

イデックスオイルレポート ~For a week~

2023/7/21作成 (株)新出光

【概況】<需要低迷～原油在庫減少幅は市想より下回る～6月中国月間輸入量年初来で最大>

●14日、6月の米消費者物価指数(CPI)に続き、6月の卸売物価指数(PPI)もインフレの鈍化を示す内容だったことを受け、米利上げ局面の長期化観測が後退。原油は前日買い進まれ、中心限月の清算値ベースで4月下旬以来約2カ月半ぶりの高値を更新しました。この日はその反動から利益確定の売りが出やすく相場は75.42ドルへ反落しました。

●17日、中国国家统计局の発表によると、2023年4～6月期の同国国内総生産(GDP)は実質ベースで前年同期比6.3%増加。新型コロナウイルス感染拡大に伴うロックダウン(都市閉鎖)が実施された前年との比較では大きく成長したものの、市場予想(7.3%増=ロイター通信調べ)は下回った。これを受け、需要拡大を見込んでいた投機筋らによる手じまい売りが台頭し、相場は74.15ドルへ続落しました。

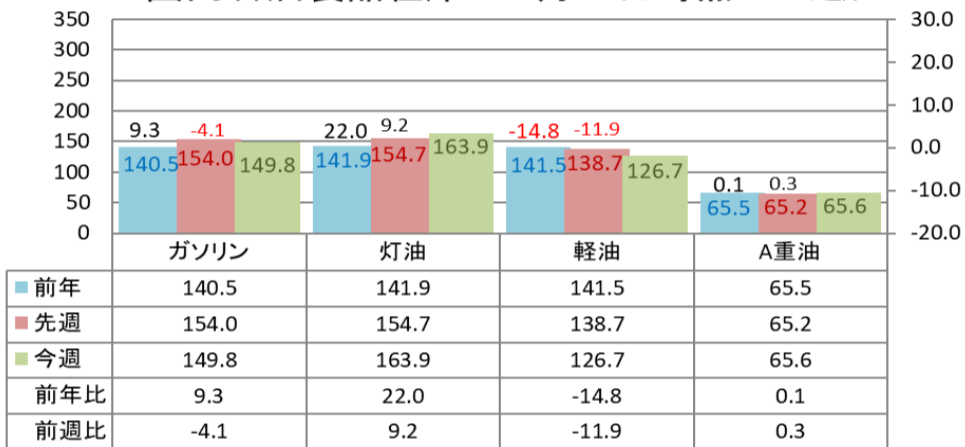
●18日、低調な中国の経済指標発表に伴う需要減速懸念を受けた原油売りの流れは一巡。米石油協会(API)、米エネルギー情報局(EIA)がとりまとめたエネルギー在庫週報の公表を18日夕、19日午前控え、需給引き締め観測から買いが広がった。市場予想(ロイター通信調べ)では、14日までの1週間の原油在庫は前週比230万バレルの取り崩しとなったとみられ相場は75.75ドルへ反発しました。

●19日、EIAが発表した週間在庫統計では、原油在庫が前週比70万バレル減と、減少幅は市想(ロイター通信調べ)の240万バレル減を下回った。ガソリン在庫も110万バレル減(同予想160万バレル減)だった。需給が思ったほど引き締まっていないとの見方から、中盤以降は売りに押され相場は75.35ドルへ反落しました。

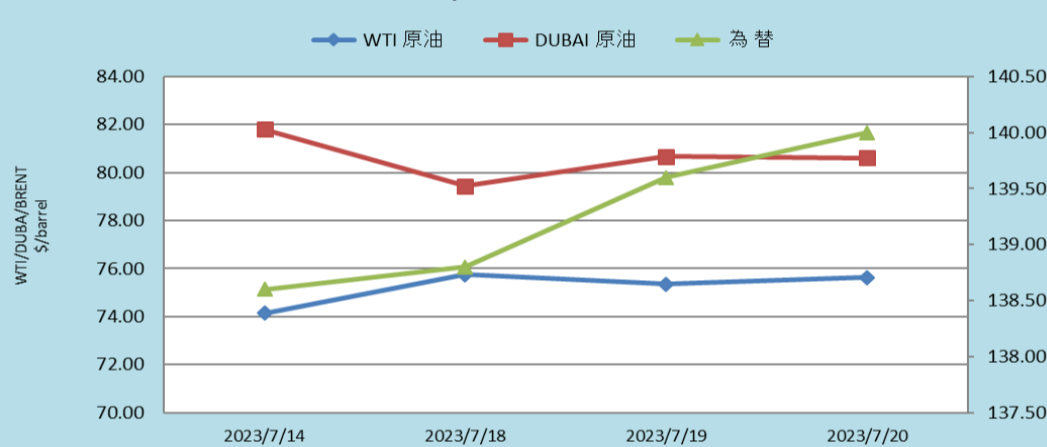
●20日、中国税関総署が20日公表した統計によると、6月の同国燃料油輸入量は前月比5%増の約270万トンと、月間輸入量としては年初来で最大となった。これを受け世界最大の石油輸入国である同国のエネルギー需要が拡大するとの期待感から、原油は買いが優勢となりました。一方、この日発表された経済指標の一部が堅調だったことから、米長期金利が上昇。外国為替市場では対ユーロでドル高が進行し、ドル建てで取引される商品の割高感が意識されたことから、原油の上値は抑えられ相場は75.63ドルへ小反発しました。

7月21日 16:00現在 WTI原油 76.37ドル 為替 1ドル 141.09円

国内石油製品在庫 7月15日時点 単位万KL



ドル/bbl WTI・DUBAI / 為替 相関グラフ 単位 円



	次回元売変動予測	
	7/27～	元売変動予測
ガソリン	➡	+1.9～+2.4
灯油	➡	+1.9～+2.4
軽油	➡	+1.9～+2.4
A重油	➡	+1.9～+2.4
L S A	➡	+1.9～+2.4

【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「+0.5円」、補助金は、「-10.2円・60%」、都合「+0.7円」の値上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18日時点の小売価格平均は174.0円となっております。

《7月22日以降》次回の元売り改定は、原油コストは、「±0～+0.5円」、激変緩和補助金は「-8.3円・50%」の見込みで、都合「+1.9～+2.4円」の改定の予測となっております。

※原油コスト「±0～+0.5円」
 ※激変緩和補助金「-8.3円」前週比-1.9円
 ※現時点での予測です。

【次世代エネルギー】<世界初の電動タンカー「あさひ」>

世界初の電動タンカー「あさひ」が川崎港(川崎市)を拠点に2022年4月から東京湾で活動している。23年4月には姉妹船「あかり」が就航。両船は外航船へ燃料の重油を海上で補給している。あかりは全長62メートル、全幅10.3メートル。補給用の重油を1280立方メートル積める、運航する船舶会社、旭タンカー(東京・千代田)。

ディーゼルエンジンではないので煙突がない。燃料補給の業務を終え、船尾から接岸するとすぐに充電作業が始まった。電力を受ける黒いケーブルが船から降ろされる。岸壁で充電ケーブルを接続するのは2人がかりの作業だが、コネクタなのでそれほど時間もかからずにつなぎ終わった。

運航スケジュールは朝に川崎港を出発し、石油基地で重油を積み、東京湾に停泊する外航船に重油を補給する。夕方に戻ってきて充電を始め、翌朝にはフル充電となり再び出航する。空のバッテリーだとフル充電になるまで10時間ほど。フル充電で1日は十分に運航可能。ディーゼルエンジンに比べ年間365トンの二酸化炭素(CO2)を削減し、推進力を生むプロペラは横方向に360度回転するため、小回り、横移動が得意とする。燃料を補給する船の側面に並ぶ際や着岸時など微妙な動きの際に真価を発揮する。エンジン船の多くは推進方向が一方の固定軸プロペラのため、舵(かじ)で進む方向を制御する。横移動に使うスラスターという装置がない船もあり、接岸などには細かい操船技術が要求されるという。電動タンカーを導入メリットは、「環境対策と船員の負担軽減」。操船しやすいうえ、騒音と振動が大きく減って船員の疲労度が軽くなる。船員は高齢化が進み、人材確保が非常に難しくなっている。電動タンカーは脱炭素のみならず、海上の人手不足解消にも挑む。