



# 羅針盤

発行:サイクルズ株式会社  
編集:サイクルズ株式会社 大森オフィス  
東京都品川区南大井6-26-3  
大森ベルポードD館 8F  
電話:03-6410-8797  
URL: <https://www.cyclers.co.jp/>

## Market Forecasts by Y. san -11月-

### 鉄スクラップ

指標となる東京製鉄宇都宮工場の特級価格は38,500円/トンでスタートし、10日に3,000円/トン上げ41,500円/トン。28日現在変わりなし。11月は、円安進行で円建ての輸出価格が上がっていることから上がると考えられます。

### 銅

銅建値は1,450,000円/トン。LMEは9,600ドル/トン台でスタートし、円安や欧州、アジアの株安等により多少上下があり、28日現在LME9,600ドル、国内銅建値1,490,000円/トンでした。11/5の米大統領選の結果により、11月の相場は大きく変わると考えられます。

### 10月予測の自己評価

### アルミ

10月のLMEは2,600ドル/トン台からスタート。最終的には2,600ドル/トン台とおおきな動きはありませんでした。11月は半導体製造装置向け厚板の復調調が続いている為、上げが期待されます。

### 鉄スクラップ; × 銅; ○ アルミ; ○

### 産業廃棄物

産廃処理委託は、事前に書面による契約が法規定。しかし「現実的には難しい」との言い訳で後契約をする事業者が多いとか。委託契約書の締結は排出事業者の義務ですが、実際は収運業者や管理業者や中間処理業者の代行も多い。排出事業者責任の重さを感じて欲しい。

## Topics

### 高速道路のナンバリング

今回は高速道路の案内標識に記された「高速道路のナンバリング」についての豆知識です。整備が進む我が国の高速道路ネットワークにおいて、路線名に併せて路線番号を用いて案内する「ナンバリング」を導入することにより、訪日外国人をはじめ、すべての利用者にわかりやすい案内を実現することを目的に、国土交通省が導入をいたしました。

#### 高速道路ナンバリングの対象路線

- ・高規格幹線道路網(「高速自動車国道」および「一般国道自動車専用道路」とこの道路網を補完して地域の高速道路ネットワークを形成する路線
  - ・高規格幹線道路網から主要な空港・港湾、観光地へのアクセスとなる高速道路ネットワークを形成する路線
- ただし、既にナンバリングが実施されている都市高速道路(首都高速道路、阪神高速道路等)は対象外です。

#### 高速道路ナンバリングの基本ルール

1. 親しみやすく
- ・地域でなじみがあり、かつ、国土の根幹的な路線の既存の国道番号(2桁以内)を活用
2. シンプルでわかりやすく
- ・数字は原則2桁以内、同一起終点など、機能が似ている路線はグループ(ファミリー)化
- ・道路種別や機能をアルファベットで表現
3. 国土の骨格構造を表現する
- ・主要な国道番号で、国土の骨格構造を表現できるように、路線の起終点を設定



#### 高速道路ナンバリングの具体例

- 1) 路線番号の頭に高速道路(Expressway)を意味する「E」を付与
  - 2) グループ(ファミリー)化する路線は、路線番号の最後に「A」を付与
    - 例えば、新東名高速道路・新名神高速道路は東名高速道路・名神高速道路の並行路線とした「1A」、中国自動車道は山陽自動車道の並行路線とした「2A」としてグループ化、また先行して整備されたルートに付番し既存の国道が並行する区間の路線に「A」を付けた路線番号としてグループ化した南九州自動車道「3A」や東北縦貫自動車道八戸線(安代～青森)「4A」、北海道横断自動車道(黒松内～札幌)「5A」があります。
  - 3) 環状道路は、路線番号の頭に「C」を付与
    - 例えば、東京外環自動車道(C3)、東京湾アクアライン及びその連絡道(CA)など
  - 4) 1桁・2桁国道に並行する路線の対象を拡大して付番する路線
    - ・主要な国道番号で、国土の骨格構造を表現できるように路線の起終点を設定
    - 例えば、北海道縦貫自動車道は、国土全体及び北海道の骨格構造を表現する路線であることから、全線を5号と付番するなどです。
- ※詳しくは、下記 [国土交通省のサイト](https://www.mlit.go.jp/) をご覧ください。

出典:国土交通省サイト [高速道路ナンバリング \(mlit.go.jp\)](https://www.mlit.go.jp/)

## Series



### 自転車競技に明け暮れた青春時代②

サイクルズ グループ戦略部  
松村 拓紀

お疲れ様です。松村です。

前は自転車競技に目覚め取組んだ中高生時代のお話をしましたが、今回は大学自転車競技部時代をご紹介します！

ギリギリの競技成績ながらスポーツ推薦で入学した先は、法政大学体育会自転車競技部でした。創部1937年、大学日本一を決める大学対抗選手権(インカレ)で総合優勝複数回、OBにはプロロード選手や競輪選手等が多数、またオリンピック代表選手や世界選手権代表選手等を輩出するいわゆる名門強豪校でした。部員は約30名、普段は主将主務がすべてを決め学生で運営するスタイル(もちろん監督もおりましたが1年生はそう簡単に口をきけないレベル)全員が寮生活で私は10畳5人部屋(3年2名、2年2名、1年1名)、1年生が交代制で30名分の食事当番を行うなどといった生活が始まりました。

寮はいわゆる一軒家的なもので10畳5人部屋とはいえ当然上級生から順にエリアを決められ、自分は布団1枚と横にカラーボックスを置かせてもらえる程度のプライベート空間。風呂は家庭風呂、毎日掃除してお湯を張りますが1年生が入れる時間帯には湯船はカルストの湯的な感じになっていました。食事もメニュー決めから買出しすべてを行う状況の中、もちろん練習は厳しくキツく、学業も高校時代に競技しかやってこなかった脳筋なので講義にも全くついていけず、先が見えない1年目でした。当然競技結果も出ず当時の監督には選手クビ！を宣告されるレベル。しかし諦めの悪さが出て何とか懇願し続けます。2年目は生活にも少し慣れ、やっと本格的に競技に取り組める状況になり、戦力の端っこにカウントされることになりました。2年次は創部60周年でもありOBOGも含めた部全体の盛り上がりもすごく、インカレ総合優勝に向けて一体感を持って取り組めた時期で、(この時の部全体の熱量は今でも思い出すくらい強い気合がありましたし、主将のリーダーシップは凄かったです) 3年次は人生で一番練習を重ね、ある程度実力も付きインカレも学校代表として個人種目を任されるレベルになりました(それでも全日本学生選手権3位、インカレ6位という微妙な結果でしたが...)。そして最終学年。どうしても自分の代でインカレ総合優勝したい一念で主務(プレイングマネージャー)として、自分が部を引っ張る意識を持ち臨むこととなります。主務は主将と比べ事務作業が多く、部の運営全体、遠征計画や会計管理はもちろんの事、高校生のスカウト等も行いながら競技を両立するも総合優勝という目標には届かず。学校対抗3位、個人でも3位以内には届かずという結果となり大学での競技生活は終わりを告げました。今思えば自分自身が本当に結果に繋がるトレーニングが出来ていたのか、そもそも部を引っ張る適切なリーダーシップが取れていたのか等々、色々思い当たる節はあり、勝てなかったのは必然的であったわけですが...

でもこの時の同期先輩後輩とはかなり濃い繋がりとになり、私の人生でかけがえのない仲間となりました(言えない事ばかりやっていたという事もあります汗!)。しかし競技ばかりに意識が集中し学業は当然単位不足、留年決定となり大学生活は5年目に在籍することに... その時に学業やその他の面で自分を支えてくれたのが、当時付き合っていた同じゼミの2個下の後輩です。彼女無しでは卒業できないくらい?の大きな存在でした。今は結婚19年目を迎える奥様となっております。当時から自分の我儘に付き合ってもらい(今もです)、現在は子供3人と自分を支えてくれており、感謝しかありません(次へ...)