



日本鉄鋼業界の 持続可能なサプライチェーンの構築・効率化を 港湾関係者の皆様とともに

2025年 10月17日
一般社団法人 日本鉄鋼連盟

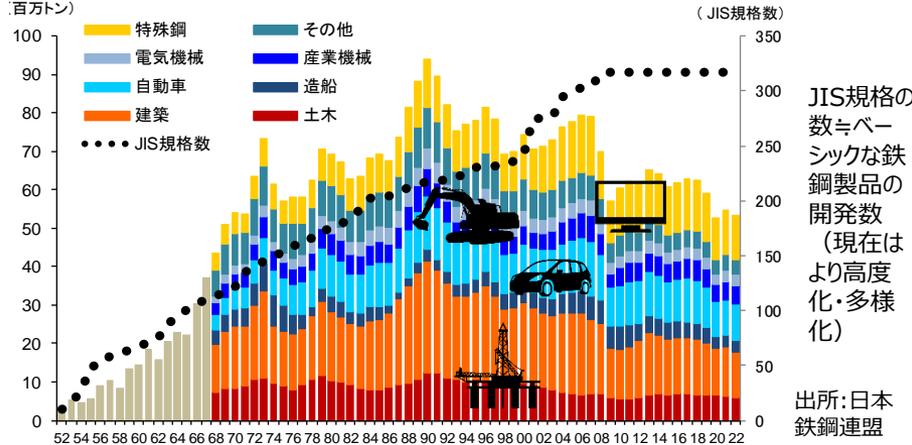
< 目次 >

1. 鉄鋼業界の物流に関する概要
2. 日本鉄鋼連盟の物流に関する活動のご紹介
3. 結論

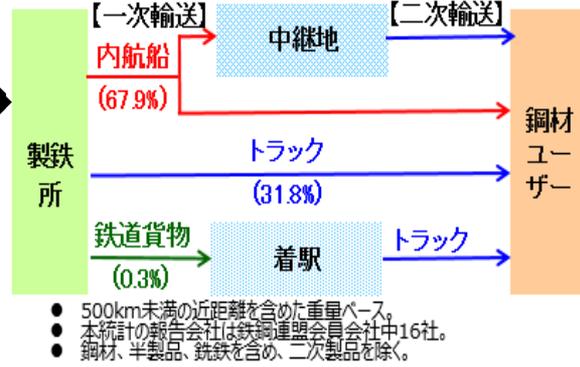
1.鉄鋼業界の物流に関する概要

0.イントロダクション

日本の鉄鋼業は、日本の鋼材ユーザー各位の厳しい要求に応じられる製品を開発し、安定した供給（デリバリー）を通じ日本の鋼材ユーザー業界各位と共に発展。



鋼材は主に内航船とトラックで輸送。多数の拠点が港湾立地という強みを活かし、原料の入荷だけでなく、製品においても内航船を用いた輸送の割合が多い。



地域別受注統計2022年度

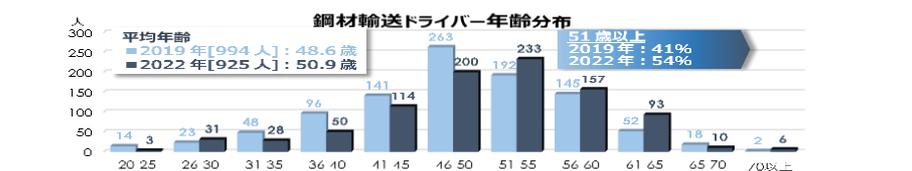
北海道地区	約83万ト
東北地区	約140万ト
関東地区	約1,044万ト
東海地区	約717万ト
北陸地区	約123万ト
関西地区	約681万ト
四国地区	約116万ト
中国地区	約306万ト
九州地区	約325万ト

出所:日本鉄鋼連盟

鋼材はサイズが長大で荷姿も特殊な重量物。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。



特に高齢化が課題と認識。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。



よって2024年問題が騒がれる以前から業界課題として物流の効率化に取り組んできた。

モーダルシフトの推進

「輸送トンキロ」ベースでみると **96.7%** を内航船で輸送!
(500km以上の一次輸送。2023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

物流研究会での活動

- 研究テーマ例
- ✓ トラック装備品(積付資材・スペアタイヤ等)の軽量化等の改善研究
 - ✓ トラック乗務員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』では、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)の作業となる。

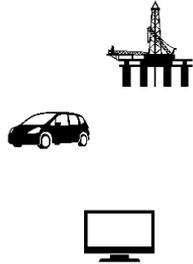
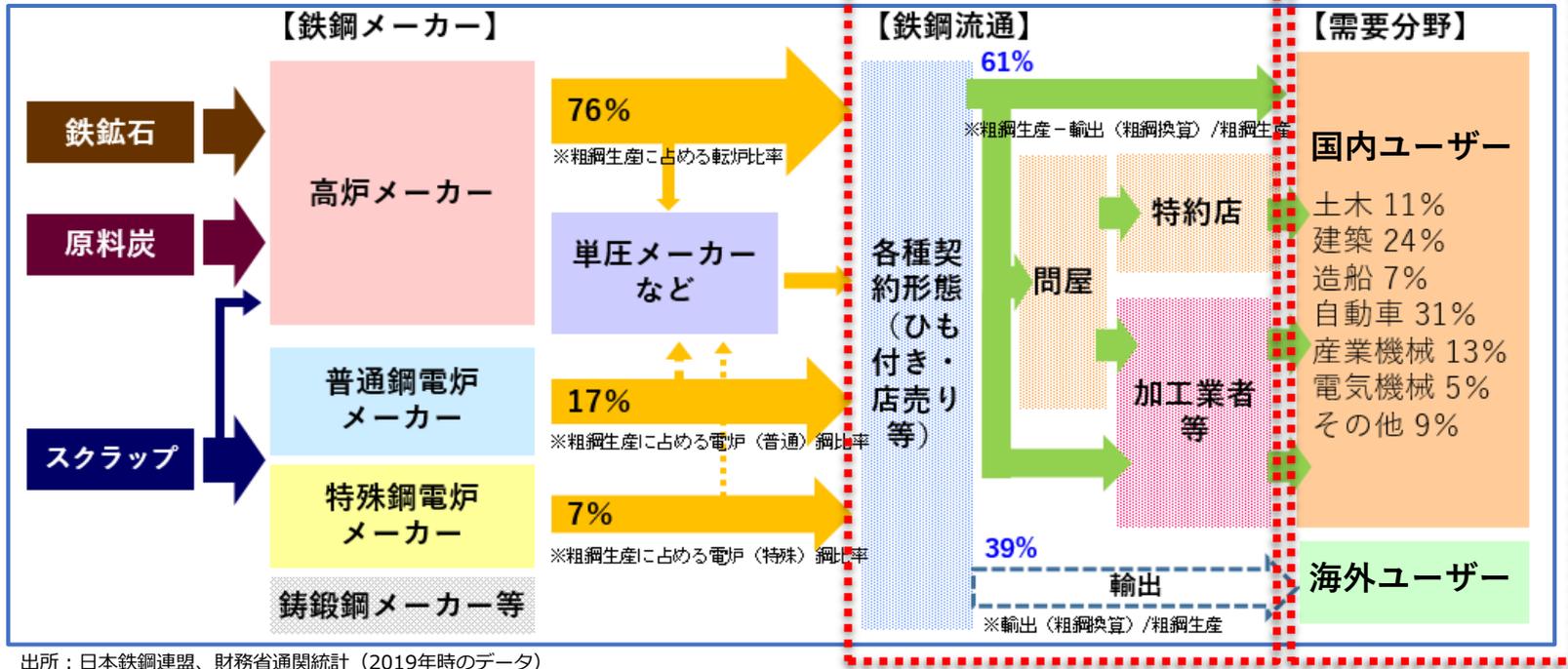
2024年問題対応で取組を深化!

↑ 港湾関係でもこのようにご説明するための資料が必要

解説1.日本鉄鋼業と物流の概観

鉄鋼製品は多種多様な原料・資材、多岐に渡る需要分野・品種・流通経路が存在。

様々な流通経路 様々な需要分野



様々な品種



ユーザー各位の厳格な要求に応え、日々安定的に鋼材を供給(デリバリー)させて頂くことが素材産業としての“使命”。

解説2.鋼材の形状と輸送形態（一例）

< 荷姿 >

- ✓ 重量物、長大物、そして特殊な形状が多い。
- ✓ 1つで20トンを超える製品もある。

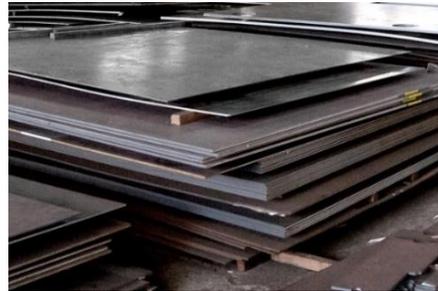
< 輸送形態 >

- ✓ 製品の形状に合わせた、内航船(鋼材船)やトラック(特殊車両等)を主に使用。

【薄板（コイル）】



【厚板】



【形鋼】



【鋼管】



船舶輸送



出所：JFE STEEL MONTHLY
2017年1-2月

H型鋼輸送
(スタンション型セミトレーラ)



幅広厚板輸送
(傾動車両)



(ポルトレーラ)



出所：全日本トラック協会「鋼材等重量物輸送に携わるプロ運転者・管理者用ガイドブック」

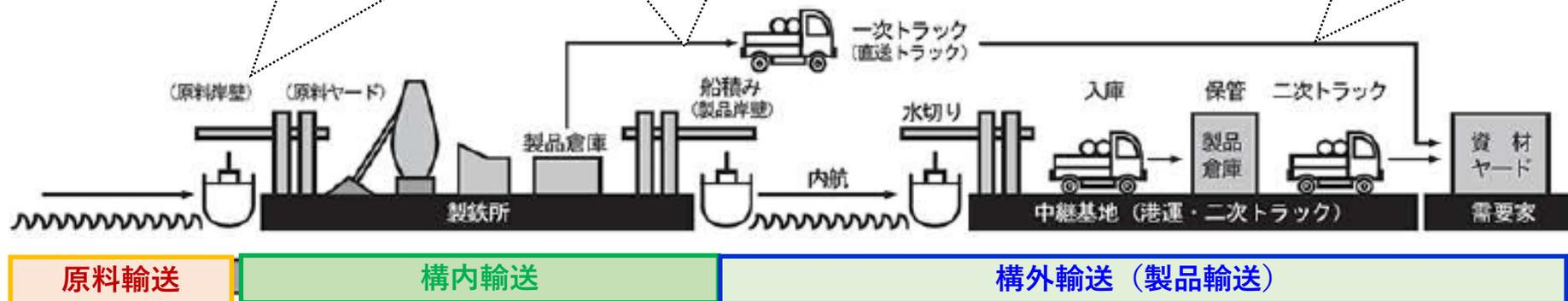
**鉄鋼業は、輸送に関する制約が大きいなかで、
供給し続けるという業界特性。**

解説3. 鋼材輸送の構造

鉄鋼業は臨海立地で工場に専用岸壁を保有している企業多し。うち、高炉メーカーの原料輸送は船舶での輸送が太宗を占める。

工場から出荷される国内向けの一次輸送は、船舶が約7割。早期からモーダルシフト化!

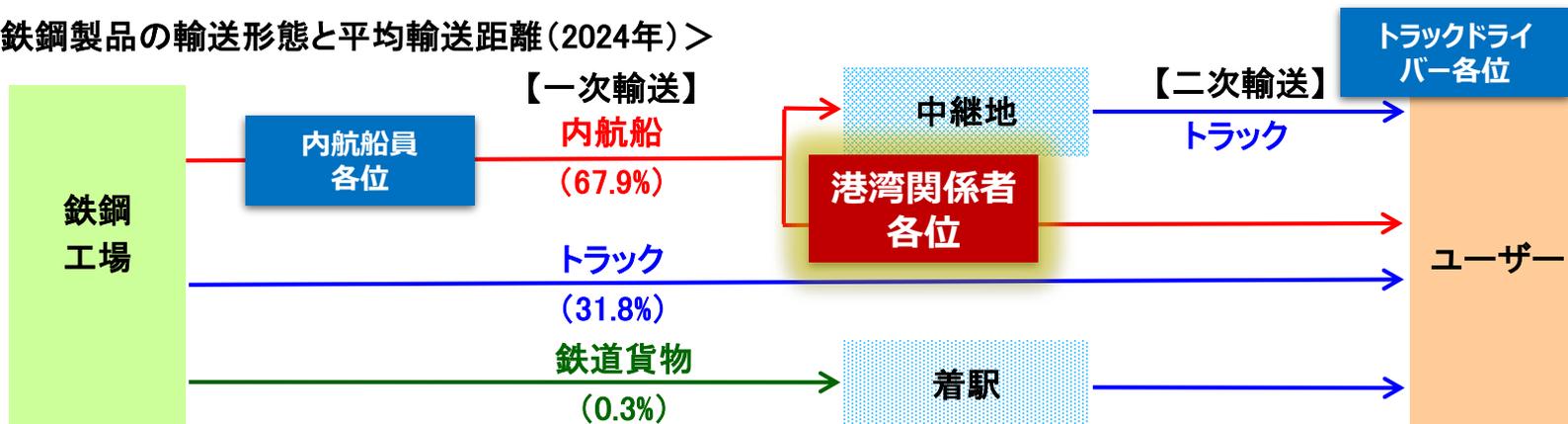
ユーザーの近隣の中継地からユーザーまでトラック輸送を組み合わせ効率的な物流/CO2排出量の大幅な削減を実現!



出所：日本製鉄ファクトブック2021

鋼材物流は、様々な物流事業者の皆様に日々支えて頂いている。

< 鉄鋼製品の輸送形態と平均輸送距離 (2024年) >



- 本統計の報告会社は鉄鋼連盟会員会社中16社。
- 鋼材、半製品、銑鉄を含め、二次製品を除く。

出所：日本鉄鋼連盟

2.日本鉄鋼連盟の物流に関する活動のご紹介

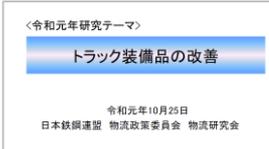
(1)鉄連 物流研究会

物流事業者と連携し昭和51年から約50年近く鉄鋼物流に関わる効率化等諸課題に関し調査・研究。月一回開催。

◆トラック装備品の軽量化等の改善研究

- ・資材品（シート・間接材・アルミスタンション・固縛用スリング）の軽量化・軽労化に係る分析
- ・スペアタイヤの非搭載による軽量化（販売店によるスペアタイヤ備蓄）
- ・幌車や、軽量車の活用による軽量化・軽労化

これまでの研究テーマ例



◆トラック乗務員の作業負荷軽減に係る研究

- ・荷台上での危険作業に関する対策研究
- ・固縛・シート掛け等の作業負荷に関する対策研究
- ・拘束時間の長さに関する対策研究

◆製鉄所構内における自動化・省力化に関する改善研究

- ・鋼材品種別、地点別(倉庫・岸壁)での自動化・省力化に係る改善視点の研究

今年度のテーマ:「**直営基地での水切り**」

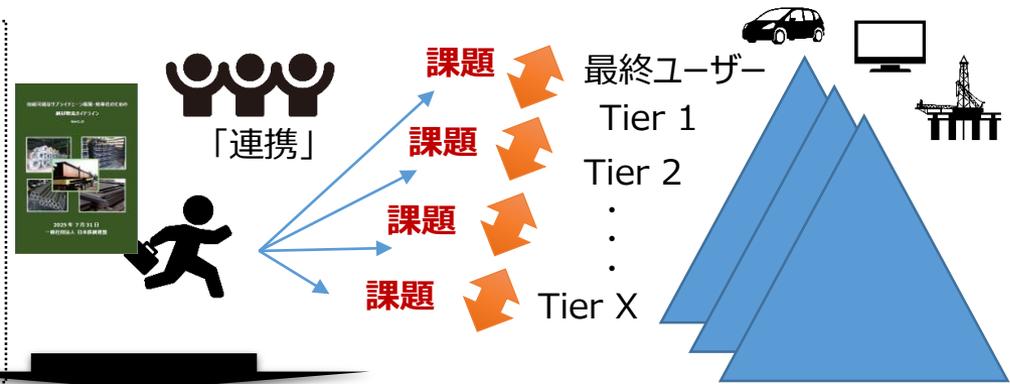
- ◆8月 関東地区の直営物流基地見学会
- ◆9月 中部地区の直営物流基地見学会
- ◆12月 関西地区の製鉄所にて研究会大会を開催予定



(2)鉄連 製品物流小委員会

物流に関する政策的な課題への対応等を議論。月一回開催。

- ◆活動例として、足元では、鋼材トラックの課題解決のため、物流改善に向けた業界統一のガイドラインを策定し、鋼材のサプライチェーン全体(業界団体・企業)に連携を呼びかける「発着連携」を積極展開。

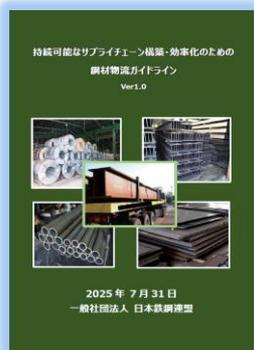


本検討委員会へのオブザーバー参加により港湾に関する議論が加速することを期待。

(参考) トラック分野における持続可能なサプライチェーンの維持・構築・効率化に向けた鉄連の取組のフレームワーク・パッケージ展開

- 2018年12月～
2023年7月～
トラックドライバーの安全に関わる「受渡要件の徹底」の鋼材ユーザーへの呼びかけ
物流2024年問題への対応として、「リードタイムの確保」「納入時間の緩和」等の総合的・網羅的な鋼材ユーザーへの呼びかけ
- 2023年12月～
「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画(以下、自主行動計画)」を策定。「出荷物流」「調達物流」双方において、自らの対策、連携して問題解決を図る事項を理・体系化。

自主行動計画で体系化されたサプライチェーン全体の効率化に資する取組のパッケージ



B-1. 出荷物流でユーザーに呼びかける“発着連携”

A. 製鉄所における自らの対応

B-2. 調達物流でサプライヤーにヒアリングを行う“着発連携”

B-3. 輸送事業者とヒアリングを行う“鉄鋼トラック物流目安箱”

B: 業界の垣根をこえた呼びかけ活動

- 2025年8月21日、業界団体として初めて、“発着連携”で呼びかける事項を業界統一ルールとして整理した“鋼材物流ガイドライン”を公表。改めてサプライチェーン全体への呼びかけを推進する。

* 本ガイドラインを基に、鉄連事務局として約30のユーザー団体に呼びかけを行い、各社が連動して個々に呼びかける。なお、本取組の着手にあたっては、競争法上の疑念がないよう公正取引委員会に確認済み。

「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」

“現場知”に根差した積み上げ型の業界活動

改正物効法

2026年度以降本格運用開始

改正下請法

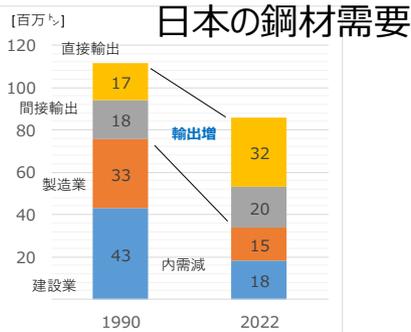
2026年1月施行

総合物流施策大綱

26-30年度版を25年度内に策定

- ◆ 鉄鋼業界における“現場知”に根差し業界の垣根をこえた活動の要素の一部は改正物効法に取り入れて頂いており、今後、他産業や物流に関する他の諸政策に関する制度設計・運用に取り入れて頂くことが期待。
- ◆ トラックで出来たなら、他分野へ安易に展開できるだろうとの議論があるが、**このような活動を展開するには深い議論の積み重ねが必要。**

3.結論



「鉄」は国際貿易財。鋼材ユーザー各位の高度・厳格な要求に応じ、きめ細やかな品質管理を行っており、国際優位性を保持。

日本鉄鋼業界を取り巻くサプライチェーン



原料 → 途絶させず変化対応 → 最終製品

GX(グリーントランスフォーメーション)による生産構造の変革 (例:革新大型電炉転換には鉄スクラップ・還元鉄の調達が必要)

厳しい経営環境に対応するための**強靱な生産体制の構築**

- 持続可能なサプライチェーンの維持・効率化は日本経済への貢献に直結。
- 共に連携して参りましょう!!