

- トラックドライバーの長時間労働の改善に向け、2024年4月に働き方改革関連法：年960時間の時間外労働の上限規制が適用。
- ドライバーの担い手不足もあり、上限規制の適用に伴い、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。
- 物流の適正化・生産性向上等の対策を講じなければ、輸送能力が不足となる想定。(2024年:約14%、2030年:約34%不足)
- 日本政府からの政策パッケージの発出、各業界団体での自主行動計画策定の要請を踏まえ、今般、鉄連として当該計画を策定した。

## 「物流2024年問題」に対する日本政府の動き

### 経産省・国交省・農水省「持続可能な物流実現に向けた検討会」(22年9月)

- 着荷主を含む荷主や一般消費者それぞれが課題解決のために担うべき役割、物流に対する意識を改善していくために必要な方策等について検討
- 「荷待ち時間・荷役作業等の把握・改善等に関する中長期計画・定期報告の作成」義務付けに関する法的措置の導入等を提言

### 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議を設置 (23年3月)

岸田首相より、「物流2024年問題」に対し、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめるように指示

### 同閣僚会議「物流革新に向けた政策パッケージ」(23年6月)

我が国の物流を支えるための環境整備に向け、(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を取りまとめ

- 2024年における規制措置の具体化を前提としたガイドライン(「**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**」)を公表

①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握

②**“2時間以内ルール(\*)”**

→ **規制措置の導入が明記**

- 2023年末までに**業界・分野別の自主行動計画の作成・公表**

\* 出荷物流における荷積み、調達物流における荷卸しについて、それぞれ「荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内」とするルール(2時間以内のものについては更なる時間短縮に努める)

### 同閣僚会議「物流革新緊急パッケージ」(23年10月)

2024年が迫る中で、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組む事項を取りまとめ

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進
- トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化(「集中監視月間」(11~12月)の創設)

2024年初旬の通常国会で規制措置を法制化、その後細則を検討(予定)

## 鉄鋼業界の対応

- 鉄連はオブザーバー参加
- 23年4月27日の検討会にて、**鉄鋼業界の実態をプレゼン。政府施策が各業界の特性に応じたものとなるよう要請**

経産省より当該内容を踏まえた自主行動計画策定の要請(23年6月)

鉄連から関連ユーザー団体へ「鋼材物流における2024年問題への対応について」を呼びかけ(23年7月~)

鉄鋼業界の業界特性を踏まえた、「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」の策定(23年12月)

適切な規制となるよう政府と連携

# 「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」の概要

- 鉄鋼業（高炉、電炉、単圧）の物流（鋼材の出荷物流と原料・資材等の調達物流）における“2時間以内ルール”への対応を中心に、物流効率化や課題解決に向けた各社の取組みを支援すべく、業界として「自主行動計画」を策定（鉄連および普通鋼電炉工業会のメーカー会員が参加）。
- 本計画に基づき、**24-26年度に業界・個社ベースで取組を進め、26年度に鉄連としてこれらの取組を評価**（PDCAを回す）。具体的な評価方法は、今後の政府による規制的措置（新法）や細則の検討状況を踏まえ、引き続き検討。

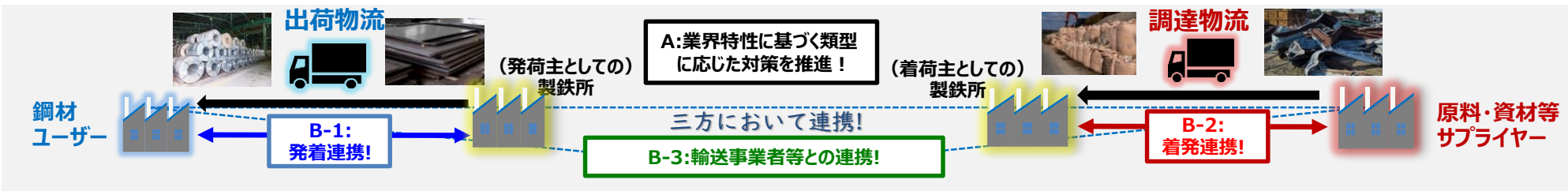
## 対策の類型

## 具体的な対応

対策の類型	具体的な対応
「①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握」  「②“2時間以内ルール”への対応」	A:業界特性に基づく類型に応じた対策等を整理(*1) ⇒鉄鋼各社が、「発荷主」「着荷主」双方の立場で実状に応じ対策を実施
	B-1:鋼材ユーザーへ連携を呼びかける事項を整理 (“発着連携”) ⇒鉄鋼各社においても団体ベースの動きと連動して個々に呼びかけ
	B-2:原料・資材等サプライヤーへ連携を呼びかける事項を整理 (“着発連携”) ⇒呼びかけで判明した問題につき鉄鋼各社が対応を検討。また、必要に応じ情報収集を実施。
	B-3:輸送事業者等との連携を整理 トラック協会が目安箱を設置、問題点があれば鉄連に情報を寄せて頂く ⇒目安箱に寄せられた問題につき鉄鋼各社が対応を検討
その他	自主行動計画では、政府支援策の積極的な活用や、運送契約の適正化、荷役作業時の安全対策等にも言及

\*1 構造的に2時間以上かかってしまうケースもあることを踏まえた取組目標を各社ごと・貨物ごとの実態に応じて設定。また、製鉄所特有のイレギュラーケースを除外。

\*2 鉄連HPトピックス「鋼材物流における2024年問題への対応について」 :<https://www.jisf.or.jp/news/topics/20230725.html>



## ➤ 今後の規制的措置(新法)施行に係るスケジュール

- 2024年初旬の通常国会での規制的措置(新法)の法制化後に、細則が検討される。新法施行は25～26年度頃となる見込み。政府による検討状況をフォローし、業界特性に応じたものとなるよう、必要に応じて、引き続き政府への働きかけを行う。