

**国産ナフサ24%上昇 21年1~3月期
3四半期連続値上がり**

石油化学製品の基礎材料となるナフサ（粗製ガソリン）の国産価格が大幅に上昇した。2021年1~3月期は1キロリットル3万8800円で、20年10~12月期と比べ7500円（24%）高い。上昇は3四半期連続。原油の値上がりや堅調な化学品需要を映した。

国産ナフサの価格は四半期ごとの平均輸入価格に連動して決まる。合成樹脂など様々な化学品の国内取引の指標となっている。原油価格の上昇や化学品の需要増も続くとみられ、4~6月期の国産ナフサ価格は4万円台後半になる見通しだ。

パームヤシ残渣から エタノール効率生産

トナ
アンミ
アラタ
ラブル
クラブ

クラリアントは、インドネシアで大量に廃棄されるパームヤシ残渣を原料に、効率的にエタノールを製造できることを証明した。2018年から同国営の石油・ガス公社プルタミナと協力し検証を進めてきた。インドネシアでは今後数年内にガソリンへのエタノール混入（10%）が義務化

される予定で、エタノール需要の大幅な増加が見込まれている。クラリアントの独自技術「sunliquid」のインドネシアへの適用を検討した。植物の細胞壁の主成分であるリグノセルロースからエタノールを生産する。12年に独

バリエル州シュトラウピングでパイロットプラントを運用した後、ルーマニアに旗艦工場を建設する一方、スロバキアや中国などの企業に技術を供与してきた。今回、この技術を使って、インドネシアで多く栽培されているパームヤシから、空果房（実を取った後に残る房、EFB）と葉を原料にエタノールを効率的に生産できるこ

とを確認した。設備仕様やプロセスの経済性などの概念検討も終えており、プルタミナが商業設備への投資を検討するための下準備が整った。リグノセルロースは世界で最も豊富なバイオマ

スで、食料と競合しないバイオ燃料の原料として注目されている。インドネシアにはEFBをはじめ未利用のバイオマスが豊富。ただ利用率は低く、焼却処分され大気汚染の原因となっている。



独シュトラウピングのバイロットプラントを訪れたプルタミナのプロジェクトチーム



食用油大手2社、搾油で統合検討

家庭用食用油最大手の日清オイリオグループと同2位のJ-オイルミルズは12日、搾油機能を統合する検討を始めると発表した。西日本地域で搾油事業を担う共同出資会社を設立し、両社の搾油機能を統合する。将来は全国の搾油機能の統合を目指す。国内の人口減少や原料調達を巡る国際競争で経営環境が厳しくなっており、経営を効率化する。



なお続くコンテナ不足 対応を急げ

世界的な国際海上コンテナ輸送力と空コンテナの不足が続いている。国土交通省では、日本発着の国際海上コンテナ輸送の需給の逼迫状況の改善に向け、2月5日付で荷主・船社・物流事業者などの関係団体に対し、コンテナの効率的な利用や輸送スペースの確保について協力要請文書を発出したが、引き続き状況の改善に向けた施策を実施

して欲しい。

野村総合研究所によると、海上輸送では2020年11月以降に発生した港湾混雑、コンテナ船の沖待ち、輸送遅延の状況が続いている。春節後もコンテナ船の沖待ち、ターミナル混雑の状況に改善はみられない。

コンテナの主要生産国である中国は、米中貿易摩擦問題にともなう荷動き低迷の懸念から19

年は前年比40%減の急激な減産を実施し、新型コロナウイルス感染拡大の前から新造コンテナの生産量は低下していた。20年1~3月期は新型コロナウイルスの影響で世界的に貿易が停滞したが、4~6月期になると中国の生産がV字回復し、米国では巣ごもり消費で家具・玩具・家電などの輸入が増加した。これによりアジア発北米向けの海上輸送の貨物が急

増した。さらに米国西海港湾において現場作業者が不足し、コンテナ処理能力が低下した。欧米では空コンテナが滞留し、アジアに空コンテナが回送されない状況に陥った。その結果、コンテナ不足によりフッキングが困難な状況が続いている。またスポットでのコンテナ手配も困難であるため、スポット運賃が高騰した。さらに海上運賃の高騰は航空運賃の高騰も招いた。取材先の商社などからも運賃高騰の悲鳴が聞こえてくる。

こうした状況に対して荷主や船社も対策を講じてきている。荷主としてはコンテナの共用や鉄道・航空・陸送を活用、コンテナ1本貸し切りから混載コンテナへ変更しての輸送などを実施している。外航コンテナ船社は、臨時船による空コンテナ回送やコンテナの絶対数を増やすといった対策を実施している。

また中国当局は、コンテナ不足が自国の輸出に影響を与えるとし、メーカーに製造能力拡大を指示しているという。

国土交通省では、北米西岸港とアジア主要港について現在の混雑状況や要因、港湾管理者、政府や民間団体などの対応を把握するための調査を実施中。結果がまとまり次第、関係者と情報を共有するとしている。

物流を「血流」に例えるならばコンテナは「ヘモグロビン」のような存在と言えるだろう。世界中に張り巡らされた血管のなかを、うまく循環させる手立てを官民が協力して講じなければならぬ。

世紀東急工業、特損11億円 ミャンマー情勢響く

世紀東急工業は12日、ミャンマーの国軍クーデターなどの影響で舗装資材を製造する同国子会社に減損損失が発生したと発表した。同日発表した2021年3月期の連結決算で関連する11億5000万円の特別損失を計上した。20年3月に完成したアスファルト乳剤の工場が減損対象になった。前期の売上高は前の期比14%増の900億円、純利益は特損計上などが響き21%減の51億円だった。

土木技術者－10年後は3人に1人が60歳代に 日建連会員調査



土木技術者は10年後、3人に1人が60歳以上に――。日本建設業連合会（日建連、宮本洋一会長）が実施した会員調査によると、監理技術者の中心世代である40～50代が今後少なくなり、2030年には60歳以上が29%を占めることが明らかになった。現場で陣頭指揮を執る技術者を養成するには、20代後半～30代の人材登用が今から必要と訴えている。

日建連の調査によると、対象43社の20年時点の土木技術者数は計2万8090人。年齢構成を見ると20代は22%、30代は11%で、監理技術者の中心世代である40代は24%、50代は28%にとどまる。30年時点の総数を20年と同じと仮定した場合、年齢構成は20代が15%、30代は22%、40代は11%、50代は23%になると予想。60歳以上の割合は20年の15%が29%に倍増する見通しだ。

国土交通省関東地方整備局らと12日に関した意見交換会で、日建連の佐藤健人公共積算委員長は「実績のある監理技術者が極端に少なくなる。公共工事の現場を担う技術者が不足するのは確実に見えてきた」と警鐘を鳴らした。その上で「若手技術者の監理技術者への登用を早急に進め、監理技術者の不足や技術の伝承に支障が生じないようにする育成策を今のうちから講じることが必要だ」と強く訴えた。

佐藤委員長は国交省東北地方整備局が運用する「専任補助者制度」を紹介。同制度は補助役として専任のベテラン技術者を配置すれば、若手技術者を監理技術者に登用できる。若手技術者の配置促進に有効とされ技術の伝承につながる。WTO政府調達協定の対象工事にも適用している。

「若手技術者の同種工事の施工経験として工事規模を問わず、当該工種の施工経験のみで可としている。受注後に制度利用の選択ができるのも受注者として取り組みやすい」と佐藤委員長は制度の有効性を評価。東北整備局の取り組みを全国展開するよう求めた。日建連の調査では女性の土木技術者数は43社の合計で985人。20代が62%、30代は22%と若手が大半を占めている。女性活躍推進の観点からも専任補助者制度の導入拡大を促した。

下請会社の技術者不足も深刻になっている。日建連の調査では、下請の主任技術者の交代人材がない現場が約7割に上ると判明した。4週8閉所が困難な工事は交代制により、個人レベルで週休2日を確保しているのが現状だ。主任技術者の資格要件は実務経験10年以上が必須となる。佐藤委員長は「下請各社の要員確保を考えると厳しい。必要実務経験年数の短縮などが必要だ」と要件緩和を迫った。