

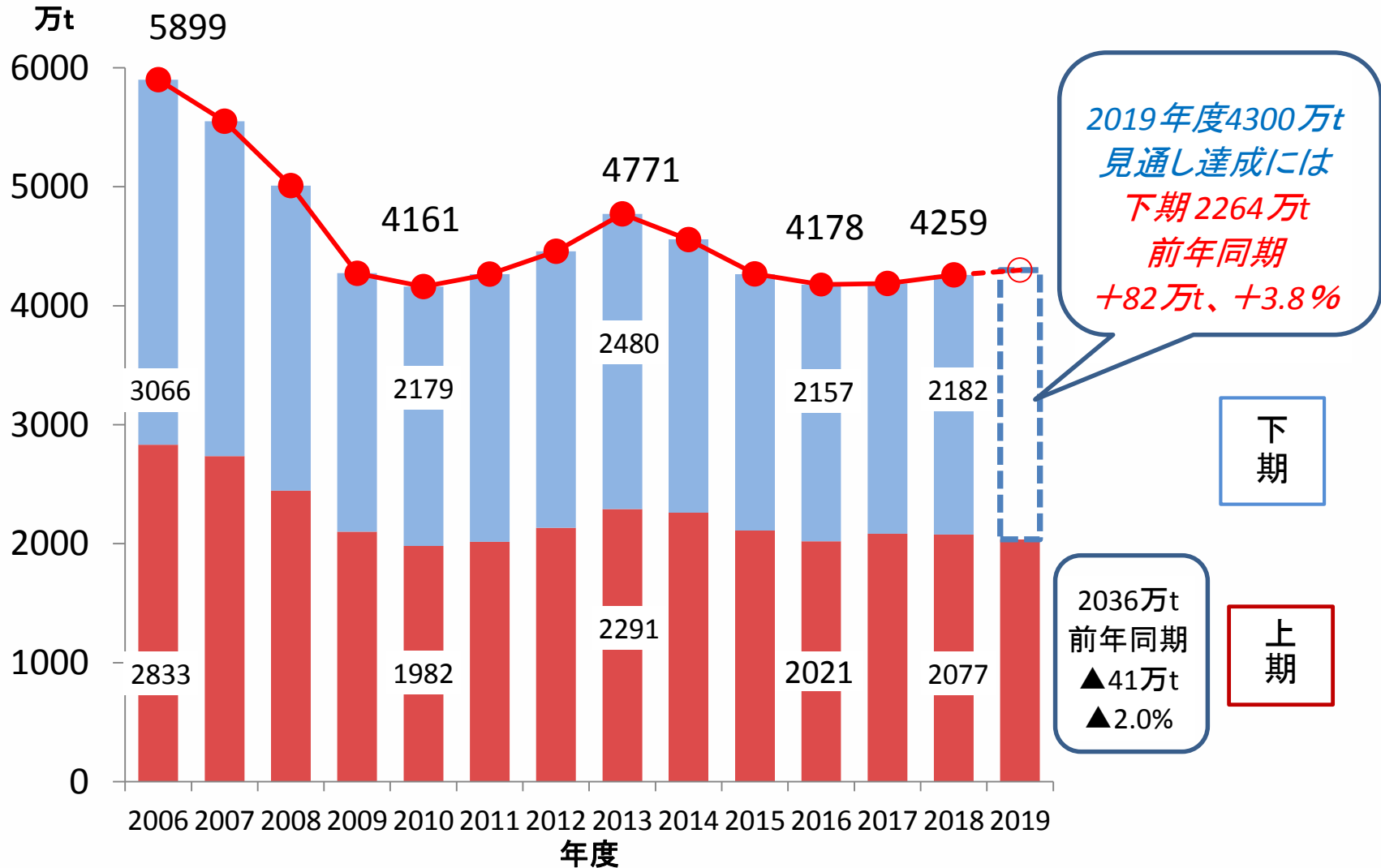
## 最近の需要動向について

2019年10月24日 重工業研究会

1. セメント国内需要の推移
2. 2019年度上期 地区別セメント販売
3. セメント官需・民需の推移
4. 中期的なセメント国内需要を決める要因
5. 物流の課題

流通委員会 委員長 大西 利彦

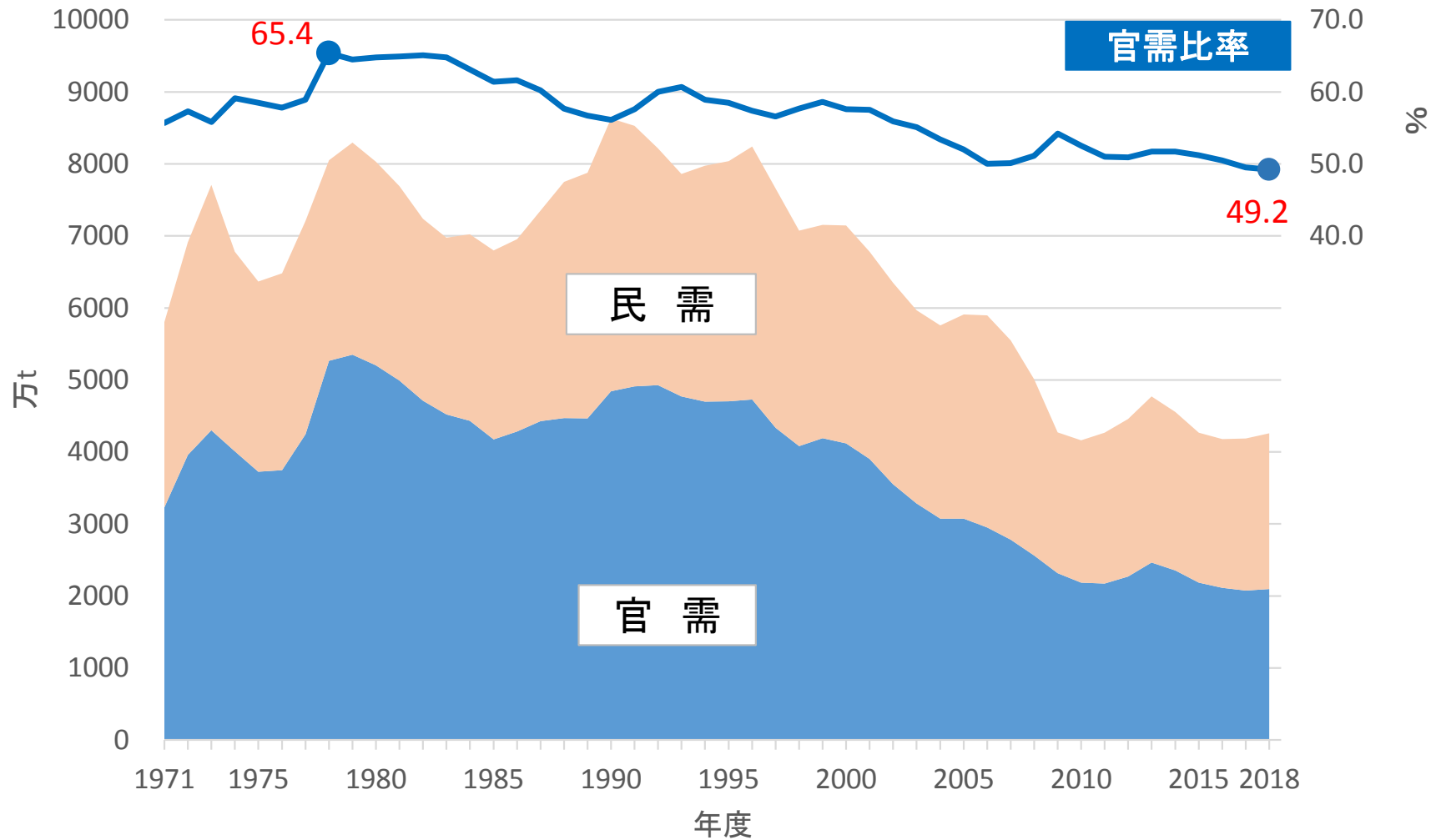
# 1. セメント国内需要の推移



## 2. 2019年度上期 地区別セメント販売

地区	実績(万t)	構成比(%)	前年伸率(%)	主な背景
北海道	105	5.1	0.0	
東北	194	9.5	▲5.0	復興工事がピークアウト
関東一区	473	23.2	▲3.5	首都圏でのオリンピック関連工事がほぼ終了
関東二区	171	8.4	▲6.0	群馬県でのハツ場ダムが終了
北陸	116	5.7	+2.2	福井県での北陸新幹線関連工事が堅調
東海	227	11.2	▲6.0	愛知県での中部電力武豊火力発電所増設工事が終了
近畿	270	13.3	+3.7	概して公共・民間工事が堅調
四国	73	3.6	+2.8	低水準も反動増
中国	121	5.9	+5.4	概して公共工事が堅調
九州	236	11.6	▲2.0	概して低水準
沖縄	50	2.5	+3.2	公共・民間工事とも高水準
計	2,035	100.0	▲1.7	
内需(含輸入)見込	<b>2,036</b>		<b>▲2.0</b>	

### 3. セメント官需と民需の推移



(参考データ)

年度	官需万t	官需比率%	民需万t	合計万t
1971	3231	55.7	2570	5801
1972	3960	57.3	2951	6911
1973	4302	55.8	3408	7710
1974	4008	59.1	2774	6782
1975	3724	58.5	2641	6365
1976	3747	57.8	2736	6483
1977	4246	58.9	2963	7209
<b>1978</b>	<b>5264</b>	<b>65.4</b>	<b>2785</b>	<b>8049</b>
1979	5351	64.5	2945	8297
1980	5203	64.8	2826	8030
1981	4990	64.9	2699	7689
1982	4712	65.1	2526	7239
1983	4519	64.8	2455	6974
1984	4432	63.1	2592	7024
1985	4175	61.4	2624	6799
1986	4283	61.6	2670	6953
1987	4426	60.2	2926	7353
1988	4472	57.7	3279	7751
1989	4466	56.7	3410	7876
1990	4841	56.1	3788	8629
1991	4913	57.6	3616	8529
1992	4929	60.0	3286	8214
1993	4772	60.7	3090	7862
1994	4697	58.9	3277	7974

年度	官需万t	官需比率%	民需万t	合計万t
1995	4702	58.5	3336	8038
1996	4727	57.4	3515	8242
1997	4335	56.6	3323	7657
1998	4082	57.7	2990	7072
1999	4190	58.6	2961	7152
2000	4118	57.6	3026	7144
2001	3902	57.5	2880	6781
2002	3553	55.9	2798	6351
2003	3287	55.1	2682	5969
2004	3072	53.4	2685	5757
2005	3072	52.0	2837	5909
2006	2952	50.0	2947	5899
2007	2784	50.1	2767	5551
2008	2561	51.1	2448	5009
2009	2317	54.2	1956	4273
2010	2186	52.5	1975	4161
2011	2174	51.0	2091	4265
2012	2270	50.9	2188	4458
2013	2465	51.7	2306	4771
2014	2356	51.7	2199	4555
2015	2186	51.2	2081	4267
2016	2111	50.5	2066	4178
2017	2075	49.5	2113	4188
<b>2018</b>	<b>2097</b>	<b>49.2</b>	<b>2162</b>	<b>4259</b>

## 4. 中期的なセメント国内需要を決める要因

### プラス要因

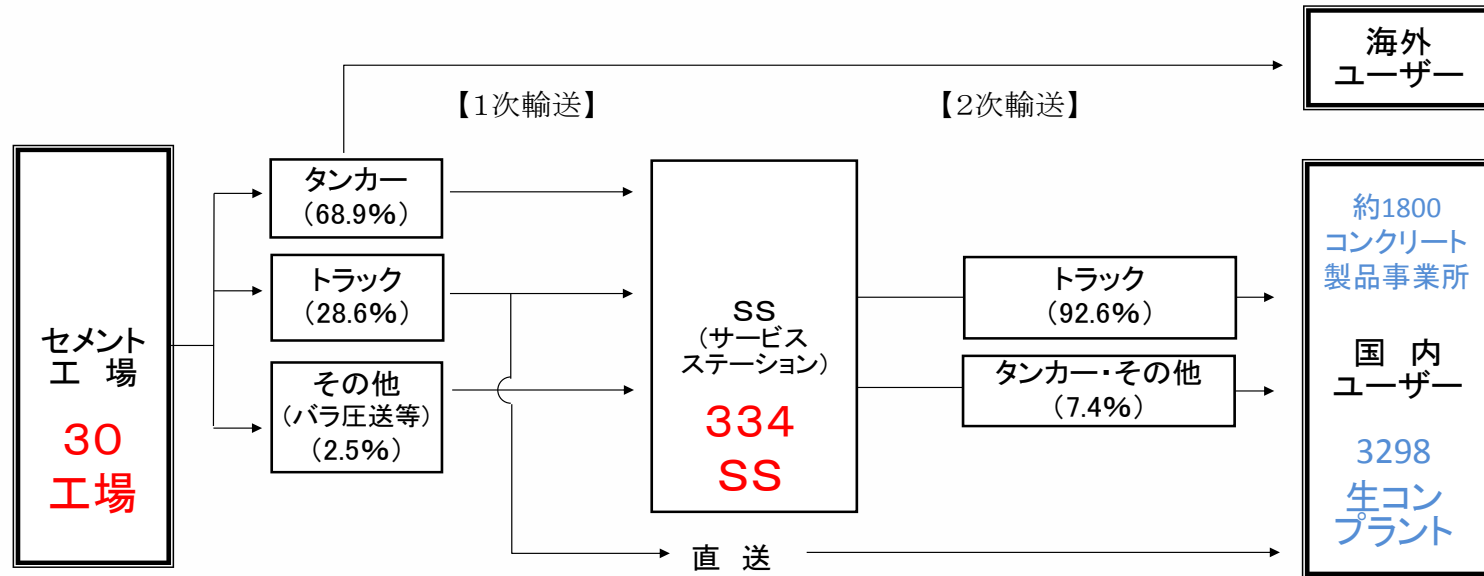
- 首都圏では2020年東京オリンピック・パラリンピック関連工事がほぼ終了し、これまで手控えられていた工事が着手される期待がある。
- リニア中央新幹線の工事が着手されており、沿線地域での直接・間接の建設投資が見込まれる。
- 政府は2018～2020年度の3年間で総額7兆円「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」としているが、この分野の投資は堅調に推移する見込み。
- 2025年大阪万博開催を控え、直接・間接の建設投資が見込まれる。

### マイナス要因

- 建設労働者の人手不足は解消されず、工期長期化や工事停滞が続く懸念もある。
- 政府は本格的な景気回復後に財政再建の必要から、公共事業費を削減する懸念がある。

## 5. 物流の課題

一次輸送の約70%はタンカー、二次輸送の約90%はトラック



(注) 図中の数字は構成比 (2018年度実績)

### 【課題】

#### 1. 内航海運について

- ① 2020年より燃料油のSOx濃度が現行3.5%⇒0.5%へ規制強化  
適合油にて対応も安定供給とコストアップに懸念
- ② 船員不足 など

#### 2. セメントバラトラックについて

- ① ここ数年、特殊車両通行申請許可の長期化(従来は数週間⇒数か月の事例も)
- ② 運転手不足 など