

日本鉄鋼連盟

説明資料

鉄鋼業界の現状と内航輸送に対する 要望事項について

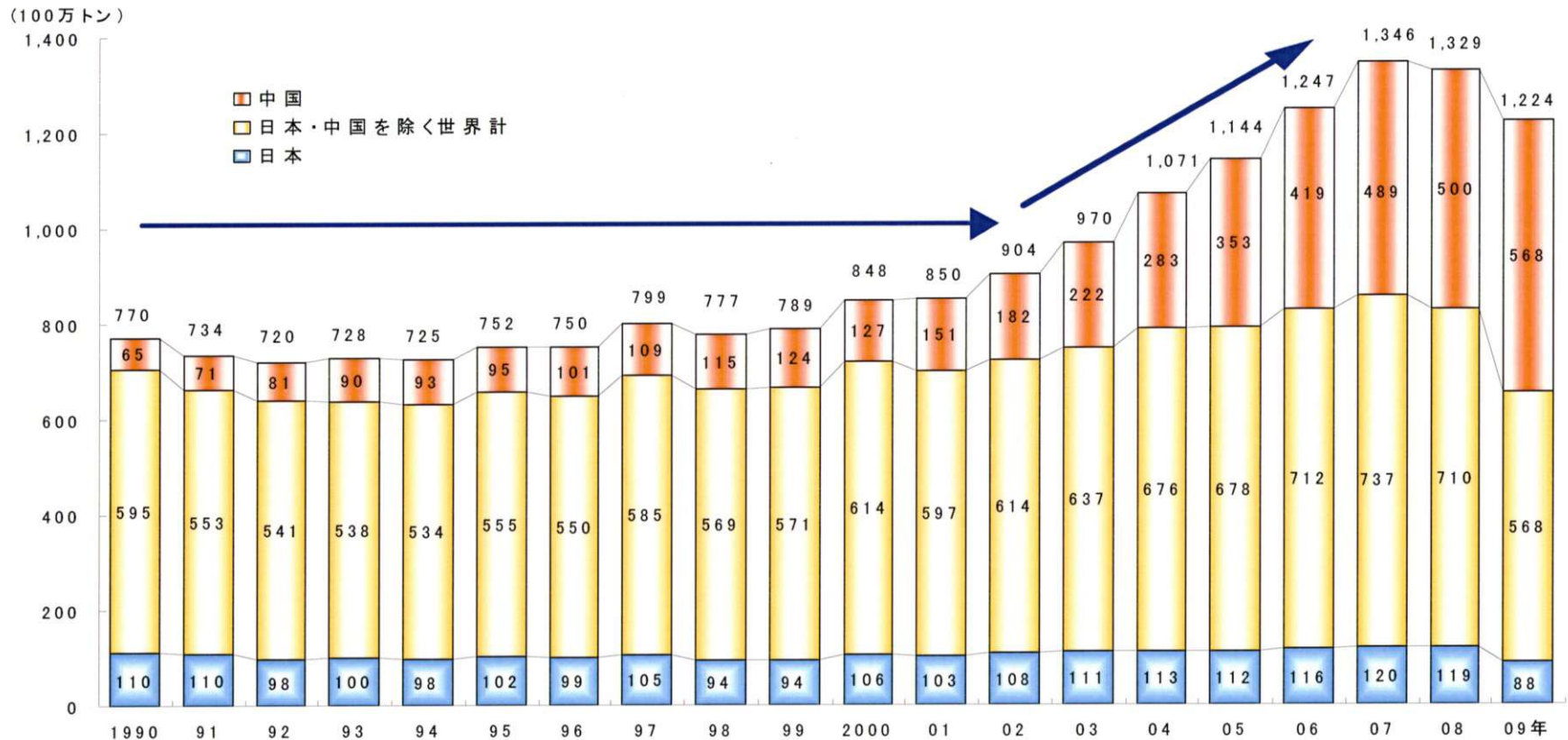
2010年12月17日

(社) 日本鉄鋼連盟

1. 鉄鋼業界を取り巻く国際競争の激化

1-1. 中国の成長を背景に増加傾向を辿る世界の粗鋼生産量

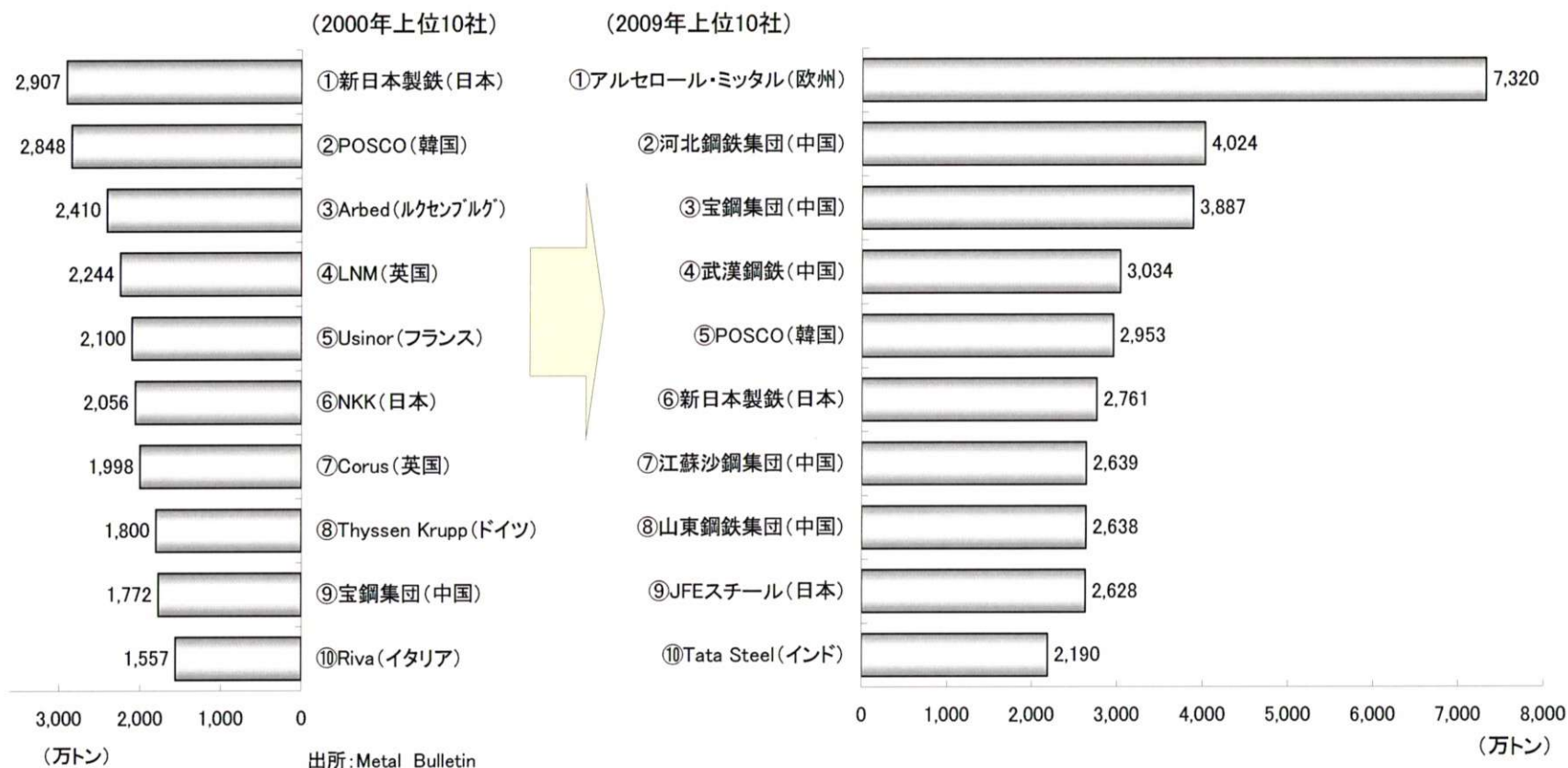
- ・世界の粗鋼生産は2002年以降、中国の急増により年1億トンで増加。中国のプレゼンスの増大により、原料調達から製品市場に至る全ての局面で、世界の製鉄国に大きな影響を及ぼす状況となっている。



出所：鉄鋼統計要覧、world steel association

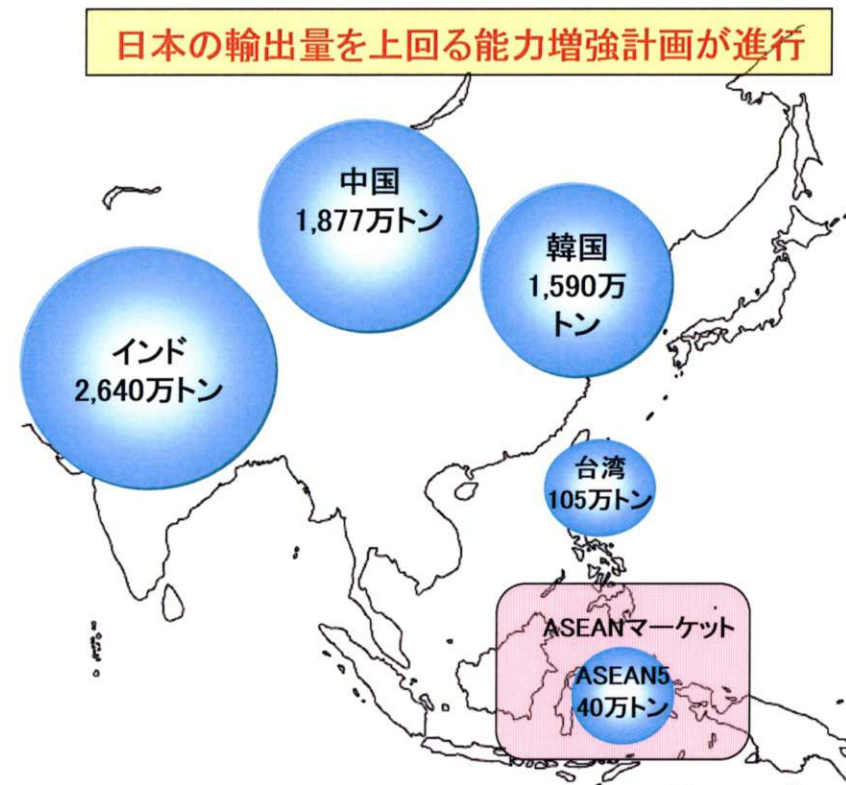
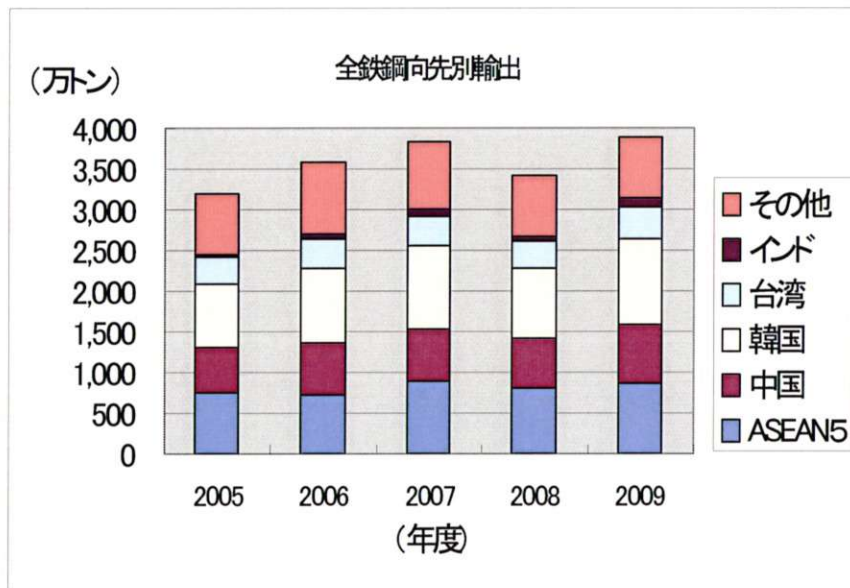
1-2.世界的規模の大手企業の変遷

- ・市場の国際化を背景に、競争力強化、市場支配力強化を目指した大型再編が鉄鋼業界においても進展しており、超大規模な鉄鋼企業も出現。
- ・粗鋼生産規模2,000万トン超の大型鉄鋼企業は10年前の6社から11社に拡大しており、上位10社のうち5社は中国の企業が占めている。
- ・なお、2000年上位10社のうち、単独で存在している企業は新日鉄、POSCOの2社のみである。



1-3. 輸出市場での競争の激化

- ・わが国の主要な輸出量をみると、韓国、アセアン5、中国、台湾、インド向けが全体の約8割を占める。今後ともこれらの国々は経済成長が見込まれている。
- ・一方、これらの国々では、国内の製鋼能力を増強する計画を進めており、日本製品との間でシェア獲得競争の激化が予想され、また、各国の能力増強による製品輸出が増勢することにより、アジア圏を中心に競争激化が予想される。

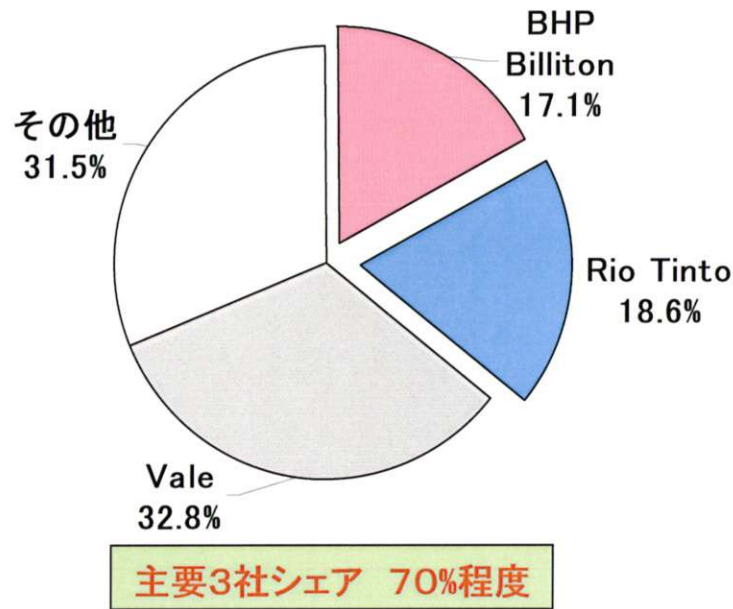


(出所) 各国通関統計、東南アジア鉄鋼協会、新聞情報 (製鋼能力増強計画)
 (注) 各国の能力増強計画の数量は2009～11年累計

1-4.原料市場の寡占化

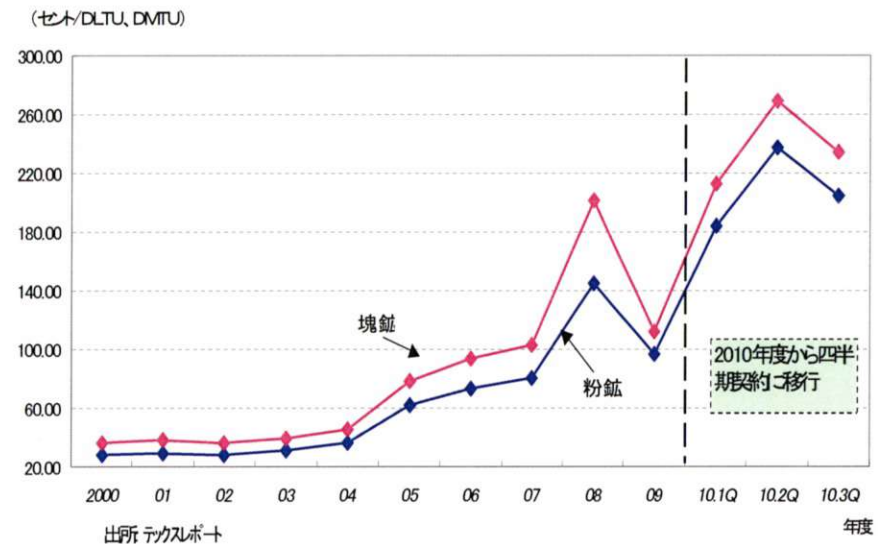
- ・ 資源供給企業は予てより淘汰が進行しており、2000年のBHP社とビリトン社の統合により世界3大サプライヤー体制となっている。
- ・ 掛かる状況下、BHPビリトン社とリオ・ティント社は更なる経営の合理化・効率化を狙って2度に渡って企業統合、生産JV計画を発表したが、何れも実現には至らなかった。
- ・ しかし、この2社にヴァールを加えた3社で世界の海上貿易量の約7割を占める寡占体制に変化はなく、サプライヤー優位の状況が継続している。

鉄鉱石の海上貿易量シェア(08年)



出所: Raw Materials Group

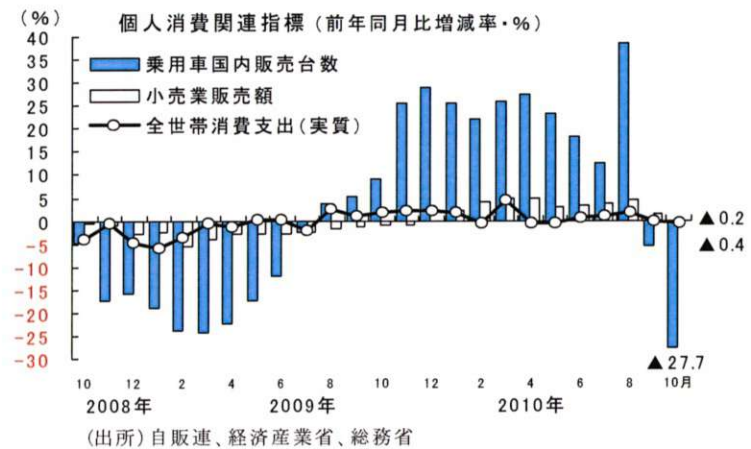
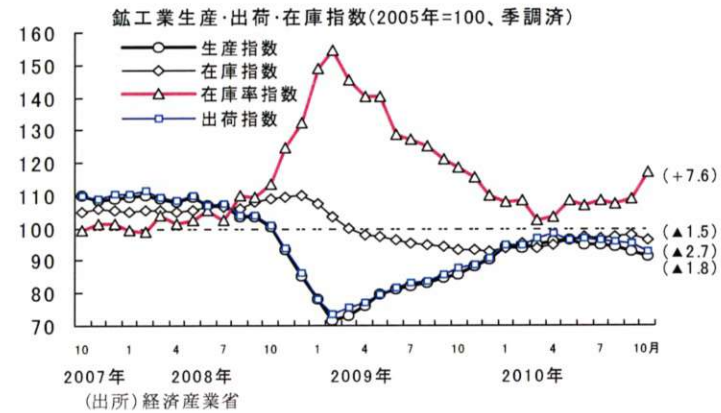
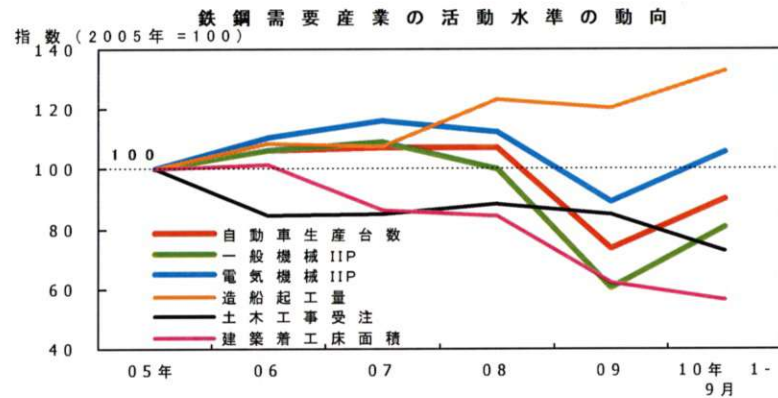
鉄鉱石の価格推移



2. 日本鉄鋼業の現状

2-1. 最近の経済指標

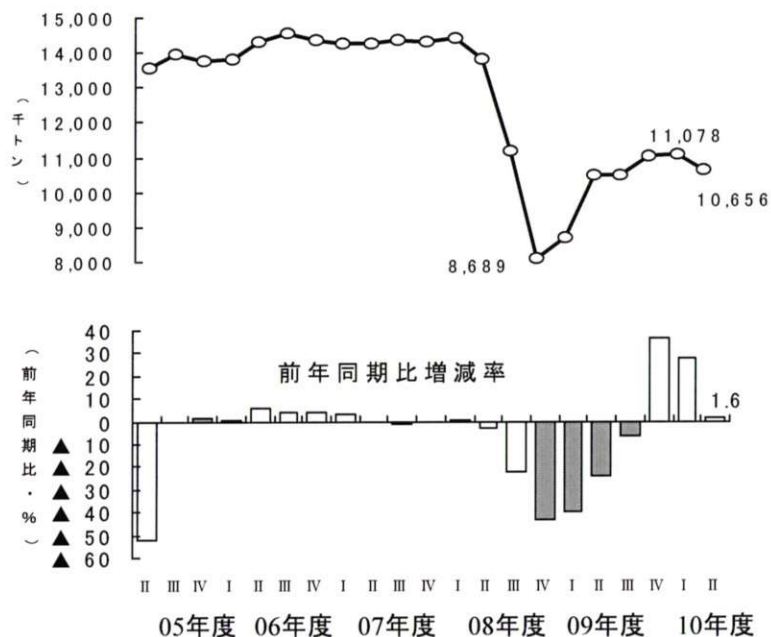
・鉄鋼需要は円高・株安が進行する中、エコカー補助金の終了に伴う自動車の生産調整、デジタル家電の世界的な在庫調整を背景にした鉱工業生産の頭打ちや、輸出の減速を受けて先行き不透明感が強まっている。



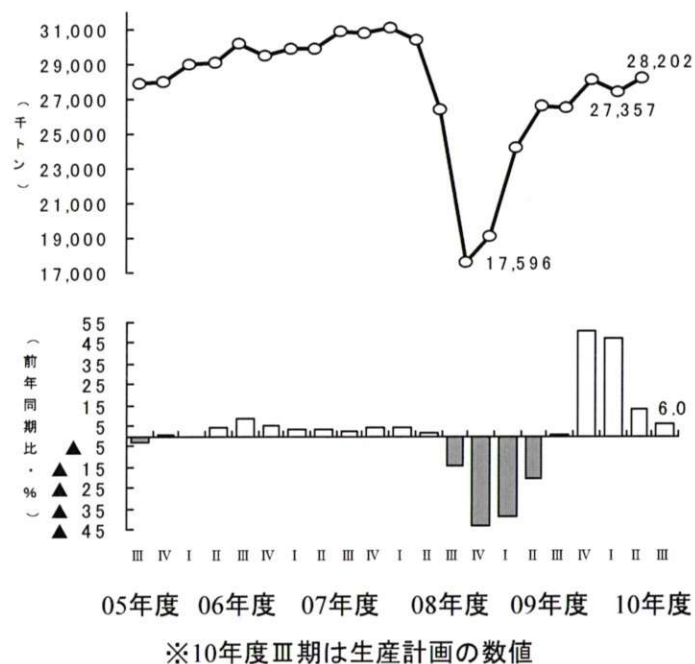
2-2. 鋼材受注、粗鋼生産の推移

- ・普通鋼鋼材受注(内需)を四半期ベースで見ると、7-9月期で前年同期比1.6%増の1,066万トンと3期連続の増加と緩やかな回復傾向にあるものの、9月単月では建設業向けの落ち込みから10ヶ月振りのマイナスとなった。
- ・10月の粗鋼生産は前年同月比8.0%増の951万トンと12ヶ月連続のプラスとなり、1~10月では前年同期比31.1%増の9,144万トンであった。
- ・なお、2010年(暦年)の粗鋼生産量は1億1,014万トンと前年比25.8%増が見込まれ、直近のピーク時(2007年:1億2,020万トン)に比べると9割程度までの回復にとどまる。

普通鋼鋼材受注推移(内需)

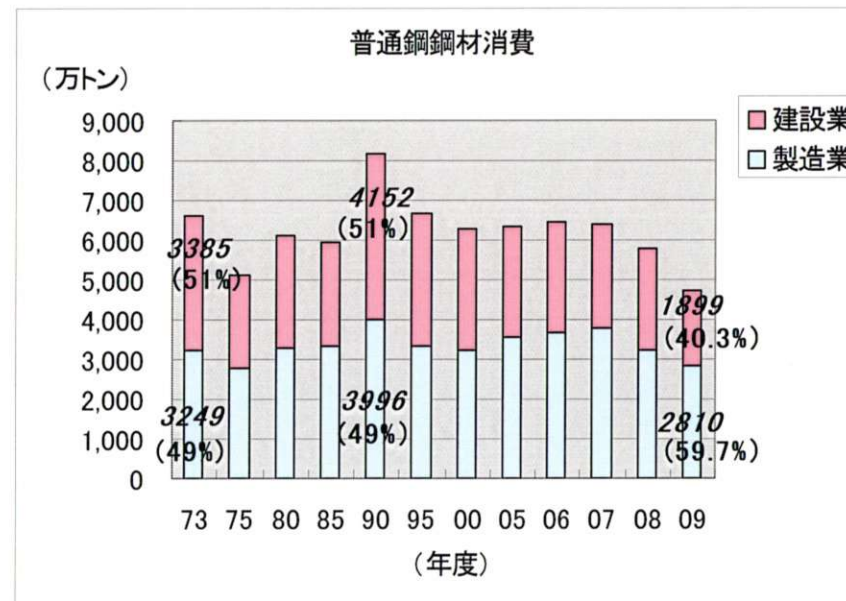
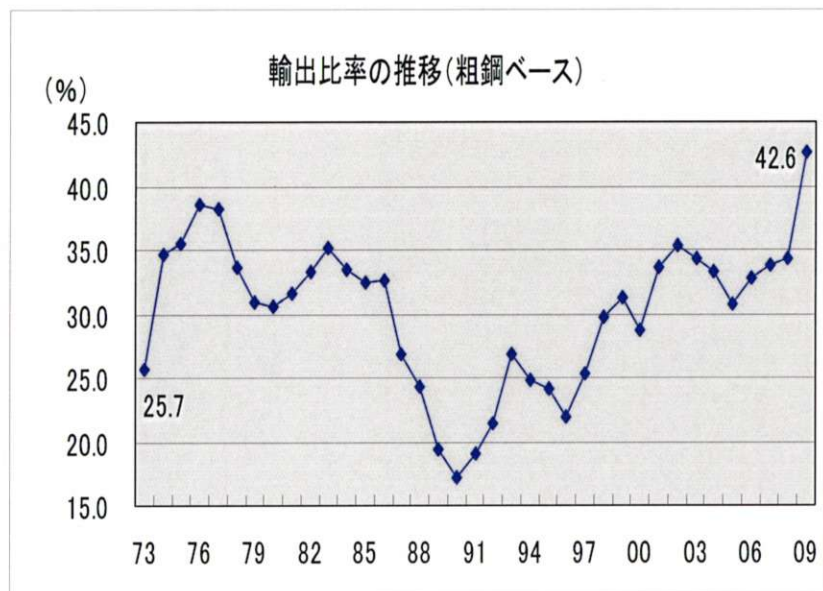


粗鋼生産推移(四半期)



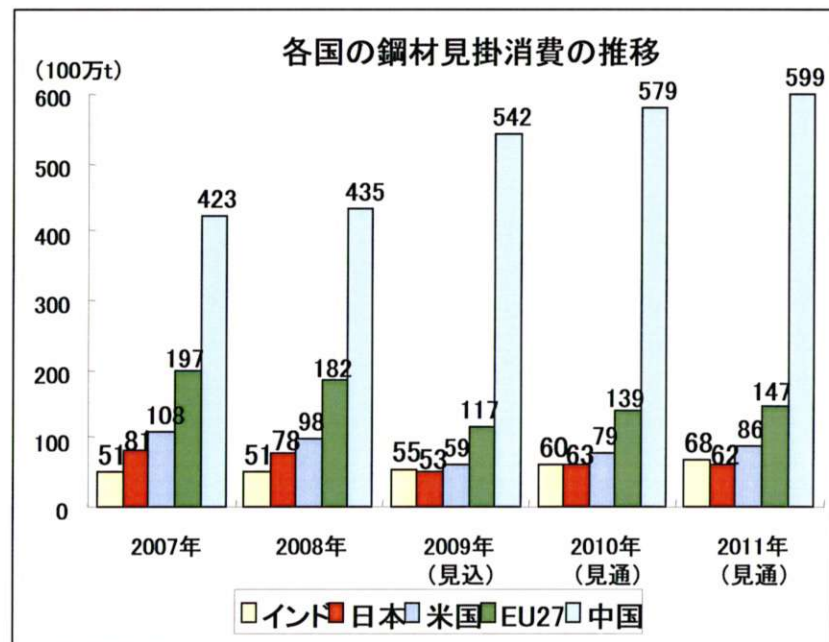
2-3.輸出比率の増加、製造業への消費シフト

- ・わが国の鉄鋼需要における大きな変化は輸出比率(外需)の上昇、また、建設需要(内需)の低下と製造業のシェア上昇の2点にあると言えよう。
- ・輸出比率(外需)をみると、バブル期である90年度が国内需要が堅調であったこともあり、17.2%であったが、2000年度以降、中国、アセアン諸国などの経済成長に伴う需要旺盛もあって、09年度は42.6%まで上昇している。
- ・普通鋼鋼材消費の比率を、建設業、製造業別にみると、73年度は建設業51%、製造業49%とほぼ同じであったが、直近の09年度は建設業が40.3%、製造業は59.7%と建設業から製造業へのシフトが見て取れる。これは公共投資縮小に伴う建設需要の減少によるものである。



2-4. 今後の需要見通し

- ・世界鉄鋼協会の需要見通しによると、2011年の世界鋼材消費はアジアの伸びが堅調なことに加え、欧米も引き続き回復が見込まれることから、10年比5.3%、6,750万トン増の13億3,970万トンになる見通し。
- ・国別にみると、インドが前年比13.6%増と引き続き加速している。世界で最も成長が高い国であり、一人当たり鋼材消費が依然低いことから、今後長期的に成長が期待される。
- ・一方で、日本の鋼材消費は建設需要の低迷及び製造業の海外生産の加速により漸減傾向になると言わざるを得ない。
- ・なお、鉄鉱石の海上荷動き見通し(日本郵船)をみると、2020年の輸入量は中国が918百万トンと大幅に伸びるのに対し、日本は緩やかな経済成長に合わせて年0.3%増の137百万トンとほぼ横ばい水準にとどまると予測されている。



【参考】

鉄鉱石の海上荷動き量の推移 (輸入国・地域別): 百万トン、輸送トンマイルは十億トンマイル

	2000	2005	2010	2015	2020	2010~20年 平均成長率
中国	70	275	617	777	918	4.1%
EU15	130	122	105	144	150	3.6%
日本	132	132	133	135	137	0.3%
韓国	39	44	55	69	80	3.9%
台湾	15	15	17	18	22	2.5%
その他	62	71	62	75	84	3.0%
合計	448	658	989	1,218	1,391	3.5%
輸送トンマイル	—	—	5,887	7,629	9,001	4.3%

※2000、05はClarkson、10・15・20年はNYK作成

3. 内航輸送に対する要望

3-1. 内航業界に対する要望

■グループ化促進による経営基盤の強化

○船主のグループ化・協業化による経営基盤の強化

- ・船舶管理会社の創設・拡充
- ・オペレータを主体とした改善指導の強化

3-2. 内航行政に対する要望

■規制緩和を通じた内航業界の活性化

(1) 限定近海区域における内航船の航行基準の緩和

- ・沿海区域の水域について、20海里以内とされている範囲を拡大することにより、内航船の効率航行が可能となる。
 - ① 関西から京浜への航路の短縮(1hr程度)
 - ② 金華山(岩手県沖あたり)から釧路方面への航路の短縮(12hr程度)
 - ③ 輪島から男鹿半島以北(8hr程度)および島根県地蔵埼(5~6hr程度)への航路の短縮

(2) 船舶職員法と船員法における定員基準の緩和

- ・船舶の設備設置を条件を付して機関部の職員を推進機関の出力750KW~2000KW(499船型、699船型)の場合、5級海技士(機関)現行2名から1名とする。

参考.鉄鋼業での内航支配下船の船齢構成について(高炉5社ベース)

- ・ 船齢別に支配下船の5年毎の構成比を見たところ、16～20年が全体の35.4%を占め、新造船含め5年以内が全体の27%、11～15年が全体の25.8%の順となった。なお、21年超は全体の僅か0.4%しか占めていない。
- ・ よって、鉄鋼業での支配下船は、法定耐用年数14年を目途に延命措置を施し、最長20年になる前に計画的に代替建造をしている。

