

NPO 法人エスコット 殿

取組事業のご案内

3CF&Co.

**2024年3月1日
株式会社 3CF&Co.**

株式会社 3CF&Co. の概要

Strictly Confidential

Discussion Purpose Only

会社概要

社名	株式会社3CF&Co.
設立	2019年2月26日
住所	東京都世田谷区玉川3-20-3 マノア玉川ビル501号室
資本金等	4,740万円
取引銀行	城南信用金庫、三菱UFJ銀行、 三井住友銀行、みずほ銀行、 日本政策金融公庫
Mail	info@3cf.co.jp
URL	https://www.3cf.co.jp/



経営メンバー

会長 安部 慎太郎
元 三井物産株式会社 代表取締役副社長
2021年 当社参画



代表取締役 榮喜 健介
2002年 日商岩井株式会社入社
(現 双日株式会社)
2015年 国土交通省入省
(官民人事交流採用)
2017年 双日株式会社入社 (再雇用)
2018年 双日株式会社退職
2019年 当社設立

サプライチェーン全体の効率化を通じて
社会や地域を支える仕組みを構築

業務の属人化や煩雑性

海上運賃の高騰
(急激な変動)

2024 年問題
(脱炭素・物流費の上昇)



業務標準化・DX
プラットフォーム
(マッチングサービス)

海上運賃の共同購買事業

コンテナラウンドユース事業

ポイント

- ・ 経済合理性が担保された仕組みを通じて、脱炭素等の社会的意義を実現
- ・ 物流業界の非効率性を解消することで、以下の両立を実現：
 - ✓ (荷主) 物流費の抑制や輸送の脱炭素等
 - ✓ (物流事業者) 収益向上機会の提供

(ご参考 ① : 2024 年問題) 実質的な値上げ受け入れ要請

- 2022年9月の設置後、2023年2月に「持続可能な物流の実現に向けた検討会中間取りまとめ」を経て、**2023年8月に「最終とりまとめ」を公表**
- **物流の担い手不足やカーボンニュートラルへの対応など、物流の持続可能性の実現に向けて、2024年を「始まり」として所要の取組**を行うもの
- **2024年の通常国会で所要の法改正**が行われるものと推測※

(※) 本年2月13日付で閣議決定

■ 物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン（抜粋）

発・着荷主共通の取組実行（必須）

- **荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握**
入荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等（荷積み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間を把握する。
- **物流管理統括者の選定**
物流業務の実施を統括管理する者（役員等）を選任（略）
- **物流の改善提案と協力**
取引先や物流事業者から、（略）要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する 等。

発・着荷主共通の取組実行（推奨事項）

- **輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮**
トラック輸送の輸送距離を短縮し、（略）幹線輸送部分と集荷配送部分の分離、集荷先・配送先の集約等を実施する。
- **物流事業者との協議**
運賃と料金を含む運送契約の条件に関して、物流事業者に対して積極的に協議の場を設ける 等。

(出所) [持続可能な物流の実現に向けた検討会](#)

(ご参考 ②) : 脱炭素に係るビジネスルール) GX 推進法 (骨子)

Strictly Confidential
Discussion Purpose Only

排出量取引の実効性を高める施策

	現状	見直し方針
取引制度への参加	自社で判断	不参加ならGX債での政府支援なし
削減目標の設定	水準を自ら設定	業種別指針をもとに、第三者認証を求める
目標を達成できない場合	企業名の公表	政府が指導や勧告

- 2050年までにカーボンニュートラルの実現には2023年から10年間で官民合わせ、**150兆円規模のGX投資が必要**と試算
- GX推進法により、2023年度から10年間で**GX経済移行債を20兆円発行**予定
 - (2028年度～) 化石燃料の輸入事業者等に対し、化石燃料賦課金の徴収開始
 - (2033年度～) 発電事業者に対し、特定事業者負担金の徴収を開始
- (2024年1月現在) 排出量取引への参加義務要件はないが、**今後は(事実上の)参加義務化の方向**で検討が進められている状況(今後設定される基準年との比較において、炭素削減量の不足を外部クレジットの購入で補う構想)
 - これらを原資として、**社会全体の脱炭素化を推進**する方針

脱炭素の取組を推進しておかないと、社会変革に伴う負担コストをより多く負う構図

当社の取組事業 (SPOT マッチング事業)

Strictly Confidential

Discussion Purpose Only

■ 課題と打ち手

煩雑・属人的
な業務

業界の
重層構造

課題

業務のDX化

マッチング

打ち手

物流コストの
急激な変動

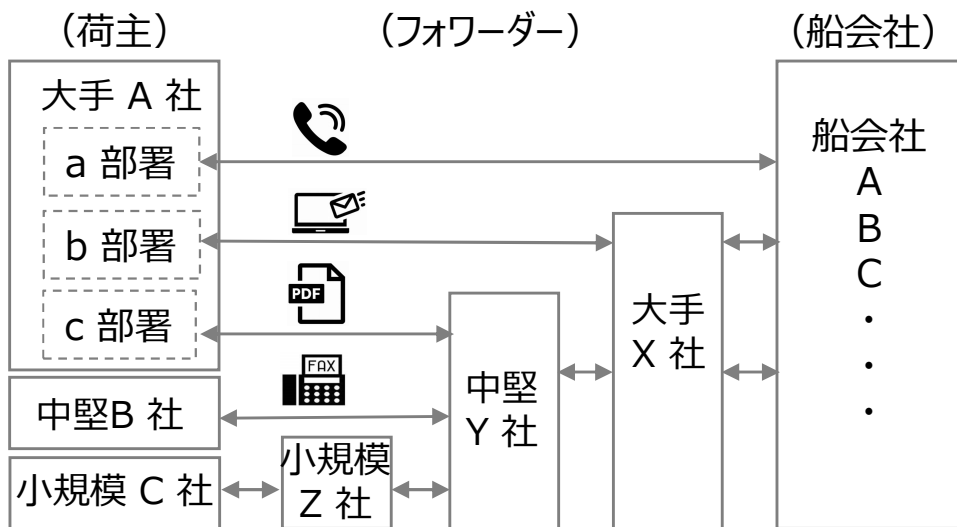
スケジュール
の混乱

適切な物流
コストの調達

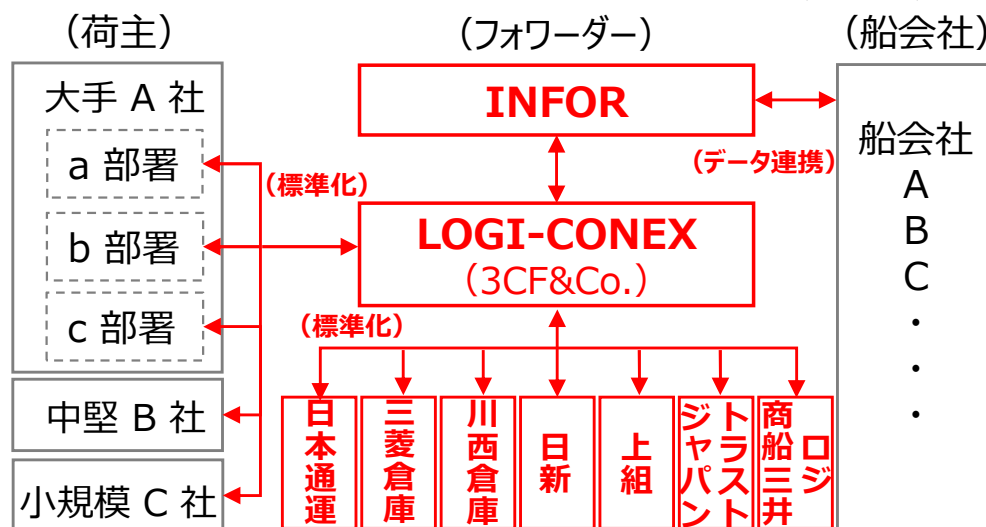
輸送の可視化
(実装中)

■ 事業構造

BEFORE

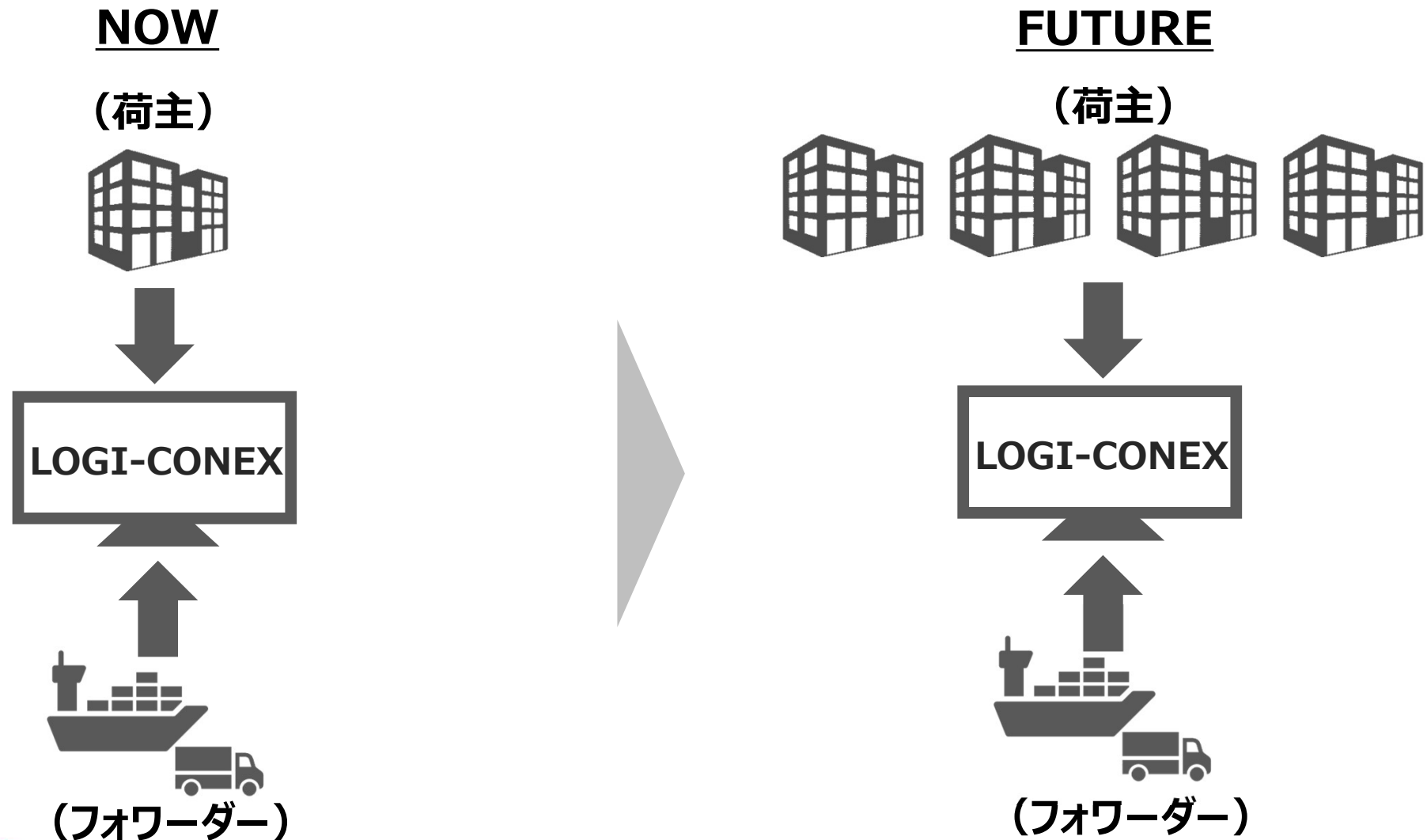


NOW



海上運賃の共同購買事業（BID 事業）

- 従前は個社ごとに船社やフォワーダーに対して運賃交渉を行うのが一般的
- 同一航路を利用する複数荷主の荷量を纏め、短期（3か月）の BID を実施
- 自社荷量 + 他社荷量を合わせて競争力のある運賃を調達

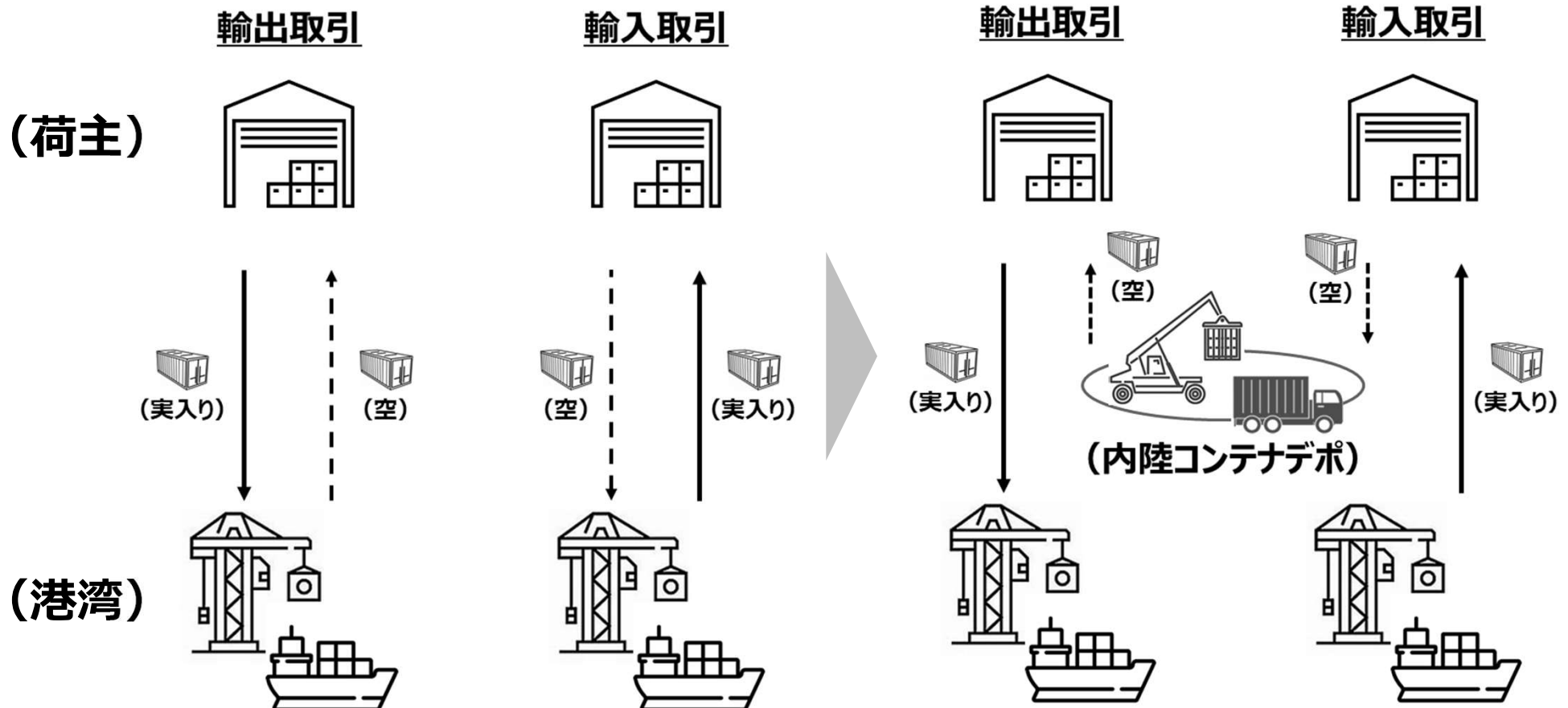


コンテナラウンドユース (CRU) 事業

- 海上運賃の共同購買事業によって、輸出船社と輸入船社を絞り込み (CRU 実装環境を整備)
- 不特定多数 (輸出荷主 : 輸入荷主 = M : N) の取組を実装
- 2024 年問題や脱炭素対応 (SCOPE 3 対応等) を踏まえ、効率的な輸送を実現する仕組みを構築

NOW

FUTURE



- 海上運賃の「共同購買事業」によって、荷主（荷量）を集約し、関係者全体の収益性を向上
- 輸出者 × 輸入者 × インランドデポの組み合わせ・活用によって SCOPE 3 対応（脱炭素）や効率的な陸送手配（2024年問題への対応）を行う仕組みを構築



サプライチェーン全体の効率化を通じた
物流競争力を向上