



2024年 12月 24日 担当 虻川

北海道で SAF のサプライチェーン構築に向けた実証

2 空港で 3 社に供給

国土交通省は、北海道で持続可能な航空燃料 (SAF) のサプライチェーン構築に向けた実証を行う。

ENEOS が事業主体となり、周辺自治体や企業と連携し、苫小牧埠頭から新千歳空港と旭川空港へ SAF を輸送する。全日本空輸 (ANA) と日本航空 (JAL)、AIRDO (エア・ドゥ) の 3 社に SAF を供給する。

航空脱炭素化と航空ネットワーク維持のため、地方空港でも SAF を確実に供給、利用を可能とするため、将来的に SAF の製造や利用を見込む地域で、サプライチェーンの構築に資する実証事業として実施する。

TRAICY



2024年 12月 24日 担当 虻川

持続可能な燃料製造スタートアップ Elyse Energy、

190 億円調達。e メタノールや SAF の製造加速

持続可能な燃料や低炭素型材料を製造する Elyse Energy は 12 月 5 日、1 億 2,000 万ユーロ(約 190 億円)を調達したと発表した(*1)。調達した資金を元手に、e メタノールや持続可能な航空燃料(SAF)の製造を加速させる。

フランスに本拠を置く世界最大級の水素ファンド Hy24、オランダの年金基金 PGGM、フランスの公的投資銀行 Bpifrance、ESG(環境・社会・ガバナンス)に特化した運用会社 Mirova から調達した。

Elyse はフランスとスペインにおける持続可能な e-メタノールおよび SAF 製造プロジェクトの開発を加速させ、航空、海運、化学の各分野における脱炭素化ニーズの高まりへの対応を図る。

Elyse のパスカル・ペニコー共同創業者兼社長は「今回の資金調達は当社にとって、さらに広くは欧州の e-fuel 産業の発展にとって重要なマイルストーンとなる。これは産業、海運、航空の各分野の顧客から持続可能な燃料に対する需要が高まっていることを示している」と述べた(*1)。

Elyse は 2020 年に設立され、フランス・リヨンを拠点とする。低炭素電力や産業やバイオマスからリサイクルされた炭素から生成される持続可能な燃料の生産施設を設計、建設、運営するほか、水の電気分解による水素の製造を行っている。フランス政府が運用しているスタートアップ支援プログラム「フレンチテック 2030」の認証も取得している。

フランスおよびイベリア半島において、SAF および e-メタノールの製造プロジェクトに関連した多様なポートフォリオを持つ。最も先進的なプロジェクトである E-CHO、eM-Rhône、eM-Nummancia は、年間 70 万トン近い二酸化炭素(CO2)の排出を回避し、欧州のエネルギー主権と地域の再工業化に貢献する。

今回の資金調達と新たなパートナーの支援により、Elyse はこれらのプロジェクトの開発を始める前の最終投資決定(FID)に踏み込める。プロジェクト・ポートフォリオを強化し、拡大していくこともできる。

世界でも最先端のプロジェクトとして認められている同社のプロジェクトは、欧州グリーンディールや航空燃料規制 ReFuelEU Aviation、先般燃料規制 FuelEU Maritime

などに定められた、脱炭素化とグリーンな再工業化というフランスおよび欧州の目標達成に貢献する。

気候変動はかつてないほどの速さで進行している。その影響を抑制し、持続可能な未来を築くためには、科学者の意見は一致している。経済のあらゆる部門で脱炭素化を進める必要があり、今すぐにそれを実行しなければならない。

持続可能な燃料と低炭素型材料は、特に航空および海上輸送、化学産業において、既存のインフラと互換性のある即効性のあるソリューションを提供することで、脱炭素社会への移行において重要な役割を果たすことになる。

【参照記事】*1 Elyse Energy「Elyse Energy sécurise près de 120 millions d'euros auprès de Hy24, PGGM, Bpifrance et Mirova」

The post 持続可能な燃料製造スタートアップ Elyse Energy、190 億円調達。e メタノールや SAF の製造加速 first appeared on サステナビリティ・ESG 金融・投資メディア - HEDGE GUIDE.

Goo ニュース



ウメモト インフォメーション



2024年 12月 24日 担当 虻川

国交省、航空の SAF 導入推進に向け 3 回目シンポ

国土交通省は 20 日、空のカーボンニュートラル・シンポジウム vol.3 を開催すると発表した。

同省では、経済産業省資源エネルギー庁と共催で、SAF(持続可能な航空燃料)への理解促進や利用拡大を目的に同シンポジウムを開催する。

今年度は、航空脱炭素化における SAF の重要性とその課題について再認識を図り、特に、国内の SAF に関する取り組みについて「製造及び認証」、「利用促進」、「認知拡大」のそれぞれの角度から最新事情を共有し、今後の SAF の認知拡大・利用促進に繋げるための方策を考える。

日時は 2025 年 1 月 31 日の 13 時から。会場は、飯野ビルディング(東京都千代田区)で、申し込み期限は会場は 1 月 24 日、オンラインは 1 月 30 日。

LOGISTICS TODAY



2024年 12月 24日 担当 虻川

日本は大丈夫か…「物流破綻」がいよいよやってくる

「深刻すぎる実態」

この国の人口はどこまで減っていくのだろうか。今年1年間の出生数が70万人割れになるかもしれない、大きな話題となっている。【写真】日本人は「絶滅」するのか…2030年に百貨店や銀行が消える「未来」 そんな衝撃的な現実を前にしてもなお、多くの人が「人口減少日本で何が起こるのか」を本当の意味では理解していない。ベストセラー『未来の年表 業界大変化』は、製造・金融・自動車・物流・医療などの各業界で起きることを可視化し、人口減少を克服するための方策を明確に示した1冊だ。※本記事は河合雅司『未来の年表 業界大変化』から抜粋・編集したものです。

物流業界はどう変わるのか？

物流クライシスに関しては、構造的な問題、採用難に加え、新たに「物流の2024年問題」の影響も懸念されている。

働き方改革として2024年度から、物流業界にも時間外労働の上限規制(労働時間の短縮)が適用されるためだ。長時間労働が常態化しており、最も影響が大きい業界の一つと見られている。これに合わせて、厚労省は前日の終業時刻からと翌日の始業時刻までのインターバルを現行基準より数時間延ばすことを検討しており、人手の不足状況がさらに悪化しそうだ。

物流が滞る事態への危機感を募らせる政府は業界団体などと連携して、積載効率の最適化や無人運転トラックの開発、さらには、人工知能(AI)を活用して輸送ルートや保管場所の最適化を図る「フィジカルインターネット」などの普及を模索している。

もちろん、こうした取り組みも重要だが、どんなに省人化を進めても「モノを運ぶ仕事」から人間をゼロにすることはできない。洗濯機やエアコンのように運ぶだけでなく、取り付けまで行うことを求められる商品が少なくないからだ。

人手不足が極まって、部分的な物流の目詰まりが頻発するようになれば、やがては国内におけるサプライチェーン網を弱体化させる。必要なタイミングで部品や商品が届かない事態が恒常的に起きようになれば、荷主企業にとっても経営の根幹を揺るがす問題となる。

物流を支える運送会社は「公的サービス」として位置づけるべき社会インフラだが、

これまで多くの企業経営者の発想といえば「できるだけ価格の低い運送会社に頼んで、コストを抑えられるだけ抑えたほうがよい」というものだった。

しかしながら、人口減少が進む中で即日配達や時間指定配達で一日に何度も運んでもらうといった“贅沢な使い方”が長く続くはずがない。今後は「利益に見合うコストで運んでもらえるのか」と運送会社にお伺いを立てなければならない時代へと変わるだろう。“物流の破綻”が現実のものになるとはそういうことである。

もし、お金を積んでも荷物を運んでもらえるとは限らない社会になったならば運送コストは上昇し続け、企業の利益が吹き飛び、あるいはビジネスチャンスを逸することにもなりかねない。そうなれば、ただでさえ縮んでいく国内マーケットをさらに縮小させる。

米国のアマゾン、物流革命がその国の経済成長のカギを握ることを証明した。だが、日本においては中高年が綱渡りで物流網を何とか維持している現実を直視し、破綻を回避する策を考えなければならない。物流クライシスは差し迫っている。

つづく「日本人はこのまま絶滅するのか…2030年に地方から百貨店や銀行が消える「衝撃の未来」」では、「ポツンと5軒家はやめるべき」「ショッピングモールの閉店ラッシュ」などこれから日本を襲う大変化を掘り下げて解説する。

Yahoo ニュース

2/2



2024年 12月 24日担当 虻川

名古屋港「洗バン」問題 希薄な当事者意識と進まぬ改善

「海コンドライバーに責任はない」

本紙(9月19日号)で取り上げた名古屋港で常態化した海コン事業者による空コンテナの水洗い、いわゆる「洗バン」。

きれい・汚いなどコンテナの状態に関係なく、海コンドライバーが返却空コンテナを水洗いしている。国際複合一貫輸送約款では、「荷主は汚れがない状態で返却する責任を負う」と記されているが、業務はドライバーが担うケースが多い。

危険物を含む可能性があるコンテナを無防備なドライバーが洗う行為は健康被害も懸念され、汚染物質排出の環境被害など、多くの問題を含有する。輸送業務を担うドライバーの職域外の作業で、海コン事業者が付帯作業料として請求できているのかも不透明だ。

五大港の1つである名古屋港は日本一の輸出港湾。極東などからの輸入コンテナは古くて汚れていることが多い。

また、荷物へ影響がない程度の汚れであっても、厳しい輸出業者は「こんな汚いコンテナにうちの商品を載せられない。きれいなコンテナに変えて」と断ることもあり、荷主はきれいなコンテナを要望する。

「コンテナは船会社の持ち物であり、『コンテナをきれいに返す』というのはあくまで船会社と荷主との契約。なぜ、ドライバーがそこに入ってくるのか」、そう話すのは洗バン問題を最初に提議した全港湾東海地方名古屋支部の宮部行哲副執行委員長。

もともと神戸港で海コンドライバーとして働いていた同氏は、阪神淡路大震災を機に拠点を名古屋港に移した当時、「なぜ水洗いを？」と疑問に感じたと振り返る。

問題提起したのは全港湾に所属した2011年。名古屋港全体の問題として中運局が中心となって関係団体らによる実態調査や意見交換、勉強会が開催された。

同氏は、「名古屋港は付帯作業が多すぎる。水洗いだけでなく、コンテナのラベル剥がしや釘・ガムテープなどの回収、コンテナに穴が空いていたらシーラーで埋めるのもドライバー。名古屋港の一部の海コンのトラクタには、コンテナをきれいにするための『水切り』『ほうき』『バール』『脚立』を載せている。ほかの港では考えられない」と話す。

また、「コンテナが濡れていてはすぐに荷物を積めないで、1日中、バンプールで扉を半開きにして乾かしている」と現状を明かす。

一方、「最近ではバン先で掃除するところも増えてきているが問題解決には程遠い」と指摘。その理由について、「ドライバーは水洗いが自分の仕事と思っているため、バン先が掃除するといっても、ドライバー自身が断ってしまう。名古屋港で国際約款を詳しく知っているドレージ会社は少ない。特に、実運送をやっている会社はよく知らないだろうし、ドライバーも会社から教育を受けないから分からない。自分の仕事だと思って、荷主に言われるがまま掃除している」と、水洗いの責任元がどこにあるかの周知がされていない現状を語る。

宮部氏は、「全責任を持ってバンプールが受け取るよう行政などが動いてほしいというのが支部の方針。中運局が開催した勉強会に参加した関係団体は満場一致で、『海コンドライバーに責任はない』という認識だったが、いまだにやらせている」と強く訴える。

物流 Weekly

2/2