



## サウジ、原油生産能力拡張を停止 アラムコに指示

サウジアラビアの国有石油会社サウジアラムコは30日、原油生産能力の拡張計画を停止するようサウジ政府から指示を受けたと明らかにした。アラムコは原油生産能力を2027年までに日量1300万バレルに引き上げる計画を掲げていた。

サウジは2020年に原油生産能力を日量1200万バレルから1300万バレルに増やす方針を示していた。中長期的な原油需要の増加に対応する狙いがあったほか、当時サウジはロシアと減産方針をめぐって対立しており、「価格戦争」の一環で大規模な増産計画を打ち出したという側面もあった。

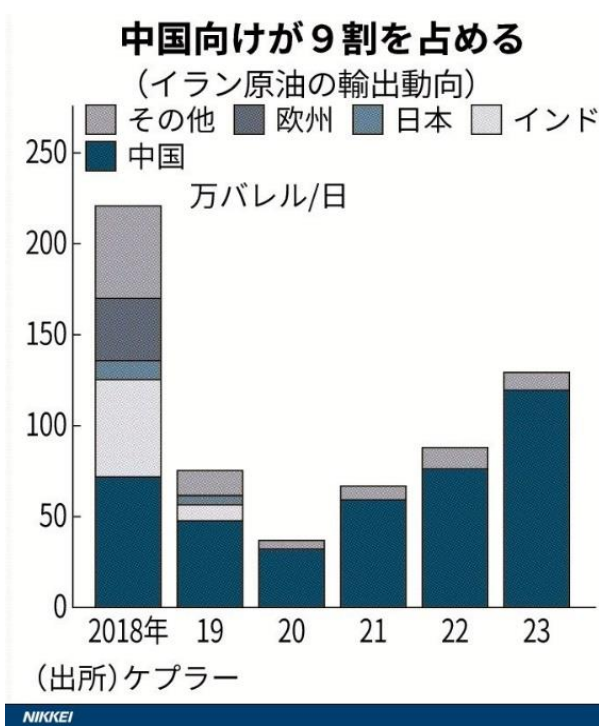
アラムコの現在の生産量は日量900万バレル程度で、なお同300万バレルの生産余力を持つ。今回の方針変更が足元の原油供給にただちに影響を与えるわけではなく、北海ブレント先物相場は前日比約1%安の1バレル81ドル台前半で推移した。

アラムコは発表のなかで、今回のサウジ政府の決定の背景などについて明らかにしていない。世界経済の減速懸念や供給過剰などから原油需給が緩むとの見方が広がっている。サウジ政府が需要が想定よりも高まらないとみていることが今回の指示につながった可能性がある。



## イラン原油輸出、5年ぶり高水準

イランが原油の生産・輸出を増やしている。2023年の輸出量は日量約129万バレルと22年の1.5倍に増え、5年ぶりの高水準となった。米国の経済制裁を回避できる中国向けが約9割を占めるとみられる。イランは協調減産の対象外だ。中東情勢が緊迫化するなか、原油相場の急激な上昇を抑えている。



29日の米ニューヨーク市場で米原油指標のWTI（ウエスト・テキサス・インターミディエート）先物（期近）は、前週末比1.6%安い1バレル76.78ドルで終わった。欧州市場でも同日、国際指標の北海ブレント原油先物が1バレル82.40ドルと同1.4%下落した。

中東ではイスラム組織ハマスとイスラエルの軍事衝突が続くうえ、イエメンの親イラン武装組織フーシが紅海でタンカーなどを攻撃する。米英軍がこれに反撃するなど、情勢は緊迫する。原油や石油製品の供給に支障が出るリスクは消えない。

それでも原油価格は23年末からは7%高いものの、昨年9月の高値に比べ2割近く安い水準にとどまる。日本総合研究所の松田健太郎副主任研究員は「この程度の上昇で済んでいるのは、24年の世界の石油需給は緩むとの見立てが多いため」と指摘する。

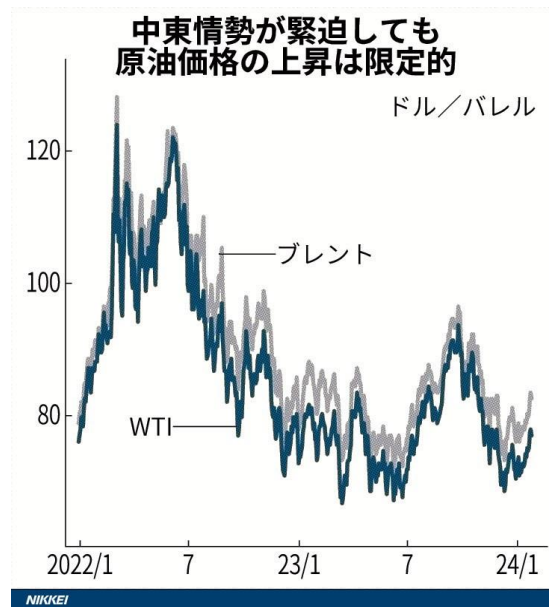
国際エネルギー機関（IEA）によると、24年の供給量は23年から日量150万バレル増え過去最高となる見込み。エネルギー・金属鉱物資源機構（JOGMEC）は23年の日量11万バレルの供給不足から、24年に同60万バレルの供給超過になると推計する。



IEAによると、イランの23年の石油生産量は日量299万バレルと、22年から44万バレル増えた。23年から24年にかけても16万バレル増える見通した。米国（72万バレル増）やブラジル（24万バレル増）などと合わせ、原油需給を緩和させる一因となっている。

イランは核開発や人権問題などで、米欧からの経済制裁を受けている。トランプ前政権は18年、イランの核開発を制限する見返りに制裁を緩和する国際合意から離脱。対イラン制裁を強化した。

石油輸出国機構（OPEC）加盟国やロシアは減産など供給制限を実施する一方、イランはOPEC加盟国でありながら生産枠に上限を課されていない。制裁でイランの財政が打撃を受け、高インフレや通貨安といった苦境をOPEC側が配慮している。



中国の旺盛な需要も、イランに増産を促す。欧州調査会社ケプラーのデータによると、23年の輸出量の9割が中国向けだ。

対米強硬派のライシ政権は米欧と対立する中国との関係強化を進めてきた。ライシ大統領は23年2月に中国を訪問し、同国の習近平（シー・ジンピン）国家主席と会談。米国に対イラン制裁解除を求める考えで一致した。

ロイター通信などによると、中国の40社以上の中小の製油業者がイラン産原油を人民元建てで購入することが多いという。23年の平均で、北海ブレントより1バレルあたり13ドル割り引いた価格で取引された。



イランから出航したタンカーが海上で別のタンカーに原油を積み替えたり、船舶の位置情報を偽造したりしており、制裁逃れの手口も巧妙になった。

ロシアのウクライナ侵攻による原油価格やガソリン価格の高騰を受け、米国の姿勢も変化しつつある。米バイデン政権は制裁逃れの取り締まりの手を緩め、イラン産原油の輸出の増加を黙認する。

世界有数の産油国イランの原油が市場に供給されれば、需給緩和や価格押し下げに一役買う。バイデン政権が核開発交渉などでイランに秋波を送っているとの見方もある。

米ホワイトハウス元顧問で調査会社ラピダン・エナジー社長のボブ・マクナリー氏は「大統領選の年なので、バイデン政権は低い原油価格を優先する。加えて、制裁を緩めれば核開発を巡るイランの態度が軟化している」と指摘する。

地政学的な対立で、相場が急伸する余地も残る。11月の米大統領選挙に向け、バイデン政権のイランへの融和姿勢は、トランプ前大統領といった対イラン強硬派の共和党候補が外交的失点として非難する材料になる。

マクナリー氏は「バイデン政権がイランの原油輸出の取り締まりを強化し、イランが報復でペルシャ湾産油国からの輸出を脅かせば、世界需給と相場に影響する」と分析する。

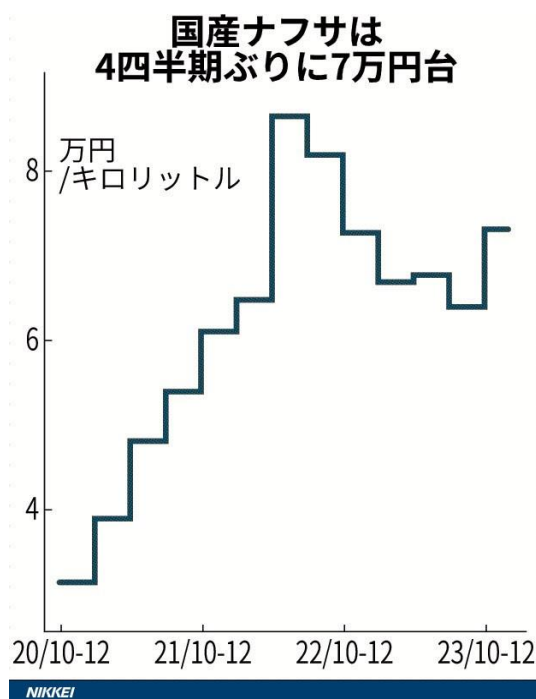


## 国産ナフサ14%高

石油化学製品の基礎原料となるナフサ（粗製ガソリン）の国産価格が2四半期ぶりに上昇した。30日決まった2023年10～12月期の価格は7～9月期に比べ14%高い。アジア市場のスポット（随時契約）価格の上昇を映した。24年1～3月期も中東情勢の緊迫などで一段高を予想する声があり、合成樹脂などに再び値上げ圧力が働く可能性もある。

ナフサは原油の精製時にガソリンや灯油、軽油などの石油製品と同時に生産する。ナフサからエチレンやプロピレン、ベンゼンなどの基礎化学品をつくり、これらを使い合成樹脂や合成繊維を生産する。国産ナフサは輸入した原油を国内で精製した際にできるナフサで国内のナフサ使用量のおよそ3～4割を占める。

10～12月期の国産ナフサ価格は1キロリットル当たり7万2800円でほぼ確定した。国産価格は輸入ナフサの平均価格と連動し、その輸入ナフサの10～12月期の価格は主にアジアで取引する8～10月ごろのスポット価格を反映する。同期間のスポット価格は1トン600ドル前半～700ドル前半で推移。5～7月ごろに比べ約2割高かった。



原油の国際相場の上昇に加え、アジアでナフサの需給が引き締まったことがアジア価格を押し上げた。ロシアの製油所の定期修理やトラブルなどでアジア域外からのナフサ流入量が減少。一方、世界最大の石化消費国である中国のナフサ需要は増えた。日本の化学大手は「不動産市況の低迷で中国経済の伸び率は鈍化しているが、石化製品の生産は続いている」と説明する。



対ドルでの円相場の下落も、ナフサの輸入価格の押し上げにつながった。

ナフサ価格の上昇は合成樹脂価格の押し上げ圧力になる。ただ今回の10～12月期のナフサ価格の上昇は、足元のポリエチレンやポリプロピレンなど合成樹脂の価格に既に転嫁されているとの見方が多い。10～12月期は7～9月期に比べ上昇すると見越していた合成樹脂メーカー各社が先に値上げに動き、浸透していたためだ。

今後焦点となるのは、24年1～3月期のナフサ相場の先高観と合成樹脂価格への影響だ。市場では1～3月の国産ナフサ価格は「中東情勢をみるに、もう一段値上がりしてもおかしくない」（石油化学コンサルタントの柳本浩希氏）との声がある。

イエメンの親イラン武装組織フーシによる船舶攻撃が続くなか、海運各社が紅海を經由した海上輸送を回避。アジア市場で消費されるナフサのうち1～3割を占めるアジア域外品の到着が遅れ、アジア需給を引き締めるとみられている。

1～3月期にナフサ相場が上昇すれば、合成樹脂メーカーが再び転嫁値上げを打ち出す可能性がある。新型コロナウイルス禍やウクライナ危機に伴う原料高を受けて合成樹脂相場が大きく上昇した結果、合成樹脂価格の水準は高くなっている。

ただ合成樹脂からつくる食品包装フィルムの需要家など川下の消費者に近い分野では値上げを受け入れる余地は狭まっているとの見方もある。コスト負担を巡り、供給側と需要側の攻防が激しくなりそうだ。



## コンテナ船、昨年5%遅く

海運業界で二酸化炭素（CO2）排出量の削減に向けた新たな規制が2023年に始まったのを受け、コンテナ船やばら積み船などの「ゆっくり運航」の取り組みが進んでいる。大型コンテナ船の速度は22年より5%低下した。燃料消費量は速度に比例するため排出抑制の有効な手段となっており、24年も減速傾向が続くとみられる。

ロンドン証券取引所を運営するLSEGによると、大型コンテナ船（20フィートコンテナ8000個以上積載）の23年の平均運航速度は15.2ノットと、22年の15.9ノットから5%低下した。大型ばら積み船（ケープサイズ、載荷重量約18万トン）は1%、液化天然ガス（LNG）を運ぶLNGタンカーも1%低下した。

一方、ロシアの原油が制裁対象となったことで船腹需給の逼迫が続く原油タンカーでは、大型のVLCC（載荷重量約30万トン）やスエズマックス（同約16万トン）が2%、アフラマックス（同約12万トン）が1%、それぞれ上昇した。需給逼迫時には船を早く次の輸送に回すため速度を上げて運航する傾向がある。

コンテナ船でも、中東情勢の緊迫で通航に支障が出ているスエズ運河や水不足に直面しているパナマ運河の迂回が増えた12月以降、15ノット台後半になる日もみられた。迂回によって生じる遅れを取り戻す必要があるためだ。

海上輸送を巡っては、23年に環境規制が増えた。とりわけ影響が大きいのが、国際海事機関（IMO）が始めた1年間の燃費実績を船ごとにA～Eで評価する「CII格付け」制度だ。24年にはこの制度で求められるCO2削減率が引き上がる。

24年からはさらに欧州連合（EU）で海運業界も排出量取引制度（ETS）の対象になったという変化もある。

重油に代わる新燃料の活用が本格化していない状況で、減速運航はCO2削減の有効な一手だ。半面、パナマ運河や紅海など要所の混乱の中で、輸送網を維持するには船の速度を上げざるを得ないケースもある。海運会社は難しいかじ取りを迫られる局面もありそうだ。





## 週間原油コストの推移

	期間	原油相場		為替レート(▲は円高)		円建て原油コスト	
		ドル/バレル	前週比	ドル/円	前週比	円/ℓ	前週比
火曜日～ 月曜日	12/12～12/18	75.07	▲1.32	144.74	▲2.31	68.34	▲2.31
	12/19～12/25	78.78	3.71	143.95	▲0.79	71.32	2.98
	12/26～1/8	78.32	▲0.46	143.87	▲0.08	70.87	▲0.45
	1/9～1/15	77.93	▲0.39	145.96	2.09	71.54	0.67
	1/16～1/22	78.34	0.41	148.60	2.64	73.22	1.68
	1/23～1/29	81.31	2.97	149.03	0.43	76.21	2.99
水曜日～ 火曜日	12/13～12/19	75.06	▲0.92	144.10	▲2.69	68.03	▲2.12
	12/20～12/26	79.24	4.18	143.87	▲0.23	71.70	3.67
	12/27～1/9	78.12	▲1.12	144.15	0.28	70.82	▲0.88
	1/10～1/16	78.28	0.16	146.35	2.20	72.05	1.23
	1/17～1/23	78.46	0.18	149.05	2.70	73.55	1.50
	1/24～1/30	81.71	3.25	148.87	▲0.18	76.50	2.95

※原油はドバイ、オマーン平均、為替レートは三菱UFJ銀行のTTSレート