

## C0. はじめに

## C0.1

## (C0.1) 貴社の概要および紹介を記入します。

私たちSGホールディングスグループは、SGホールディングスを純粋持株会社とし、佐川急便を中核事業会社とした総合物流企業グループです。純粋持株会社1社、連結子会社115社、持分法適用の関連会社3社により構成されており、「デリバリー事業」「ロジスティクス事業」が提供する物流ソリューションを、「不動産事業」「その他」に属する事業インフラ機能である物流付帯サービスが支える構造となっております。

デリバリー事業では、宅配便事業を中心として当社グループの日本全国を網羅するネットワークを駆使した物品輸送サービスを法人顧客中心に提供しております。ロジスティクス事業では、流通加工サービス、物流センター・倉庫運営サービス等の3PLや、通関業務受託・フォワーディングサービス等の国際輸送に加え、ASEANや南アジアを中心に、欧米やアフリカにまで広がる海外拠点において各地域内での物流業務を担う海外現地物流を提供しております。不動産事業では、物流ソリューション提供のための事業インフラである物流施設を中心に不動産の開発、賃貸、管理等を行っております。その他の事業では、効率的な物流ソリューションを提供するために、IT関連事業、車両関連事業、人材派遣事業等、不動産事業以外の各種事業インフラについてもグループ内にその機能を保有しております。

2020年度の売上高は約1.3兆円でした。従業員数は全世界で約97,000人です。

## C0.2

## (C0.2) データ報告年の開始日と終了日を記入します。

	開始日	終了日	過去の報告の排出量データを記入する場合には表示されます	排出量データを入力する過去の報告年の番号を選択します
報告年	2020年4月1日	2021年3月31日	いいえ	<Not Applicable>

## C0.3

## (C0.3) データを提供する対象の国/地域を選択します。

日本

## C0.4

## (C0.4) 今回の開示の中で、全ての財務情報に使用する通貨単位を選択します。

日本円(JPY)

## C0.5

(C0.5) 貴社が開示している事業に対する気候関連の影響の報告バウンダリ(バウンダリ)に該当するものを選択します。この選択肢は、貴社の温室効果ガスインベントリを統合するために貴社が選択した手法と一致する必要がありますにご注意ください。

その他、具体的にお答えください (SGホールディングス株式会社及びグループ国内法人の佐川急便株式会社)

## C-T00.7/C-TS0.7

## (C-T00.7/C-TS0.7) どの輸送手段のデータを提供しますか。

軽量自動車(LDV)

重量自動車(LDV)

## C1. ガバナンス

## C1.1

## (C1.1) 組織内に気候関連問題の取締役会レベルの監督機関はありますか。

はい

## C1.1a

(C1.1a) 取締役会における気候関連課題の責任者の役職をお答えください(個人の名前は含めないでください)。

個人の役職	説明してください
最高執行責任者(COO)	SGホールディングスは、純粋持株会社としてグループの経営体制のスリム化とスピード経営の実践に努めています。最高執行責任者は取締役会の議長であり、取締役会が、グループ全体の経営および業務執行の監督機能を担っています。具体的には、グループ会社に対する経営指導/重要事項の承認・指示機能として、SGホールディングス内にCSR委員会・投資検討委員会・グループ予算委員会の3つの委員会と、グループ経営戦略会議・グループリスクマネジメント会議・グループ管理部門責任者会議の3つの会議体を設け、グループ会社の業務執行状況について取締役会で報告を受け、監督を行っています。また、監査役4名(うち社外監査役3名)で構成される監査役会を設置し、経営に関する監視および監査を行っています。 この取締役会の監督機能の中で、気候変動関連課題についても重要な経営マターの一つとして監視する責任を有しています。 【2020年度の決定事例】 TCFD対応の推進を具体的に進めていくため、2021年3月のCSR委員会で検討された以下事項について正式承認されました。 ・情報開示を具体的に進めていくスケジュール ・情報開示の期限 ・推進体制(SGホールディングスのCSRユニットを中心としたワーキンググループメンバー)

## C1.1b

(C1.1b) 気候関連問題の取締役会の監督に関して詳細を記載してください。

気候関連課題が予定された議題項目に挙げられる頻度	気候関連課題が組み込まれるガバナンス構造	取締役会レベルの監督の範囲	説明してください
予定されている一部の会議	戦略の審議と指導 主要な行動計画の審議と指導 リスク管理方針の審議と指導	<Not Applicable>	SGホールディングスの取締役会は取締役9名(うち社外取締役3名)で構成され、毎月開催される定時取締役会のほか、緊急の決議事項がある場合等必要に応じて臨時取締役会を開催しており、取締役会規程、職務権限規程等の各社内規程に基づき、SGホールディングスグループの業務執行全般の意思決定および各取締役の経営執行状況の報告を行っています。また、取締役会には、全ての監査役が出席し、取締役の業務執行の状況を監視できる体制となっています。

## C1.2

(C1.2) 気候関連問題に責任を負う経営レベルにおける最高の役職または委員会を記入します。

役職および/または委員会の名前	指示報告系統	責任	責任の対象範囲	気候関連問題に関して取締役会に対する報告頻度
最高経営責任者(CEO)	<Not Applicable>	気候関連リスクと機会の評価と管理の両方	<Not Applicable>	四半期に1回

## C1.2a

(C1.2a) この役職または委員会が組織構造内のどこに位置するか、その責任の内容、および、どのように気候関連課題のモニタリングを行っているかをお答えください(個人の名前は含めないでください)。

SGホールディングスグループでは、CSRを経営レベルで推進していくことを目的に、CSR委員会を設置しています。委員会は取締役をはじめとして経営企画やCSRの所管部署の長などによって構成され、最高経営責任者である代表取締役会長が、CSR委員会の委員長を務めています。CSR委員会は原則四半期ごとに開催され、当社グループのCO2排出量の情報開示などを含めCSRに関する重要な諸施策や管理体系について議論することで、気候変動対応への取り組みの継続的な改善につなげています。これによって、気候変動リスク並びに機会について、最終評価を行い、各事業会社で実践される管理活動についてモニタリングする責任を有しています。CSR委員会は、SGホールディングスグループ各社のリスクを管理するグループリスクマネジメント会議(統括責任者:SGホールディングスの管理・統制担当取締役)と共に、SGホールディングスグループの業務執行における重要な機関であり、純粋持株会社であるSGホールディングス内に位置します。

■CSR委員会 ← [上程・報告] ←グループ会社

■CSR委員会 → [重要事項の承認・指示] →グループ会社

よって、気候変動問題に対して経営レベルでの最高責任を有しているのは、最高経営責任者である代表取締役会長です。

## C1.3

(C1.3) 目標達成を含む気候関連問題の管理に対してインセンティブを提供していますか。

	気候関連問題の管理に対してインセンティブを付与します	コメント
行1	はい	

## C1.3a

(C1.3a) 気候関連問題の管理に対して提供されるインセンティブについて具体的にお答えください(ただし個人の名前は含めないでください)。

インセンティブを得る資格	インセンティブの種類	インセンティブを受け対象活動	コメント
すべての従業員	金銭的表彰	排出量削減目標行動の変化に関連した指標	グループ中核事業会社の佐川急便では、環境に関する専門部署である「CSR推進部 CSR推進課」が設置され、気候関連問題の管理を業務目標の一つに設定しており、年次考課の際の評価指標となっています。「全ての従業員」とは、「CSR推進部 CSR推進課」に所属する従業員を指しています。

## C2. リスクと機会

### C2.1

(C2.1) あなたの組織は、気候関連リスクおよび機会を特定する、評価する、およびそれに対応するプロセスを有していますか？

はい

### C2.1a

(C2.1a) あなたの組織は短期、中期、および長期の時間的視点をどのように定義していますか？

	開始(年)	終了(年)	コメント
短期	0	1	1ケ年
中期	1	3	中期経営計画の期間を3か年としている。
長期	3	12	グループの中核会社佐川急便で2019年を基点に2030年までの環境目標を設定している。

### C2.1b

(C2.1b) あなたの組織では、事業に対する財務または戦略面での重大な影響を、どのように定義していますか。

当社グループでは、リスクマネジメント規程及びリスクマネジメント手順書において、リスクレベルをA～Eまでの5段階に分けて管理しており、当社グループ全体のリスクがA及びB、佐川急便におけるリスクはC、D、Eが該当します。

当社グループのリスクのうち、企業価値に重大な影響を及ぼす事象を「D) 事業会社における重要リスク」として定義し、その重要リスクのうち、優先的に低減策を整備し、リスクの低減を図る必要のある事象を「C) 事業会社における重点対策リスク」、それ以外のリスクを「E) その他リスク」として定義しています。

リスク重要度の評価は、影響度と発生頻度の評価結果に定性的な要素も反映したうえで、リスクマネジメント統括責任者が「D) 事業会社における重要リスク」または「C) 事業会社における重点対策リスク」のいずれかを最終判断して決定します。

リスクレベル (重要度)

- A) 当社グループの重点対策リスク
- B) 当社グループの重要リスク
- C) 事業会社における重点対策リスク
- D) 事業会社における重要リスク
- E) その他リスク

■影響度 <大> の評価指標：9段階評価のレベル7~9が該当

定性評価：人命に関わる又は重傷レベル、民事・刑事行政上の処分において全事業所又は営業所単位での活動停止、新聞・テレビ等の主要マスメディアで全国的に報道されるレベル、消費者団体等にボイコット（不買）運動されるレベル

定量評価：営業利益の計画に対する損失の割合が5%以上

■発生頻度の評価指標

高：月～1年レベルで顕在化する可能性がある：9段階評価のレベル7~9が該当

中：数年レベルで顕在化する可能性がある：9段階評価のレベル4~6が該当

低：10年以上の単位で顕在化する可能性がある：9段階評価のレベル1~3が該当

**(C2.2) 気候関連リスクおよび機会を特定、評価する、およびそれに対応するプロセスについて説明します。****対象となるバリューチェーン上の段階**

直接操業  
上流  
下流

**リスク管理プロセス**

多専門的全社的なリスク管理プロセスへの統合

**評価の頻度**

年に複数回

**対象となる時間軸**

短期  
中期  
長期

**プロセスの詳細**

佐川急便では、リスクマネジメントを効果的かつ効率的に実施するため、リスクマネジメント会議（以下「RM会議」という。）を毎月開催します。RM会議は議長であるリスクマネジメント統括責任者（代表取締役社長又は代表取締役社長が指名した取締役）が召集し、リスクマネジメント統括責任者の指示に基づいて、リスクマネジメント推進責任者（リスクマネジメント所管部署の長）が実施します。また、RM会議には、取締役、リスクマネジメント責任者（個々のリスク所管部署の長）及び428営業所の長が出席します。また、必要に応じて他の者を出席させます。

さらに、その上位の会議体として、SGホールディングス代表取締役社長又は代表取締役社長が指名した取締役が議長（グループリスクマネジメント統括責任者）を務めるグループRM会議が実施されます。

佐川急便のリスクマネジメント活動は、「リスクの認識・評価」、「リスクへの対策」、「リスクのモニタリング」、「リスクの検証」の4ステップで行います。

**【リスクの認識（特定）・評価】****① リスクの抽出・分析**

リスクマネジメント統括責任者は、事業年度末のSGHグループリスクマネジメント会議（以下「グループRM会議」という。）の結果に基づき、リスクマネジメント責任者に対し、次年度のリスクの抽出を指示する。リスク抽出にあたり対象となるバリューチェーンとして直接操業と上流および下流、対象となる時間軸として短期・中期・長期をそれぞれ考慮する。

リスクマネジメント統括責任者の指示を受けたリスクマネジメント責任者は、リスクを想定して抽出し、「評価基準一覧」に基づいてリスクを分析する。

リスクマネジメント所管部署は、抽出・分析されたリスクを「リスク一覧」に取りまとめる。さらに、当該部署と協議の上、重点対策リスク・重要リスク候補となるものについては、「リスク管理シート」の作成を依頼し、両者を取りまとめてRM会議に上申する。

「リスク管理シート」には、次の事項を記載する。

(i) リスク区分（戦略リスク・業務活動リスク・財務報告リスク）

(ii) リスク名称

(iii) 具体的内容

- ・想定する事態（顕在化する場面・場所や業務、原因、影響等）
- ・これまでの対策の整備状況（対策の名称、内容等）
- ・これまでの対策の実施状況（管理の仕組み等）

(iv) リスクレベル（影響度（定性評価・定量評価）、発生頻度）

(v) リスク対応方針

**② リスクの評価、リスク候補の選定**

RM会議は、事業年度末のグループRM会議の結果を踏まえ、「リスクが当社にとって許容可能か」「リスクへの対策に関する優先順位が高いか低い」の観点から当該年度のリスク評価を行い、「重点対策リスク・重要リスクのレベル」に基づき「重点対策リスク」、「重要リスク」及び「その他リスク」の候補を選定し、リスクマネジメント統括責任者がこれを決定する。

リスクマネジメント統括責任者は、グループRM会議において、佐川急便の「重点対策リスク」及び「重要リスク」に関する報告を行い、グループリスクマネジメント統括責任者がこれを承認する。リスクマネジメント統括責任者は、グループリスクマネジメント統括責任者から承認されたリスクについて、対応の指示を受ける。

**【リスクへの対策】**

リスクマネジメント統括責任者は、リスクマネジメント推進責任者に「リスク管理シート」の記載に基づく具体的対策の実行計画の策定を指示する。

リスクマネジメント推進責任者は、リスクマネジメント責任者とともに具体的対策の実行計画を策定し、リスクマネジメント統括責任者及びグループリスクマネジメント統括責任者の確認を受ける。修正の指示を受けた場合は、検討し対応する。また、具体的対策の進捗を評価するために、リスク管理指標を定量的に設定する。

リスクマネジメント推進責任者は、リスクマネジメント統括責任者の指示に基づき、実行計画に従い対策を実施する。

**【リスクのモニタリング】**

リスクマネジメント所管部署は、該当するリスクについて対策を推進するとともに、リスク管理指標により定量的に実施進捗を毎月評価し、顕在化の未然防止に努める。そして、その効果を取りまとめ、3か月に1回、SGHリスクマネジメント統括部署に報告する。

また、新たなリスクを発見した場合には、適時報告する。

リスクが顕在化または顕在化する恐れがある状況を確認した場合、直ちにSGHリスクマネジメント統括部署へ報告するとともに、リスクを最小限に抑える初動対応と、再発防止策を速やかに実施する。

**【リスクの検証】****① リスクごとの検証**

SGHリスクマネジメント統括部署は年に1回以上、リスクの認識・評価・対策に関する検証を行う。

検証は、次の事項に関する確認とする。

- ・「重点対策リスク」、「重要リスク」の対策の実施状況及び効果
- ・新たなリスク、顕在化したリスクへの対応結果
- ・リスクマネジメント体制、仕組み及び手順等の有効性

**② グループRM会議への報告**

リスクマネジメント統括責任者は、「リスク管理シート」等を用いてリスクの位置付けがどのように変化したかを明らかにし、リスク検証結果とともに、事業年度末に行うグループRM会議に報告する。

**③ 課題・方向性の確認**

リスクマネジメント統括責任者は、グループリスクマネジメント統括責任者が前②の結果を踏まえて行う総括、今後のリスクマネジメント活動における課題及び方向性を確認する。

**【移行リスク/機会のケーススタディ】**

佐川急便では、環境対応車種としての主力車種について最近の動向から以下の課題を特定しました。

①環境性能の優位性低下

近年の他の車種の環境性能向上に対して、近年性能変化がなく、優位性を失っている。

②労働時間への影響

燃料補給時間が長い。(通常より4~5倍以上)

燃料を補給する供給スタンドが継続的に減少

③補助金終了の危機

国交省の補助金対象車種としての評価は、最終段階となる第三段階に位置づけられており、近年中に補助対象外となる可能性が高い。上記についてリスク評価を行った結果、環境性能比較ではこれまでの主力車種の性能が最も悪く、他の車種よりCO2排出量および燃料コストも増加しており、自家用スタンドの維持費(点検・修繕)も高額であることから、環境面・コスト面のメリットが少ない、といった分析結果が報告されました。リスクマネジメント責任者による評価結果は影響度「レベル5」・発生頻度「レベル9」となりました。さらにリスクマネジメント統括責任者によって、リスクレベルは「C) 事業会社における重点対策リスク」に相当すると最終評価されました。この対応策として、CSR推進部・安全推進部によって経営層を含む本社幹部へ報告と、「2018年度以降の環境対応車主力車種の変更」が提案されました。経営判断が行われ本対応は承認され、具体的な車両計画を策定しました。その結果、2020年3月末時点の環境対応車に占める変更となった主力車種の割合は17%に減少しています。(2017年度33%、2018年度24%)

【物理リスクのケーススタディ】

リスクマネジメント統括責任者の指示に基づき、リスクマネジメント責任者は、リスクを想定して抽出し「評価基準一覧」に基づいて特定されたリスクを分析します。2020年度は、毎年のように発生する自然災害の脅威について、リスク区分：「業務活動リスク」、リスク名称：「台風、水害、雪害による重大被害」が特定されました。リスクマネジメント責任者による評価結果は影響度「レベル7」、発生頻度「レベル5」となりました。さらにリスクマネジメント統括責任者によって、リスクレベルは「D) 事業会社における重要リスク」に相当すると最終評価されました。対応策が必要であるため、リスク対応部署である施設投資部が「リスク管理シート」を作成し、具体的な対応策として実施期間・対応策に要する費用概算・対応策に要する予定人員・対応内容(被害発生施設への修理会社手配実施・停電が発生した場合の非常用発電機手配及び接続工事会社の手配実施・広域災害の場合は被害状況の一覧を作成しリスクマネジメント課他関連部署との共有・事態終息後の保険適用の調整・申請の実施)・リスク指標(耐風、耐水工事の状況)・顕在化評価基準(従業員に重大被害・部外に重大被害)を計画しました。リスク対応策実施後の評価は、「リスク指標に対する進捗」が、台風10号被害に伴う修繕は、対象52件に対し手配完了、福島県沖地震に伴う修繕は対象68件に対し、完了18件、手配完了4件、現地調査完了46件となりました。最終的に本リスクの顕在化有無は「無し」と評価されました。

C2.2a

(C2.2a) 貴社の気候関連リスク評価において、どのリスクの種類が検討されていますか。

	関連性および組み入れ	説明してください
現在の規制	関連性があり、常に評価に含めている	代表的な事例として、当社が都内江東区に所有する佐川東京ロジスティクスセンターは、東京都条例に基づき総量削減義務の対象施設となっています。削減義務履行のため、第二計画期間(2015年度~2019年度)においてはクレジットの購入を行いました。また、2020年度からの第三計画期間においては、さらに削減義務率が引き上げられることで、義務履行に要するコストが増加するリスクがあります。
新たな規制	関連性があり、常に評価に含めている	当社は、デリバリー事業のために商用車両を約27,000台保有しています。このうち50%強(約14,000台)が環境対応車種です。今後、カーボンライジングなどの新たな規制が導入された場合、燃料に係るコストの増加が見込まれ収益に影響を及ぼすリスクがあります。また、東京都では「2030年脱ガソリン車100%」を明言し、電気自動車やハイブリッド車などへの乗り換えを促進するため、自動車メーカーとも連携しながら具体的な取り組みを検討していくという動きが商用車種で範囲が広がった場合、当社にとって車両入れ替えに伴うコスト増大のリスクがあります。
技術	関連性があり、常に評価に含めている	日本でも2050年カーボンネットゼロ宣言及びそれに伴う2030年の温室効果ガス排出削減目標が大幅に引き上げられたという状況下、物流業界にも脱炭素に向けた新たなサービスが求められています。当社でも、2020年8月より豊田TRIKE株式会社と共同開発を進めてきた業務用電動アシスト自転車「TRIKE CARGO(トライカカーゴ)」を全国60営業所に順次導入を開始するなどの取組みを推進していますが、CO2排出ゼロに向けた新たなサービスの開発や導入が遅れば、競合先に淘汰され、売上が大幅に減少するリスクがあります。
法的	関連性がない。理由の説明	近年毎年のように発生する豪雨や大雪のような自然災害による陸路の寸断、さらには未だ収束しないコロナ禍に伴う航空貨物便減便など、集配業務に遅延が発生する状況が以前と比べて多くなってきています。これにより、遅配が発生する可能性がありますが、自然災害等に起因する遅配等については損害賠償の責任を負わない旨を約款に規定しており、気候変動に伴う訴訟リスクについては発生の可能性がほぼ無いと考えています。
市場	関連性があり、常に評価に含めている	日本でも2050年カーボンネットゼロ宣言及びそれに伴う2030年の温室効果ガス排出削減目標が大幅に引き上げられたという状況下、顧客のニーズはより低炭素またはカーボンニュートラルな輸送サービスを選択する方向にシフトしてきています。現在保有している車両の50%強(約14,000台)が環境対応車種でそれ以外が従来燃料消費型車種であり、順次切り替えを行っているものの、それより早いスピードでの切り替えが必要となった場合(環境未対応車種に対する流入規制など)、より早い段階で事業全体における使用車両の低炭素化/脱炭素化を実現させなければ、市場ニーズに沿った輸送サービスの提供ができなくなり、売上が大幅に減少するリスクがあります。また、このリスク対応のためのコスト増も収益に影響を及ぼすリスクがあります。
レピュテーション(評判)	関連性があり、常に評価に含めている	環境を重視する事業活動を推進されている顧客からは、環境対応に関するアンケートでCO2削減効果を問われるケースも出てきており、このようなケースは増加傾向にあります。例えば、荷主である化粧品会社では、サプライチェーン排出量におけるScope3排出量の削減を重視するといった、気候変動対応への要求が明らかに変化してきています。このような荷主の気候変動対応への意識や取組みの変化に当社サービスが十分に対応できなければ、信頼や評判の低下につながり、売上減少につながるリスクがあります。
緊急性の物理的リスク	関連性があり、常に評価に含めている	近年毎年のように発生する豪雨や大雪のような自然災害による陸路の寸断は、被害エリア及びその周辺地域の集配業務に大きな支障をきたし、最悪の場合は一時期集配不能となる状況を引き起こします。これらは荷物の保管や再配達のための追加コストが発生するとともに、集配業務不能エリアへの荷物が減少し売上が減少します。現時点ではその売上減少幅はそれほど大きなものではありませんが、今後気候変動による自然災害のより甚大化ならびに発生頻度の増加があれば、事業へのリスク影響度は大きくなります。
慢性的物理的リスク	関連性があり、常に評価に含めている	平均気温の上昇は労働環境の悪化につながります。特に夏場日中の集配業務は、従業員が熱中症にかかるリスクが高まります。当社では、ユニフォームにハーフパンツやクールファンベストを採用したり、熱中症予防のキャンディを従業員に配布したりといった対策をすでに行っていますが、現在は夏場日中の気温は健康を脅かすような日も多く、今後平均気温が2℃以上上昇した場合の労働環境の悪化は、労災発生リスク増加の原因ともなり事業上のリスクが大きくなると懸念しています。さらに、作業エリアの空調やスポットファン、ミスト等の設備導入や電力コスト増加のリスクが生じます。従って、慢性的物理的リスクは当社の将来の収益に大きな影響を及ぼします。

(C2.3) 貴社の事業に重大な財務的または戦略的な影響を及ぼす可能性がある潜在的な気候関連リスクを特定しましたか。

はい

## C2.3a

(C2.3a) あなたの組織の事業に重大な財務的または戦略的な影響を及ぼす可能性があるとして特定されたリスクを記入してください。

ID

Risk 1

バリューチェーンのどこでリスク要因が生じますか。

直接操業

リスクの種類と主な気候関連リスク要因

市場	原材料のコスト増加
----	-----------

主要な財務上の潜在的影響

直接費の増加

従来の金融サービス業界のリスク分類に対応付けられた気候リスクの種類

<Not Applicable>

企業固有の内容の説明

佐川急便は、デリバリー事業のために商用車両を2020年3月末時点で26,872台保有しています。26,872台の燃料費は原油価格や為替相場の動向により変動いたします。2020年度のデリバリー事業における燃料使用量は、ガソリン使用量16,912,046ℓ、軽油使用量78,563,100ℓでした。よって燃料価格の上昇は事業に大きな影響を及ぼします。当社グループでは、燃費効率の良いハイブリッドトラック等の環境対応車を導入し、原油価格の変動による費用増加リスクの抑制に努めており、新技術の導入による省エネルギーや代替エネルギーに対応した車両が開発されれば、積極的に導入していく方針であります。しかしながら、今後炭素税等の導入や急激な燃料価格等の上昇が生じた場合、当該費用増加分を運賃等の販売価格に転嫁できずコスト負担が増加するリスクがあり、当社グループの経営成績に影響を及ぼす可能性があります。よって財務影響額は最大で約38億円となります。

時間的視点

中期

可能性

可能性がおよそ5割

影響の程度

やや高い

財務上の潜在的影響額をご回答いただくことは可能ですか。

はい、単一の推計値

財務上の潜在的影響額(通貨)

380000000

財務上の潜在的影響額 - 最小 (通貨)

<Not Applicable>

財務上の潜在的影響額 - 最大(通貨)

<Not Applicable>

財務上の影響額の説明

2020年度ガソリン・軽油使用量実績で、炭素税が世界最大レベルで賦課された場合の影響額を算出しました。

2020年度CO2排出量 363,116トン2°Cシナリオの想定最大炭素税10,600円/トンで算出

363,116トン×10,600円=約38億円

リスク対応費用

66000000

対応の内容と費用計算の説明

S: 佐川急便は、デリバリー事業が主体であるため多くの商用車両を保有しており、2020年3月末時点で26,872台となっています。当社では、CNG(天然ガス)トラックやハイブリッドトラック、電気自動車といった環境対応車の導入を1990年代から進めています。

T: この先も継続的に気候変動対策を推進するにあたり、更なる環境対応車両への入れ替えが必要であると判断しています。

A: そこで、当社では2030年までにガソリン車をEV軽自動車へ順次変更する計画が策定されました。また、トラックについては燃費が良いハイブリッドトラックを継続的に導入しています。

R: その結果、2020年度においては、ハイブリッドトラックの購入台数が496台となりました。EV車については、2020年6月にASF株式会社と小型電気自動車の共同開発および実証実験を開始する基本合意を行い、2021年に量産車の開発設計を計画しています。

→リスク対応費用の算定根拠

①2020年度ハイブリッド車導入台数分のディーゼル車との車両価格差から補助金額を減じ、平均走行年数で割った1年間相当のコスト額。(車両価格差(770千円) - 補助金(256千円 + 97千円)) × 2020年度導入台数(496台) / 13年走行 = 約1,600万円

②ガソリン車をEV軽自動車へ置き換えるための年間平均価格。

年間平均EV導入台数×ガソリン車とEV車の市場価格差/使用期間 = 約5,000万円

① + ② = 約6,600万円

コメント

ID

Risk 2

バリューチェーンのどこでリスク要因が生じますか。

直接操業

リスクの種類と主な気候関連リスク要因

現在の規制	既存の製品およびサービスに対する命令および規制
-------	-------------------------

主要な財務上の潜在的影響

間接費(運営費)の増加

従来の金融サービス業界のリスク分類に対応付けられた気候リスクの種類

<Not Applicable>

企業固有の内容の説明

佐川急便が全国に展開している428の営業所が使用する電力は、1,500kl(原油換算)以上であることから、省エネ法における「特定事業者」に指定されており、年平均で1%以上の削減が努力義務となっています。電力使用に伴うCO2排出量の削減および省エネ法の努力義務の履行を目的として、全社をあげての省エネに取り組むとともにLED照明の導入を進めることで電力使用の抑制に努めてきています。しかしながら、今後において気候変動対策として電力料金が大幅に上昇することがあれば、当該費用増加分を運賃等の販売価格に転嫁できずコスト負担が増加するリスクがあります。2020年度電力購入量は209,525MWhであることから、電力価格上昇による影響額は約3.4億円に相当します。

時間的視点

中期

可能性

可能性がおよそ5割

影響の程度

やや高い

財務上の潜在的影響額をご回答いただくことは可能ですか。

はい、単一の推計値

財務上の潜在的影響額(通貨)

34000000

財務上の潜在的影響額 - 最小(通貨)

<Not Applicable>

財務上の潜在的影響額 - 最大(通貨)

<Not Applicable>

財務上の影響額の説明

気候変動による気温上昇を2°C未満に抑えるシナリオが実行された際に予想される電力価格と現状との価格差から算出。

①2020年度の電力価格: 23.328円/kWh

②2°Cシナリオの電力価格: 24.948円/kWh

②-①=1.62円/kWh

\*国際エネルギー機関(IEA)世界エネルギー見通し2019年(WEO2019)から引用

→2020年度電力購入量209,525MWh×1.62円=3.4億円

リスク対応費用

64000000

対応の内容と費用計算の説明

S:佐川急便が全国に展開している428の営業所が使用する電力量は多く、CO2排出量としては、全体の30%以上を占めています。また、省エネ法における「特定事業者」に指定されていることもあり、全社をあげて省エネ活動に背局的に取り組んできました。

T:しかしながら、活動による電力使用量の削減にも限界があり、省エネ機器に入れ替えを行うなどの効果的な対応が求められます。

A:当社ではこのような状況を踏まえ、2016年度から省エネ効果の高いLED照明への切り替えを決定し、継続的に切り替えを行っています。

R:その結果、2020年度は新たに76拠点の営業所にLEDを導入完了しました。これによって2,745t-CO2、電力5,839,601kWhの削減につながりました。

→リスク対応費用の算定根拠: 2020年度中にLED導入した営業所数76拠点×平均LED導入価格=6.4億円

コメント

ID

Risk 3

バリューチェーンのどこでリスク要因が生じますか。

直接操業

リスクの種類と主な気候関連リスク要因

緊急性の物理的リスク	サイクロンや洪水などの異常気象の重大性と頻度の上昇
------------	---------------------------

主要な財務上の潜在的影響

直接費の増加

従来の金融サービス業界のリスク分類に対応付けられた気候リスクの種類

<Not Applicable>

企業固有の内容の説明

当社グループは、車両や大規模な物流拠点を利用するデリバリー事業が中核事業であり、また、当該事業のみならず、各事業について情報管理を行うコンピュータシステム、貨物の自動仕分け機、冷凍・冷蔵倉庫等電気供給が必要な設備による業務運営が前提となっているものがあります。このため、自然災害が発生することで輸送経路の遮断や一部設備の破損が生じたり、停電等の電力供給の停止により設備稼働が停止したりする場合は、当社グループの事業、財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。2018年7月に中四国エリアで発生した西日本豪雨では、1級河川の支流の氾濫が原因で1つの営業所(愛媛県)が水没被害を受けました。営業所の車両20台ほどと荷物等が水没し、営業所建屋も床・壁や配線関係に被害が生じました。集配業務については隣のエリアにある営業所で代替作業を行いました。営業所の復旧には10日ほどを要しています。今後気候変動による自然災害の頻度が高まれば、同様の被害が1年間で複数回発生することが想定され、対応コストの増加につながり

ます。対応コストの想定額は、水没被害を受けた営業所の被害額から算出した結果、1営業所の被害額4,000万円、最大4営業が被害にあえば1.6億円と想定しています。

#### 時間的視点

短期

#### 可能性

可能性が非常に高い

#### 影響の程度

中程度～低い

財務上の潜在的影響額をご回答いただくことは可能ですか。

はい、推定範囲

#### 財務上の潜在的影響額(通貨)

<Not Applicable>

#### 財務上の潜在的影響額 - 最小 (通貨)

40000000

#### 財務上の潜在的影響額 - 最大(通貨)

160000000

#### 財務上の影響額の説明

水没被害にあった営業所の被害発生に伴う費用を参考として1営業所に係る災害対応コストを算出しました。

→応援者関連費用(労務・車両・旅費) + 災害見舞金 + 修繕費 + IT関連費用 + 廃棄物処理 など=約4,000万円

最小は現状レベルの自然災害の頻度、最大は現状の4倍の洪水被害が発生した場合を想定しました。

→算定根拠(最小) : 4,000万円×1営業所 = 4,000万円

→算定根拠(最大) : 4,000万円×4営業所 = 1.6億円

※「気候変動を踏まえた治水計画のあり方提言」の4°Cシナリオにおける洪水発生頻度から現状の4倍を想定

#### リスク対応費用

16000000

#### 対応の内容と費用計算の説明

S:近年は数十年に一度といわれるような台風・大雨・大雪等の自然災害が毎年発生しており、また1シーズン中に複数の地域が深刻な被害を受ける状況が定常化してきています。

T:自然災害の被害を完全に回避することは不可能ですが、営業所の水没被害という実体験も踏まえ、佐川急便では人命確保を最優先し被害影響の程度と期間をより小さくしていくため対策が必要であると判断しました。

A:その対応策として当社では、BCPカルテを営業所ごとに作成しています。BCPカルテには「拠点の詳細情報・緊急連絡先と危機管理体制・災害時における救援物資輸送、避難等関連の協定締結状況・災害履歴・避難場所・車両退避場所・津波/水害/土砂災害のリスクレベル」といった内容が記載され、緊急事態時に活用されます。また、毎年BCP対応訓練を実施しており、2020年においても6月から順次実施し、年度内に全国の営業所対象に訓練が完了しました。

R:訓練プログラムは、「風水害の事前予測ができる災害対策とBCP・BCMの取り組みについての学習、IP無線機の操作方法、台風による風水害を想定したシナリオ訓練」で実践的な訓練となっています。最終的な参加者は431拠点441名となりました。また、被災時の電源確保のため電源車4台を2019年度に購入し、2020年より稼働しています。

→リスク対応費用の算定根拠: 訓練参加人数×時間単価 + 電源車の配備 = 1,600万円

#### コメント

## C2.4

(C2.4) あなたの組織の事業に重大な財務上・戦略上の影響を及ぼす可能性がある気候関連機会を特定したことがありますか?

はい

## C2.4a

(C2.4a) 貴社の事業に重大な財務的または戦略的な影響を及ぼす可能性があるとして特定された機会の詳細を記入してください。

#### ID

Opp1

バリューチェーンのどこで機会が生じますか。

直接操業

#### 機会の種類

リソースの効率

#### 主な気候関連機会要因

より効率的な輸送方法の使用

#### 主要な財務上の潜在的影響

直接費の減少

#### 企業固有の内容の説明

佐川急便では、2019年3月に豊田TRIKE株式会社と共同開発を進めてきた牽引タイプの電動アシスト自転車「TRIKE CARGO」を試験導入しました。女性や運転免許未保持者といった幅広い人材の活用が期待でき、働きやすい環境づくりや業務効率の向上に寄与する輸送手段です。「TRIKE CARGO」は台車や自転車による集配と比べ、積載可能重量が最大150kgと一度に運べる量が3倍増えるため、集配拠点間の複数回の往復を軽減できるなど作業効率の向上につながるほか、ひとり当たりの集配エリアを広げることが可能になります。また、2つの前輪が連動して動く「シンクロシステム」を採用することにより、段差での衝撃を和らげるうえ、斜面では車体を垂直に保ち、急カーブや滑りやすい路面でもしっかりと路面を捉えるため、安全に走行することが可能です。牽引部分には台車を直接積載しワンタッチでロックおよび解除が可能であり、積み替え作業の軽減にもつながり、作業効率の向上にも寄与します。

「TRIKE CARGO」の最大積載量150kgは軽自動車積載量の約1/3に当たり、作業効率の向上とともに環境負荷低減にも寄与します。「TRIKE CARGO」の本格導入によって、個人宅配送の軽自動車による燃料コストを抑制し、車両費用の低減にもつながり直接コスト削減効果につながります。



「従来の軽自動車107台の車両価格+燃料費」に相当する「TRIKE CARGO 250台の車両価格+電気代」の差額は年間約9,000万円と算出しています。

#### 時間的視点

短期

#### 可能性

ほぼ確実

#### 影響の程度

中程度

#### 財務上の潜在的影響額をご回答いただくことは可能ですか？

はい、単一の推計値

#### 財務上の潜在的影響額(通貨)

90000000

#### 財務上の潜在的影響額 - 最小(通貨)

<Not Applicable>

#### 財務上の潜在的影響額 - 最大(通貨)

<Not Applicable>

#### 財務上の影響額の説明

1年後のTRIKE CARGO (150kg積載)の導入想定(計画)台数は250台で、これは軽自動車(350kg積載)の107台に相当します。

→算定根拠: 軽自動車車両価格×107台 + 軽自動車107台分の燃料費 - TRIKE CARGO車両価格×250台 - TRIKE CARGO 250台分の電気代 = 9,000万円

#### 機会を実現するための費用

60000000

#### 機会を実現するための戦略と費用計算の説明

S:集配時の都市部における駐車場スペースの確保の困難さ、駐車時間、車両走行に伴うCO2排出など、デリバリー業界における社会的な課題がメディアにも取り上げられました。

T:このような社会的規制強化に伴う状況は同業他社においても大きな課題となっています。このため佐川急便では、走行時にCO2を排出しない環境に配慮した輸送を実現するという課題解決のため、トラックに代わる輸送方法として豊田TRIKE株式会社と業務用電動アシスト自転車「TRIKE CARGO (トライクカーゴ)」の共同開発を進めてきました。

A:豊田TRIKEとの「TRIKE CARGO」の共同開発にあたって、2019年3月より佐川急便営業所の複数拠点を対象にトライアルを開始し、実用化に向け改良を重ねながら検証を進めてきた結果、取り回しを安易にするため車体を軽量化するなどの各種改良を実施することにより、安全性の担保や集配業務の効率化に一定の効果を見込めると判断し、2020年8月より本格導入を決定いたしました。

R:2020年9月のニュースリリースにて「本年8月24日(月)より全国60営業所、計155台の順次導入を開始」と発表し、最終的には2020年度中に約180台のTRIKE CARGOを導入しました。

→機会実現の費用算定根拠: 2020年度末TRIKE CARGO導入台数: 180台

TRIKE CARGO車両価格×180台 + TRIKE CARGO 180台分の電気代 = 6,000万円

#### コメント

#### ID

Opp2

#### バリューチェーンのどこで機会が生じますか。

直接操業

#### 機会の種類

リソースの効率

#### 主な気候関連機会要因

より効率的な建物への移転

#### 主要な財務上の潜在的影響

直接費の減少

#### 企業固有の内容の説明

佐川急便では、2016年度に全国の事業所を対象にLED導入計画を策定しました。約430の営業所や23か所の大型物流施設(佐川東京ロジスティクスセンター/東京、中部ハブセンター/愛知、加西ハブセンター/兵庫など)でのLED照明の導入を促進しています。2020年度までに382か所への導入を行い、約15,000t-CO2(約2,200万kWh)のCO2を削減しました。

照明設備のLED化は、大型物流施設や全国に多くの営業所を保有する当社にとって、大幅なCO2削減効果をもたらすとともに、エネルギーコストの削減効果も大きいため、今後も計画的に推進していく予定です。

更新可能なすべての営業所と大型物流施設の照明設備がLEDに更新された場合、電力使用量累計削減分は28,516,891kWhと算出しています。一般的な電力単価で影響額を計算すると、およそ4.5億円のコストダウン効果に繋がります。

#### 時間的視点

短期

#### 可能性

ほぼ確実

#### 影響の程度

中程度

#### 財務上の潜在的影響額をご回答いただくことは可能ですか？

はい、単一の推計値

#### 財務上の潜在的影響額(通貨)

450000000

#### 財務上の潜在的影響額 - 最小(通貨)

<Not Applicable>

#### 財務上の潜在的影響額 - 最大(通貨)

<Not Applicable>

#### 財務上の影響額の説明

更新可能なすべての営業所と大型物流施設の照明設備がLEDに更新された場合の電気料金削減額を算定しました。

→算定根拠：電力使用量累計削減分28,516,891kWh×電力単価約16円（2021年3月東京エリア高圧電力平均単価を参照）= 4.5億円

#### 機会を実現するための費用

64000000

#### 機会を実現するための戦略と費用計算の説明

S: 運送業が主力である企業グループとしてCO2の排出は避けられませんが、佐川急便では環境対応車の導入等によりグループの排出量を削減することにとどまらず、効率的なサービスの提供によりお客さまの環境負荷低減に貢献するなど、サプライチェーン全体を見据えた環境負荷低減に積極的に取り組んでいます。なお、佐川急便の物流施設での電力使用に伴うCO2排出量はScope1,2全体排出の約3割を占めています。省エネ法においてもエネルギー使用量削減の規制対象事業者になっており、これまでも継続的に省エネ対策に取り組んできました。

T: 一方で、脱炭素移行社会における社会的要求を満たすためには、これまで継続してきた省エネ対策に加え、更なる削減対策のための投資が有効であると判断しました。また、この投資によって省エネルギーが促進され、長期的にはエネルギーコスト低減の機会につながります。

A: 佐川急便が営業所や物流施設において使用するエネルギーの主たるものの一つが照明による電力使用です。佐川急便ではこの点に着目し、使うエネルギーの削減を具体的に推進していく施策として、全国の営業所及び大型物流施設の照明設備を順次LEDに切り替えることを2016年に決定しました。一般賃貸の営業所については、2016年～2018年の3ヵ年計画で順次LEDへの切り替えを実施しました。グループ会社SGリアルティより賃貸を受けている営業所については毎年計画的に順次更新を進めています。

R: その結果、2020年度は新たに76拠点の営業所にLEDを導入完了しました。これによって2,850t-CO2、電力5,839,601kWhの削減につながりました。

→機会実現の費用算定根拠：2020年度中にLED導入した営業所数76拠点×平均LED導入価格= 6.4億円

#### コメント

#### ID

Opp3

#### バリューチェーンのどこで機会が生じますか。

直接操業

#### 機会の種類

エネルギー源

#### 主な気候関連機会要因

支援的政策のインセンティブ使用

#### 主要な財務上の潜在的影響

低排出技術への投資に対するリターン

#### 企業固有の内容の説明

佐川急便では、ハイブリッド車導入の際「地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業」として国土交通省による自動車環境総合改善対策費補助金の申請を行っています。補助金は、補助対象経費となる導入車両の本体価格と通常車両価格（一般ディーゼル車）の差額の3分の1です。2021年3月末時点で本補助金による当社のハイブリッド車導入台数は累計2,295台となりました。（2020年単年度におけるハイブリッド車両の導入台数は496台、対前年127.5%増）ハイブリッド車は、一般的なディーゼル車と比較して燃料抑制5～10%の効果があり燃費が良いため燃料コスト削減につながります。本補助金制度によって、ハイブリッド車とディーゼル車との本体価格差を埋めることが可能であり、かつ燃料コスト削減につながる点は、当社にとって低燃費車両への置き換えを推進するとともに燃料コストの低減につながる機会として捉えています。2020年度に導入したハイブリッド車による13年間の燃料コストダウン効果は約3.3億円に相当します。

#### 時間的視点

短期

#### 可能性

ほぼ確実

#### 影響の程度

中程度～低い

#### 財務上の潜在的影響額をご回答いただくことは可能ですか？

はい、単一の推計値

#### 財務上の潜在的影響額(通貨)

330000000

#### 財務上の潜在的影響額 - 最小(通貨)

<Not Applicable>

#### 財務上の潜在的影響額 - 最大(通貨)

<Not Applicable>

#### 財務上の影響額の説明

一般的なディーゼル車をハイブリッド車に置き換えた場合の燃費向上分を年間のコストメリット額として算出しました。（年平均走行距離÷ディーゼル車平均燃費 - 年平均走行距離÷ハイブリッド車平均燃費（ディーゼル車の1.1倍））×2020年度導入台数496台×軽油単価×13年 = 3.3億円

#### 機会を実現するための費用

16000000

#### 機会を実現するための戦略と費用計算の説明

S: 佐川急便は、CNG（天然ガス）トラックやハイブリッドトラック、電気自動車といった環境対応車の導入、モーダルシフトの推進やエコ安全ドライブによる燃料消費の抑制など事業活動の合理化・効率化を通じて積極的にCO2排出量の削減に努め、脱炭素社会の実現に貢献しています。

T: 環境に配慮した輸配送の取組みとして、当社は業界に先駆け1990年代から環境対応車両の導入を開始し2013年度と比較すると2019年度末でその数は5,383台から13,514台と2倍超になりました。なお、従来のディーゼル車両と比べハイブリッド車両は車両価格が高額となるため、車両保有台数の多い当社にとっては導入コストの増加が課題でした。一方で、ハイブリッド車はディーゼル車と比べて燃費が最大約10%向上するためコストメリットを享受できます。

A: そのため当社では、車体価格差の課題を軽減し、使用する燃料低減によるCO2排出削減をより推進していくために、国土交通省による「自動車環境総合改善対策補助金（地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進事業）」を活用しました。本補助事業は、令和2年7月17日閣議決定に基づく成長戦略フォローアップの一環で、運輸部門における省エネ推進を図り2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割とすることを目指すものです。これによって、環境対応車両導入に係るコスト増加を軽減しながら、低排出低エネルギーの車両比率向上の推進が見込めます。

R: その結果、2020年度末の時点で当社のハイブリッド車両導入台数は累計2,295台となり、2019年度末より127.5%増となりました。

→リスク対応費用の算定根拠：2020年度ハイブリッド車両導入台数分の車両価格差から補助金額を減じ、平均走行年数で割った1年間相当のコスト額です。

コメント

### C3. 事業戦略

#### C3.1

(C3.1) 気候関連リスクと機会は貴社の戦略および/または財務計画に影響を及ぼしましたか。

はい

#### C3.1b

(C3.1b) 貴社は、今後2年以内に低炭素移行計画を公表する予定ですか。

	低炭素移行計画を公表する予定	定時株主総会(AGM)での議案として移行計画を含める予定	コメント
行1	はい、今後2年以内に	いいえ、年次総会の予定決議項目として含める予定はありません	

#### C3.2

(C3.2) 貴社は戦略の周知のために、気候関連シナリオ分析を使用しますか。

いいえ、しかし今後2年以内に定性および/または定量分析を使用する見込みである

#### C3.2b

(C3.2b) 貴社は戦略を知らせるために、気候関連シナリオ分析をなぜ使用しないのですか。

SGホールディングスグループは、2019年4月から始まる3か年の中期経営計画「Second Stage 2021」の重点施策として、「社会を支える物流企業としてSDGs（持続可能な開発目標）への貢献」を掲げ、環境に配慮した事業の推進に注力しております。さらに、2019年5月には気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）提言への賛同を表明しました。

従って、TCFD賛同に合わせた推進事項としてシナリオ分析の重要性は認識しておりますが、2020年度末の時点では具体的な実施計画策定のための検討段階であったため、シナリオ分析を事業戦略に組み込むまでには至っていませんでした。

なお、2020年度に検討された計画を基に2021年度よりTCFDに準拠したシナリオ分析を開始するための以下内容について、経営層がメンバーとなるCSR委員会にて報告され、最終的に承認されました。

具体的には以下の内容で実施することを予定しています。

<TCFDシナリオ分析>

1. 分析対象期間 → 短期：2025年、中期：2030年、長期：2050年
2. 分析対象の事業領域 → デリバリー+ロジスティクス事業
3. 使用シナリオ → 移行：IEA 2050 Net Zero Scenario ※1.5°Cの気温上昇  
物理：IPCC RCP8.5シナリオ ※4°C超の気温上昇
4. 推進体制 (SGホールディングスのCSRユニットを中心としたワーキンググループメンバー)

以上の通り、2021年度よりシナリオ分析を含む情報開示のためのプロジェクトが開始される予定です。

#### C3.3

(C3.3) 気候関連リスクと機会が貴社の戦略に影響を及ぼしたかどうか、どのように及ぼしたかを説明します。

	気候関連リスクと機会がこの分野の貴社の戦略に影響を及ぼしましたか。	影響の説明
製品およびサービス	はい	<p>日本がコミットしている2050年カーボンネットゼロ目標及び2030年の2013年比46%削減目標は、サプライチェーン排出量の削減が重要なテーマです。佐川急便では、気候変動に伴う顧客のScope3排出量削減に寄与するデリバリーサービスの提供は大きな事業機会として捉えており、持続可能な地球環境の創造に向けて、すべての人々が安全で安心できる交通社会と脱炭素社会の実現を目指していきたいと考えております。従って、当社の緩和や適応策におけるサービスの提供などの事業拡大の機会は、当社の収益に影響を与えます。気候変動リスクと機会が当社のサービス戦略に影響を及ぼす期間は長期（2030年まで）と見込んでいます。</p> <p>&lt;ケーススタディ&gt; 「持続可能な開発目標（SDGs）」や気候変動に関する国際的枠組みである「パリ協定」など世界の共通目標を踏まえ、走行中の二酸化炭素（CO2）や粒子状物質（PM）などの温室効果ガスや大気汚染物質を全く排出しない高い環境性能を備えた車両によってデリバリーサービスを提供することは、競合他社との差別化を図り売上拡大につながります。当社は、サービス戦略の一つとして、顧客のScope3排出量削減に寄与する目的で、2030年をめどに自社で配送に使う軽自動車約7,000台をすべて電気自動車（EV）に切り替えることを意思決定しました。軽自動車すべてをEVにするのは宅配便大手では初めてであり、利用者や投資家の環境意識が高まる中、二酸化炭素（CO2）排出量を現在より1割強減らせると見込んでいます。また、当社は2020年3月末時点で約2万7,000台の営業車両を使用していますが、EVは19台にとどまっています。</p>
サプライチェーンおよび/またはバリューチェーン	はい	<p>気候変動の緩和と適応策は、トータルロジスティクスソリューションの実現に向けた当社のバリューチェーン戦略に影響を与えています。幹線輸送におけるモーダルシフトを推進することで、年間147,510トンのCO2排出量を削減（2019年度実績）するとともに、長時間労働の改善にも繋がっています。また、これによってバリューチェーン全体の排出量削減に寄与することができます。従って、当社の緩和や適応策におけるバリューチェーン戦略の取り組みは、当社の収益に影響を与えます。気候変動リスクと機会が当社のバリューチェーン戦略に影響を及ぼす期間は長期（2050年まで）と見込んでいます。</p> <p>&lt;ケーススタディ&gt; 従来のモーダルシフトは、例えば鉄道であれば専用貨物列車による輸送が行われていますが、コロナ禍による乗客数の減少という背景もあり、佐川急便では九州地域内での集配効率を高めるために旅客列車を使った荷物輸送の可能性を模索していました。JR九州としても九州新幹線車内の余剰スペース（業務用室）を有効活用して収入に繋げることができることから、2020年8月に宅配便荷物を九州新幹線で運ぶ「貨客混載事業」を両社で取り組むことを合意しました。2020年度中に両社による実証実験を重ねた結果、2021年5月より事業を本格稼働し福岡市と鹿児島市間における宅配便の即日配達が可能となりました。以上の通り、従来の専用貨物列車輸送から貨客混載列車による輸送が実現しモーダルシフトの範囲が拡大されたことで、より効率的・効果的に幹線輸送における温室効果ガスの排出削減が推進できました。</p>
研究開発への投資	はい	<p>気候変動の緩和と適応策のための新たな取組を検討する機会の増加は、研究開発への投資に影響を与えました。デリバリーサービスを全国に展開する佐川急便にとって、輸送段階における温室効果ガス排出の回避・抑制は脱炭素社会実現に大きく貢献します。従って、当社の緩和や適応策における研究開発の機会は、当社の収益に影響を与えます。気候変動リスクと機会が当社の研究開発への投資戦略に影響を及ぼす期間は長期（2030年まで）と見込んでいます。</p> <p>&lt;ケーススタディ&gt; 当社は、デリバリー事業のために商用車両を約27,000台保有しています。これらは、軽油またはガソリンなど化石燃料を使用する車両です。燃料を使用する車両輸送をどのような手段で排出ゼロに転換していくかは大きな課題でした。軽自動車は細い道が多い住宅街での配達に適しており、EVの開発で軽自動車が先行していることも踏まえ、佐川急便は電気自動車の企画、開発、製造技術を有するASF株式会社（以下「ASF」）と小型電気自動車の共同開発および実証実験を開始することを意思決定しました。2020年6月に基本合意締結し、両社によるプロジェクトチームを立ち上げ、試作車を製作するとともに、新たな安全機器の開発、温室効果ガス削減および業務作業や車両における課題を検証する実証実験を開始しています。開発車両については、軽自動車規格のキャブタイプを予定しており、十分な安全性を確保した上で将来的な自動運転も視野に入れた開発を目指しています。現在はEVの軽自動車プロトタイプが完成段階に入りました。今回の共同開発を皮切りに開発を進め、2021年に量産車の開発設計を計画しています。</p>
運用	はい	<p>パリ協定による世界各国の温室効果ガス削減目標はより野心的なゴール設定にシフトしてきており、機関投資家や格付け調査機関などからの外圧もますます厳しいものとなっています。とりわけSBT基準の目標設定や認証の取得は、ESG評価における重要な要素となっています。このことは、当社グループの温室効果ガス排出削減目標にも大きな影響を及ぼしており、現在はSBTに準拠した中長期目標を設定し、その達成に向け野心的な対策を検討・実施しています。このように、気候変動リスクや機会は当社のオペレーション戦略に影響を及ぼしています。気候変動リスクと機会が当社のオペレーション戦略に影響を及ぼす期間は長期（目標年が2030年）と見込んでいます。</p> <p>&lt;ケーススタディ&gt; SBT基準で1.5°Cの世界を達成するためには、2030年までにScope2排出量が2019年比47%の削減が必要となります。2019年比47%はCO2排出量が6.3万t-CO2に相当し、この削減を実現させるためには、電力使用量の多い拠点で再生可能エネルギー電力に切り替えていくことが必要だと意思決定に至りました。定期的に契約電力の見直しを実施し、順次再生可能エネルギー電力への切替えを進める目的で、2020年度には全国の電力契約を一齐に見直すことを決定しました。その結果、2021年4月から16拠点（都内オフィスビル・全国の大型営業所）で排出係数ゼロの電力供給が開始され、それによるScope2排出削減効果は▲16.8%と試算しています。</p>

C3.4

(C3.4) 気候関連リスクと機会が貴社の財務計画に影響を及ぼしたかどうか、どのように及ぼしたかを説明します。

	影響を受けた財務計画の要素	影響の説明
行	売上 1 直接費 資本支出	<p>&lt;設備投資&gt; 「持続可能な開発目標（SDGs）」や気候変動に関する国際的枠組みである「パリ協定」など世界の共通目標を踏まえ、走行中の二酸化炭素（CO2）や粒子状物質（PM）などの温室効果ガスや大気汚染物質を全く排出しない高い環境性能を備えた車両によってデリバリーサービスを提供することは、競合他社との差別化を図り売上拡大につながります。佐川急便はサービス戦略の一つとして、顧客のScope3排出量削減に寄与する目的で、2030年を目途に自社で配送に使う軽自動車約7,000台をすべて電気自動車（EV）に切り替えることを意思決定しました。軽自動車すべてをEVにするのは宅配便大手では初めてであり、利用者や投資家の環境意識が高まる中、二酸化炭素（CO2）排出量を現在より1割強減らせると見込んでいます。</p> <p>なお、電気自動車は従来車両と比較して1台当たりの価格が150万円ほど高くなると予想されます。従って戦略実現のための必要投資額として、従来の軽自動車から電気自動車に全台切り替えるための追加的な設備投資資金計画が必要となり、2030年までの中長期に渡り当社の財務計画に影響を及ぼします。</p>

C3.4a

(C3.4a) 気候関連リスクと機会が貴社の戦略と財務計画にどのように影響を及ぼしたかに関する追加情報を記入します(任意)。

C4. 目標と実績

C4.1

(C4.1) 報告対象年に適用した排出量目標はありましたか。

総量目標

## C4.1a

---

(C4.1a) 貴社の総量目標とその目標に対する進捗状況を具体的にお答えください。

目標参照番号

Abs 1

目標を設定した年

2020

目標の対象範囲

全社的

スコープ(またはスコープ3カテゴリ)

スコープ1

基準年

2019

基準年の対象となる排出量(CO2換算トン)

269251

選択したスコープ(またはスコープ3カテゴリ)の基準年総排出量の割合(%)としての基準年の対象とされる排出量

100

目標年

2030

基準年からの目標削減率(%)

28

目標年の対象となる排出量(CO2換算トン)[自動計算されます]

報告年の対象となる排出量(CO2換算トン)

271557

目標達成度(%) [自動計算されます]

報告年の目標の状況

新規

これは科学的根拠に基づいた目標ですか。

いいえ。しかし、今後2年以内に設定する見込み

目標の野心

<Not Applicable>

説明してください(目標の対象範囲を含む)

国内グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

---

目標参照番号

Abs 2

目標を設定した年

2020

目標の対象範囲

全社的

スコープ(またはスコープ3カテゴリ)

スコープ2(マーケット基準)

基準年

2019

基準年の対象となる排出量(CO2換算トン)

92778

選択したスコープ(またはスコープ3カテゴリ)の基準年総排出量の割合(%)としての基準年の対象とされる排出量

100

目標年

2030

基準年からの目標削減率(%)

47

目標年の対象となる排出量(CO2換算トン)[自動計算されます]

報告年の対象となる排出量(CO2換算トン)

91559

目標達成度(%) [自動計算されます]

報告年の目標の状況

新規

これは科学的根拠に基づいた目標ですか。

いいえ。しかし、今後2年以内に設定する見込み

---

目標の野心  
<Not Applicable>

説明してください(目標の対象範囲を含む)  
国内グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

---

目標参照番号  
Abs 3

目標を設定した年  
2020

目標の対象範囲  
全社的

スコープ(またはスコープ3カテゴリ)  
スコープ3(上流および下流)

基準年  
2019

基準年の対象となる排出量(CO2換算トン)  
962084

選択したスコープ(またはスコープ3カテゴリ)の基準年総排出量の割合(%)としての基準年の対象とされる排出量  
100

目標年  
2030

基準年からの目標削減率(%)  
17

目標年の対象となる排出量(CO2換算トン)[自動計算されます]

報告年の対象となる排出量(CO2換算トン)  
1123640

目標達成度(%) [自動計算されます]

報告年の目標の状況  
新規

これは科学的根拠に基づいた目標ですか。  
いいえ。しかし、今後2年以内に設定する見込み

目標の野心  
<Not Applicable>

説明してください(目標の対象範囲を含む)  
国内グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

---

目標参照番号  
Abs 4

目標を設定した年  
2020

目標の対象範囲  
全社的

スコープ(またはスコープ3カテゴリ)  
スコープ1+2(マーケット基準)

基準年  
2019

基準年の対象となる排出量(CO2換算トン)  
362029

選択したスコープ(またはスコープ3カテゴリ)の基準年総排出量の割合(%)としての基準年の対象とされる排出量  
100

目標年  
2050

基準年からの目標削減率(%)  
100

目標年の対象となる排出量(CO2換算トン)[自動計算されます]

報告年の対象となる排出量(CO2換算トン)  
363116

目標達成度(%) [自動計算されます]

報告年の目標の状況  
新規

これは科学的根拠に基づいた目標ですか。  
いいえ。しかし、今後2年以内に設定する見込み

---

目標の野心  
<Not Applicable>

説明してください(目標の対象範囲を含む)  
国内グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

## C4.2

(C4.2) 報告年に有効なその他の気候関連目標を設定しましたか?  
その他の気候関連目標はない

## C4.3

(C4.3) 報告年内に有効であった排出量削減イニシアチブがありましたか。計画段階または実行段階のものを含みます。  
はい

## C4.3a

(C4.3a) 各段階の排出削減活動の総数、実施段階の削減活動については推定排出削減量(CO2換算)もお答えください。

	イニシアチブの数	CO2換算トン単位での年間CO2換算の推定排出削減総量(*の付いた行のみ)
調査中	0	0
実施予定*	1	2175
実施開始*	0	0
実施中*	2	3482
実施できず	0	0

## C4.3b

(C4.3b) 報告年に実施されたイニシアチブに関して、以下の表に具体的にお答えください。

イニシアチブの категорияとイニシアチブの種類

建物のエネルギー効率	照明
------------	----

推定年間CO2e排出削減量(CO2換算トン)  
2745

スコープ  
スコープ2(ロケーション基準)

自発的/義務的  
自主的

年間経費削減額(単位通貨 - C0.4で指定の通り)  
93000000

必要投資額(単位通貨 -C0.4で指定の通り)  
640000000

投資回収期間  
4~10年

イニシアチブの推定活動期間  
1~2年

コメント  
建物の照明器具をエネルギー消費効率の良いLED照明に入れ替えることでCO2排出量を削減する活動。国内グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

イニシアチブの категорияとイニシアチブの種類

輸送	会社保有車両の置き換え
----	-------------

推定年間CO2e排出削減量(CO2換算トン)  
737

スコープ  
スコープ1

自発的/義務的  
自主的

年間経費削減額(単位通貨 - C0.4で指定の通り)  
23000000

必要投資額(単位通貨 -C0.4で指定の通り)  
16000000

投資回収期間  
1~3年

イニシアチブの推定活動期間  
継続中

コメント  
保有車両を低炭素なハイブリッド車両へと入れ替えることでCO2排出量を削減するとともに燃費向上により燃料コストの経費を削減。国内グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

C4.3c

(C4.3c) 排出量削減活動への投資を促進するために貴社はどのような方法を使用しますか。

方法	コメント
省エネの専用予算	省エネ設備への入替えによるCO2排出量削減、経費削減に取り組んでおり、予算を設けている。
省エネの専用予算	低炭素車両への入替えによるCO2排出量削減に取り組んでおり、予算を設けている。
その他の排出量削減活動の専用予算	CO2の吸収源となる森林保全を自社社有森林で実施しており、予算を設けている。

C4.5

(C4.5) 貴社の製品やサービスに関して低カーボン製品に分類されるものはありますか。もしくは、貴社の製品やサービスによって第三者がGHG排出を削減できますか？  
はい

C4.5a



(C4.5a) 低炭素製品に分類している、あるいは第三者が温室効果ガス排出を回避できるようにする貴社の製品および/またはサービスを具体的にお答えください。

**集合のレベル**

全社的

**製品/製品グループの内容**

<製品ではなくサービスの提供>

Webサービスの「スマートクラブ」に会員登録した利用者へお荷物をお届けする前やご不在時にメールで連絡。その場で受け取り日および受け取り時間帯の指定変更を可能としている。このサービスにより、荷物の再配達を減らし、CO2排出量の削減に貢献する。

これらは低炭素製品ですか、あるいはこれらによって回避排出量が可能になりますか。

回避排出量

製品を低炭素として分類する、または削減貢献を算定するために使用した分類法、プロジェクト、または方法

その他、具体的にお答えください(自社基準)

報告年における低炭素製品による収益が占めるの比率(%)

0

総ポートフォリオ価値の比率

<Not Applicable>

資産クラス/製品の種類

<Not Applicable>

コメント

お客様に無償で提供しているサービスのため直接の収益はない。

---

**集合のレベル**

製品グループ

**製品/製品グループの内容**

<製品ではなくサービスの提供>

大型商業施設などに入入りする「人・モノ・情報・施設保全」の一元管理を行う「館内物流システム」を提供。施設へ出入りする車両を予約制、許可制にすることで訪れる車両の数を適正化し、周辺道路の混雑、渋滞の発生を抑制し、地域のCO2排出量の削減に貢献している。

これらは低炭素製品ですか、あるいはこれらによって回避排出量が可能になりますか。

回避排出量

製品を低炭素として分類する、または削減貢献を算定するために使用した分類法、プロジェクト、または方法

その他、具体的にお答えください(自社基準)

報告年における低炭素製品による収益が占めるの比率(%)

0

総ポートフォリオ価値の比率

<Not Applicable>

資産クラス/製品の種類

<Not Applicable>

コメント

本サービスによる収益は非公開。

---

**集合のレベル**

製品

**製品/製品グループの内容**

<製品ではなくサービスの提供>

佐川急便との連携により、コンビニ受取サービスを導入している通販サイトで商品を購入される際に、お受け取り場所を「コンビニ」とご指定いただくことができ、24時間いつでもご希望の場所でお受け取りいただけるサービスを提供。このサービスにより、荷物の再配達を減らし、CO2排出量の削減に貢献する。

これらは低炭素製品ですか、あるいはこれらによって回避排出量が可能になりますか。

回避排出量

製品を低炭素として分類する、または削減貢献を算定するために使用した分類法、プロジェクト、または方法

その他、具体的にお答えください(自社基準)

報告年における低炭素製品による収益が占めるの比率(%)

0

総ポートフォリオ価値の比率

<Not Applicable>

資産クラス/製品の種類

<Not Applicable>

コメント

お客様に無償で提供しているサービスのため直接の収益はない。

---

**集合のレベル**

製品

**製品/製品グループの内容**

<製品ではなくサービスの提供>

個別契約を結んでいただいたお客さまから出荷されるお荷物を対象として、お荷物を受け取る方が希望する玄関先や車庫内などの場所にお届けする「指定場所配送サービス」を提供。このサービスにより、荷物の再配達を減らし、CO2排出量の削減に貢献する。

これらは低炭素製品ですか、あるいはこれらによって回避排出量が可能になりますか。

回避排出量

製品を低炭素として分類する、または削減貢献を算定するために使用した分類法、プロジェクト、または方法  
その他、具体的にお答えください(自社基準)

報告年における低炭素製品による収益が占めるの比率(%)

0

総ポートフォリオ価値の比率

<Not Applicable>

資産クラス/製品の種類

<Not Applicable>

コメント

お客様に無償で提供しているサービスのため直接の収益はない。

---

## C5. 排出量算定方法

---

### C5.1

(C5.1) 基準年と基準年排出量(スコープ1および2)を記入します。

スコープ1

基準年開始

2019年4月1日

基準年終了

2020年3月31日

基準年排出量(CO2換算トン)

269251

コメント

国内グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

スコープ2(ロケーション基準)

基準年開始

2019年4月1日

基準年終了

2020年3月31日

基準年排出量(CO2換算トン)

100182

コメント

国内グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

スコープ2(マーケット基準)

基準年開始

2019年4月1日

基準年終了

2020年3月31日

基準年排出量(CO2換算トン)

92778

コメント

国内グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。排出係数は契約している日本の電力供給者の排出係数で算出。

---

### C5.2

(C5.2) 活動データの収集や排出量の計算に使用した基準、プロトコル、または方法論の名前を選択します。

エネルギーの合理的な使用に関する法令

ISO 14064-1

日本の環境省、地球温暖化対策の促進に関する法律の改定による、地球温暖化に対処する対策の促進に関する法律(2005年改訂)

温室効果ガス(GHG)プロトコル: 企業算定および報告基準 (改訂版)

---

## C6. 排出量データ

## C6.1

---

(C6.1) 貴社のスコープ1全世界総排出量はいくらでしたか。(単位: CO2換算トン)

報告年

スコープ1世界合計総排出量(CO2換算トン)  
271557

開始日  
<Not Applicable>

終了日  
<Not Applicable>

コメント  
グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

## C6.2

---

(C6.2) スコープ2排出量回答に関する貴社の方針について回答してください。

1行目

スコープ2、ロケーション基準  
スコープ2、ロケーション基準の数値を報告しています

スコープ2、マーケット基準  
スコープ2、マーケット基準の数値を報告しています

コメント  
マーケット基準は契約している電力事業者の排出係数から算出。

## C6.3

---

(C6.3) 貴社のスコープ2全世界総排出量はいくらでしたか。(単位: CO2換算トン)

報告年

スコープ2、ロケーション基準  
98477

スコープ2、マーケット基準(該当する場合)  
91559

開始日  
<Not Applicable>

終了日  
<Not Applicable>

コメント  
グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

## C6.4

---

(C6.4) 貴社のスコープ1とスコープ2報告バウンダリ内で、開示に含まれない排出源(例えば、特定の温室効果ガス、活動、地理的場所など)はありますか。  
いいえ

## C6.5

---

(C6.5) 除外項目を開示、説明するとともに、貴社のスコープ3全世界総排出量を説明します。

## 購入した商品およびサービス

### 評価状況

関連性あり、計算済み

### CO2換算トン

916930

### 排出量計算方法

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。CO2排出量 = 佐川急便が購入した製品・サービス×CO2排出原単位。算定方法は日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン (ver.2.3)」参照。排出原単位は、日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出等の算定のための排出原単位データベース Ver3.0」、日本の国立研究開発法人 産業技術総合研究所 安全科学研究部門 社会とLCA 研究グループ、一般社団法人サステナブル経営推進機構の「LCIデータベースIDEAv2 (サプライチェーン温室効果ガス排出量算定)」を参照。

### サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

0

### 説明してください

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

## 資本財

### 評価状況

関連性あり、計算済み

### CO2換算トン

126355

### 排出量計算方法

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。CO2排出量 = 購入及び補修した財務資産×CO2排出原単位。算定方法は日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン (ver.2.3)」参照。排出原単位は、日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出等の算定のための排出原単位データベース Ver3.0」、日本の国立研究開発法人 産業技術総合研究所 安全科学研究部門 社会とLCA 研究グループ、一般社団法人サステナブル経営推進機構の「LCIデータベースIDEAv2 (サプライチェーン温室効果ガス排出量算定)」を参照。

### サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

0

### 説明してください

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

## 燃料およびエネルギー関連活動(スコープ1または2に含まれない)

### 評価状況

関連性あり、計算済み

### CO2換算トン

58289

### 排出量計算方法

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。CO2排出量 = 全社で使用した燃料 (軽油、ガソリン、CNG、LNG、都市ガス、プロパンガス、灯油、A重油)、電力×CO2排出原単位。算定方法は日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン (ver.2.3)」参照。排出原単位は、日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出等の算定のための排出原単位データベース Ver3.0」、日本の国立研究開発法人 産業技術総合研究所 安全科学研究部門 社会とLCA 研究グループ、一般社団法人サステナブル経営推進機構の「LCIデータベースIDEAv2 (サプライチェーン温室効果ガス排出量算定)」を参照。

### サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

100

### 説明してください

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。使用した燃料 (軽油、ガソリン、CNG、LNG、都市ガス、プロパンガス、灯油、A重油)、電力の使用量は、供給元から得た購入量を用いて算出

## 上流の輸送および物流

### 評価状況

関連性がない。理由の説明

### CO2換算トン

<Not Applicable>

### 排出量計算方法

<Not Applicable>

### サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

<Not Applicable>

### 説明してください

総排出量の1%未満であり、Scope1と重複することから除外としている。

## 操業で発生した廃棄物

### 評価状況

関連性あり、計算済み

### CO2換算トン

2759

### 排出量計算方法

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。CO2排出量 = 全社の事業活動から出る産業廃棄物×CO2排出原単位。算定方法は日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン (ver.2.3)」を参照。排出原単位は、日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出等の算定のための排出原単位データベース Ver3.0」、日本の国立研究開発法人 産業技術総合研究所 安全科学研究部門 社会とLCA 研究グループ、一般社団法人サステナブル経営推進機構の「LCIデータベースIDEAv2 (サプライチェーン温室効果ガス排出量算定)」を参照。

### サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

100

### 説明してください

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。産業廃棄物の排出量は日本の産業廃棄物電子マニフェストを管理する公益財団法人日本産業廃棄物処理振興センターから得た佐川急便の産業廃棄物排出量を用いて計算。

## 出張

### 評価状況

関連性あり、計算済み

### CO2換算トン

1343

### 排出量計算方法

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。CO2排出量 = 全社の従業員の出張交通費×CO2排出原単位+社有車使用の出張時における燃料使用量×CO2排出原単位。算定方法は日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン (ver.2.3)」を参照。排出原単位は、日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出等の算定のための排出原単位データベース Ver3.0」、日本の国立研究開発法人 産業技術総合研究所 安全科学研究部門 社会とLCA 研究グループ、一般社団法人サステナブル経営推進機構の「LCIデータベースIDEAv2 (サプライチェーン温室効果ガス排出量算定)」を参照。

### サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

0

### 説明してください

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

## 雇用者の通勤

### 評価状況

関連性あり、計算済み

### CO2換算トン

16924

### 排出量計算方法

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。CO2排出量 = 都市区分毎の在籍人数×平均出勤日数×都市区分毎のCO2排出原単位から算出。算定方法は日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン (ver.2.3)」を参照。排出原単位は、日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出等の算定のための排出原単位データベース Ver3.0」、都市区分は日本の総務省の「住民基本台帳人口・世帯数、人口動態 (市区町村別)」を参照。

### サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

0

### 説明してください

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

## 上流のリース資産

### 評価状況

関連性がない。理由の説明

### CO2換算トン

<Not Applicable>

### 排出量計算方法

<Not Applicable>

### サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

<Not Applicable>

### 説明してください

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。リース資産の操業によるCO2排出はScope1とScope2で算定しているため、本カテゴリには含まない。日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン (ver.2.3)」を参照。

## 下流の輸送および物流

### 評価状況

関連性がない。理由の説明

### CO2換算トン

<Not Applicable>

### 排出量計算方法

<Not Applicable>

### サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

<Not Applicable>

### 説明してください

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。自社による輸送および物流のため、CO2排出はScope1とScope2および「上流の輸送および物流」で算定。日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン（ver.2.3）」を参照。

## 販売製品の加工

### 評価状況

関連性がない。理由の説明

### CO2換算トン

<Not Applicable>

### 排出量計算方法

<Not Applicable>

### サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

<Not Applicable>

### 説明してください

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。販売製品の加工は該当無し。日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン（ver.2.3）」を参照。

## 販売製品の使用

### 評価状況

関連性がない。理由の説明

### CO2換算トン

<Not Applicable>

### 排出量計算方法

<Not Applicable>

### サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

<Not Applicable>

### 説明してください

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。販売製品は段ボール等の梱包資材のため、使用に伴うCO2排出は無し。日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン（ver.2.3）」を参照。

## 販売製品の生産終了処理

### 評価状況

関連性あり、計算済み

### CO2換算トン

1040

### 排出量計算方法

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。CO2排出量=販売製品の重量×CO2排出原単位。算定方法は日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン（ver.2.3）」参照。排出原単位は、日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出等の算定のための排出原単位データベース Ver3.0」、日本の国立研究開発法人 産業技術総合研究所 安全科学研究部門 社会とLCA 研究グループ、一般社団法人サステナブル経営推進機構の「LCIデータベースIDEAv2（サプライチェーン温室効果ガス排出量算定）」を参照。

### サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

0

### 説明してください

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

## 下流のリース資産

### 評価状況

関連性がない。理由の説明

### CO2換算トン

<Not Applicable>

### 排出量計算方法

<Not Applicable>

### サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

<Not Applicable>

### 説明してください

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。リース資産の操業によるCO2排出はScope1とScope2で算定しているため、本カテゴリには含まない。日本の環境省、経済産業省の「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン（ver.2.3）」を参照。

## フランチャイズ

### 評価状況

関連性がない。理由の説明

### CO2換算トン

<Not Applicable>

### 排出量計算方法

<Not Applicable>

サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

<Not Applicable>

### 説明してください

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。該当するフランチャイズは無し。

## 投資

### 評価状況

関連性がない。理由の説明

### CO2換算トン

<Not Applicable>

### 排出量計算方法

<Not Applicable>

サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

<Not Applicable>

### 説明してください

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。該当する投資は無し。

## その他(上流)

### 評価状況

関連性がない。理由の説明

### CO2換算トン

<Not Applicable>

### 排出量計算方法

<Not Applicable>

サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

<Not Applicable>

### 説明してください

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。該当無し。

## その他(下流)

### 評価状況

関連性がない。理由の説明

### CO2換算トン

<Not Applicable>

### 排出量計算方法

<Not Applicable>

サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

<Not Applicable>

### 説明してください

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。該当無し。

## C6.7

---

(C6.7) 二酸化炭素排出は貴社に関連する生体炭素からのものですか。

いいえ

## C6.10

---

(C6.10) 報告年のスコープ1と2の全世界総排出量について、単位通貨総売上あたりのCO2換算トン単位で詳細を説明し、貴社の事業に当てはまる追加の原単位指標を記入します。

**原単位数値**

0.3522

**指標分子(スコープ1および2の組み合わせ全世界総排出量、CO2換算トン)**

363116

**指標の分母**

売上額合計

**分母：総量**

1030821

**使用したスコープ2の値**

マーケット基準

**前年からの変化率**

4.64

**変化の増減**

減少しました

**変化の理由**

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。分母の売上額は百万円単位。原単位の減少の理由は、売上高の伸び率よりも低炭素車両の導入による燃費の向上などによってスコープ1のCO2排出量の増加率を抑制できたこと、およびLED照明への切り替えによるスコープ2のCO2排出量の減少によって分子となるCO2排出量が減少したことが大きな要因。

---

C-TS6.15

---



(C-TS6.15) スコープ1、2および3の輸送活動からの排出量に相応しい一次原単位(活動ベース)指標はどのようなものですか。

#### LDV

原単位の計算に使用されたスコープ  
スコープ1 + 2を報告

原単位数値  
0.000627

分子:排出量(単位: CO2換算トン)  
39236

分母単位:単位  
t.km

分母単位:単位あたりの総量  
62573958

前年からの変化率  
0.1

選択したカテゴリでの輸送排出量の対象範囲における除外項目と、排出原単位の変化の理由を説明してください。

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。輸送活動からの排出量の為、施設の燃料使用や非エネルギー起源の排出はスコープ1から除外。排出原単位の変化の理由は、前年からの変化は極小ではあるが、宅配貨物量の増加に伴って車両の走行距離が伸びたことによる燃料使用量の増加、配達車両のストップ&ゴーの回数が増加したことが燃費に影響し、CO2排出量が増加したことが要因。

#### HDV

原単位の計算に使用されたスコープ  
スコープ1のみを報告

原単位数値  
0.000145

分子:排出量(単位: CO2換算トン)  
223593

分母単位:単位  
t.km

分母単位:単位あたりの総量  
1544777161

前年からの変化率  
4.04

選択したカテゴリでの輸送排出量の対象範囲における除外項目と、排出原単位の変化の理由を説明してください。

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。輸送活動からの排出量の為、施設の燃料使用や非エネルギー起源の排出はスコープ1から除外。排出原単位の変化の理由は、宅配貨物量の増加に伴って車両の走行距離が伸びたことによる燃料使用量の増加、配達車両のストップ&ゴーの回数が増加したことが燃費に影響し、CO2排出量が増加したことが要因。

#### すべて

原単位の計算に使用されたスコープ  
スコープ1 + 2を報告

原単位数値  
0.000164

分子:排出量(単位: CO2換算トン)  
262828

分母単位:単位  
t.km

分母単位:単位あたりの総量  
1607351119

前年からの変化率  
3.94

選択したカテゴリでの輸送排出量の対象範囲における除外項目と、排出原単位の変化の理由を説明してください。

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。輸送活動からの排出量の為、施設の燃料使用や非エネルギー起源の排出はスコープ1から除外。排出原単位の変化の理由は、宅配貨物量の増加に伴って車両の走行距離が伸びたことによる燃料使用量の増加、配達車両のストップ&ゴーの回数が増加したことが燃費に影響し、CO2排出量が増加したことが要因。

## C7. 排出量内訳

---

### C7.1

---

(C7.1) 貴社では、温室効果ガスの種類別のスコープ1排出量の内訳を作成していますか。

はい

C7.1a

(C7.1a) スコープ1総排出量の内訳を温室効果ガスの種類ごとに回答し、使用した地球温暖化係数(GWP)それぞれの出典も記入してください。

温室効果ガス	スコープ1排出量(CO2換算トン)	GWP参照
CO2	265903	その他、具体的にお答えください(日本の環境省による「算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」)
CH4	0	その他、具体的にお答えください(日本の環境省による「算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」)
N2O	0	その他、具体的にお答えください(日本の環境省による「算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」)
HFCs	5653	IPCC第4次評価報告書(AR4 - 50年値)
PFCs	0	その他、具体的にお答えください(日本の環境省による「算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」)
SF6	0	その他、具体的にお答えください(日本の環境省による「算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」)
NF3	0	その他、具体的にお答えください(日本の環境省による「算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」)

C7.2

(C7.2) スコープ1総排出量の内訳を国別/地域別で回答してください。

国/地域	スコープ1排出量(CO2換算トン)
日本	271557

C7.3

(C7.3) スコープ1排出量の内訳として、その他に回答可能な分類方法があれば回答してください。

事業部門別

C7.3a

(C7.3a) 事業部門別のスコープ1全世界総排出量の内訳を示します。

事業部門	スコープ1排出量(CO2換算トン)
デリバリー事業	271557

C-CE7.4/C-CH7.4/C-CO7.4/C-EU7.4/C-MM7.4/C-OG7.4/C-ST7.4/C-TO7.4/C-TS7.4

(C-CE7.4/C-CH7.4/C-CO7.4/C-EU7.4/C-MM7.4/C-OG7.4/C-ST7.4/C-TO7.4/C-TS7.4) 貴社のグローバルでのスコープ1排出量の内訳をセクター生産活動別にCO2換算トン単位で回答してください。

	スコープ1総排出量(単位: CO2換算トン)	スコープ1正味排出量(単位: CO2換算トン)	コメント
セメント生産活動	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
化学品生産活動	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
石炭生産活動	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
電気公益事業活動	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
金属および鉱業生産活動	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
石油・天然ガス生産活動(上流)	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
石油・天然ガス生産活動(中流)	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
石油・天然ガス生産活動(下流)	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
鉄鋼生産活動	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
輸送OEM活動	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
輸送サービス活動	271557	<Not Applicable>	グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

C7.5

(C7.5) スコープ2排出量の内訳を国/地域別で回答してください。

国/地域	スコープ2、ロケーション基準(CO2換算トン)	スコープ2、マーケット基準(CO2換算トン)	購入または消費した電力、熱、蒸気、または冷却量(MWh)	スコープ2マーケット基準の手法において考慮した、低炭素電力/熱/蒸気/冷却の購入量および消費量(MWh)
日本	98477	91559	211080	1555

C7.6

(C7.6) スコープ2全世界総排出量の内訳のうちのどれを記入できるか示します。  
事業部門別

C7.6a

(C7.6a) 事業部門別のスコープ2全世界総排出量の内訳を示します。

事業部門	スコープ2、ロケーション基準(CO2換算トン)	スコープ2、マーケット基準(CO2換算トン)
デリバリー事業	98477	91559

C-CE7.7/C-CH7.7/C-CO7.7/C-MM7.7/C-OG7.7/C-ST7.7/C-TO7.7/C-TS7.7

(C-CE7.7/C-CH7.7/C-CO7.7/C-MM7.7/C-OG7.7/C-ST7.7/C-TO7.7/C-TS7.7) 貴社のスコープ2全世界総排出量の内訳をセクター生産活動別に回答してください(単位: CO2換算トン)。

	スコープ2、ロケーション基準(CO2換算トン)	スコープ2、マーケット基準(該当する場合)、CO2換算トン	コメント
セメント生産活動	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
化学品生産活動	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
石炭生産活動	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
金属および鉱業生産活動	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
石油・天然ガス生産活動(上流)	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
石油・天然ガス生産活動(中流)	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
石油・天然ガス生産活動(下流)	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
鉄鋼生産活動	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
輸送OEM活動	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
輸送サービス活動	98477	91559	グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

C7.9

(C7.9) 報告年における排出量総量(スコープ1+2)は前年と比較してどのように変化しましたか?  
減少しました

C7.9a

(C7.9a) 世界排出総量(スコープ1と2の合計)の変化の理由を特定し、理由ごとに前年と比較して排出量がどのように変化したかを示します。

	排出量の変化(CO2換算トン)	変化の増減	排出量(割合)	計算を説明してください
再生可能エネルギー消費の変化	759	減少しました	0.21	600トン分のグリーン電力証書付きの電力を購入したことによるCO2削減。159トンの再生可能エネルギー電力の契約購入。前年のスコープ1と2の合計が362,029トンCO2のため、 $(600+159/362,029)*100=0.21\%$ に相当。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。
その他の排出量削減活動	5635	減少しました	1.56	保有車両を低炭素な車両への入れ替え、エコドライブの実践等により、車両のCO2排出量を前年より2,785トン削減。建物の照明器具をエネルギー消費効率の良いLED照明に入れ替えることでCO2排出量を前年より2,850トン削減。合計で5,635トンのCO2排出量を削減。前年のスコープ1と2の合計が362,029トンCO2のため、 $(5,635/362,029)*100=1.56\%$ に相当。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲
投資引き上げ		<Not Applicable>		
買収		<Not Applicable>		
合併		<Not Applicable>		
生産量の変化	23184	増加しました	6.38	デリバリー事業における宅配便個数の増加に伴うCO2排出量の増加。スコープ1と2の合計が362,029トンCO2のため、 $(23,184/362,029)*100=6.38\%$ に相当。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。
方法の変更		<Not Applicable>		
バウンダリの変更		<Not Applicable>		
物理的操業条件の変化		<Not Applicable>		
特定していない		<Not Applicable>		
その他		<Not Applicable>		

## C7.9b

(C7.9b) C7.9およびC7.9aの排出量実績計算は、ロケーション基準スコープ2排出量数値に基づいていますか、あるいはマーケット基準スコープ2排出量数値に基づいていますか。

マーケット基準

## C8. エネルギー

### C8.1

(C8.1) 報告年の事業支出のうち何%がエネルギー使用によるものでしたか。

0%超、5%以下

### C8.2

(C8.2) 貴社がどのエネルギー関連活動を行ったか選択してください。

	貴社が報告年に次のエネルギー関連活動を実践したかどうかを示します
燃料の消費(原料を除く)	はい
購入または獲得した電力の消費	はい
購入または獲得した熱の消費量	いいえ
購入または獲得した蒸気の消費	いいえ
購入または獲得した冷却の消費	いいえ
電力、熱、蒸気、または冷却の生成	はい

### C8.2a

(C8.2a) 貴社のエネルギー消費量合計(原料を除く)をMWh単位で報告してください。

	発熱量	再生可能エネルギー源からのエネルギー量 (単位: MWh)	非再生可能エネルギー源からのエネルギー量 (単位: MWh)	総エネルギー量(再生可能と非再生可能) MWh
燃料の消費(原料を除く)	HHV(高位発熱量)	285	1117852	1118137
購入または獲得した電力の消費	<Not Applicable>	1555	209525	211080
購入または獲得した熱の消費	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
購入または獲得した蒸気の消費	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
購入または獲得した冷却の消費	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
自家生成非燃料再生可能エネルギーの消費	<Not Applicable>	209	<Not Applicable>	209
合計エネルギー消費量	<Not Applicable>	2049	1327377	1329426

## C8.2b

(C8.2b) 貴社の燃料消費の用途を選択します。

	貴社がこのエネルギー用途の活動を行うかどうかを示してください
発電のための燃料の消費量	いいえ
熱生成のための燃料の消費量	いいえ
蒸気生成のための燃料の消費量	いいえ
冷却生成のための燃料の消費量	いいえ
コジェネレーションまたはトリジェネレーションのための燃料の消費量	いいえ

## C8.2c

(C8.2c) 貴社が消費した燃料の量(原料を除く)を燃料の種類別にMWh単位で示します。

**燃料(原料を除く)**

バイオガス

**発熱量**

HHV(高位発熱量)

**組織によって消費された燃料合計(MWh)**

285

**電力の自家生成のために消費された燃料(MWh)**

<Not Applicable>

**熱の自家発生のために消費された燃料(MWh)**

<Not Applicable>

**蒸気の自家発生のために消費された燃料(MWh)**

<Not Applicable>

**冷却の自家発生のために消費された燃料(MWh)**

<Not Applicable>

**自家トリジェネレーションのために消費された燃料(MWh)**

<Not Applicable>

**排出係数**

0

**単位**

CO2換算kg/m3

**排出係数の情報源**

日本国の環境省「算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」

**コメント**

グループ中核会社の佐川急便が対象範囲。

**燃料(原料を除く)**

都市ガス

**発熱量**

HHV(高位発熱量)

**組織によって消費された燃料合計(MWh)**

128083

**電力の自家生成のために消費された燃料(MWh)**

<Not Applicable>

熱の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

蒸気の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

冷却の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

自家トリジェネレーションのために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

排出係数

2.23

単位

CO2換算kg/m3

排出係数の情報源

日本国の環境省「算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」

コメント

グループ中核会社の佐川急便が対象範囲。

---

燃料(原料を除く)

液化石油ガス(LPG)

発熱量

HHV(高位発熱量)

組織によって消費された燃料合計(MWh)

1917

電力の自家生成のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

熱の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

蒸気の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

冷却の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

自家トリジェネレーションのために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

排出係数

3

単位

CO2換算トン/トン

排出係数の情報源

日本国の環境省「算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」

コメント

グループ中核会社の佐川急便が対象範囲。

---

燃料(原料を除く)

液化天然ガス(LNG)

発熱量

HHV(高位発熱量)

組織によって消費された燃料合計(MWh)

294

電力の自家生成のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

熱の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

蒸気の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

冷却の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

自家トリジェネレーションのために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

排出係数

2.7

単位

CO2換算トン/トン

**排出係数の情報源**

日本国の環境省「算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」

**コメント**

グループ中核会社の佐川急便が対象範囲。

---

**燃料(原料を除く)**

軽油

**発熱量**

HHV(高位発熱量)

**組織によって消費された燃料合計(MWh)**

822730

**電力の自家生成のために消費された燃料(MWh)**

<Not Applicable>

**熱の自家発生のために消費された燃料(MWh)**

<Not Applicable>

**蒸気の自家発生のために消費された燃料(MWh)**

<Not Applicable>

**冷却の自家発生のために消費された燃料(MWh)**

<Not Applicable>

**自家トリジェネレーションのために消費された燃料(MWh)**

<Not Applicable>

**排出係数**

2.58

**単位**

CO2換算kg/L

**排出係数の情報源**

日本国の環境省「算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」

**コメント**

グループ中核会社の佐川急便が対象範囲。

---

**燃料(原料を除く)**

自動車用ガソリン

**発熱量**

HHV(高位発熱量)

**組織によって消費された燃料合計(MWh)**

162543

**電力の自家生成のために消費された燃料(MWh)**

<Not Applicable>

**熱の自家発生のために消費された燃料(MWh)**

<Not Applicable>

**蒸気の自家発生のために消費された燃料(MWh)**

<Not Applicable>

**冷却の自家発生のために消費された燃料(MWh)**

<Not Applicable>

**自家トリジェネレーションのために消費された燃料(MWh)**

<Not Applicable>

**排出係数**

2.32

**単位**

CO2換算kg/L

**排出係数の情報源**

日本国の環境省「算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」

**コメント**

グループ中核会社の佐川急便が対象範囲。

---

**燃料(原料を除く)**

その他、具体的にお答えください(灯油)

**発熱量**

HHV(高位発熱量)

**組織によって消費された燃料合計(MWh)**

1249

**電力の自家生成のために消費された燃料(MWh)**

<Not Applicable>

---

熱の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

蒸気の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

冷却の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

自家トリジェネレーションのために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

排出係数

2.49

単位

CO2換算kg/L

排出係数の情報源

日本国の環境省「算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」

コメント

グループ中核会社の佐川急便が対象範囲。

燃料(原料を除く)

その他、具体的にお答えください (A重油)

発熱量

HHV(高位発熱量)

組織によって消費された燃料合計(MWh)

1031

電力の自家生成のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

熱の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

蒸気の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

冷却の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

自家トリジェネレーションのために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

排出係数

2.71

単位

CO2換算kg/L

排出係数の情報源

日本国の環境省「算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」

コメント

グループ中核会社の佐川急便が対象範囲。

## C8.2d

(C8.2d) 貴社が報告年に生成、消費した電力、熱、蒸気および冷水に関する詳細を記入します。

	総生成量(MWh)	組織によって消費される生成量 (MWh)	再生可能エネルギー源からの総生成量 (MWh)	組織によって消費される再生可能エネルギー源からの生成量(MWh)
電力	209	209	209	209
熱	0	0	0	0
蒸気	0	0	0	0
冷却	0	0	0	0

## C8.2e



(C8.2e) C6.3で報告したマーケット基準スコープ2の数値におけるゼロ排出係数について説明した電力、熱、蒸気、および/または冷却量に関する詳細を記入します。

**調達方法**

単体でのエネルギー属性証明書、その他、具体的にお答えください(グリーン電力証書)

**低炭素技術の種類**

バイオマス

**低炭素電力、熱、蒸気、または冷却の消費の国/地域**

日本

**ゼロ排出係数時の算定された消費エネルギー量(MWh)**

1230

**コメント**

グリーン電力証書の購入。

**調達方法**

電力購入契約(PPA)、送配電グリッドに接続された発電機あり、エネルギー属性証明なし

**低炭素技術の種類**

低炭素エネルギーミックス

**低炭素電力、熱、蒸気、または冷却の消費の国/地域**

日本

**ゼロ排出係数時の算定された消費エネルギー量(MWh)**

325

**コメント**

和光営業所が入居している物流施設にて電力購入契約している再生可能エネルギー使用分。

C-TS8.2f

(C-TS8.2f) 送配電グリッドからエネルギーを直接調達するすべての手段別輸送移動に使用した平均排出係数の詳細を記入します。

カテゴリー	排出係数の単位	平均排出係数:単位の値	コメント
LDV	CO2 g/kWh	470	グループ中核会社の佐川急便が対象範囲。電気自動車の充電で使用した電力の平均排出係数(代替値)と同一。

C-TS8.5

(C-TS8.5) 貴社の輸送製品および/またはサービスに適合した効率指標を記入します。

**事業活動**

軽量自動車(LDV)

メートル法による数値

0.0026

指標分子

MWh

指標の分母

t.km

分子: 単位あたりの総量

162544

分母: 総量

62573958

昨年からの変化率(%)

0.1

説明してください

グループ中核会社である佐川急便が対象範囲。分子は軽量自動車の燃料使用量 (MWh)。

---

**事業活動**

重量自動車(LDV)

メートル法による数値

0.00061

指標分子

MWh

指標の分母

t.km

分子: 単位あたりの総量

939968

分母: 総量

1544777161

昨年からの変化率(%)

3.33

説明してください

グループ中核会社である佐川急便が対象範囲。分子は重量自動車の燃料使用量 (MWh)。

---

## C9. 追加指標

---

### C9.1

---

(C9.1) 貴社の事業に関連がある追加の気候関連評価基準を記入します。

### C-TO9.3/C-TS9.3

---

(C-TO9.3/C-TS9.3) 報告年の間の低炭素輸送技術の実践に関する追跡指標を記入します。

**事業活動**

軽量自動車(LDV)

**指標**

保有車両数

**技術**

その他、具体的にお答えください (EV車両)

**メートル法による数値**

18

**単位**

その他、具体的にお答えください (台数)

**説明**

佐川急便のLDVの低炭素車両である電気自動車が対象。

**事業活動**

重量自動車(LDV)

**指標**

保有車両数

**技術**

従来型ハイブリッド

**メートル法による数値**

2295

**単位**

その他、具体的にお答えください (台数)

**説明**

佐川急便のHDVの低炭素車両であるハイブリッドトラックが対象。

**事業活動**

重量自動車(LDV)

**指標**

保有車両数

**技術**

その他、具体的にお答えください (天然ガストラック (CNG))

**メートル法による数値**

1835

**単位**

その他、具体的にお答えください (台数)

**説明**

佐川急便のHDVの低炭素車両である天然ガストラック (CNG)が対象。

**事業活動**

重量自動車(LDV)

**指標**

保有車両数

**技術**

その他、具体的にお答えください (クリーンディーゼル車両 (ポスト新長期規制適合車・平成28年排ガス規制適合車))

**メートル法による数値**

10341

**単位**

その他、具体的にお答えください (台数)

**説明**

佐川急便のHDVの低炭素車両であるクリーンディーゼル車両 (ポスト新長期規制適合車・平成28年排ガス規制適合車) が対象。

C-CE9.6/C-CG9.6/C-CH9.6/C-CN9.6/C-CO9.6/C-EU9.6/C-MM9.6/C-OG9.6/C-RE9.6/C-ST9.6/C-TO9.6/C-TS9.6

(C-CE9.6/C-CG9.6/C-CH9.6/C-CN9.6/C-CO9.6/C-EU9.6/C-MM9.6/C-OG9.6/C-RE9.6/C-ST9.6/C-TO9.6/C-TS9.6) 貴社は、セクター活動に関連した低炭素製品またはサービスの研究開発(R&D)に投資しますか。

	低炭素R&Dへの投資	コメント
行1	はい	

(C-TO9.6a/C-TS9.6a) この3年間の輸送関連活動に関する低炭素R&Dへの貴社による投資の詳細を記入します。

**事業活動**

重量自動車(LDV)

**技術領域**

駆動系

**報告年の開発の段階**

小規模商業的開発

**この3年間にわたるR&D総投資額の平均比率(%)**

81~100%

**報告年のR&D投資額(任意)**

**コメント**

国内グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。ハイブリッド車両やクリーンディーゼル車両などの低炭素車両に対する投資額（重量自動車対象）。全車両の投資に対する割合。

## C10. 検証

### C10.1

(C10.1) 報告した排出量に対する検証/保証の状況を回答してください。

	検証/保証状況
スコープ1	第三者検証/保証を実施中
スコープ2(ロケーション基準またはマーケット基準)	第三者検証/保証を実施中
スコープ3	第三者検証/保証を実施中

### C10.1a

(C10.1a) スコープ1排出量に対して実施した検証/保証の詳細を記入し、それらのステートメントを添付します。

**検証/保証の実施サイクル**

年1回のプロセス

**報告年における検証/保証取得状況**

完成

**検証/保証の種類**

限定的保証

**声明書を添付**

佐川急便様\_検証報告書\_2020年度.pdf

**ページ/章**

1・2ページ。グループの中核会社佐川急便が対象範囲

**関連する規格**

ISO14064-3

**検証された報告排出量の割合(%)**

100

### C10.1b

(C10.1b) スコープ2排出量に対して行われた検証/保証の詳細を記入し、関連する声明書を添付します。

**スコープ2の手法**

スコープ2マーケット基準

**検証/保証の実施サイクル**

年1回のプロセス

**現在の報告年の状況**

完成

**検証/保証の種類**

限定的保証

**声明書を添付**

佐川急便様\_検証報告書\_2020年度.pdf

**関連ページ/章**

1・2ページ。グループの中核会社佐川急便が対象範囲

**関連する規格**

ISO14064-3

**検証された報告排出量の割合(%)**

100

---

### C10.1c

---

(C10.1c) スコープ3排出量に対して行われた検証/保証の詳細を記入し、関連する声明書を添付します。

**スコープ3カテゴリ**

スコープ3: 購入した商品およびサービス

**検証/保証の実施サイクル**

年1回のプロセス

**報告年における検証/保証取得状況**

完成

**検証/保証の種類**

限定的保証

**声明書を添付**

佐川急便様\_検証報告書\_2020年度.pdf

**関連ページ/セクション**

1・2ページ。グループの中核会社佐川急便が対象範囲

**関連する規格**

ISO14064-3

**検証された報告排出量の割合(%)**

100

---

**スコープ3カテゴリ**

スコープ3: 上流のリース資産

**検証/保証の実施サイクル**

年1回のプロセス

**報告年における検証/保証取得状況**

完成

**検証/保証の種類**

限定的保証

**声明書を添付**

佐川急便様\_検証報告書\_2020年度.pdf

**関連ページ/セクション**

1・2ページ。グループの中核会社佐川急便が対象範囲

**関連する規格**

ISO14064-3

**検証された報告排出量の割合(%)**

100

---

**スコープ3カテゴリ**

スコープ3: 燃料およびエネルギー関連活動 (スコープ1 または2に含まれない)

**検証/保証の実施サイクル**

年1回のプロセス

**報告年における検証/保証取得状況**

完成

---

**検証/保証の種類**

限定的保証

**声明書を添付**

佐川急便様\_検証報告書\_2020年度.pdf

**関連ページ/セクション**

1・2ページ。グループの中核会社佐川急便が対象範囲

**関連する規格**

ISO14064-3

**検証された報告排出量の割合(%)**

100

---

**スコープ3カテゴリ**

スコープ3: 事業から発生する廃棄物

**検証/保証の実施サイクル**

年1回のプロセス

**報告年における検証/保証取得状況**

完成

**検証/保証の種類**

限定的保証

**声明書を添付**

佐川急便様\_検証報告書\_2020年度.pdf

**関連ページ/セクション**

1・2ページ。グループの中核会社佐川急便が対象範囲

**関連する規格**

ISO14064-3

**検証された報告排出量の割合(%)**

100

---

**スコープ3カテゴリ**

スコープ3: 出張

**検証/保証の実施サイクル**

年1回のプロセス

**報告年における検証/保証取得状況**

完成

**検証/保証の種類**

限定的保証

**声明書を添付**

佐川急便様\_検証報告書\_2020年度.pdf

**関連ページ/セクション**

1・2ページ。グループの中核会社佐川急便が対象範囲

**関連する規格**

ISO14064-3

**検証された報告排出量の割合(%)**

100

---

**スコープ3カテゴリ**

スコープ3: 従業員の通勤

**検証/保証の実施サイクル**

年1回のプロセス

**報告年における検証/保証取得状況**

完成

**検証/保証の種類**

限定的保証

**声明書を添付**

佐川急便様\_検証報告書\_2020年度.pdf

**関連ページ/セクション**

1・2ページ。グループの中核会社佐川急便が対象範囲

**関連する規格**

ISO14064-3

**検証された報告排出量の割合(%)**

100

---

**スコープ3カテゴリ**

スコープ3: 販売した製品の廃棄

検証/保証の実施サイクル  
年1回のプロセス

報告年における検証/保証取得状況  
完成

検証/保証の種別  
限定的保証

声明書を添付  
佐川急便様\_検証報告書\_2020年度.pdf

関連ページ/セクション  
1・2ページ。グループの中核会社佐川急便が対象範囲

関連する規格  
ISO14064-3

検証された報告排出量の割合(%)  
100

## C10.2

(C10.2) C6.1、C6.3、およびC6.5で報告した排出量値以外に、CDP開示で報告する気候関連情報を検証していますか。  
はい

### C10.2a

(C10.2a) 貴社のCDP回答の中のどのデータポイントを検証しましたか、そしてどの検証基準を使用しましたか。

関連する検証の開示モジュール	検証したデータ	検証基準	説明してください
C8. エネルギー	エネルギー消費量	ISO14064-3	消費するエネルギーの信頼性/品質を高めるため、年1回のプロセスとして、エネルギー消費量の検証を実施。対象はグループの中核会社である佐川急便の全組織規模。

## C11. カーボンプライシング

### C11.1

(C11.1) 貴社の操業や活動はカーボンプライシングシステム(すなわち、ETS、キャップ・アンド・トレード、炭素税)によって規制されていますか。  
はい

#### C11.1a

(C11.1a) 貴社の操業に影響を及ぼすカーボンプライシング規制を選択してください。  
東京CaT - ETS

#### C11.1b

(C11.1b) 規制を受ける排出量取引制度ごとに、以下の表を記入します。

#### 東京CaT - ETS

ETSの対象とされるスコープ1排出量の割合

0

ETSの対象とされるスコープ2排出量の割合

2.7

期間開始日

2020年4月1日

期間終了日

2024年3月31日

割り当てられた排出枠

15705

購入した排出枠

0

CO2換算トン単位の検証されたスコープ1排出量

0

CO2換算トン単位の検証されたスコープ2排出量

2227

所有権の詳細

運用しているが、所有していない施設

コメント

佐川急便の佐川東京ロジスティクスセンターが対象。割当量は2020年から2024年までの5年間分。

#### C11.1d

---

(C11.1d) 規制を受けている、あるいは規制を受けると見込んでいる制度に準拠するための戦略はどのようなものですか？

東京都条例に基づく規制について2020年度より第三計画期間に入り、削減義務率が第二計画期間よりも大幅に引き上げられました。（新規事業所であるため第三計画期間の削減義務率は17%）現状のままでは削減義務率の履行は困難であるため、何等かの対策が必要となっております。

佐川急便では、ハード的な施策として、削減義務対象施設も含め全国の営業所及び大型物流施設の照明設備を順次LEDに切り替えることを2016年に決定しました。営業所の50%は一般賃貸物件であり、オーナーの許可が得られた事業所を対象に2016年～2018年の3ヵ年計画で順次LEDへの切り替えを実施しました。残り50%はグループ会社SGリアルティ所有の物件であるため、対象営業所について毎年計画的に順次更新を進めています。その結果、2020年度は新たに76拠点の営業所にLEDを導入完了しました。また、対象施設において最も電力を使用する空調設備の更新も検討しています。

さらに、第三計画期間である2020年度から2024年度の施策として、排出量取引制度に利用できるグリーン電力（証書）の購入を2020年4月に契約しており、その購入量はスコープ2排出量20%削減に相当します。

以上の通り、多面的な施策によって第三計画期間の削減義務率17%という高い指標を達成できる見通しです。

#### C11.2

---

(C11.2) 貴社は報告対象期間内にプロジェクトベースの排出権を創出または購入しましたか。

はい

#### C11.2a

---



(C11.2a) 報告対象期間内に貴社が創出または購入したプロジェクトベースの炭素クレジットの詳細を記入します。

クレジット創出またはクレジット購入

クレジット購入

プロジェクト種別

エネルギー効率:産業

プロジェクトID

被災地域における省エネルギー事業

認証基準名

CDM(クリーン開発メカニズム)

クレジット量(CO2換算トン)

0.26

クレジットの量(CO2換算トン): リスク調整済み量

0.26

使用済みクレジット

はい

目的、例えばコンプライアンス

自発的なオフセット

## C11.3

(C11.3) 貴社はインターナルカーボンプライシングを使用していますか。

いいえ。しかし、今後2年以内にそうすることを見込んでいます

## C12. エンゲージメント

### C12.1

(C12.1) 気候関連問題に関してバリューチェーンとエンゲージメントしていますか？

はい、顧客と

はい、バリューチェーンの他のパートナーと

### C12.1b

(C12.1b) 顧客との気候関連エンゲージメント戦略の詳細を示します。

協働の種類

協力とイノベーション

協働の具体的内容

気候変動影響を減らす技術革新を促すキャンペーンの実施

顧客数の割合(%)

34

C6.5で報告した顧客関連スコープ3排出量の割合

ポートフォリオ対象範囲(全般的または未払い)

<Not Applicable>

この顧客のグループを選択した根拠と、エンゲージメントの範囲を説明してください

佐川急便では、ユーザーIDを登録いただくことにより、さまざまなインターネットサービスがご利用いただける「スマートクラブ」というサービスを提供しています。「スマートクラブ」の一機能である「配達予定メールサービス」は、荷物をお届けする前に、お届け予定をメールで通知し、荷受人の都合に合わせて、届け日および届け時間帯の指定変更が可能です。このサービスを利用いただくことで再配達の削減（CO2削減）に向けた取組みつながります。現在このサービスを利用いただいているユーザー数は約240万人で、「スマートクラブ」の全登録会員数約700万人の約34%に該当します。

成功の評価を含む協働の影響

再配達率の実績については、国への報告が求められており、当業界に対する国の目標が設定されています。国の2020年度目標値は再配達率13%以下でした。この目標値は2017年度再配達率16%から3%削減する目標となっていますが、2020年度の国全体の再配達率実績値は15%で、1%の改善率に留まっています。当社では、前年度からの再配達改善率を顧客とのエンゲージメントの成功の指標とし、当社の再配達率2020年度実績は2019年度と比較して4%の改善となりました。国が示す3年間で3%の改善率を1年で上回る成果を得ることができ、2020年度についてはエンゲージメントが成功したと評価しています。

### C12.1d

**(C12.1d) バリューチェーンのその他のパートナーとの気候関連エンゲージメント戦略の詳細を示します。**

佐川急便は公共の道路を使用して事業を営む企業として、「安全は全てに優先する」をテーマに輸送の安全確保を第一に考えるとともに、地球環境に配慮した事業活動を推進しています。

「持続可能な開発目標 (SDGs)」や気候変動に関する国際的枠組みである「パリ協定」など世界の共通目標を踏まえ、持続可能な地球環境の創造に向けて、すべての人々が安全で安心できる交通社会と脱炭素社会の実現を目指していきたくと考えています。

このような中、佐川急便では電気自動車の企画、開発、製造を行うASF株式会社 (以下「ASF」) と2020年6月に小型電気自動車の共同開発および実証実験を開始する基本合意を行い、新たな安全機器の開発、温室効果ガス削減および業務作業や車両における課題を検証する実証実験を行う目的で、両社によるプロジェクトチームを立ち上げました。

ASFは、日本国内での電気自動車の普及促進を図るため、ファブレスメーカーとして設立されました。将来バッテリーを活用した持続可能な社会創りを見据えたビジネスを展開しています。今回の共同開発を皮切りに開発を進め、2021年に量産車の開発設計を計画しています。

開発車両については、軽自動車規格のキャブバンタイプを予定しており、十分な安全性を確保した上で将来的な自動運転も視野に入れた開発を目指しております。

今回の共同開発では走行中の二酸化炭素 (CO2) や粒子状物質 (PM) などの温室効果ガスや大気汚染物質を全く排出しない高い環境性能を備えた車両や、各種安全装置の開発に取り組みます。

当社では、2030年をめどに自社で配送に使う軽自動車約7,200台をすべて電気自動車 (EV) に切り替える計画です。これによって二酸化炭素 (CO2) 排出量を現在より1割強減らすことが可能となります。

**C12.3**

**(C12.3) 以下のいずれかを通じて、気候変動問題に対して直接的または間接的のいずれかで影響を及ぼす可能性がある活動に携わっていますか？**

政策決定者との直接的エンゲージメント  
業界団体

**C12.3a**

**(C12.3a) 政策決定者に直接的にエンゲージメントしてきた問題は何ですか。**

法律の焦点	企業の立場	協働の具体的内容	提案した立法による解決策
適応または弾力性	支援	気候変動の影響による災害への対応に関して、佐川急便が培ってきた災害対応の経験を活かし一刻も早い災害支援活動を行うためには、自治体などとの連携を深めることが欠かせないことから、政府や全国の自治体、大学などと災害協定の締結を進めています。災害協定の締結は、2021年3月現在で、89件となっています。	佐川急便では政府や全国の自治体、大学などと災害協定を締結している。災害時にはこれに基づき、各避難所への緊急物資の輸送や物資集積拠点の荷捌きなどに協力しています。
その他、具体的にお答えください (気候変動の緩和)	少数の例外のある支援	全国の30の自治体と包括連携協定を締結しており、その具体的取り組み事項には環境負荷低減に関する事項も含まれており、自治体との協働による地域社会の気候変動を含めた環境負荷低減を推進しています。	物流を通じて、気候変動を含めた地域の環境負荷の低減に関する行政との協働を推進しており、地域が抱える課題の解決への貢献を目指しています。

**C12.3b**

**(C12.3b) 貴社は業界団体の理事会メンバーに属していますか、もしくは会費以外に団体に出資していますか。**

はい

**C12.3c**

**(C12.3c) 気候変動に関する法律に対して業界団体が示す可能性の高い立場の詳細を入力します。**

**業界団体**

一般社団法人日本物流団体連合会

**気候変動に対する貴社の立場は、業界団体の立場と一致していますか。**

一貫性がある

**業界団体の立場を説明してください**

佐川急便は、一般社団法人日本物流団体連合会 (以下、「物流連」という) の理事を務めています。理事が参加する理事会のもと、経営効率化委員会・物流環境対策委員会・国際業務委員会・人材育成/広報委員会・基本政策委員会の5つの委員会が開催されています。物流連は2020年4月時点で93社/団体が加盟する業界団体で、陸・海・空の物流事業者が広く結束し、物流業に係わる横断的課題について施策を確立し、これを推進すること等により物流業の健全な発達に資することを目的としています。

**貴社は業界団体にどのように影響を与えていますか、または与えようとしていますか。**

佐川急便は物流連の理事メンバーとして当団体の業務執行の決定、執行の監督、重要事項の決議などに関わり、以下の情報提供活動などの推進に貢献しています。→物流連会員に対し広範な情報を提供することにより、会員サービスの向上に努めております。具体的には、会員に対し、国内外の経済・社会の最先端情報を提供するため、各界の指導的立場にある方々をゲストスピーカーとして招き、意見交換を図るとともに会員相互の情報交換の場として、会員フォーラムを開催しています。このほか、国土交通省、総務省、環境省など関係諸官庁、各政党の幹部、学識経験者など政治・経済・社会・文化の各分野における指導者との情報・意見交換の場として懇談会や各種講演会を開催しています。また、5つの委員会のうちのひとつである物流環境対策委員会の委員にも就任しており、物流に関わる環境問題への対策を取り上げ、調査・報告を行う活動や、地球温暖化問題全般の現状認識と将来の見通し、国・自治体が取り組む内容の把握などの活動にも携わっています。

## C12.3f

(C12.3f) 政策に影響を及ぼす直接的および間接的活動のすべてが貴社の気候変動戦略と一致するように、どのようなプロセスを実践していますか。

SGホールディングス傘下の各事業会社が推進する政策的エンゲージメントについては、各事業会社内での上程・報告・承認・指示プロセスのもと実施されています。

佐川急便では、各自治体や団体等とのエンゲージメントを含む経営活動上の重要な意思決定事項について、SGHグループ統一基準として定める「職務権限規程」に基づき、必要な事前協議、取締役会への報告を行い又は取締役会の決議を得て行います。

また佐川急便では、「SGHグループ経営戦略会議」及び「SGHグループリスクマネジメント会議」に定期的に参加し、SGHグループの経営方針、重要な決定事項・報告事項等を共有することで、各種エンゲージメントと当社グループの気候変動関連戦略が整合しているかを確認しています。

## C12.4

(C12.4) CDPへのご回答以外で、本報告年の気候変動および温室効果ガス排出量に関する貴社の回答についての情報を公開しましたか。公開している場合は該当文書を添付してください。

### 出版物

メインストリームレポートで

### ステータス

完成

### 文書を添付

2021年3月期有価証券報告書.pdf

### 関連ページ/セクション

第15期 有価証券報告書

<戦略> 12ページ~16ページ：経営方針、経営環境及び対処すべき課題等

<リスクと機会> 17ページ~22ページ：事業等のリスク

(1) 事業に関するリスク ②燃料価格等の上昇

(2) 規制、コンプライアンスに関するリスク ③環境規制

(4) 訴訟その他の法的手続・災害等に関するリスク ④自然災害等の発生

<ガバナンス> 36ページ~40ページ：ガバナンス

### 内容要素

ガバナンス

戦略

リスクおよび機会

### コメント

### 出版物

自主的に作成するサステナビリティレポートで

### ステータス

作成中・前年分を添付

### 文書を添付

ESGデータブック2020.pdf

### 関連ページ/セクション

ESGデータブック2020

<排出量数値> 4ページ~5ページ：■温室効果ガス（GHG）排出量、■Scope1の排出量、■Scope3のCO2排出量

<排出量目標> 4ページ：■目標と実績

<その他の指標> 6ページ：■総エネルギー投入量（再生可能エネルギー・非再生可能エネルギー）

### 内容要素

排出量数値

排出量目標

その他の測定基準

### コメント

## C15. 最終承認

### C-FI

(C-FI) この欄を使用して、燃料が貴社の回答に関連していることの追加情報または状況を記入します。この欄は任意で、採点されないことにご注意ください。

### C15.1

(C15.1) 貴社のCDP気候変動の回答に対して署名(承認)した人物を具体的にお答えください。

	役職	職種
行1	最高執行責任者に委任された担当取締役	取締役

## SC. サプライチェーン(SC)モジュール

### SC0.0

(SC0.0) 必要があれば、こちらに貴社の情報を記入してください。

### SC0.1

(SC0.1) 報告対象期間における貴社の年間売上はいくらですか。

	年間売上
行1	1312085000000

### SC0.2

(SC0.2) 貴社にはCDPに提供できるISINがありますか。

はい

### SC0.2a

(SC0.2a) 貴社のISINを共有するのに下表を使用してください。

	ISIN国コード(2文字)	ISIN数字識別子および1桁の検査数字(全体で10文字)
行1	JP	3162770006

### SC1.1

(SC1.1) 本報告対象期間に販売した商品またはサービス量に応じて、貴社の排出量を以下に記載した顧客に割り当ててください。

### SC1.2

(SC1.2) SC1.1の記入にどの公開情報を使用したか、参考文献を示してください。

### SC1.3

(SC1.3) 別の顧客への排出量の割り当ての課題は何ですか、そしてその課題を克服するために何が役立ちますか。

割当の課題	その課題を克服するために何が役立つか説明してください
-------	----------------------------

### SC1.4

(SC1.4) 今後、顧客に排出量を割り当てる能力を開発する計画がある予定はありますか。

はい

### SC1.4a

(SC1.4a) 能力をどのように開発するか記述します。

## SC2.1

(SC2.1) 特定のCDPサプライチェーンメンバーと協力できる相互に利益のある気候関連プロジェクトを提案してください。

## SC2.2

(SC2.2) CDPサプライチェーンメンバーによる依頼またはイニシアチブによって、貴社は組織レベルの排出量削減イニシアチブを行うように促されましたか。  
いいえ

## SC4.1

(SC4.1) 貴社では、自社製品またはサービスに関する製品レベルのデータを提供していますか。  
いいえ、データは提供しない

## 回答を提出

どの言語で回答を提出しますか?  
日本語

回答がどのようにCDPの手に取り扱われるべきかを確認してください

	提出します	公開または非公開の提出	サプライチェーン追加質問の提出の準備が整いましたか?
回答を提出します	投資家 顧客	公開	はい、サプライチェーン質問を今すぐ提出します

以下をご確認ください  
適用条件を読み、同意します