内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会

資料3

「標準的な考え方」に対する鉄鋼業界の見解

2026年11月4日

一般社団法人　日本鉄鋼連盟

目次

1 鉄鋼物流の概要と、内航海運の位置づけ

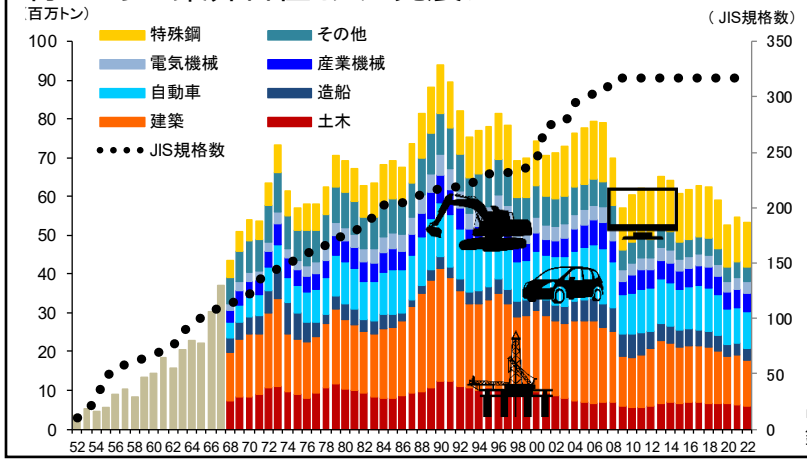
2 船員負荷軽減・生産性向上の取組

3 「標準的な考え方」に対する鉄鋼業界としての受け止め

4 物流効率化法への対応と効率化・安定輸送確保取組み

1 -1.鉄鋼物流の概要

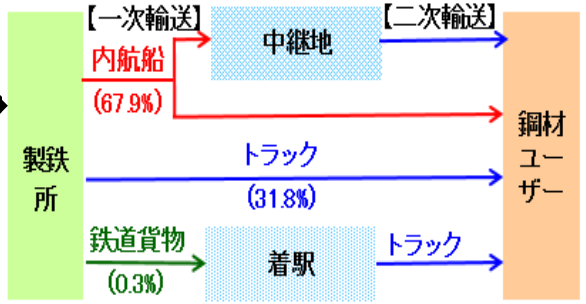
日本の鉄鋼業は、日本の鋼材ユーザー各位の厳しい要求に応じられる製品を開発し、安定した供給（デリバリー）を通じ日本の鋼材ユーザー業界各位と共に発展。



JIS規格の数≒ベーシックな鉄鋼製品の開発数（現在はより高度化・多様化）

出所:日本鉄鋼連盟

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。



- 500km未満の近距離を含めた重量ベース。
- 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。

地域別受注統計2022年度

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

出所:日本鉄鋼連盟

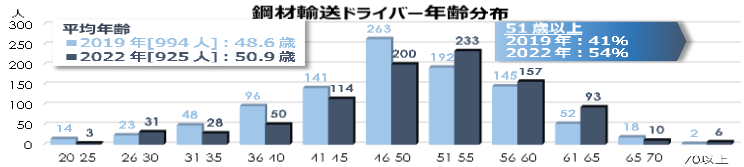
鋼材はサイズが長大で荷姿も特殊な重量物。大型特殊車両であるトレーラーの比率が他産業と比べ高く、免許の関係もあり対応できる運送会社とドライバーが限られている。







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。



出所:東京都トラック協会 鉄鋼専門部会

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!

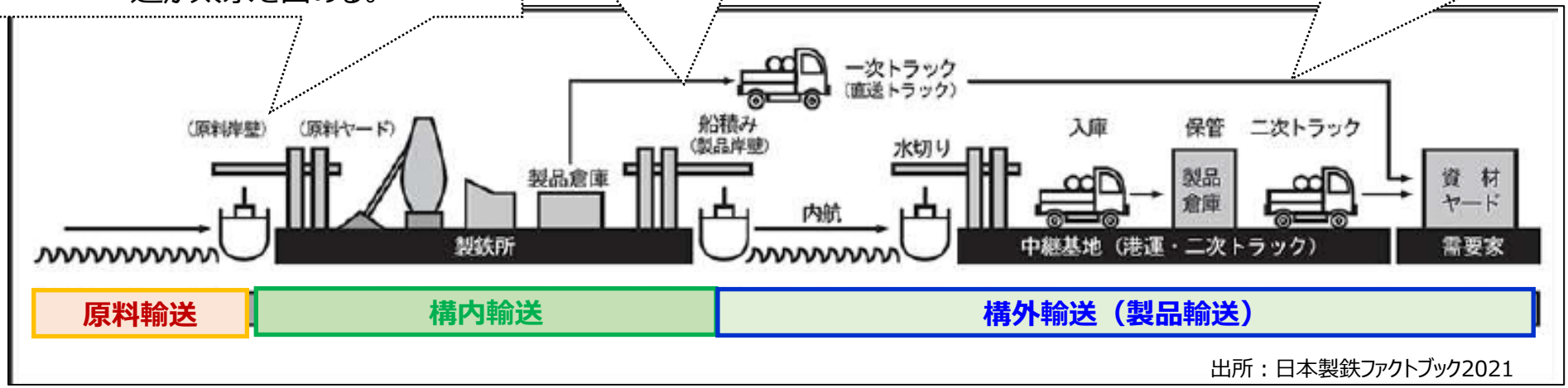
1 -2.鋼材輸送の構造と内航海運の位置づけ

鉄鋼業界にとって内航海運は、長距離・大量・重量物輸送の基盤として不可欠な輸送モード

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。

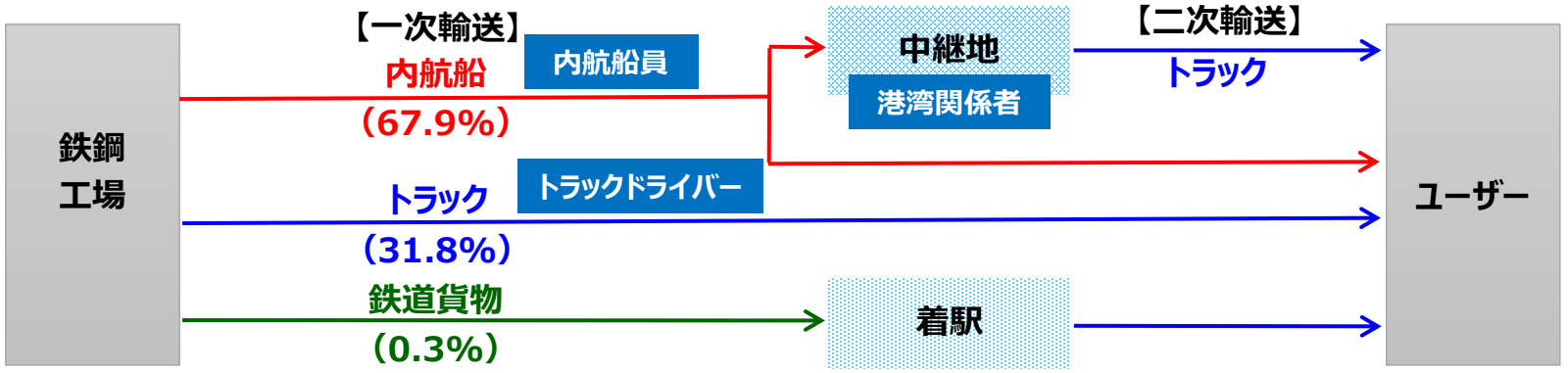
工場から出荷される国内向けの一次輸送は、船舶が約7割。早期からモーダルシフト化!

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

＜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 船員負荷軽減・生産性向上の取組

鉄鋼各社ではこれまでに生産性向上・船員負荷軽減に向けた取組を船社様と推進。

生産性向上取組み：システム化・情報の見える化の推進や運航効率の向上

・船舶の動静情報の把握を行うべく物流システムの刷新を行うと共に、物流管制センターを設置し、
元請物流会社と一体となった物流管理基盤の構築を図っている。

・運航計画が見えるシステムを導入、次港入港予定や次航海の予定が把握可能。

・積待ち時間や揚待ち時間を船員の休息時間に当てられるよう、積地・揚地と船とで作業予定情報の連携を強化。

・積込財源や積地・揚地のバース状況が把握出来るシステムをオペレーターと共同で開発。
システムの活用・情報の見える化により、より効率的な配船・運航を目指している。

・揚地制約で低積載となっている航路は、揚地に制約の緩和を依頼。

・積地待ち時間に関し削減の取組みを開始。

・ネットワークカメラ設置し、カメラ映像を用いた事故発生時の原因対策の取りまとめと事故映像を教育資料として活用。

船員負荷軽減：積付資材の統一化や軽量化、A重油専焼化への切り替え

・積付資材について、製鉄所毎に異なる積付基準・資材を統一。また、使用資材の低減、軽量化を推進。

・Sox規制対応と合わせ、船員の作業負荷軽減を図るべくA重油専焼化への切り替えを実施。

・積待ち時間や揚待ち時間を船員の休息時間に当てられるよう、積地・揚地と船とで作業予定情報の連携。

・工場（製鉄所）での陸電活用による、船員への負荷軽減

（令和8年度第1回安定・効率輸送協議会（3部会合同会合）配布資料より）

3 「標準的な考え方」に対する鉄鋼業界としての受け止め

船社様と鉄鋼会社の間では、継続的な価格協議を実施。

・オペレーターとは、鋼材需給環境見通し等の情報を整理の上、半期もしくは年度毎に打ち合わせを行う等、運賃等の設定について丁寧な協議をもって決めている。

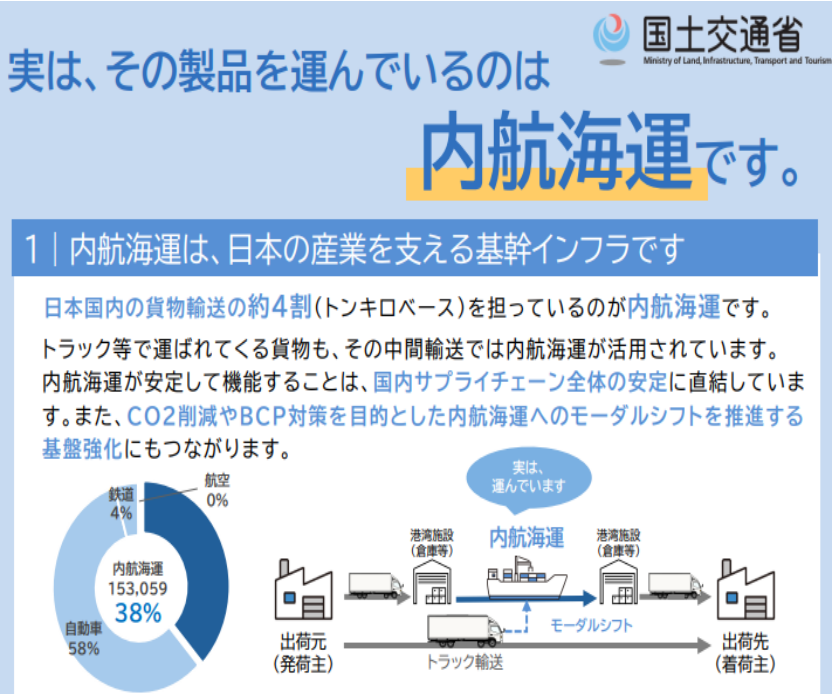
・運賃などの料金交渉は半期に一度実施。また、四半期ごとに環境変化を踏まえた課題認識を実施し、次半期への反映などをオペレーターと協議している。

（令和8年度第1回安定・効率輸送協議会（3部会合同会合）配布資料より）

適正な運賃・用船料の議論に当たっては、着荷主含めたサプライチェーン全体での応分の負担が必要。

併せて、内航の生産性向上や効率化取組みを内航・荷主業界の双方で進めることが重要。

政府におかれては、着荷主への働きかけに加え、内航業界等との効率化取組みを図る事ができる実効性ある制度設計をお願いしたい。



国土交通省：内航海運における運賃・用船料等算出の「標準的な考え方」着荷主向けパンフレット
https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk3_000110.html

4 物流効率化法への対応と効率化・安定輸送確保取組み

■ 改正物流効率化法対応

・取扱貨物9万トン以上の鉄鋼各社において、物流統括管理者（CLO）の選任や中長期計画の策定を実施。

■ 物流研究会（昭和51年頃～）

・鉄鋼各社と物流事業者が共同研究。テーマはトラック装備軽量化、乗務員負荷軽減等。

・昨年は「物流基地の水切り(船からの荷揚げ)作業能率・労働生産性」を調査。
鋼材別の水切り効率の調査や基地視察を通じた生産性向上・安全に資する知見を共有。



↑研究会での議論の様子(鉄連HPより)

■「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～）

・出荷物流・調達物流双方を対象に、荷待ち・荷役時間の実態把握や　2時間以内ルール対応を整理・体系化。

・**発着連携(ユーザーへ呼びかけ)・着発連携(サプライヤーへヒアリング)、鉄鋼トラック目安箱(輸送事業者へヒアリング)**設置を推進。

■「鋼材物流ガイドライン」（2025年7月～）

・発着連携を発展させ、「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」を策定。

・**①トラック受渡条件ルールの再徹底**、②**納入時間の柔軟化・緩和**、③**納入ロットの拡大(積載率向上)**、④**前広な納入オーダーへの見直し**、⑤**出荷量の平準化**、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**の6項目を業界統一ルールとして整理し、ユーザー団体等へ周知。



鉄連HP「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」の策定について： https://www.jisf.or.jp/business/butsuryu/guideline.html

鉄鋼業界としても、内航海運は鉄鋼輸送の太宗を担う、極めて重要な輸送手段。

一方で国内製造業の国際競争力強化の観点から、物流業界も含めた効率化取組みが必要。
政府においても、物流・荷主業界双方の取組みが推進可能な、支援・制度設計等頂きたい。