

持続可能な運輸事業者への転換 とSDG s の推進

WG09

WG09 参加メンバー（順不同）



事業者会員 6社

梅田運輸倉庫株式会社
株式会社セイリョウライン
谷口運送株式会社
株式会社フジトランスライナー
フロンタル株式会社
株式会社丸山運送

パートナーシップ会員 1社

伊藤忠丸紅鉄鋼株式会社

オブザーバー参加

LOGISTICS TODAY株式会社

サポート会員 10社

アルファス株式会社
eMotion Fleet株式会社
NSW株式会社
一般財団法人 環境優良車普及機構
株式会社スマートバリュー
東海大学
日本ミシュランタイヤ株式会社
株式会社ブリヂストン
三井住友海上火災保険株式会社
LocationMind 株式会社

・1 SDGs 啓発活動

- ・取組支援ツール『SDGs ナレッジバンク』の普及
- ・啓発イベントの開催

・2 CO2削減に資するソリューションの実証実験の継続

- ・昨期から引き続きサポート会員のソリューションを
- ・事業者会員で実証実験
- ・ブリヂストン様
- ・LocationMind様
- ・eMotion Fleet様
- ・ジャパン21様
- ・アルファス様
- ・伊藤忠丸紅鉄鋼様

2025年度 WG09活動方針



- 1 SDGs 啓発活動
 - 取組支援ツール『SDGs ナレッジバンク』の普及
 - 啓発イベントの開催
- 2 CO2削減に資するソリューションの実証実験の継続
 - 昨期から引き続きサポート会員のソリューションを
 - 事業者会員で実証実験
 - ブリヂストン様
 - LocationMind様
 - eMotion Fleet様
 - ジャパン21様
 - アルファス様
 - 伊藤忠丸紅鉄鋼様

ブリヂストンと運送事業者様との取り組み

■ ブリヂストンが実現したいこと

タイヤ性能の最大活用という観点から、データに基づく運送事業者様の燃料費・CO2排出削減のための
運行最適化活動を支援したい。

■ TDBC WG09での実証概要（23年下期～）

運送事業者さま4社に絶大なるご協力をいただき：

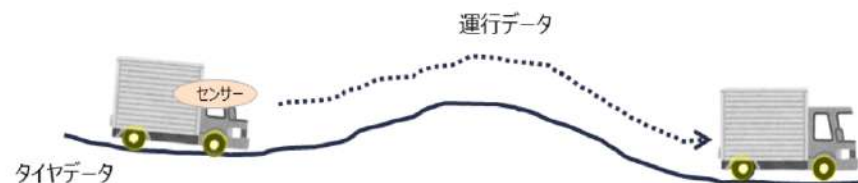
- ・消費燃料の要因分離と影響の可視化技術を実証
- ・車両 / タイヤ / 積載重量 / ルートなどの様々な実運行条件で確認

■ 今後（26年～）

- ・実証データによる消費燃料の要因分析を基に、更なる燃料費削減の取り組みを検討する

<ブリヂストン独自の解析技術>

消費燃料の要因分離が可能

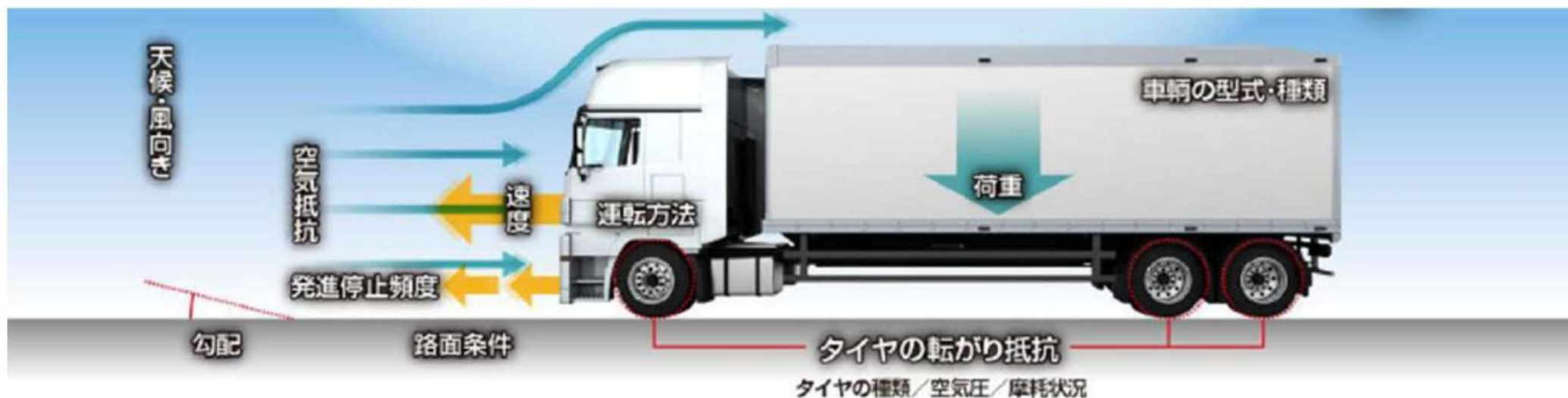


総消費燃料 = タイヤ要因 + 要因A + 要因B + ……

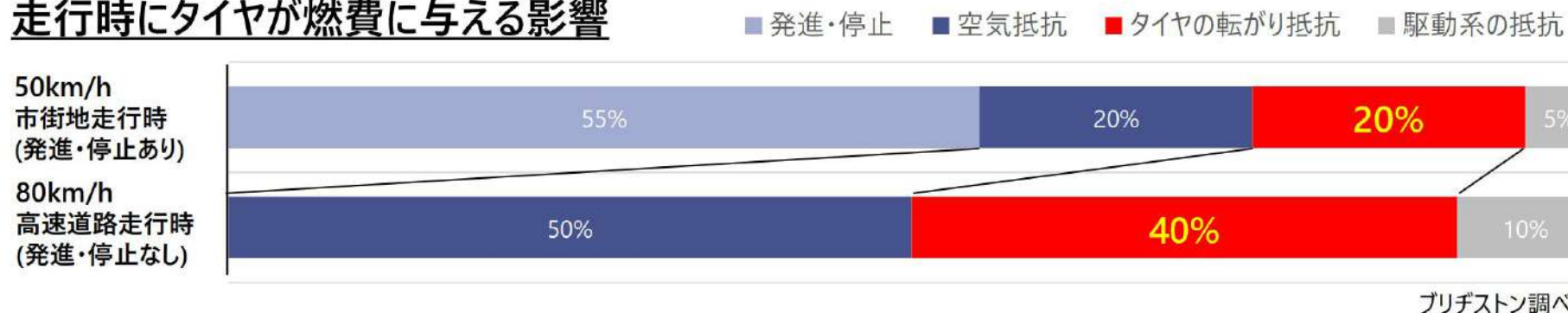
タイヤの貢献を含む燃料消費要因の切り出しが可能

タイヤ会社ならではの観点から、運送事業者さまのSDGsの推進をサポートして参ります

タイヤが燃費にどれくらい影響するかとご存じですか？



走行時にタイヤが燃費に与える影響



タイヤは走行条件によって燃費に大きく影響 ⇒ 高速道路走行の多い運送事業者様ほどエコタイヤの活用をおすすめ

エコタイヤの商品ラインナップ

RT : 今回実証に使った商品

RT このマークがついたボタンには
リットレッド保有サイズがあります。

転がり抵抗低減テストデータについて

※タイヤ転がり抵抗の低減率は、車両実燃費の向上率とは異なります。
※テスト結果に関する詳細データは、タイヤ公正取引協議会に届けてあります。

トラック・バス用		バス用		
STUDLESS		STUDLESS	RIB	
水素系  15% 当社一般品 W900 対比 ECOPIA W901 ＜計測方法＞当社室内ドラム試験機による計測（タイヤに一定の荷重を付与し、一定速度のもとに回転する際、接地面に発生する進行方向の抵抗係を測定） ＜テスト条件＞●タイヤサイズ：11R22.5 14PR（ECOPIA W901と一般品W900の比較） ●リム：22.5×7.50 ●荷重：24.52kN ●空気圧：700kPa ●速度：80km/h 転がり抵抗係数（RRC）の結果はECOPIA W901=8.3×10⁻¹、W900=9.8×10⁻¹	総合系  28% 当社一般品 W910 対比 ECOPIA W911II ＜計測方法＞当社室内ドラム試験機による計測（タイヤに一定の荷重を付与し、一定速度のもとに回転する際、接地面に発生する進行方向の抵抗係を測定） ＜テスト条件＞●タイヤサイズ：11R22.5 14PR（ECOPIA W911IIと一般品W910の比較） ●リム：22.5×7.50 ●荷重：24.52kN ●空気圧：700kPa ●速度：80km/h 転がり抵抗係数（RRC）の結果はECOPIA W911II=5.9×10⁻¹、W910=8.2×10⁻¹	MIX  32% 当社一般品 M888 対比 ECOPIA M801II ＜計測方法＞当社室内ドラム試験機による計測（タイヤに一定の荷重を付与し、一定速度のもとに回転する際、接地面に発生する進行方向の抵抗係を測定） ＜テスト条件＞●タイヤサイズ：275/80R22.5 151/148J（一般品M888とECOPIA M801IIの比較） ●リム：22.5×8.25 ●試験荷重：28.76kN ●空気圧：900kPa ●速度：80km/h 転がり抵抗係数（RRC）の結果はECOPIA M801II=4.27×10⁻¹、M888=6.26×10⁻¹	水素系  14% 当社一般品 W905 対比 ECOPIA W906 ＜計測方法＞当社室内ドラム試験機による計測（タイヤに一定の荷重を付与し、一定速度のもとに回転する際、接地面に発生する進行方向の抵抗係を測定） ＜テスト条件＞●タイヤサイズ：12R22.5 16PR（ECOPIA W906と一般品W905の比較） ●リム：22.5×8.25 ●荷重：27.1kN ●空気圧：800kPa ●速度：60km/h 転がり抵抗係数（RRC）の結果はECOPIA W906=7.1×10⁻¹、W905=8.3×10⁻¹	RIB  同等 当社 ECOPIA R221II 対比 ECOPIA R241 ＜計測方法＞当社室内ドラム試験機による計測（タイヤに一定の荷重を付与し、一定速度のもとに回転する際、接地面に発生する進行方向の抵抗係を測定） ＜テスト条件＞●タイヤサイズ：295/80R22.5 153/150J（ECOPIA R241とECOPIA R221IIの比較） ●リム：22.5×9.00 ●荷重：30.43kN ●空気圧：900kPa ●速度：60km/h 転がり抵抗係数（RRC）の結果はECOPIA R241=4.2×10⁻¹、ECOPIA R221II=4.2×10⁻¹

多数のラインナップを揃えています

汎用タイヤ(M888)対比、エコタイヤ(M801 II)での実証結果

実証させて頂いた事業者様	汎用タイヤ						エコタイヤ効果 (1台あたりの推定値)		
	車型	検証期間	走行経路	走行モード	走行距離	総消費燃料	実証期間での 燃料削減量	年間での 燃料削減量	年間での 燃料費削減量 160円/ℓ換算
①	3軸車	10日間	茨木～久喜	高速道メイン (一定速)	約5,800km	1185 ℓ	111 ℓ (9.4%)	4051 ℓ	648,240円
②	低床4軸車	14日間	愛知県～静岡県	高速道メイン (加減速多め)	約3,900km	934 ℓ	50 ℓ (5.4%)	1304 ℓ	208,570円
③	トラクター2軸車 (ヘッドのみ)	12日間	愛知県～千葉県	高速道メイン	約4,300km	1027 ℓ	26 ℓ (2.5%)	775 ℓ	124,000円
④	2軸車	13日間	神戸市内	一般道メイン	約1,400km	226 ℓ	8 ℓ (3.7%)	235 ℓ	37,630円

- ・運送事業者様ごと、実際のオペレーションごとに、エコタイヤの効果を定量化することができる。
- ・これは、急速に進むカーボンクレジットや、荷主様のScope 3 対応の視点でメリットであると考える。



商用EV × 脱炭素化 × 経済性

eMotionFleet

TDBC実証報告

eMotion Fleet株式会社

2026年7月10日



セイリョウライン様 実証概要

PoCの概要と検証したこと

項目	内容
対象車両	5台（Dutro 2台・ELF 2台・Forward 1台）
期間	2026年 4月／5月／6月（3か月）
稼働日数	4月 105日 ・ 5月 71日※ ・ 6月 109日
※5月	Dutro 1 は稼働なし（データ対象外）

eMotionFleet
GEOTAB



車両データ端末



AI型ドラレコ

<実証項目>

1

安全管理促進

AI型ドラレコと車載器が連動した安全管理の進化

2

アイドリング

時間・燃料量・比率・停車中コストを車両別に定量化

3

CO2 排出量

走行・アイドリング由来のtCO2、km当たり排出量

4

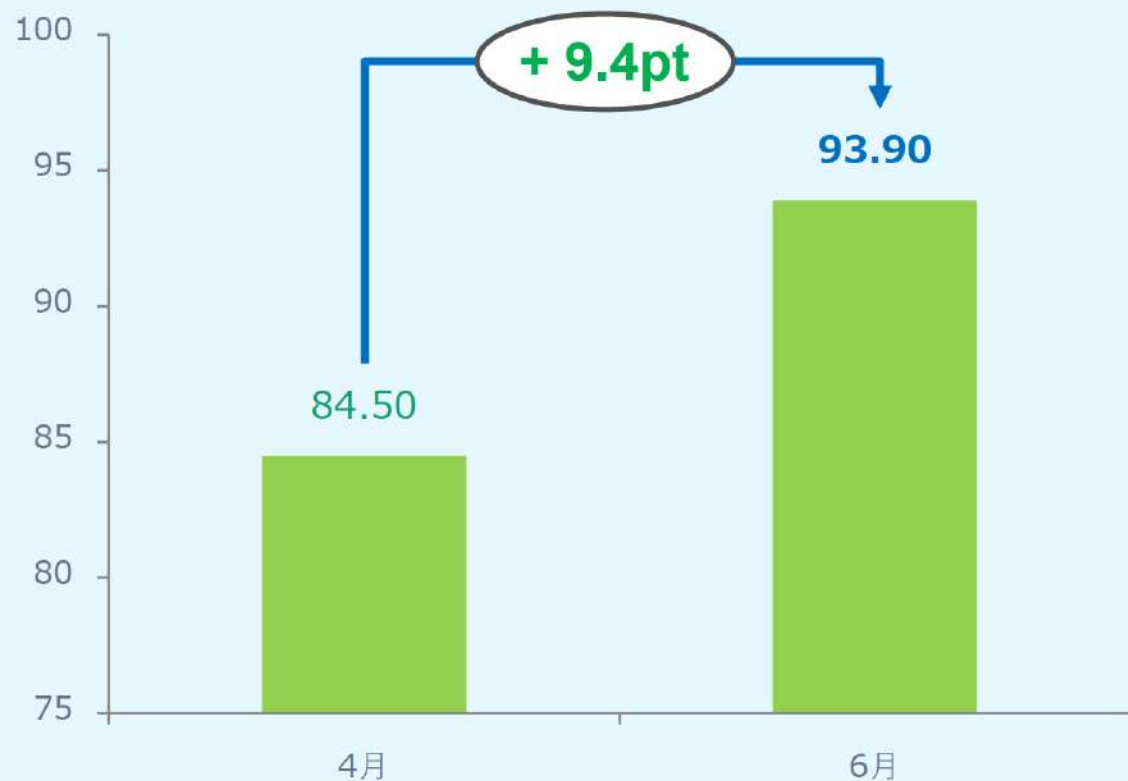
EV導入シミュレーション

ELFをEV化した場合のコスト試算

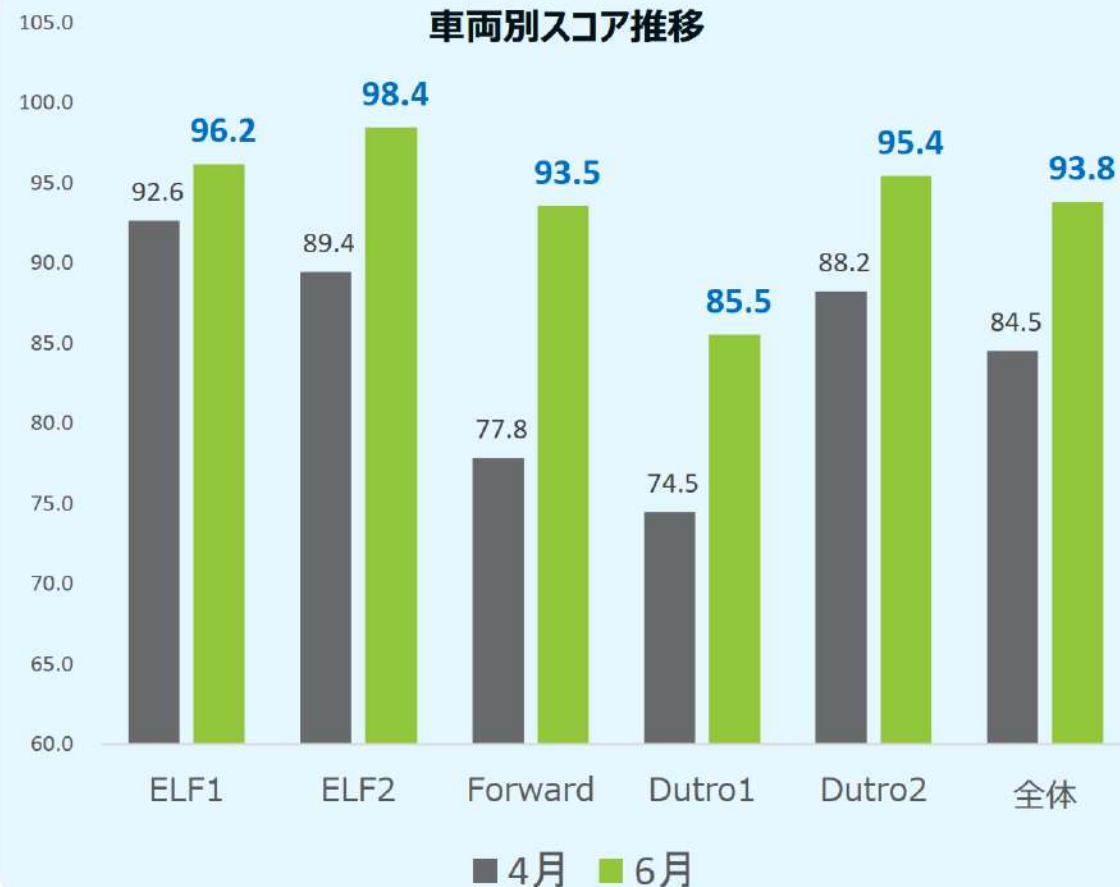
運転安全スコアは大幅に改善、特にスピード超過が減少

全体 4月 **84.5**点 → 6月 **93.8**点、100kmあたりのスピード超過発生回数 4月 **4.5**回 → 6月 **1.2**回 △**74%**

運転安全スコア推移



車両別スコア推移



ビッグデータによる事故リスク分析

Geotab社の600万台のBig dataによる分析でも、6月はクラス最高層を上回る安全運転ができています



エコドライブにより燃費は3か月で着実に改善

燃費 4月 **6.06km/ℓ** → 6月 **6.40km/ℓ**

燃費の推移 (km/L・5台平均)



+5.6% 燃費改善 (6.06 → 6.40 km/L)

-5.2% km単価が低下 (22.9 → 21.7 円/km)

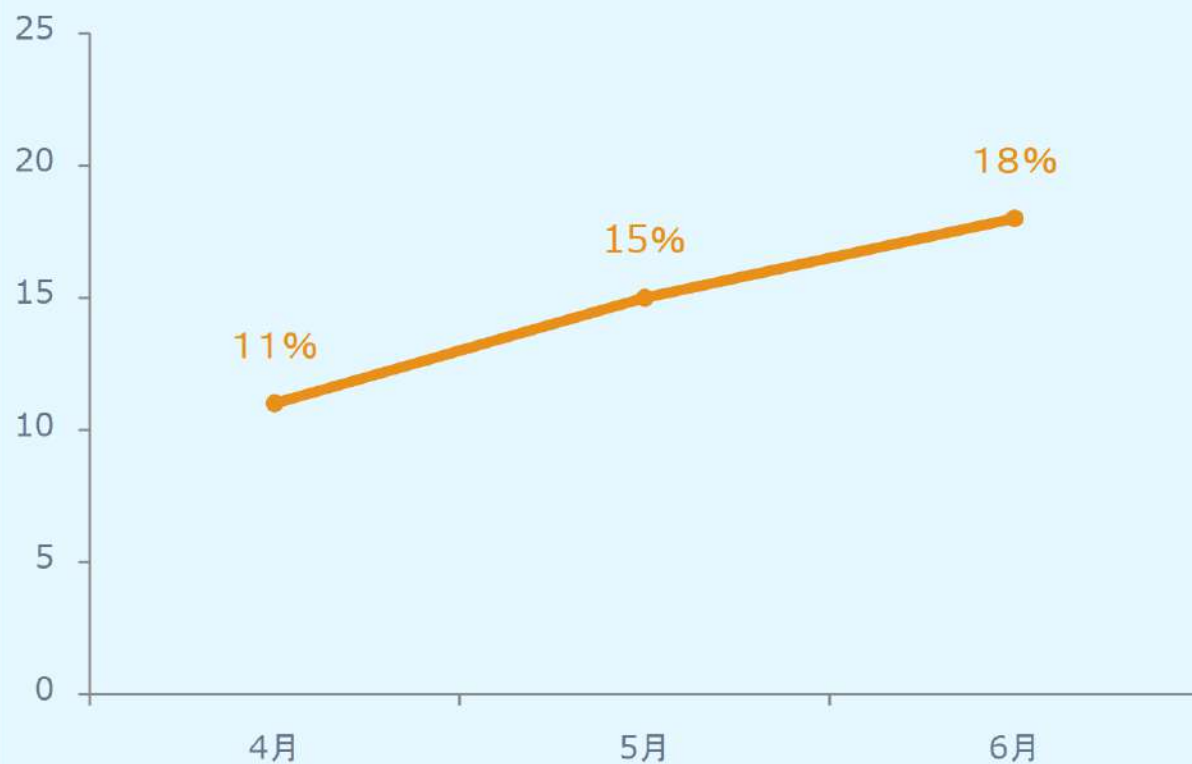
-5% km当たりCO2が低下 (0.38 → 0.36 kg/km)

運転行動そのものは改善傾向。稼働率も4月66%→6月73%へ上昇し、車両は効率よく使えている。

一方でアイドリングは若干悪化

稼働率上昇 4月 66%→ 6月 73% するも、アイドリングも伴って増加

アイドリング比率の推移



344時間

3か月合計アイドリング時間
(5台計)

457 L

アイドリングで消費した燃料
(累計)

月次平均 20.5 l / 台 ÷ 2,900円

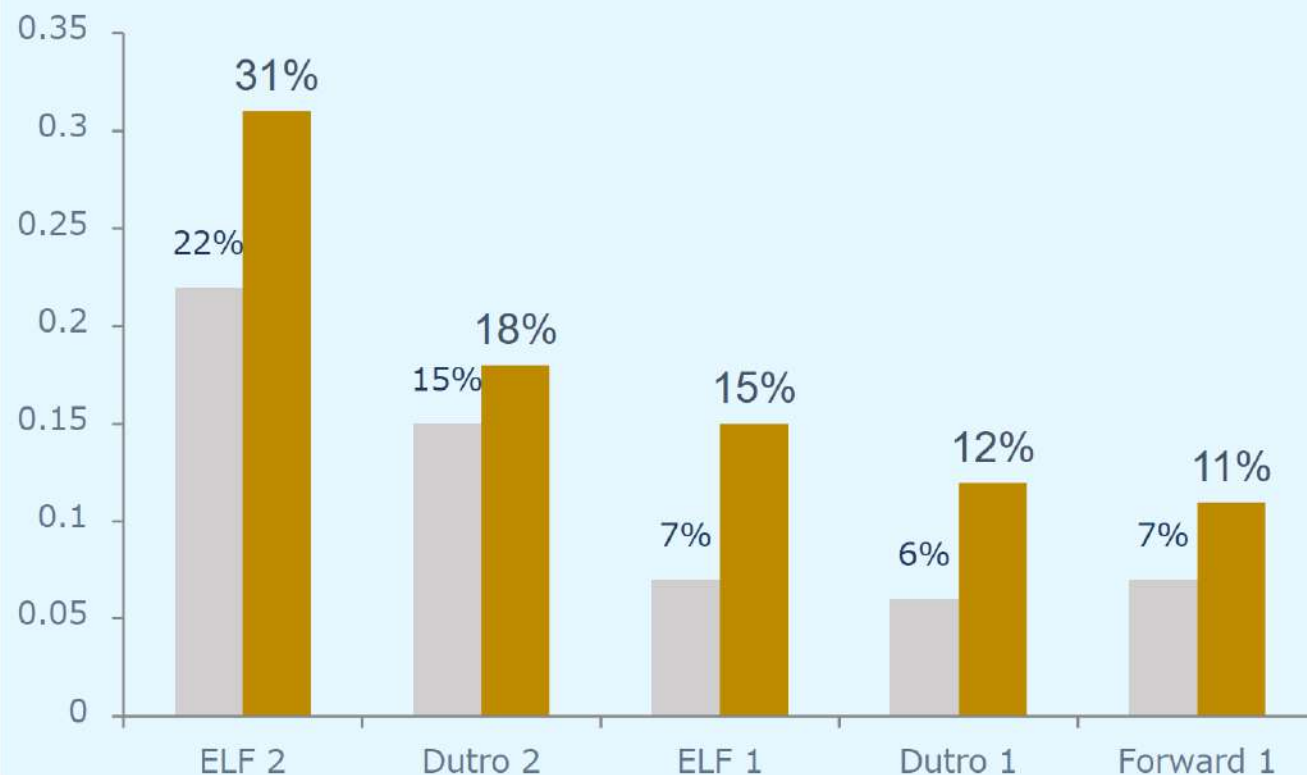
63,402円

3か月のアイドリング燃料代

車両個別に課題を抽出し対策検討が必要

オペレーションの違いがあるものの、ELF2は引き続き課題

車両別 アイドリング比率（4月→6月）



ELF 2：課題が大きいもオペレーションの違いの為、仕方ない部分も多い

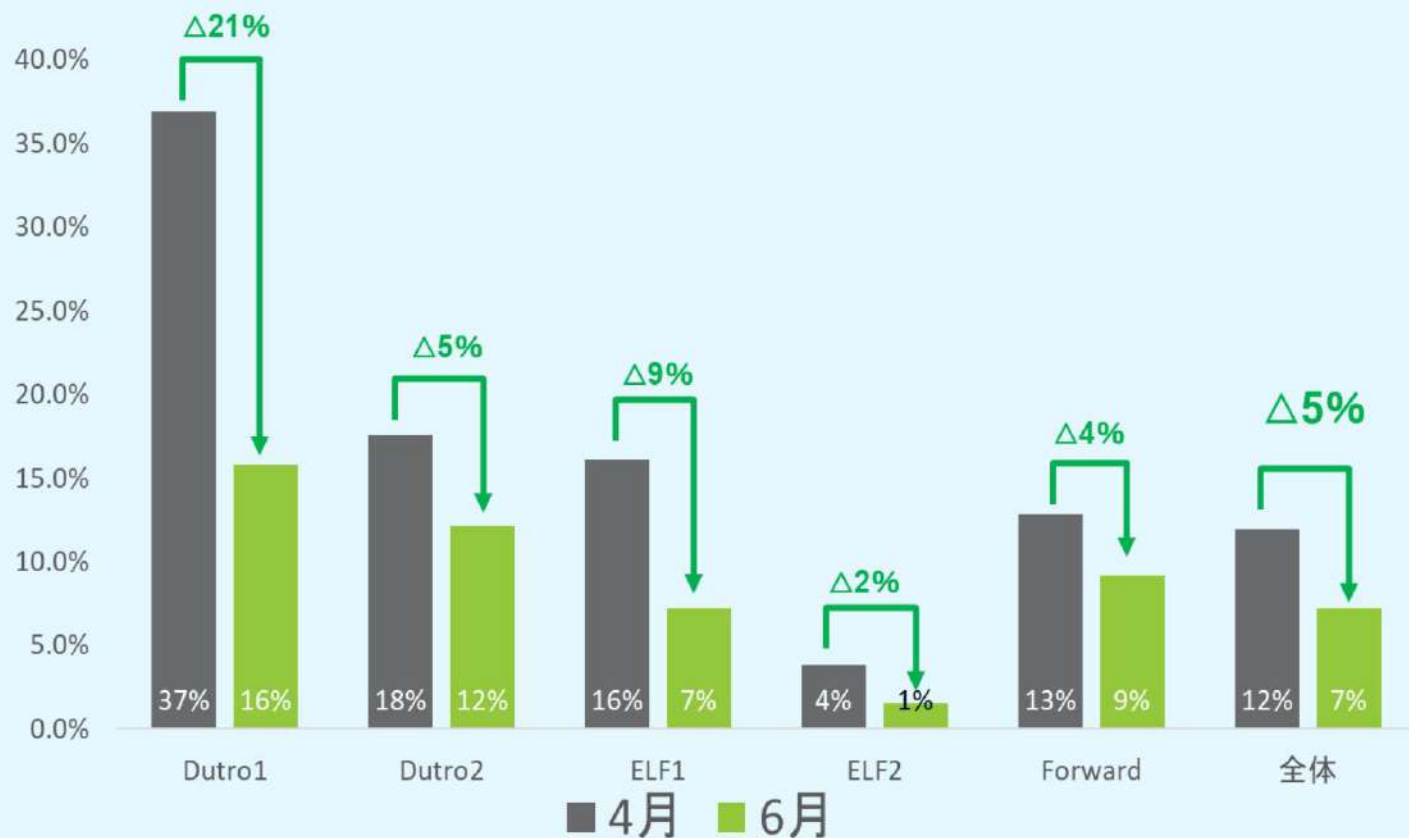
- アイドリング比率が 22% → 24% → 31% と悪化
- 6月は稼働の約3割がアイドリング（55分/日超）
- 1時間超アイドリング回数：4月17回→6月22回

ポイント

- Geotabの車両別可視化があるからこそ、ピンポイントな課題測定が可能に
- 各車両のオペレーションを加味したうえで、現実的な対策構築、モニタリングが必要

ただし、自社駐車場内でのアイドリングは大幅減

4月対比 △5%自社駐車場内アイドリング削減達成



全ての車両で 自社駐車場内アイドリング削減達成

- 全体では4月対比△5%
- 特にDutro1は△21%と大幅減(個別要因)
- 一方でアイドリング比率自体は伸びているので、
配送中のオペレーション確認が必要

ポイント

- Geotabのジオフェンス機能で必要な場所を
ピンポイントでマーキング

削減インパクト試算：アイドリング対策の効果

50台全台数のアイドリングを15%削減した場合、年間38万円のメリット

年間アイドリングコスト

約254万円/年

同等の状況を全50台に適用した場合の年換算アイドリングコスト

15%削減した場合

約76万円/年

アイドリング30%削減時の削減額
(全50台で平均30%の場合)

CO2削減効果

約13 tCO2/年

同条件でのCO2削減量
(現状 約42tCO2/年)

50台の年間燃料コスト約3,060万円、内アイドリングが約254万円
→ここを現実的にいかに減らすかがポイント
長時間アイドリング発生場所の特定とモニタリングでPDCA

走行効率は改善済み。次は停車中の無駄を現実的に運用で削減するフェーズへ

1

アイドリング削減コンテスト

削減効果をドライバー様と共有、還元することでポジティブな活動に落とし込み、意欲的に取り組める環境づくり

2

AI型ドラレコと連動した管理体制の構築

エコドライブの推進による、更なる燃料費の削減と、AI管理による業務効率化の促進

3

ご使用システムとの連携

セイリョウライン様の運行DXシステムと連動したデータの一元管理の実施

狙い：ELF 2の重点対策 → 全50台展開 → 削減効果を月次で定量報告。「見える化」を「コスト・CO2削減」へ。

ELFをEV化することで燃料費△27～37%、CO2△32～41%

＜Zo Motors社のZM6(3t)で簡易シミュレーションを実施＞

- ・航続距離：ELFの1日あたりの最大走行距離を加味しても、EV(ZM6)で対応可能
- ・燃料費、CO2共に大幅に削減可能
- ・導入に向けて：更に詳細なコストシミュレーションを実施予定

ID	走行距離 (km)	1日当たりの 最大走行距離	1日当たりの 最低走行距離	燃費 (km/ℓ)	ガソリン代 (円)	キロ当たり コスト	CO2排出量 (tCO2)	キロ当たり 排出量 kgCO2
Dutro 1	2,116.6	227.6	69.0	6.2	47,430	22.4	0.79	0.37
ELF 1	1,526.6	129.9	20.3	8.8	23,966	15.7	0.40	0.26
ELF 2	1,727.8	108.5	92.3	7.7	31,171	18.0	0.52	0.30
Forward 1	2,890.7	219.4	33.7	5.2	77,792	26.9	1.30	0.45
	8,261.7	171.4	53.8	6.35	180,359	21.8	3.00	0.36

全ての車両EV化した場合(例：Zo Motors ZM6)						
使用電気代 (¥)	vsディーゼル (¥)	vsディーゼル (%)	キロ当たり コスト	キロ当たり コスト (vsディーゼル)	CO2排出量	CO2排出量 vsディーゼル (%)
24,052	-23,378	-49.3%	11.4	-49.3%	0.4	-52.5%
17,347	-6,619	-27.6%	11.4	-27.6%	0.3	-32.2%
19,634	-11,537	-37.0%	11.4	-37.0%	0.3	-41.0%
32,849	-44,943	-57.8%	11.4	-57.8%	0.5	-60.4%
93,882	-86,477	-47.9%	11.4	-47.9%	1.5	-51.2%

＜前提＞

- ・前提データ諸元：5月の実走行データを活用
- ・EV化車両：Zo MotorsのZM6のデータ活用（電費も実録値2.2km/kwhを使用、航続距離180km）



• 1 SDGs 啓発活動

- 取組支援ツール『SDGs ナレッジバンク』の普及
- 啓発イベントの開催

• 2 CO2削減に資するソリューションの実証実験の継続

- 昨期から引き続きサポート会員のソリューションを
- 事業者会員で実証実験
- ブリヂストン様
- アルファス様
- LocationMind様
- 伊藤忠丸紅鉄鋼様
- eMotion Fleet様
- ジャパン21様

持続可能な運輸事業者への転換（SDGsの推進） 啓発活動

旬なテーマや共通課題をテーマとして取り上げ、「SDGsナレッジバンクセミナー」シリーズとしてセミナー開催し啓発を行った。

2025年度の活動にて取り上げたテーマ

- ① サイバーリスク対策
- ② 猛暑・燃油価格高騰

サイバー攻撃は突然やってくる

～被害額17億円から学ぶサイバー攻撃のリアル～

日 時	2026年3月9日(月) 10:30～12:30
開催方法	会場＋オンラインのハイブリッド開催
会場	TDBCセミナールーム
主催	一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会(TDBC) WG09 三井住友海上火災保険株式会社



会場参加特典:参加者に関通社長著の書籍プレゼント

テーマ設定の背景

- 近年、製造業・物流業でランサム攻撃に起因する出荷停止などの重大事案が相次いで発生。サプライチェーン全体への影響が顕在化。
- 中堅・中小の運輸事業者ではサイバーリスクが「他人事」とされがちであり、啓発と実践的な支援が必要と判断。

<第一部> “ランサムウェア被害企業が赤裸々に語る”

物流会社を襲ったサイバー攻撃の実態とは

株式会社関通 サイバーガバナンス・エグゼクティブ・アドバイザー 達城 利元 氏

- 【実態】関通が受けたサイバー攻撃の全貌
- 【決断】経営リスクとしてのサイバー攻撃
- 【再生】関通が実行した復旧・再発防止の全容

関通株式会社 （東証グロース市場 上場）

本社	兵庫県尼崎市西向島町111-4
設立年月	1986年4月
代表者	代表取締役 達城 久裕 氏
従業員	1,082名（2025年3月時点）
主要事業	・EC向け物流プラットフォーム「GAOW」 ・冷凍冷蔵物流代行サービス ・ECサイト受注管理業務代行サービス ・倉庫賃貸サービス 他



<第二部> 攻撃の手口・対策・事前対応について 誰もがサイバー攻撃の標的に！

MS&ADインターリスク総研株式会社 リスクコンサルティング本部
リスクマネジメント第三部 スペシャリスト 遠藤 宣孝 氏

- サイバー攻撃の現状と影響・被害
- サイバー攻撃によるサプライチェーンリスク
- 企業が取り組むべきセキュリティ対策



<第三部>

主催者からのご案内

- 三井住友海上から各種お役立ち情報のご紹介
(サイバー保険の仕組み、リスク対策サービス等)
- 運輸デジタルビジネス協議会(TDBC)の活動のご紹介

セミナー参加者の状況

●会場参加:36名 オンライン参加:402名 計:438名

金融保険業	200
運輸業	77
製造業	42
サービス業	22
卸売・小売業	20
自動車販売・整備業	7
建設業	6
不動産業	6
医療業	5
宿泊・飲食業	4
その他	49
計	438

役職／職務の傾向

- 管理職・部門長クラスが多数
(情報システム部・リスクマネジメント室・IT企画・総務等)。
意思決定層の参加が目立つ。
- 経営層(社長、会長、役員)も相当数参加。
中小～中堅企業の経営者が多い。
- 実務担当(その他／スタッフ、システム管理者、営業等)も幅広く参加。
- IT／セキュリティ担当が一定割合存在し、技術的な関心も確認できる。

アンケート結果

●196名の方にアンケート回答頂きました

運輸業・物流関連：78名（約40%）

製造業：20名（約10%）

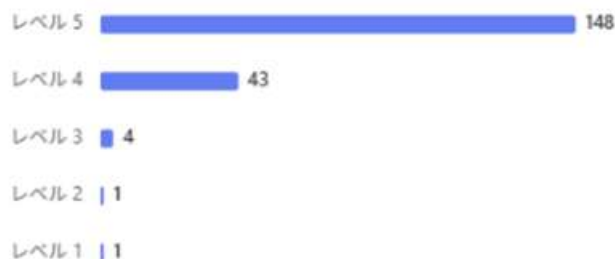
卸売・小売／サービス／その他：各合計約34名（合計約17%）

保険代理業・保険サービス：49名（約25%）

金融・保険業（銀行等）：15名（約8%）

【質問1】（満足度）

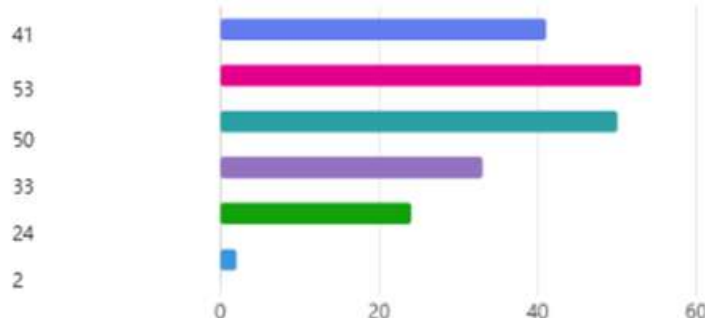
＜第一部＞“ランサムウェア被害企業が赤裸々に語る”
物流会社を襲ったサイバー攻撃の実態とは（株式会社関通）



【質問3】ニーズの確認

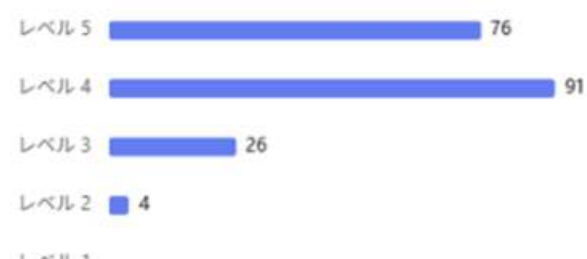
本セミナー内でご紹介した商品・サービスの中で、ご興味のあるものを選択してください。（複数選択可）

- 関通「サイバーセキュリティパッケージ“CYBER GOVERNANCE LAB”」
- MS&ADインターリスク総研「サイバーリスク対策サービス」
- 三井住友海上「サイバー保険“サイバープロテクト”」
- 三井住友海上「MS&ADサイバーリスクファインダー」
- 運輸デジタルビジネス協議会（TDBC）の活動
- その他



【質問2】（満足度）

＜第二部＞誰もがサイバー攻撃の標的に！攻撃の手口と対策について
（MS&ADインターリスク総研株式会社）



【質問4】自由記載

本日のセミナーのご感想やご質問等がございましたら、ご自由に入力してください

運輸事業者様のお声を抜粋

● 自社に関して中小零細企業ですが、自分達のシステムを見ると簡単に侵入されるだろうと思うシステムを使っているの、これからの時代空き巣のドロボーレベル（監視カメラレベル）ではなく、どこから来るかわからない見えない攻撃にどう備えるかが今後の課題だと感じました。話の中で自社でシステム部などの部門を持つのも必要と感じました。自分たちの身は自分たちで守るくらいの意識で取り組まないといけないと感じました。しかし、攻撃されないから問題視しないのもまた一つの課題と感じます。

（自然災害後の対策に回っているような）明日は我が身の気持ちでサイバー攻撃に対して対応する部門をどの会社でも作るべきと感じました。確かに対策の為ウイルスバスターやそういったソフトウェアを使っていますが、だから大丈夫ではなく、常日頃危機感を持って常に情報を更新する事が必要。（たとえるなら、警察がいるから犯罪は起きない、この気持ちが強いと感じました）

● 中小企業に対するサイバー攻撃も多くあると知り、対策が必要だと再認識いたしました。

● 実際にランサムウェアが起きた際の現場の声からスピード感すごく伝わりました。まずは実際に書籍の方を購入済みですので読もうと思います。

● （株）関通様の実体験を踏まえた内容がとても印象的でした。我が社は関係ないというスタンスがとても危険なんだと認識することが出来ました。

● サイバー被害のリアル、お辛い体験を話してくださり本当にありがとうございました。VPNは役立たないと知って衝撃でした。なぜなら会社はVPNで防御策をはって安心しているの。参加してよかったです、ありがとうございました。

● ランサムウェアの恐怖が大変わかりました、ありがとうございました。

● 備える事も大事だが、攻撃された際、スピード感と決断や覚悟が重要だと感じました。

● サイバーリスクは他人事でないと改めて実感しました。社内セキュリティ意識向上の必要性を感じました。

【質問4】自由記載

本日のセミナーのご感想やご質問等がございましたら、ご自由に入力してください

運輸事業者の参加者様のお声を抜粋

- 中小企業に対するサイバー攻撃も多くあると知り、対策が必要だと再認識いたしました。
- 実際にランサムウェアが起きた際の現場の声からスピード感迄すごく伝わりました。まずは実際に書籍の方を購入済みですので読もうと思います。
- (株) 関通様の実体験を踏まえた内容がとても印象的でした。我が社は関係ないというスタンスがとても危険なんだと認識することが出来ました。
- サイバーリスクは他人事でないと改めて実感しました。社内セキュリティ意識向上の必要性を感じました。
- サイバー被害のリアル、お辛い体験を話してくださり本当にありがとうございました。VPNは役立たないと知って衝撃でした。なぜなら会社はVPNで防御策をはっていて安心しているので。参加してよかったです、ありがとうございました。

本セミナーの内容につきましては・・・

TDBC WG09 HP より

アーカイブ動画の視聴、資料のダウンロードが可能です。
是非、サイバーリスク対策立案へのご参考にしてください。

<https://tdbc.or.jp/working-group/2025/wg09/69b216e39ec18ec1f6e74c60/>



TDBC WG09 「SDGsナレッジバンク」セミナー

猛暑・燃油価格高騰はこれで乗り切る!!

運輸業者としての環境・燃費・猛暑対策



日 時	2026年6月16日(火) 14:30～16:30
開催方法	会場＋オンラインのハイブリッド開催
会 場	TDBCセミナールーム

テーマ設定の背景

- 高止まりしている燃油価格の高騰は、運輸業界にとって避けて通れない経営課題である事。
- 「燃料費をどう抑えるか」「荷主への提案材料をどう作るか」に悩む事業者も増えている事。

夏を目前とした時期に、最適なテーマと考え開催を決定！！

<第一部>

「今すぐできる!!省燃費、エコドライブの奨め」

一般財団法人 環境優良車普及機構 (LEVO) 企画調査部 大串 彰秀 氏

- ✓トラックの仕組みを理解して、より良い運転。
- ✓一歩進んで、CO2排出量低減アピール。



< 第二部 > 運輸事業者様のお取り組み・ソリューションの実例のご紹介

事業者	活用しているソリューション等	取り組み内容
フONTAL株式会社※敬称略 (福岡県)	「SBT認証」取得	持続可能な社会の実現に向け、国際的な基準である「SBT認定」を取得（国内物流会社として29社目）。科学的根拠に基づいたCO2排出削減目標の設定は、単なる環境配慮の取り組みだけではなく、経営戦略の一環として位置づけ。
株式会社セイリョウライン (愛知県)	eMotion Fleet社 ブリヂストン社 「省燃費タイヤ」	アイドリングの可視化による削減、EV化検討、低燃費タイヤ導入ー 実証実験で見えてきた「本当に効果がある燃料費削減策」を運送会社の事例として分かりやすく共有します。
エースジャパン株式会社 (京都府)	GLM社 「サブバッテリー」	待機中トラックのエアコンの電源にサブバッテリーを活用し、アイドリングストップの取り組みを実施。夏期の猛暑時におけるドライバーの熱中症対策に加え、燃料コスト・CO2排出量の削減にも大きく寄与。
ソリューションのご紹介	遮熱シート 「SPACECOOL」	SPACECOOLの遮熱シートは、放射冷却技術を活用し、日中のゼロエネルギー冷却を可能にし、倉庫やトラックでの温度上昇を抑えて労働環境・輸送品質を改善、燃料消費とCO2排出を削減します。
ソリューションのご紹介	環境データの可視化クラウドサービス「EcoNipPass」	EcoNipPassは環境にまつわる業務を効率化できるソリューションです。データの入力、Scope3の収集、可視化、施策管理を一元管理することが可能です。



Frontal Inc.

TDBC WG09 | SDGsナレッジバンク セミナー | 2026.6.16

SBT認証取得

経営戦略としての環境配慮への取組

フロンタル株式会社 (福岡/京都)



SCIENCE
BASED
TARGETS

DRIVING AMBITIOUS CORPORATE CLIMATE ACTION

SBT（科学的削減目標）とは？

【定義】

パリ協定が目指す「世界の平均気温上昇を1.5℃に抑える」科学的根拠に沿って設定される、削減目標のこと。



SCIENCE
BASED
TARGETS

DRIVING AMBITIOUS CORPORATE CLIMATE ACTION

約
20%

PRIME MARKET

東証プライム企業の取得率

約
40%

MANUFACTURERS

主要メーカーの取得率

※ 取得率は各社公表・WWFジャパン等より（2024-2025）

強制開示と要請

2027年から、プライム企業はサプライチェーン全体のCO₂排出量の開示が始まります。

※ 時価総額3兆円以上の大企業から段階的に開始（金融庁・SSBJ基準）

（プライム企業）自社と取引先のエネルギー消費の拡がり

将来のサプライチェーン全体（Scope 1, 2, 3）のエネルギー消費量に拡がる



取引先である運送会社にも……

当社フロントルの対応

2024年

SBT認証を取得しました。

待っていれば、いずれ荷主から求められるかもしれない。

それなら受け身ではなく、自分たちから挑戦しよう！！

そう考えました。



DRIVING AMBITIOUS CORPORATE CLIMATE ACTION

認証取得

29

社目の挑戦

セミナー参加者の状況

●会場参加:20名 オンライン参加:31名 計:51名

アンケート結果

29件

参加者アンケートをいただきました

総合満足度の高さ

4.4点

セミナー全体の満足度は非常に高く評価されました

各セッション評価

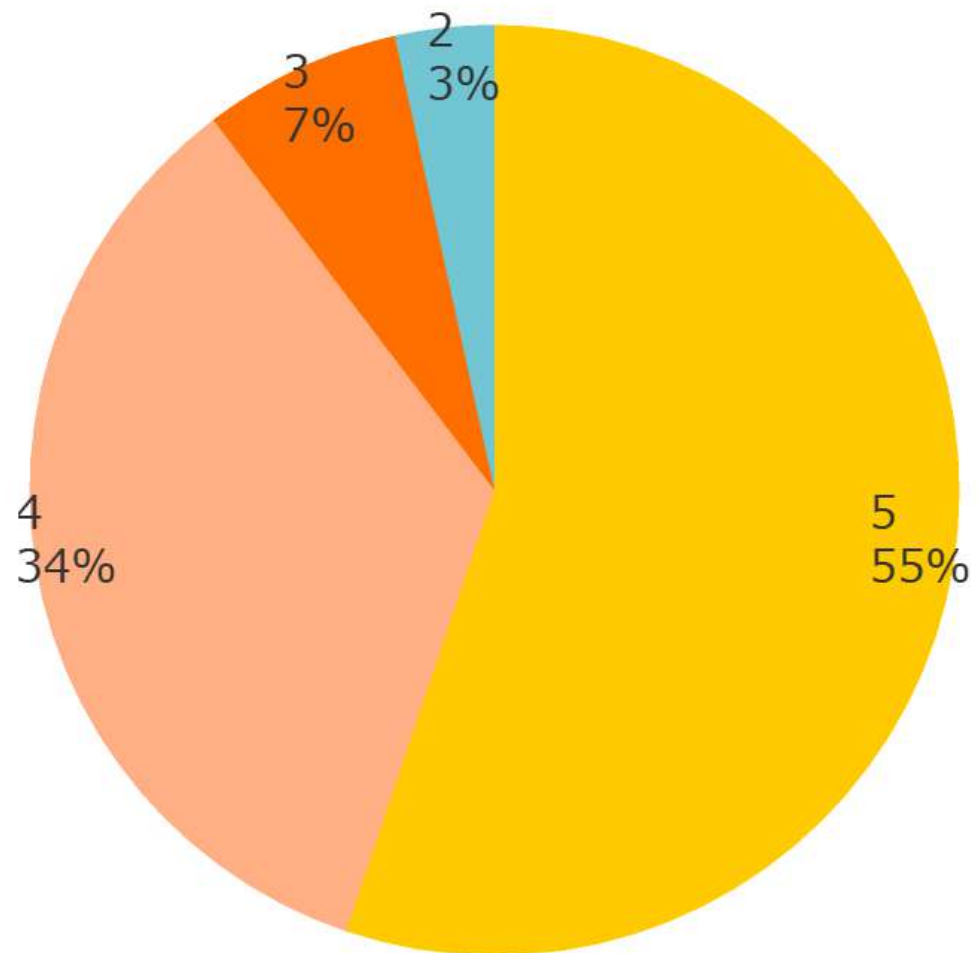
4.3点

第一部 「今すぐできる!! 省燃費、エコドライブの奨め」

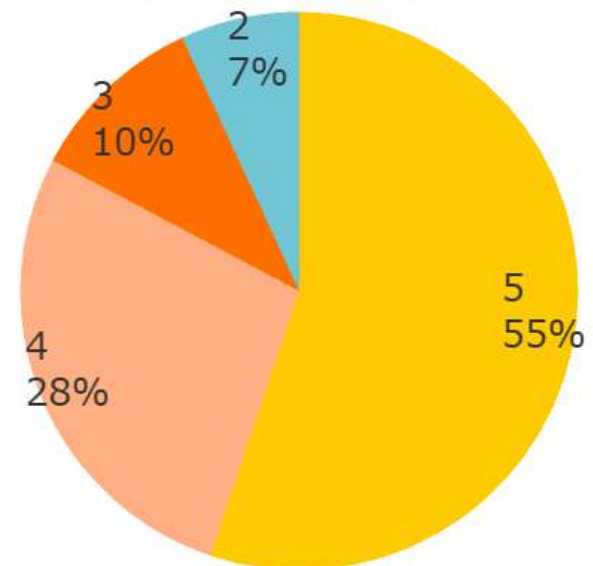
4.5点

第二部 「運輸事業者様のお取り組み・ソリューションの実例」

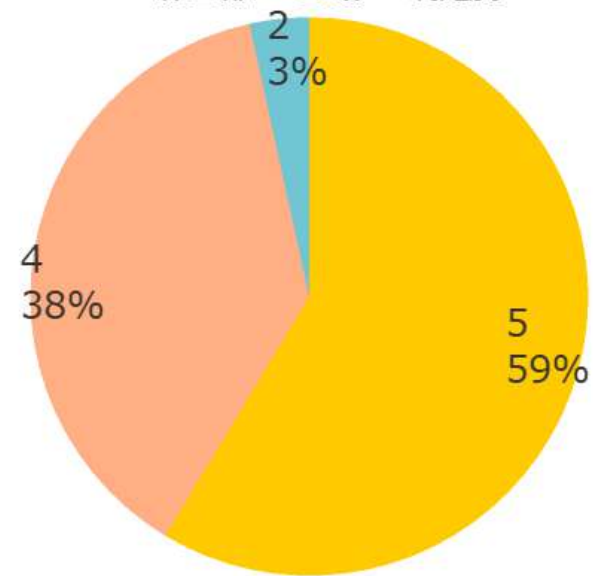
セミナー全体 満足度



＜第一部＞ セミナー満足度



＜第二部＞ セミナー満足度



第一部「今すぐできる!! 省燃費、エコドライブの奨め」コメントより

- 弊社取り組みとも関連する内容で、大変興味深く伺わせて頂きました。
- 大変貴重なお話ありがとうございました。漠然としたものがきちんと計算式に則って算出されていることがわかり大変勉強になりました。
- 仕組みがわかって大変勉強になった数字でわかるところがよかったご説明いただいた資料を共有して欲しいです
- エコドライブを理解していない経営者が多い

第二部「運輸事業者様のお取り組み・ソリューションの実例」コメントより

- 運送業界についてより理解を深める事が出来て、大変勉強になりました。
- 現行の「エコドライブ10のすすめ」の改訂を担当した者として、大変興味深く拝聴しました。商用車ならではの取組や、様々なエコドライブ支援の装置・システムによるソリューションの実例も具体的で大変勉強になりました。ありがとうございました。
- いずれの報告も実証実験における生のデータをご提示いただき非常に勉強になりました。今後も引き続き更なる進捗報告をお願いします。
- 様々な先進的な取り組みについてご紹介いただき、大変参考になりました！これからは毎回参加させていただきますので、引き続きの具体的な情報提供をよろしくお願いいたします！

本セミナーの内容につきましては・・・

TDBC WG09 HP より

アーカイブ動画の視聴、資料のダウンロードが可能です。
是非、サイバーリスク対策立案へのご参考になしてください。

<https://tdbc.or.jp/working-group/2025/wg09/6a38bd239bce617655dcb238/>



荷主が変わらなければ物流ではなく、経済が破綻する
～運送事業者と荷主とのパートナーシップで解決～



一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会

<https://tdbc.or.jp/>

unyu.co@wingarc.com

協議会スポンサー

