



原油、堅調な値動きに

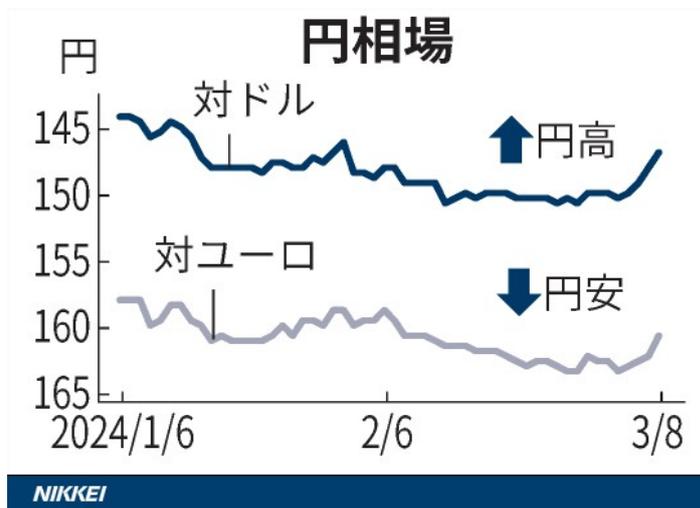
原油相場は堅調な値動きになりそうだ。石油輸出国機構（OPEC）と非加盟の産油国でつくるOPECプラスは3日、一部の国による自主減産を6月末まで延長する方針を固めた。需給逼迫が引き続き意識され、下値を支える要因となるとみられる。





円、対ドルで底堅く推移

今週の外国為替市場で円相場は対ドルで底堅く推移しそうだ。日銀が早期にマイナス金利政策を解除するとの観測が背景にある。日米の金利差に着目した円買い・ドル売りが入りやすく、円高基調となる公算が大きい。



前週は日銀のマイナス金利解除観測を巡る一部報道を受け、18～19日に開く金融政策決定会合で政策修正するとの思惑が強まった。日銀の植田和男総裁と中川順子審議委員は7日、市場をけん制する発言をせず、円買いが加速。一時は1ドル=146円台に達した。

あおぞら銀行の諸我晃チーフ・マーケット・ストラテジストは「米国で堅調な経済指標が発表されても、1ドル=150円台を超えて円安が進行することは考えづらい」と指摘する。

13日に春季労使交渉（春闘）の集中回答日を控える。高い賃上げ率の実現すれば、日銀の政策修正期待の高まりと相まって、円買いに弾みがつく可能性がある。



三井物産出資の米新興、植物由来の航空燃料を量産



三井物産が出資する米ランザジェットは米国で植物由来の再生航空燃料（SAF）の量産を始めた。世界のSAFの総生産量の6%程度を占める。日本企業にも生産技術を提供する。植物由来のSAFは原料を確保しやすいため、廃食油由来よりコストが最大6割ほど安くなる。低コストのSAFが普及すれば、脱炭素の後押しになる。

ランザジェットによると、植物由来のSAFの量産は世界で初めて。

SAFは主に航空機向けの環境配慮型の燃料で、主流のジェット燃料に比べて二酸化炭素（CO2）排出量を7割以上減らせる。2023年の生産量は22年比2倍の60万キロリットルに増えたが、世界の航空燃料の消費量の0.2%程度にとどまっていた。

ランザジェットは20年創業の再生燃料のスタートアップ。米国で新工場を立ち上げ、エタノールを原料にしたSAFや再生ディーゼル燃料の生産を始めた。SAFの生産能力は年間900万ガロン（約3.4万キロリットル）で、全日本空輸（ANA）などに供給する。

SAFの製造方法





エタノールはトウモロコシやサトウキビを処理して発酵させて製造する。脱水や蒸留などの工程を経てジェット燃料を量産する。

既にエタノールを使ったガソリンやディーゼル燃料などが実用化されているが、ジェット燃料は要求される品質規格が厳しく、効率的な大量生産が難しかった。ランザジェットは独自の触媒技術の開発などで量産を実現した。

現在のSAFは飲食店や食品工場から回収された廃食油や動物性油脂を原料としている。回収に手間がかかるため、コストが高く大量に作れない点が課題となっていた。

世界最大手のネステ（フィンランド）によると、SAFの販売価格は23年時点で化石燃料由来のジェット燃料の3～5倍という。

エタノールは原料のトウモロコシやサトウキビを入手しやすい。ランザジェットは販売価格を明らかにしていないが、既存のSAFに比べて大きく安くできるという。

ランザジェットは投資額を明らかにしていないが、米マイクロソフトの投資ファンド「クライメート・イノベーション・ファンド」から5000万ドル（74億円）の出資を受けたほか、米エネルギー省から補助金も得ている。

三井物産やコスモ石油と連携し、両社が日本で検討中の植物由来のSAFの製造拠点に技術を提供する。

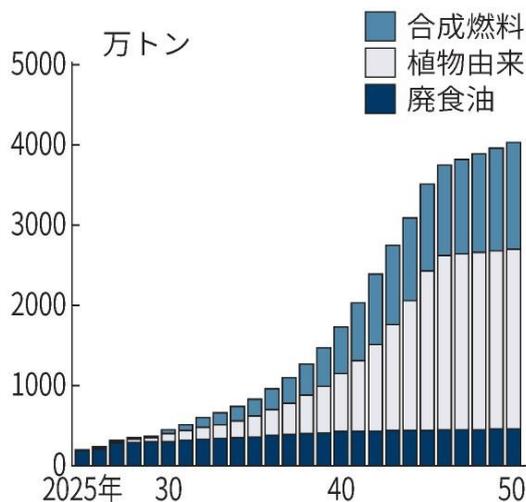
出光興産も日本で26年度に千葉事業所（千葉縣市原市）でエタノール由来のSAFを年10万キロリットル生産する計画を掲げている。出光は1リットル当たり100円台と、化石燃料由来のジェット燃料の2倍以下に抑える考えだ。単純計算で廃食油由来に比べて3～6割ほど安くなる。

植物由来のSAFの需要増に対応するため、世界でエタノールを増産する動きが相次ぐ。ブラジルのエタノール大手FSは5年間で13億ドルを投じ、エタノール工場を現在の3カ所から6カ所に増やす。生産能力を年500万キロリットルと、現在の2倍以上に引き上げる。

同社のラファエル・アブド最高経営責任者（CEO）は「廃食油や動物性油脂由来では（SAFの）巨大市場に対応できないが、エタノールはずっと豊富で価格競争力が高い」と強調する。新工場での増産分は日本などに輸出するという。



欧州でのSAFの生産能力



(注) EU+英国、予測

(出所) スカイNRG

NIKKEI

SAFは世界で需要が急拡大している。欧州連合（EU）は50年にはCO2排出量を実質ゼロにする方針を掲げており、達成に向けて航空燃料のSAFの比率を25年の2%から50年には70%まで段階的に引き上げる規制を導入する。実現にはSAFを大量調達する必要がある。

オランダのSAF製造大手スカイNRGが23年に発表したりポートによると、世界最大のSAFの需要地である欧州では、40年代にはSAFの原料で植物由来がシェア50%を超える見通しだという。従来より安く大量に作れる植物由来のSAFの需要を取り込めば、日本企業にとっても商機となる。



サウジの生産計画、原油拡張停止 ガス・再エネに重点



サウジアラビアがガス生産の拡大に向けた投資を強化する姿勢を鮮明にしている。国有石油会社サウジアラムコが計画していた原油生産能力の拡張は停止し、再生可能エネルギーの開発なども進める。脱石油を軸とするエネルギー転換を見据え、柔軟な投資を進める。

アラムコのナセル最高経営責任者（CEO）は10日の決算発表の記者会見で、原油生産拡張の停止について言及し「設備投資の柔軟性を高める」と語った。同社は2024年の設備投資計画を480億～580億ドル（約7兆～8兆5千億円）とした。23年の設備投資は497億ドルだった。

ナセル氏によると、23年の石油需要は日量1億240万バレルだったのに対し、24年は同1億400万バレルに拡大するとみている。「25年はさらに伸びる」とも指摘した。

需要の増加を予測するにも関わらずサウジが原油生産能力拡張を止めた背景には、現在の生産水準が日量900万バレル程度にとどまることが挙げられる。

産油国は原油価格の下支えを目的に減産を続けている。サウジは昨年12月に23年末までとしていた日量100万バレルの自主減産を24年3月末まで延長。今月、その期限をさらに6月末まで延ばした。

アラムコは従来、27年までに原油生産能力を日量1200万バレルから同1300万バレルに拡大する計画を掲げていた。原油の価格管理が優先されるなかで、足元では同300万バレルの余剰生産能力を持つ。サウジ政府は1月、アラムコに対して原油生産能力の拡張計画を停止するよう指示していた。

アラムコによると、原油生産能力の拡張計画を停止することで24～28年に約400億ドルの投資額が浮く。生産余力を抱えるなかで、目先は多額の投資を必要とする能力拡大の必要性を見直したかたちだ。



サウジのアブドルアジズ・エネルギー相は2月、停止を指示した理由について「エネルギー転換のためだ」と説明。投資を原油の増産から、天然ガスや再エネの開発などにも振り向ける考えを示していた。

アラムコは10日の決算で、ガス生産能力が30年までに21年比で60%以上増えるとの見通しを示した。サウジでは東部ジャフラ・ガス田で25年に天然ガスの生産開始が予定されるなど、ガスの生産拡大に向けた動きが進む。

国内で産出するガスは主に発電などの国内向けだ。国内のエネルギー需要をガスに置き換え、その分の原油を国外の輸出に回すことで原油需要の増加に対応する。

天然ガスは石油よりも環境負荷が低く、脱炭素化が進むなかでつなぎの燃料として注目され、隣国カタールは大規模な増産を進めている。次世代エネルギーとしてサウジが本格的な生産を目指すブルー水素やアンモニアの原料にもなる。

アラムコはサウジ国外の液化天然ガス（LNG）事業への投資を進める。23年9月にはオーストラリアを拠点とするLNG企業の株式の一部を取得した。ロイター通信は今月、アラムコが米国のLNG事業への投資を検討していると報じた。

ナセル氏は10日の会見で、詳細については言及しなかったものの「機会があれば今後もLNG関連の案件を手掛けるかもしれない」と述べ、将来的なLNG分野への投資拡大に含みを持たせた。



東京都、水素活用の重点エリア 運輸・物流の利用促進



東京都は水素エネルギーの需給拡大を目指し、燃料電池車（FCV）の運用や水素ステーション（ST）の整備を重点的に実施するエリアを都内に設定する。運輸・物流、水素ST事業者など関係者の意向を踏まえて採算を確保しやすい複数の地域を選定し、水素の社会実装を促す。

都が重点エリアを設けることで、企業が水素活用の事業計画を立てやすくする。輸入した水素を活用しやすい臨海部や製造業が集中する多摩地域など、複数のエリアの特性を踏まえて検討する。

都は2月にバスやトラックなどの商用FCVを運用する運輸・物流事業者、車両メーカー、荷主企業など約40社が集まる作業部会を立ち上げた。水素の需要側と供給側がFCV導入や水素ST整備の課題を共有した。

作業部会にはジェイアールバス関東（東京・江東）やヤマト運輸、アマゾンジャパン、岩谷産業、トヨタ自動車などがメンバーとなっている。

作業部会の参加企業・団体
バス
小田急ハイウェイバス、神奈川中央交通、関東バス、京王電鉄バス、京成バス、京浜急行バス、国際興業、ジェイアールバス関東、西武バス、東急バス、東京空港交通、東京都交通局、東武バス
物流・荷主
アサヒグループジャパン、アマゾンジャパン、コカ・コーラボトラーズジャパン、佐川急便、西濃運輸、セブン-イレブン・ジャパン、多摩運送、日本通運、日本郵便、ファミリーマート、福山通運、ヤマト運輸、ローソン
水素ステーション
岩谷産業、ENEOS、多摩興運、東京ガス、巴商会、日本エア・リキード
車両メーカー
いすゞ自動車、Commercial Japan Partnership Technologies、トヨタ自動車、日野自動車、本田技研工業
行政官庁、業界団体
東京都トラック協会、経済産業省、東京バス協会、資源エネルギー庁、日本水素ステーションネットワーク
(出所)東京都



エタノールはトウモロコシやサトウキビを処理して発酵させて製造する。脱水や蒸留などの工程を経てジェット燃料を量産する。

既にエタノールを使ったガソリンやディーゼル燃料などが実用化されているが、ジェット燃料は要求される品質規格が厳しく、効率的な大量生産が難しかった。ランザジェットは独自の触媒技術の開発などで量産を実現した。

現在のSAFは飲食店や食品工場から回収された廃食油や動物性油脂を原料としている。回収に手間がかかるため、コストが高く大量に作れない点が課題となっていた。

世界最大手のネステ（フィンランド）によると、SAFの販売価格は23年時点で化石燃料由来のジェット燃料の3～5倍という。

エタノールは原料のトウモロコシやサトウキビを入手しやすい。ランザジェットは販売価格を明らかにしていないが、既存のSAFに比べて大きく安くできるという。

ランザジェットは投資額を明らかにしていないが、米マイクロソフトの投資ファンド「クライメート・イノベーション・ファンド」から5000万ドル（74億円）の出資を受けたほか、米エネルギー省から補助金も得ている。

三井物産やコスモ石油と連携し、両社が日本で検討中の植物由来のSAFの製造拠点に技術を提供する。

出光興産も日本で26年度に千葉事業所（千葉縣市原市）でエタノール由来のSAFを年10万キロリットル生産する計画を掲げている。出光は1リットル当たり100円台と、化石燃料由来のジェット燃料の2倍以下に抑える考えだ。単純計算で廃食油由来に比べて3～6割ほど安くなる。

植物由来のSAFの需要増に対応するため、世界でエタノールを増産する動きが相次ぐ。ブラジルのエタノール大手FSは5年間で13億ドルを投じ、エタノール工場を現在の3カ所から6カ所に増やす。生産能力を年500万キロリットルと、現在の2倍以上に引き上げる。

同社のラファエル・アブド最高経営責任者（CEO）は「廃食油や動物性油脂由来では（SAFの）巨大市場に対応できないが、エタノールはずっと豊富で価格競争力が高い」と強調する。新工場での増産分は日本などに輸出するという。