

澁澤倉庫グループにおける気候変動への取組み

2025年1月6日

澁澤倉庫株式会社

【TCFD開示に基づく情報開示】

当社グループでは、2022年度より金融安定理事会（FSB）の気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）が公表した提言に沿った形で情報開示を行っています。

ガバナンス体制を整備するとともに、グループ事業における気候変動が及ぼすリスクと機会による影響について毎年分析を行い、当社グループのみならず社会にとっても持続可能な成長につながる課題の解決に事業活動を通じて取り組み、企業価値を向上させてまいります。

2024年度においては、気候変動が自社事業に及ぼすリスクおよび機会の項目を見直し、当社グループにとって重要なリスク項目については定量的な財務影響額の試算を行いました。

今後も、事業活動に影響を及ぼすリスクや機会について定期的に見直しを行い、中長期的な戦略策定に反映してまいります。

■TCFD 提言が求める開示推奨項目と当社対応サマリー

| 要求項目 | 項目の詳細 | 当社対応 |
|-------|---|--|
| ガバナンス | 気候関連のリスクおよび機会に係る組織のガバナンス体制の開示 | 取締役会は年1回または必要に応じて、サステナビリティに関する取組みや数値目標などの重要事項を議論・決議し、その執行を監督します。サステナビリティ推進委員会は取締役社長を委員長として開催され、サステナビリティ推進基本方針の策定や、重要課題に関する目標設定、リスクの識別・評価を行い、対応方針を取締役に諮ります。また、実行部隊であるサステナビリティ推進室は委員会の指導のもと、エネルギー使用量やCO2排出量のモニタリングと改善策の実行、各事業部門への指導を行います。 |
| リスク管理 | 気候関連のリスクに対する組織の識別・評価・管理プロセスの開示 | |
| 戦略 | 気候関連のリスクおよび機会に係る事業（ビジネス・戦略・財務計画）への影響の開示 | 気候関連リスク・機会を考察するため、4℃シナリオおよび1.5℃シナリオ（2℃、1.5℃）を選択し、シナリオ分析を行いました。この結果、1.5℃シナリオでは炭素税が導入されるなど気候変動に対する政策や規制が強化されるほか、市場や社会的評判が変化することが想定され、収益の減少リスクが予測されました。また、4℃シナリオでは主に異常気象に伴う直接的な被害が顕在化すると想定されます。これに対応するために当社では2022年1月に環境基本方針を、2022年にサステナビリティ推進基本方針を定め、再エネの導入や非財務情報の適切な開示、BCPの更新など各種取り組みを進めています。 |
| 指標と目標 | 気候関連のリスクおよび機会を評価する際に用いる指標と目標の開示 | 当社グループでは気候変動の経営に及ぼすリスクと機会の影響を測定・管理するためにGHG排出量を指標としています。当社グループでは2022年に「澁澤倉庫グループ サステナビリティ推進基本方針」を策定し、「地球温暖化の防止」を含む6つのマテリアリティ（重要課題）を定めるとともに、2030年度営業収益あたりのCO2排出量を2019年度比50%削減する目標を定めました。この目標の達成のために2026年度における業務別KPIを掲げ各種取り組みを進めています。この結果、2023年度の総CO2排出量は22,306t-CO2、営業収益あたりの排出量は0.32となり、目標に対する進捗率は69.39%となりました。 |

【ガバナンス/リスク管理】

当社グループでは、「物流を越えた、新たな価値創造により、持続可能で豊かな社会の実現を支えること」をグループミッション、果たすべき社会的使命と規定しております。また、サステナビリティ推進基本方針において6つのマテリアリティ（重要課題）を定めております。

そのなかで、気候変動の大きな要因とされる地球温暖化の防止への対応については、重要な社会課題の一つと認識し、事業活動を通じてその解決に貢献してまいります。当社は、地球温暖化による気候変動を含めたサステナビリティを巡る諸課題の解決に取り組むため、次のとおりのガバナンス体制・リスク管理体制を構築しております。

取締役会は、年1回または必要に応じて、サステナビリティを巡る課題に対する取り組みについて議論するとともに、数値目標などの重要事項を決議し、その執行を監督します。

また、気候変動分野における取締役会の意思決定、監督機能の発揮をサポートするために、取締役に対してESGデータに関する説明会を開催し、各種取り組みの実効性に関してディスカッションを行っています。

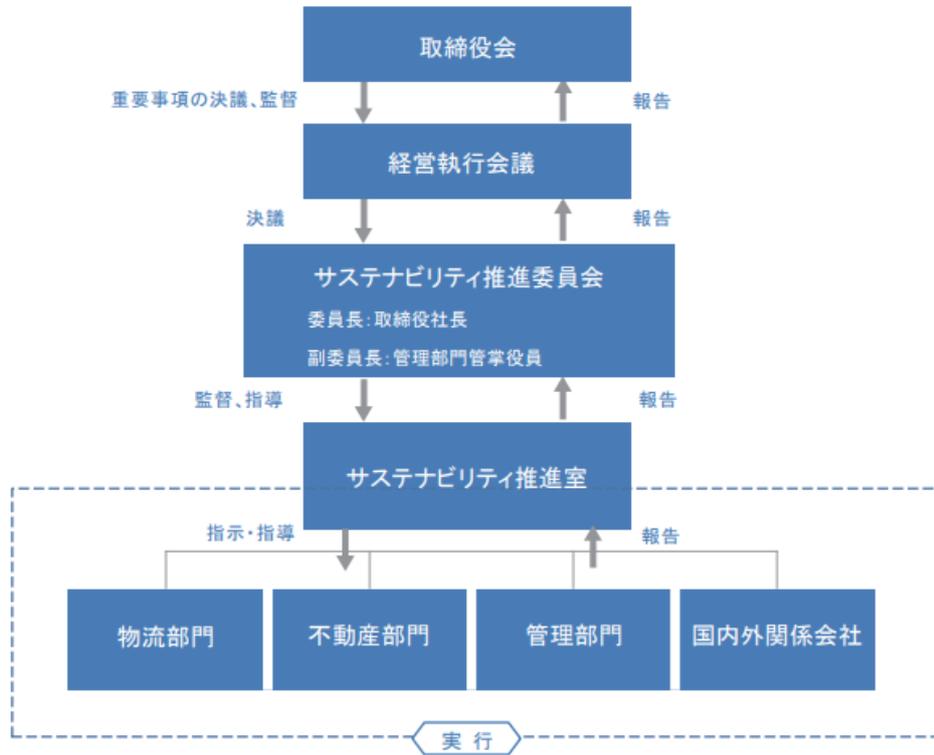
サステナビリティ推進委員会は、取締役社長を委員長として開催され、サステナビリティ推進基本方針や、マテリアリティ（重要課題）に関する目標の設定と重要事項の立案を行うとともに、気候変動をはじめとする全社的なリスクを識別・評価し、適切な対応方針等を策定し、これらを取締役に諮ります。

また、サステナビリティ推進室は、サステナビリティ推進委員会の監督・指導のもと、当社グループのサステナビリティ推進に関わる事項について、適切な対策を遂行し、関係会社を含む各事業部門への指示・指導を行っています。エネルギー使用量、CO2排出量実績および目標の達成状況のモニタリングと、必要な改善策の策定と実行を担うとともに、重要事項や行動計画をサステナビリティ推進委員会に報告しております。

2023年度においては、当社グループが定めた気候変動関連の指標（KPI）の見直しが取締役会において決議され、その進捗状況の監督が行われています。また、見直された指標（KPI）はサステナビリティ推進基本方針に反映され、適切に開示されています。

なお、当社グループの指標（KPI）は【指標と目標】に開示しています。

澁澤倉庫グループのサステナビリティ推進体制



【戦略】

当社グループでは、シナリオ分析実施に際し、当社グループの事業活動に中長期にわたって影響を与えると想定される気候変動に起因する重要なリスクと収益機会をサステナビリティ推進委員会にてシナリオ分析を活用して特定、評価するとともに、対応策を検討しております。

2024年度のシナリオ分析として、主要事業地域である日本国内を中心に、連結子会社を含めた6社を対象とし、4°Cシナリオ、1.5°Cシナリオ（一部2°Cシナリオも併用）の2つのシナリオで「Shibusawa 2030 ビジョン」でも指標としている2030年、およびパリ協定の目標年である2050年を想定し、定性・定量の両面から考察いたしました。

■シナリオ分析の前提

| | 1.5°Cシナリオ | 4°Cシナリオ |
|----------|---|---|
| 対象範囲 | ● 自社単体を含む国内連結子会社6社 | |
| 対象年 | ● 2030年および2050年時点 | |
| 参照シナリオ | <ul style="list-style-type: none"> ● IEA Net Zero Emissions by 2050 ● IEA Sustainable Development Scenario ● IPCC RCP2.6 | <ul style="list-style-type: none"> ● IEA Stated Policies Scenario ● IPCC RCP8.5 |
| 想定される世界観 | ● カーボンニュートラル実現を目指した積極的な取組みが活発化し、地球の平均気温が産業革命以前と比較して、2100年時点で約1.5°Cの上昇に抑えられるとするシナリオです。異常気象の激甚化は4°Cシナリオと比べ抑制される一方、気候変動対策としての法規制は現行から大きく強められるとされています。 | ● 気候変動対策が現状から進展せず、地球の平均気温が産業革命以前と比較して2100年時点で約4°C上昇するとされているシナリオです。異常気象の激甚化など、物理的な損害が大きくなる一方、気候変動対策としての法規制は現行から変わらなるとされています。 |

■シナリオ分析実施手順

環境省発行のガイダンス「TCFDを活用した経営戦略立案のススメ」記載の下記手順に沿ってシナリオ分析を実施いたしました。



■特定されたリスクと機会

シナリオ分析の結果、特定されたリスクおよび機会は以下のとおりです。

リスク

| 分類 | 種類 | 項目 | 時間軸 | 想定されるリスク | 影響度 | | | |
|----|--------|---------------|-------|--|------|---|---|---|
| | | | | | 1.5℃ | 4℃ | | |
| 移行 | 政策・法規制 | 炭素価格の上昇 | 中期 | 事業活動に伴うCO2排出量に対して炭素税が課され操業コストが増加する。 | 大 | 中 | | |
| | | 化石燃料の使用に関する規制 | 短期 | 物流事業および不動産事業の環境性能向上（非化石燃料車両導入・ZEB化）に係るコストが増加する。 | | | | |
| | | 省エネ政策 | 短期～長期 | 保有不動産のZEB化対応費用や自社車両のxEV化、定温倉庫における脱炭素型機器への転換に伴う設備投資額が増加する。 | | | | |
| | | | | 排出権取引 | 中期 | 排出権取引制度の拡大に伴い、CO2排出量上限超過分の排出権の購入が迫られるなど、対応コストが発生する。 | 中 | 小 |
| | | | | リサイクル規制 | | 梱包資材や廃棄物に対する規制準拠のため、仕分け・加工（ラベルはがし等）や廃棄しないためのリース・レンタル品導入等を行うことによるコストが増加する。 | | |
| | | | | 再エネ政策 | | 再生可能エネルギーへの電力構成切り替え等の国家方針に伴い、需要変化や発電所の発電コスト増に伴い電力価格が高騰する。 | | |
| 市場 | | エネルギーコストの変化 | 中期 | ・再生可能エネルギーへの需要増加等により、電力価格が高騰する。 ・化石燃料価格上昇に伴う主因のエネルギー調達費用高騰分を物流サービスへ転嫁した場合に需要が減少する。 | 中 | 小 | | |
| 評判 | | 顧客の評判変化 | 短期 | 環境への取組みが不十分であると判断された場合、他サービスへの顧客流出に繋がる可能性がある。 | 大 | 中 | | |
| | | 投資家の評判変化 | | 環境配慮・環境情報開示が不十分な場合、調達資金の減少及び資金調達コストが増加する。 | | | | |
| 物理 | 急性 | 異常気象の激甚化 | 中期～長期 | ・気象災害の激甚化による拠点の被災やサプライチェーンの寸断による営業停止損失が発生し、また、火災保険料が高騰する。 ・受託貨物への損害や事業停止による顧客からの評判が低下する。 ・災害リスクが高い地域に位置する保有資産の価値が減少する。 ・協力会社・貨物・テナントおよび第三者への損害に関する訴訟リスクが発生する。 | 中 | 大 | | |
| | 慢性 | 平均気温の上昇 | 中期～長期 | ヒートストレスによる労働生産性低下を防止するため、施設の空調設備や遮熱設備を導入することによるコストが増加する。 | 小 | 中 | | |
| | | 降水・気象パターンの変化 | 短期～長期 | 大雪や大雨など、気象の極端化に伴う交通機関の乱れが発生し、輸送遅延やキャンセル、道路や鉄道の冠水による物流ルートの遮断が発生し、収益機会が減少する。 | | | | |
| | | 海面上昇 | 長期 | 浸水被害の増加による保有資産への損害が発生する。 | 小 | 小 | | |

機会

| 分類 | 種類 | 項目 | 時間軸 | 想定される機会 | 影響度 | |
|----|--------|--------------|-------|---|------|----|
| | | | | | 1.5℃ | 4℃ |
| 移行 | 政策・法規制 | 省エネ政策 | 短期～長期 | ・倉庫・物流センターのエネルギー効率向上（省エネ化）に伴いエネルギーコストが減少する。 ・環境負荷の低いモーダルシフトの利用増加により、収益機会が増加する。 | 大 | 中 |
| | | リサイクル規制 | 中期 | 循環型社会への移行に伴い、紙資源の回収・溶解処理を行う文書保管サービスの収益機会が増加する。また、資源の回収および運搬に伴う物流増加により、収益機会が増加する。 | 中 | 小 |
| | 技術 | 低炭素技術の進展 | 中期 | ・スワップボディコンテナ車両等の輸送効率手段の導入により人件費コストが削減される。 ・低炭素型ディーゼルトラック車両などの省エネ車両導入により燃料コストが削減される。 | 小 | 小 |
| | | 次世代技術の進展 | | 無人フォークリフト・自動保管ラックなど、荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備導入により操業コストが減少する。 | | |
| | 評判 | 顧客の評判変化 | 短期 | ・保有不動産において、CASBEEやZEBなど低炭素認証制度を取得することにより、環境意識の高い企業の選好度が高まり、収益機会が増加する。 ・鉄道やフェリー輸送などのエネルギー効率の高い輸送形態の拡大や、モーダルシフトの推進、リニューアブル燃料を使用したトラック輸送など、GHG排出量を従来より抑制することが可能な環境配慮型事業を行うことにより収益が増加する。 | 大 | 中 |
| | | 投資家の評判変化 | | 環境配慮・環境情報開示が進んでいる場合、資金調達コストが減少する。 | | |
| 物理 | 急性 | 異常気象の激甚化 | 中期～長期 | 被災拠点の操業を持続するため、BCP対策を推進し、有事における安全確実な事業継続体制を確立することで、結果的に相対的な競争力強化となり、収益機会が増加する。 | 中 | 大 |
| | 慢性 | 平均気温の上昇 | 中期～長期 | 気温上昇により、夏季型飲料貨物の取扱い量が増加することによって、収益が増加する。 | 小 | 中 |
| | | 降水・気象パターンの変化 | 短期～長期 | 極端な気象現象が発生した場合に備え、多様な運送ルートを整備しておくことで事業継続が可能となることで営業停止損失を回避できる。また、競合との差別化により収益機会の増加にも繋がる。 | | |

| | |
|--|--|
| <p>影響度の定義</p> <p>「大」：財務的影響が大きい</p> <p>「中」：財務的影響が不明</p> <p>「小」：財務的影響が小さい</p> | <p>時間軸の定義</p> <p>「短期」：～3年</p> <p>「中期」：4～10年</p> <p>「長期」：11年～30年</p> |
|--|--|

■ リスク・機会の総括

4℃シナリオでは異常気象の激甚化、頻発化を始めとする物理的な被災により当社グループの建物などの固定資産への直接的な被害のほか、サプライヤーの被災に伴う業務への影響も見込まれます。当社グループにおける倉庫事業では膨大な貨物を扱うほか、各物流拠点では建物や運送車両などの固定資産を多く所有しています。このため、4℃シナリオで顕在化する物理的な影響を大きく受けることが想定されます。

1.5℃シナリオでは脱炭素社会への移行に伴い、政府による規制強化が想定され、炭素税の負担や低炭素設備の導入に伴う設備投資の増加が見込まれます。また、再エネ政策の導入により将来の電力価格が上昇し、財務負担が増加することが想定されます。当社グループの主力事業である物流事業では、輸送サービスの過程で化石燃料を燃焼し、CO2を排出します。このため、炭素税や化石燃料の使用に関する規制が行われた場合には、事業に重大な影響が出ると想定されます。

■財務インパクトの試算

将来の事業運営に関わるリスク項目のうち、定量的な分析が可能なものについて2030年および2050年時点における当社グループへの財務上の影響額を試算しました。各試算項目および試算式については下記の表のとおりです。

この影響額を軽減すべく、気候変動への対応を推進し、リスクの軽減・機会の創出を図ってまいります。

| 試算項目 | 試算式 | 試算結果 (単位: 百万円) | | | |
|--|--|----------------|--------|--------|--------|
| | | 2030年 | | 2050年 | |
| | | 1.5℃ | 4℃ | 1.5℃ | 4℃ |
| 炭素税導入による影響 2030年および2050年時点の1.5℃シナリオにおいて、当社事業により発生される温室効果ガス排出量 (Scope1,2) に応じて税金が課せられた場合 | 当社GHG排出量×将来の炭素税価格 <small>※2030年時点のGHG排出量は2023年度と同様と仮定。 ※炭素税価格はIEA WEO2023 Net Zero Emissions by 2050の値を参照。</small> | △410.7 | 0 | △733.3 | 0 |
| 電力価格変化による影響 2030年および2050年時点の2℃以下シナリオにおいて、当社事業で使用する電力の価格が上昇した場合 | 当社電力使用量×将来の電力価格 <small>※2030年時点の電力使用量は2023年度と同様と仮定。 ※電力価格はIEA WEO 2019 Sustainable Development Scenarioの値を参照。</small> | △45.9 | 36.2 | △49.6 | 58.5 |
| 洪水・高潮被害額 2030年および2050年時点の2℃以下シナリオおよび4℃シナリオにおいて、異常気象の激甚化に伴い、洪水・高潮による物理的被害が増加し、当社拠点が浸水した場合 | 各資産額×被害率 <small>※被害率はハザードマップにて拠点ごとに特定。 ※治水経済調査マニュアル (国土省) の算定方法に則り試算。 ※洪水・高潮発生時の想定被害額に年超過確立を乗じて、年平均の被害額 (半年) を算出。</small> | △261.4 | △741.0 | △371.5 | △919.7 |

■リスク・機会に対する施策および方針

当社グループでは気候変動に関する対応を進めています。

| リスク項目 | 対応の方向性 | 具体的な対応策 (機会の創出) |
|----------------------------------|---|--|
| 炭素価格の上昇・GHG排出規制の強化・再エネ/省エネ政策への移行 | ・脱炭素化の推進 | ・モーダルシフトの推進・倉庫の大型化による拠点集約や、最適立地への配置を通じた物流効率化を推進する。 ・太陽光発電による再生可能エネルギーを利用する。 ・創電設備の設置を進める。 |
| 再エネ/省エネ/次世代技術の普及 | | ・施設運営を省エネ化する。(太陽光パネル、BEMS、LED等省エネ機器の導入) ・低GHG排出への投資を促進する制度の運用による環境技術導入を推進する。 |
| 社会からの評価 | ・気候変動ソリューションの創出と発信 | ・ステークホルダーへの情報発信を強化する。 |
| 異常気象に起因する自然災害の激甚化 | ・施設の強靭化 ・防災/減災対策の強化 ・運送システムの多様化 ・BCPを考慮した施設の立地 | ・台風や豪雨を想定した定期的な施設の点検・補修を実施する。 ・BCPの定期的なアップデートと訓練の実施・モーダルシフト運営体制の強化を行う。 ・被災リスクを考慮した新規施設の開発を進める。 |
| 平均気温の上昇 | ・職場環境の改善・省力化の推進 | ・快適な作業環境を整備する。 ・DXの推進等による省力化・省人化を推進する。 |

■具体的な取組み詳細

当社グループが顧客の Scope3 を担うことを自覚し、モーダルシフトへの輸送モードの転換、倉庫への太陽光発電等の導入、電動フォークリフトやEVトラックの導入などを進めています。CO2 排出量の可視化も進め、顧客の CO2 削減目標達成に貢献するサービスの提供に努めてまいります。

(1) 電力の再エネ化および省エネ化

当社グループでは「営業収益あたりの CO2 排出量を 2030 年度に 2019 年度比 50% 削減」という高い目標を掲げております。再生可能エネルギーや省エネ型照明の導入等を積極的に進めてまいりました。2023 年度時点で、2019 年度比約 35%の削減を行っております。国内連結グループ全体の再生可能エネルギー導入率も 2023 年度に 46%まで到達し、不動産事業においては 82%を実現しました。当社保有施設・物流拠点への太陽光発電設備設置も検討を進めており、2023 年度は自社の太陽光発電設備による約 31 万 kWh の電力を活用しました。

また、所有するオフィスビルや物流施設に LED 照明を導入することにより、適切な作業環境を維持しながら使用電力量の削減に取り組んでいます。2023 年度の LED 導入率は 83%に達しました。

2024 年 10 月竣工の本牧新倉庫には自家消費型太陽光発電設備と大型蓄電池を設置し、環境配慮型施設として運営を計画しております。当該施設は CASBEE 認証および ZEB 認証を取得しており、今後当社保有のその他施設での取得も検討しております。

● 再生可能エネルギー導入状況

| | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
|----------------------|------------|------------|------------|
| 再生可能エネルギー使用量(電力・kWh) | 599,890 | 7,358,525 | 15,020,587 |
| 総エネルギー使用量(電力・kWh) | 31,309,738 | 33,736,332 | 32,567,145 |
| 再生可能エネルギー導入率 (%) | 2 | 22 | 46 |

※対象範囲：国内連結グループ

(2) 輸送効率の向上・モーダルシフトの促進

配車情報の見える化やパートナー企業との連携を強化して、共同配送や往復配車等を推進し、実車率と積載効率の向上に取り組むことにより CO2 排出量を削減しています。また、グループ会社の日正運輸(株)や大宮通運(株)ではフェリー輸送や鉄道輸送によるモーダルシフトの促進に向けた提案を顧客へ積極的に行い、環境負荷の小さな物流の実現を推し進めております。

● フェリー・鉄道輸送の取扱コンテナ数

| | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
|---------------------|--------|--------|--------|
| フェリー輸送 実施コンテナ・シャーシ数 | 26,706 | 25,107 | 24,027 |
| 鉄道輸送 実施コンテナ数 | 4,735 | 4,353 | 4,107 |

※対象範囲：国内連結グループ

(3) 次世代技術活用による物流効率化

昨年度千葉北に竣工した飲料特化型物流新拠点では自動搬送機、無人搬送フォークリフトを導入し、保管・作業効率の向上を実現しております。アパレル商材を主に取り扱う松戸の DC 型物流センターでは AGV(自動搬送車)を積極的に導入し、多品種小ロット仕分け作業の効率向上を実現しました。こうした保管効率や作業効率の向上に伴うエネルギー使用量低減の取組みにより、CO2 排出量の総量削減を推進しています。



(4) 化石燃料からのエネルギー転換

エンジン式フォークリフトよりも CO2 排出量の少ないリチウムイオンバッテリー式フォークリフトを倉庫荷役の現場に導入し、また、グループ会社の澁澤陸運(株)や大宮通運(株)では、EV 商用バンを引越業務での梱包資材配送・回収や学校給食配送業務に活用しております。今後これらの車両に搭載されたバッテリーの循環利用に向けた枠組み構築も進めてまいります。

また、リニューアブル燃料によるトラック輸送の実証実験等、資源効率の向上に資する取組みに今後も一層努めてまいります。



(5) リサイクルの促進

文書保管サービスでは保管文書の溶解・リサイクルを進めており、2023年度の取扱箱数は32,517個に達しました。廃棄文書のセキュリティを保持した状態でリサイクルする、セキュリティボックスの設置台数も2023年度に2,000を超え、取扱数を伸ばしております。紙のリサイクル率を高めることにより、製紙や焼却によるCO2の排出量や水の使用量を削減し、森林資源の保全に貢献しています。

● セキュリティBOXの設置台数(文書の回収・リサイクル)

| | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
|----------------|--------|--------|--------|
| セキュリティボックス設置台数 | 1,905 | 1,920 | 2,076 |

※対象範囲：澁澤倉庫グループおよび持分法適用子会社、年度末日現在

● 保管文書の溶解・リサイクル状況

| | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
|-----------------|--------|--------|--------|
| 保管文書 溶解・リサイクル箱数 | 28,420 | 31,213 | 32,517 |

(6) 環境認証の取得

当社はCDP（国際的な環境NGO）が実施した「気候変動レポート2023」においてマネジメントレベル「B」の評価を受けた他、環境保全を目指す認証・規格の認定を多数取得しております。今後も事業活動を通じた地球温暖化の防止に取り組み企業価値の向上を図るとともに、CO2排出量の可視化を強化するなど、環境情報の開示を進めてまいります。

(7) BCP対策

自然災害が激甚化・頻発化する昨今の状況を踏まえ、日頃の備えを強化すると共に、自然災害の予見後・発災前にも適切な対策を講じるべく、BCPの定期的なアップデートと訓練の実施を行っております。

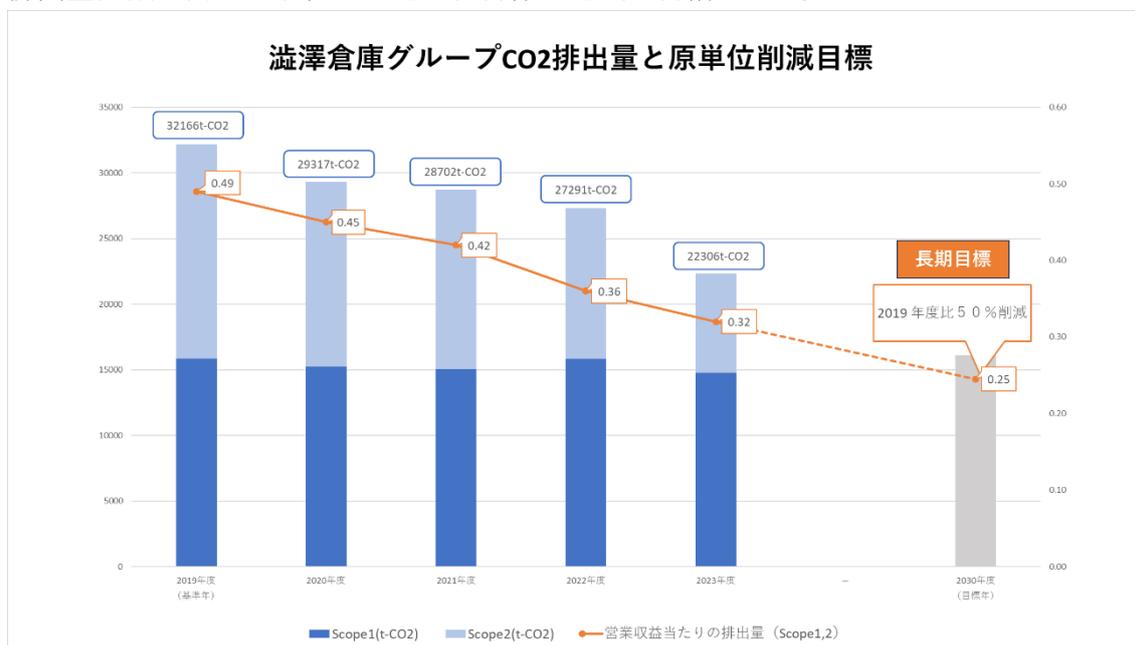
当社グループ保有の施設に対しては、必要に応じて耐震補強工事を行い施設の強靭化を進めております。鉄道・フェリーを活用した多様な輸送ルート網を整備するなど、サプライチェーンの維持や荷主との連携により、災害時も事業を継続できる強靭な体制の構築を目指しております。また、神戸市の事業所を津波や水害発生時の一時避難場所として自治体に登録しており、災害時には地域の皆様の受入場所として提供いたします。

重要な社会インフラである物流を担う当社グループの責務として、国民生活や経済活動への影響を最小限に食い止めるべく、有効な施策の実行を今後も進めてまいります。

【指標と目標】

当社グループでは2022年に「澁澤倉庫グループ サステナビリティ推進基本方針」を策定し、当社グループが目指す姿として2030年度営業収益あたりのCO2排出量を2019年度比50%削減する目標を定めました。

当社グループではこの目標を達成するために上記「具体的な取組み詳細」で記載した取組みをはじめ、再生可能エネルギーの導入や省エネルギー活動を積極的に実施しています。この結果、2023年度のScope1, 2排出量は22,306t-CO2、営業収益あたりのCO2は0.32 t-CO2 となり、目標に対する進捗は69.39%となりました。今後もCO2排出量削減に向けた取組みを進め、目標の達成を目指します。



澁澤倉庫グループ CO2 排出量 (Scope 1・2)

| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
|-----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Scope1(t-CO2) | 15,876.20 | 15,255.90 | 15,051.43 | 15,833.54 | 14,754.26 |
| Scope2(t-CO2) | 16,289.69 | 14,061.03 | 13,650.40 | 11,456.99 | 7,552.24 |
| 合計排出量(t-CO2) | 32,165.89 | 29,316.93 | 28,701.83 | 27,290.53 | 22,306.50 |
| 営業収益あたりの総CO2排出量 (t-CO2/百万円) | 0.49 | 0.45 | 0.42 | 0.36 | 0.32 |

※対象範囲：澁澤倉庫株式会社単体および国内連結子会社（6社）のCO2排出量

また、この取組みの進捗を評価するために2026年度における下記の3つの「指標 (KPI)」を設定し、その進捗状況を毎年確認しています。

1 物流事業所面積あたりのCO2排出量40%削減 ※₁

| | 2019年度 (基準年) | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 | 2026年度 (目標) |
|----------------------------|-----------------|--------|--------|--------|--------|----------------|
| Scope1,2排出量(t-CO2) | 23,750 | 22,124 | 21,845 | 22,766 | 20,250 | 22,650 |
| 物流事業所あたりのCO2排出量 (t-CO2) | 40.71 | 37.43 | 37.87 | 37.08 | 32.21 | 24.43 |

2 フェリー・鉄道輸送の取扱コンテナ数30%増加 ※₂

| | 2023年度(基準年) | 2026年度(目標年) |
|----------------------|-------------|--------------|
| フェリー・鉄道輸送の取扱コンテナ数(箱) | 28,134 | 36,574(+30%) |

3 不動産事業の再生可能エネルギー導入率100% ※₃

| | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 | 2026年度 (目標年) |
|------------------|--------|--------|--------|-----------------|
| 再生可能エネルギー導入率 (%) | 4 | 44 | 82 | 100 |

※₁: 2019年度比。2019年度の連結子会社に係るCO2排出量は一部推計値を含む。

※₂: 2023年度比。国内連結グループが対象。

※₃: 国内連結グループが対象。

Scope3 (サプライチェーン全体に係わる間接的排出カテゴリー) のCO2排出量についても集計可能な企業活動の活動量のデータを使い、規模の推計を開始しました。これを基に協力会社への働きかけを行ってまいります。

澁澤倉庫グループ Scope3 CO2 排出量(2023 年度)

| | 項目 | CO2排出量 (t-CO2) | | 項目 | CO2排出量 (t-CO2) |
|--------------------|--------------|----------------|--------------------|---------------|----------------|
| 上 流 | 1 購入 | 6,035 | 下 流 | 9 輸送 (下流) | - |
| | 2 資本財 | 7,115 | | 10 商品の加工 | - |
| | 3 その他燃料 | 4,470 | | 11 商品の利用 | - |
| | 4 輸送 (上流) | 196,193 | | 12 商品の廃棄 | 93 |
| | 5 事業廃棄物 | 1,406 | | 13 リース資産 (下流) | 6,067 |
| | 6 従業員の出張 | 157 | | 14 フランチャイズ | - |
| | 7 従業員の通勤 | 443 | | 15 投資 | - |
| | 8 リース資産 (上流) | - | | 合計排出量 | 221,979 |

※表内「-」は、当社グループ事業に関連性がないことを表しています。