



2024年 3月 27日 担当 虻川

物語コーポと ENEOS、廃食油活用で連携 再生航空燃料 に

物語コーポレーションと ENEOS は 26 日、廃食油の再活用で連携すると発表した。物語コーポが展開する飲食店で排出された廃食油を回収し、再生航空燃料（SAF）の原料として利用する。

廃食油の活用を進め、二酸化炭素（CO2）の排出削減につなげる。

物語コーポが展開する飲食店のうち、「焼肉きんぐ」や「丸源ラーメン」など 359 店舗で排出される年間約 420 キロリットルの廃食油を回収し、ENEOS の SAF 製造プラントで原料と使用する。

SAF は化石燃料由来のジェット燃料に比べ航空機の CO2 排出量を 60～80%削減できるとされる。ENEOS は和歌山製造所（和歌山県有田市）に年産 40 万キロリットルの SAF 製造プラントを建設する計画で、ゼンショーホールディングスや東急不動産などとも組んで廃食油の回収を進める。

日経新聞



ウメモト インフォメーション



2024年 3月 27日 担当 虻川

ゼンショー、ENEOSに廃食油提供 再生航空燃料に

ゼンショーホールディングス（HD）とENEOSは25日、廃食油の再活用で合意したと発表した。

ENEOSはゼンショーHDグループの飲食店で排出された廃食油を加工し、再生航空燃料（SAF）として利用する。

SAFは化石燃料由来のジェット燃料に比べ航空機の二酸化炭素（CO₂）排出量を大幅に削減できるが、原料となる廃食油の供給量が限られている。ゼンショーHDとENEOSが連携し、効率よく廃食油を回収する。

ENEOSは和歌山製造所（和歌山県有田市）に年産40万キロリットルのSAF製造プラントを建設する計画。

日経新聞



2024年 3月 27日 担当 虻川

トラック運賃上がってもすぐ中抜き 中小運送に恩恵薄く

「燃料代は高く、人手も足りない。10～15%値上げさせてくれませんか」

2023年12月下旬、鳥羽運送（和歌山市）社長の鳥羽弘基（59）は大阪府内の大手運送会社を訪れ、運賃引き上げを粘り強く訴えた。

鳥羽は90人の従業員を抱える。主に元請けの大手運送会社から仕事を引き受け、首都圏向けに食品や鋼材を長距離輸送している。荷主の企業や元請けを訪ねては運賃の引き上げを交渉するが、要望を通すのは簡単ではない。

この日会った大阪府の運送会社の担当者からも「うちも荷主さんと交渉してますから、ちょっと待ってください」と明確な承諾を得られなかった。

ドライバー職は4月から時間外労働の上限規制が適用される。NX総合研究所（東京・千代田）によると2025年度には14万人のドライバーが足りず、13%の物が運べなくなる。

ドライバーを確保するには賃上げが必要だ。しかし、中小零細の運送会社は原資となる大幅な値上げが難しい。

大手運送会社は値上げ交渉を進め、荷主も受け入れ始めている。だが、多重下請け構造の中で値上げ分は中抜きされ、中小零細はその恩恵を得られない。鳥羽は「運賃は4～5%上がればいい方」とため息をつく。

国も多重下請けを是正し、運転手が適正な運賃を受け取れる環境づくりに動く。ただ、中小企業庁による 23 年 9 月の調査では、トラック運送業界のコスト上昇分への転嫁率は 24.2%にとどまる。

運輸業の労組が加盟する全日本運輸産業労働組合連合会（運輸労連）は 24 年の春季労使交渉で、賃上げ率 6%を掲げる。

「賃上げが進むタクシー・ハイヤー業界に人材が流出している」。中央副執行委員長の世永正伸はトラック運転手がいなくなってしまうと危機感を持つ。

トラック運転手の年収は、全産業の平均を 5～12%（約 30 万～約 60 万円）下回る。一方で、労働時間は約 2 割（約 400 時間）長い。時間当たりの賃金で見ると、全産業平均よりも 3 割ほど低い。

規制によって長時間労働は是正される。次に必要なのは運賃と賃金の底上げだ。世永は「ドライバーはフォークリフトの操縦や、運んだ荷物の棚入れといった業務もやらされてきた。荷主は運転以外の作業にも対価を支払うべきだ」と訴える。

日経新聞



2024年 3月 27日 担当 虻川

クラレ、アジアで食品包装用樹脂の新工場 食品ロス削減

クラレは 26 日、食品ロス削減につながる食品包装樹脂の新工場をシンガポールで建設すると発表した。4 億 1000 万ドル（約 620 億円）を投じ、樹脂製造の新工場を 2026 年末に稼働する。東南アジア地域での生産は初めて。食品ロス削減の動きが同地域にも広がると見込み、投資を決めた。

増産するのは同社が世界で初めて開発したエバル樹脂。酸素などの気体を通しにくく、食品の劣化を防ぐことができる。樹脂製造の前工程は年産 3 万 6000 トン、後工程は 1 万 8000 トンの生産能力を確保する。26 年度以降に後工程に再投資し、生産能力を拡大する。

現在は日本と米国、ベルギーの 3 拠点で合計 10 万 3000 トンを生産している。米国とベルギーでも生産設備の増強を予定しており、26 年末までに世界全体の生産能力は現状から約 3 割増える。

同社はシンガポールで水に溶ける樹脂「ポリビニルアルコール（PVA）」を生産している。PVA で培った顧客基盤や原料調達網を活用する。



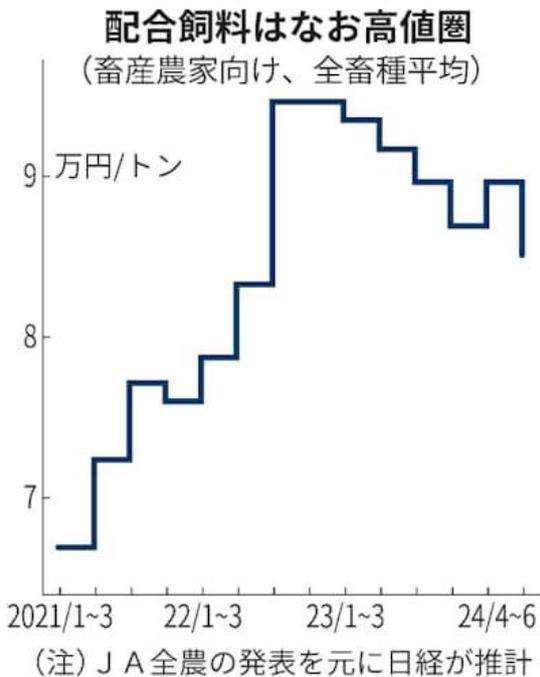
配合飼料 5%値下げ JA 全農 4~6 月、なお侵攻前の 2 割高

飼料最大手の全国農業協同組合連合会（JA 全農）は 21 日、4~6 月期の畜産農家向け配合飼料の出荷価格を 5%引き下げると発表した。値下がりは 2 四半期ぶり。主原料のトウモロコシや大豆ミールの国際価格の下落を反映した。価格はなお高水準で、農家にとっては重い負担が続く。

家畜の種類ごとに改定幅は異なるが、全畜種平均で 1~3 月期に比べて 1 トン 4600 円

（5%）引き下げる。新価格は平均 8 万 4900 円程度とみられる。前期は円安や海上運賃の上

昇などから 22 年 7~9 月期以来、6 四半期ぶりに値上がりしていた。



4~6 月期の値決めは 23 年 12 月~24 年 3

月ごろの原料価格や為替の推移を参考にする。

原料の約 5 割を占めるトウモロコシは、主産地である米国の順調な収穫を映して大幅に値下がりました。

国際指標となる米シカゴ市場の先物価格は、23

年 12 月時点で 1 ブッシェル 4.8 ドル前後で推

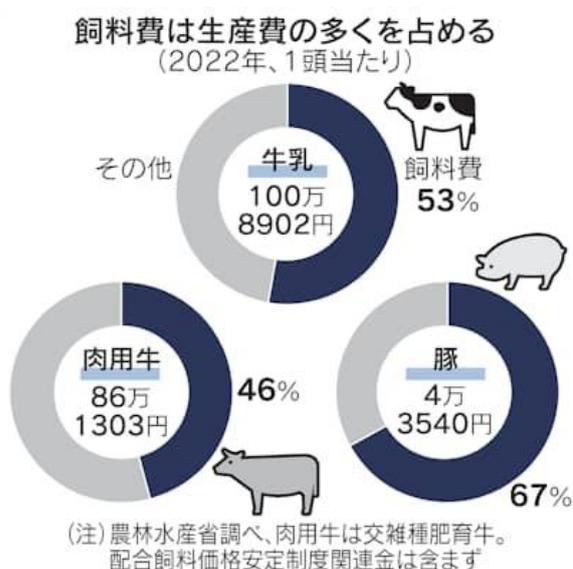
移していた。2月下旬には一時4ドル近辺と20年11月以来、約3年3カ月ぶりの安値まで下がった。

副原料の大豆ミール価格も大きく下がった。南米産地の天候改善や、バイオディーゼル向け大豆油需要の高まりを受けた副産物の生産増加などが背景にある。

主原料の価格が下落傾向だった一方、海上運賃の高止まりに伴う輸入コスト高は続いた。主要航路であるパナマ運河の航行隻数は干ばつの影響で絞り込まれている。迂回航路の一つだったスエズ運河も、中東情勢の悪化で通りにくくなっている。

喜望峰周りの航路は距離が長く、燃料費を含めたコストがかさんでいる。海上運賃は23年11月後半ごろのピークと比べて一服感も出ていたが「3月中旬以降、再び上昇に転じ、来期以降の輸送コストに影響する可能性がある」（JA全農）。

円安も輸入コストの高止まりにつながっている。日銀は19日、マイナス金利を含む一連の金融緩和策の終了を決めたが、円相場はその後も1ドル=150円前後の円安傾向が続く。



農林水産省によると、畜産農家の経営コストに占める飼料代の割合は牛で4~5割、豚・鶏で6~7割を占める。今期の飼料価格は下がったが、ロシアのウクライナ侵攻前の21年10~12月期に比べると2割程度高いはまだ。

政府は農家の負担軽減を目指して配合飼料価格安定制度に基づく緊急補填を実施していたが、23年いっぱい終了した。千葉県八千代市で牧場を経営する加茂太郎氏は「厳しい状況が2年も続いている」と語る。価格高止まりを「現場としては勘弁してほしい」と嘆く。

飼料価格が高止まりする一方、生乳の販売価格が上がらないことも畜産農家の打撃となっている。

生産者団体と乳業メーカーの間で交渉が進む24年度の生乳価格は、需要が力強さを欠いているため据え置かれる見通しだ。

加茂氏は「採算が合わず離農する人が増えるだろう」と話す。23年2月時点で1万2600戸だった酪農家の戸数は「1万戸を切るかもしれない」とこぼした。

日経新聞