

## 東南アジアの燃料・潤滑油の現状と今後の見通し

JX 日鉱日石エネルギー(株) 東南アジア総代表  
J X Nippon Oil & Energy Asia Pte. Ltd. 社長  
湯原尚一郎

はじめに

東南アジア諸国は、2008年に発生したリーマンショックによる世界的な経済危機を乗り越え、その後も高い経済成長を維持していることから世界経済の成長センターとして注目を集めており、外国企業の進出が相次いでいる。我が国も、2012年12月に発足した安倍内閣が直ちにミャンマーに副総理を派遣、首相の初外遊先をベトナム、タイ、インドネシアとする一方、経団連も2月にミャンマー及びカンボジアに大型訪問団を派遣するなど、官民挙げて東南アジアでの活動に力を入れている。

東南アジアでは、1967年にASEAN（東南アジア諸国連合）がタイ、インドネシア、シンガポール、フィリピン、マレーシアの5カ国によって設立された。その後、1980年代にブルネイ、1990年代後半にカンボジア、ラオス、ミャンマーおよびベトナム（以上後発4カ国はその頭文字を取って「CLMV」とも言われる）が加わり、現在ASEANには10カ国が加盟している。

ASEANは2015年までに域内の関税を撤廃し、「ASEAN共同体」を創設することを目指している。一方で域内各国の経済格差は大きく、一人当たりGDPで見ると、約5万米ドルと先進国水準に達したシンガポールから、まだ都市部でも2千ドル程度のミャンマーやカンボジアのような国まで経済発展の段階は様々であり、十把一絡げに扱うことはできない地域と言える。

本稿では、日々活気あふれる東南アジアを拠点として業務を行っている人間の視点で、東南アジアの石油燃料及び潤滑油を巡る現状と今後の見通しについて概観してみたい。なお本稿では「東南アジア」とはASEAN10カ国にインドおよび台湾を加えた地域を指す。

### 1. 東南アジアの経済情勢

#### (1) 現状と見通し

2012年10月発表のIMF（国際通貨基金）見通しによると、東南アジアの2012年実質GDP成長率は4.6%と2011年の5.5%から低下した模様である（世界全体は3.8%から3.3%に低下）。これは弱い外需やインフレ抑制のための金融引き締めなどにより、インドが約10年ぶりの低成長にとどまったことが主な要因である。しかし、2011年の大洪水による被害から順調に復興しているタイをはじめASEAN諸国は概ね堅調な成長を続けており、引き続き世界経済の牽引役を務めている。

図表1-1 東南アジア諸国の実質GDP成長率見通し

	2011	2012	2013-17
インド	6.8%	4.9%	6.6%
台湾	4.0%	1.3%	4.6%
インドネシア	6.5%	6.0%	6.6%
マレーシア	5.1%	4.4%	4.9%
フィリピン	3.9%	4.8%	5.0%
シンガポール	4.9%	2.1%	3.6%
タイ	0.1%	5.6%	5.0%
ベトナム	5.9%	5.1%	6.8%
平均	5.5%	4.6%	6.0%

出典：IMF, World Economic Outlook Database, October 2012

2013年以降は、欧州債務問題などの懸念材料はあるものの、東南アジアでは主に個人消費等の国内需要や海外からの投資の増加が経済成長を支えられ、年平均6%の高成長が続くと想定されている。

## (2) 東南アジア経済の問題点

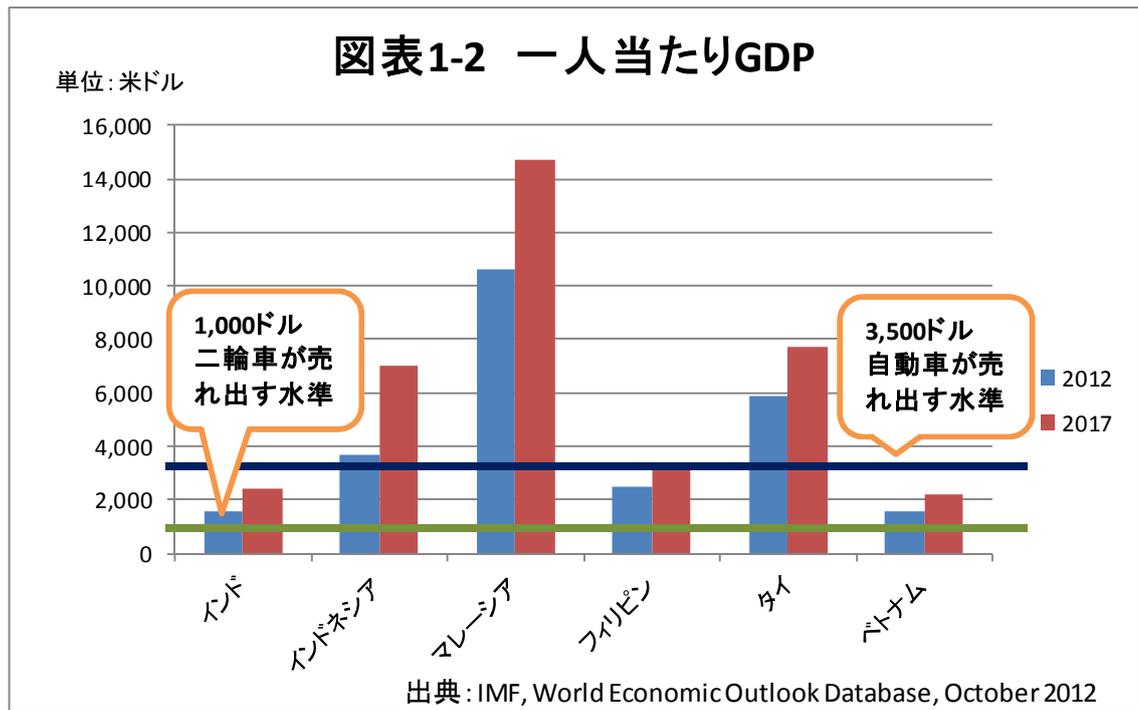
東南アジアの経済は全体としてみれば順調に発展しているものの、問題点も多い。最大の課題は2つの大きな「格差」、即ち、各国内の所得格差と域内各国間の経済格差の存在である。

各国内の所得についてみると、所得格差の指標とされるジニ係数で、社会が不安定化する水準とされる0.4を超えている国が多い（CIA, The World Factbook）。東南アジアでは、経済水準の上昇とともに所得格差が拡大する傾向が強いが、都市と農村の所得格差が極めて大きいのが特徴だ。

そのため、経済成長はしているものの所得格差の改善が見られないタイなどでは、社会的・政治的な混乱が継続して発生しており、国内格差の改善が各国政府の喫緊の課題となっている。

次に、域内各国間の経済格差に関してみると、一人当たりGDPが2万ドルを超えているシンガポール、台湾とそれ以外の国では経済の発展状況に大きな差がある。東南アジア全体が今後も持続的な成長を維持するためには、この域内格差の縮小も必要だと考えられる。

東南アジアの経済発展の阻害要因としては、道路・鉄道・空港・港湾・電力等の経済インフラの不足、金融システムや法制度の未整備、インフレ、汚職、政治の不安定さなど数多く挙げられる。各国政府は、これら多くの問題解決に取り組みながら、都市と農村をバランス良く発展させるための難しい舵取りが求められている。

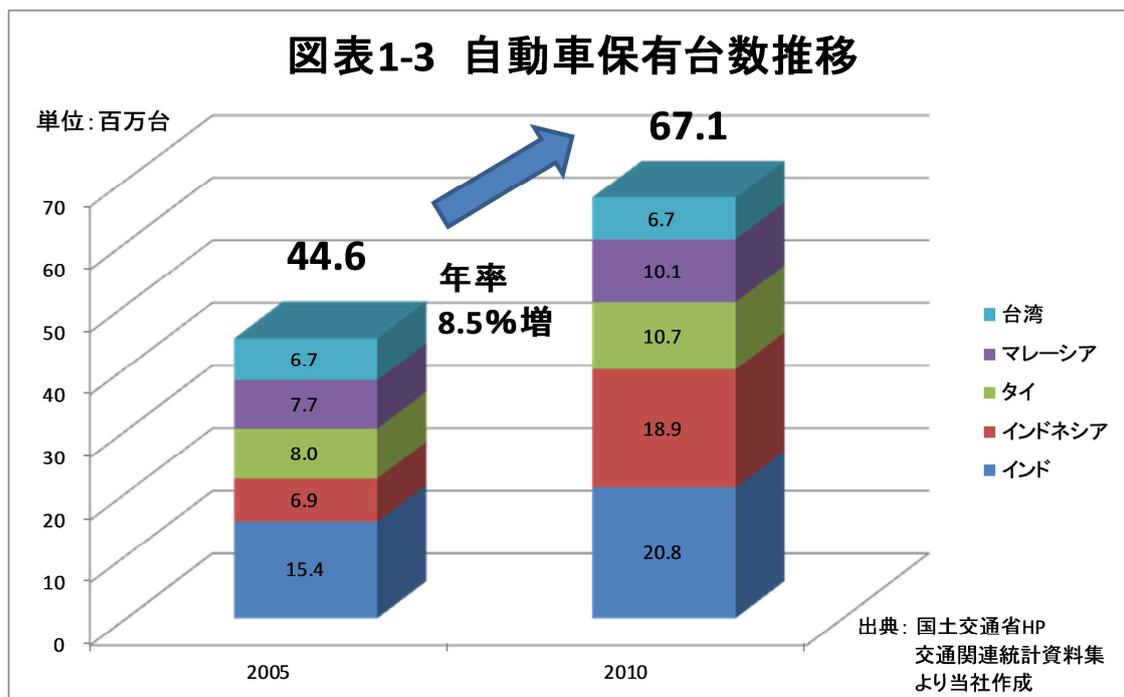


### (3) 東南アジアの自動車保有状況と今後の見通し

仕事柄、東南アジア各国を訪問する機会が多いが、どの国でも目につくのが交通渋滞である。自動車保有台数は道路等のインフラの能力を超えて増加し、特に都心部は慢性的な渋滞に悩まされている。タイのバンコクやインドネシアのジャカルタはひどい渋滞が特に有名だが、その他の都市でも状況は悪化の一途を辿っている。

二輪車は一人当たり GDP が 1,000 ドルを超えると売れ始めると言われており、東南アジアではその水準に達した国が多いことから、域内の保有台数は既に 2 億台近くに達し、世界全体の保有台数の過半を占めている。

自動車保有台数に関しては、インド、インドネシア、タイ、マレーシアおよび台湾の主要 5 カ国合計で、2005 年の約 45 百万台から 2010 年には約 70 百万台と 5 年間で 1.5 倍の急増となった (図表 1-3)。しかし、普及率で見ると、2009 年時点でもインド、インドネシア、フィリピンでは千人当たりの自動車保有台数が 100 台を大きく下回っている (図表 1-6)。自動車は一人当たり GDP が 4,000 ドルを上回ると急速に普及し始めるといわれる。これらの国では経済発展に伴い自動車保有台数が大幅に増加するポテンシャルを残していると言え、2020 年までに 1 億台の大台を突破する可能性は高いと思われる。



図表1-4 二輪車保有台数 (2009年)

単位：百万台

インド	82.4
台湾	14.6
インドネシア	52.4
マレーシア	8.9
フィリピン	3.2
タイ	15.7
合計	177.3

出典：総務省統計局「世界の統計2013」

図表1-5 新車販売台数 (2011年)

単位：百万台

インド	3.3
台湾	0.3
インドネシア	0.9
マレーシア	0.6
フィリピン	0.1
タイ	0.8
合計	6.1

出典：JETRO「2011年世界主要国の自動車生産・販売動向」

図表1-6 千人あたり自動車保有台数 (2009年)

単位：台/千人

インド	18
台湾	291
インドネシア	79
マレーシア	350
フィリピン	33
タイ	134

出典：総務省統計局「世界の統計2013」

## 2. 東南アジアの石油需要の現状と今後の見通し

### (1) 総論

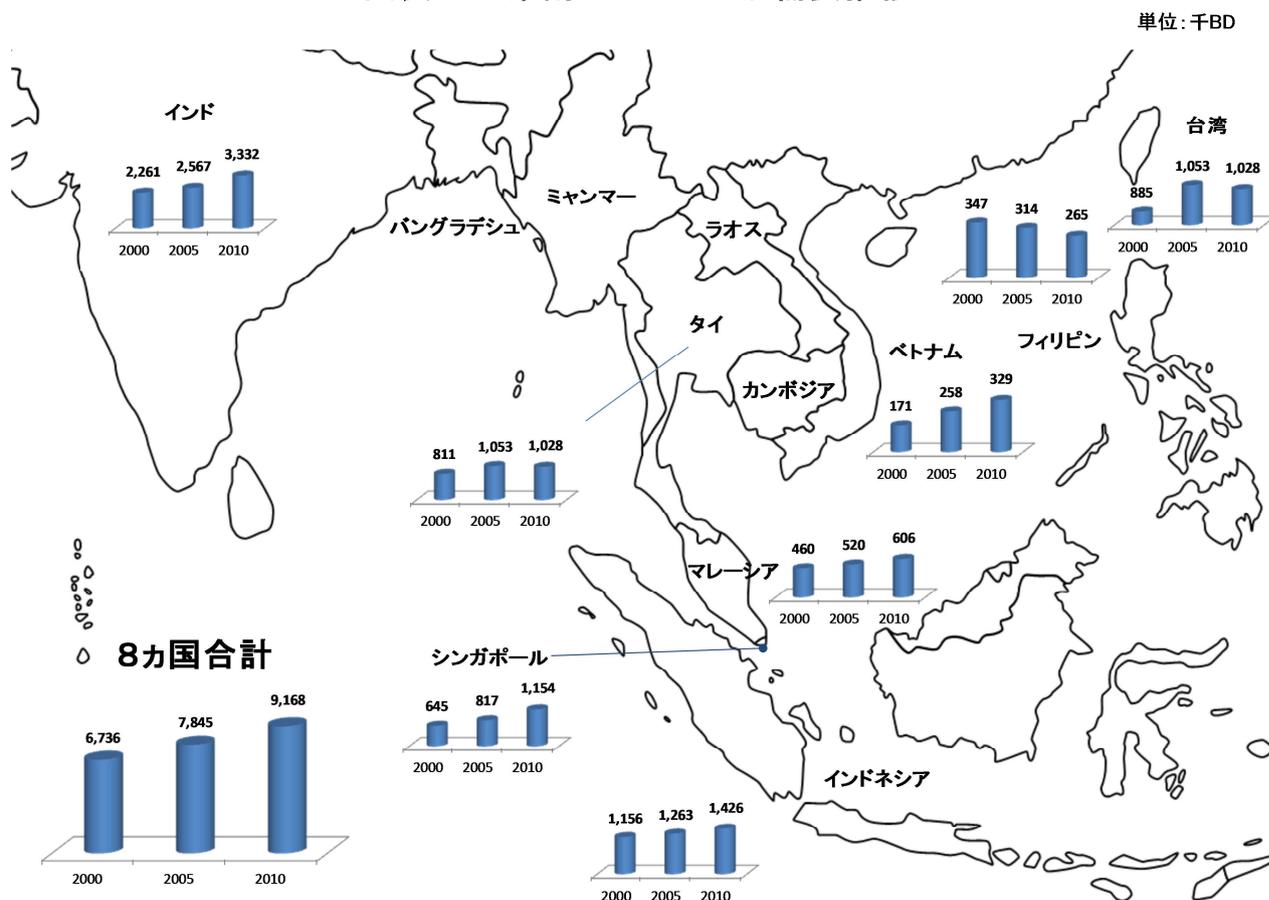
東南アジアの石油需要は、2000年の日量約670万バレルから2005年には同780万バレル、2010年には同910万バレルと10年間でおよそ36%増加した。2000年から2005年の5年間と2005年から2010年までの5年間の石油需要の伸び率はいずれも年率3%強で、2008年に起きたリーマンショック等の影響をそれほど受けず、安定的に需要が伸びていることがわかる。

2000年から2010年までの石油需要の増加率（年率）を国別で見ると、GDP伸び率の高いインドやベトナムが4%以上であるのに対し、経済が一定水準に達し、GDPの伸びが比較的低い台湾は1.5%と、経済発展段階の差が石油需要の伸び率に反映している。

インドは2000年時点で域内石油需要の34%を占めていたが、2010年には36%まで上昇、今後も人口の多さを背景とした需要増加が見込まれるため、域内比率は更に高まる可能性が高いと考えられる。

東南アジアでは、今後も前述した自動車数の伸びを背景として、輸送用を中心に燃料需要が堅調に増加することが見込まれており、域内の石油需要は年率2～3%程度で堅調に増加していくと予想され、2020年には1,100万バレルに達する可能性が高いと考えられる。

図表2-1 東南アジアの石油需要推移



出典：BP 統計より当社作成

(2) ガソリン・軽油

自動車保有台数の増加を反映し、東南アジアのガソリン・軽油需要は2000年の両油種合計年間約170百万KLから2005年には同約200百万KL、2010年には同約230百万KLと大幅な増加を示している（図表2-3）。

ガソリンに関してはインドネシアの需要が最も多く、インドがそれに次ぎ、両国で域内需要の半分を占めている。両国とも需要増加率が高いことから、今後も域内ガソリン需要の増加の牽引役となるであろう。

軽油は自動車等の輸送用燃料としてだけではなく、建設機械・農業機械の燃料、窯業・鉄鋼用の燃料、電力用補助燃料などにも利用されており、インドなどではこちらの用途にも多く利用されている。そのため、域内軽油需要はガソリンの倍近い年間約1億5千万KL、域内全石油需要の約3割に達する。

東南アジアでは、ガソリンなどの輸送用燃料に政府が多額の補助を行い、小売価格を安く抑えている国が多くある。これらの国では、国家財政の逼迫を受け補助の削減を目指しているが、経済発展に伴う所得の向上も見込まれることから、補助の削減が実行されることにより輸送用燃料の需要の伸びが大幅に鈍化する可能性は低いと考えられる。

図表2-3 ガソリン・軽油の需要推移

ガソリン				伸び率（年率）		
	2000	2005	2010	00-05	05-10	00-10
インド	8,763	11,728	19,339	6.0%	10.5%	8.2%
台湾	9,437	10,579	9,696	2.3%	-1.7%	0.3%
インドネシア	12,408	18,558	25,677	8.4%	6.7%	7.5%
マレーシア	8,222	9,471	12,071	2.9%	5.0%	3.9%
フィリピン	3,583	3,803	3,791	1.2%	-0.1%	0.6%
シンガポール	998	947	1,204	-1.1%	4.9%	1.9%
タイ	6,767	7,196	6,883	1.2%	-0.9%	0.2%
ベトナム	1,973	3,568	5,833	12.6%	10.3%	11.4%
合計	52,152	65,850	84,495	4.8%	5.1%	4.9%

軽油				伸び率（年率）		
	2000	2005	2010	00-05	05-10	00-10
インド	47,380	47,703	69,682	0.1%	7.9%	3.9%
台湾	6,470	6,463	3,818	0.0%	-10.0%	-5.1%
インドネシア	23,625	27,993	27,770	3.5%	-0.2%	1.6%
マレーシア	9,093	11,354	10,046	4.5%	-2.4%	1.0%
フィリピン	6,538	6,031	7,131	-1.6%	3.4%	0.9%
シンガポール	4,659	3,774	7,623	-4.1%	15.1%	5.0%
タイ	15,246	19,847	18,508	5.4%	-1.4%	2.0%
ベトナム	4,765	6,657	6,282	6.9%	-1.2%	2.8%
合計	117,775	129,822	150,860	2.0%	3.0%	2.5%

合計				伸び率（年率）		
	2000	2005	2010	00-05	05-10	00-10
インド	56,144	59,430	89,021	1.1%	8.4%	4.7%
台湾	15,907	17,042	13,514	1.4%	-4.5%	-1.6%
インドネシア	36,033	46,551	53,447	5.3%	2.8%	4.0%
マレーシア	17,316	20,825	22,118	3.8%	1.2%	2.5%
フィリピン	10,121	9,834	10,921	-0.6%	2.1%	0.8%
シンガポール	5,657	4,721	8,828	-3.6%	13.3%	4.6%
タイ	22,013	27,044	25,391	4.2%	-1.3%	1.4%
ベトナム	6,738	10,225	12,115	8.7%	3.5%	6.0%
合計	169,928	195,671	235,355	2.9%	3.8%	3.3%

出典：EIA、International Energy Statistics

### (3) ジェット燃料油

#### ① ジェット燃料油需要の現状

2012年の東南アジアにおけるジェット燃料油需要はおよそ30百万KLと推定される。近年東南アジアでは、高い経済成長およびローコストキャリア（以下LCC）の台頭により旅客需要が旺盛であり、ジェット燃料油の需要も伸びている。LCCは既存利用者の旅行頻度を高め、新規利用者の需要も掘り起こしており、旅客需要ひいてはジェット燃料油需要の拡大に貢献している。

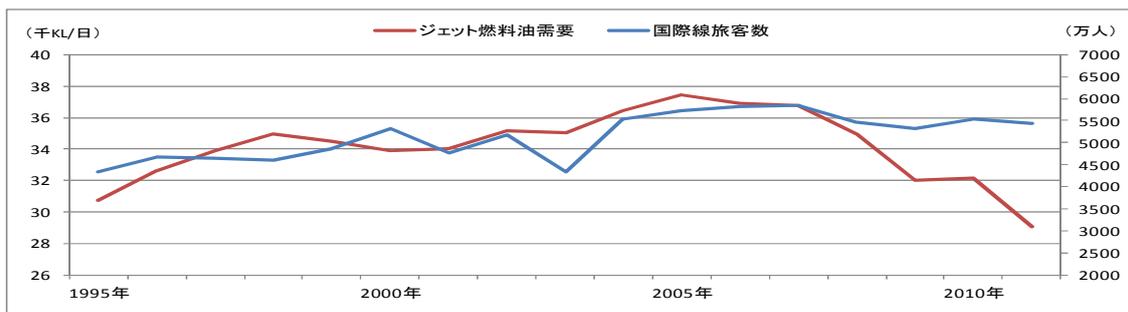
2012年には東南アジアでは5つの航空会社が市場参入し、内3社がLCCであった。2013年は4つの航空会社（Shwe Myanmar Airways、Malindo Airlines、Batik Air、Nam Air）が参入予定で、このうち2社はLCCが出資する会社である。2013年も旅客需要を牽引するのはLCCと言ってよいであろう。

#### ② 2020年のジェット燃料油需要見通し

2020年の東南アジアのジェット燃料油需要を見通す上で、まず日本のジェット燃料油の需要動向を参考にしたい。

日本では、2007年までジェット燃料油需要と国際線旅客数はほぼ同様の動きをしていたことが分かる。しかし、2007年以降は国際線旅客数がほぼ横ばいであるのに対し、ジェット燃料油需要は漸減している（図表2-4）。これは、ボーイング747型機に代表されるような大型機あるいは旧型機が退役し、燃費のよい新鋭中小型機の使用比率が高まったことが要因である。この傾向は東南アジアでも当てはまるはずで、旅客数あるいは旅客数と相関するGDPほどジェット燃料油の需要は伸びないと予想される。

図表2-4：日本のジェット燃料油需要と国際線旅客数の推移



出典：国土交通省資料（国際線旅客数）

次に東南アジア各国の状況を見ていく。インドネシア、マレーシア、フィリピンでは既に LCC のマーケットシェアが 50%を超えているか、50%に近づいている（図表 2-5）。LCC のマーケットシェアは全世界平均で 26%程度と言われており、これら 3 カ国では近年の勢いで LCC が市場拡大することは困難であろう。旅客需要およびジェット燃料油需要を牽引する LCC 成長ののりしろが少ないこれら 3 カ国では、GDP とジェット燃料油需要の伸率の乖離が他の東南アジア諸国よりも大きくなると想定される。

図表 2-5：東南アジアの LCC マーケットシェア（座席数ベース）

	合計	国内線	国際線
インド	54%	N/A	N/A
台湾	N/A	N/A	N/A
インドネシア	53%	57%	42%
マレーシア	48%	49%	48%
フィリピン	61%	84%	35%
シンガポール	30%	—	30%
タイ	29%	58%	18%
ベトナム	21%	29%	14%

出典：CAPA（URL：<http://centreforaviation.com/analysis/southeast-asia-poised-for-another-year-of-growth-in-2013-93154>）ほか

一方、インドは LCC のマーケットシェアが既に 50%を超えているにも関わらず、ジェット燃料油需要は GDP の伸びを上回ると想定される。その理由の 1 つは、インドが日本や他の東南アジア諸国と比較し、国土が広く（日本のおよそ 10 倍）国内線の燃料消費量も無視できないという点である。もう一点は、空港インフラの整備が、他の東南アジア諸国よりも遅れていることである。インドの主要空港は既に飽和状態にあり、また、LCC の専用空港もない。図表 2-6 は現在公表されている東南アジアにおける空港インフラの整備計画をまとめたものだが、インドには 14 空港の新設・拡張計画があり、これらの計画が 2020 年までに実現すれば、GDP を超える勢いで航空需要は伸びるだろう。しかし、新設空港の着工・完成時期が未確定であることに加え、インド経済成長の鈍化懸念、ジェット燃料油にかかる二重課税（中央政府の消費税および州政府の売上税）など航空需要の足かせになる不安要因があることも否めない。

図表 2-6：東南アジアにおける空港新設・拡張計画

国	空港	計画内容
インド	バンガロール	ターミナル拡張、第2ターミナル新設（計画中）
	デリー	第2期拡張工事
	コルカタ	ターミナル新設（2013年使用開始）
	ゴア、他	空港新設（14空港）
シンガポール	チャンギ	第4ターミナル新設（2017年完成）、第3滑走路新設（計画中）
タイ	スワンナプーム	第3滑走路新設（2018年完成）
	バンガン島	空港新設（2013年完成）
	プーケット	ターミナルおよび駐機場拡張（2015年完成）
インドネシア	スカルノ・ハッタ	空港拡張（2014年完成）
	クアラナム	空港新設（2013年完成）
	クロンプロゴ	空港新設（2013年完成）
	クルタジャティ、カラ	空港新設（2025年までに完成）
マレーシア	クアラルンプール	LCCターミナル（2013年完成）
フィリピン	ニノイ・アキノ	第2ターミナル拡張
	クラーク	ターミナル拡張、LCCターミナル完成（2015年完成）
	マニラ	フィリピン航空専用空港（計画中）
ベトナム	ハノイ	第2ターミナル新設（2014年完成）
	カットビン	ターミナル新設（2015年完成）
	ロンタン	空港新設（計画中）
	タンソンニャット	ターミナル拡張
ミャンマー	ハンタワディ	空港新設（2017年完成）
台湾	桃園	空港拡張（2018年完成）

（出典） 各種資料より当社作成

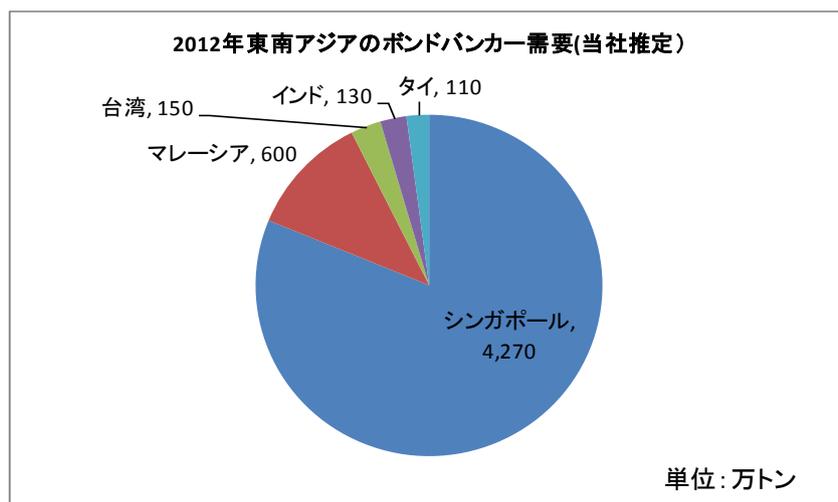
以上のことを踏まえ推計すると、東南アジアの2020年ジェット燃料油需要は年間40百万KL程度に達すると思われる。

#### （4） 船用燃料油（ボンドバンカー）

##### ① 東南アジアのボンドバンカー需要

東南アジアで大きなボンドバンカー需要を有している国としては、シンガポール、マレーシア、台湾、インド、タイなどが挙げられるが、中でもシンガポールの需要は抜きんでている。当社の推定では、2012年の各国のボンドバンカー需要は、シンガポールが4,270万トン、マレーシアが600万トン、台湾が150万トン、インドが130万トン、タイが110万トンとなっており、シンガポールは、これら主要国の中で約81%を占めている。このようにシンガポールは、東南アジアで圧倒的な需要量を誇るボンドバンカー供給港であり、シンガポールのボンドバンカーを論ずることが東南アジアのボンドバンカーを論じることとほぼ同義と言って差し支えない状況にある。

図表 2-7



② シンガポールのボンドバンカービジネス

ボンドバンカー供給におけるシンガポールの強みとして、以下の3点が挙げられる。

- 東南アジアの中心に位置しており、東アジア、東南アジア、インドおよび豪州等それぞれを結ぶ航路において、船舶が容易に立ち寄ることができる地理上のメリットを有すること。
- シンガポール政府が、積極的に SHIPPING 産業を誘致してきた結果、シンガポールは、東南アジアにおける SHIPPING 産業の中心的な地位を確立しており、船舶の補修、乗組員の入れ替え、船用品および食料の積み込みなど多様な目的で、多数の船舶が寄港するようになっていること。

(2011 年の世界の港湾別コンテナ取扱数量において、シンガポールは上海(3170 万 TEU)に次いで世界第 2 位 (2994 万 TEU) に位置している)

- 重油のストレージタンクのキャパシティが極めて大きく、供給能力に優れている上に、世界中から安価な製品・基材を受け入れることが可能であり、価格競争力にも優れていること。

こうした圧倒的な強みから他の東南アジア諸国がシンガポールに追いつくことは極めて困難であると推測される。

③ 2020 年東南アジアのボンドバンカー需要予測

当社予測では、シンガポールのボンドバンカー需要量は、今後も海上運送の継続的な成長が見込まれていることから、2012 年の 4,270 万トンから 2020 年には 4,720 万トン (年率 1.25% 増) に達すると見込んでいる。台湾およびタイについては、経済成長も成熟したステージに入りつつあり、港湾のインフラ整備についても積極的な姿勢が見られないので、2020 年のボンドバンカー需要量はそれぞれ 150 万トン程度にとどまると予測する。マレーシアについては、ジョホールバル

でのストレージ整備が進んでいるため、800 万トン程度まで需要が増加する可能性がある。インドについては、経済成長そのものは非常に高い半面、港湾のインフラ整備の進捗が不透明であるため判断が難しいが、2012 年から倍増となる 300 万トン程度まで需要が増加すると予測する。

図表 2-8 東南アジアのボンバンカー需要見通し（当社予測）

ボンバンカー需要見通し

(万トン)

	2012年	2020年
シンガポール	4,270	4,720
マレーシア	600	800
台湾	150	150
インド	130	300
タイ	110	150

(出典)各種資料より作成

3. 域内精製能力の現状と見通し

2010 年時点の東南アジアの石油精製能力（トッパー（常圧蒸留装置）ベース）は日量約 1,030 万バレルで、石油需要の同約 910 万バレルを 120 万バレルほど上回っている。

しかし、精製能力とその国の石油需要の関係は国によって異なっており、現在、精製能力が石油需要を上回っている国はインド、台湾、シンガポール、タイの 4 カ国、逆に精製能力が石油需要を下回っている国はインドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナムの 4 カ国となっている。特に、域内精製能力の 4 割を占めるインドは、大規模な輸出用製油所を多数有し、石油製品の輸出国として存在感を示している。

2020 年時点では、インド、マレーシアなどの設備増強を受け、精製能力は 2010 年比 130 万バレルほど増加し、日量約 1,160 万バレルになることが予想される。一方、その時点での石油需要は前述の通り 1,100 万バレル程度と考えられるため、精製能力と石油需要との差は約 60 万バレルまで縮小し、域内の石油需給は現在に比べタイト化することが予想される。

図表3-1 精製能力（CDU）推移

単位：千BD

	2005	2010	2015	2020
インド	2,558	3,703	4,104	4,104
台湾	1,159	1,197	1,197	1,197
インドネシア	1,057	1,139	1,141	1,441
シンガポール	1,255	1,385	1,395	1,395
タイ	1,078	1,298	1,298	1,298
その他	1,428	1,638	1,667	2,167
合計	8,535	10,360	10,802	11,602

出典：2005年、2010年BP統計、2015年、2020年は各種資料より当社推定

#### 4. 東南アジアにおける潤滑油需要動向と今後の見通し

##### (1) 主要 5 カ国の潤滑油需要の特徴

ここでは、東南アジアの主要 5 カ国の潤滑油需要に絞って述べることにする。

###### ① インド

人口および自動車保有台数の最も多いインドでは、2010年に200万KLを超える潤滑油市場があり、2位インドネシアの約3倍の需要があることが分かる。(図表 4-1) 但し、人口で割り返した1人当たり潤滑油需要を見ると、僅か1.7 Liter/人であり、これは日本の1/8、中国の1/3の量にしか満たない。(図表 4-3)

言い換えると、今後同国のモータリゼーションが中国並みに進展すれば、同国の潤滑油需要は大きく伸びる余地が十分にあると言える。

また個別用途需要で特徴的なのは、工業用潤滑油が潤滑油需要全体の約50%を占めるなど他国と比べて多いことで、この点からもインドが工業立国としての地位を築いていることが窺える。

###### ② インドネシア

インドネシアは世界でも有数の二輪車両製造・販売国であり、二輪用途の潤滑油需要が東南アジアで最も大きいのが特徴である。また、日系自動車会社では「一人当たりGDPが4,000ドルを超えると自動車が売れ出す」と言われているが、インドネシアのGDPは、2012年にまさにその臨界点を超え、二輪から四輪への転換が行なわれようとする段階に来ている。引き続き堅調な海外からの企業投資や所得の上昇、東南アジア最大の人口という市場ポテンシャルによって、今後インドネシアは、車両用・工業用潤滑油ともに最も需要の増加が顕著な国になるものと思われる。

###### ③ タイ

タイの自動車保有台数は、マレーシアと殆ど変わらないものの、四輪用途の潤滑油はほぼ2倍の需要がある。これは、タイが東南アジア最大の自動車製造・輸出国で、自動車用潤滑油のアフターマーケット市場と同等規模の工場充填用途の需要が存在していることが要因である。また、自動車産業の発展により、関連する部品工場が数多く存在し、そこで使用される工業用潤滑油は同国の潤滑油需要全体の1/3を占めている。

###### ④ マレーシア

マレーシアの一人当たりGDPは、主要5カ国の中では唯一10,000ドルを超えている。既に、二輪から四輪へのシフトの成熟期に入り、それを示すように一人当たりの潤滑油需要数量は9.4 Liter/年と、先進諸国の需要レベルに近い数字となっている。また、マレーシアでは、家電・IT関連産業の割合が比較的多く、工業用潤滑油需要は少ない。

⑤ ベトナム

「一人当たり GDP が 1,000 ドルを超えると二輪が売れる」と言われているが、ベトナムの一人当たり GDP は 1,500 ドルを超え、まさに市場では二輪車が市民の足として爆発的に販売されている状況にある。二輪用の潤滑油は同国の潤滑油需要全体の 27% を占める。また南北に長い海岸があるにも関わらず、海運業界が非常に脆弱であるために、船舶用潤滑油の需要は極めて僅かである。

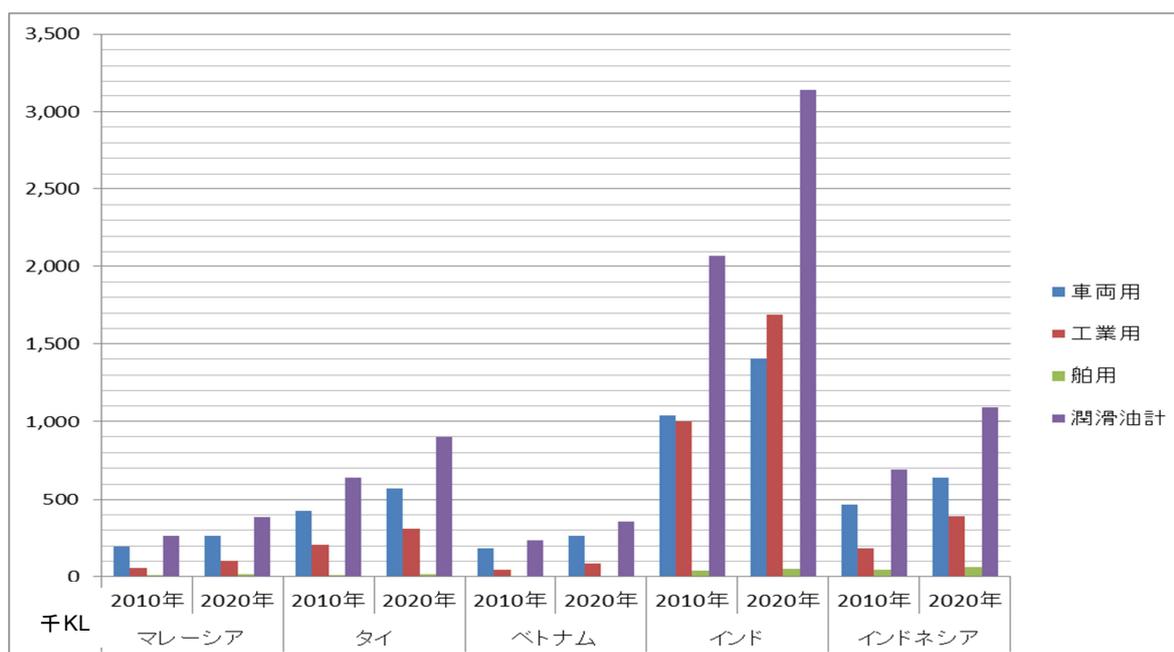
図表 4-1： 東南アジア主要 5 カ国の潤滑油需要推移

単位:千 KL

	マレーシア		タイ		ベトナム		インド		インドネシア	
	2010年	2020年	2010年	2020年	2010年	2020年	2010年	2020年	2010年	2020年
車両用	192	266	425	575	186	263	1,040	1,403	464	641
工業用	56	102	204	309	46	85	996	1,690	184	391
船用	14	17	13	16	3	5	38	52	47	64
潤滑油計	262	385	642	900	235	353	2,074	3,145	695	1,096

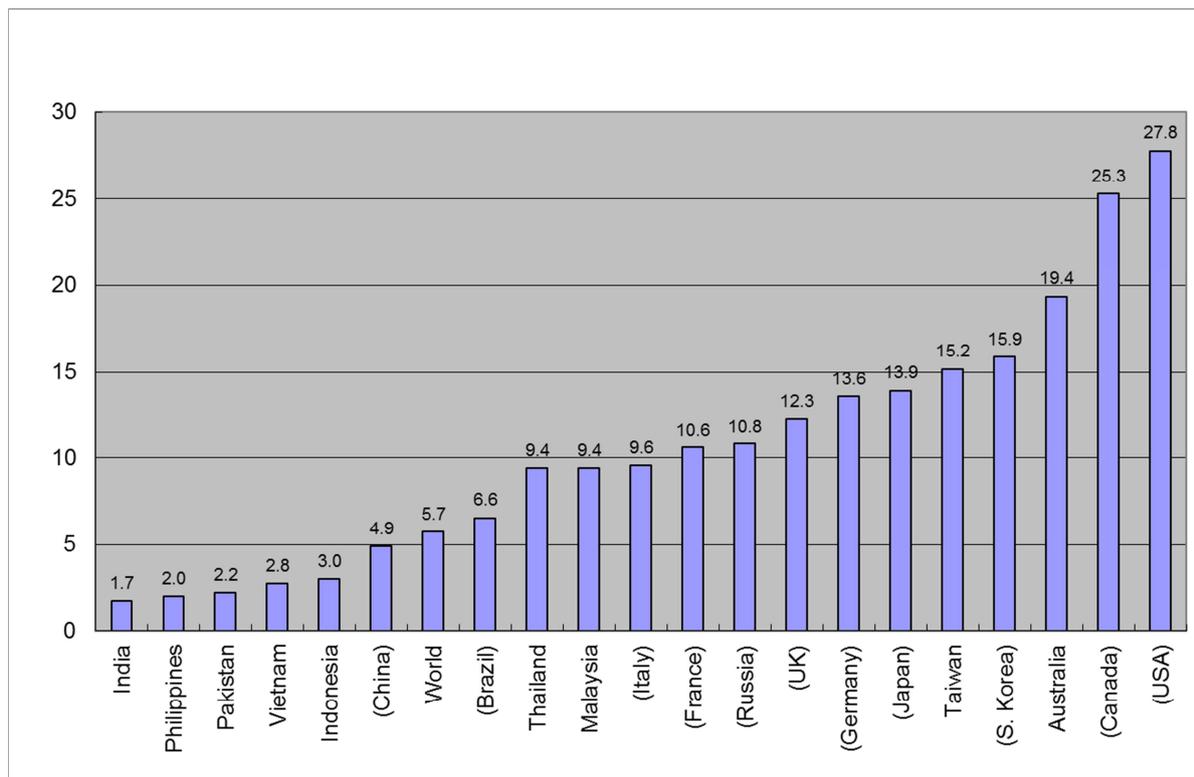
出典; KLINE2011 (KLINE 社の許可を得て掲載。無断引用不可)、船用潤滑油の需要は当社推定

図表 4-2 東南アジア主要 5 カ国の潤滑油需要推移(2)



出典; 図表 4-1 をもとに当社作成

図表 4-3 各国 1 人あたりの潤滑油需要数量 (L) 2010 年



出典; KLINE2011 のデータ (KLINE 社より使用許可済み) と主要国の人口を用いて当社作成

## (2) 2020 年の潤滑油需要見通し(まとめ)

IMF は「東南アジアを中心としたアジア太平洋地域は、引き続き世界経済の成長リーダーになるはずである」と断言し締めくくっている。(2012.10 IMF、World Economic Outlook)

とりわけインドとインドネシアは、巨大な人口を抱え、堅調な GDP の伸びが期待でき、モータリゼーションの更なる進展で、車両用を中心に毎年 4%以上の潤滑油需要の伸長が期待できる。

工業潤滑油需要は、二輪・四輪車両製造に必要な金属加工用途の潤滑油、タイヤ製造に必要なゴム伸展油、電力供給に必要な発電機用途の潤滑油などを中心に、需要の伸びが期待できる。

一方、船用潤滑油は、大・中型船舶を中心にバンカーと併せて発注されることが多い。引き続き東南アジアのバンカー供給の中心地であると予想されるシンガポール以外の国では、漁船・小型フェリー向けを除き船用潤滑油需要の大きな伸びは期待できないと考える。

終わりに

現在、インド、台湾を含む東南アジアは GDP を合計しても 4 兆ドル強と中国の半分程度であり、経済規模としてはまだそれほど大きな地域とは言えない。しかし、域内の人口は約 19 億人と中国（約 13 億人）を大きく上回るとともに、平均年齢が 26 歳と若年層が多く生産年齢比率が高いことから、経済が発展していく環境としては恵まれており、様々な問題はあ  
るものの、明るい将来が期待できる地域である。

東南アジアには多様な宗教、文化、政治体制が存在し、ビジネス習慣も国により大きく異なるため、この地域で新たな事業を展開していくことは一筋縄ではいかない。しかし、我々石油会社としては、日本の需要が減退していく中、これまで長年にわたり培ってきた石油ビジネスの経験を活かし、東南アジアでの事業を拡大していくことが喫緊の課題である。この地域の動きを肌で感じながら、ビジネスチャンスを得るために引き続き努力していきたいと考えている。

《プロフィール》

湯原 尚一郎（ゆはら しょういちろう）

- 1982年 3月 慶応義塾大学工学部 応用化学科卒業
- 1984年 3月 慶応義塾大学工学部大学院 修士課程修了
- 1984年 4月 日本石油（株）入社 潤滑油商品企画、販売等に従事
- 2005年 7月 新日本石油 FC・新商品事業本部 新商品事業部長
- 2007年 4月 新日本石油 化学品本部 機能化学品2部長
- 2008年11月 新日本石油 国際事業本部 薄膜太陽電池プロジェクト室長
- 2009年 2月 三洋 ENEOS ソーラー（株）出向
- 2010年 7月 J X エネルギーシステムインテグレート推進事業部
- 2011年 4月 J X Nippon Oil & Energy Asia 社長兼、東南アジア総代表(Executive Regional Officer, Southeast Asia)

以上