

「自分たちには関係ない」が一番のリスク？物流業界の『脱炭素』シフト

なぜ今、運送業界に『脱炭素』が強く求められているのか。その背景には、サプライチェーン全体でのCO_2排出量の削減（Scope3※1）を目指す荷主企業の動きが挙げられます。今月号では、中小運送事業者が直面する取引継続の必須条件としての脱炭素経営について整理し、環境対応を他社との差別化や信頼獲得につなげた事例とともに、脱炭素をバックアップする補助金や環境対応車の動向までを紹介します。

※1 製品の原材料調達から製造、販売、消費、廃棄に至るまでの過程において排出される温室効果ガスの量（サプライチェーン排出量）。

『脱炭素』は荷主企業に選ばれ続けるための生存戦略

「自分たちが頑張っても地球の環境は変わらない」。そう考えて対策を先送りにすることは、現在の物流業界において経営リスクを招きかねません。なぜなら、大手荷主企業がサプライチェーン全体での排出量削減を求められている現代において、運送事業者に対してもCO_2排出量の削減や環境に配慮する姿勢が『取引継続の必須条件』として求められているからです。

ここで対応を怠れば、長年築き上げた運行実績や信頼関係に関わりなく、ある日突然、取引評価（グリーン調達基準※2）の厳格化によって、受注機会そのものを失う可能性もあります。すなわち、物流業界における『脱炭素』は、荷主企業から選ばれ続ける生存戦略といえるのです。

※2 荷主企業や元請け企業が配送などのサービスを委託（調達）する際、環境負荷の少ない事業者を優先的に選定する評価基準。

荷主企業の要請で加速する物流の環境対応

大手荷主企業が自社だけでなく配送を含む全体の排出量削減を厳しく求められる中、運送事業者に対する具体的な削減実績の要求や、環境対応の有無を取引評価に組み込む動きが増加しています。

この評価基準の厳格化という逆境を、「他社との差別化のチャンス」と捉え、CO_2削減に取り組む事業者の事例を紹介します。

■A社の場合

「燃料費削減＝利益向上」と捉え、日々の「配達経路の最適化」を追求。荷主企業と配送目的地を緊密に調整し、帰り便の「空車回送」を排除しました。

その結果、初年度のCO_2排出量は計画目標（3.5%削減）を上回る3.6%の削減に成功し、確実なコスト削減と利益確保を両立させています。

■B社の場合

「物流の2024年問題」を機に輸送効率化を図り、無駄な回送の削減でCO_2を14.9%も削減。停車中のエンジン停止時も冷暖房が動くパーキングクーラーの順次導入や、取得した「SBT認定※3」を採用ホームページに掲げて若手獲得につなげています。

※3 パリ協定が求める水準と整合し、企業が科学的根拠に基づいて設定する温室効果ガス削減目標。

出典：京都府「地域脱炭素・京都コンソーシアム（中小企業における排出量削減に向けた優良事例）」

スモールステップで進める『脱炭素』

近年、脱炭素化を支援してくれる次世代の環境対応車「燃料電池大型トラック（FCV）」や「小型BEVトラック」が登場しています。導入にあたっては、「商用車等の電動化促進事業」や「環境対応車導入促進助成事業」といった国や関係官公庁、環境優良車普及機構（LEVO）、トラック協会などが提供する補助金制度が活用可能です。

もちろん、こうした環境対応車の導入も大切です。しかし、まずは既存車両でのエコドライブやルート最適化といった「ソフト対策」から着手し、車両の更新時期に合わせて導入を検討するなど、スモールステップで進めていくことが確実な脱炭素戦略となるでしょう。



日野プロフィア Z FCV

各種補助金に関する情報と申請書類についてはこちら

全ト協 助成制度　LEVO 補助金執行事業　検索

『脱炭素』を「義務やコスト」と捉えて先送りするか、荷主企業から信頼され選ばれ続けるための「最大の成長の好機」と捉えて動くか。この一歩の差が、強い運送事業者を築く土台となるはずです。

出典：環境省「中小規模事業者向けの脱炭素経営導入ハンドブック」「グリーン購入とは」、環境省・国土交通省『「令和７年度補正予算 商用車等の電動化促進事業（トラック、タクシー、バス）」の公募について』、公益社団法人 全日本トラック協会「令和８年度環境対応車導入促進助成事業について」