



株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおりグリーンファイナンス・フレームワーク評価結果を公表します。

ヤマトホールディングス株式会社

グリーンファイナンス・フレームワーク

新規

総合評価

Green 1(F)

グリーン性評価
(資金使途)

g1 (F)

管理・運営・
透明性評価

m1 (F)

発行体／借入人

ヤマトホールディングス株式会社(証券コード:9064)

評価対象

ヤマトホールディングス株式会社
グリーンファイナンス・フレームワーク

評価の概要

▶▶▶1. ヤマトホールディングス株式会社の概要

ヤマトホールディングス株式会社（ヤマトHD）は、宅配便のシェア No.1 である「宅急便」を展開するヤマト運輸株式会社（ヤマト運輸）のほか、ヤマトボックスチャーター株式会社、ヤマトシステム開発株式会社、ヤマトオートワークス株式会社などを傘下を持つヤマトグループの持株会社である。傘下の事業会社は、ヤマト運輸以外に国内 19 社、海外 24 社 3,809 事業所を展開している。また主力の宅配便サービス国内シェアは 46.6%（2022 年 3 月期）でトップであり、社員数は約 21 万人、セールスドライバーは約 6 万人超を有する。

2021 年 4 月に、急速に変化する事業環境、深刻化する社会課題に対応すべく、ヤマト運輸を中核とするグループの経営体制を刷新した。その体制のもと、2022 年 3 月期～2024 年 3 月期中期経営計画「One ヤマト 2023」を推進し、グループの経営資源を組み合わせ、最適な提案で多様な顧客の課題解決に取り組んでいる。

▶▶▶2. ヤマトグループのサステナビリティの取り組み

ヤマトグループは、2020年1月、中長期の経営のグランドデザインとして経営構造改革プラン「YAMATO NEXT100」を策定した。その中で、「サステナビリティの取り組み～環境と社会を組み込んだ経営～」を基盤構造改革の一つに位置付け、持続可能な未来を切り拓く将来の姿として、環境・社会ビジョンを掲げるとともに、重要課題（マテリアリティ）を特定し、温室効果ガス（GHG）自社排出量削減目標として、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を設定した。さらに、再生可能エネルギー由来電力使用率目標も掲げており、短期：2023年までに全体の30%、中期：2030年までに全体の70%としている。これらの目標の達成に向けて施策を実施するとともに、バリューチェーン全体（Scope3）のGHG排出量削減に向けて、パートナーと協働したグリーン物流の構築に取り組んでいる。

そして2021年1月に策定した「サステナブル中期計画2023【環境・社会】」では、環境・社会ビジョンの実現に向け、マテリアリティに対する2023年までの到達目標と具体的な行動内容を設定した。本計画に基づき、社会と事業の持続的な発展に向けた取り組みを推進している。

環境中期計画2023で事業活動の環境負荷を抜本的に減らすために、総量目標及び資材や車など物流業界として革新的な技術の普及に貢献できる分野についても目標を定めた。

ヤマトグループは、気候変動を含む環境課題に対し、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に基づき、審議・決議を実施しており、取締役会は執行状況を監督している。

そしてグローバルなイニシアティブ（国連グローバル・コンパクト、TCFD）に署名し、開示の強化、気候変動に係る機会とリスク分析を行っている。

以上より、経営陣が環境問題について、経営の優先度の高い重要課題と位置付けていると考えられる。

▶▶▶3. グリーンファイナンス・フレームワークについて

今般の評価対象は、ヤマトHDがグリーンファイナンスにより調達する資金を、環境改善効果を有する資金用途に限定するために定めたグリーンファイナンス・フレームワーク（本フレームワーク）である。本件評価書は、本フレームワークが「グリーンボンド原則¹⁾」、「グリーンローン原則²⁾」及び「グリーンボンド・ローンガイドライン³⁾」に適合しているか否かの評価を行う。これらの原則等は、国際資本市場協会（ICMA）、ローン・マーケット・アソシエーション（LMA）、アジア太平洋ローン・マーケット・アソシエーション（APLMA）及び環境省がそれぞれ自主的に公表している原則またはガイドラインであり、法的拘束力をもつ「規制」には該当しない。当該原則及びガイ

¹ ICMA (International Capital Market Association) グリーンボンド原則 2022 年版
<https://www.icmagroup.org/green-social-and-sustainability-bonds/green-bond-principles-gbp/>

² LMA (Loan Market Association)、APLMA (Asia Pacific Loan Market Association)、Loan Syndications and Trading Association (LSTA) Green Loan Principles 2023 <https://www.lma.eu.com/>

³ 環境省 グリーンボンドガイドライン 2022 年版 <https://www.env.go.jp/content/000062495.pdf>

ドラインは現時点において国内外の統一された基準として広く受け入れられているため、JCR はこれらを評価根拠として参照する。

本フレームワークにより、グリーンファイナンスで調達した資金は、(1) 電力や水素のクリーンエネルギーを動力とする 2 輪車・4 輪車・トラックの購入、(2) 鉄道などの低炭素輸送への切り替えに係る取組みに関する費用、(3) 貨物の輸配送距離を削減するための取組み、(4) ヤマト HD の事業活動にて使用する電力確保のために設置する太陽光発電設備の導入・運営・改修に関する費用、(5) 建物認証を取得または取得予定の高い環境性能を保有する建物の建設・改修・取得のための投資資金及び費用、(6) 拠点や事業所でのエネルギー効率が平均 30%以上改善する機器の導入や取組みに関する費用、(7) CO2 排出削減の取組みに関する費用、(8) 廃棄物の削減に係る取組みに関する費用のいずれかに充当される予定である。

JCR は、ヤマト HD が本フレームワークで定めた適格基準は、いずれも環境改善効果が高く地球環境の保全に大きく貢献するものであると評価している。また、プロジェクトの選定プロセス、資金管理体制及び発行後レポーティング体制等についても適切に構築され、透明性が高いと評価している。

この結果、本フレームワークについて、JCR グリーンファイナンス評価手法に基づき、「グリーン性評価（資金使途）」を“g1(F)」、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とした。この結果、「JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価（総合評価）」を“Green 1(F)”とした。評価結果は次章にて詳述する。

本フレームワークは「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」及び「グリーンボンド・ローンガイドライン」において求められる項目について基準を満たしていると JCR は評価している。

目次

■評価フェーズⅠ：グリーン性評価

I. 資金使途の概要

【評価の視点】

【本フレームワークに対する JCR の評価】

1. プロジェクトの環境改善効果について
2. 環境に対する負の影響について
3. SDGs との整合性について

■評価フェーズⅡ：管理・運営・透明性評価

I. 資金使途の選定基準とそのプロセス

【評価の視点】

【本フレームワークに対する JCR の評価】

1. 目標
2. 選定基準
3. プロセス

II. 調達資金の管理

【評価の視点】

【本フレームワークに対する JCR の評価】

III. レポーティング

【評価の視点】

【本フレームワークに対する JCR の評価】

IV. 組織の環境への取り組み

【評価の視点】

【本フレームワークに対する JCR の評価】






■評価フェーズⅢ：評価結果（結論）

I. 資金使途の概要
【評価の視点】

本項では、最初に、調達資金が明確な環境改善効果をもたらすグリーンプロジェクトに充当されているかを確認する。次に、資金使途がネガティブな環境への影響が想定される場合に、その影響について社内の専門部署又は外部の第三者機関によって十分に検討され、必要な回避策・緩和策が取られているかについて確認する。最後に、持続可能な開発目標（SDGs）との整合性を確認する。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

ヤマトHDが本フレームワークで資金使途とした6区分は、いずれも長期目標として掲げた「2050年GHG自社排出実質ゼロ」を達成するための重要な施策であり、環境改善効果が期待される。

資金使途にかかる本フレームワーク			
適格事業区分	適格基準と事業例	SDGs	
クリーン輸送	<ul style="list-style-type: none"> クリーンエネルギーである電力や水素を動力とするEV・FCV（2輪車、4輪車、トラック）の購入、リース。またその充電設備設置に係る費用及び研究開発費 貨物輸送を低炭素輸送手段である鉄道へ切り替える取組み（モーダルシフト）に関する費用 貨物の輸配送距離を削減するための取組み（再配達削減、効率的な配達ルート決めシステム）に関する設備投資や開発・運用費用 		
再生可能エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> 当社事業活動にて使用する電力確保のために設置する太陽光発電設備の導入、運営、改修に関する費用 当社事業活動にて使用する再生可能エネルギー由来電力の購入費用 	 	
グリーンビルディング	<ul style="list-style-type: none"> 以下のいずれかの建物認証を取得、または取得予定の高い環境性能を保有する建物の建設、改修、取得のための投資資金及び費用 ✓ BELS（建築物省エネルギー性能表示制度）：3つ星以上 	 	

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ZEB : Oriented 以上 ✓ LEED-BD+C (Building Design and Construction) または LEED-O+M (Building Operations and Maintenance) 認証 : Platinum、Gold、Silver ✓ CASBEE 建築 (新築、既存、改修) または CASBEE 不動産 (地方自治体による CASBEE 含む) 評価認証 : S、A、B+ ✓ DBJ Green Building 認証 : 3 つ星以上 		
エネルギー効率	<ul style="list-style-type: none"> • 拠点や事業所のエネルギー効率が平均 30%以上改善する機器の導入や取り組みに関する費用 <p>< 事業例 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ LED 照明の導入 ✓ スマートメーターの導入 ✓ 最適エネルギー利用に向けた、エネルギーマネジメントシステムの開発 	  	
環境効率、循環経済に適応した製品、製造技術・プロセス	<ul style="list-style-type: none"> • 大気への CO2 排出削減のためにドライアイスを使用しない機器の導入やドライアイス代替製品の開発に係る取り組みに関する費用 	 	
リサイクル、汚染防止	<ul style="list-style-type: none"> • 廃棄物の削減を目的としたダンボールやリサイクル素材を使用した集配用資材の導入又は共通リターナブル資材の導入に関する投資及び費用 	 	

【本フレームワークに対する JCR の評価】

1. プロジェクトの環境改善効果について

資金使途 1-1：クリーンエネルギーである電力や水素を動力とする EV・FCV（2 輪車、4 輪車、トラック）の購入、リース。またその充電設備設置に係る費用及び研究開発費

資金使途分類 1-1 は、クリーンエネルギーである電力や水素を 100%動力とし、ガソリン車に代わるものとしての電気自動車 (EV)・燃料電池自動車 (FCV) (2 輪車、4 輪車、トラック) の購入、リース、充電設備設置に係る費用及び研究開発の費用である。本資金使途は、グリーンボンド原則「クリーン輸送」、環境省のグリーンボンドガイドラインに例示されている資金使途のうち、「クリーンな運輸に関する事業」に該当する。

本資金使途で対象とするのは、EV・FCVといったクリーンエネルギーを使った輸送手段導入とEV充電設備である。ヤマトHDの子会社であるヤマト運輸はこれまで、小型商用電気トラックを約500台以上導入しているが、2030年までに小型集配車両の半数にあたる約20,000台のEV大規模導入を目指している。

この目標実現のため、2023年3月期から2031年3月まで、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）の助成事業である「グリーンデリバリーの実現に向けたEVの導入・運用について」を活用し、EV導入の実証実験を行っていく。

具体的な取り組みとして、群馬県内の集配全車両約800台をEV化し、車両や充電のオペレーション及び再エネ活用の最適化について実証実験を行う。2024年3月期に200台を、その後2027年3月期には800台を達成する見込みである。実証事業後半は、カートリッジ式EV導入に向けたものになっており、2031年3月期には、県内の集配全車両をカートリッジ式EVにする目標を立てている。

EVの導入には、従来のガソリン車に比べて長い充電時間を要すること、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）が増加するなどの課題がある。さらに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なども含め、地域への負担が増大することも予想される。これらのリスクを解決する技術として、カートリッジ式バッテリーに期待が寄せられている。

カートリッジ式バッテリーは、EV車両と電池の分離によりEV導入のコストを低減できるほか、バッテリーの標準化により充電インフラを共用することも可能となり、設置の負担も軽減する。また、車両への充電時間をなくすことで物流ダウンタイムを削減し、車両の稼働中にも交換用電池を充電することで電力需要平準化にも寄与する。これらを実現し、商用EV導入に伴う課題を解決するため、着脱・可搬型のカートリッジ式バッテリーの実用化に向けた実証実験を開始する。この実証実験には、CJPT社（トヨタをはじめとした4社による共同出資で立ち上げた、商用車におけるCASE研究会社）との連携により行われる。（図1参照）

以上より、JCRは、本資金使途は環境改善効果が高いものであると評価している。

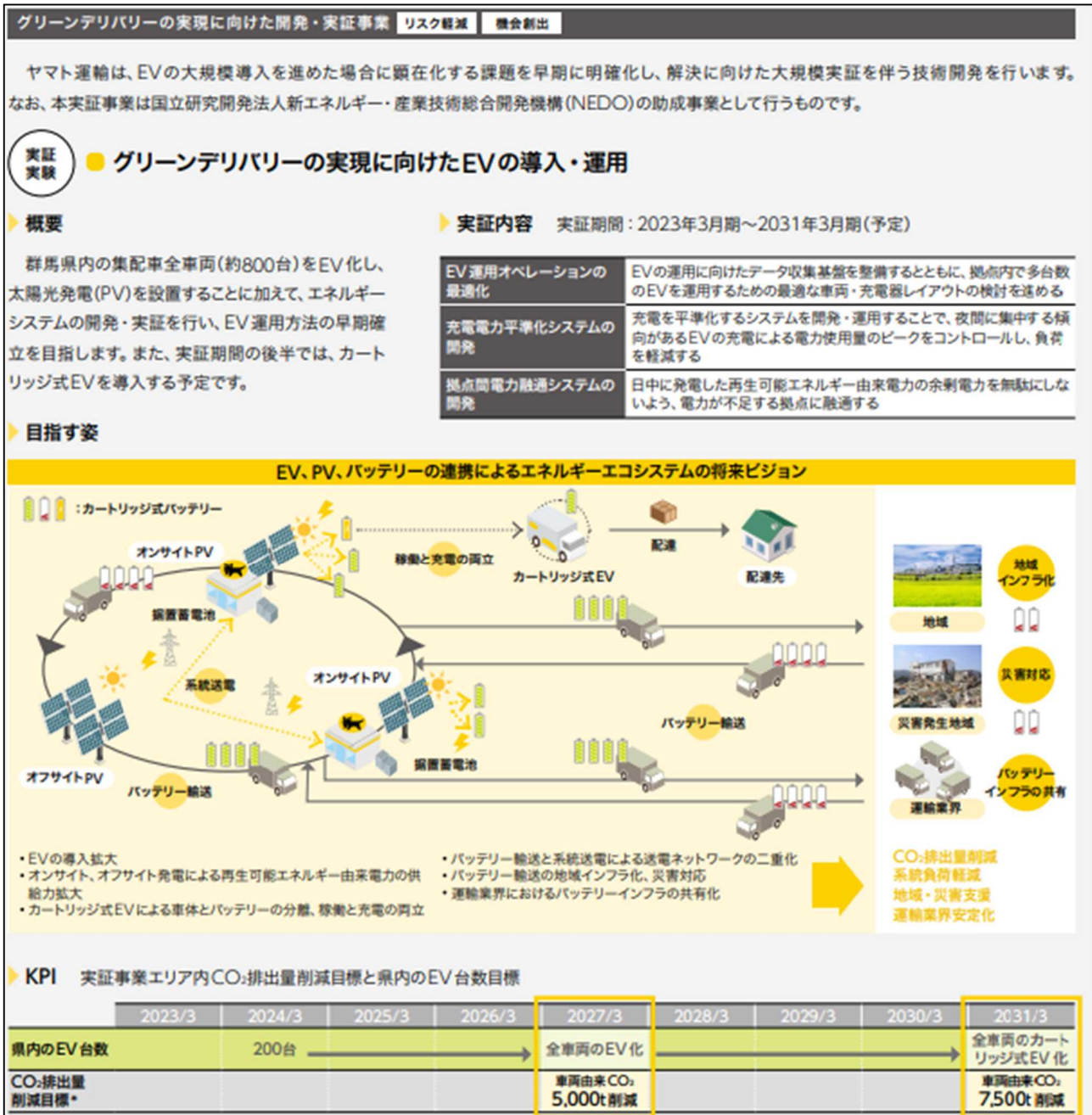


図1 グリーンデリバリーの実現に向けたEVの導入・運用⁴

資金使途 1-2：貨物輸送を低炭素輸送手段である鉄道へ切り替える取組み（モーダルシフト）に関する費用

資金使途分類 1-2 は、貨物輸送を低炭素輸送手段である鉄道へ切り替える取組み（モーダルシフト）に関する費用である。本資金使途は、グリーンボンド原則「クリーン輸送」、環境省のグリーンボンドガイドラインに例示されている資金使途のうち、「クリーンな運輸に関する事業」に該当する。

⁴ 出典：ヤマトHD グリーンファイナンス・フレームワーク

本資金使途で対象とするのは、モーダルシフトで発生する鉄道に対する輸送費用である。鉄道のCO2 排出量が中長距離で利用されるトラックの約 1/10⁵であり、CO2 排出削減の手段としてモーダルシフトは選ばれる。

ヤマト運輸では、通運事業に参入した 1950 年よりトラックと鉄道を組み合わせた輸送を 60 年以上行っており、そのノウハウを生かしたサービスを提供している。また、1976 年にスタートしたトラック中心の中長距離幹線輸送において、1988 年から一部で鉄道を利用するなど、積極的にモーダルシフトを進めてきた。実例として、九州発関東行きの輸送を鉄道に置き換える事で、中長距離トラック年間 2300 台分（約 1800t-CO2）の削減を実現している。

サステナブル中期計画 2023 の 2023 年目標に、モーダルシフトの推進（鉄道・海運での輸送 180 台）が掲げられており、包括的な輸送にかかる低炭素化が推進されている。

以上より、JCR は、本資金使途は環境改善効果が高いものであると評価している。

資金使途 1-3：貨物の輸配送距離を削減するための取り組み（再配達削減、効率的な配達ルート決めシステム）に関する設備投資や開発・運用費用

資金使途分類 1-3 は、陸上貨物輸送距離を削減するための取組みに関する費用である。本資金使途は、グリーンボンド原則「クリーン輸送」、環境省のグリーンボンドガイドラインに例示されている資金使途のうち、「クリーンな運輸に関する事業」に該当する。

本資金使途で対象とするのは、再配達削減を目的とした宅配ロッカー設置や個人宛のお届け情報通知システム、効率的な配送ルート決めシステムである。

近年の通信販売、特にインターネットを利用した通信販売(EC)の伸びとともに、宅配便の取扱個数は急伸しており、2021 年までの直近 5 年では取扱個数が約 9.3 億個増加し、2021 年度の取り扱いは約 49.5 億個に達している。特にトラック輸送については、約 48.8 億個にのぼり、うちヤマト運輸を含む上位 3 社で全体の約 94.8%を占めている。⁶

一方で、国土交通省で実施しているサンプル調査によると、2022 年 10 月期調査結果では宅配便の個数のうち約 11.8%が再配達となっており、配達の効率化はもとより再配達による輸送時の CO2 排出の削減が企図されている本資金使途は、ヤマト運輸が国土交通省・経産省が取り組む再配達率削減（2020 年度 10.0%程度⇒2025 年度 7.5%程度）に協力する事業者として進める活動の一つである。大和総研の試算によると、再配達を 1%削減すると 2 万トンの CO2 排出量削減が見込める。2.5%の再配達率の削減による輸送時 CO2 の排出削減量は、ヤマト運輸の CO2 排出量の約 6%⁶程度に相当する。

以上より、JCR は、本資金使途は環境改善効果が高いものであると評価している。

⁵国土交通省 HP「運輸部門における二酸化炭素量」より

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

⁶ 国土交通省 HP「宅配便と再配達の現状」：https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/re_delivery_reduce.html



図2 宅配便の取扱個数・再配達率⁷

資金使途分類 2-1: 当社事業活動にて使用する電力確保のために設置する太陽光発電設備の導入、運営、改修に関する費用

資金使途分類 2-1 は、太陽光発電設備の導入・運営・改修に関する費用である。本資金使途は、グリーンボンド原則における「再生可能エネルギー」、環境省のグリーンボンドガイドラインに例示されている資金使途のうち、「再生可能エネルギーに関する事業」に該当する。

本資金使途で対象とするのは、事業活動にて使用する電力確保のために設置する太陽光発電設備やその電力を充電する蓄電池を含む充放電システムである。

ヤマト HD では 2030 年までに全国で 810 件の自家消費型太陽光発電設備を導入することを 2022 年 5 月 10 日のニュースリリースで公表した。主に全国の営業所の屋根上に比較的小出力の設備を設置することを想定している。また、より大規模な仕分けターミナル施設の屋根上や、遠隔地（オフサイト型）の野立て太陽光発電設備の建設も検討している。

以上より、JCR は、本資金使途は環境改善効果が高いものであると評価している。

⁷ 出典：国土交通省 HP「宅配便と再配達の現状」：https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/re_delivery_reduce.html

資金使途分類 2-2: 当社事業活動にて使用する再生可能エネルギー由来電力の購入費用

資金使途分類 2-2 は、事業活動にて使用する再生可能エネルギー由来の電力購入費用である。本資金使途は、グリーンボンド原則における「再生可能エネルギー」、環境省のグリーンボンドガイドラインに例示されている資金使途のうち、「再生可能エネルギーに関する事業」に該当する。

本資金使途で対象とするのは、事業活動にて使用する再生可能エネルギー由来の電力購入費用である。

ヤマトHDではサステナブル中期計画 2023 の中で再生可能エネルギー由来電力を 2023 年で 30%、2030 年で 70% まで高める目標を掲げている。

以上より、JCR は、本資金使途は環境改善効果が高いものであると評価している。

資金使途分類 3: 以下のいずれかの建物認証を取得、または取得予定の高い環境性能を保有する建物の建設、改修、取得のための投資資金及び費用：

- ・ BELS（建築物省エネルギー性能表示制度）：3 つ星以上
- ・ ZEB : Oriented 以上
- ・ LEED-BD+C（Building Design and Construction）または LEED-O+M（Building Operations and Maintenance）認証 : Platinum、Gold、Silver
- ・ CASBEE 建築（新築、既存、改修）または CASBEE 不動産（地方自治体による CASBEE 含む）評価認証：S、A、B+
- ・ DBJ Green Building 認証 : 3 つ星以上

資金使途分類 3 は、建物の環境認証を取得、または取得予定の高い環境性能を保有する建物の建設、改修、取得のための投資資金及び費用に関する費用である。本資金使途は、グリーンボンド原則における「グリーンビルディング」及び「省エネルギー」、ならびに環境省のグリーンボンドガイドラインに例示されている資金使途のうち、「グリーンビルディングに関する事業」及び「省エネルギーに関する事業」に該当する。

個々の認証の詳細は後述するとおり、いずれも地域、国又は国際的に認知された環境認証である。これより、JCR は、適格クライテリアに合うランクを取得しているプロジェクトは環境改善効果を有すると評価している。

グリーンビルディング認証

BELS（建築物省エネルギー性能表示制度）

BELS とは、建築物省エネルギー性能表示制度の英語名称（Building-Housing Energy-efficiency Labeling System）の頭文字をとったものであり、新築・既存の建築物において、省エネ性能を第三者評価機関が評価し認定する制度である。外皮性能及び一次エネルギー消費量が評価対象となり、高評価のためには優れた省エネ性能を有していることが求められる。評価結果は星の数で表され、BEI（Building Energy Index）によって 1 つから 5 つにランク分けされる。BEI は、設計一次

エネルギー消費量を分子、基準一次エネルギー消費量を分母とする、基準値に比した省エネ性能を測る尺度である。1つ星は既存の省エネ基準、2つ星は省エネ基準を満たしている。

ヤマトHDが適格としたBELSにおける3つ星以上の建物は、省エネ性能（非住宅：BEI値0.8以下）を有することとなり、資金使途として適切であるとJCRは考えている。

ZEB

ZEBとは、Net Zero Energy Buildingの略で、広義では「先進的な建築設計によるエネルギー負荷の抑制やパッシブ技術の採用による自然エネルギーの積極的な活用、高効率な設備システムの導入等により、室内環境の質を維持しつつ大幅な省エネルギー化を実現したうえで、再生可能エネルギーを導入することにより、エネルギー自立度を極力高め、年間の一次エネルギー消費量の収支をゼロとすることを目指した建築物」である。ZEBの設計段階では、断熱、日射遮蔽、自然換気、昼光利用といった建築計画的な手法（パッシブ手法）を最大限に活用しつつ、寿命が長く改修が困難な建築外皮の省エネ性能を高度化した上で、建築設備での高度化を重ね合わせるといった、ヒエラルキーアプローチの設計概念が重要である。ZEBには、(i) ZEB（省エネ（50%以上）+創エネで100%以上の一次エネルギー消費量削減）、(ii) Nearly ZEB（省エネ（50%以上）+創エネで75%以上の一次エネルギー消費量削減）、(iii) ZEB Ready（50%以上の一次エネルギー消費量削減）、(iv) ZEB Oriented（延べ面積が10,000平方メートル以上の建物を対象として、用途別に定められた要件を充足）の4段階がある。

ヤマトHDが適格としたオフィスビル等におけるZEB Oriented基準以上の省エネルギー性能を有する建物（それぞれ上記(i)～(iv)の4段階）は、基準一次エネルギー消費量から50%以上の削減の必要があるため、後述するBELSにおける5つ星の建物以上のBEI値を有することとなり、資金使途として適切であるとJCRは考えている。

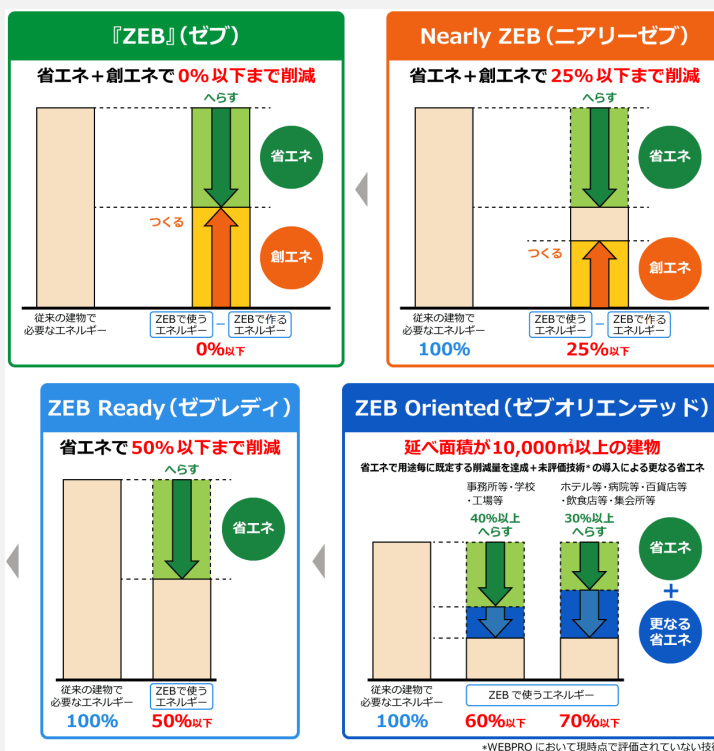


図 3 : ZEB の概要⁸

LEED(エネルギーと環境に配慮したデザインにおけるリーダーシップ)

LEED とは、非営利団体である米国グリーンビルディング協会（USGBC）によって開発及び運用が行われている、建築と都市の環境についての環境性能評価システムである。2021 年現在、160 以上の国又は地域で認証を受けた建物が存在する。LEED は、Leadership in Energy and Environment Design の頭文字をとったものであり、1996 年に草案が公表され、数年に 1 度アップデートが行われている。認証の種類には、BD+C（建築設計及び建設）、ID+C（インテリア設計及び建設）、O+M（既存ビルの運用とメンテナンス）、ND（近隣開発）、HOMES（ホーム）の 5 種類がある。認証レベルは、各項目の取得ポイントの合計によって表され、上から、Platinum（80 ポイント以上）、Gold（60～79 ポイント）、Silver（50～59 ポイント）、Certified（標準認証）（40～49 ポイント）である。省エネルギーに関する項目は、配点が高いかもしくは達成していることが評価の前提条件になっていることが多く、エネルギー効率が高いことが、高い認証レベルを得るためには必要と考えられる。したがってヤマト HD が適格クライテリアとして定めた Silver 以上は、高いエネルギー効率を達成している建物が取得できる認証レベルであると考えられ、環境改善効果があると評価される。

CASBEE（建築環境総合性能評価システム）

CASBEE とは、建築環境総合性能評価システムの英語名称（Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency）の頭文字をとったものであり、建築物の環境性能を評価し格付けする手法である。2001 年 4 月に国土交通省住宅局の支援のもと、産官学共同プロジェクトとして建築物の総合的環境評価研究委員会が設立され、以降継続的に開発とメンテナンスが行われている。評価ツールには、CASBEE-建築、CASBEE-街区のほか、不動産マーケット向けに環境性能を分かりやすく示すことを目的に開発された CASBEE-不動産等がある。

CASBEE-建築（新築）の評価は、エネルギー消費、資源循環、地域環境、室内環境の 4 分野における評価項目について、建築物の環境品質（Q=Quality）と建築物の環境負荷（L=Load）の観点から再構成のうえ、L を分母、Q を分子とする BEE（建築物の環境効率）の値によって行われる。評価結果は、S ランク（素晴らしい）、A ランク（大変良い）、B+ランク（良い）、B-ランク（やや劣る）、C ランク（劣る）、の 5 段階に分かれている。高評価をとるためには、省エネルギーや環境負荷の少ない資機材を使用する等の環境への配慮に加え、室内の快適性や景観への配慮等も必要であり、総合的な建物の品質の高さが求められる。

CASBEE-不動産は、CASBEE における建物の環境評価の結果を、不動産評価の際に活用してもらうことを目的として開発されたものであり、不動産評価に関連が強い項目に絞って評価基準が策定されている。CASBEE-不動産の評価項目は、1.エネルギー／温暖化ガス、2.水、3.資源利用／安全、4.生物多様性／敷地、5 屋内環境の 5 つである。評価手法は、①主要な世界の評価ツールの重み付けの整合性を取る、②加点方式とする、③必須項目 5 項目、加点項目 16 項目とし、満点時に 100 点とする、④必須項目を満たさなければ、評価の対象外とする等である。

今般ヤマト HD が適格クライテリアとして定めた B+以上の建物は、CASBEE-建築（新築）においては BEE が 1.0 以上であり、環境負荷に対して環境品質が明確に勝る物件であること、また

⁸ 出典：環境省 ウェブサイト（ZEB PORTAL）<https://www.env.go.jp/earth/zeb/about/05.html>

CASBEE-不動産においても、計測の基準は BEE ではないものの、従来の CASBEE-建築等における B+相当の物件であることから、環境改善効果があると JCR は評価している。

DBJ Green Building 認証

DBJ（日本政策投資銀行）が提供する、環境・社会への配慮がなされた不動産を評価する認証制度である。評価結果は星の数で表され、評価軸は「環境・社会への配慮がなされたビル」である。「Ecology（環境）」、「Amenity（快適性） & Risk Management（防犯・防災）」「Community（地域・景観） & Partnership（ステークホルダーとの連携）」の3つの大カテゴリーについて評価している。それぞれ5つ星（国内トップクラスの卓越した）、4つ星（極めて優れた）、3つ星（非常に優れた）、2つ星（優れた）、1つ星（十分な）で表される。環境性能に特化した評価ではないが、日本国内での認知度が高いこと、環境性能に関しても一定の評価項目を有していることから、JCR は本認証についても、「グリーンボンド原則」で定義されるグリーンプロジェクト分類における「地域、国又は国際的に認知された標準や認証」に相当すると評価している。ただし、環境性能に限った認証ではないため、個別に環境性能に対する評価を確認することが望ましいと考えている。

DBJ Green Building 認証は、評価対象物件の環境性能のみならず、テナント利用者の快適性、防災・防犯等のリスクマネジメント、周辺環境・コミュニティへの配慮、ステークホルダーとの協業を含めた総合的な評価に基づく認証である。環境及び社会に対する具体的な「優れた取組」を集約しながらスコアリング設計しており、不動産市場には評価対象に届かない物件が多数存在する。高評価のためには、環境のみならず、建築物にかかわるすべてのステークホルダーにとって適切に配慮された建築物であることが求められる。

DBJ Green Building 認証の認証水準は、「環境・社会への配慮」において国内収益不動産全体の上位約 20%と想定されている。さらに、3つ星までの各評価は、認証水準を超える物件のうち上位 10%（5つ星）、上位 30%（4つ星）、上位 60%（3つ星）の集合体を対象としている。したがって、JCR はヤマト HD の資金使途が、認証取得を目指す建物の中でも環境性能の高い物件に絞られていると評価している。

資金使途分類 4: 拠点や事業所のエネルギー効率が平均 30%以上改善する機器の導入や取り組みに関する費用

資金使途分類 4 は、拠点や事業所のエネルギー効率が平均 30%以上改善する機器の導入や取り組みに関する費用である。本資金使途は、グリーンボンド原則における「エネルギー効率」、環境省のグリーンボンドガイドラインに例示されている資金使途のうち、「省エネルギーに関する事業」に該当する。

本資金使途は、LED 照明、スマートメーターの導入や、最適エネルギー利用に向けた、エネルギーマネジメントシステムの開発といった取り組みに関する費用である。

エネルギーマネジメントシステムの役割としては、「実績データの収集」「制御システムとの連動によるエネルギーマネジメントの最適効率化」の2点がある。収集したデータについては、ヤマト運輸の各部署、顧客をはじめとしたステークホルダー等、使用用途に応じた UI によって提示される

とともに、エネルギーの需給予測をたてて制御システムへ発信することにより、最適効率のエネルギー運用が行われるように需給調整を行う。

以上より、JCR は、本資金使途は環境改善効果が高いものであると評価している。

資金使途分類 5: 大気への CO2 排出削減のためにドライアイスを使用しない機器の導入やドライアイス代替製品の開発に係る取り組みに関する費用

資金使途分類 5 は、グリーンボンド原則における「高環境効率商品、環境適応商品、環境に配慮した生産技術及びプロセス」、環境省のグリーンボンドガイドラインに例示されている資金使途のうち、「高環境効率商品、環境適応商品、環境に配慮した生産技術及びプロセスに関する事業」に該当する。

本資金使途は、ドライアイスを使用しない小型モバイル冷凍機の導入、ドライアイスに代替する保冷剤の開発に関する費用である。

ドライアイスを使用しない小型モバイル冷凍機は、(株)デンソーと共同で小型・軽量で持ち運び可能な冷凍機「D-mobico」を開発し、使用用途や荷量に応じて組み合わせる断熱箱の形状や寸法を選択できるため、様々な配送に柔軟に対応することが可能である。モバイルバッテリーで駆動しエンジンに負荷をかけずドライアイスも使用しないため、走行中の燃費向上や GHG 排出量削減に寄与する。

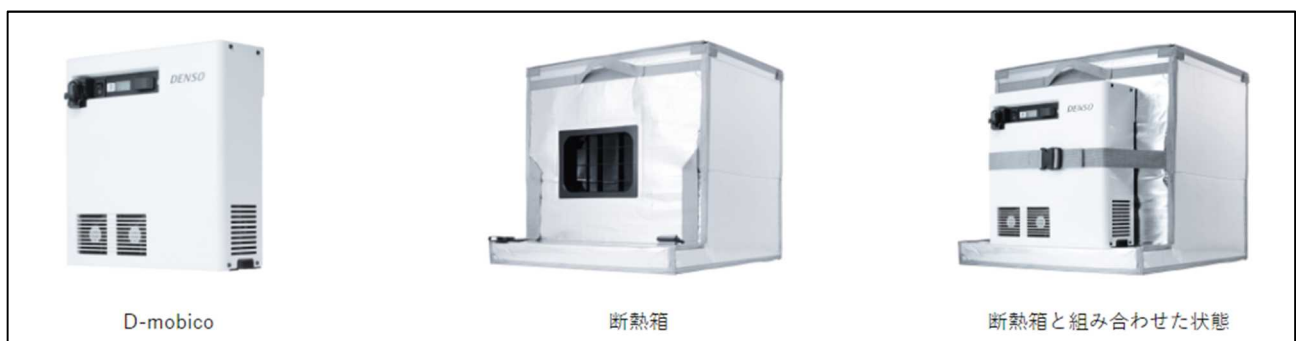


図 4 D-mobico⁹

またドライアイスから代替する保冷剤の開発については、対象用途を航空コンテナとする。航空コンテナで使用するドライアイスは、年間約 700t-CO2 程度発生する。保冷剤に置き換える事で、その排出量の削減を見込む。さらに保冷剤は、繰り返し再利用が可能なため、廃棄物が基本的には発生しない。廃棄物削減の観点からも CO2 削減効果が期待できる。

以上より、JCR は、本資金使途は環境改善効果が高いものであると評価している。

資金使途分類 6: 廃棄物の削減を目的としたダンボールやリサイクル素材を使用した集配用資材の導入又は共通リターンブル資材の導入に関する投資及び費用

⁹ 出典：ヤマト HD 2021 年 2 月 25 日ニュースリリース

資金使途分類 6 は、グリーンボンド原則における「汚染防止および管理」、環境省のグリーンボンドガイドラインに例示されている資金使途のうち、「汚染防止および管理に関する事業」に該当する。

本資金使途は、廃棄物の削減を目的としたダンボールやリサイクル素材を使用した集配用資材の導入又は共通リターナブル資材の導入に関する投資及び費用である。

ヤマト HD は、環境中期計画 2023 の中で、荷造り用ダンボールや集配用資材等における再生可能資源や再生材の利用率を 2023 年度中に 55% 達成を目標にしている。

以上より、JCR はヤマト HD が定めた資金使途は、ヤマト HD が環境目標の達成に資する施策であり、いずれも高い環境改善効果が期待されると評価している。

2. 環境に対する負の影響について

ヤマト HD は、すべての適格候補プロジェクトについて、環境リスク低減のために以下について対応していることを確認する。

- ・ 国もしくは事業実施の所在地の地方自治体にて求められる環境関連法令等の遵守と、必要に応じた環境への影響調査の実施
- ・ 事業実施にあたり地域住民への十分な説明の実施
- ・ 当社安全管理体制に基づく事業実施に関する安全の確保の実施
- ・ 当社グループの環境保全活動に対する基本理念・基本方針及び調達の基本方針等のポリシーに沿った資材調達、環境汚染の防止

具体的な対応は以下の通りである。

表-1 想定されるネガティブな影響と対応方法¹⁰

適格事業区分	想定されるネガティブな影響	対応方法
クリーン輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業拠点付近における騒音 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺住民への事前説明の実施
再生可能エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関連設備からの騒音・振動 ・ 太陽光パネルの反射光による近隣住民の生活環境への影響 ・ 設置器具による建物の雨漏りや、設置物等の重量による建物への耐久性の影響 	<p>< 自社設備の屋根への設置の場合 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺住民への反射等の影響に関する事前説明の実施 ・ 屋根の耐荷重性など安全性がクリアできていることの確認 <p>< PPA の場合 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 法令で定められているその土地の地歴調査、土壌汚染調査の実施状況の確認

¹⁰出典：ヤマト HD 提出資料

グリーンビルディング	<ul style="list-style-type: none"> • 土壌汚染、アスベスト、PCB 含有物の廃棄処理等の開発段階における環境問題への対応。 • 建築時の騒音、建設廃棄物の増加・処理 • 建設地域社会との不調和 	<ul style="list-style-type: none"> • 国もしくは事業実施の所在地の地方自治体にて求められる環境関連法令等の遵守と、必要に応じた環境への影響調査の実施 • 自治体及び地域住民への事前説明及び要望への対応の実施
エネルギー効率	<ul style="list-style-type: none"> • 旧設備の廃棄 	<ul style="list-style-type: none"> • 専門のリサイクル業者や処理業者への委託
リサイクル、汚染防止	<ul style="list-style-type: none"> • 非効率なリサイクルによるライフサイクルで見た環境負荷の増大 	<ul style="list-style-type: none"> • リサイクルに関する社内規準・プロセスを設定と、これに則った運用の実施 • 専門のリサイクル業者や処理業者への委託

以上より、JCR はヤマトHDが環境に対する負の影響について、適切に対処していると評価している。

3. SDGs との整合性について

資金使途の対象は再生可能エネルギーに分類される事業であり、ICMA の SDGs マッピングを参考にしつつ、JCR では、以下の SDGs の目標及びターゲットに貢献すると評価した。



目標 7：エネルギーをみんなに そしてクリーンに

ターゲット 7.2. 2030 年までに、世界のエネルギーミックスにおける再生可能エネルギーの割合を大幅に拡大させる。



目標 9：産業と技術革新の基礎をつくらう

ターゲット 9.4. 2030 年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。すべての国々は各国の能力に応じた取組を行う。



目標 11：住み続けられる街づくりを

ターゲット 11.2. 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。



目標 12：つくる責任、つかう責任

ターゲット 12.2. 2030 年までに天然資源の持続可能な管理及び効率的な利用を達成する。



目標 13：気候変動に具体的な対策を

ターゲット 13.3. 気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。

I. 資金使途の選定基準とそのプロセス
【評価の視点】

本項では、本評価対象を通じて実現しようとする目標、グリーンプロジェクトの選定基準とそのプロセスの妥当性及び一連のプロセスが適切に投資家等に開示されているか否かについて確認する。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRは本フレームワークにおける目標、グリーンプロジェクトの選定基準、プロセスについて、専門知識をもつ部署及び経営陣が適切に関与していると判断している。

1. 目標

＜グリーンファイナンスを通じて実現を目指す目標にかかる本フレームワーク＞

ヤマトグループは、2020年1月、中長期の経営のグランドデザイン、「YAMATO NEXT100」の中で「サステナビリティの取り組み～環境と社会を組み込んだ経営～」を掲げました。環境では、「つなぐ、未来を届ける、グリーン物流」を長期ビジョンとして掲げ、「エネルギー・気候」、「大気」、「資源循環・廃棄物」、「社会と企業のレジリエンス」をマテリアリティとしました。そして、2021年1月には「サステナブル中期計画 2023」を発表し、「YAMATO NEXT100」で掲げた環境・社会の長期ビジョンの実現及び「2050年 CO2 実質排出ゼロ※」の達成に向けて、環境や社会のそれぞれのマテリアリティについての目標や計画を策定しました。掲げた環境・社会ビジョン及び2050年の温室効果ガス（GHG）排出実質ゼロなど長期目標の達成に向けて取り組むことを踏まえ、グリーンファイナンス・フレームワークを策定しました。当社は本フレームワークに則り、グリーンボンドの発行またはグリーンローンによる調達を実施いたします。

※Scope1&2（自社の排出）

環境ビジョン：

「つなぐ、未来を届ける、グリーン物流」へヤマトグループはさらに進化します。人や資源、情報を高度につなぎ、輸送をより効率化させ、環境や生活、経済によりよい物流を実現します。GHG 排出実質ゼロに挑戦し、持続可能な資源の利用・消費モデルを創造し、強く、スマートな社会を支えます。

重要課題	エネルギー・気候	大気	資源循環・廃棄物	社会と企業のレジリエンス
優先事項	 CO ₂ 実質ゼロ	 きれいな空を守る物流	 資源を大切にする 物流・事業	 環境とともに生きる社会を リードする物流インフラ
目標	2050年実質排出ゼロ*	自動車の大気汚染物質削減 (都市宅配のNOx、PM減)	環境に配慮した資材使用 ・リターナブル・ 梱包レス輸送への移行	環境変化に負けない 協働の強化
創出する 価値	<ul style="list-style-type: none"> 再生可能エネルギーの機会拡大 自然災害等の気候リスク緩和 革新的な低炭素技術の普及 低炭素商品の利用可能性拡大 	<ul style="list-style-type: none"> 大気汚染防止による地域の健康に貢献 データを活用した効率輸送による渋滞緩和 	<ul style="list-style-type: none"> 資源循環ネットワークの創出による資源循環型社会への移行 シェアリングによる効率性・経済性向上 	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な社会を創る連携基盤構築 気候変動に対する社会のレジリエンス向上 スマートモビリティによる社会の低炭素化促進

*1: Scope1&2 (自社の排出)

【本フレームワークに対する JCR の評価】

ヤマト HD は、2020 年 1 月、中長期の経営のグランドデザインとして経営構造改革プラン「YAMATO NEXT100」を策定した。その中で、「サステナビリティの取り組み～環境と社会を組み込んだ経営～」を基盤構造改革の一つに位置付け、持続可能な未来を切り拓く将来の姿として、環境・社会ビジョンを掲げるとともに、重要課題（マテリアリティ）を特定し、2050 年の温室効果ガス（GHG）自社排出実質ゼロ（スコープ 1,2）など長期目標を設定した。

そして 2021 年 1 月に策定した「サステナブル中期計画 2023【環境・社会】」では、2 つのビジョンの実現に向け、マテリアリティに対する 2023 年までの到達目標と具体的な行動内容を設定した。本計画に基づき、社会と事業の持続的な発展に向けた取組みを推進している。

本フレームワークで定めた事業は、環境ビジョンのエネルギー・気候に寄与するものである。具体的な施策の一例として以下のものがある。

- ・他業種と共同で EV や FCV に関する実証試験の継続（長距離用大型トラック含む）
- ・低炭素や大気汚染防止を目指した自動モビリティの調査・共同研究
- ・輸送物冷却用ドライアイスの削減:機械式コールドボックス 13,000 本・保冷車 1,200 台へ代替
- ・100%再生可能エネルギーを使用したモデルセンターの実証試験
- ・タッチポイント（拠点）の集約・LED 導入
- ・エネルギーマネジメントの強化

以上より、本フレームワークで対象としている事業は、ヤマト HD の経営理念及び環境目標と整合的であると JCR は評価している。

2. 選定基準

本フレームワークにおける適格クライテリアは、本レポートの評価フェーズ I で記載の通りである。JCR はプロジェクトの選定基準が適切であると評価している。

3. プロセス

<選定プロセスにかかる本フレームワーク>

【プロジェクトの評価と選定のプロセス】

本グリーンファイナンスの調達資金が充当されるプロジェクトは、当社のサステナビリティ担当部門ならびに財務担当部門が、2.1 調達資金の用途にて定める適格基準への適合状況に基づいて、対象候補を特定します。特定された対象候補事業について、当社グループの環境活動に対する取組方針との整合性の観点を含め、財務担当シニアマネージャーが総合的な確認を行ったうえで、当社の取締役会において承認を行います。なお、すべての適格候補プロジェクトについて、環境・社会的リスク低減のために以下について対応していることを確認します。

【本フレームワークに対する JCR の評価】

本フレームワークで定められた適格クライテリアにより選定されたプロジェクトは、最終的には財務部門の担当シニアマネージャーの承認を経て決定される。経営陣が関与していることにより、選定プロセスは適切に定められていると JCR では判断している。

なお、本フレームワークに定められている目標設定、選定基準及びプロセスは、本評価レポート及びヤマト HD によるウェブサイトにより開示することが予定されており、投資家等に対する透明性は確保されている。

II. 調達資金の管理

【評価の視点】

調達資金の管理方法は、資金調達者によって多種多様であることが通常想定される。本評価対象に基づき調達された資金が、確実にグリーンプロジェクトに充当されること、また、その充当状況が容易に追跡管理できるような仕組みと内部体制が整備されているか否かを確認する。

また、本評価対象により調達した資金が、早期にグリーンプロジェクトに充当される予定となっているか否か、加えて未充当資金の管理・運用方法の評価についても重視している。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRでは、ヤマトHDの資金管理は適切であり、透明性が高いと評価している。

資金管理にかかる本フレームワーク

調達資金の管理

グリーンファイナンスとして調達した資金について、当社の財務担当部門が適格プロジェクトへの充当及び管理を行います。財務担当部門は、本フレームワークにて調達されたグリーンボンドまたはグリーンローンの調達額と同額が適格プロジェクトのいずれかに充当されるよう、償還までの間、四半期毎に内部会計システムを用いて、追跡、管理します。なお、内部会計システムでは、適格プロジェクト毎にて充当状況を把握し管理します。

グリーンファイナンスによる調達資金が適格プロジェクトに充当されるまでの間、または十分な適格プロジェクトがない場合の未充当資金については、現金または現金同等物にて運用し、発行から2年程度の間には充当を完了する予定です。

【本フレームワークに対する JCR の評価】

ヤマトHDでは、グリーンファイナンスにより調達した資金を、財務担当部門が内部管理システムを用いて管理する。調達資金の追跡管理については、四半期毎に行われる。調達資金は現金及び現金同等物にて管理され、速やかに対象プロジェクトに充当される。

資金管理全般について、経理部門の実務に対し、財務部門が精査・承認を行うなど適切な牽制が実施されている。また、会計全般について監査法人による外部監査も行われるため、適切な統制が図られる。

グリーンファイナンスの資金管理に関する文書等については、社内の定められた管理方法に従い、適切な場所に保管する。グリーンファイナンスの償還/返済後、一定期間保存される体制が整備されている。

JCRでは、ヤマトHDの資金管理は適切であり、透明性が高いと評価している。

III. レポーティング

【評価の視点】

本項では、本評価対象に基づく資金調達前後での投資家等への開示体制が、詳細かつ実効性のある形で計画されているか否かを評価する。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRでは、ヤマトHDのレポーティングについて、資金の充当状況及び環境改善効果の両方について、投資家等に対して適切に開示される計画であると評価している。

レポーティングにかかる本フレームワーク

当社は、適格プロジェクトへの充当状況ならびに環境への効果を、年次で、当社ウェブサイトにて報告します。初回レポートは、グリーンボンドまたはグリーンローンによる調達時から1年以内に公表する予定です。

資金充当状況レポーティング

グリーンファイナンスにて調達された資金が全額充当されるまでの間、年次で、調達資金の適格プロジェクトへの充当状況に関する以下の項目について、実務上可能な範囲でレポーティングする予定です。

- ・ 適格プロジェクトの概要
- ・ 適格プロジェクト別での充当額と未充当額
- ・ 未充当額がある場合は、充当予定時期
- ・ 新規ファイナンスとリファイナンスの割合

なお、調達資金の全額が充当された後に大きな資金状況の変化が生じた場合は、適時に開示します。

インパクトレポーティング

グリーンボンドまたはグリーンローンの残高がある限り、適格プロジェクトによる環境への効果に関する以下の項目について、年次にて、実務上可能な範囲でレポートする予定です。また、大きな状況の変化が生じた場合は、適時に開示します。

適格事業区分	レポーティング項目(例)
クリーン輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・ 導入した EV/FCV の台数 ・ 新規に設置した EV 充電設備数 ・ CO₂ 排出削減量 (t-CO₂) ・ 実施した EV・FCV の導入に関する実証実験の概要

再生可能エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> 発電容量/発電実績 (GWh) CO₂ 排出削減量 (t-CO₂)
グリーンビルディング	<ul style="list-style-type: none"> グリーンビルディングの物件名、取得認証レベルと取得・再取得時期 グリーンビルディングポートフォリオレベルの CO₂ 排出削減量 (ton-CO₂eq)
エネルギー効率	<ul style="list-style-type: none"> 新規導入 LED 照明数 新規導入スマートメーター数
環境効率、循環経済に適応した製品、製造技術・プロセス	<ul style="list-style-type: none"> ドライアイス使用削減量 (ton)
リサイクル、汚染防止	<ul style="list-style-type: none"> 資材カテゴリー別でのリサイクル素材による梱包・集配用資材への置き換え率/導入率 (%)

【本フレームワークに対する JCR の評価】

JCR では、上記レポートングについて、資金の充当状況及び環境改善効果の両方について、投資家等に対して適切に開示される計画であると評価している。

資金の充当状況に係るレポートング

グリーンファイナンスによって調達された資金が全額充当されるまでの間、資金の充当状況に関して、ヤマト HD のウェブサイトにて年次で開示をすることとしている。また、グリーンファイナンスの償還/返済までの間に未充当資金が発生した場合にも、ヤマト HD のウェブサイトにて開示することを予定している。

環境改善効果に係るレポートング

本フレームワークで定めた各プロジェクトによる定量的指標及び実証実験概要等について、ヤマト HD ウェブサイトで開示する予定である。いずれも各プロジェクトの効果を示すのに適切な指標が選択されている。

以上より、JCR は、ヤマト HD のレポートングが適切であると評価している。

IV. 組織の環境への取り組み

【評価の視点】

本項では、資金調達者の経営陣がサステナビリティに関する問題について、経営の優先度の高い重要課題と位置づけているか、サステナビリティに関する分野を専門的に扱う部署の設置又は外部機関との連携によって、サステナビリティファイナンス実行方針・プロセス、グリーンプロジェクトの選定基準などが明確に位置づけられているか、等を評価する。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRでは、ヤマトHDが環境問題を経営の重要課題と位置付け、環境問題に関する会議体を有して実務・経営の観点から取り組みを行っているほか、社内の実務担当部署や外部の専門家の知見を取り入れつつ本フレームワークの内容を策定している点について、高く評価している。

ヤマトHD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。」を経営理念としている。その理念のもと、新型コロナウイルス感染症や国際的なサプライチェーンの混乱による物価高騰の影響など、厳しい状況においても気候変動や人権問題に正面から向き合い、サステナブル経営を推進する企業として、多くのパートナーや顧客の行動変革に関わり、持続可能な輸送や事業モデルをリードする使命を担っている。2020年1月に発表した経営構造改革プラン「YAMATO NEXT100」では、基盤構造改革の1つに「サステナビリティの取り組み～環境と社会を組み込んだ経営～」を掲げた。その中で、「サステナビリティの取組み～環境と社会を組み込んだ経営～」を基盤構造改革の一つに位置付け、持続可能な未来を切り拓く将来の姿として、環境・社会ビジョンを掲げるとともに、重要課題（マテリアリティ）を特定し、温室効果ガス（GHG）*自社排出量削減目標として、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を設定した。さらに、再生可能エネルギー由来電力使用率目標も掲げており、短期：2023年までに全体の30%、中期：2030年までに全体の70%としている。これらの目標の達成に向けて施策を実施するとともに、バリューチェーン全体（Scope3）のGHG排出量削減に向けて、パートナーと協働したグリーン物流の構築に取り組んでいる。

※Scope1&2(自社の排出)

上記の目標を達成するため、2021年1月に策定した「サステナブル中期計画2023【環境・社会】」における環境中期計画2023で事業活動の環境負荷を抜本的に減らすことを目的に、総量目標及び資材や車など物流業界として革新的な技術の普及に貢献できる分野についても目標を定めた。（図5参照）

さらにヤマトHDではサステナブル社会の実現に向けた環境戦略として、「ヤマト環境方針」を2021年に制定し、社員や有識者など、ステークホルダーの意見を反映し日々実践している。

その戦略のもと、サプライチェーン全体の気候変動対応に向けて、2021年10月にグリーンイノベーション開発部を新設した。自社のGHG排出量削減だけでなく、物流業界全体で気候変動課題の解決にかかる技術開発を進めている。

マテリアリティ	概要	主要目標(2024年3月期)	関連するSDGs
 エネルギー・気候 気候変動を緩和する	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温室効果ガス排出量の削減を図る	<ul style="list-style-type: none"> ■ 温室効果ガス(GHG)排出量 2021年3月期比10%削減*1 ■ GHG排出原単位 2021年3月期比10%削減*1、2 ■ 再生可能エネルギー由来電力 30%使用 	
 大気 空をきれいにする (大気汚染防止)	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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自動車NOx・PM排出量 2021年3月期比25%削減*3 ■ 大気汚染物質排出が少ない自動車の導入 	
 資源循環・廃棄物 資源循環を進める、 廃棄物を減らす	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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 紙材における再生可能資源や再生材の利用55%*4 ■ 埋立処分率5%以下*5 ■ 再生材を使用した商品や省資源の資材の提供 	
 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	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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 (レジリエンスを高める再生可能エネルギーやEVの利用モデルの実証、気候変動に適応する情報の発信等) ■ 環境商品/サービスの提供*6 	

図5：ヤマト HD マテリアリティ¹¹

ヤマトグループ環境方針

ヤマトグループは、将来にわたり豊かな社会を支える企業として、環境保護に寄与する事業活動を行います。
 持続可能な社会的インフラとして、環境に配慮した商品・サービスを提供し、
 現代そして将来の世代の生活基盤である地球環境を守り、健康で豊かな社会の実現に貢献します。

1. 環境負荷の低減と汚染の予防

2. 持続可能な商品・サービスの提供

3. 環境マネジメントとコンプライアンス

4. 連携とコミュニケーション

図6：ヤマトグループ環境方針¹²

¹¹ 出典：ヤマトHD グリーンファイナンス・フレームワーク

¹² 出典：ヤマトHD グリーンファイナンス・フレームワーク

上述のような気候を含むマテリアリティの特定やビジョン、GHG 排出量削減を含む長期目標、環境中期計画（目標・戦略）等は、取締役会で審議する。それらの進捗等の目標に対するパフォーマンス、気候の移行リスク等を含む環境課題への対応状況、法令遵守状況、監査結果、来期の計画等は、ガバナンス体制を構築しそれに基づき経営陣や経営役職者が出席する各階層の環境委員会に報告・モニタリングされ、監督・評価を受ける。

具体的には、現場側の主管支店環境委員会（年4回）から地域環境委員会（年4回）、各グループ会社の環境委員会（年1回）、4つの環境課題を審議する環境部会（年3回）、そしてグループ環境委員会（年1回）に報告され、代表取締役社長のトップマネジメントレビューを受け、取締役会に報告し監督を受ける。このように、気候変動リスクを含む環境のリスクを会社全体のマネジメントプロセスにおいて適切に管理している。また、意思決定のプロセスにおいて、ステークホルダー・ダイアログを開催して社員や有識者等の意見を取り入れるなど、環境マネジメントの有効性を常に見直し、継続的な改善に努めている。



図7：環境マネジメント体制図¹³

また、ヤマトHDは、気候関連財務情報開示の重要性を認識し、TCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）提言に賛同している。さらに、国連グローバル・コンパクトといった外部イニシアティブへの署名や外部評価からの評価として、「FTSE 4Good Index Series」、並びに「FTSE Blossom Japan Index」「FTSE Blossom Japan Sector Relative Index」「MSCI 日本株女性活躍指数（WIN）」

¹³ 出典：ヤマトHD グリーンファイナンス・フレームワーク

「SOMPO サステナビリティ・インデックス」「S&P/JPX カーボン・エフィシエント指数」に選定されるなど、外部からサステナビリティ方針について高い評価を得ている。

以上より、経営陣が環境問題について、経営の優先度の高い重要課題と位置付けていると考えられる。

評価フェーズⅢ:評価結果(結論)
Green 1(F)

本フレームワークについて、JCR グリーンファイナンス評価手法に基づき「グリーン性評価（資金使途）」を“g1(F)”、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とした。この結果、「JCR グリーンボンド・フレームワーク評価」を“Green 1(F)”とした。本フレームワークは、「グリーンボンド原則」及び「グリーンボンドガイドライン」において求められる項目について基準を満たしていると考えられる。

		管理・運営・透明性評価				
		m1(F)	m2(F)	m3(F)	m4(F)	m5(F)
グリーン性評価	g1(F)	Green 1(F)	Green 2(F)	Green 3(F)	Green 4(F)	Green 5(F)
	g2(F)	Green 2(F)	Green 2(F)	Green 3(F)	Green 4(F)	Green 5(F)
	g3(F)	Green 3(F)	Green 3(F)	Green 4(F)	Green 5(F)	評価対象外
	g4(F)	Green 4(F)	Green 4(F)	Green 5(F)	評価対象外	評価対象外
	g5(F)	Green 5(F)	Green 5(F)	評価対象外	評価対象外	評価対象外

(担当) 梶原 敦子・玉川 冬紀

本評価に関する重要な説明

1. JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価の前提・意義・限界

日本格付研究所（JCR）が付与し提供する JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価は、グリーンファイナンス・フレームワークで定められた方針を評価対象として、JCR の定義するグリーンプロジェクトへの適合性ならびに資金使途等にかかる管理、運営及び透明性確保の取り組みの程度に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明です。したがって、当該方針に基づき実施される個別債券又は借入等の資金使途の具体的な環境改善効果及び管理・運営体制・透明性評価等を行うものではなく、当該フレームワークに基づく個別債券又は個別借入につきグリーンファイナンス評価を付与する場合は、別途評価を行う必要があります。また、JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価は、当該フレームワークに基づき実施された個別債券又は借入等が環境に及ぼす改善効果を証明するものではなく、環境改善効果について責任を負うものではありません。グリーンファイナンス・フレームワークにより調達される資金の環境改善効果について、JCR は発行体及び/又は借入人（以下、発行体と借入人を総称して「資金調達者」という）又は資金調達者の依頼する第三者によって定量的・定性的に測定される事項を確認しますが、原則としてこれを直接測定することはありません。なお、投資法人等で資産がすべてグリーンプロジェクトに該当する場合に限り、グリーンエクイティについても評価対象に含むことがあります。

2. 本評価を実施するうえで使用した手法

本評価を実施するうえで使用した手法は、JCR のホームページ (<https://www.jcr.co.jp/>) の「サステナブルファイナンス・ESG」に、「JCR グリーンファイナンス評価手法」として掲載しています。

3. 信用格付業にかかる行為との関係

JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価を付与し提供する行為は、JCR が関連業務として行うものであり、信用格付業にかかる行為とは異なります。

4. 信用格付との関係

本件評価は信用格付とは異なり、また、あらかじめ定められた信用格付を提供し、又は閲覧に供することを約束するものではありません。

5. JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価上の第三者性

本評価対象者と JCR との間に、利益相反を生じる可能性のある資本関係、人的関係等はありません。

■留意事項

本文書に記載された情報は、JCR が、資金調達者及び正確で信頼すべき情報源から入手したものです。ただし、当該情報には、人為的、機械的、又はその他の事由による誤りが存在する可能性があります。したがって、JCR は、明示的であると黙示的であると問わず、当該情報の正確性、結果、的確性、適時性、完全性、市場性、特定の目的への適合性について、一切表明保証するものではなく、また、JCR は、当該情報の誤り、遺漏、又は当該情報を使用した結果について、一切責任を負いません。JCR は、いかなる状況においても、当該情報のあらゆる使用から生じうる、機会損失、金銭的損失を含むあらゆる種類の、特別損害、間接損害、付随的損害、派生的損害について、契約責任、不法行為責任、無過失責任その他責任原因のいかんを問わず、また、当該損害が予見可能であると予見不可能であることを問わず、一切責任を負いません。JCR グリーンファイナンス評価は、評価の対象であるグリーンファイナンスにかかる各種のリスク（信用リスク、市場流動性リスク、価格変動リスク等）について、何ら意見を表明するものではありません。また、JCR グリーンファイナンス評価は JCR の現時点での総合的な意見の表明であって、事実の表明ではなく、リスクの判断や個別の債券、コマーシャルペーパー等の購入、売却、保有の意思決定に関して何らの推奨をするものでもありません。JCR グリーンファイナンス評価は、情報の変更、情報の不足その他の事由により変更、中断、又は撤回されることがあります。JCR グリーンファイナンス評価のデータを含め、本文書にかかる一切の権利は、JCR が保有しています。JCR グリーンファイナンス評価のデータを含め、本文書の一部又は全部を問わず、JCR に無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じられています。

■用語解説

JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価：グリーンファイナンス・フレームワークに基づき調達される資金が JCR の定義するグリーンプロジェクトに充当される程度ならびに当該グリーンファイナンスの資金使途等にかかる管理、運営及び透明性確保の取り組みの程度を評価したものです。評価は 5 段階で、上位のものから順に、Green 1(F)、Green 2(F)、Green 3(F)、Green 4(F)、Green 5(F) の評価記号を用いて表示されます。

■サステナビリティファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・環境省 グリーンファイナンス外部レビュー者登録
- ・ICMA（国際資本市場協会）に外部評価者としてオブザーバー登録
- ・UNEP FI ポジティブインパクト金融原則 作業部会メンバー
- ・Climate Bonds Initiative Approved Verifier（気候債イニシアティブ認定検証機関）

■その他、信用格付業者としての登録状況等

- ・信用格付業者 金融庁長官（格付）第 1 号
- ・EU Certified Credit Rating Agency
- ・NRSRO：JCR は、米国証券取引委員会定める NRSRO（Nationally Recognized Statistical Rating Organization）の 5 つの信用格付クラスのうち、以下の 4 クラスに登録しています。(1)金融機関、ブローカー・ディーラー、(2)保険会社、(3)一般事業法人、(4)政府・地方自治体。米国証券取引委員会規則 17g-7(a)項に基づく開示の対象となる場合、当該開示は JCR のホームページ (<https://www.jcr.co.jp/en/>) に掲載されるニュースリリースに添付しています。

■本件に関するお問い合わせ先

情報サービス部 TEL：03-3544-7013 FAX：03-3544-7026

株式会社 日本格付研究所

Japan Credit Rating Agency, Ltd.
信用格付業者 金融庁長官（格付）第 1 号

〒104-0061 東京都中央区銀座 5-15-8 時事通信ビル