



2024年 9月 30日 担当 虻川

## ENEOS、合成燃料を実証生産 脱炭素へ低コスト化検証

ENEOS ホールディングス(HD)は 28 日、化石燃料に比べて環境負荷の小さい「合成燃料」の生産を始めたと発表した。より大規模で効率的に生産するための課題などを洗い出すための実証生産との位置づけで、2040 年までの商業化をめざす。

中央技術研究所(横浜市)内に生産設備を建てた。生産能力は 1 日あたり 1 バレル。水を再生可能エネルギー由来の電気で分解した「グリーン水素」と二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)を反応させ、原油に近い「合成粗油」を生み出す。それを炭素数に応じて合成ガソリンや再生航空燃料(SAF)に分ける。

研究所の敷地内にグリーン水素を製造する装置のほか、空気から CO<sub>2</sub> を回収する機器を設けた。同じ拠点内で原料から合成燃料を一貫生産するのは国内で初めてだという。実証生産を通じて反応工程での性能を高めるほか、生産コストをどう下げられるかを検証する。

合成燃料は原料にする CO<sub>2</sub> と燃やした際に出る CO<sub>2</sub> が相殺されるとの考え方に基づき、環境負荷の小さい燃料となる。合成ガソリンは既存のガソリンエンジンで使えるため、運輸部門の脱炭素手段として期待されている。

ENEOSHHD は 27～28 年度、生産能力を日量 300 バレルに高めた大型の実証設備を動かす。40 年までに日量 1 万バレルでの商業生産を目指している。既存のガソリンに混ぜ、徐々に混合率を高めながら普及させたい考えだ。

資源エネルギー庁によると現在の合成燃料の製造コストは 1 リットルあたり 300～700 円と、ガソリンより大幅に高い。グリーン水素をつくるのに欠かせない再生エネの発電コストがかさむためだ。

ENEOSHHD の宮田知秀社長は 28 日の完成式典で「(生産)技術を進展させるとともに、いかに安い価格でつくれるかを徹底的に追求していきたい」と話した。



2024年9月30日 担当 虻川

## 外為 8 時 30 分 円相場、上昇し 142 円台後半 石破氏発言で

### 伸び悩み

30 日早朝の東京外国為替市場で、円相場は上昇している。8 時 30 分時点は 1 ドル=142 円 85~87 銭と前週末 17 時時点と比べて 33 銭の円高・ドル安だった。27 日投開票の自民党総裁選で石破茂氏が勝利し、日銀の追加利上げを改めて意識した円買い・ドル売りが続いた。だが、週末に石破氏が日銀に対して積極的な利上げを求めない姿勢を示したことで 8 時半すぎには 142 円 91 銭近辺まで伸び悩む場面もあった。

自民党総裁選では日銀の利上げに否定的な考えを示していた高市早苗経済安全保障相を破り、石破氏が勝利して新総裁に選ばれた。日銀が追加利上げに動きやすくなるとの見方が円買い・ドル売りを誘い、27 日は 146 円台半ばに下落していた円相場がニューヨーク市場では 142 円 07 銭まで 4 円あまり急伸した。30 日の東京市場でも日銀の利上げを改めて織り込む形で円買い・ドル売りが続いている。

米金利低下も円相場を支えている。27 日発表された 8 月の米個人消費支出 (PCE) 物価指数は前年同月比 2.2% 上昇し、ダウ・ジョーンズ通信がまとめた市場予想 (2.3% 上昇) を下回った。米連邦準備理事会 (FRB) が再び大幅利下げに動きやすくなるとして米長期金利が低下し、日米の金利差縮小を見込んだ円買い・ドル売りにつながった。

もともと、30 日早朝の東京市場では円相場が急速に伸び悩んでいる。自民党の石破総裁は 29 日出演したフジテレビ番組で、金融政策について「緩和の方向性は維持しなければいけない」などと語った。日銀の拙速な利上げは避けられるとして持ち高調整や利益確定を目的とした円売り・ドル買いが増えており、相場の上値を抑えている。

円は対ユーロでは下落している。8 時 30 分時点は 1 ユーロ=159 円 56~59 銭と、同 16 銭の円安・ユーロ高だった。

ユーロは対ドルで上昇し、8 時 30 分時点は 1 ユーロ=1.1169~70 ドルと同 0.0037 ドルのユーロ高・ドル安だった。インフレ鈍化で米大幅利下げが改めて意識され、ユーロ買い・ドル売りが優勢だった。



2024年9月30日 担当 虻川

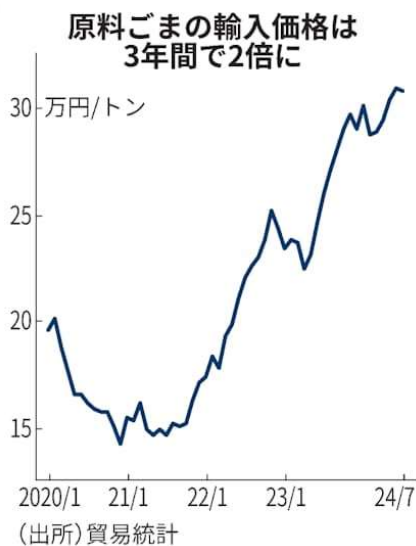
## ごま油、1年ぶりに値上げ 原料輸入・物流コスト増響く

ごま油の値上げが相次いでいる。大手メーカーが業務用や家庭用製品の価格を引き上げ始めた。原料価格の高止まりに加え、物流費や包装材コストなどの上昇が響いている。値上げは2023年10月以来、約1年ぶりとなる。

九鬼産業(三重県四日市市)は9月から業務用を5~12%値上げした。一斗缶(16.5キログラム)で1500円程度の上げ幅に相当する。家庭用は10月から8~10%引き上げる。主力の340グラム商品で50~100円の値上げという。

竹本油脂(愛知県蒲郡市)も9月から業務用・加工用を20%引き上げた。一斗缶で2400円程度の上げ幅に相当するとみられる。家庭用は25%引き上げた。主力の200グラム商品で50円程度の上げ幅に相当する。

貿易統計によると、日本は23年に約17万6000トンのごまを食品や搾油用の原料として輸入した。輸入価格は24年7月時点で1トン当たり約30万9000円。前回値上げが相次いだ23年10月に比べて約6%上昇した。21年冬以降は上昇の一途をたどり、3年間で輸入価格は2倍を超えた。



調達会社によると、ごまの国際相場は不作などで一時的に高騰することはあっても、21年ごろまではおおむね1トン当たり1000~1400ドルの範囲におさまっていたという。

近年は主要生産地であるアフリカでの政情不安や天候不順が重なり、供給不安から23年末に1800ドルまで高騰。各社が値上げを打ち出した24年6月も1650ドル近辺で高止まりしていた。

輸入コスト上昇も響く。6月の円・ドル相場はおおむね1ドル=150円台後半で推移し、23年10月よりも円安傾向だった。「足元の国際相場は落ち着いてきたが、少なくとも半年は原料高の影響

が続く。販売先の理解も得られている(国内メーカー)という。

物流費の上昇も重荷だ。九鬼産業の三宅耕二営業部長は「配送にかかる倉庫代や運賃などを含め、国内の輸送費は23年比で約1割上昇した」と指摘する。



## トラック運賃 13%高 運転手不足、「宅配危機」超え最高に

企業間の輸送に使うトラック運賃が高騰している。自然災害や猛暑で荷動きが急増した 8 月に代表的な指標が前年比 13%上昇し、最高値をつけた。運転手不足は深刻で、電子商取引(EC)需要の増加などを背景とした 2017~18 年の「宅配クライシス(危機)」以来の急騰につながっている。物流コストの上昇は食品価格の上昇を通じ家計にも影響を及ぼす。

全日本トラック協会(東京・新宿)などによると、輸送仲介システム「WebKIT」の成約運賃指数(2010年4月=100)は8月に140をつけ、最高値となった。同システムは荷主から依頼を受けた運送会社が自社で運び切れないスポット(単発)貨物を登録し、輸送可能な事業者とマッチングしている。運賃相場はトラック需給を反映する。

前回の最高値は 18 年 12 月の 137 だった。17 年にヤマトホールディングスなど宅配業者の長時間労働が表面化し宅配危機として社会問題になった。運賃値上げの機運が企業間物流にも及んだほか、18 年夏の豪雨災害でトラック需要が強まったことも重なり繁忙期の年末まで高値で推移した。

トラックのスポット運賃相場が過去最高を更新



24 年 8 月は猛暑で飲料やアイス、エアコンなどの荷動きが増えた。食品物流大手ムロオ(広島県呉市)の山下俊一郎社長は「暑さやコメ不足による需要に加え、南海トラフ地震臨時情報(巨大地震注意)の影響で水や非常用食品の需要も重なり、8 月の荷動きはかなり多かった」と話す。

これほど運賃が急騰するのは「異例」との声があがる。日本貨物運送協同組合連合会(東京・新宿)の永嶋功専務理事は「人手不足で輸送キャパシティが縮小しており、突発的な荷動きの変動に対応しきれなくなっている」と分析する。

4 月からトラック運転手の残業時間に年 960 時間の上限規制が導入された。トラックでの輸送能力はこれまで運転手の長時間労働によって維持されてきた面が強く、そ

れができなくなった4月以降は人手不足が運賃相場に強く反映されている。

運転手の給与は一般的に歩合給や時間外手当の割合が高く、残業規制がかかれば賃金が減るとの懸念が人材の流出を招いている。物流コンサルティングを手がける船井総研ロジ(東京・中央)の赤峰誠司取締役は「運転手の待遇改善の対応が後手に回っている運送会社が多く、特に他業界への流出が加速している」と指摘する。

運転手不足が特に深刻な長距離の輸送で、運賃上昇が顕著になっている。フジトランスポート(奈良市)の松岡弘晃社長は「東京から福岡へ10トントラックのチャーター料金は片道18万~20万円ほどが普通だが、お盆前のピーク時には倍の40万円でも運んでほしいと依頼があった」と話す。

スポット運賃は荷動きとの連動性が強く、消費が盛り上がる12月が年のピークとなりやすい。スポットが高止まりすれば、荷主企業の物流費に影響が大きい長期契約運賃の上昇につながる。4月には24年問題への対応を盛り込んだ改正物流関連2法が成立した。「国の後押しがあり、運賃交渉はやりやすくなっている」(全日本トラック協会の金子貴史企画部長)

### 物流費の上昇は食品値上げの主要因

値上げ要因	24年	23年
原材料高	92.5%	95.9%
物流費	67.9	58.3
包装・資材	66.2	60.6
エネルギー	62.0	80.6
円安(為替の変動)	29.6	11.4
人件費	27.2	9.1

(注) 24年は8月30日まで  
(出所) 帝国データバンク

物流コストの高騰は家計にも影響が及ぶ。食品主要195社を対象とした帝国データバンクの集計によると、24年の値上げ品目は8月30日時点で1万1872品目ある。値上げ要因として「物流費」を挙げた割合は67.9%にのぼる。23年の58.3%から10ポイント近く増え、「原材料高」に次いで2番目に多い。

ロッテは19日、「コアラのマーチ」などチョコレート菓子を11月以降に値上げすると発表した。カカオ豆など

原材料高のほか、物流コストの上昇を転嫁するためだという。サトウ食品もパックご飯を12月2日出荷分から値上げする。原料米の高騰のほか、物流費の上昇を理由の一つに挙げている。





## 米東岸で賃上げ巡る港湾スト警戒 コンテナ船運賃反発も

海運関係者の間で米国東岸の港湾労働者がストライキに踏み切るのではないかと警戒が強まっている。東岸の港湾労働者組合である国際港湾労働者協会 (ILA) と使用者団体の米国海運連合 (USMX) の労働協約の期限が 9 月末に切れる。新協約の賃上げ交渉は停滞しており、東岸最大のニューヨーク・ニュージャージー港などで 10 月にストの恐れがある。

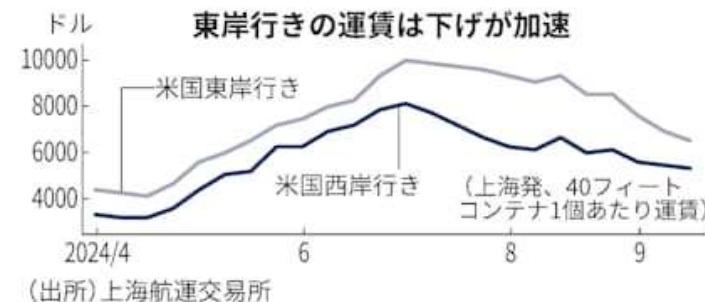
ILA は大手海運などがここ数年で大きな利益をあげたとし、それに見合う待遇の改善を要求している。



一部の荷主はストを警戒して東岸行きの輸送を前倒した。「9 月中に到着する船には駆け込み輸送の需要がかなりあった」(大手コンテナ船社の担当者)。米国西岸への代替輸送もあるようだ。日本海事センターによると、アジアから米国行きのコンテナ貨物に占め

る西岸行きの割合は 7 月に 54.7%と前年同月比 8.1 ポイント高い。

海運調査会社シーインテリジェンスは 10 月 1 日から 1 週間のストが発生した場合、港湾機能の回復は 11 月中旬までかかるとみる。2 週間続けば回復は 2025 年に入ってからと予測する。



中東情勢の緊迫などを背景に高騰したコンテナ船運賃市況は、荷動きのピークアウトや新造船の竣工で夏場から下落基調に転じた。

上海航運交易所によると、東岸行きの運賃は 7 月上旬の直近高値から 9 月 20 日時点までに 35%下げている。東

岸行きでは「ストの警戒で10月以降に到着する分から荷動きが弱くなった」(別のコンテナ船社)という。これと呼応して運賃は8月下旬から下げが加速した。東岸のストで物流網が再び混乱すれば、代替輸送の受け皿となる西岸行きなどで運賃が反発する可能性もある。

日経新聞