



2026 年 10 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

9 月 6 日午前 0 時にサマータイムが開始されました。3 月まで半年間は時差が 12 時間から 13 時間に 1 時間延長されます。

昼間の気温は 25 度近くになり、しばらくは地中海性気候の乾季が続きます。

チリ銅価格は半導体関連の需要が強く、6.5-6.6 ドルで高値をキープしています。

為替市場はドルに対して 930 ペソから 940 ペソでペソ安ドル高傾向になりました。

ガソリン、軽油価格が再び値上がり傾向になり、中近東情勢の影響が出始めました。

トランプ政権がチリと中国の貿易における、中国ウイグル自治区で強制労働された製品の輸入比率が高いことを理由に、9 月に現行の 10.0%から 12.5%へ新関税で移行することになりました。今回の関税上乘せは 2.5%の為、米国への農林漁業、銅の輸出には大きな影響は出ない見込みです。

2. 世界市況

中近東市場は米国とイラン紛争後に初めてアラウコと CMPC の共同配船で約 3 万 m3 のバルク船が 8 月下旬にチリを出港して今月中旬頃にオマーン外港に到着します。

オマーンからカタール、サウジアラビア等へトラックで陸送されますが、本船が現地へ到着する前に、年内 2 回のバルク配船が 10 月下旬と 12 月中旬にチリ出港で決まりました。まだ中近東情勢は落ち着いてはいませんので、今後の米国とイランの動きは引き続き見ていく必要があります、販売数量は 3 万 m3 を予定しています。

韓国市場は引き続き中国への部品等の輸出が 10 月以降も強い需要を維持しています。しかし、今後のトランプ大統領と周主席の会談が年末まで数回予定されており、会談の進展によっては今後の中国と米国の貿易に影響が出る可能性はあります。

中南米諸国はブラジルからの製材輸出が大雨の影響で減少する見込みで、チリ国内も同様に大雨の影響で丸太がタイトな状況で高値になっています。チリ国内の中小製材工場は丸太コスト高と数量減少で輸出数量が今後は減少する見込みです。

3. 日本市場

a) 配船スケジュール

7月コンテナ配船（3番船）は現地大雨の影響で、森林から製材工場への丸太搬入が遅れて、製材工場から港へのトラック運搬ルートの迂回措置等で、7月中旬から8月下旬までに当初予定の3週間配船を6週間配船に延長をして出港を終えました。

日本入港は最長10月下旬までを予定しています。

9月コンテナ配船（4番船）は9月中旬から10月中旬まで、3週間配船から5週間配船に延長をすることになり、日本入港は12月中旬までの年内到着を予定しています。アラウコの11月配船（5番船）は現地を11月下旬から12月中旬に出港して、日本へは来年1月下旬から2月下旬にかけて入港を予定しています。

CMPCはコンテナ配船を年間6回予定しており、年内最終コンテナ配船は12月配船（6番船）を予定しています。日本入港予定は来年2月以降になります。

b) 梱包市況

輸出向け梱包需要は8月盆休み以降から9月にかけて市況は静かでした。

しかし、杉製材工場は建築材のラミナ材需要が地場の工務店や中堅の建売業者から旺盛で梱包材向け製材の納期が延びてきております。

欧州ホワイトウッド材や米松材の集成材より、杉や檜の国産材の方がコストダウンが出来るので、国産材集成材の採用が全国区で拡大をしています。

杉梱包材価格は春先に値上がりをしてから、半年近く価格は据え置きで推移しています。今後の中近東向情勢によっては、再びエネルギーコストが上昇する局面も懸念もあり、建築材が値上がりすれば梱包材についても値上がりする可能性はあります。

9月はチリから入荷するコンテナが経由地の韓国釜山で日本向け乗り換えに時間がかかり、配船スケジュールが予定より遅くなるケースがありました。問屋によってはサイズにより在庫不足もありましたが、10月以降は解消される見込みです。

為替相場は9月になり大きく乱高下しており、162-163円から151-152円まで10円近い円高ドル安相場もありました。9月末には157-158円あたりに戻しております。

今回は日米協調の為替介入はなく、日米金利、長期国債利回り、米国の景気等、金融、経済の要因から円がドルに対して買われたのではなく、ドルが円に対して売られたようです。しかし、今後の為替相場によっては輸入コストが下がる可能性が出てきました。現在の在庫コストは162-163円の為替が中心ですので、年末まで入荷する製材コストは高く、問屋各社は11月以降からは年末に向けて、販売価格を最低2000円の値上げをする市況になりそうです。

アラウコは次回11-12月配船（5番船）でメインサイズを中心に平均2.5%の値上げで交渉をしています。現地丸太コスト、生産コスト（再びガソリン、軽油高）、11月以降のコンテナ運賃値上げ等、日本向けは販売数量より収益率改善が目的になっています。

以 上