



SG Holdings

# 2025 CDP コーポレート質問書 2025

Word バージョン

**重要:** このエクスポートには未回答の質問は含まれません

このドキュメントは、組織の CDP アンケート回答のエクスポートです。回答済みまたは進行中の質問のすべてのデータ ポイントが含まれています。提供を要求された質問またはデータ ポイントが、現在未回答のためこのドキュメントに含まれていない場合があります。提出前にアンケート回答が完了していることを確認するのはお客様の責任です。CDP は、回答が完了していない場合の責任を負いません。

[情報開示規約](#)

# 内容

<b>C1. イントロダクション</b>	<b>6</b>
(1.1) どの言語で回答を提出しますか。	6
(1.2) 回答全体を通じて財務情報の開示に使用する通貨を選択してください。	6
(1.3) 貴組織の一般情報・概要を提供してください。	6
(1.4) データの報告年の終了日を入力してください。排出量データについて、過去の報告年における排出量データを提供するか否かを明記してください。	7
(1.4.1) 報告対象期間における貴組織の年間売上はいくらですか。	7
(1.5) 貴組織の報告バウンダリ（境界）の詳細を回答してください。	7
(1.6) 貴組織は ISIN コードまたは別の固有の市場識別 ID (たとえば、ティッカー、CUSIP 等) をお持ちですか。	8
(1.7) 貴組織が事業を運営する国/地域を選択してください。	10
(1.21) どの輸送手段のデータを提供しますか。	10
(1.24) 貴組織はバリューチェーンをマッピングしていますか。	10
(1.24.1) 直接操業またはバリューチェーンのどこでプラスチックが生産、商品化、使用、または廃棄されているかについてマッピングしましたか。	11
<b>C2. 依存、インパクト、リスク、機会の特定、評価、管理</b>	<b>12</b>
(2.1) 貴組織は、貴組織の環境上の依存、インパクト、リスク、機会の特定、評価、管理に関連した短期、中期、長期の時間軸をどのように定義していますか。	12
(2.2) 貴組織には、環境への依存やインパクトを特定、評価、管理するプロセスがありますか。	13
(2.2.1) 貴組織には、環境リスクや機会を特定、評価、管理するプロセスがありますか。	14
(2.2.2) 環境への依存、インパクト、リスク、機会を特定、評価、管理する貴組織のプロセスの詳細を回答してください。	14
(2.2.7) 環境への依存、インパクト、リスク、機会間の相互関係を評価していますか。	19
(2.3) バリューチェーン内の優先地域を特定しましたか。	19
(2.4) 貴組織は、組織に対する重大な影響をどのように定義していますか。	20
<b>C3. リスクおよび機会の開示</b>	<b>23</b>
(3.1) 報告年の間に貴組織に重大な影響を及ぼした、あるいは将来的に重大な影響を及ぼすと考えられる何らかの環境リスクを特定していますか。	23
(3.1.1) 報告年の間に貴組織に重大な影響を及ぼした、あるいは将来的に重大な影響を及ぼすことが見込まれると特定された環境リスクの詳細を記載してください。	23
(3.1.2) 報告年における環境リスクがもたらす重大な影響に脆弱な財務指標の額と割合を記入してください。	27
(3.5) 貴組織の事業や活動はカーボンプライシング制度 (ETS、キャップ・アンド・トレード、炭素税) による規制を受けていますか。	28
(3.5.1) 貴組織の事業活動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。	28
(3.5.3) 貴組織が規制を受ける税制それぞれについて、以下の表に記入してください。	28
(3.5.4) 規制を受けている、あるいは規制を受けることが見込まれる制度に準拠するための貴組織の戦略を回答してください。	29
(3.6) 報告年の間に貴組織に大きな影響を与えた、あるいは将来的に貴組織に大きな影響を与えることが見込まれる何らかの環境上の機会を特定していますか。	29
(3.6.1) 報告年の間に貴組織に大きな影響を与えた、あるいは将来的に貴組織に大きな影響を与えることが見込まれる特定された環境上の機会の詳細を記載してください。	30

(3.6.2) 報告年の間の、環境上の機会がもたらす大きな影響と整合する財務指標の額と比率を記入してください。 .....	36
---	----

## C4. ガバナンス ..... 38

(4.1) 貴組織は取締役会もしくは同等の管理機関を有していますか。 .....	38
(4.1.1) 貴組織では、取締役会レベルで環境課題を監督していますか。 .....	39
(4.1.2) 環境課題に対する説明責任を負う取締役会のメンバーの役職 (ただし個人名は含めないこと) または委員会を特定し、環境課題を取締役会がどのように監督しているかについての詳細を記入してください。 .....	39
(4.2) 貴組織の取締役会は、環境課題に対する能力を有していますか。 .....	40
(4.3) 貴組織では、経営レベルで環境課題に責任を負っていますか。 .....	41
(4.3.1) 環境課題に責任を負う経営層で最上位の役職または委員会を記入してください (個人の個人名は含めないでください)。 .....	42
(4.5) 目標達成を含め、環境課題の管理に対して金銭的インセンティブを提供していますか。 .....	44
(4.5.1) 環境課題の管理に対して提供される金銭的インセンティブについて具体的にお答えください (ただし個人の個人名は含めないでください)。 .....	44
(4.6) 貴組織は、環境課題に対処する環境方針を有していますか。 .....	46
(4.6.1) 貴組織の環境方針の詳細を記載してください。 .....	46
(4.10) 貴組織は、何らかの環境関連の協働的な枠組みまたはイニシアチブの署名者またはメンバーですか。 .....	47
(4.11) 報告年の間に、貴組織は、環境に (ポジティブにまたはネガティブに) 影響を与え得る政策、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のある活動を行いましたか。 .....	48
(4.11.1) 報告年の間に、環境に (ポジティブまたはネガティブな形で) 影響を及ぼし得るどのような政策、法律、または規制に関して、貴組織は政策立案者と直接的なエンゲージメントを行いましたか。 .....	49
(4.11.2) 報告年の間に、業界団体またはその他の仲介団体/個人を通じた、環境に対して (ポジティブまたはネガティブな形で) 影響を与え得る政策、法律、規制に関する貴組織の間接的なエンゲージメントの詳細について記載してください。 .....	52
(4.12) 報告年の間に、CDP への回答以外で、貴組織の環境課題に対する対応に関する情報を公開していますか。 .....	53
(4.12.1) CDP への回答以外で報告年の間の環境課題に対する貴組織の対応に関する情報についての詳細を記載してください。当該文書を添付してください。 .....	54

## C5. 事業戦略 ..... 56

(5.1) 貴組織では、環境関連の結果を特定するためにシナリオ分析を用いていますか。 .....	56
(5.1.1) 貴組織のシナリオ分析で用いているシナリオの詳細を記載してください。 .....	56
(5.1.2) 貴組織のシナリオ分析の結果の詳細を記載してください。 .....	59
(5.2) 貴組織の戦略には気候移行計画が含まれていますか。 .....	61
(5.3) 環境上のリスクと機会は、貴組織の戦略および/または財務計画に影響を与えてきましたか。 .....	63
(5.3.1) 環境上のリスクと機会が貴組織の戦略のどのような領域に対し、またどのような形で影響を与えたかを記載してください。 .....	63
(5.3.2) 環境上のリスクと機会が貴組織の財務計画のどのような領域に対し、またどのような形で影響を与えたかを記載してください。 .....	66
(5.4) 貴組織の財務会計において、貴組織の気候移行計画と整合した支出/売上を特定していますか。 .....	67
(5.4.1) 気候移行計画に整合する支出/売上の額と割合を定量的に示してください。 .....	67
(5.5) 貴組織は、貴組織のセクターの経済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。 .....	68
(5.5.8) 過去 3 年間の輸送関連の活動に関する低炭素 R&D への貴組織による投資の詳細を記載してください。 .....	69

(5.10) 貴組織は環境外部性に対するインターナル・プライスを使用していますか。 .....	73
(5.11) 環境課題について、貴組織のバリューチェーンと協働していますか。 .....	73
(5.11.1) 貴組織は、サプライヤーを環境への依存および/またはインパクトによって評価および分類していますか。 .....	75
(5.11.2) 貴組織は、環境課題について協働する上で、どのサプライヤーを優先していますか。 .....	76
(5.11.5) 貴組織のサプライヤーは、貴組織の購買プロセスの一環として、環境関連の要求事項を満たす必要がありますか。 .....	77
(5.11.6) 貴組織の購買プロセスの一環としてサプライヤーが満たす必要がある環境関連の要求事項の詳細と、遵守のために実施する措置を具体的にお答えください。 ...	77
(5.11.7) 貴組織の環境課題に関するサプライヤーエンゲージメントの詳細を記入してください。 .....	79
(5.11.9) バリューチェーンのその他のステークホルダーとの環境エンゲージメント活動の詳細を記入してください。 .....	80

## C6. 環境パフォーマンス - 連結アプローチ ..... 83

(6.1) 環境パフォーマンスデータの計算に関して、選択した連結アプローチを具体的にお答えください。 .....	83
--	----

## C7. 環境パフォーマンス - 気候変動 ..... 85

(7.1) 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。 .....	85
(7.1.1) 貴組織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。 .....	85
(7.1.2) 貴組織の排出量算定方法、バウンダリ、および/または報告年の定義は報告年に変更されましたか。 .....	85
(7.2) 活動データの収集や排出量の計算に使用した基準、プロトコル、または方法の名称を選択してください。 .....	86
(7.3) スコープ 2 排出量を報告するための貴組織のアプローチを説明してください。 .....	86
(7.4) 選択した報告バウンダリ 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 (たとえば、施設、特定の温室効果ガス、活動、地理的場所等) がありますか。 .....	86
(7.5) 基準年と基準年排出量を記入してください。 .....	86
(7.6) 貴組織のスコープ 1 全世界総排出量を教えてください (単位: CO2 換算トン)。 .....	95
(7.7) 貴組織のスコープ 2 全世界総排出量を教えてください (単位: CO2 換算トン)。 .....	95
(7.8) 貴組織のスコープ 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。 .....	95
(7.9) 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。 .....	104
(7.9.1) 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、関連する報告書を添付してください。 .....	105
(7.9.2) スコープ 2 排出量に対して実施した検証/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。 .....	106
(7.9.3) スコープ 3 排出量に対して実施した検証/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。 .....	107
(7.10) 報告年における排出量総量 (スコープ 1+2 合計) は前年と比較してどのように変化しましたか。 .....	109
(7.10.1) 全世界総排出量 (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。 .....	109
(7.10.2) 7.10 および 7.10.1 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か。 .....	115
(7.12) 生物起源炭素由来の二酸化炭素排出は貴組織に関連しますか。 .....	115
(7.15) 貴組織では、スコープ 1 排出量の温室効果ガスの種類別の内訳を作成していますか。 .....	116
(7.15.1) スコープ 1 全世界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。 .....	116
(7.16) スコープ 1 および 2 の排出量の内訳を国/地域別で回答してください。 .....	117

(7.17) スコープ 1 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。 .....	117
(7.17.1) 事業部門別にスコープ 1 全世界総排出量の内訳をお答えください。 .....	117
(7.19) 貴組織のスコープ 1 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)。 .....	118
(7.20) スコープ 2 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。 .....	118
(7.20.1) 事業部門別にスコープ 2 全世界総排出量の内訳をお答えください。 .....	118
(7.21) 貴組織のスコープ 2 全世界総排出量のセクター生産活動別の内訳を回答してください (単位: CO2 換算トン)。 .....	119
(7.22) 連結会計グループと回答に含まれる別の事業体の間のスコープ 1 およびスコープ 2 総排出量の内訳をお答えください。 .....	119
(7.23) 貴組織の 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。 .....	120
(7.29) 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。 .....	120
(7.30) 貴組織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。 .....	121
(7.30.1) 貴組織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。 .....	121
(7.30.6) 貴組織の燃料消費の用途を選択してください。 .....	124
(7.30.7) 貴組織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。 .....	124
(7.30.9) 貴組織が報告年に生成、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。 .....	128
(7.30.14) 7.7 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。 .....	130
(7.30.15) 送配電グリッドからエネルギーを直接調達する手段別のすべての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。 .....	136
(7.30.16) 報告年における電力/熱/蒸気/冷熱の消費量の国/地域別の内訳を示してください。 .....	137
(7.36) 貴組織の輸送製品および/またはサービスに適した効率指標を記入します。 .....	138
(7.45) 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、貴組織の事業に当てはまる追加の原単位指標を記入します。 .....	140
(7.51) 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。 .....	142
(7.53) 報告年に有効な排出量目標はありましたか。 .....	145
(7.53.1) 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。 .....	145
(7.54) 報告年に有効なその他の気候関連目標はありましたか。 .....	159
(7.54.1) 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てください。 .....	159
(7.55) 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。 .....	162
(7.55.1) 各段階のイニシアチブの総数を示し、実施段階のイニシアチブについては推定排出削減量 (CO2 換算) もお答えください。 .....	162
(7.55.2) 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。 .....	163
(7.55.3) 排出削減活動への投資を促進するために貴組織はどのような方法を使っていますか。 .....	166
(7.73) 貴組織では、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。 .....	167
(7.74) 貴組織の製品やサービスを低炭素製品に分類していますか。 .....	167
(7.74.1) 低炭素製品に分類している貴組織の製品やサービスを具体的にお答えください。 .....	167
(7.75) 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。 .....	169
(7.79) 貴組織では、報告年内にプロジェクトベースの炭素クレジットを償却しましたか。 .....	175

**C13. 追加情報および最終承認 ..... 176**

(13.1) CDP への回答に含まれる環境情報 (質問 7.9.1/2/3、8.9.1/2/3/4、および 9.3.2 で報告されていないもの) が第三者によって検証または保証されているかどうかをお答えください。 ..... 176

(13.1.1) CDP 質問書への回答のどのデータ・ポイントが第三者によって検証または保証されており、どの基準が使用されていますか。 ..... 176

(13.2) この欄を使用して、貴組織が自身の回答に関連していると思う追加的な情報または前提情報をお答えいただけます。この欄は任意で、採点されないことにご注意ください。 ..... 177

(13.3) CDP 質問書への回答を最終承認した人物に関する以下の情報を記入します。 ..... 177

## C1. イントロダクション

### (1.1) どの言語で回答を提出しますか。

選択:

☒ 日本語

### (1.2) 回答全体を通じて財務情報の開示に使用する通貨を選択してください。

選択:

☒ JPY

### (1.3) 貴組織の一般情報・概要を提供してください。

#### (1.3.2) 組織の種類

選択:

☒ 上場組織

#### (1.3.3) 組織の詳細

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 169 社、持分法適用の関連会社 8 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。主要グループ会社として、デリバリー事業は「佐川急便」「佐川ヒューモニー」「SGムービング」「ワールドサプライ」の合計 4 社、ロジスティクス事業には「佐川グローバルロジスティクス」「SGH グローバル・ジャパン」「EXPOLANKA HOLDINGS」他合計 162 社、不動産事業は「SG リアルティ」、その他 1 社（合計 2 社）、その他事業は「佐川アドバンス」「SG モーターズ」「SG システム」「SG フィルダー」、その他 4 社（合計 8 社）があり、海外の 38 の国と地域でも事業を展開していますが、本回答は SG ホールディングスおよび、連結会計で営業収益全体の約 7 割を占めるデリバリー事業の主要事業会社である佐川急便に限定して回答しています。

[固定行]

(1.4) データの報告年の終了日を入力してください。排出量データについて、過去の報告年における排出量データを提供するか否かを明記してください。

	報告年の終了日	本報告期間と財務情報の報告期間は 一致していますか	過去の報告年の排出量データを回答 しますか
	03/30/2025	選択: <input checked="" type="checkbox"/> はい	選択: <input checked="" type="checkbox"/> いいえ

[固定行]

(1.4.1) 報告対象期間における貴組織の年間売上はいくらですか。

1479239000000

**(1.5) 貴組織の報告バウンダリ（境界）の詳細を回答してください。**

**(1.5.1) CDP 回答に使用する報告バウンダリは財務諸表で使用されているバウンダリと同じですか。**

选择:

☒ いいえ

**(1.5.2) 財務諸表で使用する報告バウンダリと CDP 回答での報告バウンダリにどのような違いがありますか。 &nbsp;**

**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**169**社、持分法適用の関連会社**8**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。主要グループ会社として、デリバリー事業は「佐川急便」「佐川ヒューモニー」「SGムービング」「ワールドサプライ」の合計**4**社、ロジスティクス事業には「佐川グローバルロジスティクス」「SGH グローバル・ジャパン」「EXPOLANKA HOLDINGS」他合計**162**社、不動産事業は「SGリアルティ」、その他**1**社（合計**2**社）、その他事業は「佐川アドバンス」「SGモーターズ」「SGシステム」「SGフィルダー」、その他**4**社（合計**8**社）があり、海外の**38**の国と地域でも事業を展開していますが、本回答は**SG ホールディングス**および連結会計で営業収益全体の約**7**割を占めるデリバリー事業の主要事業会社である佐川急便に限定して回答しています。

[固定行]

(1.6) 貴組織は **ISIN** コードまたは別の固有の市場識別 ID (たとえば、ティッカー、**CUSIP** 等) をお持ちですか。

#### ISIN コード – 債券

(1.6.1) 貴組織はこの固有の市場識別 ID を使用していますか。

選択:

☒ いいえ

#### ISIN コード – 株式

(1.6.1) 貴組織はこの固有の市場識別 ID を使用していますか。

選択:

☒ いいえ

#### CUSIP 番号

(1.6.1) 貴組織はこの固有の市場識別 ID を使用していますか。

選択:

☒ いいえ

#### ティッカーシンボル

(1.6.1) 貴組織はこの固有の市場識別 ID を使用していますか。

選択:

☒ いいえ

## SEDOL コード

(1.6.1) 貴組織はこの固有の市場識別 ID を使用していますか。

選択:

☒ いいえ

## LEI 番号

(1.6.1) 貴組織はこの固有の市場識別 ID を使用していますか。

選択:

☒ いいえ

## D-U-N-S 番号

(1.6.1) 貴組織はこの固有の市場識別 ID を使用していますか。

選択:

☒ いいえ

## その他の固有の市場識別 ID

(1.6.1) 貴組織はこの固有の市場識別 ID を使用していますか。

選択:

☒ はい

(1.6.2) 組織固有の市場識別 ID を提示してください。

9143

[行を追加]

## (1.7) 貴組織が事業を運営する国/地域を選択してください。

該当するすべてを選択

☒ 日本

## (1.21) どの輸送手段のデータを提供しますか。

該当するすべてを選択

☒ 軽量自動車(LDV)

☒ 重量自動車(HDV)

## (1.24) 貴組織はバリューチェーンをマッピングしていますか。

### (1.24.1) バリューチェーンのマッピング

選択:

☒ はい、バリューチェーンのマッピングが完了している、または現在マッピングしている最中です

### (1.24.2) マッピング対象となるバリューチェーン上の段階

該当するすべてを選択

☒ バリューチェーン上流

☒ バリューチェーン下流

### (1.24.3) マッピングされた最上位のサプライヤー層

選択:

☒ 2 次サプライヤー

### (1.24.4) 既知であるが、マッピングされていない最上位のサプライヤー層

選択:

☒ 既知のすべてのサプライヤー層がマッピングされています

## (1.24.7) マッピングプロセスと対象範囲の詳細

佐川急便では、路線・集配契約において原則再委託は禁止しています。ただし、書面での申請を受けて許可した場合はこの限りでは無く、一次再委託までは認めており、これに基づき上流サプライヤーのマッピングは二次サプライヤー（Tier 2）まで実施しています。

[固定行]

(1.24.1) 直接操業またはバリューチェーンのどこでプラスチックが生産、商品化、使用、または廃棄されているかについてマッピングしましたか。

	プラスチックのマッピング	貴組織がバリューチェーンをマッピングしない主な理由	貴組織がバリューチェーンにおけるプラスチックをマッピングしていない理由を説明してください
	選択: <input checked="" type="checkbox"/> いいえ、しかし今後 2 年以内に行う予定です	選択: <input checked="" type="checkbox"/> 当面の戦略的優先事項ではない	重要性は認識しているが、デリバリー事業を中心としている当社においてはインパクトが小さいため当面の戦略事項ではない

[固定行]

## C2. 依存、インパクト、リスク、機会の特定、評価、管理

(2.1) 貴組織は、貴組織の環境上の依存、インパクト、リスク、機会の特定、評価、管理に関連した短期、中期、長期の時間軸をどのように定義していますか。

短期

(2.1.1) 開始(年)

0

(2.1.3) 終了(年)

1

(2.1.4) この時間軸が戦略計画や財務計画にどのように関連付けられていますか。

リスク抽出にあたり、対象となる時間軸として、短期（1年以内）を考慮します。

中期

(2.1.1) 開始(年)

1

(2.1.3) 終了(年)

3

(2.1.4) この時間軸が戦略計画や財務計画にどのように関連付けられていますか。

中期経営計画の期間を3年間としているため、リスク抽出にあたり、対象となる時間軸として、中期（1年から3年）を考慮します。

## 長期

### (2.1.1) 開始(年)

3

### (2.1.2) 期間の定めのない長期の時間軸を設けていますか

選択:

☒ はい

### (2.1.4) この時間軸が戦略計画や財務計画にどのように関連付けられていますか。

グループの中核佐川急便で2021年を起点に、2050年までの環境目標を設定しているため、リスク抽出にあたり、対象となる時間軸として、長期（3年より先）を考慮します。

[固定行]

## (2.2) 貴組織には、環境への依存やインパクトを特定、評価、管理するプロセスがありますか。

### (2.2.1) プロセスの有無

選択:

☒ はい

### (2.2.2) このプロセスで評価された依存やインパクト

選択:

☒ インパクトのみ

### (2.2.4) 依存やインパクトを評価しない主な理由

選択:

☒ 標準化された手順がない

## (2.2.5) 依存やインパクトを評価しない理由を説明し、今後評価を行う計画があれば説明してください。

現段階では依存に関するインパクト評価は体系的にプロセスに組み込まれていませんが、その重要性は認識しており今後は評価プロセスに組み込んでいくことを想定しています。

[固定行]

## (2.2.1) 貴組織には、環境リスクや機会を特定、評価、管理するプロセスがありますか。

	プロセスの有無	このプロセスで評価されたリスクや機会	このプロセスでは、依存やインパクトの評価プロセスの結果を考慮していますか
	選択: <input checked="" type="checkbox"/> はい	選択: <input checked="" type="checkbox"/> リスクと機会の両方	選択: <input checked="" type="checkbox"/> はい

[固定行]

## (2.2.2) 環境への依存、インパクト、リスク、機会を特定、評価、管理する貴組織のプロセスの詳細を回答してください。

### Row 1

#### (2.2.2.1) 環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

#### (2.2.2.2) この環境課題と関連したプロセスでは、依存、インパクト、リスク、機会のどれを対象としていますか

該当するすべてを選択

- ☒ インパクト
- ☒ リスク
- ☒ 機会

### (2.2.2.3) 対象となるバリューチェーン上の段階

該当するすべてを選択

- ☒ 直接操業
- ☒ バリューチェーン上流
- ☒ バリューチェーン下流

### (2.2.2.4) 対象範囲

選択:

- ☒ 全部

### (2.2.2.5) 対象となるサプライヤー層

該当するすべてを選択

- ☒ 1次サプライヤー

### (2.2.2.7) 評価の種類

選択:

- ☒ 定性、定量評価の両方

### (2.2.2.8) 評価の頻度

選択:

- ☒ 年に複数回

### (2.2.2.9) 対象となる時間軸

該当するすべてを選択

- ☒ 短期
- ☒ 中期
- ☒ 長期

#### (2.2.2.10) リスク管理プロセスの統合

選択:

- ☒ 部門横断的かつ全社的なリスク管理プロセスへの統合

#### (2.2.2.11) 使用した地域固有性

該当するすべてを選択

- ☒ 拠点固有
- ☒ サブナショナル
- ☒ 国

#### (2.2.2.12) 使用したツールや手法

国際的な方法論や基準

- ☒ ISO 14001 環境マネジメント規格

データベース

- ☒ 地方自治体のデータベース

その他

- ☒ シナリオ分析

#### (2.2.2.13) 考慮されたリスクの種類と基準

急性の物理的リスク

- ☒ サイクロン、ハリケーン、台風

☒ 洪水(沿岸、河川、多雨、地下水)

☒ 豪雨(雨、霰・雹、雪/氷)

慢性の物理的リスク

☒ 温度の変化(待機、淡水、海水)

☒ 熱ストレス

政策

☒ カーボンプライシングメカニズム

市場リスク

☒ 顧客行動の変化

評判リスク

☒ パートナーやステークホルダーの懸念の増大、パートナーやステークホルダーからの否定的なフィードバック

技術リスク

☒ 新技術への投資の失敗

賠償責任リスク

☒ 訴訟問題

#### (2.2.2.14) 考慮されたパートナーやステークホルダー

該当するすべてを選択

☒ 顧客

☒ 従業員

☒ 投資家

☒ 規制当局

☒ サプライヤー

#### (2.2.2.15) 報告年の前年以來、このプロセスに変更はありましたか。

選択:

☒ いいえ

## (2.2.2.16) プロセスに関する詳細情報

<機会評価のプロセス> SGHD では次のプロセスを経てマテリアリティを特定しています。①内外環境分析を通して、当社グループにおける中長期的な事業機会とリスクを整理し、②①に鑑みてグループ経営課題を洗い出し、優先順位の高い重要項目を抽出し、「グループ経営戦略会議」や「グループ予算委員会」でのディスカッションを通して、中期経営計画の重点戦略10項目を設定します。③「サステナビリティ委員会」の下部組織「マテリアリティ専門部会」にて、マテリアリティの再設定について議論し、②で設定した中計重点戦略10項目をマテリアリティとして再定義します。また、気候関連の機会の分析・検討等は、サステナビリティ委員会で審議します。そこで検討した結果は取締役会へ報告し、管理・監督を行う体制を整えています。<リスク評価のプロセス> 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」といいます。）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428 営業所の長が出席し、必要に応じて他の者を出席させる場合があります。さらに、RM 会議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します。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）をそれぞれ考慮します。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します。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」に取りまとめます。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 会議に上申します。なお、「リスク管理シート」には、次の事項を記載します。(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します。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します。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、対応の指示を受けます。【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します。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ます。修正の指示を受けた場合は、検討し対応します。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します。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します。【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ます。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します。また、新たなリスクを発見した場合には、適時報告します。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します。【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います。検証は、次の事項に関する確認とします。・「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 会議に報告します。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します。

[行を追加]

## (2.2.7) 環境への依存、インパクト、リスク、機会間の相互関係を評価していますか。

### (2.2.7.1) 環境への依存、インパクト、リスク、機会間の相互関係の評価の有無

選択:

☒ はい

### (2.2.7.2) 相互関係の評価方法についての説明

TCFD フレームワークにおける気候変動シナリオ分析において、水リスクツールやハザードマップ、その他コンサルティング会社より提供を受けた各種データベース等の情報に基づき自然環境に起因する影響評価を行っています。その上で、事業に及ぼすリスクレベルが高いと判断されたエリアや拠点等について、物理リスクとして特定し、財務影響評価を行う手順を確立しています。

[固定行]

## (2.3) バリューチェーン内の優先地域を特定しましたか。

	優先地域の特定	優先地域を特定しない主な理由	優先地域を特定しない理由を説明してください
	<i>選択:</i> <input checked="" type="checkbox"/> いいえ、しかし今後 2 年以内に行う予定です	<i>選択:</i> <input checked="" type="checkbox"/> 当面の戦略的優先事項ではない	<i>重要性は認識しているが、デリバリー事業を中心とする当社においてはインパクトが小さいため当面の戦略的優先事項ではない</i>

[固定行]

**(2.4) 貴組織は、組織に対する重大な影響をどのように定義していますか。**

リスク

### (2.4.1) 定義の種類

*該当するすべてを選択*

- ☒ 定性的
- ☒ 定量的

### (2.4.2) 重大な影響を定義するための指標

*選択:*

- ☒ その他、具体的にお答えください :営業利益の計画に対する損失の割合

### (2.4.3) 指標の変化

*選択:*

- ☒ 低下率

### (2.4.4) 指標の変化率

選択:

☒ 1～10

## (2.4.6) 定義する際に考慮する尺度

該当するすべてを選択

☒ 影響の発生頻度

## (2.4.7) 定義の適用

＜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 ＜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によって以下のように定める 5%以上：影響度「大」 1%以上5%未満：影響度「中」 1%未満：「小」

## 機会

### (2.4.1) 定義の種類

該当するすべてを選択

☒ 定性的

☒ 定量的

### (2.4.2) 重大な影響を定義するための指標

選択:

☒ その他、具体的にお答えください :期待収益率

### (2.4.3) 指標の変化

選択:

☒ 上昇率

#### (2.4.4) 指標の変化率

選択:

☒ 1～10

#### (2.4.6) 定義する際に考慮する尺度

該当するすべてを選択

☒ 影響が発生する時間軸

#### (2.4.7) 定義の適用

サービスをリリースすることによる効果を、リリースにかかる売上イニシャルコスト+ランニングコストから算出する期待収益と資本コストやWACCを比較して算出する期待収益率により評価しています。当社グループとして必要とする最低リターンを数年単位で設定しており、そこを満たさないサービスや投資は原則実行いたしません

[行を追加]

### C3. リスクおよび機会の開示

(3.1) 報告年の間に貴組織に重大な影響を及ぼした、あるいは将来的に重大な影響を及ぼすと考えられる何らかの環境リスクを特定していますか。

	環境リスクの特定
気候変動	選択: <input checked="" type="checkbox"/> はい、直接操業とバリューチェーン上流／下流の両方において特定

[固定行]

(3.1.1) 報告年の間に貴組織に重大な影響を及ぼした、あるいは将来的に重大な影響を及ぼすことが見込まれると特定された環境リスクの詳細を記載してください。

気候変動

#### (3.1.1.1) リスク識別 ID

選択:

☒ Risk1

#### (3.1.1.3) リスクの種類と主な環境リスク要因

政策

☒ カーボンプライシングメカニズム

#### (3.1.1.4) リスクが発生するバリューチェーン上の段階

選択:

☒ 直接操業

#### (3.1.1.6) リスクが発生する国/地域

該当するすべてを選択

☒ 日本

#### (3.1.1.9) リスクに関する組織固有の詳細

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2025年3月末時点で約25,629台保有しており、車両によるScope1排出量は26,088t-CO<sub>2</sub>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-CO<sub>2</sub>ですが、2030年時点の1.5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。当社はGXリーグに参加しており、2030年までのScope1+Scope2排出量について、2013年度比46%削減を目標として設定しています。2026年度排出分よりGXリーグにおいて排出枠の設定と削減義務が本格的に開始される予定であり、当社グループにおいても排出量の削減が求められます。削減目標を達成できない場合には、不足分をカーボンクレジットにより調達する必要がありますが、GXリーグにおける排出権取引の本格化により、排出枠の需給バランスが逼迫し、クレジット価格が上昇する可能性があります。特に、GXリーグでは高い透明性と厳格な基準を満たすクレジットが求められるため、J-クレジットなど既存制度におけるクレジットの需要も高まり、J-クレジット自体の価格上昇リスクが顕在化する恐れがあります。これにより、当社が削減未達分を補うために必要となるクレジット調達コストは、現在の市場価格を大幅に上回る可能性があります。さらに、炭素税の導入拡大や燃料価格の上昇といった外部要因が重なることで、当該費用増加分を運賃等の販売価格に十分に転嫁できない場合、当社グループのコスト負担が増加し、経営成績に影響を及ぼすリスクがあります。

#### (3.1.1.11) リスクの主な財務的影響

選択:

☒ 直接費の増加

#### (3.1.1.12) このリスクが組織に重大な影響を及ぼすと考えられる時間軸

該当するすべてを選択

☒ 中期

### (3.1.1.13) 想定される時間軸でこのリスクが影響を及ぼす可能性

選択:

☒ 可能性がおおよそ 5 割

### (3.1.1.14) 影響の程度

選択:

☒ やや高い

### (3.1.1.16) 選択した将来的の時間軸において、当該リスクが組織の財務状況、業績およびキャッシュフローに及ぼすことが考えられる影響

当社グループは総合物流事業を展開することから貨物輸送で使用する化石燃料由来のエネルギーが多いため、将来のエネルギー源の変化や価格変動、法規制による炭素税等に大きく影響を受けることが想定されます。削減目標達成に向けた自社のエネルギー戦略シミュレーションに、電源構成の変化や炭素税といったリスク要素を考慮したところ、財務影響額の営業利益計画に対する割合（事業成長を考慮）の約 3%～6%にあたり、これをリスク評価に当てはめるとリスクレベル大・中・小のうち、中～大の中間レベルに該当します。

### (3.1.1.17) リスクの財務的影響を定量化することができますか。

選択:

☒ はい

### (3.1.1.21) 中期的に見込まれる財務上の影響額一最小（通貨）

6000000000

### (3.1.1.22) 中期的に見込まれる財務上の影響額一最大（通貨）

6000000000

### (3.1.1.25) 財務上の影響額の説明

サステナビリティ情報開示の要請が高まる 2028 年度（化石燃料賦課金開始年度）から影響が生じると想定し、対応策目標年の 2030 年末までの 3 年間について

て、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。【単年度の影響額】2020年の運送コスト（車体費や整備費などの固定費燃料費などの変動費）（+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【中期の累計影響額】2028年から2030年までの3年間影響を及ぼすと想定し、20億円×3年間=60億円を中期の財務影響額として算出しました。

#### (3.1.1.26) リスクへの主な対応

インフラ、テクノロジー、支出

☒ 環境関連の資本支出を増加

#### (3.1.1.27) リスク対応費用

2134960000

#### (3.1.1.28) 費用計算の説明

報告年のリスク対応費用は、EVトラック41台の追加購入費用+FCV28台の追加購入費用+充電設備の費用総額の合計です。

#### (3.1.1.29) 対応の詳細

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。EV車については、2021年に実証実験（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、2024年度にはEVトラック41台を追加導入しています。また、燃料電池自動車（FCV）についても、2024年度には、28台を追加導入しています。

### 気候変動

#### (3.1.1.1) リスク識別ID

選択:

☒ Risk2

## 気候変動

### (3.1.1.1) リスク識別 ID

選択:

☒ Risk3

## 気候変動

### (3.1.1.1) リスク識別 ID

選択:

☒ Risk4

[行を追加]

**(3.1.2)** 報告年における環境リスクがもたらす重大な影響に脆弱な財務指標の額と割合を記入してください。

## 気候変動

### (3.1.2.1) 財務指標

選択:

☒ OPEX

**(3.1.2.2)** この環境課題に対する移行リスクに脆弱な財務指標の額 (質問 1.2 で選択したものと同一通貨単位で)

39500000

**(3.1.2.3)** この環境課題に対する移行リスクに脆弱な財務指標の全体に対する割合 (%)

選択:

☒ 1%未満

#### (3.1.2.4) この環境課題に対する物理的リスクに脆弱な財務指標の額 (質問 1.2 で選択したものと同じ通貨単位で)

0

#### (3.1.2.5) この環境課題に対する物理的リスクに脆弱な財務指標の全体に対する割合 (%)

選択:

☒ 1%未満

#### (3.1.2.7) 財務数値の説明

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に伴う、再エネ調達コスト負担増  
[行を追加]

(3.5) 貴組織の事業や活動はカーボンプライシング制度 (ETS、キャップ・アンド・トレード、炭素税) による規制を受けていますか。

選択:

☒ はい

(3.5.1) 貴組織の事業活動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。

該当するすべてを選択

☒ 日本炭素税

(3.5.3) 貴組織が規制を受ける税制それぞれについて、以下の表に記入してください。

日本炭素税

#### (3.5.3.1) 期間開始日

03/30/2024

### (3.5.3.2) 期間終了日

03/29/2025

### (3.5.3.3) 税の対象とされるスコープ 1 総排出量の割合

0.59

### (3.5.3.4) 支払った税金の合計金額

76100000

### (3.5.3.5) コメント

①約 263,300t-CO<sub>2</sub>（ドライアイスとフロンを除く Scope1）×1t あたり 289 円＝約 7610 万円 ②燃料の購入金額＝約 129 億円 ①÷②＝約 0.59%  
[固定行]

(3.5.4) 規制を受けている、あるいは規制を受けることが見込まれる制度に準拠するための貴組織の戦略を回答してください。

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、2024 年度は 7 営業所に LED の導入を行いました。また、Scope1 については、走行時に CO<sub>2</sub> 等の排気ガスを出さない環境車両を順次導入しており、2024 年度には、EV トラック 41 台と FCV トラック 28 台を追加導入しました。ガソリン車から環境車両への置き換えを進めることで、排出削減をすすめ、炭素税負担を軽減するとともに、長期的な事業コスト構造の改善と環境負荷低減を同時に実現させていくことが可能と考えています。そのほか、当社では再生可能エネルギー化に向けた具体的な予算を確保し、計画的かつ段階的な導入を進めており、中長期的なエネルギーコスト削減および炭素税負担の軽減を目指しています。これにより、Scope2 排出量の削減を通じた法規制への対応と、将来的な炭素税率上昇リスクへの体制強化を同時に実現します。以上の取り組みにより、佐川急便では、事業継続性を確保しながら、段階的に炭素税負担の軽減と環境責任の遂行を両立させています。

(3.6) 報告年の間に貴組織に大きな影響を与えた、あるいは将来的に貴組織に大きな影響を与えることが見込まれる何らかの環境上の機会を特定していますか。

	特定された環境上の機会
気候変動	<i>選択:</i> <input checked="" type="checkbox"/> はい、機会を特定しており、その一部/すべてが実現されつつあります

[固定行]

**(3.6.1)** 報告年の間に貴組織に大きな影響を与えた、あるいは将来的に貴組織に大きな影響を与えることが見込まれる特定された環境上の機会の詳細を記載してください。

気候変動

#### (3.6.1.1) 機会 ID

*選択:*

☒ Opp1

#### (3.6.1.3) 機会の種類と主な環境機会要因

エネルギー源

☒ 低炭素エネルギー源の活用

#### (3.6.1.4) 機会が発現するバリューチェーン上の段階

*選択:*

☒ 直接操業

#### (3.6.1.5) 機会が発現する国/エリア

該当するすべてを選択

☒ 日本

### (3.6.1.8) 組織固有の詳細

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℃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ます、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℃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。

### (3.6.1.9) 当該機会の主な財務的影響

選択:

☒ 直接費の減少

### (3.6.1.10) 当該機会が組織に大きな影響を与えると見込まれる時間軸

該当するすべてを選択

☒ 長期

### (3.6.1.11) 想定される時間軸の間に当該機会が影響を与える可能性

選択:

☒ ほぼ確実 (99~100%)

### (3.6.1.12) 影響の程度

選択:

☒ 中程度~低い

### (3.6.1.14) 選択した将来的な時間軸において、当該機会が組織の財務状況、業績およびキャッシュフローに与えることが見

## 込まれる影響

デリバリー事業用の車両をEV化することで、年間約3億円、20年間で約60億円の運送コスト削減の機会を獲得できる見込みです。

### (3.6.1.15) 当該機会の財務上の影響を定量化することができますか。

選択:

☒ はい

### (3.6.1.21) 長期的に見込まれる財務上の影響額 - 最小 (通貨)

6000000000

### (3.6.1.22) 長期的に見込まれる財務上の影響額 - 最大 (通貨)

6000000000

### (3.6.1.23) 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年間の影響額を算出し、車両EV化実現年の2030年から2050年までの20年間に効果をもたらすと想定した場合の影響額が60億円になります。前提条件：TCFDシナリオ分析の2030年1.5℃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割を設定しています）。【BEV/PHVの導入による燃料コストおよび車体費の影響額（年間）】  $\{2020\text{年の運送コスト（＝車体費や整備費などの固定費燃料費などの変動費）} + 2030\text{年時点の事業拡大分}\} \times (\text{運送コストに占める燃料費の割合 } 28\% \times 2030\text{年のEV化による燃料費の増減率 } \blacktriangle 18\% + \text{運送コストに占める車体費の割合 } 31\% \times 2020\text{年比の車体費増加率 } 14\%) = \blacktriangle 3\text{億円}$

【2030年から2050年までの20年間の影響額】 年間コスト削減3億円×20年間（2050年-2030年）＝60億円

### (3.6.1.24) 機会を実現するための費用

2134960000

### (3.6.1.25) 費用計算の説明

2024年度のEVトラック購入費用＋充電設備の費用（総額）＋FCVトラックの追加購入費用の合計が機会を実現するための費用となります。

### (3.6.1.26) 機会を実現するための戦略

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℃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。2024年度末時点で当社のEV車両導入台数は103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。

## 気候変動

### (3.6.1.4) 機会が発現するバリューチェーン上の段階

選択:

☒ 直接操業

### (3.6.1.5) 機会が発現する国/エリア

該当するすべてを選択

☒ 日本

### (3.6.1.10) 当該機会が組織に大きな影響を与えると見込まれる時間軸

該当するすべてを選択

☒ 長期

### (3.6.1.11) 想定される時間軸の間に当該機会が影響を与える可能性

選択:

☒ ほぼ確実 (99～100%)

### (3.6.1.14) 選択した将来的な時間軸において、当該機会が組織の財務状況、業績およびキャッシュフローに与えることが見込まれる影響

中継センターを集約し、幹線輸送を効率化することで、エネルギーコスト低減ならびに CO2 排出削減に大きな効果をもたらし、仮に施設の償却期間（38 年間）を累計すると、596.6 億円（15.7 億円×38 年間）のコスト削減が見込まれます。

### (3.6.1.15) 当該機会の財務上の影響を定量化することができますか。

選択:

☒ はい

### (3.6.1.21) 長期的に見込まれる財務上の影響額 - 最小 (通貨)

59660000000

### (3.6.1.22) 長期的に見込まれる財務上の影響額 - 最大 (通貨)

59660000000

### (3.6.1.23) 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 億 7 千万円（単年度影響額） この影響額は中継センターの償却期間である 38 年間に渡り効果をもたらすとして長期期間の影響額を算出しました。 ■長期の影響額 15 億 7 千万円×38 年間（施設の償却期間）＝596.6 億円

### (3.6.1.25) 費用計算の説明

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 億円

## 気候変動

### (3.6.1.4) 機会が発現するバリューチェーン上の段階

選択:

☒ バリューチェーン下流

### (3.6.1.5) 機会が発現する国/エリア

該当するすべてを選択

☒ 日本

### (3.6.1.10) 当該機会が組織に大きな影響を与えると見込まれる時間軸

該当するすべてを選択

☒ 中期

☒ 当該機会は、報告年の間にすでに当組織に大きな影響を与えています

### (3.6.1.11) 想定される時間軸の間に当該機会が影響を与える可能性

選択:

☒ ほぼ確実 (99～100%)

### (3.6.1.13) 報告期間に、当該機会が組織の財務状況、業績およびキャッシュフローに与えた影響

■ 報告年の影響額 ■ 2024 年度は再配達率が前年より低減しており、再配達削減による財務効果が約 43 億円となっております。 <2024 年度の再配達コスト削減> LINE による再配達低減率×再配達低減件数/年×1 配達あたりの平均コスト（原単位）＝約 43 億円

### (3.6.1.14) 選択した将来的な時間軸において、当該機会が組織の財務状況、業績およびキャッシュフローに与えることが見込まれる影響

再配達抑制の促進に伴い、CO2 排出量の削減と労働時間の短縮ができ、再配達に係るコスト 22.6 億円の削減が期待できます。

### (3.6.1.15) 当該機会の財務上の影響を定量化することができますか。

選択:

☒ はい

### (3.6.1.16) 報告年における財務上の影響額 (通貨)

4300000000

### (3.6.1.19) 中期的に見込まれる財務上の影響額 - 最小 (通貨)

2260000000

### (3.6.1.20) 中期的に見込まれる財務上の影響額 - 最大 (通貨)

2260000000

### (3.6.1.23) 財務上の影響額の説明

報告年の影響額 2024 年度は再配達率が前年より低減しており、再配達削減による財務効果が約 43 億円となっております。＜2024 年度の再配達コスト削減＞LINE による再配達低減率×再配達低減件数/数年×1 配達あたりの平均コスト（原単位）＝約 43 億円 また、中期の影響額 LINE を活用した新たな取組は少なくとも今後 3 年間は同様の効果をもたらすと想定しています。＜3 年間の再配達コスト削減＞LINE による再配達低減率×再配達低減件数/年×1 配達あたりの平均コスト（原単位）×3 年間＝22.6 億円

### (3.6.1.25) 費用計算の説明

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  
[行を追加]

(3.6.2) 報告年の間の、環境上の機会がもたらす大きな影響と整合する財務指標の額と比率を記入してください。

気候変動

### (3.6.2.1) 財務指標

選択:

☒ OPEX

### (3.6.2.2) この環境課題に対する機会と整合する財務指標の額 (1.2 で選択したものと同じ通貨単位で)

4300000000

### (3.6.2.3) この環境課題に対する機会と整合する財務指標の全体に対する割合 (%)

選択:

☒ 1-10%

### (3.6.2.4) 財務数値の説明

置き配サービスの拡充を含め、多様な荷物の受け取り方を提供することにより、再配達が減少し、ドライバーの稼働効率が向上します。その結果、労働時間の短縮に伴う労務費の削減や走行距離の減少による燃料コストの削減につながっています。

[行を追加]

## C4. ガバナンス

### (4.1) 貴組織は取締役会もしくは同等の管理機関を有していますか。

#### (4.1.1) 取締役会または同等の管理機関

選択:

☒ はい

#### (4.1.2) 取締役会または同等の機関が開催される頻度

選択:

☒ 四半期に 1 回以上の頻度で

#### (4.1.3) 取締役会または同等の機関の構成メンバー (取締役) の種類

該当するすべてを選択

☒ 常勤取締役またはそれに準ずる者

☒ 独立社外取締役またはそれに準ずる者

#### (4.1.4) 取締役会のダイバーシティ & インクルージョンに関する方針

選択:

☒ はい、公開された方針があります。

#### (4.1.5) 当該方針の対象範囲を簡潔に記載してください。

取締役会においては、各取締役がもつ主たるスキル・キャリア・専門性や会社の組織体制に応じた人数と専門分野の組合せを考慮して、取締役候補者を選定しております。取締役候補者の選定に当たっては、取締役会の諮問機関である、任意の指名・報酬諮問委員会での審議内容を踏まえ、当社事業について専門知識・能力を有する当社グループ出身の取締役のほか、財務・会計、リスクマネジメント・サステナビリティ等、経験や出身分野を意識し、経営経験を有する社外独立取締役にについても選定することで、取締役会全体としては、知識・経験・能力のバランスや多様性を確保した体制であると考えております。

#### (4.1.6) 方針を添付してください (任意)

202506\_CG 報告書(JP).pdf

[固定行]

#### (4.1.1) 貴組織では、取締役会レベルで環境課題を監督していますか。

	この環境課題に対する取締役会レベルの監督	この環境課題に対して取締役会レベルで監督を行わない主な理由	この環境課題に対し、貴組織がなぜ取締役会レベルでの監督を行わないかを説明してください。
気候変動	選択: <input checked="" type="checkbox"/> はい	選択:	リッチテキスト入力[以下でなければなりません 2500 文字]
生物多様性	選択: <input checked="" type="checkbox"/> いいえ、しかし今後 2 年以内に行う予定です	選択: <input checked="" type="checkbox"/> 当面の戦略的優先事項ではない	重要性は認識しているが、デリバリー事業を中心とする当社においてはインパクトは小さいため当面の戦略事項ではない

[固定行]

#### (4.1.2) 環境課題に対する説明責任を負う取締役会のメンバーの役職 (ただし個人名は含めないこと) または委員会を特定し、環境課題を取締役会がどのように監督しているかについての詳細を記入してください。

##### 気候変動

#### (4.1.2.1) この環境課題に説明責任を負う個人の役職または委員会

該当するすべてを選択

☒ 最高経営責任者(CEO)

#### (4.1.2.2) この環境課題に対する各役職の説明責任は取締役会を対象とする方針の中で規定されています

選択:

☒ はい

#### (4.1.2.3) この環境課題に対する当該役職の説明責任を規定する方針類

該当するすべてを選択

☒ 取締役会を対象とするその他の方針、具体的にお答えください:コーポレートガバナンスコード

#### (4.1.2.4) この環境課題が議題に予定されている頻度

選択:

☒ 一部の取締役会で予定される議題 - 少なくとも年に一度

#### (4.1.2.5) この環境課題が組み込まれたガバナンスメカニズム

該当するすべてを選択

☒ 企業目標設定の監督

☒ 年間予算の審議と指導

☒ シナリオ分析の監督と指導

☒ 事業戦略策定の監督と指導

☒ 気候移行計画策定の監督と指導

☒ 技術革新/研究開発の優先事項の審議と指導

☒ 依存、インパクト、リスク、機会の評価プロセスの審議と指導

☒ 気候移行計画実行のモニタリング

☒ 大規模な資本的支出の監督と指導

☒ 買収/合併/事業売却の監督と指導

☒ 従業員インセンティブの承認と監督

☒ 企業目標に向けての進捗状況のモニタリング

#### (4.1.2.7) 説明してください

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。

[固定行]

#### (4.2) 貴組織の取締役会は、環境課題に対する能力を有していますか。

## 気候変動

### (4.2.1) この環境課題に対する取締役会レベルの能力

選択:

☒ はい

### (4.2.2) 取締役会が環境課題に関する能力を維持するためのメカニズム

該当するすべてを選択

- ☒ 社内の専門家による常設ワーキンググループに定期的に助言を求めています。
- ☒ 環境課題に関し、組織外のステークホルダーや専門家と定期的にエンゲージメントを行っています。
- ☒ 取締役向けに、環境課題や業界のベストプラクティス、基準 (TCFD、SBTi 等) に関する定期的な研修を行っています。
- ☒ この環境課題に関して専門的知見を有する取締役会メンバーが少なくとも 1 人います。

### (4.2.3) 取締役会メンバーの環境関連の専門知識

経験

- ☒ 環境課題に重点を置いた職務における役員レベルの経験
- ☒ 国または地方自治体の環境部門での経験

[固定行]

(4.3) 貴組織では、経営レベルで環境課題に責任を負っていますか。

	この環境課題に対する経営レベルの責任
気候変動	選択: <input checked="" type="checkbox"/> はい

[固定行]

**(4.3.1) 環境課題に責任を負う経営層で最上位の役職または委員会を記入してください (個人の名前は含めないでください)。**

気候変動

#### (4.3.1.1) 責任を有する個人の役職/委員会

役員レベル

☒ 最高経営責任者(CEO)

#### (4.3.1.2) この役職が負う環境関連の責任

依存、インパクト、リスクおよび機会

☒ 環境への依存、インパクト、リスクおよび機会の評価

☒ 環境への依存、インパクト、リスクおよび機会の管理

方針、コミットメントおよび目標

☒ 全社的な環境目標に向けた進捗の測定

☒ 全社的な環境目標の設定

戦略と財務計画

- ☑ 気候移行計画の作成
- ☑ 気候移行計画の実行
- ☑ 環境関連のシナリオ分析の実施  
先事項の管理
- ☑ 環境課題を考慮した事業戦略の策定
- ☑ 環境課題に関連した年次予算の管理
  
- その他
- ☑ 環境実績に関連した従業員インセンティブの提供

#### (4.3.1.4) 報告系統（レポーティングライン）

選択:

- ☑ 取締役会に直接報告

#### (4.3.1.5) 環境課題に関して取締役会に報告が行われる頻度

選択:

- ☑ 四半期に 1 回

#### (4.3.1.6) 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です。

[行を追加]

(4.5) 目標達成を含め、環境課題の管理に対して金銭的インセンティブを提供していますか。

気候変動

#### (4.5.1) この環境課題に関連した金銭的インセンティブの提供

選択:

☒ はい

#### (4.5.2) この環境課題の管理に関連した役員および取締役会レベルの金銭的インセンティブが全体に占める比率 (%)

0

#### (4.5.3) 説明してください

当社グループでは事業会社の役員の業績評価において、年次で実施する事業会社の結果を一部反映しており、賞与額に影響を与えます。事業会社評価にはサステナビリティ関連の項目が数%含まれており、サステナビリティ項目の評価向上が役員の賞与を向上させます。・賞与＝業績評価＋事業会社評価（事業会社評価のウェイトは50%以上）・事業会社評価＝数%サステナビリティ項目を含む なお、実際のインセンティブ比率については非開示のため0%と表記しています。

[固定行]

(4.5.1) 環境課題の管理に対して提供される金銭的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)。

気候変動

#### (4.5.1.1) 金銭的インセンティブの対象となる役職

取締役会または役員レベル

☒ その他の役員レベル、具体的にお答えください:事業会社社長および取締役

#### (4.5.1.2) インセンティブ

該当するすべてを選択

☒ ボーナス - 給与の一定割合

#### (4.5.1.3) 実績指標

目標

☒ 環境目標達成に向けた進捗

排出量削減

☒ 排出削減イニシアチブの実施

☒ 総量削減

#### (4.5.1.4) 当該インセンティブが紐づけられているインセンティブプラン

選択:

☒ 短期インセンティブプランまたは同等のもののみ (契約による年次ボーナス等)

#### (4.5.1.5) 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。

#### (4.5.1.6) 当該の役職に対するインセンティブは、どのような形で貴組織の環境関連のコミットメントおよび/または気候関連の移行計画達成に寄与していますか。

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、「SG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り組みとなっています。

[行を追加]

(4.6) 貴組織は、環境課題に対処する環境方針を有していますか。

	貴組織は環境方針を有していますか。
	選択: <input checked="" type="checkbox"/> はい

[固定行]

(4.6.1) 貴組織の環境方針の詳細を記載してください。

Row 1

(4.6.1.1) 対象となる環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

(4.6.1.2) 対象範囲のレベル

選択:

☒ 組織全体

(4.6.1.3) 対象となるバリューチェーン上の段階

該当するすべてを選択

☒ 直接操業

☒ バリューチェーン上流

☒ バリューチェーン下流

#### (4.6.1.4) 対象範囲について説明してください

SG ホールディングスグループは、「脱炭素ビジョン」を制定し、車両からの温室効果ガスの排出削減、再生可能エネルギーの活用などを通じて、ステークホルダーの皆様とも協力しながら、サプライチェーン全体で、脱炭素社会の実現に向けた取り組みを進めています。

#### (4.6.1.5) 環境方針の内容

環境に関するコミットメント

☒ ステークホルダーエンゲージメントと環境課題に関するキャパシティビルディングに対するコミットメント

気候に特化したコミットメント

☒ ネットゼロ排出に対するコミットメント

#### (4.6.1.6) 貴組織の環境方針がグローバルな環境関連条約または政策ゴールに整合したものであるかどうかを記載してください。

該当するすべてを選択

☒ はい、パリ協定に整合しています。

#### (4.6.1.7) 公開の有無

選択:

☒ 公開されている

#### (4.6.1.8) 方針を添付してください。

ESG BOOK 2024.pdf

[行を追加]

(4.10) 貴組織は、何らかの環境関連の協働的な枠組みまたはイニチアチブの署名者またはメンバーですか。

#### (4.10.1) 貴組織は、何らかの環境関連の協働的な枠組みまたはイニシアチブの署名者またはメンバーですか。

選択:

☒ はい

#### (4.10.2) 協働的な枠組みまたはイニシアチブ

該当するすべてを選択

☒ 気候変動イニシアティブ (JCI)

☒ 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)

#### (4.10.3) 各枠組みまたはイニシアチブにおける貴組織の役割をお答えください。

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) に正会員として参画し、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。

[固定行]

#### (4.11) 報告年の間に、貴組織は、環境に (ポジティブにまたはネガティブに) 影響を与え得る政策、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のある活動を行いましたか。

##### (4.11.1) 環境に影響を与え得る政策、法律、規制に直接的または間接的に影響を及ぼす可能性のある外部とのエンゲージメント活動

該当するすべてを選択

☒ はい、政策立案者と直接エンゲージメントを行っています。

☒ はい、当組織は、その活動が政策、法律または規制に影響を与え得る業界団体または仲介組織を通じて、および/またはそれらの団体に資金提供または現物支援を行うことで、間接的にエンゲージメントを行っています。

**(4.11.2) 貴組織が、グローバルな環境関連の条約または政策ゴールに整合してエンゲージメント活動を行うという公開されたコミットメントまたはポジションステートメントを有しているかどうかを回答してください。**

選択:

☒ はい、私たちにはグローバルな環境関連の条約や政策ゴールに沿った公開のコミットメントや立場表明があります

**(4.11.3) 公開のコミットメントや立場表明に沿っているグローバルな環境関連の条約や政策ゴール**

該当するすべてを選択

☒ パリ協定

**(4.11.4) コミットメントまたはポジションステートメントを添付してください。**

ESG BOOK 2024.pdf

**(4.11.5) 貴組織が透明性登録簿に登録されているかどうかを回答してください。**

選択:

☒ いいえ

**(4.11.8) 外部とのエンゲージメント活動が貴組織の環境関連のコミットメントおよび/または移行計画と矛盾しないように貴組織で講じているプロセスを説明してください。**

SG ホールディング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。

[固定行]

**(4.11.1) 報告年の間に、環境に (ポジティブまたはネガティブな形で) 影響を及ぼし得るどのような政策、法律、または規制に関して、貴組織は政策立案者と直接的なエンゲージメントを行いましたか。**

## Row 1

### (4.11.1.1) 貴組織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

2026 年度に本格稼働となる日本の排出権取引制度

### (4.11.1.2) 当該政策、法律、規制が関係する環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

### (4.11.1.3) 環境に影響を及ぼし得る政策、法律、規制が焦点としている分野

金銭的メカニズム (税、補助金等)

☒ 排出量取引制度

### (4.11.1.4) 政策、法律、規制の地理的対象範囲

選択:

☒ 国

### (4.11.1.5) 政策、法律、または規制が適用される国/地域/リージョン

該当するすべてを選択

☒ アジア太平洋(または JAPA)

### (4.11.1.6) 政策、法律、または規制に対する貴組織の立場

選択:

☒ 中立

### (4.11.1.8) 当該政策、法律、規制についての政策立案者との直接的なエンゲージメントの種類

該当するすべてを選択

☒ 特別な目的のための会合

**(4.11.1.9) この政策、法律、または規制に関連し、報告年の間に貴組織が政策立案者に提供した資金の金額 (通貨)**

0

**(4.11.1.10) 貴組織の環境に関するコミットメントや移行計画の達成に対するこの政策、法律、規制の重要性、これが貴組織のエンゲージメントにどのようにつながっているか、貴組織のエンゲージメントが成功裏に行われているかどうかをどのように測定しているかを説明してください。**

当社は、総合物流企業グループとしてデリバリー事業を主軸に展開する中で、環境への影響と持続可能な事業運営を重視する組織として、国土交通省や経済産業省と意見交換などを行ってきました。当社の環境コミットメントと物流事業戦略に重大な影響を及ぼす可能性がある 2026 年本格稼働予定の排出権取引制度に関するものです。排出権取引制度は、気候変動対策として CO2 排出量の削減を促進する重要な金融メカニズムであり、物流業界において特に影響の大きい課題として当社の環境コミットメントに直結しています。当社は以下の理由からこの制度に強い関心を持っています。・事業特性と環境負荷: デリバリー事業を主力とする当社は、配送車両からの CO2 排出が事業活動の中で大きな環境負荷となっており、排出権取引制度は当社の脱炭素化戦略に直接影響します・コスト構造への影響: 燃料コストや環境対応コストは当社の事業収益性に直結するため、排出権取引の仕組みが物流事業者にとって公平で実効性のある制度設計であることが重要です・顧客サプライチェーンへの影響: 当社のサービスを利用する顧客企業のサプライチェーン全体の環境負荷にも関わるため、適切な対応が求められます当社はこのエンゲージメントの成功を物流業界の実態反映（当社から提案した物流業界の実情に基づく要求事項が最終的な制度設計に反映される度合い）により測定しています。

**(4.11.1.11) この政策、法律、または規制に関する貴組織のエンゲージメントが、グローバルな環境関連の条約または政策ゴールと整合しているかどうかについて評価を行っているかを回答してください。**

選択:

☒ はい、評価しました。整合しています

**(4.11.1.12) 政策、法律、規制に対する貴組織のエンゲージメント活動と整合する世界的な環境条約または政策ゴール**

該当するすべてを選択

☒ パリ協定

[行を追加]

(4.11.2) 報告年の間に、業界団体またはその他の仲介団体/個人を通じた、環境に対して (ポジティブまたはネガティブな形で) 影響を与え得る政策、法律、規制に関する貴組織の間接的なエンゲージメントの詳細について記載してください。

## Row 1

### (4.11.2.1) 間接的なエンゲージメントの種類

選択:

☒ 業界団体を通じた間接的なエンゲージメント

### (4.11.2.4) 業界団体

アジア太平洋

☒ アジア太平洋のその他の業界団体。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

### (4.11.2.5) 当該組織または個人がある考え方に立つ政策、法律、規制に関連する環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

(4.11.2.6) 貴組織の考え方は、貴組織がエンゲージメントを行う組織または個人の考え方と一致しているかどうかを回答してください。

選択:

☒ 一貫性を有している

(4.11.2.7) 報告年の間に、貴組織が当該組織または個人の考え方に影響を与えようとしたかどうかを回答してください。

選択:

☒ はい、そして業界団体が立場を変えました

**(4.11.2.8) 貴組織の考え方は当該組織または個人の考え方とどのような形で一致しているのか、それとも異なっているのか、そして当該組織または個人の考え方に影響を及ぼすための行動を取ったかについて記載してください。**

佐川急便は、一般社団法人日本物流団体連合会（以下、「物流連」という）の理事を務めています。理事が参加する理事会のもと、経営効率化委員会・物流環境対策委員会・国際業務委員会・人材育成広報委員会・基本政策委員会の5つの委員会が開催されています。物流連は、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。

**(4.11.2.9) 報告年の間にこの組織または個人に貴組織が提供した資金額 (通貨)**

0

**(4.11.2.11) 貴組織のエンゲージメントが、グローバルな環境関連の条約または政策ゴールと整合しているかどうかについて評価を行っているかを回答してください。**

選択:

☒ はい、評価しました。整合しています

**(4.11.2.12) 政策、法律、規制に対する貴組織のエンゲージメント活動と整合する世界的な環境条約または政策ゴール**

該当するすべてを選択

☒ パリ協定

[行を追加]

**(4.12) 報告年の間に、CDP への回答以外で、貴組織の環境課題に対する対応に関する情報を公開していますか。**

選択:

☒ はい

**(4.12.1) CDP** への回答以外で報告年の間の環境課題に対する貴組織の対応に関する情報についての詳細を記載してください。当該文書を添付してください。

## Row 1

### (4.12.1.1) 公開

選択:

☒ 環境関連情報開示基準や枠組みに整合し、メインストリームの報告書で

### (4.12.1.2) 報告書が整合している基準または枠組み

該当するすべてを選択

☒ TCFD

### (4.12.1.3) 文書中で対象となっている環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

### (4.12.1.4) 作成状況

選択:

☒ 完成

### (4.12.1.5) 内容

該当するすべてを選択

☒ ガバナンス

☒ リスクおよび機会

- ☒ 戦略
- ☒ 排出量数値
- ☒ 排出量目標

#### (4.12.1.6) ページ/章

戦略 : 28 ページ リスクと機会 : 24 ページ~25 ページ ガバナンス : 21 ページ 23 ページ 排出量目標および排出量数値 : 29 ページ

#### (4.12.1.7) 関連する文書を添付してください。

SG ホールディングス株式会社\_有価証券報告書\_第19期.pdf

#### (4.12.1.8) コメント

特になし  
[行を追加]

## C5. 事業戦略

(5.1) 貴組織では、環境関連の結果を特定するためにシナリオ分析を用いていますか。

気候変動

### (5.1.1) シナリオ分析の使用

選択:

☒ はい

### (5.1.2) 分析の頻度

選択:

☒ 2年に1回

[固定行]

(5.1.1) 貴組織のシナリオ分析で用いているシナリオの詳細を記載してください。

気候変動

### (5.1.1.1) 用いたシナリオ

気候移行シナリオ

☒ IEA NZE 2050

### (5.1.1.3) シナリオに対するアプローチ

選択:

☒ 定性、定量評価の両方

#### (5.1.1.4) シナリオの対象範囲

選択:

☒ 組織全体

#### (5.1.1.5) シナリオで検討したリスクの種類

該当するすべてを選択

☒ 政策

#### (5.1.1.6) シナリオの気温アライメント

選択:

☒ 1.5°C 以下

#### (5.1.1.7) 基準年

2020

#### (5.1.1.8) 対象となる時間軸

該当するすべてを選択

☒ 2030

☒ 2050

#### (5.1.1.9) シナリオにおけるドライビング・フォース

地域の生態系資産の相互作用、依存、インパクト

☒ 気候変動 (自然の変化の 5 つの要員のうちの 1 つ)

ステークホルダーや顧客の要求

- ☒ 消費者感情
- ☒ インパクトに対する消費者の関心

規制機関、法的・政治的体制

- ☒ グローバルな規制
- ☒ 科学に基づく目標の手法と科学に基づく目標に対する期待

気候との直接的な相互作用

- ☒ 資産価値に対して、企業に対して

#### (5.1.1.10) シナリオの前提、不確実性および制約

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。■分析対象範囲 佐川急便全事業 ■分析時間軸 中期：2030年 長期：2050年

#### (5.1.1.11) シナリオ選択の根拠

当社グループは貨物自動車を使用するデリバリー事業を中核とすることから化石燃料由来のCO2排出量が多いため、将来のエネルギー源の変化や価格変動、法規制による炭素税等に大きく影響を受けることが想定されます。主な重要リスクとして1.5℃シナリオの移行リスクにおける「炭素税によるコスト増加」等を影響度大と評価しました。 [tcfdreport2022.pdf \(sg-hldgs.co.jp\)](https://www.sg-hldgs.co.jp/tcfdreport2022.pdf) <https://www.sg-hldgs.co.jp/csr/tcfd/pdf/tcfdreport2022.pdf> [tcfdreport2023.pdf \(sg-hldgs.co.jp\)](https://www.sg-hldgs.co.jp/tcfdreport2023.pdf) <https://www.sg-hldgs.co.jp/csr/tcfd/pdf/tcfdreport2023.pdf>

### 気候変動

#### (5.1.1.5) シナリオで検討したリスクの種類

該当するすべてを選択

- ☒ 急性の物理的リスク

#### (5.1.1.8) 対象となる時間軸

該当するすべてを選択

☒ 2030

☒ 2050

#### (5.1.1.9) シナリオにおけるドライビング・フォース

地域の生態系資産の相互作用、依存、インパクト

☒ 自然の状態の変化

☒ 気候変動 (自然の変化の 5 つの要員のうちの 1 つ)

#### (5.1.1.11) シナリオ選択の根拠

現在の世界の温室効果ガスの排出量の実情は、IPCC が示した 4 つのシナリオのうち、最も気温が高くなる 4 度シナリオ (RCP8.5 シナリオ) に一致しています。気象庁の研究によれば、4℃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。また、気温の変化は熱中症リスクの増加等、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ているため、本シナリオを採用しました。

[行を追加]

#### (5.1.2) 貴組織のシナリオ分析の結果の詳細を記載してください。

##### 気候変動

#### (5.1.2.1) 報告されたシナリオの分析結果により影響を受けたビジネスプロセス

該当するすべてを選択

☒ リスクと機会の特定・評価・管理

☒ 戦略と財務計画

☒ ビジネスモデルと戦略のレジリエンス

☒ キャパシティビルディング

☒ 目標策定と移行計画

### (5.1.2.2) 分析の対象範囲

選択:

☒ 組織全体

### (5.1.2.3) シナリオ分析の結果およびその他の環境課題に対してそれが示唆するものを簡潔に記してください。

シナリオ分析は、以下のとおり、当社の「リスクと機会の特定評価・管理のプロセス」および「戦略と財務計画」に影響を及ぼしています。1.5℃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、リスクと機会の特定・評価の観点から、当社が脱炭素化を全く進めなかった場合のリスクを定量化し、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を明確に評価しました。この比較分析により、脱炭素化を進めることが影響低減の機会となることを特定しました。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いということも特定しました。このリスクと機会の管理プロセスの一環として、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。また、シナリオ分析の結果は、当社の戦略と財務計画にも影響を与えています。具体的には、2023年度の取締役会で2024年度中に45拠点を対象に合計1760万kWhの再エネ電力切り替えを行うことを決定しました。実際に2024年度中に実際に切替を行った拠点数は45、切り替えた電力は実績値で約1,514万kwhになります。2025年度中には、さらに67拠点約1,406万kwhを再エネ電力へ切り替えることが決定しています。4℃シナリオの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℃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。このように、シナリオ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、2024年度は約3900枚を追加配布するという具体的な財務投資計画を実行しました。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、2024年度に約8000枚を追加配布しました。これらの対策に加え、2024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社員を対象に塩飴：約9500袋、タブレット：約22500袋を配布・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約34000本と瞬間冷却剤を約56000個配布 このように、シナリオ分析の結果が慢性的な物理リスクの特定・評価・管理の一連のプロセスに組み込ま

れ、それが熱中症リスクに対する当社の戦略の立案と財務計画に具体的な影響を与え、決定と実行に移されています。  
[固定行]

## (5.2) 貴組織の戦略には気候移行計画が含まれていますか。

### (5.2.1) 移行計画

選択:

☒ 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

### (5.2.3) 公表されている気候移行計画

選択:

☒ はい

### (5.2.4) 化石燃料拡大に寄与する活動に対するあらゆる支出やそこからの売上を放棄するというコミットメントを明示した計画

選択:

☒ はい

### (5.2.5) コミットメントに含まれる活動およびコミットメントの実行についての詳細

グループ「脱炭素ビジョン」にて、排出削減目標の設定と管理を行っており、＜移行計画（佐川急便）＞にて、EVを含む環境対応車導入率を 2030 年度目標 98%と設定しています。佐川急便の宅配事業で使用しているすべての軽自動車を電気自動車（EV）に切り替えるため、2022 年 9 月から導入をはじめ、2030 年までに配備を終える計画です。EVに切り替える軽自動車は佐川急便の全車両（2万7000台）の3割近くを占め、EV化により、全車両が1年間に排出する二酸化炭素の1割に相当する2万8000トン削減できる見込みです。以上のことから、化石燃料を使用する軽自動車への投資は行わないことを明確にしています。

### (5.2.7) 貴組織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

選択:

☒ 実施している別のフィードバックの仕組みがあります

### (5.2.8) 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がれば、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。

### (5.2.9) フィードバック収集の頻度

選択:

☒ 年 1 回より多い頻度で

### (5.2.10) 移行計画が依って立つ主要な前提および依存条件の詳細

世界的にカーボンニュートラルに向けた潮流が加速する中、2015 年にパリ協定が採択され、2020 年には日本が 2050 年にカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことを宣言しました。脱炭素社会への移行が急速に進む中、企業における排出削減の取り組みが重要になっています。日本の CO2 排出量は自家用車を含む運輸部門が約 2 割を占め、その影響は大きいと認識しております。脱炭素社会への移行が加速する中、SG ホールディングスグループは脱炭素に取り組む意思表明として「グループ脱炭素ビジョン」を掲げています。

### (5.2.11) 現報告期間または前報告期間で開示した移行計画に対する進捗の詳細

環境車両への置き換えについて、EV/FCV 車両前年度 71 台から 57 台増加し、2024 年度実績 128 台となっています。また、電力使用量に占める再エネ率は、2023 年度実績 47.2%でしたが、2024 年度実績は 61.3%へ拡大しています。

### (5.2.12) 貴組織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)

tcfreport2023.pdf

### (5.2.13) 貴組織の気候移行計画で検討されたその他の環境課題

該当するすべてを選択

☒ フォレスト

## (5.2.14) 貴組織の気候移行計画において、その他の環境課題がどのように検討されたのかを説明してください。

グループ「脱炭素ビジョン」において、森林資源の活用による排出削減および吸収として、下記の3つの主な施策を掲げています。1. グループの保有森林の拡充および持続的な保全によるCO2吸収源としての機能を含む森林の公益的機能の増進2. グループ施設の木質化・木造化の推進によるエンボディド・カーボンの削減3. 森林クレジットをはじめとしたカーボンオフセット・クレジットの創出・活用 高知、徳島の両県に、約800ヘクタールの森林「さがわの森」を管理する佐川林業では、「森林サイクルの循環を守ること」を最大のミッションとして、森林保全事業を行っています。

[固定行]

## (5.3) 環境上のリスクと機会は、貴組織の戦略および/または財務計画に影響を与えてきましたか。

### (5.3.1) 環境上のリスクと機会は、貴組織の戦略および/または財務計画に影響を与えた

選択:

☒ はい、戦略と財務計画の両方に対して。

### (5.3.2) 環境上のリスクおよび/または機会が貴組織の戦略に影響を及ぼしてきた事業領域

該当するすべてを選択

☒ 製品およびサービス

☒ バリューチェーン上流/下流

☒ 研究開発への投資

☒ 操業

[固定行]

(5.3.1) 環境上のリスクと機会が貴組織の戦略のどのような領域に対し、またどのような形で影響を与えたかを記載してください。

製品およびサービス

#### (5.3.1.1) 影響の種類

該当するすべてを選択

☒ 機会

#### (5.3.1.2) この領域において、貴組織の戦略に影響を与えてきたリスクおよび/または機会に関連する環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

#### (5.3.1.3) この領域において、環境上のリスクおよび/または機会が貴組織の戦略にどのように影響を及ぼしてきたかを記載してください。

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。

### バリューチェーン上流/下流

#### (5.3.1.1) 影響の種類

該当するすべてを選択

☒ リスク

☒ 機会

#### (5.3.1.2) この領域において、貴組織の戦略に影響を与えてきたリスクおよび/または機会に関連する環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

#### (5.3.1.3) この領域において、環境上のリスクおよび/または機会が貴組織の戦略にどのように影響を及ぼしてきたかを記載してください。

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132,065トンのCO2排出量を削減（2024年度実績）するとともに、長時間労働の改善にも繋げています。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

### (5.3.1.1) 影響の種類

該当するすべてを選択

☒ 機会

### (5.3.1.2) この領域において、貴組織の戦略に影響を与えてきたリスクおよび/または機会に関連する環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

### (5.3.1.3) この領域において、環境上のリスクおよび/または機会が貴組織の戦略にどのように影響を及ぼしてきたかを記載してください。

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。

## 操業

### (5.3.1.1) 影響の種類

該当するすべてを選択

☒ リスク

☒ 機会

### (5.3.1.2) この領域において、貴組織の戦略に影響を与えてきたリスクおよび/または機会に関連する環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

**(5.3.1.3) この領域において、環境上のリスクおよび/または機会が貴組織の戦略にどのように影響を及ぼしてきたかを記載してください。**

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、佐川急便では、**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。

[行を追加]

**(5.3.2) 環境上のリスクと機会が貴組織の財務計画のどのような領域に対し、またどのような形で影響を与えたかを記載してください。**

## Row 1

**(5.3.2.1) 影響を受けた財務計画の項目**

該当するすべてを選択

☒ 売上

☒ 直接費

☒ 間接費

☒ 資本支出

**(5.3.2.2) 影響の種類**

該当するすべてを選択

☒ リスク

☒ 機会

### (5.3.2.3) これらの財務計画の項目に影響を与えてきたリスクおよび/または機会に関連する環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

### (5.3.2.4) 環境上のリスクおよび/または機会が、これらの財務計画の項目にどのように影響を与えてきたかを記載してください。

＜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。

[行を追加]

### (5.4) 貴組織の財務会計において、貴組織の気候移行計画と整合した支出/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	貴組織の気候移行計画との整合性を評価するために用いた手法または枠組み
	選択: <input checked="" type="checkbox"/> はい	該当するすべてを選択 <input checked="" type="checkbox"/> その他の手法または枠組み

[固定行]

### (5.4.1) 気候移行計画に整合する支出/売上の額と割合を定量的に示してください。

#### Row 1

#### (5.4.1.1) 整合性を評価するために用いた手法または枠組み

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:気候移行計画との整合

#### (5.4.1.5) 財務指標

選択:

☒ CAPEX

#### (5.4.1.6) 選択した財務指標において報告年で整合している額 (通貨)

2134960000

#### (5.4.1.7) 選択した財務指標において報告年で整合している割合(%)

8.14

#### (5.4.1.8) 選択した財務指標において 2025 年に整合している予定の割合(%)

6.4

#### (5.4.1.9) 選択した財務指標において 2030 年に整合している予定の割合(%)

27.7

#### (5.4.1.12) 貴組織の気候移行計画との整合性を評価するために用いた手法または枠組みの詳細

<1.5℃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)

[行を追加]

(5.5) 貴組織は、貴組織のセクターの経済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。

### (5.5.1) 低炭素 R&D への投資

選択:

☒ はい

### (5.5.2) コメント

当社グループでは TCFD 提言に基づく情報開示において、2030 年には営業利益計画に対する割合が約 3%～6%となる追加コストが約 54～94 億円発生しますが、その後、2050 年に向けて脱炭素化が進むことで追加コストは減少するという試算を行いました。そのため、移行リスクを緩和するために、新たな低炭素技術の R&D への投資が重要であると捉えています。

[固定行]

(5.5.8) 過去 3 年間の輸送関連の活動に関する低炭素 R&D への貴組織による投資の詳細を記載してください。

#### Row 1

#### (5.5.8.1) 事業活動

該当するすべてを選択

☒ 軽量自動車(LDV)

#### (5.5.8.2) 技術領域

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:ドローン物流

#### (5.5.8.3) 報告年の開発段階

選択:

☒ 応用研究開発

#### (5.5.8.4) この 3 年間にわたる R&D 総投資額の平均割合(%)

100

#### (5.5.8.5) 報告年の R&D 投資額(1.2 で選択した通貨単位)(任意)

0

#### (5.5.8.6) 今後 5 年間に予定している R&D 総投資額の平均割合(%)

100

#### (5.5.8.7) この技術分野への貴組織の 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

本事業は、気候変動への取り組みや気候移行計画と以下の点で整合しています： 1. CO2 排出量の削減：本事業の主な目的の一つは、運輸部門における CO2 排出量の削減です。ドローンを活用した配送システムと共同配送の導入により、従来の配送方法と比較して CO2 排出量を大幅に削減することを目指しています。具体的な試算では、特定区間において一定期間の輸送方法を変更した場合、1 日あたり 5.10 kg の CO<sub>2</sub> 削減が見込まれ、年間では 1,861.50 kg の削減につながります。これは従来比で約 71.4% の削減率に相当します。 2. 効率的な物流システムの構築：過疎地域における物流の効率化を図ることで、不要な輸送を減らし、結果として CO2 排出量の削減につながります。共同配送やドローン配送の組み合わせにより、より環境にやさしい配送手段の実現を目指しています。 3. 持続可能な社会の実現：過疎地域における買い物困難者の課題解決や、物流業界の人手不足問題への対応など、社会課題の解決と環境負荷低減を同時に実現しようとしている点が、持続可能な社会の実現という気候変動対策の大きな方向性と合致しています。 4. 新技術の活用：ドローンという新技術を活用して物流システムを革新することで、従来の方法では難しかった環境負荷の低減を実現しようとしています。これは、気候変動対策における技術革新の重要性と整合しています。 5. 災害時の活用：本システムは平時の物流効率化だけでなく、災害時の物資輸送にも活用できるよう設計されています。気候変動に伴う災害リスクの増加に対応する適応策としての側面も持っています。これらの点から、本事業は気候変動対策の重要な要素である「緩和策」と「適応策」の両面に貢献し、気候変動への取り組みや気候移行計画と整合していると言えます。

## Row 2

#### (5.5.8.1) 事業活動

該当するすべてを選択

☒ 軽量自動車(LDV)

### (5.5.8.2) 技術領域

選択:

☒ バッテリー式電気自動車

### (5.5.8.3) 報告年の開発段階

選択:

☒ パイロット実証

### (5.5.8.4) この 3 年間にわたる R&D 総投資額の平均割合(%)

0

### (5.5.8.5) 報告年の R&D 投資額(1.2 で選択した通貨単位)(任意)

0

### (5.5.8.6) 今後 5 年間に予定している R&D 総投資額の平均割合(%)

100

### (5.5.8.7) この技術分野への貴組織の 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

当社のバッテリー式電気自動車 (EV) への投資は、2030 年までにスコープ1 および2 の排出量を 2020 年比で 42%削減するという気候目標に直接寄与する戦略的技術投資です。軽量自動車 (LDV) および重量自動車 (HDV) を計画的に EV に移行させることで、車両運用における化石燃料の使用を大幅に削減し、温室効果ガス排出量の削減を実現します。また、この R&D 投資は単なる車両置換えにとどまらず、エネルギーインフラストラクチャ全体を考慮した包括的なアプローチを採用しています。2024 年度から実施している実証プロジェクトでは、高度なエネルギーマネジメントシステム (EMS) を開発・導入しています。この EMS は、EV の充電による電力需要の急増 (デマンド) を制御し、電気基本料金の上昇を抑制するという経済的課題にも対応します。このように、当社の R&D 投資は、化石燃料から電気へのエネルギー転換による炭素排出削減、EMS によるエネルギー効率の最適化、コスト抑制と環境性の両立、そして 2030 年に向けた段階的な実装を通じて、技術革新と持続可能な気候移行計画を統合的に実現します。

Row 3

### (5.5.8.1) 事業活動

該当するすべてを選択

☒ 軽量自動車(LDV)

### (5.5.8.2) 技術領域

選択:

☒ バッテリー式電気自動車

### (5.5.8.3) 報告年の開発段階

選択:

☒ 小規模商業的開発

### (5.5.8.4) この 3 年間にわたる R&D 総投資額の平均割合(%)

100

### (5.5.8.5) 報告年の R&D 投資額(1.2 で選択した通貨単位)(任意)

0

### (5.5.8.6) 今後 5 年間に予定している R&D 総投資額の平均割合(%)

100

### (5.5.8.7) この技術分野への貴組織の 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

バッテリー式電気自動車（EV）技術への当社の R&D 投資は、気候変動対策と気候移行計画に完全に整合しています。当社は 2030 年までにスコープ 1 および 2 の排出量を 2020 年比で 42%削減する目標を掲げており、この野心的目標の達成に向けた重要施策として、軽量自動車（LDV）領域におけるバッテリー式電気自動車技術への投資を位置づけています。現在小規模商業的開発段階にあるこの EV 技術への継続的投資により、当社は保有する軽自動車の電動化を 2030 年までに段階的に実現する計画です。この戦略的投資は、化石燃料依存からの脱却を加速し、直接的な排出削減に貢献するのみならず、エネルギー効率の向上と運用コストの削

減も実現します。更に、この分野への先行投資は将来的な規制強化への対応力を高め、サプライチェーン全体の脱炭素化にも寄与するため、当社の長期的な気候レジリエンス戦略とも整合しています。このように、バッテリー式電気自動車技術への当社のR&D投資は、科学的根拠に基づく排出削減目標達成の鍵となる施策であり、持続可能な事業モデルへの転換を促進する重要な取り組みです。

[行を追加]

#### (5.10) 貴組織は環境外部性に対するインターナル・プライスを使用していますか。

	環境外部性のインターナル・プライスの使用	環境外部性に価格設定を行わない主な理由	貴組織が環境外部性に価格付けしない理由を説明してください
	選択: <input checked="" type="checkbox"/> いいえ、しかし今後2年以内に行う予定です	選択: <input checked="" type="checkbox"/> 当面の戦略的優先事項ではない	重要性を認識はしているが、当面の戦略的優先事項ではないため。

[固定行]

#### (5.11) 環境課題について、貴組織のバリューチェーンと協働していますか。

サプライヤー

##### (5.11.1) 環境課題について、このステークホルダーと協働している

選択:

☒ はい

##### (5.11.2) 対象となる環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

## 顧客

### (5.11.1) 環境課題について、このステークホルダーと協働している

選択:

☒ はい

### (5.11.2) 対象となる環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

## 投資家と株主

### (5.11.1) 環境課題について、このステークホルダーと協働している

選択:

☒ いいえ、そして今後 2 年以内にそうする予定もありません

### (5.11.3) 環境課題について、このステークホルダーと協働していない主な理由

選択:

☒ その他、具体的にお答えください :投資家・株主との対話は理解促進を目的として実施しているが、具体的な成功指標や達成目標は設定していない。

### (5.11.4) 環境課題について、このステークホルダーと協働していない理由を説明してください

投資家および株主との対話は、当社グループの活動及び成果への理解を深めていただく目的でこれまでも行われておりますが、その対話は一定の成功の尺度を設定し達成するための目的が設定されているものではありません。

## その他のバリューチェーンのステークホルダー

### (5.11.1) 環境課題について、このステークホルダーと協働している

選択:

☒ はい

## (5.11.2) 対象となる環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

[固定行]

(5.11.1) 貴組織は、サプライヤーを環境への依存および/またはインパクトによって評価および分類していますか。

気候変動

## (5.11.1.1) サプライヤーの環境への依存および/またはインパクトの評価

選択:

☒ はい、サプライヤーの依存および/またはインパクトの評価を行っています

## (5.11.1.2) サプライヤーの環境への依存および/またはインパクトを評価するための基準

該当するすべてを選択

☒ サプライヤー関連スコープ 3 排出量への貢献

## (5.11.1.3) 評価した 1 次サプライヤーの割合(%)

選択:

☒ 100%

## (5.11.1.4) 環境への重大な依存および/またはインパクトがあるサプライヤーとして分類する閾値の定義

委託輸送量に伴うスコープ 3 排出量の多い委託先を判断基準として一定の分類を行っています。具体的には、幹線輸送の委託取引先は、物量に比例し取引金額が多くなり、スコープ 3 排出量も多くなります。そのため、取引金額 5 億円以上を環境に影響を及ぼすサプライヤーを分類するための閾値としています。

#### (5.11.1.5) 環境への重大な依存および/またはインパクトの閾値に達している 1 次サプライヤーの割合(%)

選択:

☒ 1-25%

#### (5.11.1.6) 環境への重大な依存および/またはインパクトの閾値を達している 1 次サプライヤーの数

15

[固定行]

(5.11.2) 貴組織は、環境課題について協働する上で、どのサプライヤーを優先していますか。

気候変動

#### (5.11.2.1) この環境課題に関するサプライヤーエンゲージメントの優先順位付け

選択:

☒ はい、この環境課題について協働するサプライヤーの優先順位をつけています

#### (5.11.2.2) この環境課題についてどのサプライヤーとのエンゲージメントを優先するかの判断基準

該当するすべてを選択

☒ 気候変動に関連した重大な依存および/またはインパクトがあるサプライヤーとして分類するために使用される基準に従って

☒ 事業リスクの緩和

#### (5.11.2.4) 説明してください

幹線輸送の委託取引先は、物量に比例し取引金額が高くなりスコープ3 排出量も多くなります。そのため、GHG 排出量も相対的に大きく環境への影響が著しいと判断し、取引金額が5 億円以上の委託先についてはエンゲージメントの優先順位が高くなっています。

[固定行]

**(5.11.5)** 貴組織のサプライヤーは、貴組織の購買プロセスの一環として、環境関連の要求事項を満たす必要がありますか。

	サプライヤーは、購買プロセスの一環として、この環境課題に関連する特定の環境関連の要求事項を満たす必要があります	サプライヤーの不遵守に対処するための方針	コメント
気候変動	<i>選択:</i> <input checked="" type="checkbox"/> はい、この環境課題に関連する環境関連の要求事項はサプライヤー契約に含まれています	<i>選択:</i> <input checked="" type="checkbox"/> はい、不遵守に対処するための方針があります	特になし

[固定行]

**(5.11.6)** 貴組織の購買プロセスの一環としてサプライヤーが満たす必要がある環境関連の要求事項の詳細と、遵守のために実施する措置を具体的にお答えください。

気候変動

#### (5.11.6.1) 環境関連の要求事項

*選択:*

☒ 排出削減イニシアチブの実施

#### (5.11.6.2) この環境関連の要求事項の遵守をモニタリングするための仕組み

*該当するすべてを選択*

☒ サプライヤーの自己評価

#### (5.11.6.3) この環境関連の要求事項を遵守することが求められている 1 次サプライヤーの調達支出における割合(%)

*選択:*

☒ 100%

**(5.11.6.4) この環境関連の要求事項を遵守している 1 次サプライヤーの調達支出における割合(%)**

選択:

☒ 76-99%

**(5.11.6.7) この環境関連の要求事項を遵守することが求められているサプライヤーに起因する、1 次サプライヤー関連スコープ 3 排出量の割合(%)**

選択:

☒ 100%

**(5.11.6.8) この環境関連の要求事項を遵守しているサプライヤーに起因する、1 次サプライヤー関連スコープ 3 排出量の割合(%)**

選択:

☒ 76-99%

**(5.11.6.9) この環境関連の要求事項に遵守していないサプライヤーへの対応**

選択:

☒ 維持して協働する

**(5.11.6.10) エンゲージメントした不遵守サプライヤーの割合(%)**

選択:

☒ 100%

**(5.11.6.11) 不遵守であるサプライヤーに対してエンゲージメントする手順**

該当するすべてを選択

☒ 不遵守に対処するために講じることができる適切な措置に関する情報の提供

#### (5.11.6.12) コメント

2023 年度からサプライヤーとの契約書ひな型に、環境に関する条文を追加しました。また、対象サプライヤーに対しアンケートを実施し、順守状況の確認を行っています。

[行を追加]

(5.11.7) 貴組織の環境課題に関するサプライヤーエンゲージメントの詳細を記入してください。

#### 気候変動

##### (5.11.7.2) サプライヤーエンゲージメントによって推進される行動

選択:

☒ 排出量削減

##### (5.11.7.3) エンゲージメントの種類と詳細

キャパシティビルディング

☒ 環境影響の緩和方法に関するトレーニング、支援、ベストプラクティスを提供する

##### (5.11.7.4) バリューチェーン上流の対象

該当するすべてを選択

☒ 1 次サプライヤー

##### (5.11.7.5) エンゲージメント対象 1 次サプライヤーからの調達額の割合 (%)

選択:

☒ 26-50%

##### (5.11.7.6) エンゲージメントの対象となる 1 次サプライヤー関連スコープ 3 排出量の割合 (%)

選択:

☒ 26-50%

#### (5.11.7.9) エンゲージメントについて説明し、選択した環境行動に対するエンゲージメントの効果を説明してください

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5350 社に占める比率は約 5.8%、全調達コストに占める割合は 37.2%に相当します。「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ことが求められています。この情報公開の仕組みは単なる報告にとどまらず、企業の CO2 排出量削減活動への継続的なコミットメントを促し、具体的な行動変容につながる重要な要素です。透明性のある情報開示を通じて、CO2 排出削減への意識向上と取組推進が図られるとともに、ステークホルダーからの評価や信頼性向上にも寄与します。これらの効果を狙い、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 43.9%を占めており、これらの幹線輸送協力会社の環境マネジメント向上が全体の排出削減目標達成に大きく貢献します。本エンゲージメントにより、目標設定から実行、そして結果の公表までの一連のサイクルを通じて、サプライチェーン全体での CO2 排出量削減を実現することは、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となります。

#### (5.11.7.10) エンゲージメントは 1 次サプライヤーがこの環境課題に関連する環境要件を満たすのに役立ちます

選択:

☒ はい、環境要件を具体的にお答えください:排出削減活動

#### (5.11.7.11) エンゲージメントは、選択した行動について、貴組織の 1 次サプライヤーがさらにそのサプライヤーと協働することを促します

選択:

☒ いいえ

[行を追加]

#### (5.11.9) バリューチェーンのその他のステークホルダーとの環境エンゲージメント活動の詳細を記入してください。

## 気候変動

### (5.11.9.1) ステークホルダーの種類

選択:

☒ 顧客

### (5.11.9.2) エンゲージメントの種類と詳細

技術革新と協業

☒ 環境インパクトを低減するための技術革新を促すキャンペーンを実施する

### (5.11.9.3) エンゲージメントをしたステークホルダーの種類の割合(%)

選択:

☒ 76-99%

### (5.11.9.4) ステークホルダー関連スコープ 3 排出量の割合(%)

選択:

☒ 1-25%

### (5.11.9.5) これらのステークホルダーと協働する根拠、およびエンゲージメントの範囲

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1723 万人で、「スマートクラブ」の全登録会員数約2100 万人の約82%に該当します。

### (5.11.9.6) エンゲージメントの効果と成功を測る指標

オンラインショッピングの普及により、宅配便の「再配達」が日常的に発生するようになり、社会的な課題として注目されています。再配達の増加は、非効率な配

送オペレーションを引き起こすだけでなく、CO<sub>2</sub>排出量の増加など、環境への悪影響をもたらす深刻な問題となっています。佐川急便では、このような状況を改善するために、以下の取り組みを推進し、再配達率の低減をはかることを目指しています。【配達予定メールサービスの成果と拡大】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大幅に低下する結果が得られており、このサービスの有効性が実証されています。当社は、このサービスの会員数拡大を通じて再配達率の低減を目指しています。【LINE 公式アカウントの開設】さらなる利便性向上と再配達率低減を目指し、月間ユーザー数 9,500 万人の LINE に公式アカウントを開設するための開発を 2021 年度より開始しました。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、佐川急便公式 LINE アカウントから配達予定通知が自動配信され、配達予定日時や受取方法を変更することが可能となります。【置き配サービスの拡充】また、佐川急便では、2024 年 9 月より「置き配」サービスを本格的に開始しました。従来は一部の限られたお荷物のみが対象でしたが、スマートクラブ会員や LINE 公式アカウントを通じて、より多くのお荷物で「置き配」の選択が可能となりました。玄関先や車庫内など、荷受人さまが指定する場所への「置き配」により、再配達の抑制につながり、CO<sub>2</sub> 排出量の削減と配送業務の効率化を実現しています。さらに佐川急便では、飛脚宅配便 1 個あたりのカーボンフットプリントを算定し、その結果を伝票に表示しています。1 回の再配達により CO<sub>2</sub> 排出量が 14 % 増加することも明示し、環境意識の向上と再配達抑制に向けた行動変容を促進することで、顧客と一体となった CO<sub>2</sub> 排出削減に取り組んでいます。【成果と今後の展望】これらの取り組みの成果指標は、前年比での再配達率低減です。2024 年度はスマートクラブの会員数が前年に比べて約 2 割近く増加した結果、再配達率が前年からで約 0.9% 低下し、配送効率が改善されました。今後も受け取り方法の多様化と荷受人さまとのコミュニケーション強化を通じて、さらなる顧客満足度向上と環境負荷低減を目指します。

[行を追加]

## C6. 環境パフォーマンス - 連結アプローチ

(6.1) 環境パフォーマンスデータの計算に関して、選択した連結アプローチを具体的にお答えください。

### 気候変動

#### (6.1.1) 使用した連結アプローチ

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:SG ホールディングスおよび佐川急便

#### (6.1.2) 連結アプローチを選択した根拠を具体的にお答えください

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。グループの中核を担うデリバリー事業では、多くの貨物自動車を使用することから、化石燃料由来のCO2排出量が多いため、SG ホールディングスと佐川急便をGHG排出量の算定対象としています。

### プラスチック

#### (6.1.1) 使用した連結アプローチ

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:SG ホールディングスおよび佐川急便

#### (6.1.2) 連結アプローチを選択した根拠を具体的にお答えください

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。グループの中核を担うデリバリー事業では、多くの貨物自動車を使用することから、化石燃料由来のCO2排出量が多いため、SG ホールディングスと佐川急便をGHG排出量の算定対象としています。

### 生物多様性

### (6.1.1) 使用した連結アプローチ

選択:

☒ その他、具体的にお答えください :SG ホールディングスおよび佐川急便

### (6.1.2) 連結アプローチを選択した根拠を具体的にお答えください

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。グループの中核を担うデリバリー事業では、多くの貨物自動車を使用することから、化石燃料由来のCO2 排出量が多いため、SG ホールディングスと佐川急便をGHG 排出量の算定対象としています。

[固定行]

C7. 環境パフォーマンス - 気候変動

(7.1) 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。

選択:  
☒ いいえ

(7.1.1) 貴組織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。

	構造的変化がありましたか。
	該当するすべてを選択 <input checked="" type="checkbox"/> いいえ

[固定行]

(7.1.2) 貴組織の排出量算定方法、バウンダリ、および/または報告年の定義は報告年に変更されましたか。

	算定方法、バウンダリ(境界)や報告年の定義に変更点がありますか。
	該当するすべてを選択 <input checked="" type="checkbox"/> いいえ

[固定行]

**(7.2) 活動データの収集や排出量の計算に使用した基準、プロトコル、または方法の名称を選択してください。**

該当するすべてを選択

- ☒ ISO 14064-1
- ☒ エネルギーの合理的な使用に関する法令
- ☒ GHG プロトコル:スコープ 2 ガイダンス
- ☒ 地球温暖化対策推進法（2005 年改訂、日本）
- ☒ GHG プロトコル:事業者バリューチェーン(スコープ 3)基準
- ☒ 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)

**(7.3) スコープ 2 排出量を報告するための貴組織のアプローチを説明してください。**

	スコープ 2、ロケーション基準	スコープ 2、マーケット基準	コメント
	<p>選択:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> スコープ 2、ロケーション基準を報告しています</p>	<p>選択:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> スコープ 2、マーケット基準の値を報告しています</p>	<p>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。</p>

[固定行]

**(7.4) 選択した報告バウンダリ内で、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 (たとえば、施設、特定の温室効果ガス、活動、地理的場所等) がありますか。**

選択:

- ☒ いいえ

**(7.5) 基準年と基準年排出量を記入してください。**

スコープ 1

### (7.5.1) 基準年終了

03/31/2021

### (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

271557

### (7.5.3) 方法論の詳細

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)

### (7.5.1) 基準年終了

03/31/2021

### (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

98477

### (7.5.3) 方法論の詳細

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)

### (7.5.1) 基準年終了

03/31/2021

### (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

### (7.5.3) 方法論の詳細

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:購入した製品およびサービス

### (7.5.1) 基準年終了

03/31/2021

### (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

72896

### (7.5.3) 方法論の詳細

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

### (7.5.1) 基準年終了

03/31/2021

### (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

126355

### (7.5.3) 方法論の詳細

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)

#### (7.5.1) 基準年終了

03/31/2021

#### (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

58289

#### (7.5.3) 方法論の詳細

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

#### (7.5.1) 基準年終了

03/31/2021

#### (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

844034

#### (7.5.3) 方法論の詳細

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:事業から出る廃棄物

#### (7.5.1) 基準年終了

03/31/2021

## (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

2759

## (7.5.3) 方法論の詳細

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

## (7.5.1) 基準年終了

03/30/2021

## (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

1343

## (7.5.3) 方法論の詳細

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

## (7.5.1) 基準年終了

03/30/2021

## (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

16924

## (7.5.3) 方法論の詳細

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

### (7.5.1) 基準年終了

03/30/2021

### (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

0

### (7.5.3) 方法論の詳細

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

### (7.5.1) 基準年終了

03/30/2021

### (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

0

### (7.5.3) 方法論の詳細

Scope1 に含めて算出

## スコープ 3 カテゴリ 10:販売製品の加工

### (7.5.1) 基準年終了

03/30/2021

## (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

0

## (7.5.3) 方法論の詳細

該当なし

スコープ 3 カテゴリ 11:販売製品の使用

## (7.5.1) 基準年終了

03/30/2021

## (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

0

## (7.5.3) 方法論の詳細

該当なし

スコープ 3 カテゴリ 12:販売製品の廃棄

## (7.5.1) 基準年終了

03/30/2021

## (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

1040

## (7.5.3) 方法論の詳細

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

#### (7.5.1) 基準年終了

03/30/2021

#### (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

0

#### (7.5.3) 方法論の詳細

該当なし

### スコープ 3 カテゴリ 14:フランチャイズ

#### (7.5.1) 基準年終了

03/30/2021

#### (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

0

#### (7.5.3) 方法論の詳細

該当なし

### スコープ 3 カテゴリ 15:投資

#### (7.5.1) 基準年終了

03/30/2021

## (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

0

## (7.5.3) 方法論の詳細

該当なし

スコープ 3:その他(上流)

## (7.5.1) 基準年終了

03/30/2021

## (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

0

## (7.5.3) 方法論の詳細

該当なし

スコープ 3:その他(下流)

## (7.5.1) 基準年終了

03/30/2021

## (7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

0

## (7.5.3) 方法論の詳細

該当なし

[固定行]

(7.6) 貴組織のスコープ 1 全世界総排出量を教えてください (単位: CO2 換算トン)。

	スコープ 1 世界合計総排出量(CO2 換算トン)	方法論の詳細
報告年	272456	国内グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

[固定行]

(7.7) 貴組織のスコープ 2 全世界総排出量を教えてください (単位: CO2 換算トン)。

	スコープ 2、ロケーション基準全世界総排出量 (CO2 換算トン)	スコープ 2、マーケット基準全世界総排出量 (CO2 換算トン)	方法論の詳細
報告年	35450	37006	国内グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

[固定行]

(7.8) 貴組織のスコープ 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。

購入した製品およびサービス

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性あり、算定済み

## (7.8.2) 報告年の排出量(CO2 換算トン)

78363

## (7.8.3) 排出量計算方法

該当するすべてを選択

☒ 支出額に基づいた手法

## (7.8.4) 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

## (7.8.5) 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

## (7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性あり、算定済み

## (7.8.2) 報告年の排出量(CO2 換算トン)

73137

## (7.8.3) 排出量計算方法

該当するすべてを選択

☒ 支出額に基づいた手法

(7.8.4) 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

(7.8.5) 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)

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性あり、算定済み

(7.8.2) 報告年の排出量(CO2 換算トン)

54976

(7.8.3) 排出量計算方法

該当するすべてを選択

☒ 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、水素（グレー）、都市ガス、プロパンガス、灯油、A 重油）、電力消費量×CO2 排出原単位。

(7.8.4) 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

(7.8.5) 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

### (7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性あり、算定済み

### (7.8.2) 報告年の排出量(CO2 換算トン)

1175929

### (7.8.3) 排出量計算方法

該当するすべてを選択

☒ 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

### (7.8.4) 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

### (7.8.5) 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。

## 事業から出る廃棄物

### (7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性あり、算定済み

## (7.8.2) 報告年の排出量(CO2 換算トン)

4853

## (7.8.3) 排出量計算方法

該当するすべてを選択

☒ 廃棄物の種類特有の手法

## (7.8.4) 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

## (7.8.5) 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

## (7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性あり、算定済み

## (7.8.2) 報告年の排出量(CO2 換算トン)

1848

## (7.8.3) 排出量計算方法

該当するすべてを選択

☒ 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。

#### (7.8.4) 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

#### (7.8.5) 説明してください

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

### 雇用者の通勤

#### (7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性あり、算定済み

#### (7.8.2) 報告年の排出量(CO2 換算トン)

15553

#### (7.8.3) 排出量計算方法

該当するすべてを選択

☒ 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。

#### (7.8.4) 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

#### (7.8.5) 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

### (7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性がない、理由の説明

### (7.8.5) 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

### (7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性がない、理由の説明

### (7.8.5) 説明してください

自社による輸送および物流のため、**Scope 1**、**Scope 2**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

### (7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性がない、理由の説明

### (7.8.5) 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、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

### (7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性がない、理由の説明

### (7.8.5) 説明してください

販売製品は段ボールなどの梱包資材のため、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

### (7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性あり、算定済み

### (7.8.2) 報告年の排出量(CO2 換算トン)

1031

### (7.8.3) 排出量計算方法

該当するすべてを選択

☒ 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

### (7.8.4) 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

### (7.8.5) 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

### (7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性がない、理由の説明

### (7.8.5) 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

### (7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性がない、理由の説明

### (7.8.5) 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

### (7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性がない、理由の説明

### (7.8.5) 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)

(7.8.1) 評価状況

選択:  
☒ 関連性がない、理由の説明

(7.8.5) 説明してください

該当なし。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

その他(下流)

(7.8.1) 評価状況

選択:  
☒ 関連性がない、理由の説明

(7.8.5) 説明してください

該当なし。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。  
[固定行]

(7.9) 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	選択:

	検証/保証状況
	<input checked="" type="checkbox"/> 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)	選択: <input checked="" type="checkbox"/> 第三者検証/保証を実施中
スコープ 3	選択: <input checked="" type="checkbox"/> 第三者検証/保証を実施中

[固定行]

(7.9.1) 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、関連する報告書を添付してください。

## Row 1

### (7.9.1.1) 検証/保証の実施サイクル

選択:

☒ 年 1 回のプロセス

### (7.9.1.2) 報告年における検証/保証取得状況

選択:

☒ 完了

### (7.9.1.3) 検証/保証の種別

選択:

☒ 限定的保証

#### (7.9.1.4) 声明書を添付

2024 年度佐川急便 GHG 排出量\_最終版+佐川急便\_第三者保証報告書.pdf

#### (7.9.1.5) ページ/章

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

#### (7.9.1.6) 関連する検証基準

選択:

☒ ISAE 3410

#### (7.9.1.7) 検証された報告排出量の割合(%)

100

[行を追加]

**(7.9.2) スコープ 2 排出量**に対して実施した検証/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。

#### Row 1

#### (7.9.2.1) スコープ 2 の手法

選択:

☒ スコープ 2 マーケット基準

#### (7.9.2.2) 検証/保証の実施サイクル

選択:

☒ 年 1 回のプロセス

#### (7.9.2.3) 報告年における検証/保証取得状況

選択:

☒ 完了

#### (7.9.2.4) 検証/保証の種別

選択:

☒ 限定的保証

#### (7.9.2.5) 声明書を添付

2024 年度佐川急便 GHG 排出量\_最終版+佐川急便\_第三者保証報告書.pdf

#### (7.9.2.6) ページ/章

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

#### (7.9.2.7) 関連する検証基準

選択:

☒ ISAE 3410

#### (7.9.2.8) 検証された報告排出量の割合(%)

100

[行を追加]

**(7.9.3) スコープ 3 排出量**に対して実施した検証/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。

Row 1

#### (7.9.3.1) スコープ 3 カテゴリ

該当するすべてを選択

- ☒ スコープ 3:出張
- ☒ スコープ 3:資本財
- ☒ スコープ 3:雇用者の通勤  
い)
- ☒ スコープ 3:販売製品の廃棄
- ☒ スコープ 3:事業から出る廃棄物

- ☒ スコープ 3:上流の輸送および物流
- ☒ スコープ 3:購入した製品およびサービス
- ☒ 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

### (7.9.3.2) 検証/保証の実施サイクル

選択:

- ☒ 年 1 回のプロセス

### (7.9.3.3) 報告年における検証/保証取得状況

選択:

- ☒ 完了

### (7.9.3.4) 検証/保証の種別

選択:

- ☒ 限定的保証

### (7.9.3.5) 声明書を添付

2024 年度佐川急便 GHG 排出量\_最終版+佐川急便\_第三者保証報告書.pdf

### (7.9.3.6) ページ/章

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

### (7.9.3.7) 関連する検証基準

選択:

### (7.9.3.8) 検証された報告排出量の割合(%)

100

[行を追加]

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

選択:

☒ 減少

(7.10.1) 全世界総排出量 (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。

再生可能エネルギー消費の変化

### (7.10.1.1) 排出量の変化(CO2 換算トン)

9861

### (7.10.1.2) 排出量変化の増減

選択:

☒ 減少

### (7.10.1.3) 排出量 (割合)

3.07

### (7.10.1.4) 計算を説明してください

9861 トン分の再生可能エネルギー由来の電力を新たに購入。前年のスコープ 1、2 の合計が 321,199 トンのため 3.07%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

### (7.10.1.1) 排出量の変化(CO2 換算トン)

0

### (7.10.1.2) 排出量変化の増減

選択:

☒ 変更なし

### (7.10.1.3) 排出量（割合）

0

### (7.10.1.4) 計算を説明してください

変更なし

## 投資引き上げ（ダイベストメント）

### (7.10.1.1) 排出量の変化(CO2 換算トン)

0

### (7.10.1.2) 排出量変化の増減

選択:

☒ 変更なし

### (7.10.1.3) 排出量（割合）

0

(7.10.1.4) 計算を説明してください

変更なし

買収

(7.10.1.1) 排出量の変化(CO2 換算トン)

0

(7.10.1.2) 排出量変化の増減

選択:

☒ 変更なし

(7.10.1.3) 排出量（割合）

0

(7.10.1.4) 計算を説明してください

変更なし

合併

(7.10.1.1) 排出量の変化(CO2 換算トン)

0

(7.10.1.2) 排出量変化の増減

選択:

☒ 変更なし

#### (7.10.1.3) 排出量（割合）

0

#### (7.10.1.4) 計算を説明してください

変更なし

### 生産量の変化

#### (7.10.1.1) 排出量の変化(CO2 換算トン)

2588

#### (7.10.1.2) 排出量変化の増減

選択:

☒ 減少

#### (7.10.1.3) 排出量（割合）

0.8

#### (7.10.1.4) 計算を説明してください

デリバリー事業における宅配便個数減少に伴う CO2 排出量の減少。前年のスコープ1,2 の合計が 321,199 トン CO2 のため、0.8%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

#### (7.10.1.1) 排出量の変化(CO2 換算トン)

0

#### (7.10.1.2) 排出量変化の増減

選択:

☒ 変更なし

#### (7.10.1.3) 排出量（割合）

0

#### (7.10.1.4) 計算を説明してください

変更なし

バウンダリの変更

#### (7.10.1.1) 排出量の変化(CO2 換算トン)

0

#### (7.10.1.2) 排出量変化の増減

選択:

☒ 変更なし

#### (7.10.1.3) 排出量（割合）

0

#### (7.10.1.4) 計算を説明してください

変更なし

## 物理的操業条件の変化

### (7.10.1.1) 排出量の変化(CO2 換算トン)

0

### (7.10.1.2) 排出量変化の増減

選択:

☒ 変更なし

### (7.10.1.3) 排出量（割合）

0

### (7.10.1.4) 計算を説明してください

変更なし

特定していない

### (7.10.1.1) 排出量の変化(CO2 換算トン)

0

### (7.10.1.2) 排出量変化の増減

選択:

☒ 変更なし

### (7.10.1.3) 排出量（割合）

0

#### (7.10.1.4) 計算を説明してください

変更なし

その他

#### (7.10.1.1) 排出量の変化(CO2 換算トン)

0

#### (7.10.1.2) 排出量変化の増減

選択:

☒ 変更なし

#### (7.10.1.3) 排出量（割合）

0

#### (7.10.1.4) 計算を説明してください

変更なし

[固定行]

**(7.10.2) 7.10 および 7.10.1 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か。**

選択:

☒ マーケット基準

**(7.12) 生物起源炭素由来の二酸化炭素排出は貴組織に関連しますか。**

選択:

☒ いいえ

**(7.15) 貴組織では、スコープ 1 排出量の温室効果ガスの種類別の内訳を作成していますか。**

選択:

☒ はい

**(7.15.1) スコープ 1 全世界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。**

## Row 1

### (7.15.1.1) GHG

選択:

☒ HFCs

### (7.15.1.2) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

7107

### (7.15.1.3) GWP 参照

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:「フロン類等の種類ごとの漏洩量に地球温暖化対策の推進に関する法律」

## Row 2

### (7.15.1.1) GHG

選択:

☒ CO2

### (7.15.1.2) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

265349

### (7.15.1.3) GWP 参照

選択:

☒ 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」

[行を追加]

(7.16) スコープ 1 および 2 の排出量の内訳を国/地域別で回答してください。

	スコープ 1 排出量(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(CO2 換算トン)
日本	272456	35450	37006

[固定行]

(7.17) スコープ 1 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。

該当するすべてを選択

☒ 事業部門別

(7.17.1) 事業部門別にスコープ 1 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 1 排出量(CO2 換算トン)
Row 1	デリバリー事業	272456

[行を追加]

**(7.19) 貴組織のスコープ 1 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 1 総排出量(単位: CO2 換算トン)	コメント
輸送サービス活動	272456	グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

[固定行]

**(7.20) スコープ 2 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。**

該当するすべてを選択

☒ 事業部門別

**(7.20.1) 事業部門別にスコープ 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)
Row 1	デリバリー事業	35450	37006

[行を追加]

(7.21) 貴組織のスコープ 2 全世界総排出量のセクター生産活動別の内訳を回答してください (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
輸送サービス活動	35450	37006	グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

[固定行]

(7.22) 連結会計グループと回答に含まれる別の事業体の間のスコープ 1 およびスコープ 2 総排出量の内訳をお答えください。

連結会計グループ

(7.22.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

272456

(7.22.2) スコープ 2 排出量、ロケーション基準(CO2 換算トン)

35450

### (7.22.3) スコープ 2、マーケット基準排出量(CO2 換算トン)

37006

### (7.22.4) 説明してください

全て連結子会社である佐川急便の排出量。

その他すべての事業体

### (7.22.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

### (7.22.2) スコープ 2 排出量、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

### (7.22.3) スコープ 2、マーケット基準排出量(CO2 換算トン)

0

### (7.22.4) 説明してください

連結子会社対象外の集計はしていない。

[固定行]

(7.23) 貴組織の 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。

選択:

☒ 子会社がないので関連性なし

(7.29) 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。

選択:

☒ 0%超、5%以下

(7.30) 貴組織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。

	貴組織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)	選択: <input checked="" type="checkbox"/> はい
購入または取得した電力の消費	選択: <input checked="" type="checkbox"/> はい
購入または取得した熱の消費	選択: <input checked="" type="checkbox"/> いいえ
購入または取得した蒸気の消費	選択: <input checked="" type="checkbox"/> いいえ
購入または取得した冷熱の消費	選択: <input checked="" type="checkbox"/> いいえ
電力、熱、蒸気、または冷熱の生成	選択: <input checked="" type="checkbox"/> はい

[固定行]

(7.30.1) 貴組織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。

燃料の消費(原材料を除く)

(7.30.1.1) 発熱量

選択:

☒ LHV (低位発熱量)

(7.30.1.2) 再生可能エネルギー源からのエネルギー量 (単位 : MWh)

219

(7.30.1.3) 非再生可能エネルギー源からのエネルギー量 (単位 : MWh)

1079504

(7.30.1.4) 総エネルギー量(再生可能+非再生可能) MWh

1079723.00

購入または取得した電力の消費

(7.30.1.1) 発熱量

選択:

☒ LHV (低位発熱量)

(7.30.1.2) 再生可能エネルギー源からのエネルギー量 (単位 : MWh)

134823

(7.30.1.3) 非再生可能エネルギー源からのエネルギー量 (単位 : MWh)

83806

(7.30.1.4) 総エネルギー量(再生可能+非再生可能) MWh

218629.00

## 自家生成非燃料再生可能エネルギーの消費

### (7.30.1.1) 発熱量

選択:

☒ LHV (低位発熱量)

### (7.30.1.2) 再生可能エネルギー源からのエネルギー量 (単位 : MWh)

332

### (7.30.1.4) 総エネルギー量(再生可能+非再生可能) MWh

332.00

## 合計エネルギー消費量

### (7.30.1.1) 発熱量

選択:

☒ LHV (低位発熱量)

### (7.30.1.2) 再生可能エネルギー源からのエネルギー量 (単位 : MWh)

135374

### (7.30.1.3) 非再生可能エネルギー源からのエネルギー量 (単位 : MWh)

1163310

### (7.30.1.4) 総エネルギー量(再生可能+非再生可能) MWh

1298684.00

[固定行]

**(7.30.6) 貴組織の燃料消費の用途を選択してください。**

	貴組織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	選択: <input checked="" type="checkbox"/> いいえ
熱生成のための燃料の消費量	選択: <input checked="" type="checkbox"/> いいえ
蒸気生成のための燃料の消費量	選択: <input checked="" type="checkbox"/> いいえ
冷熱生成のための燃料の消費量	選択: <input checked="" type="checkbox"/> 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	選択: <input checked="" type="checkbox"/> いいえ

[固定行]

**(7.30.7) 貴組織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**

**(7.30.7.1) 発熱量**

選択:

☒ 発熱量の確認不能

#### (7.30.7.2) 組織によって消費された燃料合計(MWh)

219

#### (7.30.7.8) コメント

バイオガスの消費。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

その他のバイオマス

#### (7.30.7.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

#### (7.30.7.2) 組織によって消費された燃料合計(MWh)

0

#### (7.30.7.8) コメント

消費なし

その他の再生可能燃料(たとえば、再生可能水素)

#### (7.30.7.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

#### (7.30.7.2) 組織によって消費された燃料合計(MWh)

0

#### (7.30.7.8) コメント

消費なし

石炭

#### (7.30.7.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

#### (7.30.7.2) 組織によって消費された燃料合計(MWh)

0

#### (7.30.7.8) コメント

消費なし

石油

#### (7.30.7.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

#### (7.30.7.2) 組織によって消費された燃料合計(MWh)

1008774

#### (7.30.7.8) コメント

軽油、ガソリン、灯油、A 重油の消費が対象。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

## 天然ガス

### (7.30.7.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

### (7.30.7.2) 組織によって消費された燃料合計(MWh)

70731

### (7.30.7.8) コメント

都市ガス、LPG の消費が対象。グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。

その他の非再生可能燃料(たとえば、非再生可能水素)

### (7.30.7.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

### (7.30.7.2) 組織によって消費された燃料合計(MWh)

0

### (7.30.7.8) コメント

消費なし

燃料合計

### (7.30.7.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

#### (7.30.7.2) 組織によって消費された燃料合計(MWh)

1079724

#### (7.30.7.8) コメント

合計値

[固定行]

(7.30.9) 貴組織が報告年に生成、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。

電力

#### (7.30.9.1) 総生成量(MWh)

331

#### (7.30.9.2) 組織によって消費される生成量 (MWh)

331

#### (7.30.9.3) 再生可能エネルギー源からの総生成量 (MWh)

331

#### (7.30.9.4) 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)

331

熱

(7.30.9.1) 総生成量(MWh)

0

(7.30.9.2) 組織によって消費される生成量 (MWh)

0

(7.30.9.3) 再生可能エネルギー源からの総生成量 (MWh)

0

(7.30.9.4) 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)

0

蒸気

(7.30.9.1) 総生成量(MWh)

0

(7.30.9.2) 組織によって消費される生成量 (MWh)

0

(7.30.9.3) 再生可能エネルギー源からの総生成量 (MWh)

0

(7.30.9.4) 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)

0

冷熱

#### (7.30.9.1) 総生成量(MWh)

0

#### (7.30.9.2) 組織によって消費される生成量 (MWh)

0

#### (7.30.9.3) 再生可能エネルギー源からの総生成量 (MWh)

0

#### (7.30.9.4) 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)

0

[固定行]

**(7.30.14) 7.7** 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。

#### Row 1

##### (7.30.14.1) 国・地域

選択:

☒ 日本

##### (7.30.14.2) 調達方法

選択:

☒ 電力サプライヤーとの小売供給契約(小売グリーン電力)

##### (7.30.14.3) エネルギーキャリア

選択:

☒ 電力

#### (7.30.14.4) 低炭素技術の種類

選択:

☒ 水力発電(発電能力不明)

#### (7.30.14.5) 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)

21521

#### (7.30.14.6) トラッキング(追跡)手法

選択:

☒ 契約

#### (7.30.14.7) 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

選択:

☒ 日本

#### (7.30.14.8) 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。

選択:

☒ はい

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

1909

#### (7.30.14.10) コメント

水力発電由来の電力調達

## Row 2

### (7.30.14.1) 国・地域

選択:

☒ 日本

### (7.30.14.2) 調達方法

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:グリーン電力証書

### (7.30.14.3) エネルギーキャリア

選択:

☒ 電力

### (7.30.14.4) 低炭素技術の種類

選択:

☒ 太陽光

### (7.30.14.5) 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

### (7.30.14.6) トラッキング(追跡)手法

選択:

☒ 契約

### (7.30.14.7) 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

選択:

☒ 日本

**(7.30.14.8) 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。**

選択:

☒ いいえ

**(7.30.14.10) コメント**

太陽光発電由来のグリーン電力証書

**Row 3**

**(7.30.14.1) 国・地域**

選択:

☒ 日本

**(7.30.14.2) 調達方法**

選択:

☒ 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

**(7.30.14.3) エネルギーキャリア**

選択:

☒ 電力

**(7.30.14.4) 低炭素技術の種類**

選択:

☒ 太陽光

#### (7.30.14.5) 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)

110110

#### (7.30.14.6) トラッキング(追跡)手法

選択:

☒ 契約

#### (7.30.14.7) 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

選択:

☒ 日本

#### (7.30.14.8) 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。

選択:

☒ いいえ

#### (7.30.14.10) コメント

太陽光発電由来の非化石証書付き電力メニュー

### Row 4

#### (7.30.14.1) 国・地域

選択:

☒ 日本

#### (7.30.14.2) 調達方法

選択:

☒ 第三者が所有する現地設備から購入(オンサイト PPA)

#### (7.30.14.3) エネルギーキャリア

選択:

☒ 電力

#### (7.30.14.4) 低炭素技術の種類

選択:

☒ 太陽光

#### (7.30.14.5) 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)

1972

#### (7.30.14.6) トラッキング(追跡)手法

選択:

☒ 契約

#### (7.30.14.7) 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

選択:

☒ 日本

#### (7.30.14.8) 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。

選択:

☒ はい

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

2018

## (7.30.14.10) コメント

オンサイト PPA の電力購入

[行を追加]

(7.30.15) 送配電グリッドからエネルギーを直接調達する手段別のすべての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。

### Row 1

## (7.30.15.1) カテゴリ

選択:

☒ LDV

## (7.30.15.2) 排出係数の単位

選択:

☒ CO2 g/kWh

## (7.30.15.3) 平均排出係数:単位の値

212

## (7.30.15.4) コメント

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。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。

### Row 2

## (7.30.15.1) カテゴリ

選択:

☒ HDV

### (7.30.15.2) 排出係数の単位

選択:

☒ CO2 g/kWh

### (7.30.15.3) 平均排出係数:単位の値

215.5

### (7.30.15.4) コメント

グループの中核会社である佐川急便が対象範囲。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。

[行を追加]

### (7.30.16) 報告年における電力/熱/蒸気/冷熱の消費量の国/地域別の内訳を示してください。

日本

### (7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

218630

### (7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

332

### (7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

#### (7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

#### (7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

218962.00

[固定行]

(7.36) 貴組織の輸送製品および/またはサービスに適した効率指標を記入します。

#### Row 1

#### (7.36.1) 事業活動

選択:

☒ 軽量自動車(LDV)

#### (7.36.2) メートル法による数値

0.00277

#### (7.36.3) 指標分子

選択:

☒ MWh

#### (7.36.4) 指標分母

選択:

☒ t.km

#### (7.36.5) 指標分子:単位あたりの総量

126646

#### (7.36.6) 指標分母:単位あたりの総量

45685175

#### (7.36.7) 昨年からの変化率(%)

-1.26

#### (7.36.8) 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）。

### Row 2

#### (7.36.1) 事業活動

選択:

☒ 重量自動車(HDV)

#### (7.36.2) メートル法による数値

0.00074

#### (7.36.3) 指標分子

選択:

☒ MWh

#### (7.36.4) 指標分母

選択:

☒ t.km

#### (7.36.5) 指標分子:単位あたりの総量

940800

#### (7.36.6) 指標分母:単位あたりの総量

1259949348

#### (7.36.7) 昨年からの変化率(%)

2.01

#### (7.36.8) 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)。

[行を追加]

(7.45) 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、貴組織の事業に当てはまる追加の原単位指標を記入します。

#### Row 1

#### (7.45.1) 原単位数値

0.3

#### (7.45.2) 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)

309462

#### (7.45.3) 指標分母

選択:

☒ 売上高合計

#### (7.45.4) 指標分母:単位あたりの総量

1031006

#### (7.45.5) 使用したスコープ 2 の値

選択:

☒ マーケット基準

#### (7.45.6) 前年からの変化率(%)

2.3

#### (7.45.7) 変化の増減

選択:

☒ 減少

#### (7.45.8) 変化の理由

該当するすべてを選択

☒ 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

#### (7.45.9) 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

[行を追加]

(7.51) 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

### (7.51.1) 原単位の計算に使用されたスコープ

選択:

☒ スコープ 1 のみを報告

### (7.51.2) 原単位数値

0.000684

### (7.51.3) 指標分子:排出量(単位: CO2 換算トン)

31265

### (7.51.4) 指標分母:単位

選択:

☒ t.km

### (7.51.5) 指標分母:単位あたりの総量

45685175

### (7.51.6) 前年からの変化率(%)

2.28

(7.51.7) 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起源の排出はスコープ1から除外。排出原単位の変化の理由は、前年からの変化は極小であるが、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

### (7.51.1) 原単位の計算に使用されたスコープ

選択:

☒ スコープ1のみを報告

### (7.51.2) 原単位数値

0.000182

### (7.51.3) 指標分子:排出量(単位: CO2 換算トン)

229623

### (7.51.4) 指標分母:単位

選択:

☒ t.km

### (7.51.5) 指標分母:単位あたりの総量

1259949348

### (7.51.6) 前年からの変化率(%)

2.27

(7.51.7) 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起源の排出はスコープ1から除外。排出原単位の変化の理由は、前年からの変化は極小であるが、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。

## ALL

### (7.51.1) 原単位の計算に使用されたスコープ

選択:

☒ スコープ 1 + 2 を報告

### (7.51.2) 原単位数値

0.000228

### (7.51.3) 指標分子:排出量(単位: CO2 換算トン)

297894

### (7.51.4) 指標分母:単位

選択:

☒ t.km

### (7.51.5) 指標分母:単位あたりの総量

1305634523

### (7.51.6) 前年からの変化率(%)

-1.51

(7.51.7) 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起源の排出はスコープ1から除外。排出原単位の変化の理由は、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。  
[固定行]

## (7.53) 報告年に有効な排出量目標はありましたか。

該当するすべてを選択

☒ 総量目標

### (7.53.1) 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。

#### Row 1

##### (7.53.1.1) 目標参照番号

選択:

☒ Abs 5

##### (7.53.1.2) これは科学に基づく目標ですか

選択:

☒ はい、この目標は科学に基づく目標イニシアチブ（SBTi）の認定を受けている

##### (7.53.1.3) 科学に基づく目標イニシアチブの公式認定レター

SAGA-JAP-001-OFF\_\_Target Approval Certificate (SBT 認定) .pdf

##### (7.53.1.4) 目標の野心度

選択:

☒ 1.5°C目標に整合済み

##### (7.53.1.5) 目標設定日

10/16/2022

#### (7.53.1.6) 目標の対象範囲

選択:

☒ 組織全体

#### (7.53.1.7) 目標の対象となる温室効果ガス

該当するすべてを選択

☒ 二酸化炭素(CO2)

#### (7.53.1.8) スコープ

該当するすべてを選択

☒ スコープ 1

☒ スコープ 2

#### (7.53.1.9) スコープ 2 算定方法

選択:

☒ マーケット基準

#### (7.53.1.11) 基準年の終了日

03/30/2021

#### (7.53.1.12) 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

#### (7.53.1.13) 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

(7.53.1.31) 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)

0.000

(7.53.1.32) 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)

363116.000

(7.53.1.33) 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

(7.53.1.34) 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

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

100

(7.53.1.54) 目標の終了日

03/30/2031

(7.53.1.55) 基準年からの目標削減率 (%)

42

(7.53.1.56) 選択した全スコープの目標で対象とする目標の終了日における総排出量 (CO2 換算トン)

210607.280

(7.53.1.57) 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)

272456

#### (7.53.1.58) 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)

37006

#### (7.53.1.77) 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)

309462.000

#### (7.53.1.78) 目標の対象となる土地関連の排出量

選択:

☒ 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)

#### (7.53.1.79) 基準年に対して達成された目標の割合

35.18

#### (7.53.1.80) 報告年の目標の状況

選択:

☒ 進行中

#### (7.53.1.82) 目標対象範囲を説明し、除外事項を教えてください

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。

#### (7.53.1.83) 目標の目的

日本の CO2 排出量のうち、自家用車を含む運輸部門の排出量は約 17% を占め、その影響は大きいと認識しています。運輸部門に含まれる旅客や貨物の輸送は、多くの産業や日常生活に深く関わる機能であり、脱炭素社会の実現に向けて輸送における排出削減は重要です。物流という社会インフラを担う企業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脱炭素社会の実現に向けて目標を掲げて削減に取り組んで参ります。

#### (7.53.1.84) 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 EV 車の導入を開始。CO2 排出量としては、削減対策の効果によって抑制することで総排出量は減少傾向。スコープ2 再生可能エネルギー由来の電力への切り替えを進め、2024 年度までに全体の約 60 % の電力を切り替え。結果として、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。

#### (7.53.1.85) セクター別脱炭素化アプローチを用いて設定された目標

選択:

☒ いいえ

### Row 2

#### (7.53.1.1) 目標参照番号

選択:

☒ Abs 6

#### (7.53.1.2) これは科学に基づく目標ですか

選択:

☒ はい、この目標は科学に基づく目標イニシアチブ（SBTi）の認定を受けている

#### (7.53.1.3) 科学に基づく目標イニシアチブの公式認定レター

SAGA-JAP-001-OFF\_\_Target Approval Certificate (SBT 認定) .pdf

#### (7.53.1.4) 目標の野心度

選択:

☒ 2℃を大きく下回る目標に整合済み

#### (7.53.1.5) 目標設定日

10/16/2022

### (7.53.1.6) 目標の対象範囲

選択:

☒ 組織全体

### (7.53.1.7) 目標の対象となる温室効果ガス

該当するすべてを選択

☒ 二酸化炭素(CO2)

### (7.53.1.8) スコープ

該当するすべてを選択

☒ スコープ 3

### (7.53.1.10) スコープ 3 カテゴリ

該当するすべてを選択

☒ スコープ 3、カテゴリ 6 - 出張

☒ スコープ 3、カテゴリ 2 - 資本財

☒ スコープ 3、カテゴリ 7 - 従業員の通勤  
2 に含まれない)

☒ スコープ 3、カテゴリ 4 - 上流の輸送および物流

☒ スコープ 3、カテゴリ 5 - 事業から出る廃棄物

☒ スコープ 3、カテゴリ 12 - 販売製品の廃棄処理

☒ スコープ 3、カテゴリ 1 - 購入した製品・サービス

☒ 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

### (7.53.1.11) 基準年の終了日

03/30/2021

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

72896

**(7.53.1.15) スコープ 3 カテゴリ 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

**(7.53.1.16) スコープ 3 カテゴリ 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

**(7.53.1.17) スコープ 3 カテゴリ 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

**(7.53.1.18) スコープ 3 カテゴリ 5 の基準年:目標の対象となる事業から出る廃棄物による排出量 (CO2 換算トン)**

2759

**(7.53.1.19) スコープ 3 カテゴリ 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

**(7.53.1.20) スコープ 3 カテゴリ 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

**(7.53.1.25) スコープ 3 カテゴリ 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

**(7.53.1.31) 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)**

1123640.000

**(7.53.1.32) 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)**

**(7.53.1.35) スコープ 3 カテゴリ 1 の基準年:スコープ 3 カテゴリ 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製品・サービスによる排出量の割合:購入した製品・サービス(CO2 換算トン)**

100.0

**(7.53.1.36) スコープ 3 カテゴリ 2 の基準年:スコープ 3 カテゴリ 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)**

100.0

**(7.53.1.37) スコープ 3 カテゴリ 3 の基準年:スコープ 3 カテゴリ 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)**

100.0

**(7.53.1.38) スコープ 3 カテゴリ 4 の基準年:スコープ 3 カテゴリ 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)**

100.0

**(7.53.1.39) スコープ 3 カテゴリ 5 の基準年:スコープ 3 カテゴリ 5 の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる事業から出る廃棄物による排出量:事業から出る廃棄物(CO2 換算トン)**

100.0

**(7.53.1.40) スコープ 3 カテゴリ 6 の基準年:スコープ 3 カテゴリ 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)**

100.0

(7.53.1.41) スコープ 3 カテゴリ 7 の基準年:スコープ 3 カテゴリ 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)

100.0

(7.53.1.46) スコープ 3 カテゴリ 12 の基準年:スコープ 3 カテゴリ 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)

100.0

(7.53.1.52) 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)

100.0

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

100.0

(7.53.1.54) 目標の終了日

03/30/2031

(7.53.1.55) 基準年からの目標削減率 (%)

25

(7.53.1.56) 選択した全スコープの目標で対象とする目標の終了日における総排出量 (CO2 換算トン)

842730.000

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

78363

**(7.53.1.60) スコープ 3 カテゴリ 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)**

73137

**(7.53.1.61) スコープ 3 カテゴリ 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)**

54976

**(7.53.1.62) スコープ 3 カテゴリ 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)**

1175929

**(7.53.1.63) スコープ 3 カテゴリ 5:目標の対象となる報告年の事業から出る廃棄物による排出量 (CO2 換算トン)**

4853

**(7.53.1.64) スコープ 3 カテゴリ 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)**

1848

**(7.53.1.65) スコープ 3 カテゴリ 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)**

15553

**(7.53.1.70) スコープ 3 カテゴリ 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)**

1031

**(7.53.1.76) 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)**

1405690.000

**(7.53.1.77) 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)**

### (7.53.1.78) 目標の対象となる土地関連の排出量

選択:

☒ 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)

### (7.53.1.79) 基準年に対して達成された目標の割合

-100.41

### (7.53.1.80) 報告年の目標の状況

選択:

☒ 進行中

### (7.53.1.82) 目標対象範囲を説明し、除外事項を教えてください

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。

### (7.53.1.83) 目標の目的

日本のCO<sub>2</sub>排出量のうち、自家用車を含む運輸部門の排出量は約17%を占め、その影響は大きいと認識しています。運輸部門に含まれる旅客や貨物の輸送は、多くの産業や日常生活に深く関わる機能であり、脱炭素社会の実現に向けて輸送における排出削減は重要です。物流という社会インフラを担う企業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脱炭素社会の実現に向けて目標を掲げて削減に取り組んで参ります。

### (7.53.1.84) 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

大型物流施設の稼働により物流効率化を図り、カテゴリ4の委託輸送の抑制に取り組む。また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。ただし事業成長等により委託輸送の増加により基準年比では増加している。

### (7.53.1.85) セクター別脱炭素化アプローチを用いて設定された目標

選択:

☒ いいえ

### Row 3

#### (7.53.1.1) 目標参照番号

選択:

☒ Abs 7

#### (7.53.1.2) これは科学に基づく目標ですか

選択:

☒ いいえ、しかし、今後 2 年以内に設定する予定です

#### (7.53.1.5) 目標設定日

03/30/2022

#### (7.53.1.6) 目標の対象範囲

選択:

☒ 組織全体

#### (7.53.1.7) 目標の対象となる温室効果ガス

該当するすべてを選択

☒ 二酸化炭素(CO2)

#### (7.53.1.8) スコープ

該当するすべてを選択

☒ スコープ 1

☒ スコープ 2

### (7.53.1.9) スコープ 2 算定方法

選択:

☒ マーケット基準

### (7.53.1.11) 基準年の終了日

03/30/2014

### (7.53.1.12) 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

### (7.53.1.13) 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

### (7.53.1.31) 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)

0.000

### (7.53.1.32) 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)

393862.000

### (7.53.1.33) 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

### (7.53.1.34) 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

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

100

**(7.53.1.54) 目標の終了日**

12/30/2050

**(7.53.1.55) 基準年からの目標削減率 (%)**

100

**(7.53.1.56) 選択した全スコープの目標で対象とする目標の終了日における総排出量 (CO2 換算トン)**

0.000

**(7.53.1.57) 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)**

272456

**(7.53.1.58) 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)**

37006

**(7.53.1.77) 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)**

309462.000

**(7.53.1.78) 目標の対象となる土地関連の排出量**

選択:

☒ 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)

**(7.53.1.79) 基準年に対して達成された目標の割合**

21.43

### (7.53.1.80) 報告年の目標の状況

選択:

☒ 進行中

### (7.53.1.82) 目標対象範囲を説明し、除外事項を教えてください

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。

### (7.53.1.83) 目標の目的

日本のCO2排出量のうち、自家用車を含む運輸部門の排出量は約17%を占め、その影響は大きいと認識しています。運輸部門に含まれる旅客や貨物の輸送は、多くの産業や日常生活に深く関わる機能であり、脱炭素社会の実現に向けて輸送における排出削減は重要です。物流という社会インフラを担う企業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脱炭素社会の実現に向けて目標を掲げて削減に取り組んで参ります。

### (7.53.1.84) 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EV車の導入を開始。CO2排出量としては、削減対策の効果によって抑制することで総排出量は減少傾向。スコープ2再生可能エネルギー由来の電力への切り替えを進め、2024年度までに全体の約60%の電力を切り替え。結果として、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。

### (7.53.1.85) セクター別脱炭素化アプローチを用いて設定された目標

選択:

☒ いいえ

[行を追加]

### (7.54) 報告年に有効なその他の気候関連目標がありましたか。

該当するすべてを選択

☒ 低炭素エネルギー消費または生産を増加または維持するための目標:

#### (7.54.1) 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てください。

## Row 1

### (7.54.1.1) 目標参照番号

選択:

☒ Low 1

### (7.54.1.2) 目標設定日

03/30/2022

### (7.54.1.3) 目標の対象範囲

選択:

☒ 組織全体

### (7.54.1.4) 目標の種類: エネルギーキャリア

選択:

☒ 電力

### (7.54.1.5) 目標の種類: 活動

選択:

☒ 消費

### (7.54.1.6) 目標の種類: エネルギー源

選択:

☒ 再生可能エネルギー源のみ

### (7.54.1.7) 基準年の終了日

03/30/2014

**(7.54.1.8) 基準年の選択したエネルギーキャリアの消費量または生産量(MWh)**

220585411

**(7.54.1.9) 基準年の低炭素または再生可能エネルギーの割合(%)**

0.15

**(7.54.1.10) 目標の終了日**

12/30/2030

**(7.54.1.11) 目標終了日の低炭素または再生可能エネルギーの割合**

80

**(7.54.1.12) 報告年の低炭素または再生可能エネルギーの割合(%)**

61

**(7.54.1.13) 基準年に対して達成された目標の割合**

76.21

**(7.54.1.14) 報告年の目標の状況**

選択:

☒ 進行中

**(7.54.1.16) この目標は排出量目標の一部ですか**

Abs4,5,6

**(7.54.1.17) この目標は包括的なイニシアチブの一部ですか**

該当するすべてを選択

☒ 科学に基づく目標イニシアチブ

#### (7.54.1.18) 科学に基づく目標イニシアチブの公式認定文書

SAGA-JAP-001-OFF\_\_Target Approval Certificate (SBT 認定) .pdf

#### (7.54.1.19) 目標対象範囲を説明し、除外事項を教えてください

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。

#### (7.54.1.20) 目標の目的

脱炭素社会の実現に向けた 2030 年の CO2 削減目標の達成および 2050 年のカーボンニュートラル実現に向けて、事業活動における電力の再生可能エネルギー化は重要な要素であることから、目標を設定することで推進を図る。

#### (7.54.1.21) 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

計画事業拠点への太陽光発電設備の導入および契約電力を再生可能エネルギー由来に切り替えていくことで目標の達成を図る。進捗報告年には、45 拠点の電力契約を再生可能エネルギー由来の契約へと切り替え、再生可能エネルギーの率を大きく上昇することができ、計画を上回っている。

[行を追加]

(7.55) 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。

選択:

☒ はい

(7.55.1) 各段階のイニシアチブの総数を示し、実施段階のイニシアチブ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	年間推定 CO2 削減量（メートルトン CO2e）
調査中	0	数値入力
実施予定	0	0
実施開始	0	0
実施中	2	132066
実施できず	0	数値入力

[固定行]

**(7.55.2) 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。**

## Row 1

### (7.55.2.1) イニシアチブのカテゴリ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

### (7.55.2.2) 推定年間 CO2e 排出削減量(CO2 換算トン)

132065

### (7.55.2.3) 排出量低減が起こっているスコープまたはスコープ 3 カテゴリ

該当するすべてを選択

☒ スコープ 3 カテゴリ 4:上流の輸送および物流

#### (7.55.2.4) 自発的/義務的

選択:

☒ 自主的

#### (7.55.2.5) 年間経費節減額 (通貨単位は 1.2 での指定に従う)

0

#### (7.55.2.6) 必要投資額 (通貨単位は 1.2 での指定に従う)

0

#### (7.55.2.7) 投資回収期間

選択:

☒ ペイバックなし

#### (7.55.2.8) 取り組みの推定活動期間

選択:

☒ 継続中

#### (7.55.2.9) 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。

### Row 2

#### (7.55.2.1) イニシアチブのカテゴリ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:クール設備へ省エネコントローラー設置

#### (7.55.2.2) 推定年間 CO2e 排出削減量(CO2 換算トン)

1.64

#### (7.55.2.3) 排出量低減が起こっているスコープまたはスコープ 3 カテゴリ

該当するすべてを選択

☒ スコープ 2(マーケット基準)

#### (7.55.2.4) 自発的/義務的

選択:

☒ 自主的

#### (7.55.2.5) 年間経費節減額 (通貨単位は 1.2 での指定に従う)

97056

#### (7.55.2.6) 必要投資額 (通貨単位は 1.2 での指定に従う)

97056000

#### (7.55.2.7) 投資回収期間

選択:

☒ 4～10 年

#### (7.55.2.8) 取り組みの推定活動期間

選択:

☒ 継続中

### (7.55.2.9) コメント

営業所内のクール設備に省エネコントローラーを設置することで、電気使用量と CO<sub>2</sub>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。  
[行を追加]

(7.55.3) 排出削減活動への投資を促進するために貴組織はどのような方法を使っていますか。

#### Row 1

### (7.55.3.1) 手法

選択:

☒ 省エネの専用予算

### (7.55.3.2) コメント

省エネ設備への入替えによる CO<sub>2</sub> 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

#### Row 2

### (7.55.3.1) 手法

選択:

☒ その他の排出量削減活動の専用予算

### (7.55.3.2) コメント

CO<sub>2</sub> の吸収源となる森林保全を自社社有森林で実施しており、予算を設けている。

#### Row 3

### (7.55.3.1) 手法

選択:

☒ 省エネの専用予算

### (7.55.3.2) コメント

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。

[行を追加]

**(7.73) 貴組織では、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。**

選択:

☒ いいえ、データは提供しない

**(7.74) 貴組織の製品やサービスを低炭素製品に分類していますか。**

選択:

☒ はい

**(7.74.1) 低炭素製品に分類している貴組織の製品やサービスを具体的にお答えください。**

#### Row 1

#### (7.74.1.1) 集合のレベル

選択:

☒ 製品またはサービス

#### (7.74.1.2) 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

選択:

☒ 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たタクソノミーはない

### (7.74.1.3) 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

### (7.74.1.4) 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転車のトライクカーゴを導入している。トライクカーゴは **150 kg** の荷物を積載することができ、約 **150** 台を導入。この台数は貨物軽自動車約 **64** 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。

### (7.74.1.5) 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

選択:

☒ はい

### (7.74.1.6) 削減貢献量を計算するために使用された方法

選択:

☒ Guidelines for Assessing the Contribution of Products to Avoided Greenhouse Gas Emissions (ILCA)

### (7.74.1.7) 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

選択:

☒ 使用段階

### (7.74.1.8) 使用された機能単位

宅配便事業において同じ荷物の量を輸送した場合

### (7.74.1.9) 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

現状、宅配便を輸送する際に使用している軽自動車が排出する CO2

#### (7.74.1.10) 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

選択:

☒ 使用段階

#### (7.74.1.11) 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削減貢献量 (機能単位あたりの CO2 換算トン)

320

#### (7.74.1.12) 仮定した内容を含め、貴組織の削減貢献量の計算について、説明してください

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転車のトライクカーゴを導入している。トライクカーゴは 150 kg の荷物を積載することができ、約 150 台が稼働している。貨物軽自動車の 350kg の荷物積載で換算すると、軽自動車を 64 台のガソリン燃焼による CO2 排出を、電気自転車のトライクカーゴにすることで削減することができている。軽自動車の平均的年間 CO2 排出量 約 5 トン × 64 台 = 320 トン CO2 / 年間

#### (7.74.1.13) 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

0.047

[行を追加]

(7.75) 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。

Row 1

#### (7.75.1) 事業活動

選択:

☒ 重量自動車(HDV)

#### (7.75.2) 単位

選択:

☒ 保有車両数

### (7.75.3) 技術リスク

選択:

☒ バッテリー式電気自動車（BEV）

### (7.75.4) メートル法による数値

52

### (7.75.5) 単位

選択:

☒ 台数

### (7.75.6) 説明

佐川急便の電気トラックが対象。

## Row 2

### (7.75.1) 事業活動

選択:

☒ 重量自動車(HDV)

### (7.75.2) 単位

選択:

☒ 保有車両数

### (7.75.3) 技術リスク

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:天然ガストラック（CNG）

#### (7.75.4) メートル法による数値

1181

#### (7.75.5) 単位

選択:

☒ 台数

#### (7.75.6) 説明

佐川急便の天然ガストラック（CNG）が対象。

### Row 3

#### (7.75.1) 事業活動

選択:

☒ 重量自動車(HDV)

#### (7.75.2) 単位

選択:

☒ 保有車両数

#### (7.75.3) 技術リスク

選択:

☒ 従来型ハイブリッド

#### (7.75.4) メートル法による数値

**(7.75.5) 単位**

選択:

☒ 台数

**(7.75.6) 説明**

佐川急便のハイブリッドトラックが対象。

**Row 4****(7.75.1) 事業活動**

選択:

☒ 軽量自動車(LDV)

**(7.75.2) 単位**

選択:

☒ 保有車両数

**(7.75.3) 技術リスク**

選択:

☒ バッテリー式電気自動車（BEV）

**(7.75.4) メートル法による数値**

51

**(7.75.5) 単位**

選択:

☒ 台数

## (7.75.6) 説明

佐川急便の電気自動車対象。

## Row 5

## (7.75.1) 事業活動

選択:

☒ 重量自動車(HDV)

## (7.75.2) 単位

選択:

☒ 保有車両数

## (7.75.3) 技術リスク

選択:

☒ 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）

## (7.75.4) メートル法による数値

19391

## (7.75.5) 単位

選択:

☒ 台数

## (7.75.6) 説明

佐川急便の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。

## Row 6

### (7.75.1) 事業活動

選択:

☒ 重量自動車(HDV)

### (7.75.2) 単位

選択:

☒ 保有車両数

### (7.75.3) 技術リスク

選択:

☒ 燃料電池電気自動車(FCEV)

### (7.75.4) メートル法による数値

25

### (7.75.5) 単位

選択:

☒ 台数

### (7.75.6) 説明

佐川急便の FCEV トラックが対象。

[行を追加]

**(7.79)** 貴組織では、報告年内にプロジェクトベースの炭素クレジットを償却しましたか。

選択:

☒ いいえ

## C13. 追加情報および最終承認

(13.1) CDP への回答に含まれる環境情報 (質問 7.9.1/2/3、8.9.1/2/3/4、および 9.3.2 で報告されていないもの) が第三者によって検証または保証されているかどうかをお答えください。

	CDP への回答に含まれるその他の環境情報は、第三者によって検証または保証されている
	選択: <input checked="" type="checkbox"/> はい

[固定行]

(13.1.1) CDP 質問書への回答のどのデータ・ポイントが第三者によって検証または保証されており、どの基準が使用されていますか。

### Row 1

#### (13.1.1.1) データが検証/保証されている環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

#### (13.1.1.2) 検証または保証を受けた開示モジュールとデータ

環境パフォーマンス - 気候変動

☒ 電気/蒸気/熱/冷熱の消費

### (13.1.1.3) 検証/保証基準

一般的な基準

☒ ISAE 3410、温室効果ガス報告書に関する保証業務

### (13.1.1.4) 第三者検証/保証プロセスの詳細

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

### (13.1.1.5) 検証/保証のエビデンス/レポートを添付する (任意)

2024 年度佐川急便 GHG 排出量\_最終版+佐川急便\_第三者保証報告書.pdf

[行を追加]

(13.2) この欄を使用して、貴組織が自身の回答に関連していると思う追加的な情報または前提情報をお答えいただけます。この欄は任意で、採点されないことにご注意ください。

	追加情報	添付書類 (任意)
	特になし	ダミー.docx

[固定行]

(13.3) CDP 質問書への回答を最終承認した人物に関する以下の情報を記入します。

### (13.3.1) 役職

代表取締役

### (13.3.2) 職種

選択:

☒ 最高執行責任者(COO)

[固定行]

