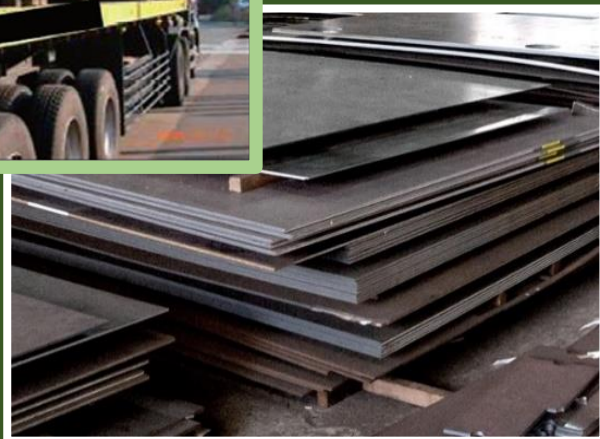


持続可能なサプライチェーン構築・効率化のための 鋼材物流ガイドライン

Ver1.0



2025 年 7 月 31 日
一般社団法人 日本鉄鋼連盟

物流 2024 年問題を契機とした物流クライシスへの社会的な懸念の高まりは今後も継続し、安定した物流網を維持するためには、中長期的にも継続的・抜本的な取組が求められているところ。

鋼材物流においても、鋼材ドライバーの高齢化・不足、物流コストの上昇が継続する中で、経済・社会活動に不可欠な鉄鋼製品の安定供給を将来に亘り持続可能なものとするには、計画的で無理なく物流の最適化を維持し続けるためのルールが必要である。

そのような背景のもと、日本鉄鋼連盟では、“発着連携”(後述)で遵守を呼びかける際の業界統一ルールを整理した。

➡ モノが運べなくなる「物流クライシス」への懸念は、2030 年に向けて今後より深刻になるおそれがあり、継続的・抜本的な対策を促すため、発荷主・着荷主・物流事業者それぞれに対して法改正が進められている（国交省資料参照）

物流改正法 制定の背景	改正物流法の概要（R6.5.15公布）
トラック業界の構造的課題 ✓ 長時間労働、低賃金 ✓ 慢性的な担い手不足、若手ドライバーの不足 ドライバーの労働環境改善のため・・・ (2024 年 4 月～) トラック業界の働き方改革 ✓ 時間外労働上限規制の適用（年 960 時間） ✓ 改善基準告示の見直し（拘束時間の縮減） このまま何も対策を講じなければ・・・ 物流 2024 年問題 ✓ モノが運べなくなるおそれ ✓ ドライバーの年収低下のおそれ 今後より深刻に・・・ 現状 2024 年 2030 年 1	流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制措置） すべての事業者 ○ ① 荷主（発荷主・着荷主）、② 物流事業者（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置について国が判断基準を策定。 ○ 上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき指導・助言、調査・公表を実施。 一定規模以上の事業者 ○ 上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、中長期計画の作成や定期報告等を義務付け、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が勧告・命令を実施。 ○ 特定事業者のうち荷主には、物流統括管理者の選任を義務付け。 貨物自動車運送事業法（トラック運送事業者の取引に対する規制措置） ○ 運送契約の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した書面による交付等を義務付け。 ○ 元請事業者に対し、実運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿の作成を義務付け。 ○ 下請事業者への発注適正化について努力義務を課するとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する管理規程の作成、管理者の選任を義務付け。 貨物自動車運送事業法（軽トラック運送事業者に対する規制措置） ○ 軽トラック運送事業者に対し、① 必要な法令等の知識を担保するための管理者選任と講習受講、② 国交大臣への事故報告を義務付け。 ○ 国交省 HPC における公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等も追加。 2

出所：国交省

➡ 2024 問題に係る政府の規制強化への対応

- 改正物流効率化法(以降、改正物効法)により、発荷主・着荷主・輸送事業者等の規制措置が強化
- ・ 2025 年 4 月より下記事項が全荷主事業者（発荷主・着荷主）の取り組むべき事項として義務化。

✧ 積載効率向上

✧ 荷待ち・荷役時間等の短縮

・ 26 年度からは、特定荷主事業者に指定された場合は、特定荷主の管理・報告義務化への対応が必要に(物流統括管理者(CLO)の設置及び物流効率化に関する中長期計画作成と定期報告)

- 国交省「トラック G メン」監視強化への対応

➡ 「標準的な運賃」等の見直しにより、運賃水準の引上げ・荷役対価等を含む適正な転嫁は、物流の持続的な成長を確保するとともに、実運送事業者が、健全な事業運営のために必要な運賃を収受出来る環境整備を図るために、日本政府より強く求められており、荷主にとって、云わば“社会的要請”となっている。

「標準的運賃」等の見直しのポイント	国土交通省
● 検討会での議論を踏まえ、① 荷主等への適正な転嫁、② 多重下請構造の是正等、③ 多様な運賃・料金設定等の見直し方針を公表（令和 5 年 12 月 15 日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和 6 年 3 月 22 日）。 1. 荷主等への適正な転嫁 <運賃水準の引上げ幅を提示> ● 運賃表を改定し、平均約 8 % の運賃引上げ（運賃） ● 運賃表の算定根拠となる原価のうちの燃料費を 120 円に変更し、燃料サーチャージも 120 円を基準価格に設定（運賃） <荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示> ● 現在の待機時間料に加え、公共工事設計労務単価表を参考に、荷役作業ごとの「積込料・取卸料」を加算（運賃） ● 荷待ち・荷役の時間が合計 2 時間を超えた場合は、割増率 5 割を加算（運賃） ● 標準運送約款において、運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を収受する旨を明記（約款） ● 「有料道路利用料」を個別に明記するとともに、「運送申込書／引受書」の欄にも明記（運賃）【約款】 2. 多重下請構造の是正等 <「下請け手数料」(利用運賃手数料)の設定等> ● 「下請け手数料」(運賃の 10 % 以内)を設定（運賃） ● 元請運送事業者は、実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知することを明記（約款） <契約条件の明確化> ● 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金を記載した電子書面（運送申込書／引受書）を交付することを明記（約款）	3. 多様な運賃・料金設定等 <「個建運賃」の設定等> ● 共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定（運賃） ● リードタイムが短い運送の際の「迅速割増」(逆にリードタイムを長く設定した場合の割増)や、有料道路を利用しないことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した割増を設定（運賃） <その他> ● 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等 5 車種の特典率両割増を追加（運賃） ● 中止手数料の請求開始可能時期、金額を見直し（約款） ● 運賃・料金の店頭掲示事項について、インターネットによる公表を可能とする（約款）

2

なぜ「標準的運賃」の見直し？

政府では、物流の 2024 年問題に対応するため、令和 5 年 6 月にとりまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」において、標準的運賃について、荷主等への周知・徹底を強化するとともに、① 車両費やタイヤ費などの物価高騰分や燃料高騰に伴う費用、② 荷待ち・荷役に係る費用、また下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主等に適正に転嫁できるよう、所要の見直しを図ることとされました。

今回の見直しによって、現行の商慣行を是正し、物流の持続的な成長を確保するとともに、実運送事業者が、健全な事業運営のために必要な運賃を収受できる環境整備を図ることを目指しています。



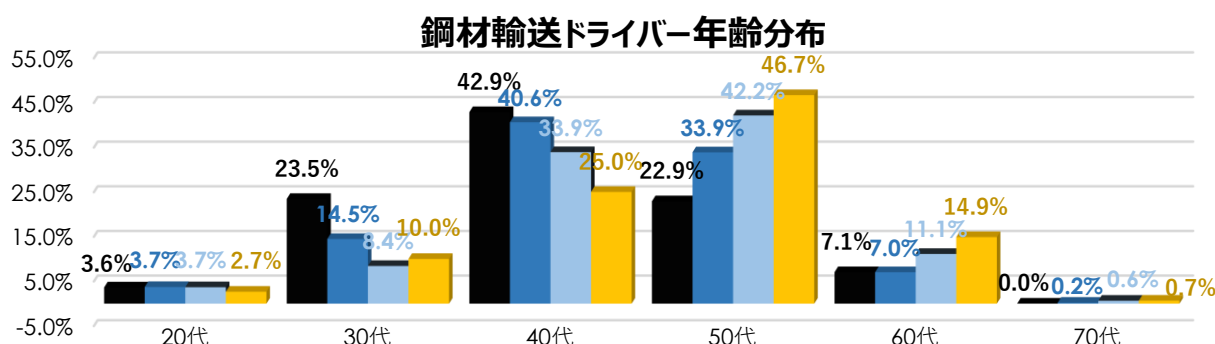
出所：国交省

➡ 鋼材トラック特有の固縛・シート掛け作業、トレーラー主体の輸送によるトラックドライバー担い手不足の急速な進行を見据えた鋼材トラック輸送の生産性向上による持続性・安定輸送の確保

- 鉄鋼業界ではサイズが長大で荷姿も特殊な重量物を運ぶ必要上、大型特殊車両であるトレーラーの比率が他産業と比べ高く、免許の関係もあり対応できる運送会社とドライバーが限られている。



- 2019 年と 2022 年の東京都の鋼材ドライバーの年齢構成の調査をしたところ、時間の経過分平均年齢が上昇。その後も着実に高齢化は進捗し、直近の 2024 年では 51 歳以上の鋼材ドライバーが 6 割超に。



出所:東京都トラック協会 鉄鋼専門部会

■ 2012年度 ■ 2019年度 ■ 2022年度 ■ 2024年度

※回答社数は必ずしも同一ではない。

➡ 関係ユーザー団体への 2024 年問題対応要請(2023.7.25)及びそれを踏まえた個社によるユーザーへの発着連携を実施し、ユーザーとも改善を推進しているが、道半ばであり一部で未対応な部分が残存しているのが現状

日本鉄鋼連盟としての物流効率化に向けたこれまでの活動(2024 年問題以前)

モーダルシフトの推進

「輸送トンキロ」ベースでみると **96.4%** を内航船で輸送!
 (500km以上の一次輸送。2021年度実績、高炉 3 社・電炉 2 社にて集計)
 ※輸送した貨物の重量(トン)にそれぞれの貨物の輸送距離(キロ)を乗じた数値

物流効率化に向けた
業界研究活動

研究テーマ例

- ✓ 積載率向上等に向けたトラック装備品(積付資材・スペアタイヤ等)の軽量化・軽労化の改善研究
- ✓ トラックドライバーの作業負荷軽減に係る研究 等

トラック受渡条件におけるルール
の徹底に関する理解活動

受渡条件『トラック持込乗渡』によるルール(*)を徹底し、契約外作業の発生を是正。

*受渡場所に到着後、製品が受取れる状態にするまでがトラックドライバーの作業であり、以降の荷卸作業は受入側(受渡場所)の作業

2024年問題対応で取組を深化!

日本鉄鋼連盟「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」の概要

日本鉄鋼連盟は、鉄鋼業の物流（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推進・実現していくべく、業界として「自主行動計画」を策定し、2023年12月に公表した。

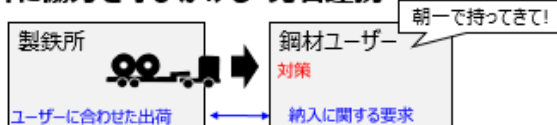
* 出荷物流における荷積み、調達物流における荷卸しについて、それぞれ「荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内」とするルール（2時間以内のものについては更なる時間短縮に努める）

荷待ち・荷役作業時間短縮のための対策

A: 製鉄所での対策等を整理



B-1: 物流負荷軽減のため鋼材ユーザー業界に協力を呼びかける“発着連携”



B-2: 原料・資材等サプライヤー業界へ製鉄所への納入に係る問題点をヒアリングする“着発連携”



B-3: 「鉄鋼トラック物流目安箱」の設置

日本鉄鋼連盟がトラック事業者から直接意見を集める目安箱をHPに設置。トラック協会が全国のトラック事業者に周知・広報。



鉄連のアプローチの意義: 業界ベース・個社ベース・サプライチェーン全体で連携を連鎖!

着荷主様にお願いしないとXXは改善しないのでお願いします。

“発着連携”

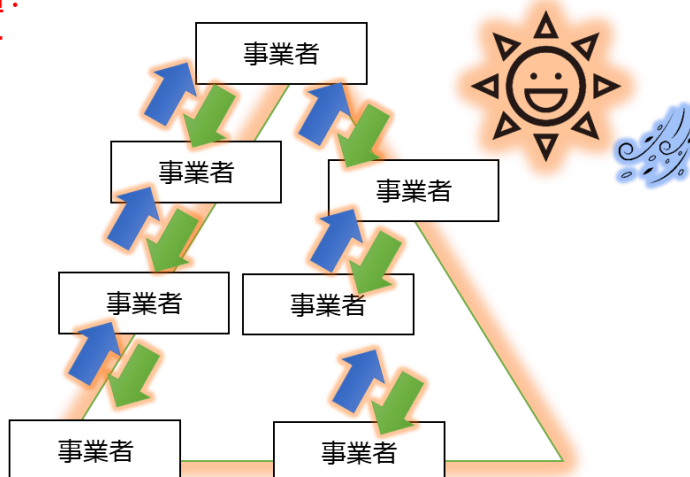
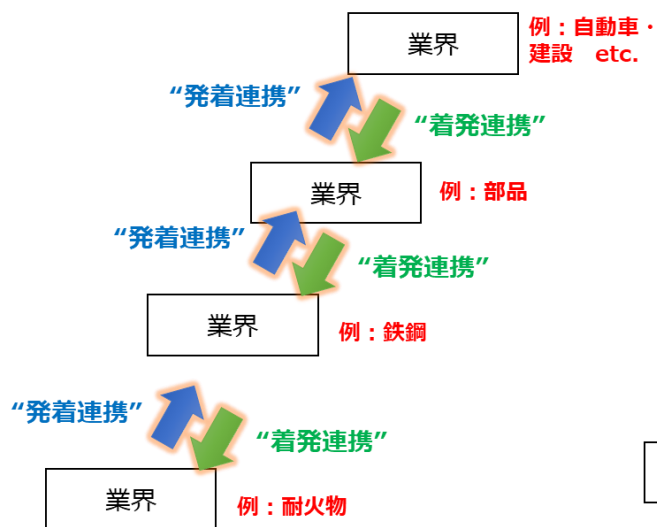


発荷主様にお願いしないと改善すべき点が見つからないので教えてください。

“着発連携”



物流Gメンや下請法等のような罰則や公表といった措置なしに物流の実態に則した対策を建設的に推進可能。



「積載効率の低下」「長時間の荷待ち・荷役時間」、「受渡条件」を始めとする物流における諸問題は、様々なステークホルダーで複雑に影響し合っており、現場で生じています。そのため、一律的なルールに基づく取組では限界があり、物流の現場の諸問題を解決し、かつ、サプライチェーン全体としての効率化を図るためには、“発着連携”、“着発連携”（「発荷主」「着荷主」でのしっかりした対話）のもと、双方が連携した地道な改善への取組が必須です。そのような業界ベース・個社ベースでの継続的な対話について、ご協力をお願い致します。

※「発着連携」「着発連携」のアプローチについては、物流効率化法に係る令和7年4月1日から施行された荷主の判断基準について具体的に解説した「判断基準解説書」に採用されております。

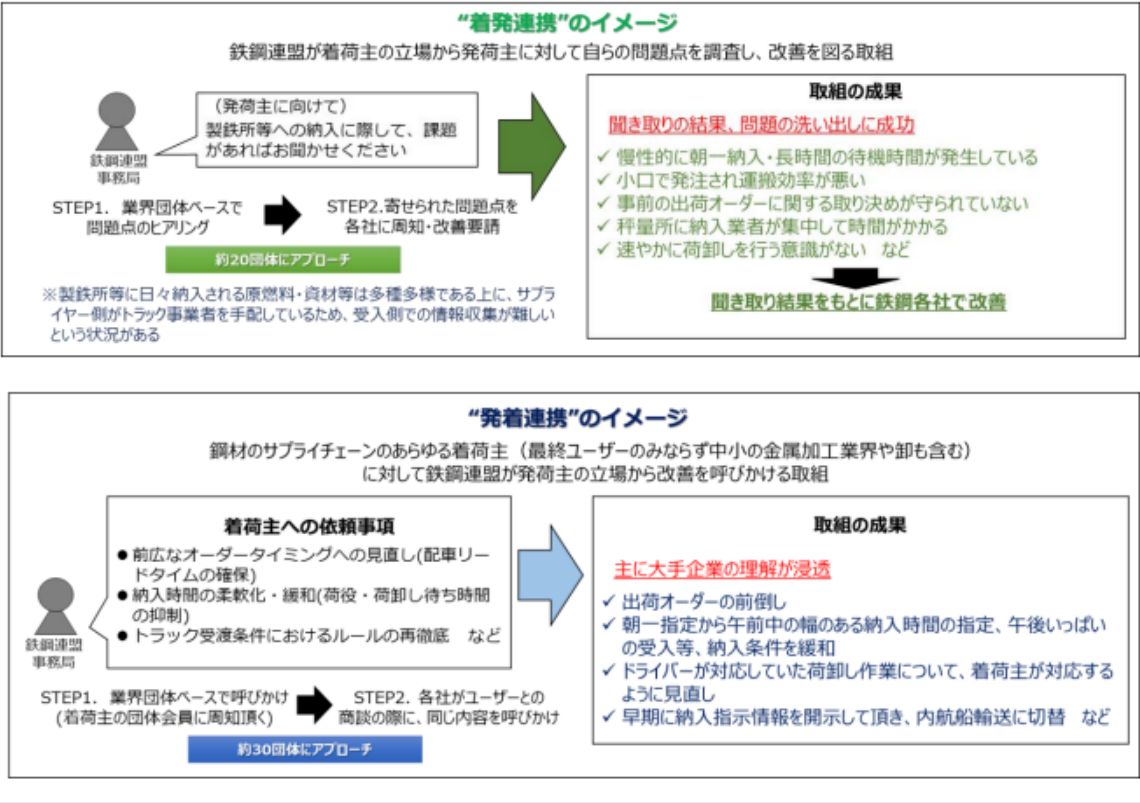
荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の
確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化
に関する判断の基準の解説書(事例集)

⑤第一種荷主が積載効率の向上等の取組のために協議したい旨を申し出た場合は、必要な協力を行うこと ※第二種荷主のみの規定

○事例6（第一種荷主への協力）

一般社団法人日本鉄鋼連盟

- 日本鉄鋼連盟では、「自主行動計画」に基づき、積載率の向上、荷待ち時間等の短縮を始めとする持続可能な物流網維持・効率化に向けて、「全日本トラック協会 鉄鋼部会」とともに、発荷主・着荷主間での連携を促進する『発着連携』『着発連携』を展開。
- 発荷主・着荷主間での連携により、関係するサプライチェーン全体の物流問題の改善に成功。



荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準の解説書(事例集)

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/250327_ninushijirei_ver.1.0.pdf

経済産業省：<https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/butsuryu-kouritsuka.html>

国土交通省：https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000029.html

農林水産省：<https://www.maff.go.jp/j/shokusan/ryutu/250327.html>

目 次

（１）トラック受渡条件ルールの再徹底

＜貨物自動車運送事業法における「安全配慮義務」＞

（２）納入時間の柔軟化・緩和

＜改正物効法における「荷待ち時間等の短縮(努力義務)」＞

（３）納入ロットの拡大（積載率の向上）

＜改正物効法における「積載効率の向上(努力義務)」＞

（４）前広な納入オーダータイミングへの見直し

＜「荷待ち時間等の短縮」「積載効率向上」に向けた効果的な取組＞

（５）出荷量の平準化

＜「荷待ち時間等の短縮」「積載効率向上」に向けた効果的な取組＞

（６）持続可能なサプライチェーン構築・効率化のための適切な費用負担について

＜改正物効法における「実効性の確保のために取り組むべき措置」＞

※具体的な取引条件の交渉については会員事業者が独自に検討のうえ実施します。

貨物自動車運送事業法

（輸送の安全性の向上）

第十三条 一般貨物自動車運送事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。

（荷主の責務）

第六十四条 荷主（次に掲げる者を含む。次条において同じ。）は、貨物自動車運送事業者がこの法律又はこの法律に基づく命令を遵守して事業を遂行することができるよう、必要な配慮をしなければならない。

物資の流通の効率化に関する法律

（荷主の努力義務）

第三十七条

４ 第二種荷主は、貨物を運転者から受け取り、若しくは他の者をして運転者から受け取らせ、又は運転者に引き渡し、若しくは他の者をして運転者に引き渡させる場合には、当該貨物を運送する運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図るため、次に掲げる措置（当該貨物の受渡しを行う日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができない場合にあっては、第三号に掲げる措置に限る。）を講ずるよう努めなければならない。

一 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を運転者に指示するに当たっては、停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないようにすること。

二 第一種荷主が第一項第一号に掲げる措置を円滑に実施するため貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について協議したい旨を申し出た場合にあっては、これに応じて、必要な協力を行うこと。

荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める命令

（実効性の確保）

第五条 荷主は前三条に規定する取組の実効性を確保するため次に掲げる措置を講ずるものとする。

五 運送役務の内容その他の事情に応じ価格の設定をすることその他の措置により関係事業者が貨物の運送に関する費用を把握することができるようにすること

製品の受渡においては、「シート外し・解縛」以外の「荷卸作業」は受入側で行うこと。

国土交通省「標準貨物自動車運送約款(*1)」では、平成 29 年 11 月の改正により、「運送」と「運送以外の役務(*2)」の区別が明確化され、運送以外の役務等が生じる場合はトラック事業者によるその対価となる料金を支払うこととされた。

*1. 国土交通省が制定するトラック事業者と荷主の契約書のひな形

*2. 貨物運送業における「運賃」とは、貨物の場所的移動に対する対価。なお、貨物の積付けであって、シート、ロープなどの通常貨物運送業を行う者が備えている積付用品による作業への対価を含む。また、貨物運送事業における「料金」とは貨物運送事業者が受託する運送以外の役務に対する対価、あるいは深夜・早朝配送等の特別な費用が発生する輸送により増加する費用を賄うために収受するためのもの。

(国自貨第 59 号 平成 29 年 8 月 4 日 自動車局貨物課長通達)

また、日本鉄鋼連盟 EDI センターにおける鉄鋼標準項目「トラック持込乗渡」(コード 35)では、トラックが受渡場所に到着後、シート外し・解縛し、製品が受取れる状態にするまでが納入側(トラック乗務員)の作業であり、以降の荷卸関係作業(*を含む全ての作業)や、その他の作業は受入側(受渡場所)の作業とされている(トラックドライバーが当該作業を行ってはならない)。

***受入側(受渡場所)が行うべき荷卸作業**

クレーン・リフト操作、玉掛(含む補助)、束割、スリット割(コイル割)、開梱、バンド切断、マーキング、ラベル貼付、検収(受領印)等

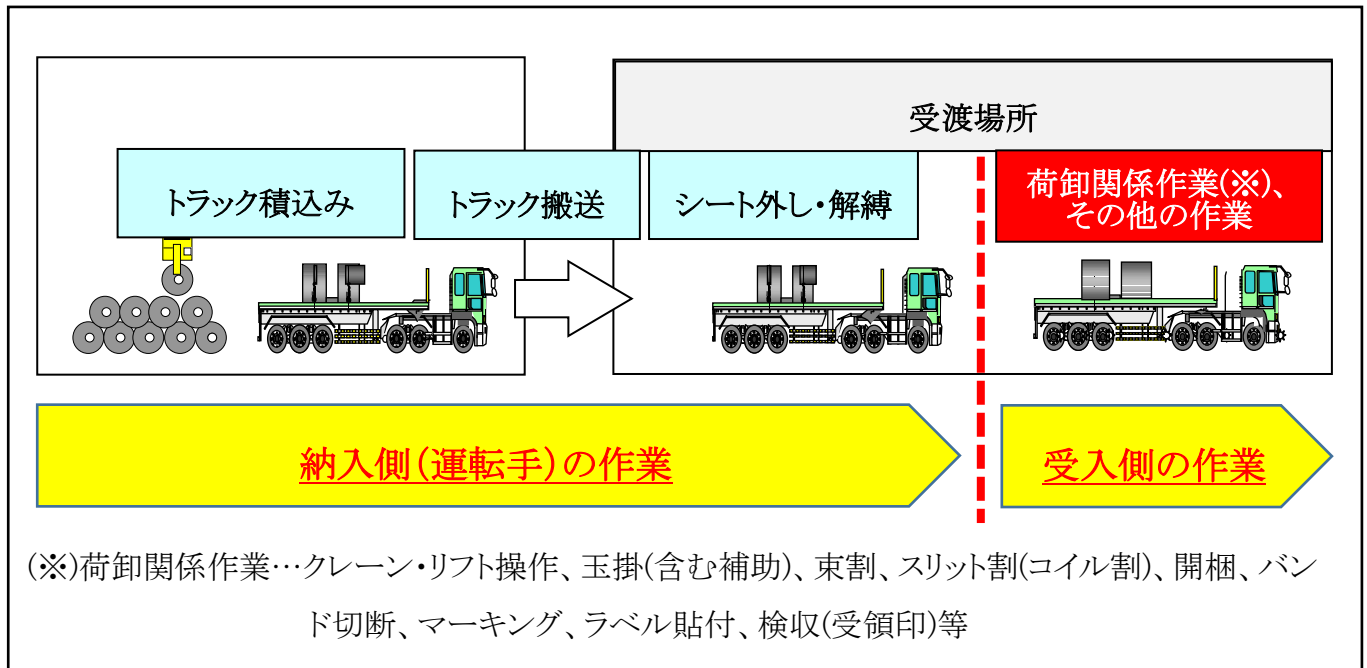
本ルールの徹底に関しては、2018 年より日本鉄鋼連盟として協力をお願いを呼び掛けてきたところであるが、現在も遵守されていないケースが散見されている。荷卸し場所における安全環境の確保・設備点検を含めた安全対策は受入側でしか不可能であり、かつ、鉄鋼製品は重量・長大物であり極めて危険性が高いことから、鉄鋼業界として、安全の確保のために、基本的に「荷卸作業」は受入側で行うべきものと考えている。改めてルール遵守の徹底をお願いしたい。

<鉄鋼 EDI センター 標準項目「No.7 受渡条件」「コード 35 トラック持込乗渡」>

受渡条件	コード	略号	内容
トラック持込乗渡	35	トラック ノリワタシ TRUCK NORI	注文者指定の場所にトラックにより搬入のうえ乗渡しする場合。 (トラックが受渡場所に到着後、シート外し・解縛し、製品が受取れる状態にするまでが納入側(トラック乗務員)の作業。 以降の荷卸関係作業(*を含む全ての作業)や、その他の作業は受入側(受渡場所)の作業となる(トラックドライバーが当該作業を行ってはならない)。 *受入側(受渡場所)が行うべき荷卸作業 クレーン・リフト操作、玉掛(含む補助)、束割、スリット割(コイル割)、開梱、バンド切断、マーキング、ラベル貼付、検収(受領印)等)

<https://www.jisf.or.jp/steledi/57komoku/57manual/kyoutsuu/5707.htm>

<「トラック持込乗渡」フロー図>



<改正物効法：荷主の判断基準解説書より抜粋>

判断基準は、荷主が法第42条(第37条)に規定されている努力義務についての具体的な取組方法を示すものです。個々の荷主は、判断基準に列記されている取組例を参考として、基本方針に定められた貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の目標の達成に向けて、必要な取組を行う必要があります。

その際、荷主の事業の特性により効果的な取組が異なることや、運送及び荷役等に従事する者の安全を確保する必要があることなどの必要な事情に配慮してください。

特に、安全性は人命に関わる問題であり、トラック事業者と契約する第一種荷主のみならず、第二種荷主においても、無理な運送・荷役を生じさせるような発注はすべきでないこと、荷役等は運送以外の役務であり、当然にトラックドライバーの業務ではないこと、荷役等をトラックドライバーに依頼するに当たっては、その時間の短縮のみならず、荷役等に必要な機器の点検整備や労働災害の防止・責任分担などについて十分に意識する必要があること等に留意してください。

<ドライバーの荷卸し作業中の災害事故で着荷主の責任が問われた事例>

災害事例

荷役作業安全ガイドラインの解説（[厚労省](#)）より引用

1.被災者：道路貨物運送業運転手 40 歳男性（左手首骨折） <https://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/zyousei/saizen/dl/131017.pdf>

2.災害発生状況

①被災者は、工場で電気機器（高さ：1.8m、幅：1.1m、奥行き：0.8m、重量：850kg）10 台と関連部品の段ボール箱を 10 トン積みトラックに積み、荷卸し先の設備業者の器材倉庫へ輸送した。

②荷卸し先での作業は、被災者が車上で玉掛け、設備業者社員が 4.9 トン吊りホイストクレーンの操作、玉掛けワイヤーの取り外しを行うということで作業を開始した。

③被災者はあおりに乗って電気機器上面のアイボルトにシャックル※でワイヤーを玉掛けした。

④被災者の「巻上げ」合図に従い、設備業者社員は「巻上げ」を開始したが、電気機器があおりから上がった途端に荷が振れ、電気機器の荷揺れ防止のため手を添えていた被災者はバランスを崩し、飛び降りるように左後方に転落した。転落の際に左手をつき、**手首を骨折した**。

※ シャックル・・・ロープやワイヤーの端をアイヤリングに連結するための U 字形の金具。

3.災害発生原因

(1) ホイストクレーン（5 トン未満）を操作した設備業者社員は、無資格者（特別教育未実施）であった。

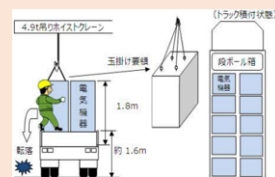
(2) 被災者は、つり上げ荷重が 1 トン以上のクレーンの玉掛け作業について「玉掛け作業技能講習」を修了していなかった。

(3) 運送業者と工場での輸送契約は、「**車上受け、車上渡し契約**」であったにもかかわらず、貨物自動車運転者が、**荷主側の労働者とともに荷役作業に従事した**。

(4) 危険なあおりの上で作業を行った。

(5) 重量が 100kg 以上の荷の積卸しの作業であるにもかかわらず、「積卸し作業指揮者」を選任していなかった。

(6) 玉掛け作業者の足場を広くして作業する方法などについて、陸運事業者と荷卸し先設備業者との間で事前の検討が行われなかった。



※過去の事例を鑑みても、卸し場での安全責任は着荷主にある。

トラック受渡条件ルール of 遵守を検討する際、ルールが曖昧になる例の一つとして、施工現場への納入が挙げられるが、改正物効法では、「他社に貨物の受渡しをさせる者」と「実際に貨物の受渡しをする者」等の関係者の連携のもとで、取組を進めることとされております。

➤ 荷主判断基準の解説書(P33)より引用

(6)関係者との連携

物流効率化を効果的に行うためには、関係者との連携を図ることが必要であり、その連携の具体例としては、以下のものが考えられます。

④ 発荷主・着荷主間を始めとする関係事業者間で物流効率化の取組の実施に向けて調整し、必要に応じて取引先に協力を求めること。等

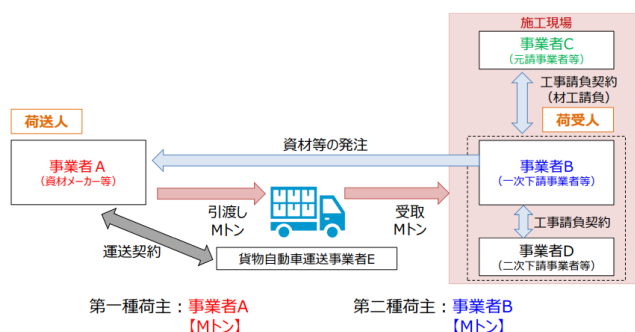
- ・ 工事現場での資材の受取りにおける建設元請事業者と建設下請事業者、小売専用センターにおける小売業者とセンターを運営する卸売業者のように、他者に貨物の受渡しをさせる者と実際に貨物の受渡しをする者がいる場合、いずれかが第二種荷主として責任を負いますが、物流効率化のためには、第二種荷主とならない者も協力する必要がある、この点を契約等で明確化することも考えられます。

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/250327_ninushikaisetsu_ver.1.0.pdf

➤ 物流パターンごとの荷主の考え方(P25-26)より引用

3-2. 材工請負

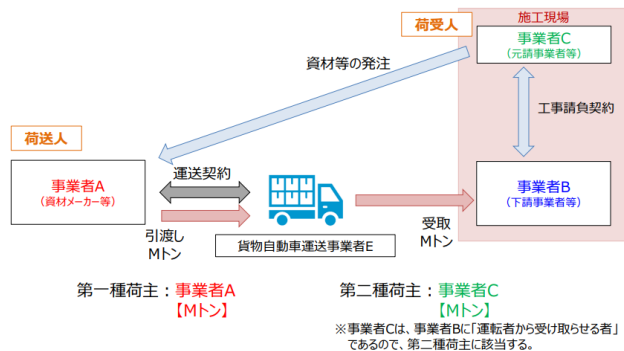
○ 施工現場において使用する資材等について、**下請（材工請負）事業者が発注し、資材メーカー等が運送契約を締結して施工現場に配送、下請事業者が受け取る場合は、資材メーカー等が第一種荷主、資材等を発注した下請事業者が第二種荷主に該当する。**



25

3-3. 元請事業者が資材等を発注している場合

○ 施工現場において使用する資材等について、**元請事業者が発注し、資材メーカー等が運送契約を締結して施工現場に配送、下請事業者が受け取る場合は、資材メーカー等が第一種荷主、元請事業者が第二種荷主に該当する。**



26

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/250327_ninushipattern_ver.1.0.pdf

「時間帯」での納入時間指定とし、卸待ち時間の削減を図ること。

納入時間の指定については、朝一でのピンポイント指定・時間厳守での指定が、トラックドライバーの拘束時間増加・運行回数減少に繋がりがやすい要因として指摘されており、早期のドライバーの到着を促し、荷待ち時間の増加・運行効率の悪化を誘引することになる。

改正物効法上の基本方針では「二時間を超えないよう荷待ち時間等を短縮するものとする」と定められている中、「時間帯」での納入時間指定とし卸待ち時間の削減・運行効率の改善を図ると共に、「時間厳守ではない形」での納入時間指定や、「納入時間のフリー化」を推進頂くことも検討頂きたい。

[鋼材ユーザー各位とのご相談事項]

受入時の荷待ち・荷役時間の削減については、改正物効法上も着荷主事業者の義務規定として定められているところ、着荷主として輸送事業者と契約関係がないため、正確な時間把握が難しいケースもあると考えられる。そのような場合は発荷主である鉄鋼企業にヒアリング頂きたい(“着発連携”)。鉄連会員各社では運送契約している運送会社と連携し積み側のみならず卸し側での時間情報も収集している社もある。

[鋼材ユーザー各位とのご相談事項]

荷待ち・荷役時間削減のための時間計測について、鉄鋼企業ではシステムを導入する事例が増えているが、更なる時間短縮に向けて、トラック予約システムを導入する例も見られる。

トラック予約システムについては、その導入をもって直ちに改善効果生まれる訳ではなく、また導入することによって非効率が生じるケースも散見されるものの、導入環境・運用方法によっては、効率的な配車に繋がりが得る仕組みであるため、必要に応じ、運行効率向上に資する形での受入側でのトラック予約システムの導入・導入システムの運用についても検討頂きたい。

※効率的配車に繋がる運用例：予約システムにおいて、ピンポイントの時間枠ではなく、ある程度幅を持った納入時間枠を設けて頂き弾力的な運用とするなど

車両積載可能重量を目指した納入ロットの拡大を検討すること。

「物流革新に向けた政策パッケージ」(23/6/2)では、「積載効率の向上」として2-3割の積載率の改善が求められており、鉄鋼製品においてもそれに準じた積載率の向上を図っていく必要がある。鉄鋼製品の物流については、重量物・長大物であり、受注・生産・置場との兼ね合いなどを要因に、慣習的に低積載での輸送を行っているケースも散見される。改正物効法上では積載効率の向上は発荷主・着荷主の努力義務事項とされていることから、可能な限りの積載率の向上に向けて、車両積載可能重量に準じたロットでの輸送に関するご協力を頂くことや、他のユーザー向けの積み合わせとそれを踏まえた納入日の調整をさせて頂く事などについてのご協力をお願いしたい。

「物流革新に向けた政策パッケージ」では積載効率 38%→50%の向上とされている中、

鋼材トレーラーの積載率は比較的高い。

2-3 割改善

更なる改善のため、品種別に切り分けた上で低積載の輸送を極力削減し、より一層の効率化を実現していく必要あり。

(4) 前広な納入オーダータイミングへの見直し

納入オーダータイミングについて十分なリードタイムを確保すること。

“発着連携”による取組の中で、前広な納入オーダータイミングについては少しずつ理解が浸透しつつあるが、現在も当日、翌日、並びに翌々日の納入オーダーとなるケースがある。改正物効法上の基本方針では「二時間を超えないよう荷待ち時間等を短縮するものとする」と定められているほか、同法では各荷主事業者に対し「荷待ち時間等の短縮」「積載効率向上」の努力義務が課されているが、担い手不足の進行により、トラック輸送が今後一層の逼迫化が懸念される状況下で、「十分なリードタイムの確保」を行うことで配車調整の工期が確保でき、納入口ットを上げる事ができ、かつ円滑に納入できる体制の整備が可能となる。

なお、改正物効法上でも取り組みが推奨されているモーダルシフト(*)を検討する場合には、より十分なリードタイムの確保が必要になる。

*トラックから船舶/鉄道等の輸送手段に代替するモーダルシフトは改正物効法上の荷主の判断基準に基づく取り組むべき措置の一つとして解説書に掲載されている。鋼材を輸送する際には、船舶輸送はトラック輸送に比べ、約 80 倍の積載効率。また、環境負荷も約 1/3。鉄鋼業界では大手企業を中心に早期からモーダルシフト化を図っており、鉄鋼の一次輸送においては 500km 以上の輸送では 95%以上が船舶輸送となっている(2024 年時点、大手 5 社調べ)。今後、中距離や海上輸送の難しい地域、中継基地等の環境要因、大手企業以外等も含めて、将来的な持続可能性も見据えたモーダルシフトの推進を図っていくべく、業界として注力する。

(5) 出荷量の平準化

月内・月ごとでの輸送指示の平準化を行って頂きたい。

改正物効法上の基本方針では「二時間を超えないよう荷待ち時間等を短縮するものとする」と定められているほか、同法では各荷主事業者に対し「荷待ち時間等の短縮」「積載効率向上」の努力義務が課されているが、月内あるいは、各月ごとで輸送量が偏ることで、「荷待ち時間等の発生」「積載効率の低下」に繋がることがあることから、効率化に資する形(*)での月内・月ごとでの輸送指示の平準化を行って頂きたい。

*輸送キャパシティの状況によって必要に応じ柔軟に相談させて頂きたい。

[鋼材ユーザー各位とのご相談例]

月末・月ごとの集中的な輸送指示を分散化し、月内・月ごとでの分散を行うことで、輸送の平準化を図る。

（６）持続可能なサプライチェーン構築・効率化のための適切な費用負担について

持続可能なサプライチェーン構築・効率化のため、物流コストについては応分な負担をお願いしたい。

物流コストについては、国土交通省が定める「標準的な運賃」等の設定を踏まえ、サプライチェーン全体で応分な負担をお願いしたい。

また、それに併せて、「積載効率向上」並びに「荷待ち時間等の短縮」については、改正物効法上で発・着の全荷主事業者において取組が義務化されていることから、サプライチェーン全体での効率化に向けて、ピンポイント納入、低積載や短納期オーダー等の当該取組にも逆行し得るケースに起因して発生した非効率相当分については、今後、着荷主側への適切な追加費用負担のお願いを検討していることについてご理解を頂きたい。

【鋼材ユーザー各位とのご相談例①】

着荷主の荷卸作業のために積み側での荷姿指定が行われることがあるが、当該荷姿指定と引き換えに、積み側での荷役時間の増加や、積載効率低下をもたらす場合。

【鋼材ユーザー各位とのご相談例②】

納入オーダータイミングについて、各社のトラック事業者との取引条件を踏まえた上で、安定的・効率的な輸送を行うための十分なリードタイムが得られない場合。

【鋼材ユーザー各位とのご相談例③】

積載量が車両積載可能重量と比し明確に少なく、積載率が著しく低くなる場合。

以 上