

## 【概況】

●8日、米メキシコ湾岸の石油精製施設の一部はハリケーン「ラファエル」の接近に備え、施設の稼働を停止し、従業員の避難を始めていた。ただ、米国立ハリケーンセンターは、ラファエルの進路が施設が集積する地域から遠ざかり、8日から週末にかけて勢力も弱まるとの見方を示した。これを受けて、過度の供給不安が後退した。また、中国国営新華社通信は8日、中国政府が地方債の発行枠を今後3年で6兆元(約130兆円)増やすと報じた。ただ市場が期待していた規模には届かず、中国の景気先行き懸念を完全に払拭するには至らなかった。同国の景気減速に伴い需給が緩むとの懸念は依然として根強く、相場は70.38ドルへ反落した。

●11日、中国国家统计局が9日発表した10月の消費者物価指数(CPI)は前年比0.3%上昇と、4カ月ぶりの低い伸びを記録しており、中国国内の需要には根強い懸念がある。また、外国為替市場では対ユーロでドルが優勢の展開。ドル建てで取引される商品の割高感につながったことも相場を下押し相場は68.04ドルへ続落した。

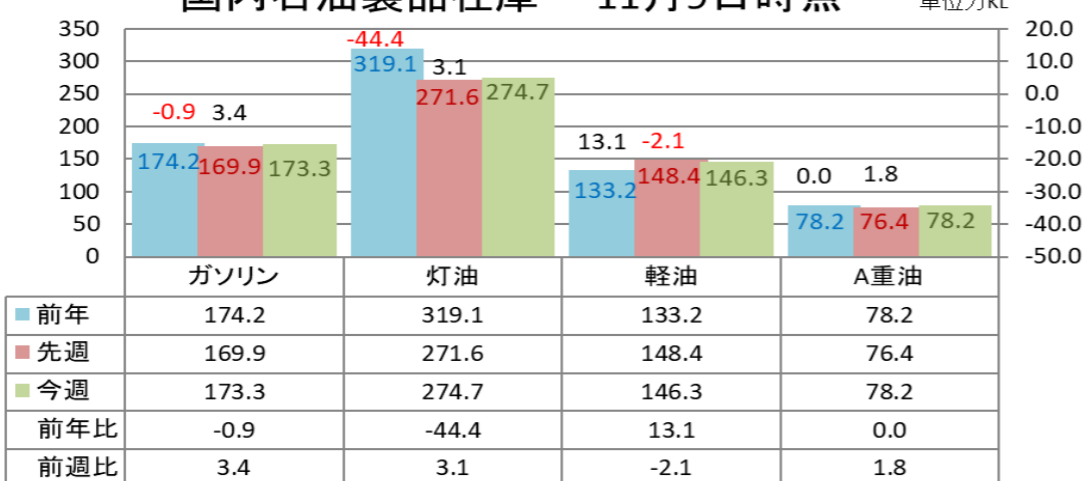
●12日原油先物相場は前日、中国の景気刺激策に対する失望売りが膨らみ、3%超下落した。この日朝方は大幅安の後を受けて原油買いが先行し、69ドル台に乗せたところで売りが活発化。相場は一時67.75ドル近辺まで値を消した後、持ち高調整の売り買いが交錯し、小幅プラス圏を回復した。石油輸出国機構(OPEC)は12日公表した月報で、2024年の世界石油需要伸び見通しを日量182万バレル増とし、先月予想の193万バレル増から下方修正した。25年についても日量164万バレル増から154万バレル増に引き下げた。予想の下方修正はいずれも4カ月連続となる。これを受けてエネルギー需要の先細りに対する警戒感が再燃したため相場は68.12ドルへ反発した。

●13日、原油相場は朝方、中国などを中心に世界的にエネルギー需要が低迷するとの懸念が広がる中、一時67ドルを割り込んだ。ただその後は、値頃感からショートカバーや安値拾いの買いが入り、プラス圏に浮上し相場は68.43ドルへ続伸した。

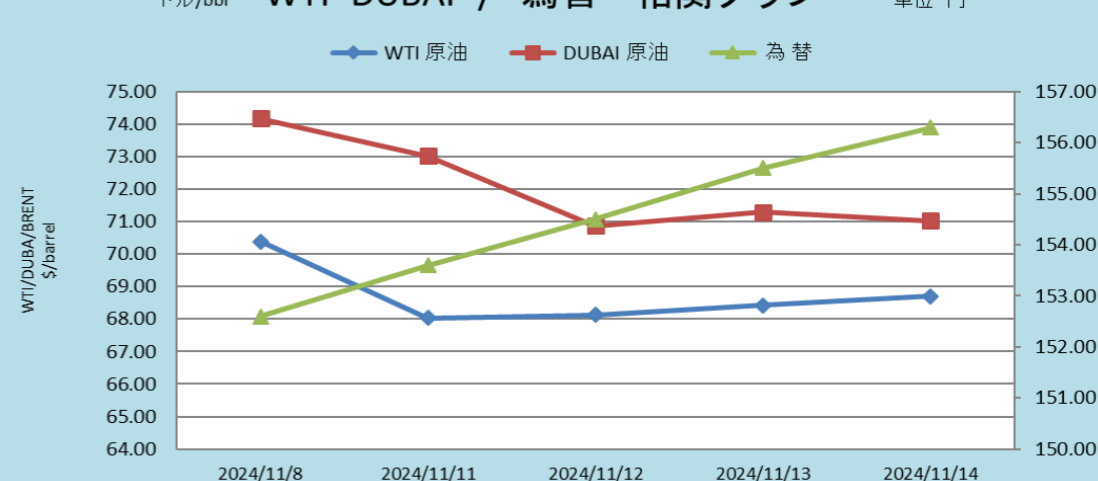
●14日、米エネルギー情報局(EIA)がこの日午前に発表した8日までの1週間の米石油在庫統計では、原油在庫は前週比210万バレル増と、市場予想の10万バレル増から大きく上振れた。また、国際エネルギー機関がこの日公表した月報によると、石油輸出国機構加盟・非加盟の産油国で構成する「OPECプラス」が自主減産の縮小を引き続き実施したとしても、来年は世界全体で供給が需要を上回る見込みだと発表。需給の緩みが意識され、原油は一時68ドル台前半まで値を下げた。ただ、その後は週初に売りが先行した反動から、この日の底値付近で原油を買い戻す動き強まり、午後にかけてプラス圏に浮上し相場は68.7ドルへ続伸した。

11月15日 16:00現在 WTI原油 67.86ドル 為替 1ドル 157.84円

### 国内石油製品在庫 11月9日時点



### WTI・DUBAI / 為替 相関グラフ



## 【製品卸価格】

《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「+1.5円」、補助金は、「-16.4円・60%」、都合「±0.0円」の改定となりました。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11日時点の小売価格平均は174.7円となっている。

《11月21日以降》次回の元売り改定は、原油コストは「-1.0円~-1.5円」、激変緩和補助金は「-15.0円・60%」の見込みで、都合「+0.4円~-0.1円」の改定予測となっている。

	次回元売変動予測	
	11/21~	元売変動予測
ガソリン	→	+0.4~-0.1
灯油	→	+0.4~-0.1
軽油	→	+0.4~-0.1
A重油	→	+0.4~-0.1
LSA	→	+0.4~-0.1

※原油コスト「-1.0円~-1.5円」  
 ※激変緩和補助金「-15.0円」前週比+1.4円  
 ※現時点での予測です。

## 【次世代エネルギー】 <水素エンジンの世界初「ゼロエミッション船」 中韓と生き残りをかけた開発競争の舞台裏>

広島で水素を燃料とする船舶用エンジンのR&Dセンターが設立され、ゼロエミッション船の建造を進行中。このプロジェクトは、国内造船業の復活と、中韓との競争での生き残りを賭けた取り組み。二酸化炭素排出ゼロを目指し、世界初の開発施設である。日本財団が主導し、水素エンジンの開発から船への充填まで、一貫通貫の体制を整えている。

国内造船業は中国、韓国との競争で厳しい状況だが、このプロジェクトにより復活の契機と期待される。脱炭素化への対策として、また時間との競争で、2050年の環境目標に間に合わせるため、迅速な開発が求められる。しかし、水素エンジン船は造船業だけでなく、鉄道や重機など幅広い分野に応用可能。開発運営企業では、CO2削減の成功例もあり、段階的開発を進めゼロエミッション船の普及を促している。巻き込み戦略による全国的な開発拠点化と、異分野との協業が「オールジャパン」での勝ち残りを目指す要因。水素関連の特許出願数では日本が世界首位であり、水素エンジン搭載船は造船業復活における切り札と目される。

国内、国際的な将来の海運業界における環境問題の改善へと、日本のゼロエミッション船開発は新たな標準をつくろうとしている。