

フォルクスワーゲン排ガス規制不正事件と軽油需要

ロイター2015年9月23日付ロンドン電によると、ドイツの自動車大手フォルクスワーゲン(VW)がディーゼルエンジン車に違法ソフトウェアを搭載して排ガス規制を不正に回避していた問題で、ディーゼル油の将来に一段と暗雲が広がりそうだ。

ノルウェー石油大手スタットオイルの資産最適化マネジャー、ラース・ソーストルム氏は最近の欧州製油会議で、「製油所と環境の観点から見ると、まったく間違った方向に事が進んでいた」と述べた。

欧州は日本と真逆の石油製品需要構成となっており、軽油需要がガソリン需要の2倍となっている。この理由は欧州では消費者がディーゼルエンジンは馬力もあるし、環境にも優しい(CO₂、NO₂)ということで選好しているからである。英国のRAC Foundationによるとディーゼル車は1994年の160万台から2014年には1,100万台に増加しており、ディーゼル需要は2030年までにガソリンの4倍になると予測している。

欧州石油精製業は旺盛な軽油需要に対応しようと努めてきたが、精製設備の対応には限界があるため、余剰となるガソリンを米国に輸出し、不足する軽油を輸入するということが長年凌いできていたが、米国のガソリン需要がエタノール混合が進んだ等の理由により減少したため、米国向け輸出が激減している。石油需要全体が減少していること、環境対策コストが嵩んでいることも相まって欧州の精製業の収益低下の要因となっている。最近では、ガソリンの生産のために投資してきたFCC(流動接触分解装置)を廃棄せざるを得ない精製業者や軽油を増産するための水素化分解装置の導入を検討する精製業者も出てきている。

冒頭のスタットオイルのマネージャーの「製油所と環境の観点から見ると、まったく間違った方向に事が進んでいた」というのは、ディーゼルエンジンがガソリンエンジンより環境に良いということで軽油の需要が拡大し、精製装置も精製業者の対応も軽油増産で対応してきたが、間違っていたのではないかという警鐘ととらえていいだろう。

フランス政府は軽油税をガソリン税より低く設定しているが、今回の事件で、ディーゼル排ガスが想定以上に環境に有害であることが判明したことから、軽油税率の引き上げを検討していると述べた(ロイター2015年10月5日パリ電)。

排ガス規制不正事件が消費者に与えるインパクト次第ではディーゼル車からガソリン車（HV、PHV）への逆シフトが起こる可能性があり、欧州のガソリン需要、軽油需要に大きな変化をもたらすかもしれない。

（エイジウム研究所 上席研究員 比留間孝寿）

Asiam Research Institute <http://www.asiam.co.jp/>