

国土交通省

「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」

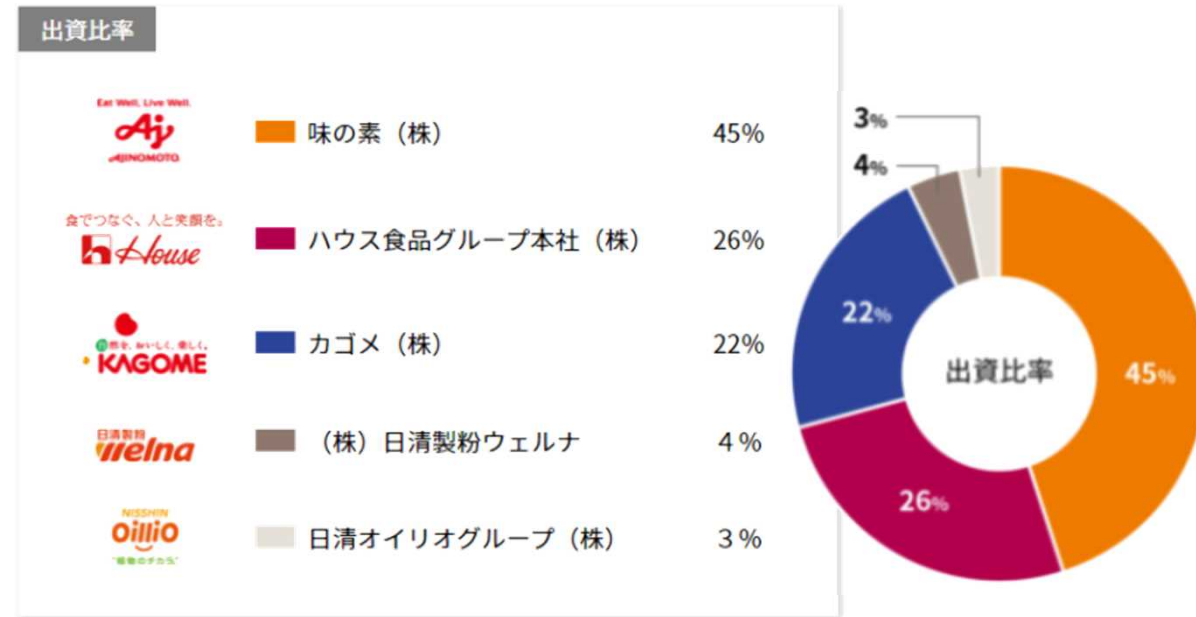
ヒアリング資料

2022年5月19日

F - L I N E 株式会社
マルチモーダルサービスセンター
和田信幸

(1) 当社の紹介

社名 F-LINE株式会社
 本社 〒104-0032 東京都中央区八丁堀三丁目3番5号
 設立 1952年10月2日
 資本金 2,480百万円
 売上高 854億円
 事業内容 貨物自動車運送事業／貨物利用運送事業／倉庫業／通関業／港湾運送事業 等
 従業員数 1,820名（2021年3月末時点）
 ※上記人数には、役員・嘱託・受入出向者および契約社員は含んでおりません。
 車両台数 535台（2021年3月末時点）



F-LINE株式会社は2019年4月に食品メーカー5社、味の素株式会社、ハウス食品グループ本社株式会社、カゴメ株式会社、株式会社日清製粉ウェルナ、日清オイリオグループ株式会社の出資により、味の素物流株式会社、カゴメ物流サービス株式会社、ハウス物流サービス株式会社（事業の一部）の物流事業を統合して誕生した会社です。



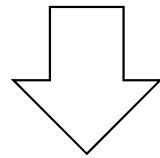
価値ある物流品質を、ずっと。
F-LINE株式会社

(2) 荷主から見たモーダルシフト化へ向けた要求事項

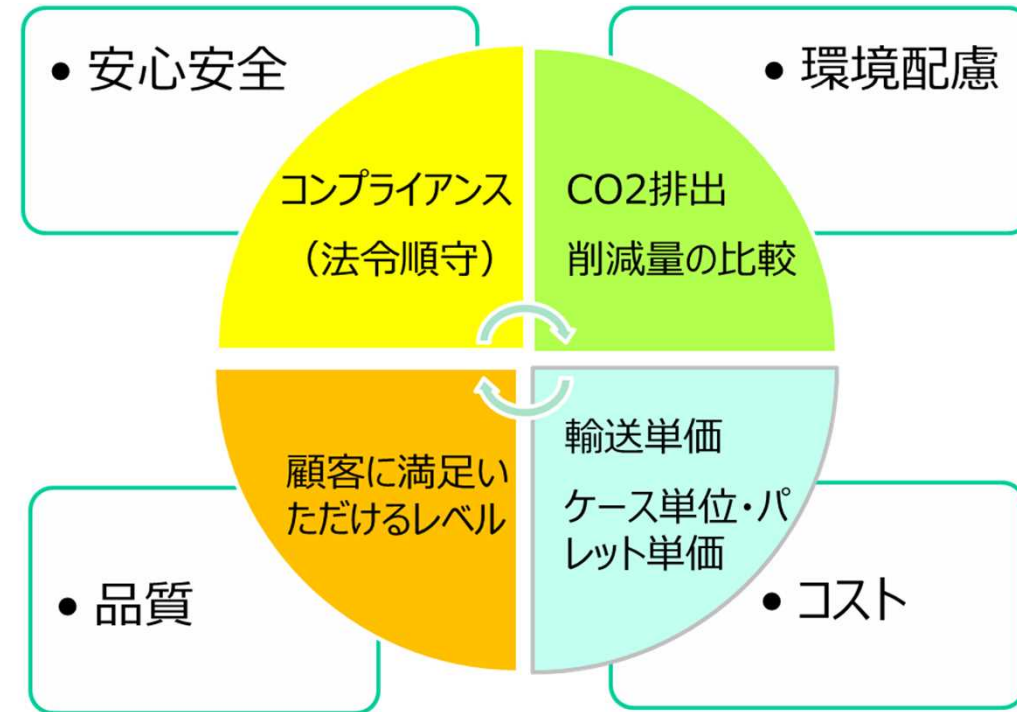
- ・「地球温暖化対策推進法」 令和3年改正
- ・「2024年問題」でのトラック輸送の限界

これらの課題解決の手段

「安心安全」「環境」「品質」「コスト」の視点を考慮



- ①モーダルシフトへの転換
- ②持続可能な物流ネットワークへの見直し（在庫拠点・複線化複々線化）
- ③輸送リードタイムの延長



(3) 荷主側面から見た鉄道輸送の印象

- ① 事故、遅延、運休などの運行トラブルが多い（ほかの輸送モードとの比較）
- ② 商品事故が多い
- ③ 輸送障害（災害・事故）などが発生確率が高い
- ④ どこに依頼するのが解りにくい
- ⑤ 料金体系が解りにくい
- ⑥ 貨物列車のダイヤが解りにくい
- ⑦ 輸送障害（災害・事故など）発生時の復旧状況が解りにくい
- ⑧ 空き枠情報が解らない（旅客列車の満席情報のようなものがない）
- ⑨ 鉄道輸送の仕組みが解りにくい
- ⑩ 環境にやさしい輸送であることの理解されていない など



(4) 輸送モード別比較

項目	J R 貨物	トラック	船舶 (トレーラー)
輸送単位	○ 5 t、10 t 単位での選択が可能 (12フィート、31フィートコンテナなど)	◎ 2 t、4 t、10 t など貨物の量に合わせて車両選択が可能	△ 1台当たり20 t 単位で一度に大量輸送が可能
輸送品質	△ レールの継目、フォークリフト荷役などでの擦れや破損	○ 急ブレーキによる荷崩れなどが発生	◎ 極めて少ない (横揺れ防止装置など)
CO2削減	◎	×	○
所要時間	○	◎	△
定時性	△ 輸送障害多し	○ 渋滞リスクあり	○ 航路によって大差あり
障害発生からの回復	×	○	◎
コスト	△ 貨物駅からの距離によって変わる 解りにくい料金体系	○ 現状では優位性が高いが、今後の上昇が予測される	△ 港湾からの距離によって変わる

(5) - ① 鉄道貨物輸送の今後に希望すること

天候や災害に強い鉄道への変換

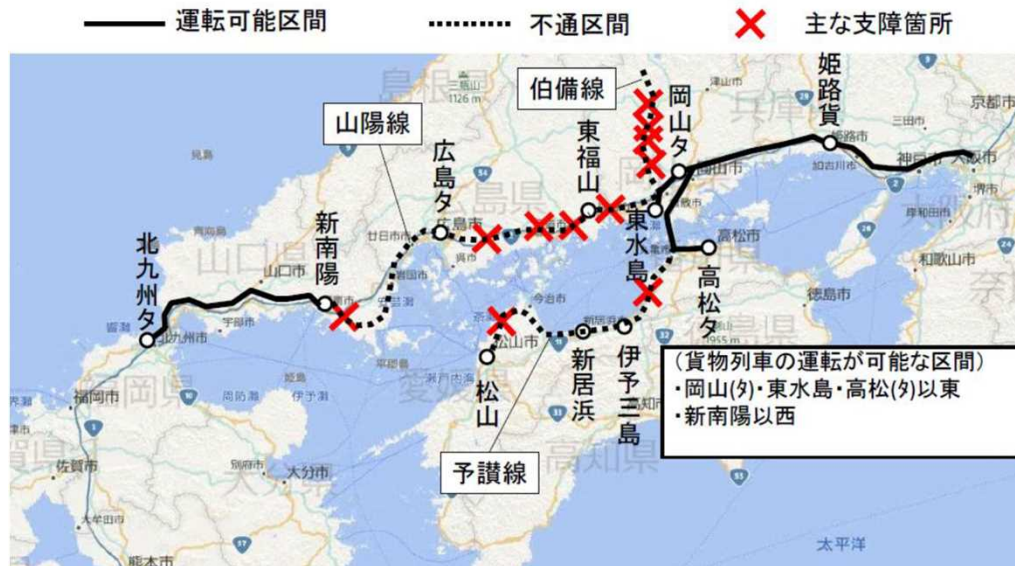
天候や災害発生後の復旧スピードの迅速化

輸送障害（災害・事故）などが発生確率が高い

2018年西日本豪雨影響による山陽線の不通期間の長期化

直近では2022年1月大雪被害、山陽線脱線事故などが発生

平成30年7月豪雨による山陽・伯備・予讃線の貨物列車運転状況（7月10日8時現在）



出典：J R貨物社HPより



日本貨物鉄道株式会社
JR FREIGHT

ホーム サービスご案内 貨物鉄道の特長 お客様の声 よくあるご質問 採用情報 私たちについて

ENGLISH お問い合わせ

TOP > 現在の輸送状況

輸送情報の掲示について
2022年1月13日

お客様各位

日本貨物鉄道株式会社
輸送情報統括責任者

現在の輸送状況

13時現在

いつもJ R貨物をご利用いただき、誠にありがとうございます。
現在、下記の内容により貨物列車に遅れ・その他運行の支障が生じております。
ご迷惑をおかけして誠に申し訳ございません。

標 題

各地区における輸送障害に伴う列車遅延及び運休について

発生時刻・概要

- 2022年1月11日(火)7時35分～8時16分
東北線 東大宮～土呂駅(埼玉県) 輸送障害(遅れ)
- 2022年1月11日(火)11時00分～
東北・奥羽・羽越線 青森・秋田・宮城・山形県内 強風(運休)
- 2022年1月11日(火)19時51分～12日(水)0時21分
信越線 新潟県内 強風(運休)
- 2022年1月11日(火)23時05分～
千歳線 新札幌～恵み野駅(北海道) 大雪(遅れ)
- 2022年1月12日(水)0時36分～3時38分
東北線 宮城・福島県内 強風(遅れ)
- 2022年1月12日(水)4時00分～
室蘭・千歳線 北海道内 大雪(遅れ・運休)
- 2022年1月12日(水)4時00分～
函館線 札幌貨物ターミナル駅構内(北海道) 大雪(遅れ・運休)
- 2022年1月12日(水)9時30分～10時00分
東北線 仙台貨物ターミナル駅構内(宮城県) 輸送障害(遅れ)

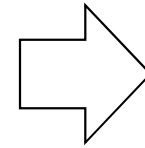
(5) – ② 鉄道貨物輸送の今後に希望すること

リードタイム延長に対応する駅構内設備の拡充

駅構内積み替え施設の拡大と整備

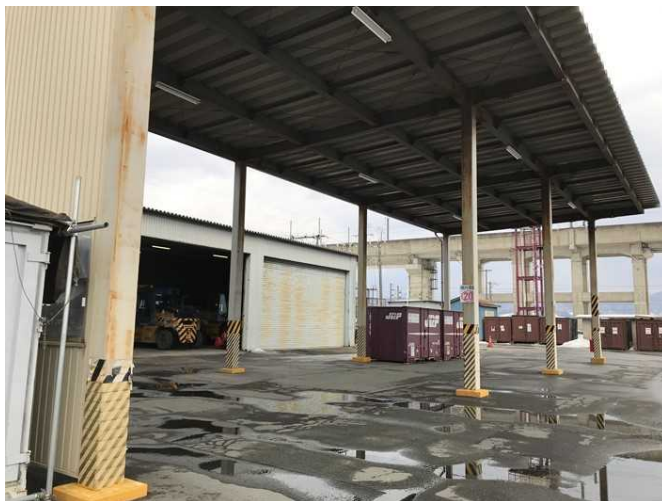
【鉄道輸送を依頼した場合に利用できない理由】

- 集配車両が準備できない
- リードタイムに間に合う列車がない
- 輸送枠がいっぱい
- コンテナが不足（31 f コンテナの場合）
- など



【荷主側としてとれる対応】

- 貨物駅での積み替え実施
- リードタイムの変更
- 他の輸送モードの選択



盛岡貨物タ



倉賀野駅



吹田貨物タ

(5) - ③ 鉄道貨物輸送の今後に希望すること

誰でも解りやすい表現（トラブル発生時対応、ダイヤ、空き枠情報など）

どのような輸送障害なのか？ 現在どこを走行しているのか？ 停車中の列車の動く見込みはどうか？

24時間手配の意味は？ など、一般の方では解らない表現が多すぎる。

発生時刻・概要

(1)2022年1月11日(火)7時35分～8時16分

東北線 東大宮～土呂駅間(埼玉県) 輸送障害(遅れ)

<東北・函館線 上り>

列車番号	終着	遅延/状態
12日発76～3076列車(東青森→東京夕)	終着	+4時間56分
12日発3070列車(八戸貨物→隅田川)	終着	+5時間04分
12日発3054列車(札幌夕→隅田川)	函館貨物	停車中
13日発3080～3071列車(札幌夕→西浜松)	苫小牧貨物	停車中
13日発3062列車(札幌夕→越谷夕)	竹浦	+8時間23分
13日発3056列車(札幌夕→隅田川)	札幌夕	停車中
13日発3084～3075～3077列車(札幌夕→名古屋夕)	札幌夕	停車中

○ 列車運休情報

1月12日 17:00現在

赤字:更新部分

No.	列車番号	設定区間	手配内容	記事欄
北日本地区寒波接近に伴う手配				
1	4085～4085	名古屋夕 新潟夕	11日発は運休となります。	
2	4097～3097	新潟夕 札幌夕	11・12日発は運休となります。	
3	3058	帯広貨物 隅田川	11日発は帯広貨物～東室蘭間で運休となります。	東室蘭で3094を継承
4	3094～4094～4084	札幌夕 名古屋夕	11日発は東室蘭～名古屋夕間で運休となります。	東室蘭で3058へ継送
5	3094～4094～4084	札幌夕 名古屋夕	12日発は札幌夕～新潟夕間で運休となります。	新潟夕発
6	2091	隅田川 大館	11・13日発は隅田川～秋田貨物間で運休となります。	秋田貨物発
7	2090	大館 隅田川	11・13日発は秋田貨物～隅田川間で運休となります。	秋田貨物着
8	2089	東京夕 酒田	11日発は熊谷夕～酒田間で運休となります。	熊谷夕着
9	2089	東京夕 酒田	13日発は熊谷夕～新潟夕間で運休となります。	熊谷夕着、新潟夕発
10	2088	酒田 東京夕	11・13日発は新潟夕～熊谷夕間で運休となります。	新潟夕着、熊谷夕発
11	2088	酒田 東京夕	12日発は酒田～新潟夕間で運休となります。	新潟夕発
32	2072～3093	福岡夕 新潟夕	11日発は神戸夕で24時間手配、富山貨物で48時間手配となります。	
33	2072～3093	福岡夕 新潟夕	12・13日発は運休となります。	
34	2070～3099～99	福岡夕 札幌夕	11日発は金沢夕で48時間手配となります。	
35	2070～3099～99	福岡夕 札幌夕	12・13日発は運休となります。	
36	98～3098～2071	札幌夕 福岡夕	11・12日発は運休となります。	

早急な改善を望む！

出典：JR貨物社HPより

(5) - ④ 鉄道貨物輸送の今後に希望すること

「エコレールマーク」の運用方法変更など

「エコレールマーク」の社会的地位の向上とエコシップマークと同様な施策や運用方法の整合性の検討

マーク名	エコレールマーク 	エコシップマーク 
目的	商品を輸送する時に貨物鉄道を一定割合以上利用している場合に、「エコレールマーク」の認定を受けられる仕組みを設け、商品などにその「エコレールマーク」を表示することで、その企業が環境への取り組みを行っていることが消費者のみならずにも伝わることを目指しています。	地球環境にやさしい海上貨物輸送を一定以上利用している荷主、物流事業者に対して、「エコシップマーク」の使用の認定を行い、マークの表示によって環境にやさしい企業としてのイメージアップに役立て「エコシップマーク」の商品、カタログ、車体等への表示によって、海上輸送を通じた環境対策に貢献する企業としてアピールし、消費者に認識してもらうことで、物流モードの海上貨物輸送へのモーダルシフトを促進することを目的としています。
設立	2005年(平成17年)	2008年(平成20年)
運営主体	「エコレールマーク事務局」 公益社団法人鉄道貨物協会内に設置。諮問機関として国土交通省が選定した学識経験者で構成される「エコレールマーク運営・審査委員会」を置く。	「エコシップ・モーダルシフト事業実行委員会」 国土交通省、一般社団法人日本長距離フェリー協会、日本内航海運組合総連合会が中心となって設立。事務局は日本長距離フェリー協会と日本内航海運組合総連合会が担う。
使用認定基準	①数量、または数量×距離の比率で15%以上の輸送（500km以上の陸上貨物輸送〔鉄道+トラック〕）に鉄道を利用していること。 ②数量で年間1万5千トン以上または、数量×距離で年間1,500万トンキロ以上の輸送（500km以上の陸上貨物輸送、または全陸上貨物輸送を対象とする。）に鉄道を利用していること。	① 海上貨物総輸送量/総貨物輸送量(トンキロ)が20%以上の輸送に船舶を利用した者(会社又は事業所・工場単位)。 ②前年度の輸送実績に対し、海上輸送量(トンキロ)のシェアが10%以上改善した者。 ③海上貨物輸送へのモーダルシフトを行ったことで、CO2の排出量を陸上輸送の場合と比べて、10%以上削減した者。
認定方法	社団法人鉄道貨物協会内に設けられた「エコレールマーク事務局」が運営にあたり、諮問機関として、国土交通省が選定した学識経験者で構成される「エコレールマーク運営・審査委員会」が設置されている。申請のあった企業に対しての認定は、運営・審査委員会が行う。	エコシップ・モーダルシフト事業実行委員会へ参画した事業者から推薦された企業について「エコシップ・モーダルシフト事業選定委員会」で審査を行い、その審査に基づいて荷主企業及び物流事業者を対象に、「エコシップマーク取組企業」として認定される。
認定費用	マーク使用料として年間10万円（2年前前納）	なし
使用期間	エコレールマークの使用契約の締結日から起算して2年間とする。（継続使用希望の場合使用期間満了の1か月前までに契約更新手続きが必要）	認定基準に該当することを推薦者が確認の上、2年ごとの更新が認められる。
表彰	なし	エコシップマークの認定を受けた企業のうち、特に貢献度の高い優良事業者等に対して、国土交通省海事局長から表彰されます。

ありがとうございました

