

# 商船三井の経営基盤

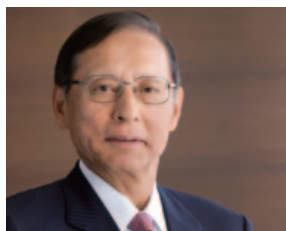
## コーポレート・ガバナンスと企業の社会的責任

### 目次

- 50 取締役、監査役、執行役員
- 52 社外取締役からのメッセージ
- 54 コーポレート・ガバナンス
  - 54 商船三井の考え方、これまでの経営改革／コーポレート・ガバナンス体制
  - 56 役員報酬／コンプライアンス
  - 57 内部統制システム／独立役員の状況／株主総会の状況／アカウンタビリティ(説明責任)
- 58 リスク管理
- 60 安全運航
- 62 企業の社会的責任(CSR)
  - 62 商船三井の考えるCSR／商船三井グループ調達基本方針／国連グローバル・コンパクトへの参加
  - 63 人権啓発／環境保全
  - 65 社会貢献活動
  - 66 外部評価／商船三井の環境技術 船舶維新

# 取締役、監査役、執行役員

(2013年6月21日現在)



代表取締役 取締役会長  
**芦田 昭充**

1943年生

1967年 4月 当社入社  
1995年 4月 当社定航一部長  
1996年 6月 当社取締役企画部長 委嘱  
1998年 6月 当社常務取締役  
2000年 6月 当社専務取締役専務執行役員  
2003年 6月 当社代表取締役副社長  
副社長執行役員  
2004年 6月 当社代表取締役社長  
社長執行役員  
2010年 6月 当社代表取締役 取締役会長  
会長執行役員(現職)



代表取締役  
**武藤 光一**

1953年生

1976年 4月 当社入社  
2002年 6月 当社不定期船部長  
2003年 1月 当社経営企画部長  
2004年 6月 当社執行役員経営企画部長 委嘱  
2006年 6月 当社常務執行役員  
2007年 6月 当社取締役 常務執行役員  
2008年 6月 当社取締役 専務執行役員  
2010年 6月 当社代表取締役  
社長執行役員(現職)



代表取締役  
**佐藤 和弘**

1953年生

1975年 4月 当社入社  
2001年 6月 当社LNG船一部長  
2004年 6月 当社LNG船部長  
2005年 6月 当社執行役員LNG船部長 委嘱  
2008年 6月 当社常務執行役員  
2010年 6月 当社専務執行役員  
2013年 6月 当社代表取締役  
副社長執行役員(現職)



取締役  
**渡辺 律夫**

1955年生

1978年 4月 当社入社  
2004年 6月 当社油送船部長  
2006年 6月 当社執行役員  
2008年 6月 当社常務執行役員  
2010年 6月 当社取締役 常務執行役員  
2011年 6月 当社取締役 専務執行役員  
(現職)



取締役  
**池田 潤一郎**

1956年生

1979年 4月 当社入社  
2004年 6月 当社人事部長  
2007年 6月 当社定航部長  
2008年 6月 当社執行役員  
2010年 6月 当社常務執行役員  
2013年 6月 当社取締役  
専務執行役員(現職)



取締役  
**田邊 昌宏**

1957年生

1979年 4月 当社入社  
2003年 6月 当社ロジスティクス事業部長  
2008年 6月 当社執行役員  
MOL (EUROPE) B.V. MD  
2011年 6月 当社常務執行役員  
2013年 6月 当社取締役  
常務執行役員(現職)



取締役  
**小村 武**

1939年生

2008年 4月 財団法人ソルト・サイエンス  
研究財団 理事長(現職)  
2008年 6月 当社取締役(現職)



取締役  
**榊原 定征**

1943年生

2010年 6月 東レ株式会社  
代表取締役 取締役会長(現職)  
当社取締役(現職)



取締役  
**松島 正之**

1945年生

2011年 5月 ホストン コンサルティング  
グループ シニア・アドバイザー  
(現職)  
6月 当社取締役(現職)

## 監査役

常勤監査役  
**津田 昌明**

1959年生

1981年 4月 当社入社  
2006年 6月 当社総務部長  
2011年 6月 当社常勤監査役(現職)

監査役  
**飯島 澄雄**

1941年生

1966年 4月 弁護士  
(東京虎ノ門法律事務所・  
現職)  
2006年 6月 当社監査役(現職)

常勤監査役

**太田 威彦**

1960年生

1984年 4月 当社入社  
2008年 6月 当社IR室長  
2013年 6月 当社常勤監査役(現職)

監査役

**伊丹 敬之**

1945年生

2008年10月 東京理科大学総合科学技術  
経営研究科(現イノベーション  
研究科)教授、同研究科長  
(現職)  
2011年 6月 当社監査役(現職)



12

9

8

7

3

1

2

4

5

6

10

11



23

21

19

17

15

13

14

16

18

20

22

24

## 執行役員

会長

1 芦田 昭充

社長

2 武藤 光一

副社長執行役員

3 佐藤 和弘  
(全般社長補佐)

専務執行役員

4 渡辺 律夫  
(油送船部、タンカー安全管理室)

専務執行役員

5 倉内 隆  
(自動車船部)

専務執行役員

6 永田 健一  
(鉄鋼原料船部、不定期船室、  
ドライバルク船スーパーバイジング室)

専務執行役員

7 池田 潤一郎  
(定航部管掌、人事部管掌、営業調査室)

常務執行役員

8 田邊 昌宏  
(財務部、経理部、IR室)

常務執行役員

9 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)

常務執行役員

10 吉田 清隆  
(技術部)

常務執行役員

11 八田 宏和  
(総務部、グループ事業部、関西地区担当)

常務執行役員

12 橋本 剛  
(LNG船部、エム・オー・エル・エルエヌジー  
輸送株式会社、海洋事業担当)

常務執行役員

13 西尾 哲郎  
(専用船部)

常務執行役員

14 根本 正昭  
(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)

常務執行役員

15 小西 俊哉  
(定航部)

執行役員

16 吉田 毅  
(MOL (America) Inc. President / CEO 委嘱)

執行役員

17 丸山 卓  
(財務部長 委嘱)

執行役員

18 小野 晃彦  
(経営企画部長 委嘱)

執行役員

19 井上 孝昭  
(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・シップマネージメント株式会社  
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

20 國部 俊行  
(Mitsui O.S.K. Bulk Shipping  
(Asia Oceania) Pte. Ltd.  
Managing Director 委嘱 東南アジア統括)

執行役員

21 川越 美一  
(技術部長 委嘱)

執行役員

22 堀口 英夫  
(経理部長 委嘱)

執行役員

23 光田 明生  
(油送船部長 委嘱)

執行役員

24 八嶋 浩一  
(人事部)

## 社外取締役からのメッセージ



松島 正之  
社外取締役

商船三井の社外取締役に就任して、2年が経ちましたが、就任前にイメージしていた「世界の海運をリードする企業」との認識に今も変わりはありません。歴代経営陣の強力なリーダーシップ、ベストソリューションに向けた果敢な行動、非常に風通しのいい企業文化、社員が真摯に仕事と向き合う様子は、むしろ就任前のイメージを超えるものです。

そうした商船三井ですが、近年にない海運不況下で非常に厳しい航海が続いています。ドライバルク、タンカー、コンテナなどの海運市況が一度に低迷するような状況は、言わば大嵐と竜巻が同時にやってきたような印象を受けます。社外取締役の立場にあっても、市況の長期低迷に対峙しなければならない現場のご苦労がひしひしと伝わってきます。それでも、海運業界のリーダーたる商船三井は、果敢に舵を切り、前進を続けています。

当面する市況にどう対応するかは極めて重要な問題ですが、同時に海運業のあり方をもっと長い歴史の中に置いて見つめ直す好機でもあると思います。オイルショックやプラザ合意、海運同盟の崩壊など、外部環境の変化によって商船三井は常にその競争力改善を余儀なくされ、二度にわたる海

運集約など、大規模なリストラを行いながら生き抜いてきました。将来、今回のような不況もあるでしょうし、同様に好況もあるでしょう。このようなボラティリティの高い経営環境の中で、商船三井が常に学び、常に考えておくべきこと、それはリスクを「リスク」としてどう認識し、そのリスクをいかにコントロールしていくかであると、私は考えています。

もちろんこれまでも、商船三井は財務体質改善や船隊整備など、外部環境の変化に応じた経営施策を打ってきましたが、どのようなことが起こっても商船三井を沈没させないためには、リスクから目を逸らさず、真正面からこれに取り組んでいく覚悟が必要です。

海運業界が抱えている大きなリスク自体は変えられない性質のもので、世界的な景気動向の問題や船腹供給の問題など、大きな流れの中で発生するリスクが常に存在しています。このリスクに真剣に取り組まないのであれば、海運事業を続ける意味はないとすら思います。常にあるリスクを正しく把握し、どのようにそのリスクと向き合っていくのか、全社的な目線で常に考えなければならないのです。





リスクから退くのではなく、リスクという風に対し「風に向かって、風とともに」ある、というのが経営です。

例えば、現状フリー船の規模圧縮を図っていますが、それならば、ひたすらフリー船の規模を縮小し、中長期契約の比率を上げていけばさすれば良いかと言えば、それはそうではないでしょう。安定収入と機会費用とのバランスを考える必要があります。リスク許容度を念頭に置きながら、今ある船隊ポートフォリオをいかにマネジメントしていくか。船隊ばかりではありません。市況はどの船種も同じ方向に動くのか、反対方向に動くものはないのか、あるいはどの船種はどの位のタイムラグがあるのか、あるいはまた中立・独立的なのか、というように船種ごとに直面している市況の性質が異なるため、リスク感応度が異なる点を考慮しなければなりません。

リスクを避けるため、全てヘッジするのであれば、それは経営とは言えません。リスクから退くのではなく、リスクという風に対し「風に向かって、風とともに」ある、というのが経営です。海運は、その風の吹き具合の差が途轍もなく大きいのです。この点を、全社的に共有することがとても大切です。不況の時だけでなく、好況の時にも収益極大化とリスク許容度について、たえず感覚を研ぎ澄ましていくことが求められます。

商船三井は、今回、大出血しました。市況リスクをどう捉え、それを経営にどう取り込んでいくか、その教訓をしっかりと胸に刻んでいかなければなりません。

今回の大治療により黒字化を実現した後の商船三井に期待することは、これからさらに一段と質・

量の両面で深化した、真のグローバルな企業になってほしいということです。既にグローバル化は相当程度進んでいますが、それでもなお更なるグローバル化の余地は残されていると思います。その中でも特に、アジアの著しい成長を捉えていくべきだと思います。これまでもコンテナ船は香港に、タンカーの多くはシンガポールに拠点を移すなど、アジア・シフトを行ってきました。今回の改革で、ドライバルクのフリー船ビジネスもシンガポールに移管しました。営業の側面だけでなく、例えば船員に関しても、フィリピンを中心に様々な国からの人材活用が進んでいます。今後は、各拠点の整備拡充ということではなく、アジア全体で一つの有機的な大商圏を構築していくことが望ましいように思われます。アライアンスの積極化、人材の交流、営業面の内外連携強化、さらにビデオ・カンファランスの活用など、ありとあらゆる手段を尽くす価値があります。

商船三井に期待することは、これからさらに一段と質・量の両面で深化した、真のグローバルな企業になってほしいということです。



企業である以上、利益追求が大きな目標とはなりますが、利益規模だけではなく、様々なステークホルダー間のバランスが適切に保たれているか、また、情報が的確に開示されているか、ということも非常に重要です。さらにまた、5年、10年後の社会に求められる企業の役割や責任という面にも考慮しなければなりません。このようなポイントを踏まえて、商船三井の発展にいささかなりとも貢献できればと考えています。

## コーポレート・ガバナンス

### 商船三井の考え方、これまでの経営改革

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 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	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	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	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。
2011	コンプライアンス規程・行動基準の改訂

### コーポレート・ガバナンス体制

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、枠組みや組織を整えています。

#### ■ 取締役会

取締役会は、当社の最高意思決定機関として、当社グループの経営に係る基本方針と最重要案件の審議・決裁を行っています。取締役9名(うち、社外取締役3名)によって構成され、原則として年間10回程度開催し、必要ある場合は随時開催しています。

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、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。

#### ■ 戦略・ビジョン討議

当社の取締役会の大きな特長は、「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。

#### 2012年度に行われた戦略・ビジョン討議のテーマ(全4回)

2012年 5月	船員の確保・育成策
2012年 10月	経営計画策定方針について
2012年 12月	構造改革
2013年 2月	シェール革命とエネルギー輸送

#### ■ 経営会議と委員会

当社は2000年に、経営組織改革の一環として「経営会議」を新設しました。さらに2002年には、第2段階の経営組織改革として、業務執行に関する経営会議への授權範囲を拡大し、取締役会にて承認された「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。

経営会議の下部機構として、経営会議に付議される重要案件や部門を跨る案件などの検討・審議を行う以下の各委員会を設置・運営しています。

#### RISE委員会

当社単体及びグループの経営計画の実行及びフォローアップ、並びに当社グループの経営戦略に関わることを重点的に検討・審議します。

### 予算委員会

当社単体及びグループの予算編成の基本方針及び目標設定、並びに単体及びグループ総合予算の執行状況の把握及び成果判定等を検討・審議します。

### 投融資委員会

投融資・債務保証に関する事項や、個船の船隊整備、グループ会社の経営管理に関する重要事項等で、経営会議に付議されるものを検討・審議します。

### 安全運航対策委員会

社長を委員長とし、当社グループの運航船の安全運航の確保・徹底に関する基本方針・対策に関することを検討・審議します。

当委員会の下部機関として、安全運航管理体制強化策を監視し、進捗状況・効果を確認して必要な修正対策の提言を審議する「Safety Assurance Committee (安全運航対策専門委員会)」及び、当社船の安全設備基準や保船基準等を審議する「Ship Standard Specification Committee (船舶標準仕様委員会)」が設置・運営されています。

### CSR・環境対策委員会

企業の社会的責任 (CSR) や地球環境の負荷軽減に資する当社取組体制に関する事項を検討・審議します。

### コンプライアンス委員会

コンプライアンス体制の整備やコンプライアンス違反の処置に関すること、及び個人情報保護管理体制の整備に関する事項等を検討・審議します。

### 事業再生委員会

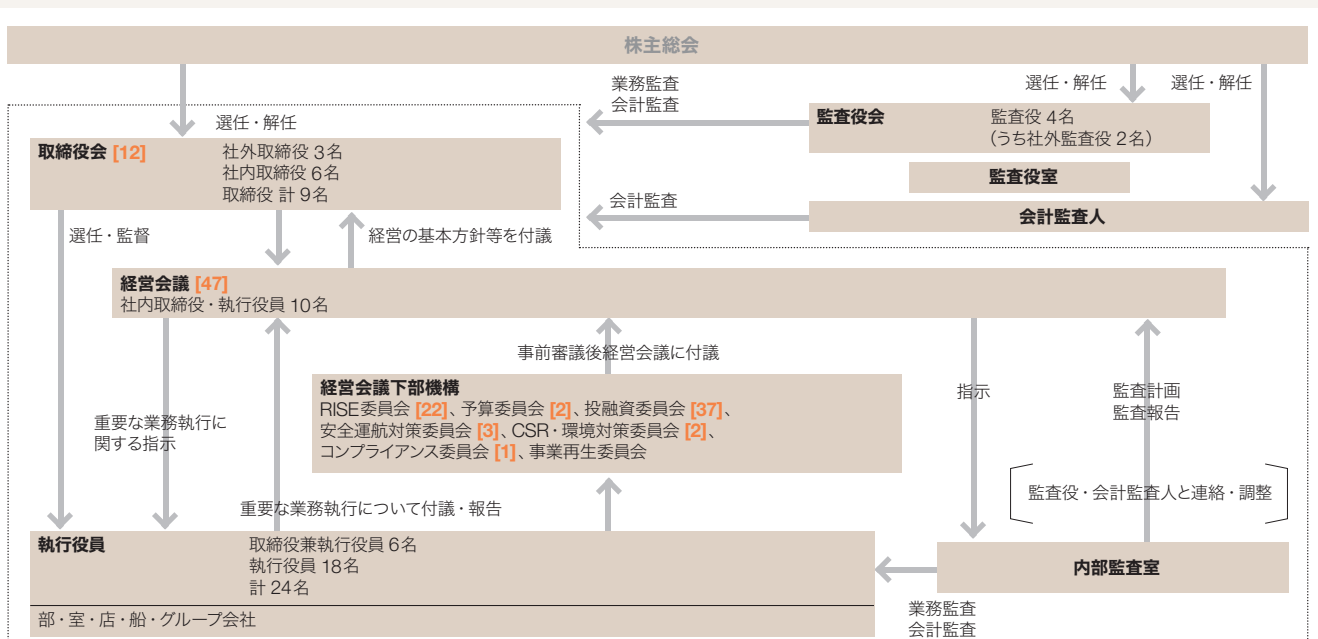
不振事業の再生計画に関する事項を検討・審議します。

#### ■ 社外取締役の機能と選任理由

当社では、コーポレート・ガバナンス強化の一環として、経営に外部視点を取り入れ、業務執行に対する監督機能の一層の強化を目的に、社外取締役を選任しています。

当社の社外取締役には、財団法人ソルト・サイエンス研究財団理事長の小村武氏、東レ株式会社代表取締役 取締役会長の榎原定征氏、ポストン コンサルティング グループ シニア・アドバイザーの松島正之氏の3名を選任しています。3名は当社と利害関係のない中立な立場にあり、独立性を堅持していると判断しています。社外取締役は、各々の経験と知見から経営判断の妥当性並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ることで、取締役会の活性化に大きな役割を果たしています。

### 当社のコーポレート・ガバナンス体制 (2013年6月21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2012年度における開催回数実績を示しました。  
なお、経営会議下部機構のRISE委員会は、2012年度はGEAR UP委員会と呼称し、22回開催しました。

氏名	属性	選任理由
小村 武	財団法人ソルト・サイエンス研究財団理事長	当社と利害関係のない中立的な立場にあり、わが国の経済運営や政策金融に関する長年の経験と知見に基づき、経営判断の妥当性、業務執行の監督を株主の立場からチェックする幅広い経験と知識を有していると判断したため。
榊原 定征	東レ株式会社代表取締役取締役会長	当社と利害関係のない中立的な立場にあり、経営者としての豊富な経験と幅広い知識を当社経営に反映し、業務執行を行う経営陣から独立した客観的視点に基づき、経営判断の妥当性、業務執行の監督を株主の立場からチェックする幅広い経験と知識を有していると判断したため。
松島 正之	ポストン コンサルティンググループシニア・アドバイザー	当社と利害関係のない中立的な立場にあり、金融界における長年の経験と知見に基づき、経営判断の妥当性、業務執行の監督を株主の立場からチェックする幅広い経験と知識を有していると判断したため。

(2013年6月21日現在)

#### ■ 社外監査役の機能と選任理由

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9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上げるために、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。

氏名	属性	選任理由
飯島 澄雄	東京虎ノ門法律事務所弁護士	当社と利害関係のない中立的な立場にあり、弁護士としての専門的見地に基づき、経営判断の妥当性、業務執行の監督を株主の立場からチェックする幅広い経験と知識を有していると判断したため。
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	当社と利害関係のない中立的な立場にあり、経営学の専門家としての企業経営に関する深い学識に基づき、経営判断の妥当性、業務執行の監督を株主の立場からチェックする幅広い経験と知識を有していると判断したため。

(2013年6月21日現在)

## 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。2012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 役員の員数 (人)	報酬額の 総額 (百万円)	米国ドル 換算 (千ドル)
取締役(社外取締役を除く)	7	¥350	\$3,721
監査役(社外監査役を除く)	2	68	723
社外役員	5	51	542

#### ■ 監査報酬の内容

	(百万円)	米国ドル換算 (千ドル)
監査証明に係る報酬	¥106	\$1,127
その他の監査に係る報酬	16	170
計	¥122	\$1,297

## 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うまでもありません。

その徹底を図る目的で、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」を設置しています。各部室長を担当部室のコンプライアンスオフィサーとして任命し、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窓口の任に当たるとともに、違反行為について調査を実施し、結果をコンプライアンス委員会に報告します。なお、従来の相談窓口とは別に、2011年度に弁護士による社外相談窓口も新たに設置しました。

また当社は、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。2012年度における監査報酬は上表の通りです。



## 内部統制システム

金融商品取引法により、2008年度から、上場会社には「経営者による財務報告に係る内部統制についての評価報告書の作成とその評価についての外部監査人による監査」(内部統制報告制度)が義務付けられました。これは、業務を可視化して評価する方法により、適切で正確な財務報告などの情報開示がなされる仕組みが機能していることを経営者自らが確認し、これに対して外部監査人が監査を行うものです。

当社では、こうした制度改革を機に、法律が求める範囲に留まることなく、業務の適正性と財務報告の信頼性確保という、グループ経営全般の有効性、効率性、透明性のさらなる向上に向けた活動を推進していくこととしています。

2012年度においても、財務報告に係る内部統制の整備状況並びに運用状況の評価を行い、当社グループの財務報告に係る内部統制に重大な欠陥はないことを確認しました。今後も、当社グループの内部統制システムの向上に取り組んでいきます。

## 独立役員の状況

2009年12月に施行された有価証券上場規程等の一部改正により、一般株主保護の観点から、上場会社に対して、独立役員の確保が義務付けられました(有価証券上場規程第436条の2)。独立役員とは、一般株主と利益相反が生じるおそれのない社外取締役または社外監査役を指します。独立役員には、上場会社の取締役会などにおける業務執行に係る決定の局面などにおいて、一般株主の利益への配慮がなされるよう、必要な意見を述べるなど、一般株主の利益保護を踏まえた行動をとることが期待されています。

当社では、上場証券取引所の独立役員に関する判断基準に照らして一般株主と利益相反の生じるおそれがないことから、社外取締役3名に加え、社外監査役2名の計5名を独立役員として指定しており、各々の経験と知見から経営判断の妥当性並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ことにより企業統治上大きな役割を果たしています。

## 株主総会の状況

当社では、開かれた株主総会を目指しています。招集通知を株主総会日の約3週間前に発送するほか、開催日は、できるだけ多くの株主の皆様が参加できるよう集中日を避けています。

議決権の行使については、株主総会に参加できない方々でも議決権を行使できるよう、従来の郵送による方法に加え、

2006年6月開催の株主総会から、携帯電話及びインターネットによる議決権の行使方法を実施しています。また、2006年6月開催の株主総会からは、実質的な議決権行使者の方々も議決権を行使できるよう、「機関投資家向け議決権電子行使プラットフォーム」を利用しています。株主総会での報告事項・決議事項・株主の皆様からの質疑(要旨)については、公正な情報開示を目的として、株主総会終了後に当社ホームページ上に掲載しています。

## 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、2012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、四半期ごと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、四半期ごと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。

経営戦略や投資計画、市況情報などについても、ホームページを通じて積極的に情報発信を行っています。2012年度では、必要情報へのアクセス性を高めるためにホームページを改訂し、大和インベスター・リレーションズ(株)による「インターネットIR表彰」において優良賞を受賞しました。

説明責任の履行は、経営・財務情報のみに留まりません。全てのステークホルダーに対し、事故などのネガティブな情報であっても速やかに開示する基本姿勢を貫いており、また、定期的に緊急時メディア対応訓練を実施し、迅速かつ適切な情報開示が維持できるような体制強化にも努めています。

今後も様々なステークホルダーとの密接なコミュニケーションを通して、当社の事業方針・運営に対する信頼の向上に努めていきます。

## 海上荷動き・船腹供給・海運各市況の変動リスク

外航海運業の経営には、他セクターと同様、世界景気の循環といったマクロ経済のリスクと産業特有のビジネスリスクがあります。世界各国の経済、貿易構造の変化から、船腹需給や市況、荷動きなど、様々な変動に直面しても、冷静に情報を分析して、より高い利益を獲得する確率を少しでも高め続けることが、ベスト・パフォーマーとなる条件です。当社グループはこうした観点から、資源輸送と製品輸送の両分野で、世界の輸送需要に合った船隊整備を進め、「事業分散によるリスク軽減」と「安定利益の積み上げ」を図りながら、リターン最大化と持続的な利益成長を追求しています。

### ■ 事業分散によるリスク軽減

「総合海運会社」を標榜する当社グループは2013年3月末時点で、ドライバルク船、油送船、自動車船、コンテナ船など958隻の船隊を運航し、資源から製品まで様々な種類の貨物を運んでいます。貨物、船型ごとに需給があり、それぞれに市況が形成されていますが、それぞれの事業ごとの相関関係は高いものからマイナスの相関まで様々で、相互に打ち消し合うことも多く、

最適事業ポートフォリオを組むことによって、リスクを軽減しながら、高いリターンを追求することが可能となります。

### ■ 中長期契約などによる安定利益の積み上げ

当社は、顧客との長年の信頼関係で築き上げた中長期契約により、安定した将来のキャッシュ・フローを堅実に積み上げ、市況変動による業績変動リスクの軽減を図っています。

国際海上輸送は、欧州の景気低迷が新興国にも先進国向け輸出減少の形で波及する中でも増加基調にあります。外部環境の変化による影響を受けにくく、安定的な利益を産み出す契約を確保し、長期的視点からそれをさらに拡充することによって、安定利益の積み上げを図る計画です。そのために、安定したキャッシュ・フローを生む成長分野でのM&Aといった企業戦略も積極的に検討していきたいと考えています。

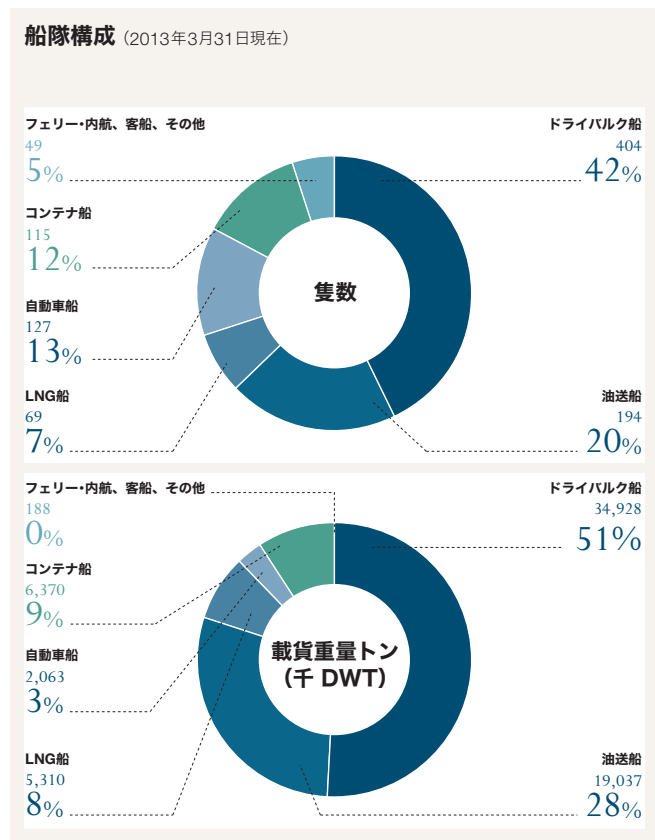
## 為替変動リスク

外航海運では、一部日本の荷主との円貨での輸送契約以外、海上運賃は米ドル建てが一般的であり、そのため、収入のほとんどがドル建てとなっています。従って、ドル建て収入がドル建て費用を上回っていることにより、米ドルに対する円高は当社グループの損益に大きな影響を及ぼします。2013年度連結経常損益に及ぼす為替の影響額は、ドル・円の為替レートが1円変動することに、年間で約20億円と試算しています。

ユーロについては、当社のユーロ建て収入・支出、ユーロ建て債権・債務がほぼ拮抗しており、ユーロの変動による為替影響は限定的なものとなっています。

## 金利変動リスク

当社グループでは、運転・設備といった資金需要に対しては、主として社債発行、並びに、銀行等金融機関からの借入れなどで対応しています。借入通貨は円貨及びドル貨で、変動金利で調達している資金については、金利変動の影響を受けます。2013年3月末時点での有利子負債総額は1兆468億円ですが、その5~6割に相当する借入れ元本に対し金利を固定化しており、その結果、円・ドルともに金利が1%上昇した場合の通期連結経常損益に与える影響を、約45億円の範囲内に留めています。リーマンショック以降の超低金利のメリットを享受しながらも将来の金利上昇リスクを軽減すべく、変動/固定金利のバランスに配慮しながら、金融情勢の変化に機敏に対応し、金利スワップ等で変動/固定比率を機動的に調整していきます。



## 船舶燃料油価格変動リスク

船舶燃料油の市場価格は概ね原油価格に連動していますが、燃料油価格の上昇は当社グループの損益に悪影響を及ぼします。当社グループが運航する約960隻全船で、年間約6百万トンの燃料を消費しますが、そのおよそ5割については、リスクは顧客へ転嫁されています。従って、年間平均燃料油価格がトン当たり1米ドル上昇した場合、その影響は年間で最大約1.8億円(ヘッジ対策実施後)と試算しています。

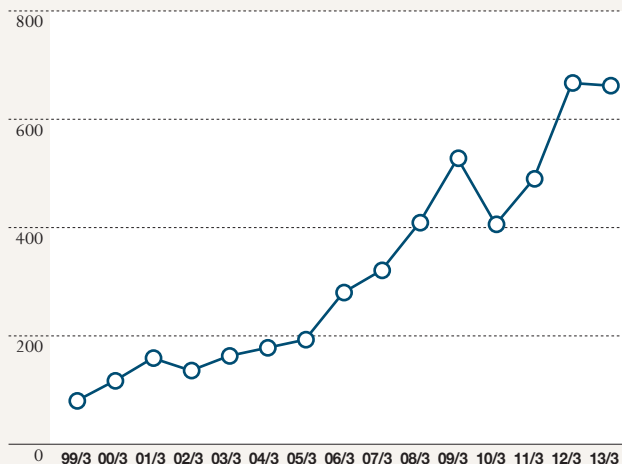
燃料に関しては、船舶に起因する硫黄酸化物・窒素酸化物削減のための審議が、国際海事機関(IMO)において続けられています。主なものは、船舶燃料に含有される硫黄分比率に対する規制、窒素酸化物排出削減のため船舶に搭載されるエンジンと発電機に対する規制で、フェーズ2までが導入済みです。フェーズ3の細部はなお審議中ですが、これが導入されると燃料コスト及び船舶コストに影響を与える可能性があります。当社としては審議の動きを見つつ、時間をかけて運賃あるいは備船料への転嫁を図っていきます。

### 為替/金利/燃料油価格変動の収支への影響額

為替(¥/US\$)	1円の円高で約20億円の利益減少
金利(%)	円・米ドルともに1%の金利上昇で約45億円の利益減少
燃料油価格(US\$/MT)	1米ドル上昇で約1.8億円の利益減少

### 平均燃料油価格

(単位: US\$/MT)



## 船舶の運航リスク

当社グループ全体で運航する約960隻の船舶が、洋上で不慮の事故に遭遇するリスクから眼を背けることはできません。当社は事故を未然に防止するために、安全基準の設定、安全管理体制の徹底、船員教育訓練システムの充実、安全運航支援組織の設営など、多岐にわたる取り組みを行っています。

また万が一、当社船舶の衝突・沈没・火災、その他の海難事故により、当社及び第三者に損害が発生した場合でも、当社業績に重大な影響を及ぼすことのないように、十分な保険填補が受けられるよう手配しています。

## 自然災害に関するリスク

地震等の災害や感染症の流行(以下「災害等」)により、当社の運航船・事業所・設備や社員に被害が発生し、事業活動に支障が生じる可能性があります。

当社では災害等に際して運航船と役職員の安全を最優先に確保し、事業の中核である「海上運送サービス」の提供継続と、万が一それが中断した場合に早期復旧を図ることを目的に、事業継続計画(BCP)を策定しています。この事業継続計画では、船舶の安全運航維持に関わる業務、運送契約・備船契約の履行、財務手当て、要員確保等の実施に向けて対応組織・権限等を整備し、具体的な実施手順をマニュアル化しています。また、以前から災害等を想定した本社・社外での訓練等を定期的に行い、明確になった課題に対処することで、より実効性を高めています。しかし、これによっても災害等による被害を完全に回避できるわけではなく、被害発生時に当社業績は影響を受けることがあります。



# 安全運航

2013年6月に発生した当社運航コンテナ船“MOL COMFORT”の海難事故により、お客様、並びに関係者の皆様に多大なるご迷惑、ご心配をおかけしましたこと、心よりお詫び申し上げます。

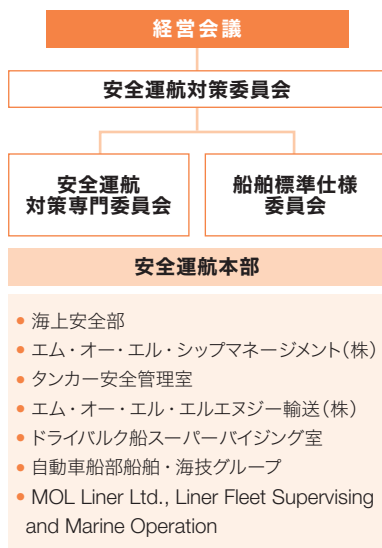
「世界最高水準の安全運航」の実現を目指し、これまでソフト(船員、船舶管理、安全文化)、ハード(船舶設備)の両面で様々な安全運航強化策を実施してきました。安全運航の徹底は、当社にとっての最重要課題であり、ステークホルダーから信頼され選ばれるための原点であることを今一度自覚し、経営の最優先課題として、グループ丸となって取り組んでまいります。

## 安全運航マネジメント

### ■ 安全運航管理体制

社長が委員長を務める「安全運航対策委員会」の下部機関として、「安全運航対策専門委員会」、「船舶標準仕様委員会」を設置しています。安全運航対策委員会は、安全運航の確保・徹底に関する基本方針や対策を審議・決定しています。海技・船舶管理関係部署で構成する「安全運航本部」が対策の具体的な実行を担い、安全運航対策専門委員会が進捗状況の監視を行います。船舶標準仕様委員会は、フェイルセーフ<sup>1)</sup>の観点に立った当社船の安全設備基準(MOL Safety Standard)や保船基準を審議・決定します。

### 安全運航を支える組織体制

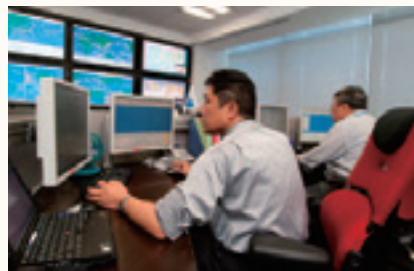


### ■ 緊急対応体制

万が一の緊急事態において、的確な対応ができる体制強化に取り組んでいます。

### 安全運航支援センター(SOSC)

当社の海技者2名(うち1名は船長経験者)が常駐し、24時間365日体制で、当社運航船の安全航行を支援しています。900隻以上の当社グループ全運航船の位置、動静をモニターし、荒天・津波の情報や海賊・テロ事件発生などに関する情報を本船や陸上の関係者に連絡、船長の視点での助言を行います。安全運航を支える情報拠点であると同時に、安全運航に関する本船からの危急の問い合わせに対応するヘルプデスクの機能も担っており、開設以降、荒天遭遇や緊急入域の事故は着実に減少しています。



安全運航支援センター(SOSC)

### 緊急対応訓練

緊急事態が発生した場合に乗組員が迅速かつ適切な対応ができるよう、本船上での火災や浸水、海賊やテロ行為など、様々な事態を想定した緊急時対応訓練を定期的に行っています。当社では年に2回、社長以下関係役員と関係部署・船舶管理会社、本船が協同し、海上保安庁の関係管区海上保安本部のご協力も得ながら、事故対応訓練を実施しています。また、フェリーや客船事業を行う



避難訓練

当社グループ会社では、緊急時にはお客様の安全確保が最優先であるため、避難誘導を含む緊急対応訓練を定期的に行っています。商船三井フェリー(株)は、2013年7月に大洗港に停泊中のフェリーで、全国初の試みとして一般のお客様にご参加戴いての避難訓練を実施しました。

## 安全運航に向けた取り組み

安全運航への取り組みに終わりはありません。2013年度も取り組みを継続していきます。

### ■ 安全運航実現プロセスの「見える化」

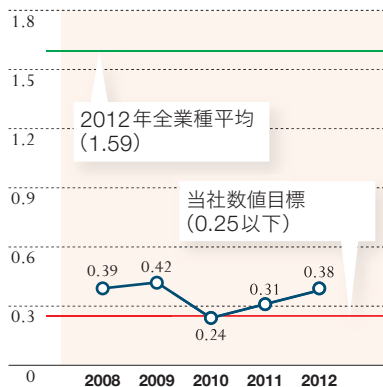
安全性を測るための客観的な指標を導入、「4ゼロ」ほか以下の数値目標を設定しています。



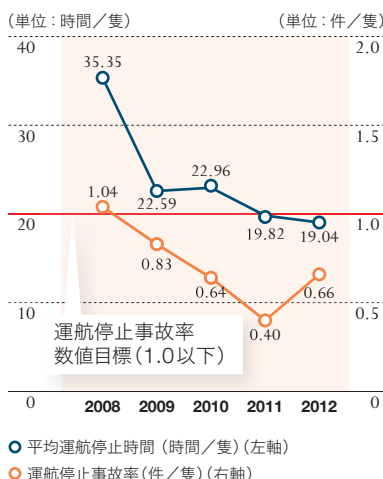
- ① 「4ゼロ」(重大海難事故・油濁による海洋汚染・労災死亡事故・重大貨物事故のゼロ)
- ② LTIF(Lost Time Injury Frequency)<sup>2)</sup>: 0.25以下
- ③ 運航停止時間<sup>3)</sup>: 24時間/隻以下
- ④ 運航停止事故率<sup>4)</sup>: 1.0件/隻以下



## LTIF 推移



## 運航停止事故 平均時間・発生率 推移



また、2013年度は、(1)人身労災事故の根絶、(2)衝突、座洲・座礁事故の根絶、(3)Dead Ship(自力航行不能な状態)に至る機関等のトラブルの根絶を重点目標として取り組みます。

## ■ エラー連鎖を断ち切る

ソフトとハードの両面での継続的な改善により、小さな要因(トラブル)が重なって最終的に重大な海難事故へつながるエラーの連鎖を断ち切ります。

ソフト面では船上での「OJTインストラクター制度」\*5強化、陸上での安全体感訓練などの教育研修の充実により、乗組員の危険予知能力向上を図るほか、各運航船から収集した事故・トラブル事例やヒヤリハット\*6情報を、動画や写真、イラストを用いて視覚的に訴えることで、乗組員の安全意識向上に努めています。ハード面では、就航船からの不具合や改善点を造船所や機器メーカーへフィードバックし、フェイルセーフの設計思想による、エラーが起こりにくい本船設備導入に取り組んでいます。



「OJTインストラクター制度」

当社グループにおいて、乗組員保護の観点から、労災死亡事故の根絶は目指すべき究極の目標です。事故の原因・要因を多角的に分析しハード面の改善に反映する、重要な事故・トラブル事例を船と陸上側とで「自分の問題」として討

議し、再発防止策を立案することなど、事故の未然防止に取り組んでいます。

## ■ 安全運航に向けた連携

当社グループでは自社船、備船にかかわらず、本船や船主、船舶管理会社と安全に係わる様々な情報を共有し、安全運航に連携して取り組んでいます。「安全運航連絡会」や「安全キャンペーン」など、当社の安全基準に対する理解を深める対話の機会を設け、安全の向上に向けた意見交換を行うほか、運航船の検船を実施し、当社の安全基準が理解、実行されているか確認しています。改善が必要な場合は、本船、船主、船舶管理会社とコミュニケーションをとりながら是正措置を講じています。

### 語句の解説

- \*1 **フェイルセーフ**: 装置やシステムにおいて、誤操作・誤動作による障害が発生した場合でも、常に安全側に制御すること。
- \*2 **LTIF**: 100万人・時間当たりの労災事故発生件数。産業界平均(2012年)1.59、水運業1.39、船舶製造・修理業0.77(出所:厚生労働省「平成24年労働災害動向調査結果の概況」)。
- \*3 **運航停止時間**: 事故による船舶の運航停止時間を1年間/1隻当たりで表したものの。
- \*4 **運航停止事故率**: 船舶の運航停止に至る事故発生件数を1年間/1隻当たりで表したものの。
- \*5 **OJTインストラクター制度**: ベテランの船長と機関長経験者が航海中の船に乗り込んで、現場でしかわからない不安全行動や潜在危険を見つけ出し、その場で改善指導する制度。
- \*6 **ヒヤリハット**: ヒヤリとしたり、ハッとするなど、「あわや事故になりかねない」事故寸前の危険な事例のこと。

## “MOL COMFORT”海難事故

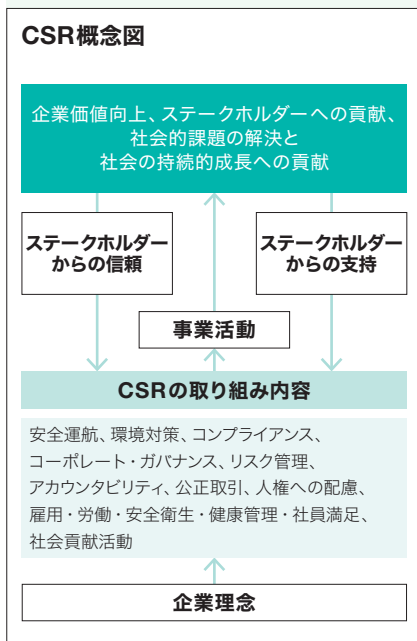
8,000TEU型コンテナ船“MOL COMFORT”(2008年建造)は、2013年6月17日、シンガポールからジェッダ(サウジアラビア)に向け荒天のインド洋を航行中、船体中央部に亀裂が生じ、自力航行不能に陥りました。その後、船体中央部で二つに破断、貨物と船の救助のために曳航手配を進めていましたが、6月27日に船体後半部が沈没しました。船体前半部は曳航中の7月6日に火災が発生、悪天候に阻まれ消火活動が難航する状況下、7月11日に沈没しました。なお、2013年7月末現在、この事故による燃料油などの多量の流出は確認されておりません。また、乗組員は全員無事救助されました。

事故発生直後から、同船の建造造船所、船舶検査機関等の関係先と協力し、原因究明に全力を挙げて取り組んでいます。また、事故原因の特定には時間を要するとの判断から、当社が運航する同型コンテナ船(6隻)に対して、船体構造の強化工事等の予防的な安全強化措置を講じています。

# 企業の社会的責任(CSR)

## 商船三井の考えるCSR

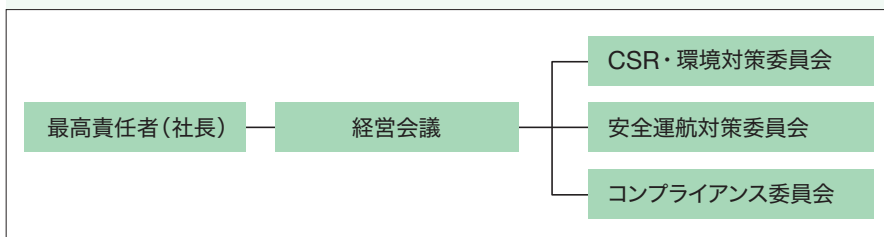
CSRとは、企業が、法令・社会倫理、安全・環境、人権などに十分配慮した経営を行い、企業を取り巻く株主・顧客・取引先・従業員・地域社会などのステークホルダーからの支持・信頼を得ながら、社会とともに持続的・相乗的に発展していくことであると、当社は考えます。



これに取り組むため、当社は、「経営会議」の下部機関である三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。

2004年6月に従来の「環境対策委員会」を改組する形で設置された「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

### CSRへの取り組み組織



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。

## 商船三井グループ調達基本方針

顧客のサプライチェーンの一端を担う企業グループとしての社会的責任を果たしていくため、2012年に「商船三井グループ調達基本方針」を策定しました。当社グループの調達活動に関するCSR取り組み方針を改めて明文化したものです。グループ内での本方針の浸透を図り、取引先の理解と協力を得ながら、サプライチェーンにおける法令、社会規範の遵守、環境保全への配慮、安全性追求、公正取引と信頼構築に取り組むことで、共に持続可能な社会の実現に貢献していくことを目指します。

### 商船三井グループ調達基本方針

当社グループでは、次の基本方針に則って商品・サービスの調達を行います。

1. 法令及び社会規範を遵守するとともに、環境保全に十分配慮します。
2. 調達する商品・サービス、及び調達取引の実行において、安全性を追求します。
3. 公正な取引を行い、信頼関係の構築に努めます。

上記方針をお取引先にご理解頂くよう努め、共に持続可能な社会の実現に貢献することを目指します。

## 国連グローバル・コンパクトへの参加

CSR活動の対象は広く、その取り組み内容の強弱や優先度は、事業を取り巻く環境や世界情勢、展開する



地域によって変化しています。グローバルに事業展開する当社グループにとって「グループ企業理念の具現化」と合わせ、世界の様々なステークホルダーと良好な関係を構築し、「社会の持続的成長の具現化」に貢献していくことは、必要不可欠な取り組みです。この取り組み実現に向け、世界の枠組みに寄与すべく、2005年に国連が提唱するグローバル・コンパクトに日本の船会社として初めて参加しました。以来、当社役職員が守るべき規範を定めた「行動基準」と共通の理念を持つ、グローバル・コンパクトの4分野10原則の支持、実践に努めています。

### ■ グローバル・コンパクトの10原則

- 人権** 原則 1：人権擁護の支持と尊重  
原則 2：人権侵害への非加担
- 労働** 原則 3：組合結成と団体交渉権の実効化  
原則 4：強制労働の排除  
原則 5：児童労働の実効的な排除  
原則 6：雇用と職業の差別撤廃
- 環境** 原則 7：環境問題の予防的アプローチ  
原則 8：環境に対する責任のイニシアティブ  
原則 9：環境にやさしい技術の開発と普及
- 腐敗防止** 原則 10：強要・賄賂等の腐敗防止の取り組み

## 人権啓発

当社は、人権を尊重し多様性に富む組織を目指しており、人権啓発はその根幹となる重要な取り組みです。人権の課題は様々ですが、根拠のない先入観や思い込みなどによる誤った認識から、人権侵害や差別が生じないように、お互いを尊重する意識を共有し、気持ちよく業務を遂行できる職場環境の醸成を目指しています。

### ■ 基本的な考え方

国際人権規約などの重要な国際人権規程の理念を、当社内のみならずグループ会社にも展開し、グループ全体での人権意識向上・定着に取り組んでいます。その具現化の一つとして「グローバル・コンパクト」に参加し、人権と労働に関する普遍的原則の支持と実践を表明しています。また、当社「行動基準」には、人権を尊重し、差別・ハラスメントをしないことを明記しています。

### ■ 啓発活動

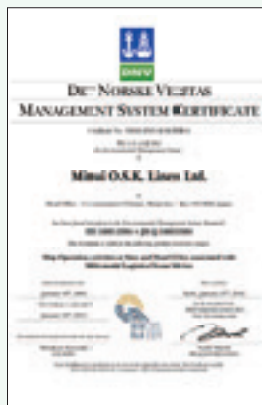
- 毎年、新入社員をはじめとする職務階層別に、様々な人権テーマで実施する啓発研修のほか、人権がより身近なものとなるよう、社内Webを通じた情報発信を行っています。
- 人権啓発企業団体の会員として活動しており、人権学習から得た知見を社内研修に反映させているほか、当社及び国内外グループ会社の全役職員とその家族も対象として、人権啓発標語の募集・表彰を実施しています。

## 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（但し契約期間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「ISO14001」の証書 (DNV=DET NORSE 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53社及び海外現地法人17社を対象に「グループ環境目標制度」を運用し、グループを挙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、14社のグループ会社がこれを取得しています。

### ■ 温暖化防止・大気保全への取り組み

船舶は他の輸送モードに比べてエネルギー効率が高い輸送手段であるものの、化石燃料を燃焼して航行する以上、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・推進性能改善など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捉え、研究・実装を進めています。



鉄鉱石専用船「BRASIL MARU」



## 「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」と称し、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最適トリム、④最適航路の選定、⑤船の浸水表面積の軽減、⑥機器類の運用・保守の最適化、⑦省エネ船型の開発、⑧PBCF<sup>\*</sup>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(3.5%)よりも厳しい値を当社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、モーダルシフトへ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、2012年度は約236千kWhを発電し、管理棟で使用する電力量の約37%を賄いました。また、(株)宇徳及び商船港運(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。



東京国際コンテナターミナル

## ■ 海洋環境・生物多様性保全への取り組み

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年に社内に関連部署から構成



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・手順が環境や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。

**バラスト水管理条約への対応:** 貨物の積荷役にあわせて排出されるバラスト水は、海洋生物を越境移動させ、海洋生態系や生物多様性の保全及び持続可能な利用に対し、影響を与える恐れがあり、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。IMOで2004年にバラスト水管理条約が採択され、発効に向けて批准が進んでいます。当社はメーカーなどと協力の上、バラスト水処理装置の開発、船上実証実験に取り組んでいます。

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制を設け、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、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三つの理念を掲げて、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グループを挙げて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

※「普遍的初等教育の達成」や「乳幼児死亡率の削減」など、8つの分野で具体的な数値目標を2015年までに達成することを目指している。

### ■ ソマリア支援プロジェクト

インド洋のソマリア周辺海域で海賊被害が多発し、国際海運にとって脅威になっていることから、当社を含む7社\*は、ソマリアの情勢安定化に共同で取り組むことを合意、国連開発計画(UNDP)のソマリア支援プロジェクトに対し、1百万米ドルの資金援助を開始しました。



海賊行為の根絶及びソマリア情勢の安定化という目的を実現するため、ソマリアにおいて若い世代に雇用を提供し、長期にわたり支援するUNDPの取り組みに対し、資金面から援助するものです。本プロジェクトは、周辺海域での安全運航への寄与にもつながっています。

※Shell、BP、A.P.Moller Maersk、Stena AB、日本郵船、川崎汽船、当社

### ■ フィリピンでデイ・ケア・センターを開設

2012年11月、フィリピンのナバトス市にデイ・ケア・センターを設立しました。

本施設では、就学前児童への教育、支援が必要な人々を対象とした健康診断や食事提供などを行います。2010年度にMOLグループ各社に呼びかけた「社会貢献活動提案」に応募のあったMagsaysay MOL Marine, Inc. (フィリピン)からの提案の実現に取り組んだものです。フィリピンは当社船員の過半数の出身地でもあり、当社にとってもつながりの深い地域の一つです。



## 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。2012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、ロンドン証券取引所のグループ会社である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。2013年4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。2013年1月にも継続採用が決まりました。



## 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/>

## 商船三井の環境技術 船舶維新



グローバルに事業活動を展開する当社にとって、地球環境保全は安全運航と並んでグループ企業理念に掲げる重要課題です。当社が2009年9月にスタートさせた次世代船構想「船舶維新」プロジェクトは、実現可能な技術を用いてCO<sub>2</sub>の排出量削減を図り、地球環境保全に大きく貢献するという革新的な取り組みです。当社は、これまでに次世代船シリーズとして「ISHIN-I」「ISHIN-II」「ISHIN-III」の構想を発表しましたが、自動車船の未来像を示す「ISHIN-I」実現に向けた大きなステップとして、ハイブリッド給電システムを搭載した新鋭自動車船「EMERALD ACE」が2012年6月に竣工しました。当社は引き続き、船舶の環境負荷低減に向けた技術開発に積極的に取り組んでいきます。

### その他の次世代船シリーズ

#### ISHIN-II

##### LNG燃料を使用したフェリー

###### 特長

- ・燃料はLNG：航行中は、LNG燃料による排ガスのクリーン化とCO<sub>2</sub>排出量大幅削減
- ・陸上電力プラグイン：港内航行・停泊中は、陸上電力と蓄電池利用によるゼロエミッションを実現
- ・快適性の重視
- ・CO<sub>2</sub>排出量削減効果：50%



#### ISHIN-I

##### ハイブリッド自動車船「EMERALD ACE」竣工



#### ISHIN-III

##### 高効率排熱エネルギー回収システムを利用した大型鉄鉱石専用船

###### 特長

- ・排熱エネルギー回収：推進力を最大限にアシスト
- ・通常航海中に加え、低速航海中もCO<sub>2</sub>排出量を削減する技術を採用
- ・CO<sub>2</sub>排出量削減効果：30%



要素技術の詳細については、当社HP「船舶維新」でご覧いただけます。

◎ <http://www.mol.co.jp/ishin/>