



長期金利、日銀の上限超える 一時0.53%に上昇

13日の国内債券市場で長期金利の指標となる新発10年物国債利回りが上昇（価格は下落）し、一時0.53%と日銀が上限とする「0.5%程度」を上回った。2015年6月以来の高水準。日本でも物価上昇が続くなか、長期金利の適正水準は現状より高いとみて国債を売る動きが続いている。17～18日の金融政策決定会合で日銀が政策修正に動くとの思惑が国債売りを促している。

日銀の上限超えは上限を従来の「0.25%程度」から広げた22年12月20日以降では初めて。旧上限も含めると22年10月20日以来の上限突破となった。1月10日に総務省が発表した東京都区部の22年12月の消費者物価指数（CPI）上昇率が4.0%と市場予想を上回り、日銀の政策修正観測が強まった。

日銀は毎営業日に10年債を0.5%で無制限に買い入れる「指し値オペ（公開市場操作）」を実施しており、本来は0.53%で市場に売るより日銀に0.5%で売却した方が高く売れる。ただ日銀の政策修正による金利上昇観測が強いなか、少し損をしてでも国債の売り持ちを構築して政策修正に備える動きが市場金利を押し上げた。



円、一時128円台後半 7カ月ぶり円高水準

12日のニューヨーク外国為替市場で円が対ドルで上昇し、円相場は一時1ドル=128円台後半を付けた。2022年6月以来、約7カ月ぶりの円高水準となる。12日に発表した22年12月の米消費者物価指数（CPI）の上昇率が前月から鈍化し、米連邦準備理事会（FRB）が利上げペースを緩めるとの観測が強まった。

CPI発表前の円相場は130円台半ばで推移していた。CPIの発表を受けてドルが幅広い通貨に対して下落している。円は22年10月に一時151円台後半まで下落していたが、およそ3カ月の間に対ドルで22円以上円高・ドル安が進んでいる。



西部ガスHD社長、低炭素化へ「合成メタン推進」

3年ぶりに新型コロナウイルスによる行動制限がない年末年始で、初詣や初売りなどににぎわいが戻ってきた。円安も一時からは落ち着いてきているが、原油をはじめ原材料高などによる相次ぐ値上げで物価高は収束のめどが立たない。景気の先行きに懸念材料もある中で2023年の九州・沖縄経済はどうか、各界のトップに聞いた。

●西部ガスホールディングス（HD）の道永幸典社長

――原料をどのように安定調達しますか。

「液化天然ガス（LNG）購入価格の上昇は利用料金に大きく影響を与えるため、安価で安定した量の確保が重要だ。現在のスポット市場からの調達は高額なため、長期契約による調達が基本になる」

「（ロシア極東の石油・天然ガス開発事業である）サハリン2を運営する新会社と2022年10月初旬に契約したが、同国政府の方針によっては調達に支障をきたす可能性もある。現在の調達先への増量要請など、緊急時の調達を検討する必要がある」

――サハリン2から調達ができなくなった場合、具体的にどう補いますか。

「多くの売り主とはLNG売買の基本的条件を定めた売買基本契約書で、緊急時に迅速に購入できるようにするなど態勢を強化している。マレーシアなど現在の調達先以外に、国内や近隣国のLNGの買い主とは緊急時に相互に融通し合う関係も構築している。自社での調達が困難な場合、経済産業省が主導して構築した官民連絡会議を利用した緊急融通による調達も視野に入れている」

――今後のガス需要をどうみていますか。

「家庭ではオール電化という選択肢もあり得るかもしれないが、産業用の熱需要を電気だけで賄うのは無理だ。ガスは絶対必要なエネルギーだ。（水素と回収した二酸化炭素から作り）カーボンニュートラルな気体エネルギーである、合成メタン（e・メタン）を推進していくことになるだろう」

――北九州市にあるひびきLNG基地の増強を含め、設備投資をどう進めますか。

「22年末にインフラ投資の検討チームを立ち上げた。タンクの増設やガス導管（パイプライン）の拡張を含めて協議する方針だ。資材価格が高騰する中で、需要を慎重に見極めて23年度中に方向性を結論づける」

「ひびきLNG基地は、国の備蓄拠点としても最適な場所にある。タンクの増設は緊急用のLNG備蓄にも貢献できる。増設に当たっては他社と共同出資することも視野に入れながら、検討をしていきたい」

――ロシアのガス大手であるノバテクとの協業については、交渉が中断しています。

「協議はロシアがウクライナに侵攻した22年2月下旬以降、中断している。今の状況では、交渉再開はあり得ない」



JR西日本、全ディーゼル車にバイオ燃料 脱炭素へ加速

JR西日本は主にローカル線を走るディーゼル車両すべてでバイオ燃料を2030年ごろに導入する方針だ。同社の在来線の4割近くを占める非電化区間の二酸化炭素（CO2）排出を減らす。JR東日本も水素燃料車の実用化を目指すなど、JR各社で脱炭素の取り組みが進む。ローカル線の採算が悪化するなか、軽油より高いコストをどう負担するかが課題となる。

日本の鉄道路線（私鉄含む）の非電化区間は全体の3割を占めるとされる。国土交通省によると鉄道事業者（同）のCO2排出量は全体で年993万トン（19年度）。うちディーゼル車両からは5%で比率は大きくない。ただ、車両当たりの排出量ではディーゼル車両は電車の数倍ともいわれる。

JR西日本は23年度に山陰線の下関駅（山口県下関市）と長門市駅（同長門市）の区間で走行試験を実施する。軽油をバイオ燃料にすべて置き換える。微生物などから製造し、環境負荷の小さい燃料を使う。ユーグレナや大手商社などから調達する。燃費や走行性能を検証する。

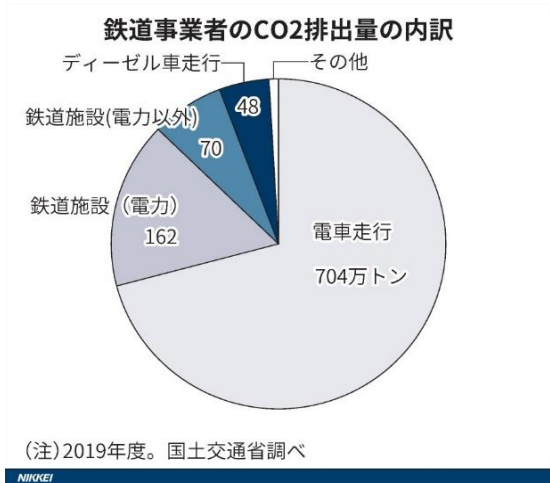
バイオ燃料はCO2を吸収した植物などを原料にするため、燃焼しても大気中のCO2総量が増えない。車両を大きく改造しなくても使え、脱炭素対策の初期投資を抑えられる利点がある。ただ、JR西日本によると、現在のバイオ燃料価格は軽油の数倍で、運行コストは増える。

JR西日本の全車両のうちディーゼル車両は7%あり、年間2万1000キロリットル（21年度）の軽油を使用している。25年度以降、バイオ燃料の調達量に合わせて車両ごとに転換し、軽油の使用量をゼロにする。30年ごろに全ディーゼル車両へ導入する目標を掲げる。

JR東日本は、発電時にCO2を出さない水素を燃料とする燃料電池と蓄電池を組み合わせた新型車両「HYBARI」（ひばり）の走行試験を22年から始めた。30年の実用化を目指し、非電化区間でディーゼル車両との置き換えを視野に入れる。

運輸総合研究所（東京・港）の山内弘隆所長は、航空業界ではバイオ燃料などを使う際のコスト増分を利用者に負担させる議論があることに触れて「ローカル線では（利用者負担の増加は）難しい。バイオ燃料を使う場合には国が補助して支援すべきだ」と指摘する。

政府が50年のカーボンニュートラル（温暖化ガス排出実質ゼロ）達成を目標に掲げるなか、JR各社には赤字区間の多いローカル線で環境負荷を低減するという難しい取り組みが求められている。



ディーゼル区間の主な取り組み	
社名	内容
JR北海道	燃料電池車両やバイオ燃料の導入を検討
JR東日本	30年に水素燃料車両の実用化を目指す
JR東海	蓄電池とディーゼル発電を組み合わせた特急車両を22年夏に投入
JR西日本	30年ごろにバイオ燃料へ転換を目指す
JR四国	環境負荷の低い新型車両の導入検討
JR九州	蓄電池を積んだ電車「DENCHA（デンチャ）」を16年から営業運転開始



原油先物は続伸、中国の需要見通し改善や対ロ制裁への懸念で

アジア時間の原油先物相場は続伸。中国の需要見通しの改善に加え、対ロシア制裁の影響が懸念されている。

0135 GMT (日本時間午前10時35分) 現在、北海ブレント先物は0.50ドル(0.6%)高の1バレル=83.17ドル。米WTI先物も0.50ドル(0.7%)高の1バレル=77.91ドル。

前日はともに3%値上がりし、昨年12月30日以来の高値で引けた。

中国は厳格な新型コロナウイルス感染対策を終了し、経済活動を再開しており、今年の燃料需要が拡大するとの期待が広がっている。

中国工業情報化省は11日、2022年の鉱工業生産が前年比3.6%増加したもよう明らかにした。

主要7カ国(G7)とオーストラリア、欧州連合(EU)は2月5日にガソリンやディーゼルなどのロシア産石油製品にも価格上限を導入する計画。昨年にはロシア産原油に価格上限を設定した。