

中国の鉄鉱石輸入の動向について

掲載誌・掲載年月：海事振興連盟「うみ」49号 201207

日本海事センター 企画研究部

次長 白井 潔人

2010年の世界の海上貿易量は85.5億トン。クラークソン社が2011年11月に発表したレポートによれば、それが2011年には90.1億トンと5.3%増加すると予測されている。85.5億トンのうち鉄鉱石や石炭といったドライバルク貨物(ばら積み貨物)が34.7億トンと全体の4割を占め、そのなかで鉄鉱石、石炭と穀物が3大バルク貨物と呼ばれ、鉄鉱石が10.0億トン、石炭が9.0億トン、穀物が3.4億トンといった構成となっている。これらのドライバルク貨物の海上輸送のために、ばら積み専用船(バルカー)が世界で9,000隻以上就航している。バルカーは船型により得意とする輸送分野があり、鉄鉱石はケープサイズと呼ばれる大型バルカーで主に輸送されている。

バルカーやタンカーといった不定期船部門では、海上荷動き量(船腹需要量)と船腹供給量の関係により日々傭船料市況が変動している。バルカー部門においては、船腹過剰に長らく苦しんだが、2003年秋からは中国の鉄鉱石輸入の増加とともに、傭船料市況は急騰し、2008年9月に発生したリーマンショックまで4年の間海運業界は好景気を謳歌することができた。

中国の鉄鉱石輸入は、2003年に日本を抜いて世界第1位に躍進し、その後も年々増加したが、2008年9月に発生したリーマンショックにより中国の鉄鉱石輸入も一時的に減少した(それでも、2008年の年間輸入量は4.44億トンで対前年比15.6%の増加)。しかしながら、中国政府が発表した4兆元の景気刺激策によりすぐに息をふき返し、2009年2月から大幅に輸入量が増加し、2010年3月までの14ヶ月連続して対前年比増を記録した。その結果、2009年の輸入量合計は6.28億トンとなり前年より1.8億トン増加した。この増加分1.8億トンはケープサイズ150隻の年間輸送量に相当し、同年の新造船による船腹増加がほぼ吸収され、2008年末からの傭船料下落にも歯止めをかけた。「爆食」と言われた中国の鉄鉱石輸入であったが、2010年4月以降は、中国政府の金融引締策による鋼材需要の伸び悩みと、輸入鉄鉱石価格上昇による国産鉄鉱石へのシフトが顕在化したため、同年の年間輸入量は6.19億トンと初めて対前年比-1.5%の減少となった。2011年は6.83億トンまで盛り返したが以前の勢いはなく、新造船の大量竣工による船腹過剰も重なり、傭船料市況は現在までも低迷を続けている。

中国の鉄鉱石輸入量の今後の動向を考えると参考になるのが、中国政府が発表した2011年～2015年を対象期間とする第12次5ヵ年計画における中国鉄鋼業発展計画であろう。同5ヵ年計画では、製鉄所を最適配置することと海外での鉄鉱山権益を新規に1億トン以上確保することなどが規定されている。

製鉄所最適配置については、渤海、長江デルタ地帯に立地している鉄鋼メーカーの生産能力の増強は今後認めず不採算設備の廃棄を進める一方、広東省などの東南部では湛江と防城港の2つの製鉄所建設プロジェクトを推進するというものである。海外での鉄鉱山権益確保に関しては、「1960年代から1970年代にかけての日本の製鉄メーカーに通じるものがある」と言われるほどで、豪州を中心として、中南米そしてアジア・アフリカの鉄鉱山への投資が見込まれる。こうした中国の資本投下は、沿海部の製鉄所建設とともに中国の鉄鉱石輸入を増加させるので、海運業界の期待も大きい。一方、見通しが不明なのが、国産鉄鉱石の自給率を45%とする規定である。自給率45%を達成するためには年間12億トン以上の鉄鉱石を生産する必要があるが、政府の号令により増産に次ぐ増産で生産量は順調に増加しているものの、肝心の鉄分含有率は年々低下しているとの見方が強い。中国は対外的には国内の鉄鉱石埋蔵量は潤沢であると主張しているが、新規鉱山の開発は環境問題と背中合わせであり、鉄分含有率の低下、生産コストの上昇と環境保護のための新規開発の制限という3つの制約を抱える中で、中国がどれだけ良質な国産鉄鉱石を増産することができるか注目され、その動向が中国の鉄鉱石輸入を大きく左右することになる。

以上

【図表】中国/日本の鉄鉱石輸入量とケーブルサイズ備船料の推移

