

## 紙の手形26年廃止 経産省・全銀協

### 現金化に時間、中小圧迫 明治以来の慣行改善

企業が取引先への支払いに使う紙の約束手形について、経済産業省は2026年をめどに利用廃止を目指す方針だ。産業界に対応を要請する。全国銀行協会も連携して銀行振り込みや電子記録債権（電子手形）への移行を促す。約束手形は一般に現金化まで数カ月かかる。受注側の中小企業の資金繰りを圧迫しがちな古い商慣行の改善に向けて動き出す。

手形による取引は明治時代の手形交換所以来の日本独特の商慣行だ。取引先への支払い猶予になり、経済成長期には手元資金に余裕のない発注企業の資金繰りに役立ってきた。近年は受注側の中小企業がしわ寄せを受ける非効率な取引の一因にもなっていた。

海外では支払い手段に手形を使う例はあまり見られず、取引先への支払いサイクルも早い傾向にある。米国は小切手、銀行振込などが主流。欧州も振り込みやクレジットカードの決済が多いという。経産省によると、産業機械や建設機械など多くの業種で欧米企業の支払いまでの期間は日本より平均して数十日短い。

経産省の有識者検討会は近く、手形の廃止に向けた報告書案を示す。業務や部品を下請けに発注する大手企業からまず手形の利用をやめるよう促す。代替手段として振り込みや電子手形への移行を進めるため、業界ごとに5年間の行動計画の策定を求める。

経産省は銀行振り込みによる支払いを広げる。すぐに手形利用をなくすことが難しい企業には電子手形に切り替えるよう促す。

経産省の方針を踏まえて全国銀行協会は電子手形の仲介インフラである「でんさいネット」を使いやすくする。今は決済期限を最短で7営業日としており、小規模な企業の資金需要にきめ細かく応じられない欠点があった。22年度中に3営業日から活用できるようシステムを改修する。

割高な利用料も改める。メガバンクでは他行あての送金が800円前後で一般に紙の手形の方が安く利用できるため広がってこなかった。21年度は新規利用者に利用料の一部を現金で還元し、早期の値下げの検討も進める。インターネットバンキングの契約が必須の仕組みも改める方針だ。

電子手形に移行すると紙をやりとりするコストを減らせるメリットもある。紙の手形には印刷から受け渡し、金庫での保管などまで物理的な手間や費用がかかる。金融機関は手作業で全国の送り先に仕分けるセンターを設けており、大きな事務負担になっている。

経産省は最長120日までとしてきた手形の期限を24年をめどに60日以内に短縮する方針も決めている。



2010年、JX日鉱日石エネルギーや日立プラントテクノロジとユーグレナからバイオジェット燃料を製造する共同研究が始まった。「バイオ燃料が取り出せると知っていたから、ユーグレナを始めたのでしょうか？」とよく言われますが、とんでもない。当時は軽油と重油の違いすら知りませんでした。とにかく、やらないことには、イノベーションは起きません。



ユーグレナの油は他の植物由来の油に比べ良質で、光合成で二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)も吸収する。バイオ燃料自体は車やバスに使われていますが、バイオジェット燃料を精製して実際に使用した前例はありません。ならばユーグレナで飛行機を飛ばそうと考えました。失敗しまくり、大企業が無理だと思っことを突破していかないと、ベンチャー企業の意味がありません。消費者からは「ガソリンを飲

## ユーグレナ社長 出雲 充さん いずもみつる 奇跡を2回起こす ④



羽田空港格納庫にて2020年に向けた国産バイオジェット・ディーゼル燃料の実用化計画を始動(15年12月)

### バイオ燃料事業の教訓 多様性の尊重、心から

ませるの? おなかを壊してしまうではないか」と吐られました。無理ありません。ほとんどの人は、ユーグレナは1種類だと思っっているからです。実際には100種類以上あります。カルシウムたっぷり系、ビタミンC多め。その中で「プロポヨ系」は体積も大きさも普通。

通のユーグレナの4倍あるのに、入っているのは油ばかり。栄養がなく使い物にならないので、ほったらかしてしまいました。それがエネルギーの世界を変え、そのスターの卵だったので。18年、横浜市鶴見区の京浜臨海部に日本初のバイオジェット・ディーゼル燃料の製造

実証プラントを竣工。千代田化工建設やいすゞ自動車と「日本をバイオ燃料先進国にする」と宣言した。昨年ユーグレナの油を飛行機に入れても問題がないというお墨付きを国際機関からももらいました。東京五輪・パラリンピック開会式で飛行機デビューする準備を進めています。CO<sub>2</sub>を排出しない飛行機が石

油の採れない日本で飛んでいると世に発信したかった。新型コロナウイルス感染症により皆が大変な状況下において、バイオ燃料といっているだけで、絶対諦めません。路線バスや観光フェリー、コンビニエンスストアの配送車両。飛行機を飛ばすまで、小さな成功体験を積み重ねていきます。

バイオ燃料事業を通じ、多様性の意義を実感した。プロポヨと出会い、心の底から多様性を尊重できるようにになり、つくづく良かったです。ダイバーシティの時代だと言われてもピンとこない。自分には関係ない話だと思っっていました。今は違います。

もし会社の仲間が力を発揮できているならば、評価軸が足りないからだと考えます。自分の人生と関係ないものを排除していると、軸が減り、皆の才能が発揮できる輪を作れない。だから僕はあえて不慣れな場所に行き、自分の足をたたいでも飛び込み続けます。

こういう時ほど、ベンチャー企業が頑張らなければならぬ。クリーンエネルギーの創出で世界に選れた日本を、バイオ燃料先進国にしたいのです。



## 世界エネ需要増へ 2040年インド4割占める見通し IEAなど「輸入依存さらに強化か」

【ニューデリー】インドが、今後20年間の世界のエネルギー需要増加において、主要な推進力になる見通しが明らかになった。

IEA（国際エネルギー機関）は、GDP（国内総生産）が8兆6000億びまで成長するため、インドの石油需要が2040年に2019年の約500

万びから870万びまで増加すると見込んでいる。また政府がエネルギーミックスにおける天然ガスの割合を現在の6・2%から15%まで引き上げる方針のため、天然ガス需要も増えるとみている。

そのため国内の生産が停滞するなか、同国の需要に対する石油輸入への依存率は2040年、現在の76%から92%まで上昇。LNG（液化天然ガス）も現水準から約4倍増加するとし、世界のエネルギー需要増加におけるインドのシェアが25%に達するとの見解を示した。

IEAなどの各アナリストは「インドのエネルギー消費はGDPの成長によって支えられており、石油・ガス輸入への依存をさらに強めるだろう」と話している。



# ウメモト インフォメーション

2021年2月19日

担当 坂田

## 大日本印刷、リサイクルしやすい単一素材の新パッケージ 加熱殺菌処理に対応

大日本印刷（DNP／東京都新宿区）は2月16日、単一素材（モノマテリアル）で構成したりサイクルしやすいフィルムパッケージの新たなラインナップとして、食品などの内容物充填後にボイル殺菌・レトルト殺菌となどの加熱殺菌処理をしても、酸素や水蒸気などに対するバリア性を保持する「DNPモノマテリアル包材 PPボイル・レトルト仕様」を開発したと発表した。

同社は2018年から、食品や日用品などの用途に使用できる、モノマテリアルで構成したりサイクルしやすいフィルムパッケージを開発・提供してきた。今回、DNP独自のコンバーティング技術を活用し、酸素や水蒸気などに対するバリア性を保持し、内容物の長期保存に適した同製品を開発した。

ポリプロピレン（PP）の単一素材で構成されているためリサイクル適性が向上したほか、パッケージの製造・廃棄工程でのCO2排出量や廃棄物量を削減。充填後のボイル殺菌（100℃以内の湯煎）、レトルト殺菌（100℃度を超える加圧加熱殺菌）に対応する。

袋タイプとプラスチック容器用の蓋タイプの2種類をラインアップし、調理済みのスープ、惣菜、味付けライスなどのレトルト食品ペットフード、フルーツやゼリーなど加熱殺菌処理が必要なプラスチック容器用の蓋など、幅広い用途で利用できるという。さらに、欧州の軟包装業界で循環型経済を推進するコンソーシアム「A Circular Economy For Flexible Packaging (CEFLEX)」のガイドラインに準拠した設計が可能。

### 自社技術で課題を解決、再資源化ニーズに対応

海洋プラスチックごみ汚染問題を機に、使用後のプラスチックを再資源化する動きは全世界で加速している。グローバルに活動を展開するコンソーシアムや企業などでは、パッケージを一定以上もしくは100%リサイクル・再利用可能にするといった環境方針や宣言などを掲げるケースも増えつつある。

一方、内容物の長期保存や調理時間の短縮などへのニーズも高く、特に水分・油分を多く含む調理済み食品やレトルト食品、ペットフードなどの需要が伸長している。こうした商品は、充填後の高温加熱殺菌処理が必要で、従来のモノマテリアルパッケージでは処理後のバリア性や内容物の保存性に課題があるといわれていた。

今回、同社は「DNP透明蒸着フィルム IB-FILM」の透明蒸着技術を応用することで、殺菌処理後もバリア性を維持できるパッケージを開発した。



日経新聞

ロイター通信

化学工業日報

燃料油脂新聞

環境ビジネス

# ウメモト インフォメーション

2021年2月18日

担当 坂田

## 共同印刷、紙を使ったラミネートチューブを開発 プラ使用量約10%削減

共同印刷（東京都文京区）は2月15日、チューブ胴体の層構成の一部を紙に変更することで、プラスチック使用量を約10%削減できるラミネートチューブを開発したと発表した。キャップにも紙パウダーが主原料の成型材料「MAPKA (R)」(マプカ/プラスチック原料に微細な紙パウダーを混成させた新素材)を使用し、容器全体でプラスチックの削減を図った。

同チューブを使用することで、プラスチックの削減に加え、紙の風合いをデザインに生かすことができる。さらに紙部分へは一部植物由来の原料を使用したバイオマスインキによる印刷も可能だという。

同社では、化粧品や医薬品、歯磨き・食品向けなどの各種用途に対応するチューブ容器を製造してきた。なかでもラミネートチューブは、自社開発したLTP印刷(ラミネートチューブ専用の樹脂活版印刷方式)や、業界に先駆けて導入したフレキソ印刷技術による、高機能・高精彩な製品を提供しているという。今回、プラスチック包装材の供給者として脱プラスチック課題へ真摯に取り組み、持続可能な社会の構築に貢献する目的で、チューブ胴体に紙を使用したラミネートチューブを開発した。

同社は今後も、環境対応パッケージの開発に取り組み、製品ライフサイクルを通じたサーキュラー・エコノミー(循環型経済)の実現をめざしていくとしている。



日経新聞

ロイター通信

化学工業日報

燃料油脂新聞

環境ビジネス



# ウメト インフォメーション

引用：日経／化学工業／燃料油脂／新聞展望／他( )

2021年2月17日

担当者：榎野

## 東南アのコンテナ不足長期化

# 解消は今夏との見方も

【シンガポール＝中村幸岳】アジア太平洋地域でコンテナ不足が長期化し、化学品物流にも停滞感が強まっている。昨秋以降、経済活動の不均衡や港湾・物流業務に携わる人員の不足によってコンテナが米国などに滞留、偏在し、なお解消されていない。さらに中国と欧米間の物流量増加にもない、コンテナ船の東南アジア寄港が減少。船積みスペース不足も物流停滞に拍車をかけている。化学品の引き合いは強く機会損失は大きいが、こうした状況の解消には最大半年を要するとの見方もある。

テナ取扱量は低迷している。しかし8月以降、中国経済の活況や米国の景気回復などを受けてコンテナ不足が急速に顕在化した。

東南アジアでは昨年5月から7月ごろにかけて、都市封鎖でコンテナ取扱量は低迷している。しかし8月以降、中国経済の活況や米国の景気回復などを受けてコンテナ不足が急速に顕在化した。

同社は域内で機能性樹脂などを多く取り扱うが、マレーシアやインド、ミャンマーでは港湾従業員

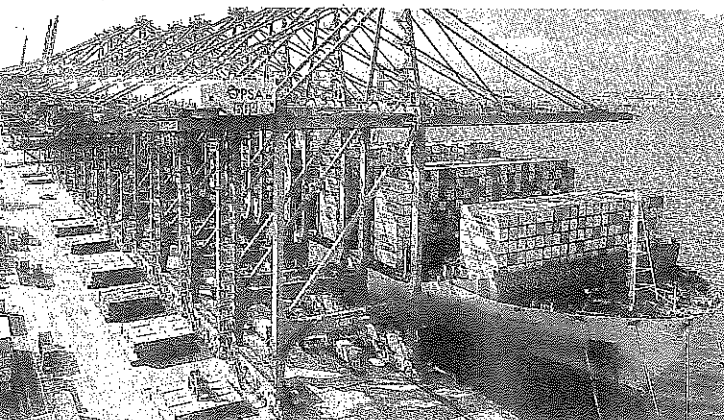
## 中国～欧米間 物流増加も影響

を多く新造し、中国・上海と独ハンブルク間(シンガポールやベルギーのアントワープも含む)、上海と米ロサンゼルス間の2大航路に投入。運用を増やした。

米中両国の経済は好調で、両国間のコンテナ運賃は足元、通常時の2〜3倍になることも珍しくない。上海と欧州間も取扱量が増えている。

「大型航空機による2拠点間の大量輸送と理屈は同じで、例えばインドネシアやタイ、スリランカなどに寄港すると効率が落ちる。域内の小規模な港への寄港は特に減っている(コーン氏)。小規模港での荷積みコストが上昇する可能性も指摘される。

最近、シンガポールから欧州に向かうコンテナ船が、マレーシア・ポトクランへの寄港予定を直前にキャンセルし、同港で荷積みできなくなる事態も生じた。化学品物



シンガポールのコンテナターミナル。(PSAインターナショナル提供)

流などを手掛けるシンガポールの日系物流企業トップは(東南アジアではシンガポールに次ぐコンテナ取扱量がある)ポトクランのような大規模港への寄港が突然キャンセルされるケースはこれまで聞いたことがないと話す。

5月ごろにはコンテナ不足が和らぐとの見方もあるが、域内に拠点を置く

同社は「コンテナの偏在が解消されるまで3〜6カ月を要する」とみる。同社は域内で機能性樹脂などを多く取り扱うが、マレーシアやインド、ミャンマーでは港湾従業員

「多様化されたサブプライチエーンが寄与し、需要に対応し続けることができていく。将来起こりうる物流上の課題に対応できるように、引き続きサブプライチエーン改善を検討する」としている。

またシンガポールで世界最大規模の製油所・化学統合拠点を運営するエクスコンモービルは「現在の困難な状況を克服するための海運・物流会社、顧客との協力を深めている。引き続き、顧客・市場に対する責任を果たすことに集中する」と答えた。

液体化学用品なども取り扱う同社が、船積みスペース不足を感じ始めたのは昨年10月末から11月初め。現在も状況は深刻で、航路によっては船主保有のコンテナ以外に受け付けてもらえないケースもあるという。改善につながる要素が見当たらず「運賃もうなぎ上りで、値上げを飲めばスペースを確保できることも限らない」と嘆く。

シンガポールやタイ、マレーシアに生産拠点を持つ独BASFは化学工業日報の取材に対し「積載能力不足の影響を受けており、出荷遅延を減らすため代替のコンテナや港湾の利用、顧客の状況に合わせた出荷の延期、追加スペースの調達といった対策を実施している」と答えた。