

国内最大級 淀鋼・日鉄の物流拠点

京葉鉄鋼埠頭

淀川製鋼所や日本製鉄などが出資する京葉鉄鋼埠頭（本社）千葉県市川市、北村宗二社長は、は出入庫能力月間25万ト、保管能力12万5000トを誇る一事業所としては国内トップクラスの鉄鋼専用埠頭だ。鉄鋼業を縁の下で支える重要な物流インフラであり隣接する淀川製鋼所市川工場が使用する母材の荷役・保管や同工場が生産しためっき・カラー製品の保管・出荷を担うとともに、日本製鉄の中核中継地としての機能を果たしている。

現在の出資比率は淀川製鋼所が60%弱、日本製鉄が20%。

内には日鉄鋼板や日鉄物流も生産・物流拠点を置く。

設立は1968年6月。当時、八幡製鉄（現日本製鉄）が八幡、堺、豊前所などの製鉄所からの中継地として、操業を開始した君津製鉄所から約200kmのフェリーターミナルを東日本で探しておおむね千葉県よりこの場所を入手していた銑鋼所を八幡側から埠頭の合合に併設し、開業を持かけたのが設立のきっかけだ。

いる。4つのバースに4基の大型岸壁クレーンを備え、積載重量3000t級の国内外鋼船3隻が同時に着岸可能。水深は満潮時8・5m干潮時6・5m、水平引込式クレーン3基とロープトオリ式橋形クレーン1基を使い分け、荷役作業を安全かつ迅速に行う。荷揚げは淀鋼と日鉄向けがほぼ全量を占め

けることもある（北村社長）という。崖壁クレーンの荷役能力には余裕があることから、外部からの要請があれば倉庫の余力状況などに応じて柔軟に対応していく方針。パースは荷揚げだけなく、出荷にも活用しており、淀鋼市川工場のめっき・カラー製品を積んだ

屋倉庫10棟と野積倉庫（屋外ヤード）1棟。構成され、ホットコイルやめっき鋼板、カラー鋼板、線材、鋼管、厚板などを保管する。野積倉庫の7号倉庫では約4億円を投じて更新した定格荷重30tのトロリ式橋形クレーンが先週から本稼働に入った。同倉庫はホッ

トコイル置き場として運用しており、既存のクレーン2基のうち、老朽化で活用頻度が低下していた1基を更新し、入出庫効率を向上させた。

搬送能力を高めたのに合わせ、出庫用トラックバースを2カ所3台から、3カ所5台に拡充。トラック荷待ち

時間の短縮を図る。連の取り組みは物流2024年問題に対しても解決に向けた一歩となる。

同社は淀川製鋼所から土地を借用しており、市川工場の敷地は隔たれているため、市川工場で原燃として使用するボットとして使用するボットは7号倉庫から

1号・2号倉庫では、岸壁クレーンと倉庫の天井クレーンを駆使し、接岸した船舶から倉庫内へと「トラック」を使わずに入庫できる「高橋徹常務取締役」が特長。日鉄の鋼管ヤードとしての運用が主体となっている。3号・5号倉庫は日鉄や日鉄グループの

トラックの荷受け時間を短縮した

仕組まれた。出庫の際にはクレーン操縦室内の

―製品に加え、雨濡れ禁止のホットコイルの保管にも活用する。

中長期を見据え、重要インフラとしての機能を發揮し続けるためには、人材確保と主要設備の老朽更新が課題となる。ピーク時に150人を数える従業員数は現在100人弱だが、置き場管理システムなどのIT活用や、多能工化の推進による

市川市とは防災協定に結締しており、災害時には緊急物資の物流基地となる。千葉県からも災害時支援協定の協力事業者に指定されている。重要インフラを次代につなぐ取り組みに注力する京葉鉄鋼頭は鉄鋼業だけでなく、地域社会にとって心強い存在であり続ける。(山本 章央)

入出庫能力
設投で維持

船舶が定期的に西日本に向けて出港している。

00平方メートルの構内には
11棟の倉庫が並ぶ。上



大型岸壁クレーン⑤、コイルをスムーズに入出庫できる

線材を保管。自動車用
途が多く、ジャストロ
イシステムのデリバリー
が求められる自動車サ
プライチェーンの一翼
を担う。

端末で位置情報を確認
できたため、コイルを
探し出す手間が解消さ
れ、効率的な入庫に
役立っている。

同システムはコイル
子高齢化で採用環境は
ますます厳しさを増

4・6号倉庫はコイル類を中心に保管する。特に4号倉庫は淀鋼が市川工場で生産しためっき鋼板とカラー鋼板のコイルがフロア全面にびっしりと積まれた。

8・9・10・11号倉庫はコイル専用の防湿倉庫。内壁に防湿塗料を塗布されており、海

システム」によって、風や気温差による結露位置情報を自動登録する仕組みだ。出庫の際は製品に加え、雨濡れはクレートン操縦室内の禁止のホットコイルの

風や気温差による結露を防ぐ。めっき・カラー製品に加え、雨濡れ禁止のホットコイルの保管にも活用する。

埠頭の機能の維持に努めることは社会貢献にもつながる。地元の市川市とは防災協定を締結しており、災害時



トラックの荷受け時間を短縮した