

平成 2 3 年 2 月

[配布先：全組合員]

市場情報

<各地区市場動向>

東 京

高度な技術力を生かして

2年半前の（2008年9月）リーマン・ショックより景気の低迷は続いている。今年度の大学卒業者の就職内定率は68.8%で、120万人の卒業に対して86万人が内定、37万人が定職に就けないことになる。

問題は就職浪人が昨年以前にもかなりの人数がいてその人がどんどん加算され、失業者が増えれば、生活保護費の増加になり地方自治体の負担・国の負担が増える事となる。（失業者141万世帯・生活保護費3兆円）

また最近「T・T・P」による貿易自由化、天候不順による穀物価格の高騰など問題点は数多く挙げられるが、これらを克服するためには経済成長しかなく、日本の長い歴史の中で培われた、高度な技術力を生かしていくしかないと思うわけで、我々シェアリング工業組合員の使命は何処にあるべきか問われる年でもあるようです。

（松田商工・松田中）

東 京

公 共 事 業 が 日 本 を

先日、表題の本（藤井聡著）を読みました。

全体を通して主張している内容は、次の3点です。

- ①コンクリートから人へのスローガンとする民主党の予算において、社会保障関係費27.3兆円に対し、公共事業関係費は5.8兆円である。
- ②大規模な国債発行を実施し、公共投資を拡大していける期間はデフレからインフレに変わるまでの期間である。
- ③不況に喘ぎ未曾有の災害の影に怯える今、日本において何よりも求められているのは政治家や官僚、そして一人でも多くの国民が、公共事業が日本を救うという点を理解することである。

橋と港とダムと道路と地震の観点からその分析がなされているが、「橋が落ちる」の解説には次の様に記述されている。そのまま箇条書に転記すると次の通りとなる。

- ① 70～80年代のUSAでは実際に橋がバタバタと落ちた。
- ② いつ崩れても不思議でない状態の橋は日本に沢山存在している。
- ③ 緊急対策の必要ありと認定されている橋が106橋あることが知られている。
- ④ 政府が直接管理する1万8,000橋の0.6%に当たる橋がこの状態にある。
- ⑤ 07年時点において、都道府県や大阪・横浜の政令市の場合、実際に通行止めになったり通行規制されたりしている橋は91橋ある。
- ⑥ 橋は50年を過ぎると高齢化する。
- ⑦ 15m以上の全国15万橋を対象とした場合、50歳を超える橋の割合は、現在は6%であるが、10年後には20%に、20年後には48%になる。
- ⑧ 日本の橋が今まさに危機的な状況にあるのだということを一人でも多くの国民が理解することである。
- ⑨ USAでは早急に対応が必要とされる橋を直すのに130兆円の予算が必要である。
- ⑩ 日本では年間2兆円程度の予算が橋のメンテに用意できれば事態を回避出来る。
- ⑪ 橋は我々の経済と社会生活にとって極めて重要な存在である。
- ⑫ 橋の補修のために適切な技術を開発し、適正な予算を組むことによって、「荒廃する日本」と呼ばれる様な最悪の事態を回避すべきである。

以上がポイントですが、「労働力調査」によると、10年11月の就業者は6,252万人であり、建設業に携わっている人は488万人となっています。年々比率は下がっていますが、我々の分野が今迄日本を支えてきた産業であるのは事実であり、今後も大きな役割を担っていると確信しています。

産業の空洞化を避けるためにも、雇用対策を促進する観点からも、円高を適正な水準まで是正する上でも、内需喚起をしっかりと政策の柱の1つにして欲しいと強く願っています。

(山惣熔断・根本泰伸)

東 海

年が明けても

年が明け、気温の急激な冷え込みによる降雪に戸惑う1月になっております。東尾張地区以北の工作機械関係は、受注努力をされ、昨年末以降上昇傾向にあります。受注地区が中国・東南アジア方面が多く、協力外注に対して、コスト協力を求められております。

その時期に今年も又、スクラップの価格がジリジリ上がり、仕入先の強気な姿勢が見えます。

好調とは言えないまでも、他業種に比べと荷動きのある当地区は、ユーザーの意向が強く、値上げに抵抗感が強くみられます。

東海地区の自動車関係も、他地区への生産拠点変更が進み、地場の全体使用量が落ちております。

(辰巳鋼業・石谷 誠)

◎本稿は23年1月号に掲載いたしました。編集ミスにより誤字脱字が多かったため、ここにお詫びし改めて再掲いたします。

東 海

な　　な　　な　　光　　が　　見　　え　　ず　　・　　・　　・

中部地区10月から12月の建産機向ヒモ付シヤ一の動向は、

【建　　機】

リフト　　：今年の下期当りからピーク時の7割ぐらいの生産を維持しており、落ち込みが少なく安定している。

クレーン　：円高の影響が出たのか秋口より大小クレーン共、月を追って悪くなり、特に月2～3台あった大型クレーンは現時点で、まったく注文がなくなった。

トラック　：補助金が終わった後も生産は落ちる事もなく安定している。

【産　　機】

鍛圧プレス：来年3月以降の生産は未定であるが、現在は、家電向の小型プレスが中東向に安定した生産を続けている。しかし大型のプレスは減っている。

I T専用機：I Cなどのチップは年によってモデルチェンジをするので、作り貯めしながら生産を続けていたが、9月に生産調整が入ってから注文量が半減して現在もそれは続いている。

【造　　船】

デッキクレーン：来年一年間は仕事がある。中国と日本で作っているが当初は中国生産がメインと考えられていたが、生産計画が発表されたら、日本がメインになっ

ていた。値段よりも品質の良い日本製が中心になった。

【昇降機】 4～5階建のマンションなどに使用される大量生産の昇降機は相変わらず低調である。しかし、高層階向の昇降機、特に輸出が好調であるため、生産はピーク時の6割ぐらいにとどまっている。

【鉄道車両】 アメリカで160輛、決定したが、当初上物は、アメリカ生産で車台は日本生産とされていたが、車台もアメリカでの生産という話も出て来た。

ヒモ付シャーで総じて言える事は、一部好調な造船などを除いたら、来年の生産が不透明になっていて、海外への生産ヘシフトをしています。又、仕事があってもミルシート管理や、配送、納期の細分化などで、ヒモ付シャーであってもコンスタントに利益を出す事が出来なくなりました。

単価においても、同一会社で海外と日本と同じ製品を作るため、海外の単価に合せられないかとのユーザーからの強い要望が出ています。

一方 店売シャーは、今年は受注のある、なしの波が激しかった。3～4月は仮需が出て来て少し良く、6～7月はヒモ付の好調な輸出の落ちこぼれを拾い 10～11月は省エネラインの設備投資や天井クレーンなど、又 金型も出たりした。雇用調整金は去年の今頃は、ほとんどの会社が活用していたが、今年に入り3割の会社を残して平常営業に戻っていた。

しかし、11月中旬以降仕事が落ち込み、又 来年の仕事が見えない為もう一度雇用調整金を活用しようという会社が出てきた。

又、変わった話としては朝鮮半島の砲撃問題から韓国で作っていた製品を日本で作れないかという話も出たが、日本で作ると韓国より3割も高く、韓国価格に合せると、とても日本では、利益が出ないと言う結論になった。

店売シャーは、高炉・電炉などによる母材単価が常にバラバラで、それに輸入材が加わり、切板単価にした時に利益が出せる単価で売る事が出来ず、厳しい経営を余儀なくされている。加えて、店売ユーザーの経営も厳しく、特に年末から来年3月までは与信管理に予断を許さない状況になっている。

(鈴将鋼材・鈴木康司)

市場委員会の次回開催予定

第148回市場委員会

3月10日(木) 正午～

於 大阪・ラマダホテル