

2021年4月23日

担当者: 坂田

新社長に聞く

東洋インキSCホールディングス(江D)傘下で中核3社の一角を占める東洋インキ。祖業である印刷インキ事業を中心と手掛け、内需縮小の続くオフレットインキなどは厳しい状況が続いてきた。だが近年はパッケージ材料への収益シフトが進み、海洋プラスチック問題への対応や脱炭素化ニーズを受けて新基軸を見出しつつある。環境対応は素材開発の強みを生かせるチャンスと強調する柳正人社長に、今年度開始した中期経営計画のもとでの成長戦略を聞いた。

● 就任の抱負を。

「化学メカニクスからいかにシリコン素材を勝負するかは重要な。私はインキの2大原料(樹脂・顔料)の双方に携わった根柢から『技術屋』出身者だから手がける当グループのメリットを生かし切るため、かねて『シナジー強化』を考えていた。『バイオ樹脂』など環境対応素材が重要性を増すが、配合技術が主体のビジネスには今後のトレンドに対応できない。グループ内シナジーの發揮により、真の意味での『スタンディナオムパニー』として基盤を強化してきたい」

東洋インキ

柳正人氏



〔やなぎ・まさひと〕1987年(昭和62年)東京理科大学大学院工学研究科修士、同年東洋インキ製造(現東洋インキSCホールディングス)入社。12年東洋インキ埼玉製造所長、14年兼江D執行役員、東洋インキ執行役員、19年兼東洋インキ取締役、21年江D常務執行役員、東洋インキ社長。千葉県出身。59歳。

独自素材でパラダイム転換

● グループ内での立ち位置は。「当社は『扇の裏』の役割にあたる。トヨーカーやトヨケムといった素材部があるなか、インキ事業を担うリーダーとして企業力・信頼力でグループを牽引していく」

● 彼らとキーマテリアルは。「彼らとキーマテリアルは、グループ内利用だけでなく外部に対して、重宝を開発領域の一つとして『サステイナブル』も推進を推し進める。パッケージ分野では、お中・バインダー樹脂などとして、石油由来のデフラクト品を置き換える。レベルなど自信十分なものもある。今後はこれらパラダイムシフトをもたせ、短・中期ではカーボンニュートラル実現に資する製品づくりがメイン施策。グラビアインキや粘着剤のバイオマス度引き上げに取り組んでいく」

● パッケージ市場ではコンパターへの対応の一方、東南アジアなどでウエイトの高い欧米系ブランドオーナーとの両にらみの対応が必要だ。中期にはブランドオーナーへの直接訴求を強化。彼らの納得を得るためのマーケティング活動を重視し、各地でブランド認知を獲得していきたい」

● 所管市場や生産拠点最優先の動向は。「インクジェット(EP)インキ事業はアジアまた中間領域も当社がフシキインキでカバーする戦略だ。これは環境対応のもう一方の柱である水性化とリンク。印刷再利用などの設備投資が難しい案件向けに、水性フレキシオの普及を図る」

● 一方、国内のオフセットインキ市場はまだまな縮小が続くだろう。中計下では他国拠点を強化は従来どおり多クベリな。また他社とのアライアンスにも供給を含めて生る戦略だ。これは環境対応のもう一方の柱である水性化とリンク。印刷再利用などの設備投資が難しい案件向けに、水性フレキシオの普及を図る」

● 一方、国内のオフセットインキ市場はまだまな縮小が続くだろう。中計下では他国拠点を強化は従来どおり多クベリな。また他社とのアライアンスにも供給を含めて生る戦略だ。これは環境対応のもう一方の柱である水性化とリンク。印刷再利用などの設備投資が難しい案件向けに、水性フレキシオの普及を図る」

(兼子卓士)

2021 年 4 月 23 日

担当者: 坂田

(2021年2月の塗料生産・販売・在庫数量) (単位:数量・トン、金額・百万円)

品目	生産		販売		金額	前年比	在庫数量	
	数量	前年比	数量	前年比				
ラッカー	1,287	103.2	675	104.7	400	103.6	1,346	
電気絶縁塗料	1,976	115.8	2,116	116.1	1,634	112.6	1,362	
合成樹脂塗料	アルキド樹脂系	1,336	102.3	1,408	105.2	716	105.7	1,837
	ウニス・エナメル	1,028	93.3	841	97.8	381	95.9	2,280
	調合ペイント	2,267	90.0	2,343	88.6	599	93.1	3,522
	サビ止めペイント	4,509	97.9	4,121	98.8	2,411	97.8	5,598
	アミノアルキド樹脂系							
	アクリル樹脂系							
	常温乾燥型	3,667	95.0	3,357	98.9	2,039	99.5	5,785
	焼付乾燥型	2,789	97.6	2,561	92.8	2,140	92.0	2,893
	エポキシ樹脂系	7,971	85.2	8,711	88.7	3,586	95.5	9,830
	ウレタン樹脂系	8,889	97.8	9,904	101.5	7,477	99.6	12,340
	不飽和ポリエステル樹脂系	582	120.0	482	108.1	392	109.8	444
	胎底塗料	985	88.9	1,194	82.7	702	76.1	1,053
	その他の溶剤系	5,310	97.1	5,327	102.4	4,051	100.0	5,575
	小計	39,333	94.2	40,249	96.2	24,495	97.4	51,157
水系	エマルジョンペイント	17,666	95.8	17,301	96.4	5,152	98.0	16,303
	厚膜型エマルジョン	1,636	100.9	2,088	94.0	333	99.7	2,365
	水性樹脂系	12,858	95.8	12,620	100.4	5,344	99.6	8,325
	小計	32,160	96.1	32,009	97.7	10,828	98.8	26,993
無溶剤系	粉体塗料	3,206	94.7	3,921	99.4	2,802	100.6	5,555
	トラフィックペイント	5,566	100.8	6,469	97.0	708	95.6	2,488
小計	8,772	98.5	10,390	97.9	3,510	99.6	8,043	
計	80,265	95.4	82,648	97.0	38,833	98.0	86,193	
その他塗料	5,599	97.0	8,260	93.3	4,590	96.9	6,749	
シンナー	31,462	96.7	34,196	97.4	5,870	95.2	6,460	
合計	120,589	96.2	127,895	97.2	51,327	* 98.0	102,110	
4月以降の累計	1,340,978	90.1	1,410,941	91.0	561,845	90.8	× 96.1	

*:数量増減-11.5、製品構成0.1、単価変動0.2 ×は前年同月比

スライム

2月生産3.8%減
塗料
日本塗料工業会の発表によると、シンナーなどを含む2021年2月の塗料生産量は前年同月比3.8%減の12万589トナだった。4月以降の累計は同9.9%減の134万978トナとなった。溶剤系は同5.8%減の3万9889トナ。主力樹脂であるエポキシ、ウレタン系は軒並み減少。特にエポキシ系は同14.8%増の5566トナで

8%減の7971トナで大きく減少した。一方、木工塗装などで広く使用される不飽和ポリエステル系は同20.0%増の582トナと絶対量は少ないものの、大きく伸長した。アルキド樹脂系のウニス・エナメルも増加。同2.3%増の1336トナで好調をキープした。電材関連で使用されている電気絶縁塗料の生産量も引き続きプラス基調で推移し、同15.8%増の1976トナ。販売数量、金額ともに2ケタ増となった。建築系で多く用いられる水性樹脂系塗料は同3.9%減の3万2160トナ。無溶剤系ではトラフィックペイントが同0.8%増の5566トナで

回復の兆しをみせている。

2021年4月23日

担当者: 土反田

水素 × CO₂ 合成燃料 40年までに商用化

	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	~2030年	~2040年	~2050年
燃料のカーボンニュートラル化	合成燃料の製造技術の開発 既存技術(サトウキビ+FT合成プロセス)の高効率化 製造設備の設計開発		大規模製造の実証			導入拡大・コスト低減	自立商用	
	合成燃料の革新的製造技術の開発 CO ₂ 電解(水電解)+合成プロセスの革新開発 水電解+CO ₂ 電解+合成プロセスの革新開発 直接合成(O ₂ を原料とする)の開発		大規模製造の実証					

合成燃料のコスト (現状の試算値)

H ₂	CO ₂	製造コスト	
100円/Nm ³ × 6.34Nm ³ /t	5.91円/kg × 5.47t/1t	33円/t	国内の水素を活用し、国内で合成燃料を製造するケース
= 634円/t	+ 32円/t	+ 33円/t	= 約700円/t
32.9円/Nm ³ × 6.34Nm ³ /t + 14.65円/Nm ³ × 6.34Nm ³ /t	32円/t	33円/t	海外の水素を国内に輸送し、国内で合成燃料を製造するケース
= 301円/t	+ 32円/t	+ 33円/t	= 約350円/t
32.9円/Nm ³ × 6.34Nm ³ /t	32円/t	33円/t	合成燃料を海外で製造するケース
= 209円/t	+ 32円/t	+ 33円/t	= 約300円/t
20円/Nm ³ × 6.34Nm ³ /t	32円/t	33円/t	将来、水素価格が20円/Nm ³ になったケース
= 127円/t	+ 32円/t	+ 33円/t	= 約200円/t

分離・回収コスト低減カギ

30年までに 高効率・大規模製造技術実証

合成燃料は、工場や発電所などから排出されたCO₂を再利用した製造が可能だ。カーボンニュートラルとされている製造方法には、フィッシュスケルトン法や、プロパン法(PT合成法)と呼ばれる水素とCO₂の合成反応が代表的だが、CO₂電解など新たな製造方法も研究が進む。トラックなど燃料、船用燃料、灯油といった民生用燃料の代替など幅広い領域で活用が期待されている。

今回の取り組みは、FT合成プロセスを利用する大規模実証と、革新的な製造プロセスの基礎技術開発の両方を進める方針を示した。今後10年で集中的に開発を進める。合成燃料研究会の試算では、現状の技術で合成燃料のコストは最も少くとも約300円程度と見込まれる。このうち製造コストは同32円、回収コストは同33円、原料である水素(合成燃料)は同200円(2000円/トン)で占める。取りまとめ資料で研究会は「合成燃料のコスト低減は水素価格とCO₂の分離・回収コストの低減が重要である」と指摘した。

経済産業省は「グリーン成長戦略」で、合成燃料価格を50年に向けて、インフレ率以下のコストを実現するという目標を掲げている。現状の技術でも、水素価格が政府の50年目標である20円/Nm³に立脚すれば、約200円/トンで合成燃料の提供が可能となるという。

合成燃料研究会の試算では、現状の技術で合成燃料のコストは最も少くとも約300円程度と見込まれる。このうち製造コストは同32円、回収コストは同33円、原料である水素(合成燃料)は同200円(2000円/トン)で占める。取りまとめ資料で研究会は「合成燃料のコスト低減は水素価格とCO₂の分離・回収コストの低減が重要である」と指摘した。

資源エネルギー庁・研究会取りまとめ

資源エネルギー庁は22日、二酸化炭素(CO₂)と水素を合成して製造する合成燃料について、将来の利用可能性などをまとめた資料を公表した。2040年までの商用化を目指す方針を明らかにした。脱炭素燃料であるという「環境価値」も含めて早期の自立を目指す。製造量などの具体的な数量目標は明示しなかったが、30年までに高効率かつ大規模な製造技術の実証を行い、30年代導入拡大とコスト低減を進めるというスケジュールを示した。

日鉄カーボン

東海カーボン

収益事業として拡大へ

東海カーボンは、アジアおよび北米に生産拠点を展開するグローバルサプライヤーとしてカーボンブラック事業体制を強化。収益基盤事業に位置づけられており、長年にわたって築き上げた信頼の絆に基づく顧客との関係を強め、安全第一、品質重視、CSRニーズに対応することなどを基本方針に掲げている。

足元では、カーボンブラック需要の回復にともない、国内の3工場は高い稼働率を維持、北米向けのタイヤ輸出を背景に好調なタイのThai Tokai Carbon Product、世界最大マーケット・米国におけるトップサプライヤー、Tokai Carbon CB (TCCB)、サーマルブラックを生産するカナダのCanacarb (カンカーブ)、いずれの拠点もフル生産となっている。旺盛な需要と環境面での要請に対応すべく、TCCBでは環境対策投資を継続しているほか、カンカーブではI系列を増設し、5万4000t体制を構築した。OJ体制を構築した。OJはインクジェットプリンターに採用されているが、コロナ禍で家庭での印刷需要が増加したこと

親会社との連携を強化

日鉄カーボンは、親会社である日鉄ケミカル&マテリアルとの連携のもと、自動車タイヤ向け高品質カーボンブラックを中心に安定的な生産・供給体制の整備に向け、継続的な取り組みを進めている。

日鉄ケミカル&マテリアルは日本製鉄グループにあって、鉄鋼製品以外の素材を一元的に製造販売する事業セグメント会社であり、製鉄事業の貴重な副産物の高付加価値の推進が重要な使命の一つ。日鉄カーボンは、

1つ、日鉄カーボンは、
2つ、日鉄カーボンは、
3つ、日鉄カーボンは、

差別化商品拡充めざす

で、昨年の販売量は3割向上したという。

さらに、黒鉛事業の設備を利用し3000度C近い高温で製品化した特殊な黒鉛化カーボンブラックは、燃料電池の触媒担持体向け用途が期待されている。加えて、顧客ニーズに応じてタイヤの耐摩耗性向上に寄与するカーボンブラック開発に取り組んでいるほか、ゴム部品に導電性が発現することを抑える高抵抗カーボンブラックも、ホースや車体シール用途などの重要部品向けに需要が増えている。

2 拠点で競争力高める

にタイトになっている。

また、製品の安定供給のために鉄鋼業界の動向に柔軟に対応できるように、原料調達が多様化の備えにも取り組んでいきたいという。

一方、製品の高性能化に向けた研究開発についても、親会社の研究所との連携で推進しており、芽が出そうな成果も得られているという。とくに、ゴム材料の強度を高めるカーボンブラック本来の機能を高次元で引き出し、耐摩耗性を向上させるといったテーマでの開発が進んでいる。

三菱ケミカル

三菱ケミカルは、ケルブ内での原料調達できる強みを生かし、厳しい原料管理を含めた品質の設計を通して、カーボンブラックの高機能領域への展開を強化している。とくに、主戦場と考えている高性能タイヤ向けカーボンブラックの開発を優先しており、顧客ニーズにマッチした製品展開の迅速化に力を入れる。同社のカーボンブラックはゴム用のほか、塗料、印刷インキ、樹脂着色、トナーなどカラー用も幅広いラインアップを整えている。生産拠点は三重

高機能領域へ展開強化

現場のデジタル化推進

現場のデジタル化推進。一方、海外でシェアが

現場のデジタル化推進

現場のデジタル化推進。一方、海外でシェアが

現場のデジタル化推進

現場のデジタル化推進。一方、海外でシェアが

現場のデジタル化推進。一方、海外でシェアが

現場のデジタル化推進。一方、海外でシェアが

旭カーボン

旭カーボンは、プリチーストックループの一員として長年培ってきたモノづくりのノウハウと高度な高分子開発技術を生かし、高品質で魅力的なカーボンブラック製品の開発・供給に力を入れていく。標準ベースのモノづくりを通じた現場の改善力は非タイヤ分野にも貢献しており、一般ゴム用やカラー用の実績も伸ばしてきている。カーボンブラックを原動力とする社会価値や顧客価値の創出を図り、競争優位性の高いサステナブルな企業を目指していく。

新たな再生技術開発へ

新たな再生技術開発へ。旭カーボンは、再生技術などの開発を進める。また、自動車産業の環境への要求に

新たな再生技術開発へ

新たな再生技術開発へ。旭カーボンは、再生技術などの開発を進める。また、自動車産業の環境への要求に

新たな再生技術開発へ

新たな再生技術開発へ。旭カーボンは、再生技術などの開発を進める。また、自動車産業の環境への要求に

新たな再生技術開発へ。旭カーボンは、再生技術などの開発を進める。また、自動車産業の環境への要求に

新たな再生技術開発へ。旭カーボンは、再生技術などの開発を進める。また、自動車産業の環境への要求に

価値創出で競争優位性

持続可能性へ取り組み

キャボットジャパン

キャボットジャパンは、コロナ禍のなか、デジタル技術を活用して顧客との関係を強化。本社およびアジア地域のマネジメンツや技術者が直接顧客と対話する機会を増やすことにより、日系顧客に対する海外との窓口役として、日本人の価値を高めることに成功している。

下関にオフィス棟新設

下関にオフィス棟新設。製造面では、エンジン

下関にオフィス棟新設。製造面では、エンジン

下関にオフィス棟新設。製造面では、エンジン