

気候関連財務情報開示 タスクフォース(TCFD)提言への対応

2025年6月



No	開示項目	ページタイトル	ページ
1		TCFD提言に基づく情報開示について	2
2	ガバナンス	環境に対する考え方	3
3		気候変動リスク・機会の監視について	4
4	戦略	気候変動が及ぼすリスク・機会の把握について	5
5		シナリオ分析 リスク・機会の整理	6
6		当社グループの戦略	9
7	リスク管理	リスクの選別と評価	11
8		リスク評価と管理/気候関連のリスク管理	12
9	指標と目標	GHG排出削減の目標・実績	13
10	取組紹介	カーボンニュートラルに向けた取り組み	14
11		未来へつなぐGreen物流	15
12	参考資料	GHG排出量の推移・計算方法等	16

1. TCFD提言に基づく情報開示について

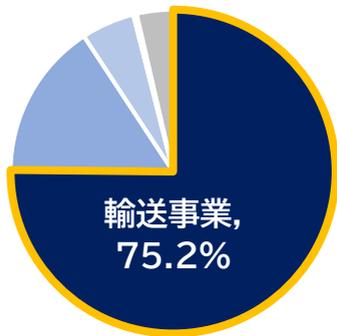
パリ協定採択を契機とし、脱炭素社会の実現に向けた取り組みが世界規模で加速している中、企業においても環境に配慮した持続可能な事業運営をしていくことが重要視されています。

当社では社会インフラである物流機能の提供を担う企業グループとして、気候変動への対応は重要な経営課題と位置付けています。2022年5月には「気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）」の賛同を表明し、以降、情報開示の拡充に取り組んでまいりました。また、当社は事業活動を通じて社会課題の解決に貢献し、社会と共に成長していくことが必要であると考えています。マテリアリティのひとつとして「持続可能な地球環境への貢献」を特定しており、地球環境に配慮した事業活動を継続的に推進しています。

さらにサプライチェーン全体へ環境配慮を促すべく、お客様をはじめ様々なパートナーとの連携をより強化し、「Green物流」の実現に向けた共創活動を展開しています。

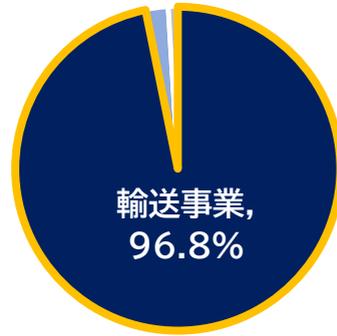
本資料では、TCFDの開示推奨項目である「ガバナンス」「戦略」「リスク管理」「指標と目標」に沿った気候変動関連情報を整理・開示しております。対象期間は、2024年4月1日～2025年3月31日とし、シナリオ分析を通じたリスク・機会の把握、ならびに戦略に関する記載については輸送事業を対象としています。当社グループにおいて輸送事業は、グループ全体の売上75.2%を占めています。GHG直接排出量（スコープ1、スコープ2）については国内グループを対象とし、そのうち輸送事業は96.8%を占めています。

2024年度 セイノーグループ
セグメント別売上



	構成比
輸送事業	75.2%
自動車販売事業	15.6%
物品販売事業	5.3%
不動産賃借事業	0.3%
その他	3.6%
合計	100.0%

2024年度 国内連結グループ
セグメント別GHG排出量



	構成比
輸送事業	96.8%
自動車販売事業	2.2%
物品販売事業	0.1%
不動産賃借事業	0.0%
その他	0.9%
合計	100.0%

2. ガバナンス 環境に対する考え方

「輸送立国」と「価値創造」の当社使命のもと国家社会に貢献し、地球環境対策に積極的に取り組むために「環境方針」を定め、環境保護に関する基本的な方針としております。

■セイノーホールディングス環境方針

当社使命である「価値創造」を実現するため「+αの豊かさ」の提供を価値基準として、国家社会に貢献するとともに、地球環境対策に積極的に取り組むことで、お客様の繁栄につなげます。

■基本目標

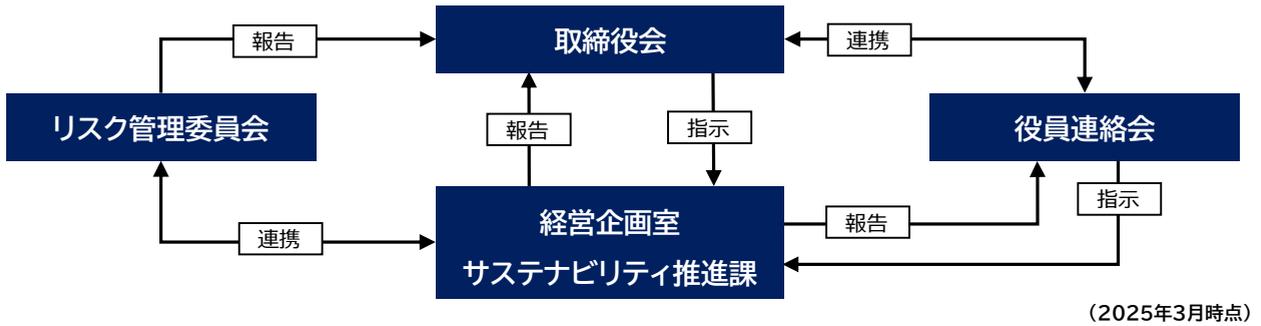
- 1.気候変動などの地球環境問題を会社経営の重要課題とし、さまざまな機会を通じて取り組みます。
- 2.環境目標の設定・定期的な見直し、および環境施策を継続的に取り組みます。
- 3.環境関連法令・協定等を遵守いたします。

■行動指針

- 1.各事業における温室効果ガスの排出削減に取り組みます。
- 2.物流効率化・営業効率化による環境負荷の軽減に取り組みます。
- 3.資源の有効活用を図り環境保護に取り組みます。

3. ガバナンス 気候変動リスク・機会の監視について

■ガバナンス体制図



■取締役会

取締役会は、取締役7名(うち社外取締役2名)、監査等委員である取締役3名(うち社外取締役2名)を含む10名で構成されています。取締役の職務執行の監査等を担う監査等委員を取締役会の構成員とすることにより、取締役会の監督機能をより強化し、経営の透明性・公平性を高めています。毎月1回開催する定例取締役会や必要に応じて臨時開催する臨時取締役会において、サステナビリティ関連の協議および審議も定期的を実施しています。

■役員連絡会

役員連絡会は、経営会議の位置づけにあり、社内取締役5名および常勤監査等委員である取締役1名、執行役員7名を含む13名で構成され、毎週1回開催し、本会議における業務執行の権限と責任を明確にしたうえで、取締役会付議事項の原案等重要事項を審議し、取締役会の迅速かつ効率的な意思決定を推進するとともに、重要な業務執行につき決定をしております。

■リスク管理委員会

リスク管理委員会では、企業経営リスクを明確にするとともにリスク管理上の影響度合いを審議、評価し、取締役会に報告を行います。気候変動リスクについても、モニタリングしています。

■経営企画室サステナビリティ推進課

気候変動関連リスクや機会の分析を行うために2022年2月に発足した「カーボンニュートラル推進プロジェクト」を発展させ、2022年7月に「サステナビリティ推進部」を設置しました。グループ全体のサステナビリティに関わる組織横断型の管理部門として、事業活動から排出される温室効果ガスの把握やシナリオ分析に必要なデータ収集を行い、気候変動関連のリスクと機会の把握を実施しています。また、把握されたリスクや機会は意思決定機関に連携され、他の事業リスクや機会と同様に扱われています。2024年4月には、サステナビリティの推進を経営戦略の一環とするため「サステナビリティ推進部」から「経営企画室サステナビリティ推進課」へ改編しました。

4. 戦略 気候変動が及ぼすリスク・機会の把握について

当社の中核事業である輸送事業を対象に、気候変動によって発生が予測される「気温上昇」「海面上昇」「異常気象」と気候変動を抑制するために出現が予想される「新技術」や「法規制」の財務への影響を把握するために、気候関連の外部シナリオ(1.5℃シナリオ、4℃シナリオ)を分析し、「物理リスク」「移行リスク」「機会」を洗い出し、対応策の検討を実施しています。参照した外部シナリオについては下記のとおりです。

■参照した気候関連シナリオ

- ・1.5℃シナリオ(気温上昇を1.5℃未満に抑えるシナリオ) : IEA NZE、IPCC SSP1-1.9
- ・4℃シナリオ(気温上昇が4℃前後になるシナリオ) : IEA STEPS、IPCC RCP8.5・SSP5-8.5

	1.5℃シナリオ	4℃シナリオ
政府政策	<ul style="list-style-type: none"> ● 脱炭素移行を目的とした旧技術や施設に対する課税や規制強化 ● 新技術導入の促進 	<ul style="list-style-type: none"> ● 脱炭素施策の進展停滞 ● 異常気象への対応強化
エネルギー調達	<ul style="list-style-type: none"> ● 脱炭素エネルギーの普及 ● 税金や新技術採用など環境対応コストの増加 	<ul style="list-style-type: none"> ● 再エネ普及の停滞 ● 化石燃料の需要増加と価格上昇
気候の変化	<ul style="list-style-type: none"> ● 異常気象による被害は微増も、現在と同程度 ● 猛暑日や熱帯夜の日数や熱中症被害は現在と同程度 	<ul style="list-style-type: none"> ● 台風の巨大化や集中豪雨、海面上昇など異常気象による天災の増加 ● 猛暑日や熱帯夜の増加に伴う熱中症被害の多発と健康被害の増加
事業への影響	<ul style="list-style-type: none"> ● 商用車における動力源の電化と燃料の脱炭素化の進展 ● モーダルシフトや自動運転技術など新技術活用による環境負荷の低減 	<ul style="list-style-type: none"> ● 化石燃料需要増で燃料コスト増加 ● 海面上昇や気象災害で施設コスト増加 ● 空調機器取得・コスト増加
将来の社会像のイメージ	<ul style="list-style-type: none"> ● 再エネ電力取得に伴う買電コストの増加 ● 気候変動は抑制も、CO₂排出に対して炭素税など納税負担の増加 ● 次世代車両導入や脱炭素燃料など環境対応コストの増加 ● 環境対応を前提とした企業評価の潮流 ● 低炭素輸送を重視する顧客の増加 	<ul style="list-style-type: none"> ● 異常気象による天災の増加 ● 道路などのインフラ損壊による輸送障害の発生 ● 熱中症被害の増加 ● 労働力確保の困難 ● 燃料需要増による燃料価格の上昇 ● 海面や気温上昇など新たな気候変動対策コストの増加

本ページ以降で開示しております内容につきましては、シナリオ分析で参照したシナリオの内容や行政機関、国際エネルギー機関(IEA)等が公表している予測データを基に検討したものであり、将来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があった場合、内容に変動が生じる可能性がございます。該当ページは5ページから10ページです。

5. 戦略 シナリオ分析 リスク・機会の整理

シナリオ分析の実施により、当社が認識した気候関連のリスクと機会について、影響時期と発生が予測される年間コストをベースに財務への影響を予測し整理しています。

財務への影響については、可能な限り定量的な把握に努めていますが、必要なデータなどの取得が困難な場合については、定性的な情報を基に予測しています。

■リスクに関する認識

気候変動に起因するリスクを「物理リスク」と「移行リスク」に分類し、把握に努めています。

- ・物理リスク 気候変動の進行に伴う集中豪雨や洪水など極端かつ突発的な影響を急性リスク、海面や気温上昇、降水量の変化など長期にわたる環境の変化による影響を慢性リスクとして予測
- ・移行リスク 脱炭素社会への移行に向けた政策・法規制の強化、新技術の導入、市場や消費者の価値観の変化など、社会全体の変化による影響を予測

■物理リスク

	予測される現象	想定される影響	影響時期	影響度		対応戦略		
				1.5℃シナリオ	4℃シナリオ			
急性	集中豪雨、洪水など天災の増加	施設の補修コストの増加と施設や道路の使用不能による輸送の停滞	短～長期	小	大	現在よりも集中豪雨や洪水のリスクは大きくなるものの頻度としては少ないと予測しています。	現在よりも災害の頻度が2～4倍高まると予測しています。現時点では定量的な把握は困難なため、今後も継続してモニタリングしていきます。	災害対応マニュアルと従業員の安否確認システムの整備により、被災状況を迅速に把握し、輸送の早期復旧を測ります。復旧後は救援物資の輸送にあたり被災地支援を行います。
慢性	猛暑日の増加	熱中症被害が増加し、欠員による輸送遅延の発生や熱中症対策にコストが発生	短～長期	小	小	猛暑日の増加に大きな影響は無く、リスクとしては現在と変わらないと予測しています。	猛暑日の増加が顕著となる地域に設置された393拠点に空調設備導入コストが必要と予測しています。約1.6億円/年間	熱中症対策予算を確保し、冷風機の導入等の対策や吸汗速乾生地 of 制服採用で、熱中症被害を防止し、輸送が滞ることがないように対策をしています。
	海面の上昇	沿岸部の拠点移転に伴うコストが発生	短～長期	小	中	海面の上昇は見受けられるものの当社施設への大きな影響は無いと予測しています。	海面の大きな上昇が発生し、沿岸部に配置された該当29拠点の使用が不可になり、移転に伴うコストが増加すると予測しています。約68億円/年間	沿岸部に配置された拠点を把握し、海面上昇のリスク把握に努めています。今後も継続して気候変動のモニタリングをしていきます。

5. 戦略 シナリオ分析 リスク・機会の整理

■移行リスク

	予測される現象	想定される影響	影響時期	影響度		対応戦略		
				1.5°Cシナリオ	4°Cシナリオ			
政策・法規制	炭素税の導入	CO ₂ 排出に対する課税によるコストの増加	中～長期	大	小	CO ₂ を現在の排出量のまま削減しなかった場合の税負担額 2050年:約152億円/年間 規制強化が行われないため、炭素税に関する大きな影響は無いと予測しています。	モーダルシフト、輸送効率化などこれまでの取り組みの継続と次世代車両や脱炭素燃料など新技術の導入に向けた検討を進めていきます。	
新技術	次世代トラックの導入	車両取得コストの増加、関連設備の取得等によるコストの増加	短～長期	大	小	代替期のトラックを順次EVトラックに変更した場合、現行車両と比べ取得コストが増加すると予測しています。 最大で約141億円/年間	次世代トラックに関する情報を継続的にモニタリングしつつ実証への参画を通じて、財務への影響を考慮して導入に向けた検討を進めていきます。	
	燃料調達コストの増加	脱炭素燃料の使用や化石燃料価格上昇によるコストの増加	中～長期	中	大	脱炭素燃料の使用を予測しています。現在の使用量を脱炭素燃料に切り替えた場合、コストが増加 2050年:約67億円/年間	化石燃料の需要増による価格上昇を予測しています。価格上昇によるコストの増加 2050年:約137億円/年間	環境負担の少ない燃料について、技術、価格の情報や政策情報のモニタリングを行い財務への影響を考慮して導入に向けた検討を進めていきます。
	再エネ電力への切替	電力価格の上昇に伴うコストの増加	中～長期	小	小	再生可能エネルギー発電施設への投資分の価格に転嫁に伴う電力価格の上昇により、コストが増加すると予測しています。 約4.6億円/年間	再生可能エネルギー由来の電力への切替はあまり進んでおらず、電力価格への大きな影響は無いと予測しています。	再生可能エネルギーへの切替を進めるにあたり、自社施設への太陽光パネルの設置や蓄電池の設置など、再エネ電力の導入に向けた検討を進めていきます。
市場	運送会社選定基準の変更	GHG排出量が少ない輸送事業者が選ばれる	中～長期	大	小	GHG排出量が輸送事業者選定基準のひとつになると予測していますが、定量的な把握は困難なため、今後も継続してモニタリングしていきます。	脱炭素へのニーズの大きな高まりは無く、お客様離れの影響を考慮する必要はないと予測しています。	GHG排出量削減の取り組みを継続し、お客様の排出量削減にも貢献していきます。
評判	環境対応に対する外部評価	企業の環境対応への評価がサービスの利用、採用活動、資金調達へ影響	中～長期	大	小	環境対応が企業の重要課題となり、企業運営に影響を及ぼしていると予測しています。現時点で定量的な把握は困難なため、今後も継続してモニタリングしていきます。	環境対応への注目の高まりはさほどなく、大きな影響は無いと予測しています。	気候変動に関する社会問題を重要な経営課題と認識し、気候変動に起因するリスクや事業機会の分析と気候変動への対応を継続して進めていきます。

影響時期:短期は現在～2030年、中期は2031年～2040年、長期は2041年～2050年で設定
 影響度 :大=100億円以上、中=10億円以上～100億円未満、小=10億円未満

5. 戦略 シナリオ分析 リスク・機会の整理

■機会

	予測される現象	想定される影響	影響時期	影響度		対応戦略
				1.5℃シナリオ	4℃シナリオ	
資源効率	エコドライブ推進	エネルギー使用量とCO ₂ 排出量低減	短～長期	小 使用するエネルギー源がCO ₂ 低排出のものへ変化することを予測していますが、重要な取り組みとして継続していきます。	小 使用するエネルギー源の変化は無いと予測していますが、重要な取り組みとして継続していきます。	ドライバーへのエコドライブ研修や車両単位で燃費を把握するなどエコドライブへの取り組みを推進し、エネルギー使用の抑制を継続していきます。
	輸送効率化	共同輸送など他社との連携	短～長期	小 環境への対応を目的として、モーダルシフトや共同輸送が促進されていると予測していますが、輸送コストへの大きな影響は無いと予測しています。	小 人手不足への対応を目的として、モーダルシフト、共同輸送が促進されていると予測していますが、輸送コストへの大きな影響は無いと予測しています。	モーダルシフト、同業他社との共同輸送を行い、低炭素な輸送モードへのシフトや輸送効率を高めることでエネルギー使用の抑制を継続していきます。
	自動運転技術普及	燃費向上によるコスト低減と労働力不足解消による輸送量の増加	中～長期	大 環境対応の側面から、自動運転技術が導入されており、輸送コスト低減ができると予測していますが、現時点で定量的な把握は困難なため、今後も継続してモニタリングしていきます。	大 人手不足解消の側面から、自動運転技術が導入されており、輸送コスト低減ができると予測していますが、現時点で定量的な把握は困難なため、今後も継続してモニタリングしていきます。	自動運転技術を活用した輸送方法の研究等に積極的に取り組み、輸送効率向上とエネルギー使用の抑制を目指していきます。
製品・サービス	輸送手段変更	トラック以外の輸送方法構築	短～長期	中 これまでの取り組みに環境対応という視点も加わることで、需要拡大すると予測していますが、現時点で定量的な把握は困難なため、今後も継続してモニタリングしていきます。	中 これまでの取り組みに環境対応という視点は加わらず、効率化目的の運用にとどまると予測していますが、現時点で定量的な把握は困難なため、今後も継続してモニタリングしていきます。	自転車や台車を用いた集配作業や過疎地域へのドローンでの配達など地域サービスの拡充を図るとともにトラック輸送を抑制しエネルギー使用の削減を図っていきます。

影響時期：短期は現在～2030年、中期は2031年～2040年、長期は2041年～2050年で設定

影響度：大=100億円以上、中=10億円以上～100億円未満、小=10億円未満

6. 戦略 当社グループの戦略

外部シナリオに基づく分析を行い、気候変動が当社の事業に及ぼすリスクや機会を予測し、適切な対応をしていくことで、当社グループの持続可能性が高まると認識しております。その認識に基づきシナリオ分析を実施した結果、影響度が大きいことを特定した項目は以下の通りです。

	影響度の大きい項目	影響内容	影響度	対応策
リスク	気候変動の当社グループ施設への影響	<p>(4℃シナリオ) 気温上昇による海面上昇と異常気象の発生頻度が高くなり、当社グループ施設への影響が発生すると予測しています。</p> <p>行政機関のハザードマップを参照すると当社施設201拠点に浸水リスクがあり、集中豪雨などの発生頻度が増えると、被災による修繕コストが発生する可能性があるとして予測しています。</p>	<p>気象庁が取りまとめた「日本の気候変動2020」では、4℃の気温上昇で、70cmの海面上昇が予測されており、沿岸地域に配置された29拠点が水没のリスクにさらされ、該当拠点を移転した場合のコスト増 約68億円/年間</p> <p>※拠点の移転を短期で行う必要が発生した場合など移転期間により建物取得に必要なコストは変動することを想定</p>	<p>予測した影響に備えるとともに気温上昇による施設への影響を抑えるため、GHG排出削減に取り組み、事業の継続と持続可能な社会の実現を目指していきます。</p> <p>当社グループでは、災害リスクへの備えと被災拠点の早期復旧を目的に危機管理対応マニュアルを整備しています。災害発生時の行動指針策定と従業員の安否確認システムを構築し、各拠点においてもハザードマップの把握や避難場所の設定をしています。</p>
	炭素税の導入	<p>(1.5℃シナリオ) 将来、CO₂排出量を削減し、気温の上昇を抑えることを目的に新たな税制改正が行われ、「炭素税」が導入される可能性があります。</p>	<p>当社が排出したCO₂について、削減をしなかった場合の炭素税額は 最大約152億円/年間</p> <p>※IEA1.5℃シナリオにおける2050年時点の先進国での炭素税額予想250\$/t-CO₂および2024年平均為替レートより試算</p>	<p>モーダルシフトやダブル連結トラックを活用した幹線運行効率化、同業他社との共同幹線運行、自転車・台車を用いたトラックを使わない集配作業など輸送方法の見直しによるCO₂排出量削減、ハイブリッドトラック導入によるCO₂排出量削減、ドライバーへのエコドライブの推進を通じた燃費向上によるCO₂排出量の削減を継続実施していきます。</p> <p>さらなるCO₂排出量削減に向けて、新技術の情報収集、EV(電気)やFCV(水素)など次世代トラックの実証へ参画し、次世代トラックの普及を目指していきます。</p>
	次世代トラック導入	<p>(1.5℃シナリオ) 乗用車は次世代車両の導入が大きく進んでいると予測しております。トラックについては、バッテリー価格の低下が進むことと並行して小型トラックはEV化が促進されるものの、中型・大型トラックについては、エンジン車が残っていると予測しています。</p>	<p>EVトラックへの代替を進めていくことで発生する費用の増額は、 最大約141億円/年</p> <p>※車体取得価格が現在の倍になる前提で、当社グループ保有のトラックの代替時期にEVトラックに代替した際に必要な費用を算出し、エンジン車両との差額を試算</p>	<p>中型、大型トラックについては、水素燃料電池トラックが次世代車両として期待されておりますが、現時点で商用利用が可能な車両がないため、情報収集に努め、普及に向けた実証への参画を進めてまいります。</p> <p>(グリーンイノベーション基金事業/スマートモビリティ社会の構築へ参画し、現在までに小型水素燃料電池トラック15台、小型電動バッテリートラック22台、計37台を導入しました。2025年度以降、大型水素燃料電池トラック8台を順次導入予定です。)</p>

6. 戦略 当社グループの戦略

	影響度の大きい項目	影響内容	影響度	対応策
リスク	燃料調達コスト	(1.5℃シナリオ) 燃料製造技術の開発が進められ、脱炭素燃料が現在の化石燃料に変わってエンジン車両の燃料として使われていると予測しています。 (4℃シナリオ) 化石燃料への依存が続き、需要が高まり、原油価格が上昇すると予測しています。	(1.5℃シナリオ) 脱炭素燃料への置き換えによる調達コストの増加 最大約67億円/年 (4℃シナリオ) 化石燃料の高騰による調達コストの増加 約137億円/年 ※IEAが公表した2050年の原油価格が2.09倍に上昇する予測をもとにガソリン、軽油価格を予測し、増額を試算	脱炭素燃料は電気や水素と異なり、これまでの化石燃料と同じインフラを流用し、常温・常圧で備蓄ができるため、災害時のエネルギー供給面でも優位性が高いエネルギーであると捉えています。しかしながら、現時点では脱炭素燃料を低価格で製造・供給する技術が確立されていないため、脱炭素燃料に関する技術情報や政策情報、価格情報などのモニタリングを継続し、燃料切替の財務への影響などを考慮して導入の検討を進めてまいります。
機会	気候変動がもたらす機会	(1.5℃シナリオ) 持続可能な社会の実現に向けて、GHG排出量の削減という課題を解決するためにこれまでに行ってきた取り組みをさらに促進させる機会になると予想しています。	環境対応の側面から、自動運転技術が導入されており、輸送コスト低減ができると予測していますが、現時点で定量的な把握は困難なため、今後も継続してモニタリングしていきます。	エコドライブや輸送効率化は、次世代トラックや脱炭素燃料などの新技術による世の中の変化に関わらず、競争力維持に必要な取り組みであるため、継続して推進してまいります。 上記に加え、ドローンを用いた輸送など新技術を導入した輸送方法の変革にも積極的に取り組んでまいります。 商用トラックの脱炭素化に必要なEVやFCVの普及を目指し、実証に参画することで、変化へ速やかに対応する体制を整える機会となることや先進的な取り組みによる企業価値向上が、サービス利用、人材採用、資金調達の機会になると考えています。

■シナリオ分析から抽出した財務への影響について

影響度が大きいことを特定した項目に関して、財務への影響は、以下の通りと予測しております。

(年間)

1.5℃シナリオ	
① 炭素税による影響(GHG排出量の削減をしない場合)	約152億円
② 全車EVトラックへ切替による影響	約141億円
③ 脱炭素燃料への切替による影響	約67億円

①～③が同時発生しない前提で、それぞれの最大値で把握しております。
1.5℃シナリオにおいては最大で①の約152億円/年間の影響を予測しております。

(年間)

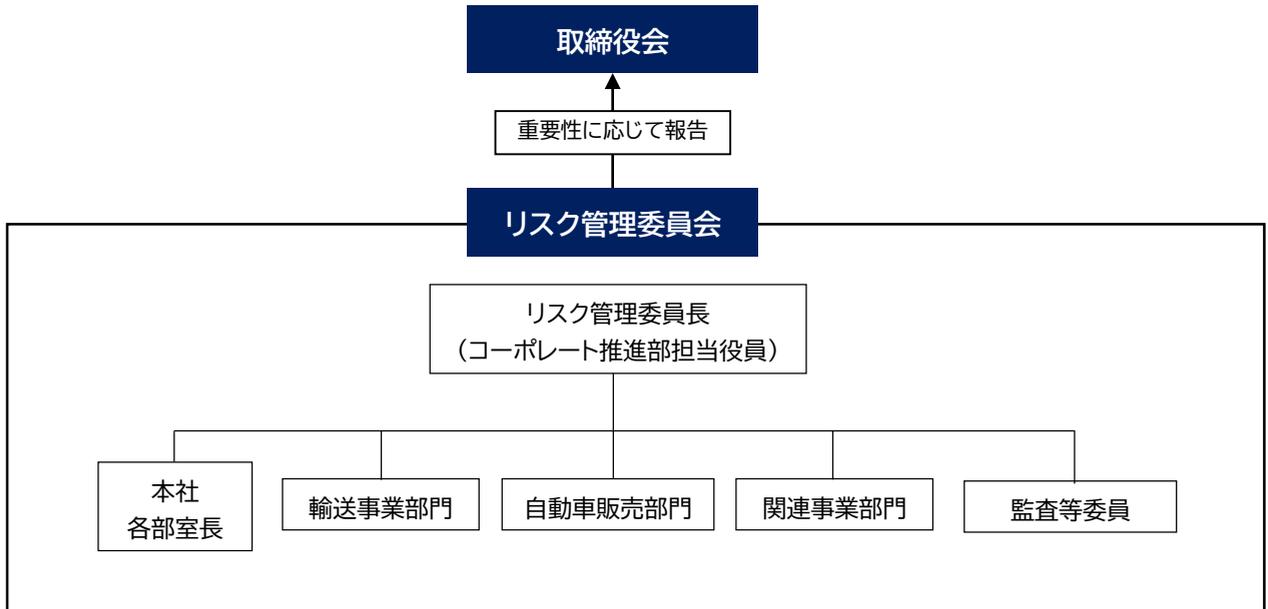
4℃シナリオ	
① 化石燃料価格上昇による影響	約137億円
② 施設移転の影響	約68億円
合計	約205億円

①、②の影響が同時発生するため、合計した約205億円/年間の影響を予測しております。

7. リスク管理 リスクの選別と評価

企業を取り巻く環境がめまぐるしく変化するなか、当社ではリスク管理委員会を設置しており、組織横断的な審議のうえ、事業運営にあたり予想されるリスクや機会を検討するとともに社内周知を進め、全社共通認識のもと未然防止とリスクの低減に取り組んでいます。

■リスク管理委員会



■リスク管理委員会の主な活動

- ・想定されるリスクの総括
- ・リスクの抽出、分類と評価
- ・リスク統制施策の評価と周知
- ・制度変更(法令)の影響評価と施策起案の指示
- ・顕在化したリスクの分析と再発防止施策の要請と評価

経営リスクをリスク一覧表に定めて明確にし、未然防止とリスク低減を図ることを目的に四半期ごとに、リスク管理委員会を開催しております。

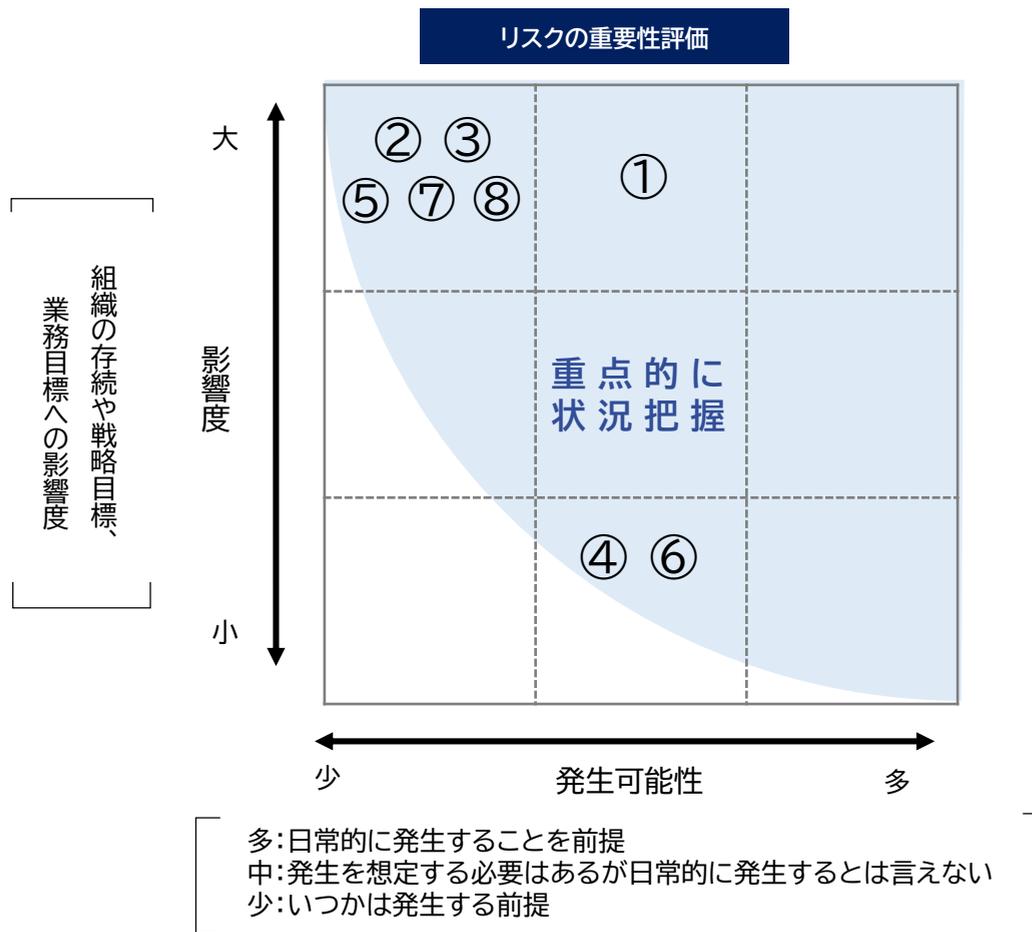
気候関連のリスクも同様に経営リスクの一つとして認識されています。

8. リスク管理 リスク評価と管理/気候関連のリスク管理

■リスク一覧表

想定されるリスクを外部環境、業務活動、内部環境に分類し、想定される具体的なリスクの特定を行い、リスク一覧表に定め、影響度と発生可能性をもとにリスクの重要性を評価しています。気候変動起因のリスクもその他のリスクと同様の管理を実施しております。

リスク一覧表に定められた気候関連リスク		
①	施設の復旧コスト発生	異常気象によるリスク
②	従業員の出勤不可による業務停滞	
③	道路などインフラ機能の麻痺、不通区間の発生	
④	停電に伴う情報システム停止	
⑤	取引先の操業縮小	温暖化や異常気象による生産品への影響
⑥	規制に対応するコスト発生	環境規制への対応
⑦	充電、充填設備設置コスト発生	再生エネルギーへのシフトによる環境対応
⑧	規制に伴うトラックの代替コスト発生	



リスク一覧表に定められたリスクについては、回避、低減、受容などリスクの対応方法を区分するとともにコントロール度を評価しています。

リスク重要性和コントロール度の評価から残余リスクを特定し、重点的に管理しています。

9. 指標と目標 GHG排出削減の目標・実績

当社ではGHG排出量の削減を推進するために、Scope1とScope2の削減目標を設定しています。

■GHG排出削減の目標

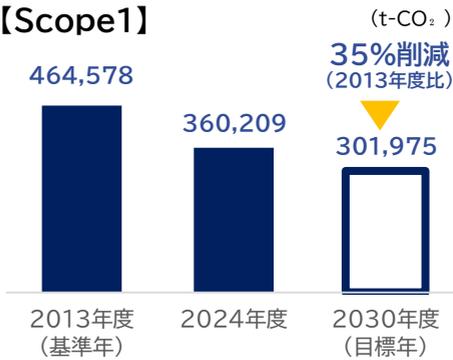
	2030年度 目標	2050年度 目標
Scope1	35%削減 (2013年度比)	カーボンニュートラル
Scope2		

■GHG排出削減の実績（2013年度比）

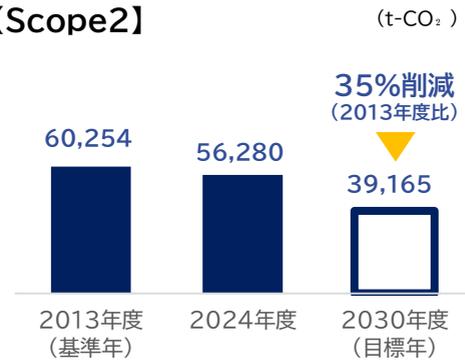
(t-CO₂)

	(基準年) 2013年度排出量	2024年度 排出量	2024年度 削減量	2024年度 削減率
Scope1	464,578	360,209	104,369	22.46%削減
Scope2	60,254	56,280	3,974	6.59%削減
Scope1 + Scope2	524,832	416,489	108,343	20.64%削減

【Scope1】

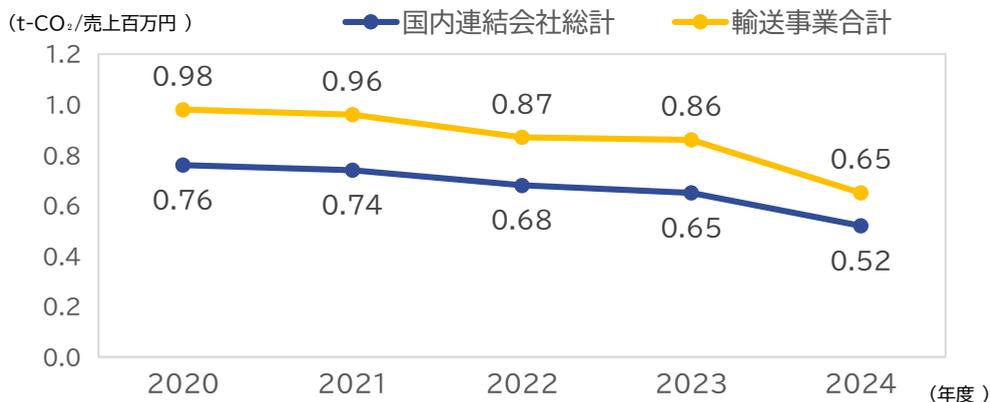


【Scope2】



- ※ セイノーホールディングス国内連結会社を対象にGHG排出量を計算しています。
- ※ Scope1、Scope2は、省エネ法及び温対法で定められた算定方法および排出係数により算定しています。
- ※ 2024年度にMDロジス㈱等新たな会社がグループインしたことに伴い、基準年のGHG排出量を再計算しています。

■売上(百万円)あたりのGHG排出原単位の推移



※ Scope1、Scope2の合計排出量を対象に売上百万円あたりの排出量を計算しています。

10. 取組紹介 カーボンニュートラルに向けた取り組み

セイノーグループは、モーダルシフトや共同輸送の推進により、輸送効率の向上とCO₂排出量の抑制を図るとともに、EV・FCVなど次世代車両の普及に向けた実証事業へ参画し、商用車の脱炭素化を進めています。

■モーダルシフト

ブロックトレイン(専用列車)



▲ 28,431 t-CO₂/年

- ・カンガルーライナーSS60号 吹田⇨仙台港
- ・カンガルーライナーNF64号 名古屋⇨福岡
- ・カンガルーライナーTF60号 東京⇨東福山

海上輸送の利用



▲ 880 t-CO₂/年

- ・清水港 ⇒ 大分港 1便運用
- ・横須賀港 ⇒ 新門司港 7便運用
- ・敦賀港 ⇒ 博多港 1便運用
- ・大阪南港 ⇒ 大分港 1便運用

■ダブル連結トラックの運行



▲ 623 t-CO₂/年

- ・小牧支店 ⇨ 藤枝支店
- ・関西⇨関東 4社共同運行
- ・西広島支店⇨姫路支店
- ・西広島支店⇨福山支店
- ・西広島支店⇨神明支店

■EV車・FCV車の導入



▲ 133 t-CO₂/年

- ・EV車 (電気自動車) 29台導入
- ・FCV車 (水素燃料電池車) 17台導入

■太陽光発電(PPA)の導入



▲ 313 t-CO₂/年

- ・PPA導入拠点 6拠点

11. 未来へつなぐGreen物流

環境問題や人手不足の社会課題に対して、セイノーグループは「オープン・パブリック・プラットフォーム(O.P.P.)」のもと、パートナーと連携し、持続可能な「Green物流」を共創しています。

2024年3月

■「令和5年度おおさか気候変動対策賞」特別賞を受賞



セイノースーパーエクスプレス株式会社の大阪貨物センターは、「令和5年度 おおさか気候変動対策賞」において、特別賞(愛称:“涼”デザイン建築賞)を受賞しました。本施設では、敷地内の風通しや緑地配置に配慮し、遮熱・断熱性に優れた建材を採用するなど、ヒートアイランド対策を積極的に実施しています。環境への配慮と快適な職場環境の両立が評価され、CASBEE総合評価では「B+」ランクを取得しました。

2024年10月

■自動運転トラックの実証実験を開始

自動運転トラックの技術・事業開発を手がけるT2社と連携し、レベル4自動運転トラック幹線物流輸送を目指した貨物積載状態での公道実証を行いました。自動運転は加減速の最適制御により燃料効率が向上し、CO₂排出量の削減が期待されるほか、ドライバー不足(2024年問題)といった社会課題への解決策として、新たな機会の創出にも資するものです。

2025年1月

■木製パレット再生プロジェクトを共創



2024年4月に開催されたセイノー × AUBA『SEINO O.P.P. BUSINESS BUILD』で採択された、Spacewasp社との共創プロジェクト。営業所で役目を終えた木製パレットをSpacewasp社でアップサイクルし、テーブルとしてオフィスに導入、使用感などを検証しています。環境負荷低減に加え、新たな価値を創出を通じて次世代へ繋がる循環型社会の実現を目指しています。

2024年5月

■日本郵便グループとの業務提携

セイノーホールディングス株式会社は日本郵便グループと幹線輸送の共同運行に向けた業務提携に関する基本合意書を締結しました。両社の輸送ネットワークやリソースを共有することで、積載効率を高め、車両台数や運行回数を削減するなど、CO₂排出量の抑制に取り組んでいます。

2024年7月

■EVトラックを20台導入



西濃運輸株式会社はNEDOの助成事業「グリーンイノベーション基金事業/スマートモビリティ社会の構築」の実証に参画しており、24年度はEVトラックを20台導入しました。これにより、EV・FCV小型トラック合計37台で社会実装を進めています。さらに2025年度以降、FCV(水素燃料電池)大型トラック8台を順次導入する予定です。

2024年12月

■廃棄農作物の新たな資源活用に貢献



九州西濃運輸株式会社は地元農家で廃棄予定の農作物を長崎バイオパークさまへ輸送し、動物の食料として活用する取組を開始。売れない農作物の廃棄に困っていた地元農家と餌代の高騰に悩んでいた動物園を輸送でつなぐことで両者の課題解決をはかると同時に、持続可能な資源循環に貢献しています。1輸送あたり約5.5kgのCO₂排出量の削減(*)に貢献できる見込みです。(*当社試算による)

12. 参考資料 GHG排出量の推移・計算方法等

■GHG排出量の推移

国内連結会社総計

(t-CO₂)

		2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	
Scope1	CO ₂ (燃料の使用)	395,301	395,228	377,982	369,707	359,021	
	HFCs (冷媒ガスの使用)	2,218	1,502	542	1,657	1,188	
小計 (Scope1)		397,519	396,730	378,524	371,364	360,209	
Scope2	(電気の使用)	53,260	56,468	52,087	48,193	56,280	
小計 (Scope1 +Scope2)		450,779	453,198	430,611	419,557	416,489	
Scope3	Cat.1 購入した製品・サービス	853,439	847,356	765,800	785,286	1,174,697	
	Cat.2 資本財	85,253	82,939	66,228	60,288	82,408	
	Cat.3 燃料およびエネルギー関連活動	66,228	66,595	63,539	61,084	60,258	
	Cat.4 輸送・配送(上流)	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	
	Cat.5 事業から出る廃棄物	6,640	4,988	21,779	17,289	6,408	
	Cat.6 出張	903	1,012	1,193	1,517	1,542	
	Cat.7 雇用者の通勤	37,795	30,886	31,361	30,503	31,054	
	Cat.8 リース資産(上流)	14,074	15,541	15,442	20,717	25,831	
	Scope3上流小計		1,064,332	1,049,317	965,342	976,684	1,382,198
	Cat.9 輸送・配送(下流)	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	
	Cat.10 販売した製品の加工	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	
	Cat.11 販売した製品の使用	883,459	840,179	646,199	679,839	762,803	
	Cat.12 販売した製品の廃棄	2,678	2,597	2,121	2,396	2,392	
	Cat.13 リース資産(下流)	8,156	7,839	5,114	4,925	5,928	
	Cat.14 フランチャイズ	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	
Cat.15 投資	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない		
Scope3下流小計		894,293	850,615	653,434	687,160	771,123	
小計 (Scope3)		1,958,625	1,899,932	1,618,776	1,663,844	2,153,321	
合計 (Scope1 +Scope2 +Scope3)		2,409,404	2,353,130	2,049,387	2,083,401	2,569,810	

輸送事業会社合計

(t-CO₂)

		2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	
Scope1	CO ₂ (燃料の使用)	387,233	387,663	370,453	361,690	351,054	
	HFCs (冷媒ガスの使用)	2,142	1,450	498	1,593	1,094	
小計 (Scope1)		389,375	389,113	370,951	363,283	352,148	
Scope2	(電気の使用)	46,777	50,332	46,284	43,042	51,114	
小計 (Scope1 +Scope2)		436,152	439,445	417,235	406,325	403,262	
Scope3	Cat.1 購入した製品・サービス	832,454	825,454	744,016	762,907	1,147,350	
	Cat.2 資本財	80,549	76,867	55,823	52,509	70,933	
	Cat.3 燃料およびエネルギー関連活動	63,389	63,899	60,823	58,478	57,686	
	Cat.4 輸送・配送(上流)	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	
	Cat.5 事業から出る廃棄物	5,481	3,808	20,666	16,021	4,793	
	Cat.6 出張	780	872	994	1,142	1,199	
	Cat.7 雇用者の通勤	32,968	26,576	26,973	26,376	27,017	
	Cat.8 リース資産(上流)	13,569	15,085	15,131	20,401	25,516	
	Scope3上流小計		1,029,190	1,012,561	924,426	937,834	1,334,494
	Cat.9 輸送・配送(下流)	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	
	Cat.10 販売した製品の加工	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	
	Cat.11 販売した製品の使用	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	
	Cat.12 販売した製品の廃棄	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	
	Cat.13 リース資産(下流)	5,625	5,473	4,203	4,049	5,041	
	Cat.14 フランチャイズ	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	
Cat.15 投資	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない	関連性がない		
Scope3下流小計		5,625	5,473	4,203	4,049	5,041	
小計 (Scope3)		1,034,815	1,018,034	928,629	941,883	1,339,535	
合計 (Scope1 +Scope2 +Scope3)		1,470,967	1,457,479	1,345,864	1,348,208	1,742,797	

12. 参考資料 GHG排出量の推移・計算方法等

■GHG排出量の対象範囲および計算方法について

※国内連結会社を対象にGHG排出量を計算しております。

※Scope1、Scope2は、省エネ法及び温対法で定められた算定方法および排出係数により算定しています。

※Scope3は、環境省・経産省のサプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドラインおよびサプライチェーンを通じた温室効果ガスの排出量の算定方法基本ガイドラインに関する業種別解説(物流業)を参照し、当社事業活動に関連性があるものを対象に算定しています。

※Scope3のCat.4 輸送・配送(上流)、Cat.9 輸送・配送(下流)のうち、グループ内の利用についてはScope1、Scope2にて算定済みであり、他社輸送サービスの利用については、Scope3のCat.1で算定しているため、関連性がないものとして扱っています。

※Scope3のCat10 販売した製品の加工は、関連性のある事業活動が無いため、算定の対象外としています。

※Scope3のCat11 販売した製品の使用は、グループ会社が外販した燃料および外販した車両仕様に伴う燃料の使用を対象とし、燃料については、外販した燃料の販売数量を集計し、車両については、車両使用に伴う燃料の使用量を推計し、省エネ法及び温対法で定められた算定方法および排出係数により算定しています。車両使用に伴う燃料の使用については、自動車検査登録協会統計情報、国交省の自動車輸送統計調査、自動車燃費一覧をもとに販売した車両の生涯燃料使用量を推計しています。グループ内販分の燃料および車両については、Scope1で算定しているため、対象外としています。

※Scope3のCat12 販売した製品の廃棄は、グループ会社が販売した車両および物流資材(カンガルーバック、レターバック、デリバリーバック)を対象に算定しています。

※Scope3のCat14 フランチャイズは、関連性のある事業活動が無いため、算定の対象外としています。

※Scope3のCat15 投資は、関連性のある事業活動が無いため、算定の対象外としています。

※Scope3の計算に用いた排出原単位については以下のとおりです。

- ・Cat1、Cat2、Cat5、Cat6、Cat7の車通勤費以外、Cat8、Cat11、Cat13は、環境省「サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出等の算定のための排出原単位データベース」を使用。
- ・Cat3の燃料は、IDEAv2(サプライチェーン温室効果ガス排出量算定用)、電気は環境省「サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出等の算定のための排出原単位データベース」を使用。
- ・Cat7の車通勤は、経済産業省資源エネルギー庁の給油所小売価格調査のガソリン価格をもとに排出原単位を作成し、使用。
- ・Cat12の販売した製品の廃棄の販売した車両の廃棄は、IDEAv2(サプライチェーン温室効果ガス排出量算定用)の原単位、物流資材の廃棄は、環境省「サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出等の算定のための排出原単位データベース」を使用。

※2023年度のGHG排出量について、データ整備および見直しにより更新しています。開示の正確性を高めることを目的としており、分析結果の基本的な方向性に影響はございません。

※2024年度中に新たに連結対象となった企業のGHG排出量についても、年間値を算出のうえ、当該年度の集計範囲に含めて開示しています。