

環境戦略対談

石井 菜穂子 先生

国際協力学博士、
東京大学グローバル・コモンズ担当総長特使
未来ビジョン研究センター特任教授
グローバル・コモンズ・センター・ダイレクター
(以降、敬称は省略)



引間 透

執行役員
チーフ・サステナビリティ・オフィサー



サステナビリティにおいて重要なことは ビジネスとして収益を生み出すこと

脱炭素へ向けて 取り組み続けたものが生き残る

引間 石井先生には2024年4月からアドバイザリーボード(➡P.65)として、商船三井の経営戦略の策定およびリスク管理の観点から主にサステナビリティ分野のご意見をいただきました。改めて、今日の環境政策のグローバルトレンドをどのようにご覧になっているかお聞かせください。

石井 脱炭素にむけた潮流が世界的に停滞し

始めたのは、米国でのトランプ政権発足が契機ではありません。サステナビリティへの取り組みが収益性につながらないという厳しい現実がトランプ政権発足以前からあり、欧州を中心にサステナビリティ全般の足踏みが始まっていました。サステナビリティへの熱意や重要性が薄れたからではなく、現状における経済システムの中では稼げる仕組みになっていないからです。しかし、世界が進むべき脱炭素に向けた本質的な道筋が揺らぐわけではないので、この間にもなすべきことに取り組んだ国や企

業が最終的には国際競争力を身につけて生き残ると思っています。

引間 欧州連合(EU)の気象情報機関「コペルニクス気候変動サービス」によれば、2024年の世界平均気温は1850年の記録開始以降の最高気温を記録しました。産業革命前に比べて1.6度も上昇していますので、地球の温暖化については直視しなければならない問題だと思っています。世界的な環境政策の如何にかかわらず、私たちは脱炭素の取り組みを加速させていく必要があると考えています。しかし、企業にとって

は収益性がないと持続可能ではないので、脱炭素に向けた取り組みにおける環境価値と経済価値の相乗効果、あるいは両立させていくことが課題です。環境価値は高まるが経済価値が下がるという環境投資はトレードオフになりかねず、それをいかにトレードオンにしていくかが、企業としても国・地域としても持続可能な社会を整備するための必要条件だと思います。

石井 そうです。環境政策が収益に繋がらない状況は根本的に変える必要があります。例えばGHGをいくら排出しても、自然をいくら破壊してもペナルティがないという現状は、言い換えれば自然を保護しても良いことは起こらないということです。そうした経済システムには問題があるので、民間企業と政府が協力してサステナビリティへの取り組みが事業として収益性のある分野になるように制度や規制の改革が必要です。

引間 規制の大きな流れとしては、2025年4月に開催された国際海事機関(IMO)の第83回海洋環境保護委員会(MEPC83)において、2028年の適用開始を見据えたGHG排出削減を促すための、使用燃料のGHG強度に基づく拠出金制度の導入を柱とした、海運業界としてのGHG排出削減の中期的な対策について大筋での合意がなされました。私たちが先進的に脱炭素に取り組む中で、まさに環境価値と経済価値が合致するきっかけになると期待しています。今年10月に開催されるMEPC臨時会合で新たな規制が正式に採択される見込み

	Introduction
01	「BLUE ACTION 2035」目標実現の確からしさ
02	主要3戦略で「ありたい姿」の実現を目指す
03	戦略遂行のためにいかに人財力を高めるか
04	持続的に企業価値を向上し続けられるか
	データセクション



ですので、規制の詳細設計については私たちも意見・提言を行い、実効性の高いものにしていきたいと考えています。

石井 国連の機関は通例であればコンセンサスを重視し、意見がまとまらないことも多いのですが、投票によって合意に至った非常に興味深いものでした。それに、地球温暖化による影響を大きく受ける小島嶼開発途上国(SIDS)が議論を引っ張ってきたことも地政学的には興味深いものでした。私も海運業界での歴史的な前進だと評価しています。しかし、それでも志の低い目標設定なのではないかといった意見も見受けられますので、詳細設計の段階でどのレベルまで目標を上げられるかは業界が試されていると思います。GHGを排出する船にペナルティを課すということは、極めて正しい方向なので私は評価しています。

ゼロエミッション燃料へと舵を切る覚悟

引間 「BLUE ACTION 2035」で掲げる環境に関する中長期目標は、まず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する、そして2035年にGHG排出原単位を2019年比で45%削減する、最終的に2050年にグループ全体でネットゼロ・エミッションを達成するというものです。2026年にアンモニア二元燃料ケープサイズバルカーが竣工予定で、最初の目標は達成に向けて目処が立っていますが、次のステージである2035年、そし

て2050年に掲げた目標達成には、燃料転換が必要不可欠です。足元から実用可能なLNGやバイオディーゼルは既に使用しており、効果はある程度期待できるのですが、最終的にネットゼロを目指すためにはゼロエミッション燃料の技術的な問題の解決や、供給体制を確立していくことが大きな課題です。燃料供給を待っているだけでは実現しませんので、私たちはe-fuelの生産会社への出資や、アンモニア燃料供給インフラの構築に向けた実証実験に協力してその普及をサポートすることで供給業者としても関与しています。

石井 Availableな技術を待っているだけでは、タイミングよく燃料転換はできないので、引間さんが言及されたような他の企業との連携は積極的に関与していかないと後手に回る可能性がありますね。しかし、悩ましいのは「LNGとは何か」ということです。エネルギーとしてLNGが単に「つなぎ」なのか、あるいは積極的な役割をもたせるかは、世界中で様々な議論がなされています。そうこうしている間にLNGの需要が増え、供給も増やすというシナリオになる可能性もあるわけです。そうした中では、いつ頃を目途にLNGに頼らない制度や政策の方向に舵を切れるかが重要で、代替燃料の技術開発や仕込み作りに加え、周囲と協力して枠組みを作る必要があります。

引間 化石燃料由来のLNGは、やはりトランジション燃料だと思うのです。今回のMEPC合意でもLNGは最初こそペナルティを回避で

きる見込みですが、すぐにペナルティの対象となり得ます。もともと私たちはLNGが最終解とは思っていないので、将来ゼロエミッション燃料に転換するためにもFirst Movers Coalition (FMC)へ参画しています。

サステナビリティ事業化改革

石井 私は商船三井からファーストムーバーズとしての自覚と責任と意気込みをととても感じており、そういう人々が将来の環境政策をつくっていると思っています。私が商船三井のアドバイザーボードを引き受けたのは、商船三井が日本から唯一FMCに参加して、問題を共有する仲間と一緒に新らしい仕組みを作り実行している姿勢に共感したからです。こうした姿勢や行動は、環境価値と経済価値を両立させるための重要な解決策となります。現在の社会情勢は視界不良ですが、これを変化させないといけません。科学的な事実や根拠は交渉や妥協の余地がない絶対的なものです。私たち人類がたどり着くべきネットゼロとネイチャーポジティブという2つの大きなゴールは、人類の希望や理想ではなく、科学が必要であると示している現実的なゴールなのです。ゴールへのアプローチは、国・地域、業界などによって異なると思いますが、目指すべきゴールに大きな違いはありません。そのため環境政策、あるいは企業の経営戦略がどうあるべきかを、皆で一緒に考えていくことが重要です。

引間 気候変動は揺るぎのない世界共通の課題で、これは世界で協力して取り組むしかないと私も思います。海運業界のGHG排出量は世界全体の約2%を占めると言われており、その削減に業界全体で取り組んでいく必要がありますが、業界のみの努力では不十分なので荷主の皆様や、その先の最終需要家の方々を巻き込んで、FMCの一員として世界共通で取り組む枠組みを築きたいと思います。そのためにもMEPCにおける条約改正の詳細設計を詰めていくことや、当社も継続的に参加しているCOPのような国際的な場で、海運業界での取り組みを発信するとともに、他の業界とも連携していく姿勢を示していきたいと考えています。2025年2月には、荷主の皆様と共に脱炭素を進めるためのアライアンス形成の土台となる仕組みとして、デジタル証書を活用した低炭素輸送プログラム「BLUE ACTION NET-ZERO ALLIANCE」(➡P.49)を立ち上げました。

石井 COPなど国際的な場では、バリューチェーン全体が協力して稼げるサステナビリティに変革するためのルールづくりに取り組む業界が増えつつあります。私は、サステナビリティにおいて重要なことはビジネスとして稼げる仕組みを作ることだと思っています。今後、海運業界でも国際標準化と規制の流れが同時に動き出せばビジネスチャンスが生まれ、環境価値と経済価値が一体となって創出されるようになると思います。