



2022年 11月 30日 担当 アノジ

NY 原油、年初来安値

米原油先物が一時1バレル73ドル台に下落し、年初来安値を更新した。中国で新型コロナウイルスの感染者が急増し、原油需要が鈍化するとの見方が強まったことに加え、中国政府の厳格なウイルス対策への抗議行動が投資家の不安を高めた。米政府がベネズエラ向けの経済制裁の一部を緩和すると発表したことも供給懸念の緩和につながった。

米国指標のWTI（ウエスト・テキサス・インターメディアート）原油先物は日本時間28日に一時、前週末の終値に比べて3.5%安い1バレル73ドル台と、2021年12月下旬以来11カ月ぶりの安値水準に下落した。「中国のコロナ感染拡大と大規模な抗議デモを受けた需要懸念が高まる中、主に持ち高の解消を急ぐ売りが膨らんだ」（みずほ銀行の能見真行氏）。

供給面では米政府が26日、ベネズエラ向けの経済制裁の一部を緩和し、石油大手シェブロンに対してベネズエラでの操業を限定的に許可したと発表したことも材料視された。ベネズエラへの制裁緩和で新規供給が見込めるようになれば、西側の対ロシア制裁に伴う原油供給の逼迫懸念を緩和する方向に働く。



2022年 11月 30日 担当 アノジ

UAE、原油生産能力拡大前倒し 27年に日量500万バレル

アラブ首長国連邦（UAE）で石油やガスの生産、輸出を担うアブダビ国営石油会社（ADNOC）は28日、2027年までに原油生産能力を現状の3割増の日量500万バレルに拡大すると決めた。30年としていた従来の計画を前倒しする。世界の石油需要の増大への対応を急ぐ。

同日、ムハンマド大統領が出席した取締役会で決定した。ADNOCは「計画の前倒しで世界のエネルギー需要の増加に対応する柔軟性が高まる」とした。成長戦略として23～27年に5500億ディルハム（約20兆円）を投資することも決めた。

産油国は電気自動車（EV）などが普及したとしても、石油需要は拡大を続けると予測する。石油輸出国機構（OPEC）は10月に公表した中長期の世界石油見通しで、45年の世界の石油需要が21年に比べて13%増えるとした。経済協力開発機構（OECD）諸国で需要が減るのに対し、その他の地域では需要が拡大するとみている。

サウジアラビアの国営石油会社サウジアラムコも、原油生産能力を27年までに現在より100万バレル多い日量1300万バレルに高める計画を掲げている。



CO2削減へ企業に課金 政府、GX償還の財源に

本格導入は30年代、欧州などに遅れ

政府は29日、二酸化炭素（CO2）の排出に負担を求める「カーボンプライシング」を2030年代に本格導入する調整に入った。排出量の多い火力発電所を持つ電力会社や、化石燃料を輸入する石油元売り会社などからお金を集め、脱炭素に取り組む企業を支援する財源にする。既に欧州は導入済みで、30年代からでは企業の取り組みの差が開く懸念がある。

政府が29日に開いたGX（グリーントランスフォーメーション）実行会議で経済産業省が制度の方向性を報告し、了承された。

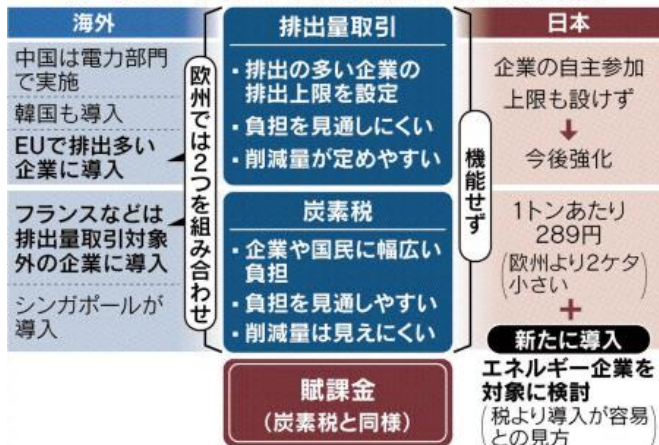
政府は50年に国内の排出を実質ゼロにする目標を掲げている。それに向けて今後10年間で官民で150兆円以上の脱炭素投資が必要とみている。うち20兆円規模を新たな国債「GX経済移行債（仮称）」の発行で調達し、先行して企業の投資支援に回す。来年度の発行をめざす。

その償還財源をカーボンプライシングで確保する。岸田文雄首相は29日の実行会議でカーボンプライシングやGX債の詳細を12月に開く次回会合で示すよう指示した。

カーボンプライシングはCO2排出に負担をかけることで企業に脱炭素の取り組みを促す仕組みだ。世界では排出量取引と炭素税の2つが主流となっている。業界ごとに排出上限を定め、超えた分を市場で取引したり、CO2を排出する企業に税金をかけたリする。その負担を抑えようと企業は排出を減らす努力をする。

日本もこの2つはあるが、排出量取引は試験段階で、炭素税は税負担が軽く機能していない。そのため今回の案では炭素税に似た賦課金の仕組みの導入を検討する。

カーボンプライシングには主に3つの手法がある



化石燃料を消費する際に発生する排出量に応じて企業に負担を求める。対象は化石燃料を輸入する電力会社やガス会社、石油元売り会社、商社などを想定する。輸入減を促す狙いがある。事業者が負担するため将来、ガス料金などに転嫁される可能性もある。

日本の税制は与党税制調査会が主導する形で毎年、決めている。賦課金の形式にするのは税制に比べて導入が容易との見方がある。負担の比率は毎年見直していく方針だ。税率変更には法改正が必要になるとみられ、炭素税の本格導入は今回は先送りする。

日本は化石燃料を輸入する企業が負担する石油石炭税に上乗せし、炭素税の一種である地球温暖化対策税をCO2排出1トンあたり289円課税している。欧州では1万円を超すところもある。

政府は賦課金とともに排出量取引もカーボンプライシングの柱の一つにしようとしている。日本の排出量取引は欧州のように公的機関が各企業の排出上限を定めておらず、取引への参加も企業の自主性に委ねている。経産省は26年度から徐々に規制を強めていく。31年度以降は電力会社に対し、自社のCO2排出枠を買わないといけない制度にする構想だ。

政府はカーボンプライシングによる負担増が経済に悪影響しないような制度を検討している。そのため本格導入の時期について石油石炭税と、再生可能エネルギー普及の原資として企業や家庭が支払っている再生エネ賦課金の負担が減るころと説明している。

石油石炭税は 20 年代に減り始める可能性がある。より金額の大きい再生エネ賦課金は 32 年ごろに減少に転じるとみられている。そのためカーボンプライシングを 20 年代のうちに始める可能性はあるが、本格的には 30 年代になる。そこまで遅れることにリスクもある。

EU は 05 年に排出量取引を導入した。中国や韓国、米国内の一部の州でも導入済みだ。欧州では排出量の多い企業に上限をかけ、各国の税制でその対象外の企業には炭素税を課す動きが広がる。導入が遅れれば日本企業が脱炭素に取り組む意欲が高まりにくい。

EU は 26 年からカーボンプライシングなどの取り組みが遅れる国からの輸入品に対して事実上の関税をかける国境炭素調整措置（CBAM）を本格導入する。排出への負担が重い欧州での生産と、軽い負担の地域とでコスト競争力に差がつかないようにするためだ。欧州と同じルールが広がる可能性もあり、日本の輸出産業の競争力に影響しかねない。

経産省は GX 債の償還を 50 年までに終える方針を示した。仮に GX 債を 30 年から 50 年にかけて 20 兆円を完済する場合、年平均で 1 兆円ずつ返済する計算になる。炭素税換算で試算すれば排出 1 トンあたり 1000 円ほどになる。欧州の 10 分の 1 程度で、排出削減を促す動機づけとしては弱い可能性がある。



2022年 11月 30日 担当 アノジ

三菱地所ら、飲食店舗の廃食用油を

持続可能な航空燃料 SAF へ再利用

三菱地所は11月24日、日揮ホールディングス、レボインターナショナルと丸の内エリアの飲食店舗の廃食用油を、持続可能な航空燃料であるSAFなどへ再利用する事業に関して、相互に協力する基本合意書を締結したことを発表した。

三菱地所は丸の内エリアの運営管理するビルに加えて、グループのロイヤルパークホテルズアンドリゾーツが運営するホテルや、関連する空港などの廃食用油を提供するとともに、飲食店舗テナントに対し、SAFの環境価値啓発および収集協力の呼びかけを行うなどの取り組みを後押し、廃食用油年間約150トンの再利用を目指す。

三菱地所グループは、運営管理する丸の内エリアの複合ビルや商業施設の廃食用油の提供、また飲食店舗テナントに対して、廃食用油の環境価値啓発ならびに収集への協力依頼を行う。日揮ホールディングスが廃食用油を原料とするSAF製造事業（コスモ石油、レボインターナショナルとの共同事業）に関するサプライチェーンの全体構築を行う。また、レボインターナショナルが収集した廃食用油は、SAFFAIRE SKY ENERGYに引き渡され、引き取った廃食用油を原料としてSAFの製造を行う。

今回の取り組みは、三菱地所の資源循環に着目した廃棄物再利用率100%に向けた取り組みである「サーキュラーシティ丸の内」の第3弾にあたるもの。三菱地所は、今後もサステナブルな社会に向け、テナント事業者・来街者など多様なステークホルダーとともに、環境に優しいまちづくりを目指す。



カー黒に値上げ機運

カー黒に値上げ機運

原料不足なお続く見通し

カーボンブラックに値上げの可能性が出てきた。原料のタイト感が強く価格が上昇していることが背景で、石炭系のク

レオソート油は鉄鋼の不振、石油系のFCC（流動接触分解）ホトム油は製油所の削減などが大きく影響しており、メーカーが値上げを検討している。原油価格の下落を受け本来は下がるはずだが、足元は高止まりの状態、さらに上昇する可能性を指摘する声が増えている。

カーボンブラックの価格は、原油価格に連動し3カ月ごとに決まる値決めが定着しており、タイヤ向けは2月に1キログラム20円、5月に24円、8月に13円値上がりした。原油価格は6月上旬をピークに下落傾向で推移しており、そろそろ下がる時期だが、足元は上がったまま下がっていない状態（専門商社）。

これには原料の強いタイト感が大きく影響している。カーボンブラックの主原料はタール蒸留工程で得られるクレオソート油で、さらに石油精製の残渣油から得られるFCCホトム油やエチレンホトム油が使われる。ク

レオソート油は、中国の鉄鋼産業が不振で生産量が減少したため併産するコークスの生産も減少しており、供給が減りタイトとなっている。また、FCCホトム油は、近年米国で多くの製油所が閉鎖され供給が減少していることが背景。FCCホトム油の価格は、原油のなかでも硫黄分を3%含有するグレードと連動することが多いが、硫黄分3%グレードの価格ともかい離がみられる（同）という。

原料の供給不足は今後も続くと考えられ、カーボンブラックメーカーは原油価格連動のフォーミュラでは原料コストの上昇

に対応できないとして、値上げを検討し始めている。需要は主用途である

タイヤとの相関性が高く、コロナ禍で落ち込んでいたタイヤ生産もポストコロナに向け活発化しており、カーボンブラックの需要も回復しつつある。一方、供給は米国が増産する可能性も低く、欧州はロシア品の調達ができなくなっており、供給はタイトな状態が続く見通しだ。

の残渣油から得られるFCCホトム油やエチレンホトム油が使われる。ク

レオソート油は、中国の鉄鋼産業が不振で生産量が減少したため併産するコークスの生産も減少しており、供給が減りタイトとなっている。

また、FCCホトム油は、近年米国で多くの製油所が閉鎖され供給が減少していることが背景。FCCホトム油の価格は、原油のなかでも硫黄分を3%含有するグレードと連動することが多いが、硫黄分3%グレードの価格ともかい離がみられる（同）という。

原料の供給不足は今後も続くと考えられ、カーボンブラックメーカーは原油価格連動のフォーミュラでは原料コストの上昇