

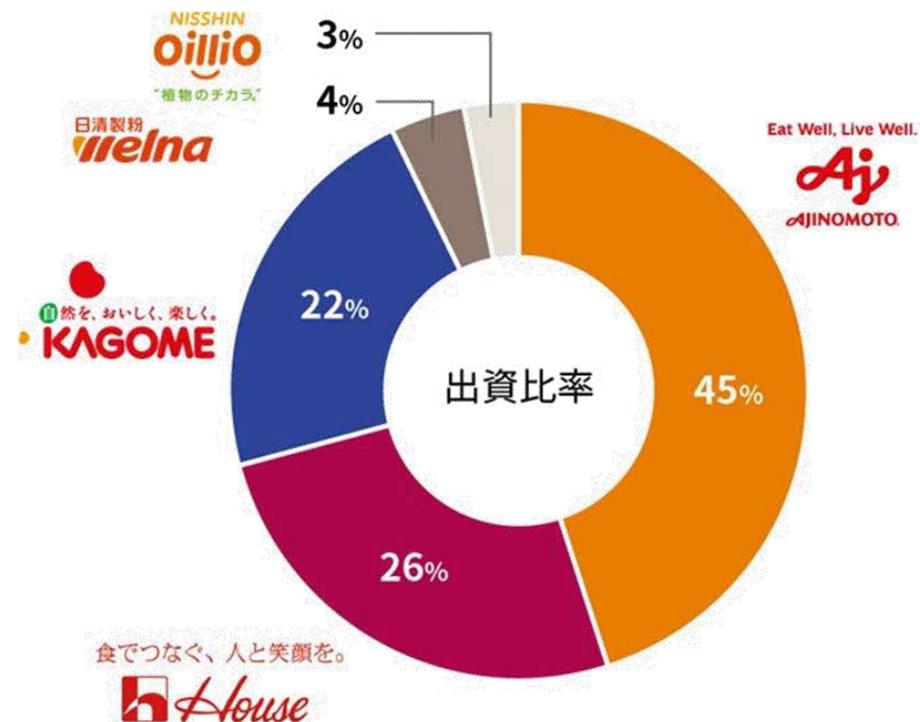
第3回「北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流 のあり方に関する有識者検討会議」資料

2024年8月8日
F - L I N E 株式会社
東日本マルチモーダルサービスセンター

1. 会社概要
2. 2024年問題と持続可能な物流への対応
3. 食料品製造業の位置づけ
4. 北海道の食料品製造業の状況
5. 輸送モード別の特性
6. 輸送モード別の運休（欠航）の目安
7. 鉄道貨物輸送のネットワーク
8. 当社の利用港湾と31ftコンテナ利用貨物駅
9. カーボンニュートラルに向けて
10. 高まる鉄道貨物輸送の重要性
11. 最後に



社名	F-LINE株式会社
本社	〒104-6130 東京都中央区晴海一丁目8番11号
設立	1952年10月2日
資本金	2,480百万円
売上高	793億円
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	1,748名（2024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	467台（2024年3月末時点）

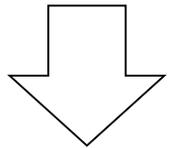


2024年問題と持続可能な物流への対応

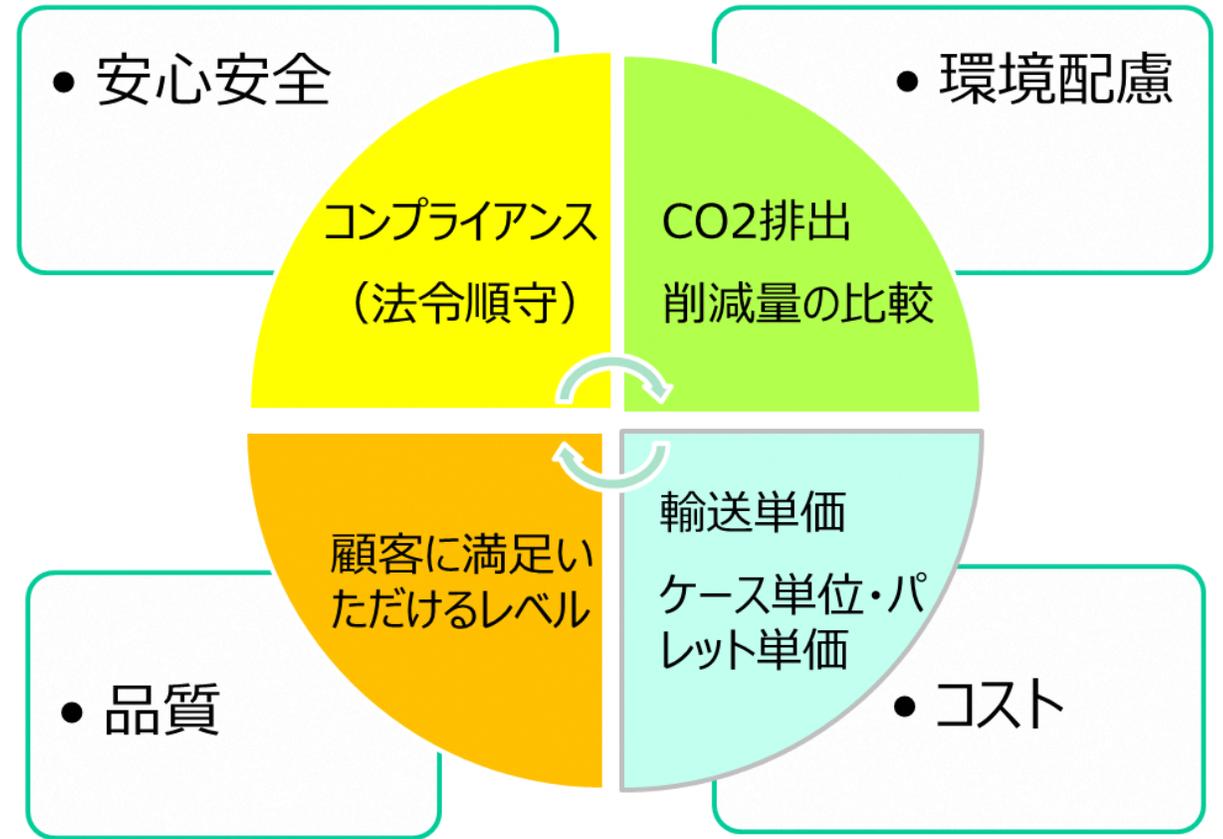
- ・「地球温暖化対策推進法」 令和3年改正
- ・「2024年問題」でのトラック輸送の限界
- ・2030年には全国の約35%の荷物が運べなくなるという予想

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



食料品製造業の位置付け

第2表 産業中分類別事業所数及び従業者数（従業者4人以上の事業所）

項目 産業	事業所数			従業者数		
	令和2年 (2020年)	令和3年 (2021年)	構成比 (%)	令和2年 (2020年) (人)	令和3年 (2021年) (人)	構成比 (%)
製造業計	181,877	176,858	100.0	7,717,646	7,465,556	100.0
09 食料品製造業	23,648	21,624	12.2	1,136,951	1,094,454	14.7
10 飲料・たばこ・飼料製造業	3,898	4,093	2.3	103,462	102,880	1.4
11 繊維工業	10,586	9,448	5.3	239,139	219,843	2.9
12 木材・木製品製造業（家具を除く）	4,613	4,546	2.6	87,554	86,067	1.2
13 家具・装備品製造業	4,578	4,241	2.4	89,287	86,078	1.2
14 パルプ・紙・紙加工品製造業	5,338	5,043	2.9	187,842	179,189	2.4
15 印刷・同関連業	9,661	9,306	5.3	251,733	235,105	3.1
16 化学工業	4,650	4,978	2.8	381,259	377,971	5.1
17 石油製品・石炭製品製造業	915	979	0.6	27,000	28,027	0.4
18 プラスチック製品製造業（別掲を除く）	12,119	11,680	6.6	451,650	440,660	5.9
19 ゴム製品製造業	2,256	2,009	1.1	117,393	111,724	1.5
20 なめし革・同製品・毛皮製造業	1,057	863	0.5	19,483	16,903	0.2
21 窯業・土石製品製造業	9,024	9,058	5.1	237,550	232,706	3.1
22 鉄鋼業	4,015	4,213	2.4	223,524	218,553	2.9
23 非鉄金属製造業	2,475	2,533	1.4	140,206	141,077	1.9
24 金属製品製造業	25,094	24,094	13.6	612,427	582,642	7.8
25 はん用機械器具製造業	6,615	6,555	3.7	327,541	318,401	4.3
26 生産用機械器具製造業	18,273	18,138	10.3	622,006	606,843	8.1
27 業務用機械器具製造業	3,727	3,786	2.1	211,175	209,694	2.8
28 電子部品・デバイス・電子回路製造業	3,789	3,841	2.2	410,504	412,146	5.5
29 電気機械器具製造業	8,306	8,191	4.6	502,824	480,830	6.4
30 情報通信機械器具製造業	1,183	1,135	0.6	122,202	112,986	1.5
31 輸送用機械器具製造業	9,538	9,718	5.5	1,064,560	1,017,610	13.6
32 その他の製造業	6,519	6,786	3.8	150,374	153,167	2.1

注1：令和3年の数値は活動調査の数値、令和2年の数値は工業統計の数値である。

2：令和3年の事業所数及び従業者数については、個人経営調査票による調査分を含まない。

3：事業所数及び従業者数の調査時点については、表示年次の6月1日現在である。

産業中分類別事業所数及び従業者数

- ・事業所数が最も多いのは「金属製品製造業」
 1位「金属製品製造業」 2万4094事業所
 2位「食料品製造業」 2万1624事業所
 3位「生産用機械器具製造業」 1万8138事業所

- ・従業者数が最も多いのは「食料品製造業」
 1位「食料品製造業」 109万4454人
 2位「輸送用機械器具製造業」 101万7610人
 3位「生産用機械器具製造業」 60万6843人

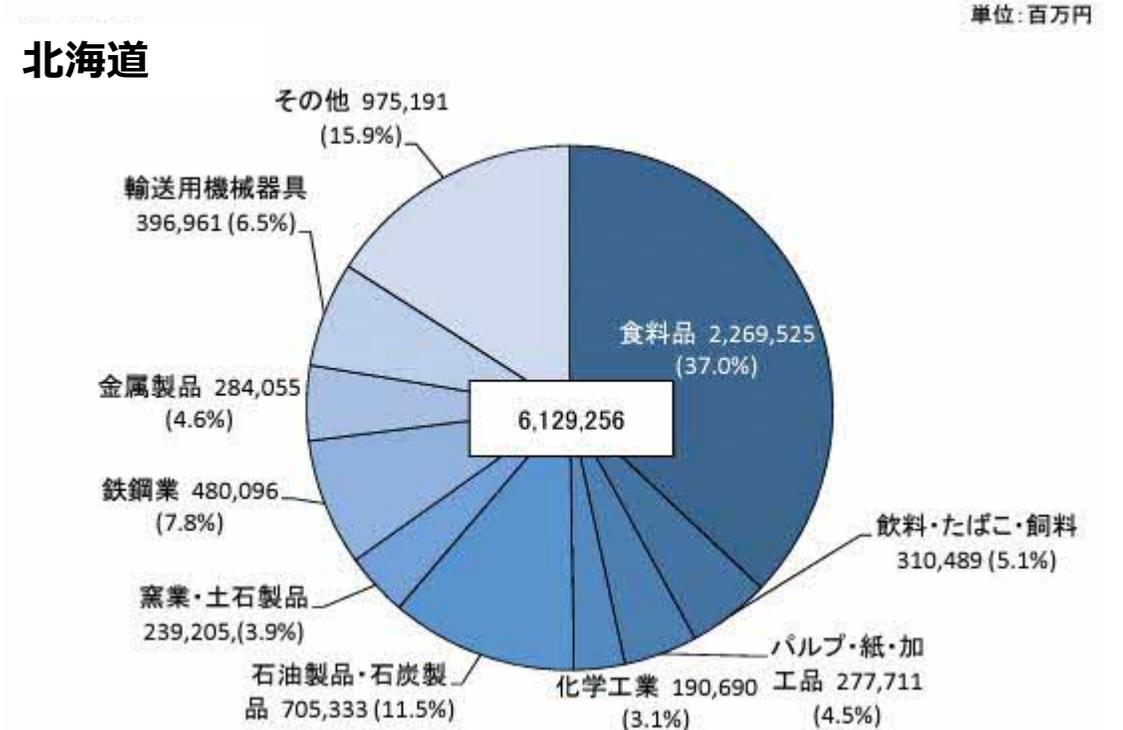
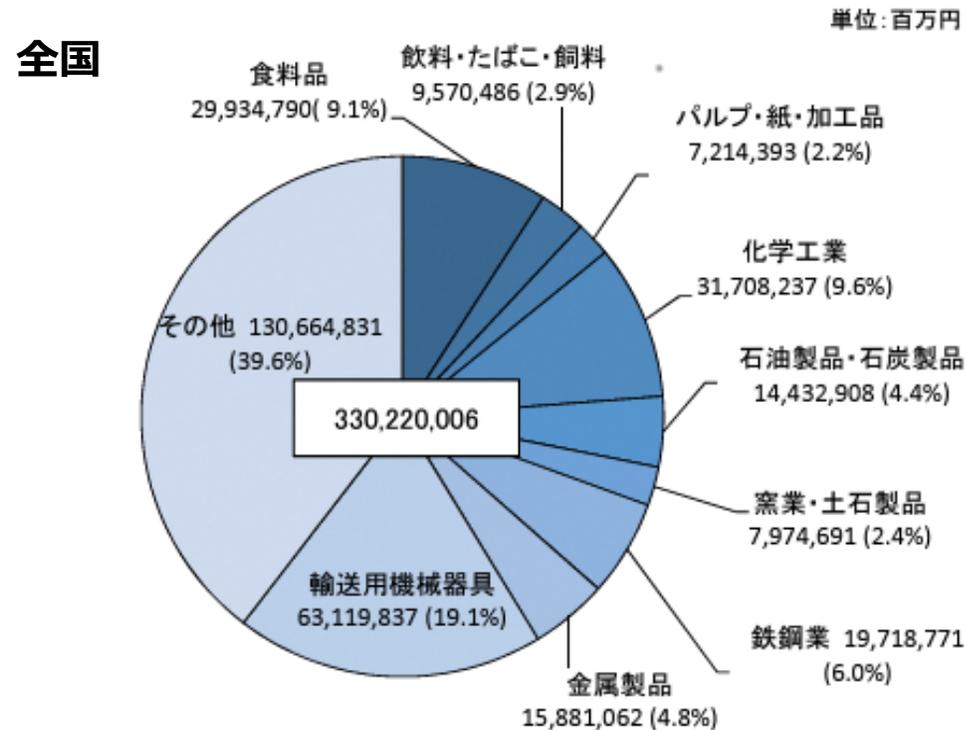


**「食料品製造業」は
事業所数で2位、従業者数で1位と重要な位置づけ**

北海道の食料品製造業の状況

○製造品出荷額等の業種別構成(令和3年)

北海道の工業の製造品出荷額等について産業類型別にみると、「食料品」、「飲料・たばこ・飼料」等の生活関連型や、「石油製品・石炭製品」、「パルプ・紙・紙加工品」、「鉄鋼業」等の基礎素材型の占める割合が高く、なかでも食品工業（「食料品」及び「飲料・たばこ・飼料」）の割合は、42.1%で、全国の12.0%を大きく上回っている。



出典：令和6年12月 北海道経済部食関連産業局食産業振興課 「北海道の食品工業の現状」より

➡ 北海道は日本の食料品の百貨店！

輸送モード別の特性

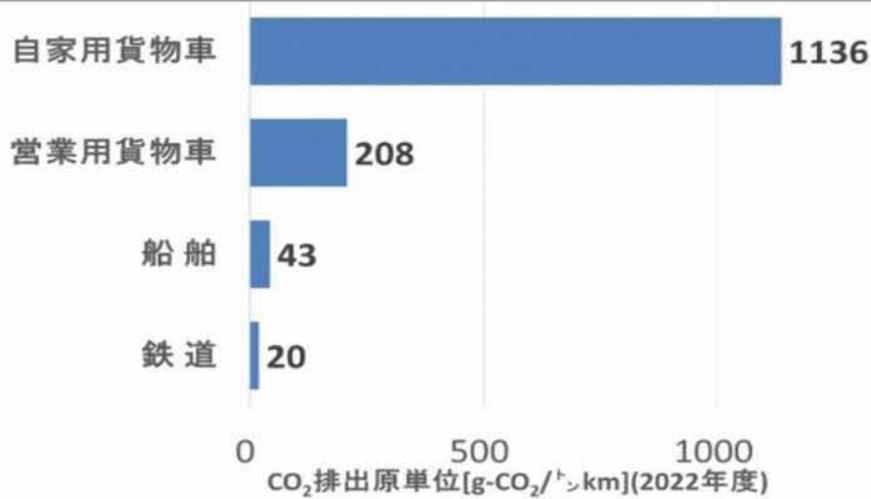
項目	J R 貨物	船舶 (トレーラー)	トラック
輸送単位	○ 5 t、10 t 単位での選択が可能 (12フィート、31フィートコンテナなど)	△ 1台当たり20 t 単位で一度に大量輸送が可能	◎ 2 t、4 t、10 t など貨物の量に合わせて車両選択が可能
輸送品質	△ レールの継目、フォークリフト荷役などでの擦れや破損	◎ 極めて少ない (横揺れ防止装置など)	○ 急ブレーキによる荷崩れなどが発生
CO2削減	◎	○	×
所要時間	○	△	◎
定時性	△ 輸送障害多し	○ 航路によって大差あり	○ 渋滞リスクあり
障害発生からの回復の速さ	×	◎ 天候回復後すぐ	○ 高速道路・トンネル等の通行止め (迂回路は多数あり)
手配のしやすさ	△ 制約条件が多い (鉄道輸送枠の有無、集配車両の確保、コンテナ (31フィート) の準備など)	○ 航路によって船枠に差が有り	○ トラック事業者の数が他モードに比べて多いが徐々に減少傾向
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	△ 港湾からの距離によって変わる	○ 現状では優位性が高いが、急激な上昇傾向

輸送モード別の運休（欠航）の目安

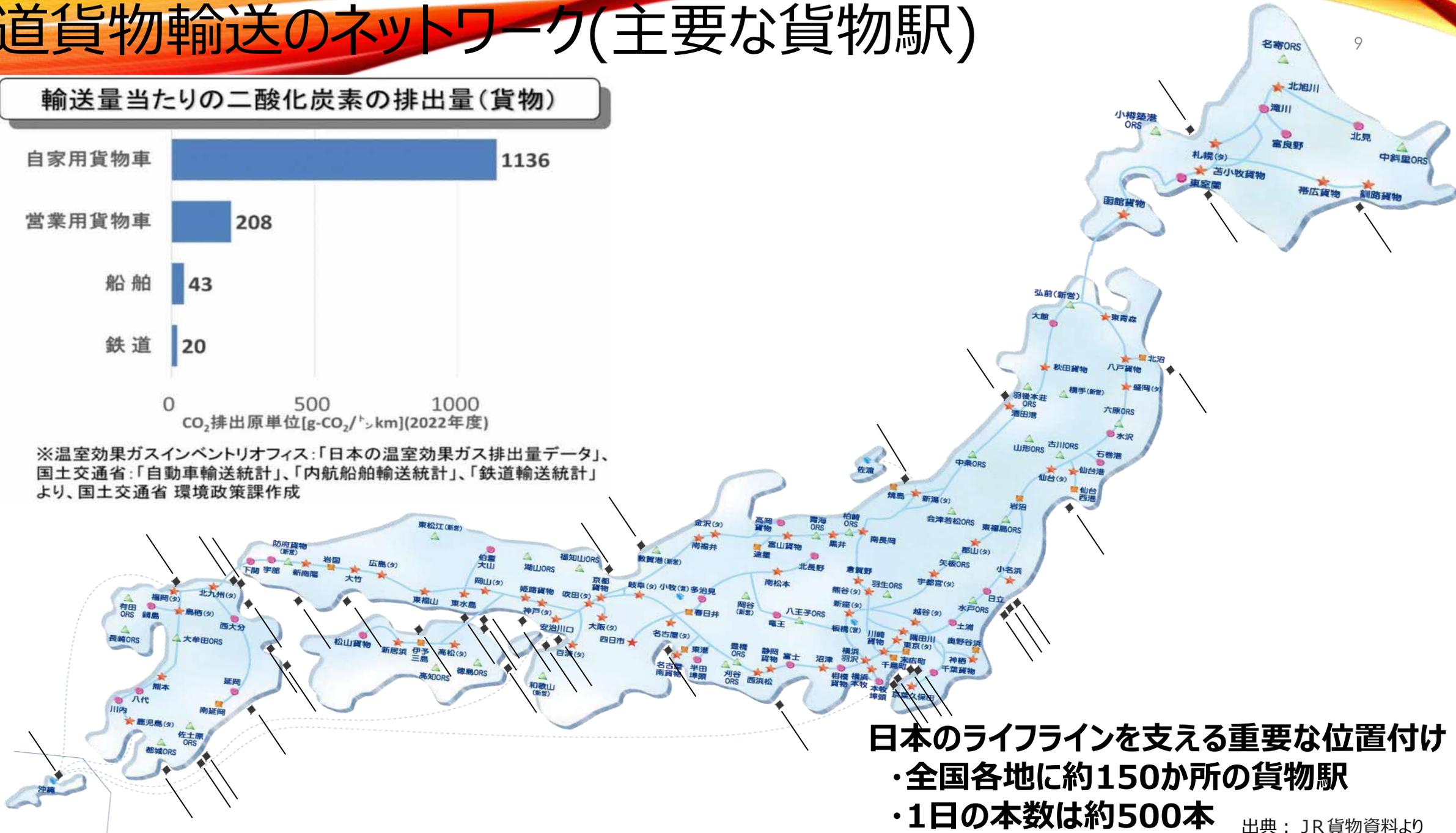
影響の種類	鉄道	船舶（トレーラー）	トラック
風	風速25m/s以上で運転見合わせ	風速30m/s以上でほぼ全便欠航 (23m/s以上で欠航の航路あり)	風速25m/s以上で高速道路は通行止め
雨	<ul style="list-style-type: none"> ・1時間雨量が30mm前後で運転見合わせ ・降り始めてからの連続雨量約200mmを目安で運転見合わせ ・土壌雨量（JR東海） 	—	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路は1時間雨量が50mm前後で通行止 ・高速道路は連続雨量が200mm程度で通行止
波	—	4～6m以上でほぼ全便欠航	—
運休率 (欠航率)	約3.6% (2023年度実績)	日本海～北海道航路 約8% 太平洋～北海道航路 約3% 太平洋～九州航路 約4% 瀬戸内海～九州航路 約1%	災害・天災・大雪等の影響あり
情報開示 (災害時など)	ホームページで発信 (分かりにくい表現、復旧見通しは遅い)	数日先までの見込みを発信 (ホームページ上)	高速道路・主要道路は即時更新 (日本道路交通情報センター)

鉄道貨物輸送のネットワーク(主要な貨物駅)

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(貨物)



※温室効果ガスインベントリオフィス:「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省:「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成



日本のライフラインを支える重要な位置付け

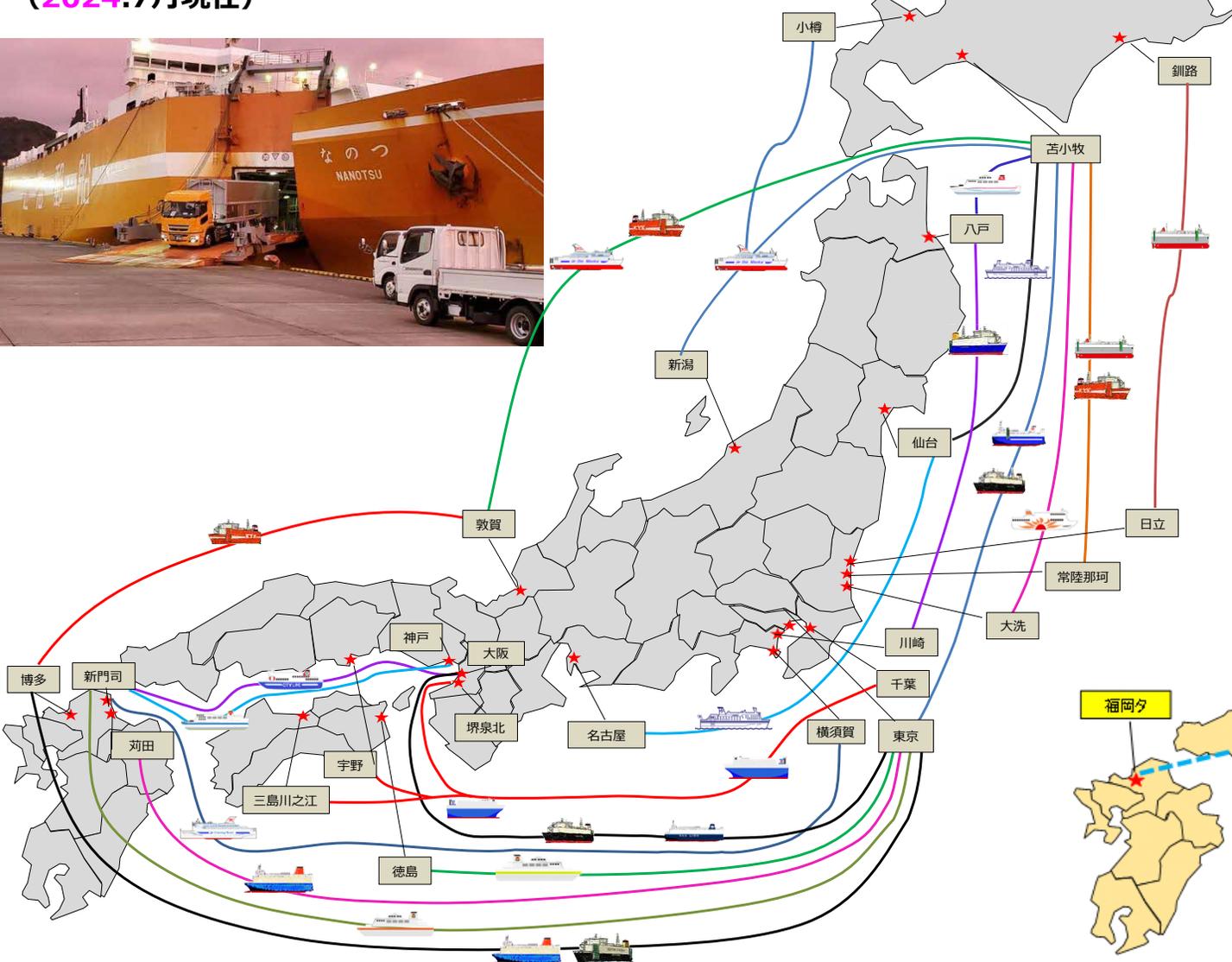
- ・全国各地に約150か所の貨物駅
- ・1日の本数は約500本

出典: JR貨物資料より

当社の利用港湾と31ftコンテナ利用貨物駅

航路は、24港・26航路を利用

(2024.7月現在)



31フィートコンテナも、

14貨物駅を使用

(2024.7月現在)



カーボンニュートラルに向けて

脱炭素経営で、企業の新たな強みをつくろう！

SBT (Science Based Targets)

パリ協定が求める水準と整合した、企業が設定する温室効果ガス排出削減目標 4.2%/年以上の削減を目安として、申請時から5年～10年先の目標を設定する



SBTに取り組むメリット

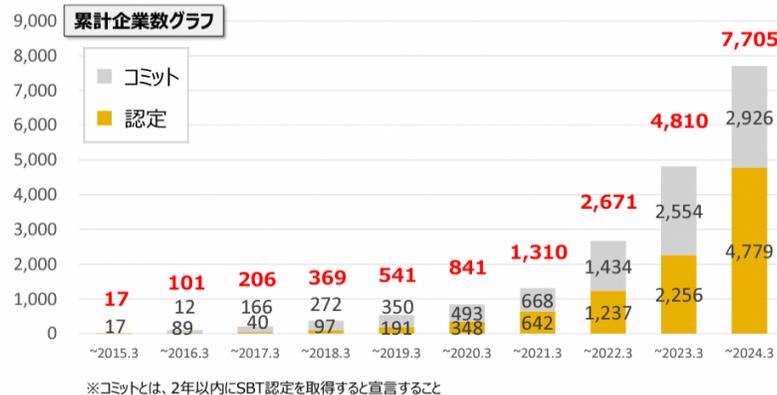
SBTはパリ協定に整合する持続可能な企業であることをステークホルダーに対して分かり易くアピールできる！！

- 企業が①投資家、②顧客、③サプライヤー、④社員などのステークホルダーに対し、持続可能な企業とアピールすることで、**評価向上やリスクの低減、機会の獲得**といったメリットにつながる。
- SBTは、気候科学に基づく「共通基準」で評価・認定された目標であるため、「パリ協定」に整合していることが分かり易い。

SBTに参加する企業は世界全体で年々増加

2024年3月1日現在

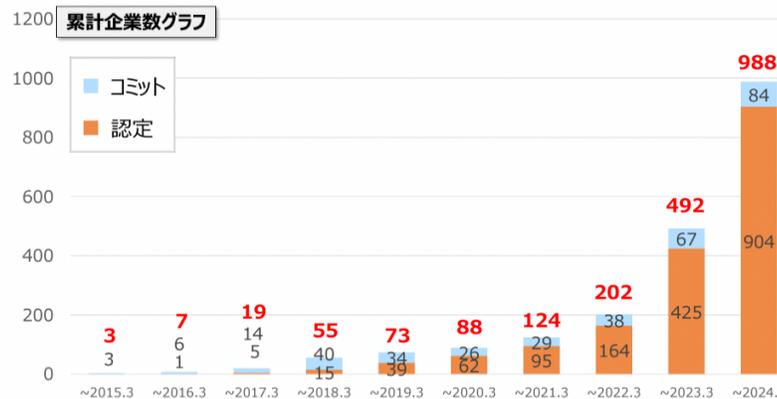
- 2024年3月時点で世界全体のSBT認定企業は4,779社、コミット中企業は2,926社であり、2023年3月と比較して増加率はそれぞれ112%、14%となった



SBTに参加する日本企業の認定数が更に増加

2024年3月1日現在

- 2023年3月から2024年3月までの1年間で479社が認定を取得
- 日本企業のSBT認定数は年々増加している



今後の鉄道物流のあり方に関する検討会

深刻なドライバー不足や2050年カーボンニュートラル実現に向けた対応の必要性など、物流における諸課題の解決を図るため、鉄道貨物が重要な輸送モードとして、その特性を十分に活かした役割を發揮するための政策のあり方等を議論する有識者検討会を新たに設置しました。

本検討会において、物流分野における貨物鉄道の社会的意義やその役割について改めて確認するとともに、貨物鉄道の使い勝手を徹底的に良くし、積極的に取扱輸送量の拡大を目指すことで、物流課題の解決に貢献していく方策について、国等による支援のあり方も含め検討を行ってまいります。

出典：国土交通省 今後の鉄道物流のあり方に関する検討会より

物流革新緊急パッケージ

○ モーダルシフトの推進

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強



物流課題の諸改善が進まなければ、2030年には全国で荷物全体の約35%が運べなくなる恐れがあり、さらに、物流品質の地域格差が生じる可能性も考えられる。また、ドライバーの高齢化や若年層の担い手減少などにより、今後さらなる需給逼迫、ひいては物流ネットワークの維持が困難となることが想定される。

出典：令和5年10月6日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議より

①脱炭素経営

企業は二酸化炭素排出量を減らそうとしている

②持続可能な物流ネットワークの構築

加速するドライバー不足への対応、複々線化

③競争力のあるコスト

寡占的ではない輸送モードの選択



鉄道貨物輸送は物流の重要な**インフラ**であり**存続は不可欠**

SBTに取り組むメリット

SBTはパリ協定に整合する持続可能な企業であることをステークホルダーに対して分かり易くアピールできる！！

- 企業が①投資家、②顧客、③サプライヤー、④社員などのステークホルダーに対し、持続可能な企業とアピールすることで、評価向上やリスクの低減、機会の獲得といったメリットにつなげられる。
- SBTは、気候科学に基づく「共通基準」で評価・認定された目標であるため、「パリ協定」に整合していることが分かり易い。

出典：環境省「SBT（Science Based Targets）について」より

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強



出典：令和5年10月6日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議より