

# 海外LPガス情報の紹介

(No. 125 平成 17 年 9 月号)

財団  
法人 エルピーガス振興センター

〒105-0001 東京都港区虎ノ門1丁目19-5  
虎ノ門一丁目森ビル

(電話 : 03-3507-0041 Fax : 03-3507-0048)

E-mail: info@lpgc.or.jp

HP URL: <http://www.lpgc.or.jp>

(「海外LPガス情報の紹介」のバックナンバーも掲載)

## (1) アジア・オセアニア・中東市場

### 中国-①

中国のLPG輸入は増加したが、昨年比遅れている :

8月の中国のLPG輸入量は621,800トに達し、昨年10月以来の月次ベースの最高水準となった。しかしながら2005年1-8月の統計では昨年同期比4.4%減少となっている。これによって中国の輸入量は年間700万トの壁には手が届きそうになくなった。

中国の税関当局のデータによれば8月までの輸入量は合計406万トに達している。8月の中国東部、南部への輸入は前月比、伸びている。中国東部は8月の輸入はJiangsu(江蘇)省へのカーゴの大幅な入着増によって増加した。8月の江蘇省へのLPGの輸入量合計は7万トに達した。中国南部では1-8月の輸入量は昨年同期比3.1%増の295万トに達した。8月の国内LPG生産高はやや下回り131万トで終わった。

依然として8月までのLPG生産高は、石油精製のマージンが増大しているため2004年の同期比7.7%増の1,054万トを達成した。

需要の増える冬季に移行するにつれて、輸入価格は通常更に高くなる。しかし国際価格が高すぎると、中国のLPGの輸入需要に蓋をする形となる。

## 中国LPG輸入量(2005年8月)

(千トン)

輸入元	2005年8月	2005年 1月-8月	2004年 1月-8月	05年/04年 1月-8月増減(%)
サウジアラビア	152.7	1107.2	1422.0	-22.1
UAE	91.3	925.9	1020.9	-9.3
イラン	83.4	253.9	124.8	103.4
クウェート	36.7	187.2	422.0	-55.6
他	-	87.3	59.8	-46.0
中東合計	364.1	2,561.7	3,049.5	-16.0
オーストラリア	107.1	618.9	265.2	133.4
タイ	41.6	269.7	189.8	42.1
マレーシア	21.8	144.1	222.1	-35.1
インドネシア	18.9	97.5	72.4	34.7
台湾	0.8	63.9	70.8	-9.8
シンガポール	0.5	58.5	48.8	19.7
韓国	0.0	22.7	45.1	-49.8
日本	0.8	5.3	2.5	109.5
他	-	7.9	12.7	-38.0
アジア太平洋合計	191.5	1,288.4	929.5	38.6
ブラジル	-	80.6	-	-
米国	39.1	58.5	92.5	-36.8
アルゼンチン	26.3	57.3	66.9	-14.4
カザフスタン	0.9	8.1	0.4	1,803.7
ナイジェリア	-	-	54.6	-
他	0.0	5.3	106.6	-95.0
他地域合計	66.2	209.7	266.4	-21.3
輸入量総計	621.8	4,059.7	4,245.4	-4.4

内訳	2005年8月	2005年 1月-8月	2004年 1月-8月	05年/04年 1月-8月増減(%)
プロパン	239.1	1,742.8	1,960.2	-11.1
ブタン	381.9	2,275.4	2,271.3	0.2
混合ガス	0.9	41.5	13.9	198.3
輸入量総計	621.8	4,059.7	4,245.4	-4.4

省別合計	2005年8月	2005年 1月-8月	2004年 1月-8月	05年/04年 1月-8月増減(%)
広東省	428.8	2,906.6	2,788.5	4.2
広西壮族自治区	1.8	13.9	30.2	-54.0
海南島	5.8	31.9	43.9	-27.3
雲南省	-	0.6	0.5	12.0
中国南部	436.4	2,953.0	2,863.1	3.1
上海	36.7	201.0	192.2	4.6
江蘇省	69.9	351.9	348.3	1.0
浙江省	56.4	439.3	744.4	-41.0
福建省	21.5	102.8	88.8	15.8
中国東部	184.5	1,095.0	1,373.7	-20.3
新疆ウイグル族自治区	0.9	8.1	0.4	1,803.7
遼寧省	0.0	3.6	4.9	-27.8
北京	0.0	0.1	0.1	12.6
他	0.0	0.0	3.2	-99.4
中国東部/北西部	0.9	11.8	8.6	36.6
輸入量総計	621.8	4059.7	4245.4	-4.4

## UAE(アブダビ)

### Gasco 社が LPG 契約を賦与：

米国エンジニアリング企業 Chicago Bridge & Iron(CB&I)社は LPG 貯蔵タンクとペンタンのタンク的设计・建設契約を落札したが、これはアブダビ企業 Gasco 社所有のルワイスにあるガス処理プラント拡張が対象である。賦与契約額は約 1.3 億米ドル相当である。CB&I 社の責任範囲はエンジニアリング、調達、加工及び建設であり、83,600m<sup>3</sup> の LPG タンク 4 基、及びその基礎工事と各製品用のパイプラインである。プロパン用 2 基とブタン用 2 基である。加えて、CB&I 社はまたペンタンプラス用に 76,000m<sup>3</sup> 容量の貯蔵タンクを供給する予定。プロジェクトの完成は 2008 年中盤の予定である。

## カタール

### カタールの販売計画が懸念を呼ぶ：

カタールに関係する石油企業は新たな LPG 及びコンデンセートの生産量に対する中央統制の販売会社を創設しようという国営の QP(カタール石油)社によって明らかにされた計画について注意深く対処している。

カタールのコンデンセート生産量は、新たなガスプロジェクトが相次いで稼働する為、生産量は約 250 千 b/d から 2008 年までに 800 千 b/d へ、増加する予測となっており、これによって世界最大の生産者であるサウジアラビアを追い越すことになる。LPG 生産量は 2008 年までには年間 200 万トンから 1,000 万トンに拡大する可能性がある。(LPGW ,16 Feb.,P.7)

QP 社は大規模な生産増とカタールで操業する企業間競争によって販売価格の下落を招く恐れありとして、LPG とコンデンセート販売を、100%QP 社の所有・経営下に置く単一の販売会社を通じて、中央で統制したいと考えている。

この 7 月に、Abdulla Al-Attiyah 石油大臣が、カタール在のガス産業に従事する全ての企業に出状し販売会社についての理論上の計画案に着いてのコメントを求め、回答期限は 9 月 10 日までとなっていた。業界筋がアーガス社に語った所によると、この計画は完全に QP 社によって所有・統制される販売会社の創設を希求するものであるようだ。

複数のカタールの LPG の販売業者間の競合は深刻な問題に違いないが、外国企業の幹部は、アーガス社の個別調査によれば、新規の提案を鑑みて慎重な言動に終始している。彼らはカタール政府当局を激昂させ、将来の可能性を台無しにすることを恐れて、この計画の批判には消極的対応となっている。しかしながら外国企業は、この計画が現実的なそして法的な諸問題を惹起すると指摘している。

特にそのような販売方式は欧州及び米国における公正取引委員会の裁きを受けることになりかねないであろう。更に、海外の合弁事業相手の LPG 及びコンデンセートの持ち分の支配権が QP 社によって完全所有される企業に強制移転される見通しについて資産の所有権の問題が存在する。現実的な面では請求方法、及び企業の収入の流れに関する諸問題も起きてこよう。

### 言動に留意：

「外国企業は非常に慎重姿勢で潜在的な打撃を押さえる為に QP 社に最善を尽くして協力体制を敷くであろう」とある石油会社幹部がコメントしている。しかしながらカタール側によって口火を切られた双方向のプロセスは深刻な販売上の課題だと広く認識されている問題への積極的なアプローチとして歓迎されている。

こうした懸念にも係わらず、QP社は新たな販売会社に対する計画を進めている。会社を創設する法令は近々発令される予定である。外国企業は、生産高の彼らの取り分の支配を維持する間接的な方法として、新規事業への参画とその経営上の役割の両方を模索している様ある。

カタールのガス・ツー・リキッド計画 (単位:千b/d)	
合意済プロジェクト	
Oryx (Sasol)	34
Pearl (Shell)	144
交渉中のプロジェクト	
Oryx 拡張	6
ExxonMobil	154
ConocoPhillips	40
Marathon	132
SasolChevron	140

## フィリピン

### 課税強化

消費者は、EVAT(拡大付加価値税)として知られ、争点となってきた付加価値税の導入が、フィリピン最高裁によって解除された事を受け、高いLPG価格から来るピンチと向き合う事になる。

最高裁は、9月1日EVAT法は憲法上「完全に適法」であるとの判決を出した。最初に、7月1日、政府によって、国の膨大な歳入不足を減らす努力として、10%の付加価値税が導入された。然し、適法性に問題があるとして反対する政治家からの請願を受け、最高裁は導入の数時間後に、この施行に対しての凍結命令を出した。

実際の付加価値税導入はこの命令の2週間後に施行される事になるが、国内製油所はこの2週間の期間が終わる前に、LPG価格を引き上げるかも知れない。この付加価値税は、現在のシリンダー当たり422ペソのLPG価格に対し、更に30.2ペソ(\$0.53)上乗せする事となる。

この付加価値税は、一般大衆にとって高い調理用燃料に向き合う事となるので飲み込むのは厳しい。高いLPG価格は、消費者を炭の様な調理用燃料に回帰させる事となり、特に家庭用に於いては需要の落ち込みとなる可能性がある。

## インド

### 補助金のジレンマ

インド政府は、国営製油所が背負っている嵩む一方の補助金負担軽減の為に、2007年4月までに、LPG補助金の段階的廃止構想を慎重に検討継続してきている。

インドの新聞「Tribune紙」とのインタビューの中で、Mani Shankar Aiyar エネルギー大臣は、LPG補助金廃止の考えを繰り返し述べた(LPGW,15 June,p6)。

然し、石油及びLPG業界は、そうした構想が実現可能かどうかについては、相変わらず懐疑的である。こうした提案は、政治的に激しい抵抗に直面するのではないかと思われる。「インド政府は、もし補助金の段階的廃止を決定したとしても、LPG価格については、0.5ドルの引き上げが可能であるだけであろう」と、ある市場関係者は言っている。

現状、政府は、国内家庭用LPG販売に付いて、シリンダー一本当たり22ルピーの補助をしている。然し、この政府補助は、LPGの生産や輸入のコストをカバーするには、充分では

ない。国有製油所は、LPG の赤字販売を余儀なくされている、と不平を言っている。国営製油所は、現状では、政府からの補助を考慮に入れたとしても、シリンダー当たり 120 ルピーのコストを負担しなければならない状況にある。

## インドネシア

### プルタミナ、LPG 価格引き上げ

インドネシア国有石油会社プルタミナ社は、原油価格高騰の結果、国内 LPG 価格を 20%、5,000 ルピー/kg(\$0.48/kg)前後に引き上げようとしている。然し、引き上げの具体的な時期については発表されていない。プルタミナは、今年度、凡そ 120 万トンの LPG 販売を見込んでいる。

## (2) 欧州・アフリカ市場

### 欧州市場動向

#### 欧州ブタン価格、持続不能な高値を記録

欧州のブタン価格はガソリン混合用基材としての需要とナフサ価格の強含みとにより記録的な高値に達したが、長くは続かなかった。

大口カーゴのブタン価格は、僅か一月前に見られた cif \$466/トレベルから大きく上昇し、9月9日には\$575/トへと急上昇した。市場の強含み様相は、BP の合意価格 (BPAP) を8月の\$408/トから\$106/ト高い\$514/トにセットさせる事となった。

数週間前に原油が\$70/bbl ラインを超えると、ナフサが上昇し注目を集め、9月初旬には cif \$593/トを記録する事となった。石化の最終需要家は、ナフサに比べブタンが\$55/ト前後安く取引されている事を受けて、自分たちの原料を、好ましく、かつ安いブタンをいち早く選択した。

欧州に於けるブタンへの旺盛な需要が市場に品薄をもたらし、南米の会社がアルゼンチンからこの地域に 43,000 ト持ち込む事を推し進める事となった。トレーダーはクラッキングとブレンドの双方の需要に合致させるべく、これを3ロットに分けて販売をした。

カーゴのプライシングーあるものは固定価格、あるものは変動(フローティング)価格ーは、不正常的な市場状況を反映している。「ブタンは上昇を続けるであろう、であるが故に買い手は固定価格での購入を希望し、一方売り手は変動価格を希望しているという事は誰でも知っている事だ」とはある LPG ブローカーの弁である。

ハリケーン「カトリーナ」の後遺症がブタンを更に上昇させている。殆どのトレーダーは、不足を緩和しようとの一時的燃料規制緩和の米国政府の決定が、欧州ブタン市場上昇圧力要因となる事を避けられないものにと考えている。

ブレンドシーズンが近づいて来ており、米国市場を視野に入れた製油所のガソリン生産増に伴って、ブタンを探し求める数社の買い手が現れて来た。

ブレンドシーズンは秋にスタートするが、製油会社はブタンを自分たちのシステムの中で使う傾向があるのでブタン価格にとっては追い風となる。こうした事は通常供給タイトの要因となる。ブタンの高い沸点は寒い冬に於いて燃料特性を上げるので、ガソリンへの魅力的な添加剤となる。

然し、先週原油価格の約\$63/bbl への落ち込みに伴いナフサ価格もまた cif \$550/ト前後に戻り、石化会社をブタンからもっと安い原料手当へと駆り立てた。

## 北西欧 Cif ARA 地域のブタン対ナフサ格差(\$/ト)



「人々はパニック状態となりそしてブタンの過剰購入も終焉した。ある石化会社は今では実際ブタンを再販売しているのを我々は知っている。」と、ブタンに付いて今では\$540 /ト以上は払うつもりが無い ARA に於ける石化会社と取引のあるトレーダーは言っている。「ナフサがこんなに安いのにブタン価格のレベルが維持され得る道は無い。下降局面である事は避けられないし、ブタンは少なくともナフサ価格と平衡で取引されるところまで落ち込むに違いない。」

ナフサのふらつきは別にして、もう一つの要素である米国との間の厳格にクローズされた裁定取引がブタンのレベルに大きな要素となる－欧州での価値は依然として大西洋価格よりも\$5/ト高い。

然し、ブレンダー会社は未だ強気であり、上昇傾向は継続すると考えている。「一部の主力の買い手が当面のカバーを終えた事は事実だ、然しブレンディングシーズンはまだ終わってはいないのも事実であり、更なる購入は為される」と、主要石油会社と取引ある業者が言っている。「歴史的なデータを見てみるとブタンは実際ナフサとの比率ではまだ低い。」

ブタンはこの時期には強いブレンド需要によってナフサよりもかなり高く取引されるのが通常だが、今現在はナフサの 104%で取引されている。

## シェル社の資産売却の行方

### ①グローバル

#### シェルの身売話沸騰

年間 400 万ト規模のシェルグループの世界 LPG ビジネスは、少なくとも 5 グループがその資産への応札でショートリストに載り、最終的にある種重大な関心と呼んでいる。

本交渉の消息筋によれば、スペインの Repsol-YPF、及びブラジルの LPG 販売業者の UltraGaz が、トレーディング会社グループとしては唯一このオークションに参画の興味を示した事が判明した結果、民間投資会社が LPG トレーディング会社の数を上回ったとの事である。

このグループによれば、本レースに於いて次の段階へ進む資格を得たのは、フランス PAI Partners 及び米国 Basin Capital 連合、米国 Kohlbreg Kravis Roberts と米国投資銀行 Goldman Sachs 連合、Grupo Ultra の子会社 UltraGaz と Cinven Group 連合、Repsol-YPF と CVC Capital Partners 連合、Blackstone Group とフランス Eurazeo 連合、との事である。Repsol-YPF/CVC 連合が、シェルの LPG 資産への応札の興味を公に認めている唯一の参加者である。

## 世界最大

応札の勝利は、オランダの SHV 社を二位の地位に追いやり、Repsol-YPF をして世界最大の LPG 販売業者たらしめる事となろう。Repsol-YPF 社は、既にポルトガルに於けるシェルの業務を獲得している。ポルトガルの業務は、第一四半期末に欧州委員会によって承認されており、21%の市場占有率、年間約 191 千トンの販売量を持つ国内第三位の販売業者となっている (LPGW,18 May,p.1)。

民間投資会社 Permira とチームを組んでいる米国の買収会社 Texas Pacific 社は次の段階に進む事が出来なかったと言われている。次の段階というのは、財務状況・操業状況・契約の詳細、といった資産情報ルームへのアクセスを含む。

この情報ルームは数週間に亘って開かれると期待されている。25-30 億ドル相当の価値があり、60 ヶ国以上にまたがるシェルの LPG ビジネスは、応札者に世界的な業務機会と安定的なキャッシュフローを提供する事となる、とアナリストは言っている。然し、純粋な民間投資会社は競争上、投資会社と売買業者連合体よりもより良い位置に立つ事になる可能性がある。

「純粋投資買収会社は、独占禁止の規制当局者の間ではそれほど多くの関心を引き起こさないであろう」と、アナリストの指摘である。シェルもまた、売買業者にとって有益であろう取引上の微妙な情報が伝わる事を避ける為に、こうしたグループに売却する事を好ましいと思うかもしれない。

## 撤退か？

SHV 社と Total 社は、レースの序盤に於いては、応札するであろうと広く言われていたが、シェルの資産へのはっきりした関心を何ら示さなかった。もしも、この資産の買い入れを決定したなら、現在全世界に広く跨る両社の LPG 業務は、反独(独占禁止)問題に直面する事になる可能性がある。

「決して、などという事は決して言うてはならない。この2社も他社でも応札社としてまた登場してくるかも知れないし、一方では他社も撤退するかも知れない。レースはまだ続いており、これからまだ多くの事が起こりえる」とは LPG 販売業者の言である。

シェルは、昨年10月に、名前は明らかにしてないが、要請もしていない先(バイヤー)から、シェル自身の自己査定よりも高額の買い入れアプローチを受けたとして今年初めに LPG 業務を売りに出した。

オイルメジャーとして、殆ど期待はずれで中核事業を成さない資産を世界的に売却する、との結論に至り、この事を通じて 150 億ドル前後の捻出を期待している。シェルは、この LPG 業務の売却を最初は今年 12 月までに希望していたが、今では来年中にはやっと結論が出るだろう、と言う線に後退している。

## ②シェル、カリブの子会社売却

シェルは、カリブと仏領ギアナにある SAGF の子会社をフランスの LPG 業者 Rubis に売却した。その契約によれば、Martinique にある Sara 製油所にシェルが保有する 24%の株式であり、この地域全体に亘る 54 か所の給油所網、配送資産や設備、商業燃料、アスファルト、航空燃料、潤滑油、LPG そして船舶用ビジネスである。

この取引ははまだ法的な承認待ちとなっている。本年末までにははっきりするものと思われる。「本取引は重要関心事項として為されたものであり、社員や顧客そして他関係者との協力でスムーズに運ばれる様、またお互いに成長出来る様に、という事を優先している」とシ

セルの SAGF 会長の Jean Pier Fiorentino 氏は言っている。

セル SAGF は、2004 年 4 億 1,360 万ユーロ(\$5.03 億)の売り上げ、公表利益 1,400 万ユーロであり、その暫定売却価格は 1.16 億ユーロで設定された。

この地域に於けるセル資産の売却は、効率が下回りそして中核資産ではないものを売却しようとする世界戦略に沿って、ラテンアメリカとカリブに於ける下流部門の業務を減らす大きな計画の一部であり、これは\$150 億をもたらすと期待されている。

一方、セルの年間 400 万トンの世界的な LPG 業務売却計画は、そのデータルーム解放により前進している。8 グループ当初資格を得たのは 5 グループと考えられていたのに反し、1 が入札を競っているとの噂で持ちきりではあるが、確認はされていない。

最優先課題であるべきだ、と言っている。

### 市場取引方法の改革(北西欧の小型船市場の)

北西欧の小型船(沿岸船)市場は市況評価方法についての提案に意見が分かれている。欧州の小型船の取引は冷徹な世界で、根気を要する業界であり、取引業者は商売に習熟するのに何年もかかる。取引は通常、伝統的な方法で成立する。このような複雑な市場での技術革新のための技術革新はそれ故、取引の役に立たない限り、素っ気なく片付けられる。

欧州の小型船市場は契約価格設定基準として Platts 社の LPGas Wire を利用し小型船市況評価を行う傾向がある。この慣習は 12 年以上前に遡り、Argus International LPG report が発行される前で、当時 LPG の価格評価レポートとしては唯一のもので、かつデイリーではなく、ウィークリーベースであった。

#### MOC (market on close:終値市況) の出現 :

しかし、Platts 社は-所有者は McGraw Hill 社-欧州の価格評価方法を「終値指定注文(終値市況):MOC」に切り替える事を決断した。MOC はロンドン時間の 16 時 30 分時点の欧州の LPG 市況を反映させる事を目標としている。しかしこの構想は LPG の小型船市場には無益であろう。非公式ではあるが、匿名を条件に様々な小型船市場で活躍する取引業者たちがこの変更申し入れに不安の声を上げている。Platts は一方で、30 分の時間枠での市況評価(Half-hour window)と 16 時 30 分の締め切り(終値)を含むこの変更には多くの支持を得ているとしている。「この変更提案は少しの効果もなく、普及しないだろう、特に小型船市況では。なぜなら、皆この点について懐疑的であり、断頭台のようなものだ、と考えているからである。」あるロンドン在の信頼できる小型船貿易業者は語った。「どう機能するか分からない。彼らは原油の傘の下に入れようとしているが、原油には先物市場がある。LPG 小型船市場には先物市場がない。」と別の業者が不平を言う。

基本的な問題として、小型船市場は簡単に MOC の概念にあてはまらない。MOC の評価法は世界で最も多忙な株式市場に使用され評判がよい。しかし、そのような市場では LPG 小型船市場と違い電子取引が交換手段で、MOC 成功のため一番重要なのは流動性である。

北西欧の小型船市場は多忙かもしれないが、取引の透明度の高い流動性はない。典型的な例として、たった 2 つの取引の詳細しか公開されない日もある。出荷への影響度合いが重要であり、業者は気まぐれな天候と予測のつかない入出荷設備の問題や出荷船の有無に対処しなければならない。配管や調整弁の故障が取引に影響し遅延することもある。

貿易業者たちの終日の実際の対話を通じて実施された高度な価格評価方法を利用せずに、この市場を MOC の枠に当てはめることは、全く場違いなものである。多大な意味のない不

快感を押しつけるのみである。

Platts 社は他のエネルギー評価の殆どを MOC ベースに変更してきており、小型船市場も不満はでようが最終的には受け入れると自信を持っている。それでもやはり受け入れられるかどうかは見物であろう。市場には評価が必要だ。しかし、小型船市場は独自の道を志向している。

## 地中海のスワップ取引

### 認知を求めて苦戦中

スポット市場の長い歴史を有するにも拘わらず、地中海市場はスワップ市場に於いて北西欧州の後塵を拝し、もたついて来た。アーガス社の見積は、年間の地中海市場に於けるスワップ取引量を 75,000 トン前後としている。

この主たる理由は、この地域がある一社の主要業者によって支配されている事による——アルジェリアの LPG 輸出業者ソナトラック社である——唯一この会社がこの地域の大半の取引を担っている。ソナトラック社はその殆どがスポット市場ではなく、長期契約取引である為に、スワップ市場に敢えて参入しようとの動機付けは殆ど無い。加えるに、その規模が故に、ソナトラック社が価格設定者であり、価格の変動柔軟性には相反する事となる。毎月、ソナトラック社は公定価格を発表しており、それが指標価格となっている。

「地中海市場に於けるスワップ市場はあまりにも流動性に乏しい」とはある業者の弁である。「あなたがたは、1 人のプレイヤーが支配ししかも殆どを長期契約だけで行っている市場にいるのだ」。スワップを使ったヘッジングやリスク管理はいまだこの地域に於ける巨大業者の反感を受ける事となる、との認識があるという事実が事態を悪化させている。

更に、この地域の市場で比較的少数の活動的なトレーダー達が、スワップの流動性にフタをし続けている。「何はともあれ、メインプレイヤーの一部は、生産者でありペーパー取引には関心が無い事から、極めて居心地の良い状況にあるのだ」と、他のトレーダーは判断している。

リスクを避けたいという人たちにとっての一つの可能性は、ソナトラック社の月極め公定価格に対してヘッジをするという事である。然し、トレーダーにとってソナトラック社スワップに於いて市場を形成する事は困難である。トレーダーにとっての他の可能性は、cif ARA (アントワープ・ロッテルダム・アムステルダム) 価格に対するヘッジである。然し、cif ARA 価格は地中海価格に沿って何時も動く訳ではないので、このヘッジ方式はトレーダーを基本的なリスクに晒す事となる——即ち、価格が動く時のこの二つの価格間の拡大や縮小といった潜在性である。

三つ目のトレーダーにとっての可能性は原油価格へのヘッジである。然し、地中海地域は北西欧よりも原油の動きに敏感ではないので、大きな石油価格の動きがあった場合にはトレーダーも立ち往生する事となろう。

今では、地中海地域に於いてスワップ取引を促進する為に為し得る事は殆ど無い様に思える。市場の激変でも無い限り、ヘッジを欲するトレーダーは、その為の不完全なものを見出すしかない様に思われる。

英国

Calor 社

英国のLPG企業Calor社は英国東岸のCanvey IslandにあるLPG貯蔵施設の2/3をLNG輸入と再ガス化ターミナルに転換する計画を進めている。この計画が始まるのは2006年で、2010年までには完成予定であり、LPG貯蔵タンクは、2006年—2010年の前半に段階的に廃止の方向である。CanveyのLNGプロジェクトはCalor社と英国のガス会社Centrica社とLNG Japan社を含む出資者によって主導されている。Calor社は現在約3万トンのLPG貯蔵タンクをCanvey Islandに保有し、大半をプロパンに充当している。約1万トンのLPG貯蔵タンクはそのまま維持される予定である。

## イタリア

### ①オートガス優遇:

イタリアの環境相 Altero Matteoli 氏は、オートガスとCNGの普及促進の為に4,000万ユーロ（\$5,030万）を用意しようとしている。同氏の言によれば、2,000万ユーロは、古い車をオートガスやCNGの改造用で、一方残りの金額は、新型CNG車の販売促進や新設給油所に使用される事になるであろう、との事である。伊オートガス協会（Consortio Ecogas）によれば、凡そ2,100のオートガス小売り販売所があるとの事である。

### ②イタリアのオートガスは問題に直面している

イタリア政府は、明確で一定の財政面での奨励政策を示し、縮小しつつあるオートガス産業を支援する上で積極的な役割を果たさなければならない。他方、オートガス以外のLPG産業は安定している。アーガス社は、イタリアLPG協会(Assogasliquidi)のRita Caroselli取締役インタビューをした。編集したハイライトは以下の通り：

Q1: イタリアのオートガス及びLPG産業における危機の原因は何でしょうか？

A1: オートガスについては、まず第一に2000年から今日までに、オートガス改造車が20万台から10万台まで落ち込んだことを指摘しなければならない。オートガスで走行している車の台数が上記の期間に約25%減少したが、それは非常に古い車両であり、かつ他の燃料で走行する車の廃車台数との比較で、オートガス車の台数が上回っているからである。

この落ち込みは、LPGの改造費の方が高い結果、ガソリンに対する競争力を無くした為である。改造設備は継続的に一段と技術的に進歩しているので、より経費高になっている。ディーゼルで走行する車の販売台数増加は、それによってガソリン車販売台数を減少させるため、長い間にオートガス用に改造される可能性のある車両の減少につながる。

Q2: 危機に対応するために何を行うことができるか？

A2: 私たちは輸送分野における危機に歯止めをかけるために、オートガス車の維持費と主要コストを削減しなければならない。政府機関の役割は重要である。オートガス車又はLPG改造システムを購入するための財政面での奨励金は、必要不可欠である。こうしたタイプの奨励制度は、非常に害のあるストップ&ゴーの支出システムを回避し、政策の連続性がある場合には、本当に効果的であることが分かる。(LPGW, 6 July, p.4)。最後に、イタリアの税金はヨーロッパにおいて最も高い。同国のオートガス税は、EU指令が示すものより3.3倍高く、一方、ディーゼル税は1.3倍高い。私たちは異なる燃料間でより

公平なバランスが取れるように LPG の物品税を削減するように政府に要請するものである。

**Q3:** オートガス改造奨励を継続しないという政府の決定をどのように判断しますか？

**A3:** 環境上及び産業上の理由から、政府内にオートガス奨励政策を続行する信念があると私は確信している。問題は、たとえ国家財政に負担が行ったとしても、ためらうことなく、これらの奨励プログラムを最優先とすることが必要である。選択は、私たちが首尾一貫した産業及び環境政策を持つかどうかということである。

**Q4:** 代替燃料としての LPG の使用がイタリアの燃料構成の多様化に資することを政府に如何に納得させることができますか？

**A4:** 繰り返しますが、イタリアでは、LPG がエネルギーや環境問題に対して有効に貢献できると政府及び国会が確信しております。イタリアの奨励プログラムが行き詰まれば、EU の奨励プログラムも同じです。

LPG は、燃料構成の多様化に貢献し、又社会及び経済的理由においての重要な役割を果たしています。この機能は、政府及び都市の LPG ネットワーク市場分野のエネルギー規制当局によって認識されている。この分野における一層の成長機会は LPG 規制改革から生まれるでしょう。

**Q5:** 低硫黄ディーゼルのような新たな、よりクリーンな従来型燃料は、どの程度の競争上の脅威と考えますか？

**A5:** LPG は、環境に優しい特徴を可能な限り利用することにより、従来の燃料に対して顕著な利点を常に保つことが出来るように、LPG 業界は一生懸命に努力しなくてはならない。研究によると、汚染が本質的に揮発性有機化合物や程度は低いが二酸化窒素のせいである地域においては、依然として有効な環境面での選択となっていることがはっきりと示されている。イタリアではオートガスで走行している車は、地方自治体によって交通規制から免除されている状況にある。

**Q6:** イタリア LPG 産業の弱点はまた、小規模な地方運営者の数の多さによるものですか？

**A6:** オートガス産業以外の危機や弱点について話をするのは妥当ではない。しかしながら、エンドユーザーに対するサービス上の品質や安全性のレベルの向上をさらに目指す事が明らかに必要不可欠である。この理由により、LPG の在庫や流通を管理する規制が改正されるでしょう。実際に、現在の規制は非常に昔に制定されたため、進展したオートガス以外の LPG 市場を反映していない。

新規制の目的は、オペレーターの数の制限やそれらの地域における転移を圧迫するものではなく、消費者が供給を受ける際の安全を保証するものである。LPG は多少のリスクを伴う製品であるため、十分に訓練されたオペレーターのみが取り扱わなければならないことを忘れてはならない。

**Q7:** イタリア LPG 産業の公式かつ最新のデータの見つけにくさについてどのように説明されますか？

**A7:** オートガスに関しては、LPG 協会は 2005 年に情報不足に終止符を打つことを決めている。Assogasliquididi (伊 LPG 協会) は、オートガス協会 (Consorzio Ecogas) とともに非常に詳細なデータを作成しました。

## イタリアのLPG消費量 (単位:1,000ト)

分野	2005年8月	2004年8月	変化%	2005年1-8月	2004年1-8月	変化%
オートガス	91	89	2.2	694	750	-7.5
非オートガス	134	135	-0.7	1,521	1,605	-5.2
合計	225	224	0.4	2,215	2,355	-5.9

(出所:イタリア石油連盟)

### トルコ

Tupras 社 (トルコ国営石油) は最終的に激しい競争となった 51%の株式をトルコの多国籍企業である KOC HOLDINGS に主導のコンソーシウム (企業連合体) (Shell 社もその中に含まれる) に売却した。結果 Tupras の過半数の株式は他 2 社との競争となった最終ラウンドの結果 41.4 億ドルの最高値での入札者に売却された。

KOC コンソーシウムへの売却によっても KOC グループがトルコ国内の優秀な巨大複合企業であることから、トルコ最大の企業であり、かつ最大の LPG 生産者でもある Tupras 社をトルコの手中に維持する事になる。コンソーシウムは KOC が 80%保有し、10%が Shell で、残り 7%は Aygaz 社及び 3%が Opet Petrolculuk 社が株式保有している。Aygaz 社も Opet Petrolculuk 社も KOC 社と関連がある。

最終入札価格によって Tupras 社は 80 億ドル越えの価値がついたが、この水準はアナリストが異常に高すぎると批判をしていたものである。入札直前には Tupras 社はその株式比率に応じた価値としては約 43 億ドルの価値となっていた。入札参加者は、この買収によって彼らがトルコ市場に参入できるのみならず、その地域への入り口を提供される事になる。KOC グループにとってはこの買収は、Tupras を地中海市場での主要な参加者として発展させるための第一段階となるのである。

Tupras 社はトルコ国内唯一の製油所であり、昨年は LPG を 726 万ト生産したが、同時期の原油ベースでは 2,450 万トである。この入札は世界中の関心を喚起し、インドの IOC 社、トルコの Calik Energi 社も最終ラウンドでは参加した。イタリアの ENI 社、オーストリアの OMV 社、ポーランドの PKN 社、ハンガリーの MOL 社、そして取るこの Anadolu グループ、Petrol Ofisi 社、Oyak 社、などは初期のラウンドで脱落していた。

いまや、この売却は、トルコ政府による広汎な民営化計画の一部を形成しており、数段階の承認を経なければならない。「全体の手続きにどの程度かかるかは不明である」と Tupras 広報部はアーガス社に語った。「この売却は依然として Competition Commission 《競争監視当局》 (日本で言う「公正取引委員会」) の承認が必要であり、かつ民営化委員会の承認も経る必要がある。」

### ロシア

#### ①ロシア、輸出税引き上げ

ロシアの、LPG を含むクリーン (白油) 石油製品輸出税が、10-11 月中に少なくとも \$133.5 /トに引き上げられる見通しである。これは、ロシア財務省関税局副局長の Alexander Sakovich 氏によれば、8月27日施行の現行税率 \$106.6/トからの引き上げになるとの事である。

#### ②更なる黒海のターミナルが計画段階

ロシア企業である Tuapse Export Terminal 社は Tuapse に新たな LPG ターミナルの建設を計画している。このターミナルの設計能力は第一フェーズに於いて年間 LPG が約 50 万トンとなっている。建設費は 5,400 万ドルである。

同社のウラディミール・エウセイエフ取締役は、プロジェクトは依然として初期段階であるとアーガス誌に語ったが、これは現状「計画の申告」段階で立ち往生しているからである。申告書は色々な当局に依って検討され、承認後、同社はより詳細なプロジェクトの F/S 書の草案作りに着手することになる。

このターミナルは恐らくツアプセ機会製造メーカーのプラントに隣接した土地に建設される予定である。この所有はロシア企業 Promtransleasing 社となり、同社は Tuapse Export 社の親会社である。12 輻の鉄道ラック、LPG の地下タンク、冷凍施設、汚水処理場及び発電所が現地に建てられる。ターミナルの貯蔵能力は 4,000m<sup>3</sup> の iso-thermal(定温の) 冷凍タンク 5 基からなる。

このターミナルは、エウセイエフ氏によれば、12,000 トンのガス運搬船が着岸でき、推進 13.5m に設置してある一点繫留ブイ (SPM) を通して積み込まれる予定。この SPM はツアプセ港内の海域に位置し南棧橋に隣接している。

ターミナルの所有者によればプラントはロシアのエネルギー企業 Sibur 社 Gazprom 社が生産したロシア産の LPG を積み込むことになる。

「当然我々は常に新たな輸出ルートに興味を持っており、我々の計画申告書が実際のターミナル建設に移行した後、現実の施策が実行に移される迄待つべきである。」とツアプセ・輸出・ターミナル筋は言う。ツアプセ・ターミナルは今年現在までに発表された LPG 積み込み計画としては 4 番目のものである。(LPGW, 3 Aug.,p.8-9)

Temryuk 港にある LPG 積み込み施設は、年間 30 万トンの設計能力を持ち、2006 年初頭の稼働開始予定となっている。この施設では 5,000-6,000m<sup>3</sup> の船の取り扱いが可能である。

ロシア企業 Russky Mir 社は 2006 年の第 1 四半期に年間 100 万トンの Taman LPG ターミナルの稼働を計画しており、2 万トンのガス運搬船を取り扱う設計になっている。

Aegaz-Kazakhstan は Kerch 港に年間 100 万トンの LPG ターミナルを稼働する計画である。この施設はカザフ、ロシア及び可能性としてはコーカサス・クリミア間をフェリーボートで横断するルートでトルクメニスタンからの LPG の積み込みに関与することになる。

## カザフスタン

### カザフスタンの LPG 生産量増加：

カザフスタンのエネルギー省の発表によれば、カザフの 8 月の LPG 生産量は 7 月比 36.2% 増加し 109,930 トンに達した。8 月の LPG 生産高は、前年同期比では 5.71% の増加となっている。この LPG 生産量の増加は Tengizchevroil 社所有のガス処理施設及び、同国北西部の Pavlodar 石化プラントの定期修理終了の結果増加している。ペトロカザフスタン社保有の Chimkent 製油所と Atyrau 製油所も又 LPG 生産量の拡大に寄与した。

今年のカザフでの LPG 生産量は合計 776,830 トンとなっており、昨年同期比 1.1% の減少となっている。

LPG の生産量の拡大によって各企業はロシア経由のカザフからの輸出の増加が可能となった。こうした輸出量は 7 月対比 31.8% 増加し 8 月には 66,260 トンに達した。カザフ産の LPG の最大の買い手はポーランド、トルコ及びハンガリーである。

## ナイジェリア

ナイジェリアと米国は画期的な\$562,000 の政府間の技術、財政支援協定に調印したが、これはナイジェリアの LPG 分野の再活性化を目的としたものである。

この協定はナイジェリアで実施されるこの種の最初のものであり、又環境、政策及び LPG 業界が操業する規制の枠組の向上を目指すものである。この協定の詳細は未だ公開されていない。

今月初めの調印式ではナイジェリアの **Edmund Daukoru** エネルギー大臣は米国の援助によって急速に衰退している分野再活性化の助けになろうと発言した。政府の最新のデータによると LPG の一人当たりの消費量は **0.4kg** で、西アフリカで最低の部類に入る。**1980 年 2** は年間 **10 万ト** で推移していた LPG の消費量は **2004 年** には、僅か **5.4 万ト** に減退した。そしてこれら全ての減少は、西アフリカ最大の石油・ガスの埋蔵量を誇る一国で起こっているのである。

**Daukoru** 大臣は、同国の合計設計生成能力 **445 千 b/d** を保有する **4**ヶ所の国営製油所は、合計で年間 **31 万ト** の LPG を生産し余剰分は輸出に向けられるが、複合的な要因、つまり汚職と管理の不行き届きから需給に適合することが出来ていない訳である。

製油所の効率の低さから製品の不足と価格上昇、国際価格を払っての高い輸入品の必要性を招来している。このため LPG は平均的なナイジェリア人にとって容易に手の届くものでは無くなっている。

**Daukoru** 大臣の発言によると、同国は過去ずっと、一連の他の供給源、つまり副産物としての LPG を生産するナイジェリア LNG (NLNG) 社のプラント、また **ExxonMobil** 社の **Oso** コンデンセート・プラント、が存在するにもかかわらず、年々減少し続ける需要をカバーするために LPG の輸入に助けを求めてきたのである。NLNG 社と他の供給源の合計 LPG 生産量は、年間 **200 万ト** と推定される。

NLNG 社は同社の年間 **125 万ト** の LPG 生産能力にも係わらず、国内消費量を支えることが出来無かったが、これは国内市場向けには高圧 LPG が必要であり、一方同社は冷凍 LPG だけしか生産していないからである。

しかしながら、政府は **2010 年** までに年間 **100 万ト** に LPG 消費量を引き上げ、一人当たりの消費量を **0.4kg** から **10kg** へ引き上げる決意を表明している。

## アルジェリア

ソナトラック社の人事刷新は新時代の前触れ：

アルジェリアの石油・ガス産業において大規模な経営陣の刷新が行われているが、これは政府が海外投資の更なる促進を目論んでおり、新炭化水素法の実施に伴うものである。

主要な LPG 輸出者である、国営企業ソナトラック社の先月の人事異動はこの目的に関係していると考えられている。ソナトラック社の筋は **Djillali Takherist** 探鉱部長は、同社の地球物理学的探鉱の **Enageo** 社の、**Reda Rahal** 取締役によって交代された。

2つの政府機関である、**Alnaft** 及び炭化水素規制当局、はアルジェリアの第7回石油・ガス探鉱入札ラウンドに先だって、国営の上流事業規制当局としてソナトラック社の役割を引き継ぐために創設されようとしている。**Takherist** 氏は **Alnaft** 社へ移動すると見られる。

その他のソナトラック幹部が先月停職になったのは、概ね彼らが矛盾をはらんだ新法における変更点に反対を唱えたからであると言われている。(LPGW,17 Aug.,p3)

上流事業の責任者である **Mohamed Babaghayou** 氏の今年初めの更迭劇は **Chakib Khelil** 石油大臣の改革プログラムへの反対に起因するものだと広く指摘されている。しかし幾人かの下流事業部門の幹部の停職は、今年始め出火した **30 万 b/d** のスキクダ製油所における問題点に関連していると言う複数の示唆もある。

上流事業の経営幹部の交代は依然として、ソナトラック社の風通しを良くし、契約交渉を促進させる為の努力を反映したものだと言われている。旧法下においては、ソナトラック社は自動的に如何なる探鉱プロジェクトにも参画出来た、一方現在は国際石油会社と競争しなければならない。「(この法律)によって、政府は上流事業の政策実施上の特権を再獲得することになるが、従来は国営石油会社に委託されていたものである。」と 6 月に **Khelil** 氏が発言した。

ソナトラック社は探鉱ブロックを入札ラウンドにかけるのに準備が出来ていると言われている。しかしながら **Alnaft** 社の職員が補充されて始めて実行される。約 **10** から **15** の鉱区権がオファーされるようである。

アルジェリアの石油省は 9 月に 2 つの新たな当局の再編を完了する目論みである。しかしながら外国企業の有望な上流探鉱の可能性への関心にも係わらず、入札ラウンドが来月進展するかどうか疑問が残るところである。

### (3)米州(北・中・南米)市場

#### 米国①カトリーナによる大打撃

##### 嵐の被害

大型ハリケーンカトリーナによって引き起こされた荒廃は、米国天然ガス液 (NGL) 産業に必然的に影響を及ぼした。今年になり大災害が米国エネルギー産業を襲ったが、テロリストの爆弾という形ではなくハリケーンという形でやってきた。

カトリーナの猛烈な侵攻によって、米国内の生産能力の少なくとも **10%** に相当する、8 つの精製所の閉鎖が余儀なくされた。上流でのオペレーションも打撃を受けた—米国湾岸での生産の約 **90%** はハリケーン後に閉鎖された。

ドイツ銀行はこれについて「今までで最大規模の天然ガス供給停止だ」と述べている。

「これはエネルギー価格にとって完璧な程の嵐となった。恐らく価格を高騰させる要素は全て出尽くした。」と **Oppenheimer** 社アナリストの **Fadel Gheit** 氏が述べている。

##### 供給ショック

「カトリーナは経済活動に非常に大きな影響を及ぼすだろう。」と先週公表されたハリケーンに関するゴールドマン・ザックス社のレポートは述べている。「この災害は、経済の最も脆弱な点だと認識されているエネルギー供給ショックの類を発生させている。これは供給ショックである。また、需要の増加によって引き起こされたエネルギー価格の上昇より、はるかに重大なものとして私たちは捉えている。

混乱はさらに大きな事態と見られたが、米国 NGL 産業は、一見したところ比較的軽く済んだように見える。主なインフラ上の打撃は、米国の中流ガス企業のエンタープライズ社によって運営されている **10 万 b/d** のディクシー (米国南部諸州) パイプラインに起こり、現在の稼働率は、嵐前の **40%** のボリュームに低下している。

ディクシーパイプラインは、テキサスやルイジアナから米国東南部にプロパンを輸送している。そのため、突然の供給逼迫は潜在的な不足を引き起こすことになる。しかしながら、

米国パイプライン会社の **Teppco** 社は、ミシシッピ州にターミナルを所有しておらず、ルイジアナ州のシュリーヴポートに一つ保有するのみで、それは影響を受けなかった。

また、エンタープライズ社は3つの天然ガス処理施設で氾濫に直面したが、重大かつ建物への構造的な損害は見た限り無さそうである。

エンタープライズ社の **NGL** 貯蔵基地は、ミシシッピ州のハティスバーグにある自家発電装置を持たないものを除き、全て稼働している。したがって、報告書によればエンタープライズ社が主として即時に行動しなければならないことは、ルイジアナ州の顧客に対して不可抗力を宣言することである。

さもないければ、米国 **NGL** 産業のテキサス州のハブのモントベルビューには、豊富な **LPG** の供給力があり、そのため直接的に打撃への対応が可能である。しかし、市場は深刻な原油供給途絶に直面しているコントロール不可能な米国エネルギー市場に最も影響を受けやすい。現実にはハリケーンシーズンがまだ数週間続くと言うことが、一層の不安を生じさせる短期要因となっている。

**LPG** 価格は、過去2年の原油価格の強い影響がなければ、今のような高水準には無かったであろう。短期シナリオでは、一時的に先週**\$70/bbl** という別の記録を超えたことからすると、引き続き強含み傾向とならざるを得ない。秋が進むにつれて、**LPG** 市場への真の損害は、予測通りその他のエネルギー複合体と関連性があることが明確になろうし、原油主導によって **LPG** 市場はその後を追従することになろう。

## 米国②

### ブタン市況高騰（カトリーナ襲来後）

「米国製油所危機」に直面し、米ガソリン基材用のブタンに特需。

北米のブタンの需要はハリケーン・カトリーナ後、政府のガソリン品質仕様の規制緩和により急増している。荒れ狂うハリケーンは8月29日にミシシッピ州やルイジアナ州の一部を襲い多くの製油所やガス分留所を操業停止に追いやった（**LPGW, 7 Sep.**）。日量約90万バレルの湾岸地区の原油処理能力を停止させた。

環境保護局はハリケーンによる製油所や受け払い基地の閉鎖による燃用不足の懸念のため軽油の硫黄分と蒸気圧やガソリンの揮発性有機化合物の性状規制値を緩和した。

この措置は10月中継続される。

軽油の硫黄分**0.05%**以下の規制は10月5日までコロンビア地区、コネチカット州、ニューヨーク州、ニュージャージー州、ペンシルバニア州、テキサス州、ルイジアナ州、ミシシッピ州とフロリダ州を含む24州で緩和される。

### リード蒸気圧規制の転換

揮発性有機化合物の排出を抑えるためのリード蒸気圧のガソリンに対する規制は夏基準から冬基準に変更されたので多くの地域で環境保護局の規制緩和の必要性はなくなった。しかし、東西沿海部のいくつかの州では、州の規制値以下のこの規制緩和は有益だ。

この対応は湾岸部より規制が厳しい米東海岸部で特に評価を得ている。製油業者は高い蒸気圧と硫黄分の冬季グレードのガソリンが調合できるようになり、よりブタン基材が必要になる。

ガソリン基材としてのブタン消費は蒸気圧制限のため夏場に限られる。ブタンはガソリンの蒸気圧を増加させ硫黄分を高める。

米国のブタン市場は夏を過ぎると例年総じて落ち着いてくる。購入者は冬場の需要期に向けての在庫積み上げに傾注する。しかしその傾向は変化している。製油業者はガソリンの品質基準が緩和されていることを利用しブタンの調合量を段階的に引き上げてきている。

ガソリンの価格が記録的に上昇する一方でブタンは弱含んでいるので、利幅は大きい。米東海岸でブタンの洋上貯蔵基地用に船舶を借りている製油業者は7隻相当の定期用船期間を延長した模様だ。

モントベルビューの non-Tet ノルマルブタン価格は先月より 19.25¢/ガロン高い\$1.27/ガロン前後で推移している。Tet グレードへの需要は特に顕著だ。通常、ガソリン調合基材として消費されるだけなので、夏場を過ぎると Tet ノルマルブタンは non-Tet 価格より大きな割引額がつく。しかし、non-Tet 価格との割引額の差は8月中旬の 2.5¢/ガロンから 1¢まで縮小してきている。

カナダ市場でさえもカトリーナーの影響で需要と米国向け輸出が増加している。サーニアのノルマルブタンは Tet ノルマルブタンに対し 8¢/ガロンの割増金で取引されている。1ヶ月前のモントベルビュー価格に対する割引額と同じだった。9月のブタンの契約数量は例年より多かった。米北東部への輸出も増えてきた。カナダの精製業者もまた米国の規格緩和によりガソリン生産を増加させている。製油業者にとっては高いノルマルブタンの割増金でも利益がある。

## 米国③

### カトリーナーが米 LPG 市場に打撃

米国の LPG 市場は先月のハリケーン「カトリーナ」に巻き込まれて大混乱であった。ニューオリンズを荒廃させたとともに、ハリケーンは米国の石油とガス設備にインフラ上、構造的な大損害を与えた。

ハリケーン「カトリーナ」は 8 月の最終週に米国湾岸地帯を襲い、石油とガスのインフラに大損害を与え、米国経済全体にも長期的な影響を与えそうだ。ハリケーンの強烈な影響を受け、エネルギー価格は高騰し、高止まりを続けている。原油価格は\$70/bbl に達し、天然ガス価格は\$11/mm(百万)BTU を超えた。モントベルビュー Tet プロパン価格は\$1.067/ガロンに急騰する一方、Non-Tet の市場ではノルマルブタンが\$1.2475/ガロンまで上昇した。

テキサス州東部の湾岸地域ではガソリンや燃料不足に陥り、給油価格を押し上げた。製油所、ガス加工・化学プラントやパイプラインは嵐の前より操業を停止し、連続した洪水や電力不足のため未だ通常操業にはほど遠い。

アーガス社の刊行した鉱物管理サービスの最新報告によると、482ヶ所の海上プラットフォームと 79 のリグで未だ操業者が避難したままの状況だという。日量約 130 万バレルの石油生産、湾岸地区の 91%の生産が停止状態だ。天然ガス生産は通常の生産能力の約 83%の 83 億 ft<sup>3</sup>/日(2.5 億 m<sup>3</sup>)が停止している。

ニューオリンズの近郊の全米で最大級の製油所群や港湾の中核地域で大がかりな光熱、水道の供給が停止した。

5-6 の精製業者は稼働率を落としているので、実際はそれ以上だろうが、ルイジアナやミシシッピ州の原油精製は少なくとも日量 230 万バレルが停止している。

LPG や NGL 市場では、構造問題で供給途絶が発生したが、当初予想されたもの以下だった。米中流のエンタープライズ社により運営されている日量 10 万バレル Dixie パイプライ

ンは嵐の前の40%の稼働率だ。この時期の需要は弱く被害は最小限になりそうだが、プロパンをテキサスやルイジアナから米南東部へ輸送しているDixieパイプラインは供給不足を起こしている。米パイプライン会社のTEPPCOはミシシッピーに受け払い設備はなくルイジアナ州のShreveportに1ヵ所あるが、カトリーナによる影響はなかった。

恐らく一番大きな被害を受けたNGL会社はルイジアナ州で手広く操業しているエンタープライズ社だった。3ヵ所の天然ガス処理工場—11億ft<sup>3</sup>/日のToca工場、18.5億ft<sup>3</sup>/日のYscloskey工場そして13億ft<sup>3</sup>/日のVenice工場は洪水の被害を受けたが、構造的には甚大な被害を受けていないとして、同社はハリケーン・カトリーナによる被害を控えめに扱っている。

同社のルイジアナ州Norcoにある日量75千バレルの分留プラントは「数週間後」に再稼働できる見込みと操業者は語っている。隣接するVescoの日量36千バレルのNGL分留プラントは更なる検査を要する。エンタープライズ社の貯蔵設備はミシシッピー州のHattiesburgの施設が停電のため停止しているがそれ以外は操業中だ。

市場関係者によればエンタープライズ社はルイジアナ州の同社の顧客全てに不可抗力を宣言したという。同伴に関し、同社は肯定も否定もしていない。マラソン社のGaryville製油所の隣にある日量14万5千バレルのPromix分留設備もまた停止中のようだ。

再稼働の調節を行うのに何週間かは要するだろう。天然ガスから液体を抽出する分留プラントは操業可能だが、洋上のプラットフォームが再稼働するまで混合品が輸送することができない。NGL市場は自給可能でモントベルビューには十分な供給能力があるが、原油やガス市況の問題でNGL価格に価格上昇圧力が加わる可能性が高い。

ルイジアナ州のダウケミカルのSt Charles工場は停止中のままで、冠水のため工場の状況が精査できない。通常操業再開まで恐らく何週間かを要すると操業者は述べている。ルイジアナ州Plaquemineのダウ社の工場の殆どの装置は大きな影響がなく通常操業している。

ダウ社のプラントに加えて、7つのエチレンといくつかのアンモニア工場も操業停止中だ。7つの天然ガス処理プラントも停止中である。

### 製油所も被災

Chevron社の日量325千バレルのPascagoula製油所やConocoPhillips社の日量247千バレルのAlliance製油所も含めて沿岸近隣の多数の大規模製油所は嵐の前に操業を完全に停止し広範囲な修理が必要となりそうだ。

Valeo社の日量185千バレルのSt Charles製油所は9月中旬前の再稼働は見込めない。米製油業者Marathon Ashlandは日量245千バレルのGaryville製油所は操業を完全に停止したが9月3日に再開した。

ミシシッピー川上流の幾つかの製油所は停電になり稼働率を落としている。Baton RougeのExxonMobilの日量493千バレルの製油所は週を通してある程度の操業を維持し、週末近くにはガソリンの生産量を上げるため原材料の購入を始めた。

Valeroの日量8万バレルのKrotz Springの製油所は稼働率を落としている。洋上原油パイプラインの損傷により原油供給が減少し、Marsプラットフォームはいくつかの製油所の通常操業の再開を遅らせている。

自動車燃料生産者や卸業者はガソリンや軽油の地域の貯蔵基地からの出荷を制限している。米国政府はガソリンと軽油の性状基準を和らげ、高い蒸気圧や硫黄濃度での出荷を許可し特定の地域の製品不足を回避することに努めている。しかし、価格はカトリーナの被害が明らかになるにつれ記録的な高値水準を維持する見込みだ。

特に異例な措置だが、米国国土安全保障省は Jones 法を撤回し、外国船籍の原油、石油製品の米国内港間の輸送航行を許可した。この撤回は湾岸地帯製油所から他の地域へパイプライン輸送が不能で石油製品輸送の障害となって操業に影響を受けた製油所の稼働再開に重要な役割を果たしそうだ。

Jones 法は 1920 年に成立し、米国内の港間の製品の輸送船は米国製で米国籍かつ米国人船員により航行されなければならない旨規定している。米国国土保障省は未だ同法の撤回期間を明示していない。

ルイジアナ沿海石油港 (Loop) —米国で唯一の深海からの石油積み出し港—は VLCC 級石油輸送船への積み出しを再開した。日量 120 万バレルの Loop の操業は非常用発電装置により発電し 50%の稼働率だ。Loop の代表者によると地域の通常電力供給が再開されるまで 50%稼働が続くとしている。Loop はハリケーン襲来前の 8 月 27 日に操業停止し、この停止は製油所に大きな損害をもたらした。

### カトリーナによる製油所の閉鎖

製油所(能力:千b/d)	閉鎖(千b/d)	状況説明(9月7日現在)
<b>ルイジアナ州</b>		
Shell, Norco (225)	225	アクセス制限
Shell, Convent (232)	232	8月31日再開
ExxonMobil, Chalmette(190)	190	被害なし
ExxonMobil, Baton Rouge (493)	493	9月1日再開
Valero, Krotz Springs (83)	23	原料供給停止
Valero, St Charles,Norco(155)	155	1-2週間閉鎖
Marathon, Garyville (245)	245	9月5日再開
Murphy, Meraux(125)	125	再開時期不明
Placid Refining, Port Allen(49)	49	再開時期不明
Shell, St Rose (55)	55	再開時期不明
Conoco Phillips, Lake Charles (252)	不明	原油供給停止
Conoco Phillips, Alliance (250)	250	被害あり
Citgo, Lake Charles (425)	不明	被害あり
<b>ミシシッピ州</b>		
Chevron, Pascagoula(325)	325	被害状況調査中
<b>アラバマ州</b>		
Shell, Saraland (80)	80	電力供給再開
<b>合計</b>	<b>2,447</b>	

国際エネルギー機関は日量 200 万バレルを 30 日間に亘り市場放出すると宣言したが、それを直接米国政府に貸すかどうかは明言していなかった。

「国内生産の完全回復の欠落は短期的には需給バランスを強く逼迫させる」と Purvin & Gertz 社のアナリストの Stephen Jones 氏は報告書で述べ、「製油所生産は需要に追いつこうとしているが、製品在庫は逼迫する見通しだ。」と同氏。

「カトリーナは異常に大きな影響を経済活動に及ぼしそうだ。」と Goldman Sachs 社のハリケーンに関する先週の報告書にある。「今回の災害は我々が経済最大の弱点と見なすエネルギー供給ショックの典型例を引き起こした。これは供給ショックで需要増大によるエネルギー価格の高騰以上に深刻だ。」

## 米国④

### カトリーナの痛烈な影響

ハリケーン・カトリーナは 8 月 23 日にカリブ海で発生し、勢力を最大風速 175mph(時速 282km/h)の「カテゴリー5」から最大風速 145mph(時速 233km/h)の「カテゴリー4」にやや落とし 8 月 29 日に襲来した。ハリケーンはルイジアナ州グランド島東部の Buras という街に上陸し、8 月 29 日には最終的に「カテゴリー1」まで勢力を弱めた。

カトリーナは全米の天然ガス源の 24%に相当する湾岸の石油ガス生産地帯を荒廃させた。米国鉱物管理サービスの 8 月 30 日の報告によると生産停止量は 87 億 9,800 万 ft<sup>3</sup>/日、およそ地域の 100 億 ft<sup>3</sup>/日(年産 1,030 億 m<sup>3</sup>)の 88%のガス生産が停止したことになる。8 月 26 日から 30 日までの累積ガス生産停止量は 254 億 4,100 万 ft<sup>3</sup>、湾岸地域の年間生産 3 兆 6,500 億 ft<sup>3</sup> の 1%弱に当たる。ハリケーン・カトリーナはルイジアナ州、アラバマ州やミシシッピ州の製油所を操業停止に追いやった。

ルイジアナ州沖のメキシコ湾岸深海部での 140 万 bbl/日以上原油生産が停止した。これは地域の 95%前後の通常生産量に相当する。たとえ油井が操業されても、原油の輸送や調合は短期的にはほぼ不可能だ。多くのルイジアナの製油所は嵐の去った後も停止状態だ。

米国 WTI 原油は 8 月 29 日には初めて \$70/bbl に達し、ガソリンなど米国製品価格も記録的に高騰した。同日に 9 月渡しのガス価格も日量百万 BTU 当たり \$11.5 に上昇した。ニューヨーク商品取引所は一時的に天然ガス取引に不可抗力を宣言し、8 月渡しのガス契約締結を停止した。

原油の合わせプロパンとブタンも上昇しモントベルビューの NGL 価格は急騰した。8 月 30 日には Tet プロパンは \$1.06/ガロンに達した。原油に対するプロパンの価値も強含み、最近の価格は上昇している。8 月 30 日のプロパン価格はほんの数週間前の 59%から WTI 原油対比で約 64%近辺にまで達した。ノルマルブタン価格は同日、\$1.20/ガロンに上昇した。

昨年最大のハリケーン・アイバンは最大時で 65 億 ft<sup>3</sup> のガス生産を停止させた。カトリーナの来襲前に、2 つのハリケーンと 2 つの熱帯低気圧により今年は約 299 億 4 千万 ft<sup>3</sup> のガス生産が停止していた。

ハリケーン・カトリーナによる保険総額は 250 億<sup>ドル</sup>に達し 1992 年に米国を襲ったハリケーン・アンドリューの際の同総額 150 億<sup>ドル</sup>を遙かに凌ぐ。カトリーナは米国保険業界にとって最も高価な自然災害に違いない。

## 米国⑤

### 米国在庫は予想以上に減少

米国のプロパン在庫は 9 月 9 日の週に 60 万バレル減少し 6,420 万バレルになった模様。通常 9 月初頭に在庫は積み増されるが、早めの在庫の取り崩しは夏の間例年以上の積み上げが背景となって起こっている。米国全体の在庫は前年同時期より 264 万バレル -4.29% - 高い水準にある。ハリケーンカトリーナにより湾岸地区で製油所は停止中で出荷数量は減少し、50 万バレルのプロパンが在庫より引き出された。ロッキー山脈/西海岸では 40 万バレルが在庫より出荷された。

## 米国プロパン週間在庫(百万バーレル)

	8月5日	8月12日	8月19日	8月26日	9月2日	9月9日	04年9月10日
東海岸	4.685	4.624	4.634	4.501	4.087	4.336	5.296
中部	21.043	21.589	22.604	22.838	23.388	23.427	23.616
メキシコ湾岸	36.114	37.631	36.800	36.304	35.459	34.971	29.418
ロッキー山脈・西海岸	1.419	1.479	1.509	1.758	1.912	1.507	3.271
プロピレン*	5.249	5.162	4.729	4.694	4.534	4.358	2.427
合計	63.261	65.323	65.547	65.401	64.846	64.241	61.601
*メキシコ湾合計に含まれる							- EIA

## 米国⑥

### 米法案成立オートガスに追い風

停滞気味の米国オートガス界は国家エネルギー新法成立に沸き立っている。

米国のプロパン業界はブッシュ大統領がエネルギー法として8月8日に署名し成立した新しい法を歓迎している。業界は元気がない代替燃料分野の活性化ができればと期待している。

同法によりこの10年来で初めてだがエネルギーの効率化と省エネ計画に対し13億ドル、再生エネルギー源に対する30億ドルを含む合計85億ドルの石油やガス会社に対する免税措置が講じられる。納税者は新規燃料車両の給油施設を建設時に建設費用の30%の借り入れができる。

「市場を成長させる3つの要素がある。」プロパン普及調査協会(Perc)の自動車燃料計画の指揮をとるBrian Feehan氏は述べている。「もしこれら3要素を現在の既存の軽油やガソリン燃料の価格と結びつけると、実施に向け市場は相当な覚悟が必要だ。」と同氏。

### 3つの土台

エネルギー法案と2,846億ドルの高速道路法案は同時に成立し、産業の必要とする3つの柱を与えた。条例はプロパン動力自動車購入費用の助成、設備増設の免税措置や代替燃料そのものに税制免除を付与している。

しかし、同法の施行はまた米国においてエネルギー依存度低減に対する努力不足を助長しているとの非難を受けている。それにもかかわらず、プロパン産業にとっては、同法は必要な手段と代替燃料のシェア低下の巻き返しを求めている市場への刺激となる。

助成策は「改正版自動車技術革新法(Advanced Car Technologies [clear] Act)による環境対応の効率的な自動車」に網羅されており、これは米国プロパンガス協会が長年推進させてきたものだ。計画の一部には、政府による給油所給油設備設置費用の費用負担も入る。

エネルギー法の一部の自動車に対する助成は2006年1月から4年間施行される。燃料助成は高速道路法に含まれ2006年10月から3年間施行され、2009年に終了する。

エネルギー政策法はどの種類の燃料転換が対象になるのかまだ明確ではない。現状では、50%の自動車の燃料転換に関わる費用が補填され、政府の規定する最も厳しい排出基準に合格すれば、更に30%が助成される。設備助成は給油所毎に3万ドルを上限とし、30%まで補償される。

米国エネルギー情報局によれば、米国には24万台以上のLPG車がある。給油所は3100カ所だ。

ガソリンは米国で交通用エネルギー燃料の60%を占める。米国エネルギー省(DOE)は2010年までに日量20万7千バレルの石油製品が代替燃料に代わり、2025年までには日量28万5千バレルに及ぶと見込んでいる。プロパンの自動車燃料における占有度合いは、2003

年の 1.7%から 2025 年には約 2.5%まで増加すると予想される。

特に記録的なガソリン高を考慮すると、オートガスの擁護者はエネルギー法が、多数のユーザーをして、より安い燃料への転換を促す弾みになると楽観的だ。

「プロパン設備建設費用は決して市場参入の障害にならない。この法は現存した障害を取り除いてくれる。」と Perc の Feehan 氏。

## カナダ

### ①Enbridge 社パイプライン建設に触手

カナダのパイプライン会社 Enbridge 社は西カナダの新しいコンデンセートのパイプラインシステムでの配送に強い興味を示している。Gateway のコンデンセート輸入パイプラインでコンデンセートや天然ガソリンをカナダ西海岸ブリテッシュコロンビア州の Kitimat 港や Prince Rupert 港から Edmonton へ輸送される。初期の出荷需要はパイプラインの能力の日量 15 万バレルを凌ぐ。

### ②Enbridge 社がパイプライン建設計画発表

カナダの Enbridge 社は 1 億 6,900 万ドルを投資し Waupisoo の原油パイプラインに沿ってコンデンセートのパイプラインを建設する。パイプラインはカナダのアルバータ州のオイルサンドの採取地域からエドモントン市場へ繋がる。コンデンセートは重質原油の希釈剤になり、原油をパイプラインで輸送可能にする。日量 15 万バレルのパイプラインは操業社が長期委託契約を締結した Waupisoo 出荷合意書には含まれていない。

Enbridge 社によれば、契約は未だ最終合意していない。日量 35 万バレルの Waupisoo のパイプラインは 2008 年中頃に操業を開始する予定だ。アルバータ州の Energy and Utilities Board への法規制申請を 2005 年末までに提出する準備に取りかかっている。

## メキシコ

### ①新規のターミナル稼働

米国企業 Texas Oil & Gas 社はメキシコ北西部の Manzanillo 港に LPG ターミナル建設計画を持っている。この施設は来年までに完成予定だが、これによって同国は太平洋市場へのアクセスを手に入れることになる。現在メキシコには西岸の Topolobampo 港にあるもう一つ別の LPG 基地がある。

### ②補助金を計画

メキシコの Vicente Fox 大統領は、LPG・天然ガス・電力の価格高騰を抑える新エネルギー補助制度を提案している。

この提案は法制化にあたっては議会の承認を得る必要がある。エネルギー担当秘書官 Fernando Elizondo 氏によれば、この計画は次の 3 ヶ月だけで \$8.7 億に上る政府負担を必要とするとの事である。この緊急措置は米国湾岸地域での石油・ガス生産が 80%に回復する事によってのみ可能となる。

メキシコは LPG 及び天然ガスをバルクで米国から輸入しており、ここ数ヶ月は価格高騰で大きく影響を受けて来た。Fox 氏曰く、最近の価格高騰は「我々のエネルギー供給構造の脆

弱性を露呈した」ーメキシコはハリケーン・カトリーナに襲われた米国の地域から生産されたガスと LPG を輸入しているという事実を考えるとー。

連邦政府もまたメキシコの石油・ガス事業に於ける民間企業のさらなる独立性を許す方策を模索している。Fox 氏は炭化水素法とともに憲法 27 条の修正を議会に提案したが、これはメキシコに於ける全ての炭化水素事業に於いて民間企業が同等の株式を持つ事を妨げて来た法律である。

この憲法修正提案は、民間企業の非随伴ガスへの開発・生産投資を許可するものである。もう一つの法案は、民間投資家がパイプラインや石油製品貯蔵所へ参画するのを許可する石油に関する法律の改正を模索するものとなっている。

メキシコの立法者たちは、民間投資にまでエネルギー業界を解放しようとする Fox 氏の努力に敵意で反応している。議会はエネルギー業界を規制緩和し、民間投資を引き込もうとする Fox 氏の法律変更の試みを拒絶した。Fox 氏は、この試みは国有 Pemex の支配を減少させる事にあるのではなく、メキシコに於ける更なる開発や生産への道を開く事であり、米国への依存を減らす事だ、と言っている。

「これは Fox 氏の Pemex をこじ開け対外開放しようとのやけっぱちで最後の試みだ」とは、有力著名な反対派の上院議員 Manuel Bartlett 氏の言である。

Fox 氏は、最近の Pemex に対する課税緩和法案を拒絶した事で全ての政党の議員との関係が悪化しており、自分の政党である PAN もこの法案に対して殆ど協力の姿勢を示していない。国会議員らは、Pemex への課税緩和が政府の最優先課題だと主張する。

#### (4)WLPGA 上海フォーラム関係特集

##### ①WLPGA 上海フォーラム特集

##### 価格高騰を WLPGA 参加者が懸念：

WLPGA の年次フォーラムに 500 名を超える参加者が参集した。もっともテーマは「世界の近代エネルギー」であり、主としてアジアの LPG 市場に焦点を当てた。

スポット LPG 価格水準は今年 \$500 を歴史的にマークしたが、こうした価格が続くのかどうか上海大会で焦点となった命題の一つであった。

参加者の大半は LPG 価格は、冬場の堅調な需要に支えられ、引き続き上昇を続けると予測した。乱高下を続ける原油価格の現在の環境に於いては、これから冬場の気候の兆候が現れてくる時期ゆえ、原油価格が弱含むことがあっても長続きしないと思われる。

しかしながら、長期的展望となると、LPG 価格に何が起こるのかについては見方が分かれるところである。WLPGA フォーラムでの意見も分かれたが、一般的なコンセンサスとしては、次に価格が下がるのは、一般的にそうであるように冬季の需要期が終わる来年の春になりそうである。

世界的な需給見通しについては、パービン&ガーツ社の Ken Otto 氏が、原油価格の乱高下及び中東の原油生産水準が LPG 価格に影響を与える重要な問題点であると語った。

他の要因、例えばイラクの政治的な緊張、ハリケーン「カトリーナ」の結果の天然ガス価格の高騰、そしてスエズ以東の変化する需給の圧力が LPG 市場に影響を及ぼすことは避けられない。彼の見方では、米国の天然ガスの価格への圧力によって米湾岸のプロパン価格を下支えし、欧州及び中東市場間のアービトラージの機会を拡大させることになるだろうと言う。

##### アジアの需要

今後 5 年間はアジアは世界の舞台で引き続き主要な原動力となるであろうし、アジアの LPG 需要は、現状の年間 7,000 万トンの比較で年間 8,000 万トンを超えることになる筈である。増加分は主として家庭・業務用分においてとなろう。

石化原料としての LPG の消費量は、特に中東において現状の年間 700-800 万トンから 2010 年までには需要が 1,250 万トンまで増加する見通しとなっている。しかしながらアジア太平洋地域の石化分野の伸びは限定的なものとなろう、理由は家庭用需要が増加の大半を占めるからである。

MCH Oil & Gas Consultancy 社の Michael Hoare 氏は、今後長年に亘って家庭・業務用の産業が最大の市場分野であり続けるだろうということは認めている。しかし彼が警告するには、多くの国が「成熟から衰退のサイクル」にあるという、特に天然ガスの浸食の結果によってであるが。こうした成熟市場のバランスを取るの成長市場の大きな市場の拡大である。

更なる成長を促進する為には、Hoare 氏は LPG 市場は政府の財政的、政治的安定と「競争のルール」に確信を持つ必要があると言う。

ターミナルや配送施設を含めたインフラへの大型投資が必要となろう。加えて、LPG は他燃料比競争力があり、あるいは消費者へ独自性のある利点が提供できる製品であることを証明せねばならない。「LPG 市場には良い機会があり、良いパートナーと出会い、かつ良い条件に恵まれば、多額の投資を行おうという企業がたくさん存在する。」と Hoare 氏は言う。

一方、過去数年間に見られた新造船のおびただしいペースによって、2010 年までに世界の船隊は若返るであろう、と Fearngas 社のブローカーである Rolf Straete 氏が述べた。現状の海運市場は「新しい船隊と古い船隊に分かれた 2 階層の市場」によって特徴づけられる一方、この見通しは 2010 年までに変化するであろう。船隊の約 65%相当、即ち 83 隻が 2010 年までには船齢が 14 年かそれ以下になり、又 VLGC の約 16%に相当する、僅か 20 隻のみの船が船齢 20 年以上となろう。

現在、59 隻、即ち船隊の 56.1%が船齢 14 年かそれ以下であり、36 隻即ち既存の VLGC 船隊の 1/3 強が船齢 20 年以上となっている。スポット船隊の増加によって海運市場の相場の乱高下を防ぐことになるものと思われる。

## ②中国の DME 計画躍進

更なる調査によって DME が可能な代替品であることが判明すれば、中国の LPG 輸入者にとって、競争が激化するであろう。

DME は LPG と同様な条件下で液化するガス体であり、硫黄分のないクリーン燃料である。Tsinghua 大学の Ni Weidou 氏は WLPGA フォーラムにおいて「DME はディーゼルオイルの代替となり、将来的には LPG の代替品と成り得ようと、会議の参加者に語った。「DME は石炭から製造が可能であり、中国は石炭資源が豊富にあるため石炭は中国に適している。」と Ni 氏が語った。

しかしながら中国における国内 DME 産業の開発は、遅々としたペースであるが、これは主としてこの製品の将来の市場見通しが不明確であるためである。新たな建設プロジェクトが山東省で計画されており、3 基の DME 施設で各、年産 3 万トン、10 万トン、及び 100 万トン、であり、かつ 2 カ所のプラントが Ningxia 省で計画されている。しかしこうしたプロジェクトは、DME の市場浸透性が弱いために、未だ最終決定に至っていない。中国では Haoyuan

で年産 10 万トンの DME 施設が一基のみ、稼働している現況である。

DME はその優秀な燃焼性能のお陰でディーゼル燃料の代替となることが判明するであろう。しかしながら政府の支援と投資が不足しており更なる研究開発の妨げとなっている。第 1 段階として Xian Jiaotong 大学は 2000 年に最初のバスを稼働させた。現在までにバスは合計距離 4,000km を走行している。

### ③LPG、韓国オートガス税戦争で勝利

韓国の LPG 業界は、オートガスの税体系維持の為に、長い間、かつ激しく戦ってきた。WLPGA フォーラムはこの成功を祝する場となった。

我々にとってのゴールは、ディーゼルに対するオートガスの競争力を回復する事である。韓国 LPG 協会会長の、Jang Jin-Sung 氏は、顧客が謳歌してきた経済優位性を、厳しく侵す事となる政府のオートガス税体系調整を止める為の協会としての努力の経緯を共有する為に、上海での WLPGA フォーラムに出席した。

7 月、韓国政府は、輸送用燃料の税金調整の為に改正法を施行した。車両用燃料間のリッター当たりの給油価格比は、2007 年迄に、100 (ガソリン) : 85 (ディーゼル) : 50 (オートガス) にセットされた。

#### 厳しい規制

この発表の前、2004 年 12 月、政府はガソリン : ディーゼル : LPG のそれぞれのリッター当たりの給油価格比を、2006 年までに、100 : 75 : 60 にセットする事になるであろうとの発表がなされていた。

何故政府が、当初オートガス税の急激な引き上げを導入しようとしたかに付いて、「輸送用燃料税問題は、多くの関連団体に大きな経済的影響を与える広範な問題である」と広く考えられて来たからである、と Jang 氏は言っている。

政府の商工エネルギー省は、LPG 供給の中東製油所への依存が増加している事を心配しており、一方、国内の製油業者もまた、ディーゼルやガソリンの販売減を危惧してきた。然し、財務省は、交通に関連する大気汚染や健康被害コストを勘案し、ディーゼル車の規制、オートガスの優遇税制の導入を強く支持した。

「我々の目的は、ディーゼルに対するオートガスの競争力の回復である」と Jang 氏は強調している。彼は更に、韓国 LPG 協会のロビー活動には、政府や議会との面談も含まれている、と付言している。他に率先した事は、啓蒙促進や NGO 組織との協調との事である。こうした事が成功という結果に貢献した。

オートガス優遇税制のロビー活動の成功は、LPG 車の市場シェアが、現在の 13% から、近い将来乗用車市場の 16% まで上昇する事が期待される、という事である。

国内車両メーカーもまた、この潜在利益市場に於いて儲けようとしており、オートガス仕様 RV 車製造の立ち上げを企画している。Jang 氏によれば、2010 年までには凡そ 230 万台の LPG 車が走行する事になるであろう、との事である。

### ④中国、オートガスに大きな潜在的な期待

成長続ける中国 LPG 市場の中で、オートガス需要が重要な役割を演じる可能性がある。

WLPGA 会議に於いて、中国ガス協会の Chi Guojing 氏は、オートガスが今でも大きな潜

在成長力がある、と言っている。2001年、オートガスまたはCNG使用の車両数は11万台に増え、その合計の3/4はオートガスであった。

Chi氏は、オートガス及びLNG(車両)需要は、2005年には20万台、2010年には30万台に達する、と予測している。

Chi氏曰く、オートガスは天然ガスの使用より、簡便である。—天然ガスは、高価なLNG配管網や他の基礎設備が必要など制約がある。特に、自動車用燃料としてのオートガスは、LNG配管網の無い遠隔地や田舎町では人気あるものになるに違いない。

「LPGは初期投資が小さいという優位性がある。また、現状の広いネットワークでオートガス需要に応えられる」とChi氏は強調している。

然し、大きな視野で見ると、LPGは、2006年中国南部の広東州でLNG計画がスタートすると、LNGとの激しい競争に直面する事となる。

上海市民生局副局長のWang Yizhong氏は、上海に於いても同様なLPG需要の減退を思い描いている。本年度上海は、約2億m<sup>3</sup>のLNGの供給が開始された。

2008年に、巨大な西気東輸LNG配管計画が完成すると、LPG需要は僅かながら下降する、とWang氏は見ている。2010年までに、天然ガス需要家数は今年の163万から360万前後に増え、一方、LPG需要家数は、252万から225万へと僅かながら減っていくと思われる。石炭消費は、天然ガスの出現によって、大きな影響を受ける事となり、現在の247万トンから、165万トンへと減少するものと考えられている。

#### それでも重要

上海ガスグループのShi Zhanming氏は、LPGの将来成長に楽観的である。例え天然ガスが、好ましい熱源としてその支配力を増大して行くとしても、LPGは将来とも必要不可欠であり続ける、とShi氏は主張している。

「地理的に、市中央部は配管都市ガスが主力となり、一方、広大な田舎や郊外では中小の町とともに、LPGの方がより経済的である」と彼は言っている。

Shi氏によれば、中国のLPG消費の伸びは、LNGの進捗にも拘わらず、世界の平均よりも遙かに大きなものであり続けるとの事である。彼はまたLPG使用の根強さが継続すると見ている。彼は、オートガス業界でのLPG使用の進展、金属加工用途、空調用途でのLPG使用を含む多くの可能性を提議している。他には、エアゾール原料、家庭調理用、更にはLPGによる原動機付き自転車の展開までも可能性として挙げている。

### ⑤WLPGA(世界LPガス協会)のFrancis Jan会長とJames Rockall専務理事との質疑応答

以下はArgus社がWLPGAの幹部2人を上海フォーラム置いてインタビューした内容である。

Q1: 昨年のWLPGAのハイライトを幾つか上げてください?

A1: Jan会長:WLPGAがUNDPと連携してRural Energy Challenge(僻地エネルギー課題)を南アフリカで展開しているが、これがハイライトであり、WLPGAが実地に会員に価値をもたらすことが出来る活動のフィールドである。また等協会として韓国でオートガスの税金を引き下げるための政府陳情において大きく貢献できました。また等協会のイメージも過去と比べてより前向きなものに変貌したと感じています。

Rockall専務理事:新規会員に関しては13の新規会員を数え、新たに3ヶ国、即ちクロアチア、ノルウェー、コロンビアの加盟を得ました。

Q2: WLPGAの来年については、特段の目標というものは設定されていますか?

A2: Jan 会長：我々は協会の統括組織をよりコンパクトで効率的な者にすべく簡素化しました。理事会のメンバー数も 14 人から 9 人に減らしました。

Q3: ハリケーン「カトリーナ」の後何か救援活動を組織されましたか？

A3: Rockall 氏：Industry Council Meeting(事業審議会)で議論したことは、災害に対して協会として協調態勢に基づいた対応をすべきであるということです。我々は LPG が災害救助には有益な燃料であり、災害発生後すぐに役立つものであると強く信じております。我々は迅速に対応できるように、業界一丸として協調態勢にあることを明確にせねばなりません。

Q4: スリランカの津波災害後の復旧活動は依然として継続されていますか？

A4: Rockall 氏：行っています。スリランカの UNHCR(国連難民高等弁務官)と共にイニシアティブをとり、難民キャンプに LPG ストーブ (コンロ) を配給しました。

Q5: WLPGA として何か中国の LPG 展開について目標とされていることはありますか？

A5: Jan 会長：以前に我々は UNDP のプログラムを通じて中国でワークショップを持ちました。これを通じて一層の協力の可能性につながればと希望します。又中国政府に参画して貰いたいとも思っております。

Q6: 中国に於けるオートガスの見通しはどうですか？

A6: Rockall 氏：見通しは素晴らしいものがあります。オートガスに目を向けると、クリーンで殆ど技術的な開発あるいは投資無くして利用できるものです。もし中国が環境汚染度を低減させたいなら、それはオートガスによってのみ達成可能でしょう。

Q7: 将来の LPG についての貴協会の見通しはどうですか？

A7: Rockall 氏：私は非常に積極的な見方をしています。LPG 及び LNG にはそれぞれの役割があります、そして長期的には二つは共存態勢を維持するでしょう。

Q8: 今回のフォーラムについてご満足ですか？

A8: Jan 会長:私としては、500 名を超える参加者もあり、この上なく満足しています。

## (5) 海運市況

### (9月上旬)

VLGC レートは、他の海運レート同様、ハリケーン・カトリーナの襲来後上昇している。中東・日本間の\$58/トまで急騰し、9月中旬に\$60の壁を破る様相となっている。中型船主も海運全般の強基調にあやかってレートを切り上げている。北西欧の沿岸船市場は、一般的な高騰市況にやや遅れた対応となっている。

### (9月下旬)

VLGC レートは引き続き空前絶後の水準に到達しており、船主筋によっては 10 月を見越して、中東・日本間のレート予測を\$70/ト以上に高騰するとしている。このような高い水準になると、市場の引き合いは少し後退気味で、様々なレートのアイデアが市場で交錯してきている。しかしながら全体の基調は依然として強基調であり、更なるレートの高騰も今後数週間内に視野に入る可能性も無いとは言えない。

(注:以上の記事は、アーガス社との契約に基づき同社の LPG World 2005 年 9 月号より、及び中国の記事・データは 2005 年 10 月 19 日号を、翻訳/抄訳・採録したものである。)

**(6). L P Gタンカーの運賃動向 : 2005年9月**

**【長期備船費(12か月、冷凍船)(単位:千ドル/月)】**

	<b>7月末</b>	<b>8月末</b>	<b>9月末</b>
75,000 - 78,000 m <sup>3</sup> 船(新型)	950	950	1,000
75,000 - 78,000 m <sup>3</sup> 船(旧型)	850	850	950
15,000 m <sup>3</sup> 船	650	650	700

**【スポット運賃、\$/トン】(75,000-54,000 m<sup>3</sup>船型中心)**

**【注:( )内の数字はノミナル・レート(理論値)】**

	<b>7月</b>	<b>8月</b>	<b>9月</b>
アラビア湾 → 極東(中国<安値>~日本<高値>)	29-34	39-42	54-61
アラビア湾 → 地中海	(35-40)	(45-50)	(60-70)
アラビア湾 → 北西ヨーロッパ	(40)	(52-59)	(69-71)
アラビア湾 → 米国(ガルフ)	-	65	101
アラビア湾 → インド(西岸)(20-35,000m <sup>3</sup> )	32-40	40-70	40-70
ヤンブー(サウジ) → 極東(中国~日本)	33-38	43-45	55-63
ヤンブー(サウジ) → 地中海	(15-22)	29-32	31-32
ヤンブー(サウジ) → 北西ヨーロッパ	(24-30)	40-42	42-51
ヤンブー(サウジ) → ブラジル	(48)	(59)	(77)
ヤンブー(サウジ) → 米国(ガルフ)	(48-54)	57-65	65-77
アルジェリア → 北西ヨーロッパ	14-16	16-22	16-25
アルジェリア → 米国(ガルフ)	27-32	34-40	39-47
アルジェリア → メキシコ	(33-36)	35-40	40-45
アルジェリア → 極東(中国~日本)	(48-56)	(55-60)	(74-76)
北海 → 極東(中国~日本)	(60-62)	(70-72)	(104)
北海 → 米国(ガルフ)	33-35	35-45	39-53
北海 → 北西ヨーロッパ	13-15	15-17	15-17
ナイジェリア → 極東(中国~日本)	(48-54)	(55-60)	(80)
ナイジェリア → 米国(ガルフ)	37-40	40-45	45-50
米国(ガルフ) → 極東(パナマ経由)	(52)	(60)	(80)
オーストラリア(南東部) → 極東(中国~日本)	20	34-42	43
ベネズエラ → 米国(ガルフ・東部)	12	14	14

## (7). LPG価格動向

<u>アジア:</u>	<u>2005年9月CP(\$/トン)</u>	<u>2005年10月CP(\$/トン)</u>
プロパン:サウジ・クウェート共	425	505
ブタン :サウジ・クウェート共	447	525

欧州:プロパンスワップ先物市場価格(\$/トン、CFR 北西ヨーロッパ)

7月末時点: 9月:419-424, 10月:430-434

8月末時点: 10月:513-518, 11月:521-527

9月末時点: 11月:560-565, 12月:563-568

米州:モントベルビュー・スポット価格(セント/ガロン、カッコ内\$/mt 概数)

	<u>7月後半</u>	<u>8月後半</u>	<u>9月後半</u>
プロパン:	84(438)	105(547)	116(605)
ブタン:	101(456)	117(529)	134(606)
エタン:	54(396)	82(602)	87(638)

(換算係数¢/ガロン→\$/mt: プロパン 5.213, ブタン 4.520, エタン 7.338)

### 【契約価格 FOB、\$/トン】

	<u>プロパン</u>			<u>ブタン</u>		
	<u>7月</u>	<u>8月</u>	<u>9月</u>	<u>7月</u>	<u>8月</u>	<u>9月</u>
サウジアラビア(CP)	398	400	425	401	406	447
北海(BPAP)	397	399	492	400	408	514
アルジェリア	402	403	485	407	408	493

### 【月平均スポット価格 CFR、\$/トン】

	<u>プロパン</u>			<u>ブタン</u>		
	<u>7月</u>	<u>8月</u>	<u>9月</u>	<u>7月</u>	<u>8月</u>	<u>9月</u>
日本	426	451	535	431	468	560
ヨーロッパ(北西部)	420	463	541	428	486	570
米国(ガルフ)	434	483	580	433	463	558
中国(南部)	425	448	532	430	464	557

