

SBT 認定に関する当社見解

2024 年 7 月

- 当社は現時点で SBT 認定を取得しておりませんが、その取得、及びそのための目標改訂は予定していません。
  - 現状、SBT 要求水準と当社環境ビジョン 2.2 の目標及びマイルストーンとは、相当の開きがございます（例えば以下の点）。
    - ・ ネットゼロの年限について、SBT 要求水準は 2040 年、当社目標は 2050 年
    - ・ 中間目標の削減水準について、SBT 共通ガイダンスでは直線 4.2%/年の削減率、当社環境ビジョンは年平均 2.1%（2019 年→2030 年の 11 年間で 23%削減）等
  - このような SBT 要求水準は、コンテナ船などの定時性・定点性があり脱炭素化が比較的容易な船種以外を含む複数の船種を、途上国の寄港地を含めて世界中に航路を持って運用する総合海運企業にとっては、脱炭素燃料・給油インフラ等の技術開発・供給・整備状況等に鑑みて、持続可能な経済的輸送サービスとの両立が極めて困難な削減経路となっています。（なお、海運産業全般に共通する難易度の高さも加味して提示されている IEA 等の削減経路と比較しても、高い要求水準となっています。）
  - 当社は、経済的で持続可能な輸送サービスを長期安定的に供給することを重要な使命と考えており、現行の削減目標は、このような輸送サービスの提供と、地球環境保全の両立を目指して設定しています。これを、達成が非現実的なことを承知の上で改訂し、SBT 認定を取得することは、対外的な説明責任を適切に果たす観点からは、望ましくないと考えています。
- 当社が環境ビジョン 2.2 に掲げている目標及びマイルストーンは、総合海運企業として、持続可能な経済的輸送サービスとの両立を考慮する中で掲げられる最大限の水準であり、また海運セクターにおける専門的な議論を踏まえて提示されている水準感に鑑みても、十分に野心的な水準であると考えています。
  - 当社は 2050 年までのネットゼロ達成を掲げ、またそのための削減経路についても、IEA のネットゼロシナリオに含まれる「shipping」で想定される水準を満たしており、1.5°C 準拠であると考えております。
- 更に、この目標達成のために、当社は First movers coalition、国内 GX リーグ等の国内外のイニシアティブに積極的に参画するとともに、風力を船の推進力に活用するなどの脱炭素技術への投資や、LNG 燃料をはじめとする低・脱炭素燃料船の導入を進めています。具体的な削減につながる取り組みを積極的に推進しており、単に SBT 認定を取得していないことのみを以って、脱炭素に消極的との評価は当たらないものと考えています。
- 以上を踏まえ、当社は SBT 認定の取得を目的とした目標への改定は実施せず、むしろ、SBTi 事務局に対して、機会を得るごとに、総合海運企業としての実態に応じたガイダンスの改訂を働き掛けていく方向で対応していこうと考えています。
- なお、当社は、削減率の設定方法に関しては是正を求めています。SBTi の取組には共感するものであり、今後とも、大きな方向性や考え方に関しては、SBTi が提示する取組も参照しながら、ネットゼロ目標・計画を立案・実行していきます。

以上