



第6号  
2004年4月  
〜  
2005年3月



# 環境・社会報告書 2005

海と地球にやさしい商船三井



Bluer Oceans & Cleaner Environment

# 商船三井グループ企業理念

- 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。

## 会社概要 (2005年3月31日現在)

|             |   |
|-------------|---|
| 商号          | 株式会社 商船三井   |
| 創立          | 1942年12月28日(創業1884年)                                    |
| 代表取締役社長     | 芦田 昭充   |
| 資本金         | 649億1,500万円   |
| 発行済株式数      | 1,205,410,445株  |
| 株主数         | 117,133名  |
| 上場          | 東京、大阪、名古屋、福岡、札幌、フランクフルト                                 |
| 事業概要        | 外航海運を中心とした総合輸送  |
| 売上高         | 1,173,322百万円(2005年3月期連結)                                |
| 従業員数        | 897人(陸上611人、海上286人)他社などへの出向者を除く                         |
| 運航船腹量       | 518隻、3,955万重量トン   |
| グループ会社数     | 322社(連結対象会社)  |
| 連結子会社       | 国内:62社、海外:219社  |
| 持分法適用非連結子会社 | 海外:2社   |
| 持分法適用関連会社   | 国内:13社、海外:26社   |
| グループ会社従業員数  | 7,385人(連結対象会社)  |
| グループ運航船腹量   | 646隻、4,149万重量トン   |
| 本社          | 〒105-8688 東京都港区虎ノ門2丁目1番1号                               |
| 国内支店        | 札幌、横浜、名古屋、大阪、神戸、九州                                      |
| 事務所         | 苫小牧、広島、モスクワ駐在員事務所、ウラジオストック事務所                           |
| ホームページ      | <a href="http://www.mol.co.jp">http://www.mol.co.jp</a> |

## 海外主要拠点 (29カ国)



本社ビル

## 編集方針

- 商船三井グループでは、2000年10月に「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が、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も図りました。
- 本報告書は、私たちの事業活動の基盤である安全運航や環境保全をはじめとするCSR（企業の社会的責任）について、どのように考え、どのように取り組んでいるか、私たちとのかかわりのある様々な立場の方々にお伝えするため作成しました。
- 本報告書は、大きく「経営(含む安全運航)」「環境」「社会」「経済」より構成されています。また、それぞれの目標・実績を該当各ページに掲載し、目標・実績が一目でできるように努めました。
- 参考にしたガイドライン
  - ・環境省「環境報告書ガイドライン2003年度版」、「環境会計ガイドライン2002年版」
  - ・GRI (Global Reporting Initiative)「サステナビリティ・リポーターズ・ガイドライン2002年版」

## 対象範囲

- 対象期間：2004年度(2004年4月1日から2005年3月31日)  
ただし、組織体制については2005年7月1日現在のものを記載しています。また、一部それ以前からの取り組みや、2005年度の活動については注記の上、記載している場合があります。
- 対象組織：原則的に、国内、海外で事業を行う、商船三井グループを対象としています。  
\*商船三井グループ  
(株)商船三井および連結対象会社322社(うち連結子会社281社、持分法適用非連結子会社2社、持分法適用関連会社39社) \*本報告書中の「当社」とは(株)商船三井を指しています。
- データの範囲：
  - ・経済性報告は特段注記のない限り連結ベースのデータです。
  - ・環境報告は、以下3つの分類によっています。活動については下記③に基づいて記述していますが、データは①ないし②によっています。
    - ①(株)商船三井(含む全運航船)で行っている活動  
ただし、本社以外の事業所については、従事者も少なく、当社の事業活動の中では環境負荷が極めて小さいことから、環境負荷データについては全運航船ならびに本社の活動につき記載しています。
    - ②(株)商船三井および国内連結子会社62社で行っている活動
    - ③②に加え、持分法適用関連会社である関西汽船(株)、(株)名門大洋フェリー、日本チャータークルーズ(株)、および海外4拠点(米国、南米、欧州、アジア)で行っている活動。上記以外の範囲のデータについては、対象範囲を都度注記しています。また、CO<sub>2</sub>排出量の推移(P26)、NOx排出量の推移(P29)、SOx排出量の推移(P29)の単位輸送量(トンマイル)当たり排出量については、1999年に大阪商船三井船舶とナビックスラインの合併により商船三井が発足したことから、2001年度を基準年として算出しております。

## 国内連結子会社一覧(62社)

### 1. コンテナ船事業セグメント(4社)

コンテナターミナルの運営、代理店業務などを行っています。  
(株)エム・オー・エル・ジャパン(MOL JAPAN)、国際コンテナターミナル(株)、商船港運(株)、九州 SHIPPING(株)

### 2. 不定期専用船事業セグメント(4社)

自動車船、ドライバルク船、油送船、LNG船などを保有、運航、または代理店業務を行っています。  
(株)中国 SHIPPING エージェンシズ、商船三井近海(株)、東京マリン(株)、エム・オー・エルエヌジー輸送(株)

### 3. ロジスティクス事業セグメント(7社)

貨物の輸送、保管のみならず、「トータル物流ソリューション」を提供しています。  
(株)エム・オー・エル大阪南港物流センター、商船三井ロジスティクス(株)、エムオーツウリスト(株)、国際コンテナ輸送(株)、(株)ジャパンエクスプレス(横浜)、(株)ジャパンエクスプレス(神戸)、ジャパンエクスプレス梱包運輸(株)

### 4. フェリー・内航事業セグメント(12社)

フェリーによる旅客ならびに貨物輸送、また内航貨物輸送を行っています。  
(株)シー・ロックス北一、(株)シー・ロードエクスプレス、九州急行フェリー(株)、商船三井フェリー(株)、(株)ダイヤモンドフェリー、(株)ダイヤモンドライン、商船三井内航(株)、(株)ブルーハイウェイエクスプレス、(株)ブルーハイウェイエクスプレス九州、(株)ブルーハイウェイサービス、(株)ブルーハイウェイライン西日本、みやこ商事(株)

### 5. 関連事業セグメント(24社)

不動産事業、客船事業、曳船業、商社事業、建設業、人材派遣業、海事コンサルティング業などを営んでいます。  
(株)エスカ、(株)大阪オールサービス、関西建物管理(株)、三部建物サービス(株)、商船三井興産(株)、ダイビル(株)、(株)堂島エステート、(株)ビューテックサービス、北倉興産(株)、商船三井客船(株)、宇部ポートサービス(株)、北日本曳船(株)、グリーン海事(株)、日本栄船(株)、商船三井テクノリード(株)、(株)エム・オー・マリンコンサルティング、エムオーエージェンシズ(株)、日下部建設(株)、商船三井海事(株)、商船三井キャリアサポート(株)、日本水路誌(株)、グリーン SHIPPING(株)、山和マリン(株)、北日本倉庫港運(株)

### 6. その他事業セグメント(11社)

主に当社グループのコストセンターとして、LNG船を除く船舶管理業、グループ資金調達などの金融業、情報サービス業、経理代行業などを営んでいます。  
(株)エム・オー・エル アジャストメント、(株)エム・オー・ケーブルシップ、(株)エム・オー・シップテック、エム・オー・シップマネージメント(株)、エムオーアカウンティング(株)、(株)オレンジビーアール、国際エネルギー輸送(株)、国際マリントランスポート(株)、商船三井システムズ(株)、日本海汽船(株)、三井近海汽船(株)

- 前回発行：2004年8月
- 今回発行：2005年9月
- 次回発行予定：2006年8月

# CONTENTS

## 目次

|                              |    |
|------------------------------|----|
| 商船三井グループ企業理念 / 会社概要 / 海外主要拠点 | 02 |
| 編集方針 / 対象範囲 / 国内連結子会社一覧 / 目次 | 03 |
| 社長メッセージ                      | 04 |
| 世界の人々の暮らしを支える商船三井            | 06 |

## ハイライト

|                   |    |
|-------------------|----|
| 商船三井グループにとっての CSR | 08 |
|-------------------|----|

## 経営

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| CSR への取り組み                  | 10 |
| コーポレート・ガバナンスとコンプライアンスへの取り組み | 12 |
| 安全運航への取り組み                  | 14 |

## 環境

|                            |    |
|----------------------------|----|
| 商船三井グループ環境憲章 / 環境活動に対する考え方 | 17 |
| 商船三井グループの環境とのかかわり          | 18 |
| 環境マネジメントシステム               | 20 |
| 環境会計                       | 21 |
| 海洋環境保全への取り組み               | 22 |
| 環境技術への取り組み                 | 24 |
| 大気保全への取り組み                 | 26 |
| オフィスでの取り組み                 | 30 |
| グループ会社での取り組み               | 32 |

## 社会

|              |                       |
|--------------|-----------------------|
| 社会活動に対する考え方  | 34                    |
| 従業員への配慮      | — 人事制度と陸上従業員への配慮 — 35 |
|              | — 海上従業員への配慮 — 38      |
| 社会貢献活動への取り組み | 40                    |
| コミュニケーション    | 42                    |

## 経済

|           |    |
|-----------|----|
| 経済性報告     | 44 |
| 第三者からのご意見 | 46 |
| あゆみ       | 47 |

# 持続可能な世界の発展に貢献できる「強くしなやか」

商船三井グループは、「世界経済の発展への貢献」「社会規範と企業倫理に則った、透明性の高い経営の下での企業価値の向上」「安全運航と海洋・地球環境の保全」を企業理念に掲げ、持続可能な世界の発展に貢献できる強くしなやかなグローバル・エクセレント・カンパニーを目指しています。



代表取締役 社長 芦田 昭 充  
あ し だ あ き み つ

## 世界経済の発展への貢献

世界経済のグローバル化により、世界の海上荷動き量は毎年着実に増加しています。今後もいっそうの増加が見込まれますが、多くの貨物を安定的かつ経済的に最小の環境負荷で効率よく輸送できる手段は船舶において他にはありません。環境にも配慮した最新鋭の船隊と世界中に張り巡らした航路網を有する当社は、世界最大規模の海運会社として世界経済の発展に貢献していきたいと考えています。

## 社会規範と企業倫理に則った、透明性の高い経営の下での企業価値の向上

知的創造と効率性を徹底的に追求することは、企業価値向上の源泉であると私は考えています。

様々な情報や顧客ニーズを正しく理解し新たな事業やサービスを創出していくこと、また真のグローバル・カンパニーとして国際競争力を高めていくことなどを通じ、グループ一体となって企業価値のいっそうの向上を目指しています。

そして、これらの事業活動の大前提として社会規範と企業倫理をしっかりと自覚し遵守していくこと、すなわちコンプライアンスを徹底し透明性の高い経営を行うことが必要不可欠であると考えています。

## 安全運航の徹底と環境保全

安全運航は当社グループ事業活動、そして環境保全の基本であり、いささかの気の緩みも許されません。また、顧客に提供する高品質サービスのブランドそのものでもあります。当社グループが世界各地で運航している船舶は640余隻に及びますが、ひとたび事故が起きれば、極めて大きな社会的影響をもたらすリスクがあることを当社グループ役職員は肝に銘じ、安全に対してあらゆる努力を惜みず細心の注意を払うように努めています。

過酷な気象と海象条件の下、限られた乗組員でほとんど休みなく稼働し続ける船舶には極めて高い安全性と信頼性が求められます。加えて、スペースなど物理的制約もある船舶には陸上施設と異なる独自の環境基準や環境負荷があります。当社グループは自らの環境負荷を十分自覚して諸基準を上回る多くの自主対策を講じるとともに、環境負荷軽減に寄与する新技術の開発や導入に積極的に取り組んでいます。また、船舶建造にあたっては、船舶が生涯にわたり環境配慮と経済性が両立できるようライフサイクル設計に努めています。

# なグローバル・エクセレント・カンパニーを目指して

## ■ 強い財務体質と、しなやかな発想で 変化に対応

当社グループの2004年度業績は連結経常利益が1,749億円と創業以来の最高益になるとともに、2004年度からはじまった商船三井グループ中期経営計画「MOL STEP」の初年度計画値(1,000億円)を大きく上回るものとなりました。長期ビジョンでは、「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」ことを掲げていますが、「強く」とはグローバルな競争に勝ち抜ける強さとともに、財務体質の強さも意味しています。また、「しなやか」とは柔軟な発想と機敏な対応によって外部環境の急激な変化にも臨機応変に対応できるようにしておくことを意味しています。当社はここ1年間で、関西汽船(株)の経営支援とともにグループフェリー部門の強化、ダイビル(株)子会社化によるグループ不動産事業の強化、宇徳運輸(株)の株式譲受による関係強化、航空貨物フォワーダー大手の(株)近鉄エクスプレスとの戦略的提携などを相次ぎ実施しましたが、これらも「しなやか」な発想に基づくものです。



## ■ よりいっそう社会から信頼される 商船三井グループを目指して

当社は2004年6月、当社グループのCSRへの取り組みをいっそう強化すべく従来の環境対策委員会を「CSR・環境対策委員会」へ改組するとともに、CSR、環境対策、そして社会貢献を推進する組織として経営企画部内に「CSR・環境室」を設置しました。CSRという視点で全体の整合性も配慮しつつ、当社グループの強みを伸ばし、弱みを補強するよう継続的改善を通じ全体のレベル押し上げを図っています。CSRが対象とする範囲は広く、それぞれの取り組み優先度や強弱は各企業の経営哲学や事業特性、またときどきのステークホルダーとの関係などによっても変化し得るものです。当社では、2004年秋にCSR取り組み状況を総点検いたしました。総じて高いレベルであったと自負しておりますが、相対的に取り組みが弱いとされた「社会貢献活動」、そしていまだ歯止めがかからぬ地球環境の悪化を考慮して「環境対策」を当面の最重要課題として取り組みを強化していくこととしました。また、国連グローバル・コンパクトが提唱する人権・労働・環境・腐敗防止の4分野にわたる10原則に賛同し、2005年3月に参加いたしました。

現在「成長一特色のある世界最大の総合海運企業へ」をメインテーマとするグループ中期経営計画「MOL STEP」を推し進めていますが、これまで以上に社会や環境に配慮し、世界経済の持続的発展と人々の豊かな暮らしづくりに貢献していきたいと考えます。

ここに、2004年度の環境保全活動ならびに社会面での活動取り組みを「環境・社会報告書2005」として作成いたしました。本誌は、ステークホルダーの皆様と当社グループを結ぶ重要なコミュニケーションツールの一つです。本報告書をご高覧いただき、当社グループの環境保全、そして社会面での考え方や取り組みにつきご理解を深めていただき、よりいっそうのご支援を賜りますようお願い申し上げます。

# 世界の人々の暮らしを支える商船三井

四方を海に囲まれたわが国では、年間984百万トン(2003年)\*の輸出入がありますが、実に99.7%(金額ベースでは68%)が船舶で輸送されています。商船三井グループは、外航海運事業を核として、世界中の人々の暮らしや産業を支える様々な物資輸送に携わっています。世界経済の持続的発展に不可欠な産業として、環境や社会にも配慮しつつ事業展開を行っています。

\*出典 日本関税協会「外国貿易概況」

## 》製品輸送事業分野

■ 世界経済を支える物流インフラです。



### ▶ コンテナ船部門

～食品や衣類、電気製品などを運んでいます～

世界最大規模の航路網に、環境にも配慮した最新鋭の高速大型コンテナ船を投入、世界規模でタイムリーかつ効率的な輸送サービスを提供しています。



コンテナ船「MOL EFFICIENCY」



### ▶ 自動車船部門

～乗用車、トラックなどを運んでいます～

1965年にわが国初の自動車船を就航させた当社は、本分野でも豊富な経験と実績を有しています。近年は自ら設計開発した環境配慮型の次世代船による船隊整備を推進しています。



自動車船「COURAGEOUS ACE」

## 》資源・エネルギー輸送事業分野

■ 世界最大の資源・エネルギー輸送の担い手です。



### ▶ ドライバルク部門

～鉄鉱石、石炭、木材チップなどを運んでいます～

梱包しない大量の乾貨物をそのまま船倉に積み込み運送するのがバラ積み船(バルクキャリア)です。当社は、世界最大のドライバルクオペレーターです。



不定期船「KOHYOHAN」



### ▶ 油送船部門

～石油を運んでいます～

20万重量トン以上の大型タンカーVLCC(Very Large Crude Carrier)をはじめ、石油精製品輸送のプロダクトタンカー、液体化学品輸送のケミカルタンカーさらにLPGとアンモニア輸送のLPG船を運航する当社は世界最大規模のタンカーオペレーターです。



VLCC「IWATESAN」



### ▶ ロジスティクス部門

～総合物流サービスを提供しています～

当社グループでは、国内外各地に倉庫・物流センターを配備しています。これらと海・陸・空にまたがる多種多様な輸送モードを結びつけ、顧客のあらゆる輸送の要請に応える総合物流サービスを提供します。

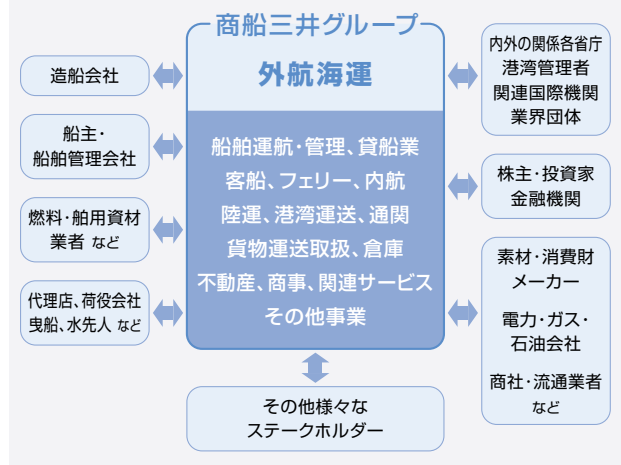


コンテナトレーラー

## 商船三井グループを取り巻く様々なステークホルダー

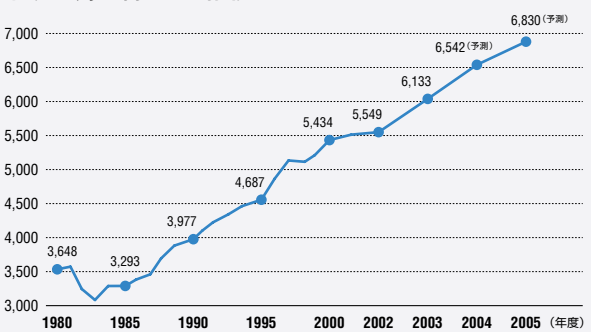
商船三井グループの事業の中核である外航海運業は、船舶というもっとも輸送効率の高い輸送手段を用いて、国際間の貨物輸送を行います。世界人口の増大とグローバリゼーションの進展にともない、世界の海上荷動き量は飛躍的に増大しています。私たちは、わが国の産業構造と国際物流の変化、そして多様化する顧客ニーズにいち早く対応して三国間ビジネスを強化するなど、新たな輸送サービスへの取り組みも積極的に行っています。

商船三井グループは、世界中の様々なステークホルダーへ十分配慮した事業活動に今後も努めていきます。



## 海運は世界経済を支える成長産業です

世界の海上荷動き量推移



(出典: Fearnleys Review)



### ▶ LNG船部門

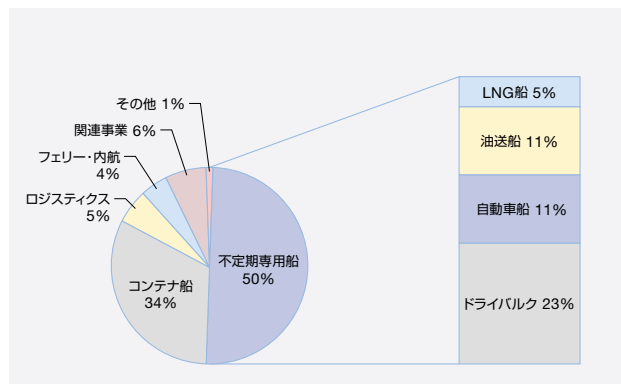
～クリーンな天然ガスを運んでいます～

当社は、全世界のLNG (Liquefied Natural Gas: 液化天然ガス) 輸送のリーディングカンパニーとして世界最大のシェアを有します。LNGは燃やしたときにSOxや煤塵を発生させないクリーンなエネルギーです。またCO<sub>2</sub>排出量も石炭の6割程度に抑えられます。



LNG船「泉州丸」

## 連結セグメント別売上比率



# 商船三井グループにとってのCSR

2004年度は、CSR取り組みを強化した節目の年となりました。よりいっそう社会から信頼される商船三井グループを目指していきます。



CSR・環境対策委員会委員長  
代表取締役 副社長

## 佐藤 博之

### ■ 私たちの考えるCSR (社会からの信頼を得るために)

「企業の社会的責任」と訳されることが多いCSR (Corporate Social Responsibility) ですが、その本質は企業が利益追求のみならず、社会や環境、人権などにも十分配慮した事業活動を行い、社会とともに持続的発展を目指していくことにあります。企業は「社会」を構成する一員であり、「社会」からの信頼を失えば事業活動が立ち行かなくなること、またひとたび失われた信頼の回復には大きな困難をともなうことは多くの事例が示している通りです。

当社の120余年に及ぶ歴史を振り返りますと幾多の荒波があり、役職員一丸となって乗り越えてきましたが、それを可能にしたのは顧客、株主、パートナー、地域社会など、様々なステークホルダーの方々からのご支持や信頼に他なりません。

CSR自体は新しい言葉ですが、構成項目であるガバナンス、コンプライアンス、人権、環境対策、顧客満足、説明責任、社会貢献など特段目新しい取り組みではありません。当社ではこれまでもグループを挙げて役職員に対し、企業理念や企業倫理に基づき公明正大に業務に取り組むよう指導教育をしてきましたが、2004年6月いっそうの浸透や取り組みを図るべく、CSR取り組み体制を強化しました。

### ■ 2004年度の活動を振り返って

2004年度のCSR・環境活動を振り返りますと、最重要目標である「重大海難事故発生ゼロ」が達成できませんでした。これは、原油タンカー「KAMINESAN」の衝突事故の発生が原因です。幸いにして漏油などの二次被害や死傷者はありませんでしたが、安全運航を第一とする当社として大変遺憾な出来事であり、関係者の方々にご迷惑をおかけしましたこととお詫びいたします。再発防止の諸策を速やかに講ずる一方、決意を新たに、あらゆる努力と細心の注意をもって安全運航に取り組む所存です。

環境保全対策に目を向けますと、世界経済の発展による旺盛な海上荷動き需要に運航船腹量を拡大して応えてきた結果、CO<sub>2</sub>やSO<sub>x</sub>、NO<sub>x</sub>などの総排出量が増加しました。ただし、省エネルギー型の新造船投入や効率運航などにより、船舶からの単位輸送量当たりの排出ガスを継続的に削減するという最大の目標は達成できました。

2005年3月、人権・労働・環境・腐敗防止の4分野で10原則を示した国連グローバル・コンパクトに、わが国海運企業としてはじめて参加しました。当社グループはグローバルに事業を展開しており、世界に通じる普遍的な価値基準や行動基準である本10原則を支持・実践し、地球社会のよき一員として持続可能な成長に向け努力していくことを約束しました。今後、グローバル・コンパクトの活動を通じ、世界的基準も勘案しつつ当社グループのCSR活動をよりグローバルに展開していきたいと考えています。

### ■ 2005年度の活動にあたって

2004年6月の取り組み体制強化後まず手がけたことは、CSRを構成すると考えられる主項目の取り組み状況を総点検し、評価することでした。そして、それぞれにつき2006年3月末までの目標を策定しました。特に、個々に活動していた社会貢献活動を包括的に行うべく、取り組み方針を策定しました。また、従来からの重要課題である環境保全に向けた取り組みも深化させることとしました。それら目標は11ページに掲げる通りですが、2005年度はその完遂に向けて取り組んでいきます。

CSRは息の長い取り組みですが、当社グループが社会にどのように貢献し、社会からどのように信頼されているかということを再認識し、次世代につないでいく活動でもあります。

そのためにも多様なステークホルダーの方々からのご意見やご支持を頂戴し、CSR活動をより深化させていきたいと考えています。



## ≫ 2004年度の活動ハイライト

### ■ 国連グローバル・コンパクトへの参加

<http://www.mol.co.jp/csr-j.shtml>

2005年3月、当社は国連グローバル・コンパクトに参加しました。日本企業として29社目、わが国の海運企業としては初めてです。国連アナン事務総長の提唱により2000年7月に発行された国連グローバル・コンパクトは、「人権・労働・環境・腐敗防止」の4分野10原則で構成されています。参加企業は10原則の支持・実践を通じ、社会のよき一員として持続可能な成長に向けた世界的な枠組み作りで「自発的なイニシアチブ」をとることが期待されています。

わが国の参加メンバーから構成されるグローバル・コンパクト・ジャパン・ネットワーク(GCJN)活動との連携も図りつつ、いっそうCSRへの取り組みに努めていきます。



#### 「グローバル・コンパクト」の10原則

- 人権** 原則 1. 企業はその影響の及ぶ範囲内で国際的に宣言されている人権の擁護を支持し、尊重する。  
原則 2. 人権侵害に加担しない。
- 労働** 原則 3. 組合結成の自由と団体交渉の権利を実効あるものにする。  
原則 4. あらゆる形態の強制労働を排除する。  
原則 5. 児童労働を実効的に廃止する。  
原則 6. 雇用と職業に関する差別を撤廃する。
- 環境** 原則 7. 環境問題の予防的なアプローチを支持する。  
原則 8. 環境に関して一層の責任を担うためのイニシアチブをとる。  
原則 9. 環境にやさしい技術の開発と普及を促進する。
- 腐敗防止** 原則 10. 強要と賄賂を含むあらゆる形態の腐敗を防止するために取り組む。

### ■ CSR取り組み体制のいっそうの強化

当社は2003年4月、本社管理部門の実務責任者(グループリーダー・マネージャー)によって構成された「CSR検討小委員会」を発足させ、当社グループとしてのCSRや社会貢献のあり方などについて検討を深めてきました。そして2004年6月、CSRへの取り組みをいっそう強化すべく、経営会議に直結した環境対策委員会を「CSR・環境対策委員会」へ改組し、経営企画部内に「CSR・環境室」を設置するなど、CSR推進体制を強化しました。 [詳細は10ページで参照](#)



CSRハンドブック

また、CSRハンドブックを作成し、全従業員にも配布しています。

### ■ 自動車船「UTOPIA ACE」が英国Lloyd's Listにより「Ship of the Year Awards 2005」に選定される

当社は世界に先駆けて、風圧・水圧抵抗軽減型の自動車船デザインや万一の際の燃料油流出防止構造などの環境配慮技術の開発、導入を進めてきました。2005年2月、これらの新技術を装備した最新鋭の自動車船「UTOPIA ACE」は、英国でもっとも権威のあるLloyd's Listの「シップ・オブ・ザ・イヤー」を受賞しました。



UTOPIA ACE  
(2004年7月竣工、6,400台積み、60,200G/T)

[詳細は24ページで参照](#)

### ■ スマトラ島沖大地震およびインド洋津波被災国への支援(無償輸送および義援金)

<http://www.mol.co.jp/contribution-j.shtml>

2004年12月26日に発生したスマトラ島沖大地震ならびにインド洋津波の被害国に対し、当社グループでは援助物資輸送と寄付を行いました。世界を結ぶ当社コンテナサービス網を活用し、日本をはじめとした世界各国からコロンボ、ペラワン、チェンナイ向け援助物資の無償輸送を行いました。当社が世界中の様々なNPOや企業、個人の方々からお預かりした援助物資は、187TEU\*(20フィート・コンテナ換算で187本分)に及びました。さらに現地の復興作業に使用される大型ブルドーザーや大型ダンプトラックなどの特殊車両も、当社の自動車船で安全かつ確実に輸送しました。

また、当社グループは災害復旧支援活動を行う各国機関を通じて、総額約2,000万円の寄附も行いました。

[詳細は40ページで参照](#)

(※1) TEU (Twenty feet Equivalent Unit)

海上コンテナには、長さが20フィート(約6メートル)と40フィート、45フィートがあるが、コンテナ数を表す際に20フィートコンテナを単位とした換算個数が一般に使われ、それをTEUという。40フィートコンテナ1本は2TEUとなる。

### ■ 商船三井フェリー(株)「物流環境大賞」受賞

商船三井フェリー(株)は、(社)日本物流団体連合会が主催する「第6回物流環境大賞」において、「東京-九州・瀬戸内航路における画期的低燃費の新造高速RORO船の投入」で日本通運(株)とともに「物流環境大賞」を受賞しました。本大賞は、同連合会が物流部門において環境保全や環境啓蒙活動などの面で優れた功績をあげた団体・企業または個人を表彰する制度です。

商船三井フェリー(株)と日本通運(株)は、東京-博多間の定期航路で各社それぞれ2隻(合計4隻)の同型高速RORO船を建造し、2003年10月から共同運航を開始しました。今回の受賞は、この新船建造にあたり、大型化による貨物積載能力の向上、高速化と省エネルギーによるCO<sub>2</sub>排出量削減などの環境負荷低減という相反する目標を高いレベルで実現したことが評価されたものです。わが国の物流部門の温室効果ガス削減に向けて期待されるモーダルシフトの主たる担い手として、当社グループは、モーダルシフトの推進や省エネルギー活動に積極的に取り組んでいきます。



商船三井フェリー(株)の新造高速RORO船  
「さんふらわあ はかた」

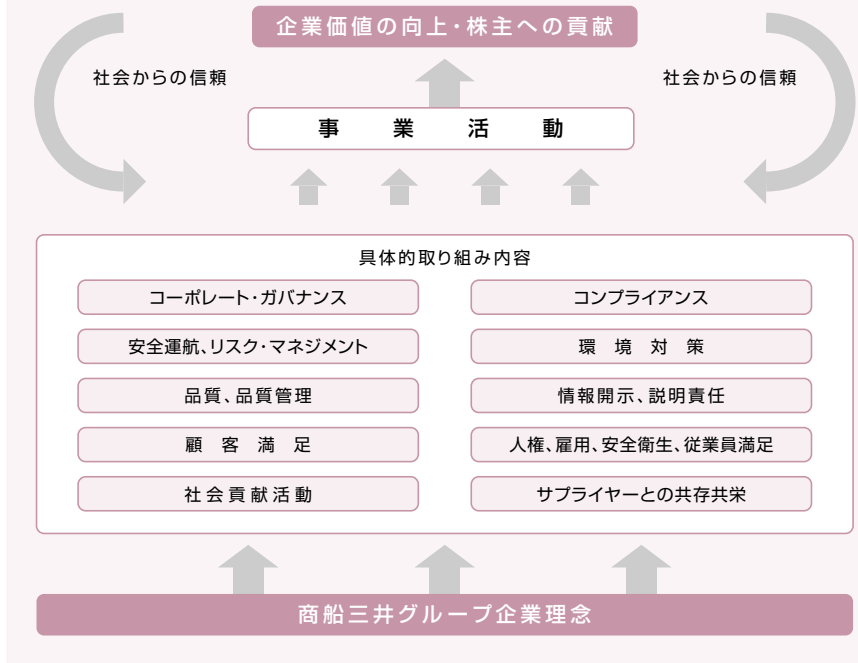
# CSRへの取り組み

商船三井グループは、社会的公正性、倫理性や環境への配慮などを織り込んだ事業活動を行うとともに、私たちを取り巻く様々なステークホルダーに配慮した経営を行うことで、企業と社会、そして地球全体の持続的な発展を目指しています。

## 商船三井グループがCSRに取り組むねらい

1. 企業理念の具現化
2. 各ステークホルダーとの良好な関係の維持
3. コンプライアンスやガバナンス、リスク・マネジメントの強化による持続的発展
4. CSRに取り組むことによる企業価値の向上

商船三井グループのCSR概念図



## CSR取り組み体制

当社は2003年4月に「CSR検討小委員会」を発足させ、当社グループにおけるCSRのあり方などについて検討を深めてきました。2004年6月には、CSRへの取り組みをいっそう強化するために、経営会議に直結した委員会である「環境対策委員会」を「CSR・環境対策委員会」へ改組し、従来のグループ環境対策に加えて、グループCSRにかかわる事項の検討・審議も行うこととしました。

そして経営企画部内に「CSR・環境室」を設置し、グループ環境対策や社会貢献関連業務とともに、「CSR・環境対策委員会」の事務局として当社グループにおける広範なCSRに関する推進を行う体制としました。また、「CSR・環境対策委員会」は経営会議に直結した委員会である「コンプライアンス委員会」や「安全運航対策委員会」とも連携を図っています。こうした体制を整備し、グループCSRの取り組みの深化を図っています。

CSR取り組み体制



商船三井は現在、経営会議下部機関である委員会のうち、上記3つの委員会を中心としてCSRに関する審議を行っています。

## ≫ CSR取り組み実績ならびに2005年度目標

| 項目              | 2003年度までの取り組み   | 2004年度実績   | 2005年度の目標   | 掲載ページ    |
|-----------------|---|--|---|----------|
| コンプライアンス        | <ul style="list-style-type: none"> <li>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(01年)</li> <li>コンプライアンス教育(階層別人事研修)</li> <li>相談窓口開設、行動基準の改定および公表と社内・グループ会社への周知(03年)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>グループ・コンプライアンス状況の監査・指導</li> <li>グループ従業員向けの情報提供や教育</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>グループ会社を含めていっそうの浸透を図る。</li> </ul>   | 12-13    |
| コーポレート・ガバナンス    | <ul style="list-style-type: none"> <li>社外取締役招聘・執行役員制度導入による経営の透明性の確保(00年)</li> <li>合目的な意思決定体制と戦略的な経営組織を目的に取締役会の機能と権限基準、運営体制を見直し(02年)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>商船三井グループにふさわしい効率的、かつ成長志向の組織を検討</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>新会社法や国の内外、他社事例なども踏まえた検討の深化</li> </ul>  | 12       |
| 人権、従業員への配慮      | <ul style="list-style-type: none"> <li>ファミリーフレンドリーな諸制度導入</li> <li>人権、セクシャル・ハラスメントなどの各種研修</li> <li>健康診断制度、リフレッシュ休暇、キャリア開発ワークショップ</li> <li>海外勤務者実態調査の実施、カジュアルデー導入(01年)など</li> </ul>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>従業員からより高いモチベーションとチャレンジ精神を引き出すことのできる新人事制度への移行(上級管理職対象)</li> <li>個人情報保護法施行にかかわる社内体制の整備</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>新人事制度の全総合職への拡大導入</li> <li>従業員意識調査の実施</li> </ul>  | 35-39    |
| 環境対策            | <ul style="list-style-type: none"> <li>グループ環境憲章制定・環境対策委員会設置・環境報告書発行(00年)</li> <li>ISO14001認証取得(03年)</li> <li>グループ環境目標制度導入(02年)</li> <li>省エネルギー、油流出事故リスク軽減など各種環境技術の開発と導入</li> </ul>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶解撤方針、土壌汚染対策方針の策定</li> <li>グループ環境コンプライアンス制度導入、環境技術導入支援制度の導入など</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>グループ環境目標制度の対象会社拡大(国内全連結子会社を対象)</li> <li>グループ会社の環境マネジメントに対する外的認証取得推進など</li> </ul>                               | 17-33    |
| 品質、品質管理         | <ul style="list-style-type: none"> <li>ISMコードに基づく安全管理体制構築、船舶管理業務関連でのISO9001認証取得</li> <li>安全運航にかかわるマニュアル整備と検船など</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>安全一斉総点検実施により、安全・品質基準ならびに環境面での取り組み状況を点検</li> <li>船員教育の強化</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>船員教育の拡充、船舶管理、検船のさらなる強化</li> </ul>  | 14-16、38 |
| 安全運航、リスク・マネジメント | <ul style="list-style-type: none"> <li>安全運航維持のため備船を含めた全運航船に対する船舶管理の強化</li> <li>各種安全、緊急対応訓練の実施など</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>国内のグループ・ターミナル会社が日本政府の埠頭保安規程を取得</li> <li>マラッカ・シンガポール海峡でコンサルタントを起用し当保安対策を検証</li> <li>南シナ海で海賊・海上テロ対策訓練を実施</li> <li>米国同時多発テロを契機に導入された「国際保安船舶証書(ISSC)」および「船舶の履歴記録簿(CSR)」を取得</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>船員養成取り組み強化</li> <li>安全管理体制の構築強化</li> </ul>   | 14-16、38 |
| 情報開示、説明責任       | <ul style="list-style-type: none"> <li>経営トップが率先するIR活動</li> <li>アニュアルレポートや環境・社会報告書などの発行</li> <li>プレスリリースやホームページでの積極的な情報開示</li> <li>「環境報告書」を「環境・社会報告書」へ変更(03年)</li> </ul>                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>国内外において投資家やマスコミを対象としたトップによる説明会を実施</li> <li>当社ウェブサイトにてCSR・社会貢献のページを開設</li> <li>社内CSR掲示板の開設</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>より時代に即した情報開示基準の策定</li> <li>社内報でのCSR特集記事を掲載(4月)</li> <li>グループ社員向けCSRハンドブック作成</li> </ul>                         | 42-43    |
| 社会貢献活動          | <ul style="list-style-type: none"> <li>海洋観測調査、海岸美化清掃、海運・海事教育協力、支援物資輸送協力</li> <li>使用済み切手やカード寄附によるタンザニアでの植林活動NPO支援(03年)</li> <li>旧ユーゴスラビアの子供たちへの手編みセーター製作協力ならびに輸送支援(三井住友海上ボランティアへの協力)(03年)など</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>社会貢献活動の基本取り組み方針を策定</li> <li>スマトラ島沖大地震への無償援助物資輸送や義援金拠出など</li> <li>その他従来の活動の継続・発展</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>小中学生と保護者を客船「にっぽん丸」に招待、船や海への理解と関心を深めてもらうことを意図した「商船三井キッズ・クルーズ」を実施(2006年3月末予定)</li> <li>その他従来の活動の継続・発展</li> </ul> | 38、40-41 |
| 顧客満足            | <ul style="list-style-type: none"> <li>ヒューマンタッチを重視した営業体制</li> <li>きめ細かい顧客対応と機動性のある組織を意図し、MOL JAPAN設立(1999年)をはじめとして、内外営業組織の現地法人化</li> <li>定航グローバル・ウェブサイトの機能拡充(03年)など</li> </ul>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>顧客ニーズを反映させた新船の投入</li> <li>顧客ニーズと貿易構造の変化などに対応すべく多くの三国間航路を開設</li> <li>三国間輸送の伸張ともなう海外体制と要員の強化など</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>多様化する顧客ニーズと、ロシア・中国・インドをはじめとする成長地域でのビジネス拡大に対応した組織・要員の強化</li> </ul>  | 44-45    |
| その他             | <ul style="list-style-type: none"> <li>CSR対応の委員会・組織設置(04年)など</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>国連グローバル・コンパクトへの参加</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>グローバル・コンパクト・ジャパン・ネットワーク(GCJN)を通じた活動の深化</li> </ul>  | 8-9      |

# コーポレート・ガバナンスとコンプライアンスへ

商船三井グループは、「社会規範と企業倫理に則った透明性の高い経営を行うこと」を企業理念のひとつに掲げて取り組んでいます。

## ■ コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方

当社は、「コーポレート・ガバナンスのための不可欠の要件である社外取締役の参画を得た取締役会が、社長が経営の最高責任者として行う業務執行を監督および督励する」ことが最適なガバナンスの形態と考え、経営改革を進めてきました。コーポレート・ガバナンスの取り組みとは、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の体制づくりと考えます。この考えは、当社グループの企業理念では「社会規範と企業理念に則った、透明性の高い経営を行い、知的創造と効率性を徹底的に追求し企業価値を高めることを目指します」とうたっています。

## ■ コーポレート・ガバナンスに関する施策

取締役会は、社内取締役8名と社外取締役3名により構成されています。社外取締役3名は、経営判断の妥当性なら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明することで、取締役会の活性化に大きな役割を果

たしています。

社外取締役に対しては、経営企画部が取締役会付議案件を事前に説明するとともに、重要な業務執行について都度報告を行うなど、社外取締役の監督機能が有効に機能するように体制を整えています。

業務執行については、当社は2000年に社外取締役の招聘を含め取締役会の強化を図る取締役会改革を行うとともに、執行役員制度を導入しました。取締役会で選任され代表取締役から権限の委譲を受けた執行役員は、取締役会で決定された経営の最高方針に従い業務執行を行うことで経営のスピードアップを図っています。業務執行レベルの最高意思決定機関としての経営会議は、取締役会が決定した最高方針に基づき、経営の基本計画および業務の執行に関する重要案件の審議機関として機能しています。

当社は、監査役制度を採用しており、監査役4名のうち2名が社外監査役です。会計監査については、当社と監査契約を締結した監査法人が監査を実施します。また、経営会議の直轄組織として各部室から独立した内部監査室が、監査役および会計監査法人がそれぞれ行う法的監査と連携してグループ会社を含めた業務執行の監査を行っています（図1）。

## ■ コンプライアンスへの取り組み

当社では、「コンプライアンス」とは、法令や社内ルール（自主的に定めた「行動基準」も含む）の遵守のみならず、社会規範や企業倫理に則ったり、企業活動や日常の業務活動を行うことと考えています。業容の拡大やグローバル化の進展などにもないステークホルダーの多様化や増加、海洋・地球環境保全に対する意識の高まりなどにより、企業が担うべき社会的責任はますます大きくなっています。当社グループは、その責任を自覚し、実践していくために、次の基本方針に基づいてコンプライアンスの徹底を図っています。

### 基本方針（コンプライアンス規程 第3条）

- (1) 当社が掲げる企業理念の追求、実現に努める。
- (2) 当社事業の公共的使命および社会的責任を常に認識し、当社のステークホルダーからの信頼を損ねない。
- (3) 法令および規則等を遵守し、社会規範、企業倫理に照らして公正かつ透明性の高い企業活動を行う。
- (4) 反社会的勢力にくみせず、反社会的行為に加担しない。

## ■ コンプライアンスへの取り組み体制

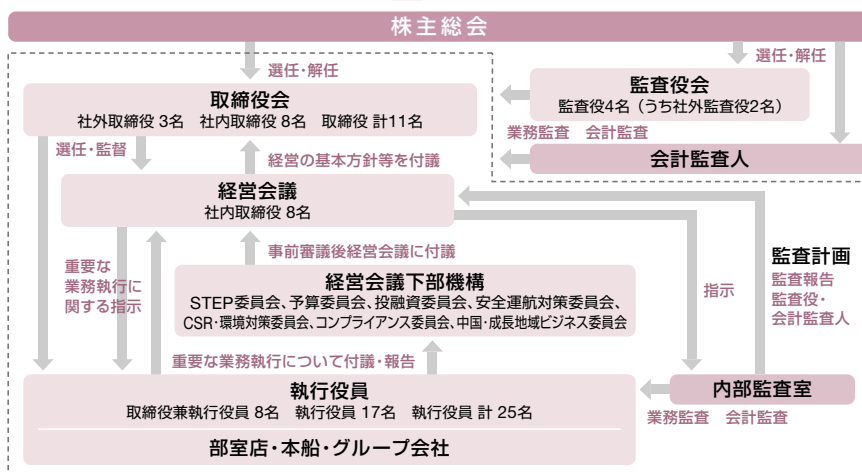
### ● コンプライアンス委員会

経営会議の下部機関として副社長を委員長とし、内部監査室、人事部、経営企画部担当の執行役員をメンバーとするコンプライアンス委員会を設置しています。本委員会では、全社的なコンプライアンス体制の充実・徹底を図り、また違反行為についての処置を決定します。

### ● コンプライアンスオフィサー

部室店長を担当部室店におけるコンプライアンスの統括責任者（コンプライアンスオフィサー）として任命しています。統括責任者は、部室店および担当関係

コーポレート・ガバナンス体制図（2005年7月現在） 図1



社の業務に関する法令や規則などを遵守し、社会規範や企業倫理に基づく善良なる管理者として注意義務を尽くして行動することが求められています。また、違反行為を発見した場合、もしくは担当部署の所属員から報告を受けた場合は、コンプライアンス委員会事務局に報告し、速やかに必要な是正措置を取る責任を負っています。なお、報告者の秘密を厳守し厳密に保持することも要求されています。

## ●コンプライアンス相談窓口

コンプライアンスオフィサー経由での報告が困難な場合に備え、コンプライアンス相談窓口を設置しています。コンプライアンス相談窓口は、各部室から独立した内部監査室長がその任にあたります。相談窓口への相談は、相談者の氏名を明らかにした上で、Eメール、電話または手紙にて行い、内部監査室長は必要に応じて相談者と面談をします。内部監査室長は、相談者の秘密を厳守の上、内容に応じてコンプライアンスオフィサー、人事部相談室長などに対応を依頼し、また、必要と判断される場合にはコンプライアンス委員会事務局（経営企画部長）に報告し、必要な調査や監査を行います。なお、相談者に対しては、どのように処理されたのか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は不利益な処遇がされないことを保証しています。

## ●当社グループ会社でのコンプライアンス体制

当社グループ各社は、独立した法人として個々の規模や業態に合ったコンプライアンス体制を構築しています。グループ会社で違反行為に相当する事例が生じた場合、当該関係会社は自社の社内規則に則り、速やかに対処し、再発防止策を実施します。同時に当該関係会社を

管理担当する当社部署のコンプライアンスオフィサーは、遅滞なくコンプライアンス委員会事務局に報告します。また、当社グループ経営に影響を与えることがある場合も、コンプライアンス委員会に報告を行います。なお、グループ会社での違反行為を発見した当社関係会社の役職員は、当社のコンプライアンス相談窓口にご相談することも可能としています。

## ■商船三井グループ行動基準

当社では、様々なステークホルダーの視点に立って、当社役職員が規範とすべき行動基準を定めています。当社役職員が行動基準を実践することで、よりよい職場環境が実現し、社業が向上するとともに、当社をとりまくステークホルダーの共感も得て、継続的に企業価値が高まると考えます。

### 行動基準（コンプライアンス規程 第4条）

#### (1) 法令等の遵守および善管注意義務

- ・国内外の法令および規則等を遵守し、社会規範および企業倫理に基づき、善良なる管理者としての注意義務を尽くして行動する。

#### (2) 人権の尊重および差別・ハラスメントの禁止

- ・人権を尊重し、人種、信条、宗教、国籍、年齢、性別、門地、心身の障害などにもとづく差別をしない。
- ・各国・地域の文化や慣習等を理解・尊重し、調和を図る。
- ・性的嫌がらせや相手に不快感を与える性的発言をしない。性的嫌がらせと誤解される行動もしない。

#### (3) 守秘義務の遵守・知的財産権の尊重

- ・会社の秘密情報を許可無く第三者に漏洩したり、不正に使用しない。
- ・業務上知り得た顧客、取引先など第三者の秘密情報も会社の秘密情報同様に扱う。
- ・職務に際して、当社および他社の重要な内部情報を知った場合は、その情報が公表されるまでは、その株式等の売買を行わない（インサイダー取引の禁止）。
- ・第三者の保有する秘密情報の不正な取得や使用を行わない。
- ・コンピュータソフトウェアの無断コピーなど第三者の知的財産権を侵害する行為をしない。

#### (4) 公私の峻別および利益相反行為の禁止

- ・会社の利益に反する行為は行わない。
- ・会社の資産や経費を会社の利益に反して使用しない。

#### (5) 反社会的勢力との対決

- ・市民社会の秩序や安全に脅威を与える反社会的勢力および団体に対しては、毅然とした態度で対応し、反社会的行為に加担しない。

#### (6) 社会的責任

- ・国際社会および地域社会における「良き企業市民」として、より良い社会の実現に向け、積極的な社会貢献に努める。
- ・社会の一員であることを認識し、さまざまなステークホルダーの理解および支持を得られるよう積極的に企業情報を開示し、透明性の高い経営を行う。

#### (7) 安全・環境保全

- ・船舶の安全運航の徹底、環境関連法規の遵守をはじめ、海洋・地球環境の保全に自主的、積極的に取り組む。

#### (8) 顧客・取引先との関係

- ・誠実・公正・透明な対応を心がけ、良い信頼関係・良きパートナーとしての関係の構築に努める。
- ・公正かつ自由な競争を維持・促進するための独占禁止法等を含む諸法令および同様の諸外国法令を遵守する。
- ・取引先等の役職員に対し、社会通念の範囲を超える金銭、贈り物、接待その他の経済的利益の供与を行わない。また、取引先等の役職員から社会通念の範囲を超える経済的利益を受領しない。
- ・国内外の公務員に対し、贈賄行為や不正な利益の供与・申し出・約束を行わない。

#### (9) 指導・監督

- ・役員および管理する立場にある従業員は、役職員に対し、本行動基準を誠実に実行するよう指導・監督を行うとともに、当社関係会社および当社に常駐社員を派遣する業務委託先に対して本行動基準を遵守するよう要請を行う。

#### (10) 報告・相談

- ・役職員が、違反行為又は違反行為と思われる行為を発見した場合は、遅延なく、コンプライアンスオフィサー、コンプライアンス委員会事務局、またはコンプライアンス相談窓口へ報告・相談し、他の役職員の違反行為を黙認・隠蔽しない。
- ・役職員は違反行為の有無に関する調査・監査に協力する。
- ・調査・監査の結果、違反行為が明らかになった場合、違反者およびその監督責任者は第14条※で定める措置を受け、又は第15条※に従い懲戒処分を受けることがある。
- ・当社は、違反行為を報告・相談した役職員や調査に協力した役職員の秘密を厳守し、不利益な処遇がなされないことを保証する。

※第14条、第15条略

# 安全運航への取り組み

安全運航は商船三井グループの事業活動の基本であると同時に、海洋・地球環境保全の基本です。当社グループは、ハード・ソフト両面から安全運航の徹底に努めています。



船舶部長  
平塚 愨一

## 安全運航に対する考え方

我々の事業を展開する場である「海」は、人や財貨の輸送、水産資源の獲得など広く利用されており、その公共性は極めて高いといえます。「海を守る」ことは地球上に住む者にとっての本源的な義務であり、とりわけ我々海運事業者にとって、安全運航の維持は不変の命題といえます。当社の事業は、「本船運航現場の安全が大前提である」との認識のもと、全社挙げてこれに取り組む必要があると考えます。

## ■ 当社安全運航の基本方針

1. 法規則の遵守
2. 安全運航の維持
3. 人命保護と海洋環境の保全
4. 要員の技能向上
5. 確実な保船管理の維持

### ● 安全運航の徹底に向けた継続的改善

当社では「安全運航の基本方針」をグループ内外の船舶管理会社と共有し、陸上支援部門も含めた包括的な船舶管理体制を構築しています。安全運航の徹底に向け、適切な船体・機器の保守管理や運航技術基準の策定、船員の教育や養成など、ハード・ソフト両面から取り組んでいます。

この取り組みは当社独自の「MOL安全管理制度」に反映されており、同制度は国際規格であるISO9001:2000 **マーク1**の要求事項に適合した品質マネジメントシステムとしてノルウェー船級協会(DNV)の認証を取得しています。当社運航船隊の船舶管理の品質(安全運航と経済性)

を継続的に改善していく体制をより強固なものとするを目的に、このような第三者審査登録機関が認める国際基準に合致した手法を採用しています。600隻を超える運航規模を対象として審査機関からマネジメントシステムの認証を取得している例は他ではあまり見られません **図1**。

### ● 安全運航体制について

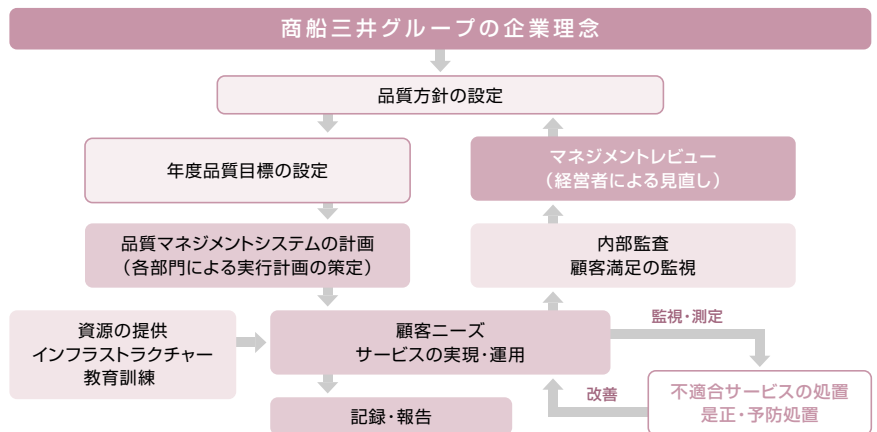
当社および当社グループの安全運航

に関する基本方針や対策の策定については、「安全運航対策委員会(委員長:社長)」で検討、審議を行います(詳細は10ページご参照)。

### ● 緊急対応体制について

当社は、あらゆるレベルの海難に即時対応することができるように「海難対応マニュアル」を整備し、重大海難発生時には社長を本部長、船舶部担当執行役員を副本部長とした「重大海難対策本部」を設置しています。同時に、損害の拡大防止や人命、財貨の安全性確保を迅速に行えるように、海難対策本部を中心とした緊急対応体制を構築します。またこうした緊急事態に備えるために、海難事故の発生を想定した訓練を定期的を実施しています **写真1・2・3**。

商船三井グループの安全運航における品質管理マネジメントシステム **図1**



ISO9001:2000

**マーク1**



コンテナ船事故を想定した対応訓練

**写真1**



非常操舵訓練の風景

**写真2**

|  |                                  |  |                    |                                  |
|--|----------------------------------|--|--------------------|----------------------------------|
| <b>中期計画</b><br>(2004～2006年度)<br><br><b>安全運航の確保</b> | <b>2004年度目標</b><br><br>重大海難事故の防止 | <b>実績</b><br><br>シンガポール海峡で<br>衝突事故1件発生 | <b>評価</b><br><br>× | <b>2005年度目標</b><br><br>重大海難事故の防止 |
|--|----------------------------------|--|--------------------|----------------------------------|

### ■ 原油タンカー「KAMINESAN」衝突事故について

2004年5月、積荷航海中の当社原油タンカー「KAMINESAN」はシンガポール沖で他船と衝突しました。幸い、漏油などの二次被害や死傷者はありませんでしたが、安全運航を第一に掲げる当社としては大変遺憾な出来事であり、関係者の方々にご迷惑をお掛けしましたこととお詫びいたします。対応策を速やかに講じる一方、今後、このような事故が再発しないよう当社は以下の諸策を講じましたことを、ここにご報告いたします。

当社の対応

- |  |  |
|--|--|
| ① 重大海難対策本部（本部長：社長）を設置し喫緊対応<br>② 再発防止策の水平展開<br>・狭水道および船舶輻輳海域の航行に際し、適正なBRM <sup>*1</sup> の履行により、航行の安全に万全を期すよう全運航船に指示<br>・VLCCの乗組員に対し、BRM訓練実施<br>③ マラッカ・シンガポール海峡航行安全指針の見直し<br>従来の油送船運航指針の見直し、当直体制のいっそうの強化 | ④ 外部コンサルタントによる運航の実態把握・指導<br>⑤ 社内監査<br>鏡常務執行役員はじめ担当部署の船長が当社運航船を対象に18隻に便乗指導<br>⑥ 品質マネジメントシステムの活用<br>ISO9001のシステムに則っており、原因を追究、継続的改善実施 |
|--|--|

### ■ テロおよび海賊防止対策について

2001年9月11日に米国で発生した同時多発テロ事件を契機に、船舶や海上貨物を対象とした保安対策の強化が図られており、当社は以下の体制を構築しています（図2）。

● 船舶および港湾施設保安のための国際コード（ISPSコード）<sup>\*2</sup>への対応  
 2004年7月1日に発効した本コード規程に基づき当社は、船舶ごとの「船舶保安計画」を策定し、国際船舶保安証書（ISSC=International Ship Security Certificate）を取得しました。また、国内の全ターミ

ナル（4カ所）で日本政府による埠頭保安規程（PFSP=Port Facility Security Plan）の承認も取得しています。

さらに当社独自の「テロおよび海賊対応マニュアル」を作成し、緊急事態への対応体制を整えるとともに、テロや海賊に関する世界中の最新情報について、運航船舶と陸上で共有できる体制を整えています。運航船舶には衛星無線設備を利用した自動船位モニターシステム（船位Polling System）や世界中どこからでも通信可能なイリジウム携帯電話などを備え、万が一テロや海賊に遭遇した場合の即応体制を整えています。

### ● 南シナ海での海賊・海上テロ対策訓練の実施（2004年11-12月）

当社は海賊事件の多発地域である南シナ海を航行する運航船2隻において、海上保安庁、国土交通省および日本船主協会、またフィリピンコーストガードなどの参加協力を得て本訓練を実施しました。

### ● マラッカ・シンガポール海峡でコンサルタント起用により保安対策を検証（2004年9月）

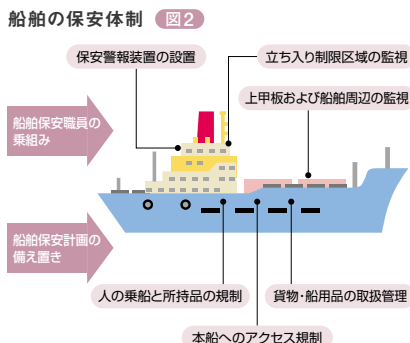
当社では海賊被害が多発するマラッカ・シンガポール海峡において、シンガポールを拠点に様々な海事教育訓練を実施しているST Education and Training Pte Ltd.のコンサルタント2名を当社VLCC6隻に乗船させ、船内の各部で実行されている保安対策を検証しました。

<sup>(※1)</sup> BRM (Bridge Resource Management)  
 船長・航海当直者として、様々な航海中の局面に対応するのに必要な組織や人間関係、コミュニケーション、航海遂行のための総合的判断力などの基本的かつ総合的概念。  
<sup>(※2)</sup> ISPSコード (International Ship and Port facility Security Code)  
 船舶と港湾施設の保安のための国際コード。強制として取り扱われるべき規定（A部）と、勧告として取り扱われるべき規定（B部）から成る。



災害訓練

写真3



検船風景

写真4

## ■ 運航船舶の安全性を 総点検する訪船

本船の状況を把握し、安全運航や環境面での取り組みをより確実なものにするには直接指導・監査が重要です。そのために、定期的な訪船は欠かせません。当社の行う訪船は、船舶管理会社のパフォーマンスチェックや当社ポリシー徹底の確認、また本船運航者(運送契約当事者)として当社の意向を現場に反映させることが目的です。船橋、甲板、カーゴスペース、エンジンルーム、航海計器、防火設備、係留設備などあらゆる場所について現状を確認し、操作方法や整備内容・整備記録、海図の改補状況、予備品の保管状態など、ハードとソフトの両面からチェックしています。また、廃棄物や油濁の適正処理記録や船上での環境教育記録なども点検対象です **15ページ写真4**。

### ● 安全一斉総点検の実施

当社は、通常の訪船とは別に全社を挙げた「安全一斉総点検」を1995年以来、毎年実施しています。2004年度は重点点検項目として、

- 環境保全の徹底  
(環境保全活動の実施状況を点検)
  - 船舶保安体制の徹底  
(ISPSコードの実施状況を点検)
  - ポートステートコントロール (PSC<sup>(※1)</sup>)  
検査項目の点検
  - 機関のトラブル防止  
(環境保全対策を含めて当社が統計的に解析した問題点を中心に点検)
- の4点を挙げ、2005年3月1日から4月15日の間、すべての船種を網羅する114隻を抽出して実施しました。また、各船舶管理会社や備船船主に対しては、個別に日々の検船やトラブルデータの解析結果などを踏まえ、必要に応じ改善指導や助言を行う一方、安全運航・環境保全に関する当社方針の周知・徹底を図りました。

## ■ 乗組員の教育

船舶の安全運航を担保するためには、ハード面以上にソフト面が大切です。とりわけ、乗組員に対する教育がもっとも重要であり、当社では、世界7カ所にグループ船員研修所を開設し、乗組員の技能向上を含めた幅広い教育を行っています。2005年2月には、東京に世界7カ所のグループ船員研修所のインストラクターと船員を集め、BRM訓練セミナーを実施しました。これは、各地での訓練内容を見直すとともに、今後の研修を高いレベルで世界標準化することを目的としたものです。

当社運航船にはフィリピン人船員がもっとも多く乗り組んでいます。今後高まる船員需要に対応するため、フィリピンの自社船員学校を現在拡充中です(詳細は38ページご参照)。本校卒業生は、当社運航船における将来の船長、機関長や陸上海技管理者になることが期待されており、技能修得のみならず、分析力、判断力、コミュニケーション能力のいっそうの向上にも努めています。



船舶部統括グループ  
アシスタントマネージャー  
(船員・教育担当)  
ユストゥス・シューマツハ

### トレーニングプログラムを通じて環境意識の向上を

この数年にわたり、船上では環境保全について様々なことが行われてきています。まず乗組員自身の自己啓発活動、そして法的な規制も含む企業レベルでの環境保全が行われています。この活動は高船三井や関連会社により活発に推し進められています。そして今日では、環境教育は世界規模の高船三井トレーニングセンターのネットワークを通じて、様々なトレーニングプログラムのひとつとして実施されています。

#### (※1) PSC (Port State Control)

外国籍の船舶が入港した際、寄港国の機関が船舶に立ち入って検査する制度。安全運航や環境保全などの観点から国際基準を満たさない船舶(サブ・スタンダード船)を排除することが目的。

#### (※2) 裸備船

船主が船舶本体のみを貸し出す形態のこと。

#### (※3) 定期備船

船主が船舶の維持管理を引き受け、乗組員を配乗した状態で船舶を貸し出す形態のこと。

## ■ 国内船主会の開催(2004年9月)

当社は、安全運航や船舶管理に関する方針や取り組みの説明を目的に、全国各地より船主50社の参加を得て国内船主会を開催、海運業を取り巻く状況などについても参加者と意見交換を行いました。

## 船舶管理会社と備船について

当社運航船のおよそ半数が当社の保有船および裸備船<sup>(※2)</sup>であり、残りは第三者からの定期備船<sup>(※3)</sup>で構成されています。当社保有船と裸備船については、グループ船舶管理会社を通じて管理しています。これら船舶管理会社には、高い専門知識を有する管理監督者を配して、優秀な乗組員 **写真5** の配乗、安全運航の指導、計画的な保全や整備、高品質の船用品・部品の調達などを体系的かつ合理的に実施し、船舶のハード・ソフト両面の品質向上に努めています。

一方、定期備船の場合、その船舶管理は原則的には各船主に委ねられていますが、当社では保有船と備船を区別することなく運航船すべてについて当社独自の品質基準を適用しています。そして検船によって本船管理状況を把握して直接指導するとともに、船舶管理会社や船主へのフィードバックや指導を通じて品質管理の徹底を図っています。



本船「SOHAR LNG」乗組員

写真5



# 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、更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、環境目的及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枠組みを構築して、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・資材及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。

2000年9月制定  
2003年3月改訂

E n v i r o n m e n t

環境

## 環境活動に対する考え方

**海洋・地球環境はかけがえのないものです。**

商船三井グループは、自らの事業活動がもたらす環境負荷について自覚するとともに、環境にやさしい船舶の投入、必要最小限の環境負荷での船舶運航、地球温暖化対策、エネルギー対策、廃棄物対策、大気・水質・土壌環境対策、資源循環、環境技術の開発・導入など、環境保全に向けた様々な取り組みを通じて、環境にやさしいサービスを提供していきたいと考えます。

# 商船三井グループの環境とのかかわり

商船三井グループは、船舶運航はもちろん、陸上・海上の様々な分野で事業活動を行っています。2004年度より集計対象範囲を全国内連結子会社62社<sup>※1</sup>にまで拡大し、より精緻なグループ会社の環境負荷データ把握に努めるとともに、その環境負荷低減へ今後いっそう取り組んでいきます。

## ■ 2004年度実績の評価

### ● 陸上(オフィス)活動

当社の陸上活動における実績は、電力、OA用紙の使用量いずれも2003年度実績を大きく下回りました。またそれとともなってCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>(窒素酸化物)、廃棄物の排出量も削減しました。今後も省エネルギーや省資源運動の推進などに取り組み、使用量、排出量ともに削減していきます。

### 陸上

#### 商船三井 [単体]

|      |                      |
|------|----------------------|
| ガソリン | 43 kℓ                |
| 灯油   | 133 kℓ               |
| 電力   | 1,870 千kWh           |
| 都市ガス | 2,069 m <sup>3</sup> |
| 水    | 8,945 m <sup>3</sup> |
| OA用紙 | 7,813 千枚             |

#### グループ会社<sup>※1</sup>

|                  |                          |
|------------------|--------------------------|
| ガソリン             | 234 kℓ                   |
| 灯油               | 23 kℓ                    |
| 電力               | 84,380 千kWh              |
| 都市ガス             | 1,319,580 m <sup>3</sup> |
| 水                | 493,234 m <sup>3</sup>   |
| OA用紙             | 40,388 千枚                |
| Diesel Oil (A重油) | 4,692 kℓ                 |



## INPUT

### 海上

#### 商船三井 [単体]

|                  |          |
|------------------|----------|
| — 燃料 —           |          |
| Fuel Oil (C重油)   | 4,625 千t |
| Diesel Oil (A重油) | 55 千t    |

#### グループ会社 [内航]<sup>※2</sup>

|                  |        |
|------------------|--------|
| — 燃料 —           |        |
| Fuel Oil (C重油)   | 220 千t |
| Diesel Oil (A重油) | 15 千t  |

#### グループ会社 [外航]<sup>※3</sup>

|                  |        |
|------------------|--------|
| — 燃料 —           |        |
| Fuel Oil (C重油)   | 316 千t |
| Diesel Oil (A重油) | 26 千t  |



## 商船三

(※1) 対象会社は、全国内連結子会社ですが、極めて環境負荷の小さな会社の数値は、一部を除外しているものがあります。また本項目には、いずれも船舶における活動の実績数値は含めていません。

(※2) 対象会社は、商船三井内航(株)、商船三井フェリー(株)、(株)ダイヤモンドフェリー、九州急行フェリー(株)、(株)ブルーハイウェイライン西日本、日本栄船(株)、グリーン海事(株)、宇部ポートサービス(株)、北日本曳船(株)、グリーン SHIPPING(株)、日下部建設(株)、商船三井テクノトレード(株)の計12社。ただし、当社グループの事業セグメントとは必ずしも一致しません。

(※3) 対象会社は、商船三井近海(株)、東京マリン(株)、商船三井客船(株)、(株)エム・オー・ケーブルシップの計4社。ただし、事業会社によっては内航部分の実績も含んでいます。

(※4) グループ会社のSO<sub>x</sub>排出量については、データ未収集。

●海上(船舶)活動

当社の海上活動における実績は、運航船腹量の拡大にともなうC重油ならびにA重油の使用量増加により、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>(硫黄酸化物)の総排出量は増加しました。ただし、省エネルギー型の新造船投入や効率運航などにより、船舶からの単位輸送当たりの排出ガスを削減することができました(詳細は26ページご参照)。今後は、グループ会社と環境負荷低減に向けたノウハウを共有しつつ、グループ全体での取り組みをいっそう深化させていきます。

陸上

商船三井 [単体]

|                 |                |
|-----------------|----------------|
| CO <sub>2</sub> | <b>1,055 t</b> |
| NO <sub>x</sub> | <b>0.71 t</b>  |
| 廃棄物             | <b>114 t</b>   |

グループ会社<sup>※1</sup>

|                 |                 |
|-----------------|-----------------|
| CO <sub>2</sub> | <b>47,482 t</b> |
| NO <sub>x</sub> | <b>26.3 t</b>   |
| 廃棄物             | <b>1,943 t</b>  |



井グループ

OUTPUT

海上

商船三井 [単体]

|                 |                  |
|-----------------|------------------|
| CO <sub>2</sub> | <b>14,285 千t</b> |
| NO <sub>x</sub> | <b>393 千t</b>    |
| SO <sub>x</sub> | <b>271 千t</b>    |

グループ会社 [内航]<sup>※2</sup>

|                 |                 |
|-----------------|-----------------|
| CO <sub>2</sub> | <b>718 千t</b>   |
| NO <sub>x</sub> | <b>20 千t</b>    |
| SO <sub>x</sub> | — <sup>※4</sup> |

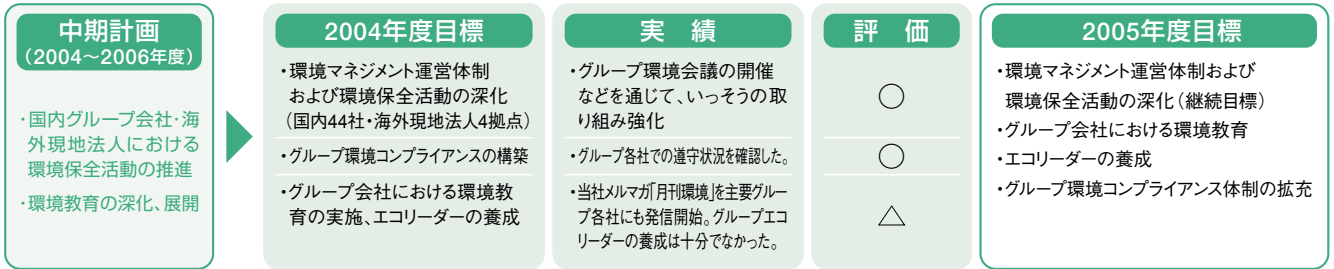
グループ会社 [外航]<sup>※3</sup>

|                 |                 |
|-----------------|-----------------|
| CO <sub>2</sub> | <b>1,044 千t</b> |
| NO <sub>x</sub> | <b>29 千t</b>    |
| SO <sub>x</sub> | — <sup>※4</sup> |



# 環境マネジメントシステム

商船三井グループは、「MOL EMS21」と「グループ環境目標制度」を基本に、事業活動にともなう環境負荷の継続的低減に取り組んでいます。



## ■「MOL EMS 21」

当社は、2001年4月に環境マネジメントシステム「MOL EMS 21」の運用を開始しました。2003年1月には、すべての運航船舶(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。その後、2003年9月には商船三井客船(株)に、2004年1月には商船三井フェリー(株)にISO14001の認証範囲を拡大しています。

## ■「グループ環境目標制度」および「グループ環境会議」

商船三井グループでは、商船三井客船(株)、商船三井フェリー(株)を除く国内連結子会社および主要関係会社計59社、主要海外現地法人4社を対象とする「グループ環境目標制度」を通じて環境保全活動を推進しています(2005年7月現在)。

全社共通の目標設定と計数把握、そして各グループ会社が策定する自主目標部分から構成されており、毎期初に環境目標を設定、半期・通期ごとの見直しを経て次年

度以降の継続改善につなげられるよう、PDCAサイクルで運用しています。また、当社グループとしての取り組み共通課題の確認、先進的な取り組み事例の紹介、情報や意見交換の場として「グループ環境会議」を適宜、開催しています **写真1**。

## ■環境マネジメント推進体制 **図1**

当社では、社長の最高意思決定の下、環境問題に対する基本的な対応策を審議するCSR・環境対策委員会が安全運航対策委員会と連携して「MOL EMS 21」ならびに「グループ環境目標制度」を運営しています。

## ■環境監査

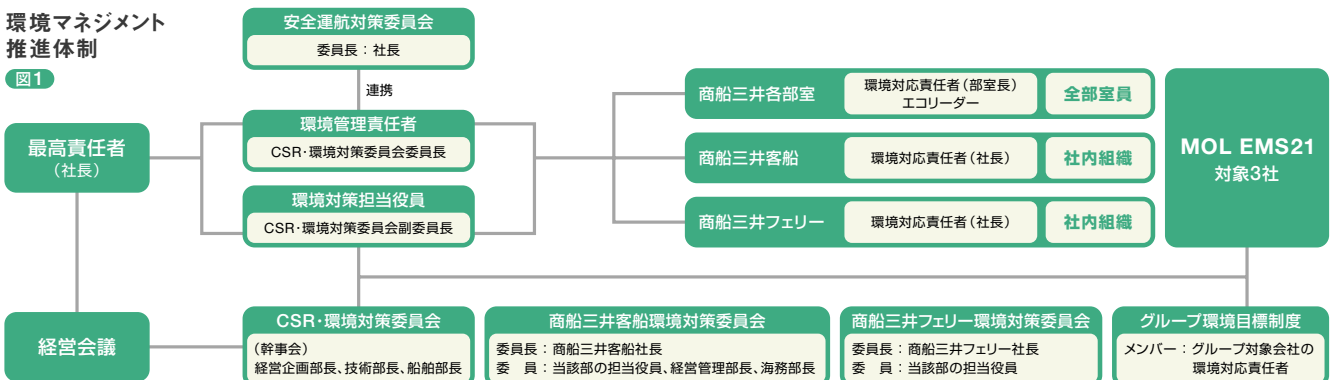
「MOL EMS 21」では、環境管理責任者(CSR・環境対策委員会委員長)がCSR・環境対策委員会において、年1回以上実施される環境内部監査の結果報告を受け、本システムが有効に機能していることを確認・評価します。環境内部監査は事務局であるCSR・環境室が本社全部門を対象として実施する一方、船舶については船

舶部が環境検船を実施しています。また、ISO14001の外部審査機関DNVによる年1回の維持監査と、3年に1回の更新審査が実施されます。

「グループ環境目標制度」対象会社では、環境コンプライアンスという視点を中心に、CSR・環境室が内部監査室と連携して実施しています。

## ■グリーン経営認証

「グリーン経営認証」とは、交通エコロジー・モビリティ財団が創設した運輸事業者に対する環境認証制度です。これは、事業者の環境改善の努力を客観的に証明して公表し、業界における環境負荷の低減につなげるものです。追浜港-御前崎港-荻田港-大分港を結ぶフェリーを運航している九州急行フェリー(株)が近く本認証取得の予定です(2005年7月現在)。



当社では、従来から環境対策技術の導入を積極的に行ってきた結果、2004年度において、その経済効果が拡大しました。今後も継続的に環境対策技術の導入を推進していきます。

## ■ 経済効果が拡大

2004年度の環境会計は、環境省「環境会計ガイドライン(2002年版)」に準拠し、商船三井単体における活動を対象としています。従来からの船舶関連の省エネルギー技術の導入効果の蓄積の結果、2004年度の経済効果は拡大しました。

## ■ 「環境対策技術」導入支援制度

当社では、徹底した部門損益管理システムを採用しているため、経済的メリットの乏しい環境対策技術の導入を当該営業部門が躊躇する場合があります。しかし、地球環境問題が深刻化の中で環境対策技術の導入促進を図ることは不可欠と考え、一定要件を満たす環境対策技術を導入する際の追加投資・費用額の

一部を本社負担とすることにしました。これが「環境対策技術」導入支援制度です。2004年11月の本制度導入以降、5億円(本社負担分のみ)を超える環境対策技術の導入が決定しました。当社では本制度を活用し、より実効性のある環境対策技術の導入を推進していきます(ただし対象技術導入船の竣工が2005年度以降となるため、以下の表には反映していません)。

## ■ 環境対策への投資額と費用 (表1)

単位: 百万円

| 対 策             | 環境省ガイドライン分類                           | 2002年度実績 |     | 2003年度実績 |     | 2004年度実績 |     |
|-----------------|---------------------------------------|----------|-----|----------|-----|----------|-----|
|                 |                                       | 投資       | 費用  | 投資       | 費用  | 投資       | 費用  |
| 船舶関連            | ・船底防汚塗料の塗り替え(含むサンドブラスト実施)※1           | 0        | 431 | 0        | 348 | 0        | 263 |
|                 | ・PBCF装着                               | 46       | 11  | 55       | 12  | 57       | 15  |
|                 | ・排エコ・システム※2                           | 844      | 141 | 2,274    | 245 | 485      | 291 |
|                 | ・その他 船舶関係投資(ビルジ・セパレーター、シリンダー注油システムなど) | 14       | 3   | 160      | 10  | 201      | 24  |
| オフィス関連          | 資源循環コスト                               | 0        | 0   | 6        | 0   | 26       | 2   |
| 研究開発費           | 研究開発コスト                               | 0        | 5   | 29       | 19  | 8        | 31  |
| 環境管理活動費・社会貢献活動費 | 管理活動コスト・社会活動コスト                       | 0        | 56  | 0        | 122 | 0        | 259 |
| 合 計             |                                       | 904      | 647 | 2,524    | 756 | 777      | 885 |

(※1) サンドブラストとは、船体表面に砂粒状のものを吹きつけることにより錆やペイントを取り除くこと。これにより水中での抵抗が減少し燃費改善効果があります。

(※2) 排エコ・システムとは、主機関の排気ガスを熱源とし蒸気を作り利用することでエネルギー節減を図るシステム。

(注) 1. 対象範囲は商船三井単体(含む全運航船)。 2. 2004年度換算レートは期中平均社定レート:107.75円/＄を使用。 3. 安全運航にかかわる諸投資・費用は、上記表に含めていません。

4. 仕様変更にもなう追加船価の算出が困難なため上記表には含めていませんが、風圧抵抗軽減船型にもなう追加投資額が発生しています。

5. 追加投資金額の算出が困難なため上記表には含めていませんが、当社自主取り組みとして、燃料タンクの二重化工事を2003年度竣工のコンテナ船7隻、2004年度竣工の自動車船3隻で実施しています。

6. 法規制に基づくものであるため上記表には含めていませんが、2004年度竣工の当社タンカー8隻のダブルハル化では従来のシングルハルと比較して総額およそ56億円の船価増額となりました。

7. 費用項目の見直しにともない、一部数値を過及して修正しました。

## ■ 環境対策の経済効果 (表2)

単位: 百万円

| 対 策    | 効果の内容                | 2002年度 | 2003年度 | 2004年度 |
|--------|----------------------|--------|--------|--------|
| 船舶関連   | ・PBCF装着による効果         | 436    | 584    | 841    |
|        | ・排エコ・システムによる効果       | 516    | 1,384  | 1,059  |
|        | ・その他 船舶関係投資による効果     | —      | 28     | 98     |
| オフィス関連 | ・省資源(節電・節水による効果)     | 0      | 0      | 5      |
|        | ・リサイクルなどによるゴミ減量による効果 | 0      | 0      | 0      |
| 合 計    |                      | 952    | 1,996  | 2,003  |

(注) 1. 表1にある対策実施にもなう経済効果をまとめたものです。 2. 経済効果には、2000年度以降の環境対策によるものも反映されています(1999年以前はデータ未取得のため反映していません)。

3. 「船舶関連」の経済効果(コスト削減効果)は、燃料費削減効果が主たるものです。 4. 船底防汚塗料の塗り替え(T/F化含むサンドブラスト)による経済効果は見込んでいません。

5. 風圧抵抗軽減型自動車船3隻(2004年度竣工)の燃料費削減効果(約1,400万円)については含めていません。 6. 「その他船舶関係投資による効果」はシリンダー注油システム利用によるシリンダー油の節約効果です。

7. 「オフィス関連」効果は、機械室空調機を水冷式から空冷式に変更したことによる節電・節水効果、ならびに省エネルギー型蛍光灯への取り替えによる節電効果が中心です。

### ISO14001認証内容(対象範囲は「MOL EMS 21」に同じ)

対象範囲: ・当社の本社全部門および当社運航船隊

(ただし、契約期間1年以下の短期傭船を除く)

・商船三井客船(株)本社全部門および「にっぽん丸」

・商船三井フェリー(株)本社全部門および運航フェリー

適用範囲: 「総合物流・貨物輸送サービス、客船にっぽん丸のクルーズサービス、およびフェリーの海上輸送サービス」における現地および本社における事業活動

審査機関: DNV (Det Norske Veritas ノルウェー船級協会)

スキーム: RVA (Read Voor Accrediate オランダ認定協会)



環境マネジメントシステム規格  
ISO14001の認証マーク



グループ環境会議の風景

写真1

# 海洋環境保全への取り組み

海は商船三井グループの事業舞台です。かけがえのない海洋環境の保全のために、継続的な環境負荷の低減に努めていきます。

## ■ 海洋環境保全の考え方

四方を海に囲まれた海洋国家であるわが国は、昔から様々な恩恵を海より受けてきました。海は地球表面積の71%を占め、世界の水資源の98%を有しています。地球上に多くの生命を育ててきた海は、大気との相互作用によって気候に影響を及ぼすなど、地球環境の基盤としても大変重要な存在です。すべてを浄化するかのように見える海洋も、陸上や船舶からの排出物、また雨などとともに降り注がれる大気汚染物質などにより、その環境は悪化の傾向にあります。安全運航に万全を期して海難・油濁事故などによる海洋汚染防止に全力を挙げるとともに、海洋環境への負荷低減に配慮した船舶の運航に努めることが、当社の責務と考えています。

## ■ 外洋でバラスト水の交換

船舶を安全かつ効率的に運航するには、揚荷後など海面に浮上するスクリュウを

ある程度水中に沈める必要があり、船内の専用タンクにバラスト水（海水）を注入して船体の姿勢や喫水を調整しています。このバラスト水は積地で排水されると、各地固有の海洋生物などを越境移動させ、海洋環境に影響を与える恐れがあります。そのため、1997年にIMO<sup>\*1</sup>が外国からの海洋生物の侵入防止を目的としたガイドラインを採択し、2004年2月の外交会議では「船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約」が新たに採択されました。本条約によって2016年からは、一定基準を満たした処理装置による処理水でなければ排水できないことになりました。当社では本ガイドラインあるいは寄港国の規制・推奨に従い、バラスト水処理装置が開発されるまでの代替措置として認められている外洋におけるバラスト水交換を現在実施しています。さらにバラスト水を無害化する処理装置の研究・開発にも積極的に取り組んでいます（詳細は25ページご参照）**写真1**。

## ■ ダブルハル化で貨物流出を防止

当社は、世界最大規模の油送船隊を有し、エネルギー輸送のエキスパートとしてグローバルに活動を展開しています。大量の原油を輸送するタンカーの運航にあたっては、特に安全運航が求められます。当社では安全運航技術の継続改善に努めるとともに、非常事態に備えて乗組員だけでなく、陸上勤務者も対象とした教育訓練を実施しています。また、万一座礁や他船との衝突で外板に亀裂などが生じても、積荷である原油やプロダクト、ケミカルなどの貨物流出を防止するために、ダブルハル構造**写真2**タンカー船隊の整備に積極的に取り組んでいます。現在、当社は原油、プロダクト、ケミカルタンカーなど合わせて66隻のタンカーを運航していますが、そのうち73%にあたる48隻がダブルハル構造となっています。

## ■ 二重底化で燃料油流出防止

船舶は大量の燃料を搭載しており、座礁や衝突の際には船底亀裂部分などから燃料が流出する可能性があります。当社は他社に先がけて燃料タンクの二重底化を実施し、本リスクを最小限に抑えています（詳細は24-25ページご参照）。



船舶部  
海務・安全グループ  
マネージャー  
林 昌徳

### 人と海洋の共生を目指して

人類をはじめ空、陸、海に生きる者すべてが常に海の恩恵を受けていることを改めて認識し、そこを活動の舞台とする私たちはその恩恵にあずかるばかりでなく、海をいたわっていくことも心掛けなければなりません。「海を思う」私たちの地道な取り組みが、将来の「人と海洋の共生」の支えとなることを信じています。

<sup>(※1)</sup> IMO (International Maritime Organization : 国際海事機関)

海運・造船に関する技術的事項、海上安全、船舶による海洋汚染防止、能率的な船舶運航などについて政府間協力を促進することを目的とした国際連合の専門機関。



バラスト水処理実験

写真1



ダブルハル構造

写真2



船底防汚塗料のTF化

写真3

| 中期計画<br>(2004~2006年度)   | 2004年度目標   | 実績   | 評価   | 2005年度目標   |
|---|--|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>船底塗料問題への対応</li> <li>油汚染対策</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>規制に先立ち、期中入渠する管理船をTF塗料に塗り替え</li> <li>シングルハルタンカーからのリプレース推進</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>実施済</li> <li>推進中</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○</li> <li>○</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>全管理船のTF化完了</li> <li>シングルハルタンカーからのリプレース推進(継続目標)</li> </ul> |

注)「燃料油流出防止対策船の就航」および「バラスト水問題への対応」につきましては、24-25ページご参照。

### ■ 船底防汚塗料のTF化※2 写真3

海藻類や貝類の船底への付着によって船の速度を低下させないため、従来は防汚性が高いTBT(Tributyl Tin:有機スズ)を含む塗料が使用されてきました。しかし1980年代後半から、この有機スズが「環境ホルモン」として人体に影響を与える疑いがあることから、IMOで対応が議論されてきました。2001年の外交会議において、「2003年1月以降TBT塗装を禁止し、2008年1月以降はTBT塗料を完全に除去するか、TBT塗料が海水へ溶出しないよう塗料を上塗りすることを義務とする」新条約が採択されました。

日本国内では関連業界が協力し、1990年から国内における新造船、修繕船にTBT塗料の使用を自主的に全面禁止してきました。当社は、海外で建造する新造船も1999年からTF塗料に切り替え、2000年度からは海外で修繕船がドック入りする際もTF塗料への塗り替えを進めてきました。その結果、当社はいち早く全管理船をTF塗装化しています。

また、長期間の防汚効果が期待できるシリコン樹脂を用いた新塗料の実船実験(写真4)も行っています。

※2) TF (Tin Free)  
有機スズを含まないこと。

※3) MARPOL73/78条約 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as modified by the protocol of 1978 relating thereto: 国際海洋汚染防止条約)  
海洋汚染の防止を目的に、船舶の構造や汚染防止設備などの技術基準を定める。日本は1983年に批准。

### ■ 廃油の適正処理と有効利用

当社が使用する燃料は、主機関・発電機関・ボイラーで使用される前段階で「燃料油前処理システム」を利用し、含有水分や不純物を取り除きます。取り除かれた水分や不純物を含んだ油を廃油と呼び、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廃油焼却処理を行っています(写真5)。特に燃料油成分を多く含む廃油については、ボイラー用燃料として有効利用を図っています。今後も廃油を適正に処理し、有効利用することで焼却処理を減らしていく方針です。

### ■ ビルジの「発生源分離方式」による適正処理

船舶の機関室では、海水系配管や各機器からの漏洩、あるいは整備作業にもなってビルジ(油分などを含む汚水)

が発生します。当社では、船内で発生するビルジを油分濃度に応じて回収・処理する「ビルジ発生源分離方式」システムを導入し、適正に処理を行っています。

### ■ 管理計画に沿った船内廃棄物処理

乗務員の生活の間でもある船内では、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、「MARPOL73/78条約」※3に基づき、船内廃棄物の分別回収(写真6)、貯蔵や処分を規定した「船内廃棄物管理計画」を策定し、「廃棄物管理者」の指揮の下、全乗務員に管理計画の周知徹底が図られています。食物くずやその他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しています。

### 関西汽船(株)での取り組み

当社では、阪神(大阪・神戸)一四国(松山)一九州(別府・大分)、松山一小倉を結ぶフェリーサービスを提供し、1942年の創業以来60年にわたり瀬戸内海を見つめ続けてきました。毎日多くのお客様を運ぶ私たちにとって安全運航が第一ですが、環境保全も大切な課題です。排出ガス削減や漏油事故防止、廃油の陸揚げ処理などを徹底し、海洋保全対策に努めています。また、ごみは8種類に分別して当社専属回収業者が陸揚げ処理し、排出量を月単位で目標管理しています。6月の環境月間には大阪湾クリーン作戦が展開され、大阪南港に碇泊中であった本船乗組員全員で77袋(550kg)に及ぶ海中浮遊ごみを回収、当社専属回収業者により処理しました。私たちの仕事場でもある瀬戸内海、いつまでも美しくあってほしいと思います。



さんふらわあ かがね 船長 三木 由人  
一等航海士 山川 進午



シリコン樹脂塗料を塗布したコンテナ船

写真4



廃油焼却処理装置

写真5



船内の廃棄物分別収集所

写真6

# 環境技術への取り組み

当社は、生涯にわたり環境配慮と経済的価値の両立ができる「ライフサイクル設計」に基づいた船舶建造を行っています。中期経営計画ビジョン「MOL STEP」の下、今後多くの新造船の建造を予定していますが、省エネルギーと環境保全に寄与する技術の積極的な開発・採用により、いっそうの環境負荷低減に努めていきます。

## 環境技術に対する考え方

船舶の環境技術は、以下の3つが基本です。



技術部長  
横田 健二

- ① 環境汚染を起こさない：VLCCや自動車船などの燃料タンク二重化など。
- ② CO<sub>2</sub>をはじめとする排出ガスを削減する：省エネルギーを目指して風圧抵抗軽減船の開発や採用、PBCFの標準採用、風力発電の実験取り組みなど。

- ③ 廃船時の環境負荷を最小限にする：環境負荷の少ない材料の使用など。

今後も引き続き、上記方針に基づく技術の採用を推し進めるとともに、バラスト水処理問題、煤塵などの粒子状物質（PM=Particulate Matter）問題など、持てる技術を活かし、環境技術開発を推進していきます。

## 省エネルギーに向けた取り組み

### ● 風圧抵抗を軽減した省エネルギー船

当社はユニバーサル造船（株）、大阪大学と共同で、2000年から風圧抵抗軽減船の研究・開発を進めてきました。船首部分をカットし船体をラウンド状にすることで、風圧低減による燃費改善や、船側部に風の通り道を確認して直進性の向上を図っています（意匠登録第1203639号）。

2003年3月竣工の「COURAGEOUS ACE」を第一船として、その後も改良を加えシリーズ建造しており、最新型は従来の自動車船に比べ風圧抵抗を2割カットし、少なくとも5%以上の燃費節減（毎秒15メートルの斜め向かい風の時）と最大

約1ノットの速力回復を可能としました。「COURAGEOUS ACE」は、その独創性が認められ、日本造船学会が主催する「シップ・オブ・ザ・イヤー2003」を受賞、また最新型の風圧・水圧抵抗軽減自動車船である「UTOPIA ACE」は英国Lloyd's Listより「Ship of the Year Awards 2005」を受賞しています。

### ● 船舶の推進力を高めるPBCF 写真1

PBCFは、船を推進する上でエネルギーロスとなる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に同じ翼数のフィンを取り付けた当社独自の技術です。これにより4～5%の省エネルギー効果が得られ、結果CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>の排出が減少します（グラフ1）。1987年の開発以来、世界中で900隻以上の船舶に装着されてきました。なお、PBCFは、解撤船舶のプロペラを原料としてリサイクル使用することで、環境にも配慮しています（日本はじめ世界12カ国で特許取得）。

### ● 風力発電実証実験

当社は、船舶に自然エネルギーを導入すべく、2002年から東海大学、西芝電機（株）と共同で開発を進めてきた「船用風力発電装置」を完成させました。2004年3月、木材チップ運搬船「TAIHO MARU」に搭

載し、実用化に向けた実験を開始しました（写真2）。風力発電が運航する船舶で利用されるのは、同船が世界初の試みです。本装置は、コンパクトな形状と風向を選ばない無指向性という特徴を持っており、大型化も可能なためあらゆる船型に対応します。実験では、本装置の発電能力に関するデータを収集・解析し、今後搭載対象船の拡大や船内での補助的電源としての活用法を検討していく予定です。

## 海洋環境保全に向けた取り組み — 燃料油流出防止対策船 —

### ● コンテナ船 図1

大型コンテナ船では通常、燃料タンクは二重底と呼ばれる船底部分にあります。そのため、万が一の際に船底亀裂により、燃料油の流出リスクがあります。そこで当社は、燃料の約60%をカーゴスペースの仕切り壁部分に移設することにより、油流出リスクを大幅に低減させました。2003年3月竣工の「MOL ENCORE」を第一船として、以後当社コンテナ船に採用しています。

### ● 自動車船 図2

従来カーゴスペースとしていた最下層デッキ（船舶中央）に二重底に守られた燃料タンクを移設し、バラストタンクを最

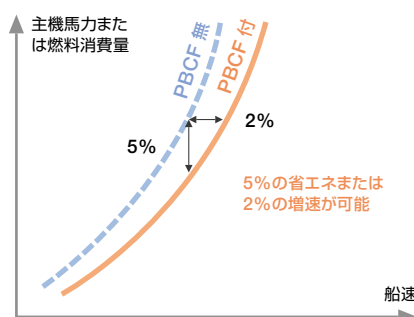


船舶の推進力を高める当社独自のPBCF

写真1

PBCFによる省エネルギー効果

グラフ1



実証実験船TAIHO MARUに取り付けられた風車 写真2



| 中期計画<br>(2004~2006年度)                       | 2004年度目標   | 実績  | 評価 | 2005年度目標                |
|---|--|---|----|-------------------------|
| 省エネルギー<br>および<br>安全運航・<br>油流出防止技術<br>の研究・採用 | 風圧抵抗軽減船型の自動車船(4隻)の期中就航                                     | 3隻就航(建造計画1隻減)   | ○  | ・風圧抵抗軽減自動車船6隻就航         |
|   | ・燃料油流出防止対策の自動車船(4隻)およびタンカー(2隻)の期中就航<br>・シリンダ油使用量削減技術の積極的採用 | ・3隻就航(その他計画変更)  | △  | ・電子制御エンジンの導入            |
|   | ・バラスト水問題への対応   | ・期中契約船36隻に採用決定  | ○  | ・シリコン樹脂系塗料の検討           |
|   | ・船上風力発電システムの実用化に向けた実証実験の継続                                 | バラスト水管理条約採択を受け、諸技術の評価ならびに当社としての開発の推進<br>木材チップ船「TAIHO MARU」で継続運転中(学会などで発表) | ○  | ・排ガス浄化システムの検討           |
|   |  |   | ○  | ・燃料油流出防止対策の自動車船、タンカーの就航 |
|   |  |   | ○  | ・シリンダ油使用量削減技術の積極的採用     |
|   |  |   | ○  | ・燃料添加剤の検討               |
|   |  |   |    | ・バラスト問題への継続対応           |

下層(船底部)に集中させることで安定性と復元性を高めました。一方、従来両サイドにバラストタンクが設置されていた11番デッキをすべてカーゴスペースとし、従来型と同等以上の積荷性能を確保しました。2004年7月以降竣工した当社の自動車船に採用しています。

●新造VLCC 図3

当社は、燃料タンクの外側に空タンク(もしくは海水タンク)を設け、二重構造にすることで、万が一、外板が損傷した場合でも、海洋への燃料油流出の危険性を減らすことを可能としました。2005年5~12月竣工予定のVLCC4隻から採用します。

■バラスト水の浄化技術

船舶を安全かつ効率的に運航するには、バラスト水で船体の姿勢制御や喫水調整などを行う必要があります。貨物の積荷役に合わせて排出されるバラスト水は、異なる海洋生物を越境移動させ、生態系に影響を与える恐れがあります(詳細は22ページご参照)。

当社は、目詰まりを独自の洗浄方法で解消できる専用フィルターを用いて、

IMOで採択されたバラスト水排出基準のうち、プランクトンについては排出基準を確実に満たす浄化技術を開発済みです。残る基準のバクテリアに関しては、サイズのフィルター処理が困難であることから、別の処理方法との組み合わせを検討しています。

■間伐材を利用した排出ガス浄化技術 図4

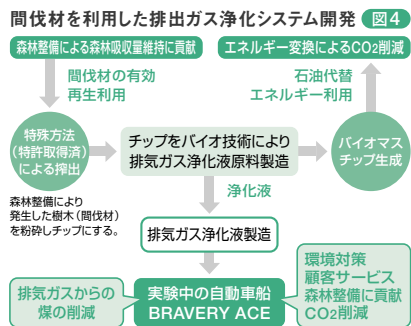
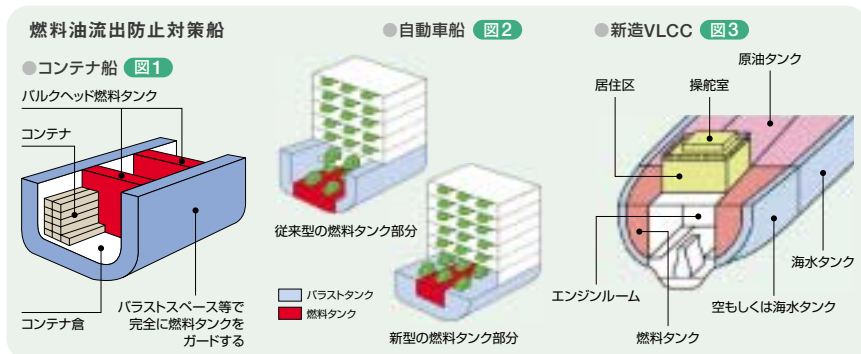
当社グループの船舶管理会社であるエム・オー・シップマネージメント(株)では、(株)ジュオンとともに、間伐材からの搾取液の触媒効果を利用した発電機排出ガス浄化システムを開発しました。本技術は、ディーゼルエンジン排気管内部に浄化システムを設置、セラミックフィルターでガスを浄化する前に間伐材から搾取した樹木油を排出ガスに噴霧し、樹木油を触媒として煤塵(PM)を包み込みフィルターへの付着率を改善させ浄化効果を高めます。2005年2月、当社自動車船で行われた実験では、約4割のPM削減効果が確認されました。本システムは間伐材の有効利用の視点からも環境にやさしい試みです。

■船舶建造時の配慮

多くの船舶は20年以上使用されることから、設計時には環境配慮と経済的価値を両立できるよう十分な配慮を行うとともに、船舶の仕様決定段階では環境評価シートに基づき審査しています。また造船所には、当社技術者を工務監督として派遣し、環境配慮を含め、当社方針や設計に基づき建造が行われていることを現場で確認しています。

■船舶解撤問題への取り組み

当社では、環境面、労働衛生・安全面に十分配慮した解撤方針とガイドライン、環境側面評価シートを策定しています。解撤時には、本シートを用いて起用解撤ヤードが基準を満たしていることを確認しています。2003年度は解撤を前提とした2隻の売船がありましたが、いずれも環境に配慮した解撤方法を採用している業者(ISO14001認証取得済み)を指定し、引渡し時には燃料油やバラスト水の最少化、危険品搭載場所の事前通知など取り得る対策を講じました。なお、2004年度は解撤を前提とした売船はありませんでした。



# 大気保全への取り組み

A重油<sup>\*1</sup>やC重油<sup>\*2</sup>などの化石燃料を使用して大型の推進機関を稼働させている船舶からは、地球温暖化の原因となる二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)、酸性雨の原因となる窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)、硫黄酸化物(SO<sub>x</sub>)、煤煙などの排出があります。商船三井グループは、自らの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。

## ■ 地球温暖化防止への取り組み

### ● 船舶周りを中心とした、わが国運輸部門での取り組み

#### ～京都議定書とのかかわり～

地球温暖化は、CO<sub>2</sub>をはじめとする温室効果ガス(Green House Gas、以下GHG)によって引き起こされます。2005年2月、先進締結国全体で2008年から2012年までの5年間(第1約束期間)にGHGの基準年(原則として1990年)排出量から5%以上の削減を行うことを規定した、京都議定書が発効されました。

京都議定書発効により、わが国は第1約束期間において、6%の削減義務を負うこととなりました。しかしながら、わが国の2003年度GHG総排出量はCO<sub>2</sub>換算で約13億3900万トンと、逆に基準年数値を8.3%も上回る結果となっており、削減に向けて実効ある対策が求められています。部門別では、減少傾向にある産業部門に対し、運輸・民生両部門からのCO<sub>2</sub>排出量は1990年度比それぞれ2割・3割の大幅な増加が見られますが、運輸部門のうち5割を占める家用自動車部門からの排出量が大幅に増大しているのに対して、それ以外の物流や公共交通機関などからの排出量はほぼ横ばいに推移しています。

わが国では、京都議定書の6%削減義務の達成に向けた対策・施策を明らかにした「京都議定書目標達成計画」が2005年4月に閣議決定されました。この中で船舶関係の施策は、「省CO<sub>2</sub>型物流体系の形成」に向けて「荷主と物流事業者の共同による省CO<sub>2</sub>化の推進」と「物流の効率化の推進(モーダルシフト<sup>\*3</sup>など)」があります。また、「機器対策」として「船舶部門におけるエネルギー効率の向上」が掲げられています。一方、日本経団連の支援を得て、荷主企業と物流事業者が連携して実行する『グリーン物流総合プログラム』の取り組みもはじまっています。

外航船舶が排出するGHGは複数国にまたがる問題であるとして、京都議定書の削減目標とは切り離され、IMOを通じ独自の排出抑制や削減に取り組むことになっています。現時点では外航船舶から排出するGHGに関する国際的な規制はありませんが、当社が所属する(社)日本船主協会は、「2010年に1990年に対する輸送単位当たりのCO<sub>2</sub>排出量を10%削減する」という業界目標を掲げています。総量目標でなく原単位目標としているのは、環境に配慮した効率的な輸送や運航を提供するとともに、年々増加する輸送需要に応えるという社会的責務を両立させるためです。

## ■ 商船三井としての取り組み

### ● CO<sub>2</sub>削減対策

当社では、「船舶からの単位輸送当たりのCO<sub>2</sub>排出量の継続的削減」という自主目標を掲げ、その実現に向けて取り組んでいます。中期経営計画「MOL STEP」に基づく船隊整備の推進により運航船腹量が拡大したことを受けて、2004年度の当社船舶からのCO<sub>2</sub>総排出量は14,285千トンと2003年度に比べて増加しました。しかしながら、燃料消費量削減に向けた様々な対策を講じた結果、単位輸送当たりのCO<sub>2</sub>排出量は2003年度比4.9%減となりました(グラフ1)。

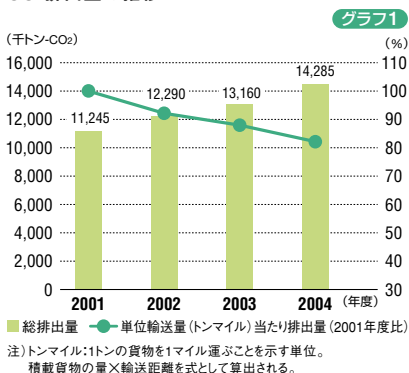
### ● 燃料削減対策

2004年度は運航船腹量の拡大により、燃料消費量は4,680千トン(C重油:4,625千トン、A重油55千トン)と2003年度に比べて増加しました(グラフ2)。CO<sub>2</sub>のみならず、NO<sub>x</sub>やSO<sub>x</sub>など船舶から排出される様々な排出ガスを減らすためには、燃料消費量を減らすことが基本です。当社では以下のような燃料節減策を積極的に講じています。

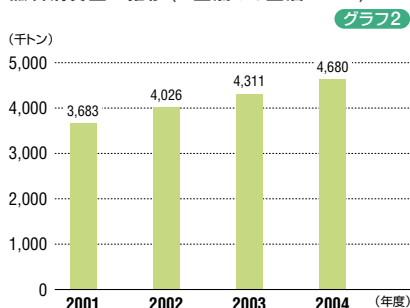
- 状況に応じた減速航海や最適ルートを選定
- 良質な主機や補機、船体の維持管理

(※1) A重油 (※2) C重油  
主として船内発電用燃料として使用 主として主機関用燃料として使用

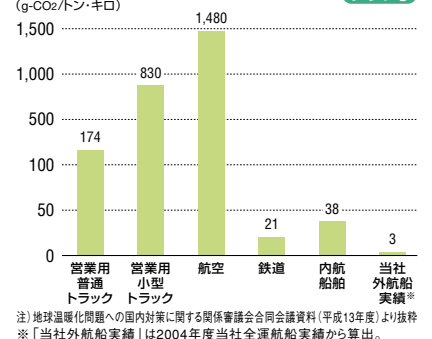
CO<sub>2</sub>排出量の推移

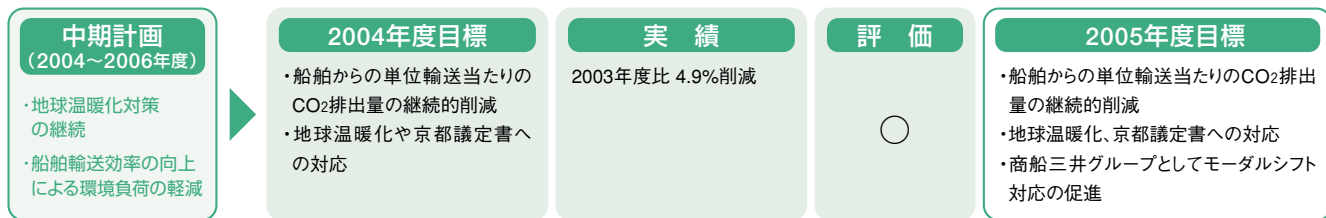


燃料消費量の推移 (A重油+C重油ベース)



輸送機関別でみた原単位当たりのCO<sub>2</sub>排出量  
—1トンの荷物を1km運ぶのに排出するCO<sub>2</sub>の比較—





- 船底クリーニングや入渠時のサンドブラスト
- 大型・省エネルギー船投入などによる輸送効率の改善
- 各種省エネルギー技術の検討・導入  
例:PBCF、風圧抵抗軽減船、風力発電実証実験など(詳細は24-25ページご参照)。

### ■ 商船三井グループの取り組み ～モーダルシフトの担い手～

フェリー・内航、陸運、港運など国内グループ会社が事業活動を通じて排出するCO<sub>2</sub>については、国内子会社および一部持分法適用会社の計59社を対象に導入している『グループ環境目標制度』を通じて、削減に取り組んでいます。ここではCO<sub>2</sub>排出量の他、様々な環境負荷低減に向けて、環境目標の策定・実践・チェック・見直しのPDCAサイクルを回し、継続的な改善を図っています。わが国最大規模のフェリー、内航事業を展開する当社グループは、モーダルシフトの担い手として地球温暖化防止に寄与したいと考えています

写真1。

#### ※3モーダルシフト グラフ3

モーダルシフトとは、トラックによる幹線貨物輸送を大量輸送が可能で環境負荷のより少ない海運や鉄道に転換することをいいます。モーダルシフトにより、CO<sub>2</sub>排出量抑制、エネルギー消費効率の向上、また道路混雑の解消や交通事故の防止効果などが期待されます。多くの企業では、あらゆる事業活動の局面で環境負荷の低減に向けた取り組みを行っています。物流に関しても、輸送手段を海運や鉄道などに転換するモーダルシフトが効果的な環境負荷低減対策として認識され、実践されるようになってきています。

### ■ 商船三井グループが担う モーダルシフトの一例

#### ● (株)ダイヤモンドフェリー

関西と四国・九州を結ぶサービスを提供している同社は、青木運輸倉庫(株)と共同で、関西からダイハツ車体(株)中津工場向けの部品輸送を引き受けています。トラックからフェリー主体に切り替えることで、年間約5,800トンのCO<sub>2</sub>排出量の削減効果があります(国土交通省「モーダルシフト実証実験」2004年度支援事業に認定) 写真2。

#### ● (株)名門大洋フェリー

大阪と新門司を結ぶサービスを提供している同社は、佐川急便(株)などと共同で、関西・九州間の宅配便貨物を引き受けています。トラックからフェリー主体に切り替えることで年間約1,900トンのCO<sub>2</sub>排出量の削減効果があります(国土交通省「モーダルシフト実証実験」2004年度支援事業に認定) 写真3。

### ■ 国際コンテナ輸送株式会社での取り組み

同社は、安全・迅速・確実をモットーに、年間26万本以上の海上コンテナの陸上輸送を手がけています。230台の運行車両にGPS(Global Positioning System)を搭載し、よりきめ細かい配車・運行管理による無駄のない効率輸送を行っています。GPS搭載により燃料を節減し、CO<sub>2</sub>をはじめとする排出ガスの削減も可能となりました。

### ■ ENEX2005「第29回 地球環境とエネルギーの調和展」への出展

2005年2月、東京ビッグサイトとインテックス大阪で9万人近い来場者を集めた本展が開催されました。(財)省エネルギーセンターが、諸官庁、経済団体、各種業界団体などの幅広い後援と協力を得て開催したものです。当社グループでは、海運業界を代表する省エネルギーの取り組み事例として、PBCF水槽模型と風圧抵抗軽減型の自動車船「COURAGEOUS ACE」のパネルを展示しました。



商船三井グループが担うモーダルシフトの一例  
—フェリー荷役風景—

写真1



商船三井グループが担うモーダルシフトの一例  
—(株)ダイヤモンドフェリーの「ブルーダイヤモンド」—

写真2



商船三井グループが担うモーダルシフトの一例  
—(株)名門大洋フェリーの「フェリーおおさか」—

写真3

# 大気保全への取り組み

## ■ ターミナルでの効率 オペレーションの取り組み ～TraPac～

北米のロスアンゼルスとオークランド2カ所でターミナルを運営しているTrans Pacific Container Service Corp. (TraPac) は、両港で年間約100万TEUのコンテナ貨物を取り扱っており、西海岸でもっともIT化が進んだ効率的なターミナル会社として高い評価を得ています【写真1】。また環境面においても、システムを駆使して荷役機器の生産性を高め、迅速なオペレーションを行い環境負荷の低減に努めています。特に、効率的なゲート・オペレーションはトラックの待ち時間を最小限に抑え、アイドリング時間の短縮に寄与しています。一方、ロスアンゼルス港湾局による環境問題に関する共同研究にも参加しています。

## ■ 欧州でのモーダルシフトの 取り組み ～MOL (Europe) B.V.～

当社定航部門の欧州現地法人であるMOLヨーロッパでは、コンテナ貨物の内陸輸送にあたり、トラック利用率を50%以下にするという目標を立てて取り組みま

した。トラック輸送を減らし、舁(はしけ※1)【写真2】や鉄道輸送の利用を促進した結果、2005年3月末のトラック利用率を42%にまで引き下げることができました。

## ■ 北米でのモーダルシフトの 取り組み ～MOL (America) Inc.～

同社は、全米各地を発着地として世界各地との間で多くのコンテナ貨物を輸送しています。例えば、当社が2004年にアジアから北米向けに輸送したコンテナ貨物は、約43万TEUにのぼります。そのうち中国からの貨物が6割以上を占めています。今後、中国からの貨物量も含め、全体の貿易量はいっそうの伸びが見込まれます。これら北米向け貨物の約4割はロスアンゼルス、シアトルといった米国西海岸のゲートポートから、シカゴなどの中西部やニューヨークといった東岸の大消費地に運ばれます。当社は、トラック輸送を極力避け、環境負荷の少ない鉄道輸送、とりわけ輸送効率の高いダブル・スタック・トレイン※2による内陸輸送を推進しています【写真3】。

## ■ 海運と酸性雨問題 ～MARPOL73/78条約付属 書VIの発効～

船舶から排出されるNOx、SOxに関しては、1997年9月にIMOにおいて「MARPOL73/78条約付属書VI(船舶からの大気汚染防止のための規則)」が採択され、2005年5月19日に要件を満たして発効しました【表1】。また、わが国では本発効を見越し、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」が改正され、同日に同様の基準で船舶の大気汚染防止規制が導入されました。

## ■ 当社の取り組み

CO2排出量や他の排ガス排出量同様に、燃料消費量の削減がNOx、SOx排出量の削減に寄与することから、様々な燃料削減対策を講じています(詳細は26ページご参照)。

### • NOx対策

MARPOL73/78条約付属書VI発効に先立ち、当社は2000年1月1日以降の起工船より本規制に適合する機関を搭載しています。また、燃料噴射のタイミング調

(※1) 舁(はしけ)

河川や内海において、主としてバラ積み貨物の運搬や、港で大型船の貨物積み揚げのために陸上との運搬に用いられる小型の舟。

(※2) ダブル・スタック・トレイン

軽量化された貨車にコンテナの2段積み可能として列車一編成当たりのコンテナ積載個数を増やし、大量輸送を可能としたもの。1970年代に実用化され、1980年代からの規制緩和や船舶の大型化、そして輸送効率面などでの優位性から急速に普及した。



米国 ロスアンゼルスターミナルでの効率的なオペレーションの取り組み ～TraPac～



欧州の運河を航行する舁(はしけ)



モーダルシフトに貢献するMOL (America) 利用のダブル・スタック・トレイン

|  |   |  |                         |  |
|--|---|--|-------------------------|--|
| <b>中期計画</b><br>(2004~2006年度)<br><br><b>酸性雨、<br/>オゾン層破壊<br/>対策の継続</b> | <b>2004年度目標</b><br>酸性雨問題への取り組み<br>船舶からの単位輸送当りのNOx、<br>SOx排出量の継続的削減<br><br>オゾン層破壊問題への取り組み<br>①新造船の船内冷凍・冷房装置用<br>冷媒としてR-404Aの使用<br>②大気環境にやさしい冷媒の継続的調査 | <b>実績</b><br>酸性雨問題への取り組み<br>NOx：2003年度比4.9%削減<br>SOx：2003年度比2.2%削減<br><b>グラフ1・2</b><br><br>オゾン層破壊問題への取り組み<br>①期中の新造契約船ではすべて<br>採用<br>②継続調査を実施中 | <b>評価</b><br>○<br><br>○ | <b>2005年度目標</b><br>酸性雨問題への取り組み<br>①船舶からの単位輸送当りのNOx、<br>SOx排出量の継続的削減<br>②低硫黄燃料油の採用継続<br><br>オゾン層破壊問題への取り組み<br>①すべての新造船の船内冷凍・冷房装<br>置用としてR-404Aの継続使用<br>②大気環境にやさしい冷媒の調査を継続 |
|--|---|--|-------------------------|--|

整など機関の運転状態を最適化することに努め、あわせて排ガス後処理装置の開発などを行っています。さらにNOxと煤煙の削減効果が大きい電子制御エンジンの採用も決定しています。

●SOx対策

一般的に、船舶燃料として使用されるC重油は硫黄含有率が比較的高いものですが、当社では従来から規制数値である4.5%より厳しい独自の品質基準での調達を行っています(表2)。

また、当社技術研究所(東京都大田区)の主要な業務のひとつとして、世界中で当社運航船に補油される燃料の品質管理改善業務があります。当社では補油のたびに採取したサンプル油を同研究所へ空輸し、品質チェックとともにX線を用いた専用の分析装置で硫黄含有量の計測を行い、油質の管理や補油計画などに役立てています。

IMO MARPOL73/78条約付属書VI、表1  
NOxおよびSOx排出規制

|      | NOx                                       | SOx  |
|------|---|--|
| 規制対象 | 2000年1月1日以降に建造される船舶に搭載される出力130kW超のディーゼル機関 | 船舶で使用されるすべての燃料   |
| 規制値  | 17g/kWh<br>定格回転数<br>n=130rpm未満の時          | 硫黄分4.5%以下<br>—2005年5月19日開始—                                      |
|      | 45xn <sup>0.2</sup><br>g/kWh              | ただし、排出規制海域(バルティック海)では、硫黄分1.5%以下ないしは排ガスの脱硫装置の装備<br>—2006年5月19日開始— |
|      | 9.8g/kWh<br>定格回転数<br>n=2,000rpm以上の時       |  |

使用燃料中の硫黄含有率

表2

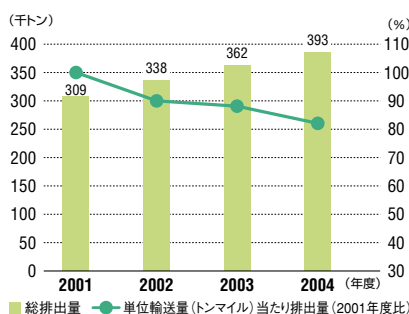
|        | A重油   | C重油   |
|--------|-------|-------|
| 2000年度 | 0.96% | 2.91% |
| 2001年度 | 0.77% | 2.75% |
| 2002年度 | 0.73% | 2.60% |
| 2003年度 | 0.68% | 2.71% |
| 2004年度 | 0.62% | 2.78% |

■オゾン層保護への取り組み

これまで船舶では、糧食用冷凍装置、空調用冷房装置などの設備付冷凍コンテナの冷媒としてフロンが、また船内の消火装置としてハロンが用いられてきました。当社では、1970年代後半の就航船よりR-12(CFC)に比べてオゾン層破壊係数の小さいR-22(HCFC)を採用してきました。2002年の就航船より環境負荷や冷媒としての性能、さらには供給の安定性などを総合的に判断して、R-404Aの採用をはじめ、2004年度には就航した全船に採用しました。従来ハロンを使っていた消火装置についても、当社船舶では二酸化炭素式消火装置に切り替え済みです。また最近では、高膨張式泡消火装置の設置も増やしています。また、当社の冷凍コンテナにはR-12を全廃しオゾン破壊係数がゼロであるR134aを採用しています(表3)。

NOx排出量の推移

グラフ1



■煤煙・煤塵対策への取り組み

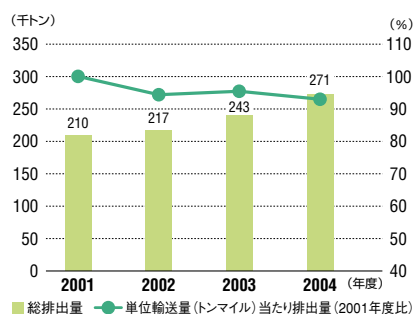
ディーゼルエンジンの排出ガスには、ディーゼル排気微粒子(DEP=Diesel Emitted Particulate)や燃えかすなどの煤塵も含まれています。より良質の燃料手配に努め、様々な燃料節減対策とともに、以下のような取り組みも行っています。

- 浄化システムの研究(詳細は25ページご参照)
- 燃料添加剤の実証実験

新種の燃料添加剤の実証実験を2004年夏より当社運航船4隻で行っています。また、グループのターミナル会社とフェリー会社でも2005年4月より実証実験を開始しています。

SOx排出量の推移

グラフ2



フロン冷媒の種類別オゾン破壊係数と地球温暖化係数の比較表

表3

| 種類   | 冷媒名称   | オゾン破壊係数 | 地球温暖化係数 | 備考          |
|------|--------|---------|---------|-------------|
| CFC  | R-12   | 0.9     | 8,500   | 1995年生産中止   |
| HCFC | R-22   | 0.055   | 1,700   | 2020年生産中止予定 |
| HFC  | R-134a | 0       | 1,300   | 単一冷媒        |
|      | R-404A | 0       | 3,260   | 混合冷媒        |
|      | R-407C | 0       | 1,770   |             |
|      | R-410A | 0       | 1,730   |             |

# オフィスでの取り組み

商船三井グループでは、働きやすい労働環境に十分配慮するとともに、オフィスで発生する環境負荷を低減するため、様々な取り組みを行っています。

## ■ 電力使用量の削減

当社は「2002年度から3年間で本社電力使用量を2001年度比3%削減」という環境目標を掲げて取り組んできた結果、最終年度である2004年度は2001年度比15%の削減となりました。これは、2004年4月に実施した当社電算室の最新省エネルギー型空調機器への代替が大きく寄与しました。今後も省エネルギーの継続的な取り組みに力を入れていきます **グラフ1**。

## ■ OA用紙使用量の削減

当社は「2002年度から3年間で本社のOA用紙使用量を2001年度比5%削減」という環境目標を掲げ、部室単位での削減目標設定、プリンターや複合機の配置見直し、2UP印刷（2枚分を1枚に印刷）や両面印刷の励行、各部室への裏紙BOX配布などの諸策を実施してきました。その結果、2004年度は2001年度比15%の削減となりました。今後も省資源運動を推進してOA用紙使用量を減らしていきます **グラフ2**。

## ■ グリーン購入

当社は、2002年8月より古紙配合率100%の再生紙を使用開始しており、本社で使用するOA用紙の大半は再生紙としています。今後も再生紙の購入比率向上に引っ張ってまいります。

## ■ 本社ビルのリニューアル計画

当社本社ビルである商船三井ビル（東京都港区虎ノ門）は、竣工後26年が経過したことに加え、環境負荷の低減と居住性の改善を図るためにリニューアルを計画しています。ただし、本ビルは2005年3月に当社連結子会社であるダイビル（株）へ譲渡されたため、今後の本リニューアル計画は同社を主体に、主要テナントである当社も関与して協同で進めていく予定です。2005年夏以降、省エネルギー型の電気・空調設備への代替など、各フロアで順次リニューアル工事を実施します。

## ■ 土壌汚染対策方針

わが国では、2003年2月に土壌汚染対策法が施行されました。その背景には、工場跡地の再開発にともなう重金属や揮発性有機化合物など有害物質による土壌汚染問題が明らかになり、健康への影響と対策の確立についての社会的要請の高まりがあります。当社では、対象となる有害物質は使用していませんが、同法や関連自治体の定める環境保全条例などを遵守していきます。そのため、土地取引に際しては当該土地の履歴調査や当社環境方針などに照らした適正処理をすること、また保有地の土地利用履歴を通じて、過去に特定施設の設置や特定有害物質の使用の有無を確認する

ことなどを骨子とした「土壌汚染対策方針」を2004年11月に策定しました。

## ■ グループ会社および海外での取り組み

### ● ダイビル（株）

<http://www.daibiru.co.jp>

～ビル事業のリーディング・カンパニーとして先進的な取り組み～

当社グループにおける不動産事業の中核として、東京・大阪の中心部に21棟のオフィスや商業ビルを所有・運営する同社は、単身赴任用マンションや女子学生会館、ファミリーマンションなどの運営も手がけています。

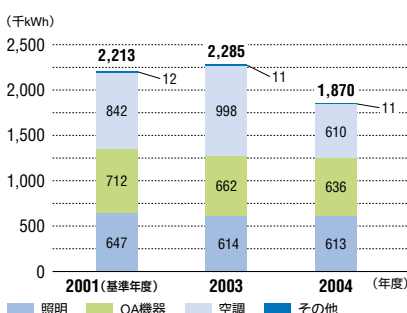
ダイビルグループでは、「法規の遵守」、「エネルギーの節約」、「循環型社会への寄与」、「環境との共生」、「環境の管理体制整備と公開」の5つを環境保全に関する行動指針と定め、環境負荷低減に向けて多くの先進的な取り組みを行っています。

### 〔取り組み事例 その1〕 **写真1**

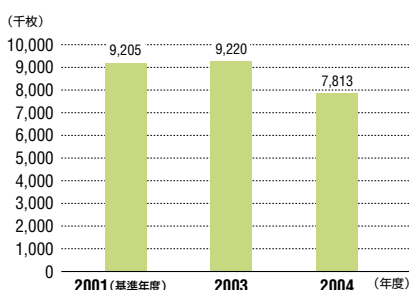
#### 屋上緑化の採用とアメニティの追求

同社では、すべてのビルに緑地を取り入れ、ヒートアイランド現象の抑制に努めています。近年注目を集めている屋上緑化を、わが国ではいち早く「新ダイビル北館（1963年竣工、大阪市北区）」、「八重洲ダイビル（1968年竣工、東京都中

電力使用量の推移 **グラフ1**



OA用紙使用量の推移 **グラフ2**



八重洲ダイビルの屋上樹苑（東京・中央区） **写真1**

| 中期計画<br>(2004～2006年度)                   | 2004年度目標                             | 実績        | 評価 | 2005年度目標                       |
|---|--------------------------------------|-----------|----|--------------------------------|
| 省エネルギー、<br>省資源、廃棄物<br>削減に向けた<br>継続的取り組み | ・本社電力使用量を2001年度比3%削減：<br>3ヵ年計画最終年度   | 15%削減     | ○  | ・本社オフィス関連省資源運動の<br>推進          |
|   | ・本社OA用紙使用量を2001年度比5%削減：<br>3ヵ年計画最終年度 | 15%削減     | ○  | ・本社で生じるゴミの分別徹底<br>およびリサイクル率の向上 |
|   | ・本社で生じるゴミ総量の削減                       | 前年度比4%削減  | ○  | ・本社ビルリニューアル計画に<br>おける環境配慮設計の検討 |
|   | ・文具・事務用品のグリーン調達を徹底                   | 購入比率77.9% | △  |                                |
|   | ・本社ビルリニューアル計画における環境配慮設計の検討           | 継続検討中     |    |                                |

中央区」に採用するなど積極的に取り組んでいます。

また、敷地内に滝やオブジェを設置するなど、憩いの場の提供にも心がけています。大阪市からの「建築物に附属する緑化施設表彰」を新ダイビルが第1回(1970年)、そして梅田ダイビルが第33回(2002年)にそれぞれ受賞しています。

〔取り組み事例 その2〕

省エネルギーへの取り組み

- ・設備機器などの効率運転
- ・外気利用および自動ブラインド・ロールスクリーンによる空調省力化

〔取り組み事例 その3〕

有害物資の削減への取り組み

- ・ノンフロン冷凍機の採用
- ・環境ホルモンを含まないワックスや中性洗剤など低公害性清掃資材の採用

〔取り組み事例 その4〕

循環型ビルへの取り組み

- ・オフィスゴミ分別収集
- ・中水システムによる水資源の再利用

●(株)MOL JAPAN

<http://www.moljapan.co.jp/>

～船積み書類EDI<sup>※1</sup>化で紙使用量の削減を推進～

同社は当社定航部門の日本総代理店として1999年4月に設立されました。同社が取り扱う輸出貨物の揚地での円滑かつ迅速な荷渡しのため、積荷マニフェストやB/L(Bill of Loading 船荷証券)コピーなどの船積み書類情報を本船入港前に速やかに揚地代理店へ連絡しておく必要があります。同社では、かねてよりEDI化が図られていましたが、これまで郵送していた一部地域向け船積み書類についてもスキャナーで読み取り、EDI送信する方式へ変更することにより、いっそう紙使用量の削減と迅速な連絡が可能となりました。

●エムオーエンジニアリング(株)

～船で培った技術をコージェネ<sup>※2</sup>の

施設管理業務を中心として展開～

1988年、停泊中の当社運航船における船内業務支援(機関整備など)を目的に設立された同社は、その後主要業務を陸上に転換し、現在は関東・関西一円におけるコージェネレーション・システムの性能診断やメンテナンス、家庭用から業

務用までの空調機器の販売・施工・メンテナンス業務などを手がけています。

■海外オフィスでの取り組み

～MOL(Asia)の取り組み～

当社定航部門のアジア現地法人である同社の香港本社オフィスでは、両面印刷用プリンターの追加導入とともに、eドキュメント(書類の電子化)を推進してOA用紙の使用量削減を図っています。グリーン購入においては、再生紙ネームカードや詰め替えパックによる洗剤・飲物類の購入、全文具品のまとめ買い(月1回)によるダンボール節約も行っています。またマイカップ運動や事務所ゴミの分別なども推進中です。小さな運動ですが着実に積み重ねる一方、「REUSE, REDUCE, RECYCLE」と記したポスターやステッカーなどを事務所内に掲げ、従業員の環境意識の向上を図っています **写真3**。

(※1) EDI  
Electronic Data Interchange 電子データ交換

(※2) コージェネ  
コージェネレーション・システムの略で、発電にともなって発生する排熱を給湯や冷暖房に利用する熱電併給システム。 **写真2**



日比谷ダイビルの公開空地(東京・千代田区)

**写真1**



コージェネレーション・システム

**写真2**



MOL(Asia) 担当者

**写真3**

# グループ会社での取り組み

商船三井グループ各社は「グループ企業理念」と「グループ環境憲章」の具体化に向け、「MOL EMS 21」あるいは「グループ環境目標制度」を通じて、環境負荷の継続的低減に向けた取り組みを行っています。

## ■ 環境そして衛生面にも 十分配慮したクルーズを提供

商船三井客船(株)

<http://www.mopas.co.jp/>

同社運航の外航クルーズ客船「にっぽん丸」はISO14001認証を取得し、全乗組員が環境負荷低減に向けて日々取り組んでいます。衛生面でも細心の配慮が払われています。米国公衆衛生局(US Public Health Service)が実施する検査で、2000年から3回連続して100点満点中99点を記録するなど、1999年7月以来、日本客船の中で最高の評価を得ています。さらにカナダ政府の衛生検査では100点満点、オーストラリア公衆衛生局による検査では98点を獲得するなど、同船の衛生管理状況は世界的に高い評価を得ています。

船内各担当部門では合衆国衛生局作成のマニュアルに基づき、設備の維持管理、水質管理、食材の安全管理、衛生知識の周知徹底などに取り組んでいます。衛生レベルを維持するために使い捨て衛生品が求められていますが、一方で、ゴミ分別の徹底、再生品や環境対策品の積極的な導入など、環境対策にも日夜取り組んでいます **写真1**。



商船三井客船(株)運航の外航クルーズ客船「にっぽん丸」 **写真1**

## ■ 環境にも配慮した高品質の ビル・不動産管理業務を推進

商船三井興産(株)

<http://www.mo-kosan.co.jp/>

同社の建物総合管理事業では、「快適な環境」の提供を目標に掲げ、「ISO9001:2000」の認証取得に加え、清掃管理・設備管理業務のノウハウを集約した「ブリッジポイント(サービスマスター)システム」を導入しています。また、清掃管理業務では、環境にやさしい薬剤や洗剤の使用、きめ細かい資源ゴミ区分などによる廃棄物の削減など、環境面に十分配慮したサービスを提供しています **写真2**。

## ■ コンテナ販売業務と 環境問題への取り組み

山和マリン(株)

<http://www.sanwamarine.co.jp/>

同社は、海運で培われた技術や経験を活かし、油分解洗浄剤「BY FAR Z」や汚水処理・水質浄化などに効果がある超微細気泡循環方式による散気装置、活性炭槽などを組み合わせたオゾン水処理装置、さらには中古コンテナの販売など、環境負荷低減につながる商品を広く扱っています。



商船三井興産(株)「ブリッジポイント(サービスマスター)システム」を導入した清掃風景 **写真2**

## ■ 独自の環境保全方針も策定、 環境貢献企業を目指す

商船三井テクノトレード(株)

[http://www.motech.co.jp](http://www.motech.co.jp/)

当社グループの技術商社である同社は、PBCF(詳細は24ページご参照)の普及・販売をはじめ、船舶関連業務を主体に、石油洋上備蓄基地保全業務、産業用機器の設置や保守、不動産、園芸や環境関連資材販売など幅広い業務を手がけています。

また、バンカーバージ<sup>(\*)</sup>を使って製油所や油槽所で積み込んだ燃料・潤滑油を停泊中の船舶へ補給する業務も手がけています。給油作業中に燃料が海中に流出し、海を汚染する事故は万が一にも起こしてはなりません。同社では「安全運航・安全作業・健康管理・環境保全に関する方針」を定め、所有バンカーバージに徹底させています **写真3**。

(\*) バンカーバージ  
燃料給油用の小型タンカー



商船三井テクノトレード(株)の給油船「ベトロスター」での補油業務風景 **写真3**



| 中期計画<br>(2004~2006年度)   | 2004年度目標  | 実績  | 評 価                                 | 2005年度目標  |
|---|---|---|-------------------------------------|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>国内グループ会社・海外現地法人における環境保全活動の推進</li> <li>グループ環境ビジネスの取り組みを通じた環境ソリューションの提供</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>環境マネジメント運営体制および環境保全活動の深化(国内44社・海外現地法人4拠点)</li> <li>グループ環境コンプライアンス体制の構築</li> <li>モーダルシフトへの対応の促進</li> <li>省エネルギー、浄化ビジネス、廃棄物処理ビジネスへの取り組み促進</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>国内61社、海外拠点4拠点到展開</li> <li>体制を構築</li> <li>促進できた。</li> <li>促進できた。</li> </ul> | <p>○</p> <p>○</p> <p>○</p> <p>○</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>環境マネジメント運営体制および環境保全活動の深化</li> <li>グループ環境コンプライアンス体制の拡充</li> <li>モーダルシフト対応のいっそうの促進</li> <li>環境マネジメントに対する外的認証の取得促進</li> </ul> |

## ■ 中古コンテナのリサイクル活用を推進

グループ7社<sup>※2</sup>

<http://www.container-shop.com/>

当社のコンテナ・サービスで使用する各種海上コンテナは、荷役や海上輸送はもちろん、陸上輸送での振動や衝撃、そして風雨などにも十分耐えられるように、国際標準化機構 (ISO) の規格に基づいて製造されています。一定の年数を経過したコンテナは輸送用途から除外しますが、陸上で限定使用するには十分な品質が確保されています。耐久性や気密性にも優れ、改造も容易で廉価な中古コンテナは、倉庫、物置、車庫、事務所、店舗、住居などに広く再利用されています。当社では国内グループ会社7社を通じて販売し、資源リサイクルの面から有効活用を図っています **写真4**。

(※2) グループ7社

(株)シー・ロードエクスプレス、(株)国際コンテナ販売、山和マリン(株)、中京メンテナンス(株)、(株)MOL JAPAN九州支店、(株)タニィ エスケイイー、(株)中国ショッピングエージェンシズ



中古コンテナ活用事例

**写真4**

## ■ 循環型社会を見据えた空き缶リサイクル事業を推進

日下部建設(株)

同社は、循環型社会を見据えた新規事業として空き缶リサイクル事業に進出し、

2004年5月に神戸市西区に空き缶リサイクル工場「トライアール神戸」を設立しました。同工場は、リサイクル活動で回収された飲料用空き缶を乾留還元型加熱炉により、スチールとアルミのペレットに再資源化するもので、Can to Canを実現しています。

クリーンな都市ガスを使用し、ダイオキシンの発生を大幅に抑制した低環境負荷工場で生産されるスチールとアルミのペレットは、いずれも高純度で使い勝手もよく、再利用資源として出荷されています **写真5**。



「トライアール神戸」による空き缶リサイクル(空き缶からスチールとアルミのペレットへ)

**写真5**

## ■ 廃棄物の収集運搬や処理、リサイクル業務を手がける

(株)アーバンサービス

<http://www.urban-svc.co.jp>

1972年に設立された同社は、船舶から排出される廃棄物の収集運搬・処理業務からリサイクルなどを手がけていましたが、近年では商船三井ビルをはじめとするオフィスや倉庫・物流センターなどから排出される一般・産業廃棄物まで業務対象範囲を拡大しています **写真6**。

## ■ 環境に配慮した引越や倉庫業務などを展開

(株)ジャパンエクスプレス(横浜)

<http://www.japanexpress.co.jp/>

海外・国内引越、通関、倉庫、国際総合輸送業務などを手がける同社では、荷役や梱包で発生する廃材の80%をリサイクルしています。また、壊れた木箱も修理することで1トン弱の木箱の再使用が可能となりました。



アーバンサービスが所有するコンテナ水洗、温水洗、科学洗浄する車

**写真6**

## 社会活動に対する考え方

安全運航や環境保全に十分配慮しつつ、顧客ニーズを満足させる輸送サービスの提供を通じて世界に貢献していくことは、当社事業活動の基本であるとともにCSRの原点です。

商船三井グループは、2004年度にCSR取り組み体制を強化し、新たに社会貢献活動への取り組み方針も策定しました。多面的なCSR取り組みの深化を通じて、世界中のステークホルダーの方々との良好な関係を発展させ、社会や世界とのかかわりを積極的に深めていくことで、今後いっそう信頼される商船三井グループを目指します。

S o c i a l



商船三井グループでは、事業活動の原動力は従業員にあると考えています。そのため、独自の研修や教育プログラムを通じて、国際的に通用する海運人の養成に努めています。

## ■ 従業員に対する考え方

商船三井では、“従業員は会社のメインエンジンである”との基本的な考えに立ち、世界の海運をリードする当グループを担うプロフェッショナル集団を目指して、その育成に努めています。従業員は、大きく陸上従業員と海上従業員とに分けられますが、あくまでも業務に必要とされる能力・資格や勤務体制の違いに起因する区分です。採用は別々ですが、2003年6月から海上従業員の人事も船舶部から人事部へ一本化し、制度面での融合や一体化を進めています。陸上従業員の海上勤務は、海技免状の取得など資格要件があるため実施していませんが、海上従業員が営業部署をはじめ様々な陸上勤務に就くことや、従来は海上従業員の職場とされていた船舶部などへ陸上従業員が配属されることも現在では一般的となっています。

## ■ 陸上従業員への配慮

### ● 採用・育成にあたっての基本方針

当社は“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、全社一丸となって邁進しています。その原動力は従業員、つまり人であると考えます。海外も含めて300社以上のグループ全体を統率するためのリーダーシップ、国内外の取引先および関係者と円滑に

協働するためのコミュニケーション力、旺盛なファイティング・スピリット、目標達成に邁進するタフネス、私たちは、これら4つの要件とそれに必要なスキルを有する人々を求めています（図1）。

### ● 人材育成プログラム

陸上総合職は入社10年目までを育成期間と捉え、その間様々な職場や業務を経験できるよう、3カ所程度のジョブ・ローテーションを行っています。OJT（オン・ザ・ジョブ・トレーニング）と並行し、階層別集合研修、海外研修さらに海運会社ならではの乗船研修などの研修制度を設けています。また、英語を中心とした語学研修やOA研修、コーチング研修などの外部研修、さらに自己啓発のための幅広いメニューの中から選択できる通信教育などがあります（表1）。

### ● 新入社員研修

当社は毎年20名程度の新卒の陸上従業員を採用しています。2ヵ月間にわたる新入社員研修（写真1）では、「現場業務を知ること」を主眼に置き、臨港店、本船、造船所などの見学なども織り込んだ独自のメニューを組んでいます。

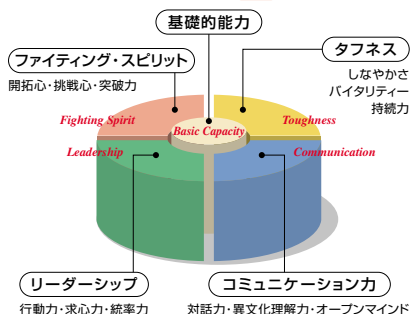
### ● 国際人を目指して（英語力強化プログラム、短期留学、海外実務研修、語学研修）

外航海運業務に不可欠な語学力や国際適応力を高めるため、入社半年目から約1年半の英語力強化プログラムを通じ、外国人とのコミュニケーション力向上を図っています。英語の他、中国語をはじめとする他の語学の学習を希望する従業員には、夜間や通信教育などの受講費用の負担や補助を行っています。また、早くからグローバルな視点を身につけることを目的として、実務研修（北米・欧州・アジア）、短期留学（写真2）、語学研修など、様々な機会を設けています。

人材教育プログラム 表1

| 共通<br>役職 | 社外講習・通信教育                             |           |                    |                    |          |    |
|----------|---------------------------------------|-----------|--------------------|--------------------|----------|----|
|          | 新人・グループ員                              | 主任        | アシスタントマネージャー       | マネージャー             | グループリーダー | 部長 |
| 階層別研修    | 半年目                                   | 主任        | アシスタントマネージャー       | マネージャー             | グループリーダー | 部長 |
|          | 3年目                                   |           |                    |                    |          |    |
| 機能別研修    |                                       | ロジカルシンキング | アカウンティング<br>マネジメント | MBO（目標管理）<br>コーチング |          |    |
| 経営者養成    |                                       |           |                    |                    | 経営スクール   |    |
| 海外研修     | 短期留学・実務研修                             |           |                    |                    |          |    |
| テーマ別研修   | ・OAパソコン・物流・財務会計・法務保険・人事課訓練・メンタルヘルス など |           |                    |                    |          |    |
| 乗船研修     | 乗船                                    |           |                    |                    |          |    |
| 英語力強化    | ・新入社員英語力強化・グローバルビジネススキル               |           |                    |                    |          |    |

従業員の基本方針概念図 図1



陸上従業員の新入社員研修

写真1



短期留学（英国）

写真2

# 従業員への配慮

## ●海運の現場を知るために(乗船研修)

当社事業の現場は本船であり、本船を知ることは海運プロフェッショナルには必要不可欠です。乗船研修は、年間約15名が数日から1ヵ月間の航海を経験するというもので、安全運航や海洋環境への理解や乗組員との相互理解、交流を図っています。本研修は、一部のグループ会社従業員も対象としています **写真3**。

## ●次世代の経営者を目指して(経営スクール)

グループ内ビジネススクールとして、社外著名講師を招いての集合研修やグループ企業の経営分析、戦略提言などの共同研究を行い、次世代のグループ経営者を育成しています。本スクールにはグループ会社従業員も参加、グループ経営や人的交流の強化も図っています。また、グループ会社の経営者を対象とした「MOLグループ経営者セミナー」も実施しています **写真4**。

## ●CSR関連教育(コンプライアンス、人権、環境教育など)

独占禁止法やインサイダー取引防止などのコンプライアンス研修や人権研修、環境研修などを実施しています。

### 環境教育受講者数

| 研修の種類          | 2003年度受講者数 | 2004年度受講者数 |
|----------------|------------|------------|
| 新入社員配属前研修      | 25         | 18         |
| 主任研修           | 26         | 33         |
| アシスタントマネージャー研修 | 45         | 41         |
| マネージャー研修       | 24         | 26         |

## ●活力ある企業を目指して

部やグループなど部署単位の会議、社長を囲むキャンドウの会(詳細は42ページご参照)、横断的なブレイン・ストーミング会など様々な場を通じて、上下の区別なく徹底的に議論を交わす「日々ガチンコ勝負」が当社の特徴です。また、明るく開放的な社風が伝統で、社内ではお互いを役職名でなく「さん」づけで呼んでいます。

## ●人事制度ならびに評価制度

当社はもっとも大切な経営資源である従業員から、より高いモチベーションとチャレンジ精神を引き出すことが重要と考えています。2004年度より、グループリーダー以上の上級管理職を対象として、職責と成果が適正に昇給や臨時手当などの処遇に反映される人事制度の導入を行いました。2005年度には、本制度をマネージャー職以下にも導入します。

こうした人事制度の前提として、「フェアで透明性のある評価制度」の確立が

必要不可欠です。人事考課は年1回行われますが、期初に上司と部下が年度目標を確認し、年4回の面接を通じて、きめ細かく、そして納得できる評価がなされるよう心がけています。また、管理職には評価者研修やコーチング研修などを実施し、評価能力やコミュニケーションスキルの向上を図っています。

## ●グループ会社間での人材交流

当社と国内・海外グループ会社間、またグループ会社間での人材交流も活発に行われています。また、従来独自で行われてきたグループ会社の採用や研修についても、経営スクールなど一部研修の共同化や当グループとしての採用情報案内の共有化などを積極的に進めています。サークル活動や行事などを通じての交流も盛んです **写真5**。

## ●従業員の健康管理と職場環境への配慮

従業員一人ひとりが心身ともに健全な



人事部 人事第一グループ  
マネージャー  
安藤 美和子

### グローバルな人事制度を目指して

企業の原動力は「人」であり、今後ますます拡大するグローバルマーケットで活躍できる人材を確保し育成していくことが、私たち人事部の最大のミッションです。そのひとつとして、多様な人材が活躍できる風土を醸成するため、キャリア採用、外国人従業員の採用、そして女性の活用も積極的に進めています。

また、従業員一人ひとりが持てる能力を最大限に発揮し活力をもって働いていくことが、企業の発展につながると考えており、まだ一部ですが、公募制、キャリア開発支援を導入しています。2005年度中には全従業員を対象とした満足度調査の実施も予定しており、私たちは会社と従業員が良好な関係となるよう取り組んでいます。



乗船研修(MOL EXPRESS)

**写真3**



グループ内ビジネススクールのひとつである、経営スクール。次世代の経営者育成を目指す

**写真4**



商船三井グループ・レガッタ大会の風景

**写真5**

|   |   |   |                          |  |
|---|---|---|--------------------------|--|
| <b>中期計画</b><br>(2004~2006年度)<br><br><b>フェアで<br/>働きがいのある<br/>商船三井を<br/>目指す</b> | <b>2004年度目標</b><br>従業員から、より高いモチベーションとチャレンジ精神を引き出すことのできる制度への移行 | <b>実績</b><br>グループリーダー以上に従業員の職責と成果がフェアに処遇(昇給・臨時手当)に反映されるメリハリの利いた新人事制度の導入 | <b>評価</b><br>○<br>(導入済み) | <b>2005年度目標</b><br>・新人事給与制度のマネージャー以下総合職への拡大導入<br>・従業員意識調査の実施 |
|---|---|---|--------------------------|--|

状態で、労働環境が整備された中で勤務することが基本です。そのような職場環境の維持・向上のため、以下のような制度を設けています。

- 定期健康診断の実施(年1回)
- 医務室によるデイリー医療サービスの提供
- メンタルヘルス相談の実施
- 健康保険組合による35歳以上の従業員・配偶者対象の人間ドック制度
- 海外勤務者の渡航前・帰国時の健康診断の実施や勤務先における定期健康診断の義務付けなど
- 人事部相談室の設置  
海陸従業員やグループ会社従業員、そして家族が仕事やプライベートな事項に関して気軽に相談できるよう人事部相談室を設置、同室はセクシャル・ハラスメントやパワー・ハラスメントの相談窓口としても機能しています。
- カジュアルデー  
毎週金曜日はカジュアルデー、6月から9月末まではカジュアル・エブリデーとし

て業務に支障ない限りカジュアルな服装での執務を推奨しています。

- 女性や家族生活をサポートする諸制度  
女性の社会進出が活発になるとともに、個人の価値観やライフ・スタイルも多様化しています。当社では、このような社会環境の変化を先取りし、様々な制度を設けています **写真6**。
- つわり・出産休暇、育児休暇  
妊娠中は5日間のつわり休暇、1日1時間の時差出勤・退勤制度を導入、また産前・産後8週間の休暇取得が可能です。給与は産前・産後の6週間については、全額支給されます。また託児所などの受け入れ開始時期も考慮し、満1歳の誕生日の次の4月30日まで、または満1歳6か月に達する日のいずれか遅いほうまで延長できる育児休職制度(無給)があります。これらの制度は1992年以降約40名が利用し、ここ数年はほぼ100%の取得状況(出産・育児を事由とする退職者なし)で、定着してきました。今後、次世代育成プラン策定と

あわせ、いっそうの対応を検討中です。

- リフレッシュ休暇  
勤続15周年(5日間および奨励金)、および勤続25周年(10日間および奨励金)でリフレッシュ休暇が取得できます。いずれも商船三井客船のクルーズを選択可能で、多くの従業員がクルーズでリフレッシュしています。

**商船三井における女性の活躍状況**


|           |                           |
|-----------|---------------------------|
| 職 種       | 総合職: 37名、一般職: 156名        |
| 女性最高位     | グループリーダー<br>(部長・支店長に次ぐ職位) |
| 総合職乗り入れ制度 | 一定の要件を満たし、試験に合格すれば乗り入れが可能 |

- 海外勤務者、現地雇用者への対応  
2005年3月31日現在、169名の当社従業員が海外勤務中です。海外勤務者ならびに同行家族に対しては、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 **写真7**。また、当社海外現地法人では、各地での雇用創出、地域経済の発展などに努め、全世界で約3,000名のナショナル・スタッフを雇用しています **写真8**。

**労働組合との関係**

陸上従業員は「商船三井労働組合」、海上従業員は「全日本海員組合」に加入、いずれも労使間で、良好な信頼関係を築いています。

**気楽に相談できる窓口**



相談室は、大阪商船時代から続く社員・家族の支援窓口。「相談者の事情と気持ちに沿って」を基本としています。誰かに聞いてほしい、解決策はないだろうか、と思う時、気楽に連絡してもらえる窓口です。メンタルヘルス面では、社内に話にくい場合も想定し、第三者に話せるシステムも併設。海外赴任や帰国時の子弟教育問題、特に帰国時の手続きは、当室が当事者に代わって必要書類を入手するなどの支援も行います。グローバル・コンパクトの精神尊重を表明したことにより、人権関連の課題も多いのですが、社内的には男女を問わず仕事と家庭をバランスよく両立させられる就労環境の整備推進が要請されます。女性の考え方を従来以上に積極的に取り入れながら、管理職登用・育児関連制度改善などへの努力も必要と考えています。

人事部 部長代理  
兼 相談室長  
**福島 慶一**



福利厚生施設のひとつ、箱根にある仙石クラブ **写真6**



海外勤務者の休日のひとつ **写真7**



MOL (U.A.E) 事務所スタッフ一同 **写真8**

# 従業員への配慮 —海上従業員への配慮—

## ■海上従業員への配慮

### ●採用にあたっての基本方針

船舶の安全運航の維持ならびに運航管理業務の中核を担うのが、海上従業員です。海上従業員は、海技免許を取得していることが前提です。当社は海上従業員を例年15-20名程度、うち航海士と機関士をほぼ同数ずつ採用しています。2004年度には女性航海士を1名採用しました。今後も積極的に女性航海士を採用していきたいと考えています。

海上従業員の業務範囲と活躍舞台が年々拡大しています。乗船勤務や入社後に実施される様々な研修などを通じ、より実践的な専門性の習得が可能です。そこで、採用にあたっては、「元気とやる気」、「臨機応変な対応ができるか」といった面から評価しています。

### ●当社の海上従業員の役割

当社海上従業員は、陸上において船舶や船員の管理業務をはじめ、安全対策、営業支援業務などに従事する割合が高くなってきています。入社後10年間程度は海上勤務を集中的に経験し、船長・機関

長にふさわしい技術と知識の習得を図ります。

その後、培ったノウハウを活かして陸上業務に一定期間就く一方、当人のキャリア・パスとして、様々な種類の船で海上勤務を引き続き経験していきます。このように海上従業員は、運航要員というより当グループ全体をリードしていく海技者としての役割が求められています。

当社海上従業員が乗船する船舶は約30隻程度であり、その他の船舶にはグループ日本人船員、フィリピン、インドネシア、インド、ヨーロッパなどの船員が乗船しています。いずれの船舶も当社独自の安全管理制度や環境教育など高水準の品質管理が図られています。運航規模が今後いっそう拡大していく中、より多くの優秀な乗組員の確保、そしてその指導・管理業務などを行う当社海上従業員の役割は、ますます重要になってきます。そのため、海上従業員採用数の増加、高いノウハウを持つOB海上従業員の活用による海技技術の伝承、優秀な外国人船員の囑託採用など、将来を見据えて着々と準備を整えています。

### ●乗組員の教育・訓練

当社運航船の外国人船員は今や95%を占めており **グラフ1**、日本、フィリピン、インド、モンテネグロ、クロアチア、インドネシア、ロシアの世界7カ所に船員研修所を開設し、優れた外国人船員の安定的な確保や技術向上に努めています。特に約15,000名の外国人船員のうち10,600名を占めるフィリピン人船員は、2009年度末には約15,700名と大幅な増加を予定しています。運航規模の拡大にともない乗組員も増加する傾向にあり、そのため教育訓練は今後さらに強化していく必要があります。そこで当社は、フィリピン・マニラ郊外にある船員学校\*1を拡充中です **写真1・2**。ここは日本の海運会社が始めて設立に参加した船員養成教育機関であり、MOLTレーニングセンターネットワークの中心的な存在として機能しています。フィリピン各地の研修生や本校の実習生に対して、基本的な乗船実習はもちろんのこと、事故を未然に防止するKYT（危険予知トレーニング）なども実施しています。このような同国の雇用拡大の貢献に対して、2002年、当社はフィリピン政府から第一回国際雇用者賞を受賞しました **写真3**。

## 当社におけるアスベスト（石綿）被害ならびに対応状況

わが国で被害拡大が懸念されているアスベスト（石綿）ですが、1990年初頭までに建造された船舶ではアスベスト（石綿）が通常使用されていたことから、当社人事部では元・海上従業員全員に対し、健康被害調査とともに当社対応（労災申請手続きや検査費用負担など）を記した書状を郵送して周知を図るとともに、引き続き情報収集や状況調査および必要な対応を行っていく予定です。なお、当社ではアスベスト（石綿）の輸送引き受けを取り止めています。

### ●海上勤務者への配慮

海上勤務の場合、通常8ヵ月連続勤務ののち、4ヵ月の休暇取得という変則的な

### (※1) 商船三井フィリピン船員学校について

開校日：1993年4月12日

所在地：フィリピン・マニラ郊外キャピテ州ダスマリナス市

校長：Restitute Villaruz

パートナー会社：マグサイサイ・マリタイム・コーポレーション  
フェアモント・シッピング

定員：士官候補生 440名（年間）

特徴：フィリピン各地の商船学校卒業生から選抜した研修生に対し、士官候補生として3ヵ月間の全寮制教育を通して乗船前の新人導入訓練を実施。卒業生は、実習生として当社およびパートナーの運航船に乗船し、1年の乗船実習履歴を積んだ後、海技試験を経てそれぞれ航海士、機関士に任用されます。



船員学校の風景。  
ここで海上乗組員が育成される

写真1



船員学校の授業風景

写真2

勤務体制となります。そのため、海上勤務者および留守家族に対しては特別な配慮が講じられています。

(1) 労働安全衛生・健康管理

船内では、「船内安全衛生委員会」などを設置し、船内作業計画の立案や船内設備や作業環境に対する安全点検の実施、さらに船内作業上の安全衛生管理や教育などを通じて、労働環境や安全衛生の向上に努めています。また、「船舶衛生管理者資格」を持った乗組員が他の乗組員の健康診断やメンタルヘルスの相談にあたっています。

一方、リフレッシュのためにジムや図書館、ビデオライブラリーなどが常設され、海上勤務を快適に過ごせるような環境を整えています。

(2) 留守家族への配慮

当社では、留守家族ならびに海上従業員の相談窓口を設置（人事部内に設置）するとともに各地で家族会を開催（海上従業員の親睦団体である「海翔会」主催）して、会社の現状説明や質疑応答、相談、懇親会も実施しています。

● 船舶の乗組員体制について

わが国の船員数は、1974年の28万人弱をピークとして減少が続き、2003年10月には9万人弱となっています。そのうち

(※2) 出典：国土交通省「船舶船員統計調査」

外航船員数は、1974年の56,833人から、2003年の3,336人にまで減少し、高齢化も進んでいます※2。

「海運自由の原則」の下、厳しい国際競争にさらされているのが、外航海運業です。1985年のプラザ合意から急速に進んだドル安円高は、運賃収入がドル建てであるわが国外航海運業を直撃し、長引く海運不況をもたらしました。その間、発展途上の外国人船員と比較して高コストであった日本人船員を削減せざるを得ませんでした。

多くの先進諸国では、外航海運の持つ事業の特殊性や公共性などから、一定の自国籍船の確保や船員養成、緊急事態時の船舶徴用などの義務を自国の外航海運会社に課す一方、国家安全保障や貿易物資の輸送手段確保、自国海運業振興などの政策を達成するため、税の優遇措置、コスト差を補助するなどの策を実施しています。

こうした不況下、わが国の外航海運会社は徹底した合理化などの経営努力を行ってきました。近年、世界の海上荷動き量が飛躍的に増大しているため好業績を維持していますが、わが国外航海運の施策のあり方については、これら諸外国の事例も踏

まえた議論が必要と考えられます。

● 乗組員の仕事 図1

(甲板部) 船の操船、貨物の安全輸送や荷役業務、また船体整備等を担当。常時航行している船舶では、安全運航のために3名の航海士とAble Seamanと呼ばれる部員3名がペアを組み、4時間ごと6シフトの24時間体制で操船、見張りにあたります。

(機関部) 機関など船のハード(設備)面の保守管理や稼働を担当。航海の大半が、孤立無援の洋上にある本船にとって、機関や機器が正常かつ、良好な状態で稼働することは極めて重要です。機関部の一日は早朝の作業計画打ち合わせにはじまり、9時から17時勤務が原則ですが、機関室が「Mゼロ(無人)運転」となる夜間については、万一の機関トラブルに備えて輪番制で当番機関士が決められています。

(事務部) 乗組員の食事支度や食材管理、船内清掃をはじめとする衛生管理などを担当。朝昼夕の食事準備などで早朝から夜まで勤務時間が及びますが、空いている時間帯に休憩や食事などを取ります。



三等航海士  
菅井 夏代

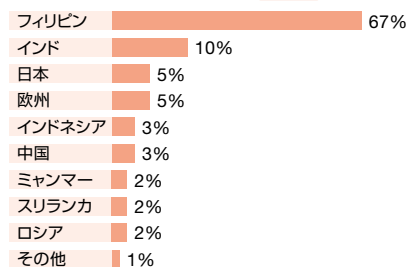
仕事に面白みを見出す

やりがいのある仕事が見たい! 世界中の人とかかわる仕事が見たい! 私は、高校生の頃から航海士を志望する理由としてこれらをあげていました。実際に乗船をして初めは船内生活のリズムに慣れませんでした。徐々に自分のペースをつかむことができるようになりました。仕事の面では先輩方、クルーが丁寧に指導して下さいましたし、なるべく現場での作業に加わるように努めていました。今後はこれをベースとして仕事に取り組み、また仕事に面白味を見出せる余裕ができるよう、さらには女性らしく自分らしく物事を多くの視点から見ることをできるよう頑張っていきたいと考えています。



フィリピン政府から第一回国際雇用人賞受賞 写真3  
アロヨ大統領と鈴木社長(現会長)

当社乗組員の国籍別の割合 グラフ1



欧 州：主としてクロアチア、モンテネグロ  
その他：パングラディシュ、韓国、シンガポール

当社の平均的な23名配乗体制 図1



( )内は人数

# 社会貢献活動への取り組み

商船三井グループは、世界中の人々の暮らしや産業を支える様々な物資の輸送事業を通じて社会に貢献しています。今後は、社会貢献活動に対しても基本方針に基づき、より積極的な取り組みを行ってまいります。

## ■ 基本方針

商船三井グループは、私たちの事業領域に根ざした社会貢献活動として、以下の分野を中心として取り組んでいます。

- 援助物資輸送
- 国際協力・海事教育
- 海洋・地球環境の保全
- その他（義援金活動など）

## ■ 援助物資輸送および義援金活動

### ● スマトラ島沖大地震およびインド洋津波被害国への支援（無償輸送および義援金）

2004年12月26日に発生した本災害の直後から、当グループは様々な形で被災地への支援活動を行ってきました。世界を結ぶ当社コンテナサービス網や自動車船サービス網を活用し、世界中のNPOや企業、個人の方々から寄せられた援助物資を当社がお預かりして、コロンボ、ペラワン、チェンナイまで無償援助物資輸送を行いました。

- コンテナ船による輸送実績  
187TEU（20フィートコンテナ換算187本）
- 自動車船による輸送実績  
建機など特殊車両 12台
- 義援金（グループ社員、グループ会社寄付を含む）  
総額約2,042万円

なお、義援金は1,000万円を日本赤十字社へ、その他は当社海外現地法人各

社よりスリランカ、インド、インドネシア、タイの援助機関へ寄附しました。

### ● 新潟県中越地震募金の協力

2004年10月23日に発生した新潟県中越地震で大きな被害を受けた新潟県に対し、従業員有志で募金活動を行い、会社からの義援金のマッチングを含め総額約74万円を日本赤十字社へ寄附しました。

### ● その他

- 「アジア・アフリカと共に歩む会」が行っている南アフリカ共和国への移動図書館用バス輸送に協力
- 赤十字、ユニセフへの募金活動の協力

## ■ 海洋・地球環境の保全活動

### ● 海洋観測協力

地球の表面積の7割を占める海洋が地球環境に及ぼす影響について、いまだ

に解明できていないことが多くあります。これに対して当社は、次のような海洋観測調査に協力しています。

- XBT（投下式水深水温計）による表層水温観測調査

この調査により、海洋と大気との間の相互作用や気候変動に対する海洋の役割、海洋大循環の実態が解明できます。当社では、VLCC「KATORI」がインド洋上で観測を行っています。

### ● エアロゾル<sup>※1</sup>観測調査 写真1

当社では、石炭専用船「矢作丸」、鉱石運搬船「神山丸」の船上に、太陽を自動追尾して自動的にエアロゾルの濃度データを採取することができる装置を設置し、各研究機関からの要請に応え、観測調査を行っています。

### ● 環境保全活動

#### ● 海岸美化活動

2000年から継続実施している本活動は、2005年で6回目となります。2005年5月には、お台場海浜公園と鎌倉由比ガ浜の2カ所で海岸清掃を行い 写真2、グループ会社を含め100名が参加しました。

<sup>(※1)</sup> エアロゾル

エアロゾルとは、細かい砂や塵、火山の噴煙、工場排煙、自動車の排ガスなど大気中に浮遊する微小粒子を指す。太陽光を反射し、温暖化を抑制する働きが認められるとともに雲の生成を促すことから、気候変動との関係やオゾン層破壊との関連性が指摘されている。しかし、実際にどのような役割を果たしているか不明な点が多く、地球規模のエアロゾル濃度の把握が必要とされている。



エアロゾル濃度の計測

写真1



海岸美化活動（鎌倉）

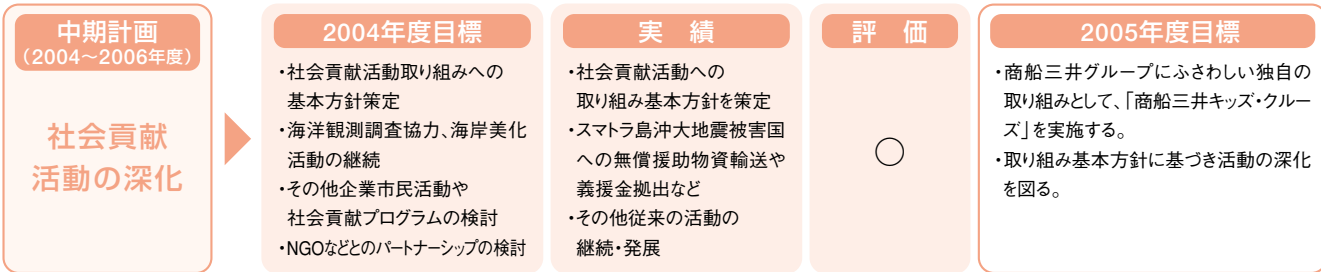
写真2



流出油災害ボランティアリーダー養成講習会の風景

写真3





- 流出油災害ボランティアリーダー養成講習会への参加  
独立行政法人 海上災害防止センターの協力を得て、海守と日本財団の共催により2004年度から開催された本講習会に、参加を希望する当社従業員のバックアップをしています。流出油事故対応の基本知識を有するボランティアリーダー養成を目的とした本講習会の参加を通じて **写真3**、油流出をはじめとする事故を起こしてはならないという思いを新たにするとともに、万一の事故発生時の対応について学習しました。陸上社員を中心として、これまでに13名の社員が参加しています。

- キッズISOプログラム(小中学生を対象とした環境教育)への協賛
- タンザニアでの植林活動協力  
タンザニアで植林活動などを進めているNPO法人タンザニア・ポレポレクラブへ、これまでに苗木約500本相当の使用済み切手やテレカなどの寄附を行いました。

■ 海事教育

- 中高校生対象としたターミナル見学や職場訪問の受け入れ **写真4**
- 小中高生の職業教育を支援するジュニア・アチーブメントへの参加

- フィリピンなど海外各地での船員育成教育支援
- 東京海洋大学との共同研究ならびに講師の派遣
- 青山学院大学への講師派遣

■ 商船三井のグループ会社の社会貢献活動

- MOL (ASIA) 香港での献血活動  
同社は香港赤十字の協力を得て“Blood Donation Day”を企画しました。当日は、事務所内に設置した献血室に看護チームを派遣願い、従業員45名が献血を行いました **写真5**。
- 商船三井客船(株)  
● 「にっぽん丸ギャラリー」を若手アーティストの作品発表の場所として提供
- 各地で市民への船内見学会を開催
- 東京都の学校の先生方の船内見学
- クルーズ文化講演会への参加

- 横浜マリタイムミュージアムなど各地の博物館へ資料提供
- 国際コンテナターミナル(株)  
生徒や学生、海外貿易研修生など内外見学希望者に対するターミナル見学会の実施

- (株) MOL JAPAN  
ブラジルの慈善事業団体「子供の園」への支援物資(衣服等)の輸送に協力
- 商船三井ロジスティクス(株)  
● 日本聾話学校後援会に一定額を継続して寄贈
- 商船三井と共同で、三井住友海上ボランティア団体「スマイルハートクラブ」の「手編みセーターを旧ユーゴスラビアの子供たちに送るプロジェクト」に輸送協力

商船三井キッズ・クルーズの実施 **写真6**

海洋国家であるわが国の将来を担う小中学生に船や海洋への関心と理解を深めてもらうことを目的に、当社は「商船三井キッズ・クルーズ」を2006年3月25-26日に実施します(横浜発着、ノンストップ・クルーズ)。船と海に関する課題作文の中から選ばれた小学4年生から中学2年生までの児童・生徒と保護者150組、計300名を客船「にっぽん丸」の1泊クルーズに招待します。船内ではボランティア従業員と乗組員による海と船に関する様々なイベントを用意しています(応募要領など詳細は <http://www.mol.co.jp/kids-cruise/> をご覧ください)。



高校生を対象としたターミナル見学(東京・大井埠頭) **写真4**



献血に協力をMOL (ASIA) **写真5**



キッズ・クルーズ(ポスター) **写真6**

# コミュニケーション

商船三井グループは事業活動やCSRの取り組みをステークホルダーの皆様にお伝えするとともに、ご意見に幅広く耳を傾ける双方向のコミュニケーション活動を展開しています。

## ■基本方針

商船三井グループには、安全かつ確実な輸送サービスの提供を通じて社会や経済を支えていく使命があります。世界中の様々な顧客ニーズにお応えしていくことはもちろん、当社グループが事業を行うにあたり、かかわりのあるステークホルダーの皆様とコミュニケーションを図っていくことは私たちにとって大切なことと考えています。当社グループについて理解を深めていただくこと、そしてステークホルダーの皆様からのご意見に対して耳を傾けていくことが私たちのコミュニケーションに対する基本的な姿勢です。

## ■社内におけるコミュニケーション

### ●キャンドウ会、フレッシュ・キャンドウ会

社長が各部署ごとに従業員と懇談する会を定期的で開催しています(写真1)。プレーン・ストーミングの一環として、思考や議論を活性化させて新しい視点から物事を考えていくことが本会の目的です。マネージャー以上を対象とした「キャンドウ会」、アシスタント・マネージャー以下を対象とした「フレッシュ・キャンドウ会」をそれぞれ開催しています。その他、当社では執行役員連絡会、部長室会、また主要グループ会社社長を対象とした「グループ経営会議」など、定期的に階層別の連絡会や

会議を開催し、ビジョンや情報、意識の共有化を図っています。

### ●CSR掲示板、環境掲示板

社内LANの上に「CSR掲示板」「環境掲示板」を開設しています。トピックスや解説記事、当社の取り組みなどを掲載、主要グループ企業でも見ることができま。また、環境問題に関する最新トピックスを掲載したメール・マガジン「月刊環境」も発行し、グループ役職員の環境意識の向上を図っています。

### ●社内報(和・英文)

トップ・メッセージや事業トピックスなどの記事から、職場紹介や世界各地便りなどまで幅広く掲載した社内報「うなばら」をはじめ、以下のような媒体を通じて、内外グループ役職員によるビジョンや情報の共有化、コミュニケーションを図っています。

- 「うなばら」(毎月発行、全従業員対象・グループ会社にも配布)
- 「海翔会報」(毎月発行、海上従業員対象のコミュニケーション誌)
- 「Open Sea」(年4回発行、海外グループ従業員対象の英文版ウェブサイト)
- 「Open Sea(抜粋版)」(年4回発行、当社運航船の外国人乗組員向け英文誌)

### ●業績がわかる会

四半期決算ごとの決算・業績予想の対外発表に合わせ、中堅・若手社員を主対象とした業績説明会を開催しています。本説明会には社長が出席し、業績や今後の経営方針などに関する活発な質疑に対し社長自らが対応します。

## ■社会に向けたコミュニケーション

### ●ホームページでの情報提供

(和・英版: <http://www.mol.co.jp>)

当社ホームページでは、「企業情報」や「営業案内」に加え、「CSR・社会貢献」「環境保全・安全運航」「決算・投資家情報」などの項目を設け、ステークホルダーに向け情報発信をしています。また、当社グループ主要各社へのリンクも掲載しており、当社グループの事業活動について広くご案内しています。

### ●「環境・社会報告書」(写真2)

当社が2000年にわが国海運業界で初めて環境報告書(和・英版)を発行して以来、今回で6冊目となります(2003年より「環境・社会報告書」に改称)。安全運航や環境対策をはじめ当社グループのCSR取り組みにつき、紹介しています。

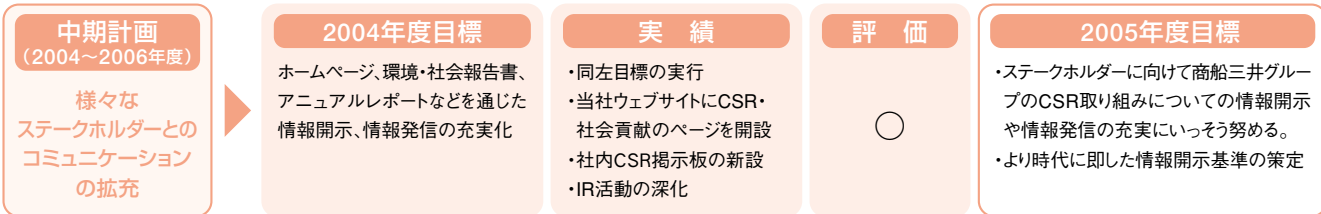


芦田社長を囲んでのフレッシュ・キャンドウ会。「キャンドウ」とは「為せば成る」の英訳「Can do spirit」をもじったもの

写真1



これまでに発行した環境報告書(2000年~2004年) 写真2



●「えちか」 写真3

2004年4月、当社は事業の舞台である船、海、港を中心に、芸術・文化的な内容も織り込んだ季刊誌「えちか」を創刊し、お客様など関係先に配布しています。ちなみにタイトルは、17世紀の思想家、スピノザが世界を「互いに影響し合う無限の連鎖」ととらえて著した「Ethica」に由来しています。

●「商船三井一会社の歩き方」

ダイヤモンド社編 写真4

“外国を歩く旅行者のような感覚で企業の中を見て歩こう”という発想で、当社取材協力により編集作成された本書は、当社の事業案内はもとより、企業風土や文化、思想、社員の生の声などが一冊にまとめられています。当社グループ企業に興味ある方々や就職希望の学生などに広く読まれています。

■ 社会からの評価

● DJSI (Dow Jones Sustainability Indexes) と FTSE4 Good Global Index への

継続採用 (2004年9月)

DJSIにおいて、環境対策、社会性、IR活動などが高く評価され、長期にわたり持続的な成長を期待される企業として、ダウジョーンズ社のDJSIに2004年度も継続

採用されました。また、英国ファイナンシャルタイムズとロンドン証券取引所の合併会社であるFTSE社の代表的指標のひとつ、社会的責任投資指数「FTSE4 Good Global Index」にも継続採用されました。

● 環境経営格付け“グリーントップランナー”に選定 (2005年2月)

NPO法人環境経営学会の関連機関である「環境経営格付機構」が、「経営、環境、社会」の三分野における取り組み状況を評価する環境経営格付けに応募、優れた取り組みをしている企業として3年連続で、環境経営先進企業「グリーントップランナー」に選定されました。69の調査項目で不可となる項目はありませんでしたが、「良」「可」の項目については、さらに改善を図ります (図1)。

● 「世界企業ベスト500」で147位に

ランキング「Newsweek誌」(2005年6月)  
「Newsweek誌(日本版)」が、英国FTSE先進国指標を構成する売り上げ上位企業を対象に財務とCSR両面から

評価した「世界企業ベスト500」において、当社は147位の評価を得て2004年度の195位よりランキングがアップしました。

● 「IR優良企業賞」を受賞 (2004年11月)

日本インベスター・リレーションズ協議会(JIRA)により、2004年度「IR優良企業賞」に選定されました。JIRAは、IR活動の普及と質の向上を目指して1993年に設立された非営利団体で、当社は2001年度に次ぐ2回目の受賞となりました。

● 「日経アニュアルレポート・アワード」最優秀賞を受賞 (2004年12月)

当社は早くから経営の透明性や情報開示に努めてきましたが、わが国企業が発行するアニュアルレポートの中で優れたものを表彰する本制度において、“A Big Step Toward Sustainable Growth”と題する当社アニュアルレポートは最優秀賞を受賞しました (写真5)。

その他以下のような評価もいただきました

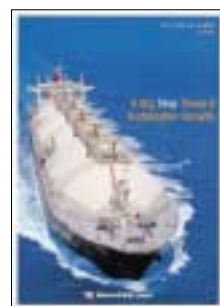
- 厚生年金基金コーポレートガバナンスファンドへの組み入れ (2004年8月)
- ノルウェーStorebrand SRI Evaluation 2004による「Best in Class」選定 (2004年8月)
- 「日経ビジネス」わが国企業CSRランキングで57位の評価 (2004年8月)



季刊誌「えちか」と、当社取材協力による「会社の歩き方」



当社の環境経営格付けツリー



当社の情報開示ツールとして高い評価を得た「アニュアルレポート2004」

# 経済性報告

商船三井グループは、世界経済の持続的な発展に向け、世界の海運をリードする強くしなやかな企業グループを目指しています。

## ■ グループ中期経営計画 「MOL STEP Review」— ステップアップした新目標を設定

商船三井グループは、2004年度から2007年度までの3か年中期経営計画であるMOL STEP (Mitsui O.S.K. Lines' Strategy towards Excellent and Powerful Group) を策定し、「『成長』—特色ある世界最大の総合海運企業へ」をメインテーマとして取り組んできました。

MOL STEPの初年度である2005年3月期決算においては、好調な中国や欧米の海運マーケット、大型新造船の投入、外航関連以外の事業の順調な推移などにより、当社連結業績は売上高1兆1,733億円、経常利益1,749億円、当期純利益982億

円となり、2年連続して過去最高利益を大幅に更新するとともに、財務数値目標を大きく上回る結果を達成することができました。2005年度の連結業績は、2004年度をさらに上回る売上高1兆2,100億円、経常利益1,800億円、当期純利益1,130億円を目標に掲げています。今後は資源・エネルギー輸送へ積極投資を続けるとともにインド市場にも商権を拡大します。

2005年5月、「MOL STEP」初年度(2004年度)の実績を踏まえ、当社グループの船隊整備状況や最新の海運マーケット動向を加味した「MOL STEP Review」を策定しました。これは、より高い成長ステージに向かうことを目的として、2005年度・2006年度の計画値と2009年度の目標値

を見直し、新たな目標を設定したものです。

「MOL STEP Review」では、より高い利益と財務目標を掲げ、次の3年間(2007年から2009年度)の成長のための船隊整備とあわせ、その実現に取り組んでいきます。

当社グループでは、こうした財務数値目標と同時に安全運航と海洋・地球環境の保全を事業活動の最重要課題のひとつと捉えています。安全運航では安全管理の徹底・設備投資の強化とともに日本人・外国人の教育訓練を充実させます。環境保全では、グループ環境目標制度の深化や、グループ会社における環境教育の実施など継続的な環境負荷低減に取り組んでいきます。

## ■ 具体的な戦略

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  
メインテーマ ≫ 「成長」—特色ある世界最大の総合海運企業へ

### 成長戦略

拡大する世界の海運マーケットに向けて

#### ■ 海運事業への積極投資

—成長分野への重点資源配分による特色ある事業ポートフォリオを目指して—

#### 1. 資源・エネルギー輸送分野

さらなる拡大により世界一のポジションを揺るぎないものにする

#### 2. 製品輸送事業分野

(コンテナ・自動車・ロジスティクス)  
多様化する顧客ニーズに応え、市場拡大にあわせ成長する

#### ■ 世界の伸長著しいマーケットにおける商権の拡大

#### 1. 中国マーケット

資源エネルギー、自動車、製品輸出等拡大するあらゆる海運ビジネスチャンスへの参画

#### 2. 欧米マーケット

高品質サービスの提供と営業力強化を通じた顧客ベースの拡大

#### 3. エマージングマーケット

インド、ロシア等今後の発展が期待される市場における商権確保

### 安全運航・環境対策

#### 競争力強化戦略

成長を可能とするために

#### 1. 顧客指向の営業力強化

#### 2. コスト競争力強化

(3年間累計コスト削減目標200億円)

#### 3. 高品質サービス提供

#### 企業体力増強戦略

あらたな成長ステージでのジャンプに備えて

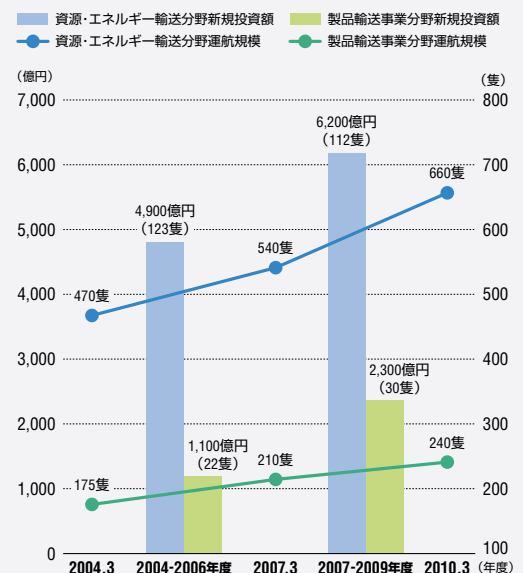
#### 1. 財務体質強化

#### 2. グループ経営進展

#### 3. 人的資本の充実

## ■ 船隊整備計画

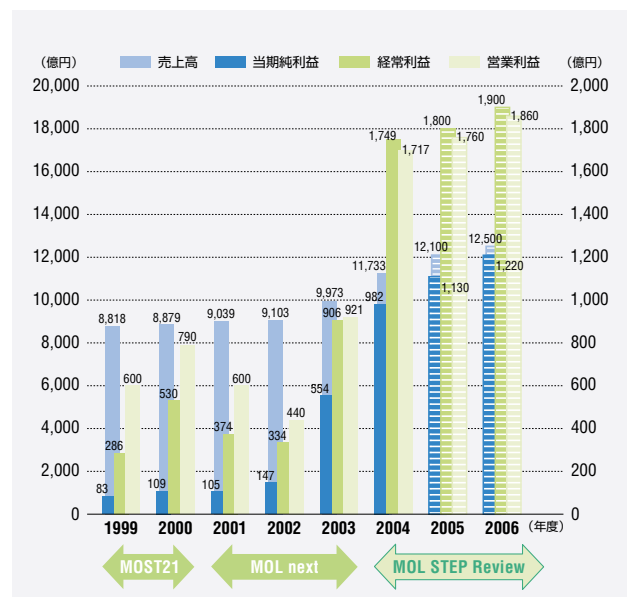
当社は、今後も大きな伸びが予想される世界の海上荷動きに対応するため、海運事業への積極投資を行っていきます。



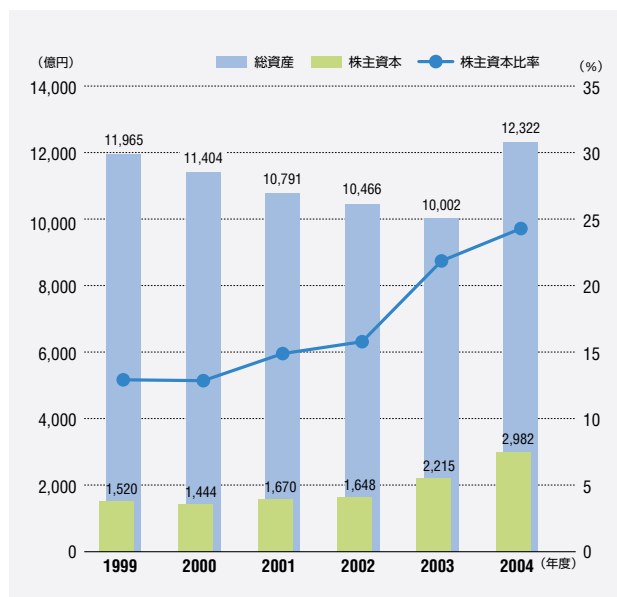
## 利益配分に関する基本方針

当社は、積極的な事業投資による企画価値向上および配当を通じた株主への直接的な利益還元を経営上の重要政策と認識しています。現在さらなる「成長」を目指す中期経営計画に基づき、船舶を中心に積極的な投資を行う一方、財務体質の強化も緊急の課題として取り組んでいます。以上を総合的に勘案し、当面の間は連結配当性向20%を目安といたしますが、中期的経営課題として配当性向の向上にも取り組んでいきます。

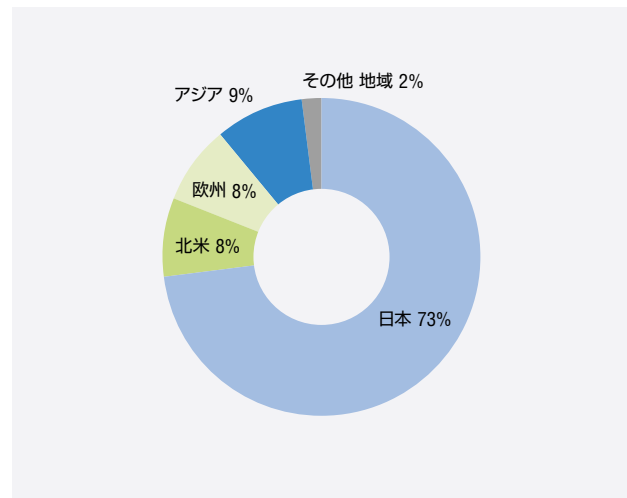
### 商船三井グループ中期経営計画の推移



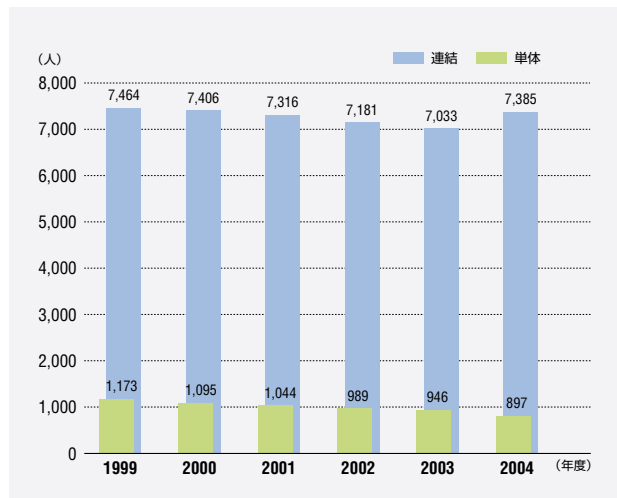
### 総資産・株主資本



### 地域別従業員構成 (連結)



### 国内における従業員数



# 第三者からのご意見



国連広報センター所長  
野村 彰男氏

私としてはまず、株式会社商船三井が2005年3月、日本の海運会社としてははじめて「国連グローバル・コンパクト(GC)」の活動に参加されたことに敬意と感謝を表したいと思います。環境・人権・労働基準・腐敗防止に関する10の原則をめぐる民間企業と国連がパートナーシップを組み、手を携えて社会の前進を図り、国際社会の矛盾の解消に努めようという、コフィー・アナン事務総長の提唱によるGC活動がスタートしてから5年。世界の参加団体は約2200にまで伸びました。日本企業も29番目に参加した商船三井に続いて、さらに7つの企業が加わり、2005年7月の時点で36を数えるまでに成長いたしました。

海洋観測調査やタンザニアでの植林活動のためのNPO支援、インド洋の津波被害国への無償援助物資輸送や義援金拠出といった実績を持つ商船三井が、今後の日本におけるGC活動でもイニシアチブを発揮してもらえるものと期待しています。

グローバル化が加速する中で、海運事業は、石油や石炭、鉄鋼から食品や衣料、自動車にいたるまでの物流を支える地球の大動脈をなしています。それだけに、海運事業の安定した展開なしに海洋国家日本に暮らす私たちの生活は成り立ちません。他方で海運会社は、海洋環境や大気の保全という大きな責任を負います。さらに、大陸間を行き交い、資源輸出国と輸入国、工業国と農業国、途上国と先進国とを結ぶ事業であることから、国や文化の多様性、社会の多様さや暮らしの格差といったものの接点に立っているという点で、異文化の共生を身をもって担っているともいえます。

その意味で、商船三井が2005年度にCSRに関する目標として掲げている項目の中で、私は人権や社員への配慮をめぐる従業員の「意識調査」を実施することと、グループ社員向けにCSRハンドブックを作ることに注目したいと思います。CSRを実効あるものとするためには、必要な組織や制度の整備が大事なというのはいいまでもありませんが、究極的には、社員一人ひとりの意識改革が本物になるかどうか、成否の鍵を握っているのではないのでしょうか。とりわけ人権擁護や差別の解消といったテーマはそうだと思います。グローバルに活動し、多国籍の従業員によって成り立っている事業であるだけに、意識調査によって課題を見つけ、グループ全体の意識改革へと結びつける努力が求められます。

商船三井の各種報告書を拝見すると、ダウジョーンズ社の選定による環境対策や社会性などの指標で優れた企業リストDJSIに名前を連ね、フィナンシャル・タイムズとロンドン証券取引所の合併会社FTSEのリストにも選定されるなど、すでに企業の社会的責任(CSR)の分野で、国際的にも国内的にも、高い評価を得ています。企業活動や企業の活力が社会にもたらす影響力は極めて大きいものです。商船三井の活力とCSRへの取り組みが、まだまだ多くの課題を抱える日本社会の前進と、国連が掲げる目標の実現に向け相乗効果をもたらすことを願っています。

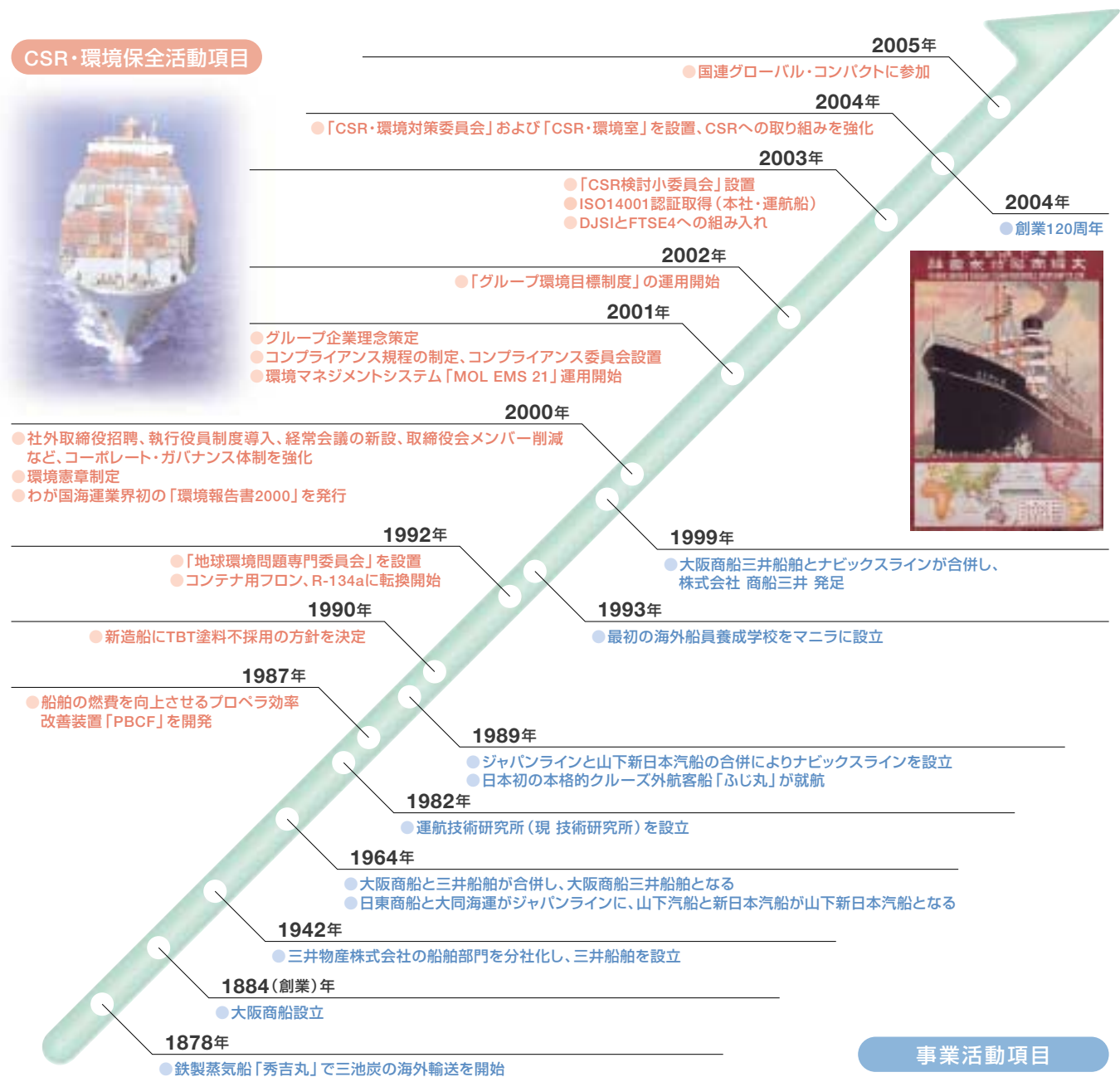
## ご意見をいただいて



取締役専務執行役員  
(CSR・環境対策委員会副委員長)  
原田 英博

野村様、貴重なご意見ありがとうございます。近年、世界情勢は不穏さを増しておりますが、経済面ではますますグローバル化が進み相互依存が大きくなっています。商船三井グループは、わが国ライフラインの一端を担っておりますが、三国間輸送や海外での事業の比重が年々高まり、まさに多様な異文化と共生している企業グループであるといえます。私どものCSR取り組みでは組織や制度面の充実を図ってきましたが、実効ある取り組みとすべく、野村様よりご指摘ありましたように、社員一人ひとりの意識を変革できるような方策を講じていきたいと考えています。国連グローバル・コンパクト10原則には、世界に通じる価値基準や行動基準のエッセンスが集約されています。当グループの掲げるCSR目標の多くは10原則の具現化でもあり、その追求により社会の前進と世界の持続的発展に貢献していきたいと考えます。

## 》商船三井の足跡（CSR・環境保全活動の取り組み）



CSR・環境室一同

### あとがき

「商船三井 環境・社会報告書2005」をお読みいただきまして、ありがとうございました。私どもの中核事業である外航海運業は世界中の人々の暮らしに密接にかかわっていますが、一般の方々には馴染みがなく、わかりにくい産業であると思います。本報告書では商船三井グループの安全運航と環境保全はじめてするCSRの取り組みに加え、本産業の持つ特性についてもわかりやすく紹介することに努めました。取り組みや記載の足りない点多々あるかと思いますが、今後の私どものCSR活動や本報告書の内容改善につなげていきたいと思いますので、忌憚ないご意見・ご感想など同封のアンケート用紙などでお寄せいただければ幸いです。

〔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：03-3587-7722

E-mail：plemo@mail.mol.co.jp

URL：http://www.mol.co.jp



**Mitsui O.S.K. Lines**

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



この報告書は、「水なし印刷」を採用し、植物油100%大豆油インキを使用しています。商船三井は、この環境・社会報告書に「FSC認証紙」を採用しました。FSC認証紙とは「植林～保育～伐採」のサイクルを適正に管理し、周りの生態系等にも配慮した森林の木材を原料とした用紙です。今後FSC認証紙と再生紙をバランスよく使用し、よりいっそう環境保護に貢献したいと考えています。

Printed in Japan





# 株式会社 商船三井

## 「環境・社会報告書2005」 読者アンケート

最後までご覧いただき、誠にありがとうございます。

商船三井グループでは、本報告書を皆様との重要なコミュニケーションツールとして、今後いっそうの充実を図っていきたく考えています。

皆様の忌憚ないご意見やご感想をお待ちしております。

### Q1 「環境・社会報告書2005」はいかがでしたか？

- ・わかりやすさ  よくわかる  普通  わかりにくい  
・記載内容  充実している  普通  物足りない

### Q2 特に印象に残った項目はありますか？

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> グループ企業理念/会社概要/海外主要拠点  | <input type="checkbox"/> 編集方針/対象範囲/国内連結子会社一覧/目次 | <input type="checkbox"/> 社長メッセージ                   |
| <input type="checkbox"/> 世界の人々の暮らしを支える商船三井     | <input type="checkbox"/> 商船三井グループにとってのCSR       | <input type="checkbox"/> CSRへの取り組み                 |
| <input type="checkbox"/> コーポレート・ガバナンスとコンプライアンス | <input type="checkbox"/> 安全運航への取り組み             | <input type="checkbox"/> 商船三井グループの環境憲章/環境活動に対する考え方 |
| <input type="checkbox"/> 商船三井グループの環境とのかかわり     | <input type="checkbox"/> 環境マネジメントシステム           | <input type="checkbox"/> 環境会計                      |
| <input type="checkbox"/> 海洋環境保全への取り組み          | <input type="checkbox"/> 環境技術への取り組み             | <input type="checkbox"/> 大気保全への取り組み                |
| <input type="checkbox"/> オフィスでの取り組み            | <input type="checkbox"/> グループ会社での取り組み           | <input type="checkbox"/> 社会活動に対する考え方               |
| <input type="checkbox"/> 従業員への配慮               | <input type="checkbox"/> 社会貢献活動への取り組み           | <input type="checkbox"/> コミュニケーション                 |
| <input type="checkbox"/> 経済性報告                 | <input type="checkbox"/> 第三者からのご意見              | <input type="checkbox"/> あゆみ                       |

### Q3 その他、ご意見・ご感想をお聞かせください。

### Q4 この報告書をどのような立場でお読みになりましたか？

- お取引先  株主・投資家  政府・行政関係者  環境NGO/NPO  金融機関  学生  報道関係  
 企業の環境・CSR担当者  その他( )

### Q5 この報告書を何でお知りになりましたか？

- 新聞  雑誌  当社のホームページから  
 当社の従業員から  環境セミナー  その他( )

ご協力ありがとうございました。差し支えなければ、下記にもご記入ください。

|               |        |      |
|---------------|--------|------|
| お名前           | 性別     | 年齢   |
| ご住所           | Tel:   | Fax: |
| ご職業(勤務先・部署など) | E-Mail | @    |

本アンケートのご回答は、今後の当社 CSR 取り組みの参考とさせていただきます。  
本アンケートで頂いた個人情報は、当社個人情報保護方針に基づき適正に管理いたします。

**FAX 03-3587-7722**

株式会社 商船三井 経営企画部 CSR・環境室

〒105-8688 東京都港区虎ノ門2丁目1番1号

●TEL: 03-3587-7063 ●FAX: 03-3587-7722 ●E-Mail: plemo@mail.mol.co.jp

# GRI ガイドライン & 国連グローバル・コンパクト対照表

本報告書では商船三井グループのCSRへの取り組みをわかりやすくお伝えすべく心がけました。本報告書で紹介すべき項目を客観的に選ぶため、「GRI (Global Reporting Initiative) サステナビリティ・リポーティング・ガイドライン」を参照しています。本 GRI ガイドラインならびに当社が今年3月に参画した国連グローバル・コンパクトと私たちの活動内容の記述については、以下の対照表で示しています。

| 対応するグローバル・コンパクト原則 | GRIガイドライン                 |  | 本報告書での掲載<br>該当ページ       |
|-------------------|---------------------------|--|-------------------------|
|                   | <b>1 ビジョンと戦略</b>          |  |                         |
|                   | 1.1                       | 持続可能な発展への寄与に関する組織のビジョンと戦略に関する声明  | 4                       |
|                   | 1.2                       | 報告書の主要要素を表す最高経営責任者(または同等の上級管理職)の声明   | 4-5,8-9                 |
|                   | <b>2 報告組織の概要</b>          |  |                         |
|                   | <b>組織概要</b>               |  |                         |
|                   | 2.1                       | 報告組織の名称  | 2                       |
|                   | 2.2                       | 主な製品やサービス 適切な場合には、ブランド名も含む   | 2,6-7                   |
|                   | 2.3                       | 報告組織の事業構造  | 7                       |
|                   | 2.4                       | 主要部門、製造部門子会社、系列企業および合併企業の記述  | 2-3                     |
|                   | 2.5                       | 事業所の所在国名   | 2                       |
|                   | 2.6                       | 企業形態(法的形態)例:株式会社、有限会社など  | 2                       |
|                   | 2.8                       | 組織規模   | 2                       |
|                   | 2.9                       | ステークホルダーのリスト、その特質、および報告組織との関係  | 7                       |
|                   | <b>報告書の範囲</b>             |  |                         |
|                   | 2.10                      | 報告書に関する問い合わせ先、電子メールやホームページのアドレスなど  | 47                      |
|                   | 2.11                      | 記載情報の報告期間(年度/暦年など)   | 3                       |
|                   | 2.12                      | 前回の報告書の発行日(該当する場合)   | 3                       |
|                   | 2.13                      | 「報告組織の範囲」(国/地域、製品/サービス、部門/施設/合併事業/子会社)   | 3                       |
|                   | 2.16                      | 以前発行した報告書に含まれている情報について、報告しなおす場合、再報告の性質、効果および理由を説明(合併/吸収、基準年/期間、事業内容、または、測定方法の変更など) | 21                      |
|                   | <b>報告書の概要</b>             |  |                         |
|                   | 2.18                      | 経済・環境・社会的コストと効果の算出に使用された規準/定義  | 3,21                    |
|                   | 2.20                      | 持続可能性報告書に必要な、正確性、網羅性、信頼性を増進し保証するための方針と組織の取り組み                                      | 3                       |
|                   | 2.22                      | 報告書利用者が、個別施設の情報も含め、組織の活動の経済・環境・社会的側面に関する追加情報報告書を手に入れる方法(可能な場合には)                   | 9,30-31,32-33,41,42     |
|                   | <b>3 統治構造とマネジメントシステム</b>  |  |                         |
|                   | <b>構造と統治</b>              |  |                         |
|                   | 3.1                       | 組織の統治構造。取締役会の下にある、戦略設定と組織の監督に責任を持つ主要委員会を含む   | 12-13                   |
|                   | 3.2                       | 取締役会構成員のうち、独立している取締役、執行権を持たない取締役の割合(百分率)   | 12                      |
|                   | 3.4                       | 組織の経済・環境・社会的なリスクや機会を特定し管理するための、取締役会レベルにおける監督プロセス                                   | 10,20                   |
|                   | 3.6                       | 経済・環境・社会と他の関連事項に関する各方針の、監督、実施、監査に責任を持つ組織構造と主務者                                     | 10                      |
|                   | 3.7                       | 組織の使命と価値の声明、組織内で開発された行動規範または原則、経済・環境・社会各パフォーマンスにかかわる方針とその実行についての方針                 | 2,12-13,17              |
|                   | <b>ステークホルダーの参画</b>        |  |                         |
|                   | 3.10                      | ステークホルダーとの協議の手法。協議の種類別ごとに、またステークホルダーのグループごとに協議頻度に換算して報告。                           | 13,36,42,46             |
|                   | 3.11                      | ステークホルダーとの協議から生じた情報の種類   | アンケート                   |
|                   | 3.12                      | ステークホルダーの参画からもたらされる情報の活用状況   | 46,アンケート                |
|                   | <b>統括的方针およびマネジメントシステム</b> |  |                         |
| 原則 7              | 3.13                      | 組織が予防的アプローチまたは予防原則を採用しているのか、また、採用している場合はその方法の説明                                    | 26-27                   |
|                   | 3.14                      | 組織が任意に参加、または支持している、外部で作成された経済・環境・社会的憲章、原則類や、各種の提唱(イニシアチブ)                          | 9                       |
|                   | 3.19                      | 経済・環境・社会的パフォーマンスに関わるプログラムと手順、具体的項目   | 11,14,20-21,24-33,34-43 |
|                   | 3.20                      | 経済・環境・社会的マネジメントシステムに関わる認証状況  | 20                      |
|                   | <b>4 GRIガイドライン対照表</b>     |  |                         |
|                   | 4.1                       | GRI報告書内容の各要素の所在をセクションおよび指標ごとに示した表  | アンケート                   |
|                   | <b>5 パフォーマンス指標</b>        |  |                         |
|                   | <b>統合指標</b>               |  |                         |
|                   | 全体系的指標                    | 組織自体がその一部であるところの広範な経済・環境・社会システムと組織の活動を関連付けるもの                                      | 26                      |
|                   | 横断的指標                     | 経済・環境・社会的パフォーマンスの2つ以上の側面を直接結びつけるもの<br>例)環境効率測定(例:単位産出量当たり、または売上高一単位当たりの排出量)        | 26,29                   |
|                   | <b>経済的パフォーマンス指標</b>       |  |                         |
|                   | EC1                       | 金銭的フロー指標:総売上げ  | 2,45                    |

## 「グローバル・コンパクト」の10原則

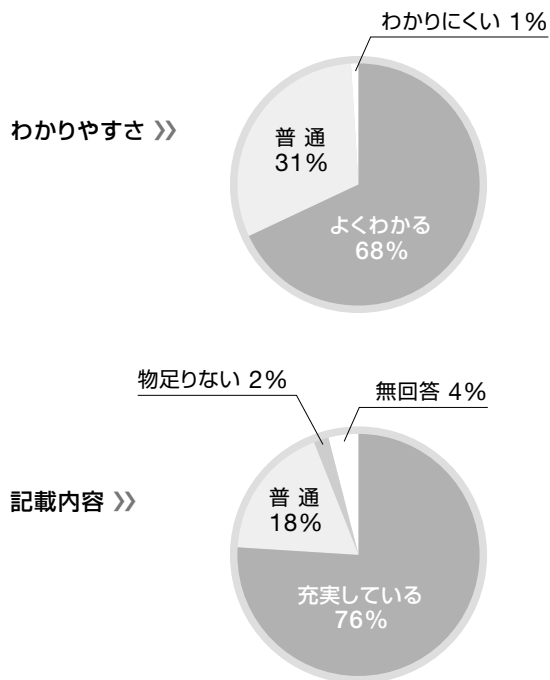
- 人権** 原則 1. 企業はその影響の及ぶ範囲内で国際的に宣言されている人権の擁護を支持し、尊重する。  
原則 2. 人権侵害に加担しない。
- 労働** 原則 3. 組合結成の自由と団体交渉の権利を実効あるものにする。  
原則 4. あらゆる形態の強制労働を排除する。  
原則 5. 児童労働を実効的に廃止する。  
原則 6. 雇用と職業に関する差別を撤廃する。
- 環境** 原則 7. 環境問題の予防的なアプローチを支持する。  
原則 8. 環境に関して一層の責任を担うためのイニシアチブをとる。  
原則 9. 環境にやさしい技術の開発と普及を促進する。
- 腐敗防止** 原則10. 強要と賄賂を含むあらゆる形態の腐敗を防止するために取り組む。

| 環境パフォーマンス指標           |      |   |               |
|-----------------------|------|---|---------------|
|                       | EN1  | 水の使用量を除いた、原材料の種類別総物質使用量   | 18            |
| 原則 8                  | EN2  | 外部から報告組織に持ち込まれた廃棄物（処理、未処理を問わず）が、製品作りの原材料として使用された割合  |               |
| 原則 8                  | EN3  | 直接的エネルギー使用量   | 18-19,26,30   |
| 原則 8                  | EN5  | 水の総使用量  | 18-19         |
| 原則 8                  | EN7  | 陸上、淡水域、海洋において報告組織が行う活動や提供する製品とサービスによって発生する生物多様性への主な影響の内容  | 22-23         |
| 原則 8                  | EN8  | 温室効果ガス排出量（CO <sub>2</sub> 、CH <sub>4</sub> 、N <sub>2</sub> O、HFCs、PFCs、SF <sub>6</sub> ）                              | 18-19,26      |
| 原則 8                  | EN9  | オゾン層破壊物質の使用量と排出量  | 29            |
| 原則 8                  | EN10 | NOx、SOx、その他の重要な放出物（タイプ別）  | 29            |
| 原則 8                  | EN11 | 種類別と処理方法別の廃棄物総量   | 18-19         |
| 原則 8                  | EN13 | 化学物質、石油および燃料の重大な漏出について、全件数と漏出量  | 15            |
| 原則 8                  | EN14 | 主要製品およびサービスの主な環境影響  | 19,22-23      |
| 原則 8                  | EN15 | 製品使用後に再生利用可能として販売された製品の重量比、および実際に再生利用された比率  | 25            |
| 原則 9                  | EN17 | 再生可能なエネルギー源の使用、およびエネルギー効率の向上に関する取り組み  | 24-25         |
|                       | EN25 | 事業活動と操業による、自然保護区や脆弱な生態系地域への影響   | 22,24-25      |
| 原則 8                  | EN27 | 生態系が劣化した地域における、原生の生態系とそこに生息する種の保護と回復のための方針、プログラムおよび目標   |               |
| 原則 8                  | EN34 | 物流を目的とした輸送に関する重要な環境影響   | 28            |
|                       | EN35 | 種類別の環境に対する総支出   | 21            |
| <b>【労働慣行と公正な労働条件】</b> |      |   |               |
|                       | LA1  | 労働力の内訳（可能であれば）：地域・国別、身分別（従業員・非従業員）、勤務形態別（常勤・非常勤）、雇用契約別（期限不特定および終身雇用・固定期間および臨時）。また、他の雇用者に雇われている従業員（派遣社員や出向社員）の地域・国別の区分 | 39,45         |
|                       | LA2  | 雇用創出総計と平均離職率を地域・国別に区分   | 39,45         |
|                       | LA5  | 労働災害および職業性疾病に関する記録・通知の慣行、ならびに「労働災害と職業病の記録と通知に関するILO行動規範」への適合性   | 36-37,39      |
|                       | LA10 | 機会均等に関する方針やプログラムと、その施行状況を保証する監視システムおよびその結果の記述   | 35            |
|                       | LA12 | 従業員に対する法定以上の福利厚生  | 35-39         |
|                       | LA16 | 雇用適性を持続するための従業員支援および職務終了への対処プログラムの記述  | 37            |
|                       | LA17 | 技能管理または生涯学習のための特別方針とプログラム   | 35-39         |
| <b>【人権】</b>           |      |   |               |
| 原則 1,2                | HR1  | 業務上の人権問題の全側面に関する方針、ガイドライン、組織構成、手順に関する記述（監視システムとその結果を含む）   | 9,10-11,12-13 |
| 原則 1,6                | HR4  | 業務上のあらゆる差別の撤廃に関するグローバルな方針、手順、プログラムの記述（監視システムとその結果も含む）   | 9,10-11,12-13 |
| 原則 3                  | HR5  | 組合結成の自由に関する方針と、この方針が地域法から独立して国際的に適用される範囲の記述。<br>またこれらの問題に取り組むための手順・プログラムの記述   | 9             |
| 原則 5                  | HR6  | ILO条約第138号で規定されている児童労働の撤廃に関する方針と、この方針が明白に述べられ適用されている範囲の記述。<br>またこの問題に取り組むための手順・プログラム（監視システムとその結果を含む）の記述               | 9             |
| 原則 4                  | HR7  | 強制・義務労働撤廃に関する方針と、この方針が明白に述べられ適用されている範囲の記述。<br>またこの問題に取り組むための手順・プログラム（監視システムとその結果を含む）の記述：ILO条約第29条第2項を参照               | 9             |
|                       | HR9  | 不服申し立てについての業務慣行（人権問題を含むが、それに限定されない）の記述  | 13            |
| <b>【社会】</b>           |      |   |               |
| 原則 10                 | SO2  | 贈収賄と汚職に関する方針、手順／マネジメントシステムと、組織と従業員の遵守システムの記述その実行についての方針   | 9,12-13       |
|                       | SO3  | 政治的なロビー活動や献金に関する方針、手順／マネジメントシステムと遵守システムの記述  | 12-13         |
|                       | SO4  | 社会的、倫理、環境パフォーマンスに関する表彰  | 43            |
|                       | SO7  | 不正競争行為を防ぐための組織の方針、手順／マネジメントシステム、遵守システムの記述   | 12-13         |
| <b>【製品責任】</b>         |      |   |               |
|                       | PR6  | 報告組織が使用することを許されたかもしくは受け入れた、社会的、環境的責任に関する自主規範の遵守、製品ラベル、あるいは受賞  | 裏表紙           |

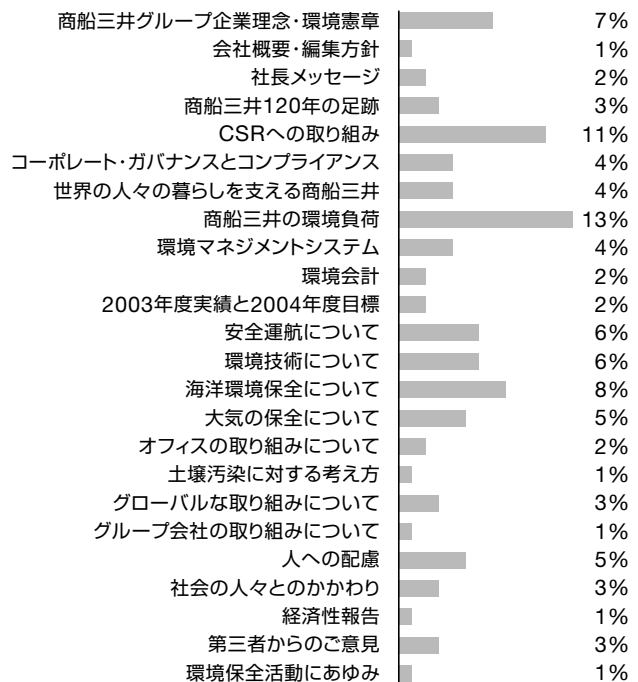
# 「環境・社会報告書2004」アンケート集計結果

商船三井グループ「環境・社会報告書2004」（2004年8月発行）について、たくさんのご意見をいただき、ありがとうございました（合計121名様：内海外3名様）。アンケート結果をご紹介します。

## 1 「環境・社会報告書2004」はいかがでしたか？



## 2 特に印象に残った項目はありますか？



## 3 主なご意見

- グローバル企業なのに、海外での環境保全活動の記載が少ない。（20代男性・社員）

### 当社の回答

当社グループの環境負荷を見た場合、船舶での環境負荷が圧倒的に大きくなること、また一般の方々には船が馴染みが薄いことから特に紙面を割いてご紹介しています。しかしながら、国内・海外での拠点や事業会社での環境保全活動も大切です。特に海外での環境保全活動は国内に比べてやや弱いところがあると自覚しており、取り組みの深化を図っています。

- 社会貢献活動の記載が少ない。（男性）

### 当社の回答

今年度版40-41ページをご参照下さい。2004年度、社会貢献活動の基本方針を策定しました。この方針を基に、援助物資輸送を中心に海洋・地球環境の保全、国際協力など幅広く行いました。今後は、2006年3月に海洋国家であるわが国の次世代を担う児童・生徒を対象とした「商船三井キッズクルーズ」を実施する予定です。

- 世界の人々の生活を支え、なお環境への配慮をされていることを痛切に感じましたが、今後もなおいっそうの全従業員の安全をお願いしたいと念じます。戦争で外地へ行った人間として引き揚げ船を思い紺碧の海原がうかびましたので。

### 当社の回答

安全運航は商船三井グループの事業の根幹です。私たち役職員は安全に対してあらゆる努力を惜みず、今後も取り組みを強化していきます。そして、世界の持続的発展に貢献していきたいと考えます。

頂いた貴重なご意見は、今後の環境・社会活動へ反映させていきたいと思っております。  
ご意見をお寄せいただいた皆様、どうもありがとうございました。