

持続可能な物流実現に向けた検討会

鋼材物流における実態・ 更なる効率化に向けた課題感等について

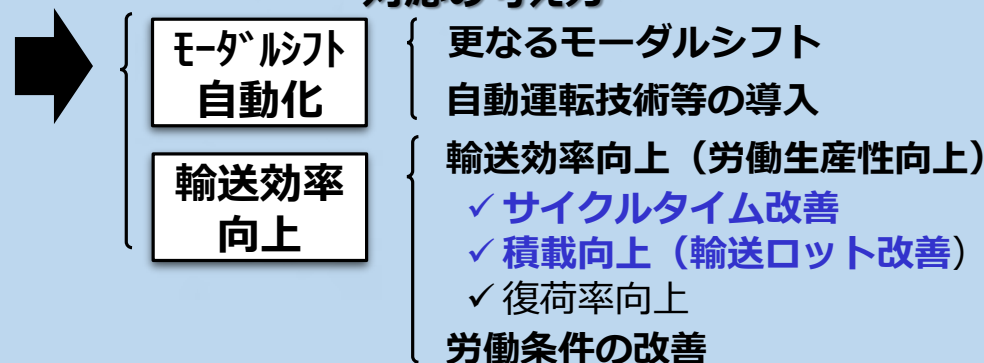
2023年 4月27日
一般社団法人 日本鉄鋼連盟

省エネ法で定められる特定荷主は、鉄鋼業界には事業者数ベースで40社超あると聞いておりますが、本説明資料は、限られた時間の中での一部企業への聞き取り調査等を基に整理したものになりますので、ご検討中の制度に関する実際の影響や諸課題については、本来的には情報収集に関してどこまで可能かを含めより時間をかけた検証が必要となりますこと、予めご容赦頂ければ幸いです。

1. 鉄鋼業における生産性向上に関する取組の実態

▶ 物流2024年問題については業界としても危機意識が高い。一方で、物流生産性向上に長年努力を尽くしてきたが故に、更なる改善については伸びしろが乏しく、鉄鋼各社ともに悩んでいるのが実態。

物流2024年問題・トラックドライバー不足等の対応の考え方

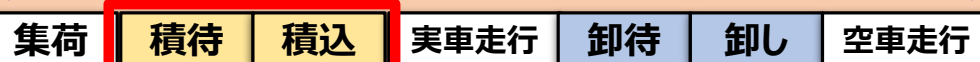


鋼材輸送における『発荷主のコントロール範囲』と『サプライチェーン全体での効率化の必要性』

※赤字範囲外においては、鉄鋼メーカー(発荷主)としての主体的な取組が難しく、**緑字・青字**を含めたサプライチェーン全体での効率化が必要不可欠

サイクルタイム改善

トラック輸送のサイクルタイム

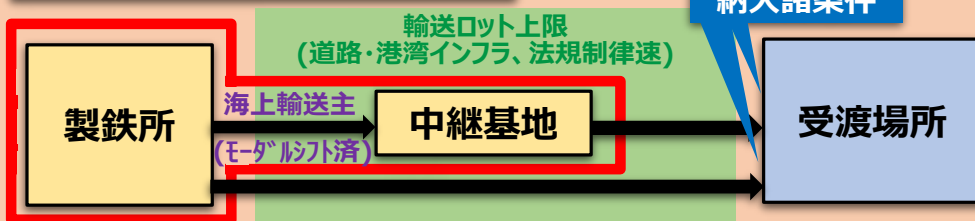


発荷主のコントロール範囲 (Shipment owner's control range)

納入諸条件 (Delivery conditions)

積載向上 (輸送ロット改善)

納入諸条件 (Delivery conditions)



発荷主のコントロール範囲 (Shipment owner's control range)

生産性向上に関連する各種指標の対応状況について

- ✓ **リードタイム (納入時間) 延長** : 各社より着荷主に働きかけを実施中。
- ✓ **積卸待ち時間削減** : 発荷主としては従前からとりわけ努力を行ってきた分野(発荷主としての努力の伸びしろが少ない)。まずは積卸待ち時間発生の実態把握が重要。
- ✓ **附帯作業の削減・改善** : 後述する業界活動を実施。
- ✓ **附帯作業時間削減** : 後述する業界活動を実施。個社での更なる改善は難しい(努力の伸びしろが少ない)。
- ✓ **納品回数の削減** : 大手の企業では従前よりモーダルシフトを進めており、トラック輸送は船舶輸送が難しいケース(着荷主の要請や、緊急性のあるもの等)をフォローするような意味合いも強くなっている。そのためその特性として、トラック輸送の納品回数の削減は難しい。
- ✓ **積載効率の向上** : トラック・船舶共に従前からとりわけ努力を行ってきた分野で、発荷主としての努力の伸びしろが少ない(特に納入輸送)。
- ✓ **パレット化** : 鋼材製品の形状・重量上、不可能。
- ✓ **商取引における物流コストの見える化** : 各社各様の管理方法かつ競争領域であるため、対外報告等は非常に困難。

2. 更なる物流の生産性向上に向けた環境整備(お願い)

- 業界としては更なる物流の生産性向上に向け、下記取組みを継続・挑戦する。
- **更なる抜本的な改善に向けては、個社・業界での取組みを超えた形での行政主導による「共通データ基盤構築」「デジタル化を絡めた規制緩和」「インフラ整備支援」等の施策が必要。また、検討中の制度については、『行政による物流プロセス全体(発・着荷主、輸送事業者等)での課題認識・解決を促す仕組み』が構築されるよう、お願いしたい。**

業界として、引き続き、

- ✓ リードタイム延長：
- ✓ 荷待ち時間削減：
- ✓ 附帯作業の削減・改善：
- ✓ 附帯作業時間削減
- ✓ 納品回数の削減：
- ✓ 積載効率の向上：

モーダルシフト

業界研究活動

発・着荷主の連携

※詳細はP9～参照
を継続・挑戦!

- ✓ パレット化：鋼材製品の形状・重量上、不可能。
- ✓ 商取引における物流コストの見える化：各社各様の管理法かつ競争領域であるため、対外報告等は非常に困難。

* 行政主導で、カーナビ・デジタコ等の「共通化された既存の情報取得技術」を活用し、データ収集とリンクした形での標準化・データ基盤の構築を推進し、物流課題を見える化することが重要

更なる抜本的改善に必要な政府施策(★)

課題の見える化 → 解決努力

共通データ
基盤構築(*)

業界研究活動

発・着荷主の連携

『物流プロセス全体での課題認識・解決を促す仕組み』が後押し!



出所：持続可能な物流の実現に向けた検討会 中間とりまとめ

デジタル化を絡めた
規制緩和

インフラ整備支援

※詳細はP14参照

3. 検討素案に関する業界としての意見

・提示頂いている「物流政策の新規立法措置」(発荷主・着荷主・輸送事業者に関する判断基準の設定・中長期計画の作成・提出と報告義務等)については、下記点をご留意頂けるよう、お願いしたい。

- ✓『行政による物流プロセス全体(発・着荷主、輸送事業者)での課題認識・解決を促す仕組み作り』の一環として、物流に関する生産性向上への取組を、行政からサプライチェーン全体に対して要請していくことは意義のあることだと考える。
- ✓一方で、古くて新しいテーマである本課題の改善に向けて、実効性のある制度とするためには、荷物や輸送モードの特性・これまでの取組・着荷主との関係性等を含めて個々の業界特性を良く踏まえたきめ細やかな制度設計が必要であり、そのためには官民での密な意見交換・知恵出しが重要である。鉄鋼業界の特性に合わせた制度設計をお願いしたく、今後も継続的にキャッチボールをさせて頂きたい。

(現時点で業界からのコメント等)

- ✓ 法令として目標を設定するのであれば、唯一データを把握していると想定される輸送事業者への調査や、データ共通基盤の構築等の施策も含め、発・着荷主等の改善すべきデータを行政主導でまずは“見える化”するべきではないか。
(* 現時点で目標を設定するのであれば、着荷主・輸送事業者等への施策も含め総合的に勘案し、現実性のあるものを考えるしかないのではないか (例えば、ステークホルダーとの連携 (業界活動、着荷主・輸送事業者等との連携など) に係る定性要件などが考えられるか))
- ✓ 物流における効率性・生産性に関して、これまでの改善の取組と、その維持に関しても評価を頂くことをお願いしたい。
(* 今後、国内の需要減少や、輸送キャパシティの減少に伴い、物流の効率性に関する環境は更に悪化することが確実であり、実際には、現状の効率性・生産性を維持できるかどうかさえ不透明な状況にある。)
- ✓ 鉄鋼原料に関する調達は、一般的にヤードのような場所に一カ月レベルの単位で原料をストックする形で運営しており、その特性や課題意識に関して、製品輸送とは異なる。特に高炉会社の原料調達は、大型のばら積み船で、製鉄所の専用岸壁に直接接岸して荷役を行っている。
- ✓ 省エネと生産性向上は重複する部分が大きく、省エネ法との二重規制にならないように留意が必要。