

平成 2 1 年 3 月

[配布先：全組合員]

市 場 情 報

「日 時」 平成21年3月6日（金）午前11時～

「場 所」 名古屋「中部鋼鉄株」

「出 席」 酒匂委員長他 22名(最終頁参照)

「経 過」

1. 委員長挨拶

3月に入り景況はさらに悪化している。資金繰りが懸念されるが銀行もB I S規制により株価対応に追われ貸出面で身動きが取れない状況。需要は製造業が在庫調整で来期4～6月は更に減産幅が拡大するだろう。今後企業倒産が増えないか危惧している。年度末を迎え、信用不安、資金調達難が強まる。制度融資や、雇用調整助成金などをフル活用しながら急場をしのぐしかないと思う。

2. 各地区の需要動向報告

北海道

与信問題さらに深刻

還暦を迎えた記念すべき冬の祭典 さっぽろ雪祭りは無事終わり、一ヶ月にわたって自衛隊や市民の皆さんが、雨にも負けず、寒さや吹雪にも負けず製作した素晴らしい雪像や氷像は、一夜明けたら解体され ただの雪山や氷の塊になってしまいました。しかし、雪山が解けると その下から緑の芝生や色とりどりの花々が現れると思うと、春の訪れが待ち遠しく楽しみです。

「北海道経済は今年こそ長い冬のトンネルをぬけ春の訪れを」との期待もむなしく、世界経済の急激な減速により、さらに急激なブレーキ。今年に入り道内を代表する有力老舗企業が相次いで経営に行き詰り。倒産件数で40%、負債総額は11、7倍と前年同期を大幅に上回り、冬将軍の再来、厳しい冷え込みが続いています。

【鉄 骨】 平成20年1～12月道内鉄骨推計は18万8600トンで前年同期比4、7%減少

(本州物件受注含む総鉄骨推計22万トン・前年同期比15%減)となった。また 鉄骨需要の先行きを示す1月～12月の積算数量は18万5千トンで前年度比93%・平年比91%となった。昨年9月以降は中小物件が鋼材の価格問題や急激な景気後退などにより、計画の見直し、工事の延期や中止など地方を含め極端に冷え込み、6ヶ月連続月間1万トン前後で先行き非常に厳しい状況にある。

道内の鉄骨需要は、昨年早々から超大型物件が相次いで発注されたが、工事の遅れなどにより今年までズレ込み、Hグレードを中心に大手ファブは道央圏の大型物件に加え、首都圏の大型物件の受注により前半は山積みで多忙、工程調整を行っている。一方、M・Rグレード以下のファブは工場山積み薄く、工事確保に奔走している。当面 中小物件は非常に少なく厳しい状況が続き、Hグレードは潤沢な工事量で多忙、M・Rと地方のファブは閑散といった二極化が一層進んでいる。後半は食料増産体制に向けて関連施設の建設整備、鋼材の先安感から鋼材価格の見極めにより、発注を控えている物件が動きはじめることを期待している。

〔橋 梁〕 公共工事の大幅な見直しにより、平成20年ゼロ国・補正予算、平成20年度計画については予定どおり発注された。数量は北海道開発局・北海道・自治体(市町村)・東日本高速道路のトータル1万9630トンで発注予定に対し88.5%・対前年度比78.8%の水準であった。数量・受注単価とも非常に厳しい状況にあり、また、メーカー、ロールのタイト化により素材納期の長期化、遅れから加工工程の調整に苦慮していたが、ようやく解消され年度末に向けて順調に消化している。平成21年ゼロ国・補正予算については景気浮揚にむけて前年度を大幅に上回る見込みであり、とくに橋梁延命・耐震対策、補修・補強材として落橋防止装置及び鋼製床版工事の発注増が期待されている。又、平成21年度については現在国会で予算審議されているが、世界同時不況からの早期脱却にむけ、公共工事の大幅な伸びと共に、各橋梁ファブとも早期予算成立・早期発注を期待している。平成21年度はゼロ国・補正・本予算のトータル2万5500トン・前年度比30%増を見込んでいる。

〔切り板の状況〕 昨年相次いで発注された道央圏の大型物件の加工がようやく本格的になってきた、加えて首都圏の大型物件の受注加工により、各シャヤー業者とも、切り板加工数量、販売価格、稼働率にバラツキはあるものの、現状比較的高水準で安定操業が続いている。4月以降については道内外の一部大型物件の延期や中止、加工時期のズレ、中小物件は計画の見直しや工事の延期や中止などにより極端に冷え込み、新規案件は例年に比べて極端に少なく、先行き不透明なことから年度生産計画が組み立てられない状況である。価格については、電炉の大幅値下げ、高炉のH形鋼の大幅値下げ発表以降、厚板についても、高炉の素材値下げを見越した切り板想定価格設定についての問い合わせが多々あるが、現状高炉メーカーは厚板について具体

的に値下げの動きはない。値下げ見積もりをしたからといって受注が増えるわけでもなく、ただ単に市況を乱すだけとして一切応じていない。

昨年は、Hグレード 1社 Mグレード 4社 Rグレード 1社の計7社が経営破綻したが、今年は新年早々に創業80年の老舗でHグレード名門ファブが自己破産、また、2月には大手建設機械修理・各種プラント設備製造メーカーが経営破綻しシヤ業界も大きな影響を受けた。道内は土木建設が中心であり、公共投資の抑制からゼネコンの破綻も相次ぎ、与信問題もさらに深刻さを増している。与信管理については今後も一層多難な状況が続くそうである。

(玉造・西村卓也)

東 北

先安感から発注手控え

早咲きの桜の開花が伝えられていますが、東北地方はまだ寒い日が続いております。市況も冷え切ったままの状態が続いています。

材料は昨年のタイト感から一変し、スムーズに入荷しており、切板需要の低迷から在庫数量は思うように減っておりません。

東北の地場物件が少ない中、多少、切板の引き合いが有るものの東鉄の価格に引っ張られ値引きの要望が出始めておりますが、簿価が高いだけに安易に引き受けられる状況では有りません。

新規物件も引合いが少なく、高炉メーカーの価格の先安感から発注を延ばしている様で価格の提示がされれば手持ちの物件が発注されると思われませんが、期待薄のようです。ファブのMグレード以下は相変わらず厳しい状況で、Hグレード以上は5月から8月頃までの山積みはあるようですが、地場物件は少なく首都圏物件主体です。

シヤの稼働は、スポット受注の中小では50%を下回っており、更に厳しい状況にあり、物件対応主体のシヤでは3月から4月頃までは契約残で何とか100%の稼働を維持している模様ですが、先の物件が見えて来ず、5月以降がいまだに不透明で不安です。

まもなく春の季節を迎えますが、シヤ業界も一日も早い雪解けで暖かい日差しが射して欲しいものです。

(J F E 鋼材・湊和志)

東京

海外ファブの動向注視

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、関係シャーの加工量も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。

(富士鉄鋼センター・井沢純司)

東京

需要壊滅状態

産建機は多少のずれはあるものの、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始め、月を追う毎に生産計画が下方修正という状態が現在も続いている。

関係シヤーは加工体制の再構築（雇用調整・一時帰休含む）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し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急増を解消する為、需要家は急激な生産調整計画を実施。需要家によって減産幅はマチマチであるが、 $\Delta 50\% \sim \Delta 85\%$ 。

〔油圧ショベル〕 09年1月の出荷実績は前年対比で $\Delta 65\% \sim \Delta 70\%$ となっており、在庫圧縮にはまだまだ時間を要すると見られる。

〔建設クレーン〕 ラフテレーン・クローラとも他機種に比べ生産調整開始が2～3ヶ月遅れたが、国内外からのキャンセルもあり、販売は振るわない。概ね $\Delta 50\% \sim \Delta 60\%$ 。

〔ダンプ〕 昨年11月からの大幅減産計画もいつまで続くか全く不透明。限られた部品ではあるが、今後1年間納入不要と通達されたシヤーもあると聞く。

金属加工機・鍛圧機械分野も受注状況は惨憺たるもので、特にプレス業界は自動車不振から来る設備投資見送りの影響で1月受注は $\Delta 90\%$ 超となっている。参考に工作機械の受注推移をみると11月以降、 $\Delta 60\%$ 超、 $\Delta 70\%$ 超、 $\Delta 80\%$ 超と悪化しており、ほぼ連動する分野だけに今後も見通しは暗い。

重電分野にも陰りが見え始めている。原発プラントは一部を除き資金不足から1～3年延期の気配がある。発電・送電プラントは仕事量を確保できているが、変圧器は海外生産等で受注減。

昇降機のウエイト関係部品も受注減少。建設不振と同時に中国製鋳物が安値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 $\Delta 80\% \sim \Delta 90\%$ 、低迷は年内続く模様。

店売り分野でも落込み幅が紐付き程急激ではないが、受注は月を追って悪化している。母材価格の二極化と受注減のカバーから相場も幅が広い状態。母材先安感から在庫適正化も急ぎたいが、一方で量は追わず利益重視も大切と、頭の中は股裂き状態。業界全体の為にも過去繰り返してきた乱売合戦は何とか避けたいものである。

(ニューエイジ・池田啓志)

東 京

打つ手なし

浦安地区の現状は、どうにもならない状況である。販売は、30～50%減少し、在庫は著増している。需給は日を追って悪化しており、在庫調整が喫緊の課題である。中小ファブは超低空飛行が続き、需要の底打ち感が全く見えず、手の打ちようがない状況。 (三ノ橋鋼材・角田善彦、丸東興業・秦弘志)

東 海

切断するものがない

東海地区の店売り、ヒモ付きの両熔断業者は2008年11月を境に状況が一変し、ヒモ付き業者は11月以前はメーカーのヒモ付きカットなどで、切断順番をユーザーと相談しながら製品を作っていたが、11月以降ユーザーからの減産、キャンセル、メーカーからの母材の多量入庫があり、在庫は多いのだが切断する物が無いという状況になってきました。これは、建機、産業機械など東海地区すべてのヒモ付き業者に言えることで、特にユーザーからの受注は月を追うごとに減る傾向があり、ピーク時の8割減などという製品も出てきました。この為、ヒモ付き業者の一部は労働者の削減や雇用調整金をもらい、一時帰休をするところが出てきました。

一方、店売業者もヒモ付き業者とほとんど代わらず11月以前は仕入商社や仕入メーカーなどから厚板は他商品と違い、タイト感があると申され申し込みを多くしてきたため、12、1月にダンゴ状態で板の入庫があり、特に1月には多くの店売り業者が売上げより、仕入の方が格段に多いという現象が起きました。売上も11月以降下がり始め、現在は一日の仕事が埋まらず、機械は遊び、得意先からの注文を待ち機械を動かすという事になっています。当然一時帰休もおこなっている会社もあり、これ以上仕事が減るなら、もう少し休みを増やさなければと検討している会社も出てきました。

当地区の熔断業者は自分達のテリトリーを守り、仕事をしています、売り単価において自社の操業や在庫の多さを考えると得意先の要望に合わせざるをえなくなっています。その為、ユーザーの仕事量の回復が早期に望まれますが、トヨタをはじめとする東海地区の企業は何とか5月の大型連休までに在庫調整をして、新たな生産計画をスタートさせたいのかもしれませんが、店売り熔断業者の仕事が出てくるのは、お盆明けぐらいになると思われます。その為、これからはそれまでの資金繰りや操業、売り先の与信問題に頭を痛める日々が続くと思われます。

(鈴木鋼材・鈴木康司)

東 海

底値圏入りはいつ

東海地区の建材を扱っているシヤーの状況は、メーカー系列で橋梁物件があるところと、無い一般シヤーでは工場稼働の状況が大きく違ってきています。

橋梁物件については、今年の6月頃までは仕事量が確保されているメーカーシヤーもある状況で、橋梁物件のおかげで工場稼働率も落ち込みも無く、高い稼働率となっています。

ただし、こうした足元橋梁物件で好調なメーカー系シヤーにも、鉄骨建築物件の減少の影響も出だしてきている為、今後の工場稼働率は低下が見込まれて、先の需要動向は見えていない状況との事です。

メーカー系シヤーの中には橋梁中心の建築物件と共に産機向の仕事を行っている会社もあり、同じ会社工場でも産機と橋梁の切断ラインの稼働状況のギャップがあまりにも大きいために苦慮しているとのことです。

素材在庫についてもメーカー系シヤーの在庫はロール対応物件が多いということで、適正水準か、それ以下という状況となっています。

メーカー系シヤー以外の建材シヤーの状況は、やはり仕事の受注量が半減し、新規物件見積りもかなり減り、スポット物件は皆無に等しい状況で、この先仕事量についてもまったく見えない状況です。

この様な仕事量が少ない中で、切板価格については当然弱含みで、現状の在庫素材は仕入単価からすればまだ値下げ対応は非常に厳しい状況であるにも関わらずユーザーからの値下げ要求は非常に強いものとなっています。

東海地区は地元ファブリーケーターの情報によると、トヨタの関係もあり東西地区に比べて建築物権の低迷が大きいとのことで、ファブリーケーターも仕事の確保のために東海地区だけでなく他地区へ営業活動をしているとのことです。

数少ない工事中止や延期となっていない物件にゼネコンが群がり、工事の受注単価を叩きあいによって受注するため、ファブリーケーターに対する鉄骨工事の指値もかなり厳しく、当然鉄骨工事の大部分を占める鋼材についても購入に際して厳しい指値となってきます。

ファブリーケーターは鉄骨工事を受注する際に形鋼やコラム、切板などの鋼材全体の平均単価を基にした単価により受注単価を決定するのですが、かなりの値下げがあったH形鋼で、鋼材の平均単価を下げようとしても、まだ値下げ動向がわからない鋼板および鋼板を使用するコラムなどの単価

がかなりネックとなっているようで、価格のメーカー動向が分からないためにも見積りを出せずにいる商社や特約店に対し、鋼材の平均価格を下げるために厳しい指値をしているようなのですが、状況が見えないこの先の物件を受注するためにその値下げを先取りした様な単価を容認する動きも出てきているようです。

当然この鋼板価格が見えない中で受注された鉄骨工事物件の鋼材価格は近い時期に切板の販価へ影響を与える状況となることはまちがいでなく、切板単価は売りたい単価から、この鉄骨工事物件の買える単価へと急激になっていくものと思われます。

鉄骨建築物件が中止、延期と言われるなかでまだ残っている今年8月頃の建て方の物件はまだあるというファブ情報もある中で、ゼネコンが受注している物件の鋼材は以前であれば納期の関係で今頃発注しているはずなのですが、鋼材納期に心配がなくなった事と、鋼材単価がまだ時間が経てばまだ安くなるというゼネコンの思惑がある状況なので、鋼材価格のボトム感がでてこないと建築物件の動きはないと思われます。

(中部鋼鉄・加藤一修)

東 海 (書面参加)

プレッシャーをエネルギーに

厳しい寒さも峠を越え、三寒四温が繰り返され心はずむ暖かな春が近づいている様な気がします。その様な嬉しい季節ではありますが、自動車需要の急激な落ち込みに伴う自動車メーカー各社の大幅減産や、欧米を中心に金融危機の影響でビルや住宅の建設需要の低迷による世界規模での建機需要の急減、以上の様な状況から各メーカーの生産能力増強につながる新工場着工の凍結等々。

我々を取り巻く環境は、かなり厳しい状態にあります。

弊社も、その影響を少なからず受け低操業が続いております。その様な状況ではありますが足元をしっかりと見つめ今やれる事を考え行動し、次の時期に備え準備をするしかないと思います。

周りの状況を考えると不安になる事ばかりで、いろんなプレッシャーがありますが、この大変苦しい状況において自分にできる事は何か。そんな他人任せにしない心が大きな苦難を自分のエネルギーに変えて前に進んで行く事できるのではないのでしょうか。多難なこの時代このプレッシャーをエネルギーに変えることが出来るかが明暗を分けるような気がします。

(日清鋼業・濱田 鎮行)

大 阪

橋梁以外悪化の一途

1. 全般

- (1) 橋梁以外はことごとく悪化の一途を辿っており、ひたすら嵐の過ぎるのを待つばかりといった状況で新年度に期待するしかない。
- (2) 4月から高炉メーカーの価格が改定されるのは間違いないところであるが、未だにメーカーの指針がでないことから、需要家では探りを入れる意味合いもあって引合いが増えている。
- (3) このような中、東京製鐵の3月の販売価格(−10,000円)は悪化に拍車をかけている。
- (4) 企業の倒産も日を追うごとに多くなり、今後、価格の高い材料が残っている中、価格競争の激化によって信用不安も増加している。

< 1月の近畿地区 倒産事業 >

件数 … 348件 (前年同月比 +0.3%)

金額 … 12億25百万円 (前年同月比 +92.4%)

2. 品種別

(1) 厚板

- ① 大減産している中、独歩高出あった厚板も翳りが出て来ており、納期も早くなってきている。
- ② 価格については依然として造船が好調なことから、手綱はゆるめていないものの水面下での凌ぎあい是一部、噂で聞こえてくる。

(2) 中板

- ① 日を追うごとに価格は下がり、量は減ってくる。特にトヨタの影響は大きく、一部大阪に安値で流れてきている。

3. 主要部門

(1) 橋梁

- ① 仕事量については少ないところでもH12/上期、多いところではH21年度抱えており、当面好調に推移するがそれ以降は見えてこない。
- ② H21年度発注量はかなり落ち込むと見られており、他の業種と同様競争が激化し、価格も下落していく模様。

(2) 鉄骨

- ① 現在、梅田日田ヤードや上本町の再開発等大型物件はあるものの、いわゆる空中戦で、どれだけ我々のシャーにおりてくるかである。

② H21年度発注量は工事の中止、延期等でかなり落ち込み、多くても昨年の半減以下と思われる。

<12月の建築着工面積>

SC …453.7万㎡ (前年同月比 -26.7%)

SRC …35.7万㎡ (前年同月比 26.8%)

鉄骨需要量 …約47万t (前年同月比 -16万t)

近畿/非住宅 …169.8万㎡ (前年同月比 -23.6%)、
2832億円 (前年同月比 -15.9%)

(3) 建機

① 今期は最悪で操業率は10~20%程度でいかんともしがたい。

(4) 造船

① 好調な造船であるが、国内向けでもキャンセルが出て来ている。

(株)玉造・椿下卓司

九州

生き残りをかけた苦闘続く

九州地区の厚板シヤアの業況は、主要客先業種、指定シヤア、地域差で若干程度の差はあるものの、総じて12月以降悪化の一途を辿っている。特に1月中旬以降、仕事量は激減し、押しなべて直近の稼働率は5割程度となっている。その結果、競合が激しい大口客先への見積価格は一週間単位で数千円下落する状況が出現している。

特に非建築、建機、産機、一般切板の現象が激しく従来の3割程度まで稼働が落ち込んだシヤアも出て来ており、当面回復の見込みなく、4月以降のメーカーの素材価格の目処も立たず、在庫素材価格が変わらない飢饉的状况に陥っている。

また溜まった契約残の団子出荷、在庫の増加、高い在庫単価、客先の信用不安と、今後しばらくは解決策のない問題を抱え、生き残りのための苦闘の期間が続くと思われる。

【建築】 昨年待つまでは、継続物件で建材系指定シヤアの仕事量は大きな落ち込みはなく、稼働率は高水準を保っていたが、大型物件の相次ぐ凍結、中止により1月中旬頃より仕事量は激減し、月を追って悪化している。

大型の新規案件はあっという間に消え去り、昨年末までH21年前半の仕事を確認していたHグレードファブも案件の消滅、延期の影響で穴埋めに奔走している。またMグレード以下、特に地方のファブは更に厳しい状態が今後続く状況と思われる。

20年12月の九州地区の建築着工状況は下表の通りで、推定鉄骨量で前年同月比マイナス5

8%となっており、今後も当分回復の見込みはない。

建材向け切板価格は比較的高水準を保ってきたが、一般切板の価格急落の影響で、スポット新規案件は厳しい指値に折り合わざるを得なくなっている。

確定案件：九州新幹線熊本車両基地(2千t)、那覇都心地区土地利用事業おもろ町(7千t)、ブリジストン北九州工場2期工事(5千t)、久留米大学2期工事(3千t)、香椎浜物流センター(2.3千t)

延期・中止案件：日田キャノン(4千t、6ヶ月延期)、長崎キャノン(4千t、延期)、富士フィルムLCD様部品工場4期(9千t、着工凍結)、イオンモール福津(10千t、6ヶ月延期?)、イオンモール大牟田(7千t、鉄骨規模縮小、内装工事中断)

九州地区建築着工統計推移

(単位：千m²/月)

	H18年度	H19年度	H20年度		H20年度		
	平均	平均	12月	前年同月比	3Q	前年3Q比	18年3Q比
R C造	551	381	370	+23.6%	403	+77.5%	▼27.8%
SRC造	73	52	21	▼59.3%	14	▼63.6%	▼87.9%
S造	664	564	375	▼58.0%	430	▼29.3%	▼45.0%
着工面積計	1288	997	396	▼38.4%	210	▼77.1%	
鉄骨所要(推定)	70	59	39	▼58.0%	44	▼76.8%	

【橋 梁】 羽田沖プロジェクト3月で終了。

九州の橋梁ファブの受注状況はばらつきが大きく、手持ち工事が多いファブには厚板シヤ一の新規参入もあり、競争が激しくなっている。

【自動車】 輸出車比率の高い九州の自動車生産は、落ち込みも早く大きいものがある。直近若干持ち直しの兆候は表れて来た。下表の通り、日産/九州は稼働日が2月は10日間まで落ちているが、4月は19.5日まで回復、トヨタ九州も同じく16日稼働から20日稼働まで回復する。ただ殆ど一直体制の稼働で4月の生産台数も前年比約5割程度にとどまる生産計画となっている。

二次三次下請けは素材、半製品、部品等の在庫調整は遅れ、完成車メーカーの回復の波及効果は及ばないと思われる。

[単位・千台]

	2 生産計画(稼働日)	3 月生産計画(稼働日)	4 月生産計画(稼働日)
日産自動車/九州	10.6[▲36] (10.0d)	12.0[▲31.5] (11.0d)	16.0[▲17.5] (19.5d)
トヨタ自動車九州	9.2[▲28.2] (16.0d)	10.6[▲25.7] (19.0d)	18.4[▲15.2] (20.0d)
ダイハツ九州	25.6 (20.0d)	16.3 (21.5d)	23.9 (20.0d)

〔造船〕 九州地区の平成20年の建造量は(竣工ベース)は対前年比0.6%減の5,408千総トン、受注量(契約ベース)はLPG船が対前年比264.2%増となった以外はほとんどの船種で減少し23.1%減の5,017千トンとなった。

平成20年12月末における手持ち工事量は対前年比0.2%微減の14,024千総トンとなり、3年ほど先まで手持ち工事を抱え依然堅調を維持している。

しかし、世界経済の不況の影響で新規受注はほとんどなく、船種の船台予約取り消し、納期前引取り回避の動き、更には先船でキャンセルもでて来ており、建造のピッチダウンは避けられない状況になってきた。

(豊鋼材工業・嶋津邦夫)

4. 副委員長

一部鋼材市場ではバーゲンセールから閉店セールの状態に陥っており、体力消耗戦の様相を呈しているようだ。今、厚板で懸念される材料は、①在庫の評価損・歩留損、②情報の混乱、③信用不安、である。とくに①による消耗戦は絶対に回避しなければならない。

5. 高木理事長の感想

各地区からの報告を聞くと、大半の地区が茫然自失の状況にあることを再認識した。とりわけ東海地区の落ち込みが際立っているようだ。当面在庫調整が焦点だが、上半期中の完了は無理ではないか。原料交渉の中で高炉の販価政策(ヒモ付き)がどうなるか注目だが、まだ4~6月の動向も見えない。東鉄が価格調整していることもあり、市場で外国材との価格差が指摘されている。しばらく高炉の価格調整が期待できない中、処方箋はないが、閉店セールにならないように、とにかく我慢するしかない。

(参考) ≡ 出席者 ≡ (順不同敬称略)

酒 匂 委員長

木 村 副委員長

高 木 理事長(ゲスト)

吉 里 総務委員長(ゲスト)

川 口 東海支部長(ゲスト)

北海道 西 村 (玉 造 株)

東 北 湊 (J F E 鋼 材)

東 京 秦 (丸 東 興 業)

池 田 (ニューエイジ)

井 沢 (富士鉄鋼センター)

	角 田 (三ノ橋鋼材)
東 海	鈴 木 (鈴将鋼材)
	加 藤 (中部鋼板)
	山 村 (熱金鋼業)
	田 島 (テクノタジマ)
	高 田 (東海鋼材工業)
	山 本 (J F E鋼材・名古屋)
	堀 場 (三和鉄鋼)
大 阪	佐々木 (シーヤリング工場)
	椿 下 (株 玉 造)
九 州	嶋 津 (豊鋼材工業)
事務局	柘 野

6. 次回開催予定

第141回市場委員会

6月12日(金) 12:00

於 東京・「鉄鋼会館」