

# サステナビリティ（環境）に関する説明会

2022.12.21

ヤマトホールディングス株式会社



# 1. 「サステナブル経営」推進の全体像

# 1. 目指す姿

「豊かな社会の実現への貢献」を通じた、持続的な企業価値向上

## 経営理念

ヤマトグループは、

社会的インフラとしての宅急便ネットワークの高度化、

より便利で快適な生活関連サービスの創造、

革新的な物流システムの開発を通じて、

豊かな社会の実現に貢献します。

## 2. 事業環境の変化

### 事業を取り巻く環境が大きく急激に変化



お客様の「期待」「ニーズ」の多様化



産業のEC化の急進展



総人口の減少と地域の過疎化



労働人口の減少



気候変動と資源減少

### 3. ヤマトグループのマテリアリティ

事業における「リスク」と「機会」を踏まえ、持続可能な社会の構築とヤマトグループの企業価値向上に資するマテリアリティを特定

#### Step1

マテリアリティ  
候補の絞り込み

GRI、SASB、ISO26000、SDGsなどや、投資家が確認するESG調査項目などを参照  
事業のリスク・機会を実績データより考察し、マテリアリティ候補を絞り込み

#### Step2

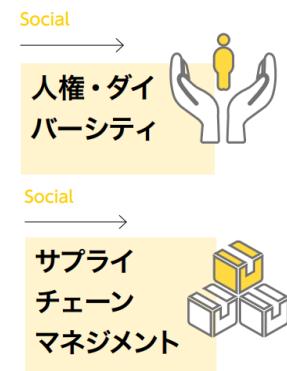
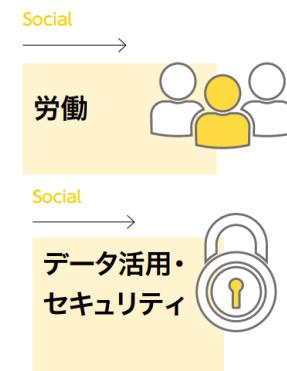
ステークホルダー・  
ダイアログ  
(2019年11月)

大学や国際機関、証券会社等より有識者を招き、環境や社会の課題解決に向けて当社グループに期待する役割や、マテリアリティについて意見交換

#### Step3

マテリアリティ  
項目の特定  
(2020年1月)

マテリアリティを特定するとともに、中長期の経営のグランドデザインである経営構造改革プラン「YAMATO NEXT100」を策定



## 4. サステナビリティを組み込んだ経営の推進

中長期の経営のグランドデザイン「YAMATO NEXT100」において、環境・社会に関するビジョンを定めるとともに、“2050年のGHG排出実質ゼロ”を宣言  
～「環境」と「社会」を経営計画に組み込み、サステナビリティの取組みを推進



### サステナブル中期計画2023

マテリアリティごとの具体的な行動と2023年（2024年3月期）の到達目標を定め、サステナビリティの取組みを推進

### 中期目標

GHG排出量  
2021年3月期比48%削減

- ・EV20,000台導入
- ・再生可能エネルギー由来電力の使用率を全体の70%まで向上
- ・太陽光発電設備810基導入
- ・ドライアイス使用量ゼロ

### 環境ビジョン

「つなぐ、未来を届ける、  
グリーン物流」

### 長期目標

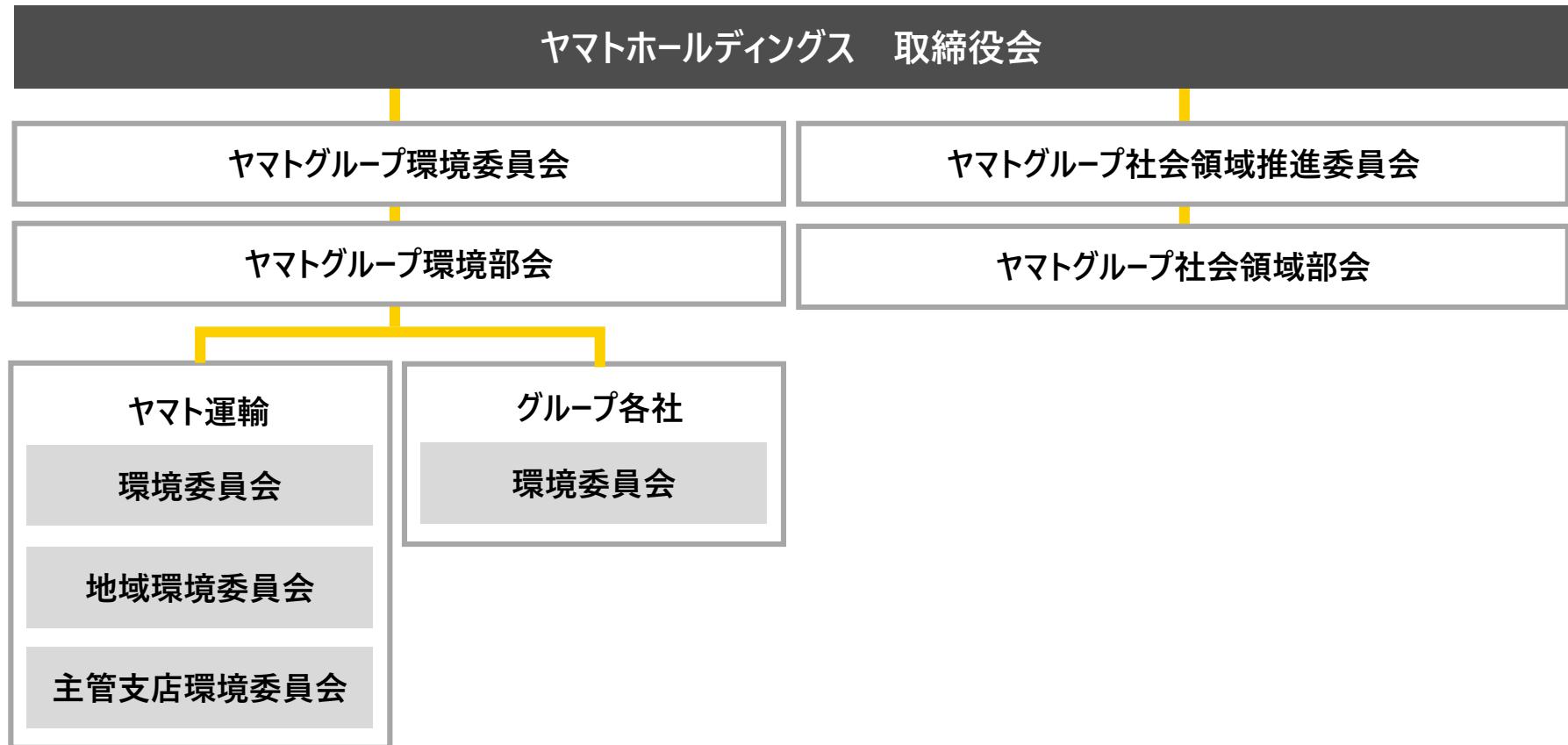
GHG排出実質ゼロ \*Scope1とScope2

### 社会ビジョン

「共創による、フェアで、  
“誰一人取り残さない”  
社会の実現への貢献」

## 5. サステナビリティ推進体制

サステナビリティの取組みを推進するため、当社の代表取締役社長を委員長とし、ヤマト運輸役員（専務/常務執行役員等）、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」および「ヤマトグループ社会領域推進委員会」を設置



## 6. サステナビリティ推進に関する主な取組内容

	2020年	2021年	2022年
全般	<ul style="list-style-type: none"><li>●環境・社会ビジョン、長期目標の策定</li><li>●「サステナブル中期計画2023」の策定</li></ul>		
環境	<ul style="list-style-type: none"><li>●EMS（環境マネジメントシステム）の展開</li><li>●「ヤマトグループ環境方針」の制定</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>●GHG排出量削減に関する中期目標の公表</li><li>●GHG排出量実績に関する第三者検証の公表</li><li>●TCFD賛同表明・シナリオ分析結果の公表</li></ul>	
社会	<ul style="list-style-type: none"><li>●「ヤマトグループ人権方針」の制定</li><li>●「ヤマトグループ 責任あるグループ調達方針」の制定</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>●「ヤマトグループ ビジネスパートナー行動ガイドライン」の制定</li></ul>	

## 2. TCFD提言に基づく取組み

## 7. TCFD提言に基づく取組み

### (1) ガバナンス

当社取締役会の監督のもと、  
グループ環境委員会を意思決定機関と  
した環境マネジメント体制

### (2) 戦略

現時点で特定している  
リスクと機会  
(対象会社：ヤマト運輸)

### 気候変動への 取組み

### (3) リスク管理

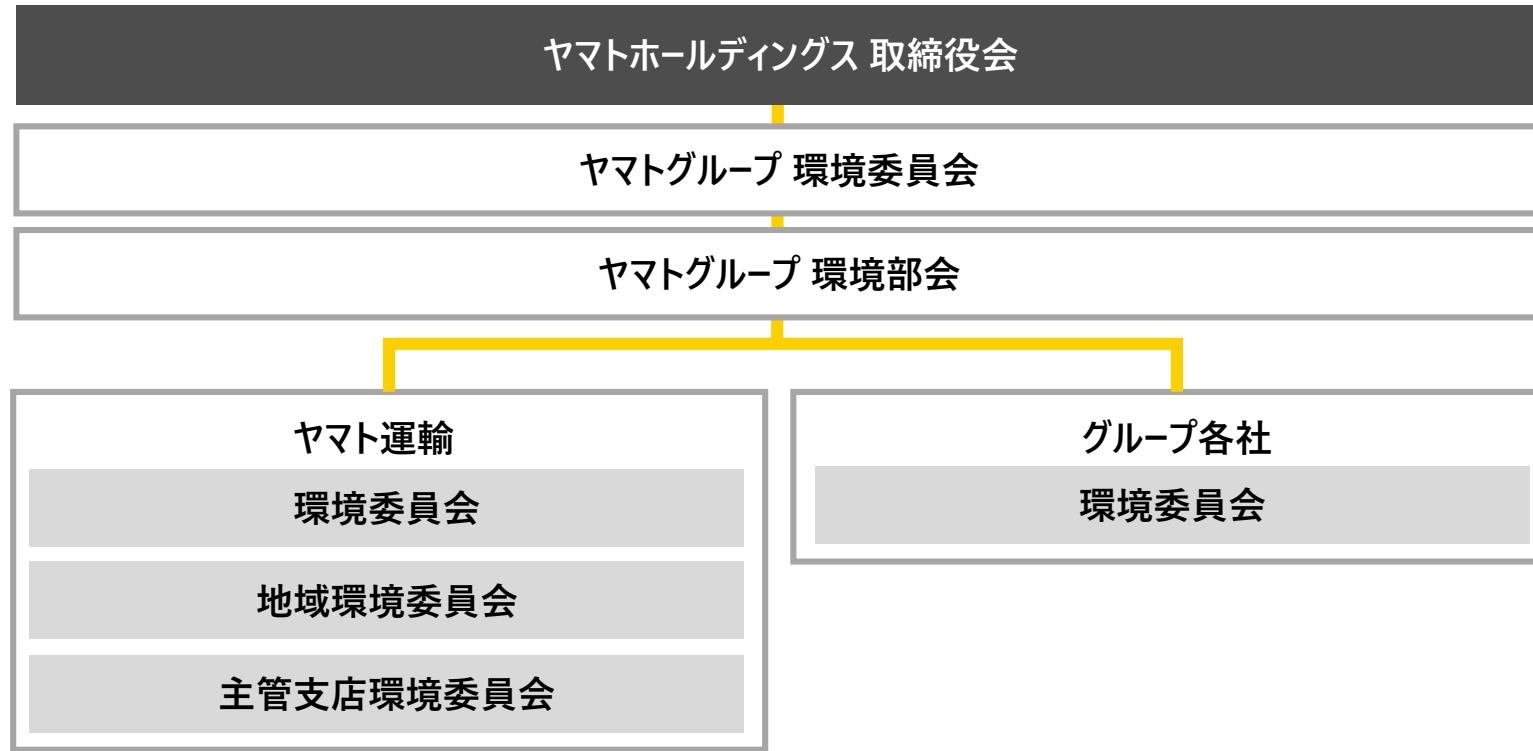
気候変動関連の  
リスク管理と対応

### (4) 指標と目標

気候変動関連の規制や  
影響を管理する指標と目標

## 8. ガバナンス

### ■サステナビリティ（環境）推進体制



### ■役員報酬

中長期業績連動型株式報酬（変動報酬） 2022年3月期より導入

業績指標

ROE、TSR、ESG指標（温室効果ガス（GHG）排出量）

# 9. 戰略「リスク重要度の評価」【移行リスク】

発現時期：短期（～2023年）、中期（～2030年）、長期（2030年～）

重要度：大（1年間に発生する財務影響100億円以上）、中（10～100億円）、小（10億円未満）

リスク分類				リスク	機会	重要度
大分類	中分類	小分類	発現時期			
移行リスク	政策と法	炭素価格	中期	<ul style="list-style-type: none"> <li>炭素税を価格に転嫁できない場合、利益が減少</li> <li>誤った報告を行い発覚した場合、信用を失い顧客が離れ収益が減少</li> <li>取引先から精緻なGHG排出量を求められることに対応するシステム開発費、人件費の増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>低炭素輸送を付加価値として販売することで収益が増加</li> </ul>	大
		排出量の報告義務の強化	中期		—	小
	テクノロジー	サービスへの新技術・高付加価値導入への期待の高まり	中期	<ul style="list-style-type: none"> <li>低炭素社会への移行に伴い、GHG排出量を抑制する輸送手段や資材の普及への対応が遅れることにより収益が減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>低炭素社会への移行に伴い、GHG排出量を抑制する輸送手段を導入することで、顧客のパートナーとして選定され収益が増加</li> </ul>	小
		低炭素輸送の実現の要請	中期	<ul style="list-style-type: none"> <li>低炭素車両や設備の導入に伴う費用が増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EV車両の導入等、低炭素輸送を積極的に実施した場合、車両に使用するエネルギーが化石燃料から電気に置き替わることにより調達コストが減少</li> </ul>	中
	市場	エネルギー믹스の変化	中期	<ul style="list-style-type: none"> <li>再生可能エネルギー等の普及により燃料や電力価格が高騰することで、車両や施設で使用するエネルギーの費用が増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>再生可能エネルギー発電設備や太陽光発電システムの導入、省エネ活動推進により、エネルギー自給率を高めエネルギーコストが減少</li> </ul>	中
		消費者・顧客の環境意識の高まり	中期	<ul style="list-style-type: none"> <li>顧客企業・団体において、サプライチェーン全体を通じたGHG排出量削減や消費者の気候変動、エシカル消費に対する意識が高まり、対応が十分ではない場合、当社のサービスが敬遠されて収益が減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特に環境への意識が高いEU地域や顧客企業・団体において、サプライチェーン全体を通じたGHG排出量削減や消費者の気候変動、エシカル消費に対する意識が高まり、要請に応えられた場合、当社のサービスが選択されて収益が増加</li> <li>荷物お届け時の受取人の不在が減り、配達効率が上がることで、労働時間や関連するコストが減少</li> </ul>	大
	評判	産業セクターへの非難	中期	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送は他産業のScope3として削減への期待が大きい分、低炭素輸送を実現できなかった場合、収益が減少</li> </ul>	—	小
		資金調達への影響	中期	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境的にサステナブルでないと分類された場合、資金調達が困難となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>低炭素社会への移行により資金調達の多様化が進み、資金調達が容易になる</li> <li>環境への取組みの評価が高まることで、投資拡大・株価安定につながる</li> </ul>	小

# 10. 戰略「リスク重要度の評価」【物理的リスク】

発現時期：短期（～2023年）、中期（～2030年）、長期（2030年～）

重要度：大（1年間に発生する財務影響100億円以上）、中（10～100億円）、小（10億円未満）

大分類	中分類	小分類	発現時期	リスク		機会	重要度
				リスク	機会		
物理的リスク	急性	異常気象の激甚化と頻度の上昇	短期	<ul style="list-style-type: none"><li>異常気象の頻度が高まると、社員の被災、被災拠点の復旧の遅れや電力・燃料供給停止などにより業務を停止することが多くなり、収益が減少</li><li>顧客の施設や産物等が被災して出荷ができなかった場合、収益が減少</li><li>物流拠点、設備、貨物が損壊し、損失や修理費用が増加</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>自然災害への対応力を高めることで、将来の自然災害の激甚化を懸念する顧客からの需要が増加し、収益が増加</li><li>早期に被災リスクが少ない場所に拠点を移動することで営業機会損失や復旧に係る費用を低減</li></ul>	—	中
	慢性	降水パターンの変化と気象パターンの極端な変動	中期	<ul style="list-style-type: none"><li>気候変動や水リスクなどの影響を強く受ける顧客からの出荷量が減少することで収益が減少</li><li>増水による道路インフラの寸断などで配送の遅延が発生し対応費用が増加</li></ul>	—	—	小
		海面上昇	長期	<ul style="list-style-type: none"><li>海面上昇に伴い、湾岸エリアに位置する物流拠点における水害対策費用の発生や保険料上昇の影響により費用が増加</li></ul>	—	—	小
		平均気温の上昇	長期	<ul style="list-style-type: none"><li>平均気温の上昇によって、社員の熱中症などの健康被害が増加、また、人材採用の困難化や離職数の増加につながり、人件費、採用費などの費用が増加</li><li>平均気温の上昇により、物流拠点内の温度管理に係るエネルギー消費が増え、光熱費が増加</li><li>地域の特産物が収穫できなくなり生鮮品配送の収益が減少</li></ul>	—	—	小

# 11. 戰略「事業インパクト評価」と「対応策の方向性」①

## ■炭素税導入による財務影響※

### 事業インパクト評価

現サステナブル中期計画以降、対策を講じない想定で、炭素税が本格導入された場合の精算に関わる事業インパクト※

2030年：133億円  
2050年：256億円

※ 炭素税の価格を以下の通り想定

2030年：130 ドル／t  
2050年：250 ドル／t

(参考資料)

事業インパクトの算出にあたっては、【IEA】World Energy Outlook にて公表される「炭素税価格」などのエネルギー関連指標を参照

(※対象会社：ヤマト運輸)

### 対応策の方向性

2030年のGHG排出量削減目標（2021年3月期比48%削減）達成に向けた施策実施  
→低炭素車両（主にEV）20,000台導入、太陽光発電設備810基設置など

<見込まれる効果（2030年）>

炭素税導入による事業インパクト軽減（▲61億円）

2050年のGHG排出量削減目標（自社排出実質ゼロ）達成に向けた施策実施  
→カートリッジ式EVを含む低炭素車両導入、さらなる太陽光発電設備設置、その他の施策強化等

<見込まれる効果（2050年）>

炭素税導入による事業インパクト解消

上記効果を実現していくため、低炭素化に向けた積極的な設備投資を目指すとともに、インターナルカーボンプライシングの導入を検討する

## 12. 戰略「事業インパクト評価」と「対応策の方向性」②

### ■異常気象・災害による収益の減少や施設・設備の修理費用増加の財務影響評価※

(※対象会社：ヤマト運輸)

#### 事業インパクト評価

台風の激甚化や線状降水帯による豪雨など、異常気象による売上の減少や施設・設備の修理費用等の事業インパクト※

2030年：19億円

2050年：38億円

※ 過去に発生した災害を参考に試算

(参考資料)

国土交通省や文部科学省、気象庁が公表している気候変動を踏まえた資料などの洪水の発生頻度などを参考に、傾向の変化を把握

#### 対応策の方向性

ハザードマップを活用した出店、定期的なBCPマニュアルの更新の実施

社内やパートナーへの気候変動に適応する情報発信の検討

レジリエンスを高める再生可能エネルギー カートリッジ式EVの利用モデルの実証開始

今後、発生場所や発生規模の想定を高めるなど前提条件を加えながら、事業インパクトを再評価し、対応策の検討を継続して実施

# 13. リスク管理／指標と目標

## ■リスク管理

ヤマトグループ全体の気候変動に係わる対応

- グループ環境委員会・環境部会の下、気候変動を含む環境の課題・リスクを管理
- 重要な議題を取締役会で審議・決議

## ■指標と目標

### <管理指標>

移行リスク：【IEA】World Energy Outlook にて公表される「炭素税価格」などのエネルギー関連指標を参照

物理リスク：国土交通省や文部科学省、気象庁が公表している気候変動を踏まえた資料などから、洪水の発生頻度などを参考とし、傾向の変化を把握

### <目標>

#### 温室効果ガス（GHG）排出量削減目標\*

\*自社排出（Scope1とScope2）

短期：2023年までに2021年3月期比10%削減

中期：2030年までに2021年3月期比48%削減

長期：2050年までに排出実質ゼロ

#### 再生可能エネルギー由来電力使用率目標

短期：2023年までに全体の30%

中期：2030年までに全体の70%

### **3.グリーンデリバリーの実現に向けた取組み ～協創による社会的課題の解決～**

## 14. グリーンデリバリーの実現に向けた取組み

<長期目標>

2050年カーボンニュートラルの実現  
GHG自社排出実質ゼロ

<中期目標>

2030年GHG排出量▲48%（2021年3月期比）

<重点施策>

EVの導入

再生可能エネルギー  
の活用

ドライアイス・フロンガス  
の削減

<基盤施策>

省エネ  
(設備入替、LED化等)

電力の可視化

新技術の調査  
オペレーション改善

## 15. 重点施策の数値目標（～2030年）

EV 20,000台導入

再生可能エネルギー活用の推進  
(再エネ由来電力使用率70%)

太陽光発電（PV）設備810基導入  
(オンサイト・オフサイト発電の設置)

EV導入と再生可能エネルギーの活用（＝電力自給）はセットにして取り組む

ドライアイス使用量ゼロの運用構築

# 16. 施策推進にあたっての社会的課題

## ➤ EV導入・充電インフラ整備

### ・商用車の稼働時間と充電時間の重複

商用車の稼働時間と太陽光発電の充電時間（供給可能時間）が重複するため、“稼働”と“充電”を両立する工夫が必要

### ・EV、充電インフラの設備負担増大

中小運送事業者にとって、EV導入・充電インフラ設備の負担が大きいため、中小運送事業者の事業が滞ると、大手運送事業者の事業に影響を与える

## ➤ 再生可能エネルギー電力の開発

### ・再生可能エネルギー発電量の不足

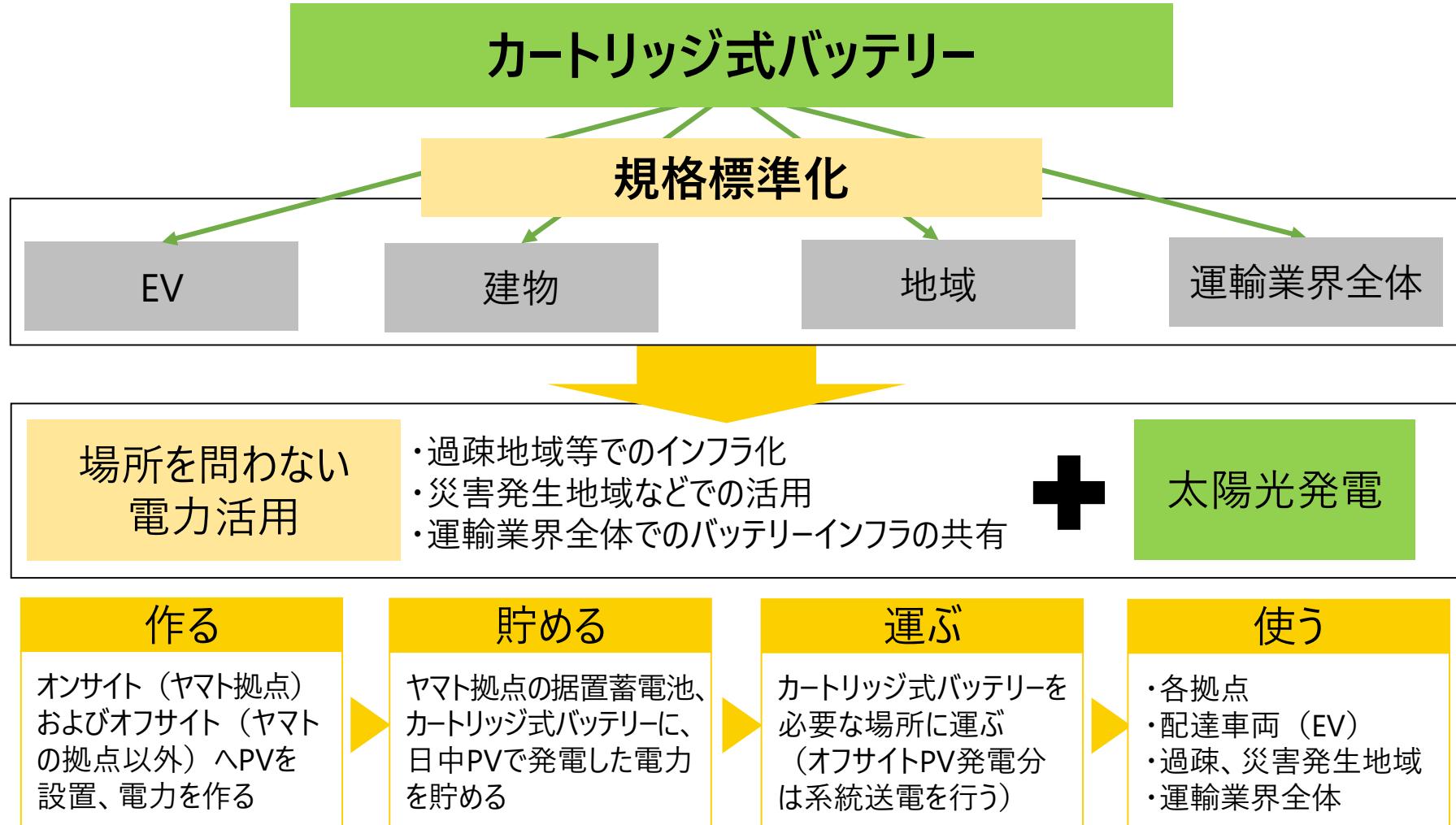
急激に増加する再生可能エネルギー需要に対する供給不足

### ・系統の容量不足

既に逼迫している系統による再生可能エネルギーの送電と、人口減少時代の設備増強に懸念

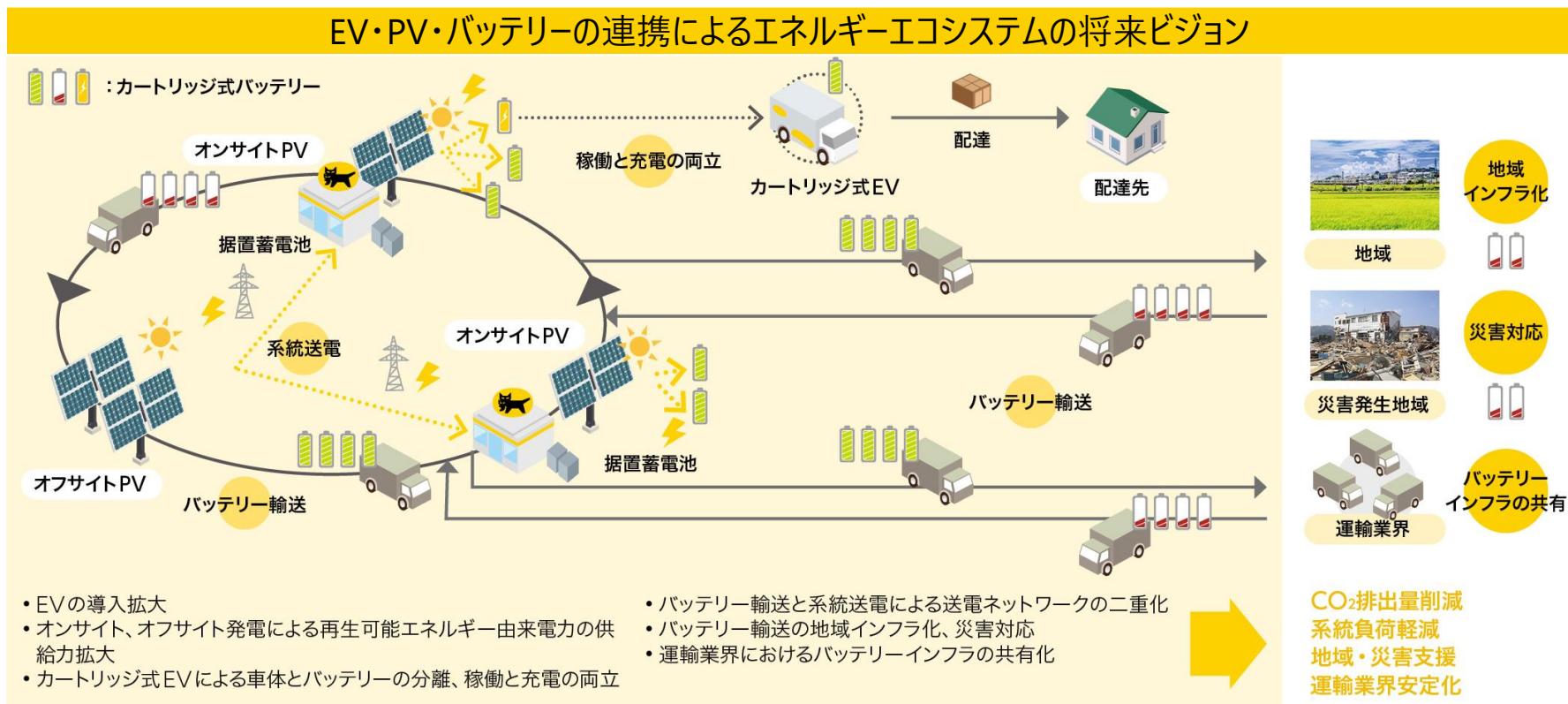
# 17. 社会的課題の解決策

カートリッジ式バッテリーを軸とした、  
クリーンな電気を「作る→貯める→運ぶ→使う」エネルギー・マネジメントの開発



## 18. 『グリーンデリバリーの実現に向けたEVの導入・運用』 ～グリーンイノベーション基金を活用した実証実験

実証期間／地域	2023年3月期～2031年3月期（予定）／群馬県
実証内容	EV運用オペレーションの最適化、充電電力平準化システムの開発、拠点間電力融通システムの開発
KPI	2024年3月までに 県内のEV200台 2027年3月までに 全車両のEV化／車両由来CO <sub>2</sub> 5,000t削減 2031年3月までに 全車両のカートリッジ式EV化／車両由来CO <sub>2</sub> 7,500t削減



# 19. 『カートリッジ式バッテリーの規格化・実用化に向けた検討』

## ■商用電気自動車（BEV）導入における課題

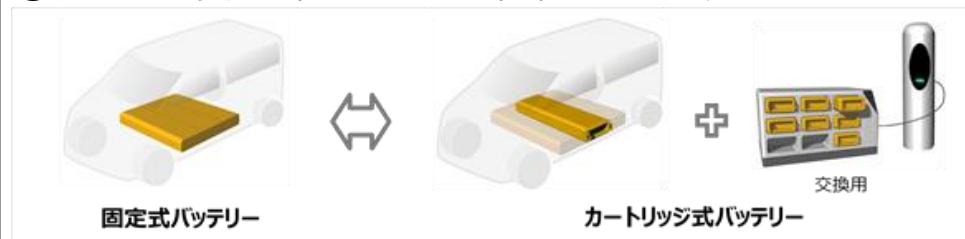
- 従来のガソリン車・ディーゼル車の給油時間と比べて、長い充電時間を要する
- 充電タイミングの集中による物流のダウンタイム（車両や荷物が止まる時間）が増加
- 充電タイミングが車両の非稼働時間帯に集中することによる施設の電力ピークの増加

## ■取組み

- CJPTとエネルギー・マネジメントの一環として、着脱・可搬型のカートリッジ式バッテリーの規格化・実用化に向けた検討を開始

### <検討内容と想定効果>

- ① EV導入コスト低減：走行距離に必要十分な能力の電池を搭載することによる車両コストの低減
- ② ドライバー充電負担軽減：充電時間の短縮・操作簡易化による負担の軽減
- ③ 物流ダウンタイム削減：充電中に長時間停車する必要がなくなることで集配業務が中断しない
- ④ 電力需要平準化：車両稼働時も交換用電池を充電することで、充電時間を分散し電力ピークを低減



※CJPT（Commercial Japan Partnership Technologies 株式会社）  
商用車向けCASE（コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化）  
技術の企画・開発に向けて、自動車メーカー4社が出資する商用車  
の技術開発会社

商用電気自動車（BEV）やグリーン電力の活用促進を図るとともに、災害時や電力インフラの維持が難しい地域にカートリッジ式バッテリーを配送するなど、電気エネルギー供給による地域社会への貢献（レジリエンス）を目指す

## 20. ドライアイス削減の取組事例

ドライアイスを使用しない輸送資材を導入し、GHG排出量削減と品質向上、コスト適正化を図る

- ・超低温医薬品輸送で、超低温度（▲75°C）の蓄冷剤と専用輸送資材を導入
- ・クール宅急便の集配用に、電力で駆動するモバイル型「車載用冷凍機」をデンソーグループと共同開発
- ・クール宅急便の空輸幹線輸送で使用している航空コンテナ専用の断熱材と蓄冷剤を開発

### 超低温医薬品輸送

超低温蓄冷剤  
▲75°C (ドライアイス同等)  
専用輸送資材



### クール宅急便

ラストマイル領域  
モバイル型 車載用冷凍機  
Mobico



幹線輸送領域  
航空コンテナ専用  
断熱材 & 蓄冷剤

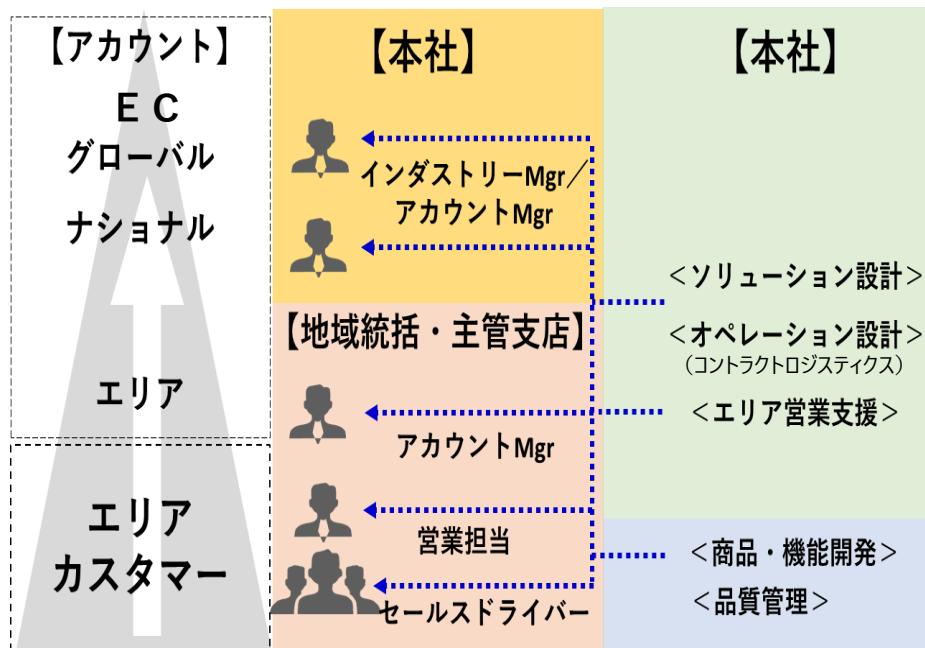


## **4.気候変動に対応する法人顧客への 価値提供の取組み**

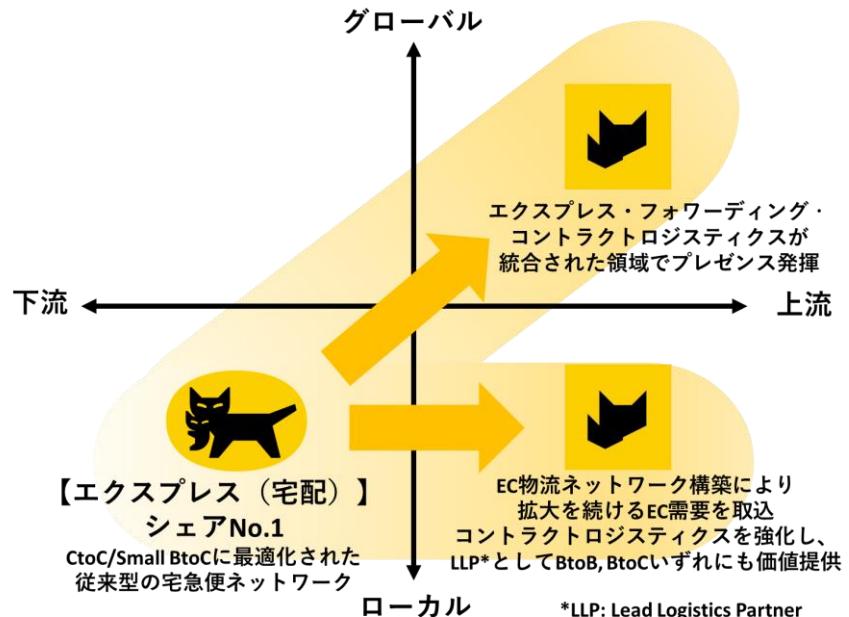
# 21. 法人顧客への価値提供

EC化の進展とサプライチェーンの変化を機会に捉え、法人顧客のビジネスの上流領域から下流領域まで「End to End」での総合的な価値提供を推進  
→顧客のサプライチェーン改革、ビジネスプロセス改革に資するソリューションの提供を通じて、顧客の企業価値および顧客価値の向上に寄与していく

## ■Oneヤマトの法人営業体制



## ■「Oneヤマト2023」の出発点と中長期で向かうポジション



## 22. サプライチェーンマネジメント（SCM）における顧客の課題

顧客サプライチェーンのグローバル化に伴い、リスクが増大  
→ SCMの課題として「サプライチェーン・レジリエンス」の重要性が増加

### ■サプライチェーン・レジリエンスにおけるリスク

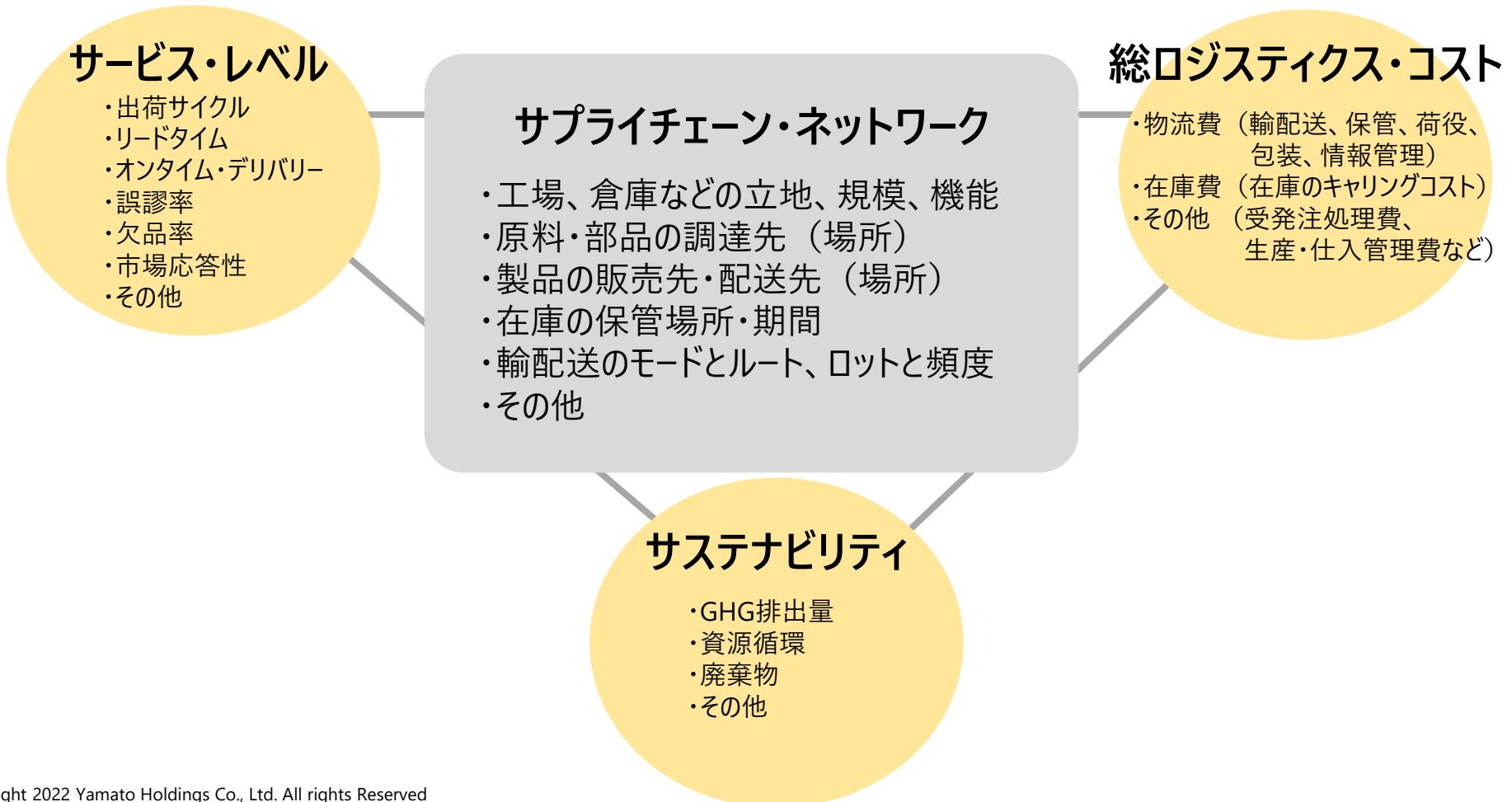
自然リスク	気候変動、自然災害、パンデミック
政治リスク	保護貿易主義、政治対立、戦争
経済リスク	産業構造の変化、燃料高騰、為替変動
社会リスク	人口減少、労働力減少、消費動向の変化、人権問題
犯罪リスク	テロ、サイバー攻撃、破壊活動

### ■重要課題



## 23. サプライチェーンの最適化

- ・サービス・レベルを維持・向上しつつ、総ロジスティクス・コストを削減  
→物流と在庫のムダをなくすことで、顧客のGHG排出量削減にも貢献
- ・同時に輸送のエネルギー・シフトや輸送・梱包資材の簡素化、リユース化等を推進



## 24. 顧客との取組事例①【日本ミシュランタイヤ】

ヤマト運輸は、日本ミシュランタイヤの持続可能な成長を実現するリードロジスティクスパートナーとして、同社のサプライチェーン変革と物流・在庫の最適化をグローバルに支援  
→両社の協調・協力の下、サプライチェーン全体を変革し、物流・在庫を最適化することで、総ロジスティクスコストの削減、ミシュランのお客様に対する価値向上、温室効果ガス排出量の可視化・削減による環境負荷が少ない持続可能な物流の実現を目指す

※2022年9月：一部運用開始  
2023年1月：本格始動（予定）

### 【ミシュランの物流体制をヤマト運輸が一元管理することで実現すること】

- 約20拠点ある倉庫を5拠点に集約し、各拠点の在庫を可視化・最適化  
在庫偏在の解消と拠点間輸送を圧縮するとともに、法人向けミドルマイルネットワークなどを活用し、安定した納品リードタイムと温室効果ガス排出量(Scope3)削減を実現
- 倉庫管理システムで、全ての在庫タイヤの製造年度を管理し、廃棄量を極小化  
全ての在庫タイヤの製造年度を1本単位で管理し、使用期限が近い製品から先に出荷することで、期限切れによる廃棄量を極小化（環境負荷を低減）
- 輸配送管理システムを活用したオーダートラッキング  
お客様の注文毎に配送状況を可視化し、ミシュランコールセンターでの迅速な対応を実現することや、輸送過程の複数製品をヤマトグループの拠点・輸配送ネットワーク上でマージしてお届けすることで、ミシュランのお客様への提供価値を向上  
→ 今後、国内のみならずグローバルにサプライチェーンの上流に遡り、海外の生産管理や出荷調整など含めて物流と在庫の最適化を実現すべく、両社で検討していく



ミシュランは、「すべてを持続可能に」という企業ビジョンのもと、人・地球・利益の三方良しを理念とし、2050年までに100%持続可能な成分でタイヤを製造することを約束しています。

また、大西洋にて帆船による海上輸送の推進、東南アジアでの天然ゴム栽培および森林保全の管理の最適化などグローバルな脱炭素への取組みを進めています。

## 25. 顧客との取組事例②【アダストリア】

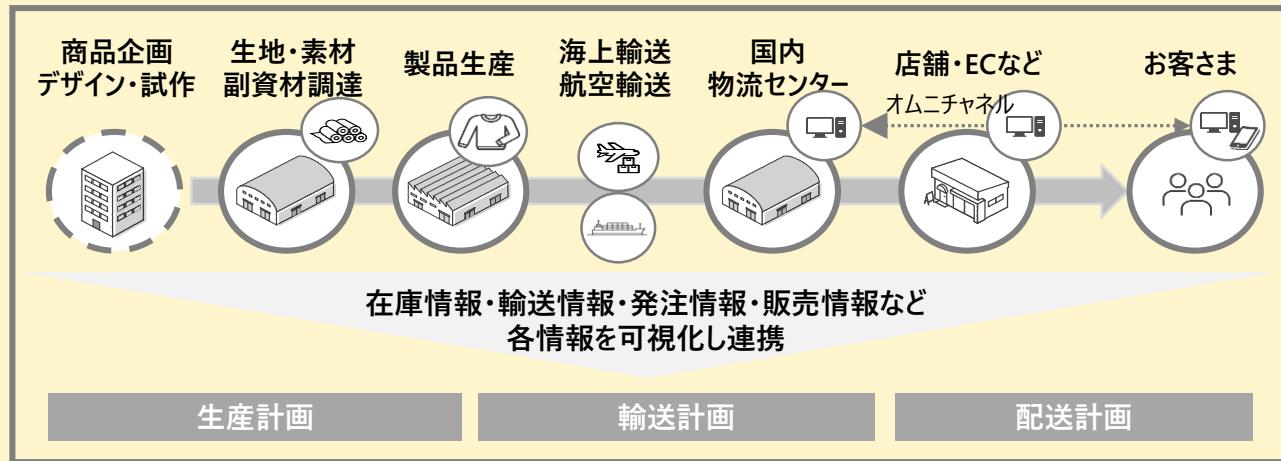
ヤマト運輸は、アダストリアのサステナブルなサプライチェーン実現に向けたロジスティクスパートナーシップ協定を締結

- 原材料の調達から商品の生産、オムニチャネルでの販売にいたるまで、国内外に広がるアダストリアのサプライチェーンにおける物流のあり方、在庫の持ち方を見直すことで、GHG排出量の削減を図り、経営に対してより効果的なロジスティクスを構築する（1<sup>st</sup> STEP）
- アダストリアが持つファッショングローバル企業のサプライチェーンの知見とヤマト運輸の国内外に広がる物流インフラとロジスティクスのノウハウを活用し、他のファッショングローバル企業などとも協力しながらサステナブルファッショングローバルな実現・拡大に向けて取り組む（2<sup>nd</sup> STEP）

※ 衣服の生産から着用、廃棄にいたるプロセスにおいて将来にわたり持続可能であることをを目指し、生態系を含む地球環境や関わる人・社会に配慮した取組み

### ■サステナブルファッショングローバルへの取組み

- ・需要に合わせた生産・物流体制の構築
- ・持続可能性のあるオペレーション改革とGHG排出量の削減 など



A D A S T R I A  
—  
Play fashion!

アダストリアは、ファッショングローバルを通じてすべての人の人生をワクワクさせる「Play fashion!」をミッションに掲げ、人と情報が行き交うオープンなコミュニティをつくり、新たな価値を生み出す“グッドコミュニティ共創カンパニー”となることを目指しています。

サステナビリティポリシー「ファッショングローバルを、未来まで。」のもと、衣料品在庫の焼却処分をゼロにするための在庫のコントロールや再利用、倫理的かつ公正な調達活動の整備など、様々な取組みを行っています。

## 26. 顧客のGHG排出量可視化に向けた課題

サプライチェーンにおけるGHG排出量の可視化に向けて、顧客（法人企業）、物流事業者、そして両者共通の課題が存在

### 顧客の課題

- Scope 3の排出量算出にあたっては、サプライチェーンにおける各取引先からのデータ収集が望ましいが、物流事業者からのデータ収集ができない
- 物流工程における排出量算出にあたっては、支出金額等に基づく係数を利用した簡易的な算定が主流であり、この算定の正確度は低く、排出量削減努力の可視化も難しい

### 物流事業者の課題

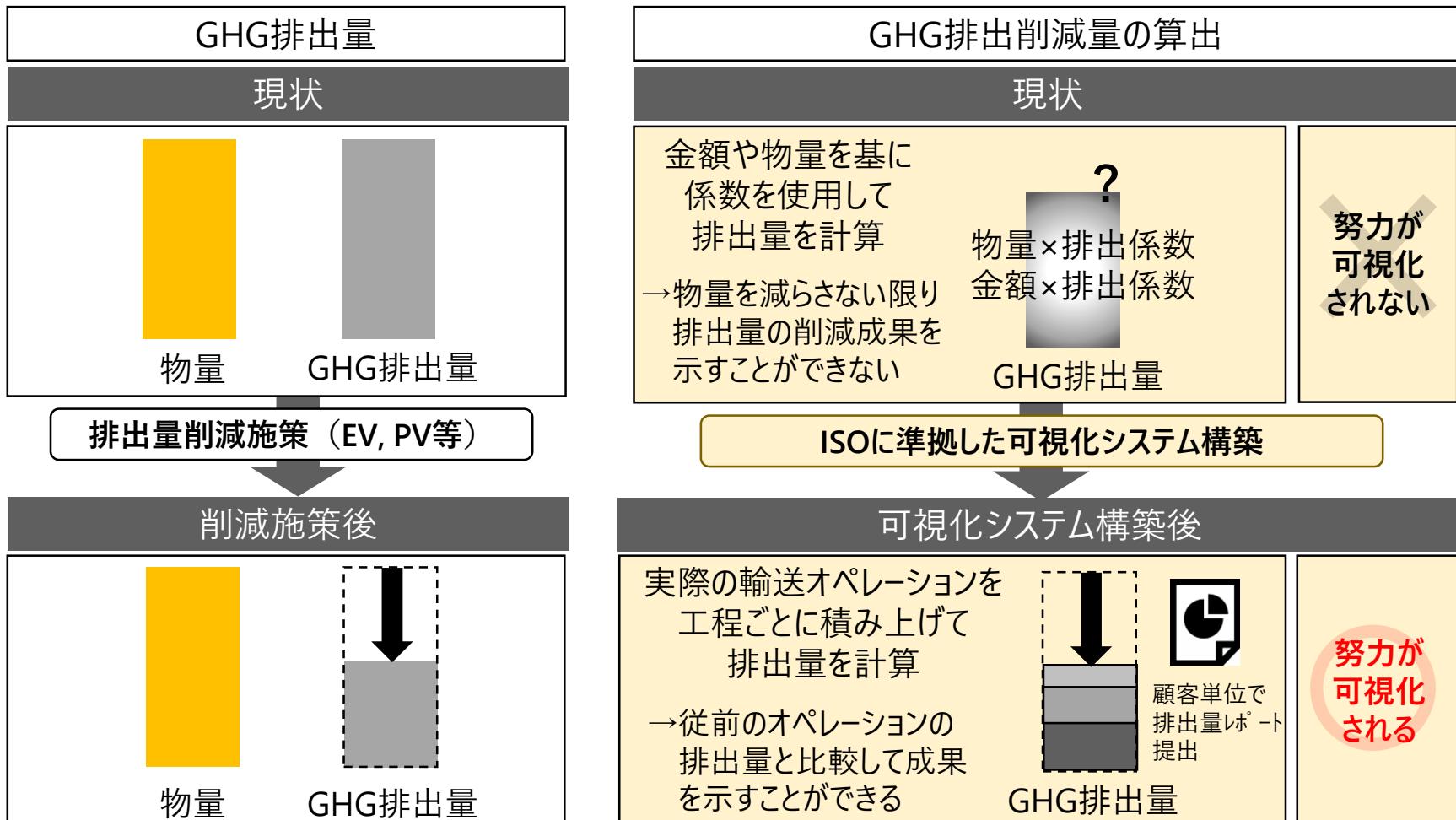
- 自社組織としての排出量算定はできているが、顧客単位での排出量の算定ができていない
- 顧客へのサプライチェーン改革提案において、自社の排出量削減努力の可視化、提示ができていない

### 両者共通の課題

- 排出量を算定する対象範囲について、物流分野では国際的な基準が定められていないため、事業者ごとに異なる基準で算定が行われており、市場競争においての適切な評価が難しい

## 27. 顧客のGHG排出量可視化に向けた取組み

物流のGHG排出量算定に関する新しい国際規格（ISO14083）に準拠した  
「GHG排出量可視化システム」を構築し、削減努力の可視化を実現していく  
→環境への先進的な取組みを進める仏DPDグループとの連携



終わりに

「豊かな社会の実現への貢献」に向けて  
サステナブル経営を推進

持続的な企業価値の向上と  
持続可能な社会の実現へ



ヤマトグループ

# 【参考】「サステナブル中期計画2023」初年度進捗 【エネルギー・気候】

Environmental



エネルギー・  
気候

取組み概要

2024年3月期  
目標

2022年3月期  
進捗

取組み事例

## 気候変動を緩和する

リスク

機会

再生可能エネルギー由来の電力の利用や輸送の高効率化、  
ドライアイスの削減等によりGHG排出量の削減を図る

- 温室効果ガス（GHG）排出量 2021年3月期比10%削減<sup>\*1</sup>
- GHG排出原単位 2021年3月期比10%削減<sup>\*1\*2</sup>
- 再生可能エネルギー由来電力 30%使用<sup>\*3</sup>

- 温室効果ガス（GHG）排出量 2%削減
- GHG排出原単位 2%削減
- 再生可能エネルギー由来電力 11%使用

- EVの開発、検証実施
- 車両の運行状況の可視化、非効率線便の削減
- モーダルシフトの実施
- タッチポイント（拠点）の集約、LED導入（495拠点）
- GHG排出量削減に資する車両や設備の開発・導入を推進する専門部署（グリーンイノベーション開発部）の設置

## 【参考】「サステナブル中期計画2023」初年度進捗 【大気】



### 空をきれいにする（大気汚染防止）

リスク

#### 取組み概要

自動車による大気への影響を減らし、地域の空をきれいにする輸送を追求する

#### 2024年3月期 目標

- ・ 自動車NOx、PM排出量 2021年3月期比25%削減<sup>\*4</sup>
- ・ 大気汚染物質排出が少ない自動車の導入

#### 2022年3月期 進捗

- ・ 自動車NOx、PM排出量 NOx9%削減 PM3%削減
- ・ 大気汚染物質排出が少ない自動車の導入 3,200台導入

#### 取組み事例

- ・ 低炭素、大気汚染防止に貢献する自動モビリティに関してサプライヤーとの協議・技術確認を実施

## 【参考】「サステナブル中期計画2023」初年度進捗 【資源循環・廃棄物】

Environmental

資源循環・  
廃棄物



### 取組み概要

2024年3月期  
目標

2022年3月期  
進捗

### 取組み事例

## 資源循環を進める、廃棄物を減らす

リスク

機会

環境負荷を抜本的に減らし、環境影響を最小化する技術の利用や機会創出を進める

- ・ 紙材における再生可能資源・再生材の利用 55% \*5
- ・ 埋立処分率 5%以下\*6
- ・ 再生材を使用した商品や省資源の資材の提供

- ・ 紙材における再生可能資源・再生材の利用 52%
- ・ 埋立処分率 10%
- ・ 対象資材の特定、再生材を使用した資材に一部代替

- ・ 容器・包装材の再生可能資源・再生材の利用
- ・ 再使用対象資材や共通リターナブル資材の開発に向けた検討に着手

# 【参考】「サステナブル中期計画2023」初年度進捗 【社会と企業のレジリエンス】

Environmental

社会と企業の  
レジリエンス



## 環境変化に負けない社会を支える

リスク

機会

### 取組み概要

多様なパートナーと協働し、ステークホルダーや地域社会の  
レジリエンスを高め、環境価値を生み出す

### 2024年3月期 目標

- ・ パートナーと協働したグリーン物流
- ・ 社会と連携した環境レジリエンスの向上（実証や気候変動に  
適応する情報発信等）
- ・ 環境商品／サービスの提供<sup>\*7</sup>

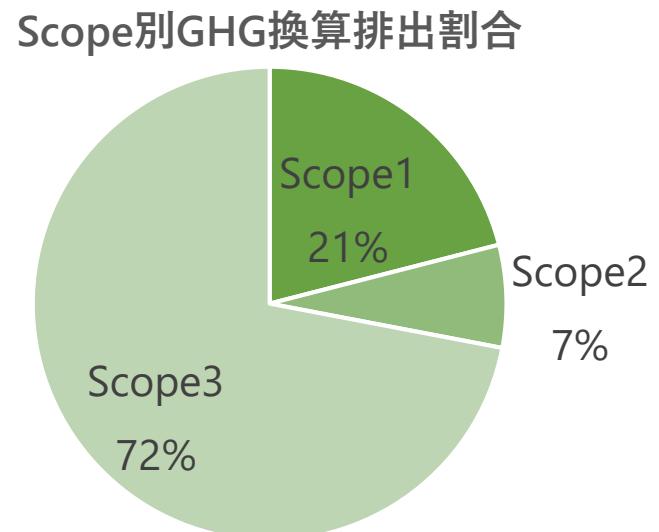
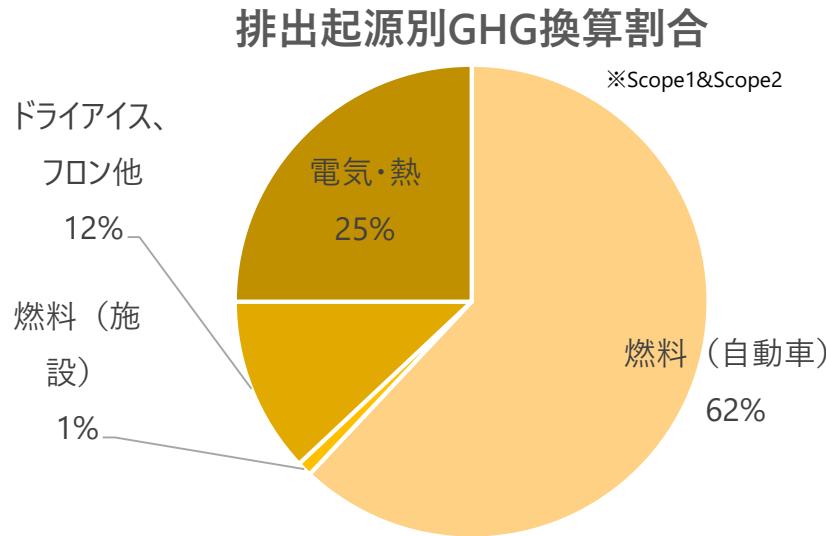
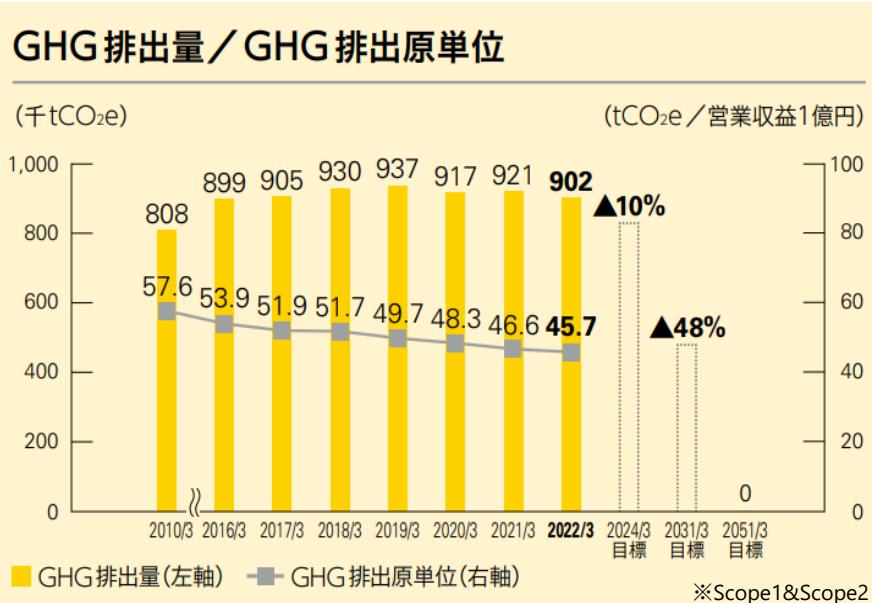
### 2022年3月期 進捗

- ・ 輸送パートナーのGHG排出量把握方法の決定
- ・ カートリッジ式バッテリーの共同開発に向けた協議開始、  
気象庁のデータに基づく災害予測の輸送パートナーとの共有
- ・ サービスや商品の環境負荷・効果の評価方法と基準の決定

### 取組み事例

- ・ 輸送パートナーの運行状況把握アプリケーションにGHG算出  
データ取得機能を追加

## 【参考】ヤマトグループGHG排出量の推移・内訳



## 【参考】ISO14083

- 国際規格ISO14083発行に向け、国際投票実施中（2022年12月20日現在）

規格名称	ISO 14083 Greenhouse gases — Quantification and reporting of greenhouse gas emissions arising from transport chain operations
発行年	2023年（予定）
目的	旅客および貨物輸送から生じるGHG排出量の算定および報告に関する要求事項 / ガイダンス
対象となる輸送モード	道路・海上・航空・水上・鉄道・パイプライン・ケーブルカーなどあらゆる輸送モードに対応、物流施設の排出も含む

## 【参考】DPDグループとの環境分野での連携

当社と欧州最大の宅配ネットワークを持つ仏DPDグループは、2022年7月にGHG排出量の世界共通算定基準の検討など、環境分野での協力に向けた基本合意書を締結

### <合意内容>

#### ●持続可能な物流の実現に向け、GHG排出量の世界共通の算定基準の検討

物流各社が個別に採用している算定基準を共通化することで、サプライチェーン全体での企業のGHG排出量を可視化

#### ●環境分野のノウハウの共有

以下4つの分野において、ノウハウ共有し、環境への取り組みを推進

- ①気候変動の緩和
- ②大気汚染の防止
- ③資源循環の推進
- ④社会と企業のレジリエンス向上

持続可能な社会および、グリーン物流の実現に向けて両社で連携し、環境分野における取組みを推進していく

## 【参考】社外からの評価状況

(2022年12月20日現在)

評価機関	指数・名称等	ヤマトHDの評価状況
MSCI	MSCI日本株女性活躍指数（WIN）	構成銘柄として採用 6.675点（最高10点）
FTSE	FTSE 4 Good Index Series FTSE Blossom Japan Index FTSE Blossom Japan Sector Relative Index	構成銘柄として採用 4.0点（最高5点）
S&P	S&P/JPXカーボン・エフィシェント指数	構成銘柄として採用
SOMPO アセット マネジメント	SOMPOサステナビリティ・インデックス	構成銘柄として採用
CDP		気候変動 B評価（A~D）

### **免責事項**

この内容は、投資判断の参考となる情報の提供を目的としたもので、投資勧誘を目的としたものではありません。提供情報の内容については万全を期しておりますが、完全性、正確性を保証するものではありません。いかなる情報も、不的確な記載や誤植等を含む可能性があります。銘柄の選択、投資の最終決定は、ご自身の判断でなさるようお願いいたします。当社としては一切の責任を負いかねますのでご承知ください。