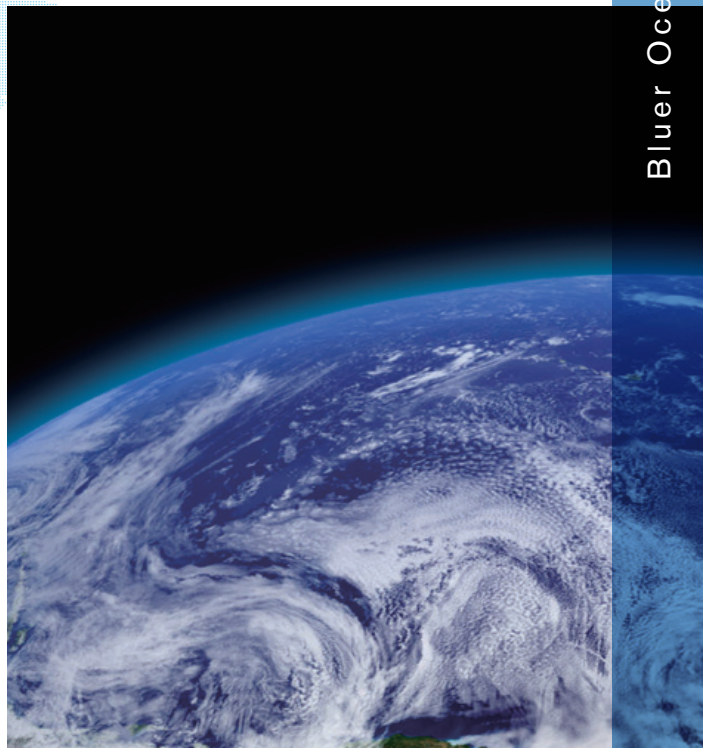


商船三井グループ

環境・社会報告書 2013

第14号 2012年4月～2013年3月



商船三井グループの企業理念

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

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

商船三井グループはCSR (=Corporate Social Responsibility 企業の社会的責任) を企業理念の具現化、すなわち、企業の持続的成長のために不可欠な取り組みと捉え、従来からコーポレート・ガバナンス体制の整備、コンプライアンス体制の強化、安全運航や環境負荷低減に向けた取り組みを積極的に推進してきました。

2004年にはCSRの取り組みをさらに強化するため、環境対策委員会を「CSR・環境対策委員会」に改組するとともに、CSRや環境対策、社会貢献活動を推進する組織として「CSR・環境室」を設置しました。また2005年には国連が提唱する人権・労働・環境・腐敗防止の4分野にわたる10原則に賛同し、日本の船会社として初めて「国連グローバル・コンパクト」に参加。以来、この10原則を支持、実践しています。

これからも商船三井グループは法令、社会規範、企業倫理、安全、環境、人権などに十分配慮した透明性の高い経営を行い、当社グループを取り巻く全てのステークホルダーから信頼され、支持される企業グループであり続けるように努めます。

世界最大規模の海運事業を核とした総合輸送グループとして、お客さまの貨物を安全・確実に、また低環境負荷で安定的に輸送していくことを通じ、社会に貢献し世界経済の持続的発展を支え、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ます。

CONTENTS

- 02 編集方針、主要指標
- 03 商船三井グループの事業

トップ・メッセージ

海上輸送を通じて
人々の暮らしを豊かに
幸せにすることが
我々の使命

荒波を乗り越え、社会とともに歩む商船三井グループ

04



06 「世界最高水準の 安全運航」を目指して

特集1 当社の最重要課題である安全運航に、船上のみならず、陸上も一体となって取り組んでいます。



特集2 これまでの船舶技術開発のさまざまな取り組みが「船舶維新」の今を支えています。

10 環境負荷低減を目指す 「船舶維新」の今

CSR 当社グループの考えるCSR、「企業理念の具現化」に向けて取り組んでいます。

- 12 商船三井グループのCSR
- 14 CSR取り組み目標と実績

ガバナンス 透明性の高い経営に向け、コーポレート・ガバナンスの取り組みを強化しています。

- 16 コーポレート・ガバナンス、リスク管理
- 17 コンプライアンス、アカウンタビリティ

安全 安全運航の原点に立ち返り、重大海難事故の未然防止に、一丸となって取り組んでいきます。

- 18 安全運航の取り組み

環境 事業活動による大気・海洋への影響を自覚し、環境負荷低減への取り組みを推進しています。

- 20 環境経営方針
- 22 環境取り組み目標と実績
- 24 商船三井グループの環境負荷低減に向けた取り組み

社会 ステークホルダーの皆さまとの対話を通じて、社会に貢献し、持続的に成長していきます。

- 30 ステークホルダーとの関わり
- 31 社会貢献活動
- 32 働きやすい職場づくり

データ 34 商船三井グループの環境データ／人事データ

36 第三者からのご意見 37 社外からの評価

特集

CSR

ガバナンス

安全

環境

社会

データ

商船三井グループ 環境・社会報告書2013について(編集方針)

商船三井グループでは、2000年に「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。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を図りました。

全てのステークホルダーの皆さまの信頼を得ながら社会とともに持続的に成長する、強しなやかな商船三井グループを目指し、当社が果たすべきCSR・環境に関する考え方と最新の取り組みをご理解いただくために、毎年「環境・社会報告書」を発行しています。今回発行の本報告書では、特に、当社の使命である世界最高水準の安全運航の実現と環境負荷低減に向け、どのような考え方のもと、どのように取り組んでいるかなどをわかりやすくお伝えするとともに、情報開示の更なる拡充を目指して作成しました。

■ 対象期間

2012年度(2012年4月1日から2013年3月31日。一部期間外の情報を注記の上記載している場合があります)

■ 対象範囲

原則、国内・海外で事業を行う、商船三井グループ(活動やデータについて、対象を限定する場合は、レポート中に注記しています)

*「商船三井グループ」

(株)商船三井、連結子会社349社、持分法適用関連会社65社、およびその他関係会社

*本報告書中の「当社」とは、(株)商船三井を指しています。

■ 参照したガイドライン

環境省「環境報告ガイドライン2012年版」

環境省「環境会計ガイドライン2005年版」

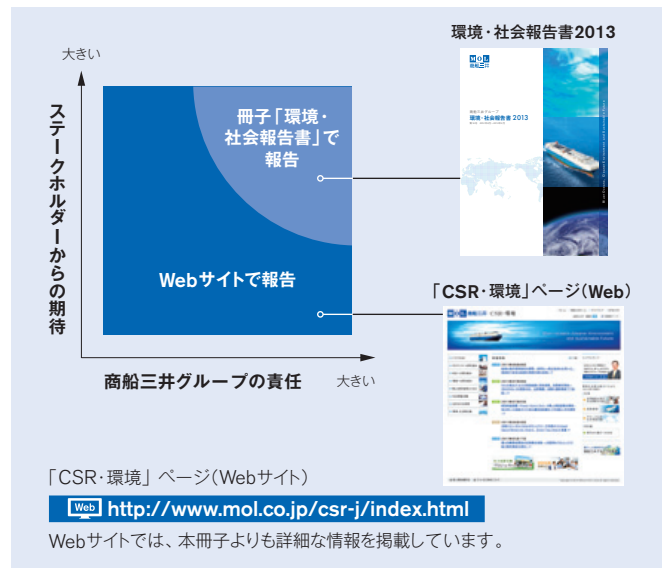
GRI(Global Reporting Initiative)「GRIガイドライン第3.1版」

GRIガイドラインと国連グローバル・コンパクトの対照表は当社ホームページの「CSR・環境」ページよりご覧いただけます。

■ 発行時期

2013年10月発行(前回:2012年7月、次回2014年7月予定)

商船三井グループのCSR・環境に関する情報は、以下の媒体で公開しています。



■ そのほかのコミュニケーションツール

■ アニュアルレポート*

主に株主・投資家に対して、経営戦略、事業環境、決算情報・財務データなど、IR情報について詳しく解説しています。

■ MOL Investor Guidebook*

主に株主・投資家に対して、当社グループの経営計画、主要な財務指標、事業活動の特色、マーケットポジション、事業部門別の事業環境などについて、図表を用いてわかりやすく解説しています。

■ 会社案内

主に、お客さま、お取引先、地域社会、就職活動中の学生・社会人、また、一般の方々を対象に当社の事業活動の概要をわかりやすく解説しています。

■ ホームページ(<http://www.mol.co.jp/>)

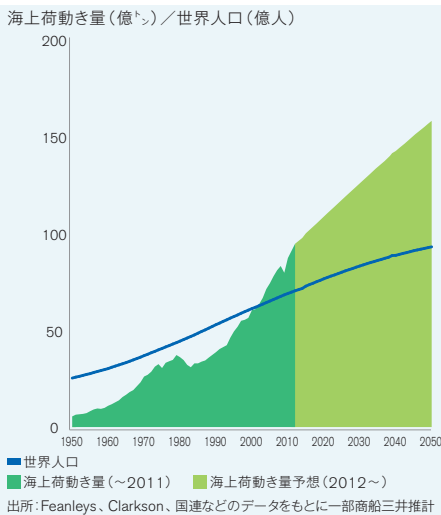
全てのステークホルダーを対象に、事業全般の紹介とプレスリリースを通じた最新情報の案内を行っています。また、本ページより各グループ会社のホームページにもアクセスいただけます。

*最新版はWebサイトでご覧いただけます。

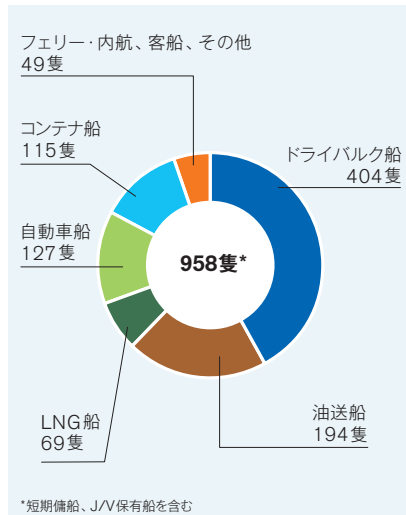
Web <http://www.mol.co.jp/ir-j/index.html>

主要指標

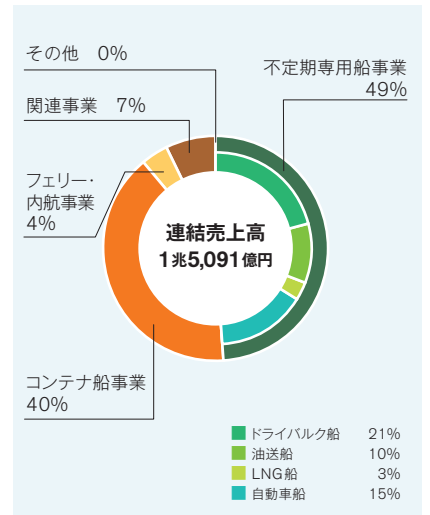
海上荷動き量



運航船隻数(2013年3月末時点)



2012年度連結セグメント別売上高



商船三井グループの事業

商船三井グループは、外航海運を核として、資源、エネルギー、原材料、製品など、さまざまな物資の輸送を通じて、世界中の人々の暮らしや産業を支えています。世界経済の持続的発展に不可欠な産業として、時代の要請に応え、環境や社会に十分に配慮しながら事業活動を行っています。

不定期専用船事業



ドライバルク船部門

鉄鉱石、石炭、穀物、木材チップ（製紙原料）などを梱包せずに、ばらのまま大量に運ぶのが、ドライバルク船です。当社グループは世界最大規模のオペレーターとして、世界の国々を結ぶ資源の安定輸送に従事しています。



LNG船部門

クリーンエネルギーとして注目されるLNG（液化天然ガス）輸送のリーディングカンパニーとして、高度な輸送技術と専門知識に基づき安全運航を徹底しています。世界トップシェアの船隊で、今後ますます増加する世界のLNG需要に応えていきます。



油送船部門

原油を運ぶ大型タンカー（VLCC*）、石油製品を運ぶプロダクトタンカー、液体化学品を運ぶケミカルタンカー、液化石油ガスを運ぶLPG船など多様な構成の世界最大級の油送船隊で、エネルギー輸送のエキスパートとして、世界のライフラインを支えています。

*Very Large Crude Carrier



自動車船部門

わが国で初めて自動車専用船を就航させて以来、自動車輸送の先駆者として世界の自動車船隊の中で確固たる地位を築いています。グローバル化が進展する自動車メーカーのニーズに、安全かつ安定的な輸送サービスと積極的な環境技術の導入で的確に対応しています。

コンテナ船事業



アジアー北米、アジアー欧州を結ぶ東西基幹航路をはじめ、南北航路、アジア域内航路など、世界各地を縦横に結ぶ航路網で、電気製品、自動車部品、家具、食料品などを入れたコンテナを輸送しています。グローバルなネット

ワークと先進的なITシステムを統合し、荷主のニーズに応えるきめ細かなロジスティクスサービスの提供や、船の定時到着率、環境負荷低減、安全運航などのサービス指標の目標と結果の定期的な開示により、顧客満足度の向上にも努めています。

フェリー・内航事業



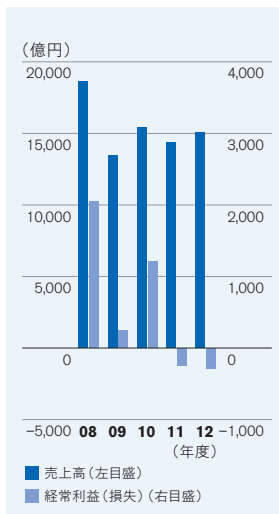
国内最大規模のフェリー・内航サービスのネットワークにより、わが国の暮らしと産業を支えているだけでなく、環境負荷の小さい輸送手段を利用する「モーダルシフト」のニーズに積極的に対応することで、わが国の物流部門全体のCO₂排出量削減に貢献しています。

関連事業

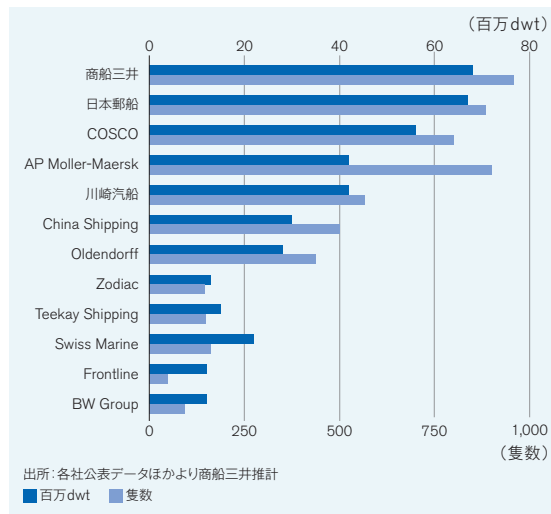


客船事業、曳船（タグボート）業、陸運業、倉庫業、海事コンサルタント業などの海事関連のほか、旅行、土木、ビル賃貸・不動産管理、さらには金融・財務、商事、保険、IT、人材派遣、国家石油備蓄事業支援など、海運を中心とした総合力を支える多彩な周辺事業を展開しています。

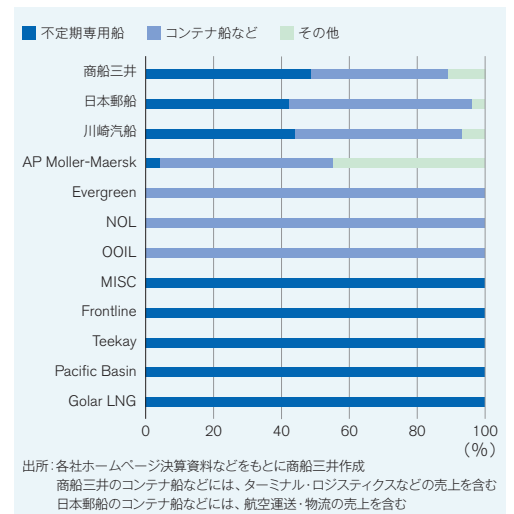
連結売上高・経常利益



世界の主要船社：船隊規模ランキング (2013年3月末時点)



主要船社：売上高構成比較



海上輸送を通じて人々の暮らしを豊かに幸せにすることが我々の使命 荒波を乗り越え、社会とともに歩む商船三井グループ

商船三井の本業である外航海運は、海を越えてモノを輸送することで付加価値を生み出します。海上輸送を通じて貨物の付加価値を増やすことが商船三井のCSR(企業の社会的責任)であり、世界経済・社会に対する貢献だと考えています。人口増加に伴う水・食糧・資源の逼迫、貧富の格差などの社会的課題を輸送の力で解決し、モノを送り出す側、受け取る側、双方の人々の暮らしを豊かに幸せにしていくことが我々の使命です。

商船三井は今年で創立129周年を迎えました。我々の営む外航海運はさまざまな歴史の荒波や荒天と遭遇し、これを切り抜けてきました。現代においても、世界経済の変動は大きな波となって我々の事業環境に影響を与えます。こうした中で商船三井のサステナビリティ(持続性)を支えてきたのが、G(Governance:企業統治)・S(Society:社会)・E(Environment:環境)への取り組みです。

コーポレート・ガバナンス (Governance:企業統治)

コーポレート・ガバナンスの確立は経済活動に携わる全企業共通の社会的責務です。当社は2012年9月、完成車輸送に関わる独占禁止法違反の嫌疑で、公正取引委員会の立ち入り調査を受けました。当社はこれまで当局の調査には全面的に協力しており、これからも協力を継続します。しかしながら、嫌疑とはいえ調査の対象となったことは誠に遺憾であり、コンプライアンスを一層徹底するために行動指針を改定しました。本社および国内外グループ会社にて独占禁止法・競争法順守の講座を開催し、E-learningで理解度を確認するなど、改めてグループ全役職員がコンプライアンス意識を深く心に刻み付けました。外部にもコンプライアンス相談窓口を設け、弁護士が当社グループ役職員のみならず、お取引先などの社外からの報告・相談を受け付ける体制を整えています。

当社は2000年に経営組織を抜本的に改革し、社外取締役を招聘するほか、「経営と執行の分離」「説明責任」「リスク管理」「コンプライアンス」を柱とする透明性の高い経営体制を構築してまいりました。当社の取締役会の特徴は、「戦略・ビジョン討議」を設けて、毎回経営全般に関わるテーマを取り上げ、社外取締役・社外監査役を交えて自由な意見交換を行っている点にあります。ここでの議論が当社の経営方針やリスク管理のあり方、コーポレート・ガバナンスへの取り組みに反映されています。

世界中で働くグループ全役職員が法令順守・企業倫理に対し強い意識を持って業務を遂行するよう、引き続きコーポレート・ガバナンスの取り組みを強化してまいります。

安全運航 (Society:社会/Environment:環境)

当社は世界最高水準の安全運航を目指し「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)を目標に掲げ、設備面での整備とソフト面での対策を行ってまいりました。一つひとつ成果を積み上げるとともに、常に新たな取り組みによる安全の徹底に傾注してまいりましたが、極めて残念なことに、2013年6月17日に当社運航のコンテナ船「MOL COMFORT」がインド洋を航行中に2つに破断し、6月27日に後半部分が、7月11日に前半部分が沈没するという事故が発生しました。幸い人命の損失はありませんでしたが、お客さまならびに関係各位に多大なるご迷惑をお掛けしたことを、心よりお詫び申し上げます。

今回このような事故が起きてしまったことは、痛恨の極みであるにとどまらず、長く外航海運を営む当社においても、衝撃であったと申さざるを得ません。技術コンサルタントとしてロイドレジスター(ロイド船級協会:本部ロンドン)を起用し、建造造船所である三菱重工業(株)および(一財)日本海事協会の協力を得て、事故原因の究明と再発防止に取り組んでまいります。当社が運航する同型船6隻については、今回の事故原因の特定には時間を要することから、予防的な安全強化策の実施を決定しました。同船はIACS(国際船級協会連合)に準拠した(一財)日本海事協会の船体強度基準を十分満たしていますが、さらに上記基準の約2倍の船体強度を確保する強化工事を実施し、安全運航の確保に万全を尽くしてまいります。

事故を起こさないこと、また万一事故が起きてしまった場合は、お客さま、お取引先、株主・投資家の皆さま、地域社会など、全てのステークホルダーの方々へ適時情報開示を行い、原因を徹底究明し再発防止を徹底することも、当社の重要なCSRであるとの認識を堅持してまいります。

環境保全

(Environment: 環境)

地球環境保全は持続可能な社会の実現に欠くことのできない全世界共通の課題です。その社会的課題の解決へ向けた当社の答えの一つが、次世代船構想「船舶維新」プロジェクトです。「実現可能な環境負荷低減技術」の一つの集大成として2012年6月、ハイブリッド自動車船「EMERALD ACE」が竣工しました。太陽光パネルとリチウムイオン電池を組み合わせたハイブリッド給電システムを搭載したこの船は、世界で初めて停泊中のゼロエミッションを実現しました。2014年初頭には、「船舶維新」の中核技術である主機関の排熱エネルギーの高効率回収システムを採用した大型船を竣工予定です。

国際海運の世界では「20世紀はSOLAS(海上安全)の時代、21世紀はMARPOL(環境規制)の時代」と言われており、これからの10年、地球温暖化防止、生物多様性の維持、海洋・大気保全のための国際的な環境規制が、順次導入されます。当社はこれらの環境規制に着実に対応していくとともに、当社が保有する環境技術・ノウハウを活かし、これをビジネスチャンスとして捉え、競争優位性を高め、成長戦略へとつなげてまいります。

地球温暖化につながるCO₂や大気汚染物質を大幅に削減できるLNG燃料船の開発についても、当社は積極的に取り組んでいます。特に目下注目を集めているシェールガス革命によりLNG燃料が安定的に供給されるようになれば、LNG燃料船が広く普及する可能性があると考えています。

このように当社は、環境保全、環境規制対応を長期的な事業戦略として位置付け、取り組んでまいります。

社会貢献活動

(Society: 社会)

当社は、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取り組んでいます。2012年度は、ソマリア周辺海域の海賊問題を陸上の社会インフラの側から解決することを目指し、国連開発計画によるソマリア支援プロジェクトに参画することを決定しました。ソマリアの若者の就業を支援し、雇用を生み出すことで海賊行為に走らせないようにする取り組みです。また、甚大な洪水被害を受けたフィリピン ナボタス市にデイ・ケア・センターを開設し、就学前児童の教育や健康診断の実施など、地域の人々の暮らしに役立つ社会貢献投資を行いました。当社船員の過半数はフィリピン人であり、フィリピンの地域社会への貢献は、優秀な船員の確保にもつながるものと考えています。これらは当社の安全運航に通じる社会貢献の取り組みです。



また、東日本大震災復興支援活動の一環として、商船三井客船(株)による「石巻・女川復興支援ツアー」や商船三井フェリー(株)による「被災地の子どもたちを対象としたフェリー見学会」を実施しました。このほか、南アフリカ向けの移動図書館車輸送協力や、カンボジア向けの救急車輸送、災害被災地への支援物資輸送などは、当社の船が寄港する地域の発展にご尽力されているNGOやNPOの社会貢献活動を、無償輸送というかたちで支援するものです。

社会とともに歩む商船三井グループ

「天は自ら助くるものを助く(Heaven helps those who help themselves)」。英国の作家サミュエル・スマイルズ(1812年～1904年)の『自助論』にあるこの言葉は、当社創業前後の日本の近代化の原動力となりました。困難な状況においても、一つひとつの課題に真摯に取り組み、努力を積み重ねることで、荒波を乗り越え、ステークホルダーの皆さまの信頼を得て、社会とともに歩むことができるのだと考えています。

商船三井グループは、社会の発展に貢献して得られる収益・人材・ノウハウを活用し、世界の経済活動の大動脈である海上輸送サービスを維持・拡大させ、社会とともに発展してまいります。

代表取締役社長

武藤光一

「世界最高水準の安全運航」を目指して

お客さまの荷物を安全・確実に運ぶためにも、我々の事業舞台である海洋の環境保全のためにも、安全運航は当社グループの最重要課題です。当社では、「世界最高水準の安全運航」の実現を目指し、さまざまな取り組みを強化しています。ここでは、「現場の最前線の安全を担う船員」と、「お客さま、船舶管理会社、船主のご協力とご理解を得ながら本船を支援する陸上の体制」に加え、「海陸一体となって目指す安全文化の醸成」について説明します。



安全運航を支える船員たち

安全運航の実現のためには、当社の求める技能基準を満たす優秀な船員を安定的に確保・育成していくことが重要です。当社は、広く、優秀な人材を確保し、船内外の環境や待遇を整えるとともに、ハイレベルな教育・訓練を施すことによって、当社が求める高い士気と卓越した技能・知識を有する船員を育成しています。危険を予見する力、危機を乗り越えていくための判断力、精神力、体力、チームワークといったシーマンシップの原点に立ち返り、商船三井のシーマンシップを涵養していくための取り組みを強化しています。

世界の優秀な人材を確保・育成

世界各地で船員の確保と育成の拠点を設け、奨学生制度などを導入し、船員を志す学生をサポートしています。

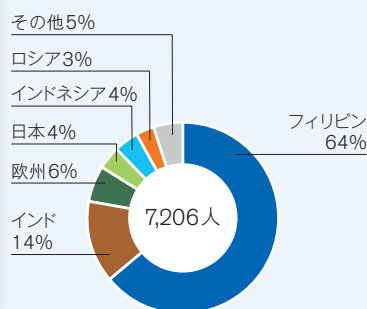
- ・キャデット(訓練生)制度を導入し、学生に海技資格取得に必要な乗船訓練を提供するとともに、同制度を通し、優秀な学生を採用。
- ・当社船員の過半数を輩出するフィリピンでは、CHED(フィリピン高等教育委員会)の承認を得て職員候補生プログラムを導入。当社が提携する7つの商船大学から選抜した学生の教育を実施。
- ・日本人船員については、商船系大学・水産系大学・高専の卒業生の採用に加え、一般大学の卒業生が当社入社後に海技資格を取得するコースを用意。



職員候補生プログラムの修了式典(フィリピン)

国籍別船員の割合

(2013年1月時点、当社運航船(仕組船)ベース)



船員の確保・育成

運航船での実践的な訓練(新人船員教育プログラム)

新人船員の基礎安全教育用の訓練専用船「SPIRIT OF MOL」において培ってきた訓練のノウハウを継承し、2013年3月より新訓練プログラム「Cadet Actual Deployment for Education with Tutorial (CADET Training)」を開始しました。実際の運航船に専属のインストラクターとキャデットが乗船し、運航実務を生で体験できる環境下、少人数によるきめ細かな指導を行い、当社が要求する海技知識、安全に対する理念・精神を伝承することを目指します。キャデットと乗組員間の交流を通して、キャデットは自分の将来像を具体的にイメージできると同時に、乗組員は将来ともに安全運航を担う仲間として親身に指導する相乗効果を発揮しています。



VOICE 現場から

Yury Golovatyuk

船長

安全運航はチームワークなくして語れません。「世界最高水準の安全運航」を実現するには、本船上で乗組員が一丸となって高い安全意識を持つことに加え、陸上からの支援が不可欠です。



優秀な船員を世界規模で育成 (MOL トレーニングセンター)

世界6カ国8カ所で船員研修所「MOL トレーニングセンター」を運営し、座学による理論学習から、実機・各種シミュレーターを利用した実習訓練まで、多様な訓練を実施しています。



操船シミュレーターを利用した訓練 (Bridge Resource Management訓練)

「MOLの匠」による海技の伝承

—OJT (On the Job Training) インストラクター制度—

経験豊かな船長・機関長がインストラクターとして航海中の船に乗り込み、現場の不安全行動や潜在危険を見つけ出して助言と技術指導をする当社独自の制度です。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てています。(2013年7月時点で、延べ354隻で訓練実施)



当社独自の船員教育・訓練のプログラムを導入

—MOL Rank Skill Training and Evaluation Program—

乗組員の職位ごとに必要とされる知識や技能に関する要件を定めた教育・訓練プログラム「MOL Rank Skill Training and Evaluation Program (MOL Rank STEP)」を整備し、昇進の要件の一つとして当社グループ船員全員に提供しています。

この当社独自のプログラムの有効性が認められ、2012年にタンカー部門とLNG船部門において、ノルウェー船級協会 (DNV) より船員の資格要件管理システム (CMS) に適合する認証を受けました。



特集

CSR

ガバナンス

安全

環境

社会

データ

一体となって取り組む安全運航

船上での取り組みはもとより、陸上でも、お客さまのニーズを本船に伝える営業部門と、安全運航本部を構成するインハウスの統括船舶管理会社、海技支援を行うスーパーバイジング組織、安全運航に関する統括業務を行う海上安全部とが連携して、安全運航に取り組んでいます。さらに、お客さま、船主・船舶管理会社にも当社の安全方針をご理解いただき、一丸となって安全運航の維持に努めています。

お客さま

安全運航連絡会の開催

お客さまのニーズを確認するとともに、当社の安全運航について説明しています。

商船三井

安全運航本部

営業部門

営業部

お客さまと本船をつなぎます。お客さまのニーズに合わせた積み付けや、安全で効率的な運航計画を策定し、本船に伝えています。



台風情報などを確認し航路計画を立てる運航担当者

スーパーバイジング

お客さまのニーズに合った高品質のサービスを提供できるよう、営業部門を海技の面から支援するほか、船舶管理会社の高い安全基準での管理を行っています。当社では、営業部との連携をスムーズに行うべく、船種ごとのスーパーバイジングの組織が設けられています。



本船乗組員に指導するシニアスーパーバイザー

インハウス統括船舶管理会社

国際ルールが要求する以上の安全品質を定めたMOLスタンダードを順守することで、安全品質を維持・向上しています。

海上安全部

安全運航に関わる全般的な業務を担っています。

安全運航支援センター（SOSC）

24時間365日体制で船長経験海技者が常駐し、本船の安全運航を陸上側から即時支援しています。



安全運航連絡会の開催

当社の安全運航について説明し、ご協力をお願いしています。

傭船船主 第三者船舶管理会社

- お客さまのニーズをフィードバック
- 本船への海技支援
- 定期的な検船による安全性の確認とフィードバック
- 研修・フォーラムの開催



VOICE 現場から

井上 勝

安全運航支援センター センター長



全運航船の継続的な動静確認・監視を行っています。台風・荒天情報などの提供や、航行警報・海賊・テロなどの安全情報の配信により、気象・海象による事故を未然に防ぎます。「船長を孤独にしない」をスローガンに、船長のヘルプデスクとして本船からの要望に対し、適切な情報・助言の提供および社内での調整を行っています。

VOICE 現場から

浪越 広

タンカー安全管理室 営業支援担当
機関長（シニアスーパーバイザー）



荷役安全監督とともにタンカーの揚荷役に立会い、現場でさまざまなサポートをしています。お客さまのニーズに応えられるよう、本船が常に最適な状態に保たれているかどうか、修理・検査や、ほかにも荷役に支障をきたさないことが大切だと思っています。トラブルが起こった際は、本船と陸上側との調整を取り、本船の乗組員と力を合わせて事態を収束させるなど、長年、海技員として培った知識・経験を活かし、常に円滑な荷役オペレーションを心がけています。



安全文化の醸成

安全文化とは、安全第一を共通の価値観とする企業文化のことです。「世界最高水準の安全運航」は、最前線を担う船員はもとより、当社グループ全役職員が一丸となって取り組むことで実現するものです。組織と個人が人命、貨物、環境、船舶の保全を常に最優先に考える気風を持ち、行動様式の規範として体得・徹底することを目指し、さまざまな取り組みを行っています。

Safety Conference

2007年から当社船員の主要供給4拠点（フィリピン、インド、クロアチア、日本）で、安全運航の強化について経営陣からの説明と意見交換を行う「Safety Conference」を開催しています。事故防止に関する最新情報の紹介や安全への取り組みについて討議することで、安全文化の醸成と強化を図っています。



船員によるグループディスカッション(インド)

安全体感訓練

安全運航上の重点項目の一つである「労災撲滅」を達成するべく、船上の作業に潜んでいる「危険な事象」を、疑似体験するものです。危険を感知する能力を向上させる上で有効で、2012年度より導入し、船員のみならず、陸上勤務の役職員や新入社員が体験しました。



回転体巻き込まれの危険を体感(フィリピン)

鹿島灘海岸清掃

2006年に当社運航船「GIANT STEP」の乗揚げ事故が発生した鹿島灘にて、当社グループ役員による海岸清掃を実施しています。環境保全や地域への貢献と同時に、事故の記憶・教訓の風化防止と安全文化醸成への取り組みでもあります。



安全キャンペーン

全社的な取り組みとして、当社全運航船を対象に、年2回それぞれ1.5ヵ月程の期間を設けて海陸役職員が集中的に訪船し、現場である本船乗組員と、事故防止に関しての情報・意見交換をフェイス・トゥ・フェイスで行います。最近の事故・トラブル事例を踏まえて毎回テーマを設定し意見交換することにより、船陸双方の安全意識の向上を図るとともに、意見や改善提案などは社内および当社運航船間で共有し、安全運航強化策へフィードバックすることにより、安全運航対策のレベル向上に努めています。

意見交換を通じて安全運航の決意を新たにした武藤社長と乗組員たち



安全運航がわかる会

「安全運航がわかる会」を四半期ごとに開催しています。当社の安全運航を支える組織とそれぞれの役割や、最近の事故事例とその原因・対策などについて紹介し、参加者と討議します。安全運航の「見える化」を図るとともに、社員一人ひとりのより一層の安全意識向上を図ることで、安全文化の醸成に努めています。

安全文化醸成E-learning

全従業員の安全運航に対する一層の意識向上を促すことを目的に、年1回、社内イントラネットを用いたE-learningを実施しています。当社の安全運航の目標の浸透や、適切な安全行動の啓発により、全社員が安全運航について考えるきっかけの一つとしています。(2012年度受講率:90%)

社内イントラネットの活用

社内イントラネット上に、安全運航に関する情報を掲載しています。特にフロントページには、安全運航の達成状況を示す指標を掲載し、役職員一人ひとりが安全運航について日々意識する仕組みを整備しています。

掲載している情報

- ・4ゼロ連続無事故日数
- ・運航停止事故件数
- ・運航停止事故率 など

VOICE 安全体感訓練を経験して

上野 健

海上安全部 船員グループ アシスタントマネージャー

安全体感訓練の一つに、安全ベルトを着装して、落下した際に吊り下げられる状態を体感する「ぶらさがり体感訓練」があります。安全ベルトが正しく装着されていない状態では、吊り下げた瞬間に内臓や腰骨に痛みがはしり、参加した多くの船員が苦痛に顔をゆがめていました。この体感を通じ、正しく器具を着装し、予期せず足を滑らせたとしても安全が保たれるよう、心がけます。



VOICE 安全運航がわかる会に出席して

香田 和良

油送船部 プロダクト船グループ

普段関わることの少ない、他船種でのトラブル事例や安全への取り組みなど、全社的な視野で安全運航を考える貴重な機会だと感じています。そこで得た知識を自分の運航業務にどのように活用するか、当事者意識を持って考えることで、「当社の基盤は安全運航」だという意識を実際の行動に結び付ける良いきっかけにもなっています。



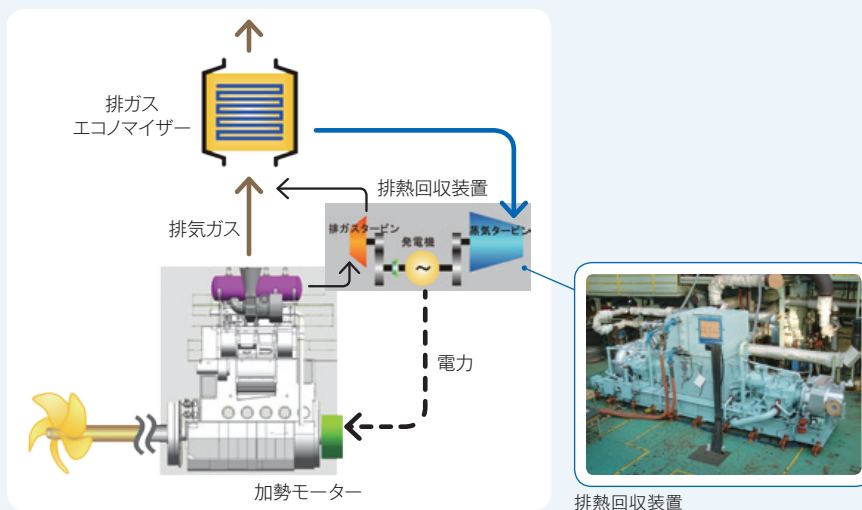
環境負荷低減を目指す「船舶維新」の今

「実現可能な環境負荷低減技術」を詰め込んだ当社コンセプト船「ISHINシリーズ」。

発表から4年が経過しようとしている今、多くの船舶でISHIN要素技術を採用してきました。2012年には最も革新的な取り組みとして、ハイブリッド自動車船「EMERALD ACE」が竣工しました。2014年にはISHIN-Ⅲの中核技術である主機関の排熱エネルギー高効率回収システムを採用した大型鉄鉱石専用船が竣工予定です。ここに「船舶維新」の今をご紹介します。

ISHIN-Ⅲ 主機関の排熱エネルギーを回収しプロペラをアシスト

2014年竣工予定の大型鉄鉱石専用船には、ISHIN-Ⅲの主要技術である主機関の排熱エネルギー利用を追求したシステムを搭載します。エネルギー回収装置は、排ガスタービンと蒸気タービンを組み合わせた発電機で、両者の最適制御により排ガスエネルギーを効果的に回収し、発電することができます。また、そこで生まれた電力を、主機への加勢モーターにより推進力のアシストにも利用します。この技術の採用により、同型船機関と比較しても約6%の燃費削減が見込まれ、CO₂排出量削減に寄与します。



排熱回収装置

ISHIN-I 世界初のハイブリッド自動車船「EMERALD ACE」



太陽光パネルとリチウムイオン電池を組み合わせたハイブリッド電力システムにより、航海中に自然エネルギー（太陽光）で蓄えた電力を利用することで停泊中ゼロエミッションを実現できる、世界初のハイブリッド自動車船「EMERALD ACE」が2012年竣工しました。1年間の運航を通じて、停泊中ゼロエミッションの実現と約4.2%のディーゼル発電機の負荷低減を確認しました。本船で培った技術は、要素技術の進歩とコストダウンにより、広く普及する可能性を秘めています。

ISHIN-II LNG燃料船の早期実現に向けて



LNG燃料船の実現には、専用エンジンの開発が重要課題の一つとなっています。当社では、2013年4月、三井造船(株)とともに、ガス炊き低速ディーゼルエンジン*のデモンストレーション運転を実施するなど、早期実現に取り組んでいます。

*クリーンエネルギーである天然ガスと、従来の外航船舶で使用されてきた重油を燃焼させることができるエンジン。

液化天然ガス(LNG)は、船舶の燃料として使用される重油と比較して、CO₂(二酸化炭素)、NO_x(窒素酸化物)、SO_x(硫黄酸化物)、PM(煤塵)の排出量の大幅削減が可能であることから、<環境負荷低減型フェリー>を検討した当初より、当社はLNG燃料の研究に取り組んできました。船舶の排出ガスに対する国際的な規制が順次強化されている中、フェリー以外の船種においても、研究・開発を本格化しています。

要素技術の詳細については当社Webサイト「船舶維新」でご覧いただけます。

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



新たな要素技術の開発

「Power Assist Sail (新型帆装置)」の研究開発

船舶は、大昔より風を帆に受けて航海を行ってきました。エンジンの発展により、一般商船で帆が使われることはなくなりましたが、CO₂排出量の削減が求められる中、帆による推進は今一度検討されるべき推進手段と考えられます。そのため、当社では、(一財)日本海事協会、三井造船(株)および(株)三井造船昭島研究所とともに、大昔から存在する風を、現代の最新技術により最大限に有効活用することができる新型帆装置「Power Assist Sail」を開発。2013年6月より三井造船(株)大分事業所内において、陸上試験を開始しています。

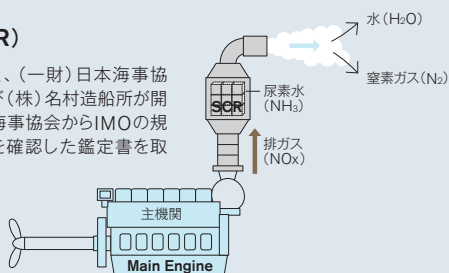


NO_x (窒素酸化物)の排出対策

船舶からのNO_xの排出量は、国際海事機関(IMO)の条約により段階的に規制されています。さらに規制の厳しくなる第3次規制が開始される2016年(2021年に延期することも検討されている)に先駆け、2014年より、当社の運航する鉄鉱石専用船の発電機3台それぞれにNO_x除去装置(SCR)を搭載し、試験運用を行う予定です。

NO_x除去装置(SCR)

搭載するSCRは、当社、(一財)日本海事協会、ヤンマー(株)および(株)名村造船所が開発を行い、(一財)日本海事協会からIMOの規制に適合していることを確認した鑑定書を取得しています。



VOICE 現場から

塩入 隆志

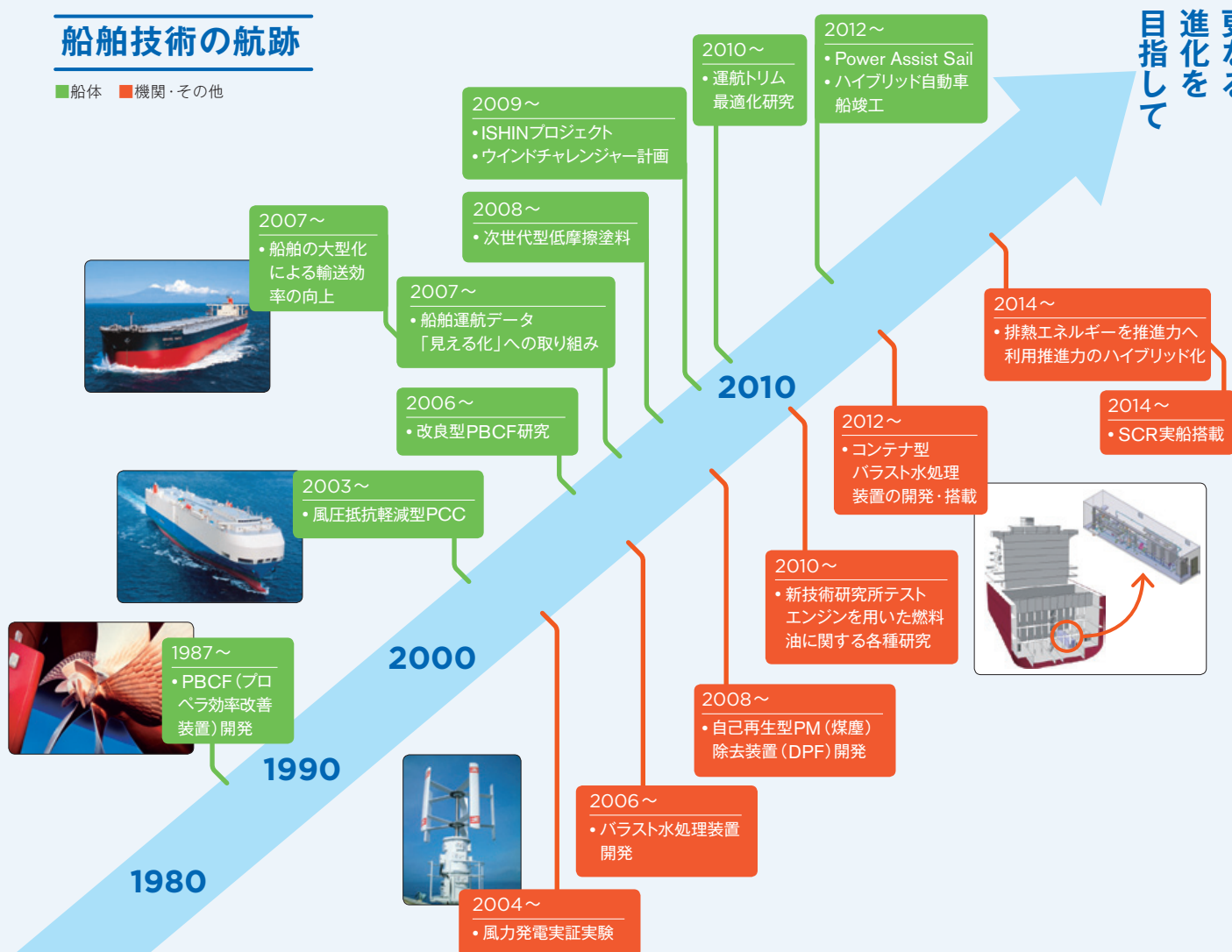
技術部 計画・開発グループ
アシスタントマネージャー



将来、国際的な規制により、NO_x除去装置(SCR)の搭載が必要となる前に、今回当社船に搭載することを決めました。「規制は船舶が守るべき最低限の要件」であるとの認識のもと、環境先進企業として自社で取り組むだけでなく、造船所・メーカーとも協力しながら更なる環境負荷の低減を目指し、技術開発に取り組んでいきます。

船舶技術の航跡

■ 船体 ■ 機関・その他



目指して
進化を
更なる

商船三井グループのCSR

CSR（企業の社会的責任）に対する基本的な姿勢は、グループ企業理念に謳われています。この理念を具現化するため、商船三井グループは日々の事業活動を通じて世界の輸送需要に応えるとともに、CSRへの取り組み体制を構築し、年度ごとに設定した目標に沿った取り組みを推進しています。社会とともに持続的に成長するCSRへ進化させるべく、更なる取り組み強化に努めています。

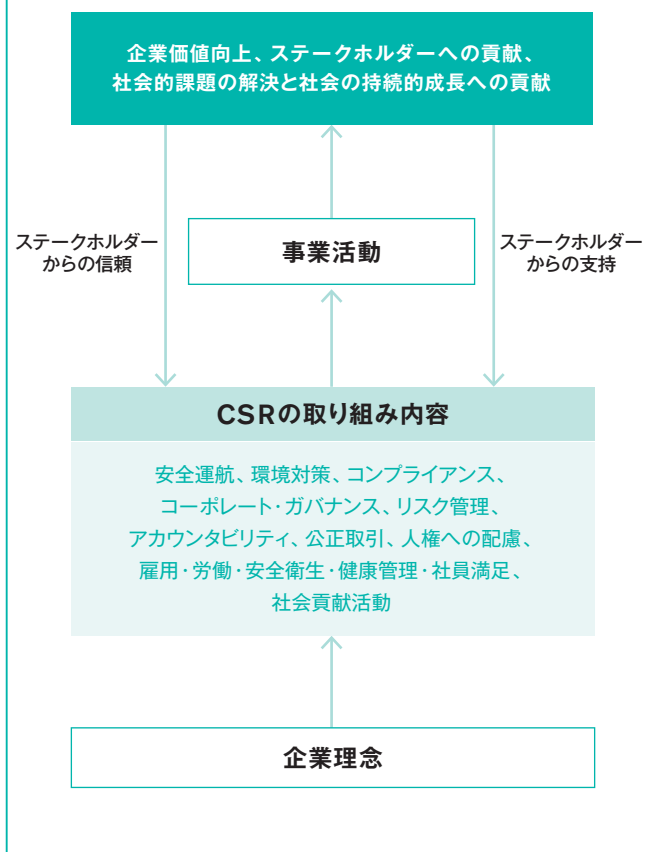
CSRに取り組むねらい

当社グループは外航海運事業を核としグローバルに事業を展開しているため、ステークホルダーも全世界で多岐にわたっています。CSRとは経済的な側面だけでなく、法令、社会倫理、安全、環境、人権などに十分に配慮した経営を行うことにより、当社グループを取り巻く全てのステークホルダーに貢献していくことで支持、信頼を得ながら社会とともに持続的に発展していくこと、であると考えます。【ステークホルダーとの関わり】参照 → P.30

当社グループ企業理念において、総合輸送グループとして世界経済の発展に貢献していくことを宣言しており、この理念を具現化していくことが、当社グループの取り組むべきCSRの基盤となっています。

事業活動を通じてCSRに取り組むことにより、グループとしての企業価値向上を目指すだけでなく、たとえば環境負荷低減に取り組むことにより地球温暖化といった社会的課題解決に貢献していくことで、社会の持続的成長の実現を目指します。

CSR概念図



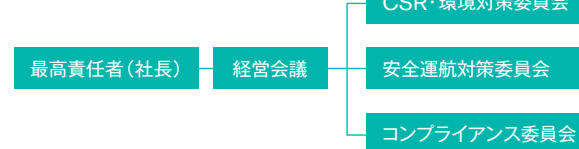
CSRの取り組み体制

CSRの取り組みにあたり当社では、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に関する方針や対策を審議しています。商船三井グループのCSR全般に関する取り組みについてはCSR・環境対策委員会において審議され、コンプライアンス、コーポレート・ガバナンス、リスク管理、アカウンタビリティ、安全運航、人権への配慮、社員・船員へのケア、社会貢献活動、そして環境に関する年度ごとの目標設定と定期的なレビューを行い、当社グループのCSR推進にあたっています。CSR推進の実行にあたっては経営企画部内に設置された「CSR・環境室」が事務局となり、とり進めています。

安全運航対策委員会においては、当社および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や対策【安全運航の取り組み】を参照 → P.18~19 が、コンプライアンス委員会においては、コンプライアンス体制の整備や違反についての処置、個人情報保護管理体制の整備に関する方針や対策が審議されます。

【コンプライアンス、アカウンタビリティ】参照 → P.17

CSRへの取り組み組織



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」と併せ、世界のさまざまなステークホルダーと良好な関係を構築し、「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。この取り組みの実現に向け世界の枠組みに寄与すべく、当社は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組み

商船三井グループ調達基本方針

お客さま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、お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、社会規範の順守、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、とも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。

「お取引先とのコミュニケーション」参照 → P.30

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. 法令およ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、およ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。

お取引先とともに

当社グループの事業活動において、船舶の調達は事業の根幹をなす非常に重要な部分です。船舶の建造にあたっては、調達先である造船所に対して当社の安全・環境品質基準を定めた「MOL 安全標準仕様」に則った仕様を取り入れることを依頼するだけでなく、共同で低環境負荷船の開発や導入に取り組んでいるほか、当社グループ会社より建造監督を派遣することによる品質向上にも努めています。

このような取り組みを通じて、パートナーとしての信頼関係の構築がなされた結果として、2013年6月に発生した当社運航のコンテナ船「MOL COMFORT」の事故に際しては、建造造船所である三菱重工業(株)と(一財)日本海事協会の協力を得て速やかに事故原因の調査を開始、当社が運航する同型船全6隻に対しても速やかに安全点検を実施、予防的な安全強化措置を順次実施しています。

2013年8月末現在、事故原因については未だ調査中ではありますが、引き続き原因究明を行い、かかる事故の再発防止に向けた対策を講じていく所存です。

右記ページも参照 → P.04~05、P.18~19

CSR取り組み目標と実績

前中期経営計画「GEAR UP! MOL」の期間において、中期取り組み目標（2010～2012年度）とさらに年度ごとの目標を策定し、CSR取り組み方針の具現化に取り組んできました。

前中期経営計画（2010～2012年度）におけるCSR取り組み方針

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

凡例：◎達成、○概ね達成、△一部達成、●未達成

	2010年度～2012年度の取り組むべき課題	2012年度の主な取り組み内容と実績	評価
コンプライアンス*	World-wide / Group-wideなコンプライアンスの浸透とこれを支える体制の強化	独禁法・インサイダーに関するE-learning、法務保険講座の継続実施	◎
	コンプライアンス抵触案件を早期発見・是正する体制の強化	グループ経営会議でのベストプラクティスの選定・周知や、独禁法などの講習実施	◎
コーポレート・ガバナンス、リスク管理	特色ある当社コーポレート・ガバナンス体制の有効な運用	陸上・海上の新入社員研修において当社「行動基準」を周知 「独禁法遵守行動指針」の改定と周知	◎
	持続的成長を支えるリスク管理・ビジネスインテリジェンス体制の強化	社外役員出席のもとでの取締役会「戦略・ビジョン討議」の開催	○
	BCP（事業継続計画）の確立・充実	厳しい海運市況でも耐えうる事業構造とするべく、ドライバルク船事業のフリー船隊の競争力回復を図る事業改革を断行（同改革に伴う費用により史上最大となる当期損失を計上）。さらに、黒字化の達成、および持続的成長に向けた基盤構築のための単年度の経営計画を策定	◎
	バランスのとれたステークホルダー関係の構築	ビジネスインテリジェンスを支えるプラットフォームの効果的な運用と社内啓蒙 BCPで策定した本社機能のバックアップ体制の拡充とシステムの機能性状況確認	◎
アカウンタビリティ	株主・投資家への正確な適時開示の継続的実践	社内メールマガジン・社内イントラネットを利用した社員安全確保に向けての継続的な情報発信 主要調達先に対し「商船三井グループ調達基本方針」を周知	◎
	「成長」「安全運航」「環境」を柱とする中期経営計画へのステークホルダーの理解の促進	開示文書の訂正ゼロを目指すも、開示文書計50件中、1件訂正が発生	●
	当社業績の持続性に対する株主・投資家の信頼感の醸成	アナニュアルレポートやホームページを通して、わかりやすく説明（社長や各営業担当役員による事業状況や見通しに関する説明コンテンツを拡充）	◎
	緊急時情報開示に関するWorld-wide / Group-wideな対応力の強化	投資家向けの継続的なコミュニケーションの維持・拡大。IRサイトの全面リニューアルにより、アクセス・操作性を向上 事業改革に伴い2012年度に当社史上最大の赤字を計上したことから、その背景をタイムリーかつ詳細に説明	◎
安全運航、サービス品質	「商船三井＝海運のトップ企業」を国内外のビジネスパーソンに定着	緊急時メディア対応訓練を継続的に実施	◎
	世界最高水準の安全運航・輸送品質の実現	経済紙誌および一般紙への記事掲載件数を前年度比約10%増加	◎
		「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）」達成	◎
		1隻当たりの運航停止時間の更なる削減を達成（実績：19.04時間/隻/年、目標：24.00時間/隻/年）	◎
人権	国内外での人権意識の向上、人権保護の徹底	1隻当たりの運航停止事故発生率の更なる削減を達成（実績：0.66件/隻/年、目標：1.00件/隻/年）	◎
	社員が一層働きがいを持って能力を発揮できる人事制度の充実	「衝突、座洲・座礁、人身災害の撲滅」と「航行不能状態に至る機関事故の撲滅」に向けて、「ヒト」に焦点を当てた各種施策としてSafety Conference、安全運航がわかる会、安全キャンペーンを実施	◎
	時間外勤務の削減、ライフステージに応じて安心して働ける職場環境の構築	人権意識定着・充実のための活動を継続（階層別研修、人権情報告知、社外講座への参加）	◎
	社員・船員へのケア	社員健康管理体制・危機管理体制の充実・強化	社員を対象にしたヒアリングなどを実施し、ニーズを検討した結果、介護短時間勤務制度の導入など、制度を拡充
船員の労働安全衛生・福利厚生への向上		時間外労働は削減されたが、目標の10%減は未達 年休消化の目標未達（年休：目標10日以上、実績6.0日。夏期特別休暇：目標7日、実績5.5日）	△
多国籍船員の自社養成とコア船員としての雇用		多様な人材を対象にした支援の拡充（一般事業主行動計画目標達成のための諸施策実施、グローバル人材育成に向けたコア人材の可視化、女性管理職の活躍支援、障がい者の就労環境課題に対する個別のフォロー、高齢者の継続雇用制度（AEP）に基づく継続的な雇用）	◎
社員・船員に当社で働く喜びと誇りの醸成		予防と早期発見に向けた研修の実施、海上社員の健診事後措置の強化、健康管理に関する社内啓発、海外勤務者に対する健康管理サポート体制の強化 海外危機管理ドリルを実施したほか、本社および国内グループ会社のLTIF ² を継続的に把握	◎
環境	低環境負荷輸送ソリューションで時代の要請に応える企業グループへの進化	「4ゼロ」達成も、LTIFの目標未達（目標：0.25以下、実績：0.38） 福利厚生向上に向け、本船での通信システムの利便性を向上	●
	理念ある（世界の社会的課題に取り組む）社会貢献活動	訓練船における教育プログラムの充実、Presidential Award授与式を継続実施	◎
社会貢献活動	当社のリソースを活かした社会貢献活動	社内報をグループ報として内容をリニューアル。ホームページリニューアルなど、情報伝達力の向上	◎
	ビジネスと統合した社会貢献活動	「環境取り組み目標と実績」参照 ▶ P.22～23	
	国内外の社員・船員が参加する社会貢献活動	当社社会貢献活動理念に資する活動（発展途上国向け援助物資輸送やコンテナ寄付）を実施。グループ会社との連携力を活かした取り組みの実施など、活動を拡充	◎
東日本大震災への対応	当社のリソースを活かした社会貢献活動	当社グループの施設（SOSC ³ 、コンテナターミナル）を活かした見学会を実施	◎
	国内外の社員・船員が参加する社会貢献活動	国連開発計画のソマリア支援プロジェクトに共同参加 鹿島灘における海岸清掃ボランティア活動を新たに追加	◎
東日本大震災への対応	東日本大震災からの復旧・復興に向けた社会的責任を果たすべく、	東日本大震災からの復旧・復興に向けた社会的責任を果たすべく、 - 安定的な輸送サービスを提供	◎
	東日本大震災からの復旧・復興に向けた社会的責任を果たすべく、	- 復旧・復興に向けた継続的な支援を実施（商船三井フェリー（株）にて被災地域の子どもを対象に船内見学会実施など。「社会貢献活動」参照 ▶ P.31）	◎

2010～2012年度の達成状況を踏まえて、新たに取り組むべき課題を抽出し2013年度の目標を設定しました。商船三井グループは、CSR取り組み目標の達成を通じて、社会とともに持続的に成長することを目指しています。

	2013年度の取り組むべき課題	2013年度の目標
コーポレート・ガバナンスとリスク管理の徹底	コンプライアンス意識の更なる向上	コーポレート・ガバナンスを支えるコンプライアンス意識の向上、行動指針の更なる周知徹底。特に重要テーマとして競争法、インサイダー取引防止などに関する意識向上のための諸施策の実施
	サステナビリティ(持続性)を支えるリスク管理、ビジネスインテリジェンスの強化	1) 社外取締役参加の「戦略・ビジョン討議」のコーポレート・ガバナンスやリスク管理の取り組みへの反映 2) 経営資源の適切な投入と活用 3) HSE(健康・安全・環境)に関する国際基準への対応強化と体制の整備 4) 外部環境変化に対するビジネスインテリジェンス活用的高度化
	BCP(事業継続計画)体制の強化	全役職員への継続的な啓蒙とドリル実施による緊急時のサテライトオフィスの稼働状況の確認
アカウンタビリティ	サステナビリティ(持続性)と事業戦略に関する情報開示の更なる拡充	1) 株主・投資家をはじめとするステークホルダーとのコミュニケーションの更なる拡充 2) 当事業のサステナビリティに関する情報と単年度経営計画進捗状況の開示徹底 3) 持続的成長シナリオの展開・訴求を通じた安定株主の拡大 4) 非財務情報=ESG(環境・社会・企業統治)情報開示の更なる拡充
	ネガティブ情報の適切な開示を通じたステークホルダーの信頼獲得	1) 緊急時メディア対応訓練の実施による、適時情報開示の体制強化 2) 海外現法およびグループ会社を含めた、迅速かつ適切な情報開示へのグローバルな対応力強化 3) 事故原因の究明と再発防止策やフォローアップに関する情報開示の徹底
安全運航、サービス品質	世界最高水準の安全運航の達成	1) 「4ゼロ」すなわち「重大海難事故ゼロ」「油濁による海洋汚染ゼロ」「労災死亡事故ゼロ」「重大貨物事故ゼロ」の達成 2) 1隻当たり運航停止時間の更なる削減(24時間/年を必達) 3) 1隻当たり運航停止事故発生率の更なる削減(1.00件/隻/年を必達) 4) 衝突、座洲・座礁事故の根絶 5) 航行不能に至る機関などのトラブルの根絶 6) 全グループ従業員の安全意識の更なる向上による、安全文化の醸成
	サービス品質の向上	コンテナ船でのKPI ⁴ への取り組みによるサービス向上と顧客満足度の向上
人権	人権意識の啓発	国内外グループ会社を含む全役職員の人権意識の向上
社員・船員へのケア	人材育成	1) グローバルマーケットで活躍できる「新しい価値を創造する自律自責型」の人材の育成 2) 社員の安全運航・現場力重視の意識の強化
	ダイバーシティ(多様性)の推進	1) 多様な人材の採用、活用および育成 2) 多様な人材が活躍できる職場環境づくり 3) 女性の活躍とキャリア形成に向けた継続的支援 4) 優秀な多国籍船員を確保・育成するための取り組みの深度化 5) グローバル人事の更なる推進
	ワーク・ライフ・バランスの推進、社員の健康管理の拡充	1) 第三期一般事業主行動計画の実施 ・育児休業を取得しやすい職場づくり ・休暇取得の促進、時間外労働削減など 2) 心身の健康を保持増進するための施策の推進
	モチベーション維持・向上	グループ広報誌や社内イントラネット活用による国内外グループ全体での情報・意識の共有化
	船員の労働安全衛生と福利厚生への向上	1) 人身労災事故の根絶 2) LTIF 0.25以下の維持 3) 海事労働条約(MLC)順守の徹底と、発効後のフォローアップ体制の整備
環境	低環境負荷ソリューションで時代の要請に応える企業グループへの進化	「環境取り組み目標と実績」参照 ▶ P.22～23
社会貢献活動	当社理念に沿った社会貢献活動の推進	1) 地域社会や国際社会が有する社会的課題の解決につながる活動への取り組みの推進 2) ソマリア支援プロジェクトなどの当社のサステナビリティを支える社会貢献活動の実施 3) 国内外グループ会社を含む役員・船員が参加する社会貢献活動の拡充 4) フェアトレードへの取り組み推進 5) 東日本大震災の被災者支援活動の継続

*1 当社は2012年9月に自動車・車両系機械等の貨物の輸送に関する独占禁止法違反の疑いで公正取引委員会の立入調査を受けました。当社はこの事実を厳粛に受け止め、当局の調査には全面的に協力するとともに、法令順守の一層の徹底に努めてまいります。

*2 LTIF=Lost Time Injury Frequency。100万人/時間当たりの労災事故発生件数。

*3 SOSC=Safety Operation Supporting Center。安全運航支援センター。

*4 KPI=Key Performance Indicators。重要業績評価指標。

コンプライアンス、アカウンタビリティ

企業の社会的責任の基本であるコンプライアンスの徹底を通じて、社会から信頼され続ける企業となることを目指します。また、さまざまなステークホルダーへの徹底した説明責任の履行と対話により、当社の持続的成長への信頼感の醸成に努めています。

コンプライアンス

当社では「コンプライアンス」を、法令や社内規則の順守にとどまらず、社会規範や企業倫理に則り、人権の尊重および差別・ハラスメント禁止など、自主的に定めた社内規範（役職員の行動基準）を順守し、企業活動を行うことと考えています（コンプライアンスの基本方針については [Web](#) を参照）。

当社グループはグローバルに事業を展開しているため、本社のみならず国内外グループ会社においても、コンプライアンス意識の浸透と定着を目指し、E-learningや社内研修を定期的実施しています。また、2012年度は、コンプライアンスを一層徹底するために、社内規程である「独禁法遵守行動指針」を改定し、国内外グループ会社にも周知しました。

取り組み体制

- 役職員が順守すべき行動基準を収めたコンプライアンス規程に基づき、経営会議が任命す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、コンプライアンス体制を強化・整備し、違反発生時の処分や再発防止措置を決定します。
- 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、事案が発生した場合は、コンプライアンス委員会事務局に報告し、必要な是正措置をとる責任を負います。
- 各部から独立した内部監査室長と、社外弁護士の2つのコンプライアンス相談窓口を設置しています。当社および国内外グループ役職員や派遣社員のみならず、国内のお取引先など社外からの報告・相談を受け付け、相談内容に対してとられた対応を相談者にフィードバックするとともに、相談者や調査に協力した役職員に対して不利益な処遇がされないことを保証しています。

公正取引委員会による調査について

当社は2012年9月に自動車・車両系機械等の貨物の輸送に関する独占禁止法違反の疑いで公正取引委員会の立入調査を受けました。当社はこの事実を厳粛に受け止め、当局の調査には全面的に協力するとともに、法令順守の一層の徹底に努めてまいります。

アカウンタビリティ

株主・投資家との良好な関係の構築を目指し、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、透明性の高い経営を心がけています（IRの基本方針については [Web](#) を参照）。

経営トップ自らが率先してIRの任にあたり、投資家との直接対話を実践しているほか、Webでは、経営戦略や投資計画、マーケットデータなどの情報発信を積極的に行っています。2012年度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リニューアルし、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。

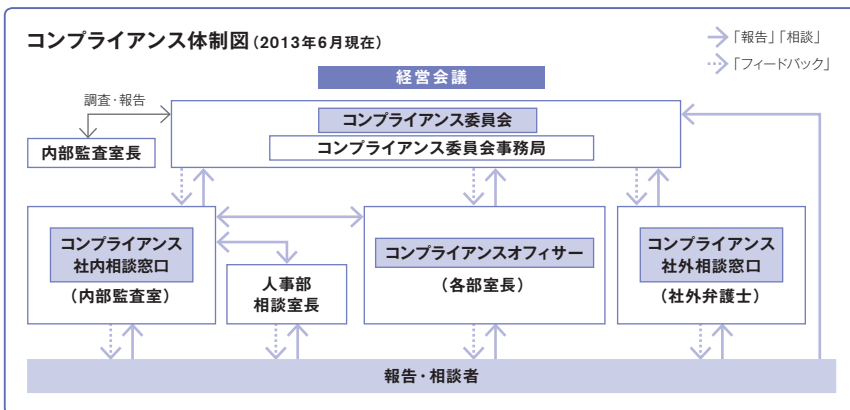
説明責任の履行は、当社の社会的責任であると考え、全てのステークホルダーに対し、事業への取り組み・CSR活動のみならず、事故などのネガティブな情報であっても速やかに開示する基本姿勢を貫いています。また、定期的に緊急時メディア対応訓練を実施し、迅速かつ適切な情報開示が維持できるよう体制強化にも努めています。

今後も、さまざま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。

「ステークホルダーとの関わり」参照 → P.30



2012年4月実施の緊急時メディア対応訓練



安全運航の取り組み

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、お客さま、ならびに関係者の皆さまに多大なるご迷惑、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)の両面でさまざま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の一つであり、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、グループ一丸となって取り組んでいきます。

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・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^{*1}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。

^{*1} 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

安全運航を支える組織体制



緊急対応体制

万一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、365日24時間体制で、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。

「特集1」参照 → P06~09

緊急時対応訓練

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、さまざまな事態を想定した緊急時対応訓練を定期的実施しています。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当社グループ会社では、緊急時にはお客さまの安全確保が最優先であるため、避難誘導を含む緊急時対応訓練を定期的実施しています。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さまにご参加いただいたの避難訓練を実施しました。



ターミナルへの避難誘導



通信訓練の様子

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)^{*2}: 0.25以下
- ③ 運航停止時間^{*3}: 24.00時間/隻/年以下
- ④ 運航停止事故発生率^{*4}: 1.00件/隻/年以下

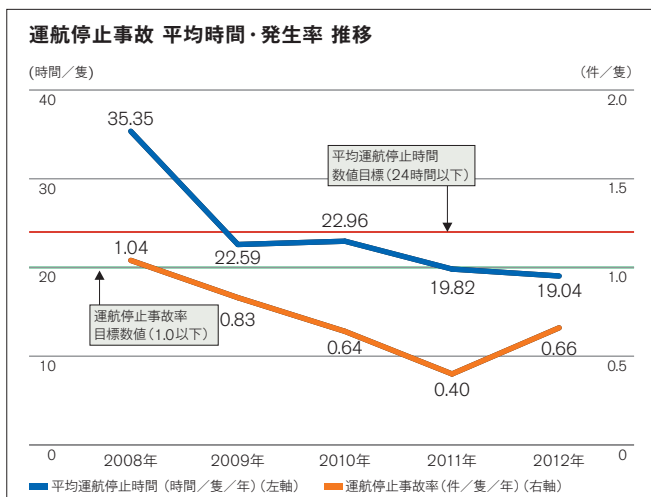
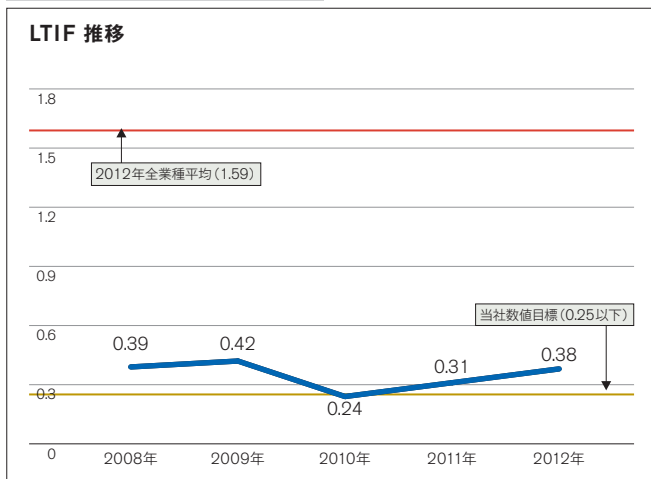
^{*2} 100万人/時間当たりの労災事故発生件数。産業界平均(2012年)1.59、水運業1.39、船舶製造・修理業0.77(出典:厚生労働省「平成24年労働災害動向調査結果の概況」)

^{*3} 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} 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。

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)自力航行不能な状態に至る機関などのトラブルの根絶を重点目標として取り組みます。

「CSR取り組み目標と実績」参照 ▶ P.14~15



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}」の強化、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・写真やイラストを用い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。

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こと、重要な事故・トラブル事例を船と陸上側とで「自分の問題」として再発防止策を討議し、立案することなど、事故の未然防止に取り組んでいます。

^{*5} 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} ヒヤリとしたり、ハットとするなど、「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。

安全運航に向けた連携

当社グループでは自社船、傭船に拘らず、本船や船主、船舶管理会社と安全に関わるさまざまな情報を共有し、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。

「特集1」参照 ▶ P.06~09

「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2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8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、船舶検査機関などの関係先と協力し、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などの予防的な安全強化措置を順次講じています。

環境経営方針

商船三井グループは、環境にやさしいサービスで世界の海上輸送需要に応えていきたいと考えます。このため、環境技術の開発・導入、最小限の環境負荷での船舶運航、地球温暖化防止や大気・海洋環境保全対策など、海洋・地球環境保全のためのさまざまな取り組みを進めていきます。

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、さら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、環境目的およ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仕組みを構築して、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。

当社グループの環境監査

ISO14001 取得状況

社名	取得年月	認証機関
(株)商船三井	2003年 1月	DNV (Det Norske Veritas AS ノルウェー船級協会)
日下部建設(株)	2004年 5月	シー・アイ・ジャパン(株)
商船三井ロジスティクス(株)	2006年 4月	(一財)日本海事検定 キューエイ(株)
商船三井興産(株)	2006年 7月	BSI (British Standards Institution 英国規格協会)
エム・オー・エル・エルエヌジー輸送(株)	2006年12月	(一財)日本海事協会
MOL TANKSHIP MANAGEMENT (EUROPE) LTD.	2008年 5月	DNV
MOL TANKSHIP MANAGEMENT (ASIA) PTE. LTD.	2010年 3月	DNV
NEW ASIAN SHIPPING COMPANY, LIMITED	2011年11月	(一財)日本海事協会

グリーン経営認証取得状況 (認証機関：(公財)交通エコロジー・モビリティ財団)

社名	取得年月	社名	取得年月
国際コンテナ輸送(株)	2005年10月	神戸曳船(株)	2007年 3月
(株)名門大洋フェリー	2005年12月	(株)宇徳	2007年 6月
(株)ダイヤモンドライン	2006年 2月	グリーンシッピング(株)	2007年 7月
グリーン海事(株)	2006年 3月	商船港運(株)	2007年10月
(株)フェリーさんふらわあ	2006年 5月	宇部ポートサービス(株)	2007年11月
日本栄船(株)	2006年 8月	商船三井フェリー(株)	2010年 3月
ジャパンエクスプレス梱包運輸(株)	2006年11月		
宇徳ロジスティクス(株)	2007年 2月		

エコアクション21 取得状況 (認証機関：(公財)地球環境戦略研究機関)

社名	取得年月
商船三井テクノトレード(株)	2007年 7月

環境マネジメント推進体制

社長の最高意思決定のもと、経営会議に直結する下部組織であるCSR・環境対策委員会において、環境に関するリスクと機会を評価の上、当社グループの環境経営の基本的方針を策定し、環境憲章に則った事業活動の実現に努めています。

また同委員会のもと、2つの独自の環境マネジメントシステム、「MOL EMS21」並びに「グループ環境目標制度」を運用し、当社グループの環境活動を推進しています。

環境マネジメントシステム

MOL EMS21

当社は、2001年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。「MOL EMS21」では、CSR・環境対策委員会において、環境管理責任者である同委員長が年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については、外部審査機関DNVにより、年1回の定期監査と3年に1回の更新審査が実施されます。

ISO14001 認証内容

認証範囲

「総合物流・貨物輸送サービス」における現地および本社の船舶運航事業活動(ただし、契約期間1年以下の短期備船を除く)

認証機関

DNV (Det Norske Veritas AS ノルウェー船級協会)

スキーム

RVA (Raad voor Accreditatie オランダ認定協会)



ISO14001の認証マーク

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もとで毎年度各社が中期環境目標に沿った環境目標を設定し、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)を当社グループの環境負荷として集計しています。国内グループ会社計53社、海外現地法人17社の合計70社が対象になっています(2013年3月末時点)。

MOLグループ環境賞

当社グループに環境経営を浸透させるため、2005年度に「MOLグループ環境賞」を創設しました。毎年、環境技術の開発・導入や環境活動で優れた取り組みを、グループ各社の社長が集まるグループ経営会議の場で表彰しています。

第7回 最優秀賞(エム・オー・エル・エルエヌジー輸送(株)) LNG船における清水使用量削減の取り組み

2012年からLNG船15隻において清水使用量削減に取り組み、造水機使用に伴う燃料使用量を削減。2011年比2,100トンのCO₂排出量を削減しました。

注)船舶は使用する清水の多くを海水から造水する環境にやさしい仕組みになっています。当該LNG船(タービン機関)は造水機使用に伴う燃料使用量を削減しました。なお、ディーゼル機関で動く船舶は主機の排熱を使い造水しており、造水に伴い追加の燃料は消費していません。



最優秀賞を受賞した
エム・オー・エル・エルエヌジー輸送(株)

GEAR UP! MOL環境投資額(2010~2012年度)

(単位:億円)

	計画	実績	2010年度	2011年度	2012年度
船舶維新プロジェクトなどの推進	31	37	8	14	15
既存存技術の展開・活用船舶維新プロジェクトなどの推進	97	77	41	17	19
船舶オペレーションにおけるエネルギー効率の改善	34	18	6	6	7
環境規制への対応	92	50	10	15	25
グループ会社の取り組み	22	17	10	5	3
合計	275	200	74	57	68
(参考)CO ₂ 削減のための投資額(内数)※		88	35	27	26

※減速運航実施用改造工事、電子制御エンジン、PBCF(プロペラ効率改善装置)などへの投資額

環境対策によるCO₂・コスト削減効果

	2010年度	2011年度	2012年度
CO ₂ 排出削減量 単位:トン(対前年度比)	837,852	431,737	302,928
コスト削減額 単位:億円(対前年度比)	114	73	53

前中期経営計画「GEAR UP! MOL(2010~2012年度)」では、環境技術の開発・導入に3年間で275億円を投資する計画としていました。実績は約200億円となり、計画値を約75億円下回りました。要因は主に次のとおりです。

- ・バラスト水管理条約の発効遅延による規制対応工事の減少
- ・新造船竣工計画下振れによる技術導入隻数の減少

・主に減速航海の深度化、PBCF装着、摩擦抵抗低減塗料による燃料消費量削減効果より、CO₂排出削減量、コスト削減額をそれぞれ推計した値です。

・効果の定量化が困難な場合などは、集計対象には含んでいません。

環境省「環境会計ガイドライン2005年版」に則った環境会計は [Web](#) を参照。

環境取り組み目標と実績

前中期経営計画「GEAR UP! MOL」に掲げた環境戦略に則って、中期環境目標（2010～2012年度）と年度ごとの目標を策定し、環境負荷低減に取り組んできました。3年間の達成状況を踏まえ、取り組みを深化させるべく2013年度の目標を設定しました。商船三井グループは、目標達成を通じて、海洋・地球環境保全に積極的に取り組みます。

凡例：◎達成、○概ね達成、△一部達成、●未達成（目標時期・内容変更）

	前中期経営計画(2010～2012年度)において目指す姿	2010～2012年度の主な取り組み内容と実績	評価	
1 安全運航の徹底	海難事故による海洋汚染の根絶	流出油による海洋汚染を伴う海難事故の根絶	安全運航徹底の諸施策を実施したが、中国山東半島沖で鉄鉱石運搬船事故発生(2010年5月)	●
	環境被害を最小限にとどめるための船舶仕様の積極的採用		「MOL安全標準仕様」の新造船への継続採用	○
2 運航船舶の環境効率強化、環境技術の開発・導入への積極的投資	「船舶維新」プロジェクトの推進			
	次世代船構想を継続・深化			
	ISHIN船設計の実施	ISHIN船の試設計を実施		○
	ISHIN船重要要素技術実証の実施	太陽光発電・蓄電技術を用いた「ハイブリッド自動車船」、「高効率排熱エネルギー回収システム」、摩擦抵抗低減塗料など、ISHIN要素技術を実船に導入		○
	ISHIN船に続くコンセプトシッブの提案	新型PBCFの開発、帆主機従船「ウインドチャレンジャー計画」推進。社内ニーズを研究開発に展開		○
	ISHIN船要素技術の導入ロードマップを策定・実施	ISHIN船要素技術導入ロードマップを策定し運用		○
	技術研究所の機能/活動強化			
	CO ₂ 、NO _x 、SO _x 、PM(煤塵)削減技術開発	開発した燃料油添加剤「タイクラッシュHD」、遮熱塗料を導入		○
	船用燃料における燃焼性向上技術の開発	テストエンジンを導入し、燃焼噴射ノズル、マイクロナノバブル(微細な気泡)技術を研究		○
	「ECO SAILING」の徹底/効率的運航の追求			
	減速航海最適活用の促進	減速運航を深度化。コンテナ船では主機出力10～15%での超減速航海を実現(「コンテナ船のCO ₂ /NO _x /SO _x 排出量の減少率」はWebサイトで開示)		○
	WNI Ocean Routing活用の促進*1	WNI Ocean Routingを活用		○
	FMS SAFETY-BRIDGE SYSTEMの活用*2	仕組船で96%、備船で75%が利用(2012年度末)		○
	燃料油添加剤適用の大幅拡大	燃料油添加剤の導入推進		○
	当社仕組船にプロペラ効率改善装置(PBCF)搭載を促進	当社仕組新造船に100%搭載		○
当社仕組船に省エネ型LO(潤滑油)注油器搭載を促進	当社仕組新造船に100%搭載		○	
電子制御エンジン搭載の促進(20隻程度)	コンテナ船、乾貨物船、計13隻に搭載		○	
陸上電源供給システムの導入(14隻程度)	コンテナ船16隻に搭載		○	
単位輸送当たりのCO ₂ 排出量の削減((株)商船三井および国内連結子会社運航の外航船)				
2015年度までに2009年度比10%削減	2009年度比7.5%削減		○	
大気汚染防止への取り組み				
単位輸送当たりのNO _x 、SO _x 排出量の削減((株)商船三井および国内連結子会社運航の外航船)				
2015年度までに2009年度比10%削減	2009年度比NO _x 7.5%削減、SO _x 15.0%削減		○	
当社独自のPM(煤塵)削減技術の実用化	DPF<PM(煤塵)除去装置>の実船試験実施		○	
環境規制への対応				
現行規制順守と、将来的な規制強化、対象地域の拡大に備える	NO _x 3次規制、低硫黄燃料油規制、シップリサイクル条約、SEEMP ³ 、EEDI ⁴ への対応、準備		○	
3 グループをあげた低環境負荷ソリューションの提供	モーダルシフトへの対応促進			
	国内最大のフェリー網を駆使し顧客のCO ₂ 排出量を削減	顧客のCO ₂ 排出量を年間約60万トン削減		○
	内航・フェリーの環境優位性のアピール	グループ各社および業界団体WebサイトなどでのPR継続		○
	「ISHIN-II」(LNG燃料使用フェリー)実用化に向けた調査・技術開発	調査・技術開発を実施		○
	既存低環境負荷ソリューションの積極展開			
	減速運航による低環境負荷タグサービスの提供	タグボート減速運航・効率配船の継続		○
	商船三井テクノトレード(株)によるPBCF販売の促進	PBCF累計搭載約2,350台を達成		○
	物流センターにおける環境負荷低減	節電オペレーションを実施		○
	新規低環境負荷ソリューションの積極検討			
	「エコタグ」(低環境負荷タグボート)実証実験に参画	検討実施		○
	日下部建設(株)環境関連ビジネスによるリサイクルへの貢献	日下部建設(株)環境関連ビジネスの継続		○
	船用環境関連商材の開拓	客船での低環境負荷アメニティの導入継続		○
	ダイビル(株)が運営する既存オフィスビルの低環境負荷促進	エネルギー効率を重視したオフィスビル「ダイビル本館」が竣工 雨水の再利用、屋上緑化、自然通風、高遮熱・断熱ガラスの採用促進		○
	商船三井テクノトレード(株)による改良型PBCFの普及	改良型PBCFの研究開発に参画		○
	「MOLグループ環境賞」制度の継続運営・強化			
	25件の応募。優秀な取り組みについてはグループ・社内へ展開		○	
4 実質的な環境負荷低減に資する政策への提言	海運の持つ高い環境効率の活用・強化を促し、実質的な環境負荷低減と経済の持続的成長に資する環境政策形成のため、策定に参画し積極的に提言			
	外航海運・内航・フェリーから排出される温室効果ガス対策	業界団体を通じて、排出規制の検討に貢献、モーダルシフトを推進の働きかけを実施		○
5 生物多様性保全・自然保護への貢献	生物多様性保全や自然保護に対する社員の意識を高め、これに資する活動・技術開発・社会貢献を推進			
	生物多様性保全・自然保護に資する既存活動の継続、新規活動の実施			
	バラスト水処理装置の開発・搭載	11隻に搭載		○
	生物多様性保全・自然保護に資する社会貢献活動の拡大	国内外で植物保全活動や海岸清掃活動を実施		○
	生物多様性保全や自然保護に対する社員への意識の浸透	社内報において環境関連記事を定期的に発信		○
	国内拠点における再生可能エネルギーの継続活用・新規導入検討	東京国際コンテナターミナルに加え、新規に技術研究所、社員寮、フェリーターミナルに導入		○
	国内事業活動に伴う環境負荷の削減((株)商船三井および国内グループ会社)			
	国内事業場のエネルギー消費原単位を2009年度比3%低減	グループ全体で16.6%低減		○
	国内輸送手段のエネルギー消費原単位を2009年度比3%低減	グループ全体で0.6%低減		○
	OA用紙使用量(従業員1人当たり)を2009年度比3%削減	(株)商船三井は16%削減。ただし、グループ全体では主に従業員減少のため1人当たり4%増加		●
リサイクルの徹底およびリサイクルできない廃棄物の削減	周知徹底を実施。なお、リサイクル率(本社)は68%を達成		○	
国内環境規制への対応	改正省エネ法、東京都環境確保条例に対応		○	

- *1 (株)ウェザーニューズによる気象・海象、最適ルートなどの情報提供サービス。
- *2 最新の気象・海象に基づき、本船上にて最適ルートを計画するシステム。
- *3 SEEMP=Ship Energy Efficiency Management Plan。船舶エネルギー効率管理計画書。
- *4 EEDI=Energy Efficiency Design Index。エネルギー効率設計指標。
- *5 EEOI=Energy Efficiency Operational Indicator。エネルギー効率運航指標。
- *6 EGB=Exhaust Gas Bypass。
- *7 VTI=Variable Turbine Inlet。

2013年度環境目標

1 安全運航の徹底	海難事故による海洋汚染の根絶
	事故を起こさないことと、万一事故・トラブルが発生した場合の原因究明と再発防止の徹底 「MOL安全標準仕様」の更なる進化と、新造船への適用推進
2 環境規制への対応	国際的な環境規制の発効前準備の徹底
	NOx対策:SCR(NOx除去装置)の船上試験実施
	SOx規制:低硫黄燃料油規制強化・対象地域拡大へ対応準備
	シップリサイクル:環境に配慮した解体ヤード選定基準の順守・深度化、インベントリ作成の推進
	SEEMP:運航船舶全体のEEOI ⁵ 数値のモニター推進 バラスト水処理装置を先行搭載、搭載準備推進
3 環境技術推進ノウハウの活用による競争優位性の拡大	「船舶維新」プロジェクトの推進
	「高効率排熱エネルギー回収システム」搭載の大型鉄鉱石専用船の竣工
	太陽光発電・蓄電技術を用いた「ハイブリッド自動車船」の効果検証、および機器の耐久性評価
	LNG燃料船の検討
	新型摩擦抵抗低減塗料の性能検証
	PBCF効率改善のための研究開発を推進
	帆主機従船「ウィンドチャレンジャー計画」を推進
	主機低負荷燃費改善技術の効果検証
	DPF<PM(煤塵)除去装置>の開発
	ISHIN船要素技術導入ロードマップの運用/営業ニーズを開発につなげる会の継続
	「技術研究所」における活動促進
	船用燃料の燃焼性向上技術の開発
	「ECO SAILING」の徹底/効率的運航の追求
	減速運航の深度化 ・技術支援・社内情報共有による安全・メンテナンス面を踏まえた減速運航の実施、および深度化 ・主機低負荷チューニング技術(EGB ⁶ 、VTI ⁷)の導入(2013年度5隻、累計6隻)
	気象・海象、最適ルートなどの選定 ・ルーティングサービスの利用、安全運航支援センター(SOSC)による本船動静の監視、助言 ・BRIDGE SYSTEMの活用(90%以上の使用隻数を維持)
	最適トリムシステム導入(2013年度コンテナ船20隻、自動車船13隻導入予定。累計53隻)
	電子制御エンジン導入(2013年度6隻導入予定。累計27隻)
	陸上電源供給システム導入(2013年度2隻、累計18隻)
PBCFなどのプロペラ効率改善装置導入(仕組新造船に100%搭載)	
省エネ型LO注油器導入(仕組新造船に100%搭載)	
単位輸送当たりのCO ₂ 、NOx、SOx排出量の削減(株)商船三井および国内連結子会社運航の外航船)	
CO ₂ :2013年度に2012年度比1%削減、2015年度に2009年度比10%削減	
NOx:2013年度に2012年度比1%削減、2015年度に2009年度比10%削減	
SOx:2013年度に2012年度比1%削減	
4 グループをあげた低環境負荷ソリューションの提供	モーダルシフトへの対応促進
	国内最大のフェリー網を駆使し、顧客のCO ₂ 排出量を年間約60万トン削減
	既存・新規低環境負荷ソリューションの積極展開
	タグボート減速運航の継続、「エコタグ」検討
	PBCF搭載累計2,500台を達成 大井物流センターにおける節電オペレーションの実施 空き缶リサイクル事業継続 低環境負荷オフィスビルの導入
「MOLグループ環境賞」制度の継続運営・強化	
「MOLグループ環境賞」の浸透	
5 実質的な環境負荷低減に資する政策への提言	海運の持つ高い環境効率の活用・強化を促し、実質的な環境負荷低減と経済の持続的成長に資する環境政策が形成されるよう、その策定に参画し積極的に提言
6 生物多様性保全・自然保護への貢献	生物多様性保全や自然保護に対する社員の意識を高め、これに資する活動・技術開発・社会貢献を推進
	生物多様性・自然保護に資する社内リソースを活用した活動の拡大
	国内事業所のエネルギー消費原単位を中長期的に低減:2013年度は2012年度比1%低減
	フェリー・内航船のエネルギー消費原単位を中長期的に低減:2013年度は2012年度比1%低減
	リサイクルの徹底および廃棄物の削減に取り組む
	改正省エネ法、東京都環境確保条例:具体的削減策の立案・実行 事業所における再生可能エネルギー(太陽光発電・太陽熱)の活用継続

商船三井グループの環境負荷低減に向けた取り組み

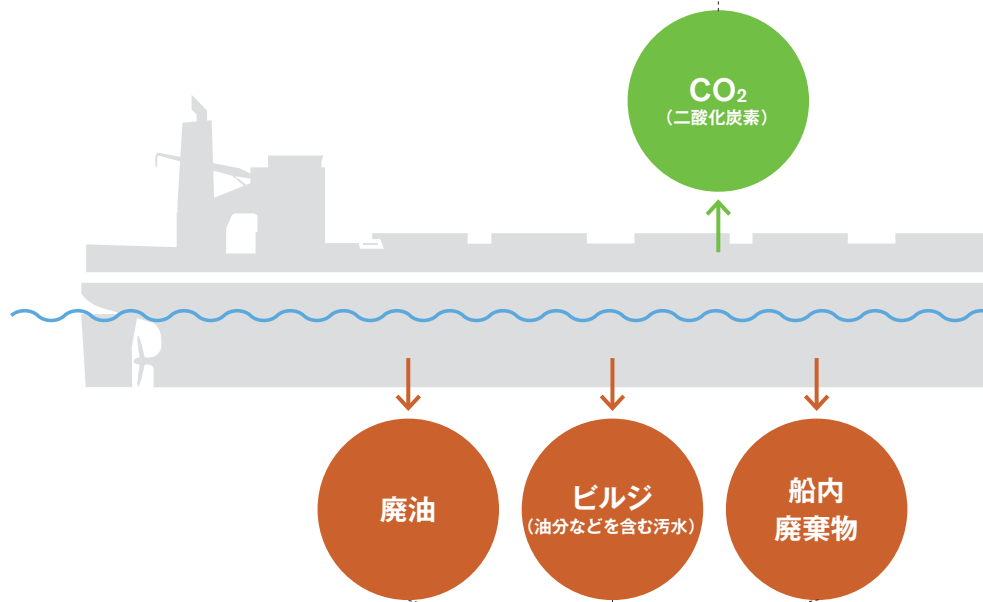
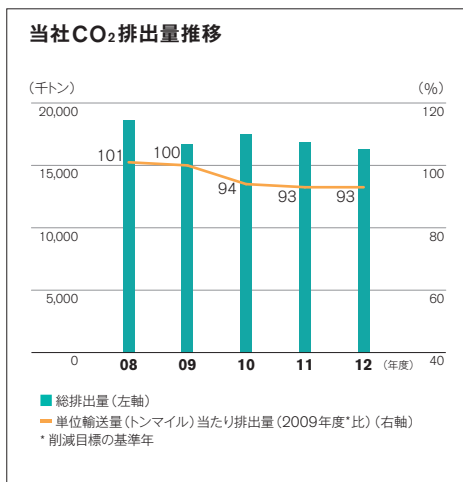
商船三井グループは、外航海運をはじめとしてさまざまな事業を海上・陸上で展開しています。グループの事業活動が与える環境負荷を十分に自覚し、その低減に向けて、積極的かつ継続的な取り組みを行っています。今年度は「環境データ」を作成しましたので、併せてご参照下さい。【商船三井グループの環境データ】参照 → P.34

海洋汚染の防止、海洋環境の保全を目的とする国際条約「MARPOL73/78」が国際海事機関（以下IMO）において採択・発効されており、海洋汚染防止の諸規則に則って海運業界全体で環境保全に取り組んでいます。併せて環境負荷低減に向けては、技術・開発の推進をはじめとする当社グループ独自のさまざまな取り組みも進めています。【特集2】参照 → P.10~11

大気への負荷

- CO₂の排出（地球温暖化）
- NO_xの排出（大気汚染）
- SO_xの排出（大気汚染）

- 燃料消費削減（ECO SAILING）
 - 技術開発（船舶維新、新型帆装装置）
- 【CO₂排出対策】参照 → P.26



海洋への負荷

- 油による汚染（海洋汚染）
- 船内廃棄物（海洋汚染）
- バラスト水（生物多様性）
- 船体付着物（生物多様性）

- 適正な処理
- 【海洋環境保全への取り組み】参照 → P.28

サービス指標 (KPI*)による環境負荷・輸送品質・安全運航指標の開示

コンテナ船では環境負荷低減結果を含め、お客さまの関心の高い項目に関する当社のサービス品質をわかりやすく伝えるため、「Count On MOL」というスローガンのもと、サービス指標をWebサイトで公開しています。CO₂排出量については、2015年に2009年度比10%の削減目標に対して、2012年度末時点で25%削減しています。詳細は、<http://www.CountOnMOL.com> (英文) をご参照下さい。*KPI:Key Performance Indicator

〈サービス指標〉

輸送品質: 定時到着率

環境保全: コンテナ船のCO₂/NO_x/SO_x排出量の減少率

安全運航: コンテナ船の連続3日以上の不稼働発生回数

当社はKPIを常に改善し、お客さまから信頼され環境に優しいサービスの提供に一層努めています。

なお、KPI以外にも、CCWG (Clean Cargo Working Group)、CSI (Clean Shipping Index) といった環境団体の枠組みを通じて、CO₂排出量などの情報を発信し、お客さまの貨物の輸送における環境負荷の「見える化」に取り組んでいます。

大気保全に向けた外航海運の取り組み

■CO₂削減に向けて

国際海運は全世界を活動領域としているため、京都議定書では削減対象外となっており、IMOにて国際的枠組みで検討しています。IMOでの検討の結果、以下の3つの手法によりCO₂削減に取り組むこととなっています。

- ① エコ・シップ建造を促進する「技術的手法」
- ② ECO SAILINGを徹底する「運航的手法」
- ③ 燃料油課金、排出権取引などの市場メカニズムによって削減を進める「経済的手法」

このうち「技術的手法」と「運航的手法」については、IMOにおいて条約改正が採択されたことから、2013年1月1日より規制が開始されています。

■NO_x削減規制への対応

IMOでは、2000年1月1日以降に建造された船舶に搭載するディーゼル機関(130 kW以上)に対して段階的に排出を規制しており、2016年1月1日以降に開始予定(開始予定を2012年に見直す動きも出てきている)の3次規制では、1次規制より80%以上の削減を義務付けられることとなります。

■SO_x削減規制への対応

IMOでは、一般海域を航行する船舶に対して、硫黄分含有量3.5%以下の燃料の使用を義務付けています。2020年または2025年(*2018年にレビュー予定)には、0.5%以下に引き下げられる見通しとなっています。なお、特別海域(バルト海、北海・北米沿岸200海里内、米国カリブ海)を航行する船舶については1.0%以下を義務付け、2015年以降には0.1%以下に引き下げ予定となっています。

- 燃料消費削減
 - 技術開発(NO_x除去装置、SO_xスクラバー、DPF*など)
- 「NO_x排出対策」「SO_x排出対策」「煤煙・煤塵対策」参照 → P.26~27 ※PM(煤塵)除去装置



- 技術開発(バラスト水処理装置)
- 「生物多様性保全への取り組み」参照 → P.29

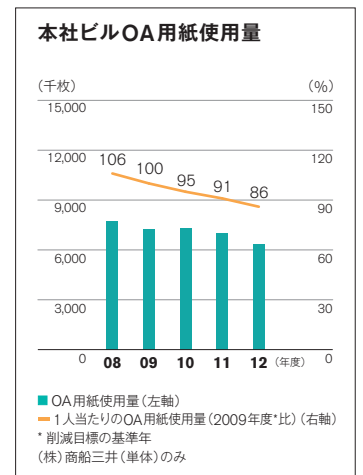
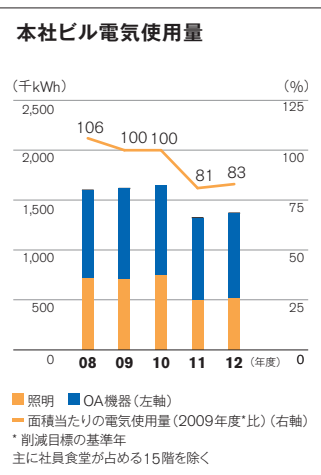
- 技術開発(ペイントなど)
- 「生物多様性保全への取り組み」参照 → P.29

オフィスでの取り組み



商船三井本社ビル

商船三井グループでは、海上および陸上の輸送活動のみならず、オフィスで発生する環境負荷(OA用紙、電力、廃棄物)の削減に取り組んでいます。商船三井ビルでは特に東日本大震災以降、エレベーター1基停止・夏季時空調温度の引き上げ・適切な予冷、ブラインド閉鎖、昼休み時の消灯、照明の間引きなどの節電対応を継続的に実施しています。



1. 地球温暖化防止・大気保全の取り組み

船舶はエネルギー効率が高い輸送手段ではありますが、燃料に重油を使用しているため、地球温暖化の原因となるCO₂（二酸化炭素）、酸性雨や大気汚染の原因となるNO_x（窒素酸化物）、SO_x（硫黄酸化物）、煤煙・煤塵などを排出します。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。

CO₂排出対策

環境技術の研究・開発

当社グループは自然エネルギーの利用、船舶の推進力を高めるPBCF、超低燃費型船底防汚塗料、燃料油添加剤、遮熱塗料など船舶を対象にさまざまな環境技術に関する研究開発を行っています。

「特集2」参照 → P.10~11

■ 自然エネルギーの利用

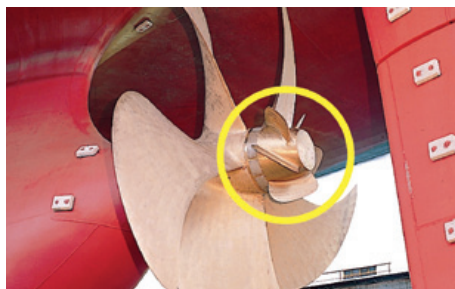
特集2(P.11)で紹介した「Power Assist Sail（新型帆装置）」だけでなく、東京大学が主宰する「ウィンドチャレンジャー計画」に参加し、風力を利用した帆を主体に推進機が補助する船の研究を行っています。当社のほかに海運2社、(一財)日本海事協会、造船会社などが参加する同計画は2009年9月に開始され、現在、複合材料を使用した大面積硬帆翼の開発のほか、開発対象船型の要目検討、流体解析手法、ウェザールーティングの手法開発を行っています。



「ウィンドチャレンジャー計画」イメージ図

■ PBCF (Propeller Boss Cap Fins)

船舶の大型化による輸送効率改善と併せて、推進性能の改善に向けた技術の研究・開発に取り組んでいます。たとえば、船舶の推進力を高めるPBCFは、当社が共同開発したプロペラ効率改善装置です。同じ速度の場合、4~5%の燃料消費量の削減効果があり、その結果CO₂排出量も削減できます。当社運航船はもちろんのこと、広く世界中の船に搭載、2013年3月末現在、2,350隻以上の



PBCF

船舶（建造予定を含む）に採用されています。現在、従来型に比べさらに+1%の効率改善を目標とした新型PBCFを(株)三井造船昭島研究所と開発中で、早期の製品化を目指しています。

PBCFのほかにも、航行時に発生する抵抗を低減することで燃料消費を削減する「超低燃費型船底防汚塗料」などの研究開発や、「風圧抵抗低減船型」の深度化、「船舶の大型化」による輸送効率の向上に取り組んでいます。

「ECO SAILING」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（エコセーリング）」と呼んでいます。環境技術の研究・開発と併せて、運航手法による努力による燃料削減の取り組みも徹底しています。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の装着などの対策を実施しています。

従来



船尾トリム状態
(船尾を沈めた状態)

最適トリム



船首トリム状態
(船首を沈めた状態)

NO_x排出対策

NO_xは、エンジン内で燃料が燃焼する際に、燃料油や空気中に含まれる窒素と空気中の酸素が高温下で結合して発生します。NO_xの排出は、エンジン内燃焼温度の制御によってある程度抑制することが可能です。

当社では、電子制御で燃料弁や排気弁を操作することによってNO_xや煤煙などの抑制に効果のある電子制御エンジンを搭載した船舶の導入を進めています。電子制御エンジン搭載船は、2007年の「MOL CREATION」をはじめとして、現在までに計27隻が竣工しています。

また、国際規制に先駆けてNO_x除去装置（SCR）を当社運航船に搭載し、試験運用を行う取り組みも開始しています。

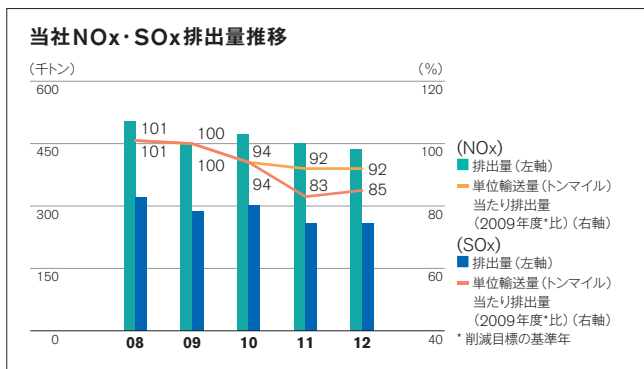
「特集2」参照 → P.10~11

SOx排出対策

SOxは、硫黄分を含む燃料油が燃焼することによって発生します。当社では、MARPOL条約による燃料油に含まれる硫黄分に関する規制値より厳しい燃料油の調達基準を採用し、SOx排出量低減に取り組んでいます。

当社使用燃料(C重油)の平均硫黄含有率

2005年度	2.82%
2006年度	2.75%
2007年度	2.62%
2008年度	2.59%
2009年度	2.59%
2010年度	2.58%
2011年度	2.33%
2012年度	2.55%
MARPOL条約規制値(一般海域)	3.50%

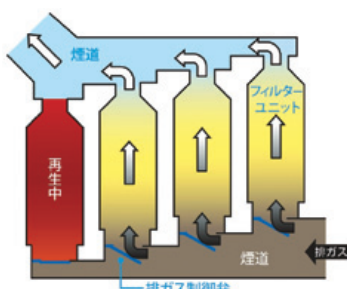


煤煙・煤塵対策

自己再生型PM(煤塵)除去装置

船舶からの排気ガスには、ディーゼル排気微粒子や煤煙などのPM(煤塵)が含まれています。当社は(一財)日本海事協会および(株)赤阪鐵工所とともに、C重油を使用する船用ディーゼル機関のPM除去装置(DPF)の開発に取り組んできました。2010年に搭載実証実験を実施、当社グループ会社運航の外航船舶の発電用ディーゼル機関に同装置を搭載し、試験運用を開始しています。外航船舶への自己再生型DPF搭載は世界初です。

排気ガス浄化システムのイメージ



このDPF装置は、セラミック繊維を素材としたフィルターを内蔵し、排気ガスが通過する際にこのフィルターでPMを80%以上捕集、黒煙排出の問題を解消します。

■ 停泊中の陸上電力利用

船舶が停泊中に必要とする電力を、陸上からの電力供給に転換することで、船舶の発電機の使用を減らし港湾周辺のNOx、SOx、煤塵などの排出量を大幅に抑えることができます。当社運航コンテナ船(16隻)、当社グループの各曳船会社で陸上電力受電システムを導入しているほか、内航船においても一部の港湾で陸上電力を利用しています。

また、2012年に竣工したハイブリッド自動車船「EMERALD ACE」は、停泊中にディーゼル発電機を完全停止(航海中の蓄電を利用)する「ゼロエミッション」を実現しています。

「特集2」参照 → P.10~11



陸上から電力供給を受けるコンテナ船「MOL MATRIX」

エコ・ターミナル

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200 kW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)宇徳および商船港運(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

2. 海洋環境保全・生物多様性保全への取り組み

商船三井グループは、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。

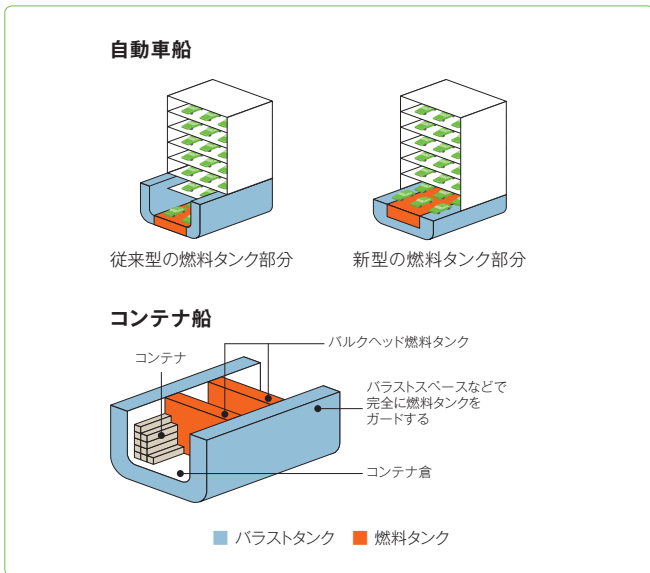
海洋環境保全への取り組み

タンカーのダブルハル化

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、全船でダブルハル(二重船殻)化しています。

燃料タンクのダブルハル化

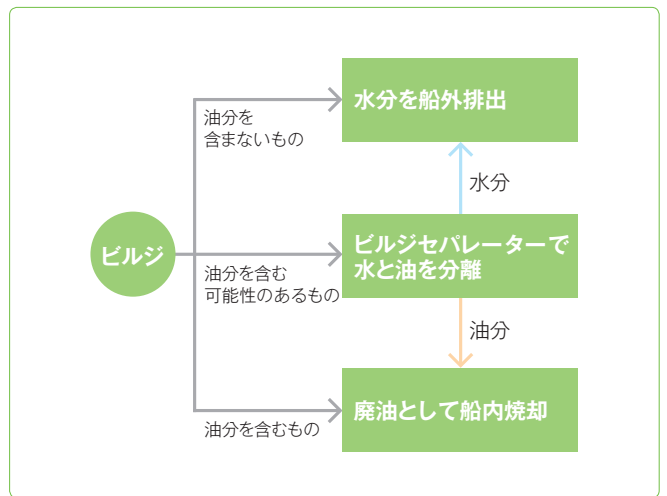
あらゆる船舶は運航のために燃料油を搭載しているため、タンカーと同様、万一の事故の場合に燃料油が海洋へ流出するリスクを軽減するために、燃料タンクのダブルハル化を行っています。



廃棄物、廃油、ビルジの適正処理

- 船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、MARPOL条約に基づき、船内廃棄物の分別回収、貯蔵や処分を規定した「船内廃棄物管理計画」を策定。「廃棄物管理者」の指揮のもと、全乗務員に周知徹底を図っています。船内食物くずやそのほか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。
- 船舶の燃料油には不純物が多く含まれています。このためエンジンなどでの使用にあたっては、水分や不純物を取り除くための前処理を行っています。この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焼却処理を行っています。

- 船舶のエンジンルームでは、海水系の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。このためビルジをその発生源に遡って油分の有無に応じて3つに分類し回収・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。



シップリサイクルへの取り組み

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、解撤を行う必要があります。2009年5月、IMOは船舶の解撤に関する問題を解決することを目的に、「シップリサイクル条約」を採択し、発効に向けて批准が進んでいます。この条約は、船舶はその一生を通じ、条約で定める有害物質の搭載・使用を禁止・制限し、船舶に含有される有害物質の量や所在を記載したインベントリ(一覧表)を作成・記録・更新し、最終的に船舶リサイクルヤードに引き渡すことを求めています。当社グループでは、条約発効にスムーズに対応できるよう、いち早くインベントリ作成への取り組みを開始するとともに、条約の周知徹底のほか、リサイクルヤードの状況をはじめ、リサイクル関連の情報共有も行っています。

なお、解撤を前提とした売船を行う場合には、リサイクルヤードがISO14001(もしくはそれに準じた環境マネジメント)に準拠した環境対策を実施しているか、解撤の方法・手順が、環境・労働安全・人権に十分配慮しているかなど、認証の有無や現地視察も含めた多岐にわたる項目をチェックした上でリサイクルヤードを選定しています。

生物多様性保全への取り組み

当社グループが生物多様性に与える影響として、

1. 船舶のバラスト水、船体付着物および、コンテナ付着物による外来種の越境移動
2. 船底防汚塗料による生態系への影響
3. 沿岸・海岸建設物による生態系への影響
4. オフィスで使用する紙・文房具などによる生態系への影響

が考えられます。船舶について、生物多様性への影響を小さくするための技術の開発・導入に努める一方、沿岸・海岸建設物にあたっては、プロジェクトパートナーとともに影響評価を実施しています。またオフィスにおいてはグリーン調達やリサイクルを徹底しているほか、生物多様性保全や自然保護に対する社員の意識を高めるため、社内コミュニケーションツールを活用した啓発活動や自然保護活動に取り組んでいます。

バラスト水について

貨物の積荷役に合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・生物多様性の保全および持続可能な利用に対して影響を与える恐れがあり、1980年度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および船上実証実験に取り組んでいます。

■ コンテナ型バラスト水処理装置の開発・搭載

2013年1月に三菱重工業(株)と共同で、バラスト水処理装置をコンテナ内に収納してコンテナ船のホールド(船倉)に設置する技術を開発、その基本設計について、国内で初めて(一財)日本海事協会から基本承認を取得しました。

これは40フィートコンテナ(長さ約12 m)内に必要な機器をパッケージングしたもので、限られた空間を有効に使い、メンテナンスを施しやすいように配慮された設計で、機関室に設置する場合に比べ7日程度の工期短縮を見込みます。当社が保有するコンテナ船「MOL COMPETENCE」に当装置を搭載し、実証運用を行っています。



設置を完了したコンテナ型バラスト水処理装置

■ 大型原油タンカーへのバラスト水処理装置の搭載

2013年4月に国内船社で初めて、就航中の大型原油タンカー(1隻)に、強制化に先行して装置を搭載しました。原油タンカーへのバラスト水処理装置の設置工事は非常に狭隘な区画であるポンプルームが主要な施工場所となり、高度な安全管理・工程管理が求められます。

船体付着物について

船底ペイントの汚損などにより海洋生物が船体に付着し、越境移動することが問題になっています。これを防ぐためのガイドラインがIMOにて議論されており、当社も業界団体を通じて実用性などの観点から意見を述べ、国際的な指針づくりに貢献しています。

生物多様性宣言推進パートナーズに参加

当社は「日本経団連生物多様性宣言」の趣旨に賛同し、これを実践していくことを内外に示すために、同宣言推進パートナーズに参加しています。

日本経団連生物多様性宣言(要約)

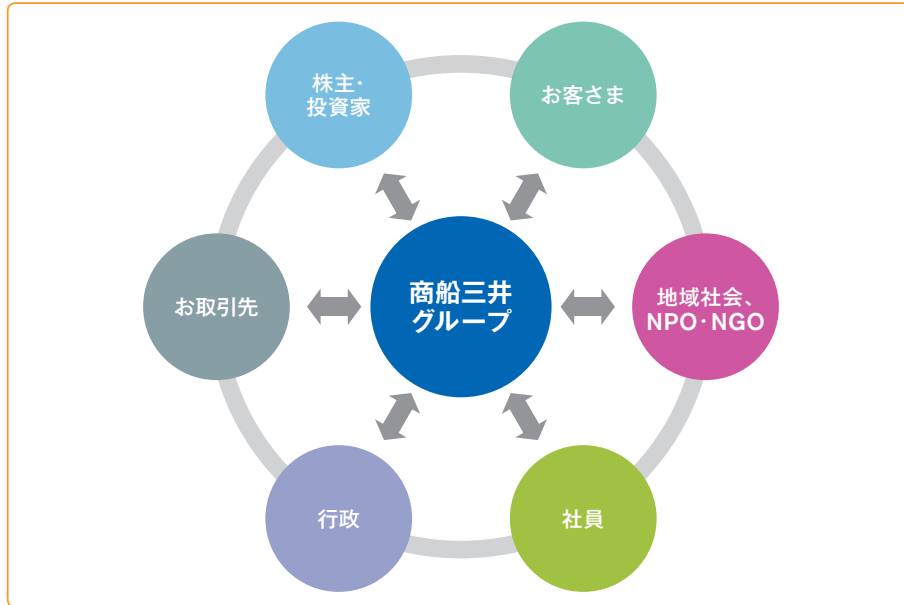
1. 自然の恵みに感謝し、自然循環と事業活動との調和を志す
2. 生物多様性の危機に対して、グローバルな視点を持ち行動する
3. 生物多様性に資する行動に自発的かつ着実に取り組む
4. 資源循環型経営を推進する
5. 生物多様性に学ぶ産業、暮らし、文化の創造を目指す
6. 国内外の関係組織との連携、協力を努める
7. 生物多様性を育む社会づくりに向け率先して行動する

環境教育

当社グループのイントラネット上で、地球環境保全に関する最新ニュースなどを監修した『月刊環境』を発行しているほか、社員向けに「環境がわかる会」を開催、E-learningによる環境教育を実施しています。また、海岸清掃をはじめとする自然保護活動を通じて社員の意識向上を図っています。今後も環境に関する意識と知識を相乗的に高め、日々の業務遂行活用を目指し、継続して環境教育の充実を図っていきます。

ステークホルダーとの関わり

商船三井グループは、ステークホルダーとの対話を通じて良好な関係（信頼・支持）を築くことを目指しています。ステークホルダーのニーズに応え、「信頼される企業」「選ばれる企業」であり続けるために企業価値向上に努め、社会とともに持続的に成長していきます。【コミュニケーションツール】参照 → P.02



お客さまとのコミュニケーション

安全運航と環境に配慮した高品質のサービスを提供

お客さまのニーズと時代の要請を先取りし、安全性と確実性の向上により、サービス品質を高めることに努めています。日々の営業活動や定期的な意見交換会でいただいたお客さまのニーズを見極め、安全で環境にやさしいサービスを提供していきます。

株主・投資家とのコミュニケーション

適時・的確・公平に情報開示し、持続的成長への信頼感の醸成

株主・投資家の皆さまの疑問にお答えするとともに、当社の経営に対する考え方を説明し、ご理解いただけるよう努めています。Webサイトを中心とした情報発信のほか、株主・投資家の皆さまとの対話の機会を多くするために、株主総会・各四半期決算説明会・投資家向け説明会を開催しています。

お取引先とのコミュニケーション

公正な取引とともに持続的発展と社会的責任を果たす

お取引先との公正な取引を通じ、お客さまに高品質なサービスを提供していくための良きパートナーとして信頼関係を確立することに努めています。2012年に「商船三井グループ調達基本方針」を策定し、お取引先の理解を得ながら、とも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】参照 → P.13

行政とのコミュニケーション

ガバナンスとコンプライアンスの強化

良き企業市民として法令を順守するとともに、納税の義務を果たし、行政の円滑な運営と、海事産業振興への貢献に努めています。

社員とのコミュニケーション

多様な人材が活躍できる働きやすい職場環境の整備

ワーク・ライフ・バランスに配慮し、個々の能力を最大限に発揮できる働きがいと誇りを持てる職場づくりに努めています。その実現に向け、研修プログラム、労働安全衛生および健康管理を整備・充実させることに加え、定期的な社員との対話を実施しています。

地域社会、NPO・NGOとのコミュニケーション

地域社会への貢献

グローバルな事業展開を行う当社グループにとって、地域社会との対話を通じて社会のニーズに応え、NPO・NGOと協働しながら地域社会に貢献していくことは、社会とともに持続的に発展していく上で不可欠な取り組みです。災害支援活動、援助物資輸送、NPO・NGOの活動支援、当社グループ施設への見学受け入れ、海岸清掃の実施など、当社リソースとグローバルネットワークを活かした地域社会への貢献のほか、環境負荷低減への取り組みを通じて、国際社会の課題解決にも貢献しています。

社会貢献活動

社会とともに持続的に成長することを目指す企業として、社会貢献活動に関する3つの理念を掲げ、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、当社グループをあげて積極的に取り組んでいます。

社会貢献活動の3つの理念

理念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

理念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

理念III

所在する地域社会への貢献
良き企業市民として

*国連ミレニアム開発目標

2000年9月に国連ミレニアム・サミットで採択されたミレニアム宣言と、1990年代に主要な国際会議やサミットで採択された国際開発目標を統合し、1つの共有の枠組みとしてまとめられたもの。「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す。

理念I

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、百万米ドルの資金援助を開始しました。

海賊行為の根絶およびソマリアの情勢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



理念II

ビーチクリーンアップ鎌倉・お台場・鹿島

海岸清掃のボランティア活動を、2000年から継続的に実施しています。お台場海浜公園と鎌倉・由比ガ浜に加え、2012年度は鹿島灘でも、海岸清掃活動を実施しました。役職員参加型の本活動は、役職員の環境保全に対する意識を高めることや安全文化醸成につながるものとなっています。



理念III

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 ナボタス市にデイ・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や、支援が必要な人々を対象とした健康診断、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、当社にとってつながりの深い地域の一つです。



客船「につぼん丸」が被災地復興を支援

東日本大震災復興支援の一環として、商船三井客船(株)は「につぼん丸」にて2012年9月に「絆!がんばる石巻女川復興支援ツアー」を実施しました。東日本大震災で被災した石巻・女川では、地元で働く方と乗客の皆さまがふれあい、震災から復興する商店街を応援しました。



そのほかの2012年度の活動

●ウガンダ向け石鹼回収プロジェクト ●南アフリカ共和国向け移動図書館車輸送 ●南アフリカ共和国向け中古書籍輸送 ●ザンビア向け中古子ども靴輸送およびコンテナ寄付 ●カンボジア向け医療車両輸送 ●ベトナム向け車椅子輸送 ●海洋・海象観測への協力 ●当社グループの施設への見学受け入れ

なお、前年度の活動内容の評価を行った上で、毎年度、CSR・環境対策委員会が社会貢献活動方針・内容(含む予算)を審議・決定しています。2013年度は3つの理念を踏まえ、より本業に軸足を置いた活動を中心に取り組むことを決定しています。

活動の詳細やそのほかの活動は、当社Webサイトをご覧ください。<http://www.mol.co.jp/csr-j/society/index.html>

働きやすい職場づくり

商船三井グループの発展と社員・船員一人ひとりの成長をともに達成することを目指し、採用や研修プログラム、諸制度の整備を行っています。また、社員や船員の健康管理やライフステージに応じて安心して働ける職場環境の構築にも取り組んでいます。

今年度は「人事データ」を作成しましたので、併せてご参照下さい。【人事データ】参照 → P.35

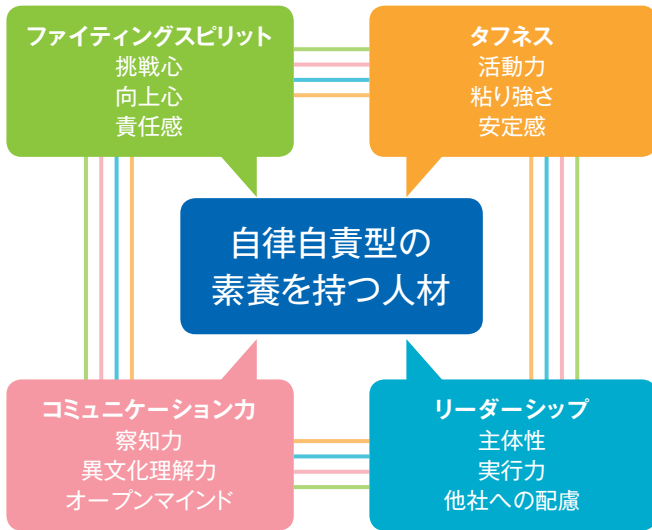
グローバル人材育成の取り組み

社員の採用にあたっては、当社の求める人材要件に沿って、公正な採用活動を行っています。

人材育成に関しては、グローバルマーケットで活躍する「新しい価値を創造する自律自責型の人材」と、世界最高水準の安全運航に資する「世界に通用する高い技術力を持つ海技者」の育成を図っています。

陸上社員の育成

入社後10年目までを海運プロフェッショナル育成期間と捉え、さまざまな業務の経験を通じて成長するOJT (On the Job Training) と、階層別研修や海外研修、当社事業の現場体験を積む乗船研修などのOff-JTを実施しています。中堅～上級管理職についても、マネジメント能力強化研修、次世代の経営者育成を目指した「MOLグループ経営スクール」を実施しています。



海上社員の育成

当社採用の海上社員は、入社後10年間程度を海技プロフェッショナル育成期間と捉え、海上勤務に集中し、将来の船長・機関長としての技術を培っています。その後、その経験を活かして陸上における船舶の船員管理業務や貨物の取り扱いに必要な技術サポート、さまざまな種類の船での海上勤務を経験することで、オールラウンド・プレイヤーとしての経験とノウハウの蓄積を進めます。

(当社船で勤務する船員は、国籍を問わず優秀な人材を起用・登用しています)

【特集1】参照 → P.06～09

労働安全衛生の取り組み

社員・船員が心身ともに健全で、いきいきと働くことができるよう、法令や条約を順守し健康管理と働きやすい職場づくりの整備に努めています。

陸上社員の健康管理・職場環境の整備

- 健康管理推進担当の設置
- 定期健康診断(年1回)とアフターケア
- 海外勤務者の赴任時、赴任中および帰任時の健康診断の実施
- 国内主要勤務地におけるメンタルヘルス相談の定期的実施
- Webによるメンタルヘルス自己チェックツールの導入
- グループ会社も含めた管理職向けメンタルヘルス研修の実施
- ノー残業デーおよび全社一斉定時退社日の実施
- 人事部相談室における各種相談受付
- カジュアルデーの実施
- 安否確認システムによる災害時の安否確認

VOICE 現場から

大野 明彦

産業医



健康度の高いメンバーによる生産性の高い職場づくりを目指し、陸上・海上全社員の健康管理を行っています。健診結果に基づく保健指導だけでなく、健診結果の分析による施策立案や、職場での安全配慮義務に関する管理職向け研修などにも取り組んでいます。

船員の労働環境の整備

多国籍の多様な船員が安心・安全に働ける労働環境づくりと、船員とその家族へのケアも行っています。

- 労災事故(死亡事故・休業を伴う傷病)の撲滅を目指し、安全教育や作業環境の不断の改善を進めています。また、船上労務管理を厳格に定めた海事労働条約(MLC)が、2013年8月20日に発効しました。当社は早い段階より導入準備を行いスムーズに対応、船員の労働環境の整備に努めています(安全教育の一環として、「安全体感訓練」を実施)。【安全文化の醸成】参照 → P.09

- 福利厚生面では、船員に対する定期的な健康診断やメンタルヘルス相談を実施するとともに、船内生活環境の向上や、長期にわたり家族と離れる船員と留守家族への配慮も行っています(船上インターネットの推進や家族会などを実施)。



当社船員とその家族を含む4,000名超が参加した「フィリピン家族会」

ダイバーシティ、ワーク・ライフ・バランスの取り組み

多様な人材の活用と多様な働き方の提供を目指し、また社員が一層の働きがいを持って業務に傾注できるための諸施策を実施しています。

育児・介護支援制度

	制度	適用期間および内容
出産	産前・産後休暇制度	産前産後各8週間取得可能 (そのうち各6週間は有給)
育児	育児休職制度 育児短時間勤務制度 時間外労働免除制度	満2歳まで取得可能 1時間の時短勤務が可能 満3歳まで取得可能
介護	介護休職 介護短時間勤務制度 介護特別勤務制度	最大2年間取得可能 1時間の時短勤務が可能 柔軟な勤務時間の設定が可能

継続雇用制度

定年退職者再雇用制度があり、退職後も希望者を再雇用しています。

女性の活躍推進

女性社員の更なる活躍を推進していくため、育児支援を中心とした制度の充実を図るだけでなく、キャリア形成のための支援拡充を図っています。モチベーション向上のためのセミナーの開催や、グループ会社も含めた女性管理職のネットワークづくりなど、女性管理職による自主的な取り組み(「Woman's Initiative」)も行われており、女性の活躍を側面から支える活動も展開されています。

障がい者の活用

2013年3月末現在の障がい者雇用率は1.89%となりました。今後は、法改正に伴い、雇用率が2%を超えるよう努めます。

リフレッシュ休暇

勤続15周年、25周年でリフレッシュ休暇が取得できます。

海外勤務者、現地雇用者への対応

海外勤務者および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3,600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。



多様な国籍の人材が働く当社海外現地法人

人権啓発

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。人権の課題はさまざまですが、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、さまざま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、社内およびグループ向けに情報発信を行っています。
- 人権啓発企業団体会員としての活動から得た知見を社内研修に反映させているほか、当社および国内外グループ会社の全役員とその家族に「人を大切にする」意識を喚起するために、人権啓発標語の募集・表彰を実施しています。

労働組合との関係

陸上社員は「商船三井労働組合」、当社採用の海上社員は「全日本海員組合」に加入し、いずれも労使間で良好な関係を築いています。

VOICE 現場から

山津 吉孝

人事部 労政企画グループ兼グローバル人事担当 アシスタントマネージャー

4月より育児休職明けで職場復帰した妻と入れ替わるかたちで、育児休暇を1ヵ月間取得しました。取得を上長に申し入れたところ、問題はないと背中を押され、取得に至りました。0才児の世界に引き込まれた1ヵ月はあっという間に過ぎ、育児力も向上したことが、共働きとなった現在も大いに役に立っています。

男性の育児休暇は、妻が職場復帰するタイミングや退院直後など、いろいろなかたちや期間で取得することができるので、お勧めします。



商船三井グループの環境データ

エネルギー消費量

	単位	2011年度	2012年度
C重油	千トン	6,063	5,885
うち 船舶(商船三井):	千トン	5,291	5,118
うち 船舶(グループ会社):	千トン	772	767
A重油	千トン	112	114
うち 船舶(商船三井):	千トン	71	72
うち 船舶(グループ会社):	千トン	41	42
電力	千kWh	96,609	94,027
都市ガス	千m ³	1,598	1,530
エネルギー消費量	千GJ	269,049	261,293

C重油・A重油:主に船舶の燃料として使用しています。

エネルギー消費量:C重油、A重油、電力、都市ガス、およびそのほかのエネルギー消費量の熱量換算値です。

温室効果ガス排出量

	単位	2011年度	2012年度
<スコープ1>CO ₂ 排出量	千トン	19,435	18,876
うち 船舶(商船三井):	千トン	16,866	16,322
うち 船舶(グループ会社):	千トン	2,529	2,516
<スコープ2>CO ₂ 排出量	千トン	52	52
<スコープ3>CO ₂ 排出量	千トン	-	10,900

スコープ1:主に船舶が燃料として使用したA重油、C重油を起源としたCO₂です。

スコープ2:主に電力起源のCO₂です。

スコープ3:主に当社が他社に貸している船舶が燃料として使用したA重油、C重油を起源としたCO₂の推計値です。(2012年度より算定)

NOx・SOx排出量

	単位	2011年度	2012年度
NOx排出量	千トン	519	504
SOx排出量	千トン	309	284

その他資源の消費

	単位	2011年度	2012年度
廃棄物	トン	296,220	247,390
うち リサイクル	トン	295,301	246,490
うち リサイクル以外	トン	919	900
リサイクル率(商船三井本社ビル)	%	69	68
水	トン	683,241	686,964
うち 水道水	トン	683,241	686,964
うち 河川水	トン	-	-
うち 海水	トン	-	-
OA用紙	千枚	66,414	78,364

廃棄物:廃棄物は、主に解撤を前提に売船した船舶です。解撤ヤードにてリサイクルされています。

水:事業所における水使用量です。船舶では使用する水の多くを海水から生成し、循環利用しています。

(OA用紙:集計対象事業所の拡大が増加要因です。)

ECO SAILING・省エネの取り組み

	単位	2011年度	2012年度
外航船舶			
単位輸送量当たりのCO ₂ 排出量	2009年度=100	93.3	92.5
うち 商船三井	2009年度=100	93.3	92.7
内航船舶			
エネルギー消費原単位	2009年度=100	99.3	99.4
陸上事業所			
エネルギー消費原単位(商船三井、ダイビル、商船港運)	2009年度=100	87.2	81.7
太陽光発電発電量	千kWh	222	255
運航船の環境対策(商船三井)			
電子制御エンジン	隻(累計)	26	27
新型摩擦抵抗低減塗料	隻	19	24
PBCFなどプロペラ効率改善装置	隻	29	30
最適トリムシステム	隻(累計)	20	20
太陽光発電利用船	隻(累計)	2	3
陸上電力受電システム(コンテナ船)	隻(累計)	13	16

(外航船舶:減速運航を始めとしたECO SAILINGにより改善しています。)

「ECO SAILINGの徹底」参照 → P.26

(陸上事業所:節電の徹底により大幅に低減できました。)

「環境負荷低減への取り組み」参照 → P.22~29

データの対象範囲

- ・国内外の商船三井グループの連結子会社。ただし一部小規模な事業所は除く。
- ・項目に(商船三井)など但し書きがある場合は、当該但し書きの範囲の数値。

人事データ

(2013年3月末現在)

社員の状況	2010年度		2011年度		2012年度		
社員数*(名)		陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上
	男	481	287	489	277	469	283
	女	163	5	169	5	168	6
	合計	644	292	658	282	637	289
役職別人数*(名)	グループリーダー以上	221	114	212	121	210	122
	男	215	114	206	121	203	122
	女	6	0	6	0	7	0
	マネージャー	195	102	191	98	184	106
	男	187	102	183	98	174	106
	女	8	0	8	0	10	0
	マネージャー未満	477	261	481	266	474	262
	男	282	254	282	258	280	254
	女	195	7	199	8	194	8
	計	893	477	884	485	868	490
女性管理職比率*(%)	3.4	0	3.5	0	4.3	0	
採用人数(名)	男	20	23	18	20	19	21
	女	5	0	7	2	7	1
	合計	25	23	25	22	26	22
障がい者雇用率(%)	1.6		1.8		1.9		
平均勤続年数*(年)	15.7	11.6	15.8	11.6	15.5	11.7	
勤続3年以内の離職率*(%)	0.8	4.0	0.0	2.9	0.0	0.0	

*除く受入出向者、契約社員、嘱託ほか

社員支援体制	2010年度		2011年度		2012年度	
有給休暇取得** (夏季休暇含む)	日数(日)	12.4	12.1	11.5		
	取得率(%)	45.9	44.8	43.3		
育児休暇制度	利用者(名、()は男性数)	7 (0)	7 (0)	2 (0)		
	利用率(%)	100	100	100		
産前産後休暇取得	取得者(名)	4	5	2		
	取得率(%)	100	100	100		
ワーキングマザー*	数(名)	33	38	42		
配偶者出産特別休暇取得** 従来からある制度だが、2012年度より取得実績を開示	取得者(名)			26		
	取得率(%)			70		
介護休業制度*	利用者(名)	0	0	0		
定年退職者再雇用*	採用者(名)	2	0	2		

*除く受入出向者、契約社員、嘱託ほか

**除く海上勤務者、受入出向者、契約社員、嘱託ほか

労働災害(陸上)	2010年度		2011年度		2012年度	
労働災害 (通勤災害は除く)	件数	0	0	2		
労災休業	日数(日)	0	0	1		

「安全運航の取り組み」参照 → P.18～19

商船三井グループ社員の状況

社員数(名)	2010年度		2011年度		2012年度	
不定期専用船事業	1,273	(142)	1,249	(134)	1,277	(129)
コンテナ船事業	4,446	(492)	4,533	(501)	4,484	(385)
フェリー・内航事業	1,008	(125)	937	(96)	919	(112)
関連事業	1,977	(1,436)	1,984	(1,479)	2,103	(1,504)
その他	436	(66)	427	(68)	384	(67)
全社(共通)	298	(70)	301	(77)	298	(74)
計	9,438	(2,331)	9,431	(2,355)	9,465	(2,271)

(1) 社員数は就業人数であり、臨時社員数は()内に前年度の平均人数を外数で記載

(2) 全社(共通)として記載されている社員数は、特定のセグメントに区分できない管理部門に所属しているもの

第三者からのご意見



(株)日本総合研究所
理事

足達 英一郎

経歴：
経営戦略研究部、技術研究部を経て、
現在、ESGリサーチセンター長。主に
企業の社会的責任の観点からの産業
調査、企業評価を手がける。

海運業界にとって、環境・社会側面の諸要素が企業経営に影響を与える傾向が強まってきていることに、近年、注目してきました。これまでの業界分析では、市況リスクが筆頭に注目されてきましたが、今後は環境規制の強化が新たなコスト要因となると予想されます。船舶の安全運航に、気候変動や地域紛争が影響する度合いも大きくなってきていると考えられます。世界的なエネルギー需給の変化が、「何を運ぶか」をめぐるハード(船舶設備)とソフト(運航)のニーズを大きく変える可能性もあります。

一方で、環境・社会側面の諸要素から、企業の競争優位を構築する道筋も拓けてきています。他社よりも安全に運べる、環境負荷を小さく運べる、新たな荷種に対応できるなどの特徴が、企業価値向上に結び付く確度も大きくなってきているといえるでしょう。

こうした前提で本書を拜見すると、まずトップ・メッセージにおいて、安全運航と環境保全の2つが重要なテーマとして明確に認識されていることがわかります。また、続く2つの特集でも、商船三井グループの取り組みが詳述されており、理解が助けられます。

その上で、安全運航については、①現状と課題についての認識への言及、②ハードとソフトの両面からの取り組みの整理、③ソマリア支援プロジェクトなど広範なリスク対策に関する記述との統合

などを図っていただくと、より理解が深まると感じました。環境保全については、①環境規制や現実の気候変動から導かれるリスクの認識への言及、②荷主の環境意識の高まりや環境保全を事業機会としていく道筋の紹介、③商船三井グループの到達水準の自己評価なども期待したいと感じました。世界的には、北極海航路の開通を環境保全の観点から積極的に捉えていこうとする動きもありますが、商船三井グループの考え方も伺いたいと感じました。

各論としては、海運業界においても、バリューチェーン全体で事業の及ぼすインパクトを認識していこうという機運が生じていることに注目しました。本号では、貸船の排出する量を含めたスコープ3での温室効果ガス排出量、船舶の調達に関する取り組み、解撤を前提に売却した船舶を含めた資源消費量などが開示されていることを評価したいと考えます。

人事データの開示も、前年度から大きく改善したと感じました。ただ、さらにいえば、本来、優れた人材が活き活きと活躍できる職場が、「安全運航」と「環境保全」の優位性の礎にあるはずです。是非、一体となった開示を期待いたします。

本号は、2013年6月に発生したコンテナ船MOL COMFORT号の海難事故に関する原因究明が進む中での発行となりました。この海難事故に関連しては、最新状況を刻々とホームページ上で報告され、また同型コンテナ船に対して予防的な安全強化措置をとる判断をされたことを評価いたします。事故原因の特定には時間を要することが予想されていますが、あらゆる角度から再発防止対策を検討されることを期待いたします。また、当該事故が社内にどのような危機意識をもたらし、どのような議論が誘発され、どんな取り組みの進化が生まれたのか、そのことを次号報告書で率直に開示していただくことをお願いいたします。

ご意見をいただいて

環境・社会報告書への貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。ステークホルダーの皆さまのご期待に応えるため、本年度の報告書は、情報開示の質・量の向上をテーマに作成しました。「安全運航」と「環境保全」の2つの重要テーマの認識とそれぞれへの取り組み、スコープ3などの環境データや人事データの改善について評価をいただきましたことを大変光栄に思います。次年度の報告書ではご指摘いただいた点を踏まえ、「安全運航」「環境保全」に加え「優れた人材が活き活きと活躍できる職場づくり」の取り組みを充実させ、個々の取り組みを統合し、相互の関連性がよりわかるかたちでお伝えしたいと思います。また、「MOL COMFORT」の海難事故に関し、最新状況を刻々とホームページで報告したこと、同型船に予防的な安全措置をとる判断をしたことに対してご評価をいただき、ありがとうございました。ご指摘いただいた再発防止策と

その後の取り組みについても、ご迷惑をおかけしたお客さま、お取引先、株主・投資家の皆さま、地域社会などステークホルダーの皆さまの信頼が得られるよう、引き続きお伝えしていきたいと思っております。

ご指摘のとおり、海運業界にとって、環境・社会側面の諸要素が企業経営に影響を与える傾向が強まっております。そのような状況下、今後も積極的な情報開示に努め、当社企業理念に基づいた透明性の高い経営を推進してまいります。



CSR・環境対策委員長 取締役 専務執行役員
池田 潤一郎

社外からの評価

CSR全般(SRI:社会的責任投資の評価含む)に関する事項

Dow Jones Sustainability IndexesによるCSR格付け

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、Dow Jones Sustainability Indexes (DJSI)に組み入れ(2003年より採用)▶▶**A**



FTSE4Good IndexによるCSR格付け

ロンドン証券取引所のグループであるFTSE社の代表的指標の一つ、社会的責任投資指数「FTSE4Good Global Index」に組み入れ(2003年より採用)▶▶**B**



FTSE4Good

モーニングスター社会的責任投資株価指数(MS-SRI)

社会性に優れた企業として、モーニングスター(株)の社会的責任投資株価指数である「MS-SRI」に組み入れ(2003年より採用)▶▶**C**



「世界で最も持続可能な100社」(Global 100)

コーポレート・ナイツ社(カナダの出版社)が毎年公表している「世界で最も持続可能な100社」(Global 100)に選出(2011年)

SMBCサステナビリティ評価融資

ESG側面の網羅性に優れた情報開示とサステナビリティへの取り組みが評価され、(株)三井住友銀行の「SMBCサステナビリティ評価融資」の適用会社第一号として高評価を取得(2013年)▶▶**D**



IRに関する事項

日本IR協議会による評価

2005年にIR優良企業大賞受賞。規定により2年間選考対象外になった後、2008年に優良企業賞を受賞

日本経済新聞社「アニュアルレポートアワード」による評価

最優秀賞(2004年度)、優秀賞(2005年度、2006年度)受賞のほか、5回にわたり入賞

東京証券取引所による評価

東京証券取引所により当社開示内容の充実度が評価され、2009年度「ディスクロージャー表彰」を受賞

「インターネットIR表彰」

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、2012年に優良賞を受賞▶▶**E**



安全運航(船員教育プログラムに対する評価含む)に関する事項

LNG船船員研修プログラムへのノルウェー船級協会(DNV)による認証

国内外で実施している当社のLNG船船員研修プログラムが、LNG船乗組員の能力標準としてSIGTTO*の提唱するスタンダードを網羅している教育プログラムであるとして、ノルウェー船級協会(DNV)より認証を取得(2007年)▶▶**F**

* Society of International Gas Tanker & Terminal Operators Ltd.



船員教育・訓練の管理プログラムへのノルウェー船級協会(DNV)による認証

当社独自の船員教育・訓練の管理プログラムの有効性が認められ、タンカー部門とLNG船部門において、ノルウェー船級協会(DNV)より船員の資格要件管理システム「Competence Management System」(CMS)に適合する認証を取得(2012年)▶▶**G**

環境に関する事項

ISO14001の認証

環境マネジメントの国際規格であるISO14001の認証を取得(2003年)

対象範囲:本社全部門および当社運航船隊(自社管理船、間接管理船および契約期間1年を超える傭船)

適用範囲:「総合物流/貨物海上輸送サービスにおける現地活動および本社事業部における活動」▶▶**H**



DBJ環境格付

(株)日本政策投資銀行(DBJ)による「DBJ環境格付」を、海運業界で初めて取得。「環境への配慮に対する取り組みが特に先進的」として最高ランクでの格付け(2011年)▶▶**I**



「カーボン・ディスクロージャー・リーダーシップ・インデックス(CDLI)」に選定

国際NPOであるCDPが実施する「温室効果ガス排出」「気候変動に対する戦略」開示に関する調査において、情報公開の内容が評価され「カーボン・ディスクロージャー・リーダーシップ・インデックス(CDLI)」に選定(2012年)

SMBC環境配慮評価融資

(株)三井住友銀行による「SMBC環境配慮評価融資」で、企業経営において大変優れた環境配慮を実施しているとして最上位評価を獲得(2012年。なお、2009年融資実施時には上位評価取得)▶▶**J**



会社概要 (2013年3月末現在)

会社名:	株式会社 商船三井
代表取締役社長:	武藤光一
自己資本:	5,354億円
発行済株式数:	1,206,286,115株
株主数:	120,874名
株式上場:	東京、大阪、名古屋の各証券取引所
事業概要:	外航海運を中心とした総合輸送
グループ会社従業員数:	9,465人(当社及び連結対象会社)
グループ会社数:	414社(当社及び連結対象会社)
グループ運航船腹量:	913隻、6,364万重量トン
国内連結子会社:	60社
海外主要拠点:	41カ国・地域
本社:	東京都港区虎ノ門2丁目1番1号
国内支店・事務所:	名古屋、関西、広島、九州

[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: 03-3587-7702
E-mail: plemo@molgroup.com

