



2024年 6月 14日 担当 虻川

丸紅、ANA に再生航空燃料を供給 低コストの新手法

丸紅が既存の製油所で製造することでコストを抑えた再生航空燃料（SAF）の全日本空輸（ANA）への供給を始めた。石油精製の韓国 HD ヒュンダイオイルバンクから調達する。具体的な供給量は非開示。生産量不足やコストに課題を抱える SAF の安定供給につなげる。

調達した SAF は千葉県にある丸紅子会社のタンクからパイプラインを通じて成田空港に供給する。

既存の製油所で植物油と原油を混ぜ合わせる「コ・プロセッシング」と呼ぶ手法で製造。SAF 専用プラントが不要で、初期投資などコストが抑えられる。

二酸化炭素（CO₂）の削減効果は既存の航空燃料と比べて最大 8 割程度。専用プラントで廃食油（使用後の食用油）などを加工してつくる SAF と同じ水準を確保できるという。

欧米では一部利用が始まっているが、日本での供給は初めてとみられる。コ・プロセッシング法は SAF の専用プラントが普及するまでの移行期間の製法として期待されている。英 BP やフランスのトタルエナジーなどが製造する。

国際認証機関の米国材料試験協会（ASTM）は安全性の観点から、同手法における原料の 5%までしか植物油を使えないと定めているが、30%まで利用可能にすることを議論している。

国際航空運送協会（IATA）は 21 年、50 年までに航空産業の温暖化ガス排出を実質的にゼロにする目標を決め、SAF の利用を主な手段と想定する。ただ、生産量に課題があり、24 年の生産量

は 19 億リットルと航空産業で必要な燃料量の 0.5%にとどまる見通した。

日経新聞



2024年 6月 14日 担当 虻川

中部空港、愛知・東浦町と SAF 供給連携 廃食用油を再利用

中部国際空港（愛知県常滑市）は、愛知県東浦町と再生航空燃料（SAF）の供給で連携する。同町で回収した廃食用油を日揮ホールディングス（HD）が買い取り、SAF に加工する。中部空港発着の飛行機に SAF を供給できる体制を整える。

環境負荷の少ない燃料を使い、世界的に進む航空の脱炭素化と歩調を合わせる。日揮が 24 年秋ごろに堺市に製造拠点を完成させ、供給は 25 年にも始める。供給量などの契約は航空会社と日揮との間で結ぶ。

欧米では SAF の活用が進む。欧州連合（EU）では燃料供給業者に対し、段階的に SAF の割合を引き上げるよう義務づけている。

日経新聞

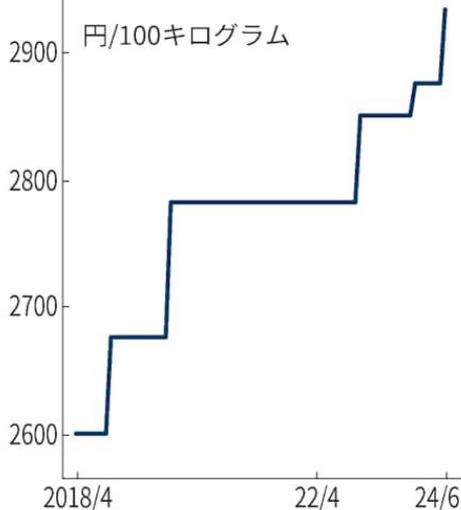


混載トラック運賃 2%上昇 荷動き回復でコスト高転嫁

複数の荷主の貨物を集めて運ぶ混載トラック（特積み）運賃が上昇している。主要路線である東京―大阪間は 2024 年度に入り 2%程度上がった。荷動きが回復しつつあり、運送会社と荷主との交渉で燃料費や人件費といったコスト高の転嫁が認められた。安定的な物流網の維持のためにも、荷主は値上げを受け入れるようになってきた。

特積み運賃の東京―大阪間は 6 月中旬現在、100 キログラム当たり 2932 円程度と、3 月末時点と比べ 2%ほど値上がりした。合計で 22 年度に 2%、23 年度には 1%それぞれ上昇しており、同運賃水準は遡る 2000 年以降で最高水準だ。運送会社と荷主の運賃交渉は取り巻く環境に応じて随時おこなわれる。

混載トラック運賃は上昇基調
(東京―大阪間)



荷動きは昨年度に低調だった。例えば 24 年 3 月期のセイノーホールディングス (HD)の特積み事業の取扱物量は、前の期から 3.5%減った。物価高による買い控えで食品や日用品、アパレルなどの輸送が減少した。一般消費財だけでなく、建築関連などの産業資材の輸送も振るわなかった。

物量が落ち込むなかで、特積み事業を手がける運送各

社は値上げ交渉より物量の確保を優先する動きがあった。特に荷動きが弱かった昨年度の前半は、値上げ交渉が進まず「同業内で一つのパイを奪い合う状況だった」（大手運送会社）。

「物流の24年問題」も後押し

ただ荷動きは23年度の後半に持ち直してきた。セイノーHDで扱う四半期ごとの1日当たりの物量は24年1～3月期に前年同期の98.5%となり、23年4～6月期（94.8%）から戻した。このような流れを踏まえて、運送各社は24年度に向けた値上げ交渉に乗り出した。

4月からは働き方改革関連法が運送業にも適用され、トラック運転手の時間外労働は年960時間に制限された。物流業界はこれまで運転手らの長時間労働に頼ってきた面が強く、残業時間が制限されれば人手不足はいっそう深刻となる。残業規制の導入に伴う輸送能力の低下リスクは「物流の24年問題」と呼ばれている。

新潟運輸（新潟市）の担当者は「自社、委託業者ともドライバーの離職が目立つようになってきた」と明かす。輸送力確保のために賃金を引き上げ、勤務時間の短縮による給与減を理由とした離職を防いだり、新たな運転手を確保したりする必要がある。委託業者からの値上げ交渉にも応じなければならぬ。

このため新潟運輸は4月、新しい運賃表を国土交通省に届け出た。基本運賃の改定は08年以来16年ぶり、従来の運賃表から1割程度の値上げとなる。24年問題で特に長距離輸送の負担が増すことを踏まえ、距離が長いほど運賃が上がるように設計を見直した。セイノーHD傘下の西濃運輸も5月、5年ぶりの運賃表の改定と値上げを発表した。今後は、この運賃表をベースに個別

の運賃が決まる。

「運賃は適正水準より低い」

輸送会社からは「物流への危機感は強まっており、かつてに比べれば値上げへの理解は得やすくなっている」（トナミホールディングス傘下のトナミ運輸）との声があがり、24年度に入ってから業界を通じた値上げにつながった。西濃運輸の担当者は「下期からの改定に応じてくれる顧客が増えそうで、単価は年度を通じ少しずつ上昇しそうだ」と話す。

もっとも、これまでの荷動きの鈍さから「運賃は燃料費や人件費のコスト高に見合う適正水準よりまだ低い」（運送会社の関係者）との声がある。運送各社は今後も荷動きをにらみながらコスト高の転嫁を粘り強く求めていく姿勢だ。トナミ運輸の担当者は「コスト高を踏まえれば1割程度の値上げを受け入れてもらえればありがたい」と話す。

一方で運送会社は収益面での耐久力を高める施策を進める。その一つが共同配送の取り組みだ。

2月には西濃運輸とトナミ運輸が相互に荷物を持ち寄る共同輸送を始めた。トラックへの積載率の改善などを通じ、生産性の向上をはかる。西濃運輸は「かつては自前主義が強い業界だったが、人手不足が深刻になるなかで共同配送の事例は今後さらに増えていくだろう」とみている。



ウメモト インフォメーション



2024年 6月 14日 担当 虻川

アサヒ飲料、三ツ矢サイダーやカルピス値上げ 10月から

アサヒ飲料は13日、「三ツ矢サイダー」「カルピスウォーター」などの飲料を10月1日出荷分から値上げすると発表した。対象は全商品数の92%にあたる231品目で、希望小売価格を4～23%引き上げる。原材料や容器包材、エネルギー価格や物流費などのコスト高騰を反映する。

三ツ矢サイダーの500ミリリットルペットボトルは173円から194円に上がる。同商品の値上げは2022年10月以来2年ぶり。カルピスウォーターの1.5リットルペットボトルは432円から459円になる。大型ペットボトルの値上げは24年5月以来5カ月ぶりだ。

日経新聞



2024年 6月 14日 担当 虻川

北陸建工、物流と建設の「24年問題」対応へ巨大施設

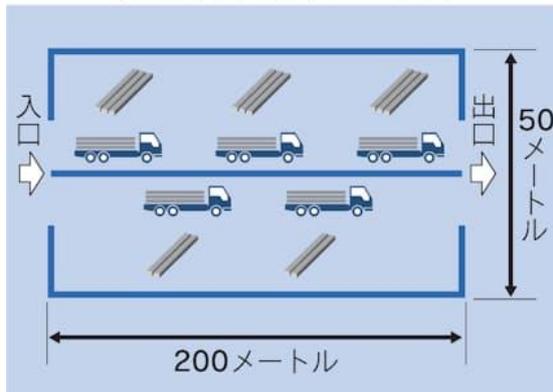
鋼材加工の北陸建工グループ（富山県滑川市）は、「物流」と「建設」の「2024年問題」に同時に対応する拠点を今秋に稼働する。運転手不足でも鉄鋼メーカーからの原料搬入を円滑にして、作業員不足に直面する建設現場にはタイミングよく製品供給する。トラックがドライブスルー方式で通り抜ける巨大施設で、一気に通貫に産業界の人手不足問題に対応する。

北陸自動車道の滑川インターチェンジ近くで約2万平方メートルの敷地を使って物流施設「北陸BASE」を11月に稼働させる。投資額は20億円。横幅50メートル、奥行き200メートルの建屋内の中心にトラックが走行できる通路を設ける。

建屋の入り口から入ったトラックは通路の各所で停車し、そのまま原料鋼材を搬入したり、製品に加工された鋼材を荷積みしたりする。作業が終わればそのまま出口に向かう。国内の物流現場では物流施設近くの路上などで3～4時間待機するケースも少なくない。ドライブスルー方式の採用で所要時間は1時間未満で済む。建屋内には約2万トンの原料・製品を保管できる。

北陸BASEの最大の特徴は「物流」と「建設」の2024年問題の両方に対応できることだ。

北陸BASEのイメージ図



物流面では、同グループに原料を供給する鉄鋼

メーカーからの納入頻度が減ることに対応する。

従来は週 5 便だったものが週 1~2 便になる。4

月から運送業界で残業規制が強化され、トラック

の稼働時間が抑えられている。

同グループには原料加工のほか、鉄塔や建設部材など製品として鉄鋼部材を作るグループ会社がある。原料加工会社に週 1 便で大量の原料が届くようになると、敷地の一部を割いて保管しておくなければならない。北陸 BASE に集約すればデッドスペース（活用されない空間）の発生を抑えられる。

「デッドスペースの発生を極力回避したい」と同グループの酒井洋社長は話す。従業員の就労環境の改善と生産効率化のため、作業のロボット化やデジタルトランスフォーメーション（DX）を進めている。関連機器を導入するためには、工場内に一定のスペースの確保が欠かせない。

建設の 24 年問題対策では、北陸 BASE のヤード（置き場）機能を製品供給の調整弁として活用する。

北陸 BASE の中心にはトラックが走行する大型通路を設け、ドライブスルー方式で荷さばきできるようにする（富山県滑川市）

建設業でも作業員の残業規制が強化され、1 日あたりの作業時間がかつてほど長く取れなくなり工期も長期化している。同グループは鉄塔や倉庫、スタジアム建設用などの鋼材を建設現場に納入し

ているが「搬入する日時や量などがピンポイントに絞り込まれるようになった」（酒井社長）という。作業員不足により、各工程を一気集中型で施工するようになったためだ。

同グループにとって納期・納入の変動に合わせて日々の生産量を変えるより、一定量を平準化して生産する方が合理的だ。北陸 BASE で作りだめした製品を保管すれば、建設現場からの求めに応じタイミングよく適切な量を供給できる。

建設現場では物流の効率化が欠かせなくなっている。鹿島がヤマトホールディングスの子会社と共同でコンクリート型枠と鉄筋を混載する手法を導入したり、清水建設が物流会社と連携して工事現場近くに物流拠点を設けたりしている。

「ジャストインタイム（JIT）で納入し顧客サービスに努めたい」（酒井社長）。必要な日時に必要な量だけ届ける JIT は長らく日本の産業界を支えてきたが、一方で過度なトラック輸送にもつながってきた。機能的なヤードを確保し物流網への負荷を軽減すれば、本来の JIT のメリットを引き出せる。

日経新聞