



ウメト インフォメーション



日揮ホールディングス

SAF (Sustainable Aviation Fuel: 持続可能な航空燃料)

製造設備完工のお知らせ

日揮ホールディングス株式会社(代表取締役会長 CEO: 佐藤 雅之、以下「日揮 HD」)、コスモ石油株式会社(代表取締役社長: 鈴木 康公、以下「コスモ石油」)、株式会社レポインターナショナル(代表取締役 CEO: 越川 哲也、以下「レポインターナショナル」)、合同会社 SAFFAIRE SKY ENERGY(代表者: 秋鹿 正敬、以下「サファイア スカイ エナジー」)の4社は、廃食用油を原料とした国産 SAF (Sustainable Aviation Fuel: 持続可能な航空燃料)の製造や供給事業(以下「本事業」)を行うための SAF 製造設備の建設を進めてまいりましたが、2024 年 12 月 25 日付で完工したことをお知らせします。

4社は、国内初となる国産 SAF の大規模製造を目指し、100%廃食用油を原料とした年間約 3 万キロリットルの SAF の国内供給を実施します。この SAF は、国際的な持続可能性認証である ISCC CORSIA 認証を取得 済み※1 で、SAF 製造設備の試運転を 2025 年1月より開始し、エアラインへの SAF 供給開始は 2025 年 4 月 頃を予定しております。

本事業は NEDO(国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構)より採択※2 を受けた助成事業であり、日揮 HD がサプライチェーンの全体構築を、レポインターナショナルが原料調達を、サファイア スカイ エナジーが Neat SAF 製造を、コスモエネルギーグループ(コスモ石油並びにコスモ石油マーケティング株式会社)が混合 SAF 製造及び需要家への販売を担い、各社の知見・ノウハウを結集して安全・安定の国産 SAF を 供給してまいります。



出光、SAF 原料生産の米社に出資 豪で試験栽培



【写真:出光が試験的に植えるポンガミアの種子。SAF などの原料になると見る】

出光興産は9日、再生航空燃料(SAF)の原料になる熱帯植物のポンガミアの商業生産を目指す米国企業に出資したと発表した。1月中旬からオーストラリアで試験栽培を開始し、生産ノウハウを蓄積する。出光は将来のSAFの普及を視野に、原料の安定確保に向けた布石を打つ。

米カリフォルニア州に拠点を持つテルビバ社に出資した。金額や出資形態などは非公表。テルビバが栽培や研究を手がけるポンガミアは非食用の植物だが、栽培地の単位面積あたりの油の収量が多い。SAFなど次世代燃料の原料として有望視されている。

出光とテルビバはオーストラリアのクイーンズランド州でポンガミアの栽培を始める。ポンガミアの種子から油を取り出しSAFの原料にするほか、殻や搾りかすをバイオマス発電の燃料や飼料として活用することも検討している。

SAFは原料の植物が生育段階で二酸化炭素(CO2)を吸収するため、化石燃料由来のジェット燃料と比べCO2排出量を抑えることができる。出光は2028年度から徳山事業所(山口県周南市)で年間25万キロリットルのSAFの製造を予定している。



セブンなど7社が廃食油回収、SAF 活用視野 千葉で連携

セブン—イレブン・ジャパンや三井不動産レジデンシャルなど7社は、家庭で使った食用油の回収で連携する。千葉県の小売店舗や大型マンションで回収を始め、当面はバイオディーゼル燃料（BDF）に精製して再利用する。再生航空燃料（SAF）の原料としての活用も視野だ。国内年10万トン規模に上る家庭廃食油の有効活用に向け消費者も巻き込んだ仕組みを構築する。



15日から、同県松戸市などにあるセブンイレブンの3店舗やヨーカ堂の2店舗、三井不レジなどが手掛けた千葉市の「幕張ベイパーク」で廃食油を回収する。来店者や住民に対し事前に専用のボトルを無料で配り、廃食油を詰めて回収ボックスに入れてもらう。

【写真：回収ボックスを店舗やマンション内に設置する】

セブンイレブンでは1日当たりボトル約30本の回収を目指す。集めた廃食油は原則、廃油の収集や精製を手掛ける吉川油脂（栃木県佐野市）がBDFなどに加工して活用する。SAFの原料をつくる実験に

使うことも視野に入れている。SAFは原料調達から消費までの過程で、既存のジェット燃料より二酸化炭素（CO2）排出量を約8割減らせるのが特徴とされる。

セブンや三井不レジのほか、イトーヨーカ堂や事業のまとめ役の三井住友銀行、吉川油脂、野村事務所（東京・港）など計7社が千葉県が公募した廃食油の回収事業に参画する。

実施期間は9月末までの予定だ。その後に参画企業と実施地域を広げる可能性がある。セブンは全国の自治体と手を組んで、廃食油回収や有効活用での協業を視野に入れる。セブンやヨーカ堂などは2023年、東京都と廃食油回収を促す事業の協定を結んだ。



【写真：家庭で出る使用済みの食用油は専用ボトルに入れて回収する仕組みだ】

外食産業や食品製造業など事業系から出る廃食油は年 40 万トンあり、大部分は飼料原料や工業原料などに再利用されている。

一方で、家庭で使った食用油は回収の仕組みが整っておらず、年 8 万トンほどが可燃ゴミで廃棄されているという。

廃食油は「都市油田」とも評され、資源としての潜在性が高い。セブンは三井物産と、コンビニエンスストアなどの廃食油を回収して BDF に精製してコンビニへの商品配送のトラックに使う取り組みも始めた。

廃食油を SAF や BDF などに生かす資源循環の仕組みを整える上でコンビニといった消費者になじみ深い場所を拠点として認知度を高め、廃食油の回収率向上につなげる。



「原油、供給過剰で下落続く」 米シティグループ・ユエン氏

2024年の商品市場は金(ゴールド)が最高値を更新する一方で、原油は低調な推移が目立った。米シティグループのリサーチ部門でエネルギー戦略の責任者を務めるアンソニー・ユエン氏に25年の見通しを聞いた。

——原油価格の見通しは。

「原油は下落する可能性が高い。指標の一つである北海ブレント原油の今年の平均価格は1バレルあたり60ドル台になると予想している。下落の主因は市場の供給過剰だ。石油輸出国機構(OPEC)にロシアなど非加盟の産油国が加わるOPECプラスが減産を続けても、米国やカナダなどOPECプラス以外の供給が増え、需要の伸びを上回るだろう」

「地政学的な緊張は原油価格の上振れ要因になるが、過去もそうだったように、必ずしも現実の石油生産や輸送を妨げる訳ではないため、原油のファンダメンタルに影響を及ぼす可能性は低い」

——OPECプラスは昨年来、減産縮小の開始を先延ばしにしています。今後の生産戦略をどう見ますか。

「OPECプラスにとっては減産・増産いずれでも、現状からの変更は痛みを伴う。価格維持のためにさらなる減産を実施した場合、OPECプラス加盟国の政府予算を均衡させるのに必要な原油価格の水準が大幅に上昇し、財政健全性に悪影響を及ぼす。一方、増産に転じれば原油価格は60ドルを下回る可能性があり、OPECプラスの結束を脅かすリスクがある」

——石油増産を主張するトランプ氏の政策の影響は。

「トランプ次期米政権の方針は、米国の石油生産にほとんど影響を及ぼさないだろう。米国の生産者は、主に価格や経済性に反応して生産を増減させるが、現在の価格水準は生産者が掘削や生産をさらに増やすのに十分なほど高くない」

「トランプ氏が国内の石油生産量を本当に増やしたいと思えば、価格を上昇させるか、補助金などにより生産コストを下げる必要がある。だが、トランプ氏はエネルギー

価格を下げることに、政府の赤字削減を同時に望んでいる。米石油生産は 25 年までは成長を続けるが、今後大幅に増えるのは難しいだろう」

——25 年の天然ガス価格はどうか予想していますか。

「天然ガス市場は供給の伸びよりも需要増が大きく、価格は堅調に推移するだろう。米国の指標であるヘンリーハブ先物は 100 万 BTU(英国熱量単位)あたり平均 4.2ドル、アジアの指標である液化天然ガス(LNG)は同 13ドルになるとみている。天然ガス価格を左右する最大の要因は天候だ。今年の冬は過去 2 年と比べて寒くなると予想されており、上昇余地がある」

——世界の再生可能エネルギー移行の流れは変わりますか。

「トランプ次期米政権下での政策変更の可能性とインフラ制約の 2 つの理由から、米国での再エネや EV の成長は大幅に鈍化する可能性がある。米国では送電網に接続しようと待機している再エネ事業が多数あり、EV も同じく充電設備が普及拡大の妨げになっている」

「対照的に世界では電気の時代がますます近づいている。中国が再エネや EV の開発を活発化させて輸出を主導しコストが低く抑えられている。EV 販売は米欧では低調だが、それ以外の国では非常に好調だ。再エネへの移行が世界的に加速していく中、米国はその例外となるリスクがある」

——再エネ移行加速は化石燃料の価格を押し下げますか。

「今後数年間、電気自動車(EV)などへの移行は化石燃料の上昇を抑えることになるだろう。しかし長期的な石油価格にとっては OPEC プラスが生産量を制限して価格を高く維持できるかどうかの方がより大きく影響する」

「今後予想される価格下落を踏まえ、OPEC プラス以外の国々が供給への投資を削減するかどうかも重要だ。例えば石炭では投資が不足しても、需要がそれほど減らなかったため、価格の上昇を招いた。石油でも同様の状況をもたらすリスクはある」

——幅広い商品に影響する中国の需要をどうみますか。

「中国の原油需要はピークに達し、減少に転じるだろう。中国の LNG 輸入も 25 年までは堅調に推移するものの、その後は国内生産の伸びやロシア、中央アジアからのパイプラインなど他の供給源も影響し、頭打ちとなる可能性がある」

「中国の金の需要は増え続けるだろう。世界の中央銀行は準備資産の多様化の一環として金への需要を高めている。中国はその先陣を切る形で金の輸入を増やしてきた。25 年の金価格は年間平均で 1 トロオンス 2800ドルとみている。



中国輸出製品、税制優遇縮小で値上げや契約見直しの動き

中国ではアルミ製品から廃食用油(UCO)、太陽光パネルまでさまざまな分野の輸出企業が値上げや契約の再交渉に動き、政府による税制優遇措置の縮小によるコスト上昇を転嫁しようとしている。複数のトレーダーやアナリストらが明らかにした。

中国政府は15日、一部の石油精製品や太陽光発電製品、電池などに適用する輸出税の還付率を12月1日に13%から9%へ引き下げ、アルミ・銅製品と遺伝子組み換え動植物、UCOなどは還付自体を取りやめると発表した。

こうした中で、金属輸出企業は12月を控えた駆け込みで出荷する一方、UCOの輸出業者は逆に出荷を遅らせて契約の再交渉をする可能性があるとの見方が出ている。

あるUCO輸出企業の会長はロイターに対して「政策変更のため12月積み込み予定のUCOは輸出が延期されるかキャンセルされ、契約の再交渉を求めることになる」と語った。

中国政府の発表で輸出減少が懸念されたことから、今月15日のロンドン金属取引所のアルミ価格や、米国の大豆油価格が上昇した。

中国・上海のコンサルティング会社SMMのアナリストチームは16日付のノートに「アルミ製品の税還付打ち切りは輸出企業のコストを押し上げ、輸出意欲を抑制する」と記した。

中国のアルミ生産量は世界最大で、輸送機器からパッケージまで幅広い用途を持つアルミ半加工製品の主要輸出国だ。SMMによると、今年1—9月のアルミ製品輸出量462万トンの全てが還付打ち切り対象になる。

ただ、シンガポールのアルミトレーダーは、海外市場は供給ギャップを埋めるために価格が上がっても引き続き中国製品を必要とするだろうとの見解を示した。

米シティグループのアナリストチームの分析では、中国の銅製品輸出はアルミよりほど規模が大きくないため、税還付打ち切りの影響も小さくなる。

石油精製品への還付打ち切りの背景には、国内の過剰な精製能力や不安定な需要動向がある。シティのアナリスト、オスカー・イー氏は中国石油化工集団(シノペック)(600028.SS), opens new tab と中国石油天然気(ペトロチャイナ)の減収を通じて燃料輸出を抑え、アジア全域で精製マージンを下支えるはずだとみている。

同じく国内の過剰生産能力に苦しんでいる太陽光パネルへの還付率引き下げに関しては、シティのアナリスト、ピエール・ロー氏は海外の買い手にとってワット当たり0.02—0.03元の値上がりになる可能性があるとして試算した。

ただ、ロー氏は値上がり分を海外のエンドユーザーに転嫁する中で、中国の太陽光パネルは競争力を維持すると予想している。



11月印刷・情報用紙国内出荷、2.6%減で2ヵ月ぶりのマイナスに

日本製紙連合会が発表した2024年11月の紙・板紙需給速報によると、紙・板紙の国内出荷は前年同月比1.8%減で2ヵ月ぶりのマイナスとなった。用途別では、グラフィック用紙が3.7%減で2ヵ月ぶりのマイナス、パッケージング用紙も1.3%減で2ヵ月ぶりのマイナスとなっている。

印刷・情報用紙の国内出荷は前年同月比2.6%減で2ヵ月ぶりのマイナス。その他の品種では、新聞用紙が7.1%減で42ヵ月連続のマイナス、段ボール原紙が2.5%減で2ヵ月ぶりのマイナスとなった一方、包装用紙が0.7%増で3ヵ月連続のプラス、白板紙が1.9%増で5ヵ月連続のプラス、衛生用紙が1.2%増で2ヵ月連続のプラスとなっている。

		生産		出荷計				在庫		(参考)輸入*			
		前年比	前年比	前年比	国内出荷	輸出	前月比増減	前年比	前年比				
11月	紙・板紙計	1,836	+1.2	1,843	▲3.1	1,719	▲1.8	123	▲18.0	1,887	▲7	70	+1.8
	紙計	812	+1.3	851	▲2.5	786	▲2.0	64	▲8.8	1,014	▲39	51	+6.9
	新聞用紙	98	▲17.9	124	▲7.1	124	▲7.1			126	▲26		-
	印刷・情報用紙	439	+7.1	447	▲3.4	403	▲2.6	44	▲10.7	595	▲7	48	+7.7
	非塗工紙	112	+7.7	118	+1.8	109	+2.0	9	▲0.9	184	▲6	1	▲41.3
	塗工紙	254	+11.8	248	▲4.1	216	▲1.9	32	▲16.9	293	+6	9	▲6.7
	情報用紙	74	▲7.0	81	▲8.1	78	▲9.7	3	+64.1	118	▲8	38	+13.8
	包装用紙	62	▲2.1	64	+0.4	53	+0.7	12	▲0.7	95	▲2	1	+30.7
	衛生用紙	158	▲0.0	161	+1.2	161	+1.2	0	+19.0	98	▲3	1	▲29.6
	板紙計	1,024	+1.1	992	▲3.6	933	▲1.7	59	▲26.2	873	+32	18	▲10.1
	段ボール原紙	836	+0.3	808	▲4.7	752	▲2.5	56	▲26.6	641	+28	1	▲43.7
	白板紙	124	+3.8	122	+1.5	119	+1.9	3	▲11.2	144	+2	16	▲6.6
	グラフィック用紙	538	+1.5	571	▲4.2	527	▲3.7	44	▲10.7	721	▲33	48	+7.7
	パッケージング用紙	1,140	+1.2	1,111	▲3.1	1,032	▲1.3	79	▲21.6	1,068	+29	21	▲8.2

<累計>													
(参考)	紙・板紙計	19,804	▲1.9	19,780	▲1.9	18,216	▲3.0	1,564	+12.8	1,887	▲7	669	▲2.9
	紙計	9,239	▲3.7	9,265	▲3.4	8,466	▲5.2	799	+21.2	1,014	▲39	471	▲3.0
	新聞用紙	1,390	▲8.8	1,401	▲8.9	1,401	▲8.9			126	▲26	1	▲20.9
	印刷・情報用紙	4,821	▲5.8	4,854	▲5.2	4,300	▲8.3	555	+28.2	595	▲7	437	▲2.6
	非塗工紙	1,253	▲4.7	1,271	▲4.5	1,166	▲6.2	105	+20.7	184	▲6	9	+3.6
	塗工紙	2,649	▲6.2	2,660	▲5.6	2,252	▲9.6	408	+25.4	293	+6	77	▲18.0
	情報用紙	918	▲6.3	924	▲5.2	882	▲7.5	42	+103.8	118	▲8	351	+1.4
	包装用紙	698	▲0.8	704	+1.7	557	▲1.0	147	+13.1	95	▲2	9	+8.2
	衛生用紙	1,721	+2.9	1,702	+2.6	1,700	+2.6	2	▲2.1	98	▲3	9	▲36.6
	板紙計	10,565	▲0.3	10,514	▲0.6	9,750	▲1.1	765	+5.1	873	+32	198	▲2.7
	段ボール原紙	8,679	▲0.3	8,625	▲0.8	7,900	▲1.3	725	+4.8	641	+28	21	+10.7
	白板紙	1,262	▲0.1	1,268	+1.2	1,230	+0.9	39	+11.6	144	+2	170	▲2.9
	グラフィック用紙	6,211	▲6.5	6,256	▲6.1	5,701	▲8.5	555	+28.2	721	▲33	437	▲2.7
	パッケージング用紙	11,873	▲0.0	11,822	▲0.2	10,814	▲0.8	1,008	+5.8	1,068	+29	223	▲1.4

(注)1. 国内工場の生産高・出荷高・在庫高による。
 2. 紙計は「その他の紙」、板紙計は「白板紙以外の紙器用板紙」、「その他の板紙」を含む。
 3. 在庫の前月比増減は数量(千トン)表示。
 4. 輸入*は10月



ヤシ油の国内卸値、7カ月連続で上昇 パーム油は下落

揚げ油や製菓用クリーム、洗剤原料に使うヤシ油の1月の国内卸値が7カ月連続で上昇した。製油会社が加工油脂会社や製麺会社に売る価格は、1キログラム578円と前月比18円(3.2%)高い。一方、パーム油は4カ月ぶりに下落し、同317~327円と中心値で7円(2.1%)安となった。

ヤシ油の国内卸値の上昇は国際相場の高止まりが背景にある。国際指標となるロッテルダムの現物相場は足元で1トン2000ドルを超えた。昨年7月ごろから相場の上昇が加速し、昨年1月の月初に比べて4割以上高い水準にある。

フィリピンでのバイオディーゼル混合比率の段階的な引き上げといった今後の需要増加に対する期待が強材料となっている。主要生産国のフィリピンでは24年11月のヤシ油生産量が前年同月比で約5割増加したが、需要増加の観測のほか、25年の原料の不作見通しがくすぶっていることなどから高止まりが続いている。

一方、パーム油の国際指標となるマレーシア市場の先物価格(中心限月)は24年12月の平均値が1トン4700リンギ台後半と11月の平均値に比べて2.6%下落した。原料の生産減やバイオ燃料需要の高まりで国際価格は高止まりしていたが、高値による輸出需要減やバイオ燃料の原料として競合する大豆の先物価格の下落もあって、やや下落基調にある。



「物流の働き方改革」で何が変わったか!? トラックドライバーの視点から 2024 年を総括

鳴り物入りで世間を騒がせてきた、「物流の 2024 年問題」であるが、この 2024 年に物流業界にどのような変化があったのだろうか。

物流業界は広く大きく、全体の動きを把握することはなかなかむずかしいが、トラックドライバーの立場から見たものを中心に、この 1 年にどんな動きがあったのかを振り返ってみたい。

■ 「2024 年問題」対応の政府計画と 24 年の出来事

労働時間・生産性関連	改正物流関連 2 法関連
・置き配の増加	・トラック G メン
・ EC (イーコマース) の翌日配達減らず	・運賃改定交渉が盛んに (輸送原価の高騰)
・越境 EC 本格化 (中国発)	・付帯作業料等の明確化
・ヤマト運輸の郵便協業と個人事業主「一斉解雇」	・多重下請けの禁止
・巨大物流施設増加	・利用運送手数料の割増収受
・中国の港スマート化 (自動運転クレーン、トレーラ)	自動物流道路構想
・パス予約システム導入事業所増 (メリット未だ薄い)	・新東名で社会実験、2030 年半ばに一部実用化めざす
・モーダルシフト (船舶、鉄道) は微増?	その他
・ JR 貨物、山陽線の脱線運休と整備データ不正	・高速道路料金深夜割引改正 (2025 年度 7 月予定)
・中継輸送	・ PA 駐車場予約システム社会実験 (フルトレーラ等)
・異業種間の混載輸送 (重量物と嵩モノ等)	・高速道路老朽化、リニューアル工事で各路線渋滞
・セミトレーラーの増加傾向続く	・脱炭素 水素トラック (FCEV) やバイオ燃料の導入
・定温輸送増加 (精密機械・医薬・青果)	

2024 年は物流の働き方改革の対応として、自動運転等の新たな試みのほか、中継輸送、混載輸送、モーダルシフトが再び脚光を浴びた

ドライバーには大きな変化なし?

「物流の 2024 年問題」とは、主にトラックドライバーの時間外労働(残業)の上限を年間 960 時間に制限する規制で、2024 年 4 月 1 日に施行された。

それと同時に、拘束時間の上限は 1 日 16 時間から 15 時間に縮小、仕事と仕事の間のインターバル(休息期間)は最低 8 時間から最低 9 時間(11 時間以上に努める)に変わった(長距離輸送の場合を除く)。

また、荷主(発荷主と着荷主)にも荷待ち削減の計画策定、付帯作業が発生する場合の契約書作成などが義務付けられる(物流関連 2 法改正)。

昨年、NX 総合研究所から「何も対策をしない場合、2030 年にモノの 34%が運べなくなる」という予測が発表され、物流問題が一躍注目を浴びた。

ドライバーからすると、この 1 年、働き方に大きな変化は無かったと言ってもよい。というのも、規制の施行以前から運送会社がある程度の対策は取っており、年間総労働時間の上限も 3516 時間から 3300(3400)時間へと数減らされたが、もともと上限には達していなかったからだ。

ただし、通常 16 時間で 1 往復できた仕事が、帰庫目前で 15 時間の上限に達し、9 時間の休息を挟んで 2 日運行になってしまうなど、体がかえってキツくなってしまった矛盾点はある。

ただ、配車の現場からは「備車運賃が上がった」「クルマがつかまらない」という声が聞こえる。物流の世界は立場によって見え方が違っているようだ。

運賃と賃金の上昇について

2023 年あたりから、日本でも急に物価上昇が始まった。平成初期から約 30 年間デフレが続き、日本の物価はほとんど上がらなかった。大きな変化である。

月や季節が変わる毎に「パンやマーガリンの〇〇品目が値上げされ、過去最多の商品数です」というニュースが報道された。

コンビニの弁当も 400 円台から 600 円台へ上がり、気安く買えなくなった。物価は実感で 1.2~1.5 倍になっているのではないか。

2022 年にドイツに行った時は、ファンタ 1 本 600 円、サンドウィッチ 1000 円に驚いたが、そうした海外の物価高にも影響を受けているのではないか。

ドライバーの賃上げはどうかというと、2024 年の運輸・郵便業の賃金引上げ率は平均で 3.2%と、全産業平均の 4.1%を下回り、賃上げ実施率も 74.4%で全業種の中で最も低かった(厚労省 10 月発表)。

ドライバーの生活はどんどん苦しくなってしまう。「人手が足りない」、「輸送力が逼迫している」というのになぜトラック運賃やドライバーの賃金は上がらないのだろうか？

僕はこう考える。もともと 2023 年の段階で、トラック運送業の輸送力が供給過剰であった。だから、政府が「標準的な運賃」や「適正運賃」を唱えても、2024 年までの段階では、「ウチが安くやります」という所が出てきてしまう。市場原理である。

そして、「WebKIT」などの求貨求車システムで変動する運賃相場と、企業間物流(専属取引)の運賃相場の決まり方はやや違う。専属取引の場合は、契約価格なので固定相場で決まってしまう。

燃料価格が上がっても、燃油サーチャージの契約が無ければ契約途中での運賃値上げはしにくい。トラック運送は、荷主からみれば、部品を納入するのと同じ、いわば下請け的立場だ。どうしても力関係が弱い。

これまで30年間、運賃を上げる必要がなかったが、物価高で諸経費(運送原価)が上がっている今、運賃を上げる必要が出てきた。

運送会社の契約担当者は運賃交渉で苦勞をしているのではないだろうか。車両価格や燃料、油脂類などあらゆる物の仕入れ値が上がっている現状からすると、2割程度の運賃値上げは必要だろう。

価格決定メカニズムの話でいうと、外資コンテナ船の運賃などは需要と供給の関係で運賃が乱高下する。

現在は運賃が高騰しており、海運大手3社の24年4~9月期決算は、利益率が売上高の2割を超えるなど絶好調である。対して、陸運大手9社の同時期決算は4社が減益など、なかなか苦戦を強いられている。

トラックの輸送力が本当に逼迫しているかの見方は立場によっても異なるが、今後、高齢ドライバーの引退、人手不足などで輸送力が落ち込んでくれば、トラックの運賃相場や賃金が需給バランスで上がってくるのかも知れない。

だが、他業種で人材余剰が出て運送業界の不足分を満たせば賃金は上昇しないし、自動運転が予想より早く実現すれば運転手は余って賃金はかえって下落する危険もある。なかなか先の事は見通せない。

バース予約システムは役に立つか？

トラックバース予約受付システムを、2024年になって導入する事業所が増えた。矢野経済研究所によれば、2023年度で既に全国の導入件数が2500拠点になっているという。

バース予約システムは、大手の発荷主や着荷主が、主に荷待ち削減の計画、ドライバーの労働時間短縮のために導入するもの。だが、そのシステムは本当に役に立っているだろうか？

システムにもさまざまなタイプがあり、スマホアプリから操作できるもの、受付に設置してあるタブレットで入力するものなどがある。

バース予約システムを導入すると「荷待ち削減に協力的な事業所」として行政から認められるらしく、ドライバーの利便性よりも、導入そのものが目的化されている風潮もある。

ある事業所では、荷降ろし体制は従来そのままシステムを入れた。朝8時の受付開始からタブレット入力の長蛇の列ができ、並びの進みは従来の手書き受付よりも遅くなってしまった。

また、スマホ受付しても、従来通り受付にも行かなければならない二度手間や、事業所ごとに幾つものアプリを入れなければならないため操作が煩雑になる場合もある。

バス予約システムが悪だとは言わないが、いまのところドライバーにとってあまりメリットはないようだ。

まだ草創期であるから、改良の余地は多分にある。例えば、荷降ろしの貨物にはトレーラ丸々1台分の貨物から、パレット1枚、ダンボール1箱といったものまでが混在している。

それらの荷降ろしに掛かる時間をAIなどで計算し、荷降ろし順序を最適化すれば、数多くの待機車両を早くハケさせることができるだろう。こうした使い方が予約システムの本領だろうと思う。

ただし、積み降ろしバスの増設や、フォークリフト、オペレーターの増員など、本質的な荷役能力の増強がなければ、システムだけ導入しても荷待ち時間の削減はできないのだと思う。

モーダルシフトや中継輸送で必要な荷役スキルの均質化フェリー利用によるモーダルシフトや、トレーラ交換による中継輸送も仕事のなかで増えてきた。

これらの荷物は多くのドライバーやオペレーターの手を介してお客さんの元に届くことになる。どこかの時点で貨物事故があれば、荷物はお客さんに届かない。

そのため、従来の直行便よりもさらに高い精度の、荷締めの高さの統一、トレーラ脱着の正確性、安全運行など、プロフェッショナルで均質な荷役のスキルが求められるようになる。

最後に、バス予約システム運営会社 Hacobu の代表取締役社長・佐々木太郎氏の言葉を紹介したい。

『トラックを運転する「現場」もあれば配車をする「現場」もあり、庫内作業の「現場」も、さらそこに出荷指示や配送指示を出す「現場」もあり、その前には需給調整をする「現場」もある。このあらゆる現場を網羅的に理解している人はほとんどいない。

(中略)全体を俯瞰してサプライチェーンマネジメントの実行系として物流をとらえて考えられる人がほとんどいない。そこにさらに最近ではテクノロジーの知見を求められる。そんなスーパーマンはいないから、いかにチームを組成できるかが鍵なんだろうね。』

広く複雑な物流業界の全体像は誰にもわかりにくい。今後、輸送力は逼迫するの
か？ ドライバーの賃金は上がるのか？ わからないが、今はただ、荷積みの技術をさらに向上させ、後身の育成にも努めるだけである。



ウメモト インフォメーション



TSUNO

国産こめ油のフィルム印刷を「ライスインキ」に変更し、

つの食品の【米ぬか高度有効利用】を象徴する商品に

リニューアル

「お米の油は、つの食品。」の築野食品工業株式会社(本社:和歌山県伊都郡かつらぎ町 代表取締役社長 築野富美 <https://www.tsuno.co.jp/>) は、「国産こめ油」の一部シュリンクラベルを、当社米ぬか原料を使用した「ライスインキ」を用いた印刷に変更いたします。同じ「米ぬか」という原料から、可食部をこめ油として、非可食部をパッケージ印刷に活用することで、おいしさや健康面に加えて、米ぬかの使用用途の可能性を発信していきたいと考えております。

ライスインキは、バイオマスインキの一種として環境負荷低減につながります。さらに、米ぬかを原料にしているため、「新たな農地開拓を必要としない」「原料の地産地消」という価値があります。また、ライスインキの中でも、グラビア印刷で使用されるライスインキは、こめ油を精製する際に発生する非可食部を原料とする当社独自の技術が使用されており、「食糧の確保」という観点でも社会的価値があります。当社創業の精神である「食糧の安定供給」を主軸に展開してきた事業を象徴する商品です。

【対象商品】

国産こめ油 500g・750g

【パッケージ変更】

2025年1月製造分より下記について順次変更いたします。

- ・石油由来インキからライスインキへ変更(全色)
- ・商品パッケージ裏にライスインキマーク、説明文章記入

追加文章:「このインキには、こめ油をつくる時の副産物を使用しており、食糧の安定供給に貢献しています。」

* JANコード、販売価格の変更はございません。





DIC 株価 6%高 「太陽 HD との経営統合検討」報道で

DIC が反発し、前日比 229 円 (6.79%) 高の 3599 円まで上昇した。ブルームバーグ通信が 6 日夕、複数の関係者の話として「化学メーカーの太陽 HD (4626) が同業の DIC との経営統合を検討していることが分かった」と報じた。統合による競争力強化などに期待した買いが入っているようだ。太陽 HD は 15% 高まで上昇する場面があった。

太陽 HD と DIC は 2017 年に資本業務提携を結び、DIC は 2024 年 9 月末時点で太陽 HD の株式を 19.3% 保有する筆頭株主となっている。ブルームバーグ通信によると両社は経営統合について予備的な評価を行っており、最終的には経営統合が成立しない可能性もあるという。モルガン・スタンレー MUFJ 証券の渡部貴人氏らは 6 日付のリポートで DIC について「(太陽 HD との) 資本業務提携後 7 年間は現在に至るまで大きなシナジーが発現されたとは考えづらい。不確定要素が多く、株価へのインプリケーション(影響)などは示せない」と慎重な見方を示した。



週間原油コストの推移

週間原油コストの推移

	期間	原油相場		為替レート(▲は円高)		円建て原油コスト	
		ドル/バレル	前週比	ドル/円	前週比	円/ℓ	前週比
火曜日～ 月曜日	11/26～12/2	72.75	▲0.99	152.97	▲2.69	69.99	▲2.20
	12/3～12/9	72.57	▲0.18	151.01	▲1.96	68.92	▲1.07
	12/10～12/16	73.41	0.84	153.55	2.54	70.89	1.97
	12/17～12/23	73.58	0.17	156.52	2.97	72.43	1.54
	12/24～1/6	75.34	1.76	158.73	2.21	75.21	2.78
	1/7～1/13	78.40	3.06	159.23	0.50	78.51	3.30
水曜日～ 火曜日	11/27～12/3	72.52	▲1.36	152.11	▲3.50	69.38	▲2.92
	12/4～12/10	72.60	0.08	151.33	▲0.78	69.10	▲0.28
	12/11～12/17	73.79	1.19	154.09	2.76	71.51	2.41
	12/18～12/24	73.45	▲0.34	157.16	3.07	72.60	1.09
	12/25～1/7	75.66	2.21	158.85	1.69	75.59	2.99
	1/8～1/14	79.20	3.54	159.07	0.22	79.23	3.64

※原油はドバイ、オマーン平均、為替レートは三菱UFJ銀行のTTSレート