

鉄スクラップ事業における

日本鉄リサイクル工業会 前・港湾委員長

いま感じるとは「時代はどう転ぶか分からない」ということだ。2000年代は中国成長の時代だった。日本国内で消費しきれなかったスクラップは、海外需要がけん引するなかで輸出事業が本格化した。相場は10年足らずで跳ね上がり、2008年7月に過去最高値を付けた。

その後リーマンショックや東日本大震災、近年ではコロナ禍の発生、カーボンニュートラル、ロシアのウクライナ侵攻など、数年前には予想すらできなかった事態が次々に起きている。時代の不確実性は不変的であり、これから先も今は想像がけない「新しい時代」の到来が続くはずだ。

――港湾委員会の委員長として、どういった視点を保持した対応が必要か。

妙見 様々な可能性を見据えていくために広い視野を持つことが大事だ。「2024年問題」のように人手や輸送能力の不

足など、既に喫緊の対応が迫られている課題もある。日本は四方を海に囲まれた国家だ。港湾活用の重要性は今後も変わらない。鉄スクラップ事業についても地域や品種によっても状況が異なる。港湾委員長として、まずはこうした実態の把握に努めていきたい。

――カーボンニュートラル対応でスクラップの国内利用が増えることされる。輸出の必要性も変わってくるのか、小場前委員長にお聞きしたい。

小場 輸出の必要性が揺らぐことはない。例えば、高炉メーカーが大型電気炉を用いて鉄スクラップを原料とした高級鋼を製造するなどの高級

ル対応でスクラップの国内利用が増えることされる。輸出の必要性も変わってくるのか、小場前委員長にお聞きしたい。

小場 輸出の必要性が揺らぐことはない。例えば、高炉メーカーが大型電気炉を用いて鉄スクラップを原料とした高級鋼を製造するなどの高級

に立ち上げて、どのような運用していくのかという具体的な話は未だに出ていない。しかし、いかなる環境においても我々はスクラップの販売を続けていかねばならない。事業を全統的に続けることの不安は常にあり、危機意識も変わらな

将来はスクラップを使用しなくてもカーボンフリーの鋼材を作る時代が到来する可能性もある。もちろん、気候変動への対策は世界的に重要な課題だ。カーボンニュートラル対応を進めると同時に国際競争力の強化を進める。妙見委員長がおっしゃるように、多角的な検証と取り組みが重要だ。



妙見英樹氏 (NEWSCON代表取締役社長)

2022年3月に日本鉄リサイクル工業会 港湾委員会 委員長に就任。2020年にエコネコルのグローバル資源循環事業を分割承継して設立したNEWSCONの初代社長に就任。金属スクラップのほか、バイオマス燃料や古紙類など幅広いリサイクル材の貿易事業を手掛けている。2022年7月より関係会社VOLTA取締役も兼務。

しかしながら、災害や老朽化により、国内の港では使用制限を余儀なくされているところもある。鉄スクラップにおいては、大量の貨物を扱うことができない専用バースが現在は無い状態だ。到来する時代へ向けた対応を模索することが、港湾委員長を引き継いだ私の使命に

最後に小場前委員長から妙見委員長へメッセージを。

小場 妙見さんは多角的な知見を持たれている。港湾委員会をけん引して頂き、鉄リサイクル業界における港湾関連事業がこれから更に発展していくことを期待している。

MRM メタル・リサイクル・マンズリー

令和4(2022)年7月 海上流通特集

る港湾機能の課題と展望

小場泰知氏、新・港湾委員長 妙見英樹氏に聞く

――港湾委員長を長きにわたり務めてこられた。小場 委員会のメンバーをはじめ工業会や関係機関など、多くの方々の協力を得ながら委員長を務めることができた。まずは御礼を申し上げます。港湾委員会とはどのような特別委員会として運用していた。しかし、日本では鉄スクラップの海上輸送が定着しており、委員会としても事業計画や予算立てなど組織の運営形態も確立していったことから、2016年度をもって自動車リサイクル委員会とともに通常委員会へ編制した経緯がある。

特に2010年代は輸送の必要性が高まった時代だった。弊社が事業を行う北海道では2014年に域内産物3社のうち1社が撤退し、もともと需要に対して発生が多かった北海道で更に鉄スクラップの余剰化が進んだ。一方、日本の主要な輸送先である韓国では鉄スクラップの自給率が高まっていた。遠方の中東やトルコなどにも販路を拡大する必要がある。相応な危機感を抱いたのが2010年代半ばだ。

協議を重ねた結果、まずは石狩湾新港を最終積み港とする大型船輸送が可能なら整備を目標にすることが決まった。北海道に限らず、人口が減少する日本では中長期的に内需が減少していく。鉄

各地域の取り組みや抱える課題を共有しながら、経済の活性化につながるような運営を図っていく。私が新卒社員として初めて鉄リサイクル業に携

わたったのが1998年だった。長らく続いた相場低迷期の真只中で、「逆有償」という言葉が聞かれた時代だ。そこから20年余りが経過した。

MRM メタル・リサイクル・マンズリー

令和4(2022)年7月 海上流通特集

業界や地域の要望で実現 石狩湾新港の整備事業

スクラップを国内で使用する船舶の数も減少していく可能性が高い。また、製鋼メーカーの生産拠点が無い地方は、海上輸送が不可欠になっている。しかし、実際に遠方輸送を実施する上では、日本の港湾インフラは能力が不足している。このため2015年に国土交通省に工業会として初めて港湾整備の要望を申し入れた。一方で、国土交通省の管轄団体であるリサイクルポーター推進協議会(RPPC)でも港湾インフラの強化についての検討を進めていたようだ。RPPCで国際資源循環

部会が立ち上がり、2017年頃から国際競争力の強化に向けた動きが少しずつ出てきた。港湾委員会でも協議を進めた。――石狩湾新港の国際ターミナル整備が国の事業として採用されたのが2021年の3月だったが、実現に向けて動きが加速したのはいつ頃か。

小場 2020年だ。石狩湾新港と境港(鳥取県)の港積みによる大型船輸送の実証実験を行った。工業会としても伊藤弘之会長(当時)、駒倉徹北海道支部長らとともに北海道知事や国土交通省の港湾局長へ要望書を手渡すなど、各方面に要請を続けた。特に石狩湾新港を有する北海道には大きな危機感を持って対応して頂けたと思う。――整備事業の着工を見届けて港湾委員会を退任された。これからの港湾委員会に託すことは。

MRM メタル・リサイクル・マンズリー

令和4(2022)年7月 海上流通特集



小場泰知氏 (マテック専務取締役)

およそ20年にわたり日本鉄リサイクル工業会の港湾委員長を務めた。日本における鉄スクラップ業界の永続的な発展を目指して、港湾関連の各種対応に取り組み、2010年代には国際競争力の強化を推進。今年1月に石狩湾新港東埠頭(北海道石狩市)で着工した国際物流ターミナル整備事業の実現にも尽力した。

部会が立ち上がり、2017年頃から国際競争力の強化に向けた動きが少しずつ出てきた。港湾委員会でも協議を進めた。――石狩湾新港の国際ターミナル整備が国の事業として採用されたのが2021年の3月だったが、実現に向けて動きが加速したのはいつ頃か。

小場 2020年だ。石狩湾新港と境港(鳥取県)の港積みによる大型船輸送の実証実験を行った。工業会としても伊藤弘之会長(当時)、駒倉徹北海道支部長らとともに北海道知事や国土交通省の港湾局長へ要望書を手渡すなど、各方面に要請を続けた。特に石狩湾新港を有する北海道には大きな危機感を持って対応して頂けたと思う。――整備事業の着工を見届けて港湾委員会を退任された。これからの港湾委員会に託すことは。

MRM メタル・リサイクル・マンズリー

令和4(2022)年7月 海上流通特集