

### 自己紹介



LOHACO



アスクル株式会社 コーポレート本部 コーポレートコミュニケーション サステナビリティ(環境)担当部長 東 俊一郎

1999年、アスクル入社。顧客開拓部門に所属の後、環境部門へ異動、 ISO14001の新規認定取得や商品の環境ラベルの管理体制の構築など環境経 営の基盤づくりに係わる。2010年に、アスクルオリジナルコピー用紙の原材料の 持続可能性に関するプロジェクトをインドネシアで立ち上げる。 現在は、事業活動を通じた社会課題の解決として気候変動や資源循環に取り組む。



# アスクルの事業 (23/5期 eコマース事業売上高 4,370億円)

#### アスクルカタログ2023



### BtoB事業

全国500万件超事業所



事業所向け通販事業 (23/5期売上高 3,738億円)

#### BtoC事業

累計930万人



個人向けインターネット 通販事業LOHACO (23/5期売上高 632億円)

# あらゆる仕事場と暮らしに向けた商品









メディカル























家具

事務用品



生活用品

















# 会社概要 2023年5月期連結

売上高 : 4,467億円

資本金 : 21,189百万円

従業員 : 3,574名

事業内容: 法人および個人向け通信販売事業

オフィス・物流センター:11拠点

(本社1、物流センター10箇所)



▲アスクル本社(豊洲キュービックガーデン)

#### エネルギー使用量およびGHG排出量(2022年5月)

電力使用量 : 53,000千kWh

GHG排出量 : 15,000 t-CO2e



▲東京DC(ディストリビューションセンター) 2022年11月稼働

# 全国の物流センター

全国当翌日配送を実現する主要10センター

BtoB事業のみ BtoB事業+BtoC事業 BtoC事業のみ 前捌き・3PL事業























### 社会課題の解決につながる環境への取組み

#### 脱炭素社会の実現に向けた挑戦

- ・CO2ゼロチャレンジ(再エネ・EV)
- ・エネルギー利用効率の向上

サステナブルな調達の実現

- ・商品環境基準(新)の策定と運用
- ・適切な商品情報の提供

#### 資源循環プラットフォームの構築

- ・廃棄物ゼロチャレンジ
- ・循環型スキームの確立
- ・プラスチック問題への対応

生物多様性の保全

- ・原材料調達(森林資源の資源循環)
- ・トレーサビリティの確保



環境

重点

目標







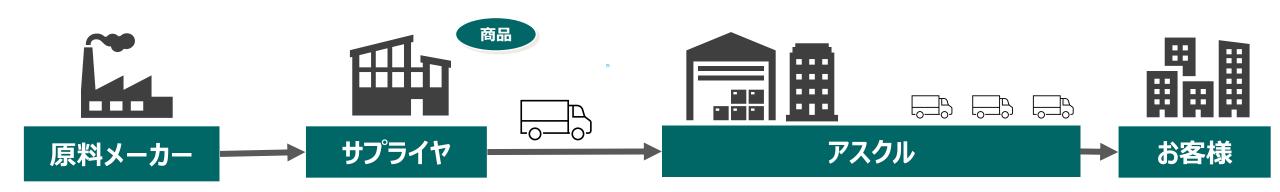




# アスクルのめざす流通フ。ラットフォーム

原材料調達からお客様へのお届けまで サプライチェーン全体で環境負荷低減に挑戦する

"エコ・プ<sup>ラ</sup>ットフォーム"



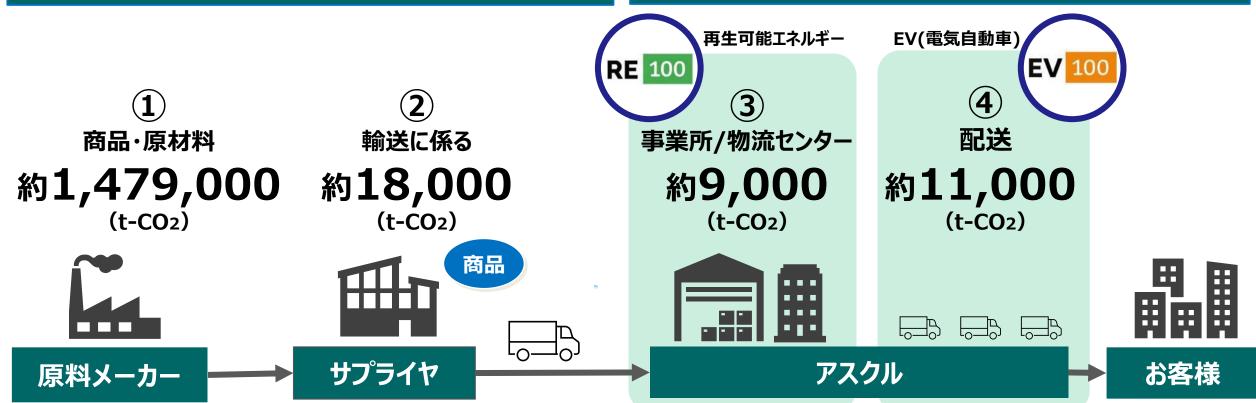
最も効率的で環境に配慮したプラットフォームへ

# 2030年CO2ゼロチャレンジ: RE100+EV100

※単位: t-CO2、数値は2022年5月期実績

#### ①②サプライチェーンで排出するCO2

#### ③④自社の直接の活動により排出するCO2



Scope3(商品の製造・仕入、従業員の通勤・出張、商品の使用・廃棄など):1,782,000 (t-co2)

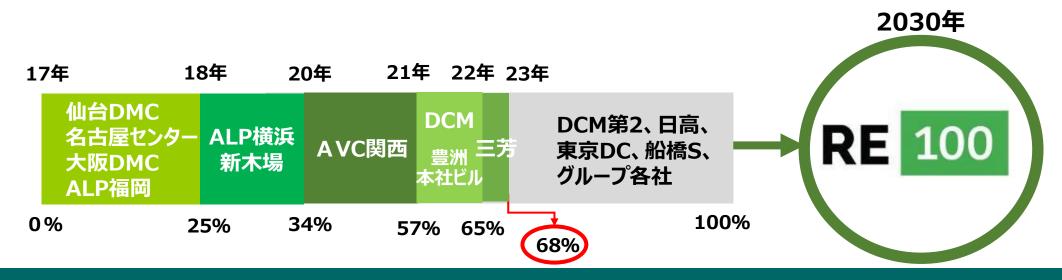
## 再生可能エネルギーの導入

2018年:アスクルの物流センターに再生可能エネルギーの導入を順次開始

2023年11月:三芳センターにも再生可能エネルギーを導入

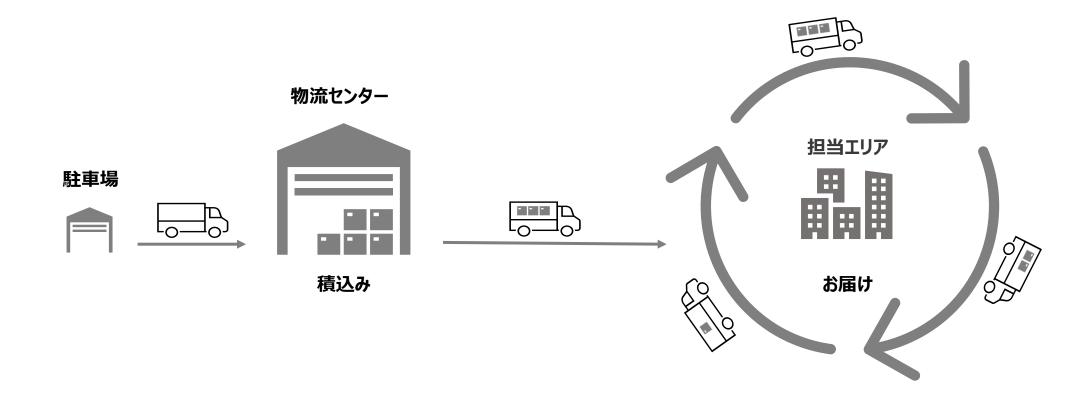
2030年までにすべての事業所/物流センターに再エネを導入することを目標

物流センター9か所+豊洲本社に再工ネを導入グループ全体の電力使用量 68% 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

# ラストワンマイル配送って?





#### 導入した配送用電動車たち



### 2023年10月 新EVを追加!

### folofly F1 VAN導入

ラストワンマイル配送に 実装

設計:フォロフライ 製造:東風汽車 販売保守:丸紅

積載量

普通免許運転可能車種で、 積載量 最大積載量 950Kg

航続距離

ラストワンマイル物流で 安心の航続距離300km

価格

EVでありながらガソリン車と 同等の低価格を実現



### EV調達における現在の課題

2016年 CO2ゼロチャレンジ宣言 2017年 RE100/EV100同時加入

その当時は・・・

『商用EVがない』 『積載1~がない』 国内メーカー・海外メーカーでの商用EV 開発は活発になっている状況だが・・・

積極導入を阻む下記の課題がある

- ●車両購入価格を抑える補助金の不足
- 充電設備の設置のノウハウと費用
- 電力マネジメントの複雑さ
- ●車両管理者への負担増加

2023年6月に商用車のゼロエミッション車への転換加速に向けた意見書をJCLPから公表、国交省・経産省・環境省とも対話を行った https://japan-clp.jp/archives/14214





荷物の積み込み作業と充電

充電器を設置した場所で積み込みをする 運用は難しい

でも、積み込み中に充電ができると安心

充電器は、柱? 壁? 天井? 床? 無線?

賃貸物件では貸主との調整が必須

全台EVになった想定で、充電設備に "いま"投資する判断は難しい

### **EVは使えるクルマか?** 使う価値はなに?

#### 当社EVドライバーに聞きました「実際使ってみてどう?」

(・) エンジン車よりもパワーがある

(ご) 常に充電残量が気になる

※ 揺れが少なく体への負担が軽減

② 夏冬の空調でのバッテリー消費

**砂 静かなので騒音の苦情がない** 

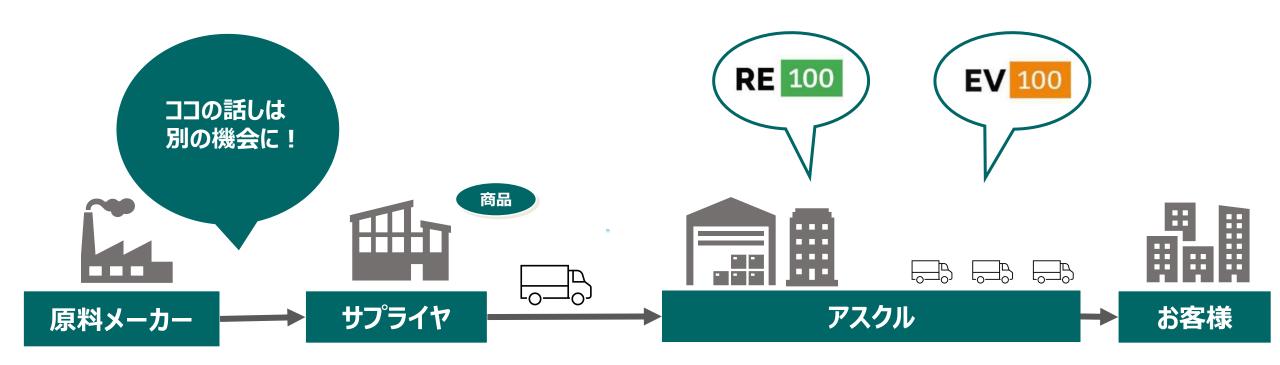
(注) 大きさの割に積載量が小さい

### 課題が解決できればEVはドライバーと社会にやさしいクルマになる さらに、CASE革命がサービスと働き方を変える

### EVを積極的に導入する意義

# 商品・サービスのすべてを持続可能に

### 原材料調達からお客様へのお届けまで サプライチェーン全体で環境負荷低減に挑戦する



最も効率的で環境に配慮した "エコプラットフォーム" へ



# EoF