

Environment

環境

環境への取り組み

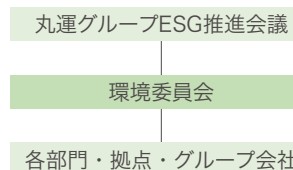
基本的な考え方

丸運グループは、持続可能な社会の構築に取り組みます。特に、日本全体の二酸化炭素排出量（9億8,900万トン）のうち19.2%（2023年度実績）*を占めている運輸部門の一員として、地球環境保全への取り組みを重要な経営課題と認識しています。

※出典：国土交通省ホームページ
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

推進体制

環境に関する取り組みを推進するために、全社を統括する「環境委員会」を設けています。年2回以上開催している「環境委員会」では、目標の達成状況を確認するとともに、全社的な方向性や目標・計画等を議論・改善し、その内容を丸運グループESG推進会議に報告しています。また、ここでの決定事項をもとに各部門・拠点・グループ会社において具体的な取り組みを協議し、各活動へと展開していきます。



丸運グループ 最優先課題（マテリアリティ）の 長期目標

最優先課題について、長期目標を設定しています。2030年度の目標達成に向けて、グループ一体となって進めていきます。

最優先課題



脱炭素社会の形成



環境負荷の低減

長期目標（2030年度）

CO₂排出量
2019年度比20%以上を削減する
(2030年度目標：31,351t-CO₂)*

トラック・タンクローリー輸送と比較し
CO₂排出量の少ない
鉄道輸送および内航船輸送を推進する

*組織から排出されたCO₂排出量（国内Scope1およびScope2）

Environment 環境

環境に関する方針・目標

方針 物流事業を通じて環境負荷の低減を図り、持続可能な社会の発展に寄与します

目標 ● CO₂排出量2019年度比8.7%削減 ● モーダルシフトの推進 (2024年度)

CO₂ 脱炭素社会の形成

TCFD提言に基づく情報開示

当社グループは、TCFD提言に基づき「ガバナンス」「戦略」「リスク管理」「指標と目標」に沿って事業活動における気候関連のリスクと機会を評価し、情報開示を行うとともに、開示内容の拡充に努めています。
 ※詳細は丸運ホームページ <https://www.maruwn.co.jp/esg/tcfd/pdf/tcfd-01.pdf> に掲載



ガバナンス

当社グループは、気候変動に関する対応を経営上の重要課題と認識しています。その諸課題については、リスクマネジメント委員会を設置し、委員会内にて協議した気候変動に関するリスク・機会を、リスクマネジメント委員会の委員長である代表取締役社長が、経営会議および取締役会に報告します。取締役会は、全社的な経営に係る施策として監督します。

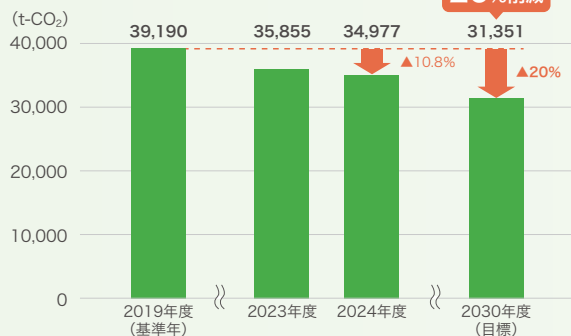
リスク管理

当社グループでは、気候変動に関するリスク管理を実施しています。気候変動に関するリスクは、リスクマネジメント委員会が評価・選定します。選定されたリスクは、リスクマネジメント委員会より経営会議および取締役会に報告されます。取締役会は、気候変動に関するリスク管理の状況と対応について報告を受け、監督します。

指標と目標

当社グループでは、2030年度のCO₂排出量 (Scope1およびScope2)を2019年度比20%以上削減させることを目標として取り組んでいます。具体的には、①環境対応車両の導入、②エコドライブの推進、③再生可能エネルギーの導入等について、年度目標を設定し、その実現に向けて取り組んでいます。

丸運グループのCO₂排出量の推移



戦略

主な移行リスクと対応策

| 種類 | 事業に及ぼす影響 | 時間軸 | 対応策 |
|-----|--|-------|---|
| 法規制 | 炭素税導入に伴う、電力価格や燃料価格等高騰による、コスト増加 | 中期 | 環境規制動向のモニタリング / 再生可能エネルギーの導入 / 環境対応車両 (EV・HV / LNG等) の導入 / 鉄道や船舶等へのモーダルシフトの推進 / エコドライブの推進 / 倉庫の大型化による拠点集約 / 最適立地への配置を通じた物流効率化 |
| | 廃棄物 (保管容器等) の削減要請、リサイクル素材使用要請に伴うコスト増加 | 中期 | 3R (リデュース、リユース、リサイクル) の推進 |
| 技術 | 水素、EVトラック等の低GHG燃料を用いた技術の導入によって生じるコスト増加 | 中期～長期 | 環境対応車両の導入 |
| | 脱炭素や環境負荷の低いサービスを重視する顧客ニーズに応えられないことによる、売上減少 | 中期 | 脱炭素や環境負荷低減に向けた設備投資 |
| 市場 | 石油需要低下による、売上減少 | 中期～長期 | 石油国内需要の減少に合わせた効率化 |
| 評判 | 環境対策や十分な情報開示を行わないことによる、株主や投資家からの評判・企業価値の低下 | 短期～中期 | ステークホルダーとの対話の充実 / ESG経営の推進 |

主な物理リスクと対応策

| | | | |
|---------|---|-------|--|
| 物理 (急性) | 大雨、洪水、台風等の異常気象によるサプライチェーン (原料調達・配送等) の寸断、配送遅延 | 中期～長期 | リスク・危機管理体制の構築 BCP対応 定期的な施設の点検・補修 |
| 物理 (慢性) | 気温上昇に伴う、労働環境悪化、生産性低下 | 長期 | 労働環境の整備 / 健康促進の取り組み |

主な事業機会

| | | |
|---------|--|-------|
| 製品・サービス | 脱炭素への積極的な取り組み姿勢による、事業機会の創出、取引先の拡大 | 中期 |
| | サーキュラーエコノミーの拡大による、プラスチックを中心としたリサイクル物流 (静脈物流) の売上増加 | 中期 |
| | 環境配慮商品の需要増に伴う、非鉄需要の増大による売上増加 | 中期 |
| | 再生可能エネルギーの普及に伴う、太陽光発電所向け電力ケーブルや送配電線網増強による売上増加 | 短期～中期 |
| レジリエンス | 脱炭素への積極的な取り組み姿勢に伴う、評判・企業価値の向上 | 中期 |

CO₂ 脱炭素社会の形成

環境対応車両の導入

丸運グループ全体のCO₂排出量の9割を占める業務車両から排出されるCO₂排出量の削減に向け、環境対応車両の導入・検討を行っています。ハイブリッド車やEV等の次世代自動車も、選択肢の一つとして前向きに検討を進めていますが、運用面での課題もあるため、技術開発の進展を踏まえながら、導入を慎重に検討していきます。

CLOSEUP FCV(燃料電池トラック)の導入

2025年8月、丸運ロジスティクス関東浜営業所は、当社グループ初となるFCV(燃料電池トラック)を導入しました。FCVは走行中にCO₂を排出せず、環境対応車両として注目されています。導入によるCO₂削減効果は年間11t-CO₂を見込んでいます。近隣の水素充填ステーションを活用し、当社グループとして水素燃料の実用性と環境性能を検証することは、CO₂排出の持続的な削減を目指すうえで重要なステップです。本取り組みは、NEDO(国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構)の「グリーンイノベーション基金事業/スマートモビリティ社会の構築」の一環として実施されており、NEDOより交付決定を受けたCJPT(Commercial Japan Partnership Technologies)からの依頼でさまざまな車両データを提供することで水素エネルギーの社会実装を支援しています。



再生可能エネルギーの導入

CO₂排出量削減のため、物流拠点の使用電力を順次、再生可能エネルギー由来の電力へ切り替えています。2022年度より5拠点の使用電力を再生可能エネルギーへ変更し、今後もさらなる導入を検討していきます。

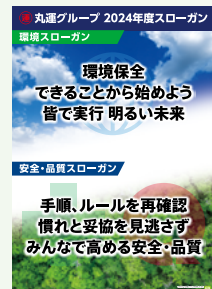
エコドライブの推進

環境負荷の低減と安全運転の両立を目指し、エコドライブを推進しています。全車両にデジタルタコグラフを導入しており、急加速・急減速、アイドリング時間等の運転データを活用したエコドライブ指導を通じてCO₂排出量の削減や燃費の向上を図るとともに、安全運転の促進につなげています。

環境月間活動

丸運グループは、環境問題への意識向上を図る強化月間として、6月を「環境月間」としています。この期間は、全員参加型のさまざまな活動を展開しています。

- トップメッセージの発信
- 環境スローガンポスターの掲示
- 環境月間のぼりの掲揚
- オリジナルエコグッズの配布・活用
- 環境問題に関する学習(eラーニング・クイズ・動画視聴)



環境スローガンポスター



環境月間のぼり



eラーニング受講画面

環境負荷の低減

モーダルシフトの推進

丸運グループでは、環境負荷の低減策として、モーダルシフトを推進しています。特に鉄道輸送は、輸送単位当たりのCO₂排出量がトラックの約11分の1と環境面に優れ、物流の効率化や労働力不足への対応にもつながります。

ラウンドマッチング輸送によるモーダルシフト

あるお客さまの貨物を他社が岡山から群馬までトラックで輸送していましたが、当社が31ftコンテナを用いた鉄道輸送へモーダルシフトを行いました。新たに埼玉・群馬エリアから岡山方面へ他社がトラック輸送を行っていた別のお客さまの貨物を、当社が鉄道輸送へモーダルシフトを行う際に、往路(岡山→群馬)と復路(埼玉・群馬→岡山)で異なるお客さまの貨物を同一コンテナで輸送するラウンドマッチング輸送を実現しました。これにより、コンテナの復路での空回送を回避し、輸送の効率化とCO₂排出量の削減に寄与しました。

実施前



実施後

