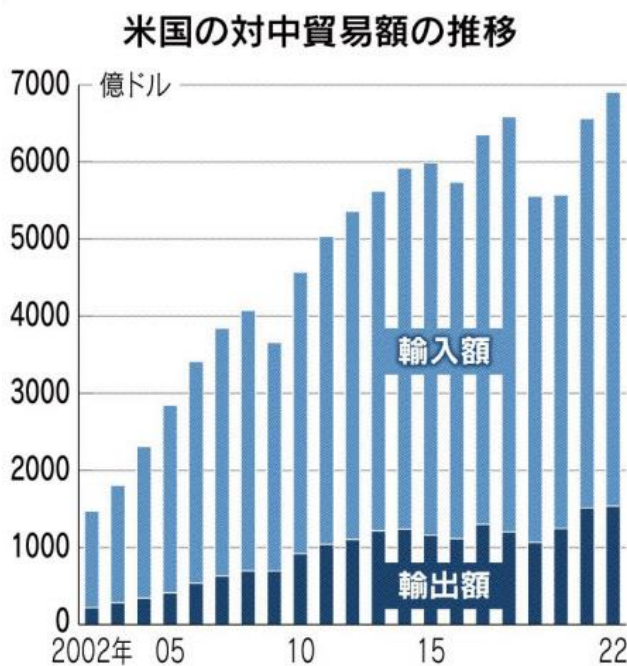




## 米中貿易額、4年ぶり最高

米国の中国とのモノの貿易額が2022年に4年ぶりに過去最高を更新した。米商務省が7日発表した貿易統計によると輸出入の合計額は6905億ドル（約91兆円）で、最も多かった18年を上回った。米国は玩具などの日用品、中国は大豆などの食品関連で輸入が増えており、相互依存はなお高い。



米中両政府が18年夏から19年に繰り広げた制裁関税の応酬や、新型コロナウイルス危機に伴うサプライチェーン（供給網）の混乱で米中貿易は19～20年に落ち込んだ。22年は

バイデン米政権が10月に先端半導体の事実上の輸出禁止措置を導入するなどハイテク分野の取引規制を強化したが、消費財の貿易は増えた。世界的なインフレが貿易額を押し上げた面もある。

米中貿易戦争の影響が本格化する前の18年と比べて貿易構造は変化した。米国の22年の中国からの輸入額は5367億ドルで過去最高の18年とほぼ同水準だった。輸入額に占める比率が高まったのは玩具やプラスチック製品などの汎用品だ。

玩具やゲーム類は1～11月に7.5%と18年比で2ポイント以上増えた。22年前半は米個人消費が好調だった。丸紅ワシントン事務所の阿部賢介氏は「輸入業者にとって、制裁関税がかかっても中国製品の原価の安さのメリットが大きかった」と語る。

トランプ前政権が課した玩具やプラスチック製品など中国製品への計3700億ドル分の制裁関税は現在も大半が残ったままだ。バイデン政権はインフレ対策として関税見直しを検討したが、22年8月のペロシ米下院議長（当時）の台湾訪問などで関係が悪化し、機運が薄れた。

米国からの22年の対中輸出は1538億ドルと過去最高を更新した。最も変化が大きかったのは大豆やトウモロコシなどを含む穀物類で、1～11月の輸出額に占める比率は11%

と18年の同時期（3%）から大幅に上昇した。中国の消費量が多い大豆の生産は米国と中南米が8割を占め、食用だけでなく養豚など飼料用の需要も拡大している。

一方、航空機や宇宙関連の輸出に占める比率は18年の14%から3%に落ち込んだ。米ボーイング製の民間航空機は中国向けの最大の輸出品だったが、貿易戦争とコロナ危機で受注が低迷した。中国は国産航空機の製造開発に力を入れる。

政治的緊張を抱えながらも、企業は米中双方の巨大市場でビジネスチャンスを見逃さず動く。米中ビジネス評議会のクレイグ・アレン会長は「安全保障に関係のない95%の貿易産業は関係が継続している」と明かす。

貿易統計に表れない企業活動もある。中国企業は米国への輸出継続に向け、生産拠点をメキシコに注目する。中国の家電大手ハイセンスはメキシコの新工場を米国向け冷蔵庫を生産する。

米ピーターソン国際経済研究所のバーグステン氏は「米国が中国を封じ込めようとしても失敗する。機能的なデカップリング（分断）戦略を模索しながらも、世界経済は米中が引っ張っていくべきだ」と指摘する。

米中貿易が今後も伸び続けるかは不透明だ。米中外交は厳しさを増しており、ボストン・コンサルティング・グループは1月のレポートで米中貿易額が31年にかけて10%減ると予測した。

**日経新聞**

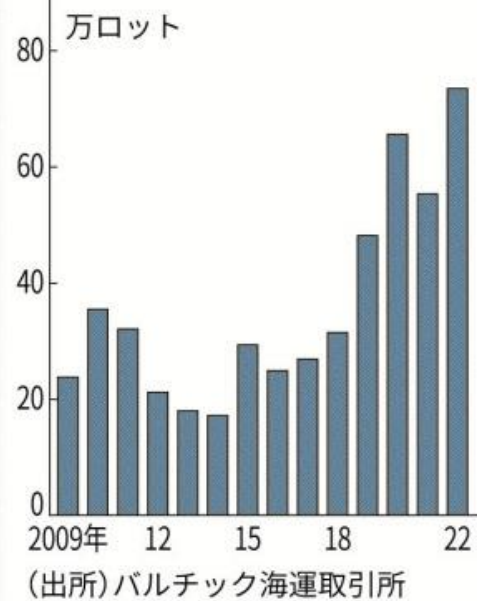


2023年 2月 8日 担当 アノジ

## タンカー運賃先物、取引量が最高

タンカー運賃先物の取引量が、2022年は過去最高となった。ウクライナ危機の影響で原油や石油製品を運ぶタンカーの運賃が高騰し、海運会社などが収益安定のために利用した。ウクライナ危機は発生から1年近くたった今もタンカー市況に影響を与えており、23年も活発な取引が続く可能性がある。

22年のタンカーFFA取引量は  
前年比で3割増



海上運賃の先物取引は運賃先渡し契約（FFA）と呼ばれる。スポット（随時契約）運賃は荷動きや船腹量といった需給要因で乱高下しやすい。将来のスポット運賃を前もって固定

するために、船主やオペレーター（運航会社）、荷主などが FFA を用いる。ばら積み船やタンカーを対象としたものが普及している。

FFA を扱う英バルチック海運取引所によると、22 年のタンカー FFA 取引量は 73 万ロット超と、21 年比 3 割増えた。1 ロットは用船 1 日または貨物 1000 トンに相当する先物取引の単位。原油を運ぶタンカー、石油製品を運ぶタンカーともに大幅に利用が増えた。これまで最高だった 20 年を上回り、データを遡れる 09 年以降で過去最高を記録した。

同取引所のマーク・ジャクソン最高経営責任者（CEO）によると「タンカー市況の変動性の高さはロシアによるウクライナ侵攻が主な原因であり、侵攻後にタンカー FFA の取引量が急増した」という。

ウクライナ危機以降、ロシア産原油を忌避する動きが広がり、同国の原油輸出先が欧州から中国やインドなどに変わった。欧州は中東や米国などからの輸入を増やした。航路が長くなることで船腹需給が逼迫し、運賃は上昇が続いた。

運賃指標であるワールドスケール（WS、基準価格=100）は 11～12 月、大型の VLCC（載荷重量約 30 万トン）や中型のアフラマックス（約 12 万トン）が年初の 3 倍超、中型のスエズマックス（約 16 万トン）は同 4 倍まで上昇した。

バルチック取引所によると、主要な航路である VLCC の中東—極東航路の取引が最も活発で、スエズマックスの西アフリカ—欧州航路も増えたという。VLCC が入れないロシアの港からの輸出に使うスエズマックスやアフラマックスの中型船は、侵攻後に隠れてロシア

産の輸送に関わる船とそうでない船に分かれた。ロシア以外の航路で船腹量が減り、運賃が大きく上がった。

FFA 取引を仲介する東洋船舶（東京・千代田）によると「市況が高騰すると、数カ月先の運賃を高い水準で固定したい船主や、逆に上昇する前に固定したいオペレーターなど変動リスクを減らしたい参加者の取引が増える傾向にある」という。

ばら積み船は特に先物市場の規模が大きい。22 年のばら積み船 FFA 取引量は 221 万ロット超。前年を 12% 下回ったが高水準だった。大型のケープサイズ（載荷重量約 18 万トン）の用船料は 22 年前半に高騰し、取引が増えたようだ。中小型船の用船料も高水準が続いていた。

タンカー市況の混乱は解消されていない。運賃は高水準で推移し「市況の変動性が高まり先行きが見通しにくくなった」（タンカーのブローカー）との声もある。ばら積み船市況も、影響の大きい中国の経済回復が読みにくく、市況は不透明だ。23 年も FFA の取引量は高い水準を保つ可能性がある。

**日経新聞**

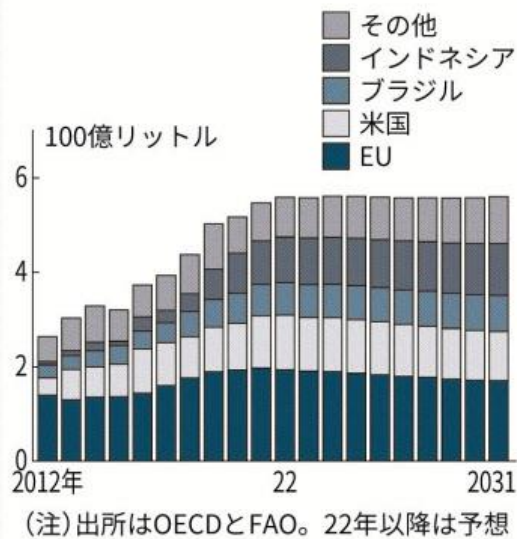


2023年 2月 8日 担当 アノジ

## パーム油相場に波乱要因 インドネシア、再び輸出抑制

揚げ油などに使うパーム油の国際需給に新たな波乱要因が浮上している。最大産地のインドネシアがディーゼル燃料にパーム油を混ぜる比率を 2 月から引き上げ、輸出抑制に再びカジを切った。食料危機が叫ばれた 2022 年にも同国の禁輸を巡って国際相場が乱高下した経緯があり、市場は身構えている。

### 世界のバイオディーゼル消費量



パーム油は食品や化粧品など用途が広く、最も多く消費される植物油だ。世界最大の生産・輸出国であるインドネシアは 22 年 4 月、インフレ抑制や国内の安定供給を理由に輸出を禁止。世界で供給不安が強まり、国際指標のマレーシア先物は 4 月下旬に 1 トン



7229 リンギと最高値に迫った。ほどなくインドネシアが禁輸を解除すると相場は急落し、9月には3200 リンギ台まで下がった。

相場は今冬にかけて再び強含み、日本時間7日夕の取引では3900 リンギ前後まで上がった。市場が材料視したのはインドネシアが2月に導入した「B35」という政策。バイオディーゼルの基材として軽油に混ぜるパーム油由来成分の割合を30%から35%に引き上げる。温暖化ガスの排出を抑えるとともに、輸入に頼る石油への依存を減らす狙いだ。

需給への影響は大きい。B35の施行で、燃料用に使うパーム油の量は23年に前年比で2割増える見通し。その分、輸出余力は低下し、インドネシア・パーム油協会は23年の輸出量が22年（3000万トン強）から2割減るとの見通しを示す。

インドネシアには別の狙いもある。農林水産政策研究所の小泉達治上席主任研究官は「内需を増やして価格を下支えしようとしている」と指摘する。背景には欧州連合（EU）の進める森林保護政策によって、パーム油が欧州市場から締め出されている事情がある。東南アジアのパーム油産地は農地の乱開発が森林を破壊していると長く問題視されてきた。

22年12月にはEUが域内で流通するパーム油などの農産品について、開発上問題のある農地で生産されていない証明を企業に義務付ける法案に暫定合意した。EUの「再生可能エネルギー指令」も、30年までにパーム油由来の燃料使用を段階的に廃止するよう求めて

いる。経済協力開発機構（OECD）などは米欧のバイオディーゼル消費が 31 年にかけて減り続けると予想する。

危機感を強めたインドネシアはパーム油の燃料混合率を 40%に高める準備も進めており、先細りする外需の穴を内需で埋める姿勢を鮮明にする。市場が懸念するのは、天候不順などで突発的に生産が減って需給が逼迫する事態だ。農林中金総合研究所の河原林孝由基主席研究員は「気候変動で作柄悪化が増え、エネルギー向けの消費が加わると価格は不安定化する」と指摘する。

世界 2 位の生産・輸出国であるマレーシアでは肥料不足に大雨が重なり、今年の収穫が危惧されている。インドネシアとマレーシアを合わせると世界の輸出量の 9 割弱を占める。

世界の需要は堅調だ。米農務省によると、世界有数の消費国となったインドは、22～23 年度の需要が前年度比 1 割弱増える見通し。ゼロコロナ政策を撤廃した中国でも消費回復が見込まれる。

インドネシア政府は「B35 が食料に必要な供給を妨げることはない」と強調するものの、市場は半信半疑。世界の食料事情を脅かしたウクライナ危機から 1 年を控え、植物油市場の安定はなお見通せない。

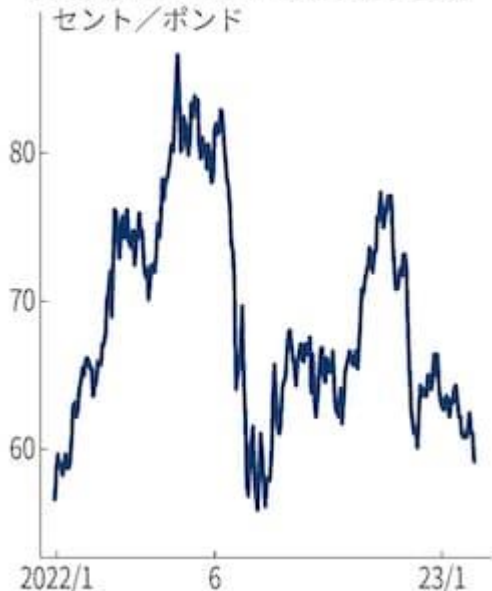


2023年 2月 8日 担当 アノジ

## 大豆油、半年ぶり安値 原油安と米中対立が影響

食用油やバイオ燃料に使う大豆油の国際価格が下落した。指標となる米シカゴ市場の先物価格（中心限月）は3日、一時1ポンド58.92セントと前日比3%下落し、約半年ぶりの安値を付けた。日本時間6日夕の取引でも同水準で推移した。原油価格の下落で燃料向け需要の減退観測が広がったほか、米中関係の悪化を背景に原料である大豆の価格が軟調に推移した。

### 大豆油は7月下旬以来の安値



3日のニューヨーク原油先物価格は前日比3%安で取引を終えた。1月の米雇用統計が予想を上回る強い内容で、米連邦準備理事会（FRB）の利上げ継続への警戒が広がった。市場では「原油安でガソリン価格の高騰も落ち着いており、バイオ燃料の割安感が薄れている」（フジ

トミ証券の斎藤和彦氏）との指摘があり、大豆油相場の重荷となった。

米中関係の悪化懸念も売り材料となった。中国の偵察気球が米上空を飛来した問題を巡り、両国の対立激化で中国の米産大豆輸入が減るとの思惑が強まった。原料に使う大豆の相場は1月中旬から軟調に推移し、製品である大豆油にも下押し圧力となった。中国は世界最大の大豆消費国で、米中貿易摩擦が先鋭化した2018～19年にも大豆相場が大きく下がった。

豊トラスティ証券の七原匠郎氏は「このところ中国の輸入ペースが例年に比べて勢いが弱い。米中の貿易関係が冷えるとさらに大豆需要が減る」と指摘する。

日経新聞



## バイオ燃料注目（北九州地区）

九州地区

### バイオ燃料注目 廃油から燃料油生成

#### 回収ステーション設け認知拡大

【福岡】九州地区では業界内外から、バイオディーゼル燃料への関心が高まっている。廃油から生成されるものや航空燃料への採用が増えているSAF

（持続可能な航空燃料）など、中間3品から変わるエネルギーに注目が集まっている。大手特約店では、廃油からバイオディーゼル燃料の販売を目指す

店舗が増加している。店頭で廃油ステーションを設けて消費者への認知度を上げていこうという考えがある。一方で運送業界からバイオディーゼル燃料を精製する業者も現れている。豚骨ラーメン

の残スープからラードを取り出し、燃料を生成するなど環境への配慮をいち早く検討している動きもある。環境問題がクローズアップされるなか、現状の軽油などに混ぜることで大きな環境貢献となる。とくに大型重機などで需要が大きな油種だけに、今後も注目が集まるとの見方が強い。