



印刷インキ収益力向上へ 東洋インキSCHD

東洋インキSCHD

オフセット 伯印中を核に再構築 パッケージ 新興市場へ集中投資

東洋インキSCホールディングス（HD）は、印刷インキ事業の収益力向上に向けて生産拠点の再編と海外投資を活発化する。市場縮小が続くオフセットインキはグローバル供給体制を見直し、ブラジル・インド・中国を中心とする供給体制を強化。2023年度までに再編を完了させたい考えだ。他方、世界的に市場が伸長するグラビアインキなどのパッケージ材料は海外展開を加速。トルコ・インドなどを中心とする新興国市場で数百億円を投じた集中投資を計画する。



柳 常務執行役員

今年度から始動した新中期経営計画の下、印刷・情報とパッケージの両セグメントでのグローバル展開が新局面を迎える。商業印刷・出版などの市場縮小が続くオフセットインキは、エリアごとの生産・供給体制を強

化。ブラジル・インド・中国を中核とする体制を構築する計画で、「最終年度の23年度までに完結したい」（柳正人常務執行役員・東洋インキ社長）考え。

ブラジルは北米・南米市場、インドは欧州・アジア市場をカバー。東アジア向けは中国からの輸出供給を加速する。デジタル化による需要減にも下げ止まりのポイントはあるが、オフセットの減少はあと数年間は続く（同）見通し。国内市場でも海外拠点製品の展開や他社とのアライアンスを通じた最適供給体制の確立が急務とされ、埼玉製造所（埼玉県川越市）の製造機能は残しつつ、中国生産品の供給を含む体制に移行させたい考えだ。

新聞用インキはこれに先行し、すでに日本新聞インキとアライアンスを締結。生産委託に移行している。一方のパッケージ市場は、新興国の経済成長にともなう「個食化」の進展で伸びている。同社パッケージ材料の主戦場はすでに東南アジアにシフト。次期中計期間を含めて総額400億円規模の投資を計画し、トルコ・インド・中国・インドネシアの4市場を集中投資の対象とする。

トルコ子会社のTOYO PRINTING INKSでは、マニサ工業団地（マニサ県）にグラビアインキ・ラミネート接着剤の新工場を計画中で、22年末までの稼働を目指す。供給先には欧州市場も含まれ、パッケージ材料の有力なエリア拠点と見込まれる。とり

わけ欧州ではインキ・接着剤に汎用性を求める場合が多く、日本・東南アジアで主流のウレタン系インキはレトルト包装など一部での使用に限られる。新工場は同社グループが強みを持つウレタン系樹脂製造とは異なり、欧州・中東地域で主

流を占めるニトルセルロース（硝化糊樹脂）系製品を生産を予定する。グラビアインキはインドネシアでも増強中。また、中国では華南地区で江門工場（広東省江門市）の移転増強がまもなく完了し、両国とも21年内の立ち上げ予定とする。海

外の各拠点ではDX（デジタルトランスフォーメーション）導入も進展しており、国内からの購買管理も可能となりつつある。グローバル調達強化が現中計での課題の一つ（同）とし、海外サプライチェーンの活用を含む収益力向上を図る。



ガソリン需要、頭打ち IEA「19年水準に戻らず」 コロナ禍・脱炭素で消費減

世界のガソリン需要がすでにピークを過ぎたとの見方が強まっている。国際エネルギー機関（IEA）は「消費が2019年の水準に戻ることはない」と初めて指摘した。新型コロナウイルス禍や環境車の普及による消費の減少が、新興国の経済成長による需要拡大を上回る。石油メジャーの開発投資が減り、原油生産が停滞する可能性も出てきた。

IEAは3月中旬に発表した石油市場の中期展望で「ガソリンの世界需要は2019年の水準まで戻りそうにない」との見通しを示した。先進国を中心とした消費国で構成し、エネルギーの需給分析で権威のあるIEAがガソリン消費のピークアウトに言及するのは初めてとなる。

ピークを早めたのがコロナ禍だ。各国政府が外出自粛要請などの移動制限に乗り出し、20年の世界需要は前年比11%減の日量2370万バレルとなった。22年にかけて持ち直すものの、その後は数年にわたって消費の停滞が続くと見込んだ。

気候変動への関心の高まりで電気自動車（EV）の普及が加速。IEAは世界の路上を走るEVが26年までに6千万台に達し、19年比で8倍以上に増えると試算する。特にEVシフトが鮮明な欧州では、ガソリン需要が年率2.2%減少するという。「新興国の力強い需要の伸びも、先進国の減少を相殺するのに十分ではない」と分析する。

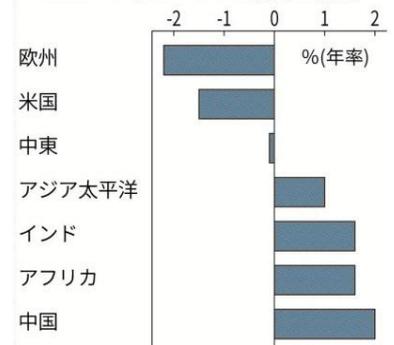
石油全体の需要もピークが早まるとの予想が相次ぐ。北欧石油大手のエクイノール（ノルウェー）は20年11月の見通しで「ピークが30年ごろに起きるといふ仮定が揺らぐ」として、2～3年ほど前倒しされる可能性に言及した。英BPも20年9月、温暖化対策の想定に基づく3つのシナリオのうち2つで「石油需要が19年にピークを打った」と想定した。

ガソリンの石油需要に占める割合は軽油と並び約3割と多く、石油の開発投資や生産への逆風は強まる。デジタル化の進展や旅行の減少で、航空機燃料の需要低迷が長引くことも重荷だ。IEAは20年の石油開発部門への投資が前年比30%減り、21年も低迷するとみる。脱炭素の取り組みを求める金融市場の声もあり、投資に足踏みする石油会社は増えている。

米独立系石油会社オキシデンタル・ペトロリアムのビッキー・ホルブ最高経営責任者（CEO）は「シェール生産量はコロナ禍前の水準に戻らない」と3月に明言した。英蘭ロイヤル・ダッチ・シェルも2月に「石油生産は19年がピーク」として依存度を下げる方針を示した。

昨秋以降、コロナワクチンの実用化や景気回復期待が原油相場を押し上げた。石油天然ガス・金属鉱物資源機構（JOGMEC）の原田大輔氏は「生産が滞ると原油価格が高止まりする可能性がある。輸入に頼る日本にとっては痛手だ」と指摘する。

先進国での減少が顕著に
2019～26年にかけての消費の増減率





世界の石油需要、コロナ禍が23—24年まで影響 ロシア政府予想

[モスクワ 8日 ロイター] - ロシア政府は、新型コロナウイルス感染拡大による世界の石油・石油製品需要への影響が2023—24年まで続くと予想している。ロイターが確認した政府文書の草案で8日、明らかになった。

35年までの石油産業の見通しについてまとめた草案では、主要国の脱炭素化の動きが石油産業を脅かす可能性にも言及した。

国際原油価格は25年までに1バレル=50—75ドル、20年代後半には50—60ドルの水準になると予想した。50ドルを大幅に下回る水準になる公算は小さいとしている。

国内石油産業が直面する課題として、主要輸出先である欧州や北東アジアなどの脱炭素化の流れを挙げ、例えば欧州ではディーゼル車の使用制限に向けた動きを背景にディーゼル需要が減少していると指摘した。



パーム油、国際価格高止まり マレーシア、在庫量回復せず 国内相場押し上げも

揚げ油やマーガリンなどに使うパーム油の国際価格が高止まりしている。アジアを中心に需要が底堅い一方で生産量は低迷。主産地マレーシアの在庫量が回復せず、需給が引き締まっている。競合する大豆油の国際価格が上昇していることも影響している。国内価格も強基調が続く可能性がある。

国際指標であるマレーシアのパーム油先物（中心限月、終値）は1トン3800リング程度（約10万円）。直近安値の2月上旬に比べ2割弱高い。3月15日に最高値である4138リングをつけたあとは急激な上昇ペースへの警戒感から下落したが、3月末に下げ止まった。

パーム油は世界で最も需要が多い植物油で、食品のほか化粧品やバイオ燃料にも使う。インドネシアとマレーシアで世界の供給量の約9割を占める。主産地マレーシアの在庫量が低水準にとどまっている。マレーシアのパーム油庁（MPOB）によると、2020年12月末時点で約126万トンと13年ぶりの水準まで減った。

21年に入りやや戻したものの、2月の月末在庫量は130万トン台。「適正水準とされる200万トンを下回る」（製油会社）。4月に発表される3月末の在庫量も140万～150万トン程度にとどまるとの見方が多い。

マレーシアの主要輸出先である中国やインド向けの需要が堅調だ。新型コロナウイルス流行で落ち込んだ経済が徐々に回復し、食用を中心に消費が伸びる。MPOBによると、両国向けの1～2月の輸出合計は約48万トンと前年同期比2割増えた。

調査会社アムスペック・アグリ・マレーシアは、3月のマレーシアのパーム油輸出量は前月比で27.6%増加したと発表した。「4月も輸出は底堅く推移する」（製油大手）とみられている。

一方で生産は振るわない。ラニーニャ現象による多雨の影響などで20年は約1914万トンと前年比で3.6%減った。21年も1～2月の合計は約223万トンと前年同期を9%下回った。例年は夏場に増産期を迎えるものの今年は供給余地は限られるとの見方が目立つ。

コロナの感染拡大に伴う国をまたぐ移動制限が影を落とす。マレーシアの場合、原料のパーム農園は就労者の6～7割がバングラデシュ、カンボジア、フィリピンなどからの外国人だ。労働力が十分に確保できず、本格的な生産回復には時間がかかりそうだ。

パーム油と用途が重なる大豆油の値上がりも波及している。原料である大豆が中国による旺盛な需要や南米の天候不順を受け、国際指標のシカゴ先物（期近・終値）が3月上旬に1ブッシェル14.41ドルと約7年ぶりの高値をつけた。

3月末に米農務省が発表した21～22穀物年度の米農家の作付意向面積は、市場予想を大幅に下回った。需給の逼迫が意識され、足元でもなお14ドル前後で推移する。

日本の取引価格も高値が続くそうだ。製油会社が加工油脂メーカーや製麺会社に販売する3月のパーム油の大口取引価格は1キロ202円程度。20年6月を底に9カ月連続で上昇し、値上がり率は31%に達する。

足元の海外高を反映し4月以降の取引価格も強含むとみられる。マーガリンメーカーなどのコストアップ要因になる。

ENEOSHD

蘭・ウニ畜養会社と協業

“ブルーカーボン”推進で

ENEOSホールディングスは、国内外でウニの畜養事業を展開するオランダのウニノミクス社と、藻場再生を通じてブルーカーボン（海洋の生物によって吸収・貯留される炭素）の推進事業で協業する。100%子会社ENEOSイノベーションパートナーズがウニノミクス社と出資契約を締結した。

ウニの増えすぎによる海藻の食害を原因として近年、海洋の浅瀬の砂漠化「磯焼け」が進行しているうえ、これらのウニは飢餓状態で身入りがないため、捕食者からも人間からも価値がないとして放置されている。

浅瀬の藻類は小魚などを育む海洋生態系の基礎であり、CO₂（二酸化

ウニの畜養を通じた藻場再生エコシステムの概念図



炭素）吸収も担う。浅瀬の藻場には、海に吸収された大気中のCO₂が海底や水中生物などに「ブルーカーボン」として貯留されることから、CO₂の吸収・固定に貢献すると注目されている。

協業では、磯焼け状態の海で採取したウニを効率的に畜養するウニノミクス社の循環型ビジネスモデルにより、藻場の回復と造成を行い、ブルーカーボンによるCO₂削減を目指す。4月から商業生産を開始する大分ウニファームに続き、日本全国のほか海外でも商業生産拠点を展開していくとしている。

藻場の再生によって創出されるCO₂削減量は「ENEOS環境価値エコシステム」でも活用し、環境価値・低炭素事業の創出と育成につなげる。

国交省／道の駅、第3ステージへの取り組み加速 防災道の駅認定で災害対応機能整備



防災道の駅指定候補の道の駅「すさみ」

国土交通省は「道の駅」に防災や生活拠点の機能を加える「第3ステージ」の取り組みを加速する。都道府県ごとに1～2カ所を「防災道の駅」に指定し、広域的な災害対応機能を整備。地域防災計画で避難所に指定される約500駅は、2025年度までにBCP（事業継続計画）を策定する。制度や施策の具体化に向け、月内にも検討業務の委託先を決める公募型プロポーザルを公告する予定だ。

「防災道の駅」の認定制度創設に向けた検討業務を任せる。認定施設には交付金を重点的に配分。貯水タンクや非常用発電設備の設置、建物の耐震化を後押しする。災害時に救援活動や緊急物資の配送、復旧・復興活動の拠点として使える環境を整える。

候補として道の駅「すさみ」（和歌山県すさみ町）＝写真＝などを想定する。南海トラフ地震による津波の襲来を見据え、国道の復旧拠点として活用する計画。敷地内にはヘリポートや備蓄倉庫が整備済みだ。

地域の生活拠点としての役割にも期待する。具体的には自動運転車のターミナル機能を整備。高齢化が進む山間部で生活の足の確保を助ける。道の駅「かみこあに」（秋田県上小阿仁村）には自動運転サービスが導入済み。村内の道路約4キロに電磁誘導線を埋め、車を誘導する。今後の全国展開を見据える。

国は道の駅の整備を3段階で整理している。第1ステージ（1993年以降）は道路利用者へのサービス施設を整備。現在までに約1200駅を設けた。第2ステージ（13年以降）は道の駅が旅行の目的地の一つとなるよう、魅力向上に取り組んだ。