



2024年 4月 5日 担当 虻川

再生航空燃料、通常燃料との価格差なお 供給ネックに

航空機の二酸化炭素（CO2）排出量削減に不可欠な再生航空燃料（SAF）と、通常のジェット燃料の価格差がなかなか縮まらない。世界の航空会社が SAF の利用を増やすには、生産拡大による価格低下がカギとみられている。

SAF は廃食油や植物などが原料で、ジェット燃料と混ぜて燃やすことで CO2 の排出量を抑える。英調査会社アーガス・メディアによると、価格は米国で 1 ガロン当たり 5 ドル前後と 1 年前に比べ約 3 割安い。ところが、通常のジェット燃料と比べると、この 2 年ほど 2、3 倍の水準が続く。

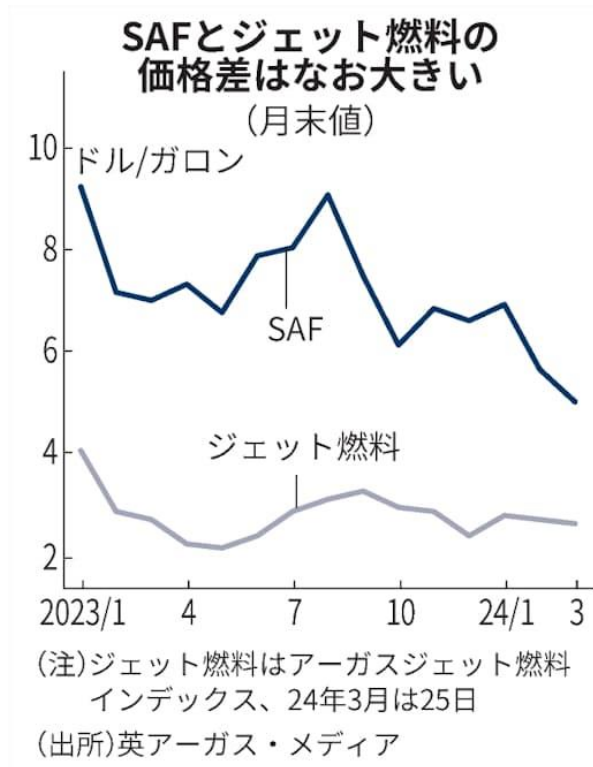
航空会社にとって燃料費は人件費と並ぶ大きな負担だ。「大規模な SAF の利用は重要だが、ジェット燃料に比べ価格にプレミアムが付いていて、2023 年末の利用量は航空燃料全体の 0.1% 未満にとどまった」。米ユナイテッド航空は年次報告書で明らかにした。

アメリカン航空やデルタ航空など、ほかの大手もほぼ同じ状況にある。航空燃料の大半を SAF に切り替える長期的な目標を持っていても、足元の割合は低いまだ。

価格が下がらない背景には、急速に伸びる需要に比べ生産規模が小さいという問題がある。

先行きの需要拡大は各国の政策の後押しもあって確実視されている。欧州連合（EU）では、航空燃料に占める SAF の割合を 25 年までに 2%、30 年までに 6%と段階的に引き上げ、最終的に 50 年までに 70%にすることが義務付けられる。

英ヒースロー空港は、高止まりする SAF とジェット燃料の価格差の半分を負担するインセンティブを導入。24 年の航空燃料に占める割合を 2.5%と、前年の 1.5%から上げる計画だ。



一方で供給を十分に確保できるかどうかは不透明だ。国際航空運送協会（IATA）によると、24 年の生産量は 150 万トンと前年の 3 倍と予想されるが、これは航空燃料の需要の 0.53%に過ぎない。すでに 43 社以上の航空会社が 30 年に計 1300 万トン利用する計画を発表していて「需要に合わせ供給を確保することが解決すべき課題だ」

(IATA) という。

米国では「商業規模のプラントは 3 つで、供給の大部分は当面の期間の契約」（アーガス・メディアのマシュー・コープ氏）という。航空会社と長期の大型契約を結ぶにはまだ生産規模が小さすぎる可能性がある。

SAF は原料を大量に確保できないことが増産のネックになっている。国内でもホテルや飲食店が出る廃食油を回収し、石油会社などが SAF を製造するプロジェクトが増えているが、廃食油の争奪戦から価格が高騰している。

排出量の少ない燃料では、再生可能エネルギーを使うグリーン水素も似たジレンマに直面する。政

策が利用を後押しするが、生産量が少ないから価格が高止まりし、需要はなかなか増えない。需要が増えないから、メーカーも増産に慎重になる。SAF がこうした循環から抜け出すかどうか注目される。

日経新聞



2024年 4月 5日 担当 虻川

脱炭素向け投資、3900億円追加 物価や賃金上昇で

経済産業省は4日、円安に伴う原材料価格の上昇などに対応するため、脱炭素事業に投資する「グリーンイノベーション（GI）基金」から追加支出する方針を示した。水素の供給網の構築や次世代船舶の開発など、コスト上昇の影響が大きい事業に合計で最大3900億円を投じる。

国内取引については当初の事業費の2割、海外取引については6割を上限に追加支援する。鋼材などの原料や人件費について、当初の見積もりから価格上昇の影響を受けたことを企業に証明してもらう。

基金全体の2.7兆円のうち執行せず残額となっていた5000億円弱の中から拠出する。海外情勢の影響や急激な円安で必要な研究開発が滞る事態を避ける。同省が産業構造審議会（経産相の諮問機関）の部会に方針を示した。

ロシア・ウクライナ情勢によるエネルギー価格の高騰や円安の影響で輸入取引では60%程度コストが上昇している。経産省の企業への聞き取りによると、鋼材やリチウムなどの価格は直近1～2年で20～30%上昇した。

6月以降に脱炭素投資の資金を調達する「GX経済移行債」による支援を受ける企業には、脱炭素に積極的な企業でつくる「GXリーグ」への参加を求める方針も示した。20万トン以上のCO2を排出する大企業には、一般財源による支援を受ける場合にも参加を求める。



2024年 4月 5日 担当 虻川

豪ドルに先高観 経済堅調を好感、原油高も支え

オーストラリア（豪）ドルに先高観が出ている。4日の東京外国為替市場で対円、対米ドルともに2週間ぶりの高値を付けた。朝方発表の経済指標が改善し、豪州景気の底堅さが好感された。原油高が進み、資源国通貨の1つとして買われた側面もある。

豪ドルの対円相場は一時、1豪ドル=100円00銭台後半まで上昇。前日比で60銭近く豪ドル高・円安が進み、3月21日以来の高値を付けた。米ドルに対しても約0.004米ドル上昇した。

4日発表の3月のサービス業購買担当者指数（PMI）は54.4と2月（53.1）から改善し、2022年4月以来の高水準となった。3月発表の雇用統計や小売売上高なども堅調で、豪州景気は回復傾向にある。

豪ドルの対円相場はロンドン時間で1豪ドル=100円20銭を超え、14年12月以来の高値を付けた。次の節目は101円台だ。第一生命経済研究所の西浜徹首席エコノミストは「米連邦準備理事会（FRB）の利下げ時期や経済的に結びつきの強い中国の国内需要動向がポイントだ」と話す。

仮に米利下げ観測が後退すれば、対米ドルで豪ドルの上値は抑えられるが「対円では円売りを通じて豪ドル高が進む可能性が高い」



ウメモト インフォメーション



2024年 4月 5日 担当 虻川

物流 2024 年問題、持続可能な業界へ変革の好機

医師や建設業とともに、4月から長時間労働の規制が強化されるトラック運転手。人手不足で物流が滞るおそれがある「2024年問題」として運送事業者や荷主は対応を進めてきたが、運転手の高齢化などで状況は年々さらに厳しくなる。4月は対策のゴールでなく中長期対策のスタートととらえるべきだ。価格競争のしわ寄せを受けてきた物流業界を持続可能な産業に進化させる最後のチャンスでもある。

遠隔地の生活基盤揺らぐ

4月からトラック運転手の時間外労働時間は年960時間までに制限される。「ただちに影響が出るわけではないが、年間基準を守るため秋ごろから対応が大変になる運送業者が出てくるのでは」と物流関係者はみる。省人化や標準化による効率向上、運転手の賃上げや労働環境改善を進めなければ、荷物が届かない地域がいずれ出てくる。

NX 総合研究所（東京・千代田）の試算では、残業規制強化の影響などで24年度には輸送能力が14%、30年度には34%不足する。遠隔地や付加価値が低い品目ほど影響を受けやすい。

2024年問題について都市部の消費者は宅配便の配達遅れや野菜の価格上昇などを考えるだろうが、遠隔地にとっては「農産物などの生産品を届けられなくなる」「生活必需品が届かなくなる」深

刻な事態だ。末端の毛細血管に血液が流れず壊死（えし）が始まるイメージ。都市に食料を供給する地方で生活基盤が脅かされると生産能力が低下し、都市にも跳ね返る。遠隔地の物流網が崩れるとはそういうことだ。

政府は 23 年 3 月に物流革新に関する関係閣僚会議を設置。6 月に政策パッケージ、10 月にはそのうちまず取り組むべき緊急パッケージを発表。さらに物流関連 2 法の改正案を今国会に提出するなど矢継ぎ早の対策を打ち出したのは、大きな危機感があったこそだ。

経済産業省は 23 年度の補正予算で、自動倉庫や搬送ロボット、輸送マネジメントシステムなど物流効率化につながる先進的な実証事業に対する補助制度を設けた。中小企業の省力化投資への補助金は物流施設の建設にも使える。

国土交通省は荷待ち時間や運賃について荷主や元請け事業者を監視し、悪質な場合は勧告や公表も行うトラック G メンを創設。1 月には下請け事業者に長時間の荷待ちなどをさせた疑いで 2 社に初めて是正を勧告し、改善計画の提出を求めた。

競争より協調

物流改革に及び腰だったメーカーなど発荷主、卸・小売りの着荷主も「荷物が届かなくなる」という危機感や政府の硬軟両様の対応を受け、業界団体や企業単位で対策を急いでいる。「物流は競争ではなく協調領域」という理解が次第に浸透し、改革への自主行動計画をまとめた企業・団体は 100 以上に上る。

まずはトラックの積載効率を高める共同輸送。同業者同士だけでなく、より効果が上がる異業種間も進み始めた。

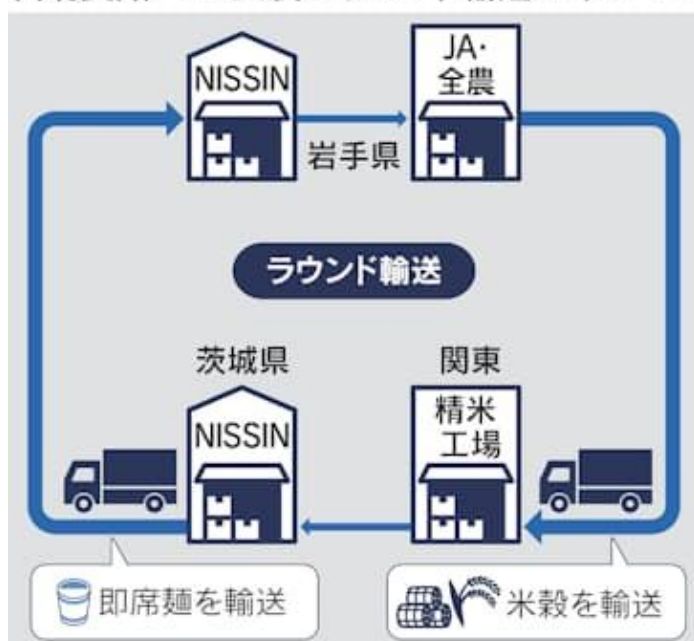
日清食品と全国農業協同組合連合会（JA 全農）は「ラウンド輸送」を開始した。JA の岩手県の倉庫から関東の精米工場へコメを運んだトラックが、帰りは茨城県の日清の工場から岩手県の製品倉庫へ即席麺を運ぶ。トラックが貨物を積載して走る実車率は 12% 高まる見通しだ。

運転手の負担軽減や商慣行の見直しも重要。

日本ハム・ソーセージ工業協同組合は業界として自主行動計画を作成した。運転手が納品先での棚入れや商品の値付けなど付帯業務をしていた慣行を変えて荷待ちや荷役を 2 時間以内にする目標を設けた。「定番商品の納品リードタイムを 1 日から 2 日以上に」「365 日納品やピース納品（ばらでの納品）の見直し」も盛り込んだ。

トラックから鉄道、船舶に輸送を切り替えるモーダルシフトも進む。ネスレ日本（神戸市）は 2 月から静岡県の工場生産したボトルコーヒー 1 日 200 トンを JR 貨物の列車で大阪市まで定期輸送し始めた。500 キロメートル以上の長距離輸送では鉄道を利用してきたが、より貨物量が多い中距離輸送も対象にした。

日清食品と JA 全農のラウンド輸送のイメージ



トラック運転手の待遇改善はこれから

「2024 年問題」が契機となり、荷主、運送業者の物流課題への理解が進み、改革を促したのは間違いない。流通科学大学の森隆行名誉教授は「大手ではかなり対策が進んだが、運転手の賃金アップを含め中小はまだこれから」と指摘する。

道路貨物運送業では 50 代以上が全体の約半数を占め、全産業平均と比べて労働時間は 2 割長く、賃金は 1 割低いと言われる。週末も休みにくいトラック運転手は若者に敬遠されがちで、総合的に息の長い人手確保対策が必要になる。

物流をめぐる課題に政府は2030年度に向けて取り組む中長期計画をまとめた	
適正な運賃収受や物流生産性向上のための法改正	<ul style="list-style-type: none">一定規模以上の荷主・物流事業者に、荷待ち・荷役時間短縮に向けた中長期計画作成や定期報告を義務付け一定規模以上の荷主に物流統括管理者の選任を義務付け多重下請け構造是正へ、トラック元請け事業者の実運送事業者の名称などを記した管理簿作成などを義務付け運転手の賃上げに向け、標準的運賃の引き上げ、荷待ち・荷役の対価について標準的な水準を提示
デジタル技術を活用した物流効率化	<ul style="list-style-type: none">荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化設備やシステム投資を支援自動運転やドローン物流などの実装を加速
多様な輸送モードの活用推進	<ul style="list-style-type: none">鉄道や内航海運の輸送量を今後10年程度で倍増自動物流道路は10年で実現目指す。自動運航船は30年ごろまでに本格的な商用運航を実現
高速道路の利便性向上	<ul style="list-style-type: none">中大型トラックの高速道路での最高速度を4月から時速90キロに引き上げダブル連結トラックの導入促進
荷主・消費者の行動変容	<ul style="list-style-type: none">再配達削減へ、ポイント還元実証事業などを推進「送料無料」表示の見直しを要請

政府は 2 月、30 年度に 34% 不足すると試算される輸送力を補うための中長期計画をまとめた。デジタル技術の活用や共同配送の推進などでトラックの積載率を 19 年度の 38% から 30 年度には 16% 以上高める。標準的運賃を 8% 引き上げることなどで、初年度は 10% 前後の運転手の賃上げを見込む。

さらに、物流関連 2 法の改正により規制措置を強化する。荷主、物流事業者のうち一定規模以上を「特定事業者」に指定し、中長期計画の作成や定期報告を義務付ける。特定事業者の荷主には物流だけでなく生産、調達、販売など経営全体に目配りする役員クラスの「物流統括管理者」を選任させる。特定事業者は今のところ 3000 社程度と見込まれている。

「フィジカルインターネット」の考え普及なるか

次世代の物流システムとして注目されているのが、インターネット通信の概念を物流に適用する「フィジカルインターネット」である。荷物や倉庫、車両の空き情報などをデジタル技術で可視化し、規格容器に詰めた荷物を業種を超えた複数企業の倉庫やトラックをシェアしたネットワークで輸送するイメージだ。

欧米では 10 年ごろから研究が進み、企業や研究機関で構成する ALICE（欧州物流革新協力連盟）は 40 年までの「フィジカルインターネット・ロードマップ」を発表している。

日本でも経済産業省と国土交通省が中心となって 21 年に産官学のフィジカルインターネット実現会議を設置した。40 年までの実現を目指すロードマップを公表し、化学品など業界別の作業部会が 4 つ設けられている。例えばスーパーマーケット部会は「物流資材の標準化」「データ共有による物流効率化」などの検討に入っている。

ヤマトホールディングス、日清食品、JR 貨物などは一般社団法人「フィジカルインターネットセンター」を 22 年に設立し、オープンなネットワークでの共同物流を目指す。

北海道では業種を超えたフィジカルインターネット懇談会が 23 年に発足した。地域が広く人口密度が低い北海道は物流網の将来に懸念が強い。運転手が 1 人で輸送できる片道 4.5 時間圏域を想定し、共同輸送や中継輸送を検討している。

北海道開発局などが道の駅や除雪ステーションを中継地点とし、トレーラーの後部シャシー（車台）を交換したり、運転手が交代したりする実験をしている。物流事業者同士が集まって共同輸送や中継輸送したい品目のマッチングをする場も設け、成果を上げている。

カロリーベースで日本の食料生産の約 25%を占める北海道だが、道北や道東で輸送網が維持できなくなれば、酪農などの農家は厳しくなる。北海商科大学の相浦宣徳教授は「道北や道東が衰えると他地域にも影響する。札幌圏や港湾などと各地域を結ぶ中継拠点などを活用し、業種を超えた共同輸送を広げていくことが重要。いずれの場合もリードタイムの見直しが必要となる」と語る。

一方、物流課題を「地域活性化のチャンス」ととらえる地域もある。北海道名寄市や名寄商工会議所は、札幌市など道央と道北を結ぶ中継拠点として、名寄インターチェンジ周辺に物販施設やトラックターミナル機能などを持つ物流拠点構想を検討している。

国土交通省と大分県は貨物を積んだトラックやシャシーごと輸送できる RORO 船の大型化や需要拡大に対応するため、大分港で岸壁（バース）やシャシー置き場を整備中。24 年度には 1 バースの工事が終わる予定で、「九州の東の玄関口としての機能を高めたい」（県港湾課）という。

過剰なサービス求める意識の見直しを

日本の物流の課題と進むべき方向をあぶり出した「2024 年問題」。独コンサルティング大手、ローランド・ベルガーの小野塚征志パートナーは「自動運転や倉庫ロボットによる省人化、物流機能や情報が企業の垣根を越えてつながる標準化により、労働集約的だった輸送、保管、梱包、手配などの物流オペレーションは装置産業化する」と今後の変化を見通す。

各企業でこれまで改革が進まなかった物流領域こそ、変革すれば競争力向上の源泉になる。

環境への配慮の観点からも、企業が「多品種少量生産」「ジャストインタイム」という考え方を改めて

見直すのはもちろんだが、速さや品質に過剰なほど高いサービスを求める日本の消費者も意識を変

えていく必要があるだろう。

日経新聞



GW 海外旅行、コロナ前 9 割に回復 円安直撃でアジア人気

歴史的な円安のなか、海外旅行の需要が回復している。JTB が 4 日発表した推計によると、ゴールデンウィーク（GW）の海外旅行者数は新型コロナウイルス禍前の 9 割程度の水準となる見通しだ。円安に加え航空運賃の高騰でツアー代金が上昇し、近場のアジアが人気の旅行先となっている。

JTB が 4 月 25 日～5 月 5 日出発の旅行動向を消費者アンケートや販売状況、航空会社の予約状況などから推計した。海外旅行者数は 2023 年比 68%増の 52 万人となる見通し。新型コロナウイルス禍前は、10 連休で海外旅行者数が過去最高だった 19 年を除いた 14～18 年の平均が約 56 万人で、その 9 割程度の水準まで回復している。国内外の旅行消費額は 9630 億円と 23 年比 11%増を見込む。



1人あたりの海外旅行費用は平均 26 万 9000 円と 23 年より 5%高い。海外と国内を分けて調査を始めた 1997 年以降で最高となる。阪急交通社の欧州ツアー（ビジネスクラス利用を除く）の平均価格帯は 2019 年より 2～3 割高い 53

万円だ。「各社の旅行代金はどの方面も19年よりおおむね5割ほど高いのではないか」（日本旅行）という声もある。

「海外旅行を検討していたが沖縄に変えた」（横浜市在住の30歳女性）という消費者はいるものの、旅行各社の予約は好調だ。

JTBの海外旅行予約は人数ベースで23年の2.3倍となった。担当者は「日並びから3～4日で行けるところが人気だ。円安や物価高のなか価格的にも行きやすいのではないかと話す。

人気の旅先の一つが台湾だ。日本旅行では2～3泊で約20万円のツアーがよく売れている。19年のGWは約15万円で「価格の高騰から例年予約が入っていた家族客に変わり、一人旅や友人との小旅行が中心となっている」

台湾では3日、東部沖を震源とする地震が発生したが、日本人の旅行先は台北や台南が多く、旅行各社によると、現時点ではGWの予約をキャンセルする動きはないという。

エイチ・アイ・エス（HIS）のGW期間（4月26日～5月6日）の予約では昨年に続き韓国・ソウルが最も多く、台湾・台北、米ハワイ・ホノルルが続いた。特に日本発着クルーズの寄港地になっている韓国・済州島は前年の15倍、アジアの都市に比べ旅行需要の回復が遅れていた香港が4.5倍に伸びた。

阪急交通社は海外旅行回復の要因について「消費者にはずっと海外へ行きたい気持ちがあった。

新型コロナの5類移行から1年たって心理的な抵抗感が薄れてきている」とみる。

今年の春季労使交渉では大手企業を中心に高水準の賃上げが相次いだ。連合の集計では賃上げ率は 5.25%と 33 年ぶりの高水準だ。株高も高額消費を後押しする。第一生命経済研究所の星野卓也主席エコノミストは「賃上げや株高による資産効果が追い風となり、コロナ禍で抑え込まれていた海外旅行の需要が顕在化している」と指摘する。

一方で国内旅行は JTB によると、23 年比 1%増の 2280 万人の見通し。19 年の 95%の水準まで回復する。同社は「コロナ禍は近場に集中したり、リベンジ消費で遠方が人気だったりしたが、24 年は旅行先が各地に分散している印象だ。予約状況からもコロナ禍前の日常に戻ったと感じる」という。KNT-CT ホールディングス（HD）傘下の近畿日本ツーリストでは北海道旅行の予約が好調だ。

国内旅行費用はインバウンド（訪日外国人）需要の伸びもあり、上昇が続く。JTB の推計では 23 年比 4%増の 1 人あたり 3 万 6100 円を見込む。西武・プリンスホテルズワールドワイドではプリンスホテル全体で客室の予約数は前年比 2 割増で、平均客室単価（ADR）は 5%上昇している。

日経新聞