

2023年6月12日

各 位

会 社 名 丸全昭和運輸株式会社
代表者名 代 表 取 締 役 社 長 岡田 廣次
(コード番号 9068 東証プライム市場)
問合せ先 経営企画部長 伊是名 道也
(電話 045-671-5882)

TCFD 提言への賛同および提言に基づく情報開示のお知らせ

当社は、2023年6月12日開催の取締役会において、気候関連財務情報開示タスクフォース（以下 TCFD ※1）の提言に基づく情報の開示について決議しましたのでお知らせいたします。

記

この度、当社は TCFD 提言への賛同を表明し、同提言の情報開示フレームワークに沿って、気候変動に関する「ガバナンス」「戦略」「リスク管理」「指標と目標」について情報開示いたしました。

開示内容の詳細は別紙「TCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）提言に基づく情報開示」をご参照ください。下記当社ホームページにも掲載しております。

当社ホームページ：<https://www.maruzenshowa.co.jp/csr/environment/tcfid.html>

今後も、情報開示の充実に努めるとともに、気候変動への取り組みを強化することで、持続可能な社会の実現に貢献してまいります。

※1 TCFD について

G20 財務大臣・中央銀行総裁会議の要請を受け、2015年に金融安定理事会（FSB）により、気候関連の情報開示および気候変動への金融機関の対応を検討するために設立されたタスクフォース。

以 上

TCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）提言に基づく情報開示

丸全昭和運輸株式会社

2015年12月、COP21（第21回気候変動枠組条約締約国会議）にて採択された「パリ協定」での合意事項につき、金融市場における意思決定に役立つ気候関連情報に対する需要が高まりました。

TCFDとは、「気候関連財務情報開示タスクフォース（Task Force on Climate-related Financial Disclosures）」の略称で、G20財務大臣・中央銀行総裁会議の要請を受け、2015年12月の金融安定理事会（FSB）により、気候関連の情報開示および気候変動への金融機関の対応を検討するために設立されました。TCFDは、気候変動要因に関する適切な投資判断を促すための一貫性、比較可能性、信頼性、明確性を持つ、効率的な情報開示を促す提言を策定することを目指して議論を重ね、2017年6月に提言を公表しました。

当社は、2022年3月に公表している「第8次中期経営計画」にも掲げておりますように、気候変動リスクへの対応を含めた社会のサステナビリティの実現に向けたSDGsへの取り組みを推進しております。今回、TCFD提言への賛同を表明するとともに、以下の通り同提言に基づく情報開示をいたします。

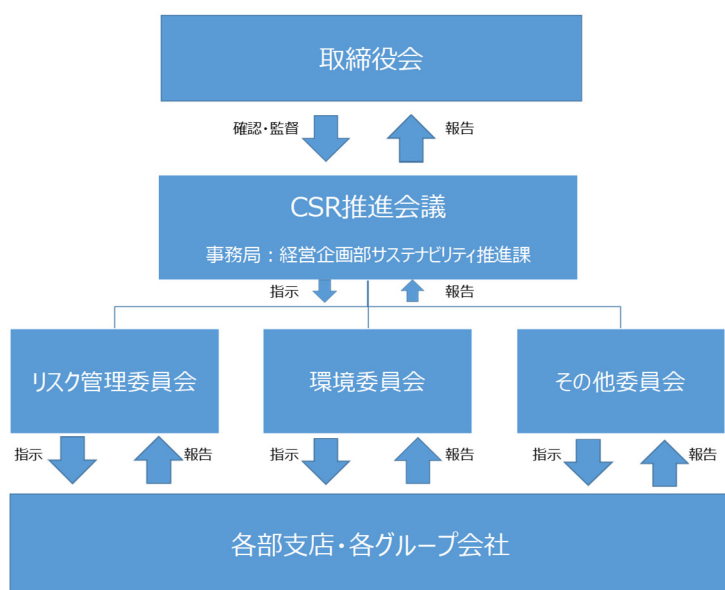
1. ガバナンス

当社では、気候関連リスクを業務執行上の重要な経営課題と認識し、代表取締役社長を議長とするCSR推進会議にて気候関連リスクに対応すべき事項につき、検討・協議を行い、定期的および必要に応じて取締役会へ報告しております。

CSR推進会議は、当社グループのCSR推進体制を維持管理するため、取締役会の直轄組織として設置されているものであり、CSR基本方針¹の策定、同方針に基づく各種委員会の統括、その他CSRに関する課題の取組みを実施しています。同会議の事務局は、経営企画部内のサステナビリティ推進課に設置しています。

サステナビリティ推進課は、2023年4月に従来のCSR推進課より名称変更された組織であり、気候関連リスクをはじめとする各種サステナビリティを巡る課題への対応（リスク、機会）を主体的に行うとともに、CSR推進会議の事務局及び日常的なCSR推進活動の管理を行っています。

(図表 1)気候関連リスクのガバナンス体制



【取締役会による監督体制】

CSR推進会議は、取締役会の直轄組織となっており、適宜、同会議より気候関連リスクに係る報告を受けています。

【CSR推進会議】

議長	代表取締役社長
メンバー	役付執行役員
開催頻度	年4回および必要に応じて
事務局	経営企画部サステナビリティ推進課

2. 戦略

当社では、気候関連に係るリスクおよび機会として検討すべき要因について、1.5℃シナリオ/2℃未満シナリオ²および4℃シナリオ³に基づき、想定される影響、対応策の検討を行っております。尚、影響に係る期間の定義は下記となります。

分類	期間の目安
短期	2～3年後
中期	～2030年度 ⁴
長期	2030年度～

シナリオ分析においては、主に下記を参照しております。また、現状は定性分析に留まっておりますが、今後、事業インパクト評価等含めた定量分析も検討してまいります。

シナリオ	参照シナリオ
1.5℃シナリオ/2℃未満シナリオ	IEA/ Net Zero Emissions by 2050 Scenario IPCC/RCP2.6 等
4℃シナリオ	IPCC/RCP8.5 等

(1) リスクと機会

① リスク

区分	種類	要因	想定される影響	期間
移行リスク <1.5℃シナリオ/ 2℃未満シナリオ>	政策・法規制	カーボンプライシングの導入	炭素税や排出権取引制度により、コスト増が見込まれ、価格転嫁が難しくければ、利益率の低下に繋がる。	短中期
		環境規制の強化	リサイクルや廃棄物規制の強化	短中期
		CO2排出量の抑制(EV化の促進)	ガソリン車の使用禁止に伴う車両入替コストの発生	中長期
	技術	再生可能エネルギーの普及	光熱費等の増加	短中期
		脱炭素燃料の普及	燃料コストの増加	短中期
	市場	脱炭素を意識したトラック配送需要の低下	収益の低下	中長期
		顧客における運送事業者の選別が進む(GHG排出基準等)	シェアの低下	中期
	評判	脱炭素促進に伴うエネルギーコストの増加	燃料コストの増加	短中期
		ESG投資の増加	市場調達コストの増加	中長期
		環境への関心の高いZ世代が主要労働力となる	人材獲得が困難/採用コストの増加	中長期
物理リスク <4℃シナリオ>	急性	自然災害/異常気象の規模・頻度の増加	本業の営業停止に伴う減収	短中期
			拠点の罹災に伴う修繕・移転コストの増加	短中期
			従業員が被災するリスク	短中期
			リスクが高い地域の拠点(資産)に対する保険料の増加	短中期
	慢性	降水/気象パターンの変化・ボラティリティの増加	本業の営業停止に伴う減収	中長期
			拠点の物理的増強に伴うコストの増加	中長期
			従業員の健康面等への悪影響(離職、生産性の低下)	中長期
海水面上昇	空調設備新設・更新等に伴うコストの増加	中長期		
	沿岸部の拠点が罹災し、稼働停止となるリスク	中長期		
		リスク増大地域における保険料の増加又は保険が付与できないリスク	中長期	

② 機会

区分	種類	要因	想定される影響	期間
機会	資源効率性	共同輸送システム	輸送効率向上に伴うコストの削減	短中期
		省エネ	原価の低減可能性	短中期
	エネルギー源	新エネルギーの活用	EV等の技術進歩/エネルギー源の多様化によるコストの減少	短中期
	製品/サービス	顧客の「脱炭素」選考	グリーン物流推進によるシェアの拡大	中長期
		輸送手段多様化	収益機会の拡大	中長期
	市場	SDGsに関連ビジネスの拡大	再生可能エネルギー・新エネルギー/リバースロジスティクスへの取組による収益機会の拡大	短中期
		調達手段の拡大	グリーンボンド(ローン)、サステナビリティボンド(ローン)等の調達市場の拡大	短中期
	レジリエンス	強靱な物流システム(ハード・ソフト)の維持	顧客の信頼確保、市場価値の向上	中長期

(2) 対応策

項目		対応策
移行リスク	カーボンプライシングの導入	EVシフト、自然エネルギー由来の電力への切替
	CO2排出量の抑制(EV化の促進)	
	再生可能エネルギーの普及	
	脱炭素燃料の普及	
	脱炭素を意識したトラック配送需要の低下	
	顧客における運送業者の選別が進む(GHG排出基準)	
	脱炭素促進に伴うエネルギーコストの増加	リサイクルの推進、廃棄物処理に関する管理の強化
	環境規制の強化	
	ESG投資の増加	
環境に関心の高いZ世代が主要労働力となる	ESG関連指標の開示強化及び質の改善・向上	
物理リスク	自然災害/異常気象の規模・頻度の増加	BCPの維持・更新
	降水/気象パターンの変化・ポラリティの増加	
	海水面上昇	健康経営の推進、適切な設備(更新)の実施
	平均気温の上昇	
機会	共同輸送システム	パートナー企業との共同プラットフォームの策定
	強靱な物流システム(ハード・ソフト)の維持	モーダルシフトの推進
	省エネ	
	輸送手段多様化	蓄電池他新エネルギー分野の物流推進
	新エネルギーの活用	CO2排出量(荷主からみたスコープ3)の可視化
	顧客の「脱炭素」選考	蓄電池他新エネルギー分野の物流推進、CO2排出量(荷主からみたスコープ3)の可視化
	SDGsに関するビジネスの拡大	外部評価(ESG関連)の向上
	調達手段の拡大	

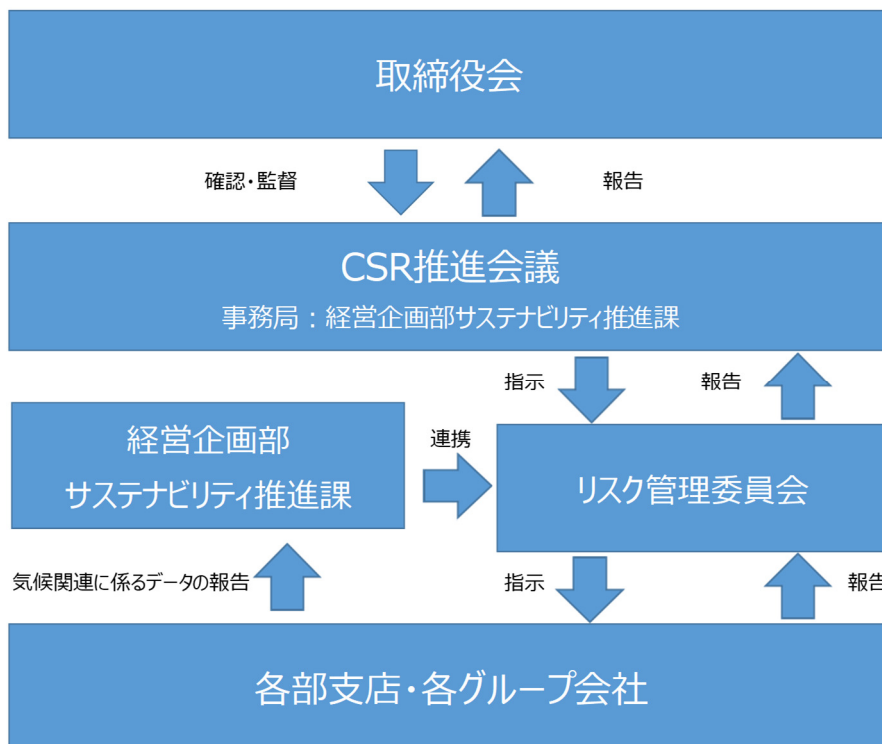
3. リスク管理

(1) 気候関連リスクの識別・評価プロセス

気候関連リスクについては、経営企画部サステナビリティ推進課にて収集したデータと各部門からの報告を基に、リスク管理委員会にて識別・評価を実施、CSR推進会議にてその適切性を確認しています。また、その結果を取締役会へ報告しています。

(2) 気候関連リスクの管理プロセス

(図表 2)リスク管理プロセス



(3) 企業全体のリスク管理への統合

当社を取り巻く業務執行上のリスクに対する基本的な方針および管理体制は取締役会にて承認された「リスク管理規定」に定められています。リスク管理委員会は、各部支店・各グループ会社からの報告内容を評価し、全社リスク把握を行った上で、CSR 推進会議へ報告しています。CSR 推進会議は、気候関連リスクを含む統合したリスク管理活動状況を把握した上で、取締役会へ報告しています。取締役会は、CSR 推進会議より定期的および必要に応じてリスク管理活動の報告を受けることにより、リスク管理基本方針に沿ってリスク管理活動が適正に実施されていることを確認・監督しています。

4. 指標と目標

(1) 当社は、気候関連に係るリスクおよび機会を評価・管理する際の指標として、下記の通り中長期的な CO₂ 排出量⁵の削減目標を掲げます。

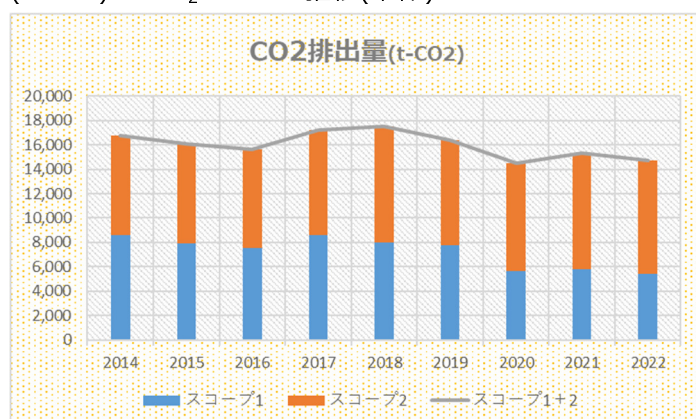
～2030 年度	対 2018 年度比 50%削減
～2050 年度	実質排出量ゼロ

(2) 今後、グループ全体でのスコープ 1,2,3 の CO₂ 排出量の把握に努めていくとともに、グループ全体およびスコープ 3 含む CO₂ 排出量の削減目標の検討を進めます。

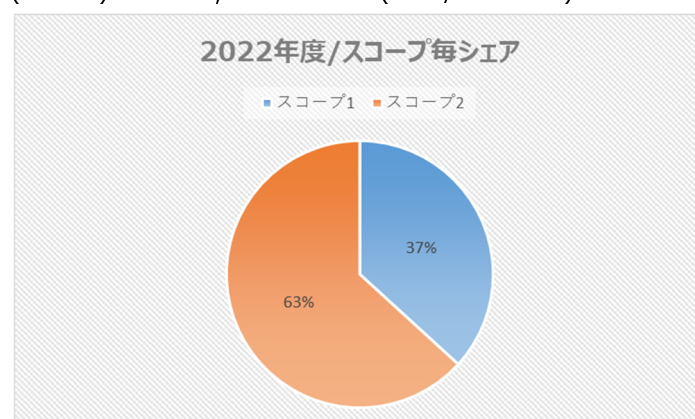
(3) CO₂ 排出量 (t-CO₂) ⁶

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度
スコープ 1	8,022	7,777	5,633	5,796	5,405
スコープ 2	9,535	8,592	8,873	9,528	9,290
計	17,557	16,369	14,506	15,324	14,695

(図表 3) CO₂ 排出量の推移(単体)

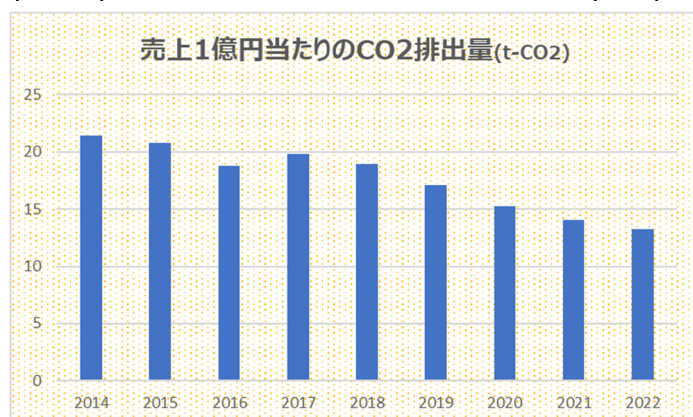


(図表 4)スコープ 1,2 の排出シェア(単体/直近年度)



(4) 売上当たりの CO₂ 排出量

(図表 5) 売上 1 億円当たりの CO₂ 排出量の推移(単体)



¹ 丸全昭和運輸グループは、物流が公益に深くかかわる事業であることを自覚し、豊かで持続可能な社会の実現のために、透明性と健全性の高い経営を通して、あらゆるステークホルダーに対し企業としての社会的責任を果たします。

² パリ協定で示された世界の平均気温の上昇を産業革命以前に比べて 2℃より十分低く保ち、1.5℃に抑える努力をするという目標に基づくもの

³ 現時点を超える政策的な緩和策を取らない場合、世界の平均気温の上昇が今後 100 年で 4℃上昇するというもの

⁴ 政府の地球温暖化対策計画の削減目標設定年度

⁵ 単体のスコープ 1 および 2(スコープ 2 については、ロケーション基準での算定)

⁶ 単体のみ