

Mitsui O.S.K. Lines Ltd

2024 CDP コーポレート質問書 2024

Word バージョン

重要: このエクスポートには未回答の質問は含まれません

このドキュメントは、組織の CDP アンケート回答のエクスポートです。回答済みまたは進行中の質問のすべてのデータ ポイントが含まれています。提供を要求された質問またはデータ ポイントが、現在未回答のためこのドキュメントに含まれていない場合があります。提出前にアンケート回答が完了していることを確認するのはお客様の責任です。CDP は、回答が完了していない場合の責任を負いません。

[企業アンケート 2024 の開示条件 - CDP](#)

■

内容

C1. イントロダクション

(1.2) 回答全体を通じて財務情報の開示に使用する通貨を選択してください。

選択:

☒ 日本円(JPY)

(1.3) 貴組織に関する概要と紹介情報を提供してください。

(1.3.2) 組織の種類

選択:

☒ 上場組織

(1.3.3) 組織の詳細

株式会社 商船三井 (Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.) は、日本に本社を置く総合海上輸送グループです。世界最大級の船隊とおよそ140年の歴史で培った経験と技術で、国際海上輸送を主要とするサービスを展開しています。事業概要 ドライバルク事業 鉄鉱石や石炭、木材チップ、バイオマス燃料などの資源から肥料、穀物、セメント、塩、鋼材などの中間財・製品に至る多種多様な乾貨物の海上輸送サービスで、世界の資源輸送を支えています。エネルギー事業 原油、メタノール、化学製品、LPG、LNGなどのエネルギー輸送サービスで、世界各地への安定したエネルギー供給に貢献しています。製品輸送事業 自動車などの製品輸送サービスを提供しています。自動車船輸送においては、国際海上輸送にとどまらず、陸送や沿岸輸送、ターミナル運営など地域に密着した高品質で総合的なサービスを展開しています。ウェルビーイングライフ事業 土地建物賃貸事業及びビル管理事業を始めとする不動産事業、主として太平洋沿海及び瀬戸内海での旅客及び貨物輸送事業、クルーズ事業を行っております。コンテナ船事業 2017年に川崎汽船株式会社、日本郵船株式会社と設立したOcean Network Express（以後「ONE」）に集約されています（2018年4月よりサービス開始）。関連・その他事業 日本国内におけるフェリー内航輸送サービスや、日本を拠点としたクルーズ事業なども提供しています。また、海運業を中心とした経営ノウハウの蓄積を活用し、曳船（タグボート）、海事コンサル、船用品販売などの海運業関連を含む多彩なサービスメニューを提供しています。企業概要 本社所在地：東京都港区虎ノ門二丁目1番1号 代表取締役社長：橋本 剛 資本金：66,001,697,121 円 2023 年度売上高：1,627,912 百万円 2023 年度経常利益：258,986 百万円 商船三井グループ従業員数：9,795 名 商船三井グループ支配船：873 隻 詳しくは、商船三井グループの各社ホームページをご覧ください。 <https://www.mol.co.jp/> 当社グループは、「青い海から人々の毎日を支え、豊かな未来をひらきます」の理念のもと、サステナビリティ経営

を実施しています。グループ経営計画の遂行がサステナビリティ課題の解決に繋がり、それが企業価値を向上させるとの認識のもと、気候変動対策をはじめとする環境への取り組みを経営に組み込んでいます。「商船三井グループ環境ビジョン」は、当社グループの各事業の事業計画策定にあたっての環境の観点からの方針として、また同時に当社が特定したサステナビリティ課題の一つ「海洋・地球環境の保全」のための指針として、中長期的かつ定量的な GHG 削減目標や、2050 年ネットゼロに向けた削減経路、目標達成に向けた具体的な 5 つのアクション、さらには各アクションの進捗を測る指標などを示しています。2020 年 6 月に公表した「商船三井グループ環境ビジョン 2.0」を起点とし、その後も外部環境やグループ取り組みの進捗に合わせ改善を重ね、2021 年 6 月に「商船三井グループ環境ビジョン 2.1」に、さらに 2023 年 4 月には「商船三井グループ環境ビジョン 2.2」にアップグレードしています。「商船三井グループ環境ビジョン」は、取締役会で議論・承認され、代表取締役である CEO が最終的に決定しています。中長期目標・2020 年代中にネットゼロ・エミッション外航船の運航を開始・2035 年までに GHG 排出原単位を 45%削減 (2019 年比)・2050 年までにグループ全体でのネットゼロ・エミッション達成を目指す中長期目標達成のための 5 つのアクション 1. クリーンエネルギーの導入 2. さらなる省エネ技術の導入 3. 効率オペレーション 4. ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築 5. グループ総力を挙げた低・脱炭素事業拡大 商船三井グループ経営計画「BLUE ACTION 2035」<https://www.mol.co.jp/ir/management/plan/pdf/blueaction2035.pdf> 商船三井グループ環境ビジョン 2.2 https://www.mol.co.jp/sustainability/environment/vision/pdf/vision22/mol_group_environmental_vision_2.2.pdf?v230428

[固定行]

(1.4) データの報告年の終了日を入力してください。排出量データについて、過去の報告年における排出量データを提供するか否かを明記してください。

(1.4.1) 報告年の終了日

03/31/2024

(1.4.2) 本報告期間と財務情報の報告期間は一致していますか

選択:

☒ はい

(1.4.3) 過去の報告年の排出量データを回答しますか

選択:

☒ はい

(1.4.4) スコープ 1 排出量データについて回答する過去の報告年数

選択:

☒ 過去の報告年のスコープ 1 排出量データは回答しません

(1.4.5) スコープ 2 排出量データについて回答する過去の報告年数

選択:

☒ 過去の報告年のスコープ 2 排出量データは回答しません

(1.4.6) スコープ 3 排出量データについて回答する過去の報告年数

選択:

☒ 4 年

[固定行]

(1.4.1) What is your organization's annual revenue for the reporting period?

1627912000000

(1.5) 貴組織の報告バウンダリ（範囲）の詳細を回答してください。

	CDP 回答に使用する報告バウンダリは財務諸表で使用されているバウンダリと同じですか。
	選択: ☒ はい

[固定行]

(1.6) 貴組織は **ISIN** コードまたは別の固有の市場識別 ID (例えば、ティッカー、**CUSIP** 等) をお持ちですか。

ISIN コード – 債券

(1.6.1) 貴組織はこの固有の市場識別 ID を使用していますか。

選択:

☒ いいえ

ISIN コード – 株式

(1.6.1) 貴組織はこの固有の市場識別 ID を使用していますか。

選択:

☒ はい

(1.6.2) 貴組織固有の市場識別 ID を提示します

JP3362700001

CUSIP 番号

(1.6.1) 貴組織はこの固有の市場識別 ID を使用していますか。

選択:

☒ いいえ

ティッカーシンボル

(1.6.1) 貴組織はこの固有の市場識別 ID を使用していますか。

選択:

☒ いいえ

SEDOL コード

(1.6.1) 貴組織はこの固有の市場識別 ID を使用していますか。

選択:

☒ いいえ

LEI 番号

(1.6.1) 貴組織はこの固有の市場識別 ID を使用していますか。

選択:

☒ いいえ

D-U-N-S 番号

(1.6.1) 貴組織はこの固有の市場識別 ID を使用していますか。

選択:

☒ いいえ

その他の固有の市場識別 ID

(1.6.1) 貴組織はこの固有の市場識別 ID を使用していますか。

選択:

☒ いいえ

[行を追加]

(1.7) 貴組織が事業を運営する国/地域を選択してください。

該当するすべてを選択

- | | |
|---|---|
| ☒ チリ | ☒ チェコ |
| ☒ 中国 | ☒ ドイツ |
| ☒ 日本 | ☒ インド |
| ☒ タイ | ☒ ケニア |
| ☒ カナダ | ☒ パナマ |
| ☒ スイス | ☒ イタリア |
| ☒ トルコ | ☒ メキシコ |
| ☒ ベルギー | ☒ オランダ |
| ☒ ブラジル | ☒ オマーン |
| ☒ フランス | ☒ カタール |
| ☒ 大韓民国 | ☒ ミャンマー |
| ☒ ベトナム | ☒ ノルウェー |
| ☒ コロンビア | ☒ フィリピン |
| ☒ デンマーク | ☒ ロシア連邦 |
| ☒ マレーシア | ☒ 南アフリカ |
| ☒ スリランカ | ☒ モザンビーク |
| ☒ ケイマン諸島 | ☒ シンガポール |
| ☒ インドネシア | ☒ 台湾(中国) |
| ☒ モーリシャス | ☒ オーストラリア |
| ☒ モンテネグロ | ☒ バングラデシュ |
| ☒ ニュージーランド | |
| ☒ アラブ首長国連邦 | |
| ☒ 香港特別行政区(中国) | |
| ☒ アメリカ合衆国（米国） | |
| ☒ グレート・ブリテンおよび北アイルランド連合王国(英国) | |

(1.8) 貴組織の施設についての地理位置情報を提供できますか。

(1.8.1) 貴組織の施設についての地理位置情報を提供できますか。

選択:

☒ いいえ、このデータはなく、収集する予定はありません

(1.8.2) コメント

当社の拠点は国内外含めて約200拠点存在しますが、当社は拠点と拠点を結ぶ「海上輸送」を主要な事業としているため、これらの拠点は事務所としての利用です。拠点における環境負荷は一般的なオフィスとしての水道や電気の使用であり限定的です。また、特定の拠点が水ストレスに晒されることによる事業影響も限定的であると推測されます。そのため、当社拠点における水関連の分析は、現時点では想定していません。

[固定行]

(1.24) 貴組織はバリューチェーンをマッピングしていますか。

(1.24.1) バリューチェーンのマッピング

選択:

☒ はい、バリューチェーンのマッピングが完了している、または現在マッピングしている最中です

(1.24.2) マッピング対象となるバリューチェーン上の段階

該当するすべてを選択

☒ バリューチェーン上流

☒ バリューチェーン下流

(1.24.3) マッピングされた最上位のサプライヤー層

選択:

☑ 1 次サプライヤー

(1.24.4) 既知であるが、マッピングされていない最上位のサプライヤー層

選択:

☑ 既知のすべてのサプライヤー層がマッピングされています

(1.24.7) マッピングプロセスと対象範囲の詳細

当社は国際海上輸送を主要とするサービスを展開しています。事業活動において、バリューチェーンの上流から船舶調達を行う必要があり、世界各地の造船所とともに連携し、船舶の設計や造船を依頼しています。当社と関係性がある造船所は主に日本・アジア地域に集中しています。バリューチェーンの下流では、船舶の解撤を担っていただく取引先があります。主にバングラデシュ・インドに集中しています。収集された情報の種類 当社は上記の通り、造船所・寄港地・解撤ヤード等多くの取引先があります。また、海峡・運河については事業上重要なエリアとして認識しています。2023 年度においては、自然資本に関する分析を行うために、約1,000 拠点の取引先・寄港地・重要な拠点をマッピングしました。具体的な情報として、各拠点の位置情報を元に生物多様性の重要性や先住民族・地域コミュニティ・利害関係者への便益、植物群系（バイオーム）、生態系の完全性・急速な減少、物理的な水リスク等を収集しました 使用したツールや手法 自然関係の情報を収集するために、TNFD ガイダンスで推奨されている各種データベースを使用しました。（IUCN Red List of Threatened Species、Biodiversity Intactness Index、ENCORE、Aqueduct 等） また、解撤ヤード・造船所については定期的な訪問活動を行っており、マッピングの情報へ活用できるように対応を進めております。マッピング範囲 上記の通り約1,000 拠点を対象としました。その中でも発注量が多い等の当社との関係性が強い取引先については、マッピングの上で継続的に情報収集を進めてまいります。

[固定行]

(1.24.1) 直接操業またはバリューチェーンのどこかでプラスチックの生産、商品化、使用、または廃棄されているかについてマッピングしましたか。

	プラスチックのマッピング	貴組織がバリューチェーンをマッピングしない主な理由	貴組織がバリューチェーンにおけるプラスチックをマッピングしていない理由を説明してください
	選択: ☒ いいえ、そして今後 2 年以内にそうする予定もありません	選択: ☒ 当面の戦略的優先事項ではない	当社の主要事業は海上輸送であり製造業ではないため、直接操業におけるプラスチックの使用は限定的で、当面の戦略的優先事項ではありません。しかし、洋上を航行するという海上輸送の特性を生かし、海洋マイクロプラスチックの回収に自主的に貢献しています。

[固定行]

C2. 依存、インパクト、リスク、機会の特定、評価、管理

(2.1) 貴組織は、貴組織の環境上の依存、インパクト、リスク、機会の特定、評価、管理に関連した短期、中期、長期の時間軸をどのように定義していますか。

短期

(2.1.1) 開始(年)

0

(2.1.3) 終了(年)

1

(2.1.4) この時間軸が戦略計画や財務計画にどのように関連付けられていますか。

1 年以内を短期としています。

中期

(2.1.1) 開始(年)

2

(2.1.3) 終了(年)

12

(2.1.4) この時間軸が戦略計画や財務計画にどのように関連付けられていますか。

環境ビジョンで掲げる排出原単位削減目標に合わせ、2035 年までを中期目標としています。

長期

(2.1.1) 開始(年)

13

(2.1.2) 期間の定めのない長期の時間軸を設けていますか

選択:

☒ いいえ

(2.1.3) 終了(年)

27

(2.1.4) この時間軸が戦略計画や財務計画にどのように関連付けられていますか。

2050 年までを長期目標としています。環境ビジョンで掲げるネットゼロ目標の達成年に合わせ、中期目標から長期目標までの期間（20362050 年）を長期の時間的視点と定義しています。

[固定行]

(2.2) 貴組織には、環境への依存やインパクトを特定、評価、管理するプロセスがありますか。

	プロセスの有無	このプロセスで評価された依存やインパクト
	選択: ☒ はい	選択: ☒ 依存とインパクトの両方

[固定行]

(2.2.1) 貴組織には、環境リスクや機会を特定、評価、管理するプロセスがありますか。

	プロセスの有無	このプロセスで評価されたリスクや機会	このプロセスでは、依存やインパクトの評価プロセスの結果を考慮していますか
	選択: ☒ はい	選択: ☒ リスクと機会の両方	選択: ☒ はい

[固定行]

(2.2.2) 環境への依存、インパクト、リスク、機会を特定、評価、管理する貴組織のプロセスの詳細を回答してください。

Row 1

(2.2.2.1) 環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

☒ 水

(2.2.2.2) この環境課題と関連したプロセスでは、依存、影響、リスク、機会のどれを対象としていますか

該当するすべてを選択

- ☒ 依存
- ☒ 影響
- ☒ リスク
- ☒ 機会

(2.2.2.3) 対象となるバリューチェーン上の段階

該当するすべてを選択

- ☒ 直接操業
- ☒ バリューチェーン上流
- ☒ バリューチェーン下流

(2.2.2.4) 対象範囲

選択:

- ☒ 全部

(2.2.2.5) 対象となるサプライヤー層

該当するすべてを選択

- ☒ 1次サプライヤー

(2.2.2.7) 評価の種類

選択:

- ☒ 定性、定量評価の両方

(2.2.2.8) 評価の頻度

選択:

- ☒ 年に複数回

(2.2.2.9) 対象となる時間軸

該当するすべてを選択

- ☒ 短期
- ☒ 中期
- ☒ 長期

(2.2.2.10) リスク管理プロセスの統合

選択:

- ☒ 部門横断的かつ全社的なリスク管理プロセスへの統合

(2.2.2.11) 使用した地域固有性

該当するすべてを選択

- ☒ 地域固有性はない

(2.2.2.12) 使用したツールや手法

市販/公開されているツール

- ☒ LEAP (Locate, Evaluate, Assess and Prepare) アプローチ、TNFD
- ☒ TNFD – 自然関連財務情報開示タスクフォース

企業リスク管理

- ☒ 社内の手法

国際的な方法論や基準

- ☒ IPCC 気候変動予測
- ☒ ISO 14001 環境マネジメント規格

データベース

- ☑ 国別特有のデータベース、ツール、または基準

その他

- ☑ 社内の手法
- ☑ シナリオ分析
- ☑ デスクリサーチ
- ☑ 社外コンサルタント
- ☑ マテリアリティ評価
- ☑ パートナーおよびステークホルダー・コンサルテーション/分析

(2.2.2.13) 考慮されたリスクの種類と基準

急性の物理的リスク

- ☑ 干ばつ
- ☑ 嵐(吹雪、砂塵、砂嵐を含む)
- ☑ 汚染事故
- ☑ 洪水(沿岸、河川、多雨、地下水)
- ☑ 有毒物質の流出
- ☑ 豪雨(雨、霰・雹、雪/氷)
- ☑ サイクロン、ハリケーン、台風

慢性の物理的リスク

- ☑ 温度の変化(待機、淡水、海水)
- ☑ 異常気象事象の深刻化
- ☑ 海面上昇

政策

- ☑ 国内法の変更
- ☑ 国際法や二国間協定の変更
- ☑ 事業許可取得の困難化
- ☑ カーボンプライシングメカニズム
- ☑ 規制当局間の調整不足
- ☑ 成熟した認証と持続可能性基準の欠如
- ☑ 環境規制の施行が不十分
- ☑ 排水の水質/水量の規制

市場リスク

- ☒ 認証を受けた持続可能原材料の可用性またはコスト増
- ☒ 原材料の可用性またはコスト増
- ☒ 顧客行動の変化
- ☒ マーケットシグナルの不確実性

評判リスク

- ☒ パートナーやステークホルダーの懸念の増大、パートナーやステークホルダーからの否定的なフィードバック
- ☒ 環境に悪影響を及ぼすプロジェクトや活動（GHG 排出、森林伐採・転換、水ストレス等）の支援に関するネガティブな報道
- ☒ セクターへの非難

技術リスク

- ☒ 低排出技術および製品への移行
- ☒ 水を大量に利用する低炭素エネルギー源に移行
- ☒ 新技術への投資の失敗

法的責任リスク

- ☒ 規制の不遵守

(2.2.2.14) 考慮されたパートナーやステークホルダー

該当するすべてを選択

- | | |
|--|--|
| ☒ 顧客 | ☒ サプライヤー |
| ☒ 従業員 | ☒ 地域コミュニティ |
| ☒ 投資家 | |
| ☒ NGO | |
| ☒ 規制当局 | |

(2.2.2.15) 報告年の前年以來、このプロセスに変更はありましたか。

選択:

☒ はい

(2.2.2.16) プロセスに関する詳細情報

当社では事業全般に関わる主要リスクを整理し、依存度・影響度と発生可能性に基づきマッピングを行い、重点課題の特定を行っております。気候変動・水を含む自然資本に関するリスク・機会分析もこの全社的なリスク管理体制に含まれます。以下に詳細を記載します。環境への依存、影響、リスク、機会の特定・評価プロセスの対象範囲 当社は、環境への依存性、影響、リスク、および機会の特定と評価を行うために、TCFD・TNFD の枠組みを活用しています。対象時期は、短期、中期、および長期のすべての期間が含まれ、対象となるバリューチェーンの段階は、当社の主要事業である外航海運事業に関連するコモディティ（エネルギー、自動車、穀物など）の輸送需要、これらのコモディティのサプライチェーン全体（上流、下流を含む）、および海運事業のサプライチェーンとしての造船部門の事業環境が含まれます。特に気候変動に関しては、2018 年から TCFD の枠組みを活用し、気候変動リスクと機会の分析を継続的に行っています。2022 年度には、IEA の Net Zero Emission by 2050 Scenario (NZE) と整合的な 1.5 度シナリオを含む複数のシナリオ分析を基に、短期/中期/長期全てを対象としたリスクと機会の特定と評価を行いました。また自然資本に関しては、2022 年度より TNFD の枠組みを活用し、LEAP アプローチを使用した自然との依存関係および影響度の分析、リスクおよび機会の評価検討を進めております。環境への依存、影響、リスク、機会の特定 毎年、サステナビリティ委員会（旧環境・サステナビリティ委員会）事務局である環境・サステナビリティ戦略部が、最新の事業領域等を反映して自然への依存や影響に関する地域や問題、優先順位を更新します。特に気候変動においては、最新の IEA レポート等を反映してシナリオを更新します。加えて、更新した事項を基に、関連する部グループ会社へのヒアリングを年複数回実施します。リスク/機会に重要な影響を及ぼす荷動きの変化については、経営企画部の主導の下、各営業部門が気候変動の影響を踏まえた長期の見通しを独自に作成し毎年更新しています。これらの外部内部環境の整理及び情報収集に加え、これまでのリスク/機会のモニタリング結果や、全社的な重要課題の特定プロセスを踏まえて、環境・サステナビリティ戦略部で毎年リスクと機会を整理し、特定します。このようなプロセスを経て、移行リスクとして炭素税・排出権取引（発現時期：長期）、物理リスクとしては、洪水などにより貨物のサプライチェーンが分断され海上輸送需要の減少に繋がるという間接リスク（発現時期：短期・中期・長期）等を特定しました。機会としては、代替燃料船の導入（発現時期：中期）、効率運航の推進（短期）、洋上風力発電関連事業への参入（長期）、アンモニア・水素の海上輸送事業（長期）、水資源保全関連の取組による、当社ブランド力の向上（長期）などを特定しました。環境への依存、影響、リスク、機会の評価 整理及び特定された環境への依存、影響、リスク、機会について、それぞれに深く関連する事業部会社とサステナビリティ委員会事務局である環境・サステナビリティ戦略部で、事業への影響度や発生可能性などにつき年に複数回の評価を行います。このように関連する事業部会社に評価されたのち、依存、影響、リスク、機会はサステナビリティ委員会に報告されます。サステナビリティ委員会で審議される議題は、当社の排出量削減に向けた施策や、低・脱炭素事業に関する方針や投資、自然資本保全に向けた取り組みなどがありますが、これらは、特定された依存、影響、リスク、機会と紐づけられて審議されます。審議にあたっては当初の依存、影響、リスク、機会の評価についても再度確認がなされ、必要に応じて再評価されます。このようなプロセスでリスクや機会への対応状況をモニタリングするとともに、財務インパクトをはじめとする当社事業への影響度やリスク発現可能性など、全社的なリスク管理プロセスに則って重要性を評価し、長期的な視点で当社事業への影響

を確認しています。サステナビリティ委員会は審議が必要な議題に応じて年に612回開催され、2023年度の実施回数は6回でした。環境への依存、影響、リスク、機会への対応プロセス評価された依存、影響、リスク、機会への対応は、上述のサステナビリティ委員会における審議に加え、グループ経営計画の策定及び更新を通じても行われます。グループ経営計画は、年に一度、策定または更新された各部各社の事業計画を集計することで形成されます。事業計画はグループ経営計画の柱である「ポートフォリオ戦略、地域戦略、環境戦略」に沿って作成されます。このうち環境戦略では、特定及び評価された依存、影響、リスク、機会への対応についての各部各社の対応を織り込むことが求められます。そのように策定された事業計画が集約され、グループ経営計画が策定され、経営会議、取締役会議の承認を経て内容が確定します。

[行を追加]

(2.2.7) 環境への依存、インパクト、リスク、機会間の相互関係を評価していますか。

(2.2.7.1) 環境への依存、インパクト、リスク、機会間の相互関係の評価の有無

選択:

☒ はい

(2.2.7.2) 相互関係の評価方法についての説明

当社では、泥炭湿地林保護プロジェクトや天然林の再生・違法伐採の防止、在来樹種の植林などの取組を実施しています。これらのプロジェクトでは、炭素除去を主とした気候変動への好影響を見込んでいますが、併せて、森林生態系の構築と減少防止、土壌・水の保全、生物多様性の増加等への好影響も見込んでいます。また、一部の取組では、当該プロジェクトが気候変動、生物多様性、地域社会にもたらす便益に関する評価基準であるCCB認証（Climate Community & Biodiversity Standard）で、最上位のゴールドを取得しています。

[固定行]

(2.3) バリューチェーン内の優先地域を特定しましたか。

(2.3.1) 優先地域の特定

選択:

☒ はい、優先地域を現在特定している最中です

(2.3.2) 優先地域が特定されたバリューチェーンの段階

該当するすべてを選択

☒ 直接操業

☒ バリューチェーン上流

☒ バリューチェーン下流

(2.3.3) 特定された優先地域の種類

要注意地域

☒ 生物多様性にとって重要な地域

☒ 生態系の十全性が急速に低下している地域

(2.3.4) 優先地域を特定したプロセスの説明

TNFD の「優先拠点」の考え方にに基づき、事業上重要な拠点または生態学的に繊細な拠点を優先拠点と設定しております。まず、当社は海上輸送を主要事業としていることから、海峡・運河、寄港地、造船所、解撤ヤード等の分類で、主要な事業拠点を選定しました。次に、「事業上重要な拠点」「生態学的に繊細な拠点」に分類を行い、それぞれについて基準を設定の上スクリーニングを実施しました。「事業上重要な拠点」については、国連環境計画(UNEP)等が主導し制作した、事業活動ごとに影響と依存の度合いを判定するデータベースである ENCORE を活用しました。「生態学的に繊細な拠点」については、地理情報システム(GIS)等を用いて拠点の位置情報と生態系情報を重ねて評価を行い、生物多様性の重要性、先住民・コミュニティによる自然資源利用、水リスク等の観点から判定を行いました。これら調査結果を元に、当社としての優先拠点を特定しました。2025 年度中に TNFD 提言に基づいた情報開示を目指しています。

(2.3.5) 優先地域のリスト/地図を開示しますか

選択:

☒ いいえ、優先地域のリストまたは地図はありますが、開示しません

[固定行]

(2.4) 貴組織は、組織に対する重大な影響をどのように定義していますか。

リスク

(2.4.1) 定義の種類

該当するすべてを選択

☒ 定性的

☒ 定量的

(2.4.2) 重大な影響を定義するための指標

選択:

☒ 資産価値

(2.4.3) 指標の変化

選択:

☒ 絶対値の減少

(2.4.5) 絶対値の増減数

100000000000

(2.4.6) 定義する際に考慮する尺度

該当するすべてを選択

☒ 影響の発生頻度

☒ 影響が発生する可能性

(2.4.7) 定義の適用

当社の事業に財務または戦略面で影響を与えうる要因とは、事業の停止、顧客・取引先などからの契約解除、信頼の大幅な失墜、ブランドの毀損、罰金、行政指導などにつながりかねないものと定義しています。上記定義を参照しながら、気候変動の分野では主にTCFDの枠組み、水セキュリティ（自然資本）の分野では主にTNFDの枠組みを活用してリスク及び機会項目を洗い出し、財務的影響額を試算した上、以下の定量的基準値を用いて重大な影響を定義しています。重要性判断の閾値に加えて、リスクの発生可能性などを総合的に評価することで、戦略的影響度を評価しています。重大な影響を定義するための定量的基準値 当社では、自己資本額に対する影響割合など複数の観点から、以下の通り定量指標を置いています。影響が重大：1000 億円以上 影響が大きい：100 億円以上 影響は中程度：100 億円未満

機会

(2.4.1) 定義の種類

該当するすべてを選択

- ☒ 定性的
- ☒ 定量的

(2.4.2) 重大な影響を定義するための指標

選択:

- ☒ 資産価値

(2.4.3) 指標の変化

選択:

- ☒ 絶対値の増加

(2.4.5) 絶対値の増減数

100000000000

(2.4.6) 定義する際に考慮する尺度

該当するすべてを選択

- ☒ 影響の発生頻度
- ☒ 影響が発生する可能性

(2.4.7) 定義の適用

当社の事業に財務または戦略面でポジティブな影響を与えうる要因とは、新規市場への進出、サービス需要の拡大、新規技術の普及につながりうるものと定義しています。上記定義を参照しながら、気候変動の分野では主にTCFDの枠組み、水セキュリティ（自然資本）の分野では主にTNFDの枠組みを活用して機会項目を洗い出し、財務的影響額を試算した上、以下の定量的基準値を用いて重大な影響を定義しています。重要性判断の閾値に加えて、機会の実現可能性などを総合的に評価することで、戦略的影響度を評価しています。重大な影響を定義するための定量的基準値 当社では、自己資本額に対する影響割合など複数の観点から、以下の通り定量指標を置いています。影響が重大：1000億円以上 影響が大きい：100億円以上 影響は中程度：100億円未満

[行を追加]

(2.5) 貴組織では、事業活動に関連し、水の生態系や人間の健康に有害となりうる潜在的水質汚染物質を、どのように特定、分類していますか。

(2.5.1) 潜在的な水質汚染物質の特定と分類

選択:

- ☒ はい、潜在的な水質汚染物質を特定・分類しています

(2.5.2) 潜在的な水質汚染物質をどのように特定・分類していますか

潜在的な水質汚染物質に関する方針 当社グループは、事業による海洋環境及び生態系への影響を認識し、事業活動の場であり世界万人の共有財産である海洋環境及び生物多様性への影響を最小化するための取り組みを、積極的に推進します。環境規制遵守はもちろん、悪影響の軽減に向けた自主的な取り組みも実施しています。当社グループが海洋環境及び生物多様性保全に努める旨は、「商船三井グループ環境憲章」に明記しています。また、サステナビリティ計画「MOL Sustainability Plan」では、「海洋環境及び生物多様性への悪影響の軽減」という目標を掲げ、KPIとアクションプランの進捗を測りながら、取り組みの改善に努め

ています。潜在的な水質汚染物質に関する特定・分類プロセス 当社は海上輸送事業を主たる事業としています。国際条約である MARPOL 条約によって、海上輸送事業で発生する油やビルジといった油が含まれた汚水、その他化学物質等の適切な管理が求められており、今現在まで遵守し続けています。当社は、国際会議への参加による情報収集や、船舶などの現場への情報の周知、議論内容を踏まえた対応の検討等を通じてこれら条約を常に注視し遵守することで、潜在的な水質汚染物質に関する特定と分類を行い、適切な対応を行っております。汚染物質を特定するための指標 当社は、国際条約である MARPOL 条約をはじめとした法令や規制を汚染物質を特定するための指標としております。

[固定行]

(2.5.1) 水の生態系や人間の健康に悪影響を及ぼす、事業活動に伴う潜在的な水質汚染物質について、貴組織ではどのようにその影響を最小限に抑えているか説明してください。

Row 1

(2.5.1.1) 水質汚染物質カテゴリー

選択:

☒ 石油

(2.5.1.2) 水質汚染物質と潜在的影響の説明

船舶の燃料として重油、貨物として重油を海上輸送しております。万が一海上への流出が発生した場合、付近の生態系（微生物・魚類・植物・水鳥等）への影響が考えられます。

(2.5.1.3) バリューチェーン上の段階

該当するすべてを選択

☒ 直接操業

(2.5.1.4) 悪影響を最小限に抑えるための行動と手順

該当するすべてを選択

☒ 産業/化学品事故の防止、対策、対応

(2.5.1.5) 説明してください

当社グループは「世界最高水準の安全」を目指し、安全ビジョンを策定しております。安全ビジョンにて掲げている安全目標に対するKPIとして「油濁による海洋汚染件数：0件」を設定しており、24時間365日体制で船舶の動向を監視する安全運航支援センターの設置や、当社又は当社グループ全体の事業活動に対して甚大な影響を及ぼしうる事象（クライシス）が発生した場合に迅速にクライシス対策を講じる体制（クライシス対策本部）を整備すること等を通じてグループを挙げて油濁事故防止に取り組んでおります。また、船舶の燃料油タンク及びタンカーの船体は、油濁防止のため2重構造とすること（ダブルハル化）が国際条約で義務付けられており、当社グループも関係条約及び法令を遵守しています。以上のように、当社グループは油濁事故発生を抑止に努めております。油濁による海洋汚染件数は集計され、KPI進捗の評価が行われます。また、船舶の燃料油において水分や不純物を取り除くための前処理を行っていますが、この前処理で発生した水分や不純物を含んだ不要な油（廃油）は、専用タンクで加熱して水分を除去した後、環境規制に適合した焼却処理を行っています。本処理は装置によるモニタリングにより測定され、評価が行われます。

Row 2

(2.5.1.1) 水質汚染物質カテゴリー

選択:

☒ その他の有機合成化合物

(2.5.1.2) 水質汚染物質と潜在的影響の説明

海運業の上流バリューチェーンの一つに造船所があります。造船所では、廃油、塗料、港内浮遊物など、多種多様な水質汚染物質が発生します。装置の潤滑や防錆用途で使用する油類や石油製品は、生物の呼吸阻害や植物の光合成阻害など、付近の生態系全体に影響を及ぼす可能性があります。また、船体の塗装に使用される有機・無機樹脂類、顔料、添加剤、溶剤などの化学物質は、人体や生体に対して有害な影響を及ぼす可能性があります。これらの化学物質が排水とともに環境に放出されると、水質が悪化し、生態系に深刻な影響を及ぼす可能性があります。

(2.5.1.3) バリューチェーン上の段階

該当するすべてを選択

☒ バリューチェーン上流

(2.5.1.4) 悪影響を最小限に抑えるための行動と手順

該当するすべてを選択

☒ 規制要件を超えるコンプライアンス

(2.5.1.5) 説明してください

当社では、2021年に造船所を含む取引先の皆さまに既存の規制要件に留まらない事項についてご理解・ご協力いただきたい事項をまとめたものとして「商船三井グループ取引先調達ガイドライン」を策定し、ガイドライン内で、「化学物質の管理」「廃棄物の管理」「水資源の管理」についても取り組み推進協力を依頼しています。当ガイドラインは、主要造船所に周知しております。2023年には、当ガイドラインに定める事項の具体的な取り組み例をまとめた「商船三井グループ取引先調達ガイドライン解説書」をHPにて公開するなど、周知の徹底を図っています。また、サステナビリティに関わるリスクの把握・低減に向けた「バリューチェーンマネジメント(パートナーシップの取り組み)」の中で、当ガイドラインに沿った書面調査や必要に応じて詳細なヒアリングや現地実査を行いながら、取引先の皆様の取り組み状況のモニタリングを実施しております。化学物質については「法令や条約等で指定された有害な化学物質の取扱量及び所在の把握状況」、廃棄物については「実績把握状況、排出削減目標もしくはリサイクル目標設定状況」、水資源においては「取水・排水の管理状況、水使用量の実績把握状況、排出削減目標設定状況」の調査を行い、取引先造船所の取り組み状況を把握し、評価しております。重大な課題が確認された場合は、専門家やNGO等とも連携をしながら、取引先の皆様とともに今後の対策を考え、継続的な支援を実施してまいります。以上のように、取引先の皆様の規制への遵守を確認することにとどまらず、実態把握や取り組みの評価、課題に対する支援等を実施してまいります。参考：[責任ある調達 サステナビリティ 商船三井

(mol.co.jp)](<https://www.mol.co.jp/sustainability/governance/procurement/>) 「バリューチェーンマネジメントパートナーシップの取り組み」[商船三井グループ取引先調達ガイドライン (mol.co.jp)](<https://www.mol.co.jp/sustainability/governance/procurement/pdf/guideline.pdf>) [取引先調達ガイドライン解説書の目的 (mol.co.jp)](<https://www.mol.co.jp/sustainability/governance/procurement/pdf/guideline-explanation-document.pdf>)

Row 3

(2.5.1.1) 水質汚染物質カテゴリー

選択:

☒ その他の有機合成化合物

(2.5.1.2) 水質汚染物質と潜在的影響の説明

海運業の下流バリューチェーンの一つに解撤、すなわち船のリサイクルがあります。船舶の解撤ヤードにおいては、船体にも使用されている塗料を始めとした化学物質、重金属や残存する廃油・機械油など、多くの水質汚染物質が発生するリスクがあります。油類は、生物の呼吸阻害や植物の光合成阻害など、付近の生態系全体に影響を及ぼす可能性があります。また、船体の塗装に使用される化学物質は、人体や環境に対して有害な影響を及ぼす可能性があります。船舶の解撤時に発生する廃棄物からは有害な物質が含まれ、適切な管理・搬送・廃棄等が確保されないと、土壌汚染・海洋汚染に繋がり、生態系や健康への被害を来す恐れがあります。

(2.5.1.3) バリューチェーン上の段階

該当するすべてを選択

☒ バリューチェーン下流

(2.5.1.4) 悪影響を最小限に抑えるための行動と手順

該当するすべてを選択

☒ 規制要件を超えるコンプライアンス

(2.5.1.5) 説明してください

当社では、適切なシップリサイクルの推進に向け、当社グループ独自のシップリサイクルヤード選定基準である”Superior Shiprecycling Standards（以下、”SSS”）“を、2023 年度に策定し、既存の規制以上の要件を設けてヤードの選定を行っております。各シップリサイクルヤードの審査にあたっては、シップリサイクル条約に関する一般財団法人日本海事協会の認証状況に限らず、規制・法令・国際条約の遵守状況、「商船三井グループ取引先調達ガイドライン」で規定する環境・人権・安全品質・贈収賄をはじめとした腐敗防止等の様々な項目を取り入れた多くの審査基準を設けています。これらの基準をもとに、書面調査および現地視察を通じたリスク評価（審査）の上、ヤード選定を行います。選定ヤードに対しては、定期的な書面調査・現地視察などのモニタリングを通じ、選定後も審査基準に沿った運営が行われているかどうかについても確認しています。選定にあたっては、水質をはじめとした環境汚染への対応も確認し、影響を最小限に抑えるための措置を図っています。

[行を追加]

C3. リスクおよび機会の開示

(3.1) 報告年の間に貴組織に重大な影響を及ぼした、あるいは将来的に重大な影響を及ぼすと考えられる何らかの環境リスクを特定していますか。

気候変動

(3.1.1) 環境リスクの特定

選択:

☒ はい、直接操業とバリューチェーン上流／下流の両方において特定

水

(3.1.1) 環境リスクの特定

選択:

☒ はい、直接操業とバリューチェーン上流／下流の両方において特定

プラスチック

(3.1.1) 環境リスクの特定

選択:

☒ いいえ

(3.1.2) 貴組織が直接操業やバリューチェーン上流/下流に環境リスクがないと判断した主な理由

選択:

☒ 環境リスクは存在するが、事業に重大な影響を及ぼす可能性があるものはない

(3.1.3) 説明してください

当社は海運業を主要事業としておりメーカーではないため、事業におけるプラスチックの使用は限定的です。しかしながら、海洋を運航するという船の特性を生かし、プラスチックによる環境への悪影響の低減に取り組んでいます。具体的には、当社の事業から排出されたものではありませんが、洋上を航行するという海上輸送業の特性を活かして、海洋マイクロプラスチック回収装置を船に搭載し、自主的な回収を実施しています。

[固定行]

(3.1.1) 報告年の間に貴組織にを重大な影響を及ぼした、あるいは将来的に重大な影響を及ぼすことが見込まれると特定された環境リスクの詳細を記載してください。

気候変動

(3.1.1.1) リスク識別 ID

選択:

☒ Risk1

(3.1.1.3) リスクの種類と主な環境リスク要因

政策

☒ カーボンプライシングメカニズム

(3.1.1.4) リスクが発生するバリューチェーン上の段階

選択:

☒ 直接操業

(3.1.1.6) リスクが発生する国/地域

該当するすべてを選択

- | | |
|--|---|
| ☒ チェコ | ☒ フランス |
| ☒ ドイツ | ☒ ギリシャ |
| ☒ マルタ | ☒ イタリア |
| ☒ ベルギー | ☒ ラトビア |
| ☒ キプロス | ☒ オランダ |
| ☒ スペイン | ☒ ハンガリー |
| ☒ ブルガリア | ☒ リトアニア |
| ☒ クロアチア | ☒ ノルウェー |
| ☒ デンマーク | ☒ ポーランド |
| ☒ エストニア | ☒ ポルトガル |
| ☒ ルーマニア | ☒ アイスランド |
| ☒ スロバキア | ☒ アイルランド |
| ☒ スロベニア | ☒ スウェーデン |
| ☒ オーストリア | ☒ ルクセンブルグ |
| ☒ フィンランド | ☒ リヒテンシュタイン |

(3.1.1.9) リスクに関する組織固有の詳細

ここでは、当社の主要事業である国際海上輸送にカーボンプライシング制度が導入された場合の直接費の増加リスクについて記載します。当社は国際海上輸送を主要事業としています。現在、国際海上輸送全般に適用されるカーボンプライシング制度はありませんが、国際海上輸送は、GHG を大量に排出する産業セクターであり、カーボンプライシングが導入されればその影響は非常に大きなものとなります。その中でも当社は、グループ運航船舶規模873隻という世界有数の船隊規模を誇り、また、グループにおける国際海運からの排出量割合がScope1,2,3 合計排出量のうち95%以上を占めるため、国際海運セクターへのカーボンプライシング導入の影響は非常に重大です。現時点で国際海運セクターには制度的カーボンプライス導入されていませんが、国連の専門機関であり国際海運分野の政策立案を担うIMO（国際海事機関）で、海運セクター固有のスキームとして検討が進められています。IMO では2023年7月、GHG 排出削減戦略を見直し2050年頃までのGHG 排出ネットゼロ目標の設定しました。これまでの国際海運での脱炭素の施策では、船の効率性の基準により燃費を規制する手法を取っていますが、今後より低・脱炭素を推進していくため、使用する燃料のGHG 強度規制やGHG 排出量に応じた課金・還付制度などの具体的なカーボンプライシングメカニズムについて

の議論がIMOで本格化しています。また、このような国際的なカーボンプライシング制度に先行する動きとして、EUにおける地域規制としてEU-ETS制度の海運への拡張があり、2024年1月から、EU域内港湾に寄港する総トン数5,000トン以上の船舶を対象に、排出権取引制度が導入されました。このような状況から、当社は国際海運へのカーボンプライシング制度の導入はほぼ確実と想定しています。上述の通り、世界有数の船隊規模を誇る当社グループにとって、カーボンプライシング制度導入の影響は非常に大きいです。また、当社は日本を拠点とする総合海運会社ですが、欧州域内及び欧州inbound/outboundの海上輸送サービスも提供しているため、EU-ETSの制度対象となるサービスもあります。そこで当社では、TCFD提言に沿ってシナリオ毎にカーボンプライシングの財務的影響額を算出しました。当該試算を基に、全社的に統合されたリスクと機会の特定・評価・対応プロセスに沿って評価を行った結果、カーボンプライシングは財務的・戦略的どちらの面からも当社に重大な影響を及ぼすリスクであると分析しました。EU-ETSを含むカーボンプライシングの財務的影響を低減するためには、国際海上輸送サービスからの排出量削減が必要であり、当社グループは、排出削減に向けた具体的なアクションの一つとして、特に削減効果の大きい代替燃料の導入に積極的に取り組んでいます。なお、当リスクは国際海運全般に関するものであるため対象は全世界であることから、リスクが発生する可能性のある国や地域を特定することはできませんが、当回答は既に導入済のEU-ETSの対象国を選択しています。

(3.1.1.11) リスクの主な財務的影響

選択:

☒ 直接費の増加

(3.1.1.12) このリスクが組織に重大な影響を及ぼすと考えられる時間軸

該当するすべてを選択

☒ 長期

(3.1.1.13) 想定される時間軸でこのリスクが影響を及ぼす可能性

選択:

☒ ほぼ確実

(3.1.1.14) 影響の程度

選択:

☒ 高い

(3.1.1.16) 選択した将来的の時間軸において、当該リスクが組織の財務状況、業績およびキャッシュフローに及ぼすことが考えられる影響

当社は、気候変動リスクが発生した場合の財務的な影響を、シナリオ分析を通じて明らかにしております。具体的には、2050 年度をターゲットとして、「2.6 シナリオ」、「2 以下シナリオ」、「1.5 シナリオ」の3つのシナリオで、財務的な影響を試算しています。2.6 シナリオ：各国・機関が既に公表済みの政策を実現させるシナリオで、IEA「World Energy Outlook 2023（WEO2023）」の Stated Policies Scenario (STEPS) と整合。2 以下シナリオ：世界がSDGs の価値観実現のために協調し、気候変動対策が大きく進展するシナリオで、IEA の Announced Pledges Scenario (APS) と整合。1.5 シナリオ：世界全体で2050 年までにネットゼロ・エミッションが達成されるシナリオでIEA の Net Zero Emission by 2050 Scenario (NZE) と整合。21 年度から、当社の主要事業である国際海運を対象に、カーボンプライシングの導入についての財務影響を試算しています。長期になるほど影響額が大きくなるため、最も影響額が大きくなる2050 年時点の財務影響を試算しました。シナリオ分析の結果、影響額は想定シナリオによって幅があり、2.6 シナリオ (STEPS) では1200 億円、1.5 シナリオ(NZE) では2700 億円との試算となりました。なお、国際海運セクターへのカーボンプライシング制度導入の中でも議論が先行している EU-ETS の海運への導入における影響は、年間約70 億円と試算しており、上記影響額の中に含まれています。試算の詳細は後設問をご参照ください。

(3.1.1.17) リスクの財務的影響を定量化することができますか。

選択:

☒ はい

(3.1.1.23) 長期的に見込まれる財務上の影響額一最小 (通貨)

120000000000

(3.1.1.24) 長期的に見込まれる財務上の影響額一最大 (通貨)

270000000000

(3.1.1.25) 財務上の影響額の説明

計算に使用された数値、依拠する仮定 海上輸送で使用する化石燃料は、Heavy Fuel Oil、Marine Diesel 及び Marine Gas Oil、LNG です。これらの化石燃料それぞれにつき、以下の仮定を置き、化石燃料の船舶での使用によるカーボンプライシング課金額を試算しました。なお、財務インパクトは影響額が最大となる2050 年

時点の長期で試算していますが、カーボンプライシング導入による財務影響は、EU-ETS の導入やIMO における市場メカニズム導入を背景に中期・長期を通して継続的に発生しうると考えています。①TCFD の3つのシナリオごとに当社が想定する、当社グループ運航船からのBaU ベースでの2050年時点の年間燃料消費量見込み(単位: mil ton/年) ②CO2 排出係数(Heavy Fuel Oil : 3.114t-CO2/fuel-ton、Marine Diesel 及び Marine Gas Oil : 3.206t-CO2/fuel-ton、LNG : 2.75t-CO2/fuel-ton) ③TCFD の3つのシナリオごとの炭素税価格 (1.5 シナリオ(NZE)250US/t-CO2、2 以下シナリオ(APS)200US/t-CO2、2.6 シナリオ(STEPS)US90/t-CO2) ④日本円とUS の換算レート 1US110 円 これらの仮定から、2050 年時点の化石燃料の船舶での使用による年間カーボンプライシング課金額を試算しました。1.5 シナリオの場合 {Heavy Fuel Oil (2050 年時点の年間消費量想定 2.9 mil ton/年 x 排出係数 3.114 t-CO2/fuel-ton) Marine Diesel 及び Marine Gas Oil (2050 年時点の年間消費量想定 0.2mil ton/年 x 排出係数 3.206 t-CO2/fuel-ton) LNG (2050 年時点の年間消費量想定 0.03mil ton/年 x 排出係数 2.75 t-CO2/fuel-ton)} x 炭素税価格 250US/t-CO2 x 110JPN/US 約 2700 億円。2.6 シナリオの場合 {Heavy Fuel Oil (2050 年時点の年間消費量想定 3.6mil ton/年 x 3.114 t-CO2/fuel-ton) Marine Diesel 及び Marine Gas Oil (2050 年時点の年間消費量想定 0.27mil ton/年 x 3.206 t-CO2/fuel-ton) LNG (2050 年時点の年間消費量想定 0.04mil ton/年 x 2.75 t-CO2/fuel-ton)} x 炭素税価格 90US/t-CO2 x 110 円/US 約 1200 億円。2 以下シナリオでも同様に計算し、財務影響は約 2300 億円と計算しています。参考: EU-ETS 導入による影響額の算出根拠 国際海運セクターへのカーボンプライシング制度に関して、先行している欧州排出権取引制度 (EU-ETS) は、2024 年1月からの導入されました。当社では上記の国際的な規制導入による影響額試算に加え、EU-ETS 導入による当社グループへの財務影響についても、以下の通り試算しています。①2020 年の当社グループの運航実績を基に、対象となる航海の年間CO2 排出量を計算 ②EU-ETS 排出量単価を US100/ton-CO2 と仮定 ③対象排出量の100%が課金対象 ④日本円とUS の換算レート 1US110 円 これらの仮定のもと、EU-ETS 導入による年間課金額想定は約 70 億円の課金額と計算されました。①対象航海からのCO2 排出量 618 千 ton-CO2/年 x ②EU-ETS 排出量単価 US100/ton-CO2 x ③課金対象 100% x ④110 円/US 約 70 億円/年 試算結果は、排出量、単価、為替等の前提に応じて変動します。なお、当社の TCFD 開示の中では、この影響は「炭素税」に含めています。

(3.1.1.26) リスクへの主な対応

インフラ、テクノロジー、支出

☑ その他のインフラ、テクノロジー、支出に関連する対応がある場合は、具体的にお答えください:代替燃料の導入

(3.1.1.27) リスク対応費用

110000000000

(3.1.1.28) 費用計算の説明

代替燃料船の建造には、現時点で未確立な技術への研究開発費や安全対策費用など、従来船に比べて追加のCAPEX が発生するものと想定しています。代替燃料船

に関する技術はまだ開発途中であり、また使用燃料の種類によっても追加費用に幅はありますが、外部調査機関のレポート等によれば、一般的に必要なとされる追加 CAPEX 額は、LNG 燃料機関、アンモニア燃料機関で凡そ 1520 億円/隻と見込まれます。このような外部情報などを基に当社独自の手法で 1 隻当たりの追加 CAPEX を試算の上、2050 年時点の当社グループの想定運航隻数を掛けて、2050 年までの累計追加コストを算出しました。船舶は通常 20 年ほどの耐用年数があるため、費用は減価償却されます。そのため、2050 年までの累計追加コストを毎年の減価償却額に焼き直し、2050 年度時点での年間減価償却費用を、影響額として開示しています。具体的には、2.6 シナリオでは 200 億円/年、1.5 シナリオでは 400 億円/年と算定しました。より気候変動対策の必要性が高まる 1.5 シナリオにおいては、2.6 シナリオよりも早く水素・アンモニア燃料船の技術開発や建造が進むため早い段階で隻数を積み上げることが可能となるため、2050 年度時点での代替燃料に係る追加建造費用の年間減価償却が大きくなる想定です。代替燃料船を運航し海上輸送サービスを提供するためには、上記 CAPEX に加え、従来燃料と代替燃料との価格差による燃料費増加も必要です。代替燃料船導入による燃料費増加については、2050 年時点の当社グループ運航船での代替燃料年間消費量想定及び IEA など外部情報を基にした燃料価格想定のもと、2050 年時点において、1.5 シナリオでは 800 億円の燃料費増加、2.6 シナリオでは 800 億円の燃料費増加と試算しました。これらをまとめると、2050 年時点での必要対応費用は以下の通りとなります。1.5 シナリオ：代替燃料船造船費増加 400 億円、燃料費増 800 億円、合計 1200 億円のリスク対応費用 2.6 シナリオ：代替燃料船造船費増加 200 億円、燃料費増 800 億円、合計 1000 億円のリスク対応費用 これらシナリオの平均値である 1100 億円をリスク対応費用として記載しました。

(3.1.1.29) 対応の詳細

状況 リスクの低減、つまりカーボンプライシング課金額低減のためには、代替燃料の導入が有効と考えています。当社のように世界的に多様なコモディティを輸送する総合海運会社にとって、船舶燃料の解は一つとは限りません。輸送コモディティに合わせて最適な代替燃料の導入に向け、多様な候補燃料につき検討を進めています。課題 代替燃料を導入するためには、これらの燃料に対応した船（機関及びタンク等）の建造が必要です。ですが、代替燃料船の建造に関しては、現時点で技術が未確立または開発途上のものが多くあります。行動 当社は 2020 年 6 月公表の「環境ビジョン 2.0」において、排出削減に向けた具体的アクションの一つとして「代替燃料の導入」を掲げ代替燃料船の建造に取り組んできました。2021 年に公表した「環境ビジョン 2.1」においては、具体的アクションは「環境ビジョン 2.0」を踏襲しつつも、「2030 年までに LNG 燃料外航船 90 隻」というマイルストーンを新たに設けました。さらに 2023 年公表の「環境ビジョン 2.2」においては、2030 年までに LNG/メタノール燃料外航船 90 隻、2030 年までにゼロ・エミッション燃料使用割合 5%、2035 年までにネットゼロ・エミッション外航船 130 隻と、代替燃料導入に向けたマイルストーンを追加し、代替燃料の導入を加速度的に進めています。その実行例を以下に記載します。①LNG/メタノール燃料外航船の建造：2024 年 1 月時点において、ばら積み船 15 隻、自動車船 14 隻、タンカー 8 隻の合計 37 隻の外航船建造の投資決定を行っています。また、2023 年にメタノール二元燃料ばら積み船 1 隻の定期傭船契約に合意しており、環境ビジョン 2.2 で掲げるマイルストーン「2030 年までに LNG/メタノール燃料外航船 90 隻」に対する進捗率は、42%です。外航船では、2024 年 3 月に LNG（液化天然ガス）を主燃料とする自動車船「CERULEAN ACE」が竣工、また内航船では、2019 年 2 月には LNG 燃料タグボート「いしん」が竣工済、2023 年 4 月には LNG 燃料フェリー「さんふらわあ くれない」「さんふらわあ むらさき」が運航を開始し、既に 3 隻及び 4 隻目の LNG 燃料フェリーが 2025 年に竣工予定です。②バイオ燃料の導入：既存の船舶で活用できる代替燃料としてバイオ燃料があります。2023 年

度のバイオ燃料消費量実績は約14,000 トンで、主に欧州地域において使用しました。③アンモニア燃料船の建造：2021 年10 月にMAN Energy Solutions 社が開発中のアンモニアを主燃料とした主機発注に向けての基本協定書を締結し、その後2022 年6 月には、常石造船株式会社及び三井E&S 造船株式会社と、アンモニアを燃料とする外航液化ガス輸送船の建造に向けた共同開発を開始し、2023 年4 月には日本海事協会およびロイド船級協会の2 船級から基本設計承認を取得しました。環境ビジョン2.2 で掲げるマイルストーン「ネットゼロ・エミッション外航船」の1 番船として2020 年代の竣工、運航開始を目指し、複数船型で開発を推進しています。結果2023 年度は、上記①でのLNG 燃料への転換および上記②のバイオ燃料の使用により、52,898 トン/年のCO2 排出量を削減できたと推定しています。海運セクターにおける制度的カーボンプライシングとしては、2024 年1 月からEU-ETS が導入されています。2023 年度はEU-ETS における排出量単価をUS65/ton-CO2 をとして試算すると、約0.9 億円/年のカーボンプライシング課金額の低減効果があったものと想定しています。また、当社がこれらの代替燃料船を積極的に導入することは、世界的な代替燃料の普及に寄与すると考えています。これは国連が開発した持続可能な開発目標（SDGs）のうち、目標13「気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる」の進捗に寄与する活動です。また、2022 年5 月に、「2050 年ネットゼロ・エミッション」を達成するためにFirst Movers Coalition に参画しています。これは、国連が開発した持続可能な開発目標（SDGs）のうち、目標17「パートナーシップでの目標達成」の進捗に寄与する活動です。

水

(3.1.1.1) リスク識別 ID

選択:

☒ Risk2

(3.1.1.3) リスクの種類と主な環境リスク要因

急性の物理的リスク

☒ 洪水 (沿岸、河川の多雨、地下水)

(3.1.1.4) リスクが発生するバリューチェーン上の段階

選択:

☒ 直接操業

(3.1.1.6) リスクが発生する国/地域

該当するすべてを選択

- | | |
|---|--|
| ☒ チリ | ☒ チェコ |
| ☒ 中国 | ☒ ドイツ |
| ☒ 日本 | ☒ インド |
| ☒ タイ | ☒ ケニア |
| ☒ カナダ | ☒ パナマ |
| ☒ スイス | ☒ イタリア |
| ☒ トルコ | ☒ メキシコ |
| ☒ ベルギー | ☒ オランダ |
| ☒ ブラジル | ☒ オマーン |
| ☒ フランス | ☒ カタール |
| ☒ 大韓民国 | ☒ ミャンマー |
| ☒ ベトナム | ☒ ノルウェー |
| ☒ コロンビア | ☒ フィリピン |
| ☒ デンマーク | ☒ ロシア連邦 |
| ☒ マレーシア | ☒ 南アフリカ |
| ☒ スリランカ | ☒ モザンビーク |
| ☒ ケイマン諸島 | ☒ シンガポール |
| ☒ インドネシア | ☒ 台湾(中国) |
| ☒ モーリシャス | ☒ オーストラリア |
| ☒ モンテネグロ | ☒ ニュージーランド |
| ☒ アラブ首長国連邦 | |
| ☒ 香港特別行政区(中国) | |
| ☒ アメリカ合衆国（米国） | |
| ☒ グレート・ブリテンおよび北アイルランド連合王国(英国) | |

(3.1.1.7) リスクが発生する河川流域

該当するすべてを選択

☒ 不明

(3.1.1.9) リスクに関する組織固有の詳細

ここでは、水に関するリスクのうち当社の主要事業である国際海上輸送において障害となる可能性がある、洪水や台風といった自然災害について説明します。具体的には、洪水、台風といった自然災害が発生した際に、工業団地に立地する自動車工場や部品工場が大きな被害を受けるなど、船舶で運ぶための貨物のサプライチェーンが分断された場合のリスクについて記載します。このようなリスクが当社事業への与える影響の度合いは、輸送する貨物や発現するリスクによって大きく異なるため、当社では、主要な貨物、リスク事象につき、出来る限り網羅的に把握・整理の上、分析を進めております。対象とする貨物の生産/需要拠点到偏りがある（偏在性がある）、代わりになる商材がない（汎用性がない）、使用する船舶を特定の貨物にしか適用できない（硬直性がある）、輸送契約を切り替えにくい（硬直性がある）等の特性が、気候変動影響によるサプライチェーン寸断に繋がりがやすくなる、と考えることができます。総合海運企業である当社は多様なコモディティを輸送しているため、物理リスクの発現は非常に幅広くなります。本設問では、TCFD 提言に基づく開示で報告している、過去に発生した事例及びIPCC のRCP7.0 シナリオを参考に実施したケーススタディ「リスクケース① タイ内陸部で大規模洪水が発生、自動車生産工場が水没」について回答します。

(3.1.1.11) リスクの主な財務的影響

選択:

☒ 製品およびサービスに対する需要低下に起因した売上減少

(3.1.1.12) このリスクが組織に重大な影響を及ぼすと考えられる時間軸

該当するすべてを選択

☒ 短期

☒ 中期

☒ 長期

(3.1.1.13) 想定される時間軸でこのリスクが影響を及ぼす可能性

選択:

☒ ほぼ確実

(3.1.1.14) 影響の程度

選択:

☒ 低い

(3.1.1.16) 選択した将来的の時間軸において、当該リスクが組織の財務状況、業績およびキャッシュフローに及ぼすことが考えられる影響

洪水、台風といった自然災害が発生した際に、工業団地に立地する自動車工場や部品工場が大きな被害を受けるなど、船舶で運ぶための貨物のサプライチェーンが分断された場合、当社の直接操業に関する業績及びキャッシュフローに及ぼす影響は両面的です。短期的には、被災拠点を復旧し生産を再開するまでに時間を要するため、その期間は当該拠点からの出荷ができなくなり、当社の海上輸送が純減します。また、付随して当該拠点向けの輸送需要等にも影響が及ぶことも考えられ、関連する諸産業への波及が懸念されます。一方で、輸送ルート変更により新規需要が生じることも考えられます。海運事業においては、サプライチェーンの分断による生産拠点の移転は、決してネガティブなインパクトばかりを与えるわけではないと考えています。被災拠点での生産が停止した後も当該拠点が製造していた製品等の需要は変わらず存在しているため、代替出荷元からの海運需要が新たに発生します。また、生産拠点の機能不全に伴い、生産が再開されるまでの間に被災国の需要を輸入により満たす必要があり、他の生産地からの新たな海運需要が創出されます。以上より、短期的には被災拠点における輸送が純減する一方、代替の輸送需要を新たに取り込み、当社全体での輸送台数が大きく落ち込まないように対応を図ります。この新規取り込みによる影響は中期・長期にわたることが期待されます。

(3.1.1.17) リスクの財務的影響を定量化することができますか。

選択:

☒ いいえ

(3.1.1.26) リスクへの主な対応

多様化

☒ サプライヤーの多様化を拡大

(3.1.1.27) リスク対応費用

(3.1.1.28) 費用計算の説明

当社では、洪水や台風により貨物のサプライチェーンが分断され、輸送需要の減少につながる間接的な急性リスクへの対応策として、平常時よりリスクの分散を行っております。当社グループは、ドライバルク船、油送船、LNG 船、自動車船等を運航し、資源から製品まで様々な種類の貨物を運んでいます。サプライチェーン分断の影響は、船種、貨物、契約ごとに濃淡あるため、事業ごとのリスク及び機会を適切に把握するため、各貨物サプライチェーンに関するビジネス・インテリジェンスを強化しています。具体的には、単一貨物に過度に依存しない総合的輸送能力、営業能力の維持・確保によるリスク分散、全世界的な配船ネットワーク構築による地域的リスク分散、輸送契約における運航リスク負担低減、不稼働損失保険の付保などが挙げられます。これらの対応は通常の当社事業運営においての当社船隊整備や契約における工夫によるものであるため、追加の対応コストは発生しません。

(3.1.1.29) 対応の詳細

当社では、洪水や台風により貨物のサプライチェーンが分断され、輸送需要の減少につながる間接的な急性リスクへの対応策として、平常時よりリスクの分散を行っております。本リスクは船種、貨物、契約ごとに濃淡があるため、各貨物のサプライチェーンに関するビジネス・インテリジェンスを強化することにより、事業ごとのリスクについて適切な把握に努めております。また、単一貨物に過度に依存しない総合的輸送能力や営業能力の維持・確保によるリスク分散に加え、全世界的な配船ネットワーク構築による地域的リスク分散を行っております。さらに、輸送契約における運航リスク負担低減や、不稼働損失保険の付保を実施しております。

[行を追加]

(3.1.2) 報告年における環境リスクがもたらす重大な影響に脆弱な財務指標の額と割合を記入してください。

気候変動

(3.1.2.1) 財務的評価基準

選択:

☒ 資産

(3.1.2.2) この環境課題に対する移行リスクに脆弱な財務指標の額 (質問 1.2 で選択したものと同一通貨単位で)

259500000000

(3.1.2.3) この環境課題に対する移行リスクに脆弱な財務指標の全体に対する割合 (%)

選択:

☒ 21～30%

(3.1.2.4) この環境課題に対する物理的リスクに脆弱な財務指標の額 (質問 1.2 で選択したものと同一通貨単位で)

259500000000

(3.1.2.5) この環境課題に対する物理的リスクに脆弱な財務指標の全体に対する割合 (%)

選択:

☒ 21～30%

(3.1.2.7) 財務数値の説明

当社は国際海運事業を担っており、重要な資産として船舶を保有しています。従来保有している船舶は化石燃料をエネルギーとするものでしたが、環境ビジョン 2.2 で掲げている Action1 クリーンエネルギーの導入に基づき、LNG 燃料船への投資を進めています。Action1 を含む 2023 年度までの環境関連の投資額は 2,595 億円です。LNG 船への投資は、移行シナリオ下では、ゼロエミッション燃料船であるアンモニア・水素燃料船が本格的に普及した場合、GHG 排出量の観点から競争優位性に脆弱性があります。一方、これらゼロエミッション燃料船が本格普及するまでには、供給量やバンカリング拠点などの課題があり、喫緊で顕在化するものではないと想定していること、将来的に LNG 燃料船における e/bio メタンへの代替が進むことで GHG 排出を抑えることができます。当社はこれら情勢を常に注視し、最適な船隊計画を立案・修正しております。物理シナリオ下では、激甚化する気象災害の影響によって、船体の損傷等が発生する可能性があり、当社への資産への影響が想定されます。

水

(3.1.2.1) 財務的評価基準

選択:

☒ 売上

(3.1.2.2) この環境課題に対する移行リスクに脆弱な財務指標の額 (質問 1.2 で選択したものと同一通貨単位で)

0

(3.1.2.3) この環境課題に対する移行リスクに脆弱な財務指標の全体に対する割合 (%)

選択:

☒ 1%未満

(3.1.2.4) この環境課題に対する物理的リスクに脆弱な財務指標の額 (質問 1.2 で選択したものと同一通貨単位で)

0

(3.1.2.5) この環境課題に対する物理的リスクに脆弱な財務指標の全体に対する割合 (%)

選択:

☒ 1%未満

(3.1.2.7) 財務数値の説明

まず、当社の主要事業である海運業は水を消費する事業ではないことから、水セキュリティ分野における移行リスクが当社に及ぼす影響は小さいと考えられるため、脆弱な財務指標額は0となります。物理リスクについて、ここでは当社事業に関する水セキュリティ分野のリスクの一つである、パナマ運河の水位低下による通狭制限について記載します。事象発生直後は、一時的にパナマ運河における滞船や、航路変更による運航費の増加といった形で、船社の損益にマイナスのインパクトがあるものと考えられます。その一方で、事態が継続し、滞船や航路変更が定常的な場合、それを織り込む形で運賃・備船料市況は上方に修正されていくことが予想されます。実際に市況高騰が発生した場合、船社の損益にとってはプラスのインパクトが働くことも想定されるため、ここでもインパクトは両面的であり、単純な評価を行うことは困難です。当該事象に影響を受けやすい事業については現在評価中です。

[行を追加]

(3.3) 報告年の間に、貴組織は水関連の規制違反を理由として罰金、行政指導等、その他の処罰を科されましたか。

	水関連規制に関する違反	コメント
	選択: ☒ いいえ	報告年において、水関連の法規制違反はありませんでした。

[固定行]

(3.5.1) 貴組織の事業活動に影響を及ぼすカーボンプライシング規制を選択してください。

該当するすべてを選択

☒ EU ETS

☒ 日本炭素税

(3.5.2) 貴組織が規制を受けている各排出量取引制度 (ETS) の詳細を記載してください。

EU ETS

(3.5.2.1) ETS の対象とされるスコープ 1 排出量の割合

1.32

(3.5.2.2) ETS の対象とされるスコープ 2 排出量の割合

0

(3.5.2.3) 期間開始日

12/31/2023

(3.5.2.4) 期間終了日

03/30/2024

(3.5.2.5) 割当量

0

(3.5.2.6) 購入した許可量

25865

(3.5.2.7) CO2 換算トン単位の検証されたスコープ 1 排出量

0

(3.5.2.8) CO2 換算トン単位の検証されたスコープ 2 排出量

0

(3.5.2.9) 所有権の詳細

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:海運セクターにおいて、EU-ETS の責任主体は船主または船舶管理会社です。船主の場合、所有権を最もよく説明した選択肢は「Facilities we own but do not operate」となります。船舶管理会社の場合、船舶の所有権とは関連がありません。

(3.5.2.10) コメント

EU 域内に寄港する 5,000GT 以上の船舶からの CO2 排出量のうち、EU 域内港航海は 100%、EU と EU 域外との航海については 50%が制度の対象となります。2024 年の制度開始初年度は、軽減措置として対象 CO2 排出量の 40%が課金対象ですが、今後段階的に割合が上昇し、2026 年 1 月以降については 100%が制度の対象となります。本制度の遵守には船主や船舶管理会社など多くのステークホルダーとの協調が必要であるため、当社は関係者と協力して EU-ETS のルールに遵守しています。Verified emission が 0 となっているのは、本制度上、本設問における回答対象である 2024 年 1 月-3 月の排出量の検証を 2025 年 1 月 2025 年 3 月（本

質問書の報告期間外）に実施することが定められているためです。

[固定行]

(3.5.3) 貴組織が規制を受ける税制それぞれについて、以下の表に記入してください。

日本炭素税

(3.5.3.1) 期間開始日

04/01/2023

(3.5.3.2) 期間終了日

03/31/2024

(3.5.3.3) 税の対象とされるスコープ 1 総排出量の割合

0.43

(3.5.3.4) 支払った税金の合計金額

12675503

(3.5.3.5) コメント

グループ全体で購入する燃料のうち、「地球温暖化対策のための税」の対象となっている燃料につき、日本炭素税を納税しています。

[固定行]

(3.5.4) 規制を受けている、あるいは規制を受けることが見込まれる制度に準拠するための貴組織の戦略を回答してください。

<状況> 当社の主要事業である国際海上輸送における GHG 排出削減戦略は、国連の下部組織である IMO(国際海事機関)において議論されます。IMO は、「2050 年頃までに GHG 排出量ゼロ」という GHG 排出削減戦略を公表しています。IMO では既に、船ごとの新造船設計時のエネルギー効率上限を定める EEDI 規制(2011 年に IMO で採択)や、就航船に対しても同様のエネルギー効率を求める EEXI 規制(2021 年採択)などの国際的な規制があり、当社はそれらに準拠することで海運からの排出抑制に貢献していますが、IMO では国際海運セクターからのさらなる排出削減に向け、カーボンプライシング制度の導入についても議論が行われています。また、このような国際海運における国際的カーボンプライシング制度の議論と並行して、地域的なカーボンプライシング制度も様々な形で議論されており、特に欧州排出量取引制度(EU-ETS)は、2024 年 1 月から国際海運へ適用が開始されました。具体的には、欧州域内及び欧州発着の船舶に対して、段階的に排出量取引制度が適用されました。本制度は、排出する CO2 の量に相当する排出枠を購入する必要があり、まさにカーボンプライシングそのものになっています。課題このような状況において、当社の課題は、これらの国際的または地域的なカーボンプライシング制度にいち早く対応し、ルールを遵守すると同時に競争力のある海上輸送サービスを提供し続けることです。制度に準拠するための戦略カーボンプライシング制度は排出量に応じて課金されるため、財務インパクト低減の観点、また顧客への競争力のある輸送サービスの提供のためには、排出量の削減が不可欠です。当社は「環境ビジョン」において、IMO の GHG 削減戦略よりも野心的な「2050 年ネットゼロ達成」を含む定量目標を掲げるとともに、目標を実現するための具体的なアクションを設定しています。具体的には、「クリーンエネルギー導入 (GHG 排出量の少ない代替燃料への切り替え)」、「さらなる省エネ設備の導入 (風力活用などの省エネ設備導入による燃料使用量の削減)」「ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築 (カーボンプライシングへの適切対応)」などです。アクションの結果アクション 1: クリーンエネルギー導入エネルギー輸送、製品輸送など、多様なコモディティを輸送する当社のような総合海運会社にとって、船舶燃料の解は一つとは限りません。2050 年ネットゼロとマイルストーンの達成を前提に、それぞれのビジネスに最適な多様な代替燃料の導入検討を進めています。水素やアンモニア燃料もちろん、足元から排出削減を実施することでカーボンバジェットへ貢献できる LNG 燃料やメタノール燃料についても検討を進めています。例として、LNG 燃料について記載します。当社では、2009 年からフェリーへの LNG 燃料導入についての構想を開始しました。その後も検討を進め、当社グループが保有する初めての LNG 燃料船として、大阪湾を拠点とするタグボート「いしん」を 2019 年 4 月に就航させました。続いて第 2・3 船として、大阪―別府でフェリー輸送サービスに従事する「さんふらわあ くれない」「さんふらわあ むらさき」についての LNG 燃料化を 2019 年 11 月に決定しました (それぞれ 2022 年 3 月と 8 月に運航を開始) これら内航船での取り組みを踏まえ、2021 年 6 月公表の「環境ビジョン 2.1」において、「2030 年までに LNG 燃料船 90 隻」という定量マイルストーンを掲げ、トランジションとして LNG 燃料を活用していく方針を打ち出しました。2024 年現在、31 隻の LNG 燃料外航船の建造を決定済です。本マイルストーンは、2023 年 3 月策定の「環境ビジョン 2.2」においても引き継がれ、今後もトランジション燃料としての LNG 燃料活用を継続します。アクション 2: さらなる省エネ設備の導入水素やアンモニアなどの次世代燃料が広く普及するまでの間も、可能な限り排出削減を実施する必要があります。LNG やメタノールといった燃料の活用の他に、省エネによる燃料消費量削減が、足元では非常に重要です。当社は省エネ手段のうちでも洋上風力の活用に注目し、取り組みを進めてきました。以下は、洋上風力を船の推進力として活用する「ウインドチャレンジャー帆」について記載します。当社は 2009 年から、「ウインドチャレンジャー」の開発に関わってきました。ウインドチャレンジャーは 2009 年 10 月、東京大学、日本海事協会 (ClassNK)、造船会社など 13 団体が参加する産学共同研究として開始し、10 年以上の研究を経た 2022 年 10 月、当社が保有する船への搭載を完了し運航を開始しました。さらに 2024 年 7 月には第 2 船の竣工が完了しています。本取り組みに関しては 2024 年 4 月公表の「環境ビジョン 2.2」の中で

「ウインドチャレンジャー搭載隻数」を指標とする定量マイルストーン「2030年までに25隻、2035年までに80隻」を設定しています。2023年3月時点の搭載隻数は1隻で、今後も様々なコモディティに輸送船への搭載を検討するとともに、軽量化などの改善を行っていく方針です。カーボンプライシングに関するその他の取り組み当社では、カーボンプライシング制度にいち早く対応し競争力のある輸送サービスを提供するため、TCFDの枠組みを活用し、財務影響の試算を行っています。2021年7月には、EU-ETSを例に、排出量取引の導入が当社に及ぼす財務影響の試算を開始しました。2021年7月時点での財務影響の試算としては、①2020年度の当社の運航実績での対象排出量、②EUA単価US70、③対象排出量100%が課金対象、との仮定のもとで年間約50億円の課金額になると試算しましたが、更新されるEU提案の内容や炭素税価格の変動に合わせ2022年度に影響額試算を更新し、2023年3月時点ではEUA単価をUS100に見直し、影響影響額は年間70億円と評価しています。

(3.6) 報告年の間に貴組織に大きな影響を与えた、あるいは将来的に貴組織に大きな影響を与えることが見込まれる何らかの環境上の機会を特定していますか。

	特定された環境上の機会
気候変動	選択: ☒ はい、機会を特定しており、その一部/すべてが実現されつつあります
水	選択: ☒ はい、機会を特定しており、その一部/すべてが実現されつつあります

[固定行]

(3.6.1) 報告年の間に貴組織に大きな影響を与えた、あるいは将来的に貴組織に大きな影響を与えることが見込まれる特定された環境上の機会の詳細を記載してください。

気候変動

(3.6.1.1) 機会 ID

選択:

☒ Opp1

(3.6.1.3) 機会の種類と主な環境機会要因

市場

☒ 強力な競争上の優位性

(3.6.1.4) 機会が発現するバリューチェーン上の段階

選択:

☒ 直接操業

(3.6.1.5) 機会が発現する国/エリア

該当するすべてを選択

☒ チリ
☒ 中国
☒ 日本
☒ タイ
☒ アルバ
☒ ガーナ
☒ ギニア
☒ ハイチ
☒ インド
☒ イラク
☒ トーゴ
☒ トルコ
☒ アンゴラ
☒ ベルギー

☒ バハマ
☒ カナダ
☒ ジブチ
☒ ガボン
☒ ドイツ
☒ ケニア
☒ リビア
☒ マルタ
☒ パナマ
☒ ペルー
☒ エジプト
☒ フィジー
☒ フランス
☒ ギリシャ

☒ ブラジル
☒ イタリア
☒ ヨルダン
☒ メキシコ
☒ モロッコ
☒ ナミビア
☒ スーダン
☒ ベトナム
☒ アンギラ
☒ バーレーン
☒ バルバドス
☒ ドミニカ国
☒ エクアドル
☒ 赤道ギニア
☒ グアテマラ
☒ ジャマイカ
☒ パキスタン
☒ フィリピン
☒ ポルトガル
☒ レユニオン
☒ ロシア連邦
☒ アルジェリア
☒ キュラソー島
☒ ジブラルタル
☒ ホンジュラス
☒ インドネシア
☒ ナイジェリア
☒ プエルトリコ
☒ セントルシア

☒ グアム島
☒ オランダ
☒ オマーン
☒ カタール
☒ 大韓民国
☒ スペイン
☒ バミューダ
☒ カンボジア
☒ コロンビア
☒ コスタリカ
☒ クロアチア
☒ クウェート
☒ リトアニア
☒ マレーシア
☒ ニカラグア
☒ ノルウェー
☒ スロバキア
☒ 南アフリカ
☒ スリランカ
☒ チュニジア
☒ ウルグアイ
☒ アイルランド
☒ マダガスカル
☒ モーリタニア
☒ モーリシャス
☒ モザンビーク
☒ オーストラリア
☒ ドミニカ共和国
☒ エルサルバドル

- ☑ シンガポール
- ☑ 台湾(中国)
- ☑ コートジボワール
- ☑ マルティニーク島
- ☑ ニュージーランド
- ☑ アラブ首長国連邦
- ☑ パプア・ニューギニア
- ☑ セントクリストファー・ネイビス
- ☑ セントビンセントおよびグレナディーン諸島
- ☑ ボネール、シントユースタティウスおよびサバ
- ☑ グレート・ブリテンおよび北アイルランド連合王国(英国)
- ☑ グアドループ島
- ☑ サウジアラビア
- ☑ トリニダード・トバゴ
- ☑ タンザニア連合共和国
- ☑ 香港特別行政区(中国)
- ☑ アメリカ合衆国（米国）
- ☑ ベネズエラ・ボリバル共和国

(3.6.1.8) 組織固有の詳細

ここでは、物流段階の低・脱炭素化を望む荷主等が当社の低・脱炭素海洋輸送サービスを選択することによる、当社の売上増加機会について記載します。国際海運セクターの中でも当社は、鉄鉱石などの資源輸送、肥料・穀物などの多種多様な乾貨物輸送、LNGをはじめとするエネルギー輸送、自動車などの製品輸送と、幅広い種類の貨物輸送サービスをグローバルに展開する総合海運企業です。また、日本を本社としつつも、世界中で海上輸送サービスを提供しています。輸送コモディティごとに、また当社に輸送を依頼する顧客の属する業界や拠点などによって、低炭素輸送サービスへの志向度は様々な段階がありますが、海運会社である当社にとってのスコープ1排出は顧客にとってのスコープ3（上流または下流の物流）に当たるため、多くの顧客がサプライチェーンの一部である海上サービスの低炭素化を望んでいます。このような機会を獲得するため、当社においては、省エネ運航など既存の取り組みを超えた抜本的な低・脱炭素化に向けた様々な取り組みを、特に環境ビジョン2.0を策定した2020年6月から強力に推進しています。低・脱炭素化に向けた取組みの中でも特に排出削減効果の高いものとして、水素やアンモニアなどの代替燃料の導入があります。当社は、今すぐ実用可能な低炭素燃料であるLNG、メタノール、バイオディーゼルの使用を既に開始しています。より排出削減に貢献できるアンモニアなどの代替燃料は、今後中期的に国際海運においても普及が進むと考えているため、当社でも導入に向けて準備を進めています。このような代替燃料を船舶燃料として活用し、低・脱炭素海上輸送サービスを提供することで、海上輸送を含むサプライチェーンの低・脱炭素化を希望する既存顧客からの当社への海上輸送依頼の増加、加えて現在当社が海上輸送を受託していない新たな顧客からの新規輸送依頼が見込め、当社引き受け輸送量増加による売上増加につながると考えています。なお、機会が発現する国／エリアは、当社の寄港地実績を元に抽出しております。

(3.6.1.9) 当該機会の主な財務的影響

選択:

☒ 商品とサービスに対する需要増加に起因する売上増加

(3.6.1.10) 当該機会が組織に大きな影響を与えると見込まれる時間軸

該当するすべてを選択

☒ 中期

(3.6.1.11) 想定される時間軸の間に当該機会が影響を与える可能性

選択:

☒ ほぼ確実 (99～100%)

(3.6.1.12) 影響の程度

選択:

☒ 高い

(3.6.1.14) 選択した将来的な時間軸において、当該機会が組織の財務状況、業績およびキャッシュフローに与えることが見込まれる影響

LNG に加え水素やアンモニアなどさらなる低・脱炭素輸送サービス提案を通じ、既存貨物の当社の海上輸送量増加が期待できます。また、アンモニアや水素等の新しいクリーンエネルギーのサプライチェーンにおいては、海上輸送を含む物流段階もクリーンである必要があります。代替燃料導入により、これらの新規貨物輸送という機会を獲得し、売上増加につなげることができます。このような当社輸送量増加に伴う売上増加について、当社では以下の通り想定しています。当社が代替燃料船の導入により低・脱炭素輸送サービスを強化する一方、輸送サービスの低・脱炭素化に後れを取る企業は顧客からの輸送依頼が減少し、海運市場から撤退することも想定されます。アンモニアなどのより排出削減効果の大きい燃料が国際海運においても広く普及すると考えられる 2035 年時点において、海運市場全体の 510%（市場シェア率）を提供する他の海運会社が市場から撤退した場合、当社がそれらの貨物輸送を受注することで 862 億円 1,791 億円程度の売上増加につながります。このように、低・脱炭素輸送サービスを推進することでその効果として上述した売上増加が見込まれます。このうち、上述の投資決定済・運用中の LNG 燃料船 37 隻によって獲得がコミットされた売上高は約 444 億円/年です。当社は既に 37 隻の LNG 燃料船への投資を決定・済みであり、かつ今後長期に保有していく予定のため、これら 37 隻からの期待売上高は 854 億円 1,773 億円の内訳です。通常、船の耐用年数は約 20 年であることから、当社のこれまでの実績等から算

定した1隻当たりの想定売上高に37隻をかけ、さらに20年を掛けると、既に投資決定済のLNG燃料船から獲得できる期待売上高が算定できます。算定の結果、20年間で約8880億円と試算されました。これを20年で按分した約444億円/年が、これまでの当社取組による年間効果額と考えることができ、この効果額の2035年時点想定売上増加854億円1,773億円に対する進捗率は2552%です。当社は今後も、2030年までのマイルストーンに向けて継続的に取り組みを進めていきます。

(3.6.1.15) 当該機会の財務上の影響を定量化することができますか。

選択:

☒ はい

(3.6.1.19) 中期的に見込まれる財務上の影響額 - 最小 (通貨)

86200000000

(3.6.1.20) 中期的に見込まれる財務上の影響額 - 最大 (通貨)

179100000000

(3.6.1.23) 財務上の影響額の説明

数値を算出するために採用されたアプローチの内容 当社では、気候変動リスクが発生した場合の財務的な影響を、TCFD提言に沿ったシナリオ分析を通じて明らかにしています。サービスの低・脱炭素化による売り上げ増加については、当社の主要事業である国際海運を対象に、試算を行いました。シナリオ分析の結果、代替燃料船の導入は、カーボンプライシングによるマイナスインパクトの低減や、サプライチェーン低・脱炭素化を望む顧客からの需要増など、当社にとっての重要な機会であると分析しています。低・脱炭素化に向けた新技術の導入を他社に先駆けて取り組み、海上サービスの低・脱炭素化を望む顧客からのニーズにこたえることで、海運市場でこれらの顧客からの輸送需要を取り込んでシェアを増大し、当社グループの輸送量増加ひいては売上増加につなげるべく、取り組みを進めています。計算に使用された数値、仮定 海運市場全体の510%（市場シェア率）を提供する他の海運会社が低炭素海上輸送の実現に遅れを取り市場から撤退したと仮定し、これらの会社が撤退した後の輸送業務を生き残った企業が獲得するとの想定のもと、試算を行いました。このような変化は、2035年ごろまでの中期的に発生すると想定しています。計算式 5%が撤退した場合 撤退した企業の海運市場でのシェア5% 生き残った企業の海運市場でのシェア(100%-5%) 生き残った企業の市場シェア増加率平均5.3% 生き残った企業は、市場に放出された海上輸送貨物を獲得することで、市場シェアを現在の105.3%に拡大できる可能性があります。10%が撤退した場合 撤退した企業の海運市場でのシェア10% 生き残った企業の海運市場でのシェア(100%-10%) 生き残った企業の市場シェア増加率平均11% 生き

残った企業は、市場に放出された海上輸送貨物を獲得することで、市場シェアを現在の111%に拡大できる可能性があります。これを当社グループに当てはめると、以下の通りの売上増機会と試算できます。（最小）当社グループ売上1,627,912百万円5.3%売上増加額約862億円（最大）当社グループ売上1,627,912百万円11%売上増加額約1,791億円

(3.6.1.24) 機会を実現するための費用

30000000000

(3.6.1.25) 費用計算の説明

代替燃料船の建造には、現時点で未確立な技術への研究開発費や安全対策費用など、従来船に比べて追加のCAPEXが発生すると想定しています。代替燃料船に関する技術はまだ開発途中であり、また使用燃料の種類によっても追加費用に幅はありますが、外部調査機関のレポート等によれば、一般的に必要とされる追加CAPEX額は、LNG燃料機関、アンモニア燃料機関で凡そ1520億円/隻と見込まれます。このような外部情報などを基に当社独自の手法で1隻当たりの追加CAPEXを試算の上、2050年時点の当社グループ想定運航隻数を掛けて、2050年までの累計コストを算出しました。船舶は通常20年ほどの耐用年数があるため、費用は減価償却されます。そのため、2050年までの累計コストを毎年の減価償却額に焼き直し、2050年度時点での年間減価償却費用を算定しました。具体的には、2.6シナリオでは200億円/年、1.5シナリオでは400億円/年と算定しました。より気候変動対策の必要性が高まる1.5シナリオにおいては、2.6シナリオよりも早く水素・アンモニア燃料船の技術開発や建造が進むため早い段階で隻数を積み上げることが可能となるため、2050年度時点での代替燃料に係る追加建造費用の年間減価償却必要が大きくなる想定です。これらの試算から、「機会を実現するための費用」には、200億円と400億円の平均である300億円を記載しています。

(3.6.1.26) 機会を実現するための戦略

状況 機会の獲得、つまり低排出量サービスの開発及び拡張による売上増加のため、国際海上輸送サービスを提供する当社がとるべき施策の一つとして、代替燃料の船舶への導入があります。当社のように世界的に多様なコモディティを輸送する統合海運会社にとって船舶燃料の解は一つとは限らないため、輸送コモディティに合わせて最適な代替燃料の導入に向け、多様な候補燃料の検討を進めています。課題 代替燃料を導入するためには、これらの燃料に対応した船の建造が必要です。その一方で、代替燃料船の建造に関しては、現時点で技術が未確立または開発途上のものが多くあります。行動及びその結果 当社は2020年6月に、代替燃料船の導入を含む具体的な行動計画を示した「環境ビジョン2.0」を策定しました。その後も「環境ビジョン」の改善を継続的に実施し、2023年策定の「環境ビジョン2.2」においては、2030年までにLNG/メタノール燃料外航船90隻、2030年までにゼロ・エミッション燃料使用割合5%、2035年までにネットゼロ・エミッション外航船130隻というマイルストーンを置き、代替燃料の導入を進めています。その実行例としてLNG燃料船建造への投資決定実施があります。当社は、ドラ

イバルク船15隻、自動車船14隻、タンカー4隻、ケミカルタンカー4隻と、これまで合計37隻の外航船建造の投資決定を行っています。環境ビジョン2.2で掲げるマイルストーン「2030年までにLNG/メタノール燃料外航船90隻」に対する進捗率は、18%です。このような脱炭素輸送サービス提供を実施、強化することで、その効果として、輸送サービスの低・脱炭素化に後れを取る企業が逸した海上輸送需要を当社が取り込み、当社の売上増加に繋げることが期待できます。2050年ネットゼロ実現に向け、顧客からの海上輸送の低・脱炭素化要望は今後も強まると想定されます。当社においても実際に、2024年現在において、代替燃料導入を含む海上輸送の低・脱炭素化提案により、従来よりもさらに顧客との対話機会が増えその範囲も広がっている為、LNGに加え水素やアンモニアなどさらなる低・脱炭素輸送サービス提案を通じ、既存貨物の当社の海上輸送量増加が期待できます。また、アンモニアや水素等の新しいクリーンエネルギーのサプライチェーンにおいては、海上輸送を含む物流段階もクリーンである必要があります。代替燃料導入により、これらの新規貨物輸送という機会を獲得し、売上増加につなげることができます。このような当社輸送量増加に伴う売上増加について、当社では以下の通り想定しています。当社が代替燃料船の導入により低・脱炭素輸送サービスを強化する一方、輸送サービスの低・脱炭素化に後れを取る企業は顧客からの輸送依頼が減少し、海運市場から撤退することも想定されます。アンモニアなどにより排出削減効果の大きい燃料が国際海運においても広く普及すると考えられる2035年時点において、海運市場全体の510%（市場シェア率）を提供する他の海運会社が市場から撤退した場合、当社がそれらの貨物輸送を受注することで862億円1,791億円程度の売上増加につながります。このように、低・脱炭素輸送サービスを推進することでその効果として上述した売上増加が見込まれます。このうち、上述の投資決定済・運用中のLNG燃料船37隻によって獲得がコミットされた売上高は約444億円/年です。当社は既に37隻のLNG燃料船への投資を決定・済みであり、かつ今後長期に保有していく予定のため、これら37隻からの期待売上高は854億円1,773億円の内訳です。通常、船の耐用年数は約20年であることから、当社のこれまでの実績等から算定した1隻当たりの想定売上高に37隻をかけ、さらに20年を掛けると、既に投資決定済のLNG燃料船から獲得できる期待売上高が算定できます。算定の結果、20年間で約8880億円と試算されました。これを20年で按分した約444億円/年が、これまでの当社取組による年間効果額と考えることができ、この効果額の2035年時点想定売上増加854億円1,773億円に対する進捗率は2552%です。当社は今後も、2030年までのマイルストーンに向けて継続的に取り組みを進めていきます。

水

(3.6.1.1) 機会 ID

選択:

☒ Opp2

(3.6.1.3) 機会の種類と主な環境機会要因

評判資本

☒ 製品/サービスの需要増につながるレピュテーション上のベネフィット

(3.6.1.4) 機会が発現するバリューチェーン上の段階

選択:

☒ 直接操業

(3.6.1.5) 機会が発現する国/エリア

該当するすべてを選択

- | | |
|--|---|
| ☒ チリ | ☒ チェコ |
| ☒ 中国 | ☒ ドイツ |
| ☒ 日本 | ☒ インド |
| ☒ タイ | ☒ ケニア |
| ☒ カナダ | ☒ パナマ |
| ☒ スイス | ☒ イタリア |
| ☒ トルコ | ☒ メキシコ |
| ☒ ベルギー | ☒ オランダ |
| ☒ ブラジル | ☒ オマーン |
| ☒ フランス | ☒ カタール |
| ☒ 大韓民国 | ☒ ミャンマー |
| ☒ ベトナム | ☒ ノルウェー |
| ☒ コロンビア | ☒ フィリピン |
| ☒ デンマーク | ☒ ロシア連邦 |
| ☒ マレーシア | ☒ 南アフリカ |
| ☒ スリランカ | ☒ モザンビーク |
| ☒ ケイマン諸島 | ☒ シンガポール |
| ☒ インドネシア | ☒ 台湾(中国) |
| ☒ モーリシャス | ☒ オーストラリア |
| ☒ モンテネグロ | ☒ バングラデシュ |

- ☒ ニュージーランド
- ☒ アラブ首長国連邦
- ☒ 香港特別行政区(中国)
- ☒ アメリカ合衆国（米国）
- ☒ グレート・ブリテンおよび北アイルランド連合王国(英国)

(3.6.1.6) 機会が発現する河川流域

該当するすべてを選択

- ☒ 不明

(3.6.1.8) 組織固有の詳細

ここでは、当社が実施している水資源保全関連の取り組みによる、当社のブランドイメージ向上および優秀な人材の獲得に関する機会について記載します。当社では、様々な水資源保全の取り組みを行っております。まず、当社はモーリシャスやインドネシアにおいて自然保全・復元および地域貢献の取り組みを行っております。具体的には、モーリシャスではマングローブやサンゴ礁の保護を始めとする自然環境の回復保全や地域社会への支援を行うため、2021年6月にモーリシャスにて「MOL チャリタブルトラスト」を設立し、地域社会に寄り添ったきめ細やかな支援活動を行っています。また、同年11月には日本国内にて認定特定公益信託「公益信託 商船三井モーリシャス自然環境回復保全・国際協力基金」を設立し、さらに長期間かつ大規模なプロジェクトをサポートしています。インドネシアでは、ワイエルフォレスト株式会社と共同し、マングローブの再生・保全を目的としたブルーカーボンプロジェクトに参画することとしました。本プロジェクトにおいて、当社は資金面での貢献に加え、現地でのプロジェクトの運営にも深く関わっております。当社の主要事業における海上輸送サービスにおいては、海洋汚染につながる油濁事故を防止するため、安全ビジョンにおいて「油濁による海洋汚染件数：0件」をKPIとして設定し、24時間365日体制で船舶の動向を監視する安全運航支援センターの設置や、当社又は当社グループ全体の事業活動に対して甚大な影響を及ぼしうる事象（クライシス）が発生した場合に迅速にクライシス対策を講じる体制（クライシス対策本部）を整備すること等を通じてグループを挙げて油濁事故防止に取り組んでおります。また、海洋生物の越境移動による生態系への悪影響を防止するため適切な管理が条約により求められているバラスト水については、メーカーなどと協力の上バラスト水処理装置を開発し、条約発効に先立ち2014年度から同装置の搭載を進め、既存船100%の搭載が完了しました。以上のようなネイチャー・ポジティブ企業を目指した取り組みは、当社HP・採用HPやプレスリリース、各種講演会やイベント等で積極的な発信を行っています。このことは当社のブランドイメージ向上に繋がると考えられ、水資源を含む自然環境の保全等に関心が高い優秀な人材の獲得につながる機会となります。

(3.6.1.9) 当該機会の主な財務的影響

選択:

- ☒ 商品とサービスに対する需要増加に起因する売上増加

(3.6.1.10) 当該機会が組織に大きな影響を与えると見込まれる時間軸

該当するすべてを選択

- ☒ 短期
☒ 中期
☒ 長期

(3.6.1.11) 想定される時間軸の間に当該機会が影響を与える可能性

選択:

- ☒ 可能性が高い (66～100%)

(3.6.1.12) 影響の程度

選択:

- ☒ 中程度

(3.6.1.14) 選択した将来的な時間軸において、当該機会が組織の財務状況、業績およびキャッシュフローに与えることが見込まれる影響

当社が水資源保全に関する取り組みを推進することは、ブランドイメージの強化と優秀な人材の獲得に寄与します。これらの要素は、当社売上高や生産性の増加につながり、結果的には短期から長期にわたり、当社の財務状況に好影響を及ぼすと予想されます。この効果は、既存の顧客、潜在的な顧客、求職者の心理に間接的に作用します。そのため、その影響を定量的に評価することは困難です。

(3.6.1.15) 当該機会の財務上の影響を定量化することができますか。

選択:

- ☒ いいえ

(3.6.1.24) 機会を実現するための費用

800000000

(3.6.1.25) 費用計算の説明

当機会を実現するための活動は多岐にわたるため、具体例として重要な要素の一つであるモーリシャスにおける事例について記載します。2021年6月に地域社会に寄り添ったきめ細やかな支援活動を行うため設立した「MOL チャリタブルトラスト」には、約3億円を拠出しております。また、同年11月に長期間かつ大規模なプロジェクトをサポートするため設立した認定特定公益信託「公益信託 商船三井モーリシャス自然環境回復保全・国際協力基金」には約5億円を拠出しております。以上より、機会を実現するための費用として、モーリシャスにおける自然環境回復保全や地域社会への支援に対しては約8億円を拠出しております。

(3.6.1.26) 機会を実現するための戦略

当社は水資源保全関連の取り組みによるブランドイメージ向上および優秀な人材の獲得の機会を実現するための戦略は以下の通りです。まず、各取り組みを確実に推進するため、取り組みを担当する専門のチームを設置しております。このことにより、各取り組みの進行状況を適切に管理し、推進に必要なリソースを確保することが可能となります。また、当社の取り組みを広く知らせるため、HP・採用HP、プレスリリース、講演会、イベント等で積極的な対外発信を行っております。以上を着実に実施することにより、当社のブランドイメージ向上や優秀な人材の獲得へと繋げてまいります。

[行を追加]

(3.6.2) 報告年の間の、環境上の機会がもたらす大きな影響と整合する財務指標の額と比率を記入してください。

気候変動

(3.6.2.1) 財務的評価基準

選択:

☒ 資産

(3.6.2.2) この環境課題に対する機会と整合する財務指標の額 (1.2 で選択したものと同一通貨単位で)

(3.6.2.3) この環境課題に対する機会と整合する財務指標の全体に対する割合 (%)

選択:

☒ 31～40%**(3.6.2.4) 財務数値の説明**

C3.6.1 で報告した Opp1 の財務情報について報告します。当社は環境ビジョン2.2 で掲げている Action1 クリーンエネルギーの導入、Action2 さらなる省エネ技術の導入、Action3 効率オペレーションに基づき、代替燃料船やウィンドチャレンジャー等の省エネ技術への投資、効率オペレーションの探索を進めています。これら投資案件を含む、2023 年度までの環境関連の投資案件を合計すると 2,595 億円となっています。今次報告した財務指標の額を算出する手法は、環境関連の投資案件について社内で一元管理・環境ビジョンの Action 別に紐づけた状態となっています。これらを足し合わせたものです。また、当計算のベースの前提となる事項のうち、為替レートは極めて重要です。社内で中長期の為替レート見通しを立てた上で投資額を算出しておりますが、様々な変数により、見通しと異なる実態になる可能性が十分あります。引き続き注視していき、必要に応じた見直しをかけた上で、投資計画・実績に反映させていきます。

水

(3.6.2.1) 財務的評価基準

選択:

☒ 売上**(3.6.2.2) この環境課題に対する機会と整合する財務指標の額 (1.2 で選択したものと同一通貨単位で)**

0

(3.6.2.3) この環境課題に対する機会と整合する財務指標の全体に対する割合 (%)

選択:

☒ 1%未満

(3.6.2.4) 財務数値の説明

水資源保全関連の取り組みによるブランドイメージ向上および優秀な人材の獲得の機会がもたらす影響は既存の顧客、潜在的な顧客、求職者の心理に間接的に作用するものであるため、整合する財務指標を特定することは困難です。そのため、本設問では影響額を0として回答しております。

[行を追加]

C4. ガバナンス

(4.1) 貴組織は取締役会もしくは同等の管理機関を有していますか。

(4.1.1) 取締役会または同等の管理機関

選択:

☒ はい

(4.1.2) 取締役会または同等の機関が開催される頻度

選択:

☒ 四半期に 1 回以上の頻度で

(4.1.3) 取締役会または同等の機関の構成メンバー (取締役) の種類

該当するすべてを選択

☒ 常勤取締役またはそれに準ずる者

☒ 独立社外取締役またはそれに準ずる者

(4.1.4) 取締役会の多様性とインクルージョンに関する方針

選択:

☒ はい、公開された方針があります。

(4.1.5) 当該方針の対象範囲を簡潔に記載してください。

当社は、取締役会の役割・責任を果たすために、『取締役会メンバーに特に期待する経験・知識・能力』、及びジェンダー等の多様性を重視の上、事業に関する豊富な経験と知見を有し、かつ、広い視野と先見性をもってグローバルに経営の意思決定を行える社内取締役と、専門領域における豊富な経験と知見から、客観的な

視点をもつ複数の独立社外取締役により取締役会を構成しています。当社は、独立社外取締役の独立性に関する基準を策定・開示の上、他の上場会社の役員との兼任状況などを踏まえ、その人選を行っております。また、取締役会における独立社外取締役、及び業務執行に携わらない取締役をそれぞれ適正な規模で選定しております。

(4.1.6) 方針を添付してください (任意)

MOL-governance-policy.pdf

[固定行]

(4.1.1) 貴組織では、取締役会レベルで環境課題を監督していますか。

	この環境課題に対する取締役会レベルの監督
気候変動	選択: ☒ はい
水	選択: ☒ はい
生物多様性	選択: ☒ はい

[固定行]

(4.1.2) 環境課題に対する説明責任を負う取締役会のメンバーの役職 (ただし個人名は含めないこと) または委員会を特定し、環境課題を取締役会がどのように監督しているかについての詳細を記入してください。

気候変動

(4.1.2.1) この環境課題に説明責任を負う個人の役職または委員会

該当するすべてを選択

- ☒ 最高経営責任者(CEO)

(4.1.2.2) この環境課題に対する各役職の説明責任は取締役会を対象とする方針の中で規定されています

選択:

- ☒ はい

(4.1.2.3) この環境課題に対する当該役職の説明責任を規定する方針類

該当するすべてを選択

- ☒ 個々の取締役の職務記述書

(4.1.2.4) この環境課題が議題に予定されている頻度

選択:

- ☒ 全ての取締役会で予定されている議題 (常設議題)

(4.1.2.5) この環境課題が組み込まれたガバナンスメカニズム

該当するすべてを選択

- | | |
|--|---|
| ☒ 企業目標設定の監督 | ☒ 気候移行計画策定の監督と指導 |
| ☒ 年間予算の審議と指導 | ☒ 開示、監査、検証プロセスの監督 |
| ☒ シナリオ分析の監督と指導 | ☒ 全社方針やコミットメントの承認 |
| ☒ 事業戦略策定の監督と指導 | ☒ 気候移行計画実行のモニタリング |
| ☒ 事業戦略実行のモニタリング | ☒ 大規模な資本的支出の監督と指導 |
| ☒ 政策エンゲージメントの監督と指導 | ☒ 技術革新/研究開発の優先事項の審議と指導 |
| ☒ 政策エンゲージメントの監督と指導 | ☒ 依存、インパクト、リスク、機会の評価プロセスの審議と指導 |
| ☒ 買収/合併/事業売却の監督と指導 | ☒ 全社的な方針やコミットメントに対する遵守状況のモニタリング |

☒ 従業員インセンティブの承認と監督

☒ 組織の定める要件に対するサプライヤーの遵守状況のモニタリング

☒ 企業目標に向けての進捗状況のモニタリング

(4.1.2.7) 説明してください

当社は、グループ経営計画に、気候変動を含むサステナビリティ課題への取り組みを組み込んでいることから、最高経営責任者である CEO が、気候関連問題に対する責任を負っています。CEO は、取締役会議メンバーであるとともに、経営会議の議長も務めており、サステナビリティ委員会で付議された事項について、必要に応じ報告を受けています。サステナビリティ委員会は、組織的な気候戦略、GHG 排出削減目標、低・脱炭素ビジネスなどの気候移行計画策定の監督と指導、気候移行計画実行のモニタリング、及び意思決定に関する主な責任を担っています。取締役会は、サステナビリティ委員会および経営会議が行う気候変動に関する意思決定を監視しています。サステナビリティ委員会で決定された重要事項は、経営会議及び取締役会議にも報告されます。例えば、2021 年策定の「商船三井グループ環境ビジョン 2.1」や、2023 年 4 月策定の「商船三井グループ環境ビジョン 2.2」は、サステナビリティ委員会での審議後、経営会議で審議され、議長である CEO が最終的に決定の上、承認されました。その後さらに取締役会議に報告され、代表取締役である CEO を含む取締役会メンバーで審議され、取締役会議で承認されました。「環境ビジョン 2.2」は、「環境ビジョン 2.1」から引き継いだ 2050 年ネットゼロを含む複数の GHG 削減定量目標のみならず、ネットゼロ達成に向けた当社グループの具体的な排出削減経路「ネットゼロ・エミッションへの Pathway」も含んでいます。また、環境ビジョン 2.2 においては、ネットゼロ実現に向けた施策の実効性を高めるため、2050 年までの中間地点に定量マイルストーンを整備するなど、継続的に環境ビジョンの改善を実施しています。また、より高い経営レベルでの環境課題に関する議論を強化することを目的に、取締役会の討議事項に「サステナビリティ討議」を追加し、脱炭素長期シナリオについて議論を行います。取締役会が環境課題に関連するリスクと機会に不随するコスト増を伴うトレードオフについてどのように考慮しているかについては、シナリオ別に貨物輸送需要の長期見通しの策定を指示しております。これにより、将来の需要に見合った投資額となる判断材料を準備することができ、環境課題のリスク最小化・機会最大化となる投資が検討できる体制を作り上げています。

水

(4.1.2.1) この環境課題に説明責任を負う個人の役職または委員会

該当するすべてを選択

☒ 最高経営責任者(CEO)

(4.1.2.2) この環境課題に対する各役職の説明責任は取締役会を対象とする方針の中で規定されています

選択:

☒ はい

(4.1.2.3) この環境課題に対する当該役職の説明責任を規定する方針類

該当するすべてを選択

☒ 個々の取締役の職務記述書

(4.1.2.4) この環境課題が議題に予定されている頻度

選択:

☒ 全ての取締役会で予定されている議題 (常設議題)

(4.1.2.5) この環境課題が組み込まれたガバナンスメカニズム

該当するすべてを選択

☒ 企業目標設定の監督

☒ 開示、監査、検証プロセスの監督

☒ 全社方針やコミットメントの承認

☒ 政策エンゲージメントの監督と指導

☒ 政策エンゲージメントの監督と指導

☒ 企業目標に向けての進捗状況のモニタリング

☒ 依存、インパクト、リスク、機会の評価プロセスの審議と指導

☒ 全社的な方針やコミットメントに対する遵守状況のモニタリング

(4.1.2.7) 説明してください

当社は、グループ経営計画に、水関連を含むサステナビリティ課題への取り組みを組み込んでいることから、最高経営責任者である CEO が、水関連問題に対する責任を負っています。CEO は、取締役会議メンバーであるとともに、経営会議の議長も務めており、サステナビリティ委員会で付議された事項について、必要に応じ報告を受けています。サステナビリティ委員会は、水セキュリティ関連事項について、評価、管理、及び意思決定に関する主な責任を担っています。取締役会は、サステナビリティ委員会および経営会議が行う水に関する意思決定を監視しています。サステナビリティ委員会で決定された重要事項は、経営会議及び取締役会議にも報告されます。例えば、2021 年策定の「商船三井グループ環境ビジョン 2.1」や、2023 年策定の「商船三井グループ環境ビジョン 2.2」は、サステナビリティ委員会での審議後、経営会議で審議され、議長である CEO が最終的に決定の上、承認されました。その後さらに取締役会議に報告され、代表取締役である

CEOを含む取締役会メンバーで審議され、取締役会議で承認されました。「環境ビジョン2.2」はバラスト水処理装置の搭載目標を記載しております。また、当社グループにおいては、コーポレートガバナンスポリシーを制定しており、「2. 経営計画の策定・開示」の「(2) 社会・環境問題を始めとするサステナビリティをめぐる課題への対応」の項目にて、取締役会が環境問題に取り組むことを明記しております。また、2024年度からは、より高い経営レベルでの環境課題に関する議論を強化することを目的に、取締役会の討議事項に「サステナビリティ討議」を追加し様々なサステナビリティテーマについての議論を行います。

生物多様性

(4.1.2.1) この環境課題に説明責任を負う個人の役職または委員会

該当するすべてを選択

☒ 最高経営責任者(CEO)

(4.1.2.2) この環境課題に対する各役職の説明責任は取締役会を対象とする方針の中で規定されています

選択:

☒ はい

(4.1.2.3) この環境課題に対する当該役職の説明責任を規定する方針類

該当するすべてを選択

☒ 個々の取締役の職務記述書

(4.1.2.4) この環境課題が議題に予定されている頻度

選択:

☒ 全ての取締役会で予定されている議題 (常設議題)

(4.1.2.5) この環境課題が組み込まれたガバナンスメカニズム

該当するすべてを選択

☒ 企業目標設定の監督

☒ 企業目標に向けての進捗状況のモニタリング

- ☒ 開示、監査、検証プロセスの監督
- ☒ 全社方針やコミットメントの承認
- ☒ 政策エンゲージメントの監督と指導
- ☒ 政策エンゲージメントの監督と指導

- ☒ 依存、インパクト、リスク、機会の評価プロセスの審議と指導
- ☒ 全社的な方針やコミットメントに対する遵守状況のモニタリング

(4.1.2.7) 説明してください

当社は、グループ経営計画に、生物多様性関連を含むサステナビリティ課題への取り組みを組み込んでいることから、最高経営責任者である CEO が、生物多様性に対する責任を負っています。CEO は、取締役会議メンバーであるとともに、経営会議の議長も務めており、サステナビリティ委員会で付議された事項について、必要に応じ報告を受けています。サステナビリティ委員会は、生物多様性関連事項について、評価、管理、及び意思決定に関する主な責任を担っています。取締役会は、サステナビリティ委員会および経営会議が行う生物多様性に関する意思決定を監視しています。サステナビリティ委員会で決定された重要事項は、経営会議及び取締役会議にも報告されます。例えば、2021 年策定の「商船三井グループ環境ビジョン 2.1」や、2023 年策定の「商船三井グループ環境ビジョン 2.2」は、サステナビリティ委員会での審議後、経営会議で審議され、議長である CEO が最終的に決定の上、承認されました。その後さらに取締役会議に報告され、代表取締役である CEO を含む取締役会メンバーで審議され、取締役会議で承認されました。「環境ビジョン 2.2」はバラスト水処理装置の搭載目標を記載しております。また、当社グループにおいては、コーポレートガバナンスポリシーを制定しており、「2. 経営計画の策定・開示」の「(2) 社会・環境問題を始めとするサステナビリティをめぐる課題への対応」の項目にて、取締役会が環境問題に取り組むことを明記しております。また、2024 年度からは、より高い経営レベルでの環境課題に関する議論を強化することを目的に、取締役会の討議事項に「サステナビリティ討議」を追加し様々なサステナビリティテーマについての議論を行います。

[固定行]

(4.2) 貴組織の取締役会は、環境課題に対する能力を有していますか。

気候変動

(4.2.1) この環境課題に対する取締役会レベルの能力

選択:

- ☒ はい

(4.2.2) 取締役会が環境課題に関する能力を維持するためのメカニズム

該当するすべてを選択

- ☒ 社内の専門家による常設ワーキンググループに定期的に助言を求めています。
- ☒ 環境課題に関し、組織外のステークホルダーや専門家と定期的にエンゲージメントを行っています。
- ☒ 環境課題に関する知識を、取締役の指名プロセスに組み込んでいます。
- ☒ 取締役向けに、環境課題や業界のベストプラクティス、基準 (TCFD、SBTi 等) に関する定期的な研修を行っています。
- ☒ この環境課題に関して専門的知見を有する取締役会メンバーが少なくとも 1 人います。

(4.2.3) 取締役会メンバーの環境関連の専門知識

経験

- ☒ 環境課題に重点を置いた職務における役員レベルの経験
- ☒ 環境課題に重点を置いた職務における管理職レベルの経験
- ☒ 環境課題にさらされ、サステナビリティの転換期を迎えている組織での経験

水

(4.2.1) この環境課題に対する取締役会レベルの能力

選択:

- ☒ はい

(4.2.2) 取締役会が環境課題に関する能力を維持するためのメカニズム

該当するすべてを選択

- ☒ 社内の専門家による常設ワーキンググループに定期的に助言を求めています。
- ☒ 環境課題に関し、組織外のステークホルダーや専門家と定期的にエンゲージメントを行っています。
- ☒ 環境課題に関する知識を、取締役の指名プロセスに組み込んでいます。
- ☒ 取締役向けに、環境課題や業界のベストプラクティス、基準 (TCFD、SBTi 等) に関する定期的な研修を行っています。

☒ この環境課題に関して専門的知見を有する取締役会メンバーが少なくとも 1 人います。

(4.2.3) 取締役会メンバーの環境関連の専門知識

経験

- ☒ 環境課題に重点を置いた職務における役員レベルの経験
- ☒ 環境課題に重点を置いた職務における管理職レベルの経験
- ☒ 環境課題にさらされ、サステナビリティの転換期を迎えている組織での経験

[固定行]

(4.3) 貴組織では、経営レベルで環境課題に責任を負っていますか。

	この環境課題に対する経営レベルの責任
気候変動	選択: ☒ はい
水	選択: ☒ はい
生物多様性	選択: ☒ はい

[固定行]

(4.3.1) 環境課題に責任を負う経営層で最上位の役職または委員会を記入してください (個人の名前は含めないでください)。

気候変動

(4.3.1.1) 責任を有する個人の役職/委員会

役員レベル

- ☑ 最高サステナビリティ責任者(CSO)

(4.3.1.2) この役職が負う環境関連の責任

依存、インパクト、リスクおよび機会

- ☑ 環境への依存、インパクト、リスクおよび機会の評価
- ☑ 環境への依存、インパクト、リスクおよび機会に関する今後のトレンドに関する評価
- ☑ 環境への依存、インパクト、リスクおよび機会の管理

エンゲージメント

- ☑ 環境課題に関する政策エンゲージメントの管理
- ☑ 環境関連の要求事項に対するサプライヤーのコンプライアンス管理
- ☑ 環境課題に関連したバリューチェーン・エンゲージメントの管理

方針、コミットメントおよび目標

- ☑ 全社の環境方針および/またはコミットメントに対する遵守状況のモニタリング
- ☑ 全社的な環境目標に向けた進捗の測定
- ☑ 全社的な環境方針および/またはコミットメントの策定
- ☑ 全社的な環境目標の設定

戦略と財務計画

- ☑ 環境関連のシナリオ分析の実施
- ☑ 環境課題を考慮した事業戦略の策定
- ☑ 気候移行計画の作成
- ☑ 気候移行計画の実行

(4.3.1.4) 報告系統（レポーティングライン）

選択:

☒ 最高経営責任者 (CEO) に報告

(4.3.1.5) 環境課題に関して取締役会に報告が行われる頻度

選択:

☒ 四半期に 1 回以上の頻度で

(4.3.1.6) 説明してください

当社のサステナビリティ委員会の議長はCFOです。これは当社のサステナビリティ戦略が投資計画と強く紐づいていることに起因しているためであり、2023年度の3年間で、延べ6,500億円の環境投資額を計画しています。当社の最高サステナビリティ責任者は、Chief Sustainability Officer(CSuO)です。CSuOは、気候関連を含む環境・サステナビリティに関する主な事項の評価、管理、及び意思決定に最終的な責任を負っています。サステナビリティ委員会は、CEOが議長を務める経営会議、及び取締役会により監視されています。サステナビリティ委員会は定期的に開催しており、2023年度は5回開催しました。重要な案件については取締役会にも報告されるため、取締役会への報告頻度は四半期に一度以上です。具体的な審議事項の例（主なものを抜粋）として、2023年度に議論した内容の一部をご紹介します。(1) サステナビリティリスクの軽減に向けた、当社独自のリサイクルヤード選定基準(2) GHG排出量やGHG排出原単位などの環境ビジョンで掲げる目標の進捗(3) インターナルカーボンプライシング制度の改訂(4) グループ会社におけるサステナビリティ好事例の情報共有(5) EU-ETSへの対応方針(6) 海運業界における長期トレンドとGHG削減ロードマップ当社は、取締役会において環境を含むサステナビリティ経営の全体戦略や外部環境の分析など、サステナビリティに関する討議を行うことを定めるとともに、サステナビリティ委員会で審議された事項のうち特に重要なものについては取締役会での決議を経て決定するなど、取締役会が環境に関する取組への監督責任を負っています。また、高い経営レベルでの環境課題に関する議論を強化することを目的に、取締役会の討議事項に「サステナビリティ討議」を追加しています。

水

(4.3.1.1) 責任を有する個人の役職/委員会

役員レベル

☒ 最高サステナビリティ責任者(CSO)

(4.3.1.2) この役職が負う環境関連の責任

依存、インパクト、リスクおよび機会

- ☒ 環境への依存、インパクト、リスクおよび機会の評価
- ☒ 環境への依存、インパクト、リスクおよび機会に関する今後のトレンドに関する評価
- ☒ 環境への依存、インパクト、リスクおよび機会の管理

エンゲージメント

- ☒ 環境課題に関する政策エンゲージメントの管理
- ☒ 環境関連の要求事項に対するサプライヤーのコンプライアンス管理
- ☒ 環境課題に関連したバリューチェーン・エンゲージメントの管理

方針、コミットメントおよび目標

- ☒ 全社の環境方針および/またはコミットメントに対する遵守状況のモニタリング
- ☒ 全社的な環境目標に向けた進捗の測定
- ☒ 全社的な環境方針および/またはコミットメントの策定
- ☒ 全社的な環境目標の設定

戦略と財務計画

- ☒ 環境関連のシナリオ分析の実施
- ☒ 環境課題を考慮した事業戦略の策定
- ☒ 気候移行計画の作成
- ☒ 気候移行計画の実行

(4.3.1.4) 報告系統（レポーティングライン）

選択:

- ☒ 取締役会に直接報告

(4.3.1.5) 環境課題に関して取締役会に報告が行われる頻度

選択:

☒ 四半期に 1 回以上の頻度で

(4.3.1.6) 説明してください

当社グループは、環境問題を重要な経営課題と捉え、代表取締役社長を最高責任者とした環境マネジメント体制を構築しています。環境に関する取組については、経営会議の下部機構であるサステナビリティ委員会を中心に審議を行い、同委員会の委員長はチーフ・フィナンシャル・オフィサー(CFO)が務めています。これは当社のサステナビリティ戦略が投資計画と強く紐づいていることに起因しているためであり、202325 年度の 3 年間で、延べ 6,500 億円の環境投資額を計画しています。副委員長は当社の最高サステナビリティ責任者であるチーフ・サステナビリティ・オフィサー (CSuO) が務めています。CSuO は、水関連を含む環境・サステナビリティに関する主な事項の評価、管理、及び意思決定に最終的な責任を負っています。サステナビリティ委員会は定期的に開催しており、2023 年度は 5 回開催しました。当社は、取締役会において環境を含むサステナビリティ経営の全体戦略や外部環境の分析など、サステナビリティに関する討議を行うことを定めるとともに、サステナビリティ委員会で審議された事項のうち特に重要なものについては取締役会での決議を経て決定するなど、取締役会が環境に関する取組への監督責任を負っています。また、高い経営レベルでの環境課題に関する議論を強化することを目的に、取締役会の討議事項に「サステナビリティ討議」を追加しています。

生物多様性

(4.3.1.1) 責任を有する個人の役職/委員会

役員レベル

☒ 最高サステナビリティ責任者(CSO)

(4.3.1.2) この役職が負う環境関連の責任

依存、インパクト、リスクおよび機会

- ☒ 環境への依存、インパクト、リスクおよび機会の評価
- ☒ 環境への依存、インパクト、リスクおよび機会に関する今後のトレンドに関する評価
- ☒ 環境への依存、インパクト、リスクおよび機会の管理

エンゲージメント

- ☒ 環境課題に関する政策エンゲージメントの管理
- ☒ 環境関連の要求事項に対するサプライヤーのコンプライアンス管理
- ☒ 環境課題に関連したバリューチェーン・エンゲージメントの管理

方針、コミットメントおよび目標

- ☒ 全社の環境方針および/またはコミットメントに対する遵守状況のモニタリング
- ☒ 全社的な環境目標に向けた進捗の測定
- ☒ 全社的な環境方針および/またはコミットメントの策定
- ☒ 全社的な環境目標の設定

戦略と財務計画

- ☒ 環境関連のシナリオ分析の実施
- ☒ 環境課題を考慮した事業戦略の策定
- ☒ 気候移行計画の作成
- ☒ 気候移行計画の実行

(4.3.1.4) 報告系統（レポーティングライン）

選択:

- ☒ 取締役会に直接報告

(4.3.1.5) 環境課題に関して取締役会に報告が行われる頻度

選択:

- ☒ 四半期に1回以上の頻度で

(4.3.1.6) 説明してください

当社グループは、環境問題を重要な経営課題と捉え、代表取締役社長を最高責任者とした環境マネジメント体制を構築しています。環境に関する取組については、

経営会議の下部機構であるサステナビリティ委員会を中心に審議を行い、同委員会の委員長はチーフ・フィナンシャル・オフィサー(CFO)が務めています。これは当社のサステナビリティ戦略が投資計画と強く紐づいていることに起因しているためであり、2023年度3年間で、延べ6,500億円の環境投資額を計画しています。副委員長は当社の最高サステナビリティ責任者であるチーフ・サステナビリティ・オフィサー(CSuO)が務めています。CSuOは、生物多様性関連を含む環境・サステナビリティに関する主な事項の評価、管理、及び意思決定に最終的な責任を負っています。サステナビリティ委員会は定期的に開催しており、2023年度は5回開催しました。当社は、取締役会において環境を含むサステナビリティ経営の全体戦略や外部環境の分析など、サステナビリティに関する討議を行うことを定めるとともに、サステナビリティ委員会で審議された事項のうち特に重要なものについては取締役会での決議を経て決定するなど、取締役会が環境に関する取組への監督責任を負っています。また、高い経営レベルでの環境課題に関する議論を強化することを目的に、取締役会の討議事項に「サステナビリティ討議」を追加しています。

気候変動

(4.3.1.1) 責任を有する個人の役職/委員会

役員レベル

- ☒ 最高経営責任者(CEO)

(4.3.1.2) この役職が負う環境関連の責任

戦略と財務計画

- ☒ 環境課題に関連した企業買収、合併、事業売却の管理
- ☒ 環境課題に関連した年次予算の管理
- ☒ イノベーション/低環境負荷製品またはサービス (R&Dを含む) に関連した優先事項の管理

(4.3.1.4) 報告系統（レポーティングライン）

選択:

- ☒ 取締役会に直接報告

(4.3.1.5) 環境課題に関して取締役会に報告が行われる頻度

選択:

☒ 四半期に1回以上の頻度で

(4.3.1.6) 説明してください

当社は、経営計画の遂行がサステナビリティ課題の解決につながり企業価値を向上させるとの考えのもと、経営計画に、サステナビリティ課題への取り組みを組み込んでいます。当社が特定している5つのサステナビリティ課題には、気候変動を含む海洋・地球環境の保全が含まれます。経営計画は、3つの中長期的な主要戦略（ポートフォリオ戦略、環境戦略、地域戦略）を基盤としています。環境への取り組みは、サステナビリティ課題と経営計画の主要戦略の双方に含まれ、当社経営計画の中でも特に重要であることから、CEOを議長とする経営会議策定委員会においても様々な審議がなされます。具体例（抜粋）としては以下の通りで、委員長であるCEOが最終的に評価、管理、及び意思決定を行います。気候緩和活動に対する年間予算の管理、低炭素サービス(研究開発を含む)関連の資本支出、気候関連の買収合併売却の監督 2024年4月に公表した当社グループ経営計画「BLUE ACTION2035」においては、2023-2025年度累計の投資額の50%以上を環境関連に投資するという積極的な資本支出を打ち出しています。環境関連投資には、代替燃料船への資本支出、風力などを活用した省エネ装置への資本支出及び研究開発に加え、代替燃料インフラを支えるクリーンエネルギー輸送や生産プロジェクト（気候関連の企業買収や出資を含む）への関与などが含まれます。このような議案につき、委員長であるCEOが最終的に評価し意思決定を行いました。

気候変動

(4.3.1.1) 責任を有する個人の役職/委員会

役員レベル

☒ その他の役員レベル、具体的にお答えください:報酬諮問委員会

(4.3.1.2) この役職が負う環境関連の責任

その他

☒ 環境実績に関連した従業員インセンティブの提供

(4.3.1.4) 報告系統（レポーティングライン）

選択:

☒ 取締役会に直接報告

(4.3.1.5) 環境課題に関して取締役会に報告が行われる頻度

選択:

☒ 年 1 回

(4.3.1.6) 説明してください

当社は、業務執行取締役に対する報酬について、気候変動の対策状況や進捗度合いを反映させています。具体的には、代表取締役社長を含む各業務執行取締役の報酬の6%を占める長期目標貢献報酬を対象としています。取締役の個人別の報酬等の内容については、社外取締役を委員長とし、社外取締役が過半を占める報酬諮問委員会の審議・答申を踏まえ、取締役会の決議により決定しています。報酬諮問委員会では取締役、執行役員の報酬制度のレビューを適宜行い、長期的な企業価値の向上に対するインセンティブを含む役員報酬の在り方について、ステークホルダーの視点を重視した客観的な立場から検討をおこなっています。

[行を追加]

(4.5) 目標達成を含め、環境課題の管理に対して金銭的インセンティブを提供していますか?

気候変動

(4.5.1) この環境課題に関連した金銭的インセンティブの提供

選択:

☒ はい

(4.5.2) この環境課題の管理に関連した役員および取締役会レベルの金銭的インセンティブが全体に占める比率 (%)

6

(4.5.3) 説明してください

当社は、取締役報酬に気候変動の対策状況や進捗度合いを反映させています。具体的には、代表取締役社長を含む各業務執行取締役の報酬の20%を占める長期目標貢献報酬のうち30%、つまり報酬全体の6%が対象です。長期目標貢献報酬は、あらかじめ定めた業績指標や目標に対する達成度との連動性を持っています。評価の期間は13年です。評価指標としては、株主価値向上のインセンティブとするためのTSR（Total Shareholder Return。配当込みの株主総利回り）に関する指標、当期純利益向上と自己資本効率化に対するインセンティブとするためのROE、に加え、中長期貢献個人目標があります。中長期貢献個人目標は、企業価値を向上させる、将来に成果が現出する取り組みを促すために設定されたもので、長期目標貢献報酬のうち30%のウェイトを占めます。当社は、経営計画の遂行がサステナビリティ課題の解決につながり企業価値を向上させるとの考えのもと、グループ経営計画にサステナビリティ課題への取り組みを組み込んでいます。当社グループ経営計画にサステナビリティ課題への取り組みが組み込まれていることから、気候変動対策を含むサステナビリティに関する進捗度合いは、当社企業価値向上に資するものです、そのため、代表取締役社長をはじめ各業務執行取締役の評価には、気候変動の対策状況やその他ESGに関する取り組みの進捗度合いが反映されています。

水

(4.5.1) この環境課題に関連した金銭的インセンティブの提供

選択:

☒ いいえ、今後2年以内に導入予定です。

(4.5.3) 説明してください

現在、水に関する目標・KPIを設定していないため、併せて当該テーマの管轄する役員への金銭的インセンティブも存在していません。今後水関連の分析を進めていき、目標設定の可否や内容を判断した上で、必要に応じ反映を進めていきます。

[固定行]

(4.5.1) 環境課題の管理に対して提供される金銭的インセンティブについて具体的にお答えください(ただし個人の名前は含めないでください)。

気候変動

(4.5.1.1) 金銭的インセンティブの対象となる役職

取締役会または役員レベル

- ☒ 取締役会/執行役員会

(4.5.1.2) インセンティブ

該当するすべてを選択

- ☒ ボーナス - 給与の一定割合

(4.5.1.3) 実績指標

目標

- ☒ 環境目標の達成

戦略と財務計画

- ☒ 気候移行計画の達成

排出量削減

- ☒ 排出削減イニシアチブの実施

(4.5.1.4) 当該インセンティブが紐づけられているインセンティブプラン

選択:

- ☒ 長期インセンティブプランまたは同等のもののみ (契約による複数年ボーナス等)

(4.5.1.5) インセンティブに関する追加情報

当社は、取締役報酬に気候変動の対策状況や進捗度合いを反映させています。具体的には、代表取締役社長を含む各業務執行取締役の報酬の20%を占める長期目標貢献報酬のうち30%、つまり報酬全体の6%が対象です。

(4.5.1.6) 当該の役職に対するインセンティブは、どのような形で貴組織の環境関連のコミットメントおよび/または気候関

連の移行計画達成に寄与していますか。

当社は、取締役報酬に気候変動の対策状況や進捗度合いを反映させています。具体的には、代表取締役社長を含む各業務執行取締役の報酬の20%を占める長期目標貢献報酬のうち30%、つまり報酬全体の6%が対象です。長期目標貢献報酬は、あらかじめ定めた業績指標や目標に対する達成度との連動性を持っています。評価の期間は13年です。評価指標としては、株主価値向上のインセンティブとするためのTSR（Total Shareholder Return。配当込みの株主総利回り）に関する指標、当期純利益向上と自己資本効率化に対するインセンティブとするためのROE、に加え、中長期貢献個人目標があります。中長期貢献個人目標は、企業価値を向上させる、将来に成果が現出する取り組みを促すために設定されたもので、長期目標貢献報酬のうち30%のウェイトを占めます。当社は、経営計画の遂行がサステナビリティ課題の解決につながり企業価値を向上させるとの考えのもと、グループ経営計画にサステナビリティ課題への取り組みを組み込んでいます。当社グループ経営計画にサステナビリティ課題への取り組みが組み込まれていることから、気候変動対策を含むサステナビリティに関する進捗度合いは、当社企業価値向上に資するものです、そのため、代表取締役社長をはじめ各業務執行取締役の評価には、気候変動の対策状況やその他ESGに関する取り組みの進捗度合いが反映されています。

[行を追加]

(4.6) 貴組織は、環境課題に対処する環境方針を有していますか。

	貴組織は環境方針を有していますか。
	選択: ☒ はい

[固定行]

(4.6.1) 貴組織の環境方針の詳細を記載してください。

Row 1

(4.6.1.1) 対象となる環境課題

該当するすべてを選択

- ☒ 気候変動
- ☒ 水
- ☒ 生物多様性

(4.6.1.2) 対象範囲のレベル

選択:

- ☒ 組織全体

(4.6.1.3) 対象となるバリューチェーン上の段階

該当するすべてを選択

- ☒ 直接操業
- ☒ バリューチェーン上流
- ☒ バリューチェーン下流
- ☒ ポートフォリオ

(4.6.1.4) 対象範囲について説明してください。

商船三井グループは、当社グループ及び社会全体の共通課題である海洋・地球環境の保全に向け、「商船三井グループ環境憲章」を定めています。本憲章の内容については、全ての事業活動（デューデリジェンスやM&A等も含む）に適用され、当社グループの全ての従業員が遵守するとともに、取引先を含む全てのビジネスパートナーの皆さまにもご協力いただくこととしています。また、お取引先の皆さまにご協力をお願いする事項をまとめたものとして、環境保全の観点も含む「取引先調達ガイドライン」を策定しております。

(4.6.1.5) 環境方針の内容

環境に関するコミットメント

- ☒ 法的に指定された保護地域を尊重する宣言
- ☒ ステークホルダーエンゲージメントと環境課題に関するキャパシティビルデ

イングに対するコミットメント

- ☒ 循環経済に向けた戦略に対するコミットメント
- ☒ ランドスケープ復元と自然生態系の長期的保全をサポートする自然に根ざした解決策の実施に対するコミットメント
- ☒ 絶滅危惧種と保護種に対する悪影響の回避に対する宣言
- ☒ 共通のサステナビリティ目標推進のため、包括的なマルチステークホルダー・ランドスケープ (河川流域を含む) ・イニシアチブに関与することに対するコミットメント
- ☒ 規制および遵守が必須な基準の遵守に対するコミットメント
- ☒ 規制遵守を超えた環境関連の対策を講じることに対するコミットメント

気候に特化したコミットメント

- ☒ 再生可能エネルギー100%に対するコミットメント
- ☒ ネットゼロ排出に対するコミットメント

水に特化したコミットメント

- ☒ 有害物質の削減または段階的な使用停止に対するコミットメント
- ☒ 水質汚染の管理/削減/根絶に対するコミットメント
- ☒ 水消費量削減に対するコミットメント
- ☒ 取水量削減に対するコミットメント
- ☒ 地元コミュニティにおける安全に管理された水衛生 (WASH) に対するコミットメント

社会的コミットメント

- ☒ ジェンダー平等と女性のエンパワーメント推進に対するコミットメント
- ☒ 先住民族および地元コミュニティの土地、資源、居住地に対する慣習に基づく占有権の尊重および保護に対するコミットメント
- ☒ 先住民族と地域コミュニティの、自由意思による、事前の、十分な情報に基づく同意(FPIC) の確保に対するコミットメント

(4.6.1.6) 貴組織の環境方針がグローバルな環境関連条約または政策目標に整合したものであるかどうかを記載してください。

該当するすべてを選択

- ☒ はい、パリ協定に整合しています。

(4.6.1.7) 公開の有無

選択:

☒ 公開されている

(4.6.1.8) 方針を添付してください。

CDP2024EnvironmentalManagement.pdf

[行を追加]

(4.10) 貴組織は、何らかの環境関連の協働的な枠組みまたはイニシアチブの署名者またはメンバーですか。

(4.10.1) 貴組織は、何らかの環境関連の協働的な枠組みまたはイニシアチブの署名者またはメンバーですか。

選択:

☒ はい

(4.10.2) 協働的な枠組みまたはイニシアチブ

該当するすべてを選択

☒ 国連グローバル・コンパクト

☒ Next Gen CDR Facility, World Economic Forum

☒ 気候変動イニシアティブ (JCI)

☒ 気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD)

☒ Mission Possible Partnership

☒ Task Force on Nature-related Financial Disclosures (TNFD)

☒ その他、具体的にお答えください : **Getting toZero, First Movers Coaligion,**

(4.10.3) 各枠組みまたはイニシアチブにおける貴組織の役割をお答えください。

Mission Possible Partnership: 産業界の脱炭素化を目指す官民パートナーシップである Mission Possible Partnership が纏めた Sector Transition Strategy 「MAKING NET-ZERO AMMONIA POSSIBLE」 に署名しています。本提言では、2030 年のアンモニア産業の脱炭素化にむけて、この 10 年間を重要な期間と位置づけ、2050 年までにパリ協定の目標に到達するために、バリューチェーン全体にわたってクリーンエネルギー、工業プラント、政策改革等がどうあるべきかの具体的な行動要

件を関係者に向けて示しています。当社の「商船三井グループ環境ビジョン2.2」で掲げるネットゼロ・エミッション達成に向けた取り組み及び当社企業理念と合致する内容であるため賛同・署名し、活動しています。TCFD：当社は、気候変動を重要な経営課題の一つとして認識し、TCFDの提言に賛同を表明しています。TCFDで要求されている取組を進めるとともに、財務インパクトなどの積極的な開示を行っています。TNFD：当社は2022年11月、TNFDフォーラムに参画しました。当社は、事業による自然資本及び生物多様性への影響を認識し、気候変動のみならず、生物多様性や大気汚染、また主要事業である海上輸送と深く関係する海洋環境につき、広く環境課題と捉えています。2022年度から、TNFD等を活用した自然への依存/影響、及び自然による事業へのリスク/機会の分析を開始しています。また、TNFD日本協議会の会合に参加し、企業としての課題や疑問などにつきフィードバックを行っています。また当社は、TNFDの開示推奨項目に従って情報開示を行う意思表示である、TNFD Early Adopterとしての登録を行い、2024年度の自然関連財務情報を2025年度に開示すべく、調査・検討を進めております。

[固定行]

(4.11) 報告年の間に、貴組織は、環境に (ポジティブにまたはネガティブに) 影響を与え得る政策、法律または規制に直接的または間接的に影響を及ぼす可能性のある活動を行いましたか。

(4.11.1) 環境に影響を与え得る政策、法律、規制に直接的または間接的に影響を及ぼす可能性のある外部とのエンゲージメント活動

該当するすべてを選択

☒ はい、政策立案者と直接エンゲージメントを行っています。

☒ はい、当組織は、その活動が政策、法律または規制に影響を与え得る業界団体または仲介組織を通じて、および/またはそれらの団体に資金提供または現物支援を行うことで、間接的にエンゲージメントを行っています。

(4.11.2) 貴組織が、グローバルな環境関連の条約または政策目標に整合してエンゲージメント活動を行うという公開されたコミットメントまたはポジションステートメントを有しているかどうかを回答してください。

選択:

☒ はい、私たちには世界環境条約や政策目標に沿った公開のコミットメントや立場表明があります

(4.11.3) 公開のコミットメントや立場表明に沿った地球環境条約や政策目標

該当するすべてを選択

☒ パリ協定

(4.11.4) コミットメントまたはポジションステートメントを添付してください。

[mol_group_environmental_vision_2.2.pdf](#)

(4.11.5) 貴組織が透明性登録簿に登録しているかどうかを回答してください。

選択:

☒ いいえ

(4.11.8) 外部とのエンゲージメント活動が貴組織の環境関連のコミットメントおよび/または移行計画と矛盾しないように貴組織で講じているプロセスを説明してください。

当社の気候移行計画における、外部組織との協働の位置づけ 国際海上輸送の低・脱炭素化は、船舶の保有者及び運航者である当社のみではなく、様々なステークホルダーとの協働活動が必要です。具体的には、海運業界にとって合理的な規制の導入や円滑な気候変動対応の実施のためには、国際海運セクターにとっての政策立案者である IMO や、海運に関する業界団体との協働が不可欠です。IMO は、国連の下部組織で、国際海運に関する環境規制や GHG 削減戦略などを管轄しています。当社はこのような外部組織との協働の重要性を認識し、当社の気候移行計画である「環境ビジョン2.2」にも織り込んでいます。具体的には、2050 年ネットゼロ達成に向けての具体的アクションとして「アクション4：ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築」を設定し、その中で政策決定者及び業界団体への関与や、国際イニシアチブへの参加を組み込んでいます。外部組織との協働活動が、当社気候移行計画と矛盾しないためのプロセス 当社グループの各部/各社が、投資、事業活動、外部組織との協働活動を行う際には、案件の内容に応じたグループ内委員会での承認が必要です。その承認の際の基準となるのは、経営計画との整合性です。当社は、経営計画の遂行がサステナビリティ課題の解決につながり企業価値を向上させるとの考えのもと、グループ経営計画にサステナビリティ課題への取り組みを組み込んでいます。当社が特定している5つのサステナビリティ課題には、環境（気候変動を含む海洋・地球環境の保全）が含まれますが、その環境への取り組みの方向性を示すものが「環境ビジョン」です。上述のように、外部組織との協働活動は「環境ビジョン2.2」の一部であることから、当社グループにおける外部組織との協働関係は、その承認に際して当社の気候移行計画である「環境ビジョン2.2」との矛盾がないことを確認しています。また、当社が特定した環境上の依存とインパクト、リスクと機会は、外部とのエンゲージメント活動と強く関与しています。当社の主要事業である外航海運事業は、上述の IMO が政策立案を行っておりますが、代替燃料の転換のタイミングや規模等は当社の戦略及びリスク・機会に影響を与えます。エンゲージメント活動を実施するプロセスにおいて、海運業界の現状・将来に関する情報収集分析を実施しておりますが、これは社内でのリスク・機会の特定、見直しにも活用されています。

(4.11.1) 報告年の間に、環境に (ポジティブまたはネガティブな形で) 影響を及ぼし得るどのような政策、法律、または規制に関して、貴組織は政策立案者と直接的なエンゲージメントを行いましたか。

Row 1

(4.11.1.1) 貴社が政策立案者と協働している政策、法律、または規制をお答えください

国際海運セクターへの排出量取引制度についての制度設計

(4.11.1.2) 当該政策、法律、規制が関係する環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

(4.11.1.3) 環境に影響を及ぼし得る政策、法律、規制が焦点としている分野

環境影響および環境圧力

☒ 排出量 - CO2

(4.11.1.4) 政策、法律、規制の地理的対象範囲

選択:

☒ 全世界

(4.11.1.6) 政策、法律、または規制に対する貴社の立場

選択:

☒ 重要性の低い例外があるうえで支持

(4.11.1.7) 例外がある場合はその詳細と当該政策、法律、規制に対する貴組織が提案する代替的アプローチ

IMO（国際海事機関）においては、国際海運からの GHG 排出削減のため、重油等の従来の化石燃料から再生エネルギー由来の低炭素燃料への燃料転換を促すような規制的・経済的な手法の必要性が議論されています。現状では、低炭素燃料が船舶燃料として十分に供給される見通しは立っておらず、これらの燃料の使用を要件とするような規制の導入は時期尚早であるとの否定的な意見もありますが、当社は、上述の日本船主協会等への意見提出を通じて、経済的インセンティブを取り入れた低炭素燃料の普及促進制度（MBM）や排出権取引制度（ETS）等をできるだけ早く国際海運セクターに導入し、実際の GHG 排出削減が促進されるようにすべきと、意見を表明しています。

(4.11.1.8) 当該政策、法律、規制についての政策立案者との直接的なエンゲージメントの種類

該当するすべてを選択

- ☒ 公開の場での議論
- ☒ 政策立案者が立ち上げたワーキンググループへの参加
- ☒ 書面による提案/質問の提出

(4.11.1.9) この政策、法律、または規制に関連し、報告年の間に貴組織が政策立案者に提供した資金の金額 (通貨)

0

(4.11.1.10) 貴組織の環境に関するコミットメントや移行計画の達成に対するこの政策、法律、規制の重要性、これが貴組織のエンゲージメントにどのようにつながっているか、貴組織のエンゲージメントが成功裏に行われているかどうかをどのように測定しているかを説明してください。

国際海運セクターへの排出量取引制度の導入は、当社の気候移行計画に重要な影響を及ぼすことから、中心にあると言えます。当社の気候移行計画である「環境ビジョン2.2」では、2050 年ネットゼロ達成に向けて、具体的な 5 つのアクションを定めています。アクション1. クリーンエネルギーの導入：主に船舶における、水素、アンモニア、LNG、メタノールなどのクリーンエネルギーの活用。アクション2. さらなる省エネ技術の導入：洋上風力を船の推進力に活用する「ウインドチャレンジャー帆」などの省エネ技術の積極導入。アクション3. 効率オペレーション：最適運航の追求による燃料消費効率向上。アクション4. ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築：13 で自社からの排出削減に全力で取り組むことに加え、それらのアクションの実効性を高めていくための「ネットゼロを可能にする仕組みづくり」。政策決定者や業界団体への関与に加え、大気中から CO2 を除去・貯留する「ネガティブ・エミッション」に足元から取り組み、CO2 除去プロ

ジェクトの普及拡大に貢献。アクション5. グループ総力を挙げた低・脱炭素事業拡大：既存の海上輸送サービスで得た知見や経験を活かした「海洋クリーンエネルギー事業」で、クリーンエネルギーのサプライチェーン構築に貢献。「海洋クリーンエネルギー事業」の例としては、アンモニアや水素などの船舶燃料サプライチェーン構築プロジェクトへの参画や、洋上風力発電及びその関連事業など。国際海運セクターに排出量取引制度が導入されれば、アクション13に沿って先進的に取り組みを進めている当社の海上輸送サービスは強い競争力を持つこととなります。また、国際海運におけるクリーンエネルギー利用需要が高まり、アクション5「グループ総力を挙げた低・脱炭素事業拡大」の主要分野である、海洋クリーンエネルギー事業、またアクション4「ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築」の一つである「ネガティブ・エミッション」プロジェクトの事業規模や地理的範囲の拡大につながります。

(4.11.1.11) この政策、法律、または規制に関する貴組織のエンゲージメントが、グローバルな環境関連の条約または政策目標と整合しているかどうかについて評価を行っているかを回答してください。

選択:

☒ はい、評価しました。整合しています

(4.11.1.12) この方針や政策、法律、規制への組織の取り組みと一致する世界的な環境条約または政策目標

該当するすべてを選択

☒ パリ協定

[行を追加]

(4.11.2) 報告年の間に、業界団体またはその他の仲介団体/個人を通じた、環境に対して(ポジティブまたはネガティブな形で)影響を与え得る政策、法律、規制に関する貴組織の間接的なエンゲージメントの詳細について記載してください。

Row 1

(4.11.2.1) 間接的なエンゲージメントの種類

選択:

☒ 業界団体を通じた間接的なエンゲージメント

(4.11.2.4) 業界団体

アジア太平洋

☒ アジア太平洋のその他の業界団体。具体的にお答えください。：一般社団法人日本船主協会

(4.11.2.5) 当該組織または個人がある考え方に立つ政策、法律、規制に関連する環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

(4.11.2.6) 貴組織の考え方は、貴組織がエンゲージメントを行う組織または個人の考え方と一致しているかどうかを回答してください。

選択:

☒ 一貫性を有している

(4.11.2.7) 報告年の間に、貴組織が当該組織または個人の考え方に影響を与えようとしたかどうかを回答してください。

選択:

☒ はい、当社は業界団体の現在の立場を公に推奨しています

(4.11.2.8) 貴組織の考え方は当該組織または個人の考え方とどのような形で一致しているのか、それとも異なっているのか、そして当該組織または個人の考え方に影響を及ぼすための行動を取ったかについて記載してください。

当社は日本を本社とする海運会社です。気候変動に対する国単位での取り組み目標を議論する場としては、気候変動枠組条約（UNFCCC）がありますが、国際海運における方針、法律、規制については、別途、IMO（国際海事機関）で検討され、決定しています。IMO に対しては各国当局（日本の場合は国土交通省）が意見表明を行います。その際には、一般財団法人日本船主協会のメンバーから意見を募ります。そのため日本船主協会は、国際海運における方針、法律、規制について重要な影響力を持っています。当社は日本船主協会に加盟しており、また日本船主協会内の環境委員会にも参加しています。日本船主協会は、気候変動対策を含む地球環境保全のために海運業はなにをすべきか、安全で効率的な輸送のために関連分野も含めたインフラ整備は如何にあるべきかなど、日本の海運業を常に大

きな視点から捉え、日本の海運業者を代表して意見を発信する役目を担っています。世界の海を舞台に事業展開する海運業界にとって、気候変動対策としてのGHG削減は、最重要課題の一つです。日本船主協会は、日本の海運業界が、世界の海運をこれからもリードすべく、業界全体として、「2050年GHG ネットゼロ」へ向けて挑戦することを宣言しています。また日本船主協会は、「2050年GHG ネットゼロ」には、船舶のみならず、新燃料、燃料供給施設といった輸送チェーン全体における対応が必要となるため、海運業界自らの努力のみならず、関係業界との協働、連携した取り組みが必要であり、造船・海事業界はもとより、エネルギー業界、港湾関係業界、荷主関係業界、商社など、多様なステークホルダーとの協働を欠かすことはできないとの主張を打ち出しています。当社も、この日本船主協会の立場と同様に、気候変動対策としてのGHG削減が最重要課題との認識のもと、グループ全体での「2050年GHG ネットゼロ」目標を掲げ、また多様なステークホルダーとの協働に取り組んでいます。当社は国際海上輸送を主に行う海運事業者であるため、IMOの規制や経済的手法であるカーボンプライシング、更に、燃料の生成に伴うスコープ3排出の規制への取り入れは当社の経営に大きな影響を及ぼします。このため、今後の動向を予め把握して対応する必要がある、また、日本を代表する海運会社の一つとして、これらの規制や動向に対して、GHG削減に資する最新の船舶省エネ技術や燃料について、積極的に情報を提供し、意見を述べていく責任があります。そのため、日本船主協会の会員として、日本船主協会を資金面でサポートしつつ、同協会による様々な関連の調査研究やIMOなど国際的な議論の場に、業界代表としてのメンバーを派遣し、合理的な規制の導入と円滑な気候変動対応の実施を図っています。当社は日本船主協会と協力しながら、IMOに関しての日本当局である国交省がIMOでの議論をリードし、IMOがGHG排出量削減のための規制やスキームを採用できるよう、意見を述べ、支援しています。

(4.11.2.9) 報告年の間にこの組織または個人に貴組織が提供した資金額 (通貨)

0

(4.11.2.11) 貴組織のエンゲージメントが、グローバルな環境関連の条約または政策目標と整合しているかどうかについて評価を行っているかを回答してください。

選択:

☒ はい、評価しました。整合しています

(4.11.2.12) 組織の方針や政策、法律、規制への取り組みと一致する世界的な環境条約または政策目標

該当するすべてを選択

☒ パリ協定

[行を追加]

(4.12) 報告年の間に、**CDP** への回答以外で、貴組織の環境課題に対する対応に関する情報を公開していますか。

選択:

☒ はい

(4.12.1) **CDP** への回答以外で報告年の間の環境課題に対する貴組織の対応に関する情報についての詳細を記載してください。当該文書を添付してください。

Row 1

(4.12.1.1) 出版物

選択:

☒ 環境関連情報開示基準や枠組みに整合し、メインストリームの報告書で

(4.12.1.2) 報告書が整合している基準または枠組み

該当するすべてを選択

☒ TCFD

(4.12.1.3) 文書中で対象となっている環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

(4.12.1.4) 作成状況

選択:

☒ 完成

(4.12.1.5) 内容

該当するすべてを選択

- ☒ 戦略
- ☒ ガバナンス
- ☒ 排出量数値
- ☒ 排出量目標
- ☒ 環境方針の内容

- ☒ リスクおよび機会

(4.12.1.6) ページ/章

環境方針の内容 2 【サステナビリティに関する考え方及び取組】 (P.31) ガバナンス 2 【サステナビリティに関する考え方及び取組】 (1) ガバナンス (P.32) リスク及び機会 3 【事業等のリスク】 (P.3944) 戦略 2 【サステナビリティに関する考え方及び取組】 (3) 戦略、指標及び目標 (サステナビリティ課題への取組) (P.3238) 排出量数値 2 【サステナビリティに関する考え方及び取組】 (3) 戦略、指標及び目標 (サステナビリティ課題への取組) ②Environment (P.34) 排出量目標 2 【サステナビリティに関する考え方及び取組】 (3) 戦略、指標及び目標 (サステナビリティ課題への取組) ②Environment (P.34)

(4.12.1.7) 関連する文書を添付してください。

TCFD2024.pdf

(4.12.1.8) コメント

当社は報告年(23年度)の有価証券報告書の中で、TCFDの枠組みに基づいた情報開示を行っております。TCFD提言が開示を推奨している項目は、ガバナンス、戦略、リスク管理、指標と目標です。ガバナンスはP.32、リスク管理はP39-44、戦略及び指標と目標はP32-38で説明しています。

Row 2

(4.12.1.1) 出版物

選択:

- ☒ 自主的な開示書類

(4.12.1.3) 文書中で対象となっている環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

(4.12.1.4) 作成状況

選択:

☒ 完成

(4.12.1.5) 内容

該当するすべてを選択

☒ ガバナンス

☒ リスクおよび機会

☒ 戦略

☒ 排出量数値

☒ 排出量目標

(4.12.1.6) ページ/章

ガバナンス P.4-7 戦略 P.7-38 リスク及び機会 排出量数値&排出量目標 P.39-43

(4.12.1.7) 関連する文書を添付してください。

TCFD2024.pdf

(4.12.1.8) コメント

当社は、気候関連財務情報開示タスクフォース（Task Force on Climate-related Financial Disclosures, TCFD）提言に基づき、毎年ガバナンス・リスク及び機会・戦略・排出量数値と目標を必要に応じて見直しております。

Row 3

(4.12.1.1) 出版物

選択:

- ☒ メインストリームレポート

(4.12.1.3) 文書中で対象となっている環境課題

該当するすべてを選択

- ☒ 水

(4.12.1.4) 作成状況

選択:

- ☒ 完成

(4.12.1.5) 内容

該当するすべてを選択

- ☒ 環境方針の内容
- ☒ ガバナンス
- ☒ リスクおよび機会
- ☒ 戦略
- ☒ 水質汚染関連指標

(4.12.1.6) ページ/章

環境方針の内容 2 【サステナビリティに関する考え方及び取組】 (P.31) ガバナンス 2 【サステナビリティに関する考え方及び取組】 (1) ガバナンス (P.32) リスク及び機会 3 【事業等のリスク】 (P.3944) 戦略 2 【サステナビリティに関する考え方及び取組】 (3) 戦略、指標及び目標 (サステナビリティ課題への取組) (P.3238) 水質汚染指標 2 【サステナビリティに関する考え方及び取組】 (3) 戦略、指標及び目標 (サステナビリティ課題への取組) ①Safety & Value (P.3233)

(4.12.1.7) 関連する文書を添付してください。

MOL_yuho_FY23.pdf

(4.12.1.8) コメント

当社では報告年（23 年度）の有価証券報告書の中で、水セキュリティ分野を含む環境方針、ガバナンス体制、リスクとその管理に加え、油濁汚染防止に関する指標及び目標について情報開示しております。

[行を追加]

C5. 事業戦略

(5.1) 貴組織では、環境関連の結果を特定するためにシナリオ分析を用いていますか。

気候変動

(5.1.1) シナリオ分析の使用

選択:

☒ はい

(5.1.2) 分析の頻度

選択:

☒ 年 1 回

水

(5.1.1) シナリオ分析の使用

選択:

☒ いいえ、しかし今後 2 年以内に行う予定です

(5.1.3) 貴組織がシナリオ分析を用いない主な理由

選択:

☒ 当面の戦略的優先事項ではない

(5.1.4) 貴組織がシナリオ分析を用いない理由を説明してください。

当社は水の取水・排水が極めて少ない事業である海運事業を行っております。当社における取水・排水は、本社及び支店での事務活動付随するものであり、全て水道供給によるものであるため使用量は限定されております。そのため、喫緊では水関連の環境課題の優先度は、気候変動など他の課題より優先順位が低いと判断しております。取水・排水に限らない海運事業における水関連の課題の状況は継続的に情報収集を行い、状況に応じて適切な分析・対策の検討を行います。

[固定行]

(5.1.1) 貴組織のシナリオ分析で用いているシナリオの詳細を記載してください。

気候変動

(5.1.1.1) 用いたシナリオ

気候移行シナリオ

☒ IEA NZE 2050

(5.1.1.3) シナリオに対するアプローチ

選択:

☒ 定性的かつ定量的

(5.1.1.4) シナリオの対象範囲

選択:

☒ 組織全体

(5.1.1.5) シナリオで検討したリスクの種類

該当するすべてを選択

☒ 政策

☒ 市場リスク

☒ 急性の物理的リスク

☒ 慢性の物理的リスク

- ☒ 評判リスク
- ☒ 技術リスク
- ☒ 法的責任リスク

(5.1.1.6) シナリオの気温アライメント

選択:

- ☒ 1.5°C 以下

(5.1.1.7) 基準年

2019

(5.1.1.8) 対象となる時間軸

該当するすべてを選択

- ☒ 2030 年
- ☒ 2040 年
- ☒ 2050 年

(5.1.1.9) シナリオにおけるドライビング・フォース

地域の生態系資産の相互作用、依存、インパクト

- ☒ 気候変動 (自然の変化の 5 つの要員のうちの 1 つ)

ファイナンスと保険

- ☒ 資本コスト

規制機関、法的政治的体制

- ☒ グローバルな規制
- ☒ グローバル目標

(5.1.1.10) シナリオ中の前提、不確実性および制約

エネルギーやマクロ経済とは異なり、海上荷動きについては業界共通認識となる長期的なシナリオや試算が存在しません。しかし気候変動リスクの影響を具体的に検証するためには海上荷動きの長期見通しや、炭素税、クリーン代替燃料の普及動向の見通し等が必要です。このため、国際海運セクターである当社グループでは、経営企画部の主導の下に、各営業部門が気候変動の影響を踏まえ、保有している様々なデータを収集して組み合わせ、品目・国/地域ごとに独自に長期の海上荷動きを試算するとともに政策の動向や燃料動向等の分析を毎年行っています。それらをTCFDの枠組みでも活用し、2050年度をターゲットとして、「2以下シナリオ」、「1.5シナリオ」を含む複数のシナリオを想定しています。1.5シナリオは、世界全体で2050年までにネットゼロ・エミッションが達成されるシナリオで、IEAのNet Zero Emission by 2050 Scenario (NZE) と整合します。パラメータとしては、世界人口の拡大と世界実質GDP推移、一次エネルギー需要見通し、発電燃料構成、セクター別化石燃料消費見通しなどを基に、当社輸送貨物である天然ガス・石炭・原油・自動車・鉄鋼・大豆などの穀物・マイナーバルクなどの海上輸送需要の見通しを策定しています。仮定としては、IEAのシナリオに応じて、エネルギーミックスが変化し、化石燃料需要や炭素税価格想定が変化することに伴い、当社の輸送貨物のポートフォリオが変化することを想定しています。具体的には、いずれのシナリオでも拡大する経済規模に合わせて電力需要が拡大すると想定していますが、1.5シナリオ（NZE）においては、輸送セクターを中心とした電化の進展も相まって、発電燃料構成における電力需要割合が拡大します。また、現在の発電セクターにおいて重要な位置を占める石炭・石油・天然ガスなどの化石燃料需要が大幅に需要を減らし、1.5シナリオ（NZE）においては、化石燃料需要は2050年時点でほぼ消滅し、従来型の化石燃料による発電は、CCS/CCUS技術との組み合わせによる需要のみとなり、代わりに風力や太陽光を中心とした再エネが急増し、発電燃料構成の主体となります。このようなエネルギーミックスの変化により、当社の輸送貨物ポートフォリオが変化します。また、炭素税価格については、1.5シナリオ（NZE）においては厳格な脱炭素政策の導入により、先進国では2050年時点でUS250/t-CO₂の高い水準が要求されます。カーボンプライスは2050年時点ではまだ地域ごと、セクターごとに違いがあることが想定されますが、外航海運におけるカーボンプライスについては、各国のカーボンプライス制度から一步遅れる形で開始されるものの、2030年代中には先進国並みの水準が適用されると想定しています。分析選択としては、前述の通りIEAのシナリオを選択するとともに、物理的シナリオは、該当する移行シナリオに合わせてRCP7.0などを選択しています。上述の通り、当社の収支への影響を定量的に分析しています。

(5.1.1.11) シナリオ選択の根拠

当社では、気候変動リスクが発生した場合の影響を具体的に検証し、中でも荷動きの変化については、経営企画部の主導の下に各営業部門が気候変動の影響を踏まえた長期の見通しを独自に作成しています。具体的には、2050年度をターゲットとして、「2.6シナリオ」、「2以下シナリオ」、「1.5シナリオ」の3つのシナリオを想定しています。これらに適合するシナリオとして、2.6シナリオ：各国・機関が既に公表済みの政策を実現させるシナリオで、IEA「World Energy Outlook 2021（WEO2021）」のStated Policies Scenario (STEPS) 2以下シナリオ：世界がSDGsの価値観実現のために協調し、気候変動対策が大きく進展するシナリオ。IEAのSustainable Development Scenario (SDS) 1.5シナリオ：世界全体で2050年までにネットゼロエミッションが達成されるシナリオ。IEAのNet Zero

Emission by 2050 Scenario (NZE) を採用しました。上記に加え、物理リスクの検証においては RCP7.0 を参照しております。

気候変動

(5.1.1.1) 用いたシナリオ

気候移行シナリオ

☒ IEA SDS

(5.1.1.3) シナリオに対するアプローチ

選択:

☒ 定性的かつ定量的

(5.1.1.4) シナリオの対象範囲

選択:

☒ 組織全体

(5.1.1.5) シナリオで検討したリスクの種類

該当するすべてを選択

☒ 政策

☒ 市場リスク

☒ 評判リスク

☒ 技術リスク

☒ 法的責任リスク

☒ 急性の物理的リスク

☒ 慢性の物理的リスク

(5.1.1.6) シナリオの気温アライメント

選択:

☒ 2.0°C - 2.4°C

(5.1.1.7) 基準年

2019

(5.1.1.8) 対象となる時間軸

該当するすべてを選択

☒ 2050 年

(5.1.1.9) シナリオにおけるドライビング・フォース

地域の生態系資産の相互作用、依存、インパクト

☒ 気候変動 (自然の変化の 5 つの要員のうちの 1 つ)

ファイナンスと保険

☒ 資本コスト

規制機関、法的政治的体制

☒ グローバルな規制

☒ グローバル目標

(5.1.1.10) シナリオ中の前提、不確実性および制約

エネルギーやマクロ経済とは異なり、海上荷動きについては業界共通認識となる長期的なシナリオや試算が存在しません。しかし気候変動リスクの影響を具体的に検証するためには海上荷動きの長期見通しや、炭素税、クリーン代替燃料の普及動向の見通し等が必要です。このため、国際海運セクターである当社グループでは、経営企画部の主導の下に、各営業部門が気候変動の影響を踏まえ、保有している様々なデータを収集して組み合わせ、品目・国/地域ごとに独自に長期の海上荷動きを試算するとともに政策の動向や燃料動向等の分析を行っています。それらを TCFD の枠組みでも活用し、2050 年度をターゲットとして、「2 以下シナリオ」、「1.5 シナリオ」を含む複数のシナリオを想定しています。2 以下シナリオは、世界が SDGs の価値観実現のために協調し、気候変動対策が大きく進展するシナリオで、IEA の Sustainable Development Scenario (SDS) と整合します。パラメータとしては、世界人口の拡大と世界実質 GDP 推移、一次エネルギー需要見

通し、発電燃料構成、セクター別化石燃料消費見通しなどを基に、当社輸送貨物である天然ガス・石炭・原油・自動車・鉄鋼・大豆などの穀物・マイナーバルクなどの海上輸送需要の見通しを策定しています。仮定としては、IEA のシナリオに応じて、エネルギーミックスが変化し、化石燃料需要や炭素税価格想定が変化することに伴い、当社の輸送貨物のポートフォリオが変化することを想定しています。具体的には、いずれのシナリオシナリオでも拡大する経済規模に合わせて電力需要が拡大すると想定していますが、2 以下シナリオ (SDS) においては、輸送セクターを中心とした電化の進展も相まって、発電燃料構成における電力需要割合が拡大します。現在の発電セクターにおいて重要な位置を占める石炭・石油・天然ガスなどの化石燃料需要が大幅に需要を減らし、2 以下シナリオ (SDS) においては、2050 年時点で半減以下となり、代わりに風力や太陽光を中心とした再エネが急増し、発電燃料構成の主体となります。このようなエネルギーミックスの変化により、当社の輸送貨物ポートフォリオが変化し、また、炭素税価格については、2 以下シナリオ (SDS) においては、先進国各国が既に公表済のネットゼロ目標を達成するために高水準の明示的カーボンプライスが必要とされ、先進国では 2050 年時点で US200/t-CO₂ の高い水準が要求されます。カーボンプライスは 2050 年時点ではまだ地域ごと、セクターごとに違いがあることが想定されるが、外航海運におけるカーボンプライスについて、各国のカーボンプライス制度から一步遅れる形で開始されるものの、2030 年代中には先進国並みの水準が適用されると想定しています。上述の通り、当社の収支への影響を定量的に分析しています。

(5.1.1.11) シナリオ選択の根拠

当社では、気候変動リスクが発生した場合の影響を具体的に検証し、中でも荷動きの変化については、経営企画部の主導の下に各営業部門が気候変動の影響を踏まえた長期の見通しを独自に作成しています。具体的には、2050 年度をターゲットとして、「2.6 シナリオ」、「2 以下シナリオ」、「1.5 シナリオ」の 3 つのシナリオを想定しています。これらに適合するシナリオとして、2.6 シナリオ：各国・機関が既に公表済みの政策を実現させるシナリオで、IEA 「World Energy Outlook 2021 (WEO2021)」の Stated Policies Scenario (STEPS) 2 以下シナリオ：世界が SDGs の価値観実現のために協調し、気候変動対策が大きく進展するシナリオ。IEA の Sustainable Development Scenario (SDS) 1.5 シナリオ：世界全体で 2050 年までにネットゼロエミッションが達成されるシナリオ。IEA の Net Zero Emission by 2050 Scenario (NZE) を採用しました。上記に加え、物理リスクの検証においては RCP7.0 を参照しております。

気候変動

(5.1.1.1) 用いたシナリオ

気候移行シナリオ

☒ IEA STEPS (以前の IEA NPS)

(5.1.1.3) シナリオに対するアプローチ

選択:

☒ 定性的かつ定量的

(5.1.1.4) シナリオの対象範囲

選択:

☒ 組織全体

(5.1.1.5) シナリオで検討したリスクの種類

該当するすべてを選択

☒ 政策

☒ 市場リスク

☒ 評判リスク

☒ 技術リスク

☒ 法的責任リスク

☒ 急性の物理的リスク

☒ 慢性の物理的リスク

(5.1.1.6) シナリオの気温アライメント

選択:

☒ 2.5°C - 2.9°C

(5.1.1.7) 基準年

2019

(5.1.1.8) 対象となる時間軸

該当するすべてを選択

☒ 2050 年

(5.1.1.9) シナリオにおけるドライビング・フォース

地域の生態系資産の相互作用、依存、インパクト

☑ 気候変動 (自然の変化の 5 つの要員のうちの 1 つ)

ファイナンスと保険

☑ 資本コスト

規制機関、法的政治的体制

☑ グローバルな規制

☑ グローバル目標

(5.1.1.10) シナリオ中の前提、不確実性および制約

エネルギーやマクロ経済とは異なり、海上荷動きについては業界共通認識となる長期的なシナリオや試算が存在しません。しかし気候変動リスクの影響を具体的に検証するためには海上荷動きの長期見通しや、炭素税、クリーン代替燃料の普及動向の見通し等が必要です。このため、国際海運セクターである当社グループでは、経営企画部の主導の下に、各営業部門が気候変動の影響を踏まえ、保有している様々なデータを収集して組み合わせ、品目・国/地域ごとに独自に長期の海上荷動きを試算するとともに政策の動向や燃料動向等の分析を行っています。それらを TCFD の枠組みでも活用し、2050 年度をターゲットとして、「2.6 シナリオ」「2 以下シナリオ」、「1.5 シナリオ」の複数シナリオを想定しています。2.6 シナリオは、各国・機関が既に公表済みの政策を実現させるシナリオで、IEA「World Energy Outlook 2021 (WEO2021)」の Stated Policies Scenario(STEPS) と整合します。パラメータとしては、世界人口の拡大と世界実質 GDP 推移、一次エネルギー需要見通し、発電燃料構成、セクター別化石燃料消費見通しなどを基に、当社輸送貨物である天然ガス・石炭・原油・自動車・鉄鋼・大豆などの穀物・マイナーバルクなどの海上輸送需要の見通しを策定しています。仮定としては、IEA のシナリオに応じて、エネルギーミックスが変化し、化石燃料需要や炭素税価格想定が変化することに伴い、当社の輸送貨物のポートフォリオが変化することを想定しています。具体的には、いずれのシナリオでも拡大する経済規模に合わせて電力需要が拡大すると想定していますが、2.6 シナリオ (STEPS) においては、既存の政策や施策、開発中の政策などの延長上で経済が発展するとの前提に基づき、引き続き石油化石燃料への依存が続く一方で化石燃料開発への投資が絞りこまれることにより、化石燃料の値段が高騰するものの、化石燃料発電の縮小は進まないこと、また、経済成長による産業・民生セクターでの需要拡大により、自動車や穀物輸送も増加することなどから、ほとんどの貨物セグメントで需要が増加し、貨物合計で足元から 17% 荷動きが増加する見込みです。なお、炭素税価格については、2.6 シナリオ (STEPS) においては、現状よりも高くなるものの 2050 年時点で US90/t-CO₂ と、1.5 シナリオや 2 シナリオに比べると低位に保たれます。上述の通り、当社の収支への影響を定量的に分析しています。

(5.1.1.11) シナリオ選択の根拠

当社は、気候変動リスクが発生した場合の影響を具体的に検証し、中でも荷動きの変化については、経営企画部の主導の下に各営業部門が気候変動の影響を踏まえた長期の見通しを独自に作成しています。具体的には、2050 年度をターゲットとして、「2.6 シナリオ」、「2 以下シナリオ」、「1.5 シナリオ」の 3 つのシナリオを想定しています。これらに適合するシナリオとして、2.6 シナリオ：各国・機関が既に公表済みの政策を実現させるシナリオで、IEA「World Energy Outlook 2021（WEO2021）」の Stated Policies Scenario (STEPS) 2 以下シナリオ：世界がSDGs の価値観実現のために協調し、気候変動対策が大きく進展するシナリオ。IEA の Sustainable Development Scenario (SDS) 1.5 シナリオ：世界全体で2050 年までにネットゼロエミッションが達成されるシナリオ。IEA の Net Zero Emission by 2050 Scenario (NZE) を採用しました。上記に加え、物理リスクの検証においてはRCP7.0 を参照しております。

気候変動

(5.1.1.1) 用いたシナリオ

物理気候シナリオ

☒ RCP 7.0

(5.1.1.2) 用いたシナリオ/シナリオと共に用いた SSP

選択:

☒ SSP は用いていない

(5.1.1.3) シナリオに対するアプローチ

選択:

☒ 定性的かつ定量的

(5.1.1.4) シナリオの対象範囲

選択:

☒ 組織全体

(5.1.1.5) シナリオで検討したリスクの種類

該当するすべてを選択

- ☒ 政策
- ☒ 市場リスク
- ☒ 評判リスク
- ☒ 技術リスク
- ☒ 法的責任リスク
- ☒ 急性の物理的リスク
- ☒ 慢性の物理的リスク

(5.1.1.6) シナリオの気温アライメント

選択:

- ☒ 4.0°C 以上

(5.1.1.7) 基準年

2019

(5.1.1.8) 対象となる時間軸

該当するすべてを選択

- ☒ 2050 年

(5.1.1.9) シナリオにおけるドライビング・フォース

地域の生態系資産の相互作用、依存、インパクト

- ☒ 気候変動 (自然の変化の 5 つの要員のうちの 1 つ)

ファイナンスと保険

- ☒ 資本コスト

規制機関、法的政治的体制

- ☒ グローバルな規制
- ☒ グローバル目標

(5.1.1.10) シナリオ中の前提、不確実性および制約

一般的な企業が実施する物理リスクの評価では、企業が保有する建物や工場等の不動産を対象としますが、外航海運業を主要事業とする当社は、海上を自由に航行する船舶（動産）が評価対象となります。船舶のような動産には、洪水、台風といった自然災害が船舶自体へ損害を与える直接リスクと、船舶で運ぶための貨物のサプライチェーンが分断され輸送需要の減少に繋がるといった間接リスク、の2種類のリスクが潜んでいます。（直接リスク）陸上の不動産と比較すると、海上を自由に航行できるという特性により、生来的に耐性を持っています。洪水、干ばつ、山火事等の陸上における急性リスクからは直接的な影響を受けないことに加え、海上で台風が発生するようなケースにおいても、荒天域から避航して直接リスクを回避することが可能です。また、気象・海象条件の正確な予報と、全運航船がその情報を瞬時に共有するネットワークを構築し、それを元に適切な航行ルートを選択する業務プロセスを整備することにより、直接リスクを低減することができます。（間接リスク）様々な形で発現する可能性を秘めています。当社のような総合海運会社は、輸送する貨物が自動車、鉄鋼原料、穀物、化石燃料等、多種多様な産業に跨っており、サプライチェーンの分断リスクは、発現する確率、インパクトは産業によって異なります。直接リスクについても、長期的には船舶保険料の増加といった形で顕在化してくる可能性はありますが、上記のように現時点では影響は限定的であり、間接リスクの方が当社の事業へ影響を与える可能性のあるリスクであると認識しています。また、間接リスクが発現した場合の当社事業への影響の度合いは、輸送する貨物や発現するリスクによって大きく異なるため、当社では、全ての貨物、リスク事象を網羅的に把握・整理の上、分析を進めております。間接リスクの分析（分析方法）各事業における間接リスクの影響は、①貨物、②輸送船、③輸送契約、の3つの特性によって判断できると考えています。これらの組み合わせと物理リスク項目を掛け合わせ、当社事業にとってリスクとなりえる事例を想定し、定性的に分析を行っています。具体的には、大規模洪水を起因とする貨物サプライチェーン分断による完成車海上輸送需要減少リスク、大規模台風発生を起因とする港湾インフラ損傷によるドライバルク輸送等海上輸送事業への影響リスク、などです。①貨物のタイプ一般的に、流動性の高い汎用商品ほど、サプライチェーンの寸断に対して柔軟に対応することができます。一か所の生産拠点が損傷を受けた場合、他の生産拠点に供給元を移すことで、サプライチェーンを維持します。生産拠点の移動により、海運会社は影響を受けることとなりますが、完全な供給途絶といった事態には繋がりにくく、海運会社にとっての需要である貨物の荷動きは一定以上に維持されることとなります。石油、石炭、穀物等の国際的な市場取引が一般的に行われる商品は、特定の地域で物理リスクが発現したとしても、その他の地域が機能を代替することにより荷動きへの影響は比較的軽微になりやすく、一時的な需要減少になることはあっても、船舶自体の稼働が停止する事態（以下、不稼働リスク）には繋がりにくいと考えられます。一方、完成乗用車のように、限られた生産拠点で特定のモデルを特定の需要地向けに生産する商品の場合、サプライチェーン寸断の影響は直接的に供給途絶に繋がりがやすく、汎用コモディティのケースに比べると一時的な船舶不稼働リスクは高まります。②対象船のタイプ対象貨物のサプライチェーンが寸断され、貨物輸送の需要が変動した場合、汎用性の高い船型（例：ドライバルク船パナマックス）であれば、当該貨物以外の貨物カテゴリーを代わりに積載し、不稼働を回避することができます。例として、ドライバルク船の主要対象貨物には、石炭、穀物、鉱石、セメント等がありますが、仮に石炭サプライチェーンの損傷により一時的に積載貨物を失ったとしても、その船はその他の貨物を積載することも可能です。対象貨物の需要変動は海運事業に当然影響を与えますが、代替需要の存在により船舶の稼働率は一定程度保たれるため、影響の度合いは限定的です。一

方、汎用性の低い専用船型（例：LNG 輸送船）においては、対象となる貨物がLNGに限られるため、同貨物の供給が途絶した場合に代替貨物を積載するという選択肢がありません。こうした船型は不稼働リスクが発現しやすく、影響の度合いは大きいです。③ 対象輸送契約 対象貨物のタイプに加えて、対象輸送契約の種類によっても、間接リスクが及ぼす影響の度合いは変化します。スポット契約を締結する船舶は、対象とする一貨物のサプライチェーンが寸断されたとしても即座に他貨物への切り替えが可能です。長期専用船契約に従事している船舶は柔軟に貨物の変更を迅速に行うことが難しい契約形態です。流動性の高い船舶市場が形成されている船タイプに比べ、長期専用船契約の比率が大きく汎用化が進んでいない船タイプ（一部のLNG 輸送船、メタノール輸送船等）は、比較的、不稼働リスクが大きくなります。（パラメータ） 対象とする貨物の生産需要拠点に偏りがある（偏在性がある）、代わりになる商材がない（汎用性がない）、使用する船舶を特定の貨物にしか適用できない（硬直性がある）、輸送契約を切り替えにくい（硬直性がある）等の特性が、気候変動影響によるサプライチェーン寸断に繋がりがやすくなる、と考えることができます。（仮定） 温暖化が進む物理シナリオほど、上記の影響は大きくなるとの仮定のもと、当社ではIEAなどの外部レポートなどを参照しながら、4シナリオと整合的な物理シナリオを想定し、定性的な分析を進めています。

(5.1.1.11) シナリオ選択の根拠

当社は、気候変動リスクが発生した場合の影響を具体的に検証し、中でも荷動きの変化については、経営企画部の主導の下に各営業部門が気候変動の影響を踏まえた長期の見通しを独自に作成しています。具体的には、2050年度をターゲットとして、「2.6シナリオ」、「2以下シナリオ」、「1.5シナリオ」の3つのシナリオを想定しています。これらに適合するシナリオとして、2.6シナリオ：各国・機関が既に公表済みの政策を実現させるシナリオで、IEA「World Energy Outlook 2021（WEO2021）」の Stated Policies Scenario (STEPS) 2以下シナリオ：世界がSDGsの価値観実現のために協調し、気候変動対策が大きく進展するシナリオ。IEAの Sustainable Development Scenario (SDS) 1.5シナリオ：世界全体で2050年までにネットゼロエミッションが達成されるシナリオ。IEAの Net Zero Emission by 2050 Scenario (NZE)を採用しました。上記に加え、物理リスクの検証においてはRCP7.0を参照しております。

[行を追加]

(5.1.2) 貴組織のシナリオ分析の結果の詳細を記載してください。

気候変動

(5.1.2.1) 報告されたシナリオの分析結果により影響を受けたビジネスプロセス

該当するすべてを選択

☒ リスクと機会の特定・評価・管理

- ☑ 戦略と財務計画
- ☑ ビジネスモデルと戦略のレジリエンス
- ☑ キャパシティビルディング
- ☑ 目標策定と移行計画

(5.1.2.2) 分析の対象範囲

選択:

- ☑ 組織全体

(5.1.2.3) シナリオ分析の結果およびその他の環境課題に対してそれが示唆するものを簡潔に記してください。

シナリオ分析の結果、国際海運セクターである当社の海運事業にとって、炭素税導入の移行リスクが最も大きな影響を与えること、及び炭素税導入による影響低減のために代替燃料船の導入が有効な対応策のひとつであるとの分析結果となりました。そのため当社では、2020年公表の「商船三井グループ環境ビジョン2.0」において、気候変動対抗のための具体的なアクションの一つとして代替燃料の船舶への導入を定め、取り組みを進めることとしました。【用いたシナリオのストーリー、検討した時間軸、得られた主要な洞察】1.5シナリオ(IEA NZE)、2以下シナリオ(IEA SDS)、2.6シナリオ(IEA STEPS)における、2050年へ向けた要因別の財務インパクト評価は以下の通りです。なお金額は全て経常利益ベースです。1.5シナリオ抜本的なGHG削減対策を講じない場合は、炭素税が大きな損益悪化要因となる見込みです(減収2,700億円)。しかしながら、次世代燃料船の積極的な導入により炭素税の課税を大幅に軽減できる(税額を300億円まで圧縮可能)と見込んでいます。2以下シナリオGHG削減対策が十分でない場合は、1.5シナリオ同様、炭素税率の上昇により炭素税が収益を圧迫(減収2,300億円)します。この場合においても、次世代燃料船を導入して排出削減を進める企業努力により炭素税によるコスト増加を大幅に軽減できる見込みです(税額を400億円まで圧縮可能)。2.6シナリオ他の2シナリオと比較すると炭素税の導入によるコスト増加(減収1,200億円)は低いレベルに収まる見込みであり、化石燃料価格の上昇による燃料コストの増加(減収1,400億円)が大きな収益圧迫要因となります。【シナリオ分析の結果が影響した意思決定や行動】当社は気候変動を含む環境対応の指針として、「商船三井グループ環境ビジョン」を策定しています。2020年6月公表した「商船三井グループ環境ビジョン2.0」では、TCFDのシナリオ分析を基に、気候変動対策として当社がとるべき具体的なアクションとして以下を策定しました。1. クリーンエネルギーの導入2. さらなる省エネ技術の導入3. 効率オペレーション4. ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築5. グループ総力を挙げた低・脱炭素事業拡大「商船三井グループ環境ビジョン」はその後も外部環境やグループ取り組みの進捗に合わせ改善を重ね、2021年6月には「商船三井グループ環境ビジョン2.1」、さらに2023年には「商船三井グループ環境ビジョン2.2」にアップグレードしています。商船三井グループ環境ビジョン2.2においては、上記具体的なアクションを確実に推進するため、それぞれのアクションの進捗を測る指標を設定し、2050年までの中間地点である2025・2035年におけるマイルストーンも整備しました。代替燃料の導入に関しては特に多くのマイルストーンを策定しています。代替燃料の導入に関するマイルストーン・2030年ゼロ・エミッション燃料使用割合5% (ゼロ・エミッション燃料候補としてはク

リーン・アンモニア、e-メタノール、e-LNG やその他の燃料を想定しています） ・2030 年 LNG/メタノール燃料 外航船隻数 90 隻 ・ ・2035 年 ネットゼロ・エミッション外航船隻数 130 隻（ネットゼロ・エミッション燃料候補としては、クリーン・アンモニア、e-メタノール、e-LNG やその他の燃料を想定しています） これらの行動計画に則り代替燃料の船舶への導入を進め、2024 年 3 月までに累計 37 隻の LNG 燃料外航船の建造に投資決定を行いました。また、2023 年 4 月 2024 年 3 月の期間において、欧州地域を中心に船舶燃料として約 14000 トンのバイオ燃料を使用しました。 また、2023 年度は当社資産の座礁資産化についてのシナリオ分析を拡充しました。 世界が脱炭素社会への転換を進めていく過程で、特定の保有資産の価値が下落するリスク（「座礁資産化リスク」）の重要性が指摘されています。海運業界において発現しうる座礁資産化リスクの代表的なものとして、新エネルギーの使用率増加に伴い化石燃料を輸送する船舶の需要が減少し、これら船舶の価値が棄損されるリスクが挙げられます（例：石油需要の低下により、石油タンカーの需要が減少 既発注済のタンカー資産価値が減価されるリスク）。こうしたリスクへの対策として、当社ではまず長期的な輸送需要変動の見通しに関連して、当社主要貨物の 2050 年までの荷動き成長率見通しを気候変動対策の進展度合いに応じた複数シナリオに亘って作成しています。当社は、2050 年迄の船種セグメント別船隊計画である、GHG 削減ロードマップを保有しています。先ほどの座礁資産化リスクの分析を元に、計画の見直しを随時行っております。

[固定行]

(5.2) 貴組織の戦略には気候移行計画が含まれていますか。

(5.2.1) 移行計画

選択:

☒ はい、世界の気温上昇を 1.5 度以下に抑えるための気候移行計画があります

(5.2.3) 公表されている気候移行計画

選択:

☒ はい

(5.2.4) 化石燃料拡大に寄与する活動に対するあらゆる支出やそこからの売上を放棄するというコミットメントを表明する計画

選択:

☒ いいえ、そして、今後 2 年以内に明確なコミットメントを追加する予定はありません。

(5.2.6) 化石燃料拡大に寄与する活動に対するあらゆる支出やそこからの売上を放棄するという明確なコミットメントを貴組織が表明しない理由を説明してください。

当社は外航海運事業を主として行っており、ゼロエミッション燃料船の展開を進めています。現時点での見込みとして、将来的にゼロエミッション燃料船の導入は進む可能性が高いですが、一方、バンカリングの整備状況やコストの観点から、従来の燃料船を活用するケースもあると想定しております。当社は、ネットゼロ・エミッションへの Pathway を環境ビジョン 2.2 で公表しており、2050 年までに GHG 排出量を 2019 年比 10% 未満までに削減し、ネガティブ・エミッションによる中立化を目指しております。

(5.2.7) 貴社の気候移行計画に関して株主からフィードバックが収集される仕組み

選択:

☒ 実施している別のフィードバックの仕組みがあります

(5.2.8) フィードバックの仕組みの説明

当社はステークホルダーへのフィードバックの仕組みとして、年次総会にとどまらず、株主との直接的な対話を重点的に行っています。CFO を筆頭に IR チームが中心となり、概ね上位約 20 位の株主との個別面談を Shareholder Relations 活動として毎年行っており、気候変動対策の内容を含む ESG 関連のヒアリングや、当社取り組み説明などを行うことで株主を含む外部ステークホルダーからのフィードバックを収集しています。さらに、上位 20 位以下の株主や当社株式の保有を検討している投資家とも個別面談を行っており、2023 年度の開催実績は約 10 回です。これに加えて、ESG スモールミーティング（環境・社会・ガバナンスをテーマとした経営陣と当社大株主との対話会）では、気候変動対策や生物多様性保護を含む環境や、取締役報酬制度などガバナンスについて等、広く ESG に関して株主と直接対話を行いました。当社からは、チーフ・サステナビリティ・オフィサー、経営企画担当役員等が出席しました。2023 年度は 1 回実施しました。個人株主に対しても、投資家・株主にとって有益な情報を、和英双方で分かりやすくタイムリーに HP に掲示するとともに、お問合せページも設け、フィードバックを収集し、必要に応じ IR チーム及び環境担当が個別で対応をしています。これら以外にも、「エンゲージ面談」として、株主と主に ESG に関して議論する場を通年設けており、2023 年度は 200 件を超える面談を実施しました。また、当社の移行計画に関するフィードバックの機会として、当社役員が海外で登壇・ディスカッションすることも積極的に進めています。2023 年度は 4 件実施しました。

(5.2.9) フィードバック収集の頻度

選択:

☒ 年1回より多い頻度で

(5.2.10) 移行計画が依って立つ主要な前提および依存条件の詳細

当社の移行計画は1.5 シナリオを前提とし、世界全体で2050年までにネットゼロエミッションが達成されるシナリオ、IEA の Net Zero Emission by 2050 Scenario (NZE) と整合しています。この移行計画が成立する主要な前提は、世界的にクリーンな燃料が十分に供給されることです。現在、海運セクターではGHG 排出がある化石燃料を使用しています、これをより少ない排出量又は全く排出しない燃料への転換について、当社は計画しております。

(5.2.11) 現報告期間または前報告期間で開示した移行計画に対する進捗の詳細

当社では、FY2023/2025 年の間に、6,500 億円を環境関連の投資とすることを掲げています。2024 年3月31日までに投資決定済みの案件を集計対象とした実績値は、6,580 億円となっており、すでに目標を達成する水準となっています。世界的にクリーンな燃料が供給されるよう、液化CO₂ 輸送船開発やCCS/CCUS バリューチェーン構築プロジェクトへの関与等を進めております。

(5.2.13) 貴組織の気候移行計画で検討されたその他の環境課題

該当するすべてを選択

☒ その他の環境課題は検討していません。

[固定付]

(5.3) 環境上のリスクと機会は、貴組織の戦略および/または財務計画に影響を与えてきましたか。

(5.3.1) 環境上のリスクと機会は、貴組織の戦略および/または財務計画に影響を与えました。

選択:

☒ はい、戦略と財務計画の両方に対して。

(5.3.2) 環境上のリスクおよび/または機会が貴組織の戦略に影響を及ぼしてきた事業領域

該当するすべてを選択

- ☒ 製品およびサービス
- ☒ バリューチェーン上流/下流
- ☒ 研究開発への投資
- ☒ 操業

[固定付]

(5.3.1) 環境上のリスクと機会が貴組織の戦略のどのような領域に対し、またどのような形で影響を与えたかを記載してください。

製品およびサービス

(5.3.1.1) 影響の種類

該当するすべてを選択

- ☒ リスク
- ☒ 機会

(5.3.1.2) この領域において、貴組織の戦略に影響を与えてきたリスクおよび/または機会に関連する環境課題

該当するすべてを選択

- ☒ 気候変動

(5.3.1.3) この領域において、環境上のリスクおよび/または機会が貴組織の戦略にどのように影響を及ぼしてきたかを記載してください。

TCFD が求めるシナリオ分析の結果、炭素税や燃料費の上昇が輸送事業に大きな影響を与える一方で（リスク）、代替燃料船の導入や気候変動に関連する新規事業

機会の獲得により（機会）、その影響を軽減できると考えています。当社の環境戦略「環境ビジョン2.2」で示した排出削減に向けた5つのアクションでも、代替燃料活用を含む「クリーンエネルギーの導入」をアクションの一つと掲げ、代替燃料船の導入を進めています。以下ではそのうちの、アンモニア・水素の船舶燃料への導入推進について記載します。【気候関連のリスクと機会の影響を受けた企業戦略と考慮された時間軸】2050年のカーボンニュートラル実現に向け、多くの日本企業がサプライチェーンを含めた脱炭素への取り組みを強化しています。そのような顧客・社会の要望に応えるため、国際海運セクターである当社グループは、船舶燃料のクリーン化を目指しています。2030年ごろまでは今すぐ実用可能なLNGやバイオ燃料などを活用し足元から排出削減を行うとともに、2030年以降に社会的に普及が進むと想定される水素やアンモニア燃料の導入に向けても、既に取り組みを開始しています。【気候関連のリスクと機会の影響を受けた最も重要な戦略的決定のケーススタディ】状況：化石燃料に変わる新たなエネルギーとして、アンモニアや水素の燃料利用が期待されています。また、2050年のカーボンニュートラル実現に向け、当社顧客である多くの荷主が、サプライチェーン上の排出量の一部である海上輸送の脱炭素を求めています。課題：アンモニアや水素の船舶燃料として導入に向けては、燃料ハンドリングにおける安全性や主機の技術開発に加え、燃料サプライチェーンの構築などに課題があります。行動：安全性や主機の技術開発の観点から、当社は2021年10月、アンモニアを主燃料とする船舶用主機関につき、発注に向けた協定書をエンジンメーカーと締結しました。2022年6月には、造船所及び造船会社と共同で、アンモニアを燃料とする大型船の建造に向けた共同開発に着手しました。また、燃料サプライチェーン構築の観点からも取り組みを進めており、2021年5月からは、アンモニア燃料供給船やFSU（浮体式貯蔵設備）等オフショア施設の開発、アンモニア燃料供給の安全ガイドラインの策定を推進すべく、シンガポールにおける船用アンモニア燃料サプライチェーンの共同開発に参画しています。結果：安全性や主機の技術開発に向けた取り組みの成果として、2023年1月、当社はアンモニア燃料大型船のAIP（設計に関する基本承認）を日本海事協会から取得しました。燃料サプライチェーン構築の観点からは、2022年1月、アンモニア燃料供給船のAIP（設計に関する基本承認）をABS船級協会から取得しました。加えて2022年2月には、陸上設備の建設を不要とするアンモニア貯蔵再ガス化設備（FSRU）のコンセプトスタディを三菱造船株式会社と協働で実施、完了しました。2022年3月にはさらに、同造船会社と協働で「アンモニア・液化CO2兼用輸送船」のコンセプトスタディも完了しています。このような成果を受け、2022年11月には株式会社JERAと燃料アンモニアの輸送に向けて検討を開始するなど、クリーン燃料としてのアンモニアの社会普及に貢献しています。

バリューチェーン上流/下流

(5.3.1.1) 影響の種類

該当するすべてを選択

- ☒ リスク
- ☒ 機会

(5.3.1.2) この領域において、貴組織の戦略に影響を与えてきたリスクおよび/または機会に関連する環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

(5.3.1.3) この領域において、環境上のリスクおよび/または機会が貴組織の戦略にどのように影響を及ぼしてきたかを記載してください。

TCFD が求めるシナリオ分析の結果、炭素税や燃料費の上昇が輸送事業に大きな影響を与える一方で（リスク）、代替燃料船の導入や気候変動に関連する新規事業機会の獲得により（機会）、その影響を軽減できると考えています。当社の環境戦略「環境ビジョン2.2」で示した排出削減に向けた5つのアクションでも、新規事業機会を含む「低・脱炭素事業の拡大」をアクションの一つと掲げています。以下ではそのうちの洋上風力発電分野における新規事業機会に関して記載します。

【気候関連のリスクと機会の影響を受けた企業戦略と考慮された時間軸】当社は、今後のエネルギーシフトを勘案し、業務のトランスフォーメーションの一つとして海洋クリーンエネルギー事業に取り組むこととしました。具体的には、2050年のネットゼロ・エミッション実現に向けて、社会全体のGHG排出削減に貢献する事業として洋上風力発電関連事業、アンモニア・水素関連事業を推進しています。【気候関連のリスクと機会の影響を受けた最も重要な戦略的決定のケーススタディ】状況：洋上風力は、再生可能エネルギー分野の中でも特に今後の成長が確実視される分野の一つです。IEAによると、洋上風力発電の需要はいずれのシナリオにおいても今後急激な増加を続ける見込みとなっており、2以下シナリオにおいては2040年にかけて世界合計で500GW強、2.6シナリオにおいても300GW強という、膨大な規模の新規洋上風力発電設備需要が生まれる見通しです。また、2040年時点の世界の発電ミックスにおいて洋上風力発電が占める比率は、2以下シナリオにおいて5%強、2.6シナリオにおいても3%強と、主要電源の一角を占める見通しです。課題：日本においては港湾土木工事を除き、本格的な洋上建設工事の実績が乏しく、必要な資材の輸送、据え付け等に用いる船舶が十分とは言えない状況です。特に洋上風力発電においては、コストの低減が求められており、洋上での工事を安全かつ確実に実施していく必要があります。行動：当社は2021年「商船三井グループ環境ビジョン2.1」を策定し、その中で「グループ総力をあがけた低・脱炭素事業拡大」を当社がとるべきアクションの一つとして位置付けています。2023年に策定した「商船三井グループ環境ビジョン2.2」においてもこの方針は引き継がれています。結果：船社としての当社の知見を活用し、洋上風力工事で必要とされる特殊船舶（SEP船、SOV等のO&M用作業船、CTV）の調達、特殊作業（自動船位保持装置の操縦等）にかかる船員の訓練及び配乗、運航などの事業を推進しています。また、アジアで先行する台湾洋上風力発電において知見を獲得するため、台湾の洋上風力発電プロジェクトFormosa Iに当社が共同で設立したSPCを通じて出資しました。更に、海洋コンサル支援、港湾・陸送における発電設備ハンドリング/ロジスティクス、洋上風力発電設備メンテナンス人材派遣事業など、船舶関連のみならず、当社グループ全体のノウハウを活かして、また、関連企業との協業を通じて、洋上風力発電の普及をトータルサポートしています。

研究開発への投資

(5.3.1.1) 影響の種類

該当するすべてを選択

☒ リスク

☒ 機会

(5.3.1.2) この領域において、貴組織の戦略に影響を与えてきたリスクおよび/または機会に関連する環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

(5.3.1.3) この領域において、環境上のリスクおよび/または機会が貴組織の戦略にどのように影響を及ぼしてきたかを記載してください。

TCFD が求めるシナリオ分析の結果、国際海運セクターである当社にとって、炭素税や燃料費の上昇が輸送事業に大きな影響を与えることが見込まれます（リスク）。炭素税や燃料費を抑えるためには、足元での効率運航の深度化に加え、新たな省エネ技術の導入が不可欠です。当社においては、その一つとして風力推進補助船の開発に取り組んでいます。【気候関連のリスクと機会の影響を受けた企業戦略と考慮された時間軸】国際海運においては、国連専門機関IMO が「2050 年頃までに GHG 排出量ゼロ」を掲げており、当社も同様の水準である 2050 年ネットゼロを目標としています。その達成のための重要要素である効率的な船舶運航をさらに後押しすべく、当社は 2009 年から「ウインドチャレンジャー」プロジェクトを主導しています。ウインドチャレンジャーとは、伸縮式ハードセイルで風力エネルギーを船舶推進力に変換する新しい技術です。搭載による GHG 排出量削減効果は、日本-オーストラリア航路で約 5 %、日本-北米西岸航路で約 8 %を見込みます。【気候関連のリスクと機会の影響を受けた最も重要な戦略的決定のケーススタディ】状況：船舶に対する GHG 排出削減規制は年々厳しさを増し、また海上輸送を含むサプライチェーンの脱炭素化の社会的要請は高まり続けています。課題：GHG 排出削減に向け効率的な運航は重要ですが、従来型の対策、船舶減速航行、荒天回避ルートを選定のみでは、対応が厳しくなりつつあります。行動：そのため当社は 2009 年から、洋上風力エネルギーを船舶推進への活用する「ウインドチャレンジャー」プロジェクトを主導し、研究開発を進めてきました。2022 年 10 月には、ウインドチャレンジャープロジェクトの第一船として、ウインドチャレンジャーを搭載した新造船「松風丸」の運航を開始しました。また、ウインドチャレンジャーの発展形として、風力推進により発電し、当該電力で水素を製造するウインドハンタープロジェクトにも 2020 年から着手し、2021 年 12 月から第一段階に相当するセーリングヨットを用いたコンセプト実証を開始しています。結果：2024 年 7 月にウインドチャレンジャー搭載第 2 隻目の竣工を確定させました。今後のさらなる長期的な目標として、船舶に複数の帆の搭載や他の GHG 削減対策と組み合わせ、風力利用に特化した次世代船型の開発を目指しています。

操業

(5.3.1.1) 影響の種類

該当するすべてを選択

☒ リスク

☒ 機会

(5.3.1.2) この領域において、貴組織の戦略に影響を与えてきたリスクおよび/または機会に関連する環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

(5.3.1.3) この領域において、環境上のリスクおよび/または機会が貴組織の戦略にどのように影響を及ぼしてきたかを記載してください。

TCFD が求めるシナリオ分析の結果、国際海運セクターである当社にとって、炭素税や燃料費の上昇が輸送事業に大きな影響を与えていると考えています。当社の環境戦略「環境ビジョン2.2」で示した排出削減に向けた5つのアクションでは、「効率運航オペレーション」をとるべきアクションと設定し、燃料消費量の削減を通じて、将来的な炭素税や燃料費上昇の影響軽減を目指しています。【気候関連のリスクと機会の影響を受けた企業戦略と考慮された時間軸】当社は、GHG 削減中長期目標「2035 年までに輸送における GHG 排出原単位を約 45%削減（2019 年比）」及び「2050 年までにグループ全体でのネットゼロ・エミッション達成」を目指しています。これらの目標を達成するため、当社は2018 年10 月から、運航ビッグデータを活用した GHG 排出削減を目指す「FOCUS プロジェクト」を開始しています。【気候関連のリスクと機会の影響を受けた最も重要な戦略的決定のケーススタディ】状況：船舶に対する GHG 排出削減規制は年々厳しさを増し、また海上輸送を含むサプライチェーンの脱炭素化の社会的要請は高まり続けています。課題：脱炭素燃料が広く普及するまでの当面は、効率運航・省エネ技術での取り組みが重要であり、年々厳しさを増す排出削減規制の対応の一つとして、既存船の効率運航の深度化による対応が必要となります。行動：運航船の IOT データを取得し、陸上からもリアルタイムのモニタリングを行い、運航部門と海技部門とが一体となり、かつ、外部の研究機関（三井造船昭島研究所）とも連携して、運航の効率化・最適化を実現していくための「FOCUS プロジェクト」を2018 年から開始しています。また、効率運航・省エネ技術を専門とする専任組織を2021 年4 月に、効率運航に係る業務支援を行う新会社「EcoMOL.Inc.（現在：MOL Enterprise (Philippines) Inc.）」を2022 年6 月に設立しています。結果：これらの専任組織及び FOCUS プロジェクトで開発してきた各種システムを活用し、船からの IoT データをタイムリーに確認・分析することで、効率的な船舶運航を支援しています。2023 年度の GHG 排出原単位（g-CO₂e/ton-mile）は 11.25 で、2019 年度の 12.12 に比べ 7% の効率改善を実現しています。

[行を追加]

(5.3.2) 環境上のリスクと機会が貴組織の財務計画のどのような領域に対し、またどのような形で影響を与えたかを記載してください。

Row 1

(5.3.2.1) 影響を受けた財務計画の項目

該当するすべてを選択

- | | |
|--|--|
| ☒ 売上 | ☒ 資本配分 |
| ☒ 資産 | |
| ☒ 直接費 | |
| ☒ 間接費 | |
| ☒ 資本支出 | |

(5.3.2.2) 影響の種類

該当するすべてを選択

- ☒ リスク
- ☒ 機会

(5.3.2.3) これらの財務計画の項目に影響を与えてきたリスクおよび/または機会に関連する環境課題

該当するすべてを選択

- ☒ 気候変動

(5.3.2.4) 環境上のリスクおよび/または機会が、これらの財務計画の項目にどのように影響を与えてきたかを記載してください。

財務計画に影響を及ぼすリスク例 リスク：カーボンプライシング、及び燃料費変動。炭素税導入や燃料費の上昇は、海上輸送サービス提供のために重要な燃料及び燃料燃焼により発生する GHG 排出量に関するカーボンプライシングであることから、国際海上輸送を主要事業とする当社グループにとって大きな影響を与えま

す。機会：代替燃料の導入及び新市場参入による売上増加。代替燃料の導入は、カーボンプライシングによる負の財務影響を軽減できることに加え、低炭素輸送サービスを提供することで、サプライチェーン上の排出削減を求める顧客から選ばれる企業となり、売上増加が期待できます。また、世界のエネルギーミックスの変化を背景として今後成長が見込まれる、水素・アンモニア輸送や洋上風力発電などの新市場への参入による売上増加も期待できます。財務計画 当社は2035年までの短中期を対象とするグループ経営計画「BLUE ACTION2035」を公表しています。当社グループ経営計画「BLUE ACTION 2035」では、2023年度から2025年度の短中期の財務計画として、累計投資額全体の12,000億円のうち、半分以上の6,500億円を気候変動に関する資本支出に充てることとしています。この6,500億円のうち3,500億円が、代替燃料の導入をはじめとする自社からの排出削減を対象としています。なお、FY20232025年の間に、6,500億円を環境関連の投資とすることを掲げています。2024年3月31日までに投資決定済みの案件を集計対象とした実績値は、6,580億円となっており、すでに目標を達成する水準となっています。当社は以下の特定されたリスクと機会に関し、財務計画を策定しています。グループ経営計画における気候変動に関する資本支出は、「商船三井グループ環境ビジョン」に基づいて策定されています。当社は2020年6月に、「商船三井グループ環境ビジョン2.0」を公表しました。「商船三井グループ環境ビジョン2.0」では、特定されたリスクと機会に対応するため、当社が気候変動対策として取るべき具体的な5つのアクションを示しています。1. クリーンエネルギーの導入 2. さらなる省エネ技術の導入 3. 効率オペレーション 4. ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築 5. グループ総力を挙げた低・脱炭素事業拡大 上述の財務計画における気候変動に関する資本支出は、これらの5つのアクションを基に策定されています。当社はこの「商船三井グループ環境ビジョン2.0」を起点とし、その後も外部環境やグループ取り組みの進捗に合わせ改善を重ね、2021年6月に「商船三井グループ環境ビジョン2.1」、さらに2023年には「商船三井グループ環境ビジョン2.2」を公表していますが、5つの具体的なアクションは現在に至るまで引き継がれています。

[行を追加]

(5.4) 貴組織の財務会計において、貴組織の気候移行計画と整合した支出/売上を特定していますか。

	組織の気候移行計画と整合している支出/売上項目の明確化	貴組織の気候移行計画との整合性を評価するために用いた手法または枠組み
	選択: ☒ はい	該当するすべてを選択 ☒ その他の手法または枠組み

[固定行]

(5.4.1) 気候移行計画に整合する支出/売上の額と割合を定量的に示してください。

Row 1

(5.4.1.1) 整合性を評価するために用いた手法または枠組み

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:当社グループ財務計画における脱炭素に資する投資金額

(5.4.1.5) 財務的評価基準

選択:

☒ 当社の地上風力発電および地熱発電の

(5.4.1.6) 報告年中に整合している選択された財務指標の額 (通貨)

259500000000

(5.4.1.7) 選択した財務的評価基準において報告年で整合している割合(%)

20

(5.4.1.8) 選択した財務的評価基準において 2025 年に整合している予定の割合(%)

54

(5.4.1.9) 選択した財務的評価基準において 2030 年に整合している予定の割合(%)

54

(5.4.1.12) 貴組織の気候移行計画との整合性を評価するために用いた手法または枠組みの詳細

上述の金額は、当社グループ財務計画における環境投資金額及び投資額全体に対する割合を示したものです。環境投資額の対象は「環境ビジョン」で掲げる5つの

アクションです。以下に、環境投資額が気候移行計画と整合していると特定するために用いた評価方法を記載します。なお、2025 年及び2030 年の割合はあくまでも予定であり、今後増減する可能性があります。投資額が気候移行計画と整合していると特定するために用いた評価方法 当社は、経営計画遂行がサステナビリティ課題の解決に繋がり、それが企業価値を向上させるとの考えのもと、経営計画にサステナビリティ課題への取り組みを組み込んでいます。当社は、5 つのサステナビリティ課題を特定していますが、そのうちの一つである「海洋・地球環境の保全」における目標とアクションを示すものが、「商船三井グループ環境ビジョン」です。環境ビジョン2.2 は、2050 年ネットゼロを含む中長期定量目標を置くとともに、その実現に向けて取るべき行動を5 つのアクションとして提示した上、それらのアクションを通じた排出削減の pathway を示したもので、当社の気候移行計画そのものです。一例として、2050 年ネットゼロ達成に向けての各アクションの削減寄与度(2019 年比)を提示しています。具体的には、風力推進を中心とした効率改善が20 %以上（アクション2 と3）、クリーンエネルギーの導入が70 %以上（アクション1）、残存する10%未満の排出に対しては大気からのCO2 除去プロジェクトへの貢献で中立化（アクション4）をすることを示しており、それを実現するために、2050 年に至るまでの中間地点に、アクションに紐づくマイルストーンを策定しています。経営計画の策定にあたって各部各社が作成する事業計画には環境戦略が含まれます。環境戦略とは、「環境ビジョン」達成に向けたアクションプランであり、案件ごとの投資額や時期も含まれます。集計されたこれら投資額につき経営企画部が取りまとめた上、環境・サステナビリティ戦略部と連携して、「環境ビジョン」の5 つのアクションへの整合を確認します。確認された環境投資額を含む財務計画は、経営計画の一部として経営会議、及び取締役会議で評価され、決裁されます。投資実績についても、決裁された案件ごとの投資額を経営企画部が取りまとめた上、環境・サステナビリティ戦略部と連携して「環境ビジョン」の5 つのアクションへの整合を確認しています。整合の評価例として、例えばアクション1(クリーンエネルギーの導入)の投資対象案件は、代替燃料船（LNG、メタノール、バイオディーゼル、アンモニア、水素等）があります。当社は、2030 年LNG/メタノール燃料外航船90 隻という中間マイルストーンを設定しています。2023 年4 月時点で、建造中も含めたLNG/メタノール燃料外航船は16 隻で、2030 年のマイルストーン90 隻に向けLNG/メタノール燃料船の導入を進めることは当社の気候移行計画と整合的です。また、2035 年ネットゼロ・エミッション外航船130 隻という中間マイルストーン達成に向け、アンモニアや水素などの代替燃料船の開発や燃料調達に向けて取り組むことも、当社の気候移行計画と整合的です。アクション1 を含む「自社からの排出削減」には、2023 年度から2025 年度の累計で3500 億円を投資することを当社経営計画で提示しています。

[行を追加]

(5.5) 貴組織は、貴組織のセクターの経済活動に関連した低炭素製品またはサービスの研究開発 (R&D) に投資していますか。

(5.5.1) 低炭素 R&D への投資

選択:

☒ はい

(5.5.2) コメント

海運業を営む当社グループにとって、気候変動問題への対応は避けては通れない喫緊の課題であるとの認識のもと、当社は2021年4月に「商船三井グループ環境ビジョン2.1」を策定しました。また、グループ経営計画においても環境戦略を最重要課題と位置づけ、環境目線での取組みを強化してきています。具体的には、環境ビジョン2.1公表時点のグループ経営計画である「Rolling Plan 2022」において、2021-23年3年間で、低・脱炭素分野に約2,000億円の投資を実施することを掲げました。2023年策定のグループ経営計画「Blue Action 2035」においてもその方針は引き継がれ、環境課題解決への投資として、2023年度2025年度の3年間で計6,500億円規模を見込んでいます。環境課題解決の投資に含まれる取り組み例 自社からのGHG排出削減：3500億円・代替燃料船（LNG、メタノール、バイオディーゼル、アンモニア、水素等）・風力活用装置（ウインドチャレンジャー等）・効率運航の深度化 など 低・脱炭素エネルギー事業の拡大：3000億円・洋上風力発電関連事業・クリーンエネルギー生産（アンモニア、水素、e/バイオメタン・メタノール等）・クリーンエネルギー輸送（液化CO2/アンモニア/液化水素等）・ネガティブ・エミッションプロジェクト など

[固定行]

(5.5.8) 過去3年間の輸送関連の活動に関する低炭素 R&D への貴組織による投資の詳細を記載してください。

Row 1

(5.5.8.1) 事業活動

該当するすべてを選択

☒ 海上輸送

(5.5.8.2) 技術領域

選択:

☒ その他、具体的にお答えください: 洋上風力を活用した船舶推進技術

(5.5.8.3) 報告年の開発の段階

選択:

☒ 小規模商業的開発

(5.5.8.4) この 3 年間にわたる R&D 総投資額の平均割合(%)

25

(5.5.8.6) 今後 5 年間に予定している R&D 総投資額の平均割合(%)

1

(5.5.8.7) この技術分野への貴社の R&D 投資が気候変動への取り組みや気候移行計画とどのように整合しているか説明してください

本技術が当社ネットゼロへの移行に対してどのように重要か 海上輸送における水素やアンモニアなどの代替燃料活用に関しては、エンジンや燃料供給インフラが発展途上であることなどから世界的な普及までには今しばらく時間が必要です。代替燃料が世界的に普及するまでの期間の海上輸送の低炭素化のためには、省エネ技術や効率運航が大きな役割を果たすと当社は考えています。当社気候移行計画における重要実績評価指標 当社は、2050 年にネットゼロ達成目標を含む「商船三井グループ環境ビジョン2.2」において、GHG 排出削減に向けた具体的アクションとして「さらなる省エネ技術の導入」を掲げています。そのアクションの進捗を測る指標として、「ウインドチャレンジャー搭載隻数」を置いています。さらに、当該指標に関しては、2030 年までに 25 隻、2035 年までに 80 隻という、2050 年に至るまでの中間マイルストーンを設けています。「ウインドチャレンジャー帆」とは、伸縮・回転可能な硬翼帆のことで、大型帆（高さ約 50m）と小型帆（高さ約 40m）があり、船に搭載することで、省エネを通じた GHG 排出削減が可能な風力補助推進装置です。載貨重量 10 万トンサイズのばら積み船に帆 1 本を搭載した場合の GHG 排出量削減効果は、在来型船舶と比べて年間平均で 58 %程度となることを確認しております。当該技術への投資を選択した理由 洋上風力はまだ十分に有効活用されておらず、社会全体で有効活用が求められている自然エネルギーです。当社は様々なコモディティの海上輸送を世界中で提供する国際総合海運会社です。洋上風力は洋上のどこにでも存在し供給地が限られないため、世界中に寄港する当社輸送サービスにとっての制限が他の自然エネルギーに比べて小さいという利点があります。さらに、様々な制限を受け、また投資も必要な洋上風力発電設備の建造に比べると、海運セクターでの洋上風力活用は比較的容易です。当該技術に対する当社アプローチ 当社は 2009 年 10 月から、東京大学、日本海事協会（ClassNK）、造船会社など 13 団体と共に「ウインドチャレンジャー」の産学共同研究を開始し、10 年以上の研究を経た後の 2022 年 10 月、当社保有船「松風丸」への大型帆搭載を完了し、運航を開始しました。さらに第 2 船「GREEN WINDS」に小型帆を搭載し、24 年 7 月に竣工予定です。今後も様々なコモディティを輸送する船への搭載を検討するとともに、軽量化などの改善、商用化に向け

での量産体制確立を行っていく方針です。さらに、風力活用による GHG 削減効果をさらに高めるべく、風力活用に特化した次世代船型の開発も目指しています。なお、ウインドチャレンジャーは他の GHG 排出削減策（喫水下に取り付ける燃節デバイスや代替燃料など）と組み合わせることが可能です。本項目で回答した「R&D 総投資額の平均割合」は、代替燃料への転換などその他の GHG 排出削減策に加え、ウインドチャレンジャーを搭載するケースを前提に計算したものです。

Row 2

(5.5.8.1) 事業活動

該当するすべてを選択

☒ 海上輸送

(5.5.8.2) 技術領域

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:代替燃料船

(5.5.8.3) 報告年の開発の段階

選択:

☒ 小規模商業的開発

(5.5.8.4) この 3 年間にわたる R&D 総投資額の平均割合(%)

19

(5.5.8.6) 今後 5 年間に予定している R&D 総投資額の平均割合(%)

48

(5.5.8.7) この技術分野への貴社の R&D 投資が気候変動への取り組みや気候移行計画とどのように整合しているか説明してください

本技術が当社ネットゼロへの移行に対してどのように重要か 海上輸送において最も GHG 削減効果が見込まれるのが、代替燃料の活用です。代替燃料には水素やアンモニアはもちろん、LNG、メタノール、バイオ燃料、電気など様々な候補燃料があります。当社は、2050 年ネットゼロ達成目標を含む「商船三井グループ環境ビジョン 2.2」において、GHG 排出削減に向けた具体的アクションとして「クリーンエネルギーの導入」を掲げ、代替燃料の導入を進めています。当社気候移行計画における重要実績評価指標 当社は、「クリーンエネルギーの導入」進捗を測る指標として、①ゼロ・エミッション燃料使用割合、②LNG/メタノール燃料外航船隻数、③ネットゼロ・エミッション外航船隻数の 3 つを置いています。さらにそれぞれの指標の 2050 年までの中間マイルストーンとして、①2030 年までに 5%、②2030 年までに 90 隻、③2035 年までに 130 隻、を設けています。当該技術への投資を選択した理由 海上輸送において最も GHG 削減効果が見込まれるのが、代替燃料の活用です。代替燃料の導入のためには、代替燃料を使い船を運航する海運会社のみならず、船を建造する造船所、燃料を供給する燃料サプライヤー、燃料供給インフラ、など様々な関係者の協力が必要です。そのような中で代替燃料の導入を進めるため、代替燃料船ユーザー、また代替燃料ユーザーとして率先して投資を行うことが、海運のリーディングカンパニーとして必要であると考えています。当該技術に対する当社アプローチ エネルギー輸送、バルク輸送、製品輸送など、多様な海上輸送サービスを展開する当社のような総合海運会社にとって、代替船舶燃料の解は一つとは限りません。そのため、多様な候補燃料の導入に向けての取り組みを進めています。例えば、既存の船舶機関で使用可能なバイオディーゼルに関して、2023 年度は約 14000 トンの使用実績があります。また、エンジンが既に開発されており今すぐに排出低減に貢献する LNG 燃料については、2024 年 3 月末時点で 37 隻の外航船の建造予定・運航済です。メタノール燃料船についても 5 隻を保有しています。アンモニア燃料船については、ネットゼロ・エミッション外航船の 1 番船として 2020 年代中の就航・運航開始を目指し、造船所などと協調して、2023 年 1 月に船の設計基本承認 (AIP) を取得しました。このような船舶の設備及び運用面から導入推進に加え、燃料の普及拡大にドライブをかけるため、多様なパートナーシップを活かしながら燃料供給上流への働きかけも積極的に行っています。なお、「フルスケール/市販スケール実証」として報告したウインドチャージャーの R&D 総投資額には、代替燃料導入に向けた R&D 投資も含まれますが、重複を避けるため、本項目ではウインドチャレンジャー搭載船の代替燃料導入分は含めていません。

Row 3

(5.5.8.1) 事業活動

該当するすべてを選択

☒ 海上輸送

(5.5.8.2) 技術領域

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:アンモニアバリューチェーンの構築

(5.5.8.3) 報告年の開発の段階

選択:

☒パイロット実証

(5.5.8.4) この3年間にわたる R&D 総投資額の平均割合(%)

17

(5.5.8.6) 今後5年間に予定している R&D 総投資額の平均割合(%)

2

(5.5.8.7) この技術分野への貴社の R&D 投資が気候変動への取り組みや気候移行計画とどのように整合しているか説明してください

当社は海上輸送の脱炭素化に加え、主要事業である海上輸送を通じて社会の脱炭素に貢献すべく、様々な分野で積極的な研究開発を実施しています。その一つとして、アンモニアバリューチェーンの構築に向けた、アンモニア輸送に最適な船型の開発や、アンモニアを洋上で貯蔵する船型施設の開発があります。本技術が当社ネットゼロへの移行に対してどのように重要か 世界の脱炭素化に向けては、アンモニアなどの活用によるエネルギーのクリーン化が必要です。国際海上輸送を主要な事業とする当社は、アンモニアの海上輸送及び貯蔵サービスを提供することで、社会の脱炭素化に貢献するとともに、選ばれる企業であり続けることができると考えています。しかしアンモニアの大量輸送のためにはまだ克服しなければならない技術的な課題があります。当社はこれらの技術的課題を克服すべく、アンモニア輸送に最適な船型の開発や、アンモニアを洋上で貯蔵する船型施設の開発に積極的に取り組んでいます。当社気候移行計画との関連 当社は、2050年ネットゼロ達成目標を含む「商船三井グループ環境ビジョン2.2」において、「グループ総力を上げた低・脱炭素事業拡大」を掲げています。アンモニアの海上輸送や貯蔵は、当社が今後拡大していく低・脱炭素事業の重要な一つです。当該技術への投資を選択した理由 世界の脱炭素化に向けた潮流の強まりを背景に、アンモニアなどのクリーンなエネルギーの需要が拡大し、また供給地から需要地への海上輸送の必要性も高まると想定しています。当社が海上輸送事業を通じて蓄積してきた知見やパートナーシップは、海上輸送や貯留という観点から、アンモニアのサプライチェーン構築に大きく貢献できると考えています。当該技術に対する当社アプローチ 効率的な海上輸送提供のためには、輸送する貨物や揚げ積みを行う港に合わせて船型を最適化する必要があります。当社は、アンモニアの大量かつ効率的な輸送のために、アンモニア輸送に最適化した船型「J-FLEX」の開発を積極的に実施しています。また、アンモニアの社会普及のためには、海上輸送のみならず貯蔵も重要な要素です。当社はLNGの分野でFSRU（浮体式貯蔵再ガス化設備）を事業として広く展開しています。その技術をアンモニアへ活用し、海上輸送から貯蔵まで、広くアンモニアのサプライチェーン構築に貢献します。

Row 5

(5.5.8.1) 事業活動

該当するすべてを選択

☒ 海上輸送

(5.5.8.2) 技術領域

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:洋上風力を活用した水素製造技術

(5.5.8.3) 報告年の開発の段階

選択:

☒ 応用研究開発

(5.5.8.4) この 3 年間にわたる R&D 総投資額の平均割合(%)

4

(5.5.8.6) 今後 5 年間に予定している R&D 総投資額の平均割合(%)

37

(5.5.8.7) この技術分野への貴社の R&D 投資が気候変動への取り組みや気候移行計画とどのように整合しているか説明してください

当社は海上輸送の脱炭素化に加え、主要事業である海上輸送を通じて社会の脱炭素に貢献すべく、様々な分野で積極的な研究開発を実施しています。その一つとして、洋上風力を活用した水素製造があります。本技術が当社ネットゼロへの移行に対してどのように重要か 当社は国際海上輸送を主要な事業としており、海上輸送の脱炭素化に向けて、洋上風力を船舶の推進力に活用する「ウインドチャレンジャー」技術を開発し、既に実用化しています。この洋上風力を活用する技術をさらに発展させ、洋上風力で作った水素を船に貯蔵し、陸上に供給する革新的なプロジェクト「ウインドハンタープロジェクト」を推進しています。まだ十分に活用

されていない洋上風力エネルギーで水素を生成し陸上供給することで、社会の脱炭素化に貢献するとともに、当社が選ばれる企業であり続けることができると考えています。当社気候移行計画との関連 当社は、2050 年ネットゼロ達成目標を含む「商船三井グループ 環境ビジョン 2.2」において、「グループ総力を上げた低・脱炭素事業拡大」を掲げています。「ウインドハンタープロジェクト」は、当社が今後拡大していく低・脱炭素事業の重要な一つです。当該技術への投資を選択した理由 世界の脱炭素化に向けた潮流の強まりを背景に、水素などのクリーンなエネルギーの需要が拡大すると想定しています。そのような状況下、洋上風力エネルギーはまだ十分に活用されていません。洋上風力発電所は、定点で発電を行うため、発電量はその地点の海象に左右され、また発電した電気をどのように陸に送電するかという問題も生じます。一方船を洋上風力発電のように活用する「ウインドハンタープロジェクト」では、船が理想的な海象の場所まで自ら移動して風力発電を行うことができるので、定点での発電に比べ、理想的なコンディションで発電を行える期間が多くなるというメリットがあります。また、発電した電気出水を電気分解して水素を生成し、MCH（メチルシクロヘキサン）の形で船内に保管した上で寄港地にて揚荷するので、発電した電気の陸への送電に関する問題も自ら解消することができます。当社が海上輸送事業を通じて蓄積してきた造船・船舶運航・海象や気象に関する知見を活用した本「ウインドハンタープロジェクト」は、洋上風力エネルギーの活用及びそのエネルギーの社会普及に大きく貢献できると考えています。当該技術に対する当社アプローチ 当社は国際海上輸送を主要な事業としており、海上輸送の脱炭素化に向けて、洋上風力を船舶の推進力に活用する「ウインドチャレンジャー」技術を開発し、既に実用化しています。この洋上風力技術のさらなる活用を目指し、2020 年 11 月より、洋上風力で作った水素を船に貯蔵し、陸上に供給する革新的なプロジェクト「ウインドハンタープロジェクト」を始動させました。2021 年 12 月には、長崎県佐世保にて、ヨット“ウインズ丸”による水素製造実証実験を成功させています。実証実験成功を受け、現在は各種機器の実性能特性や船自体の効率等のさらなる検証を進めており、2024 年頃を目途に「ウインドハンタープロジェクト」の実証の為に長さ 60m の帆船を新規に建造し、実証実験を行う予定です。これらの実証を踏まえ、2030 年までに大型船の開発・建造することを目指しています。

[行を追加]

(5.9) 報告年における貴組織の水関連の CAPEX と OPEX の傾向と、次報告年に予想される傾向はどのようなものですか。

(5.9.1) 水関連の CAPEX (+/- %)

0

(5.9.2) 次報告年の CAPEX 予想 (+/- %変化)

0

(5.9.3) 水関連の OPEX(+/-の変化率)

-26

(5.9.4) 次報告年の OPEX 予想 (+/- %変化)

0

(5.9.5) 説明してください

水関連の CAPEX は、前年と同様となりました。これは、当社の主要事業である海運事業が水関連の設備と関連しないため、水に関する大きな設備投資を実施していないためです。また、本社及び支店の水道関連設備に関しては節水等を目的として順次更新を行っており、その規模は年によって大きな変化はありません。次年度以降に関しても水関連の CAPEX は同様の傾向が続くことが予想されます。水関連の OPEX には主に水道利用による水道料金が該当し、報告年は前年と比較して水道使用量が減少したため水道料金も同様に減少したと考えられます。これは、オフィスの利用人数減少や設備更新、節水活動によるものです。次年度以降に関しては同様に設備更新や節水活動を継続する予定ではありますが、水道使用量はオフィスの利用人数に大きく依ると考えられ、利用人数規模が同様であると予想されることから水関連 OPEX についてはほぼ変化がないことが予想されます。

[固定行]

(5.10) 貴組織は環境外部性に対するインターナル・プライスを使用していますか。

	環境外部性のインターナル・プライスの使用	価格付けされた環境外部性
	選択: ☒ はい	該当するすべてを選択 ☒ カーボン

[固定行]

(5.10.1) 貴組織のインターナル・カーボンプライスについて詳細を記入してください。

Row 1

(5.10.1.1) 価格付けスキームの種類

選択:

☒ 暗示的価格

(5.10.1.2) インターナル・プライスを導入する目的

該当するすべてを選択

- ☒ 低炭素投資の推進
- ☒ エネルギー効率の推進
- ☒ 低炭素機会の特定と活用
- ☒ 規制の不確実性に対応する
- ☒ 意思決定における気候関連課題の検討を奨励する
- ☒ その他、具体的にお答えください:ステークホルダーの期待

(5.10.1.3) 価格を決定する際に考慮される要素

該当するすべてを選択

- ☒ 科学的ガイダンスへの整合性
- ☒ 炭素税の価格との整合性
- ☒ シナリオ分析

(5.10.1.4) 価格決定における計算方法と前提条件

当社はインターナルカーボンプライシングの価格として、国際エネルギー機関 (International Energy Agency) 公表の炭素価格想定を採用しています。2025 年 2039 年は約 65 ドル/トン-CO₂、2040 年以降は約 175 ドル/トン-CO₂ を採用しています

(5.10.1.5) 対象となるスコープ

該当するすべてを選択

☒ スコープ 1

☒ スコープ 2

(5.10.1.6) 使用した価格設定アプローチ - 空間的変動

選択:

☒ 同一

(5.10.1.8) 使用した価格設定アプローチ - 経時的変動

選択:

☒ 変動型(時間軸上)

(5.10.1.9) 時間の経過とともに価格がどのように変化すると見ているか

当社はインターナルカーボンプライシングの価格として、国際エネルギー機関 (International Energy Agency) 公表の炭素価格想定を採用しています。IEA での時間軸に合わせ、2025 年 2039 年は約 65 ドル/トン-CO₂、2040 年以降は約 175 ドル/トン-CO₂ を採用しています。なお、インターナルカーボンプライシングの価格は、IEA などの外部レポートや国際海運へのカーボンプライシング制度の導入などを加味し、継続的に評価及び見直しを実施します。

(5.10.1.10) 使用される実際の最低価格(通貨、CO₂ 換算トン)

7150

(5.10.1.11) 用いられる実際の最高価格(通貨、CO₂ 換算トンあたり)

19250

(5.10.1.12) 本インターナル・プライスが適用される事業意思決定プロセス

該当するすべてを選択

☒ 資本支出

- ☒ 操業
- ☒ 調達

(5.10.1.13) インターナル・プライスは事業の意思決定プロセスにおいて適用必須

選択:

- ☒ はい、いくつかの意思決定プロセスにおいて(具体的にお答えください):GHG 排出を伴う事業、投資に対して、インターナルカーボンプライシングが適用されます。

(5.10.1.14) 報告年における選択されたスコープの総排出量のうち、本インターナル・プライスの対象となる排出量の割合(%)

99.13

(5.10.1.15) 価格設定アプローチは目標を達成するためにモニタリングおよび評価されている

選択:

- ☒ はい

(5.10.1.16) 目的を達成するための価格設定アプローチのモニタリングおよび評価方法の詳細

インターナルカーボンプライシングの価格に関しては、IEA などの外部機関やEU-ETS など国際海運への炭素税の適用動向などを参考に、先述のシナリオ分析における諸条件との整合性を取りながら、適宜見直しを行っていく方針です。

[行を追加]

(5.11) 環境課題について、貴組織のバリューチェーンと協働していますか。

サプライヤー

(5.11.1) 環境課題について、このステークホルダーと協働している

選択:

☒ はい

(5.11.2) 対象となる環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

☒ 水

顧客

(5.11.1) 環境課題について、このステークホルダーと協働している

選択:

☒ はい

(5.11.2) 対象となる環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

投資家と株主

(5.11.1) 環境課題について、このステークホルダーと協働している

選択:

☒ いいえ、しかし今後 2 年以内に行う予定です

(5.11.3) 環境課題について、このステークホルダーと協働していない主な理由

選択:

☒ 当面の戦略的優先事項ではない

(5.11.4) 環境課題について、このステークホルダーと協働していない理由を説明してください

当社では投資家・株主と直接的な当社はステークホルダーとの協働の仕組みとして、年次総会にとどまらず、株主との直接的な対話を重点的に行っています。CFO を筆頭に IR チームが中心となり、概ね上位約 20 位の株主との個別面談を Shareholder Relations 活動として毎年行っており、気候変動対策の内容を含む ESG 関連のヒアリングや、当社取り組み説明などを行うことで株主を含む外部ステークホルダーからのフィードバックを収集しています。さらに、上位 20 位以下の株主や当社株式の保有を検討している投資家とも個別面談を行っております。これに加えて、ESG スモールミーティング（環境・社会・ガバナンスをテーマとした経営陣と当社大株主との対話会）では、気候変動対策や生物多様性保護を含む環境や、取締役報酬制度などガバナンスについて等、広 ESG に関して株主と直接対話を行いました。当社からは、チーフ・サステナビリティ・オフィサー（サステナビリティ委員長でもある）、経営企画担当役員が出席しました。

その他のバリューチェーンのステークホルダー

(5.11.1) 環境課題について、このステークホルダーと協働している

選択:

☒ はい

(5.11.2) 対象となる環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

[固定行]

(5.11.1) 貴組織は、サプライヤーを環境への依存および/またはインパクトによって評価および分類していますか。【データがありません】

	サプライヤーの環境への依存および/またはインパクトの評価
気候変動	選択: ☒ いいえ、現時点ではサプライヤーの依存および/またはインパクトの評価を行っていませんが、今後 2 年以内に行う予定です
水	選択: ☒ いいえ、現時点ではサプライヤーの依存および/またはインパクトの評価を行っていませんが、今後 2 年以内に行う予定です

[固定行]

(5.11.2) 貴組織は、環境課題について協働する上で、どのサプライヤーを優先していますか。【データがまだありません】

気候変動

(5.11.2.1) この環境課題に関するサプライヤーエンゲージメントの優先順位付け

選択:

☒ いいえ、この環境課題について協働するサプライヤーの優先順位をつけていません

(5.11.2.3) この環境課題に関してサプライヤーの優先順位付けをしていない主な理由

選択:

☒ 当組織は、すべてのサプライヤーと協働します

(5.11.2.4) 説明してください

当社は海運事業というビジネスモデルの特性から、川上及び川下のサプライヤーの皆様について概ね把握可能な取引先数であるため、優先順位を設けることはして

いません。

水

(5.11.2.1) この環境課題に関するサプライヤーエンゲージメントの優先順位付け

選択:

☒ いいえ、この環境課題について協働するサプライヤーの優先順位をつけていません

(5.11.2.3) この環境課題に関してサプライヤーの優先順位付けをしていない主な理由

選択:

☒ 当組織は、すべてのサプライヤーと協働します

(5.11.2.4) 説明してください

当社は海運事業というビジネスモデルの特性から、川上及び川下のサプライヤーの皆様について概ね把握可能な取引先数であるため、優先順位を設けることはしていません。

[固定行]

(5.11.5) 貴組織のサプライヤーは、貴組織の購買プロセスの一環として、環境関連の要求事項を満たす必要がありますか。

気候変動

(5.11.5.1) サプライヤーは、購買プロセスの一環として、この環境課題に関連する特定の環境関連の要求事項を満たす必要があります

選択:

☒ はい、サプライヤーはこの環境課題に関連する環境関連の要求事項を満たす必要がありますが、それらはサプライヤー契約に含まれていません

(5.11.5.2) サプライヤーの不遵守に対処するための方針

選択:

☒ いいえ、不遵守に対処するための方針はありません

(5.11.5.3) コメント

商船三井グループは、お客さまのサプライチェーンの一端を担う企業グループとしての社会的責任を「商船三井グループ調達基本方針」として明文化しています。持続可能な社会の実現への貢献を念頭に、取引先の皆さまのご理解、ご協力を得ながら、法令・社会規範の遵守、環境・資源の保全、人権の尊重と安全性追求に配慮した、公正で公平な調達活動を推進します。また、サプライチェーンの透明性・持続可能性をさらに高めるために、2021 年度、取引先の皆さまにご理解・ご協力いただきたい事項をまとめたものとして「商船三井グループ取引先調達ガイドライン」を策定しました。本ガイドラインおよびその解説書において、気候変動関連のガイドライン事項として「温室効果ガス排出量の管理」を定めています。具体的な取組例としては、「Scope1,2 の排出量算定」「排出量削減に向け、定量的な自主目標を設定」「再生可能エネルギーの利用に努め、温室効果ガス排出量の継続的削減活動へ取り組む」ことを求めています。

水

(5.11.5.1) サプライヤーは、購買プロセスの一環として、この環境課題に関連する特定の環境関連の要求事項を満たす必要があります

選択:

☒ はい、サプライヤーはこの環境課題に関連する環境関連の要求事項を満たす必要がありますが、それらはサプライヤー契約に含まれていません

(5.11.5.2) サプライヤーの不遵守に対処するための方針

選択:

☒ いいえ、不遵守に対処するための方針はありません

(5.11.5.3) コメント

商船三井グループは、お客さまのサプライチェーンの一端を担う企業グループとしての社会的責任を「商船三井グループ調達基本方針」として明文化しています。

持続可能な社会の実現への貢献を念頭に、取引先の皆さまのご理解、ご協力を得ながら、法令・社会規範の遵守、環境・資源の保全、人権の尊重と安全性追求に配慮した、公正で公平な調達活動を推進します。また、サプライチェーンの透明性・持続可能性をさらに高めるために、2021 年度、取引先の皆さまにご理解・ご協力いただきたい事項をまとめたものとして「商船三井グループ取引先調達ガイドライン」を策定しました。本ガイドラインおよびその解説書において、水資源の管理に関するガイドライン事項として「取水・排水を管理し、水使用量の削減及び水資源の汚染防止に努める」ことを求め、具体的な取り組み例として節水等の定量的な自主目標の設定や、水源を含めた地域社会への負の影響を最小化するとともに環境汚染の防止に努めることを推奨しています。また、WASH に関わる事項として、労働安全衛生に関するガイドライン事項において「各国・地域の法令を遵守し、安全と衛生が確保された職場環境の維持・向上と、労働災害を防止する」ことを求め、具体的な取り組み例として方針の整備やリスクの把握・改善や従業員に対するトレーニング、使用設備の定期検査・維持管理等を推奨しています。

[固定行]

(5.11.6) 貴組織の購買プロセスの一環としてサプライヤーが満たす必要がある環境関連の要求事項の詳細と、遵守のために実施する措置を具体的にお答えください。

気候変動

(5.11.6.1) 環境関連の要求事項

選択:

☒ 廃棄物と資源の削減および材料の循環性

(5.11.6.2) この環境関連の要求事項の遵守をモニタリングするための仕組み

該当するすべてを選択

☒ コミュニティ密着型モニタリング

☒ 第一者検証

☒ 苦情処理メカニズム/内部告発ホットライン

☒ 第三者のオンサイト監査

☒ サプライヤースコアカードまたは格付け

(5.11.6.3) この環境関連の要求事項を遵守することが求められている 1 次サプライヤーの調達支出における割合(%)

選択:

☒ 100%

(5.11.6.4) この環境関連の要求事項を遵守している 1 次サプライヤーの調達支出における割合(%)

選択:

☒ 76～99%

(5.11.6.7) この環境関連の要求事項を遵守することが求められているサプライヤーに起因する、1 次サプライヤー関連スコープ 3 排出量の割合(%)

選択:

☒ 76～99%

(5.11.6.8) この環境関連の要求事項を遵守しているサプライヤーに起因する、1 次サプライヤー関連スコープ 3 排出量の割合(%)

選択:

☒ 76～99%

(5.11.6.9) この環境関連の要求事項に遵守していないサプライヤーへの対応

選択:

☒ 維持して協働する

(5.11.6.10) エンゲージメントした不遵守サプライヤーの割合(%)

選択:

☒ 100%

(5.11.6.11) 不遵守であるサプライヤーに対してエンゲージメントする手順

該当するすべてを選択

☑ その他、具体的にお答えください:ヤードの審査・選定に関する実績:2022 年度以降、SSS 選定基準の根幹の一つである日本海事協会のシップリサイクル条約認証を得ているリサイクルヤードの調査を進めてきました。主要リサイクル地にあたるバングラデシュ・インド及びトルコの該当するリサイクルヤード(予備調査段階にて他必須基準に該当しない場合を除く)のすべての現地調査を実施しました。労働環境・条件、環境保全、設備およびその維持・運営、規定整備・運営、人権等様々な観点から、高いレベルでリスク抑制に努めているリサイクルヤードを選定しています。

(5.11.6.12) コメント

当社グループは、サプライチェーンの一端を担う企業グループとしての社会的責任を「商船三井グループ調達基本方針」として明文化しています。また、当該調達基本方針に基づき、取引先に求める事項を「取引先調達ガイドライン」として制定しており、その中で、環境法令の遵守や、GHG 排出量の把握及び低減に向けた取組みを求めています。「取引先調達ガイドライン」は当社の全てのサプライヤーを対象としています。当社にとってのサプライヤーは多岐に渡りますが、2023 年度は中でもシップリサイクルヤードと船主に対し、当社との対話プログラム「バリューチェーンマネジメント」を実施し、気候変動その他サステナビリティに関するモニタリング及び意見交換を行いました。特にシップリサイクルについては、2022 年度に当社グループ独自のシップリサイクルヤード選定基準“Superior Shiprecycling Standards (以下、SSS)”を策定し、安全かつ環境上適正なシップリサイクルを推進しています。SSS は、シップリサイクル条約に関する第三者機関認証取得状況、国際条約等の遵守状況、上述の「取引先調達ガイドライン」で規定する環境・人権・安全品質・腐敗防止等、様々な項目を取り入れた当社グループ独自の審査基準です。当社ではこの SSS をもとに、書面調査および現地視察を通じてリスクを評価し、先進的な環境への取り組みや地域社会への貢献活動等も考慮した上で、シップリサイクルヤードを選定しています。選定ヤードに対しては、定期的な書面調査・現地視察などのモニタリングを通じ、選定後も審査基準に沿った運営が行われているかを確認し、基準を満たさないヤードは選定ヤードから除外されます。特に船舶の解撤期間においては、当社もしくは当社が委託した第三者による現地でのモニタリングを行い、実作業の状況を確認しています。選定ヤードは、審査内容に準じて更に区分を行い、基準を満たす区分上位のヤードにおいては優先的に協業する仕組みを設けています。選定外のヤードに対しても、審査内容のフィードバックを通じ、設備・運営向上を促すことで、ヤードの選定活動を継続的に行っています。2022 年度以降、SSS 選定基準の根幹の一つである日本海事協会のシップリサイクル条約認証を得ているリサイクルヤードの調査を進めてきました。主要リサイクル地にあたるバングラデシュ・インド及びトルコの該当するリサイクルヤード(予備調査段階にて他必須基準に該当しない場合を除く)のすべての現地調査を実施しました。労働環境・条件、環境保全、設備およびその維持・運営、規定整備・運営、人権等様々な観点から、高いレベルでリスク抑制に努めているリサイクルヤードを選定しています。2023 年 3 月、選定リサイクルヤードの更新を実施しました。一部のヤードにおいては前回の選定後に SSS 基準に準じない運営が判明したため継続選定を見送り、また新たに当該基準に該当したヤードは追加選定しました。また、選定更新の調査を通じ、賃金規定・運用、従業員寮、不適当な運営・設備の不備が検出されたものについては、フィードバックを通じて改善を促しました。改善が確認できない場合は選定を見送り、その後の対話・追跡調査で進捗確認しながら選定更新に備え、リサイクルヤードとともに継続的なリスク低減を図っています。

水

(5.11.6.1) 環境関連の要求事項

選択:

- ☒ 総取水量の削減

(5.11.6.2) この環境関連の要求事項の遵守をモニタリングするための仕組み

該当するすべてを選択

- ☒ コミュニティ密着型モニタリング
- ☒ 第一者検証
- ☒ 苦情処理メカニズム/内部告発ホットライン
- ☒ 第三者のオンサイト監査
- ☒ サプライヤースコアカードまたは格付け

(5.11.6.3) この環境関連の要求事項を遵守することが求められている 1 次サプライヤーの調達支出における割合(%)

選択:

- ☒ 100%

(5.11.6.4) この環境関連の要求事項を遵守している 1 次サプライヤーの調達支出における割合(%)

選択:

- ☒ 76～99%

(5.11.6.9) この環境関連の要求事項に遵守していないサプライヤーへの対応

選択:

- ☒ 維持して協働する

(5.11.6.10) エンゲージメントした不遵守サプライヤーの割合(%)

選択:

☒ 100%

(5.11.6.11) 不遵守であるサプライヤーに対してエンゲージメントする手順

該当するすべてを選択

☒ その他、具体的にお答えください:ヤードの審査・選定に関する実績:2022 年度以降、SSS 選定基準の根幹の一つである日本海事協会のシップリサイクル条約認証を得ているリサイクルヤードの調査を進めてきました。主要リサイクル地にあたるバングラデシュ・インド及びトルコの該当するリサイクルヤード(予備調査段階にて他必須基準に該当しない場合を除く)のすべての現地調査を実施しました。労働環境・条件、環境保全、設備およびその維持・運営、規定整備・運営、人権等様々な観点から、高いレベルでリスク抑制に努めているリサイクルヤードを選定しています。

(5.11.6.12) コメント

当社グループは、サプライチェーンの一端を担う企業グループとしての社会的責任を「商船三井グループ調達基本方針」として明文化しています。また、当該調達基本方針に基づき、取引先に求める事項を「取引先調達ガイドライン」として制定しており、その中で、環境法令の遵守や、水資源の管理と水使用量の削減、汚染防止に向けた取組みを求めています。「取引先調達ガイドライン」は当社の全てのサプライヤーを対象としています。当社にとってのサプライヤーは多岐に渡りますが、2023 年度は中でもシップリサイクルヤードと船主に対し、当社との対話プログラム「バリューチェーンマネジメント」を実施し、気候変動その他サステナビリティに関するモニタリング及び意見交換を行いました。特にシップリサイクルについては、2022 年度に当社グループ独自のシップリサイクルヤード選定基準“Superior Shiprecycling Standards (以下、SSS)”を策定し、安全かつ環境上適正なシップリサイクルを推進しています。SSS は、シップリサイクル条約に関する第三者機関認証取得状況、国際条約等の遵守状況、上述の「取引先調達ガイドライン」で規定する環境・人権・安全品質・腐敗防止等、様々な項目を取り入れた当社グループ独自の審査基準です。当社ではこの SSS をもとに、書面調査および現地視察を通じてリスクを評価し、先進的な環境への取り組みや地域社会への貢献活動等も考慮した上で、シップリサイクルヤードを選定しています。選定ヤードに対しては、定期的な書面調査・現地視察などのモニタリングを通じ、選定後も審査基準に沿った運営が行われているかを確認し、基準を満たさないヤードは選定ヤードから除外されます。特に船舶の解撤期間においては、当社もしくは当社が委託した第三者による現地でのモニタリングを行い、実作業の状況を確認しています。選定ヤードは、審査内容に準じて更に区分を行い、基準を満たす区分上位のヤードにおいては優先的に協業する仕組みを設けています。選定外のヤードに対しても、審査内容のフィードバックを通じ、設備・運営向上を促すことで、ヤードの選定活動を継続的に行っています。

[行を追加]

(5.11.7) 貴組織の環境課題に関するサプライヤーエンゲージメントの詳細を記入してください。

気候変動

(5.11.7.2) サプライヤーエンゲージメントによって推進される行動

選択:

- ☒ 気候変動への適応

(5.11.7.3) エンゲージメントの種類と詳細

技術革新と協業

- ☒ 製品やサービスで環境影響を軽減するための技術革新に関してサプライヤーと協力する
- ☒ 妥当な低炭素技術の R&D にサプライヤーと共同投資します

(5.11.7.4) バリューチェーン上流の対象

該当するすべてを選択

- ☒ 1 次サプライヤー

(5.11.7.5) エンゲージメント対象 1 次サプライヤーからの調達額の割合 (%)

選択:

- ☒ 76～99%

(5.11.7.6) エンゲージメントの対象となる 1 次サプライヤー関連スコープ 3 排出量の割合 (%)

選択:

- ☒ 26～50%

(5.11.7.9) エンゲージメントについて説明し、選択した環境行動に対するエンゲージメントの効果を説明してください

海運会社である当社は、海上輸送サービス提供のために、船舶用燃料を燃料供給者から調達しています。海上輸送の変動費に占める船舶燃料への支出割合は 63%と

大きいです。また、船舶での燃料使用及びその製造段階における排出量の割合は、2023 年時点で当社グループ Scope1、2、3 合計の 87%を占めるため、代替燃料の導入及び当該代替燃料の製造段階における排出量削減は、優先して削減に取り組むべき排出源です。さらに、国際海運における政策立案を担う IMO(国際海事機関)においても、国際海運からの排出量は Well to Wake、つまり燃料の燃焼段階に加え燃料の製造段階も含めて評価する方向性になってきています。そのため、海運会社である当社は、燃料の船上での燃焼による Scope1 排出量のみならず、Scope3 である燃料の製造段階の排出削減にも取り組む必要があります。このような状況を受け当社では、Scope3 カテゴリー3 において燃料の製造段階の排出量を算定するとともに、2050 年ネットゼロという長期目標の対象に Scope3 も含めています。さらに、「2035 年までに GHG 排出原単位 45%削減 (2019 年比)」という中期目標の対象にも燃料の製造段階の排出量 (Scope3 カテゴリー3)を含めています。そのため当社では、目標達成に向けた排出削減アクションの一つ「クリーンエネルギーの導入」として、エンジンなどの船の代替燃料船の設備面に加え、代替燃料供給のインフラ整備や代替燃料の調達など、燃料供給者との協業を進めています。これらの協業の成功を評価する指標として、GHG 排出原単位における Scope3 カテゴリー3 に対応する数値の削減率、及び Scope3 カテゴリー3 の排出量があります。当社の 2050 年ネットゼロ目標の対象には、Scope1,2,のみならず Scope3 も含みます。また、当社は燃料の製造段階からの排出を Scope3 カテゴリー3 で算定しています。ここから、本エンゲージメントの成功の評価の閾値の一つ目は「2050 年までの Scope3 カテゴリー3 排出量ネットゼロ」となります。加えて当社では、上述の長期目標の他に、「2035 年までに GHG 排出原単位 45%削減 (2019 年比)」という中期定量目標も掲げています。この中期目標を測る指標である GHG 排出原単位とは、トンマイル当たりの GHG 排出量 (g-CO2e/tonmile)であり、その算定にあたっては、IMO の LCA ガイドラインを使用しており、GHG 排出量且つ燃料製造から船上排出まで含んだ数値となっています。すなわち、当社の GHG 排出原単位は、当社の Scope1 排出である船上排出に加え、Scope3 カテゴリー3 で算定している燃料の製造段階の排出も含んだ指標です。また、この「2035 年までに GHG 排出原単位 45%削減 (2019 年比)」の進捗を短期のスパンで確認するため、さらに「GHG 排出原単位を 2030 年まで平均 1.4%/年削減」という単年のマイルストーンも置いています。ここから、本エンゲージメントにおける成功の評価の閾値の二つ目は、「2030 年まで平均 1.4%/年の Scope3 カテゴリー3 排出量削減」となります。昨年度比で 2.9%の削減、基準年である 19 年比では 7.2%の削減であり、計画通りに進んでいます。これらの成功の評価の閾値には、燃料の製造段階における排出量の削減が貢献します。そのため、製造段階の排出量削減に向けての燃料供給者との協働が不可欠です。製造段階の排出量削減に向けての燃料供給者への働きかけ及び協働の例として、当社は 2022 年 6 月に、アラブ首長国連邦 (UAE) と日本を繋ぐクリーン・アンモニア・サプライチェーンの実証を実施しました。当社は本実証の中で、ISO タンクコンテナ (国際標準である ISO 規格に基づき設計・製造された液体輸送用のコンテナ) を用いてクリーン・アンモニアを UAE アブダビ首長国から日本に海上輸送し、アンモニア・サプライチェーンの一部を担当しました。本実証で輸送したアンモニアは、肥料メーカー大手の Fertiglobe 社が製造しアブダビ国営石油会社が供給したアンモニアにつき、アンモニアの生産時に排出された CO2 を回収し、地下に圧入することで、CO2 排出量を抑制したクリーン・アンモニアで、いわゆるブルーアンモニアです。化石由来ではあるものの製造過程の炭素を回収・貯留する、いわゆるブルー燃料については、純粋な化石由来燃料に比べて燃料製造段階の排出量が大幅に低減されます。当社は、IMO における制度上もそのように認められると考えています。海運会社であり燃料ユーザーである当社が、上述のように燃料供給者などサプライチェーン上流へ働きかけを行っていくことで、アンモニアをはじめとする代替燃料サプライチェーン構築に貢献し、船舶燃料として活用することができれば、成功の評価指標である船からの Scope3 カテゴリー3 の排出量及び GHG 排出原単位における Scope3 カテゴリー3 排出量の低減につながり、本エンゲージメントの成功の評価の閾値に大きく貢献します。

(5.11.7.10) エンゲージメントは 1 次サプライヤーがこの環境課題に関連する環境要件を満たすのに役立ちます

選択:

☒ はい、環境要件を具体的にお答えください :GHG 排出量の削減

(5.11.7.11) エンゲージメントは、選択した行動について、貴組織の 1 次サプライヤーがさらにそのサプライヤーと協働することを促します

選択:

☒ はい

水

(5.11.7.2) サプライヤーエンゲージメントによって推進される行動

選択:

☒ プラスチックの環境からの除去

(5.11.7.3) エンゲージメントの種類と詳細

技術革新と協業

☒ 製品やサービスで環境影響を軽減するための技術革新に関してサプライヤーと協力する

(5.11.7.4) バリューチェーン上流の対象

該当するすべてを選択

☒ 1 次サプライヤー

(5.11.7.5) エンゲージメント対象 1 次サプライヤーからの調達額の割合 (%)

選択:

☒ 1～25%

(5.11.7.9) エンゲージメントについて説明し、選択した環境行動に対するエンゲージメントの効果を説明してください

当社は、三浦工業株式会社と協働し、航行中に常時マイクロプラスチック(MP)を回収可能な新型の遠心分離式MP回収装置を開発しました。同装置の当社運航船への搭載を進め、航行海域における海洋環境保全に貢献してまいります。また、本装置により回収されたマイクロプラスチックの成分・量・場所・時期といったデータを今後研究分野に活用することも視野に入れています。

(5.11.7.10) エンゲージメントは1次サプライヤーがこの環境課題に関連する環境要件を満たすのに役立ちます

選択:

☒ はい、環境要件を具体的にお答えください:海洋保全の維持

(5.11.7.11) エンゲージメントは、選択した行動について、貴組織の1次サプライヤーがさらにそのサプライヤーと協働することを促します

選択:

☒ はい

[行を追加]

(5.11.9) バリューチェーンのその他のステークホルダーとの環境エンゲージメント活動の詳細を記入してください。[データがありません]

気候変動

(5.11.9.1) ステークホルダーの種類

選択:

☒ その他のバリューチェーン上のステークホルダー、具体的にお答えください:仕入先

(5.11.9.2) エンゲージメントの種類と詳細

技術革新と協業

☒ 製品やサービスで環境インパクトを軽減するための技術革新に関してステークホルダーと協力する

その他

☒ その他、具体的にお答えください:グリーン鋼材の採用

(5.11.9.3) エンゲージメントをしたステークホルダーの種類の割合(%)

選択:

☒ 1%未満

(5.11.9.4) ステークホルダー関連スコープ 3 排出量の割合(%)

選択:

☒ 1%未満

(5.11.9.5) これらのステークホルダーと協働する根拠、およびエンゲージメントの範囲

海運会社である当社にとって、造船所からの船舶の提供は重要なバリューチェーンの1つと認識しています。造船は海運業を支えているいわば基礎の部分であり、代替不可能な存在です。そのため、当社では Scope2 のカテゴリ-2 資本財にて造船に関わる GHG 排出量を算定しており、脱炭素社会の実現に寄与する海運業の発展をバリューチェーン全体で目指しています。これを実現するべく、造船会社と具体的に協力を進めています。例えば、当社のグループ会社である商船三井ドライバルク株式会社にて、尾道造船株式会社に発注し 2025 年に竣工予定の多目的船の使用鋼材として、JFE スチール株式会社が提供するグリーン鋼材 JGreeX を採用しました。JGreeX は鉄鋼製造プロセスにおける CO2 排出量を従来の製品より大幅に削減します。当社グループにおいては Scope3 のカテゴリ-2 の削減に繋がる取組です。

(5.11.9.6) エンゲージメントの効果と成功を測る指標

グリーン鋼材を使用した船の竣工は2025年以降となるため、現時点で効果を計測することはできません。今後竣工するまでに、従来の船と比較したGHG排出量の削減率を指標とするべく、検討をまいります。

気候変動

(5.11.9.1) ステークホルダーの種類

選択:

☒ 顧客

(5.11.9.2) エンゲージメントの種類と詳細

教育/情報の共有

☒ 環境リスクへのエクスポージャーを理解・測定するためのステークホルダーへの教育/との連携

技術革新と協業

☒ 製品やサービスで環境インパクトを軽減するための技術革新に関してステークホルダーと協力する

(5.11.9.3) エンゲージメントをしたステークホルダーの種類の割合(%)

選択:

☒ 76～99%

(5.11.9.4) ステークホルダー関連スコープ3 排出量の割合(%)

選択:

☒ 76～99%

(5.11.9.5) これらのステークホルダーと協働する根拠、およびエンゲージメントの範囲

脱炭素に向けた世界的な潮流を背景に、海上輸送サービスの依頼主である当社顧客にとってのScope3にあたる海上輸送の低・脱炭素化はますます重要になってき

ています。そのような顧客要望に応え、また当社の自社排出を削減していくため、当社は2021年6月公表の「環境ビジョン2.1」及びその更新版である「環境ビジョン2.2」において、2050年ネットゼロ達成に向けての具体的アクションとして「クリーンエネルギーの導入」を設定しています。海上輸送におけるクリーンエネルギーの導入の代表的なものは、LNG、メタノール、水素、アンモニアをはじめとする代替燃料の導入です。これら代替燃料の導入により、将来海運セクターにも導入が見込まれるカーボンプライシングによるコスト上昇を低減することができますが、燃料自体の価格は従来の石油燃料に比べると高いことが想定されます。海上輸送における代替燃料導入は、社会全体の排出削減に寄与するとともに、代替燃料を導入しなければ発生したであろうカーボンプライシングを低減できるものであることから、当社では、海上輸送サービス提供者である海運セクターのみならず顧客を含む社会にも広くご負担いただく取り組みを進めています。このことから、代替燃料船の導入には、海上輸送サービスの依頼元である顧客との協業が不可欠です。当社は日本を本社とする海運会社ですが、エネルギー、製品、ドライバルクなど様々なコモディティの海上サービスを世界中で提供していることから、地理的位置などから重要性を判断することは適当ではなく、全世界的に顧客との協働を行っています。特に2年以上の長期契約を締結する顧客全てと代替燃料導入等に向けての対話を開始しており、その割合は81%です。

(5.11.9.6) エンゲージメントの効果と成功を測る指標

代替燃料船の導入に向けての当社顧客との協業における成功の指標は、代替燃料船の導入隻数です。当社は「環境ビジョン2.2」において、2050年ネットゼロ達成に向けての具体的アクションとして「クリーンエネルギーの導入」を設定しています。海上輸送におけるクリーンエネルギーの導入の代表的なものは、LNG、メタノール、水素、アンモニアをはじめとする代替燃料の導入です。このような代替燃料船の導入は、顧客との協業が無くては成り立たないため、これらのマイルストーンが本エンゲージメントの成功を測る閾値となります。当社では、代替燃料の導入の進捗を測るため、2050年までの中間地点に以下の通りマイルストーンを置き、各指標をモニタリングすることで進捗を確認しています。

- ・2030年 LNG/メタノール燃料外航船隻数 90 隻
- ・2035年 ネットゼロ・エミッション外航船 130 隻

LNG/メタノール燃料外航船、ネットゼロ・エミッション外航船の建造には、技術や燃料調達など様々な課題があり、当社ではこれらの課題解決のため、船舶の技術開発、代替燃料調達、燃料供給インフラ構築等に取り組んでいます。そのような状況下、2030年までに LNG/メタノール燃料外航船 90 隻、及び2035年までにネットゼロ・エミッション外航船 130 隻という当社の成功の評価の閾値を達成するためには、当社自身の取り組みのみならず、海上輸送サービスの提供先である顧客に、当社の取り組み及びその結果としての代替燃料船による低・脱炭素海上輸送サービスの価値を評価していただくためのエンゲージメントが重要と考えています。そのため当社では、代替燃料船の導入に向けて顧客との協業を既に実施しています。2024年3月末時点で、37隻の LNG 燃料外航船の建造を決定しており、「2030年 LNG/メタノール燃料外航船隻数 90 隻」という成功の評価の閾値に対しての進捗率は約42%です。

[行を追加]

(5.12) 特定の CDP サプライチェーンメンバーと協力できる、相互に利益のある環境イニシアチブがあれば、示してください。

C6. 環境パフォーマンス - 連結アプローチ

(6.1) 環境パフォーマンスデータの計算に関して、選択した連結アプローチを具体的にお答えください。

	使用した連結アプローチ	連結アプローチを選択した根拠を具体的にお答えください
気候変動	選択: ☒ 業務管理	当社は、連結子会社及び持分法適用会社が500社超に及びます。これらの企業については、資本関係をベースにしながらも、実質的な経営への関与の程度を参考にし、連携対象の有無を判断しております。
水	選択: ☒ 業務管理	当社は、連結子会社及び持分法適用会社が500社超に及びます。これらの企業については、資本関係をベースにしながらも、実質的な経営への関与の程度を参考にし、連携対象の有無を判断しております。
プラスチック	選択: ☒ 業務管理	当社は、連結子会社及び持分法適用会社が500社超に及びます。これらの企業については、資本関係をベースにしながらも、実質的な経営への関与の程度を参考にし、連携対象の有無を判断しております。
生物多様性	選択: ☒ 業務管理	当社は、連結子会社及び持分法適用会社が500社超に及びます。これらの企業については、資本関係をベースにしながらも、実質的な経営への関与の程度を参考にし、連携対象の有無を判断しております。

[固定行]

C7. 環境実績 - 気候変動

(7.1) 今回が CDP に排出量データを報告する最初の年になりますか。

選択:

☒ いいえ

(7.1.1) 貴組織は報告年に構造的変化を経験しましたか。あるいは過去の構造的変化がこの排出量データの情報開示に含まれていますか。

	構造的変化がありましたか。
	該当するすべてを選択 ☒ いいえ

[固定行]

(7.1.2) 貴組織の排出量算定方法、バウンダリ (境界)、および/または報告年の定義は報告年に変更されましたか。

(7.1.2.1) 評価方法、バウンダリ (境界)や報告年の定義に変更点がありますか。

該当するすべてを選択

☒ はい、評価方法の変更

(7.1.2.2) 評価方法、バウンダリ (境界)、および/または報告年の定義の変更点の詳細

2023 年 7 月に IMO で LCA ガイドラインが採択され、FO、DO/GO をはじめとした一部燃料で Well to Tank(燃料製造から船上排出まで)の係数が設定されたため、Scope3 カテゴリー3 で利用する係数を変更しました。2019 年から 2022 年度実績においても新たな係数を利用して遡及修正を行いました。

[固定行]

(7.1.3) 7.1.1 および/または 7.1.2 で報告した変更または誤りの結果として、貴組織の基準年排出量および過去の排出量について再計算が行われましたか。

(7.1.3.1) 基準年再計算

選択:

☒ はい

(7.1.3.2) 再計算されたスコープ

該当するすべてを選択

☒ スコープ 3

(7.1.3.3) 重大性の閾値を含む、基準年排出量再計算の方針

Scope3 カテゴリー3 の排出係数について、昨年度までは GLEC が提供する数値を使用していました。2023 年 7 月の MEPC80 以降、IMO LCA ガイドラインにおいて一部燃料の排出係数が GHG 且つ Well to Wake (燃料製造から船上排出まで) で設定されました。この新しい係数は、今まで含んでいなかった燃料の製造段階の排出量を含んでおり、当社にとって重要な領域であること、また、IMO は国際海運の政策策定団体であり、業界としての公式係数と認識しても差し支えないと判断し、係数の変更を実施しました。

(7.1.3.4) 過去の排出量の再計算

選択:

☒ はい

(7.2) 活動データの収集や排出量の計算に使用した基準、プロトコル、または方法の名称を選択してください。

該当するすべてを選択

- | | |
|--|---|
| ☒ ISO 14064-1 | ☒ GHG プロトコル:事業者バリューチェーン(スコープ 3)基準 |
| ☒ エネルギーの合理的な使用に関する法令 | ☒ GHG プロトコル:事業者の排出量の算定及び報告の基準(改訂版) |
| ☒ GHG プロトコル:スコープ 2 ガイダンス | ☒ その他、具体的にお答えください :IMO Greenhouse Gas Study |
| ☒ 東京キャップ・アンド・トレード・プログラム | |
| ☒ 地球温暖化対策推進法 (2005 年改訂、日本) | |

(7.3) スコープ 2 排出量を報告するための貴組織のアプローチを説明してください。

(7.3.1) スコープ 2、ロケーション基準

選択:

- ☒ スコープ 2、ロケーション基準を報告しています

(7.3.2) スコープ 2、マーケット基準

選択:

- ☒ スコープ 2、マーケット基準の値を報告しています

(7.3.3) コメント

スコープ 2 排出量は、ロケーション基準とマーケット基準の方法で算定しています。後者では、日本国内の電力消費について、当社およびグループ会社それぞれが電力会社と契約している個別電力プラン契約に応じた係数を用いて排出量を算定しています。海外拠点については、IEA 発行の Emissions Factors 2021 の係数を用いて算出しています。

[固定行]

(7.4) 選択した報告バウンダリ (境界) 内で、開示に含まれていないスコープ 1、スコープ 2、スコープ 3 の排出源 (例えば、施設、特定の温室効果ガス、活動、地理的場所等) がありますか。

選択:

☒ いいえ

(7.5) 基準年と基準年排出量を記入してください。

スコープ 1

(7.5.1) 基準年終了

03/31/2020

(7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

11136501.0

(7.5.3) 方法論の詳細

当社は GHG プロトコルの支配力基準（業務管理）を適用し、GHG 排出量のレポーティング範囲を会計上の連結範囲と一致させています。商船三井本社のみならず、国内外全ての連結子会社の排出量を算定に含めています。当該境界における Scope1 全てを対象とし、算出しています。

スコープ 2(ロケーション基準)

(7.5.1) 基準年終了

03/31/2020

(7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

(7.5.3) 方法論の詳細

当社はGHG プロトコルの支配力基準（業務管理）を適用し、GHG 排出量のレポーティング範囲を会計上の連結範囲と一致させています。商船三井本社のみならず、国内外全ての連結子会社の排出量を算定に含めています。当該境界における Scope2 全てを対象とし、算出しています。

スコープ 2(マーケット基準)

(7.5.1) 基準年終了

03/31/2020

(7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

45116.0

(7.5.3) 方法論の詳細

過去2019 年度におけるマーケット基準での再計算ができないため、ロケーション基準の数値をプロキシとして使用しています。

スコープ 3 カテゴリー1:購入した商品およびサービス

(7.5.1) 基準年終了

03/31/2020

(7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

51067.0

(7.5.3) 方法論の詳細

当社の購入品として多くを占める船舶のエンジンに使用する潤滑油や船舶用品を金額ベースで集計し、環境省発行の「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」で規定する排出原単位を用いてCO2換算しています。

スコープ 3 カテゴリー2:資本財

(7.5.1) 基準年終了

03/31/2020

(7.5.2) 基準年排出量(CO2換算トン)

721175.0

(7.5.3) 方法論の詳細

有価証券報告書で開示されている、国内外の連結子会社すべてを対象とした設備投資額を基に、環境省発行の「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」で規定する排出原単位を用いてCO2換算しています。なお、当社グループの主な設備投資金額の対象は船舶となります。

スコープ 3 カテゴリー3:燃料およびエネルギー関連活動(スコープ 1 または 2 に含まれない)

(7.5.1) 基準年終了

03/31/2020

(7.5.2) 基準年排出量(CO2換算トン)

2402901

(7.5.3) 方法論の詳細

当社運航船が使用する燃料の「Well to Wake」ベースでのサプライチェーンGHG排出量です。2019年度の燃料使用量を集計し、2023年7月にIMO LCAガイドラインで規定された排出原単位を用いてCO2換算しています。

スコープ 3 カテゴリー5: 操業で発生した廃棄物

(7.5.1) 基準年終了

03/31/2020

(7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

477.0

(7.5.3) 方法論の詳細

当社国内グループの事務所から出る廃棄物に起因するサプライチェーンCO2 排出量です。紙、ビン、缶、ペットボトルなどの種類ごとの排出量を重量ベースで集計し、環境省発行の「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」で規定する排出原単位を用いてCO2 換算しています。

スコープ 3 カテゴリー6: 出張

(7.5.1) 基準年終了

03/31/2020

(7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

7957.0

(7.5.3) 方法論の詳細

当社従業員の出張に起因する排出量で、出張旅費（鉄道運賃、航空券代など）を経理システムから金額ベースで集計し、環境省発行の「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」で規定する排出原単位を用いてCO2 換算しています。

スコープ 3 カテゴリー7: 雇用者の通勤

(7.5.1) 基準年終了

03/31/2020

(7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

283.0

(7.5.3) 方法論の詳細

当社本社に通勤する従業員の通勤費（主に定期券代）を経理システムから金額ベースで集計し、環境省発行の「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」で規定する排出原単位を用いてCO2 換算しています。

スコープ 3 カテゴリー11:販売製品の使用

(7.5.1) 基準年終了

03/31/2020

(7.5.2) 基準年排出量(CO2 換算トン)

799765.0

(7.5.3) 方法論の詳細

当社の商社機能をもつグループ会社が販売する船舶燃料が、販売先で使用される際に発生する排出量を算定したものです。第三者への燃料油販売量に、排出係数を乗じてCO2 換算しています。排出係数は、外航船については「IMO データソース (IMO Greenhouse Gas Study) 」、内航船については、「地球温暖化対策の推進に関する法律」に基づく値を適用しています。

[固定行]

(7.6) 貴組織のスコープ 1 全世界総排出量を教えてください (単位: CO2 換算トン)。

	スコープ 1 世界合計総排出量(CO2 換算トン)	方法論の詳細
報告年	10055247	当社では、GHG プロトコルのガイダンスに準拠して、各 Scope の情報収集・集計を実施しております。

[固定行]

(7.7) 貴組織のスコープ 2 全世界総排出量を教えてください (単位: CO2 換算トン)。

	スコープ 2、ロケーション基準全世界総排出量 (CO2 換算トン)	スコープ 2、マーケット基準全世界総排出量 (CO2 換算トン) (該当する場合)	方法論の詳細
報告年	41405	18104	当社では、GHG プロトコルのガイダンスに準拠して、各 Scope の情報収集・集計を実施しております。

[固定行]

(7.8) 貴組織のスコープ 3 全世界総排出量を示すとともに、除外項目について開示および説明してください。

購入した商品およびサービス

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性あり、算定済み

(7.8.2) 報告年の排出量(CO2 換算トン)

57882

(7.8.3) 排出量計算方法

該当するすべてを選択

☒ 支出額に基づいた手法

(7.8.4) サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

0

(7.8.5) 説明してください

当社の購入品として多くを占める船舶のエンジンに使用する潤滑油や船舶用品を金額ベースで集計し、環境省発行の「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」で規定する排出原単位を用いてCO2 換算しています。

資本財

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性あり、算定済み

(7.8.2) 報告年の排出量(CO2 換算トン)

1160221

(7.8.3) 排出量計算方法

該当するすべてを選択

☒ 支出額に基づいた手法

(7.8.4) サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

0

(7.8.5) 説明してください

有価証券報告書で開示されている、国内外の連結子会社すべてを対象とした設備投資額を基に、環境省発行の「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」で規定する排出原単位を用いてCO₂換算しています。なお、当社グループの主な設備投資金額の対象は船舶となります。

燃料およびエネルギー関連活動(スコープ 1 または 2 に含まれない)

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性あり、算定済み

(7.8.2) 報告年の排出量(CO₂換算トン)

2187031

(7.8.3) 排出量計算方法

該当するすべてを選択

☒ 平均データ手法

(7.8.4) サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

0

(7.8.5) 説明してください

当社運航船が使用する燃料の「Well to Tank」ベースでのサプライチェーンGHG排出量です。2019年度の燃料使用量を集計し、2023年7月にIMO LCA ガイドラインで規定された排出原単位を用いてCO2換算しています。

上流の輸送および物流

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性がない、理由の説明

(7.8.5) 説明してください

このカテゴリーのCO2排出量は算出していません。当社はメーカーではないため、このカテゴリーに該当する排出量は事務用品などごく限られた調達活動によるものであり、排出量規模は非常に小さいです。

操業で発生した廃棄物

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性あり、算定済み

(7.8.2) 報告年の排出量(CO2換算トン)

628

(7.8.3) 排出量計算方法

該当するすべてを選択

☒ 廃棄物の種類特有の手法

(7.8.4) サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

(7.8.5) 説明してください

国内グループのオフィスから出るごみに起因する排出量です。紙、ビン缶、ペットボトルなどの種類ごとの排出量を重量ベースで集計し、環境省発行の「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」で規定する排出原単位を用いてCO2 換算しています。

出張

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性あり、算定済み

(7.8.2) 報告年の排出量(CO2 換算トン)

11543

(7.8.3) 排出量計算方法

該当するすべてを選択

☒ 支出額に基づいた手法

(7.8.4) サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

0

(7.8.5) 説明してください

当社従業員の出張に起因する排出量で、出張旅費（鉄道運賃、航空券代など）を経理システムから金額ベースで集計し、環境省発行の「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」で規定する排出原単位を用いてCO2 換算しています。

雇用者の通勤

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性あり、算定済み

(7.8.2) 報告年の排出量(CO2 換算トン)

357

(7.8.3) 排出量計算方法

該当するすべてを選択

☒ 支出額に基づいた手法

(7.8.4) サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

0

(7.8.5) 説明してください

当社本社に通勤する従業員の通勤費（主に定期券代）等のデータを集計し、環境省発行の「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」で規定する排出原単位を用いてCO2 換算しています。

上流のリース資産

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性がない、理由の説明

(7.8.5) 説明してください

このカテゴリでのCO2 排出量は算出していません。当社の事業形態において考え得る上流のリース資産として、船主から船を借りていることがあげられますが、借りてきた船であっても当社が運航する場合にはスコープ1 排出量に含めています。また、オフィスなどの事務所や倉庫などの施設を借りている場合の燃料使用や電気等による排出量も、同様の理由でスコープ1、2 に含めています。

下流の輸送および物流

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性がない、理由の説明

(7.8.5) 説明してください

このカテゴリでのCO2 排出量は算出していません。当社は海上輸送を主要な事業としているため、事業活動における主なCO2 排出源は船舶運航であり、これらはスコープ1 排出量に含まれています。

販売製品の加工

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性がない、理由の説明

(7.8.5) 説明してください

当社はメーカーではないため、販売製品の加工は行っていません。

販売製品の使用

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性あり、算定済み

(7.8.2) 報告年の排出量(CO2 換算トン)

494710

(7.8.3) 排出量計算方法

該当するすべてを選択

☒ 使用段階の直接的排出量に関する方法、具体的にお答えください:当社の商社機能をもつグループ会社が販売する船舶燃料が、販売先で使用される際に発生する排出量を算定したものです。第三者への燃料油販売量に、排出係数を乗じて CO2 換算しています。排出係数は、外航船については「IMO データソース (IMO Greenhouse Gas Study)」、内航船については、「地球温暖化対策の推進に関する法律」に基づく値を適用しています。

(7.8.4) サプライヤーまたはバリューチェーン・パートナーから得たデータを用いて計算された排出量の割合

100

(7.8.5) 説明してください

当社の商社機能をもつグループ会社が販売する船舶燃料が、販売先で使用される際に発生する排出量を算定したものです。売上データから抽出した第三者への船舶燃料油販売量実績値に、各燃料の排出係数を乗じて CO2 換算しています。これは、当社が自社運航船からの排出量を算定するのと同じ方法での算定方法です。排出係数は、外航船については「IMO データソース (IMO Greenhouse Gas Study)」、内航船については、「地球温暖化対策の推進に関する法律」に基づく値を適用しています。

販売製品の生産終了処理

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性がない、理由の説明

(7.8.5) 説明してください

当社はメーカーではないため、販売製品の廃棄にかかる排出量はありません。

下流のリース資産

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性がない、理由の説明

(7.8.5) 説明してください

当社では、このカテゴリでの CO2 排出量は算出していません。当社の主要ビジネスは海上輸送であり、リース業ではありません。

フランチャイズ

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性がない、理由の説明

(7.8.5) 説明してください

当社には、フランチャイズに該当する事業分野や活動がないため、このカテゴリからの排出量はありません。

投資

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性がない、理由の説明

(7.8.5) 説明してください

当社グループの連結子会社からの排出量はスコープ1、2 に含まれます。

その他(上流)

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性がない、理由の説明

(7.8.5) 説明してください

15 カテゴリー以外のその他(上流)に該当する活動はありません。

その他(下流)

(7.8.1) 評価状況

選択:

☒ 関連性がない、理由の説明

(7.8.5) 説明してください

15 カテゴリー以外のその他(下流)に該当する活動はありません。

[固定行]

(7.8.1) 過去年の貴組織のスコープ 3 排出量データを開示するか、または再記入してください。

過年度 1 年目

(7.8.1.1) 終了日

03/30/2023

(7.8.1.2) スコープ 3:購入した商品・サービス(CO2 換算トン)

50420

(7.8.1.3) スコープ 3:資本財(CO2 換算トン)

1221693

(7.8.1.4) スコープ 3:燃料およびエネルギー関連活動(スコープ 1, 2 に含まれない)(CO2 換算トン)

2168636

(7.8.1.6) スコープ 3:操業で発生した廃棄物(CO2 換算トン)

653

(7.8.1.7) スコープ 3:出張(CO2 換算トン)

9081

(7.8.1.8) スコープ 3:従業員の通勤(CO2 換算トン)

210

(7.8.1.12) スコープ 3:販売製品の使用(CO2 換算トン)

545194

過去 2 年

(7.8.1.1) 終了日

03/30/2022

(7.8.1.2) スコープ 3:購入した商品・サービス(CO2 換算トン)

43292

(7.8.1.3) スコープ 3:資本財(CO2 換算トン)

511873

(7.8.1.4) スコープ 3:燃料およびエネルギー関連活動(スコープ 1, 2 に含まれない)(CO2 換算トン)

2186927

(7.8.1.6) スコープ 3:操業で発生した廃棄物(CO2 換算トン)

907

(7.8.1.7) スコープ 3:出張(CO2 換算トン)

2045

(7.8.1.8) スコープ 3:従業員の通勤(CO2 換算トン)

71

(7.8.1.12) スコープ 3:販売製品の使用(CO2 換算トン)

442479

過年度 3 年目

(7.8.1.1) 終了日

03/30/2021

(7.8.1.2) スコープ 3:購入した商品・サービス(CO2 換算トン)

40138

(7.8.1.3) スコープ 3:資本財(CO2 換算トン)

481817

(7.8.1.4) スコープ 3:燃料およびエネルギー関連活動(スコープ 1, 2 に含まれない)(CO2 換算トン)

2126190

(7.8.1.6) スコープ 3:操業で発生した廃棄物(CO2 換算トン)

638

(7.8.1.7) スコープ 3:出張(CO2 換算トン)

1774

(7.8.1.8) スコープ 3:従業員の通勤(CO2 換算トン)

282

(7.8.1.12) スコープ 3:販売製品の使用(CO2 換算トン)

460281

過年度 4 年目

(7.8.1.1) 終了日

03/30/2020

(7.8.1.2) スコープ 3:購入した商品・サービス(CO2 換算トン)

51067

(7.8.1.3) スコープ 3:資本財(CO2 換算トン)

721175

(7.8.1.4) スコープ 3:燃料およびエネルギー関連活動(スコープ 1, 2 に含まれない)(CO2 換算トン)

2402901

(7.8.1.6) スコープ 3:操業で発生した廃棄物(CO2 換算トン)

477

(7.8.1.7) スコープ 3:出張(CO2 換算トン)

7957

(7.8.1.8) スコープ 3:従業員の通勤(CO2 換算トン)

283

(7.8.1.12) スコープ 3:販売製品の使用(CO2 換算トン)

799765

[固定行]

(7.9) 報告した排出量に対する検証/保証の状況を回答してください。

	検証/保証状況
スコープ 1	<i>選択:</i> ☒ 第三者検証/保証を実施中
スコープ 2(ロケーション基準またはマーケット基準)	<i>選択:</i> ☒ 第三者検証/保証を実施中
スコープ 3	<i>選択:</i> ☒ 第三者検証/保証を実施中

[固定行]

(7.9.1) スコープ 1 排出量に対して実施した検証/保証の詳細を記入し、関連する報告書を添付してください。

Row 1

(7.9.1.1) 検証/保証の実施サイクル

選択:

☒ 年 1 回のプロセス

(7.9.1.2) 報告年における検証/保証取得状況

選択:

☒ 完成

(7.9.1.3) 検証/保証の種別

選択:

☒ 合理的保証

(7.9.1.4) 声明書を添付

FY23_GHGemission_verification-statement_MOL.pdf

(7.9.1.5) ページ/章

声明書の1 ページ目に、組織境界、適用規格、保証水準、検証手続きの記載があります。プロセスの一部として温室効果ガス排出量が検証されたこと、使用した検証基準、及び取得した検証の種類が明記されています。声明書の2 ページ目に検証された Scope1 排出量の数値及び検証意見の記載があります。取得した検証の理解が明記されています。

(7.9.1.6) 関連する規格

選択:

☒ ISO14064-3

(7.9.1.7) 検証された報告排出量の割合(%)

100

[行を追加]

(7.9.2) スコープ 2 排出量に対して実施した検証/保証の詳細を記入し、関連する報告書を添付してください。

Row 1

(7.9.2.1) スコープ 2 の手法

選択:

☒ スコープ 2 マーケット基準

(7.9.2.2) 検証/保証の実施サイクル

選択:

☒ 年 1 回のプロセス

(7.9.2.3) 報告年における検証/保証取得状況

選択:

☒ 完成

(7.9.2.4) 検証/保証の種別

選択:

☒ 合理的保証

(7.9.2.5) 声明書を添付

FY23_GHGemission_verification-statement_MOL.pdf

(7.9.2.6) ページ/章

声明書の 1 ページ目に、組織境界、適用規格、保証水準、検証手続きの記載があります。プロセスの一部として温室効果ガス排出量が検証されたこと、使用した検証基準、及び取得した検証の種類が明記されています。声明書の 2 ページ目に検証された Scope2 排出量の数値及び検証意見の記載があります。取得した検証の理解が明記されています。

(7.9.2.7) 関連する規格

選択:

☒ ISO14064-3

(7.9.2.8) 検証された報告排出量の割合(%)

Row 2**(7.9.2.1) スコープ 2 の手法**

選択:

☒ スコープ 2、ロケーション基準**(7.9.2.2) 検証/保証の実施サイクル**

選択:

☒ 年 1 回のプロセス**(7.9.2.3) 報告年における検証/保証取得状況**

選択:

☒ 完成**(7.9.2.4) 検証/保証の種別**

選択:

☒ 合理的保証**(7.9.2.5) 声明書を添付**

FY23_GHGemission_verification-statement_MOL.pdf

(7.9.2.6) ページ/章

声明書の 1 ページ目に、組織境界、適用規格、保証水準、検証手続きの記載があります。プロセスの一部として温室効果ガス排出量が検証されたこと、使用した検証基準、及び取得した検証の種類が明記されています。声明書の 2 ページ目に検証された Scope2 排出量の数値及び検証意見の記載があります。取得した検証の見

解が明記されています。

(7.9.2.7) 関連する規格

選択:

☒ ISO14064-3

(7.9.2.8) 検証された報告排出量の割合(%)

100

[行を追加]

(7.9.3) スコープ 3 排出量に対して実施した検証/保証の詳細を記入し、関連する報告書を添付してください。

Row 1

(7.9.3.1) スコープ 3 カテゴリー

該当するすべてを選択

☒ スコープ 3:出張

☒ スコープ 3:資本財

い)

☒ スコープ 3:雇用者の通勤

☒ スコープ 3:販売製品の使用

☒ スコープ 3:操業で発生した廃棄物

☒ スコープ 3:購入した商品およびサービス

☒ スコープ 3:燃料およびエネルギー関連活動(スコープ 1 または 2 に含まれな

(7.9.3.2) 検証/保証の実施サイクル

選択:

☒ 年 1 回のプロセス

(7.9.3.3) 報告年における検証/保証取得状況

選択:

☒ 完成

(7.9.3.4) 検証/保証の種別

選択:

☒ 限定的保証

(7.9.3.5) 声明書を添付

FY23_GHGemission_verification-statement_MOL.pdf

(7.9.3.6) ページ/章

声明書の1ページ目に、組織境界、適用規格、保証水準、検証手続きの記載があります。プロセスの一部として温室効果ガス排出量が検証されたこと、使用した検証基準、及び取得した検証の種類が明記されています。声明書の2ページ目に検証された Scope3 排出量(カテゴリーごと)の数値及び検証意見の記載があります。取得した検証の見解が明記されています。

(7.9.3.7) 関連する規格

選択:

☒ ISO14064-3

(7.9.3.8) 検証された報告排出量の割合(%)

100

[行を追加]

(7.10) 報告年における排出量総量 (スコープ 1+2 合計) は前年と比較してどのように変化しましたか。

選択:

☒ 減少

(7.10.1) 世界総排出量 (スコープ 1 と 2 の合計) の変化の理由を特定し、理由ごとに前年と比較して排出量がどのように変化したかを示してください。

再生可能エネルギー消費の変化

(7.10.1.1) 排出量の変化(CO2 換算トン)

1379

(7.10.1.2) 排出量変化の増減

選択:

☒ 減少

(7.10.1.3) 排出量 (割合)

0.0137

(7.10.1.4) 計算を説明してください

オフィスなどにおける電力使用につき、トラッキング付き環境証書を用いた再エネ電力契約 に切り替えることで再エネ使用量割合が増加し、Scope2 排出量削減につながりました。

その他の排出量削減活動

(7.10.1.1) 排出量の変化(CO2 換算トン)

66237

(7.10.1.2) 排出量変化の増減

選択:

☒ 減少

(7.10.1.3) 排出量（割合）

0.658

(7.10.1.4) 計算を説明してください

輸送トンマイルは増加したものの、LNG やバイオ燃料 などの代替燃料の船舶での使用や、ウインドチャレンジャーなどの省エネ設備の搭載などにより、Scope1 排出量を削減することができました

生産量の変化

(7.10.1.1) 排出量の変化(CO2 換算トン)

35230

(7.10.1.2) 排出量変化の増減

選択:

☒ 増加

(7.10.1.3) 排出量（割合）

0.35

(7.10.1.4) 計算を説明してください

23 年度は 22 年度に比べて、輸送トンマイルが大幅に増加しました。一方で、効率的な船舶運航への取り組みも大幅に進みましたが、総じて輸送トンマイル増加に

より、船舶燃料の燃焼による Scope1 排出量が増加しました。

[固定行]

(7.10.2) 7.10 および 7.10.1 の排出量実績計算は、ロケーション基準のスコープ 2 排出量値もしくはマーケット基準のスコープ 2 排出量値のどちらに基づいていますか。

選択:

☒ マーケット基準

(7.12) 生物起源炭素由来の二酸化炭素排出は貴組織に関連しますか。

選択:

☒ はい

(7.12.1) 貴組織に関連する生物起源炭素による排出量を CO2 換算トン単位で記入します。

	生体炭素による CO2 排出量 (CO2 換算トン)	コメント
	8871	報告年での船舶でのバイオディーゼル燃料の使用に伴う GHG 排出量は 8,871t でした。当使用量については、一般財団法人日本海事協会からの第三者認証を取得しており、その検証結果は、当社 HP 上で開示しています。

[固定行]

(7.15) 貴組織では、スコープ 1 排出量の温室効果ガスの種類別の内訳を作成していますか。

選択:

☒ いいえ

(7.16) スコープ 1 および 2 の排出量の内訳を国/地域別で回答してください。

オーストラリア

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

26

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

302

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

302

バングラデシュ

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

ベルギー

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

44751

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

ブラジル

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

カナダ

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

ケイマン諸島

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

チリ

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

中国

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

185

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

185

コロンビア

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

チェコ

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

デンマーク

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

4

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

フランス

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

ドイツ

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

516

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

香港特別行政区(中国)

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

130

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

126

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

126

インド

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

インドネシア

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

イタリア

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

日本

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

8521672

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

35155

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

15562

ケニア

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

マレーシア

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

モーリシャス

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

メキシコ

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

モンテネグロ

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

モザンビーク

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

ミャンマー

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

オランダ

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

34349

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

187

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

187

ニュージーランド

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

ノルウェー

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

オマーン

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

パナマ

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

フィリピン

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

カタール

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

大韓民国

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

ロシア連邦

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

シンガポール

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

1446052

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

350

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

350

南アフリカ

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

スリランカ

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

スイス

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

台湾(中国)

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

6

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

21

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

21

タイ

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

7720

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

880

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

880

トルコ

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

アラブ首長国連邦

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

0

グレート・ブリテンおよび北アイルランド連合王国(英国)

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

55

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

55

アメリカ合衆国（米国）

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

14

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

15

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

15

ベトナム

(7.16.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

10

(7.16.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

4123

(7.16.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

420

[固定行]

(7.17) スコープ 1 世界総排出量の内訳のうちのどれを記入できるか示してください。

該当するすべてを選択

☒ 事業部門別

☒ 施設別

☒ 活動別

(7.17.1) 事業部門別にスコープ 1 全世界総排出量の内訳をお答えください。

Row 1

(7.17.1.1) 事業部門

製品輸送事業：当社及び関係会社を通じて、自動車専用船を保有、運航し、世界的な規模で海上貨物輸送を行っています。また、コンテナ船の保有、運航、コンテナターミナルの運営、航空・海上フォワーディング、陸上輸送、倉庫保管、重量物輸送等の「トータル・物流ソリューション」を提供しています。さらに、関係会社のフェリー各社が、主として太平洋沿海及び瀬戸内海でフェリーを運航し、旅客並びに貨物輸送を行っています。

(7.17.1.2) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

2319503

Row 2

(7.17.1.1) 事業部門

ドライバルク事業：当社及び関係会社を通じて、ドライバルク船（火力発電用の石炭を輸送する石炭船を除く）を保有、運航し、世界的な規模で海上貨物輸送を行

っています。

(7.17.1.2) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

4898358

Row 3

(7.17.1.1) 事業部門

関連事業：関係会社を通じて、曳船業、商社事業（燃料・船用資材・機械販売等）などを営んでおります。

(7.17.1.2) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

36059

Row 4

(7.17.1.1) 事業部門

エネルギー事業：当社及び関係会社を通じて、火力発電用の石炭を輸送する石炭船、油送船、海洋事業・LNG 船等の不定期専用船を保有、運航し、世界的な規模で海上貨物輸送を行っています。

(7.17.1.2) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

2218306

Row 5

(7.17.1.1) 事業部門

ウェルビーイングライフ事業：関係会社を通じて、土地建物賃貸事業及びビル管理事業を始めとする不動産事業、主として太平洋沿海及び瀬戸内海での旅客及び貨物輸送事業、クルーズ事業を行っております。

(7.17.1.2) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

583006

Row 6

(7.17.1.1) 事業部門

その他：油送船とLNG船を除く船舶の船舶管理業、グループの資金調達等の金融業、情報サービス業、経理代行業、海事コンサルティング業などを営んでおります。

(7.17.1.2) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

14

[行を追加]

(7.17.2) 事業施設別にスコープ 1 全世界総排出量の内訳をお答えください。

Row 1

(7.17.2.1) 施設

日本の陸上施設：本区分は、日本国内に存在する本社及びグループ会社を対象にしています。これらの施設からのCO2の排出は、重機や車等の燃料として使用する軽油、ガソリン、都市ガス、LPG、灯油の消費によるものです。※国内グループ会社を代表して当社本社の所在地を緯度経度に記しています。

(7.17.2.2) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

21168

(7.17.2.3) 緯度

35.670032

(7.17.2.4) 経度

139.74687

Row 2

(7.17.2.1) 施設

内航船舶：本区分は、日本国内を航行する内航船舶を対象にしています。本施設からのCO₂の排出は、船舶の国内運航に伴うC重油とA重油の燃料消費によるものです。※船舶の正確な位置は特定出来ませんので、代表して当社本社の所在地を緯度経度に記しています。

(7.17.2.2) スコープ 1 排出量(CO₂ 換算トン)

639588

(7.17.2.3) 緯度

35.670032

(7.17.2.4) 経度

139.74687

Row 3

(7.17.2.1) 施設

海外の陸上施設：本区分は、日本国外に存在するグループ会社を対象にしています。これらの施設からのCO₂の排出は、シンガポール等の海外子会社で使用する社用車の燃料（ガソリン及びディーゼル油）の利用などに伴い発生するCO₂排出です。※海外子会社を代表してMOL (ASIA OCEANIA) PTE LTD. の所在地を緯度経度に記しています。

(7.17.2.2) スコープ 1 排出量(CO₂ 換算トン)

42642

(7.17.2.3) 緯度

1.2781

(7.17.2.4) 経度

103.8497

Row 4

(7.17.2.1) 施設

外航船舶：本区分は、日本国外を航行する外航船舶を対象にしています。本施設からのCO₂の排出は、船舶の国際運航に伴うC重油とA重油とLNGの燃料消費によるものです。※船舶の正確な位置は特定出来ませんので、代表して当社本社の所在地を緯度経度に記しています。

(7.17.2.2) スコープ 1 排出量(CO₂ 換算トン)

9351850

(7.17.2.3) 緯度

35.670032

(7.17.2.4) 経度

139.74687

[行を追加]

(7.17.3) 事業活動別にスコープ 1 全世界総排出量の内訳をお答えください。

	事業活動	スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)
Row 1	国際海運：本区分は、日本と海外を結ぶ船舶運航活動を対象にしています。本活動にともなう CO2 の排出は、船舶の国際運航に伴う C 重油と A 重油と LNG の燃料消費によるものです。	9351850
Row 2	内航海運：本区分は、日本国内間の船舶運航活動を対象にしています。本活動にともなう CO2 の排出は、船舶の国内運航に伴う C 重油と A 重油の燃料消費によるものです。	636742
Row 3	不動産事業：本区分は、不動産事業活動を行っているグループ会社の活動を対象にしています。	2907
Row 4	ターミナル運営：本区分は、船舶運航のターミナル運営活動を行っているグループ会社の活動を対象にしています。	16550
Row 5	その他：国際海運、ターミナルなど複数の事業活動に関与する現地法人の陸上拠点からの排出です。事業活動に区分することが困難であるため、その他として記載しています。	47198

[行を追加]

(7.19) 貴組織のスコープ 1 全世界総排出量の内訳をセクター生産活動別に回答してください (単位: CO2 換算トン)。

	スコープ 1 総排出量(単位: CO2 換算トン)	コメント
輸送サービス活動	10055247	当社の事業は、すべてが輸送サービスに関連したものですので、Scope1 排出量全てが輸送サービス活動に分類されます。

[固定行]

(7.20) スコープ 2 世界総排出量の内訳のうちのどれを記入できるか示してください。

該当するすべてを選択

☒ 事業部門別

☒ 施設別

☒ 活動別

(7.20.1) 事業部門別にスコープ 2 全世界総排出量の内訳をお答えください。

Row 1

(7.20.1.1) 事業部門

ドライバルク事業：当社及び関係会社を通じて、ドライバルク船（火力発電用の石炭を輸送する石炭船を除く）を保有、運航し、世界的な規模で海上貨物輸送を行っています。スコープ2 の排出は、主に関連する陸上施設やオフィスでの電力消費によるものです。同一の陸上拠点で複数の事業を行っており、正確な区分が困難であるため、それぞれの事業のスコープ1 排出量規模に応じて陸上拠点で発生するスコープ2 排出量を按分して記載しています。

(7.20.1.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

1050

(7.20.1.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

150

Row 2

(7.20.1.1) 事業部門

製品輸送事業：当社及び関係会社を通じて、自動車専用船を保有、運航し、世界的な規模で海上貨物輸送を行っています。また、コンテナ船の保有、運航、コンテナターミナルの運営、航空・海上フォワーディング、陸上輸送、倉庫保管、重量物輸送等の「トータル・物流ソリューション」を提供しています。さらに、関係会社のフェリー各社が、主として太平洋沿海及び瀬戸内海でフェリーを運航し、旅客並びに貨物輸送を行っています。CO2 の排出は、主に関連する陸上施設やオフィ

スでの電力消費によるものです。同一の陸上拠点で複数の事業を行っており、正確な区分が困難であるため、それぞれの事業の Scope 1 排出量規模に応じて陸上拠点で発生する Scope 2 排出量を按分して記載しています。

(7.20.1.2) Scope 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

15125

(7.20.1.3) Scope 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

13436

Row 3

(7.20.1.1) 事業部門

エネルギー事業：当社及び関係会社を通じて、火力発電用の石炭を輸送する石炭船、油送船、海洋事業・LNG 船等の不定期専用船を保有、運航し、世界的な規模で海上貨物輸送を行っています。CO2 の排出は、主に関連する陸上施設やオフィスでの電力消費によるものです。同一の陸上拠点で複数の事業を行っており、正確な区分が困難であるため、それぞれの事業の Scope 1 排出量規模に応じて陸上拠点で発生する Scope 2 排出量を按分して記載しています。

(7.20.1.2) Scope 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

333

(7.20.1.3) Scope 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

76

Row 4

(7.20.1.1) 事業部門

関連事業：関係会社を通じて、曳船業、商社事業（燃料・船用資材・機械販売等）等を営んでいます。

(7.20.1.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

267

(7.20.1.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

203

Row 5

(7.20.1.1) 事業部門

ウェルビーイングライフ事業：関係会社を通じて、土地建物賃貸事業及びビル管理事業を始めとする不動産事業、主として太平洋沿海及び瀬戸内海での旅客及び貨物輸送事業、クルーズ事業を行っております。

(7.20.1.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

24340

(7.20.1.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

3985

Row 6

(7.20.1.1) 事業部門

その他：油送船とLNG船を除く船舶の船舶管理業、グループの資金調達等の金融業、情報サービス業、経理代行業、海事コンサルティング業などを営んでおります。

(7.20.1.2) スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)

291

(7.20.1.3) スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)

253

[行を追加]

(7.20.2) 事業施設別にスコープ 2 全世界総排出量の内訳をお答えください。

	施設	スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)	スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)
Row 1	外航船舶：外航船舶からのスコープ 2 の排出はありません。なお、船上での利用電力は船上発電機で賄っているため、Scope1 排出量に含まれます。	2225	414
Row 2	海外の陸上施設：本区分は、日本国外に存在するグループ会社を対象にしています。これらの施設からの CO2 の排出は、すべて電力消費によるものです。	6209	2506
Row 3	内航船舶：内航船舶からのスコープ 2 の排出はありません。なお、船上での利用電力は船上発電機で賄っているため、スコープ 1 排出量に含まれます。	19351	2720
Row 4	日本の陸上施設：本区分は、日本国内に存在する本社及びグループ会社を対象にしています。これらの施設からの CO2 の排出は、大部分が電力の消費によるもので、残りは、冷水、温水・蒸気の消費によるものです。	13620	12465

[行を追加]

(7.20.3) 事業活動別にスコープ 2 全世界総排出量の内訳をお答えください。

	事業活動	スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)	スコープ 2、マーケット基準(CO2 換算トン)
Row 1	国際海運：本区分は、日本と海外を結ぶ船舶運航活動を対象にしています。本活動にともなうスコープ2の排出はありません。なお、船上での利用電力は船上発電機で賄っているため、スコープ1 排出量に含まれます。	2225	414
Row 2	その他：国際海運、ターミナルなど複数の事業活動に関与する現地法人の陸上拠点からの排出です。事業活動に区分することが困難であるため、その他として記載しています。	2319	2067
Row 3	不動産：本区分は、不動産活動を行っているグループ会社の活動を対象にしています。大部分が、電力消費であり、残りが、冷水、温水、蒸気の消費による CO2 排出です。	23686	3410
Row 4	内航海運：本区分は、日本国内間の船舶運航活動を対象にしています。本活動にともなうスコープ2の排出はありません。なお、船上での利用電力は船上発電機で賄っているため、スコープ1 排出量に含まれます。	648	580
Row 5	ターミナル：本区分は、船舶運航のターミナル活動を行っているグループ会社の活動を対象にしています。電力消費による CO2 排出です。	12527	11634

[行を追加]

(7.21) 貴組織のスコープ 2 全世界総排出量のセクター生産活動別の内訳を回答してください (単位: CO2 換算トン)。

	スコープ 2、ロケーション基準(CO2 換算トン)	スコープ 2、マーケット基準(該当する場合)、CO2 換算トン	コメント
輸送サービス活動	41405	18104	当社の事業は、すべてが輸送サービスに関連したものですので、Scope2 排出量全てが輸送サービス活動に分類されます。

[固定行]

(7.22) 連結会計グループと回答に含まれる別の事業体の間のスコープ 1 およびスコープ 2 総排出量の内訳をお答えください。

連結会計グループ

(7.22.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

10055247

(7.22.2) スコープ 2 排出量、ロケーション基準(CO2 換算トン)

41405

(7.22.3) スコープ 2、マーケット基準排出量(CO2 換算トン)

18104

(7.22.4) 説明してください

当グループでは連結会計グループにおいて Scope1,2 の算定を行っており、それ以外のバウンダリーでは算定を行っておりません。

その他すべての事業体

(7.22.1) スコープ 1 排出量(CO2 換算トン)

0

(7.22.2) スコープ 2 排出量、ロケーション基準(CO2 換算トン)

0

(7.22.3) スコープ 2、マーケット基準排出量(CO2 換算トン)

0

(7.22.4) 説明してください

当グループでは連結会計グループにおいて Scope1,2 の算定を行っており、それ以外のバウンダリーでは算定を行っておりません。

[固定行]

(7.23) 貴組織の CDP 回答に含まれる子会社の排出量データの内訳を示すことはできますか。

選択:

☒ いいえ

(7.30) 貴組織がどのエネルギー関連活動を行ったか選択してください。

	貴社が報告年に次のエネルギー関連活動を実践したかどうかを示します。
燃料の消費(原料を除く)	選択: ☒ はい

	貴社が報告年に次のエネルギー関連活動を実践したかどうかを示します。
購入または獲得した電力の消費	選択: ☒ はい
購入または獲得した熱の消費	選択: ☒ はい
購入または獲得した蒸気の消費	選択: ☒ はい
購入または獲得した冷熱の消費	選択: ☒ はい
電力、熱、蒸気、または冷熱の生成	選択: ☒ はい

[固定行]

(7.30.1) 貴組織のエネルギー消費量合計 (原料を除く) を MWh 単位で報告してください。

燃料の消費(原材料を除く)

(7.30.1.1) 発熱量

選択:

☒ LHV (低位発熱量)

(7.30.1.2) 再生可能エネルギー源からのエネルギー量 (単位 : MWh)

186623

(7.30.1.3) 非再生可能エネルギー源からのエネルギー量（単位：MWh）

40352929

(7.30.1.4) 総エネルギー量(再生可能と非再生可能) MWh

40539552

購入または獲得した電力の消費

(7.30.1.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

(7.30.1.2) 再生可能エネルギー源からのエネルギー量（単位：MWh）

44317

(7.30.1.3) 非再生可能エネルギー源からのエネルギー量（単位：MWh）

35749

(7.30.1.4) 総エネルギー量(再生可能と非再生可能) MWh

80066

購入または獲得した熱の消費

(7.30.1.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

(7.30.1.2) 再生可能エネルギー源からのエネルギー量 (単位 : MWh)

0

(7.30.1.3) 非再生可能エネルギー源からのエネルギー量 (単位 : MWh)

12976

(7.30.1.4) 総エネルギー量(再生可能と非再生可能) MWh

12976

購入または獲得した蒸気の消費

(7.30.1.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

(7.30.1.2) 再生可能エネルギー源からのエネルギー量 (単位 : MWh)

0

(7.30.1.3) 非再生可能エネルギー源からのエネルギー量 (単位 : MWh)

0

(7.30.1.4) 総エネルギー量(再生可能と非再生可能) MWh

0

購入または獲得した冷熱の消費

(7.30.1.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

(7.30.1.2) 再生可能エネルギー源からのエネルギー量（単位：MWh）

0

(7.30.1.3) 非再生可能エネルギー源からのエネルギー量（単位：MWh）

0

(7.30.1.4) 総エネルギー量(再生可能と非再生可能) MWh

0

自家生成非燃料再生可能エネルギーの消費

(7.30.1.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

(7.30.1.2) 再生可能エネルギー源からのエネルギー量（単位：MWh）

0

(7.30.1.4) 総エネルギー量(再生可能と非再生可能) MWh

0

合計エネルギー消費量

(7.30.1.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

(7.30.1.2) 再生可能エネルギー源からのエネルギー量（単位：MWh）

230940

(7.30.1.3) 非再生可能エネルギー源からのエネルギー量（単位：MWh）

40401654

(7.30.1.4) 総エネルギー量(再生可能と非再生可能) MWh

40632594

[固定行]

(7.30.6) 貴組織の燃料消費の用途を選択してください。

	貴社がこのエネルギー用途の活動を行うかどうかを示してください
発電のための燃料の消費量	選択: ☒ いいえ
熱生成のための燃料の消費量	選択: ☒ はい

	貴社がこのエネルギー用途の活動を行うかどうかを示してください
蒸気生成のための燃料の消費量	選択: ☒ いいえ
冷却生成のための燃料の消費量	選択: ☒ いいえ
コージェネレーションまたはトリジェネレーションのための燃料の消費	選択: ☒ いいえ

[固定行]

(7.30.7) 貴組織が消費した燃料の量 (原料を除く) を燃料の種類別に MWh 単位で示します。

持続可能なバイオマス

(7.30.7.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

(7.30.7.2) 組織によって消費された燃料合計(MWh)

186623

(7.30.7.8) コメント

—

その他のバイオマス

(7.30.7.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

(7.30.7.2) 組織によって消費された燃料合計(MWh)

0

(7.30.7.8) コメント

ー

その他の再生可能燃料(例えば、再生可能水素)

(7.30.7.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

(7.30.7.2) 組織によって消費された燃料合計(MWh)

0

(7.30.7.8) コメント

ー

石炭

(7.30.7.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

(7.30.7.2) 組織によって消費された燃料合計(MWh)

0

(7.30.7.8) コメント

ー

石油

(7.30.7.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

(7.30.7.2) 組織によって消費された燃料合計(MWh)

39996696

(7.30.7.8) コメント

ー

天然ガス

(7.30.7.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

(7.30.7.2) 組織によって消費された燃料合計(MWh)

356232

(7.30.7.8) コメント

ー

その他の非再生可能燃料(例えば、再生不可水素)

(7.30.7.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

(7.30.7.2) 組織によって消費された燃料合計(MWh)

0

(7.30.7.8) コメント

ー

燃料合計

(7.30.7.1) 発熱量

選択:

☒ 発熱量の確認不能

(7.30.7.2) 組織によって消費された燃料合計(MWh)

40539552

(7.30.7.8) コメント

—

[固定行]

(7.30.9) 貴組織が報告年に生成、消費した電力、熱、蒸気および冷熱に関する詳細をお答えください。

電力

(7.30.9.1) 総生成量(MWh)

368

(7.30.9.2) 組織によって消費される生成量 (MWh)

368

(7.30.9.3) 再生可能エネルギー源からの総生成量 (MWh)

368

(7.30.9.4) 組織によって消費される再生可能エネルギー源からの生成量(MWh)

368

熱

(7.30.9.1) 総生成量(MWh)

0

(7.30.9.2) 組織によって消費される生成量 (MWh)

0

(7.30.9.3) 再生可能エネルギー源からの総生成量 (MWh)

0

(7.30.9.4) 組織によって消費される再生可能エネルギー源からの生成量(MWh)

0

蒸気

(7.30.9.1) 総生成量(MWh)

0

(7.30.9.2) 組織によって消費される生成量 (MWh)

0

(7.30.9.3) 再生可能エネルギー源からの総生成量 (MWh)

0

(7.30.9.4) 組織によって消費される再生可能エネルギー源からの生成量(MWh)

0

冷熱

(7.30.9.1) 総生成量(MWh)

0

(7.30.9.2) 組織によって消費される生成量 (MWh)

0

(7.30.9.3) 再生可能エネルギー源からの総生成量 (MWh)

0

(7.30.9.4) 組織によって消費される再生可能エネルギー源からの生成量(MWh)

0

[固定行]

(7.30.14) 7.7 で報告したマーケット基準スコープ 2 の数値において、ゼロまたはゼロに近い排出係数を用いて計算された電力、熱、蒸気、冷熱量について、具体的にお答えください。

Row 1

(7.30.14.1) 国/地域

選択:

☒ 日本

(7.30.14.2) 調達方法

選択:

☒ 電力サプライヤーとの小売供給契約(小売グリーン電力)

(7.30.14.3) エネルギー担体

選択:

☒ 電力

(7.30.14.4) 低炭素技術の種類

選択:

☒ 再生可能エネルギーミックス、具体的にお答えください:太陽光・水力等

(7.30.14.5) 報告年に選択した調達方法を通じて消費された低炭素エネルギー(MWh)

37827

(7.30.14.6) トラッキング(追跡)手法

選択:

☒ 契約

(7.30.14.7) 低炭素エネルギーの供給源(生成)の国/地域またはエネルギー属性

選択:

☒ 日本

(7.30.14.8) 発電施設の運転開始あるいはリパワリングの年を報告できますか。

選択:

☒ はい

(7.30.14.9) 発電施設の運転開始年(例えば、最初の商業運転またはリパワリングの日付)

1915

(7.30.14.10) コメント

当社グループ会社のダイビルでは、2022 年4 月をもって国内で保有する全てのビルの全使用電力を対象に CO2 フリー電力導入を完了しました。※建て替えを予定しているビルおよび住居用途の物件を除く。

Row 2

(7.30.14.1) 国/地域

選択:

☒ ベトナム

(7.30.14.2) 調達方法

選択:

☒ 電力サプライヤーとの小売供給契約(小売グリーン電力)

(7.30.14.3) エネルギー担体

選択:

☒ 電力

(7.30.14.4) 低炭素技術の種類

選択:

☒ 再生可能エネルギーミックス、具体的にお答えください:太陽光・水力等

(7.30.14.5) 報告年に選択した調達方法を通じて消費された低炭素エネルギー(MWh)

6457

(7.30.14.6) トラッキング(追跡)手法

選択:

☒ I-REC

(7.30.14.7) 低炭素エネルギーの供給源(生成)の国/地域またはエネルギー属性

選択:

☒ ベトナム

(7.30.14.8) 発電施設の運転開始あるいはリパワリングの年を報告できますか。

選択:

☒ はい

(7.30.14.9) 発電施設の運転開始年(例えば、最初の商業運転またはリパワリングの日付)

2014

(7.30.14.10) コメント

当社グループ会社のダイビルでは、ベトナムにおいても CO2 フリー化を推進しております。

[行を追加]

(7.30.16) 報告年における電力/熱/蒸気/冷熱の消費量の国/地域別の内訳を示してください。

オーストラリア

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

466

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

466.00

バングラデシュ

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

ベルギー

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

ブラジル

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

カナダ

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

ケイマン諸島

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

チリ

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

中国

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

303

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

303.00

コロンビア

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

チェコ

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

デンマーク

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

33

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

33.00

フランス

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

ドイツ

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

香港特別行政区(中国)

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

197

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

197.00

インド

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

インドネシア

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

イタリア

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

日本

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

67741

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

235

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

12900

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

80876.00

ケニア

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

マレーシア

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

モーリシャス

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

メキシコ

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

モンテネグロ

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

モザンビーク

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

ミャンマー

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

オランダ

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

568

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

568.00

ニュージーランド

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

ノルウェー

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

40

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

40.00

オマーン

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

パナマ

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

フィリピン

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

カタール

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

大韓民国

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

ロシア連邦

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

シンガポール

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

917

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

917.00

南アフリカ

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

スリランカ

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

スイス

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

台湾(中国)

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

37

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

37.00

タイ

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

1789

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

28

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

1817.00

トルコ

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

アラブ首長国連邦

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

0.00

グレート・ブリテンおよび北アイルランド連合王国(英国)

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

271

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

271.00

アメリカ合衆国（米国）

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

41

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

0

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

41.00

ベトナム

(7.30.16.1) 購入した電力の消費量(MWh)

7205

(7.30.16.2) 自家発電した電力の消費量(MWh)

133

(7.30.16.4) 購入した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.5) 自家生成した熱、蒸気、冷熱の消費量(MWh)

0

(7.30.16.6) 電気/蒸気/冷熱エネルギー総消費量 (MWh)

7338.00

[固定付]

(7.36) 貴組織の輸送製品および/またはサービスに適した効率指標を記入します。

Row 1

(7.36.1) 事業活動

選択:

☒ 海上輸送

(7.36.2) メートル法による数値

0.1185

(7.36.3) 指標分子

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:メガジュール

(7.36.4) 指標の分母

選択:

☒ t.mile

(7.36.5) メートル法による分子:単位あたりの総量

119240525781

(7.36.6) 指標の分母:単位あたりの総量

985598732199

(7.36.7) 昨年からの変化率(%)

-2.7

(7.36.8) 説明してください

当社では、効率オペレーションや省エネ設備導入による燃費改善を測る指標として、トンマイル当たりのエネルギー使用量（MJ/ton-mile）を指活用しています。2022 年度の実績は 0.1218MJ/ton-mile であったのに対し、2023 年度は 0.1185MJ/ton-mile と、約 2.7% 減少し、運航効率が改善しました。当社では、トンマイル当たりのエネルギー量の全社平均算定にあたっては、一般的なトンマイル加重平均ではなく、当社独自の算定方式で算定しています。上記原単位は、その当社独自の算定方式に基づく数値のため、メガジュール（5 列目）トンマイル（6 列目）が原単位（2 列目）と一致しません。以下に、当社独自の算定方法について記載します。当社グループの原単位数値算定に関しての補足 船舶タイプごとに標準的なトンマイル当たりのエネルギー使用量（MJ/ton-mile）の絶対値を比較すると、輸送貨物の特性によって値自体に大きな差異が出ます。例えば、容積あたりの重量が大きい貨物を運ぶ船（例：ドライバルク船）と、小さい貨物を運ぶ船（例：自動車専用船）を比較した場合、両船のトンマイルには自ずと大きな違いが出てきます。つまり、実際には同水準の燃費性能を持つ二つの船であっても、運ぶ貨物の特性のために、そのトンマイル当たりのエネルギー使用量の絶対値に極端な差が出てしまうこととなります。この歪みを修正するため、各事業部門の基準年(2019 年度)からの原単位変動率に、各事業部門の当年度の全社への寄与率（全社に対するエネルギー消費量割合）を掛け合わせることで、当年度の全社平均原単位（トンマイル当たりのエネルギー消費量、MJ/ton-mile）を算出しています。

Row 4

(7.36.1) 事業活動

選択:

☒ 海上輸送

(7.36.2) メートル法による数値

11.25

(7.36.3) 指標分子

選択:

☒ その他、具体的にお答えください :GHG emissions(gram)

(7.36.4) 指標の分母

選択:

☒ t.mile

(7.36.5) メートル法による分子:単位あたりの総量

12260382

(7.36.6) 指標の分母:単位あたりの総量

985598732199

(7.36.7) 昨年からの変化率(%)

-3

(7.36.8) 説明してください

23 年度は 22 年度に比べて、トンマイル当たりの GHG 排出量が減少しました。輸送トンマイル増加により、分子である船舶燃料の燃焼段階及び当該製造の製造段階で発生した GHG 排出量も増加しましたが、LNG などの代替燃料の船舶での使用や、ウインドチャレンジャーなどの省エネ設備の搭載、効率的な船舶運航への取り組みなどにより、トンマイルの増加に比べて排出量の増加を押さえることができたため、原単位数値は前年比 3.0% 減少し、効率改善を達成することができました。なお、当該原単位数値には、Scope1 に含まれる船での燃料消費による排出量のみならず、Scope3 カテゴリー3(Scope1,2 に含まれない燃料及びエネルギー活

動)に含まれる、燃料の製造過程の排出量も含んでいます。つまり、Tank to Wake のみならず、Well to Tank も含んだ、Well to Wake の原単位となっています。また、当社では、トンマイル当たりのGHG 排出量、つまり上述の原単位の算定にあたり、一般的なトンマイル加重平均に加え、当社独自の算定方式で算定しています。上記原単位は、その当社独自の算定方式に基づく数値のため、排出量 (3 列目) 総量 (5 列目) が原単位 (2 列目) と一致しません。以下に、当社独自の算定方法について記載します。当社グループの原単位数値算定に関しての補足 船舶タイプごとに標準的なトンマイルあたりのGHG 排出量 (g-CO2e/ton-mile) の絶対値を比較すると、輸送貨物の特性によって値自体に大きな差異が出ます。例えば、容積あたりの重量が大きい貨物を運ぶ船 (例: ドライバルク船) と、小さい貨物を運ぶ船 (例: 自動車専用船) を比較した場合、両船のトンマイルには自ずと大きな違いが出てきます。つまり、実際には同水準の環境性能を持つ二つの船であっても、運ぶ貨物の特性のために、そのトンマイルあたりのGHG 排出量の絶対値に極端な差が出てしまうこととなります。当社のような様々な輸送コモディティへの海上輸送サービスを提供する会社においては、この貨物特性に由来する絶対値の差が、全社としての平均原単位の算定にあたり問題を引き起こします。単純に全輸送コモディティの合計排出量を合計トンマイルで除した場合 (トンマイル加重平均)、容積あたりの重量が小さい貨物を運ぶ船、つまりトンマイルあたりのGHG 排出量の絶対値の大きい船のトンマイルの増減が、全体値の増減に大きな影響を与えます。トンマイル加重平均は海運業界で広く使用される効率指標ですが、原単位絶対値の平均水準が大きく異なる複数のコモディティへの海上輸送サービスを提供する会社においては、その事業ポートフォリオを変更することで全社の原単位値を改善することができるという歪みを生み出してしまいます。このように、トンマイル加重平均による全社原単位数値が、当社のような複数のコモディティ海上輸送サービスを提供する会社の脱炭素パフォーマンスを正当に表しているかと言えば、そうではないと当社は考えます。当社は社会インフラとしての海運業を通じて世界経済の発展に寄与し、人々の毎日を支えるという使命を自任しております。排出原単位を下げるために原単位絶対値の大きい事業の比率を減少させるよりも、当該貨物の海上輸送需要がある限りその需要に応えつつ、当該コモディティ輸送それ自体の効率改善を推し進め、排出削減を達成することこそが真に公益に適うことだと考えます。このような考え方に従い、当社では、各事業部門の原単位変動率を適正に全社合計原単位値に反映させるための手法を策定し、全社原単位値として採用しています。本算定方法に基づいた原単位数値及び算定方法については、第三者検証を取得しています。なお、本年からIMO LCA ガイドラインにおいて一部燃料においてGHG 排出量及びWell to Wake の係数が設定されたため採用しています。過去の数値においても遡及修正し、第三者機関から合理的な変更と評価できる旨を確認いただいています。なお、分子の単位はグラムではなくトン表記としております。グラム表記の方が正しい表現ですが、CDP ポータル上の桁数制限にかかってしまうためです。

[行を追加]

(7.45) 報告年のスコープ 1 と 2 の全世界総排出量について、単位通貨総売上あたりの CO2 換算トン単位で詳細を説明し、貴組織の事業に当てはまる追加の原単位指標を記入します。

Row 1

(7.45.1) 原単位数値

0.0000062

(7.45.2) 指標分子(スコープ 1 および 2 の組み合わせ全世界総排出量、CO2 換算トン)

10073351

(7.45.3) 指標の分母

選択:

☒ 売上額合計

(7.45.4) 指標の分母:単位あたりの総量

1627912000000

(7.45.5) 使用したスコープ 2 の値

選択:

☒ マーケット基準

(7.45.6) 前年からの変化率

1.6

(7.45.7) 変化の増減

選択:

☒ 減少

(7.45.8) 変化の理由

該当するすべてを選択

- ☒ 再生可能エネルギー消費の変化
- ☒ その他の排出量削減活動
- ☒ 売上の変化

(7.45.9) 説明してください

分子である排出量は、2023 年度は、2022 年度と比較しスコープ1 が0.3%、スコープ2 が7.1%減少しました。分母である売上高は、2023 年度は、2022 年度に比較して1%増加しました。当社の Scope1 排出量は主に船舶燃料の燃焼によるものです。売上高増加に伴い本来であれば排出量も同程度1%程度増加の可能性があったところ、バイオ燃料やLNG 燃料などの代替燃料の船舶への導入や、省エネ設備搭載や効率的な船舶運航への取り組みにより、Scope1 排出量の増加を抑え、むしろ減少させることができました。当社の Scope2 排出量は主にオフィスなどでの電力使用によるものです。トラッキング付の環境証書を用いた電力契約への積極切り替えにより、2023 年度は2022 年度に比べて Scope2 排出量を削減することができました。このように、Scope1 及び Scope2 排出量を削減しつつ売上高を微増させたことにより、2023 年度は2022 年度に比べ約1.6%の原単位減少を達成しました。

[行を追加]

(7.51) スコープ 1、2 および 3 の輸送活動からの排出量に相応しい一次原単位 (活動ベース) 指標はどのようなものですか。

海上輸送

(7.51.1) 原単位の計算に使用されたスコープ

選択:

- ☒ スコープ 1 のみを報告

(7.51.2) 原単位数値

11.25

(7.51.3) 分子:排出量(単位: CO2 換算トン)

(7.51.4) 分母単位:単位

選択:

☒ t.mile**(7.51.5) 分母単位:単位あたりの総量**

985598732199

(7.51.6) 前年からの変化率

-7.2

(7.51.7) 選択したカテゴリでの輸送排出量の対象範囲における除外項目と、排出原単位の変化の理由を説明してください。

当該原単位数値には、Scope1 に含まれる船での燃料消費による排出量のみならず、Scope3 カテゴリー3(Scope1,2 に含まれない燃料及びエネルギー活動)に含まれる、燃料の製造過程の排出量も含んでいます。つまり、Tank to Wake のみならず、Well to Tank も含んだ、Well to Wake の原単位となっています。また、当社では、上述の全社平均の原単位数値につき、一般的なトンマイル加重平均に加え、当社独自の算定方式で算定しています。上記原単位（2022 年度実績は 11.59g-CO2e/ton-mile）は、当社独自の算定方式に基づく数値のため、排出量（3 列目）を総量（5 列目）で除した数値が原単位（2 列目）と一致しません。以下に、当社独自の算定方法について記載します。当社グループの原単位数値算定に関しての補足 船舶タイプごとに標準的なトンマイルあたりの GHG 排出量（g-CO2e/ton-mile）の絶対値を比較すると、輸送貨物の特性によって値自体に大きな差異が出ます。例えば、容積あたりの重量が大きい貨物を運ぶ船（例：ドライバルク船）と、小さい貨物を運ぶ船（例：自動車専用船）を比較した場合、両船のトンマイルには自ずと大きな違いが出てきます。つまり、実際には同水準の環境性能を持つ二つの船であっても、運ぶ貨物の特性のために、そのトンマイルあたりの GHG 排出量の絶対値に極端な差が出てしまうこととなります。当社のような様々な輸送コモディティへの海上輸送サービスを提供する会社においては、この貨物特性に由来する絶対値の差が、全社としての平均原単位の算定にあたり問題を引き起こします。単純に全輸送コモディティの合計排出量を合計トンマイルで除した場合（トンマイル加重平均）、容積あたりの重量が小さい貨物を運ぶ船、つまりトンマイルあたりの GHG 排出量の絶対値の大きい船のトンマイルの増減が、全体値の増減に大きな影響を与えます。トンマイル加重平均は海運業界で広く使用される効率指標ですが、原単位絶対値の平均水準が大きく異なる複数のコモディティへの海上輸送サービスを提供する会社においては、その事業ポートフォリオを変更することで全社

の原単位値を改善することができるという歪みを生み出してしまいます。このように、トンマイル加重平均による全社原単位数値が、当社のような複数のコモディティ海上輸送サービスを提供する会社の脱炭素パフォーマンスを正当に表しているかと言えば、そうではないと当社は考えます。当社は社会インフラとしての海運業を通じて世界経済の発展に寄与し、人々の毎日を支えるという使命を自任しております。排出原単位を下げるために原単位絶対値の大きい事業の比率を減少させるよりも、当該貨物の海上輸送需要がある限りその需要に応えつつ、当該コモディティ輸送それ自体の効率改善を推し進め、排出削減を達成することこそが真に公益に適うことだと考えます。このような考え方に従い、当社では、各事業部門の原単位変動率を適正に全社合計原単位値に反映させるための手法を策定し、全社原単位数値として採用しています。本算定方法に基づいた原単位数値及び算定方法については、第三者検証を取得しています。なお、分子の単位はグラムではなくトン表記としております。グラム表記の方が正しい表現ですが、CDP ポータル上の桁数制限にかかってしまうためです。

すべて

(7.51.1) 原単位の計算に使用されたスコープ

選択:

☒ スコープ 1 のみを報告

(7.51.2) 原単位数値

11.25

(7.51.3) 分子:排出量(単位: CO2 換算トン)

10055247

(7.51.4) 分母単位:単位

選択:

☒ t.mile

(7.51.5) 分母単位:単位あたりの総量

985598732199

(7.51.6) 前年からの変化率

-7.2

(7.51.7) 選択したカテゴリでの輸送排出量の対象範囲における除外項目と、排出原単位の変化の理由を説明してください。

当社の主要事業は海上輸送であることから、海上輸送における原単位と同じものを「すべて」にも記載しています。当該原単位数値には、Scope1 に含まれる船での燃料消費による排出量のみならず、Scope3 カテゴリー3(Scope1,2 に含まれない燃料及びエネルギー活動)に含まれる、燃料の製造過程の排出量も含んでいます。つまり、Tank to Wake のみならず、Well to Tank も含んだ、Well to Wake の原単位となっています。また、当社では、上述の全社平均の原単位数値につき、一般的なトンマイル加重平均に加え、当社独自の算定方式で算定しています。上記原単位 (2022 年度実績は 10.32g-CO₂e/ton-mile) は、当社独自の算定方式に基づく数値のため、排出量 (3 列目) を総量 (5 列目) で除した数値が原単位 (2 列目) と一致しません。以下に、当社独自の算定方法について記載します。当社グループの原単位数値算定に関しての補足 船舶タイプごとに標準的なトンマイルあたりの GHG 排出量 (g-CO₂e/ton-mile) の絶対値を比較すると、輸送貨物の特性によって値自体に大きな差異が出ます。例えば、容積あたりの重量が大きい貨物を運ぶ船 (例: ドライバルク船) と、小さい貨物を運ぶ船 (例: 自動車専用船) を比較した場合、両船のトンマイルには自ずと大きな違いが出てきます。つまり、実際には同水準の環境性能を持つ二つの船であっても、運ぶ貨物の特性のために、そのトンマイルあたりの GHG 排出量の絶対値に極端な差が出てしまうこととなります。当社のような様々な輸送コモディティへの海上輸送サービスを提供する会社においては、この貨物特性に由来する絶対値の差が、全社としての平均原単位の算定にあたり問題を引き起こします。単純に全輸送コモディティの合計排出量を合計トンマイルで除した場合 (トンマイル加重平均)、容積あたりの重量が小さい貨物を運ぶ船、つまりトンマイルあたりの GHG 排出量の絶対値の大きい船のトンマイルの増減が、全体値の増減に大きな影響を与えます。トンマイル加重平均は海運業界で広く使用される効率指標ですが、原単位絶対値の平均水準が大きく異なる複数のコモディティへの海上輸送サービスを提供する会社においては、その事業ポートフォリオを変更することで全社の原単位値を改善することができるという歪みを生み出してしまいます。このように、トンマイル加重平均による全社原単位数値が、当社のような複数のコモディティ海上輸送サービスを提供する会社の脱炭素パフォーマンスを正当に表しているかと言えば、そうではないと当社は考えます。当社は社会インフラとしての海運業を通じて世界経済の発展に寄与し、人々の毎日を支えるという使命を自任しております。排出原単位を下げるために原単位絶対値の大きい事業の比率を減少させるよりも、当該貨物の海上輸送需要がある限りその需要に応えつつ、当該コモディティ輸送それ自体の効率改善を推し進め、排出削減を達成することこそが真に公益に適うことだと考えます。このような考え方に従い、当社では、各事業部門の原単位変動率を適正に全社合計原単位値に反映させるための手法を策定し、全社原単位数値として採用しています。本算定方法に基づいた原単位数値及び算定方法については、第三者検証を取得しています。なお、分子の単位はグラムではなくトン表記としております。グラム表記の方が正しい表現ですが、CDP ポータル上の桁数制限にかかってしまうためです。

[固定行]

(7.53) 報告年に有効な排出量目標はありましたか。

該当するすべてを選択

- ☒ 総量目標
- ☒ 原単位目標

(7.53.1) 排出の総量目標とその目標に対する進捗状況の詳細を記入してください。

Row 1

(7.53.1.1) 目標参照番号

選択:

- ☒ Abs 1

(7.53.1.2) これは科学に基づく目標ですか

選択:

- ☒ はい、これは科学に基づく目標と認識していますが、今後 2 年以内の SBT イニシアチブによるこの目標の審査の申請はコミットしていません

(7.53.1.4) 目標の野心度

選択:

- ☒ 1.5°C目標に整合済み

(7.53.1.5) 目標設定日

06/17/2021

(7.53.1.6) 目標の対象範囲

選択:

☒ 組織全体

(7.53.1.7) 目標の対象となる温室効果ガス

該当するすべてを選択

☒ 二酸化炭素(CO2)

(7.53.1.8) スコープ

該当するすべてを選択

☒ スコープ 1

☒ スコープ 2

☒ スコープ 3

(7.53.1.9) スコープ 2 算定方法

選択:

☒ マーケット基準

(7.53.1.10) スコープ 3 カテゴリー

該当するすべてを選択

☒ スコープ 3、カテゴリー6 - 出張

☒ スコープ 3、カテゴリー2 - 資本財
は 2 に含まれない)

☒ スコープ 3、カテゴリー7 - 従業員の通勤

☒ スコープ 3、カテゴリー11 - 販売製品の使用

☒ スコープ 3、カテゴリー1 - 購入した商品・サービス

☒ スコープ 3、カテゴリー5 - 事業で発生した廃棄物

☒ スコープ 3、カテゴリー3 - 燃料およびエネルギー関連活動 (スコープ 1 また

(7.53.1.11) 基準年の終了日

(7.53.1.12) 目標の対象となる基準年スコープ 1 排出量 (CO2 換算トン)

11136501

(7.53.1.13) 目標の対象となる基準年スコープ 2 排出量 (CO2 換算トン)

45116

(7.53.1.14) スコープ 3 カテゴリー1 の基準年:目標の対象となる購入した商品・サービスによる排出量 (CO2 換算トン)

51067

(7.53.1.15) スコープ 3 カテゴリー2 の基準年:目標の対象となる資本財による排出量 (CO2 換算トン)

721175

(7.53.1.16) スコープ 3 カテゴリー3 の基準年:目標の対象となる、燃料およびエネルギー関連活動 (スコープ 1,2 に含まれない) による排出量 (CO2 換算トン)

2402901

(7.53.1.18) スコープ 3 カテゴリー5 の基準年:目標の対象となる操業で出た廃棄物による排出量 (CO2 換算トン)

477

(7.53.1.19) スコープ 3 カテゴリー6 の基準年:目標の対象となる出張による排出量 (CO2 換算トン)

7957

(7.53.1.20) スコープ 3 カテゴリー7 の基準年:目標の対象となる従業員の通勤による排出量 (CO2 換算トン)

283

(7.53.1.24) スコープ 3 カテゴリー11 の基準年:目標の対象となる販売製品の使用による排出量 (CO2 換算トン)

799765

(7.53.1.31) 目標の対象となる基準年のスコープ 3 総排出量 (CO2 換算トン)

3983625.000

(7.53.1.32) すべての選択したスコープの目標の対象となる基準年総排出量 (CO2 換算トン)

15165242.000

(7.53.1.33) スコープ 1 の基準年総排出量のうち、目標の対象となる基準年スコープ 1 排出量の割合

100

(7.53.1.34) スコープ 2 の基準年総排出量のうち、目標の対象となる基準年スコープ 2 排出量の割合

100

(7.53.1.35) スコープ 3 カテゴリー1 の基準年:スコープ 3 カテゴリー1 の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる購入した商品・サービスによる排出量の割合:購入した商品・サービス(CO2 換算トン)

100

(7.53.1.36) スコープ 3 カテゴリー2 の基準年:スコープ 3 カテゴリー2 の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる資本財による排出量の割合:資本財(CO2 換算トン)

100

(7.53.1.37) スコープ 3 カテゴリー3 の基準年:スコープ 3 カテゴリー3 の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる燃料およびエネルギー関連活動 (スコープ 1,2 に含まれない) による排出量:燃料およびエネルギー関連活動 (スコープ 1,2 に含まれない) (CO2 換算トン)

100

(7.53.1.39) スコープ 3 カテゴリー5 の基準年:スコープ 3 カテゴリー5 の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる操業で出た廃棄物による排出量による排出量の割合:操業で発生した廃棄物(CO2 換算トン)

100

(7.53.1.40) スコープ 3 カテゴリー6 の基準年:スコープ 3 カテゴリー6 の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる出張による排出量の割合:出張(CO2 換算トン)

100

(7.53.1.41) スコープ 3 カテゴリー7 の基準年:スコープ 3 カテゴリー7 の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる従業員の通勤による排出量の割合:従業員の通勤(CO2 換算トン)

100

(7.53.1.45) スコープ 3 カテゴリー11 の基準年:スコープ 3 カテゴリー11 の基準年の総排出量のうち、目標の対象となる販売製品の使用による排出量の割合:販売製品の使用(CO2 換算トン)

100

(7.53.1.52) スコープ 3 の基準年総排出量のうち、目標で対象とする基準年スコープ 3 排出量の割合 (全スコープ 3 カテゴリー)

100

(7.53.1.53) 選択した全スコープの基準年総排出量のうち、選択した全スコープの目標の対象となる基準年排出量の割合

100

(7.53.1.54) 目標の終了日

(7.53.1.55) 基準年からの目標削減率 (%)

100

(7.53.1.56) 選択した全スコープの目標で対象とする目標の終了日における総排出量 (CO2 換算トン)

0.000

(7.53.1.57) 目標の対象となる報告年のスコープ 1 排出量 (CO2 換算トン)

10055247

(7.53.1.58) 目標の対象となる報告年のスコープ 2 排出量 (CO2 換算トン)

18104

(7.53.1.59) スコープ 3 カテゴリー1:目標の対象となる報告年の購入した商品・サービスによる排出量 (CO2 換算トン)

57882

(7.53.1.60) スコープ 3 カテゴリー2:目標の対象となる報告年の資本財による排出量 (CO2 換算トン)

1160221

(7.53.1.61) スコープ 3 カテゴリー3:目標の対象となる報告年の燃料およびエネルギー関連活動 (スコープ 1,2 に含まれない) による排出量 (CO2 換算トン)

2187031

(7.53.1.63) スコープ 3 カテゴリー5:目標の対象となる報告年の操業で出た廃棄物による排出量 (CO2 換算トン)

628

(7.53.1.64) スコープ 3 カテゴリー6:目標の対象となる報告年の出張による排出量 (CO2 換算トン)

11543

(7.53.1.65) スコープ 3 カテゴリー7:目標の対象となる報告年の従業員の通勤による排出量 (CO2 換算トン)

357

(7.53.1.69) スコープ 3 カテゴリー11:目標の対象となる報告年の販売製品の使用による排出量 (CO2 換算トン)

494710

(7.53.1.76) 目標の対象となる報告年のスコープ 3 排出量 (CO2 換算トン)

3912372.000

(7.53.1.77) すべての選択したスコープの目標の対象となる報告年の総排出量 (CO2 換算トン)

13985723.000

(7.53.1.78) 目標の対象となる土地関連の排出量

選択:

☒ いいえ、土地関連の排出量を対象としていません (例: 非 FLAG SBT)

(7.53.1.79) 基準年に対して達成された目標の割合

7.78

(7.53.1.80) 報告年の目標の状況

選択:

☒ 進行中

(7.53.1.82) 目標対象範囲を説明し、除外事項を教えてください

「これは科学的根拠に基づいた目標ですか?」の設問に対して、「はい、これが科学的根拠に基づいた目標と認識しているが、今後2年以内に科学的根拠に基づく目標イニシアチブによるこの目標の検証を求めることを誓約していません」を選択したため、目標が科学的根拠に基づいていると見なす理由を以下に記載します。

商船三井グループは、国際海上輸送を主要な事業とする企業です。本社は日本です。当社は、「商船三井グループ環境ビジョン2.2」において、当社は総量に関して以下を設定しています。2050年までにグループ全体でのネットゼロ・エミッションを達成(Abs1) 2030年までにGHG総量を2019年比23%削減(Abs2)

GHG レポートにおける組織境界 当社はGHG プロトコルの支配力基準(業務管理)を適用し、GHG 排出量のレポート範囲を会計上の連結範囲と一致させています。商船三井本社のみならず、国内外全ての連結子会社の排出量を算定に含めています。目標範囲(スコープ) Abs1: 上記組織境界のScope1、2、3全てを対象としています。Abs2: 上記組織境界のScope1、2を対象としています。Scope1: 主に船舶燃料を起源とした排出ですが、海上輸送事業以外及び事業運営上使用した燃料による排出も全て含みます。Scope2: 主に電力を起源とする排出です。当社グループにおける電力使用は、港湾運営業における荷役機器の電源や、オフィスにおける電力使用です。Scope3: 当社事業に関連が深い排出を特定の上インベントリで算定しています。カテゴリ3では船舶燃料の製造段階の排出、カテゴリ2では船舶など購入した資本財の製造段階の排出、カテゴリ11では商社機能を持つ子会社が外部に販売した船舶燃料の使用時の排出を算定しています。その他、カテゴリ1、5、6、7、を算定しています。目標が科学的根拠に基づいているとみなす理由 2023年4月に公表した「商船三井グループ環境ビジョン2.2」において、当社は総量に関して2050年までのネットゼロ目標(2021年4月策定)に加え、以下を設定しています。2050年より前の長期目標: 2050年までにグループ全体でのネットゼロ・エミッションを達成(Abs1) 設定年から10年以内の短期目標: 2030年までにGHG総量を2019年比23%削減(Abs2) ・上記どちらも、GHG プロトコルに沿った組織境界のうち、Scope1とScope2の全てを対象としています。・上記どちらも、「環境ビジョン2.2」で示した、2050年に向けた当社グループの排出削減Pathwayから導き出されたものです。・当社は、2050年までに自社からの排出量残存を基準年2019年比10%未満まで削減した上で、大気からのCO2除去クレジットを用いて中立化を行う想定です。また、2050年に至るまでの過程では自社からの排出削減を優先しオフセットは行いません。また、大気からのCO2除去プロジェクトに足元から積極的に関与するなど、バリューチェーンを超えた緩和行動も実施します。これらは全て「環境ビジョン2.2」の内容に含まれます。当社はSBTi発行の「企業ネットゼロ基準」に準拠して、この考え方を採用しています。・それぞれの削減水準「2050年ネットゼロ(残存排出量2019年比10%未満)(Abs1)」 「2030年までに2019年比23%削減(Abs2)」は、IEA発行"World Energy Outlook 2022"のNet Zero Emissions by 2050シナリオにおいて示されている業界レベルの排出削減水準と同レベルです。World Energy Outlookから導き出される1.5水準の海運セクターの排出削減率は以下の通り、2030年時点で22.3%削減、2050年時点で87.6%であるのに対し、当社の削減目標水準はそれらと同レベルです。2019年866 Mt CO2 2030年673 Mt CO2 (22.3%削減) 2019年866 Mt CO2 2050年107 Mt CO2 (87.6%削減) (参考1) "World Energy Outlook 2022" Net Zero Emissions by 2050シナリオの「Shipping」の排出量(単位: Mt CO2) 2030年: 673 2040年: 304 2050年: 107 (参考2) World Energy Outlook 2021" Net Zero Emissions by 2050シナリオの「Shipping」の排出量(単位: Mt CO2) 2019年: 866 このように、当社の総量目標は科学的根拠に基づいて、1.5目標に準拠したものであると考えています。

(7.53.1.83) 目標の目的

当目標を達成することで、排出量取引制度や炭素税のコストを低減させることが期待されています。また、「商船三井グループ環境ビジョン2.2」では達成のために以下のアクションを掲げており、目標達成と事業戦略が密接にリンクしています。1.クリーンエネルギーの導入2.さらなる省エネ技術の導入3.効率オペレーション4.ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築5.グループ総力を挙げた低・脱炭素事業拡大

(7.53.1.84) 目標を達成するための計画、および報告年の終わりに達成された進捗状況

当社は2021年4月公表の「商船三井グループ環境ビジョン2.1」において、2050年グループ全体でのネットゼロ実現を目標として掲げました。その実現のために、具体的な5つのアクションを設定し、それは2023年策定の「商船三井グループ環境ビジョン2.2」においても引き継がれています。具体的には以下の5つのアクションです。1.クリーンエネルギーの導入2.さらなる省エネ技術の導入3.効率オペレーション4.ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築5.グループ総力を挙げた低・脱炭素事業拡大 また、2050年に向けてこれらが排出削減にどの程度貢献するかを、「商船三井グループ ネットゼロ・エミッションへのPathway」として示しています。そこでは、基準年である2019年度を起点に、2050年時点において、アクション2（さらなる省エネ技術の導入）とアクション3(効率オペレーション)で約20%、アクション1(クリーンエネルギーの導入)で約70%を削減し、基準年の10%未満まで自社からの排出量を削減することを示しています。残存した10%未満の排出量については、アクション4（ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築）の一つである「大気からのCO2除去」への取り組みにより中立化を行います。「商船三井グループ ネットゼロ・エミッションへのPathway」で示されているように、国際海運を主要事業とする当社グループにおいて、排出削減に最も貢献するのは、船舶への代替燃料を含むアクション1「クリーンエネルギーの導入」で、2019年比70%の削減を目指しています。多様なコモディティを輸送する当社のような総合海運会社にとって代替燃料の解は一つとは限らないため、LNG、メタノール、バイオ燃料、アンモニア、水素、e-メタン・メタノールなどから、船の種類や航路に適した燃料を導入していきます。その中でも燃焼時にCO2を排出しない水素・アンモニア燃料への移行が最も削減への貢献度が高いと見込んでいます。この「クリーンエネルギーの導入」の進捗を管理し推進していくため、当社は2050年までの中間地点に以下の通り4つのマイルストーンを設定しています。①2030年ゼロ・エミッション燃料使用割合5%。なお、ゼロ・エミッション燃料として、クリーン・アンモニア、e-メタノール、e-LNGやその他の燃料を想定しています。②2030年LNG/メタノール燃料外航船隻数90隻③2030年Scope2電力の再エネ割合100%④2035年 ネットゼロ・エミッション外航船隻数130隻。ネットゼロ・エミッション外航船とは、クリーン・アンモニア、e-メタノール、e-LNGやその他の燃料を使用できる船を指します。これらのマイルストーンの進捗を確認することで、目標達成に向けた軌道修正を早期に実施します。例えば、アクション2の省エネ設備の導入を想定より増やすなど他の代替手段の検討などが考えられます。2023年度時点で、排出量は基準年の2019年に比べマイナス2%を達成しています。2019年度から2023年度の実際の進捗曲線は指数曲線に近いです。これは、省エネ設備の削減効果は累積的であること、また効率運航といったオペレーション上の改善も徐々にその効果範囲が広がっていることが背景です。また今後の進捗曲線も指数関数に近いと想定しています。それは、最も排出削減に寄与する代替燃料の普及が加速度的に進むまでの間は、削減割合が比較的穏やかであることから推察されます。

(7.53.1.85) セクター別脱炭素化アプローチを用いて設定された目標

選択:

☒ いいえ

Row 3

(7.53.1.1) 目標参照番号

選択:

☒ Abs 2

(7.53.1.2) これは科学に基づく目標ですか

選択:

☒ はい、これは科学に基づく目標と認識していますが、今後 2 年以内の SBT イニシアチブによるこの目標の審査の申請はコミットしていません

(7.53.1.4) 目標の野心度

選択:

☒ 1.5°C目標に整合済み

(7.53.1.5) 目標設定日

04/21/2023

(7.53.1.6) 目標の対象範囲

選択:

☒ 組織全体

(7.53.1.7) 目標の対象となる温室効果ガス

該当するすべてを選択

☒ 二酸化炭素(CO2)

(7.53.1.8) スコープ

該当するすべてを選択

☒ スコープ 1

☒ スコープ 2

(7.53.1.9) スコープ 2 算定方法

選択:

☒ マーケット基準

(7.53.1.11) 基準年の終了日

03/31/2020

(7.53.1.12) 目標の対象となる基準年スコープ 1 排出量 (CO2 換算トン)

11136501.0

(7.53.1.13) 目標の対象となる基準年スコープ 2 排出量 (CO2 換算トン)

45116.0

(7.53.1.31) 目標の対象となる基準年のスコープ 3 総排出量 (CO2 換算トン)

0.000

(7.53.1.32) すべての選択したスコープの目標の対象となる基準年総排出量 (CO2 換算トン)

11181617.000

(7.53.1.33) スコープ 1 の基準年総排出量のうち、目標の対象となる基準年スコープ 1 排出量の割合

100.0

(7.53.1.34) スコープ 2 の基準年総排出量のうち、目標の対象となる基準年スコープ 2 排出量の割合

100.0

(7.53.1.53) 選択した全スコープの基準年総排出量のうち、選択した全スコープの目標の対象となる基準年排出量の割合

100.0

(7.53.1.54) 目標の終了日

12/31/2030

(7.53.1.55) 基準年からの目標削減率 (%)

23

(7.53.1.56) 選択した全スコープの目標で対象とする目標の終了日における総排出量 (CO2 換算トン)

8609845.090

(7.53.1.57) 目標の対象となる報告年のスコープ 1 排出量 (CO2 換算トン)

10055247

(7.53.1.58) 目標の対象となる報告年のスコープ 2 排出量 (CO2 換算トン)

18104

(7.53.1.77) すべての選択したスコープの目標の対象となる報告年の総排出量 (CO2 換算トン)

10073351.000

(7.53.1.78) 目標の対象となる土地関連の排出量

選択:

☒ いいえ、土地関連の排出量を対象としていません (例: 非 FLAG SBT)

(7.53.1.79) 基準年に対して達成された目標の割合

43.09

(7.53.1.80) 報告年の目標の状況

選択:

☒ 新規

(7.53.1.82) 目標対象範囲を説明し、除外事項を教えてください

「これは科学的根拠に基づいた目標ですか?」の設問に対して、「はい、これが科学的根拠に基づいた目標と認識しているが、今後2年以内に科学的根拠に基づく目標イニシアチブによるこの目標の検証を求めることを誓約していません」を選択したため、目標が科学的根拠に基づいていると見なす理由を以下に記載します。商船三井グループは、国際海上輸送を主要な事業とする企業です。本社は日本です。当社は、「商船三井グループ環境ビジョン2.2」において、当社は総量に関して以下を設定しています。2050年までにグループ全体でのネットゼロ・エミッションを達成 (Abs1) 2030年までにGHG総量を2019年比23%削減 (Abs2) GHG レポートニングにおける組織境界 当社はGHG プロトコルの支配力基準 (業務管理) を適用し、GHG 排出量のレポートニング範囲を会計上の連結範囲と一致させています。商船三井本社のみならず、国内外全ての連結子会社の排出量を算定に含めています。目標範囲 (スコープ) Abs1 : 上記組織境界の Scope1、2、3全てを対象としています。Abs2 : 上記組織境界の Scope1、2を対象としています。Scope1 : 主に船舶燃料を起源とした排出ですが、海上輸送事業以外及び事業運営上使用した燃料による排出も全て含みます。Scope2 : 主に電力を起源とする排出です。当社グループにおける電力使用は、港湾運営における荷役機器の電源や、オフィスにおける電力使用です。Scope3 : 当社事業に関連が深い排出を特定の上インベントリで算定しています。カテゴリ3では船舶燃料の製造段階の排出、カテゴリ2では船舶など購入した資本財の製造段階の排出、カテゴリ11では商社機能を持つ子会社が外部に販売した船舶燃料の使用時の排出を算定しています。その他、カテゴリ1、5、6、7、を算定しています。目標が科学的根拠に基づいているとみなす理由 2023年4月に公表した「商船三井グループ環境ビジョン2.2」において、当社は総量に関して以下を設定しています。2050年より前の長期目標 : 2050年までにグループ全体でのネットゼロ・エミッションを達成 (Abs1) 設定年から10年以内の短期目標 : 2030年までにGHG総量を2019年比23%削減 (Abs2) ・上記どちらも、GHG プロトコルに沿った組織境界のうち、Scope1とScope2の全てを対象としています。・上記どちらも、「環境ビジョン2.2」で示した、2050年に向けた当社グループの排出削減Pathwayから導

き出されたものです。・当社は、2050年までに自社からの排出量残存を基準年2019年比10%未満まで削減した上で、大気からのCO₂除去クレジットを用いて中立化を行う想定です。また、2050年に至るまでの過程では自社からの排出削減を優先しオフセットは行いません。また、大気からのCO₂除去プロジェクトに足元から積極的に関与するなど、バリューチェーンを超えた緩和行動も実施します。これらは全て「環境ビジョン2.2」の内容に含まれます。当社はSBTi発行の「企業ネットゼロ基準」に準拠して、この考え方を採用しています。・それぞれの削減水準「2050年ネットゼロ（残存排出量2019年比10%未満）（Abs1）」「2030年までに2019比23%削減(Abs2)」は、IEA発行"World Energy Outlook 2022"のNet Zero Emissions by 2050シナリオにおいて示されている業界レベルの排出削減水準と同レベルです。World Energy Outlook から導き出される1.5水準の海運セクターの排出削減率は以下の通り、2030年時点で22.3%削減、2050年時点で87.6%であるのに対し、当社の削減目標水準はそれらと同レベルです。2019年866 Mt CO₂ 2030年673 Mt CO₂ (22.3%削減) 2019年866 Mt CO₂ 2050年107 Mt CO₂ (87.6%削減)（参考1）"World Energy Outlook 2022" Net Zero Emissions by 2050シナリオの「Shipping」の排出量（単位：Mt CO₂）2030年：673 2040年：304 2050年：107（参考2）World Energy Outlook 2021" Net Zero Emissions by 2050シナリオの「Shipping」の排出量（単位：Mt CO₂）2019年：866 このように、当社の総量目標は科学的根拠に基づいて、1.5目標に準拠したものであると考えています。

(7.53.1.83) 目標の目的

当目標を達成することで、排出量取引制度や炭素税のコストを低減させることが期待されています。また、「商船三井グループ環境ビジョン2.2」では達成のために以下のアクションを掲げており、目標達成と事業戦略が密接にリンクしています。1.クリーンエネルギーの導入2.さらなる省エネ技術の導入3.効率オペレーション4.ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築5.グループ総力を挙げた低・脱炭素事業拡大

(7.53.1.84) 目標を達成するための計画、および報告年の終わりに達成された進捗状況

当社は2021年4月公表の「商船三井グループ環境ビジョン2.1」において、2050年グループ全体でのネットゼロ実現を目標として掲げました。さらに2023年策定の「商船三井グループ環境ビジョン2.2」において、「2030年までに排出量総量23%減（2019年比）」という中間マイルストーンを設定しました。これらの実現のために、以下の具体的な5つのアクションを設定しています。1.クリーンエネルギーの導入2.さらなる省エネ技術の導入3.効率オペレーション4.ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築5.グループ総力を挙げた低・脱炭素事業拡大 また、2050年に向けてこれらが排出削減にどの程度貢献するかを、「商船三井グループネットゼロ・エミッションへのPathway」として示しています。そこでは、基準年である2019年度を起点に、2050年時点において、アクション2（さらなる省エネ技術の導入）とアクション3（効率オペレーション）で約20%、アクション1（クリーンエネルギーの導入）で約70%を削減し、基準年の10%未満まで自社からの排出量を削減することを示しています。残存した10%未満の排出量については、アクション4（ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築）の一つである「大気からのCO₂除去」への取り組みにより中立化を行います。「商船三井グループネットゼロ・エミッションへのPathway」で示されているように、国際海運を主要事業とする当社グループにおいて、2050年断面で排出削減に最も貢献するのは、船舶への代替燃料を含むアクション1「クリーンエネルギーの導入」です。しか

し 2030 年断面においては、水素やアンモニアといった画期的に船舶からの排出量削減に寄与する燃料は世界的に普及していないと想定しています。そのため 2030 年断面では、アクション 2 の「省エネ技術の導入」及びアクション 3「効率オペレーション」による貢献度が高いと見込んでいます。この「省エネ技術の導入」及び「効率オペレーション」の進捗を管理し推進していくため、当社は以下のマイルストーンを設定しています。省エネ技術の導入 2030 年 ウインドチャレンジャー搭載隻数 25 隻。ウインドチャレンジャーとは、船に帆を搭載することで洋上風力を船の推進力に活用する新しい技術です。効率オペレーション 2025 年 燃費効率 5%改善。これは、トンマイル当たりのエネルギー消費量を指標として、運航効率の改善を目指すものです。これらのマイルストーンの進捗を確認することで、目標達成に向けた軌道修正を早期に実施します。例えば、各事業部門への注意喚起や社内炭素価格設定の引き上げなどが考えられます。2023 年度時点で、排出量は基準年の 2019 年に比べマイナス 10%を達成しています。2019 年度から 2023 年度の実際の進捗曲線は指数曲線に近いです。また 2030 年に向けた今後の進捗曲線も指数関数に近いと想定しています。これは、省エネ設備の削減効果は累積的であること、また効率運航といったオペレーション上の改善も徐々にその効果範囲が広がっていることが背景です。

(7.53.1.85) セクター別脱炭素化アプローチを用いて設定された目標

選択:

☒ いいえ

[行を追加]

(7.53.2) 貴組織の排出原単位目標とその目標に対する進捗状況の詳細を記入してください。

Row 1

(7.53.2.1) 目標参照番号

選択:

☒ Int 1

(7.53.2.2) これは科学に基づく目標ですか

選択:

☒ はい、これは科学に基づく目標と認識していますが、今後 2 年以内の SBT イニシアチブによるこの目標の審査の申請はコミットしていません

(7.53.2.4) 目標の野心度

選択:

☒ 1.5℃目標に整合済み

(7.53.2.5) 目標設定日

06/17/2021

(7.53.2.6) 目標の対象範囲

選択:

☒ 組織全体

(7.53.2.7) 目標の対象となる温室効果ガス

該当するすべてを選択

☒ 二酸化炭素(CO2)

☒ メタン(CH4)

☒ 亜酸化窒素(N2O)

(7.53.2.8) スコープ

該当するすべてを選択

☒ スコープ 1

☒ スコープ 3

(7.53.2.10) スコープ 3 カテゴリー

該当するすべてを選択

☒ カテゴリー3:燃料・エネルギー関連活動(スコープ 1・2 に含まれない)

(7.53.2.11) 原単位指標

選択:

☒ その他、具体的にお答えください

(7.53.2.12) 基準年の終了日

03/30/2020

(7.53.2.13) 基準年のスコープ 1 原単位数値 (活動単位あたりの CO2 換算トン)

9.794

(7.53.2.17) スコープ 3 カテゴリー3 の基準年の原単位数値:燃料およびエネルギー関連活動(スコープ 1,2 に含まれない) (活動単位あたりの CO2 換算トン)

2.322

(7.53.2.32) スコープ 3 合計の基準年の原単位数値 (活動単位あたりの CO2 換算トン)

2.3220000000

(7.53.2.33) 選択した全スコープの基準年の原単位数値 (活動単位あたりの CO2 換算トン)

12.1160000000

(7.53.2.34) このスコープ 1 原単位数値で対象となるスコープ 1 の基準年総排出量の割合

94

(7.53.2.38) スコープ 3 カテゴリー3 の基準年の総排出量における割合:スコープ 3 カテゴリー3 の対象となる燃料およびエネルギー関連活動(スコープ 1,2 に含まれない):燃料およびエネルギー関連活動(スコープ 1,2 に含まれない) の原単位数値

100

(7.53.2.53) このスコープ 3 の原単位数値で対象となるスコープ 3 (すべてのスコープ 3 カテゴリー) の基準年総排出量のうちの割合

62

(7.53.2.54) この原単位数値で対象となる選択した全スコープの基準年総排出量の割合

86

(7.53.2.55) 目標の終了日

12/30/2035

(7.53.2.56) 基準年からの目標削減率 (%)

45

(7.53.2.57) 選択した全スコープの目標の終了日における原単位数値 (活動の単位あたりの CO2 換算トン)

6.6638000000

(7.53.2.58) スコープ 1+2 総量排出量で見込まれる変化率

-40

(7.53.2.59) スコープ 3 総量排出量で見込まれる変化率

-28

(7.53.2.60) 報告年のスコープ 1 原単位数値 (活動単位あたりの CO2 換算トン)

9.11

(7.53.2.64) スコープ 3 カテゴリー3 の報告年の原単位数値:燃料およびエネルギー関連活動 (活動単位あたりの CO2 換算ト

ン)

2.14

(7.53.2.79) スコープ 3 総計の報告年の原単位数値(活動単位あたりの CO2 換算トン)

2.1400000000

(7.53.2.80) 選択した全スコープの報告年の原単位数値(活動単位あたりの CO2 換算トン)

11.2500000000

(7.53.2.81) 目標の対象となる土地関連の排出量

選択:

☒ いいえ、土地関連の排出量を対象としていません (例: 非 FLAG SBT)

(7.53.2.82) 基準年に対して達成された目標の割合

15.88

(7.53.2.83) 報告年の目標の状況

選択:

☒ 進行中

(7.53.2.85) 目標対象範囲を説明し、除外事項を教えてください

「これは科学的根拠に基づいた目標ですか?」の設問に対して、「はい、これが科学的根拠に基づいた目標と認識しているが、今後2年以内に科学的根拠に基づく目標イニシアチブによるこの目標の検証を求めることを誓約していません」を選択したため、目標が科学的根拠に基づいていると見なす理由を以下に記載します。商船三井グループは、国際海上輸送を主要な事業とする企業です。本社は日本です。当社は、「商船三井グループ環境ビジョン2.2」において、当社は原単位に関して以下を設定しています。2035年までに輸送におけるGHGは移出原単位を45%削減します(2019年比) (Int1) また、この原単位目標の進捗を測るため、

2030 年までに平均1.4%/年の GHG 排出削減というマイルストーンも設けています。輸送における GHG 排出原単位とは、当社運航の外航船を対象とした、トンマイル値の GHG 排出量です。GHG 排出原単位の算出には GLEC framework の排出係数を使用しているため、当社の GHG 排出原単位は、燃焼段階のみならず、燃料の製造段階までを含む Well to Wake での指標です。GHG レポートにおける組織境界 当社は GHG プロトコルの支配力基準（業務管理）を適用し、GHG 排出量のレポート範囲を会計上の連結範囲と一致させています。商船三井本社のみならず、国内外全ての連結子会社の排出量を算定に含めています。当該原単位目標は、当社の組織境界内の Scope1,2,3 排出量の 95%以上を占める、国際海上輸送を対象としています。目標範囲（スコープ）当該原単位目標の対象スコープは、外航船の燃料の使用による Scope1 と、燃料の製造段階の排出量である Scope3 カテゴリー3 です。目標が科学的根拠に基づいているとみなす理由 2023 年 4 月に公表した「商船三井グループ環境ビジョン2.2」において、当社は総量に関して以下を設定しています。2050 年より前の長期総量削減目標：2050 年までにグループ全体でのネットゼロ・エミッションを達成（Abs1） 設定年から 10 年以内の短期総量削減目標：2030 年までに GHG 総量を 2019 年比 23%削減（Abs2） 原単位削減目標：2035 年までに輸送における GHG は移出原単位を 45%削減します（2019 年比）（Int1） ・Abs 1,Abs2 のどちらも、GHG プロトコルに沿った組織境界のうち、Scope1 と Scope2 の全てを対象としています。 ・Int1 は、当社の Scope1,2,3 の 95%以上を占める主要な事業である国際海上輸送についての原単位目標であり、対象スコープは Scope1 のうち外航船の燃料の使用によるものと、Scope3 のカテゴリー3（燃料の製造段階の排出量）です。 ・Abs 1,Abs2、Int1 は全て、「環境ビジョン2.2」で示した、2050 年に向けた当社グループの排出削減 Pathway から導き出されたものです。 ・2050 年に向けた当社グループの排出削減 Pathway は、2050 年までに自社からの排出量残存を基準年 2019 年比 10%未満まで削減した上で、大気からの CO2 除去クレジットを用いて中立化を行う想定です。また、2050 年に至るまでの過程では自社からの排出削減を優先しオフセットは行いません。また、大気からの CO2 除去プロジェクトに足元から積極的に関与するなど、バリューチェーンを超えた緩和行動も実施します。これらは全て「環境ビジョン2.2」の内容に含まれます。当社は SBTi 発行の「企業ネットゼロ基準」に準拠して、この考え方を採用しています。 ・「2050 年ネットゼロ（残存排出量 2019 年比 10%未満）（Abs1）」 「2030 年までに 2019 比 23%削減(Abs2)」の総量削減目標水準は、IEA 発行"World Energy Outlook 2022"の Net Zero Emissions by 2050 シナリオにおいて示されている業界レベルの排出削減水準と同レベルです。World Energy Outlook から導き出される 1.5 水準の海運セクターの排出削減率は以下の通り、2030 年時点で 22.3%削減、2050 年時点で 87.6%であるのに対し、当社の削減目標水準はそれらと同レベルです。2019 年 866 Mt CO2 2030 年 673 Mt CO2（22.3%削減） 2019 年 866 Mt CO2 2050 年 107 Mt CO2（87.6%削減）（参考1）"World Energy Outlook 2022" Net Zero Emissions by 2050 シナリオの「Shipping」の排出量（単位：Mt CO2）2030 年：673 2040 年：304 2050 年：107（参考2）World Energy Outlook 2021" Net Zero Emissions by 2050 シナリオの「Shipping」の排出量（単位：Mt CO2）2019 年：866 このように、当社の設定する原単位削減目標を含む 2050 年に向けた当社グループの排出削減 Pathway は、科学的根拠に基づいていると考えています。

(7.53.2.86) 目標の目的

当目標、2035 年までに輸送における GHG 排出原単位を 45%削減について、これを達成することは戦略上重要な事項である認識しています。この目標を達成するためには、環境ビジョンで掲げているアクションのうち、1.クリーンエネルギーの導入、2.さらなる省エネ技術の導入、3.効率オペレーションが重要となってきます。これらを推進することで、当社の競争優位性の向上や、炭素税・排出量取引制度のコストダウンなどが期待されます。

(7.53.2.87) 目標を達成するための計画、および報告年の終わりに達成された進捗状況

当社は2021年4月公表の「商船三井グループ環境ビジョン2.1」において、「2050年グループ全体でのネットゼロ実現」及び「2035年までにGHG排出原単位45%減（2019年比）」を目標として掲げ、その実現のために具体的な5つのアクションを設定しました。これら目標及びアクションは、2023年策定の「商船三井グループ環境ビジョン2.2」においても引き継がれています。具体的には以下の5つのアクションです。1.クリーンエネルギーの導入2.さらなる省エネ技術の導入3.効率オペレーション4.ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築5.グループ総力を挙げた低・脱炭素事業拡大 また、2050年に向けてこれらが排出削減にどの程度貢献するかを、「商船三井グループネットゼロ・エミッションへのPathway」として示しています。そこでは、基準年である2019年度を起点に、2050年時点において、アクション2（さらなる省エネ技術の導入）とアクション3（効率オペレーション）で約20%、アクション1（クリーンエネルギーの導入）で約70%を削減し、基準年の10%未満まで自社からの排出量を削減することを示しています。残存した10%未満の排出量については、アクション4（ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築）の一つである「大気からのCO₂除去」への取り組みにより中立化を行います。「商船三井グループネットゼロ・エミッションへのPathway」で示されているように、国際海運を主要事業とする当社グループにおいて、2050年断面で排出削減に最も貢献するのは、船舶への代替燃料を含むアクション1「クリーンエネルギーの導入」です。しかし2035年断面においては、水素やアンモニアといった画期的に船舶からの排出量削減に寄与する燃料は普及しはじめたばかりであり、その削減寄与度は2050年に比べてまだ小さいと予想されます。当社では、2035年断面では、①アクション2「省エネ技術の導入」及びアクション3「効率オペレーション」②LNG、メタノールなど2023年現在でも活用が可能な代替燃料③アンモニア、水素など次世代代替燃料の3要素が、それぞれ同程度排出削減に寄与すると想定しています。これらの進捗を管理し推進していくため、当社は以下のマイルストーンを設定しています。①省エネ導入及び効率オペレーション省エネ技術の導入2030年ウインドチャレンジャー搭載隻数25隻。ウインドチャレンジャーとは、船に帆を搭載することで洋上風力を船の推進力に活用する新しい技術です。効率オペレーション2025年燃費効率5%改善。これは、トンマイル当たりのエネルギー消費量を指標として、運航効率の改善を目指すものです②③LNG、メタノール燃料、及びアンモニア、水素燃料・2030年ゼロ・エミッション燃料使用割合5%。なお、ゼロ・エミッション燃料として、クリーン・アンモニア、e-メタノール、e-LNGやその他の燃料を想定しています。・2030年LNG/メタノール燃料外航船隻数90隻・2035年ネットゼロ・エミッション外航船隻数130隻。ネットゼロ・エミッション外航船とは、クリーン・アンモニア、e-メタノール、e-LNGやその他の燃料を使用できる船を指します。これらのマイルストーンの進捗を確認することで、目標達成に向けた軌道修正を早期に実施します。例えば、アクション2の省エネ設備の導入を想定より増やすなど他の代替手段の検討などが考えられます。2023年度時点で、GHG排出原単位は11.25g-CO₂e/ton-mileで、基準年の2019年度の12.12g-CO₂e/ton-mileに比べ7%の削減を達成しています。2019年度から2023年度の実際の進捗曲線は指数曲線に近いです。また2035年に向けた今後の進捗曲線も指数曲線に近いと推定されます。これは、省エネ設備の削減効果は累積的であること、また効率運航といったオペレーション上の改善も徐々にその効果範囲が広がっていくことが背景です。

(7.53.2.88) セクター別脱炭素化アプローチを用いて設定された目標

選択:

☒ いいえ
[行を追加]

(7.54) 報告年に有効なその他の気候関連目標がありましたか。

該当するすべてを選択

- ☒ 低炭素エネルギー消費または生産を増加または維持するための目標:
☒ ネットゼロ目標

(7.54.1) 低炭素エネルギー消費または生産を増加させる目標の詳細を記入してください。

Row 1

(7.54.1.1) 目標参照番号

選択:

- ☒ Low 1

(7.54.1.2) 目標設定日

04/20/2023

(7.54.1.3) 目標の対象範囲

選択:

- ☒ 組織全体

(7.54.1.4) 目標の種類: エネルギー担体

選択:

- ☒ 電力

(7.54.1.5) 目標の種類: 活動

選択:

☒ 消費

(7.54.1.6) 目標の種類: エネルギー源

選択:

☒ 再生可能エネルギー源のみ

(7.54.1.7) 基準年の終了日

03/30/2020

(7.54.1.8) 基準年の選択したエネルギー担体の消費量または生産量(MWh)

242

(7.54.1.9) 基準年の低炭素または再生可能エネルギーの割合(%)

0.3

(7.54.1.10) 目標の終了日

12/30/2030

(7.54.1.11) 目標終了日の低炭素または再生可能エネルギーの割合

100

(7.54.1.12) 報告年の低炭素または再生可能エネルギーの割合(%)

55.8

(7.54.1.13) 基準年に対して達成された目標の割合

55.67

(7.54.1.14) 報告年の目標の状況

選択:

☒ 新規

(7.54.1.16) この目標は排出量目標の一部ですか

この目標は、7.53.1 の Abs1 及び Abs2 に含まれます。

(7.54.1.17) この目標は包括的なイニシアチブの一部ですか

該当するすべてを選択

☒ いいえ、包括的なイニシアチブの一部ではありません

(7.54.1.19) 目標対象範囲を説明し、除外事項を教えてください

本目標は、購入取得した再生可能エネルギーの消費を対象とした目標です。

(7.54.1.20) 目標の目的

当目標、再生可能エネルギー由来の電力使用量 100% について、これは当社戦略と密接な関係にあります。再生可能エネルギーの積極的な活用によって、将来的に発生すると見込まれる排出権取引制度やカーボンプライシング制度の対応に伴うコストを削減することができます。

(7.54.1.21) 目標を達成するための計画、および報告年の終わりに達成された進捗状況

自社保有施設での再エネ発電システムの維持・導入による再エネ電力の自家消費で購入電力量を減らすことに加え、電力購入契約における小売グリーン電力割合の拡大、環境証書の購入等を通じ、購入電力の再エネ化を推進します。

[行を追加]

(7.54.3) ネットゼロ目標の詳細を記入してください。

Row 1

(7.54.3.1) 目標参照番号

選択:

☒ NZ1

(7.54.3.2) 目標設定日

06/18/2021

(7.54.3.3) 目標の対象範囲

選択:

☒ 組織全体

(7.54.3.4) このネットゼロ目標に関連する目標

該当するすべてを選択

☒ Abs1

☒ Abs2

☒ Int1

☒ Low1

(7.54.3.5) ネットゼロを達成する目標最終日

12/31/2050

(7.54.3.6) これは科学に基づく目標ですか

選択:

☒ はい、これは科学に基づく目標と認識していますが、今後 2 年以内の SBT イニシアチブによるこの目標の審査の申請はコミットしていません

(7.54.3.8) スコープ

該当するすべてを選択

☒ スコープ 1

☒ スコープ 2

☒ スコープ 3

(7.54.3.9) 目標の対象となる温室効果ガス

該当するすべてを選択

☒ 二酸化炭素(CO2)

(7.54.3.10) 目標対象範囲を説明し、除外事項を教えてください

「これは科学的根拠に基づいた目標ですか?」の設問に対して、「はい、これが科学的根拠に基づいた目標と認識しているが、今後 2 年以内に科学的根拠に基づく目標イニシアチブによるこの目標の検証を求めることを誓約していません」を選択したため、目標が科学的根拠に基づいていると見なす理由を以下に記載します。商船三井グループは、国際海上輸送を主要な事業とする企業です。本社は日本です。当社は、「商船三井グループ環境ビジョン 2.2」において、当社は総量に関して以下を設定しています。2050 年までにグループ全体でのネットゼロ・エミッションを達成 (Abs1) 2030 年までに GHG 総量を 2019 年比 23%削減 (Abs2) GHG レポートにおける組織境界 当社は GHG プロトコルの支配力基準 (業務管理) を適用し、GHG 排出量のレポート範囲を会計上の連結範囲と一致させています。商船三井本社のみならず、国内外全ての連結子会社の排出量を算定に含めています。目標範囲 (スコープ) Abs1 : 上記組織境界の Scope1、2、3 全てを対象としています。Abs2 : 上記組織境界の Scope1、2 を対象としています。Scope1 : 主に船舶燃料を起源とした排出ですが、海上輸送事業以外及び事業運営上使用した燃料による排出も全て含みます。Scope2 : 主に電力を起源とする排出です。当社グループにおける電力使用は、港湾運営における荷役機器の電源や、オフィスにおける電力使用です。Scope3 : 当社事業に関連が深い排出を特定の上インベントリで算定しています。カテゴリ 3 では船舶燃料の製造段階の排出、カテゴリ 2 では船舶など購入した資本財の製造段階の排出、カテゴリ 11 では商社機能を持つ子会社が外部に販売した船舶燃料の使用時の排出を算定しています。その他、カテゴリ 1、5、6、7、を算定しています。目標が科学的根拠に基づいているとみなす理由 2022 年 3 月に策定した「商船三井グループ環

境ビジョン2.2」において、当社は総量に関して以下を設定しています。2050年より前の長期目標：2050年までにグループ全体でのネットゼロ・エミッションを達成（Abs1）設定年から10年以内の短期目標：2030年までにGHG総量を2019年比23%削減（Abs2）・上記どちらも、GHGプロトコルに沿った組織境界のうち、Scope1とScope2の全てを対象としています。・上記どちらも、「環境ビジョン2.2」で示した、2050年に向けた当社グループの排出削減Pathwayから導き出されたものです。・当社は、2050年までに自社からの排出量残存を基準年2019年比10%未満まで削減した上で、大気からのCO2除去クレジットを用いて中立化を行う想定です。また、2050年に至るまでの過程では自社からの排出削減を優先しオフセットは行いません。また、大気からのCO2除去プロジェクトに足元から積極的に関与するなど、バリューチェーンを超えた緩和行動も実施します。これらは全て「環境ビジョン2.2」の内容に含まれます。当社はSBTi発行の「企業ネットゼロ基準」に準拠して、この考え方を採用しています。・それぞれの削減水準「2050年ネットゼロ（残存排出量2019年比10%未満）（Abs1）」「2030年までに2019年比23%削減（Abs2）」は、IEA発行"World Energy Outlook 2022"のNet Zero Emissions by 2050シナリオにおいて示されている業界レベルの排出削減水準と同レベルです。World Energy Outlookから導き出される1.5水準の海運セクターの排出削減率は以下の通り、2030年時点で22.3%削減、2050年時点で87.6%であるのに対し、当社の削減目標水準はそれらと同レベルです。2019年866 Mt CO2 2030年673 Mt CO2（22.3%削減）2019年866 Mt CO2 2050年107 Mt CO2（87.6%削減）（参考1）"World Energy Outlook 2022" Net Zero Emissions by 2050シナリオの「Shipping」の排出量（単位：Mt CO2）2030年：673 2040年：304 2050年：107（参考2）World Energy Outlook 2021" Net Zero Emissions by 2050シナリオの「Shipping」の排出量（単位：Mt CO2）2019年：866 このように、当社の総量目標は科学的根拠に基づいて、1.5目標に準拠したものであると考えています。

(7.54.3.11) 目標の目的

当目標、2050年カーボンニュートラルについて、これは当社戦略と密接な関係にあります。カーボンニュートラルを目指すにあたり、当社環境ビジョンのアクション15を実現することにより、世界的に気運が高まる脱炭素サービスの提供による売上高拡大や、将来的に発生すると見込まれる排出権取引制度やカーボンプライシング制度の対応に伴うコストを削減することができます。

(7.54.3.12) 目標終了時に恒久的炭素除去によって残余排出量をニュートラル化するつもりがありますか。

選択:

☒ はい

(7.54.3.13) 貴社のバリューチェーンを越えて排出量を軽減する計画がありますか

選択:

☒ はい、報告年にすでにこれに取り組みました

(7.54.3.14) ニュートラル化やバリューチェーンを越えた軽減のために炭素クレジットの購入やキャンセルをする意図がありますか

該当するすべてを選択

☒ はい、バリューチェーンを越えた軽減のため、炭素クレジットの購入・キャンセルを計画しています。

(7.54.3.15) 目標終了時のニュートラル化のための中間目標や短期投資の計画

当社は2023年策定の環境ビジョン2.2において、2050年までに自社からの排出量を基準年である2019年の10%未満まで削減した後、残存排出量をCDR（Carbon Dioxide Removal）により中立化するという排出削減経路「ネットゼロへのpathway」を示しています。CDRは、大気中のCO₂を除去・貯留することを指し、当社では「ネガティブ・エミッション」と呼んでいます。ネガティブ・エミッションは技術やコストなど、普及拡大には課題があります。そのため当社は、当社の目標達成年における残存排出量の中立化を確実にするため、足元からネガティブ・エミッションの普及・拡大に貢献することが重要と考え、2030年を年限とするマイルストーン「2030年までに、累計220万トンのCO₂除去に貢献」を掲げ、吸収・除去系カーボンクレジットの使用を進めています。当社はグループ経営計画において、ネガティブ・エミッションプロジェクトを含む低・脱炭素エネルギー事業拡大に、2023-2025年度累計で約3000億円を投資することを予定しています。

(7.54.3.16) 貴社のバリューチェーンを越えて排出量を軽減するための行動について説明してください

当社は、2022年1月、ワイエルフォレスト株式会社（YLF）と共同し、インドネシア共和国南スマトラ州において、マングローブの再生・保全を目的としたブルーカーボン・プロジェクト（以下「本プロジェクト」）に参画することとしました。本プロジェクトにおいて、当社は資金面での貢献に加え、今後は現地でのプロジェクトの運営にも深く関わっていきます。YLFは、特定非営利活動法人国際マングローブ生態系協会（ISME）による技術指導の下、2013年より南スマトラ州において残存する約14,000haのマングローブの保全活動を行ってきました。本プロジェクトでは30年間で、森林保全活動による約500万トンCO₂の排出抑制、さらに約9,500haの裸地でのマングローブ等の新規植林による約600万トンのCO₂の吸収・固定を目指します。なお、クレジットに関しては、国際的なカーボンクレジット基準管理団体Verraによる認証を受ける手続きを進めています。マングローブはCO₂を取り込み、炭素を蓄えるだけでなく、命のゆりかごと呼ばれ、マングローブと共に生きる生物の多様性を守ります。また、高波から沿岸に住む人々の暮らしを守る等、気候変動への適応策としても非常に重要な存在です。当社はYLFと共に、本プロジェクトを通じて、マングローブの再生・保全活動を行う他、シルボフィッシュャリー（注）を導入し、持続可能な水産・森林経営を通じて地域住民の生計向上を支援し、人と自然が共生する社会づくりを目指します。（注）シルボフィッシュャリーシルボフィッシュャリーとは、造林（Silviculture）と水産業（Fishery）を組み合わせた方法で、エビ養殖池にマングローブを植林し、自然に近い状態でエビや魚を育てる手法で、餌や薬品の投与を必要とせず、環境を

汚染しない自然共生型の養殖方式です。適切な森林管理を継続することで、養殖業運営コストをほとんどかけずに持続的な水産養殖を行うことができ、地域住民の生活向上に寄与するとともに、高波対策や護岸機能等の気候変動への適応策、水質・土壌の浄化、生態系の回復・保全といった相乗便益が見込まれます。また当社は2022年5月、炭素除去技術の普及・促進を目的としたNextGen CDR Facilityへ参加しました。NextGen CDR Facilityを通じて、大気中のCO₂除去技術由来のCO₂削減価値を、2030年までに最低5万トン購入することをコミットしています。当社は、CO₂除去技術プロジェクトに今から関与することで、ネガティブ・エミッションの技術革新及びコスト低減に寄与します。

(7.54.3.17) 報告年の目標の状況

選択:

☒ 進行中

(7.54.3.19) 目標審査プロセス

気候変動対策等に関する重要項目（戦略、移行計画、シナリオ分析、企業目標、公共政策協働、バリューチェーンエンゲージメント、リスク管理プロセス、予算や資本支出、買収合併売却、技術研究開発、役職員へのインセンティブ）に関しては、経営会議の下部組織である「サステナビリティ委員会」などにおける審議を経て、経営会議や取締役会で報告・審議・決議を行っています。この中にネットゼロ目標の検討も含まれており、これら気候変動対策等に関する重要議題について取締役会議への報告及び決議を行うべく、年度開始時に策定される毎月1回の取締役会日程に合わせ、サステナビリティ委員会及びその上位組織である経営会議での審議を計画的に実施しています。このように、気候関連問題は取締役会レベルで監督され、必要に応じ目標が見直されるプロセスを確立しています。

[行を追加]

(7.55) 報告年内に有効であった排出量削減イニシアチブがありましたか。これには、計画段階及び実行段階のものを含みます。

選択:

☒ はい

(7.55.1) 各段階のイニシアチブの総数を示し、実施段階のイニシアチブについては推定排出削減量 (CO₂ 換算) もお答えください。

	イニシアチブの数	C02 換算トン単位での年間 C02 換算の推定排出削減 総量(*の付いた行のみ)
調査中	9	数値入力
実施予定	10	399489
実施開始	17	3312813
実施中	4	32386
実施できず	0	数値入力

[固定行]

(7.55.2) 報告年に実施されたイニシアチブの詳細を以下の表に記入してください。

Row 1

(7.55.2.1) イニシアチブのカテゴリーとイニシアチブの種類

生産プロセスにおけるエネルギー効率

☒ 燃料切り替え

(7.55.2.2) 推定年間 C02e 排出削減量(C02 換算トン)

12668

(7.55.2.3) 排出量低減が起こっているスコープまたはスコープ 3 カテゴリー

該当するすべてを選択

☒ スコープ 1

(7.55.2.4) 自発的/義務的

選択:

☒ 自主的

(7.55.2.5) 年間経費節減額 (単位通貨 – C0.4 で指定の通り)

378218198

(7.55.2.6) 必要投資額 (単位通貨 –C0.4 で指定の通り)

1500000000

(7.55.2.7) 投資回収期間

選択:

☒ 16～20 年

(7.55.2.8) イニシアチブの推定活動期間

選択:

☒ 6～10 年

(7.55.2.9) コメント

LNG 燃料及びバイオディーゼルなどの代替燃料を導入することにより、従来の燃料を使った場合に比べて、推定 12,668 トン/年の CO2e の排出削減を実現しました。この中には、トンマイルが前年度より大幅に増加したことによる燃料消費量の影響も含まれています。

Row 2

(7.55.2.1) イニシアチブのカテゴリーとイニシアチブの種類

低炭素エネルギー消費

☒ 風力

(7.55.2.2) 推定年間 CO2e 排出削減量(CO2 換算トン)

13339

(7.55.2.3) 排出量低減が起こっているスコープまたはスコープ 3 カテゴリー

該当するすべてを選択

☒ スコープ 1

(7.55.2.4) 自発的/義務的

選択:

☒ 自主的

(7.55.2.5) 年間経費節減額 (単位通貨 – C0.4 で指定の通り)

95374998

(7.55.2.6) 必要投資額 (単位通貨 –C0.4 で指定の通り)

1500000000

(7.55.2.7) 投資回収期間

選択:

☒ 11～15 年

(7.55.2.8) イニシアチブの推定活動期間

選択:

☒ 16～20 年

(7.55.2.9) コメント

洋上風力を船の推進力に変えるウインドチャレンジャーを当社運航船「松風丸」に搭載したことで、燃料消費量の削減につながり、推定 13,339 トン/年の CO2e の排出削減を実現しました。

Row 4

(7.55.2.1) イニシアチブのカテゴリーとイニシアチブの種類

低炭素エネルギー消費

☒ 低炭素電力ミックス

(7.55.2.2) 推定年間 CO2e 排出削減量(CO2 換算トン)

1379

(7.55.2.3) 排出量低減が起こっているスコープまたはスコープ 3 カテゴリー

該当するすべてを選択

☒ スコープ 2(マーケット基準)

(7.55.2.4) 自発的/義務的

選択:

☒ 自主的

(7.55.2.5) 年間経費節減額 (単位通貨 – C0.4 で指定の通り)

398578

(7.55.2.6) 必要投資額 (単位通貨 –C0.4 で指定の通り)

11995020

(7.55.2.7) 投資回収期間

選択:

☒ 1～3 年

(7.55.2.8) イニシアチブの推定活動期間

選択:

☒ 30 年超

(7.55.2.9) コメント

船の運航指示を出す陸上社員などが拠点としているオフィスビルでの使用電力の再エネ化に取り組んでいます。トラッキング付き環境証書を用いた再エネ電力の購買契約を進めることにより、推定 1,379 トン/年の Scope2 排出量削減を実現しました。

Row 5

(7.55.2.1) イニシアチブのカテゴリーとイニシアチブの種類

生産プロセスにおけるエネルギー効率

☒ プロセス最適化

(7.55.2.2) 推定年間 CO2e 排出削減量(CO2 換算トン)

5000

(7.55.2.3) 排出量低減が起こっているスコープまたはスコープ 3 カテゴリー

該当するすべてを選択

☒ スコープ 1

(7.55.2.4) 自発的/義務的

選択:

☒ 自主的

(7.55.2.5) 年間経費節減額 (単位通貨 – C0.4 で指定の通り)

4240832559

(7.55.2.6) 必要投資額 (単位通貨 –C0.4 で指定の通り)

100000000000

(7.55.2.7) 投資回収期間

選択:

☒ 1～3 年

(7.55.2.8) イニシアチブの推定活動期間

選択:

☒ 30 年超

(7.55.2.9) コメント

最適運航の追求により燃料消費量を低減し、推定 5,000 トン/年の CO2e の排出削減を実現しました。当社グループは、最適運航のためのシステム・体制・プロセ

スを整備し、110 %程度の GHG 削減効果が見込まれる多種多様な対策を組み合わせ、各船に最適な改善策を実施しています。具体的な例としては、航行時船体姿勢最適化、船底・プロペラクリーニングによる推進性能向上、低燃費・環境対応型船体塗料の採用、プロペラ推進性能向上装置の搭載などが含まれます。

[行を追加]

(7.55.3) 排出削減活動への投資を促進するために貴社はどのような方法を使っていますか。

Row 1

(7.55.3.1) 方法

選択:

☒ 社内カーボン プライシング

(7.55.3.2) コメント

国際海運セクターである当社にとって、炭素税の導入の影響は非常に大きいです。そのため、今後の炭素税の導入など炭素価格の高騰などを見込んで適切な投資判断を行うためにインターナルカーボンプライシングを導入し、脱炭素に資する投資決定（研究開発・設備投資）にあたって活用しています。

[行を追加]

(7.74) 貴組織の製品やサービスを低炭素製品に分類していますか。

選択:

☒ はい

(7.74.1) 低炭素製品に分類している貴組織の製品やサービスを具体的にお答えください。

Row 1

(7.74.1.1) 集合のレベル

選択:

☒ 製品群またはサービス群

(7.74.1.2) 製品またはサービスを低炭素に分類するために使用されタクソノミー

選択:

☒ グリーンボンド原則(ICMA)

(7.74.1.3) 製品またはサービスの種類

その他

☒ その他、具体的にお答えください:フェリー、内航船、RORO 船

(7.74.1.4) 製品またはサービスの内容

モーダルシフトとは、飛行機や車による貨物の輸送モードを、大量の貨物を一度に輸送できる船舶に切り替えることです。フェリー、内航船、RORO 船を使用してモーダルシフトすることにより、トラック輸送に比べて単位輸送量当たりの CO2 排出量を削減することができます。

(7.74.1.5) この低炭素製品またはサービスの削減貢献量を推定しましたか

選択:

☒ はい

(7.74.1.6) 削減貢献量を計算するために使用された方法

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:トラック輸送と内航船舶輸送の平均的な輸送量当たりの CO2 排出量 (g-CO2/トンキロ) を用いて算定する。

(7.74.1.7) 低炭素製品またはサービスの対象となるライフサイクルの段階

選択:

☒ 使用段階

(7.74.1.8) 使用された機能単位

CO₂/トンキログラム。内航船輸送とトラック輸送を比較する機能単位は、国土交通省のHP で発表されている営業用貨物車の輸送量あたり CO₂ 排出量(g-CO₂/トンキロ)と内航船のそれとを比較します。

(7.74.1.9) 使用された基準となる製品/サービスまたはベースラインシナリオ

ベースラインは、営業用トラックによる運送の場合の CO₂/トンキログラムとする

(7.74.1.10) 基準製品/サービスまたはベースラインシナリオの対象となるライフサイクルの段階

選択:

☒ 使用段階

(7.74.1.11) 基準製品/サービスまたはベースラインシナリオに対する推定削減貢献量 (機能単位あたりの CO₂ 換算トン)

184

(7.74.1.12) 仮定した内容を含め、貴組織の削減貢献量の計算について、説明してください

回避排出量の推定については、間接的手法(Consequential approach)を使用し、評価は国土交通省発表の数値を用いることとしています。左記の通り、営業用トラック運送との CO₂ 排出量 (g-CO₂/トンキロ) と比較し、内航船のみを対象としています。一部、港湾停泊時等の CO₂ 排出が不確実性の一つとして挙げられますが、トラック輸送においても諸理由による停車が発生するものと考えられるため、考慮には含めないこととしています。

(7.74.1.13) 報告年の売上合計のうちの、低炭素製品またはサービスから生じた売上の割合

3

Row 3

(7.74.1.1) 集合のレベル

選択:

☒ 製品またはサービス

(7.74.1.2) 製品またはサービスを低炭素に分類するために使用されタクソノミー

選択:

☒ グリーンボンド原則(ICMA)

(7.74.1.3) 製品またはサービスの種類

電力

☒ その他、具体的にお答えください:代替燃料の船舶での活用

(7.74.1.4) 製品またはサービスの内容

当社では、主要事業の海上輸送サービスの低炭素化に向け、足元すぐに実用可能な LNG・バイオ燃料の船舶燃料としての活用を進めています。GLEC framework によると、燃料製造段階もふくめた Well to Wake の排出係数は、LNG 燃料 (LNG compression ignition ship の場合) が 3.65 kg-CO₂e/kg-fuel、従来の石油燃料は 3.41kg-CO₂e/kg-fuel です。これをエネルギー換算ベース (g-CO₂e/MJ) に換算すると、LNG 燃料が 74.34g-CO₂e/MJ、石油燃料が 83.17g-CO₂e/MJ となり、従来の石油燃料に比べ、LNG 燃料は約 11%の GHG 排出削減につながります。

(7.74.1.5) この低炭素製品またはサービスの削減貢献量を推定しましたか

選択:

☒ はい

(7.74.1.6) 削減貢献量を計算するために使用された方法

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:船舶燃料の Well to Wake 排出係数（燃料重量ベース）を、発熱量でエネルギー量ベースに変換して比較する。

(7.74.1.7) 低炭素製品またはサービスの対象となるライフサイクルの段階

選択:

☒ 原材料取得から製品廃棄まで

(7.74.1.8) 使用された機能単位

g-CO₂e/MJ。GLEC framework・IMO LCA ガイドラインの燃料別の排出係数（kg-CO₂e/kg-fuel）を、エネルギー量ベース（g-CO₂e/MJ）に変換して比較する。

(7.74.1.9) 使用された基準となる製品/サービスまたはベースラインシナリオ

GLEC framework によると、燃料製造段階もふくめた Well to Wake の排出係数は、LNG 燃料（LNG compression ignition ship の場合）が 3.65kg-CO₂e/kg-fuel、従来の石油燃料は 3.41kg-CO₂e/kg-fuel です。これをエネルギー換算ベース（g-CO₂e/MJ）に換算すると、LNG 燃料が 74.34g-CO₂e/MJ、石油燃料が 83.17g-CO₂e/MJ となり、従来の石油燃料に比べ、LNG 燃料は約 11% の GHG 排出削減につながります。

(7.74.1.10) 基準製品/サービスまたはベースラインシナリオの対象となるライフサイクルの段階

選択:

☒ 原材料取得から製品廃棄まで

(7.74.1.11) 基準製品/サービスまたはベースラインシナリオに対する推定削減貢献量 (機能単位あたりの CO₂ 換算トン)

19.57

(7.74.1.12) 仮定した内容を含め、貴組織の削減貢献量の計算について、説明してください

2024 年 3 月 31 日の報告対象期間終了日までに運航を開始している LNG 燃料船は合計 6 隻ですが、2030 年までに 90 隻というマイルストーンを目指し、外航船で 31 隻の LNG 燃料船の建造への投資を決定しています。GLEC framework によると、燃料製造段階もふくめた Well to Wake の排出係数は、LNG 燃料（LNG compression ignition ship の場合）が 3.65kg-CO₂e/kg-fuel、従来の石油燃料は 3.41kg-CO₂e/kg-fuel です。これをエネルギー換算ベース（g-CO₂e/MJ）に換算する

と、LNG 燃料が74.34g-CO2e/MJ、石油燃料が83.17g-CO2e/MJ となり、船舶燃料をLNG 化した場合の削減貢献量は従来の石油燃料に比べ8.83g-CO2e/MJ で、割合でいうと約11%の GHG 排出削減につながります。当社は現在 873 隻を運航していますが、このうち 90 隻を LNG 燃料船とした場合の年間CO2 排出削減貢献量は、約137,000t-CO2e/年と推定されます。

(7.74.1.13) 報告年の売上合計のうちの、低炭素製品またはサービスから生じた売上の割合

0.62
[行を追加]

(7.75) 報告年の間の低炭素輸送技術の実践に関する追跡指標を示してください。

Row 1

(7.75.1) 事業活動

選択:
☒ 海上輸送

(7.75.2) 単位

選択:
☒ その他、具体的にお答えください :導入隻数

(7.75.3) 技術リスク

選択:
☒ その他、具体的にお答えください :船舶の推進力を風力で補助する船

(7.75.4) メートル法による数値

(7.75.5) 単位

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:導入船舶数

(7.75.6) 説明

2050 年までのネットゼロ・エミッション達成に向け、当社では、クリーンエネルギーである洋上風力を船舶の推進力として活用する環境負荷低減技術「ウインドチャレンジャー」の導入推進に関する定量マイルストーンを設定しています。ウインドチャレンジャー搭載隻数マイルストーン 2030 年:25 隻 2035 年:80 隻 当社は、伸縮可能な帆によって風力エネルギーを推進力に変換する装置を船舶に搭載することにより、航行燃料の削減を可能とし、GHG 削減が見込める技術「ウインドチャレンジャープロジェクト」を 2009 年より産学共同研究プロジェクトとして開始してきました。当該プロジェクトの根幹的技術である風力エネルギーを伸縮可能な硬翼帆によって推進力に変換して利用する「硬翼帆式風力推進装置」（ウインドチャレンジャー帆）の設計については、2019 年に第三者機関である ClassNK より基本承認（AIP : Approval in Principle）を取得、2020 年に本推進装置を搭載した第 1 船の建造を契約、2021 年に建造に着手、そして 2022 年 10 月に、第一船「松風丸」が運航を開始しました。実航海でウインドチャレンジャーの性能検証の結果、従来の同型船と比較し、一日では最大 17%、1 航海の平均では、竣工前の想定通り 5%8%の燃料節減効果があることが確認されました また、2 隻目は 2024 年 7 月に竣工される予定です。2024 年 3 月末時点で、2 隻目を含めた合計 8 隻の導入が予定されています。

[行を追加]

(7.79) 貴組織は報告年中にプロジェクト由来の炭素クレジットをキャンセル (償却) しましたか。

選択:

☒ いいえ

C9. 環境実績 - 水セキュリティ

(9.1.1) 除外項目についての詳細を記載してください。

Row 1

(9.1.1.1) 除外

選択:

☒ 施設

(9.1.1.2) 除外の詳細

当社における取水・排水は、本社及び支店での事務活動に付随するものです。これらの取水・排水データは水道使用による集計を当社単体および国内外の主要な連結会社に対して実施しており、連結売上高に対するカバー率は97%となっております。今後も継続してデータ収集範囲の拡大に向けた取り組みを推進してまいります。

(9.1.1.3) 除外理由

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:取水・排水量が微小であり、総量に与える影響が小さいため。

(9.1.1.7) 除外対象となった水の量が全体に占める割合

選択:

☒ 1～5%

(9.1.1.8) 説明してください

取水・排水データは水道使用量による集計を当社単体および国内外の主要な連結会社に対して実施しており、連結売上高に対するカバー率は97%となっております、除

外されている拠点は全体の3%程度となっています。これらの拠点における水使用量は他主要拠点に比べ少ないことが考えられるため、実際の取水量・排水量は3%より少ないと考えられます。以上の通り、本除外項目はデータ全体に対して十分に少なく、排水等による汚濁の負荷は小さいといえます。データの取得を行っていない拠点について、今後も継続してデータ収集範囲の拡大に向けた取り組みを推進してまいります。

[行を追加]

(9.2) 貴組織の事業活動全体で、次の水アスペクトのどの程度の割合を定期的に測定・モニタリングしていますか。

取水量－総量

(9.2.1) 拠点/施設/事業活動に占める割合 (%)

選択:

☒ 76～99

(9.2.2) 測定頻度

選択:

☒ 毎月

(9.2.3) 測定方法

水道事業者から提供された使用状況データにより連続的もしくは最低でも月に1回は測定しています。

(9.2.4) 説明してください

当社の水の総取水量は、月に1回程度の頻度で行政による取水メーターの数値の読み取りにて発効される検針票を用いてモニタリングしています。

取水量－水源別の量

(9.2.1) 拠点/施設/事業活動に占める割合 (%)

選択:

☒ 76～99

(9.2.2) 測定頻度

選択:

☒ 毎月

(9.2.3) 測定方法

水道事業者から提供された使用状況データにより連続的もしくは最低でも月に1回は測定しています。

(9.2.4) 説明してください

当社における取水は、全て水道使用に伴うものとなります。そのため、当社取水の水源別量は、水道事業者によるモニタリングが行われています。

取水の水質

(9.2.1) 拠点/施設/事業活動に占める割合 (%)

選択:

☒ 76～99

(9.2.2) 測定頻度

選択:

☒ 毎月

(9.2.3) 測定方法

水道事業者により連続的もしくは最低でも月に1回は測定しています。

(9.2.4) 説明してください

当社取水の水質は、水道法に定められた水質基準の下、水道事業者によりモニタリングが行われております。

排水量－総量

(9.2.1) 拠点/施設/事業活動に占める割合 (%)

選択:

☒ 76～99

(9.2.2) 測定頻度

選択:

☒ 毎月

(9.2.3) 測定方法

水道事業者から提供された使用状況データにより連続的もしくは最低でも月に1回は測定しています。

(9.2.4) 説明してください

当社における取水・排水は、全て水道使用に伴うものとなります。そのため、当社では排水量取水量と定義しています。

排水量－放流先別排水量

(9.2.1) 拠点/施設/事業活動に占める割合 (%)

選択:

☒ 76～99

(9.2.2) 測定頻度

選択:

☒ 毎年

(9.2.3) 測定方法

下水道事業者により連続的もしくは最低でも年に1回は測定しています。

(9.2.4) 説明してください

当社における排水は、全て水道使用に伴うものとなります。そのため、当社の放流先別排水量は、下水道事業者によるモニタリングが行われています。

排水量－処理方法別排水量

(9.2.1) 拠点/施設/事業活動に占める割合 (%)

選択:

☒ 76～99

(9.2.2) 測定頻度

選択:

☒ 毎年

(9.2.3) 測定方法

下水道事業者により連続的もしくは最低でも年に1回は測定しています。

(9.2.4) 説明してください

当社における排水は、全て水道使用に伴うものとなります。そのため、当社排水の処理方法別量は、下水道事業者によるモニタリングが行われています。

排水水質－標準廃水パラメータ別

(9.2.1) 拠点/施設/事業活動に占める割合 (%)

選択:

☒ 76～99

(9.2.2) 測定頻度

選択:

☒ 毎年

(9.2.3) 測定方法

下水道事業者により連続的もしくは最低でも年に1回は測定しています。

(9.2.4) 説明してください

当社における排水は、全て水道使用に伴うものとなります。そのため、当社排水の水質は、下水道事業者により排水基準に沿ってモニタリングが行われています。

排水の質 - 水への排出(硝酸塩、リン酸塩、殺虫剤、その他の優先有害物質)

(9.2.1) 拠点/施設/事業活動に占める割合 (%)

選択:

☒ 76～99

(9.2.2) 測定頻度

選択:

☒ 毎年

(9.2.3) 測定方法

下水道事業者により連続的もしくは最低でも年に1回は測定しています。

(9.2.4) 説明してください

当社における排水は、全て水道使用に伴うものとなります。そのため、当社排水の水質は、下水道事業者により排水基準に沿ってモニタリングが行われています。

排水水質－温度

(9.2.1) 拠点/施設/事業活動に占める割合 (%)

選択:

☒ 76～99

(9.2.2) 測定頻度

選択:

☒ 毎年

(9.2.3) 測定方法

下水道事業者により連続的もしくは最低でも年に1回は測定しています。

(9.2.4) 説明してください

当社における排水は、全て水道使用に伴うものとなります。そのため、当社排水の温度は、下水道事業者により排水基準に沿ってモニタリングが行われています。

水消費量－総量

(9.2.1) 拠点/施設/事業活動に占める割合 (%)

選択:

☒ 76～99

(9.2.2) 測定頻度

選択:

☒ 毎月

(9.2.3) 測定方法

水道事業者から提供された使用状況データにより連続的もしくは最低でも月に1回は測定しています。

(9.2.4) 説明してください

当社における取水・排水は、全て水道使用に伴うものとなります。そのため、当社では排水量取水量と定義しており、水の消費量は0となります。

リサイクル水/再利用水

(9.2.1) 拠点/施設/事業活動に占める割合 (%)

選択:

☒ モニタリングしていない

(9.2.4) 説明してください

当社における取水・排水は、全て水道使用に伴うものとなるため、当該項目のモニタリングは実施していません。

完全に管理された上下水道・衛生（WASH）サービスを全従業員に提供

(9.2.1) 拠点/施設/事業活動に占める割合 (%)

選択:

☒ 76～99

(9.2.2) 測定頻度

選択:

☒ 不明

(9.2.3) 測定方法

施設管理業者により、定期的な管理が行われております。

(9.2.4) 説明してください

当社における WASH サービスは、施設に付随するものとなります。各施設において、管理業者による定期的な清掃・管理が行われております。

[固定行]

(9.2.2) 貴組織の事業全体で、取水、排水、消費した水の合計量と、前報告年比、また今後予測される変化についてご記載ください。

総取水量

(9.2.2.1) 量(メガリットル/年)

468.2

(9.2.2.2) 前報告年との比較

選択:

☒ 少ない

(9.2.2.3) 前報告年との変化/無変化の主な理由

選択:

☒ 事業活動の拡大/縮小

(9.2.2.4) 5 年間の予測

選択:

☒ ほぼ同じ

(9.2.2.5) 将来予測の主な根拠

選択:

☒ 事業活動の拡大/縮小

(9.2.2.6) 説明してください

当社における取水は、本社及び支店での事務活動付随するものです。報告年における取水量は、オフィス利用人数の減少や設備の更新等による節水により効率が改善したため減少したと考えられます。次年度以降も同様に設備更新や節水活動を継続する予定ではありますが、オフィスの利用人数規模が同様であると予想されることから、今後の取水量についてもほぼ変化がないことを予測しています。

総排水量

(9.2.2.1) 量(メガリットル/年)

468.2

(9.2.2.2) 前報告年との比較

選択:

☒ 少ない

(9.2.2.3) 前報告年との変化/無変化の主な理由

選択:

☒ 事業活動の拡大/縮小

(9.2.2.4) 5 年間の予測

選択:

☒ ほぼ同じ

(9.2.2.5) 将来予測の主な根拠

選択:

☒ 事業活動の拡大/縮小

(9.2.2.6) 説明してください

当社における排水は、本社及び支店での事務活動付随するものです。報告年における排水量は、オフィス利用人数の減少や設備の更新等による節水により効率が改善したため減少したと考えられます。次年度以降も同様に設備更新や節水活動を継続する予定ではありますが、オフィスの利用人数規模が同様であると予想されることから、今後の排水量についてもほぼ変化がないことを予測しています。

総消費量

(9.2.2.1) 量(メガリットル/年)

0

(9.2.2.2) 前報告年との比較

選択:

☒ ほぼ同じ

(9.2.2.3) 前報告年との変化/無変化の主な理由

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:当社において取水量と排水量は一致し、取水量と排水量の差である消費量は 0 となるため。

(9.2.2.4) 5 年間の予測

選択:

☒ ほぼ同じ

(9.2.2.5) 将来予測の主な根拠

選択:

☒ その他、具体的にお答えください:当社において取水量と排水量は一致し、取水量と排水量の差である消費量は 0 となるため。

(9.2.2.6) 説明してください

当社の主要事業である海運業では水を消費せず、当社における取水・排水は、本社及び支店での事務活動付随するものであり、全て水道供給によるものです。そのため、取水量と排水量は一致し、取水量と排水量の差である消費量は 0 となります。この構造は将来にわたって同様と予測されます。

[固定行]

(9.2.4) 水ストレス下にある地域から取水を行っていますか。また、その量、前報告年比、今後予測される変化はどのようなものですか。

(9.2.4.1) 取水は水ストレス下にある地域からのものです

選択:

☒ いいえ

(9.2.4.8) 確認に使ったツール

該当するすべてを選択

☒ WRI Aqueduct

☒ その他、具体的にお答えください :LEAP 分析

(9.2.4.9) 説明してください

当社における取水は、本社及び支店での事務活動付随するものです。当社の直接事業で関与がある主要拠点については、Aqueduct 等を使用し、渇水・洪水リスクを確認しております。また、LEAP 分析も活用し当社において取水を行っている施設を確認した結果、直接操業において水リスクの高い地域における取水はないと現時点では分析しておりますが、今後も当社の上流下流のバリューチェーンについて調査・分析を継続して実施し、環境リスクの特定を進めてまいります。

[固定行]

(9.2.7) 水源別の総取水量をお答えください。

淡水の地表水(雨水、湿地帯の水、河川、湖水を含む)

(9.2.7.1) 事業への関連性(relevance)

選択:

☒ 関連性がない

(9.2.7.5) 説明してください

当社における取水は、本社及び支店での事務活動に付随するものであり、全て水道利用に伴うものです。雨水、湿地、川、湖沼からの水を含む地表水からの直接取水は行っておりません。

汽水の地表水/海水

(9.2.7.1) 事業への関連性(relevance)

選択:

☒ 関連性がない

(9.2.7.5) 説明してください

当社における取水は、本社及び支店での事務活動に付随するものであり、全て水道利用に伴うものです。海水からの直接取水は行っておりません。

地下水 - 再生可能

(9.2.7.1) 事業への関連性(relevance)

選択:

☒ 関連性がない

(9.2.7.5) 説明してください

当社における取水は、本社及び支店での事務活動に付随するものであり、全て水道利用に伴うものです。地下水の取水は行っておりません。

地下水 - 非再生可能

(9.2.7.1) 事業への関連性(relevance)

選択:

☒ 関連性がない

(9.2.7.5) 説明してください

当社における取水は、本社及び支店での事務活動に付随するものであり、全て水道利用に伴うものです。地下水の取水は行っておりません。

随伴水/混入水

(9.2.7.1) 事業への関連性(relevance)

選択:

☒ 関連性がない

(9.2.7.5) 説明してください

当社における取水は、本社及び支店での事務活動に付随するものであり、全て水道利用に伴うものです。随伴水・混入水の取水は行っておりません。

第三者の水源

(9.2.7.1) 事業への関連性(relevance)

選択:

☒ 関連性がある

(9.2.7.2) 量(メガリットル/年)

468.2

(9.2.7.3) 前報告年との比較

選択:

☒ 少ない

(9.2.7.4) 前報告年との変化/無変化の主な理由

選択:

☒ 効率性の向上/低下

(9.2.7.5) 説明してください

当社における取水は、本社及び支店での事務活動に付随するものであり、全て水道利用に伴うものです。本社および支店における取水量は、オフィス利用人数の減少や設備の更新等による節水により減少しました。

[固定行]

(9.2.8) 放流先別の総排水量をお答えください。

淡水の地表水

(9.2.8.1) 事業への関連性(relevance)

選択:

☒ 関連性がない

(9.2.8.5) 説明してください

当社における排水は、本社及び支店での事務活動に付随するものであり、全て水道利用に伴うものです。地表への直接排水は行っておりません。

汽水の地表水/海水

(9.2.8.1) 事業への関連性(relevance)

選択:

☒ 関連性がない

(9.2.8.5) 説明してください

当社における排水は、本社及び支店での事務活動に付随するものであり、全て水道利用に伴うものです。海への直接排水は行っておりません。

地下水

(9.2.8.1) 事業への関連性(relevance)

選択:

☒ 関連性がない

(9.2.8.5) 説明してください

当社における排水は、本社及び支店での事務活動に付随するものであり、全て水道利用に伴うものです。地下への直接排水は行っておりません。

第三者の放流先

(9.2.8.1) 事業への関連性(relevance)

選択:

☒ 関連性がある

(9.2.8.2) 量(メガリットル/年)

468.2

(9.2.8.3) 前報告年との比較

選択:

☒ 少ない

(9.2.8.4) 前報告年との変化/無変化の主な理由

選択:

☒ 効率性の向上/低下

(9.2.8.5) 説明してください

当社における排水は、本社及び支店での事務活動に付随するものであり、全て水道利用に伴うものです。本社および支店における排水量は、オフィス利用人数の減少や設備の更新等による節水により減少しました。

[固定行]

(9.2.9) 貴組織の自社事業内でのどの程度まで排水処理を行うかをお答えください。

三次処理(高度処理)

(9.2.9.1) 排水処理レベルの事業への関連性

選択:

☒ 関連性がない

(9.2.9.6) 説明してください

当社における排水は、本社及び支店での事務活動に付随するものであり、全て水道利用に伴うものです。そのため、直接排出における処理レベルは関連性がありません。

二次処理

(9.2.9.1) 排水処理レベルの事業への関連性

選択:

☒ 関連性がない

(9.2.9.6) 説明してください

当社における排水は、本社及び支店での事務活動に付随するものであり、全て水道利用に伴うものです。そのため、直接排出における処理レベルは関連性がありません。

一次処理のみ

(9.2.9.1) 排水処理レベルの事業への関連性

選択:

☒ 関連性がない

(9.2.9.6) 説明してください

当社における排水は、本社及び支店での事務活動に付随するものであり、全て水道利用に伴うものです。そのため、直接排出における処理レベルは関連性はありません。

未処理のまま自然環境に排水

(9.2.9.1) 排水処理レベルの事業への関連性

選択:

☒ 関連性がない

(9.2.9.6) 説明してください

当社における排水は、本社及び支店での事務活動に付随するものであり、全て水道利用に伴うものです。そのため、直接排出における処理レベルは関連性はありません。

未処理のまま第三者に排水

(9.2.9.1) 排水処理レベルの事業への関連性

選択:

☒ 関連性がある

(9.2.9.2) 量(メガリットル/年)

468.2

(9.2.9.3) 前報告年との処理済み量の比較

選択:

☒ 少ない

(9.2.9.4) 前報告年との変化/無変化の主な理由

選択:

☒ 効率性の向上/低下

(9.2.9.5) この量が適用される操業地/施設/操業の割合(%)

選択:

☒ 100%

(9.2.9.6) 説明してください

当社における排水は、本社及び支店での事務活動に付随するものであり、全て水道利用に伴うものです。排水は下水道事業者により規制に沿った適切な処理が行われているため、当社での追加処理は不要と考えております。

その他

(9.2.9.1) 排水処理レベルの事業への関連性

選択:

☒ 関連性がない

(9.2.9.6) 説明してください

当社における排水は、本社及び支店での事務活動に付随するものであり、全て水道利用に伴うものです。そのため、直接排出における処理レベルは関連性はありません。

[固定行]

(9.2.10) 報告年における硝酸塩、リン酸塩、殺虫剤、およびその他の優先有害物質の水域への貴組織の排出量について具体的にお答えください。

(9.2.10.1) 報告年の水域への排出量(メートルトン)

0

(9.2.10.2) 含まれる物質のカテゴリー

該当するすべてを選択

- ☒ 硝酸塩
- ☒ リン酸塩
- ☒ 殺虫剤
- ☒ EU 水枠組み指令で特定される優先有害物質

(9.2.10.3) 含まれる特定物質のリスト

有害物質の排出は限りなく0に近いと考えられます。

(9.2.10.4) 説明してください

当社における排水は、本社及び支店での事務活動に付随するものであり、全て水道利用に伴うものです。そのため、工業廃水に含まれる有害物質の排水への含有は考えづらく、当該物質の排出量は限りなく0に近いと考えられます。

[固定行]

(9.3) 自社事業およびバリューチェーン上流において、水に関連する重大な依存、影響、リスク、機会を特定した施設の数はいくつですか。

	バリューチェーン上の段階における施設の特定	説明してください
直接操業	選択: ☒ いいいえ、水関連の依存、影響、リスク、機会がある施設については、バリューチェーン上の段階を評価していませんが、今後 2 年以内に評価する予定です。	当社の直接事業で関与がある主要拠点については、Aqueduct 等を使用し、渇水・洪水リスクを確認しております。渇水・洪水リスクに加え、他の水に関連する依存・影響・リスク・機会の特定を行ってまいります。
バリューチェーン上流	選択: ☒ いいいえ、水関連の依存、影響、リスク、機会がある施設については、バリューチェーン上の段階を評価していませんが、今後 2 年以内に評価する予定です。	当社の上流のバリューチェーンについては、ヒアリング等を通してこれから環境リスクの特定を進めてまいります。

[固定行]

(9.5) 貴組織の総取水効率の数値を記入してください。

(9.5.1) 売上 (通貨)

1627912000000

(9.5.2) 総取水量効率

3476958564.72

(9.5.3) 予測される将来の傾向

当社は、2023 年度を初年度とする経営計画BLUE ACTION2035 を推進中であり、税引前当期純利益で2025 年度に2,400 億円、2030 年度に3,400 億円、2035 年度に4,000 億円の達成を目標としています。そのため、今後も継続した事業拡大を見込んでおりますが、当社の主要事業である海運事業においては取水を行わない

ため、取水効率への影響はありません。当社における取水・排水は、本社及び支店での事務活動付随するものであり、全て水道供給によるものです。こちらについては、引き続き節水への取組を推進していきます。

[固定行]

(9.13) 規制当局により有害と分類される物質を含んだ貴組織製品はありますか。

(9.13.1) 製品が有害物質を含む

選択:

☒ いいえ

(9.13.2) コメント

当社は海洋輸送サービスを提供する企業でありメーカーではないため、製造している製品はありません。当社の主要事業である海運業で使用する船舶については、造船所により製造されるため当社の製品ではありませんが、主要事業の実施において不可欠であるため、ここでは船舶について回答します。当社は船底塗料による海洋への悪影響を与えないよう、IMO が2001年に制定したAFS条約を準拠しています。AFS条約とは、海洋環境及び人の健康を保護するため、船体に貝などの海洋生物が付着するのを防止するために用いられるTBT（トリブチルスズ）などの有機スズ化合物を含む船底防汚塗料の使用を規制するものです。

[固定行]

(9.14) 貴組織が現在製造や提供をしている製品やサービスの中で、水の影響を少なく抑えているものはありますか。

(9.14.1) 水資源の影響が少ないと分類した製品および/またはサービス

選択:

☒ はい

(9.14.2) 水に対する影響が少ないと分類するために使用した定義

当社は、2004 年に採択され 2017 年に発効したバラスト水管理条約における、バラスト水交換方法に関する規則(D-1 規則)および確保すべきバラスト水の水質に関する規則(D-2 規則)に準拠することをもって水に対する影響が少ないと分類しています。本基準は、当社バリューチェーンの直接操業に当たる海上輸送において、水量と水質に対して適用されます。D-1 規則では交換するバラスト水量として 95%以上の容量が指定されており、D-2 規則ではバラスト水の水質基準としてプランクトンや病原菌の排出個数基準が定められています(例：50μm 以上の大きさの生物は 10 個/m3 未満)。D-2 規則の準拠にはバラスト水処理装置の搭載が不可欠であり、当社は当該規則に準拠する処理装置の搭載を推進しています。

(9.14.4) 説明してください

当社は、メーカーなどと協力の上バラスト水処理装置を開発し、2014 年度に、バラスト水管理条約発効に先行してバラスト水処理装置を搭載する全社方針を決定し、搭載を進めてきました。貨物の積荷役に合わせて行うバラスト水の排出は、海洋生物を越境移動させ、海洋生態系に対して影響を与えるおそれがあります。2024 年 4 月時点では当社保有船に対して 100 %の搭載が完了しており、今後の新造船においても搭載予定です。

[固定行]

(9.15.1) 水質汚染、取水量、WASH、その他の水関連カテゴリーと関連する定量的目標があるか否かを教えてください。

	このカテゴリーで設定された定量的目標	説明してください
水質汚染	選択: ☒ はい	リッチテキスト入力[以下でなければなりません 1000 文字]
取水量	選択: ☒ いいえ、しかし今後 2 年以内に行う予定です	現在分析を行っております。
上下水道・衛生(WASH)サービス	選択:	現在分析を行っております。

	このカテゴリで設定された定量的目標	説明してください
	☒ いいえ、しかし今後 2 年以内に行う予定です	
その他	選択: ☒ いいえ、しかし今後 2 年以内に行う予定です	現在分析を行っております。

[固定行]

(9.15.2) 貴組織の水関連の定量的目標およびそれに対する進捗状況を具体的にお答えください。

Row 1

(9.15.2.1) 目標参照番号

選択:

☒ 目標 1

(9.15.2.2) 目標の対象範囲

選択:

☒ 商品レベル

(9.15.2.3) 目標のカテゴリおよび定量指標

水質汚染

☒ 安全に処理される廃水の割合拡大(%)

(9.15.2.4) 目標設定日

04/01/2014

(9.15.2.5) 基準年の終了日

03/30/2014

(9.15.2.6) 基準年の数値

0

(9.15.2.7) 目標年の終了日

03/30/2024

(9.15.2.8) 目標年の数値

343

(9.15.2.9) 報告年の数値

343

(9.15.2.10) 報告年の目標の状況

選択:

☒ 達成済み

(9.15.2.11) 基準年に対して達成された目標の割合

100

(9.15.2.12) この目標に合致または支持されているグローバルな環境条約/イニシアチブ/枠組み

該当するすべてを選択

☒ その他、具体的にお答えください:International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments

(9.15.2.13) 目標対象範囲を説明し、除外事項を教えてください

当社が保有する既存船及び、新造船に対して搭載

(9.15.2.15) この目標の達成または維持に最も貢献した行動

バラスト水処理装置の導入にあたっては、2018年8月・9月に発行したグリーンボンドから55億円、2019年6月に発行したサステナビリティファイナンスから40億円の拠出をいただくことで、順調な投資計画とすることができました。

(9.15.2.16) 目標に関する追加情報

バラスト水とは重りとして船体を安定させる水であり、必要不可欠な仕組みです。貨物を荷揚げする際にバラスト水を取り込み、貨物を積む際に船外に排出します。バラスト水の取り込み・排出に伴い、海水に存在する海洋生物が越境移動することで生態系に影響を与える恐れがあるとして、バラスト水を適切に処理するための設備の搭載等が求められる「バラスト水管理条約」が2017年9月に発効しました。当社は、メーカーなどと協力の上バラスト水処理装置を開発し、条約発効に先立ち2014年度から同装置の搭載を進めています。2024年4月時点では当社保有船に対して100%の搭載が完了しており、今後の新造船においても搭載予定です。

[行を追加]

C11. 環境実績 - 生物多様性

(11.2) 生物多様性関連のコミットメントを進展するために、貴組織は本報告年にどのような行動を取りましたか。

(11.2.1) 生物多様性関連コミットメントを進展させるために報告対象期間に取った行動

選択:

☒ はい、生物多様性関連コミットメントを進展させるために措置を講じています

(11.2.2) 生物多様性関連コミットメントを進展させるために講じた措置の種類

該当するすべてを選択

☒ 生物種管理

☒ 教育および認識

☒ 生活的、経済的、およびその他のインセンティブ

[固定行]

(11.3) 貴組織は、生物多様性関連活動全体の実績を監視するために、生物多様性指標を使用していますか。

	貴組織は生物多様性実績をモニタリングするために指標を使用していますか。	生物多様性実績をモニタリングするために使用した指標
	選択: ☒ はい、指標を使用しています	該当するすべてを選択 ☒ その他、具体的にお答えください :油濁ゼロ継続日数、バラスト水処理装置搭

	貴組織は生物多様性実績をモニタリングするために指標を使用していますか。	生物多様性実績をモニタリングするために使用した指標
		載率、SOx 排出原単位、燃費効率

[固定行]

(11.4) 報告年に、生物多様性にとって重要な地域内またはその近くで事業活動を行っていましたか。

	生物多様性にとって重要なこの種の地域またはその近くで、事業活動を行っているか否かを記入してください。
法的保護地域	選択: ☒ 評価していない
ユネスコ世界遺産	選択: ☒ 評価していない
UNESCO 人間と生物圏	選択: ☒ 評価していない
ラムサール条約湿地	選択: ☒ 評価していない
生物多様性保全重要地域	選択: ☒ 評価していない
生物多様性にとって重要なその他の地域	選択:

	生物多様性にとって重要なこの種の地域またはその近くで、事業活動を行っているか否かを記入してください。
	☒ 評価していない

[固定行]

C13. 追加情報および最終承認

(13.1) CDP への回答に含まれる環境情報 (質問 7.9.1/2/3、8.9.1/2/3/4、および 9.3.2 で報告されていないもの) が第三者によって検証または保証されているかどうかをお答えください。

	CDP への回答に含まれるその他の環境情報は、第三者によって検証または保証されている
	選択: ☒ はい

[固定行]

(13.1.1) CDP 質問書への回答のどのデータ・ポイントが第三者によって検証または保証されており、どの基準が使用されていますか。

Row 1

(13.1.1.1) データが検証/保証されている環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

(13.1.1.2) 検証または保証を受けた開示モジュールとデータ

環境パフォーマンス - 気候変動

☒ 排出量原単位 (スコープ 1 および 2) の対前年比変化

☒ 排出量原単位 (スコープ 3) の対前年比変化

(13.1.1.3) 検証/保証基準

気候変動関連基準

☒ その他の気候変動に対する検証基準がある場合は、具体的にお答えください:限定保証。当社が提出した GHG 排出量及びトンマイルデータについて、サンプリング手法を用いて第三者である一般財団法人日本海事協会に GHG 排出原単位数値の保証業務を依頼した。

(13.1.1.4) 第三者検証/保証プロセスの詳細

トンマイル当たりの CO2 排出量は、「EEOI : Energy Efficiency Operational Indicator」として、船のエネルギー効率指標として海運業界で広く活用されています。EEOI の計算式は、IMO のガイドライン「MEPC.1/Circ.684」に定められています。2023 年 7 月に、IMO から LCA ガイドラインがリリースされ、今年度から FO、DO/GO に関しては当該数値を活用しております。但し、LNG に関しては未発表であるため、IMO のガイドライン「MEPC.1/Circ.684」の計算式に、GLEC framework で示されたライフサイクル排出係数を掛け合わせ、ライフサイクル全体での船のエネルギー効率指標「GHG 排出原単位」を算定し、GHG 排出削減に向けての進捗を把握しています。GHG 排出原単位は、7.53.2 で示した当社の原単位削減目標の指標として活用しています。当社グループとしての目標指標であることから、年に一度、第三者検証を実施し、その数値の正確性を確認しています。検証の範囲は当社連結範囲の外航船であり、全組織規模の検証です。

(13.1.1.5) 検証/保証のエビデンス/レポートを添付する (任意)

CDP1.pdf

Row 2

(13.1.1.1) データが検証/保証されている環境課題

該当するすべてを選択

☒ 気候変動

(13.1.1.2) 検証または保証を受けた開示モジュールとデータ

環境パフォーマンス - 気候変動

- ☒ 電気/蒸気/熱/冷熱の消費
- ☒ 燃料消費量

(13.1.1.3) 検証/保証基準

気候変動関連基準

- ☒ ISO 14064-1
- ☒ ISO 14064-3

(13.1.1.4) 第三者検証/保証プロセスの詳細

当社の Scope1 及び Scope2 排出量の主な排出源は、船舶燃料や電気などのエネルギー使用です。そのため、GHG 排出量とあわせて、エネルギー使用量も検証しています。エネルギー消費量の検証は、GHG 排出量と同じく年に一度で、対象範囲は当社グループの連結範囲を全て含む全組織規模です。ここで確認されたエネルギー消費量を基に、モジュール7の回答を作成しています。

(13.1.1.5) 検証/保証のエビデンス/レポートを添付する (任意)

CDP2.pdf
[行を追加]

(13.3) CDP 質問書への回答を最終承認した人物に関する以下の情報を記入します。

(13.3.1) 役職

代表取締役 社長執行役員

(13.3.2) 職種

選択:

☒ 最高経営責任者(CEO)

[固定行]

(13.4) [ウォーターアクションハブ]ウェブサイトのコンテンツをサポートするため、**CDP** がパシフィック・インスティテュートと連絡先情報を共有することに同意してください。

選択:

☒ いいえ

