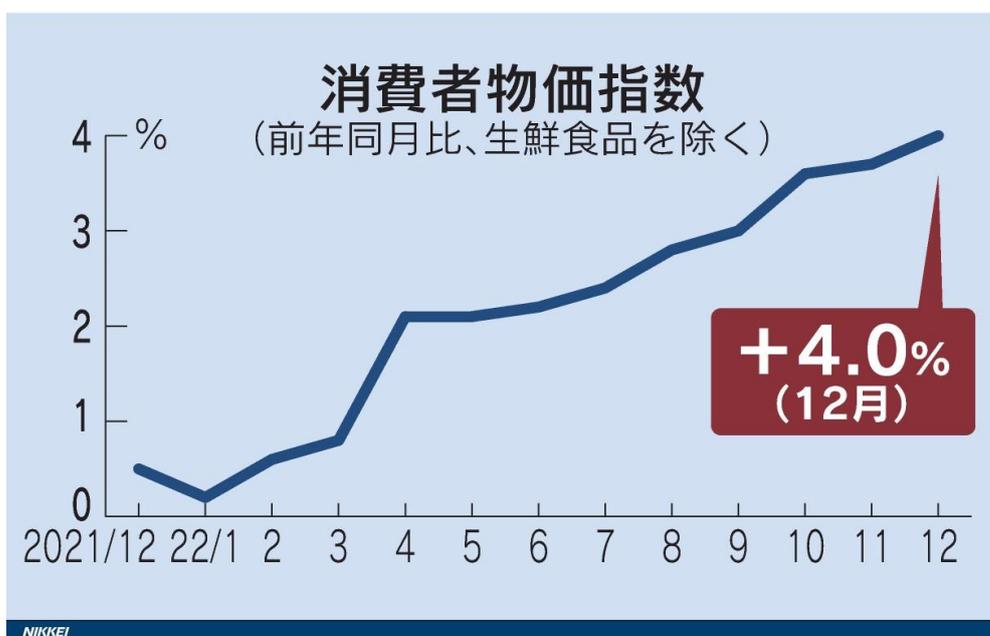




消費者物価22年12月4.0%、41年ぶり上昇率 通年は2.3%

総務省が20日発表した2022年12月の消費者物価指数（CPI、2020年=100）は変動の大きい生鮮食品を除く総合指数が104.1となり、前年同月比で4.0%上昇した。第2次石油危機の影響で物価が上がっていた1981年12月（4.0%）以来、41年ぶりの上昇率となった。22年通年は生鮮食品を除く総合で102.1となり、前年比2.3%上がった。

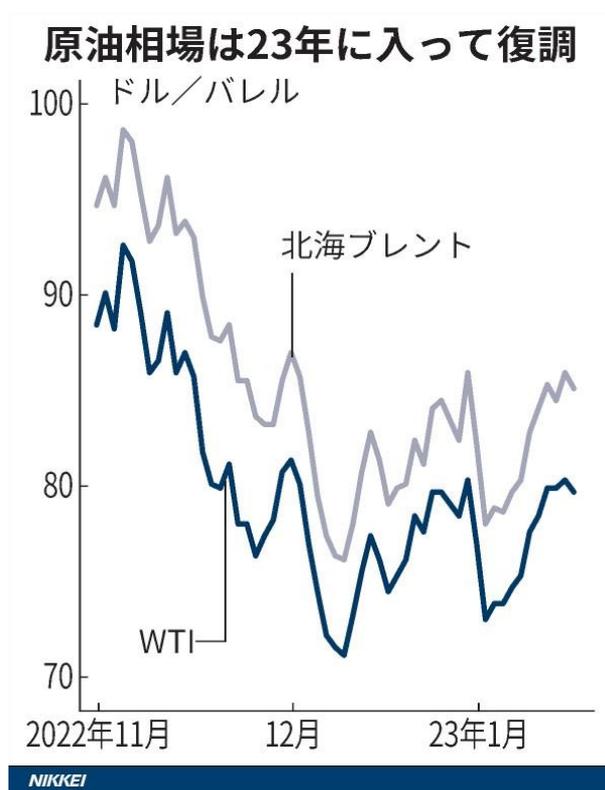




原油1カ月半ぶり高値、中国期待で 23年世界需要は最高

下落基調で推移してきた原油相場が上昇に転じ、約1カ月半ぶりの高値を付けた。中国の新型コロナウイルス対策の緩和で、需要回復期待が高まったためだ。国際エネルギー機関（IEA）によると、世界の石油需要は2023年に過去最高になる見通し。ロシア制裁の影響で供給の伸びは鈍化する見込みで、需給逼迫が価格の上昇圧力を強める可能性がある。

米原油指標のWTI（ウエスト・テキサス・インターミディエート）原油先物は18日に一時1バレル82ドル台前半まで上昇し、昨年12月5日以来となる高値を付けた。年初には欧米の経済減速懸念を背景に一時72ドル台前半まで下落していた。その後は反発に転じ、この2週間で約14%上昇した。欧州の指標である北海ブレント原油先物も18日に一時87ドル台後半まで上昇し、約1カ月半ぶり高値を付けた。



相場反転の背景にあるのは、中国のコロナ規制解除に伴う需要の回復期待の高まりだ。IEAは18日に公表した1月の石油市場の月報で、世界の石油需要の予測を上方修正し、23年は前年比日量190万バレル増の同1億170万バレルになるとした。予測通りとなれば23年の需要はコロナ禍前で過去最高だった19年（1億50万バレル）を上回り、過去3年に及んだ需要停滞に終止符が打たれることになる。



石油輸出国機構（OPEC）も17日に公表した月報で、23年の中国の石油需要は日量51万バレル増加すると予測し、世界の需要増加をけん引するとの見方を示した。世界の石油需要は日量222万バレル増の1億177万バレルとし、前月の見通しを据え置いた。

IEAは今年の世界需要の増加の約半分は中国の厳格な感染対策「ゼロコロナ」政策の解除に伴うものと分析している。大規模な検査や広域な都市封鎖などの徹底した対策を敷くゼロコロナ政策は長く中国の経済活動の足かせとなっており、政策解除に伴って産業や移動が活発化する可能性が見込まれる。

政策転換は中国で感染の急拡大も生んでおり、足元の消費が冷え込むなどの影響も出ている。IEAは中国の需要増加を想定しつつも「その再開の形と速度は不透明である」とし、中国を今年の石油市場にとっての「ワイルドカード（潜在的波乱要因）」の一つとして挙げた。

IEAはもう一つのワイルドカードとしてロシアの供給リスクも指摘した。22年12月に欧州連合（EU）がロシア産原油を禁輸した後、ロシア産原油は国際価格から大幅に値下げした価格でインドや中国など制裁の非参加国に輸出されている。この結果、世界全体の供給で見れば、制裁に伴う供給の大幅な減少は免れている。

2月に欧州は追加制裁としてロシア産の石油製品の禁輸に踏み切る。制裁措置がロシアの製品輸出に影響を及ぼすと「23年初頭の石油供給バランスは急速に厳しくなる可能性がある」（IEA）という。

足元の原油相場は1バレル80ドル前後と、一時より上昇したとはいえ、ウクライナ侵攻直後に付けた130ドル台といった歴史的な高値に比べれば低い水準にとどまっている。ただ今年には需要と供給の両面で不透明要素がくすぶっており、再び上昇するリスクも市場では意識されている。

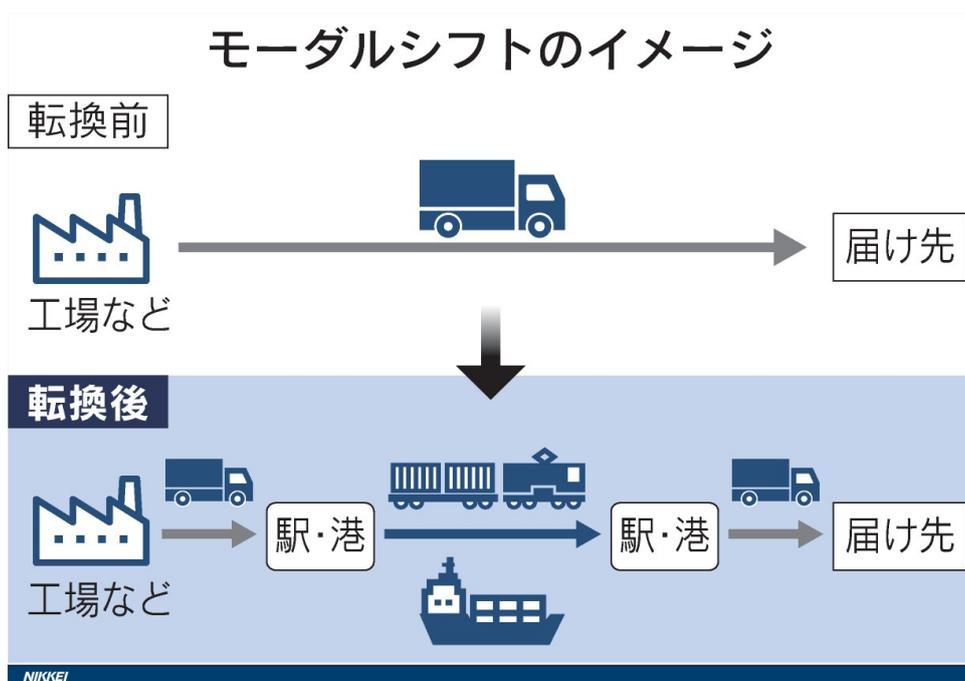


青森、トラックから鉄道に 脱炭素輸送で海外販路開拓へ

本州北端の青森県で、輸送手段をトラックから環境負荷の小さい鉄道に代えるモーダルシフトが進み始めた。物流拠点の首都圏から遠い分、運転手が不足する「2024年問題」が重くのしかかるためだ。農水産物の輸出では「脱炭素輸送」を示すことができ、環境対策を重視する欧米の販路開拓が見込まれる。荷物破損リスクなどの課題があるが、荷主企業も解決に協力し始めている。

エアコンのファンモーターを製造する富士通ゼネラル青森事業所（七戸町）は2022年、静岡県や山口県などの顧客企業に届ける部品輸送を従来のトラックから鉄道に切り替えた。同年5～11月実績で輸送時の二酸化炭素（CO2）排出量を約120トン減らせた。鉄道輸送に切り替えるのは環境配慮に加え、「今後の安定的な輸送手段を確保しておくため」（中野繁樹マネージャー）という目的もある。

「青森県内の事業者から鉄道輸送切り替えの問い合わせや相談が増え始めている」。こう語るのはJR貨物八戸営業所（八戸市）の大山真一所長だ。背景には、24年4月からトラック運転手の時間外労働の規制強化がある。上限年間960時間に制限され、これに伴えば1人1運行の距離は500キロ程度に限定されることになる。青森―東京間は約700キロあり、運転手を2人確保するなどの対応策が必要になり、コスト増が予想される。



トラック輸送から鉄道や船舶に切り替えるモーダルシフトは国内で提唱されつつも、これまでは広く浸透しなかった。災害時の代替輸送がトラックほどには柔軟に対応できず、鉄路のため荷物の破損リスクが比較的高いなどの課題も多かったためだ。



24年問題を控え、荷主企業も対策に乗り出している。富士通ゼネラル青森事業所は梱包に使う段ボール箱を従来より強度の高いものに切り替えた。「荷主もモーダルシフトの課題解決に協力的になっている」（JR貨物の大山所長）という。

モーダルシフトはCO2排出量を大きく減らす。1トンの貨物を1キロメートル運ぶ際の排出量は、トラックに比べ鉄道は10分の1、船舶では5分の1まで抑制できる。環境対策をアピールするためにも関心が高まる。

「海外輸出を進める上でモーダルシフトは大きな利点がある」。八戸市で農水産物輸出を手掛けるファーストインターナショナルの桜庭雅紀常務取締役はこう指摘する。同社は昨秋、青森県産の冷凍ホタテをベトナムに輸出する際、鉄道用の5トンコンテナに商材を集めて輸出拠点の横浜港まで鉄道を使って輸送した。

地元には大型港湾の八戸港があるが、船舶用のコンテナは1箱20トン収容が主流。まとまった量の商材を確保する必要がある。海外販路開拓や輸出初期は商材の量は小口になりがち。地方の輸出業者は、横浜港や神戸港など輸出拠点港で大口出荷を手掛ける集荷業者まで荷物を届け、船舶用コンテナに混載してもらう必要がある。

ファースト社は青森から横浜港までトラック輸送を使っているが、鉄道を使うことで脱炭素輸送の取り組みを数字で示すことができる。欧米では漁獲制限など資源保護に務めた魚介のみを扱う大手小売業も目立つようになった。「輸送面でも脱炭素の取り組みが求められてくるだろう」（桜庭氏）。輸出業者として先手を打つ。

脱炭素輸送は今後、対策が欠かせなくなる可能性が大きい。農林水産省は20年にフードサプライチェーンで「脱炭素化の実践・見える化」を進める検討会を設けた。既に生産段階で脱炭素に取り組んだ商品に証明ラベルを発行。海外輸出拡大を後押しすることにもつなげる。

ESG（環境・社会・企業統治）コンサルティングを手掛けるニューラル（東京・品川）の夫馬賢治・最高経営責任者（CEO）は「輸送時の脱炭素化は欧米だけでなく、香港やシンガポールなどアジアでも高級商材を扱う事業者が注目している。輸送業だけでなく荷主企業にとっても対策が不可欠になってくる」と語る。



FRB副議長、早期の利下げ転換否定 「路線維持を決意」

米連邦準備理事会（FRB）のブレイナード副議長は19日の講演でインフレ率がこの数カ月間に低下したことを認めつつ、金融引き締めには時間をかける意向を示した。「私たちはこの路線を維持することを決意している」と話し、早期の利下げ転換を見込む市場をけん制した。

シカゴ大での講演でブレイナード氏は失業率が歴史的な低水準のまま平均時給が下がっている点に触れ「雇用を大きく失うことなく、インフレ率の低下を促進できる可能性が残っている」と指摘。経済がソフトランディング（軟着陸）に向かいつつあると自信を示した。

そのうえで「インフレ率が持続的に2%に戻ることを確認するためには、金融政策はしばらくの間、十分に引き締めの水準である必要がある」と従来通りの表現を繰り返した。

ブレイナード氏は米労働市場について、依然として人手不足が続いているものの企業側の需要が徐々に収まりつつあると分析した。労働市場全体の先行指数となる派遣サービス業の雇用数が新型コロナウイルス禍前をわずかに上回るだけの水準まで減少し、企業は従業員の平均労働時間を短くしていると例示した。



ゼネコン各社／九州で「地熱」利用、脱炭素社会へ地域資源生かす

2023年1月20日 企業・経営 [11面]



文字サイズ 小 中 大



大分県九重町に建設した大林組の実証プラント(21年7月撮影)

ゼネコン各社が九州で地熱を利用する取り組みを進めている。西松建設は、熊本県小国町で地元企業から譲り受けた地熱発電事業を開始。大林組と清水建設は、大分県で地熱とその他発電を組み合わせることで製造過程から二酸化炭素(CO₂)を出さない「グリーン水素」の出荷を九重町でそれぞれ実施するなど、地域資源を生かした活動を展開する。

大林組が九重町に建設した実証プラントでは、地熱発電とその他発電電力を利用して製造した「グリーン水素」を九州各地の需要先に供給する事業を2021年7月に開始。同県内で催された自動車レースに水素エンジン搭載車両で参戦したトヨタ自動車は、地産地消

で製造されたこのグリーン水素を燃料として利用した。

清水建設はスギのチップ材と地熱水の蒸気をバイオマス資源に利用した低コストなグリーン水素製造技術を地元企業らと共同で開発。九重町に建設したプラントの実証運転を昨年8月から12月にかけて実施。安定的な稼働、製造コストやCO₂排出削減率などを算定した報告書を3月中に環境省に提出する予定だ。この実証事業で得られるノウハウを生かした中小地熱発電所に併設する水素製造実用プラントの自社開発に取り組むという。

西松建設が阿蘇を拠点とする石松農園(熊本県小国町、石松裕治社長)から事業を譲り受けた「わいたグリーンエネルギー地熱発電所」は、温泉井戸の余剰蒸気を有効活用する温泉バイナリー発電所。西松建設はこれをパイロット事業と位置付け、地域と共存する地熱発電所の開発・運営ノウハウを取得してさらなる事業の推進を図る。

地熱発電発祥の地とされる大分県をはじめ、九州各地には源泉が多く地熱利用のポテンシャルは高い。この地域資源を50年カーボンニュートラルの目標達成に生かそうという各社の活動は、今後一層注目されそうだ。