



東港金属株式会社
東京都大田区京浜島2-20-4
電話 03-3790-1751
URL https://www.tokometal.co.jp/
(見学受付)
電話03-3790-1751 又は 各営業担当

\*5月はビジネスマン待望のゴールデンウィーク(GW)が始まりますが、仕事によってはその時期が一番忙しい搔き入れ時で、休みなどもつてのほかという職業は、運送業界、観光業界等、想像以上に多いのかもしれない。休暇中の方々も働く方々も、気になるのは天候・気温でしょう。上天気なら外にでる人は増え、車は渋滞、列車も飛行機も満員の中を復往し、物価もGW価格らしく、普段より高く設定されているようですがそれで民衆大移動が起こります。一方でGW中はどこにも動かない！という固い決心の方も意外に多いのです。心のよりどころをどこに置かかて決まるのでしょうか、大概の家族思いのお父さんからは、仕事中のほうが楽かも・・・という言葉も聞こえそうです。とにかくにも皆様が無事にGWを過ごされることを祈ります。
\*今年に入ってから、世界中の多くの火山が噴火を繰り返しています。4月には霧島の新燃岳も噴火しました。WebのHatena Blogによると、今のところ詳しい原因は分かってはいませんが、現在地球の自転が数秒遅れている事や、2ヶ月の間に3回続いたスーパームーンによる引力の影響などが主な原因として考えられてるとのこと。火山噴火は今後も予想されるようですから、これら噴火が地球温暖化にどんな影響をもたらすのか、検証結果が気になるところです。
\*東港金属株式会社は非鉄・スクラップの買取り、産業廃棄物処理を“いつでも”お受け致します。身近なリサイクルパートナーとしてお気軽にご相談ください。



☆羅針盤

鉄・非鉄スクラップ・市況からの5月予測

営業部 Y の考察

鉄スクラップ 考察) 4月は指標となる東京製鉄宇都宮工場特級価格36,500円/トンでスタートし、最終的には33,000円/トンと3,500円/トン下がりました。下げの要因は、米国の通商拡大法により、日本の鉄スクラップ主要輸出先である韓国、ベトナム等が原料手当てに消極的になった為、5月に関しては、下げ止まりと思われまますので横ばいでしょう。
銅 考察) 4月のLMEは、768,000ドル/トン台、国内銅建値760,000円/トンでスタートし、終盤に円安により2カ月ぶりの国内銅建値800,000円/トンまで上昇。LMEも7,000ドル/トンに迫りました。5月に至っては、円高傾向にあるため下がると思われまます。
アルミ 考察) 月初はLME2,020ドル/トン台でスタートし、最終的には2,200ドル/トン台。原料安・輸入塊の価格低迷により下がりました。5月に関しては、下げ止まりと思われまますが自動車生産の落ち着きから、横ばいでしょう
プラスチック 考察) 中国の環境問題により日本からの輸出がほぼ止まり、その影響で国内のペットボトル価格も大方下がりました。廃プラに関しては、一部中国以外に輸出に変え有価対応しているところもあるようですが、大方はサーマル向けに回っています。これにより従来サーマル向けに出していた廃プラの行き場が焼却場へと移行しています。その為、今後さらに焼却場の処分費が高騰するでしょう。

4月予測の自己評価
鉄スクラップ ○ アルミ ○
銅 × プラスチック ○

☆羅針盤 シェアサイクル と 課題 (自転車活用推進法 施行一年)



自己への挑戦

経理部課長 土居 三明

経理部の土居です。二回目の投稿となります。よろしくお願ひいたします。
前回(第95号)の投稿【ドラマ「陸王」に魅せられて】が掲載され、今まで面識の無かった方から感想をいただき、私自身驚きもあり、大変ありがたい気持ちになりました。そして、二回目の投稿で更に緊張の想いであります。
今回は4月22日に挑戦した富士五湖ウルトラマソン100kmについて報告させていただきます。
まず、富士五湖ウルトラマソンには以下の三種目があります。
富士五湖118km(山中湖/本栖湖/河口湖/西湖/精進湖)コース
富士四湖110km(山中湖/河口湖/西湖/精進湖)コース
富士三湖71km(河口湖/西湖/精進湖)コース
私が今回参加したのは富士四湖コースのウルトラマソンでした。
昨年は富士三湖71kmに挑戦し、絶対に完走は無理だろうとの思いで参加しましたが、結果は自分自身もびっくりの制限時間11時間に対して8時間47分での完走となりました。
しかし、帰路では下半身はボロボロで歩くことすら辛く、高速バスでは吐き気を催し、もう絶対出ないと思っていましたが、1年経つと苦しい思いは忘れ、新たな挑戦への気持ちが勝り110kmの申込みをしていました。
申込み時はワクワク感もあり強い意気込みもありましたが、大会が近づくとつれ申し込んだ後悔の念に駆られ不安だらけでした。
大会当日は真っ暗の中、朝4時30分スタートでした。高低差(累積標高2,000m)もある長丁場の大会なので、30kmを過ぎてからの上り坂は歩くことでしたが、40km過ぎからは下半身が痛みだし平坦な道でも走ることが辛くなり、歩き出してしまいました。
途中の関門(時間制限)も厳しくなり、このままでは次の関門で終わってしまうと思い、お守りとして持っていたロキソニンで痛みをごまかし、再び走りだしました。
50kmを過ぎてからは大きさに言うとは何も考えられず放心状態で、制限時間とエイド(給水や食べ物)の事だけが唯一考えられる状態でした。この苦しい中での唯一の救いは、やはりエイドでのボランティアの方々の励ましでした。
心が折れそう(折れてる)ところでの励ましに助けられ、気持ちを入れ直し次のエイドまで頑張ろう！の繰り返しで最後の関門も制限時間の15分前を通過しましたが、残り5kmで標高差250mのひたすら上り坂は一步たりとも走れず、最後まで歩きばなりました。
そんな苦しみの中、制限時間14時間に対して13時間45分で何とかゴールできました。

昨年5月1日自転車活用推進法が施行されて一年が経ちました。国では「自転車の活用推進に向けた有識者会議」も開催されており、どんな街づくりとなるか期待されます。
そもそも、国が自転車の活用を推進する理由は、
1. 自転車は環境にやさしい、2. 災害時に機動的 3. 健康増進 4. 交通混雑の緩和などといった経済的・社会的な効果を見込んでいますが日本の交通事情を考えると、街中に自転車専用道路がある都市はまだ少なく、2011年に警視庁から「自転車は車専用であり、車道走行が原則」と全国の警察に通達されています。歩道を走ることが出来るのは「自転車歩道通行可」の表示がある場合、車道を通るのが困難な場所だけになっており、現実には歩道の人を避けながらも、ある程度速度で追い越しやすれ違いしていることが多く、歩道の無い路地などでは歩行者も自転車も遠慮がちになっているようです。
そのような現状でも、自転車人口が年々増えていることは、やはり環境にやさしく、健康にも良いなどの効用、なにより心地よい乗り物と思えること、そしてシェアサイクル(又はコミュニティサイクル)が増えてきていることにも影響されていると思われまます。
以前からレンタサイクル制度はあります。旅先で利用した経験のある方も多いと思います。ただ、レンタサイクルが借りた場所に戻ることが規則なのに対し、シェアサイクルは、必要なときにアプリで探した街中にある駐輪場から借りて、用事が済んだら近くの駐輪場に返却することができるシステムです。電動アシストがついている自転車も有りますので、快適にサイクリングが楽しめるようです。課題は、駐輪場が多くないと普及しないでしょう。そのため大手のシェアサイクル業者は、各家庭の空き地をシェアサイクル用に借り上げることで、少しでも多くの駐輪場を確保しようとしているようです。
シェアサイクルは2020年の東京オリンピック・パラリンピックでの交通インフラとしても注目されているとのことですので、東京オリンピックを機会として、都内の道路が少しでも整備され、CO2排出が減少されれば地球温暖化防止への一助となることでしょう。
5月29日、30日には、東京ドーム・シティ プリズムホールで「自転車まちづくり博」をテーマとしたBICYCLE CITY EXPO 2018が開催されます。ここには、放置自転車のリサイクルを手がけている東港金属も出展いたします。
ゴール手前ではランナーの名前がアナウンスされ、他の大会には無いゴールの感激を味わうことも出来ました。達成感は過去最高の大会になりましたが、苦しみも過去最高で、今年こそ来年は絶対出ないと思っている自分がありますが、1年後には118kmに申し込んでいる馬鹿な自分の姿も見え隠れしています。そしてそんな自分が嫌いではありません。
今回もただらんと取り留めもないご報告になりましたが、お付き合い下さりありがとうございました。次回は7月に挑戦する富士登山競争(富士吉田市役所～山頂)についてお話させていただきます。