



## 世界石油需要予想、24年は2.2%増 景気逆風でも＝OPEC月報

石油輸出国機構（OPEC）は13日に発表した月報で、2024年の世界石油需要が前年より日量225万バレル（2.2%）増えるとの見通しを発表した。景気が逆風となるにもかかわらず中国とインドが引き続き燃料使用を拡大し、24年の増加幅がわずかな鈍化にとどまると予測した。

23年は日量244万バレル増を予想し、6月発表の見通しから日量9万バレル引き上げた。OPECの24年需要増加見通しは、国際エネルギー機関（IEA）の予想の約2倍となっている。IEAは13日に石油需要予測を見直した。

月報は、OPECとロシアなど非加盟産油国で構成する「OPECプラス」の予備的な取り組みと減産が市場に安定性をもたらし「これに基づくと、今年見られている堅調な石油市場のファンダメンタルズは24年まで続く」と予想されると記した。

OPECは「24年には堅調な世界の経済成長に加えて中国経済の改善が続くことで、石油の消費量が伸びると予想される」と言及した。24年のOPEC非加盟国の供給拡大に最も寄与するのは米国になると予想されている。ただ、米国のシェールオ

イルの増加幅は24年には日量50万バレルとなり、23年の日量73万バレルから減速すると予想している。

**Newsweek**



## ロシア原油運ぶ「影の船団」、足止め急増か 検査数回復

安全性検査の結果、航行停止を命じられる船の件数がアジアで増えている。新型コロナウイルス禍の収束とともに検査件数が回復し、放置されてきた問題があらわになった。特に原油タンカーで顕著で、ロシア産を運ぶ老齢船の増加が影響している可能性がある。

船が寄港する国の当局が、自国沿岸の安全管理のために実施する検査をポート・ステート・コントロール（PSC）と呼ぶ。周辺地域で基準の厳しさが異なると、基準が緩い国に寄港して陸上で目的地まで輸送するなどの抜け道となるため、各地域で検査基準を統一したり結果を共有したりする覚書（MOU）を結んでいる。

| 合計4点を超えると高リスク船に該当 |                                       |     |
|-------------------|---------------------------------------|-----|
| 基準                | 対象                                    | 点数  |
| 船種                | タンカー（オイルや石油化学製品）、ガス運搬船、ばら積み船、客船、コンテナ船 | 2   |
| 船齢                | 12年超える                                | 1   |
| 船籍                | BGWリストの「ブラック」                         | 1   |
| 認定機関              | 実績が「低い」以下                             | 1   |
| 企業実績              | 「低い」以下、または36カ月間で検査がない                 | 2   |
| 過去の欠陥             | 直近36カ月間に6つ以上の欠陥を指摘された検査数              | 該当数 |
| 過去の拘留             | 直近36カ月間に3回以上拘留された                     | 1   |

(注) BGW（ブラック・グレー・ホワイト）リストや認定機関・企業の実績は過去の検査履歴を考慮し設定

(出所) 東京MOUの資料を基に作成

アジア太平洋地域では 1993 年に東京で締結された「東京 MOU」があり、2023 年 3 月末時点でアジア諸国やカナダ、メキシコ、ペルー、チリなど、太平洋沿岸の国を含め 21 カ国が加盟する。同覚書により運営される組織のことも「東京 MOU」と呼ぶ。PSC は各地域で実施し、有効な証書を保有しているかといった書類や外観などの検査で不審な点があれば詳細審査に移る。船内の設備や船員の資格、生活労働環境に関して不具合があり、安全や海洋環境などに重大な影響を及ぼす欠陥と判断すると、当局は航行の停止を命じる。欠陥を是正すれば出港許可が下りる。

東京 MOU によると、7 月 13 日時点でアジア地域での検査件数は 1~6 月に 1 万 4977 件。単純計算で年 3 万件近くが見込まれ、コロナ前に近いペースに回復した。検査後の拘留件数は 1~6 月に 703 件で、拘留率は 4.7%と年間では 11 年以来の高水準だ。



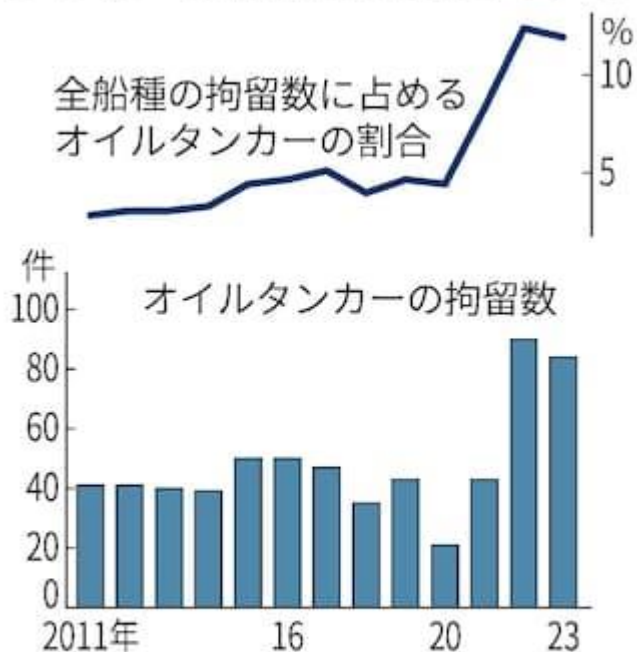
コロナ下には感染拡大予防のため、各国でのロックダウン（都市封鎖）や船内立ち入りの制限などで検査件数は20年に前年比4割近く減った。特に、船の寄港が多く東京MOU内での検査数で25%程度を占めていた中国で、厳格なロックダウンが続いたため、22年も19年比2割減と回復に時間がかかった。

検査数減少に加え「ロックダウンなどで船員交代が困難になる場合もあり、船員が連続乗船する期間が長くなっていても一定の条件のもと欠陥にしないなどの措置があった」（東京MOU）。検査数の増加と、基準の正常化によって拘留される船が増えているようだ。

原油や石油製品などのオイルタンカーの拘留増加が目を引く。22年の拘留件数は石油化学製品の兼用も含め90件と、11～19年の平均から倍増した。23年も6月までに84件とすでに22年の年間に迫る。拘留された全船種のうちオイルタンカーが占める割合は12%に上り、5%前後だったコロナ前から急上昇した。

22年2月のウクライナ侵攻以降、ロシア産原油の輸送を担う「影の船団」の存在感が増している。影の船団は老齢船など船齢の高い船を安く購入し、追跡を逃れるために船籍の登録なども頻繁に変えていることが多い。海運ブローカー大手マースク・ブローカーによると「ロシア産貨物を運ぶ影の船団の67%は船齢15年以上だ」という。

## タンカーの拘留が急増している



(注)23年は6月まで

(出所)東京MOU

PSCは船種や船齢、過去の検査実績などをもとに船のリスクを高・中・低に分類し、検査実施の頻度を決めている。高リスク船の場合は前回実施から2カ月経過後には検査が可能に、4カ月経過後には必須になる。低リスク船であれば検査可能になるのは9カ月経過後、必須になるのは18カ月経過後だ。

PSCは通常、政治的な目的ではないため、制裁対象の貨物を運んでいるかなどは検査しない。ただ、影の船団の船齢の高さや過去の検査実績の悪さなどから、検査対象となる機会や拘留が多い可能性がある。

運賃や船価に影響する可能性もある。原油市場分析会社ボルテクサは「(老齢船などへの)検査が厳しくなると、影の船団がより若い船を買う可能性がある」と指摘す

る。需要が若齢船にも向かえば、すでにリーマン・ショック前以来の高値で推移する中古タンカー価格が一段と高まる。原油タンカー運賃も、船腹の不足で押し上げられる。

制裁対象の貨物を運ぶ船の存在感が増し始め、老齢船の存在や適切な保険・メンテナンスを受けていないなど、安全運航への懸念は高まっていた。PSCの結果として表面化してきた可能性がある。

**日経新聞**



## IEA、世界の石油需要見通しを下方修正 欧州景気悪化で

国際エネルギー機関（IEA）は 13 日に公表した 7 月の石油市場レポートで、2023 年の石油需要見通しを下方修正した。前年比 220 万バレル増で過去最高の日量 1 億 210 万バレルとなるが、前回の 6 月時点からは 20 万バレル引き下げた。世界的な金融引き締めによる景気減速で、欧州を中心に需要が減少する見通しだ。

経済協力開発機構（OECD）に加盟する欧州の需要見通しを、6 月比 20 万バレル減の 1340 万バレルとした。製造業の不振が響くという。一方で中国などの非 OECD 加盟国は横ばいの 5600 万バレルで、IEA は「さえない OECD と回復力のある非 OECD の差が鮮明」と分析する。

ロシアの 6 月の石油輸出収入は 118 億ドルと、前月比 15 億ドル減った。4 カ月ぶりの低水準で、22 年の平均（189 億ドル）を大きく下回った。22 年 12 月に主要 7 カ国（G7）などがロシア産原油の取引価格に上限を設ける制裁を発動した効果が表れたとみられる。石油輸出量も 730 万バレルと、前月比 60 万バレル減少した。

23 年の石油供給見通しは前年比 150 万バレル増の 1 億 150 万バレルと、6 月時点から 20 万バレル引き上げた。イランの増産が全体を押し上げた。





# ウメト インフォメーション



2023年 7月 14日 担当 虻川

## DHL、削減排出量を荷主に割り当て 再生燃料費を上乗せ

ドイツの国際物流大手 DHL エクスプレスは 12 日、荷主が上乗せ料金を支払えば二酸化炭素（CO2）排出量を減らせるサービスを日本で本格的に始めると発表した。DHL が再生航空燃料（SAF）を購入する費用の一部を、荷主がサービスを通じて負担する。DHL は貨物機で SAF を使い、削減した排出量の一部を荷主に割り当てる。供給網全体の温暖化ガス排出量「スコープ 3」の削減を目指す企業に提案する。

新サービス「GoGreen Plus」は、3 種類のプランを用意した。CO2 排出量削減の証明書発行や、削減量などを選べる。距離や貨物の状態、時期によって変動するが、「ベーシックプラン」では貨物 650 キログラムで 1 トンの CO2 を削減したと見なされる。3 プランのうち利用する度に申し込む「都度課金プラン」のみ、5 月から先行して始めていた。

SAF を従来の航空燃料に混ぜて使うことで、CO2 排出量を最大 8 割減らせるとされる。DHL エクスプレスは同様のサービスを欧州などですでに始めている。同社は 8 億リットルの SAF を購入する契約を結んでおり、米国やイタリアなど 4 空港から離着陸する貨物機で使っている。2030 年までに航空輸送に使う燃料の 3 割を SAF に切り替える方針だ。

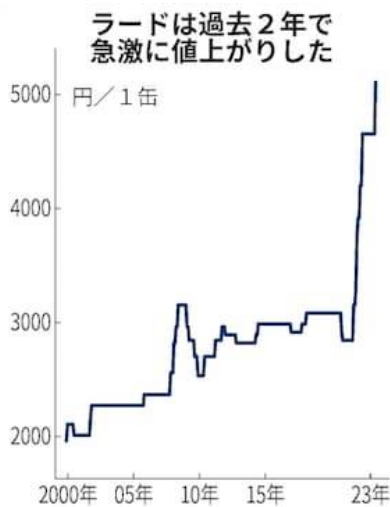


## ラード最高値 バイオ燃料の需要増、思わぬ余波

揚げ油や調味料に使うラードの取引価格が1年ぶりに上がり、過去最高値を更新した。外食店向けの需要が戻るなか、原料となる豚脂の不足で品薄感が強まり、メーカーによる電気代や副資材高の転嫁が浸透した。再生航空燃料（SAF）などバイオ燃料の世界的な需要拡大が、玉突き的に原料の不足を招いた面もある。

ラードは中華料理店やとんかつ店、ラーメン店など専門店のほか、肉まんやハンバーグなど総菜や冷凍食品にも使われている。

卸価格は現在、国内の一流メーカー品が1缶（15キログラム）当たり5090円前後。前月までと比べ450円（9.7%）上昇した。値上がりは22年7月以来1年ぶりで、5千円台に乗せるのは初めて。



値上がりの背景にあるのが原料の供給不足に伴う製品の品薄感だ。ラードは豚肉の加工時に出る豚脂を原料に使う。人口減少を背景に豚肉の消費が停滞。穀物高でエサ代も高騰し、廃業する畜産農家も増えるなど、豚脂の発生が趨勢的に減り、ラードの増産が難しくなっている。

原料不足に拍車をかけるのが、SAFをはじめバイオ燃料の需要拡大だ。SAFの原料である廃食油は、もともと家畜のエサとしても使われていた。SAFの利用拡大で廃食油の争奪戦が世界的に激化し、エサに回る廃食油が不足。食用に使われてきた豚脂がエサ向けに流れるようになり、原料不足が玉突き的に波及した。

豚脂の不足は慢性化の様相を帯びるものの、豚脂価格そのものは高騰に一服感も出てきた。ラードメーカーが生脂業者（レンダラー）から仕入れる原料豚脂は、1月と7月の2回にわたり値下がりした。牛脂の価格下落が波及したとみられる。

原料の値下がりでもメーカーは「供給不足そのものは継続している」と話す。日本マーガリン工業会（東京・中央）によると、全量が豚脂の「純製ラード」は1～5月の生産量が3540トンと、前年同期比15.4%減った。豚脂を主体に牛脂やパーム油などをブレンドした「調製ラード」との合計でも9960トンと同6.6%減った。

主要なラードメーカーは、原料の値下がり後も製品価格を据え置いている。逆に23年春以降は電気料金の上昇や副資材費分のコスト高を転嫁するとして、1キログラムあたり40円程度（1缶あたり600円程度）の値上げを相次ぎ打ち出していた。

品薄感の強さを背景に需要家側も値上げを一定程度受け入れているもようだ。大豆油やラードを扱う卸問屋は「既存の顧客以外からの発注は製品価格に上乗せしてプレミアムを支払わないと調達できないほど不足感が強い」と打ち明ける。

揚げ物などの需要が減る夏は一般的にはラードの不需要期に入る。ただ「秋冬に向けた在庫の積み増しが出来ていない」（別の油問屋）との声もあり、当面需給の大幅な緩和は見込みにくい状況だ。大豆油や菜種油など他の食用油が値下がり転じる中、ラードは逆行高が鮮明な状況がしばらく続きそうだ。

日経新聞