

最新のマーケット & 社会ニュースをチェック!



UM NEWS

ウメモトニュース

VOL.13

2025.6.11



<https://um-info.com/>

Webでも
情報発信中!!

UMニュースとしてリニューアル!

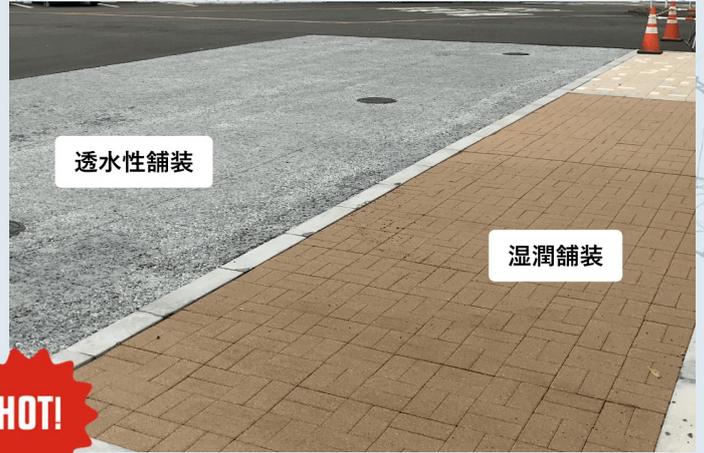
Featured Picks

注目のニュース



HOT!

①太陽石油、米欧制裁のタンカーが輸送するロシア産原油を受け入れ



透水性舗装

湿潤舗装

HOT!

②大林組が豪雨と猛暑の影響を軽減する「ハイドロペイブ®」を開発、

The Headlines

その他のニュース

東京都のSAFの補助イメージ

国産SAF (補助前)	300円/リットル
↓都が100円/リットル補助	
国産SAF (補助後)	200円/リットル
海外産SAF	200円/リットル
従来のジェット燃料	100円/リットル

※あくまでイメージに基づく。24年度時点、価格は変動する

PICK UP!

③東京都、国産 SAF 普及へ全国初の価格補助 羽田空港での供給に



PICK UP!

④広がるSAF、CO2由来にも期待

TOKYO ink
東京インキ株式会社

PICK UP!

⑤東京インキ・化成事業、「痛み覚悟」の構造改革し



PICK UP!

⑥米ぬか油、6月卸値据え置き 原料コスト高は継続



PICK UP!

⑦「トラック新法」成立 運送業界に新たな規律

① 太陽石油、米欧制裁のタンカーが輸送するロシア産原油を受け入れ

- ・原油はサハリン産、経産省の要請を受けて購入と太陽石油が説明
- ・日本のサハリン原油購入は制裁対象外も、タンカーは制裁対象

2025年6月9日 Bloomberg

米財務省と欧州連合(EU)の両者が制裁対象とするタンカーが運ぶロシア産原油を、太陽石油が受け取る。

日本がロシア産原油を輸入するのは過去2年余りで初めて。この原油はロシア極東の石油・天然ガス開発事業「サハリン2」で生産されるサハリブレンドで、サハリン2に関連する日本の取引は制裁対象外とされている。それでも、ロシアのウクライナ侵攻が4年目に入り、世界の買い手の間でロシアとの取引に対する警戒が緩んでいることが浮き彫りになった。

ブルームバーグがまとめた船舶追跡データによると、太陽石油はタンカー「ボイジャー」が輸送する60万バレルのサハリブレンド原油の供給を受ける。この原油は5月25日、サハリン南部のプリゴロドノエで積み込まれた。



米欧が制裁対象とする石油タンカー「ボイジャー」、日本にサハリン産原油を輸送

Source: Bloomberg

日本はエネルギー安全保障を理由にサハリブレンドの輸入が認められ、この制裁適用除外はEUが5月21日に決定した第17次対ロシア制裁パッケージで来年6月下旬まで延長された。米国の制裁適用除外は6月28日までとなっているものの、通常は延長される。

だが、主要7カ国(G7)の一つが、制裁対象のタンカーが運ぶ原油を受け入れたという事実は、米国のトランプ政権がロシアの石油供給維持に熱心だという認識を強める。

太陽石油の広報担当者はこの取引を認めた上で、経済産業省の要請を受けて購入したと説明した。サハリン2では天然ガスと原油が同時に生産されるため、原油を取引しないとすればサハリン2の生産に影響が生じかねないと、この広報担当者は付け加えた。

経産省の担当者は、米国政府に確認したところ、日本はサハリン2からの石油輸入に、制裁対象のタンカーを利用できるとの回答を得たと説明した。また、EUには二次制裁がなく、日本が制裁対象のタンカーを使用しても影響を受けないとしている。ブルームバーグがまとめた船舶追跡データによると、ボイジャーは9日に愛媛県の菊間港に入港し、この原油の荷下ろしを行った。

慎重姿勢が後退

ロシアのウクライナ侵攻前、日本の製油業者はサハリン産原油を平均して月4便輸入していた。

侵攻開始後にサハリン2についてロシアが導入した新たな所有構造の下、三井物産と三菱商事はそれぞれ 12.5%、10%の権益を維持したが、日本は他の買い手と同様に購入を控えるようになった。

ロシア産原油の輸入国の一部は米制裁対象のタンカーが輸送する積み荷の受け入れに消極的で、こうしたタンカーの多くは制裁対象とされた後、稼働を長きにわたり停止していた。だが、トランプ政権発足後、買い手の慎重姿勢は後退しつつある様子だ。また、例えばインド向けの輸送はほぼ制限なく続いている。

同様に1月下旬以降、ロシア産原油は中国とシリアの買い手に米制裁対象のタンカーで少なくとも 20 便輸送された。制裁対象のタンカーが途中まで運んだ後に制裁対象外の船舶に積み荷が移され、最終目的地に輸送された例を含めると、はるかにもっと多い。

ボイジャーは旧称がベルナツキー・プロスペクトで、バイデン政権時代の今年1月に米財務省外国資産管理局(OFAC)が他の 160 隻のタンカーとともに制裁対象とした。EUも翌月に続いた。

ロシア国営海運会社ソフコムフロートは、ボイジャーを含む複数のタンカーをアラブ首長国連邦(UAE)の2社に移管するなどし、制裁回避を図っていた。

ソフコムフロートはコメントの要請に応じなかった。

原題: Japan's Taiyo Oil Imports Russian Crude on Sanctioned Tanker (1)(抜粋)

(経産省のコメントを加え更新します)

② 豪雨と猛暑の影響を軽減する多機能舗装「ハイドロペイブ®」を開発、

神戸市と共同で公道実証試験を実施

2025年5月28日 PR TIMES

株式会社大林組(本社:東京都港区、社長:佐藤俊美)と大林道路株式会社(本社:東京都千代田区、社長:安孫子敬美)は、豪雨と猛暑による影響を軽減する多機能舗装「ハイドロペイブ」を開発し、ハイドロペイブの導入効果を評価するため、神戸市と共同で実証試験を実施しました。

本実証試験は、国土交通省の「グリーンインフラ創出促進事業」として採択され、神戸市建設局の共同研究制度第1号案件です。



試験施工状況

1. 背景

近年、地球温暖化や都市化などの影響で、豪雨災害や平均気温の上昇による猛暑災害が社会課題となっています。特に都市部では、アスファルト舗装やコンクリート舗装といった非浸透型舗装の面積拡大により、雨水が地中に浸透せず路面を流れ、下水施設や河川に一気に流出し、道路の冠水や地下街や住宅への浸水被害をもたらしています。また、ヒートアイランド現象などにより都市部の気温は、長期的に上昇しています。

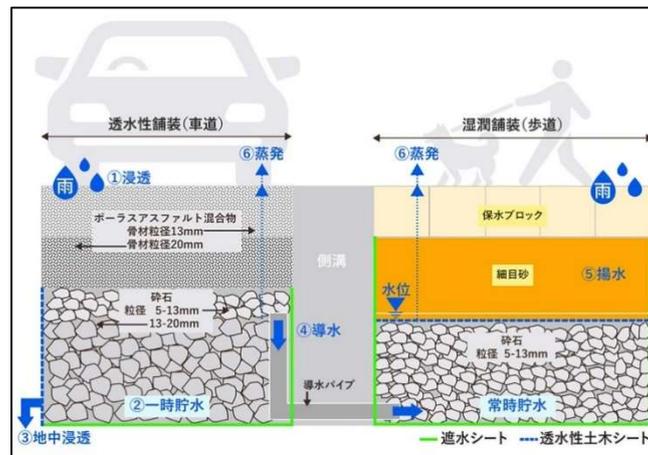
大林組と大林道路は、2022年に雨水流出と路面温度上昇の抑制効果をもつ舗装「[ハイドロペイブライト®](#)」を開発しました。ハイドロペイブライトは大型車の進入がない軽交通道路(※1)に限られていましたが、材料や舗装強度の改良などにより、駅前ロータリーやショッピングモールの駐車場など大型車が進入できる普通道路(※2)にも適用できるハイドロペイブを開発しました。

2. ハイドロペイブの特長と実証試験

(1) 雨水流出抑制と路面温度上昇抑制を兼ね備えた普通道路にも適用が可能な多機能舗装

ハイドロペイブは、車道部の透水性舗装と歩道部の湿潤舗装を組み合わせた舗装です。透水性舗装は、ポーラスアスファルト混合物(またはポーラスコンクリート)(※3)と碎石で構成され、湿潤舗装は保水性ブロックと細目砂と碎石で構成されており、2つの舗装は、地中で導水パイプにより結合しています。

ハイドロペイブ上に降った雨は、主に透水性舗装の路面から浸透し、約40%の空隙をもつ路盤内に貯水するとともに地中浸透させることで、豪雨時の雨水の流出量を減少させ、下水施設などに一気に雨水が集まることを抑制します。また、透水性舗装の路盤内に貯水された雨水の一部は導水パイプから湿潤舗装に導水、揚水されたのち、晴天日に路面から蒸発します。このとき、路面や周囲から熱が奪われるため、路面温度の上昇が抑制されます。



ハイドロペイブの断面図(雨水の動きを丸数字で示しています)

(2) 実証試験の内容・結果

実証試験ではハイドロペイブを施工した部分(試験区)と従来の路盤構造(対照区)を施工し、歩道部(湿潤舗装)における路面温度と、車道部(透水性舗装)における雨水の浸透状況について比較検証しました。

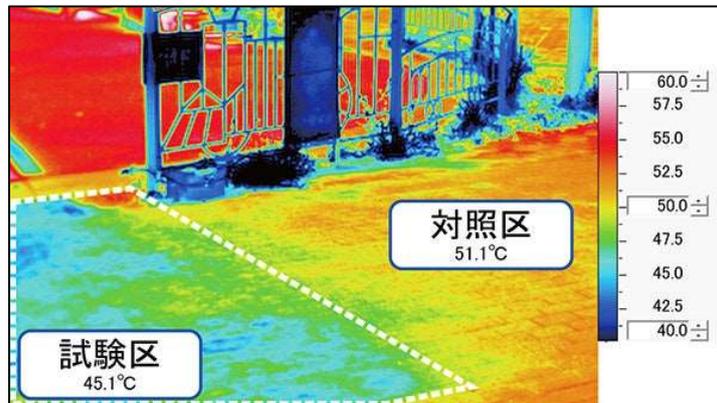
晴天日における歩道部(湿潤舗装)の路面温度は、対照区に比べて約6°C低いことを確認しました。また、車道部(透水性舗装)の路盤内での水位測定の結果、路盤内に一時貯水された雨水が約30分で地中浸透し、次の雨に対する貯水空間が路盤内に確保できることから、雨水流出抑制効果が発揮されることを確認しました。



試験施工範囲



湿潤舗装の路面状況



試験区と対照区の路面温度

3. 今後の展望

大林組と大林道路は、ハイドロペイブを人通りの多い都市部などに積極的に提案することで、豪雨災害と猛暑災害を軽減し、災害に強いまちづくりに貢献します。

※1 軽交通道路

大型自動車が進入せず、主に普通自動車以下の通行(300台/日未満)および駐車場に使用される道路

※2 普通道路のうち、大型自動車の交通量が100台/日未満程度の道路

※3 ポーラスアスファルト混合物(またはポーラスコンクリート)

約20%の空隙率を有しており、雨を迅速に浸透させることが可能な舗装

③ 東京都、国産 SAF 普及へ全国初の価格補助 羽田空港での供給に

2025 年 6 月 9 日 日本経済新聞



価格補助を通じて東京都は国産 SAF の市場拡大を後押しする(SAF を製造するコスモ石油堺製油所)

東京都は国産の再生航空燃料(SAF)への価格補助を始める。国産 SAF を羽田空港で航空会社に供給する対象で、補助額は海外産との価格差とほぼ同水準の 1 リットルあたり 100 円。全国初の取り組みで、都は原料となる廃食油の回収にも協力する。再生燃料の国内市場拡大と航空業界の脱炭素化を促進する。

「航空会社からすると価格も買う理由の一つになるので、補助金があれば買いやすくなる」。こう話すのは堺市で SAF を製造するコスモエネルギーホールディングス(HD)傘下のコスモ石油マーケティングの里藺拓・産業燃料部長だ。都の公募で選定された。

東京都のSAFの補助イメージ	
国産SAF（補助前）	300円/リットル
↓都が100円/リットル補助	
国産SAF（補助後）	200円/リットル
海外産SAF	200円/リットル
従来のジェット燃料	100円/リットル

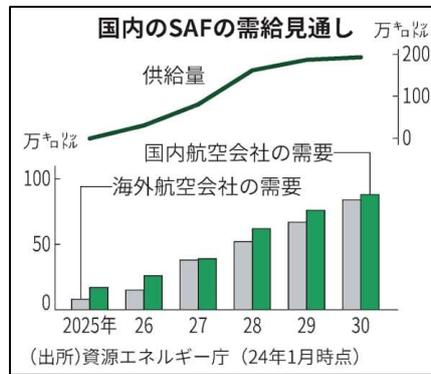
(注) 取材に基づく。24年度時点、価格は変動する

SAF は廃食油やバイオマスなどの持続可能な資源を原料とする航空燃料。従来のジェット燃料に比べて、二酸化炭素(CO2)排出量を大幅に削減できる。海外産 SAF は 1 リットルおおよそ 200 円前後で、国産とは 100 円前後の開きがある。製造コストや品質はほとんど変わらないが、欧米では行政の普及策によって価格が下がっているという。

都の「国産 SAF 利用促進事業」による補助上限は 1 リットルあたり 100 円で、総量 250 万リットル。都によると、SAF の供給価格差の補助をするのは国内で初めてという。国が製造開発の支援に力を入れるなか、都は需要側の補助を進めることで、国産 SAF を需給の両面で活性化させる。

航空貨物輸送を対象にした事業も始める。荷主企業が SAF による航空貨物輸送を利用しやすくするため、貨物代理店が用意する SAF を活用した輸送プランへ都が補助をする。荷主が大企業の場合には従来のジェット燃料の輸送と比べて追加でかかる料金の 2 分の 1、中小企業の場合には追加料金を 100%出す。最大でそれぞれ 400 万円、240 万円を支給する。

対象の代理店には住友倉庫や日本通運など 6 社を選定した。従来のジェット燃料は 1 リットルあたりおよそ 100 円で、海外産の SAF の価格とも開きがある。東京都産業・エネルギー政策部の藤井琢也担当課長は「荷物を運ぶだけなのに(料金が)高いとなると普及しない」と話す。



航空業界は世界の CO2 排出量の約 2%を占めており、脱炭素化が急務だ。国際民間航空機関(ICAO)は、2050 年までに国際線の航空機が排出する CO2 を実質ゼロにする目標を掲げていて、SAF はその達成に不可欠だ。日本政府は 30 年までに国内航空会社が使用する燃料の 10%を SAF に置き換える目標を設定している。

日本はジェット燃料の原料となる石油をほぼ 100%輸入に依存している。里藺氏は「エネルギー安全保障の観点からも、SAF は資源の少ない日本にとっては良い製品だ」と力を込める。

資源エネルギー庁によると、SAF は 30 年に国内で 172 万キロリットルの需要が見込まれ、活用機運が高まっている。一方、廃食油は全体の約 3 割が海外に輸出され、それを原料として製造された割高な SAF を輸入している状況という。都は SAF の普及へ課題となっている原料の調達を支援する。東京都は 23 年にコスモ石油などと協定を締結し、廃食油を都庁本庁舎などの回収所で集める。2 日からは回収に協力すると、月に 1 回 100 円相当の「東京ポイント」に交換できるようにした。

東京都立病院機構は 3 月に日揮ホールディングスやレポインターナショナルと協定を結び、患者に提供する病院食をつくる際に出ていた廃食油を SAF 向けに提供する。これまでは処分していたという。都は国産 SAF の普及に向け、回収や利用拡大の両輪で後押しする。

(田崎陸)

④ 広がるSAF、CO2由来にも期待

2025 年 6 月 9 日 化学工業日報

持続可能な航空燃料(SAF)の実用化をめぐる動きが活発になってきた。国内ではこのほど、コスモエネルギーホールディングスが関西国際空港で旅客便に初めてSAFを供給したと発表。中部国際空港セントレアでも貨物機向け初の国産SAFの供給が開始され、愛知県、DHL、コスモ石油、日揮ホールディングスなどによって使用開始の記念式典が催された。

日本が2030年に航空燃料の10%をSAFに転換する方針を掲げるなど、グローバルで使用が推進されている。調査会社のグローバルインフォメーションによると、24年に42億3000万ドル(約6100億円)だったSAFの世界市場規模は25年に53億5000万ドル(約7700億円)となり、30年には179億2000万ドル(約2兆5800億円)に達すると推定されている。年平均成長率は27.17%にも上る。

一方、現在主流であるのがバイオマス由来のSAF。廃食油、動物性脂肪、農業・林業残渣、非可食部の植物(サトウキビ・トウモロコシ)、微細藻類、廃ごみなどを原料とする。だが、これらの原料は量に制約があり、SAF全体の需要をバイオマス由来で補うことは将来的に困難だとの見方が強い。そのようななかで注目されているのが、二酸化炭素(CO2)と再生可能な水素を反応させてSAFを得る「PtL」(パワー・ツー・リキッド)と呼ばれる技術だ。原料となるCO2やグリーン水素の供給量は長期的に増える傾向にあり、原料供給の面で制約が少ない。

CO2由来SAFについては、グローバルでいくつかの研究開発が進められている。IHI、シンガポール科学技術研究庁(A*STAR)などのグループもその一つ。他グループの多くが、いったんアルコールやメタノールなどを経る2段階プロセスを想定するのに対し、IHIなどのPtL技術は1段階。結果、工程設計をシンプルにでき、コストや消費電力の抑制といったメリットが生まれる。

IHIとA*STAR傘下の研究機関であるISCE2は、SAFの原料となる液体炭化水素を高効率かつ高収率に合成する触媒を、すでにラポレベルで完成させている。今後、シンガポールで30年のCO2由来SAF商用化を目指し、スケールアップを行っていく計画だ。さらに将来的には、CO2のリソースとして化石燃料由来からバイオマスやDAC(ダイレクト・エア・キャプチャー)へのシフトも検討していくという。

航空機が飛ぶたびにCO2が減る未来も、決して夢ではなくなり始めた。実現に向けた技術確立が待たれる。



⑤ 東京インキ・化成品事業、「痛み覚悟」の構造改革

2025年6月6日 化学工業日報



21年の新棟稼働などで一足先にフレキシブル生産体制を整えた大阪工場

東京インキは2025年度にスタートした新中期経営計画のもと、主力とする化成品事業の構造改革に乗り出した。このほど堀川聡社長は化学工業日報の取材に応じ、「痛みをともなう改革を覚悟した」と強調。前中計を策定した21年頃と比べても着色需要の減り方は想定以上とされ、さらに顔料業界がポスト再編期に入ったことにもなう継続的な値上げなど原材料要因も響く。ほんの数年で市場環境がガラリと変わったなか、中堅企業が利益体質を実現していくモデルケースとして注目が集まる。

化成品改革では、低収益に悩む自動車向け受託製品の整理が目玉となる。その半面、同社は機能性マスターバッチ(MB)を中心とした自社製品の拡大に照準。堀川氏は「これからの3カ年で製品ポートフォリオを大きく変える。具体的な収益貢献は28年度以降となる見込みだが、いずれにしても時間は無い」との危機感を強調した。

<柔軟な生産体制>

改革の受け皿として必要となるのがフレキシブルな生産体制で、堀川氏は「もはや品種を各工場で固定的に扱うべき時代ではない」と指摘。汎用着色剤の効率生産と自社製品の生産拡大を両立させるため、各工場に拡張性を持たせる方針だ。

すでに21年には大阪工場(大阪府枚方市)でフレキシブル運用に耐える新棟が稼働し、吉野原工場(さいたま市)でもまもなく省人化・自動化ラインが立ち上がる見込みだ。今後の3カ年では土岐工場(岐阜県土岐市)と埼玉県内の子会社を含む主要5工場を俯瞰したうえで、全国規模でのフレキシブル化を急ぐ。関東の主力である吉野原が手狭となって「これ以上のスクラップ&ビルドは難しい」(堀川氏)とも評価しており、大型投資も視野に慎重な検討を進めていく。



堀川社長

<インキが基盤に>

化成品改革の裏で、すでに改革をすまして全社の下支えに回るのがインキ事業だ。ここでは国内シェアの高いオフ輪インキに経営資源を集中する方針が鮮明で、22年度に減損処理を実行して負担を軽減。さらに生産委託の積極活用などの成果も得て、24年度に黒字転換を果たした。今後3カ年では収益改善効果が続くうちに、「今年3月にT&K TOKAからの事業譲受が完了した機能性グラビアインキを本格的に伸ばす段階に入る」(同)。

このほかインクジェット(IJ)インキでも自社製品を伸ばし、モビリティの塗装代替となるフィルム加飾向けの実績化に注力。包材向けでは電子線(EB)硬化型インキを投入し、機械メーカーと共同で独自路線を強める。

<新用途開拓実り>

ネット資材などを扱う加工品事業は、これから全社の中核として存在感を増していく。ニッチトップ業態が最も色濃いために稼ぎ頭と見込まれた格好だが、直近では対象市場のシフトで成長に転じた品目もある。ポリオレフィン系の一軸延伸フィルム(MO)について、堀川氏は「主戦場だったコイン包装向けがシュリンクするが、提案型営業による新用途開拓が実り始めた段階にある」と指摘。直進カット性を生かせる梱包用のテープ基材用途などで高く評価され、プレイヤーの少ない市場で生き残りを図る。

これらの事業ポートフォリオ変革を経て、30年度に向けてはさらに新規事業の立ち上げも加わる。改革に続く一手として問われるのは成長戦略だが、堀川氏は「分散・配合技術をコアとする“彩り”の会社である点は変わらない」(同)と強調。加工色素など自前の研究開発のほか、スタートアップ企業や事業会社の買収実現を目指す。

⑥ 米ぬか油、6月卸値据え置き 原料コスト高は継続

2025年6月4日 日本経済新聞

米菓やポテトチップスを揚げるときに使う米ぬか油の6月の卸値が、前月から据え置きで決まった。食用油メーカーが製菓会社などに販売する大口需要家向けの6月の価格は1キログラムあたり404～405円。5月までは2カ月連続で値上がりしていた。

米ぬか油は玄米を精米する際に出る米ぬかの油分を抽出してつくる。国産米の高騰などを受けて米ぬかの発生が少ない輸入米へのシフトが進み、米ぬかの油分が国内で少なくなった分を米ぬか原油を輸入して補う動きが続いている。備蓄米の放出によって確保できる米ぬかも限られそうだとの見方がある。原料コスト高を受けて、7月から米ぬか油の値上げを打ち出すメーカーも出ている。



⑦ 「トラック新法」成立、運送業界に新たな規律

2025年6月4日 LOGISTICS TODAY



トラック運送業界の構造改革を目的とした「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法案」と「体制整備法案」から成る「トラック新法」が6月4日、参議院本会議で可決・成立した。法案は5月に衆議院で全会一致で可決された後、参院に送付されていた。

新法では、事業許可の5年ごとの更新制導入や、運送委託を2次請けまでに制限するルールを新たに設定。さらに、国交省が定める「適正原価」を下回る運賃・料金の継続的な受領を禁止し、ドライバーをはじめとする労働者の処遇改善を図る。

参議院本会議での採決の様子

(参議院インターネット審議中継より引用)

また、無許可営業(白トラ)への委託禁止の強化や、荷主に対する是正指導・勧告・公表といった措置も盛り込まれた。関連法では、許可更新業務を担う独立行政法人の体制整備や財源確保なども規定された。

公布から最大3年以内に段階的に施行される見通しで、物流業界全体の再編を促す法制度となる。

⑧ 週間原油コストの推移

週間コスト 1円弱上昇

原油相場 3週ぶり反発

2025年6月11日 燃料油脂新聞

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	4/29～5/5	62.34	▲5.72	144.87	1.31	56.80	▲4.65
	5/6～5/12	62.94	0.60	145.61	0.74	57.64	0.84
	5/13～5/19	64.99	2.05	147.31	1.70	60.21	2.57
	5/20～5/26	64.37	▲0.62	144.92	▲2.39	58.67	▲1.54
	5/27～6/2	63.51	▲0.86	145.00	0.08	57.92	▲0.75
	6/3～6/9	64.70	1.19	144.64	▲0.36	58.86	0.94
水曜日～ 火曜日	4/30～5/6	61.31	▲6.52	144.87	0.91	55.86	▲5.55
	5/7～5/13	63.61	2.30	146.27	1.40	58.52	2.66
	5/14～5/20	64.95	1.34	146.79	0.52	59.96	1.44
	5/21～5/27	64.16	▲0.79	144.33	▲2.46	58.24	▲1.72
	5/28～6/3	63.51	▲0.65	145.09	0.76	57.95	▲0.29
	6/4～6/10	64.98	1.47	145.02	▲0.07	59.27	1.32

※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



UM NEWS

ウメトニュース

<https://um-info.com/>

編集・発行

株式会社 **ウメトマテリアル**

〒100-0003 東京都千代田区一ツ橋 1丁目1番1号

パレスサイドビルディング 1階

TEL 03-6256-0123 FAX 03-6256-0303