



Grow the new Story.
新しい物流で、新しい社会を、共に育む。

SG ホールディングスグループ

TCFD REPORT

2023年3月発行

CONTENTS

1: 取り組みの背景	01
2: TCFD対応の経緯	01
3: 2022年度の分析結果サマリー	03
4: ガバナンス・リスクマネジメント	04
5: 戦略(リスク)	05
6: 戦略(事業機会)	11
7: 指標と目標	12
8: 出典・注記	13

1. 取り組みの背景

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。本分析は事業継続における気候関連のリスクと機会を把握し、さまざまな事態を想定したうえで対応策を講じることが目的です。今後も社会情勢の変化や技術の進化にあわせて継続的に取り組み、事業戦略との融合やリスクマネジメントプロセスへの包含、社内外のコミュニケーション深化に活用していきます。

参照サイト

- TCFD公式サイト（英語） (<https://www.fsb-tcf.org/>)
- TCFDコンソーシアム (<https://tcfd-consortium.jp/about>)

2. TCFD対応の経緯

2021年の初回シナリオ分析では、IEA*¹等の国際的な研究機関の情報を使用した基本的な分析を実施し、網羅的にグループの気候関連重要リスクを洗い出しました。2022年の分析では、国内情勢や当社グループの独自性を加味したサブシナリオを設定し、深掘りを行いました。不確実性の高い将来に向けて、さまざまなリスクを想定し柔軟に対応策を講じることで、持続的な成長の実現に向けて取り組んでいきます。

2021年の分析は[TCFDレポート\(2022年3月発行\)](#)をご参照ください。

	2019年度	2021年度	2022年度
	TCFD提言への賛同	推奨項目に沿った一般的な分析	国内情勢や当社グループの独自性を加味した分析
対応内容	<ul style="list-style-type: none"> 賛同表明 TCFDコンソーシアムへの参画 	<ul style="list-style-type: none"> 推奨項目に沿った基本的なシナリオ分析 国際研究機関の情報やデータを使用 	<ul style="list-style-type: none"> 国内の電源構成や異常気象(豪雪や猛暑)を踏まえた分析 自社のエネルギーシミュレーションを使用
開示	—	<ul style="list-style-type: none"> TCFDレポート2022 統合報告書2022など 	<ul style="list-style-type: none"> TCFDレポート2023 統合報告書2023など想定

TCFD推奨4項目の取り組み

	2021年度	2022年度
参 照 先	2022年3月発行TCFDレポート	2023年3月発行TCFDレポート
ガバナンス	<ul style="list-style-type: none"> SGホールディングス代表取締役会長兼社長を委員長としたCSR委員会でサステナビリティに関わる管理体系の構築と活動の推進を行う。 (計3回実施) 気候変動関連の重要事項はCSR委員会で検討し、取締役会へ報告、管理・監督を行う。 <p><取締役会への報告内容></p> <ul style="list-style-type: none"> TCFDシナリオ分析の結果 脱炭素目標に対するCO₂排出削減の進捗など 	<ul style="list-style-type: none"> SGホールディングス代表取締役会長兼社長を委員長としたサステナビリティ委員会(CSR委員会より名称変更)でサステナビリティに関わる管理体系の構築と活動の推進を行う。 (計4回実施) 気候変動関連の重要事項はサステナビリティ委員会で検討し、取締役会へ報告、管理・監督を行う。 <p><取締役会への報告内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 気候変動に関するグループの施策 TCFDシナリオ分析の結果 脱炭素目標に対するCO₂排出削減の進捗など
戦 略	<ul style="list-style-type: none"> 網羅的なリスクの洗い出しと評価 <p><移行リスク></p> <ul style="list-style-type: none"> 脱炭素移行による事業コスト <p><物理的リスク></p> <ul style="list-style-type: none"> 風水害による損害コスト 空調コスト 	<ul style="list-style-type: none"> 中期経営計画の重点戦略に「脱炭素をはじめとした社会・環境課題解決に向けたサービスの推進」を策定*2 国内情勢を加味した分析の深掘り <p><移行リスク></p> <ul style="list-style-type: none"> エネルギー変化による財務影響 <p><物理的リスク></p> <ul style="list-style-type: none"> 豪雪による損害コスト 熱中症リスク及び対策コスト
リスク管理	<ul style="list-style-type: none"> 他の事業リスク同様、グループリスクマネジメント評価基準で評価 グループリスクマネジメント会議を通じて気候変動リスクを管理 	<ul style="list-style-type: none"> 他の事業リスク同様、グループリスクマネジメント評価基準で評価 グループリスクマネジメント会議を通じて気候変動リスクを管理
指標と目標	<p>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う。</p> <p><排出削減目標></p> <ul style="list-style-type: none"> スコープ1・2 2030年:CO₂排出量46%減(※2013年度比) 2050年:カーボンニュートラルを目指します スコープ3 サプライチェーン全体で排出削減に取り組みます 	<p>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う。</p> <p><排出削減目標></p> <ul style="list-style-type: none"> スコープ1・2 2030年:CO₂排出量46%減(※2013年度比) 2050年:カーボンニュートラルを目指します スコープ3 サプライチェーン全体で排出削減に取り組みます <p><移行計画(佐川急便)></p> <p>EVを含む環境対応車導入率</p> <p>2021年度実績:59% 2030年度目標:98%</p> <p>電力使用量に占める再エネ率</p> <p>2021年度実績:14% 2030年度目標:40%</p>

3. 2022年度の分析結果サマリー

当社グループは1.5°C目標に目線を合わせたGHG排出削減目標を掲げ、脱炭素の取り組みを進めています。しかし事業活動においては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。本年度の移行リスク分析では、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加味して財務影響を試算しました。

その結果、2030年には約33億円前後の炭素税を含む追加コストが約54～94億円発生し、リスク評価は中～大となりました。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、長期的に見るとリスク評価は小～中へと変化していく結果となりました。コスト増の要因となる炭素税は、脱炭素施策を進めることで抑制可能なトレードオフの関係にあるため、社会情勢による影響を考慮しながら、より費用対効果の高い施策を検討していく必要があると考えています。

本レポート内の財務影響に関する分析はシミュレーションであり、シナリオの実現を保証するものではありません。また、前提としているデータに修正・変更があった場合は変動する可能性があります。

	主なリスク・機会	インパクト	対応戦略
移行リスク	調達エネルギーの変化によるコストの増加と炭素税	中～大 <ul style="list-style-type: none"> 2030年 54億円～94億円 	<ul style="list-style-type: none"> CO₂排出削減施策への投資 脱炭素を付加価値としたサービスの展開
		小～中 <ul style="list-style-type: none"> 2050年 8億円～20億円 (気候シナリオはP5参照) 	
物理的リスク	局所的な豪雪の発生頻度増加	小 <ul style="list-style-type: none"> 損失期待値: ▲750万円 (4°Cシナリオ、2050年) 	<ul style="list-style-type: none"> 継続的なBCPの構築・改善 従業員の安全確保 ファンベストやネッククーラーの導入など複合的な暑熱対策 省力化・生産性の向上などの対応強化
	猛暑による熱中症リスクと追加コスト	中 <ul style="list-style-type: none"> 熱中症搬送者指数2.32倍 (4°Cシナリオ、2050年) 休憩時間の増加に対する追加コスト: 31億円 (4°Cシナリオ) 	
事業機会	輸送効率化によるコスト・GHG 排出削減	<ul style="list-style-type: none"> モーダルシフト CO₂排出削減効果: ▲12万7,000t-CO₂/年 エコ安全ドライブの推進 コスト削減効果: 10億円/年 	<ul style="list-style-type: none"> 飛脚JR貨物コンテナ便の拡大 エコ安全ドライブ教育の継続 物流の課題解決を専門とするチーム「GOAL®」による脱炭素物流サービスの展開 地域社会の課題を解決する支援サービス「タウンサポート®」の拡大
	脱炭素を付加価値としたサービスの拡大	<ul style="list-style-type: none"> CO₂排出を抑制する輸送サービスの提供による競争力の強化・収益増加 	
	災害支援サービスによる地域防災への貢献	<ul style="list-style-type: none"> 災害物流コンサルティングなどによる競争力の強化 	

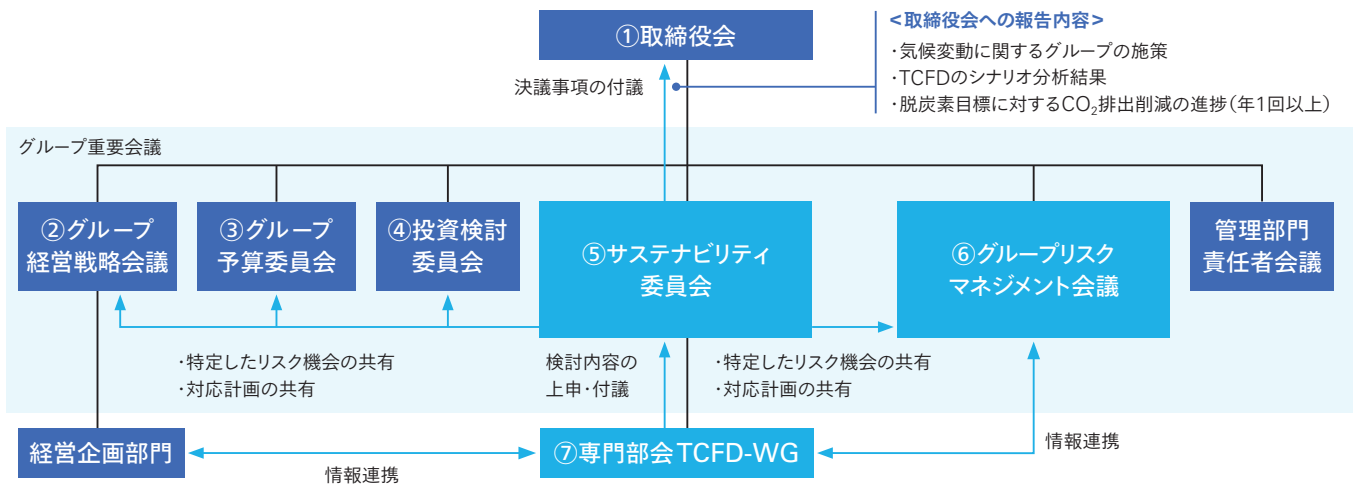
影響度の評価は、当社グループのリスクマネジメント評価基準**3)に則っています。

4. ガバナンス・リスクマネジメント

SGホールディングスグループは、サステナビリティに関わるグループ全体の管理体系の構築と、持続的改善活動の推進を目的としたサステナビリティ委員会を設置しています。本委員会はSGホールディングス代表取締役会長兼社長を委員長とし、原則年4回開催しています。気候関連のリスクと機会の分析・検討等は、専門部会(TCFDワーキンググループ:TCFD-WG)を設置し、サステナビリティ委員会へ上申・付議しています。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。また、これらの気候関連リスクは、グループのリスクマネジメント機関であるリスクマネジメント会議とも情報連携し、他の事業リスクと同様に評価・管理を実施しています*。

※ 詳細はSGホールディングスグループコーポレートサイト参照
<https://www.sg-hldgs.co.jp/csr/mission/responsibility/risk/>

■ 気候関連ガバナンス体制図



■ 気候関連ガバナンス体制における会議体

会議体	構成	役割	開催頻度
①取締役会	SGホールディングス取締役、監査役	業務執行全般の意思決定を行う。	月1回
②グループ経営戦略会議	SGホールディングス取締役、執行役員、各部責任者およびグループ各社社長	グループの経営戦略について協議する。	月1回
③グループ予算委員会	SGホールディングス取締役、執行役員、各部責任者	グループの経営計画に関する重要事項を審議並びに報告する。	月1回
④投資検討委員会	SGホールディングス取締役、執行役員、各部責任者	グループの投資計画案件に関する実行について審議・検証する。	月1回
⑤サステナビリティ委員会	委員長:SGホールディングス代表取締役会長兼社長 委員:SGホールディングス取締役、執行役員、各部責任者	気候変動対応を含むグループのサステナビリティに関する諸施策を審議し、管理体系の構築と継続的改善活動を推進する。	年4回
⑥グループリスクマネジメント会議	SGホールディングス取締役、執行役員、各部責任者およびグループ各社社長	気候変動対応を含むグループのリスクマネジメントについて審議・検証する。	月1回
⑦専門部会 TCFD ワーキンググループ	責任者:SGホールディングス ESG推進部 部長 メンバー:関係部署担当者	サステナビリティ委員会の下部組織としてグループの気候関連リスク・機会を分析し報告する。	年2回 (2022年度)

5. 戦略（リスク）

移行リスク

国内情勢を踏まえた調達エネルギーの変化とその財務影響

当社グループは総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。本分析では、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て財務影響を試算しました。

■ 前提条件

項目	条件	備考
対象範囲	SGホールディングスグループ(国内)	車両関連データは佐川急便のみ対象としている。
気候シナリオ	当社は2050年カーボンニュートラルを目指す、社会が1.5℃水準で進まない場合をサブシナリオとして想定した。	—
時間軸	中期:2030年 長期:2050年	当社グループおよび日本の温室効果ガス排出削減目標の時間軸にあわせた。 便宜上「現在=2020年」とした。参照データが取得できない場合は、一部近い年度を参照している。

■ 参照データ

① 電力コストの前提となる電源構成

▶ リスクシナリオとして、再エネや原子力の活用に遅れが生じた場合の電源構成も追加検討した

	再生可能エネルギー	水素・アンモニア	原子力	LNG	石炭	石油等
第6次エネルギー基本計画	36~38%	1%	20~22%	20%	19%	2%
リスクシナリオ	30%	1%	15%	27%	25%	2%

※ リスクシナリオは、橘川武郎国際大学副学長・国際経営学研究科教授による2030年の電源構成見通しを採用した。

※ 不足しているデータはIEA WEO2022*4のAPS*5を適用した。

② 燃料コスト ウクライナ侵攻の影響を織り込んだIEA WEO2022を使用し、燃料コストの変動を試算しました。

▶ 2020年比で価格が高騰

	単位	2020年	2030年	2050年
ガソリン単価	円/L	150	164.8 ↑	162.7
軽油単価	円/L	125	139.8 ↑	137.7
CNG単価	円/m3	120	125.3 ↑	117.8

③ 炭素税 為替はIEA WEO2022の定義に従い109.75円/USD換算としました。

	2020年	2030年	2050年
t-CO ₂ あたり	—	14,816円 (135ドル)	21,950円 (200ドル)

■ 財務影響分析

当社グループが排出削減目標を達成するために作成した「エネルギー戦略シミュレーション」(以下3シナリオ)を使用し、リスク要素を考慮したパラメータを当てはめて財務影響を試算しました。

※ 下記シナリオの要件は2022年11月時点のものを使用した。

※ すべてのCO₂排出量は2030年≒46%減、2050年≒カーボンニュートラルとなるよう設定している。

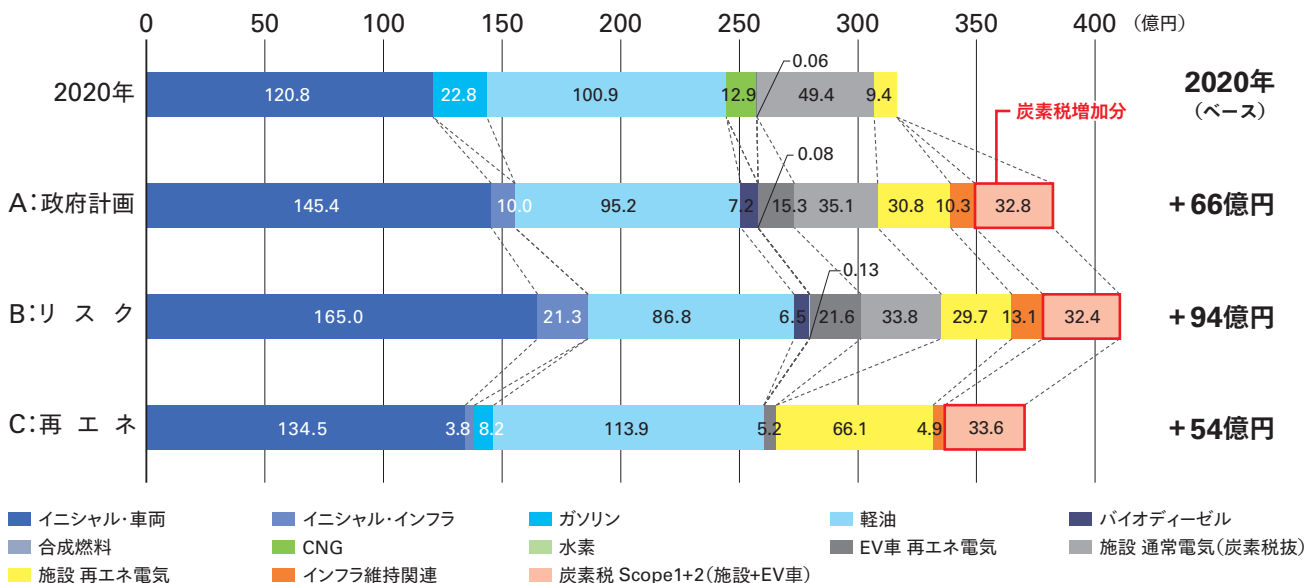
シナリオ	要件	燃料	電力	炭素税
A 政府計画シナリオ	政府が想定する電源ミックス、技術進歩、エネルギー価格および SBT 基準を満たす車両ミックスを踏まえたシナリオ 再エネ率:45% 燃費改善:15% 軽車両EV:100% 小型EVトラック:15%	IEA WE02022	第6次エネ基	IEA WE02022
B リスクシナリオ	Aと同様の前提を置きつつ、エネルギー価格や排出係数、車両の燃費改善率等が計画に届かないリスクを想定したシナリオ 再エネ率:45% 燃費改善:10% 軽車両EV:100% 小型EVトラック:30%	IEA WE02022	有識者見解	IEA WE02022
C 再エネ積極導入シナリオ	GHG削減施策として現実的な手段である再エネ電力の導入割合を可能な限り高めたシナリオ 再エネ率:100% 燃費改善:15% 軽車両EV:65%	IEA WE02022	有識者見解	IEA WE02022

2030年の財務影響(2020年比)

追加コストは約54億円~94億円

営業利益計画に対する割合(事業成長を考慮):約3%~6% リスクマネジメント評価:中~大

- 炭素税の課税が発生
- 車両費・再エネ調達費などが増加
- 再エネ積極導入シナリオが最もコストを抑えることができる

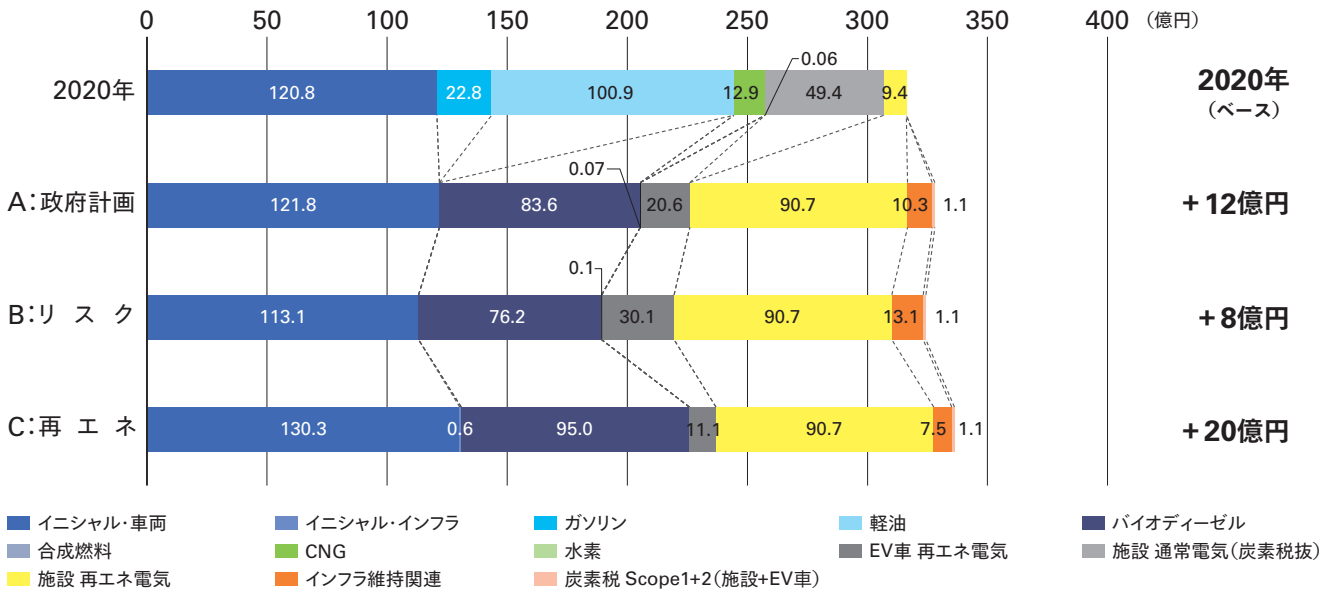


2050年の財務影響(2020年比)

追加コストは約8億円～20億円

営業利益計画に対する割合(事業成長を考慮):約0.4～1% リスクマネジメント評価:小～中

- カーボンニュートラルのため炭素税はほぼ発生しない想定



2030年には約33億円前後の炭素税を含む追加コストが約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試算結果となりました。

当社の大きな割合を占める貨物輸送の排出削減において、現時点ではEVトラックの導入促進はコスト面などまだ検討すべき課題があること、代替エネルギー(水素や合成燃料)の研究開発が途上であり、実用化までは時間がかかることを認識しています。そのような状況の中で、「再エネ積極導入シナリオ」は2030年までの中期的な観点では当社グループにとって現実的かつ有効な施策になるものと思われます。

物理的リスク

局所的な豪雪の発生頻度増加による財務影響

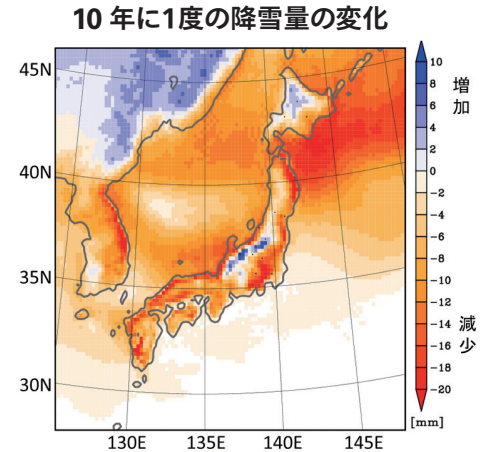
気象庁の研究によれば、4℃気温が上昇した場合には、日本国内は全体的に降雪量が減るものの、10年に1度のような豪雪は北陸地方で増加すると予測されています。全国に輸送ネットワークを展開する当社グループにとって、該当地域の影響を把握することは不可欠と認識し、本分析では10年に1度の豪雪の発生頻度の増加率と、佐川急便北陸拠点の豪雪時の過去の損害額を掛け合わせて財務影響を試算しました。

■ 前提条件

項目	条件
対象範囲	佐川急便北陸支店(13営業所)
気候シナリオ	4℃シナリオ
時間軸	長期: 2050年、21世紀末 ※ 21世紀末とは2080年～2099年を指す。 ※ 便宜上「現在=2020年」とした。参照データが取得できない場合は、一部近い年度を参照している。

■ 参照データ

- ・気象庁気象研究所応用気象研究部(川瀬宏明)論文「Kawase H. et al., Climatic Change, 139, 2016, 265 – 278」
- ・将来の気温変化は「NGFS*6 Climate Impact Explorer」を参照した。
- ・2021年1月に佐川急便対象拠点で発生した豪雪による影響を基準とした。



■ 豪雪発生率の変化

上記論文より、「60cm以上の降雪」を10年に一度の豪雪と仮定しました。将来の発生率の変化は以下の通りです。

	2020年	2050年	21世紀末
豪雪発生率の変化	1	1.5倍	2.5倍
気温の変化*	1.2℃上昇	2.3℃上昇	4.4℃上昇

※ 1986～2006年の平均気温を基準とした場合

■ 豪雪が営業収益に及ぼす影響（損失期待値**）

	2020年	2050年	21世紀末
損失期待値	▲ 480万円	▲ 750万円	▲ 1,240万円

※ 損失期待値: 損失見込み額を年平均値にしたもの。
豪雪期間前の駆け込み需要および豪雪期間後のリバウンドを考慮している。

■ 今後の対応策

該当拠点への影響額は少なく、財務リスクとしては軽微であると評価しました。

今後も引き続き異常気象発生時の事業継続に努めるとともに、豪雪時には車両の立ち往生や帰宅困難などを未然に防ぐ体制を強化し、従業員の安全確保を最優先に対応していきます。

猛暑による熱中症リスク

気温の変化は屋外で業務を行う従業員に大きな影響を及ぼすことが考えられます。労働集約型の事業特性を持つ当社グループにとっては事業継続に関わる重要事項と捉え、本分析では猛暑による熱中症発症者の増加率とその財務影響、予防対策をとった場合の追加コストを試算しました。

① 熱中症発症者数の増加率とその財務影響

熱中症による休業日数に対して支払われる給与額を「業務を補填するための追加コスト」として試算しました。

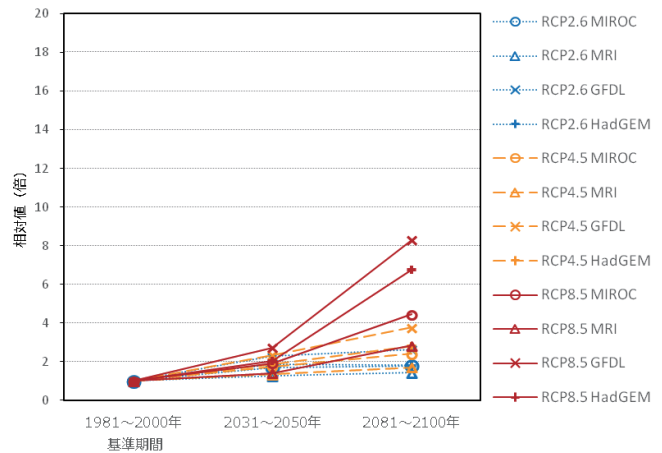
■ 前提条件

項目	条件	備考
対象範囲	佐川急便	—
気候シナリオ	4℃シナリオ	—
時間軸	短期:2024年 中期:2030年 長期:2050年	短期は当社グループの中期経営計画実行年度に合わせた。

■ 参照データ

- ・環境省 戦略研究開発領域 S-8 「温暖化影響評価・適応政策に関する総合的研究」(2016年公開版)における熱中症搬送者指数
- ・2018年～2022年の休業日数の平均値を2020年の基準値とした。

各気候シナリオにおける熱中症搬送者数の相対値



出典：「気候変動適応情報プラットフォームポータルサイト」

<https://adaptation-platform.nies.go.jp/map/national/index.html>

■ 休業期間の業務を補填するための追加コスト

	2024年	2030年	2050年
熱中症増加率 ^{※1}	1.16	1.4	2.32
追加コスト ^{※2}	18万円	45万円	150万円

※1 2020年を1とした場合の増加率

※2 2020年の実績を基準とした平均日給×熱中症による休業延日数の増加分

■ 対応策

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。次頁②では推奨される予防対策のひとつとして、労働制限を実施した場合の財務影響を試算しました。

② 予防対策のために労働制限を実施した場合の財務影響

厚生労働省では、WBGT*7基準値を超過した場合は追加の休憩時間をとることを推奨しています。猛暑を想定した場合の必要な休憩時間を試算し、その時間に支払われる給与額を「業務を補填するための追加コスト」としてシミュレーションしました。

■ 前提条件

項目	条件
対象範囲	佐川急便 ※屋外作業を行う営業職(ドライバー含む)
気候シナリオ	4°Cシナリオ
時間軸	中期～長期

■ 参照データ

- ・厚生労働省「職場における熱中症予防対策マニュアル」
- ・環境省データベース(6月～9月)の夏期4ヶ月の気温データ

■ 休業期間の業務を補填するための追加コスト

項目	猛暑年(≒2°C上昇時)
財務影響 [※]	31億円

※猛暑年と通常年を下記方法で算出し、差額を追加コストとした。
追加休憩時間(日)×平均日給×対象人数×屋外作業が占める時間の比率

WBGT 基準値からの超過	1時間あたりの休憩時間
1°C程度	15分以上
2°C程度	30分以上
3°C程度	45分以上
それ以上	作業中止

環境省「熱中症環境保健マニュアル 2022」を参考に作成

■ 対応策

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。しかし、より低コストで効果的な対策を取り入れることで、財務リスクの低減につなげることができると考えられます。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きます。

6. 戦略(事業機会)

〈分類〉
資源 … 資源の効率化
 エネ … エネルギー源
 製サ … 製品／サービス
市場 … 市場
 強靱 … レジリエンス (強靱性)

背景	対応戦略	効果	分類
トラック輸送によるGHG排出量増加	・ モーダルシフト	・ GHG排出削減：▲12万7,000t-CO ₂ /年 ・ 脱炭素サービスの競争力強化	資源 製サ
	・ 共同配送 ・ 大型集約施設の運営 ・ サービスセンターの設置 ・ 配送ルート最適化 ・ 車両小型化	・ 車両台数削減・走行距離短縮・燃費向上による燃料コスト・GHG排出削減 ・ 自転車や台車での集配によるGHG排出削減 ・ 脱炭素サービスの競争力強化	資源 製サ
	・ エコ安全ドライブの推進	<アイドリングストップ> ・ 燃料コスト削減：▲10億円/年 ・ GHG排出削減：▲2万4,000t-CO ₂ /年 <燃費改善ツールの活用> ・ 燃料コスト削減：▲1億円/年	資源
3Rへの社会的要請	・ 梱包資材(ストレッチフィルム)のリサイクル	・ 廃棄コストの削減 ・ GHG排出削減	資源
省エネ法への対応	・ LED照明の導入(全国384営業所)	・ 電力コスト削減：▲5,000万円/年 ・ GHG排出削減：▲1,800t-CO ₂ /年	資源
化石燃料の価格高騰	・ 次世代燃料の導入 ・ 補助金の活用 ・ 協力会社へのエネルギー供給	・ 将来の化石燃料費上昇への備え ・ GHG排出量削減 ・ EV導入時の資金調達 ・ スコープ3の削減	エネ
エネルギー需給の逼迫	・ 自社物流施設での太陽光発電	・ レジリエンス強化	エネ 強靱
脱炭素への社会的要請	・ グループ保有林による森林クレジット創出・自社活用	・ GHG排出削減 ・ 林業事業の活性化	エネ
顧客の脱炭素への興味関心の高まり	・ 顧客荷物の輸送にかかるCO ₂ 可視化 ・ CO ₂ 排出を抑制する輸送サービスなどの開発・提供	・ 競争力の強化 ・ 収益増加	製サ
政府による脱炭素投資の促進	公的セクターによるインセンティブの活用(グリーンボンド等)	・ 資金調達手法の多様化	市場
防災への関心の高まり	・ 災害物流のコンサルティング ・ 自治体との協定締結、風水害による地域被災時の救援物資供給体制構築	・ 地域防災への貢献 ・ 競争力の強化 ・ 収益増加	製サ 強靱

7. 指標と目標

日本のCO₂排出量は自家用車を含む運輸部門が約2割を占めています。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示として「グループ脱炭素ビジョン」を掲げています。日本の目標に沿った中長期の排出削減目標と、排出削減策の方向性を明示し、社会インフラを担う物流企業グループとして取り組みを推進していきます。

対 象	目 標
スコープ1・2	2030年:CO ₂ 排出量46%減(※2013年度比) 2050年:カーボンニュートラルを目指します
スコープ3	サプライチェーン全体での排出削減に取り組みます

■ 移行計画(佐川急便)

	2021年実績	2030年目標
EVを含む環境対応車導入率	59%	98%
電力使用量に占める再エネ率	14%	40%

※削減水準と前提条件

- ・削減水準:日本の排出削減目標に沿うものとする
カーボン・クレジット等の活用によるオフセット分も含める
 - ・前提条件:第6次エネルギー基本計画の2030年の電源構成[※]の実現
(※非化石 59%:再エネ 36~38%、原子力 20~22%、水素・アンモニア 1%)
- 社会情勢により国の削減水準や前提条件に変更があった場合、排出削減目標を再検討する可能性があります。

参照サイト

脱炭素ビジョン

(<https://www.sg-hldgs.co.jp/csr/mission/environment/climate/>)

温室効果ガス排出量データの詳細はESGブックをご覧ください

(<https://www.sg-hldgs.co.jp/ir/library/esg-book/>)

8. 出典・注記

*1 IEA(International Energy Agency):国際エネルギー機関

*2 SGホールディングスグループ中期経営計画「SGH Story 2024」
<https://www.sg-hldgs.co.jp/ir/management/plan/>

*3 SGホールディングスグループ リスクマネジメント評価基準

影響度	評価の目安				
	定性評価			定量評価	
	人の安全・衛生	民事・刑事・行政上の処分	社会的批判	営業利益の計画に対する損失の割合	
大	9	・人命に関わるレベル	・全事業所での活動停止レベル	・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	5%以上
	8		・営業所単位での活動停止レベル	・消費者団体等にボイコット(不買)運動されるレベル	
	7	・重傷レベル			
中	6	・軽傷レベル		・一部メディア、地域で報道されるレベル	1%以上 5%未満
	5	・体調不良に繋がるレベル	・活動停止には至らないレベル(改善命令・罰金レベル)	・苦情、問合せがコールセンターに多数寄せられるレベル	
	4				
小	3			・報道の対象とならないレベル	1%未満
	2	・無傷レベル	・注意指導レベル	・世間の人々は知らないレベル	
	1				

※大=8、中=5、小=2の評価を基本とし、各々±1の調整を可能とする。

※定量評価は、想定される損失の大きさを金額に換算することが可能な場合に任意に実施する。

*4 WEO2022(World Energy Outlook 2022):エネルギーの需給や技術開発に関する見通しなどを示したIEAを代表するレポート

*5 APS(Announced Pledges Scenario):各国政府が発表した気候関連の全てのコミットメントを期限までに達成するという前提のシナリオ(1.7°C上昇に相当)。日本では2050年ネットゼロを掲げていることにより、NZE(2050年ネットゼロシナリオ)とほぼ同等とみなすことができる。ただし全世界で見ればネットゼロをコミットしていない国もあるため化石燃料需要がのこり、化石燃料価格などはNZEよりも高い水準となる。本分析では「より現実的なシナリオ」として採用した。

*6 NGFS(Network for Greening the Financial System):気候変動リスクへの金融監督上の対応を検討するため平成29年12月に設立された、中央銀行・金融監督当局のネットワーク

*7 WBGT(暑さ指数)/Wet Bulb Globe Temperature:熱中症を予防することを目的として1954年にアメリカで提案された指標。人体の熱収支に与える影響の大きい ①湿度、②日射・輻射(ふくしゃ)など周辺の熱環境、③気温の3つを取り入れた指標となっている。

〈更新履歴〉 第1版 2023年3月31日 発行

第2版 2023年11月17日 一部修正(P5:参照データ③炭素税)