

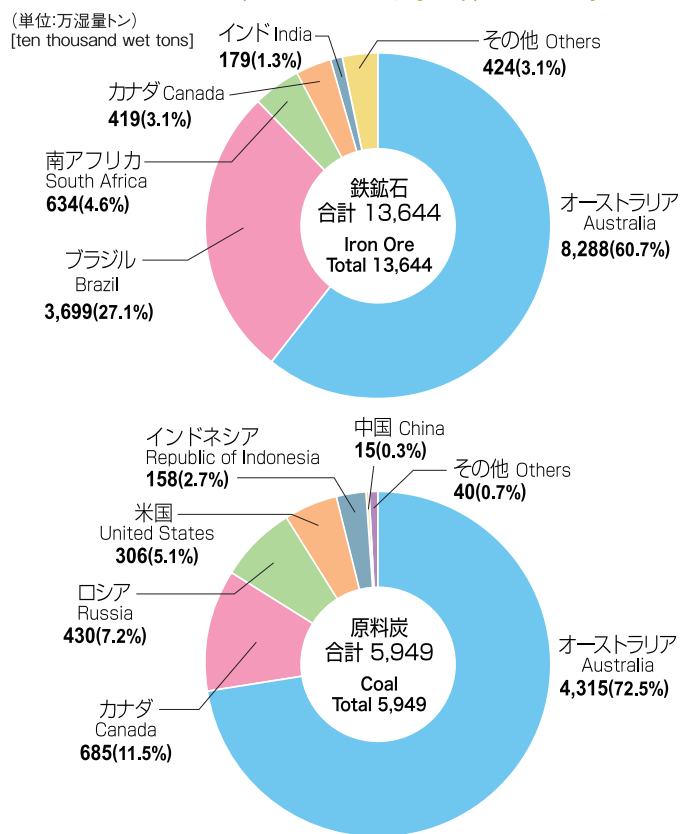
世界の鉄鋼需要の成長スピードは緩やかに、原料需要の拡大ペースも減速
Growth in demand for raw materials is slowing along with the moderate pace of growth in global steel demand

■ 原料

日本鉄鋼業は、主原料の鉄鉱石・原料炭を100%海外からの輸入に依存している。
2014年の鉄鉱石の輸入量は1億3,644万トンで前年比6.2%増、0.5%増と3年連続の増加となった。主な仕入国はオーストラリア(前年比1.3%減)のシェアが全体の60.7%を占めており、続いてブラジル(同1.5%増)が全体の27.1%と上位2ヶ国で入着量全体の約9割を占めている。以下、南アフリカ(同17.2%減)、カナダ(同98.0%増)、インド(同14.9%減)の順となっている。
また、2014年の原料炭の輸入量は5,949万トンで前年比290万トン、4.6%減と2年ぶりの減少となり、2009年(5,310万トン)以来5年ぶりに6,000万トン台を下回った。なお、主な仕入国は、全体の7割以上を占めるオーストラリア(前年比4.7%減)をはじめ、カナダ(同7.0%増)、ロシア(同27.0%増)、米国(同28.1%減)、インドネシア(同35.0%減)などとなっている。
なお、財務省貿易統計によると、2014年の輸入単価は鉄鉱石が前年比9ドル低下の118ドル、原料炭が同26ドル低下の115ドルと、ともに3年連続の低下となり、価格の軟化が続いている。

鉄くずについては、わが国は1996年以降輸出量が輸入量を上回り、純輸出国となっている。2014年の輸出量は前年比78万トン減の735万トンと2年連続の減少となった。
2014年の世界の粗鋼生産量は前年比0.8%増の16億6,150万トンとなった。5年連続で過去最高を更新したが、最大の生産国、中国の成長鈍化もあり、直近5年では最も低い伸び率にとどまった。中国の粗鋼生産の伸び鈍化と大手鉄鉱石サプライヤーの増産加速等により、供給が需要を上回る状況の下、鉄鋼主原料の鉄鉱石、原料炭の価格は低下した。
2015年についても中国および世界的な粗鋼生産の伸びの鈍化にともない原料需要の拡大ペースは減速が予測される。このような状況の下、原料需給のタイト化の可能性は低いものの、鉄鋼各社は原料安定確保のために引き続き鉱山権益の取得等の手段を講じ、鋼材の安定供給を図ることとしている。

● 鉄鉱石・原料炭の国別輸入量(2014年) Iron Ore and Coal Imported in 2014, by Supplier Country

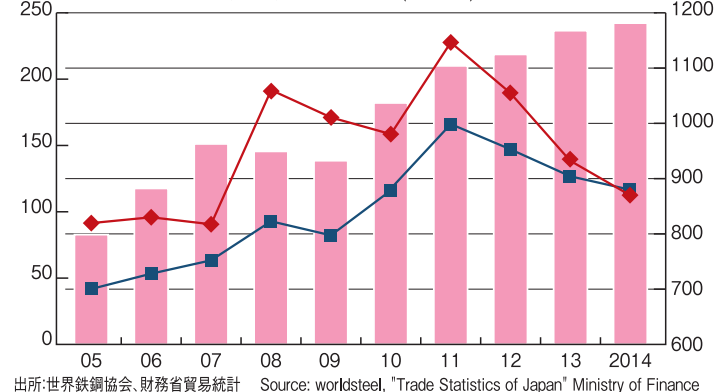


出所: 鉄鉱石は財務省貿易統計、原料炭は日本鉄鋼連盟
Sources: (Iron Ore) "Trade Statistics of Japan" Ministry of Finance (Coal) The Japan Iron and Steel Federation

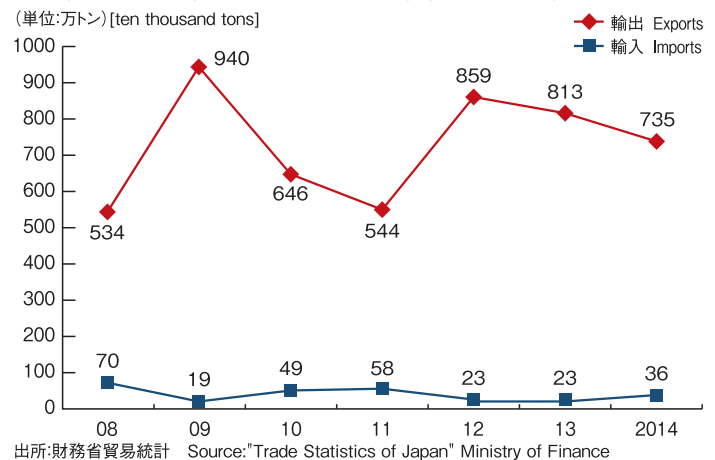
■ Raw materials

The Japanese steel industry depends entirely on imports for the two primary raw materials used to produce steel: iron ore and coal.
In 2014, Japan's imports of iron ore increased for the third consecutive year, climbing 620,000 tons, or 0.5%, to 136.44 million tons. Among major suppliers to Japan, imports from Australia, which accounted for 60.7% of all iron ore imports, decreased 1.3% from the previous year. Imports from Brazil, the second-largest supplier with a 27.1% share, increased 1.5%. Together, these two countries supplied about 90% of Japan's iron ore imports. South Africa ranks third (imports down 17.2%), Canada fourth (imports up 98.0%) and India fifth (imports down 14.9%).
Metallurgical coal imports in 2014 decreased 2.90 million tons, or 4.6%, to 59.49 million tons. This was the first decline in two years and the first time that imports fell below 60 million tons since 2009, when imports were 53.10 million tons. Imports from Australia, which accounted for more than 70% of all metallurgical coal imports, decreased 4.7%. Imports were up 7.0% from Canada, up 27.0% from Russia, down 28.1% from the United States and down 35.0% from Indonesia.
According to Trade Statistics of Japan from the Ministry of Finance, unit prices decreased for the third consecutive year. The unit price of imported iron ore was down \$9 to \$118 and the unit price of metallurgical coal was down \$26 to \$115.
Japan has been a net exporter of ferrous scrap since 1996. In 2014, exports of ferrous scrap decreased for the second consecutive year, falling 780,000 tons to 7.35 million tons.
Global crude steel production in 2014 increased 0.8% to 1,661.50 million tons, a record high for the fifth consecutive year. But this was the smallest growth rate during the past five years in part because of slower growth in output in China, the world's largest steel producer. Despite this slower growth, major suppliers of iron ore raised the pace of production growth. Since the supply of iron ore was greater than demand, the prices of iron ore and metallurgical coal, the primary materials for steelmaking, decreased.
In 2015, the outlook is for slower growth in demand for steelmaking raw materials because of a declining growth rate of crude steel output worldwide, including in China. Consequently, it is unlikely that the balance between supply and demand for these raw materials will be tight. Nevertheless, steelmakers will continue to acquire mining rights and take other actions to secure supplies of raw materials in order to provide users with a reliable supply of steel products.

● 鉄鉱石・原料炭の輸入単価推移 Price of Imported Iron Ore and Coal



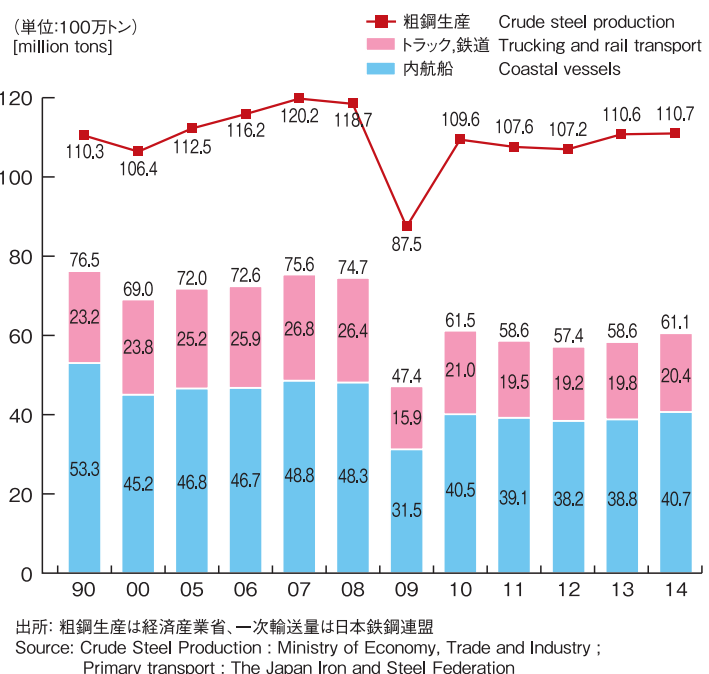
● 鉄くず輸出入(2008年-2014年) Imports and Exports of Ferrous Scrap (2008-2014)



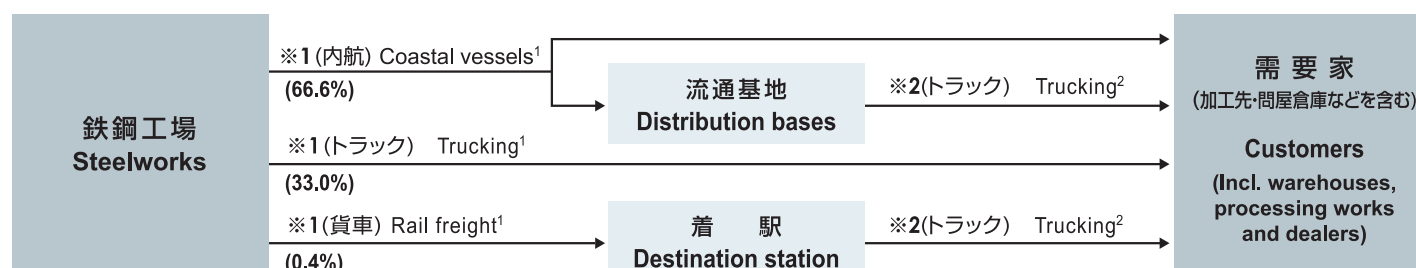
■ 物流

鉄鋼業は一面「物流業」、「輸送業」とも言われ、鉄鉱石や石炭等の鉄鋼原料輸入に鉄鋼製品の輸出や国内出荷を合わせると、年間総輸送量はおよそ3億トンに達する。
鉄鋼製品の国内における輸送形態は、製鉄所の臨海立地の特徴を反映し「内航船(海上輸送)」→「流通基地」→「トラック(陸上輸送)」→「需要家」が主体となっており、機関別輸送統計(一次輸送)の2014年実績をみると、内航船が66.6%、トラックが33.0%の比率構成である(流通基地から需要家への二次輸送を含めた全輸送量では、トラック比率が上昇し約60%になるものと推計される)。
鋼材輸送を担う内航船、トラック輸送の貨物輸送量の状況を見ると2014年は粗鋼生産量が前年比0.1%増と2年連続で前年実績を上回ったこともあり、貨物輸送量は前年比4.3%増と2年連続で前年水準を上回り、4年ぶりに6,000万台に回復した。
また、一次輸送で6割を超える輸送量を担う内航輸送を主要6品目でみると鉄鋼が約25%を占めており、セメント、石灰石の順で上位を占める。石灰石の一部は鉄鋼業用が含まれている。

● 粗鋼生産と一次輸送量の推移 Crude Steel Production and Primary Transport



● 鉄鋼製品の輸送形態 Modes of Steel Product Transportation

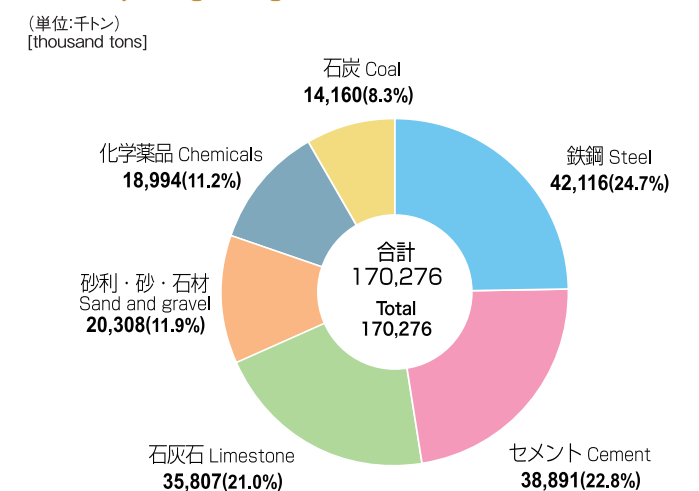


注: ()内の数字は2014年における構成比。
※1 一次輸送…製鉄所から最初の基地までの輸送範囲をいい、大量輸送となるため主として船舶に依存している。
※2 二次輸送…流通基地、着駅など中継点を経るものは、それ以降の輸送を二次輸送と称し、トラックに依存している。
Note: Figures in () are composition ratios in 2013.
1. Primary transportation: From steelworks to distribution bases, depending heavily on vessels because of large volumes.
2. Secondary transportation: From distribution bases or railway stations to downstream, depending heavily on trucking.

■ Logistics

The steel industry has many characteristics of a logistics or transport industry. Annual gross shipments total approximately 300 million tons, including imports of raw materials and exports and domestic shipments of steel products.
Since Japan's steel mills are located on the coast, most shipments of steel products within Japan begin with coastal vessels. Steel is then transported from distribution bases by truck to customers. By mode of primary transportation, coastal vessels accounted for 66.6% of gross shipments and trucks for 33.0% in 2014. When secondary transportation (from distribution bases to customers) is included, the share of trucking rises to an estimated 60%.
The volume of steel products transported by coastal vessels and trucks in Japan in 2014 increased 4.3% to record a second consecutive year of growth because crude steel output also rose for two years in a row (up 0.1% from 2013). This was the first time in four years that the volume of crude steel transported exceeded 60 million tons.
The figure below shows the shares for coastal shipping volume for six major cargo categories where coastal shipping accounts for at least 60% of primary transportation. Steel ranks first with a share of almost 25% followed by cement and limestone, some of which is used by the steel industry.

● (参考) 2013年度 主要6品目の内航輸送比較 (Reference) Fiscal 2013 Coastal Shipping for Six Major Cargo Categories



出所: 国土交通省「内航船舶輸送統計」注: ()内は2013年度における構成比。
Source: Cargo Movement by Coastal Shipping: Ministry of Land, Infrastructure and Transport
Note: Figures in () show the composition ratio for FY2013.