

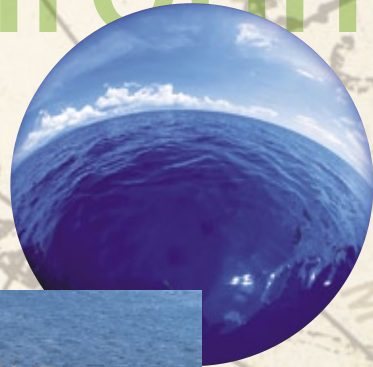
商船三井グループ  
環境・社会報告書2006

第7号 2005年4月～2006年3月



Blue  
Oceans

Cleaner  
Environment



## 商船三井グループ企業理念

1. 顧客のニーズと時代の要請を先取りする総合輸送グループとして世界経済の発展に貢献します。
2. 社会規範と企業倫理に則った、透明性の高い経営を行い、知的創造と効率性を徹底的に追求し企業価値を高めることを目指します。
3. 安全運航を徹底し、海洋・地球環境の保全に努めます。

### 会社概要 (2006年3月31日現在)

商号	株式会社 商船三井
創立	1942年12月28日(創業1884年)
代表取締役社長	芦田 昭充
資本金	649億1,500万円
発行済株式数	1,205,410,445株
株主数	131,050名
上場	東京、大阪、名古屋、福岡、札幌
事業概要	外航海運を中心とした総合輸送
売上高	1,366,725百万円(2006年3月期連結)
従業員数	881人(陸上600人、海上281人)他社などへの出向者を除く
運航船腹量	570隻、4,333万重量トン
グループ会社数	325社(連結対象会社)
連結子会社	国内: 64社、海外: 211社
持分法適用非連結子会社	海外: 2社
持分法適用関連会社	国内: 20社、海外: 28社
グループ会社従業員数	8,351人(連結対象会社)
グループ運航船腹量	705隻、4,545万重量トン
本社	〒105-8688 東京都港区虎ノ門2丁目1番1号
国内支店	札幌、横浜、名古屋、大阪、神戸、九州
事務所	苫小牧、広島、モスクワ駐在員事務所、ウラジオストック事務所
ホームページ	<a href="http://www.mol.co.jp">http://www.mol.co.jp</a>

### 海外主要拠点 (29カ国)



本社ビル

## 編集方針

- 商船三井グループでは、2000年10月に「環境報告書」を発行して以来、毎年環境保全に関するグループの取り組みを報告してきましたが、2003年には「環境・社会報告書」と改称し、環境に関する取り組みに加えて社会性に関する報告の充実も図りました。
- 本報告書は、私たちの事業活動の基盤である安全運航や環境保全をはじめとするCSR（企業の社会的責任）について、どのように考え、どのように取り組んでいるか、私たちとかがわりのある様々な立場の方々にお伝えするため作成しました。
- 本報告書は、大きく「経営」「安全運航」「環境」「社会」より構成されています。また、それぞれの目標・実績を該当各ページに掲載し、目標・実績が一望できるように努めました。
- 参考にしたガイドライン  
環境省「環境報告書ガイドライン2003年度版」、「環境会計ガイドライン2002年版」  
GRI (Global Reporting Initiative)「サステナビリティ・リポーティング・ガイドライン2002年版」

前回発行：2005年9月 今回発行：2006年8月 次回発行予定：2007年8月

## 対象範囲

### 対象期間

2005年度（2005年4月1日から2006年3月31日）

ただし、組織体制については2006年7月1日現在のもので記載しています。

また、一部2005年度より前からの取り組みや2006年度の活動については注記の上、記載している場合があります。

### 対象組織

原則的に、国内、海外で事業を行う、商船三井グループを対象としています。

#### \*商船三井グループ

(株)商船三井および連結対象会社325社（うち連結子会社275社、持分法適用非連結子会社2社、持分法適用関連会社48社）\*本報告書中の「当社」とは(株)商船三井を指しています。

### データの範囲

財務データは特段注記のない限り連結ベースです。

環境パフォーマンスは、以下3つの分類によっています。活動については下記③に基づいて記述していますが、データは①ないし②によっています。

①(株)商船三井(含む全運航船)で行っている活動

ただし、本社以外の事業所については、従事者も少なく、当社の事業活動の中では環境負荷が極めて小さいことから、環境負荷データについては全運航船ならびに本社の活動につき記載しています。

②(株)商船三井および国内連結子会社64社で行っている活動

③②に加え、持分法適用関連会社である関西汽船(株)、(株)名門大洋フェリー、日本チャータークルーズ(株)、および海外4拠点(米、南米、欧州、アジア)で行っている活動。

上記以外の範囲のデータについては、対象範囲を都度注記しています。また、CO<sub>2</sub>排出量の推移(7ページ)、NOx排出量の推移(30ページ)、SOx排出量の推移(30ページ)の単位輸送量(トンマイル)当たり排出量については、1999年度に大阪商船三井船とナビックスラインの合併により商船三井が発足したことから、2001年度を基準年として算出しております。社会性パフォーマンスについては、(株)商船三井単体のデータとなっています。

## 国内連結子会社一覧(64社)

### 1. コンテナ船事業セグメント(4社)

コンテナターミナルの運営、代理店業務などを行っています。

宇徳運輸(株)、(株)エム・オー・エル・ジャパン(MOL JAPAN)、国際コンテナターミナル(株)、商船港運(株)

### 2. 不定期専用船事業セグメント(4社)

自動車船、ドライバルク船、油送船、LNG船などを保有、運航、または代理店業務を行っています。

(株)中国シッピングエージェンシイズ、商船三井近海(株)、東京マリン(株)、エム・オー・エルエヌシー輸送(株)

### 3. ロジスティクス事業セグメント(7社)

貨物の輸送、保管のみならず、「トータル物流ソリューション」を提供しています。

(株)エム・オー・エル大阪南港物流センター、商船三井ロジスティクス(株)、エムオーツーリスト(株)、国際コンテナ輸送(株)、(株)ジャパンエクスプレス(横浜)、(株)ジャパンエクスプレス(神戸)、ジャパンエクスプレス梱包運輸(株)

### 4. フェリー・内航事業セグメント(12社)

フェリーによる旅客ならびに貨物輸送、また内航貨物輸送を行っています。

(株)シーロックス北一、(株)シー・ロードエクスプレス、九州急行フェリー(株)、商船三井フェリー(株)、(株)ダイヤモンドフェリー、(株)ダイヤモンドライン、商船三井内航(株)、(株)ブルーハイウェイエクスプレス、(株)ブルーハイウェイエクスプレス九州、(株)ブルーハイウェイサービス、(株)ブルーハイウェイライン西日本、みやこ商事(株)

### 5. 関連事業セグメント(26社)

不動産業、客船事業、曳船業、商社事業、建設業、人材派遣業、海事コンサルティング業などを営んでいます。

(株)エスカ、(株)大阪オールサービス、関西建物管理(株)、三部建物サービス(株)、商船三井興産(株)、ダイビル(株)、(株)堂島エステート、(株)ビューテックサービス、北倉興産(株)、商船三井客船(株)、生田アンドマリン(株)、宇部ポートサービス(株)、北日本曳船(株)、グリーン海事(株)、グリーンシッピング(株)、神戸曳船(株)、日本栄船(株)、商船三井テクノトレード(株)、(株)エム・オー・マリンコンサルティング、エムオーエンジニアリング(株)、日下部建設(株)、商船三井海事(株)、商船三井キャリアサポート(株)、日本水路図誌(株)、山和マリン(株)、北日本倉庫港運(株)

### 6. その他事業セグメント(11社)

主に当社グループのコストセンターとして、LNG船を除く船舶管理業、グループ資金調達などの金融業、情報サービス業、経理代行業などを営んでいます。

(株)エム・オー・エル アジャストメント、(株)エム・オー・ケープルシップ、(株)エム・オー・シップテック、エム・オー・シップマネージメント(株)、エムオーアカウンティング(株)、(株)オレンジピーアール、商船三井タンカー管理(株)、国際マリントランスポート(株)、商船三井システムズ(株)、日本海汽船(株)、三井近海汽船(株)

# Environmental and Social Report 2006

## 目次

商船三井グループ企業理念／会社概要／海外主要拠点	2
編集方針／対象範囲／国内連結子会社一覧／目次	3
<b>トップコミットメント Top Commitment</b>	
持続可能な世界の発展に貢献できる「強しなやかな商船三井グループ」を目指して	4
<b>特集 Topics</b>	
商船三井グループの取り組む地球温暖化防止対策	6
<b>経営 Management</b>	
世界の人々の暮らしを支える商船三井グループ	10
中期経営計画	12
CSRへの取り組み	14
当社グループのCSR活動の現状	16
コーポレート・ガバナンスとコンプライアンス	18
<b>安全運航 Safe Operation</b>	
安全運航への取り組み	20
<b>環境 The Environment</b>	
環境経営	24
商船三井グループの環境負荷	27
海洋環境保全への取り組み	28
大気保全への取り組み	30
環境技術への取り組み	32
オフィスでの取り組み	34
環境会計	35
グループ会社での取り組み	36
<b>社会 Society</b>	
株主・投資家との関わり	38
お客様との関わり	39
陸上従業員への配慮	40
海上従業員への配慮	43
MOL Collegeの開校	45
社会貢献活動	46
商船三井キッズ・クルーズの実施	48
海外におけるCSRへの取り組み	49
コミュニケーション	50
第三者からのご意見	51



# 持続可能な世界の 発展に貢献できる 「強くしなやかな商船三井グループ」 を目指して

商船三井グループにとってのCSR（企業の社会的責任）への取り組みは、企業理念の具現化といえます。当社グループは、企業理念に「世界経済の発展への貢献」「社会規範と企業倫理に則った透明性の高い経営の下での企業価値の向上」「安全運航と海洋・地球環境の保全」の3点を掲げ、持続可能な世界の発展に貢献できる強くしなやかなグローバル・エクセレント・カンパニーを目指しています。

## 世界経済の発展への貢献

様々な要素から構成されているCSRですが、その基本は本来の事業活動を通じてきちんと社会に貢献していくことにあり、私は考えています。お客様からお預かりした貨物を、安全・迅速・経済的に、また低環境負荷で安定的に輸送することを通じて世界に貢献していくことが当社グループにとってのCSRの基本であると考えています。世界最大規模の海運事業を核とした輸送サービスを通じ、当社グループは世界経済の持続的発展をしっかりと支えています。

## 社会規範と企業倫理に則った、透明性の高い経営を展開

日々の事業活動では、社会規範と企業倫理をしっかりと自覚し遵守して取り組むこと、すなわちコンプライアンスを徹底することが前提です。社会の公器である企業には透明性の高い経営が求められていますが、当社グループでは関係法規制や四囲の情勢変化にも十分留意しつつ、常に最適なコーポレート・ガバナンス体制の検討ならびに構築に努めるようにしています。

当社は、2005年3月、国連グローバル・コンパクトに参加いたしました。これはアナン国連事務総長自らが提唱した取り組みで、企業に地球市民としての責務を果たすことを呼びかけています。具体的には、人権、労働、環境、腐敗防止の4分野における10原則の支持と実践を求めています。この10原則には世界に共通する価値や行動基準のエッセンスが集約されており、ワールドワイドに事業を展開している当社グループが目指すCSRや企業理念にも合致するものです。当社は、わが国参加メンバーで構成されるグローバル・コンパクト・ジャパン・ネットワークでの活動とともに、その実践に努めていきます。



代表取締役 社長

芦田 昭 充

あしだ あきみつ

## 安全運航体制の徹底と環境保全

安全運航と貨物の安全輸送は、当社グループにおける事業活動の基盤です。安全運航確保のために培ってきた海技力は当社グループにとって大きな財産であり、世界中の顧客へ提供する高品質サービスは当社グループの誇りです。しかしながら、ひとたび大きな油濁や海難の事故が起これば海洋環境や社会に重大な影響を及ぼしかねません。当社グループ役職員は、そのリスクを肝に銘じて常に安全対策への努力を惜みず、細心の注意を払うように努めています。

過酷な気象と海象条件下で稼動するために高い安全性と信頼性が要求される船舶ですが、その特殊条件ゆえに陸上施設とは異なる独自の環境基準が設定されています。当社グループは、自らの環境負荷を自覚し、船舶が生涯にわたって環境配慮と経済性の両立が図れるよう諸対策を講じています。世界的に喫緊の課題である地球温暖化および大気対策を例にとりますと、省エネルギー・プロペラ装置や風圧・水圧抵抗軽減船、煤煙除去装置の開発・導入などの対策を講じています。また、わが国最大規模のフェリー・内航サービス網を有する当社グループは、拡大する荷主のモーダルシフト・ニーズにきめ細かく応えるべく、いっそうのサービス向上に努めていきます。

## 人が基本—“Can Do Spirit”が企業価値向上の源泉—

当社グループにおける最も重要な経営資源の一つは人材であり、グループ役職員が知的創造と効率性を徹底的に追求することは企業価値向上の源泉であると私は考えています。役職員一人ひとりが「Can Do Spirit (成せば成るの信念)」を持ち、Can Do Companyを目指していきます。Can Do Companyとは、何でもやる会社、チャレンジする会社、やり遂げる会社、常に勢いがある向上と成長を続けていく会社の意味です。われわれ商船三井グループは、そのようなCan Do Companyグループを目指しています。

## ステークホルダーの方々とともに

当社の事業は、世界各地のお客様、株主、取引先、パートナーや地域社会など、様々なステークホルダーの方々に支えられています。本報告書は、こうしたステークホルダーの方々とのコミュニケーション・ツールの一つとして作成いたしました。本報告書を通じ、当社グループのCSRへの考え方や取り組みについてご理解を深めていただくとともに、皆さまから忌憚のないご意見をお寄せいただければ幸いです。

商船三井グループは、「持続可能な世界の発展に貢献できる強くしなやかなグローバル・エクセレント・カンパニー」を目指し、グループ役職員が一丸となって努力してまいりますので、より一層のご支援をお願い申し上げます。



VLCC [IWATESAN]

## 本業を通じて地球温暖化対策に貢献

### 地球温暖化とその問題点について

氷河の後退や永久凍土の融解、海面上昇、生態系への影響、異常気象など、我々の生存基盤にも大きな影響をもたらすとされる地球温暖化は、CO<sub>2</sub>をはじめとする温室効果ガス（Green House Gas以下GHG）によって引き起こされます。2005年2月、地球温暖化防止にむけた国際的な取り組みとして、京都議定書\*が発効され、先進締結国（附属書I国）には、それぞれ法的拘束力のあるGHG削減目標が設定されました。

### 商船三井グループの姿勢

地球温暖化は、今や最も重要かつ喫緊の環境問題であるといえます。私たちは様々な対策によって自らの事業活動で生じるGHGの削減に努めるとともに、輸送効率に優れた海上サービスを通じ、荷主や社会の求める地球温暖化対策ニーズにも応えています。

### 外航海運における取り組み

外航海運は、全世界を活動領域とし、また国際的な単一市場であるため、環境保全に関する取り組みは原則として、すべての海域や船舶に対して同一の基準が適用される必要があります。

\* 京都議定書 (Kyoto Protocol)

京都議定書とは「気候変動枠組み条約 第3回締結国会議 (COP3) で採択された二酸化炭素など6つの温室効果ガスの排出削減義務などを定める議定書のこと。本会議が1997年12月に京都で開催されたことから、このように呼ばれている。先進締結国（附属書I国）全体で2008年から2012年までの第一約束期間にGHG排出量を基準年（原則として1990年）から少なくとも5%削減することを目標に、先進各国ごとに法的拘束力のある削減目標数値を定めており、わが国は6%の削減数値目標となっている。

<b>2010年度におけるグループ目標</b>	当社運航船舶からの単位輸送当たりのCO <sub>2</sub> 排出量を2005年度比10%削減
-------------------------	---

<b>中期計画 (2004~2006年度)</b>	地球温暖化対策の継続
---------------------------	------------

2005年度目標	実績	評価	2006年度目標
・船舶からの単位輸送当たりのCO <sub>2</sub> 排出量の継続的削減	・対前年比0.1%増 (ほぼ横ばい)	△	・船舶からの単位輸送当たりのCO <sub>2</sub> 排出量の継続的削減
・地球温暖化、京都議定書への対応	・商船三井グループとしてモーダルシフト対応の促進	○	

ます。そのため、京都議定書では外航海運にかかわる船舶から排出されるGHGの削減については、国際海事機関 (IMO\*) を通じて実行することが規定されています。IMOではこれを受けて、国際航海に従事する船舶からのGHGの排出算定方法の作成に着手することとし、海洋環境保護委員会 (MEPC) に対して具体的な作業を付託しました。しかし、2003年3月に開催された第51回MEPC会議では、GHGの削減義務は京都議定書における附属書I国 (先進国) の国際航路に従事する船舶のみが負うべきとの主張が発展途上国側から出されたため、技術的な検討と政策面の検討を分けて取り進めることとなっています。現時点では外航船舶から排出されるGHGに関する国際的な規制はありませんが、当社が所属する (社) 日本船主協会は、わが国主要35業種が参加している日本経団連「環境自主行動計画」において、「2010年における1990年に対する輸送単位当たりのCO<sub>2</sub>排出量を約10%削減していく」という業界目標を掲げ取り組んでいます。総量目標でなく、原単位目標としているのは、環境に配慮した効率的な輸送や運航を提供するとともに、毎年大きく増加していく世界的な輸送需要に応えていくという社会的責務との両立を図るためです。

\* 国際海事機関

(International Maritime Organization = IMO)  
海運・造船に関する技術的事項、海上安全、船舶による海洋汚染防止、能率的な船舶運航などについて、政府間協力を促進することを目的とした国際連合の専門機関。

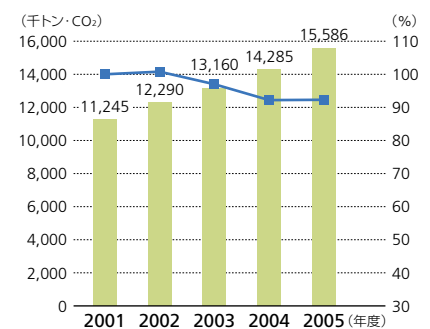
## 当社の対応 (運航船舶での取り組み)

当社では、「船舶からの単位輸送当たりのCO<sub>2</sub>排出量の継続的削減」という自主目標を掲げて取り組んでいます。世界的な荷動きの伸びを背景に、中期経営計画「MOL STEP」に基づく運航船腹量の拡大により、2005年度の当社船舶からのCO<sub>2</sub>総排出量は15,586千トンと2004年度に比べて増加しました。しかしながら、以下一連の諸策を講じた結果、単位輸送当たりのCO<sub>2</sub>排出量は2004年度比 0.1%増のほぼ横ばいとなりました。

### 当社運航船におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減対策 (主なもの)

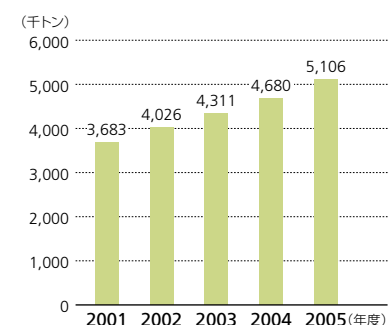
- 本船の運航解析データ等を基に把握した本船の性能 (燃費、速力等) を維持、改善するための対策の継続的な検討、実施
  - 例：主機や補機の良質維持管理  
船底クリーニングや入渠時のサンドブラスト
- 状況に応じた減速航海や最適ルートを選定、ならびに支援システムの導入
- 大型・省エネルギー船投入などによる輸送効率の改善
- 各種省エネルギー技術の検討・導入
  - 例：PBCF、風圧・水圧抵抗軽減船、助燃剤使用など (詳細は32、33ページご参照)

当社のCO<sub>2</sub>排出量の推移



注) トンマイル: 1トンの貨物を1マイル運ぶことを示す単位。積載貨物の量×輸送距離を式として算出される。

当社の燃料消費量の推移 (A重油+C重油ベース)





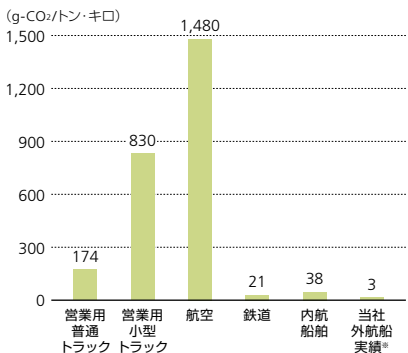
**\*1 モーダルシフト**

トラックによる貨物輸送を、大量輸送が可能で環境負荷のより少ない海運や鉄道に転換することをいいます。モーダルシフトにより、CO<sub>2</sub>排出量抑制、エネルギー消費効率の向上、また道路混雑の解消や交通事故の防止効果などが期待されます。多くの企業では、あらゆる事業活動の局面で環境負荷の低減に向けた取り組みを行っています。物流に関しても、輸送手段を海運や鉄道などに転換するモーダルシフトが効果的な環境負荷低減対策として認識され、実践されるようになってきています。

**\*2 京都メカニズム**

市場原理を活用し、国際的な排出削減コストの平均化を図ることにより、排出削減費用を引下げ経済的手法。共同実施 (JI: Joint Implementation 先進国が共同実施したプロジェクトに係る削減量の取引)、クリーン開発メカニズム (CDM: Clean Development Mechanism 先進国と途上国間での共同プロジェクトによる排出削減)、排出権取引 (ET: Emissions Trading 先進国間での排出枠の譲受) がある。

**輸送機関別でみた原単位当たりのCO<sub>2</sub>排出量  
—1トンの荷物を1km運ぶのに排出するCO<sub>2</sub>の比較—**



注) 地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議資料 (平成13年度) より抜粋

※ 「当社外航実績」は2005年度当社全運航実績から算出。



フェリー荷役風景

## わが国最大規模のフェリー・内航ネットワークで モーダルシフト\*1を推進

### わが国の京都議定書への取り組み

京都議定書の第一約束期間 (2008年から2012年) において、わが国は基準年比6%のCO<sub>2</sub>排出量削減義務を負っていますが、2004年のわが国のCO<sub>2</sub>排出量は13億5,500万CO<sub>2</sub>トンと、1990年度比で逆に8.0%の増加となっています。京都議定書では、先進各国が数値目標を達成するための補足的な仕組みとして市場原理を活用した京都メカニズム\*2の利用も認められていますが、わが国にとって目標の達成は容易ではありません。

わが国では、地球温暖化防止行動計画 (1990年)、地球温暖化対策推進大綱 (1998年、2002年) といった地球温暖化対策に関する総合的な計画を立て取り組んできました。その後2005年4月には京都議定書の発効と、2002年の地球温暖化対策推進大綱の評価・見直しを受け「京都議定書目標達成計画」を閣議決定しています。

また、2006年4月1日施行の「エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を改正する法律 (改正省エネ法)」では、従来は主に工場や建築物での省エネルギーを目的としていた同法を、新たに運輸部門まで対象に含めて、すべての荷主企業に省エネルギー対策を講じることを求めています。一定規模以上の輸送事業者 (「特定輸送事業者」) や荷主 (「特定荷主」) は、省エネルギー中長期計画の作成やエネルギー使用状況などの定期報告も義務付けられています。

#### 特定輸送事業者 (ただし国内における輸送に限定し、国際輸送は対象外)

業種 (輸送機関)	基準	貨物	旅客	
海運	総船腹量	2万総トン以上	2万総トン以上	
自動車	台数	200台以上	バス	200台以上
			タクシー	350台以上
鉄道	車両数	300両以上	300両以上	
航空	総最大離陸重量	9,000トン以上		

#### 特定荷主

全業種を対象に、自らが事業活動に伴って貨物輸送を委託している量 (自ら輸送している量も含む) が年間3,000万トンキロ以上の企業が対象。



### モーダルシフトの担い手として業界をリード

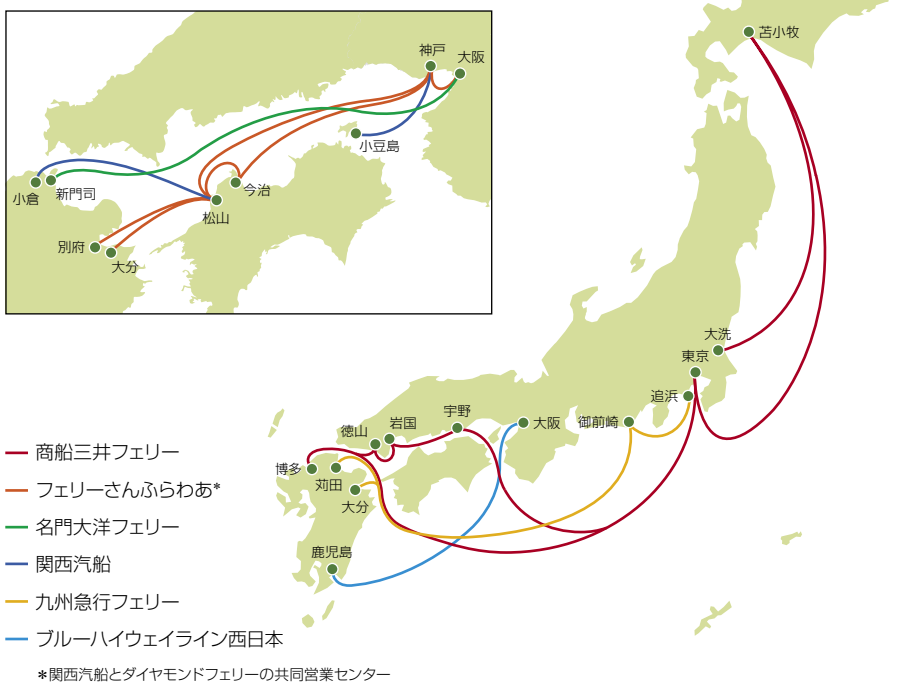
わが国のCO<sub>2</sub>排出量の約2割が運輸部門で占めており、うち約9割が自動車、なかでも自家用車からの排出量が約5割占めています。2005年4月に策定された京都議定書目標達成計画では、運輸部門からのCO<sub>2</sub>排出量を2010年度で約2億5,000万トン（運輸部門の基準年排出量比15.1%増）に抑制することを目標に、国土交通省および関係省庁ではその達成に向けて「自動車交通対策」と「環境負荷の小さい交通体系の構築」を柱とした具体的な施策を掲げています。

「環境負荷の小さい交通体系の構築」では、鉄道・船舶など環境負荷の小さい輸送機関の利用（モーダルシフト）が大きな柱となっています。

運輸部門の温暖化対策では、荷主企業、物流事業者それぞれの取り組みだけでなく、両者の連携・協働による物流システムの改善に向けた産業横断的な取り組みが必要です。2004年12月に関係省庁や諸団体の協力により発足した「グリーン物流パートナーシップ会議」は、物流部門のCO<sub>2</sub>排出削減に向けた自主的な取り組み拡大に向け、当社グループをはじめ2,400以上に及ぶわが国の荷主や物流企業などを会員として両者協働による取り組みを支援し、普及・拡大を促進しています。

商船三井グループは、わが国最大規模のフェリー・内航サービスの提供を通じ、荷主のモーダルシフト・ニーズに積極的に対応しています。2005年5月には、商船三井フェリー（株）は日本通運（株）と共同運航している東京・博多間の定期航路が、大型化による貨物積載能力の向上・高速化と省エネルギーという相反する目標を高いレベルで実現したことを理由として、(社)日本物流団体連合会主催の「第6回物流環境大賞」を受賞しています。

### 商船三井グループのフェリーサービス網



さんふらわあ さっぽろ (商船三井フェリー(株))



せどろす (商船三井内航(株))



スターダイヤモンド (株)ダイヤモンドフェリー)



フェリーきょうと2 (株)名門大洋フェリー)



さんふらわあ あいぼり (関西汽船)



さんふらわあ さつま (株)ブルーハイウェイライン西日本)



むさし丸 (九州急行フェリー(株))

# 世界の人々の暮らしを支える商船三井グループ

四方を海に囲まれたわが国では、年間約945百万トン（2004年）\*の輸出入がありますが、実に99.7%（重量ベース）が船舶で輸送されています。商船三井グループは、外航海運事業を核として、世界中の人々の暮らしや産業を支える様々な物資輸送に携わっています。世界経済の持続的発展に不可欠な産業として、環境や社会にも配慮しつつ事業展開を行っています。

\* 出典 国土交通省「平成17年度海事レポート」



コンテナ船部門  
コンテナ船「MOL EFFICIENCY」



自動車船部門  
自動車船「COURAGEOUS ACE」



ロジスティクス部門  
コンテナトレーラー

## 製品輸送事業分野

### コンテナ船部門

環境にも配慮した最新鋭の高速大型コンテナ船を投入し、米州・欧州・アジアをはじめ世界の主要航路で事業を展開しています。トップクラスのサービスでグローバルキャリアとして世界のコンテナ船事業をリードしています。

### 自動車船部門

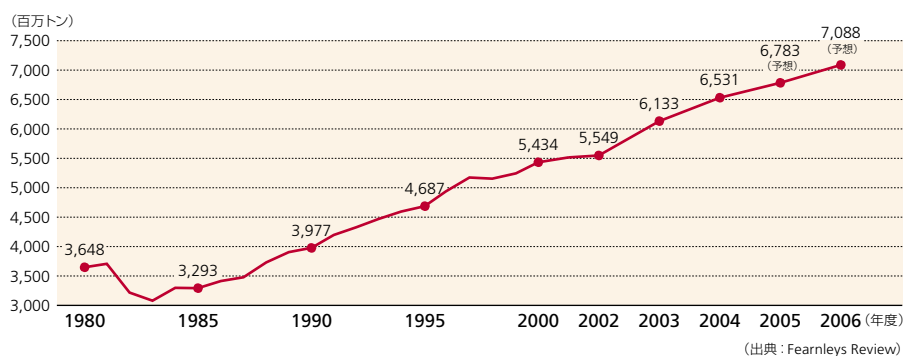
わが国ではじめて自動車専用船を就航させた当社は、風圧・水圧抵抗軽減船など新しい環境技術も進んで採用しています。自動車を運ぶというサービス面のみならず、環境配慮の面でも世界の自動車船隊の中で確固たる地位を築いています。

### ロジスティクス部門

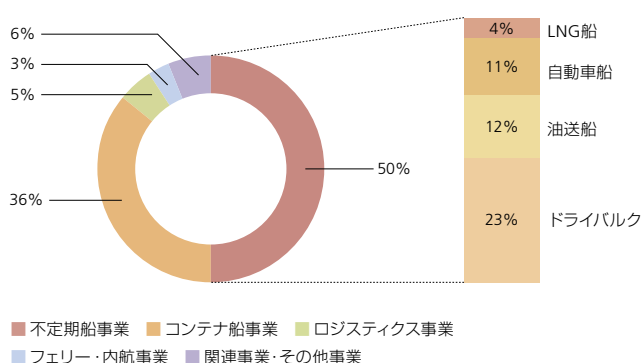
当社グループは世界各地に倉庫・物流センターを配備し、物流拠点を築いています。これらの保管業務や海陸空の輸送モードを結びつけたサービスのみならず、物の流れを一貫してサポートするトータル・物流ソリューションを提供しています。

## 海運は世界経済を支える成長産業です

### 世界の海上荷動き量推移



### 連結セグメント別売り上げ比率



## 資源・エネルギー輸送事業分野

### ドライバルク部門

鉄鉱石、石炭、穀物などを梱包せずに「ばら」のまま大量に運ぶのがドライバルクキャリア（ばら積み船）です。当社グループは世界最大のドライバルクオペレーターとして世界を結ぶ資源の安定輸送に努めています。

### 油送船部門

当社は20万重量トン以上の大型タンカー（VLCC）や、石油精製品輸送のプロダクトタンカー、液体化学製品輸送のケミカルタンカーや液化石油ガス輸送のLPG船など世界最大級の油送船隊をもって、エネルギー輸送に臨んでいます。

### LNG船部門

クリーンエネルギーとして近年注目されるLNG（液化天然ガス）。その輸送において世界トップシェアを有する商船三井グループは最先端の技術と専門知識が高く評価されているLNG輸送のリーディングカンパニーです。



ドライバルク部門  
不定期船「KOHYOHSAN」



油送船部門  
VLCC「IWATESAN」

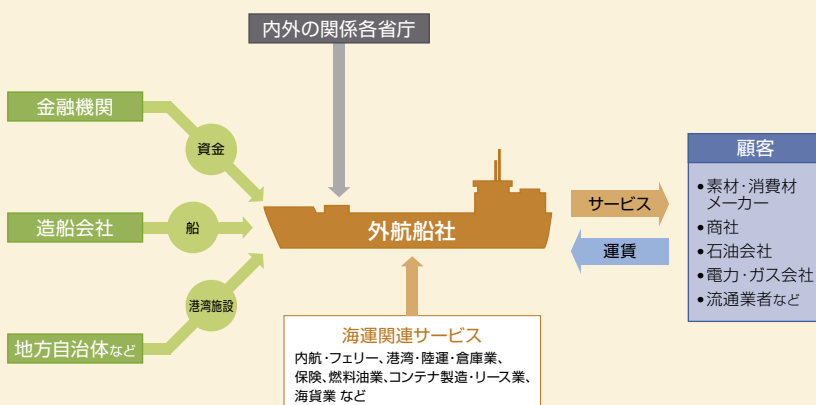


LNG船部門  
LNG船「泉州丸」

### 外航海運業のしくみ

外航海運業は、海運自由の原則に基づき、船舶を世界中のどの港にも寄港させることができるため、競争相手は世界中の外航海運会社となります。つまりどの国の海運会社でも同一の条件で自由に参入できる市場であるといえます。

海上輸送を提供することが外航海運の生業であり、そのサービスを提供する手段が船舶です。船舶は造船会社に発注され、その購入にあたっては自己資金だけではなく、金融機関からの資金調達も必要です。船舶を運航するには燃料が必要であり、燃料油社との取引もあります。また、船舶の運航には船員が不可欠ですが、運航にあたるのは当社海上従業員とは限らず、船員というソフトウェアや船舶と言うハードウェアを直接管理する船舶管理会社に業務委託をする場合もあります。船舶の出入港に際してはパイロットやタグボートの手配など港湾関係者との連携も必要となります。また、当社グループは、資源・エネルギー輸送や製品輸送といった物流インフラを提供していることから、お客様も様々です。

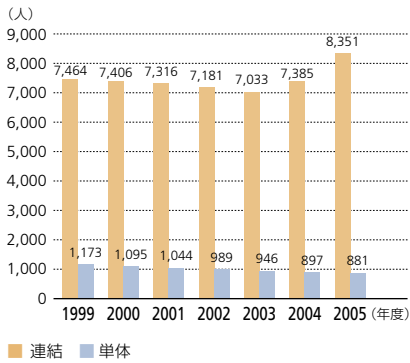




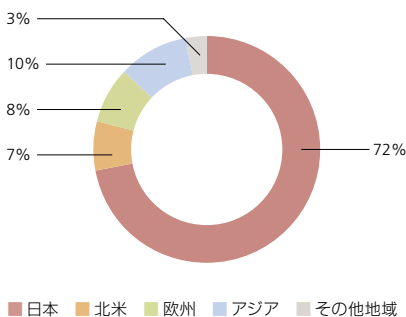
# 中期経営計画

商船三井グループは持続可能な世界経済の発展に貢献できるしなやかなグローバル・エクセレント・カンパニーを目指します。

国内における従業員数



地域別従業員構成 (連結)



## グループ中期経営計画

商船三井グループは、2004年度から2006年度までの3カ年中期経営計画MOL STEP (Mitsui O.S.K. Lines' Strategy towards Excellent and Powerful Group) において、資源エネルギー輸送等、今後成長が見込まれる分野へ積極投資を進めるほか、世界の成長著しいマーケットにおける商権の拡大を推し進め、「特色ある世界最大の総合海運企業」をメインテーマとして取り組んでいます。2005年5月には、2004年度(計画初年度)の利益が当初の目標を大きく上回ったため、2005年度(計画2年目)以降を「MOL STEP Review」として見直しました。2005年度は、世界経済も堅調に推移し、海上荷動きも順調に拡大しましたが、燃料油価格の高騰やコンテナ船の市況調整などが、損益を圧迫しました。

当社グループは、引き続き資源エネルギー輸送を中心とした海運事業への積極投資を続け経営基盤の強化を進めるとともに、中国・欧米市場に加え、今後成長が見込めるインド、ロシアなど三国間トレードの強化に継続的に努め、市場での商権拡大を図っていきます。

一方で、大規模な船隊整備を進めるだけでは、目標を達成することはできません。船隊を動かすには海陸の要員と組織体制も重要です。また、当社運航船に乗り組む船員の約95%は外国籍です。優秀な船員を安定的に確保・育成するため、供給先の開拓・教育内容の充実

### 具体的な戦略

長期ビジョン：世界の海運をリードする強しなやかな商船三井グループを目指す  
 メインテーマ：「成長」— 特色ある世界最大の総合海運企業へ

#### 成長戦略

##### 拡大する世界の海運マーケットに向けて

##### 海運事業への積極投資

成長分野への重点資源配分による特色ある事業ポートフォリオを目指して

##### 1. 資源・エネルギー輸送分野

さらなる拡大により世界一のポジションを揺るぎないものにする

##### 2. 製品輸送事業分野

(コンテナ・自動車・ロジスティクス)

多様化する顧客ニーズに応え、市場拡大にあわせ成長する

世界の伸長著しいマーケットにおける商権の拡大

##### 1. 中国マーケット

資源エネルギー、自動車、製品輸出等拡大するあらゆる海運ビジネスチャンスへの参画

##### 2. 欧米マーケット

高品質サービスの提供と営業力強化を通じた顧客ベースの拡大

##### 3. エマージングマーケット

インド、ロシア等今後の発展が期待される市場における商権確保

#### 競争力強化戦略

成長を可能とするために

##### 1. 顧客指向の営業力強化

##### 2. コスト競争力強化

(3年間累計コスト削減目標200億円)

##### 3. 高品質サービス提供

#### 安全運航 環境対策

#### 企業体力増強戦略

あらたな成長ステージでのジャンプに備えて

##### 1. 財務体質強化

##### 2. グループ経営進展

##### 3. 人的資本の充実

を図っています。更に、社外取締役として優れた人材の招聘や、本社スタッフとして豊富なキャリアを有する優秀な人材の中途採用も進めています。このように人材面でも積極的に多様化を図ることが、より質の高い役員集団を作り上げ、将来の更なる成長への布石となると確信します。

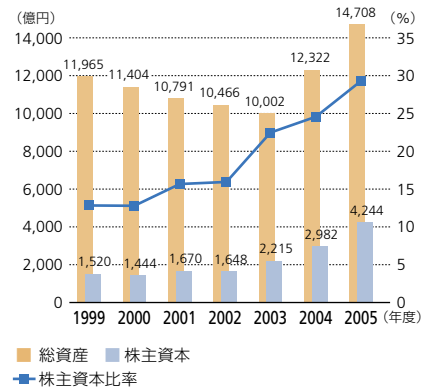
当社グループでは、上述した財務数値目標と同時に安全運航と海洋・地球環境の保全を事業活動の最重要課題のひとつと捉えています。運航面では自社船のみならず傭船を含めたすべての運航船上における安全管理の徹底はもちろん、陸上部門における支援体制や、日本人・外国人船員の教育訓練をソフト・ハードの両面で充実させることにより船舶の安全運航を徹底します。環境保全では主要国内グループ会社および海外現地法人を対象に「グループ環境目標制度」を導入し、グループ会社における環境教育の実施や環境対策の深化など継続的な環境負荷低減に取り組んでいます。

### 利益配分に関する基本方針

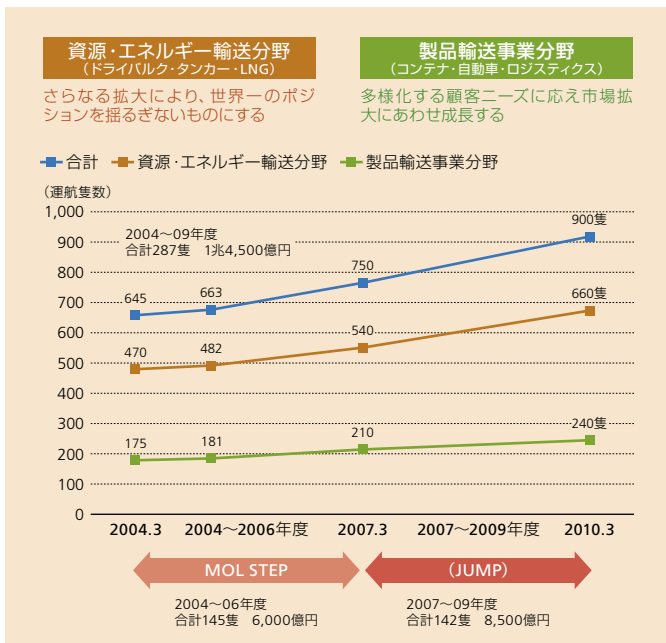
当社は、積極的な事業投資による企業価値向上及び配当を通じた株主への直接的な利益還元を経営上の重要政策と認識しています。現在、更なる「成長」を目指す中期経営計画に基づき、船舶を中心に積極的な投資を行う一方、企業体質の強化を図りつつ企業価値向上に努めています（2005年度には、連結損益の安定化と不動産事業の集約化を図るため前期中に株式公開買付けによりダイビル株式会社を子会社化しました）。

以上を総合的に勘案し、当面の間は連結配当性向20%を目安としますが、中長期的経営課題として配当性向の向上にも取り組んでいます。

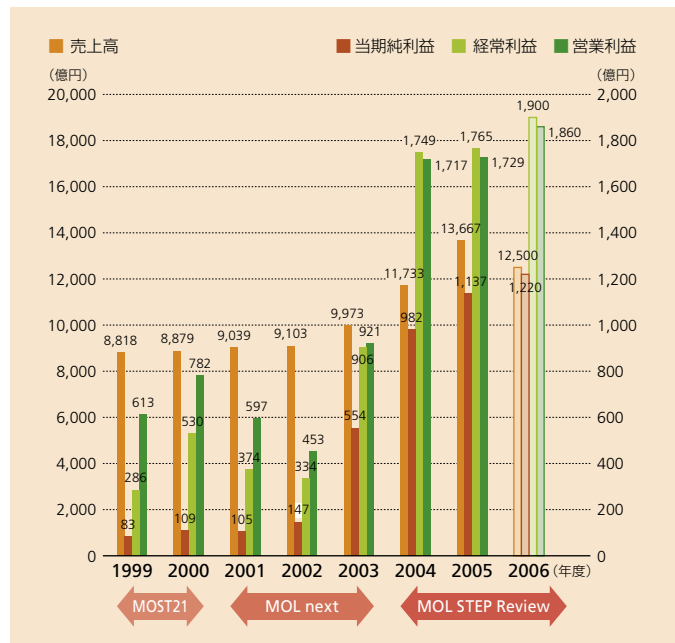
### 総資産・株主資本



### 船隊整備計画



### 商船三井グループ中期経営計画の推移



# CSRへの取り組み

商船三井グループは、社会的公正性、倫理性や環境への配慮などを織り込んだ事業活動を行うとともに、私たちを取り巻く様々なステークホルダーに配慮した経営を行うことで、企業と社会、そして地球全体の持続的な発展を目指しています。

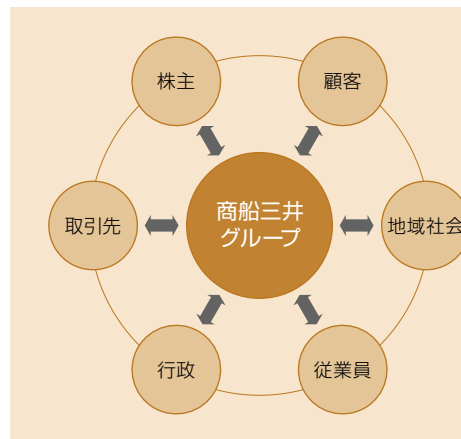
## 各ステークホルダーとの関わり

株主
収益力強化を通じた株主（企業）価値の向上、積極的なIR活動による情報の適時公平開示など
顧客
良質かつ信頼できるサービス・商品の提供による満足度向上
取引先
公正な取引を通じた良好な関係構築とビジネスチャンスの共有など
地域社会
商船三井グループへの理解促進と良好な関係の構築、安全環境面での配慮、社会貢献活動など
行政
納税、法令遵守など
従業員
雇用確保、人権尊重、労働安全衛生、教育訓練、働きがいと誇りを持てる職場の提供による従業員の満足度向上、優秀な人材の確保など

## 商船三井グループのCSRの考え方

CSRとは、企業が単に経済面のみならず、企業を取り巻く様々なステークホルダーへ配慮した経営を行なっていくことにより、企業と社会、そして地球全体が持続的に相乗発展をしていくことを目指すものであると考えます。そして、企業は経営活動のプロセスに、社会的公正性、倫理や環境への配慮などを織り込んでいくことが基本にあるものと考えています。

### 商船三井グループを取り巻く様々なステークホルダー



商船三井グループの事業の中核である外航海運業は、船舶というもっとも輸送効率の高い輸送手段を用いて、国際間の貨物輸送を行います。世界人口の増大とグローバル化の進展にともない、世界の海上荷動き量は飛躍的に増大しています。私たちは、わが国の産業構造と国際物流の変化、そして多様化する顧客ニーズにいち早く対応して三国間ビジネスを強化するなど、新たな輸送サービスへの取り組みも積極的に行っています。

商船三井グループは、世界中の様々なステークホルダーへ十分配慮した事業活動に今後も努めていきます。

## 商船三井グループがCSRに取り組むねらい

### 1. 企業理念の具現化

商船三井グループ企業理念では、総合輸送グループとして社会に貢献することを宣言しています。企業理念を実践するための基盤として、社会規範を守り、企業倫理を自覚すること、つまりコンプライアンスは当然のことと認識し、透明性の高いコーポレートガバナンスを行います。また、安全運航は当社グループ企業活動、そして環境保全の基本であることを肝に銘じ、努力を惜しまず、細心の注意を払っています。

### 2. 各ステークホルダーとの良好な関係維持

当社グループの核である外航海運は世界規模で事業展開しているため、ステークホルダーも全世界で多岐にわたります。今後もそれぞれのステークホルダーとの関係を大切に、よりよいパートナーシップを築き上げていきます。

### 3. ガバナンス、リスクマネジメントの強化による持続的発展

経営の透明性を維持するとともに、コンプライアンス違反、大規模事故などによるステークホルダーの信頼喪失などのリスクマネジメントとしての取り組みと、一定の環境負荷を与えている企業としての環境保全を重視した取り組みを行います。

### 4. CSRに取り組んだ結果としての企業価値の向上

これらの活動を通じてどのように社会から信頼されているかということを再認識し、グループとしての企業価値の向上につなげていきます。



### 国連グローバル・コンパクトへの参加

2005年3月に「人権・労働・環境・腐敗防止」にわたる4分野10原則を定めた国連グローバル・コンパクトへ、わが国海運業としてはじめて参加しました。当社はすでに商船三井グループ企業理念を掲げていますが、グローバル・コンパクトに参加することにより、世界の当社グループ従業員のみならず、ステークホルダーにも当社のCSRへの取り組みに一層理解が得られると考えます。

外務省賓客として2006年5月に来日した、グローバル・コンパクトの提唱者であるコフィー・アナン国連事務総長がグローバル・コンパクトに参加している日本企業経営者と意見交換を行い、これに当社専務執行役員（当時）原田英博が出席しました。

世界に通じる普遍的な価値基準や行動基準を示したグローバル・コンパクトの支持と実践を通じて、当社グループのCSR活動をよりグローバルに展開していきたいと考えています。



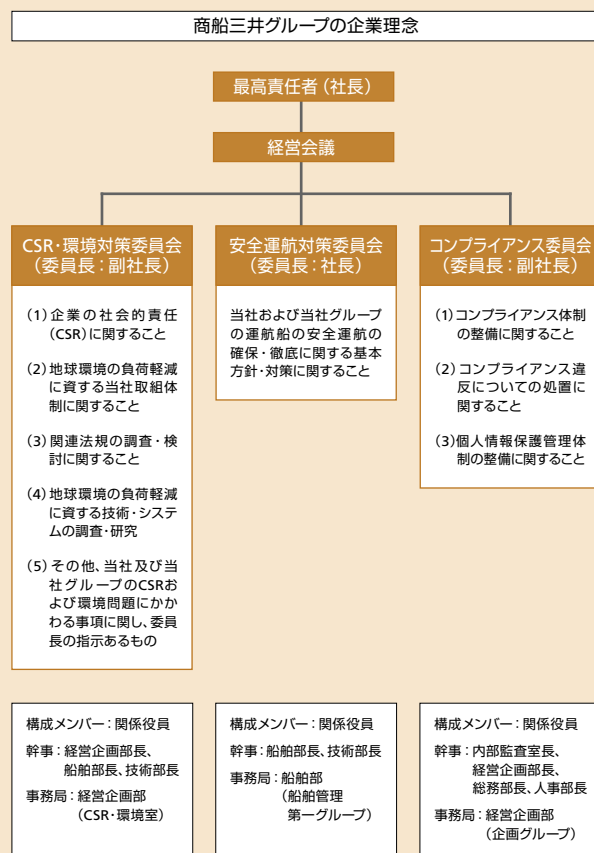
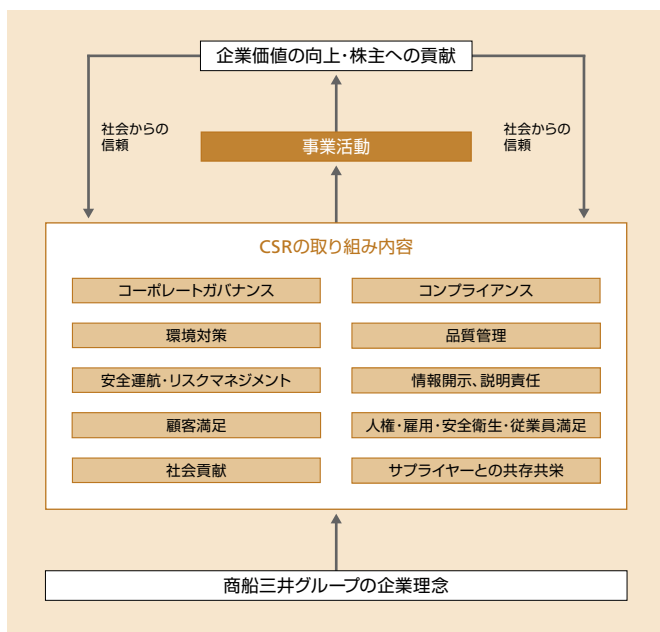
アナン事務総長と原田英博専務（当時）（後段中央）

### グループ社員のCSR意識浸透に向けた取り組み

2005年9月にCSRハンドブックを作成し、海上従業員も含む世界の商船三井グループの全役職員1万人以上に配布しました。対象範囲が広範にわたるCSRについて社員の行動基準を中心に、当社グループのCSRにおけるねらいと取り組みをコンパクトに伝えていきます。当社グループ人材教育プログラム（詳細は40、41ページをご参照）やMOL College（45ページをご参照）など人材教育の機会あるごとにCSR意識の醸成に役立てています。

### CSR取り組み体制

#### 商船三井グループ企業理念とCSR概念・活動の位置づけ



商船三井は現在、経営会議下部機関である委員会のうち、上記3つの委員会を中心としてCSRに関する審議を行なっています。

# 当社グループのCSR活動の現状

商船三井グループは、社会から信頼されるよう真摯にCSR活動に取り組み、世界の持続的発展に貢献していきたいと考えています。

## 2005年度の活動を振り返って

2005年度のCSR・環境活動では、2004年度に発生した原油タンカー「KAMINESAN」の衝突事故を大きく受け止め、再発防止・安全運航の実現に努めた結果、重大海難事故の発生はありませんでした。また、当社の中期経営計画「MOL STEP Review」に基づき、当社は現在の700隻を超える船隊を2009年度末に900隻へと船隊拡大を進めておりますが、安全運航体制のさらなる強化・拡充に向け、タンカー部門の船舶管理組織を改編いたしました（詳細は22ページをご参照）。当社は引き続き船舶管理体制のあり方を検討しつつ、今後も安全運航の徹底を図っていきます。

環境保全については、2005年度は2004年度に続き海上荷動きが旺盛であったことから当社運航規模も拡大した結果、温暖化ガスであるCO<sub>2</sub>や、SO<sub>x</sub>、NO<sub>x</sub>の総排出量が増加しました。風圧・水圧抵抗軽減船や省エネルギープロペラの装着など、省エネ・環境技術を備えた船腹・装備を継続して投入していき、単位輸送量当たりの排出量は新型船の投入にもかかわらずほぼ横ばいとなりました（詳細は7ページをご参照）。

また、2005年度には従業員満足度調査を実施しました（詳細は41ページをご参照）。総じて当社従業員はこの会社で働くことに誇りを感じ、満足度は高いほうではないかと思われませんが、一方で一部の待遇面ではやや満足度が低く、これらの結果を踏まえて従業員が一層快適にやりがいをもって働ける環境を検討していきたいと思っています。

社会貢献活動ではその一環として、当社のはじめての試みである「商船三井キッズ・クルーズ」を実施いたしました。課題作文の中から選ばれた小学4年生から中学2年生とその保護者157組314名を客船「にっぽん丸」に招待し、当社従業員がボランティアで運営にあたり、手作りのプログラムでお迎えし海事、環境についての理解を深めてもらいました。今後もこのような取組みを継続していきたいと思えます（詳細は48ページをご参照）。



CSR・環境対策委員会委員長  
代表取締役 副社長  
原田 英博

## 2006年の活動にあたって

2004年6月にCSR取組み体制を強化して臨んだこれまでの活動を振り返り、2006年度は更に取り組みを深化させるべく、新たに1年間の目標を設定しました。新たな目標は持続可能な発展を実現すべく、これまでの当社の活動を土台にして策定したものです。環境保全に向けて一層の取組みを果たしていくことはもちろんですが、それを支える安全運航への努力も決して怠ることなく取り組んでいきます。CSRは息の長い取組みです。階段を一段一段しっかり踏みしめて上っていくような、その地道なプロセスが持続的発展につながる価値を生み出していくのだと思います。社会からの信頼を得られるように真摯にCSR活動に取り組み、社会や環境に配慮した公正な企業活動を行うことにより、世界の持続的発展に貢献していきたいと考えています。

## CSR取り組み実績ならびに2006年度目標

項目	2005年度の主たる目標	2005年度の主たる取り組み実績	2006年度の主たる取り組み目標	掲載ページ
コンプライアンス	・グループ会社を含めていっそうの浸透を図る	・独禁法行動指針制定 ・関連法規に関する社内セミナーの実施	・継続的な取り組みによる体制の維持・強化(独禁法順守行動指針の徹底など)	18~19
コーポレート・ガバナンス	・新会社法や国の内外、他社事例なども踏まえた検討の深化	・新会社法(06年5月実施)については検討を継続	・新会社法に照らした内部統制機能充実によるガバナンスの強化	18
人権、従業員への配慮	・新人事制度の全総合職への拡大導入 ・従業員満足度調査の実施	・マネージャー、アシスタント・マネージャーの新給与制度導入 ・従業員満足度調査の実施	・定年退職者活用の促進 ・一般職の業務高度化と新給与制度の導入の検討 ・研修(人権を含む)・研修施設の充実 ・短時間勤務制度の導入の検討 ・ワークライフバランスを考慮した制度の検討 ・従業員とのコミュニケーションの深化	40~45
環境対策	・グループ環境目標制度の対象会社 拡大(国内全連結子会社を対象) ・グループ会社の環境マネジメントに対する外的認証取得推進	・対象会社の拡大(63社) ・グループ7社がグリーン経営認証を取得 ・チームマイナス6%へ参加 ・環境e-learningの導入 ・「MOLグループ環境賞」の創設	・国内グループ会社の外的認証取得推進 ・改正省エネ法への取り組み ・低硫黄燃料油使用への取り組み ・法規制以上の船内廃棄物処理の促進	8 26 29~30
品質管理	・船員教育の拡充、船舶管理、検船のさらなる強化	・ISO9001:2000の更新審査に合格 ・安全一斉総点検の実施	・品質マネジメントシステムに則った継続的改善 ・調達方針の策定	20~21
安全運航、リスクマネジメント	・船員養成取り組み強化 ・安全管理体制の構築強化	・海外配乗管理会社訓練体制強化 ・MOLトレーニングセンター(MSU ロシア)を開設 ・BRM訓練体制を強化 ・船舶情報共有化促進(統合LANシステム実験開始)	・安全運航のさらなる向上を目的とした船舶管理体制の改編 ・船員採用と教育の取り組み強化 ・訪船活動の強化を通じた本船とのさらなる情報の共有化	20~23
情報開示、説明責任	・より時代に即した情報開示基準の策定 ・社内報でのCSR特集記事を掲載(4月) ・グループ社員向けCSRハンドブック作成	・情報コンサルタント会社を起用、開示基準を策定 ・CSRハンドブックの作成・配布	・事故情報などの特殊性・留意点を考慮した情報開示細目の点検 ・様々なステークホルダーを対象に、海運・船、そして商船三井グループへの関心や理解度の向上を図る	15~16 38 50
社会貢献活動	・「商船三井キッズ・クルーズ」を企画 ・その他従来の活動の継続・発展	・既存活動の継続的取り組み ・商船三井キッズ・クルーズの実施 ・被災地への義援金拠出や支援物資輸送協力 ・国連世界食糧計画(WFP)協会などNPOとの協力推進	・既存活動の継続的取り組み ・地域社会に関わる活動の検討 ・持続可能な社会実現に向けた活動の実施 ・社員参加型プログラムの紹介・導入	46~48
その他	・国連グローバル・コンパクト・ジャパン・ネットワーク(GCJN)を通じた活動	・GCJNの活動を通じた取り組みの深化 ・Social Innovation Japanへの参加 ・海外グループ会社でのCSR取り組み調査の実施	・CSR海外展開の深化 ・CS(顧客満足)度調査の実施	15 39

項目	2010年度の環境目標
地球温暖化対策	当社運航船舶からの単位輸送当たりのCO <sub>2</sub> 排出量を2005年度比10%削減
大気保全への取り組み	当社運航船舶からの単位輸送当たりのNOx/SOx排出量を2005年度比10%削減



# コーポレート・ガバナンスとコンプライアンス

商船三井グループは「社会規範と企業倫理に則った透明性の高い経営を行うこと」を企業理念のひとつに掲げて、最適なガバナンス体制の構築とコンプライアンスの徹底に取り組んでいます。

## コンプライアンスの基本方針 (コンプライアンス規程 第3条)

- (1) 当社が掲げる企業理念の追求、実現に努める。
- (2) 当社事業の公共的使命および社会的責任を常に認識し、当社のステークホルダーからの信頼を損なわない。
- (3) 法令および規則等を遵守し、社会規範、企業倫理に照らして公正かつ透明性の高い企業活動を行う。
- (4) 反社会的勢力にくみせず、反社会的行為に加担しない。

## 独禁法遵守行動指針の制定

当社「行動基準」は公正かつ自由な競争を維持・促進するための諸外国法令遵守をうたっています。2005年7月にはこの実効性を高めるために独禁法遵守行動指針を制定しました。今後も当社はコンプライアンス徹底のために様々な取り組みを行っていきます。

## コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方

当社は、「コーポレート・ガバナンスのための不可欠の要件である社外取締役の参画を得た取締役会が、社長が経営の最高責任者として行う業務執行を監督および督励する」ことが当社にとり最適なガバナンスの形態と考え、経営改革を進めてきました。コーポレート・ガバナンスへの取り組みとは、株主の視点に立って企業経営の透明性を高め、経営資源の最適配分を通じてステークホルダーの利益を極大化するための体制づくりと考えます。この考えを当社グループの企業理念として「社会規範と企業理念に則った、透明性の高い経営を行い、知的創造と効率性を徹底的に追求し企業価値を高めることを目指します」とうたっています。

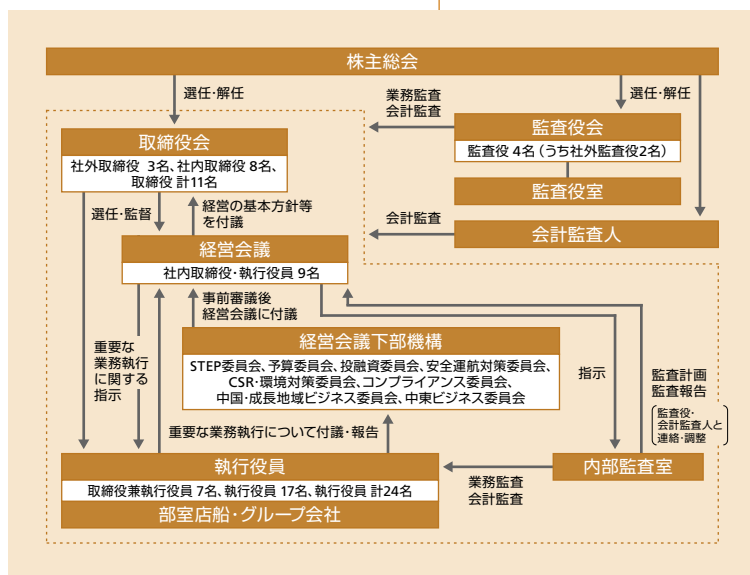
## コーポレート・ガバナンスに関する施策

取締役会は、社内取締役8名と社外取締役3名により構成されています(2006年7月現在)。社外取締役3名は、経営判断の妥当性ならびに業務執行の状況について株主の立場に立ったチェックを行うと同時に、経営全般にわたって有益な意見を表すことで、取締役会の活性化に大きな役割を果たしています。社外取締役に対しては、経営企画部が取締役会付議案件を事前に説明するとともに、重要な業務執行について都度報告を行うなど、社外取締役の監督機能が有効に機能するように体制を整えています。

業務執行については、当社は2000年に社外取締役の招聘を含め取締役会の強化を図る取締役会改革を行うとともに、執行役員制度を導入しました。取締役会で選任され代表取締役から権限の委譲を受けた執行役員は、取締役会で決定された経営の最高方針に従い業務執行を行うことで経営のスピードアップを図っています。業務執行レベルの最高意思決定機関としての経営会議は、取締役会が決定した最高方針にもとづき、経営の基本計画および業務の執行に関する重要案件の審議機関として機能しています。

当社は、監査役制度を採用しており、監査役4名のうち2名が社外監査役です。経営会議

コーポレートガバナンス体制図 (2006年7月現在)



の直轄組織として各部室から独立した内部監査室が、監査役および会計監査法人がそれぞれ行う法的監査と連携してグループ会社を含めた業務執行の監査を行っています。2006年5月には監査役の独立性強化を図るため、監査役および監査役会直轄の組織として監査役室を新設し、監査役監査が一層実効的に行われる体制を整えました。

## コンプライアンスへの取り組み

当社では、「コンプライアンス」とは、法令や社内ルール(自主的に定めた「行動基準」も含む)の遵守のみならず、社会規範や企業倫理に則った企業活動や日常の業務活動を行うことと考えています。業容拡大やグローバル化の進展などに伴うステークホルダーの多様化や増加、海洋・地球環境保全に対する意識の高まりなど、企業が担うべ

社会的責任はますます大きくなっています。商船三井グループは、その責任を自覚し、果たしていくために、基本方針に基づいてコンプライアンスの徹底を図っています。

## コンプライアンスへの取り組み体制

### コンプライアンス委員会

経営会議の下部機関として副社長を委員長とし、内部監査室、人事部、経営企画部担当の執行役員をメンバーとするコンプライアンス委員会を設置しています。本委員会では、全社的なコンプライアンス体制の充実・徹底を図るとともに、違反行為についての処置を決定します。

### コンプライアンスオフィサー

各部室店長を担当部室店のコンプライアンスオフィサーとして任命しています。コンプライアンスの統括責任者としてその徹底を図るとともに、違反行為があった場合にはコンプライアンス委員会事務局に報告し、速やかに必要な措置を取る責任を負います。また、報告者の秘密を厳密に保持することも要求されています。

### コンプライアンス相談窓口

コンプライアンスオフィサー経由での報告が困難な場合に備え、コンプライアンス相談窓口を設置しています。コンプライアンス相談窓口は、各部から独立した内部監査室長がその任にあたります。相談窓口への相談は、相談者の氏名を明らかにした上で、E-Mail、電話または手紙にて行い、内部監査室長は必要に従って相談者に面談し、相談者の秘密を厳守の上、内容に応じてコンプライアンスオフィサー、人事相談室長などに対応を依頼します。必要と判断される場合にはコンプライアンス委員会事務局（経営企画部長）に報告し、必要な調査や監査を行います。相談者に対しては、どのような対応がされたのかフィードバックするとともに、相談者や調査に協力した役職員に対して不利益な処遇がなされないことを保証しています。

### 当社グループ会社でのコンプライアンス体制

当社グループ各社は、独立した法人として個々の規模や業態に合ったコンプライアンス体制を構築しています。グループ会社で違反行為が生じた場合、当該関係会社は自社の社内規則に則り、速やかに対処し、再発防止策を実施します。同時に当該関係会社を管理担当する当社部署のコンプライアンスオフィサーは、遅滞なくコンプライアンス委員会事務局に報告する体制としています。また、当社グループ経営に影響を与えることがある場合も、コンプライアンス委員会に報告を行います。なお、グループ会社での違反行為を発見した当社関係会社の役職員は、当社のコンプライアンス相談窓口にご相談することも可能としています。

## 商船三井グループ行動基準

当社では、様々なステークホルダーの視点に立って、当社役職員が規範とすべき行動基準を定めています。当社役職員が行動基準を実践することで、より良い職場環境が実現し、社業が向上するとともに、当社をとりまくステークホルダーの共感も得て、継続的に企業価値が高まることにつながります。

### 行動基準(コンプライアンス規程 第4条)

- (1) 法令等の遵守および善管注意義務
  - ・国内外の法令および規則等を遵守し、社会規範および企業倫理に基づき、善良なる管理者としての注意義務を尽くして行動する。
- (2) 人権の尊重および差別・ハラスメントの禁止
  - ・人権を尊重し、人種、信条、宗教、国籍、年齢、性別、門地、心身の障害などにもとづく差別をしない。
  - ・各国・地域の文化や慣習等を理解・尊重し、調和を図る。
  - ・性的嫌がらせや相手に不快感を与える性的発言をしない。
  - ・性的嫌がらせと誤解される行動もしない。
- (3) 守秘義務の遵守・知的財産権の尊重
  - ・会社の秘密情報を許可無く第三者に漏洩したり、不正に使用しない。
  - ・業務上知り得た顧客、取引先など第三者の秘密情報も会社の秘密情報同様に扱う。
  - ・職務に際して、当社および他社の重要な内部情報を知った場合は、その情報が公表されるまでは、その株式等の売買を行わない（インサイダー取引の禁止）。
  - ・第三者の保有する秘密情報の不正な取得や使用を行わない。
  - ・コンピュータソフトウェアの無断コピーなど第三者の知的財産権を侵害する行為をしない。
- (4) 公私の峻別および利益相反行為の禁止
  - ・会社の利益に反する行為を行わない。
  - ・会社の資産や経費を会社の利益に反して使用しない。
- (5) 反社会的勢力との対決
  - ・市民社会の秩序や安全に脅威を与える反社会的勢力および団体に対しては、毅然とした態度で対応し、反社会的行為に加盟しない。
- (6) 社会的責任
  - ・国際社会および地域社会における「良き企業市民」として、より良い社会の実現に向け、積極的な社会貢献に努める。
  - ・社会の一員であることを認識し、さまざまなステークホルダーの理解および支持を得られるよう積極的に企業情報を開示し、透明性の高い経営を行う。
- (7) 安全 環境保全
  - ・船舶の安全運航の徹底、環境関連法規の遵守をはじめ、海洋・地球環境の保全に自主的、積極的に取り組む。
- (8) 顧客・取引先との関係
  - ・誠実・公正・透明な対応を心がけ、良い信頼関係・良きパートナーとしての関係の構築に努める。
  - ・公正かつ自由な競争を維持・促進するための独占禁止法等を含む諸法令および同様の諸外国法令を遵守する。
  - ・取引先等の役職員に対し、社会通念の範囲を超える金銭、贈り物、接待その他の経済的利益の供与を行わない。また、取引先等の役職員から社会通念の範囲を超える経済的利益を受領しない。
  - ・国内外の公務員に対し、贈賄行為や不正な利益の供与・申し出、約束を行わない。
- (9) 指導・監督
  - ・役員および管理する立場にある従業員は、役職員に対し、本行動基準を誠実に実行するよう指導・監督を行うとともに、当該関係会社および当社に常駐社員を派遣する業務委託先に対して本行動基準を遵守するよう要請を行う。
- (10) 報告・相談
  - ・役職員が、違反行為又は違反行為と思われる行為を発見した場合は、遅延なく、コンプライアンスオフィサー、コンプライアンス委員会事務局、またはコンプライアンス相談窓口へ報告・相談し、他の役職員の違反行為を黙認・隠蔽しない。
  - ・役職員は違反行為の有無に関する調査・監査に協力する。
  - ・調査・監査の結果、違反行為が明らかになった場合、違反者およびその監督責任者は第14条\*で定める措置を受け、又は第15条\*に従い懲戒処分を受けることがある。
  - ・当社は、違反行為を報告・相談した役職員や調査に協力した役職員の秘密を厳守し、不利益な処遇がなされないことを保証する。

\*第14条、第15条略

# 安全運航への取り組み

船舶を安全に運航することは、商船三井グループの事業活動の基本であると同時に、海洋・地球環境を守る上で最も重要なことです。当社グループでは、安全運航の基本方針を定め、ハード・ソフト両面から安全運航の徹底に努めています。

## 安全運航の実現のために

当社は、『海』という世界万人の財産であり極めて公共性の高い場で事業活動を展開しています。この『海』の安寧と秩序を維持することは、我々海運を生業とする者にとっての最も基本的な社会的責務です。とりわけ船舶の安全運航は、人命や財貨の保全是もとより、環境保全の観点からも非常に重要な意味を持ちます。船舶の事故は、タンカーの積荷や燃料油の流出により深刻な海洋環境の破壊をもたらす可能性があります。当社の事業は“本船運航現場の安全が大前提である”との認識の下、全社を挙げてこれに取り組む必要があります。船舶部ではこの一環として、グループ全体の安全基準に関するポリシーの策定、定期的な検船、船舶管理会社\*への指導、監督、助言を行うことで、安全運航の最大の担い手である運航現場で、当社の方針やルールが確実に履行されるよう努めています。



執行役員 船舶部長  
平塚 悠一

## 当社の本船運航の基本方針

- 法規則の遵守
- 安全運航、安全輸送の維持
- 人命保護と海洋環境の保全
- 要員の技能向上
- 確実な保船管理の維持

\* 船舶管理会社

当社（単体）が運航している船舶は570隻に上りますが、そのおよそ半数が当社の保有船および裸備船\*1であり、残りは第三者からの定期備船\*2です。当社保有船と裸備船については、グループ内外の船舶管理会社を通じて管理しています。これらの船舶管理会社では、担当する船舶に関する高い専門知識を有する管理監督者によって、優秀な乗組員の配乗、安全運航の指導、船舶の保守・整備、高品質の船用品・部品等の調達が計画的かつ合理的に実施されています。

一方、定期備船の場合、その船舶管理は原則的には各船主に委ねられていますが、当社では保有船と備船を区別することなく運航船すべてについて当社独自の品質基準を適用しています。そして検船によって本船管理状況を把握して直接指導するとともに、船舶管理会社や船主へのフィードバックや指導を通じて品質管理の徹底を図っています。

\*1 裸備船：船主が船舶本体のみを貸し出す形態のこと。

\*2 定期備船：船主が船舶の維持管理を引き受け、乗組員を配乗した状態で船舶を貸し出す形態のこと。

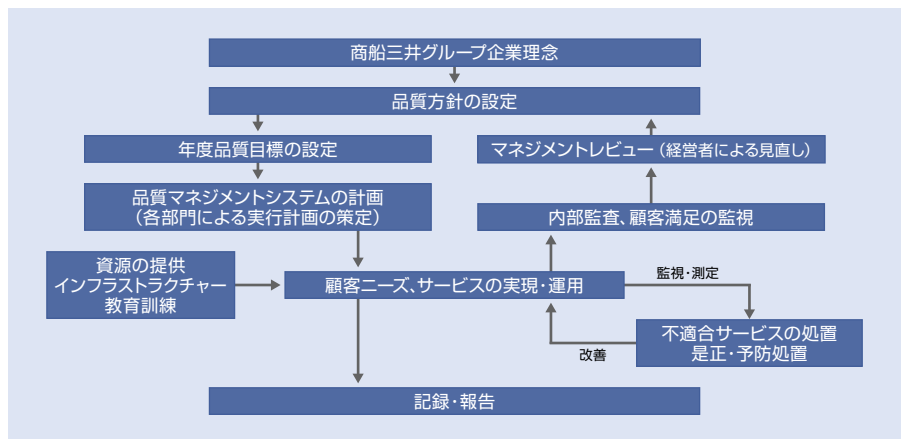
## MOL安全管理制度

当社は、安全運航の徹底に向け適切な船体・機器の保守管理や運航技術基準の策定、船員の教育や養成など、ハード・ソフトの両面から取り組んでいます。この取り組みは独自の品質マネジメントシステム「MOL安全管理制度」に反映されており、同制度は国際規格であるISO9001：2000の要求事項に適合した品質マネジメントシステムとして、ノルウェー船級協会（DNV）から認証を取得しています。

## 安全運航体制

当社及びグループ会社の安全運航に関する基本指針の策定については、「安全運航対策委員会（委員長：社長）」で検討および審議を行うこととしています。

## 商船三井グループの安全運航における品質管理マネジメントシステム



## 緊急対応体制

当社は、あらゆるレベルの海難に即時に対応することが出来るように「海難対応マニュアル



ISO9001の認証マーク



中期計画 (2004~2006年度)		安全運航の確保	
2005年度目標	実績	評価	2006年度目標
・油濁事故を含めた重大海難事故の防止	・重大な海難事故は発生せず	○	・油濁事故を含めた重大海難事故の防止

ル]を整備し、重大海難事故の発生時には社長を本部長、船舶部担当執行役員を副本部長とした「重大海難対策本部」を設置します。同時に、損害の拡大防止や人命、財貨の安全確保を迅速に行えるように、海難対策本部を中心として全社を挙げた緊急対応体制を構築します。またこうした緊急事態に備えるために、海難事故の発生を想定した訓練を定期的に行っています。

### 検船—運航船舶の安全性を総点検

本船状況を把握し、安全運航や環境面などでの直接指導・監査を通じて取り組みを一層確実なものとするためには定期的な検船が欠かせません。船舶管理会社のパフォーマンスチェックや当社ポリシーの確認、また本船運航者（運送契約当事者）として当社の意向を現場に反映させることが目的です。船橋、甲板、カーゴスペース、エンジンルーム、航海計器、防火設備、係留設備などあらゆる場所について現状確認、操作方法や整備内容・整備記録、海図の改補状況、予備品の保管状態など、ハードとソフトの両面からチェックしています。廃棄物や油濁の適正処理記録や船上での環境教育記録なども点検対象です。

#### 安全一斉総点検の実施 (2006年2~4月)

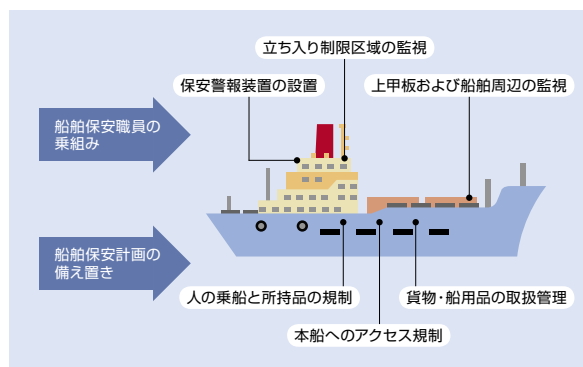
通常の検船とは別に、全社を挙げた「安全一斉総点検」を1995年以来、毎年継続実施しています。今年は2月16日から4月15日の2ヶ月間、全船種を網羅する119隻を抽出、右記の重点項目を中心に点検を実施しました。また、各船舶管理会社や傭船船主に対しては、個別に日々の検船やトラブルデータの解析結果などを踏まえて必要に応じ改善指導や助言を行う一方、安全運航・環境保全に関する当社方針の周知・徹底を図りました。

### テロ・海賊対策を強化

船舶や貨物を標的・手段としたテロや、船舶を不正に武器・人員の輸送手段とする悪用行為は、2001年9月に起きたアメリカでの同時多発テロ事件以降、同国外でも発生しています。また、海賊事件（未遂を含む）は、2005年の報告分だけでも世界全体で276件を数え、危険海域を運航する乗組員の対策に費やす労力や精神的負担は、決して少なくありません。

2004年より当社船舶では「船舶保安計画」及び「テロ及び海賊対応マニュアル」に従い、危険な海域での見張りの強化、外来者や貨物、船用品の管理など、船上保安計画の強化を図り、毅然とした保安行動を示すことでテロリストや海賊の被害予防に努めています。

#### 船舶の保安体制



コンテナ船事故を想定した緊急対応訓練

#### 2005年度重要点検項目

- (1) 当社マニュアル・指針の周知状況
- (2) 大気汚染の防止
- (3) ポートステートコントロール (PSC\*) 検査項目の点検
- (4) 機関のトラブル防止
- (5) 人身事故の防止
- (6) 環境保全の徹底

\* ポートステートコントロール (PSC=Port State Control)  
 外国籍の船舶が入港した際、寄港国の機関が船舶に立ち入って検査する制度で安全航行や環境保全などの観点から国際基準を満たさない船舶（サブ・スタンダード船）を排除することが目的。



検船実施風景



デッキでの警戒



## 2005年度の主な取り組み：船舶管理体制の改編

当社では、タンカー部門ならびにコンテナ船・自動車船・ドライバルク部門の船舶管理体制を再編することとしました。このねらいは、運航規模が拡大する中、本社とグループの船舶管理会社及び本船の間を太いクリアーな一本の線をつなぐことにより、本社の安全運航に関する統一した方針をグループの全船隊へ徹底することが出来る組織とすることです。そのために、中核となる本社機能を持った統括船舶管理会社を設立し、その下に海外船舶管理会社を複数の拠点に配置する体制としました。

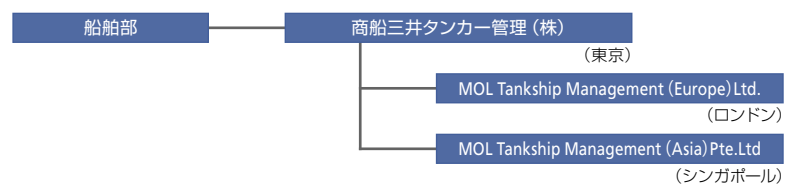
### タンカー部門

グループ船舶管理会社である「国際エネルギー輸送(株)」と、タンカーの船舶管理統括機能を担っていた船舶部のタンカー管理統括部門を統合し、新たに「商船三井タンカー管理(株)」を設立しました。また、ロンドン、シンガポールの船舶管理会社の2社を「商船三井タンカー管理(株)」の統括下に再編しました。

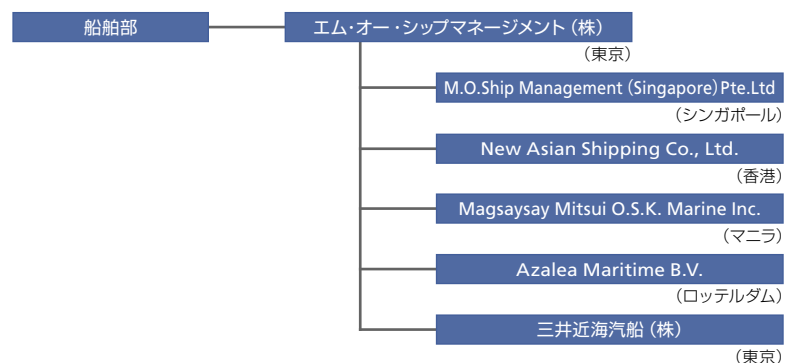
### コンテナ船・自動車船・ドライバルク部門

海外に2つの船舶管理拠点を新たに設け、東京(エム・オー・シップマネージメント(株)、三井近海汽船(株))、香港、ロッテルダム、シンガポール、マニラの計6拠点で管理する体制が始動します。拡大する船隊に世界各地の拠点で対応し、いずれの拠点においても管理隻数を適正規模とすることで、各船の運航現場に十分に眼を行き届け、確実な管理を行います。将来は、これらの船舶管理拠点も、タンカーと同様に、本社機能の一部を移管した統括会社の下に再編する予定です。

#### タンカー部門概念図



#### コンテナ船・自動車船・ドライバルク部門概念図(将来)



## BRM訓練体制の強化—操船シミュレーターの活用

当社は、世界7カ国（日本、フィリピン、インド、モンテネグロ、クロアチア、インドネシア、ロシア（2005年8月開設））に自営の訓練施設（MOLTレーニングセンター）を有し、当社の運航船に乗り組む船員の教育訓練に取り組んでいます。その一環として、2004年度から原油船（タンカー）の船員に対してBRM訓練の強化を図ってきました。BRM（Bridge Resource Management）とは、ブリッジ（Bridge、船橋、船の操縦室。）にあるすべての要素（Resource＝情報、機器、環境、人間）を管理、駆使してヒューマンエラーが原因となって起こる海難事故を防止するための考え方や技能（Skill）です。当社では、この訓練を当社船舶の安全運航維持に不可欠なものとして位置付け、対象を原油船（タンカー）の船員（約460名）からLNG船、コンテナ船、ドライバルク船、自動車船などにも拡大し、合わせて約1,800名の船員（船長、航海士、操舵手）に対し実施することとしています。

具体的には、当社グループのエム・オー・マリンコンサルティング社の最新操船シミュレーターを使用して、様々な状況を設定。また実船により近い形となるよう多国籍の訓練生を組み合わせ実施しています。

## MOLTレーニングセンターの開設・拡充

前述のように、当社は安全運航の維持に欠かせない優秀な船員を確保・育成するために、世界各地で船員研修施設（MOLTレーニングセンター）を運営しています。

2005年度は8月に、ロシアのウラジオストックに新たに「MOLTレーニングセンター（MSU-Russia）」を開設しました。当社の管理船へのロシア人船員の配乗は2002年に開始され、現在12隻を数えています。当社の主要な船員供給拠点のひとつとして、今後さらに配乗隻数を増加する予定です。船上での教育に加えて、陸上研修体制を充実させるため、現地船員教育機関Maritime State University（通称・ウラジオストック海事大学）と提携して、操船シミュレーター・主機リモコンシミュレーター・実習用冷凍コンテナなどの研修用の資機材を装備した施設を同大学の敷地内に開設しました。

また、当社は従来からインドを主要な船員供給拠点と位置づけていますが、運航船隊の拡大とともに高まる需要に対応するため、1995年にインドのムンバイ市内に開設した研修施設の収容規模を、年間220名から350名に拡大しました。それに伴い、研修スペースを含む事務所面積を倍増するとともに、当社が開発したPCによるLNG船の荷役シミュレーター、タービン機関シミュレーターなどの研修用機材を新規に導入しました。（2005年9月）



エム・オー・マリンコンサルティング社の最新操船シミュレーター



ウラジオストック トレーニングセンター外観



インド トレーニングセンター 講義風景

商船三井グループは、自らの事業活動がもたらす環境負荷について自覚するとともに、環境にやさしい船舶の投入、最小限の環境負荷での船舶運航、地球温暖化対策、エネルギー対策、廃棄物対策、大気・水質・土壌環境対策、資源循環、環境技術の開発・導入など、環境保全に向けた様々な取り組みを通じて、環境にやさしいサービスを提供していきたいと考えます。

## 商船三井グループ環境憲章

### 理念

商船三井グループは、世界経済のインフラを支える総合輸送グループとして、人類全体の問題である海洋・地球環境の保全のために、企業活動全般において環境保全に配慮して行動します。

### 方針

1. 私たちは、船舶の安全運航を徹底することを始めとして、あらゆる面で海洋・地球環境の保全に取り組みます。
2. 私たちは、環境に関連する法規等の遵守はもとより、更に自主目標を設定して一層の環境負荷軽減を推進します。
3. 私たちは、環境目的及び環境目標を設定するとともに、これらを定期的に見直す枠組みを構築して、海洋・地球環境保全の継続的な改善に努めます。
4. 私たちは、省エネルギー、省資源、リサイクル、廃棄物の削減に積極的に取り組みます。
5. 私たちは、環境に配慮した製品・資材および船舶の調達を推進します。
6. 私たちは、環境改善技術の開発・導入を推進します。
7. 私たちは、環境教育・広報活動を通じて、商船三井グループ社員の環境保全に対する意識の向上を図るとともに、本環境憲章の浸透を図ります。
8. 私たちは、本環境憲章を一般に公表するとともに、環境関連情報を積極的に開示します。
9. 私たちは、企業活動を通じて社会貢献に努めるとともに、環境保全活動への参加・支援に努力します。

2000年9月制定  
2003年3月改訂

### ISO14001認証内容 (対象範囲は「MOL EMS 21」に同じ)



ISO14001の認証マーク

#### 対象範囲:

- ・当社の本社全部門および当社運航船隊  
(ただし、契約期間1年以下の短期傭船を除く。)
- ・商船三井客船(株)本社全部門および「にっぽん丸」
- ・商船三井フェリー(株)本社全部門および運航フェリー、RO/RO船

#### 適用範囲:

「総合物流・貨物輸送サービス、客船にっぽん丸のクルーズサービス、およびフェリー・RO/RO船による旅客・車両貨物の海上輸送サービス」における現地および本社における事業活動

#### 審査機関:

DNV (Det Norske Veritas ノルウェー船級協会)

#### スキーム:

RVA (Read Voor Accrediate オランダ認定協会)

## 環境マネジメントシステム

環境憲章に則った事業活動を推進する仕組みとして、2つの独自の環境マネジメントシステム「MOL EMS21」と「グループ環境目標制度」を導入し、PDCA (Plan-Do-Check-Action) サイクルを通じて環境負荷の低減を始めとする環境活動に取り組んでいます。

### MOL EMS21

当社は、2001年4月に環境マネジメントシステム「MOL EMS 21」の運用を開始しました。2003年1月には、すべての運航船舶(ただし契約期間1年以下の短期傭船は除く)に対象を拡大するとともに、環境マネジメントシステムの国際規格であるISO14001の認証を取得しました。さらに、2003年9月には商船三井客船(株)へ、また2004年1月には商船三井フェリー(株)へISO14001の認証範囲を拡張しています。

**中期計画 (2004~2006年度) 国内グループ会社・海外現地法人における環境保全活動の推進**

2005年度目標	実績	評価	2006年度目標
・ 環境マネジメント運営体制および環境保全活動の深化	・ グループ環境会議の開催 (3月)。グループ会社2社を追加	○	・ グループ環境目標制度等を通じた環境保全活動の拡大・深化
・ グループ会社における環境教育・エコリーダーの養成	・ 環境e-learningをトライアル実施。グループエコリーダーの養成は十分でなかった	△	・ 環境マネジメントに対する外部認証の取得促進
・ グループ環境会計の導入	・ 数社を対象にトライアル実施	○	・ グループ会社における環境教育・エコリーダーの養成
・ グループ環境コンプライアンス体制の拡充	・ グループ会社2社を追加	○	・ グループ環境会計の導入
・ 環境マネジメントに対する外部認証の取得促進	・ グループ会社7社がグリーン経営認証を取得	○	・ グループ環境コンプライアンス体制の拡充

**「グループ環境目標制度」および「グループ環境会議」**

当社グループでは、当社、商船三井客船 (株)、商船三井フェリー (株) の3社を対象とした環境マネジメントシステム「MOL EMS 21」のほか、前記の2社を除く国内連結子会社および関係会社計67社、海外現地法人4社を対象とする「グループ環境目標制度」を通じて環境保全活動を推進しています (2006年7月現在)。全社共通の目標設定と計数把握、そして各グループ会社が策定する自主目標部分から構成されており、毎期初に環境目標を設定、半期・通期ごとの見直しを経て次年度以降の継続改善につなげられるようPDCAサイクルで運用しています。また、当社グループとしての取り組み共通課題の確認、先進的な取り組み事例の紹介、情報や意見交換の場として「グループ環境会議」を毎年1回開催しています。



グループ環境会議

**環境マネジメント推進体制**

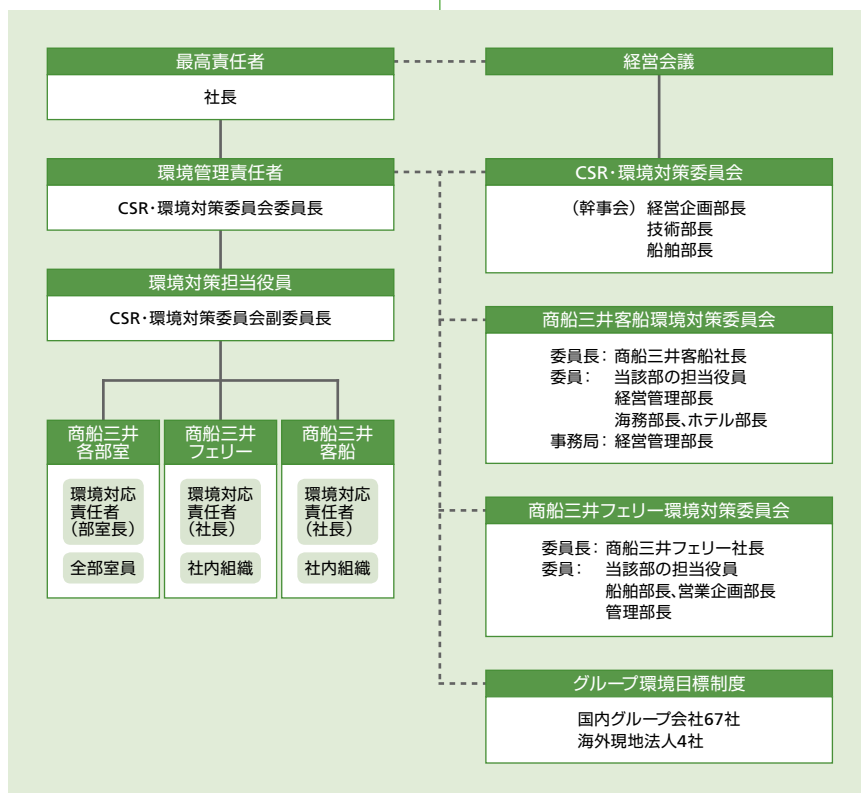
当社では、当社社長の最高意思決定の下、環境問題に対する基本的な対応策を審議するCSR・環境対策委員会が安全運航対策委員会とも連携しつつ、「MOL EMS 21」ならびに「グループ環境目標制度」を運営しています。

環境マネジメント推進体制

**環境監査**

「MOL EMS21」では、環境管理責任者 (CSR・環境対策委員会委員長) がCSR・環境対策委員会において、年1回以上実施される内部監査の結果報告を受け、本システムが有効に機能していることを確認・評価します。内部監査は事務局であるCSR・環境室が本社全部室を対象として実施する一方、船舶については船舶部が環境検船を実施しています。また、ISO14001の外部審査機関DNVによる年1回の維持監査と3年に1回の更新審査が実施されます。

「グループ環境目標制度」対象会社では、環境コンプライアンスという視点を中心に、CSR・環境室が内部監査室と連携して実施しています。





## 当社グループのグリーン経営認証取得実績

社名	取得年月
九州急行フェリー(株)	2005年 8月
国際コンテナ輸送(株)	2005年10月
(株)ダイヤモンドフェリー	2005年11月
(株)名門大洋フェリー	2005年12月
(株)ブルーハイウェイライン西日本	2006年 1月
(株)ダイヤモンドライン	2006年 2月
グリーン海事(株)	2006年 3月
関西汽船(株)	2006年 5月



第1回MOLグループ環境賞授賞式

## 土壌汚染対策方針

日本では、2003年2月に土壌汚染対策法が施行されました。その背景には、工場跡地の再開発に伴う重金属や揮発性有機化合物など有害物質による土壌汚染問題が明らかになり、健康への影響と対策の確立についての社会的要請の高まりがあります。当社では、対象となる有害物質は使用していませんが、同法や関連自治体の定める環境保全条例などを遵守していきます。そのため、土地取引に際しては当該土地の履歴調査や当社環境方針などに照らした適正処理をすること、また保有地の土地利用履歴を通じて、過去に特定施設の設置や特定有害物質の使用の有無を確認することなどを骨子とした「土壌汚染対策方針」を2004年11月に制定しました。

## グリーン経営認証

当社グループでは、交通エコロジー・モビリティ財団が創設した運輸事業者に対する環境認証制度「グリーン経営」認証の取得を積極的に進めています。九州急行フェリー(株)が内航海運事業者として初めて登録された他、現在までに左記のグループ会社と同認証を取得しています(2006年7月現在)。

## 「MOLグループ環境賞」創設

当社グループの役職員の環境保全活動への関心と意欲を啓発し、環境経営をグループに浸透させるためのインセンティブとするため、2005年度より「MOLグループ環境賞」を創設しました。

「本社部門」(本社の部室・船舶が対象)と「グループ会社部門」(グループ環境目標制度に参加している内外のグループ会社が対象)毎に、環境技術の開発・導入や環境活動などの中から、その年度で最も優れたものをCSR・環境対策委員長名で表彰するものです。

第1回の受賞者の選考が本年6月に行われ、最優秀賞は、風圧・水圧抵抗軽減船型の開発や発電機排ガス浄化装置の開発・採用など自動車船への省エネ対策に優れた取り組みがあったことから、自動車船部、技術部、エム・オー・シップマネージメント(株)が共同受賞した他、以下のグループ会社が表彰されました。

優秀賞：商船三井フェリー(株) (「第6回物流環境大賞」受賞など)

優良賞：九州急行フェリー(株) (内航海運業界で初のグリーン経営認証取得など)

商船三井テクノトレード(株) (PBCFの受注実績が1,000隻を突破)

## 船舶の解撤時の環境への配慮

老朽化した船舶は、安全運航対策上、また海洋環境保全の観点からも、いち早く市場から撤退させ、解撤(スクラップ)を行う必要があります。現在、船舶解撤の多くはインドやバングラデシュ、中国などで行われていますが、解撤にあたって、環境面はもちろんのこと、劣悪な労働環境を持つ解撤ヤードで作業が行われないよう十分配慮することが求められます。

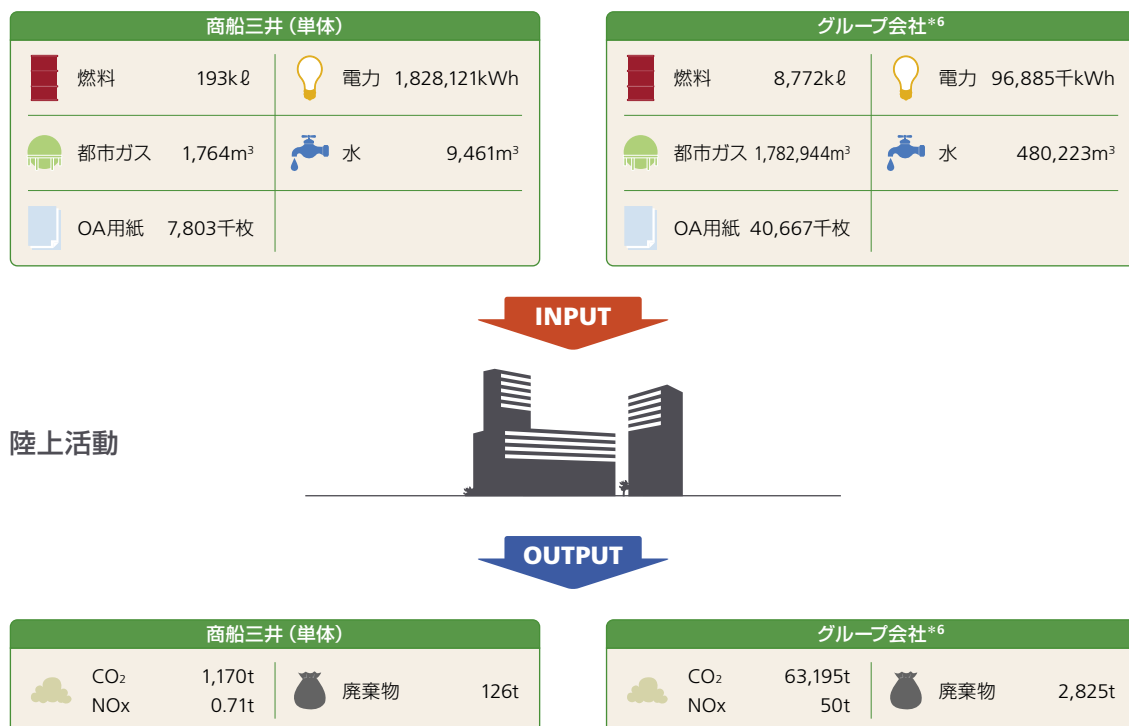
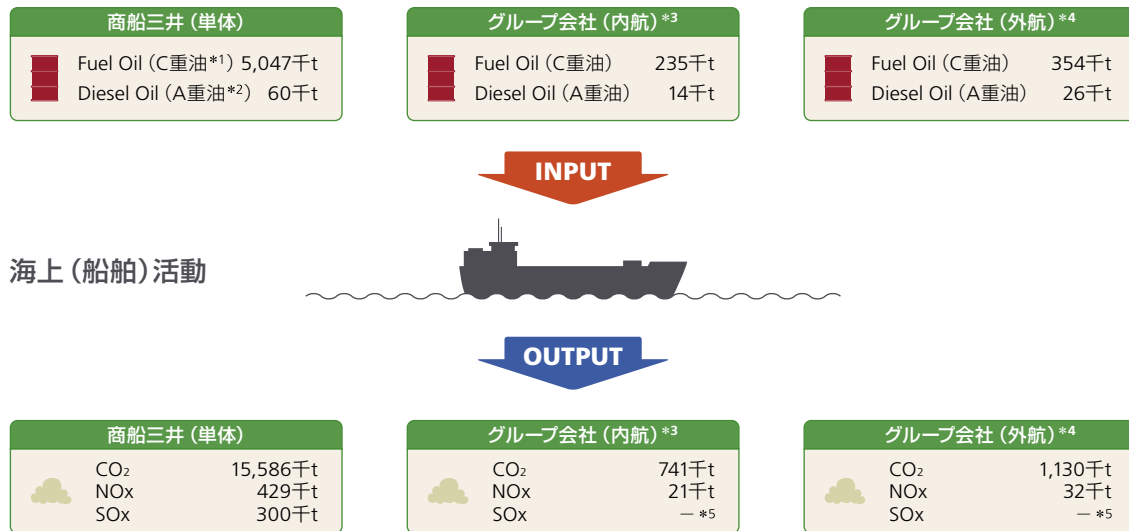
当社は、解撤売船を行う際のガイドラインならびに環境側面評価チェックシートを策定しており、解撤売船(解撤を前提とした売船)を行う時は、買主が使用する解撤ヤードが、ISO14001(もしくはこれに準じた環境マネジメント)を実施しているか、解撤の方法・手順が環境・労働者への悪影響が少ないと評価できるか、などの点について確認すると共に、引渡し時には燃料油やバラスト水の最小化、また危険品搭載場所の事前通知などを必ず行うようにしています。

尚、当社では比較的若い船齢での売船が多く、解撤前提の売船数は多くありません。2005年度は解撤を前提とした売船はありませんでした。

また、解撤された船舶の部品や鉄板の大半は、有効にリサイクルされ活用されていきます。

# 商船三井グループの環境負荷

当社グループは、外航海運を始めとして様々な事業を海上／陸上で展開しています。それに伴って、主に燃料の消費に伴うCO<sub>2</sub>の排出などの環境負荷を与えています。2005年度において、当社及びグループ会社が消費した燃料・電気・OA用紙などの資源と、排出した環境負荷物質を以下にまとめました。当社グループでは、今後もあらゆる面でこれらの環境負荷物質の低減に取り組んでいきます。



\*1 C重油 主として主機関用燃料として使用

\*2 A重油 主として船内発電燃料として使用

\*3 対象会社は、商船三井内航(株)、商船三井フェリー(株)、(株)ダイヤモンドフェリー、九州急行フェリー(株)、(株)ブルーハイウェイライン西日本、日本栄船(株)、グリーン海事(株)、宇部ポートサービス(株)、北日本曳船(株)、グリーン SHIPPING(株)、日下部建設(株)、商船三井テクノトレード(株)、神戸曳船(株)の計13社。但し、当社の事業セグメントとは必ずしも一致しません。

\*4 対象会社は、商船三井近海(株)、東京マリン(株)、商船三井客船(株)、(株)エム・オー・ケープルシップの計4社。但し、会社によっては内航部分の実績も含んでいます。

\*5 グループ会社のSO<sub>x</sub>排出量については、データを収集していません。

\*6 対象会社は全国内連結子会社ですが、環境負荷が極めて小さい会社の数値は、一部を除外しています。また本項目には、オフィスでの燃料などの消費とそれに伴う環境負荷だけでなく、ターミナルや陸上輸送など、陸上での事業活動によるものも含まれています。

# 海洋環境保全への取り組み

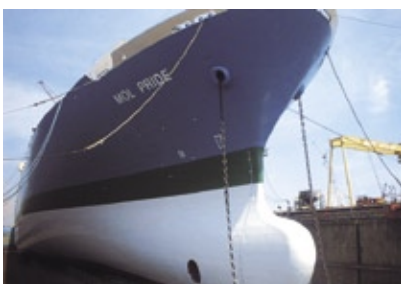
安全運航に万全を期して海難・油濁事故などによる海洋汚染防止に全力を挙げるとともに、海洋環境への負荷低減に配慮した船舶の運航に努めることが商船三井グループの責務と考えています。



バラスト水処理装置



ダブルハル構造



シリコン樹脂塗料を塗布したコンテナ船

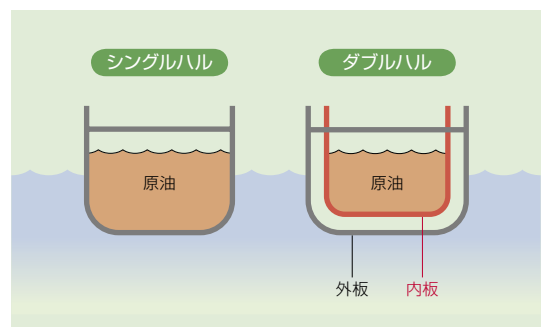
## バラスト水について

船が貨物を積まずに航行する際には、海面に浮上するスクリューをある程度水中に沈める必要があります。そのため出港地で船内の専用タンクに海水（「バラスト水」）を注入して船体の姿勢や喫水を調整しています。このバラスト水は積地で排水されますが、これが各地固有の海洋生物などを越境移動させて既存の海洋環境に影響を与える可能性があるため、1980年代後半から国際的に問題視されるようになりました。

これを受けてIMO（国際海事機関）で2004年2月「船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約」が新たに採択されました。本条約によって、2016年からは一定基準を満たした処理水でなければ排水できないことになりました。当社では本ガイドラインあるいは寄港国の規制・推奨に従い、バラスト水処理装置が開発されるまでの代替措置として認められている、陸地から一定の距離を隔てた外洋におけるバラスト水交換を現在実施しています。また、バラスト水を無害化する研究・開発にも積極的に取り組んでおり、各メーカーや団体と協力の上、陸上でのバラスト水処理装置（試作機）の性能試験や船上実証実験への搭載協力など、使用者の立場から様々な可能性を模索し、早期無害化実現に向けて努力しています。

## ダブルハル化の取り組み

当社は、世界最大規模の油送船隊を有し、エネルギー輸送のエキスパートとしてグローバルに活動を展開しています。大量の原油を輸送するタンカーの運航にあたっては、とりわけ安全運航が求められます。当社では安全運航技術の継続的改善に努めるとともに、非常事態に備えて乗組員のみならず、陸上勤務者も対象とした教育訓練を実施しています。また、万が一座礁や他船との衝突で外板に亀裂などが生じても、積荷である原油やプロダクト、ケミカルなどの貨物流出を防止すべくダブルハル（二重船殻）構造のタンカー船隊整備に積極的に取り組んでいます。現在、当社は原油、プロダクト、ケミカルタンカー合わせて92隻を運航していますが、そのうち85%にあたる78隻がダブルハル構造となっています。



## 有機スズを含まない船底防汚塗料を使用

海藻類や貝類が船底に付着すると、船体抵抗が増えて燃料効率が低下します。これを防ぐため船底に塗装を施しますが、従来はこの塗装に、防汚性が高いTBT（Tributyl Tin：有機スズ）を含む塗料が使用されてきました。しかし1980年代後半から、この有機スズが「環境ホルモン」として人体に影響を与える疑いがあることから、IMOで対応が議論されてきましたが、2001年のIMO国際会議において、2003年1月以降は新たなTBTの塗装を禁止し、2008年

中期計画 (2004~2006年度) 海洋環境の保全

2005年度目標	実績	評価	2006年度目標
・2005年度中に全管理船の船底塗料のTF化を完了	・全管理船の船底塗料のTF化を完了	○	・バラスト水浄化技術の評価及び開発の推進 ・ダブルハルトタンカーへのリプレースを推進 ・シリコン樹脂系塗料の実船実験を継続
・バラスト水浄化諸技術の評価ならびに開発の推進	・他社技術との統合を研究	○	
・ダブルハルトタンカーへのリプレースを推進	・6隻のダブルハルトタンカー竣工	○	
・シリコン樹脂系塗料の検討	・実船実験について解析を実施。引き続きデータ蓄積中	○	

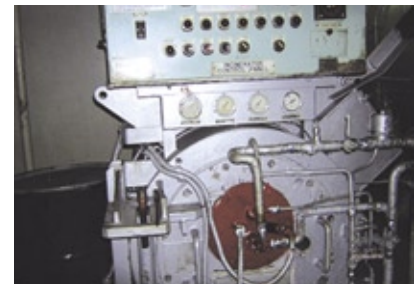
1月以降はTBT塗料を完全に除去するか、TBT塗料が海水へ溶出しないよう塗料を上塗りすることを義務付ける新条約が採択されました。

日本国内では関連業界が協力し、1990年から国内における新造船、修繕船にTBT塗料の使用を自主的に全面禁止してきました。当社は、さらに海外で建造する新造船も1999年からTF (Tin Free : 有機スズを含まない) 塗料に切り替え、2000年度からは海外で修繕船がドック入りする際もTF塗料への塗り替えを進めてきました。このような取り組みにより、当社はいち早く全管理船をTF塗装化しています。

また、長期間の防汚効果が期待できるシリコン樹脂を用いた新塗料の実船実験も行っています。

廃油の適正処理

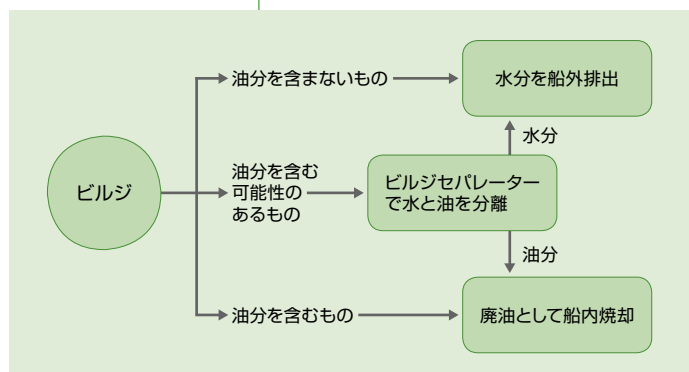
船舶の燃料油には不純物が多く含まれていますので、主機関・発電機・ボイラーでの使用にあたって前処理を行って水分や不純物を取り除きます。前処理で発生した、水分や不純物を含んだ不要な油 (廃油) は、専用タンクで加熱して水分を除去した後、環境規制に適合した廃油焼却処理をしています。特に燃料油成分を多く含む廃油については、ボイラー用燃料として有効利用を図っています。今後も廃油を適正に処理し有効利用することで焼却処理を減らしていく方針です。



廃油焼却処理装置

ビルジの適正処理

船舶の機関室では、海水系配管や各機器からの漏洩、あるいは整備作業に伴ってビルジ (油分などを含む汚水) が発生します。当社では、このビルジをその発生源に遡って油分濃度に応じて3つに分類して回収・処理する「ビルジ発生源分離方式」システムを導入し適正処理を行っています。



ビルジの適正処理

船内廃棄物処理について

乗務員の生活の場でもある船内では、荷役資材など船舶特有の廃棄物に加え、一般家庭と同様の廃棄物が発生します。当社運航船では、「MARPOL73/78条約\*」に基づき、船内廃棄物の分別回収、貯蔵や処分を規定した「船内廃棄物管理計画」を策定、「廃棄物管理者」の指揮の下、全乗務員に周知徹底が図られています。船内食物くずやその他の海洋環境に影響しない廃棄物は細かく粉砕して定められた海域で処分し、プラスチック類はそのまま陸揚げするなど適切に処理しています。

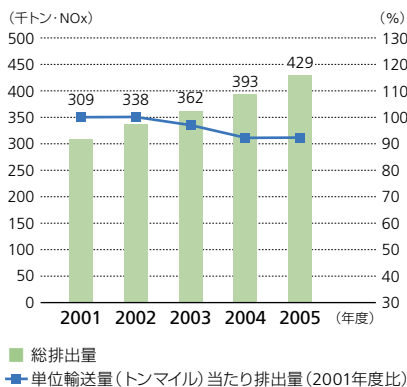
\* MARPOL73/78条約 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as modified by the protocol of 1978 relating thereto) 国際海洋汚染防止条約 (通称: MARPOL条約)。海洋汚染の防止を目的に、船舶の構造や汚染防止設備などの技術基準を定める。日本は1983年に批准。



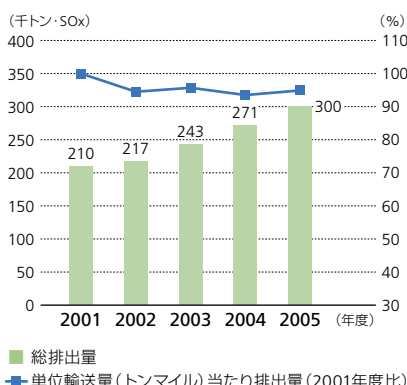
# 大気保全への取り組み

A重油やC重油などの化石燃料を燃焼して航行する船舶からは、地球温暖化の原因となる二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）、酸性雨の原因となる窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）、硫黄酸化物（SO<sub>x</sub>）、煤煙などの排出があります。当社グループは、事業活動による大気への環境負荷を十分自覚し、その低減に向けて積極的かつ継続的な取り組みを行っています。

当社NO<sub>x</sub>排出量の推移



当社SO<sub>x</sub>排出量の推移



## 技術研究所での燃料油分析

当社技術研究所(東京大田区)の主要な業務のひとつとして、世界中で当社運航船に補油される燃料の性状分析・品質管理業務があります。当社では補油のたびに採取したサンプル油を同研究所へ空輸し、X線分析装置で燃料油中の硫黄含有量を計測するなど、多項目の性状を把握し、環境維持、安全運航、経費節減、また船舶の機関への障害の回避などの対策のために有効に活用しています。

## 当社使用燃料中の硫黄含有率推移

	A重油	C重油
2001年度	0.77%	2.75%
2002年度	0.73%	2.60%
2003年度	0.68%	2.71%
2004年度	0.62%	2.78%
2005年度	0.56%	2.82%

## 海運と酸性雨問題

船舶が燃料として使用しているA重油やC重油などの化石燃料は、燃焼することによって二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の他に、窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）や硫黄酸化物（SO<sub>x</sub>）が生じます。NO<sub>x</sub>やSO<sub>x</sub>が空中の水滴に溶け込んだ酸性の強い雨や雪のことを酸性雨といえます。

船舶から排出されるNO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>に関しては、1997年9月にIMOにおいて「MARPOL73/78条約付属書Ⅵ（船舶からの大気汚染防止のための規則）」が採択され、2005年5月19日に要件を満たして発効しました。

この他に、欧州地域（バルト海・北海）および米国カリフォルニア州沿岸において、低硫黄燃料油の使用に関する規制が発効する予定（一部発効済み）で、当社では関係各部による横断的なタスクフォースを組織して、対応を協議しています。

## IMO MARPOL73/78条約付属書Ⅵ、NO<sub>x</sub> およびSO<sub>x</sub>排出規制

	NO <sub>x</sub>	SO <sub>x</sub>
規制対象	2000年1月1日以降に建造される船舶に搭載される出力130kW超のディーゼル機関	船舶で使用されるすべての燃料
規制値	17g/kWh	硫黄分4.5%以下の燃料油のみ使用可（2005年5月19日開始）ただし、排出規制海域（バルティック海）では、硫黄分1.5%以下ないしは排ガスの脱硫装置の装備（2006年5月19日開始）
	45xn <sup>-0.2</sup> g/kWh	
	9.8g/kWh	

## 欧州地域等における低硫黄燃料油に関する規制

対象海域	規制内容	発効時期
バルト海（デンマーク北端以東）	硫黄分1.5%以下の燃料油のみ使用可	2006年 5月19日
北海（英国最南端・仏ブルターニュ半島以東）	沿岸12海里以内	硫黄分1.5%以下の燃料油のみ使用可
	対象海域全域	硫黄分1.5%以下の燃料油のみ使用可
カリフォルニア州沿岸	領海内および基線から24海里以内の水域	Gas Oilまたは硫黄分0.5%以下のMarine Diesel Oilのみ使用可
		硫黄分0.1%以下のGas Oilのみ使用可

## 当社の取り組み

CO<sub>2</sub>や他の排ガス同様に、燃料消費量の節減がNO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>の削減に寄与することから、さまざまな燃料節減対策を講じています（燃料節減対策については7ページをご参照）。ほかにも、それぞれ以下のような諸策を講じています。

### NO<sub>x</sub>対策

MARPOL73/78条約付属書Ⅵ発効に先立ち、当社は2000年1月1日以降の起工船より本規制に適合する機関を搭載しています。また、燃料噴射のタイミングの調整など機関運転状態を最適化することに努め、排ガス後処理装置の開発などを行っています。さらにNO<sub>x</sub>と煤煙の削減効果が大きい電子制御エンジンの採用も決定しています。

### SO<sub>x</sub>対策

一般的に、船舶燃料として使用されるC重油は硫黄含有率が比較的高いものですが、当社では従来からも規制数値である4.5%より厳しい独自の品質基準での調達を行っています。

中期計画 (2004~2006年度)		大気環境の保全	
2005年度目標	実績	評価	2006年度目標
・船舶からの輸送単位当たりのCO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 、SO <sub>x</sub> 排出量の削減	・NO <sub>x</sub> の輸送単位当たりの排出量は04年度比0.1%増。SO <sub>x</sub> の輸送単位当たりの排出量はC重油の平均硫黄含有量の増加により04年度比1.5%増	△	・船舶からの輸送単位当たりのCO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 、SO <sub>x</sub> 排出量の削減 ・低硫黄燃料油の採用検討継続
・低硫黄燃料油の採用検討	・欧州地域での規制内容を先取りしてハード面での対応を一部の船で実施	○	
・全ての新造船の船内冷凍・冷房装置用の冷媒として、R-404A使用を標準化	・期中竣工船全船につき採用	○	

## オゾン層保護への取り組み

### 船舶設備

糧食用冷凍装置や空調用冷房装置などの設備の冷媒としてフロンが用いられてきました。当社では、オゾン層破壊係数の小さいR-22 (HCFC) を採用してきましたが、環境負荷や冷媒としての性能、さらには供給の安定性などを総合的に判断して、2002年度からオゾン層破壊係数がゼロのR-404Aの採用を始め、それ以降の全ての新造船に採用しています。

また、かつてハロンを使っていた船内の消火装置についても、二酸化炭素式消火装置に切り替え済みです。また最近では、高膨張式泡消火装置の設置も増やしています。

### 冷凍コンテナ

当社は、1995年からオゾン層破壊係数がゼロであるR134aを使用した冷凍コンテナを採用しています。オゾン破壊係数が0.9のR-12使用冷凍コンテナからR-134a使用冷凍コンテナへの代替は2003年度をもって完了、R-12使用冷凍コンテナは全廃となりました。

## 省エネへの取り組み

当社グループは、船舶やコンテナターミナルにおいて様々な省エネへの取り組みを行っています。

### 船舶での省エネ

2005年11月に竣工した自動車専用船「EUPHONY ACE」は、風圧・水圧抵抗軽減船型、二重底燃料タンク、発電機排ガス浄化装置（以上についての詳細は32~33ページをご参照）の他に、ガレージデッキに太陽光発電パネルを設置しました。発電容量は10kWで、蛍光灯250本分に相当します。発電した電力は、船のカーゴデッキの照明用に利用します。また、夏場の炎天下におけるガレージデッキの高温化を防ぐため、ガレージデッキ上に断熱ペイント（発泡ウレタン）を塗布しました。これにより、空調の効率を上げて、省エネ効果を発揮します。このように、「EUPHONY ACE」は、様々な省エネの技術を集めた究極のエコシップです。

### コンテナターミナルでの省エネ

当社グループの国際コンテナターミナル（株）は、東京国際コンテナターミナル（東京都品川区）の3号バースと4号バースを東京港埠頭公社から借り受けて運営しています。この4号バースのゲート棟の屋上と、隣接する洗車棟の屋上に、NEDO技術開発機構との共同研究事業として、発電容量200kWの太陽光発電パネルを設置することにしました（2007年1月完工予定）。予想される年間発電量は、管理事務所の年間消費電力の20%以上を賄えるものです。当社グループでは本ターミナルを「環境対策モデルターミナル（エコ・ターミナル）」と位置づけ、今後も種々の環境対策を講じていく予定です。

## オゾン層について

オゾン層とは、地上10数kmから50kmにあるオゾン (O<sub>3</sub>) の層ですが、皮膚ガンや白内障、免疫力の低下などをもたらす有害な紫外線の多くを吸収して、われわれ生物を守っています。この大切なオゾン層が、エアコンや冷蔵庫などに冷媒として使用されているフロンガスや、消火剤に使用されているハロンなどの物質によって破壊されることが判明、1970年代後半から問題視されるようになりました。これら物質がひとたび環境中に放出されると成層圏にまで達し、そこで強い紫外線を浴びることで塩素を放出してオゾン層を破壊します。

種類	冷媒名称	オゾン破壊係数	地球温暖化係数	備考
CFC	R-12	0.9	8,500	1995年生産中止
HCFC	R-22	0.055	1,700	2020年生産中止
HFC	R-134a	0	1,300	単一冷蔵
	R-404A	0	3,260	混合冷蔵
	R-407C	0	1,770	
	R-410A	0	1,730	



EUPHONY ACE



東京国際コンテナターミナル 4号バースゲート棟

# 環境技術への取り組み

当社では、主に船舶を対象に様々な研究開発に取り組んでおり、エネルギー効率の向上や安全性・信頼性の向上に貢献する技術の開発・採用を積極的に行っています。

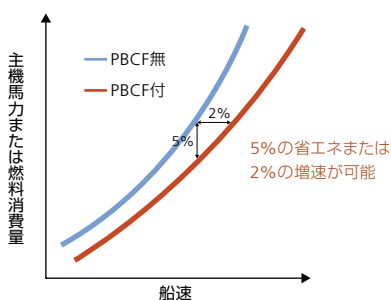


COURAGEOUS ACE



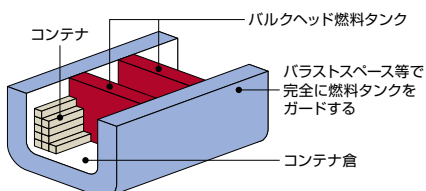
UTOPIA ACE

## PBCFによる省エネルギー効果



\* 2006年3月のIMO第54回海洋環境保護委員会において、2007年8月1日以降に建造契約が行なわれる船舶等に燃料タンクの二重化を強制化する案が採択されました。

## コンテナ船



## 風圧抵抗を軽減した省エネルギー船

完成車を輸送する自動車専用船は、その独特の船型から風圧を受ける面積が大きいため、風にあおられて斜めに進む「斜行」が、他の船型より多く発生します。燃費効率を下げることの「斜行」を軽減するため、当社はユニバーサル造船、大阪大学と風圧抵抗軽減船共同研究を進めてきました。その結果、船首端部を斜めにカットしてラウンド形状にすることで船首方向からの風圧を軽減し、船側部に風の通り道を確保することで直進性を向上した新船型の自動車船「COURAGEOUS ACE」が2003年3月に竣工しました（日本造船学会主催「シップ・オブ・ザ・イヤー 2003」受賞）。その後も様々な改良を加えた風圧・水圧抵抗軽減船型の自動車船が竣工しています。

2004年7月に竣工した「UTOPIA ACE」は、喫水線以下の船型を、従来型より推進抵抗を約8%削減する超スリム型省エネルギーデザインとし、甲板上の船側部にある艙内換気装置カバーの天井部分の角を取ることで更に風の抵抗を軽減しました。この「UTOPIA ACE」は、2005年2月、英国Lloyd's Listより「Ship of the Year Award 2005」を受賞しました。

## 船舶の推進力を高めるPBCF

船のプロペラは、回転エネルギーを推進エネルギーに変えることで船を推進させますが、回転するとき水をひねるので、プロペラの後ろには必ず渦が発生します。これは船の推進上のエネルギーロスになります。当社が開発したPBCF (Propeller Boss Cap Fins) は、船のプロペラ軸の後端部に取り付ける同じ翼数のフィンで、これを取り付けることによって、渦のうち中心に発生する強力な渦（ハブ渦）を整流して、推進上無駄になっているエネルギーを効率的に回収し、推進エネルギーに変えることが出来ます。この結果、同じ速度の場合4%～5%燃料消費量の節減効果（CO<sub>2</sub>・NO<sub>x</sub>・SO<sub>x</sub>の削減）があります。また、PBCFは、解撤された船舶のプロペラを原料としてリサイクル使用しています。



船舶の推進力を高める当社独自のPBCF

PBCFは、1987年の開発・販売開始以来、世界中のあらゆる種類の船に装着され、2006年1月、累積の受注隻数が1,000隻を突破しました。

## 万一の事故に備えた燃料油流出防止

当社では船舶の安全運航には万全の体制で臨んでいますが、万一他船との衝突や座礁事故などで船の外板が損傷した場合でも、海洋への燃料油流出のリスクを大幅に軽減する構造の船をルールによる強制化\*に先立ち、建造しています。

## コンテナ船

大型コンテナ船では通常、1万トン前後の燃料油を、船底部分にある燃料タンクに貯蔵しています。当社が2003年から竣工したコンテナ船では、燃料の約60%をカーゴスペースの仕切り壁の部分に移設することで、油流出リスクを大幅に低減させました。また、2007年から竣工する8100TEU型コンテナ船では全ての燃料タンクを2重化する予定です。

中期計画 (2004~2006年度) 省エネ及び安全運航・油流出防止技術の研究・採用

2005年度目標	実績	評価	2006年度目標
・ 風圧・水圧抵抗軽減船型自動車専用船 (6隻) を、期中に竣工	・ 期中6隻が竣工	○	・ 風圧・水圧抵抗軽減自動車船 (2隻) の就航
・ 電子制御エンジンの導入検討	・ コンテナ船6隻、VLCC2隻に採用決定	○	・ 電子制御エンジンの導入推進
・ PBCF装着船の促進	・ タンカー部門、備船を含めグループ会社運航船へのPBCF装着可能性調査実施。社内説明会実施	○	・ PBCF装着の促進
・ 燃料油流出防止対策の自動車専用船 (6隻)、タンカー (4隻) を期中に就航	・ 自動車専用船 (6隻)、タンカー (4隻) 就航	○	・ 排ガス浄化システムの改良
・ 排ガス浄化システムの検討	・ 樹液を利用した集塵装置を技術開発として搭載実験中。その他の技術について情報収集	○	・ 燃料油流出防止対策の自動車船 (2隻)、タンカー (5隻) の就航
・ シリンダ油使用量削減技術の積極的な採用を検討	・ 「SULZER機関注油システム」について情報収集 ・ 2隻において換装を実施した	○	・ シリンダ油使用量削減技術の採用
・ 燃料添加剤の検討	・ 添加剤 (LUBRICON) を自動車船で試用、データを蓄積するとともに陸上荷役機器、フェリーにて試用	○	・ 燃料添加剤の検討継続

自動車船

自動車船は、積荷である自動車を積載するため、通常10層以上のカーデッキを持っています。燃料タンクは、最下層のカーデッキの下部に配置されていましたが、当社が2004年から竣工した自動車船では、従来の最下層カーデッキの位置に二重底 (バラストタンク) に守られた燃料タンクを配置しました。

大型タンカー (VLCC)

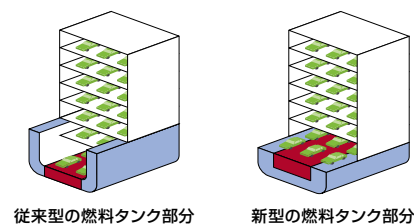
1992年に発効した改正MARPOL条約 (船舶による海洋汚染防止に関する国際条約) により、1996年7月以降に建造されるタンカーには貨物 (原油等) タンクの二重構造 (ダブルハル) が義務付けられていますが、当社では、2005年5月に竣工したVLCCから、燃料タンクについても二重構造としています。

煤煙・煤塵浄化への取り組み

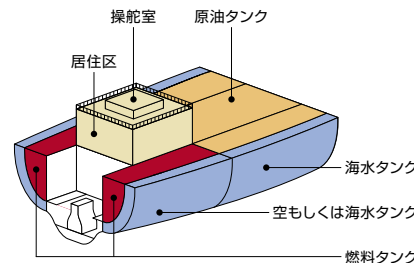
ディーゼルエンジンの排出ガスには、ディーゼル排気微粒子 (DEP=Diesel Emitted Particulate) などの煤塵ばいじんも含まれています。当社グループでは、より良質の燃料手配に努め、様々な燃料節減対策とともに、以下のような取り組みも行っています。

当社グループの船舶管理会社であるエム・オー・シップマネジメント (株) では、(株) ジュオン (本社：広島県) とともに、間伐材からの搾取液の触媒効果を利用した発電機排気ガス浄化システムを開発しました。本技術は排出源であるディーゼルエンジン排気管内部に浄化システムを設置し、セラミックフィルターでガスを浄化する前に、間伐材から特殊な方法で搾出 (ジュオンが特許取得済) した樹木油を排気ガスに噴霧、樹木油を触媒として煤塵 (PM) を包み込むことでフィルターへの付着率を改善させて浄化効果を高めるといふものです。これにより煤塵の排出が大幅に削減されました。本システムは、2005年11月に竣工した自動車専用船「EUPHONY ACE」 (詳細は31ページをご参照) などに搭載されています。本システムは間伐材の有効利用、すなわち森林保護の視点からも環境にやさしい取り組みです。

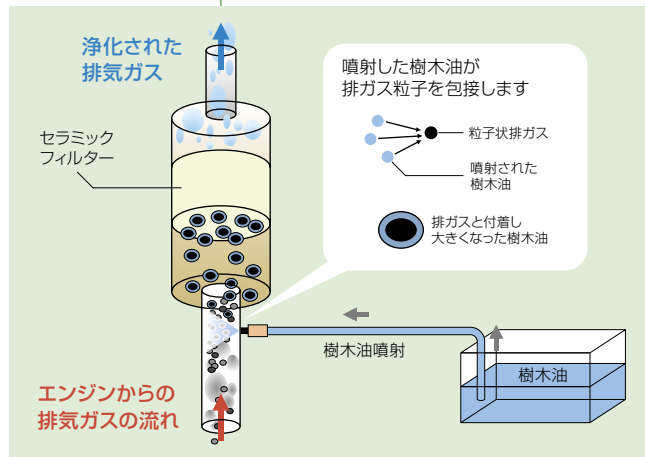
自動車船 ■バラストタンク ■燃料タンク



VLCC



排気ガス浄化システムのイメージ

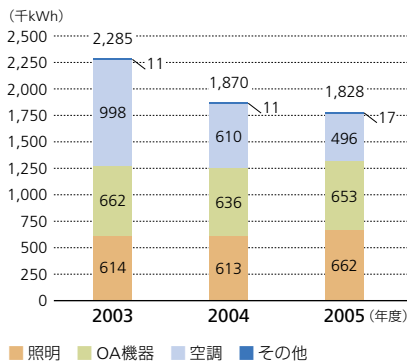




# オフィスでの取り組み

商船三井グループでは、働きやすい労働環境に十分配慮するとともに、オフィスで発生する環境負荷を低減するため、様々な取り組みを行っています。

## 電気使用量の推移



## 打ち水を実行しました

8月10日「全国打ち水の日」キャンペーンに賛同して、使用期限切れの防災用飲料水を利用して、本社ビル周辺の歩道で打ち水を実行しました。



## ブラックイルミネーション2006に参加

「CO<sub>2</sub>削減/ライトダウンキャンペーン」の一環であるブラックイルミネーション2006に、商船三井(神戸)ビルが参加し、6月18日の夜にライトアップ照明を消灯しました。



商船三井(神戸)ビル(ライトアップ点灯時)

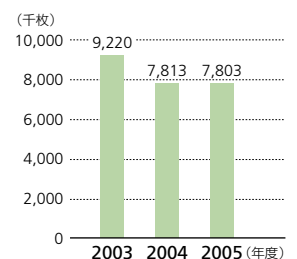
## 電気使用量の削減

昼休みや退社時の消灯を社内のメールマガジン「月刊環境」などで呼びかけるとともに、社内の全応接室・会議室に「人のいない部屋の電気は消しましょう」というステッカーを貼って、こまめな消灯を励行しています。こうした地道な活動と、2004年4月に実施した電算機室の空調を省エネルギー型に交換した効果で、本社の2005年度の電力使用量は、2003年度比で20%の大幅削減を達成しました。

## OA用紙使用量の削減

本社オフィスでのOA用紙使用量の前年度比削減の目標達成に向けて、プリンター・FAX機能を搭載した複合コピー機の追加購入、文書管理ソフトのバージョンアップを順次実行しました。また、本社内での裏紙の「流通拠点」として、CSR・環境室内に裏紙BOX「裏紙ステーション」を設置するなど、地道な活動を展開した結果、2005年度のOA用紙使用量は、業務量の増大にも関わらず前年度比0.1%減少しました。

## OA用紙使用量の推移



## 海外オフィスでの取り組み

商船三井グループ独自の「グループ環境目標制度(詳細は25ページをご参照)」は、主要海外現地法人4社にも展開しています。当社定航部門のアジア現地法人であるMOL(Asia)の本社(香港)オフィスもその一つです。香港オフィスでは、OA用紙の使用量を前年比1%削減する目標を掲げて、両面印刷や裏紙利用などの地道な取り組みを従来から行っています。2005年度は、事務用品などの購買や交通費精算、電子媒体による文書管理などの機能を統合したシステム(E-FLOW SYSTEM)を導入して紙を使用する機会の削減を図った結果、OA用紙使用量を前年度比5%削減する成果を挙げました。

## 「チームマイナス6%」の活動

当社は、政府の地球温暖化対策推進本部が推進している国民的運動である「チームマイナス6%」に2005年8月に参加しました。



「チームマイナス6%」は、家庭やオフィスでの日常で実行できる「6つのアクション」を積み重ねることで、地球温暖化防止を実現するものですが、当社ではこれをオフィスでの環境活動に活かしています。その一例をご紹介します。

### 温度調節で減らそう

6月から9月まで実施しているカジュアル・エブリデー(COOL BIZ)に合わせて、夏季の冷房の設定温度を高めに設定しました。

### 過剰包装を断ろう

グリーンベルト運動の協賛品「MOTTAINAIバッグ」を購入、2006年5月に実施したビーチクリーンアップ(詳細は46ページをご参照)の参加者に配布しました。

# 環境会計

当社では、事業活動における環境保全のための投資及び費用と、それによって得られる効果を定量的に把握することによって、効率的な環境保全への取り組みにつなげるとともに、ステークホルダーに対して当社の環境情報を開示することを目的として、2001年度の環境報告書から環境会計を開示しています。

## 2005年度環境会計

集計範囲：(株)商船三井(単体)のオフィス及び船舶における環境活動

集計期間：2005年度(2005年4月～2006年3月)

(但し、環境対策費用と経済効果には2000年度以降の環境投資の減価償却費および経済効果を含んでいます)

準拠ガイドライン：環境省「環境会計ガイドライン(2002年度版)」

## 環境対策への投資と費用

2005年度においては、PBCF(詳細は32ページをご参照)の装着や排工システムの搭載など、従来から取り組んでいる環境対策に加えて、自動車船への排ガス浄化装置や太陽光発電パネルの搭載、環境教育のための環境e-learningの開発などを行った結果、環境投資は2004年度から大幅に増加しました。

### 環境対策への投資額と費用

単位：百万円

対策	環境省ガイドライン分類	2003年度実績		2004年度実績		2005年度実績	
		投資	費用	投資	費用	投資	費用
船舶関連							
・船底防汚塗料の塗り替え(含むサンドブラスト実施)*1	地球環境保全コスト	0	348	0	263	0	40
・PBCF装着	地球環境保全コスト	55	12	57	15	47	30
・排工コ・システム*2	地球環境保全コスト	2,274	245	485	291	821	385
・その他船舶関係投資	地球環境保全コスト	160	10	201	24	366	63
オフィス関連							
・省資源(電気・水消費量節減)	資源循環コスト	6	0	26	2	26	11
・研究開発費	研究開発コスト	29	19	8	31	0	30
・環境管理活動費・社会貢献活動費	管理活動コスト・社会活動コスト	0	122	0	259	0	261
合計		2,524	756	777	885	1,260	820

## 環境対策の経済効果

従来からの船舶関連の省エネルギー技術の導入効果の蓄積の結果、2005年度においては、燃料油価格の高騰もあってその経済効果は拡大しました。

### 環境対策の経済効果

単位：百万円

対策	効果の内容	2003年度	2004年度	2005年度
船舶関連				
・PBCF装着	燃料油節減(CO <sub>2</sub> 削減・NOx削減・SOx削減)	584	841	1,506
・排工コ・システム	燃料油節減(CO <sub>2</sub> 削減・NOx削減・SOx削減)	1,384	2,355	3,989
・その他船舶関係投資	シリンダ油節減	28	98	249
オフィス関連				
・省資源(電気・水消費量節減)	電力節減	0	5	0
合計		1,996	3,299	5,744

### 環境対策技術導入支援制度

当社は、徹底した部門別損益管理システムを採用しているため、経済的メリットの乏しい環境技術の導入を当該営業部門が躊躇する場合があります。しかし、地球環境問題が深刻化する中で環境対策技術の導入促進を図ることは不可欠と考え、一定要件を満たす環境対策技術を導入する際の追加投資・費用額の一部を本社負担とすることにしました。これが「環境対策技術導入支援制度」です。

2004年11月の本制度導入以降、すでに14億円を超える環境対策技術の導入が決定しました。当社では本制度を活用し、より実効性のある環境対策技術の導入を推進していきます。

#### \*1 サンドブラスト

船体表面に砂粒状のものを吹きつけることにより錆やペイントを取り除くこと。これにより燃費節減効果があります。

#### \*2 排工コ・システム

主機関の排気ガスを蒸気として回収し利用することでエネルギー節減を図るシステム

(前提)

- 2005年度換算レートは期中平均法定レート：112.29円/\$を使用。
- 安全運航にかかわる投資・費用は、上記表に含めていません。
- 仕様変更に伴う追加船価の算出が困難なため上記表には含めていませんが、風圧・水圧抵抗軽減船型に伴う追加投資額が発生しています。
- 投資金額の算出が困難なため上記表には含めていませんが、当社自主取り組みとして、燃料タンクの二重化工事を2005年度竣工のタンカー4隻、自動車船6隻で実施しています。
- 法規制に基づくものであるため上記表には含めていませんが、2005年度竣工の当社タンカー6隻をダブルハル化しました。
- その他船舶投資には、ビルジセパレーターとシリンダー注油システム(主機シリンダー内への注油を節約するシステム)と電動係船ウインチ(油圧ラインの油飛散を防止)、更に2005年度から導入した排ガス浄化装置・生ゴミ処理装置・太陽光発電・断熱発泡剤・燃料添加剤を含みます。

(前提)

- 船舶関連の経済効果(コスト節減効果)は、燃料費節減効果が主たるものです。
- 船底防汚塗料の塗り替え(T/Fを含むサンドブラスト)による経済効果は見込んでいません。
- 風圧・水圧抵抗軽減型自動車船6隻(2005年度竣工)の燃費削減効果約8400万円については含めていません。
- 効果額について見直しを行い、一部数値を遡及して修正しました。

# グループ会社での取り組み

商船三井グループ各社は、「グループ企業理念」と「グループ環境憲章」の具現化に向け、「MOL EMS21」「グループ環境目標制度」を通じて、環境負荷の継続的削減に向けた取り組みを行っています。



にっぽん丸

## クルーズ船での様々な環境負荷低減に努力

商船三井客船(株) <http://www.mopas.co.jp/>

同社が運航するクルーズ客船「にっぽん丸」は、提供するクルーズサービスを対象にISO14001の認証を取得しています。「にっぽん丸」では、船舶の運航に伴う環境負荷の低減の他に、客船特有の環境負荷を減らすことが大きな課題となりますが、最大600人のお客様をお迎えするため、環境対策の上でお客様のご協力が不可欠です。

最近では、一般ホテルの客室などでも環境対策への協力依頼のメッセージが見受けられますが、同社では従来も船内ショップでの簡易包装や、その他のサービスに関連する環境負荷低減について、船内新聞などでご協力をお願いしていました。昨年、船内で流す「ご乗船時のご案内」ビデオの改訂を機会に、乗組員がご協力をお願いするシーンを加えたところ、その成果か、最近では各種のお願いを従来以上にスムーズに受け入れていただけるようになりました。

## 独自の環境保全方針も策定、環境貢献企業を目指します

商船三井テクノトレード(株) <http://www.motech.co.jp/>

当社グループの技術商社である同社は、PBCF(詳細は32ページをご参照)の普及・販売を始めとする船用機器や部品、資材、燃料・潤滑油の調達供給などの船舶関連業務を主体に、産業用機器の設置や保守、不動産、園芸や環境関連資材販売など多岐にわたる業務を手がけています。

また、船舶の管理業務の経験を生かし、北九州市若松沖にある白島国家石油備蓄基地に係留されている石油貯蔵船(70万Kℓ/隻)8隻の保全管理業務の一翼を担っています。石油貯蔵施設の運転、保全、安全防災を請け負う白島石油備蓄(株)から業務を受託するに際し、同社(テクノトレード)は「環境保全方針」を策定し、業務の遂行に際しては環境保全を最重要要件として位置付けて、無事故・無災害の徹底はもとより、ウェス・塗料などの海中への落下飛散防止の徹底や業務に伴う産業廃棄物の回収・分別及び処分の徹底、作業環境の整備などを実行しています。

商船三井テクノトレード(株)  
環境保全方針



1. 私たちは、北九州市若松沖「白島」の国家石油備蓄基地における貯蔵船及びその設備の保全業務を遂行するに際し、環境保全を最重要要件とします。
2. 私たちは、国内外における船舶への安全補油業務遂行に際し、環境保全を最重要要件とします。
3. 私たちは、省エネルギー・廃棄物削減に資する製品の販売普及と環境安全に配慮した資材・製品の開発に努めます。

## 循環型社会を見据えた空き缶リサイクル事業を推進

日下部建設(株)

同社は海洋土木事業を主体とする会社ですが、循環型社会を見据えた新規事業として空き缶リサイクル事業に進出し、2004年5月に空き缶リサイクル工場「トライアル神戸」を設立しました。

同工場は自治体や企業、一般のリサイクル活動を通じて回収されたスチール缶やアルミ缶のプレス(ジュース缶やビール缶などの圧縮塊)をバラバラに解放した後、新技術を駆使した乾留還元型加熱炉(ロータリーキルン)の中で加熱して缶表面の塗料やコーティングなどを除去して焼き鈍し、造粒機及び磁選機を経て高品質なスチールペレットとアルミペレットを選別回収します。これらのペレットはいずれも高純度な製品で、スチールペレットは製



トライアル神戸外観



## 中期計画 (2004~2006年度)

国内グループ会社・海外現地法人における環境保全活動の推進。グループ環境ビジネスの取り組み

2005年度目標	実績	評価	2006年度目標
・ モーダルシフトへの対応の促進、その他グループ会社環境ビジネスへの支援・情報提供	・ PBCFの販売促進支援。改正省エネ法（モーダルシフトの推進）の概要説明	○	・ コンテナターミナルや物流倉庫における環境対策の推進 ・ 改正省エネ法/改正地球温暖化対策推進法への対応 ・ モーダルシフトへの対応の促進 ・ 環境関連ビジネスへの支援、情報提供

鋼用冷却材並びに鋳物原料、アルミペレットは製鋼用脱酸材やアルミ二次合金の原料として出荷されます。

工場はクリーンなエネルギーである都市ガスを使用して加熱するためにCO<sub>2</sub>の排出量は約60%削減、キルン内から回収された可燃ガスも更に循環させて完全燃焼させるなど環境負荷が極めて少ない資源循環型社会に応えたプラントとなっています。



## 環境にやさしいオフィスビルを経営

ダイビル (株) <http://www.daibiru.co.jp/>

当社グループにおける不動産事業の中核である同社グループでは、「環境保全に関する行動指針」を定めて、オフィスビルなどの経営において省エネ・循環型社会への寄与・環境との共生を実践しています。現在施工中の商船三井ビル (港区虎ノ門) リニューアル工事でも、以下のような環境面への配慮がなされています。

- ロビー階エントランス廻りの緑化面積の拡大
- 昼光センサーと人感センサーの導入により無駄な照明電力を削減
- 小區画空調温度調節機能
- 雨水のトイレ洗浄用水への利用



商船三井ビル外観

## 中古コンテナのリサイクル活用を推進

グループ7社 <http://www.container-shop.com/>

(株)シー・ロードエクスプレス、(株)国際コンテナ販売、山和マリン (株)、中京メンテナンス (株)、(株)エム・オー・エル・ジャパン九州支店、(株)商港エンジニアリング、(株)中国 SHIPPING エージェンシイズ

当社コンテナ・サービスで使用する各種海上コンテナは、荷役や海上輸送はもちろん陸上輸送での振動や衝撃、そして風雨などにも十分耐えられるように、国際標準化機構 (ISO) に基づき製造されています。一定の年数を経過したコンテナについては輸送用途から除外しますが、高基準仕様で製造されているコンテナは陸上で限定使用するには十分な品質が確保されています。耐久性や気密性にも優れ、改造も容易で廉価な中古コンテナは、倉庫、物置、車庫、事務所、店舗、住居などに広く利用されています。当社では国内グループ会社7社を通じて販売し、資源リサイクルの面からも有効活用を図っています。



中古コンテナ活用例 (防災備蓄倉庫)



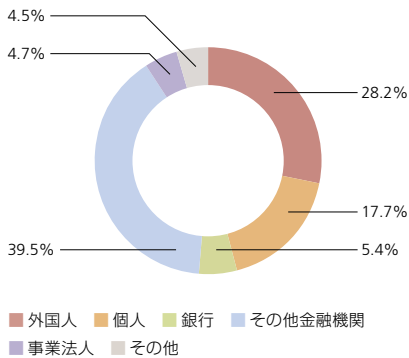
中古コンテナ活用例 (ガーデニング店)



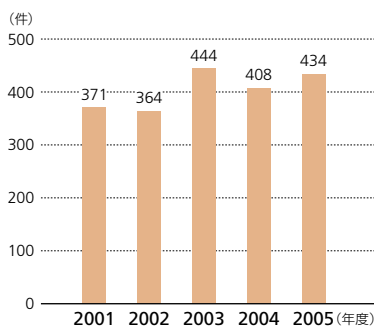
# 株主・投資家との関わり

株主・投資家と信頼関係を築くために、積極的にコミュニケーションの機会を設け、等身大の企業の姿をわかりやすく伝えていきます。

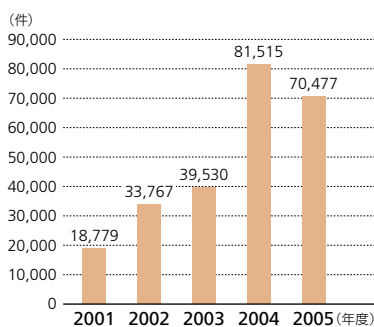
株主構成 (2006年3月現在)



機関投資家面談件数



IR情報ホームページ アクセス件数



## 株主・投資家の皆様とのよりよい関係をめざして

株主・投資家の皆様からの理解を得るために当社は、「適時」「的確」「公平」の原則に則った情報開示により説明責任を果たすとともに、経営トップ自らが率先してIRの任に当たることによって、透明性の高い経営を心がけています。また、配当を通じた株主への直接的な利益還元を経営上の重要政策のひとつと考え、連結配当性向20%を目安とした配当を行なうとともに、中長期的経営課題としてその向上にも取り組んでいます。

## 株主・投資家の皆様とのコミュニケーション

当社は株主・投資家の皆様への説明において次の点に留意しています。

- 中期経営計画を説明の基本に据えること。
- 取り組むべき課題を整理して示し、情報開示のレベルを上げること。
- 「海運はわかりにくい」と言う投資家に対し丁寧に説明すること。

当社は、MOL STEPのテーマである「成長」を掲げ、市況サイクルの影響を受けながらも中長期的には確実に右肩上がりに成長する海運の姿を「Cyclical Growth」といった言葉やグラフを使用し、わかりやすく説明するよう心がけています。また、事業セグメントを再編し、「外航海運業」を「コンテナ船事業」と「不定期専用船事業」に分割するなど各ビジネスユニットに沿った細かい業績開示も行い、部門ごとの業績変化も捉えられるように配慮しています。また、これらの情報開示にあたっては、証券取引法や上場している証券取引所の定める適時開示規則を順守しています。

## コミュニケーションの機会

株主総会では、開催集中日を外して開催（2005年度は2006年6月22日開催）し、多くの方々に参加頂けるように配慮しています。また、機関投資家の方々には四半期ごとの業績説明会に加え、スモールミーティングなどを開催し、コミュニケーションを図っています。個人投資家の方々には、個人投資家説明会への出展・参加、ウェブサイトの充実、携帯電話サービスなど工夫を施しています。当社はこのように積極的に、幅広い株主層へ働きかけています。

今後とも当社は、良質な情報発信と情報開示資料の改良を通じて、多くの内外投資家から正しい理解と信頼を得るよう努めていきます。

## 社外からの評価

IR優良企業大賞受賞 (主催: 日本IR協議会)

2004年に引き続き2年連続3回目の優良企業賞受賞

アニュアルレポート・アワード優秀賞 (主催: 日本経済新聞社)

2004年の最優秀賞に引き続き2年連続の表彰

ディスクロージャー優良企業賞 (主催: 日本証券アナリスト協会)

2004年に引き続き2年連続運輸部門トップ



IR優良企業大賞マーク

# お客様との関わり

海上輸送では一つの輸送サービスに多くの関係者が携わります。多様化するお客様のニーズに応じていくために、自らの役割を認識し、チームワークを築いて取り組んでいます。

## お客様の多様なニーズにお応えします

商船三井グループはその企業理念に「顧客のニーズと時代の要請を先取りする総合輸送グループとして世界経済の発展に貢献します。」と掲げています。いかにしてお客様のニーズを捉えるのか、そしてどのようにそれに応じていくのか、この命題に当社は日々取り組んでいます。当社は海運業を営んでいますが、今日ではお客様のニーズは海上輸送だけには収まらなくなってきています。基本である港から港への海上輸送に加えて鉄道やトラックなどの陸上輸送を組み合わせるドア・ツー・ドア、ポイントからポイントへの輸送手配は当社にとってもはや日常的なものになっています。従来では、お客様にどこからどこまで荷物を運んで欲しいと言われて、それに従って輸送していましたが、今ではそのルートでは余分なコストがかかるとか、結果として良いサービスを提供できるのであれば、同じ運賃で輸送してもその隣の港に着けることを提案するなど、きめ細かい対応を心掛けています。また、お客様のニーズは非常に幅広く、物流全般に関わるものになってきています。出荷地から引き取り先までのジャストインタイムでの配送や、貨物がどこにあるのかを常に把握できるような倉庫や情報網も整備して欲しいというハード・ソフト両面からのニーズもあり、お客様の物流拠点の構築をお手伝いすることもあります。

## お客様のニーズを先取りします

商船三井グループの船舶建造の歴史を振り返ると、日本初の自動車兼撤荷運搬船\*1の竣工のようにお客様のニーズを捉え、その先駆けとなっているものがいくつも存在します。鉄鉱石を輸送するケーブサイズバルカーと呼ばれる船は、15万から17万載貨重量トン\*2を主流としていますが、2004年に当社は20万トン、23万トン、及び30万トン超の特定荷主のニーズに合わせたオーダーメイドの鉄鋼原料船の建造に踏み切りました。これは当社営業部門がお客様との普段の接触のなかでつかんだ情報からヒントを得たことが始まりでした。その後、営業部門と技術部門が造船所や内外の顧客訪問を重ね、積港・揚港での現地フィールドサーベイを実施し、自ら調べ上げた荷動きの将来予測に基づき、最適船型を追及して当社がお客様に提案し、実現に至ったものです。このようなビジネスチャンスをつかんでいくには、普段の情報提供などの目に見えないサービスと、営業マンの人柄によるヒューマンタッチが重要であると考えています。今後も当社は、内・外部のコミュニケーションを充実させ、お客様の情報や実績を十分に把握して新しいコンセプトを打ち出していきたいと考えています。

\*1 自動車兼撤荷運搬船

従来は自動車をクレーンで吊り上げていたものをランプウェイを装備することによって自動車を自走させ船内積み付けを可能とした「追浜丸」を竣工させました。



追浜丸

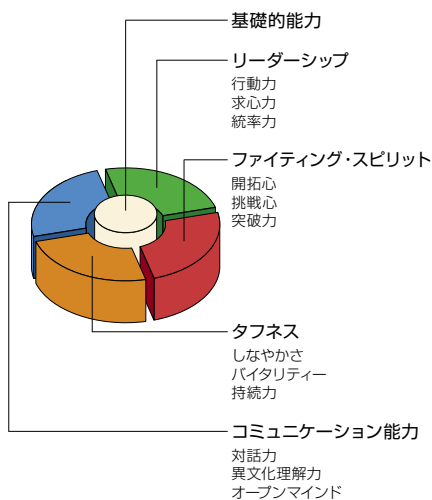
\*2 載貨重量トン

船が積める貨物の重量

# 陸上従業員への配慮

商船三井グループでは、事業活動の原動力である従業員を当社独自の研修や教育プログラムによって、国際的に通用する海運人を養成することに努めています。

従業員基本方針の概念図



## 採用・育成にあたっての基本方針

当社は「世界の海運をリードする強くしなやかな商船三井グループ」を目指し、全社一丸となって邁進しています。その原動力は従業員、つまり人であると考えています。海外も含めて300社以上のグループ全体を統率するためのリーダーシップ、国内外の取引先および関係者と円滑に協働するためのコミュニケーション能力、グローバルな市場で通用する旺盛なファイティングスピリット、目標達成に邁進するタフネス、私たちは、これら4つの要件とそれに必要なスキルを有する人たを求めています。

## 人材育成プログラム

陸上総合職は入社10年目までを育成期間と捉え、その間3ヶ所程度、様々な職場や業務を経験できるよう、ジョブ・ローテーションをおこなっています。OJT（オン・ザ・ジョブ・トレーニング）と並行し、当社では階層別集合研修、海外研修、語学研修や海運会社ならではの乗船研修、コーチング研修のような外部研修など、様々な研修制度を設けています。さらに自己啓発のための通信教育制度などがあります。

## 研修プログラム

共通	社外講習 通信教育					
	新人・グループ員	主任	アシスタントマネージャー	マネージャー	グループリーダー	部長
階層別研修	半年目					
	3,4年目	主任	アシスタントマネージャー	マネージャー	グループリーダー	部長
機能別研修		ロジカルシンキング	リーダーシップ			
				MBOコーチング		
経営者養成					経営スクール	
海外研修		短期留学・実務研修				
テーマ別研修		●OA/パソコン ●物流 ●財務会計 ●法務保険 ●人事考課訓練 ●メンタルヘルス 等				
乗船研修		乗船研修				
その他		●新入社員英語力強化 ●英語・中国語等語学 ●グローバルビジネススキル				



新入社員研修



語学研修（北京）  
語学学校の先生（左）と

## 新入社員研修

当社は毎年20名程度の陸上従業員を採用しています。1ヶ月半にわたる新入社員研修では、「現場業務を知ること」を主眼に置き、臨港店、本船、造船所などの見学なども織り込んだ独自のメニューを組んでいます。

## 国際人を目指して（英語力強化プログラム、短期留学、海外実務、語学研修）

外航海運業務に不可欠な語学力や国際適応力を高めるため、入社半年目から英語力強化プログラムを実施し、外国人とのコミュニケーション能力向上を図っています。英語以外の語学学習を希望する従業員には、通信教育などの受講費用の補助などを行っています。また、早くからグローバルな視点を身につけることを目的として、実務研修（北米・欧州・アジア）、短期留学、語学研修など、様々な機会を設けています。

中期計画 (2004~2006年度) フェアで働きがいのある商船三井を目指す

2005年度目標	実績	評価	2006年度目標
<ul style="list-style-type: none"> <li>・新人事制度の全総合職への拡大導入</li> <li>・従業員満足度調査の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マネージャー、アシスタント・マネージャーの新給与制度導入</li> <li>・従業員満足度調査の実施</li> </ul>	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定年退職者活用の促進</li> <li>・一般職の業務高度化と新給与制度の導入の検討</li> <li>・研修 (人権を含む)・研修施設の充実</li> <li>・短時間勤務制度の導入の検討</li> <li>・ワークライフバランスを考慮した制度の検討</li> <li>・従業員とのコミュニケーションの深化</li> </ul>

### 海運の現場を知るために (乗船研修)

当事業の現場は本船であり、本船を知ることは海運プロフェッショナルには必要不可欠です。乗船研修は年間約15名が数日から1ヶ月間の航海を経験するというもので、安全運航や海洋環境への理解や乗組員との相互理解、交流を図っています。

### CSR関連教育 (コンプライアンス、人権、環境教育など)

独占禁止法やインサイダー取引防止などのコンプライアンス研修や人権研修、e-learningを利用した環境研修などを実施しています。

環境教育受講者数 2005年度

研修の種類	2004年度受講者数	2005年度受講者数
新入社員研修	18	32*
主任研修	33	34
アシスタントマネージャー研修	41	35
マネージャー研修	26	33
グループリーダー研修	0	25

\*キャリア採用者16名を含む

### 活力ある企業を目指して

部やグループなどの部署単位の会議、社長を囲むキャンドゥの会 (詳細は50ページご参照)、横断的なブレインストーミング会など様々な場を通じて、上下の別なく徹底的に議論を交わす「日々ガチンコ勝負」が当社の特徴のひとつです。また、明るく開放的な社風が伝統で、社内ではお互いを役職名でなく「さん」づけで呼ぶのが一般的です。

### 人事制度ならびに評価制度

当社のもっとも大切な経営資源である従業員から、より高いモチベーションとチャレンジ精神を引き出すことが重要と考えています。2005年度は昨年の上級管理職に続き職責と成果が適切に反映される新給与制度をマネージャー以下にも導入しました。こうした人事制度には、「フェアで透明性のある評価制度」の確立が必要不可欠です。年1回の人事考課に向けて、期初に上司と部下が年度目標を確認し、年4回の面接を通じて、きめ細かく、納得できる評価づけを心がけています。また、管理職には評価者研修やコーチング研修などを実施し、評価能力やコミュニケーションスキルの向上を図っています。

### 次世代の経営者を目指して (経営スクール)

グループ内ビジネススクールとして、社外著名講師を招いての集合研修やグループ企業の経営分析、戦略提言などの共同研究を行い、次世代のグループ経営者を育成しています。本スクールにはグループ会社従業員も参加、グループ経営や人的交流の強化も図っています。また、グループ会社の経営者を対象とした「MOLグループ経営者セミナー」も実施しています。

### 従業員満足度調査の実施



人事部 人事第一グループ  
マネージャー  
安藤 美和子

2005年10月に当社全従業員を対象に従業員満足度調査を実施しました。結果は他社\*との比較においても「総じて従業員の満足度が高い会社である」との評価に至りました。特に仕事に対する充実度、人事給与・評価制度や待遇・条件、会社のブランドイメージ、CSR経営や環境への取り組みなど、性別・部門・役職を問わず、肯定的な意見が大勢を占めました。一方で、人事給与・評価制度の運用面や能力開発支援・教育制度の一部についてやや不満に感じられる傾向がありましたので既に課題として取り組みを始めております。今後も様々な角度から従業員が仕事・職場に対して何を求めているのかを把握し、働きがいのある職場環境を整備していきます。

\*他20社とのベンチマークを実施

#### 従業員満足度調査概要

調査対象  
当社の全従業員1,366人

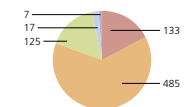
回答率  
56.1%

調査方法  
インターネットを利用した無記名方式

- 非常にそう思う
- そう思う
- どちらともいえない
- そう思わない
- 全くそう思わない

#### 会社に対する満足度

Q1 当社で働いていることを誇りに思っている



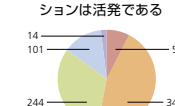
#### 仕事に対する満足度

Q2 仕事にやりがいを感じる



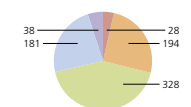
#### コミュニケーション

Q3 職場でのコミュニケーションは活発である



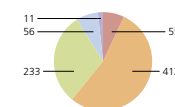
#### マネジメント

Q4 かなり思いきった権限委譲がなされている



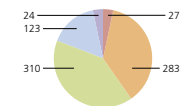
#### 人事給与と制度

Q5 当社の人事給与と制度はモチベーションとチャレンジ精神を發揮できる制度である



#### 教育・能力開発

Q6 入社以来、能力開発の機会が十分に与えられた





## 日本独自のワーク・ライフバランス創出に向けて



人事部相談室長  
福島 慶一

1980年代の米国で女性の労働参加が進展、働く母親への配慮として「ワーク・ライフバランス」の概念が一般化しました。我が国でも少子化を契機にその重要性が認識され、当社も次世代育成推進法等を背景として、制度面での対応を図っています。

反面、その円滑な推進には日本人特有の勤労意欲や仕事への取り組み方が阻害要因となるのでは、との見方もあります。

大事なのは、「それぞれの持ち味を生かした能力発揮を可能とする就労体制の実現」という点です。我が国固有の労働慣行の長所短所、多様化する雇用形態なども勘案しつつ、企業と従業員双方が公私両面での自己実現を目指し、柔軟な就業が可能な選択肢を増やす努力を要する事が必要な時代になったと言えます。

## グループ会社間での人材交流

商船三井と国内・海外グループ会社間、またグループ会社間での人材交流は活発に行われています。従来独自で行われてきたグループ会社での採用や研修についても商船三井グループとしての採用情報案内の共有化など、積極的に進めています。サークル活動や行事などを通しての交流も盛んです。

## キャリア開発ワークショップ

従業員と会社との良好な関係を更に構築するための自己啓発プログラムです。従業員一人ひとりが自己を見つめ直し、会社と自分の関係に意識を持つことを目的としています。部下一人ひとりが自分の仕事に意味があると思えるためには、上司自らがそう思うことが必要であるとの考えから管理職者層（実年齢37歳以上）を主な対象として実施しています。尚、一般職を対象にキャリアデザイン研修も実施しています。

## 従業員の健康管理と職場環境への配慮

従業員一人ひとりが心身ともに健全な状態で、労働環境が整備された中で勤務することが基本です。そのような職場環境の維持のため、以下のような制度を設けています。

- 定期健康診断の実施（年1回）
- 医務室によるデイリー医療サービスの提供
- メンタルヘルス相談の実施
- 健康保険組合による35歳以上の従業員・配偶者対象の人間ドック制度
- 海外勤務者の渡航前・帰国時の健康診断の実施
- 海外勤務先における定期健康診断の義務付けなど
- 人事部相談室の設置（コラム記事もご参照ください）
- カジュアルデー（毎週金曜日。6月から9月まではカジュアル・エブリデー）

## 女性や家族生活をサポートする諸制度

女性の社会進出が活発になるとともに、個人の価値観やライフ・スタイルも多様化しています。当社では、このような社会環境の変化を先取りし、次世代育成プラン策定と合わせ、様々な制度の導入・検討を続けています。

つわり・出産休暇、育児休暇	妊娠中は5日間のつわり休暇、1日1時間の時差出勤・退勤制度を導入、また産前・産後8週間の休暇取得が可能です（産前・産後の6週間は給与全額支給）。また託児所などの受け入れ開始時期も考慮した育児休業制度（無給）もあります。これらの制度は1992年以降約50名が利用し、ここ数年はほぼ100%の取得状況で、定着してきました。
リフレッシュ休暇	勤続15周年（5日間および奨励金）、および勤続25周年（10日間および奨励金）でリフレッシュ休暇が取得できます。

## 商船三井における女性の活躍状況

2005年度末現在	総合職 39名、一般職 153名
女性最高位	グループリーダー（部長・支店長に次ぐ職位）
総合職乗り入れ制度	一定の要件を満たし、試験に合格すれば乗り入れ可能

## 海外勤務者、現地雇用者への対応

2006年3月31日現在、159名の当社社員が海外勤務中です。海外勤務者ならびに帯同家族に対しては、各勤務地における生活、医療、子女の教育、安全など、担当者があらゆる面でサポートしています。また、当社海外現地法人では、全世界で約3,000名のナショナル・スタッフを雇用し、地域経済の発展などに努めています。

## 労働組合との関係

陸上従業員は「商船三井労働組合」、海上従業員は「全日本海員組合」に加入、いずれも労使間で、良好な信頼関係を築いています。

# 海上従業員への配慮

商船三井の特色のひとつとして海上従業員の存在があります。当社事業の根幹である船舶の安全運航の維持ならびに運航管理業務の中核を担うのが、海上従業員です。

## 海上従業員への配慮

### 採用にあたっての基本方針

海上従業員として働くには国家資格を必要とするため、海技免状を取得していることが必須条件となります。当社は海上従業員を例年20名程度、うち航海士と機関士をほぼ同数ずつ採用する方針としています。また、2005年度は2004年度に続き女性航海士を採用しています。

海上従業員の業務範囲と活躍舞台は年々拡大し、専門性を要求されます。専門知識は入社後の研修や乗船勤務で十分に習得可能ですので、採用にあたっては、「元気とやる気」、そして「臨機応変な対応ができるか」といった面から評価するようにしています。

### 当社の海上従業員の役割

当社海上従業員は陸上における船舶・船員管理業務はもとより、安全対策や船・港といった現場と営業の間を取り持つ営業支援業務などに従事する割合が高くなってきています。入社後10年間程度は海上勤務に集中し、将来の船長・機関長としての技術と経験を培った後、そのノウハウを活かして陸上業務に一定期間ついたり、当人のキャリア・パスとして様々な船種での海上勤務を引き続き経験していきます。このように海上従業員は、商船三井グループ全体をリードしていくオールラウンドの海技者としての役割が求められています。

### 乗組員の教育・訓練

安全運航に乗組員の技能が大きく関与していることは、言うまでもありません。当社海上従業員が乗船する船舶は約30隻程度であり、その他の船舶には、船員供給先の拡大を図ってきた結果、グループ日本人船員と20ヶ国以上の国籍の船員が乗船しています。当社では、既に世界7ヶ所に船員研修所\*を開設、2005年度にはフィリピンの船員学校の施設とインドの船員研修所の教育体制強化に着手しました。また、ロシアに船員研修所を開設しました。これまでも安全運航を柱に高水準な品質管理の徹底を図っていますが、業容の拡大とともに外国人乗組員の採用数増加も予想され、教育訓練はさらに強化する必要があります。また、優秀な外国人船員の確保や技術向上に努める一方で、高いノウハウを持つOB海上従業員の活用による



商船三井フィリピン船員学校



船員学校授業風景

海技の伝承など、高い指導力や管理業務の品質向上にも備えています。更に、船員研修を1つの国だけで完結するのではなく、配乗形態や異文化への理解も考慮し、国境を越えて実施するなど、より実践的な研修を進めています。当社は、全世界から優秀な人材を集め、当社で訓練し、乗船させることによって安全運航の礎を固めています。

## フィリピン船員学校

当社のフィリピンの船員学校は同国に設立された日本の海運業界初の船員養成教育機関であり、当社の船員教育網の中心的存在として機能しています。このような貢献に対して当社は、2002年度に続いて2005年度もフィリピン政府より第2回国際雇用者賞を受賞しました。



アロヨ大統領と芦田社長の会談風景

\* 船員研修所  
日本、フィリピン、インド、モンテネグロ、クロアチア、インドネシア、ロシアの7ヶ国

## アスベストによる従業員健康被害状況の件

当社ではアスベストが原因と思われる健康被害調査を2005年7月に実施しました。住所が確認できる全ての元海上従業員約4,000名に健康被害の問い合わせ、および、当社の費用負担にて健康診断の受診が可能である旨、周知を行いました。その結果、労災認定件数は3名(2006年5月現在)となっています。

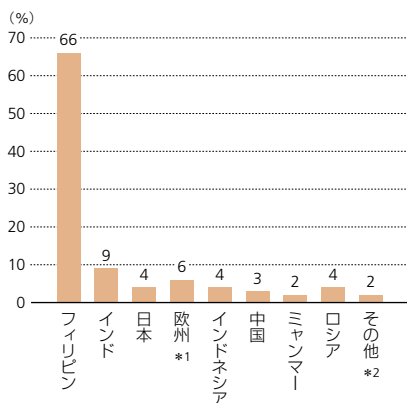
当社は今後とも、労災申請手続きへの助言、必要書類の発行など引き続き全面的にアスベスト問題に対応していきます。

### 船内発生労災件数推移

2001年度	2件
2002年度	4件
2003年度	5件
2004年度	6件
2005年度	1件

対象：当社海上従業員

## 当社乗組員の国籍別の割合



\*1 欧州：主としてクロアチア、モンテネグロ

\*2 その他：バングラデシュ、韓国、シンガポール、スリランカ



当社グループ船舶管理会社 (MOSM) の外国人乗組員家族向けグリーティングカード

## 夢を運ぶ仕事



二等航海士  
高城 尚美

小学生の時にガールスカウトで訪船した「新さくら丸」の経験が私を航海士と言う仕事へ導いたのだと思います。男性との体力差を感じたところもありますが、自分なりに一所懸命仕事に取り組むことでお互いうまく助け合って行けるのだとわかりました。また、外国人乗組員と一緒に仕事をする上で考え方の違いに多少戸惑いましたが、今ではすれ違いが起きない様に普段からのコミュニケーションを心がけ、必要であれば時間をかけて話し合い、柔軟に対応するようにしています。船に乗ると貨物に直接触れる機会が多々あります。積み込んだ貨物を世界のどこかで待っている人がいるのだと思うと、人の夢を運んでいるのだという実感が湧き、それが私の仕事を進めていくやりがいであり誇りとなっています。

## 海上勤務者への配慮

海上勤務の場合、通常8ヶ月連続勤務ののち、4ヶ月の休暇取得という変則的な勤務体制となります。そのため、海上勤務者および留守家族に対しては特別な配慮が講じられています。

### 労働安全衛生・健康管理

船内では、「船内管理委員会」および「船内安全衛生委員会」を設置しています。船内作業計画の立案、船内設備や作業環境に対する安全点検の実施、船内作業上の安全衛生管理や教育などの実施を通じて、労働環境や安全衛生の向上に努めています。また、船舶衛生管理者資格を持つ乗組員が健康診断やメンタルヘルスの相談にあたっています。乗組員のリフレッシュを図るため、十分な陸上休暇の付与に努めるとともに、きめ細かい健康診断の実施などを通じて健康維持管理を図っています。

### 留守家族への配慮

長期にわたり家族と離れる海上従業員と留守家族への配慮も欠かせません。当社では、留守家族ならびに海上従業員の相談窓口を人事部内に設置するとともに各地で家族会を開催（海上従業員の親睦団体である「海翔会」主催）し、会社の現状説明や質疑応答、相談、また懇親会も開催しています。

### 乗組員の仕事

**甲板部：**船の操船、貨物の安全輸送や荷役業務、また船体整備等を担当。常時航行している船舶では、安全運航のために3名の航海士と Able Seamanと呼ばれる部員3名がペアを組み、4時間毎6シフトの24時間体制で航海当直（操船、見張り）にあたります。

**機関部：**機関など船の設備面の保守管理や稼働を担当。機関部は、本船が常に最良の状態に稼働するように努めています。機関部の一日は早朝の作業計画打ち合わせに始まり、9時から17時勤務が原則です。機関室が「Mゼロ（無人）運転」となる夜間については、万一の機関トラブルに備えて輪番制で当番機関士が決められています。

**事務部：**乗組員の食事支度や食材管理、船内清掃・衛生管理などを担当するのが、事務部です。朝昼夕の食事準備などで勤務時間が早朝から夜までに及びますが、空いている時間帯に休憩や食事などを取れる体制になっています。



甲板部：航海計画作業風景



機関部：ピストン抜き作業風景

### 本船の組織（23名配乗の場合の一例）

船長	甲板部	一等航海士 (1)、二等航海士 (1)、三等航海士 (1)、部員 (6)
	機関部	機関長 (1)、一等機関士 (1)、二等機関士 (1)、三等機関士 (1)、部員 (6)
	事務部	部員 (3)



# MOL Collegeの開校

グローバル人事制度の一環として、世界各地の現地法人から将来を嘱望される社員を東京本社に集め、第1回MOL Collegeを2005年10月に実施しました。

MOL STEPの課題であるグローバル人事の施策として海外からの参加者に商船三井グループ企業理念、中期経営計画、事業の全体像を伝えることにより、当社主要海外グループ会社の中核となる海外現地法人従業員の育成を図るとともに、当社社員との交流を通じて当社の行動規範、価値観を共有し、当社グループの一員としての意識を高めることを目的に開催しました。4日間にわたり本社若手社員を交えて、双方向のコミュニケーションを取りつつ、相互理解を深めていきました。



## 1st Day

本社からの参加者も交えて異文化コミュニケーションに関するセミナーを実施。参加者からは「グローバルに仕事をするにあたって価値観の違う人々と話し合い、その対処方法を知ることが成功への道であることが理解できた」との発言が聞かれました。



## 2nd Day

当社グループの歴史に関する講演の後、芦田社長との質疑応答を実施。芦田社長から丁寧に回答がなされ、「MOLのビジョンが良くわかった」「社長から質問の答えを直接もらい、本社が近く感じられるようになった」とのコメントが参加者からなされました。

## 3rd Day

参加者は午前中に当社技術研究所（詳細は30ページをご参照）を訪問。同研究所の活動が運航船の安全な燃料使用を陰で支え、当社のサービスを築いていることを学習しました。午後には財務部と船舶部によるプレゼンテーションが行われました。普段の業務とは異なった分野だけに活発な質疑応答が交わされました。



## 4th Day

当社グループの“Value”は何であるのか？ 普遍的なMOL Groupとしての価値“MOL Value”を探し出すべくディスカッションが行われました。半日にわたる議論の後、芦田社長はじめ6名の経営陣とMr.Keene, Executive Vice President, MOL (America) Inc. 及びMr. Goh, Managing Director, MOL (Asia) を招いて全世界から来た参加者が当社グループの将来の姿として考えたMOL Valueについて発表しました。



参加者からはグループ全体の活動と方針が理解できたこと、また海外では機会が少ない部門を超えた人的交流の場を持てたことが好評でした。出身部門や国を超えて社員達が活発に意見を交わすことで商船三井グループとしての一体感が醸成できたと考えています。今後もMOL Collegeをグローバルな人材育成の一環として充実させていきます。

### 参加者からの感想



定航部 業務グループ  
森岡 勝

最終日のグループディスカッションでは、アメリカ/インド/ナイジェリア/ブラジル/日本の異なる業務と職位で働く7人で“MOL Value”と言う業務から離れた課題について討議することは一言で言えば楽しかったです。“MOL Value”とは何か。その意味は行動規範を如何するかという討議で、安易に合意形成するのではなく積極的に主張するという、ともすれば私達が苦手とすることですが、その過程で各自の考えが明らかになり到達点が見えてきます。参加者と後ろ向きになることなく議論できたことは彼らが商船三井グループへ強い期待を持っていることだと改めて認識しました。



MOL (Brasil) Ltda.  
Marcelo Batista

MOL Collegeは非常に貴重な経験でした。これまでの自分のキャリアはコンテナ船事業でしたので、商船三井グループが提供している他の様々な事業についての知識は限られていましたが、MOL Collegeではそれらについて知る良い機会となりました。多種多様な業務に就いている世界中のグループ社員と接し、意見を交換することで、あらためて商船三井グループという大きな組織で働いているとの実感を得ることができました。また、異文化コミュニケーションのセミナーでは、多様な価値観が存在することを学び、今後の業務推進に大いに役立つと確信しています。



# 社会貢献活動

商船三井グループは、世界中の人々の暮らしや産業を支える様々な物資の輸送事業を通じて社会に貢献しています。今後も良き企業市民として、社会貢献活動にも当社基本方針に基づいて積極的に活動していきます。

## 基本方針

商船三井グループは、自らの事業領域に根ざした社会貢献活動として、以下の分野を中心として取り組んでいます。

- 援助物資輸送
- 国際協力・海事教育
- 海洋・地球環境の保全
- その他（義援金活動など）



エアロゾル観測調査



海岸美化活動（鎌倉）

注) エアロゾル

エアロゾルとは、細かい砂や塵、火山の噴煙、工場排煙、自動車の排ガスなど大気中に浮遊する微小粒子を指す。太陽光を反射し、温暖化を抑制する働きが認められるとともに雲の生成を促すことから、気候変動との関係のほか、オゾン層の破壊との関連性が指摘されている。しかし、実際にどのような役割を果たしているか不明な点が多く、地球規模のエアロゾル濃度の把握が必要とされる。

## 援助物資輸送および義援金活動

商船三井グループは様々な形で被災地への支援活動を行っています。世界を結ぶ当社コンテナサービス網を活用し、世界中のNPOや企業、個人の方々から寄せられた援助物資を当社がお預かりして、被災地まで無償援助物資輸送を行いました。

### パキスタン地震（2005年10月8日に発生）被災地への支援

- コンテナ船によるカラチまでの無償輸送実績……20TEU（20フィートコンテナ換算20本）
- 日本赤十字社への義援金寄付

### 北米ハリケーン「カトリーヌ」（2005年8月29日に発生）被災地への支援

- 被災地での海上コンテナ無償貸与……現地での援助物資輸送に利用されました。
- 日本赤十字社をはじめ各地援助機関への寄付（海外現地法人従業員有志で行った募金活動に対する会社からのマッチングギフトを含む）。

### フィリピン・レイテ島大規模地滑り（2006年2月17日に発生）被災地への支援

当社／当社海外現地法人による現地援助機関への寄付。

### その他

- 「アジア・アフリカと共に歩む会」が行っている南アフリカ共和国への移動図書館用バス輸送に協力
- 日本赤十字社、ユニセフへの募金活動の協力
- 重慶における日中環境植林プロジェクトへの寄付

## 環境保全活動

当社は事業の現場である海を中心とした社会貢献活動・環境保全活動にも取り組んでいます。

### 海洋観測協力

- XBT（投下式水深水温計）による表層水温観測調査  
この調査により海洋と大気間の相互作用や気候変動に対する海洋の役割、海洋大循環の実態が解明できます。当社では、VLCC「KATORI」がインド洋上で観測を行っています。

- エアロゾル観測調査

当社では、石炭専用船「矢作丸」、鉱石運搬船「神山丸」の船上に、太陽を自動追尾して自動的にエアロゾル濃度データを採取することができる装置を設置し、各研究機関からの要請に応え、観測調査に協力しています。

### 海岸美化活動

2000年から開始し、2006年で7回目となります。お台場海浜公園と鎌倉由比ガ浜の2箇所海岸清掃を行い、グループ会社を含め総計24名が参加しました。

### 流出油災害ボランティアリーダー養成講習会への参加と講演会の開催

独立行政法人 海上災害防止センターの協力を得て、2004年より海守と日本財団共催によ

中期計画 (2004~2006年度)		社会貢献活動の深化	
2005年度目標	実績	評価	2006年度目標
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 商船三井グループにふさわしい独自の取り組みとして、「商船三井キッズ・クルーズ」の実施</li> <li>・ 取り組み基本方針に基づく活動の深化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存活動の継続的取り組み</li> <li>・ 商船三井キッズ・クルーズの実施</li> <li>・ 被災地への義援金拠出や支援物資輸送協力</li> <li>・ 国連食糧計画 (WFP) などNPOとの協力推進</li> </ul>	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存活動の継続的取り組み</li> <li>・ 地域社会に関わる活動の検討</li> <li>・ 持続可能な社会実現に向けた活動の実施</li> <li>・ 社員参加型プログラムの紹介・導入</li> </ul>

る本講習会へ社員の参加を支援しています。また、2005年度には同センターより講師を本社に招き講演会を開催し、当社役員、グループ会社職員が多数出席しました。流出油事故対応の基本知識を有するボランティアリーダー養成を目的とした本講習会への参加を通じ、安全運航への思いを新たにするとともに、万一の事故発生時の対応について学習しています。

### キッズISOプログラムへの協賛継続

小中学生を対象とした環境教育プログラムへの協賛を継続して行いました。

### タンザニアでの植林活動協力

タンザニアで植林活動などを進めているNPO法人タンザニア・ボレボクラブへ、これまでに苗木約1300本相当の使用済み切手やテレカなどの寄付を行いました。

### 国際協力・海事教育

- ・ フィリピンなど各地での船員育成教育支援
- ・ 小中高生の職業教育を支援するジュニア・アチーブメントへの参加
- ・ 途上国の健康・医療環境の向上に取り組むピープルズ・ホープ・ジャパンへの参加
- ・ 国連WFP (国連世界食糧計画) を支援する日本事務局である国連WFP協会への参加

### その他

- ・ 東京海洋大学との共同研究ならびに講師の派遣
- ・ 小中高校生を対象としたターミナル見学や職場訪問の受け入れ
- ・ 一橋大学への講師派遣 (経済学部での講義実施)
- ・ 神戸大学海事科学部教員インターンシップ受け入れ

### 当社のグループ会社の社会貢献活動

#### 商船三井客船 (株)

「にっぽん丸ギャラリー」を若手アーティストの作品発表の場所として提供する他、各地市民への船内見学会を開催。

#### 商船三井フェリー (株)

知床募金の設立

#### 国際コンテナターミナル (株)

小中学生、海外貿易研修生など内外見学希望者に対するターミナル見学会の実施。

#### (株) エム・オー・エル・ジャパン

ブラジルの慈善事業団体「子供の園」への支援物資 (衣服等) 輸送に協力。

#### 商船三井ロジスティクス (株)

当社と共同で三井住友海上ボランティア団体「スマイルハートクラブ」の「手編みセーターを旧ユーゴスラビアの子供たちに送るプロジェクト」に輸送協力。



流出油災害ボランティア養成の講習会



高校生を対象としたターミナル見学 (東京・大井埠頭)



商船三井フィリピン船員学校の授業風景



知床募金活動 (ポスター)

北海道と長く強い関係にある商船三井フェリーは世界自然遺産に認定された知床の豊かな自然を守ることを目的に運航船や営業店を中心に募金活動を実施しています。

# 商船三井キッズ・クルーズの実施

海洋国家であるわが国の将来を担う小・中学生に船や海、そして未だ歯止めがかからぬ環境問題への関心を一層深めてもらう機会として、児童・生徒とその保護者を無料招待する「商船三井キッズ・クルーズ」を「にっぽん丸」を舞台に実施しました（2006年3月25日-26日／横浜発着）。

いつも見られない、星や星座を船でたくさん見られてうれしかった。  
(小5・女子)



すごく楽しくてよかった。来年もやってほしい。  
(小6・男子)



映画を見ているみたいだった。  
(中2・男子)



海や船のことが分かって楽しかった。  
(小6・女子)

プログラムがたくさんありすぎて大変でした。  
(小4・男子)



多くの催し物を企画されたスタッフに感謝。来年も是非続けてほしい。  
(保護者)

海洋国家日本の次代を担う子供たちに必要欠くべからざる有意義な催しと思う。  
(保護者)



柳原良平画伯

## 最優秀作品

### 「海と私」 萩元文絵さん (中1・当時)

神奈川県に住む私にとって、海はとても身近なものです。私は、今までにいろいろな海の姿を見てきました。(中略)



私たちの乗ったフェリーは、低気圧のために久里浜のさんばしにつけなくなり、そのすぐ前で長い時間待たされました。船はとても揺れて、船の廊下に飾りのために置いてあった植木が、廊下の端から端までごろごろと転がり、乗っていた人たちはみな床にうすくまってしまうました。私はその時、ほんのちょっとだけ見えた暗い海が、とても怖かったのを今でも覚えています。

でも、私は海を嫌いにはなりません。なぜなら、海に囲まれている日本にとって、海はとても大切な「道」だと思うからです。

私は、日本の歴史で、いろいろな時代に、それぞれとても大切なものが、海を越えて日本に運ばれてきたことを勉強しました。そして、今でも日本は海によって世界とつながっているのです。私たちは海のことをもっとよく知らなければいけないと思います。

できれば私は、大きな船で日本の姿が見えなくなるほどの遠くの海に出て、海で外国とつながる日本について、そして海について、考えてみたいと思います。

招待したのは、小学校4年生から中学校2年生までの児童・生徒と保護者の314人。2005年6月から9月にかけて「海または船について思うこと」をテーマに作文を募集し、多数の応募作品の中から厳正なる抽選により決定いたしました。運営には経営企画部CSR・環境室（事務局）に加え、社内公募に応じたボランティアメンバー12名を中心に、募集要項の検討から招待者の抽選実施、当日のプログラム作成・実施に至るまで手作りで取り組みました。また、東京都環境局にも本企画に賛同頂き、広報活動をはじめ種々協力しながら進めました。

応募作品の全てを事務局とボランティアメンバーが読み、最終的にはキッズ・クルーズ団長（代表取締役 副社長（当時） 佐藤博之）をはじめとする関係役員が最優秀作品1点・優秀作品3点の計4点を選出し、当日に船上で表彰式を行いました。

参加者はブリッジ（船橋）見学やさまざまなプログラム（ロープワーク・手旗信号教室、星座教室、海・船に関するクイズ、デッキスポーツ、ナブキン折り教室、クラリネットの演奏会など）に生き生きとした表情で参加。快晴の下でのデッキスポーツでは歓声が飛び交い、船内の教

室では真剣な表情で取り組む姿が多くみられました。

さらに環境を守る海の大切さ・素晴らしさに関する話を、国連大学客員教授・河邊隆也先生及び気象予報士・竹田直人先生が行い、船の絵を描きながら船や海の素晴らしさを柳原良平画伯が伝え、子供たちの熱心に聞き入る姿が見られました。

内容については子供たちにどこまで理解して貰えるのか心配したところもありましたが、後日保護者の方から「子供が意外にもきちんと理解していたので驚いた」とのメッセージを頂き、船や海、環境を守る海の大切さ・素晴らしさに関する話を子供たちは一生懸命聞いてくれたのだと思いました。この経験を契機として、子供たちが海運や地球環境にもっと目を向けてくれればと願っています。

キッズ・クルーズは海運会社である当社グループならではの独自の企画であり、当社が事業を通じて接することの少ない方々とのコミュニケーションを図る良い機会であったと思います。このような活動を通じて当社グループは海事の普及、環境問題への継続的取り組みを果たしていくことが重要であると考えています。



# 海外におけるCSRへの取り組み

商船三井グループは世界のさまざまなステークホルダーと良好な関係を構築し、持続可能な世界の発展に貢献するため、グローバルにCSR活動を展開していきます。

## MOL (America) Inc./Robert Colombo

CSRとしての最重要課題は従業員に当社行動基準（コンプライアンス規定）を徹底させることです。従業員が行動基準を熟読し、理解することは必要であり、特に新たに人を採用した時は重要なポイントだと考えています。従業員が、法令や社内規定を理解し、順守することを確実に浸透させるために、質疑応答などの機会を設けてフォローアップすることが重要であると認識しています。当社行動基準については、CSRハンドブックを通じて周知していますが、マネージメント トレーニング セミナーでも触れることができたのは一つの成果であると受け止めています。環境への取り組みでは、ETMS（商船三井グループ環境目標制度（詳細は25ページをご参照））に参加してオフィス回りの環境負荷低減を図っています。これは全米で実施しています。



MOL (America) Inc.  
Robert Colombo  
AVP Human  
Resources

## MOL (Asia) Ltd./Edith Chung

MOL アジアのCSR目標は法令順守（コンプライアンス）はもちろんですが、従業員のCSRへの意識を今以上に醸成することにあると考えています。そのため、MOLアジアでは、2005年には香港赤十字の協力を得た献血活動：Blood Donation Dayを企画・実施しました。また、MOLアジアのはじめての取り組みとして香港の社会福祉



Senior Citizens Day

団体であるSt. James' Settlementと協働してSenior Citizens Dayを開催しました。これはお年寄りの方々に世間との交流を促し、その交流を通じて自信を取り戻して貰うことを目的としたプログラムで、当社から30人のボランティアが50人のお年寄りと一緒に一日を過ごしました。参加した従業員は、実際にお年寄りと接することで彼らだけではなく、様々な人々への接し方を学ぶという大変貴重な経験を得ることが出来たと受け止めています。



MOL (Asia) Ltd.  
Edith Chung

## MOL (Europe) GmbH/Gilles Duponchel

当社はCSRハンドブックを全社員に配布し、一度各自に読んで貰い、その後意見交換の場を設け、なぜ当社がCSRに取り組んでいく必要があるのかを話し合いました。当社従業員は商船三井グループとしてCSRへの取り組みに肯定的であり、理由が2点掲げられました。①CSR関連情報は、経営全般にわたる情報が網羅されるので、従業員が商船三井グループ全体の方向性を捉えることができるコミュニケーションツールとなること。②商船三井が地球環境や従業員へ配慮する企業であり、その取り組みは商船三井を一層安定・強化させていくとの方針が明確であること。

当社はこれまでも社会貢献活動実績はありますが、CSRの実現は日常の業務にあると考え、業務遂行にあたり基本方針（4 Major Directions）を設定しています。特に環境については、業務の一つである内陸輸送の手配がカギになると考えます。基本方針を達成すること、とりわけ「内陸輸送の安全操業」に注力することは、環境対策という一つのCSRの実践につながると考えています。



MOL (Europe) GmbH  
Gilles Duponchel  
Regional General  
Manager

MOL (Europe) GmbH  
4 Major Directions

BUSINESS: CUSTOMER SATISFACTION  
SOCIAL: TRAINING STRATEGY  
FINANCE: LIMIT RISK  
INLAND: SAFE OPERATIONS



# コミュニケーション

当社はステークホルダーの方々とのコミュニケーションを大切にしたいと考えています。商船三井グループについての理解を深めていただくこと、そしてステークホルダーの皆様からのご意見に対して耳を傾けていくことが当社のコミュニケーションに対する基本的な姿勢です。

中期計画 (2004~2006年度)		様々なステークホルダーとのコミュニケーション拡充	
2005年度目標	実績	評価	2006年度目標
<ul style="list-style-type: none"> <li>ステークホルダーに向けた商船三井グループのCSR取り組みについての情報開示</li> <li>より時代に即した情報開示基準の策定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当社ウェブサイトのリニューアル</li> <li>国連グローバル・コンパクトサイト上に「環境・社会報告書(英文版)」を掲載</li> <li>IR活動の一層の深化</li> <li>メディア対応訓練の実施</li> </ul>	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>事故情報などの特殊性・留意点を考慮した情報開示細目の点検</li> <li>様々なステークホルダーを対象に、海運や船、そして商船三井グループへの関心や理解度の向上を図る</li> </ul>



芦田社長を囲んでのフレッシュ・キャンドウ会。フレッシュ・キャンドウ会とキャンドウ会は、それぞれ社長と各部署の若手社員、管理職が懇談する会。皆で思考や議論を活性化させて新たな視点から物事を考えていくことが目的です。



これまでに発行した環境報告書(2000年~2005年)



季刊誌「えちか」  
顧客向け、船・海・港を中心に芸術・文化的なテーマを織り込んだ季刊誌。



「商船三井一会社の歩き方」  
取引先や就職希望の学生などを主対象として、当社取材協力により編集作成。

## 社内及び当社グループでのコミュニケーション

当社では、様々な階層別の連絡会や会議を定期的に行い、ビジョンや情報、意識の共有化を図っています。(当社役員と主要グループ会社社長を対象に実施する「グループ経営会議」、「執行役員連絡会」、部室長会などの「階層別連絡会」、「キャンドウ会」、「フレッシュ・キャンドウ会」(左写真をご参照)、四半期毎の決算・業績予想の対外発表に合わせて中堅・若手社員を主対象に実施する「業績がわかる会」)

## 社内報や掲示板によるコミュニケーション

- 「うなばら」(毎月発行、全従業員対象・グループ会社にも配布)
- 「海翔会報」(毎月発行、海上従業員対象のコミュニケーション誌)
- 「Open Sea」(年4回発行、海外グループ従業員対象の英文版ウェブサイト)
- 「Open Sea(抜粋版)」(年4回発行、当社運航船の外国人向け英文誌)
- 「MOLグループ掲示板」グループ会社の役職員が閲覧可能な掲示板

その他、各種掲示板(「CSR」「環境」掲示板)や月刊「環境」などのメルマガの発行を通じて、社内・グループ内の情報共有や意見交換に努めています。

## 社外に向けたコミュニケーション

- ホームページでの情報提供(和・英版 <http://www.mol.co.jp>)
- アニュアルレポート(毎年7月発行、和・英版) ● 環境・社会報告書(毎年8月発行、和・英版)
- 季刊誌「えちか」 ● 「商船三井一会社の歩き方」ダイヤモンド社編

## 社外からの主たる評価(2005年度)

- DJSI (Dow Jones Sustainability Indexes)、FTSE4Goods Index、モーニングスター社会的責任投資株価指数への継続組み入れ
- リサーチ・アナリストによるディスクロージャー(情報開示)優良企業選定制度において運輸部門のトップ評価を獲得(9月)
- フィリピン共和国大統領ならびに労働雇用大臣による「国際雇用者賞」を連続受賞(11月)
- 日本インベスター・リレーションズ協議会「IR優良企業大賞」受賞(11月)
- 日経「アニュアルレポート・アワード」優秀賞を受賞(12月)
- 東洋経済新報社/グリーンリポーティング・フォーラム共催「第9回 環境報告書賞・サステナビリティ報告書賞」の「サステナビリティ報告書賞部門 優良賞」を受賞
- 商船三井フェリー(株)が(社)日本物流団体連合会主催「第6回 物流環境大賞」を受賞(5月)

## 第三者からのご意見



NPO法人環境経営学会  
環境経営格付機構 格付評価委員  
理学博士 足立 直樹 氏

商船三井グループの「環境・社会報告書2006」を拝見して、貴社が環境や社会を含めたCSRについて、きわめて真摯に取り組んでいることが伝わってきた。海上という特殊な環境の中、またきわめてグローバルな事業展開に関わらず、考え得るさまざまな環境・社会側面に、一つひとつ丁寧に対応している様子は非常に印象的であり、貴社の誠実さを感じた。特に強く感じたのは、環境と人に対する細やかな配慮の視線である。貴社の事業においては、公海という国内法の力の及ばない舞台上、直接所有しているわけではない備船が多く活用されている。法律上の義務だけであればもっと範囲を狭めた管理で済ますことも可能かもしれないが、安易な道を潔しとせず、自社の責任範囲を拡大して捉え、世界中で統一した基準で事業を行っていることは、まさに責任ある企業であることを示している。また、外航船の乗組員をはじめとて多様な国や地域の従業員を抱えているが、それぞれの地域の実情にあわせて十分な教育や、家族を含めて適切な処遇を行い、MOL Collegeの開催など、国際的なコミュニケーションと理解を深める機会を作っていることも、真に国際的な企業としての責務を果たしていると言える。こうした活動を支えているのが、本報告書でも詳細に説明されているコーポレート・ガバナンスとコンプライアンス体制なのであり、また2005年3月に国連グローバル・コンパクトに日本企業として29番目に署名したことも、トップの決意の表れと解した。社会貢献活動においても、キッズ・クルーズの開催や、地球環境保全のための海洋環境観測への協力など、貴社の事業特性を十分に生かしたものになっていることは高く評価される。

一方で、少し残念に感じたのが、見通しの悪さである。一般の読者にとって馴染みの少ない事業であるがゆえ、専門用語が多くなるなどの問題点も見られたが、これは表現方法で改善可能である。むしろ一番の課

題は、商船三井グループが存在する意義、社会に対する貢献が十分に示し切れていない点である。本報告書の特集にもあるように、海運業に今もっとも求められていることは、地球温暖化への影響が少ない大量輸送手段を提供することである。今後さらに国際貨物輸送量が増えることは間違いないが、それは地球温暖化という形で、人間社会の持続可能性にきわめて深刻な影響を与えかねない。そのような状況の中、海運への期待は大きく、既にモーダルシフトという流れも始まっている。ここで貴社が示すべきことは、単なる環境パフォーマンスの現況や、短期間の目標だけではなく、より大きな未来像であろう。貨物輸送量全体の中で貴社の役割を今後どのように拡大させ、そのことによって社会全体でどれだけ環境負荷を減らすことができると考えているのか。そのことを大胆かつ積極的に提案して欲しい。そのためには2010年にCO<sub>2</sub>発生量を2005年より原単位で10%削減するという目標では不十分かもしれないし、ましてや前年比+0.1%という今年度の結果については深刻に捉える必要があるだろう。細やかな、しかし値としてもまだ小粒に留まっている現在の環境パフォーマンスを飛躍的に上昇させ、挑戦的な目標を示し果敢に実行することが、貴社のコミットする「持続可能な世界の発展に貢献」ということではないのだろうか。

目に見える道がない大海原を航海する際には、まず目的地を明確に定め、現在地と目的地の位置関係を常に精密に観測しながら進むことが重要であろう。それと同様に、貴社が二十年先、五十年先にどこを目指しているのか。そのためには、これからどのような航路を辿るのが良いのか。その道筋をしっかりと示すことが、操船する人にとっても、利用する人にとっても、安心感をもたらすし、また目的地への期待が、航海中の苦難を乗り越える力になるに違いない。貴社の今後ますますの発展に期待したい。



常務執行役員  
(CSR・環境対策委員会副委員長)  
武藤 光一

### ご意見をいただいて

足立先生、貴重なご意見ありがとうございます。

当社の環境・社会面での取り組み、とりわけ海洋・地球環境と乗組員をはじめとする従業員に対するアプローチに評価を頂きました。当社は今後も船隊を拡充していきますが、環境保全を果たしていくために安全運航を徹底していく所存です。そしてその裏づけとなるのが人であると考えます。船舶の運航にあたっては海技者・乗組員の育成が伴わなければその実効性を伴うことはできません。また、習得した技術を確実に次世代へ伝承していくことが継続的に当社の安全運航・環境保全を実現するのだと思います。人の育成は一朝一夕で成果が上がるものではありませんが、この人材育成こそが揺るぎない持続可能な世界の発展に貢献するのだと考えております。このようなアプローチを通じて当社にご指摘頂きました商船三井グループの存在意義及び社会貢献をより明確にし、海運を主軸に毎年大きく成長していく世界的な輸送需要に応えつつ持続可能な世界の発展に貢献していきたいと思っております。



**Mitsui O.S.K. Lines**

<http://www.mol.co.jp>

[問い合わせ先]

〒105-8688 東京都港区虎ノ門2丁目1番1号  
株式会社 商船三井 経営企画部 CSR・環境室  
TEL: 03-3587-7063 FAX: 03-3587-7722  
E-mail: [plemo@mail.mol.co.jp](mailto:plemo@mail.mol.co.jp)  
URL: <http://www.mol.co.jp>



この報告書は、「水なし印刷」を採用し、植物油100%大豆インキを使用しています。商船三井は、この環境・社会報告書に「FSC認証紙」を採用しました。FSC認証紙とは、森林の減少・劣化を引き起こすことなく適正に管理し、生態系や地域社会等にも配慮した森林の木材を原料とした用紙です。今後FSC認証紙と再生紙をバランスよく使用し、よりいっそう環境保護に貢献したいと考えています。

Printed in Japan

# GRI ガイドライン& 国連グローバル・コンパクト対照表

本報告書では商船三井グループのCSRへの取り組みをわかりやすくお伝えすべく心がけました。本報告書で紹介すべき項目を客観的に選ぶため、「GRI (Global Reporting Initiative) サステナビリティ・リポーティング・ガイドライン」を参照しています。本GRI ガイドラインならびに当社が昨年3月に参画した国連グローバル・コンパクトと私たちの活動内容の記述については、以下の対照表で示しています。

対応するグローバルコンパクト原則	GRIガイドライン		本報告書での掲載該当ページ
	<b>1 ビジョンと戦略</b>		
原則8	1.1	持続可能な発展への寄与に関する組織のビジョンと戦略に関する声明	4-5
	1.2	報告書の主要要素を表す最高経営責任者（または同等の上級管理職）の声明	4-5,16-17
	<b>2 報告組織の概要</b>		
	<b>組織概要</b>		
	2.1	報告組織の名称	2
	2.2	主な製品やサービス 適切な場合には、ブランド名も含む	2,10-11
	2.3	報告組織の事業構造	10
	2.4	主要部門、製造部門子会社、系列企業および合併企業の記述	2-3
	2.5	事業所の所在国籍名	2
	2.6	企業形態（法的形態）例：株式会社、有限会社など	2
	2.8	組織規模	2
	2.9	ステークホルダーのリスト、その特質、および報告組織との関係	14
	<b>報告書の範囲</b>		
	2.10	報告書に関する問い合わせ先、電子メールやホームページのアドレスなど	裏表紙
	2.11	記載情報の報告期間（年度／暦年など）	3
	2.12	前回の報告書の発行日（該当する場合）	3
	2.13	「報告組織の範囲」（国／地域、製品／サービス、部門／施設／合併事業／子会社）	3
	2.16	以前発行した報告書に含まれている情報について、報告しなす場合、再報告の性質、効果および理由を説明（合併／吸収、基準年／期間、事業内容、または、測定方法の変更など）	35
	<b>報告書の概要</b>		
	2.18	経済・環境・社会的コストと効果の算出に使用された規準／定義	3,35
	2.20	持続可能性報告書に必要な、正確性、網羅性、信頼性を増進し保証するための方針と組織の取り組み	3
	2.22	報告書利用者が、個別施設の情報も含め、組織の活動の経済・環境・社会的側面に関する追加情報報告書を入手できる方法（可能な場合には）	36-37,50
	<b>3 統治構造とマネジメントシステム</b>		
	<b>構造と統治</b>		
	3.1	組織の統治構造。取締役会の下にある、戦略設定と組織の監督に責任を持つ主要委員会を含む	18
	3.2	取締役会構成員のうち、独立している取締役、執行権を持たない取締役の割合（百分率）	18
	3.4	組織の経済・環境・社会的なリスクや機会を特定し管理するための、取締役会レベルにおける監督プロセス	15,24-25
	3.6	経済・環境・社会と他の関連事項に関する各方針の、監督、実施、監査に責任を持つ組織構造と主務者	15
	3.7	組織の使命と価値の声明、組織内で開発された行動規範または原則、経済・環境・社会各パフォーマンスにかかわる方針とその実行についての方針	2,18-19,20 24,40,43,46
	<b>ステークホルダーの参画</b>		
	3.10	ステークホルダーとの協議の手法。協議の種類ごとに、またステークホルダーのグループごとに協議 頻度に換算して報告	19,38,41,50
	3.11	ステークホルダーとの協議から生じた情報の種類	41
	3.12	ステークホルダーの参画からもたらされる情報の活用状況	51
	<b>統括的方針およびマネジメントシステム</b>		
原則7	3.13	組織が予防的アプローチまたは予防原則を採用しているのか、また、採用している場合はその方法の説明	6-9
	3.14	組織が任意に参加、または支持している、外部で作成された経済・環境・社会的憲章、原則類や、各種の提唱（イニシアチブ）	14-15
	3.15	産業および業界団体、あるいは国内／国際的な提言団体の会員になっているもののうちの主なもの	9
	3.19	経済・環境・社会的パフォーマンスに関わるプログラムと手順、具体的項目	6-7,12-13,16-50
	3.20	経済・環境・社会的マネジメントシステムに関わる認証状況	20,24
	<b>4 GRIガイドライン対照表</b>		
	4.1	GRI報告書内容の各要素の所在をセクションおよび指標ごとに示した表	アンケート
	<b>5 パフォーマンス指標</b>		
	<b>統合指標</b>		
	全体体系的指標	組織自体がその一部であるところの広範な経済・環境・社会システムと組織の活動を関連付けるもの	6-9
	横断的指標	経済・環境・社会的パフォーマンスの2つ以上の側面を直接結びつけるもの 例）環境効率測定（例：単位産出量当たり、または売上高1単位当たりの排出量）	7,30
	<b>経済的パフォーマンス指標</b>		
	EC1	金銭的フロー指標：総売上げ	2,13



環境パフォーマンス指標			
原則8	EN1	水の使用量を除いた、原材料の種類別総物質使用量	27
原則8	EN3	直接的エネルギー使用量	7,27,34
原則8	EN5	水の総使用量	27
原則8	EN7	陸上、淡水域、海洋において報告組織が行う活動や提供する製品とサービスによって発生する生物多様性への主な影響の内容	28-29
原則8	EN8	温室効果ガス排出量 (CO <sub>2</sub> 、CH <sub>4</sub> 、N <sub>2</sub> O、HFCs、PFCs、SF <sub>6</sub> )	7,27
原則8	EN9	オゾン層破壊物質の使用量と排出量	31
原則8	EN10	NOx、SOx、その他の重要な放出物 (タイプ別)	27,30
原則8	EN11	種類別と処理方法別の廃棄物総量	27
原則8	EN14	主要製品およびサービスの主な環境影響	8,27-33
原則8	EN15	製品使用後に再生利用可能として販売された製品の重量比、および実際に再生利用された比率	26
原則8	EN17	再生可能なエネルギー源の使用、およびエネルギー効率の向上に関する取り組み	31-32
	EN34	物流を目的とした輸送に関する重要な環境影響	6-9
	EN35	種類別の環境に対する総支出	35
社会的パフォーマンス指標			
	LA1	労働力の内訳 (可能であれば) : 地域・国別、身分別 (従業員・非従業員)、勤務形態別 (常勤・非常勤)、雇用契約別 (期限不特定および終身雇用・固定期間および臨時)。また、他の雇用者に雇われている従業員 (派遣社員や出向社員) の地域・国別の区分	12,44
	LA5	労働災害および職業性疾病に関する記録・通知の慣行、ならびに「労働災害と職業病の記録と通知に関するILO行動規範」への適合性	44
原則6	LA10	機会均等に関する方針やプログラムと、その施行状況を保証する監視システムおよびその結果の記述	42-43
	LA12	従業員に対する法定以上の福利厚生	42,44
	LA16	雇用適性を持ち続けるための従業員支援および職務終了への対処プログラムの記述	40-42
	LA17	技能管理または生涯学習のための特別方針とプログラム	40-41
原則1,2	HR1	業務上の人権問題の全側面に関する方針、ガイドライン、組織構成、手順に関する記述 (監視システムとその結果を含む)	14-15,17,18-19
原則1,6	HR4	業務上のあらゆる差別の撤廃に関するグローバルな方針、手順、プログラムの記述 (監視システムとその結果を含む)	14-15,17,18-19
原則3	HR5	組合結成の自由に関する方針と、この方針が地域法から独立して国際的に適用される範囲の記述。またこれらの問題に取り組むための手順・プログラムの記述	14-15
原則5	HR6	ILO条約第138号で規定されている児童労働の撤廃に関する方針と、この方針が明白に述べられ適用されている範囲の記述。またこの問題に取り組むための手順・プログラム (監視システムとその結果を含む) の記述	14-15
原則4	HR7	強制・義務労働撤廃に関する方針と、この方針が明白に述べられ適用されている範囲の記述。またこの問題に取り組むための手順・プログラム (監視システムとその結果を含む) の記述 : ILO条約第29条第2項を参照	14-15
	HR9	不服申し立てについての業務慣行 (人権問題を含むが、それに限定されない) の記述	19
原則10	SO2	贈収賄と汚職に関する方針、手順/マネジメントシステムと、組織と従業員の遵守システムの記述	14-15
	SO4	社会的、倫理、環境パフォーマンスに関する表彰	38,50
	SO7	不正競争行為を防ぐための組織の方針、手順/マネジメントシステム、遵守システムの記述	18-19
	PR6	報告組織が使用することを許されたかもしくはは受け入れた、社会的、環境的責任に関する自主規範の遵守、製品ラベル、あるいは受賞	裏表紙

## 「グローバル・コンパクト」の10原則

- 人 権**
  - 原則 1. 企業はその影響の及ぶ範囲内で国際的に宣言されている人権の擁護を支持し、尊重する。
  - 原則 2. 人権侵害に加担しない。
- 労 働**
  - 原則 3. 組合結成の自由と団体交渉の権利を実効あるものにする。
  - 原則 4. あらゆる形態の強制労働を排除する。
  - 原則 5. 児童労働を実効的に廃止する。
  - 原則 6. 雇用と職業に関する差別を撤廃する。
- 環 境**
  - 原則 7. 環境問題の予防的なアプローチを支持する。
  - 原則 8. 環境に関して一層の責任を担うためのイニシアチブをとる。
  - 原則 9. 環境にやさしい技術の開発と普及を促進する。
- 腐敗防止**
  - 原則 10. 強要と賄賂を含むあらゆる形態の腐敗を防止するために取り組む。

# 株式会社 商船三井

## 「環境・社会報告書2006」読者アンケート

最後までご覧いただき、誠にありがとうございます。

商船三井グループでは、本報告書を皆様との重要なコミュニケーションツールとして、今後一層の充実を図っていきたくと考えています。

皆様の忌憚ないご意見やご感想をお待ちしております。

### Q1. 「環境・社会報告書2006」はいかがでしたか？

- わかりやすさ  よくわかる  普通  わかりにくい  
●記載内容  充実している  普通  物足りない

### Q2. 特に印象に残った項目はどれですか？（複数回答可）

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> 商船三井グループ企業理念/会社概要/海外主要拠点 | <input type="checkbox"/> 編集方針/対象範囲/国内連結子会社一覧/目次 | <input type="checkbox"/> トップコミットメント            |
| <input type="checkbox"/> 商船三井グループの取り組み地球温暖化防止対策   | <input type="checkbox"/> 世界の人の暮らしを支える商船三井グループ   | <input type="checkbox"/> 中期経営計画                |
| <input type="checkbox"/> CSRへの取り組み                | <input type="checkbox"/> 当社グループのCSR活動の現状        | <input type="checkbox"/> コーポレート・ガバナンスとコンプライアンス |
| <input type="checkbox"/> 安全運航への取り組み               | <input type="checkbox"/> 環境経営                   | <input type="checkbox"/> 商船三井グループの環境負荷         |
| <input type="checkbox"/> 海洋環境保全への取り組み             | <input type="checkbox"/> 大気保全への取り組み             | <input type="checkbox"/> 環境技術への取り組み            |
| <input type="checkbox"/> オフィスでの取り組み               | <input type="checkbox"/> 環境会計                   | <input type="checkbox"/> グループ会社での取り組み          |
| <input type="checkbox"/> 株主・投資家との関わり              | <input type="checkbox"/> お客様との関わり               | <input type="checkbox"/> 陸上従業員への配慮             |
| <input type="checkbox"/> 海上従業員への配慮                | <input type="checkbox"/> MOL Collegeの開校         | <input type="checkbox"/> 社会貢献活動                |
| <input type="checkbox"/> 商船三井キッズ・クルーズの実施          | <input type="checkbox"/> 海外におけるCSRへの取り組み        | <input type="checkbox"/> コミュニケーション             |
| <input type="checkbox"/> 第三者からのご意見                |   |  |

### Q3. その他、ご意見・ご感想をお聞かせください

### Q4. この報告書をどのような立場でお読みになりましたか？

- お取引先  株主・投資家  政府・行政関係者  環境NGO/NPO  金融機関  学生  報道関係  
 企業の環境・CSR担当者  その他（ ）

### Q5. この報告書を何でお知りになりましたか？

- 新聞  雑誌  当社のホームページ  
 当社従業員からの紹介  環境セミナー  その他（ ）

ご協力ありがとうございました。お差し支えなければ、下記にもご記入ください。

お名前	性別 男 ・ 女	年齢 歳
ご住所	Tel:	Fax:
ご職業（勤務先・部署など）	E-mail @	

本アンケートのご回答は、今後の当社CSR取り組みの参考とさせていただきます。  
本アンケートで頂いた個人情報は、当社個人情報保護方針に基づき適正に管理いたします。

## FAX 03-3587-7722

株式会社 商船三井 経営企画部 CSR・環境室

〒105-8688 東京都港区虎ノ門2丁目1番1号

● TEL : 03-3587-7063 ● FAX : 03-3587-7722 ● E-mail : plemo@mail.mol.co.jp