イデックスオイルレポート　~For a week~

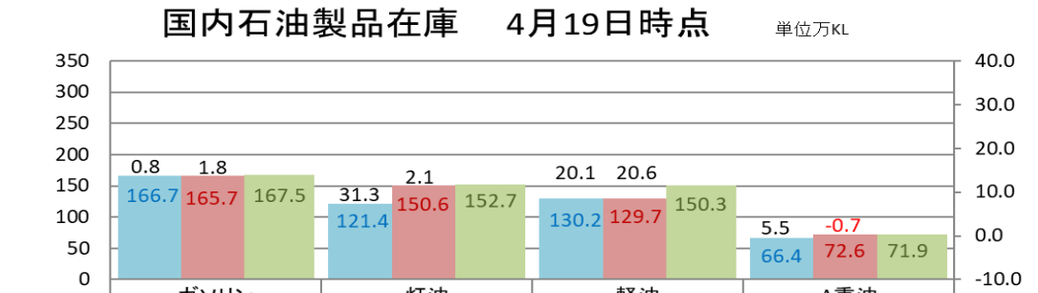
株式会社新出光

【概況】

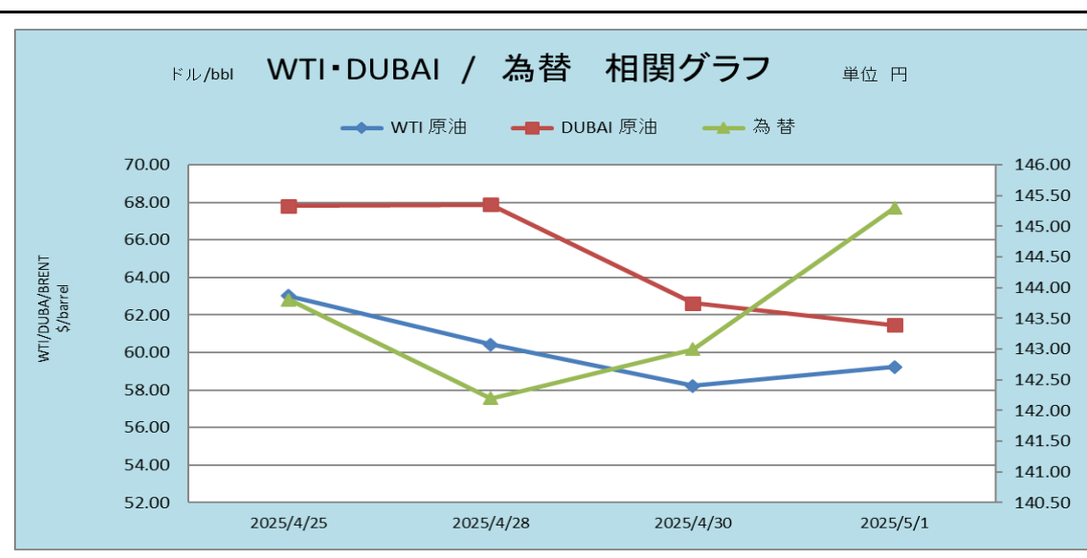
●25日、石油輸出国機構（OPEC）加盟国とロシアなど非加盟産油国で構成する「OPECプラス」の一部の加盟国が6月以降の生産方針について、増産幅の拡大を提案。需給が緩むとの見方から、取引前半は売りが先行していた。中国外務省の郭嘉昆副報道局長が25日の記者会見で、米国からの輸入品に対する報復関税免除について「承知していない」と発言したほか、対米関税交渉に関し「実施していない」と強調したことも売り要因となっていた。ただ、その後、米中貿易摩擦懸念を受けた原油売りが一巡。安値拾いの買いや週末を前にした持ち高調整の買い戻しが優勢となり相場は63.02ドルへ続伸した。
●28日、米中貿易交渉の行方が引き続き注視される中、ベセント米財務長官は27日、米テレビに出演し、先週ワシントンで開かれた国際通貨基金（IMF）・世界銀行の春季会合で中国当局者と会談したものの、関税政策には触れなかったと述べた。トランプ大統領が習近平国家主席と話したかどうかについては知らないとし、中国が米中協議の事実を否定している理由について聞かれると「彼らは違う聴衆を相手にしているのだろう」と答えた。米中貿易摩擦への懸念が根強く、原油売りが優勢となり相場は62.05ドルへ反落した。
●29日、世界銀行は29日に発表した最新の商品市場見通しで、米政権の高関税政策が世界的な景気鈍化を招き、2025年の原油価格が大幅安になると予想され相場は60.42ドルへ続落した。また、米高関税政策をめぐり、米国と相手国との交渉が進展していると伝えられるものの、米国の関税政策がエネルギー需要見通しにも響く可能性が改めて意識された。
●30日、ロイター通信によると、サウジアラビアの高官らが友好国や石油業界関係者らに対し、一段の減産による相場の下支えを望まないとした上で、サウジは原油安の長期化に対応できると述べたと報じた。これを受け、サウジが産油政策を転換し、増産による市場シェア拡大を意図しているとの見方が台頭。新たな増産競争やシェア争いに向かうとの懸念が広がり、原油売りが活発化し相場は58.21ドルへ急落した。
●1日、サウジアラビアが増産に方針転換するとの観測を背景に供給過剰懸念がくすぶり、前日の相場は3%超安となり、中心限月の清算値ベースで2021年3月下旬以来約4年1カ月ぶりの安値水準となった。その反動で安値拾いの買いが入り相場は59.24ドルへ4営業日ぶりに反発した。

5月2日	16:00現在	WTI原油	59.40ドル	為替　1ドル	146.99円

国内石油製品在庫　4月19日時点　単位万KL



	ガソリン	灯油	軽油	A重油
前年	166.7	121.4	130.2	66.4
先週	165.7	150.6	129.7	72.6
今週	167.5	152.7	150.3	71.9
前年比	0.8	31.3	20.1	5.5
前週比	1.8	2.1	20.6	-0.7



	次回元売変動予測 5/8～	元売変動予測
ガソリン	→	−3.5～−4.0
灯油	→	−3.5～−4.0
軽油	→	−3.5～−4.0
A重油	→	−3.5～−4.0
LSA	→	−3.5～−4.0

※原油コスト「−3.5円～−4.0円」
※激変緩和補助金「1.1円」 前週比±0円
※現時点での予測です。

【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「±0円」、補助金は、「1.1円・0%」、都合「−0.2円」の改定となった。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28日時点の小売価格平均は184.5円となっている。
≪5月8日以降≫次回の元売り改定は、原油コストは「−3.5円～−4.0円」、激変緩和補助金は「1.1円・0%」の見込みで、都合「−3.5円～−4.0円」の改定予測となっている。

【次世代エネルギー】　＜ EVトラック導入コストを3分の1に低減。ヤマトモビリティが中古トラック改造EVを発売 ＞

2025年4月16日、ヤマトモビリティ＆Mfg.（以下、ヤマトモビリティ）、IAT、SBSホールディングスの3社は、共同開発している中古1.5トントラックのEV改造が正式に認可を受け、ナンバーを取得したと発表した。また、初号車の引き渡しも行われ、量産モデルを発売した。
この取り組みは新車のEVトラックを製造するのではなく、すでにある「エンジンを搭載した中古トラック」をEV化する手法で、「EVコンバージョントラック」と呼ばれるもの。中古車両の再利用とEVトラックの導入コスト抑制の一石二鳥を実現できるという点で注目を集めていた。EVコンバージョントラック導入のイニシャルコストを比較すると、新車購入の約3分の1の費用に抑制できるという。
物流事業を主に展開するSBSグループはこの初号車に続いて、2025年上期中に20数台程度を追加導入する予定としている。これを受けてヤマトモビリティは今後量産フェーズに移行することになる。物流業界の電動化を低コストで実現する方法のひとつとして、EVコンバージョントラックが活躍の場を拡大していくのだろうか、今後の展開に注目したいところだ。

［出典］ スマートモビリティJP　https://smart-mobility.jp/ ct/17761139