

## 穀物 トウモロコシ、上昇基調 JA全農畜産生産部長 由井琢也氏

――主要穀物トウモロコシや大豆は米国で2021～22年度産の収穫が終了し南米で生育が進みます。22年の供給をどうみますか。

「米国は豊作だった。ブラジルは南部が干ばつ気味だが、北部は良い状況で20～21年度より増えると期待している。米農家の22～23年度産の作付けは、肥料価格が高いためトウモロコシが減って大豆が増えるという民間情報会社もある。ただ、極端にはならないだろう。農家は作物の定期的な植え替えをきっちり守る。土地が資本なので連作すると障害が出てくるためだ」

――米国の穀物輸出港を21年にハリケーンが襲いました。JAの調達戦略の再検討は。

「大きな影響は結果として回避できた。米西海岸やブラジルからの出荷でしのげた。産地の多元化に取り組んでおり、大きな戦略転換はない」

――世界的な需要は。

「世界最大の需要国、中国はアフリカ豚熱（ASF）のまん延で、残飯を与えていたような小規模業者が廃業し、近代化した養豚に変わった。配合飼料で育てるため、トウモロコシや大豆の需要が高まる。中国国内でもトウモロコシの増産に動いているが足りない。今後も（世界最大の）2000万～3000万トンは継続的に輸入するだろう」

――脱炭素で注目されている穀物由来のバイオ燃料の需要をどうみますか。

「大豆や動物性油脂などを加工して再生可能ディーゼル燃料にして、軽油やジェット燃料として使う動きが出てきた。06、07年ごろの（トウモロコシ由来の）バイオエタノールと同じような状況が大豆で起こり始めている可能性がある」

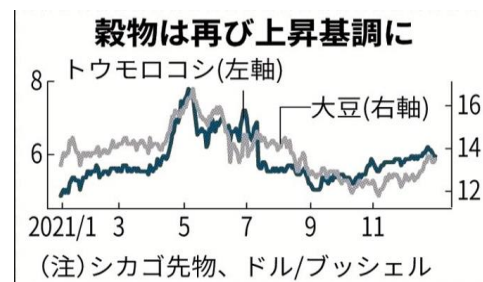
――バイオエタノール生産の拡大で、トウモロコシの国際価格は水準が一段切り上がりました。今回もそうなるのでしょうか。

「そこまでは言い切れない。ただ長い目でみると、下がりにくくなる。大豆を搾って大豆油にして、加工して燃料にする。まだ搾油能力が需要に追いついていない。新しい搾油工場のプロジェクトが動き始めており、いずれ大豆が足りなくなる可能性はある」

「バイオエタノールは新型コロナウイルス禍で落ち込んだ分の需要が伸びるが、市況に織り込まれているだろう。どんどん価格が上がっていくことはない」

――ウクライナ情勢の影響は。

「世界の需要に供給制限がかかる可能性がある。小麦などの強材料となる」



# ウメモト インフォメーション

2022年1月24日

担当 坂田

## 英シェル、社名変更完了 「ロイヤル・ダッチ」外れる

英石油大手ロイヤル・ダッチ・シェルは21日、社名を「シェル」に変更する手続きが完了したと発表した。20日の取締役会で決議し、英国での登記が21日付で発効した。英国とオランダに分かれていた本社機能は英国に集約済み。社名から「ロイヤル・ダッチ」が外れて名実ともに英シェルとして歩み出す。

シェルは2021年11月に経営体制の「簡素化」を打ち出し、税務上の拠点をオランダから英国に移すことを決めた。取締役会の開催地や最高経営責任者（CEO）、最高財務責任者（CFO）ら幹部の執務地も移し、本社機能を英国に一本化した。

## 横浜港輸出額24%増、3年ぶり増加

横浜税関が20日発表した貿易速報によると、横浜港の2021年の輸出額は前年比24%増の7兆2250億円だった。増加は3年ぶり。20年の新型コロナウイルス禍による落ち込みの反動増に加え、オーストラリア（豪州）向けの自動車や中国向けの半導体等製造装置などが海外経済の回復で好調だった。

輸入額は22%増の4兆9544億円で、記録のある1979年以降で最高だった。品目別では原油・粗油が77%増と急増した。原油通関単価は12月に前年同月の約2倍の1キロリットル当たり5万9302円となるなど高水準で推移した結果、輸入額を押し上げた。原油・粗油だけでなく豪州からのアルミニウムなどを中心とした非鉄金属は前年比68%増、チェコからの白金くずなど金属鉍・くずは2.2倍と資源価格高騰が響いた。

## 業界トップに聞く 物流の2024問題

### 共同回収の仕組み構築



加納 尚美 社長

#### 日本パレットレンタル

▼「ドライバーに対する時  
間外労働規制への対応  
はいかがでしょうか。  
「レンタルパレットを荷  
主企業、運送事業者に供給  
しているの、24年問題へ  
の対応が喫緊の課題になっ  
ている。個々の企業がパレ  
ットを所有する運用では物  
流ポイントごとに長時間の  
積み替え作業が発生するの

で、待機を含め滞留時間が  
長くなる原因になる。卸売  
業センターなどにレンタル  
パレットを配送し空パレッ  
トはレンタル会社が回収す  
る仕組みの共同回収を実践  
している。トラックを集約  
することで環境負荷の低減  
にもなる。また企業間で行  
う共同輸送の機会を創出す  
ることも取り組み、昨年

#### ルール・機構の整備も必要

秋に開始した共同輸送マッ  
チングサービスのトラナン  
プトは現在好調に引き合い  
が出ている」

▼「トラナンプトで取り組  
んでいることは何でし  
ようか。  
「トラナンプトは共同輸  
送を希望する複数企業の輸  
送ルートを一（人工知能）  
がマッチングするサービ  
スだ。共同輸送により実車率  
や積載率を高めることで車  
両を効率的に運用できるよ  
うになる。8月に行ったモ  
ニターによる利用実績で  
は、マッチング候補の平均  
実車率は93%となった。高  
い理由の一つには利用する  
企業業種の多様性がある。  
同じ業界では季節変動や輸  
送経路の傾向が重なってし  
まい共同輸送が難しい。現  
実的な課題を解決するため

#### 廃プラ利用し再生パレット

にシステム上に輸送ルート  
のマッチング候補を提示し  
ている」

▼「荷物の組み合わせと最  
適な配車計画作りはど  
うするべきでしょう  
か。  
「標準パレットを使うこ  
とで組み合わせ・積載率は  
計算しやすくなる。規格化  
されたパレットによるユニ  
ット・ロードを使いさまざ  
まな荷物の荷役や輸送の効  
率を向上しようという議論  
はすでに1960年代から  
ある。日本では70年にJIS  
（旧日本工業規格）によ  
り一貫輸送用の平パレット  
として11型が規定され、多  
くのサイズが始めに使用  
されている。パレットに  
よる荷姿標準化の議論が再  
び活発になってきているが、規  
格統一とともにパレットを  
共同で使用するためのルー  
ルや機構についての議論を  
両輪で進めることも重要  
だ」

▼「今後業界に必要なこと  
は。  
「環境問題への取り組み  
ではないか。パレットを多  
くの企業が共同使用するこ  
とはCO<sub>2</sub>排出の低減につ  
ながる。個々の企業がパレ  
ットを所有すると季節変動  
や地域偏在で多くのパレッ  
トを抱えないといけない  
が、レンタルによる共同使  
用だと全体の総数を少なく  
することができる。空パレ  
ットは複数企業で使用した  
ものを一気に回収した方が  
自社所有でパレットを運用  
するよりもトラックのCO<sub>2</sub>  
排出量を76%削減でき  
る。また廃棄プラスチック  
などを原料にした再生パレ  
ットの研究を進めている。  
強度が落ちるので強度を保  
持していく課題はあるが、  
欧州では再生原料を使用し  
たパレットが主流で、今後  
日本でも再生パレットの要  
望は高まると考えている」  
（聞き手＝峯岸大輔）

## 業界トップに聞く 物流の2024問題

# 輸送力は2〜3割不足



梅村 幸生 社長

### ネクストロジステイクスジャパン

▼…ドライバーに対する時間外労働規制への対応はどうか。  
「現在ある車両数、ドライバー数で今後も増え続けるであろう物流の需要に添えていくことが必要になる。現状では輸送物量に対する輸送力は2〜3割不足する。2024年問題に限らず日本の労働力不足はどの

## 荷主企業の危機感に差も

と認めた。ただ、全業種の荷主が深刻さを認識している訳ではないため、今後、危機感の差が表面に出てくる可能性がある」  
▼…現在取り組んでいることについて教えてください。  
「荷主と運送事業者が参画する幹線輸送スキーム事業を19年に立ち上げている。相模原（神奈川県）と西宮（兵庫県）に積み替え拠点となるクロスドックセンターを設け、東西間を結ぶ幹線輸送に連結トラックを使う。車両と人はすべて中間地点にある豊田営業所（愛知県豊田市）に所属し、ドライバーを交代させる中継輸送を採用している。長距離をリレー方式で運送するので、一人当たりの労働時間は法定時間内に収ま

## 標準化など全体最適優先

ている」  
「結局、ドライバー不足の解決策を突き詰めると、いかに少ない労力で多くの荷物を運べるかになってくる。その効率化を追求するとCO<sub>2</sub>（二酸化炭素）排出削減につながる。ドライバー不足の対応とカーボンニュートラルへの取り組みは不可分で、両面でやっていくべきだ」  
▼…パレットの活用と共同輸送への取り組みはどうでしょうか。  
「荷姿を標準化するためには必要だが、各業界によって使用しているパレットの種類が違う。積載率を上げるためにはある程度（2〜3種類）のなかでやりたい。現在、積み方を日々研究しているが、工夫すればどの運送事業者でも積載率は向上することが分かってきた。課題は荷姿・荷物の軽重・往復路の荷物積み分けの付け・リードタイムの確保にある」  
「共同輸送については幹線輸送スキーム自体が異業種の荷物を混載して運ぶ仕組みだ。荷姿の標準化と共同輸送は荷主の理解が必要になる。今まで荷主は個社での物流最適を追求してきたが、共同輸送になると自社最適よりも全体最適を優先しないと成立しない」  
▼…荷物の組み合わせと最適な配車計画作りはどうするべきでしょうか。  
「荷主からの発注データの中にあるパレット枚数・荷物の軽重・常温冷凍保管の情報から最も積載率が良くなる組み合わせをシステムで導き出している。将来は量子コンピューターを使い最適な組み合わせパターンを探することも可能だが、実際の現場で生かすことが最大の肝になる」  
（聞き手＝峯岸大輔）