



## サウジ原油9カ月ぶり高値 8月積み 減産・米景気堅調で

輸入原油の上昇が続いている。日本の石油会社が長期契約で輸入するサウジアラビア産原油の8月積みの価格は2カ月連続で上がり、9カ月ぶりの高値となった。自主減産による供給減や、原油需要の増加を見込んだ先物価格の上昇を映した。

日本が長期契約で輸入する原油は直接取引（ダイレクト・ディール=DD）原油と呼ばれる。代表油種「アラビアンライト」の8月積み価格は前の月に比べて7.4%（6.22ドル）高い1バレルあたり89.71ドルと、22年11月以来の高さとなった。

DD原油はスポット市場の代表品種であるドバイ原油とオマーン原油の月間平均価格に、油種ごとの需給を映した調整金を加減して決まる。

8月のドバイ・オマーン原油の平均価格は1バレル86ドル台半ばと、7月比で8%近く上昇。調整金も引き上げたため、アラビアンライトの上昇幅は22年5月以来の大きさだ。

サウジは7月から日量100万バレルの自主減産を始め、ロシアも8月から同50万バレルの輸出削減を実施している。需要面でも「米連邦準備理事会（FRB）による利上げの打ち止めが景気を支え、原油需要が堅調に推移するとの見方が広がっている」（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）。

米原油指標のWTI（ウエスト・テキサス・インターミディエート）は8月まで3カ月連続で上昇した。市場では、サウジが10月も自主減産を続けるとの観測が浮上している。暖房需要が高まる冬に向け、一段の上昇を見込む声が増えている。



## 円安でガソリン最高値 補助金延長、国民負担の長期化も

資源エネルギー庁は6日、レギュラーガソリンの店頭価格調査の結果を発表する。円安の進行などで最高値を更新するとの見方が多い。政府は9月末までとしていたガソリン補助金を、年末まで延長する方針だ。補助の長期化は最終的に国民負担を長引かせ、脱炭素にも逆行するとの見方がある。

エネ庁は原則、毎週月曜に全国の給油所の店頭価格を調べ、水曜に発表する。8月28日時点の価格（全国平均）は1リットル185.6円と、統計開始以降の最高値を15年ぶりに更新した。6日発表の価格（4日時点）は、円安による原油の仕入れ価格上昇を映して「小幅に上がる」との見方が強い。

店頭価格上昇の背景には、ガソリンの原料となる原油価格の高止まりがある。アジア市場で指標となる中東産ドバイ原油の価格は、8月28日時点で1バレル86ドル台半ばと6月初めに比べて21%高い。

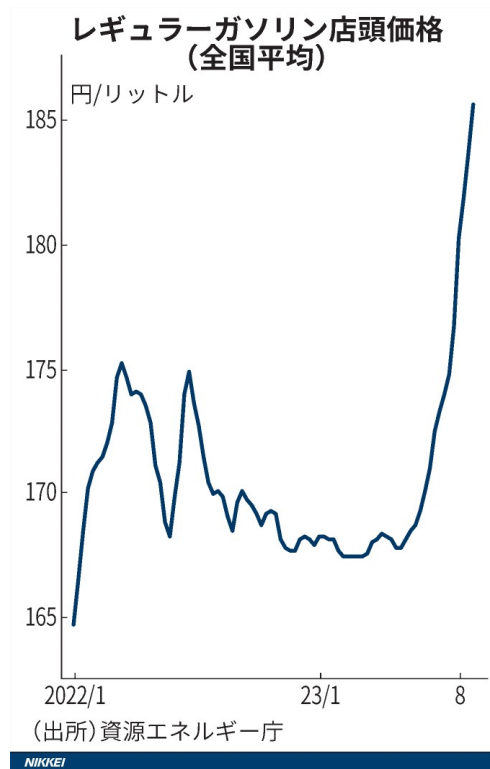
産油国は減産によって原油相場を維持している。サウジアラビアは7月から続けている日量100万バレルの自主減産を、9月も実施すると決めた。ロシアも9月の原油輸出を減らす方針を示した。供給懸念が意識され、原油相場の先高観は強い。

円安・ドル高の進行もガソリン価格を押し上げている。8月28日時点の円相場は1ドル=146円台半ばと、約9カ月半ぶりの円安水準だ。原油は主にドル建てで取引する。円安によって輸入価格が上がれば、ガソリンの価格にも反映されやすい。

政府が石油元売りに支給している補助金が、6月から段階的に減っているのも大きい。補助金は22年1月、原油高によるガソリンや軽油、灯油などの価格高騰を抑えるために始まった。同年夏には1リットルあたり40円前後を支給していたが、高騰が収まった現在の補助額は10円程度だ。

ガソリン高は家計の負担増加につながる。ニッセイ基礎研究所の斎藤太郎経済調査部長は、仮にガソリンの価格が1リットル168円から195円まで上がり、そのまま1年間推移した場合、家計の年間負担増は総額で8780億円に達すると試算する。

ガソリン価格の高止まりは特に地方の家計に響く。「自家用車を使う人が多い地方では、都市圏に比べて負担が大きくなる」（斎藤氏）。製油所からの輸送距離が長い長野県や山形県、鹿児島県などでは、平均価格がすでに1リットル190円を超えている。



急激なガソリン高に対する批判を受け、政府は9月末に終了を予定していた補助金を年末まで延長する方針を示した。10月中に全国平均のガソリン価格が1リットル175円程度になるよう、段階的に拡充する。13日発表分以降の店頭価格は緩やかに下がるとみられる。

ただ、補助金によるガソリン価格の引き下げが経済活動に及ぼす効果は限られるとの見方も強い。石油製品市場に詳しい伊藤リサーチ・アンド・アドバイザーの伊藤敏憲代表は、仮にガソリン価格が10円程度抑えられたとしても「一般消費者の負担額は月間で300～400円の減少にとどまり、消費を喚起する効果はほとんどない」と語る。

補助金の長期化には副作用もある。ガソリン価格の高騰が需要を抑えたり、よりガソリン消費が少ない車への買い替えを促したりする、自然な市場メカニズムの働きを抑える可能性があるためだ。

エネルギー経済社会研究所の松尾豪代表は「足元の高騰を考えると補助金の拡充はやむをえないものの、補助金政策が長引けば最終的に国民自身の負担になる」とした上で「補助金の一部を再エネ・省エネ関連の建設費に投じることで、将来的な光熱費低減につなげるべきだ」と指摘する。



## 原油、需給逼迫感を意識

今週の原油相場は堅調か。産油国の減産を背景に原油需給の逼迫感が意識されている。



前週はニューヨーク原油先物が1バレル86ドル台まで上昇し昨年11月以来の高値を付けた。ロシアが8月31日、石油輸出国機構（OPEC）プラスと、さらなる原油輸出削減で合意したと伝わった。ロシアは9月の原油輸出量の削減の方針を既に決めており、10月以降も輸出減少が続くとの見方が買いを誘った。

ニッセイ基礎研究所の上野剛志上席エコノミストは「ロシアと足並みをそろえるサウジアラビアも日量100万バレルの自主減産を10月も延長する見込み」とし、強い地合いが続くとの見通しを示す。

今週は原油の主要消費国である中国の景気指標も相次ぐ。5日公表の8月の非製造業購買担当者景気指数（PMI）や7日の8月の貿易収支で中国景気の低調さが確認されると、相場の上値を抑える可能性がある。



## ANA、再生燃料でのCO2削減量を荷主に割り当て

全日本空輸（ANA）は4日から航空貨物の荷主企業に、再生航空燃料（SAF、総合・経済面きょうのことば）を使って減らした二酸化炭素（CO2）の削減量を割り当てるサービスを始める。国内の航空会社では初めての取り組み。サプライチェーン（供給網）全体で脱炭素を進める。

航空貨物の利用が多い電子部品や医療、生鮮品分野の荷主企業の活用を見込む。

世界的な脱炭素の流れを受けて自社の直接排出だけでなく、「スコープ3」と呼ばれる取引先などの供給網全体の排出量の削減まで投資家から求められていることに対応する。

SAFは従来のジェット燃料に比べてCO2の排出量を8割減らせる。ANAはSAFの利用によるCO2の総削減量を算出し、貨物代理店などの仲介業者（フォワーダー）と荷主企業に対して第三者認証を受けた削減証書を発行する。削減量の割り当てはフォワーダーと荷主企業が支払う金額に応じて決める。

国土交通省によると、国内の運輸部門のCO2排出量は国内航空が全体の5%を占める。ANAの2019年度のCO2排出量は1200万トンで、うち3～4割が航空貨物関連だ。



## “未来環境供給基地”へ SAF製造計画 検討会中間報告 9月公表

ENEOS  
和歌山製油所

ENEOSが10月に製油所機能を停止する和歌山製油所（和歌山県有田市）の今後の有効活用の方について、県や自治体で構成する検討会は中間報告をまとめた。9月5日をめどに公表する。

和歌山製油所は1941年の操業開始以来、82年におよぶ歴史に幕を閉じる。「和歌山製油所エリアの今後の在り方に関する検討会」は8月30日に会合を開催。冒頭のあいさつで主催者の君島崇史ENEOS常務執行役員は、10月以降の設備撤去工事に先立ち、製油所のタンク、配管内の油除去といった無害化工事に着手する考えを明らかにした。

ENEOSは、和歌山製油所で廃食油や獣脂を原料にしたSAF（持続可能な航空燃料）の製造に関する事業化の検討に取り組んでいる。当初、事業化調査は根岸製油所（横浜市磯子区）で行う予定だったが、既存設備の条件などから和歌山製油所に変更した。

君島常務は、9月に「カーボンニュートラル社会の実現と地域経済への貢献をテーマに、石油製品の供給基地が次世代エネルギーなどを供給する『未来環境供給基地』に生まれ変わる将来像を示す」と明言した。

会合に出席した資源エネルギー庁資源・燃料部の永井岳彦燃料供給基盤整備課長はあいさつで、和歌山製油所でのSAF製造に触れ「石油由来でない次の燃料を考えなければならぬ。廃食油を早く集めて早く（SAFを）つくることが先行者利益につながる」と述べ、取り組みを後押しする姿勢を示した。

和歌山県の担当者、神出政巳海南市長、望月良男有田市長からは地元の雇用につながるENEOSの計画実現を求める声や、グランドデザインが市民の希望になるなどの意見が聞かれた。





## 日本道路と花王／共同開発のPETアスコンをBRTに初導入

2023年9月1日 技術・商品 [13面]



文字サイズ 小 中 大



共同で取り組んだ(左から)吉川竜平花王エコインフラ部長、小楠支店長、深江課長



PETアスコンで舗装されたBRT専用道(いずれも花王提供)

共同で取り組んだことが画期的」と話す。舗装については「平坦性も良く、最高の乗り心地が提供できた」と胸を張る。

同系統のバスが決まった本数しか通らない道であることから劣化度などのデータ収集が容易で、日本道路はデータを収集しPETアスコンを普及していく上での基礎データとして活用することも想定している。

九州で初となるBRT(バス高速輸送システム)で復旧・開業したJR九州の「日田彦山線BRT(BRTひこぼしライン)」(福岡県添田町～大分県日田市、約42キロ)の一部区間に、日本道路と花王が共同開発したペットボトルなど廃棄されるPET素材をリサイクルするアスファルト混合物「PETアスコン」が採用された。環境への配慮のほか、PETアスコンの耐久性を生かしメンテナンスコスト低減に貢献する。

PETアスコンは、花王がPET素材を活用して作った特殊改質材「ニュートラック5000」に、日本道路がアスファルトや砂などを混ぜ合わせて開発。耐水性が高く、同じ箇所を何度も車両が通ることで起きるわだち掘れを低減することができる。

JR九州工務部企画課の深江良助課長兼BRT工事所長は「環境に優しい整備手法とメンテナンスサイクルの最適化が図れた」と効果を説明する。

BRTでの採用は全国で初めて。3工区で分割発注されたBRT専用道工事のうち、九鉄工業が施工した筑前岩屋駅南側～宝珠山駅間の工区約6キロで採用。舗装面積は約2万4000平方メートル。500ミリリットルペットボトル換算で約10万本分のPET素材を使用した。

日本道路九州支店の小楠直彦支店長は「鉄道、日用