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

58 取締役、監査役、執行役員

60 社外役員対談

64 コーポレート・ガバナンス

68 リスク管理

70 企業の社会的責任（CSR）

取締役、監査役、執行役員　（2015年6月23日現在）

取締役

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
2015年6月 当社代表取締役
　会長執行役員（現職）

代表取締役
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
2015年6月 当社代表取締役
　社長執行役員（現職）

代表取締役
永田 健一　1956年生

1979年4月 当社入社
2005年6月 当社鉄鋼原料船部長
2007年6月 当社執行役員
　鉄鋼原料船部長委嘱
2009年6月 当社常務執行役員
2013年6月 当社専務執行役員
2015年6月 当社代表取締役
　副社長執行役員（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
2015年6月 当社取締役
　専務執行役員（現職）

取締役
高橋 静夫　1959年生

1981年4月 当社入社
2006年6月 当社経営企画部長
2008年6月 当社執行役員
　経営企画部長 委嘱
2010年6月 当社執行役員
2011年6月 当社常務執行役員
2014年6月 当社取締役常務執行役員
2015年6月 当社取締役
　専務執行役員（現職）

取締役
橋本 剛　1957年生

1982年4月 当社入社
2008年6月 当社ＬＮＧ船部長
2009年6月 当社執行役員
　ＬＮＧ船部長委嘱
2011年6月 当社執行役員
2012年6月 当社常務執行役員
2015年6月 当社取締役
　常務執行役員（現職）

独立役員

社外取締役
小村 武　1939年生

2008年6月 当社取締役（現職）
2014年1月 公益財団法人資本市場振興財団理事長（現職）

社外取締役
松島 正之　1945年生

2011年 6月 当社取締役（現職）
2012年11月 株式会社エヌウィック
　取締役会長（現職）
2014年 9月 インテグラル株式会社
　常勤顧問（現職）

社外取締役
西田 厚聰　1943年生

2014年6月 当社取締役（現職）
2014年6月 株式会社東芝相談役（現職）

監査役

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)

常勤監査役
中島 孝 1959年生
1982年4月 当社入社
2009年6月 当社営業調査室長
2011年6月 当社総務部長
2015年6月 当社常勤監査役(現職)

独立役員

社外監査役
山下 英樹 1954年生
1982年4月 弁護士(現職)
1985年4月 山下英樹法律事務所(現山下・遠山法律特許事務所)開設
1993年3月 弁理士(現職)
2014年6月 当社監査役(現職)

社外監査役
伊丹 敬之 1945年生
2008年4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(現職)
2011年6月 当社監査役(現職)

執行役員

会長
武藤 光一

社長
池田 潤一郎

副社長執行役員
永田 健一
全般社長補佐、不定期船室

専務執行役員
根本 正昭
ドライバルク船スーパーバイジング室管掌、タンカー安全管理室管掌、LNG船安全統括室管掌、人事部、海上安全部、安全運航担当

専務執行役員
田邊 昌宏
財務部管掌、経理部管掌、IR室管掌、定航部管掌、港湾・ロジスティクス事業部管掌、営業調査室

専務執行役員
髙橋 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、コンプライアンス担当

常務執行役員
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
橋本 剛
LNG船部、海洋・LNGプロジェクト部、LNG船安全統括室

常務執行役員
西尾 哲郎
専用船部

常務執行役員
小西 俊哉
港湾・ロジスティクス事業部、米州総代表

常務執行役員
井上 孝昭
タンカー安全管理室、LNG船安全統括室、海上安全部担当補佐

常務執行役員
丸山 卓
財務部、IR室

常務執行役員
小野 晃彦
定航部

常務執行役員
光田 明生
油送船部、タンカー安全管理室

常務執行役員
尾本 直俊
自動車船部

執行役員
園部 俊行
Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (Asia Oceania) Pte. Ltd. Managing Director 委嘱、アジア・中東・大洋州総代表

執行役員
川越 美一
技術部

執行役員
堀口 英夫
経理部

執行役員
八嶋 浩一
人事部

執行役員
赤坂 光次郎
MOL(ASIA) LIMITED Managing Director 委嘱、アジア・中東・大洋州副総代表

執行役員
稲岡 俊一
ドライバルク船スーパーバイジング室、海上安全部担当補佐、ドライバルク船スーパーバイジング室長委嘱

執行役員
田中 利明
鉄鋼原料船部

執行役員
石原 伸男
Mitsui O.S.K. Bulk Shipping(Europe) Ltd. Managing Director 委嘱、欧州・アフリカ総代表

執行役員
松坂 顕太
LNG船部長 委嘱

社外役員対談

社外役員であるお二人に、商船三井のガバナンスに対する印象や、取締役会での発言の内容などについて、お聞きしました。

松島 正之　社外取締役

伊丹 敬之　社外監査役

“真のグローバルな企業として持続的な成長のモデルを確立してもらいたい。そのために社外役員として信頼されるアドバイザーの役割を果たしていきたいと思っています”

ー松島

“社外役員の役割は、経営陣に対してものが言えるという立場を十分利用して、社内の人が言いはばかられることを積極的に発言することだと思います”

ー伊丹

社外取締役、社外監査役それぞれの役割について、どのようにお考えでしょうか。

松島ー最初に申し上げたいのは、社外役員は万能ではないということです。業務に関しては社内役員の方が精通しておられます。では、社外役員がどういう期待に応えられるだろうかと考えてみると、社内の役員にはできないこと、つまり外からの視点ということです。外から見ると当社の経営もより客観的に見えるということがあるのではないか、社内では「非常識」ということで排除されていた意見が、むしろ新しい創造へ繋がるものだというように、今までとは違った見方ができる、その点に社外役員に対する期待があるのではないかと思います。

伊丹ー今の松島さんのお話に全面的に賛成ですが、付け加えるとすれば、社内では気がついてはいるけれども、少し遠慮して言いはばかられることを、素直にストレートに発言するということでしょうか。社外役員は会社や経営陣と利害関係がないという意味で、経営陣に対しても、ものが言えるという立場にあります。社外役員はその立場を十分利用して、社内の人が言いはばかられることを積極的に発言することで会社に貢献するということだと思います。

取締役と監査役の違いという観点ではいかがですか。

松島ー実際の機能としてはかなりオーバーラップしていますね。何か事が起きた時に、これは監査役の責任だということで、我々が役員としての責任を負わなくて済むかというと、そうではない。

伊丹ー社外監査役の立場で申し上げますと、会計監査や内部統制など監査役固有のものとして法律で定められている機能があって、当然それは果たす必要がある。しかし、それに加えて、取締役会に出席して経営判断に関する発言をする場があるということをどう受け止めるかは、ひょっとすると監査役本人の考え方によって、あるいは会社の風土によって全く違う可能性があるのです。監査役が取締役会に出席はするけど、発言は滅多にしないという会社も実際あるのです。私は、監査役は議決権はないけれども、取締役会に参加している以上、経営に関する意見を思い切って言うべきだと思うのです。監査役には経営監査をする義務があります。中期経営計画や経営戦略は監査の対象になっているのです。ですから、法的に定められている義務のところで取締役と監査役には違いはある、しかし取締役会での議論に参加するという点では、ほとんど違いがないということです。

商船三井のガバナンスについて評価する点、また、改善すべき点についてお聞かせください。

伊丹ー評価する点は、「戦略・ビジョン討議」(*)という時間を取って、社外取締役や社外監査役がいる席で幅広い議論をしようとする制度設計をしていることですね。これはとてもいいことです。改善すべき点は、その制度を十分に生かすような議事運営にならない時がままあることです。これは議事の数が多い、説明が長すぎるとか色々なことで、そもそも当社の取締役会はかなり長い時間を取って行われていますが、それですら時間がなくなってしまう、という点は運営上改善する必要があると思います。

(*)戦略・ビジョン討議
当社の取締役会の特長。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。

松島ー当社のガバナンスに全体として問題点があると思ってはいません。議事が簡単に承認されることは滅多になく、様々な角度から議論し、継続案件だったり、条件付き賛成になったりと非常にオープンな取締役会になっています。気にかかるのは、企業文化といった意味で、皆、非常にコミュニケーションが良くて人物も良いのですが、一面で何か事が起きた時に憎まれ役を買って出る人や、越境発言する人がいないことです。当社も大幅赤字を出したり、独禁法違反の問題があったりしたわけで、そういう時には違ったものの考え方を、少し勇気を持って言う人がいればより一層良いと思います。

伊丹ー議事運営上そのための時間が足りないということもあるかもしれませんね。

松島ーそうですね。議事運営ではICTを使うとかして担当者の説明を短くし、議事が会社全体の戦略にどう関係してくるのか、ビジョンとどう繋がっていくのかというところに時間を割くようになればなお良いと思います。

社外取締役、社外監査役というのは、時に、経営陣に対してリーダーシップを発揮すべき時があるとお考えでしょうか。商船三井に対してそういう場合があるとすればどんな場合が考えられるでしょうか。

伊丹ー経営陣に対してリーダーシップを発揮するというのは、経営陣に対してはっきり物申すという意味だと思います。一般論として言えば、社外役員の持てる最大の仕事は、経営者の暴走が始まった時に止めることです。そのための制度設計、機関設計をどうするかが、大切なのです。くれぐれも言っておきますが、現在の商船三井の経営者が暴走しているという認識は私にはありません。しかし、ガバナンスを考える人間としては、有事に機能するような仕組みが大切です。ガバナンスの仕組みは空気みたいなもので、普段は存在感などない方がいいのです。だけど、穴の底に落ちて、酸素が足らない時に初めて必要になるのです。予め、平時の頃から準備しておくことは大変健全な考え方だと思います。

松島ーその他に、組織をどう変えるのかということに関しては、社内の方は従来の路線で走りがちですから、その種の知見に関しては社外の人の方が持っている可能性があります。組織の改革、あるいは損切りなどについてもそうです。経営陣として損切りしたいということもあるでしょうが、社外役員として、長期的な視点から判断して経営陣を後押しするということもあると思います。この他に、当社での経験で言えば、コンプライアンス上の問題の指摘や予防については、社外役員が特に貢献できる事案ではないかと思います。

社外取締役、社外監査役として過去の取締役会や戦略・ビジョン討議の重要議案を振り返って、特に印象に残るものがあったらお聞かせください。

伊丹ー社外の人間が主体的に関わってきっかけを作ったという点で、一番記憶に残っているのは、ドライバルク船の一部の部門をシンガポールに移転することで、会計上1,000億円を超す特別損失は出るけれど、会社の体質は良くなるという議論をした時とか、経営悪化した関係会社に対して資金面での支援をしてほしいと言われた時に、さあどうするという議論をした時とか、様々な意見が出てきた。あれは機能した例ではないでしょうか。

松島ー相当な激論でした。様々な意見があって1回で決まらず、継続案件となり、最終的にも条件付きの賛成をしたのですが、社外役員として議論に貢献できたと思います。また、取締役会の場で議論する「戦略・ビジョン討議」で印象に残っているのは、何回も議論したコンテナ船の話ですね。取締役会での議論が刺激となって、少しずつ動きが加速されていくのが感じられて、ポジティブな印象を持っています。

「STEER FOR 2020」は、それ以前の投資が結果として過大な市況エクスポージャーを持つことに繋がったことに対する反省をふまえて策定された部分があります。社外取締役、社外監査役としてどのような意見を述べられたかお聞かせいただけますか。

松島ー私は3つの点を主張しました。1つ目は、海運市況や為替、燃料油価格等がストレートに企業収益に結びついてくるので、もう少し市況から独立することを考えないと本当の経営とは言えない、そのために構造的な改革が必要ではないかと申し上げました。海運業ですから市況から全くフリーということは絶対にあり得ないし、市況とともに生きていくということは必要だと思いますが、市況に振り回されるような状況からは脱出すべきだと考え、進言したのです。2つ目は「真にグローバルな経営」です。今までは日本が重要拠点でしたが、人口動態や地政学的な変化によって、世界の生産・消費に占める日本のウェイトは長期的には低下していきます。それに対応するには、アライアンスや現地法人を活用しながら、航路をグローバルな観点から再編成するとか、ICTを駆使していくとか、真のグローバルな企業へと脱皮して、成長を持続していけるモデルを確立する必要があると発言しました。実際、シンガポールや香港の拠点の現地化も進んできており、意識としては出てきていると思います。3つ目は、会社全体のリスクコントロールです。これは市況以外に、環境変化への対応というリスクもあります。常にどのくらいのリスクを抱えながら走っているのかという感覚をもっと持つべきではないかと申し上げました。

伊丹ー「STEER FOR 2020」が過去の反省に基づいて策定

“市況とともに生きていくということは必要だと思いますが、市況に振り回されるような状況からは脱出すべきだと考え、進言したのです”

ー松島

“船隊のポートフォリオが
どれぐらいのリスクを持っているのか、
きちんと科学的に計算したことがあるのですか、
と申し上げました”
ー伊丹

されたというのはその通りだと思います。その時に私は、せめて船隊のポートフォリオがどれぐらいのリスクを持っているのか、きちんと科学的に計算したことがあるのですか、と申し上げました。

松島ーそれは役員会で言われましたね。非常に印象に残っています。

伊丹ー船隊ポートフォリオのトータルのリスクエクスポージャーを一度測ってみたら、「耐えきれないほどのリスクになっている」とか、「それならこれを減らそう、増やそう」と、ポートフォリオの組換えの出発点になる。でもそれが分かっていないのだったら、リスクがありますと言われても、それが大きいか小さいか、わからないでしょうと。実際、不完全ながらも測ってみようという努力をし始めて、それからフリー船の比率というのが、議論の対象になってきました。だから、社外の人間が「リスクを定量的に表現すればできるはずだから、何かした方がいい」と言い出したことには、多少意義があったかなと思います。ただ、最近この「STEER FOR 2020」で安定収益を目指すという方向性が出てきたのは喜ばしいことだと思う一方、コンテナ船やタンカーといった市況リスクが付きものの部門でリスクを極小化しようとする行動が行き過ぎる危険もあります。本当はリスクに立ち向かえるような人が育たなければいけないのに、リスクのない仕事ばかりやっていたら、立ち向かえる人は減ってしまいますよ。それをきちんと考えてください、という発言もしました。

今後の商船三井に期待すること、また改めてご自身の役割についてお聞かせください。

松島ー先ほども申し上げましたが、真のグローバルな企業として持続的な成長のモデルを確立してもらいたいということです。そのために、社外役員として信頼されるアドバイザーの役割を果たしていきたいと思っています。

伊丹ー世界最大の船隊を持った、世界一の船会社として、今後も成長していってほしい。そのためには全体のポートフォリオの中で、伸びるところにお金と人をつぎ込まなくてはいけない。特に人材の育成ですね。LNG船への注力に向けて、船員や船長の要員計画をしっかり作ってほしいと思います。「企業は人」ですから。そのために私が果たす役割は、経営陣に対してストレートにものを言う、ということだと思います。

戦略・ビジョン討議　議題一覧

2012年度	議題
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	事業改革
2013年2月	シェール革命とエネルギー輸送

2013年度	議題
2013年5月	オフショア事業の展望と当社の取り組み
2013年10月	次期中期経営計画策定に向けた事業環境認識
2013年11月	海運における技術革新
2014年2月	次期中期経営計画の骨子

2014年度～	議題
2014年8月	コンテナ船競合他社とのベンチマーク
2014年9月	「STEER FOR 2020」定航部経営課題
2014年11月	投資リスクコントロール指標の導入について
2014年12月	水素社会の海運業への影響
2015年4月	コーポレートガバナンス

下線の用語については、p74をご参照ください。

コーポレート・ガバナンス

ガバナンス早見表

機関設計	監査役会設置会社
取締役人数	9人
うち社外取締役(割合)	3人(1/3)
監査役数	4人
うち社外監査役(割合)	2人(1/2)
独立役員数(監査役含む)	5人
2014年度取締役会開催	11回
取締役任期	1年
ストックオプション制度	有り
退職慰労金制度	無し
買収防衛策	無し
コンプライアンス規定	有り
社外相談窓口	有り

History

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. 経営ビジョン会議を設立

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を制定、コンプライアンス委員会を設置

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権範囲の拡大

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を策定
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

2011

コンプライアンス規程・行動基準の改訂

2014

コンプライアンス規程の改訂(CCO*の設置)
*Chief Compliance Officer

成長のダイナミズムを支えるコーポレート・ガバナンス

コーポレート・ガバナンスには、社会規範や企業倫理に則した経営を行い、リスクを排除するという「守り」の側面と、収益機会を追求する過程で正しく潜在リスクを評価し、取るべき合理的なリスクについては積極的に取り企業価値を最大化していくという「攻め」の2つの側面があると当社は考えます。分かりやすく言えば、規律をもたらすガバナンスと成長のダイナミズムをもたらすガバナンスの両輪があってはじめて、企業は顧客、株主、取引先、従業員、地域社会といった多岐にわたるステークホルダーの信頼を得て、事業活動をサステイナブルに行うことができるのです。

当社は2002年に至る5年間に経営体制を大きく改革し、社外取締役の招聘、執行役員制度の導入など、当時の日本企業としては先進的でかつ透明性の高いコーポレート・ガバナンス体制を整えました。今はその収穫期にあると言えますが、現在に至るまで改善と進化を続け、企業価値の向上に努めています。

コーポレート・ガバナンス体制

当社は、株主の視点に立って企業経営の透明性を高め、経営資源の最適配分を通じてステークホルダーの利益を極大化するために、右ページの図に示した体制を整備しています。独立役員である社外取締役の参画を得た取締役会が、経営の最高責任者として社長が行う業務執行を監督及び督励するとともに、監査役会設置会社として、2名の社外監査役を含む4名の監査役が業務監査および会計監査を行っています。

また、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、当社においては以下のような形で運営され、機能しています。

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

また、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「戦略・ビジョン討議」を行っており、

「STEER FOR 2020」にもその討議内容が反映されました。

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権範囲を拡大し、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またがる案件などの検討・審議を行う以下の各委員会を設置・運営しています。（「当社のコーポレート・ガバナンス体制」参照）

社外取締役の機能と選任理由

2015年5月に改正会社法が施行されましたが、当社では2000年より、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、各々我が国の経済運営、金融界、経済界に携わってこられた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。

社外取締役の選任理由

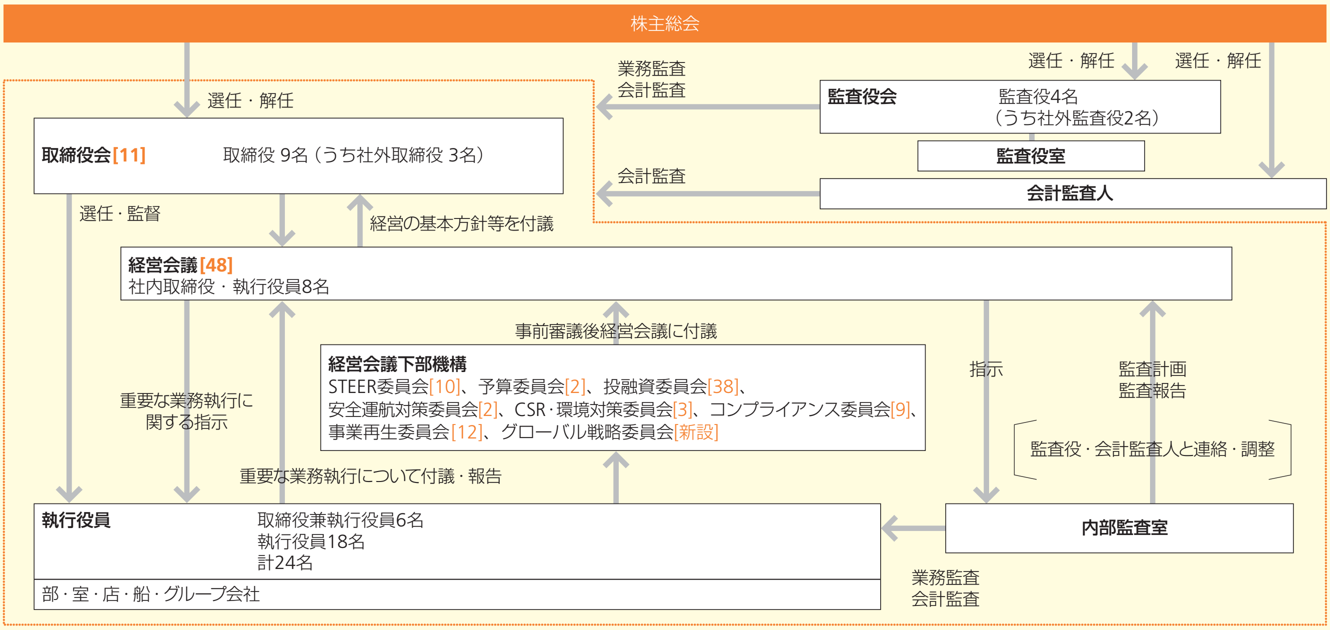
氏名	属性	選任理由
小村 武	公益財団法人 資本市場振興財団 理事長	当社と利害関係のない中立的な立場にあり、わが国の経済運営や政策金融に関する長年の経験と知見に基づき、経営判断の妥当性、業務執行の監督を株主の立場からチェックする幅広い経験と知識を有していると判断したため。
松島 正之	株式会社エヌウィック 取締役会長 インテグラル株式会社 常勤顧問	当社と利害関係のない中立的な立場にあり、金融界における長年の経験と知見に基づき、経営判断の妥当性、業務執行の監督を株主の立場からチェックする幅広い経験と知識を有していると判断したため。
西田 厚聰	株式会社東芝 相談役	当社と利害関係のない中立的な立場にあり、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。

（2015年6月23日現在）

社外監査役の機能と選任理由

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。

当社のコーポレート・ガバナンス体制（2015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2014年度における開催回数実績を示しました。
尚、コンプライアンス委員会の開催回数には、カルテル行為再発防止策検討委員会の開催回数（6回）を含んでいます。

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。

社外監査役の選任理由

氏名	属性	選任理由
伊丹 敬之	東京理科大学 イノベーション研究科 教授	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。
山下 英樹	山下・遠山 法律特許事務所 弁護士 弁理士	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。

（2015年6月23日現在）

役員報酬・監査報酬

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。2014年度における当社の役員報酬は次の表の通りです。

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（千米ドル）
取締役	7	¥306	$3,001
監査役	2	66	550
社外役員	7	57	479

2014年度における監査報酬は下表の通りです。

監査報酬の内容

	監査証明業務に基づく報酬（百万円）	非監査業務に基づく報酬（百万円）	計（百万円）	米国ドル換算（千米ドル）
提出会社	¥109	¥17	¥127	$1,060
連結子会社	111	1	113	944
計	¥221	¥19	¥240	$2,005

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。

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に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。

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とどまることなく、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、透明性の更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。

2014年度においても、財務報告に係る内部統制の整備状況なら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。

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、チーフ・コンプライアンス・オフィサーを委員長とした「コンプライアンス委員会」を設置しています。各部室長は担当部室のコンプライアンス・オフィサーとして任命され、統括責任者として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に報告する任を負います。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。また、社外弁護士を起用した社外相談窓口も設置し、匿名での相談を受け付けています。

「独占禁止法遵守の取り組み」

当社は、2014年3月18日に公正取引委員会より、特定自動車運送業務の取引に関連して、独占禁止法第3条に違反する行為があったと認定されました。当社はこの事実を重く受け止め、2014年4月、社長を委員長とするカルテル行為再発防止策検討委員会を設置し、コンプライアンス体制の見直しをはじめ、組織風土改革等様々なカルテル行為再発防止の具体策を検討、実施してきました。カルテル行為再発防止策検討委員会で決定した取り組みは、2014年10月より、コンプライアンス委員会が継承しています。

コンプライアンスの詳細はこちら
（安全・環境・社会報告書）

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、開催日は集中日を避け、できるだけ多くの株主が参加できるように配慮しています。

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が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・ガバナンスの重要事項と認識し、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、2014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社長が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・英文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。

日本版スチュワードシップ・コードが2014年2月に制定され、コーポレートガバナンス・コードの適用が2015年6月より開始されましたが、当社はこれまでも機関投資家との建設的な対話を積極的に行っており、その方針に変更はありません。また、従来から投資家・アナリストとの議論の内容については、定期的に経営へのフィードバックを行っています。今後もフェア・ディスクロージャーにも十分配慮しつつ、より一層、コミュニケーションの質・量を強化してまいります。

説明責任の履行は、経営・財務情報のみに留まりません。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じて、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。

IR活動実績　2014年度（2014年4月～2015年3月）

活動		回数	内容
アナリスト・機関投資家向け	決算説明会	4回	四半期毎の説明会
	社長スモール・ミーティング	2回	国内のアナリストを招き開催
	事業説明会	1回	LNG船事業・海洋事業
海外機関投資家向け	海外ロードショー	4回	北米1回、欧州2回、アジア（香港・シンガポール）1回
	証券会社主催カンファレンス	6回	国内カンファレンスに参加（個別ミーティング）
個人投資家向け	個人投資家向け会社説明会	3回	個人投資家向けセミナーへ参加（東京、大阪、名古屋各1回開催）

IR資料（ホームページ掲載）

資料	和文	英文
決算情報	○	○
適時開示資料（決算短信等）	○	○
決算説明会資料（含むQ&A要旨）	○	○
アニュアルレポート	○	○
有価証券報告書	○	−
四半期報告書	○	−
株主宛事業報告書	○	−※
安全・環境・社会報告書	○	○
インベスターガイドブック	○	○
マーケットデータ	○	○

※「Business Report」として当社の仮訳を掲載

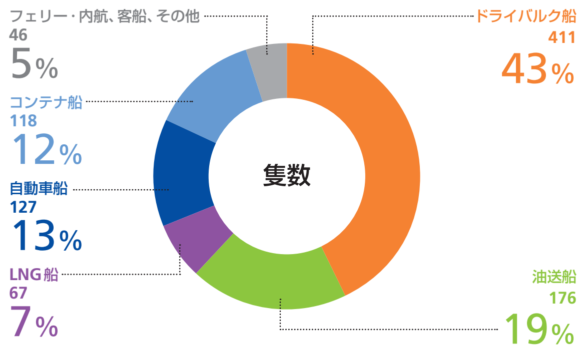
リスク管理

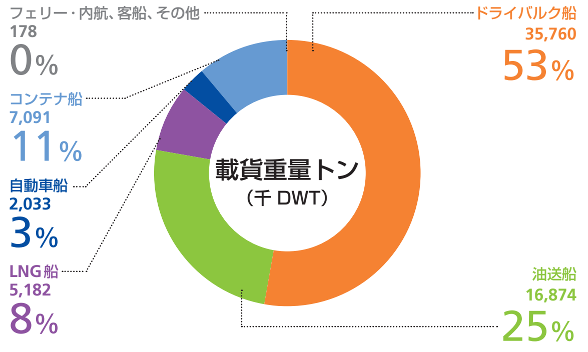
当社は、海運市況変動リスクをはじめとした当社グループを取り巻くリスクを以下のように明確にし、その管理と軽減を図っています。中期経営計画「STEER FOR 2020」では、計画実行を支える「経営基盤の強化」の一環としてトータルリスクコントロールの再強化を掲げ、リスク総量の「見える化」等を通じて持続性の管理を徹底させます。

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。世界各国の経済や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、リターンの最大化と持続的な利益成長を追求しています。なお、市況、燃料油価格、為替レート及び金利などの変動リスクについては、市場リスク管理規程に基づき適切に対応しているほか、船舶投資に関わる重要案件は、当初より投融資委員会においてリスクの把握、分析および評価をしています。

船隊構成（2015年3月31日現在）





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2015年3月末時点で、ドライバルク船、油送船、自動車船、LNG船、コンテナ船など約950隻の船舶を運航し、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、それらの市況には相関関係が高いものがある一方、経済環境によってはマイナスの相関が働いて相互に打ち消し合うものもあります。中長期契約を結ぶことができる船種であるか、当社がどの程度の市況エクスポージャーを持つかも勘案しつつ、最適な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、より高く安定的な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。

国際海上輸送は拡大基調にありますが、引き続き存在する過剰造船設備に鑑みれば、市場環境の構造的な好転にはなお年月を要すると考えられます。外部環境の変化による影響を受けにくく、安定的な利益を生み出す契約を確保し、長期的視点からそれを更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、一部に日本の荷主との間で円貨建ての輸送契約があるほかは、海上運賃は米ドル建てが一般的です。当社は費用のドル化に努めていますが、ドル建て収入はなおドル建て費用を上回っており、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。2015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円変動するごとに、年間で約18億円と試算しています。

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、いずれも金利変動の影響を受けます。2015年3月末時点での有利子負債総額は1兆1,834億円ですが、その約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40億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、金利スワップ等により変動/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

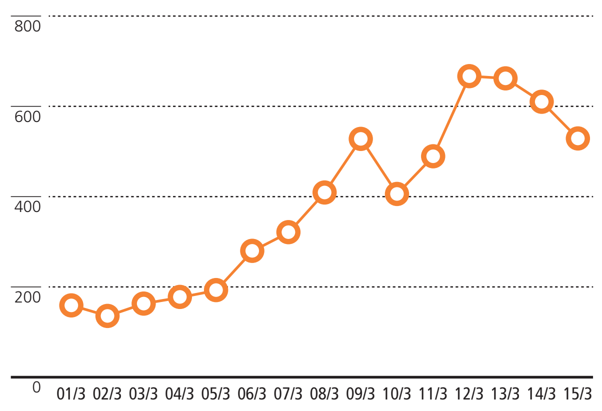
船舶燃料油の市場価格は概ね原油価格に連動していますが、燃料油価格の上昇は当社グループの損益に悪影響を及ぼします。当社グループが運航する約950隻全船で、年間約6百万トンの燃料を消費しますが、そのおよそ4割についてのリスクは顧客へ転嫁されています。したがって、年間平均燃料油価格がトン当たり1米ドル上昇した場合、その影響は年間で最大約1.9億円(ヘッジ対策実施後)と試算しています。

また、燃料油に関しては、船舶に起因する硫黄酸化物削減のためのより厳しい規制が、早ければ2020年に導入されます。導入後は硫黄分0.5%の低硫黄燃料油を全海域で使用する必要があり、燃料油コストに影響を与える可能性があります。この場合、当社は時間をかけて運賃等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$)	1円の円高で約18億円の利益減少
金利(%)	円・米ドルともに1%の金利上昇で約40億円の利益減少
燃料油価格(US$/MT)	1米ドル上昇で約1.9億円の利益減少

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950隻の船舶が、洋上で不慮の事故に遭遇するリスクから目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に手配しています。

グループ会社の事業運営リスク

当社ではグループ会社全てに適用するグループ企業理念に基づき、各グループ会社で諸規程を定めています。また、グループ会社経営管理規程に基づき、当社はグループ各社から適時必要な報告を受け、経営状態及び事業リスクを適切に把握した上で、重要経営事項については株主である当社の承認を得て実行するようグループ会社に求めています。

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・傭船契約の履行、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実施し、そこで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。

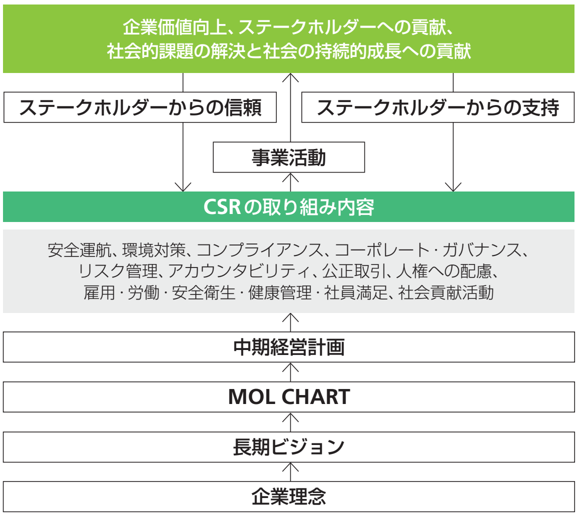
下線の用語については、p74をご参照ください。

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かつ相乗的に発展していくことであると、当社は考えます。

CSR概念図

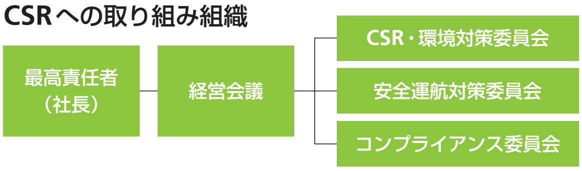


これに取り組むため、当社は「経営会議」の下部機関である3つの委員会が中心となって、CSRに関する方針・対策を審議しています。

商船三井グループのCSR全般に関する取り組みや方針については「CSR・環境対策委員会」において審議され、中長期及び単年度ごとの目標設定や定期的なレビューも実施しています。

「安全運航対策委員会」においては、当社及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、「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。

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、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2005年に参加しました。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

商船三井グループ調達基本方針

当社グループの調達活動に関するCSR取り組み方針を明文化するため、2012年に「商船三井グループ調達基本方針」を定めました。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。

中期経営計画のCSR取り組み目標

1. 安全運航を徹底し、安全・安心・安定的な高品質サービスの提供
2. コンプライアンス徹底に向けた取り組みの深化
3. コーポレート・ガバナンスへの取り組み強化
4. グループ総合力強化に向けた人材育成とダイバーシティの推進

5. 社会的課題解決と、環境先進企業としての環境対応の更なる前進
6. サステイナビリティ情報の積極的な開示
7. 当社事業に関連した社会貢献活動の推進

CSRの詳細はこちら
（安全・環境・社会報告書）

ダイバーシティ等の
詳細はこちら
（安全・環境・社会報告書）

環境への取り組み

環境における重要課題

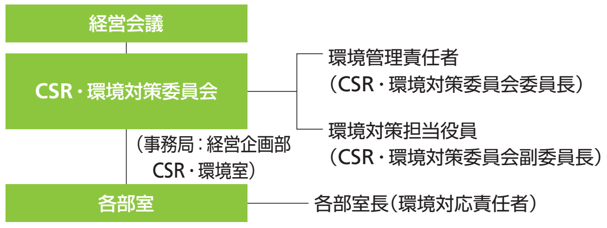
当社は2014年3月に、優先して対応すべき環境に関する重要課題を特定し、現在その解決に積極的に取り組んでいます。重要課題特定にあたっては、環境問題を巡る国際的な情勢を考慮すると共に、顧客、投資家をはじめとしたステークホルダーの意見なども参考としながら社内での分析を進めました。最終的にCSR・環境委員会の審議を経て、環境について以下５つの重要課題が特定されました。

1. **環境規制への対応**
2. **環境負荷低減技術の活用**
3. **環境データの開示**
4. **安全運航の徹底**
5. **生物多様性保護への貢献**

環境取り組み体制

当社では、環境方針に沿って、環境への取り組みを確実に推進するために、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・環境対策委員会が環境に関わる各施策の立案・推進を担っています。同委員会で、当社の環境に関するリスクと機会を評価した上で、当社グループの環境経営における重要課題を特定します。その上で、環境取り組み目標を策定し、環境に配慮した事業活動の実現に努めています。2014年3月、2014年度から3ヵ年の新中期経営計画「STEER FOR 2020」において、新しい環境取り組み目標を設定しました。

環境推進体制



環境マネジメントシステム

当社の事業における、環境リスクや機会を適切に把握・管理するため、2001年4月より環境マネジメントシステム「MOL EMS21」を構築し、継続的な改善活動を実施しています。MOL EMS21では、毎年CSR・環境室による内部監査を実施し、CSR・環境対策委員会において、環境管理責任者である委員長が、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しています。

　また、環境マネジメントが適切に機能している事を確認するために、2003年より、外部の第三者監査機関DNV GL ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社により、年一回の定期監査と3年に1回の更新監査が実施され、環境マネジメントシステムの国際規格であるISO14001認証を取得しています。なお、2014年度の監査の結果、不適合がないことを確認しました。

グループ環境目標制度

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（燃料消費量、電力、紙、ゴミなど）を集計しています。

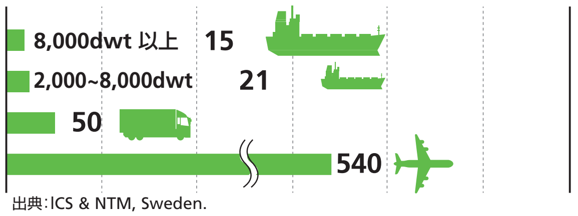
（対象会社数：国内52社、海外20社）

海運が環境に与えている影響

海運はほかの輸送手段に比べ、一度に大量の物資を運ぶことができ、単位輸送当たりのCO_2や大気汚染物質の排出量が少ない、環境にやさしいエコな輸送モードです。

　しかし、その一方で新興国の発展による世界経済の成長に伴い、全世界の海上貨物量は増加を続け、2013年には海上荷動きが100億トンを超え、今後更に増加することが見込まれます。海上荷動きが増加することで、エネルギー消費の増大によるCO_2排出増が地球温暖化など、様々な環境問題を深刻化させています。特に外航船舶から排出されるCO_2は、全世界の約2％となっており、環境問題への対策が必要となってきています。

飛行機/トラック/船舶 CO_2排出量対比表（単位：グラム/トン・キロ）



出典：ICS & NTM, Sweden.

環境への取り組みの詳細はこちら
（安全・環境・社会報告書）

環境規制

IMO(International Maritime Organization)等における環境規制スケジュール

規制			2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025
地球温暖化防止	GHG(温室効果ガス)排出規制	EEDI*1	Phase 0	Phase 1					Phase 2	Phase 3
		SEEMP*2	義務化							
		(参考)GHGの更なる排出量削減に向け、実燃費を監視・報告・認証する制度(MRV)、経済的手法(MBM)導入の検討が進んでいる								
大気汚染防止	Nox排出規制*3	一般海域	2次規制							
		ECA*4	2次規制		3次規制					
	Sox排出規制*5	一般海域	硫黄分3.5%						硫黄分0.5%*6	
		ECA	硫黄分1.0%	硫黄分0.1%						
海洋環境保全	バラスト水管理条約*7	一般海域	(2004年採択:未発効)		義務化の見込み					
		USCG規制*8	(2012年施行)		義務化					
	船体付着による有害水生生物の移動の最小化*9		(2011年ガイドライン採択)							
	シップリサイクル条約*10		(2009年採択:未発効、発効時期未定)							

(*1) EEDIとは、Energy Efficiency Design Index(エネルギー効率設計指標)の略。新造船設計時の理論上のCO_2排出量指数(g/ton-mile)。各PhaseのEEDI削減率目標は次の通り:Phase 0=0%、Phase 1=最大10%、Phase 2=最大20%(対象:新造船)
(*2) SEEMPとは、Ship Energy Efficiency Management Plan(船舶エネルギー効率管理計画書)の略。個船毎に最も適した運航手法を選択し、その実施計画について文書化して船上に備えることが義務化されている(対象:新造船・既存船)。
(*3) 排ガス中の窒素酸化物(NO x)の排出規制。1次規制では2000〜2010年起工船、2次規制では2011年以降起工船、3次規制では2016年以降起工船が規制対象。
(*4) Emission Control Area(排出規制海域)。現在ECAに指定されているのは次の3海域:①米・加沿岸200海里海域(NO xおよびSO x)、②米国カリブ海海域(NO xおよびSO x)、③バルト海および北海海域(SO xのみ)
(*5) 燃料油に含まれる硫黄分(SO x)の規制(対象:新造船・既存船)。
(*6) 2020年からの適用が困難な場合は2025年1月1日から適用。
(*7) 船舶のバラスト水を介して生物や一部病原菌が越境移動することを防止する条約。発効要件を充足した日から12カ月後に発行することになっており、2016年中の発効の可能性が高まっている。発効後はバラスト水処理装置設置が義務付けられる(対象:新造船・[一定の猶予期間後]既存船)。
■発効要件:批准国数30カ国以上かつ、批准国の合計船腹量(G/T)が世界の35%以上(2015年3月現在:批准国数44カ国、合計船腹量32.86%)
(*8) 米国沿岸警備隊(USCG)による地域規制。
(*9) 船舶の没水部に付着して越境移動する水生生物を最小化する為のガイドライン。船体を生物付着のないクリーンな状態に保つ為の防汚システムを本船に設置すること等を推奨している。ガイドラインのレビュー期間中は、自主的な取り組み。
(*10) 船舶のリサイクルにおける労働災害や、環境汚染を最小限にする為の条約。船舶やリサイクル施設、リサイクル時の手続きなどについて規定したもので、船舶に対しては存在する有害物質等の一覧表(インベントリリスト)の作成・備置・更新が義務付けられる。発効要件を満たした24カ月後に発効。
■発効要件:批准国数15ヵ国以上、且つ批准国の合計船腹量(G/T)が世界の40%以上、かつ批准国の年間解撤量が批准国船腹量の3%以上(2015年3月現在:批准国3国)

環境投資額とCO_2・コスト削減効果

環境投資額

(億円)

	2014年度実績	2014〜2016年度計画
環境関連研究開発活動	7	
既存環境技術の活用・展開	21	
環境規制への対応	5	
燃料節減運航への取り組み	9	
グループ会社の取り組み	2	
合計	**43**	**200**

環境対策によるCO_2・コスト削減効果

(年度)	2012	2013	2014
CO_2排出削減量(千トン)	302	279	348
コスト削減額(億円)	53	55	55

社外からの評価

環境に関する事項

■ ISO14001の認証

2001年4月に当社独自の環境マネジメントシステム「MOL EMS21」の運用を開始し、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(2003年より採用)。

■ ISO50001の認証

エネルギーマネジメントシステムであるISO50001ならびに環境マネジメントシステムISO14001の認証を取得(エム・オー・エル・シップマネージメント(株)、MOL Ship management (Singapore) Pte, Ltd., New Asian Shipping Company Ltd., Magsaysay MOL Ship Management, Inc.の4社)。

■「気候変動情報開示先進企業」と「気候変動パフォーマンス先進企業」に同時選定

国際NPO団体であるCDPが実施する気候変動情報開示調査において、気候変動に関する情報を確実に開示しているとして、気候変動情報開示先進企業(CDLI)に選定。同時に、その温室効果ガス排出量の削減、及び気候変動リスクの緩和に対する活動に対しても高い評価を受け、気候変動パフォーマンス先進企業(CPLI)にも選定(2014年)。

CDP CLIMATE DISCLOSURE LEADER 2014 / CDP CLIMATE PERFORMANCE LEADER 2014

社会貢献活動

当社グループは、社会とともに持続的かつ相乗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右の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。

社会貢献活動の3つの理念

I. 国連ミレニアム開発目標*への貢献	II. 生物多様性保全・自然保護への貢献	III. 所在する地域社会への貢献

* 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している。

グローバルな社会貢献活動

社外からの評価

CSR全般（SRI：社会的責任投資の評価を含む）に関する事項

■ **Dow Jones Sustainability Indices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企業として、環境対策、社会性、IR活動が高く評価され、Dow Jones Sustainability Indices（DJSI）に組み入れられる（2003年より採用）。

■ **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 Index」に組み入れられる（2003年より採用）。

■ **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」に組み入れられる（2003年より採用）。

■ **「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）に選出される（2011年）。

■ **SMBCサステイ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イ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サステイナビリティ評価融資」の適用会社第1号として高評価を取得（2013年）。