



くら寿司など4社、SAFへの再資源化を目的とする廃食用油の継続的な供給および利用に関する基本合意書を締結

くら寿司が、国内全店舗の廃食用油を国産 SAF の原料として提供

～廃食用油の供給、および利用に関する基本合意書を締結～

くら寿司株式会社(代表取締役社長 田中邦彦。以下、くら寿司) 、日揮ホールディングス株式会

社(代表取締役会長 CEO 佐藤雅之。以下、日揮 HD)、株式会社レボインターナショナル(代表

取締役 越川哲也。以下、レボインターナショナル)、ならびに合同会社 SAFFAIRE SKY

ENERGY(代表 秋鹿正敬。以下、サファイア・スカイ・エナジー)の4社は、くら寿司の国内全店舗

の廃食用油の SAF (Sustainable Aviation Fuel:持続可能な航空燃料) への再資源化を

目的とする廃食用油の継続的な供給、および利用に関する基本合意書を締結いたしましたので、

お知らせいたします。

記

1. 今回の基本合意による各社の役割

■くら寿司

日本国内約 540 店舗で発生する廃食用油を SAF の原料としてレボインターナショナルに引き渡します。今回の基本合意による廃食用油の供給量は年間およそ 378,000 リットルを見込んでいます。

■レボインターナショナル

全国のくら寿司店舗より廃食用油を収集し、サファイア・スカイ・エナジーが運営する SAF 製造装置向けに引き渡します。

■サファイア・スカイ・エナジー

2024 年度下期から 2025 年度初めの生産開始を目指し、大阪府堺市で建設中の日本初となる国産 SAF の大規模生産プラントにおいて、レボインターナショナルから引き取った廃食用油を原料として SAF の製造を行います。本取り組みによる廃食用油から年間約 320,000 リットルの SAF の製造を見込んでいます。

■日揮 HD

廃食用油を原料とする SAF 製造事業に関するサプライチェーンの全体構築を主導します。本取り組みによる CO2 削減量は年間約 870 トンとなります。



2023年 12月 15日 担当 虻川

ベネズエラとガイアナが首脳会談 領土問題巡り議論

南米ベネズエラのマドゥロ大統領とガイアナのアリ大統領は 14 日、カリブ海の島国セントビンセント・グレナディーンで会談した。ベネズエラがガイアナの領土の約 7 割への領有権の主張を強めているのを受けて、中南米域内の首脳が緊張緩和を促すために開催を後押しした。

セントビンセント・グレナディーンは 2023 年の中南米カリブ海諸国共同体（CELAC）の議長を務めている。ゴンザルベス首相が両国に呼びかけた。同共同体には中南米 33 カ国が参加している。

両首脳とも外相らを同行して会談にのぞんだ。ベネズエラ大統領府は X（旧ツイッター）への投稿で「ベネズエラとガイアナは対話を続ける」と言及した。

アリ氏は最近、「ベネズエラは我々に立場を強制することはできない。彼らは我々のものを求めることはできない」と指摘している。

セントビンセント・グレナディーンはゴンザルベス首相は「クリケットの比喻を用いると、これは 1 日限りの試合ではない」と述べ、今後も継続的な話し合いを促していく考えを示した。

ベネズエラは 3 日、「エセキボ地域」の領有権についての国民投票を実施し、95%以上が領有権の支持に賛成したとしている。この地域には原油が多く埋蔵されており、自国の国営石油会社に対して、原油採掘手続きを認めるなど、圧力を強めている。



日本製鉄、市況にぶれず稼ぐ力 4割改善 PBR 上がるか

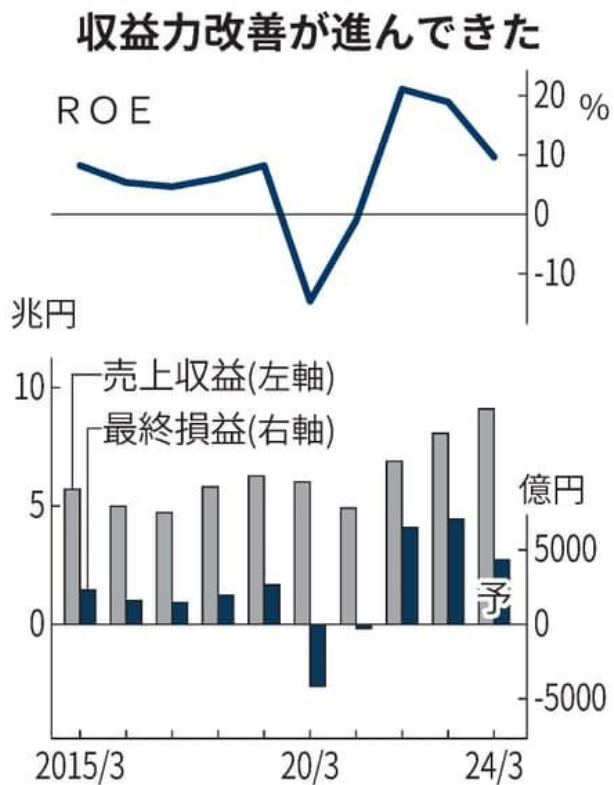
11月の決算説明会で足元の経営環境を「未曾有の危機」と表した日本製鉄。株価もそうした状況への懸念を反映してさえないが、実は新型コロナウイルス禍前から進めた構造改革で損益分岐点の引き下げが進み、耐性が出来てきている。市況によって業績が大きくぶれる景気敏感銘柄の代表格というイメージの脱却が迫っている。

「未曾有の危機」とは、鋼材出荷単価とそれを製造するのに使う原材料価格の間の利ざや「メタルスプレッド」が縮んでいることを指す。鋼材1トンに対して過去5年平均では200ドル程度あり、100ドルをきると厳しい環境とされる。これが10月には50ドルを下回る水準へ下がった。過去10年でもウクライナ侵攻直後の物流や商品市況が混乱した時期以外なかった水準だ。

中国経済が鋼材市況に大きな影響を与えている。中国の生産能力は増え続けており、内需が冷え込むと、過剰生産による余った鋼材を安価に輸出することでアジアの市況を押し下げている。2010年代後半から状況は悪化が続き、新型コロナ禍直前は、長期に鉄鋼業界を見ているアナリストが「過去20年で最悪」と嘆くほどだった。

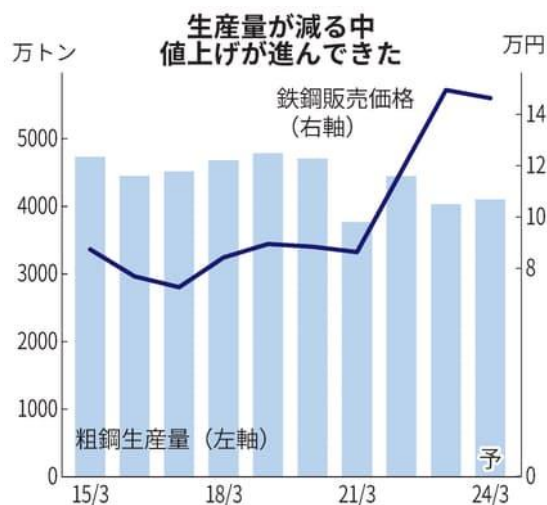
その時期より深刻な 10 月の状況だが、日本製鉄幹部の表情はそれほど暗くなく、森高弘副社長は「重要なのは、この状況でも利益が出ていること」と強調する。為替や原材料の評価損益を除いた「実力ベース」で見るとその理由がわかる。

実力ベースの連結事業利益は 24 年 3 月期に 8400 億円と前の期を上回る想定だ。下期は市況悪化に加え、値付け後に原材料価格の上昇という悪条件が重なり、下期だけを見ると前年同期比で 21%減益の 3420 億円を見込むが、下期の利益水準が通期で続いても中期経営計画の目標である 6000 億円を超える。



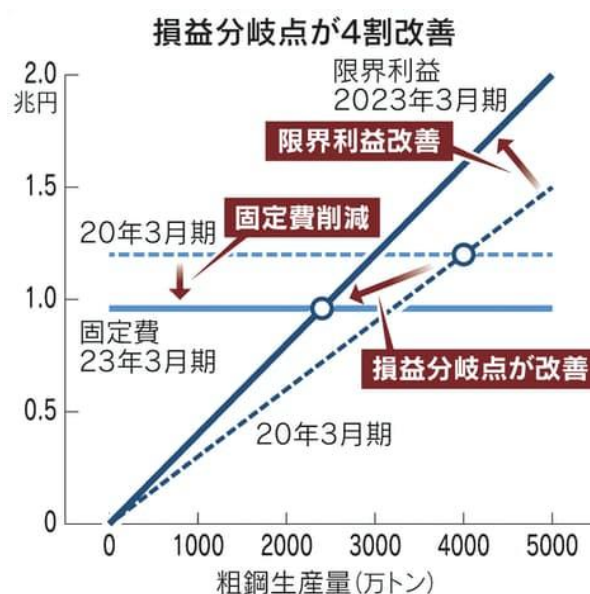
23 年 3 月期の損益分岐点を 20 年 3 月期比で 4 割改善した効果が大きい。設備統廃合などの合理化策が実を結んでいる。21 年 9 月には広島県呉市の高炉を休止するなど、高炉を 4 基休止。高付加価値製品に集中することで固定費は 2000 億円超圧縮し 2 割減らした。

固定費の削減に加え、トヨタ自動車など大口顧客向けのひも付き価格の引き上げも進めた。1トンあたりの鋼材販売価格は20年3月期の8万7300円から23年3月期には14万8900円に上昇した。変動費を差し引いた限界利益は3万円弱から4万円強に上昇したと



見られる。20年3月期は日本製鉄単体の粗鋼生産量が4185万トンでほぼ損益分岐点と同等だった。損益分岐点が大きく下がった結果、23年3月期の単体で見ると損益分岐点の売上高を実際の売上高で割る損益分岐点比率は9割を切っており、粗鋼生産量自体は2割減ってもまだ損益分岐点まで余裕がある。25年3月期には高炉1基の休止予定もあり損益分岐点はもう一段下がる。

市況悪化で世界の大手鉄鋼業者が苦戦しているなか、日鉄は市況悪化への耐性で一歩前に出ている。予想自己資本利益率（ROE）をみると23年12月期にアルセロール・ミタルが8%、ポスコ・ホールディングスが5%の見込みだが、日鉄は24年3月期に9%と、競合他社を上回る。



ただ、市場の要求はさらに上を見ている。日鉄は加重平均資本コスト（WACC）を6%と見積り、ROE10%を目標に掲げる。今期は10%に届かないが、6%越えは3期連続の見込み。それでも日鉄のPBR（株価純資産倍率）は0.6倍台と1倍を割れている。実際の資本コストがもっと高いということだろう。

世界の鉄鋼業界を見渡すと最も時価総額が高く、安定してPBR1倍を超えているのは電炉大手の米ニューコアだ。日鉄だけでなく、高炉は世界の鉄鋼需要を満たすのに必要だが、今後脱炭素に向けてまだ不透明な大型投資が必要な点が株価の重荷になっている。

SMBC日興証券の山口敦シニアアナリストは「中国の生産能力増強はまだ続き、高付加価値製品の競争が今後激しくなる可能性もある中、脱炭素への投資を控えていることを考えると日本製鉄の利益水準が十分とは言えない」と話す。高炉の脱炭素には技術開発の行方や国からの支援などまだ見えない要素も多い。

「業績は耐性がついてきており、ROEが10%で安定したと市場から信頼されればPBRも上がってくる」と森副社長は話す。成長投資の成果は出始めており、11月に発表したカナダの製鉄用原料炭を採掘・販売するエルクバレーリソース（EVR）への出資は来期に事業利益で「600億円超の貢献がある」（国内証券アナリスト）との見方もある。

需要の伸びているインドでの高炉新設も、26年3月期以降に収益につながる見通しだ。損益分岐点の引き下げで市況耐性を獲得した日本製鉄。PBR1倍超えに向けては、成長投資の成果で収益力を高め、脱炭素でも一歩抜け出す取り組みが欠かせない。

日本製鉄株 投資のヒント (14日)	
アナリストの目標株価	3300~4600円 (14日終値は3174円)
PBR (株価純資産倍率)	0.63倍
時価総額	3兆163億円

日経新聞



2023年 12月 15日 担当 虻川

東京都、グリーン水素に力 民間に全額補助や熱供給活用

東京都が再生可能エネルギーを活用して製造する「グリーン水素」の普及に乗り出す。

2024年度から臨海部の青海地区でグリーン水素を熱供給や発電に使う。工場などがグリーン水素の製造装置を購入する費用を全額補助するモデル事業も始めた。

水素は燃やしても二酸化炭素（CO₂）が出ず、次世代エネルギーとして注目されている。

化石燃料を使う製造法が現在の主流だが、製造時もCO₂を出さないグリーン水素への関心が世界で高まっている。

青海地区では全国で初めて水素の混焼ボイラーを地域一帯にパイプラインで温水などを送る熱供給設備に採用。燃料電池にも水素を用い、オフィスビルの東京レポートセンターで照明に使う。昼間は太陽光発電、夜は水素を使うなどエネルギーマネジメントも検証する。

26年度まで実証する予定だ。

すでに都は東京ビッグサイトでグリーン水素の活用を5月に始めた。グリーン水素の製造で先行する山梨県の実験設備から運び、燃料電池で発電している。青海地区でも同様に山梨県から水素の供給を受ける。

山梨県のグリーン水素の利用が始まった（5月25日、小池百合子・東京都知事[㊤]と長崎幸太郎・山梨県知事）

都は自前でグリーン水素の製造にも乗り出す。都営地に500キロワット級のグリーン水素製造装置を整備するため、24年度にも工事を始める計画だ。山梨県が[東レ](#)などと開発したグリーン水素の製造装置を導入する。

石油類などと異なり、水素は供給インフラがまだ確立されておらずコストは高い。エネルギーの大消費地である都内で製造すれば、輸送コストが下げられる。

企業がグリーン水素を製造する動きも後押しする。工場やオフィスビルなどで水素を生成する水電解装置や貯蔵するタンク、発電のための燃料電池が一体化した設備を導入する企業に2億5300万円を上限に補助する。水素製造のために太陽光パネルなどを新たに導入すれば、水素の製造能力に応じて最大5400万円を支援する。

補助率は100%で、設備本体以外にも設計費や工事費にも充てられる。企業が自己負担なく導入するのも可能だ。モデル事業として23年度は5件を採択する。装置メーカーから募集した補助対象となる4社の装置のリストをホームページで公開し、応募を受け付けている。

都は 21 年度から水素の製造設備を導入する企業へ補助していたが、水電解装置などの補助率は 50%で 22 年度末時点の交付実績は 1 件にとどまった。コスト高などがネックになっているとみられるため、全額を補助する新たな仕組みを設けた。

政府は 6 月に改定した水素基本戦略で水素サプライチェーン（供給網）を整備するため、今後 15 年間で官民あわせて 15 兆円の投資計画を掲げた。東京都の小池百合子知事はグリーン水素を「持続可能な社会を実現する切り札」と位置づける。都は社会実装に向けて、企業への支援と自前の水素製造を通して需要と供給双方の拡大を目指す。

日経新聞



2023年 12月15日 担当 虻川

JR 貨物新潟支店、鉄道輸送の現場公開 脱炭素などで注目

輸送力不足が懸念される「物流の2024年問題」や脱炭素化を背景に、鉄道輸送に注目が集まっている。JR貨物関東支社新潟支店（新潟市）は貨物コンテナを鉄道で輸送する現場を報道陣に初めて公開した。県内では食品メーカーが菓子を共同で列車輸送するなど、環境に配慮した鉄道輸送への企業の関心は高い。鉄道へのモーダルシフトを促し、高まる需要を取り込む。

新潟市東区にある貨物専用駅、新潟貨物ターミナル駅。11月末、パラパラと小雨が降る寒空の下、福岡から札幌へ向かう貨物列車が到着した。荷役の担当者がフォークリフトを巧みに操り、大型コンテナの積み下ろしに取りかかる。

フォークリフトを操作し荷役作業にあたる作業員（11月29日、新潟市）

各コンテナと貨車にはタグが搭載されており、フォークリフトで近づくと読み取ったタグ情報がモニターに表示される。積み荷の内容や行き先、車両の位置などが即座に分かる。1つのコンテナを下ろすのに約5分、積むのにまた約5分。テキパキと荷役作業などをこなし、到着から1時間ほどで列車は次の目的地へと出発した。

新潟貨物ターミナル駅は、面積では日本海側最大規模の物流拠点駅だ。東西に約3キロメートルと細長く、面積は22万平方メートル。新潟のサッカースタジアム「ビッグスワン」約6個分の広さに

相当する。22年度の1日の平均取扱個数（12フィートコンテナ換算）は、発送が337個（約1685トン）、到着が214個（約1070トン）だった。

「鉄道輸送への期待が高まっていると感じている」。JR貨物新潟支店の前田博支店長はこう話す。新潟支店として報道陣を集め現場を公開するのは今回が初めて。「企業からの問い合わせも増えるなか、より多くの人に鉄道輸送について知ってもらいたい」（前田支店長）との思いで開催したという。

国土交通省によると、鉄道輸送のCO2排出量は営業用トラックの約11分の1、海上輸送の2分の1と少ない。1編成あたりの輸送能力は10トントラック65台分と大量輸送も可能だ。最大65人のトラック運転手を1人の運転士で代替でき、人手不足にも対応している。政府も、鉄道や船舶の輸送量を今後10年で倍増させる目標を掲げる。

県内でも鉄道輸送を活用する機運が高まっている。22年には亀田製菓やブルボンなど県内4社の菓子メーカーが共同で「お菓子列車」を運行した。菓子の需要が高まるゴールデンウィークと年末年始に合わせ、一つの列車に各社の製品を積載し、関西・九州方面に輸送した。

今年11月からはJA全農などがコメ専用の長距離輸送列車「全農号」の定期運行を始めた。八戸貨物駅（青森県八戸市）から新潟、金沢などを経由し、大阪市の百済貨物ターミナル駅までコメを運ぶ。長距離、大量輸送の強みを生かし、コメの安定供給につなげる狙いだ。

大量輸送が可能で環境配慮や人手不足解消の面でも利点のある鉄道輸送。一方で、天候や鉄道事故の影響を受けやすく、トラックに比べると配送時間がかかるといった課題もある。モーダルシフト

が注目されるなか、運ぶ物の特性や需要などに応じ、トラックや鉄道、船舶など輸送手段を分散する動きが進みそうだ。

日経新聞