

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123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。

2021年度の売上高は約1.5兆円でした。従業員数は全世界で約96,500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	2021年4月1日	2022年3月31日	いいえ	<Not Applicable>

C0.3

(C0.3) 貴社が操業する国/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を選択してください。

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境界(バウンダリ)に該当するものを選択してください。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している必要があることにご注意ください。

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)

C0.8

(C0.8) 貴社はISINコードまたは別の固有ID(例えば、ティッカー、CUSIPなど)をお持ちですか？

あなたの組織の固有IDを提示できるかどうかを表します	貴社の固有IDを提示します
はい、別の固有ID、具体的にお答えください(証券コード)	9143

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)。

個人の職位	説明してください
最高経営責任者 (CEO)	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。最高経営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。 【2021年度の決定事例】 2022年3月CSR委員会がTCFD開示情報が承認され、同月開催の取締役会において最終決議されました。

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入します。

気候関連課題が予定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8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。

C1.1d

(C1.1d) 貴社には、気候関連問題に精通した取締役を1人以上置いていますか？

取締役が気候関連問題に精通しています	気候関連問題に関する取締役の見識を評価するために使用される基準	気候関連問題に関して取締役会レベルの見識がないことの本質的な理由	貴社に気候関連問題に関する見識を持った取締役が1人以上いない理由と、将来には取締役会レベルの能力に取り組む予定があるかの説明
1 はい	当社の代表取締役（管理・統制担当）は、2年間環境省へ出向した実務経験があります。環境省出向後は、SGホールディングス並びに佐川急便において、環境経営全般について指揮、監督を行っており、TCFD対応をはじめとする気候関連課題もその中に含まれています。以上の通り、代表取締役（管理・統制担当）は気候変動関連問題に対する十分な見識を有した取締役であると評価しています。	<Not Applicable>	<Not Applicable>

C1.2

(C1.2) 気候関連問題に責任を負う最高レベルの職位または委員会をお答えください。

職位または委員会	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兼社長が、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代表取締役（管理・統制担当））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兼社長です。

C1.3

(C1.3) 目標達成を含み、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
1行目	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る対象	コメント
その他の経営幹部役員	金銭的褒賞	排出量削減目標 環境に関する行動の変化	温室効果ガスの排出削減目標に対する進捗等は、その取り組みに対して責任を負っている役員等の評価に影響を与える。

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ヶ年
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		グループの中核会社佐川急便で2019年を基点に2050年までの環境目標を設定している。

C2.1b

(C2.1b) 貴社では、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

(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）が招集し、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429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否か」「リスクへの対策に関する優先順位が高いか低いかな」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。

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、東京都条例に基づく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。また、フロン規制強化に伴い、既存の業務用エアコンや冷蔵庫、飛脚クール便車両を自然冷媒機器へ置き換えるため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。このうち約60% (約16,000台) が環境対応車両です。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ま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。バリューチェーン上のGHG排出も、2050年に向けてゼロまたはそれに近い状態まで削減することが求められており、より低排出な輸送サービスが顧客の選択基準になりつつあります。当社のCO2排出ゼロに向けたサービスの開発や導入が進めば、競合先に劣後し、売上が大幅に減少するリスクがあります。そのため、輸送車両及びサービスの脱炭素化にむけた技術開発のためのコストが増加します。
法的(訴訟)	関連性はないが、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、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。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。しかしながら、万一気候関連問題を起因とする何らかの訴訟が発生する可能性はゼロではないことから、リスク評価プロセスにおいて訴訟に伴うリスクも対象に含めています。
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約60% (約16,000台) が環境対応車両でそれ以外が従来燃料消費型車両であり、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になった場合 (環境未対応車両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。
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。同様に、近年は若い世代の気候変動への危機感が上昇しており、評判リスクとして将来的に人材獲得が困難となり事業成長に影響を及ぼす可能性があります。
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、最悪の場合は一定期間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おりますが、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。具体的なサービスへの影響としては、飛脚クール便の温度管理に従来以上のコストが追加されるリスクも想定しています。

C2.3

(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) 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リスクを記入してください。

ID

Risk 4

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

新たな規制	カーボンライジングメカニズム
-------	----------------

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マッピングされた気候リスクの種類

<Not Applicable>

自社固有の内容の説明

佐川急便は、デリバリー事業のために商用車両を2022年3月末時点で約27,000台保有しています。2021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16,354キロリットル、軽油使用量81,748キロリットルで、車両によるScope1排出量は265,363t-CO2となっています。現在国内で地球温暖化対策税として一律に課税さ

れている炭素税価格は289円/t-CO2ですが、2030年時点の1.5°Cシナリオでは約14,000円程度に増加すると予測しており、燃料価格の大幅な上昇につながります。多くの燃料を使用する商用車両を所有しデリバリー事業を展開する当社にとって、炭素税増加に伴う運送コストの上昇は事業に大きな影響を及ぼします。今後炭素税の導入によって燃料価格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。

時間的視点

長期

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)

200000000

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

TCFDシナリオ分析の2030年1.5°Cシナリオにおいて、IEA等の予測データを使用したシミュレーションです。2030年時点の炭素税増加に伴うコスト増額を算出しました。これには2030年までの事業拡大に伴う燃料使用量の増加分も加味しています。2021年の運送コスト* (+2030年事業拡大分) × 運送コストに占める燃料費の割合 × 2030年の炭素価格費の増加率 = 20億円
*車体費や整備費などの固定費+燃料費などの変動費

リスク対応費用

197000000

対応の内容と費用計算の説明

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、2022年3月末時点で約27,000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。当社GHG排出の主たる要因は車両の燃料使用に伴うもので、全体排出の約70%以上を占めています。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。

そこで、当社では2030年までにガソリン軽貨物自動車をEV軽貨物自動車へ100%変更する計画を策定しました。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。

その結果、2021年度においては、ハイブリッドトラックの購入台数が472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年には量産車の実証実験（EV車の基礎部分をプロトタイプ車両に搭載して国内で走行実験）を行い、性能を評価しました。

【リスク対応費用】

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、2021年度に購入したハイブリッド車台数を乗じて算出。（車両価格差（770千円） - 補助金（256千円 + 97千円）） × 2021年度導入台数（472台） = 約19,700万円

なお、EV軽貨物自動車については2022年度からの導入計画であるため上記費用には加算していません。

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マッピングされた気候リスクの種類

<Not Applicable>

自社固有の内容の説明

佐川急便が全国に展開している429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、電力使用に伴うエネルギー使用量を年平均で1%以上削減すること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、物流効率化を図る目的で2021年1月より次世代型大規模物流センター「Xフロンティア」が本格稼働した結果、省エネルギー対策は最高レベルで適用され作業の大幅な自動化が図られたものの、電力使用量自体は全体で10%増加しました。また、当社では2030年までにガソリン軽貨物自動車をEV軽貨物自動車へ100%変更する計画を策定しており、それに比例して電力使用量は増加します。2023年度に施行が予定されている省エネ法の改正が3月に閣議決定され、これまでの電力使用量の削減義務に加えて、使用する電力の非化石エネルギー使用割合を向上させる目標を設定することが義務化される見込みです。今後において、設定が義務化された目標を実現するための再エネ調達コストをTCFDシナリオ分析の2030年1.5°Cシナリオを使用して試算した結果、1.4億円のコスト負担増となるリスクがあります。

時間的視点

長期

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)
140000000

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

TCFDシナリオ分析の2030年1.5°Cシナリオにおいて、IEA等の予測データを使用したシミュレーションです。
2030年の時点の再エネ調達量（事業拡大分含む）×再エネプレミアム価格 = 1.4億円/年

リスク対応費用
550000000

対応の内容と費用計算の説明

佐川急便が全国に展開している429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20%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積極的に取り組んできました。

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、今後の物量増加に対処するため新たな中継物流拠点の増設も検討されるなど、電力使用量はますます増加傾向にあります。

当社ではこのような状況を踏まえ、まずは電力使用量の削減対策として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。

その結果、2021年度までに累計384拠点の営業所にLEDを導入完了しました。これによって2016年から2021年までの取組による効果は、Scope2排出量：16,846t-CO2、電力32,426kWhを累計で削減することができました。

【リスク対応費用】

2016年から2021年度までにLED導入した営業所数384拠点×平均LED導入価格÷6年間 = 5.5億円/年

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	豪雨(雨、霰・雹、雪/氷)
------------	---------------

主要な財務上の潜在的影響

損金処理につながる資産価値または資産耐用年数の減少、資産減損、または既存資産の早期除却

従来の金融サービス業界のリスク分類にマッピングされた気候リスクの種類

<Not Applicable>

自社固有の内容の説明

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。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、事業継続に必要な不可欠な資産の減損や早期除却のリスクが生じます。2022年3月時点で国内に429拠点の営業所と27,000台の商用車両を保有し、国内全ての地域にデリバリーサービスを展開する当社にとって、国内で発生する集中豪雨などの災害は高い確率でそのエリアに立地する営業拠点と保有車両に影響を及ぼします。量的影響度は当社のリスク重要度の閾値から判断すると「中程度～低い」と分類されますが、発生の可能性から判断すると「可能性が非常に高い」となり、対応策が必要な重要リスクと評価しています。

時間的視点

長期

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)
23000000

財務上の潜在的影響額 – 最大(通貨)
35000000

財務上の影響額の説明

2030年時点の1.5°Cシナリオと4°Cシナリオの両方について、以下の考え方にに基づき影響評価を行いました。

<現在の資産価格（将来も現在と同じ資産価格と仮定）> × <2030年の風水害による年間期待損害率 – 現在の風水害による年間期待損害率>

その結果、財務影響額は1.5°Cの世界では約0.23億円、4°Cの世界では約0.35億円という結果になりました。

リスク対応費用
49000000

対応の内容と費用計算の説明

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。

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。

その対応策として当社では毎年、BCP対応訓練を実施するとともに、気象情報から災害・被害を予測するためウェザーニューズ社の「防災タイムライン支援サービス」を2019年から利用開始しました。また、災害発生時における被害状況を監視するために、レスキューナウ社の「危機管理サービス」も2018年以降活用しています。被災時の電源確保のため電源車4台を2019年度に購入し、稼働させています。2021年には停電発生時の電源車を接続可能とするための電源調査を全国259箇所を実施し、仕様書（復旧マニュアル）を作成しました。これらの危機管理策によって、防災・減災への対策と、災害発生時の監視及び緊急対応時の手順が一通り確立されています。なお当社では、施設投資計画の判断基準として事業継続を考慮しており、雨天時の水没リスクのある現施設のBCP対応として内陸部への移転などを検討していく方針です。

→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+電源調査+防災タイムライン支援サービス+危機管理サービス=4,900万円

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

自社固有の内容の説明

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。2021年度の「TRIKE CARGO」稼働台数は211台でした。「TRIKE CARGO」211台は従来の軽自動車90台分に相当し、エネルギーコスト削減効果は約5,700万円と算出しています。

時間的視点

長期

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)

57000000

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

2021年度のTRIKE CARGO (150kg積載)の稼働台数は211台で、これは軽自動車 (350kg積載)の90台に相当します。→算定根拠：軽自動車車両価格×90台+軽自動車90台分の燃料費 - TRIKE CARGO車両価格×211台 - TRIKE CARGO 211台分の電気代 = 5,700万円

機会を実現するための費用

73500000

機会を実現するための戦略と費用計算の説明

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。

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。
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。
今後においても、TRIKE CARGOをはじめとした電動自転車の導入、配達車両の集約や効率化などを進めていくことで、2024年度までに約1,100台の軽貨物自動車を減車する計画です。
2021年度には211台のTRIKE CARGOが稼働しています。これは、ガソリン軽自動車90台分に相当し、ガソリン使用量が約160KL削減されたこととなります。電気料金との差額を加味しても大幅なコスト削減効果を得られました。（CO2排出削減量：370t-CO2）

【機会実現の費用】
2021年度末TRIKE CARGO稼働台数：211台
TRIKE CARGO車両価格×211台 + TRIKE CARGO 稼働211台分の電気代 = 約7,350万円

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

自社固有の内容の説明

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。429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。2021年度までに384拠点の営業所へ導入を行い、16,846t-CO2（32,426kWh）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、今後も推進していく予定です。

時間的視点

長期

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)

550000000

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32,426kWh×電力単価約17円（2019年産業用電力の平均単価（資源エネルギー庁開示））= 5.5億円

機会を実現するための費用

550000000

機会を実現するための戦略と費用計算の説明

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2割以上を占めています。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。

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。

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きており、今後においては省エネによる電力消費量の削減と再生可能エネルギー由来の電力への切替えを同時に進めていくことで、2030年度までにスコープ2のCO2を2013年度比で64%削減する計画です。

2016年度から2021年度までに384拠点の営業所にLEDを導入完了しました。これによって2016年からの累計で16,846t-CO2、電力32,426kWhの削減につながりました。スコープ2のCO2排出量は2013年度比で31%の削減となります。

【機会実現の費用】

2016年から2021年度までにLED導入した営業所数384拠点×平均LED導入価格÷6年 = 5.5億円

コメント

ID

Opp4

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

低排出量エネルギー源の使用

主要な財務上の潜在的影響

直接費の減少

自社固有の内容の説明

当社では1990年代から環境車両の導入を推進しており、現在はハイブリッド車両を前年台数比20%程度増加していく計画で随時導入しています。2050年1.5°C世界の実現に向けては、ハイブリッド車両から更にEV車両へとシフトさせていく必要があり、この課題に焦点をあててTCFDシナリオ分析を行いました。その結果から、2030年1.5°C世界の場合は、BEV (Battery Electric Vehicle) /PHV (Plug-in Hybrid Vehicle) の導入により燃料費コスト (1kmの走行にかかるエネルギー費用) が2020年比で減少し、例えば当社のデリバリー事業における軽貨物自動車EVと2020年ICE (ガソリン) 車両とのコスト比は57.5%の大幅な低減効果があることが分かりました。ハイブリッド車両/BEV/PHVなどの電動車両を導入していくことによるコスト低減の効果は大きく、佐川急便では自社における2030年時点での軽貨物自動車EVの割合をBEV: 100%とする方針です。佐川急便は、デリバリー事業用の車両をEV化することで、脱炭素社会への実現にむけた貢献と、エネルギーコスト削減の機会を獲得できます。

時間的視点

長期

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)

300000000

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

BEV/PHVの導入による燃料コストおよび車体費の影響額を算出しました。

前提条件: TCFDシナリオ分析の2030年1.5°Cシナリオにおいて、IEA等の予測データを使用したシミュレーションです。BEV/PHVの導入は補助金の活用を想定しています。(国交省の補助事業より、購入時の車体本体価格の2割を設定)

(2020年の運送コスト*+2030年時点の事業拡大分) × (運送コストに占める燃料費の割合28%×2030年のEV化による燃料費の増減率▲18% + 運送コストに占める車体費の割合31%×2020年比の車体費増加率14%) = ▲3億

*車体費や整備費などの固定費+燃料費などの変動費

機会を実現するための費用

197000000

機会を実現するための戦略と費用計算の説明

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。1.5°Cシナリオ分析の結果から、BEV (Battery Electric Vehicle) /PHV (Plug-in Hybrid Vehicle) の導入により燃料費コスト (1kmの走行にかかるエネルギー費用) が2020年比で減少し、例えば当社のデリバリー事業における軽貨物自動車EVと2020年ICE (ガソリン) 車両とのコスト比は57.5%の大幅な低減効果があることが分かりました。

一方では、BEV/PHVなど車両のEV化は従来の車両と比べ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す。

当社では、現在ハイブリッド車両導入に際し、車体価格差の課題を軽減し且つ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費補助金 (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)」を活用しています。2030年~2050年の車両EV化実現に向け、これまでと同様に国交省の補助事業を活用して計画的に購入を進めていきます。これによって、EV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。当社では、本補助事業を活用し、自社輸送における2030年時点での軽貨物自動車EVの割合をBEV: 100%とする方針です。

2021年度末の時点で当社のEV車両導入台数は18台ですが、直近の2024年度までには少なくとも1000台の導入がほぼ確実になっています。これによって目標年である2024年時点で1.5億円のコスト削減が見込まれます。

【機会を実現するための費用】

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、2021年度に購入したハイブリッド車台数を乗じて算出。(車両価格差 (770千円) - 補助金 (256千円 + 97千円)) × 2021年度導入台数 (472台) = 約19,700万円

なお、EV軽貨物自動車については2022年度からの導入計画であるため上記費用には加算していません。

コメント

C3. 事業戦略

C3.1

(C3.1) 貴社の戦略には、1.5°Cの世界に整合する移行計画を含みますか？

1行目

移行計画

はい、1.5°Cの世界に整合する移行計画を持っています

公表されている移行計画

はい

貴社の移行計画に関して株主からフィードバックが収集される仕組み

実施している別のフィードバックの仕組みがあります

フィードバックの仕組みの説明

- ・株主総会で脱炭素ビジョンに関する質問があかれば、その内容について説明を行い、フィードバックに応じて計画見直しを行う等の対応を行います。
- ・株主、投資家、ESG関連ファンドのファンドマネージャーとのエンゲージメントも毎年実施しており、ここでも当社の脱炭素ビジョンについてフィードバックを受けています。

フィードバック収集の頻度

年1回

貴社の移行計画を詳細に述べた関連文書の添付(任意)

移行計画のKPIに当たる「EVを含む環境対応車の導入率」と「電力使用量における再エネ率」の2030年目標をP3に掲載
SGホールディングスホームページ「脱炭素ビジョン」抜粋.pdf

貴社が、1.5°Cの世界に整合する移行計画を持っていない理由と、将来作成する予定があるかの説明

<Not Applicable>

気候関連リスクと機会が貴社の事業戦略に影響を及ぼさなかった理由の説明

<Not Applicable>

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ていますか？

	戦略を知らせるために気候関連シナリオ分析の使用	貴社が戦略の周知のために気候関連シナリオ分析を使用していない主な理由	貴社が戦略の周知のために気候関連シナリオ分析を使用していない理由と、将来使用する予定があるかの説明
1行目	はい、定性的および定量的に	<Not Applicable>	<Not Applicable>

C3.2a

(C3.2a) 貴社の気候関連シナリオ分析の使用について具体的にお答えください。

気候関連シナリオ	シナリオ分析対象範囲	シナリオの温度整合性	パラメータ、仮定、分析的選択
移行シナリオ IEA NZE 2050	全社的	<Not Applicable>	分析対象範囲は、佐川急便の全事業で、分析の時間軸は中期2030年及び長期2050年です。 デリバリー事業に重大な影響を及ぼす車体サイズ別EV比率については、佐川急便の環境対応方針の長期計画に基づき仮定を行いました。その結果、自社輸送におけるEV車両の割合は、2030年時点で軽貨物自動車100%、2050年時点で小型・中型・大型トラックの全てについて100%と仮定しました。 車体サイズ別のパワートレイン構成については、BEV・PHV・FCEVでそれぞれ2030年と2050年時点の割合を特定しました。 定量評価に用いたパラメーターとしては、炭素価格・燃料価格（軽油・ガソリン）・電力価格・水素価格・内燃機関車（ICE）の燃費改善効率・バイオマス価格など、現在・2030年・2050年のそれぞれの数値を参照しました。
物理的気候シナリオ RCP 8.5	全社的	<Not Applicable>	分析対象範囲は、佐川急便の全事業で、分析の時間軸は中期2030年及び長期2050年です。 物理リスクとして影響が高い項目の一つとして「風水害によるプロパティ損害」を抽出しており、自社のプロパティ（建物及び構築物、機械及び装置、車両運搬具）が、風水害により受ける損害額を試算しました。リスクが高くなる4°Cシナリオの不動産の年間損害率（%）は、Aqueduct Floodの都市不動産（Urban Estate）を対象とした日本における損害率データを使用。2030年、2050年も自社のプロパティ額は変化しないと仮定し、プロパティ額に、各シナリオ、各時点での年間損害率をかけることで、風水害によるプロパティ損害額を算出しています。不動産の年間損害率（%）については、災害の分類として河川洪水と高潮の2項目について、現在・2030年・2050年のそれぞれの数値を参照しました。 二つ目の項目として「気温上昇に伴う空調コストの増加」を抽出しており、自社の直近の電気使用量をベースに、気温上昇によって増加する空調コストを試算しました。気温上昇に伴う電気代の上昇比率は、環境省の「平成17年度ヒートアイランド現象による環境影響に関する調査検討業務報告書」における東京の業務部門を対象とした値（1°C上昇で年間約0.9%電気代が上昇）を使用。4°Cシナリオにおける気温の変化は、Climate Impact Explorerの日本の平均気温の変化の値を使用。電気使用量については、売上拡大比率、省エネ率、電気料金の変化、炭素価格を加味しました。

C3.2b

(C3.2b) 気候関連シナリオ分析を使用することで貴社が取り組もうとしている現在焦点となっている課題を具体的に答え、これらの質問についての結果を要約してください。

1行目

現在焦点となっている課題

【移行シナリオ】

当社の中核事業であるデリバリー事業について、影響度が高い項目として抽出した、①炭素税引上げに伴う操業コスト（Scope1+2、Scope 3）、②配送車の脱炭素化に伴うコスト、③施設の電力の再エネ化に伴うコスト増減について、運送および施設からのCO2排出量と費用の推移を概算しました。概算にあたり以下を考慮しました。
 ・運送からのCO2排出量（脱炭素移行の影響によるCO2排出量減少[（事業拡大を加味した）ガソリン車燃費改善、バイオ燃料混合率の変化、EV（BEV,PHV,FCV）化]）
 ・運送費（脱炭素移行の影響に係る運送コスト増減[（事業拡大を加味した）ガソリン・軽油の本体価格・炭素税、ガソリン車燃費改善、バイオ燃料混合率の変化、EV（BEV,PHV,FCV）化]）

【物理シナリオ】

当社の中核事業であるデリバリー事業について、4°C世界で影響度が高い項目として抽出した①水災による設備被害の増加、②気温上昇による空調およびクール便の費用増加を焦点に分析しました。

現在焦点となっている課題に関する気候関連シナリオ分析の結果

【移行シナリオ】

1.5°Cシナリオでは、当社が脱炭素化を進めた場合、2030年時点では気候変動の年間総影響額は、ガソリン・軽油・電力に係る炭素税が増加するものの、燃料本体価格の低下とICE燃費改善等のマイナス要素により6億円のコスト減少となりました。2050年時点では、車両が全てEV化され、電力コストの変化や再エネ調達コストが増加すること等により76億円のコスト増加となりました。一方で、当社が脱炭素化を全く進めなかった場合、運送費コストのうち電気自動車にできなかった場合のガソリン・軽油にかかる炭素価格と、再エネを一切導入しなかった場合の拠点操業コストが、2030年時点で49億円の増加、2050年時点は132億円の増加となることから、脱炭素化を進めることによって影響低減になるという結果になりました。

2030年の段階では、ガソリン・軽油価格に課税される炭素価格の影響が大きいものの、燃料本体価格は減少傾向にあり、さらに内燃機関の燃費改善効果を当社の車両構成比に適用すると総コストは減少します。

2050年になると、当社の車両すべてが脱炭素車両に置き変わり、車両代替に伴うコストの影響が非常に大きくコスト増加額全体の6割以上を占めます。反面、車両の脱炭素化は燃料費の削減やCO2排出の削減効果が大きく脱炭素移行にむけた重要施策であることから、シナリオ分析の焦点とした3つの課題（①炭素税引上げに伴う操業コスト（Scope1+2、Scope 3）、②配送車の脱炭素化に伴うコスト、③施設の電力の再エネ化に伴うコスト増減）については、当社の戦略に掲げる「2050年カーボンニュートラル」を推進していきます。そのため、車両代替に伴うコスト上昇リスクの回避策として、「環境対応車導入時の補助金活用」並びに「次世代バイオ燃料等、代替燃料媒体の調達検討」に取り組めます。

【物理シナリオ】

4°Cシナリオの気温上昇によって増加する空調やクール便における費用を試算した結果、現在と比べて、2030年には約2000万円、2050年には約1億7000万円の追加コストがかかるという試算結果になりました。また、当社の保有するプロパティ（建物及び構築物、機械及び装置、車両運搬具）が、風水害により受ける損害額を4°Cシナリオで試算した結果、現在と比べて、2030年には追加で約4000万円、2050年には追加で約2億4000万円の損害が、1年間で発生するという試算結果となりました。

物理的リスクが顕在化するの気温上昇が進む2050年代以降であり、一方で、世界では2050年カーボンニュートラルに向けて既に移行が始まっているため、最終的には移行リスクほど当社事業に及ぼす影響は大きくないという結果になりました。

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てください。

	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	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。
サプライチェーンおよび/またはバリューチェーン	はい	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135,359トンのCO2排出量を削減（2021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。
研究開発への投資	はい	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。
運用	はい	パリ協定による世界各國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、2021年度はSBT基準の中長期目標を設定し、SBT認定申請のためのコミットメントレターを提出しました。2022年度中には認定申請を行う予定となっています。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。

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、およびどのように及ぼしたかを説明してください。

	影響を受けた財務計画の要素	影響の説明
1 売上 直接費 間接費 資本支出 行		<設備投資> 当社の環境対応方針の長期計画では、温室効果ガス削減目標に基づくEV導入計画を策定しています。また、再生可能エネルギーを導入していく対象事業所も順次拡大していく計画です。この計画は2024年・2027年・2030年までのそれぞれ3年ごとに目標値が明確になっており、これらの目標値（脱炭素施策KPI）と連動した財務計画を策定しています。具体的な項目としては、軽自動車EV・小型EVトラック・充電設備・燃料削減・再生可能エネルギー導入の5項目についてコスト増減の予算化を行っています。 なお、この長期目標値と財務計画については、必要に応じて見直しを行っています。

C3.5

(C3.5) 貴社の財務会計において、1.5°Cの世界への移行に整合している支出/売上を特定していますか？

はい

C3.5a

(C3.5a) 1.5°Cの世界への貴社の移行に整合する支出/売上の割合を数値で表してください。

財務的指標

CAPEX

選択した財務的評価基準が報告年に1.5°Cの世界に整合している割合(%)

0

選択した財務的評価基準が2025年に1.5°Cの世界に整合する予定の割合(%)

12

選択した財務的評価基準が2030年に1.5°Cの世界に整合する予定の割合(%)

1.5°Cの世界に整合した支出/売上を特定するために使用された評価方法の説明

< 1.5°Cの世界に整合するために導入するEV車両と充電設備への支出 / 全社設備投資計画 >

割合(%) = (EV車両導入費用 + EV充電設備投資費) / (施設投資費 + 施設更新・維持費 + 車両更新・維持費用)

C4. 目標と実績

C4.1

(C4.1) 報告対象年に適用された排出量目標はありましたか？

総量目標

C4.1a

(C4.1a) 貴社の排出量総量目標と、その目標に対する進捗状況の詳細を記入してください。

目標参照番号

Abs 1

目標を設定した年

2021

目標の対象範囲

全社的

スコープ

スコープ1

スコープ2算定方法

<Not Applicable>

スコープ3カテゴリ

<Not Applicable>

基準年

2020

目標の対象とされる基準年スコープ1排出量 (CO2換算トン)

269251

目標の対象とされる基準年スコープ2排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

目標の対象となる基準年スコープ3排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

すべての選択したスコープの目標の対象とされる基準年総排出量(CO2換算トン)

269251

スコープ1の基準年総排出量のうち、目標の対象となる基準年スコープ1排出量の割合

100

スコープ2の基準年総排出量のうち、目標の対象となる基準年スコープ2排出量の割合

<Not Applicable>

スコープ3の基準年総排出量のうち、目標の対象となる基準年スコープ3排出量の割合(すべてのスコープ3カテゴリ)

<Not Applicable>

選択した全スコープの基準年総排出量のうち、選択した全スコープの目標の対象となる基準年排出量の割合
100

目標年
2031

基準年からの目標削減率(%)
28

すべての選択したスコープの目標の対象とされる目標年の総排出量(CO2換算トン) [自動計算]

目標の対象とされる報告年のスコープ1排出量(CO2換算トン)
276389

目標の対象とされる報告年のスコープ2排出量(CO2換算トン)
<Not Applicable>

目標の対象とされる報告年スコープ3排出量(CO2換算トン)
<Not Applicable>

すべての選択したスコープの目標の対象とされる報告年の総排出量(CO2換算トン)
276389

基準年に対して達成された目標の割合[自動計算]

報告年の目標の状況
設定中

これは科学的根拠に基づいた目標ですか？

はい、これが科学的根拠に基づいた目標と認識しており、今後2年以内にSBTイニシアチブによるこの目標の検証への申請を誓約しました

目標の野心度

2°Cを充分下回る目標に整合

目標対象範囲を説明し、除外事項を明確にしてください

佐川便全社を対象のため除外なし

目標を達成するための計画、および報告年の終わりに達成された進捗状況

ハイブリッド車の導入を推進するとともに、2022年度からのEV導入に向けた実証実験等を実施。

排出量としては取り扱い荷物が増えたことによる増加を削減対策の効果によって抑制することで総排出量は横ばい傾向。

目標の達成に最も貢献した排出量削減イニシアチブの一覧を列挙

<Not Applicable>

目標参照番号

Abs 2

目標を設定した年

2021

目標の対象範囲

全社的

スコープ

スコープ2

スコープ2算定方法

マーケット基準

スコープ3カテゴリー

<Not Applicable>

基準年

2020

目標の対象とされる基準年スコープ1排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

目標の対象とされる基準年スコープ2排出量 (CO2換算トン)

92778

目標の対象となる基準年スコープ3排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

すべての選択したスコープの目標の対象とされる基準年総排出量(CO2換算トン)

92778

スコープ1の基準年総排出量のうち、目標の対象となる基準年スコープ1排出量の割合

<Not Applicable>

スコープ2の基準年総排出量のうち、目標の対象となる基準年スコープ2排出量の割合

100

スコープ3の基準年総排出量のうち、目標の対象となる基準年スコープ3排出量の割合(すべてのスコープ3カテゴリー)

<Not Applicable>

選択した全スコープの基準年総排出量のうち、選択した全スコープの目標の対象となる基準年排出量の割合

100

目標年

2031

基準年からの目標削減率(%)

47

すべての選択したスコープの目標の対象とされる目標年の総排出量(CO2換算トン) [自動計算]

目標の対象とされる報告年のスコープ1排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

目標の対象とされる報告年のスコープ2排出量(CO2換算トン)

83188

目標の対象とされる報告年スコープ3排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

すべての選択したスコープの目標の対象とされる報告年の総排出量(CO2換算トン)

83188

基準年に対して達成された目標の割合[自動計算]

報告年の目標の状況

設定中

これは科学的根拠に基づいた目標ですか?

はい、これが科学的根拠に基づいた目標と認識しており、今後2年以内にSBTイニシアチブによるこの目標の検証への申請を誓約しました

目標の野心度

1.5°C目標に整合

目標対象範囲を説明し、除外事項を明確にしてください

除外なし

目標を達成するための計画、および報告年の終わりに達成された進捗状況

照明のLED照明の導入を促進し、2021年度までに384拠点の営業所へ導入を行い、16,846t-CO2 (32,426kWh) を削減。再生可能エネルギー由来の電力への切替えを進め、2021年度には全体の14%の電力を切替え。

目標の達成に最も貢献した排出量削減イニシアチブの一覧を列挙

<Not Applicable>

目標参照番号

Abs 3

目標を設定した年

2021

目標の対象範囲

全社的

スコープ

スコープ3

スコープ2算定方法

<Not Applicable>

スコープ3カテゴリ

カテゴリ1:購入した商品・サービス

カテゴリ2:資本財

カテゴリ3:燃料・エネルギー関連活動(スコープ1・2に含まれない)

カテゴリ5:操業で発生した廃棄物

カテゴリ6:出張

カテゴリ7:従業員の通勤

カテゴリ12:販売製品の廃棄

基準年

2020

目標の対象とされる基準年スコープ1排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

目標の対象とされる基準年スコープ2排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

目標の対象となる基準年スコープ3排出量 (CO2換算トン)

962084

すべての選択したスコープの目標の対象とされる基準年総排出量(CO2換算トン)

962084

スコープ1の基準年総排出量のうち、目標の対象となる基準年スコープ1排出量の割合

<Not Applicable>

スコープ2の基準年総排出量のうち、目標の対象となる基準年スコープ2排出量の割合

<Not Applicable>

スコープ3の基準年総排出量のうち、目標の対象となる基準年スコープ3排出量の割合(すべてのスコープ3カテゴリ)

100

選択した全スコープの基準年総排出量のうち、選択した全スコープの目標の対象となる基準年排出量の割合

100

目標年

2031

基準年からの目標削減率(%)

13

すべての選択したスコープの目標の対象とされる目標年の総排出量(CO2換算トン) [自動計算]

目標の対象とされる報告年のスコープ1排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

目標の対象とされる報告年のスコープ2排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

目標の対象とされる報告年スコープ3排出量(CO2換算トン)

1064132

すべての選択したスコープの目標の対象とされる報告年の総排出量(CO2換算トン)

1064132

基準年に対して達成された目標の割合[自動計算]

報告年の目標の状況

設定中

これは科学的根拠に基づいた目標ですか?

はい、これが科学的根拠に基づいた目標と認識しており、今後2年以内にSBTイニシアチブによるこの目標の検証への申請を誓約しました

目標の野心度

2°C目標に整合

目標対象範囲を説明し、除外事項を明確にしてください

除外なし

目標を達成するための計画、および報告年の終わりに達成された進捗状況

大型物流施設を稼働させることで物流効率化を図り、購入するサービス（委託輸送）の抑制を図る。オンライン会議を促進することによる出張の抑制、廃棄物の有価物化を促進することによる廃棄物排出量の抑制を図る。

前年比ではスコープ3排出量は削減を実現できたが、事業成長に伴う購入する製品サービスの購入、施設の増設などにより基準年比では増加。

目標の達成に最も貢献した排出量削減イニシアチブの一覧を列举

<Not Applicable>

目標参照番号

Abs 4

目標を設定した年

2021

目標の対象範囲

全社的

スコープ

スコープ1

スコープ2

スコープ2算定方法

マーケット基準

スコープ3カテゴリー

<Not Applicable>

基準年

2020

目標の対象とされる基準年スコープ1排出量 (CO2換算トン)

269251

目標の対象とされる基準年スコープ2排出量 (CO2換算トン)

92778

目標の対象となる基準年スコープ3排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

すべての選択したスコープの目標の対象とされる基準年総排出量(CO2換算トン)

362029

スコープ1の基準年総排出量のうち、目標の対象となる基準年スコープ1排出量の割合

100

スコープ2の基準年総排出量のうち、目標の対象となる基準年スコープ2排出量の割合

100

スコープ3の基準年総排出量のうち、目標の対象となる基準年スコープ3排出量の割合(すべてのスコープ3カテゴリー)

<Not Applicable>

選択した全スコープの基準年総排出量のうち、選択した全スコープの目標の対象となる基準年排出量の割合

100

目標年

2051

基準年からの目標削減率(%)

100

すべての選択したスコープの目標の対象とされる目標年の総排出量(CO2換算トン) [自動計算]

目標の対象とされる報告年のスコープ1排出量(CO2換算トン)
276389

目標の対象とされる報告年のスコープ2排出量(CO2換算トン)
83188

目標の対象とされる報告年スコープ3排出量(CO2換算トン)
<Not Applicable>

すべての選択したスコープの目標の対象とされる報告年の総排出量(CO2換算トン)
359577

基準年に対して達成された目標の割合[自動計算]

報告年の目標の状況
設定中

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

目標の野心度
<Not Applicable>

目標対象範囲を説明し、除外事項を明確にしてください
国内グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。除外なし。

目標を達成するための計画、および報告年の終わりに達成された進捗状況
<スコープ1>

ハイブリッド車の導入を推進するとともに、2022年度からのEV導入に向けた実証実験等を実施。
排出量としては取り扱い荷物が増えたことによる増加を削減対策の効果によって抑制することで総排出量は横ばい傾向。
照明のLED照明の導入を促進し、2021年度までに384拠点の営業所へ導入を行い、16,846t-CO2 (32,426千kWh) を削減。
再生可能エネルギー由来の電力への切替えを進め、2021年度には全体の14%の電力を切替え。

<進捗状況>
2021年度はスコープ2の削減が進捗することにより、基準年比で削減することができている。

目標の達成に最も貢献した排出量削減イニシアチブの一覧を列挙
<Not Applicable>

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?
低炭素エネルギー消費または生産を増加させる目標

C4.2a

(C4.2a) 低炭素エネルギー消費または生産を増加させる目標の詳細を記入します。

目標参照番号

Low 1

目標を設定した年

2022

目標の対象範囲

操業地/施設

目標の種類: エネルギー担体

電力

目標の種類: 活動

消費

目標の種類: エネルギー源

再生可能エネルギー源のみ

基準年

2014

基準年の選択したエネルギー担体の消費量または生産量(MWh)

220585411

基準年の低炭素または再生可能エネルギーの割合(%)

0.15

目標年

2031

目標年の低炭素または再生可能エネルギーの割合(%)

40

報告年の低炭素または再生可能エネルギーの割合(%)

14.89

基準年に対して達成された目標の割合[自動計算]

報告年の目標の状況

新規

この目標は排出量目標の一部ですか?

Abs2,3,4

この目標は包括的なイニシアチブの一部ですか?

科学的根拠に基づいた目標イニシアチブ

目標対象範囲を説明し、除外事項を明確にしてください

国内グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

自社施設で発電、消費した太陽光発電電力と購入した再生可能エネルギー由来の電力。

目標を達成するための計画、および報告年の終わりに達成された進捗状況

2021年度までは計画を若干上回る導入実績。

2022以降も予算化され計画が推進する予定。

この目標の達成に最も貢献した取組を記入します

<Not Applicable>

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?これには、計画段階及び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換算の年間推定総排出削減量: CO2換算トン単位(*の付いた行のみ)
調査中	0	0
実施予定*	0	0
実施開始(部分的)*	0	0
実施中*	2	167785
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の詳細を以下の表に記入します。

イニシアチブのカテゴリー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)

32426

排出量低減が起きているスコープまたはスコープ3カテゴリー

スコープ2(ロケーション基準)

自発的/義務的

自主的

年間経費節減額(単位通貨 - C0.4で指定の通り)

550000000

必要投資額(単位通貨 -C0.4で指定の通り)

3300000000

投資回収期間

4~10年

イニシアチブの推定活動期間

6~10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。投資額は2016年から継続的に実施している活動の総計。国内グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

イニシアチブのカテゴリーとイニシアチブの種類

輸送	その他、具体的にお答えください(トラック輸送のモーダルシフト)
----	---------------------------------

推定年間CO2e排出削減量(CO2換算トン)

135359

排出量低減が起きているスコープまたはスコープ3カテゴリー

スコープ3カテゴリー1: 購入した製品・サービス

自発的/義務的

自主的

年間経費節減額(単位通貨 - C0.4で指定の通り)

0

必要投資額(単位通貨 -C0.4で指定の通り)

0

投資回収期間

ペイバックなし

イニシアチブの推定活動期間

継続中

コメント

宅配便の長距離輸送の手段をトラックから輸送効率の良い鉄道や船舶へと切り替えることでCO2排出量を削減。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っていますか?

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所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を低炭素製品に分類していますか?

はい

C4.5a

(C4.5a) 低炭素製品に分類している貴社の製品やサービスを具体的にお答えください。

集合のレベル

製品またはサービス

製品またはサービスを低炭素に分類するために使用されタクソノミー
環境の持続可能な活動に関するEUタクソノミー

製品またはサービスの種類

その他	その他、具体的にお答えください(電動自転車および電気自動車による宅配便の輸送)
-----	---

製品またはサービスの内容

<製品ではなくサービスの提供>

佐川急便では低炭素輸送を実現するために走行時にCO2を排出しない電気自動車のトライクーゴと電気自転車を導入している。トライクーゴは150kgの荷物を積載することができ、これまでに211台を導入。この台数は貨物軽自動車90台に相当し、その台数分のガソリン燃焼によるCO2排出を削減している。電気自動車は現在15台導入しており、輸配送におけるCO2排出削減を実現している。今後においては、約7,000台の貨物軽自動車を2030年までに電気自動車に切り替える計画としている。

この低炭素製品またはサービスの削減貢献量を推定しましたか
いいえ

削減貢献量を計算するために使用された方法
<Not Applicable>

低炭素製品またはサービスの対象となるライフサイクルの段階
<Not Applicable>

使用された機能単位
<Not Applicable>

使用された基準となる製品/サービスまたはベースラインシナリオ
<Not Applicable>

基準製品/サービスまたはベースラインシナリオの対象となるライフサイクルの段階
<Not Applicable>

基準製品/サービスまたはベースラインシナリオに対する推定回避排出量(機能単位あたりのCO2換算トン)
<Not Applicable>

仮定を含む、貴社による削減貢献量の計算の説明
<Not Applicable>

報告年の売上合計のうちの、低炭素製品またはサービスから生じた売上の割合
0.08

C5. 排出量算定方法

C5.1

(C5.1) 今回がCDPに排出量データを報告する最初の年になりますか?
いいえ

C5.1a

(C5.1a) 貴社は報告年に構造的変化を経験しましたか?あるいは過去の構造的変化はこの排出量データの情報開示に含まれていますか?

1行目

構造的変化がありましたか?
いいえ

買収、売却、または統合した組織の名称
<Not Applicable>

完了日を含む構造的変化の詳細
<Not Applicable>

C5.1b

(C5.1b) 貴社の排出量算定方法、境界や報告年の定義は報告年に変更されましたか?

	評価方法、境界や報告年の定義に変更点はありますか?	評価方法、境界、および/または報告年の定義の変更点の詳細
1行目	いいえ	<Not Applicable>

(C5.2) 基準年と基準年排出量を記入します。**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。

スコープ3カテゴリ1:購入した商品・サービス**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)

838907

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3カテゴリ2:資本財**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)

43431

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3カテゴリ3:燃料およびエネルギー関連活動(スコープ1・2に含まれない)**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)

57746

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3カテゴリ-4:上流の物流

基準年開始

基準年終了

基準年排出量(CO2換算トン)

コメント

Scope1に含めて算出

スコープ3カテゴリ-5:操業で発生した廃棄物

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)

2298

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3カテゴリ-6:出張

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)

2474

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3カテゴリ-7:従業員の通勤

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)

15883

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3カテゴリ-8:上流のリース資産

基準年開始

基準年終了

基準年排出量(CO2換算トン)

コメント

Scope1に含めて算出

スコープ3カテゴリ-9:下流の物流

基準年開始

基準年終了

基準年排出量(CO2換算トン)

コメント

Scope1に含めて算出

スコープ3カテゴリ-10:販売製品の加工

基準年開始

基準年終了

基準年排出量(CO2換算トン)

コメント

該当なし

スコープ3カテゴリ11:販売製品の使用

基準年開始

基準年終了

基準年排出量(CO2換算トン)

コメント

該当なし

スコープ3カテゴリ12:販売製品の廃棄

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)

1346

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3カテゴリ13:下流のリース資産

基準年開始

基準年終了

基準年排出量(CO2換算トン)

コメント

該当なし

スコープ3カテゴリ14:フランチャイズ

基準年開始

基準年終了

基準年排出量(CO2換算トン)

コメント

該当なし

スコープ3カテゴリ15:投資

基準年開始

基準年終了

基準年排出量(CO2換算トン)

コメント

該当なし

スコープ3:その他(上流)

基準年開始

基準年終了

基準年排出量(CO2換算トン)

コメント

スコープ3:その他(下流)

基準年開始

基準年終了

基準年排出量(CO2換算トン)

コメント

C5.3

(C5.3) 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、地球温暖化対策推進法(2005年改訂)

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の全世界総排出量をCO2換算トンで教えてください。

報告年

スコープ1世界合計総排出量(CO2換算トン)
276389

開始日
<Not Applicable>

終了日
<Not Applicable>

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。

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の全世界総排出量をCO2換算トンで教えてください。

報告年

スコープ2、ロケーション基準
85019

スコープ2、マーケット基準(該当する場合)
83188

開始日
<Not Applicable>

終了日
<Not Applicable>

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。

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てください。

購入した商品・サービス

評価状況

関連性あり、算定済み

報告年の排出量(CO2換算トン)

924533

排出量計算方法

支出額に基づいた手法
燃料に基づいた手法
距離に基づいた手法

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、算定済み

報告年の排出量(CO2換算トン)

60359

排出量計算方法

支出額に基づいた手法

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・2に含まれない)

評価状況

関連性あり、算定済み

報告年の排出量(CO2換算トン)

57298

排出量計算方法

その他、具体的にお答えください (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。)

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。

上流の物流

評価状況

関連性がない。理由の説明

報告年の排出量(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

自社による輸送および物流のため、Scope1、Scope2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、算定済み

報告年の排出量(CO2換算トン)

2405

排出量計算方法

廃棄物の種類特有の手法

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。

出張

評価状況

関連性あり、算定済み

報告年の排出量(CO2換算トン)

1435

排出量計算方法

その他、具体的にお答えください。(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。)

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。

従業員の通勤

評価状況

関連性あり、算定済み

報告年の排出量(CO2換算トン)

16913

排出量計算方法

その他、具体的にお答えください。(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。)

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

報告年の排出量(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であり、リース物件による事業を含まないため、本カテゴリーは該当しない。

下流の物流

評価状況

関連性がない。理由の説明

報告年の排出量(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

自社による輸送および物流のため、Scope1、Scope2と重複することから除外としている。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

評価状況

関連性がない。理由の説明

報告年の排出量(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

グループ中核会社の佐川急便が対象範囲であり、物流事業者であることから販売製品の加工は事業上該当しない。

販売製品の使用

評価状況

関連性がない。理由の説明

報告年の排出量(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

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。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

販売製品の廃棄

評価状況

関連性あり、算定済み

報告年の排出量(CO2換算トン)

1189

排出量計算方法

その他、具体的にお答えください (CO2排出量 = 販売製品の重量×CO2排出原単位。)

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

報告年の排出量(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であり、リース物件による事業を含まないため、本カテゴリーは該当しない。

フランチャイズ

評価状況

関連性がない。理由の説明

報告年の排出量(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

該当するフランチャイズは無し。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

投資

評価状況

関連性がない。理由の説明

報告年の排出量(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

該当する投資は無し。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

その他(上流)

評価状況

関連性がない。理由の説明

報告年の排出量(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

報告年の排出量(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) 生物起源炭素由来の二酸化炭素排出は貴社に関連しますか？

いいえ

C6.10

(C6.10) 報告年のスコープ1, 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換算トン単位で説明し、合わせて貴社の事業に適した追加の原単位指標を記入してください。

原単位数値

0.3385

指標の分子(スコープ1と2合算の全世界総排出量、CO2換算トン)

359577

指標の分母

売上額合計

分母：総量

1061992

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

3.88

変化の増減

減少

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、および再生可能エネルギー由来の電力の購入量拡大によるスコープ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のみを報告

原単位数値
0.000656

分子:排出量(単位: CO2換算トン)
37940

分母単位:単位
トンkm

分母単位:単位あたりの総量
57797188

前年からの変化率
0.27

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ため、施設の燃料使用や非エネルギー期限の排出はスコープ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あるが、宅配貨物量の増加に伴って走行距離が伸びたことによる燃料使用量の増加、配送車両のストップ&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
0.000171

分子:排出量(単位: CO2換算トン)
227423

分母単位:単位
トンkm

分母単位:単位あたりの総量
1331264122

前年からの変化率
1.48

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ため、施設の燃料使用や非エネルギー期限の排出はスコープ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あるが、宅配貨物量の増加に伴って走行距離が伸びたこと、特に冷蔵・冷凍荷物の増加によって保冷に要する燃料消費量が増加したことや、配送車両のストップ&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
0.000251

分子:排出量(単位: CO2換算トン)
348551

分母単位:単位
トンkm

分母単位:単位あたりの総量
1389061309

前年からの変化率
-1.71

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ため、施設の燃料使用や非エネルギー期限の排出はスコープ1から除外。排出原単位の変化の理由は、再生可能エネルギー由来の電力購入を進めることにより、スコープ2のCO2排出量を大幅に削減したことが大きな要因。

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、それぞれ使用した地球温暖化係数(GWP)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	270498	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	5891	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」)
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/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	276389

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	276389

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) 貴社の全世界でのスコープ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	276389	<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)
日本	85019	83188

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	85019	83188

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	85019	83188	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

C7.9a

(C7.9a) 世界総排出量(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	33615	減少	9.26	33,615トン分の再生可能エネルギー由来の電力を新たに契約購入。前年のスコープ1と2の合計が363,116トンCO2のため、 $33,615 \div 363,116 \times 100 = 9.26\%$ 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	2689	減少	0.74	電動アシスト自転車「TRIKE CARGO」の導入台数を増加させたことにより、軽貨物自動車の走行・燃料消費に伴うCO2を前年より60トン抑制。建物の証明器具をエネルギー効率の良いLED照明に入れ替えることでCO2排出量を2,629トン削減。前年のスコープ1と2の合計が363,116トンCO2のため、 $(60+2,629) \div 363,116 \times 100 = 0.74\%$ 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	2971	増加	0.81	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。前年のスコープ1と2の合計が363,116トンCO2のため、 $2,971 \div 363,116 \times 100 = 0.81\%$ に相当。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。
方法論の変更		<Not Applicable>		
境界の変更	2263	増加	0.62	冷蔵・冷凍貨物の輸送時に保冷剤として使用した2,263トン分のドライアイスを実際排出量として算出範囲に追加。前年のスコープ1と2の合計が363,116トンCO2のため、 $2,263 \div 363,116 \times 100 = 0.62\%$ に相当。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。
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、ロケーション基準のスコープ2排出量値もしくはマーケット基準のスコープ2排出量値のどちらに基づいています？
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の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の回答
燃料の消費(原料を除く)	はい
購入または取得した電力の消費	はい
購入または取得した熱の消費	いいえ
購入または取得した蒸気の消費	いいえ
購入または取得した冷熱の消費	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 (MWh)	非再生可能エネルギー源からのエネルギー量 (MWh)	総エネルギー量(再生可能と非再生可能) MWh
燃料の消費(原材料を除く)	HHV(高位発熱量)	225	1120347	1120572
購入または取得した電力の消費	<Not Applicable>	22678	197847	220525
購入または取得した熱の消費	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
購入または取得した蒸気の消費	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>	<Not Applicable>
購入または取得した冷熱の消費	<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>	451	<Not Applicable>	451
合計エネルギー消費量	<Not Applicable>	23354	1318194	1341548

C8.2b

(C8.2b) 貴社の燃料消費の用途を選択します。

	貴社がこの燃料使用を行っている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
コー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	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。

持続可能なバイオマス

発熱量

選択してください

組織によって消費された燃料合計(MWh)

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>

冷熱の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

自家コージェネ・トリジェネレーションのために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

コメント

その他のバイオマス

発熱量

高位発熱量

組織によって消費された燃料合計(MWh)

225

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>

冷熱の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

自家コージェネ・トリジェネレーションのために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

コメント

バイオガスの消費。グループ中核企業の佐川急便が対象範囲。

その他の再生可能燃料(例えば、再生可能水素)

発熱量

組織によって消費された燃料合計(MWh)

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>

冷熱の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

自家コージェネ・トリジェネレーションのために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

コメント

石炭

発熱量

組織によって消費された燃料合計(MWh)

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>

冷熱の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

自家コージェネ・トリジェネレーションのために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

コメント

石油

発熱量

高位発熱量

組織によって消費された燃料合計(MWh)

1015297

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>

冷熱の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

自家コージェネ・トリジェネレーションのために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

コメント

グループ中核企業の佐川急便が対象範囲。

天然ガス

発熱量

高位発熱量

組織によって消費された燃料合計(MWh)

105050

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>

冷熱の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

自家コージェネ・トリジェネレーションのために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

コメント

グループ中核企業の佐川急便が対象範囲。

その他の再生可能でない燃料(例えば、再生不可水素)

発熱量

選択してください

組織によって消費された燃料合計(MWh)

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>

冷熱の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

自家コージェネ・トリジェネレーションのために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

コメント

燃料合計

発熱量

高位発熱量

組織によって消費された燃料合計(MWh)

1120572

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>

冷熱の自家発生のために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

自家コージェネ・トリジェネレーションのために消費された燃料(MWh)

<Not Applicable>

コメント

グループ中核企業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、蒸気および冷熱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	451	451	451	451
熱	0	0	0	0
蒸気	0	0	0	0
冷熱	0	0	0	0

(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、ゼロまたはゼロに近い排出係数での場合について説明した電力、熱、蒸気、冷熱量を具体的にお答えください。

調達方法

エネルギー供給者からのグリーン電力製品(例えば、グリーン料金)

エネルギー担体

電力

低炭素技術の種類

再生可能エネルギーミックス、具体的にお答えください(水力、地熱、太陽光)

低炭素エネルギー消費の国/地域

日本

使用した追跡手法

契約書

報告年に選択した調達方法を通じて消費された低炭素エネルギー(MWh)

21448

低炭素エネルギーの供給源(生成)の国/地域またはエネルギー属性

日本

エネルギー生成施設のコミショニング(稼働/供給)年(例えば、最初の商業運転または置換え稼働の日付)

コメント

調達方法

その他、具体的にお答えください(非化石証書付き電力メニュー)

エネルギー担体

電力

低炭素技術の種類

再生可能エネルギーミックス、具体的にお答えください(FIT非化石証書のためFIT電源の種類)

低炭素エネルギー消費の国/地域

日本

使用した追跡手法

契約書

報告年に選択した調達方法を通じて消費された低炭素エネルギー(MWh)

10167

低炭素エネルギーの供給源(生成)の国/地域またはエネルギー属性

日本

エネルギー生成施設のコミショニング(稼働/供給)年(例えば、最初の商業運転または置換え稼働の日付)

コメント

調達方法

その他、具体的にお答えください(グリーン電力証書)

エネルギー担体

電力

低炭素技術の種類

その他のバイオマス

低炭素エネルギー消費の国/地域

日本

使用した追跡手法

契約書

報告年に選択した調達方法を通じて消費された低炭素エネルギー(MWh)

1230

低炭素エネルギーの供給源(生成)の国/地域またはエネルギー属性

日本

エネルギー生成施設のコミショニング(稼働/供給)年(例えば、最初の商業運転または置換え稼働の日付)

コメント

グリーン電力証書の購入

(C-TS8.2f) 送配電網からエネルギーを直接調達するすべての手段別配電移送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	207.75	グループ中核企業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。電気自動車を導入しているエリアでは再生可能エネルギー由来の電力も契約しているため、電力会社の排出係数と再エネ係数0の平均を算出。
HDV	CO2 g/kWh	189.5	グループ中核企業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。電気自動車を導入しているエリアでは再生可能エネルギー由来の電力も契約しているため、電力会社の排出係数と再エネ係数0の平均を算出。

C8.2g

(C8.2g) 貴社の非燃料エネルギー消費量の内訳を国別で記入します。

国/地域

日本

電力の消費量(MWh)

221427

熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

非燃料エネルギー総消費量(MWh)[自動計算されます]

この消費量はRE100のコミットメントから除外されますか?

<Not Applicable>

C-TS8.5

(C-TS8.5) 貴社の輸送製品や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

0.0027

指標分子

MWh

指標の分母

トンkm

分子: 単位あたりの総量

157144

分母: 総量

57797188

昨年からの変化率(%)

0.28

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

0.00071

指標分子

MWh

指標の分母

トンkm

分子: 単位あたりの総量

948460

分母: 総量

1331264122

昨年からの変化率(%)

0.67

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指標を記入してください。

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示します。

事業活動

軽量自動車(LDV)

単位

保有車両数

技術

バッテリー式電気自動車(BEV)

メートル法による数値

18

単位

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)

単位

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

2767

単位

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)

単位

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

1422

単位

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)

単位

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

11592

単位

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) 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)に投資していますか？

	低炭素R&Dへの投資	コメント
1行目	はい	

C-TO9.6a/C-TS9.6a

(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研究開発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
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
スコープ3	第三者検証/保証を実施

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/保証実施状況
完成

検証/保証の種別
限定的保証

声明書添付
Jpn_佐川急便様_検証報告書_2021年度.pdf

ページ/章
1・2ページ。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

関連する規格
ISO14064-3

報告排出量の検証割合(%)
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

報告年における検証/保証実施状況

完成

検証/保証の種別

限定的保証

声明書添付

Jpn_佐川急便様_検証報告書_2021年度.pdf

ページ/章

1・2ページ。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

関連する規格

ISO14064-3

報告排出量の検証割合(%)

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・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/保証実施状況

完成

検証/保証の種別

限定的保証

声明書添付

Jpn_佐川急便様_検証報告書_2021年度.pdf

ページ/章

1・2ページ。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

関連する規格

ISO14064-3

報告排出量の検証割合(%)

100

スコープ3カテゴリ

スコープ3:資本財

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/保証実施状況

完成

検証/保証の種別

限定的保証

声明書添付

Jpn_佐川急便様_検証報告書_2021年度.pdf

ページ/章

1・2ページ。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

関連する規格

ISO14064-3

報告排出量の検証割合(%)

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・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/保証実施状況

完成

検証/保証の種類

限定的保証

声明書添付

Jpn_佐川急便様_検証報告書_2021年度.pdf

ページ/章

1・2ページ。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

関連する規格

ISO14064-3

報告排出量の検証割合(%)

100

スコープ3カテゴリ

スコープ3:操業で発生した廃棄物

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/保証実施状況

完成

検証/保証の種類

限定的保証

声明書添付

Jpn_佐川急便様_検証報告書_2021年度.pdf

ページ/章

1・2ページ。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

関連する規格

ISO14064-3

報告排出量の検証割合(%)

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/保証実施状況

完成

検証/保証の種類

限定的保証

声明書添付

Jpn_佐川急便様_検証報告書_2021年度.pdf

ページ/章

1・2ページ。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

関連する規格

ISO14064-3

報告排出量の検証割合(%)

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/保証実施状況

完成

検証/保証の種類

限定的保証

声明書添付

Jpn_佐川急便様_検証報告書_2021年度.pdf

ページ/章

1・2ページ。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

関連する規格

ISO14064-3

報告排出量の検証割合(%)

100

スコープ3カテゴリ

スコープ3:販売製品の廃棄

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/保証実施状況
完成

検証/保証の種別
限定的保証

声明書添付
Jpn_佐川急便様_検証報告書_2021年度.pdf

ページ章
1・2ページ。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

関連する規格
ISO14064-3

報告排出量の検証割合(%)
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情報開示の中で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	情報開示するエネルギー消費量の信頼性/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。 Jpn_佐川急便様_検証報告書_2021年度.pdf

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(排出量取引、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。
東京都 排出量取引制度

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。

東京都 排出量取引制度

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

2.4

期間開始日

2021年4月1日

期間終了日

2022年3月31日

割当量

3141

購入した許可量

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

2551

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。

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、規制対象の拠点を含めて2021年度までに384拠点の営業所にLEDを導入完了しました。

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炭素クレジット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由来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

プロジェクト名

被災地域における省エネルギー事業

認証基準名

CDM(クリーンな開発の制度)

クレジット量(CO2換算トン)

0.55

クレジットの量(CO2換算トン): リスク調整済み量

0.55

使用済みクレジット

はい

目的(例: ルール順守)

自発的なオフセット

C11.3

(C11.3) 貴社は内部炭素価格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協働していますか?

はい、顧客/依頼主

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。

エンゲージメントの種類とエンゲージメントの詳細

協力とイノベーション

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 (%)

80

C6.5で報告した顧客関連スコープ3排出量の割合

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）に向けた取組みにつながります。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800万人で、「スマートクラブ」の全登録会員数約1000万人の約80%に該当します。

成功の評価を含むエンゲージメントの影響

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。国土交通省発表の令和3年10月の宅配便再配達率は前年同月と比べて約0.5%ポイント増加しています。これに対して佐川急便の令和3年10月の再配達率は前年同月と比べて約0.5%ポイント減少させることができました。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ていますので、今年度の顧客とのエンゲージメントは成功と判断しています。

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。2021年はASFと合同記者発表を行いプロトタイプ車両を公開しました。目的とする環境性や安全性能を実現すべく量産車両の仕様の決定、開発を進めており、第4四半期には実証実験として航続可能距離や登坂性能などの評価を行いました。また、メンテナンス体制や部品の供給、充電設備設置等の検討及び調整も継続して進めています。

C12.2

(C12.2) 貴社のサプライヤーは、貴社の購買プロセスの一部として気候関連要件を満たす必要がありますか？

はい、サプライヤーは気候関連要件を満たす必要がありますが、自社のサプライヤー契約には含まれていません

C12.2a

(C12.2a) 貴社の購買プロセスの一部としてサプライヤーが満たす必要がある気候関連要件と、実施している順守メカニズムを具体的にお答えください。

気候関連要件

規制要件への準拠

気候関連要件の詳細

S GホールディングスグループのCSRに対する考えや調達への企業姿勢を示した、S Gホールディングスグループ「取引先CSRガイドライン」を2014年に制定しました。このガイドラインでは、ビジネスパートナー (調達先) に対し、7項目についてそれぞれ理解と協力を求めています。

1. 法令遵守
2. 安全・安心の維持、向上
3. 人権・労働環境への配慮
4. 公正な取引
5. 地球環境への配慮
6. 情報セキュリティの保持
7. 地域社会との共生

本ガイドライン実践事例として、佐川急便では「関係企業グリーン化プログラム」を推進し、取引先へのエコアクション21認証取得を奨励しています。この認証制度に取組むことでCO2排出削減効果につながったという成果報告を参加事業者の9割から得られていることが、エコアクション21中央事務局より公表されています。

気候関連要件に準拠する必要があるサプライヤーの割合(調達支出別)

65

気候関連要件に準拠しているサプライヤーの割合(調達支出別)

0.57

この気候関連要件の準拠をモニタリングするための仕組み

認証

この気候関連要件に準拠していないサプライヤーへの対応

維持して協働する

C12.3

(C12.3) 貴社は、気候に影響を及ぼすかもしれない政策、法律、または規制に直接的または間接的に影響を及ぼす可能性がある活動で協働していますか？

1行目

気候に影響を及ぼしうる方針、法律、または規制に影響を及ぼす可能性がある直接的または間接的な協働

はい、政策策定者と直接的に協働します
はい、業界団体を通じて間接的に協働します

貴社は、パリ協定の目標と一致するエンゲージメント活動を行う宣誓または意見表明の書面をお持ちですか？

はい

宣誓または意見表明の書面を添付します

SGホールディングスHP抜粋「脱炭素ビジョン_気候変動への政策決定者との直接的なエンゲージメント」
脱炭素ビジョン_気候変動への政策決定者との直接的なエンゲージメント.pdf

貴社のエンゲージメント活動が、貴社の全般的な気候変動戦略に一致するように取り組んでいるプロセスの説明

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。

気候に影響を及ぼしうる方針、法律、規制に直接的、間接的に影響を及ぼす可能性がある活動において、協働していない主な理由

<Not Applicable>

気候に影響を及ぼしうる方針、法律、規制に直接的、間接的に影響を及ぼす可能性がある活動において、貴社が協働していない理由を説明してください

<Not Applicable>

C12.3a

(C12.3a) 気候に影響を及ぼしうるような方針、法律、または規制で、報告年に貴社が政策策定者と直接的に協働しましたか？

気候に影響を及ぼしうる方針、法律、または規制の対象

その他、具体的にお答えください(経済産業省における環境政策、環境省における地球温暖化政策)

貴社が政策策定者と協働している方針、法律、または規制をお答えください

経済産業省の環境政策、環境省の地球温暖化政策

方針、法律、または規制の地理的場所の対象範囲

国

方針、法律、または規制が適用される国/地域

日本

政策、法律、または規制に対する貴社の立場

中立

政策策定者とのエンゲージメントの詳細

佐川急便が会員参加している、産業活動と環境保全の調和に関する企画の立案、調査及び研究を行うことを目的とした団体では、定期的に経済産業省と環境省の幹部を招聘して、環境政策への日ごろの疑問や意見などの率直な意見交換が行える機会を設けています。2021年度は経済産業省の産業技術環境局長を招いて「経済産業省における環境政策について」の意見交換と、環境省の地球環境局長を招いた「COP26を終えて」をテーマとした日本の環境政策の見直しについての意見交換を行いました。

除外事項(該当する場合)の詳細と、方針、法律、または規制に対する貴社の提案した代替手法

<Not Applicable>

貴社のエンゲージメントがパリ協定の目標に整合しているかを評価しましたか？

はい、評価しました。整合しています

気候に影響を及ぼしうる方針、法律、または規制の対象

気候関連目標
義務的な気候関連報告

貴社が政策策定者と協働している方針、法律、または規制をお答えください

エネルギーの使用の合理化等に関する法律、地球温暖化対策の推進に関する法律

方針、法律、または規制の地理的場所の対象範囲

国

方針、法律、または規制が適用される国/地域

日本

政策、法律、または規制に対する貴社の立場

中立

政策策定者とのエンゲージメントの詳細

2050年カーボンニュートラルに向けてCO2排出削減量の把握が求められる中、今後の施策検討の参考とすることを目的として、国土交通省の担当官からの要請にて意見交換を2月に行いました。物流に係るCO2排出量算定方法に関する佐川急便の取組を紹介するとともに現状の課題を政策策定者へ伝える機会となりました。

除外事項(該当する場合)の詳細と、方針、法律、または規制に対する貴社の提案した代替手法

<Not Applicable>

貴社のエンゲージメントがパリ協定の目標に整合しているかを評価しましたか？

はい、評価しました。整合しています

C12.3b

(C12.3b) 気候に影響を及ぼしうる方針、法律、または規制に関して立場を取る可能性がある、貴社が関与する業界団体を具体的にお答えください。

業界団体

その他、具体的にお答えください(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?

一致する

貴社は影響を与えたり、あるいは貴社は業界団体の立場に影響を及ぼそうと試みていますか?

業界団体の立場を変えるように既に影響を与えました

気候変動に対する業界団体の立場および貴社の立場が異なるかどうかを説明し、業界団体の立場にどのように影響を及ぼそうと試みているかを説明してください(該当する場合)

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2022年4月時点で95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。

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。

該当する場合、報告年に貴社が業界団体に提供した資金提供金額(C0.4で選択した通貨単位)(任意)

貴社の資金提供の狙いを説明してください

<Not Applicable>

この業界団体との貴社のエンゲージメントがパリ協定の目標に整合しているかを評価しましたか?

はい、評価しました。整合しています

C12.4

(C12.4) CDPへの回答以外で、本報告年の気候変動およびGHG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(法定開示書類)

ステータス

完成

文書の添付

SGホールディングス株式会社 第16期 有価証券報告書.pdf

関連ページ/セクション

第16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 (3) 規制、コンプライアンスに関するリスク (4) 環境規制 (5) 訴訟その他の法的手続・災害等に関するリスク (6) 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

ガバナンス

戦略

リスクおよび機会

コメント

C15.生物多様性

C15.1

(C15.1) 貴社内に生物多様性関連問題に関する取締役会レベルの監督や執行役員レベルの責任はありますか?

	生物多様性関連問題に関する取締役会レベルの監督や執行役員レベルの責任	生物多様性に関連した監督および目的の説明	取締役会レベルの監督の範囲
1行目	はい、取締役会レベルの監督および執行役員レベルの責任の両方	CSR活動の中で森林保全やその他生態系に配慮した活動を全社推進しており、CSR委員会においてその活動成果が報告されている。	<Not Applicable>

C15.2

(C15.2) 貴社は生物多様性に関連するコミットメントやイニシアチブに賛同したことがありますか？

	生物多様性に関して対外的なコミットメントをしたか、あるいは生物多様性に関連したイニシアチブを支援したかを示してください	生物多様性関連のコミットメント	支援したイニシアチブ
1行目	はい、イニシアチブを支援のみしました	<Not Applicable>	その他、具体的にお答えください(自社HP「自然との共生に関する取組」、企業と生物多様性イニシアチブ(JBIB))

C15.3

(C15.3) 貴社はバリューチェーンが生物多様性に与える影響を評価していますか？

	貴社は、生物多様性に対するバリューチェーンの影響を評価していますか？	ポートフォリオ
1行目	いいえ、しかし今後2年以内に生物多様性関連の影響を評価する予定です	<Not Applicable>

C15.4

(C15.4) 生物多様性関連のコミットメントを進展するために、貴社は本報告年にどのような行動を取りましたか？

	貴社は生物多様性関連コミットメントを進展させるために報告対象期間に行動を取りましたか？	生物多様性関連コミットメントを進展させるために講じた措置の種類
1行目	はい、生物多様性関連コミットメントを進展させるために措置を講じています	土地/水保護 土地/水管理 生物種管理 教育および認識

C15.5

(C15.5) 貴社は、生物多様性関連活動全体の実績を監視するために、生物多様性指標を使用していますか？

	貴社は生物多様性実績をモニタリングするために指標を使用していますか？	生物多様性実績をモニタリングするために使用した指標
1行目	はい、指標を使用しています	状態と便益の指標

C15.6

(C15.6) CDPへのご回答以外で、本報告年の生物多様性関連問題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。

報告書の種類	内容	文書を添付し、文書内で関連する生物多様性情報が記載されている場所を示します
その他、具体的にお答えください	生物多様性関連方針またはコミットメントの内容	統合報告書2021_生物多様性.pdf HP_生物多様性.pdf

C16. 最終承認

C-FI

(C-FI) この欄をは、貴社の回答に関連していると思われる追加情報や背景を記入してください。この欄は任意で、採点されないことにご注意ください。

C16.1

(C16.1) 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
1行目	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) 必要性があれば、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
1番目の行	

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の量に応じて、貴社の排出量を以下に記載され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、顧客ごとの排出量を割り当てられるようにする計画はありますか？

はい

SC1.4

(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やイニシアチブ(取組み)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？

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？

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CDPIに扱われるべきかを確認してください

提出の選択肢を選択してください	私は、私の回答がすべての回答要請をする関係者と共有されることを理解しています	回答の使用許可
	はい	公開

以下をご確認ください

適用条件を読み、同意します

