

# 日立物流グループ 環境中長期目標2030/2050の策定

日立物流グループは、2030年に向けた国際社会の共通目標であるSDGsへの取り組みの重要性を深く認識しています。また、パリ協定等世界全体で求められるCO<sub>2</sub>削減目標や日本政府が打ち出したTCFDガイダンス等を参考に、グローバル企業に求められる持続可能な社会の実現に貢献するため、当社グループとしての環境中長期目標2030/2050を策定しました。

**環境中長期目標**

**CO<sub>2</sub>排出量の削減(国内スコープ1+2\*)**

|  |   |
|--|---|
| <b>2030年度目標(基準年度:2013年度)</b><br>CO <sub>2</sub> 排出量を基準年度比で <b>30%削減</b> をめざす | <b>2050年度努力目標(基準年度:2013年度)</b><br>CO <sub>2</sub> 排出量を基準年度比で <b>80%削減</b> をめざして努力する |
|--|---|

● 排出範囲: 事業の運営により自家で消費したエネルギー起源のCO<sub>2</sub> ● エネルギーの種類: 電気・車両燃料等

※スコープの定義  
 スコープ1: 自社施設、車両等からエネルギー(燃料等)の使用に伴い、直接排出したCO<sub>2</sub>(例: 自社の車両から排出されるCO<sub>2</sub>)  
 スコープ2: 自社施設でのエネルギーの使用に伴い排出したCO<sub>2</sub>のうち、排出場所が他者施設のCO<sub>2</sub>(例: 電気の使用により発電所から排出されたCO<sub>2</sub>)  
 スコープ3: スコープ1・2以外のサプライチェーンによる間接排出(例: 外注委託輸送や従業員の出張等、全15カテゴリ)

## 環境中長期目標達成に向けたアプローチ

日立物流グループでは、策定した環境中長期目標に関して、以下の取り組みを行います。

| 車両燃料削減、効率輸送の推進   | 建屋での電気や燃料の使用量削減  | 共通事項   |
|--|--|--|
| 1) 車両の燃費改善<br>2) モーダルシフトの推進<br>① 鉄道輸送への切り替え<br>② 船舶輸送への切り替え<br>3) ラウンドユースの推進<br>4) 輸送効率化の推進<br>5) SSCV運用促進による車両運用効率の向上 | 1) 電力使用機器の運用改善<br>2) エネルギー利用の効率化<br>3) 作業改善によるフォークリフト稼働率の向上<br>4) 暖房用燃料の削減<br>5) 再生可能エネルギーの拡大<br>(電力調達方法の見直し含む)<br>6) エネルギーマネジメントシステムの導入 | 1) 環境マネジメントの強化<br>2) シェアリング(施設・設備の共同利用)<br>3) 低炭素物流システムの推進<br>4) 排出権取引への参加<br>5) カーボンプライシングの導入・活用<br>6) 脱炭素化へのオープンイノベーション<br>7) AI、IoTの活用による次世代型物流 |

## 日立物流グループのCO<sub>2</sub>排出量

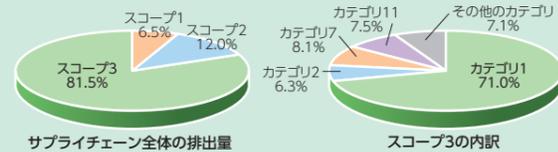
### 日立物流グループのCO<sub>2</sub>排出量の推移



※スコープ1およびスコープ2の合計  
 対象範囲: 日立物流、国内グループ会社

### サプライチェーン全体でのCO<sub>2</sub>排出量

サプライチェーン全体のCO<sub>2</sub>排出量を把握し今後の削減につなげるため、2017年度から「スコープ3」についても算定しています。



カテゴリの詳細は、Webサイトをご覧ください。  
<https://www.hitachi-transportssystem.com/jp/profile/csr/environment/plan.html>

## 気候変動に関するリスクと機会

日立物流グループは、TCFDで要求されている開示項目や、外部の気候変動のリスクと機会に関する項目をリストアップし、事業に与える影響度合い等について評価を行いました。そのうえで、現在および将来において当社グループが直面すると想定される気候変動のリスクと機会を特定しました。

| 想定されるリスク・機会 |  |
|-------------|--|
| 移行リスク       | 政策・法規制<br>・気候変動に関する税負担(例: 炭素税、燃料税)の増大やGHG <sup>*</sup> 排出に対する規制強化・導入によるコスト増加リスク              |
|             | 技術<br>・環境技術の導入遅延・失敗によるGHG排出削減コストの増加および顧客の流出リスク   |
|             | 市場<br>・低炭素またはカーボンニュートラルな輸送を好む顧客への対応不足による顧客の流出リスク   |
| 物理リスク       | 評判<br>・気候変動への取り組み・情報開示が不十分なことによる企業評価の低下リスク   |
|             | 急性<br>・異常気象による風水害等の激化による物流業務の停滞リスク   |
| 機会          | 慢性<br>・平均気温の上昇による労働環境の悪化が起因し、人材確保が困難となるリスク   |
|             | 資源効率性<br>・環境技術の進展による車両のエネルギー消費量の改善とGHG排出量の削減機会<br>・スマートロジスティクスや共同物流サービスによる効率的な物流オペレーションの導入機会 |
|             | 製品・サービス<br>・事業活動を多様化することに伴う機会<br>レジリエンス<br>・エネルギーの多様化に伴う機会                                   |

※GHG: Greenhouse gas (温室効果ガス)  
 環境情報に関する詳細はWebサイトをご参照ください。  
<https://www.hitachi-transportssystem.com/jp/profile/csr/environment/>

## 環境方針

日立物流グループでは、次の4つの方針に基づき、「環境に配慮した事業活動」を推進しています。また、地球温暖化対策については、共同物流やモーダルシフト等のグリーンロジスティクスを強化し、協力会社とも一体となって取り組んでいます。

- 1. 事業所で発生する環境負荷の削減**  
 電気、ガソリン、LPガス等の消費抑制、廃棄物の再資源化等
- 2. 環境負荷の小さい物流・サービスの提供**  
 CO<sub>2</sub>削減、資源循環による顧客への貢献
- 3. 環境意識と環境管理のレベル向上**  
 グローバルな環境意識向上と関連法規、会社規則の遵守
- 4. 自然との共生と環境コミュニケーション促進**  
 生物多様性・生態系保全と顧客・地域との環境協調

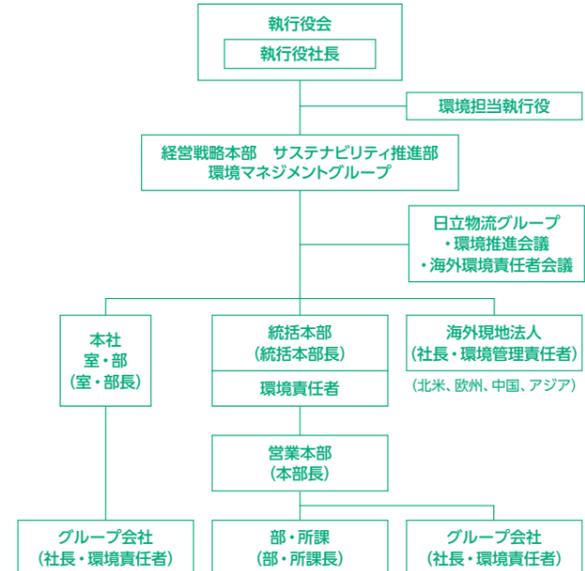
## 環境分野におけるマテリアリティ

特定したマテリアリティの中で、環境分野は以下の3つです。

- ① **カーボン(低炭素)**
- ② **環境汚染の防止**
- ③ **再生可能エネルギー**

## 環境管理体制

1992年8月に環境専任部署を本社に設置して以来、環境負荷低減を進め、現在はグローバルな「環境に配慮した事業運営」に向け、日立物流グループで一体となった活動を展開しています。



## 環境マネジメントの強化

日立物流グループでは、管理システムを活用して実績データの把握および監視活動を行っています。また、海外においては重要な環境法令の調査を行い、環境負荷管理、遵法確保等に努めています。2019年度より管理システムの見直しに取り組み、管理レベルの向上を図るとともに、引き続き従業員の意識向上と環境負荷低減を推進していきます。

## 環境推進会議の開催

国内外で環境情報を共有し、環境意識と管理レベルの向上に努めています。

## 環境会議開催数(2019年度実績)

国内: 環境推進会議 **2**回 海外: 環境責任者会議 **2**回

## 社内環境監査の実施

環境コンプライアンス違反の未然防止や早期是正、管理レベルの向上を目的として、社内監査を実施しています。

## 社内環境監査実施拠点数(国内:2019年度実績)

**84** 拠点

## 海外の遵法確保

海外拠点における「輸送および倉庫事業」に関係する重要な環境法令について特定し、各拠点で適切な運用管理の遂行が保てるよう、概要について調査を進めています。2019年度は、米国、オランダ、韓国、台湾の4つの国と地域について調査しました。

## 第三者認証への取り組み

第三者認証の取得を進めており、現在、サステナビリティ推進部では、「エコステージ」の認証を取得しています。2017年度より、ISO14001と同水準である「エコステージ2」へと認証のレベルを向上させました。2019年度には、グループ会社である(株)日立物流中部においても独自に「エコステージ2」の認証を取得するなど、グループ全体での環境管理レベルの向上に努めています。また、2020年4月現在、「グリーン経営認証」をトラック運送事業で26事業所、倉庫業では8事業所にて取得しています。今後も、これらマネジメントシステムを活用して、環境負荷の低減に努めていきます。



## 廃棄・排出への配慮

### KPI

- ・基準に適合した車両の保有率
- ・再資源化率

等

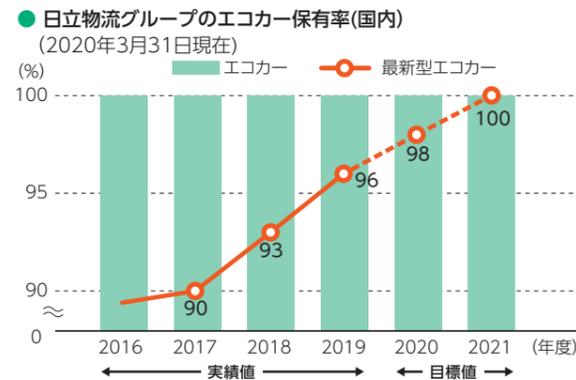
社会が期待する環境配慮型の次世代の物流ソリューション提供に向けて、サプライチェーンの中で生じるCO<sub>2</sub>排出や廃棄物の削減に取り組んでいます。

### 車両の省エネ・温暖化対策

日立物流グループは、最新型エコカーの導入、エコドライブの推進などの輸送改善により、車両燃料起源のCO<sub>2</sub>排出抑制に取り組んでいます。

#### ■ エコカーへの代替促進とエコドライブの推進

低燃費・低公害な環境対応車（エコカー）への代替を進めています。一部の特殊用途車両を除き、2016年度末にエコカー保有率100%を達成しました。今後は、より環境性能に優れた最新型エコカーへの代替を進めることで大気汚染物質の排出削減につなげるとともに、エコドライブ等の推進により、環境負荷低減に取り組んでいきます。



#### ● 車両の燃費(国内)

車両の車種別燃費向上(走行距離/燃料使用量)  
【CO<sub>2</sub>排出量削減に関する目標】

目標 2018年度比 **+1%**  
実績 2018年度比 **+0.4%**

製造資本

自然資本

注力分野3

注力分野4

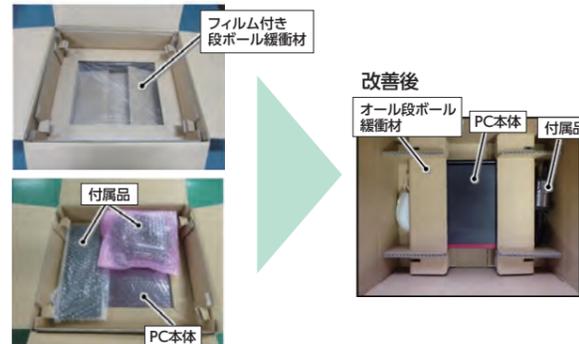
### 財務的インパクト(例)

- ・環境負荷低減による将来的な環境税支出の低減
- ・最新型エコカー導入に伴うコスト上昇

### 環境配慮包装仕様の設計・開発

日立物流グループでは、包装技術の向上に取り組んでおり、お客様のさまざまなニーズに応えつつ、包装に関わる資材・廃棄物の削減など、環境負荷低減に貢献しています。例えば、当社のPCキitting作業を行う事業所では、サイズの異なるPCの包装にフィルム付き段ボール緩衝材や付属品用のフィルム緩衝材を使用していましたが、仕切り形状や保持要領を工夫することにより、包装のすべての段ボール化を実現し、脱プラスチックにつなげています。この取り組みが評価され、2019日本パッケージングコンテストにおいて「電気・機器包装部門賞」を受賞しました。

改善前



2019日本パッケージングコンテストにおいて、「ロジスティクス賞」「電気・機器包装部門賞」をダブル受賞  
<https://www.hitachi-transportssystem.com/jp/news/20190902-1.html>

#### ■ ダブル連結トラックの導入推進

グループ会社の(株)バンテックセントラルでは、環境省と国土交通省の連携事業である「物流分野におけるCO<sub>2</sub>削減対策促進事業」として、全長21mのダブル連結トラック×2セットを導入し、運行を開始しています。2019年度以降継続して実施しており、今後は、実運用を通じて安全性・運行管理性等の検証を行い、さらなる物流効率化に取り組んでいきます。



日立物流のこれまで

日立物流のこれから

価値創造を支える基盤

価値創造の成果

財務・非財務情報

## エネルギー利用の効率化

### KPI

- ・「建物」の床面積当たりの電気使用量の削減
- ・モーダルシフトの新規顧客/新規ルートの開拓

等

低炭素な事業プロセスの実現に向けて、エネルギー・資源効率の向上に関する取り組みを着実に進めつつ、長期視点では脱炭素化にも取り組んでいきます。

### 建物での省エネ・温暖化対策

新設する物流センターや事務所へのLED照明設備導入を積極的に進めています。また、既存の施設においても蛍光灯・水銀灯からLED照明設備への全面的な切り替えを順次進めており、今後も継続していきます。

|                                       | 2019年度                 |
|---------------------------------------|------------------------|
| LED照明設備導入<br>拠点数                      | 新設:3拠点<br>既存:5拠点       |
| LED照明設備導入による<br>CO <sub>2</sub> 排出抑制量 | 141.2t-CO <sub>2</sub> |

対象範囲:日立物流、国内グループ会社、海外グループ会社

## TOPICS

### スマートフォンアプリを活用した “空気”を“運ばない”トラック輸送の実現

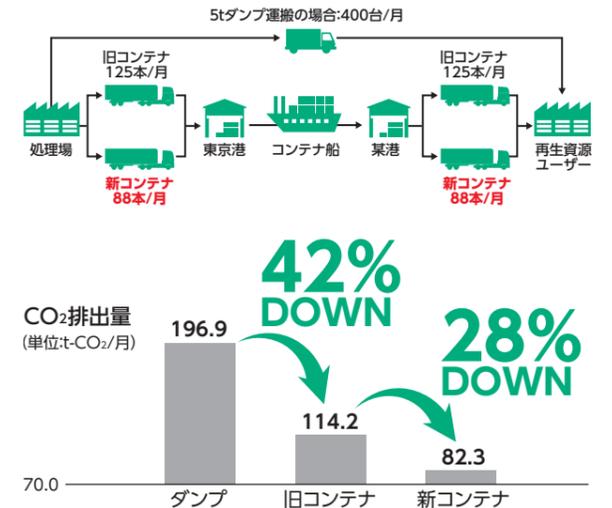
グループ会社の(株)バンテックのモバイルTMS<sup>※1</sup>が、「第21回物流環境大賞」において「物流環境負荷軽減技術開発賞」を受賞しました。従来、運行計画や荷量実績などの情報はアナログで管理していたため、簡単に情報を共有・確認できず、“空気を運んでいる”状況が発生するなど、輸送効率の向上に課題がありました。そのため、エッジAI<sup>※2</sup>を利用した発着地での荷台の積載状況の把握や、ドライバーの勤務管理などをリアルタイムで共有できるスマートフォンアプリを開発しました。トラックの稼働状況とその積載量をリアルタイムで把握しながら荷台に空きスペースができないように貨物をまとめ、積載率を上げたことで、“空気”を“運ばない”輸送を実現し、特定拠点における積載率が前年同期比で約7%向上しました。これにより、前年度比で約48トンのCO<sub>2</sub>の排出を抑制することができました。また、トラックの発着時間が自動で登録されるため、拠点単位での待機時間の長短が可視化され、荷主様と共同で運行計画を最適化することが可能になり、待機時間の削減を実現することができました。

※1 TMS: Transport Management System(運行管理システム)  
※2 エッジAI:自動車や産業ロボット・スマートフォンなどに代表される、クラウド上ではなく、現場に近い端末(エッジ)に搭載されている、予測・分析をリアルタイムに行うAIのこと。

ニュースリリースもご参照ください。  
[https://www.vantec-gi.com/japanese/news/pdf/2020061001\\_JP.pdf](https://www.vantec-gi.com/japanese/news/pdf/2020061001_JP.pdf)

### モーダルシフトの推進

日立物流グループでは、廃棄物から分別された廃プラスチックなどのリサイクル素材の運搬において、船舶を利用したモーダルシフトによる輸送サービスを強化することで、CO<sub>2</sub>排出量の削減に貢献しています。リサイクル素材の輸送は、以前から専用コンテナを利用しトラックと船舶によるモーダルシフト輸送を行っていましたが、2019年度は、独自に開発した新型のコンテナを導入することで、さらなる効率化とCO<sub>2</sub>削減を実現しました。この取り組みが評価され、「第21回物流環境大賞」において「物流環境特別賞」を受賞しました。



ニュースリリースもご参照ください。  
<https://www.hitachi-transportssystem.com/jp/news/20200706.html>