

SBT 排出量削減年次報告書

バージョン 1.0 (2024.7.1~2025.6.30)



SCIENCE
BASED
TARGETS

DRIVING AMBITIOUS CORPORATE CLIMATE ACTION

2025年9月

株式会社マツザキ

目次

1. はじめに	3
1.1. SBT 認定と GHG 削減に関する当社の取り組み.....	3
1.2. 認定後の目標管理と公表方針.....	3
1.3. 削減目標.....	3
1.4. 実績報告の方針.....	3
2. 評価手法と環境管理体制	5
2.1 環境評価手法.....	5
2.2 環境管理体制.....	6
3. SCOPE1 と SCOPE2 の CO2 排出係数の算定方法	7
3.1. Scope1（燃料）の CO2 排出係数の算定.....	7
3.2. 各種燃料の CO2e 排出係数の算定方法.....	7
3.3. Scope2（電力）の CO2 排出係数の算定.....	9
4. CO2 排出量・削減量管理方法	10
4.1 管理概念図.....	10
4.2. CO2 排出量の管理図.....	12
4.3.SBT 認定取得に至るまでの CO2 排出削減の経緯.....	14
5. 2025 年度 CO2 排出量・削減量管理実績	16
5.1 2025 年度 CO2 排出量管理実績.....	16
5.2 2025 年度 CO2 削減対策実績.....	16

6. 2026年度 CO2 排出量・削減量管理計画.....	19
7. まとめ.....	20

1. はじめに

1.1. SBT 認定と GHG 削減に関する当社の取り組み

株式会社マツザキは、2024 年 10 月に SBT (Science Based Targets) 認定を取得した。本認定は、科学的根拠に基づく温室効果ガス (GHG) の削減目標を設定した企業に対して与えられるものであり、当社は中小企業向け制度を活用して申請した。本報告書は、当社における SBT 認定後の初回年次報告にあたり、「バージョン 1.0」として位置付けられるものである。

1.2. 認定後の目標管理と公表方針

中小企業向け SBT では、認定後の目標再提出は原則義務付けられていない。ただし、SBTi (Science Based Targets initiative) では、目標の見直しや更新が必要な場合、原則として認定取得から 2 年以内に新たな目標を公表することが推奨されている。そのため、当社では 2024 年 10 月から 2026 年 10 月までを、目標の見直しが推奨される期間として設定している。

1.3. 削減目標

当社が設定している削減目標は、以下の目標である。

「2020 年を基準年として、2030 年までにスコープ 1 およびスコープ 2 の温室効果ガス排出量を 42%削減する」

- スコープ 1：自社設備（車両・重機など）からの直接排出
- スコープ 2：購入した電力などの使用に伴う間接排出

1.4. 実績報告の方針

当社の決算期は毎年 6 月 30 日であることから、GHG 排出量の実績は以下の期間に基づいて整理し、毎年 9 月に当社ホームページにて公表するものとする。

- 実績報告期間：2024 年 7 月 1 日～2025 年 6 月 30 日
- 報告公表時期：2025 年 9 月

1.1～1.4 の内容を反映した模式図を図 1.1 に示す。

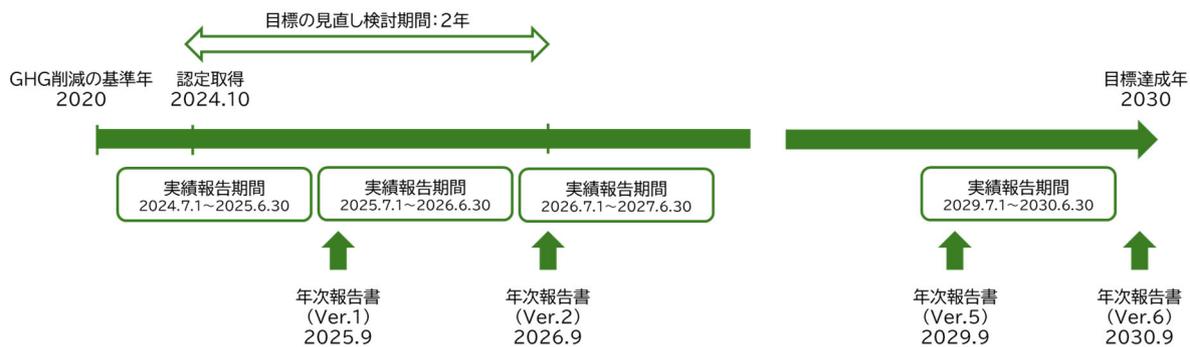


図 1.1 GHG 排出実績報告および目標管理の時系列 (模式図)

2. 評価手法と環境管理体制

2.1 環境評価手法

当社では、CO₂ 排出量の算定にあたり、GHG プロトコルに準拠した手順を採用している。算定には、日本の法律および政府が発行する以下のガイドラインを参照している。

- ✓ 【地球温暖化対策の推進に関する法律（温対法、平成 18 年改正）】
- ✓ 【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（Ver.2.4、2022 年 3 月、環境省・経済産業省）】
- ✓ 【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について（Ver.3.2、環境省）】

以下に、これら各ガイドラインの要点を示す。

(1) 地球温暖化対策の推進に関する法律（温対法）

本法律は、日本国内における温室効果ガスの排出抑制や吸収源の保全・強化、ならびに国際協力による地球温暖化防止のための施策を定めている。

温室効果ガスとしては、下記 7 種の物質が掲げられている。

- 二酸化炭素（CO₂）
- メタン（CH₄）
- 一酸化二窒素（N₂O）
- ハイドロフルオロカーボン（HFC 類）
- パーフルオロカーボン（PFC 類）
- 六ふっ化硫黄（SF₆）
- 三ふっ化窒素（NF₃）

地球温暖化対策は、パリ協定における 2°C から 1.5°C 目標を踏まえつつ、環境保全と経済社会の発展の両立を目指すものであり、2050 年までの脱炭素社会の実現を目指し、国民、国、地方公共団体、事業者、民間団体が連携して推進する必要がある（第 2 条の 2）。

(2) 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（Ver.2.4）

本ガイドラインは、GHG プロトコルの Scope3 基準と整合性を保ちながら、日本国内の実態に即して策定された標準的な排出量算定指針である。Scope1～3 までの

排出量を含めたサプライチェーン全体の算定方法と基本的な考え方が示されている。

- (3) 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について (Ver.3.2)

このガイドラインは、サプライチェーンを通じて発生する温室効果ガス排出量の算定に必要な排出原単位を提供するものである。算定に用いるべき排出原単位の条件、データベースの構成と活用方法が整理されており、算定作業の負荷軽減と精度向上を目的としている。

2.2 環境管理体制

当社では、環境管理の責任体制として、社長直属の環境管理部署を設置し、環境専任担当者を1名配置している。この専任者がGHG排出量の算定を担当し、削減対策の実施および計画の策定は、環境管理責任者と社長による合議により意思決定される。

実行部門である各工事部門においては、これらの方針に基づき、現場での排出管理や環境配慮を具体的に実施する役割を担っている。

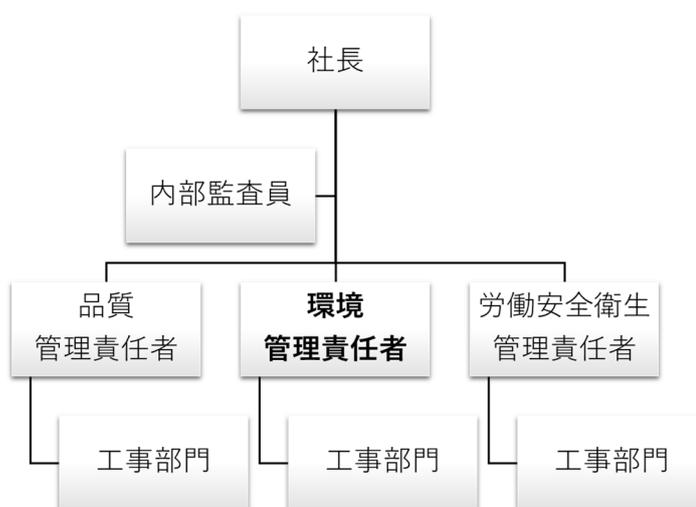


図 2.1 環境管理組織

3. Scope1 と Scope2 の CO2 排出係数の算定方法

3.1. Scope1（燃料）の CO2 排出係数の算定

Scope1 に該当する燃料由来の温室効果ガス排出量の算定にあたっては、以下の資料を参照した：

- 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について（Ver.3.2）」
- 温対法に基づく「算定・報告・公表制度における排出係数一覧（燃料部門）」

対象燃料：軽油、ガソリン、灯油、混合油、LP ガス。

Scope1 に含まれる排出ガスは、CO₂、CH₄、N₂O であり、これらを CO₂e（等価 CO₂）に換算して総排出量を求めた。HFC 類や PFC 類などの冷媒に起因する排出は、本報告の算定対象外とした。

3.2. 各種燃料の CO₂e 排出係数の算定方法

各種燃料の排出係数は、以下の計算式に基づいてガス種別ごとに算出し、最終的に等価 CO₂ 量（t-CO₂e）として集約した。

- (1) CO₂ 排出係数（t-CO₂/kL）

$$= \text{燃料の発熱量 (GJ/kL)} \times \text{C 排出原単位 (t-C/GJ)} \times \text{CO}_2 \text{ 換算係数 (44/12)}$$

- (2) CH₄ 排出係数（t-CH₄/kL）

$$= \text{燃料の発熱量 (GJ/kL)} \times \text{CH}_4 \text{ 排出原単位 (t-CH}_4\text{/GJ)}$$

- (3) N₂O 排出係数（t-N₂O/kL）

$$= \text{燃料の発熱量 (GJ/kL)} \times \text{N}_2\text{O 排出原単位 (t-N}_2\text{O/GJ)}$$

- (4) 等価 CO₂（CO₂e）排出係数（t-CO₂e/kL）

次の式により算出する

$$\text{CO}_2\text{e} = 1 \times \text{CO}_2 + 25 \times \text{CH}_4 + 298 \times \text{N}_2\text{O}$$

※本報告では、IPCC 第 4 次評価報告書（AR4）に基づく温室効果係数（CH₄=25、N₂O=298）を使用している。

(5) 代表燃料の算出例

表 3.1 及び表 3.2 に軽油及びガソリンの排出係数算を算定する。

表 3.1 軽油の CO2 排出係数の算定

項目	値	単位	出典
発熱量	37.7	GJ/kL	環境省 別表 1 (Ver.3.2)
炭素排出原単位 (C)	0.0187	t-C/GJ	環境省 別表 2 (Ver.3.2)
C→CO2 換算係数	44 / 12	-	IPCC 基準 (分子量換算)
CO2 排出係数 (計算式より算出)	2.58	t-CO2/kL	自社算定
CH2 排出係数	0	t-CH4/kL	環境省 別表 5 (Ver.3.2)
N2O 排出係数	0	t-N2O/kL	環境省 別表 13 (Ver.3.2)
等価 CO2 排出係数 (CO2e)	2.58	t-CO2e/kL	CH4・N2O ゼロのため同値

※本算定は、環境省および GHG プロトコルに基づく標準的な算定式により行った。

$$\text{CO2 排出係数} = \text{発熱量} \times \text{炭素原単位} \times 44/12$$

CH4 及び N2O 排出量はゼロと見なしており、等価 CO2 量は CO2 排出量と同値である。

表 3.2 ガソリンの CO2 排出係数の算定

項目	値	単位	出典
発熱量	34.6	GJ/kL	環境省 別表 1 (Ver.3.2)
炭素排出原単位 (C)	0.0183	t-C/GJ	環境省 別表 2 (Ver.3.2)
C→CO2 換算係数	44 / 12	-	IPCC 基準 (分子量換算)
CO2 排出係数 (計算式より算出)	2.32	t-CO2/kL	自社算定
CH4 排出係数	0	t-CH4/kL	環境省 別表 5 (Ver.3.2)
N2O 排出係数	0	t-N2O/kL	環境省 別表 13 (Ver.3.2)
等価 CO2 排出係数 (CO2e)	2.32	t-CO2e/kL	CH4・N2O ゼロのため同値

※本算定は、環境省および GHG プロトコルに基づく標準的な算定式により行った。

$$\text{CO2 排出係数} = \text{発熱量} \times \text{炭素原単位} \times 44/12$$

CH4 及び N2O 排出量はゼロと見なしており、等価 CO2 量は CO2 排出量と同値である。

(6) 使用データと数値の明記

排出係数の最終採用値は、算出時点におけるデータベースのバージョンおよび燃料供給元の公開情報により若干異なることがある。

本報告において使用した係数値は、以下に一覧で示す。

表 3.3 最終採用排出係数一覧

燃料	採用 CO2 排出係数 (t-CO2/kL)	備考
軽油	2.58	Ver.3.2 に基づく自社算定
ガソリン	2.32	Ver.3.2 に基づく自社算定
灯油	2.61	Ver.3.2 に基づく自社算定
混合油	2.78	Ver.3.2 に基づく自社算定

※排出係数の出典：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（Ver.3.2）」をもとに算定。

3.3. Scope2（電力）の CO2 排出係数の算定

電力由来の Scope2 排出量の算定にあたっては、以下の資料を参照した。

- 「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について（Ver.3.2）」（環境省）
- 「電気事業者別排出係数（令和 5 年度）」（環境省）

契約している中部電力ミライズ株式会社が公表している「調整後排出係数（kg-CO2/kWh）」を基に、Scope2 排出量を算出した。その値は以下に示す。

表 3.4 電気の排出係数

電気供給事業者	調整後排出係数 (t-CO2/kWh)	出典・備考
中部電力ミライズ株式会社	0.000440	「令和 5 年度 電気事業者別排出係数一覧」（環境省）より引用。事業者全体の参考値を使用。

※本算定は、GHG プロトコルにおける「マーケットベース」の算出方法に準拠しており、電力事業者が公表する排出係数（調整後）を用いて算定している。

4. CO2 排出量・削減量管理方法

4.1 管理概念図

図 4.1 に管理概念図を示す。

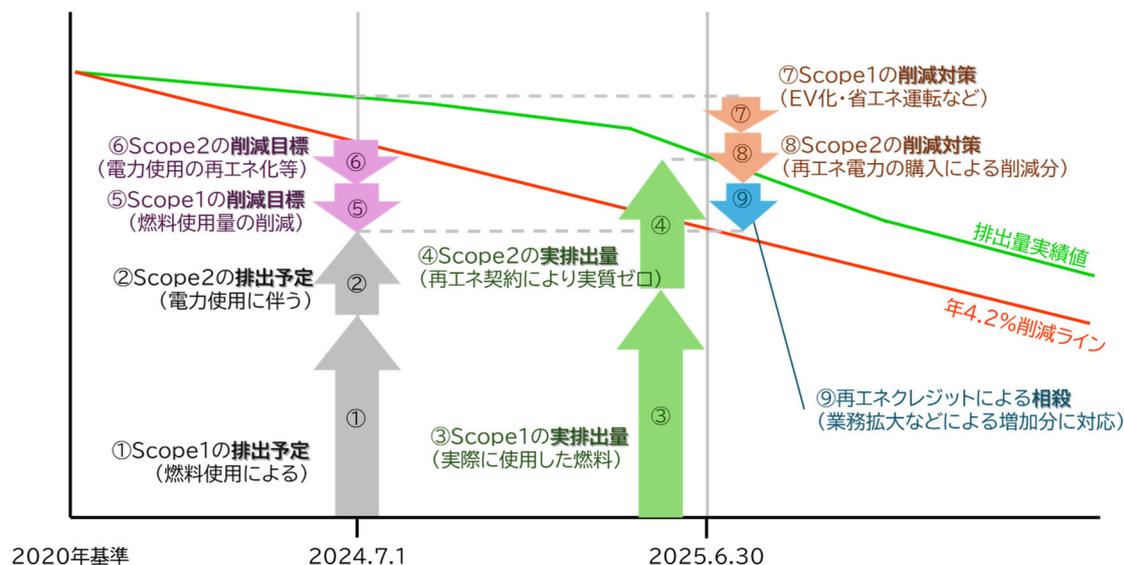


図 4.1 管理概念図

図 4.1 は、2024 年 7 月 1 日から 2025 年 6 月 30 日までの温室効果ガス（GHG）排出量管理に関する考え方を示したものである。本図は、横軸に時間の流れを、縦軸に排出量の構成、削減努力、実績、補完手段を整理し、視覚的に表現したものである。

本図においては、Scope1（燃料由来の直接排出）および Scope2（電力使用に伴う間接排出）について、基準年である 2020 年から年率 4.2%の削減を前提とした排出予定および削減目標を、それぞれグレー色（①・②）およびピンク色（⑤・⑥）の矢印により示している。実排出量はグリーン色の矢印（③・④）、削減対策による寄与分はオレンジ色の矢印（⑦・⑧）で表現している。さらに、全体として排出量の整合性を図るため、再生可能エネルギー電力に由来する J-クレジットを活用しており、当該部分はブルー色の矢印（⑨）により示している。

Scope1 については、実際の燃料使用量に基づいて排出実績を集計し、削減目標との差は、効率運転や車両の EV 化といった対策によって補完する。さらに、業務量の増加などによって削減が追いつかない場合には、その自然増分に対し、再エネ電力由来の J-クレジットを活用することでオフセットし、全体としての目標整合性を確保する。

Scope2 においては、再エネ 100%契約により実排出量がゼロと見なされるため、その使用量（購入電力量）に相当する分が、排出計画値との差分＝削減実績として評価される。

この図は、排出量の計画、実績、削減行動、および補完措置（オフセット）を一体的に示すことで、当社の CO2 排出管理の全体像と、その実行方針の透明性を明確に伝えるものである。

4.2. CO2 排出量の管理図

表 4.1 は、温室効果ガス（GHG）の排出量および削減実績を、計画値と実績値の両面から整理したものであり、当社における排出管理の進捗状況を俯瞰的に示している。各項目には、管理概念図（図 4.1）との対応関係を明示するため、番号①～⑨を付して図表間の整合性を確保している。

表の上段では、Scope1 および Scope2 を合算した総排出量の計画値および実績値を示すとともに、その内訳として Scope1（燃料起因）と Scope2（電力使用起因）の実績を明示している。2025 年度以降、Scope1 において削減努力を講じたにもかかわらず排出量が目標を超過する場合には、再生可能エネルギー由来の J-クレジットを活用して、超過分を相殺（オフセット）する仕組みを採用している（⑨）。

下段では、排出削減の計画と実績を Scope1 および Scope2 ごとに示し、削減努力の効果を定量的に評価可能な構成としている。特に Scope2 については、排出係数をゼロと見なす再エネ 100%契約のもと、排出実績を実質ゼロとし、その分を削減実績値（⑧）＝再エネ電力の購入量に相当するものとして位置付けている。

さらに、これらの数値的關係を図示した図 4.2 では、年度ごとの排出構成と、排出計画との差異が視覚的に把握でき、特定の燃料由来の排出源が削減目標にどの程度影響しているかを明確に把握できるようになっている。このように表 4.1 と図 4.2 は、排出計画・実績・補完（クレジット）の 3 要素を統合的に示すことで、当社の CO2 排出管理体制の整合性と透明性を支える基礎資料となっている。

表 4.1 GHG 排出量および削減実績の管理表（計画・実績・補完を含む）

排出量		年		2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年		
				'20年6月期	'21年6月期	'22年6月期	'23年6月期	'24年6月期	'25年6月期	'26年6月期	'27年6月期	'28年6月期	'29年6月期	'30年6月期		
排出予定	排出予定量(S1+S2)[t-CO2]			58.81	55.87	52.93	49.99	47.05	44.11	41.19	38.84	36.49	34.14	32.37		
	内訳	①Scope1の排出予定量(燃料使用による)[t-CO2]		57.21	54.35	51.49	48.63	45.77	42.91	40.05	37.76	35.47	33.18	31.47		
		②Scope2の排出予定量(電力使用に伴う)[t-CO2]		1.60	1.52	1.44	1.36	1.28	1.20	1.14	1.08	1.02	0.96	0.90		
実際の排出量 (Scope別)	GHG実績値(S1+S2)[t-CO2]			58.81	35.01	37.86	40.59	60.12	37.88	-	-	-	-	-		
	内訳	Scope1	③Scope1の実排出量[t-CO2]			57.21	35.01	37.86	40.59	60.12	37.88	-	-	-	-	
			軽油	GHG実績値[t-CO2]		41.20	24.11	23.85	30.40	47.21	19.54	-	-	-	-	-
				使用実績[L]		15,969	9,345	9,246	11,784	18,297	7,573	-	-	-	-	-
			ガソリン	GHG実績値[t-CO2]		13.60	9.84	13.40	9.86	12.53	16.69	-	-	-	-	-
				使用実績[L]		5,862	4,240	5,774	4,251	5,402	7,194	-	-	-	-	-
			灯油	GHG実績値[t-CO2]		2.20	0.82	0.30	0.10	0.07	0.63	-	-	-	-	-
	混合油	GHG実績値[t-CO2]		0.21	0.24	0.31	0.22	0.31	1.02	-	-	-	-	-		
	Scope2	④Scope2の実排出量(実質ゼロ)[t-CO2]			1.60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		電気使用実績値[t-CO2]			1.60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
電気使用実績値[kWh]			4,133	4,923	5,801	5,858	6,644	7,137	-	-	-	-	-			
予定との対比(削減不足は+、過剰は-で表記)[t-CO2]			-0.00	-20.86	-15.07	-9.40	13.07	-6.23	-	-	-	-	-	-		
⑤再エネ電力由来クレジットによる排出相殺[t-CO2]			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
報告値[t-CO2]			-0.00	-20.86	-15.07	-9.40	13.07	-6.23	-	-	-	-	-	-		
削減目標	削減目標(Scope1+Scope2合計)[t-CO2]			2.94	2.94	2.94	2.94	2.94	2.92	2.92	2.35	2.35	2.35	1.77		
	内訳	⑤Scope1の削減目標(燃料使用量の削減)[t-CO2]		2.86	2.86	2.86	2.86	2.86	2.86	2.86	2.29	2.29	2.29	1.71		
		⑥Scope2の削減目標(電力使用の再エネ化等)[t-CO2]		0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06		
削減対策	⑦Scope1の削減実績量 [t-CO2]			-	-	-	-	0.40	2.40	1.10	3.50	1.60	3.50			
	S1	内訳	軽油	効率化運転		-	-	-	-	定量評価できない	定量評価できない	定量評価できない	定量評価できない	定量評価できない		
				現場車両(3tダンプ)入替		-	-	-	-	0.22	0.30	-	-	-	-	
				現場車両(Wキャブ)入替		-	-	-	-	0.15	-	-	-	-	-	
				バックホウ(SK75)入替		-	-	-	-	-	-	0.30	-	-	-	
				バックホウ(Vio30)EV化		-	-	-	-	-	-	-	2.20	-	-	
				バックホウ(SK135)入替		-	-	-	-	-	-	-	-	0.30	-	
	バックホウ(Vio20)EV化		-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.20				
	ガソリン	社用車(軽自動車)入替		-	-	-	-	0.03	-	-	-	-	-	-		
		社用車(普通自動車)EV化		-	-	-	-	-	2.10	-	-	-	-	-		
社用車(軽自動車)EV化			-	-	-	-	-	-	0.80	-	-	-	-			
社用車(軽自動車)EV化			-	-	-	-	-	-	-	1.30	1.30	1.30	1.30			
計画値内調整可能量[t-CO2] (②-⑥)			1.52	1.44	1.36	1.28	1.20	1.14	1.08	1.02	0.96	0.90				
S2	⑧Scope2の削減実績量(再エネ由来電力購入量に相当)[t-CO2]			2.17	2.55	2.58	2.92	3.14	-	-	-	-	-			
内訳	再エネ100%電力調達			2.17	2.55	2.58	2.92	3.14	-	-	-	-	-			

CO2排出量の構成別推移と削減目標（2020年～2030年）

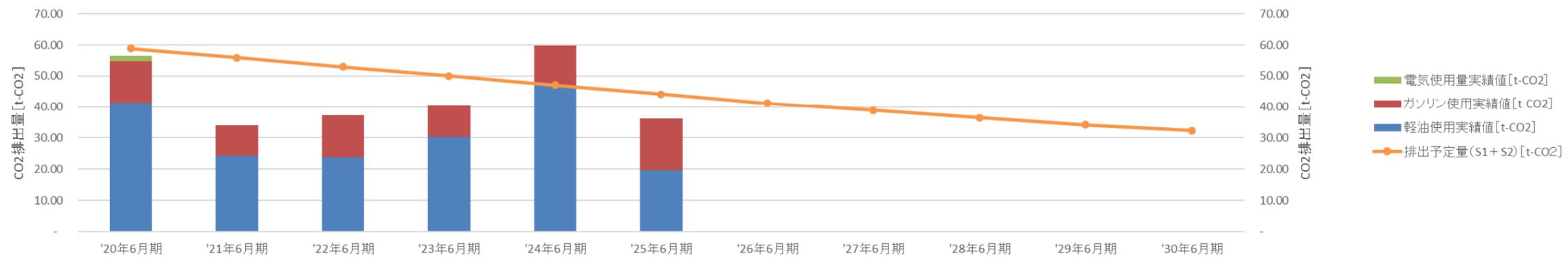


図 4.2 CO2 排出量の構成別推移と削減目標（2020年～2030年）

4.3.SBT 認定取得に至るまでの CO2 排出削減の経緯

本項では、当社が 2024 年 10 月に SBT (Science Based Targets) 認定を取得するに至るまでの CO2 排出削減に関する取組の経緯を、排出実績の変遷とともに示す。なお、基準年は 2020 年とし、当該年の排出量 57.21 t-CO₂ を基準に、2030 年までに 42%削減 (目標値 : 33.13 t-CO₂) することを目標として、実行計画を策定している (表 4.1 及び図 4.2 参照)。

以下に、年度別の主な取組内容とその影響を記載する。

✓ 2018 年～2019 年 6 月

この年度より電力の再生可能エネルギー100%契約へ移行を開始し、本格的な脱炭素経営への転換に着手した。

✓ 2019 年 7 月～2020 年 6 月

社員への省エネルギー教育を実施し、省エネによるコスト削減意識の醸成を図った。併せて、暖房に用いる燃料を灯油から電力へ段階的に切り替える対応を進めた。

✓ 2020 年 7 月～2021 年 6 月

灯油から電力への移行が大きく進展し、灯油の使用量が大幅に減少。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響による売上低迷も重なり、排出量は目標を大きく下回る削減効果を達成した。

✓ 2021 年 7 月～2022 年 6 月

灯油からの移行はほぼ完了。コロナ禍の影響で売上は依然低迷する一方、営業活動強化に伴う車両稼働の増加により、ガソリン使用量が上昇。排出量は前年度より増加したものの、依然として計画範囲内にとどまった。

✓ 2022 年 7 月～2023 年 6 月

灯油使用の低減は定着し、売上は回復基調へと転じた。これに伴い、軽油およびガソリンの使用量が増加し、CO₂ 排出量は 2 期連続で増加となったが、削減目標との整合は維持された。

✓ 2023年7月～2024年6月

コロナ禍の収束および特需の発生により、建設機械や営業車両の稼働率が高まり、軽油の使用量が大幅に増加した。排出量は一時的に2020年の基準値を上回ったが、翌年度以降に予定している車両の更新や燃料転換等の対策により、再び削減軌道へと戻す方針である。

5. 2025 年度 CO2 排出量・削減量管理実績

5.1 2025 年度 CO2 排出量管理実績

表 5.1 に 2025 年度の排出量実績を示す。計画値は 44.11 t-CO₂ であったのに対し、実績は 37.88 t-CO₂ となり、6.23 t-CO₂ 計画値を下回った。Scope1 の実排出量が計画値を下回った主因は、現場条件の変化により軽油使用量が一時的に減少したためであり、この減少分は意図的な削減対策の結果ではない。その他車両の増車に伴いガソリンの使用量は 24 年 6 月期に比べて約 1,800 リットル (4.2t-CO₂) 増えた。

表 5.1 2025 年度 CO2 排出量実績 (単位 : t-CO₂)

排出量		年		説明		
		2020年 '20年6月期	2025年 '25年6月期			
排出予定	排出予定量(S1+S2)[t-CO ₂]			①+②		
	内訳	①Scope1の排出予定量(燃料使用による)[t-CO ₂]		57.21		
		②Scope2の排出予定量(電力使用に伴う)[t-CO ₂]		1.60		
	GHG実績値(S1+S2)[t-co ₂]			③+④		
実際の排出量 (Scope別)	内訳	Scope1	③Scope1の実排出量(実質ゼロ)[t-CO ₂]		57.21	
			軽油	GHG実績値[t-CO ₂]	41.20	
					使用実績[ℓ]	15,969
		ガソリン	GHG実績値[t-CO ₂]	13.60		
					使用実績[ℓ]	5,862
		灯油	GHG実績値[t-CO ₂]	2.20		
					GHG実績値[t-CO ₂]	0.63
		混合油	GHG実績値[t-CO ₂]	0.21		
					GHG実績値[t-CO ₂]	1.02
			Scope2	④Scope2の実排出量(実質ゼロ)[t-CO ₂]		1.60
		電気使用実績値[t-CO ₂]		1.60		
		電気使用実績値[kWh]		4,133		
予定との対比(削減不足は+、過剰は-で標記)[t-CO ₂]				-0.00		
⑤再エネ電力由来クレジットによる排出相殺[t-CO ₂]				-		
報告値[t-CO ₂]				-6.23		

5.2 2025 年度 CO2 削減対策実績

2025 年度における CO₂ 削減対策の実績は、Scope1 において車両の更新を主たる手段とし、Scope2 においては再生可能エネルギー100%契約の締結による排出回避により構成されている。以下に、削減量の内訳および算定根拠を示す。

各施策に基づく 2025 年度の削減実績の概要を、以下の表 5.2 に示す。

表 5.2 CO2 削減対策実績 (2025 年 6 月期)

削減目標	削減目標(Scope1+Scope2合計)[t-CO2]		2.94	2.94		
	内	⑤Scope1の削減目標(燃料使用量の削減)[t-CO2]		2.86	2.86	
内	⑥Scope2の削減目標(電力使用の再エネ化等)[t-CO2]		0.08	0.08		
削減対策	S1	内訳	⑦Scope1の削減実績量 [t-CO2]		-	0.40
			軽油	効率化運転	-	定量的評価できない
				現場車両(3tダンプ)入替	-	0.22
				現場車両(Wキャブ)入替	-	0.15
				バックホウ(SK75)入替	-	-
				バックホウ(Vio30)EV化	-	-
				バックホウ(SK135)入替	-	-
				バックホウ(Vio20)EV化	-	-
			ガソリン	社用車(軽自動車)入替	-	0.03
				社用車(普通自動車)EV化	-	-
				社用車(軽自動車)EV化	-	-
社用車(軽自動車)EV化	-	-				
計画値内調整可能量[t-CO2] (②-⑥)		1.52	1.20			
S	⑧Scope2の削減実績量(再エネ由来電力購入量に相当)[t-CO2]		2.17	3.14		
2	内訳	再エネ100%電力調達	2.17	3.14		

<Scope1 削減実績：車両更新による排出削減 (0.40 t-CO2) >

Scope1 における CO2 削減実績は、業務車両の更新によるものであり、合計 0.40 t-CO2 と算出されている。削減量は、旧車両と新車両の燃費差、年間走行距離、および CO2 排出係数に基づいて定量的に評価した。

削減量算出式：

$$\text{削減量} = [\text{年間走行距離} \div \text{旧車燃費}] - [\text{年間走行距離} \div \text{新車燃費}] \times \text{CO}_2\text{排出係数 (t-CO}_2\text{/ℓ)}$$

なお、燃費改善や使用頻度の変化といった、直接的な対策として定量的に分離できない要因については、本報告では削減量に含めていない。

個別の算出例：

- ✓ 3t ダンプ
 $(9,300\text{km} \div 7.5\text{km/L}) - (9,300 \text{ km} \div 8.0\text{km/L}) \times 0.00258 \times (12/12) = 0.22\text{t-CO}_2$
- ✓ W キャブ
 $(4,200\text{km} \div 6.3\text{km/L}) - (4,200 \text{ km} \div 7.6\text{km/L}) \times 0.00258 \times (6/12) = 0.15\text{t-CO}_2$
- ✓ 社用車 (軽自動車)
 $(2,700\text{km} \div 6.5\text{km/L}) - (2,700 \text{ km} \div 7.6\text{km/L}) \times 0.00232 \times (12/12) = 0.03\text{t-CO}_2$

合計：

- ✓ $0.22 + 0.15 + 0.03 = 0.40 \text{ t-CO}_2$

<Scope2 削減実績：再生可能エネルギー契約による排出回避（3.14 t-CO₂）>

Scope2 においては、再生可能エネルギー100%契約を締結しているため、使用電力量 7,137 kWh に対する排出係数は 0 として算定している。通常の排出係数を適用した場合、3.14 t-CO₂の排出が見込まれるが、再エネ契約によりこれを回避したと見なしている。

<年間削減量の総計と目標達成状況>

したがって、2025 年度の合計削減量実績は以下の通りである。

- ✓ Scope1 削減実績（車両更新等）：0.40 t-CO₂
- ✓ Scope2 削減実績（再エネ電力）：3.14 t-CO₂
- ✓ 合計削減量：3.54 t-CO₂

この削減実績は、当年度の削減目標として設定された 2.94 t-CO₂を上回っており、削減計画は順調に達成されている。

6. 2026 年度 CO2 排出量・削減量管理計画

表 6.1 に 2026 年度の排出計画および削減計画の概要を示す。Scope1 は前年からの継続的な効率化、燃費改善、車両更新を中心に対策を講じる。軽油の使用量は 3t ダンプ入替に伴う削減効果があるものの、仕事量の増加を考慮し昨年より増える見込みとした。ガソリン使用量は車両 EV 化に伴い使用量が減ることを想定している。Scope2 は再エネ契約を継続し、実質ゼロ排出を維持する。それでも排出量が計画値を超過する場合には J-クレジット等を活用し、排出量の整合性確保を図る予定である。

表 6.1 CO2 排出量管理計画_2026 年度

排出量		年	2025年度実績値	2026年度計画値	備考	
排出予定量(S1+S2)[t-CO2]			44.11	41.19	2020年比 70%(▲4.2%/年)	
内訳	Scope1	Scope1の排出量[t-CO2]		42.91	41.11	
		軽油	GHG実績値[t-CO2]	19.54	23.74	
			使用実績[ℓ]	7,573	9,200	車両更新(3tダンプ入替等)
		ガソリン	GHG実績値[t-CO2]	16.69	15.78	
			使用実績[ℓ]	7,194	6,800	車両更新(軽自動車EV化等)
	灯油	GHG実績値[t-CO2]	0.63	0.60		
	混合油	GHG実績値[t-CO2]	1.02	1.00		
	Scope2	Scope2の排出量[t-CO2]		-	-	CO2排出係数ゼロ × 継続契約
		電気使用実績値[t-CO2]		-	-	2026年度も再エネ100%契約を継続予定
		電気使用実績値[kWh]		7,137	8,000	EV化に伴う使用量増を見込む
再エネ電力由来クレジットによる排出相殺[t-CO2]			-	-	削減努力で目標達成見込み	

7. まとめ

本報告書は、2024年10月にSBT認定を取得した当社が、初年度（2024年7月～2025年6月）におけるGHG排出量の管理実績と、今後の削減方針について整理・報告するものである。

Scope1およびScope2を対象としたGHG排出量のモニタリングにあたっては、GHGプロトコルおよび国内ガイドラインに準拠し、排出係数の明示と削減対策の効果の定量化を行った。特に、Scope2においては再エネ100%契約を継続し、実質排出ゼロを維持している。

Scope1の排出量は、業務量に応じた燃料使用の変動に影響されやすく、短期的な削減効果が排出量に直接反映されにくい。しかし、燃費管理などにより、個別対策の効果は定量的に把握している。また、脱炭素における最新動向も適宜調査し、導入できる技術等の研究も継続して行っていく。

また、報告期間中に得られた排出実績や改善知見は、次年度以降の管理精度向上に活かされ、PDCAサイクルの実効性を高める基盤となる。

当社は今後も、実質的な排出削減努力とクレジットの活用との適切なバランスを図りつつ、SBT目標の達成と、透明性ある情報開示の継続に努める所存である。