

商船三井グループ
環境・社会報告書 2007



商船三井グループ企業理念



本社ビル

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ない、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。

商船三井グループ企業理念／目次

会社概要／海外主要拠点／国内連結子会社一覧／
編集方針／対象範囲

1

トップコミットメント 持続可能な世界の発展に貢献できる
Top Commitment 強くしなやかな商船三井グループを目指します

2

2006年度の海難事故報告と安全運航に向けた取り組み

4

安全運航の原点に立ち返る ― 再発防止のために

6

総合海運企業としての使命

8

中期経営計画

10

経営 CSR取り組み実績ならびに2007年度目標

12

Management CSRへの取り組み

14

コーポレート・ガバナンスとコンプライアンス

16

安全運航 安全運航体制の更なる強化へ

18

Safe Operation

環境

The Environment

環境経営

21

商船三井グループの環境負荷

24

地球温暖化防止・大気保全への取り組み

25

海洋環境保全への取り組み

28

環境技術への取り組み

30

2006年度環境目標実績・評価と

中期環境目標及び2007年目標

32

グループ会社での取り組み

34

社会

Society

株主・投資家の皆様とのより良い関係を目指して

36

陸上従業員への配慮

37

海上従業員への配慮

40

社会貢献活動

42

コミュニケーション

44

第三者からのご意見

45

GRIガイドライン & 国連グローバル・コンパクト対照表

46

会社概要 (2007年3月31日現在)

商号	株式会社 商船三井
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	100,155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	1,568,435百万円 (2007年3月期連結)
従業員数	871人 (陸上604人、海上267人) 他社などへの出向者を除く
グループ会社数	318社 (連結対象会社)
連結子会社	国内：65社、海外：199社
持分法適用非連結子会社	海外：1社
持分法適用関連会社	国内：21社、海外：32社
グループ会社従業員数	8,621人 (連結対象会社)
グループ運航船腹量	803隻、5,333万重量トン
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、ドバイ、モスクワ、ウラジオストック
ホームページ	http://www.mol.co.jp

海外主要拠点 (36カ国)



国内連結子会社一覧 (65社) (2007年3月31日現在)

1. 不定期専用船事業セグメント (5社)

(株)中国 SHIPPING エージェンシズ、商船三井近海(株)、東京マリン(株)、エム・オー・エルエヌエヌ輸送(株)、商船三井タンカー管理(株)

2. コンテナ船事業セグメント (7社)

宇徳運輸(株)、(株)MOL JAPAN、国際コンテナターミナル(株)、商船港運(株)、千葉宇徳(株)、宇徳港運(株)、宇徳陸運(株)

3. ロジスティクス事業セグメント (6社)

(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)、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)

(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 (25社)

(株)エスカ、(株)大阪オールサービス、関西建物管理(株)、三都建物サービス(株)、商船三井興産(株)、ダイビル(株)、(株)ヒューテックサービス、北倉興発(株)、商船三井客船(株)、生田アンドマリン(株)、宇都ポートサービス(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)、エムオーツーリスト(株)

6. その他事業セグメント (10社)

(株)エム・オー・エル アジャストメント、(株)エム・オー・ケーブルシップ、(株)エム・オー・シップテック、エム・オー・エル・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)オレンジビーアール、国際マリトランスポート(株)、商船三井システムズ(株)、日本海汽船(株)、三井近海汽船(株)

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。
- 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：2006年8月 今回発行：2007年9月 次回発行予定：2008年8月

対象範囲

対象期間

2006年度(2006年4月1日から2007年3月31日)

ただし、組織体制については2007年6月21日現在のものを記載しています。

また、一部2006年度より前からの取り組みや2007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318社(うち連結子会社264社、持分法適用非連結子会社1社、持分法適用関連会社53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65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)、および主要海外拠点(米国、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、CO₂排出量の推移(25ページ)、NOx排出量の推移(26ページ)、SOx排出量の推移(26ページ)の輸送単位(トンマイル)当たり排出量については、1999年に大阪商船三井船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おります。

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ます



代表取締役 社長

芦田 昭 充

あしだ あきみつ

■ 安全運航の徹底と環境保全

2006年度は4件の重大海難事故が発生するという非常に残念な年となりました。また、この事故の中で当社グループ船員に犠牲者を出すという事態に至ってしまいました。安全運航を第一に掲げる当社としては大変遺憾な出来事であり、これらの事故によりお客様、地域の方々をはじめとする関係者の方々に多大なご迷惑をお掛けしましたことをここにあらためてお詫び申し上げます。海上輸送を事業の中核に据える当社グループにおいて安全運航の確保は最優先で果たさなければならない使命であります。ひとたび事故が起これば社会にも海洋・地球環境にも極めて大きな影響を与えてしまいます。当社は、これら一連の事故が発生した事態を厳粛に受け止め、いま一度安全運航の原点に立ち返り、今後このような事故を二度と起こさぬよう、様々な対策を講じております。以下にその諸策をご報告申し上げます。

1. 私が委員長を務める安全運航対策委員会の下部組織として副社長を委員長とする安全運航緊急対応委員会を設け、短期間に集中して一連の事故について全ての面につき分析・検証を行い、安全運航確保のための抜本的かつ具体的な改善対策を構築せしめ、直ちに実行に移しました。
2. 安全運航体制強化のため、今後3年間で追加的に350億円を投入し、24時間体制の「安全運航支援センター」の運営、新基準の「MOL安全標準仕様」の施行等の諸対策を行います。民間の保有船としては初めてとなる練習専用船の運航などを通じて当社グループ船員の教育・訓練面の充実を図り、安全運航への意識を徹底し、良質な船員を確保・育成いたします。
3. また、現場主義及び本船中心の体制を徹底するため、2007年4月に船舶管理組織の改編を行いました。本社内の海上安全部、及び船種（乾貨船、油送船、LNG船）ごとの船舶管理子会社によって組織される安全運航本部を設置しました。これにより現場と経営がより一体となった船舶管理体制を取って行きます。同本部の下、共通する危機対応、安全管理基準の統一を更に推進し、「事故ゼロ」の達成と「世界のトップレベルの輸送品質」を目指します。江戸時代の農政家である二宮尊徳は「道徳なき経済は犯罪である」と言いましたが、当社は、「安全なき海上輸送は犯罪である」という強い認識を持って安全輸送の達成に邁進し、ステークホルダーの皆様の信頼回復と環境保全に向けて全力で取り組んでいきます。

■ 成長を支える人材

安全運航を達成し、更なる成長を果たしていくために最も必要なものは言うまでもなく人材であると考えます。機会あるごとに当社グループの役員及び従業員には「安全はすべてに優先する」のであり、躊躇してはならない、と伝えております。また、近年では過去の経験からは計り知れない異常気象に遭遇する可能性も否定できません。船舶の大型化も進んでいることからひとたび事故が発生すればその影響は極めて大きくなることが予想され、このような未

商船三井グループは持続可能な世界経済の発展に貢献し、企業価値を高めるために社会規範と企業倫理に則った透明性の高い経営の下で安全運航を徹底し、輸送品質の向上を図り、海洋・地球環境の保全に努めます。

知の変化に対しても注意を払っていくよう、常に事故に対する感受性を研ぎ澄まして欲しいと思っております。

更に、安全運航達成のためには、当社グループの全員がモラルを高く持って自らの業務に臨んでいく必要があります。当社練習専用船は、当社グループが蓄積してきた知識と経験を、多国籍にわたる将来の当社グループ船員へ伝授することにより、安全運航徹底を主眼においた人づくりの強化・充実を図る具体的な取組み例の一つと言えます。

人材は当社グループにおける最も重要な経営資源の一つであります。グループの役員及び従業員が高いモラルと「Can Do Spirit (成せば成るの信念)」を持って真摯に取り組むことにより、安全運航の達成を必ずや果たして参ります。

■ MOL ADVANCE

当社は2007年度より開始する新3カ年中期経営計画「MOL ADVANCE」を発表いたしました。新3カ年計画は、「質的成長」をメインテーマに掲げ、安全運航の確保を基盤とする輸送品質の向上を図る事を全体戦略の最優先課題に位置付けております。これまでに取り組んで参りました3カ年計画と同様に競争力の源泉である運航規模の拡大とコスト競争力の強化を図りつつ、2006年度に発生した重大海難事故の教訓をふまえ、安全運航の確保と世界最高水準の輸送品質を目指すというものです。

成長 (Growth) を支えるのが、海外展開 (Global) とグループ経営 (Group) および内部統制 (Governance) です。営業面では、多極化する海外トレードに対応するためグローバル化を一層進めるほか、インド、ロシア、ベトナム、中東など成長地域市場での商圏拡大を目指しております。また、グループの総合力・競争力強化のため、今後は成長に軸足を置いた積極的な再編や創造的コスト削減運動を進め、更なる企業価値の向上につなげます。

人材面では、多国籍にわたる当社船員をはじめとしたグループの人材及びグループに蓄積されたノウハウ、知識、経験を十分に活用し、更にグローバルにグロース=成長路線を邁進していきたいと思っております。また、成長路線を推進していく上でグローバルな環境に対応した内部統制構築のさらなる充実が企業価値を向上させる上でも車の両輪のごとく重要なものと認識しており、ガバナンス体制を強化していきます。

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。当社グループが取り組んでいるCSRについて、今後の課題などを含めて記載してありますので当社グループのCSRへの考え方や取り組みについて皆様から忌憚のないご意見をお寄せ頂ければ幸いです。

2006年度の海難事故報告と安全運航に向けた取り組み

2006年度、当社が運航する船舶に4件の重大な海難事故が発生しました。中でも2006年10月に発生した“Giant Step”の座洲事故は、乗組員8人が死亡、2人が行方不明という惨事になってしまいました。

事故現場付近の沿岸で生活されている方々、お客さまを始めステークホルダーの皆様にも多大なご迷惑、ご心配をお掛けしたことを心よりお詫び申し上げます。当社は、いずれの事故も厳粛に受け止め、社長以下グループの役員及び海陸の従業員全員が、安全運航の原点に立ち返り、かかる事故の再発を防止するための対策を講じていく所存です。

4件の事故の概要並びに再発防止策につきまして、以下の通りご報告申し上げます。

Giant Step 座洲事故

鉄鉱石専用船“Giant Step”は、鉄鉱石約19万トン積んで2006年9月11日にオーストラリアのポートウォルコット港を出航、9月25日に茨城県鹿島港沖に到着、錨を下ろし、荷揚のため岸壁への着岸を待っていました。10月6日、非常に強い低気圧による暴風のため錨を上げて沖合いに避難しようとしたが、秒速30m前後の暴風により流され、鹿島沖約2kmの位置（水深約16m）で砂地に乗り上げました。その後船体は約50度傾いた状態となり、亀裂が生じました。当社は同日中に、社長を本部長とする重大海難対策本部を設置しました。

翌10月7日、船体は2つに折れ、横転した船体から積荷の粉状鉄鉱石が貨物倉から流出し、燃料油の一部が海上に流出しました。当社は、事故発生と共に現場に派遣した要員を含め、担当役員を責任者とする現地対策本部を設置、救助業者・油防除業者を手配し、行方不明となった乗組員の捜索救助活動や流出油の監視作業に従事しました。

燃料油の抜き取り作業及び船骸の撤去作業は、海上の波・うねりが高い状況では実施出来ないため、年間を通して海象・気象が厳しい地域である事故現場での作業は長期に及びましたが、燃料油の抜き取り作業は2006年11月下旬までに完了し、最も海岸に近い場所に残された船首部の切断・撤去作業も、2007年7月中旬までに完了しました。

この事故により、乗組員26人中8人の死亡が確認され、2人が現在も行方不明の状態です。亡くなった乗組員へ深い哀悼の意を表すると共に、ご遺族へ衷心よりお悔やみを申し上げます。

本船の概要

船名	Giant Step (ジャイアント ステップ)
船種	鉄石専用船
船籍	パナマ
乗組員	インド人25名、スリランカ人1名 合計26名
総トン数	98,587トン
建造年	1985年

MOL Initiative 火災事故

コンテナ船“MOL Initiative”は、米国オークランド港から東京港に向けて北海道沖を航行中の2006年4月3日機関室内で火災が発生しました。自力による消火活動を実施しましたが完全鎮火に至らず、居住区に煙が充満する事態となったため、乗組員の安全を最優先し、釧路海上保安部に乗組員の救助を要請し、4月4日、巡視船のヘリコプターにより乗組員は全員無事救助されました。本船は当社が手配した救助船によって函館沖に曳航され、本格的な消火活動を実施した結果、4月9日、完全鎮火が確認されました。被害は本船の機関室のみに止まり、貨物への類焼は食い止めることが出来ました。その後本船は東京港へ曳航され、貨物を陸揚げした後、修理のため造船所へ回航いたしました。また、乗組員に死傷者は無く、燃料油の流出もありませんでした。

本船の概要

船名	MOL Initiative (エム オー エル イニシアティブ)
船種	コンテナ船
船籍	パナマ
乗組員	ロシア人7名、ウクライナ人3名、フィリピン人16名 合計26名
総トン数	50,030トン
建造年	1988年

Cougar Ace 海難事故

自動車運搬船“Cougar Ace”は、2006年7月24日、日本から北米西岸に向けて完成車を積載して航行中、アリューシャン列島南方の海上で本船のバラスト水（船体の安定を保つため船内の専用タンクに積む海水）の入れ替え（荷揚げ地の海洋環境保全のため、外洋において一旦バラスト水を排出して新たに注水する）作業中に、船体が左に大きく傾き、航行不能に陥りました。当社は、USCG（米国沿岸警備隊）などの協力の下、乗組員の救出、船体の立て直しと曳航作業を実施した結果、8月15日、傾斜した船体をほぼ立て直すことが出来ました。この事故による燃料油等の流出は発生しませんでした。

本船の概要

船名	Cougar Ace（クーガー エース）
船種	自動車運搬船
船籍	シンガポール
乗組員	シンガポール人2名、ミャンマー人8名、フィリピン人13名 合計23名
総トン数	55,328トン
建造年	1993年

Bright Artemis 衝突事故

原油タンカー“Bright Artemis”は、ミナ アル ファハル港（オマーン）及びラスタヌラ港（サウジアラビア）から原油249,997トン積載して日本へ向けて東部インド洋を航行中の2006年8月14日、本船から約18マイルの位置で火災発生により漂流中の貨物船からの救助要請を受信し、直ちに現場に向かいました。救命ボートに避難し、波間にもまれていた遭難船の乗組員を救助しようとして慎重に接近していたところ、折からの風浪に流された遭難船が急接近し、本船に接触して本船貨物タンクに破孔を生じ、積荷の原油の一部約4,500トンが海上に流出しました。

本船は、損傷を受けたタンクの原油を可能な限りほかのタンクに移すなど、さらなる原油の流出を防ぐ措置を講じ、修理のためペナン（マレーシア）に自力で向かいました。

一方、当社は油防除対策専門家と同乗させたチャーター機を頻繁に現場海域に派遣するなどして流出した原油の状況を追跡監視しつつ、万が一流出油が周辺国の沿岸に漂着する事態に備えて、油防除資機材を搭載した作業船を現場海域に派遣しましたが、流出油はどの沿岸にも漂着することなく、9月中旬頃、分解・消滅しました。

本船の概要

船名	Bright Artemis（ブライト アルテミス）
船種	原油タンカー
船籍	シンガポール
乗組員	クロアチア人4名、カナダ人1名、フィリピン人18名 合計23名
総トン数	146,463トン
建造年	1992年

安全運航の原点に立ち返る ― 再発防止のために

当社は、二度とこのような海難事故を引き起こさないために、社長の陣頭指揮のもと、グループの役員及び従業員全員が安全運航の原点に立ち返り、最優先課題として安全運航管理体制の強化に取り組んでいます。昨年発生した4件の海難事故と同種の事故の再発防止はもとより、想定されるあらゆる事故の予防的確な対応の実現を目指して、以下の諸策を講じています。

安全運航緊急対応委員会の設置

一連の海難事故の発生を受けて、2006年9月29日、副社長原田英博を委員長とする「安全運航緊急対応委員会（以下「緊急対応委員会」と記述します）」を設置しました。個々の事故についての原因究明とそれぞれの再発防止策は従来どおりの方法で個別に遅滞無く実施しましたが、緊急対応委員会の任務は、当社の安全運航に関する管理体制全般について検証を行い、安全運航強化のために採るべき施策を、同年12月末までに常設の安全運航対策委員会に提言することでした。

緊急対応委員会の活動

緊急対応委員会は、3ヶ月間という限られた時間の中で効率的に調査と議論を進めるため、全員で手分けして原因究明に当たりました。具体的には、当社船舶の管理や運航に関わる当事者（本社、船舶管理会社、船員の配乗会社、船員）への委員会メンバーによる聞き取り調査を行いました。また、以前から開催している社長と若手社員、管理職との懇談会「Can Doの会」の頻度を上げ、出席対象者を拡大して、安全運航に関する意識を向上させるとともに、いろいろな階層、職種の社員の意見を汲み上げました。それらの場を通じて得られた種々の意見は、緊急対応委員会の調査や対策の立案に役立てました。

また、船舶の安全確保を目的としたコンサルタント業務を行っているDNV (Det Norske Veritas; ノルウェー船級協会) を起用して、当社の船舶管理業務の拠点である東京、シンガポール、ロンドンの3地区で、船舶管理会社の担当者にワークショップを行い、「安全」について自分の業務を遂行していく上でどのような問題意識を持っているか、グループディスカッションを通じて洗い出しました。マニラ、ムンバイ（インド）、ザダール（クロアチア）でも休暇船員を対象とした同種のワークショップを行いました。

“安全運航管理体制強化策”の策定

これらの調査の結果、船舶管理会社の担当者、本船、本社（海上安全部及びオペレーション担当）の3者間のコミュニケーション問題、船員の労働環境の改善要望、船員の教育訓練の強化、船舶管理に関する組織改革、組織内の意識改革の必要性などが指摘されました。

緊急対応委員会では、これに個々の事故原因の分析を加え、「安全運航管理体制強化策（以下「安全運航強化策」）」としてまとめ、安全運航対策委員会への提言を経て2006年12月22日の取締役会に報告し、了承を得ました。当社はこの安全運航強化策に2007年度から2009年度の3カ年で合計350億円（ハード面220億円*、ソフト面130億円）を投入します。安全運航強化策の進捗状況の監視、効果の確認、必要な修正の提言等は、緊急対応委員会に替わって、安全運航対策委員会の常設下部機構として2006年12月26日付けで設置したSafety Assurance Committee（安全運航対策専門委員会）で引き続き担当しています。（*ハード面220億円のうち130億円が後述のMOL Safety Standard見直し）

以下に、安全運航強化策の主な内容をご報告します。

安全運航支援センターの開設

船舶の安全運航を阻害する要因として、地球温暖化が原因と言われている昨今頻発する異常気象や世界的なテロ事件の脅威等が挙げられます。当社の運航船舶



がこれらの事象に対して迅速かつ確に対応するため、2007年2月1日、本社ビルの海上安全部内に「安全運航支援センター」を開設しました。同センターは、船長職経験者を含む職員2名が365日24時間体制で常駐しており、船舶へのきめ細かい情報発信を中心に、主に以下のような業務を行っています。今後、海気象情報を入力できる最新鋭のシステムを導入するなど同センターの更なる機能強化を図っていきます。

- ・インマルサット衛星を利用した当社運航船舶の継続的な動静把握（ポジションポーリング）
- ・(株)ウェザーニュースの海気象リスク評価などを利用した全世界の海象・気象状況を把握
- ・安全運航の関連情報（荒天、津波、テロ、海賊、地域紛争その他の船舶航行上の危険）の関係者（船舶・オペレーション担当者・船舶管理会社）への随時発信
- ・ヘルプデスクとして、関係者からの安全運航に関する危急の問い合わせへの対応

訓練専用船“Spirit of MOL”の運航

船員の教育訓練の強化策として、世界各地のMOLトレーニングセンターにおける当社船員を対象とした研修に事故を再現した映像を導入して疑似体験させるプログラム



を追加するなどの他に、新人船員に対する乗船訓練体制を強化するため、長年日本の商船大学・高専の学生の練習船として活躍してきた「銀河丸」を購入して改装した上で、新たに“Spirit of MOL”と命名し、2007年7月から当社の訓練専用船として運航することにしました。海運会社が独自に訓練専用の船を所有することは世界でも例を見ないことです。

船員免許を取得するためには、指定の教育機関における所要のカリキュラムの履修に加えて、1年間の乗船実習が必要ですが、この内最初の4～6ヶ月間を“Spirit of MOL”で実習し、当社スタンダードの安全意識や乗組員としての立ち居振る舞いを身に付けた後、当社船舶での実習で、航海技術などを実際の船の運航に即した形で、練磨することになります。

当社船舶の安全運航を担う新人船員に、日本の商船教育と同様の環境を提供し、また様々な国籍を持つ者が“Spirit of MOL”の船上で一緒に訓練を受けることで、MOL Seamanとしての意識も育成したいと考えています。

MOL Safety Standardの見直し

ハード面では、当社はこれまでも国際ルールに準拠して安全運航の維持のために種々の設備機器を採用してきましたが、今回、MOL Safety Standard（当社の安全設備機器に関する仕様基準）をfail-safeの観点より重視して全面的に見直しました。他社での採用例も参考にして、安全を維持・増進するために有効と考えられるものは積極的に導入を図り、当社安全標準仕様としてあらためて策定しました。また、これらを新造船だけでなく既存船にも適用することとして、2007年度から2009年度までの3年間で130億円程度の追加投資を行います。

乗組員の増員、習熟対策

ソフト面での対策として、以下の諸策を講じます。

- ・乗組員の業務負担を軽減するため、入出港に伴う書類業務や航海当直などの業務を担当する要員を必要に応じて各船1～2名増員する
- ・当社船舶に初めて乗船する船長・機関長に対して、前任者との引継ぎと当社運航船への習熟を目的として、半航海もしくは1航海分、2重に配乗する
- ・当社の安全基準に習熟した海技員（船長、機関長）が当社運航船に一定期間便乗し、乗組員の不安全行動などの潜在的危険要因を洗い出し、速やかに是正する

社内“安全運航講座”の開催

より安全で良質なサービスに繋げて行くには、海陸が協調して安全強化に取り組む環境を育むことが重要です。このため当社は、船舶運航に携わる陸上従業員を主な対象にして、現場（船舶）で数々の経験を積んでいる船長・機関長を講師役として、安全運航に関する社内講座を開催しました。運航者としての注意点など、実務に役立つ解説を加えた講座としました。当社では今後も安全運航についての理解をさらに深めるため、様々な観点からの社内講座を実施していきます。



船員確保3拠点でSafety Conferenceを開催

安全運航強化策を確実に実行するための具体的施策の一つとして、当社船員確保の主要拠点であるインド・ムンバイ（2007年1月15日）、フィリピン・マニラ（同17日）、クロアチア・ザダル（同30日）で、それぞれSafety Conferenceを開催しました。Conferenceには、当社から副社長の原田英博を始め、安全運航を統括する海上安全部幹部が出席し、各60名～100名の当社船員を集めて安全運航強化策の内容について説明を行った上で、当社船隊の安全運航について船員との間で意見交換を行いました。今後も船員と直接の対話を続けながら、グループ役員及び従業員が一丸となって安全運航強化策を実行していく所存です。



総合海運企業としての使命

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950百万トン(2005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、わが国のみならず世界中の人々の暮らしや

産業を支えるさまざま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: 国土交通省海事局編「海事レポート」2006年版



ドライバルク部門

鉄鉱石、石炭、穀物などを梱包せずにそのまま船倉に積み込み輸送するのがバラ積み船(バルクキャリア)です。当社グループは輸送需要に柔軟に対応すべく、バラエティに富んだ船型を揃えた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20万トン重量トン以上の大型タンカー(VLCC = Very Large Crude Carrier)をはじめ、石油精製品輸送のプロダクトタンカー、液体化学品輸送のケミカルタンカー、更にLPGやアンモニアを輸送するタンカーなどを運航する世界最大規模の船隊を誇り、世界のエネルギー輸送にえています。

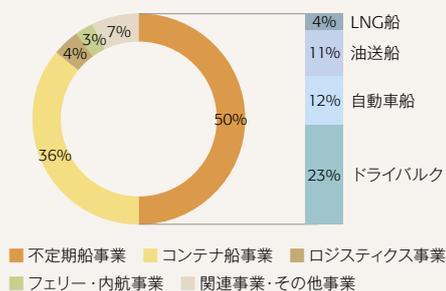


LNG船部門

クリーンエネルギーとして注目されているLNG(液化天然ガス)。当社はLNG輸送のパイオニアの会社として長年にわたり革新的な船舶の開発にも率先して取り組んできました。LNG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。

資源・エネルギー輸送事業分野

2006年度連結セグメント別売り上げ比率



世界の海上荷動き量推移



自動車船部門

1965年にわが国初の自動車専用船を就航させた当社は、豊富な経験と実績に裏づけされたサービスを提供しています。これまでも省エネルギー・環境配慮型技術を積極的に採用した次世代船型を順次投入しています。自動車輸送というサービス面のみならず、環境に配慮した船隊整備を行い、世界の自動車船隊の中でも確固たる地位を築いています。

コンテナ船部門

輸送効率の改善とともにサービス改善と荷動きの増加に対応すべく最新鋭の高速大型船を投入しております。今後も輸送規模を拡充し、効率的なサービスを提供しています。

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。

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。

製品輸送事業分野

中期経営計画

世界経済の持続的発展に向け、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します。

MOL STEP Review*達成状況

商船三井グループは、2006年度に先の中期経営計画「MOL STEP」における最終年度を終えました。2006年度は世界経済も総じて堅調に推移し、海上荷動きも順調に拡大した一方で船舶燃料価格は総じて高いレベルで推移したほか、コンテナ船の運賃市況の低迷などが損益圧迫要因となりました。

しかしながら、中・長期契約に基づいた安定利益の確保のみならずスポット市況上昇の機を捉えるべくバランスの取れた船隊整備を実施したことにより、全社として最高益を更新することができました。

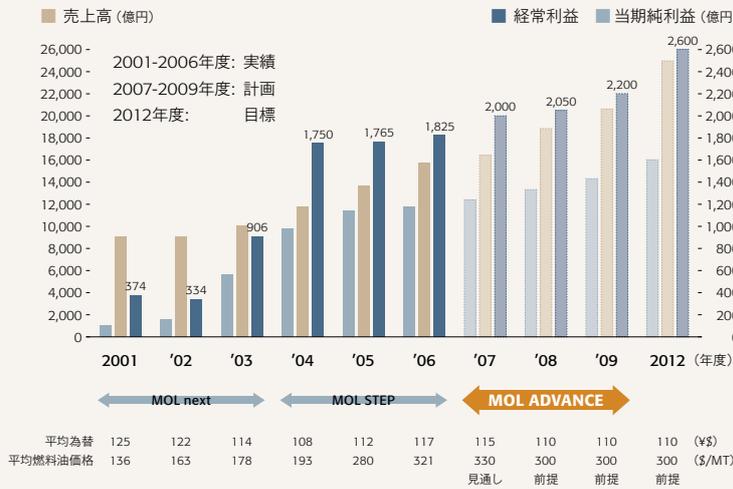
* 2005年にMOL STEP原計画を見直し、MOL STEP Reviewを策定しました

新3カ年中期経営計画「MOL ADVANCE」

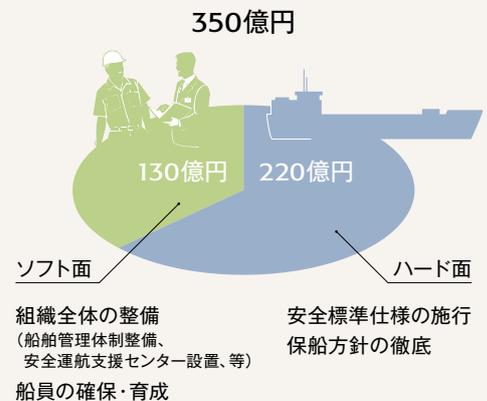
当社グループは、「MOL STEP」に続き、2007年度より開始する新3カ年中期経営計画「MOL ADVANCE」(Mitsui O.S.K. Lines' Action and Direction at the Vanguard of Creating Excellence)を策定いたしました。今回の中期経営計画は「質的成長」をメインテーマとしております。これは、これまでの3カ年計画と同様に競争力の源泉である運航規模の拡大とコスト競争力の強化を図りつつ、2006年度に発生した重大海難事

故の教訓を踏まえ、安全運航の確保を最優先課題とし、輸送品質についても世界最高水準を目指すものです。対策の例といたしましては、24時間体制で船舶の運航体制を支援する安全運航支援センターの開設など、運航支援・船員訓練施設の充実を図り、3年間で合計350億円を安全運航強化策に投入いたします(諸策の詳細につきましては、別掲の「安全運航の原点に立ち返る(6-7ページ)」をご参照ください)。

中期経営計画の推移



安全運航強化策費用 (含 設備投資)



船隊整備計画



註 1) 運航規模には短期備船、J/V保有船を含む。 2) 船隊整備隻数にはJ/V保有船を含む。

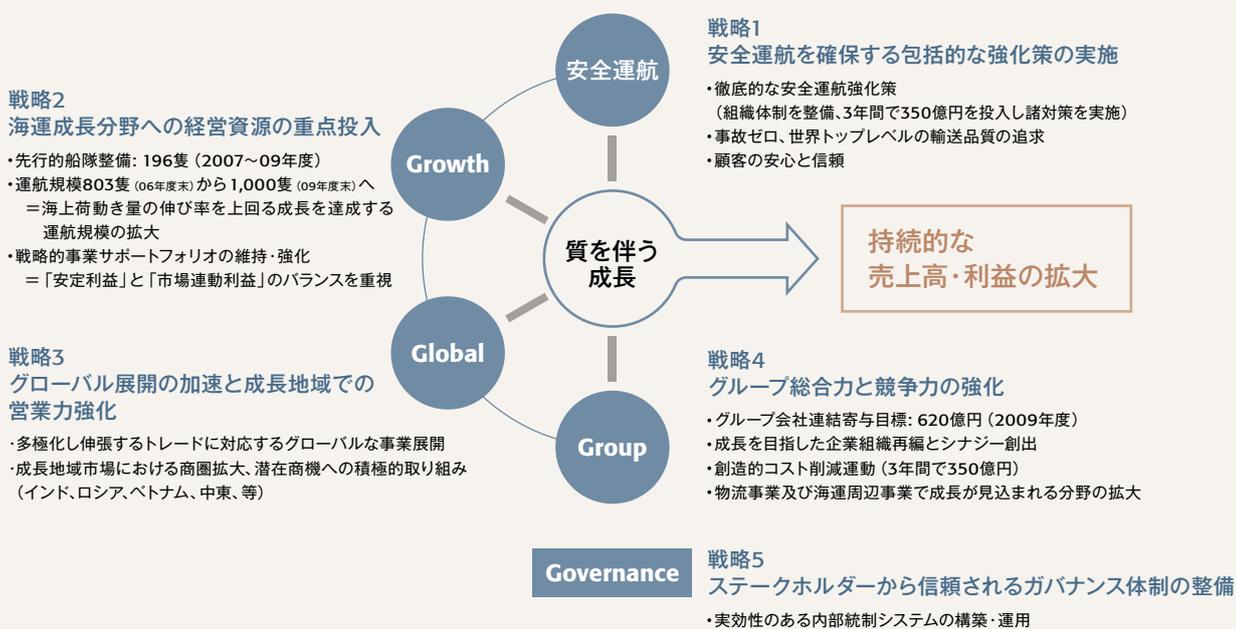
目標達成のために (3つのG)

「質的成長」を図るには単に運航規模を拡大するのではなく、事業ポートフォリオの中で安定利益型事業と市況連動型事業の最適なバランスを求めることが必要です。更に、事業リスクと投資のタイミングを見極め、拡大する海運マーケットに対応して船隊整備を進めて参ります。また、成長 (Growth) を支えていくのは、海外展開 (Global) とグループ経営 (Group) です。

MOL ADVANCEを達成するためには、成長地域を中心とした海外マーケットでの商権を開拓・取り込むために海外リソースを活用した営業展開を推進して行きます。グループ会社については、グループの総合力・競争力強化のため、今後は成長に軸足を置いた積極的な企業組織再編や創造的コスト削減を行い、更なる企業価値の向上を目指します。

長期ビジョン：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す

メインテーマ：「質的成長」— 安全運航の確保を最優先課題とし、品質向上を図り、持続的成長を達成する



利益配分に関する方針

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おります。現在、更なる「成長」を目指す中期経営計画に基づいて、船舶を中心に積極的な投資を行っており、企業体質の強化を図りつつ企業価値向上に努めます。

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・自己資本*・自己資本比率



※ ~2005年度: 株主資本 = 資本
2006年度~: 自己資本 = 株主資本 + 評価・換算差額等

CSR取り組み実績ならびに2007年度目標

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。

項目	2006年度の主たる取り組み目標	2006年度の主たる取り組み実績
コンプライアンス	<ul style="list-style-type: none"> 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） 	<ul style="list-style-type: none"> コンプライアンス委員会を開催（9月）し、グループ会社のコンプライアンス違反への対応を整備・明確化するコンプライアンス規定の改定案を審議 荷主単独保証荷渡し及び運賃Credit付与に関する社内規則の遵守・実行状況を全営業部に確認し、コンプライアンス委員会へ報告 電子セキュリティ規程及びインサイダー取引への理解の向上を図るべく、e-learning形式の研修を実施
コーポレート・ガバナンス	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 監査役の職務を補助する独立専任組織として監査役室を設置 経営企画部内に内部統制推進室を設置し、J-SOX法が求める内部統制システム確立へむけてプロジェクトを推進
人権、従業員への配慮	<ul style="list-style-type: none"> 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度化 	<ul style="list-style-type: none"> 60歳超のOB社員の雇用実績（3名） 総合職への登用実績（3名）並びに業績・貢献度に応じた給与制度の導入 若手社員を対象とした海外現地法人へのInternshipの実施（14名参加） 短期語学留学の開始（5名参加） 陸・海上社員用研修施設の充実（MOL Kakio InstituteのOpen 12月） 育児中の社員及び管理職との懇談会を実施 長時間残業をする社員を対象にリカバリー休暇として残業月の翌月に2日間の年休取得と関係者間で協議会を設け残業削減のAction Planを立案することを義務付けた 年休取得促進のため、年休計画表を作成、利用を社員に促した 人事部長によるBA級社員全員との面談実施 人事部Portal・掲示板の充実 海上社員の家族会を実施
環境対策	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 新規認証取得9社（ISO14001=4社、グリーン経営=5社） モーダルシフトの推進、専任者・専任部署の設置 バルト海域での硫黄含有率1.5%以下の燃料使用規制開始（5月）並びに北海での同規制開始（2007年8月）に備えたトライアル実施
品質管理	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> システム改善に基づいた安全運航支援センターの設立、ニアミスレポート等の発信による予防措置の実施 当社行動基準、環境憲章の徹底による対応
安全運航、リスクマネジメント	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 船種毎（乾貨船、タンカー、LNG船）の船舶管理会社を準社内組織とする体制への移行 船舶の安全運航支援・迅速対応を目的とした安全運航支援センターの設置 アンケートや訪船等を通じた積極的なコミュニケーションによる安全運航に関する乗組員の知識・理解度の確認 中国・ベトナムでのMOLクラスの開始 ロシア・ウクライナでのキャデット・プログラムの導入 インドMANET海事大学でのMOLトレーニング・コースの開設 MOL Rank STEPプログラム導入による船上技能の強化 安全運航対策の一環として、乗組員負担を軽減のための増員開始、乗組員オーバーラップ乗船強化 検船員の拡大（MOLMIスタッフ） 安全一斉総点検の実施 便乗検船/支援の実施 MOL安全標準仕様（安全設備機器に関する仕様基準）を策定
情報開示、説明責任	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 事故等に関する透明性の高い情報開示の実施 国内・海外での緊急時メディア対応訓練の実施（関西・アジア・欧州） 緊急時メディア対応マニュアルの策定 海外現地法人赴任予定者へのメディア対応に関する説明会実施
社会貢献活動	<ul style="list-style-type: none"> 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導入 	<ul style="list-style-type: none"> 第二回キッズ・クルーズの実施 教員の民間企業研修受入れ 東京都環境教育プログラムへの継続協賛 都内小学生を対象とした大井ターミナル見学会を実施（6月） 流出油災害ボランティアリーダー養成講座への参加、海岸清掃実施
その他	<ul style="list-style-type: none"> CSR海外展開の深化 	<ul style="list-style-type: none"> 国連難民高等弁務官事務所との協働を海外現地法人を含めて実施

2007年度の主たる取り組み目標

- 適切なコンプライアンス体制を維持するため、必要に応じ、現行制度のReviewを実施。
- グループ全体での役員及び従業員へのコンプライアンス意識の更なる浸透

- 財務報告に係る内部統制システムの構築

- シニア海技者の活用と処遇改善
- 地域間移動の促進によるBA級社員のさらなる活用
- メンター制度の充実
- メンタルヘルス対応の充実と予防体制の確立
- 本社ビル、福利厚生施設のリニューアルによる勤務環境の改善
- ワークライフバランスを考慮した制度の更なる検討
- 従業員とのコミュニケーションの深度化

- ISO14001の認証範囲の見直し
- 省エネを中心とした技術開発への取り組み

- 安全運航の徹底に向けたHSE（労働安全衛生）意識の醸成

- 安全運航のさらなる向上を目的とした安全運航支援センターの機能強化
- 安全運航情報の共有化を図るためのシステム開発
- 自社訓練船の運用開始による船員養成の拡大、教育・訓練の充実
- 世界各地のMOLトレーニングセンターの研修内容の標準化や、コンピュータ・ベース・トレーニングの導入による船員訓練体制の強化
- 便乗支援制度の拡大

- アメリカでの緊急時メディア対応訓練の実施
- 主要現地法人のメディア対応マニュアルの完成
- 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

- 既存活動の継続的取り組み
- 当社の特徴を生かした活動の検討
- 様々な機会を生かした適切な当社アピールへの取り組み

- 新国内広告デザインによる当社環境保全姿勢のアピール

当社グループのCSR活動の現状

2006年度の活動を振り返って

2006年度は、当社が運航する船舶において4件の重大海難事故が発生しました。事故現場付近の沿岸で生活されている方々や、お客さまを始めとするステークホルダーの皆様にご迷惑とご心配をおかけしましたことを心よりお詫び申し上げます。

当社は、一連の事故を厳粛に受け止め、社長以下、海陸の役員及び従業員全員が安全運航の原点に立ち返り、同種の事故の再発防止はもとより、想定されるあらゆる事故の予防と的確な対応の実現を目指し、安全運航管理体制の強化に取り組んでおります。

事故防止に向けた諸施策については、本誌6ページ以降に詳しくご報告させて頂いておりますが、今後とも安全運航の徹底に向けて更なる対策の強化・拡充を図っていく所存です。

2006年度の世界経済は、引き続き堅調に推移し、海上荷動きも順調に拡大しました。このような状況下、当社は運航規模の拡充を図った結果、CO₂やNO_x、SO_xの総排出量は2005年度より増加いたしました。しかしながら、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・環境技術を積極的に導入し、より効率的な輸送に向けた最適船型の開発・整備を果たした結果、輸送単位当たりの排出量は、CO₂及びNO_xで2.9%減、SO_xでは5.5%減となりました。

ガバナンス面では、2006年度には新会社法施行を受けて内部統制システム構築の基本方針を定めました。また、金融商品取引法に基づく財務報告の適正性確保のため、経営企画部内に内部統制推進室を設置し、内部統制システムの整備・構築を進めております。社会貢献活動では昨年より開始した「商船三井キッズ・クルーズ」を継続しています。

2007年の活動にあたって

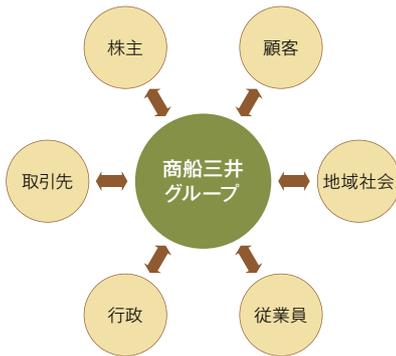
2007年度は、2007年3月に発表いたしました当社中期経営計画「MOL ADVANCE」の初年度にあたります。今回の中期経営計画では、「質的成長」をメインテーマに掲げております。これは、2006年度に発生した重大海難事故の教訓を踏まえ、ステークホルダーの皆様のご安心と信頼を得るべく、安全運航の確保を最優先課題とし、輸送品質についても世界最高水準を目指すものです。当社が最優先に全うすべき社会的責任として、企業理念に掲げる「安全運航と地球環境の保全」を果たすべく、「質的成長」の達成に向け、商船三井グループを挙げて尽力する所存です。



CSR・環境対策委員会委員長
代表取締役 副社長
原田英博

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。



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進めています。

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。

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、努力を惜みず、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。

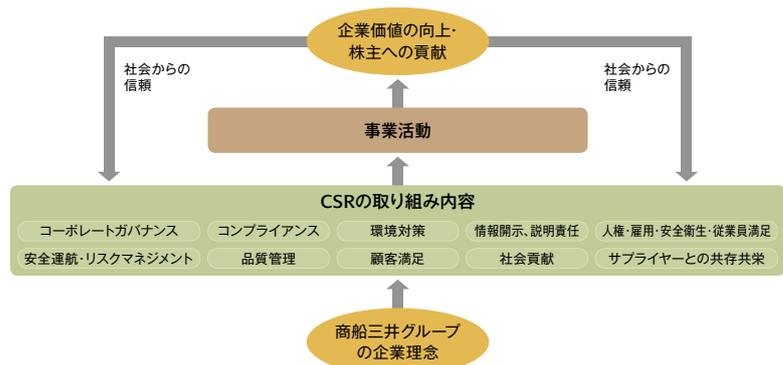
3. ガバナンス、リスクマネジメントの強化による持続的発展

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行きます。

商船三井グループ企業理念とCSR概念・活動の位置づけ



■ 国連グローバル・コンパクトへの参加

2005年3月、当社は国連グローバル・コンパクトにわが国海運業としてはじめて参加しました。国連が提唱するグローバル・コンパクトは、人権・労働・環境・腐敗防止にわたる4分野10原則で構成されています。参加企業は10原則の支持・実践を通じ、現代社会が直面する様々な問題解決に向けて良き企業市民として向上することが期待されています。

当社は自らの事業領域に根ざした分野での社会貢献活動を基本としておりますが、2006年11月に国連難民高等弁務官事務所（UNHCR）に対して緊急物資（緊急用テント）購入のための資金援助と深圳-ドバイ（アラブ首長国連邦）間で同物資を輸送するための緊急物資の無償援助輸送を決定いたしました。この活動は、「国連グローバル・コンパクト」の10原則への具体的取り組みの一環でもあります。

UNHCRは「戦争・迫害などにより自国の保護を失った難民に保護を与え、支援する」ための国連の難民支援機関です。世界中に輸送網を持つ海運業者として当社は、国際的・人道的な観点から意義のある援助物資の無償輸送などを通じて、UNHCRを支援し、より良い社会の実現に向けて努力していきたいと考えています。

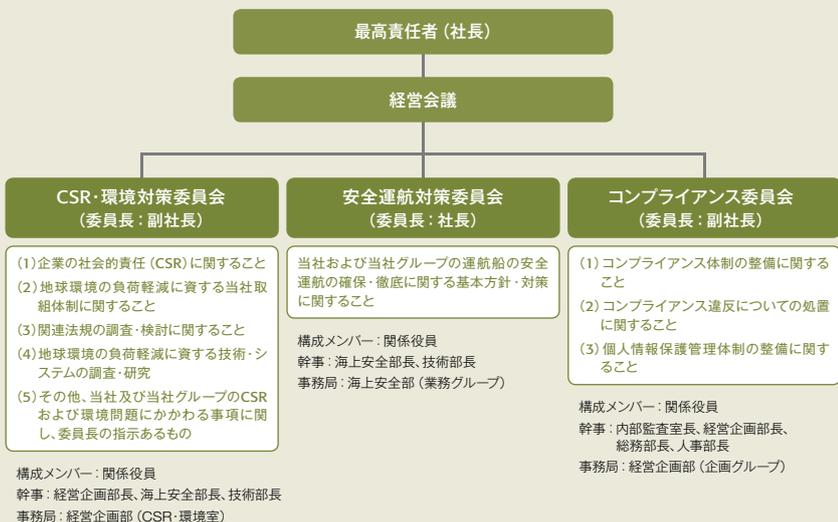
■ 海外のCSR

CSR活動の対象は広く、事業展開する地域によって、その取り組みの強弱や優先度は変化するものです。世界中に事業を展開する当社グループは、社会規範と企業倫理に則り、安全運航を徹底し、海洋・地球環境の保全に努めることはもちろん、これまでも各国の地域事情を考慮しつつ、その地域に根ざした取り組みを継続的に行っております。商船三井グループは、このようなCSR活動を通じて世界の様々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して参ります。

CSR取り組み体制

商船三井は現在、経営会議下部機関である委員会のうち、下記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。

商船三井グループの企業理念



滝澤三郎UNHCR駐日代表と副社長 原田英博 (左)



商船三井からの支援について

国連難民高等弁務官 (UNHCR)
駐日代表

滝澤三郎

UNHCR (国連難民高等弁務官事務所) は、現在、紛争や迫害などにより故郷を追われた人々約3,300万人を支援しています。その数は、2006年時点と比べると、約57%も増えています。この難民・避難民の急増に伴い、支援に必要な援助物資もかつてない規模で、購入と輸送が行われています。UNHCRは、世界各地の備蓄倉庫に、テントや毛布、生活用品、調理器具などの援助物資を保管し、必要に応じて迅速にキャンプに輸送できる態勢をとっています。グローバルな輸送網をもつ日本の大手海運会社、商船三井からの資金援助と物資の無償輸送による支援は、UNHCRのニーズと商船三井の本業がマッチした、今後のモデルケースとなる協働事業となりました。この場をお借りして、大きな支援に心より御礼申し上げます。

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。

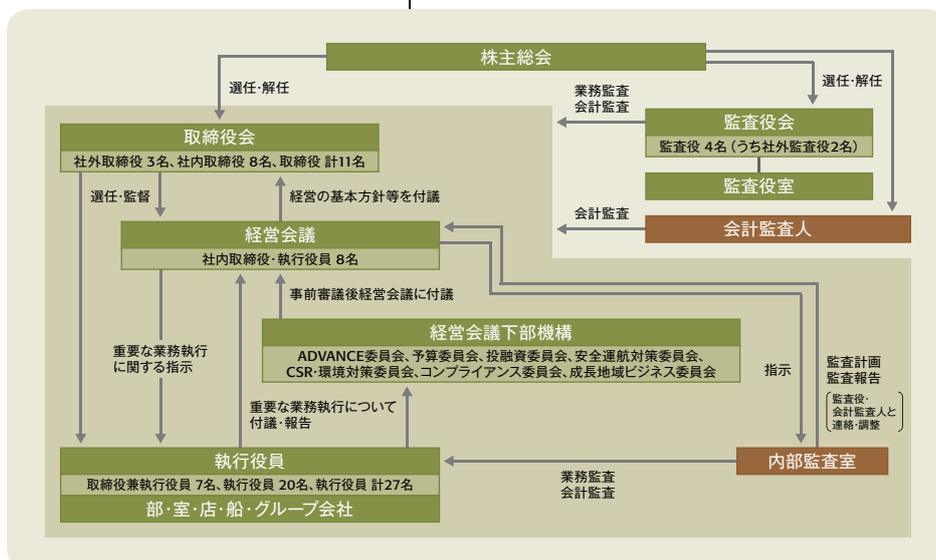
コンプライアンスの基本方針 (コンプライアンス規程 第3条)

- (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体制図 (2007年7月現在)



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(2007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働く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、企業が担うべき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、速やかに必要な是正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、人事部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員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員員は、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、当社役員が規範とすべき行動基準を定めています。当社役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を得ることに繋がり、企業価値の継続的な向上に寄与するものと考えております。

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。
 - ・取引先等の役員員に対し、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、取引先等の役員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、役員員に対し、本行動基準を踏襲して実行するよう指導・監督を行うとともに、当社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
 - ・役員員が、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、遅滞なく、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、他の役員員の違反行為を黙認・隠蔽しない。
 - ・役員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・相談した役員員や調査に協力した役員員の秘密を厳守し、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

内部統制システム構築に関して

当社は、2006年5月1日の新会社法施行を受け、取締役会において「内部統制システム構築の基本方針」を定めました。また、2006年6月には金融商品取引法に基づく財務報告の適正性確保のため、経営企画部内に内部統制推進室を設置し、その基礎となる内部統制システムの整備・構築を推進しております。内部統制システムの整備・運用を通じ、業務の可視化、標準化、効率化を進め、経営環境の変化にも柔軟に対応すべく、ステークホルダーの皆様への要請を一層満たす内部統制システムの構築を目指します。

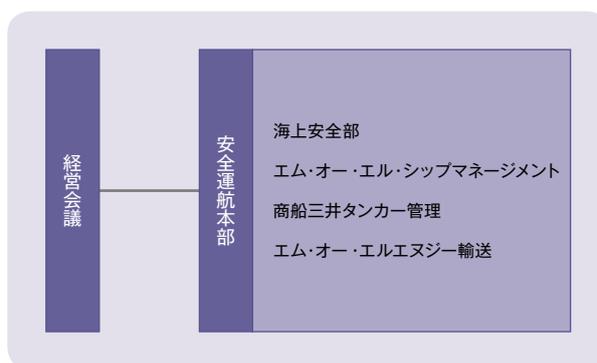
■ 安全運航体制の更なる強化へ

6-7ページでご報告いたしましたとおり、当社では、海難事故の再発防止のために、船舶への支援体制・船員の教育訓練・船舶の安全設備などの強化を図ります。この他に、本社（旧船舶部）とグループ内の船舶管理会社で担ってきた船舶管理機能を強化するために船舶管理組織を大幅に改編し、従来からの安全運航の確保に関する取り組みについても、積極的に推進していきます。

■ 船舶管理組織の改編

当社は2007年4月1日付で船舶管理組織を改編し、安全運航本部を設置しました。当社では従来、(旧)船舶部の指揮の下、船舶管理会社を通じて間接的に船舶管理を行う体制でしたが、これを改め、以下のように経営会議に直結したフラットな船舶管理組織とすることで、船舶管理の責任と権限を一体化・明確化し、現場主義の徹底・本船中心体制の確立を図ることとしました。

新組織図



組織改編の内容

1. 当社の船舶管理の中核である「エム・オー・エル・シップマネージメント(株)」「商船三井タンカー管理(株)」「エム・オー・エルエヌジー輸送(株)」の3社を、それぞれ乾貨船、タンカー、LNG船の船舶管理を統括する会社として、本社権限を持って船舶管理方針を策定、実行する体制としました。
2. 配船現場に密着した運航支援を万全なものとするべく、コンテナ船事業、自動車船事業を担当する営業部の中に海技を担当するグループを新設、また鉄鋼原料船などのドライバルク船の海技を担当する室を新設してそれぞれ海技者を配置しました。
3. (旧)船舶部を「海上安全部」に名称変更、当社船隊の安全運航確保のための支援を行う組織に改編しました。
4. 海上安全部と上記の船舶管理統括会社3社で構成する「安全運航本部」を設置し、当社副社長が本部長を務めることとし、経営と船舶管理が直結した体制としました。

■ 船員の養成・訓練体制の拡充

船舶運航の高い安全水準を実現するためには、優秀な船員を採用、育成することが重要になります。このために当社は、1993年にフィリピンに船員トレーニングセンターを開設して以降、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）で船員研修施設を運営している他、訓練・研修体制の整備に力を注いでいます。

自営フィリピン船員学校に新寮棟完成

当社は、世界一の船員供給国であるフィリピン国に、パートナー2社との合併により、船員学校「Magsaysay Institute of Shipping」を1993年に創立しました。同校は船員候補生のための全寮制教育機関として、設立以来充実した設備と研修内容で、当社グループの企業理念に沿った優秀な船員を輩出していますが、同校における教育訓練を質量ともにより一層充実させるため、主要施設などの拡充プロジェクトを推進しています。

主要拡充施設の1つである新寮棟については、2006年8月30日に完成・落成式を行いました。落成式には、アロヨ大統領をはじめ、政府関係者、キャピテ州知事・ダスマリノス市長など地方自治体関係者、パナマ大使を含む総勢300人余が出席しました。

<施設等拡充プロジェクト概要>

- 敷地面積を約28,000m²から約43,000m²に、建物を6棟(延床面積約5,700m²)から、350名収容の寮棟(同約3,250m²)を新設し7棟(同約8,900m²)に拡充
- 教室数を現行の14室から22室へ増築
- 船内調理実習のためのトレーニングキッチンを2基から4基へ増築
- 士官候補生の定員を、現行の年間240名から440名へ拡大
- 現在の講師15名に加え、船上実務経験のある講師6名を採用

インド(マハラシュトラ州)にトレーニングセンターを新設

インドでは、当社は自営船員配乗会社Mitsui O.S.K. Lines Maritime (India) Private Limitedを通じて、当社管理船(社船及び仕組船)約70隻に約500名のインド人船員を配乗しています。当社では、優秀な人材の確保・育成のため、2001年よりInternational Maritime Training Centerとの提携によりムンバイに「MOLTレーニングセンター(India)」を運営していますが、今後の船隊拡大に伴う船員教育需要の増加に対応するため、海事系の大学であるMaharashtra Academy of Naval Education & Training (MANET)との提携により、マハラシュトラ州プネに新たに「MOLTレーニングセンター(MANET-インド)」を設立することとしました。ここでは、高機能の操船シミュレータによるBRM(Bridge Resource Management)訓練の他、操船や機関整備、溶接、旋盤などに関する研修・訓練を行い、安全運航の維持に欠かせない優秀な船員を育成します。

BRM訓練体制の強化－操船シミュレータの活用－

MOLTレーニングセンターでの研修・訓練には、当社グループの(株)エム・オー・マリンコンサルティングの高機能操船シミュレータを使用したBRM訓練を取り入れています。BRMとは、様々な航海事象に対応する船長・航海当直者として必要な組織や人間関係、コミュニケーション、航海成就のための総合的判断力などの基本的かつ総合的な概念です。この概念を習得するために考案された訓練がBRM訓練で、航海船橋(Bridge)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の習得を目指すものです。

操船シミュレータは、特定の海域や港湾をコンピュータグラフィックで大型スクリーンに映し出し、実際の船を操船する上で遭遇する様々な状況を設定して、研修生が模擬ブリッジから現実に近い環境で操船訓練を行うことが出来る装置です。昨年発生した海難事故の詳細な状況と分析結果を取り入れ、事故を疑似体験できるプログラムも追加しました。



フィリピン新寮棟落成式



フィリピン新寮棟



MANETとの提携



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

写真提供: (株)ウエイツ

船員幹部候補生の育成 —ロシア、ウクライナの国立海事大学と提携—

船舶の運航における責任者である船長、機関長などの幹部候補生を採用、育成するため、当社はロシア及びウクライナの国立海事大学と提携し、2006年12月より同大学において「船員幹部候補生プログラム」を導入しました。プログラムは、当社の運航船への乗船実習を主とするカリキュラムで構成し、毎年それぞれ約20名の学生に乗船実習課程の履修を行い、卒業後は当社船員として雇用する予定です。

ベトナム、中国の海事大学で奨学金制度を開始

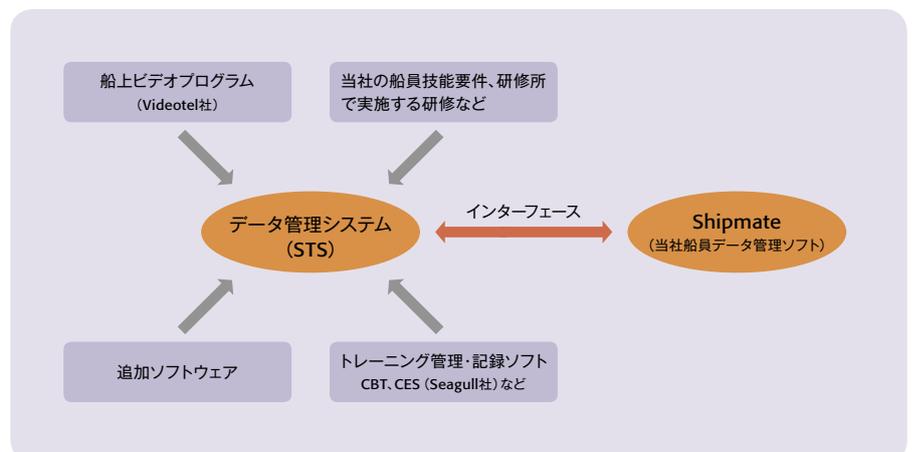
当社は、ベトナム（ベトナム海事大学、ホーチミン交通大学）、及び中国（大連海事大学）の商船大学と提携し、毎年それぞれ40～50名の成績優秀者を対象とした奨学金制度を開始しました。大学にMOLクラスを設け、奨学金支給対象者に当社グループの講師などによる強化授業の履修を義務付け、将来の当社船隊の運航を担う人材を育成します。

船員のトレーニング・技術水準を管理するシステムを導入

当社は、管理船に乗船する船員の職位に応じて習得すべき技能要件、トレーニング要件を規定していますが、世界各地の当社船員に対して、統一した基準に則った技能習得、トレーニングの受講を可能にするため、コンピュータを利用したトレーニングシステムを構築することとしました。システムのベースとしてSeagull社製「STS (Seagull Training System)」を採用し、各研修所で実施する研修・ビデオプログラム・トレーニング管理、記録ソフトなどを組み込みます。このトレーニングシステムにより、当社船員は乗船中、休暇中のいずれにおいても自らの計画、職務に応じた研修を受けることが可能になります。

また、世界各地の船舶管理会社・配乗会社および当社トレーニングセンターには、トレーニングソフトに加えて船員技能評価ソフトを組みこんだパソコンを設置します。これまでも船員の乗船履歴データは管理してきましたが、これに加えて、船員各個人について、例えば運航技術ではどの分野の技術がどの程度習得されているかといったデータを集約し、世界各地の拠点で船員の技術水準や必要な教育を的確かつ効率的に把握することが可能になります。

新トレーニングシステム概念図



環境経営

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行きたいと考えます。

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

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、環境負荷の軽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 EMS21」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年以下の短期備船は除く）を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）にISO14001の認証範囲を拡張しています。



ISO14001の認証マーク

ISO14001認証内容 （対象範囲は「MOL EMS 21」に同じ）

【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年以下の短期備船を除く。）
- ・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・RORO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)

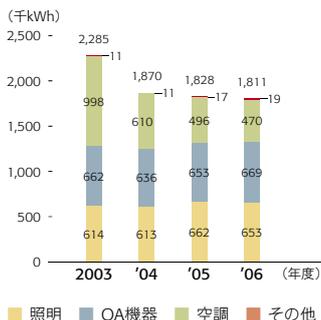
■ 土壌汚染対策方針

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。



第2回 MOLグループ環境賞の表彰式

■ 本社ビル電気使用量の推移



■ 環境マネジメント推進体制

当社では、社長の最高意思決定の下、経営会議に直結する下部組織であるCSR・環境対策委員会が、環境問題に対する基本的な方針などの審議や、「MOL EMS21」ならびに「グループ環境目標制度」を運営しています。

■ 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・環境室が本社全部門を対象として実施する一方、船舶については海上安全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。

■ グループ82社をカバーする「グループ環境目標制度」

当社グループでは、国内外の主要グループ会社を対象とする「グループ環境目標制度」を導入しています。自社の事業活動に伴う環境負荷について、一定のガイドラインの元で毎年度各社が自主的に環境目標を設定し、その達成に向けたアクションプランを策定します。それとともに、各社の環境負荷データ（消費燃料、電力、紙、ゴミなど）を収集して、グループとしての環境負荷を集計しています。2006年度は、MOL Asia（香港）の管轄下の現地法人15社が新たに加わり、国内グループ会社計63社、海外現地法人19社の合計82社が対象となりました。

■ 第2回「MOLグループ環境賞」表彰

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2005年度より「MOLグループ環境賞」を創設しました。

第2回の受賞者の選考が本年6月に行われ、大井埠頭の当社自営ターミナル「東京国際コンテナターミナル」に発電容量200kWの太陽光発電システムを導入した、定航部港湾ターミナルグループと国際コンテナターミナル（株）が最優秀賞を共同受賞した他、以下の部室、グループ会社が表彰されました。（）内は受賞理由です。

本社部門優良賞:

秘書室（MOL EMS 21の下での積極的かつ継続的なオフィス環境負荷削減活動）

グループ会社部門優良賞:

MOL Asia（グループ環境目標制度の海外現地法人への普及・拡大）

■ オフィス環境負荷の削減

商船三井グループでは、MOL EMS 21やグループ環境目標制度を通じて、オフィスで発生する環境負荷（OA用紙、電力、水、廃棄物など）の削減に取り組んでいます。具体的には、本社の各部室やグループ各社ごとにOA用紙や電力使用量などの削減目標を立て、その達成に向けて取り組んでいます。

また現在、グループ会社のダイビル(株)が
 施工中の商船三井ビル(港区虎ノ門)リニュー
 アル工事では、小区画での空調温度の調整機
 能、人感センサーによる照明電力の削減、トイ
 レの節水型便器や蛇口センサーの導入などを
 進めています。



本社ビル

■ 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。

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	2004年度実績		2005年度実績		2006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	地球環境保全コスト	0	263	0	40	0	0
・PBCF装着	地球環境保全コスト	57	15	47	30	50	24
・排エコ・システム*1	地球環境保全コスト	485	291	821	385	373	239
・その他船舶関係投資	地球環境保全コスト	201	24	366	63	201	60
陸上施設への投資	地球環境保全コスト	0	0	0	0	30	7
オフィス関連	資源循環コスト	26	2	26	11	22	16
研究開発費	研究開発コスト	8	31	0	30	70	26
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	259	0	261	0	206
合計		777	885	1,260	820	746	578

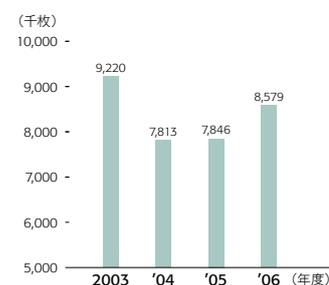
*1 排エコ・システム … 主機関の排気ガスを蒸気として回収し利用することでエネルギー節減を図るシステム

環境対策の経済効果

単位：百万円

対策	効果の内容	2004年度	2005年度	2006年度
船舶関連				
・PBCF装着	燃料油節減(CO ₂ 削減・NOx削減・SOx削減)	841	1,506	1,899
・排エコ・システム	燃料油節減(CO ₂ 削減・NOx削減・SOx削減)	2,355	3,989	3,435
・その他船舶関係投資	シリンダ油節減	98	249	379
陸上施設への投資	電力節減	0	0	2
オフィス関連				
・省資源(電気・水消費量の削減)	電力節減	5	0	0
合計		3,299	5,744	5,715

OA用紙使用量の推移



2006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

2006年度(2006年4月~2007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)」

(前提)

- 安全運航にかかわる投資・費用は、左記表に含めていません。
- 環境対策への投資額の算出が困難なため左記表には含めていませんが、風圧・水圧抵抗軽減型自動車船2隻が期中に竣工しました。
- 法規制に基づく投資・コストは左記表に含めず、自主的な環境対策のみ計上しています。
- 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)・排ガス浄化装置・生ゴミ処理装置・太陽光発電・断熱発泡剤を含みます。

(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による経済効果は見込んでいません。

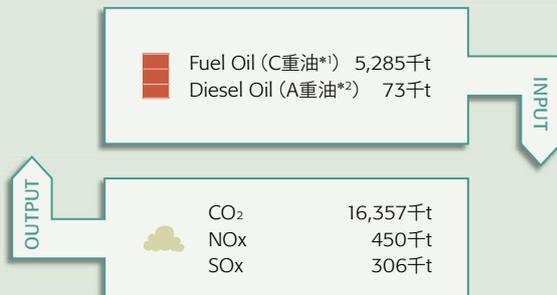
商船三井グループの環境負荷

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CO₂の排出などの環境負荷を与えています。2006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。

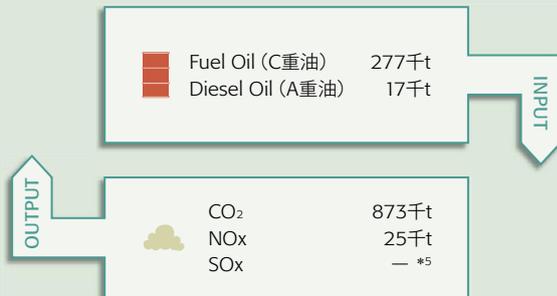
海上（船舶）活動



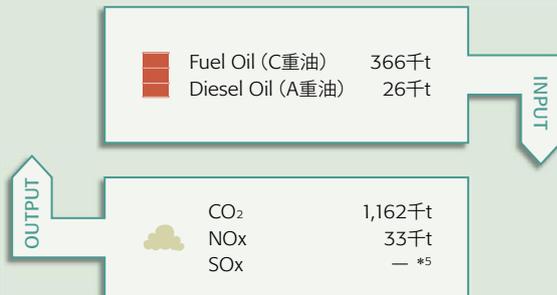
商船三井（単体）



グループ会社（内航）*3



グループ会社（外航）*4



陸上活動



商船三井（単体）



グループ会社 *6



*1 C重油 … 主として主機関用燃料として使用

*2 A重油 … 主として船内発電用燃料として使用

*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）、商船三井テクノトレード（株）、神戸曳船（株）の計12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。（対象会社は2007年3月31日現在）

*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・ケーブルシップの計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_x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、陸上で事業活動によるものも含まれています。

地球温暖化防止・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（CO₂）、酸性雨の原因となる窒素酸化物（NOx）、硫黄酸化物（SOx）、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。

地球温暖化防止への取り組み

外航海運の取り組み

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。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（Green House Gas）の制限と低減については、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付属書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と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CO₂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。

運航船舶での取り組み

当社では、前述の日本船主協会による業界目標を踏まえて「船舶からの輸送単位（トンマイル）当たりのCO₂排出量を2010年度において、2005年度比10%削減する」という中期目標を掲げて取り組んでいます。

2006年度の当社船舶からのCO₂排出量は、2004-2006年度の中期経営計画「MOL STEP」に基づく運航船腹量の拡大により、16,357千トンと、2005年度に比べて約771千トン（4.9%）増加しました。

しかしながら、以下の一連の諸策を講じた結果、2006年度の輸送単位当たりのCO₂排出量は2005年度比約2.9%減少しました。

当社船舶における主なCO₂排出量削減対策

- 大型船の投入による輸送効率の改善
- 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・改善する対策の継続的な実施

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、並びに支援システムの導入
- 省エネルギー船や各種省エネルギー技術の検討・導入

例：PBCF、風圧・水圧抵抗軽減船型、助燃剤使用等。

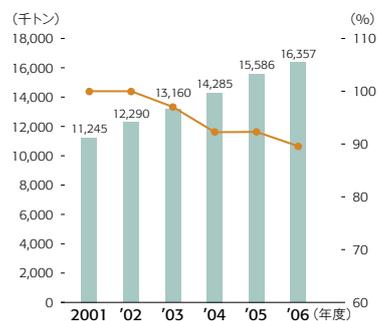
* 国際海事機関

（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。

* 海洋環境保護委員会

（Marine Environment Protection Committee =MEPC）
IMOの常設委員会。地球環境保護の立場から、船舶による海洋ならびに大気汚染防止等に関する諸規制について審議し、MARPOL条約等に反映させる。

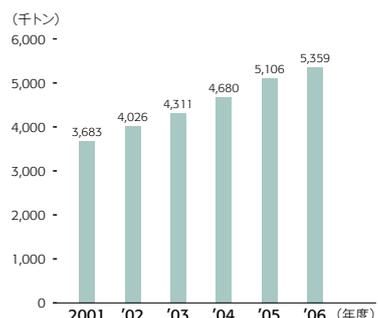
当社CO₂排出量の推移



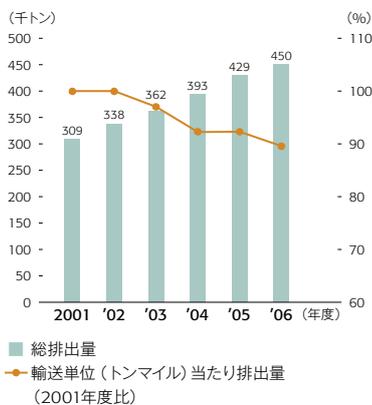
■ 総排出量
—●— 輸送単位（トンマイル）当たり排出量（2001年度比）

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。

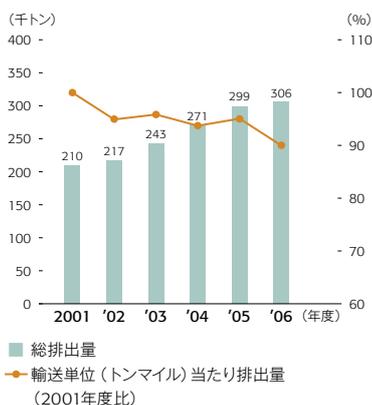
当社燃料消費量の推移（A重油+C重油）



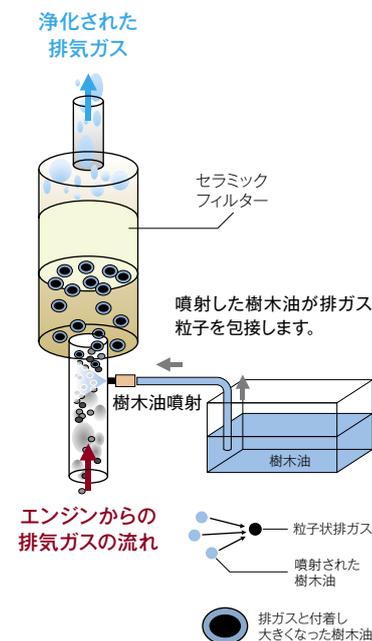
当社NOx排出量の推移



当社SOx排出量の推移



排気ガス浄化システムのイメージ



■ 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 (CO₂) の他に、硫黄酸化物 (SOx) や窒素酸化物 (NOx) が生じます。SOxやNOx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います。

船舶から排出されるNOx、SOx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。現在IMOにおいて現行規制の強化が検討されており、2011年前後に2次規制、2015年度前後に3次規制が導入される見込みです。

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地域規制 (SECA=SOx Emission Control Area) があります。

当社使用燃料中の平均硫黄含有率

	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%
2006年度	0.49%	2.75%

当社の取り組み

CO₂や他の排ガス同様に、燃料消費量の節減がNOx、SOxの削減に寄与することから、さまざまな燃料削減対策を講じています (燃料削減対策については25ページご参照)。ほかにも、それぞれ以下のような諸策を講じています。

NOx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NOxと煤煙の削減効果が大きい電子制御エンジンを搭載したコンテナ船「MOL Creation」が2007年6月に竣工しました。

SOx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、当社では従来から規制数値である4.5%より厳しい独自の品質基準で調達を行っています。

■ 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) や燃えカスなどの煤塵ぼ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、さまざまな燃料節減対策とともに、以下のような取り組みもを行っています。

当社グループの船舶管理会社であるエム・オー・エル・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用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」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観点からも環境にやさしい試みです。

■ コンテナターミナルに太陽光発電システムを設置



当社とグループ会社の国際コンテナターミナル（株）（以下TICT）は、2007年1月に、TICTが東京港大井埠頭第3・4号バースで運営している「東京国際コンテナターミナル」に、都内の民間設備としては最大級である発電容量200kWの太陽光発電システムを設置しました。

この太陽光発電は、NEDO（独立行政法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構）が公募する「太陽光発電新技術等フィールドテスト事業」の共同研究として採用され、NEDOから設置費用の半額の負担を受けて設置したものです。

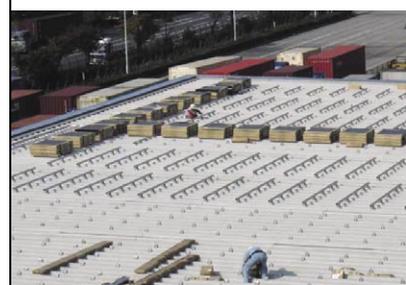
1,200枚の太陽光発電パネルは、ターミナルで揚げ降ろしされるコンテナを運ぶトレーラーが通過するゲートの屋根と、洗車棟の屋上の合計約1,600m²に設置され、1年間に発電される約185,000kWhの電力は、管理棟で使用電力の約20%を賄います。

2005年12月頃より社内で検討を開始し、2006年11月の着工からおよそ3ヶ月の工期を経て完工。2007年3月23日に東京都港湾局や（財）東京港埠頭公社などから来賓を招き「東京国際コンテナターミナル太陽光発電所開所式」を開催しました。

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。



太陽光発電システム開所式の模様



設置工事の様子

環境負荷削減効果



167W × 1,200枚
= 200,400Wの
発電容量

地球温暖化防止
への貢献

予想年間発電量: 185,000kWh

CO₂削減効果: 128 t-CO₂/年

東京ドーム7.7個分の面積の森林のCO₂吸収量に相当。



一般家庭の年間電力
使用量50~60世帯分。



原油節約量: 45,000ℓ/年*

* 1kWh発電に使用する原油量:
0.243kWh/ℓ
(原油換算係数を2,250kcal/kWh、
原油発熱量を9,250kcal/ℓとする)

海洋環境保全への取り組み

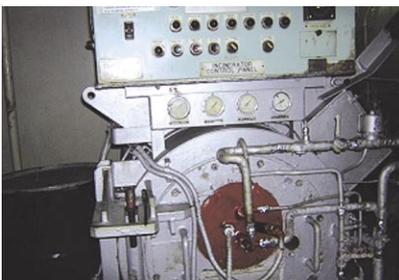
当社は、事業活動の場であり世界万人の共有財産である海洋の汚染を引き起こさないために、海難事故の再発防止策を徹底するとともに、以下のような従来からの取り組みも積極的に継続していきます。



ダブルハル構造



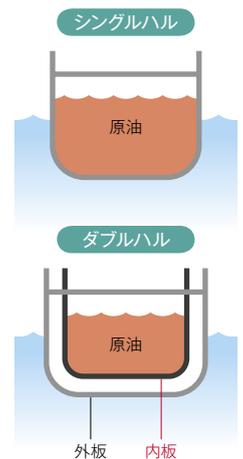
シリコン樹脂塗料を塗布したコンテナ船



廃油焼却処理装置

■ 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。2007年3月末現在、当社油送船隊の91%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、船体抵抗が増し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にく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2005年度に全管理船をTF塗装化しています。

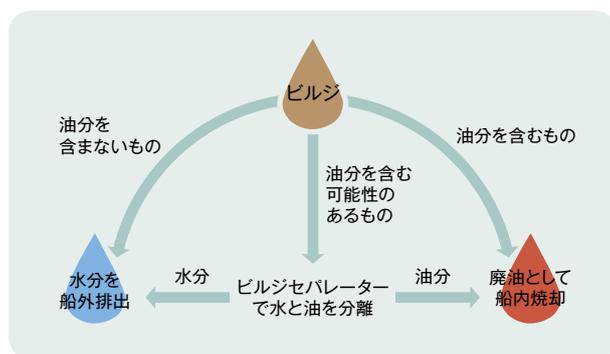
また、長期間の防汚効果が期待できるシリコン樹脂を用いた新塗料の実船実験も行っています。

■ 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。

■ 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。



■ 船内廃棄物処理について

乗組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」を策定し、「廃棄物管理者」の指揮の下で、全乗組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。

■ 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、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、解撤にあたっては、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少化、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。

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、再利用されています。

当社は、2006年度にコンテナ船2隻を解撤売船し、上記の基準に則った解撤ヤードでの解撤を実施しました。



船内の廃棄物分別収集所

* 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。

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

■ 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）。

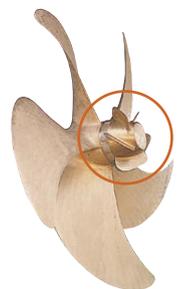
2004年7月に竣工した“Utopia Ace”は、喫水線以下の船型を、従来型より推進抵抗を約8%削減する超スリム型省エネルギー型のデザインとし、甲板上の船側部にある艙内換気装置カバーの天井部分の角を取ることで更に風の抵抗を軽減しました。この“Utopia Ace”は、2005年2月、英国Lloyd’s Listより“Ship of the Year Award 2005”を受賞しました。

この船型は、2004年に意匠登録済みですが、本技術の高い知的財産性を考慮し、2006年8月に、日本及び韓国において特許登録されました。船舶による環境負荷の軽減に貢献するため、この船型が広く普及するよう、他社へのライセンス供与を行っていきます。



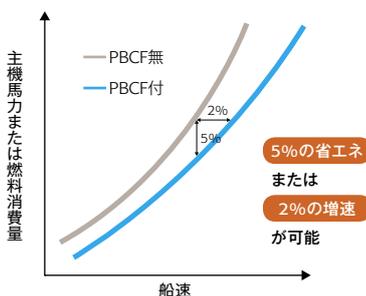
■ 船舶の推進力を高めるPBCF

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、回転するときに水をひねるので、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できます。この結果、同じ速度の場合4%～5%燃料消費量の節減効果（CO₂・NO_x・SO_x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による省エネルギー効果



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。船舶への一層の省エネ対策が望まれる中で、PBCFへの需要は益々高まっています。

■ 万一の事故に備えた燃料油流出防止

万一、他船との衝突や座礁事故などで船の外板が損傷してしまった場合に、船に積載している燃料油が海洋へ流出するリスクを大幅に軽減するために、燃料タンクの配置・構造に工夫を施しています。

尚、この燃料タンクの二重化は、2006年3月に開催された第54回MEPCにおいて、2007年8月1日以降に建造契約が行われる船舶に対して強制化される案が採択されています。

コンテナ船

大型コンテナ船では、通常、一般に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、万一の事故時の油流出リスクを大幅に低減させました。

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（バラスタタンク）に守られた燃料タンクを配置しました。

大型タンカー（VLCC）

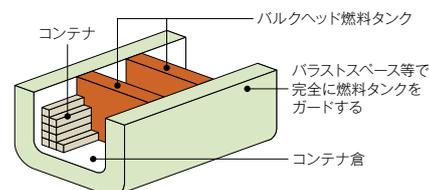
当社では、2005年5月に竣工したVLCCから、燃料タンクの外側に空タンク（海水タンクとする場合もあり）を設け、二重構造としています。

■ バラスタ水について

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（バラスタ水）を注入して船体の姿勢や喫水を調整しています。このバラスタ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。

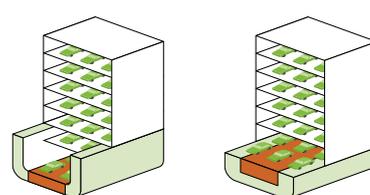
これを受けてIMOで2004年2月「船舶のバラスタ水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約」が新たに採択されました。生物の濃度基準などを制限する規制が、早ければ2009年に発効し、新造船から装置搭載が義務づけられます。設置対象を順次、拡大し、2016年からは一定基準を満たした処理水でなければ排水できないことになりました。当社では本条約のガイドラインあるいは寄港国の規制・推奨に従い、バラスタ水処理装置が開発されるまでの代替措置として認められている、陸地から一定の距離を隔てた外洋におけるバラスタ水交換を現在実施しています。また、バラスタ水を無害化する研究・開発にも積極的に取り組んでおり、各メーカーや団体と協力の上、バラスタ水処理装置の開発、船上実証実験等に協力しています。2006年10月に当社コンテナ船“MOL Express”に試作機を搭載して実験したところ、条約の求める濃度基準をクリアしたことが確認されました。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。

コンテナ船



自動車船

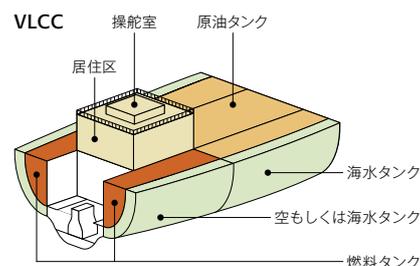
■ バラスタタンク ■ 燃料タンク



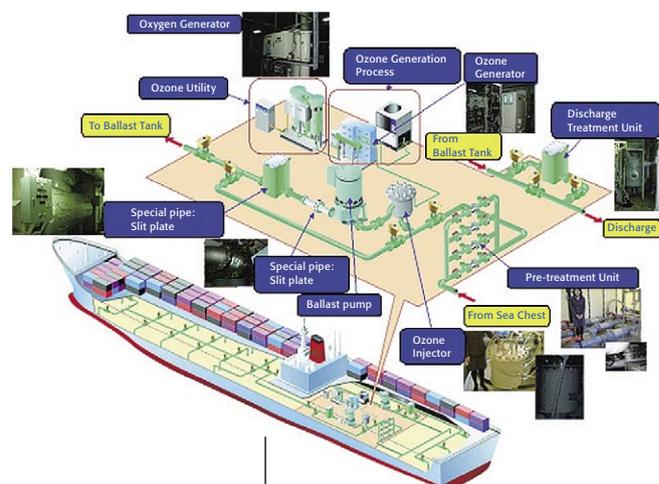
従来型の燃料タンク部分

新型の燃料タンク部分

VLCC



バラスタ水処理装置イメージ



2006年度環境目標実績・評価と中期環境目標及び2007年度目標

2006年度実績とその評価を踏まえて、中期（2007～2009年度）環境目標と2007年度の目標を策定しました。

テーマ	2006年度 環境目標	実績	自己評価
安全運航の徹底	油濁事故を含めた重大海難事故の防止	重大海難事故が4件発生	目標未達成 (再発防止策は6-7ページご参照)
海洋・地球環境の保全	船舶からの輸送単位当りのCO ₂ 、NO _x 、SO _x 排出量の削減に努める	05年度比の輸送単位当たりの排出量は、CO ₂ /NO _x が2.9%減。SO _x が5.5%減となった	目標達成
	低硫黄燃料の採用検討継続	バルト海域の規制開始（5月）に対応。北海（2007年8月規制開始）寄港船に対応するためコンテナ船でトライアル実施	目標達成
	バラスト水浄化技術の評価及び開発の推進	MHI横浜研究所と富士フィルター工業と共同で、開発を継続中 日本海難防止協会と三井造船開発の装置を当社コンテナ船に搭載し、船上試験を準備	目標達成
	ダブルハルVLCC（3隻）の期中竣工により、シングルハルVLCCからのリプレースを促進する	3隻（Kasagisan, Asian Progress IV, Kashimasan）就航	目標達成
環境に配慮した製品・資材及び船舶の調達 環境改善技術の開発・導入	風圧抵抗軽減船型自動車専用船（2隻）を期中に竣工する	2隻（Firmament Ace, Favorite Ace）就航	目標達成
	電子制御エンジンの導入推進	2009年-2010年竣工のMHI6700TEU5隻に採用の予定	目標達成
	PBCF装着の促進	各営業部で検討を進める一方、船主や顧客に説明を実施した	目標達成
	シリコン樹脂系塗料の実証実験の継続	MOL Prideにて継続試験中。メーカーによる報告会開催した	目標達成
	排ガス浄化システムの改良	樹液を利用した集塵装置をPCTC5隻に実船搭載中	目標達成
	燃料油流出防止対策の自動車専用船（2隻）、VLCC（3隻）を期中に竣工	上期自動車専用船2隻（Firmament Ace, Favorite Ace）、VLCC3隻就航（Kasagisan, Asian Progress IV, Kashimasan）	目標達成
	シリンダ油使用量削減技術の採用	期中竣工の新造船に全て採用した	目標達成
省エネルギー・省資源 リサイクル・排気物の削減	燃料添加剤の検討継続	PCTCにて継続使用中	目標達成
	本社リニューアル計画における環境配慮設計の検討・実施	各種省エネ対策（照明人感センサー設置、LEDランプ活用、小区画空調温度調整機能等）、節水対策（節水型便器、蛇口センサー等）実施	目標達成
	本社で発生するゴミの分別徹底及びリサイクルの推進	リサイクル率は前年同期比並み（36%）	リサイクル率の向上に向け、分別回収を徹底する
	本社オフィスの電力使用量の節減	前年同期比1%減	目標達成
	本社オフィスのOA用紙使用量の節減	前年同期比9%増	目標未達成 (削減対策の徹底を図るとともに、従業員1名当たりの目標管理を導入する)
文具・事務用品のグリーン調達の徹底継続	グリーン調達率は81.5%	目標達成	
社内外の環境コミュニケーション	環境・社会報告書及びホームページを通じた環境関連情報の積極的開示	「環境・社会報告書2006」を発行。グループ外（企業・教員・学生・一般）に約3,600部配布。ホームページにも掲載	目標達成
	環境NGO等とのパートナーシップによる活動の深化	キッズISO、NPOボレボクラブ、海守、神奈川美化財団などの取り組みに引き続き協賛	目標達成
グループ環境経営の推進	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	2006年度新規連結会社（宇徳運輸グループ4社）の参加。現業に伴うCO ₂ 排出量削減の数値目標を環境目標に入れる会社が2006年度は19社となり、前年度から8社増加	目標達成
	環境マネジメントに対する外部認証（グリーン経営、エコアクション21、ISO14001等）の取得促進	商船三井ロジスティクス他4社（以上ISO14001）、関西汽船他5社（以上グリーン経営）が新たに認証取得。	目標達成
	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	大井コンテナターミナルの太陽光発電（発電容量200kW）が稼働開始。南港物流センターで省エネ診断を実施	目標達成
	改正省エネ法/改正地球温暖化対策推進法への対応	グループ会社で環境専任部署を設置するなどの取り組みを行っている	目標達成
	グループ会社における環境教育・エコリーダーの養成	MOPASにおいて社内環境教育を目的としたe-learningシステムを完成。2007年度の全社展開を目指している	目標達成
	グループ環境会計の導入	検討の結果、当面は単体の環境会計の充実に注力することとなった	目標未達成
	グループ環境コンプライアンス体制の拡充	事務局の要員不足のため、コンプライアンス状況のチェックが出来なかった	目標未達成
	モーダルシフトへの対応の促進	名門大洋フェリーが福山通運と共同で実施するモーダルシフトが、グリーン物流パートナーシップ会議の今年度推進事業に採用されるなど一層の推進	目標達成
環境関連ビジネスへの支援・情報提供	環境・社会報告書2006でグループ会社の環境関連ビジネスを紹介	目標達成	

2006年度は、環境目標の中でも最も基本的かつ重要な「安全運航の徹底」が、4件の重大海難事故の発生により未達成となってしまいました。船舶からの排出ガス(CO₂/NO_x/SO_x)の輸送単位(トンマイル)当たりの排出量は、それぞれ前年度比2.9%、2.9%、5.5%の削減となり、目標を達成しました。

当社グループの新中期経営計画「MOL ADVANCE」に合わせて、2007~2009年度の中期環境目標を策定しました。船舶からの排出ガス(CO₂/NO_x/SO_x)に関しては、2010年度における輸送単位(トンマイル)当たりの排出量を2005年度比で各10%削減する目標を立てました。この目標を達成するためには、船舶の大型化による輸送効率の更なる向上のみならず、各船舶からの排出量の絶対値を削減することが重要です。当社ではこのために船舶の省エネ技術の更なる積極的な採用、開発などに取り組んでいきます。

環境方針	2007~2009年度 中期環境目標	2007年度 環境目標
安全運航の徹底	流出油による海洋汚染を伴う海難事故の防止	流出油による海洋汚染を伴う海難事故の防止
海洋・地球環境の保全	2010年度における船舶からの輸送単位当りのCO ₂ 、NO _x 、SO _x 排出量を、2005年度比10%削減する	2007年度における船舶からの輸送単位当りのCO ₂ 、NO _x 、SO _x 排出量を、2005年度比2%削減する
	低硫黄燃料規制への対応	現行の規制の遵守とともに、将来的な規制強化、対象地域の拡大に備える
	バラスト水排出基準を満足する処理技術開発への協力	バラスト水排出基準を満足する処理技術開発への協力
環境に配慮した製品・資材及び船舶の調達	タンカーのダブルハル化の推進	シングルハルタンカーからダブルハルタンカーへのリプレースを推進
	電子制御エンジンの更なる積極的な採用	新造計画における電子制御エンジンの搭載検討
	当社運航船のPBCF装着率の向上	当社運航船へのPBCF装着促進
	環境に優しい船用塗料の研究開発	船底防汚塗料、暴露部塗料、断熱塗料などに無毒型塗料の適用検討
	燃料添加剤の検討継続	燃費向上・燃料費削減WGで引き続き検討する
	再生可能エネルギーの導入	バイオマス燃料、太陽光発電、風力発電などの陸上施設、船舶への採用検討
環境改善技術の開発・導入	排気ガス浄化システム、エマルジョン燃料などの積極的な研究開発・採用	排気ガス浄化システム、エマルジョン燃料などの積極的な研究開発・採用
	研究開発体制(専任者(部署)の設置、技術研究所の活用、外部機関との提携など)の確立	研究開発要員の増強検討 技術研究所の移転に伴う施設、設備の拡充の検討
	船舶のLCA(ライフサイクルアセスメント)対策の研究	グリーンパスポート取得等の検討
省エネルギー、省資源、リサイクル、廃棄物の削減	本社ビルリニューアル計画における環境配慮設計の検討・実施	本社ビルリニューアル計画における環境配慮設計の検討・実施
	本社で生じるゴミの分別徹底及びリサイクルの推進	本社で生じるゴミの分別徹底及びリサイクルの推進
	本社電力使用量(従業員1人当たり)を2006年度比3%削減	本社電力使用量(従業員1人当たり)を2006年度比1%削減
	本社OA用紙使用量(従業員1人当たり)を2006年度比3%削減	本社OA用紙使用量(従業員1人当たり)を2006年度比1%削減
環境関連情報の積極的開示	環境報告書及びホームページを通じた環境関連情報の積極的開示	「2007年環境・社会報告書」作成(海難事故の再発防止対策をステークホルダーに的確に伝える)
環境保全活動への参加・支援	従来(キッズISO、ビーチクリーンアップ、ボレボクラブ、流出油災害ボランティアリーダー講習会など)の継続と、新規活動の検討	従来(キッズISO、ビーチクリーンアップ、ボレボクラブ、流出油災害ボランティアリーダー講習会など)の継続と、新規活動の検討
グループ環境経営の推進	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	環境マネジメント運営体制及び環境保全活動の深化
		グループ会社における環境教育
		グループ環境コンプライアンス体制の確認
	グループ環境ビジネスの取組み	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

■ グループ会社での取り組み

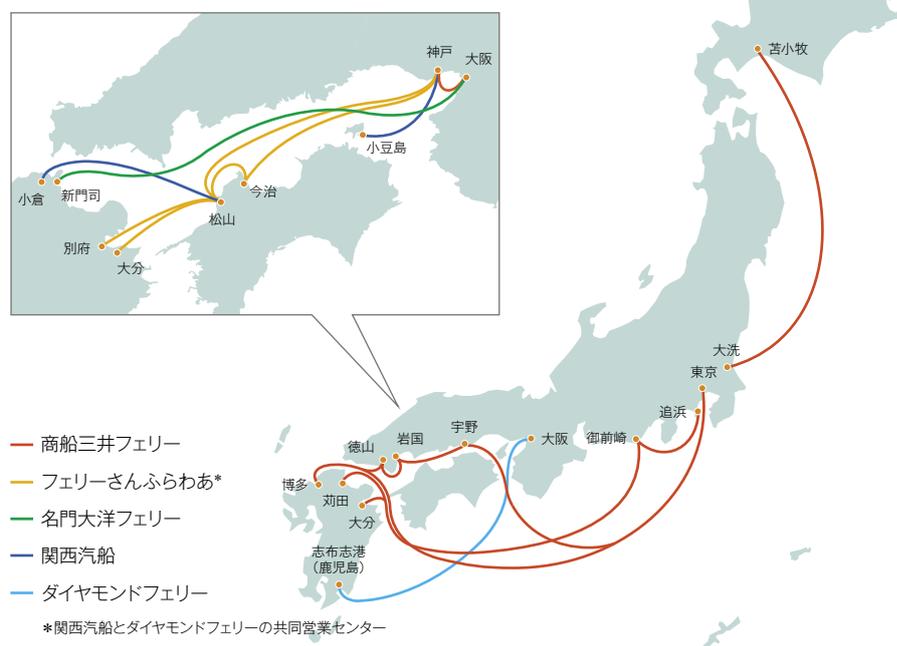
商船三井グループ各社は、「グループ企業理念」と「グループ環境憲章」の具現化に向け、「MOL EMS21」「グループ環境目標制度」を通じて、環境負荷の継続的削減に向けた取り組みを行っています。

■ モーダルシフトへの取り組み

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、荷主企業のモーダルシフト・ニーズに積極的に対応し、以下の事例にあるようにわが国の物流部門でのCO₂排出量削減に貢献しています。

- 商船三井フェリー（株）が日本通運（株）と共同運航している東京-博多間のRO/ROサービスが、船舶の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。
- （株）名門大洋フェリーは、福山通運（株）などと共同で、従来トラック輸送を利用していた関西-九州北部間の小口混載貨物の配送を、同社の大阪-新門司間のフェリー航路を活用した海上輸送に切り替え。

商船三井グループのフェリーサービス網



にっぽん丸

■ クルーズ船での様々な環境負荷削減に努力

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削減の他に、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、同社ではお客様のご理解を得ながら、様々な工夫で環境負荷の削減に努力しています。

ダイニングルームのフリードリンクコーナーでは陶器やガラス製のコップを使用し、紙やプラスチック製のコップの使用量を削減しています。また、使い捨て弁当箱の使用を極力控え、再利用可能な弁当箱、または再生紙製の弁当箱を継続的に使用するなど、環境に優しい製品の使用を模索しています。

また、お客様のご乗船時に客室のテレビ放送や船内新聞で、客室でのサービスに関する環境負荷削減へのご協力をお願いしており、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。

■ 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、資源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「トライアール神戸」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ニウム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CO₂の排出量は、通常の重油を使用するプラントに比べ約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優れたプラントとなっています。

■ 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。現在までに右記のグループ会社が同認証を取得しています（2007年7月現在）。

■ 環境関連商品の販売などを通じて環境に貢献します

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30ページご参照）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。

同社では従来より、環境関連商品の販売を通じて環境活動に自主的・積極的に寄与すると共に、オフィス活動や国内外の船舶への補油業務の遂行などにおいて、環境保全を最重要要件として取り組んでいます。環境経営をより組織的・効率的に推進していくため、社内に環境マネジメントシステムを構築し、環境省がガイドラインを作成した環境規格である「エコアクション21（EA21）」の認証を本社組織を対象として受けました。当社グループ会社ではEA21の認証を受けた会社は初めてとなります。



トライアール神戸外観



製品化されたアルミペレット（右）とスチールペレット（左）

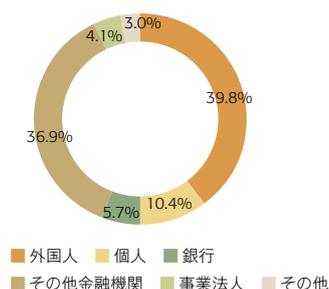
当社グループのグリーン経営認証取得実績

社名	取得年月
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）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
日本栄船（株）	2006年 8月
ジャパンエクスプレス梱包輸送（株）	2006年11月
宇徳陸運（株）	2007年 2月
神戸曳船（株）	2007年 3月
国際コンテナターミナル（株）	2007年 6月
グリーンシッピング（株）	2007年 7月

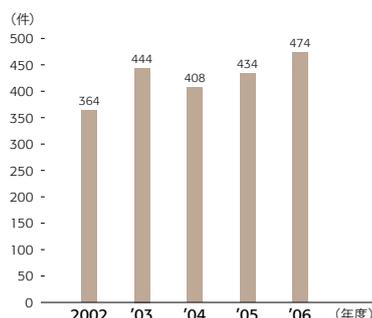
株主・投資家の皆様とのより良い関係を目指して

株主・投資家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。

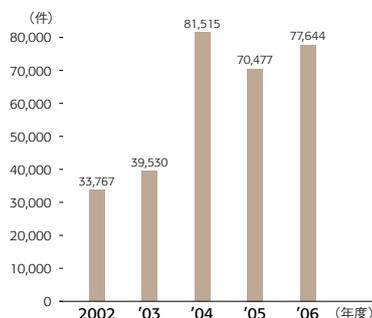
株主構成



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・投資家の皆様とのコミュニケーション

当社は株主・投資家への説明において次の点に留意しています。

1. 中期経営計画を説明の基本に据え、中・長期的な視点で事業環境・経営戦略を説明すること。
2. 投資家が頻繁に質問する点や当社が取り組むべき課題についても取り上げ、積極的な説明・情報開示を行うこと。
3. 海運業に対する投資家の理解が深まるよう、様々なデータをわかりやすいかたちで提供し、丁寧に説明すること。

たとえば近年のアンニュアルレポートでは、海運需要の拡大と、これに立脚した中期経営計画につき詳細に説明していますが、その一方で、市況変動・コスト上昇といったリスク要因についても真正面から取り上げ、当社の対応策を述べることによって、持続的成長を目指す当社の戦略の有効性がより鮮明になるように努めています。また「インベスター・ガイドブック」では、財務数値のデータを提供するのみならず、海運業界の動向と当社のポジション・戦略を、図表を使ってわかりやすく解説しています。更に、船種ごとの市況を記した月刊の「海運市況」や四半期ごとの決算説明資料をホームページに掲載するなどの方法で、最新情報の提供にも努めています。

コミュニケーションの機会

当社は、株主総会をいわゆる集中日以外に開催し、より多くの株主に参加頂けるように配慮しています。

また、機関投資家に対しては、四半期ごとの決算説明会に加え、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。国内外を問わない公平開示にも留意しており、四半期ごとの決算発表に当たっては、東京証券取引所のTD-Netに和文の決算短信を開示すると同時に、その英訳版、及び和・英両方の決算説明資料をホームページに掲載します。

個人投資家に対しては、定期的に個人投資家向け説明会に出展・参加するほか、ホームページの充実、携帯電話サービスなどによって、わかりやすい情報の提供に努めています。

社外からの評価

IR優良企業大賞	2005年、2年連続3回目の優良企業賞を受賞したことにより、優良企業大賞を受賞。(主催: 日本IR協議会)
アンニュアルレポート・アワード優秀賞	2006年度のアンニュアルレポートが、3年連続4回目の優秀賞(2004年度は最優秀賞)を受賞。(主催: 日本経済新聞社)

SRI指標への採用

CSRを重視する投資家の理解を得るため、この側面に関する情報開示にも努め、世界の代表的なSRI指標に採用されています。2006年9月にDow Jones Sustainability Indexes (DJSI)、2007年4月にFTSE4Good Global Indexへの継続採用が決定しています。



■ 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の養成に努めています。

■ 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ちを求めています。

■ 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。

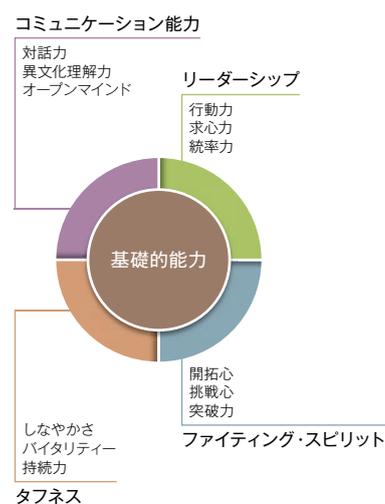
■ 新入社員研修

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、造船所などの見学も織り込んだ独自のメニューを組んでいます。

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				

従業員基本方針の概念図



新入社員研修



MOL Kakio Institute



短期語学研修（クラスの仲間と）



乗船研修（MOL Performance）



ビジネススクールのひとつ、経営スクール

■ 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。

■ 海運の現場を知るために（乗船研修）

当社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を進めるとともに、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

研修の種類	2004年度	'05年度	'06年度
新入社員研修	18	32*	24
主任研修	33	34	47
アシスタントマネージャー研修	41	35	45
マネージャー研修	26	33	43
グループリーダー研修	0	25	28

*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「Can Doの会」（詳細は44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」付けて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。2006年度は、一連の人事制度の締めくくりとしてビジネス・アシスタント級（一般職）にも職責と成果が適切に反映される新給与制度を導入しました。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
- ・ 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て、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暇制度（無給）もあります。これらの制度は1992年以降約51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（2006年度末現在）

女性職員数 総合職 53名、一般職 145名	女性最高位 グループリーダー （部長・支店長に次ぐ職位）	総合職乗入れ制度 一定の要件を満たし、試験に合格すれば乗入れ可能
---------------------------	------------------------------------	-------------------------------------

■ 海外勤務者、現地雇用者への対応

2007年3月31日現在、168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貢献しています。

■ 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」に加入し、いずれも労使間で、良好な信頼関係を築いています。

ワークライフバランス

従業員の多様な働き方に注目するワークライフバランスの概念が一般化してきています。

わが国では、育児支援対策推進法が施行されたこと、少子化問題への社会的関心の高まり等がその背景として挙げられます。当社では、2006年よりワークライフバランスを推進すべく女性社員を中心としたタスクフォースを発足させ当社の現状を点検し、取組み方針・方向性を検討して参りました。その結果、当社の制度は一定の水準を満たしていると評価される一方で、社内外の方々との討議を通じて当社がワークライフバランスを進めていくにあたっては取り巻く環境に即した企業組織形態および就労意識の変化から根本的に考えなければならないことを強く感じました。今後とも、従業員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に向け、勤労厚生・人材育成施策へと発展させることはもちろん、全従業員と連携しながら「働きがいのある職場づくり」への取り組みを推進していきます。



人事部
労政企画グループ（当時）
鈴木郁子

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じ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方から管理職者層（実年齢37才以上）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。

海上従業員への配慮

安全運航達成に向けた船舶とのコミュニケーション

当社が運航する船舶の船長および乗組員とその運航担当者、船舶管理会社、船主など関係者間で情報の共有化を図り、安全運航達成への一環として海上安全部では安全月報「Gentle Breeze」を配信しています。2006年



海上安全部 安全グループ
グループリーダー
小林正則

に発生した重大海難事故に対し、当社は安全運航管理強化策として船舶への便乗支援や安全運航支援センターの運営など、諸策を講じておりますが、安全文化醸成には様々な側面からのアプローチが必要であると考えております。例えば、海上安全部では、当社運航船の事故統計分析等も以前から行っております。これらの集計・分析手法を改善しつつ、その結果や知見を当社が運航する船舶へ伝えることによって、より本質的な事故予防と安全文化の醸成に繋がると考えております。安全運航達成に向けて、現場である船舶と安全運航管理・支援を司る海上安全部との更なるコミュニケーションをこのGentle Breezeを通じて行っています。

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5名(2007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まいります。

船内発生労災件数推移

2002年度	'03年度	'04年度	'05年度	'06年度
4件	5件	6件	1件	1件

対象：当社海上従業員

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、2006年度も2005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、専門性が要求されます。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、「元氣とやる気」、そして「臨機応変な対応ができるか」といった面から評価を行っています。

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就いたり、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コア海技者としての役割が求められています。

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

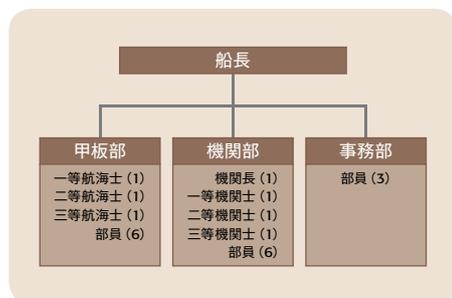


甲板部：航海計画作業風景

や稼動を担当。機関部は、本船が常に最良の状態稼動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。

本船の組織（23名配乗の場合の一例）



乗組員の教育・訓練

安全運航に乗組員の技能、経験、意識が大きく関与していることは、言うまでもありません。当社船員が乗船する船舶は300隻程度であり、当社船員の国籍は20カ国以上にまたがります。

当社では、これら船員の教育・訓練のために既に世界7ヶ国に船員研修所を開設しています。安全運航を柱とした品質管理の徹底を図ることはもちろんですが、業容の拡大に伴い、当社船員の数も増加しており、世界各地の船員研修所における教育訓練を更に強化、拡充しております。国際条約の規定による海技免状の要件に加え、乗組員の職位ごとに現場技術者として当社独自に要求する技能要件を規定し、当社船員全員に適用することとしました。また、船舶職員の資格取得を目指す士官候補生に乗船の機会を与え、船員育成と安全運航維持を具現する重要な教育施設として当社訓練専用船“Spirit of MOL”の運航も開始しました。当社の明日を担う新人船員が国籍にかかわらず“Spirit of MOL”の船上で訓練を受けることで、当社船員としての意識を醸成するとともに安全運航を支える誇りを育成していきます。



商船三井フィリピン船員学校



船員学校授業風景



機関部：ピストン抜き作業風景

乗船して感じたこと

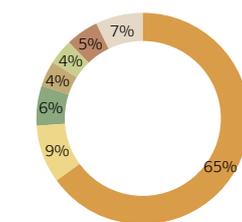
「PORT 5!」操舵号令をドキドキせずに使えるようになったのは、乗船して二航海目のときであった。また、腹の底から笑うことができたのもその頃からだったと思う。私は、2月から約4ヶ月半教育乗船させてもらった。プロとしての初乗船、ほとんどが初めての経験で自分の無能さを痛感した。先輩方に色々教わりながら仕事をし、貴重な経験の連続であった。特に感じたのが責任の大きさである。我々の仕事は船を安全運航させることなのだから。

乗船中キャプテンからこのような言葉を頂いた。「何かするときは論理的・合理的に判断していきなさい。」これは、陸上、海上問わずとても大切なことではあるまいか。この言葉を念頭に置き初心を忘れず航海士としてレベルアップし、我々船員の仕事を多くの人に知らせたい。今後、プロとして自信を持って言えるようになりたい。「私は世界を動かしています」と。



三等航海士
平野勝久

当社乗組員の国籍別の割合



■ フィリピン ■ インド ■ 欧州 ■ 日本
■ インドネシア ■ ロシア ■ その他

社会貢献活動

基本方針

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



海岸美化活動



流出油災害ボランティアリーダー養成講習会

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。社会貢献活動に対しても基本方針に基づき、積極的に活動していきます。商船三井グループは様々な形で被災地への支援活動を実施しております。世界を結ぶ当社サービス網を活用し、世界中のNPOや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、援助物資の輸送を行います。

■ 援助物資輸送および義援金活動

インドネシア・ジャワ島中部地震被災地への支援

当社/当社海外現地法人による現地援助機関への寄付

国連難民高等弁務官事務所（UNHCR）への支援

当社は、難民を支援する国連機関であるUNHCRに対し、日本UNHCR協会を通じて緊急用テントなどの物資購入のための資金援助（250万円）と深圳ードバイ（アラブ首長国連邦）間でコンテナ5本の緊急援助物資の無償輸送を支援いたしました。

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への協力

■ 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・環境保全にも取り組んでいます。

海洋観測協力

XBT（投下式水深温度計）による表層水温観測調査は、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、海洋大循環の実態を解明していくものです。当社VLCC“Kaminesan”が洋上観測を行っています。

海岸美化活動

2000年から開始し、2007年で8回目となります。藤沢市鵜沼海岸とお台場海浜公園で実施し、66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る本講習会へ社員の参加を継続支援しています。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あらためて確認しています。

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います。

タンザニアでの植林活動協力

タンザニアで植林活動を進めているNPO法人タンザニア・ポレボクラブへ、これまでに苗木2900本相当の使用済み切手やテレカなどの寄附を行いました。

■ 国際協力・海事教育

第2回「商船三井キッズ・クルーズ」の開催

海洋国家であるわが国の将来を担う子供たちに船や海洋への関心を深めてもらう機会として当社は昨年に続き「商船三井キッズ・クルーズ」を客船「にっぽん丸」で開催いたしました。このキッズ・クルーズでは、例年社員ボランティアが中心となって運営する手作りのプログラムで小学4～6年生とその保護者の方をお迎えしており、第2回では153組306名の方々が参加されました。プログラムのなかでは、船の果たしている役割や海洋の大切さを横浜市在住のイラストレーター柳原良平氏やにっぽん丸初代船長である澤山船長が講演し、子供達が楽しみながら学習できる場を提供しました。当社は、今後もこの様な取り組みを通じて海運の姿と海洋環境保全の大切さを伝えていきたいと思っています。

その他

- ・フィリピンなど各地での船員育成教育支援
- ・大連海事大学、ベトナム商船大学での「MOLクラス」の開設
- ・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・医療環境向上に取り組むピープルズ・ホープ・ジャパンへの参加
- ・WFP 国連世界食糧計画の民間協力窓口である認定NPO法人 国連WFP協会への協賛
- ・他団体への講師派遣

■ 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
- ・各地市民への船内見学会を開催
- ・クルーズ文化講演会への参加
- ・各地博物館への資料提供

商船三井フェリー（株）

- ・知床の自然環境保護に取り組む（財）知床財団への加入・支援

国際コンテナターミナル（株）

- ・小中学生、社会人等へのコンテナターミナル見学会実施

商船三井ロジスティクス（株）

- ・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。

MOL (China) Co.,Ltd.

- ・点字用紙の代用品となる古いカレンダーを盲学校に寄贈

MOL (America) Inc.

- ・NPOと協働した開発途上国向け車椅子の無償援助輸送

MOL (Asia) Ltd.

- ・香港赤十字の協力を得て事務所内で献血活動を継続実施



商船三井キッズ・クルーズ



柳原良平画伯



コンテナターミナル見学会



MOL (Asia) Ltd. 事務所内での献血活動

■ コミュニケーション

商船三井グループは事業活動やCSRの取り組みをステークホルダーの皆様にお伝えし、理解を深めていただくとともに、皆様からのご意見に対して耳を傾けていく双方向のコミュニケーション活動を基本的な姿勢としております。



「Can Doの会」、「Fresh Can Doの会」は、社長と各部署の管理職、若手社員が懇談する会。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。



環境・社会報告書



季刊誌「えちか」
顧客・一般向け、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 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。

■ 社内および商船三井グループでのコミュニケーション

さまざまな機会を捉えた各種会議の開催

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」、部長長会などの「階層別連絡会」、「Can Doの会」、「Fresh Can Doの会」、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

当社では以下のような社内報(和・英文)の発行を通じて、社内・グループの情報共有や意見交換に努めています。

- ・「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、当社運航船乗組員向け英文誌)
- ・「MOLグループ掲示板」グループ企業の役員及び従業員が閲覧可能な掲示板
- ・その他、ポータルサイト、各種掲示板(「CSR」「環境」掲示板ほか) や月刊「環境」、「Gentle Breeze」などのメールマガジン

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>)
- ・コーポレートプロフィールの発行
- ・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 会社の歩き方」ダイヤモンド社編

社外からの主たる評価(2006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参加
- ・(社)日本物流団体連合会主催「第7回 物流環境特別賞」受賞(2006年6月)

ロゴマーク

当社は2007年4月1日から新たにグループロゴマークを制定し、使用を開始しました。長年親しまれているM(エム)、O(オー)、L(エル)の3文字をモチーフとし、海を象徴した深い青を使用しています。

この新しいシンボルとともに当社は持続して成長を続ける世界の海運のトップ企業グループとして、グループ総合力の一層の強化を図り、更にグローバルな事業展開を目指します。



当社の新たな
グループロゴマーク

第三者からのご意見



一橋大学大学院商学研究科
教授 経営学博士
谷本寛治 氏

MOLでは昨年大きな海難事故が4件も続いた。乗務員の死亡、地域住民への影響、積荷の損傷、燃料油や原油の流出（沿岸地域の生態系に影響を与えることはなかったものの）など、様々なステイクホルダーに多くの影響を与えることになった。4件それぞれ直接的な原因は異なるものの、安全運航の基本が問い直された。再発防止策とその実行については、すでに様々なメディアを通して発表され本報告書でも明記されているが、今後とも継続して厳しい目でチェックされていかねばならない。

中でも「安全運航支援センター」の開設には注目したい。安全運航についてはこれまで個船毎に対応がなされてきたが、センターが常に情報を提供し支援していくシステムは期待される。もちろん最新の技術を活用しても、事故は起こりうるものである。MOLではこれまで安全運航がなされてきたため、こういった大きな事故は起こらないという思いが社内にはなかっただろうか。安全は乗務員だけの問題ではなく、全社員の意識を高め共有していかなければならない問題である。事故が起きた後のリスク管理のあり方も問われる。とくに事故に関連する情報を迅速に開示することは重要である。ネガティブ情報は会社としては出しにくいものであるが、他の業界における事故の経験からも開示の重要さは指摘される。その点今回MOLでは適時情報開示の努力がなされてきたと言える。事故情報や対策、流出した燃料油や原油の情報についても、常にプレスリリースされ、詳細がウェブ上でも開示されてきた。

ところで、私は3年前にも同報告書の第三者意見を担当した。その年は中期経営計画2004～2006年度の初年度で、「CSR・環境対策委員会」「CSR・環境室」が設置された。この間CSRという視点から全社的な取り組みについて議論が始まり、報告書もまとめられてきた。これからはCSRについて第2ステージに入っていきと思われる。その際、トップ層から現場に

至るまでどの程度社内においてCSRへの理解が広まってきたのか、振り返ることも必要であろう。また、全社的に「CSRハンドブック」を配布するだけではなく、CSR研修の実施や、さらに階層毎・部署毎に行われている様々な会合においてCSRに関する現状の課題抽出、意見交換を行うことも大切であろう。今後は社内外の声を受けとる場をつくり、それらを経営に活かしていく「ステイクホルダー・エンゲージメント」を積極的に取り入れていくことも望まれる。

中期経営計画2007～2009年度においては、質的成長のため3つのGが掲げられているが、そこにCSRが具体的にどう位置づけられ組み込まれているのかは見えにくい。また環境に関しては「環境憲章」が策定されているが、CSRについて（グループ）会社としてどのような姿勢で取り組んでいくのか、総括的な位置づけとしての「CSR憲章」などといったものが、今後明確な形で示されることも意義があると思われる。

MOLはここ数年高業績に引っ張られているが、5年後、10年後にどのような会社を目指しているのであろうか。「企業理念」をベースにし、働きがいのある会社、ステイクホルダーから支持される会社となるためには、CSRの発想は重要である。環境、社会、経済の側面からより質の高い会社を目指していくためには、トップの強いコミットメントとリーダーシップが求められる。

最後に2点示しておきたい。社会貢献については、それぞれに意義のある活動がなされているのであるが、なぜその活動なのか、そしてどのような成果が得られたのか、より具体的な説明を期待したい。環境については、環境負荷の大きな海運業ではCO₂などの排出量削減が求められている。現在示されている対策とは別に、今後の課題として、燃料の重油をより質の良いものに切り替えていくことについて、企業レベル・業界レベルで検討されることも期待したい。

ご意見をいただいて



常務執行役員
（CSR・環境対策委員会副委員長）
武藤光一

谷本先生、貴重なご意見を頂きまして真にありがとうございます。

当社では、昨年のような海難事故を二度と起こさないという決意のもと、想定されるあらゆる事故の予防的・確な対応を織り込んだ安全運航管理体制強化策を策定し、実行に移しました。「安全運航支援センター」につきましても、荒天に遭遇した本船の船長から、その支援が有用であったことが報告されるなど、成果を上げつつあります。しかし当然のことながら、一連の対策を実行したことでこれにてよしとするのでは決してありません。今後とも、安全運航を確保するために具体的な対策は何か必要か、組織・体制はどうあるべきかについて、本船の現場や安全運航本部の職員のみならず、グループの役員ならびに従業員一人一人が、常に意識して、考え、実行していきます。

当社グループの「第2ステージ」におけるCSRへの取り組みについては、社会からの信頼を得て企業価値の向上を図る上で、安全運航はもとより環境対策、コーポレートガバナンス、コンプライアンス、社会貢献などの活動につき、先生から頂いたご意見を参考にし、経営戦略の中でもわかり易く位置づけてさらなる進歩を図っていきたいと思います。

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2005年3月に参加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		本報告書での記載該当ページ
	1 ビジョンと戦略		
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	2-3、10-13
	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	2-3、12-13
	2 報告組織の概要		
	組織概要		
	2.1	報告組織の名称	1
	2.2	主な製品やサービス。それが適切な場合には、ブランド名も含む	1、8-9
	2.3	報告組織の事業構造	1、8-9
	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	1
	2.5	事業所の所在国名	1
	2.6	企業形態（法的形態）例：株式会社、有限会社など	1
	2.7	対象市場の特質	8-10
	2.8	組織規模	1、10-11
	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	9、14
	報告書の範囲		
	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）	1
	2.12	前回の報告書の発行日（該当する場合）	1
	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）と、もしあれば特定の「報告内容の範囲」	1
	報告書の概要		
	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	1、23
	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	1
	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入手できる方法（可能な場合には）	44、裏表紙
	3 統治構造とマネジメントシステム		
	構造と統治		
	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	15、16
	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）	16
	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、22
	3.6	経済・環境・社会と他の関連事項に関する各方針、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	0、2、10-17、21、37、40、42
	ステークホルダーの参画		
	3.10	ステークホルダーとの協議の手法。協議の種類別ごとに、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	17、36、38、40、44
	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	45
	統括的方針およびマネジメントシステム		
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	6-7
	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）	15、25
	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	25、39
	3.16	上流および下流部門での影響を管理するための方針とシステム	29
	3.17	自己の活動の結果、間接的に生じる経済・環境・社会的影響を管理するための報告組織としての取り組み	29
	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	10-13、22-23、29、32-33
	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	21、35
	4 GRIガイドライン対照表		
	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	GRIガイドライン対照表
	5 パフォーマンス指標		
	統合指標		
	全体系的指標	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	8-9
	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、または売上高一単位当たりの排出量）	25-26
	経済的パフォーマンス指標		
	直接的な影響		
	必須指標		
	顧客		
	EC1	金銭的フロー指標：総売上げ	1、10
	環境パフォーマンス指標		
	必須指標		
	原材料		
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	24
	エネルギー		
原則8	EN3	直接的エネルギー使用量	24
	水		
原則8	EN5	水の総使用量	24
	生物多様性		
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、31
	放出物、排出物および廃棄物		
原則8	EN8	温室効果ガス排出量（CO ₂ 、CH ₄ 、N ₂ O、HFCs、PFCs、SF ₆ ）	24、25
原則8	EN10	NO _x 、SO _x 、その他の重要な放出物（タイプ別）	24、26
原則8	EN11	種類別と処理方法別の廃棄物総量	24
原則8	EN13	化学物質、石油および燃料の重大な漏出について、全件数と漏出量	4-5

	製品とサービス		
原則8	EN14	主要製品およびサービスの主な環境影響	25-31
	任意指標		
	エネルギー		
原則9	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	27
	輸送		
	EN34	物流を目的とした輸送に関する重要な環境影響	25-26、28-31
	その他全般		
	EN35	種類別の環境に対する総支出	23
	社会的パフォーマンス指標		
	【労働慣行と公正な労働条件】		
	必須指標		
	雇用		
	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	1、39、41
	安全衛生		
	LA6	経営陣と労働者代表からなる公式の合同安全衛生委員会の記述と、この様な委員会が対象としている従業員の割合	39
	LA7	一般的な疾病、病欠、欠勤率、および業務上の死亡者数（下請け従業員を含む）	40
	人種多様性と機会均等		
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	37-41
原則6	LA11	上級管理職および企業統治機関（取締役会を含む）の構成。男女比率及びその他、多様性を示す文化的に適切な指標を含む	16
	任意指標		
	雇用		
	LA12	従業員に対する法定以上の福利厚生	39-40
	教育研修		
	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	37-39、41
	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	37-38
	【人権】		
	必須指標		
	方針とマネジメント		
原則1	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）	12-17、38
	差別対策		
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も含む）	12-17、38
	組合結成と団体交渉の自由		
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
	児童労働		
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も含む）の記述	14-15
	強制・義務労働		
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も含む）の記述。ILO条約第29条第2項を参照	14-15
	任意指標		
	方針とマネジメント		
	HR8	業務上の人権問題の全側面に関する方針と手順についての従業員研修：訓練形態、研修参加者数、平均研修期間を含めること	38
	懲罰慣行		
	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	17
	HR10	報復防止措置と、実効的な秘密保持・苦情処理システムの記述（人権への影響を含むが、それに限定されない）	17
	【社会】		
	必須指標		
	贈収賄と汚職		
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	14-17
	任意指標		
	地域社会		
	SO4	社会的、倫理、環境パフォーマンスに関する表彰	36、44
	競争と価格設定		
	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	16-17
	【製品責任】		
	必須指標		
	プライバシーの尊重		
	PR3	消費者のプライバシー保護に関する、方針、手順/マネジメントシステム、遵守システムの記述	16-17

“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。



MOL
商船三井

<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
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%大豆油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



商船三井グループ 「環境・社会報告書2007」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2007」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）

トップコミットメント	2006年度の海難事故報告と安全運航に向けた取り組み	
安全運航の原点に立ち返る・再発防止のために	総合海運企業としての使命	中期経営計画
CSR取り組み実績ならびに2007年度目標	当社グループのCSR活動の現状	CSRへの取り組み
コーポレート・ガバナンスとコンプライアンス	安全運航体制の更なる強化へ	環境経営
商船三井グループの環境負荷	地球温暖化防止・大気保全への取り組み	海洋環境保全への取り組み
環境技術への取り組み	2006年度環境目標実績・評価と中期環境目標及び2007年度目標	
グループ会社での取り組み	株主・投資家の皆様とのより良い関係を目指して	
陸上従業員への配慮	海上従業員への配慮	社会貢献活動
コミュニケーション	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