



## OPEC、23年世界石油需要見通し事実上据え置き 成長鈍化を警告

石油輸出国機構（OPEC）は13日に発表した月報で、2023年の世界石油需要が前年より日量235万バレル（2.4%）増えるとの見通しを発表した。増加幅は前月の見通し（日量233万バレル）とほぼ同じで、事実上の据え置きは4カ月連続。

OPECは世界経済の不確実性が高まっており、今年下半期に成長が鈍化すると警告した。月報では「高インフレが続き、主要金利は既に高く、労働市場が逼迫する中、23年下半期の経済成長に関する不確実性が高まっている」と指摘。ウクライナ情勢にも言及して「東欧の地政学的対立がいつどのように解決されるかは依然不透明だ」とした。

石油輸出国機構（OPEC）とロシアなど非加盟産油国で構成する「OPECプラス」は6月4日に協調減産の枠組み延長で合意したことを発表し、サウジアラビアは独自に7月に追加減産を行う方針を示した。しかし、原油価格は経済成長と需要の鈍化に対する懸念から引き続き圧迫されている。

月報によると、中国の石油需要見通しは日量84万バレル増と、前月予想（日量80万バレル増）から引き上げた。23年の世界経済成長率予想は2.6%で据え置き、勢いは鈍化していると指摘した。

5月のOPECの生産量は日量2806万バレルだった。サウジアラビアなどの加盟国の自主減産を背景に、前月から日量46万4000バレル減った。

**Newsweek**



## OPECプラスの追加減産「年後半にかけ効果」

# OPECプラスの追加減産 「年後半にかけ効果」

研・川氏  
工森

日本エネルギー経済研究所の森川哲男研究主幹は、12日の同研究所開催のウェビナーで石油輸出機構(OPEC)とロシアなど非加盟国で構成するOPECプラスが4日に公表した追加減産による市場への影響について、「年後半にかけて効いてくる」との見通しを示した。足元、市場の反応は鈍いが、タイト基調に転じているため、需給

ひっ迫・価格上昇がメイソンシナリオだと語った。4日に開いた会合でOPECプラスは2024年末までの減産継続に合意。さらにサウジアラビアに関しては、7月に追加で日量100万バレルの追加減産を行うと発表した。森川主幹は、4月に年内一杯の追加減産を公表したもの、価格が上がらない状況に「サウジはいらだちを見せていた」

と述べ、今回の決定にいたった背景を解説した。そのうえで、サウジが8月以降も追加減産に踏み切る可能性を示唆した。今年前半の原油市場を眺めると、減産によって需給はタイト化しつつあるとしており、今年第2四半期以降、需要超過が確実視されると訴えた。24年もその基調が続き、価格も上昇が見込まれるとした。ただ、中国での

景気が回復しないといったマクロ経済への先行き不安から、タイト基調に転ずるものの、価格が上がらないシナリオもあり得るとした。

### 硫酸 4月内需

11.6%減の27.5万トン

硫酸協会の統計(速報)によると、4月の硫酸内需は27万5500トンで前年同月比11.6%減少した。酸化チタン、紙・パルプ、石油精製、鉍山・製錬向けは増加したが、その他が低調だった。一方、輸出は23万4600トンで6.3%増加したため、



## WTI 反発、69 ドル台

13日午前のニューヨーク商業取引所（NYMEX）の原油先物相場は、対ユーロでのドル安を背景とした買いや安値拾いの買いが入り、反発している。米国産標準油種 WTI の中心限月 7 月物は午前 9 時 07 分現在、前日清算値（終値に相当）比 2.07 ドル高の 1 バレル = 69.19 ドル。

米労働省が 13 日発表した 5 月の消費者物価指数（CPI）は、前年同月比 4.0% 上昇した。伸び率は 11 カ月連続で鈍化し、約 2 年ぶりの低さとなった。これを受けて、今週の米連邦公開市場委員会（FOMC）で利上げが一時停止が決定されるとの見方が強まり、対ユーロでドル売りが先行。ドル建てで取引される商品に割安感が生じ、原油買いが優勢となっている。

また、前日の原油相場はエネルギー需要見通しに警戒感が広がる中で 4% 超下げた。この日は急速に売られすぎたとの見方から安値拾いの買いが入った。



## SAF 大量生産プロジェクトに参画

### レボインターナショナル

**新工ネ**  
レボインターナショナル  
(本社京都・市伏見区)



越川哲也社長

# SAF

大量生産プロジェクトに

# 参画

レボインターナショナル

**技術開発・一貫システムが結実**

【京都】コスモ石油、プラント大手の日揮HD（ホールディングス）とともに、廃食用油を原料とするSAF（持続可能な航空燃料）の国内量産プロジェクトに参画するレボインターナショナルは、1997年に本格始動した京都市のバイオディーゼル燃料事業化を全面サポート。家庭で使用済みの食用油を回収して、バイオディーゼル燃料にリサイクルし公用車などに使用。当時の京都市清掃局の清掃車約200台にも供給した。ただ清掃車向けには1日当たり約5000リットルの燃料が必要となり、家庭からもち込まれる廃食用油だけではまかなえない。このため全国の外食産業、食品製造業、個人店舗のほか、企業などから効率的に回収できる自社システムを確立し「原料調達体制」が一気に充実した。

越川社長自らが参加するレーシングチームで、100%バイオ燃料のクルマがレースを何度も完走。「当時はディーゼルエンジンへの影響などが不安視されていたが、製造技術に裏つけられた品質には絶対の自信があった」という。

2009年に30総舎の京都工場（京都府宇治田原町）を完成。物流業界などから需要が見込まれたものの、当時

越川哲也社長）は、飲食店などから出る廃食用油の回収からバイオディーゼル燃料「C-FUEL」の製造・販売までを自社一貫システムで行うバイオエナジーだ。当初から軽油の代替燃料として推進してきた製造技術開発と安定供給体制が、脱炭素化社会実現の情勢で、フォロワーの風に乗って結実しそうだ。

同社は1997年に本格始動した京都市のバイオディーゼル燃料事業化を全面サポート。家庭で使用済みの食用油を回収して、バイオディーゼル燃料にリサイクルし公用車などに使用。当時の京都市清掃局の清掃車約200台にも供給した。ただ清掃車向けには1日当たり約5000リットルの燃料が必要となり、家庭からもち込まれる廃食用油だけではまかなえない。このため全国の外食産業、食品製造業、個人店舗のほか、企業などから効率的に回収できる自社システムを確立し「原料調達体制」が一気に充実した。

越川社長自らが参加するレーシングチームで、100%バイオ燃料のクルマがレースを何度も完走。「当時はディーゼルエンジンへの影響などが不安視されていたが、製造技術に裏つけられた品質には絶対の自信があった」という。

2009年に30総舎の京都工場（京都府宇治田原町）を完成。物流業界などから需要が見込まれたものの、当時



本社敷地内のC-FUEL給油設備

の石油業界などの反応は鈍く、給油施設など供給インフラ整備上のハードルは想像以上に高かった。実質の国内商用化は難航し、2011年にはEU市場を中心にバイオ燃料の輸出に乗り出した。

バイオ燃料絡みで紆余曲折を経てきた同社にとって、SAF量産プロジェクトへの参画はまさに念願。原料となる廃食用油の調達システムと技術開発力が十分に発揮されそうだ。



2023年 6月 14日 担当 虻川

## 修学旅行で再生航空燃料購入 JTB、大阪の高校と

JTB は 13 日、大阪国際高校（大阪府守口市）が 7 月の修学旅行で航空機を利用するにあたり、再生航空燃料（SAF）を共同で購入すると発表した。移動で発生する二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）を減らすとともに、生徒の環境意識を高めるのが狙い。ドイツ航空大手のルフトハンザが提供するプログラムで、学校による利用はアジアで初めてという。

通常の航空運賃に上乗せする形で、JTB と学校法人大阪国際学園が共同で約 2400 ユーロ（約 36 万円）をルフトハンザに支払い、それを同社が SAF の購入費に充てる仕組み。実際に搭乗する航空機に SAF が使われるかは分からないが、約 170 人の修学旅行予定者の移動で発生する CO<sub>2</sub> の一部、計 2.7 トンの削減につなげられる。

今回のプログラム活用は JTB が同校に提案した。JTB にとっても初めての取り組みで、担当者は「旅行者に脱炭素を推進する会社として、自社の CO<sub>2</sub> 削減も同時に進めていきたい」と話している。

大阪国際高校は修学旅行に先立ち、環境問題をテーマにした学習会を開く。ルフトハンザの関係者を招き、航空会社の脱炭素の取り組みなども紹介してもらう。松下寛伸校長は「若い世代を中心に脱炭素への関心は高いが、当事者意識を持つ機会が少なかった。自ら

も脱炭素に関わっていることを体感してほしい」と話しており、来年度以降も同プログラムを活用する方針という。

**日本経済新聞**



## 2024年問題解決に向けて

## ロジスティード社と提携「SSVC」活用 SOMPO

### 2024年問題解決に向けて ロジスティード社と提携「SSVC」活用 SOMPO

損保ジャパンとSOMPOリスクマネジメントは、ロジスティード社と提携し、ロジスティードグループのデジタルプラットフォーム「SSVC」を活用して、物流業界の2024年問題に対応して

いく。

同問題に対応するためには、デジタルを活用した業務効率化やトラックドライバーが健康で安全に業務できる労働管理体制の構築といった対策が必要不可欠となる。一方で、日本の輸送業界では従業員50人以下の中・小規模事業者が約90%を占めており、短期間これらの対策に取り組むには限界があるのが現状だ。

SSVCはロジスティードが自社で開発し自らの事業で利用しながら機能改善・向上を図ってきたソリューション。小規模輸送事業者でも導入により短期間で必要な対策を実施が可能となる。

SSVCの機能は①SSCV-Smart ②同Safety(安

全運行管理ソリューション) ③同Vehicle(車両管理支援サービス)の三つ。①は受発注・配車・

運行・会計・労務管理といった煩雑な事務処理やコンプライアンス強化への取り組みなど、輸送事業者が抱える業務課題をテクノロジーの力で解決し、スマートな働き方や経営を支援するための輸送業務支援ソリューションとなっている。