



## 電力、続く老朽火力頼み 首都圏・中部、今年も逼迫懸念 夏・冬の予備率 3~4%

2022年3月以来の電力不足懸念は23年も続く見込みだ。電力供給の余力を示す予備率は7月に東京電力ホールディングス（HD）管内で3.3%と、最低限必要な3%をわずかに上回るにすぎない。東電HDと中部電力が出資するJERAが持つ火力発電所の活用が焦点で、経済産業省は売電先の確保を後押しする。トラブルが起こりやすい老朽火力に頼る綱渡りの構図は変わらない。

次の夏、冬も東京・中部は予備率が厳しい

	2023年 7月	8月	9月	24年 1月	2月
北海道	11.6%	8.6%	14.9%	6.8%	9.0%
東北		8.3		6.0	
東京	3.3	4.2	4.4	4.9	
中部	4.3	5.5			
北陸					7.4
関西		15.1			
中国	14.6		17.4	7.0	
四国		19.4			
九州		15.1			

(出所)電力広域的運営推進機関

22年3月に福島県沖の地震で複数の火力発電所が止まったところに季節外れの寒波や暑さが重なった。3月に首都圏などで電力需給逼迫警報が出て、6月にも注意報を発令し

た。今冬の予備率も東京エリアで一時はマイナスになる見通しだった。休止中の古い火力発電所の稼働などで4%台まで上積みしたものの、中長期で万全とはいえない。

電力広域的運営推進機関の22年10月時点のまとめによると、暑さ・寒さが厳しい場合の東電管内の予備率は23年7月に3.3%、8月に4.2%、9月に4.4%となる。中部電力管内も7月に4.3%、9月に4.4%を見込む。

冬場は24年1月に東電と中部電で4.9%となる。いずれも安定供給の最低ラインである3%を上回るものの注意報の対象となる5%以下だ。23年度の予備率は前年度より改善するが、経産省は「夏を中心に依然として厳しい」との見通しを示す。

対策として休止して1年未満だったり、休止が見込まれたりする発電所をリスト化し、電力を調達したい小売企業に知らせる取り組みを始めた。発電、小売会社間で1キロワットあたりの単価などを交渉し、収益性などで折り合えば稼働につながる。

マッチング期間は1月までで、結果を踏まえて大手電力は3月に23年度の供給計画をまとめると見られる。東電HDや中部電管内にある火力発電所が候補になる見通しだ。

### 活用の可能性がある主な発電所

発電所	所在地	出力
姉崎5、6号機	千葉県市原市	計120万kW
知多5、6号機	愛知県知多市	計170万kW
知多第二1号機		85万kW
四日市4号系列	三重県四日市市	58万kW

(注)いずれも今冬は一時的に再稼働中

具体的には、姉崎 5、6 号機（千葉県市原市）、知多 5、6 号機（愛知県知多市）、四日市 4 号系列（三重県四日市市）といった JERA の発電所などが候補になりそうだ。いずれもこの冬の電力不足に対応するため一時的に再稼働しているものの、本来は 23 年度に長期停止に入る計画だ。

古い発電所が多く、トラブルのリスクも高い。経産省によると、東日本大震災直後で古い火力の稼働が増えた 12 年度のトラブルによる停止件数は、稼働 40 年以上の場合、1 基あたり 2.5 件程度だった。稼働 40 年未満に比べて 2 倍近く多かった。

国内の火力の約 3 割は 40 年以上がたち老朽化している。日本経済新聞の調べでは、故障など計画外の理由による火力の停止は 22 年 1～10 月で 182 件で、過去最多に迫るペースだった。21 年通年の件数を超えている。

例えば 22 年 12 月、東北電力などが出資する新地 1 号機（福島県新地町）が設備の不具合で停止した。JERA が夏場に再稼働させた姉崎 5 号機は、設備の不具合で予定より 1 日以上運転開始が遅れた。休止火力に依存する以上、綱渡りが続く。

燃料調達でもリスクを抱える。ロシアの資源開発事業「サハリン 2」で採掘する液化天然ガス（LNG）の日本への輸入が停止する懸念が高まっている。実際、国内の損害保険各社が一時、船舶戦争保険の提供を停止する方針を示し、1 月以降、サハリンから日本に LNG を運べなくなる事態も取り沙汰された。

サハリン 2 からは日本の年間 LNG 需要量の 9%程度にあたる 600 万トンを入力している。電力供給力の 3%に相当する。もし供給が途絶し代替調達も難航すれば、電力不足に直結しかねない。

電力不足には構造的な要因もある。電力自由化による競争激化を背景に、大手電力は効率の低い古い火力の廃止を進めてきた。発電時に燃料費のかからない再生可能エネルギーの普及に伴い、火力の収益性が悪化しているためだ。

経産省によると 21 年度までの 5 年間で計 1422 万キロワットの火力が新設された一方、2136 万キロワットが廃止となった。差し引き 714 万キロワット分の供給力が低下した。26 年度までの 5 年間も差し引き 1494 万キロワット、31 年度までの 5 年間では 1175 万キロワットが減る見通しだ。原子力発電所の再稼働が進めば供給不足の解消につながる。首都圏に供給する原発の再稼働は不透明だ。計約 270 万キロワットの発電能力を持つ東電 HD の柏崎刈羽原発 6、7 号機（新潟県）は地元の同意を得るメドが立っていない。



2023年 1月 11日 担当 アノジ

## その荷物、来春から届きますか？ 迫る物流 2024 年問題

トラック運転手の時間外労働の規制が強化される「2024 年問題」が迫っている。全国の運送事業者のうち約 99%は中小事業者で資金力にとぼしく最大 4 割が倒産・廃業するという見方がある。一方で、24 年問題を好機と捉えて地方の同業他社を買収して勢力拡大に乗り出す事業者もいる。あなたの荷物は 24 年春以降、指定した時間に届くだろうか。輸送網の維持に奔走する物流会社の現場を追う。

「私があなたの後継者になります。力を貸してください」。22 年 10 月、千葉県船橋市の運送会社、コントラクトの林宏賢社長は買収交渉のために西日本にある物流企業を訪れ、約 2 時間、70 代の創業者と膝を突き合わせた。12 月に合意にこぎつけ、23 年 1 月中にも契約書を交わす。コントラクトは 20 年から関東や北海道の運送事業者を傘下に収めており、1 月の買収が成立すれば北海道から九州・四国までの輸送が可能になる。

### 6 割が営業赤字

その物流網の核となるコントラクト東日本拠点（宮城県名取市）を 22 年 12 月に訪ねた。最寄り駅から徒歩で約 25 分の住宅街にあり、約 2000 平方メートルの敷地にプレハ

ブ構造の小さな建物が立つ。「ここが『バトンタッチ輸送網』の心臓になる」（林社長）。荷物をバトンのようにして拠点間を複数のトラックで運ぶ。

トラック運送事業者は24年4月から、年間の時間外労働時間が960時間に制限される。月平均の単純計算では現行基準の残業上限から約19時間短縮される。東京—大阪間（約550キロメートル）のトラック輸送の往復時間に相当し、運行本数を減らすか、ドライバーを増やす必要に迫られる。

全日本トラック協会などによると、運送事業者約6万社の半分以上が保有トラック10台以下の小規模事業者だ。小規模事業者の6割以上が営業赤字の状態、雇用を増やす余裕がないのが現状だ。

「運送事業者の2〜4割は輸送網を維持できなくなる。事業拡大のチャンスと捉えた」（林社長）。18年の事業開始当初は従業員5人、保有トラックは5台だったが、運送事業4社を買収し、23年2月以降の輸送体制は約160人、約170台体制になる。トラックが定期運行する地域であれば幅広く運ぶ。荷物の着日時の指定や着払いなどのサービスを付けず、届け先の玄関などに荷物を配達する「置き配」に限定する代わりに運賃を安く抑えるなど、徹底して無駄を省く。

物流業界は 24 年問題を前に再編の兆しを見せている。日本 M&A センターで物流業界専門グループを束ねる山本夢人氏は「日本の運送事業者の最大 4 割が倒産・廃業の危機にさらされている」と語る。

## 急増する M&A

同社が手掛けた物流企業の M&A（合併・買収）成約件数は 19 年までの 3 年間で 94 件だったが、20～22 年は同 128 件にまで急増しており、「24 年問題の対応策として、事業者売却する動きが広がっている」（山本氏）

「黒字経営を続けていたが、24 年以降は維持できない」。経営するアジェクト（埼玉県戸田市）を 21 年に売却した青木浩二氏はそう話す。売却当時の保有トラックは約 80 台で、国交省によると保有トラック台数では一般貨物運送事業者の上位 10%以上だが、現在も社長を務める青木氏は「残業時間の規制を守りながら同水準の利益をあげるのは困難と判断した」と明かす。

そのアジェクトを買収したのが、荷主の物流を一括受託する 3PL（サード・パーティー・ロジスティクス）を手掛けるシーエル（福岡市）だ。主に福岡県内で物流事業を手掛けていたが、同社の二宮善信社長は「関東から九州までの『太平洋ベルト』に物流網を築く」と力を込める。

京浜工業地帯などを抱える同エリアは精密機器や工業製品の部品などの荷物が多い。24年問題を経て「荷物を運べなくなる運送事業者が出てくると物流が寸断される」（二宮社長）。これまでに7社を買収したシーエルのグループでのトラック保有台数は450台を数える。二宮社長は「3年以内に1000台体制にして国内全域に輸送網を敷く」と意気込む。

日本銀行が発表した22年11月の企業向けサービス価格指数（15年平均=100）によると、トラック輸送などの「道路貨物輸送」は111.5と上昇幅は3年前の19年11月（110.4）から1.1ポイントにとどまる。国内の海上輸送を示す「内航貨物輸送」が同103.9から122.5と18.6ポイント上昇したのと比べると事情は大きく異なる。

課題を克服できなければ、トラック運賃の高騰やドライバー不足による配送の混乱を招き物価が一段と上昇する恐れもある。2024年問題まで1年あまり。「経済の血流」とも呼ばれる物流の危機は、日本企業の経営にも影響を及ぼす。

規制緩和で事業者急増、低運賃が常態化

運送業界は24年問題を機に最大で4割ほどの事業者が倒産・廃業するという見方もある。なぜ残業時間の上限規制の影響がこれほど大きいのか。背景には、国の規制緩和で事



業者が急増して競争が激化し、利益がほぼ出ないほど低い運賃で荷物を運ぶことが常態化していることがある。多重下請け構造が進み、現場は人手を確保する余裕がないのが現状だ。

「24年問題は1990年から始まった」。日本M&Aセンターの山本氏はそう指摘する。国は90年、「物流二法」を施行し、トラック事業への参入を免許制から許可制へと規制緩和した。この結果、国内のトラック運送事業者は増加の一途をたどることになる。

国土交通省の統計によると、90年度までは一般貨物運送事業者の増加数は毎年500~700社ほどだったが、91年度は902社となり、92年度以降は最多で1700社以上増える年もあった。減少に転じる年もあったが、2021年度は5万7856社と1990年度（3万6485社）の1.5倍以上となった。

山本氏は「競争が激化し、他社よりも低い運賃で荷物を引き受けたり、本来の業務ではない荷積みなどをサービスで請け負う事業者が出てきた」と話す。荷物を運ぶ事業者はいくらでもいる、という風潮がまん延したのか、関東のある運送事業者は「荷主に運賃の交渉をしても『だったらよそに頼む』と言われて終わり」と肩を落とす。

こうした荷主との力関係から業務の負担も増えている。荷物の受取先に出向いても、積みこみ準備ができておらず待機せざるを得ない「荷待ち」がその一例だ。

国土交通省によると、トラックの1運行あたりの平均待機時間は1時間45分と長時間労働の要因の1つになっているが、「仕事が回ってこなくなる恐れがあり、待ち時間の料金

の請求や、積み込み作業を手伝った分の料金の上乗せも難しい」（運送事業者）。

この結果、トラック運転手は長時間労働で低賃金と厳しい労働環境に陥った。

厚生労働省の20年の調査では、大型トラック運転手の年間労働時間は2532時間と全産業平均（2100時間）の1.2倍である一方、年間所得額は454万円にとどまる。これは全産業平均に対して30万円以上低い。こうした状況が運送業界の人手不足を招いた。鉄道貨物協会は28年度に約28万人のトラック運転手が不足すると試算する。

荷物の届け先から出発地に戻る際に輸送する「帰り荷」なども、低価格で請け負って当然という慣習もある。「そうした慣習をなくさなければ、業界は変わらない」。関西を中心に長距離輸送などを手掛ける西和物流（奈良県田原本町）の萩原良介社長はそう指摘する。

1999年に設立した同社は、2020年から近隣の物流企業など3社を買収して関西での輸送網を強化している。今後は倉庫会社や人材派遣業なども買収し、24年問題に備える考えだ。しかし、こうした対策を取れる運送事業者は限られている。萩原社長は24年問題以後の運送業界について「現在のような低い運賃での輸送を続けられれば、2万社ほど減るのではないかとみている。

一方で、荷主企業は製品や部品の輸送費用を抑えることで製品価格を安価に設定している側面もある。仮に運賃を一斉に引き上げれば、「日本中で物価高が起きる恐れがある」

(萩原社長)。物流網が寸断されれば荷主企業も製品を販売できない。運送業界だけではなく、荷主企業も巻き込んで問題解決にあたる必要がある。

**日経新聞**



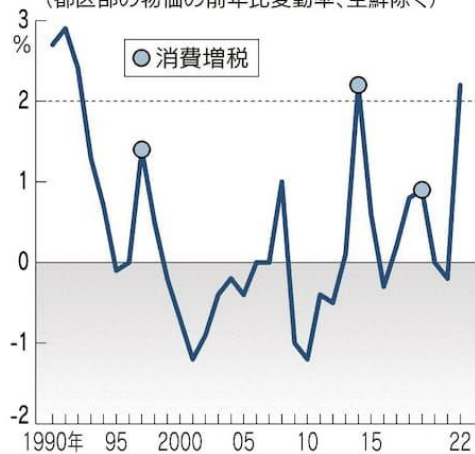
2023年 1月 11日 担当 アノジ

## 都区部物価 12月 4%上昇、強まる節約志向

2022年の東京都区部の物価上昇率が2.2%となった。通年で2%を超えるのは、消費増税時を除けば1992年以来30年ぶりだ。インフレは年後半にかけて加速し、12月は4.0%と40年8カ月ぶりの水準に達した。資源高と円安でエネルギーや食品など生活必需品を中心に値上がりが広がり、実質消費が落ち込むなど家計への逆風が強まっている。

政府・日銀は上昇率2%を物価安定目標に掲げている。先行指標とされる都区部の数字を踏まえると、20日公表の全国のインフレ率も2%を超え、金融緩和の修正圧力が一段と高まる可能性がある。

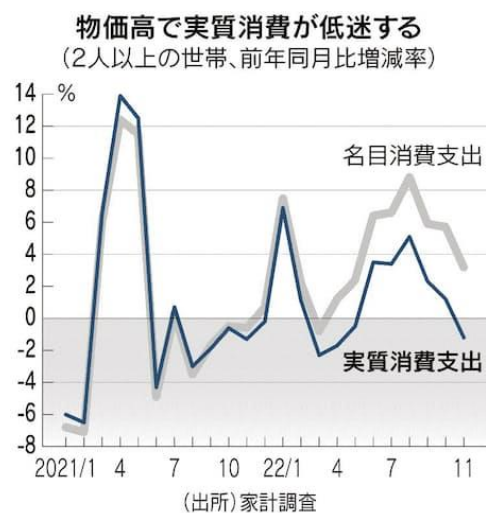
通年2%超えは増税時を除いて30年ぶり  
(都区部の物価の前年比変動率、生鮮除く)



総務省が 10 日発表した 22 年の都区部の消費者物価指数（20 年=100）は変動の大きい生鮮食品を除く総合で 101.9 と、前年から 2.2%上昇した。伸びは消費増税のあった 14 年（2.2%）に並び、1992 年（2.4%）以来の大きさとなった。生鮮を含む総合は 2.5%、生鮮とエネルギーを除く総合は 1.0%だった。

電気代や都市ガス代などのエネルギーは 23.9%上がった。ウクライナ危機で拍車がかかった資源高を円安が増幅した。食料は 4.5%上がった。

物価上昇は年後半にかけて加速した。12 月は生鮮を除く上昇率が前年同月比 4.0%まで高まった。



4%の大台に乗るのは 1982 年 4 月（4.2%）以来 40 年 8 カ月ぶりだ。エネルギーは 26.0%、食料は 7.0%上昇した。これだけで全体を 3 ポイント押し上げた。

インフレの裾野も広がっている。上昇率はスマートフォンなどの携帯電話機が 22.1%と、11月（20.1%）から一段と高まった。運賃値上げのあったタクシー代は 14.4%と、これまで値動きの少なかった公共料金にも物価高の波が及んできた。

現状では賃上げが物価上昇に追いつかず、家計の購買力が落ち込んでいる。総務省が 10 日公表した 11 月の家計調査で、物価変動の影響を除いた実質の消費支出は 6 カ月ぶりに前年同月の水準を下回った。

支出の 3 割を占める食料は 2.9%減り、2 カ月連続でマイナスとなった。10 月に値上げのあった酒類は 8.2%減った。油脂（17.3%減）、パン（5.3%減）、調理食品（2.2%減）など値上げ品目の多くで買い控えがみられる。

この冬は気温が高めでコートなど冬物衣料の需要が伸び悩んだことも消費全体を押し下げた。パック旅行費が 51.9%伸びるなど外出関連は好調だった。

23 年に入っても食品などの値上げラッシュはとまらない。資源高や円安が一服しても、企業がこれまで遅れてきた価格転嫁を進めれば、物価が高止まりする可能性もある。春季労使交渉（春闘）などによる賃上げがインフレを上回るかどうかは景気の先行きを左右する。



## 脱炭素の利益、出光 700 億円に

出光興産は脱炭素事業の利益を 2031 年 3 月期までに 700 億円に引き上げる。二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) の排出を抑える次世代エネルギーなどを手掛ける。現状は利益貢献はほぼないが、持続可能な航空燃料 (SAF) の収益拡大などにはめどが立ちつつあるという。脱炭素の流れのなか化石燃料への逆風は強い。投資を進めて構造転換を急ぐ。

出光が取り組む脱炭素事業	
アンモニア	徳山事業所に海外から調達した製品の受け入れ拠点を整備
SAF	30年に年50万キロリットルの生産体制を構築
ブラックペレット	植物や木材を半炭化したバイオマス燃料。30年に年300万トン生産
水素	関東、中部で供給網を構築

木藤俊一社長が日本経済新聞社の取材に明らかにした。原油市況次第で大きく変動する在庫評価損益などを除く営業利益と持ち分損益の合計を、同社は重要な経営指標としている。同社全体のこの利益で 31 年 3 月期に 2700 億円 (23 年 3 月期は 1600 億円の見通し) をめざしている。そのうち脱炭素事業は 3 割程度の利益を稼ぐ考えを示した。

けん引役の一つが SAF だ。千葉事業所（千葉県市原市）で 26 年までに SAF を年 10 万キロリットル生産する計画だ。30 年までに他の生産拠点の立ち上げも検討し、年 50 万キロリットルの生産体制を築く。世界で生産が増えると見込む、植物由来のバイオエタノールを調達し、SAF を製造する。SAF の原料として獲得競争が熱を帯びる廃食油に比べて安定して調達できるとみており、コストを抑えられると期待する。

国土交通省は 30 年時点で、国内の航空会社が使うジェット燃料のうち SAF を 1 割混ぜて使うことをめざしており、年 171 万キロリットルの需要が生じると試算する。木藤氏は「（航空会社が）対応を余儀なくされる」として市場拡大を確実視する。

次世代燃料として注目されるアンモニアの受け入れ拠点も整える。25 年ごろまでに徳山事業所（山口県周南市）で海外から調達するアンモニアを受け入れられるようにする。燃やしても CO2 を出さない利点を売り込み、近隣の工場に販売する。

出光興産の脱炭素の取り組みは、再生可能エネルギーに積極投資してきた競合他社の動きと一線を画す。例えば ENEOS ホールディングスやコスモエネルギーホールディングスが力を入れてきた風力発電には慎重だ。陸上は適地が少なく、開拓余地のある洋上は入札競争の難しさがああり、収益の柱になりにくいとみているためだ。



ただ国内の燃料油市場の縮小は避けられない。総需要は30年までに現状に比べて約2割減ると出光はみている。そうしたなか同社は製油能力を22年時点の日量95万バレルから30年に65万バレルまで減らす方針だ。給油所などの整理も必要になるとみられ、石化燃料関連事業の収益は先細りする可能性がある。

新たな収益の柱の育成に向けて、出光として利益を確実に見込める分野に投資を振り向ける構えだ。まずは次期中期経営計画の最終年度である26年3月期までの3年間で、SAFなど次世代エネルギーに1900億円を投資し、構造改革を進める。

**日経新聞**



ウメモト インフォメーション



2023年 1月 11日 担当 アノジ

## T&K に英投資ファンドが TOB

T&K TOKA は 10 日、英投資ファンドのニッポン・アクティブ・バリュー・ファンドなど 3 社が同社に対し、株式公開買い付け（TOB）を実施することを明らかにした。3 社は現在、同社の発行済み株式の 22.28%を保有しており、TOB によって株式保有比率を 40～44%に高める計画だ。

買い付け期間は 1 月 10 日から 2 月 20 日まで。10 日終値（1260 円）を上回る 1 株 1300 円で買い付ける。成功すれば、株式の取得額は 63 億円程度になる見通し。

T&K TOKA は「今回の TOB は当社が同意したものではない。会社としての意見は後日発表したい」としている。

日経新聞



# ウメモト インフォメーション



2023年 1月 11日 担当 アノジ

## 日印産連、新たなグランドデザイン策定に着手

(一社)日本印刷産業連合会(日印産連、北島義斉会長)は1月6日、東京・虎ノ門のThe Okura Tokyoにおいて、政界・官界などからの多数の来賓、加盟10団体の関係者らが出席のもと2023年新年交歓会を開催した。

冒頭、新年の挨拶に立った北島会長は、「地政学のリスクが大きく顕在化してサプライチェーンの混乱や原材料価格の高騰、為替の変動などもあり、国内外の経済にとって先行き不透明な状況が続いている。印刷業界においても用紙やフィルムなどの原材料費やエネルギー価格の上昇など、非常に厳しい経営環境が続いている」と昨年を経済状況について振り返った上で「一方でこの間、コロナ禍のきっかけの1つとして、社会生活や働き方が大きく変化している。こうした変化は、人と人とのコミュニケーション活動や生活を支え、文化を育んできた我々、印刷産業にとって大きなチャンスであると捉えることができる」と、コロナ禍によって変化した市場環境にこそ、新たなビジネスチャンスがあるとの見解を示した。

その上で北島会長は、「日印産連では、長期的な視点に立って持続可能な環境、社会、経済を実現していくために会員10団体とともに2030年を見据えた印刷産業のあるべき姿を描く、新たなグランドデザインの策定に着手していく」と、変化した市場環境に対応してい

くために新たなブランドデザインを策定することを明らかにした。

**Pj web news**