

第24回

日本郵船(株)(前編)

日本郵船(株) ESG戦略副本部長 執行役員

脱炭素グループ 脱炭素推進チーム チーム長

筒井 裕子氏

加藤 淳氏

小西 雅子

聞き手 WWFジャパン 環境・エネルギー専門ディレクター

脱炭素実現は企業としての責務 ESGを中心とした成長戦略を

四方を海に囲まれた日本では貿易量の9割以上を海運が担う。海・陸・空にまたがる総合物流企業グループとして、売上高約2.6兆円を誇る国内大手の日本郵船(株)。中核事業の海運では、穀物や鉱石などを輸送するバルカーをはじめ、自動車船やLNG船など、800隻超を運航する。ネットゼロ達成に向けた経営戦略を通じて、めざす「ありたい姿」とは。

IMOによるネットゼロの意義

小西 海運業界の動向から聞かせてください。
筒井 海運業は人々の暮らしと経済活動に欠かせない存在となっています。国際的な海運のルールづくりを担う国連の専門機関が「国際海事機関」(IMO)です。船舶の安全や積載限度に関する技術要件、油や有害物質、地球温暖化対策を含む排ガス規制などに関する条約、基準の作成などを随時行っています。昨年7月、IMOは世界中を航行する船舶から排出される温室効果ガスを2050年ごろまでに実質ゼロにする目標を採択しました。

小西 貴社ではどう受け止められましたか。
筒井 弊社も早くから議論に参加し働きかけを行ってきましたので、「ようやく」が正直なところです。それでも、2008年比で2030年までに20～30%、2040年までに70～80%削減し、2050年ごろまでに実質ゼロにする目標を175の加盟国が全会一致で採択したことは、とても大きな意義があったと思います。国際海運による温室効果ガスの排出量は世界全体の

3%。外航海運がカーボンニュートラルを達成することはもはや必然だと捉えられます。

小西 海運業界はネットゼロには後ろ向きとの見方がありましたが真逆だったのですね。今回の採択は、貴社の取り組みにも大きく関わるのでは？

加藤 IMOと弊社の中期目標とを並べると、ほぼ同じ削減経路であることが分かります。つまり、国際海運がこれから「しなければならない」と発表したことは、弊社がすでに掲げていた計画と合致したものでした。とはいっても、順調にクリアできるのかと突き付けられると、簡単には答えられません。一方で、野心的な目標を掲げないと技術革新が進まないことも事実です。弊社の目標設定や計画が業界の底上げにつながると確信しています。

小西 主導するのは理由があるのですか。

筒井 経済的な観点だけでは、この先生き残れないだろうという危機感があるからです。いかに社会に貢献していくかが重要だと考えました。企業として持続的に成長するために、ESGを中心とした成長戦略をグループ全体で推進してきたことが背景にあります。

昨年3月に発表したグループの新中期経営計画("Sail Green, Drive Transformations 2026 -A Passion for Planetary Wellbeing-")でも、ESG経営を中心とした成長戦略を“責務”と捉えました。この機会を捉えて、気候危機というリスクに立ち向かうことで、先行者メリットの獲得にも結びつけたいと考えています。

今までの“積み上げ”という意識を変える

小西 新たな脱炭素目標では、これまでの効率規制から総量規制に基準を見直されるなど、各段に設定を引き上げられておられます。

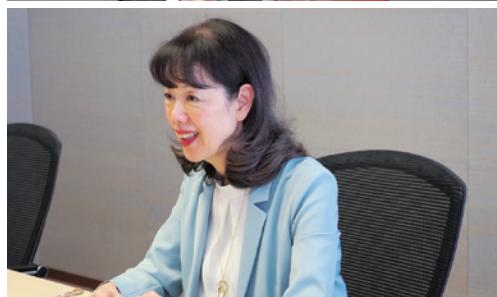
加藤 非財務指標・KPI目標である新脱炭素目標として、2030年度に2021年度比、総量ベースでスコープ1+2で45%削減、長期目標として2050年スコープ3を加えてネットゼロを掲げました。

スコープ1、2は定義も算出方法も明確な絶対量ですが、サプライチェーンにおけるGHG排出量スコープ3は、その算出方法や対象範囲など定義が難しく、集計を深度化すればするほど、数字が膨れ上がるのを避けられません。何をどこまでスコープ3に含めるのか、その境界線を明確にした上で、経時変化をモニタリングするという目的を持って排出量データを取り扱う必要があります。だとすれば、スコープ3の排出量データはKPI（企業における目標への達成度を評価するための主要業績評価指標）そのものだと考えられます。であれば総量の多寡を恐れずに開示すべきではないかと。それが、サプライチェーンへ対話を通じた削減への取り組みで大事なことなのではないかと考えるようになりました。

小西 勇気を持った決断ができること。それを育む企業理念をお持ちなのですね。

筒井 2030年に向けた新ビジョンでは「総合物流企業の枠を超えて、中核事業の深化と新規事業の成長で、未来に必要な価値を共創します」を掲げています。中期経営計画の策定にあたり、私たちは「ありたい姿」を追求してきました。その中で、今までの積み上げという意識を変えていかねばならないことを強く感じるようになっていきました。運ぶ中身が変わるように、運ぶ手段も変わっていくべきだと。

新脱炭素目標の設定で重視したのはバックキャストの目線です。2050年の社会を思い描いたとき、脱炭素や持続可能性への取り組みが「間違いない」と認識できました。情熱を持って行動を起こし、変革の推進力を発揮してい



①筒井裕子氏、②加藤淳氏、③小西雅子氏

けたらと思います。（次号に続く）

収録日：2024年3月15日

取材後記

船やトラックなどの輸送燃料の脱炭素化技術は、まだ確立されておらず、非常に難しい分野です。経済的な観点だけでなく、持続可能な社会に貢献する企業をめざして果敢に挑戦されている日本郵船。“総量”での削減目標を打ち出し、国際海事機関(IMO)の議論をリードしておられたとは。こういう日本企業があることが誇らしく思います！

（小西雅子）



小西 雅子（こにし まさこ）
国連の気候変動会議などの国際交渉や、国内の気候変動・エネルギー政策提言に従事。温暖化をめぐる経済動向や世界の温暖化対策にも精通する。気象予報士、博士（公共政策学）。昭和女子大学特命教授。