

For the future, go to the **Next Stage**



脱炭素経営フォーラム(2022年度)

貨物輸送事業者による
カーボンニュートラル実現に向けて



StandardTransport

株式会社スタンダード運輸

会社概要

株式会社 スタンダード運輸

- 本社所在地 神奈川県海老名市上今泉3-2-33
- TEL/FAX 046-231-0578 / 046-231-9580
- 設立 1972年4月
- 代表者 代表取締役社長 小林 猛
- 資本金 1,000万円
- 従業員数 84名
- 営業品目 一般貨物自動車運送業 自動車運送取扱業
産業廃棄物収集運搬業 (東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県・茨城県・栃木県)
レンタカー事業
- 関連会社 株式会社 茨運 (茨城県)
- 加入組合 神奈川県トラック協会 埼玉県トラック協会 茨城県トラック協会
協同組合アツリウ ケーシーエム協同組合 全国異業種協同組合連合会
- URL <http://www.stdun.co.jp>

車両保有状況【スタンダード運輸・茨運計】 87台



拠点



- 本社営業所
〒243-0431 神奈川県海老名市上今泉3-2-33
[TEL:046-231-0578](tel:046-231-0578) FAX:046-231-9580
- 南関東営業所
〒243-0032 神奈川県厚木市恩名4-15-54
[TEL:046-259-9004](tel:046-259-9004) FAX:046-259-9044
- 埼玉営業所
〒340-0116 埼玉県幸手市西1-16-27
[TEL:0480-44-2755](tel:0480-44-2755) FAX:0480-44-2752
- 鹿嶋営業所 (株式会社 茨運)
〒314-0112 茨城県神栖市知手中央8-14-20
[TEL:0299-96-7158](tel:0299-96-7158) FAX:0299-96-7199
- 三和営業所 (株式会社 茨運)
〒306-0112 茨城県古河市東山田3583-3
[TEL:0280-78-3731](tel:0280-78-3731) FAX:0280-78-3738

- 琴寄支所 【埼玉営業所管轄】
〒349-1133
埼玉県加須市琴寄874-1
- 大利根事業所 【埼玉営業所管轄】
〒349-1148
埼玉県加須市豊野台2-673-1
大手住宅設備メーカー物流センター内



事業内容【4つの柱】

輸送事業



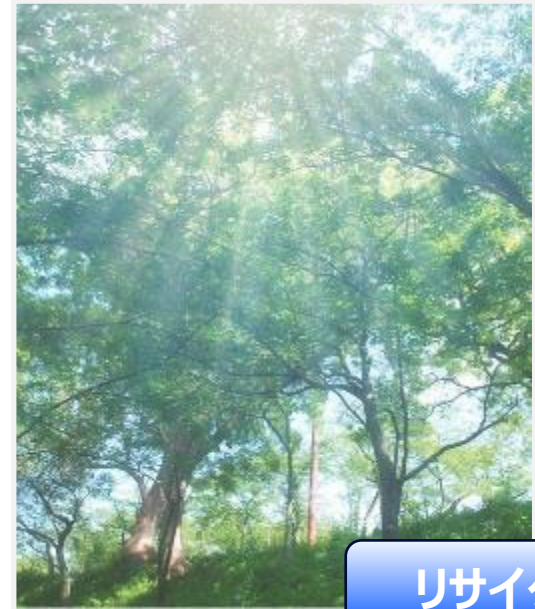
レンタカー事業



共同配送・倉庫事業



リサイクル事業



輸送事業内容①住宅設備関連



- 本社営業所（神奈川県海老名市）
- 埼玉営業所（埼玉県幸手市）
- 三和営業所（茨城県古河市）
(株)茨運
- 鹿嶋営業所（茨城県神栖市）
(株)茨運

4 拠点にて地域配送を中心に輸送事業に取り組んでおります。

主な輸送品については大手住宅設備機器となっており、お客様物流センターなどで積込みし建設現場への配送を得意としております。

輸送事業内容②一般輸送



- 本社営業所（神奈川県海老名市）
- 埼玉営業所（埼玉県幸手市）
- 三和営業所（茨城県古河市）
(株)茨運
- 鹿嶋営業所（茨城県神栖市）
(株)茨運

4 拠点にて常温品配送を中心に輸送事業に取り組んでおります。

主な輸送品については靴、雑貨類、飲料などとなっており、お客様物流センターなどで積み込みしメーカー物流センター、卸物流センター、問屋向けに配送しています。

共同配送・倉庫事業内容



■ 南関東営業所（神奈川県厚木市）

- ・ 神奈川県厚木市恩名 4 - 1 5 - 5 4
- ・ 倉庫面積 4 0 0 坪 2 4 h 稼働（月曜日～金曜日）

神奈川県下、三多摩地区中心とした共同配送センターです。集荷、納品される商品は、住宅建材、住宅機器、断熱材、雑貨など多様であり、エリア別に分類された荷物を効率の良い積載と配送コースを構築することで配送コストを削減、お客様からも一定の評価を戴いております。

また、共同配送だけでなく、幹線荷物の集荷、一時的なお預かり、メーカー様DC機能の役割も果たしております。



レンタカー事業内容

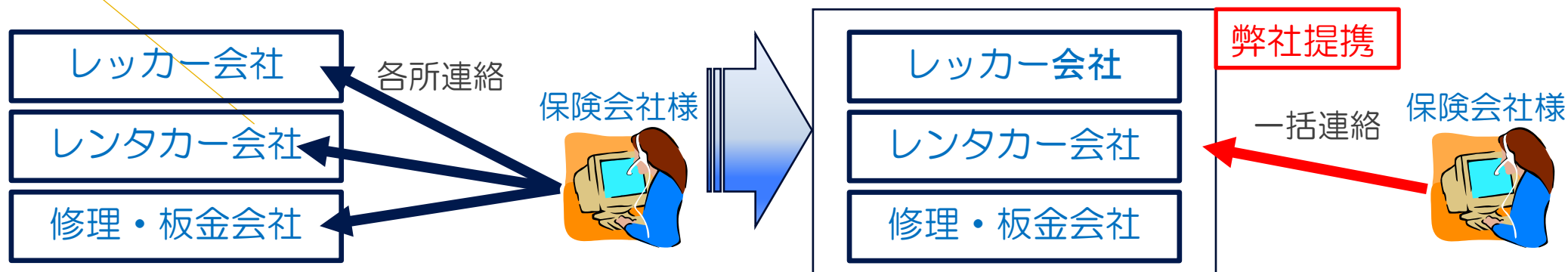


本社営業所 レンタカー事業部

- ・ 神奈川県海老名市上今泉 3 - 2 - 3 3
- ・ 保有台数 41台



大手自動車保険会社様向けに交通事故対応に特化した事業スタイルで展開しております。
また、単に車両を貸し出すだけでなく、レッカー事業会社、自動車修理・板金塗装会社と
提携することで交通事故でお困りのエンドユーザー様へ逸早く車両の提供をしております。
保険会社様からは一事故発生からの各種手配の時間低減に一定の評価を戴いております。



弊社レンタカーはハイブリッド、PHV、EVなど環境にやさしい車両をラインナップしています。

脱炭素経営促進モデル事業の概要

①知る：脱炭素経営に取り組む意義

業界の法令問題が迫る運送業で、今こそ求められる脱炭素経営の意義とは？

①CO2排出削減による環境配慮

- ▶国土交通省によると、日本の部門別二酸化炭素（CO₂）排出量のうち、運輸部門が19.5%を占めており、物流業界や物流部門の削減努力がカーボンニュートラルの目標達成に大きな影響を及ぼしている。
- ▶資本金5,000万円以下、売上10億円以下、従業員数100人以下、車両台数100台以下の運送事業者が、99%を占め、小規模零細事業者が大半である。



- ①エコドライブの普及促進⇒GPS動態管理システムの活用等でエコドライブの徹底で、全車両の燃費改善を図る。
- ②待機時間削減によるアイドリングストップ⇒納品時間指定撤廃、荷受け情報の共有で輸送効率化に繋げる。
- ③次世代車両（低炭素型車両、EV等）導入、新燃料（リニューアブルディーゼル、バイオ燃料）活用⇒究極のCO₂排出量の削減
- ④物流センターの大型化から地域に即したステーション活用による共同配送化で倉庫距離の短縮化
- ⑤生産工場⇒保管倉庫⇒ラストワンマイルステーションでの再生可能エネルギーの活用
- ⑥3R【リデュース・リユース・リサイクル】を基本としたサプライチェーン化

脱炭素経営促進モデル事業の概要

①知る：脱炭素経営に取り組む意義

業界の法令問題が迫る運送業で、今こそ求められる脱炭素経営の意義とは？

②脱炭素経営による企業価値の向上

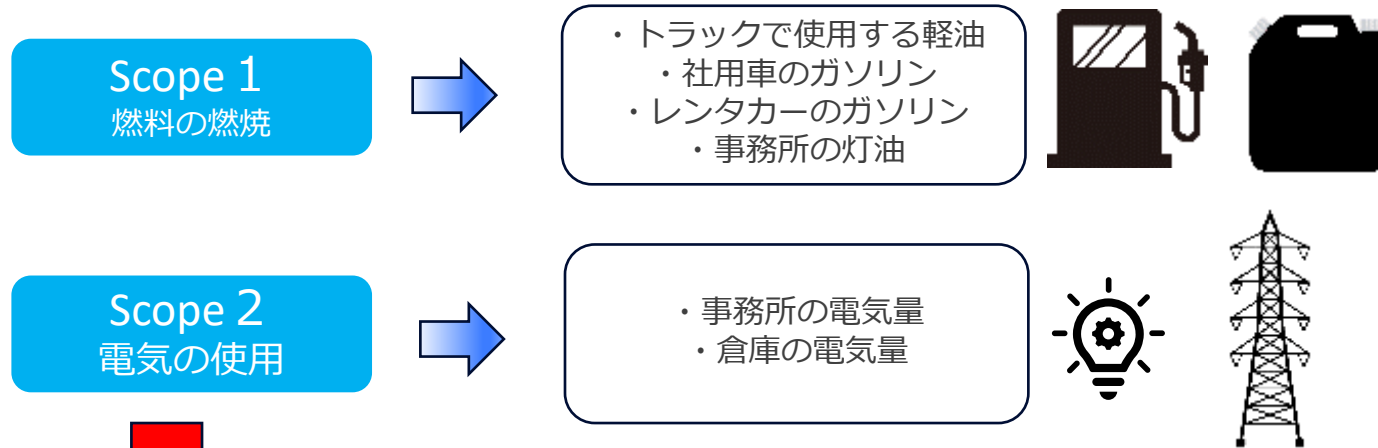
- ▶ 運送業は多くのサプライチェーンに組み込まれている業界だが前述の通り小規模零細事業者が大半であり、脱炭素に向けた取り組みが自らコントロール出来づらい環境。
- ▶ トラックドライバーはもとより生産労働人口が大きく減少している中、企業価値を高め、ドライバー、物流に長けた人材の採用が喫緊の課題である。



- ① 環境経営・健康経営の2軸が経営の基礎⇒健康経営優良法人、働きやすい職場認証制度の取得。
- ② 2024年問題対策⇒勤怠管理システムの導入で旧来の報酬制度から脱却し、時間管理主軸の報酬制度へ。
- ③ 様々な法改正による対応に向け⇒環境・健康がフィロソフィーとし、更なる経営の深耕を進める。
- ④ 環境・健康フィロソフィーの従業員への浸透⇒継続可能な施策
- ⑤ Scope3への対応準備⇒自社だけでなく協力会社のデータ収集

脱炭素経営促進モデル事業の概要

②測る：排出量の可視化

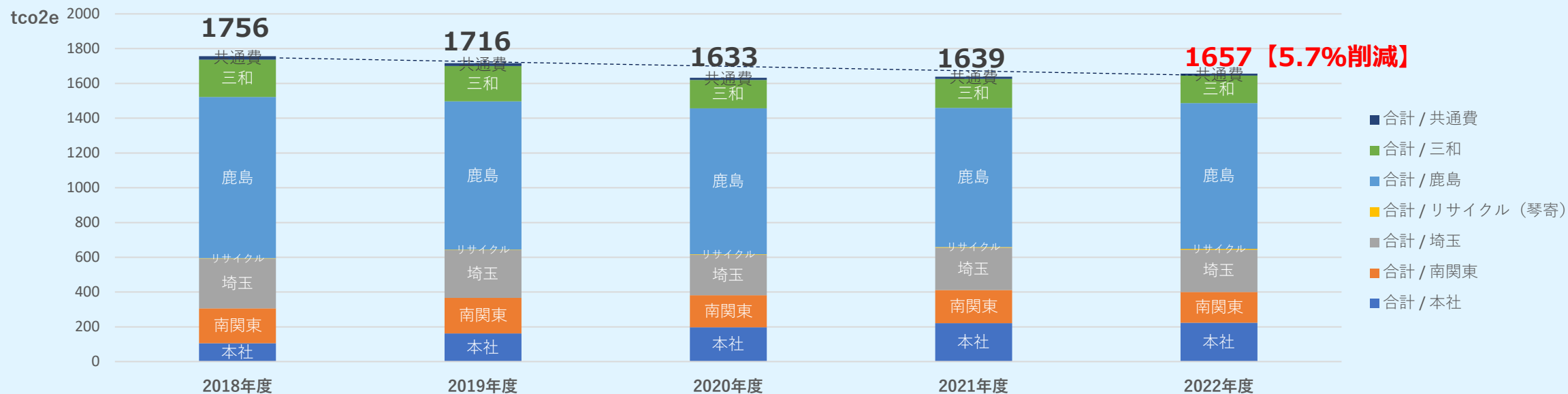


 **アスゼロ**



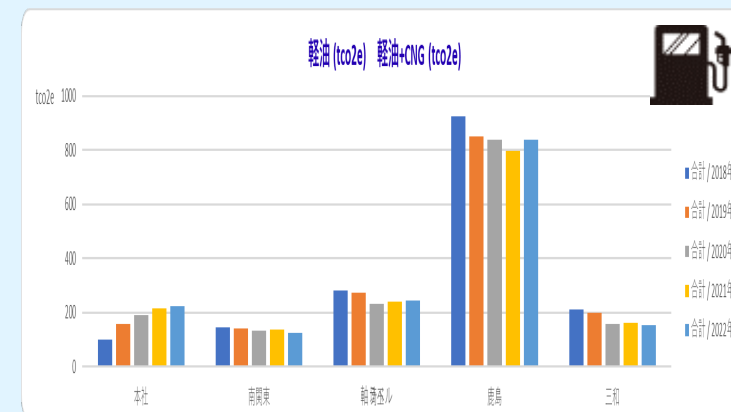
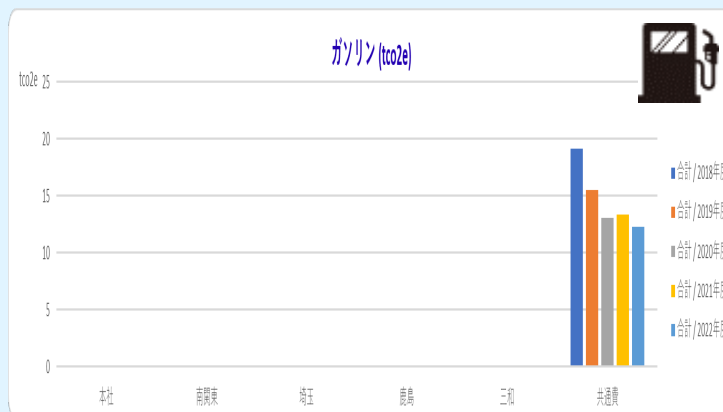
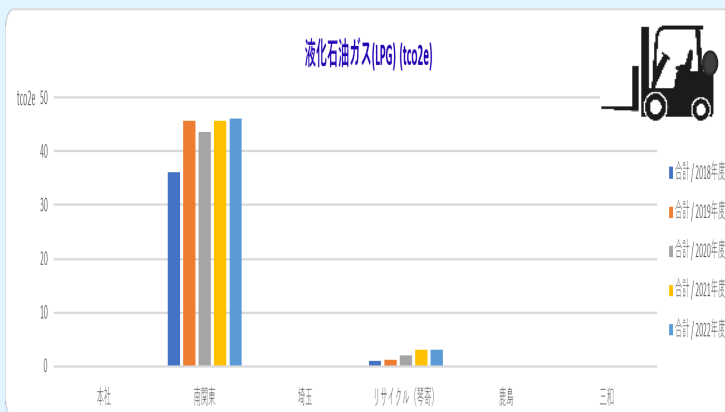
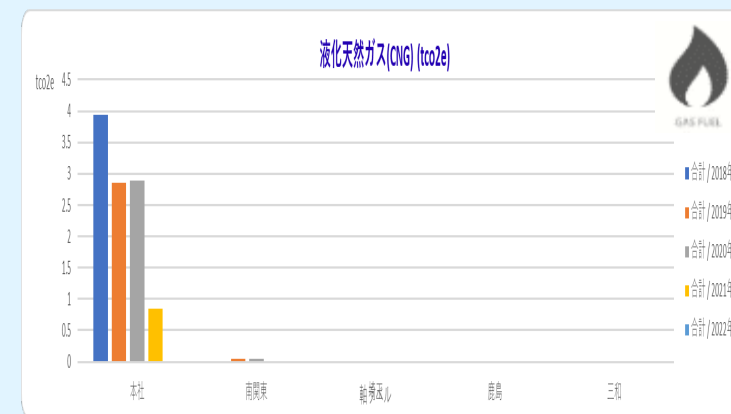
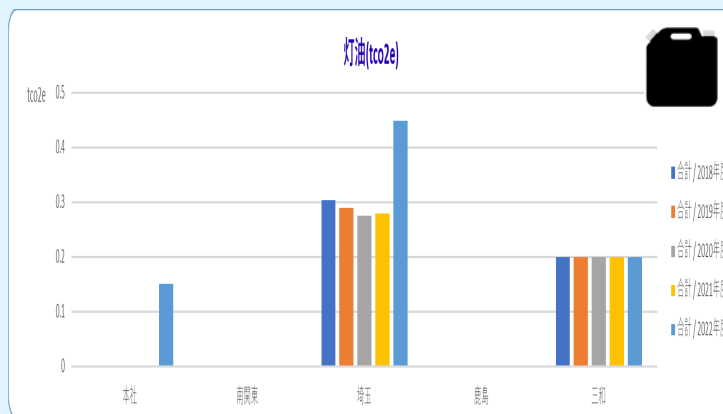
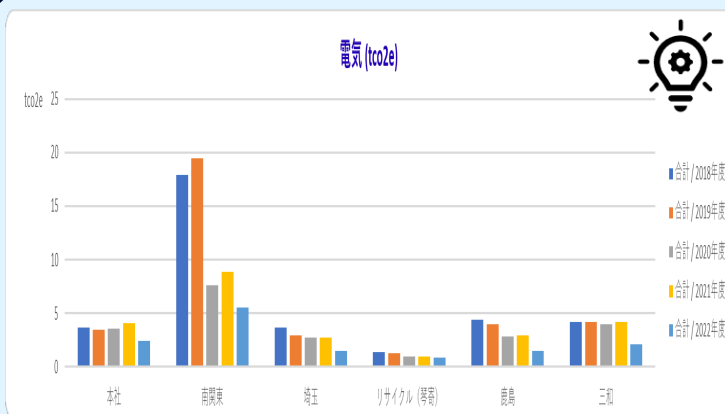
CO2排出量
見える化・削減
クラウド

アスゼロを活用し、各営業所毎に日々燃料、
使用期間単位で電気使用量を入力し、データ分析



脱炭素経営促進モデル事業の概要

②測る：Scope1・Scope2【各項目】



脱炭素経営促進モデル事業の概要

②測る：目標と実績

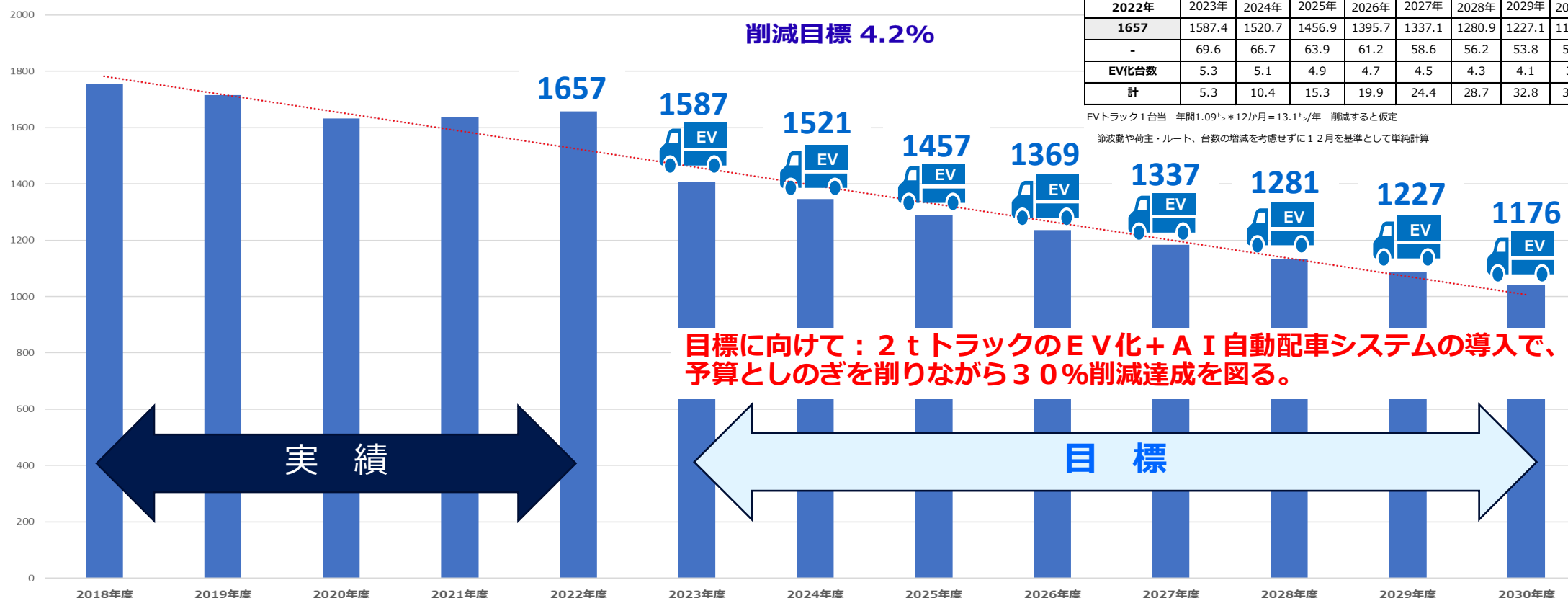
●2022年12月における車種別排出量

車種	所有台数	全体		1台当たり	
		排出量	排出割合	排出量	排出割合
2t	60	65.5ト	54.0%	1.09ト	0.90%
4t	15	20.3ト	16.7%	1.35ト	1.12%
大型	12	35.5ト	29.3%	2.96ト	2.44%
12月 合計	87	121.3ト	100.0%	—	—



全体集計 2018年度～2030年度

削減目標 4.2%



2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年
1657	1587.4	1520.7	1456.9	1395.7	1337.1	1280.9	1227.1	1175.6
-	69.6	66.7	63.9	61.2	58.6	56.2	53.8	51.5
EV化台数	5.3	5.1	4.9	4.7	4.5	4.3	4.1	3.9
計	5.3	10.4	15.3	19.9	24.4	28.7	32.8	36.8

EVトラック1台当 年間1.09ト * 12か月 = 13.1ト/年 削減すると仮定

節波動や荷主・ルート、台数の増減を考慮せずに12月を基準として単純計算

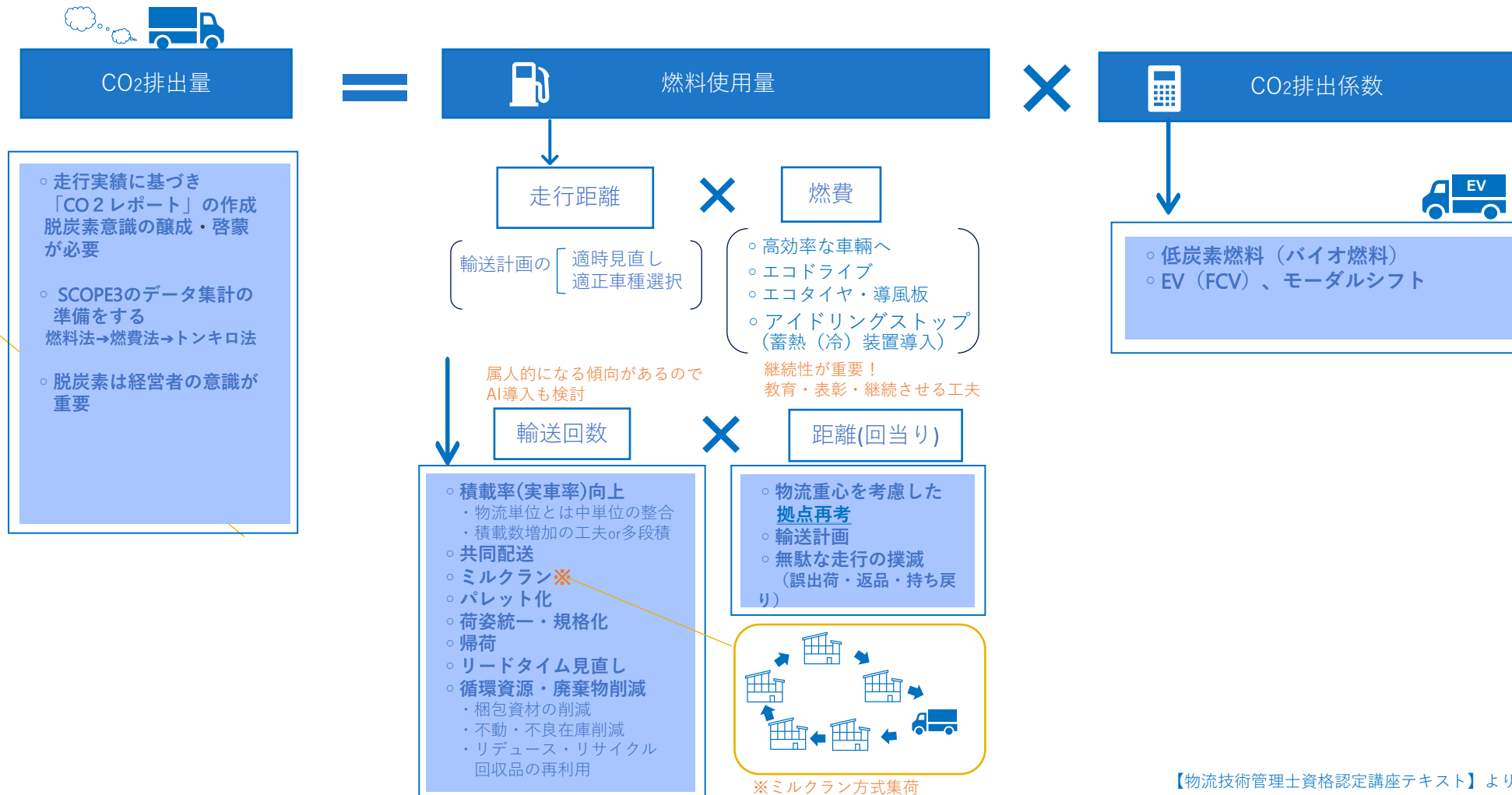
目標に向けて：2tトラックのEV化 + AI自動配車システムの導入で、予算としのぎを削りながら30%削減達成を図る。



2022年比約30%削減

脱炭素経営促進モデル事業の概要

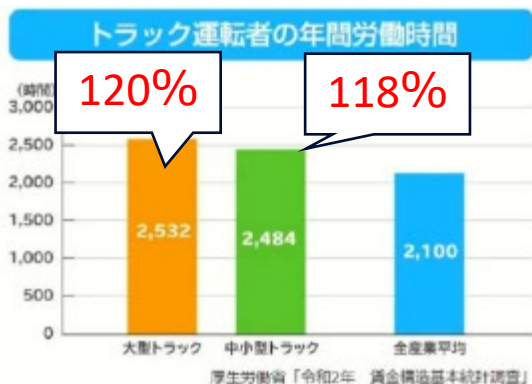
③減らす：施策の洗い出し



物流・運送業における脱炭素に向けた課題

▶ 2024年問題に労働時間管理強化

- ・年間960時間の時間外規制
- ・ドライバーの高齢化



50歳以上が42%

▶ 2030年には35%の供給が出来ない状況に

フィジカルインターネット = 物流プラットフォーム化

輸送トラック、物流センターなどを荷主同士が物流企業・運送会社をシェアリングし1つのセンターや1台のトラックに複数の企業の荷物を乗せて積載率を上げ稼働率向上、燃料消費量の抑制によって持続可能な社会を実現するための革新的な物流システム。【次ページに参照図】
このシステム構築の大きな課題は、下記の通りと考える。

- ・ 政府・各自治体・各企業が一体となる政策・仕組み
- ・ 大手企業による物流の解放
- ・ 中小零細運送業への支援【助成・補助金】



現状の物流・運送業イメージ



① 物流センターの大型化

- ・ 荷待ち時間増
- ・ 積込待機時間増

② 仕入先～物流センター幹線

② 仕入先～物流センター幹線

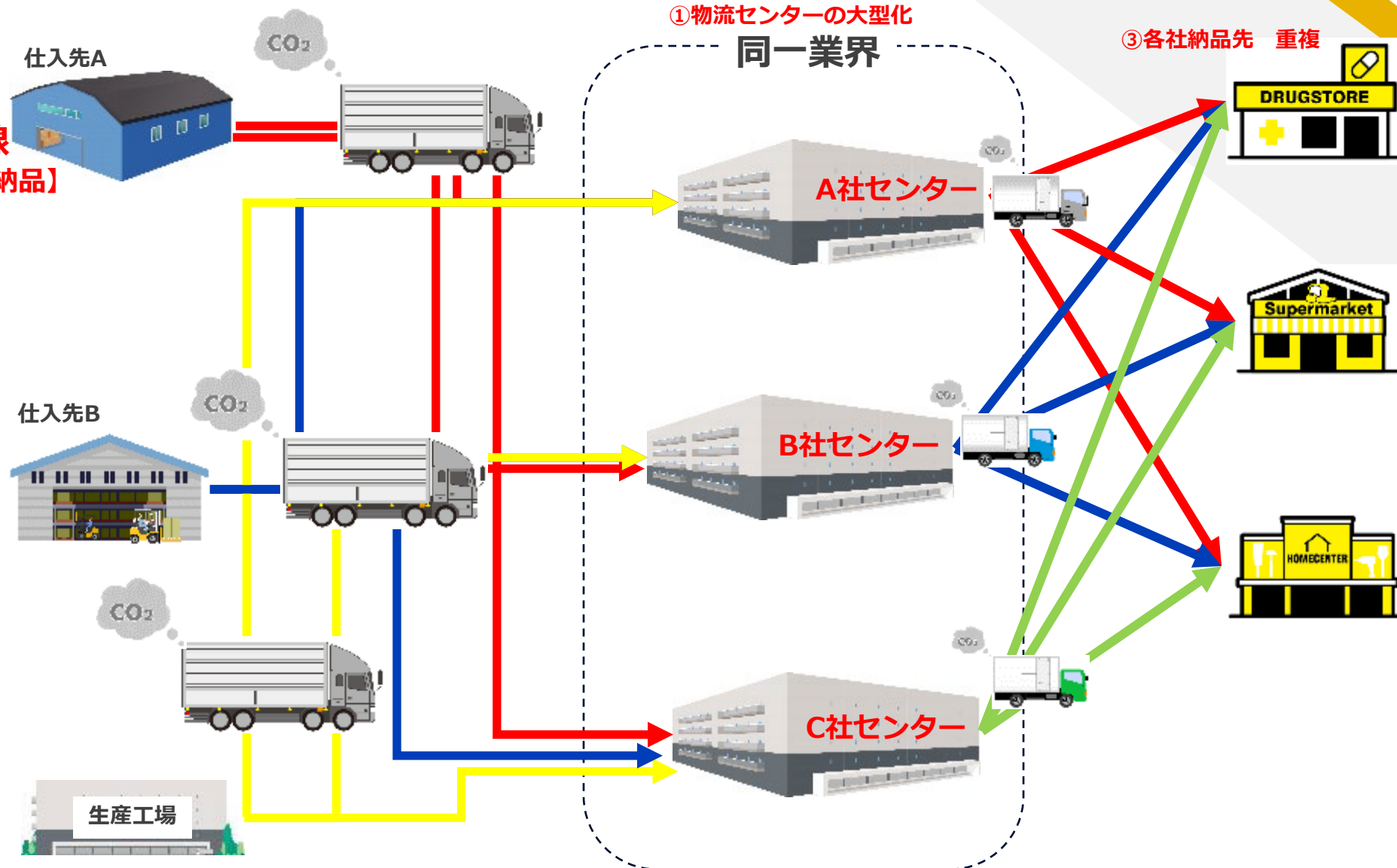
- ・ 受注～納品リードタイム【翌日納品】
- ・ 大型幹線便不足

③ 各社納品先 重複

- ・ 厳しい納品時間
- ・ 納品口での待機
- ・ 店内納品等のサービス



- ・ ドライバー不足
- ・ 長時間労働
- ・ 下請け構造



物流・運送業における脱炭素に向けた物流プラットフォーム

- ①EV車両・低炭素連結大型トラック・鉄道輸送による車両数の大幅削減によるCO2排出量を大幅に削減
- ②エコドライブによる燃費向上
- ③再生可能エネルギー使用【太陽光】
- ④3R【リデュース・リユース・リサイクル】を基本としたサプライチェーン

