

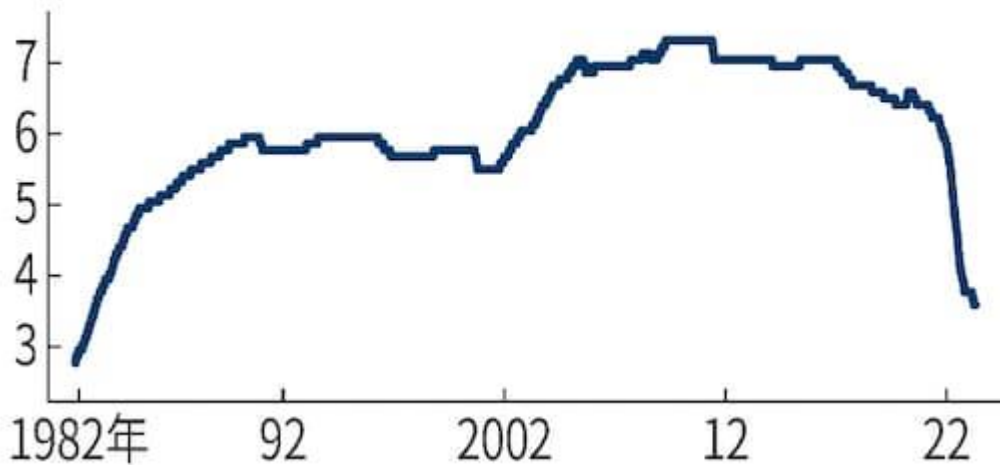


WTI 原油、2 週ぶり上昇 米石油備蓄積み増しで下値堅く

原油価格の下値が堅くなってきた。6月30日の米原油先物指標のWTI（ウエスト・テキサス・インターミディエート）は1バレル70.64ドルと、前の週から2%上昇した。上昇は2週間ぶり。米エネルギー省（DOE）による戦略石油備蓄（SPR）の積み増しが価格を下支えするとの見方が出ている。

6月30日のWTIは前日からは1%超上昇し、終値としておよそ1週間半ぶりに70ドル台を回復した。週明け3日のアジア市場でも71ドル近辺と堅調に推移している。

億バレル 米国の石油備蓄量



DOEは6月30日、民間企業から石油320万バレルを購入する契約を締結したと発表した。契約先は英蘭シェルของกลุ่ม会社の米シェル・トレーディングや、米エネルギー企

業のスノコ・パートナーズ・マーケティング&ターミナルズなど4社。平均価格は1バレル71.98ドルで、9月に引き渡しを実施する。

6月上旬にも同様の契約を結んでおり、合わせて市場から600万バレル超を買い入れた。

DOEは7月7日、10月と11月の引き渡し分の募集要件も発表する予定だ。

米エネルギー情報局によると、SPRは6月23日時点で3億4861万バレルと1983年以来40年ぶりの低水準だった。ロシアのウクライナ侵攻で高騰したガソリン価格を抑えるため、大量に放出してきた。米国内ではエネルギー安全保障に支障をきたす、との懸念も出ていた。

エネルギー・金属鉱物資源機構（JOGMEC）の野神隆之首席エコノミストは「市場では年内にも600万バレルほどの追加購入に動くとの観測が出ている」とした上で「今後も積み増しが続けば、原油価格を下支えするだろう」と見ている。

日経新聞



OPECプラスの減産でも原油価格が上がらない理由

石油輸出国機構（OPEC）と非加盟産油国でつくる「OPECプラス」は昨年11月以降減産を続け、原油価格のデコ入れを図っている。

7月4日、石油輸出国機構（OPEC）と非加盟産油国でつくる「OPECプラス」は昨年11月以降減産を続け、原油価格のデコ入れを図っている。

今年4月には減産幅拡大という予想外の発表をしたため、原油価格は一時1バレル＝87ドル超まで反発した。ただ上昇は長続きせず、足元の北海ブレントは76ドル弱。

6月のOPECプラス閣僚級会合で協調減産を来年まで延長すると表明しただけでなく、サウジアラビアは今月初め、自主的な追加減産を8月まで続けると明らかにしており、ロシアも8月に減産する方針を打ち出している。

しかしユーラシア・グループのアナリストチームは、今年後半の原油需要予想に関する悲観論に覆われている市場のムードを変える上でほとんど役立たないだろうとの見通しを示した。

OPECプラスの減産が原油価格を大きく押し上げられない主な理由を以下に記した。

◎中国の低調な需要を懸念

中国発のデータにより、世界第2位の石油消費国である同国は、「ゼロコロナ」政策解除後の経済の回復が勢いを失いつつあるのではないかとの不安が広がった。

コメルツ銀行のアナリスト、カルステン・フリッチュ氏は「中国の石油需要がしっかりしていることはデータで証明されているが、景気回復は想定されたよりもずっと低調に推移している」と指摘。石油需要の急増は昨年落ち込んだ反動という面が大きく、今後は著しく鈍化しそうだと警戒している。

◎金利上昇

米連邦準備理事会（FRB）を含めた主要中央銀行がインフレ抑制のために追加利上げを示唆していることが、原油価格を巡る心配に拍車をかけている。

金利上昇は消費者の可処分所得を減らすので、ドライブや旅行の出費が抑えられて、石油需要の足かせになりかねない。

製造業にとって金利上昇はコスト増大を意味し、実際に製造業活動の減速を示すデータも出ている。

PVMのアナリスト、タマス・バルガ氏は「世界的に製造業が苦境にあるのは間違いのない。日本やユーロ圏、英国、米国で活動が縮小し、中国でも先月に鈍化が見られた」と話す。

これらの要素を踏まえると、年後半に石油需要が力強く持ち直すシナリオを投資家は織り込まないということになる。

ユーラシア・グループは「国際エネルギー機関（I E A）とO P E Cはいずれも、（需要に対応するために）日量約2 0 0万バレルの在庫が引き出されると引き続き予想しているが、その信頼性はどんどん低下してきている」と述べた。

◎米国の生産増加

米国の原油生産が想定以上のスピードで伸びていることも、原油価格に対する市場の弱気ムードにつながっている。

米エネルギー省エネルギー情報局は今年の国内原油生産について、前年比増加幅の予想を以前の日量6 4万バレルから7 2万バレルに引き上げ、生産量は1 2 6 1万バレルになると見込んでいる。

◎強気派が後退

サウジのアブドルアジズ・エネルギー相は2 0 2 0年、石油市場への過剰な投機すれば「とんでもなく痛い目を見る」と警告。今年6月のO P E Cプラス閣僚級会前にも同様の発言を行い、O P E Cプラスが価格下落に賭ける投機筋に打撃を与えるために減産幅拡大を検討するかもしれない、と市場は身構えた。

しかし投資家は今も買い持ちを縮小し続けており、強気派は後退している様子だ。

最新データによると、米W T Iと北海ブレント先物の合計買い持ち規模は6万6 0 0 0枚減って2 3万1 0 0 0枚と、2 0年3月に記録した直近の最低水準を4万8 0 0 0枚上回

る程度に過ぎない、とサクソ・バンクのアナリスト、オーレ・ハンセン氏は明らかにした。

ロイター



2023年 7月 5日 担当 虻川

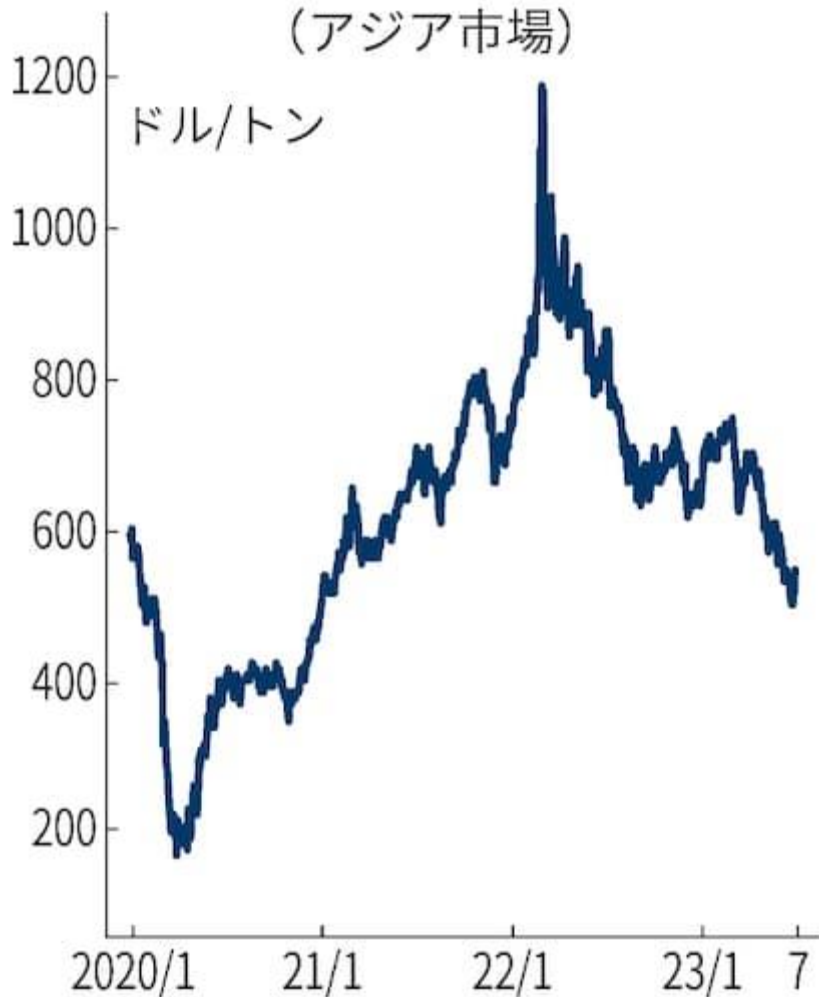
ナフサ 2年半ぶり安値圏 アジア市場、中国需要低迷続く

石油化学製品の基礎原料ナフサ（粗製ガソリン）のスポット（随時契約）価格がアジアで下がっている。1トンあたり500ドル台前半と、2022年3月の直近高値より5割安く、約2年半ぶりの安値圏に沈む。中国の景気低迷でアジアの石化需要が鈍り、深刻な供給過剰に陥っている。今後、国産ナフサ価格の押し下げ要因となりそうだ。

3日時点のスポット価格は1トン543ドル前後だった。6月28日には21年1月以来の安値となる497ドル前後をつけ、その後も500ドル台前半で推移する。スポット価格は22年3月、ウクライナ危機による原油価格急騰を受けて、08年7月以来の高値である1184ドル前後に達していた。

ナフサはガソリンや軽油と一緒に原油から精製する。石化会社はナフサをエチレンやプロピレンといった基礎化学品に分解して、さらにポリエチレン、ポリプロピレンなどの合成樹脂（プラスチック）を作る。基礎原料であるナフサの価格は、幅広い石化製品の価格指標となる。

ナフサは直近高値の半値に (アジア市場)



ナフサはアジアで供給過多に陥っている。「ガソリンなどの石油製品の市況は堅調で原油の処理は減っておらず、副産物であるナフサの供給は減っていない。ただ、ナフサは川下製品の需要が弱い」（石化大手）。

原油から精製する製品の比率を大きく変えるのは難しい。原油処理量を落とさない限りナフサの供給も減らない。ナフサ需給の強弱を示す原油とナフサの価格差（クラックスプレッド）は6月以降、マイナスになった。ナフサの価値が原油を下回っていることを示す。

川下製品の需要が弱いのは、中国の需要低迷が理由だ。景気回復の足取りが鈍く、不動産販売の減速で建設工事が落ち込む。6月の製造業購買担当者景気指数（PMI）は好調・不調の境目である50を3カ月連続で割り込んだ。

「耐久消費財向けの需要が良くない。自動車や住宅が売れないと、付随するモノの消費もさえない」（合成樹脂メーカー）。年内の需要回復は厳しそうとの見方が広がる。

中国の需要低迷を受け、アジア全域の石化製品に余剰感が強まっている。石油化学工業協会（東京・中央）によると、自動車部品などに使うポリプロピレン、家電製品や食品容器に使うポリスチレンの5月の輸出量は、前年同月に比べてそれぞれ2割前後少なかった。

日本の石化業界にとっては、国産ナフサ価格への影響が焦点になる。様々な石化製品の値決め指標になる国産ナフサ価格は、四半期の平均輸入価格を参考に決める。アジアのナフサ相場は、輸入価格を介して、おおむね2カ月遅れで国産ナフサ価格に反映される。

現在のアジア価格の下落は、7～9月期の国産ナフサ価格の押し下げ材料になる。4～6月期の価格は1～3月期（1キロリットルあたり6万6500円）を上回る見通しだが、石油化学コンサルタントの柳本浩希氏は「円安進行の影響以上にナフサの価格が低迷し、7～9月期の国産ナフサ価格は下落する方向」との見方を示す。

国内の石化業界には製品値上げを目指す動きもある。石化製品の加工会社の担当者は「用役コスト高やトラック運転手の残業時間規制が厳しくなる物流の『2024年問題』など、ナフサ以外のコスト負担が大きい」という。国内石化製品の需要は消費者の節約志向などで振る

わず、原料安が進む中の値上げに抵抗が強まる可能性もある。

日経新聞



2023年 7月 5日 担当 虻川

郵船ロジ、豊田通商が SAF 航空貨物輸送を利用開始

郵船ロジスティクスは 3 日、豊田通商と、SAF（持続可能な航空燃料）を利用した航空貨物輸送サービス「Yusen Book-and-Claim」の利用契約を 7 月 1 日に締結したと発表した。

「Yusen Book-and-Claim」は、顧客が郵船ロジと SAF 利用契約を締結することで、同社保有する SAF 割当量を使用できる航空貨物輸送サービス。政府機関、企業、団体などが参加する国際的な組織と温室効果ガス（GHG）排出量の算定と報告の基準である GHG（温室効果ガス）プロトコルで定められた「スコープ 3」での CO2 排出量を削減する。

サービスを利用した顧客には、CO2 排出削減量証明書の提供もできる。同社によると、CO2 排出削減量証明書を提供するスキームの構築は、日系フォワーダーでは国内で初の試みという。

豊田通商はグループで事業活動を通じた GHG 排出量を削減し、2050 年に実質的なカーボンニュートラル、2030 年には 2019 年比で 50%を削減する目標を掲げている。郵船ロジは、環境目標で「2050 年までに顧客に提供する全サービスのネット・ゼロエミッション」を掲げており、契約を通じて豊田通商の脱炭素の取り組みを支援する。



ウメモト インフォメーション



2023年 7月 5日 担当 虻川

東洋エンジの現地法人、ローケンから SAF 製造調査契約を受注

東洋エンジニアリング（本社・千葉県習志野市）のマレーシア現地法人東洋エンジニアリング・アンド・コンストラクションは、ローケン SAF より、マレーシアにおける持続可能な航空燃料（SAF）の製造に関する基本設計調査（FEED）契約を受注したと発表した。

ローケンは、石油・ガス採掘のバリウム・セラットの子会社で、地元産原料を利用した高性能バイオ燃料メーカーになることを目指している。2025年までにアジア太平洋地域初の再生可能複合施設「カーボン・サイクル・コンプレックス」と SAF 製油所を建設する予定。今回の契約では、両社の能力を活用してプロジェクトの商業的価値を検証する。

東洋エンジニアリング・アンド・コンストラクションは声明で、今回の提携はエネルギー転換分野における東洋エンジニアリングの重要な成果であり、今後もカーボンニュートラルや環境負荷低減に貢献する取り組みを推進していくと述べた。

ASIA INFORNET.COM