

1.長期成長ビジョン

カーボンニュートラル、サーキュラーエコノミーの観点から高炉の電炉化が進む中で、本事業により、解体機能の強化・効率化を図り、プラント・風力発電・船舶解体による鉄スクラップ調達量を拡大し、製鉄事業者へ高品質な鉄スクラップを安定的に供給出来るようになることで、ビジネスモデルの更なる強化を実現します

長期成長ビジョン（目指す姿・ビジネスモデル）

【目指す姿】

- 当社は、鉄・非鉄等の再資源化に取り組むことにより、高品質な鉄スクラップを鉄鋼メーカーに安定的に供給し、低炭素社会・循環型社会の実現に向けた役割を果たすと考えている

【現状】

- 当社は、プラント・風力発電・船舶等の大型構造物の解体から鉄・非鉄等のスクラップの再資源化までの一貫した機能を保有し、循環型社会の一端を担っている
- 安定した高品質な資源を供給していく為には、更なる調達先の確保と人工作業(手作業：以下人工作業とする)に依存した工程を改善する必要があると捉えている

【補助事業の取組み】

- プラント・風力発電・船舶解体をターゲットとした鉄資源の調達量拡大と、大型クローラークレーン・解体機・プレスシャー等の新規設備を導入することで生産性を高めて供給量の拡大を実現し、当社ビジネスモデルの更なる強化により、貢上げと事業成長に繋げていきます

会社全体の売上成長目標（2024-2029/12期）

- 売上高成長率：208%
- 売上高増加額：+40億円

会社全体の貢上げ目標

- 年平均0.76%（直近事業年度～基準年度）
- 年平均7.00%（基準年度～事業化報告3年目）

外発的動機

- 環境保護への関心の高まりとともに適切な廃棄物処理とリサイクル・リユース・リデュースを前提とした循環型社会の重要性が高まっている
- プラント解体は、煙突・高構造物と風力発電の高所作業について高い安全性が求められる
- シッカリサイクルは、労働環境・環境保護・人権問題の観点から、これらに配慮した船舶処理の需要が高まっている。特に環境意識の高い欧州船主は、船舶の処分を労働環境・環境保護・人権問題に配慮した事業者に依頼したいといったニーズを抱えている
- 製鉄事業者は、カーボンニュートラルの観点から、CO₂排出量抑制に向けた電炉への転換により、高品質な鉄スクラップの安定的な供給を必要としている

内発的動機

- 当社は、多様な設備を保有し、解体技術・再資源化の専門知識を持つ社員が多く在籍しており、ハード/ソフトの両面のリソースを活用した事業成長を目指している
- 当社は、機械設備が増える中、資格者育成や設備管理の体制を整えている
- 他の解体業者は再資源化のヤードを殆どが保有していない。当社の強みである再資源化は人工作業に依存しており、鉄スクラップの供給量を拡大するには生産性の改善が必要であると認識している
- 当社は、環境規制や労働体制等で高いレベルでの作業環境を備えており、シッカリサイクルではインド・トルコへの現地視察を実施し、欧州船主からの視察を受け入れている
- プラント・船舶解体における調達先との交渉を継続実施している

2.補助事業の概要

補助事業を通じて、鉄・非鉄スクラップを製鉄事業者に安定的に供給し、低炭素社会・循環型社会の実現に向けた役割を果たすとともに持続的な賃上げを含む地域雇用の拡充と更なる事業成長の基盤を構築します

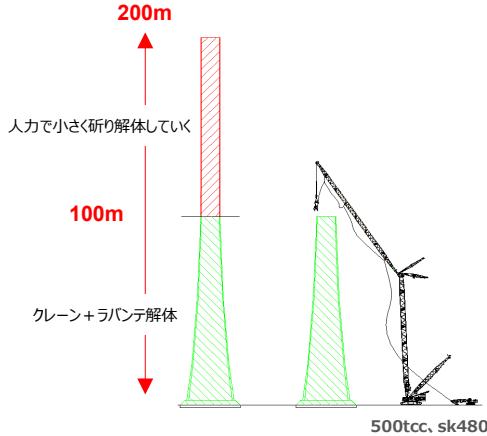
補助事業の背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> 既存の解体業の取組みは、人工作業に依存しており、省力化・機械化による労働生産性の改善を進めることで、鉄・非鉄スクラップ取扱量を拡大し、更なる事業成長を目指す 	事業費(補助額)	43億円 (14億円)															
設備投資の内容	<p>【設備投資の内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 1350tクローラクレーン 2,768百万円 ② 200tクローラクレーン 490百万円 ③ バックホー（ラバンテ） 642百万円 ④ 2000 t プレスシャー 360百万円 ⑤ ナゲット 60百万円 <p>【生産性向上につながる点】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現状、ガス溶接やバックホーにより運搬可能な小ブロックに切り分けたものを再資源化していた。設備導入により、大ブロックの状態でプレスシャーに投入出来るようになり、人工作業の工程が縮小する 本事業では1,350tクローラクレーンを中心として省力化設備を導入することで生産性向上と資源の付加価値を高め、労働・安全環境を整え作業員の負担を軽減する 	 <p>1350tクローラクレーン (リープヘル社製)</p>																
目標値	<table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th><th>2026年度 (基準年度)</th><th>2029年度 (基準年度 + 3年後)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>労働生産性 (単位：万円/人)</td><td>723</td><td>1,704 (年平均上昇率 + 33.1%)</td></tr> <tr> <td>従業員1人あたり給与支給総額 (単位：万円/人)</td><td>421</td><td>516 (年平均上昇率 + 7.0%)</td></tr> <tr> <td>役員1人あたり給与支給総額 (単位：万円/人)</td><td>-</td><td>- (年平均上昇率 + 7.0%)</td></tr> <tr> <td>補助事業に係る従業員数 (単位：人)</td><td>160</td><td>190</td></tr> </tbody> </table>	項目	2026年度 (基準年度)	2029年度 (基準年度 + 3年後)	労働生産性 (単位：万円/人)	723	1,704 (年平均上昇率 + 33.1%)	従業員1人あたり給与支給総額 (単位：万円/人)	421	516 (年平均上昇率 + 7.0%)	役員1人あたり給与支給総額 (単位：万円/人)	-	- (年平均上昇率 + 7.0%)	補助事業に係る従業員数 (単位：人)	160	190		
項目	2026年度 (基準年度)	2029年度 (基準年度 + 3年後)																
労働生産性 (単位：万円/人)	723	1,704 (年平均上昇率 + 33.1%)																
従業員1人あたり給与支給総額 (単位：万円/人)	421	516 (年平均上昇率 + 7.0%)																
役員1人あたり給与支給総額 (単位：万円/人)	-	- (年平均上昇率 + 7.0%)																
補助事業に係る従業員数 (単位：人)	160	190																

2.補助事業の概要

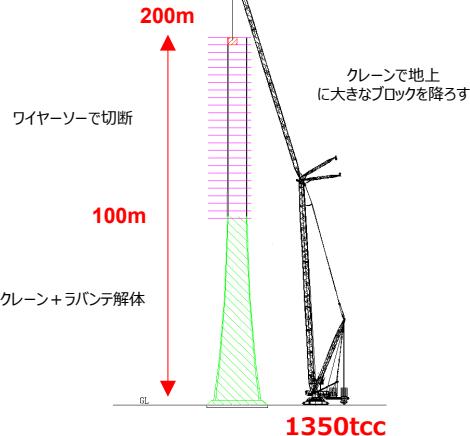
補助事業を通じて、プラント・風力発電は煙突や高構造物を降ろすブロックの大型化を図り、船舶解体もブロックの大型化を図る事で、人工作業を削減し安全施工・環境保護を確立します

プラント解体 | 煙突/高構築物の解体工法

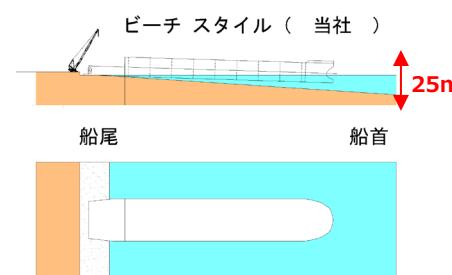
従来工法



補助事業を活用した工法



船舶解体 | 大型船舶の解体工法



<既存解体方法との違い>

■ 既存のプラント解体（現状）

煙突/高構築物の上部に人が直接あがり、人力で切り作業を行い解体していく為、人工作業による工数負荷が高いことや、安全性の確保が難しい

■ 新規のプラント解体（補助事業後）

ワイヤーソーで大ブロックに切断したものを大型クローラクレーンを使用して吊り降ろした後に、地上にて重機解体を行う為、人工作業の工数削減と安全性の確保が図られる。また、220mまでの高所対応が可能となる

<新規解体方法の優位性>

■ 安全性の向上

煙突/高構築物の解体は、大型クローラクレーンにより、ブロックの大型化が実現することから、コンクリート等の落下物のリスクが大幅に減少し、安全性が確保される。今後は機械作業による安全性と環境保護に配慮した業者が受注する方向にある

■ 作業効率性の改善

煙突/高構築物(50m以上)は既存の方法であれば人工作業が多く掛かっていた。ブロックの大きさを3倍程度のサイズにしても対応が可能となり、人工作業を約50%に削減出来る

<既存解体方法との違い>

■ インド・バングラデシュの船舶解体（現状）

船首から浜辺に座礁させてウインチで固定した後に、潮の干満を活用して解体する工法である。干潮時に人工作業中心で解体する工法で、安全具装着が無く人権問題や環境問題を抱えている

■ 当社の船舶解体（補助事業後）

当社の解体工法は、船尾から満潮時に座礁させ、大型クローラクレーン等の重機で陸上に揚陸する工法である。座礁せきにくい場合は、船首のバластタンクに水を注入し、船尾を浮かせ満潮時に座礁させ解体する。高い技術ノウハウを必要とする工法である。

<当社解体方法の優位性>

■ 解体ヤードの違いによる物理的要因

コンテナ船が大型化しており、船体が重く、吃水も9m前後と深くなっている。インド・バングラデシュの海底が遠浅になっており、ヤード近くに入港できない。当社は水深の25mあり対応が可能

■ 環境負荷に配慮した解体方法

インド・バングラデシュではエンジンルームが設置されている船尾部分が海上に露呈している為、解体時の油・廃棄物の流出しているが、当社は船尾を陸上に引き上げて油除去後に解体する為、海上への影響がない