



原油が反発、リスク回避姿勢の後退で

31日朝方の国内商品先物市場で、原油は反発して取引を始めた。取引量が多い8月物は1キロリットル6万1340円と前日の清算値に比べ650円高い水準で寄り付いた。米国の金融システム不安に対する警戒感が和らぎ、市場参加者の間でリスク回避姿勢が後退している。前日の米株式相場が堅調に推移し、株式と同様リスク資産とされる原油先物にも買いが優勢となっている。

需給の引き締まりが意識されているのも原油相場の支えとなっている。米エネルギー情報局（EIA）が発表した週間の米石油在庫統計で原油在庫が大幅に減少した。イラクとトルコを結ぶ石油パイプラインが停止されており、中東からの供給が滞るとの思惑も買いを誘った。

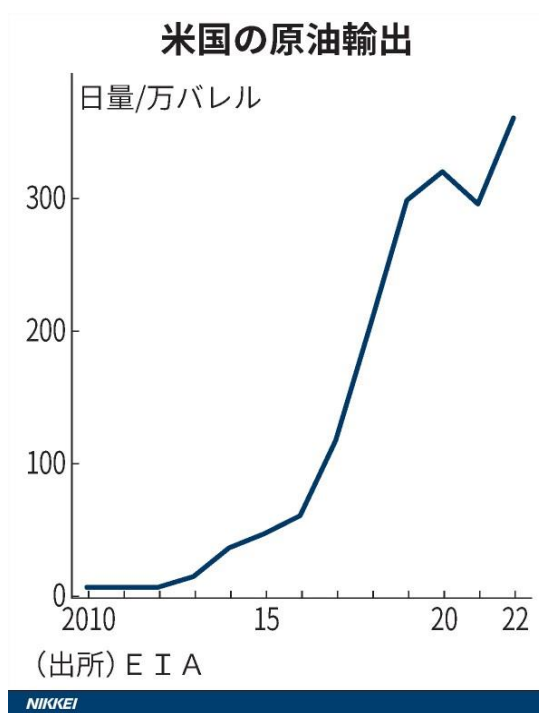


米国の22年原油輸出、過去最高に 欧州向けが増加

米エネルギー情報局（EIA）は30日、2022年の米国の原油輸出が前年比22%増の日量約360万バレルとなり、過去最高だったと発表した。ロシアのウクライナ侵攻を受け、ロシア産から米国産に調達先を切り替えた欧州への輸出が増加した。

国別ではオランダが前年比29%増の日量約37万バレル、英国が同49%増の日量約35万バレルと急伸した。輸出量が最も多い韓国向けも同6%増の日量約37万バレルと伸びた。

一方、中国向けは前年比11%減の日量約23万バレルだった。インドも同23%減の日量約32万バレルとなった。両国は米国産の原油の調達を減らし、値引きされたロシア産の原油の輸入を増やした。



地域別ではアジア・大洋州向けが輸出全体の43%（日量約155万バレル）を占め、トップだった。欧州は42%（同約151万バレル）で2番目に多かった。

欧州連合（EU）は22年12月にタンカーによるロシア産原油の輸入を禁止する制裁を発動し、欧州で米国産原油の需要は一段と高まっている。ロシアのウクライナ侵攻前の21年に欧州は日量約230万バレルのロシア産原油を輸入していた。

米国は2000年代後半のシェール革命で原油の生産が急増。15年に本土からの輸出を解禁した。メキシコ湾沿岸部の積み出し設備が整備され、輸出能力も強化された。



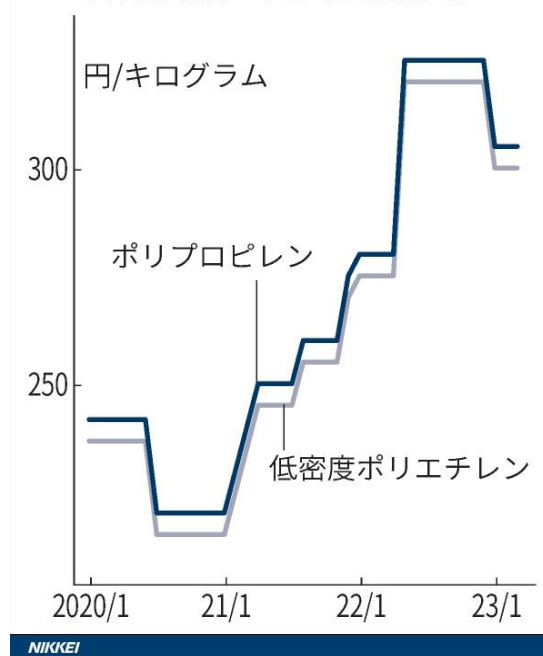
合成樹脂の値上げ相次ぐ 電気代や物流費、異例の転嫁

合成樹脂メーカーが相次いで電気代や物流費の上昇を転嫁する値上げを打ち出している。ナフサ（粗製ガソリン）など原料相場の変動ではなく、製造コストの上昇を転嫁する値上げは珍しい。ポリエチレンやポリプロピレンなど用途の広い汎用合成樹脂の値上げは様々な産業に影響を与える可能性がある。

日本ポリエチレンは4月1日納入分から、低密度ポリエチレンの主力製品などを1キログラム20円、その他の製品を同10円値上げする。率は3～7%程度とみられる。日本ポリプロは自動車部品や雑貨に使うポリプロピレンを、4月1日納入分から1キログラム10円以上値上げする。率は3%程度に相当するとみられる。

両社は燃料費や副資材価格の上昇を値上げの理由に挙げる。2022年春に実施した前回の値上げは、ウクライナ危機以降の原油高によるナフサ価格急騰が理由だった。原料高以外を理由にすえるのは異例だ。

合成樹脂の国内価格推移



旭化成は4月1日出荷分から食品包装などに使うポリエチレンを1キログラム10円以上（4%以上）値上げする。電力代に加え、人件費の高騰で製造設備の維持費用などの負担も増しているためとしている。値上げを打ち出すのは22年9月出荷分以来だ。

住友化学も4月14日納入分からポリエチレンやポリプロピレンを値上げする。製法によって異なるが、8～15円引き上げる。値上げ率は3～5%程度とみられる。



合成樹脂の国内取引では、四半期に一度決まる国産ナフサ価格を計算式で反映させるフォーミュラ制（市況連動取引）の値決めが大口取引を中心に定着している。売り手と買い手が交渉で決める「都度決め」と呼ばれる取引も、フォーミュラ制につられる傾向がある。

ポリエチレンやポリプロピレンの価格は21年以降、国産ナフサ高を理由にした合成樹脂メーカー各社の値上げで上昇基調が続き、22年には過去最高値をつけていた。その後の原油安でナフサも反落し、合成樹脂の価格も下落に転じている。

4月に決まる1～3月期の国産ナフサ価格も、22年10～12月期に比べて下がる公算が大きい。原料安が続くなか、製造コスト上昇を理由にした値上げが通るかは不透明だが、メーカー各社は転嫁値上げに強い姿勢を見せている。交渉の結果は今後の値決めのある方にも影響する可能性がある。



マツダ、バイオ燃料をトヨタと共同研究 EV以外の脱炭素

マツダは29日、トヨタ自動車などが加わるバイオエタノール燃料を研究する共同組織に参画したと発表した。脱炭素に貢献するカーボンニュートラル燃料の一つとされるバイオ燃料を活用することで、電気自動車（EV）以外の脱炭素の選択肢にも備える。

共同組織「次世代グリーンCO2燃料技術研究組合」にはトヨタのほか、ENEOS、スズキ、SUBARU（スバル）、ダイハツ工業、豊田通商が加わっており、マツダで7社目。製造技術の向上や製造時に出る二酸化炭素（CO2）の活用を目指して技術を持ち寄る。

バイオ燃料は主にバイオエタノールとバイオディーゼルの2種類がある。バイオ燃料を燃やす際も二酸化炭素（CO2）は発生するが、原料である植物が吸収して相殺するので大気中のCO2を増やさない。コストや調達網（サプライチェーン）が課題だが、エンジン車で利用できるのも既に市中で使われている自動車も含めた脱炭素につながりうる。

マツダは21年から自動車耐久レースにバイオ燃料を用いる。1月には燃料を提供したユーグレナへの出資を発表。工場内で部品を運ぶトラックや従業員が使うバスの燃料としても利用を目指している。

マツダはCO2を原料とする合成燃料も研究しており、21年には欧州部門が合成燃料の普及などを目指すアライアンスに加わった。



ANAとJAL、国内で混合の再生燃料初調達 伊藤忠から

全日本空輸（ANA）と日本航空（JAL）は30日、伊藤忠商事から日本国内で混合した再生燃料（SAF）を初めて調達したと発表した。伊藤忠がフィンランドのネステから輸入したSAFの原液を、日本でジェット燃料と混合した。国土交通省が行っている実証事業の一環。国内で混合することでSAFの海上輸送時の二酸化炭素（CO2）排出量を7割程度削減できるという。

ANAとJALがそれぞれ伊藤忠から調達した。調達量は明らかにしていない。今後、ANAは成田空港と羽田空港を出発する国内線と国際線の定期便に使用する。JALはまず中部国際空港を出発する国際線の定期便に使い、羽田・成田発の路線にも広げる予定だ。

SAFは植物や廃食油などから作った原液を、化石燃料由来の一般的な航空燃料と混ぜて航空機に搭載する。国内で使うSAFは海外で生産し混合したものがほとんど。SAFの輸入拡大や国内での量産化を見据え、国内のサプライチェーンを構築する。原液だけを輸入することで輸送量が少なくなり、輸送時のCO2排出量や輸送費を減らせる。

国際民間航空機関（ICAO）は国際線の航空機が排出するCO2を24年以降は19年比で15%削減し、50年までに実質ゼロにする方針を打ち出している。日本政府も30年に国内航空会社の燃料使用量の10%をSAFに置き換える目標を掲げており、輸入だけでなく国産SAFの大量生産や供給網の整備が急がれている。