

第3回会議 グリーン社会WG 資料

資料2-3

物流における自動車電動化対応

2021年4月16日

アスクル株式会社

ASKUL LOGIST株式会社

What's ASKUL?

パーパス

仕事場とくらしと地球の明日に「うれしい」を届け続ける。

「明日来る=アスクル」という、

時間を約束したサービス

オフィスのためのワン・ストップ・ショッピング

今期環境重点項目

気候変動への対応

- ・再生可能エネルギー
- ・電気自動車(EV)
- ・商品CO2削減
- ・省エネ

資源循環の促進

- ・森林資源の循環
- ・循環型リサイクル商品
- ・プラスチック問題
- ・商品廃棄削減

責任ある調達

- ・サステナビリティ調達
- ・トレーサビリティ
- ・商品情報の整備

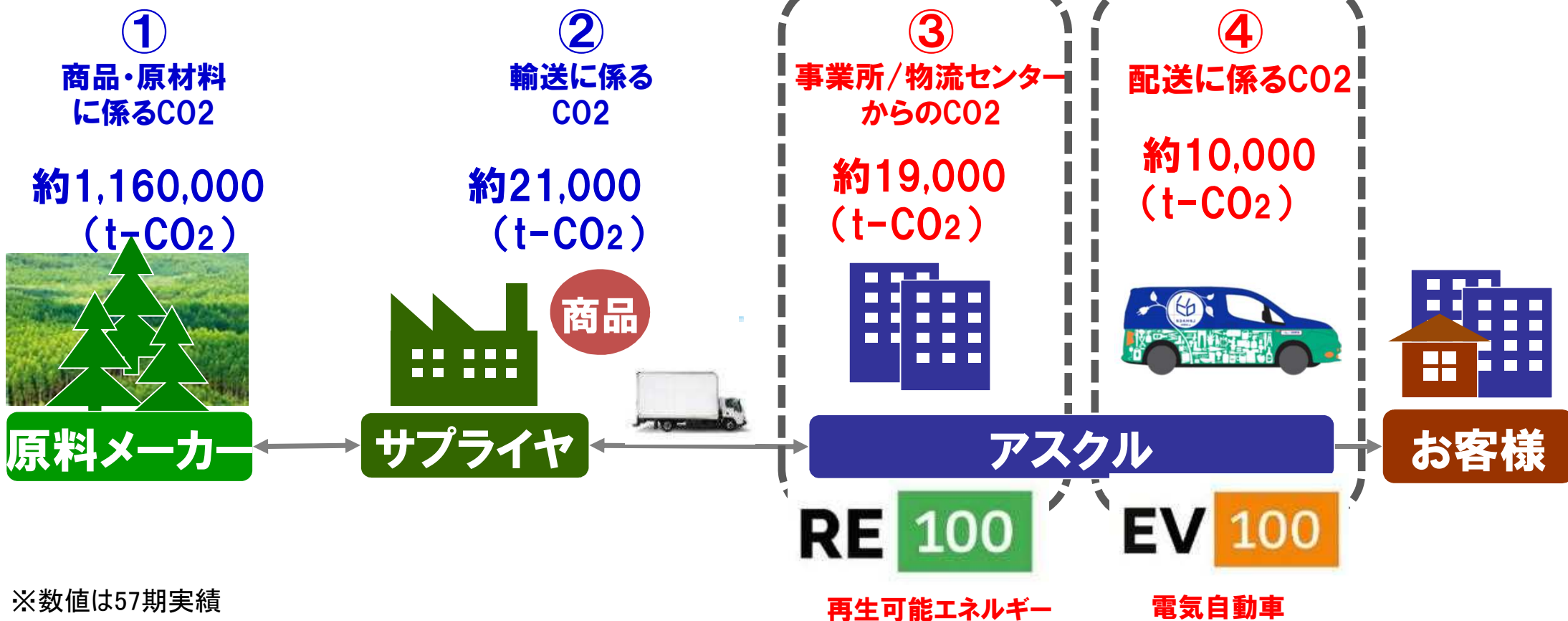


SDGsの求める社会の期待に応えていく

「2030年CO2ゼロチャレンジ」2016年7月

合計CO₂排出量: 1,210,000
(t-CO₂)

③④自社の事業活動に直接関係するCO₂排出
①②サプライチェーンとしてのCO₂排出



※数値は57期実績

RE100、EV100 ゴール



- 2025年までに、アスクルの本社・物流センターの再エネ率100%
- 2030年までに、子会社を含めたアスクルグループ全体の再エネ率100%



2030年までに、アスクルロジストが所有およびリースにより使用する
配送車輻について、EV100%

今期環境重点項目

気候変動への対応

- ・再生可能エネルギー
- ・電気自動車(EV)
- ・商品CO2削減
- ・省エネ

資源循環の促進

- ・森林資源の循環
- ・循環型リサイクル商品
- ・プラスチック問題

責任ある調達

- ・サステナビリティ調達
- ・トレーサビリティ

2030年までにロジスト所有のラストワンマイルに使用する全配送車両をEV化



SDGsの求める社会的要請に積極的に応えていく

ロジストの車両台数と対象車両

自動車種別	普通・小型
・軽自動車	25
・1t~3.5t	279
・3.5t~7.5t	15
・7.5t以上	5
合計	324

- ・ラストワンマイルを担う車両が主要なターゲット= ~3.5tまで
- ・3.5t以上の車両はメーカーの開発状況を見極めつつ決めていく
- ・ロジストが所有またはリースしている車両であること

再生可能エネルギーの導入

物流センター6か所に再エネを導入

グループ全体の電力使用量 **34%** を切り替え



すべて再生可能エネルギーで運営される物流センターに

電気自動車の導入

日産 e-NV200

2016年8月導入



ラストワンマイルに

三菱ふそう e-CANTER

2020年1月導入



**家具など大物の配送
小型車両への積み替え**

2030年 アスクル所有・リースの車輛を100%EV化

1. 会社概要
2. EV車両使用拠点概要
3. 各拠点のEV車両使用状況
4. 使用にあたっての利点・課題
5. 全車両EV化の課題解決に向けた要望

1. 会社概要

社名	ASKUL LOGIST株式会社
所在地	東京都江東区豊洲3丁目2番3号 豊洲キュービックガーデン 12F
設立	2009年4月21日
資本金	9000万円
代表者	代表取締役 社長 天沼 英雄
業務内容	一般貨物自動車運送事業・貨物利用運送事業・倉庫業・その他関連事業
決算日	5月20日
株主	アスクル株式会社（100%）
従業員	3,088名（2020年5月20日時点）

沿革（簡易版）

2009年4月	「プラスロジスティクス株式会社」から新設分割により「Bizex株式会社」設立。 アスクルサービスの一体的な事業展開を図ることを目的とし、全株式をアスクル株式会社に譲渡。
2010年7月	東京都江東区に「新木場物流センター」が稼働開始
2016年5月	Bizex株式会社からASKUL LOGIST株式会社に社名変更

【 LOGI+BEST = LOGIST 】

最高のロジスティクスをお客様にご提供することをめざします。

【主な事業】

1. 配送事業（配送業）

平成11年より配送業務開始

2. 物流事業（倉庫業）

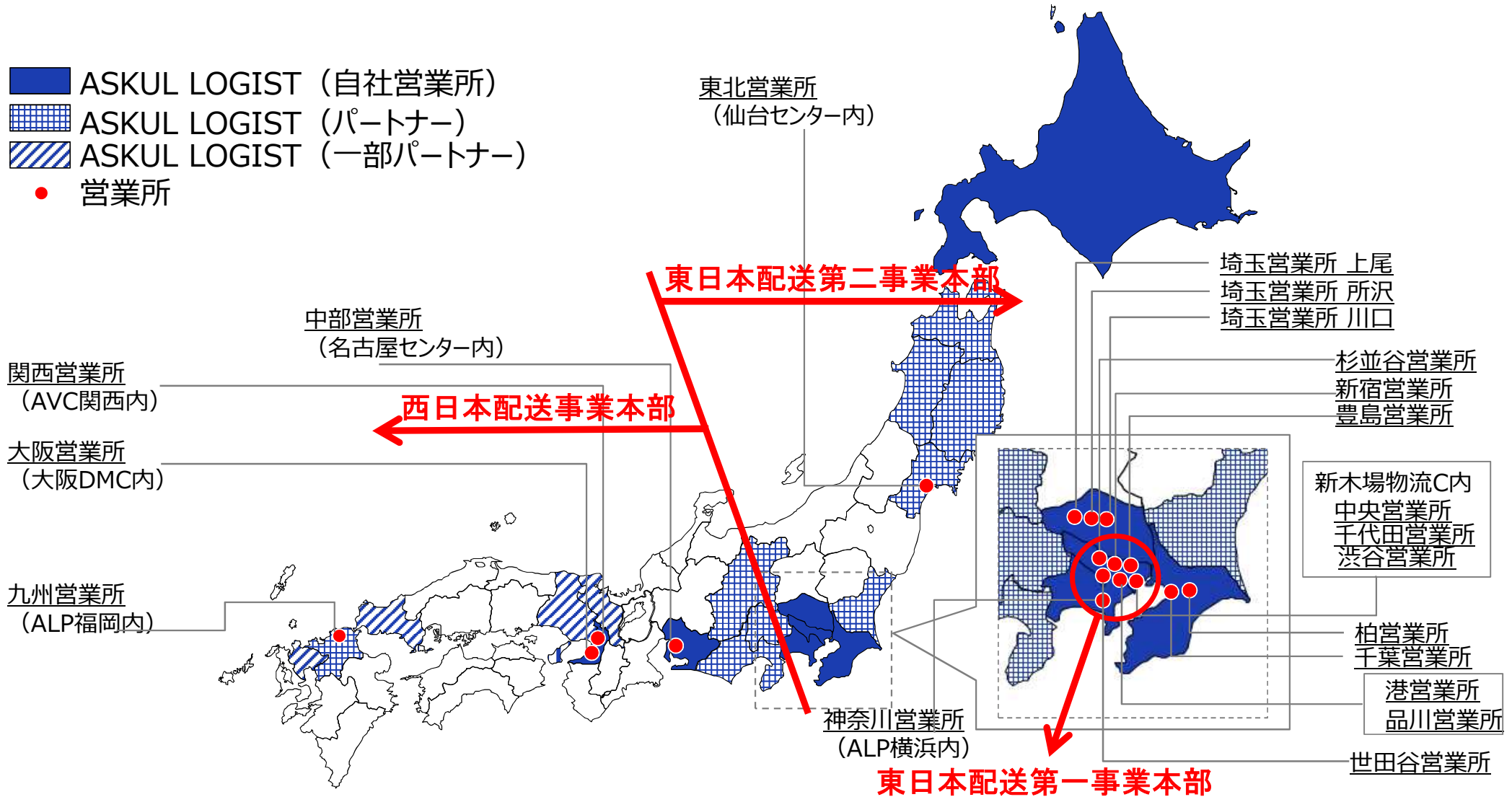
3. ECサポート事業

1. 会社概要 主要拠点



1. 会社概要 配送エリア

- ASKUL LOGIST (自社営業所)
- ASKUL LOGIST (パートナー)
- ASKUL LOGIST (一部パートナー)
- 営業所



2. EV車両使用拠点概要

渋谷営業所

所在地	江東区新木場
配達エリア	渋谷区全域
車種	eキャンター(三菱ふそう)



千代田営業所

所在地	江東区新木場
配達エリア	千代田区全域・浦安市
車種	eキャンター(三菱ふそう)



世田谷営業所

所在地	世田谷区鎌田
配達エリア	世田谷区全域
車種	eNV200(日産)



3. 各拠点のEV車両使用状況【渋谷営業所】

時間	行動	作業場所	経路	累計走行距離
6:30	出庫	新木場センター		
	移動		①	11km
7:30	積み込み	DCMセンター		
	移動		②	26km
9:00	ドッキング	渋谷区渋谷		31km
13:00	移動		③	46km
14:00	積み込み	DCMセンター		
	移動		④	61km
15:00	ドッキング	渋谷区渋谷		66km
19:00	戻り		⑤	83km
20:00	帰庫・給電	新木場センター		



【特徴】

- ・出庫時間が早く、帰庫時間が遅いため、給電時間が短い
- ・走行距離が長いため、電気の消費量が多い(メーカー公表の航続距離約100kmに対し、60～85kmを走行)

3. 各拠点のEV車両使用状況【千代田営業所】

時間	行動	作業場所	経路	累計走行距離
7:30	積み込み	新木場センター		
10:30	出庫	新木場センター		
	移動		①	12.5km
11:00	ドッキング	浦安市明海		17.5km
	移動		②	30km
15:30	帰庫・給電	新木場センター		



【特徴】

- ・出庫時間が遅く、帰庫時間が早いため、給電時間が長くとれる
- ・給電時間が確保できることから、同センター内渋谷営業所の車両と日々入れ替えで運用

3. 各拠点のEV車両使用状況【世田谷営業所】

時間	行動	作業場所	経路	累計走行距離
7:30	積み込み	世田谷営業所		
8:30	出庫	世田谷営業所		
	移動		①	8km
9:00	配達	世田谷区下馬		17km
13:00	戻り		②	25km
14:00	積み込み	世田谷営業所		
	移動		③	33km
15:00	配達	世田谷区下馬		42km
19:00	戻り		④	50km
19:30	帰庫・給電	世田谷営業所		



【特徴】

- ・出庫時間が早く、帰庫時間が遅いため、給電時間が短い
- ・走行距離が短いため、満充電でなくても運用可

4. 使用にあたっての利点・課題

利点

- ・CO2排出量削減効果
- ・環境活動により企業価値を高める
- ・燃料自動車と比較してランニング低減(燃料、オイル代)

課題

- ・航続距離の短さ(バッテリー性能)
- ・充電インフラが整っていない(社内でも、社会としても)
- ・既存燃料自動車の代替となる車両が少ない

運転者の声

- ・燃料自動車と比べてパワーがある
- ・揺れが少なく体への負担が軽減
- ・静音なので、お客様から騒音苦情をもらわない

運転者の声

- ・常に充電残量が気になる
- ・夏冬など空調を使用する際電力消費が激しい
- ・サイズに対して積載量が少ない

【まとめ】

- ・充電残量と積載量が気になること以外は軒並み運転者からは好評
- ・航続距離が限定されるため、充電インフラが普及していないと運用が限定される
- ・既存車種の代替となる車種が少なく、バッテリー重量の関係から積載量も制限されている

5. 全車両EV化の課題解決に向けた要望

航続距離の短さ(バッテリー性能)

- 航続距離に制限があり、長距離走行が必要な拠点では使用ができない(東京は総走行距離が最大100キロほどだが、神奈川などは100キロを超える)。
- 長距離走行に耐えるバッテリーの高性能化。

充電インフラが整っていない

- 充電インフラが高コスト(普通充電で30万円程、急速なら300万円程)。
- 賃貸の建物に新規で設置する場合、家主の許可が必要(貸す側の理解が必須)。
- 現在の車両台数分の充電設備を拠点内に設置する場合、大規模な工事が必要となり、一定期間業務が停止する。
- 市中における急速充電設備の拡充、バッテリー交換式の運用など、充電の短時間化。
- 充電設備の設置に対する補助。

既存燃料自動車の代替となる車両が少ない

- 市場に出回っているEV車は車種が少なく選択肢が限られる。
- 車両価格が高い。
- より多くの車種の開発と低価格化。