



原油が続伸、1年2カ月ぶり高値 金は反発

15日朝方の国内商品先物市場で原油が続伸している。取引量が多い2024年2月物は1キロリットル8万1450円と前日清算値に比べ1470円高い水準で始まった。中国の需要回復を見込んだ買いが入っている。

中国人民銀行（中央銀行）は14日、市中銀行が強制的に預ける預金準備率の引き下げを発表した。金融緩和効果が見込まれ、中国の景気回復を見込んで原油に買いが先行している。夜間取引では一時8万1490円まで買われ、取引量の多い限月としては22年7月以来、1年2カ月ぶりの高値をつけた。

サウジアラビアは自主減産を今年12月まで延長すると表明し、ロシアも年末にかけて原油輸出を減らす方針だ。13日には国際エネルギー機関（IEA）が23年10～12月の世界の石油供給見通しを日量50万バレル引き下げ、需給の引き締めが続くと見方が相場を支えている。

金は反発している。中心限月の24年8月物は34円高の1グラム9055円で始まった。14日のニューヨーク金先物相場が上昇し、国内金にも買いが及んでいる。円安進行で円建てで取引される国内金先物を割安とみた買いも入っている。

白金も反発している。中心限月の24年8月物は38円高の1グラム4286円で始まった。

日経新聞



再生エネ追求、日本の条件 不利補う構想力はあるか

海を渡る風を風車が捉える。見上げる高さは200メートル近い。40～50階建ての高層ビルに相当する。風車の列は視界の先にも続く。

洋上風力が集積する北海

ベルギー北部、オーステンデ港を出航して1時間あまり。オランダ領北海の「ボルセレⅢ/Ⅳ洋上風力発電所」では146平方キロメートルの海域に77基の風力発電機が並ぶ。山手線内側の2倍超の広さだ。

よく見ると風車の高さや向きが少しずつ違う。「受け止める風を最大化する配置がノウハウです」。三菱商事と中部電力の傘下にあるオランダの電力会社エネコの方が言う。

北海では50年前の第1次石油危機を契機に石油・天然ガス田の開発が進んだ。石油の中東依存脱却の象徴となった海は今、洋上風力発電の集積地としてエネルギー転換をけん引する。

ドイツや英国、ノルウェーなど北海周辺国は4月、オーステンデに集まり、海域の発電容量を2050年に足元の10倍となる3億キロワットに高める共通目標を確認した。

太陽光発電で最安値の中東

アラブ首長国連邦（UAE）の首都アブダビ。近代的な都市を抜けて車を走らせると、砂漠に「黒い海」が現れる。



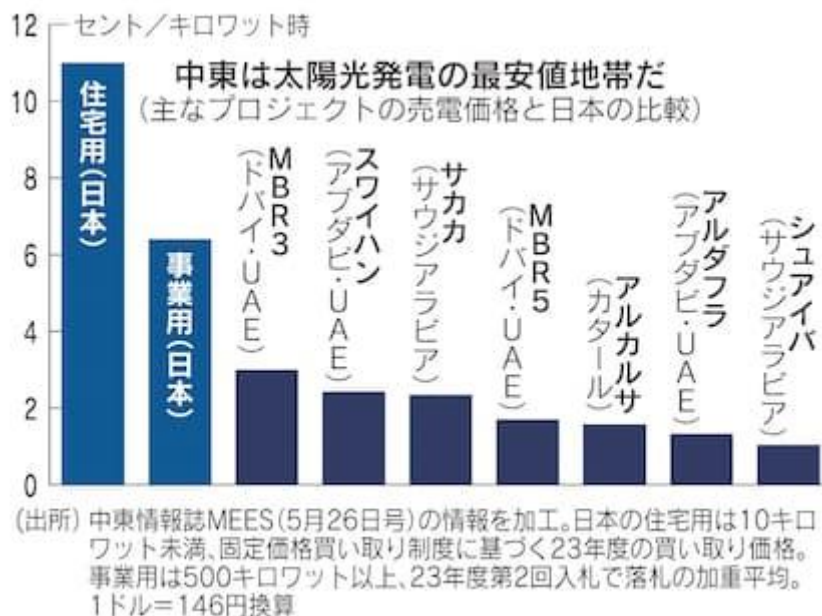
330万枚のパネルが広大な敷地に並ぶ（アラブ首長国連邦アブダビ郊外のスワイハン太陽光発電所）

太陽光発電パネルである。丸紅が出資する「スワイハン太陽光発電所」の広さは約8平方キロメートルある。帯状の敷地は京都市の中心部がすっぽり入る大きさだ。

敷き詰めた 330 万枚のパネルが、降り注ぐ光を受け止める。砂ぼこりをはらうために
パネル上を行き来している全自動の清掃ロボットの走行距離は、1 日あたり 1600 キ
ロメートルにも達する。

発電出力は 120 万キロワット。出力だけを比べれば原子力発電所なみだ。この電力を
1 キロワット時あたり 2.42 セント（約 3.5 円）で電力会社に卸売りする。3 セントを
下回る衝撃的な低価格に世界は驚いた。

広大な土地と豊かな太陽光。産油地帯の中東は太陽光発電の最安値地帯でもある。発
電単価の競争は今や 1 セント台に突入している。日本の 4 分の 1 から 6 分の 1 だ。



一石を投じた三菱商事

2050 年の温暖化ガス排出の実質ゼロへ、日本は再生可能エネルギーの主力電源化を
掲げる。欧州や中東から学ぶことは多い。

21 年末に実施された洋上風力の促進地域をめぐる初めての入札において、三菱商事の連合が対象となった 3 海域すべてを落札した。それも競合相手より飛び抜けて安い価格を提示した。

「赤字覚悟の受注ではないか」。敗れた陣営は不満を漏らした。入札ルールの変更を求めたとされる秋本真利衆院議員の受託収賄容疑はこの延長線上にある。

しかし、風力発電機の調達や配置、設備の運転・保守、電力の販売など欧州での経験を持ち込んだ三菱商事は、ぬるま湯の日本市場に一石を投じたと考えるべきだ。

導入を最大、コストを最小に

同時に欧州や中東のようにいかない違いも直視する必要がある。

北海南部の水深は 30 メートル程度だ。この深さなら風車を海底に固定でき、遠浅の海には安定した風が吹く。エネコの担当者は「ボルセレの発電効率は 50%」と語る。

中東は晴天が多く、遮るものがない土地に太陽光が長時間降り注ぐ。

再生エネの主力電源化には、日本もあらゆる適地を掘り起こす必要がある。しかし、広大な土地利用や条件の良い風・太陽光は簡単にまねできない。むしろ太陽光発電や陸上風力の立地地域では住民との対立が年を追って増えている。

期待をかける洋上風力は、水深の深い日本では浮体式発電機の技術とコストのブレークスルーが条件だ。資源としての再生エネに限りがある日本は導入を最大にしつつ、コストを最小にするポイントを冷静に探らねばならない。

原発や脱炭素火力も含む選択

脱炭素電源である原発の役割は重要だ。運転期間を延長してもやがて期限を迎える。

岸田文雄政権は老朽原発の建て替えに道を開く政策転換に踏み出したが、老朽化を補う 10~20 基もの新增設が実現するとは考えにくい。

となると、燃やしても二酸化炭素（CO₂）を出さない水素やアンモニアを燃料に使うか、排出する CO₂ を回収して地中に貯蔵する「CCS」の技術と組み合わせた火力発電をある程度、使わざるを得ない。再生エネによる燃料代替が難しい製鉄や化学などの製造現場では水素への期待が高い。

再生エネか、原発か、脱炭素火力かの選択ではない。すべてを追求したうえで、電力の安定供給と両立する日本流のエネルギーミックスをみつけないといけない。

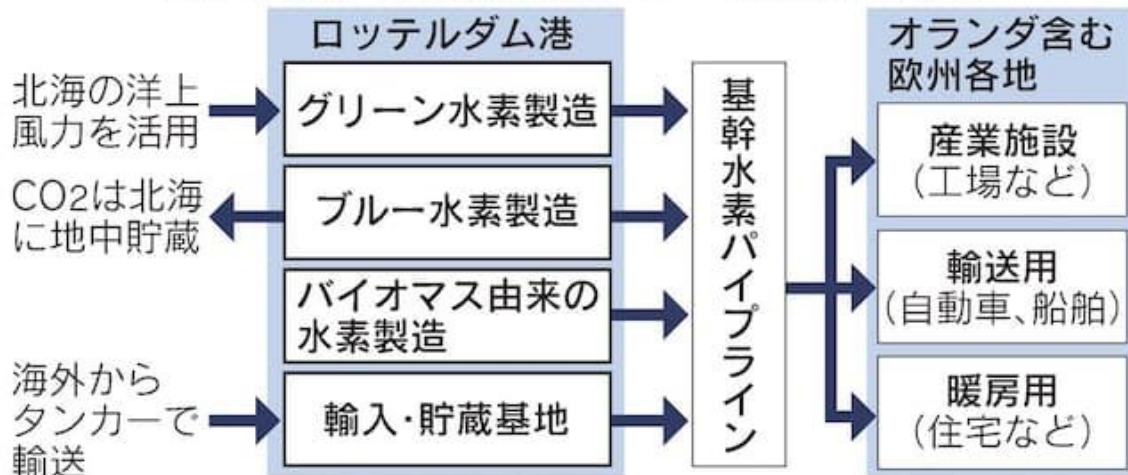
変貌するロッテルダム港

最適な組み合わせを探る先行例が欧州にある。オランダ・ロッテルダム港は欧州最大の港だ。港湾地区に 5 つの製油所と 45 の化学工場があり、欧州連合（EU）が消費するエネルギーの 13%がここを経由する。欧州産業を下支えする港を、水素の集積地に転換する大胆な取り組みが始まっている。



ロッテルダム港では英シェルや仏エア・リキードなどがグリーン水素の製造を計画する（水素製造工場の予定地）

ロッテルダム港は水素ハブへの転換を急ぐ



(注) ロッテルダム港の資料などをもとに作成

英シェルはグリーン水素の工場建設を決めた。英 BP や仏産業ガス大手エア・リキードなども進出を予定する。使う電力は化石資源ではなく、北海でまかなう。30 年までに 740 万キロワット分の洋上風力をロッテルダム港と接続する。

加えて石油や天然ガスからブルー水素をつくる。海外からの水素輸入に備えて貯蔵ターミナルも整え、中東・アフリカなどの供給国と連携する。水素パイプラインを敷設し、欧州の消費地に届ける。

重要なのは構想を先駆けて形にする力だ。世界は脱炭素をてこに、経済安全保障や産業政策で優位に立つ新しいエネルギーシステムの主導権競争へ力点を移している。日本も実行力が問われている。

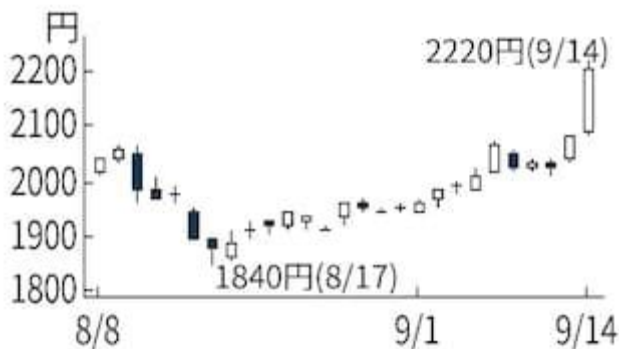
日経新聞



日揮 HD、4年 11 カ月ぶり高値 原油高追い風に

14日の東京株式市場で日揮ホールディングス株が一時前日比 145 円（7%）高の 2220 円まで上昇し、約 4 年 11 カ月ぶりの高値をつけた。産油国の減産などで原油の国際相場が上昇しており、原油高が同社の業績を押し上げるとの見方が広がった。終値は 125 円 50 銭（6%）高の 2200 円 50 銭だった。

日揮ホールディングス（日足）



国際指標となる WTI（ウエスト・テキサス・インターメディアート）原油先物は 10 カ月ぶりの高値圏にある。サウジアラビアが自主減産を 12 月まで続けると表明したほか、ロシアも輸出減を発表している。リビアでも洪水の影響が懸念され、原油需給が引き締まるとの観測がある。

原油相場の上昇を受け、石油関連株に買いが集まった。原油高で関連設備への投資が増えるとの見方から、液化天然ガス（LNG）プラントや石油精製プラントを手がける同社の業績も伸びると期待が高まった。

国際エネルギー機関（IEA）は9月の石油市場レポートで、産油国の減産により年末にかけて原油は大幅な供給不足になると指摘した。相場の高止まりが続けば株価の下支え要因となりそうだ。「脱石炭に伴うLNGプラントへの投資拡大も追い風になる」（楽天証券の窪田真之チーフ・ストラテジスト）との声もあった。

日経新聞



2023年 9月 15日 担当 虻川

EV の普及は石油需要抑制の「特効薬」になっていない、今後も必要

政策立案者たちは電気自動車（EV）が従来の内燃機関（ICE）の車に取って代わり、石油需要をなくすことを当てにしている。だが、エネルギー転換がどのように進んでいるのかを学ぶ必要がある。

EV 普及率が高い国のデータをみると、石油消費量は劇的に減少していないというのが実情だ。

2021 年に販売された乗用車の 80%が EV だったノルウェーが、その最たる証拠だ。このペースでいけば、ノルウェーで販売される車は 2025 年までにほぼすべて EV となりそうだ。

だが同国でのガソリンとディーゼルの消費率はほとんど変わっていない。

ノルウェー統計局（SSB）の数字によると、2017 年以降、ディーゼルとガソリンの需要はほんの少ししか減少していない。今年上半期の車両向け燃料の販売量は 1 日あたり 6 万 2000 バレル前後で推移。EV ブームが始まってからだいぶ経つ 2017～2019 年の日量 7 万バレルから約 10%の減少だ。

現在の消費は 1 日あたり 6 万～7 万バレルで比較的安定しており、短期的には劇的に減りそうにはない。実際、精製業者がガソリンやディーゼル製品を製造するのに必要な原油の需要は依然として日量約 20 万バレルにとどまっている。

ノルウェーで EV が普及しながらも石油需要が底堅いことについては、さまざまな理由がある。急速なエネルギー転換に注力している世界中の政策立案者たちはこれらの理由を直視すべきだ。というのも、多くの気候変動活動家が認めようとするよりもずっと長い間、世界経済において石油が今後必要とされることを示唆しているからだ。

ノルウェーで石油需要が堅調に推移している大きな理由は、自動車販売台数における EV の割合が高いにもかかわらず、300 万台近い総自動車数のうち EV 台数は 50 万台弱とほんの一部を占めるにすぎないことだ。つまり、まだ多くのガソリン車やディーゼル車が走っている。

また、ノルウェーの人々は EV を購入しても ICE 車を手放したくないというデータもある。ガソリン車を手放す前に EV 充電インフラが普及するのを待っている人もいるだろうし、従来の小型トラックの性能を好む人もいるだろう。

実際、従来の ICE 車は、政府がかなりの予算をつけて廃車制度を導入しない限り、最後の 1 台が販売された後もしばらく道路を走り続けるだろう。また、欧州や米国などの豊かな国で ICE 車が走らなくなった後も、中古車の需要が高い発展途上国に輸出され続けるというデータもある。これでは、燃料需要と炭素排出がある国から別の国へと単にシフトするだけだ。

ノルウェーで石油需要が堅調に推移しているもう 1 つの大きな要因は、大型車両、特にトラックとバスの電動化がこれまでほとんど進んでいないことだ。この部門は全体的な燃料消費を削減するのに鍵を握っている。

ノルウェーのエネルギーコンサル会社 Rystad Energy は、主にディーゼルで走るノルウェーのバスやト

トラックの燃料需要は、2010年から2015年にかけての日量約3万バレルから、2022年には日量3万2000バレルへと増加し続けたとみている。それらの車両が電動化されるまでは、ディーゼルや石油に対する需要はしつこく残るだろう。

運輸部門の電動化を目的とした政府の政策は往々にして大型車より乗用車に焦点を当てているため、ノルウェーの状況は他国にもそのままあてはまる可能性がある。

バスや貨物トラックの電動化を主に阻んでいるのはバッテリーの重量だ。車両が重すぎると、内燃機関搭載車と同じような性能を発揮できない。テスラやボルボなどの自動車メーカーがこの問題に取り組んでいるが、石油と同様のパワー確保は難題だ。

重要なのは、欧州や中国、米国など巨大な市場でEVが急速に普及しているにもかかわらず、石油消費量を大幅に減らすには何年もかかる可能性があるということだ。

貨物船や航空機の脱炭素化はさらに難しく、石油は石油化学製品やプラスチックの原料であるという事実も相まって、世界の石油需要がすぐさま急減するとは考えにくい。

石油需要のピークは2020年代後半と見ている国際エネルギー機関（IEA）などが、非常に長い間、需要の横ばいが続くと考えているのはそのためだ。石油輸出国機構（OPEC）は2045年の日量約1億1000万バレルがピークと見ている。この量は現在の需要より約1000万バレル多い。

だからこそバイデン米政権は国内の膨大な石油・天然ガス資源への継続的な投資から遠ざかるよう誘導してはならない。バイデンはEVが即座に米経済の脱炭素化を進めると考えているようだ。バイ

デン政権は事実上、2032年までに新車の小型車から排出される温室効果ガスを70%削減することを義務づけることでICE車を禁止しようとしている。

だがノルウェーが示すように、この考え方には無理がある。米国と世界の経済は今後何十年もの間、石油製品を必要とし続けるだろう。

過剰な規制やパイプラインのような新しいインフラの建設阻止、あるいは最近の連邦政府による石油・ガス開発リース権販売の中止によって、国内の石油生産を妨げることは近視眼的だ。問題を取り違えている。

今後数年間、EVが米国でさらに浸透しても石油の需要が高いのであれば、高い金を払って他国から石油を輸入するのではなく、国内生産して確保する方が賢明かもしれない。

Forbes JAPAN



ENEOSトレーディング ディーゼル用新商品に期待感

ディーゼル用新商品に期待感

清浄剤強化月間でコンテ

販売数量で

伸びしろ

ENEOSTレーディングの油外拡販施策「いつでもいつものカーメンテ2023」ではSSと得意な「コア商材」を中核に、安全点検からENEOSブランド商品をプラスオン販売していくことが重要視される。活動強化に役立つのが新商品の存在で、9月からの強化月間セルアウトコンテ開始とともに大きな注目を集めるのが、新エンジン清浄剤「ENEOSTレポジットクリーナー・ディーゼル」。清浄成分の見直しなど従来品エコフォースDから性能強化して、デザインも一新。排出ガス規制強化やディーゼル車保有台数の年々増加など市場動向を背景に、拡販への大きな期待が寄せられる。

ENEOSTレーディング

ENEOSTレポジット(D)を対象とした清浄剤形式で強化月間がスタートした。今回の注目株であるレポジットクリーナー・ディーゼルは、9月単月・10月単月でそれぞれ販売する



ENEOSTレポジットクリーナー・ディーゼル

は、清浄成分配合量が従来品エコフォースDの8倍もあり、インジエクターノズル洗浄力の向上、セタン価向

上、PM発生の抑制など効能が大きくアップした新商品。DPF装置不具合の未然防止にもつながる。販売数量面で伸びしろの大きなディーゼル車向け清浄剤について、さらなる拡販が狙えるアイテムとして、

ぞんだ。セット購入SSに対する販促物(ディスプレイ、ポスター、アプローチボードなど)提供や新商品の認知拡大に向けたプロモーション施策/販売サポート施策などだ。You Tube 広告動画や、セルフSS給油客向けPOS動画などで送客支援/来店客への商品PR支援を図る。

るほか、自動車SNSサイト「みんなカワ」ではサンプリング施策も進行。商品を実際に試した体感をクチコミ投稿してもらうもので、投稿されたクチコミは今後の販促ツールにも有効活用していく方針だ。

2017~2022