

## 通説を疑う

- ESG 調査の現場から -

株式会社グッドバンカー  
リサーチチーム

CO<sub>2</sub> 削減の有力な手段とされている「モーダルシフト」とは、1997 年の COP3（第 3 回気候変動枠組条約締約国会議）を機に注目されるようになった、貨物輸送をトラックなどから、より環境負荷の少ない船舶や鉄道に切り替える、あるいはこれらと組み合わせることで CO<sub>2</sub> を削減しようという考え方です。

グッドバンカー社では、企業の売り上げあたりの CO<sub>2</sub> 排出量を、CO<sub>2</sub> 効率性のひとつの目安として、長期にわたって追跡しています。そのなかで、海運業界の CO<sub>2</sub> 効率性が陸運業界より低い、という結果に気が付きました。これは通説に反しており、さっそく企業の担当者や周辺業界などへのヒアリングを試みたのですが、はっきりとした理由が出てきません。

そのなかで、官僚出身で、造船会社の元社長だった方の意見は明快でした。2003 年にこの業界に入り、海運が陸運に比べて、規制が極めて少ないことに驚き、「やはり企業行動を変えるのは規制のあり方ではないか」とのことでした。ただ、最近では CO<sub>2</sub> 規制も出てきて、例えばオーストラリアやニュージーランドでは、船が港に入るとき、規制をクリアしていないと入港できないなどの動きが出ているそうです。すると、環境対応をするために船の建造コストも上がるため、造船業の立場からは、海運業にそうしたところを理解してもらうことが、大変だったということでした。

近年、この海運業界の環境汚染が、地球環境問題の残された課題として取り上げられはじめました。国際海事機関 IMO が採択した「船舶バラスト水規制管理条約」が 2017 年 9 月に発効し、今後 5 年以内に、すべての船舶に、バラスト水中に含まれる生物を一定水準まで減らすための装置の搭載が義務付けられました。

さらに IMO は、2018 年 4 月、同業界の脱炭素化に向けた新たな戦略を打ち出しました。①ガスや自然エネルギー、短距離輸送ではバッテリー電源を使うことによる船舶の燃費の改善、②輸送貨物あたりの排出量である排出量原単位を、2030 年までに 2008 年比 40%削減、2050 年までに同 70%削減すること、③排出量の絶対量を 2050 年までに 50%減らし、今世紀末までに脱炭素化をめざすとしており、今後の具体的な取り組みに注目が集まっています。

また、硫黄排出量の規制強化も打ち出し、燃料油に含まれる硫黄分の濃度上限を、2020 年までに 3.5%以下から 0.5%以下へ、制限を厳しくする予定です。

規制というと一般的にものごとに枠をはめる、何かネガティブなイメージがあります。しかし、実はある方向性を明確に打ち出すことによって、ものごとの進展を早めるという役割もあるのかもしれない、規制当局の動向を注意深くウォッチするのは ESG 調査における大事な視点です。

参考資料 : EDMOND DE ROTHSCHILD / THE SRI CHRONICLES 「MARITIME TRANSPORT UNDER REVIEW」