

# 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 54	取締役、監査役、執行役員
page 56	コーポレート・ガバナンス
	56 商船三井の考え方、経営改革、及びその効果
	57 アカウンタビリティ(説明責任)
	58 役員報酬／コンプライアンス
	59 社外監査役からのメッセージ
	60 内部統制報告書
page 61	企業の社会的責任(CSR)
	61 商船三井の考えるCSR／行動基準／安全運航の取り組み
	62 環境保全
	64 社会貢献活動／外部評価

# 取締役、監査役、執行役員

(2011年6月23日現在)



**芦田 昭充**  
代表取締役 取締役会長



**薬師寺 正和**  
代表取締役



**武藤 光一**  
代表取締役



**穴戸 敏孝**  
代表取締役



**安岡 正文**  
取締役



**渡辺 律夫**  
取締役



**青砥 修吾**  
取締役



**小村 武**  
取締役  
(東京海上日動火災保険株式会社顧問)



**榊原 定征**  
取締役  
(東レ株式会社 代表取締役 会長)



**松島 正之**  
取締役  
(ボストン コンサルティング グループ シニア・アドバイザー)

## 監査役

常勤監査役  
**成田 純一**

常勤監査役  
**津田 昌明**

監査役  
**飯島 澄雄**  
(弁護士、東京虎ノ門法律事務所)

監査役  
**伊丹 敬之**  
(東京理科大学 イノベーション研究科教授  
同研究科長)

## 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  
**宍戸 敏孝**  
(全般社長補佐(主に営業部門))

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  
**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、タンカー安全管理室、エム・オー・エル・  
シップマネージメント株式会社、エム・オー・エル・エルエヌジー  
輸送株式会社、安全運航担当)

専務執行役員  
**渡辺 律夫**  
(油送船部、タンカー安全管理室)

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**  
(財務部、経理部、IR室)

常務執行役員  
**池田 潤一郎**  
(定航部)

常務執行役員  
**田邊 昌宏**  
(総務部、グループ事業部、関西地区担当)

常務執行役員  
**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  
**中井 和則**  
(油送船部担当補佐)

執行役員  
**根本 正昭**  
(海上安全部担当補佐、タンカー安全管理室担当補佐、  
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**  
(技術部担当補佐)

執行役員  
**八田 宏和**  
(人事部)

執行役員  
**橋本 剛**  
(LNG船部担当補佐)

執行役員  
**福本 博行**  
(自動車船部担当補佐)

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)

執行役員  
**吉田 毅**  
(MOL (America) Inc. Chairman、President、CEO 委嘱)

執行役員  
**丸山 卓**  
(財務部長 委嘱)

執行役員  
**小野 晃彦**  
(経営企画部長 委嘱)

# 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。

<b>1997</b>	監査役4名中、社外監査役を1名から2名に
<b>1998</b>	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)
<b>2000</b>	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
<b>2001</b>	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
<b>2002</b>	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
<b>2006</b>	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 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。
<b>2007</b>	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。
<b>2008</b>	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。
<b>2009</b>	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。
<b>2010年度における取締役会等開催回数</b>	
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。

## アカウントビリティ(説明責任)

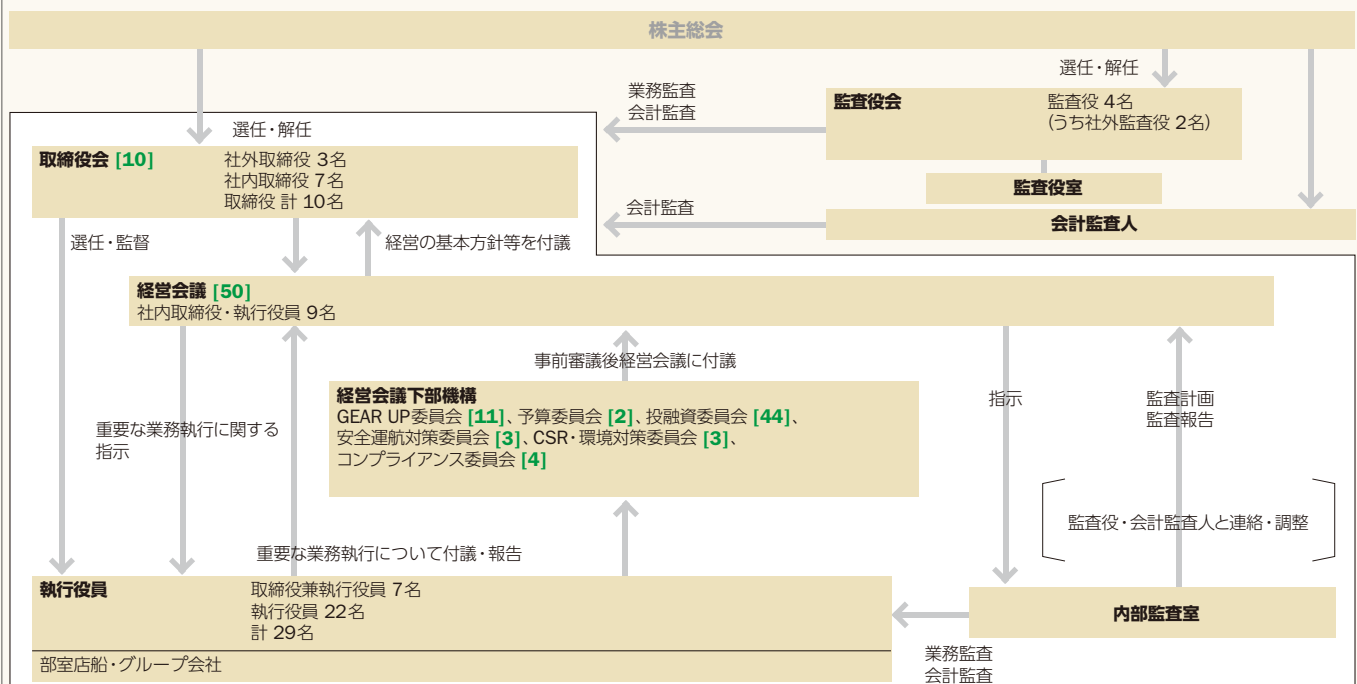
当社は、企業・財務情報の適時・的確な開示をコーポレート・ガバナンスの重要課題と認識し、株主・投資家への説明責任を果たすとともに、その声を経営にフィードバックするよう努めています。

当社のIR活動の特長は経営トップが率先してその任に当たっていることで、2010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年度「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、機関投資家が選ぶ「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・財務情報のみならず留まりません。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。

## 当社のコーポレート・ガバナンス体制 (2011年6月23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2010年度における開催回数実績を示しました。

## 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。2010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。

### 役員報酬の内容

	対象となる 役員の数 (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)	9	¥654	\$7,865
監査役(社外監査役を除く)	2	84	1,010
社外役員	6	68	818

### 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	¥123	\$1,481
その他の監査に係る報酬	3	36
計	¥126	\$1,517

## 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、経営会議が定める役員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。2010年度における当社の監査報酬は左表の通りです。

## 社外監査役からのメッセージ



飯島 澄雄  
社外監査役

私は弁護士として40年以上、法律に携わってきました。その世界とはまるで異なる海運会社の社外監査役を引き受けて5年目になりました。就任当時、本社社員が約900人、船も900隻に増やす計画で、社員1人に船1隻の計算となり、非常に驚いたものです。

当社には社外取締役3人、社外監査役が私を含めて2人在籍しています。これにより、取締役会には常に緊張感が保たれ、経営会議の決定事項がそのまま取締役会で承認されるような「取締役会の形骸化」が防止されています。その中で私は、各取締役の行動が善管注意義務(善良なる管理者としての注意義務)に違反していないかという点を監査しています。経営のプロフェッショナルである取締役が、ビジネス常識を持って合理的な経営判断をしているかをチェックしています。その意味では、経営をよく知っている人こそが良い監査役と言えますが、“常識”も個別に様々なバイアスが掛かりますので、法律家に留まらず複数の世界の専門家がそれぞれの常識と照合しながら取締役会の中で議論していくのが良いと考えています。取締役会に出席した際は、議案・議題について取締役から説明を受けた後、不明な点を質問しますが、海運業の専門知識があるわけではないので、取締役から丁寧な説明を受けます。単純なことのようにですが、実はここにポイントがあります。事前に経営会議で合意されたことを言葉や視点を変えて説明することで、もう一度議案を考え直す、つまりsecond thoughtの機会が生まれるのです。今後もこのガバナンス体制は維持していくべきと思います。

海運業は市況任せの出たとこ勝負である、とよく言われますが、当社取締役会に出席している私には、決してそうは映りません。この経済状況の中、先を見通すことの難しさは海運業に限ったことではありません。情報を地道に集め、その情報を共有し、取締役会で自由闊達に意見交換しているMOLの経営陣を見れば、知りえる情報をもとに、常識を持って合理的な経営判断を下していると考えます。

また、経営リスクに関しても俊敏に対応していると言えます。2006年の着任当時、4件の海難事故が相次いで発生しました。経営陣はこの海難事故を経営上の重要なリスクととらえ、安全運航の徹底を決定し、今では安全運航のクオリティがセールスポイントとなるまでとなっています。今回の大震災においても、被災港に停泊、或いは付近海域を航行していた当社運航船に殆ど被害が出なかったことは、当社のリスク対応体制がワークしたことの証左であり、また、大震災直後にフェリーによる救援輸送を実施するなど、取締役会の意思決定の迅速さにも目を見張るものがありました。

世界経済と荷動きの変動、為替、燃料油価格、またテロや海賊問題など、これからも当社経営陣には荒波が押し寄せると思いますが、ぜひ、今後も変わらぬ、透明性ある取締役会のもと、経営の舵を取ってほしいと願っています。

飯島 澄雄  
社外監査役

## 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23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20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。

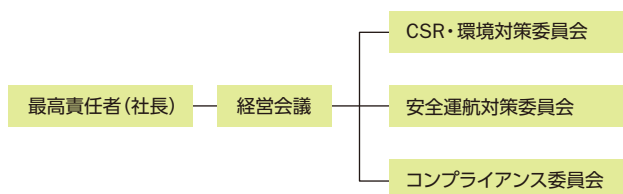


# 企業の社会的責任(CSR)

## 商船三井の考えるCSR

CSRとは、企業が、法令・社会倫理、安全・環境、人権などに十分配慮した経営を行い、企業を取り巻く株主・顧客・取引先・従業員・地域社会などのステークホルダーへの支持・信頼を得ながら、社会とともに持続的・相乗的に発展していくことであると、当社は考えます。これに取り組むため、当社は、経営会議の下部機関である3つの委員会が中心となって、CSRに関する方針・対策を審議しています。

## CSRへの取り組み組織



2004年6月に従来の「環境対策委員会」を改組するかたちで設置された「CSR・環境対策委員会」は、コンプライアンス、コーポレート・ガバナンス、アカウントビリティ、リスク管理、安全運航、人権、従業員・船員へのケア、社会貢献活動、そして環境に関する取り組み目標を年度ごとに設定し、そのレビューを通じて当社グループのCSR推進に努めています。

また、中期経営計画「GEAR UP! MOL」(2010～2012年度)におけるCSR取り組み方針として以下を掲げています。

1. 「企業を守るCSR」「企業の責任を果たすCSR」の一層の強化
2. 「企業と社会がともに成長するCSR」への進化
3. World-wide / Group-wideなCSRの浸透

この方針に沿って、CSRへの取り組みを当社の事業戦略と密接に関連付け、そのことをわかりやすく各ステークホルダーにアピールし、評価されることによって当社が「選ばれる企業」となることを目指しています。これが実現すれば、それ故にCSRへの取り組みを一層強化するという好循環を通じて、当社と社会が持続的・相乗的に成長していくことができると考えています。

## 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. 反社会的勢力に対する毅然とした対応
6. 社会的責任を認識した行動
7. 安全・環境保全への積極的取り組み
8. 顧客・取引先との良き信頼関係の構築
9. 役員および管理者による本行動基準の指導・監督
10. 違反の疑いのある行為を発見した場合の報告・相談

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。



また、中期経営計画「GEAR UP! MOL」の全体戦略のひとつである「世界の成長市場への展開加速」を進める上でも、世界的規模でグループ全体にわたる法令・社会規範の遵守徹底が必要であると考え、2011年1月、海外のグループ会社58社を対象にグローバル・コンパクトの周知・徹底を図るためのアンケートを実施しました。

今後は、今回の調査結果を国内外のグループ会社と共有し、CSRに関するグループ全体のさらなる意識向上と取り組み強化につなげていきたいと考えます。

## 安全運航の取り組み

安全運航は、企業としての活動はもとより、社会からの信頼と評価を得る上でも、当社事業の根幹をなすものです。当社は、ヒューマンエラーや機器故障などのトラブルを海難事故につなげないよう、事故の芽を未然に摘み取る努力を日々続け、ソフト・ハード両面で「世界最高水準の安全運航」を目指しています。

### 安全運航の実践～ソフト面の取り組み

人間の判断ミスや機器の故障、或いは気象・海象の悪化など、様々なリスク要因がチェーンのように繋がることで事故の被害と規模が拡大します。重大事故に至るエラーの連鎖を断ち切るためには、ヒューマンファクターへの取り組みが最も重要です。

現場の業務負荷を軽減して安全管理により多くの注意力が振り向けられるよう、必要に応じて乗組員を追加し、当該船に初めて乗船する船長や機関長には前任者との十分な上乗期間を設けて習熟を促しています。

また、ベテランの船長・機関長が講師となって現場の不安全行動や潜在危険を見つけ出し、その場で必要な教育指導を行う「OJTインストラクター制度」を導入しています。ここで得た情報を全運航船に展開して乗組員の安全意識を高め、ヒューマンエラーの防止に役立っています。

### 人材の育成・教育訓練

当社は、専用の訓練船を保有・運航する世界唯一の民間企業であり、現場の安全を担う船舶職員をキャデットと呼ばれる訓練生の段階から育成しています。キャデットは、4ヶ月間の訓練乗船を通じて、船舶職員としての知識や技能を修得することに加えて、安全運航最優先の企業風土と商船三井の船員としての連帯感を身に付けます。

世界6ヶ国、8ヶ国にあるMOLトレーニングセンターでは、既存の船員を対象とする教育訓練を行っています。船橋・機関・荷役等の各種シミュレーターを用いて実際の事故状況を再現した訓練を実施し、船員の緊急対応能力の維持・向上を図っています。

世界各地の船員配乗拠点では、技術情報を共有するための船員セミナーや、船員と当社経営陣が直接討論するSafety Conferenceを定期開催し、現場と経営陣の問題意識の共有を図っています。

### 安全運航支援センター

#### (Safety Operation Supporting Center, SOSOC)

SOSOCでは船長経験者が24時間365日体制で当社運航船の動静を監視し、気象海象、テロ・海賊警報などの情報を適時必要な船に提供しながら安全運航の確保に努めています。SOSOCは「船長を孤独にしない」をキーワードに、現場と会社の情報共有と最適判断を促すハブとして機能し、輸送品質の向上に役立っています。2007年の設置以来、荒天遭遇などの航海関係の事故防止に確

実な効果をあげています。東日本大震災の際にも、当社運航船の安全確保に絶大な威力を発揮しました。

### 設備・仕様の継続的改善～ハード面の取り組み

事故発生の芽を最小限にするために、新造船の建造段階では、造船所に監督を派遣して要求仕様通りに建造工事が進んでいるかどうかを厳しく確認することで、船そのものの品質確保に努めています。また、船の設備・仕様の面でも過去の教訓と現場の意見を参考としてMOL安全標準仕様を策定し、国際基準や法規則を上まわる設備要件を適用しています。さらに、これらの設備要件に関する現場からのフィードバックを受けて継続的に改善する仕組みを整えています。

### 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、環境負荷の低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、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。



環境マネジメント国際規格「ISO 14001」の証書(DNV=DET NORSKE 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58社及び海外現地法人18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、15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(CO<sub>2</sub>)、酸性雨や大気汚染の原因となる窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)、硫黄酸化物(SO<sub>x</sub>)、煤煙などが排出されます。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。(詳しくは当社「船舶維新」ホームページ URL: <http://www.mol.co.jp/ishin>をご参照ください。)

**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であると考えています。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、最適トリム、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(ポス・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。

**NOx / SOx / 煤煙・煤塵の排出対策:** NOxについては、電子制御エンジンの導入により排出を抑制しています。SOxについては、燃料油に含まれる硫黄分に関する国際条約(MARPOL条約)の一般海域における規制値(4.5%)よりも厳しい3.5%を、当社の燃料油の調達基準としています。さらに、船舶からの排気ガスに含まれる煤塵については、当社と(株)赤阪鐵工所が共同で排気ガス脱塵処理装置を開発し、グループ会社が運航する内航フェリーにおける船上実証実験で、煤塵を80%以上除去する効果を上げました。

**モーダルシフト:** 日本におけるCO<sub>2</sub>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:** 当社及び当社グループ会社の(株)宇徳は、「東京国際コンテナターミナル」に発電容量200kWの都内最大級の太陽光発電システムを導入しています。2007年にトレーラーが通過するゲート棟と洗車棟の屋上に合計1,200枚の太陽光パネルを設置、2010年度は約232千kWhを発電し、管理棟で使用する電力量の約50%を賄いました。また、宇徳(株)及び商船港運(株)は、それぞれ東京と神戸で運営するコンテナターミナルに従来比約40%の燃費改善効果のあるハイブリッドトランスファークレーンを導入しています。

### 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、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)構造のタンカーの整備を進め、全船で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、2010年に社内の関連部署から構成されるタスクフォースを立ち上げ、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、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海洋環境保全に取り組んでいます。また、船底防汚塗料においては、有害性のある有機スズを含まない塗料へ切り替え、バラスト水においては、水生生物を一定基準を満たすまで無害化するなど、生物多様性の保全にも取り組んでいます。

## 社会貢献活動

当社は、社会とともに相乗的・持続的に成長することを目指す企業として、取り組むべき社会的課題を見極め、その解決の一助となるよう以下の3つの理念を掲げて、世界的ネットワークを有する海運会社ならではの社会貢献活動に積極的に取り組んでいます。

- I. 国連ミレニアム開発目標への貢献～世界経済・社会の発展とともに成長する企業として
- II. 生物多様性保全・自然保護への貢献～一定の環境負荷を与える企業として、また生物の宝庫である海を事業活動の舞台とする企業として
- III. 所在する地域社会への貢献～良き企業市民として

**東日本大震災への対応:** 当社及びグループ会社の役職員による義援金の寄付、フェリーによる自衛隊の車両及び隊員の輸送、救援物資の調達及び無償輸送などにより、被災者の救援及び被災地の復興のお役に立てるよう支援活動を実施しました。また、震災発生の一ヵ月後には、客船「ふじ丸」を岩手県に寄港させ、被災者に栄養バランスのとれた食事、大浴場での入浴、客室を利用したプライベート空間等の無償提供を行い、7日間で延べ4,451人の方にご利用いただきました。

**アフリカ向け子ども靴の海上輸送に協力:** 当社は、国際協力NGOジョイセフ((財)家族計画国際協力財団)の「ザンビアの子どもたちに靴を贈る」プロジェクトに賛同し、2010年から輸送協力を行っています。当社は、日本からの輸送に使用するコンテナを無償提供するとともに、ザンビア向けの玄関港にあたる南アフリカ共和国ダーバン港向けの海上輸送で協力しています。(他にガーナ、タンザニア向け輸送にも協力。)2010年度は20フィートコンテナ9本分の輸送に協力しました。

## 外部評価

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

当社は、長年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。2010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。2011年3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。2010年7月にも継続採用が決まりました。



### 「世界で最も持続可能な100社(Global 100)」に選出

コーポレート・ナイツ社(カナダ)により、全世界3,000社の中で、環境・社会・ガバナンスの観点から「世界で最も持続可能な100社(Global 100)」に初めて選出され、世界全体で32位、海運業界としては最上位となりました。

## 環境・社会報告書

CSR・環境に関する当社グループのさらに詳しい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>