

## 第 11 回「China-Japan Joint Symposium on Oil & Gas」に参加して

一般財団法人 日本エネルギー経済研究所  
常務理事 首席研究員  
小山 堅

11 月 8 日、北京において、第 11 回「China-Japan Joint Symposium on Oil & Gas」と題する国際会議が開催された。この会議は、中国側：CNPC 経済技術研究院 (CNPC ETRI) と日本側：弊所による共催で、2007 年の第 1 回会合以来、毎年、北京と東京で交互に開催されてきた。両研究所が、それぞれの国の、折々の最も重要な、あるいはホットなエネルギー市場の課題とそれを取り巻く国際エネルギー情勢について報告し、それに続くパネル討論方式での議論を行ってきた。今回もその例に倣い、「World Energy & Trends of Oil and Gas」と「Opportunities and Challenges for Oil & Gas Industry」の 2 つのセッションで、それぞれ中国側と日本側が 1 本ずつ報告、各セッションでパネル討論が行われた。会議には登録ベースで、日本企業からの参加者も含め 110 名が参加、活発な質疑が実施された。

弊所からの報告は、最初のセッションでは、山下ゆかり理事が弊所の IEEJ Outlook 2018(詳細については、小論「国際エネルギー情勢を見る目 (345 号)」を参照されたい)の概要と「石油需要ピーク」に関する分析を紹介し、第 2 のセッションでは筆者が、最近の原油価格上昇も踏まえた国際石油市場とアジアを中心とした LNG 市場の現状と展望について報告を行った。この両報告に対して、主に中国側参加者から多数の質問やコメントが寄せられ、活発な意見交換となった点は意義深かった。しかし、今回の会議では、筆者にとっては、中国側の報告は極めて興味深いものであった。そこで、以下では、中国側の報告のポイントについてまとめてみたい。

中国側の最初の報告は、CNPC ETRI の石油市場研究所の所長、Dai Jiaquan 氏による「The Development of China New-Energy Vehicles and Its Impact」であった。これは、同じセッションでの山下報告に呼応するような形で、中国での New-Energy Vehicles (NEV) の自動車市場における普及拡大によって、中国石油市場、とりわけ需要にどのような影響が出るか、を分析したものであった。弊所の「石油需要ピーク」分析は、世界全体で最近急速に展開する内燃機関自動車の販売に関する規制の動き、電気自動車・燃料電池車・プラグインハイブリッド車等の先進自動車普及拡大に向けた自動車産業の取組みなどの動きを踏まえて、世界の石油市場全体を俯瞰して実施したものである。しかし、その中でも、中国は世界最大の自動車市場であること、そして産業政策として、また環境政策として、クリーンな次世代型の自動車の普及に戦略的に、アグレッシブに取り組もうとしていること等から、最も重要な国として筆者も大いにその動きに注目している。

中国では、NEV として、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池車等が指定されており、都市部における大気汚染対策や長期的な気候変動対策など環境政策の観点から、そして次世代自動車で中国の自動車産業が世界をリードしようとするようなポジションに立つことを視野に入れた産業政策の観点から、政府が積極的な支援策を実施している。

2017 年 9 月には、政府は NEV の販売シェアを 2019 年 10%、2020 年 12%とする規制を  
発表し、それに伴うクレジット取引制度等の導入も決定した。こうした動向を踏まえつつ、  
また、NEV 技術の進展や関連するコスト削減の動向も考察した上で、この報告では、NEV  
の急速な普及にはコスト面・インフラ面等の多くの課題があることも指摘している。同時  
に、NEV の普及は着実に進展し、2020 年には 500 万台 (シェア 2.3%)、2030 年には 3,000  
万台 (同 7.5%) との想定を紹介、2030 年には石油消費を約 2,500 万トン (当該時点での  
石油製品消費の 7%相当) を代替する可能性がある、との分析を示している。

その点において、この報告は NEV の今後の普及は、中国の石油消費を抑制し、輸入依存  
度の上昇にキャップを掛けるなど、一定の効用が期待できる、と位置付けた。しかし一方  
で、仮に発電構成が現状と変わらなければ、NEV、中でも電気自動車については、CO<sub>2</sub> や  
PM<sub>2.5</sub>、さらには硫黄酸化物、窒素酸化物などの公害物質の排出のライフサイクル分析で  
は、環境にやさしい結果を生み出すとは限らない、との検討結果も示している。その点で  
は電気自動車の普及に関しては電源構成の変化をどう見るか、という点が中国では特に重  
要との示唆が強調されたと言って良い。また、中国の石油需要の将来を考える上では、NEV  
の導入だけでなく、全体としての燃費の改善、自動運転など他の自動車関連次世代型技術  
やシェアリングなど自動車利用の在り方等、総合的な視点を持つことの方がより重要、と  
の指摘もあった。そうした全体的・総合的な視点を踏まえると、中国の石油需要は 2030 年  
頃にはピークを打つ可能性もある、との最後のまとめが行われた点も興味深かった。

中国側のもう一つの報告は、CNPC ETRI の天然ガス市場研究所の主任エンジニア、Duan  
Zhaofang 氏による「China Natural Gas Market Status and Outlook」であった。この報  
告で何より印象深かったのは、中国の天然ガス需要が一時の成長鈍化から再び急速な拡大  
へと変貌しつつあるとの点であった。経済成長の回復とエネルギー多消費型産業の景況改  
善、大気汚染問題等への対応強化、原油価格低下や世界市場での供給過剰による輸入 (LNG)  
価格の低下、などがこの需要回復の背景にあり、2017 年の 1-9 月期の天然ガス消費は前年  
同期比 17%も拡大しているという。この需要拡大に合わせて、国産ガス生産も同期で 11%  
増加したが、輸入拡大はさらに著しく、同期 21%の拡大を示した。中でも LNG 輸入は 35%  
拡大し、数量は 333 億立米、パイプライン輸入の 315 億立米を上回ったとの報告であった。

アジアの、そして世界の LNG 市場は現在も供給過剰の只中にある。市場関係者の主流派  
の見方は、今後もアジアを中心に LNG 需要は拡大を続けるが、既に投資決定済みの LNG  
プロジェクトが、豪州や米国を中心に陸続と立ち上がり続けるため、2023 年頃までは供給  
過剰が続く、となっている。しかし、石炭からガスへの転換が図られ、ガス市場の改革が  
進められ、パイプラインや LNG 基地などインフラ整備が進展する中国ではガス需要の拡大  
が大きく進む可能性がある。そして、その中で、将来のシェールガスも含む国産ガス開発、  
大規模パイプライン計画等の進捗にもよるが、LNG 需要が予想を超えて大きく伸びる可  
能性も決して否定はできない。この報告では、中国の LNG 輸入は、2015 年の 270 億立米か  
ら、2020 年に 600 億立米へと急拡大した後、2030 年には主にシェールガス開発とパイプ  
ライン輸入が大きく増加するとの想定の下、700 億立米への伸びに止まるとの見通しが示さ  
れたが、まさに先行きを正確に読むことは極めて困難である。中国の (そしてインドや東  
南アジアなどアジアの新興国の) 今後の LNG 需要・輸入動向は、今後の世界の LNG 市場  
を大きく左右して行くことになる。今後の動向に引き続き注視して行くことが重要である。

以上