



4月の貿易収支、4625億円の赤字



財務省が22日発表した4月の貿易統計速報によると、輸出額から輸入額を差し引いた貿易収支は4625億円の赤字だった。赤字は2カ月ぶり。赤字幅は前年同月に比べて7.6%増加した。

輸入額は9兆4432億円で前年同月に比べ8.3%増えた。2カ月ぶりに増加した。輸出額は8兆9807億円で8.3%増え、5カ月連続の増加となった。いずれも4月としては過去最高だった。

資源高や円安で原油などの輸入額が膨らんだ。品目別にみると原油は1兆64億円で13.1%増えた。航空機類や電算機類も伸びた。石炭が4003億円で22.5%減だった。

原油はドル建て価格が1バレルあたり85.7ドルと前年同月から2.6%上がった。円建て価格は1キロリットルあたり8万1719円と17.7%上昇した。

地域別では米国が1兆1143億円で29.0%増、アジアが4兆4081億円で10.3%増えた。

輸出は米国向けハイブリッド車など自動車が増加。半導体等製造装置や半導体等電子部品も増えた。

地域別にみると米国が1兆8027億円で8.8%増、アジアが4兆7139億円で9.7%増だった。

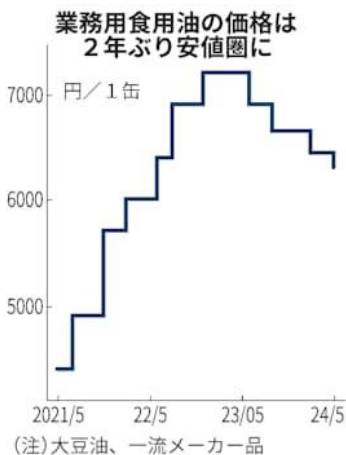
4月の貿易収支は季節調整値で見ると5607億円の赤字となった。赤字幅は17.8%縮小した。輸入が前月比で0.5%減の9兆4032億円、輸出が0.9%増の8兆8425億円だった。



外食店向け食用油が2%値下がり

外食店や総菜店が使う業務用の食用油が値下がりした。足元の卸価格は1缶（16.5キログラム）あたり6300円前後と、2月ごろまでと比べ100～200円（2.3%）程度下落し、2022年5月以来2年ぶりの安値圏にある。新型コロナウイルス禍からの復調で外食店の客足が伸びる一方、食用油の節約の動きも定着。低調な荷動きが値下がりにつながった。

食用油はマーガリンなどの製造に使う加工用、天ぷら料理店などで使う業務用、スーパーで販売する家庭用に分かれる。業務用は食用油市場全体の約3割だ。加工用は四半期ごとに価格交渉するのに対し、業務用は随時値決めする。国際相場や為替が影響する原料コストに加え、国内需給を反映して相場が動く例が多い。



業務用の卸価格は21年春以降、原料の大豆や菜種の高騰を映して急ピッチで引き上げられてきた。国際相場の高騰が一服した23年ごろに下落に転じ、緩やかな値下がりが続く。

インバウンド（訪日外国人）の増加などを背景に外食店の売上高は回復している。日本フードサービス協会（東京・港）によると、3月の外食売上高（全店ベース）は前年同月比11.2%増となり、コロナ禍前の19年比でも13.5%増えた。

従来は外食の売上高に連動する傾向が強かった業務用の需要は鈍い。過去数年続いた価格高騰で、外食店側が油を節約するオペレーション（店舗運営）を定着させたことが背景にある。

低調な荷動きに加え、1～3月ごろにかけて原料の大豆や菜種の国際相場が下落していたことで、流通側からの値引き要請が強まった。決算期末や期初が重なるタイミングで、販売数量の確保を意識したメーカー側も一部値下げ要求に対応。4月以降市中相場にも値下がりが浸透した。

一方、「5月以降はメーカー側の値下げの動きは止まっている」（都内の油問屋）もようだ。主要な大豆産地であるブラジルの洪水被害をきっかけに、原料の国際相場が反発。円安の進行も重なった。メーカー側は「4月からトラック運転手の時間外労働規制が強化された『2024年問題』を背景に国内物流費が上昇しているほか、缶など副

資材費のコストアップも含め、原料以外の影響も大きい」（大手食用油メーカー）としており、値下げへの慎重姿勢を強めている。

日経新聞



2024年 05 月 22 日 担当 アノジ

DOWA と岡山リサイクル大手ヒラキン、廃食用油を再資源化

DOWA グループのバイオディーゼル岡山（岡山県岡山市）と平林金属（同）は5月16日、平林金属が運営する有人型資源集積ステーション「えこ便」の同市内の4拠点で、家庭から排出される使用済み食用油（廃食用油）の回収を、2024年4月1日より共同で開始した。

廃食用油をバイオディーゼル燃料（BDF：Bio Diesel Fuel）に再資源化し、灯油などの代替燃料として、車両、建設機械、ボイラー燃料や助燃剤に使用する取り組みとなる。

なおバイオディーゼル岡山は、岡山市バイオ燃料地域利用協議会に所属し、同市と共同で一般家庭、飲食店、食品製造工場などから廃食用油を回収し、最大で年間1,200キロリットルのBDFを製造・販売している。再資源化されたこれらのBDFは、同市のごみ収集車の運行に活用されている。

平林金属の「えこ便」を活用し、市民からの廃食用油回収を強化

「えこ便」では廃食用油回収にあたり、市民に対して、使用後のてんぷら油などはこして冷ました後、ペットボトルに移しキャップを閉めて、近くの「えこ便」に持ち込む

よう告知している。回収できる油は、サラダ油、ごま油、大豆油、コーン油など。バターやラードなど動物性油脂や、灯油など鉱物系の油、水や異物が混入した油などは回収不可。

回収に協力した市民には、1キロあたり10ポイントが付与される。ポイントは、クオカードや図書カードなどの金券やオリジナルグッズと交換できるほか、社会貢献支援に参加できるグッズとも交換できる。

「えこ便」では、廃食油だけでなく、空き缶・紙・小型家電・古着ほか、幅広い品目の回収を行い、再資源化している。今回、食用油回収を開始した「えこ便」4拠点は、西古松局、並木町局、大安寺局、西大寺局。

届ける 生かす
えこ便
HUMAN NETWORK

**「廃てんぷら油」も貴重な資源!!
えこ便での回収がスタート!**

1キロあたり10ポイント付与
※資源の相場によりポイントは変動する場合がございます※

天然資源のみに頼らないリサイクル資源の有効活用は、地球温暖化対策に役立ちます。
燃料においても「廃てんぷら油」を原料として精製されるバイオディーゼル燃料(BDF)は軽油の代替燃料として今後の普及が期待されています。

持ち込み方法

- てんぷら油をこす**
使い終わったてんぷら油をこして、天かすなどを取り除く
不純物を取り除き、高品質のバイオディーゼル燃料をつくるために天かすを取り除きます
- ペットボトルに入れる**
冷ました後、ペットボトルに入れる
(じょうごを使い取り除き、こぼさないようご注意ください)
- キャップをしめる**
ペットボトルのねじこみ式のキャップを使用し、しっかり閉めてください
液がこぼれない様に、キャップはしっかりと閉めてください
- えこ便へ持ち込む**
お近くのえこ便で回収してお出しください
全量回収後の回収料、全量回収後の手数料の差を差引させていただきます

回収できる油 家庭から出る使用済み、または業務用調理の植物油類です。植物油類には、サラダ油・なたね油・大豆油・ゴマ油・コーン油など

回収できない油 ●動物系油脂(ラード・バター) ●鉱物系の油(軽油・灯油等) ●水や異物が混ざった油

えこ便 西古松局・大安寺局・並木町局・西大寺局

廃食油回収を開始した岡山市内4拠点の「えこ便」の告知(出所: DOWA エコシステム)



ウメモト インフォメーション



2024年 05月 22日 担当 アノジ

ヤマト、共同輸送の新会社 24年問題で 物流マッチング

ヤマトホールディングスは21日、共同輸送を促す新会社を設立したと発表した。荷主企業や物流他社と組み、積載率の低いエリアで各社の荷物を積み合わせる。ドライバー不足が深刻化する「2024年問題」を背景に、日本郵便とセイノーホールディングス傘下の西濃運輸も同様の協業基盤をつくる。輸送力の確保に向け、物流網を再構築する動きが本格化してきた。

同日付で新会社「Sustainable Shared Transport（サステナブル・シェアード・トランスポート、SST）」を設けた。荷主の出荷計画や荷物量などの情報と、ヤマトを含む物流会社の運行情報をつなぐ共通システムを24年冬ごろから運用する。荷主と運び手を結び付け、共通のパレットや中継拠点を介した共同輸送サービスを提供する。

24年度は東京・大阪・名古屋間で1日40便の運行を予定し、25年度末には同80便に増やす計画だ。運賃体系は今後詰めるが、荷主1社でトラック1台を貸し切るよりも割安になるよう設定する。25年度末時点でドライバーの運転時間など65%の省人化を見込む。積載率を高めて輸送頻度を減らし、温暖化ガス（GHG）も42%削減する。

国土交通省によると、トラック輸送の積載率は4割程度にとどまる。SSTの社長に就いたヤマトの高野茂幸氏は同日開いた記者会見で「人手が少なくなり、5年後には今と同じ運びができなくなる」と指摘。そのうえで「宅急便で培った法人契約や物流事業者との取引実績を生かして社会課題をスピーディーに解決していく」と話した。

24年問題で物流の連携が広がる	
ヤマト	共同輸送のための新会社設立。荷主や物流他社を巻き込み、25年度末に80便運行
日本郵便 西濃運輸	長距離トラック1万台を共同運行。両社以外の荷物も運べるようにして積載率向上
日本通運	長距離輸送の中継拠点を国内で約15カ所整備。26年めどに中小企業にも開放
佐川急便	運転車両と荷台を切り離せる専用トラック導入。中小の下請け会社にも提供

ヤマトが新会社の設立に踏み切った背景には、24年問題への強い危機感がある。これまで事実上制限がなかったトラック運転手の残業時間は、4月から年960時間が上限となり、業界全体で人手不足への懸念が強まっている。NX総合研究所（東京・千代田）によると、24年度に輸送能力は14%、30年度には34%不足する見通しだ。

とりわけ関東ー関西以西などの長距離輸送は運転手の拘束時間が長く、途中で休息をとらせる必要がある。輸送時間が長くなり、従来1日で運んでいた距離が2日かかるようになっている。これまで通り、1日で運ぶためには途中で運転手を交代する必要があるが、高齢化の影響で担い手は不足し、運転手を増やすことは簡単ではない。

そこで業界全体で約4割にとどまるトラック積載率を高める必要がある。ヤマトは荷主や物流各社がお互いの荷物を積み合わせることで輸送の効率化につなげる狙いだ。

同業他社も対策に乗り出している。日本郵便と西濃運輸は25年4月にも長距離輸送で協業を始める。積載率の低い区間を洗い出し、順次、共同輸送に取り組む。たとえば日本郵便が東北にある物流施設から同社の荷物を積んで出発し、近隣にある西濃の物流拠点で荷物を混載する。運送先の地域でそれぞれの物流拠点に届ける。

両社が1日で走らせるほぼすべてのトラック計1万台を対象に検討する。そのうえで両社以外の荷物も共同で運べるシステムなど物流基盤も整備する。他社に参加を呼びかけ、日本通運や佐川急便など大手の参画も目指す。荷役作業で使うパレットやカゴ、運び方の共通化などルールを細かく取り決めて共同輸送しやすくする方針だ。

トラック運送会社は約6万社ある。そのうち99%を中小企業が占め、多くは大手の下請けだ。中小は大手より人手不足で、物流網の維持には中小との連携も欠かせない。

日本通運は中小の運送会社と共同利用する物流拠点を整備する。運転手の労働時間が短くなっても長距離輸送ができるよう、荷物を別の車両に積み替える中継拠点をつくる。全国に15カ所前後設け、26年をめどに中小の運送会社など他社にも開放する。

日経新聞



2024年 05月 22日 担当 アノジ

東レなど、EU ガイドラインに対応したフィルム包装材開発 CO2 削減も



開発した表刷りモノマテリアルフィルム包装材（出所：東レ）

東レ（東京都中央区）は5月15日、Dow（アメリカ）、COMEXI（スペイン）、サカタインクス（大阪府大阪市）、シャーク・ジャパン（東京都品川区）と、リサイクル性と印刷プロセスにおけるCO2削減を実現するとともに、経済性との両立が可能なフィルム包装材・技術を共同開発したと発表した。

この技術は、世界的な低炭素・循環型社会の実現に向けた欧州食品プラスチック規制（包装材と包装廃棄物に関する指令）にも対応する。今後、各社は、この技術で連携

し、食品や日用品用途での幅広い展開に向けて、流通やブランドオーナーに対して開発品の提案を進めていく。



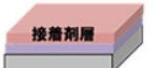
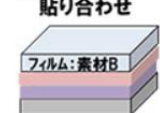
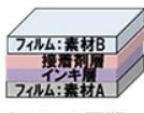
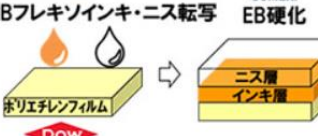

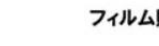
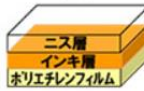
「表刷りモノマテリアルフィルム包装材」を開発

具体的には、東レらは、欧州の包装業界団体 CEFLEX が推奨するフィルム包装材の構成を満たしつつ、プラスチック使用量自体を削減すると共に、印刷工程で発生する

CO2 を大幅に削減可能な「表刷りモノマテリアルフィルム包装材技術」を開発した。

この包装材は、リサイクル性、CO2 削減効果に加えて、製造プロセスが短くなることから、コスト削減や納期短縮につながることも期待される。

モノマテリアルフィルム包装材は、複数の異素材で構成される現在のフィルム包装材と異なり、単一素材のみで構成される包装材で、素材間を分離する必要がないため、リサイクルしやすいのが特長だ。

	印刷工程	印刷後の工程	フィルム包装材構造
現在のフィルム包装材	溶剤インキ転写  熱乾燥 	接着剤塗布  異素材のフィルム貼り合わせ 	 フィルム: 素材B 接着剤層 フィルム: 素材A リサイクル困難
開発品	SAKATA INX CORP. TORAY COMEXI EBフレキシソインキ・ニス転写 EB硬化  ホリエチレンフィルム 	フィルム貼り合わせ不要 	 モノマテリアル ニス層 インキ層 ホリエチレンフィルム リサイクル適性

現在のフィルム包装材と開発品の比較（出所：東レ）

各社の技術を持ち寄りフィルム包装材・技術を開発

化学メーカーの東レ、化学工業メーカーの Dow、軟包装印刷機・ラミネーター・スリッ

ターを製造・販売する COMEXI、インキメーカーのサカタインクス、パッケージ・ソリューションを提供するシャーク・ジャパン (SGK ジャパン) は、各社の技術を持ち寄り、フィルム包装材・技術を共同開発した。

東レは、この取り組みにおいて、現在使われている有機溶媒現像ではなく、水での現像が可能な製版プロセスと、高精細な印刷品質を実現する新規フレキソ版を、フィルム包装材印刷に適用した。フレキソ印刷とは、版の素材に樹脂やゴムを使用した凸版印刷方式の一種で、表面が平らではないダンボールなどの印刷に多く利用されている。

Dow が開発した高性能ポリエチレン樹脂をベースとする、ガスバリア性と表刷り適性の高いポリエチレンフィルム、また、サカタインクスが開発した EB フレキソインキ・ニスを用いて、高パフォーマンスかつ操作性の高い COMEXI の EB フレキソ印刷機で印刷物を作製した。

EB (電子線) 硬化型印刷は、印刷したインキを電子線照射により硬化・印刷基材に固着させる技術で、溶剤インキを用いる従来印刷と比べ、熱乾燥が不要になるため、製造工程の省エネルギー化・CO2 排出量削減が可能となる。

なお、この印刷物は、包装材を構成するフィルムの枚数削減につながる「表刷り印刷」を適用している。また、SGK JAPAN のデザイン設計により、インキ使用量を抑えつつ意匠性を両立している。

欧州食品プラスチック規制とは

フィルム包装材は、軽量性や透明性、加工のしやすさなどの特長から、食品や洗剤の詰め替えパウチなどの包装用途に幅広く使われている。今後も世界的な人口増加に伴い、フィルム包装材市場の拡大は必至で、2023年の33百万トンから年率4~5%の成長が予測されている。しかし、現在用いられているフィルム包装材は、各種機能を有する異素材のフィルムを貼り合わせることで、様々な機能や形状を付与しているため、リサイクルが困難という課題がある。

欧州連合（EU）では、2030年末までに全包装材の100%リサイクル可能化を掲げ、2024年4月には包装材廃棄物の削減に関する新法が暫定合意された。欧州の包装業界団体CEFLEXでは、包装材と包装廃棄物に関する指令に対応した、包装材のリサイクルに関するガイドラインを作成し、リサイクル適性の段階表示（RecyClass）や、推奨されるフィルム包装材の構成・使用材料を提示している。

この中では推奨されるフィルム包装材の構成として以下のように定めている。

- 90重量%以上をポリエチレンまたはポリプロピレンに統一化するモノマテリアル化
- 食品の保存性を確保するためのガスバリア層は5重量%以下
- インキや接着剤等のその他の成分が5重量%以下