

商船三井の経営基盤

コーポレート・ガバナンスと企業の社会的責任

目次

page 50	取締役、監査役、執行役員
page 52	コーポレート・ガバナンス
52	商船三井の考え方、経営改革、及びその効果／アカウンタビリティ（説明責任）
53	役員報酬／コンプライアンス
54	社外取締役からのメッセージ
55	内部統制報告書
page 56	企業の社会的責任（CSR）
56	商船三井の考えるCSR／行動基準
57	安全運航の取り組み／船員訓練
58	環境保全
59	社会貢献活動／外部評価
page 60	特集：商船三井の環境技術 船舶維新

取締役、監査役、執行役員

(2010年6月22日現在)

監査役

常勤監査役
溝下 和正

常勤監査役
成田 純一

監査役
堀田 健介
(グリーンヒル・ジャパン株式会社 代表取締役
役会長)

監査役
飯島 澄雄
(弁護士、東京虎ノ門法律事務所)

執行役員

会長
芦田 昭充

副会長
薬師寺 正和

社長
武藤 光一

副社長執行役員
青木 陽一
(全般社長補佐(主に管理部門、技術部、LNG船部)、
人事部、グループ事業部、関西地区担当)

専務執行役員
安岡 正文
(鉄鋼原料船部、不定期船部)

専務執行役員
穴戸 敏孝
(自動車船部)

専務執行役員
田中 宏
(営業調査室、専用船部)

専務執行役員
佐藤 和弘
(LNG船部、エム・オー・エル・エルエヌジー輸送
株式会社)

専務執行役員
平塚 惣一
(人事部、海上安全部、エム・オー・エル・シップマネー
ジメント株式会社、商船三井タンカー管理株式会社、
エム・オー・エル・エルエヌジー輸送株式会社、安全運航
担当)

常務執行役員
渡辺 律夫
(油送船部、商船三井タンカー管理株式会社)

常務執行役員
横田 健二
(技術部)



常務執行役員
倉内 隆
(自動車船部)

常務執行役員
山口 誠
(不定期船部、ドライバルク船スーパーバイジング室)

常務執行役員
永田 健一
(鉄鋼原料船部)

常務執行役員
湊 哲哉
(株式会社MOL JAPAN 代表取締役社長、
定航マーケティング担当)

常務執行役員
青砥 修吾
(総務部、財務部、経理部、IR室)

常務執行役員
池田 潤一郎
(定航部)

執行役員
中井 和則
(油送船部担当補佐)

執行役員
田邊 昌宏
(MOL (Europe) B.V. Managing Director)

執行役員
高橋 静夫
(内部監査室、秘書室、経営企画部、広報室、
商船三井システムズ株式会社)

執行役員
根本 正昭
(海上安全部担当補佐、商船三井タンカー管理株式会社
担当補佐、エム・オー・エル・エルエヌジー輸送株式会社
担当補佐)

執行役員
吉田 清隆
(技術部長 委嘱)

執行役員
八田 宏和
(人事部長 委嘱)

執行役員
中島 正歳
(不定期船部長 委嘱)

執行役員
橋本 剛
(LNG 船部長 委嘱)

執行役員
福本 博行
(自動車船部長 委嘱)

執行役員
西尾 哲郎
(専用船部長 委嘱)

執行役員
小西 俊哉
(定航部長 委嘱)

取締役

写真左から右へ

- A. 安岡 正文
取締役
- B. 武藤 光一
代表取締役
- C. 葉師寺 正和
代表取締役
- D. 青木 陽一
代表取締役
- E. 芦田 昭充
代表取締役
取締役会長
- F. 穴戸 敏孝
取締役
- G. 渡辺 律夫
取締役
- H. 榊原 定征
取締役
(東レ株式会社 代表取締役 社長)
- I. 小島 邦夫
取締役
(日本証券金融株式会社 顧問)
- J. 小村 武
取締役
(東京海上日動火災保険株式会社
顧問)

A. B. C. D. E. F. G. H. I. J.



コーポレート・ガバナンス

商船三井の考え方、経営改革、及びその効果

当社のコーポレート・ガバナンスの基本理念は、2001年3月に制定した企業理念に、「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」と、要約されています。

この理念を実現するために、当社に最も適していると考えられるコーポレート・ガバナンスの体制を構築すべく、「社外取締役の招聘」、「経営と業務執行の分離」、「説明責任」、「リスク管理とコンプライアンス」を柱とする一連の経営改革を以下の通り実施してきました。

1997	監査役4名中、社外監査役を1名から2名に
1998	ジョージ・ハヤシ氏(元APL会長)を役員待遇で招聘(船舶法改正を得て、1999年に取締役副社長に就任)
2000	経営組織の改革: 1. 執行役員制度導入 2. 常務会廃止・経営会議新設(出席メンバーは21名→10名) 3. 取締役会改革(最高意思決定機関・業務執行の監督機関としての位置付け)と取締役の削減(28名→12名) 4. 社外取締役2名を招聘 5. 経営ビジョン会議設立 IR室設立 集中日を避けた株主総会開催の開始
2001	グループ企業理念の制定 社外取締役1名を新たに招聘(合計3名に) コンプライアンス規程制定、コンプライアンス委員会設置
2002	経営組織の改革(第2段階): 取締役会の基本戦略制定機能、リスクマネジメント・モニタリング機能を一層強化する一方、業務執行段階での意思決定をさらに迅速化。 1. 取締役会を3部構成に([1]決議事項の審議、[2]業務執行上の報告、[3]戦略・ビジョン討議) 2. 取締役会への付議事項の絞り込みと見直し 3. 業務執行に関する経営会議への授權範囲の拡大
2006	新会社法施行を受け、内部統制システム構築の基本方針策定

最近の取り組み	
2006年6月	金融商品取引法施行を受け、経営企画部内に「内部統制推進室」を設置。
2007年度	同法に基づく財務報告の適正性確保のための内部統制システムの整備・構築を推進。
2008年度	同年度より金融商品取引法が求める財務報告に係る内部統制の経営者評価を通じ、内部監査室の監査及びその結果に基づく助言によりグループ全体の内部統制の向上に努めている。
2009年度	財務報告に係る内部統制が有効であると判断した旨の経営者評価を記載した内部統制報告書を関東財務局に提出。
2009年度における取締役会等開催回数 取締役会、経営会議、同下部機構各委員会の開催回数を、右ページの「当社のコーポレート・ガバナンス体制」図の中に示しました。	

当社のコーポレート・ガバナンス体制は、右ページに示した図の通りです。

コーポレート・ガバナンスの真価は、その枠組み・組織そのものによってではなく、それが実際に機能しているかによって問われると当社は考えます。上記のように構築された枠組みが、当社においては例えば以下のような形で機能しています。

1. 船舶建造計画などの大型投資案件は、初期の基本方針策定の段階から取締役会に諮り、社外取締役を含む10名の取締役により、広く大きな視野で様々な角度からの徹底した検討・議論

を経て、その是非が決議されます。こうして承認された「基本方針」の範囲内での業務執行を、社長以下の執行役員に権限委譲することによって、個々の案件については意思決定の迅速化がもたらされています。当社が時機と船種を的確に捉えた船隊整備を行い得た大きな理由の一つが、ここにあります。

2. 当社の取締役会のもう一つの大きな特長は、「戦略・ビジョン討議」です。これは、経営戦略や長期ビジョン、あるいは経営全般に関わるテーマを毎回一つ取り上げ、社外取締役・社外監査役を交えて自由な意見交換を行うもので、取締役会を大いに活発かつ有意義なものとし、株主の立場に立った経営にも役立っています。
3. 当社の取締役会が当社と利害関係のない完全に独立した3名の社外取締役を含む10名から構成されるのと同様に、会社法上の監督機能を担う監査役も、4名中2名が当社と利害関係のない完全に独立した社外監査役となっています。企業内における監査システムの重要性がますます問われる中、監査役が経営・執行からの独立性を確保していることは言うまでもありません。当社の監査役は、コーポレート・ガバナンスの実効をあげるために、内部監査室との協力や会計監査人との連携強化を図っています。また、広くグループ全体のガバナンス、コンプライアンスの強化にも取り組んでいます。

アカウンタビリティ(説明責任)

当社は、企業・財務情報の適時・的確な開示をコーポレート・ガバナンスの重要課題と認識し、株主・投資家への説明責任を果たすとともに、その声を経営にフィードバックするよう努めています。

当社のIR活動の特徴は経営トップが率先してその任に当たっていることで、2009年度においても、「将来戦略は社長自らが直接語りかけるべきもの」との信念のもと、四半期毎の決算説明会の全て、及び国内外での投資家とのミーティングに積極的に出席しました。また当社は、国内外を問わず公平開示に留意しており、四半期毎の決算発表に当たっては、東京証券取引所のTDnet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、また同日中に、登録されている海外投資家にこれらの資料をメールで発信しています。

このような活動が評価され、当社は2005年度、日本インベスター・リレーションズ協議会(JIRA)の「IR優良企業大賞」(「優良企業賞」3回目の受賞企業に授与)、2008年「優良企業賞」を受賞、2009年度には東京証券取引所による「ディスクロージャー表彰」を受賞しました。また、機関投資家を選ぶ「日経アニュアルレポートアワード」において、当社アニュアルレポートはその積極的な開示姿勢が評価され、最優秀賞を1回、優秀賞を3回受賞しています。

説明責任の履行は、経営・財務情報のみに留まりません。2006年度に起きた重大海難事故に当たり、当社は事故の発生直後からその経緯を詳細に開示し、プレスリリースの数は4件合計で25本に及びました。事故は当社にとり痛恨の出来事でしたが、それによって直接的あるいは間接的に影響を受ける可能性がある人々に対し事実を公表することは、当社の責務であると考えたからです。事故は繰り返してはいけませんが、ネガティブな情報であっても開示する姿勢は、今後とも貫いていきたいと考えます。

役員報酬

当社の役員報酬は、社外取締役を含む取締役会での検討と決議を経て決定されています。2009年度における当社の役員報酬は下表の通りです。

当社は、株主の視点に立った企業経営を促進するため、全ての取締役・執行役員、部室店長などの幹部従業員、及び連結子会社社長に対し、ストックオプションを付与しています。

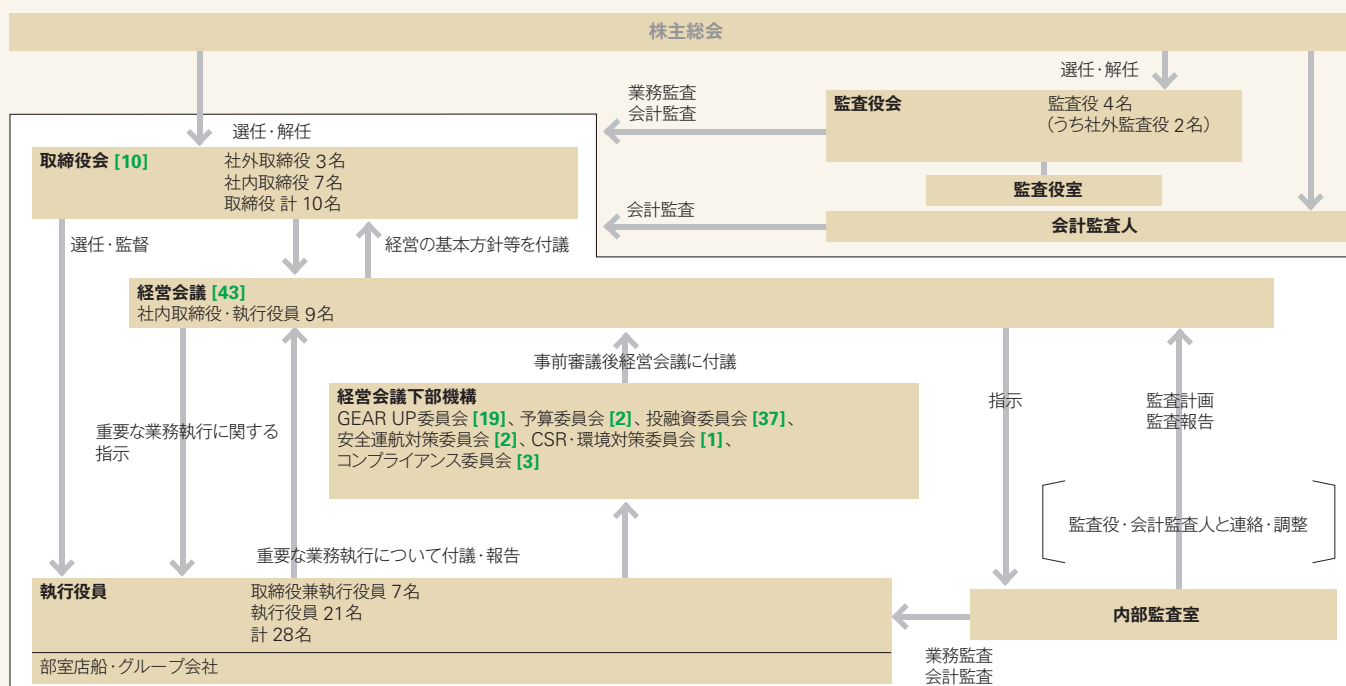
コンプライアンス

当社は、コンプライアンスを幅広く企業の社会的責任を果たすものと位置付けていますが、法令遵守がその基本にあることは言を俟ちません。

その徹底を図り、違反行為についての処置を決定する目的でコンプライアンス規程を定め、副会長を委員長とするコンプライアンス委員会を設置、各部室店で任命されるコンプライアンスオフィサーは、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する任を負います。また、これら部室店から独立した組織である内部監査室は、コンプライアンスに関する相談・通報窓口の任に当たるとともに、違反行為について適宜監査を実施し、結果をコンプライアンス委員会に報告します。

当社は、会計監査人と健全な関係を維持するように努めています。2009年度における当社の監査報酬は下表の通りです。

当社のコーポレート・ガバナンス体制 (2010年6月22日現在)



取締役会・経営会議・同下部機構各委員会について、[]内に2009年度における開催回数実績を示しました。

役員報酬の内容

	対象となる 役員の員数 (人)	報酬額の総額 (百万円)	米国ドル換算 (千米ドル)
取締役 (社外取締役を除く)	11	¥516	\$5,552
監査役 (社外監査役を除く)	3	84	902
社内役員	5	50	547

監査報酬の内容

	米国ドル換算 (百万円)	米国ドル換算 (千米ドル)
監査証明に係る報酬	¥125	\$1,346
その他の監査に係る報酬	23	244
計	¥148	\$1,590

社外取締役からのメッセージ

—信頼と透明性の企業文化—

私は過去に、税関の仕事や船舶金融を通じて海運に多少なりとも関わった経験がありましたが、実際に海運会社の中に身を置くと、紙の資料だけでは伝わってこないリアルな物流が体感でき、海運業が実にダイナミックなビジネスであることに驚かされます。

そうした当社の取締役会では、大変闊達で透明性の高い議論が行われています。重要なテーマは時間をかけてとことん議論が尽くされ、その過程ではネガティブな情報や失敗事例も俎上に載せられます。こうしたオープンな議論が行えるのは、役員同士が強い信頼関係で結び付き、一つの目標に向かってまとまっているからです。私はこの信頼関係こそがコーポレート・ガバナンスの最も重要な要素であると考えています。

取締役だけでなく、重大な意思決定の場面における執行役員の責任感ある態度や、社員一人一人の仕事への取り組み姿勢を見ていると、取締役会で見出せるような信頼関係が当社の企業文化として全社員に行きわたっていると感じます。最近、当社は安全運航・財務体質を含めた総合的な信用力を理由に顧客から選ばれることが多くなっていますが、この「信用力」の源泉は、信頼と透明性に裏付けられた「企業文化」と、それを受け継ぐ「人材」にあると思います。

当社の強さを端的に表現するなら、「選択と集中」に成功したということです。これには相当の勇気と決断を必要としますが、信頼と透明性の企業文化が成功の土壌となりました。そして、成功にも安住せず、常に警戒を怠らないことも当社の特色です。2003年以降、当社は未曾有の好況を享受しましたが、その間にあっても、過去の歴史や経験を忘れず、営々と財務体質の強化を続けてきたことが、リーマンショック後の短期間かつ大幅な船隊縮小（逆櫓作戦）を可能とし、利益の悪化に歯止めをかけました。

今後の世界経済はますます不透明性を増していくものと考えます。そのため私は経営陣に対して常に複数のシナリオの必要性を訴えてきました。武藤新社長の体制下で実施される、新しい中期経営計画「GEAR UP! MOL」においても、過去の経験を生かして、多様な世界経済状況を想定した複数の経営シナリオが財務的検証を伴って準備されており、その点を取締役として高く評価しています。

社外取締役として、当社経営陣に対し遠慮なく苦言を呈することも私の務めではありますが、そればかりでなく、当社外で得た私自身の知見を生かして、当社経営の効率性向上に貢献したいと考えています。



小村 武
取締役

内部統制報告書

財務報告に係る内部統制の基本的枠組みに関する事項

当社代表取締役社長執行役員武藤光一は、当社の財務報告に係る内部統制の整備及び運用に責任を有しており、企業会計審議会の公表した「財務報告に係る内部統制の評価及び監査の基準並びに財務報告に係る内部統制の評価及び監査に関する実施基準の設定について(意見書)」に示されている内部統制の基本的枠組みに準拠して、財務報告に係る内部統制を整備及び運用しております。

なお、内部統制は、内部統制の各基本的要素が有機的に結びつき、一体となって機能することで、その目的を合理的な範囲で達成しようとするものであります。このため、財務報告に係る内部統制により財務報告の虚偽の記載を完全には防止又は発見することができない可能性があります。

評価の範囲、基準日及び評価手続に関する事項

財務報告に係る内部統制の評価は、当連結会計年度の末日である平成22年3月31日を基準日として行われており、評価に当たっては、わが国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠しました。

本評価においては、連結ベースでの財務報告全体に重要な影響を及ぼす内部統制(全社的な内部統制)の評価を行った上で、その結果を踏まえて、評価対象とする業務プロセスを選定しております。当該業務プロセスの評価においては、選定された業務プロセスを分析した上で、財務報告の信頼性に重要な影響を及ぼす統制上の要点を識別し、当該統制上の要点について整備及び運用状況を評価することによって、内部統制の有効性に関する評価を行いました。

財務報告に係る内部統制の評価の範囲は、当社並びに連結子会社及び持分法適用会社について、財務報告の信頼性に及ぼす影響の重要性の観点から必要な範囲を決定しました。財務報告の信頼性に及ぼす影響の重要性は、金額的及び質的影響の重要性を考慮して決定しており、当社並びに連結子会社22社及び持分法適用会社2社を対象として行った全社的な内部統制の評価結果を踏まえ、業務プロセスに係る内部統制の評価範囲を合理的に決定しました。

業務プロセスに係る内部統制の評価範囲については、各事業拠点の当連結会計年度の売上高(連結会社間取引消去後)の金額が高い拠点から合算していき、当連結会計年度の連結売上高の概ね2/3に達している当社の不定期専用船事業、コンテナ船事業の2事業拠点を「重要な事業拠点」としました。選定した重要な事業拠点においては、企業の事業目的に大きく関わる勘定科目として売上高、営業未収金、及び売上原価の内、運航費・借船料に至る業務プロセスを評価の対象としました。さらに、選定した重要な事業拠点にかかわらず、それ以外の事業拠点をも含めた範囲について、重要な虚偽記載の発生可能性が高く、見積りや予測を伴う重要な勘定科目に係る業務プロセスやリスクが大きい取引を行っている事業又は業務に係る業務プロセスを財務報告への影響を勘案して重要性の大きい業務プロセスとして評価対象に追加しております。

評価結果に関する事項

上記の評価の結果、当連結会計年度末日時点において、当社の財務報告に係る内部統制は有効であると判断いたしました。

付記事項

該当事項はありません。

特記事項

該当事項はありません。

企業の社会的責任 (CSR)

商船三井の考えるCSR

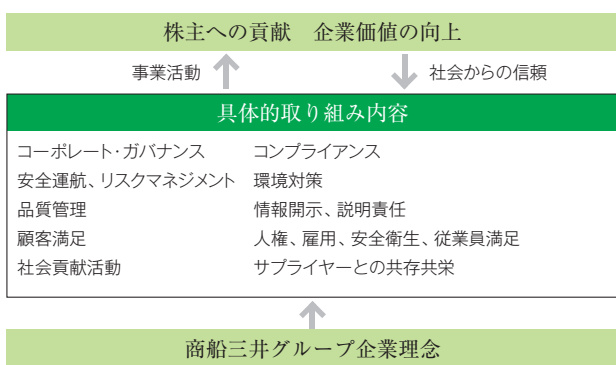
「企業の社会的責任」(Corporate Social Responsibility = CSR)の本質は、企業が、社会・環境・人権等に十分配慮した事業活動を行うことにより、社会とともに持続的な発展を目指していくことにあると考えます。言うまでもなく企業は「社会」の一員であり、「社会」からの信頼を失えば事業活動は立ち行かなくなるからです。

当社は社会性の高い外航海運業を営んでいますが、125年の長きにわたり事業を継続発展させることができたのは、創業以来、現代のCSRにも通じる経営方針をもって事業活動を行い、顧客・株主・ビジネスパートナー・地域社会など様々なステークホルダー（利害関係者）から支持され、信頼を得てきた結果であるとと言えます。近年においても、当社はいち早くグループ企業理念を制定し、コーポレート・ガバナンスやコンプライアンス、環境対策にも積極的に取り組んできました。

さらに2004年6月、CSRへの取り組みを一層強化すべく、従来の「環境対策委員会」を、当社グループのCSRに関わる事項の検討・審議をも行う「CSR・環境対策委員会」へと改組、同時に本委員会の事務局業務並びにグループ全体のCSR推進を行う組織として経営企画部内に「CSR・環境室」を設置しました。

CSR・環境室は、当社のCSR活動を下のチャートのように位置付け、毎年、各項目毎に目標を設定してその実現に努めています。

商船三井グループのCSR概略図



行動基準

当社「行動基準」は、当社役職員が守るべき行動の基準として以下の項目を掲げ、その内容を詳述しています。

1. 法令等の遵守及び善管注意義務
2. 人権の尊重及び差別・ハラスメントの禁止
3. 守秘義務の遵守、知的財産権の尊重
4. 公私の峻別及び利益相反行為の禁止
5. 反社会的勢力との対決
6. 社会的責任の遂行
7. 安全・環境保全の徹底
8. 法令・社会規範に則った顧客・取引先との関係の構築
9. 役員及び管理職による指導・監督
10. 報告・相談及び処分

2005年3月、当社は、国連が提唱する「グローバル・コンパクト」に参加しました。グローバル・コンパクトは、1999年に国連のコフィー・アナン事務総長が提唱し、翌2000年7月に正式発足したもので、参加企業が「人権・労働・環境・腐敗防止」の4分野にわたる10原則を支持・実践することを求めています。当社は「行動基準」と共通の理念を持つグローバル・コンパクトに参加することにより、その理念の実現に向けて取り組んでいくことを内外に宣言しました。



安全運航の取り組み

安全運航支援センターによる運航船への24時間支援体制

2007年2月に東京本社ビル内に開設して以来、24時間365日制で船長経験者が常駐し、気象・海象情報から治安情報に至るまで、安全な航海に必要となる情報をタイムリーに本船に提供できるよう万全の体制を整えています。当社の安全運航水準維持・向上を支える指令基地として、輸送最前線への強力なサポートを継続してまいります。

充実したシミュレーター訓練—事故の予防に万全を期す

当社は最新鋭の操船シミュレーターやLNG船の貨物取り扱いシミュレーターを世界各地のトレーニングセンターに完備し、当社が長年の運航経験から得たノウハウをもとに作成した独自のシナリオに基づき、船舶が直面する状況を忠実に再現するプログラムを用いた訓練を行っています。特に、LNG船用訓練では従来は単一だった履修コースを、船員の習熟度別に細分化することで、内容の詳細化と履修者の意欲を高める動機付けを行い、安全運航向上に直結する構成としています。

安全運航の“見える化”を—客観的指標により安全運航を確実に

「Gear Up! MOL」では、安全に関する客観的指標*を用いながら、当社の安全運航を支える具体的な事故防止体制と実施過程の“見える化”を図ります。安全運航は、現場での地道な作業の積み重ねによって達成させるものであり、これらを外部（顧客・社会）に分かり易く伝えることは簡単ではありません。しかしながら、当社は、近年特に高まりつつある、油送船・LNG船における安全運航への社会的要請に対応すべく、安全運航に対する取り組みを数値化し、積極的に対外発信してまいります。

*安全に関する客観的指標としては、LTIF: Lost time injury frequency rates (100万延べ実労働時間当たりの労災傷病者数)や、TMSA: Tanker Management & Self Assessment (石油会社国際海事評議会(OCIMF)が纏めたガイドライン)があります。

世界最高水準の安全運航を追求

安全運航に対する取り組みが顧客と社会から評価され、その信頼を得ることが、当社事業の発展には不可欠です。2006年の重大海難事故の反省と教訓を風化させることなく、当社グループの社員一人ひとりが、「安全に責任を持つ」との決意を新たにし、「世界最高水準の安全運航」を目指して、安全対策と品質の着実な改善にグループをあげて取り組み、当社企業理念の一つである「安全運航を徹底し、海洋・地球環境の保全に努める」を実現します。

安全運航を確かなものに—当社の特色ある船員訓練

新中期経営計画「Gear Up! MOL」期間で、当社運航船は1,050隻に拡大する見込みです(2013年3月末)。こうした船隊の拡大に伴って、乗船する船員の数も増加していきますので、当社の求める安全運航水準を満たす優秀な船員を安定的に確保していくことが重要な課題です。

訓練船の運航

当社は、民間海運会社としては世界で唯一、訓練船(Spirit of MOL)を独自保有・運航し、当社の将来の船員を育成しています。数カ国の職員候補生180名が同時に乗船し、集中的に訓練を受けています。豊富な経験を有する専任教官により、高度かつ体系的な教育を実施するとともに、船上で多国籍の仲間と共同生活を行うことで、当社社員としての誇りや連帯感、そして高いシーマンシップを備えたMOL船員が育っていきます。

On The Job Trainingインストラクター制の充実

安全運航のための訓練は、様々な機会を捉えて実施しています。特に、当社独自の取り組みの一つとしてはOJT(On the Job Training)インストラクター制度があげられます。この制度では、日々の業務を遂行している当社運航船上で、経験豊かな船長・機関長がインストラクターとして船員に直接指導を行い、当社が培ってきた海技知識、安全に対する理念・精神を伝承することを主眼としています。現場で集中的に実践指導を行うことで、マニュアルだけでは伝え切れない知識・経験を伝え、当社グループの船員としての安全意識を育てていきます。

根本 正昭
執行役員



環境保全

環境マネジメントシステム及び外部認証

当社は二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、環境負荷の削減をはじ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、全ての運航船舶(ただし契約期間1年以下の短期傭船は除く)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。



環境マネジメント国際規格「ISO 14001」の証書(DNV=DET NORISKE VERITAS ノルウェー船級協会による認証)

グループ環境目標制度:当社はまた、主要国内グループ会社60社及び海外現地法人16社を対象に「グループ環境目標制度」を運用し、グループをあげた環境保全活動に取り組んでいます。また、国土交通省が推進する環境認証制度「グリーン経営」にも積極的に取り組んでおり、16社のグループ会社がこれを取得しました。

地球温暖化防止・大気保全への取り組み

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)、酸性雨や大気汚染の原因となる窒素酸化物(NO_x)、硫黄酸化物(SO_x)、煤煙などが排出されます。当社は、事業活動による大気への環境負荷を十分に自覚し、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。

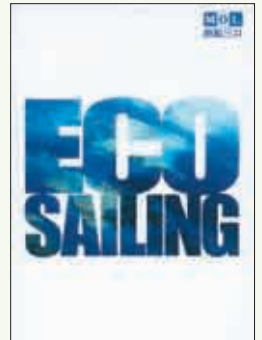
環境技術:当社は船舶を対象に様々な研究開発・技術革新に取り組んでいます。(詳しくは→P.60~61「特集:商船三井の環境技術 船舶維新」)

船舶の大型化による輸送効率の向上:当社は、船型の大型化や推進性能の改善が海運業界として世界的に増加する輸送需要に応える社会的責務と、地球温暖化防止との両立を図る有効な手段の一つと考えています。2007年12月に竣工した世界最大級の鉄鉱石専用船「BRASIL MARU」(載貨重量

約32万トン)は、その推進性能に優れた超大型船型と高い推進効率のプロペラなどの省エネ設計によって、(社)日本船舶海洋工学会が選考する「シップ・オブ・ザ・イヤー2007」に選ばれています。

「ECO SAILING(エコセーリング)」

の徹底:当社では、燃料削減と環境負荷低減に取り組む省エネ推進の考え方を「ECO SAILING」と呼んで、運航の際に徹底しています。具体的には、①減速運航の適切な実施、②気象・海象の予測、③最適航路の選定、④船の浸水表面積の軽減、⑤機器類の運用・保守の最適化、⑥省エネ船型の開発、⑦PBCF*の装着などの対策を実施しています。



*PBCF: 船を推進する上でエネルギーロスとなる渦(ハブ渦)を効率的に回収する目的で、船のプロペラ軸の後端部(ボス・キャップ)に同じ翼数のフィンを取り付ける当社独自の技術です。

モーダルシフト:日本におけるCO₂排出量の約2割は運輸部門が占めており、その削減のため国土交通省及び関係省庁は「環境負荷の少ない交通体系の構築」を掲げ、「モーダルシフト」と言われる鉄道・船舶など環境負荷の小さい輸送モードの利用を促進しています。当社グループは、わが国最大規模のフェリー・内航サービスの提供を通じて、モーダルシフトに積極的に対応しています。

エコ・ターミナル:当社並びに当社グループ会社の国際コンテナターミナル(株)(TICT)は、2007年3月、東京港大井コンテナターミナルにおいて太陽光発電設備の稼働を開始しました。ターミナル内のゲート棟・洗車棟の屋上に太陽光発電パネル1,200枚を設置、民間施設では都内最大規模となる約200キロワットの発電容量は、一般家庭約60世帯分の年間電力使用量に相当します。

海洋環境保全への取り組み

当社は、安全運航の徹底により、海難事故による海洋汚染防止に努めるとともに、生物多様性にも配慮し、事業活動の場であり世界万人の共有財産である海洋の環境保全への取り組みを積極的に推進していきます。

タンカーのダブルハル化:

当社は、タンカーの座礁や衝突による原油の貨物流出を防止すべく、ダブルハル(二重船殻)構造のタンカーの船隊整備を積極的に推進し、全原油タンカーとプロダクトタンカーのダブルハル化を完了しています。



ダブルハル構造

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、解撤(スクラップ)を行う必要がありますが、アジアの一部の国々では解撤時の労働者の安全や環境対策が疎かであるとして問題となっていました。当社は、2009年5月に採択されたシップリサイクル条約の発効に備えインベントリーリストの作成に取り組むとともに、解撤を前提として売船を行う際には、解撤ヤードがISO14001(もしくはそ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・労働安全に十分配慮しているかなどの点を確認しています。

この他にも、海洋汚染防止条約をはじめとする内外の関連法規制に基づき、油濁防止並びに廃油やビルジ(油分など含む汚水)の適正処理に関する厳しい運用規則を設け、また、船底防汚塗料やバラスト水の使用に際しても、環境負荷軽減を十分に配慮しています。

社会貢献活動

当社は海運という事業領域に根ざした、継続性のある活動を行うことを社会貢献の基本方針としてきました。今後は、この方針を受け継ぎつつ、国連ミレニアム開発目標への貢献、生物多様性・自然保護への貢献、所在する地域社会への貢献など、社会的課題の解決に役立つことを意識しつつ活動に取り組んでいきたいと考えています。

移動図書館車の海上輸送に協力: 2009年10月、当社は南アフリカ共和国向け中古移動図書館車12台の海上輸送に協力しました。同国教育省が推進する識字力向上計画の一環としてNPO法人Sapesi-Japan(南アフリカ初等教育支援の会)が取り組んでいるプロジェクトに協力したもので、移動図書館車は、同国内に点在する図書室の無い小学校・中学校を回り、学生や教員に本の貸し出しを行います。

災害援助: 2009年9月にフィリピン・ルソン島を襲った台風、2010年1月、2月、4月にそれぞれハイチ、チリ、中国青海省を襲った地震に際し、当社は被災地への緊急援助と復興支援のため義援金の寄付を行いました。また、在メルボルン・チリ総領事の依頼を受け、在豪チリ人コミュニティがチリに送る病院用ベッド等の援助物資(40フィートコンテナ4本分)を無償で輸送しました。

外部評価

Dow Jones Sustainability Indexes (DJSI)に継続組み入れ

当社は、長期にわたり持続的な成長を期待される会社として、環境対策、社会性、IR活動が高く評価され、2003年からDJSIに組み入れられています。2009年9月にも継続採用が決まりました。



FTSE4Good Global Indexに継続組み入れ

当社は、フィナンシャル・タイムズとロンドン証券取引所の合弁会社であるFTSE社の代表的指標の一つ、社会的責任投資指数「FTSE4Good Global Index」に2003年から組み入れられています。2010年5月にも継続採用が決まりました。



MS-SRI(モーニングスター社会的責任投資株価指数)に継続組み入れ

当社は、モーニングスター(株)が日本の上場企業の中から社会性に優れた企業と評価する150社を選定し、その株価を指数化した日本国内初の社会的責任投資株価指数であるMS-SRIに、2003年から組み入れられています。2009年9月にも継続採用が決まりました。



CSR・環境に関する当社グループの取り組みについては、当社「環境・社会報告書」をご参照ください。
URL: <http://www.mol.co.jp/csr-j>

船舶維新

「船舶維新」プロジェクトは、「どんな経済環境にあっても、企業の成長持続と地球環境保護の両立を目指す当社の、歴史に裏付けられた技術革新」をもとに、近い将来技術的に実現可能な次世代船を構想し、推進するプロジェクトです。



ISHINに込められた意味

維新から名づけたこの船名には、「Innovations in Sustainability backed by Historically Proven, Integrated Technologies」と、「どんな経済環境にあっても、企業の成長持続と地球環境保護との両立を目指す当社の、歴史に裏付けられた技術革新」との意味を込めています。

なぜ、商船三井が、船の技術にこだわるのか。それはお客様からお預かりした荷物を、安全に安定的に、そして地球環境を守りながら輸送することを目指しているからです。

現在、環境負荷の低減や高騰する燃料価格への対策を目的に、船舶の設計や運用の面で様々な技術の導入が検討されています。これは過去から、商船三井にとって当然の使命として、持続的に行われてきた努力であり、だからこそ、商船三井の船には、革新的な取り組みが多く存在します。

革新にこだわり、堅実に、常に時代の一步先を行く船を考え、発信してきました。「船舶維新」でも、今までの革新的な取り組みの集大成として、現在、商船三井が考える実現可能な船を描いています。

海運会社が経営という目線を持って、今ある技術を持ってどこまで環境問題に対応した船舶で安全運航できるかということに果敢に取り組んでいるのです。

近い将来、技術的に実用可能な次世代船の第一弾は、環境負荷軽減型の自動車船「ISHIN-I」です。上甲板のほぼ全面に太陽光パネルを設置して大容量リチウム電池に蓄電し自然エネルギーを利用する技術や、ディーゼル機関と電動推進機関を組み合わせたハイブリッド二重反転プロペラ推進システム、風圧抵抗を低減するためのフォルムの進化形など、様々な技術を組み合わせ、高い次元で省エネ／経済性能と環境性能を両立する構想です。

ISHIN-Iの2大特長

1. 港内航行及び荷役中、自然エネルギー利用によりゼロエミッションを実現
2. 大洋航行中CO₂排出量50%削減*

*船体を大型化した場合、当社旧船型(小型乗用車6,400台積み自動車専用船)単位数当たりとの比較

ISHIN-I



“船舶維新”ホームページ

下記URLをご参照ください。

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



第二弾は、次世代の貨物・旅客輸送を担う環境負荷低減型のフェリー「ISHIN-II」です。環境に配慮した輸送手段であるフェリーは、モーダルシフトの担い手として重要な役割を持っています。「ISHIN-II」は、クリーンエネルギーのLNGを燃料に使用することでCO₂、SO_x、NO_x、PM(煤塵などの微粒子)の排出量を大幅に削減できるほか、停泊中の陸上電力利用により環境負荷をさらに低減させるとともに、乗客の快適性を高めた次世代フェリーを目指します。

ISHIN-IIの3大特長

1. 燃料はLNG
2. 陸上電力プラグイン
3. 快適性の重視

(注) 1. 2.の導入と新技術の複合採用で、現在の当社グループフェリー(燃料はC重油)と比較し、1航海あたり、CO₂: 50%、NO_x: 90%、SO_x: 98~100%、PM(煤塵などの微粒子): 98%の排出量削減を達成する。

ISHIN-II



第三弾は、次世代の資源輸送を担う環境負荷低減型の鉄鉱石専用船「ISHIN-III」です。既に当社は、先駆的な輸送コンセプトと革新的技術の採用によって高い環境性能を実現した超大型鉄鉱石専用船“BRASIL MARU”を運航しています。同船クラスの特徴を生かした「ISHIN-III」は、これまで当社が開発・採用してきた技術を最大限に進化させ、環境負荷のさらなる低減を目指す、実現性の高い構想です。

ISHIN-IIIの2大特長

1. 排熱エネルギー回収：推進力を最大限にアシスト
2. 通常航海中に加え低速航海中もCO₂排出量削減

(注) 1. 2.の導入と新技術の複合採用で、CO₂排出量30%削減を達成する。

ISHIN-III

