

## C0.はじめに

## C0.1

(C0.1) 貴社の概要および紹介を記入してください。

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。純粋持ち株会社1社、連結子会社139社、持分法適用の関連会社2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。

2022年度の売上高は約1.4兆円でした。従業員数は全世界で約94,000人です。

## C0.2

(C0.2) 報告期間の開始日および終了日を記入し、加えて過去の報告期間における排出量データを提示するかどうかについてもお答えください。

## 報告年

## 開始日

2022年4月1日

## 終了日

2023年3月31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

いいえ

## スコープ1の排出量データについて提示する過去の報告年数を選択します

<Not Applicable>

## スコープ2の排出量データについて提示する過去の報告年数を選択します

<Not Applicable>

## スコープ3の排出量データについて提示する過去の報告年数を選択します

<Not Applicable>

## C0.3

(C0.3) 貴社が操業する国/地域を選択してください。

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GHG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-TO0.7/C-TS0.7

(C-TO0.7/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の市場識別ID(例えば、ティッカー、CUSIPなど)をお持ちですか。

貴社の固有IDを提示できるかどうかお答えください	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/委員会の職位	気候関連問題に対する責任
その他の最高経営層	SGホールディングスは、純粋特殊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。代表取締役(管理・統制担当)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サステナビリティ委員会・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。 2022年度における取締役会の決定事例として、2023年度の排出削減目標を2013年度比13.5%削減とすることが最終承認されました。

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お答えください。

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	年間予算の審議と指導 大規模な資本支出の監督 買収/合併/売却の監督 技術革新/研究開発の優先度の審査 従業員インセンティブの監督と指導 戦略の審議と指導 移行計画策定の監督と指導 移行計画実行のモニタリング シナリオ分析の監督と指導 企業目標設定の監督 企業目標に向けての進捗状況のモニタリング リスク管理プロセスの審議と指導	<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の見識を有しています	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、今後、取締役会レベルの能力向上に取り組み予定かの説明
行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) 気候変動問題について、マネジメントレベルにおいて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

最高経営責任者(CEO)

### この職務における気候関連の責任

気候緩和活動に対する年間予算の管理  
 低炭素製品/サービス(研究開発を含む)関連の資本支出/操業費  
 気候関連の買収/合併/売却の監督  
 気候関連の従業員インセンティブの提供  
 気候移行計画の作成  
 気候移行計画の実行  
 気候関連問題の戦略への組み入れ  
 気候関連シナリオ分析の実施  
 気候関連の企業目標の設定  
 気候関連の企業目標に対する進捗状況のモニタリング  
 気候関連リスクと機会の評価  
 気候関連リスクと機会の管理

### 責任の対象範囲

<Not Applicable>

### 報告系統（レポーティングライン）

取締役会に直接報告します

### この報告系統（レポーティングライン）から取締役会に気候関連問題を報告する頻度

四半期に1回

### 説明してください

SGホールディングスグループでは、企業のサステナビリティを経営レベルで推進していくことを目的に、サステナビリティ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企業のサステナビリティ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、サステナビリティ委員会の委員長を務めています。サステナビリティ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企業のサステナビリティ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。サステナビリティ委員会は、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。

■サステナビリティ委員会 ← [上程・報告] ← グループ会社

■サステナビリティ委員会 → [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
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

その他の最高経営層

インセンティブの種類

金銭的褒賞

インセンティブ

ボーナス・給与の一定割合

実績指標

気候関連目標の達成度

排出削減イニシアチブの実施

総量削減

このインセンティブが関連するインセンティブ計画

短期インセンティブ計画

インセンティブに関する追加情報

事業会社評価として「サステナブル貢献評価」を設定しており、サステナビリティ課題のなかでも特に強く社会から対応を求められている気候変動問題への各社取り組みを評価しています。

排出量削減目標達成を基準とし、脱炭素に資する新規事業・サービス企画をする取り組みや、他事業会社の排出量削減への貢献についても評価をしています。

貴社の気候へのコミットメントおよびまたは気候移行計画の実行に対して、インセンティブがどのように貢献するかを説明してください

当社グループは総合物流事業を展開し、多くの貨物自動車を使用しています。物流という社会インフラを担う企業グループとして、脱炭素社会に向けた取り組みは責務であると認識し、世界的な喫緊の課題である地球温暖化防止への対策をこれまで以上に強化すべきであると捉えており、取締役を対象とした「サステナブル貢献評価」を導入しています。

「サステナブル貢献評価」は、「S Gホールディングスグループ 脱炭素ビジョン」に掲げる脱炭素社会の実現に向けた取り組みを促進するもので、2030年のCO2排出量を2013年度比マイナス46%、2050年にはカーボンニュートラルを目指しています。

よって、このインセンティブは移行計画の実現に有効な取組みとなっています。

## C2. リスクと機会

### C2.1

(C2.1) 貴社は、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) 貴社は短期、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		グループの中核会社佐川急便で2021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

※評価レベル4~6：影響度<中>

※評価レベル1~3：影響度<小>

■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てください。

**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。）を四半期ごとに開催します。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427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】**

評価の頻度：年1回リスクの抽出を行い、抽出されたリスクは毎月リスク管理シートの指標に基づきリスクマネジメント所管部門にて定量評価されます。リスクマネジメント所管部門はその結果を取りまとめ、3か月に1回の頻度でSGHリスクマネジメント統括部署に報告します。

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（1年以内）・中期（1年～3年）・長期（3年より先）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、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

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。

2022年度における気候変動リスクの一例として、自然災害による1週間以上の事業停止リスクについて評価を行った結果、重要リスクとして特定されました。本リスクの担当部署はCSR推進部と施設投資部であり、リスクのモニタリングと検証が2023年度も引き続き行われます。

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	当社は、デリバリー事業のために商用車両を約26,000台保有しています。このうち約65% (16,800台) が環境対応車両です。今後、カーボンプライシ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。
新たな規制	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遅れれば、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。
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遅れれば、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	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65% (16,800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°C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上・戦略上の影響を及ぼす可能性がある気候関連に内在するリスクを特定していますか。

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の詳細をお答えください。

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	カーボンプライシングメカニズム
-------	-----------------

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対応付けられた気候リスクの種類

<Not Applicable>

自社固有の内容の説明

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佐川急便にとって、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。当社は、デリバリー事業のために商用車両を2023年3月末時点で約26,000台保有しています。2022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15,412キロリットル

トル、軽油使用量82,909キロリットル、天然ガス使用量6122キロ立法メートルで、車両によるScope1排出量は263,316t-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。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加額を算出しました。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。

2020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

59700000

#### 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、2023年3月末時点で約26,000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順次EV軽貨物自動車へ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、2022年度においては、ハイブリッドトラックの購入台数が前年からさらに伸びて2,899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。これらの実証実験を経て、2022年度にはEV軽貨物自動車6台を導入済みです。これは、ガソリン軽貨物自動車と比較して30t-CO2/年の削減に相当します。

#### 【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、2022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）） × 2022年度導入台数（2,899 - 2,767台 = 132） ≈ 約55,000千円①

EV軽貨物自動車6台（車両価格差 - 補助金） + 充電設備（投資額 - 補助金） = 4,700千円②

上記①②の合計額 59,700千円

#### 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>

#### 自社固有の内容の説明

佐川急便が全国に展開している2023年3月末時点で427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、電力使用量は会社全体で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順次EV軽貨物自動車へ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4月1日に施行された2022年改正省エネ法では、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ました。従って、次世代型大規模物流センター「Xフロンティア」の本格稼働及びEV軽貨物自動車の導入に比例した電力使用量の増加は、義務化された目標を達成するための再エネ調達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

可能性が非常に高い

#### 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)

38000000

#### 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

上記算定において、以下を事業拡大分として含んでいます。

Xフロンティア稼働に伴う使用電力増加約25,000,000kWh + 2030年時点のEV軽貨物自動車導入計画台数約6,500台×1台当たりの年間電力使用量×再エネプレミアム価格 = 3,800万円)

#### リスク対応費用

60000000

#### 対応の内容と費用計算の説明

当社では、増加する電力使用量を低減する対策として、今後拡大する拠点について自家消費型太陽光パネルを設置することを決定しました。2023年2月24日より以下3営業所において太陽光発電設備の稼働が開始されました。

・佐川急便武蔵村山営業所に太陽光パネル容量100kWを設置、CO2削減量が48.70 (トン/年)

・佐川急便小田原営業所に太陽光パネル容量120kWを設置、CO2削減量が60.59 (トン/年)

・佐川急便横浜緑営業所に太陽光パネル容量120kWを設置、CO2削減量が60.59 (トン/年)

上記はいずれもグループ企業であるSGリアルティが所有、管理する物件で、環境認証制度であるBELSおよびCASBEEを取得しました。

自家消費型太陽光発電設備の設置により、建築物省エネルギー性能表示制度であるBELSの最高位「5つ星」を取得しました。BELSは、新築と既存建物の双方を対象に、一次エネルギー消費量をもとにBELS実施機関が省エネルギー性能を客観的に評価する制度です。また、横浜緑営業所、小田原営業所においては、環境や省エネルギーに配慮した施設として、CASBEE建築評価認証Aランク (大変良い) を取得しました (武蔵村山営業所は竣工時にAランクを取得済み)。CASBEEは、建築物の環境性能で評価し格付けする手法であり、省エネルギーや環境負荷の少ない資機材の使用といった環境配慮はもとより、室内の快適性や景観への配慮なども含めた建物の品質を総合的に評価するシステムです。

以上3営業所に設置した太陽光発電パネルは発電容量合計340kWで、2023年度中には年間約362MWhの発電量を見込んでおり、CO2排出量においても年間約161トンのCO2排出量削減効果が得られる見通しです。

2022年度の1ヶ月分 (2023年2月24日から稼働) の太陽光発電量の実績は18MWh、CO2削減量は8.4トンでした。

#### 【リスク対応費用】

武蔵村山営業所太陽光パネル設置費 + 小田原営業所太陽光パネル設置費 + 横浜緑営業所太陽光パネル設置費  
= 約6千万円

#### 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	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対応付けら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。2023年3月時点で国内に427拠点の営業所と約26,000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

97000000

#### 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。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。

2022年度は、静岡営業所で大雨による水没が発生しました。そのため2022年度中に駐車場の嵩上げ工事を実施しました。さらなる取組みとして、過去に洪水で災害のあった営業所及び、ハザードマップ上で想定浸水深(最大規模)が10m以上の営業所を対象緊急度の高い営業所として対策を図ることが決定しました。緊急度高として抽出された7営業所のうち、5営業所は避難先の確保および避難手順の策定、教育により対策が完了しています。残りの2営業所のうち、1営業所では駐車場の盛り土工事を決定し、2024年3月に工事が完了予定です。残りの1営業所は移転を含めて対策を継続して検討中です。

以上の通り、2022年度は静岡営業所の被害は発生したものの、自然災害リスクの緊急度が高い営業所については対策がほぼ完了したため、災害発生時のリスク低減が図られる見通しです。

【リスク対応費用】

拠点対策費用 + 電源車の配備 + 防災タイムライン支援サービス + 危機管理サービス = 9,700万円

#### コメント

#### ID

Risk 5

#### 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

慢性的物理的リスク	熱ストレス
-----------	-------

#### 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>

#### 自社固有の内容の説明

気温の変化は屋外で業務を行う従業員に大きな影響を及ぼすことが考えられます。全国にデリバリー事業を展開し労働集約型の事業特性を持つ当社グループにとって、事業継続に関わる重要事項と捉えています。

熱中症による休業日数に対して支払われる給与額を「業務を補填するための追加コスト」として試算した結果、2020年の当社実績を基準とした平均日給×熱中症による休業日数の増加分として、2030年で45万円、2050年で150万円となりました。財務影響は少ないものの、当社グループのリスクマネジメント評価基準において、人の安全・衛生に関わる事項は影響度中～大と評価しています。

将来の熱中症発生率が増加するリスクに備え、適切な対策が必要であることを認識するとともに、予防対策のひとつとして労働制限の実施が推奨されていますが、労働制限を実施した場合、無視することができない財務影響として休業期間の業務を補填するための追加コストが発生する可能性があります。

#### 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

#### 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)

3100000000

#### 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

厚生労働省では、WBGT基準値を超過した場合は追加の休憩時間をとることを推奨しています。猛暑を想定した場合の必要な休憩時間を試算し、その時間に支払われる給与額を「業務を補填するための追加コスト」としてシミュレーションしました。

追加休憩時間 (日) × 平均日給 × 対象人数 × 屋外作業が占める時間の比率 = 31億円

## リスク対応費用

58800000

### 対応の内容と費用計算の説明

年々厳しさを増す夏の暑さの中で、荷物の仕分けなどを行う物流現場では、暑さ対策として様々な取り組みを行っており、適切な水分補給やナトリウム（塩分）の摂取の推奨やハーフパンツを制服として設定しておりますが、今後、暑さはさらに厳しくなることが想定され、物流現場での生産性の低下が懸念されます。そのため、作業環境の改善を図り、従業員の熱中症リスクの軽減や疲労度を低下することにより、従業員満足度の向上を目的とした「クールファンベスト」を2020年8月より導入しています。

クールファンベストは、冷却ファンを内蔵し稼働中はベスト内部に送風し続けます。使用時間約10時間で、佐川急便営業所において構内作業に従事する従業員を対象に、約2800枚を配布しました。

上記対策に加え、2022年度は以下の熱中症対策配布を行いました。

・厚生労働省のガイドラインを基に推奨の塩分摂取量から1日あたりの塩分必要個数を決定し、運転職を中心とした約34,000人を対象に配布・クールファンベスト約400枚を追加配布

・ハーフパンツ約7800枚を追加配布

2023年度の追加対策として新たに以下を計画

・運転職の熱中症重症化リスクを抑制するため、車載用応急キットとして経口補水液と瞬間冷却剤を約26,000台の車両に搭載

このように直近年では熱中症対策をますます強化しており、2018～2020年度の熱中症発生件数の年間平均が80.7件に対して、2021～2022年度の年間平均は40件と半減傾向にあり、着実に効果を上げています。

### 【リスク対応費用】

塩飴・塩タブレットの費用+車載用応急キットの費用+クールファンベスト追加購入費+ハーフパンツ追加購入費=約58,800千円

### コメント

## C2.4

(C2.4) 貴社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ていますか。

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お答えください。

### 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年時点までに順次軽貨物自動車EVに変更する方針です。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

5000000000

#### 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、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、2030年~2050年の車両EV化実現に向け、国土交通省や環境省の助成金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、2030年までに自社輸送における保有車両を順次軽貨物自動車EVへ変更する方針です。

2022年度末時点で当社のEV車両導入台数は21台ですが、直近の2030年度までには全保有台数6500台を順次EV車両に入れ替えていきます。これによって2030年時点でのCO2排出量は年間約32,000t-CO2削減の見通しです。

【機会を実現するための費用】

EV軽貨物自動車6500台の追加車両価格と充電設備を試算しました。

(車両価格差/台+充電設備費/台)×6500台 = 約50億円

#### コメント

#### ID

Opp5

#### 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

より効率的な生産および物流プロセスの使用

#### 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

佐川急便は約400か所の営業所を全国に配置し、約20か所の中継センターを活用して輸送ネットワークインフラを構築しています。中継センターは輸送ネットワーク網の要であり、荷物の集約効果により輸送トラック台数の削減や自動化設備の導入による最適な人員配置を実現し、CO2排出削減、働きやすい職場環境を整えています。2021年には、東京都江東区で本格稼働を開始した大型物流施設「Xフロンティア」内に佐川急便の中継センターを新設し、関東圏の中継センターを集約することで、大型トラック運行台数の大幅な削減を図り、輸送ネットワーク網をより効率的なものとししました。Xフロンティアの中継センターは、5種類の最新自動仕分け機の導入によって1時間あたり約10万個の荷物を仕分けする高い処理能力を持ち、関東圏の9つの中継センター機能を集約しています。中継センターを集約することで、営業所から中継センター、中継センターから全国の拠点への幹線輸送を効率化し、エネルギーコストの低減並びにCO2排出削減に大きな効果をもたらします。

集約により大型トラック運行台数の削減、CO2排出削減など、関東圏での中継センター展開と同様の効果を想定しており、これまで以上に安定、かつ高品質な輸送ネットワーク網の展開を図ります。

関西エリアでも中継機能集約による効率化で1日約200便削減、年間約570便削減効果があります。幹線輸送の便数が減少することで、CO2排出量が削減されるとともに、年間路線費の大幅な削減が期待できます。

#### 時間的視点

中期

#### 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)

1570000000

#### 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

(年間の便数削減: 5万便×1便当たりの路線費: 28,000円+立地条件の良さによる運行距離の短縮に伴う削減コスト: 1億7,000万円) = 15.7億円

#### 機会を実現するための費用

20000000000

#### 機会を実現するための戦略と費用計算の説明

ドライバー不足・労働環境改善対応、及び将来的な宅配便需要の増加への対応は、物流業界における課題です。

当社ではその対応策の一つとして、関東圏で2021年に新設された大型物流施設「Xフロンティア」内に佐川急便の中継センターが本格稼働を開始し、関東圏の中継センターを集約することで、大型トラック運行台数の大幅な削減を図り、輸送ネットワーク網をより効率的なものとししました。

当社は、関東圏の中継センター展開と同様の効果を想定して関西エリアにある12か所の中継センターの集約を行い、新規中継センターを開設することを、2022年10月に公表しました。関西エリア中継センターは兵庫県尼崎市に2026年7月稼働予定で、1時間に10万個の荷物を処理する能力があります。

この取り組みによるCO2削減効果は年間7060t-CO2と試算しています。

<試算>

- ・路線総走行距離km/年 ÷ 総トラック便数/年 = トラック1便当たりの走行距離 (A)
- ・ (A) ÷ 大型トラック燃費× 50000便/年 × 0.00258 (軽油の排出係数) = 7,060トンCO2/年

【機会実現の費用】

自動搬送機導入費用 + 自動仕分機導入費用 + 物流施設改修費用 = 200億

コメント

ID

Opp6

バリューチェーンのどこで機会が生じますか？

下流

機会の種類

製品およびサービス

主な気候関連機会要因

R&D及び技術革新を通じた新製品やサービスの開発

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、配達日を事前に通知し、お客様の都合に合わせて配達日時の変更が簡単にできる個人会員向けの「スマートクラブ」というWebサービスを提供し、再配達の低減とそれに伴うCO2排出削減に従来から努めています。

当社は、更なる利便性の向上と利用会員の拡大を目的に「佐川急便」LINE公式アカウントを開発することを2021年度に決定し、2022年度より開発に着手しました。

2023年4月よりサービスを開始し、LINE公式アカウントを友だち追加していただくことで以下のサービスが利用できます。

- (1) 配達予定通知
- (2) 配達日時の変更
- (3) お荷物問い合わせ
- (4) 再配達のご依頼

具体的には、荷物の注文時電話番号とLINEに登録している電話番号が一致した場合、配達予定通知が自動配信されます。この時点で配達予定日時を変更することができるため、再配達を抑止へと繋がります。これにより、CO2排出量の削減と労働時間の短縮の効果をもたらします。

このサービス拡充によって再配達抑制が促進され、それに係るコスト低減が期待できます。

時間的視点

長期

可能性

ほぼ確実

影響の程度

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)

2260000000

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

LINEによる再配達低減率 (目標) × 1 配達あたりの平均コスト (原単位) = 22.6億円

機会を実現するための費用

900000000

機会を実現するための戦略と費用計算の説明

近年、多様化するライフスタイルとともに電子商取引(EC)が急速に拡大し、宅配便の取り扱い個数は増加を続けています。一方で、約11.8%が再配達となっており

(2022年10月期の国のサンプル調査結果)、自動車を使って行われる場合がほとんどである再配達はCO2排出量の増加やドライバー不足を深刻化させるなど、重大な社会問題の一つとなっています。佐川急便では、不在再配達削減に向けて、主に「事前の配達予定通知を増やす」アプローチと、「受け取り方の多様化」を進めてきましたが、月間利用者数が多いLINEに着目し、「事前の配達予定通知」の手段としてLINE公式アカウントの開発、システム連携することを決定しました。LINEは月間利用者数9,500万人のうち、1日に1回以上利用するユーザーは86% (2023年3月末時点) と高い利用率であるため、高い効果が見込めます。

2022年度はシステム開発及びテストを行うとともに、LINEを使った広告宣伝の施策を策定し、2023年4月からサービスを開始します。

LINEを利用した事前の配達予定通知を行うことによる再配達率の改善効果として、通知した荷物あたりの再配達率が5%~13%以上低下する見込みです。その結果、3年合計で約22.6億円の再配達コスト削減が可能となります。

【機会を実現するための費用】

システム開発費用 + アカウント利用料 + 広告宣伝費 + メッセージ配信費 = 9億円

コメント

C3.事業戦略

C3.1

(C3.1) 貴社の戦略には、1.5°Cの世界に整合する気候移行計画が含まれていますか。

行1

気候移行計画

はい、世界の気温上昇を1.5度以下に抑えるための気候移行計画があります

公表されている気候移行計画

はい

貴社の気候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

貴社の気候移行計画を詳述した関連文書を添付してください(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

貴社が、世界の気温上昇を1.5度以下に抑える気候移行計画を持っていない理由と、この先作成する予定があるかを説明してください

<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を説明してください

<Not Applicable>

C3.2

(C3.2) 貴社は戦略策定に活用するために、気候関連シナリオ分析を使用しますか。

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を説明してください
行1 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	シナリオの気温アライメント	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>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>定量評価に用いたパラメータとしては、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。</p> <p>■分析対象範囲 佐川急便全事業</p> <p>■分析時間軸 中期：2030年 長期：2050年</p>
物理気候シナリオ RCP 8.5	全社的	<Not Applicable>	<p>物理リスクとして影響が高い項目の一つ目として「風局所的な豪雪の発生頻度増加による財務影響」を抽出しました。気象庁の研究によれば、4°C気温が上昇した場合には、日本国内は全体的に降雪量が減るものの、10年に1度のような豪雪は北陸地方で増加すると予測されています。全国に輸送ネットワークを展開する当社グループにとって、該当地域の影響を把握することは不可欠と認識し、本分析では10年に1度の豪雪の発生頻度の増加率と、佐川急便北陸拠点（佐川急便北陸支店：13営業所）の豪雪時の過去の損害額を掛け合わせて財務影響を試算しました。</p> <p>■分析対象範囲 佐川急便全事業</p> <p>■分析時間軸 長期：2050年</p> <p>■参照データ ・気象庁気象研究所応用気象研究部（川瀬宏明）論文「Kawase H. et al., Climatic Change, 139, 2016, 265 – 278」 ・将来の気温変化は「NGFS'6 Climate Impact Explorer」</p> <p>■評価基準 2021年1月に佐川急便対象拠点で発生した豪雪による影響</p> <p>二つ目の項目として「猛暑による熱中症リスク」を抽出しました。気温の変化は屋外で業務を行う従業員に大きな影響を及ぼすことが考えられます。労働集約型の事業特性を持つ当社グループにとっては事業継続に関わる重要事項と捉え、本分析では猛暑による熱中症発症者の増加率とその財務影響、予防対策をとった場合の追加コストを試算しました。</p> <p>■分析対象範囲 佐川急便全事業</p> <p>■分析時間軸 短期：2024年 中期：2030年 長期：2050年</p> <p>■参照データ ・環境省 戦略研究開発領域 S-8 「温暖化影響評価・適応政策に関する総合的研究」（2016年公開版）における熱中症搬送者指数</p> <p>■評価基準 2018年～2022年の休業日数の平均値</p>

(C3.2b) 気候関連シナリオ分析を用いることによって貴社が取り組もうとしている焦点となる問題について詳細を説明し、その問題に関するシナリオ分析結果をまとめてください。

## 行1

### 焦点となる問題

【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、Scope3）、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。概算にあたり以下を考慮。

- ・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】

- ・局所的な豪雪の発生頻度増加による財務影響
- ・猛暑による熱中症リスク

### 焦点となる問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し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、Scope3）、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。

以上の分析結果を受けて、2022年度の取締役会で2023年度中に75拠点を対象に合計6300万kWhの再エネ電力切り替えを行うことを決定しました。主な再エネ電力切り替え対象拠点は、佐川急便城西営業所、福岡営業所、さいたま営業所などです。

【物理シナリオ】

・局所的な豪雪が当社の北陸拠点に損害を及ぼす影響を分析した結果、2020年の営業収益▲480万円、2030年▲750万円、21世紀末▲1240万円と、該当拠点への影響額は少なく、財務リスクとしては軽微であると評価しました。今後も引き続き異常気象発生時の事業継続に努めるとともに、豪雪時には車両の立ち往生や帰宅困難などを未然に防ぐ体制を強化し、従業員の安全確保を最優先に対応していきます。

・猛暑による熱中症リスクについては、休業期間の業務を補填するための追加コストとその増加率を試算した結果、2030年45万円で1.4倍、2050年150万円で2.32倍となりました。財務影響は少ないものの、当社グループのリスクマネジメント評価基準において、人の安全・衛生に関わる事項は影響度中～大と評価しています。本分析では、将来の熱中症発生率が増加するリスクに備え、適切な対策が必要であることが分かりました。

そこでさらなる影響分析として、佐川急便の屋外作業を行う営業職（ドライバー含む）を対象に予防対策のひとつである労働制限を実施した場合の財務影響を試算した結果、猛暑年（≒2°C上昇時）の休業期間の業務を補填するための追加コストは31億円という結果になりました。このように、労働制限を実施した場合無視することができない財務影響が発生する可能性があります。

以上、2つの焦点について分析を行った結果を受けて、財務影響額が大きく健康リスクを伴う熱中症リスクについては、省力化・生産性の向上などの対応を強化するとともに、既に導入を進めているファンベストやネッククーラーなどを始め、複合的な暑熱対策を推進していく必要があります。

そのため、作業環境の改善を図り、従業員の熱中症リスクの軽減や疲労度を低下することにより、従業員満足度の向上を目的とした「クールファンベスト」を2020年8月より導入しています。

クールファンベストは、冷却ファンを内蔵し稼働中はベスト内部に送風し続けます。使用時間約10時間で、佐川急便営業所において構内作業に従事する従業員を対象に、約2800枚が配布済ですが、2022年度は約400枚超を追加配布しました。

また、従来制服として採用しているハーフパンツについては、2022年度に約7800枚を追加配布しました。

上記対策に加え、2023年4月に熱中症対策品に関する以下の検討を行い社内決定しています。

- ・厚生労働省のガイドラインを基に推奨の塩分摂取量から1日あたりの塩飴必要個数を決定し、運転職を中心とした約33,000人を対象に配布
- ・運転職の重症化リスクを抑制するため、車載用応急キットとして経口補水液と瞬間冷却剤を約26,000台の車両に搭載

**(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147,401トンのCO2排出量を削減（2022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、2021年度はSBT基準の中長期目標を設定し、2022年度には認定審査の申請を行い2023年5月に承認されました。このように、気候変動リスクと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、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
行 売上 1 直接費 間接費 資本支出	<設備投資> 当社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。具体的なものとしては、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、貴社の気候移行計画に整合している支出/売上を特定していますか。**

	組織の気候移行計画と整合している支出/売上項目の明確化	持続可能な財務項目タクソミーと支出/売上項目の整合性を明確にしてください
行1	はい、気候移行計画との整合性を特定しています	<Not Applicable>

**C3.5a**

**(C3.5a) 気候移行計画に整合する支出/売上の割合を定量的に示してください。**

財務的指標  
CAPEX

この財務的評価基準に対して整合している選択肢  
気候移行計画との整合

報告する情報に適用されるタクソミー  
<Not Applicable>

整合性が報告される目的  
<Not Applicable>

選択した財務的評価基準において報告年で整合している金額(C0.4で選択した通貨)

選択した財務的評価基準において報告年で整合している割合(%)  
0.04

選択した財務的評価基準において2025年に整合している予定の割合(%)  
6.4

選択した財務的評価基準において2030年に整合している予定の割合(%)  
27.7

支出/売上が整合していると特定するために用いた評価方法について説明してください  
<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) 報告対象年に適用した排出量目標はありましたか。  
総量目標

#### C4.1a

---

(C4.1a) 排出の総量目標と、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 5

これは科学的根拠に基づいた目標ですか？

はい、この目標は科学的根拠に基づいた目標イニシアチブ (SBTi) の承認を受けている

目標の野心度

1.5°C目標に整合済み

目標導入年

2023

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

2021

目標の対象となる基準年スコープ1排出量 (CO2換算トン)

271557

目標の対象となる基準年スコープ2排出量 (CO2換算トン)

91559

スコープ3 カテゴリー1の基準年:目標の対象となる購入した商品・サービスによる排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー2の基準年:目標の対象となる資本財による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー3の基準年:目標の対象となる、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)による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー4の基準年:目標の対象となる上流の物流による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー5の基準年:目標の対象となる操業で出た廃棄物による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー6の基準年:目標の対象となる出張による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー7の基準年:目標の対象となる従業員の通勤による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー8の基準年:目標の対象となる上流のリース資産による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー9の基準年:目標の対象となる下流の物流による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー10の基準年:目標の対象となる販売製品の加工による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー11の基準年:目標の対象となる販売製品の使用による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー12の基準年:目標の対象となる販売製品の廃棄時の処理による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー13の基準年:目標の対象となる下流のリース資産による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー14の基準年:目標の対象となるフランチャイズによる排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー15の基準年:目標の対象となる投資による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

目標の対象となる基準年のスコープ3 その他(上流)による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

目標の対象となる基準年のスコープ3 その他(下流)による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

目標の対象となる基準年のスコープ3総排出量 (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なる基準年総排出量(CO2換算トン)

363116

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 カテゴリー1の基準年:スコープ3 カテゴリー1の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる購入した商品・サービスによる排出量の割合:購入した商品・サービス(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー2の基準年:スコープ3 カテゴリー2の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる資本財による排出量の割合:資本財(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー3の基準年:スコープ3 カテゴリー3の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる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)による排出量: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)(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー4の基準年:スコープ3 カテゴリー4の基準年総排出量のうち、目標の対象となる上流の物流による排出量:上流の物流(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー5の基準年:スコープ3 カテゴリー5の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる操業で出た廃棄物による排出量による排出量の割合:操業で発生した廃棄物(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー6の基準年:スコープ3 カテゴリー6の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる出張による排出量の割合:出張(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー7の基準年:スコープ3 カテゴリー7の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる従業員の通勤による排出量の割合:従業員の通勤(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー8の基準年:スコープ3 カテゴリー8の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる上流のリース資産による排出量の割合:上流のリース資産(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー9の基準年:スコープ3 カテゴリー9の基準年総排出量のうち、目標の対象となる下流の物流による排出量:下流の物流(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー10の基準年:スコープ3 カテゴリー10の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる販売製品の加工による排出量の割合:販売製品の加工(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー11の基準年:スコープ3 カテゴリー11の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる販売製品の使用による排出量の割合:販売製品の使用(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー12の基準年:スコープ3 カテゴリー12の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる販売製品の廃棄時の処理による排出量の割合:販売製品の廃棄(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー13の基準年:スコープ3 カテゴリー13の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる下流のリース資産による排出量の割合:下流のリース資産(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー14の基準年:スコープ3 カテゴリー14の基準年の総排出量のうち、目標の対象となるフランチャイズによる排出量の割合:フランチャイズ(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー15の基準年:スコープ3 カテゴリー15の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる投資による排出量の割合:投資(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 その他(上流)の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる基準年のスコープ3 その他(上流)による排出量の割合(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 その他(下流)の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる基準年のスコープ3 その他(下流)による排出量の割合(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3の基準年総排出量のうち、目標で対象とする基準年スコープ3排出量の割合(全スコープ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(%)

42

選択した全スコープの目標の対象となる目標年の総排出量(CO2換算トン) [自動計算]

目標の対象となる報告年のスコープ1排出量(CO2換算トン)

274344

目標の対象となる報告年のスコープ2排出量(CO2換算トン)

69440

スコープ3 カテゴリー1:目標の対象となる報告年の購入した商品・サービスによる排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー2:目標の対象となる報告年の資本財による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー3:目標の対象となる報告年の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)による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー4:目標の対象となる報告年の上流の物流による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー5:目標の対象となる報告年の操業で出た廃棄物による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー6:目標の対象となる報告年の出張による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー7:目標の対象となる報告年の従業員の通勤による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー8:目標の対象範囲である報告年の上流のリース資産による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー9:目標の対象となる報告年の下流の物流による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー10:目標の対象となる報告年の販売製品の加工による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー11:目標の対象となる報告年の販売製品の使用による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー12:目標の対象となる報告年の販売製品の廃棄時の処理による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー13:目標の対象となる報告年の下流のリース資産による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー14:目標の対象となる報告年のフランチャイズによる排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー15:目標の対象となる報告年の投資による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

目標で対象とする報告年のスコープ3 その他(上流)による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

目標で対象とする報告年のスコープ3 その他(下流)による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

目標の対象となる報告年のスコープ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なる報告年の総排出量(CO2換算トン)

343784

この目標は、土地関連の排出量も対象にしていますか。

いいえ、土地関連の排出量を対象としていません(例: 非FLAG SBT)

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

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>

燃料消費の少ない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車両の導入を開始。

CO2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。

<スコープ2>

再生可能エネルギー由来の電力への切替えを進め、2022年度までに全体の約28%の電力を切替え。

<進捗状況>

2022年度はスコープ2の削減が進捗することにより、スコープ1+2合計を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を列挙してください

<Not Applicable>

## 目標参照番号

Abs 6

## これは科学的根拠に基づいた目標ですか？

はい、この目標は科学的根拠に基づいた目標イニシアチブ (SBTi) の承認を受けている

## 目標の野心度

2°Cを大きく下回る目標に整合済み

## 目標導入年

2023

## 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カテゴリー

カテゴリー1:購入した商品およびサービス

カテゴリー2:資本財

カテゴリー3:燃料・エネルギー関連活動(スコープ1・2に含まれない)

カテゴリー4:上流の輸送および物流

カテゴリー5:操業で発生した廃棄物

カテゴリー6:出張

カテゴリー7:雇用者の通勤

カテゴリー12:販売製品の生産終了処理

## 基準年

2021

## 目標の対象となる基準年スコープ1排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

## 目標の対象となる基準年スコープ2排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

## スコープ3 カテゴリー1の基準年:目標の対象となる購入した商品・サービスによる排出量 (CO2換算トン)

72896

## スコープ3 カテゴリー2の基準年:目標の対象となる資本財による排出量(CO2換算トン)

126355

## スコープ3 カテゴリー3の基準年:目標の対象となる、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)による排出量(CO2換算トン)

58289

## スコープ3 カテゴリー4の基準年:目標の対象となる上流の物流による排出量(CO2換算トン)

844034

## スコープ3 カテゴリー5の基準年:目標の対象となる操業で出た廃棄物による排出量 (CO2換算トン)

2759

## スコープ3 カテゴリー6の基準年:目標の対象となる出張による排出量(CO2換算トン)

1343

## スコープ3 カテゴリー7の基準年:目標の対象となる従業員の通勤による排出量 (CO2換算トン)

16924

## スコープ3 カテゴリー8の基準年:目標の対象となる上流のリース資産による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

## スコープ3 カテゴリー9の基準年:目標の対象となる下流の物流による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

## スコープ3 カテゴリー10の基準年:目標の対象となる販売製品の加工による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

## スコープ3 カテゴリー11の基準年:目標の対象となる販売製品の使用による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

## スコープ3 カテゴリー12の基準年:目標の対象となる販売製品の廃棄時の処理による排出量(CO2換算トン)

1040

## スコープ3 カテゴリー13の基準年:目標の対象となる下流のリース資産による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

## スコープ3 カテゴリー14の基準年:目標の対象となるフランチャイズによる排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

## スコープ3 カテゴリー15の基準年:目標の対象となる投資による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

## 目標の対象となる基準年のスコープ3 その他(上流)による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

## 目標の対象となる基準年のスコープ3 その他(下流)による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

目標の対象となる基準年のスコープ3総排出量 (CO2換算トン)

1123640

すべての選択したスコープの目標の対象となる基準年総排出量(CO2換算トン)

1123640

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 カテゴリー1の基準年:スコープ3 カテゴリー1の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる購入した商品・サービスによる排出量の割合:購入した商品・サービス(CO2換算トン)

100

スコープ3 カテゴリー2の基準年:スコープ3 カテゴリー2の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる資本財による排出量の割合:資本財(CO2換算トン)

100

スコープ3 カテゴリー3の基準年:スコープ3 カテゴリー3の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる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)による排出量: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)(CO2換算トン)

100

スコープ3 カテゴリー4の基準年:スコープ3 カテゴリー4の基準年総排出量のうち、目標の対象となる上流の物流による排出量:上流の物流(CO2換算トン)

100

スコープ3 カテゴリー5の基準年:スコープ3 カテゴリー5の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる操業で出た廃棄物による排出量による排出量の割合:操業で発生した廃棄物(CO2換算トン)

100

スコープ3 カテゴリー6の基準年:スコープ3 カテゴリー6の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる出張による排出量の割合:出張(CO2換算トン)

100

スコープ3 カテゴリー7の基準年:スコープ3 カテゴリー7の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる従業員の通勤による排出量の割合:従業員の通勤(CO2換算トン)

100

スコープ3 カテゴリー8の基準年:スコープ3 カテゴリー8の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる上流のリース資産による排出量の割合:上流のリース資産(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー9の基準年:スコープ3 カテゴリー9の基準年総排出量のうち、目標の対象となる下流の物流による排出量:下流の物流(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー10の基準年:スコープ3 カテゴリー10の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる販売製品の加工による排出量の割合:販売製品の加工(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー11の基準年:スコープ3 カテゴリー11の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる販売製品の使用による排出量の割合:販売製品の使用(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー12の基準年:スコープ3 カテゴリー12の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる販売製品の廃棄時の処理による排出量の割合:販売製品の廃棄(CO2換算トン)

100

スコープ3 カテゴリー13の基準年:スコープ3 カテゴリー13の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる下流のリース資産による排出量の割合:下流のリース資産(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー14の基準年:スコープ3 カテゴリー14の基準年の総排出量のうち、目標の対象となるフランチャイズによる排出量の割合:フランチャイズ(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー15の基準年:スコープ3 カテゴリー15の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる投資による排出量の割合:投資(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 その他(上流)の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる基準年のスコープ3 その他(上流)による排出量の割合(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 その他(下流)の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる基準年のスコープ3 その他(下流)による排出量の割合(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3の基準年総排出量のうち、目標で対象とする基準年スコープ3排出量の割合(全スコープ3カテゴリー)

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(%)

25

選択した全スコープの目標の対象となる目標年の総排出量(CO2換算トン) [自動計算]

目標の対象となる報告年のスコープ1排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

目標の対象となる報告年のスコープ2排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー1:目標の対象となる報告年の購入した商品・サービスによる排出量 (CO2換算トン)  
74438

スコープ3 カテゴリー2:目標の対象となる報告年の資本財による排出量 (CO2換算トン)  
43815

スコープ3 カテゴリー3:目標の対象となる報告年の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)による排出量(CO2換算トン)  
53881

スコープ3 カテゴリー4:目標の対象となる報告年の上流の物流による排出量(CO2換算トン)  
1175627

スコープ3 カテゴリー5:目標の対象となる報告年の操業で出た廃棄物による排出量 (CO2換算トン)  
5527

スコープ3 カテゴリー6:目標の対象となる報告年の出張による排出量 (CO2換算トン)  
1716

スコープ3 カテゴリー7:目標の対象となる報告年の従業員の通勤による排出量 (CO2換算トン)  
16372

スコープ3 カテゴリー8:目標の対象範囲である報告年の上流のリース資産による排出量 (CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー9:目標の対象となる報告年の下流の物流による排出量(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー10:目標の対象となる報告年の販売製品の加工による排出量 (CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー11:目標の対象となる報告年の販売製品の使用による排出量 (CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー12:目標の対象となる報告年の販売製品の廃棄時の処理による排出量 (CO2換算トン)  
1131

スコープ3 カテゴリー13:目標の対象となる報告年の下流のリース資産による排出量 (CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー14:目標の対象となる報告年のフランチャイズによる排出量 (CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー15:目標の対象となる報告年の投資による排出量 (CO2換算トン)  
<Not Applicable>

目標で対象とする報告年のスコープ3 その他(上流)による排出量(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

目標で対象とする報告年のスコープ3 その他(下流)による排出量(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

目標の対象となる報告年のスコープ3排出量 (CO2換算トン)  
1372508

すべての選択したスコープの目標の対象となる報告年の総排出量(CO2換算トン)  
1372508

この目標は、土地関連の排出量も対象にしていますか。  
いいえ、土地関連の排出量を対象としていません(例: 非FLAG SBT)

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

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  
大型物流施設を稼働させることで物流効率化を図り、カテゴリー4の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。事業成長に伴う委託輸送の増加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を列挙してください  
<Not Applicable>

---

目標参照番号  
Abs 7

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年以内に設定する予定です

目標の野心度  
<Not Applicable>

目標導入年  
2022

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  
選択してください

スコープ3カテゴリー  
<Not Applicable>

基準年  
2014

目標の対象となる基準年スコープ1排出量 (CO2換算トン)  
272540

目標の対象となる基準年スコープ2排出量 (CO2換算トン)  
121322

スコープ3 カテゴリー1の基準年:目標の対象となる購入した商品・サービスによる排出量 (CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー2の基準年:目標の対象となる資本財による排出量(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー3の基準年:目標の対象となる、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)による排出量(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー4の基準年:目標の対象となる上流の物流による排出量(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー5の基準年:目標の対象となる操業で出た廃棄物による排出量 (CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー6の基準年:目標の対象となる出張による排出量(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー7の基準年:目標の対象となる従業員の通勤による排出量 (CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー8の基準年:目標の対象となる上流のリース資産による排出量(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー9の基準年:目標の対象となる下流の物流による排出量(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー10の基準年:目標の対象となる販売製品の加工による排出量 (CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー11の基準年:目標の対象となる販売製品の使用による排出量 (CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー12の基準年:目標の対象となる販売製品の廃棄時の処理による排出量(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー13の基準年:目標の対象となる下流のリース資産による排出量(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー14の基準年:目標の対象となるフランチャイズによる排出量(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー15の基準年:目標の対象となる投資による排出量(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

目標の対象となる基準年のスコープ3 その他(上流)による排出量 (CO2換算トン)  
<Not Applicable>

目標の対象となる基準年のスコープ3 その他(下流)による排出量 (CO2換算トン)  
<Not Applicable>

目標の対象となる基準年のスコープ3総排出量 (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なる基準年総排出量(CO2換算トン)  
393862

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 カテゴリー1の基準年:スコープ3 カテゴリー1の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる購入した商品・サービスによる排出量の割合:購入した商品・サービス(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー2の基準年:スコープ3 カテゴリー2の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる資本財による排出量の割合:資本財(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー3の基準年:スコープ3 カテゴリー3の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる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)による排出量: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)(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー4の基準年:スコープ3 カテゴリー4の基準年総排出量のうち、目標の対象となる上流の物流による排出量:上流の物流(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー5の基準年:スコープ3 カテゴリー5の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる操業で出た廃棄物による排出量による排出量の割合:操業で発生した廃棄物(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー6の基準年:スコープ3 カテゴリー6の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる出張による排出量の割合:出張(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー7の基準年:スコープ3 カテゴリー7の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる従業員の通勤による排出量の割合:従業員の通勤(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー8の基準年:スコープ3 カテゴリー8の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる上流のリース資産による排出量の割合:上流のリース資産(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー9の基準年:スコープ3 カテゴリー9の基準年総排出量のうち、目標の対象となる下流の物流による排出量:下流の物流(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー10の基準年:スコープ3 カテゴリー10の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる販売製品の加工による排出量の割合:販売製品の加工(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー11の基準年:スコープ3 カテゴリー11の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる販売製品の使用による排出量の割合:販売製品の使用(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー12の基準年:スコープ3 カテゴリー12の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる販売製品の廃棄時の処理による排出量の割合:販売製品の廃棄(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー13の基準年:スコープ3 カテゴリー13の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる下流のリース資産による排出量の割合:下流のリース資産(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー14の基準年:スコープ3 カテゴリー14の基準年の総排出量のうち、目標の対象となるフランチャイズによる排出量の割合:フランチャイズ(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー15の基準年:スコープ3 カテゴリー15の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる投資による排出量の割合:投資(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 その他(上流)の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる基準年のスコープ3 その他(上流)による排出量の割合(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 その他(下流)の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる基準年のスコープ3 その他(下流)による排出量の割合(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3の基準年総排出量のうち、目標で対象とする基準年スコープ3排出量の割合(全スコープ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  
2050

基準年からの目標削減率(%)  
100

選択した全スコープの目標の対象となる目標年の総排出量(CO2換算トン) [自動計算]

目標の対象となる報告年のスコープ1排出量(CO2換算トン)  
274344

目標の対象となる報告年のスコープ2排出量(CO2換算トン)  
69440

スコープ3 カテゴリー1:目標の対象となる報告年の購入した商品・サービスによる排出量 (CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー2:目標の対象となる報告年の資本財による排出量 (CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー3:目標の対象となる報告年の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)による排出量(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー4:目標の対象となる報告年の上流の物流による排出量(CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー5:目標の対象となる報告年の操業で出た廃棄物による排出量 (CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー6:目標の対象となる報告年の出張による排出量 (CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー7:目標の対象となる報告年の従業員の通勤による排出量 (CO2換算トン)  
<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー8:目標の対象範囲である報告年の上流のリース資産による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー9:目標の対象となる報告年の下流の物流による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー10:目標の対象となる報告年の販売製品の加工による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー11:目標の対象となる報告年の販売製品の使用による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー12:目標の対象となる報告年の販売製品の廃棄時の処理による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー13:目標の対象となる報告年の下流のリース資産による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー14:目標の対象となる報告年のフランチャイズによる排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

スコープ3 カテゴリー15:目標の対象となる報告年の投資による排出量 (CO2換算トン)

<Not Applicable>

目標で対象とする報告年のスコープ3 その他(上流)による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

目標で対象とする報告年のスコープ3 その他(下流)による排出量(CO2換算トン)

<Not Applicable>

目標の対象となる報告年のスコープ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なる報告年の総排出量(CO2換算トン)

343784

この目標は、土地関連の排出量も対象にしていますか。

いいえ、土地関連の排出量を対象としていません(例: 非FLAG SBT)

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

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>

燃料消費の少ない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車両の導入を開始。

CO2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。

<スコープ2>

再生可能エネルギー由来の電力への切替えを進め、2022年度までに全体の約28%の電力を切替え。

<進捗状況>

2022年度はスコープ2の削減が進捗することにより、スコープ1+2合計を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を列挙してください

<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お答えください。

目標参照番号

Low 1

目標導入年

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(%)

28

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

この目標は排出量目標の一部ですか?

Abs4,5,6

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。除外無し。

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

電力消費の多い大型物流施設から優先的に再生可能エネルギー由来の電力へ切り替えを計画。2022年度は計画を若干上回る導入実績。

2023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列挙してください

<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*	0	0
実施開始(部分的)*	0	0
実施済*	2	147553
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てください。

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	冷暖房空調設備(HVAC)
------------	---------------

推定年間CO2e排出削減量(CO2換算トン)

152

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(マーケット基準)

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)

19600000

必要投資額 (単位通貨 -C0.4で指定の通り)

86000000

投資回収期間

4~10年

イニシアチブの推定活動期間

11~15年

コメント

建物の空調設備を最新型のエネルギー消費効率の良い空調機器に入れ替えることでCO2排出量を削減する活動。国内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	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)

147401

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4:上流の輸送および物流

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欧州タクソノミー

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205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21台導入しており、輸送におけるCO2排出削減を実現している。今後においては、約6,500台の貨物軽自動車を2030年までに電気自動車に順次、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>

仮定した内容を含め、貴社の削減貢献量の計算について、説明してください

<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  
0.09

C5.排出量算定方法

C5.1

(C5.1) 今回がCDPI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がこの排出量データの情報開示に含まれていますか。

行1

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前

<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、バウンダリ(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、バウンダリ(境界)や報告年の定義に変更点がありますか。	評価方法、バウンダリ(境界)、および/または報告年の定義の変更点の詳細
行1	いいえ	<Not Applicable>

(C5.2) 基準年と基準年排出量を記入してください。

#### スコープ1

**基準年開始**

2020年4月1日

**基準年終了**

2021年3月31日

**基準年排出量(CO2換算トン)**

271557

**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**

2020年4月1日

**基準年終了**

2021年3月31日

**基準年排出量(CO2換算トン)**

98477

**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**

2020年4月1日

**基準年終了**

2021年3月31日

**基準年排出量(CO2換算トン)**

91559

**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:購入した商品およびサービス

**基準年開始**

2020年4月1日

**基準年終了**

2021年3月31日

**基準年排出量(CO2換算トン)**

72896

**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**

2020年4月1日

**基準年終了**

2021年3月31日

**基準年排出量(CO2換算トン)**

126355

**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または2に含まれない)

**基準年開始**

2020年4月1日

**基準年終了**

2021年3月31日

**基準年排出量(CO2換算トン)**

58289

**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:上流の輸送および物流

**基準年開始**

2020年4月1日

**基準年終了**

2021年3月31日

**基準年排出量(CO2換算トン)**

844034

**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5:操業で発生した廃棄物

**基準年開始**

2020年4月1日

**基準年終了**

2021年3月31日

**基準年排出量(CO2換算トン)**

2759

**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**

2020年4月1日

**基準年終了**

2021年3月31日

**基準年排出量(CO2換算トン)**

1343

**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:雇用者の通勤

**基準年開始**

2020年4月1日

**基準年終了**

2021年3月31日

**基準年排出量(CO2換算トン)**

16924

**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:下流の輸送および物流

**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:販売製品の生産終了処理

基準年開始

2020年4月1日

基準年終了

2021年3月31日

基準年排出量(CO2換算トン)

1040

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

該当なし

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

該当なし

### 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、または方法の名称を選択してください。

エネルギーの合理的な使用に関する法令

ISO 14064-1

地球温暖化対策推進法 (日本)

GHGプロトコル:事業者の排出量の算定及び報告の基準(改訂版)

GHGプロトコル:スコープ2ガイダンス

GHGプロトコル:事業者バリューチェーン(スコープ3)基準

## 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)  
274344

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。

行1

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  
70223

スコープ2、マーケット基準(該当する場合)  
69440

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) 選択した報告バウンダリ(境界)内で、開示に含まれていないスコープ1、スコープ2、スコープ3の排出源(例えば、施設、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) 貴社のスコープ3全世界総排出量を示すとともに、除外項目について開示および説明してください。

## 購入した商品およびサービス

### 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)

74438

### 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。

## 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)

43815

### 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または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)

53881

### 排出量計算方法

燃料に基づいた手法

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)、電力消費量×CO2排出単位。)

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

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。

## 上流の輸送および物流

### 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)

1175627

### 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

国内グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

## 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)

5527

### 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

100

### 説明してください

国内グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

## 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)

1716

### 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

国内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、算定済み

### 報告年の排出量(CO2換算トン)

16372

### 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

国内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。

## 下流の輸送および物流

### 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

## 販売製品の生産終了処理

### 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)

1131

### 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

国内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) 二酸化炭素排出は貴社に関連する生物起源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

0.0000003222

##### 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)

343784

##### 指標の分母

売上額合計

##### 指標の分母:単位あたりの総量

1066990000000

##### 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

4.81

##### 変化の増減

減少

##### 変化の理由

再生可能エネルギー消費の変化

その他の排出量削減活動

##### 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。分母の売上額は1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や燃費改善の取組み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  
0.000662

分子:排出量(単位: CO2換算トン)  
35756

分母単位:単位  
t.km

分母単位:単位あたりの総量  
54016004

前年からの変化率  
0.84

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、宅配便荷物の減少により軽貨物車両の走行距離が減少したことにより分子となるCO2排出量は減少。しかしながら、宅配便荷物の減少により分母となる輸送トンキロが、分子の減少以上に減ったことにより原単位が悪化。

#### 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  
0.000173

分子:排出量(単位: CO2換算トン)  
227559

分母単位:単位  
t.km

分母単位:単位あたりの総量  
1316337150

前年からの変化率  
1.19

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、宅配便荷物の減少により貨物車両の走行距離が減少したことにより分子となるCO2排出量は減少。しかしながら、宅配便荷物の減少により分母となる輸送トンキロが、分子の減少以上に減ったことにより原単位が悪化。

#### 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  
0.000243

分子:排出量(単位: CO2換算トン)  
332756

分母単位:単位  
t.km

分母単位:単位あたりの総量  
1370353154

前年からの変化率  
-3.23

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、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。

GHG	スコープ1排出量(CO2換算トン)	GWP参照
CO2	268442	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	5902	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排出量の内訳を国/地域/行政区別で回答してください。

国/地域/リージョン	スコープ1排出量(CO2換算トン)
日本	274344

## 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てください。

事業部門	スコープ1排出量(CO2換算トン)
デリバリー事業	274344

## 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	274344	<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/行政区別で回答してください。

国/地域/リージョン	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(CO2換算トン)
日本	70223	69440

## 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てください。  
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お答えください。

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	70223	69440

## C7.7

(C7.7) 貴社のCDP回答に含まれる子会社の排出量データの内訳を示すことはできますか。  
子会社がないので関連性なし

## 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	70223	69440	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てください。

	排出量の変化 (CO2換算トン)	排出量変 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	12915	減少	3.59	12,915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359,577トンCO2のため、 $12,915 \div 359,577 \times 100 = 3.59\%$ 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	152	減少	0.04	物流施設の空調設備を電力消費の少ない機器に入れ替えを行うことによる152トンのCO2削減効果。前年のスコープ1と2の合計が359,577トンCO2のため、 $152 \div 359,577 \times 100 = 0.04\%$ 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	2047	減少	0.57	デリバリー事業における宅配便個数の減少に伴うCO2排出量の減少。前年のスコープ1と2の合計が359,577トンCO2のため、 $2047 \div 359,577 \times 100 = 0.57\%$ 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 >		
バウンダリ(境界)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	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熱の消費	いいえ
電力、熱、蒸気、または冷熱の生成	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(原材料を除く)	HHV (高位発熱量)	137	1092565	1092702
購入または獲得した電力の消費	<Not Applicable>	62535	161433	223968
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>	417	<Not Applicable>	417
合計エネルギー消費量	<Not Applicable>	63089	1253998	1317087

## C8.2b

(C8.2b) 貴社の燃料消費の用途を選択してください。

	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

HHV

#### 組織によって消費された燃料合計(MWh)

137

#### 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。

### その他のバイオマス

#### 発熱量

発熱量の確認不能

#### 組織によって消費された燃料合計(MWh)

0

#### 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

該当燃料の使用無し。

その他の再生可能燃料(例えば、再生可能水素)

**発熱量**

発熱量の確認不能

**組織によって消費された燃料合計(MWh)**

0

**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**

該当燃料の使用無し。

**石炭**

**発熱量**

発熱量の確認不能

**組織によって消費された燃料合計(MWh)**

0

**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**

該当燃料の使用無し。

**石油**

**発熱量**

HHV

**組織によって消費された燃料合計(MWh)**

1018333

**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  
HHV

組織によって消費された燃料合計(MWh)  
88039

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。

## その他の非再生可能燃料(例えば、再生不可水素)

発熱量  
発熱量の確認不能

組織によって消費された燃料合計(MWh)  
0

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  
該当燃料の使用無し。

## 燃料合計

発熱量  
HHV

組織によって消費された燃料合計(MWh)  
1106509

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お答えください。

	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	417	417	417	417
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の数値において、ゼロまたはゼロに近い排出係数を用いて計算された電力、熱、蒸気、冷熱量について、具体的にお答えください。

**低炭素エネルギー消費の国/地域**

日本

**調達方法**

電力サプライヤーとの小売供給契約(小売グリーン電力)

**エネルギー担体**

電力

**低炭素技術の種類**

水力発電(発電能力不明)

**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)**

16895

**トラッキング(追跡)手法**

契約

**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

**発電施設の運転開始あるいはリパワリングの年を報告できますか。**

はい

**発電施設の運転開始年(例えば、最初の商業運転またはリパワリングの日付)**

1909

**コメント**

---

**低炭素エネルギー消費の国/地域**

日本

**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)

**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)**

46505

**トラッキング(追跡)手法**

契約

**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

**発電施設の運転開始あるいはリパワリングの年を報告できますか。**

いいえ

**発電施設の運転開始年(例えば、最初の商業運転またはリパワリングの日付)**

<Not Applicable>

**コメント**

---

**低炭素エネルギー消費の国/地域**

日本

**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**

太陽光

**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

**トラッキング(追跡)手法**

契約

**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

**発電施設の運転開始あるいはリパワリングの年を報告できますか。**

いいえ

**発電施設の運転開始年(例えば、最初の商業運転またはリパワリングの日付)**

<Not Applicable>

**コメント**

---

## 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お答えください。

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	175.75	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) 報告年における非燃料エネルギー消費量の国/地域別の内訳を示してください。

国/地域

日本

購入した電力の消費量(MWh)

223968

自家発電した電力の消費量(MWh)

417

この電力消費量は、RE100コミットメントの除外対象ですか。

<Not Applicable>

購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

自家生成した熱、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]

## 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

0.00273

指標分子

MWh

指標の分母

t.km

メートル法による分子:単位あたりの総量

148096

指標の分母:単位あたりの総量

54106004

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

t.km

メートル法による分子:単位あたりの総量

944574

指標の分母:単位あたりの総量

1316337150

昨年からの変化率(%)

0.72

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示してください。

**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**

21

**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**

2899

**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**

1263

**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**

12619

**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

(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お答えください。

**事業活動**

軽量自動車(LDV)

**技術領域**

バッテリー式電気自動車

**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総投資額の平均割合(%)**

1.3

**報告年のR&D投資額(C0.4で選択した通貨)(任意)**

**今後5年間に予定しているR&D総投資額の平均割合(%)**

55.8

この技術分野への貴社のR&D投資が気候変動への取り組みや気候移行計画とどのように整合しているか説明してください

2030年までにスコープ1+2を2020年比で42%の削減を目標として掲げており、実現する手法としてバッテリー式電気自動車の導入を計画しています。具体的な移行計画として、保有する軽自動車を2030年までに順次、バッテリー式電気自動車（EV）へと切り替える計画としており、この分野への投資は当社の移行計画と整合していません。

## 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**

報告年の検証/保証を取得中で完了していない・前年の検証書類を添付

**検証/保証の種類**

限定的保証

**声明書を添付**

検証報告書.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。

**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、関連する報告書を添付してください。

**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/保証取得状況**

報告年の検証/保証を取得中で完了していない・前年の検証書類を添付

**検証/保証の種別**

限定的保証

**声明書を添付**

検証報告書.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。

**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てください。

**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

スコープ3:資本財

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)

スコープ3:操業で発生した廃棄物

スコープ3:出張

スコープ3:雇用者の通勤

スコープ3:販売製品の生産終了処理

**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**

報告年の検証/保証を取得中で完了していない・前年の検証書類を添付

**検証/保証の種別**

限定的保証

**声明書を添付**

検証報告書.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。

**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開示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	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 検証報告書.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 (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、以下の表をお答えください。

##### 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  
2.1

期間開始日  
2022年4月1日

期間終了日  
2023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  
2257

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、第二計画期間である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) 貴社は報告年中にプロジェクト由来の炭素クレジットをキャンセル(償却)しましたか?  
はい

## C11.2a

---

(C11.2a) 報告年中に貴社がキャンセル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てください。

**プロジェクト種別**

エネルギー効率:産業

**緩和活動の種類**

排出量削減

**プロジェクトの説明**

被災地域における省エネルギー事業

報告年にこのプロジェクトから貴社がキャンセルしたクレジット(CO2換算トン)

0.24

**キャンセルの目的**

自発的なオフセット

キャンセルしたクレジットのビンテージ(生成年)を報告できますか?

いいえ

キャンセルしたクレジットのビンテージ(生成年)

<Not Applicable>

これらのクレジットは貴社宛に発行されたか、貴社により購入されましたか。

購入済み

カーボンクレジットプログラムにより発行されたクレジット

プログラムにより発行されていない

プログラムが本プロジェクトの追加性を評価するために使用するメソッド

<Not Applicable>

リバーサルリスクに対処するために選択したプログラムが本プロジェクトに義務付けるアプローチ

<Not Applicable>

選択したプログラムが本プロジェクトに評価を義務付ける潜在的漏出源

<Not Applicable>

選択したプログラムがプロジェクトに対処を義務付けるその他の問題があれば、詳細をお答えください

<Not Applicable>

コメント

---

## 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協働していますか?

はい、サプライヤーと

はい、顧客/クライアント

はい、バリューチェーンの他のパートナーと

### C12.1a

---

(C12.1a) 気候関連のサプライヤー協働戦略の詳細をお答えください。

エンゲージメントの種類

エンゲージメントおよびインセンティブの付与（サプライヤー行動の変化）

エンゲージメントの具体的内容

エンゲージメントキャンペーンを実施し、気候変動についてサプライヤーを教育

数値ごとのサプライヤーの割合

5.6

調達総支出額の割合（直接および間接）

45

C6.5で報告したサプライヤー関連スコープ3排出量の割合

38

エンゲージメントの対象範囲の根拠

佐川急便では、幹線輸送協力会社として全国310社と契約しています。310社の幹線協力会社を対象に、省エネルギー活動及びCO2 排出量削減を促し自らのサービス改善を推進する目的で、環境省が策定した環境マネジメントシステムであるエコアクション21の認証取得に向けた支援を行っています。具体的には、エコアクション21に取り組むことによるCO2排出削減効果や組織力・経営力の向上、コスト削減効果について、幹線協力会社に対して情報提供を行うとともに、認証取得を希望する協力会社に対して無償の勉強会である「エコアクション21の塾」を開講し、認定取得までのサポートを行っています。このサポート活動は、エコアクション21の「サプライチェーンの主体となる企業が関係企業に参加を呼びかけ、認定取得を支援する」プログラムである「関係企業グリーン化プログラム（GP）」を活用しています。幹線輸送協力会社310社の全サプライヤー5,530社に占める比率は5.6%、全調達コストに占める割合は45%に相当します。

成功の評価を含む、エンゲージメントの影響

「関係企業グリーン化プログラム（GP）」に参加しエコアクション21認証を取得した企業は、CO2排出量の見える化、削減のためのアクションプラン策定、削減活動実施状況等について毎年Web上でレポートを公開する必要があります。

この活動を通じてCO2排出削減への意識向上と取組推進が図られる効果を狙い、佐川急便ではエンゲージメント対象サプライヤーに対して「関係企業グリーン化プログラム（GP）」参加を推奨しています。エンゲージメント対象の幹線輸送協力会社310社は当社の輸送委託にかかるCO2排出量全体の44.5%を占めることから、本エンゲージメントは、佐川急便が掲げる2030年までに幹線輸送における排出量を2021年度から43,000 t-CO2削減という目標達成の有効な手段です。

具体例として、2022年度のエコアクション21認証サプライヤーである幹線輸送協力会社では、2022年度運用結果として、エネルギー使用に伴う二酸化炭素排出量の基準値から0.5%削減という目標に対して、軽油・ガソリン・都市ガスはいずれも達成との結果を数値を含めてWebに開示しています。また、活動評価として「燃費は4.0km/l以上、空車比率は25%未満、輸送量1 t 当たり使用する軽油量20l未満という目標をかかげています。燃費と1t当たり軽油量は、暖かい時期の5月から10月にかけて達成できる傾向にあります。空車比率は繁忙期に達成できている傾向があります。」と、運送にかかる前年対比分析を行い、着実な削減活動を推進していることが確認できています。

サプライヤーエンゲージメントの2022年度の実績としては、全国310社の幹線協力会社のうち、前年の6社から15社（全体の約5%）へとプログラム参加社数が増加し、幹線輸送に伴う排出量は報告年度で約7000 t-CO2削減（目標に対して16%進捗）されました。

コメント

C12.1b

(C12.1b) 顧客との気候関連協働戦略の詳細をお答えください。

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イノベーションを促すキャンペーンの実施
------------	-------------------------------

顧客数の割合 (%)

85

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をご利用いただける「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）に向けた取組につながりますので、当社はこのエンゲージメントを推進しています。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1,100万人で、「スマートクラブ」の全登録会員数約1,300万人の約85%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

2020年度の実績に基づくデータ分析から、「配達予定メールサービス利用者の不在率は、未利用者と比べて最大13%低下する結果が得られていることから、このサービスの効果性が立証されています。当社は、このサービスをさらに拡大（会員数の増加）することで再配達率の低減を図ることを目指しています。よって再配達率の低い「配達予定メールサービス」利用者の前年比増加が成功の尺度となります。

2022年度はスマートクラブの会員数が、前年に比べて28%（230万人）増加しました。これによって会社全体での再配達率低減につながりました。

佐川急便では、更なる利便性の向上と再配達率低減を目指し、月間ユーザー数9,500万人であるLINEに公式アカウントを開設するための開発を2021年度より着手しました。荷物の注文時電話番号とLINEに登録している電話番号が一致した場合、配達予定通知が自動配信されます。この時点で配達予定日時を変更することができるため、再配達の抑止へと繋がります。これにより、CO2排出量の削減と労働時間の短縮の効果をもたらします。

2023年度よりLINE公式アカウントによるサービスが開始されますので、再配達率の低下に効果をもたらすと期待しています。

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利用して事業を営む企業として、脱炭素社会の実現に向けた事業活動を推進しています。脱炭素社会の実現に向けては、電動車の導入促進も重要な施策の1つと考えております。しかし、電動車普及には、荷主・物流事業者、インフラ事業者、自動車メーカー等、関係するパートナーが一体となり、プラクティカル（実用的）な形でサステナブル（持続可能）に取り組むことが求められます。これらを実現させるべく、自動車メーカーや荷主・物流事業者等が連携し、燃料電池（FC）トラックや電気（EV）トラック等の商用ZEV※1トラックを、東京および福島に導入する大規模な社会実装が2023年1月～2029年度末の予定で開始され、佐川急便はパートナーとして参画します。

商用電動車の導入にあたっては、車両購入に加え、充電・水素充填などによる荷物・車の停滞（ダウンタイム）や充電タイミングの偏りによる事業所電力ピークの増加など、社会全般の負担が増大するという課題があります。今回の社会実装では、ラストワンマイル配送に、燃料電池（FC）小型トラック（以下、小型FCトラック）および、電気（EV）小型トラック（以下、小型EVトラック）、電気（EV）軽バン（以下、EV軽バン）等のZEV車両を導入することに加え、商用車の運行管理と一体となったエネルギーマネジメントにより社会コストおよびCO2削減につなげていきます。

※1 ZEV：Zero Emission Vehicle「走行時にCO2等の排出ガスを出さない車」

**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について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)**

100

**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)**

16

**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。

行1

**気候に影響を及ぼしうる政策、法律、規制に直接的、間接的に影響を及ぼす可能性がある外部との協働活動**

はい、政策立案者と直接的に協働します

はい、気候に影響を及ぼしうる政策、法律、または規制に影響を及ぼす可能性がある業界団体に加盟しているか、エンゲージメントがあります

**貴社は、パリ協定の目標と整合するエンゲージメント活動を行うという公開のコミットメント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ホールディングスホームページ「脱炭素ビジョン」抜粋.pdf

**外部組織との協働活動が貴社の気候への取り組みや気候移行計画と矛盾しないように貴社で定めているプロセスについて説明してください**

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移行計画をはじめとする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政策、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政策、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とどのような政策、法律、または規制に関して、報告年に貴社は政策立案者と直接的に協働しましたか。

貴社が政策立案者と協働している政策、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

気候に影響を及ぼしうる政策、法律、または規制のカテゴリー

気候変動緩和

気候に影響を及ぼしうる政策、法律、または規制が焦点としている分野

気候関連報告

気候関連目標

気候移行計画

排出量 - CO2

再生可能エネルギー生成

政策、法律、または規制の地理的場所の対象範囲

国

政策、法律、または規制が適用される国/地域/リージョン

日本

政策、法律、規制に対する貴社の立場

中立

政策立案者との協働の詳細

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通しについての意見交換を行いました。2022年度は省エネ改正法に向けたヒアリングと意見交換を実施しました。

例外事項の詳細(該当する場合)と、政策、法律、または規制に対して貴社が提案する代替的アプローチ

<Not Applicable>

この政策、法律、または規制における貴社の協働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

この政策、法律、または規制が貴社の気候移行計画達成の中心にあるか否かを説明し、また、中心にある場合は具体的にどのように中心であることを説明してください。

本エンゲージメントは移行計画達成に直接関連するものではありません。

貴社が政策立案者と協働している政策、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

気候に影響を及ぼしうる政策、法律、または規制のカテゴリー

気候変動緩和

気候に影響を及ぼしうる政策、法律、または規制が焦点としている分野

気候関連報告

気候関連目標

気候移行計画

排出量 - CO2

再生可能エネルギー生成

政策、法律、または規制の地理的場所の対象範囲

国

政策、法律、または規制が適用される国/地域/リージョン

日本

政策、法律、規制に対する貴社の立場

中立

政策立案者との協働の詳細

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、2022年度エンゲージメント実績として、環境省及び国土交通省との対話を行いました。

[環境省] EV導入助成金について意見交換、助成金によってどのような脱炭素モデルを検討しているかの提案要求

[国土省] 物流車両の脱炭素化への現状、課題、行政に期待することについて意見交換

例外事項の詳細(該当する場合)と、政策、法律、または規制に対して貴社が提案する代替的アプローチ

<Not Applicable>

この政策、法律、または規制における貴社の協働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

この政策、法律、または規制が貴社の気候移行計画達成の中心にあるか否かを説明し、また、中心にある場合は具体的にどのように中心であることを説明してください。

環境省、国土交通省のいずれのエンゲージメントも脱炭素社会実現のための対話であり、気候移行計画達成のための効果性を向上させるものです。物流車両におけるGHG排出量の削減に大きな効果をもたらすEV車両導入を資金面で支援し、脱炭素社会実現に向けた行政支援の在り方を事業者目線とらえていただく機会につながりました。

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、貴社が加盟している、または関与する業界団体を具体的に教えてください。

**業界団体**

その他、具体的に教えてください(一般社団法人日本物流団体連合会)

貴社の気候変動に関する方針に対する立場は、それらの団体と一致していますか。  
一貫性を有している

貴社は報告年に業界団体の立場に影響を及ぼそうとしましたか。  
はい、そして業界団体が立場を変えました

貴社の立場は業界団体の立場と一貫性を有していますか、それとも異なっていますか。業界団体の立場に影響を及ぼすための行動を取りましたか。  
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、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。

報告年に貴社がこの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)

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協働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へのご回答以外で、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

ステータス  
完成

**文書の添付**

SGホールディングス第17期有価証券報告書(2023年6月公開).pdf

**関連ページ/セクション**

第17期有価証券報告書 <戦略>13ページ~21ページ:経営方針、経営環境及び対処すべき課題、サステナビリティに関する考え方や取り組み等 <リスクと機会>22ページ~27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、⑤気候変動について (4) 訴訟その他の法的手続・災害等に関するリスク ②自然災害等の発生 <ガバナンス>43ページ~49ページ: (1) コーポレート・ガバナンスの概要①コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方②企業統治体制の概要及び当該体制を採用する理由③サステナビリティ委員会の活動状況

**内容**

ガバナンス  
戦略  
リスクおよび機会  
排出量数値  
排出量目標  
その他の指標

**コメント**

C12.5

(C12.5) 貴社が署名者/メンバーとなっている環境問題関連の協調的枠組み、イニシアチブ、コミットメントについて教えてください。

環境に関する協調的枠組み、イニシアチブやコミットメント	各枠組み、イニシアチブ、コミットメント内での貴社の役割の説明
行1 日本気候リーダーズ・パートナーシップ(JCLP) 気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)	世界的に脱炭素社会への移行が加速する中、企業においても持続可能な経営の実現が重要となっています。SGホールディングスグループは社会インフラを担う物流企業グループとしての責務を認識し、2019年に「気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)」へ賛同、気候変動問題をグループの重要課題と捉え、2021年7月からTCFDの提言に沿ったシナリオ分析を開始しました。2022年には「脱炭素ビジョン」を掲げ、CO2排出削減目標を設定し気候変動対応の指標・目標として進捗状況を管理しています。 また、佐川急便では日本気候リーダーズ・パートナーシップ(JCLP)に正会員として参加し、行政や政策立案者、業界団体などとの対話を通じて政府への気候変動問題に対する提言を行うなど、外部のさまざまな団体・プロジェクトに参画し、コミュニケーションを図っています。

C15.生物多様性

C15.1

(C15.1) 貴社には生物多様性関連問題に関する取締役会レベルの監督および/または執行役員レベルの責任がありますか。

	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についての説明	取締役会レベルの監督の範囲
行1	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	サステナビリティ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、サステナビリティ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公開のコミットメントをしたり、イニシアチブに賛同したりしたことがありますか。

	生物多様性に関連して公開の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について示してください	生物多様性関連の公のコミットメント	支援したイニシアチブ
行1	はい、イニシアチブの支援のみしました	<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及ぼす影響と依存度を評価していますか。

生物多様性に対する影響

貴社がこの種の評価を行うかどうかを示してください  
いいえ、そして今後2年以内に行う予定はありません

対象となるバリューチェーン上の段階

<Not Applicable>

ポートフォリオ活動

<Not Applicable>

生物多様性への影響や依存度を評価するために使用するツールおよびメソッド

<Not Applicable>

ツールやメソッドの使用方法、および関連する結果の判定指標について説明してください

<Not Applicable>

生物多様性への依存度

貴社がこの種の評価を行うかどうかを示してください  
いいえ、そして今後2年以内に行う予定はありません

対象となるバリューチェーン上の段階

<Not Applicable>

ポートフォリオ活動

<Not Applicable>

生物多様性への影響や依存度を評価するために使用するツールおよびメソッド

<Not Applicable>

ツールやメソッドの使用方法、および関連する結果の判定指標について説明してください

<Not Applicable>

C15.4

(C15.4) 報告年に生物多様性への影響が大きい地域またはその周辺で事業活動を行っていましたか。

評価していない

C15.5

(C15.5) 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
行1	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

C15.6

(C15.6) 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
行1	はい、指標を使用しています	状態と便益の指標

## C15.7

(C15.7) GDP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てください
自主的に作成する持続可能性報告書またはその他の自主的発信情報で	生物多様性関連方針またはコミットメントの内容	SGホールディングスESG BOOK 2022 P29「自然との共生」 SGホールディングスESG BOOK 2022.pdf

## C16.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お答えください。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
行1	代表取締役社長	最高執行責任者(COO)

## SC.サプライチェーン・モジュール

### SC0.0

(SC0.0) 本モジュールに関連し必要に応じて、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	

### 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示す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) 排出量を顧客ごとに割り当てる際の課題と、その課題を克服するために役立つことは何ですか。

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

#### SC1.4a

---

(SC1.4a) 能力をどのように開発するか記述してください。

#### 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。

#### 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

貴社回答がどのような形でCDPに扱われるべきかを確認してください

	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	回答の利用許可
提出の選択肢を選んでください	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