



2024年 7月 29日 担当 虻川

天然ガスの波に乗るサウジと UAE 北米 LNG 事業に参入

サウジアラビア、アラブ首長国連邦（UAE）の国営石油会社が、北米の液化天然ガス（LNG）事業に相次いで参入した。ともに石油大国だが、天然ガス市場への進出を本格化する。

脱炭素の「つなぎ役」の燃料としての LNG 需要をにらみ、収益源を広げる。先行プロジェクトから低炭素化の知見を吸い上げ、国内の資源開発に応用する思惑もあるだろう。見据えるのは、自国からの LNG 輸出拡大だ。

「増大する低炭素エネルギーへのニーズに応える」。サウジの国有石油会社サウジアラムコは6月末、米テキサス州のポートアーサー LNG プロジェクトから 20 年間、年 500 万トン調達する覚書を交わした。その半月前に、別の米 LNG 事業から年 120 万トンを引き取ることで合意したばかりだ。

UAE のアブダビ国営石油会社（ADNOC）は 5 月、テキサス州のリオグランデ LNG 事業の権益 11.7%を取得した。年 190 万トンの供給を受ける。「低炭素 LNG の拡大」「世界屈指の LNG 輸出市場へのアクセス」を狙う。

世界 2 位の LNG 輸出国カタールのカタールエナジーは、国内で増産投資をしつつ海外の資源開発に力を入れる。先んじてテキサス州のゴールデンパス LNG プロジェクトに加わっている。

原油輸出量でサウジは世界最大、UAE は 6 位だが、天然ガス輸出はカタールに遠く及ばない。

LNG に投資するのは、移行期の燃料として息長く伸びていくとみるからだ。脱炭素で石油の需要は

頭打ちになるが、水素やアンモニアの本格普及がいつになるかはまだ見通せない。LNG は石油より
燃焼時の温暖化ガス排出量が少ない。

米国の LNG 施設の低炭素化を学ぶ利点も大きい。日本の電力会社など LNG の買い手は、生産
時の二酸化炭素（CO2）排出量を減らした燃料を求めるからだ。米国産 LNG をアジアや欧州で
売ること、トレーディングの経験を積むこともできる。

いずれも自らが主要輸出国に脱皮する跳躍台になる。ADNOC は今月 10 日、LNG の生産拡張
に三井物産（8031）など 4 社が参加すると発表した。28 年までに国内の生産能力を年約
1500 万トンに倍増させる。3 月には 28 年からドイツに年 100 万トン供給する長期契約を交わし
ている。

ウクライナに侵略したロシアからのガスに依存したくない欧州にとって、北米や中東は有力な代替調達
先になる。アラムコはサウジ東部ジャフラ・ガス田で 25 年に天然ガスの生産開始を予定する。今年 6
月末、250 億ドルで生産施設などを発注したと表明した。将来の LNG 輸出も視野に入る。

国営石油は特権的に自国の資源を開発できる強みを持つ。アラムコの株式時価総額は米最大手

サウジとUAEの天然ガス海外展開の例		
	時 期	内 容
サウジ アラムコ	2023年9月	豪LNG権益を持つ米ミッドオーシャン・エナ ジーに出資
	24年6月	米リオグランデLNGから年120万トン（20年 間）調達で合意
	同	米ポートアーサーLNGから年500万トン（20年 間）調達で合意
アブダビ 国営石油	24年2月	英BPとエジプトのガス開発の共同出資会社設立 で合意
	5月	リオグランデLNGに出資、年190万トン（20年 間）調達で合意
	同	モザンビークのLNG事業の権益10%取得を発表

エクソンモービルの 3.5 倍だ。資金力をいか

した世界展開は今に始まったわけではなく、

中東勢に限った話でもない。

ノルウェー政府が株式の 3 分の 2 を持つエ

クイノールは早くから国外に進出し、アルゼ

ンチン沖などで原油・天然ガス開発を手がける。マレーシアのペトロナスは南米スリナム沖で炭素資源を発見したと 5 月に発表した。中国の国有石油企業は中東やアフリカで上流開発投資を重ねてきた。

脱炭素の商機もにらむ。アフリカ・アンゴラのソナンゴルは昨年「エネルギー転換分野でチャンスを見つける」ための覚書をイタリア炭化水素公社（ENI）と結んだ。アラムコは今年に入り、新エネルギー開発のベンチャーキャピタルに 75 億ドルを割り当てると表明した。

国営石油の国際化や多角化のペースはそれぞれだ。しかしエクソンモービルや英シェルなどメジャー（国際石油資本）と事業領域や地理的な展開が近づく流れは止まらない。

かつて世界の石油市場をわずか 7 社で支配した米欧メジャーを描いた書籍「ザ・セブン・シスターズ」が出版されたのが 1975 年。半世紀前とは様変わりし、力のある国営石油がメジャーと肩を並べて世界のエネルギーを動かしている。

日経新聞



2024年 7月 29日 担当 虻川

円相場、下落し 154 円台前半 対ユーロでも下落

29日早朝の東京外国為替市場で、円相場は下落している。8時30分時点は1ドル=154円17~19銭と前週末17時時点と比べて26銭の円安・ドル高だった。26日の米ダウ工業株30種平均が大幅高となった。29日の日本株相場も上昇するとの見方が多いなか、投資家のリスク選好姿勢が回復し、円売り・ドル買いが先行している。

26日の米株式相場は大幅に上昇し、同日の米株の変動性指数（VIX）は低下した。投資家心理の悪化に歯止めがかかり、「低リスク通貨」とされる円の重荷となっている。29日の日経平均株価が堅調に推移するとの見方から、幅広い通貨に対して円売りが出ている。

円は対ユーロで下落している。8時30分時点は1ユーロ=167円33~36銭と、同36銭の円安・ユーロ高だった。ユーロは対ドルで小幅に上昇している。8時30分時点は1ユーロ=1.0853~54ドルと同0.0005ドルのユーロ高・ドル安だった。



2024年 7月 29日 担当 虻川

ユーグレナ、マレーシアでバイオ燃料製造 28年メド開始

ユーグレナは26日、マレーシアでバイオ燃料のプラントに投資すると発表した。投資額は最大で300億円規模。現地石油大手のペトロナスやイタリアのエネルギー大手エニと共同で建設し、2028年後半までに運転を始める考えだ。ユーグレナはバイオ燃料を将来の事業の軸に据えていて、今回の投資で弾みをつける。

マレーシア南部に再生航空燃料（SAF）やバイオディーゼル燃料を製造するプラントを建設する。生産能力は年間約72.5万キロリットル相当で、総事業費は約13億ドル（約2000億円）。投資する3社で年内に共同事業体（JV）を設立する。

ユーグレナの持ち分は5%で、残りはペトロナスとエニで折半する。最大15%まで拡大できるオプション契約も結んだ。グリーンボンド（環境債）や第三者割当増資で得た資金を使うほか、追加の資金調達を実施して持ち分を15%にまで引き上げる。

当初は廃食用油を原料とする予定で、将来は同社が製造するミドリムシの使用も視野に入れる。製造した燃料は羽田空港を運営する日本空港ビルデングなどに卸す。

ユーグレナは22年に3社でプラント建設の検討を始めたことを表明していたが、投資判断の期限を従来の23年度内から延期していた。同社の試算ではプラントの15%を保有すれば、税引き前で年間60億円以上の利益が見通せるとしている。

SAF などのバイオ燃料は化石燃料由来の燃料と比べて二酸化炭素（CO₂）排出量を抑えられることから、運輸の脱炭素化の切り札として期待されている。国内でも ENEOS ホールディングス（HD）や出光興産、コスモ HD などが SAF の量産を目指している。

日経新聞



2024年 7月 29日 担当 虻川

CO2 排出少ない化学合成品 メカノクロスが量産化へ

石油由来の溶媒をほぼ使わない化学合成品製造を手掛けるメカノクロス（札幌市）は、医薬品や半導体などの原料になる化学合成品を量産する装置を 2026 年までに開発する。二酸化炭素（CO2）排出量を減らせ、化学メーカーや製薬会社などからの需要を取り込む。26 日に発表した第三者割当増資による調達資金 2 億円を活用する。

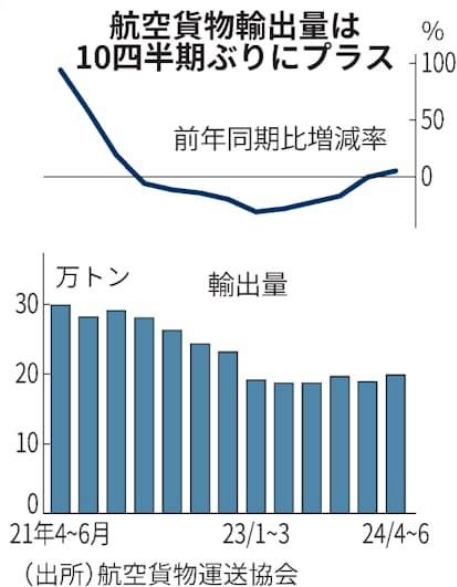
化学合成品の製造では一般に原料をエタノールやベンゼンなどの有機溶媒に溶かして反応させる。有機溶媒は揮発性があるため人体に害があり、使用後の処分も手間やコストがかかる。石油由来のため燃やすと CO2 も排出する。北海道大学発の同社が開発した「メカノケミカル有機合成」は有機溶媒をほとんど使わず、ボールミル（粉碎機）と呼ばれる装置などで原料を強くかき混ぜて化学反応を起こす。従来の手法と比べて反応を素早く起こせるうえ、化学反応による CO2 の排出量も 25 分の 1 ほど大幅に削減できる。化学メーカーや製薬会社などからの引き合いが強く、医薬品や半導体のほかにも液晶や電池の原料製造にも活用できる。現状の製造能力は一度の化学反応で約 1 グラム～1 キログラムにとどまる。今回の調達資金で 100 キログラム規模まで拡大し、大手企業の量産化の需要に応える。第三者割当増資はベンチャーキャピタル（VC）のインキュベイトファンドや北洋銀行などが引き受けた。調達資金は化学合成の脱炭素化が活発化している欧州への進出にも充てる。



航空貨物輸出 4～6月 6%増 半導体関連復調、海運混乱

で

新型コロナウイルス禍での特需が剥落して低迷が続いてきた日本発の航空貨物輸出量に回復の兆しが出てきた。4～6月期の輸出量は前年同期から6%増えた。航空貨物の主要品目である半導体関連の輸送需要が戻りつつある。海上輸送の混乱で航空輸送に切り替える動きが出たことも大きい。航空貨物運送協会（東京・中央）がまとめた6月の航空貨物輸出量（混載貨物ベース）は、前年同月比5%増の6万8539トンだった。3カ月連続でプラスとなった。4～6月期の累計では前年同期比6%増の19万8000トン程度と、四半期として2021年10～12月期以来のプラスを確保した。



半導体市況の持ち直しが航空貨物輸出量の回復につながっている。アジア・オセアニア向けの6月の輸出量は7%増の4万2552トンだった。最大の仕向け地である中国が4%増えたほか、韓国向けが4%増、台湾向けが16%増、シンガポール向けが15%増となった。日本からの半導体製造装置の輸送が回復しているという。

NX 総合研究所（東京・千代田）の浅井俊一シニア・コンサルタントは「半導体関連の輸出は生成 AI（人工知能）ブームの追い風もあり予想より早期に回復している」と指摘する。年間の航空貨物輸出量は 3 年ぶりのプラスに転換すると予測する。

航空貨物輸出量はコロナ禍の 21 年に急拡大した。巣ごもり需要への対応で輸送需要が膨らんだなか、海上コンテナ輸送が混乱に陥り、在庫確保を急ぐ荷主による航空輸送への切り替えが相次いだ。

海上輸送の混乱が収束した 22 年以降は、半導体市況の悪化や欧米での消費鈍化も重なり、航空貨物輸出量の減少が続いてきた。23 年は 25 年ぶりの低水準まで落ち込んでいた。

24 年 4～6 月の航空貨物輸出量が回復基調となったのは、海上輸送が再び混乱状態となり、航空へのシフトが生じたことも大きい。

中東情勢の悪化を受けた 23 年 12 月以降、多くの船会社が紅海・スエズ運河の通航を取りやめた。アフリカ南端の喜望峰を遠回りするようになって輸送日数が伸び、世界的なコンテナ船不足が起きた。特に 24 年 5 月以降はシンガポールなどの主要なコンテナ港の混雑が深刻化し、納期の見通しが立てにくくなった。

6 月の航空貨物輸出量は欧州・アフリカ向けが前年同月比 16% 増と大きく伸びた。物流拠点が多いベルギー・オランダ・ルクセンブルク向けは 68% 増となった。大手フォワーダー（仲介業者）によると「自動車関連や電子機器などで船便からの代替輸送があった」という。

海上輸送の混乱の影響は、アジアから欧米に向かう主要航路以外にも及んでいる。別の大手フォワードナーは「インドやメキシコ向けに航空貨物のスペースが取りにくい」と話す。日本発の直行便の就航が少なく、経由地で中国などアジア諸国の貨物とスペースの取り合いになっているという。

日本発の航空貨物輸出量は底入れしたとの見方が多い。ただ、回復ペースが今後加速するかは不透明だ。コンテナ船不足は新造船の供給とともに解消に向かうとの見方がある。高騰が続いてきたコンテナ船のスポット（随時契約）運賃は7月に入り、2週連続で下落した。海上輸送が安定すれば、代替需要による押し上げ効果が弱まりそうだ。

米国が半導体製造装置の対中輸出規制を強化するとの懸念もくすぶる。日本企業への影響が大きくなれば「短期的には駆け込み需要で輸出量が増えるだろうが、中長期的には航空貨物輸送の下振れ要因になりかねない」（フォワードナー）との声もある。

日経新聞