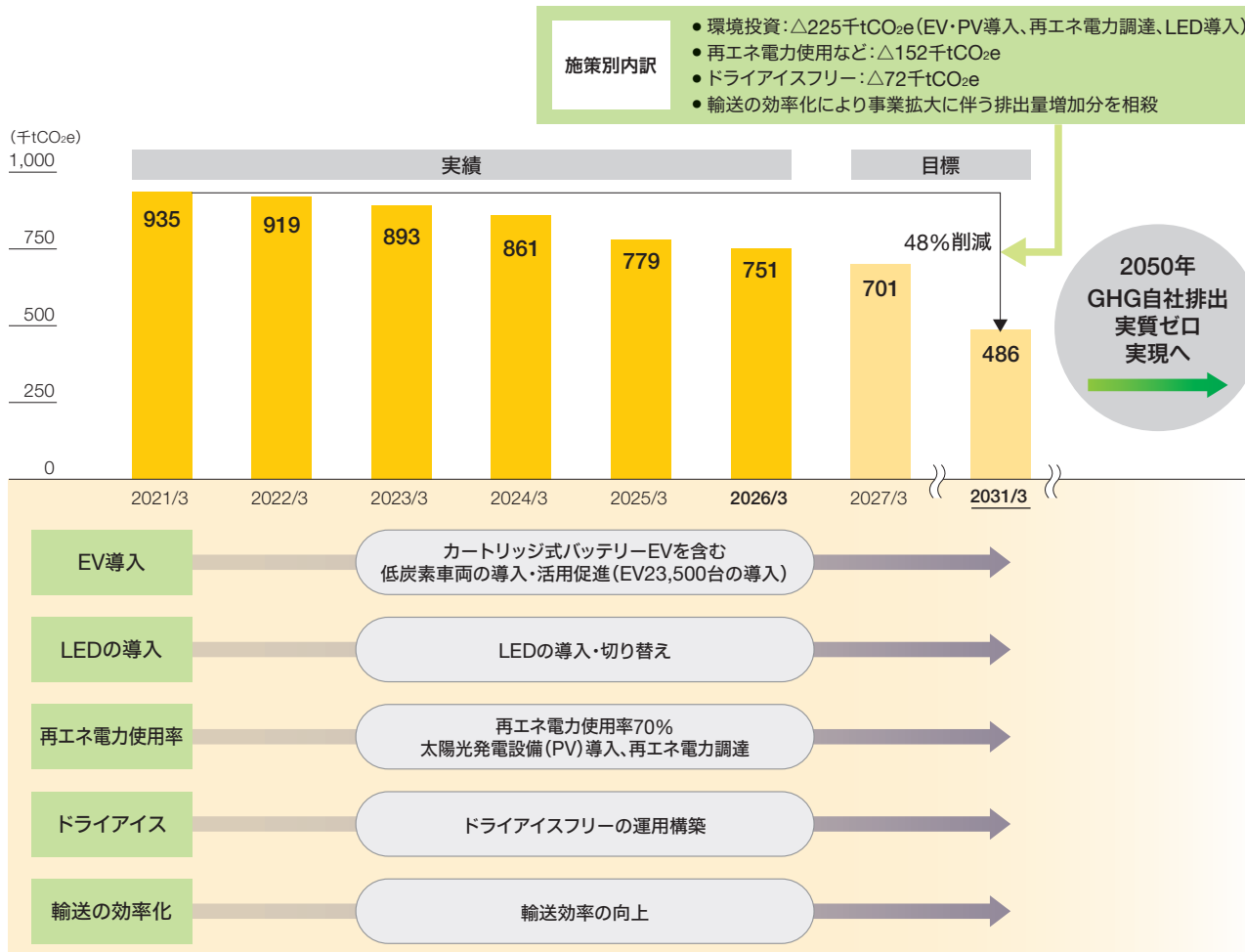


当社グループは、環境ビジョン「つなぐ、未来を届ける、グリーン物流」のもと、特定した環境のマテリアリティ(重要課題)への取組みを推進しています。特に気候変動がもたらすリスクや機会の影響を重視し、2050年の温室効果ガス(GHG)自社排出実質ゼロ、および2030年のGHG自社排出48%削減\*の達成に向けた脱炭素化を推進しています。2026年3月期においては、EVの導入拡大や稼働率の向上、再生可能エネルギー由来電力(再エネ電力)の積極的な活用等により、GHG排出量20%削減\*を達成しました。さらに、自社のみならずサプライチェーン全体(Scope3)の脱炭素化に向けて、パートナーと協働したGHG排出量削減の取組みも推進しています。こうした環境への投資を単なるコストではなく、新たな収益源を創出する成長投資と位置づけ、社会と物流業界全体の持続性を高めるとともに、当社グループの持続的な企業価値向上へとつなげていきます。

※Scope1+Scope2、2021年3月期比

#### ■ 中期目標(2031年3月期)達成に向けたGHG排出量削減計画(Scope1+Scope2)\*



※対象範囲: 国内連結会社および(株)スワン。連結の範囲の変更に伴い、基準年(2021年3月期)以降の値について2026年3月期の算定範囲を反映し、遡及修正しています。

## EVの導入拡大と再エネ電力の活用

当社グループは、GHG排出量削減の中期目標の達成に向け、集配用EVの導入および再エネ電力の積極的な活用を推進しています。

車両のEV化については、拠点の電力キャパシティや配送ルートの特性を考慮しながら順次導入を拡大し、2026年3月期末時点において約6,000台が稼働しています。また、ヤマトエナジーマネジメントを通じた自社拠点への再エネ電力の調達や太陽光発電設備の導入を推進し、事業活動における再エネ電力使用率を68%まで向上させています。引き続き、投資効率と実現性の高いインフラ整備を推進し、グリーン物流の実現を加速させます。

## Scope3の削減取組み状況

### パートナーと協働したグリーン物流

サプライチェーン全体(Scope3)の脱炭素化に向け、輸配送パートナーなどのサプライヤーと協働し、走行距離などの活動量に基づくGHG排出量の一次データ算定に取り組んでいます。

次のフェーズとして、各パートナーの具体的なGHG排出量算定、削減計画の策定および削減に資する支援を検討していきます。SBT認定\*に準ずるScope3削減目標の策定に向け、パートナーとの協働をさらに深め、バリューチェーン全体の持続可能性を高めていきます。

※SBT(Science Based Targets): パリ協定が求める水準と整合した、5~10年先を目標年として企業が設定するGHG排出削減目標

## グリーンデリバリーの実現に向けた開発・実証

ヤマトグループは、カートリッジ式バッテリーEVと太陽光発電、エネルギーマネジメントシステム(EMS)の連携により自社の脱炭素と電力コスト削減を両立し、さらにそのエネルギーインフラを地域社会やサプライチェーンへ拡張・共有していく、エネルギーエコシステムの構築を進めています。NEDO(国立研究開発法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構)の補助事業として、2023年3月期より行政や車両メーカーなどと緊密に連携しながら開発・実証実験を推進しています。

本実証で培った技術やノウハウを全国展開することで、環境負荷の低減のみならず、エネルギー価格の高騰などの外部環境に左右されない強靱な物流モデルを構築するとともに、社会全体の脱炭素化を牽引し、当社グループの持続的な成長を実現していきます。

### ● EV利用拡大と実運用における課題解決

全国でEVの本格導入を進める中で、最適な運用体制や機能の検証と改善に取り組んでいます。一例として、クール宅急便の保冷設備稼働によるEV航続距離の低下に対し、吸排気口の工夫や専用のカートリッジ式バッテリーの検証を通じて、航続距離の伸長と利便性の向上を図っています。

### ● エネルギーマネジメントシステム(EMS)

拠点の太陽光発電・蓄電池・EV充電器の充放電を自動制御するEMSを自社で開発しました。これを拠点をもたぐ広域EMSへ拡張し、複数拠点の需給予測と電力市場価格(JEPXなど)に連動した最適制御を実装しています。電力価格が安価な時間帯に蓄電し、高騰する時間帯に放電やEV運用を行うことで、調達コストの最小化とエネルギー効率の最大化を推進しています。

### ● 取組み成果の事業化(ヤマトエナジーマネジメント)

環境技術を新たな収益源へと昇華させるため、エネルギー供給・管理を担う子会社ヤマトエナジーマネジメントを設立し、グループ全体の電力最適化を進めています。 ▶ P.28 ヤマトエナジーマネジメント

### ● 実証の進捗状況と2031年3月期目標の最適化について

2026年3月期実績において、EV導入とエネルギーマネジメントは予定どおり進展し、CO<sub>2</sub>排出量の削減が着実に進んでいます。

実証を通じてEVの航続可能距離が当初想定より伸長した結果、当初計画よりも少ない車両数(投資額)で既存内燃車を代替し、同等以上のCO<sub>2</sub>排出削減効果が見込めるようになりました。一方で、拠点への太陽光発電設備(PV)の導入は、施設環境などを踏まえてより現実的な計画へ見直しました。EV運用の効率化とPV設置計画の適正化を反映し、2031年3月期のエリア内CO<sub>2</sub>排出削減目標を7,000tから6,520tへ変更しています。当初計画から絶対量は変更となるものの、引き続きグループ全体のGHG排出量削減目標を上回る水準のCO<sub>2</sub>削減を見込んでおり、本実証を通じてより投資効率と実現性の高い実運用モデルを確立していきます。

| 実証期間／地域 | 2023年3月期～2031年3月期(予定)／群馬県                                                                                               |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| KPI*    | 2026年3月期実績:EV456台導入／車両由来CO <sub>2</sub> 排出量5,376t削減<br>2031年3月期までに全集配車両をカートリッジ式バッテリーEV化／車両由来CO <sub>2</sub> 排出量6,520t削減 |

※実証事業エリア内

※前提CO<sub>2</sub>排出係数:0.000447t-CO<sub>2</sub>/kWh

出所:環境省「電気事業者別排出係数—令和2年度実績—」 東京電力エナジーパートナー(株)の基礎排出係数  
[https://policies.env.go.jp/earth/ghg-santeikohyo/files/calc/r04\\_coefficient\\_rev4.pdf](https://policies.env.go.jp/earth/ghg-santeikohyo/files/calc/r04_coefficient_rev4.pdf)

## 温室効果ガス排出量提供サービスの開始

気候変動への対応としてScope3の温室効果ガス(GHG)排出量の開示が企業に求められる中、当社グループは2025年11月より、輸配送工程のGHG排出量を算定・レポート化する「温室効果ガス排出量提供サービス」を開始しました。本サービスは物流領域の算定国際規格※に準拠し、第三者機関の妥当性評価を取得した信頼性の高いデータを提供するものであり、ヤマトビジネスマンバースとの連携により、顧客の算定実務を効率化します。

2026年3月期の導入顧客数は2,500社を超え、環境対応

を契機とした新規案件の獲得や、顧客との関係性強化につながっています。また、標準データに加え、顧客固有のニーズに応じた詳細データを有償で提供するビジネスモデルへと昇華させ、環境課題の解決と事業成長の両立を図ります。

※ISO 14083:2023

発行日 \*\*\*\*年\*\*月\*\*日

温室効果ガス排出量レポート

\*\*\*\*年\*\*月

ヤマト運輸株式会社

|              | [kg CO <sub>2</sub> e] | 排出係数<br>[kg CO <sub>2</sub> e/箱] |
|--------------|------------------------|----------------------------------|
| 合計(輸送 + 拠点)  | 152.7                  | 0.30                             |
| 輸送           | 100.9                  | 0.23                             |
| トラック         | 100.9                  | 0.23                             |
| 航空           | 0                      | 0                                |
| 海上(フェリー)     | 0                      | 0                                |
| 鉄道           | 0                      | 0                                |
| 拠点           | 51.8                   | 0.07                             |
| 建物           | 438                    |                                  |
| 内、航空輸送(沖縄のみ) | 0                      |                                  |

## EVシフトとエネルギーマネジメントによるコスト構造の最適化

近年、地政学リスクなどにより、化石燃料の供給不安や価格変動といったエネルギー安全保障上のリスクが顕在化しています。当社グループはこうした背景のもと、EV導入推進(EVシフト)と、車両運行・充電を最適化するエネルギーマネジメントの一体的な推進により、燃料価格の変動や供給リスクに左右されない、強靱(レジリエント)な物流モデルの構築を進めています。

EVは内燃車と比較して、修繕費などの運行・維持コストにおいて構造的な優位性を有しています。当社グループは補助金などを活用して導入時コストを抑えつつ、自社開発のEMSによる電力コスト最小化のノウハウを組み合わせることで、車両生涯コスト(TCO)の最適化を図っています。これにより、環境施策を行わない場合と比較して生涯コストの抑制を見込むとともに、将来の炭素税導入時に想定される年間約156億円のコスト増という財務リスクの回避にもつながります。

引き続き、規律ある環境投資を通じてコスト構造の最適化を進め、外部環境の変化に強い持続可能な物流インフラを維持していきます。



## TCFD 提言に基づく情報開示

ヤマトグループは、2023年3月期に「気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)」提言に賛同し、そのフレームワークに基づいて、ヤマト運輸を対象としたシナリオ分析を実施し、物理的リスクの財務影響評価を追加的に行うなど、継続的に見直しを行っています。気候関連問題の事業インパクトを明確化し、影響の大きな事項を中心に対応策に取り組むことで、事業の持続性を向上させるとともに、ステークホルダーとの対話を重ねることにより、企業価値向上につなげていきます。

▶ TCFD 提言への対応については、当社ウェブサイトをご参照ください。 <https://www.yamato-hd.co.jp/csr/environment/tcf.html>

|                                                                                         |                                                                                                                                                                                                               |                                        |                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ガバナンス                                                                                   | 代表取締役社長が委員長を務めるヤマトグループ環境委員会において気候変動を含む環境課題の審議・決議を実施し、取締役会はその執行状況を監督しています。環境分野の執行役員や各地域を統括する執行役員、グループ会社の社長は、「環境責任者」として環境マネジメントの確実な実施と維持管理に責任を持つとともに、すべての部長や現場組織の責任者は「環境管理者」として、気候変動を含む環境に関するリスクと機会の管理に責任を持ちます。 |                                        |                                                                                                                                                              |
| リスク管理                                                                                   | ヤマトグループ全体の気候変動に関わる対応の推進統括のための専任部署を設けるとともに、代表取締役社長を委員長、執行役員等と主要グループ会社社長を構成員とするヤマトグループ環境委員会を毎年1回開催し、気候変動を含む環境に関する課題やリスクについての審議・決議を実施しています。                                                                      |                                        |                                                                                                                                                              |
| 戦略                                                                                      | シナリオ分析・事業インパクト評価                                                                                                                                                                                              |                                        | 対応策の方向性                                                                                                                                                      |
|                                                                                         | 2つのシナリオ(1.5℃シナリオ、4℃シナリオ)に基づき、ヤマト運輸におけるリスク・機会を特定した上で、経営への影響が大きいリスクの分析・事業インパクト評価を実施しています。                                                                                                                       |                                        | ① 炭素税導入への対応<br>・ 低炭素車両(主にEV)の導入、太陽光発電設備の設置、地域の発電事業者の再生可能エネルギー由来電力の活用など<br>・ 低炭素化に向けた積極的な設備投資を目指し、2027年3月期より一部の大型設備を対象としたインターナルカーボンプライシングの先行導入(シャドープライス方式)を開始 |
|                                                                                         | 財務影響評価                                                                                                                                                                                                        | 2030年                                  | 2050年                                                                                                                                                        |
|                                                                                         | 炭素税導入※1                                                                                                                                                                                                       | 156億円                                  | 279億円                                                                                                                                                        |
|                                                                                         | 異常気象・災害※2                                                                                                                                                                                                     | 19億円                                   | 38億円                                                                                                                                                         |
|                                                                                         | 洪水                                                                                                                                                                                                            | 4億円                                    | 4億円                                                                                                                                                          |
|                                                                                         | ※1 炭素税の価格を140USドル／t(2030年)、250USドル／t(2050年)と仮定<br>※2 過去に発生した災害を参考に試算                                                                                                                                          |                                        |                                                                                                                                                              |
| 指標と目標                                                                                   | GHG排出量削減目標※1※2                                                                                                                                                                                                |                                        | 再生可能エネルギー由来電力使用率目標                                                                                                                                           |
|                                                                                         | 短期(2026年3月期):20%削減→実績 20%削減(達成)<br>(2027年3月期):25%削減                                                                                                                                                           |                                        | 短期(2026年3月期):再生可能エネルギー由来電力使用率向上→実績 68%(達成)<br>(2027年3月期):70%                                                                                                 |
|                                                                                         | 中期(2031年3月期):48%削減                                                                                                                                                                                            | ※1 国内連結会社および(株)スワンの自社排出(Scope1+Scope2) |                                                                                                                                                              |
|                                                                                         | 長期(2050年まで):排出実質ゼロ                                                                                                                                                                                            | ※2 2021年3月期比                           |                                                                                                                                                              |
| バリューチェーン全体(Scope3)のGHG排出量削減に向けて、パートナーと協働したグリーン物流の構築に取り組み、SBT1.5℃認証の取得に向けた具体的な準備を進めています。 |                                                                                                                                                                                                               |                                        |                                                                                                                                                              |