



2026年5月

アラウコ社日本代理店
サカキバラコーポレーション

チリラジアータパインの現状と今後の見通し

1. チリ社会

4月にサマータイム（日本との時差は12時間から13時間）が終了して、サンチアゴ市内は秋を迎えています。チリの原油は98%が輸入でブラジル、アルゼンチン、エクアドルの比率が高いです。今年3-4月でガソリン価格が30%値上がりをして、290円/L近くに跳ね上がりました。軽油は60%値上がりをして、トラック業界はストライキを実施したり、学生のグループはサンチアゴ市内でデモをして警官と衝突したり、国民の政府に対する反発運動が強くなっています。

3月に就任したカスト大統領の支持率が早くも低下しており、半数以上の国民が不支持を表明して今後の政府対応に注目がされます。

金、銀の価格が下落している中、チリ銅価格は再び強くなってきており、5.6-5.8ドル台まで値上がりをしています。銅価格の上昇に伴い為替市場はドルに対して900ペソ台から800ペソ台後半へ、ペソ高ドル安傾向になっています。

昨年の消費者物価指数は年率2.8%でしたが、今年1-2月は平均1.4%で落ち着いていました。しかし、エネルギー価格上昇により3-4月は3%を超える見込みです。

失業率は今年も年初から8%台で、南米諸国ではチリの景気回復が遅れています。

2. 世界市況

チリのサプライヤーは全世界へ5-10%の値上げ交渉を開始しています。

チリ国内のエネルギー価格上昇だけではなく、船社からの船運賃サーチャージを全ての航路に請求されています。今後販売価格がコストをカバー出来ない場合は生産数量を調整するサプライヤーが出る可能性もあります。

アラウコとCMPCの中近東向けバルク船は5月前半に中近東へ到着します。現状はホルムズ海峡封鎖が続いており、オマーンに寄港して陸送でサウジアラビア、UAEカタール等へ運ぶ予定です。次回6月配船については中近東向けバルク運賃急騰とホルムズ海峡封鎖が続く可能性があり、日本同様にコンテナ配船でオマーン港と紅海経

由のルートで中近東へ販売を継続します。中近東諸国は極度の木材不足になっており、製材価格の大幅な値上げを受け入れた輸入業者もいるそうです。韓国は中近東情勢の影響でエネルギー、石油危機の中、経済活動が鈍化しており、輸出、物流にも影響が出始めています。チリ、NZ 製材の値上げを木材市場で浸透できるか、厳しい市況になっています。

3. 日本市場

a) 配船スケジュール

アラウコは3月配船(1番船)のコンテナを予定通り3月中旬から3週間で配船を終了しました。5月連休明けから下旬まで各港へ入港する予定です。

5月配船(2番船)のコンテナ配船は5月中旬から下旬にかけて現地を出港する予定で、日本各港へは7月中旬ごろから入港を予定しています。

アラウコの7月配船(3番船)はホルムズ海峡封鎖に伴うバンカーオイルの高騰、為替の円安ドル高傾向は変わらず、バルク配船のコストは前回船より高騰をしています。残念ながら7月配船もコンテナ配船により9月に日本へ入港する配船スケジュールを検討しています。アラウコはバルク配船に戻る事が厳しくなってきました。

CMPC は引き続き、2ヶ月ごとに昨年からのコンテナ配船に切り替えており、次回船は6月配船(3番船)となります。

原油高に伴うバンカーオイル値上げ、現地トラック運賃、製材コストの上昇で、チリも日本向け販売価格にコスト上昇分を転換していかなければなりません。

b) 梱包市況

3月以降の梱包需要は1-2月より改善をしましたが、米国とイスラエルのイラン紛争によるホルムズ海峡封鎖は、今後の中近東からの原油輸入が不透明になっています。

現在の原油備蓄と代替調達原油(4月で通常70%)が今後も継続出来れば、来年2月まで、原油は確保される計算を日本政府はしています。

今後のホルムズ海峡封鎖の解除タイミングにもよりますが、原油価格の高騰は続く見込みで国内の生産コスト、物流コスト、物価上昇に連動していきます。

チリ製材の各港の港頭在庫に過剰感はなく、またコンテナ配船で入港が分散化されており、バルク配船のように港頭在庫が急に入港後に増加する市況ではありません。

現在販売している製材は12月配船(5番船)が中心ですが、今後入荷する製材は輸入コストが大幅に上昇する見込みです。

各社、タイミングを見ながら製材価格の値上げを打診していく市況になりそうです。

以 上