

それは誰かが、
運んでいる。

ふつうのやり方では運べないものを、
仲間と協力し目的地まで安全に輸送する。
その最前線は、普段踏み入ることのない世界。
いつ、どうやって、誰が運んでいるのか。
その答えがここにあります。

Contents

- P.04-05 日鉄物流の仕事
- P.06-11 社員紹介
- P.12-13 技術系社員を知る
- P.14-15 社員たちの1日
- P.16-19 若手同期社員座談会
- P.20-21 TOPメッセージ
- P.22-23 教育制度・福利厚生

Business Field

日鉄物流グループは、全国に広がる物流ネットワークを駆使して、様々なものを日々お客様のもとへ運んでいます。

海上輸送



200隻を超える業界屈指の船団（鋼材運搬船）を最新システムによるサポートにより、効率的で安定した輸送サービスを行っています。

港湾物流



全国9都市の港湾に主要物流拠点を設置。その他の地区にも営業所や事業所を設け、重量物・容大物等様々な貨物を取扱っています。

陸上輸送



鉄鋼製品を中心に全国8カ所の製鉄所や各中継基地からお客様まで、常時2,500台の車両を投入して輸送しています。

製鉄所内輸送



全国の各製鉄所構内において、大型ダンプ、キャリアカー、無人搬送台車、ディーゼル機関車等の大型設備を活用し原料から鉄鋼製品ができるまでの物流を担っています。

重量物・容大物輸送



これまで培った物流のノウハウと技術を活かし、橋梁、鉄道車両、プラントなどを輸送しています。多くの国家プロジェクトにも参画しており、当社外販事業のメイン業務です。

国際物流



運ぶ先は国内だけではなく、北欧・アジア圏4カ国の現地法人と連携して、世界各国に安全で高品質な物流を展開しています。

日鉄物流の業務

鉄鋼物流は日鉄物流のコア事業です。

原料から鉄鋼製品が作られ、お客様のもとに届くまでの全ての物流プロセスに携わっています。

1 輸入通関・代理店



貨物の輸入や船舶の入出港に関する手続きを行います。

2 原料輸送



港についた船の中から原料を取り出し、ベルトコンベアなどで高炉まで輸送します。

3 銑鉄・鋼片輸送



高炉から出てきた鉄のもとを、加工するための工場へと輸送します。

4 生産ライン



お客様ごとに最適な製品を仕上げるために生産ラインの一部を担います。

5 工場間輸送



鉄鋼製品の加工の工程は複数の工場を経由するので、製鉄所内の工場から工場への輸送を担います。

6 製品荷役



工場で完成した鉄鋼製品を船やトラックに積み込みます。

7 輸出通関・代理店



貨物の輸出や船舶の入出港に関する手続きを行います。

8 構外輸送(海上)



海上輸送で一度に大量の鉄鋼製品を国内外の港まで届けます。

9 構外輸送(陸上)



トラック・トレーラーを用いてお客様の要望に合わせた陸上輸送を行います。

10 中継基地



日鉄物流の物流センターで納期まで保管し、出荷を待ちます。

1 原料輸入



2 高炉



3 製鋼



4 鋼片ヤード



5 各工場



6 倉庫・ヤード



7 海送・陸送



お客様



原料輸送

輸入通関・代理店

原料輸送

銑鉄・鋼片輸送

生産ライン

工場間輸送

製品荷役

輸出通関・代理店

構外輸送(海上)

構外輸送(陸上)

中継基地



郡司恭平

Kyohei Gunji

日鉄物流鹿島(株)
港運部
人文学部 人文コミュニケーション学科卒
2017年入社



仲間のために努力を惜しまず、常に改善意識を持って、前向きに取り組む

港運部は製品荷役課、原料荷役課、海務課の3つで構成されています。製品荷役課は、外航・内航船への鉄鋼製品の積み・揚げを、原料荷役課は、原料船から鉄鉱石や石炭などのバラ貨物の揚げを、海務課は通関業務と外航・内航船の代理店業務をそれぞれ担っています。その中で私の業務は、主に製品荷役課と原料荷役課の現場で働く方々と連携しながら、より効率的な荷役運用とコスト削減を目指し、課題解決に取り組んでいくことです。

例えば、鉄鋼製品を船に積み込む際に、荷崩れを起こさないよう安定のために木材を使用するのですが、その木材の使用方法を変更することでより低コストでの船積みが可能になりました。また、鉄鉱石や石炭を揚げる際の荷役効率向上のために、ベテランクレーン運転者の技をマニュアル化して見えるように整理し、若手への技能伝承を推し進めています。こうした小さなことでも、コストや作業効率に影響するので、その改善策を丁寧に検討し、確実に実行していきます。

協力会社を含めて複数の課と連携を取りながら進めていきますが、時にはお互いの主張がぶつかることがあります。そうならないためにも、現状の問題点と改善することによる利点を根拠立てて説明することを心掛けています。なか

でも現場業務を行う協力会社の理解を得ることが一番大切なので、信頼関係を築くために日ごろからコミュニケーションをとるようにしています。協議した改善策の結果、作業の効率化が図れたり、コストカットを実現できたりしたときは、それまでの苦勞が報われた安堵感と達成感でいっぱいになります。配属当初は何も分からずに失敗したこともありましたが、そんなときは先輩や上司がフォローしてくれました。若手にも裁量権を持たせて仕事を任せるといふ社風が根付いているのも、当社の魅力だと思います。

学生のときに人文コミュニケーション学科で英語を学んだ経験から、グローバルな環境で自分の可能性に挑戦したいという思いで当社への入社を決意しました。まずは先輩から頼られる先輩になること、そしていずれは海外というフィールドで活躍することが私の目標です。

銑鉄・鋼片輸送

輸入通関・代理店

原料輸送

銑鉄・鋼片輸送

生産ライン

工場間輸送

製品荷役

輸出通関・代理店

構外輸送(海上)

構外輸送(陸上)

中継基地



西村真咲

Masaki Nishimura

日鉄物流君津(株)
銑鉄・鋼片部
経済学部 総合経済政策学科卒
2019年入社



スケールの大きな職場で温かく見守られながら、日々成長を実感する喜び

高炉から出てきたばかりのドロドロの鉄のもと(溶銑)から型を取ると、「ブルーム」や「スラブ」と呼ばれる柱状の半製品が出来上がります。その半製品から、鉄筋やコイルなどの鉄鋼製品が生まれます。鉄道輸送係は溶銑や半製品をディーゼル機関車で同じ敷地にある各工場へ運ぶこと、鋼片係は半製品をヤードと呼ばれる荷物の引き渡しや積み替えを行う場所に収めるのが役目です。

銑鉄・鋼片課に所属する私は、鉄道輸送の月次請求や、収益管理など、数字にまつわる業務に携わっています。入社1年目から何千万円単位の大きな数字を扱うことにははじめは戸惑いましたが、少しずつ慣れました。しかし、今はまだまだ吸収する時期。上司にアドバイスをもらいながら仕事を確実に遂行することで、周囲の役に立てていることに喜びを感じます。

配属されて間もない頃、上司の指示のもとで予算編成をしました。あまり意味が分からず手伝っていたのですが、月次の請求業務を続けることでだんだんと数字の意味を理解し、面白さを感じるようになりました。次の予算は私が作成することになるため今から楽しみにしています。しっかり見守られながら大きな仕事を任せてもらえることに、身が引き締まる思いです。

人が温かいというのは、当社の大きな魅力です。正直、配属されるまでは不安もありましたが、先輩たちは「大丈夫？」など常に気に掛けてくれますし、分からないことは丁寧に教えてもらえます。例えば出来たての半製品を積む台車にはカバーを掛けるのですが「熱いほうが加工しやすいから、保熱するためにカバーを掛けてるんだよ」と、理由まで教えてもらえる丁寧な指導には、感謝しています。

収益や予算を管理する上で私が大切にしているのは、自分の目で現場を確かめること。数字だけを追うのではなく、現場に行き輸送方法や製品の特性を勉強し、現場の業務を理解することで、1円たりとも請求金額を間違えられないという思いが湧きます。

スケールの大きな仕事、様々な職種に携わりたいと思って入社したので、その思いが叶っていると実感する毎日です。また、鉄道輸送の業務改善に取り組む先輩方に同行し、多くのことを学ばせてもらっています。いずれは私も改善案件を持ち、お世話になった現場の方々がより働きやすい環境を整えていきたいです。

生産ライン

輸入通関・代理店

原料輸送

鉄鉄・鋼片輸送

生産ライン

工場間輸送

製品荷役

輸出通関・代理店

構外輸送(海上)

構外輸送(陸上)

中継基地



買場弘気

Hiroki Kaiba

日鉄物流君津(株)
薄板生産部 薄板生産技術課
観光学部 観光学科卒
2014年入社



400人が所属する部署

その収益管理を任される、使命感とやりがい

薄板生産部では、自動車部品や家電などになる薄板コイルの生産ライン付帯作業・材料運搬・梱包作業を行っています。なかでも私の所属する薄板生産技術課は、収益管理、設備投資案件の推進・進捗管理、効率化などによる収益改善を担っています。

そのうち私の業務は、収益管理や効率化などによる収益改善です。現場で働く方々を効率的に配置し、それが会社の収益と現場の負荷軽減に結び付いたときは「もっとやってみよう」という気持ちが湧き起こりました。しかし、机上では想像できないようなことも現場では起きます。以前、薄板生産部内のある職場で、配置人数の削減を検討したことがありました。数字を見る限り容易だろうと思っていたのですが、現場から予想外の反発があったのでヒアリングをしたところ、納期が早まったり、作業が重複した時は、現状の配置人数が必要とのことでした。こちらが想定していなかった問題が、浮き彫りになったのです。そこで、自分の目で改めて現場を確かめるとともに、日々の作業内容を現場の方に記録してもらい、2週間かけて詳しい調査を実施しました。そのデータから確かに人員削減の難しさが分かり、別の改善案を提案しました。現在、現場の責任者に改善案導入を検討してもらっている段階です。この件

で、現場現物の大切さを改めて実感するとともに、実際に働く方々の意見を細かく拾い上げることによって、真の解決に結び付くのだと学びました。

私は入社してから3年半ほど、トレーラー等を利用し薄板コイルをお客様の工場などへ届ける陸上輸送の部署で働いていました。当時は、薄板コイルを生産する部署で働くとは思っておらず、当社には本当に幅広い仕事があるのだと再認識しています。その幅広さが当社で働く醍醐味でもあるので、今は経験を積むことで少しずつ視野が広がっていくことに面白みを感じます。

薄板生産部は約400人の大所帯で、売上は月間約5億円。中規模企業並みの収益管理をほぼ一任されていることに、自分の存在意義とやりがいを感じます。今後は収益管理業務にもっと精通し、ゆくゆくは日鉄物流グループ全体の収益を管理できる部署で勤務するのが目標です。そのためにも現場の声を大切にしながら、一步一步着実に成長していきます。

構外輸送 (海上)

輸入通関・代理店

原料輸送

鉄鉄・鋼片輸送

生産ライン

工場間輸送

製品荷役

輸出通関・代理店

構外輸送(海上)

構外輸送(陸上)

中継基地



松本理樹

Riki Matsumoto

日鉄物流(株)
内航海運本部 運航管理部 原料運航課
経済学部 国際商学科卒
2018年入社



プラン通りにいかないからこそ面白い。

先輩社員の教えを教訓に、運航管理のプロを目指す

私は、福岡県北九州市の出身で、校歌にも「鉄の都」というフレーズが入っているほど、製鉄業になじみの深い街で育ちました。会社説明会で、先輩社員から東日本大震災の復興事業に携わっていることをうかがい、その社会貢献度の高さにも魅力を感じ入社を決意しました。

現在、内航海運本部 運航管理部 原料運航課に所属しています。日本製鉄が鉄鋼製品を製造するために必要不可欠な原料を、全国各地から船舶で安全に安定輸送する役割を担います。朝から各船長や各積揚地より船舶動静や荷役の情報を集め、上司や先輩のサポートのもと配船を行うことが、今の私の仕事です。天候や停泊場所の状況、他船の運航との兼ね合いなどで配船が左右されるので、不正確な情報は判断ミスに繋がります。配属当初は、そのプレッシャーに胃がキリキリすることもありました。普段は電話やライブカメラなどを通して、船舶の動きを追っていますが、実際に訪船したときは、船舶のスケールの大きさや現場の迫力を肌で感じるとともに、船舶の運航という大きな仕事に自分は携わっているのだと身が引き締まる思いでした。

一番印象に残っているのは、パンカー（燃料補給）を予定していた船舶の荷役予定の変更への対応が遅れ、当日にその実施が不可能になりかけたことです。先輩のみならず、

現地代理店や業者の方、そして船長のアドバイスとご協力を得て、なんとか予定通りにパンカーできたときはホッとするとともに自分の至らなさを痛感しました。自分のチェック不足と安易な思い込みが原因だったので、今はそれを教訓にして日々の業務と向かいあっています。机上のプラン通りにいかないのが、この仕事の難しさです。先輩からは「天気や海が荒れて航海の予定がズレる程度のことにはトラブルには入らない。どんな条件下でも、最善を尽くし、安全で効率的に積荷をお客様へ届けることが仕事だ」と指導を受けています。自分ならパニックになりそうな場面でも冷静に対処する先輩たちを間近で見ていると、憧れとともに一日でも早く先輩のレベルに近づきたいという気持ちになります。

今は、先輩がフォローをしてくれるので、自動車免許という仮免のようなものですが、配船の経験を積みながら、一日でも早くひとり立ちすることが今の目標です。今後も上司や先輩の教えを大切に、より一層責任感を持ち業務を遂行していきます。しっかりとキャリアを積み、将来的には、憧れの製鉄所で、より船舶に近い現場から配船の経験を活かせるような仕事に携わりたいと思っています。

中継基地

輸入通関・代理店

原料輸送

鉄鉄・鋼片輸送

生産ライン

工場間輸送

製品荷役

輸出通関・代理店

構外輸送(海上)

構外輸送(陸上)

中継基地



川原千波

Chinami Kawahara

日鉄物流(株)
基地陸運本部 東京物流センター 業務課
法学部 政策科学科卒
2013年入社



お客様のため、働いている人のために。 その強い気持ちで、成長の原動力になる

現在、私は基地陸運本部 東京物流センター 業務課に所属し、鉄鋼製品の陸送出荷窓口として、商社や納入先と出荷調整を行うデリバリー業務を担当しています。当課の業務内容は、運行実績、収益管理、料金請求・支払計上などその業務は多岐にわたります。また、協力会社と連携し、安全・品質を確保した陸上輸送を行うことも大切な役目です。最初に配属された日鉄物流鹿島でもデリバリー業務を担当していたので、そのときの経験が今でも役に立っていますが、物流センターの1日に取扱う荷物の量は約3,000トンと配属当初はそのスケール感に圧倒されました。時には急な配送依頼が入ることも少なくありません。そんなときもできる限りお客様のご要望に沿うよう臨機応変に対応することを心掛けています。その積み重ねが信頼関係を築くからです。

デリバリー業務は納入先やお客様と電話でやりとりするので、コミュニケーションが難しいところもありますが、感謝の気持ちを伝えるときはもちろん、難しい注文の依頼に対しても明るく対応することを心掛けています。デリバリー担当者は、協力会社、商社、納入先の間で立ち調整しなければなりません。全員の要望は叶えられないため、不満が出ることもありますが、急な依頼に私が困って

いるとき、その方たちが助けてくれることも珍しくありません。そんなときはワンチームで仕事に取り組んでいる喜びを感じます。

現在は、デリバリー業務のほか、個々の業務課題を探り、その改善策を模索し、企画・立案・実行・管理する仕事も担っています。実際に作業するのは現場で働く方々なので、改善の必要性を理解してもらうように働きかけるのが難しいところ。例えばデリバリー業務は紙ベースでのやりとりが非常に多いのですが、ペーパーレスによる効率化が可能のため、今後はデジタル化を視野に入れるべきだと思っています。ただ、紙ベースでのやりとりに慣れている方も多く、そのあたりの調整が課題になると思います。

当社は福利厚生制度が充実しており、育休・産休から復帰している先輩もいますので、自分のライフプランに応じてキャリアアップを図れるのが魅力です。「お客様のため、働いている人のために」という意識があればきっと成長できると思います。

国内営業

お客様

営業担当者

輸送担当部署

海上

陸上

倉庫

通関

湾港

輸送技術

有働友裕

Tomohiro Udo

日鉄物流(株)
営業本部 プラント物流部
国際地域学部 国際地域学科卒
2018年入社



リスクマネジメント力と心遣いを武器に、 プラント輸送のプロとして成長

プラント物流部は、発電機やタンクなどプラント製品の輸送において、営業、作業実行、管理・計上業務まで一貫して行っています。その中で私は主に発電所向けの発電機などの海上輸送に携わっています。プラント製品は一つひとつがオーダーメイド製品のようなもので、それぞれ形状が異なるため、船内への積み方、積付位置、固縛の仕方などを検討し、お客様、協力会社や社内との関係者と打ち合わせをしながら安全に納期通りに輸送することを第一に考えています。しかし、内航船は海象変化の影響を受けやすいため、予定通りにいかないことが多々あります。以前、2日間で3隻の内航船を手配し、輸送する案件があり、全ての手配が終わり安心していただけるところ、輸送の前日になり、予定していた1隻の内航船が天候の影響で間に合わないという連絡が届きました。急遽別の内航船を手配しホッとされたのも束の間、新たに手配した船が機器のトラブルで使用できなくなり、あらゆるツテを使って調整し何とか手配できたということがあります。

いつどういったトラブルが起きるか分からないため、事前に可能な限りリスクを洗い出し、対処法を検討しているのですが、トラブルを完全に避けることはできません。いざというときのために、船会社をはじめ関係各所と常にコ

ンタクトをとるように心掛けています。この仕事は多くの人の協力があって成り立つものなので、人と人の繋がりを特に意識しています。例えば船長が寄港したときは、できるだけ挨拶にうかがい、直接顔を見て話しています。こうした日々の積み重ねが信頼関係にも繋がってきます。また、これまで海上輸送をメインに携わっていたので、今後は陸上輸送にも挑戦してみたいです。陸上輸送は海上輸送より法令制限が多く、各自治体との関係など、より困難なことも多いのですが、それに挑戦することで、プラント輸送のプロとして一回り大きく成長し、それが会社への貢献にも繋がると思っています。

私は、学生時代にミャンマーに行き、そこでプラント輸送に興味を抱き、就活のときもその想いを伝え、今、その夢が叶っています。学生の皆さんも等身大の自分を素直に表現してください。就職することがゴールではありません。その会社でどう働きどう成長したいのか、自分の将来を見据えて、納得のいく就活をしてください。

技術系社員を知る

鉄鋼製品をはじめとする大型重量物輸送のスペシャリストである日鉄物流の事業フィールドは専門的知識を持つ技術系社員の活躍が必要不可欠です。
このページでは、技術系社員の業務にスポットをあてて業務内容の一部をご紹介します。

技術的検討・推進内容

物流企画	<ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄鋼物流に関する事業企画・検討・実行 例) 製鉄所構内物流の物流効率化・改善業務 ○ 戦略的設備投資に関する企画・検討・実行
設備技術	<ul style="list-style-type: none"> ○ 物流設備導入エンジニアリング 例) 岸壁・天井クレーンの設置、新規車両の導入、コイル梱包ライン設備改善、無人搬送台車の更新など ○ 設備の維持管理、長寿命化推進、老朽更新代替検討 例) 振動測定と対策、ディーゼル機関車制御装置(ATC)の開発・検討など
輸送技術	<ul style="list-style-type: none"> ○ 大型プラント輸送エンジニアリング 例) クレーン・大型プラントの海上輸送における積付・固縛設計・積み降ろし作業計画、現地施工立会い・指導 ○ 鋼材輸送における安全性評価・固縛改善検討 例) 海上輸送、陸上輸送途上での事故発生時の原因分析および対策検討 ○ 輸送技術研究・開発の推進 安全性向上、コスト低減のための最適輸送方法・設備の研究・開発

業務で活かせる知識

機械分野 材料力学、構造力学、流体力学(油圧・空圧)など	電気分野 電気回路、電気磁気、電気機器、電気制御など	経営工学 IE、統計学、SQC、最適化手法など
--	--------------------------------------	-----------------------------------



井上優太

Yuta Inoue
日鉄物流(株)
物流技術部 物流技術課
工学部 地球総合工学科 船舶海洋コース修了
2015年入社

周囲と協働しゼロから実現した、 鉄道の無人運転化

2017年に業務効率化や将来の人員補填などを目的として「鉄道の無人運転化」プロジェクトが発足しました。私はそのリーダーを担当しましたが、無人運転に関する知識はほぼゼロでした。まずどのような方法で無人走行を実現するかと検討を重ね「在庫管理などに使われる「ICタグ」を用いた自動制御が可能では」と仮説を立てました。しかし、ICタグを屋外で使用した前例はなく、雨水や粉じんへの対処方法など、まさに手探りの状態でした。屋外での曝露試験や再現試験を繰り返し実施し、最適なタグの選定に至りました。同時に車両の改造・動作検証も併進。トライアンドエラーの連続で不安になるときもありましたが、1年後、無人走行の実現に無事成功。メンバーとともに、喜びを噛みしめました。

現在は、無人運転の実用化に向け安全対策を検討している段階ですが、新たに「鉄道遠隔運転化」プロジェクトも始動し、無人運転化と同様、様々な条件下での実証実験を実施しています。製鉄所内には鉄道以外にもクレーンやトラックなど様々な設備があり、机上検討だけではなく実証実験による理論検証を行うことができます。そのような環境で仕事ができることは、当社で働く魅力のひとつです。



01 物流企画



岩本友樹

Yuki Iwamoto
日鉄物流(株)
技術本部 設備技術部
工学部 電気電子工学科卒
2014年入社

現場のニーズを捉えながら、 俯瞰的に技術力の向上に取り組む

私は本社で全社設備の設備管理・整備技術の共有や支援、標準化、物流設備エンジニアリングなどを担当しています。特に力を入れて取り組んでいるのは、全社の整備技術向上です。地域によって使用する設備、部品、作業方法、工具器具などが違うので、各地域の整備担当、技術担当を集めてワーキンググループを作り、情報交換することで日鉄物流としての技術力の底上げを図っています。その道のプロとして長年勤務されてきた方々の知識やノウハウを集積するので、役立つことが多く、参加した方からも感謝の言葉を頂いています。企画した側としてはそれが嬉しいですね。現場の役に立ちたい、現場に喜んでほしい、そうした気持ちが持てたのも、新人の頃から約4年半お世話になった八幡で、現場の方々に多くを教わった経験があるからだと思っています。

電気系の学生にとって、あまり馴染みがない会社かもしれませんが、大型設備や特殊車両など様々な設備があり、電気の知識や技術を役立てるチャンスがたくさんあります。ぜひ自分の可能性にチャレンジしてください。

02 設備技術



ONE DAY

日鉄物流社員たちの1日

本社はもちろん、製鉄所勤務でも部署によって1日の働き方は大きく異なります。ここでは、本社と製鉄所で働く3名の社員に密着。日鉄物流ならではの仕事ぶりをご覧ください。

本社(配船)



足達一貴
一貫物流最適化推進部

天候・海上時化などの不確定要素、そして作業員の安全性を踏まえ、効率良く荷主が鋼材製品を輸送するための配船を検討。



9:00 メールチェック、船舶動静確認
出社までに届いていたメールのチェック。合わせて、船舶が予定通り運航しているか動静確認。



10:00 配船会議
担当船舶の現在地や寄港予定を確認。見通しから狂いが生じている場合は関係各所に連絡し、軌道修正を行う。



13:00 配船結果の報告
午前中の配船会議で決定した配船予定を、船の積み込みを行う出荷地、荷下ろしを行う揚地の作業員に報告。



15:00 配船システムに入力
午前中の会議で決定した配船予定を自社独自のシステムに入力。システムを通して、今後の配船予定を全国の作業員に確認してもらう。



17:30 翌日以降のスケジュール確認
明日の配船会議の予定等を確認し、退社。

Kazuki Adachi | ONE DAY

製鉄所(岸壁荷役)



木村享平
日鉄物流君津(株) 港運・港内物流部

生産された鉄鋼製品を内航船・外航船に積み込みを行う「岸壁荷役部門」において、コスト管理や収益管理、各作業の能率分析を担当。



9:00 メールチェック
出社までに届いていたメールを確認。その後、昨日(週明けの場合は週末)の各部門の実績および特記事項をチェック。



10:00 能率分析
日々自動的に積み上げられるデータから各作業の能率を分析し、能率低下がみられる作業の要因を分析。



13:00 現場確認
現在能率改善に向けた検討を行っている作業の実態を把握するため、現場で実際に作業の様子を確認することで能率改善に向けた糸口を探す。



16:00 社内打ち合わせ
能率が低下している作業について、現場を含めた関係部署と会議。各部署が一体となり、具体的な改善策を検討。



17:00 進捗確認
担当業務の進捗確認と明日のTo Doリストを作成。準備が整い次第帰宅。

Kyohei Kimura | ONE DAY

製鉄所(営業管理)



寒川朋子
日鉄物流名古屋(株) 管理部 営業管理課

現場の収益管理や契約関係を担う管理部門で、船内荷役や製品キャリア輸送に付随する予算・決算関連の調整と契約業務を担当。



9:00 出社・体操
メールチェック。製鉄所から新たな作業発注があるか確認し、見積書や稟議書の作成準備を進めつつ、朝のストレッチで仕事モードに。



10:00 資料作成
収益検討会議で使用する資料を作成。予算と実績の比較などから月次の業績分析を行う。



13:00 社内打ち合わせ
船内作業課のスタッフと打ち合わせ。収益分析のために必要なデータ収集を依頼し、作業状況を把握。直接現場に行くことで分析のヒントも得ることができる。



16:00 課内打ち合わせ
業務効率化について課内の担当スタッフと打ち合わせ。削減する工程の見極めや、関係部署への説明内容を協議。



17:00 翌日以降のスケジュール確認
翌日の予定を確認し、締切が近い業務は自身のTo Doリストへ追加。

Tomoko Samukawa | ONE DAY

CROSS TALK

若手同期社員座談会

同期の絆を感じながら、 物流のプロとしてともに成長し続ける。

日鉄物流で物流のプロとして歩んでいる若手社員たちは、どんな夢を描いて、日々の仕事に向かい合っ
2015年に入社し、現在は本社地区で勤務する4名に同期ならではの話をうかがいました。



全く違う学生時代を過ごしてきた者たちが、 日鉄物流に夢を持って入社

齋藤 同期同士で対談するのは照れくさいけれど、同期だからざっくばらんに話しましょう。私は小学校時代からサッカー三昧で、大学時代も友人と社会人チームを作り、市のリーグ戦に出場していました。みなさんはどんな学生だったのでしょうか。

元島 僕は中国語専攻だったので、大学3年の1年間、中国へ留学して語学と国際政治を勉強しました。中村さんはインド哲学専攻だったよね。

中村 そう。インドの宗教について研究していました。1年生の頃、実際にインドへ行ったし、その後、アメリカ、トルコ、ポリビアにも足を運びました。

ているのでしょうか。

齋藤 元島さんも中村さんも、海外で勉強した経験があるんですね、驚きました。小堺さんはいかがですか。

小堺 私はマアジ稚魚の資源量を計測するために網と、その網が海中で正常に開くための条件について研究していました。何度も船に乗り込んで、微調整を繰り返しながら網を投下しては曳いての繰り返し。子どもの頃から船が好きだったこともあり、船が身近に感じられる仕事がしたいと思っていました。

元島 僕も船や飛行機は子どもの頃から好きでしたね。中国留学中に、現地の物流事情を肌で感じ、日本の先進性に改めて気づいて物流業界に興味を持つようになりました。

齋藤 私がこの業界に興味を持ったのは、大学で物流の授業を受け、人が生活をしていく上で必要不可欠な仕事であり、陸・海・空を網羅するスケールの大きさに魅力を感じたのがきっかけでした。



中村 桃果

career
日鉄物流名古屋(株)
物流技術部 物流企画課
▼
総務部 広報課



元島 貴之

career
日鉄物流鹿島(株)
構外陸運部 陸運課
▼
営業本部 国際物流部 横浜営業所



小堺 真理子

career
日鉄物流君津(株)
鉄道・鋼片部 鉄道・鋼片技術課
▼
技術本部 企画管理部 企画管理課



齋藤 遼

career
日鉄物流八幡(株)
棒線輸送部 棒線計画課
▼
営業本部 外航海運部 輸出配船調整課

でも、変に取り繕うことなく真面目に答えてくれたことを今でも覚えています。

小堺 あっ、そのとき私も同席していました。産休・育休制度について女性社員の方に尋ねたときも、しっかり答えてくれたよね。そのときオープンかつフェアな社風を感じ、それが入社を決め手になりました。

同期はライバルというよりも、 お互いを高める存在

元島 日鉄物流の総合職はジョブローテーションがあるので、ここにいる全員がいくつかの部署を経験していますよね。僕は最初、日鉄物流鹿島に配属され、現在は横浜営業所からコンテナ船で輸出される薄板コイルが主な担当です。鹿島のときに陸送を担当していたので、船に荷物を積みまでに必要な陸送や法律の知識が今の仕事にすごく役立っています。皆さんは、そんな経験はありませんか。

齋藤 今は外航海運部の輸出配船調整課で、担当する輸出本船の配船調整業務をやっていますが、以前は日鉄物流八幡で原料輸入、製品輸出の荷役監督業務を経験していました。その頃は、予定通りに船が着くのが当然と思っていましたが、船が予定通りに港に着くまでにどれだけの人がかわり、どれだけの労力が費やされていたのかが、自分で調整をするようになって初めて理解できました。

中村 現場を知っているか知らないかは大きいよね。現在は総務部の広報課で、広報誌の作成や会社ホームページの編集・リニューアルを担当していますが、それ以前は日鉄物流名古屋で、大型フォークリフト



の老朽更新や、船・車両に製品を積みまでの輸送効率化、現場の安全性向上などの業務を担当していました。だから、現場の仕事の大変さを知った上で取材できるのが自分の良さだと思っています。小堺さんは、どうですか。

小堺 日鉄物流君津で技術開発を約3年経験してから、今は全国の技術開発をまとめる管理部門で働いています。自分が開発担当者だったことで、プロジェクトの目的や現場の様子、期間や費用について分かる部分もあるので、管理の仕事にとっても生かされています。だから、書類を見て期間が「長すぎる」、費用が「高額すぎる」と感じたときも、単純にそれを否定するのではなく、そうなる理由をじっくり探求するよう心掛けています。

元島 全員が昔の経験を今の仕事にも生かしているんですね。ジョブローテーションを通して経験を積むことが、仕事への理解度の深まりや、視野の広がりにつながって成長するんでしょうね。

小堺 そうだね。だからこそ、どんな仕事に対しても前向きに取り組む姿勢は大切だね。

齋藤 ところで、私は業務で使用する書類の署名欄に元島さんの名前が書かれていることが多々あり、それを見る度に「元島さんも頑張っているんだ」と勇気づけられることが多いのですが、みなさんにとって同期ってどんな存在ですか。

元島 それは知らなかったです。同期にライバル意識が全くないといえればウソになりますが、お互いを高め合うための友人という感じでしょうか。同期が頑張っている姿を見たり、話に聞いたりすると嬉しくなるよ。陸送を担当していた鹿島時代、トラックがどうしても手配できずに、名古屋で陸送を担当していた同期に事情を話したところ二つ返事で引き受けてくれたことがあって、今でも本当に感謝しています。

中村 私も名古屋時代、どうしても分からないことがあって、広畑にいる同期に連絡して教えてもらったことがある。気心が知れた同期だから頼みやすいよね。

小堺 最初の2週間の新人研修で、右も左も分からない中で一緒に頑張ったから絆というものが深くなったのは事実ですね。

元島 そうだね。いろいろ大変なこともあったけれど研修期間中の週末にバーベキューをしたりフットサルをしたり、仕事以外の思い出もけっこうあるよね。



自分の夢を叶えるために、 キャリアアップを図れる環境がある

齋藤 2015年入社だから、ほんの5年前。でも話を聞いているとお互いの成長を感じました。小堺さんは、クレーンのフックに、荷を掛けたり、外したりする玉掛けの資格を取得したんですね。

小堺 はい、玉掛けの作業をするわけではないけど、作業の効率化を図るときに、資格を持っていたほうがいいと思ったからです。中村さんがフォークリフトの免許を取ったのもそうですね。

中村 そうですね、フォークリフトの老朽更新を担当したときに、私も免許を取ったほうが、現場の声がよく分かると思ったからです。

齋藤 すごいですね、私は普通運転免許しか持ってないです。今後様々な経験を積んだ後、みなさんの将来の目標を教えてください。

小堺 私は輸送効率の向上を図れるような開発をしたい。これは労働人口の減少や環境汚染など当社が直面するであろう課題の解決にも繋がるので、ぜひ取り組みたいと思っています。

齋藤 学生の頃に当社の新幹線輸送に魅力を感じたのを今でも覚えています。将来的に自分が携わって運んだものが、そのままの形で世の中に残るプラント輸送に携わりたい。

中村 私は営業、配船、陸送、収益管理など未経験の分野があるので、まずは自分の成長の幅を広げるためにも積極的に新しいことにチャレンジしたいと思っています。

元島 僕は経験を積んでもっと大きなプロジェクト案件に携わるのが当面の目標ですが、将来的には海外に行って世界で戦える物流マンになり、物流のプロとして会社の事業拡大に貢献したいですね。

齋藤 最後に学生へのメッセージはありますか。

元島 就職活動中は多くの企業を知ることができる良い機会です。自分自身を見つめ直し、成長できる機会なのでぜひ納得できるまで頑張ってください。自分にとってやりたいことや働き方が適した企業がきっと見つかると思います。

齋藤 働き方とかはインターネットの情報だけではなく、実際に説明会に足を運ぶことで、その会社で働く人の人柄や社風を体感できます。それがきっと役に立ちます。

中村 そうだね。少しでも興味があったら説明会などに出向くことをオススメします。「何事にもチャレンジする」姿勢を大切にし、時には息抜きをしながら頑張ってください。

小堺 当社は楽しくのびのびと働いている人が多いので、ぜひ多くの先輩社員に話を聞いてみてください。また、当社の“現場”もぜひ見てください。その上で「楽しそう!」と感じられたなら、ぜひ私たちと一緒に働きましょう。



CROSS TALK

若手同期社員座談会

代表取締役社長

酒本 義嗣

Yoshitsugu Sakamoto

Top Message

物流の仕事から鉄作り、そして世界を支える。 広いフィールドで無限の可能性にチャレンジして欲しい。

日鉄物流の存在意義は、
どのような点にありますか？

私たち日鉄物流は、日本製鉄の鉄づくりを支えるとともに、鉄鋼製品のサプライチェーンの一端を担う中核物流会社です。

鉄鋼メーカーにとっての物流機能は、事業の成否を左右する生命線です。なぜなら、鉄鋼製品は製鉄・製鋼・圧延といくつものプロセスを経て製造される為、工程間の輸送は生産や品質に直結する重要

な機能だからです。そして、出来上がった鉄鋼製品をお客様が指定した日時・場所にお届けする出荷物流を通じて、鉄鋼のサプライチェーンがはじまります。これらの役割を日鉄物流が担っているのです。

現在、日鉄物流は内航船輸送量で年間3,000万トン、陸上輸送で1,000万トン、(国際)近海輸送量で240万トンもの鉄鋼製品を運ぶ、国内最大の鉄鋼物流会社です。「総合力世界No.1」を目指す日本製鉄グループの中核物流会社として、安全で高品質な物流を実現し、グループの成長、そして日本経済の発展に貢献しています。

物流業界における、
日鉄物流の強みは何でしょうか？

鉄鋼製品という巨大な重量物を安全・確実に輸送するには、非常に高度な専門性や技術力と精緻な輸送ネットワークが不可欠です。このような要件を高いレベルで実現できる総合力こそ、日鉄物流最大のアドバンテージと言えます。日鉄物流には、日本の鉄鋼業の発展とともに統合・再編を繰り返し強靱な会社に生まれ変わってきた歴史があります。直近では2013年に日鐵物流と住友金属物流の統合によって現在の会社になりました。また、2020年には日鉄日新海運との統合・再編も予定されています。それぞれの会社の持つ人材・技術・ノウハウ・物流インフラを統合し、一段と強い、サステナブルな鉄鋼物流会社として、日本製鉄グループの発展に貢献してまいります。

また、日本製鉄グループの一員であることも、私たちの優位性のひとつです。グループ内には、物流における私たちのように、高度な専門性を有した企業が多く存在し、幅広いジャンルで高い競争力を発揮しています。こうしたグループ企業の知見を融合し「モノを運ぶ」を極め、さらに一歩進んだソリューション提案が出来る事は、グループ企業としての大きな強みと言えるでしょう。



今後の経営ビジョンとして、
どのような成長戦略を描いていますか？

以上で述べたように、日鉄物流には確かな事業優位性がありますが、鉄鋼業界は厳しい国際競争の中にあり、物流業界も人手不足などの課題を乗り越えていかなくてはなりません。成長の為のキーワードは「国内の事業基盤強化」と「海外事業の拡大」です。コアとなる国内事業においては、一層の物流の効率化を追求するとともに、安定輸送能力の確保を推進します。そのためには、物流分野と親和性の高い、自動化技術やビッグデータ・AI・ロボットなど進化するデジタル技術を積極的に活用し、物流の生産性を向上させてまいります。当社は日本製鉄やグループの各企業と連携し、ソリューションを導き出していきます。また、私たちは鉄鋼物流の長年の経験から、橋梁・発電プラント・新幹線、そしてロケット等の重量物・容大物輸送において、高度かつ特殊な輸送技術を磨いてきました。今後見込まれる様々な国内需要に対して、持てる人材・技術力・物流インフラを最大限に活用し、事業拡大に取り組んでいきます。

海外事業においては、現在北米・アジア圏4カ国で、現地スタッフを含め約400人(うち日本人スタッフ約20人)の仲間が活躍しています。引き続き当社の海外輸送インフラを拡充し、日本製鉄グループ各社の海外展開を積極的に後押し出来る存在を目指します。

成長の原点は常に企業理念にあります。これからも「人材育成」、「技術力の向上」を追求し、お客様にとって最適な物流サービスを提供することで、社会に貢献し続けて参ります。

最後に、学生の皆さんにメッセージを
お願いします

これまでの統合・再編の歴史から、日鉄物流には、誰もが自由闊達に意見を交わすという風土が根付いています。私自身も若いうちから現場の人・上司・先輩とのディスカッションを通じて、幅広い思考を持つことができました。また、日鉄物流には皆さんの挑戦を受け止める広いフィールドと様々な現場があります。仕事をしていく上で、「高い目標にチャレンジし続ける精神」、「失敗から学ぶふとさ」、「謙虚に他に学ぶ姿勢」が自身の成長の為に欠かせない要素だと思います。そして何より、一緒に仕事をする仲間との信頼関係が大切です。

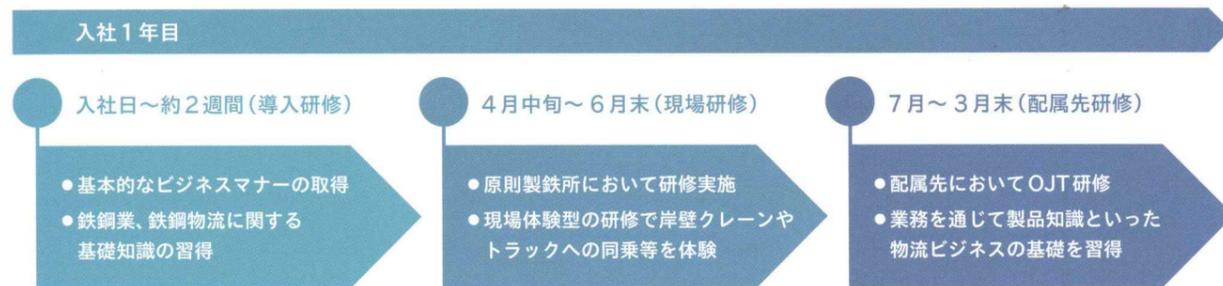
若い皆さんには無限の可能性が広がります。国内だけでなくグローバルに広がる日鉄物流のフィールドには、ともに喜び、ともに悩み、ともに成長する仲間がいます。「人を育てる」という気概にあふれる当社で「物流の仕事から鉄作りを、そして世界の発展を支える」という思いに共感して頂ける皆さんのチャレンジをお待ちしています。

教育制度

ビジネスパーソンとして、そして物流のプロフェッショナルとして。
日鉄物流では、自己の成長を実現させるための様々な支援を行っています。

入社後の成長支援・育成体制

入社後1年間は様々な研修を受けながらも、実際に業務を行い、仕事の基礎を身に付けていきます。



キャリア育成・人材育成体系について

育成制度は新入社員だけが対象ではありません。入社年数や、役職者に限定した階層別研修や、各職種のスキルアップを目指す専門別研修、意欲のある社員の成長をバックアップする制度を設け、社員の成長をサポートしています。



- 《総合職共通》
- 若手社員海外研修
 - 輸送設備(クレーン/車両/船舶)
 - IE基礎研修
- 《事務系総合職対象》
- 陸運研修(陸運法規研修、管理者安全研修)
 - 営業力強化研修
 - 部門別交流会

- 自己啓発
- 通信教育 全社員を対象にした自己啓発制度 約160コースの通信教育講座から自由に選択できます。修了者には受講料の60%を会社が負担。
 - 資格手当(資格・免許取得報奨金) 規定に定める資格・免許(通関士、社会保険労務士、電気主任技術者など22項目)取得者に対し、取得報奨金(1項目につき最大10万円)を支援。

働く環境

社員一人ひとりがいきいきと働き続けられるように。
日鉄物流では、様々な制度を通して社員が働きやすくなるための環境を整備しています。

休日・休暇

- 年次有給休暇(初年度に20日付与)
- 結婚休暇(挙式前後通算7労働日の休暇付与)
- 出産休暇(産前6週間(多胎妊娠の場合14週間)以内、産後8週間取得可能)
- 育児休業(育児休業に係る子が1歳に達するまで) など

保険

- 社会保険制度(雇用保険、健康保険、厚生年金、介護保険、労災保険など)
- 日本製鉄健康保険組合
- グループ団体割引(一般的な保険料より割安で加入できます)

住居

- 寮、社宅制度(転勤・通勤を考慮した寮・社宅を完備しています)
- 住宅取得促進手当(月2万円を10年間支給)

その他

- 永年勤続制度(勤続15・30・40年の対象者にリフレッシュ休暇および補助金を支給)
- 結婚祝金、出産一時金、弔慰見舞金
- レクリエーション費用支給
- 契約スポーツ施設利用 など

寮・社宅



独身寮(居室)
独身寮(外観)

共有スペース(食堂)

スポーツクラブ



卓球部



闘魂・集中・冷静
悔いなき闘い
日鉄物流プレイヤーズ

ニッポンの
鉄を動かす

<http://www.log.nssmc.com/recruit/staff/index.html>



 **NIPPON STEEL** | **日鉄物流株式会社**

〒103-0027 東京都中央区日本橋1丁目13番1号 日鉄日本橋ビル