

当社グループは、気候変動が自社の事業にもたらすリスクと機会を認識し、TCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）提言に基づき「ガバナンス」「戦略」「リスク管理」「指標と目標」の4要素による情報開示に努め、今後についても分析・議論を重ねてまいります。

ガバナンス

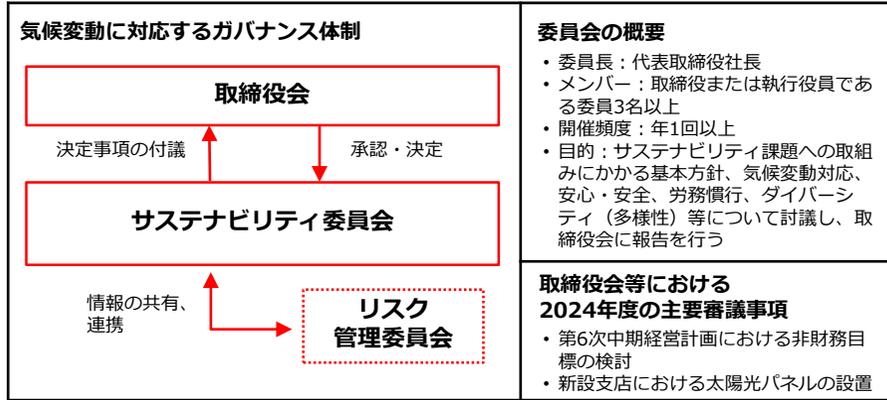
取締役会が気候変動の取り組みを監督

当社グループは、取締役会の諮問機関としてサステナビリティ委員会を設置しており、第6次中期経営計画により、環境（Environment）、社会（Social）、企業統治（Governance）の各種施策に取り組むことで持続可能な成長を実現し、企業価値の向上に努めることを策定しております。

気候変動を含む社会・環境に係るリスク及び機会への対応方針・取組状況に関して、サステナビリティ委員会にて定期的に審議した上で、取締役会へ報告し、承認・決定されています。

また、当社は気候変動に関するリスクを最も注意すべきリスクのひとつとして認識しており、リスク管理委員会が、定期的にモニタリングを行うとともに、企業経営リスクを明確化し、経営に及ぼす影響の大きさを審議・評価し、サステナビリティ委員会と情報共有しております。

取締役会はグループレベルの課題を俯瞰的に監督する中で、「サステナビリティ経営」についても重要テーマとし、個別セッションも活用して活発な議論を行っています。



責任体制の明確化

サステナビリティへの取り組みの推進強化と責任の明確化を目的に、代表取締役社長がサステナビリティ委員会の委員長を務め、サステナビリティ委員会は、取締役または執行役員である委員3名以上で構成しています。取締役会の議長である代表取締役社長は、本業や経営戦略との一体化を図りながらサステナビリティへの取り組みを推進するとともに、気候変動に関する課題について責任を持つ取締役として、サステナビリティ委員長を兼務し、取締役会における監督責任を担っております。

業界団体との連携

【一般社団法人日本物流団体連合会】

一般社団法人日本物流団体連合会*は、持続可能な物流の実現のため、物流業界における低炭素化・脱炭素化を推進しています。当社グループは、当該団体の会員メンバーとして、団体の方針に賛同し、物流環境対策に貢献しています。

*陸・海・空の物流業者が広く結束し、物流業界の課題解決に向けて協力を確立し、これを推進すること等により物流業界の健全な発展に資することを目的とした業界団体

戦略

シナリオ分析の前提条件

実施対象範囲

グループ売上高の9割以上を占める運送事業、貸切事業及び流通加工事業を対象としました。

当社グループの商流



参照した気候関連シナリオ

シナリオ分析については、最悪の状況を想定し、それに備えることが重要であると考え、影響が最大になる「1.5℃」と「4℃」のシナリオを採用しました。

気候シナリオ		参照シナリオ
1.5℃	移行リスク	IEA/NZE(Net-Zero Emissions by 2050 Scenario)
		IEA/SDS(Sustainable Development Scenario)
		IEA/APS(Announced Pledges Scenario)
1.5℃	物理的リスク	IPCC/SSP(Shared Socio-economic Pathways)1-1.9
		IPCC/SSP(Shared Socio-economic Pathways)1-2.6
		IPCC/RCP(Representative Concentration Pathways)2.6
4℃	移行リスク	IEA/STEPS(States Policies Scenario)
		IPCC/SSP(Shared Socio-economic Pathways)5-8.5
		IPCC/RCP(Representative Concentration Pathways)8.5

IEA(International Energy Agency):国際エネルギー機関

IPCC(Intergovernmental Panel on Climate Change):国連：気候変動に関する政府間パネル

その他、事業インパクトの定量評価に参照したデータ及びパラメータは以下の通りです。

参照データ	参照パラメータ
IEA WEO2022	炭素税(炭素価格)
IEA WEO2021	EV/FCEVトラックの販売率
Climate Impact Explorer	日本における熱ストレスによる労働生産性の変化

WEO(World Energy Outlook):世界エネルギー見通し

TCFD提言への対応状況

シナリオ分析のステップ

TCFD提言に則り、以下のステップでシナリオ分析を行いました。



シナリオ分析結果

気候関連のリスク・機会の特定および事業インパクトの定性評価

当社グループは、気候変動が事業環境に与える影響を重大なものと認識し、シナリオ分析に基づいて、気候変動に起因する重要なリスクおよび機会の特定と、それに伴う事業インパクトの評価を実施しました。

1.5℃シナリオにおいては、脱炭素社会の実現に向けて再生可能エネルギーの普及が進み、炭素税の導入や車両の脱炭素化が加速すると予想されます。これらの変化に対応するため、当社グループでは、行動計画に基づき環境対応車両の導入や太陽光発電の活用を進め、脱炭素社会への適応を図ってまいります。

4℃シナリオでは、異常気象の頻発による物理的リスクに加え、平均気温の上昇に伴う労働生産性の低下や人材確保の困難化といったリスクが懸念されます。これに対しては、職場環境の整備による人材確保や、DX（デジタルトランスフォーメーション）の推進による業務効率化を進めてまいります。

また、「2024年問題」に伴う深刻な輸送力不足や環境問題への対応など、物流業界を取り巻く事業環境の変化については、いずれのシナリオにおいても重要な課題であると認識しております。当社グループでは、ダブル連結トラックの導入やモーダルシフトの推進に加え、他社との共同配送などの協業を通じて、輸送効率の向上を図るとともに、持続可能な社会の発展に貢献してまいります。

移行リスク

大	中	分類		シナリオ	時間軸	事業インパクト	考えられる機会	考えられるリスク	対応策	
		小	大							
政策・規制		気候変動に関する税負担（例：炭素税、燃料税）の増加やCO2排出量に関する規制強化リスク	気候変動に関する税負担（例：炭素税、燃料税）の増加やCO2排出量に関する規制強化リスク	1.5℃	中期	大	・ サプライヤーと協働しての排出量削減努力の実施により、車両のエネルギー消費量の改善、CO2排出量の削減による資源の効率的利用 ・ サプライヤーから購入する原材料や備品費用の増加 ・ サプライチェーンでのCO2排出量の開示義務化により対応コストの増加	・ 炭素税の導入、燃料税の税率引き上げにより、これらの税金分を運営に転嫁できない場合、売上減少 ・ サプライヤーから購入する原材料や備品費用の増加 ・ サプライチェーンでのCO2排出量の開示義務化により対応コストの増加	・ CO2排出量削減目標を設定し、排出量削減の取り組みを推進 ・ エネルギー消費量の測定や分析を行い、省エネに対する取り組みを加速	
		環境対応車両の導入によるコスト増加リスク	環境対応車両の導入によるコスト増加リスク	1.5℃	中期	大	・ 環境対応車両の導入によるエネルギー消費量の改善、CO2排出量の削減機会 ・ 環境対応車両を導入し、全国を走行することにより企業のイメージアップ	・ EV、FCEVトラック等の環境対応車両の導入に関わるコスト増加	・ 環境対応車両に関する情報（価格、性能、補助金など）を収集し、財務上の影響を考慮しながら、計画的に導入	
移行リスク	技術	低炭素オペレーションへの切り替	再生可能エネルギーへの切り替えによるコスト増加リスク	1.5℃	長期	中	・ 再生可能エネルギーへの切り替えによるエネルギー消費量の改善、CO2排出量の削減機会 ・ 物流の自動化、効率化によるエネルギー消費量の改善、CO2排出量の削減機会 ・ 輸送手段の多様化や共同輸送等による物流オペレーションの効率化	・ 拠点への太陽光パネル設置や蓄電池の新規設置を費用対効果を考慮しながら、計画的に実施 ・ AIやIoTなど最新技術と社内蓄積したビッグデータを最大限に活用することで、デジタル化による業務の改善を図り、業務の自動化、効率化に取り組む ・ モーダルシフトや全長25mダブル連結トラックの導入を進めるとともに、同業他社との共同配送、貨客混載事業の拡大を図り、環境にやさしい輸送モードの導入に努める	・ 再生可能エネルギーへの切り替え需要が高まり、太陽光発電、風力発電等への設備投資によるコスト増加 ・ 自動化、効率化を図るシステム開発にかかるコストの増加 ・ 新たな車両購入（ダブル連結トラック）にかかるコスト増加	・ 拠点への太陽光パネル設置や蓄電池の新規設置を費用対効果を考慮しながら、計画的に実施 ・ AIやIoTなど最新技術と社内蓄積したビッグデータを最大限に活用することで、デジタル化による業務の改善を図り、業務の自動化、効率化に取り組む ・ モーダルシフトや全長25mダブル連結トラックの導入を進めるとともに、同業他社との共同配送、貨客混載事業の拡大を図り、環境にやさしい輸送モードの導入に努める
		顧客の環境意識の高まり	低炭素またはカーボンニュートラルな輸送を重視する顧客への対応不足による顧客流出リスク	1.5℃	中期	中	・ 環境対策が進んでいる運送事業者を優先して利用する顧客の獲得拡大 ・ 環境対策が進んでいる運送事業者を優先して利用する顧客の獲得拡大	・ 環境対策が進んでいる運送事業者を優先して利用する顧客が増加、当社が環境対策への取り組みに遅れることで、顧客流出の可能性（売上の減少）	・ 計画的な脱炭素施策の立案及び実行、情報開示強化	
評判		気候変動への取り組み、情報開示が不十分ことによる企業評価の低下リスク	気候変動への取り組み、情報開示が不十分ことによる企業評価の低下リスク	1.5℃	中期	中	・ 脱炭素施策への積極的な取り組み、情報開示による企業価値の向上	・ 気候変動への取り組みの遅れ、情報開示が不十分ことによる企業価値の低下	・ 計画的な脱炭素施策の立案及び実行、情報開示強化	

物理的リスク

物理的リスク	属性	異常気象の発生	異常気象による風水害等の激甚化による物流業務の停滞リスク	4℃	中期	中	異常気象による天災発生時の被災地域への物資輸送による地域貢献	・ 異常気象による天災が発生し拠点、設備が損壊し、その地域の営業停止の可能性（売上の減少） ・ 復旧に係るコストの増加天災被害による交通網のマヒにより輸送に甚大な影響	・ 拠点ごとに自然災害発生の可能性を確認し、必要に応じて移設等の措置をとる ・ 新規拠点の開設については、自然災害の発生を考慮した立地条件や施設設計による交通網のマヒにより輸送に甚大な影響
物理的リスク	慢性	平均気温の上昇	平均気温の上昇により労働生産性の低下及び人材確保が困難となるリスク	4℃	長期	大	・ 暑熱環境対策を進めることで、労働環境の改善促進 ・ 気温上昇による冷蔵・冷凍便の利用増加による売上の増加	・ 暑熱環境対策を進めることで、労働環境の改善促進 ・ 気温上昇による冷蔵・冷凍便の利用増加による売上の増加	・ 熱中症等による社員の健康被害の増加により、労働生産性の低下 ・ 運送業の人材不足が加速し、人件費及び採用に係る費用の増加、操業能力低下による売上の減少 ・ 冷蔵・冷蔵設備及び対応する車両の購入コストの増加 ・ 支店の空調設備の稼働が増加、エネルギー消費の増大による電気代上昇

※時間軸は、グループ中期経営計画実行年度および日本の温室効果ガス排出削減目標の時間軸にあわせ、中期2030年、長期2050年に設定しました。影響度は、リスク管理委員会のリスクアセスメント基準を基に、影響度「小」「中」「大」の3つに分類しています。

事業インパクトの定量評価

特定したリスクのうち、事業インパクトが大きいと判断した3項目については、インパクトの定量的な評価を実施しました。今後につきましても、事業インパクトの定量的評価の実施範囲を広げ、対応策の検討を深めてまいります。

なお、今回の評価は、気候関連シナリオにおける各種データやパラメータに基づく試算であり、市況等の外部環境変化により変動する可能性があります。

・炭素税の導入による影響予測について

「炭素税」とは、CO2排出量を抑えることを目的とした政策手段であり、企業などが燃料や電気を使用して排出したCO2の量に応じて課せられる税金です。現在、EU諸国等の先進国を中心に炭素税を導入する動きが広がっており、将来的には我が国においても導入される可能性があると考えております。

国際エネルギー機関(IEA WEO2022)は、2030年時点での先進国におけるCO2排出量1tあたりの炭素税額について、1.5℃シナリオの場合は140ドル、4.0℃シナリオの場合は90ドルと予測しています。2030年に我が国に炭素税制度が導入されると仮定し、当社が2030年度の目標達成に向けてCO2排出量を2013年度比35%削減した場合と2022年度から削減しなかった場合の炭素税額を試算し比較すると、1.5℃シナリオでは、約20.7億円(≒約67.3億円^{*1}-約46.6億円^{*2})のコスト増が想定されます。なお、CO2排出量の削減政策が比較的進まないとして仮定した4℃シナリオであっても、削減した場合と削減しなかった場合の炭素税額を試算し比較すると、約13.3億円(≒43.2億円^{*3}-29.9億円^{*4})のコスト増が想定されます。

運送事業を中心として活動する当社グループでは、運送に伴う車両燃料によるCO2排出量削減に向け、専用ブロックトレイン等へのモーダルシフト、水素燃料電池トラックや電気小型トラックなど環境対応車両の導入、1人のドライバーで大型トラック2台分の荷物を輸送できるダブル連結トラックの導入拡大等に取り組んでおります。今後におきましても、CO2排出量のモニタリングを続けるとともに、さらなる排出量削減に向けた取り組みを加速してまいります。

2030年予想	CO2の排出量を2013年度比35%削減した場合		CO2の排出量を2022年度から削減しなかった場合	
	1.5℃シナリオ	4℃シナリオ	1.5℃シナリオ	4℃シナリオ
炭素税額(IEA WEO2022参照)	140ドル	90ドル	140ドル	90ドル
当社グループにおけるコスト増(Scope1+Scope2、為替136円/USDで換算)	約46.6億円 ^{*2}	約29.9億円 ^{*4}	約67.3億円 ^{*1}	約43.2億円 ^{*3}

・EV/FCEV車両の導入による影響予測について

当社グループは、従来のディーゼル車等の一般車両と比べて、CO2や大気汚染物質等の排出量が少なく、環境への負荷が小さい環境対応車両の導入を進めております。

国際エネルギー機関(IEA WEO2021)は、トラック販売台数におけるEV/FCEV車両の割合について、2030年時点のEV/FCEV車両の販売割合は、1.5℃シナリオの場合は30%、4℃シナリオの場合は4%と予測しております。また、将来的にEV/FCEV車両の価格は、既存車両と比較して2倍になると予測しています。これらを踏まえて、当社は、所有するトラックが代替時期を迎えた際に、市場での販売状況に合わせてEV/FCEV車両に代替すると仮定し、EV/FCEV車両の導入に伴う財務影響額を試算しました。

当社グループにおける2030年のEV/FCEV車両の導入に関する財務影響については、1.5℃シナリオの場合は、2022年度において所有する小型トラックの30%をEV/FCEV車両に代替すると仮定し試算すると、約87億円^{*1}の導入コスト増となり、4℃シナリオの場合は、4%をEV/FCEV車両に代替すると仮定し試算すると、約12億円^{*2}の導入コスト増となります。

なお財務影響額は、EV/FCEV車両とエンジン車両との車体取得価格の差額で算出しており、また、現時点で中型・大型トラックのEVなどの技術の確立はされておらず、取得可能な車両は存在していないため、小型トラックのみをEV化して導入することを前提想定としております。

今後、EV/FCEV車両については、関連情報(価格、性能、補助金など)を収集し、社会情勢や販売市場の変動に伴う購入の容易さ、財務上の影響を考慮しながら、計画的に導入していく予定です。



FC小型トラック



EV小型トラック

2030年予想	1.5℃シナリオ	4℃シナリオ
EV/FCEVトラック販売率 (IEA WEO2021参照)	30%	4%
当社グループにおけるコスト増	約87億円 ^{*1}	約12億円 ^{*2}

・熱ストレスによる労働生産性の変化予測について

当社グループは、屋外での作業や移動、快適な温度及び湿度環境が確保しづらい施設内での作業を行うドライバーにおいて、平均気温上昇は、熱ストレスの増加を招き、労働生産性の低下につながると考えております。熱ストレスとは、身体が生理的な障害なしに耐え得る限度を上回る暑熱を指し、熱ストレスの増加は、熱中症等による人間の身体機能や身体能力の低下に伴う労働生産性の低下を意味しております。

Climate Analyticsが提供するClimate impact explorerでは、2030年時点で日本における熱ストレスに伴う労働生産性は、1.5℃シナリオ(RCP2.6)の場合は、▲0.9%、4℃シナリオ(RCP8.5)の場合は、▲1.1%と予測されています。これを踏まえて、当社における財務的影響を試算すると、2022年度の売上高を基準にした場合、1.5℃シナリオでは生産性が0.9%減少することで約23億円^{*1}の売上高の減少、4℃シナリオでは生産性が1.1%減少することで約28億円^{*2}の売上高の減少が予想されます。

当社グループでは、熱ストレスの増加に備え、ドライバーの安全と健康の確保に取り組むとともに、暑熱対策に関する職場環境改善に努めてまいります。

2030年予想	1.5℃シナリオ	4℃シナリオ
日本における熱ストレスに伴う労働生産性 (Climate impact explorer参照)	▲0.9%	▲1.1%
当社グループにおける売上高への影響 (2022年度売上高基準)	▲約23億円 ^{*1}	▲約28億円 ^{*2}

リスク管理

リスク管理委員会によるリスクマネジメント強化

当社グループでは、グループ全体のリスク管理・危機管理を推進するため、リスク管理委員会を設置し、リスクマネジメントを強化しています。リスク管理委員会では、リスク(気候変動を含む)及び対応状況をモニタリングし、長期的な視点で当社グループ事業への影響を確認しています。現在の対応は以下の通りですが、今後については、シナリオ分析を高度化し、リスクを定量化していくことで、より精緻にリスクをモニタリングできる体制を構築してまいります。

- ・取締役会で決議されたリスクマネジメント方針・実行計画をもとに、リスク管理委員会がリードしてリスクマネジメントシステムを構築しています。
- ・事業のリスクマネジメント活動は、「リスクの識別(特定)、分析、評価」、リスク管理プロセスにおいては、「リスクへの対策、リスクのモニタリング、リスクの検証」の3ステップを実施しています。
- ・全社的なリスク管理プロセスをとっており、評価頻度は年に1回以上、対象となる時間軸は短期、中期、長期です。また、気候変動を含むサステナビリティ課題に関しては、サステナビリティ委員会と定期的に情報共有、連携を図っています。
- ・リスクマネジメント実行計画に落とし込んだリスク対策を推進するとともに、リスク管理指標により実施進捗を評価し、顕在化の未然防止に努めています。リスクが顕在化または顕在化する恐れがある状況を確認した場合、直ちに取締役会へ報告するとともに、リスクを最小限に抑える初動対応と、再発防止策を速やかに実施しています。
- ・今後は、リスク低減のみならずサステナビリティ関連の事業機会獲得を推進すべく、機会管理のマネジメント強化についても検討してまいります。

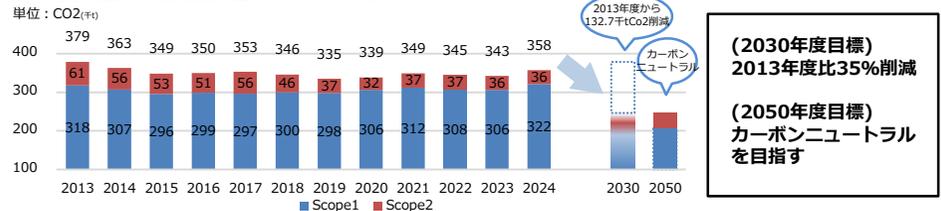
指標と目標

CO2排出量削減目標の設定

当社グループでは、2030年度を期限としてCO2排出量を2013年度比35%削減することを目標としています。CO2排出量のScope1, Scope2を公表しており、削減に向けた取り組みを進めています。この度、新たにScope3カテゴリ6:出張、カテゴリ7:雇用者の通勤の算定を行いました。算定結果につきましては、関連データをご参照ください。

今後はカーボンニュートラルに挑戦すべく、2050年度目標の設定およびその道筋について検討し、対応策を講じていくことが重要であると認識しています。次頁にて気候変動対応及びCO2排出量削減に向けた行動計画(短期～中長期)を掲載しています。

■当社グループのCO2排出量 (Scope1, Scope2) の推移 (対象範囲: 福山通運、国内グループ各社)



※Scope2: CO2排出量の算定方法見直しにより、前年度までの開示数値と異なっております

その他の目標の設定

(2026年度目標) 環境対応車両導入割合100%^{*1}
ダブル連結トラック保有台数(累計) 439台
太陽光発電施設数(累計) 6店所

^{*1} 環境対応車両とは、従来のディーゼル車等の一般車両と比べて、CO2や大気汚染物質等の排出量が少なく、環境への負荷が小さい車両のことを指します。

CO2排出量の増減につきましては、物量及び運行トラック便の自社化率等にも影響されますので、今後、サプライチェーン全体での数値の把握、排出量削減に努めてまいります。

行動計画の策定

当社グループは、CO2排出量を2030年度までに2013年度比35%削減する目標の達成に努めるとともに、移行及び物理的リスクへの対策を推進しております。具体的には、気候変動に関する税負担対策としての省エネ施策、環境対応車両の導入、低炭素オペレーションへの切替等の各種取組みを行動計画に沿って進めています。また、第6次中期経営計画においては、持続可能な輸送サービスの提供に必要なインフラの維持、事業成長及び経営基盤強化に関する投資計画を策定しました。今後は、計画的な投資実行とともに目標達成やリスク対応施策に伴う導入コストや排出量削減効果の測定を進め、行動計画に反映することで、当社グループの気候変動にかかる戦略の実効性を高めてまいります。

リスク分類	対応策	短期(2024年度)	短中期(2024~2026年度)	中長期(2026年度~)
①気候変動に関する税負担	<ul style="list-style-type: none"> CO2排出量削減目標を設定し、排出量削減の取組みを推進 エネルギー消費量の測定や分析を行い、省エネに対する取組みを加速 拠点への太陽光パネル設置や蓄電池の新規設置を費用対効果を考慮しながら、計画的に実施 	<ul style="list-style-type: none"> 太陽光発電導入 	<ul style="list-style-type: none"> 省エネ施策の実施 (LED設備更新、高効率空調設備導入) 太陽光パネル、蓄電池設置拡大、効果検証 	<ul style="list-style-type: none"> 炭素税の導入 再生可能エネルギー導入
②環境対応車両の導入	<ul style="list-style-type: none"> 環境対応車両に関する情報(価格、性能、補助金など)を収集し、財務上の影響を考慮しながら、計画的に導入 	<ul style="list-style-type: none"> 環境対応車両に関する情報収集 環境対応車両導入 	<ul style="list-style-type: none"> 代替燃料に関する情報収集 導入計画の策定、効果検証 	<ul style="list-style-type: none"> 本格導入開始
③低炭素オペレーションへの切替	<ul style="list-style-type: none"> モーダルシフトや全長25mダブル連結トラックの導入を進めるとともに、同業他社との共同配送、貨客混載事業の拡大を図り、環境にやさしい輸送モードの導入に努める AIやIoTなど最新技術と社内に蓄積したビックデータを最大限に活用することで、デジタル化による業務の改善を図り、業務の自動化、効率化に取組む 	<ul style="list-style-type: none"> モーダルシフト導入 ダブル連結トラック導入 共同配送開始 	<ul style="list-style-type: none"> モーダルシフト計画策定、効果検証 ダブル連結トラックの導入拡大、効果検証 共同配送拡大 DXプロジェクト発足 	<ul style="list-style-type: none"> モーダルシフト導入拡大
④顧客の環境意識の高まり	<ul style="list-style-type: none"> 計画的な脱炭素施策の立案及び実行、情報開示強化 		<ul style="list-style-type: none"> 協力会社との連携開始 	<ul style="list-style-type: none"> 荷主のScope3対応開始
⑤気候変動への取組み、情報開示	<ul style="list-style-type: none"> 計画的な脱炭素施策の立案及び実行、情報開示強化 		<ul style="list-style-type: none"> 有報、ウェブサイトでの開示拡充 IRでの情報開示 	<ul style="list-style-type: none"> 統合報告書発刊
⑥異常気象の発生	<ul style="list-style-type: none"> 拠点ごとに自然災害発生の可能性を確認し、必要に応じて移設等の措置をとる 新規拠点の開設計画については、自然災害の発生を考慮した立地条件や施設を設計 全国各地の自治体と防災協定の締結を進める 		<ul style="list-style-type: none"> 拠点の自然災害発生の可能性診断 全国自治体との防災協定拡大 	<ul style="list-style-type: none"> リスク拠点の移設検討
⑦平均気温の上昇	<ul style="list-style-type: none"> 暑熱環境下において、労働負荷の軽減を図るため、高効率空調・サーキュレーター等の設備を整備する 市場の需要の状況を確認しながら、冷凍・冷蔵車両及び関係設備の導入を検討 		<ul style="list-style-type: none"> 全拠点で高効率空調設備の導入 冷凍・冷蔵車両の導入計画策定 	<ul style="list-style-type: none"> 熱中症対策予算策定

投資計画

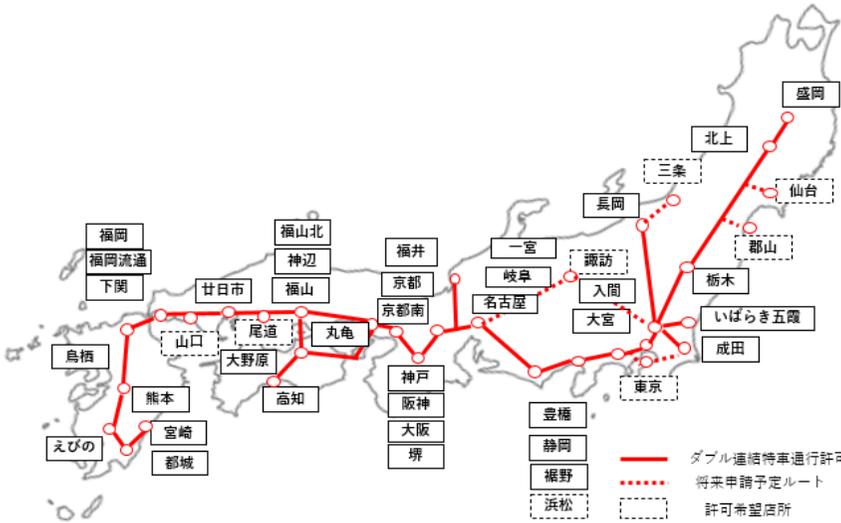
車両購入	<ul style="list-style-type: none"> 輸送の効率化・輸送力確保(ダブル連結トラックなど) 環境対応(FCEV、BEVなど) 	<ul style="list-style-type: none"> 総額300億円
拠点投資	<ul style="list-style-type: none"> 老朽化対応、統廃合を含めた輸送ネットワーク網の再構築 流通加工事業の成長加速 環境対応(太陽光発電など) 	<ul style="list-style-type: none"> 総額550億円

※上記計画は市況等の外部環境変化や導入コストと排出量削減効果の試算等によって変更される可能性があります。

各種取組の実施状況

ダブル連結トラックの活用

当社グループは、ダブル連結トラックの活用により、1人のドライバーで大型トラック2台分（最大積載量）の荷物を輸送することが可能になり、労働生産性の向上及びCO2排出量の削減を図ることができます。



モーダルシフト

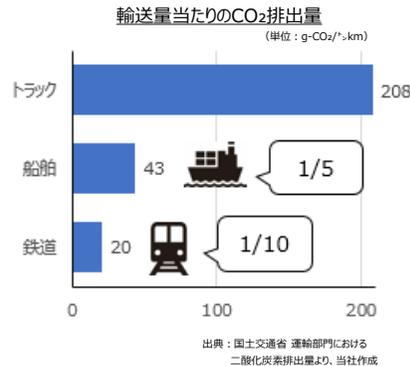
当社グループは、トラックに比べて輸送量当たりのCO2排出量が少ない鉄道、船舶等の輸送手段への転換「モーダルシフト」の推進に向けて、貨物列車を中心とした鉄道コンテナ・フェリーシャーシの効率的運用に努めています。近年の実績は以下の通りです。

ブロックトレイン「福山レールエクスプレス号」

- ・2013年3月 東京－大阪間運行開始
(1日当り大型トラック96台分の輸送)
- ・2015年3月 東京－広島間運行開始
(1日当り大型トラック96台分の輸送)
- ・2017年5月 名古屋－北九州・福岡間運行開始
(1日当り大型トラック72台分の輸送)
- ・2021年3月 大阪－盛岡間運行開始
(1日当り大型トラック80台分の輸送)

フェリー輸送

- ・2021年7月 「東京九州フェリー」運航開始
輸送区間：横須賀港⇄新門司港（陸送で約1,000km）
輸送量：大型トラック3,660台分（2025年3月期時点）



共同配送等、他社との協業推進

当社グループは、労働生産性の向上やCO2排出量削減を目的として、共同配送等において他社との協業を推進しています。

- ・トナミ運輸株式会社へ配送委託
- ・小菅村・丹波山村（山梨県）における共同配送
- ・セイノーホールディングス株式会社・富岳通運株式会社・株式会社NEXT DERIVERY
- ・浪速運送株式会社と業務提携
- ・ハコベル株式会社、株式会社タイミーへの資本参加
- ・株式会社ニトリホールディングス、株式会社ホームロジスティクスとの「ダブル連結トラック」による協業
- ・セイノーホールディングス株式会社、株式会社T2が計画している関東・関西間高速道路一部区間で実施する自動運転トラックを用いた幹線輸送の実証実験参加
- ・ロジスティード株式会社との協創による「トレーラー・トラクター方式」での中継長距離輸送



関連データ

※集計対象範囲：福山通運、国内グループ各社
※表記の数値は四捨五入しているため、合計と内訳は必ずしも一致しません

分類		単位	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	
エネルギー使用量 ^{*1,2}	合計	k l / km ²	4,083	3,393	3,458	—	
	Scope1	t-CO2	312,382	308,185	306,363	321,614	
CO2排出量	Scope2 ^{*3}	t-CO2	37,071	36,633	36,331	35,920	
	Scope1+2合計	t-CO2	349,453	344,818	342,694	357,534	
	Scope3 (一部のみ)	カテゴリー6 (出張) ^{*4}	t-CO2	-	-	380	305
		カテゴリー7 (雇用者の通勤) ^{*5}	t-CO2	-	-	9,863	9,813
		カテゴリー6+7合計	t-CO2	-	-	10,243	10,118
	環境対応車両 (一部抜粋)	FCEV小型トラック保有数（累計）	台	-	-	10	10
BEV小型トラック保有数（累計）		台	-	-	3	10	
CNGトラック保有数 ^{*6} （累計）		台	-	-	691	660	
CNGスタンド ^{*7} 設置（累計）	か所	-	-	6	6		
ダブル連結トラック保有台数（累計）	台	-	69	114	225		
モーダルシフトと輸送生産性の向上	積載効率	%	-	-	74.3	74.2	
	自社比率	%	-	-	94.9	95.3	
	モーダルシフト率	%	8.4	9	9	9	
太陽光発電など再生可能エネルギーの導入	太陽光発電施設数（累計）	か所	-	-	3	5	

*1 エネルギー使用量の集計範囲は福山通運単体
*2 2023年4月の「改正省エネ法」施行に伴い、2023年現況は改正後省エネ法の換算係数に基づき算出しております
*3 CO2排出量の算定方法見直しにより、前年度までの開示数値と異なっております
*4 従業員が出張等、業務における従業員の移動の際に使用する交通機関から排出される排出量
*5 従業員の工場・事業所への通勤時に使用する交通機関から排出される排出量
*6 CNGトラックから環境対応車両や共同配送等への切替が進んでいるため、保有台数が減少しております
*7 東京・埼玉・名古屋・大阪・広島・福岡