

イデックスオイルレポート ~For a week~

2022/8/19作成 (株)新出光

【概況】<米中の景気後退懸念~対ロシア制裁に伴いエネルギー供給懸念再浮上>

●12日、当日のニューヨーク商業取引所(NYMEX)の原油先物相場は、リセッション(景気後退)に伴う需要減速懸念が根強い中、前日までの上伸の後を受けて売られ、3日ぶりに92.09ドルへ反落しました。11日シェルが、米メキシコ湾の深海油田3カ所(生産能力合計は日量41万バレル)の操業を停止したと伝わり、供給混乱懸念が浮上しましたが、その後12日中にも再開する報告があり供給懸念が回避されたとの事です。

●15日、中国人民銀行(中央銀行)が予想外に中期貸出制度(MLF)1年物の金利を引き下げ、同国の7月の鉱工業生産と小売売上高の伸び率がともに鈍化した。さらに、米ニューヨーク連邦準備銀行が15日の朝方に発表した8月のニューヨーク州製造業景況指数がマイナス31.3と、市場予想(ロイター通信調べ)の5.0に反して大幅な低下となり、これを受けて米中の景気先行懸念が強まり、売りが優勢となり相場は89.41ドルへ続落しました。

●16日、米中の景気後退懸念を受けて売り圧力が強まり、相場は一時85ドル台まで下落しました。朝方は安値拾いの買いにいったん90ドル台を回復しましたが、追従買いは乏しく相場は86.53ドルへ3日連続で下落しました。

●17日、米エネルギー情報局(EIA)が午前公表した週報によると、12日までの週に米国内原油在庫は710万バレル減少。市場予想(ロイター通信調べ)の30万バレル減を大幅に上回る取り崩しとなりました。北海プレント原油との利ざや拡大で、輸出が日量500万バレルと過去最大規模に膨らんだことが背景。また、ガソリン在庫も460万バレル減(市場予想は110万バレル減)と、需要の堅調さを示唆する内容で相場は88.11ドルへ反発しました。

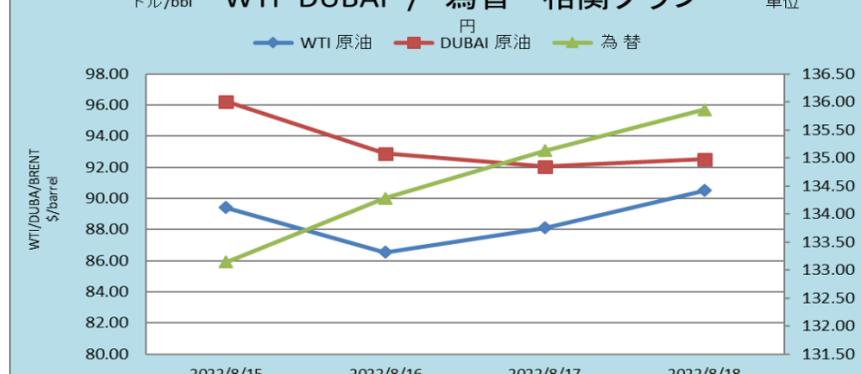
●18日、米エネルギー需要の堅調さを好感した原油買いが加速し相場は早朝に90ドル台を回復した後、91ドル台で上値を試す展開となりました。ロシア産以外の原油調達を模索する欧州からの需要拡大を受け、米国の原油輸出は過去最高の日量500万バレルに達しています。欧州連合(EU)による対ロシア制裁に伴いエネルギー供給が今後急激にタイトになり、価格上昇を招くとの警戒感も相場の押し上げ要因となり相場は90.50ドルへ続伸しました。

8月19日 17:00現在 WTI原油 89.63ドル 為替 1ドル 137.31円

国内石油製品在庫 8月6日時点 単位万KL



ドル/bbl WTI・DUBAI / 為替 単位



【製品卸価格】<8月4週目は週間玉の競争力強まる。複数製油所トラブルで需給は引き締まるか>

	次回元売変動予測	
	8/25~	元売変動予測
ガソリン	→	-0.5~-1.0
灯油	→	-0.5~-1.0
軽油	→	-0.5~-1.0
A重油	→	-0.5~-1.0
LSA	→	-0.5~-1.0

※原油コスト「-1.5~-2.0円」
 ※激変緩和補助金「-32.8円」
 ※現時点での予測です。

【製品卸価格】<8月4週目は週間玉の競争力強まる。複数製油所トラブルで需給は引き締まるか>

【今週】今週の元売り仕切り改定は、3社ともに原油コストは、「+0.5円」、補助金は、「-33.8円」、都合「-1.9円」の値下げ改定となりました。資源エネルギー庁の公表する全国レギュラーガソリンの15日時点の小売価格平均は169.8円となっております。

今週は、市況連動玉を持つ業者が、販売を強化し枠を消化しました。元売の市中買いが少なかったため市況連動玉は、陸上スポット市場で多くを販売しお盆明けには、枠消化を終えたため見積もり提示を控えています。自社油槽所でも高値提示でオーダーを牽制しています。

【8月20日以降】次回の元売り改定は、原油コストは、「-1.5~-2.0円」の値下げ改定予測で、激変緩和補助金は「-32.8円」の見込みで、都合「-0.5~-1.0円」の値下げ改定の予測となっています。18日価格改定以降は、再び週間玉を持つ業者の価格競争力が強まってくる。製油所の定修も終了した所が多くなりましたが、立ち上げがうまくいかなかったり、複数製油所でトラブルが発生しており、特にガソリンについては、需給が引き締まっています。また中間留分も前年枠以上に玉が出るという状況ではありません。輸入玉も盆明け以降に入荷すると見られていましたが、遅れ気味のため月末に向け需給は、油種によっては、一段と引き締まる可能性があります。

【次世代エネルギー】<アンモニア燃料船 世界初の基本設計承認>

日本郵船とIHI原動機は、研究開発中のアンモニア燃料タグボートについて、世界で初めて日本海事協会からAiP(基本設計承認)を取得したと発表しました。燃焼してもCO2を排出しないアンモニアは、水素とともに、GHG(温室効果ガス)排出量を削減する船舶業界の次世代燃料として期待されています。再生可能エネルギーなどを活用し生成したCO2フリー水素をアンモニアの原料に活用することで、燃料のライフサイクルまで考慮したゼロエミッション化が可能とのことです。ただし、アンモニアを燃料とするには次のような課題があるといえます。

- ・難燃性かつエネルギー密度の低いアンモニアの使用比率を高めながら、エンジンにて安定的に燃焼させ運用する必要がある。
- ・アンモニアを燃焼させるとCO2を発生しない代わりに亜酸化窒素(N2O:CO2の約300倍の温室効果)が発生する可能性があるため、発生を抑制する燃焼制御及び船外に排出させない処理が必要となる。
- ・毒性があるアンモニアを漏洩しない設計、万が一漏洩した場合には安全対策を取る必要があり、従来の船舶と同等水準の安全性を確保するため、リスクアセスメントを通じた対策が求められるとの事です。日本郵船らはこれらの課題を克服し日本海事協会による審査を受けAiPを取得し、今後2社は建造に向けた更なる検討を通じて、2024年度にも横浜港で実証運航を行い2027年度までの実装運航の予定との事です。

[出典]

① <https://trafficnews.jp/post/120441>