大分の海送骨材使用

トーヨーテクノ 調達ルート開拓

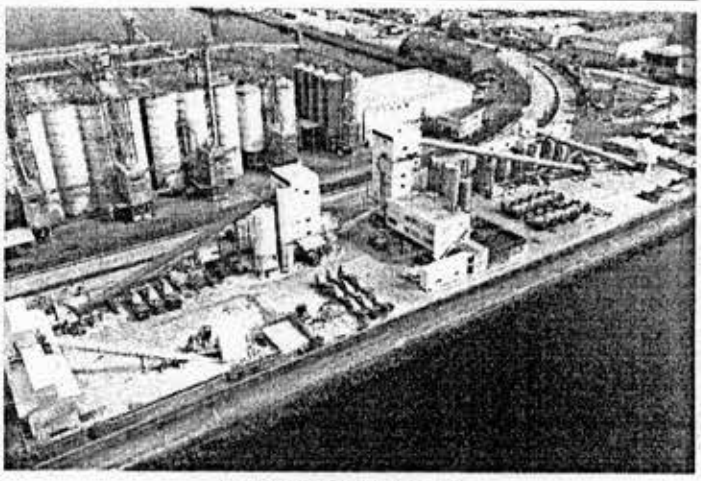
船運賃が課題

拡張した骨材ヤード

大江社長

トーヨーテクノ（名古屋市港区）が4月から大分から海送した石灰石骨材を使って生コンを製造している。大江康夫社長は「名古屋、知多両地区ではこれまで遠方から海送された骨材は常用されていなかったが、今後も生コンを安定供給していくには海送骨材の使用も検討していかなければいけない」と語っている。

これまで使用していた砕石が生産の都合により、3月末で供給がストップする可能性を伝えられた同社は、太平洋セメント中部北陸支店に相談し、大分太平洋鉱業の新津久見鉱山（大分県津久見市）から砕石、出口組（三重県いなべ市）の砕砂を調達するルートを開拓した。大分から名古屋まで海送する時間が3日程度かかることから、台風などの天候不良によって供給が滞るケースがあることを考慮し、同社はグループ企業である由良海運が保有する八号地現業所（名古屋市港区）の骨材荷揚げヤードを拡張して1万㌧の貯蔵が可能な体制を整えた。また、登録認証機関にも3月末までに使用骨材変更を申請し、JIS認証を受けた。



2基体制のプラント

大江社長は「関係者の協力、とりわけ太平洋セメントに大変感謝している。当社は新津久見鉱山から月間1万㌧の骨材を調達する予定だが、もし天候不良があった場合には（従来から混合使用している）藤原鉱山（三重県いなべ市）の出荷数量を増やしてもらうことになった」という。

4月からJIS品の生コン用粗骨材のうち、8割が新津久見鉱山、2割が従来通り藤原鉱山品となり全量石灰石となった。細骨材の半分を占める日本製鉄名古屋製鉄所の高炉スラグ細骨材と3割を占める藤原鉱山品はこれまで通りだが、残る2割は出口組の硬質砂岩となった。大臣認定品や従来から使っている骨材の使用が指定されている物件については八号地現業所にストックした砕石、砕砂を使用している。

遠方から供給される海送骨材を使用するうえでの課題は運賃だ。名古屋地区でこれまで流通していた海送骨材は三重産で1日当たり2～3往復できたが、九州から名古屋までの船運賃はそれより大幅に高くなったという。さらに昨今の大幅な燃料費上昇を受けて、骨材輸送を委託している船会社からは4月に運賃値上げの要請を受けている。

大江社長は「これまで名古屋周辺の骨材価格は他地域に比べて安く抑えられていたが、これからは運賃とともに、各骨材業者が保有している資源量を含めて間違いなく上昇していくだろう。そうしたコストアップを吸収していく方法も必要になる。これから名古屋ではリニア中央新幹線、大型物流倉庫、名古屋駅前や栄地区の再開発、知多地区では、今年度から日本製鉄名古屋製鉄所の大規模改修、2024年度からJERA知多火力発電所、27年度以降に中部国際空港の拡張工事など大型工事が目白押しだ。これらの旺盛な需要に対して、生コンを安定供給していくには、骨材調達がネックになる日が来る」と予想している。

同社では骨材調達費の増加を抑えるため、輸送の合理化策として、骨材運搬用のトレーラーを増車する。従来から約50㎞離れた藤原鉱山との間を輸送する25㌧のトレーラー1台を常用していたが、陸送品を輸送する数量が増えたことから今秋をメドに3台追加購入し、陸送品の運賃上昇を抑える考え。また、将来的には高炉スラグ細骨材の輸送にもトレーラーを利用する方針。

コンクリートミキサ車も効率化を検討中だ。同社所有のミキサ車17台のうち、現在10台が1台当たり生コンを4・8㎥積載できる「ダックス5」だが、残る7台もこれに変更することを検討している。このほか大型車は名和陸運が保有する16台に加え、中型車の20台（自家用車）の計53台が常駐している。

2基あるプラントのうち、昨年12月にBプラントを更新した際には、セメント、AB両プラントで使用する粉体サイロを共用化した。これで普通、高炉B種、中庸熱、早強、フライアッシュ、膨張材、特殊（粉体）の12本で1272㌧貯蔵できる。Bプラントでは現在、超高強度鋼繊維を使う特殊モルタルを製造しており、「1バッチ当たり900秒の練り時間を要する」（大江社長）ことから、特殊品の出荷がある日にはBプラントで特殊コン、AプラントでJIS品や大臣認定品を出荷している。