

日本郵船グループ
TNFD レポート 2025
~A Passion for Planetary Wellbeing~



目次

本レポートの作成にあたり	3	リスクとインパクトの管理	21
トップメッセージ		自然関連課題の特定・評価プロセス	
サマリー		自然関連課題の管理プロセス	
TNFD提言における「4つの柱」に沿った開示内容の概要		自然関連リスクの全社的リスク管理への統合	
一般要件	6	測定指標とターゲット	23
ガバナンス	8	自然関連課題の評価・管理のための測定指標とターゲット	
自然関連課題に関するガバナンス体制		特集「海への恩返し」	26
人権方針及び人権マネジメントプロセス		環境・社会課題解決に向けたフィリピンでの河川回復への関与	
自然関連の提言活動・エンゲージメント		ネイチャーポジティブ実現に向けた環境DNA調査支援	
戦略	11	船舶の安全かつ環境上適正な再生利用	
自然への依存・インパクト			
自然関連のリスク・機会			
リスク・機会に関する取り組み			
優先地域分析			

01
本レポートの
作成にあたり



トップメッセージ

日本郵船グループは、“Bringing value to life.”というグループ企業理念の下、「海運業」を中心に人々の暮らしや生活を支えることを誇りに、1885年の創業以来、総合物流企業として活動の幅を広げてまいりました。

海運業は、地球表面の約70%を占める海という自然資本に依存しています。しかし、近年、海水温の上昇、種の絶滅スピードの加速、プラスチック汚染の深刻化等、海洋環境の急速な劣化が危惧されています。

2022年には国連生物多様性条約の下、生物多様性に関する国際目標である「グローバル生物多様性枠組（GBF）」が採択され、2050年ビジョン「自然と共生する世界」、2030年ミッション「ネイチャーポジティブ実現」の考え方も示されました。GBFが掲げる世界行動目標の中には「2030年までに陸と海の30%以上を保全する（30 by 30）」や「外来種の侵入と定着を50%削減し、その影響を最小限に抑える」といった目標も含まれており、海におけるアクションの必要性は世界的にも認知されています。

当社グループは「安全」「環境」「人材」をマテリアリティ（重要課題）として掲げており、また「環境ビジョン」において「海洋環境・生物多様性保全」を「気候変動対策」「大気汚染防止」とともに、特に対処すべき課題と位置づけていることから、2024年1月にTNFDアーリーアダプト宣言*を行いました。

そして、2025年2月にはTNFD提言に基づく開示報告書である「日本郵船グループTNFDレポート2024 ~A Passion for Planetary Wellbeing~」を発行し、外航海運業における自然環境・生態系への依存やインパクトを明確にしつつ、それらに起因する事業上のリスクや機会を説明しました。第二版となる本レポートでは、2025年6月にTNFDが発表した海運セクターガイダンスをもとに一部内容を拡充しています。これまでの分析結果を踏まえ、さらなる取り組みの推進や全社的な戦略・目標の強化に努めます。

* TNFDアーリーアダプト宣言：企業、地方公共団体、NGO等がネイチャーポジティブの実現に向けた取り組みを表明・宣言することで、実践への第一歩となることを期待するもの

関連リンク > [環境ビジョン](#) > [TNFDアーリーアダプト宣言](#)

外航海運業は国と国とを繋ぐ国際的なビジネスであるため、各国や地域ごとでの規則策定が困難であることから、国際海事機関（IMO）にて全世界的なルールが整備されています。当社グループはルールの遵守はもちろんのこと、IMOにおけるルール作りの場にもエンゲージメントを通じて積極的に参画し、環境保全に関する国際的な議論をリードしています。

今後も様々なステークホルダーの皆さまとともに自然資本に対し真摯に向き合いながら、持続可能な社会、すなわち「青く美しい地球」そして「次世代に安心して引き継げる社会」の実現に向けて、グループ一丸となって企業価値向上や社会課題解決に取り組んでまいります。



日本郵船株式会社
代表取締役社長
曾我貴也

サマリー

本レポートでは、当社グループの中核事業の一つである外航海運業とそのバリューチェーンに焦点を当て、事業と自然の関係性（依存・インパクト）、リスク・機会を分析した結果とそれに関する対策やターゲットをTNFD (Taskforce on Nature-related Financial Disclosures, 自然関連財務情報開示タスクフォース) の開示提言に沿って開示しています。また、レポートの最後では特集「海への恩返し」として、当社グループの海洋環境・生物多様性保全に資する取り組みを紹介しています。

なお、前回のレポートからの追加事項として、2025年6月にTNFDが発表した海運セクターガイダンスをもとに、「戦略」における「自然関連のリスク・機会」、「測定指標とターゲット」における「測定指標と実績」の内容を拡充し、特集「海への恩返し」に「環境・社会課題解決に向けたフィリピンでの河川回復への関与」を新たに記載しました。

TNFD提言における「4つの柱」に沿った開示内容の概要

TNFD提言では、「ガバナンス」「戦略」「リスクとインパクトの管理」「測定指標とターゲット」という4つの柱に沿って情報開示することが推奨されています。

開示が推奨されている主な項目と、本レポートで開示する内容は以下の通りです。シナリオ分析については、利用可能な自然関連シナリオの充実状況等を踏まえつつ、今後随時検討、開示していきます。

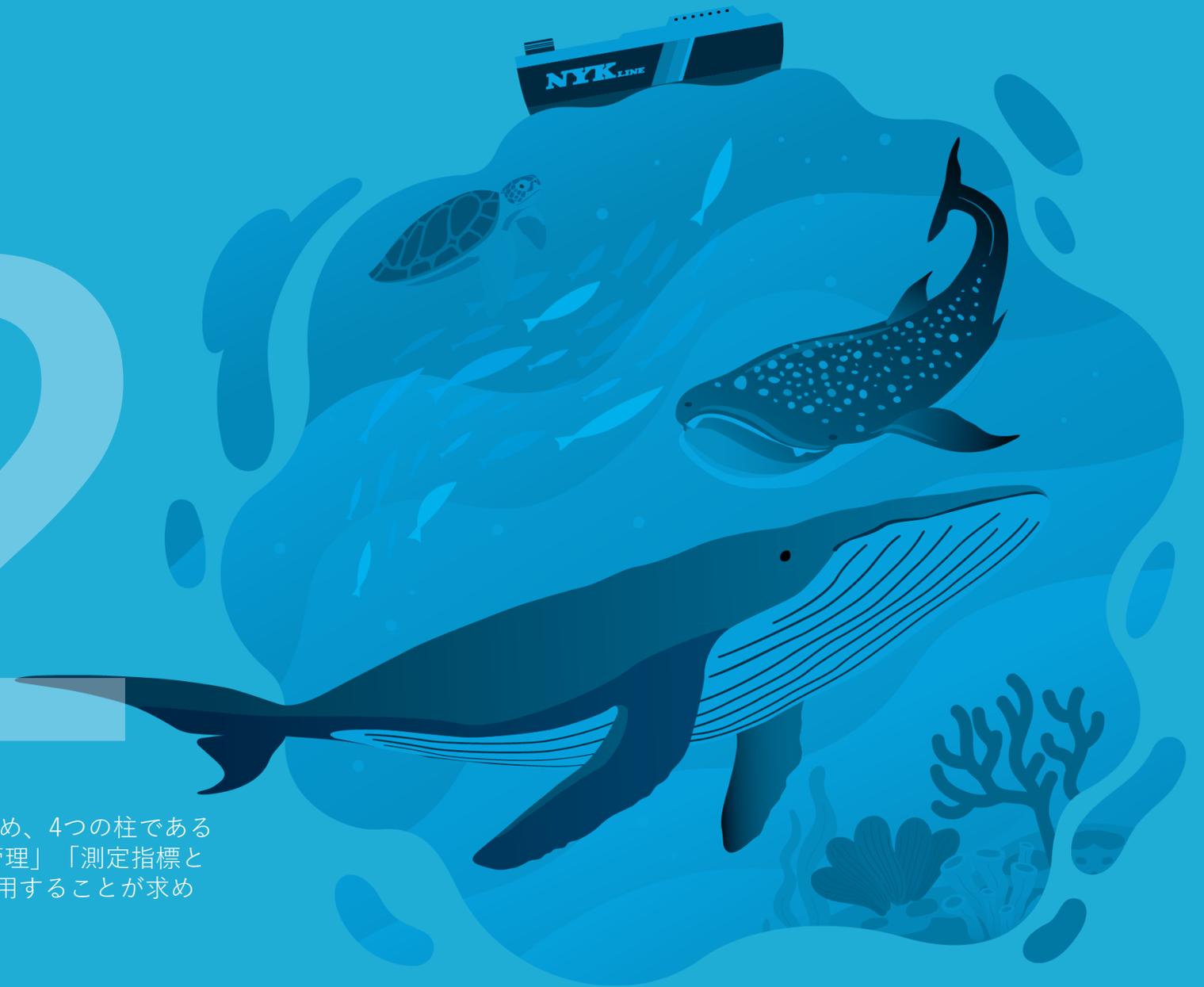
■表1：開示内容の概要

TNFD提言における「4つの柱」	開示が推奨されている主な項目（太字：本レポートで対応）	
ガバナンス	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自然関連の依存・インパクト、リスク・機会（以下、自然関連課題）に関する取締役会の監督 ✓ 自然関連課題の評価と管理における経営者の役割 ✓ 先住民族、地域社会と影響を受けるステークホルダーに関する人権方針とエンゲージメント 	
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自然関連課題の特定 ✓ 自然関連課題が事業・戦略・財務計画に与える影響 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ シナリオを考慮した戦略のレジリエンス（シナリオ分析） ✓ 企業活動における優先地域
リスクとインパクトの管理	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 直接操業における自然関連課題を特定・評価・優先順位付けするためのプロセス ✓ 上流・下流における自然関連課題を特定・評価・優先順位付けするためのプロセス 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自然関連課題を管理するためのプロセス ✓ 上記プロセスの全社的リスク管理プロセスへの統合
測定指標とターゲット	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自然関連のリスク・機会を評価・管理するための測定指標 ✓ 自然関連の依存・インパクトを評価・管理するための測定指標 ✓ 自然関連課題を管理するためのターゲット、ターゲットに対する進捗・実績 	

022

一般要件

TNFD提言では、開示情報に一貫性を持たせるため、4つの柱である「ガバナンス」「戦略」「リスクとインパクトの管理」「測定指標とターゲット」に対し、6項目からなる一般要件を適用することが求められています。

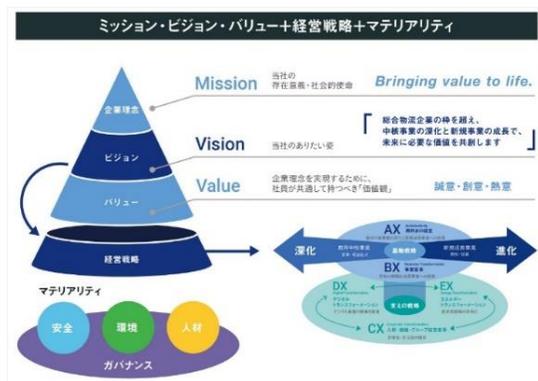


一般要件

【1.マテリアリティの適用】

当社グループは、ステークホルダーの期待や、事業活動による社会的な影響の大きさの観点から、ガバナンスを土台に「安全」「環境」「人材」をマテリアリティとしています。とりわけ「環境」に関しては「海洋・生物多様性保全」を重要テーマの一つとして掲げています。自然関連課題の特定については、当社グループの自然への依存・インパクトを把握した上で、当社グループにとってのリスク・機会の大きさの観点から重要課題を特定しています。

■図1：当社グループのミッション・ビジョン・バリュー＋経営戦略＋マテリアリティ



【2.開示の範囲】

本レポートでは、当社グループの中核事業の一つである外航海運業及びその上下流のバリューチェーンを対象にした自然関連課題の評価結果、航行海域における優先地域分析の結果を開示しています。

シナリオ分析を踏まえたリスク・機会の把握や、重要な自然関連課題が存在する外航海運業以外の事業における分析は、今後検討を進める予定です。

【3.自然関連課題がある地域】

本レポートでは、外航海運業に焦点を当てたロケーション分析を実施しました。分析は当社及びグループ会社*の船舶が航行する海域全体を対象として実施し、2023年7月から2024年6月までの船舶（短期傭船及びTC OUT船（貸船）は除く）の位置情報に基づき、自然関連課題のある地域を特定しています。また、分析に使用したデータの詳細は「戦略」における「優先地域分析」で述べています。

*グループ会社：NYKバルク・プロジェクト株式会社、NYK BULKSHIP (ASIA) PTE. LTD.、NYK BULKSHIP (ATLANTIC) N.V.、NYK BULKSHIP (KOREA) CO., LTD

【4.他のサステナビリティ関連の開示との統合】

今後、自然関連課題に関しては、他の開示物との整合を取りながら統合的な開示を検討していく予定です。

【5.検討される対象期間】

当社グループはGBFのターゲットを尊重し、「J-GBF ネイチャーポジティブ宣言」を発表しています。それらの目標年を考慮し、リスク・機会の特定において、対象期間を以下のように設定して検討を行っています。

- ・中期：2030年ミッション 「ネイチャーポジティブ実現」
- ・長期：2050年ビジョン 「自然と共生する世界」

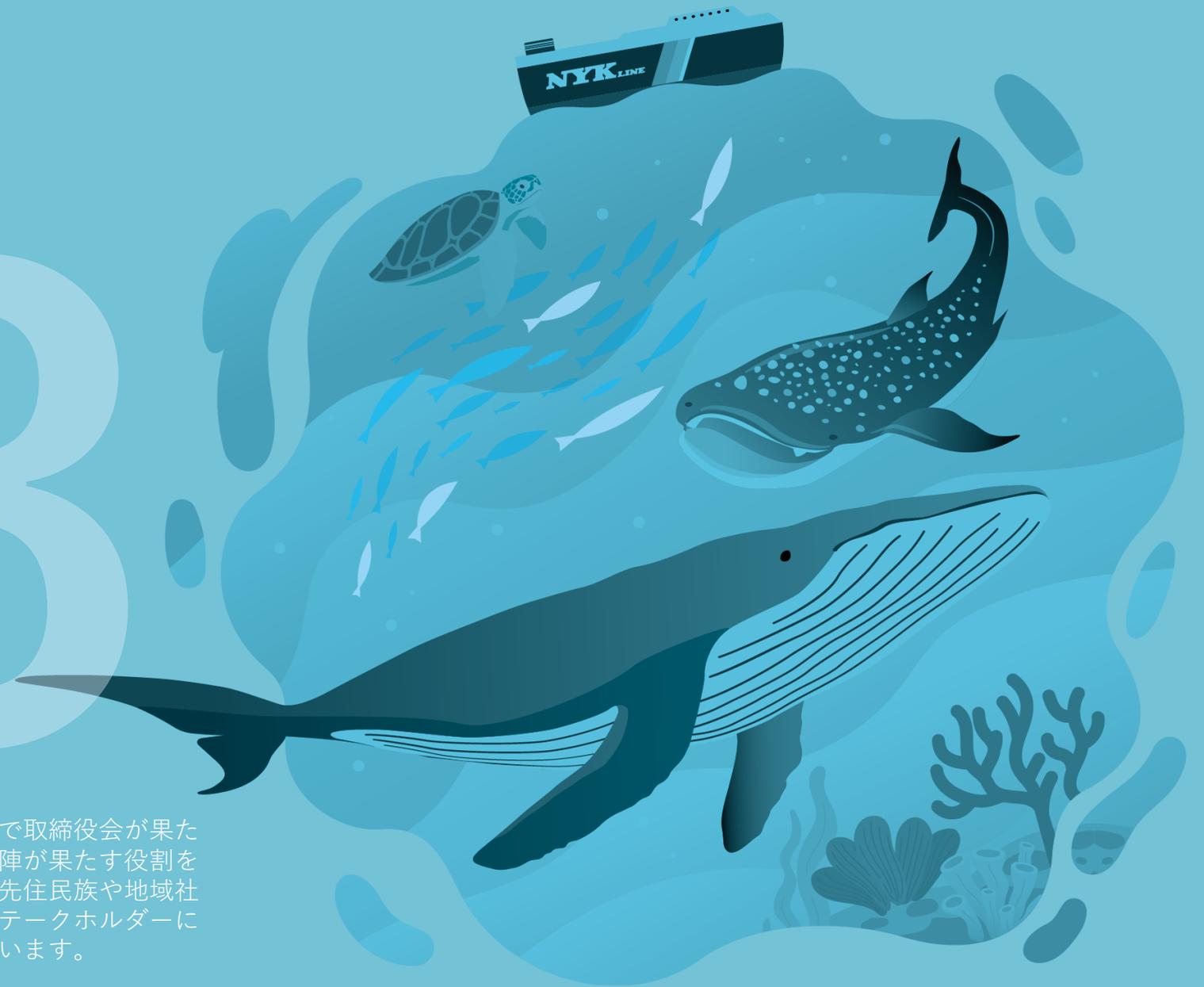
【6.先住民族、地域社会と影響を受けるステークホルダーとのエンゲージメント】

後述する「ガバナンス」における「人権方針及び人権マネジメントプロセス」に記載の通り、当社グループでは、国際規範等に基づいて「日本郵船グループ人権方針」を策定し、人権デュー・ディリジェンスを実施しています。

03

ガバナンス

「ガバナンス」では、自然関連課題を監督する上で取締役会が果たす役割や、それらの課題を評価・管理する上で経営陣が果たす役割を説明することが求められています。また自然資本は先住民族や地域社会と密接に関連していることから、それらを含むステークホルダーに対する組織の人権方針とエンゲージメントを示しています。



ガバナンス

自然関連課題に関するガバナンス体制

当社グループではサステナビリティ経営を実装していく組織として、サステナビリティ戦略本部を設置しています。サステナビリティ戦略本部は各本部を代表する執行役員・グループ長や外部有識者で構成されるサステナビリティ戦略委員会を招集します。サステナビリティ戦略委員会は、自然関連課題を含む様々なサステナビリティ課題について、部門横断的な視点から討議し、重要な事項に関してはサステナビリティ戦略本部から経営会議へ付議します。

取締役会は自然関連課題を含むサステナビリティ課題について報告を受けるとともに、経営会議における審議を経て取締役会での決議を要する事項について、決議します。当社グループは中長期的な企業価値向上のために、これらの課題に積極的・能動的に取り組む体制を確立し、企業の持続的な成長に資するよう、取締役会が監督を行っています。

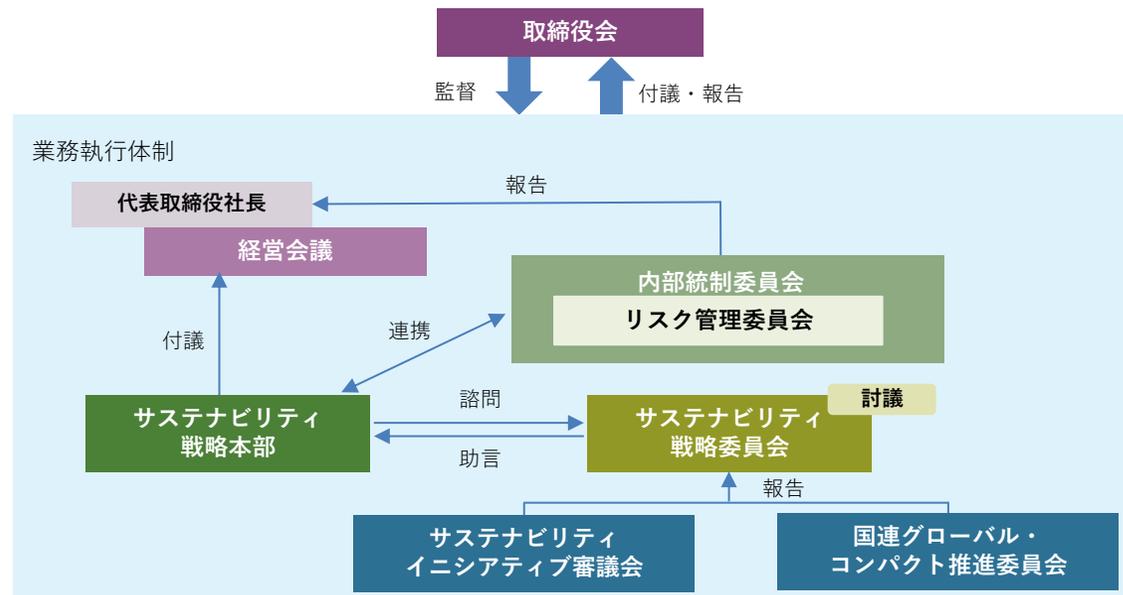
さらに、サステナビリティ戦略本部はリスク管理委員会と連携し、気候変動を含めた自然関連リスクを管理し、リスク管理委員会が全社的なリスクに統合の上、取締役会へ年2回報告しています。

なお、当社グループの定める役員報酬制度である業績連動型株式報酬制度において、サステナビリティに関する考え方を踏まえた当社グループ独自のサステナビリティ指標を組み込み、経営陣の責任を明確にしています。

また、取締役会においては5名（71%、監査等委員である取締役を除く）がサステナビリティに関する知見を有しています。

[関連リンク](#) > [業績連動型株式報酬制度](#)

■図2：ガバナンス体制図



サステナビリティ戦略本部の役割

- サステナビリティ経営の方針策定/目標設定/KPI管理
- サステナビリティ経営の実装を主導

サステナビリティ戦略委員会の役割

- 全社的なサステナビリティ課題について部門横断的な議論
- 方針、具体的な対応策の策定
- 事業に紐づくサステナビリティ課題の議論・最新情報の共有

サステナビリティイニシアティブ審議会の役割

- 社員から提案された、社会課題解決に資する案件につき審議

国連グローバル・コンパクト推進委員会の役割

- 当社グループにおける、国連グローバル・コンパクトに基づいた施策の推進と体制の整備

人権方針及び人権マネジメントプロセス

【日本郵船グループ人権方針】

当社グループは、自らのサプライチェーンを含む事業活動が直接的または間接的に人権へ負の影響を及ぼす可能性があることを理解し、人権リスクを重要リスクの一つと捉えています。2022年11月には、当社グループが人権を尊重するための指針として、国連「ビジネスと人権に関する指導原則」を基に「日本郵船グループ人権方針」を定めました。また人権に対する基本的な考え方として、国連の「国際人権章典」、「労働における基本的原則及び権利に関するILO宣言」、「OECD多国籍企業の行動指針」、「先住民族の権利に関する国際連合宣言」等の国際行動規範と国連グローバル・コンパクトの10原則を支持し、尊重します。

【人権デュー・ディリジェンス】

当社グループは人権への負の影響の特定とその防止・軽減のため、国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」に詳述される手順に従い、人権デュー・ディリジェンスを行っています。また、専門的知見を有する第三者機関からの定期的な助言を基に、ステークホルダー・エンゲージメントを行っています。具体的な内容は、当社グループWebサイト内「人権デュー・ディリジェンス」「ステークホルダー・エンゲージメント」をご参照ください。

【苦情処理メカニズム】

当社グループでは人権デュー・ディリジェンスの実施に加え、苦情処理メカニズムの構築に取り組んでいます。現在は当社グループの全従業員が使用できる内部通報制度をはじめとした複数の窓口を設置し、権利侵害の可能性のある相談に迅速に対応しています。さらに、取引先の従業員や地域コミュニティを含むあらゆるステークホルダーの皆さまを対象とする、人権・環境に関する懸念や相談に特化した多言語対応の窓口も設置しています。お問い合わせの受け付けに際しては、相談者のプライバシーを保護し、機密性を確保しています。

自然関連の提言活動・エンゲージメント

【提言活動・エンゲージメント】

当社グループは、海運業界の国際的なルール作りへ参画しています。国際海運全体の政策立案者であるIMOは、これまで海洋汚染防止条約（MARPOL条約）やバラスト水管理条約等、環境面でのルールメイキングを行ってきました。当社グループは日本船主協会の代表として、船主・オペレーターの立場から、船舶に対する環境規制の在り方や規制内容に関するIMOでの議論に積極的に参加しています。

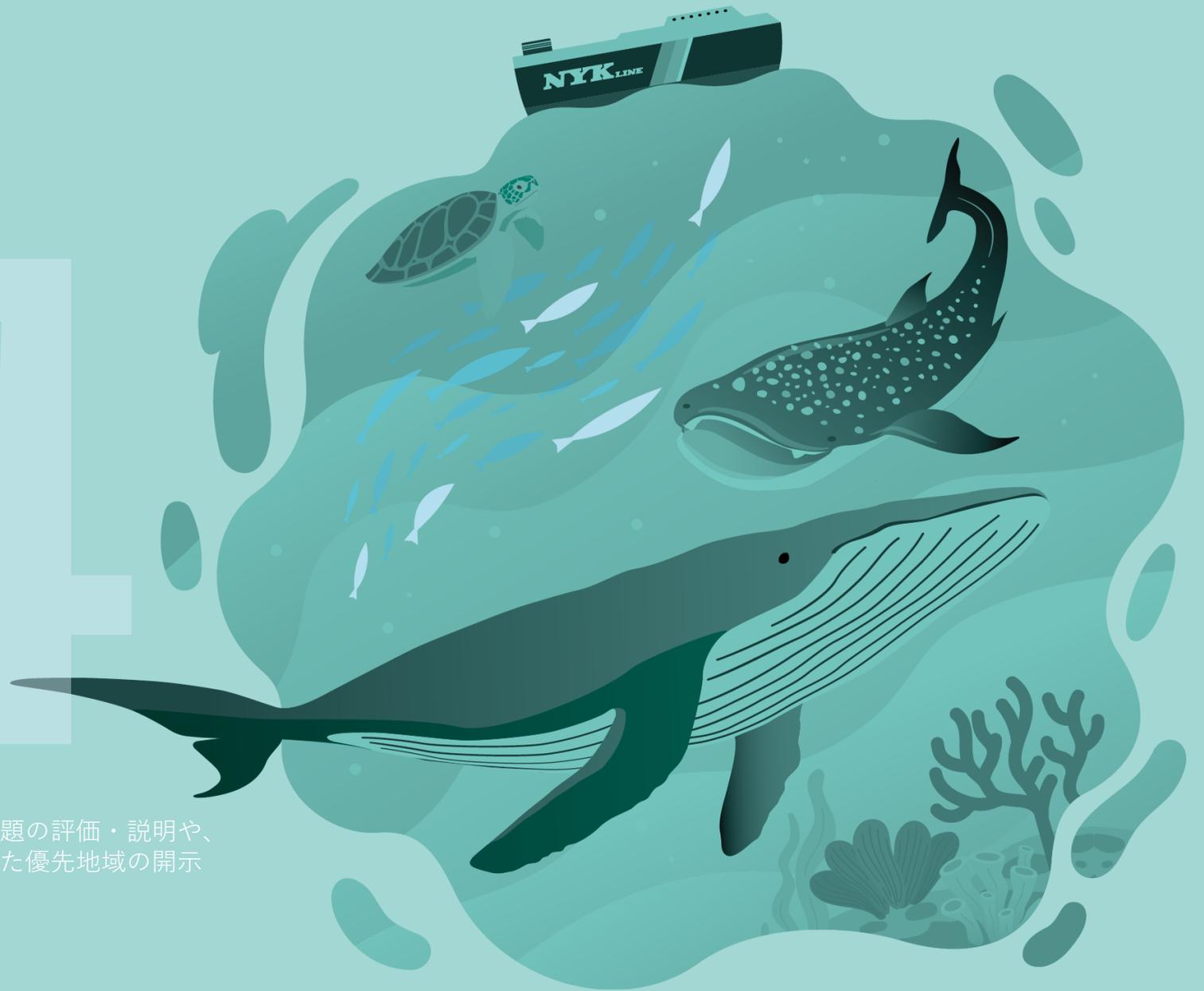
また当社グループは、2023年4月に日本の海運会社として初めて「持続可能な開発のための世界経済人会議（WBCSD：World Business Council for Sustainable Development）」に加盟しました。WBCSDでは、緊急に行動が必要なテーマを「気候変動」「自然環境破壊」「不平等の拡大」の3つとし、国際連合の関連機関や各国政府、NGO等に働きかけを行っています。

政策立案者や業界団体へのエンゲージメントに際しては、当社グループの関連する自然関連戦略との整合性を精査し、エンゲージメント実施要否の決定を行っています。

関連リンク > [日本郵船グループ人権方針](#) > [人権デュー・ディリジェンス](#)
> [ステークホルダー・エンゲージメント](#)

04 戦略

「戦略」では、特定したマテリアルな自然関連課題の評価・説明や、自然関連リスクへの対応策、評価の結果から得られた優先地域の開示が求められています。



戦略

自然への依存・インパクト

本レポートでは外航海運業に焦点を当て、バリューチェーンの上下流、直接操業ごとに自然への依存・インパクトを整理し、その重要性を5段階で評価しました。評価にあたってはまず関連するセクターを特定した上で、国連環境計画世界自然モニタリングセンター（UNEP-WCMC）等が開発したツールである「ENCORE」を参考にセクター別に評価付けし、直接操業・下流の一部セクターについては実態に即して重要性の評価を調整しました。

【依存の主な内容】

- 造船：鋼材の素となる鉄鉱石の調達において、自然災害を抑制する洪水・暴風雨の緩和や降雨パターンの調整、地球規模の気候調節機能、廃水等の汚染浄化機能に依存しています。
- 船舶の運航：マングローブ・サンゴ礁による洪水・暴風雨の緩和機能に依存しています。また、海流パターンの変化や気象・海象の激甚化の緩和において、気候調節機能に依存しています。
- 港湾：インフラの被災を抑制する洪水・暴風雨の緩和や気候調節機能に依存しています。
- 解撤・解体：作業の遅延や労働災害を防止するための気候調節機能、解体時に発生する固形廃棄物の浄化機能に依存しています。

■表2：自然への依存

生態系サービスへの依存 **VH** Very High (とても高い) **H** High (高い) **M** Medium (中程度) **L** Low (低い) **VL** Very Low (とても低い)

事業名	バリューチェーン	関連するセクター	依存している生態系サービス												
			供給サービス			調整・維持サービス									
			淡水資源	その他の供給サービス	土壌・堆積物の保持	洪水・暴風雨の緩和			降雨パターンの調整	地球規模の気候調節	固形廃棄物の浄化	大気浄化	水質浄化	その他の調整・維持サービス	
外航海運業	上流	燃料調達	原油	M	-	M	M	H	M	-	H	L	M	H	L
			天然ガス	L	-	L	M	H	L	-	H	L	M	VL	L
		造船	鉄鉱石（鋼材）の調達	H	VL	M	H	H	M	VH	H	L	M	VH	L
			船舶の建造	L	-	M	M	M	M	-	VL	-	L	-	-
			船舶関連機器の製造	M	-	L	M	M	M	VL	VL	L	L	M	VL
		衛星通信事業	VL	-	M	L	M	M	VL	VL	-	-	-	-	
	損害保険	VL	-	VL	VL	VL	VL	-	VL	-	-	-	-		
	直接操業	船舶の運航	L	-	L	M	H	H	M	VH	L	VL	M	VL	
		保守・メンテナンス	M	-	L	M	M	M	VL	M	-	L	-	VL	
		下流	港湾	港湾サービス	L	-	L	M	H	M	VL	M	-	VL	-
荷役				VL	-	L	VL	VL	L	VL	M	-	VL	-	VL
港湾ロジスティクス	VL		-	L	VL	VL	L	VL	M	-	VL	-	VL		
解撤・解体	M	-	M	L	L	L	VH	M	H	M	M	VL			

【インパクトの主な内容】

- 燃料調達：原油・天然ガスともに、採掘による淡水域・海洋域の利用、GHG排出、大気汚染物質の排出、土壌・水質汚染、生態系のかく乱等で自然へインパクトを与える可能性があります。
- 造船：鉄鉱石の調達において、採掘による淡水域・海洋域の利用、資源利用、固形廃棄物による汚染、土壌・水質汚染、生態系のかく乱等で、自然へインパクトを与える可能性があります。また船舶の建造・船舶関連機器の製造においては、大気汚染物質の排出、使用する塗料等による土壌・水質汚染、騒音・悪臭による生態系のかく乱により、自然への潜在的なインパクトが大きいと言えます。
- 船舶の運航：運航時の海洋域の利用、GHG排出、水中騒音や海洋生物との衝突による生態系のかく乱、バラスト水や船体付着生物による侵略的外来種の導入等で、自然へのインパクトが大きいと評価しました。

また硫黄酸化物（SOx）、窒素酸化物（NOx）等の排出による大気汚染、船底防汚塗料・燃料・貨物の流出による海洋汚染等のインパクトも大きいと評価しています。

- 港湾：インフラの建設による土地利用変化や占有、船底の洗浄やバンカリング（燃料供給）による土壌・水質汚染、停泊時の侵略的外来種の導入等で自然へのインパクトが大きいと評価しました。
- 解撤・解体：作業時に発生する廃棄物による汚染や有害物質の漏出による土壌・水質汚染、騒音・光害によるかく乱等で、自然へのインパクトが大きいと評価しました。また、それ以外にもビーチング*による海洋域の利用等、適切な作業がなされなかった場合は広く自然へインパクトを与える可能性が高いと認識しています。

*ビーチング：船を砂浜に乗り上げさせ、その場で解体する方式

■表3：自然へのインパクト

自然へのインパクト **VH** Very High (とても高い) **H** High (高い) **M** Medium (中程度) **L** Low (低い) **VL** Very Low (とても低い)

事業名	バリューチェーン	関連するセクター	インパクト要因												
			土地・淡水域・海洋利用変化			気候変動	資源利用/回復		汚染/汚染除去			侵略的外来種			
			土地利用	淡水域利用	海洋域利用	GHG排出	水使用量	その他資源	固形廃棄物	大気汚染物質 (GHG除く)	土壌・水質汚染	かく乱	生物学的変容		
外航海運業	上流	燃料調達	原油	L	VH	VH	H	L	-	M	H	VH	VH	L	
			天然ガス	L	H	H	H	M	-	M	H	H	H	VL	
		造船	鉄鉱石（鋼材）の調達	M	H	H	M	L	H	VH	M	H	H	H	VL
			船舶の建造	-	-	-	L	L	-	L	L	H	H	-	
			船舶関連機器の製造	L	-	-	M	M	-	L	H	M	M	-	
	直接操業	衛星通信事業	VL	L	-	L	VL	-	VL	VL	-	M	-		
		損害保険	L	-	-	L	VL	-	VL	VL	L	L	-		
		船舶の運航	-	-	VH	VH	L	-	M	H	H	VH	VH		
		保守・メンテナンス	港湾サービス	L	-	L	L	M	-	M	L	M	L	-	
			荷役	H	VL	M	M	L	-	L	L	H	VL	-	
下流	港湾	港湾サービス	H	VL	M	M	L	-	L	L	H	VL	-		
		荷役	H	VL	VL	M	L	-	L	L	L	VL	H		
		港湾ロジスティクス	L	-	-	M	L	-	L	L	VL	-	-		
		解撤・解体	M	M	M	M	M	-	VH	M	H	VH	M		

自然関連のリスク・機会

依存・インパクトの評価結果を踏まえ、外航海運業においてリスク・機会の大きさが中程度以上と特定した自然関連リスク・機会は表4-1、4-2の通りです。

なお、リスクと機会は表裏一体であると認識していますが、本レポートにおいてはリスクを重点的に開示しています。機会は特筆すべき項目のみを表の最後に記載します。また、リスク顕在化の想定時間軸は、中期：2030年、長期：2050年としています。

■表4-1：主な自然関連のリスク・機会

リスク分類		関連する主な自然への 依存・インパクト	事業への影響	主な財務影響等	リスクの 大きさ	時間軸		主な対応策
						中	長	
物理的 リスク	急性	【依存】 気候調節、暴風雨の緩和、 降雨パターンの調整	異常気象・海象の頻発と激甚化による船舶の運航への影響、貨物損傷・流出、港湾インフラの毀損	【費用】 操業時間増加・保険料高騰等 【評判】 貨物損傷・流出による社会的評価の低下	中	●	●	<ul style="list-style-type: none"> 事業継続計画（BCP）の策定 当社グループ独自の船舶マネジメントシステムを用いた最適な航路の選択 重大事故対応訓練の実施 船舶運航状態のリアルタイム把握
	慢性	【依存】 気候調節	気候変動等による長期的・慢性的な海象の変化に起因する港湾環境の悪化や使用制限、貨物の需給地変化	【費用】 操業時間増加 【収益】 貨物需給地の変化等による荷動きの変化	中		●	
		【依存】 水質浄化 【インパクト】 気候変動、水質汚染	海水温の上昇や海洋の富栄養化に伴う船内設備の汚損頻度増加、船体付着生物の増加	【費用】 船舶維持管理費用の増加	中		●	<ul style="list-style-type: none"> 船体付着生物、船底防汚塗料等の適正管理 国際・地域規制に関する最新情報の収集と規制の遵守 フィリピン「河川回復プロジェクト」への参画
		【依存】 水供給、水流調整、 気候調節	運河における水不足による船舶の運航への影響	【費用】 操業時間増加	中	●		<ul style="list-style-type: none"> 各運河を管理する行政機関とのエンゲージメント実施
		【依存】 気候調節 【インパクト】 気候変動、生態系のかく乱	海洋大型生物の生息域の変化による海洋大型生物との衝突リスクの増加	【費用】 操業時間増加 【評判】 評判の低下 (未対応の場合)	中		●	<ul style="list-style-type: none"> 海洋大型生物の重要な生息地に関する情報収集 船舶の減速航行プログラムへの参加
移行 リスク	規制	【インパクト】 海洋域の利用、水質汚染、 大気汚染、生態系のかく乱、 外来種の導入	海洋保護区や生物多様性上の重要地域の拡大や、当該地域での航行ルールの厳格化（航行回避/速度制限水域等）	【費用】 操業時間、対応費用の増加	大	●		<ul style="list-style-type: none"> 保護地域等の最新情報の収集 IMO 海洋環境保護委員会（MEPC）への参画 要注意地域の特定、リスク評価の実施 当社グループ独自基準による安全管理の実施
		【インパクト】 海洋域の利用、水質汚染、 大気汚染、生態系のかく乱、 外来種の導入	国際/各国/地域規制の強化 ・船体付着生物管理規制 ・バラスト水管理条約 ・船底防汚塗料条約 ・水中騒音低減ガイドライン ・シップリサイクル条約 ・スクラバー規制 ・外来種管理規制 等	【費用】 操業時間、対応費用の増加 【収益】 船舶需給の変化に伴う市況の不安定化 【費用・評判】 罰金、制裁措置 (未対応の場合)	大 中	● ●		<ul style="list-style-type: none"> 国際/各国/地域規制に基づく対策の実施 (例：バラスト水の適正管理、特定海域での減速航海、船体付着生物の管理、カリフォルニア州でのCARB*規制対応のための排気ガス回収・処理等) IMOの規制策定プロセスへの参画 シップリサイクルの条約発効に先立った解散プロセス管理の実施 <p>* CARB規制：カリフォルニア州大気資源局が同州に寄港する船舶に定める排気ガス規制</p>

■表4-2：主な自然関連のリスク・機会

リスク分類	関連する主な自然への 依存・インパクト	事業への影響	主な財務影響等	リスクの 大きさ	時間軸		主な対応策	
					中	長		
移行 リスク	規制/ 市場/ 評判	【インパクト】 気候変動、大気汚染	規制強化等による持続可能な燃料需要の 急増、価格高騰、資源獲得競争の発生	【費用】 燃料コスト等の操業費用 増加 【費用・評判】 罰金、評判低下 (対応不可の場合)	中	●	<ul style="list-style-type: none"> 燃料調達地域の分散、燃料消費量削減 代替燃料使用に向けた研究開発の推進 	
	技術	【インパクト】 気候変動、大気汚染、 生態系のかく乱	環境負荷の小さい船舶の開発・発注のた めのコスト増加	【費用】 R&D費用、船舶の調達コスト 増加	中	●	<ul style="list-style-type: none"> 代替燃料使用に向けた研究開発の推進 代替燃料船の建造隻数の拡大 当社グループ独自のビルジシステムの採用等、海洋汚染 防止技術の採用 	
	評判	【インパクト】 陸域・海洋域の利用、 水質汚染、大気汚染	解撤・解体段階や燃料調達等のサプライ チェーン上での自然関連課題の顕在化、 規制強化	【評判】 社会的批判による評判低下	中	●	●	<ul style="list-style-type: none"> 解撤プロセス管理の実施 「日本郵船グループ サプライヤー行動規範」策定と公開 燃料調達地における自然・人権関連リスクの考慮
	評判/ 賠償 責任	【インパクト】 海洋域の利用、水質汚染	油濁、貨物流出等、海難事故の発生によ る批判、賠償責任の発生	【評判】 社会的批判による評判低下、 社員の士気低下 【費用】 罰金、汚染除去費用等の発生、 貨物輸送の遅延・不能による 賠償、保険料の高騰	中 大	● ●	● ●	<ul style="list-style-type: none"> 当社グループ独自の安全規格によるアセスメントの実施 安全性の高い船体構造の採用 安全推進キャンペーンの実施
機会分類	関連する主な自然への 依存・インパクト	事業への影響	主な財務影響等	機会 の 大きさ	時間軸		主な対応策	
ビジネス パフォーマンス	【インパクト】 全般	サステナブルな輸送サービスに対する顧 客ニーズの増加による市場競争力の向上	【収益】 輸送シェアの増加 【評判】 評判の向上	大		●	<ul style="list-style-type: none"> LNG燃料船の調達、アンモニア燃料船の開発等気候変動 を含む自然資本課題への取り組み 当社グループの環境関連情報の発信 	
	【インパクト】 全般	金融機関による投融資判断のあり方の変 化による資金調達力の向上	【資本と資金調達】 資金調達力の向上	中		●	<ul style="list-style-type: none"> 各国政府に対するエンゲージメント、各イニシアティブ への参画を通じた多様なステークホルダーとの関係構築 	
	【インパクト】 全般	ネイチャーポジティブ経済への移行に伴 う産業、製品需給等の構造変化	【収益】 荷動き変化や新たな事業機 会の獲得による収益の増加	大		●	<ul style="list-style-type: none"> 将来の荷動き変化予測を踏まえた既存事業の強化、新規 成長事業の開拓 	

リスク・機会に関する取り組み

【NAV9000による安全運航担保と環境保護】

当社グループは、1998年より独自の安全基準「NAV9000」に基づく安全運航推進活動を展開しています。「NAV9000」は、乗組員・運航船舶の安全確保と環境保護の責任を果たすことを目的に、国際条約、業界基準ならびに業界のグッドプラクティスをはじめ、これまで当社グループが蓄積してきた事故の再発防止策、お客さまの要求事項等約1,500項目が集約された独自の安全基準です。運航船舶約700隻すべてに展開し、この基準に沿って年間約200隻の船舶、約20社の船主・船舶管理会社のアセスメントを実施しています。なお、NAV9000による安全推進活動については、日本海事協会よりISO9001の認証を受けています。2026年4月からは、長年にわたり蓄積してきたノウハウおよび事故防止の知見を基盤に、運航者としての視点から安全品質のさらなる向上を図ります。「伴走」と「共創」を軸とした対話を通じ、「NAV9000 Plus」として各種取り組みを一層強化してまいります。

【バラスト水管理条約への対応】

船舶が航行時のバランスを取るために船内に貯留するバラスト水（海水）は、貨物を揚げる際に船内に注入し、貨物を積む際に排出します。バラスト水は船舶の航行に欠かせない一方で、水生生物の越境移動を引き起こし海洋環境へ悪影響を与える可能性があります。これを防止する目的で、IMOはバラスト水管理条約を2017年9月に発効しました。この条約では、バラスト水に混入する水生生物の処理を行うバラスト水処理装置の順次搭載を義務付けています。当社グループは、計画的にバラスト水処理装置の搭載を進めた結果、2024年に当社グループ支配船の全船へ搭載が完了しています。

【ビルジシステムの構築】

船舶の運航に伴い機関室等の底につゆ、漏洩水、油等の油水混合物（ビルジ）が発生します。当社グループでは、ビルジの発生量を大幅に削減できる独自の仕組みを1996年に考案し、当社グループ所有船に採用してきました。当社グループは海運業界の環境先進企業としてこのコンセプトを世界に広げるべく、日本政府に働きかけ、日本政府よりIMOに提案し、2006年3月に国際的なガイドラインとして採択されました。

【海洋マイクロプラスチックへの取り組み】

当社と千葉工業大学は、2020年より5mm以下のマイクロプラスチックを主とした海洋プラスチックの分布状況を明らかにするため、世界に先駆けて全海域を対象として海洋調査に取り組んできました。当社グループが持つ運航船ネットワークを活用した外洋のマイクロプラスチックのサンプルは、これまでに120カ所を超える地点で採取され、千葉工業大学亀田研究室で分析後、世界海洋プラごみマップとしてウェブサイトで開催されています。

【フィリピンでの河川回復プロジェクト】

当社グループは、フィリピンの大手複合企業であるサンミゲル・コーポレーションが取り組んでいる「河川回復プロジェクト」に賛同し、2021年から5年間で総額150万ドルを寄付しました。フィリピンの河川には年間約36万トン以上のプラスチックごみが廃棄され、大きな環境問題となっています。中でもパシッグ川とタラハン川は最も汚染が深刻で、浚渫と回復を進める本取り組みは、フィリピンの環境問題の改善と海洋プラスチックの減少につながると考えられます。当社グループの寄付金は、これらの河川の浄化作業に使用される一部の重機の購入に充てられており、寄贈された重機は日本からフィリピン国内まで当社グループで一貫輸送しています。

なお、後述する「要注意地域の評価結果」においても、フィリピン近海の海洋プラスチック濃度は高いと評価されています。本プロジェクトの詳細は特集「海への恩返し」における「環境・社会課題解決に向けたフィリピンでの河川回復への関与」に記載しています。

【北米西岸でのクジラ保護のための減速航海】

当社グループは米国カリフォルニア州ロングビーチ港 港湾局が実施している減速航海プログラム「グリーンフラッグ」に参加しています。このプログラムは、大気汚染防止とクジラ保護のために、サンタバーバラ海峡とサンフランシスコ・ベイエリアの指定された海域内で、10ノット以下での減速運航を奨励するものです。当社グループは指定された海域において減速航行し、例年85%以上の高い順守率を維持しています。

優先地域分析

TNFDは、直接操業やバリューチェーン上で関わりのあるロケーションにおいて、優先地域の特定と開示を求めています。優先地域は、生物多様性の重要性等、TNFDが示す基準に該当する「要注意地域」と組織が重要な自然関連課題を特定した「マテリアルな地域」を指します。本レポートでは要注意地域に着目して開示します。

本レポートでは外航海運業における要注意地域の特定や海域ごとの特徴を把握するため、2023年7月から2024年6月までの船舶（短期傭船及びTC OUT船（貸船）は除く）の位置情報に基づいて航行海域の分析・評価を下記の手順に沿って行いました。

1. 船舶の位置情報の集積：図3で示された通り、船舶の位置情報を示すタイムスタンプ*データを全世界の航行エリアで集積しました。

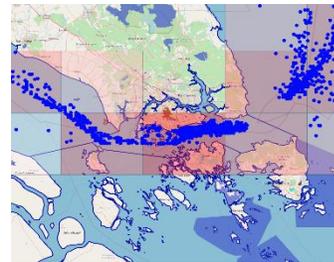
2. 航行密度の算定：タイムスタンプデータを約50km x 50kmの格子に集約し、航行密度に応じて格子を赤くハイライトしました。

3. 指標の選定：TNFDの示す基準やバイオームガイダンスに沿って、特別敏感海域（PSSA）やMARPOL条約対象海域を含む海洋を評価するための指標を表5の通り選定しました。

4. 分析：保護地域と船舶の位置情報を重ね合わせた上で、各種指標を用い、航路の分析を行いました。分析にあたっては、対象海域を沿岸と外洋に分けて実施しました。

5. 結果の整理・評価：結果の整理においては国際水路機関（IHO）の区分を用いて海域ごとに集約の上、各種指標をスコアリングし、それぞれの海域の特徴を評価しました。なお日本の排他的経済水域（EEZ）は当社グループにとって航行頻度も高いことから、特に重要であると考えたため、IHOの海域区分とは切り分けて評価しています。

■図3：タイムスタンプデータ一例



* タイムスタンプ：特定の時間における特定の船舶の位置情報

6. 要注意地域の選定：1～5の手順を通じた評価結果と航行密度を加味して、要注意地域の選定を行いました。また、IHO区分では示しきれない、要注意（厳格な保護地域との近接、希少種の高い絶滅リスクの存在等）地域を追加で選定しました。

本分析の結果、要注意地域として特定された海域は、次のページをご参照ください。

■表5：分析に使用した指標一覧

要注意地域の基準	視点	分析に用いた指標
生物多様性の重要性	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 保護されているエリア ✓ 生物多様性上の重要性が認識されているエリア ✓ 希少種・固有種が生息しているエリア ✓ 絶滅危惧種の生息地に近接しているエリア 	保護地域（WDPA）
		生物多様性重要地域（KBA）
		生態学的・生物学的に重要な海域（EBSAs）
		特別敏感海域（PSSA）
		MARPOL条約対象海域
		重要な海洋哺乳類地域（IMMA）
		マングローブ、サンゴ、海藻・海草の分布
STAR _T 指標**		
生態系の十全性	✓ 生態系の十全性の高さ	原生的な海域（Marine Wilderness）
生態系サービス供給の重要性	✓ 地域において、生態系サービス供給の重要性が高いエリア	先住民・地域コミュニティ（IPLC）
		漁獲量（商業/非商業）
		サンゴ礁の経済的価値（Coral Reef Tourism Value）
水の物理的リスク	✓ 物理的な水リスクが高いエリア	水の汚染指標（Clean Water）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 接点を持つ生態系 ✓ バイオームガイダンス参照 ✓ プラスチック汚染 	機能的バイオーム（Functional Biome）
		排他的経済水域（EEZ）
		海洋生態系におけるプラスチック分布

** STAR_T指標：ある場所における特定の脅威の軽減と生息地の回復活動が、種の絶滅リスク軽減に貢献する可能性を定量化した指標

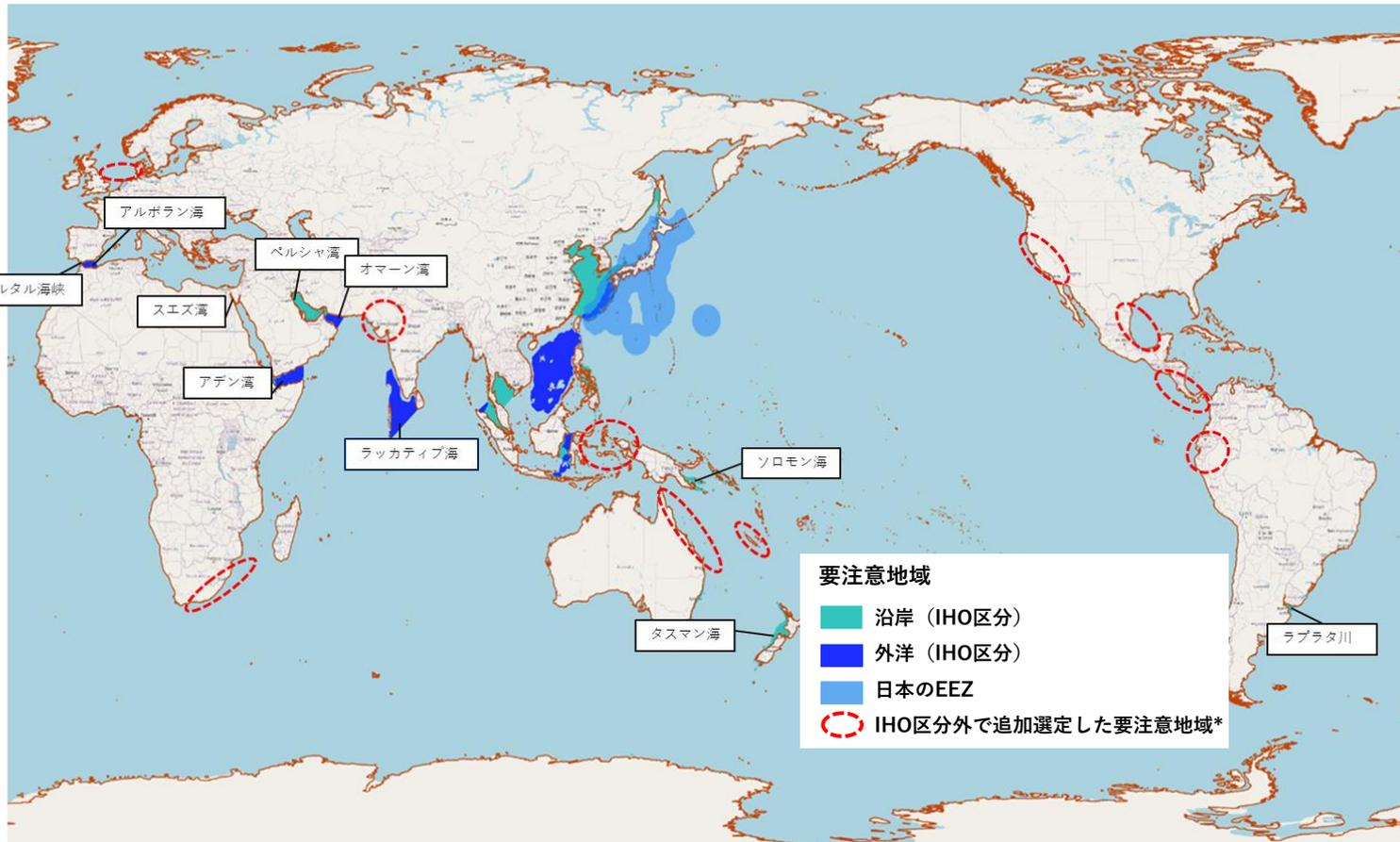
Turner, J.A., Starkey, M., Dulvy, N.K. et al. Targeting ocean conservation outcomes through threat reduction. npj Ocean Sustain 3. 4 (2024)

【要注意地域の評価結果-1】

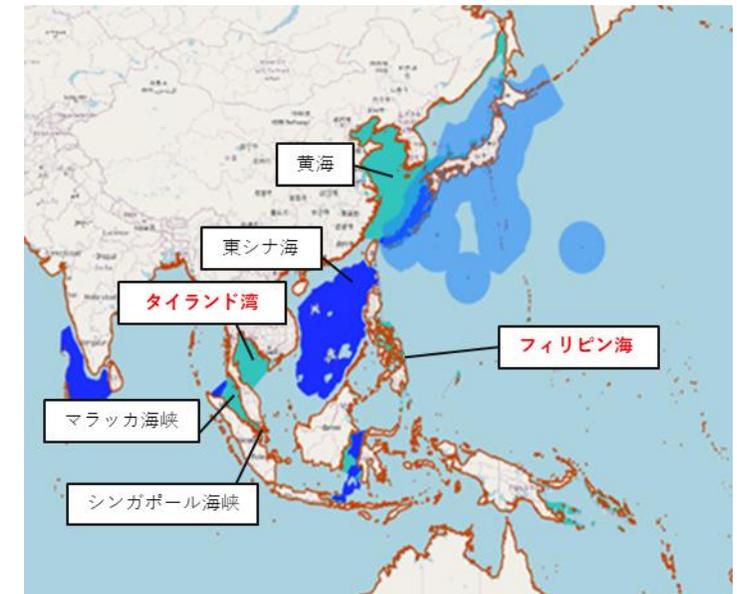
今回の評価における要注意地域の評価結果は、図4と図5のようになりました。要注意地域に選定された海域は「生物多様性の重要性」「生態系サービス供給の重要性」の観点から特に注意が必要であると評価されました。

特に沿岸は保護地域に指定されている海域も多く、重要な生態系が広く分布していることが判明しました。次ページでは、IHO区分における主要な要注意地域と分析に使用した指標や基準の評価結果を示しています。

■図4：要注意地域の評価結果



■図5：アジア拡大図



* IHO区分外で追加選定した要注意地域：
IHO区分では示しきれない、一定の航行密度があり要注意（厳格な保護地域との近接、希少種の高い絶滅リスクの存在等）なエリアを追加選定

【要注意地域の評価結果-2】

本分析により要注意地域に選定された海域の多くは、希少種*の絶滅リスクを示す STAR_T指標の値が大きく、漁業も盛んであることが判明しました。「生物多様性の重要性」、「生態系サービス供給の重要性」という2つの観点においては、特にシンガ

ポール海峡、ジブラルタル海峡、タイランド湾、日本近海が要注意地域だと判明しました。また、海洋汚染という観点からはラッカティブ海がより注意が必要だと評価されました。

*希少種：本レポートでは、国際自然保護連合（IUCN）の絶滅危惧種レッドリストに含まれる種と定義する

■表6：主要な要注意地域の評価結果

沿岸/ 外洋	海域名（IHO区分）	生物多様性の重要性			生態系の十全性	生態系サービス供給の重要性			水の物理的 リスク	プラスチック 分布（参考）
		保護地域 との近接	KBA/EBSAs/IMMA/ PSSA/MARPOLとの近接	STAR _T 指標	原生的な海域	先住民・地域 コミュニティ	漁獲量	サンゴ礁の 経済的価値	水の汚染指標	
沿岸	シンガポール海峡	●	KBA	●			●	●		●
	ジブラルタル海峡	●	KBA/IMMA/MARPOL	●		●	●			●
	マラッカ海峡		KBA/IMMA	●			●			●
	ペルシャ湾		KBA/MARPOL	●			●	●		●
	スエズ湾		KBA/IMMA/MARPOL	●			●			●
	オマーン湾		IMMA/MARPOL	●			●			●
	タイランド湾	●	-	●			●	●		●
	フィリピン海		KBA	●			●			●
	ソロモン海		KBA/EBSAs/IMMA	●						●
	ラプラタ川	●	IMMA	●			●			●
	黄海		KBA				●			●
	東シナ海	●	KBA	●			●			●
	タスマン海	●	KBA/IMMA	●						●
	外洋	アルボラン海		KBA/IMMA/MARPOL	●			●		
ラッカティブ海			IMMA				●		●	●
その他	日本近海	●	KBA/EBSAs	●			●	●		●

【要注意地域の評価結果例】

フィリピン近海において、当社グループ運航船の航行海域が世界自然遺産であり保護地域であるトゥバタハ岩礁海中公園と近接しており（図6の黄枠）、希少種の絶滅リスクが高く、哺乳類にとって重要な海域であるIMMAとの近接やマングローブ、サンゴ礁、海草の分布も確認されたことから、生物多様性において重要な海域だと言えます。さらに漁業も盛んなことから、生態系サービス供給の観点においても重要性が高いと言えます。

また当該地域において、海洋のプラスチック濃度指標*が高いことも確認されました。図6中では海洋プラスチックの濃度が高い海域ほど、紫色で示されています。国ごとの海洋へのプラスチック流出量を推計したMeijer et al. (2021)**によると、フィリピンが流出量で1位となっており、深刻な問題となっています。貨物の流出事故等を除けば、船舶は海洋プラスチックの主要な排出源ではありませんが、海洋環境を測る重要な指標として本指標を分析に含めています。

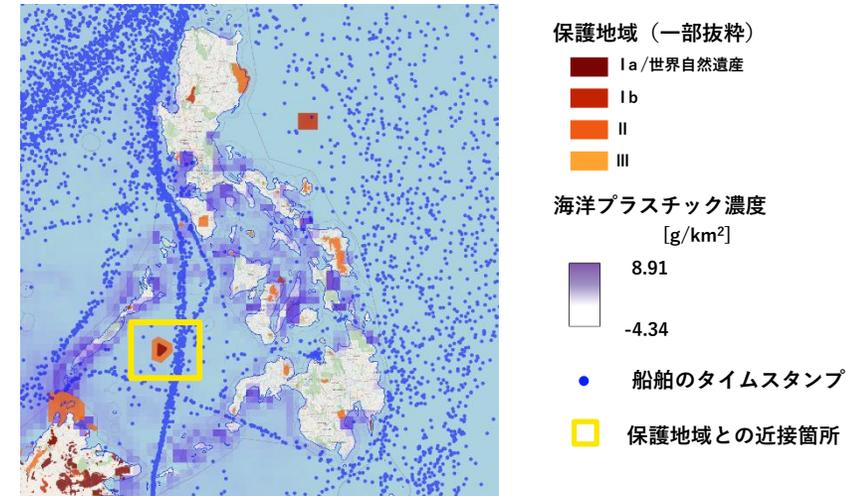
タイランド湾では、沿岸部における当社グループ運航船の航行海域がIUCN保護地域カテゴリ*** IIに分類されているムー・コ・サメット国立公園と近接しています（図7の黄枠）。また、希少種の絶滅リスクも高く、マングローブやサンゴ礁の分布も確認されたことから、総じて生物多様性において重要な海域だと言えます。さらに生態系サービス供給の重要性という観点においては、漁業の他に観光資源としてのサンゴ礁の価値も高い海域と判明しました。

* 出典：海洋のプラスチック濃度指標（Eriksen M, Lebreton LCM, Carson HS, et al. Plastic Pollution in the World's Oceans: More than 5 Trillion Plastic Pieces Weighing over 250,000 Tons Afloat at Sea. PLoS ONE 9 (2014)）

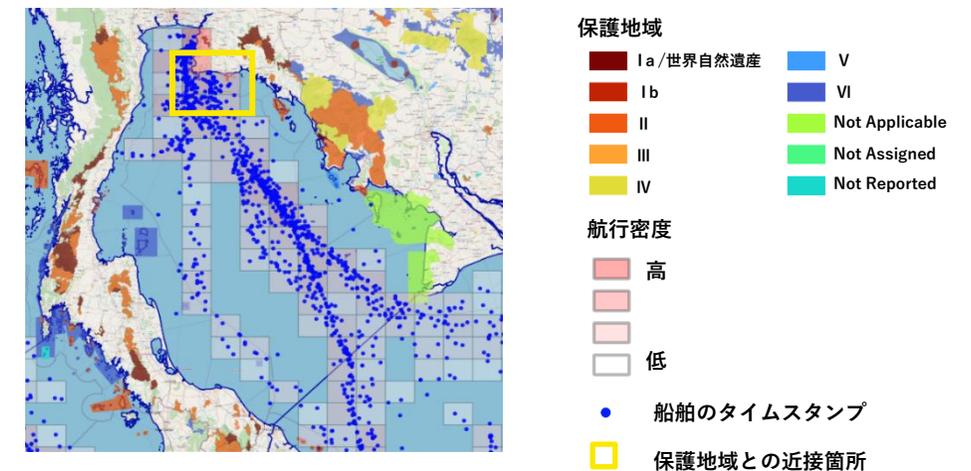
** 出典：Meijer et al. (2021)（Meijer L, Emmerik T, Ent R, et al. More than 1000 rivers account for 80% of global riverine plastic emissions into the ocean. Sci. Adv. 7, eaaz5803 (2021)）

*** IUCN保護地域カテゴリ：IUCNによって保護地域を分類するためのカテゴリであり、一般的に数字が小さいほどより厳格な保護地域

■ 図6：フィリピン周辺の保護地域、プラスチック濃度と船舶位置情報の分布

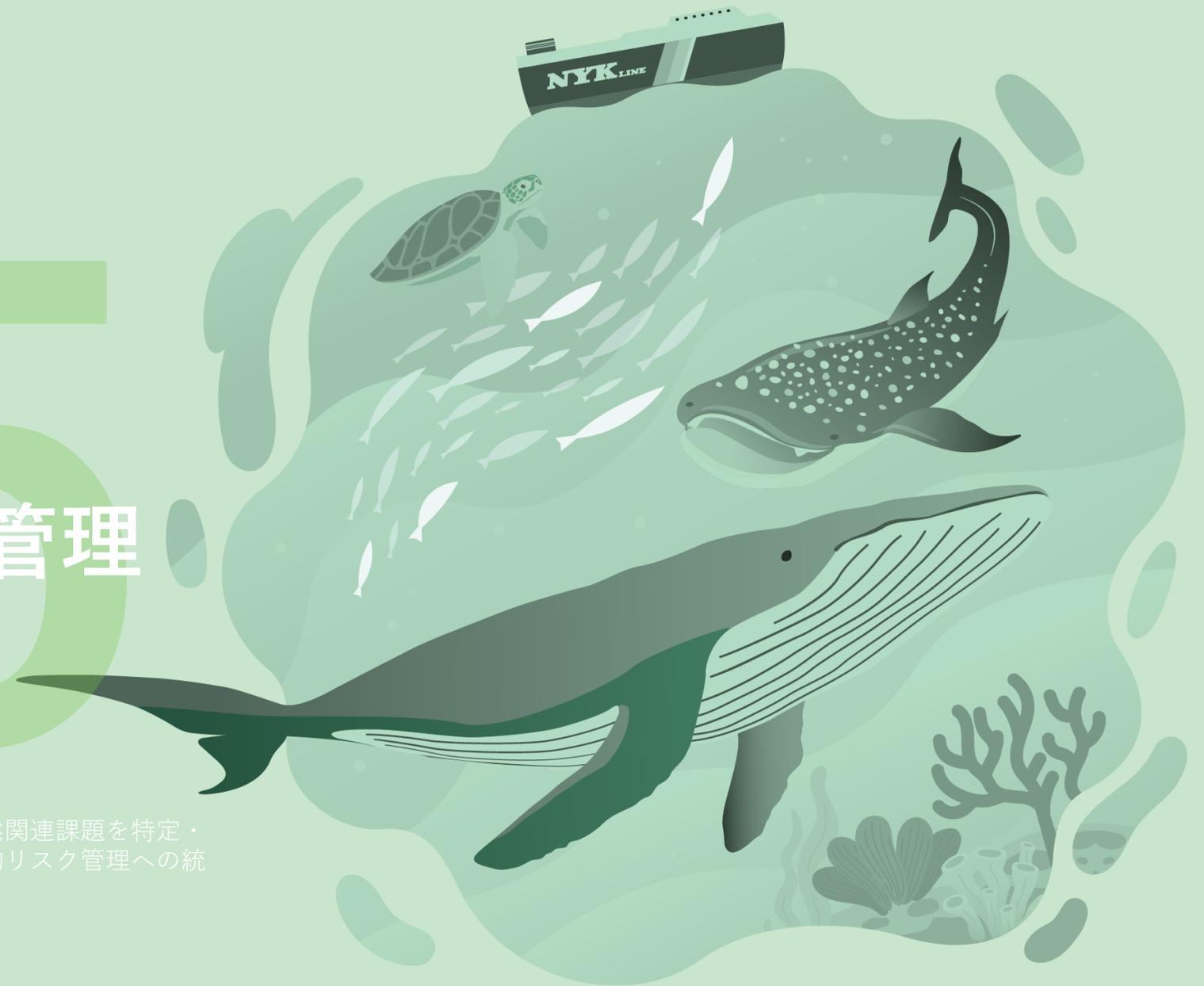


■ 図7：タイランド湾周辺の保護地域と船舶位置情報の分布



05 リスクと インパクトの管理

「リスクとインパクトの管理」では、組織が自然関連課題を特定・評価・管理するプロセスと自然関連リスクの全社的リスク管理への統合について説明することが求められています。



リスクとインパクトの管理

自然関連課題の特定・評価プロセス

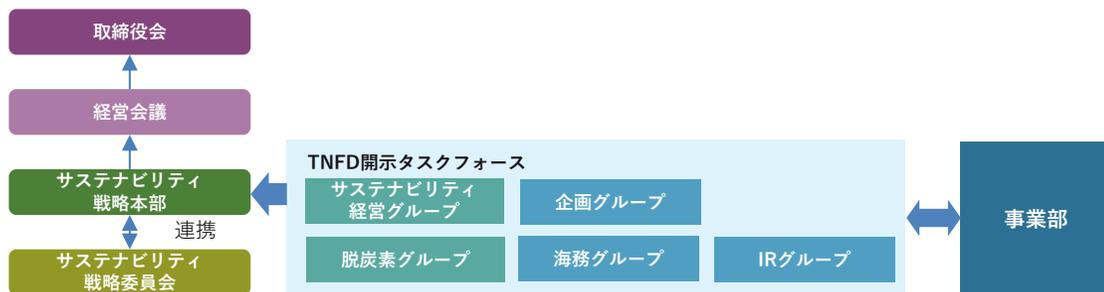
当社グループは、本レポート作成にあたり部門横断のTNFD開示タスクフォースを立ち上げ、自然関連課題の特定・評価を行いました。

本レポートにおいては外航海運業に焦点を当て、まずバリューチェーン上流から下流までのセクターと各セクターにおける依存とインパクトを定性的に整理しました。また、国際規制や地域ごとの規制を含む国際動向も踏まえ、サプライチェーンの上下流を含む外航海運業における自然関連のリスク・機会を特定し、定性的なマテリアリティ評価を行いました。リスク・機会の特定・評価にあたっては関連性のある事業部へのヒアリングも実施しました。

マテリアルなリスク・機会に関しては、対応策の検討や既存の取り組みとの整合性の確認も実施しました。また船舶の位置情報に基づき、航行海域における要注意地域の特定制を実施しています。

分析対象とする事業範囲の拡大、分析の深化、定期的なリスクモニタリングについては、今後検討していきます。

■図8：主な自然関連課題の特定・評価プロセス体制図



自然関連課題の管理プロセス

当社グループは、サステナビリティ戦略委員会において知識や情報のアップデートを目的としたサステナビリティに関連する勉強会を定期的実施しており、2024年度はTNFDや自然資本に関する勉強会を実施しました。その上で、特定・評価プロセスを経た最終的な自然関連課題に関してはサステナビリティ戦略委員会で討議の上、経営会議・取締役会に報告しています。

また自然関連課題を含む環境に関するリスクと機会は、当社グループの全社的なリスク管理方針及びリスク管理規則に基づき、各事業部が評価を行います。それらの内容を考慮した上で目標とアクションプランを毎年設定し、ISO14001認証の環境マネジメントシステム（EMS）により進捗状況が管理され、同内容は上級環境管理責任者であるサステナビリティ戦略本部長へ報告しています。

自然関連リスクの全社的リスク管理への統合

自然関連リスクについては、当社グループの重要課題に含めて管理しています。当社グループは、リスク管理方針及びリスク管理規則に基づき、社長を委員長、各本部長をメンバーとするリスク管理委員会を年2回実施しています。当委員会では、当社グループの経営に大きな影響を与え得る重要リスクの管理状況の報告と評価を行い、その結果を取締役に報告しています。

■図9：全社的リスク管理体制



測定指標と ターゲット

「測定指標とターゲット」では、組織が自然関連課題を評価・管理するために使用している指標とそのターゲットについて説明することが求められています。



測定指標とターゲット

自然関連課題の評価・管理のための測定指標とターゲット

当社グループは、自社の活動が環境に与えるインパクトの把握のため、2007年から国内主要連結グループ会社を、2008年から海外主要連結グループ会社を対象にデータ収集を行っています。2025年3月時点で国内194拠点、海外419拠点においてデータ収集を行い、環境パフォーマンスの見える化に取り組んでおり、その結果を統合報告書やWebサイトで毎年開示しています。

表7では、当社グループが独自に自然関連課題の評価に使用している指標に加え、TNFDのグローバル中核指標と合致する項目とTNFDの海運セクターガイダンスにおける中核・追加指標の実績を抜粋して示しています。今年度より、船舶データの解析により抽出した「船舶航行距離」をはじめとする項目を新たに追加しています。なお、重大事故件数は0件、グループ全体のGHG排出量は2030年度までに2021年度比45%削減（Scope1+2）、2050年度までにネット・ゼロ（Scope1/2/3）、代替燃料船の累計導入隻数は2030年度までに51隻とターゲットを設定しています。その他のターゲットは、今後検討し随時開示していきます。

また、当社グループは「ネイチャーポジティブ宣言」への賛同を2024年10月に発表し、同年11月には「生物多様性のための30by30アライアンス」に参画しました。今後ネイチャーポジティブに資する取り組みに関する指標及びターゲットも検討し、随時開示していきます。



「ネイチャーポジティブ宣言」のロゴ



30by30のロゴ

森林再生プロジェクト「ゆうのもり」

当社グループでは、豊かな自然環境の保全を目指した森林再生プロジェクト「ゆうのもり」に取り組んでいます。2022年4月に静岡県御殿場市と「森林整備による地方創生に関する連携協定」を締結し、同市と密に連携して森作りを進めています。

「ゆうのもり」は、森作りによって水源涵養機能を強化することで山・川ひいては海を浄化し、当社グループが掲げる「海への恩返し」を体現するプロジェクトです。日本は国土の約70%を森林が占めますが、うち約40%が人工林であり、その一部が長年放置されることにより生態系の乱れや土砂災害等の問題を引き起こしています。

この課題を解決するべく、「ゆうのもり」では多種多様な生態系を育む混合林を目指し、間伐や植林を実施しています。当社グループは地域社会の皆さまと一体なって、本プロジェクトを継続していきます。



「ゆうのもり」の木々

森林整備の様子

■表7：測定指標と実績 [連結]

測定指標		単位	2022年度	2023年度	2024年度
当社グループが独自に自然関連課題の評価に使用している指標					
重大事故件数		件	2	3	0
GHG排出量		「サステナビリティレポート」の「目標と実績」に記載			
TNFDグローバル中核指標					
総空間フットプリント	船舶航行距離	千マイル	-	-	32,871
排水量	排水量（オフィス由来）	千m ³	863	339	187
廃棄物の発生と処理	リサイクルされた廃棄物（陸上由来） / その他廃棄物（陸上由来）	トン	4,503 / 6,831	9,788 / 10,142	12,591 / 11,069
GHG以外の 大気汚染物質の総量	NOx（船舶由来）	トン	229,722	238,583	232,739
	SOx（船舶由来）	トン	25,216	25,031	24,078
資源使用	燃料種ごとの燃料消費量	「サステナビリティレポート」の「当社グループのエネルギー消費量・活動量」に記載			
	持続可能な管理計画または認証プログラムの下で調達された燃料種ごとの燃料消費量	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な社会に向けてサプライヤーと共に目指す基準を示す「日本郵船グループ サプライヤー行動規範」の支持・尊重を各サプライヤーに要求 ・当社で購買する全てのバイオ燃料においてISCC* EU認証を取得 			
	持続可能な管理計画または認証プログラムの下で調達された鋼材量	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な社会に向けてサプライヤーと共に目指す基準を示す「日本郵船グループ サプライヤー行動規範」の支持・尊重を各サプライヤーに要求 ・ISO14001認証を取得するサプライヤーとの取引を推進 			
侵略的外来種等	パラスト水処理装置の搭載率	%	2024年に100%達成（対象：当社グループ支配船）		
	船体付着生物の蓄積量	船体の推進性能をモニタリングし、著しい性能低下（＝船体付着生物の蓄積）がある場合は水中洗浄**を実施			
TNFDセクター中核指標					
IHM*** Part1~3に記載された有害物質が、シップリサイクルの過程で土壌・大気・水に放出されていないことをシップリサイクルヤードの文書で証明されている割合		%	100	100	100
海上で喪失した有害物質を含む貨物の重量		トン	0	0	0
TNFDセクター追加指標					
外航船における漏油件数		件	0	0	0
IHM Part1~3に記載された有害物質を含む、シップリサイクルの過程で発生する、土壌・大気・水への汚染物質および廃棄物量		m ³	0	0	0
代替燃料船の導入（累計導入隻数）		隻	10	18	26

* ISCC（International Sustainability & Carbon Certification）：持続可能性および炭素に関する国際認証であり、全世界で生産・販売される主にバイオマスや再生由来等の原料についてサプライチェーン上で管理・担保する認証制度

** 水中洗浄：港湾での停泊中に船体の水中部分に付着した生物を洗浄・除去することで、それら生物の越境移動を防止

*** IHM（Inventory of Hazardous Material）：船上に存在する有害物質、廃棄物、貯蔵物の位置と概算量を記載した一覧表

特集 海への恩返し

日本郵船グループは”Bringing value to life.”というグループ企業理念の下、ステークホルダーの皆さまに価値を届けながら世界経済の発展に貢献してきました。

一方で、海運業の現場である「海」という自然資本の健全性を維持することは当社グループのビジネスを営む上で必要不可欠であり、「海への恩返し」は重要なテーマであると考えています。

近年、SDGsやサステナビリティが大きな社会潮流となっていますが、従来、当社グループはサステナビリティ経営を実践する上で根幹となっている「安全」「環境」「人材」をマテリアリティ（重要課題）として掲げてきました。その結果、環境保全や「海への恩返し」の意識が社員にしっかりと根付いています。また、当社グループの事業・マテリアリティとSDGsを照らし合わせ、関連性の高い10のSDGsを特定しています。

当社グループは、海に関する国際ルール制定の先駆けとなり、世界の海運業界を牽引する覚悟の下、グループ社員一人ひとりの技術力や創造性を尊重しながら、「海への恩返し」を通じた企業価値創出を実現してまいります。



環境・社会課題解決に向けたフィリピンでの河川回復への関与

世界最大の船員輩出国であり、当社グループの事業とも深い関わりを持つフィリピンでは、プラスチックを含む廃棄物の投棄により河川や海洋が汚染され、世界で最も多くのプラスチックが海へ流出している国の一つとされています。さらに、大量に投棄された廃棄物が河川の流れを阻害し、汚泥が堆積することで、降雨時には洪水被害が広範囲に及ぶなど、深刻な社会課題が発生しています。

当社グループは、フィリピンの大手複合企業であるサンミゲル・コーポレーション（以下、サンミゲル社）が推進する「河川回復プロジェクト」（以下、本プロジェクト）に賛同し、総額150万ドルを寄付しました。本プロジェクトは、海洋汚染と洪水被害の軽減を目的としています。

サンミゲル社は、2021年からパシッグ川をはじめとするマニラ湾周辺の13の主要河川で廃棄物処理と汚泥除去を進めており、4年間で約160kmの河川から約850万トンの廃棄物と汚泥を除去しました。当社グループからの寄付金は、これらの浚渫作業に不可欠な一部の重機の購入や運用に活用されています。重機は日本からフィリピンまでを当社グループの運航船で輸送、フィリピン国内を郵船ロジスティクス株式会社が管理するトラックで運ぶことで、全体を通して当社グループで一貫して輸送しています。

本プロジェクト対象河川の清掃前（左）と清掃後（右）



サンミゲル社の会長兼CEOであるラモン・アン氏は、「長年にわたり泥や廃棄物が河川に堆積したことで水路が浅くなり浸水被害を繰り返していたものの、本プロジェクトの進展によってマニラ湾への排水能力が向上し、洪水リスクが大幅に軽減され、堆積物が放置されていれば頻発していた浸水被害を防ぐ効果が生まれた」と述べています。さらに、「河床から腐敗した廃棄物を除去することで水質が改善し、水生生物の回復にもつながっている」と評価しています。

当社グループは、この取り組みを「海への恩返し」であるとともに、船員の採用や育成を通じて長年深い関係を築いてきた「フィリピンへの恩返し」であると考えています。今後も国際社会との共存共栄を目指し、環境や社会課題の解決に真摯に取り組んでまいります。

当社グループのフィリピン人船員からの声

当社グループが、フィリピンにおける河川や海洋の汚染防止、洪水被害の軽減に携わっていることを大変誇りに思います。私も以前、マニラのオフィスを訪れた際に洪水被害に遭い、大変な経験をしたことがあります。当社グループが業界のリーダーとして本プロジェクトに携わることにより、たとえ小さな行動でも続けられれば大きな環境改善に繋がることを示すことができれば幸いです。



海務グループ
Ferdinand Nicolas Gapuz



2022年の重機の引き渡し式典
写真左から

- 3番目 当社取締役会長の長澤仁志
- 4番目 サンミゲル社の会長兼CEOであるラモン・アン氏

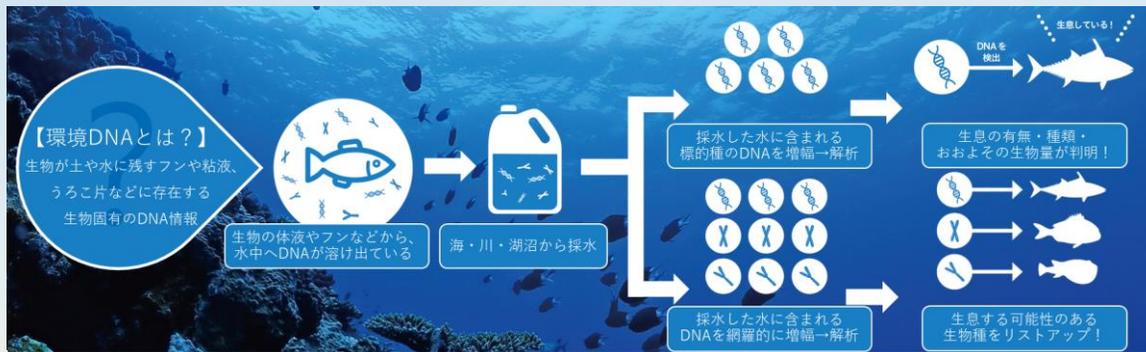
関連性の高いSDGs目標



ネイチャーポジティブ実現に向けた環境DNA調査支援

近年において生物多様性の喪失が進む一方で、自然環境を回復基調に乗せようとするネイチャーポジティブ実現に向けた国際的な潮流が広がっています。しかしながら、生態系の現状を把握する生物調査には従来、膨大な労力や費用がかかり、幅広い範囲を効率的に調査する手法を確立することが長年の課題でした。

環境DNA調査は、「バケツ一杯の水」から採取した水域に存在する生物の種類や分布が判明する革新的な生物調査です。2019年から研究者や市民ボランティアの方々等が1,000地点以上、5,000回以上の調査を実施してきました。



当社グループは本活動を推進している「ANEMONE*コンソーシアム」に2021年に参画し、当社グループの運航船にて外洋の環境DNAサンプリングを行い、北海道大学、東北大学に提供しています。

きっかけはイノベーション人材育成を目的とした社内教育機関である「NYKデジタルアカデミー」での新規事業検討です。アイデアを模索する中で、海が貴重なデータの宝庫でありながらも未開拓であるという点に着目し、様々な人との出会いを通じて環境DNA調査に辿り着きました。実際に進めていく上では、産官学民で進める重要な社会課題への取り組みとして、時間をかけて現場関係者に説明し、本船の運航に支障なく実行可能な体制と環境を半年以上かけて整えました。

提供したサンプルは北海道大学、東北大学で分析され、その結果は「ANEMONEデータベース」にて公表されています。環境DNAデータを蓄積した専用データベースの構築、及びオープンデータとしての一般公開は世界初となります。

多地点、高頻度で得られたデータから海の生態系を把握し変化を追う事は、気候変動と生態系の関連性等の調査につながり、未来の海洋資源の維持・保全に役立ちます。

当社グループは今後も、「ANEMONEコンソーシアム」の一員として、生物多様性の保全・回復に貢献していきます。



* ANEMONE : All Nippon eDNA Monitoring Network. 環境DNAを利用し、生物多様性を観測するネットワーク

関連リンク > [ANEMONEデータベース](#)

関連性の高いSDGs目標



船舶の安全かつ環境上適正な再生利用

船舶の解体に関しては、従来から有害物質による労働災害、環境汚染、及び資源の損失等のリスクがあると言われていました。

当社グループの中核事業の一つである外航海運業を営む上で欠かせない船舶に関しては、建造から廃船までのライフサイクル全体に対する責任があると考えています。

前述のリスクを最小限にするために、IMOにおいて2009年に船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約（シップリサイクル条約）が採択され、2025年6月に発効しました。

これにより、船舶に存在する有害物質の特定とその使用箇所、使用量を記載したリストの作成と維持管理、及び所管官庁により承認されたシップリサイクルヤードでの解体が義務付けられます。

バングラデシュの当社グループ認定ヤード



HONG KONG CONVENTION COMPLIANT
PHP Ship Breaking &
Recycling Industries Ltd.
First Green Ship Recycling Facility in Bangladesh

PHP
Family

当社グループは条約の採択に先駆けて、当該条約をシップリサイクルに関わるすべてのステークホルダーにおけるスタンダードとして定着させることを目指し、2008年に条約最終案を取り込んだシップリサイクルポリシーを制定しました。ポリシーを満たすヤードの認定にあたっては、実際に現地に赴き、安全面・環境面を評価し、判断しています。認定ヤードへ本船を引き渡した後は解体に際し、常時モニタリングし、必要な助言を提供しています。解体された船舶から回収された鉄はリサイクルあるいはリユースされています。

またポリシーの浸透と条約の発効に向けて、2016年に国際協力機構（JICA）の実施する「インド国シップリサイクルヤード改善事業準備調査」において、改修土木工事、各種機材の選定、コンサルティングサービスを実施し、インドのヤードが早期に条約適合するための支援を行いました。さらに2023年には日本の海運会社として初めて、バングラデシュのヤードにおけるシップリサイクルを実施しました。

今後も世界中のすべての船舶が条約の基準に従って適切に処理が行われるよう、当社グループが安全で環境上適正なシップリサイクルの達成に向けた取り組みをヤードとともに牽引し、条約の浸透に寄与したいと考えています。



安全・環境に配慮した解体作業

関連性の高いSDGs目標





免責事項

本資料は、電子的または機械的な方法を問わず、当社の書面による承諾を得ることなく複製又は頒布等を行わないようお願いいたします。

Legal Disclaimer

No part of this document shall be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior written permission of NYK Line.