



## アルミ価格暴落続く

国内外のアルミの価格が未だ下げ止まりません。アルミの価格は、ロンドンでの価格(LME)によって決定されていきます。いわゆる商品市場です。今年7月まで3000ドルの高値で推移していましたが、金融危機の影響を受け、現在では半値の1500ドル以下まで下がっています。本来であれば、精錬コストなどから1800ドル辺りが下限値と言われていたのですが、あっさりと割り込み未だ底が見えない状況となっております。この背景には、自動車産業の急速な悪化にあります。アルミの需要の中でも、自動車向け、建材向けは、大きな割合を占めており、特に自動車向けは、新聞紙上をにぎわしている、ピックスリーの業績悪化を始め、国内でもトヨタ、マツダなどの業績悪化、派遣労働者の大量解雇と、いい話は無いに等しい状況です。もちろん生産台数も大幅に削減されています。11月では、前年比27%の大幅減産です。自動車でのアルミ利用の大部分は、エンジンなどですが、近年のCO<sub>2</sub>の問題などで、大型車から小型車にシフトが進んでいる事、ハイブリット車の普及などエンジンの小型化などにより、使用量は激減しております。多少は、足回り部品のアルミ化などで鉄から置き換わっている部分もあるのですが、それにしては微々たる量です。

そして、我々の取り扱っているアルミスクラップについてもさらに悲惨な状況が続いています。市中から発生するアルミスクラップは、その大半が二次合金メーカーといわれる溶解メーカーに販売されていくのですが、そこで生産されたアルミ合金の主要需要家は、自動車関連に集中しているのです。その自動車関連業種は、先に述べた様に非常に悪いのです。ある二次合金メーカーでは、1-3月の注文が入らず、生産計画が立たないとの事でした。今夏から見て、良くて60%程度だろうとの事でした。

アルミスクラップの価格決定に於いては、LMEだけでなく、需給も影響してきます。二次合金メーカーでは、生産しても売れる当ても無いので、当然原料であ

るスクラップの購入も極端に抑えております。「あまり物に値段なし」などと言われますが、正にその通りで、物流が滞っている現状では、LMEの指標以下になってしまうのも止むを得ないのかもしれないです。

しかし、ここに来てようやく世界各国のアルミメーカーが減産を発表しています。生産コストを下回る価格では、減産せざるを得ません。しかし、効果が出てくまでは、今しばらく掛かりそうです。

さて、もう一つの大きな需要家である建材向けですが、国内最大手のトステムは、何とか黒字を維持しており、自動車関連程の状況には、至っておりません。国内サッシメーカーは、減産といいつつもある程度の量は溶解していると思われます。11月も減産といいつつも、結果的には微減に留まったなどという話も伝わってきております。その為もあってか、12月の弊社へのサッシメーカーからのオーダーも稼働日が少ないにも関わらず、減少には至っておりません。お蔭様で、現在もフル生産状態です。まあ、前倒しになっている分、年末の操業終了は、早めになりそうです。

さて、ここまで、需要減退により物流が滞っている事、需給関係によって指標以上に値下がり大きい事などを述べてきましたが、もう一つ、為替の問題を考慮しなくてはなりません。冒頭でアルミの価格は、LMEと言われる商品市場で決定されると述べましたが、ここでの通貨単位は、「ドル」です。つまり、LMEの価格に為替レートを掛けなくてはなりません。実際には、この他にもジャパンプレミアムという補正值があり、ここでも変動するのですが、これも「ドル」なのです。今1ドル91.3円(12/12)です。日本の国力という意味合いでは、円が強い事は良いことですが、残念ながら、アルミの価格にとっては、逆風なのです。今年の夏頃は、110円程度だったと思いますが、例えば1500ドルの値下がりでは、為替の影響は、約30円/Kgとなります。今のスクラップ価格で高級品でも100円程度である事を考えると実に30%もの押し下げ要因になるのです。

## 不景気だけれども

当面の間、景気の回復は望めず、冬籠りの時期となりますが、景気の循環と言うようにいつかは回復するのです。暗い顔をしていても景気が良くなる訳ではありません。日本のGDPは、515兆円であり、世界全体の8%を占めています。自社の強みを鑑み、この時期にこそ磨きを掛け前向きに取り組んでいきたいものです。

今年も早くもあと半月。メーカーさんの操業停止も例年より早い事が予想され益々短い師走となりそうです。今年も1年間本当にお世話になりました。来年も引き続き、ご指導、ご鞭撻の程、宜しくお願い致します。