

物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画

2023年12月20日

一般社団法人 日本鉄鋼連盟

2024年4月より、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が適用されることにより物流の停滞が懸念される、所謂「物流2024年問題」への対策として、本年6月には、首相指示のもとで「物流革新に向けた政策パッケージ」が公表され、発荷主、着荷主、輸送事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向け、「商慣行の見直し」「物流の効率化」「荷主・消費者の行動変容」が求められております。

鋼材輸送は重量物・長大物の輸送となり、特殊な形状の荷姿、その荷姿に合わせた輸送形態となることから、輸送に関する制約が極めて大きい業界特性を持っております。また、鉄鋼製品を生産するにあたっては、大小・軽重・多寡、多種多様な原料・資材の調達が必要となります。このような業界特性がある中で鉄鋼製品の持続的な安定生産・供給を維持する観点から、「物流2024年問題」の影響につき日本鉄鋼連盟(以下、鉄連)は強い危機感を抱いております。

「物流2024年問題」への対応は持続的・安定的な物流を維持していくことであるとの認識のもと、鉄鋼業界の特性を踏まえた上で、業界として発荷主・着荷主双方の立場で取組を進めていくことに加え、「鋼材ユーザー」「原料・資材等サプライヤー」「輸送事業者」の三方と連携した取組を行うことが不可欠です。

このような観点を踏まえ、鉄連および普通鋼電炉工業会(普電工)のメーカー会員企業においては、物流の適正化・生産性向上を図るべく、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」(2023年6月)に基づき、次に掲げる事項に真摯に取り組んでまいります。

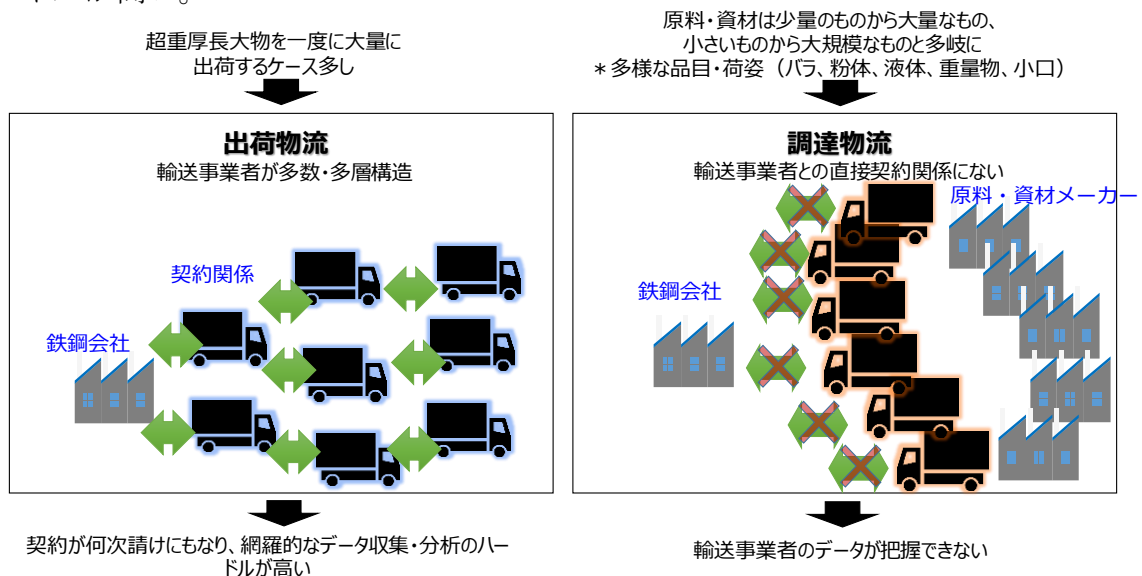
なお、本計画においては、製銑あるいは製鋼設備を保有する会員企業を中心に検討を進めましたが、その他の企業における実情も踏まえ、必要に応じて改訂を検討致します。

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

■ 物流業務の効率化・合理化

① 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握

以下に示すとおり、出荷物流・調達物流共に、荷待ち・荷役作業等にかかる正確な時間の把握はハードルが高い。



よって効率的に課題を把握し改善を推進する観点から、以下の通り、課題のある点に絞り、段階的に実態把握を進めフォローアップを進めて行くこととする。

Step1. 検討体制を整備(以下の4象限の検討体制に)

- | | |
|------------|------------|
| 高炉×出荷(発荷主) | 電炉×出荷(発荷主) |
| 高炉×調達(着荷主) | 電炉×調達(着荷主) |

* 上記の検討にはステンレスメーカー等も含む。
 * その他、単圧メーカー等について、本計画における類型でフォローが出来ないものが判明した場合には、自主行動計画を更新して対応する。

Step2. 荷待ち・荷役作業等にかかる時間の実態把握

Step 2-1-1. 製鉄所における時間の把握

出荷物流・調達物流の特性や、各事業者の実状に応じ、サンプリング・ヒアリング等を通じ、基本的には下記のアプローチのうち対応が可能なものの時間把握を進める。

- ① 製鉄所平均で把握
- ② 品種毎・ケース毎等で把握

* 特に調達物流に関しては、輸送事業者と直接の契約関係がないことから、問題の洗い出しを行い、対策すべきケースについて把握を進める。

Step 2-2. 関連業界へのヒアリング

- <出荷物流> 輸送事業者 (トラック協会等)
- <調達物流> 発荷主業界

※実態把握は出来るところから段階的に行う。そのため検討は順延となる可能性あり。

Step 2-1-2. (もしあれば)その他の物流拠点等での時間を把握

- <出荷物流> 直営の物流センター・倉庫等

Step3. 荷待ち・荷役作業等が2時間以上掛かるケースを、業界特性を含めて類型化

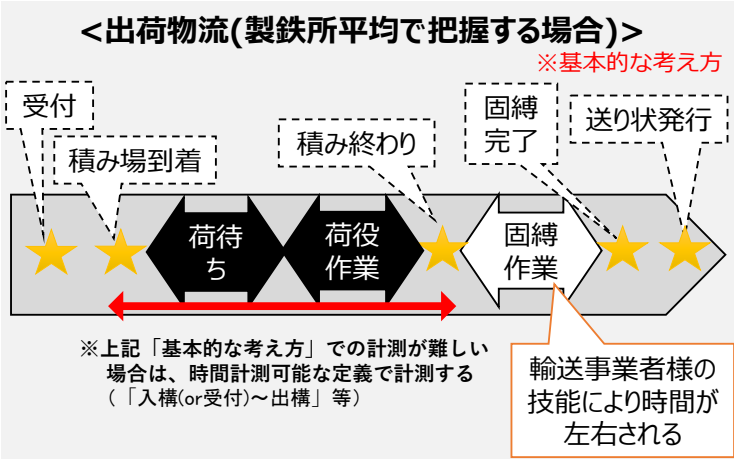
Step4. 当該課題を克服するための対策についても類型化

Step5. 類型化されたケース・対策を基に自主行動計画を改訂

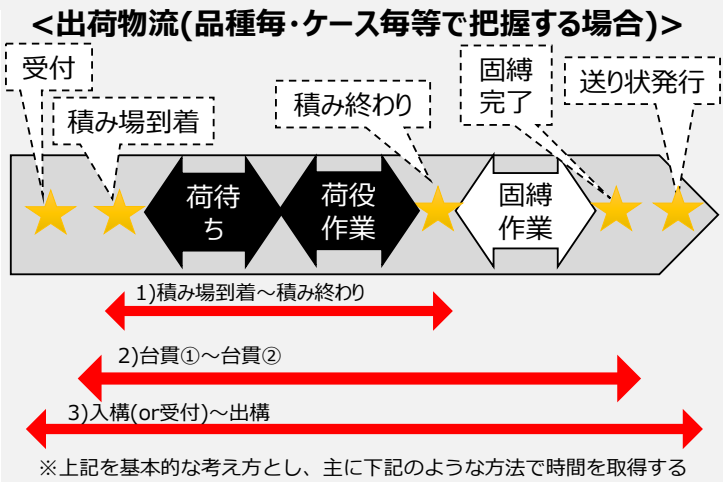
Step6. 自主行動計画をフォロー

製鉄所は管理区域が広大であり、入構・出構でのデータでは荷待ち・荷役作業時間の正確な把握とならないケースが多い。各事業所で取得可能なデータは限られていることから、荷待ち・荷役作業等の時間計測に係る定義・基本的な考え方を下記の通りに位置づけ、赤線のいずれかのデータで時間を計測することとする。

また、出荷物流においては、会員各位は実態に応じて、「製鉄所平均で把握する場合」と「品種毎・ケース毎等で把握する場合」のいずれかを選択し、取り組んでいくこととする。

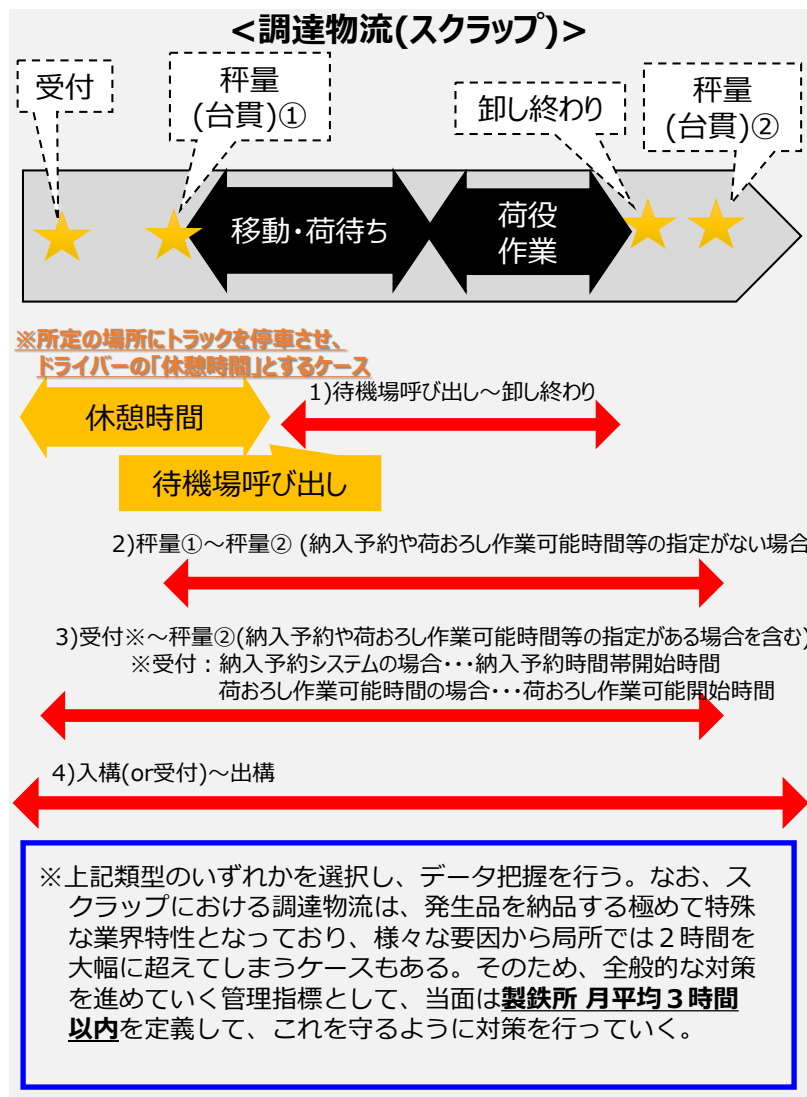
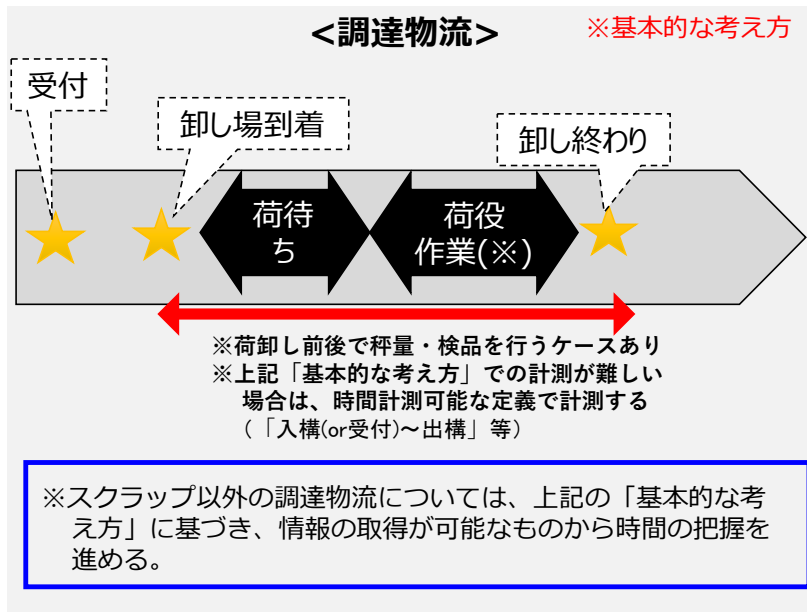


※上記の「基本的な考え方」に基づき、データ把握を行う。なお、高炉会社等の大規模の鉄鋼会社では、拠点数・出荷量・品種もとりわけ多く、精緻なデータ把握の困難さに加え、様々な要因から局所では2時間を超えてしまうケースもあるが、全般的な対策を進めていく管理指標として、**製鉄所月平均2時間以内**を定義して、これを守るように対策を行っていく。



- ✓ 台貫で管理
- ✓ 入・出構時間を管理
- ✓ デジタコで管理
- ✓ 電子タグで管理
- ✓ ドライバーによる手書き
- ✓ 入構時間、伝票発行時間をタイムスタンプで管理
- ✓ 積込明細の提示時間、納品伝票を渡す時間を管理
- ✓ 積込手配時間、伝票発行時間を記録
- ✓ 事務所での受付時間、送り状発行時間を管理（但し、シート掛け後）
- ✓ 事務所での受付時間、最終製品積込データ送信時間を管理

※品種毎・ケース毎等のより精緻なデータ把握が可能な事業者においては、上記類型のいずれかを選択し、データ把握を行う。なお、品種特性を含む要因により2時間以内におさまらないケースがある場合は、構造的に時間を要する品種を切り出した上で、当該時間を**3時間以内**とすることを代替目標として当面は取組を進める（詳細は後述するリストAに記載）



上記対応については表1のスケジュールに基づき実施する。

②荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール

課題と対策を「リスト A」・「リスト B」に整理。会員各位は課題に応じた対策を選択し取り組んでいくこととする。

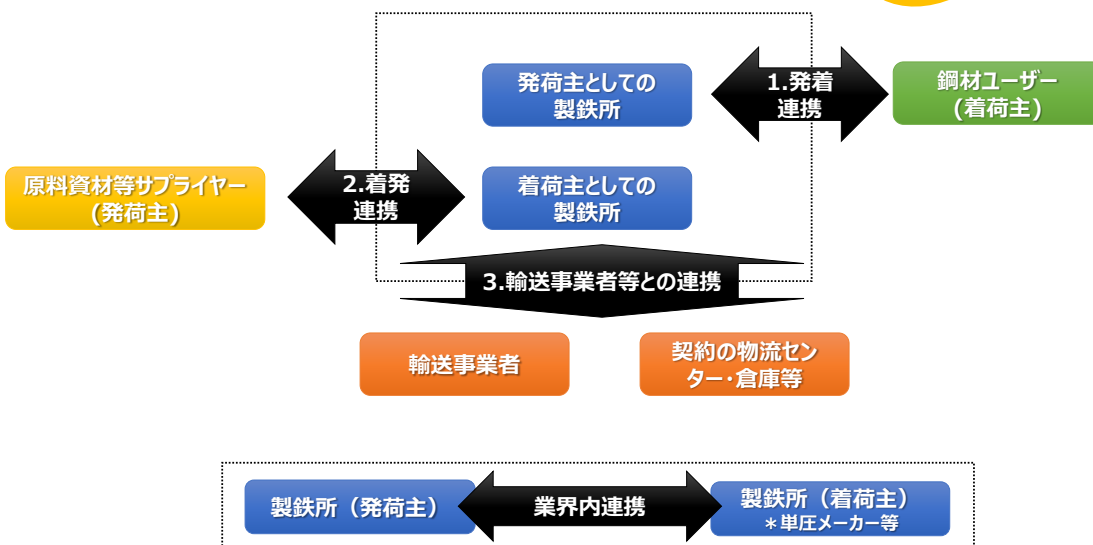
業界特性(貨物の特徴を含む)に基づく類型に応じ対策を行う事項はリスト A とし、鉄鋼業界の業界特性に基づき荷待ち・荷役作業等が2時間以上かかるケースを類型化、その上で当該対策についても類型化し列挙する。実際に講じた対策を選択し、成果を報告していくことを想定する。

また、鉄鋼業界のみで解決・問題点の洗い出しが難しい事項については、他業界と連携しながら解決すべき事項として「リスト B」に列挙し、「鋼材ユーザー」「原料・資材等サプライヤー」「輸送事業者」の三方と連携し解決していく(三方連携)。

**リストA：業界特性(貨物の特徴を含む)に基づく
類型に応じ対策を行う事項**

**リストB：他業界と連携しながら解決すべき事項
(業界内連携事項を含む)**

- 他業界との連携の中で新たなケースがあれば、リストBに逐次追加。
- 判明した新たなケースのうち、業界特性の要因により対応が困難なものは、リストAに追加。



なお、本対応は基本的に製鉄所における対応を整理したものであるが、直営の物流センター・倉庫等は製鉄所と似た構造となっているため、当該拠点の「荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール」への対応を行っていく際には、本項記載の対応内容をベースに対応を行っていくこととする。

リスト A: 業界特性(貨物の特徴を含む)に基づく類型に応じ対策を行う事項

| カテゴリ | 2時間以上かかるケースの類型 | 業界特性 | 対策に関する類型 |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 出荷 | 品種によっては構造的に時間が掛かる | 品種特性として製品配替え・荷繰り作業の多発(厚板および条鋼類等) | 左記の要因(複合的なケースも含む)により2時間以内におさまらないケースがある場合は、自社の事情に合わせ以下のいずれかの取組を進めフォローアップを行っていく。 a) 出荷能力の向上 b) 出荷システム整備による出荷の効率化 c) 駐車場の整備等によるドライバーの待機時間の削減 d) 人員・シフト・運用改善などのソフト的な改善 e) 「ユーザーへの呼びかけ」によるリードタイムの確保(事前の荷造り時間を確保し、出荷時の製品配替え・荷繰り作業を削減) なお、品種特性(*)を中心とする要因で2時間以上の時間を要する場合には、構造的に時間を要する品種を切り出したうえで荷待ち・荷役作業等時間を3時間以内とすることを代替目標として当面は取組を進める。 (*)形鋼・厚板・鋼管・棒鋼・線材等の重量物や長い形状の物を積み重ねたり巻いて保管・輸送する品種など |
| | 置き場・荷役機器・要員に関する制約 | 鋼材は超厚厚・長大であり、大量生産される。また工場や建設現場の素材であるためユーザーに一度に大量に出荷しなければならないケースが多い。よって置き場の広さや荷役機器制約等による制約を大きく受ける。 | |
| | (複数の倉庫から積み出し) | (出荷製品の構成によっては製鉄所内(あるいは所外を含む)の複数の倉庫から荷積みを行う所謂ミルラン集荷となる。) | (「荷待ち・荷役作業時間の基本的な考え方」を適用し、積み出し一つ一つの「積み場到着」から「積み場終わり」の時間を2時間以内とする形で、別建ての取扱とする。) |
| 調達(スクラップを除く合金鉄・非鉄・副原料等の原燃料類、及び、資材品・設備品) | (製鉄所内の複数の場所での荷卸し) | (一部の配送などでは、広大な製鉄所の敷地内で効率的な物流を行うために、ミルラン方式での荷卸しを行っている。) | (荷卸し一つ一つの「卸し場到着」から「卸し場終わり」の時間を2時間以内とする形で、別建ての取扱とする。) |
| | (物理的に時間を要する荷卸し) | (資材品・設備品の一部には、荷卸し作業が構造的に2時間以上を要する品目あり。具体例：不定期に納入される超重量物のプラント設備・圧延用ロール、車体からホースをタンク等に接合する作業が発生する液体・粉体品、冬季に粘度が低下する油脂類、『通い箱』※方式の納入) ※：一度に多くの品目を固縛することなくパレット等に入れて納入する方法 | (対応の範囲外。但し、着発連携による改善を検討。) |
| スクラップ調達 | 以下のケース等においてメーカーへのスクラップ納入が集中し、荷待ち・荷役時間が2時間を超える場合あり ✓スクラップの需給・市況動向変化 ✓自社の設備トラブルなど ✓周辺メーカーの設備トラブルや荷止めなど | <ul style="list-style-type: none"> スクラップを電気が戸にタイムリーに供給すべくスクラップヤードには常時スクラップをある程度在庫(確保)しておく必要あり。 鉄スクラップは生産品ではなく発生品のため、供給弾力性に乏しく、需要・供給の動向に敏感で短期的に変化しやすいいわゆる現物取引の相場商品(発荷主の意向が強く反映される) | スクラップ調達は発生品を納品する極めて特殊な業界特性となっており、様々な要因から局所では2時間を大幅に超えてしまうケースもある。そのため、荷待ち・荷役作業等時間を製鉄所平均3時間以内とすることを代替目標として当面は取組を進める。 具体的には、2時間以内におさまらないケースがある場合は自社の事情に合わせ以下のいずれかの取組を進めフォローアップを行っていく。 a) スクラップ予約システム導入の検討 b) ヤード自体の拡張 c) リフマグ・天井クレーン等の荷卸し設備の増強等 (上記の取組については日本政府による補助金等の支援策の活用も模索していく) d) 人員・シフト・運用改善などのソフト的な改善 e) その他、各社のスクラップ荷待ち・荷役時間短縮に向けた対策の検討・実行 |

なお、下記に関しては、業界特性起因等により2時間以上かかることがあると認識しているケースではあるが、イレギュラーケースと考えられるものであり、一般的な製品出荷、原料・資材等の調達における荷待ち・荷役作業等から分析・対応を行っていく観点から、対応の範囲外とする。

| 業界特性が起因して2時間以上かかることがあると認識しているケース | 備考(現時点の把握状況等) |
|----------------------------------|-----------------------------------------------|
| 複数の倉庫からの積み出し | 積載効率を上げるために必要な可能性あり。 解決のためには発着連携が必要な可能性あり。 |
| 製鉄所構内での複数の場所での荷卸し | 効率的な物流のために必要となっているケースが大半と思われる。 |
| 物理的に時間を要する荷卸し | 資材品・設備品の一部には、荷卸し作業が構造的に2時間以上を要する品目あり。 |
| 突発的な操業トラブル、設備トラブル等 | 取引先との連絡体制を構築し連携して対応している場合でも、連絡が間に合わないケースあり。 |

リスト B は他業界との連携方法によって下記リストに分類する(「契約の物流センター・倉庫と連携して解決すべき事項」や、「業界内での発荷主と着荷主で連携して解決すべき事項」が判明した場合には、リスト B を追加する)。

・リスト B-1: 着荷主との連携“発着連携”

⇒ 約 30 のユーザー団体に呼びかけ対応済み

鉄連として推進しているユーザー団体へ連携を呼びかける活動である「鋼材物流における 2024 年問題への対応について」をベースに、“発着”で連携し問題解決を図る。

(URL: <https://www.jisf.or.jp/news/topics/20230725.html>)

・リスト B-2: 発荷主との連携“着発連携”

⇒ 約 20 のサプライヤー団体に呼びかけ予定

製鉄所での自助的な情報収集(大口取引先への個社ベースのヒアリング等)に加え、原料・資材等サプライヤー団体との連携による問題の洗い出しを行い、“着発”で問題がないかを確認する。

・リスト B-3: 輸送事業者との連携“トラック協会目安箱の設置”等

全日本トラック協会鉄鋼部会/東京都トラック協会鉄鋼専門部会と鉄連が連携し、鉄鋼業界の物流の課題に関する目安箱を設置。課題については、荷主に共有し、輸送事業者とともに検討を行い、双方で協力して改善・解決を図ることとする。

リスト B-1: 着荷主との連携“発着連携”

| 解決すべき事項 | 積み(発荷主)側 <製鉄所> | | 卸し(着荷主)側 <鋼材ユーザー> | |
|---------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------------------|
| | 実態 | 対策 | 実態 | 対策 *鉄鋼業界としての呼び掛け内容 |
| 長時間の荷待ち | 相当程度発生 | 着荷主と連携した上での、レンジでの集荷時間・柔軟な集荷時間への変更 | 着荷主によっては頻繁に発生・長時間の荷待ちが常態化 | 納入指定時間の分散(朝一指定の変更)、レンジでの納入時間への変更、柔軟な納入時間への変更 |
| ピンポイント・時間厳守での時間指定 | 右記オーダーに遅れないよう、早めの集荷・運送指示 | | 大層がピンポイント指定 | |
| 長時間の積・卸荷役時間 | 部分的に発生(厚板・形鋼・鋼管等) | 主に品種別特性で発生するためリストAで対応 | 相当程度発生 | 要員配置の適正化、日々の荷卸し計画策定等 |
| 納品リードタイムの短さ | 右記オーダーに対応するため、無理な配車、スポット庸車の発生(常用車両効率低下) | 着荷主との課題共有・連携 | N-2が多いもののN-1や、かんぱん方式(≒N-1)も相当量あり(*1) | 業界毎のルール化の検討(例、現状指示タイミングから1日前倒し) |
| 積載率の低い輸送 | 一部では積み合せ輸送実施 | 同一地区向けの積み合せ拡大(複数納入先積み合せ、複数社合積み等) | 一部では10t以下など小ロットでのオーダーあり | 小ロット・複数回輸送(*)を一括輸送へ(前在庫置場拡充等) *10t以下の貨物、大玉コイル等 |
| 出荷量の平準化(日内・週内・月内波動、スポット的な配車集中日) | 右記オーダーに対応するため、朝一、月末に集中 | 着荷主との課題共有・連携 | 朝一、月末に集中 | 納入時間指定の分散・月内平準化、発荷主側からの相談によるスポット集中日の回避 |
| トラック受渡条件におけるルールの再徹底(契約外作業の完全撤廃) | 契約外作業は概ね廃止・契約化済 | 契約外作業有無の再確認・全廃、運賃と作業料金の別建て契約 | 一部残存(玉掛け・フォークリフト作業等の契約外作業が発生) | 要員配置の拡充、改善不可の場合の契約化 |
| 発着横断的な実態把握のための、物流における共通データ基盤の構築 | 運送契約は発荷主、契約が多層構造、物流事業者各社により情報無し、統一性無し | 運行データ(待ち・走行)及び効率性(回転率・積載率)の一元的把握の推進(*2) | 物流事業者との契約無し、体系的データ把握困難 | 発荷主側情報をもとに課題抽出 |

*1 「N-1」は納入日から1日前のオーダー、「N-2」は納入日から2日前のオーダー。

*2 本来的には、官民の連携も視野に入れた業界横断的な共通データ基盤を構築することが理想的であり、そのような可能性についても併せて模索する。

リスト B-2: 発荷主との連携“着発連携”

| 解決すべき事項 | 積み(発荷主)側 <原料資材等サプライヤー> | 卸し(着荷主)側 <製鉄所> |
|----------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 指摘事項 | 対応 |
| 調達指示、荷卸しプロセス(必要な手続き)等における非効率な運用 | 秤量の運用で指摘あり(化学業界) | 個社で事実確認及び改善を検討 |
| ピンポイントでの時間指定・時間厳守での時間指定 | レンジでの納入時間への変更、柔軟な納入時間への変更(大口取引先へのヒアリング) | 納入指定時間の分散(朝一指定の変更)、レンジでの納入時間への変更の検討、柔軟な納入時間への変更の検討。但し、発荷主と合意を得られた場合に限り、荷下ろし場での待機時間削減を目的としたピンポイントでの時間指定は可能とする。 |
| 過積載車両の受け入れ(2時間ルールとは関係ないが法令遵守の観点) | | (当然) 遵守 |

リスト B-3: 輸送事業者との連携 “トラック協会目安箱の設置”等

| 解決すべき事項 | 対策 |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 輸送事業者様が指定時間より大幅に早く到着 | 発荷主としては、以下に示す「輸送事業者が、配送遅延の防止などの理由で、指定した時刻よりも大幅に早く到着するケース」に対する基本的な考え方を適用。製鉄所内での待機場所の設置などについて、適宜トラック協会と対応を検討する。 |
| 大玉コイルに関する非効率な輸送 | 単重15～20となる大玉コイルは1台に1個しか積載できず積載効率が悪いが、着荷主側の卸し能力や、生産効率の観点からコイル単重を変更することは難しい。ユーザーに「納入ロットの拡大（積載率の向上）」を呼びかける中で、解決可能な問題であるかを検討する。 |
| 中長距離でのトラック輸送 | 鋼材輸送はモーダルシフトが高度に進展(*)しているが、中距離輸送等での更なるモーダルシフトや、高速道路の活用などを推進する。 *鋼材の一次輸送の約7割が内航船舶輸送、500km以上の一次輸送に関するモーダルシフト化率は、96.4%(2021年度実績、高炉3社・電炉2社にて集計) |

上記対応については表1のスケジュールに基づき実施する。

なお、輸送事業者が、配送遅延の防止などの理由で、指定した時刻よりも大幅に早く到着するケースがあるが、以下の「納入時間の柔軟化・緩和(荷降し待ち時間の抑制)」に係る取組(*1)や、トラックの待機場所を設置等の対応(*2)を行うことを前提に指定時刻からの起算と考えることとする。

「納入時間の柔軟化・緩和(荷降し待ち時間の抑制)」に係る取組

| 従来の慣行 (輸送事業者の早期の到着を誘発し得る慣行) | 「納入時間の柔軟化・緩和(荷降し待ち時間の抑制)」に係る取組 |
|--------------------------------|----------------------------------|
| 特定の時間ピンポイントでの時間指定 | 「午前中」や「XX時～XX時」といったレンジのある集荷・納入時間 |
| 時間厳守での時間指定 | XX時までの集荷・納入 (XX時間程度であれば遅れても構わない) |

- *1 荷主側の自助努力可能な取組みとして「納入時間の柔軟化・緩和(荷降し待ち時間の抑制)」を行う際には、必要に応じて輸送事業者と合意を行い、実効性を高めることとする。
- *2 大幅に早く到着したドライバーが所定の場所にトラックを停止して、「休息期間」「休憩時間」に充てることができるようにする対応。但し、荷主が輸送事業者に対し、一方的に荷待ち時間を「休息期間」「休憩時間」とさせることがないよう、当該対応は輸送事業者との合意に基づいて行うこととする。

【参考】休息期間の定義

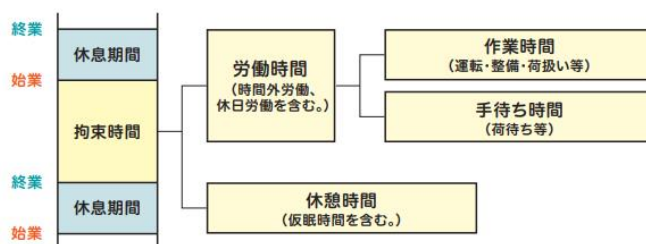
1 拘束時間と休息期間の定義

● 拘束時間

労働時間と休憩時間(仮眠時間を含む。)の合計時間、すなわち、始業時刻から終業時刻までの使用者に拘束される全ての時間をいいます。

● 休息期間

使用者の拘束を受けない期間、つまり、勤務と次の勤務との間にあつて、休息期間の直前の拘束時間における疲労の回復を図るとともに、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、その処分が労働者の全く自由な判断に委ねられる時間をいいます。休憩時間や仮眠時間等とは本質的に異なるものです。



出所：厚生労働省

③物流の改善提案と協力

上記リスト B に基づく対応について、表1のスケジュールに基づき、対応を行う。

④運送契約の適正化等（※調達物流については着荷主は運送契約はしていないため、出荷物流に限定する）

運送契約は書面又はメール等の電磁的方法を原則とすること、運転者が行う荷役作業等の適正な料金を対価として支払うこと、燃料費等のコスト上昇分を運賃・料金に適切に転嫁すること、運送契約の相手方の物流事業者(元請事業者)が下請けに出す場合には当該事業者にとそれらの対応を行うことを求めること等を通し、運送契約の適正化に努める。

⑤異常気象時等の運行の中止・中断等

台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行わない。また、運転者等の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重するよう努める。

⑥政府支援策の活用検討

出荷・荷卸能力の向上に資する設備・システム等の導入に向けた補助金の活用を検討する。

⑦荷役作業時の安全対策

荷役作業を行う場合には、労働災害の発生を防止するため、安全な作業手順の明示、安全通路の確保、足場の設置等の対策について、関係法令を適切に遵守する。

2. 発荷主事業者としての取組事項

①出荷に合わせた生産・荷造り等

②運送を考慮した出荷予定時刻の設定

3. 着荷主事業者としての取組事項

納品リードタイムの確保

4. 業界特性に応じた独自の取組

「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」に記載された「2. 発荷主事業者としての取組事項」から「4. 業界特性に応じた独自の取組」における上記事項については、上記リスト A・リスト B に基づく取組について、表1のスケジュールに基づき、対応を行う。

表1:対策タイムライン

(下記タイムラインはあくまで目安の目標。また、事業者によってはより早期のタイムラインで対応を進める社もある可能性あり。)

| 分野 | 2023 (年度) | 2024 | 2025 | 2026 |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|----------------------------------|
| 出荷 (製鉄所平均で把握する場合) | <p>リストAより課題特定(※1)</p> <p>リストB-1より課題特定(※1)</p> <p>リストB-3より課題特定(※1)</p> | <p>時間把握・分析に関する検討</p> <p>製鉄所 月平均2時間以内への対応 (List Aより対策特定・実施)</p> <p>発荷主のみでの解決が難しい課題は、着荷主と連携した対応を検討する (List B-1より対策特定・実施)</p> <p>物流事業者から要請があった場合は、連携して対応を検討する (List B-3より対策特定・実施)</p> | | <p>これまでの取組に関する評価、自主行動計画の改訂検討</p> |
| 出荷 (品種毎・ケース毎等で把握する場合) | <p>リストAより課題特定(※1)</p> <p>リストB-1より課題特定(※1)</p> <p>リストB-3より課題特定(※1)</p> | <p>時間の把握(※2)</p> <p>品種特性等を踏まえた3時間以内ルールへの対応 (List Aより対策特定・実施)</p> <p>発荷主のみでの解決が難しい課題は、着荷主と連携した対応を検討する (List B-1より対策特定・実施)</p> <p>物流事業者から要請があった場合は、連携して対応を検討する (List B-3より対策特定・実施)</p> | | <p>これまでの取組に関する評価、自主行動計画の改訂検討</p> |
| 調達 (スクラップを除く合金鉄・非鉄・薬品・副原料等) | <p>リストB-2より課題特定(※1)</p> | <p>情報が取得できるものから時間の把握を進める</p> <p>取引先・物流事業者と連携により問題の洗い出しを行い、迅速かつ真摯に対策を実施する (List B-2より対策特定・実施)</p> | | <p>これまでの取組に関する評価、自主行動計画の改訂検討</p> |
| スクラップ調達 | <p>リストAより課題特定(※1)</p> | <p>時間の把握(※2)</p> <p>製鉄所 月平均3時間以内への対応 (List Aより対策特定・実施)</p> | | <p>これまでの取組に関する評価、自主行動計画の改訂検討</p> |
| 出荷・調達共通 | <p>リストB-3より課題特定(※1)</p> | <p>物流事業者から要請があった場合は、連携して対応を検討する (List B-3より対策特定・実施)</p> | | |
| その他 | | <p>「物流革新に向けた政策パッケージ」における各種施策の検討状況を踏まえ、必要に応じ、自主行動計画の改訂を検討</p> | | |

※1 課題特定については、23年度以降も随時取組を進め、新たな課題が特定された際には各種リストを更新する。

※2 荷待ち・荷役作業等の時間計測に係る定義に基づく。