

## NYK グループ ESG ストーリー説明会 質疑応答の要旨

### <ESG ストーリー>

問1. ESG ストーリーでの数値目標の設定はどのように考えているのか、また、ESG ストーリーの、具体的な位置づけや効果は何だと捉えているのか、教えてほしい。

答1. 今回発表したストーリーは、内容は目新しいものではありませんが、新しい体制で、グループ全体で取り組むことに対する強い決意を表明したものです。今後、ESG 経営推進委員会に参加する各本部の執行役員クラスのメンバーを中心に本部ごとの目標を設定します。例えば、自動車専用船であれば、いつの時点で、何隻燃料転換するのか、それによってどれだけの CO2 排出が削減できるのかといった議論や、管理部門であれば、オフィス等の施設の照明電源を再生可能エネルギー由来に切り替えるか否かなども含めた細かい議論をして、具体的な目標を設定していきます。これらを進めていくことで、我々の最終目標であるカーボンニュートラルに、少しずつ近づいていくと考えています。

目標の設定は、4月からスタートする ESG 経営推進委員会から開始し、最初の3か月間、各本部内で議論し各本部自身が具体的なアクションプランを立てていきます。1年後の統合レポートでその進捗を開示する予定です。それらの積み重ねが、我々の ESG 活動を進める最大の KPI 管理になると考えています。

問2. ESG ストーリーのグループ社員への理解浸透度の開示について、考えや方針を教えてください。

答2. 理解浸透度の測定方法については、今後検討します。今回の活動は、一人ひとりが意識を高く持つことで進んでいくものであり、意識が高まらないと何も起こらないという考え方が根底にあります。どのようなことが起こっているのか、都度計測して検証していきたいと考えています。

### <安全運航>

問3. 同業他社のモーリシャスでの座礁事故を受けて、備船も含めた、サプライチェーン全体での運航管理の必要性が高まっているが、今後の取り組みや方針について教え

てほしい。

答3. ご質問の件は、僚社の事故ではありましたが、決して当社では起こらないということではないと思っています。また、傭船だから、我々は関係ないということは許されないと捉えています。自社船はもちろんのこと、傭船についても、コスト面も含め、船主さんときちんと話しながら進めていきたいと考えています。

そもそも、当社の傭船における安全管理については、1998年にNAV9000という安全管理基準を作り、自社船のみならず、傭船船主にも運航の指針としてお渡し、共有する体制にしています。実際の運航においても、当社グループの社員が船や船主さんの会社に伺い、実運航におけるNAV9000基準の適用度合いや実効性を確認するという活動を20年以上続けています。さらに、営業本部に配属されている海技者が、営業担当者とともに、案件ごとに船や会社を訪問して対話を繰り返し、お互いの安全に関する考え方のレベル調整を行っています。

今後も、環境などの要求事項も含めながら、これらの指針をさらにブラッシュアップし、地道に活動も継続していく考えです。

#### <環境関連>

問4. 化石燃料輸送について

石炭など、CO2排出量の多い貨物の輸送についての考え方を教えてほしい。

答4. 私どもは物流会社として、お客様から依頼いただいた貨物輸送を断るという判断基準はありません。ただ、その輸送においては、よりよい輸送モードを提案・提供していきたいと考えています。世の中に電力は必要であり、電力会社さんもカーボンニュートラルに向けたお取り組みを進めていると理解しています。将来的に石炭などの輸送が減っていくことは間違いないと思いますが、いますぐに、既存の石炭火力をすべて廃止し、再生可能エネルギーに切り替えるのは難しいのではと考えています。よって、徐々に減っていく過程の中で、我々は、LNGを燃料とする船舶への切り替えなど、少しでも環境負荷が少ない輸送モードの提案をしていくというのが現時点での考え方です。ただし、今後の議論の中でこの考え方は変わるかもしれません。

問5. 環境にかかわるコスト負担について

燃料代や投資額の増加分を負担する仕組みへの考え方を教えてほしい。

答5. コスト負担に関しては、難しい問題だと捉えています。ただ、その結論を待っているは何も起こらないと考えます。今後、自動車専用船についてはLNG燃料に切り替えていく予定ですが、船価としては2割ほど高くなります。これらの船を、お客様のご了解を得てから作るのでは、自分たちの足が止まってしまい、遅くなると捉

えており、まずは前に進めていく考えです。その上で、我々の工夫の中で負担できるコストと、お客様にご理解いただく部分、さらには、一業者とお客様だけの問題ではなく、世界すべての人々にもかかわる問題として幅広くご負担いただく必要もあると考えています。そのためにも、当社としては最大限の努力をしなければならないと考えています。

ゼロエミッションに向けて、すぐにはできない部分はあるかもしれませんが、最終的に解決しなければならない命題であるので、そのためにも前に進めていかなければいけないと考えている次第です。

問6. 本部別の CO2 削減目標の設定や、利益に貢献する事業への必要投資額の設定はいつごろになるか、教えてほしい。

答6. まずは、行動を起こすところから始めるので、この一年は何をやるかということの議論からスタートしていきます。この活動は長期間に渡るものであり、ある程度実績を積み重ねて、前が見えてくることで、具体的な目標設定もできると考えています。

本部ごとの目標設定は、国内外のグループ会社も多数ある中であり、容易ではないと思います。まずは、ESG 経営の考え方を浸透していき、現場や事務所ごとに、一人ひとりにしっかり問題意識をもってもらい、目標を設定していく考えです。その結果として、大きな目標を掲げることができると思います。ただし、あまり時間はかけずに進めていくつもりです。

#### <ガバナンス>

問7. ESG と役員報酬の関連性について

どのような非財務情報を役員報酬と関連づけるのか？ GHG 排出量や安全運航か？  
考え方や現段階の議論について教えてほしい。

答7. 役員報酬に ESG 要素を織り込むことについてはすでに議論済みです。具体的な指標については、第三者の（環境）格付などの指標や、我々の実績の KPI なども考えられます。

現時点での状況としては、役員報酬の制度設計について、社外役員も交えて、将来の改定に向けた検討に入っているところです。ESG ストーリーの発表を受け、4 月以降具体的な活動が始まり、来年の統合レポートで進捗を報告するというサイクルが出来上がるので、その結果も踏まえながら具体策を固めていく方針です。

以 上