



米石油メジャー、大型買収相次ぐ 「石油争奪戦」号砲か

米国の石油メジャーによる大型 M&A（合併・買収）が相次いでいる。シェブロンは 23 日、米石油会社ヘスを約 8 兆円で買収すると発表した。11 日にはエクソンモービルも米シェール大手のパイオニア・ナチュラル・リソースを約 9 兆円で買収すると決めただけだ。原油高で潤うメジャーが優良資産を持つ同業をのみ込む構図で、石油争奪戦の様相を呈している。

エネルギー業界で「脱炭素」は引き続き重要なテーマだが、太陽光・風力発電は化石燃料よりも収益率が低く、石油開発事業との相乗効果も見込みにくい。数年前は化石燃料からの投資撤退が潮流だったが、ここに来て米国の石油メジャーは大型買収に乗り出した。ウクライナ紛争や中東情勢の不安定化をきっかけに原油が高騰し、業界トレンドは転換しつつある。

M&A の原資は新株発行と過去に買い込んだ自社株だ。シェブロンとエクソンはそれぞれ株式交換で買収先の全株を取得する。両社は過去数年にわたり株主還元を強化、自社株買いを進めていた。

21 年後半からの原油高が株高につながり、「軍資金」を増やしているうえ、新株も発行しやすい。利上げで歴史的な高金利となったが、両社とも銀行借入れをしない方針のようだ。

買収先の優良資産も魅力だ。シェブロンが買収するヘスは、南米ガイアナの海底油田の権益を有しており、増産を進めている。同社が持つなかで最も有望視されている「上流資産」だ。

ガイアナでは巨大な海底油田がみつき、産油国の仲間入りをした。2019年にゼロだった原油生産は27年までに日量約120万バレルとなる見込みだ。ヘスなどは1隻あたり数千億円の洋上石油生産・貯蔵・積み出し設備（FPSO）を相次いで投入し、ガイアナの石油開発ブームを支えている。

シェブロンは米国内のシェールと中央アジア・カザフスタンの油田、オーストラリアの液化天然ガス（LNG）に上流資産が偏るという課題を抱えていた。シェブロンはマイケル・ワース最高経営責任者（CEO）は23日、アナリスト向け説明会で「両社の組み合わせはポートフォリオの強化と多様化につながる」と話した。

ライバルのエクソンはパイオニアを傘下に収める方針で、同社が米南部テキサス州などに持つシェールの優良鉱区を取り込む。米国内のシェールは開発コストの安い鉱区で埋蔵量が減ってきた。テキサス州はそうした中でも、生産が好調な数少ない地域の一つだ。

相次ぐ大型買収の背景に共通するのは、強気の需要見通しだ。国際エネルギー機関（IEA）は30年までに化石燃料の需要はピークを迎えると予想しているものの、エクソンやシェブロンは異なる見方を示す。

シェブロンはワース CEO は IEA の予想について「ちっとも正しいと思わない。シナリオを作成するのは自由だが、私たちは現実世界に生きており、投資して世界の（エネルギー）需要を満たす必要がある」と英紙フィナンシャル・タイムズの取材に答えた。

エクソンも石油・天然ガスは50年になお世界のエネルギー需要の半分以上を賄うとみている。

今後も買収をテコにした業界再編が進む可能性がある。米国メディアによると、今回のエクソンやシェ

ブロン以外にも、水面下で複数の買収案件が進んでいる。

米国のデボン・エナジーはマラソン・オイルやクラウンロックの買収に関心を示しているという。チェサピー

ク・エナジーはサウスウエスタン・エナジーの買収を検討しているとも報じられた。

日経新聞



2023年 10月 25日 担当 虻川

サウジエネルギー相、米石油買収「化石燃料残る証し」

サウジアラビアのアブドラアジズ・エネルギー相は24日、米国の石油メジャーによる大型M&A（合併・買収）が相次いでいることについて、化石燃料が今後も「残る証しだ」と指摘した。国営石油会社サウジアラムコの Amin・ナセル最高経営責任者（CEO）も石油需要が高まっていると強調した。

アブドラアジズ氏は同日、リヤドで開催中の国際投資会議「フューチャー・インベストメント・イニシアチブ（FII）」で講演した。

同氏は米石油メジャーのM&Aの動きについて触れ、「後で凍結されて使われなくなるような資産を買う人はいない」と指摘。そのうえで「（M&Aの）理由は単純だ。炭化水素が今後もここに存在し続ける証しだ」と述べた。

アラムコのナセルCEOもFIIでの講演で、中国経済が回復する可能性などに触れ「石油需要が大幅に伸びていく」と指摘した。脱炭素の取り組みについても、国ごとの経済成熟度を考慮した移行が必要だと主張した。

米石油メジャーのシェブロンは23日、米石油会社ヘスを530億ドル（約8兆円）で買収すると発表した。11日にはエクソンモービルが米シェール大手のパイオニア・ナチュラル・リソースを9兆円で買収すると発表していた。

脱炭素が叫ばれた数年前は化石燃料からの投資撤退が進んでいた。しかし、再生可能エネルギーだけでは世界の需要を満たせないとの見方が広がり、石油メジャーによる化石燃料への大型投資が進む。

サウジなどの産油国は、脱炭素の流れで化石燃料の開発投資が滞ったことがロシアのウクライナ侵攻などによる原油高の一因になったと主張。長期的な脱炭素の取り組みの必要性は認める一方で、短期的には化石燃料への投資が必要だとしている。

日経新聞



2023年 10月25日 担当 虻川

ANA が先陣、大気中の CO2 を直接回収 排出権の争奪戦も

1年間で最大 50 万トンの二酸化炭素（CO₂）を、大気中から吸収する――。

米石油・ガス大手オキシデンタル・ペトロリアム傘下のワンポイントファイブはテキサス州で、同社として初めての DAC のプラントを建設している。2025 年の半ばに稼働を始める見通しだ。このプラントの最大吸収量（50 万トン）は、ANA グループが 19 年度に航空機の運航で排出した CO₂（1233 万トン）の 4%に当たる。

2035 年に世界のプラント 100 カ所

DAC は Direct Air Capture の略。取り込んだ大気から複数の化学反応などによって CO₂ を取り出し、地中に貯留したり、産業向けに再利用したりする。ワンポイントファイブは 35 年までに世界で 100 カ所のプラントを設ける計画。政府の支援や市場の動向によっては 135 カ所まで増える可能性もあるという。

同社の他にもスイスのクライムワークスなどが DAC を手掛けている。国際エネルギー機関（IEA）のウェブサイト（7月11日更新）によると、現在、世界で 27 のプラントが稼働し、年に 1 万トン近くの CO₂ を吸収している。少なくとも 130 施設が開発の何らかの段階にあり、計画が順調に進めば 30 年には吸収量が 7500 万トン前後に達する可能性もあるとしている。

この DAC を通じて生まれるカーボンクレジットを購入する動きが、国内外で広がり始めている。ANA は 8 月、航空会社として世界で初めてワンポイントファイブとカーボンクレジットの調達契約を締結したと発表。25 年から 3 年間で 3 万トン分を超えるクレジットを調達し、ANA による CO2 排出の相殺に充てる。

同社の吉田秀和執行役員は「航空事業の脱炭素は、いろいろな手段を総動員しなければ実現できない」と話す。脱炭素を支える有力な手段として DAC に期待する。

ANA の持ち株会社 ANA ホールディングス（HD）は、30 年度に実質の CO2 排出量を 19 年度比で 10%減らし、50 年度には実質ゼロにする計画だ。省燃費機材の導入や、廃食油などを原料とする持続可能な航空燃料（SAF）の活用が柱だが、これらの手段だけでは実質ゼロの達成は難しい。一部を DAC などの、CO2 排出量をマイナスにする「ネガティブエミッション」技術で補いたい考えだ。

SAF の活用や機材更新だけではカーボンニュートラルは難しい

航空業界からクレジット活用拡大

このほど来日して取材に応じたワンポイントファイブのマイケル・エイヴァリー社長は「カーボンニュートラルの達成が難しい航空・海運業界などにとって、DAC は非常にコスト効率が良いソリューションだ」と強調する。

現状では 1 トン当たりの CO2 の回収コストが 500 ドルを超えるともいわれているが、大規模化などを通じて 1 トン当たり 150～200 ドルといった水準まで下がれば、市場拡大が進むと見ている。

海外勢も DAC に熱視線を送る。ワンポイントファイブは 9 月 12 日、アマゾンともカーボンのクレジットの売買で合意したと発表した。アマゾンの調達量は今後 10 年間で 25 万トン分だ。22 年 3 月には欧州エアバスにも 40 万トン分のクレジットを販売すると発表している。

「日本は DAC の適地ではない」

SAF と同様に、今後は海外勢と DAC のクレジットを巡る「争奪戦」の様相が濃くなる可能性がある。SAF はエネルギー業界や食品業界などが国産化に向けて連携し、安定調達を目指す動きが広がっている。だが DAC を国内で本格的に展開するのは難しいとの見方がある。

エイヴァリー氏は「日本は CO₂ を地中に封じ込める上で特段優れた土地ではない。他の場所と比べてコストがかかる所にプラントを置くのは難しい」と話す。DAC のプラントを建てるのは、大量の CO₂ を地中に貯留でき、気候が温暖である場所が望ましいという。加えて政策の支援なども重要な要素だ。

日本が優位性のある土地ではない以上、日本の航空会社などが国内で DAC によるクレジットの調達を広げていくことは難しい。安定的にクレジットを確保していくには、出資や業務提携などを通じた海外企業との連携強化が重要になる。

一方でエイヴァリー氏は、日本の製造業が DAC のサプライチェーン（供給網）に関与していく余地はあると見る。「大規模なプラントの建設には様々なコンポーネント（構成要素）が必要になる。日本企業の事業機会にもなるだろう」として、日本メーカーの関与にも期待した。

DAC の生産性向上には電機・化学・機械などの知見が必要だ。日本の製造業がクレジットを生む側に参画し、成長の種としていく道もある。

日経新聞



2023年 10月 25日 担当 虻川

東京製鉄、11月から陸上運賃体系見直す 高速料金も負担 物流問題対応 国交省策定の「標準的な運賃」に 物量確保に 先手

東京製鉄は物流の2024年問題に対応して物流量を確保するため、11月1日から陸上運賃体系を見直す。これまで東鉄は陸上運賃について独自基準で運賃を定めてきたが、トラック運送事業者が法令を順守して持続的に事業を行う際の参考となる国土交通省が策定した「標準的な運賃」を20年4月に告示したことを受けて、トラック運送業者に支払う全工場および全中継地を起点とする製品輸送に係る全ての陸上運賃（持ち込み契約）を「標準的な運賃」を参考に引き上げるとともに、同社としては初めて往復の高速道路料金を負担する。東鉄による陸上運賃体系の大幅な見直しは18年4月以来5年7カ月ぶり。

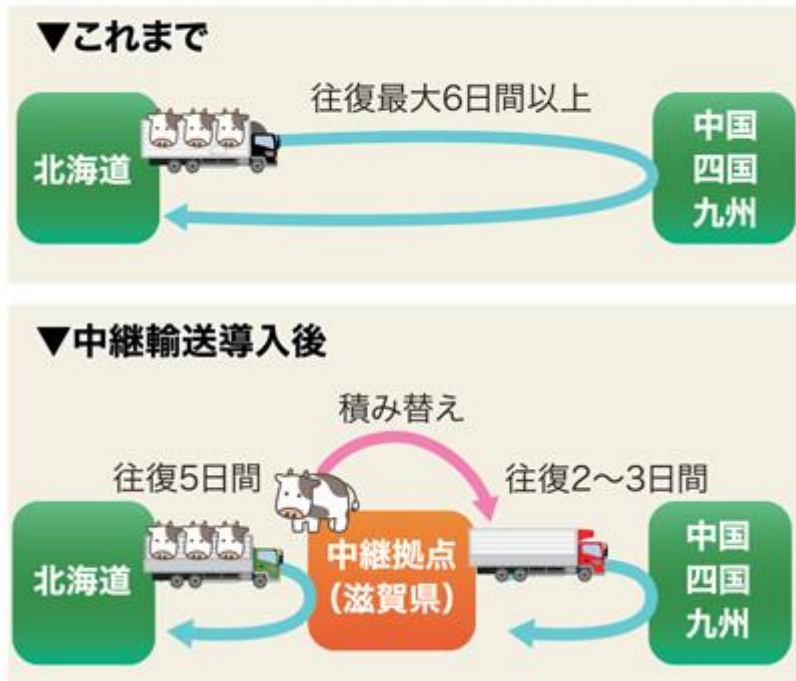
日経新聞



物流 24 年問題 牛も中継輸送に 運転手の負担減少

北海道⇒関西⇒中国・四国・九州へ

ホクレンの牛の中継輸送のイメージ図



北海道内で運営する家畜市場から全国に生きた牛を配送しているホクレンは、遠隔地の中国・四国・九州に牛を運ぶ際に、中継輸送と呼ばれる仕組みを導入している。中間に位置する関西に中継拠点を設け、元々運転手 1 人で運んでいた輸送工程を 2 人で分担する体制に切り替え、トラック運転手の負担軽減につなげている。

ホクレンが運営する道内計七つの家畜市場では年間約 27 万頭の牛が取引され、うち 3 割超（約 9～10 万頭）が道外に出荷されている。ホクレンは購入者が希望する場合、牛の輸送を実施。年間約 1 万頭に上り、実際にはホクレンが委託する輸送業者が運んでいる。中継輸送を始めたのは 2022 年 6 月。対象は中国・四国・九州への輸送だ。ホクレン物流二課の小林哲郎課長は「中四国以西への輸送は往復で最大 6 日間以上かかることもあり、運転手の拘束時間の長さが課題となっていた」と振り返る。中継拠点は滋賀県に設けた。元々運転手 1 人で運んでいた輸送工程を「北海道－滋賀」（往復 5 日間）と「滋賀－中国・四国・九州」（往復 2、3 日間）に分け、運転手 2 人で分担する体制に切り替え、運転手の拘束時間を従来（往復最大 6 日間以上）より縮めた。中継輸送で運んだ牛は 9 月末時点で 680 頭に上る。到着が従来より遅れる目的地が出たり、輸送費の負担が増えたりするデメリットもあるが、小林課長は「農畜産物を運べなくなったら元も子もない。運転手の負担を軽減し、持続可能な輸送体制を構築したい」と強調する。

中継輸送

複数のトラックでリレー方式で目的地まで荷物を運ぶ輸送形態。1 台のトラックで運ぶよりも、運転手 1 人当たりの拘束時間を短縮できるのが特徴だ。次のトラックに荷物を移し替える「中継拠点」を道中に設ける必要がある。