

鉄鋼主原料価格の決定方式変更の波紋

鉄鉱石や原料炭といった鉄鋼主原料の 2010 年度価格交渉において、主原料サプライヤーは国内高炉メーカーに対し、値決め期間を従来の年度から四半期に短縮するよう提案を行った。高炉メーカー各社は当初拒否姿勢を取ったものの、4－6月、7－9月とも四半期で暫定価格を取り決めるなど、四半期交渉が既成事実となりつつある。

主原料価格決定方式の変化が、鉄鋼メーカーと主要鋼材需要家との商慣習にも波及し変化をもたらしつつあることを踏まえ、今回の変化が今後各業界にどのような影響を与えるのか考察した。

1. 主原料の価格動向

高炉メーカーは、2010 年度主原料価格交渉において、値決め期間短期化を余儀なくされている。値決め期間短期化により、高炉メーカーは自社や鋼材需要家の景況判断を価格交渉に反映することは難しくなり、主原料価格は以前に比べスポット価格に連動しやすくなった。2010 年度に妥結した価格は中国のスポット価格を反映し、4－6月で鉄鉱石 120 ドル/トン（前回比+90%）、原料炭 200 ドル/トン（同+55%）に上昇し、7－9月にはさらに同 149 ドル/トン（+23%）、225 ドル/トン（+12%）へと切り上がった（図1, 2）。

主原料価格上昇は、中国をはじめとする新興国における主原料需要の高まりを受け、需給ギャップが生じたことに起因している。2003 年頃から中国において鋼材消費量が急増する一方で、供給の伸びは需要増加に比べて緩慢であり、主原料需給はタイト化した。現時点でも、鋼材消費量は中国に加えインドや ASEAN 諸国等で増加すると見込まれる一方、新規鉱山開発に目立った動きはなく、将来的な需給緩和を想定しにくい環境下にある。

たしかに、主原料を供給する資源会社が寡占化により価格決定力を強めていることや、中国の中小ブローカー等実需を伴わない市場参加者

図1 鉄鉱石価格 (Fe65%)

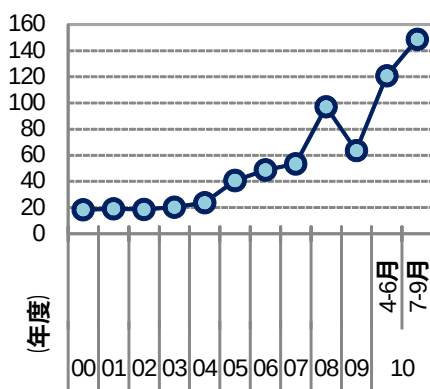
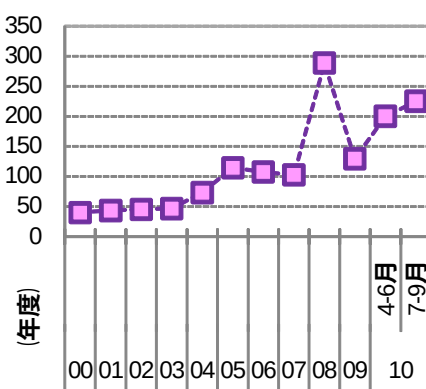


図2 原料炭価格



(資料)『輸入鉄鉱石年鑑』(株式会社テックスレポート)及び貿易統計に基づき、各種報道を参考に、住友信託銀行調査部作成。

が価格のボラティリティを増幅させていることは、価格上昇を加速させている要因である。しかしながら、ベースには実需の強さを反映した構造的要因があり、以前のような価格の低位安定を期待することは難しいと考えられる。

2. 鉄鋼メーカーへの影響

主原料は、高炉で消費し、銑鉄が作られる。国内で生産される銑鉄の内 97.1% が転炉で消費されており、電炉での消費は限られている。

転炉は、不純物を含み依然脆い銑鉄を精錬し、強度の高い鋼にするために欠かせない設備で、高炉一貫製鉄所では高炉の次工程で用いられる。電炉では、鉄スクラップを電気により溶解し、二次製錬設備で成分の最終調整等を行っており、転炉を用いない。銑鉄の大半が転炉で消費されているということは、言い換えれば概ね高炉メーカーにより消費されているということであり、主原料価格の上昇により影響を受けるのは主に高炉メーカーと考えられる。

当部による産業連関表を用いた試算によれば、鉄鉱石及び原料炭の価格上昇が銑鉄・粗鋼生産に与える影響を見ると、4－6月の価格上昇率では2009年度比+4.9%、7－9月では同+6.6%のコストアップ要因となる。高炉メーカーは、2010年3月期第4四半期には損益を回復させつつあるが、同四半期の5社実績合計で営業利益率は7.8%、経常利益率は6.9%にすぎない。主原料価格上昇は、すでに高炉メーカーのみで負担するのは難しいところまで進んでいる。

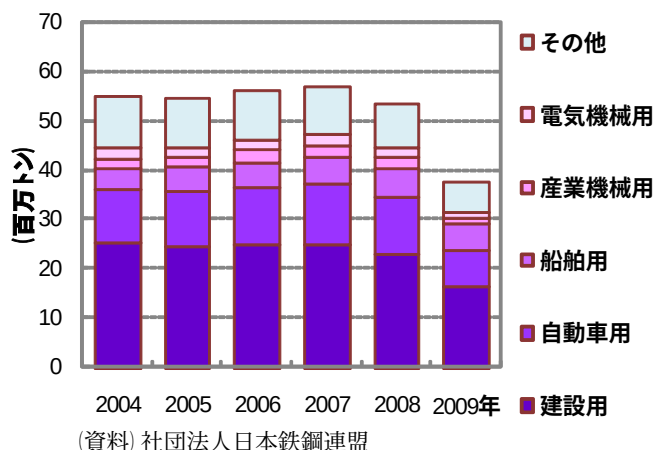
高炉メーカーは、今後も中長期的に主原料価格の上昇が見込まれることから、鋼材需要家に対し今年度紐付き価格交渉において主原料価格上昇分の鋼材価格への転嫁とともに、価格交渉期間の短期化を要請した。

3. 鋼材需要家別 鋼材価格上昇の影響

鋼材需要を用途別でみると、販売業者経由分も含めて建設用が最も多く、次いで自動車用、船舶用と続く(図3)。

鋼材需要の多い業界は、鋼材価格の値上がりという形で主原料価格上昇の影響が及ぶと考えられ、当部による産業連関表を用いた試算によれば、鋼材価格が例えば+20%上昇した場合の主要鋼材需要家のコスト上昇率は、建設業+0.9%～+1.3%、乗用車製造業+1.4%、自動車部品製造+1.8%、船舶製造・同修理の

図3 普通鋼鋼材用途別受注高(国内)



+4.7%となった。

また、鋼材調達方法や値決め方法によって数値に表れない影響もあると考えられるが、それら商慣習は業界毎に異なるため影響度については格差があると考えられる。主要鋼材需要家の建設業、自動車産業、造船業における影響を以下で考察した。

① 建設業

建設業は、用途別で見た場合最も鋼材消費量が多いが、上述の通り鋼材価格上昇の影響度は自動車産業や造船業に比べて小さい。これは、総コストに占める人件費の割合が高く、材料費の価格上昇による影響が低いためと考えられる。

鋼材調達は、汎用的な鋼材を使用することや資材調達を工事に合わせて柔軟に行う必要があることから、店売りでの調達が主流、利用鋼材も電炉鋼が中心である。店売り価格は、高炉メーカーの公表する契約価格も反映するため、間接的に主原料価格上昇の影響を受ける可能性はあるものの、電炉鋼は鉄スクラップ価格に連動しやすく、影響はある程度抑制されると考えられる。また、店頭で調達する場合は、価格上昇期には前倒し調達を、価格下落期には買い控えを行うため、費用負担の変動は市況変動に完全にリンクするわけではない。一部では、輸入鋼材を利用するなど、価格を重視し利用する対象鋼材を広げる傾向もあり、主原料価格上昇の影響のみをクローズアップすることは難しい。

② 自動車関連産業

自動車は、車体の他自動車部品・同付属品の素材として鋼材を用いており、1台当たり鉄鋼使用量は1トン強と言われている。完成車メーカーは、軽量化と安全性の両立を目的としてとくに高品質・高機能の鋼板利用への拘りが強い業界であり、高炉メーカーに対しても冶金段階からの研究開発を求めている。

鋼材調達は、完成車メーカーが部品用資材も含めて高炉メーカーより直接調達し、価格交渉も一括して行っている。従来は、主原料の価格上昇リスクは完成車メーカーが負担してきたが、最近は完成車メーカーも新興国需要への対応に向け更なるコスト削減に取り組んでいる段階にあり、今までのような価格引き上げを許容できる余裕度は狭まりつつある。

今年度の鋼材価格交渉において、完成車メーカーは交渉期間の短期化に対し強い抵抗を示し、交渉期間を半期とすることで折り合った。交渉期間を主原料価格交渉と同じ四半期することは、完成車メーカー側が主原料価格の変動リスクをすべて負うことになりかねないため、高炉メーカーと双方で負担し合う形で決着したものである。従来のように主原料価格上昇分の転嫁を全面的に負うことはできないとの意思表示とも思われる。

鋼材価格上昇自体が完成車メーカーに与える影響は、コストアップによる直接的な影響に加え、交渉期間短期化によって鋼材価格が変動しやすくなったことで完成車メーカーの損益計画の不安定要素が増えるといった、数値に表れない部分にも及ぶと考えられる。完成車メーカーはEVの開発なども見据え、依然として高品質・高機能素材に対する拘りは捨てていないが、水面下では完成車メーカーも代替素材の研究開発に関わっているとも聞かれる。高炉メーカーも品質向上とコスト改善や安定化の両立を今まで以上に求められることになるだろう。

③ 造船業

造船業は、コスト全体の約3割を鋼材費用が占めるとも言われ、主要な鋼材需要家のなかでも鋼材価格上昇の影響度が大きい。しかしながら、相対的に造船メーカーの規模は高炉メーカーより小さいため、高炉メーカーとの直接価格交渉においてスケールメリットを発揮するのが難しく、主原料価格上昇下では鋼材価格引上げを余儀なくされるケースが多い。

こうした価格交渉での力関係に加え、造船業は受注から鋼材調達までに2～3年程度の期間を要するため、その間の価格変動リスクを負うことが多い。受注価格は受注時に確定し、価格変動条項（サーチャージ条項）を盛り込んでいない限り、造船メーカーは鋼材価格上昇分を船主に転嫁できない。過去、鋼材価格変動時に価格変動条項の導入提案がなされたこともあるが、鋼材価格上昇期は船主側から、下落期には造船メーカー側から、それぞれ導入反対の動きが起きているため、実際に導入されるケースは少ない。

今回のような価格上昇時には、上昇幅以上に損益への影響が大きい虞がある。

4. まとめ

主原料価格上昇による影響が最も大きいのは、銑鉄・粗鋼生産を行う高炉メーカーである。高炉メーカーは、できる限り主原料価格上昇分を需要家へ転嫁していきたいとしているが、主力鋼材需要家にもコスト上昇を許容していく余裕はなくなってきている。

コスト上昇分を川下へ転嫁することが難しくなってきていることを受け、高炉各社は新興国における拠点整備を含めた供給体制再構築や主原料の自社調達比率引き上げなどの対応を進めている。今後、こうした施策がどれだけ主原料価格上昇の影響を相殺できるのか注目したい。

（中井：nakain@sumitotrusted.co.jp）

※本資料は作成時点で入手可能なデータに基づき経済・金融情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。