

鋼材卸売の共同輸送を目指し鉄道利用を開始

山本特殊鋼(株)(本社:大阪市港区)は、1969年に創業したステンレス鋼管の卸売会社だ。現在、取り扱いの約95%を占める継目無ステンレス鋼管(シームレスステンレスパイプ)は、継ぎ目がなく均質で強度や耐食性に優れ、その高い信頼性からさまざまな分野で活用されている。

山本正浩取締役営業部長は「ステンレスパイプには、平らな鋼板を丸めて溶接する溶接パイプと、当社の主力商品である丸太状の鋼材を熱して中心を押し出して製造するシームレスパイプがあります。シームレスパイプは溶接部から液体や気体が漏れることがないため、特に厳密な管理が必要とされる環境で配管や機械部品の一部に使用されることが多く、人の立ち入らないような場所で縁の下の力持ちとして産業を支えています」と商品について説明する。最近では半導体工場のクリーンルーム、耐塩性が求められるタンカーや海水淡水化装置などで需要が増えているという。

同社では約10社のメーカーからの安定供給により、加工業者や卸売業者といった顧客のオーダーに即納できる体制を整えている。商品は本社に隣接する倉庫にトラックで到着。倉庫には天井クレーン9基と各種切断機を設置し、顧客のオーダーに応じて切断加工や梱包を行って出荷する。小径サイズや短尺サイズは宅配便、長さ4m、5.5mの定尺と呼ばれる商品はトラックの定期便、長尺サイズや重量物はチャーター便と、これまですべてトラックで出荷してきた。

「当社に限らず、鋼材卸売の業界はトラックが主流。2024年問題が新聞等で大きく取り上げられるようになり、不安を感じたことがモーダルシフトのきっかけです。調べてみると鉄道輸送はCO₂の排出量が少なく、利用することで当社のよ



山本正浩取締役

うな中小企業も社会に貢献できる。その点も魅力に感じ、まずはJR貨物に問い合わせたところ、すぐに試験輸送に至りました」と振り返る。

大阪～東京で週1回20ftコンテナ便を追加

2023年7月に試験輸送を実施し、11月より大阪から東京都大田区にある提携先運送会社の倉庫に向け、週1回の鉄道利用が始まった。配達先の倉庫までは月～金曜の毎日トラックによる出荷があり、金曜日のみ鉄道コンテナを併用する形だ。JR貨物の営業担当者の提案もあり、天候などの影響で列車が遅延しても、週末でカバーできる金曜日に決めたという。

日本フレートライナー(株)(日本FL)が手配するトレーラが金曜の夕方、山本特殊鋼の倉庫に20ftコンテナを持ち込ん



サイズによりさまざまな荷姿のパイプを積み合わせる

で集貨する。さまざまな荷姿に梱包したパイプを積み合わせ、百済(夕)から貨物列車に積載。翌土曜日の早朝に東京(夕)に到着したコンテナは、月曜まで駅で保管され、日本FLの集配トラックが朝8時半に提携先倉庫へ配達する。

「東京向けは、受注日の夕方出荷・翌日配達の基本です。集荷時刻が遅いほど、ぎりぎりまでお客さまから注文を受け付けることができますが、ドライバーの規制が厳しくなり、集荷は16時まで、15時半まで、と徐々に前倒しになっています。一方、鉄道コンテナによる集貨は16時半～17時で十分間に合う。百済(夕)から東京へ向かう列車の出発時刻が遅いお陰です。また、配達先の倉庫と東京(夕)は近く、朝早い時間に届けてもらえ非常に助かっています」と山本取締役。

取り扱うパイプは4m以上のものが多く、長さ約3.6mの12ftコンテナには収まらないため、二方開きの20ftコンテナを採用した。あわせてフォークリフトを購入し、担当する社員はフォークリフトの運転資格を取得。しかし、これまで積み込みは天井クレーンで行っており、倉庫内はフォークリフトが動き回るレイアウトになっていないため、集貨するトレーラは倉庫の外に横付けして荷役作業を行っている。

山本取締役は「当社が扱うステンレス商品は、お客さまが切削など加工して使用する素材とはいえ高級鋼材なので、キズや汚れが付かないよう気を配ります。トラックは当社の商品以外にもさまざまな鋼材を運ぶので、油等で荷台が汚

れている場合は付着しないよう養生します。鉄道コンテナの中はいつもきれいな状態で、特に対策をする必要はありません」と評価する。

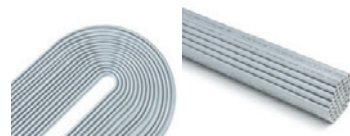
業界初の共同輸送に向けて

20ftコンテナの最大積載量は8t。パイプは安定しにくい形状であること、サイズにより荷姿が多岐にわたること、トラックと併用していることなどの要因もあり、積載量は半分に満たないという。それでもコンテナを定期的に使い続けるのには目的がある。

「モーダルシフトを進めたもう一つの目的は、鉄道コンテナを利用した共同輸送の実現です。鋼材の卸売各社は、大阪～東京間の運送コストの高騰やトラックが見つからない、というような共通の課題を抱えています。当社のパイプだけでなく、L字鋼や溝形鋼といった異なる鋼材を扱う事業者の商品も鉄道コンテナに積み合わせることで、東京まで効率よく運びたいと考え、現在賛同いただける企業を募集しています。すでにいろいろな業界が鉄道コンテナを使った共同輸送に取り組んでいます。これからきちんとした仕組みを作っていく必要がありますが、鋼材卸売の業界では初めての試み。いろんな方の知恵を借りながら、ぜひ実現したい」と展望した。



約4千㎡の本社とメイン倉庫



シームレスステンレスパイプ



注文の寸法にパイプを切断



日本FLの20ftコンテナ(長さ約6m)



東京大田区の倉庫で荷卸しの様子(試験輸送時)



17時過ぎ、百済(夕)に向け出発