



説 コスト上では 社 今週も値上げ

(1)

前週は原油価格に関する話題が多かった。イエメンの武装組織フーシ派とサウジアラビアを中心とする有志連合の対立激化で原油価格の騰勢が強まり、インフレ圧力、株価下落、貿易赤字などの解説でも原油価格上昇が主要な要因として登場した。大手元売の仕切価格は年明け後の3週で累計約9円上昇したが、原油コスト上は、今週も2円以上の値上げが予想される。

(2)

「原油コスト上は」とわざわざ注釈を入れるのは、「燃料油価格激変緩和事業」の発動が現実味を帯びているからだ。発動すれば、事業実施期間の3月末までは、原油コストと仕入価格の動向が一致しないケースが出てくる。仕切り変動を先読みして販売戦略を立てている販売業者は、戸惑う場面があるかもしれない。

(3)

WTI先物(期近・終値)は19日に86ドル96セント、2014年10月以来の水準に引き上がった。2014年は7月まで100ドルの大台を維持していたが、OPEC(石油輸出国機構)非加盟産油国の生産増で8月以降はシリアに転換。11月下旬のOPEC総会で減産合意が成立せず、翌2015年3月には43ドル台まで暴落した。原油市場の歴史では2020年と同様に特異な年で「2014年以來」との報道に「あの時か」とすぐに記憶をよみがえらせた関係者もいただろう。無事に乗り切れば、今回の油価変動もそんな歴史の1ページになる。



アスファルト値上げ、道路会社に要望 運送費高騰で販売会社の経営圧迫

道路舗装工事で使用するアスファルトの販売会社が、運送会社の燃料費高騰や人件費増加分の値上げを道路舗装会社に要請している。上昇分の一部を販売会社が負担せざるを得ない状況が続いており経営を圧迫。十分に価格転嫁されず廃業する運送会社も出てきた。こうした状況が続けば合材の安定供給に支障を来す可能性がある。

地域によってばらつきはあるものの、関東地区のアスファルト平均運賃は1トン当たり4000～5000円。原油価格は前年の倍以上になり燃料費も急激に上昇した。乗務員の人件費増加なども含め3割程度の値上げを要望している。

アスファルト専門の運送会社は高齢化が深刻な問題で、50代半ばが中心で若手入職者は極めて少ないという。将来を見据えた車両の維持更新や働き方改革の推進、人材確保のためにも運賃引き上げは待ったなしの状況にある。現状はアスファルト価格に転嫁できていない販売会社の経営も限界に達している。

ある販売会社の幹部は「道路舗装会社もアスファルト合材価格の高騰分を顧客に転嫁できず厳しい状況は理解できる」としつつも、「われわれも値上げを認めてもらえなければ死活問題だ」と切実な思いを吐露する。この状況が続けば運送会社を廃業に追い込むことにもなりかねない。アスファルトの安定供給のためにも粘り強く価格交渉を重ねていく考えだ。



日建連会員／現場のCO2削減率が着実に上昇／継続的な活動定着

日本建設業連合会（日建連、宮本洋一会長）は、会員企業が施工段階で取り組んだ二酸化炭素（CO₂）の排出削減で、2020年度の調査結果をまとめた。施工高1億円当たりの原単位削減率は1990～2013年度比で前年度から3・7～4・5ポイント上昇。現場での地道で継続的な削減活動の積み上げが定着し、削減率が着実に高まっている。取り組みを継続し50年のカーボンニュートラル達成に貢献する。

調査は会員52社が20年4月～21年3月に施工していた2287現場を対象に実施した。工種別内訳は建築1149現場、土木1138現場。最低2カ月間以上の電力や灯油、軽油、重油の使用量を把握しCO₂排出量を集計した。

20年度のCO₂年間総排出量は349・9万トン（前年度448・8万トン）。工種別に排出量割合を見ると、土木28・5%、建築71・5%だった。国のエネルギー基本計画と同じ調査基準年の1990年度（CO₂年間総排出量950万トン）と2013年度（411・3万トン）をベースにした削減率はそれぞれ58・4%（前年度比5・2ポイント上昇）、4・0%（12・1ポイント上昇）。

施工高1億円当たりの原単位排出量は、土木と建築を合わせた加重平均で2万6741キロ（前年度2万8082キロ）。原単位ベースの削減率は、90年度比が26・1%（前年度比3・7ポイント上昇）、13年度比が9・6%（4・5ポイント上昇）となっている。

日建連は、これまでの地道な省エネルギー活動や施工の効率化などが原単位削減率の継続的な向上につながっていると分析。東京五輪の関連需要が収束し、コロナ禍の影響もあった20年度に施工高（14兆7671億円）が前年度比6・8%減となったことも関係しているとみる。

日建連は昨年5月に公表した「建設業の環境自主行動計画（第7版）」で、原単位ベースのCO₂排出量を30～40年度の早い時期に13年度比で40%減らし、50年までに施工段階の排出量ゼロという目標を設定している。当面は再生可能エネルギーや軽油代替燃料の事例集などを作成。施工に関連したサプライチェーン（供給網）全体の対策強化を促す。

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

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現在使
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CO₂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CO₂
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」といいます。
▼…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年に立ち上げています。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

っている」といいます。
「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CO₂（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」といいます。
▼…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」といいます。
「共同輸送については幹線輸送スキーム自体が異なる種類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」といいます。
▼…荷物の組み合わせと最適な配車計画作りはどうなるべきでしょうか。
「荷主からの発注データの中にパレット枚数・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）