

全国厚板シヤリング工業組合

切板の需要動向

(H21. 3. 18)

1. 切断量の推移

(単位:千トン)

	19年度	20年度				21年度
	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q
	(実績)	(実績)	(実績)	(実績)	(事務局想定)	(事務局想定)
無規格	101	99	94	81	70	60
規 格	546	562	559	542	460	420
合計	648	661	653	623	530	480

(出所)実績は全国厚板シヤリング工業組合「鋼板流通調査」結果による。

- 21年1月切断量は、173千トンで過去最低。4Qは前期比15%減の53万トンと想定(四半期の過去最低の14年1Qレベル)。
- 1Qは同10%減の48万トンと想定。さらに下振れの可能性あり。
- 20年度切断量は、前年度(253万トン)比2.4%減の247万トン程度。

2. 需要部門別動向

厚板シヤ業界の状況を概観すると、昨年11月以降の急激な製造業部門の落ち込みに加え、一部を除く建設需要の長期低迷が続いており、これにより切板需要の環境も日を追って厳しさと不透明感を増している。

当組合の月次調査で足元の切板需給をみると、昨年11月から1月にかけて出荷ベースで約20%減少するなど急速に緩んできている。在庫量も5カ月連続で増加し、バブル崩壊後のピーク時(平成10年:50~60万トンで推移)のレベルに接近している。需要低迷の長期化が予想される中、在庫調整は、年度後半以降までズレ込むとの見方が太宗で、当分の間需給改善は期待薄の状況が続きそうである。

こうした状況下、シヤ各社は、資金繰り難、与信不安、販売不振という差し迫った不安を抱えながら、年度末を迎えており、直面するこの難局をどう乗り切るか、まさに正念場に置かれている。

次に、需要面をみると、建産機部門は、昨年9月頃までは外需に支えられて堅調に推移してきたが、昨年10月頃から受注が急速に落ち込み、足元では大半の機種が60~80%の大幅減を余儀なくされており、惨憺たる状況が続いている。これにより、建産機メーカーの生産計画は、月を追うごとに下方修正幅が拡大している。

一方重電分野では、送電用、原発向けなどエネルギー関連機種が唯一堅調を維持しているものの、先行きにやや陰りが出始めている模様。

建設分野については、設備投資関連の建築は中止や延期が相次いでおり、各地区とも出件の減退が目立っているが、橋梁や都市開発関連の大型建築案件は底堅い動きを示している。このためヒモ付き系建材シャーは、今年6月頃まではそこそこの操業は維持できそうである。しかし、鋼材の先安感を見越した発注の手控え、コンクリートへの変更、更には相当部分が海外ファブに流れる可能性も危惧されている。

一般店売り分野についても、ショッピングセンター、マンション等の中止・延期等の影響により、中小ファブの手持ち工事量は極端に少なく、低操業が続いている。このため各地区とも相変わらず荷動きが低調で、打つ手なしの状況にある。

一方、母材供給面をみると、メーカー・ロールの状況は一時に比べると、日を追ってタイト感が薄れつつあるが、造船向け等が底堅く推移していることや、一部メーカーが炉修を控えていることなどから、ロールの極端な緩みは何とか回避されるとみられている。

シャー各社は、昨年のような母材入手難は解消されてきているが、需要減退の長期化、進展しない在庫調整といった状況下で、昨年のメーカー値上げ分の在庫を大量に抱えており、当面、この狭間で苦悩し、我慢を余儀なくされそうである。

当シャー業界としては、こうした事態を踏まえ、鉄鋼メーカーが今後販価政策をどう打ち出してくるのか、最大の関心事である。

なお、シャー業界における主要課題は以下の通りである。

- ①雇用問題（助成金の申請、臨時休業、操業短縮等）
- ②在庫削減
- ③資金繰り問題（信用保証制度の申請等）
- ④与信管理
- ⑤メーカー販価の動向
- ⑥コンプライアンス対応（独禁法、輸送条件、品質証明問題等）。

・品質証明問題については、20年3月より当工業組合内にTFを設け対応。鋼構造協会の委員会（官学民の三者で構成）に参画し、「新しい鋼材品質証明方式」の見直しに協力中。

・独禁法遵守については指針を作成、理事長名で全組合員に周知（20年10月）。

- ⑦建築分野におけるコンクリートとの競合、及び内外ファブの競合問題

主要需要部門の足元の動向を整理すると、概要以下のとおりである。

①橋梁・建築鉄骨の動向

(全 体)

足元までは、橋梁・鉄骨とも需要は高水準であるが、それ以外の分野（建機・自動車・産機等）が激減しており、稼働率も1月以降100%を下回っている。

6月頃まではそこそこの稼働は維持できるものの、それ以降は橋梁の入札状況と海外ファブの動向によって大きく変わる可能性がある。

(橋 梁)

一昨年の指名停止の影響から、物件が大量にズレ込んでおり、20年度の入札量は30万トン強のレベルだが、鋼材発注量は55万トンの見込み。したがって、ファブ各社の手持ち工事量は高く、関係シャアの加工量も18年下期以降、高原状態が続いている。

各ファブの手持ち工事量は今年6月までは確定しており、足元はほぼフル操業レベル。特に今年度は大型案件が集中しており、近年過去最高の加工量となる見込み。

ただし、1～3月の入札では関東各ファブが全く落札できておらず、工事予定が伸びていかない状況が続いている。また、一部ファブでは4～6月の物件が7月以降にズレ込み、4～6月に空きが出るケースが出てきている。

全国的には21年度も50万トン近い鋼材発注が見込まれている。加えて21年度内の工事完了案件が多数ある模様で、夏場に集中する見込み。

(鉄 骨) 超高層ビル案件（特に首都圏）の建設計画には、今のところ大きな変化は見られないが、大型型設備投資案件（シャープⅡ期、東芝等）の中止・延期が相次いでおり、新規案件の出はひと頃に比べると、かなり低調に推移している。

また、最近では、価格競争力等の面から、①内外ファブの競合や、②鋼材からコンクリート材へのシフトの動きが顕在化しており、先行きへの懸念が強まっている。

特に、円高や鋼材安を背景に、海外ファブの攻勢がすさまじい。大手ゼネコンは、建設途中の物件でも、ファブに鋼材をキャンセルさせ、設計変更してまで、一部海外ファブに回す動きが出てきている。

例えば、築地に建つ7千トン程度の案件でも、すべて4面BOXとビルトHで設計し、柱・大梁を全量海外ファブに出し、小梁のみSファブに出すことになる模様。

従って、今後の案件自体はまだあるものの、7月以降の案件が全く決まっていない状況であり、最悪は厚板部分の相当部分が海外ファブに流れる可能性もある。

②産建機・重電・金属工作機械の動向

(建産機)

昨年10月頃から、全業種に亘り過去に例を見ない急激な受注減に陥り、月を追うごとに生産計画が下方修正という状態が現在も続いている。

関係シャアは加工体制の再構築（雇用調整・一時帰休を含む）や増え続ける母材在庫の

対応に苦慮している。昨年までの増産対応で頭を悩ませていたのは一体何だったのか、夢でも見ていたのかと思いたくなるような惨状である。

建設機械分野においては、販売不振による製品在庫の急増を解消するため、需要家は急激な生産調整を実施、減産幅は需要家によりマチマチであるが、50%～85%の減産。

(油圧ショベル)

09年1月も出荷実績は前年比65～70%減となっており、在庫圧縮にはまだまだ時間を要するものとみられる。

(建設用クレーン)

他機種に比べて在庫調整が2～3か月遅れ、海外からのキャンセルもあり、販売不振が続く。概ね50～60%の減少。

(鉱山用ダンプ)

昨年11月からの大幅減産計画は、いつまで続くか全く不透明。今後1年間、一部の部品について納入不要と通達されたシャープ業者もいる模様。

(重電)

重電分野においても陰りが出始めている。原発プラントは、一部の案件を除き資金不足から1～3年延期となる可能性が出てきている。発電・送電プラントは、仕事量は確保できているが、変圧器は海外生産等で受注減。昇降機も受注減。建設不振と同時に、中国製鋳物が安価で調達できる環境も受注減につながっているようである。射出成型機の受注は足元80～90%の減少、低迷は年内いっぱい続く模様。

(金属加工機・鍛圧機械)

同分野の受注も惨憺たる状況。特にプレス業界は自動車不振による設備投資見送りの影響で、1月の受注量は90%超のマイナスとなっている。参考までに、工作機械受注額(工作機械工業会調査)の推移をみると、11月60%減、12月70%減、1月80%減と月を追って悪化しており、今後も見通しは暗い。

(参考) 切板成品の最終用途 (平成19年3月出荷分。厚板シャ工組調べ)

- ・ 建築用： 41%
- ・ 土木用(橋梁等)： 11%
- ・ 産業機械用(建機、金属工作機等)： 27%
- ・ 電気機械用(重電等)： 15%
- ・ 輸送機用(船舶、自動車、鉄道車両)： 6%

以上

全国厚板シヤリング工業組合

シヤ業の厚中板在庫推移

(H21. 3. 18)

1. 組合員の厚中板在庫推移(自社所有分)

(単位:千トン)

	20/3末	6月末	9月末	12月末	21/3末	6月末
	(実績)	(実績)	(実績)	(実績)	(事務局想定)	(事務局想定)
在庫量	438	446	446	497	580	580
前期比/量	▲25	8	0	51	83	0
前期比/%	94.8	101.8	100.0	111.4	116.7	100.0

シヤの在庫量は、メーカーへの申込量の減少を上回って出荷が落ち込んだため、昨年9月以降5カ月連続で増加している。

21年1月末在庫は52万トンに達しており、最近のピークである17年7月末(53万トン)以来の高水準を示し、バブル不況期の10年10月末の56万トンに迫る増勢が続いている(統計開始後の最高は10年1月末の61万トン)。

この結果、足元の月末在庫率は、20月10月末の153%をボトムに、11月191%、12月227%、1月243%と急上昇しており、適正の範囲(150~160%)を大きく超えて推移している。過去のピークは17年12月の215%であったが、今回はこれを大幅に上回り、かつ急激で、このような局面は今までに例がない。

今後についても、需要低迷の長期化が予想される中、在庫調整の進展は期待できず、高水準のまま推移するものとみられている。

以上