

イデックスオイルレポート ~For a week~

株式会社新出光

【概況】

●13日、イスラエルは13日、敵対するイランに大規模な空爆を実施。核開発の重要拠点である中部ナタンズのウラン濃縮施設に甚大な被害が出たほか、主要な軍司令官らが殺害された。これを受け、イランも同日にドローンで報復攻撃を行い、両国の軍事衝突激化は必至との見方が広がる中、市場では買いが殺到。相場は72.98ドルへ急反発した。イラン国営石油会社から同国の石油精製・貯蔵施設は被害を免れ、操業を継続しているとの説明があり、相場はじりじりと上げ幅を縮小。今後、原油輸送の要衝ホルムズ海峡が閉鎖されることへの警戒感は一時的に根強い状況である。

●16日、ロイター通信は16日、イランがカタールやサウジアラビア、オマーンの湾岸3カ国に対して、トランプ米大統領がイスラエルに即時停戦を促す圧力をかけるよう求めたと報道した。さらに米紙ウォール・ストリート・ジャーナル(WSJ)は16日、関係者の話として、イランがイスラエルとの紛争終結と、自国の核開発に関する交渉を再開したいとの意向を仲介役を通じて示唆したと報じた。これを受け、イランとイスラエルの軍事衝突が激化し、エネルギー供給混乱につながるなどの懸念が後退し相場は71.77ドルへ反落した。

●17日、イスラエルとイランの交戦が続く中、市場は原油・天然ガス輸送の要衝、ホルムズ海峡付近の航行状況を注視。英海事機関UKMTOが16日に明らかにしたところによると、同海峡やペルシャ湾で電子妨害が多数報告され、船舶の位置情報が混乱しているという。17日には石油タンカー2隻が衝突する事故が発生したとの報道もあり、一帯のエネルギー供給網の混乱リスクに着目した買いが膨らみ、相場は74.84ドルへ反発した。ただ、足元では供給が需要を上回るとの観測が根強く、時間外ではマイナス圏で取引される場面もあった。

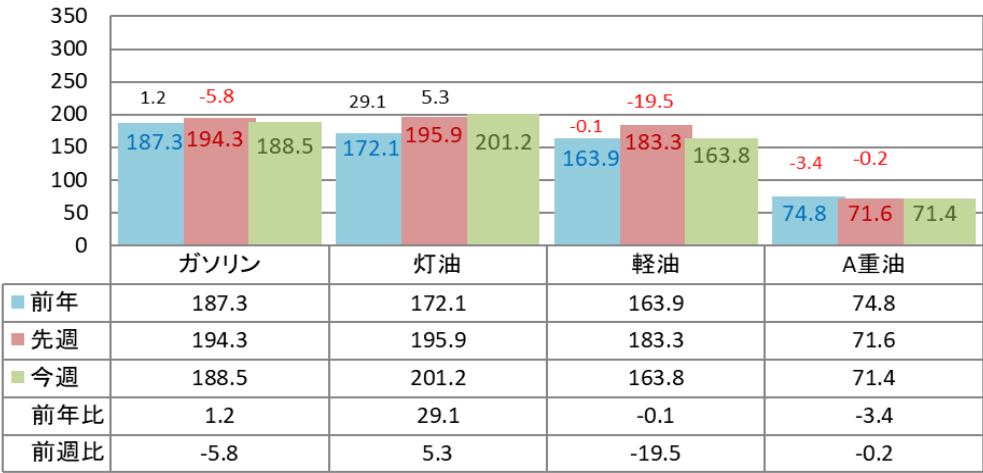
●18日、トランプ米大統領は17日、ホワイトハウスで国家安全保障会議(NSC)の会合を開き、イスラエルと交戦するイランへの軍事介入について本格的検討に着手。イランの最高指導者ハメネイ師は「戦争に断固立ち向かい、決して屈しない」と主張。米国が軍事介入に踏み切れれば、情勢が一段と悪化するとの警戒感が強地合いを支え相場は75.14ドルへ続伸した。また、米エネルギー情報局(EIA)が発表した週間石油在庫統計で、原油在庫が前週比1,150万バレル減と、市場予想(ロイター通信拡大版調査)の180万バレル減を大幅に上回る取り崩し幅となった。需給の引き締め観測も相場の追い風となった。

●19日、ジュネーティーンズのため休場。
イスラエルは19日、イランの核関連施設を空爆。イランはイスラエルの病院を攻撃後、ミサイルやドローンを発射した。両国からは出口戦略の兆候は見られない。米ホワイトハウスは19日、トランプ大統領が米国の参戦の可否について2週間以内に決断すると明らかにした。
ニュースレターのコモディティー・コンテクストの創業者でアナリストのロリー・ジョンストン氏は、米国参戦の見通しが原油相場を押し上げていると指摘。「米国が何らかの形で介入するとのコンセンサスが市場では形成されつつある。」

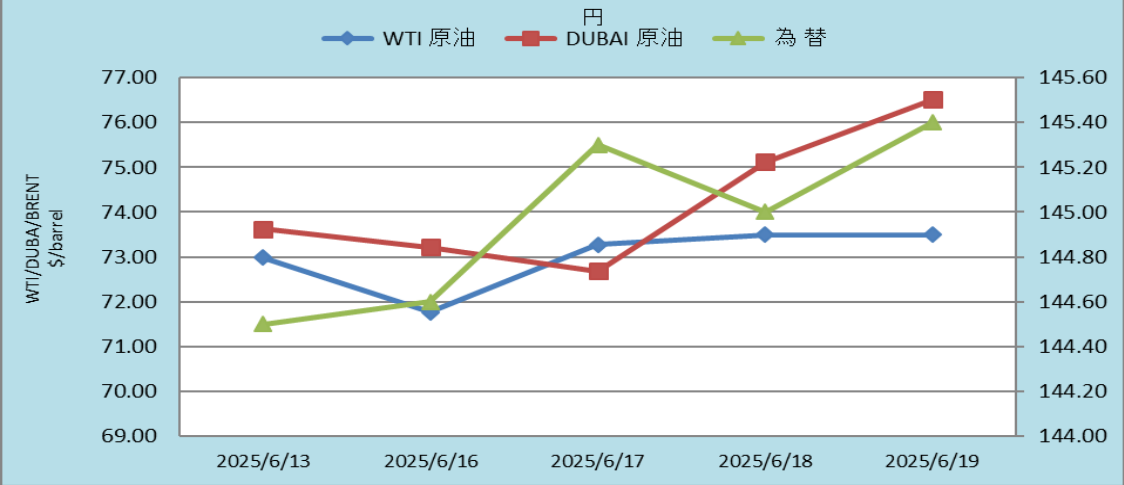
6月20日 16:00現在 WTI原油 75.00ドル 為替 1ドル 146.35円

国内石油製品在庫 6月14日時点

単位万KL



WTI・DUBAI / 為替 相関グラフ



	次回元売変動予測	
	6月26日	元売変動予測
ガソリン	➡	+0.3～+0.8
灯油	➡	+3.1～+3.6
軽油	➡	+0.3～+0.8
A重油	➡	+3.1～+3.6
L S A	➡	+3.1～+3.6

※原油コスト「6.0円～6.5円」
※激変緩和補助金(ガソリン・軽油)「15.7円」前週比-5.7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「4.5円」、補助金は、「ガソリン・灯油@10.0円・軽油・A重油@5.0円」、都合「+4.5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16日時点の小売価格平均は171.2円となっている。

《6月26日以降》次回の元売り改定は、原油コストは「6.0円～6.5円」、激変緩和補助金は「揮軽15.7円・灯A7.9円」の見込みで、都合「揮軽0.3円～0.8円灯A3.1円～3.6円」の改定予測となった。

【次世代エネルギー】 <ソフトもインフラにも本気で取り組むホンダのEV事業が熱い！>

EVシフトが踊り場と言われるが、ホンダは2040年にグローバル販売でのEV・FCEV100%達成を掲げる日系唯一のメーカーであり、中長期的なEVシフトを前提に事業戦略を練っている。

現在ホンダが推進するEV戦略は大きく二つあり、一つは日米を中心とした「0シリーズ」、もう一つは中国に特化した「イエシリーズ」だ。中国市場では、上海モーターショーでレーシングマシンを連想させる「广汽ホンダGT」「東風ホンダGT」を初公開し、駆動用バッテリーではCATLとリン酸鉄リチウムイオンバッテリーを共同開発しイエシリーズ第三弾に投入する。一方の0シリーズでは、米CESで「サルーン」と「SUV」を発表し、ソフトウェアに重きを置いた設計思想SDVが競争領域となる中、ホンダ独自の車載OS「アシモOS」の採用を明らかにした。これは次世代EV導入を機にクルマづくりを抜本的に変革する姿勢を示すものだ。EV普及に不可欠な充電インフラについても、国や地域の状況に応じた対策を進める。米国ではメルセデス・ベンツ、BMW、GMなど他社と連携し、EV高出力充電網構築のための合弁事業「アイオナ」を設立。多様な急速充電規格に対応した充電器を2030年までにカナダを含め3万基設置する計画だ。

日本でも軽EVの普及や0シリーズ導入、充電インフラ連携に加え、使用済み電池のリユース・リサイクルといったバリューチェーンにおける新しい仕組みづくりを進めている。このようにホンダは、車両開発からインフラ、バリューチェーン構築まで含めた包括的なEV事業を展開しており、そのグローバルな動きが注目される。