



## 日清オイリオの純利益 36%増、24年3月期 年50円増配

日清オイリオグループが10日に発表した2024年3月期の連結決算は、純利益が前の期比36%増の151億円だった。主原料である大豆や菜種の価格が下がり、採算が改善した。マレーシア子会社のパーム油取引で、現地の会計基準に基づき計上した時価評価損22億5000万円を補った。年間配当は前期から50円増の170円と、従来予想を20円引き上げた。

売上高は8%減の5135億円、営業利益は29%増の208億円だった。製品の販売価格は下落して減収となるが、原材料高が落ち着いたことで増益となる。食用油やチョコレート用油脂などを手掛ける油脂事業の売上高は10%減の4219億円、営業利益は30%増の189億円だった。

25年3月期は売上高が前期比4%増の5350億円、純利益が4%減の145億円を見込む。

高付加価値商品の拡充や海外でのチョコレート用油脂の販売拡大が寄与する。海外事業での設備投資に関する税控除が減少することで減益となる。年間配当は180円となる見通し。



2024年 5月 13日 担当 虻川

## 東海の4月街角景気、3カ月連続悪化 円安・物価高で

内閣府が10日発表した4月の景気ウォッチャー調査（街角景気）によると、東海4県の景況感を示す現状判断指数（DI、季節調整値）は44.3で、前月から3.7ポイント低下した。悪化は3カ月連続。円安や物価高で消費マインドが停滞した。

小売業からは「価格変更のたびに販売数が減る」（コンビニ）、「セールや割引がないと買わない」（スーパー）など、価格に敏感な客の様子を訴える声が上がった。「材料費の高騰が深刻」（パルプ・紙）、「円安、人件費上昇、原料価格高騰で利益が圧迫される」（窯業・土石）といった声もあった。

一方、インバウンド（訪日外国人）消費では円安が追い風になる。「単価をアップできている」（観光型ホテル）、「高額品の需要は高い」（百貨店）という。

メーカー不正の影響で一部出荷停止していた自動車販売店からは「4月は新車の生産が戻ってきた」「以前より多くの車種が購入可能な状況」など、状況の好転を指摘する声が目立った。

日経新聞



2024年 5月 13日 担当 虻川

## 大王製紙、三島工場に新ボイラー 廃棄物燃料で CO2 削減

大王製紙は基幹工場の三島工場（愛媛県四国中央市）で、2028年にも家庭ごみなど一般廃棄物からつくる燃料を使う「リサイクルボイラー」を導入する。廃棄物燃料など非化石由来のエネルギー利用率を高め、二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の排出量を削減する。三島工場の生産量はグループ全体の6割を占めており、脱炭素化に弾みをつける。

製紙業は紙の乾燥や漂白の工程で大量の熱エネルギーを使い、CO<sub>2</sub>排出量の多さが課題だ。愛媛県の業種別CO<sub>2</sub>排出量で「パルプ・紙・紙加工品製造業」は445万トンと、2番目に排出量が多い化学工業の189万トンを大きく引き離す。

大王製紙グループは石炭など化石由来のエネルギー利用割合が20年時点で51%を占める。この割合を30年に35%に引き下げ、廃棄物燃料など非化石由来のエネルギー利用率を49%から65%に高める目標を掲げる。

三島工場は印刷用紙や段ボールなどを生産し、敷地面積は167万平方メートルと東京ドーム36個分になる。CO<sub>2</sub>排出削減が進めばグループ全体への影響も大きい。

三島工場では発電用タービンを回したり紙を乾かしたりするのに使うボイラーの燃料転換に取り組む。

3つの石炭ボイラーを30～50年度にかけ、10年単位で1つずつ停止する計画がある。

リサイクルボイラーは早ければ28年に稼働させる。古紙や廃プラスチックなど産業廃棄物を主原料と

するため石炭使用量の削減につながるほか、熱の温度を調整して耐久性を上げることでボイラーの腐食を防ぎやすい利点もある。

耐久性が向上することにより、リサイクルボイラーでは一般廃棄物を固形化した燃料の使用も検討する。「トンネルコンポスト方式」と呼ばれ、廃棄物を砕いたあと微生物の発酵作用で分解・乾燥し固形燃料にする。自治体側にもごみを燃料として販売できるメリットがある。

三島工場で取り組みが進む一方、50年のカーボンニュートラル（温暖化ガスの実質排出ゼロ）に向けてはアンモニアや水素の活用などさらなる技術革新が必要だ。三島工場の紺家幸治エネルギー企画部長は「個社単位での取り組みには限界がある。地域全体での取り組みが大事だ」と指摘する。

23年3月には四国中央市を拠点とする大王製紙、丸住製紙、愛媛製紙の3社が中心となり、CO2を排出しない次世代燃料へ転換するためのロードマップを策定した。地元出資による燃料製造・供給会社を設立し、各社の既存施設で実証実験も計画する。

四国中央市は大部分を山間部が占めており開発可能な土地が少ない。燃料転換には産業集積エリアで資源の共同調達、設備の共同利用など地域ぐるみでの取り組みが重要になる。



2024年 5月 13日 担当 虻川

## スエズ迂回「海の 2024 年問題」 運賃高騰で海運バブルも

「原料パスタの輸入がスエズ運河運航不可の影響により遅れており、現在品薄になっています」

北海道地盤のコンビニエンスストアチェーン「セイコーマート」。いつもなら商品棚に数多く展開されるはずの人気総菜「Secoma ナポリタンスパゲティ」に異変が起きたのは 2024 年 1 月下旬だった。

「お客様へのお詫び」と題した商品棚の張り紙は「品切れの際は、ご容赦いただけますようお願い申し上げます」と続いており、一部の SNS では騒然となった。2 月下旬時点で、札幌市内の店でも商品がほとんど並んでいない時がある。

### こだわりの太麺、調達難に

ナポリタンスパゲティは税込み 138 円と値ごろで、リピーターも多い。セイコーマートを運営するセコマ（札幌市）は昔ながらのナポリタンの味を再現するため、イタリア産の太麺を自社で仕入れて使ってきたが、中東情勢の悪化に伴ってこのパスタの輸入が遅れるようになり、需要に見合う材料を確保できなくなったという。

セコマは「スパゲティシリーズ」と銘打ち、138 円で多彩な味をそろえているが、イタリア産パスタを使っているのはナポリタンスパゲティのみ。他はすべてトルコ産が原料で、今のところ在庫が残っているため問題はないという。

セコマは欧州産ワインなども自前で仕入れて安価に販売。こうした独自に開拓した調達ルートが大

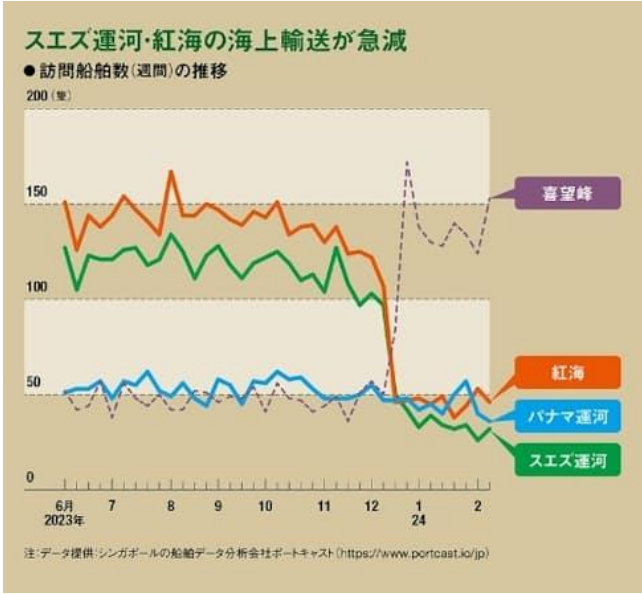
手コンビニとの違いを際立たせ、日本生産性本部によるコンビニ部門の顧客満足度調査で 8 年連続の首位に輝く原動力の一つとなってきたが、深刻化する海の物流危機がその強みを脅かしている。危機の発端は 23 年 10 月だ。イスラム組織ハマスがイスラエルを奇襲攻撃し、両者の戦闘が激化した。すると紅海に面したイエメンでハマスとの連帯を掲げる反政府勢力「フーシ派」が呼応。紅海周辺での軍事活動を活発化させた。そして同 11 月 19 日、日本郵船が運航する自動車輸送船が拿捕（だほ）された。

「このエリアの海上輸送全体に影響が出るかもしれない」。郵船と商船三井、川崎汽船の海運大手 3 社が定期コンテナ船部門を事業統合して 17 年に誕生したオーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）。和気航志郎シニア・バイス・プレジデントは、このニュースに衝撃を受けた。

コンテナ船はパスタなどの加工食品から日用品、工業製品などを運ぶ海上貨物輸送の主役。特に紅海を通り、エジプトのスエズ運河から地中海に抜けるアジア～欧州間の航路は海上輸送の大動脈だ。

和気氏の懸念は現実のものとなり、情勢はその後さらに悪化。ドローンやミサイルによる船舶への直接攻撃も相次ぐようになった。ONE は 23 年 12 月 19 日、アジアと欧州などを結ぶ船舶について紅海の航行を停止すると発表した。

軌を一にして、世界の海運大手が一斉にスエズ運河・紅海の回避に動いた。コンテナ船データを分析するシンガポールのポートキャストによると、24 年に入ってスエズ運河と紅海の訪問船舶数は、それぞれ 23 年夏の 4 分の 1～3 分の 1 前後に激減している。



「紅海封鎖」の影響を受ける荷主は冒頭

のセコマだけではない。食品や飲料を欧

州から輸入する事業者では事態の長期

化とともに納入の遅れが目立ち始めてい

る。

自動車業界ではスズキのほか、スウェーデ

ンのボルボ・カー、米電気自動車 (EV)

大手のテスラが部品不足によって、欧州の工場で生産の一時停止に追いやられた。

**喜望峰回りで 21 日多く航海**

代わってアジア～欧州の主要航路となりつつあるのが、アフリカ南部の喜望峰を回る迂回ルート。23

年末以降、訪問船舶数が昨夏の 3 倍前後に跳ね上がっている。

「普段は、こんなに多くの船がここを通ることはありません」

2 月上旬、シンガポールにある ONE の本社オフィスを訪れると、モニターに映し出されたアフリカ大陸

西岸を指さしながら、社員が運航状況を説明してくれた。

紅海にはコンテナ船が見当たらないのに対し、アフリカ西岸には喜望峰と欧州を往来する船が並び、

大陸の東側ではインド洋を横切るようにアジア方面と喜望峰を行き来する船が列をなしていた。

ONE は 2 月 16 日までに、全 178 隻がスエズ運河を通るルートを変更した (提携船社の運航分

を含む)。全 230 隻規模という ONE の船舶数と照らし合わせると、影響の大きさが分かる。アジア

～地中海の 1 往復にかかる日数は約 21 日、アジア～北欧州・北米東岸航路は約 14 日延びている。

船とコンテナが複雑なネットワークを形成している海上輸送。欧州とアジアの往復日数が延びれば、船のダイヤが乱れるだけでなく、コンテナの回送にも影響が出る。2 月の下旬ごろから、運航を休止する週が発生したり、地域によっては空のコンテナが不足傾向になったりといった影響が出てきている。

配船や荷主との契約、コンテナの積み込みの調整などの機能を担う ONE 本社では、船舶のオペレーションについて毎日会議が開かれる。和気氏は「物理的にできることは限られているので、お客様のご理解を得ながら対応していくしかない」と話す。

### **スエズ・パナマ同時機能不全**

海運会社や荷主にとって、もう一つ「頭の痛い問題」（和気氏）がある。太平洋と大西洋をつなぐパナマ運河の水不足問題だ。同運河はスエズ運河と並ぶ海上輸送の要衝だが、パナマでは 23 年から歴史的な干ばつが続き、運河の水位が低下。船の通航量を制限するという事態に発展した。

状況は改善傾向にあるが、なお完全に回復はしていない。ONE は 2 月 16 日までに、パナマ運河を通過予定だった 38 隻のルートを変更している（提携船社含む）

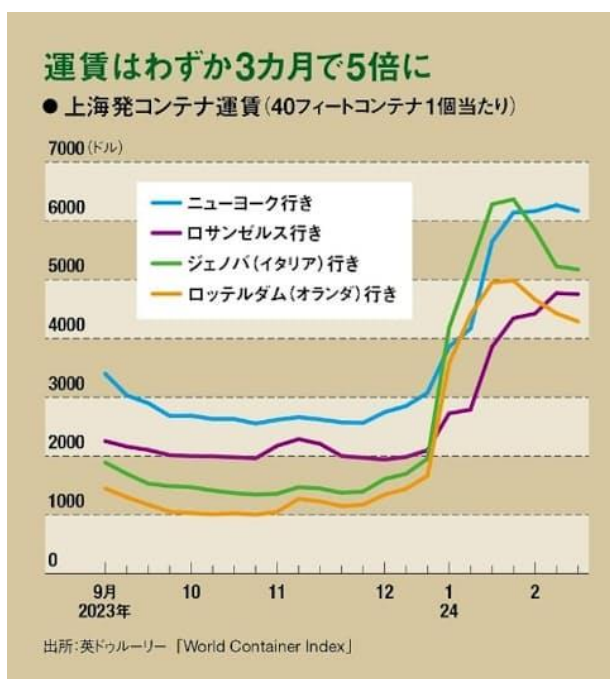
ONE の和気航志郎氏は喜望峰への迂回について、「安全が確保されたと確信できるまで」と話す

過去にも中東情勢の悪化や船舶の座礁などによってスエズ運河が通航できなくなることはあった。ただ「パナマとスエズが同時に使えなくなるのは、両運河が開通してから初めて」（海運業界に詳しい拓殖大学の松田琢磨教授）



影響は甚大だ。まず、一つひとつの航海が長期化すればコンテナの需給逼迫を招く。運河を迂回すれば通航料が浮く一方、航路が延びて燃料費はかさむ。市況によっては海運会社のコストを大きく押し上げる要因になりかねない。それが輸送運賃に転嫁されれば、輸入食品などの価格を押し上げ、企業業績や消費全体に波及する。

現に、中東情勢の悪化後はコンテナ船運賃が上昇した。英ドゥルーリーがまとめている中国・上海発オランダ・ロッテルダム行きコンテナ船運賃（40 フィートコンテナ 1 個当たり）を見ると、23 年 10 月末に約 1000 ドルだったのが、24 年 1 月に 5000 ドルに迫った。新型コロナウイルス禍で 8 倍以上に跳ね上がった「コンテナバブル」ほどではないが、わずか 3 カ月で 5 倍という急上昇ぶりだ。影響は米ニューヨーク行きなどにも及ぶ。



コンテナ船運賃は市況による変動が大きく、高い運賃を支払うことをいとわない荷主がいれば、運賃はみるみるうちに上がりついでいく。「海運有事」が発生すると運賃の上昇を通じて海運会社の業績は改善し、株価も上がる。ただ海運会社の現場に、運賃上昇を歓迎するムードはどこにも漂っていない。

ONE はコロナ禍の 21～22 年度に 317 億ドル（約 4.7 兆円）という空前の税引き後利益をたたき出したが「もうかってよかったね、という雰囲気

気は全くなかった。どうやって船を少しでも早く回そうか、コンテナをどう調達しようか、などという議論ばかりしていた」（和気氏）。足元の状況も同様に、いかに荷主への影響を抑えるか、試行錯誤が続く。

地政学リスクや気候変動のリスクは今後も絶えることがない。台湾有事や水不足の長期化、原油相場の急な変動——。企業の国際的なサプライチェーン（供給網）を脅かす要素は枚挙にいとまがない。

拓殖大の松田氏は企業の対応として「在庫を厚くしたり、拠点の分散などで『サプライチェーンを短く』したり、といった対応が想定できる」と話す。海運有事は物流のレジリエンス（強じん性）をどう保つかという大きな問いを荷主企業に突きつけている。

日経新聞



2024年 5月 13日 担当 虻川

## バスの脱炭素化「合わせ技」で バイオ燃料やクレジット

国内のバス事業者が二酸化炭素（CO2）排出量の削減に乗り出している。電気自動車（EV）は導入コストが高く、一気に台数を増やすことが難しい。各社はディーゼルバスのバイオ燃料への切り替えや排出量を認証するクレジットの購入を組み合わせるなど、環境対策に知恵を絞っている。

東急（9005）子会社で、東京都内や横浜市などで路線バスを運行する東急バス（東京・目黒）。4月からディーゼルバス 150 台で、燃料の一部をバイオ燃料に置き換える取り組みを試験的に始めた。ユーグレナ（2931）が開発する使用済み食用油などを原料にした燃料を使う。事業費の一部は東京都からの助成を受ける。

バイオ燃料は価格が通常の軽油より高く、普及に向けた課題となっている。そのため、東急バスは東京都市大学の協力を得て、乗客に費用の一部を負担してもらう制度設計の検討を始めた。7日から都市大の学生がバス利用者への意向調査を行っており、環境負荷を抑えられる点を訴求した場合に、バスの料金上乘せがどの程度受け入れられるか検証する。

東急バスは 23 年に EV バスを導入し、現在は中国・比亞迪（BYD）製を中心に 13 台を運用している。しかし、車庫の用地不足で充電に必要な設備を新設しづらい事情もあり、24 年度は数台の導入にとどまる見通しだ。急速な EV 化が難しいなかで、ディーゼルバスのバイオ燃料への置き換えも環境対応には有効な一手とみている。

国が CO2 排出量を認証する J-クレジットの活用を進めるバス会社もある。神姫バス（9083）

は 4 月、ディーゼルエンジンの観光バス 2 台にクレジットを付与し、CO2 排出量を実質ゼロにする瀬戸内周遊ツアーの運行を始めた。住友商事（8053）を通じて、ツアーで訪れる地域内の森林から創出されたクレジットを 1 台あたり年間 50 トン分購入する。

ツアーは 3 泊 4 日で 30 万円前後と神姫バスでは最高価格帯で、クレジット購入に伴う追加コストをまかなえると判断した。インバウンド（訪日外国人）需要も見込んでおり「特に環境意識が高い欧米の利用者などから受け入れられると見込んでいる。まずは観光領域でクレジットの活用を広げる」（担当者）と話す。

神姫バスは路線バス用に 3 台の EV バスを所有する。ただ、観光バスでは国内で販売している EV の選択肢が限られることから、ディーゼルバスと J-クレジットを併用する対応を決めた。同社は 25 年からの中期経営計画を策定するのに合わせて投資家からの評価を高めるために CO2 排出量の削減目標を公表する検討も進めており、効果が見込める対応策を打ち出している。

自家用車などで移動した場合とバスを利用した場合を比較して、CO2 の排出量削減効果を打ち出し、自社で J-クレジット創出を目指す検討も進めている。23 年に交通領域でカーボンクレジット認証ソフトウェアを開発する Spatial Pleasure（東京・世田谷）と協業する。Spatial Pleasure の試算では神姫バスが運用する 600 台の路線バスに対して 20 億円分のクレジットを創出できる可能性があるとしている。

自家用車からバスへのモーダルシフトによる CO2 排出量効果をクレジットとして認めるのはコロンビアやベネズエラなど一部の国に限られている。神姫バスと Spatial Pleasure はバスの乗降客データと周囲の交通データを掛け合わせて削減効果を精緻に分析するスキームを開発し、J-クレジットの算定方法として認められるように国に働きかける方針だ。

| 補助金なしではEVバス導入コストは高い |              |              |           |             |
|---------------------|--------------|--------------|-----------|-------------|
|                     | 小型 (7m)      | 大型 (10.5m)   | 充電設備 (急速) | 工事費         |
| EV                  | 2000万～3000万円 | 4000万～5000万円 | 300万円程度   | 数百万～1000万円強 |
| ディーゼル               | 2000万円程度     | 3000万円程度     | 不要        | 不要          |

### EV バス普及、高いコストが壁に

環境省は 4 月 12 日、2022 年度の国内の二酸化炭素（CO2）排出量が 10 億 3700 万トンと過去最低になったと発表した。多くの業種で排出量が減少するなか、運輸業は逆に排出量が増えた。新型コロナウイルス禍からの経済回復で輸送量が増えたことが影響した。バスやタクシーなど旅客自動車は 3300 万トンで 13 年度よりは 30%減ったものの、21 年度と比べると 3%増加した。業界の脱炭素化には EV バスの普及もカギを握る。日本バス協会は 30 年までに 1 万台を導入する目標を掲げるが、自動車検査登録情報協会によると 23 年 3 月時点の EV バスの台数は 23 年 3 月時点で 252 台と、バス車両数全体の 0.1%程度にとどまる。導入が進まない要因の 1 つは導入コストの高さだ。補助金を加味しない場合、車両の長さ 10.5 メートルの大型バスの価格は、新車でディーゼルバスが 3000 万円程度であるのに対し、EV バスは 4000 万～5000 万円

だ。別途 300 万円程度の充電設備を購入する必要があるほか、工事費用も数百万から 1000 万円以上かかる事例もある。

西日本鉄道（9031）を中核とした西鉄グループは車両価格を抑えるために中古バスを EV に改造する「レトロフィット電気バス」を開発している。台湾の EV バスメーカー RAC に出資参画した住友商事（8053）と協業した。車両 1 台の改造費用は約 3000 万円で、福岡県と山口県では 23 年末までの台数の 2.5 倍にあたる 23 台を運行している。30 年度までに EV バスを全体の 1 割に当たる約 250 台まで増やす計画を掲げる。

充電の際に再生可能エネルギー由来の電力を使う施策も広がっている。西武ホールディングス

（9024）傘下の西武バス（埼玉県所沢市）は 23 年に BYD の EV バス 2 台を導入したのを期に、埼玉県新座市の営業所を再生可能エネルギーを活用する脱炭素拠点に位置づけた。

営業所の屋上部は関西電力（9503）が太陽光発電設備を設置して西武バスに売電する「オンサイト PPA」（電力購入契約）を行う。不足する電源は西武グループが運営する神奈川県横須賀市の太陽光発電所で発電する環境価値が付いた電力で賄う。東京電力エナジーパートナーが仲介して営業所に非化石証書付電力を供給することで、同営業所で年間約 80 トンだった CO2 排出量を実質ゼロにした。今後 EV の導入台数を増やすにあたり他の営業所でも脱炭素化に向けた対策を講じていく方針だ。