

日本郵船株式会社

項目	内容
1.企業情報	<ul style="list-style-type: none"> ● 業種：海運業 ● 事業概要：一般貨物輸送事業（定期船事業、航空運送事業、物流事業）、不定期専用船事業、その他事業（不動産業、その他の事業） ● 事業規模（2016年度）：売上1,923,881百万円、 従業員数35,935名（当社及び連結子会社）
2.削減目標案 ※定量値公表が難しい場合、定性的説明でも可	<p><Scope 1 の削減目標と削減に向けた取り組み></p> <p>目標案：2030年に2015年比で輸送単位あたり30%削減 2050年に2015年比で輸送単位あたり50%削減</p> <p>取り組み： 当社グループのCO₂排出量の90%以上が運航する船舶で消費する燃料によるCO₂排出となるScope1のため、船舶からの排出されるCO₂削減への取り組みが重要になる。 排出削減の為、気象海象データや船舶の機関データなどのビッグデータを活用した最適運航による排出量削減などのソフト面のもの、省エネ技術の採用、エネルギー効率の良い新造船の利用といったハード面のものに取り組んでいる。</p>

日本郵船株式会社

項目	内容									
3.基準年のGHGインベントリ[数値は任意]	<ul style="list-style-type: none"> ● Scope 1・2・3の排出量の状況 <p>基準年（2015年）のGHG排出量</p> <p>Scope 1 : 94.53%</p> <p>Scope 2 : 0.28%</p> <p>Scope 3 : 5.19%</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● SCOPE1 : [tCO2] (任意) 								
	<p>2015年度GHGインベントリ</p> <p>A pie chart titled '2015年度GHGインベントリ' (2015 GHG Inventory) showing the distribution of emissions across three scopes. The largest slice is blue, representing Scope 1 at 94.53%. A small orange slice represents Scope 2 at 0.28%, and a yellow slice represents Scope 3 at 5.19%. A legend below the chart identifies the colors: blue for Scope 1, orange for Scope 2, and yellow for Scope 3.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Scope</th> <th>Percentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Scope 1</td> <td>94.53%</td> </tr> <tr> <td>Scope 2</td> <td>0.28%</td> </tr> <tr> <td>Scope 3</td> <td>5.19%</td> </tr> </tbody> </table>	Scope	Percentage	Scope 1	94.53%	Scope 2	0.28%	Scope 3	5.19%	<ul style="list-style-type: none"> ● SCOPE2 : [tCO2] (任意)
	Scope	Percentage								
Scope 1	94.53%									
Scope 2	0.28%									
Scope 3	5.19%									
<p>94.53%(Scope1)</p> <p>5.19%(Scope3)</p> <p>0.28% (Scope2)</p> <p>■ Scope1</p> <p>■ Scope2</p> <p>■ Scope3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● SCOPE3 : [tCO2] (任意) <p>目標の対象セクター :</p>									

日本郵船株式会社

項目	内容
4.気候変動によるリスクと機会の分析	<p>【リスク】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● IMOなどがCO₂削減対策として、燃料油に対する課金制度や排出権取引などの経済的手法が今後導入された場合、オペレーションコストの増加。 ● 地球温暖化により頻発する超大型台風やハリケーンの回避に伴うスケジュールの遅延や燃料費などのオペレーションコストの増大や、海面上昇による既存の港湾設備の不稼働が発生。 ● 環境対策への取組みが消極的とマーケットで評価された場合には、顧客の信頼を失ったり、業者選定から外れることによる売上機会の喪失 <p>【機会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CO₂排出量削減のために燃費性能に優れた船舶を運航することで、燃料消費量を抑えることができ、オペレーションコストが削減。 ● 次世代の船舶向け燃料として重油からLNGへの転換が進むことで、当社が展開しているLNG燃料供給事業が拡大。 ● 環境へ積極的に取り組んでいる企業の選別が進むことで競争優位性が生まれ、売上機会が増加。

日本郵船株式会社

項目	内容
5.削減目標設定の背景・目的・期待する効果など	<p>国際海運として、船舶を運航する上で、CO₂などのGHG排出量削減は重要な取り組みであり、自社グループの中長期目標の策定を検討中。</p>
6.目標設定のプロセスと社内の議論	<p>当社では、CO₂削減目標の設定に向けて、各部門へのヒアリングを実施し、今後の市況需給動向などを確認した。ハード面に関しては、今後の技術動向を見据えた上、実現可能な取り組みを元にした中長期のCO₂削減目標を策定予定。</p> <p style="text-align: center;">目標案：2030年に2015年比で単位輸送あたり30%削減 2050年に2015年比で単位輸送あたり50%削減</p> <p>※輸送単位とはIMO(国際海事機関)のガイドラインに準拠した海上輸送重量トン・キロメートル当たりのCO₂排出量</p> <p>上記目標は、今後SBTイニシアチブへ申請予定。</p>

日本郵船株式会社

項目	内容
7. 今後の課題	<ul style="list-style-type: none">● Scope 1 のCO₂排出量削減において、ソフト面の取組みとして船舶の最適運航による燃料消費およびCO₂排出量のさらなる削減と、ハード面の取組みとして重油に代わるLNG燃料への転換の推進や、CO₂排出量の少ない環境性能に優れた船舶の建造なども含めた船隊整備。