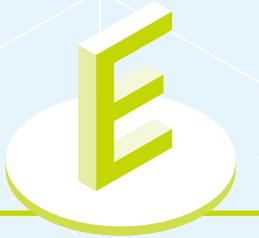


## 環境



## 持続可能な社会の 実現に向けた環境戦略

### 重要課題

- エネルギー・気候

### 主要な取組み

- 気候変動の緩和と適応
  - 低炭素な車両へのシフト
  - 自然災害対応力の向上
  - 共同輸送の推進
  - 低炭素なサービスの拡充

### 創出する価値

- 再生可能エネルギーの利用機会拡大
- 自然災害などの気候リスク緩和
- 革新的な低炭素技術の普及
- 低炭素商品の利用可能性拡大

### SDGs への貢献



## 基本的な考え方

ヤマトグループは「企業姿勢」に「環境保全の推進」を定め、事業を通じた環境課題の解決に取り組んでいます。また、環境に対する物流の責任を踏まえ、「輸送のエコ」など、具体的に取り組むべき重要事項を「環境保護宣言」に明示しました。特に気候変動のリスクや機会が事業の成長に深く関わり、重要であるとの認識を持ち、CO<sub>2</sub>排出量削減の目標を設定しています。事業の環境負荷を減らすだけでなくCO<sub>2</sub>排出量削減に資するサービスの在り方を追求し、規制緩和の提言や地方自治体との協力も進め、気候変動の緩和と適応に真摯に取り組んでいます。

## 推進体制

環境の重要課題や方針は、代表取締役社長や取締役が参加する経営戦略会議などで議論されます。代表取締役副社長が環境・社会・ガバナンス(ESG戦略)を管掌し、ESG戦略担当の常務執行役員が執行責任を担います。具体的には、気候関連の移行リスクや物理的リスク、機会、財務への影響、それらの戦略などについて詳細を確認し、温室効果ガスなどの環境事項をモニタリングし、管理・監督しています。また、四半期に一度「ヤマトグループ地球環境委員会」を開催し、気候やその他環境に関わる重要事項の審議を行っています。本委員会は、ESG戦略担当の常務執行役員が指名した者を委員長とし、「ESG戦略立案推進機能」を事務局として、主要グループ会社のCSR担当部署責任者で構成されています。他の重要な環境リスクと同様に、気候変動リスクを会社全体のマネジメントプロセスにおいて適切に管理しています。

### ■ 環境マネジメント体制 (2019年9月現在)

#### 代表取締役社長

代表取締役副社長(ESG戦略管掌)

常務執行役員(ESG戦略担当)

#### 経営戦略会議

#### 地球環境委員会

事務局：ESG戦略立案推進機能

委員：主要グループ会社のCSR担当部署責任者

## 取組み内容

ヤマトグループは、気候変動が持続可能な社会の実現と当社グループにとって重要な課題であることを認識し、気候に関わるリスクや機会、その影響を把握・評価しています。また、気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)\*の提言をもとにした情報開示に努めています。事業を通して気候変動の緩和と適応を図り、リスクを管理し、機会を創出することで低炭素社会の実現に貢献し、社会とともに成長する企業を目指します。

\* 金融安定理事会(FSB)により2015年に設置され、気候関連の財務情報開示に関する勧告を2017年に提示している。

## 目標と実績

気候変動によるリスクを緩和し、機会を拡大するために、ヤマトグループは短期および長期でのCO<sub>2</sub>排出削減目標を設定し、実績を評価しています。

### ■ 2050年CO<sub>2</sub>実質排出量ゼロ\*

### ■ CO<sub>2</sub>目標2019\*

2020年3月期にCO<sub>2</sub>排出量原単位(tCO<sub>2</sub>/営業収益1億円)2010年3月期比10%減

\* Scope1とScope2を対象

### ■ 2019年3月期実績

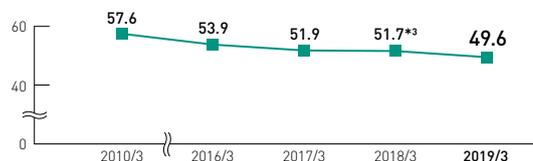
	2010年3月期(基準年)	2019年3月期(実績)	基準年比
CO <sub>2</sub> 排出量原単位* <sup>1,2</sup> (tCO <sub>2</sub> /営業収益1億円)	57.6	49.6	-14%(目標達成)

\*1 CO<sub>2</sub>排出量原単位の算出に用いたCO<sub>2</sub>排出量は、Scope 1とScope 2を対象

\*2 集計範囲：国内連結会社およびスワン(福利厚生部門は除く)

## CO<sub>2</sub>排出量原単位の推移

(tCO<sub>2</sub>/営業収益1億円)



\*3 2018年3月期のデータに修正が生じたため、当該年度の数値を更新しています。

## 1 政策と法的リスク

温室効果ガス(GHG)の排出規制や削減義務が強化される場合、デリバリー事業やBIZ-ロジ事業で低炭素な車両の導入や設備改修などの費用が増加し、運送費や管理費に影響を及ぼす可能性があります。また、他の事業でも削減義務を満たせない場合は、「クレジット」購入費が発生する可能性があります。

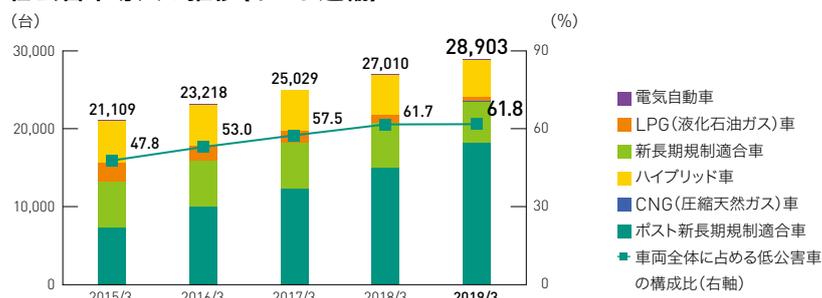
## ▶ 管理

■ エネルギー消費量の監視や原因分析を行い、省エネ施策を講じてGHGの削減を進めています。また、ハイブリッド自動車や電気自動車などの低炭素車両へのシフト、および市街地の集配で電動アシスト自転車や台車などを多用することなどにより、積極的にGHGの削減を進めています。2019年3月現在で電気自動車を約100台保有していますが、2020年3月期より、中型免許を持たなくても運転できる「小型商用EVトラック」を500台順次導入します。これは、ドイツポストDHLグループ傘下のストリートスクーター社と共同開発した車両で、導入により宅配の効率化とCO<sub>2</sub>排出量削減を加速します。今後、EVを含む次世代モビリティの開発・導入を積極的に進め、2030年までに小型集配車両の半数となる、約5,000台の導入を目指します。



小型商用EVトラック

## 低公害車導入の推移(ヤマト運輸)



## 持続可能な社会の実現に向けた環境戦略

### 2 物理的リスク

豪雨や台風などの過酷さが増し、社員の被災や事業復旧に遅れが生じる場合、サービス停止のリスクがあり、収益に影響する可能性があります。また、平均気温の上昇により、社員の熱中症罹患リスクが高まり、労災保険などが増加する可能性もあります。さらに、海面上昇に伴い、水害リスクの高い拠点で水害対策や拠点計画の見直しが必要となり、設備投資の増加や施設の保険料の増加が考えられます。

### 3 資源効率向上の機会

輸送手段の多様化や共同輸送など他社と連携する機会の増加により、輸送効率が向上し、燃料使用の低減と燃料油脂費の削減につながる可能性があります。

### 4 低炭素な商品・サービスの拡大機会

顧客利便性の向上と再配達の抑制を両立するサービスの拡充によりGHG削減だけでなく、受注が増加して収益増となる可能性があります。あるいは、気温上昇で小口保冷配送の利用が増加し、収益へのプラスの影響が考えられます。

### ▶ 管理

- 「災害対応マニュアル」をもとに訓練や対応を実施し、社員の安全確保や荷物などの保全に努めています。被災により宅急便の集配サービスを停止する場合は、その情報をヤマト運輸ホームページで案内し、影響の最小化を図っています。さらに、事業復旧後は、地方自治体などと連携して救済物資の輸送にあたり、被災地の支援にも協力します。
- 平均気温の上昇と海面上昇の慢性的リスクに対しては次の管理を行っています。まず、熱中症対策として、ターミナルや宅急便センターでの作業に適した冷風機の導入や社員の制服に吸汗速乾の生地を採用するなど、適応策への投資を行っています。また、ヤマト運輸は日本全国の拠点の水害リスクを評価し、水害訓練を実施して、対応力と事業継続性を高めています。

### ▶ 戦略

- 主要都市間の効率的な幹線輸送を実現するため「スーパーフルトレーラ SF25」(車両長25mの連結トレーラ)で物流他社と幹線共同輸送を行っています。本取組みは2019年3月、国土交通省より「改正物流総合効率化法」の認定を受けたため、効率化のための補助制度が利用できます。また、2019年10月、国土交通省の「貨物輸送連携エネルギー計画」に認定されました。これにより、省エネ法で定められた毎年度の定期報告書において、本取組みにより得られる省エネ効果を報告することが可能となります。業界全体の輸送効率化と燃料使用の低減に貢献します。



スーパーフルトレーラは8台、牽引するフルトラックは4台導入(2019年6月現在)

### ▶ 戦略

- 会員登録した利用者が希望の受け取り日・時間帯・場所を指定できる個人のお客様向け会員制サービス「クロネコメンバーズ」を提供しています。また、荷物の受け取り、発送ができるオープン型宅配便ロッカー「PUDOステーション」の設置拡大などにより、宅急便サービスの利便性向上と再配達の抑制・GHGの削減を追求しています。
- 小口保冷配送市場の健全な成長に貢献すべく、小口保冷配送サービスに関する国際規格づくりを英国規格協会(BSI)と連携して進めました。その成果として2017年にBSIから「PAS 1018:2017」が発行されています。健全な市場を形成し、サービス提供機会の拡大を図ります。

※ 上記のほか、詳細の分析はヤマトホールディングスのCDP2019の回答をご参照ください。