



EU、エンジン車容認で合意 合成燃料限定で35年以降も

欧州連合（EU）は28日のエネルギー相理事会で、2035年にゼロエミッション車以外の販売を原則禁じることで正式に合意した。内燃機関（エンジン）車の新車販売を全て認めない当初案を修正し、温暖化ガス排出をゼロとみなす合成燃料の利用に限り販売を認める。

自動車業界の主張を受けたドイツ政府の意見を踏まえてエンジン車の部分容認に方針転換した。EUは今後、合成燃料の利用に向けた制度設計に乗り出すが、燃料の基準や利用条件などを巡って難航する可能性もある。一方でEUはバイオ燃料を利用した車については35年以降の販売を認めない方針だ。

エンジン車の販売禁止は昨秋に欧州理事会と欧州議会、欧州委員会が合意に達した。その後、フォルクスワーゲン（VW）など自動車大手を抱えるドイツが合成燃料の容認を強く主張し、内容の修正を迫られた。

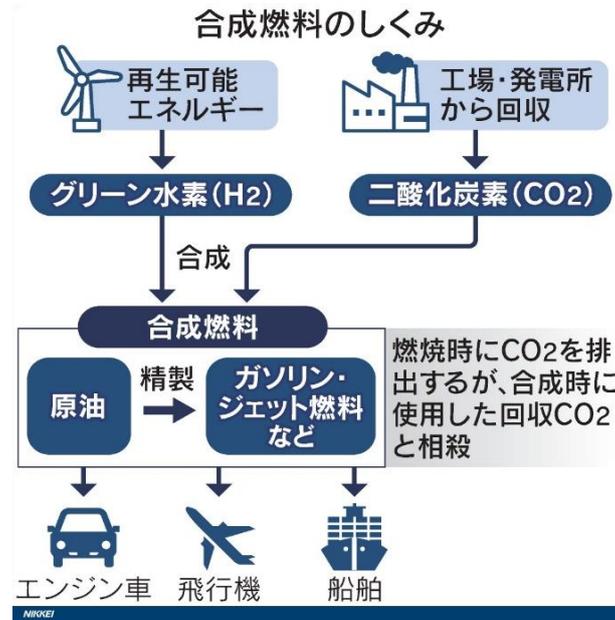
EUの新たな自動車政策のポイント
■ 2035年以降は域内の新車販売の全てを原則ゼロエミッション車に
■ 全体としてEV移行を進める方針は堅持
■ 例外で合成燃料を使う車の販売を容認。ドイツの主張受け入れ
■ 今後合成燃料の利用について制度設計に着手
■ バイオ燃料は除外方針

EUは50年までに域内の温暖化ガス排出を実質ゼロにする目標を掲げる。電気自動車（EV）への移行を進めるための目玉政策に例外を設け、エンジン車が併存する形となった。最終合意の手前でこれまでの協議内容を覆したドイツへの他国の反発は強く、今後の他の政策でのあつれきにつながるおそれもある。

EU関係者は28日「EVへの移行をめざすEUの基本方針は変わらない。多くの自動車メーカーはEVを選んでいる」と語り、合成燃料を利用した車の販売は将来も一部にとどまるとの見方を示した。

別の関係者は「合成燃料のみで車を走らせる仕組みをつくるには技術的な挑戦がある」と述べ、関連産業全体の技術革新が必要になると指摘した。

合成燃料は二酸化炭素（CO2）と再生可能エネルギーによる電気分解で得た水素からつくる。ガソリンと成分は同じだが、現状では生産コストが高く、乗用車向けで商用化されるかは見通せない。



自動車メーカーではVWグループ傘下のポルシェが昨年末、チリで合成燃料の生産工場を稼働させた。日本のトヨタ自動車やホンダなども研究に取り組むが、コスト面などの課題は多い。

日本の経済産業省の試算では、再生可能エネルギーが安い海外で製造すると1リットルあたり約300円、国内だと約700円でガソリン価格の2～5倍に相当する。

独ポツダム気候影響研究所の調査では、35年までに世界で計画されている合成燃料の工場は60カ所にとどまる。航空や船舶など早期の電動化が難しい移動手段で優先的に使われ、乗用車向けの供給量は限られるとの分析もある。



廃ペットボトル5割安 23年度上期、再生樹脂に割高感

家庭から回収して樹脂に再生させる使用済みペットボトルの価格が大幅に反落した。2023年度上期にリサイクル会社に引き渡す分の落札価格は、最高値を付けた22年度下期から一転して5割弱下がった。原油高が落ち着いたことで新品の樹脂が値下がりし、競合する再生樹脂の引き合いが鈍った。再生資源の割高感がリサイクルの逆風になっている。



日本容器包装リサイクル協会（容リ協、東京・港）がまとめた23年度上期（4～9月）の落札結果によると、使用済みペットボトルの落札価格（加重平均）は1トン6万376円だった。過去最高値を付けた22年度下期（22年10月～23年3月）と比べて48%安い。値下がりしは5期ぶりで、リサイクル会社が負担する原料コストの高騰は一服した。

廃ペットボトルはリサイクル会社が洗浄・破碎し、フレークやペレットと呼ぶ再生樹脂に加工して繊維やシートを作る。容リ協によると、2月の廃ペットボトル由来の樹脂の販売実績は前年比18%減った。自動車内装材など繊維向けは45%減、卵のパックなどの容器になるシート向けは41%減と大きく落ち込み、廃ペットボトルの需要減につながった。

背景には石油由来の新品樹脂の値下がりがある。金融引き締めで景気懸念が強まった欧米に加え、ゼロコロナ政策の影響が長引いた中国で繊維向けの需要が鈍り、国際市況が悪化。日本の貿易統計から算出した新品の輸入PET（ポリエチレンテレフタレート）樹脂は1月時点で、1キログラムあたり155円前後と前回入札前後より1～2割安い。

原油価格の下落も加わって新品樹脂の値下がりが加速。リサイクル会社からは「国内で新品回帰が強まり、（再生樹脂の）売り先がなくなった」との声が上がる。これまでの原料高を転嫁できずに使用済みペットボトルなどの原料在庫を抱えたりリサイクル会社が高値での入札を嫌い、落札価格の下落につながった。



ウメモト インフォメーション



2023年 3 月 29 日 担当 Jeong

廃ペットボトルをフレークに加工するのに必要な費用はおおむね1キロあたり50～60円程度。今回の落札単価を基にすると、再生樹脂の価格は同110～120円程度となる見込みで、前回の入札後にみられた取引価格から3～4割安くなる。

資源リサイクルは温暖化ガスの排出削減に寄与し、脱炭素の流れが加速する中で再生樹脂の市場拡大が期待されている。今回の入札で大幅に値下がりした廃ペットボトルも、依然高値水準にある。

容器包装リサイクル制度が始まった当初は、リサイクル会社が引き取り時に費用を受け取る「逆有償」が一般的だった。再生樹脂の需要増とともにリサイクル会社が費用を払う「有償」での落札が増え、今回の入札でも有償分の割合は98%だった。廃ペットボトルが割高感なく取引されることはリサイクルを推進する上で重要になる。



米国の発電量、再エネが石炭を初めて抜く 2022年

米国の発電量のうち再生可能エネルギーの比率が2022年、初めて石炭火力を年間で上回り、燃料別で天然ガスに次ぐ2番目となった。陸上風力や太陽光発電の導入が増えたほか、発電コストも低下して競争力が強まった。



米エネルギー情報局（EIA）が27日に発表した。発電部門の電源構成で、戸建てや工場の屋根に設置された太陽光パネルなどは含まない。

水力と太陽光、風力などの再生エネの比率は発電量全体の2割強を占め、石炭火力（20%）を初めて上回った。多くの州で再生可能エネルギーの調達義務を定めているほか、連邦政府も免税措置で導入を推進している。風車を大量に置く「ウインドファーム」や太陽光パネルを広大な敷地に並べる「メガソーラー」が相次いで立ち上がり、発電コストも安くなった。

風力発電はテキサス州が州別で最大で、全米の26%を占めた。大型太陽光発電ではカリフォルニア州のシェアが全米最大の26%、テキサス州が16%で続いた。

再生エネの比率は21年に原子力を初めて抜いた。22年5月にミシガン州のパリセイズ原発が廃炉となったことで同年の原発比率は19%となり、21年（20%）から縮小した。米国では老朽化した原発が多く、バイデン政権は延命に向けて補助金を投入する方針だ。

一方、天然ガス火力は依然として増加している。シェール革命を経て米国は世界最大の天然ガス生産国になった。天然ガス比率は22年に39%となり21年（37%）から拡大した。

安価な天然ガスを燃料にした発電所の建設が相次いだためだ。再生エネの発電量は天候に左右されるため、すぐに発電できる「バックアップ電源」としてガス火力の重要性は高まっている。

石炭火力は高コスト体質や環境規制の強化で廃止が相次いでいる。22年の石炭比率は20%となり、21年（23%）から縮小した。EIAは23年も再生エネの比率が拡大し、石炭比率は縮小する傾向が続くとみている。



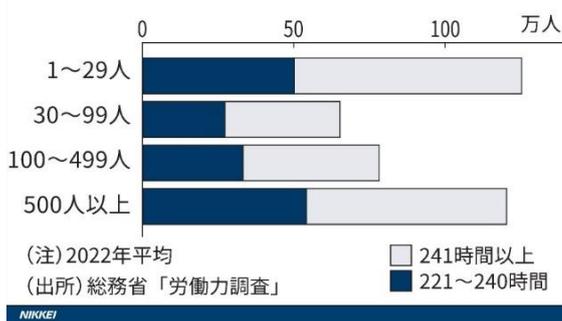
進まぬ長時間労働見直し 運送・建設業に迫る2024年問題

月60時間を超える時間外労働の割増賃金率が、4月から中小企業も大企業と同じ50%以上に引き上げられる。影響の大きいのが長時間労働の是正が遅れている運送業や建設業だ。1年後には時間外労働の上限規制も猶予期間が終わって適用される。業務効率化が進まなければ物流やインフラ整備に支障が出るのは必至。対策は重要な局面を迎える。

・中小企業も割増賃金率50%以上に引き上げ

労働基準法は1日8時間または週40時間を超える時間外労働に対し、雇用主に割増賃金の支払いを義務づけている。割増率は原則25%以上で、大企業は2010年4月、長時間労働のひとつの目安である月60時間超の時間外労働が50%以上に改定された。今回、中小企業も同一ルールになる。

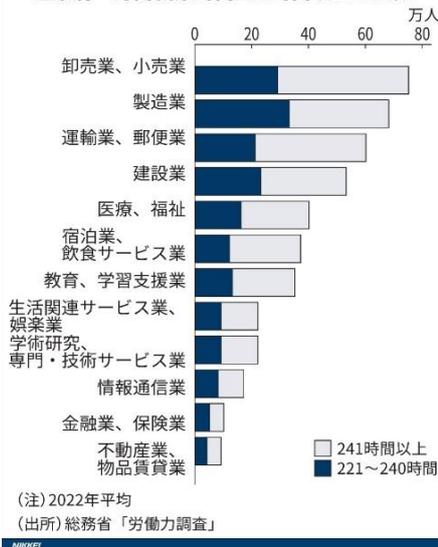
企業規模別・月間就業時間221時間以上の人数



総務省の労働力調査からは、長時間労働の見直しが十分に進んでいない実態がわかる。時間外労働が月60時間を超える人の数は、同調査で月間221時間以上、就業している人数にほぼ相当する。その数は22年に535万人で、就業者全体に占める割合を計算すると8.0%だ。13年の13.2%からは下がったが、まだ少ない。

企業規模別では従業員500人以上が6.3%。これを1~29人の企業は8.1%、30~99人の企業は7.3%と上回る。約7割の人が働く中小企業ほど労働時間削減が課題になっており、割増賃金率の引き上げはそれを促す狙いがある。

産業別・月間就業時間221時間以上の人数





2023年 3 月 29 日 担当 Jeong

産業別にみると長時間労働がめだつのは運送や建設だ。月221時間以上働く人の割合が最も高いのは運輸業・郵便業で17.1%、2位は建設業で11.1%となっている。宿泊業・飲食サービス業などよりも多い。

・2030年、荷物の35%運べなくなる恐れ

19年4月から大企業、20年4月からは中小企業でも始まった時間外労働の上限規制は、医師などとともにトラック運送などの「自動車運転の業務」と「建設事業」への適用が先延ばしされた。業界団体から、長時間労働の是正は段階的に進めるのが現実的で、規制導入は一定の猶予期間がほしいとの要望があったためだ。

だが24年4月からは、適用が猶予されていた業務・事業も規制の対象になる。年間の時間外労働の上限は自動車運転業務が特例で960時間に設定され、建設事業は規制で定められた通り720時間となる。月あたりに換算すればそれぞれ80時間、60時間だ。

自動車運転は規制が緩められるとはいえ、労働力調査によると運輸業・郵便業では、月80時間以上の時間外労働にほぼ相当する月間241時間以上働いている人が11.1%もいる。

時間外労働の規制によって現在より従業員1人あたりの業務量が減れば、物流や建設工事が滞る恐れがある。「2024年問題」といわれ、懸念が強まっている。物流分野については野村総合研究所が1月、25年に全国の荷物の28%、30年には35%を運べなくなる可能性があるとの試算を公表した。建設業も人手確保の競争がさらに激しくなったり、工期が延びて工事費が上昇したりする問題が指摘されている。

・ITで「荷待ち時間」削減、事務や工程管理を効率化

対策は急務だ。4月からの割増賃金率の引き上げを機に、裾野の広い中小企業が積極的に手を打っていくことが求められる。

労働時間の削減で企業規模を問わず言えるのは、単に業務量を減らしたり、従業員数を抑えたりするのでは、本質的な問題の解決にならないということだ。仕事の進め方を効率化するなどで従業員1人あたりの生産性を高め、労働時間を減らしても配送や工事の需要に応えられるようにする必要がある。

注力すべきはIT（情報技術）活用だ。運送業では、たとえばトラックを効率的に稼働させる車両管理システムの導入が挙げられる。荷物の積み下ろし作業の順番を予約制で決め、「荷待ち時間」などの短縮につなげる時間管理システムも、荷物の依頼主の協力を得ながら整備したい。建設業は事務作業や資材の手配、工程管理などに膨大な量の書類を使っている。ITで効率化する余地は大きい。

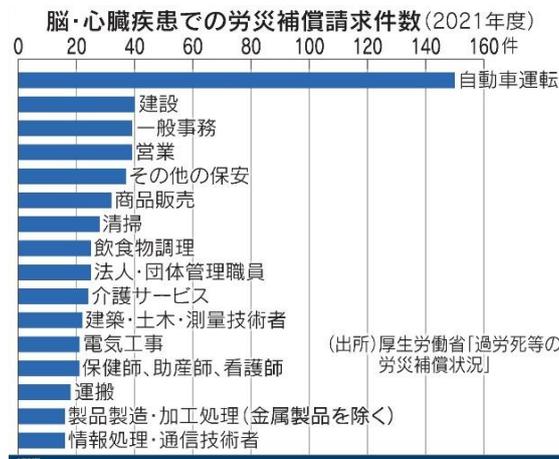


運送業は荷主企業から配送日を、建設業は施主の企業から工期を指定されるなど、顧客との力関係や商慣行が労働時間削減が進みにくい大きな要因とされている。IT利用により従業員の長時間労働の実態を可視化し、業務効率化へ顧客の理解を得ていくことが欠かせない。

13年に月間就業時間221時間以上の人の比率は建設業で17.4%、運輸業・郵便業では23.8%もあった。22年の数字をみれば、改善はされている。労働時間削減に奇手妙手はなく、着実な取り組みが求められる。

・従業員の健康確保は経営者の責任

長時間労働の是正は何よりも従業員の健康を守るために欠かせない。厚生労働省の集計によると、過重労働が原因で発症した脳・心臓疾患での労災補償は21年度、職種別では「自動車運転従事者」が請求件数（150件）、支給決定件数（53件）ともトップ。「建設従事者（建設躯体=くたい=工事従事者を除く）」も請求件数（40件）は2番目に多かった。過重労働の撲滅に向けて経営者の自覚と責任ある行動が問われる。



18年の法改正後、時間外労働は労使合意にもとづき延ばす場合でも、年間で720時間以内に制限されることになった。月60時間超の時間外労働が業種を問わずみられる現状は、じつは法令に違反している企業が今後も広がっている実態を浮き彫りにしている。

人材を確保するためにも長時間労働の是正は欠かせない。過重労働が採用活動での応募者の減少や離職者の増加を招き、それが1人あたりの労働時間の増加につながる悪循環は避けなければならない。

中小企業の割増賃金率50%以上への引き上げはこれまで、周知を徹底する必要があるなどを理由に延び延びになってきた。大企業に適用後、すでに13年がたとうとしている。準備には十分な時間があつたはずで、中小企業は真摯な対応が求められる。

長時間労働の是正は今後、運送業、建設業という難所に入り、ほかの分野もまだ道半ばだ。政府の働き方改革はこれからが佳境と言える。



週間原油コストの推移

	期間	原油相場		為替(▲は円高)		円建て原油コスト	
		ドル/バレル	前週比	ドル/円	前週比	円/ℓ	前週比
火曜日～ 月曜日	2/14～2/20	83.60	1.37	134.62	1.89	70.78	2.14
	2/21～2/27	81.38	▲2.22	135.92	1.30	69.57	▲1.21
	2/28～3/6	82.68	1.30	137.30	1.38	71.40	1.83
	3/7～3/13	81.98	▲0.70	137.19	▲0.11	70.73	▲0.67
	3/14～3/20	75.35	▲6.63	134.47	▲2.72	63.73	▲7.00
	3/21～3/27	74.83	▲0.52	132.19	▲2.28	62.21	▲1.52
水曜日～ 火曜日	2/15～2/21	83.20	0.14	135.02	2.34	70.65	1.34
	2/22～2/28	81.22	▲1.98	136.42	1.40	69.69	▲0.96
	3/1～3/7	83.13	1.91	137.26	0.84	71.76	2.07
	3/8～3/14	81.23	▲1.90	136.60	▲0.66	69.79	▲1.97
	3/15～3/21	74.20	▲7.03	134.54	▲2.06	62.79	▲7.00
	3/22～3/28	75.41	1.21	132.08	▲2.45	62.64	▲0.15

※原油はドバイ、オマーン平均、為替レートは三菱UFJ銀行のTTSレート