

運輸セクターを対象とした 2022 Climate and Energy Benchmark

インサイトレポート

2022年10月

注:本資料はWBAの”2022 Climate and Energy Benchmark on the Transport Sector”のCRT日本委員会による仮訳であり、原本は英語版です。また、著作権はWBAとCRT日本委員会にあります。

目次

目次	2
運輸セクターを対象とした2022 Climate and Energy Benchmark	3
5つの重要な発見	6
重要な発見1: 半数以上の運輸会社が長期的なネットゼロ目標を設定するものの、低炭素移行計画についての説明は詳細さに欠け、中間目標も示されていないことから、パリ協定で定められた目標に向けた各社の進捗状況を把握することができない。	6
重要な発見2: 運輸会社は、主要なステークホルダー(SH)を1.5°C目標に沿った移行に導くために、その専門知識や業界プラットフォームを十分に活用していない。目標達成に向けた解決策を他のSHに求めるのではなく、運輸会社自身がリーダーシップを発揮する必要がある。	9
重要な発見3: 運輸セクターにおける、新しい技術やその実証などへの研究開発投資や、新しいビジネスモデルは、(2050年までに炭素排出量をネットゼロにするという)目標達成には程遠い。	12
重要な発見4: 大多数の運輸会社は、低炭素移行を公正かつ公平に行い、数百万人の労働力をリスクに晒さないように、必要な行動を直ちに加速させる必要がある。	14
重要な発見5: 効果的な人権デュー・ディリジェンス(人権DD)を実施している運輸会社はごく少数である。人権とディーセント・ワークの実践が適切に優先されないならば、「公正な移行」は実現しないだろう。	17
サブセクターにおける所見	19
航空	19
海運	20
陸運(道路運輸)	21
鉄道	23
複合輸送	24
World Benchmarking Allianceについて	26



運輸セクターを対象とした2022 Climate and Energy Benchmark

私たちに与えられた選択肢は多くない。気候変動を抑えるための緊急対策を講じなければ、世界はより多くの異常気象、海面上昇、生物多様性、生態系、海洋への悪影響を目にすることになるだろう。[気候変動に関する政府間パネル\(IPCC\)第6次評価報告書「Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability\(気候変動2022:影響、適応および脆弱性\)」](#)によれば、今後数十年の間に、1.5°Cを超える地球温暖化は気候災害の増加を引き起こし、生態系と人間に多くのリスクをもたらすだろう。これらは、今後数十年にわたり、最も貧しい人々や最も脆弱な人々に不均衡な(巨大な)影響を与えるだろう。

2015年、196カ国が気候変動対策のための[パリ協定](#)に調印した。同年、193カ国が国連の「[持続可能な開発目標](#)(SDGs)」に合意した。しかし、パリ協定で定められた目標を達成し、気候変動の最悪の影響を防ぐための世界的な努力を結集させるには、世界はまだ大規模な脱炭素化とエネルギーの転換を必要としている。これらの目標には、地球温暖化を1.5°Cに抑制することが含まれている。さらに、誰一人として取り残されることのないよう、公正かつ公平な方法で取り組みが行われる必要がある。とはいえ、国連「[ビジネスと人権に関する指導原則\(UNGPs\)](#)」の発表から10年が経過した今も、企業は人権DDのプロセスで遅れをとっている。

ワールド・ベンチマーキング・アライアンス(以下、「WBA」)は、公正な世界規模の脱炭素化およびエネルギー転換に向けた行動を加速させるため、フランスの環境移行庁ADEMEが開発した[低炭素移行評価\(ACT\)イニシアチブ](#)と戦略的パートナーシップを締結した。ACTは、環境情報開示の世界的なプラットフォームであるCDPと共同開発されたものである。WBAは、CDPとのパートナーシップの下で、WBA Climate and Energy BenchmarkにおけるACT評価の適用を進めている。

WBA Climate and Energy Benchmarkは、温室効果ガス(GHG)排出量の極めて多いセクターの企業を評価対象としている。2023年までに450社を評価することを目標に掲げている。この度、(自動車、電気事業、石油・ガスに続き)新たに運輸セクター¹に対してClimate and Energy Benchmarkが適用された。[全セクターの中でも最も化石燃料への依存度が高い](#)運輸セクターにおける対応は、世界の脱炭素社会の実現に不可欠である。2021年、運輸セクターは[全最終使用セクターのうち、CO2排出量の37%を占めている](#)。米国では、[運輸セクターは2020年の温室効果ガス\(GHG\)総排出量の27%](#)と、全セクターの中で最も高い割合を占める。中国では、[2021年に運輸がGHG総排出量の10%を占め](#)、その割合は急速に増加している。

パリ協定は、国連気候変動枠組条約(UNFCCC)に基づく国家気候計画の進捗を報告する必要があるため、国家にとってのアカウンタビリティ・メカニズムとして機能している。WBAのClimate and Energy Benchmarkは、企業の非国家主体、特に高排出セクターの主要企業に対して、パリ協定の目標に対する進捗と貢献を追跡するための説明責任メカニズムを提供することを目的としている。WBAのACT評価では、企業の低炭素社会への貢献度を評価している。一方で、ソーシャルの評価は、この移行が公正かつ公平な方法で行われているかどうかを追跡している。この評価方法の詳細は、[最新のメソドロジーレポート](#)を参照されたい。このように、ベンチマークでは、排出量の多い企業について、人権DDを通じて、人権の尊重を含む公正な低炭素社会への移行への貢献度を評価し、ランク付けしている。私たちは、評価のプロセスや結果の伝達において、企業とコミュニケーションを図っている。また、新たな社会への[適応](#)、エネルギーへのアクセス、[損失と損害](#)に対する民間セクターの貢献を追跡する方法を引き続き検討していく。

運輸セクターを対象とした2022 Climate and Energy Benchmark(以下、「ベンチマーク」)では、パリ協定の目標やSDGsの達成に大きな影響力を持つ90の主要な運輸会社を評価の対象としている²。ACT評価の範囲と利用可能な脱炭素化シナリオに沿って、航空、鉄道、道路の貨物・旅客会社、および海上貨物

¹ 自動車は、2022 Transport Benchmarkから除外されたが、WBA 2021 Automotive Benchmarkで対象とされた。

² [Transition Pathway Initiative](#)における上場企業の53%(32社)、[CA100+ Net Zero Company Benchmark](#)における上場企業の83%(5社)(いずれも航空会社と船舶のカテゴリーで構成)が、運輸セクターを対象とした2022 Climate and Energy Benchmarkにおいて評価されている。CA100+ Net Zero Company Benchmarkの最新結果は、2022年10月13日に公表された。



運輸(海運)会社を評価の対象とするが、海上旅客運輸会社は評価対象から除いている。運輸セクターを対象とした2022 Climate and Energy Benchmarkは、WBAのClimate and Energy Benchmarkの中でも、ACT評価×「公正な移行」×コア・ソーシャルの3つの評価を組み合わせて総合的なスコアとランキングを提供する初めての試みになる。このベンチマークにおいて、社会的課題と脱炭素化の課題を一緒に考えることで、誰一人置き去りにしない低炭素化への貢献について企業に責任を持たせるべく、必要な、より強力な行動を喚起することが可能になると考える。

このベンチマークでの対象企業は、国や地域を越えて人や物の流れをつなぎ、私たちの社会と世界経済において重要な役割を担っている。運輸会社は、低炭素化において他のセクターへの依存度が高いことがわかっている。このセクターは、他のどのセクターよりも石油・ガス産業への依存度が高く、[エネルギーの90%以上を原油由来の製品から得ている](#)。持続可能な燃料の使用を拡大するためには、セクターを超えた協力が必要となる。運輸会社には低炭素車を供給するメーカーや、これらの車を稼働させるためのインフラ(充電ステーションなど)も必要である。

2021年にスエズ運河でコンテナ船が座礁し、この重要な航路での国際的な貨物輸送が停止したことは、貨物会社がサプライチェーンの継続に不可欠な存在であることを浮き彫りにした。このセクターはCOVID-19でも大きな影響を受け、国際紛争を伴う地政学的な変化も企業や関係者にさまざまな形で影響を及ぼしている。それでも、気候変動の危機には引き続き対処していかなければならない。さらに2022年、移動手段のある人々が航空や長距離の鉄道・道路輸送の利用を再開する中、このセクターの労働者の社会的課題が表面化し、西ヨーロッパではストライキが蔓延している。運輸セクターにおける公正かつ公平な低炭素化への移行は、かつてないほど急務となっている。

本報告書では、ベンチマーク評価結果から得られた5つの重要な発見と、さらにサブセクターごとに得られた所見を掘り下げて紹介している。その目的は、投資家、市民社会、政策立案者、そして企業自身が行動を起こすために必要な知見を提供することにある。

WBAのミッションは、すべての人にとっての持続可能な未来の実現に向けたビジネスのインパクトを測定し、これにインセンティブを与える運動を起こすことにある。WBAは、WBAと志を同じくする330以上の組織(Allies(パートナー))と協力し、世界にどれだけ貢献したかをビジネスの成功として評価する社会を構想している。これを実現するためには、エコシステム内のすべてのアクターが必要な変革(トランスフォーメーション)を推進する必要がある。

本調査結果へのご意見・ご感想は、WBAのDecarbonisation and Energy TransformationのLeadであるVicky Sins(v.sins@worldbenchmarkingalliance.org)まで、お寄せいただきたい。





5つの主要な発見

運輸セクターを対象とした2022 Climate and Energy Benchmarkの評価結果は、このセクターにおける「進歩」は錯覚であることを示している。企業はネットゼロに向けた多くのターゲットとコミットメントを示しているものの、これを行動に移すために必要な詳細、財務の明確化、協力行動は見られない。運輸会社の活動は、人とモノを地理的に結びつけることにある。低炭素化および1.5°C目標への適合を可能にするために、他のセクターやステークホルダー(SH)との連携や協働においてリーダーシップを発揮する必要がある。ACT評価で企業が健全な評価を得ることは不可能ではない。[Transport Methodologyのロードテスト](#)では、官民のデータを使ったパイロット評価で達成された最高スコアは12A+であった。

また、低炭素社会への「公正な移行」に取り組んでいる企業は少ないこともわかった。低炭素化に関する評価(ACT評価)と同様に、企業は移行がもたらす社会的影響に関して、ある程度のコミットメントを示すものの、これに伴う行動はほとんどみられない。「公正な移行」には、企業や政策立案者の取り組みが早急に必要だ。人々を変革に参加させるための協調的な取り組みが求められる。企業が行動を起こさない場合、間違いなく低炭素化の成功は危うくなり、不平等の拡大、大量の失業者、市民不安をもたらす可能性が高い。

重要な発見1: 半数以上の運輸会社が長期的なネットゼロ目標を設定するものの、低炭素移行計画についての説明は詳細さに欠け、中間目標も示されていないことから、パリ協定で定められた目標に向けた各社の進捗状況を把握することができない。

ベンチマークの対象90社のうち51%(46社)がネットゼロ目標を設定している。しかし、90社のうち4社のみしかSBTi(Science Based Targets initiative, 科学的根拠に基づく目標設定イニシアティブ)で検証された1.5°C目標を掲げていない。一方で、多くの企業では、コミットメント達成に向けた信頼できる道筋を示すために必要な、低炭素移行計画に関する中間目標や詳細を十分に開示していない。ネットゼロ目標を設定する企業のうち、50%(23社)がシナリオ分析を行っておらず、65%(30社)が移行計画に財務的な詳細を含めておらず、87%(40社)が2030年まで、あるいはネットゼロ目標年までの目標を設定していない。企業は、1.5°Cに沿った道筋を実現するための詳細なロードマップを用いて、そのコミットメントを裏付ける必要がある。

今後の展望: 多くの企業が目標を掲げているが、より詳細な情報の開示が必要

運輸会社は、ネットゼロ目標を設定すべきとの期待に応えており、90社のうち半数強(51%)が目標を設定している。他のセクターと比較すると、2021年に電気事業者を対象として実施したベンチマークでは、ネットゼロ目標を設定した企業は52%、石油・ガスセクターを対象としたベンチマークでは22%、自動車セクターを対象としたベンチマークでは17%である。

運輸会社の大半は2050年までにネットゼロを達成することを目指しており、11社がこれ(2050年)以前の目標達成を掲げている。しかし、カーボンオフセットを使用しないネットゼロの達成を約束しているのは10社に過ぎない。ほとんどの企業は、目標達成の方法を明確に示していないため、その志の信頼性が損なわれている。

ネットゼロ目標を持つ企業のうち、現在から目標ネットゼロ年までの間に複数の中間目標を設定しているのは8社のみであり、2030年からネットゼロ年までの間に何らかの目標を設定しているのは6社のみである。この6社は、アメリカン航空グループ、ファーストグループ、地中海 SHIPPINGカンパニー、ロイヤルメール、ユナイテッド航空、ゴーアヘッド・グループだ。この2030年から2050年までは排出量削減のための重要な期間となる。この期間の目標がないことは、各社がどのように長期目標を達成するつもりなのかという意志や、また、移行計画で設定した目標を達成する能力に、疑問を生じさせる。また、どの会社も5年以内の一定の間隔をあけた中間目標を設定していない。中間目標を定期的に設定することは、企業の低炭素移行計画の信頼性を高め、長期目標に向けた短期的な行動を促す上で、極めて重要である。なお、各社の目標設定においてスコープ1、2、3を包含しているものは全体の19%に限られる。ここも強化できるだろう。



さらに、90社のうち、1.5°C目標に向けた取組みの整合性を評価するのに十分なデータを開示しているのは29% (26社)にとどまる。これらの企業のうち、1.5°C目標に完全に沿った目標を設定しているのは13社である。さらに、90社のうち11社についてはSBTiによって目標の検証が実施されているが、そのうち1.5°Cに沿ったとしてSBTiに検証された目標を設定しているのは4社のみであった。とはいえ、さらに17社がSBTiによって目標の検証を受けることにコミットしており、これらの企業がしっかりと目標を設定し、その達成に責任を持つことができるようになることが期待される。

図1: ネットゼロ目標を掲げる運送会社の割合 (数)

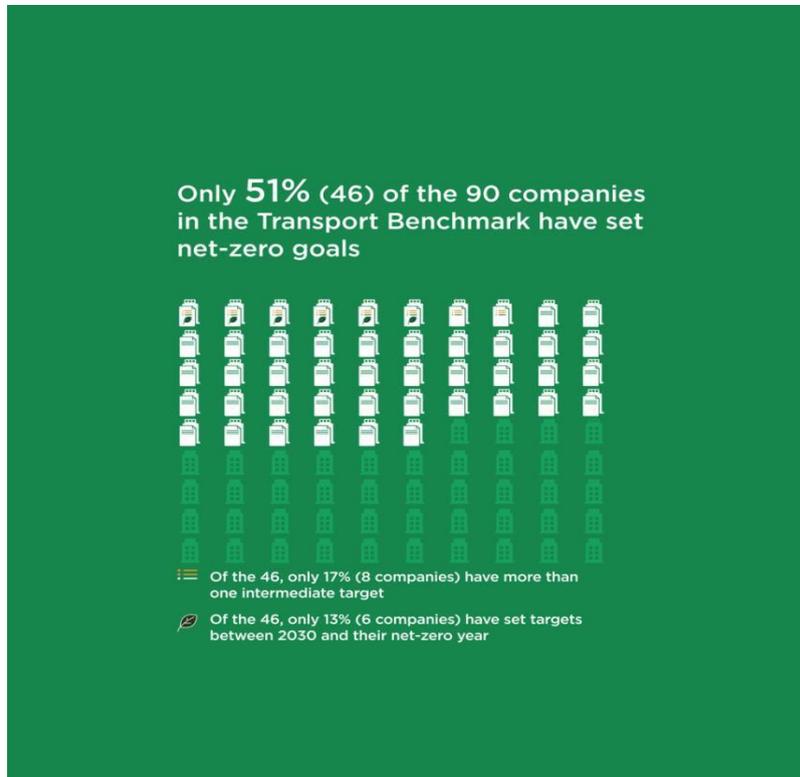
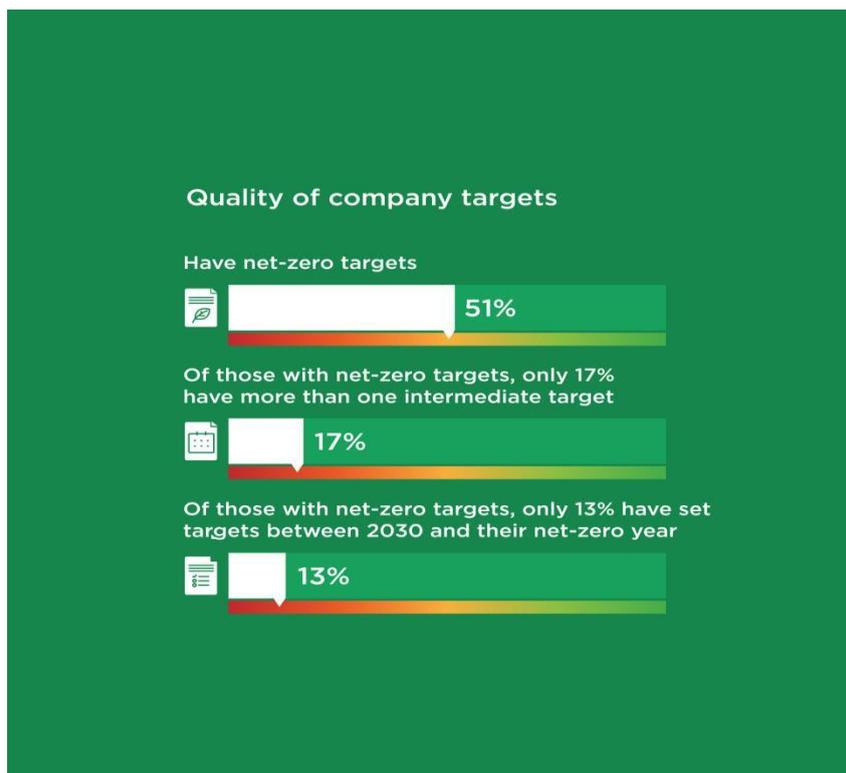


図2: 運輸会社のネットゼロ目標の質



目標に到達に向けて: 低炭素移行計画を強化すべき

企業の長期目標を現実的で達成可能なものにするためには、財務的なコミットメントを含む詳細な低炭素化移行計画が極めて重要だ。移行計画は、組織が1.5°Cの実現とその後の世界にどのように適応していくかを概説するものであるべきだ。80% (72社) の企業が移行計画の要素を備えているが、その多くは詳細と(移行計画の策定に対する)コミットメントを欠いている。72社のうち、49社は移行計画に関連する財務的な詳細を提供しておらず、大多数は低炭素ビジネスモデルが将来的にどのように運用されるかという現実的な期待やビジョンを含んでいない。これらの企業の多くは、例えば英国政府の新しいサステナビリティ開示要件、[欧州財務報告諮問グループ](#) (EFRAG)、[国際サステナビリティ基準審議会](#) (ISSB)、[米国証券取引委員会](#) (SEC) が策定した開示フレームワークのもと、まもなく移行計画の開示を求められることになる。中国など他の主要経済国でも、持続可能性の開示要件に関する規則の厳格化が進んでおり、国内企業や主要な炭素排出企業には一連の環境情報の開示が義務付けられている。企業は、詳細な移行計画を策定し、報告しなければ、遅れをとる危険性がある。

低炭素移行計画は、その方針が1.5°C目標で要求されるものと一致するよう、全社的なシナリオ分析によって情報提供されるべきである。しかし、移行計画を策定している企業のうち、シナリオ分析を行っている企業は半数に満たず、そのうち1.5°Cシナリオを用い、物理的リスクと移行リスクの両方を検討している企業はわずか5社にとどまっている。運輸会社の目標に向けたコミットメントと移行計画の質の間には、明確なギャップがある。

それでも、グッド・プラクティスが可能であることを示す、傑出した企業も存在する。コンフォートデルグロ社（総合1位、ACT評価1位）は、1.5°Cに合わせた複数のSBTi検証済み目標を設定し、全排出量をカバーしている。また同社は、シナリオ分析に基づいた詳細な移行計画を策定し、取締役会は気候変動（に対するビジネス影響への）監督責任を有するとともに、取締役は低炭素移行に関連する重要な専門知識を有している。

重要な発見2: 運輸会社は、主要なステークホルダー（SH）を1.5°C目標に沿った移行に導くために、その専門知識や業界プラットフォームを十分に活用していない。目標達成に向けた解決策を他のSHに求めるのではなく、運輸会社自身がリーダーシップを発揮する必要がある。

旅客・貨物運輸会社は、国境を越えて人とサプライチェーンをつなぐ重要な役割を担っている。しかし、これらの企業における、低炭素化への移行に必要な他のセクターやステークホルダーの変化を促すアプローチは断絶されている。評価対象の90社のうち66%（59社）は、サプライヤー行動規範に気候変動問題を織り込む以上の、環境問題に関するサプライヤーとのエンゲージメントを有していない。低炭素化を実現する為には、他のセクターやステークホルダーとの協働においてリーダーシップを発揮する必要がある。

このベンチマークに参加する企業は、モノや旅客を輸送し、サプライチェーンをつなぐことで、社会と世界経済において重要な役割を担っている。また、低炭素化の実現にあたっては、石油・ガス、電気事業、自動車メーカーといった他のセクターや、政策立案者、顧客などのSHの取組みに大きく依存している。

評価対象企業は、脱炭素化の目標達成のために他のセクターやSHとの協力関係（その有無やその状態）を十分に開示していない。

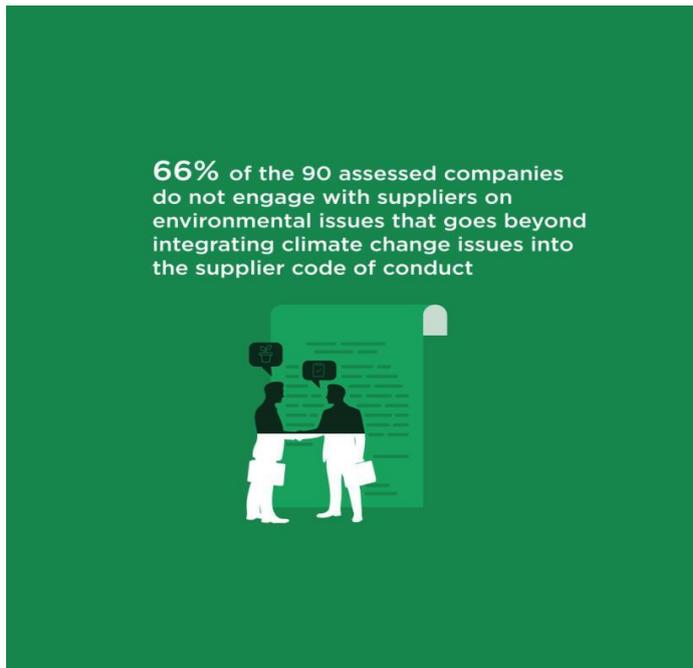
サプライヤー・エンゲージメント

メーカーや燃料供給会社とのエンゲージメントについて、ベンチマークで満点を獲得している企業はない。技術の限界から、航空・船舶の脱炭素化には、効率の改善と代替燃料が不可欠だ。評価対象の43社の海運・航空会社のうち、低炭素航空機・船の研究開発でメーカーや燃料供給会社と協力し、排出量の削減につなげた証拠を示しているのは、アメリカン航空グループ、現代商船、国際航空グループ、日本航空の4社のみである。

下請企業を活用する44社のうち、23社は下請企業への対応戦略を持たない。下請企業の排出量削減の実績があるのは1社（ドイツ鉄道）のみだ。さらに、44社のうち17社はネットゼロ目標を掲げるものの、下請企業における排出量の削減に向けた明確な戦略を持っていない。



図3: 評価対象企業とサプライヤー・エンゲージメント



政策とインフラ

適切なインフラなどの低炭素化ソリューションの開発を可能にするためには、国および国際レベルでの気候政策が不可欠だ。評価対象の90社のうち、41社は脱炭素化政策を公的に支持していない。A.P.モラー・マースク、ドイツ鉄道、地中海 SHIPPINGカンパニー(MSC)の3社のみが、低炭素化移行に沿ったものとの評価できる気候政策への十分な支持を表明している。

企業が市場ベースの解決策を支持するのであれば、インフラ事業者や地方自治体などの主要なSHとのエンゲージメントが戦略の一部となるはずだ。インフラ事業者に低炭素インフラ整備に取り組むよう働きかけたとする企業は6社である。ANAホールディングス、ドイツ鉄道、東京急行電鉄、レンフェ・オペラドーラ、ロシア鉄道公開株式会社および ゴアヘッド・グループの6社が、移行に必要な規模の低炭素輸送の導入に向けて自治体と連携している。

全体として、この業界は新たな規制変更への支持を示さないだけでなく、必要な変更を実施するために主要なSHとエンゲージすることもせず、ほとんどの企業は従来通りの業務を続けている。例えば、EUが2030年の気候目標の達成に向けての気候変動政策パッケージである「Fit for 55」を発表し、排出権取引制度(ETS)を海運部門にも適用する方針を示し、2023年以降これを徐々に導入することを提案したのは、つい最近のことだ。同様に、EUのETSは、航空セクターの排出量の大半を占める長距離便を対象としていない。より厳しい環境規制を支持する企業もあるが、運輸セクター、特に海運と航空に関するヨーロッパの業界団体は、最も積極的にこうした規制に反対するロビー活動を行っている([InfluenceMapの2022年版レポート](#)を参照)。

カスタマー・エンゲージメント

運輸会社は、教育、マーケティングキャンペーン、低炭素な代替手段を顧客に提供することで、顧客にGHG排出量を削減するよう影響を与えることができる。評価対象の90社のうち、47社は排出量削減のために顧客に影響を与える戦略を持たない。特に、顧客エンゲージメント戦略について、排出量削減目標を設定している企業はない。貨物運輸会社は、複数の運輸手段による貨物の配送を手配する。排出量を削減するために、排出量の多い航空貨物の代わり、道路と鉄道を組み合わせた複合運送のソリューションを提供することができる。これらのサービスを提供する企業のうち7社は低炭素化に沿った戦略をとっているが、低炭素化に必要なレベルで実際に戦略を実践しているのはJ.B.ハン・トランスポート・サービスのみである。

(行動せずに)待っているだけか？

この評価では、運輸会社は、低炭素インフラや技術の開発においても、気候政策においても、その影響力を行使して解決策を押し進めていないことが示されている。誰かから解決策が与えられるのを待つ間、彼らは車両・列車・航空機・船の効率をほんの少し上げ、ビジネスモデルをほんの少し変えるだけで、従来どおりのビジネスを継続している。このような効率化では、必要な排出量の削減には繋がらない。企業はリーダーシップを発揮し、業界のプラットフォームを利用して、低炭素経済に必要なレベルの変化を推進する必要がある。



重要な発見3: 運輸セクターにおける、新しい技術やその実証などへの研究開発投資や、新しいビジネスモデルは、(2050年までに炭素排出量をネットゼロにするという) 目標達成には程遠い。

運輸事業者が低炭素型の事業活動に移行するためには、多額の投資を行う必要がある。このベンチマークで評価された企業のほとんどは、研究開発(R&D)や設備投資に関する十分な情報を開示していない。入手可能なデータによると、運輸関連の総収入のうち、低炭素技術や燃料の研究開発に再投資される割合は平均で約0.3%に過ぎない。企業は、低炭素の未来を確保するための技術やビジネスモデルに投資するために、今行動しなければならない。

企業は低炭素化投資を加速させる必要がある

運輸セクターは排出量が多く、脱炭素化において大きな課題に直面している。このセクターの変革には、技術的なソリューションが非常に重要だ。さらに、このセクターは多様であるため、一律に対応するアプローチは適用されない。

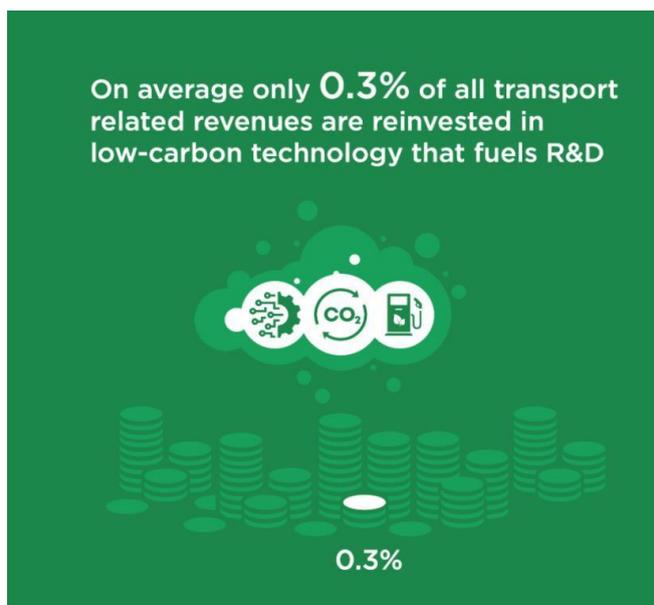
過去の研究開発や資本支出(CapEx)、及び現在のビジネスモデルでは、企業のパフォーマンスを、気温上昇を1.5°Cに抑えるというパリ協定の目標に合致させることはできない。運輸セクターは、他のどのセクターよりも石油産業に依存しており、[エネルギーの90%以上を原油由来の製品から得ている](#)。低炭素車両・列車・航空機・船、燃料、ビジネスモデルへのスマートな投資は、このセクターの脱炭素化にとって不可欠だ。インフラと車両・列車・航空機・船への投資は、一般的に資産の寿命が長いこのセクターに長期的な影響を及ぼす。評価対象の90社のうち83%(75社)が、低炭素化とは相容れない車両・列車・航空機・船を保有している。これらの企業の炭素排出量は、1.5°Cの炭素予算の合計を大幅に超過すると予測される。

大半の企業は、保有する新型低炭素の車両・列車・航空機・船の保有数や計画を開示していない。評価対象の90社のうち、保有する車両・列車・航空機・船について十分な情報を提供しているのは、CJロジスティクス、MTR、東急電鉄、NSグループの4社のみだ。一部の企業は新型の車両・列車・航空機・船や代替燃料に投資するが、ほとんどの企業は投資計画を公表しておらず、いつ、どのように低炭素車両・列車・航空機・船の割合を増やすかといった目標の概要も明らかにされていない。

この分野では、技術の進歩が特に重要だ。よりクリーンな車両(燃料電池バス、電気トラック)や代替燃料(アンモニア、水素、持続可能な航空燃料(SAF))など、多くの解決策はまだ開発途上にある。新技術の市場投入までのリードタイムの短縮には、研究開発への投資と、サプライヤーや技術開発者(自動車・船舶メーカーや燃料メーカーなど)との連携が欠かせない。にもかかわらず、ほとんどの企業は研究開発費に関する詳細な情報を提供していない。研究開発投資を開示している企業でも、研究開発と排出量削減目標とを整合させた包括的な計画を提供していない。94%(85社)の企業が、低炭素の車両・列車・航空機・船やエネルギーに関する研究開発について関連データを提供していない。情報を開示している企業は、燃料効率、交通の電化、SAFなどのソリューションに投資するが、(目標達成に)必要な規模には至っていない。



図4: 運輸関連収入のうち低炭素技術に再投資される金額の割合



強固な新しいビジネスモデルが必要

企業は、新たな低炭素事業活動へのシフトに積極的でないことがわかる。化石燃料からの脱却を表明する企業はわずかで、ドイツ鉄道、DSV、地中海 SHIPPING カンパニー (MSC)、JD ロジスティクス、NS Groep、ZTO エクスプレスの6社のみだ。なお、90社のいずれにおいても、低炭素運輸モードへの需要シフトに向けた努力は明確には示されていない。需要パターンの転換を目指したビジネスモデルを持つ企業は8社のみだ。さらに、このうち、比較的成熟したビジネスモデル (路線電化、複合一貫運輸など) を持ち、収益性が高く、規模も大きいのは、ゴーアヘッド・グループ、J.B.ハント・トランスポート・サービス、NS Groep、ユナイテッド・パーセル・サービス (UPS) の4社だ。

新たなビジネス活動で最も一般的なカテゴリーは、技術的・運用的な低炭素化イノベーションの推進だ。ルート最適化と燃料混合は、最も一般的な新ビジネスモデルである。しかし、企業報告に大きなギャップがあるため、評価の対象となるすべての基準を満たすのは、ボロール (Bolloré)、キャセイパシフィック航空、ドイツポストDHLグループ、United Parcel Service (UPS) の4社のビジネスモデルのみだ。

質の高い情報開示は、SHが、パリ協定の目標達成への企業の投資や貢献について企業の説明責任を確認する上で極めて重要だ。EFRAG、ISSB、SECが開発した開示フレームワークは、企業の情報開示を大幅に強化し、企業における説明責任と必要な行動の強化に繋がる。

重要な発見4: 大多数の運輸会社は、低炭素移行を公正かつ公平に行い、数百万人の労働力をリスクに晒さないように、必要な行動を直ちに加速させる必要がある。

「公正な移行」は、パリ協定で定められたグローバルな1.5°Cの限界内に存在する、弾力的で活気に満ちた労働者とコミュニティ(の存在)を想定している。運輸セクターを対象とした2022 Climate and Energy Benchmarkは、公正かつ公平な低炭素移行への貢献度について企業を総合的にランク付けした初めてのものである。このベンチマーク評価結果は、脱炭素化の社会的影響に備えて、それを軽減するための企業の行動が著しく体系的でないことを示している。驚くべきことに、すべての企業が公正な移行計画に関して0点であり、約1,000万人の労働力をリスクにさらしている。

ベンチマークの評価結果では、「公正な移行」評価のすべての部分において、企業による取り組みがまったく不十分であることが示された。さらに、ACTの結果とソーシャル評価の結果を比較すると、脱炭素化に関する企業の相対的なパフォーマンスと、社会的影響を緩和するための努力との間に相関関係はほとんど見いだされなかった。このことは、多くの企業が依然として社会的影響と環境的影響を相互に関連させることなく、互いに独立したものとして捉えており、低炭素化の計画や活動を労働者やコミュニティへの影響と関連付けられていないことを示唆している。

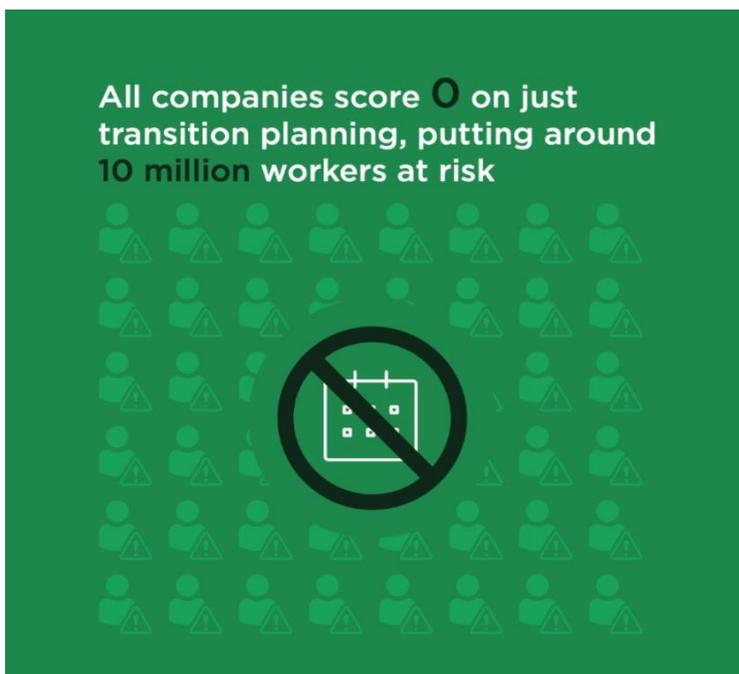
人々は、自分たちの将来に影響を与える決定プロセスから排除されている

運輸会社のスコアは、2021年の「公正な移行」のすべての指標において、[石油・ガス、電気事業、自動車セクターのスコア](#)よりも低い。この評価には、「公正な移行」に向けた最初のステップである社会的対話とSH・エンゲージメントが含まれる。労働者、労働組合(またはそれに準ずる団体)、そして必要であれば政府との社会的対話は、「公正な移行」への鍵となるものだ。社会的対話は、労働者が、「公正な移行」を実現し、社会的悪影響を回避するための決定と結果に影響を与える機会を得られるよう、有意義な交渉への効果的な参加を保証するものでなければならない。SHの参加は、移行によって影響を受ける人々の声と期待を含めるために不可欠であり、政府や企業の代表者、コミュニティ、その他の市民社会団体を含む幅広いSHが参加すべきだ。90社のうち13%(12社)が社会的対話に取り組む一方で、「公正な移行」に関してどのSHと関わっているかを開示しているのは、A.P. モラー・マースクの1社のみである。SHの参画に向けたステップを開示している企業や、「公正な移行」に関する社会的対話と参画を実証している企業がないことは致命的だと言える。

企業がその活動によって影響を受ける労働者やコミュニティに害を与えないような移行を計画することは、公正で公平な移行を計画する際の基本である。脱炭素社会は、十分に考え抜かれた計画なしには実現されない。さらに、この計画は、労働者、コミュニティ、脆弱な集団に対する移行の影響を管理するために、SHとのパートナーシップで策定された、期限付きの測定可能な指標を包含する必要がある。驚くべきことに、すべての運輸会社が、移行計画の4つの側面すべてにおいて0点である。即ち、負の影響に備え、それを防止し、軽減し、人々にとってプラスの結果を最大化するための基本的かつ具体的な措置が欠けていることを示している。この「若干のコミットメント、情報開示の全般的欠如、エビデンスがほとんど無い行動」という図式は、ACT(低炭素)評価で見られた傾向と一致する(重要な発見1、2、3を参照)。



図5: 運輸会社における公正で公平な移行の計画(ジャスト・トランジション・プランニング)の有無



このベンチマークでは、リスキリング(再教育)とアップスキル(技能向上)、従業員への定着、グリーンでディーセントな仕事の創出とアクセスの確保に関連する企業のコミットメントや施策も評価されている。2021年と同様、企業はこれらの指標で他の項目より高いスコアを獲得しており、女性や弱者グループを含む雇用創出や訓練について、ある程度の既存の能力と行動力を有しているようだ。最もパフォーマンスが高かったのは、技能・訓練・教育に関する指標で、38%(34社)が満たしていた³。さらに、雇用創出では13%(12社)が、再教育・訓練・教育では7%(6社)が、女性や社会的弱者のための機会均等を根付かせるための行動を開示している。しかし、昨年の調査結果(他の産業セクター)と同様に、低炭素社会への移行に伴う雇用喪失のリスクと影響を評価し、開示している企業は見られない。これは、移行に際して適切なスキルと雇用の提供を保証する上で重要である。グリーンでディーセント・ジョブと、低炭素化によって離職した労働者のリスキリング・スキルアップの両方に公的にコミットしているのは、ファーストグループの1社のみである。

企業は、人々を保護し、社会的影響を管理し、「公正な移行」を推奨するための、自らの影響力を行使していない。

評価対象の運輸会社のうち、公正な移行計画の要素を満たしている会社が無いことを考えると、すべての会社が社会的保護と社会的影響の管理について0点であることは、おそらく当然であろう。しかしこれは、労働者やコミュニティの立ち往生を防ぎ、正規・非正規労働者や弱者グループ間の不平等を是正するなど、国の制度を補完するために必要なことである。また、「公正な移行」に関する政策や規制の支持についても、同様に、ロビー活動によって「公正な移行」を支持し、損なわないことを実証できた企業はなかった。これらの調査結果は、排出量の多いセクターが、脱炭素化の社会的影響を管理するための適切な行動を取る能力を完全に欠いているという、深い懸念を抱かせる。

移行を成功させるためには、エコシステム内のすべてのアクターの歩み寄りを進める必要がある。政府は、政策環境を整備し、グリーンな財政政策や公共調達など、グリーンで社会的にポジティブな実践にインセンティブを与える必要がある。企業の役割も非常に重要だ。企業は、その影響を受ける人々と共に、しっかりとした移行計画を作成しなければならない。グリーンな仕事を提供し、スキルアップを支援し、社会保障制度に貢献し、ロビー活動やアドボカシー活動を通じて政府を支援し、人権を尊重しなければならない。ソーシャル評価で最も高いスコアを獲得したのは、海運業を営むマースクだ。

³ 2022年の評価では、企業のACT評価の結果は「公正な移行」(ジャスト・トランジション)評価に直接反映されなかったことに留意する必要がある。ACTとより複合的なアセスメントを行うことを検討することが我々の目指すところであるため、指標要素3c、3d、4c、4dの評価の厳密性は、今後の評価手法において高まる可能性がある。



重要な発見5:効果的な人権デュー・ディリジェンス(人権DD)を実施している運輸会社はごく少数である。人権DDとディーセント・ワークの実践が適切に優先されないならば、「公正な移行」は実現しないだろう。

運輸セクターの脱炭素化は世界的に大きな変革をもたらすが、同時に脱炭素化を社会的に公正な方法で実施する責任も生じる。人権を尊重し、ディーセント・ワークを提供・促進することは、公正な移行を支えるものだ。評価対象の90の運輸会社が直接雇用していると推定される約1000万人以外にも、これらの会社の事業やサプライチェーンを通じて、数百万人が影響を受けると考えられる。このベンチマークは、人権を尊重し、ディーセント・ワークを提供するという企業のコミットメントと、それらを確実に実現するために企業が実施しているプロセスとの間のギャップを浮き彫りにしている。43%(39社)が、ディーセント・ワークに関する方針を表明しているが、効果的な人権DDプロセスを実施している企業はわずか3%(3社)に過ぎない。

CSI(コア・ソーシャル・インディケーター)の評価結果は、ACT(低炭素社会)およびジャスト・トランジション(「公正な移行」)の評価結果と同様で、人権や労働者の権利に対するコミットメントを示す企業はあるものの、一般的にはこれらのテーマに関する開示は少なく、行動もほとんど示されていないことを表している。CSIでは、企業は、公正で公平な低炭素社会への移行を支える、人権、ディーセント・ワーク、倫理的なビジネスに対する基本的な行動を評価される。

「公正な移行」は、人権の尊重とディーセント・ワークの提供・促進に支えられている

国連「ビジネスと人権に関する指導原則(UNGPs)」は、10年以上前に策定され、脱炭素化の取り組みによるものも含め、企業が人権に与える影響にどう対処すべきかを定めている。企業は、自らの事業活動における人権尊重にコミットし、ビジネスパートナーにも同じことを期待する形で、その意思を表明することを求められる。さらに、企業は人権DDを実施し、企業活動が人々やコミュニティに与える潜在的な悪影響を理解し、回避または対処し、救済へのアクセスを提供しなければならない。このベンチマークで評価された90社全体では、43%(39社)が人権尊重へのコミットメント(人権方針)を有する。しかし、重大な人権リスクの特定、評価、予防、緩和、是正のための行動を含む人権DDを実施する企業はわずか3%(3社)である。健全な人権DDの欠如は、人権尊重の達成を阻み、労働者とコミュニティに事実上損害を与える。人権DDに対する企業の無関心は、労働者と地域コミュニティの福祉の向上の後退とみなされる。



図6: 人権方針の策定および人権DDの実施有無



同様に、ディーセント・ワークの実践に関しても、企業は公的にコミットメントを発表し、行動を開示することが求められるが、行動に関する情報開示は極めて不十分である。43% (39社) の企業は、労働者の健康と安全を尊重することへの公的なコミットメント(方針や声明)を持つ。さらに、44% (40社) の企業が、サプライチェーン⁴企業に対して、労働者の健康と安全を尊重することを公に期待している。しかし、労働者の安全衛生に関する定量的な情報を開示しているのは、キャセイパシフィック航空、エバーグリーン・マリン、シンガポール航空の3社(3%)のみだ。コミットメントは重要な第一歩であるが、企業はディーセント・ワークに向けた行動を起こし、その情報を開示するなど、更なる努力が可能であり、また、そうすべきである。

人権DDとディーセント・ワークの実践は、「公正な移行」に不可欠である。企業は、UNGPや国際労働条約(ILO条約)などの既存の国際基準を自社のポリシー・コミットメントや事業運営に取り入れることで、「公正な移行」プロセスを損なう人権やディーセント・ワークへの負の影響に対処することができる。「公正な移行」計画の一環としてこれらを行うことで、人権に関する実績が乏しい企業でも、発生した負の影響を是正し、労働者とコミュニティの権利保護を事業活動に取り入れることができるだろう。また、企業が投資家の信頼を得て資本へのアクセスを高め、市民社会と良好な関係を維持し、より高い従業員定着率を維持達成するための手段ともなりうる。

全体として、ベンチマークは、企業がリーダーシップを発揮し、公正かつ公平な低炭素化移行に関する情報開示を強化する必要があることを示している。WBAは、EFRAG、ISSB、SECが策定する強制的な開示フレームワークを歓迎する。これらは、企業の情報開示を大幅に強化し、それによって説明責任の改善と行動を促進させることができると考えられる。

⁴ 指標では「取引関係/business relationships」という言葉が用いられている。

サブセクター 調査結果

航空

航空業界は注目度の高い分野である。評価対象の25社のうち、16社がネットゼロ目標を掲げ、一部の航空会社は社会的な要請や「公正な移行」にコミットしている。しかし、多くの航空会社では、これらのコミットメントを裏付け、また、実現するための中間目標、計画、詳細が不足している。

低炭素社会への移行

航空業界は注目度の高いセクターであり、世間の厳しい目が航空会社に野心的な排出量削減目標の設定を迫っている。最も影響力のある航空会社25社の評価では、そのうちの16社が、国際航空運送協会(IATA)と航空運送アクショングループ(ATAG)が設定したセクター別目標に沿った2050年のネットゼロ目標を設定していることが明らかになった。実際、アラスカ・エア・グループ(Alaska Air Group Inc)は2040年までのネットゼロ目標を掲げている。

しかし、これらの長期的な野心の裏付けとなる短期的・中期的な目標には欠ける。2025年の排出量削減目標を掲げているのは、インターナショナル・エアラインズ・グループ(IAIG)のみだ。さらに、2030年または2035年の目標を掲げているのは10社のみである。評価対象の航空会社のうち10社は、科学的根拠に基づく排出量削減目標を設定することにコミットしている。しかし、これまでのところ、科学的根拠に基づく目標設定イニシアティブ(SBTi: Science Based Target initiative)は、アメリカン航空グループが設定した2035年の排出削減目標と、ルフハンザ・グループが設定した2030年の目標しか検証していない。

さらに、ネットゼロ目標達成のためのオフセット利用を明確に除外しているのは、IAIG、日本航空、ユナイテッド航空ホールディングスのみだ。さらに、オフセットに依存している残りの企業のうち、オフセットの利用によって達成しようとする削減の割合を明示しているのは4社のみだ。また、オフセットに依存する企業のうち、オフセットによる削減率を明示しているのは4社のみであり、残りの企業は詳細を開示していないことから、これも世間の目をそらすための偽装工作ではないかという疑問が生じる。

現在、航空機の近代化によってのみ排出量削減が達成されているが、これは長期的な解決策ではないため、航空会社はより大きな変化をもたらす責任を負うべきだ。低炭素の研究開発費を公表している航空会社は3社のみで、そのほとんどが持続可能な航空燃料(SAF)の拡大に重点を置いている。ほぼすべての航空会社の脱炭素化に向けた計画は、SAFに依存している。

SAFの技術認証を規定する規格であるASTM D7566では、ジェット燃料の50%しかSAFに置き換えることができないが、中期的に排出量を削減するための数少ない現実的な選択肢の一つだ。航空会社は、コミットメント、契約、オフテイク(長期供給)契約を通じてSAFセクターに長期的な確実性を与えることにより、SAFの生産とインフラ開発を支援する必要がある。

航空業界の脱炭素化に必要なすべての低炭素化ソリューションを開発するためには、早急な対応と多大な投資が必要である。ベンチマークで評価された航空会社のほぼ半数が、短距離路線の低炭素化ソリューションとして、水素燃料の飛行機やバッテリー電気飛行機を挙げている。どちらの技術も、現在は初期のプロトタイプ段階に過ぎない。

航空会社が、飛行機などの排出量の多い交通手段から排出量の少ない代替手段への需要シフトに関連したビジネスモデルを開発しているという証拠は確認されていない。エールフランスグループ(KLMオランダ航空を除く)だけが、鉄道会社SNCFグループと提携して、鉄道と航空機を同一予約で利用できるサービスを提供している。現在、フランス国内の18の駅でこのサービスを提供している。

この評価では、航空会社は低炭素化の成功に必要な解決策を第三者に依存する傾向があることが示されている。航空会社は、政策立案者に特定の政策を採用するよう求め、政府にはインセンティブを与え、資金を増やすよう求め、航空機メーカーや燃料供給会社に対して低炭素化ソリューションを提供するよう求めている。これらすべての実現するのを待つのではなく、航空会社はもっと積極的に、自ら変化を推進すべきだ。2022年10月7日、国際民間航空機関(ICAO)は、2050年までに航空セクターの排出量をネットゼロにする目標を設定し、加盟国の排出量規制をさらに支援することができるようになった。しかし、[2022年の国連ICAO総会では、この目標が損なわれ、加盟国は排出量を相殺するペラスラの引き下げに合意した](#)。このため、加盟国にとっては、航空セクターの排出量をよりよく規制する拘束力のある目標でこのスキームを補完することが急務となっている。



コア・ソーシャル評価と「公正な移行」評価

2種のソーシャル評価において、航空サブセクターの企業のスコアの中央値は5.0/40で、本ベンチマークの中央値である4.4/40よりも高い数値となっている。ANAホールディングス(全日本空輸)、チャイナエアライン、日本航空が本ベンチマークの上位5社のうち3社を占めるなど、他のサブセクターと比較して高いレベルの取り組みや行動を示している。しかし、このサブセクターに属する企業のうち10社は、「公正な移行」を測るジャスト・トランジション指標で0点を取っており、この分野での情報開示と行動を拡大する機会があることを示している。

海運

海運は、脱炭素化と「公正な移行」がある程度進んでいるサブセクターだが、その低炭素化計画はアンモニアやメタノールなどの代替燃料に大きく依存しており、2030年から2050年の間に1.4兆~1.9兆ドルの投資が必要であると言われている。一部の海運会社は公正な移行を意識しているが、全体として、このサブセクターには長い道のりが待ち受けている。

低炭素社会への移行

国際海運は、貨物運輸活動全体の4分の3を占め、世界の排出量の3%を占める。ベンチマークで評価した18社のうち10社は、程度の差こそあれ、主にエネルギー効率の改善により、過去5年間に排出強度を減少させている。しかし、長期的な脱炭素化は、代替燃料の使用に依存している。海運は最もエネルギー効率の高い貨物運輸手段であるが、現状では化石燃料への依存度が高く、最終的なエネルギー消費の99.9%を占める。

2050年までのサブセクターのネットゼロへの道筋は、ほとんど低炭素代替燃料の開発に依存する。サブセクターの1.5°C目標に合わせるために、これらの燃料は2050年までに燃料使用量の84%を占めることが予想される。現在、評価対象となった海運会社のうち、代替燃料を使用する船舶を運航しているところはない。マースクは、2023年にグリーンメタノール運航船を就航させる計画で、ゼロエミッション船を最初に運航することを目標としている。

アンモニアとメタノールは、評価した企業の中で、将来の代替燃料の選択肢として最も人気だ。しかし、これらの燃料を大規模に使用できるようにするためには、多額の投資が必要となる。2050年までに海運を完全に脱炭素化するためには、[2030年から2050年の間に1.4~1.9兆米ドルの投資が必要と推定される](#)。

これらの燃料を開発するために、他のアクターと投資や協力を始めている企業もある。例えば、マースクは独立した研究開発センターであるMaersk McKinney Møller Center for Zero Carbon Shippingを立ち上げ、MISCグループはアンモニアを燃料とするタンカーを開発するCastor Initiativeを共同設立した。

しかし、ほとんどの海運会社は、代替燃料の開発に貢献するための行動を起こした形跡がなく、その代わりに、技術開発の実現に関して外部のアクターに丸投げしている。主体的な行動の欠如は、多くの海運会社の脱炭素化目標の信頼性に疑問を投げかける。

海運はグローバルに展開されるため、企業の責任を確実に果たすためには、国際的な規制当局の役割が極めて重要だ。国際海事機関(IMO)は、海運の重要な規制機関である。IMOは現在、2050年までに海運の排出量を2008年比で50%削減することを目標としているが、それ自体、パリ協定が求める目標には及ばない。評価対象となった海運会社の半数以上はより野心的な目標を掲げており、18社中10社が2050年以前(マースクの場合は2040年、ハパックロイドの場合は2045年)までのネットゼロを掲げている。しかし、これ以外の4社はネットゼロ目標を設定せず、IMOに準じた目標設定にとどまる。



コア・ソーシャル評価と「公正な移行」評価

2種のソーシャル評価において、海運サブセクターの企業のスコアの中央値は4.5/40であり、ベンチマークの中央値4.4/40と同程度だ。いくつかの顕著な違いを除いては、他のサブセクターと同様にコミットメントと行動の欠如が見られる。マースクは、「公正な移行」を含むソーシャル評価で12.4/40という最高得点を得ている。このサブセクターは、いくつかの取り組みにおいて最も努力がみられ、海運会社を集めた対話など、「公正な移行」と人権に関連するベストプラクティスを確立している⁵。

⁵ 人権ビジネス研究所 (IHRB)、ラフト人権財団 (Rafto Foundation for Human Rights)、国際労働機関 (ILO)、国連人権高等弁務官事務所 (OHCHR)、デンマーク人権研究所 (DIHR)、国連グローバルコンパクト、国際運輸労連 (ITF)、国際海運会議所 (ICS)、IMO、Sustainable Shipping Initiativeは共同または個別に、海運セクター向けの資料を提供している。詳細はこちら (<https://www.ihrb.org/focus-areas/oceans/shipping>) および各組織のウェブサイトから入手可能である。



陸運(道路運輸)

旅客道路運輸会社は、社会における日々の移動に欠かせない存在だ。評価対象の道路運輸会社の3分の2以上がその公共的役割を果たし、低炭素化について顧客や政策立案者に働きかけている。貨物道路運輸会社は我々の経済において同様に重要な役割を担っており、低炭素移行とその社会的側面に対してより献身的なリーダーシップの発揮が可能である。

低炭素社会への移行

評価対象の90社のうち、道路運輸事業を行っているのは39社である。このうち、道路運輸のみのサービスを提供している企業はわずか6社だ。港から港まで、ラスト・マイル・デリバリー、鉄道と並行したバスサービスなど、複合運輸ソリューションに道路運輸が不可欠であることは明らかである。道路運輸事業を営む評価対象企業は、2つの異なるカテゴリーに分類される。

第一のグループは、公共運輸事業者(10社)だ。道路と鉄道のサービスを提供するのが一般的で、公共道路運輸の主な形態はバスである。国有企業と上場企業が混在する。しかし、いずれも公共性の高い組織と言える。このことは、2つの面でSHとの関係に反映されている: 60%の企業が教育や情報共有を通じて顧客とエンゲージしており、70%の企業が直接または業界団体を通じて政府の気候政策に影響を与えるような取り組みを行っていると述べている。公共運輸機関はCOVID-19の影響を大きく受けており、世界の多くの大都市で乗客数が90%以上減少したことが報告されている。それでも、各社は研究開発や新しい事業活動に投資している。この投資は、電気バスなどの低炭素車両や、バイオ燃料や再生可能エネルギーなど、運行車両の動力源となる代替エネルギーの生成や投資などに関するものだ。

第二のグループは、道路運輸と郵便サービスを含む物流会社だ(29社)。道路運輸の主な形態は、地域の配達用バンから大型トラックまで多岐にわたる。これらの企業の66%は、業務の一部を外注している(平均でほぼ3分の2)。

道路運輸事業を営む物流企業の多くは、評価を継続した場合、近い将来、スコアが悪化することが予測される。72%の企業が何らかの移行計画を策定している一方で、スコープ3の排出量削減目標を設定している企業は41%に過ぎず、34%は全く目標を設定していない。注目すべきは、これらの道路物流企業の40%近くが、収益性や低炭素化移行計画を成功させる能力を損なうような深刻なリスクに直面していると予測されることだ。分析で取り上げられたリスクには、下請企業の排出量に関する知識の不足、低炭素車への投資の不足、低炭素ソリューションの研究開発の不足が含まれる。さらに、これらの企業のうち41%は、低炭素経済への進展を妨げる可能性のある法律を支持する立場の業界団体のメンバーでもある。このことは、多くの道路運輸事業者が低炭素の未来への移行に失敗しているだけでなく、それに積極的に反対する組織を支援していることを示唆している。

しかし、この傾向の中にあっても突出した企業も存在する。ラ・ポスト・グループ(総合ランキング2位、ACT評価2位)は、2015年から2020年にかけて1.5°C目標に沿って排出量を削減し、2025年までにスコープ1、2、3の排出量を2013年と比較して30%削減するという目標の達成に向けて順調に進んでいる。SBTiは、この目標が1.5°C目標と整合していることを実証している。ロイヤルメール社(総合ランキング9位)は、2045年までに正味排出量ゼロを達成する目標を設定し、その詳細な低炭素移行計画は、1.5°Cシナリオを含む気候シナリオ分析に基づいたものとしている。また、CEOのインセンティブと気候変動に関する進捗を連動させている。ドイツポストDHLグループ(総合ランキング16位)も同様の強みを示している。これらの企業は、道路運輸会社が脱炭素化に向けてどのような計画を立てればよいのか、明確な例を示している。

コア・ソーシャル評価と「公正な移行」評価

2種のソーシャル評価において、道路運輸サブセクターの企業の中央値は4.4/40で、ベンチマークの中央値である4.4/40と一致する。他のサブセクターと同様に、コミットメントと行動の欠如がみられる。しかし、ファーストグループのように、道路運輸事業を営む特定の複合運輸企業では、その取り組みが際立っている(下記の複合輸送の所見を参照)。とはいえ、このサブセクター企業のうち5社は「公正な移行」評価で0点であり、ベンチマークで評価した道路運輸企業の大半において、この分野の情報開示と行動を改善できる余地があることは明らかだ。



鉄道

鉄道会社は、乗客と貨物に低炭素運輸を提供するという運輸セクターの脱炭素化において重要な役割を担っており、社会機能にとって不可欠な存在だ。しかし、鉄道会社、特に公共セクターで運営されている企業では、情報開示がかなり不足している。とはいえ、公共セクターの鉄道会社は、社会的対話に参加することにコミットし、教育や雇用創出の努力において、女性や弱い立場の人々の機会拡大に積極的に取り組んでいるため、「公正な移行」に関して強いパフォーマンスを示している。

低炭素社会への移行

2016年のデータによると、鉄道は世界の旅客運輸の8%、貨物運輸の約7%を占めるが、運輸セクターのエネルギー使用量の2%に過ぎない。鉄道運輸会社は、排出量の多い輸送手段から鉄道旅客・貨物へのシフトを促進することで、この分野の脱炭素化の鍵を握る。しかし、公共セクターの鉄道会社は、情報開示に関してはベンチマークで最悪のグループに入り、多くの会社がしっかりと移行計画や活動データを報告できていない。一方、物流鉄道会社は、複合運輸ソリューションを通じて道路運輸や船舶運輸サービスを鉄道に移行させようとする新しい事業活動を推進しているが、こうした取り組みは初期段階にあり、安定性に欠けている。

ベンチマークで評価された90社のうち、34社が鉄道運輸事業を行っている。このうち、18社が旅客鉄道運輸会社で、16社が複合一貫運輸の物流会社である。このように、物流と旅客鉄道運輸という2つの異なるカテゴリーでは、低炭素化に関するレバーや優先順位が異なる。

旅客鉄道会社18社のうち55%以上が、株式の過半数または全てを国が保有する国有企業であり、各国政府の気候目標に沿った活動を主張している。旅客鉄道会社の67%は、2050年のネットゼロ目標を設定している。ドイツ鉄道（総合ランキング10位）とSNCFグループ（総合ランキング13位）は、2°Cシナリオに沿った2030年の科学的根拠に基づく排出量削減目標を短期的に設定し、NSグループ（総合ランキング4位）、ナショナル・エクスプレス・グループ（総合ランキング6位）、イタリア鉄道（FS Italiane）（総合ランキング7位）、ドイツ鉄道は、2040年のカーボンニュートラルに関する目標値でリードしている。旅客鉄道会社は目標達成のため、電化路線の走行距離を拡大し、自国でのモーダルシフトを推進している。鉄道網は高度に電化されており、半数強の会社が国内路線距離の約70%を電化し、さらに4分の1の会社が保有する列車はほぼ100%が電車であると報告している。しかし、米国旅客鉄道会社（アムトラック）の電車保有率はわずか22%であり、今後この比率を拡大する明確な計画もないことから、その遅れが際立つ。

電化できない鉄道路線については、旅客鉄道会社はエネルギー効率の改善や、水素燃料電池、バッテリー、バイオ燃料の研究開発に投資している。しかし、これらの努力は、研究開発投資、活動、及び強固な移行計画に関する企業の情報開示と透明性の欠如によって損なわれている。55%の企業が、1.5°C目標との整合性を評価するのに十分な情報を提供していない。これら企業の取り組みは、化石燃料から再生可能エネルギーの生成または調達へのシフトを推進する上で不十分であり、ビジネスモデル上でのこの変更を検討している企業は、わずか3分の1だ。さらに、ローカルおよび長距離運輸における顧客の利便性を向上させることで、モーダルシフトを魅力的にするための顧客エンゲージメント戦略を持っている企業は23%に過ぎない。

鉄道貨物運輸サービスを行う物流会社は、ベンチマークに含まれる鉄道会社の45%を占めている。これらの企業の88%は業務の何割かを外注しており、この外注率の平均は60%になる。この評価を継続的に実施した場合、近い将来、ほとんどの物流鉄道事業者のスコアは悪化することが予測される。これらの企業の大部分にとって、鉄道が占める割合は最も小さく、ごくわずかな場合もある。このことは、貨物会社が、排出量の多い事業からのモーダルシフトを促進できていないことを示唆している。しかし、JBハント・トランスポート・サービスズ、JDロジスティクス、日本通運、SGホールディングスなど一部の企業は、道路運輸と船舶運輸サービスを複合一貫運輸に移行するための初期段階の弱いビジネスモデルを報告しており、主に貨物用に燃料効率の良い鉄道サービスを利用している。

コア・ソーシャル評価と「公正な移行」評価

2種のソーシャル評価において、鉄道運輸サブセクターの企業のスコアの中央値は2.3/40で、ベンチマークの中央値4.4/40より低い。他のサブセクターに比べ、鉄道のみ企業のコミットメントとアクションのレベルが低いことがわかる。しかし、公共セクターや公共向けの鉄道会社は、社会的対話に参加することにコミットし、教育や雇用創出の努力において女性や弱者グループの機会拡大に積極的に取り組んでいるため、「公正な移行」評価においてよりよいスコアを得ている。FS Italiane（旧イタリア国鉄）はソーシャル評価で5位、ドイツ鉄道（旧ドイツ国営鉄道）は6位（ファーストグループと同点）だ。



複合運輸

複合運輸会社は、低炭素運輸モードへのシフトにおいて、独自の役割を担っている。これらの企業の大半は下請業者を利用している。そのため、透明性を高め、低炭素の車両・列車・航空機・船舶の使用目標を設定することが、これらの企業の低炭素化を推進する鍵となりうる。注目すべきは、複合運輸会社であるファーストグループが、評価対象となった90の運輸会社の中で最も強い「公正な移行」へのコミットメントを表明していることだ。

低炭素社会への移行

複合運輸会社は、航空、鉄道、道路、海運など、複数の運輸モードにわたってサービスを展開している。ベンチマークで評価された90社のうち、27社が複合運輸会社だ。このうち24社は物流企業、すなわち物品の移動を容易にする企業である。さらに、これらの企業の74%は3つ以上の運輸モードを運営しており、複合運輸企業のすべてが道路運輸事業を行っている。

複合運輸会社の81%が事業活動の一部を外部に委託している。これらの企業の中央値は、事業活動の75%を外注していることを示している。事業のかなりの部分を外注している企業は、資産が少ないため、自社の車両等を変革するだけでは、1.5°Cパスウェイに沿った排出原単位の削減は十分でないと思われる。55%の企業が、ルート最適化や空車距離の削減などのデジタルソリューションへの投資を報告している。しかし、これらのソリューションが排出量を削減していると報告しているのは、UPSとロイヤルメールplcのみだ。約70%が、下請業者の排出量をスコープ3排出量の一部として報告している。しかし、サプライヤー行動規範などを通じた下請業者とのエンゲージメントを示すのは50%に過ぎない。ドイツポストDHLグループだけが、代替燃料や代替車両等に関する目標など、下請業者の排出量を削減するための明確な戦略を有する。

下請けをしていない残り3社のうち、低炭素の車両・列車・航空機・船舶の割合を報告している会社はない。ナショナル・エクスプレス・グループは、この中で唯一、低炭素の車両等の目標を明確にしている。

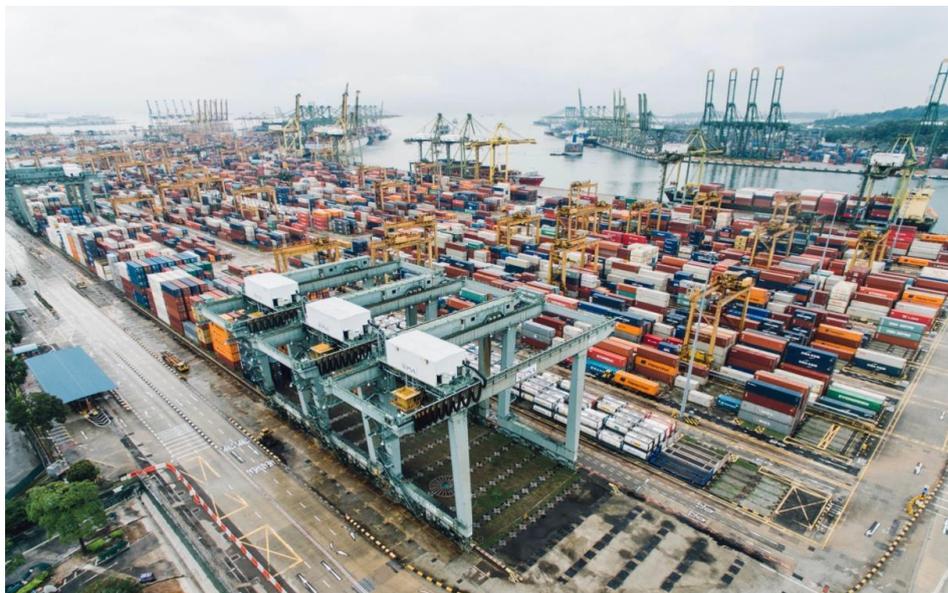
したがって、1.5°Cパスウェイに沿った最近の排出原単位削減を実証している複合運輸会社はない。実際、これらの企業の半数近くは、分析を可能にするのに十分なデータを報告していない。

複合運輸企業は、低炭素運輸手段への移行においてユニークな役割を担う。低炭素の車両・列車・航空機・船舶や燃料への移行に加え、これらの企業は事業活動で使用する交通手段を転換することができる。6社がモーダルシフトの戦略を述べている。例えば、USポスタルサービスは、下請けの航空運輸を地上運輸に切り替える予定だ。JBハント・トランスポート・サービス社は、鉄道会社と協定を結び、道路のみの運行から道路と鉄道の複合運行に切り替え、2.5倍の燃費効率を見込む。ドイツポストDHLグループは、双方の排出量を削減するために、顧客が航空運輸に代えて海運を選択する機会を提供する。



コア・ソーシャル評価と「公正な移行」評価

2種のソーシャル評価において、複合運輸機関は4.6/40の中央値で、ベンチマークの中央値4.4/40と同等だ。他のサブセクターと同程度のコミットメントとアクションが見られる。特筆すべきは、ファーストグループ（総合3位、ソーシャル評価で6位）が、低炭素移行におけるグリーンでディーセントな雇用創出、労働者と影響を受けるSHの再教育とスキルアップに関するコミットメントを掲げている点だ。この2つの分野でコミットメントを公開しているのは同社のみである。



World Benchmarking Allianceについて

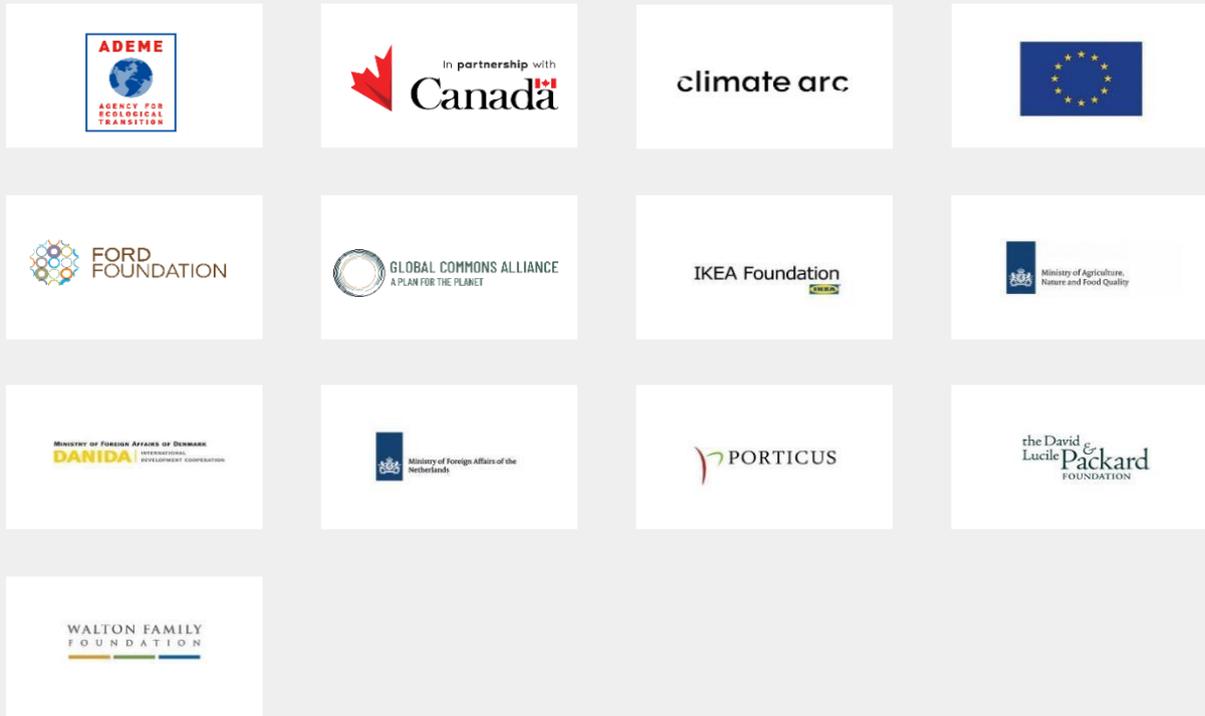
World Benchmarking Alliance (WBA) は、世界で最も影響力のある企業2,000社に対して、持続可能な開発目標 (SDGs) の達成に向けたそれぞれの役割についての説明責任を負わせるべく、2018年に設立された非営利団体である。企業のパフォーマンスに関するベンチマークを無料で一般に公開することによって、この実現を図っている。WBAは、優れた企業活動がどのようなものかを示すことで、リーディング企業にはそれを継続するインセンティブを、出遅れた企業には追いつくためのプレッシャーを与えている。

WBAは、私たちの社会、地球、経済をより持続可能で強靱な軌道に乗せるために、最も変革(トランスフォーメーション)が期待される7つのシステムを特定している。この7つのシステムとは、社会システム、食料と農業システム、脱炭素(気候変動)とエネルギーシステム、自然システム、デジタルシステム、都市システム、そして金融システムである。

WBAは、2年ごとに各企業のシステム変革に関するベンチマークを開示し、各企業が同業他社と比較してどのような状況にあり、どこが改善可能で、どこに緊急の対策が必要なのかを明らかにしていく。このベンチマークは、企業が行うべきコミットメントと変革の明確なロードマップを提供する。ベンチマークは、2,000社の企業が人々、労働者、地域社会、環境に対するビジネスインパクト(負の影響)を是正・改善しているかどうかを示すもので、時間の経過とともに変化・改善していくことが期待される。このベンチマークは、「Allies(パートナー)」と呼ばれる300以上の組織からなるコミュニティを含むすべての人に、企業が変革を遂げるために必要な洞察を提供する。

WBAの活動の詳細は、ウェブサイト(www.worldbenchmarkingalliance.org)をご覧ください。Twitterで [@SDGBenchmarks](https://twitter.com/SDGBenchmarks) をフォローしてください。本内容についてのご意見等は、WBAのDecarbonisation and Energy TransformationのLeadであるVicky Sins (v.sins@worldbenchmarkingalliance.org) までお寄せください。





著作権

本資料は、World Benchmarking Allianceによる作品です。この著作権は、クリエイティブ・コモンズ・ライセンス(Creative Commons Attribution 4.0 International License)のもとで保護されます。本ライセンスの内容は、こちら (www.creativecommons.org/licenses/by/4.0/) からご確認ください。

注:本資料はWBAの” 2022 Transport Benchmark Insights Report”のCRT日本委員会による仮訳であり、原本はその英語版です。本仮訳の著作権はWBAとCRT日本委員会にあります。

免責事項

当社ウェブサイトをご確認ください。 www.worldbenchmarkingalliance.org/disclaimer

WORLD BENCHMARKING ALLIANCE

Prins Hendrikkade 25, 1021 TM Amsterdam The Netherlands. www.worldbenchmarkingalliance.org.