

「ロジスティクス×社会システム研究会 #7」

ESGファイナンスと物流・鉄道輸送 ーグリーン、トランジション、インパクトの最新事情ー

ESG finance and distribution, transport by rail
ー Green, transition, the latest circumstances of the impact ー

日 時 2022年10月7日(金)10時30分～12時(収録日時、オンデマンド配信)

場 所 東京ガーデンパレス(文京区湯島)

講 演 者 大類 雄司氏 株式会社格付投資情報センター(R&I)
執行役員 ESG評価本部長

司 会 矢野 裕児氏 流通経済大学 流通情報学部 教授

1. R&Iの取り組み

私ども株式会社格付投資情報センターは、2016年9月に日本企業で初めて野村総研が発行した「グリーンボンド」に、日本の外部評価機関として初めて外部評価を提供させていただきました。それ以降、日本初の案件にも積極的に取り組み、ESGファイナンス評価機関として日本ではある程度の存在感を持つに至っていると自負しております。2020年には、国際資本市場協会(ICMA)の諮問委員会に日本の会社として初めて参加させて頂き、その後も継続的にこうした取り組みを行ってまいります。2021年には環境省のグリーンファイナンスモデル事例創出事業の確認機関に選定されております。また、同年、経済産業省のトランジション推進の指定外部評価機関にも選定されております。我々は、この後ご説明しますが、ESGファイナンス評価として、日本で発行されている債券について数多くの評価をさせて頂いておりますし、銀行等の金融

機関に対してESGローンを提供する体制そのものや、その提供するローンにつき評価も多数提供させて頂いており、かなり幅広い金融機関にサービスを提供してきております。こういう立場から、さまざまな物流会社さま、鉄道輸送会社さまともESGファイナンス評価に関するお話をする機会がある、とご理解いただければ幸いです。

2. ESG/SDGsの歩み

1997年に京都で開催された国連気候変動枠組条約第3回締約国会議(COP3)では、温暖化に対する国際的な取り組みのための国際条約として京都議定書が採択されました。また、2006年には国連責任投資原則が策定され、世界の機関投資家等にESG課題を考慮した投資が提言され、投資家・金融機関等に対してグローバルに展開されています。日本では、金融庁が機関投資家向けの行動原則である「日本版スチュワードシップ・コード」を公

表し、多くの機関投資家が受け入れを表明しました。いかに企業の価値を高めるか、という取り組みを投資家とともに実践していくか、という課題について、有識者会議で議論が進められております。これに加えて、2014年に伊藤レポートでROE 8%の重要性と共に「ESGは企業への信頼性に関わる」と指摘したことに象徴されるように、ROEという企業の収益力を高めることに加えてESGの重要性に注目が集まりました。一般論ではESGに取り組むことにより明らかにコストが高まる面はあるのですが、逆に言うと、これに配慮を全くしない企業がそのまま経営を続けていった場合、ESGに関わる要素から問題が生じて、例えばいきなりサプライチェーンが止まってしまうとか、事業継続に問題が生ずる、資金調達できなくなるといったリスクを抱えることにもなります。そうした観点から、単なるコスト面の問題としてとらえるということではなく、ESG要素を加えた企業の持続可能性についても考慮が必要である、という考え方が浸透することになってきております。一方で、新しいビジネスチャンスを見落としてしまうという可能性もあります。グローバルな企業経営の在り方が変容していく中で、ESGをビジネスチャンスとリスクの両面から、どれだけその企業が把握できているのかということを示していけないと、その企業が持続的に成長することはできない、そういうことを企業及び投資家も意識していかなければいけないということが、世界の常識として広まっています。世界第3位のGDPを抱え、金融資産が世界最大の日本としてもこれを受け入れ

たということで、貯蓄をどのように活用していくのかというのはグローバルな目線から非常に重要なことだと思います。年金資産を管理している年金積立金管理運用独立行政法人(GPIF)が、2015年に国連責任投資原則に署名したことで、一気にこういった動きが広がってきている面もあります。そうすると、企業としては自ら株価を維持する一方、会社の業績を評価してもらうために、こういったものを意識して企業の在り方を説明し、それにより自らのビジネス上のリスクと可能性の双方を説明することの重要性が日々高まっているといえます。

2015年のパリ協定において、世界の平均気温の上昇を2度未満に抑え、1.5度未満を目指す、という具体的な数値目標も置かれ、これに向けたCO2削減の具体的な目標も明示されるようになりました。こうした目標と、各企業の取り組み、これを後押しする金融の取り組みも連動してきています。こうした流れを受けて2022年10月、菅前首相が所信表明演説で2050年までの「カーボンニュートラル」を宣言しました。次いで2021年4月にはやはり菅前首相が温室効果ガス排出を2030年度までに2013年度比46パーセント削減することを表明しました。その結果として、わかりやすく言えば、企業としてはこの削減目標に合わせて、自分たちは2030年までにどれだけCO2削減ができるかということが問われるようになりました。

実際、これを上回るようなCO2削減にいかに取り組んでいるのか、といったことを説明する企業も増えています。大きな流れはもは

や変化のしようがないところまで来ているということを改めて認識する必要があると考えます。足元では、2022年4月に東証東京証券取引所が再編されてプライム市場ができましたが、その上場企業においては、気候リスクの回復が義務付けられることになってきていますので、こうした取り組みが一層不可避なものになってきているといえると思います。

3. グリーンファイナンス市場の動向

ESGファイナンス評価の立場からファイナンスの種類と特徴を説明します。まず、環境問題の解決に向けたグリーンプロジェクトを金融で支える「グリーンファイナンス」、社会的に有効な施設を整備することなど社会課題の解決に向けた取り組みを金融で支える「ソーシャルファイナンス」、両方の意味合を有している「サステナブルファイナンス」といったものがあげられます。

企業が企業活動にあたって、企業は、TCFD（「気候関連財務情報開示タスクフォース(Task Force on Climate-related Financial Disclosures)」）が2017年6月に公表した最終報告書により、企業等に対し、気候変動関連リスク、及び機会に関してガバナンス(Governance)、戦略(Strategic)、リスクマネジメント(Risk Management)、指標と目標(Metrics and Target)について開示することを推奨されており、世界では金融機関をはじめとする4,187の企業・機関が賛同を示し、日本では1,199の企業・機関が賛同を示してい

ます。こうした流れの中で、統合報告書などを通じて自分たちの取り組みを開示することが必要になってきております。ESGに関する課題について、資金調達の後押しを受けながら取り組んでいるということに合わせて説明していくことは、企業や金融機関それぞれの立場にとって重要になっていきますので、様々なファイナンスの組成にあたりESGファイナンス評価を獲得しようという動きにつながってきていると思います。

ESGのうちE、すなわち環境面でいえば、温室効果ガス(CO2等)の算定・管理が重要です。企業活動は「サプライチェーン」によって把握されることとなります。サプライチェーンとは原料調達から製造、物流、販売、廃棄に至る企業の事業活動の影響範囲全体のことを指しますが、サプライチェーン排出量は「スコープ1 排出量(事業者自らによる温室効果ガスの直接排出(燃料の燃焼、工業プロセス))」+「スコープ2 排出量(他社から供給された電気、熱・蒸気の使用に伴う間接排出)」+「スコープ3 排出量」とされます。スコープ3とは、「事業者自ら排出している温室効果ガス(二酸化炭素等)」であるスコープ1・スコープ2以外の事業者の活動に関連する他社の温室効果ガスの排出量であり、上流における原材料の輸送・配送や従業員の通勤なども含まれ、下流における製品の使用・廃棄のみならずその輸送・配送まで含まれることとなります。こうした考え方の中で、物流事業の活動・要素は極めて重要であり、特に「スコープ3」では、自らが事業展開にあたって、どういうネットワークで販売しているか、どういう形

で末端のお客様に届けているか、といったことまで含めて視野に入れる必要が生じます。

このような取り組みとテーマは今後とも普遍的なものと考えられ、これらを支えるために、企業活動やそれを支援する金融もこうした要素を重視する方向になり、ファイナンスの在り方にも大きな影響を与える、端的にはそのファイナンスを通じて提供される資金量も拡大を続ける可能性が高いと考えられます。

4. 国内のESG債発行額の推移

日本国内でも様々なESGファイナンスが提供されてきており、資本市場におけるESG債の状況は日本証券業協会のホームページで開示されています。グローバルな資金調達量で見た場合、ヨーロッパ大陸のEUなどで先行的に取り組まれてきた観もありますが、アメリカも民主党のバイデン政権になってから、積極的な取り組みを実施しており拡大してきていると思います。グローバルに見ると、世界でGDP第3位の日本の取り組みは、まだまだ規模としては小さいと思います。逆に言えば、今後こういったものがより伸びていくということは十分に想定されます。日本の産業は自らの工夫の中で、生産活動の効率化や公害対策なども実施してきた歴史があると思いますが、更なる温室効果ガス、すなわちCO2削減に向けてどう配慮すべきか、どういう形で取り組んでいくのかということ、各企業が上記のTCFDへの賛同等を通じてグローバルな環境に対して貢献していくといった説明をしていかなければならない立場にあります。

5. ESG債による資金調達

5-1. グリーンボンド

グリーンボンドは環境債とも言われ、企業、自治体などがグリーンプロジェクト、例えば再生可能エネルギー事業や省エネ建築物の建設・改修、環境汚染の防止等に資するプロジェクトに要する資金を調達するために発行する債券です。国際市場資本協会(ICMA)が作る原則やこれを踏まえて日本政府の環境省が策定したガイドラインに対する適合性を、我々のような外部評価機関=ESGファイナンス評価機関が確認することにより、ファイナンスがグリーンボンドとして評価されるという仕組みになっています。ここで重要な要素は、資金調達の用途は上記のようなプロジェクト・事業が選定されているか、また、その企業が経営トップまで含めて適正に管理できる体制を構築できているかといった点や、調達資金の管理は適切に実施されプロジェクトにきちんと充当されているか、投資家に対して適切なレポーティングが行われることになっているか、といった点であり、こうした点の確認が行われることとなります。

5-2. ソーシャルボンド

ソーシャルボンドは、特定の社会課題への対処や軽減、あるいはポジティブな社会的成果の達成を目指し、新規または既存のプロジェクトに必要な資金を調達する債券です。先ほど申し上げたICMAがソーシャルボンド原則を定めており、我が国では金融庁がこれを踏まえたガイドラインを策定しております

ので、それらに応じて確認する仕組みになっています。こうした仕組みの概要や確認すべき項目は先ほどのグリーンボンドとほぼ同様の形で定められています。プロジェクトとしては、例えば、物流企業でも事例はありますが、プロジェクト自体が経済社会的向上とエンパワーメント等にどのように資する取組みか、手ごろな価格の基本的インフラ整備や必要不可欠なサービスへのアクセスか、といったもので、具体的な事例も別途スライドでは示させて頂いております。ソーシャルプロジェクトにおいてはその対象とする人々を適切に特定することも重要です。こうした取組みが企業にとってもESGの観点から非常に重要になってきているということがいえようかと思えます。今後、各物流企業の皆様にとっても、ご自身の資金調達において、このソーシャル性といったものにどのように取り組まれ、こういった配慮をなされているのか、といった説明がますます必要になるのではないかと考えられます。ここでの説明はグリーン・ソーシャルにとどめさせて頂き、その他のファイナンスカテゴリーについては、後述させて頂きます。

5-3. トランジションボンド

トランジションボンドは、パリ協定の実現に向けて世界全体で排出量を着実に削減していく観点から、現時点では排出削減が困難なセクター（現段階で脱炭素化が困難な産業部門・エネルギー転換部門）での低炭素化の取組等、脱炭素へのトランジション（移行）を図っていくために必要な資金を調達する債券で

す。例えば、電力会社が石炭で火力発電をやっていたいかなければいけないと言った場合、今すぐこれをやめてしまうと電力不足になるため、すぐに止めることはできません。現時点において実用化された脱炭素電源である再エネや原子力を用いた着実な脱炭素化に加え、火力電源は、変動電源である再エネの導入を拡大する中で、供給力や調整力、慣性力といった安定供給上重要な役割を有していますが、CO2排出量が多いことから、脱炭素化に向けて、水素・アンモニア・バイオマスの混焼及び専焼、CCUSの活用といった技術の開発及び実証を進め、できる限り早くその実装を進めていくことが求められる、といったことがロードマップで定められています。将来的にこうした形で脱炭素化を進めていくことでカーボンニュートラルを実現するために多様な技術の開発が必要であり、技術開発に必要な期間も長期にわたることから、有望な技術について可能な限り定量的に示すことで、トランジションへの取組を説明する、という形になっています。グローバルには、例えば欧州がEUタクソノミー等を通じて厳格な環境への取組の基準を示しつつあるなど、国際的にこうした取組みについて先行してきていますが、欧州での再生エネルギーの普及や全体として多様な電源種から送電網を通じて柔軟な電力融通が可能である等の事情があるのに対して、これまでの電力の産業・基盤の構造に競争力の基盤を有していた日本では、経済産業省等とともに将来の技術革新による企業の取組も含めた全体の戦略に対して評価することの重要性を訴求していく、という動きに

なっています。

6. ESGファイナンスの骨子

6-1. グリーンファイナンス

以下では、改めてESGファイナンスについて、若干重複する部分もありますのでそこは割愛した上で、種類ごとに簡単にご説明します。典型的なESGファイナンスは、資金用途特定型のファイナンスになりますが、通常グリーン、ソーシャル、サステナビリティの3つに分けて説明される場合が多いです。グリーンファイナンスについて、考え方は先ほど先行してご説明しましたが、卑近な例でいえば「グリーンファイナンス」は、開発する不動産が非常に環境面の質の高いもので、オフィス・住宅も含めて環境に配慮した設計になっているものについて資金が直接それに充当されるような場合がイメージしやすいと思います。同様に、「ソーシャルファイナンス」は、例えば、働く従業員の雇用創出、医療介護等の必要不可欠なサービスへのアクセス向上のための施設整備、手ごろな価格の基本的なインフラ整備等、ソーシャル性の高い資金の用途に充当されるファイナンスです。

「サステナブルファイナンス」は、先述の通りグリーンプロジェクトとソーシャルプロジェクトの双方を意図するファイナンスということになります。例えば、不動産においてグリーンに配慮した不動産がソーシャルにも配慮したこともあるわけで、グリーンボンド、ソーシャルボンドの両方が被っている領域を評価するものです。

次に、「サステナビリティ・リンク・ファイナンス」は、資金用途不特定型で、グリーンであればCO2を削減するとか、ソーシャルであれば女性の幹部職員の登用数を上げるとか、そういった重要業績評価指標をKPIとして設定し、これを自らのサステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット(SPT)とすることで、事前に設定したマテリアルかつ定量的であり、またこれが野心的で定期的に測定され外部の検証を受けた、そのファイナンスを活用した企業のサステナビリティ目標の達成を促すファイナンスになる、というものです。KPIはその重要性(自社のサステナビリティや事業戦略、自社の属する業界に関連するESGの課題にとって重要な経営管理指標か、等)、信頼性(一貫した方法論に基づく測定または定量化できるか、実績が開示されているか、外部から検証できるか、外部指標によってベンチマークできるか、等)に基づき選定する必要があります。また、SPTを設定する場合には、従来の仕事のやり方(BAU: Business as Usual)と比較して大幅な改善を目指す目標であるか、ベンチマークや外部の参考資料と比較できるか、自社のサステナビリティや事業戦略と整合しているか、あらかじめ定められた時間軸に基づいて決定されるか、といった点を踏まえて判断されます。ベンチマークは、弊社の場合、自社の実績値や予測値との比較、同業他社のパフォーマンスや業界基準との比較、科学的根拠に基づく政策目標やESGテーマに関係する指標との比較の組み合わせによって用いております。

それぞれファイナンスには国際基準にあた

る原則、国内で定められたガイドラインが存在しますが、原則やガイドラインの改訂(通常毎年行われてきています)ごとに、その原則に沿った形で評価を行いますので、年ごとにその内容の基準や考え方が修正された場合、それに沿って評価を確認させて頂くことになります。

「サステナビリティ・リンク・ファイナンス」の場合、資金用途不特定型になりますが、上記のような目標を企業が立てている場合に、それを1つの指標とした上で、投資家や金融機関に説明することになります。その条件を達成するかどうかを金利条件等と連動させる仕組みをとり、金利条件等が変化する仕組みが、調達資金の返済までの期間全体にわたって資金調達者に野心的で前向きな変化を促す動機を与えることになります。こうした約束をすることで目標達成に向けた前向きな変化を促す動機を与える仕組みになっている、ということです。

企業の取り組みは様々ですが、資金用途が限定されているというだけでグリーンの要素を達成していくのも難しいということもあります。この「サステナビリティ・リンク・ファイナンス」の仕組みで資金用途と必ずしも結び付けないファイナンスをしていきたいという企業も多数ありますので、グリーンそのもののアセットを増やしていく、ソーシャルな取り組みを増やしていくという取り組みと同時に、自らの評価を伝えて訴えていくといったものも広がっていくという形で捉えていただければと思います。

6-2. トランジションファイナンス

「トランジションファイナンス」の内容についてはすでにご説明しました。

6-3. インパクトファイナンス

これまでご説明してきたグリーンファイナンス、ソーシャルファイナンス等は、どちらかという資金を調達する側の方々が、どうやって自分が主体的にプロジェクト(投資)を通じてグリーンやソーシャルの世界を作りに行くのかを説明することをベースに置いたファイナンスの形態でした。これに対して「ポジティブインパクトファイナンス」は金融機関等の資金提供者に対するもので、企業に対してその企業活動が経済・環境・社会にもたらす影響(インパクト)を包括的に評価した上で目標設定・進捗管理を行い、SDGs 達成に向けて継続的に支援することを目的としたファイナンスです。誤解を恐れずわかりやすく言えば、銀行も自ら資金を提供するのであれば、それを企業にお話しした上で、優れた価値を創出するような取り組みや、ネガティブな影響が予想される場合にはその対策を講じることを要請した上で、ファイナンスを提供すべきという考え方に基づくものとお考え下さい。

大企業が冒頭でご説明したESG債のように、マーケットから資金を調達する、社債を発行するといった形だけではなく、中堅中小の企業が様々な銀行から資金を取り入れる場面でも、そういった約束を求められることが増えてきています。どのようなレベルの企業でも、ESGの取り組みの説明が必要になる場

面が増えてきているということですし、逆に言えば、ESGの取組を推進するルールが直接金融・間接金融を問わずにそれらを促す枠組みがグローバルに構築されてきた、つまり金融を使って各企業がそうした活動を念頭に置かざるを得ない世界を作ってしまう、というのが、ESGの枠組みになっている、とご理解頂ければと思います。こういった世界が身近まで迫ってきているということをご認識いただいてもよろしいかと考えるところです。

7. グリーンプロジェクトと鉄道事業

鉄道事業はグリーンにおいても非常に高い評価を得やすい事業ということになります。グリーン輸送の中でのグリーン性確保の方法を考えますと、例えばグリーンでも濃いグリーンと薄いグリーンみたいな発想があります。1番濃いグリーンは「回避/削減」で、統合された土地利用計画や交通需要管理などにより、移動の必要性を回避したり、移動距離を短縮したりする施策。次に濃いグリーンは「移行/維持」で、人や貨物を自転車、徒歩、バス、フェリー、電車、路面電車など、持続可能で汚染の少ない交通手段に移行させるような施策。さらに次の段階のグリーンで「改善」は、車両や交通システムの排出物を削減するあらゆる行動をするということになります。こうした中で、鉄道輸送は移動手段・貨物輸送手段の双方においてグリーン性の高いものとして位置づけられていることがわかります。「スコープ1」・「スコープ2」といった概念はすでにご説明しましたが、やがてそれ

が「スコープ3」まで視野に入れて説明しようという話になると、すでに説明した多様な企業の周辺の活動も含めてグリーン性についてどのように配慮して取り組んでいるのかを説明しなければならなくなります。すでにご説明した「スコープ3」の内容を踏まえれば、今後、企業が取組を進める中で、まさに物流事業者のあり方にも直接に影響を与えます。もちろん、各企業も、それを採用することによって、自社事業のコストや事業継続の観点を踏まえて判断しながら、考えていかれることになると思います。しかし、そういう要求水準があった場合、それに適合していこうというのが日本の企業のこれまでのあり方ですので、輸送手段も含めた手段の発想を持っていく必要が生じることをご理解いただけるのではないかと思います。

鉄道事業は非常に環境負荷の少ないものと認識されていますが、運輸部門における二酸化炭素排出量の推移をみますと、自家用自動車が一番多く、その次に貨物自動車ですが、自家用自動車は、EVや水素自動車などにより劇的に変わる世界が予測されています。しかし、貨物自動車の世界はどう考えていくのか、実際にコスト面でペイするのか、今後、自動車輸送と鉄道輸送のバランスが今のままでよいのかが問われてくる局面が来ることを想定して対策を講じる必要があることになりうかと思えます。

8. R&IのESGファイナンス評価と地域金融

先ほど企業が直接に債券やローンを利用して資金調達をする場合に外部評価を提供する、ということを経営、すなわちファイナンスを獲得する主体を対象としてご説明しましたが、地方銀行を含む非常に多くの金融機関がローンを提供される場合にそうした種類のファイナンスの提供の体制を構築された場合に、その体制についても外部評価を提供させて頂いております。非常に多くの金融機関がこういう取り組みを推進するようになってきていることがわかります。なお、ここで掲げている取り組みとして現状では、各金融機関が扱うものはグリーン、ソーシャル、サステナブル、サステナブル・リンクといったローンを主にお示ししておりますが、上記のポジティブインパクトファイナンスの枠組みとは異なるもので、非常に多くの金融機関はポジティブインパクトファイナンスにもやはり取り組み始めている、とご理解下さい。

何故、これを取り上げさせていただいたかをご説明したいと思います。まず、繰り返になりますが、「サステナビリティ・リンク・ローン」では、先程申し上げた目標の設定の考え方として、野心性といったものが必要であるとご説明しました。それに関連する事例をご紹介したいと思います。

最初に海運大手です。CDPの気象変動スコアで、KPIとしてCO2削減で高い評価を得ると設定し、それを継続的に取れることを目標とし、それが達成できれば比較的、有利なファ

イナンスが得られることをされた事例がありました。我々はセカンドオピニオンを提供して、「サステナビリティ・リンク・ローン」として評価させていただいております。気候変動スコアは2016年から2020年まで、AマイナスからAを維持されていますが、これはCDPの気候変動の非常にハードルの高いスコアですので、Aを維持されるのは非常に難しい。逆に、この業界において野心的な目標設定になっているため、目標に裏付けされたスコアを確定された場合、野心性があるものとして評価させて頂いております。

次は、大手銀行が取り組んだ「サステナビリティ・リンク・ローン」ですが、これはソーシャルの方です。CO2削減をKPIに設定したものではありませんが、継続就業や労働時間といった様々なものを満たしていた場合に、全ての基準を満たすことにより厚生労働省が定めた「えるぼし」、もしくは「プラチナえるぼし」という基準が取れる。これも分かりやすいマーを設定した事例で、マークを取るという分かりやすい基準を野心性あるものとして目標にした上で、それを達成することで資金を調達する事例です。

何故こういった指標のお話をしたかと申し上げますと、先般、国土交通省の交通の検討会で、鉄道貨物輸送のあり方についてどのような運用がありうるか、といったことについて意見を申し上げた際に、幅広い様々な産業と関わっている中で全て求めるのは辛いため、代行する手法として「エコルールマーク」の取得で、これがファイナンスに結びつくことになれば、より簡便な形で活用することに

より物流の世界で注目を高めることができるのではないか、といったご意見を申し上げたということで、ご紹介させていただいたという次第です。こうしたマークをより運用しやすくすることで、物流分野におけるCO2削減等に対する取組みに金融の支援を結びつけるという動きは可能ではないか、という趣旨で、国土交通省の会議でもご意見申し上げた経緯があるため、ここでご紹介させて頂きました。ただし、エコルールマークの在り方、運用についてはさらなる検討が必要、との議論であったことも申し添えさせて頂きます。

先ほど申し上げた通り、こうしたファイナンスの仕組みは、多くの金融機関により広く展開されております。企業と金融機関の接点を考えると、わかりやすいマークの運用とこれをキーにするファイナンスの仕組みが結び付いた場合、かなりの影響力がある可能性があります。こうした取組みを通じて鉄道輸送の在り方そのものにも影響を与えていく、という政策運営上の発想があってもいいのではないかと、という趣旨で申し上げたものですので、この場を借りてご紹介させて頂きます。

ディスカッション

矢野) 物流業界における環境問題の取組みが特に進んだのは2000年代以降ですね。1990年代はどちらかというと生産部門で、そのあと物流については若干遅れた形で議論されたと思います。そういう中で、貨物輸送部門のCO2排出量は減り続けてきた経緯があり、最近では減り方が鈍くなってきています。カーボ

ニュートラルの話が出てからは、様々な施策に積極的に取り組まないと達成できない段階に入っていると思います。個別施策の取り組みでは限界にきており、それを推進する意味で、ESGファイナンスが非常に重要な意味を持っていると感じました。しかし、物流事業者が環境問題に取り組む際に、自社だけでは限界があると感じている中で、ESGファイナンスにどうやって取り組まないといけないのかを教えてください。

大類) 大変重要なご指摘です。我々も「スコープ3」の時には、誰の責任でどう減らしているのかを議論しましたが、整理された議論が必要だと理解しています。ただ、荷主企業にそういうニーズがあることを前提に考えた場合、荷主企業のニーズを捉えていくという発想の中で、むしろリスクをポテンシャルに切り替えるような発想で対応していくことが必要だと考えています。車両を変えていくなどの努力は必要ですが、単体で取り組まれてもCO2削減効果に限界がある一方で、荷主を含めて対応していくことが難しい業界だと理解をしています。例えば、関連するデータが整備されていくようになるため、データが整備されてきた時にそのデータを業界としてどう共有していくのかです。共有していく中で、きちんと対応できているからこそ、荷物を任せられるといったことが出てくる可能性もあります。相対的な優位性を確保するといった観点から、それが荷物の効率化なのか、荷捌きの効率化なのか、輸送モードの選び方なのか、といったところも含めた対応が求められると思います。そうすると、物流構造全体に

に対する提案のような形で、荷主も含めた全体的話になっていく発想が必要になり、そこにCO2の要素を取り込んでいかれるようなことが必要になってくるのではないかと思います。

矢野) ESGファイナンスの透明性という時に、物流においてCO2排出量がなかなか正確に定量化できないという問題があり、どう評価するのが問題となります。自社は努力しているけど、それをきちんと証明できるかといった問題があります。ESGファイナンスから言うと、そこをどのように考えるのですか。

大類) CO2削減は、各企業が自らどう削減して管理しているかは、ご自身がやられるだけではなく、その道のプロフェッショナルが関与され、正しい運用をしているという検証も含めてやられる世界ができつつあると思いますが、それなりにコストがかかります。このコスト低減化に向けては、CO2削減量をなるべく簡便に自ら計算できるようなフォーマットが必要だと思います。また、計算結果の適正さをチェックできる人の存在が重要になってくると思います。最近、東証さんが出された債券では、自分でCO2削減した電子データを投資家に流す仕組みを作ったりしていますが、そういう電子データを投資家が直接欲しいといった動きが出てくる可能性もあります。しかし、当面は、各企業においてきちんとチェックしたものがきちんと表示されて正しいプロセスで管理されているというような状況になること、及びそれを「見える化」していくことができればということです。それから、一般の投資家に対しては見せ方も含めて、

もう少しルールを確立したものでやっていくこととなりますが、銀行との話になる場合は、相対で話すこともなくはないため、今の立場でこういった形ならばできるといったことをお話になられて、その期間そのレベルであれば良い取り組みですねということで、それをサポートされております。こういう取り組みがあったことも含めた情報を提供できれば、金融機関はなるべく幅広くこうした取り組みを展開していきたいという動機もありますし、企業と金融機関の両者の協力の中でできることを見つけていく作業が必要になると思われま

矢野) ESGファイナンスは、金融機関と企業の間だけではなく消費者など広く社会に対して信用度を上げるところが、重要ではないかと思います。物流の世界では、消費者や一般の人に訴える機会が少ないのですが、こういう形で評価されることが、物流事業者にとっても社会的な評価を得るために重要な意味を持っていると考えてよろしいでしょうか。

大類) 社会責任投資とか言われていた時代は、私たちは素晴らしいことやっているということで株やお金を集められるとの発想だったと思うのですが、ESGは、CO2が地球環境にとっても問題だし、そういった取り組みをしていない企業はいけないものだという考え方がある程度常識化してしまっていると思いますので、敢えて取り組まないリスクは、かなり大きくなっていると思います。ですから、CO2を減らすことを全く無視してしまったがために、事業継続性に対し深刻なインパクトが入ってしまうということがあり得ることで

す。これは社会的評価にも通じるのではないかと思います。

ESGは社会に対するプラスのインパクトだけではなく、ネガティブインパクトを管理できないことによる企業の存続リスクがあり、両方の観点を持つ必要があります。前者は動けば企業の評価が上がり株価も上がる要素もあると思いますが、ネガティブな要素で言えば、市場での評価が低下したり、事業継続性の面でダメージを受けることがあります。

矢野)企業にとってESGに取り組むのが必須条件で、それをやらないリスクが大きいということですね。ソーシャルボントの話伺い、いろいろな地域の銀行による取り組みを見ると、物流事業者も、地域社会とのかかわりが深い。地域社会を支えるということから、物流事業者は様々な面から関わってくる可能性があると思いました。

大類)やはり適切な雇用を生むための取り組みとしていい活動しているということではないでしょうか。日本の経済社会の中の物流業、運送業が非常に重大な役割を担ってきたという認識は私自身も持っておりますが、どちらかというと企業としての取り組みというよりは、個別の輸送されている方々がそこに参入しやすい関係を作ることによって、そういった位置付けがなされてきた面もあると思っております。体系的に取り組んでいくシステムを作っていることを、よい意味で注目を集める必要があると思っております。どのようなストーリーを作りながら、どういう仕組みを作ってきているのか。サステナブルな状況にすることにより、社会の方々にずっと良

い便益を生むような企業構造を作ろうとしているというような説明は、説明力を持たず意味でも重要な要素になるのではないかと思います。

矢野) ESGに関しては、事業者からみると、取り組むのはまだまだ先という意識があったと思います。今日のお話を伺っていると、資金調達の面でも、まさしく自分たちの評価が、こういうので決まるということで、とても重要な意味を持つということが理解できました。差し迫った課題だと思えますし、それに取り組むことの重要性を改めて認識しました。今日はどうもありがとうございました。