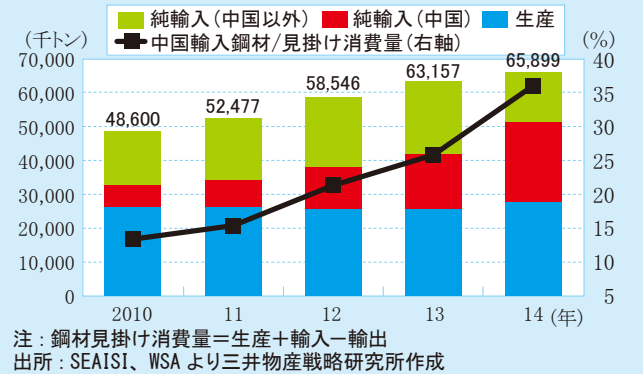


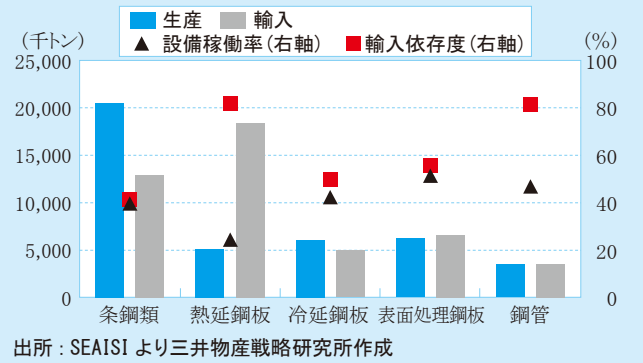
期待と懸念が入り混じるASEAN地域の鋼材需給

三井物産戦略研究所
産業調査第一室
大西 勝

図表 1. ASEAN 主要 6 カ国の鋼材見掛け消費量



図表 2. ASEAN 地域の鋼種別生産と輸入の状況(2014 年)



稼働率算出に用いた生産能力には、老朽化などで営業稼働していないような設備も含まれていると思われる。それらを除いた実際の稼働率は、上述の値よりは高いであろうが、それでも同地域の設備が低稼働である状況に変わりはないであろう。

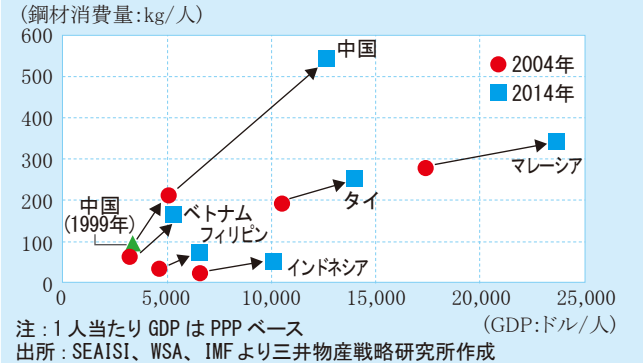
ASEAN の鉄鋼市場への成長期待と過剰供給の懸念

ASEAN 地域の鋼材消費量は、1 人当たり年間 120kg 程度と、中国（520kg/人）よりも大幅に少ない。国ごとに見ても、1 人当たり GDP が中国より低いベトナム、フィリピン、インドネシアだけでなく、中国よりも高いタイやマレーシアなども同様である（図表 3）。前者とは経済発展段階、後者とは産業構造の違いによるところが大きいであろう。今後、経済成長に伴い、特に前者を中心に、未整備なインフラ向けなどでの需要拡大が期待される。中国も、「一帯一路」構想などを通じて、近接地域を含めた需要拡大を図り、自国でダブつく鋼材のはけ口を模索している。また、中国での人件費高騰などを受け、中国以外にも製造拠点を設ける「チャイナプラスワン」の動きでは、鉄のユーザー企業が ASEAN 諸国を代替地とするケースが多いことも、同地域の鋼材消費にとっては追い風となろう。

期待される成長を取り込むため、同地域での鉄鋼関連の新規投資も活発化している。韓国の POSCO は、インドネシアで同国国営のクラカタウと共同で、東南アジア初

¹ ASEAN 主要 6 カ国は、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム。

図表 3. ASEAN 主要国と中国の 1 人当たり GDP と鋼材消費量の変化 (2004 年 vs. 2014 年)



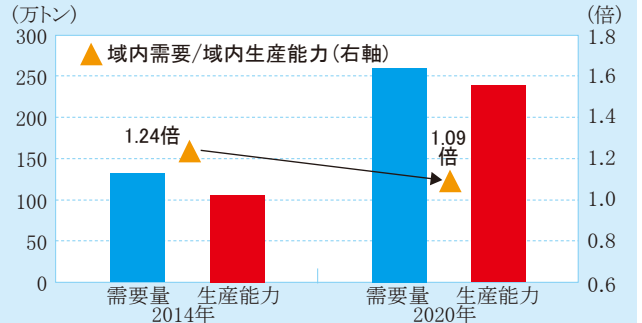
の高炉建設を行い、JFE も台湾プラスチック社によるベトナムでの高炉建設への出資を決めた。また、武漢鋼鉄と宝鋼による中国沿海のベトナム近接地域でのそれぞれの高炉建設も、ASEAN 地域への供給も視野にあるといわれている。しかし、これらの動きが、同地域での鋼材の供給過剰懸念を高めている。この 4 案件合計の生産量（粗鋼ベース）は、計画が全て実行されると、現在の ASEAN の消費量の 7 割に相当する 4,600 万トンとなる。中国の 2 件は、全量が ASEAN 向けではないが、中国国内の緩慢な需給の現況からすると、ASEAN 市場への流入が多くなる可能性がある。鋼材需要の伸びは、全体ではおおむね経済成長並みと考えると、今後、同地域での鋼材供給の過剰感は強まりそうだ。特に条鋼類では、求められる技術水準も概して高くなく、ASEAN 域内の生産能力にも余裕があることから、需給が緩む可能性は高いであろう。

期待される自動車用鋼材の需要拡大

では、他の鋼種はどうなのであろうか。特に自動車向けは、条鋼類とは異なり、日本の鉄鋼メーカーが強みを持つ高付加価値分野でもあることから、その需給バランスは注目されるであろう。ASEAN 地域の自動車保有台数は、1,000 人当たり 93 台（2013 年時点）と、88 台の中国とほぼ同水準だが、インドネシア、ベトナム、フィリピンなど人口規模が大きく、人口増加率の高い国の保有台数は総じて低い。今後の所得水準の上昇に伴う域内の需要の成長余地は大きいといえよう。さらに、自動車分野での「チャイナプラスワン」の動きでは、タイが生産・輸出拠点として存在感を高めており、域内需要だけでなく、外需の取り込みによる鋼材需要拡大も期待される。株式会社フォーイン発行の「ASEAN 自動車産業 2015」によると、ASEAN 地域の自動車生産台数は、2014 年の 319 万台から、2020 年には 629 万台に増加し、国別では、タイの域内生産シェアが同期間に 47%から 50%に拡大することが見込まれている。また、インドネシアも 2020 年の生産台数が 2014 年比 73 万台増の 203 万台と予想されている。

これを元に、自動車 1 台当たりの鉄鋼使用原単位を 1.35 トン²として、同地域の自動車用途向け鋼材の需要量を試算すると、2020 年には、2014 年比 420 万トン増の 852 万トンとなる。このうち、溶融亜鉛メッキ鋼板が主となる「表面処理鋼板」の需要量は、日本の自動車向け鋼材受注量に占める同鋼板の比率を元に試算すると、2014 年比 128 万トン増の 260 万トンとの結果となった。

図表 4. ASEAN 域内の自動車用溶融亜鉛メッキ鋼板の需要量と生産能力



自動車用鋼材の域内需給見通し～溶融亜鉛メッキ鋼板での試算

その需要を取り込むため、新日鉄住金や JFE は、それぞれ 36 万トン、40 万トンの自動車用溶融亜鉛メッキ鋼板の製造設備を 2013 年にタイで稼働させた。また、インドネシアでも両社は 2016 年以降に、それぞれ 48 万トン、40 万トンの同製造ラインの稼働を予定しているなど、対応を進めている。海外企業では、韓国では現代自動車が、グループの現代製鉄から鋼材調達を増やしていることもあり、POSCO は海外市場に活路を求めている。同社が 8 月に公表した新規経営計画では、今後は上工程ではなく、下工程を重視し、自動車用鋼材の出荷量は、2017 年には 2014 年比 120 万トン増の 950 万トンとすることを目標とした。同社が、タイで 2016 年稼働予定の溶融亜鉛メッキ鋼板用ライン（年産 45 万トン）を建設しているのも、その一環といえる。また、台湾の中国鋼鉄も、2013 年にベトナムで年産 160 万トン

の高級薄鋼板の製造ラインを稼働させ、このうち溶融亜鉛メッキ鋼板の生産能力は 30 万トン程度とみられる^{3,4}。これらの動きを受け、自動車用鋼板でも ASEAN 域内での生産能力過剰を懸念する声が上がっている。しかし、上述の域内の生産能力と需要の現況と見通しを比較すると、生産能力の増加は、需要の増加をやや上回るペースではあるものの、現在の新設計画内であれば、需要が域内供給力を上回る状態は続くと思われる（図表 4）。自動車用溶融亜鉛メッキ鋼板の ASEAN 域内での需給バランスは、必ずしも供給過多とはならないであろう。

日本メーカーは、現在は、ASEAN 市場向けの自動車用鋼材の母材を、日本からの輸出で賄うケースが多い。しかし、上述の供給増に加え、中国では、宝鋼を中心に自動車用鋼材の品質への評価が高まっているなど、ASEAN 地域の需要拡大が、そのまま日系鉄鋼メーカーに恩恵をもたらす状況ではなくなりつつある。JFE が参画するベトナムの新高炉に関しては、汎用鋼の輸出代替用途がいわれているが、2015 年末予定の ASEAN 経済共同体（AEC）創設により、域内での鋼材供給の優位性が高まることが期待されることもあり、将来的には自動車用鋼材などの高付加価値品も、母材から現地供給することで、コスト競争力を高める必要性が高まろう。

² 2013 年度の日本の自動車生産台数と、普通鋼と特殊鋼合計の自動車用向け受注数量から算出した鋼材投入量ベースの値。

³ 「市場経済移行下のベトナム鉄鋼業-その達成と課題-」（川端望 東北大学大学院教授 2015. 5）参照。

⁴ 同ラインには、新日鉄住金も 30%出資している。