

商船三井グループ
環境・社会報告書 2009

第10号 2008年4月~2009年3月



Bluer Oceans & Cleaner Environment

Environmental and Social Report 2009

目次

01	企業理念／経済性報告
02	私たちの仕事と社会的責任
04	トップコミットメント 激動の時代、商船三井グループは揺ぎ無い理念の下に、 持続的成長に向けてまた一歩前進します
06	特集1 環境技術 船舶維新—未来への鍵は歴史に—
09	特集2 安全運航報告 安全運航の確保のために
12	経営 2008年度CSR取り組み実績 ならびに2009年度目標 CSRへの取り組み コーポレート・ガバナンスとコンプライアンス
16	環境 環境経営方針 商船三井グループの環境負荷(2008年度) 地球温暖化防止・大気保全への取り組み 海洋環境保全への取り組み 2008年度環境目標実績・評価と中期環境目標
26	社会 陸上従業員へのケア 船員へのケア 社会貢献活動 コミュニケーション
33	第三者からのご意見

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。
- 参考にしたガイドライン
環境省「環境報告ガイドライン2007年度版」、「環境会計ガイドライン2005年版」
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2006年版」
GRIガイドラインと国連グローバル・コンパクトの対照表はwebページよりご覧いただけます。
<http://www.mol.co.jp/csr-j/index.shtml>

- 前回発行：2008年8月
今回発行：2009年9月
次回発行：2010年8月(予定)

対象範囲

対象期間

2008年度(2008年4月1日から2009年3月31日)
また、一部2008年度より前からの取り組みや2009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329社(うち連結子会社265社、持分法適用非連結子会社1社、持分法適用関連会社63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

財務データは特段注記のない限り連結ベースです。
環境パフォーマンスは、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
②(株)商船三井および国内連結子会社58社および、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)で行っている活動
③②に加え、海外現地法人19社で行っている活動。

- 株主・投資家の皆様向け発行物
商船三井グループでは本報告書のほかに、以下の発行物を発行しています。
・アニュアルレポート／インベスターガイドブック
最新版はwebページよりご覧いただけます。
<http://www.mol.co.jp/ir-j/shiryo/new.html>

- 表紙の絵画について
表紙の絵画は、第4回「商船三井キッズ・クルーズ」(2009年3月実施)への応募作品の一部です。当社グループは、子供たちに船と海に親しんでもらう機会を提供したいと考え、小学校4～6年生を対象に、海に関する絵や作文を募集し、抽選で選ばれた子供たちとその保護者153組を客船「にっぽん丸」に招待しました(詳しくは→P.31)。

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ない、知的創造と効率性を徹底的に追求し企業価値を高めることを目指します。

3

安全運航を徹底し、海洋・地球環境の保全に努めます。

経済性報告

会社概要 (2009年3月31日現在)

会社名:	株式会社 商船三井
代表取締役社長:	芦田昭充
自己資本:	6,237 億円
発行済株式数:	1,206,286,115 株
株主数:	122,875 名
上場:	東京、大阪、名古屋、福岡
事業概要:	外航海運を中心とした総合輸送
グループ会社従業員数:	10,012人 (当社及び連結対象会社)
グループ会社数:	329 社 (当社及び連結対象会社)
グループ運航船腹量:	821 隻、 5,549 万重量トン
本社:	東京都港区虎ノ門 2丁目1番1号
国内支店・事務所*:	札幌、名古屋、大阪、 神戸、九州、苫小牧、広島
ホームページ:	http://www.mol.co.jp

*2009年7月31日現在

海外主要拠点 (34カ国)

欧州	アジア	北米	その他
<ul style="list-style-type: none"> ■ 英国 ■ オランダ ■ ドイツ ■ オーストリア ■ フランス ■ ベルギー ■ イタリア 	<ul style="list-style-type: none"> ■ マレーシア ■ シンガポール ■ タイ ■ ベトナム ■ フィリピン ■ 中国 ■ 台湾 ■ 韓国 ■ インドネシア 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 米国 	<ul style="list-style-type: none"> ■ メキシコ ■ ブラジル ■ チリ ■ パナマ ■ 南アフリカ ■ ナイジェリア ■ ガーナ ■ オーストラリア ■ ニュージーランド

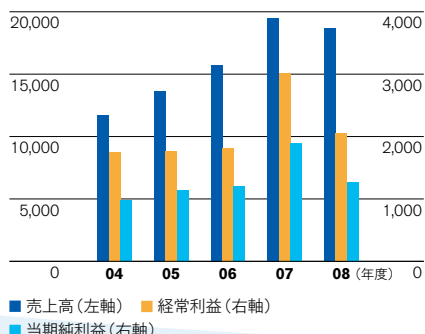
国内連結子会社一覧 (58社)

- 1. 不定期専用船事業セグメント(5社):**
エム・オー・エルエヌジー輸送(株)、商船三井近海(株)、商船三井タンカー管理(株)、(株)中国 SHIPPING グエーゼンシズ、東京マリン(株)
- 2. コンテナ船事業セグメント(7社):**
(株)宇徳、宇徳港運(株)、宇徳ロジスティクス(株)、(株)MOL JAPAN、国際コンテナターミナル(株)、商船港運(株)、千葉宇徳(株)
- 3. ロジスティクス事業セグメント(6社):**
(株)エム・オー・エル大阪南港物流センター、国際コンテナ輸送(株)、(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)、(株)ジャパンエクスプレス(横浜)、商船三井ロジスティクス(株)
- 4. フェリー・内航事業セグメント(9社):**
(株)シー・ロードエクスプレス、(株)シーロックス北一、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、(株)ダイヤモンドライン、(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
- 5. 関連事業セグメント(20社):**
生田アンドマリン(株)、宇部ポートサービス(株)、エムオーツーリスト(株)、北日本曳船(株)、日下部建設(株)、グリーン海事(株)、グリーンシッピング(株)、興産管理サービス(株)、興産管理サービス・西日本(株)、神戸曳船(株)、商船三井海事(株)、商船三井客船(株)、商船三井キャリアサポート(株)、商船三井興産(株)、商船三井テクノトレード(株)、ダイビル(株)、ダイビル・ファシリティ・マネジメント(株)、日本栄船(株)、日本水路図誌(株)、北倉興発(株)
- 6. その他事業セグメント(11社):**
エムオーアカウンティング(株)、(株)エム・オー・エルアジャストメント、エム・オー・エル・シッピングマネージメント(株)、エムオーエンジニアリング(株)、(株)エム・オー・ケーブルシップ、(株)エム・オー・シップテック、(株)エム・オー・マリンコンサルティング、(株)オレンジピーアール、国際マリントランスポート(株)、商船三井システムズ(株)、三井近海汽船(株)

財務ハイライト

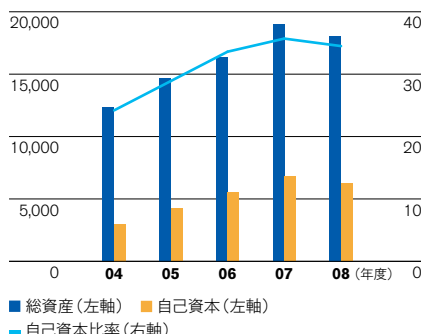
売上高・経常利益・当期純利益

(億円)



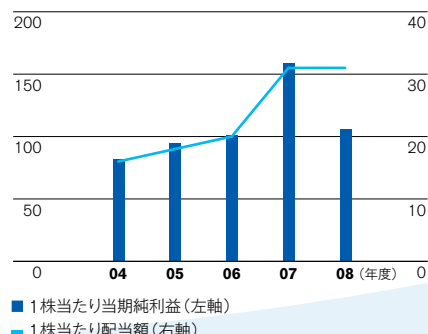
総資産・自己資本・自己資本比率

(億円、%)



1株当たり当期純利益及び1株当たり配当額

(円)



私たちの仕事と社会的責任

私たちの仕事

商船三井グループは、外航海運事業を核として、わが国のみならず世界中の人々の暮らしや産業を支えるさまざま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なっています。

不定期専用船事業

ドライバルク船部門

鉄鉱石、石炭、穀物などを梱包せずに「ばら」のまま大量に運ぶのがドライバルク船です。当社グループは世界最大のドライバルク船オペレーターとして世界を結ぶ資源の安定輸送に努めています。



油送船部門

原油輸送の大型タンカー（VLCC=Very Large Crude Carrier）、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、液化石油ガス輸送のLPG船など世界最大級の油送船隊をもって、エネルギー輸送に従事しています。



LNG船部門

クリーンエネルギーとして注目されるLNG（液化天然ガス）。商船三井グループは最先端の技術と専門知識で高い評価を受けるLNG輸送のリーディングカンパニーです。



自動車船部門

わが国ではじめて自動車専用船を就航させた当社は、風圧・水圧抵抗低減船など新しい環境技術も進んで採用しています。自動車運ぶというサービスのみならず、環境配慮の面でも世界の自動車船隊のなかで確固たる地位を築いています。



コンテナ船事業

全世界にコンテナ船を配し、アジア/北米、アジア/欧州を結ぶ東西基幹航路はもとより、南北航路、アジア域内航路など、世界各地を縦横に結ぶバランスの良い航路網を展開しています。



ロジスティクス事業

世界に広がる物流拠点、先進的なITシステム、そしてグループ各社が培った物流技術・ノウハウ。当社ロジスティクス事業はこれらを統合し、顧客ニーズに合致した最適なソリューションと多彩なサービスメニューを提供しています。



フェリー・内航事業

わが国最大規模のフェリー・内航サービスの提供を通じ、荷主企業のモーダルシフト・ニーズに積極的に対応し、わが国の物流部門のCO₂削減に貢献しています。



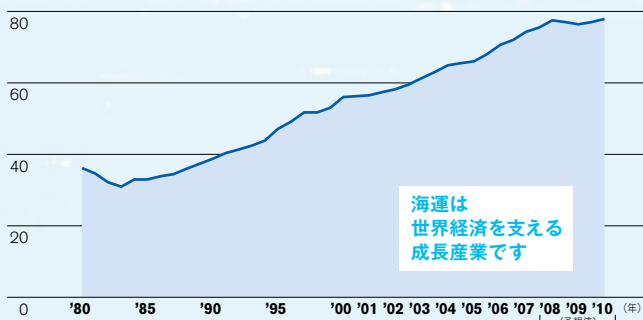
関連事業

主要連結子会社であるダイビルを中核とするオフィスビル・マンション賃貸業、国内有数の規模を有する曳船事業、「にっぽん丸」を有する客船事業などを行なっています。



世界の海上荷動き量推移

(億トン)



出所: Fearnleys Review

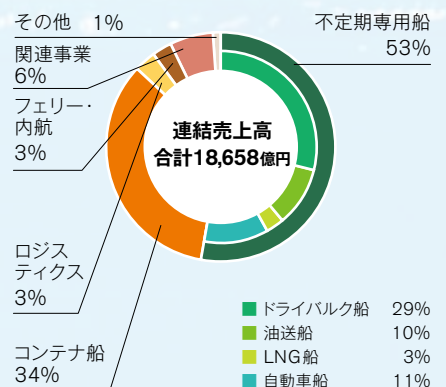
運航船隻数

(2009年3月末時点)

ドライバルク船	354
油送船	175
LNG船	37
自動車船	88
コンテナ船	114
フェリー・内航船	46
その他	7
合計	821

(載貨重量トン 5,549万トン)

2008年度連結セグメント別売上高



私たちの社会的責任

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なうとともに、様々なステークホルダーに配慮した経営を行な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ます。

トップコミットメント

持続可能な世界の発展に貢献

リーマンショック以降の景気後退は、国際海運にも多大な影響を与え、当社も厳しい経営環境に置かれています。こうした状況のなかで、当社は世界経済を支える重要なインフラとしての責務を果たし、持続的な成長を続けていくために、安全運航の徹底、環境問題への取り組み、透明性の高い経営を行ってまいります。



→ トップコミットメント
P.04へ

特集1 環境技術

船舶維新 — 未来への鍵は歴史に —

商船三井はこれまでも時代の一步先を行く革新的な環境技術を独自に開発し、導入してきました。歴史に裏打ちされた当社の技術を巧みに組み合わせることで進化させれば、どんな船が出来上がるのでしょうか。手の届く未来、5年後に当社が技術的に実現可能と考える低環境負荷船(自動車船)の姿を、このページで紹介いたします。



→ 特集1
環境技術
P.06へ

特集2 安全運航報告

安全運航の確保のために

船舶を安全に運航することは当社の事業活動の基本であると同時に、海洋・地球環境を守る上でも最も重要なことです。また、当社グループの事業活動の場である「海」は人々の生活に密接に関わっており、その公共性は極めて高く、「海を守る」ことにつながる安全運航は、当社にとって不変の命題といえます。当社は船舶の安全運航が事業活動の大前提であるとの認識のもと、全社を挙げてこれに取り組んでいます。



→ 特集2
安全運航報告
P.09へ

激動の時代、商船三井グループは揺ぎ無い理念の下に、 持続的成長に向けてまた一步前進します

2008年秋のリーマンショック以降の景気後退は、わが国のみならず世界経済に前例のない多大な影響を与えました。国際海運も例外ではなく、経済危機による落ち込みから海運市況も急転し、海外では破綻の危機に見舞われる船社も現れる状況となり、当社も厳しい経営環境に立たされました。2008年はいわば天国と地獄の両方を経験した年でしたが、こうした状況のなかで、当社が世界経済を支える重要なインフラとしての責務を果たし、持続的な成長を続けていくためには安全運航の徹底、環境問題などへの取り組み、透明性の高い経営を行なっていく必要があります。

安全運航の徹底

2009年度を最終年度とする当社中期経営計画「MOL ADVANCE」では「質的成長」をメインテーマとして掲げ、安全運航の確保と輸送品質の向上を最優先課題としております。

安全運航を成し遂げるには、気象・海象の変化など、刻々と変化する洋上のリスクを的確に認識し、事故を未然に防ぐことが肝要です。これを実現するものは現場を預かる乗組員の技量・知識・経験・判断力であるとの観点から、何よりも先ず良質な船員の育成が必要と判断し、船員の教育・訓練の強化・充実に取り組んでおります。当社の要求を満たす優秀な船員をいかに確保していくかが安全運航を堅持する決定要因となります。当社訓練専用船「SPIRIT OF MOL」においては、世界中から集まった新人船員にきめ細かな訓練カリキュラムにそって安全教育と基礎訓練を実施しております。そこでは海技知識の習得だけではなく、船員としてのあるべき態度・生活習慣も身に付けさせ、当社船員としての連帯感・帰属意識を持たせ、将来の安全運航を担う船員に成長するよう、育成に注力しております。幸いにして2008年度も当社は重大海難事故ゼロで終えることができ、安全運航体制強化についてはほぼ満足できる結果となりましたことをご報告申し上げます。

一方で船舶の安全運航をおびやかす切迫したリスクとして海賊問題が取り上げられており、2008年1年間でアフリカのソマリア沖・アデン湾において海賊に襲撃された船舶は全船社で100隻以上にも上ります。このように海賊被害が多発する中で、日本においては、2009年3月から自衛隊法に基づく海上警備行動が発令され、わが国の護衛艦2隻による警備行動の任務が開

始されました。われわれ海運業界の要望が日本国政府を動かしてこのような護衛活動の実現に至った訳ですが、実効性のある対策を速やかに実施したわが国政府の対応に感謝しております。当社自身の取り組みとしては、見張りの増強はもちろん、海賊の乗船防止を目的として船尾に散水装置を設置したり、国際機関に先がけて航行禁止区域を当社独自に設定し運航船に指示するなど、自らもこの問題に積極的に対処しております。安全運航の基本は、当社役職員一人ひとりが自らを律して不作為を排し、安全を全うするためになすべきことを必ず実行することだと考えます。

景気後退の局面で個別企業の優勝劣敗が進む中、当社が更に発展するためには事故を起さない高いレベルの安全管理と輸送品質の確保が絶対条件となります。今後も安全運航については妥協することなく、必要な対策を継続していきます。

環境問題への取り組み

外航海運は「海運自由の原則」に基づき、先進国・発展途上国の区別なく全世界を活動領域とし、自由に活動しています。また、国際的な単一市場であるため、地球環境に関する取り組みは原則としてすべての海域や船舶にとって一律に平等・公平である必要があります。現在、国際海運から排出される温室効果ガス抑制については、国際海事機関(IMO)を通じてポスト「京都議定書」の合意に向けた審議が進められていますが、今後も世界の海運業界の特殊性を踏まえ、公平かつ実効性のある削減対策が構築されるべくIMOの場で議論されるべきと考えます。



当社は温室効果ガス抑制対策として、ハード面では自動車専用船の風圧・水圧抵抗軽減船型の開発や、燃費効率改善省エネルギー装置であるPBCF (Propeller Boss Cap Fin)の開発・改良、更には世界最大級の鉄鉱石専用船「BRASIL MARU」の投入などを行ってきました。こうした取り組みを踏まえ、当社技術の粋を集め5年以内に実現可能と考える低環境負荷船を先日発表致しました。一方、燃料消費量に配慮した航海計画の実施や気象・海象を考慮した最適航路の選択など、ソフト面でも実効性のあるアプローチを通じて燃費効率の向上に努めています。

より良い職場環境の実現に向けて

社員は当社グループにおける重要な経営資源の一つであり、持続的成長を果たしていくためには社員一人ひとりが当社事業の公共的使命及び社会的責任を常に認識し、個人の能力を充分に発揮し、職務を遂行することが基本となります。当社はその為の職場環境整備についても積極的に取り組んでおります。取り組みの一つに、ワークライフバランスを徹底するための時間外労働削減があります。仕事と生活の時間を適切に管理し、メリハリのある働き方を推めることによって社員の健康を良好に保ち、生活全体の充実を後押しすることにより、より創造的・効率的な業務の遂行が期待できると考えます。また、時間外労働を削減するためには、社員がこれまでの仕事のやり方・考え方を見直すと同時に職場でのコミュニケーションを一層密にすることが必要となり、各自の役割を再認識する機会にもなります。今後もより働きやすい職場形成に取り組んでいきます。

当社は2009年に創業から125年という一つの節目の年を迎えました。企業の寿命は30年とも言われますが、当社はその4倍以上もの長きにわたり、成長・発展を遂げてまいりました。現在の世界を取り巻く経済状況は100年に一度の危機とも言われていますが、125年の中で当社は、これまで幾度となく様々な試練を乗り越えて今日を迎えることができました。

「百尺竿頭尚一步を進む」という言葉があります。これは禅語で百尺もある長い竿の先に達しても、そこに安住することなく、更に一步踏み出すことのたとえから更に努力を重ねることを意味します。当社は海運業界のリーディングカンパニーとして今後も不断の企業努力を重ねてまいります。

代表取締役 社長

芦田 昭 充

船舶維新

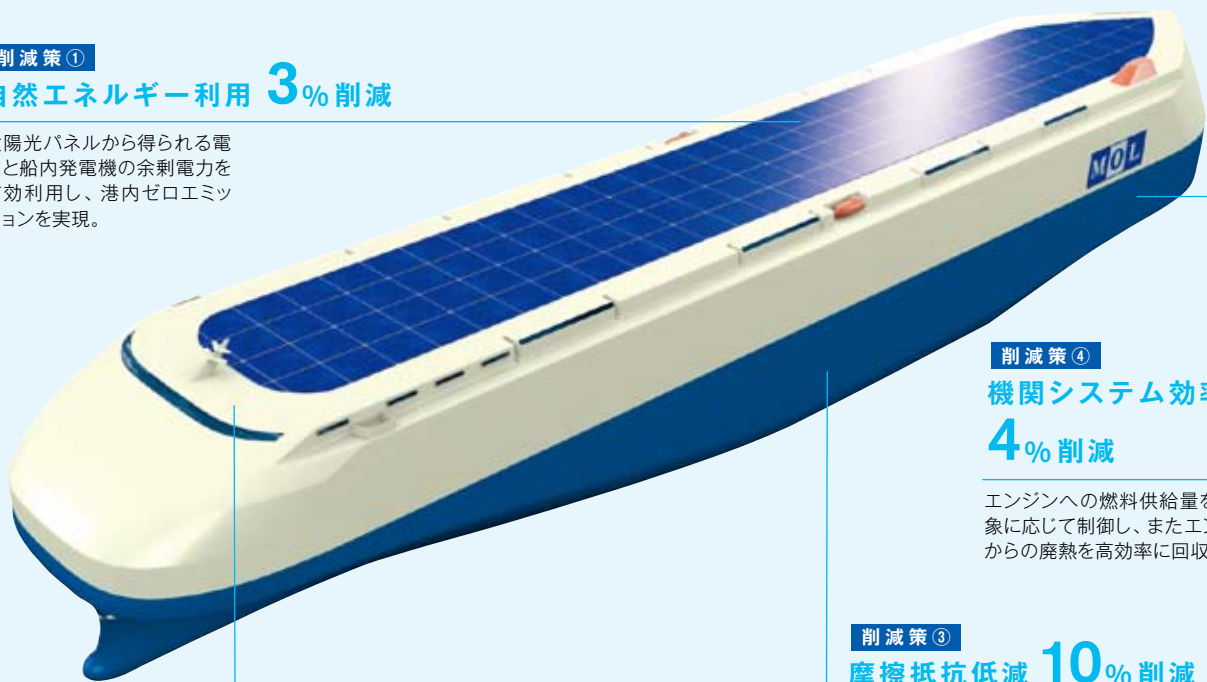
未来への鍵は歴史に

商船三井はこれまでも時代の一步先を行く革新的な環境技術を独自に開発し、導入してきました。歴史に裏打ちされた当社の技術を巧みに組み合わせて進化させれば、どんな船が出来上がるでしょうか。手の届く未来、5年後に当社が技術的に実現可能と考える低環境負荷船(自動車船)の姿を、ここに紹介します。今後は他の船種についても、順次発表していきます。

削減策①

自然エネルギー利用 **3%削減**

太陽光パネルから得られる電力と船内発電機の余剰電力を有効利用し、港内ゼロエミッションを実現。



削減策④

機関システム効率化 **4%削減**

エンジンへの燃料供給量を海気象に応じて制御し、またエンジンからの廃熱を高効率に回収。

削減策③

摩擦抵抗低減 **10%削減**

超低摩擦型の船底防汚塗料を使用することにより、海水との摩擦抵抗を軽減。

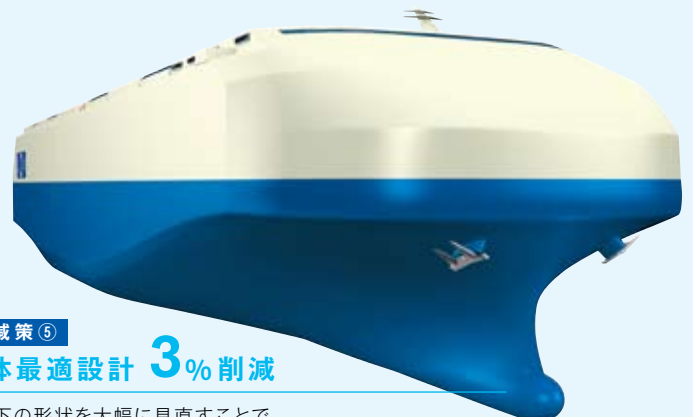
削減策②

最適運航支援システム **5%削減**

最新の海気象データを利用し、本船のリアルタイムの運航状態を反映しながら、目的地までの最短時間航路探索、最小燃費航路探索が可能。

【解説】風をやさしく逃がす省エネ船型

完成車を輸送する自動車船は、その独特の船型から風圧を受ける面積が大きいため、風に煽られて斜めに進む「斜航」が他の船型より多く発生します。燃料効率を下げるこの「斜航」を軽減するため、当社は風圧抵抗軽減船の研究を進めてきました。その結果、船首端部を斜めにカットしてラウンド形状にすることにより、船首方向からの風圧を軽減し船側部に風の通り道を確認することで、直進性を向上した新船型の自動車船「COURAGEOUS ACE」を2003年3月に竣工しました。今回の設計では船首、船側の形状を深度化し、更に船尾部を涙滴船型にすることによって、最後まで風をやさしく逃がします(特許申請中)。



削減策⑤

船体最適設計 **3%削減**

水面下の形状を大幅に見直すことで、更なる燃費削減効果を追求。

港内航行／荷役中 自然エネルギー利用によりゼロエミッションを実現

太陽光発電と2次電池の組み合わせで、従来に比べ大幅な省エネを図るだけでなく、航海中に発電／蓄電した電力を港内で給電し、港内航海中及び荷役中のゼロエミッションを目指します。

大洋航行中のCO₂排出量 50%削減*

削減策①～⑦の要素によりCO₂排出量を41%削減することが可能となります。

また、今後船体大型化のニーズが出てくれば、更に削減策⑧と合わせてCO₂排出量50%削減を実現します。

*当社旧船型(小型乗用車6,400台積自動車専用船)単位台数当たりとの比較



削減策⑥

風圧抵抗軽減 **10%**削減

船尾部に「涙滴船型」を加え、風をやさしく逃がす省エネ船型を採用。
(詳しくは→P.6[解説])



削減策⑦

推進効率最適化 **17%**削減

港内ゼロエミッションを実現する電動推進器を加えた推進方式(二重反転方式)を採用し、新型PBCFと合わせてプロペラのエネルギーロスを大幅に軽減。

削減策⑧

新パナマ運河に対応した船舶の大型化に伴い
CO₂排出削減率が更にUP **15%**削減

船舶の大型化によるCO₂排出削減率の向上

新パナマ運河は2014年に拡張工事が完了予定であり、通航可能な船舶の最大幅は48.8mとなります。今後、自動車船の船体大型化のニーズが高まった場合には、これに合わせて大型化することが可能となります。当社はこのような船型の大型化や推進性能の改善が、海運会社として世界的に増加する輸送需要に応える社会的責務と、地球温暖化防止との両立を図る有効な手段の一つであると考えます。

2軸化、主機ディレーティング

大型幅広船型化に伴い、プロペラを2軸にし、推進性能及び燃費効率の大幅な改善を図ります。



CO₂排出量
41%削減

CO₂排出量 **50%**削減

「船舶維新」のWEBサイトを開設しました。



当社HPからご覧いただけます。 <http://www.mol.co.jp/ishin/>



これまでの取り組み —当社自動車船の進化—

当社はこれまでも時代の一步先を行く革新的な技術を独自に開発し、導入してきました。今までの当社の革新的な取り組みの一例として、当社の自動車船の変遷を紹介します。



2005年11月「EUPHONY ACE」竣工

積み台数：6,400台*1

運航効率の向上と環境保全の強化のため、時代の先端を行く“エコ・シップ”として竣工。

主な特徴：

- 風圧抵抗軽減船型の採用（詳しくは→P.7）。
- 太陽光パネル：発電量10kW（一般家庭10軒分）。船内のカーゴデッキ電灯の電力に使用。上甲板の広い自動車専用船としては世界初の試み。尚、この後、2008年5月竣工「SWIFT ACE」では20kWに増強し、本格的な実用搭載を目指して塩害、振動など船特有の現象で有効に発電能力を発揮できるか検証中。
- 生ゴミ処理機の搭載：船内で発生する生ゴミを、処理機にかけて特殊肥料化したあと陸揚げ。
- PBCF（Propeller Boss Cap Fins）搭載（詳しくは→P.20）。
- 断熱ペイントの使用。
- 排気ガス浄化装置の搭載（詳しくは→P.21）。
- 燃料タンクの二重底構造化（ダブルハル）（詳しくは→P.22）。



2003年「COURAGEOUS ACE」竣工

積み台数：6,400台*1

風圧抵抗軽減船型を初めて採用。省エネとスピード向上を実現。竣工後の航海実績で省エネ効果は約5～8%。日本造船学会（現：日本船舶海洋工学会）主催「シップ・オブ・ザ・イヤー2003」受賞。2004年、船型を意匠登録し、2006年、日本と韓国で特許取得。



1988年「ETERNAL ACE」竣工

積み台数：6,500台*1

当時世界最大級の自動車専用船。積載台数を増やすため、船首の係船甲板の上にもカーデッキを設置。



1971年「かなだ丸」竣工

積み台数：2,000台*1

カーデッキ9層からなる自動車専用船。1時間に約250台積み込んだ。往復航ともに自動車を積載。



1965年「追浜丸」竣工

積み台数：1,200台*1

わが国初の外航自動車ばら積み兼用船。これまでのLo/Lo方式*2から日本で初めてRo/Ro方式*3の荷役方式を採用。これにより荷役効率は1時間15～16台から約100台へ飛躍的に向上した。復航では穀物などのバルク貨物を積載。

*1 小型乗用車

*2 Lo/Lo方式：Lift-on/Lift-off。船に装備されたクレーンで自動車の積み下ろしを行う。

*3 Ro/Ro方式：Roll-on/Roll-off。船内にスロープを装備し、自動車を自走させて荷役を行う。

当社の技術開発の強化

技術研究所を移転（環境配慮型の新施設・2010年に開設）

当社技術研究所は、1982年に現所在地（東京都大田区）に開設。以来27年間にわたり、船舶の燃料油・潤滑油の分析、燃料油前処理装置の開発、CO₂削減に向けた研究開発、冷凍コンテナ等、貯蔵・輸送技術の向上のための研究開発に積極的に取り組んできました。

新たに建設する技術研究所（神奈川県川崎市）は、太陽エネルギー利用、自然採光および氷蓄熱*4など、環境・省エネ技術を生かした環境配慮型の施設となります。新施設は、より一層充実した各種研究活動を実施し、船舶運航コスト削減や環境対応に大きく寄与する当社研究開発の核として機能していきます。

*4 電力消費の少ない夜間電力を用いて製氷し、それを解かして冷房などに利用する技術。



安全運航の確保のために

当社は2006年度に発生した4件の重大海難事故を大きな教訓とし、安全運航の徹底を経営の最重要課題と位置づけて、重大海難事故の未然防止に向けた活動を、全社一丸となって強力に推し進めています。

「不変の方針 — 安全運航最優先 —」

海上輸送サービスの提供を社業とする当社にとって、船舶の安全運航を確保し海難事故を防ぐことは、会社経営の柱としてだけでなく、社会の一員として果たすべき基本的な使命であると考えています。

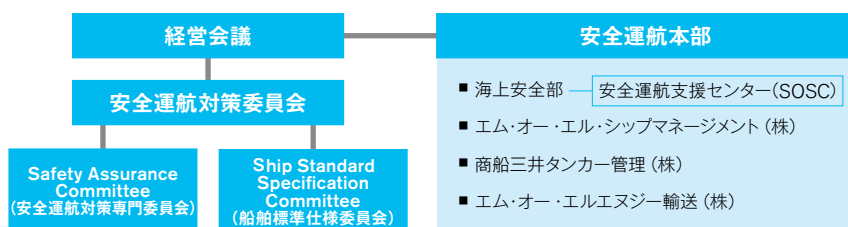
当社は、過去の重大海難事故を多角的に分析して事故の近因、遠因を洗い出し、これらを排除するための個別の行動計画を「安全運航強化策」として掲げ、全社を挙げてその達成に努めています。具体的には、2007年4月に発足させた安全運航本部体制のもと、設備構造、教育訓練、管理監督体制などそれぞれの分野での対策の進捗状況を厳しく監視するとともに、定期的に効果を検証して必要な見直しを行ない、着実に成果を上げています。

世界不況の影響により、海運業界を取り巻く経済環境も一層厳しさを増しており、当社においても全社的なコスト削減活動に取り組んでいますが、船舶の安全運航を常に最優先させるという基本方針には些かの変更もありません。事故に繋がるような誤ったコスト削減に陥ることのないよう、当社は、現場の最前線に立つ乗組員や陸上管理組織のスタッフにこの方針を明確に示し、無理と無駄を排除する不断の取り組みを督励しています。



執行役員
根本正昭

安全運航管理体制組織図



海難事故の風化防止と安全教育

—ZERO HOUR 2006—



2006年度に発生した重大事故を決して風化させることなく、それらを教訓として社内の安全文化を向上させる取り組みの一つとして「ZERO HOUR 2006」というタイトルのDVDを作成しました。

事故の概要を取りまとめた総論編は乗組員のみならず国内外の陸上役職員も視聴し、それぞれの持ち場で安全に関して何ができるのかを考える機会としました。更に、各事故の詳細な経緯、技術的な問題点や対策をまとめた各論編は、主として乗組員を対象に、本船上で、あるいは世界各地でのSafety Conferenceなどで繰り返し上映し、討議や「追体験」型式の訓練等に活用しています。

OJT Instructor (便乗技術指導員) 制度

当社運航船に限らず、海難・トラブルの主な原因の一つとして乗組員の問題が挙げられています。安全運航と高品質な輸送サービスを維持するためには、乗組員に対して当社の品質基準に基づいた技術指導と安全教育を継続的に行う必要があります。

従来、当社の担当者が運航船の状態を調べる「検船」は主に本船の停泊中に行っていましたが、そこでは発見することが難しい航海中の設備／機器の運用・運転、整備作業に伴う危険箇所や、乗組員の不安全行動を発見し是正することが、事故の予防には極めて有効です。また、現場で各船の実情に即した安全に関する助言と指導を行うことは、乗組員への教育効果も大いに期待できます。

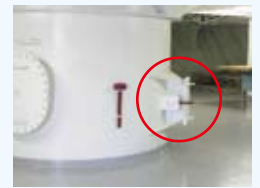
安全運航強化策の一環としてスタートしたこの制度では、指導員は当社の安全運航基準に習熟したベテラン船機長から選抜され、トレーナーとしての専門訓練を受けた後に運航船に一定期間便乗してこのような技術指導を行っています。

フェイルセーフの視点で船舶の安全設備検討

—「MOL Safety Standard」—

当社は、船の構造や設備に関しては、国際規則に準拠した安全仕様に加えて、当社独自の安全基準を設けてきました。どんなに優れた人でもミスを犯すもの、機器は必ず故障するものとの考え方に立ち、ある部分でトラブルが発生しても別の部分でカバーできる、あるいはバックアップできる機能があって決して大事故に発展させない、所謂フェイルセーフ(二重安全)の観点から、当社の安全設備基準(MOL Safety Standard)を継続的に見直しています。

例えば、機関室火災から得た教訓として、火元を特定して火災初期の迅速な対応が可能となるよう遠隔監視カメラを機関室に設置(増設)したり、走錨・座礁事故から得た教訓として、錨鎖のクイックリリース装置(何らかの原因で錨が巻き上げられない場合に、錨鎖を簡単に切外して難を逃れるための装置)を装備することとしました。



錨鎖のクイックリリース装置

安全運航支援センター (SOSC)

船舶の安全運航を阻害する外的な要因としては、地球温暖化が一因と言われている大型の熱帯低気圧などの異常気象や、世界的な海賊・テロ事件の脅威等が挙げられます。当社の運航船がこれらの事象に関する最新情報を確実に入手し、迅速かつ適切に対応できるよう2007年2月1日、本社ビルの海上安全部内に「安全運航支援センター (Safety Operation Supporting Center / 略称SOSC)」を開設しました。

ここでは、船長職経験者を含む専任のスタッフ2名が365日24時間体制で常駐し、インマルサット衛星を利用して約720隻の位置・動静を、気象情報会社から提供される全世界の海気象情報と組み合わせて6面の大型モニターに表示し、継続的に監視しています。異常な荒天、津波など安全運航を脅かすリスクが発生した場合、または発生する虞がある場合、速やかにその旨を本船に知らせるとともに、陸上の関係者間で迅速に対応を協議し、安全確保のための本船船長の決断を支援する体制を取っています。また、世界の主要港約1100港の風と波の予測情報を、ピンポイントで在港中の船舶へ配信し、停泊中、荷役中の安全確保に役立てています。SOSCでは今後さらに拡大する当社運航船の安全運航を支える情報拠点を目指し、システム整備を含む機能強化を図っていきます。





事故の教訓を盛り込んだBRM訓練 — 迅速的確な判断力を養う —

どんなに優れた仕様の船を造り、陸上の支援体制を整えても、船舶の安全運航は優秀な乗組員なくしては達成できません。当社は、船員研修施設“MOL Training Center”を世界6カ国（日本・フィリピン・インド・モンテネグロ・インドネシア・ロシア）に展開しています。そこでは、新人船員からベテラン船員までそれぞれの経歴や職位、また乗船する船の種類に応じて、座学による理論学習から、操船シミュレータ（特定の水路、港湾をコンピュータグラフィックスで大型スクリーンに映し出し、操船訓練を行うことが出来る装置）や、エンジンの実機を利用した実習まで、多種多様な訓練を実施しています。

船は昼夜を問わず24時間動いており、航海士1名・操舵手1名のペアが各4時間の当直体制を組んで操縦しています。この航海当直者が船を操縦する場所をブリッジ（Bridge、船橋）といいます。ヒューマンエラーが原因となって起こる衝突や座礁などの海難事故を防止するためには、この航海当直者のチームワークはもとより、ブリッジ内にある様々な要素（人、情報、操船機器）を適切に管理・駆使する能力が欠かせません。

こうした能力に磨きをかけるため、各地の研修施設で実施している共通プログラムの中にBRM（Bridge Resource Management）訓練を取り入れています。当社のグループ会社である（株）エム・オー・マリンコンサルティングの協力を得て、操船シミュレータ上で様々な航海中の状況や、実際に起きた事故から学んだ教訓を含む再現シナリオを作り出し、事故の虞が生じたときにいかに行動すべきか、その手順と問題点を体得させる訓練を実施しています。

SPIRIT OF MOL

新人船員については、各国の船員教育機関の卒業生を厳選して採用し、当社の船員研修施設において乗船前の教育を行うとともに、当社運航船にCadet（職員候補生）として乗船させて、実地訓練を行っています。2007年7月には、船員需要の増加に応え、船上での基礎訓練の強化を図ることを目的に、訓練専用船「SPIRIT OF MOL」を就航させました。訓練生は、まず「SPIRIT OF MOL」で4～6ヶ月の間、安全教育と基礎教育を集中的に受け、専門の海技知識の他に船員としての行動規範なども身につけます。また、多国籍（フィリピン・インド・ベトナム・インドネシア・ロシア・ウクライナ・パナマ）の多感な若者が、同じ船上で、楽しみや苦しみも含めた訓練体験を共有することで、異文化を理解し当社の船員としての誇りや強い連帯感が生まれています。

また、船上での訓練だけでなく様々なボランティア活動を通じて人格教育や社会貢献にも大きな効果を上げています。フィリピン・イロイロ市とその近郊は2008年6月、襲来した台風により甚大な被害を受けましたが、「SPIRIT OF MOL」は同国政府の支援物資の一部を運搬するとともに、乗組員と訓練生は現地において災害復旧活動に参加しました。この活動に対しては、後日フィリピン政府から感謝状が贈られました。



2008年度CSR取り組み実績ならびに2009年度目標

項目	2008年度の主たる取り組み目標	2008年度の主たる取り組み実績
コンプライアンス	<ul style="list-style-type: none"> 継続的な取り組みによる体制の強化 	<ul style="list-style-type: none"> 社内講習、E-Learningを活用し、独占禁止法、インサイダー取引に関する社員の遵法意識の徹底を図るようにした。
コーポレート・ガバナンス	<ul style="list-style-type: none"> 内部統制システムの運用状況評価、及びその検証 	<ul style="list-style-type: none"> 金融商品取引法で求められる財務報告に係る内部統制システムに関して評価が終了し、適切な統制が働いていることが確認された。
人権、従業員へのケア	<ul style="list-style-type: none"> 健康管理体制の充実 福利厚生施設のリニューアル検討 年金制度の見直し 時間外労働削減 より社員の貢献に応じた給与制度の検討 海外グループ会社のコア社員 (Non-Japanese) の確保と育成 ワークライフバランスを考慮した制度の更なる検討 	<ul style="list-style-type: none"> 医務室の増床とリニューアル及び医務室嘱託医に糖尿病担当医を増員 長時間勤務者を対象としたディスベン検診の強化と結果のフィードバック実施 メンタルヘルス研修の実施及び復職支援プログラムの導入 寮・社宅の整備方針を固めるも、実施時期を検討 状況を注視しつつ検討を継続 2008年12月より時間外削減対策を社内展開 (毎週水曜日のNo残業Dayの消灯実施、残業承認プロセスの強化)。2009年1-3月の平均時間外勤務は前年同期比較 8.6時間/月、12%削減された。 管理職に対して賞与の業績加算の割合を増加 定航部の海外グループ会社より若手幹部候補生 (6名) を選抜し、2年間の研修を開始 法律の要請も踏まえながら検討を継続
環境対策	<ul style="list-style-type: none"> 燃料削減を中心とした省エネへの更なる取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> 燃料消費削減を継続的に展開するも、荷動き減少等により単位輸送当たりCO₂等排出量は対前年度比悪化
安全運航、リスクマネジメント	<ul style="list-style-type: none"> 本船が得られる情報の更なる充実を図り、安全運航管理及び危機管理の質を高め、重大海難発生ゼロを維持する。 Global Portal Siteにて共有する安全運航情報コンテンツの拡充を図る。 自社訓練船の効率的運用による当社船員養成の拡大を進めるとともに、安全運航のための基礎教育・訓練の充実を図る。 引き続きMOLTトレーニングセンターの研修内容や設置機器の標準化を推進するとともに、コンピュータ・ベース・トレーニング (CBT) については2ndフェーズとして導入先で積極的に使用する(できる)ように啓蒙活動を幅広く展開する。 便乗支援制度の対象を当社全運航船に拡大する。昨年実施した便乗支援を受けて、他船舶管理会社等に展開すべき対策を検討・実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> FMS Safety ((株)ウェザーニューズと開発した、安全運航に影響を及ぼす可能性のあるあらゆる事象を監視し、全運航船の動静を把握できるシステム)の改善、SOSC (安全運航支援センター)機能強化、安全強化策の推進を行い重大海難発生ゼロを維持した。 Global Portal Siteに安全運航本部各部署の安全運航情報を掲載し、運用を開始した。 訓練船配乗枠の稼働率を年間平均88%達成し、効率的運用を実施した。また、訓練船の配乗体制の変更、当社陸上訓練施設を併用した訓練を行い、訓練船による教育・訓練の充実を図った。 研修内容の統一、講師のクロストレーニングにより研修の標準化を引き続き実施した。CBTについては、毎月更新される使用状況一覧(グラフ)を基に船舶管理統括会社と打ち合わせを行い啓蒙活動を展開し、周知度、使用率とも向上した。 備船に対する便乗支援の実施スキームを整備し、対象を当社全運航船に拡大した。これまでの便乗支援を受け、HSE指導に重点を置いた訓練を行うOJT TRAINER制度の導入検討を開始した。
情報開示、説明責任	<ul style="list-style-type: none"> 南米もしくはオセアニア地区での、緊急時メディア対応訓練開催 主要現地法人のメディア対応マニュアルの作成 (未作成地域及び新会社対象) 多様なステークホルダーを対象に、海運・船、そして商船三井グループへの関心や理解度の向上を図る。 海外現地法人赴任予定者へのメディア対応に関する説明会実施 	<ul style="list-style-type: none"> 場所を変更し、シンガポール・クアラランプール・上海の3カ所で、アジア各国の現地法人と船舶管理会社を対象とした「緊急時メディア対応訓練」を実施 ほとんど整備した。 新入社員への講義から、一般紙や専門紙・TV媒体などへの提供まで、情報発信を続けた。一般の出版社が出した「船のすべてがわかる本」や、東京新聞「日本の海運」特集に全面協力し、幅広い層に当社の姿を知らしめた。 6月から7月にかけて、数回に分けて対象者への説明を行った。
社会貢献活動	<ul style="list-style-type: none"> 既存活動の継続的取り組み 持続可能な社会実現に向けた活動の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 第4回キッズ・クルーズを実施 教員・生徒の企業訪問受け入れ ブラジル日本移民史料館アーカイブ・プロジェクトへの寄付 タイ・マングローブ植林事業への参加
その他	<ul style="list-style-type: none"> 新広告デザイン(世界共通)による当社経営方針並びに姿のアピール 	<ul style="list-style-type: none"> 「船が水平線の彼方を目指して大海原を進む」力強いデザインで各種媒体に広告を出し、当社姿勢をアピールできた。キッズクルーズ募集広告も掲載

当社グループのCSR活動の現状

2009年度の主たる取り組み目標

- 継続的な試みによりコンプライアンスの徹底を図る。
- 今後とも、適切な統制が継続して機能するように、実効性のある内部統制システムの構築・運用を図る。
- 健康管理体制の更なる充実
- 年金制度改訂
- 時間外労働削減の促進
- より社員の貢献に応じた人事制度の検討
- 啓発研修による人権意識の浸透
- 従業員満足度調査の実施
- 燃料削減を中心とした省エネ活動の継続
- 関連環境法規への対応強化
- 引き続き本船が得られる情報の充実を図り、安全運航管理・危機管理の質を高め、重大海難発生ゼロを維持する。
- コンテンツの充実、Updateを行う。見出しからの検索性を高める等、使い勝手の向上を図る。
- 引き続き自社訓練船の効率的運用による当社船員養成の拡大を進めるとともに、安全運航のための基礎教育・訓練の充実を図る。
- 各地で実施している研修内容の標準化を引き続き推進する。
また、CBTの使用を促す啓蒙活動についても引き続き継続する。
a) 関係各所へのCBTニュースレターの配布再開
b) 乗船前ブリーフィング時に使用できるCBT個人レポートの作成
また、CBTのバージョンアップを計画しており、管理体制の充実も図る。
- トラブル多発船を主体に優先順位をもって便乗支援を継続する。
- OJT TRAINER制度の稼働
- 事業継続計画の策定
- 欧州地区などでの、緊急時メディア対応訓練開催の検討
- 多様なステークホルダーを対象に、海運・船、そして商船三井グループへの関心や理解度の向上を図る。
- 海外現地法人赴任予定者へのメディア対応に関する説明会実施
- 当社事業領域を生かした取り組みの検討と実施
- 広告デザイン(世界共通)により当社経営方針と今の姿をアピール



CSR・環境対策委員会委員長
代表取締役 副社長

米谷憲一

2008年度の活動を振り返って

“Steering True for Quality Growth”—2008年度新たに採用した世界共通の新広告デザインに掲げたこの言葉は、当社の経営方針を力強くステークホルダーにアピールしました。徹底した安全運航体制に支えられた最高品質の輸送を通じて、社会に、そして世界の持続的成長に貢献することができる。当社はそう信じ、まっすぐに進んできました。あくなき安全対策とリスクマネジメントにより、今年度も重大海難事故は発生しませんでした。コーポレート・ガバナンスでは、内部統制システムの評価を終え、これが適切に機能していることを確認しました。働きやすい職場の実現に向けては、時間外労働の削減や健康管理体制の強化のために様々な施策を実施しました。環境保全については、CO₂/NO_x/SO_xの単位輸送当たり排出量が荷動き減少等により対前年度比で増加しましたが、2005年度(目標基準年)比較ではそれぞれ1%/1%/9%の削減となっています。

2009年度の活動にあたって

今、環境問題に世界の多くの人々の関心が集まっています。当社は、海上輸送のエネルギー効率の高さを広くアピールしながら、意欲的な技術革新や効率的運航の徹底を通じて温暖化ガス等の削減への取り組みを一層強化します。

安全運航の徹底に終わりはありません。当社は今年度も、安全運航支援センター、訓練船、便乗支援制度等の拡充・深度化を通じて、「重大海難事故ゼロ」をより確かなものにしていきます。リスクマネジメントの観点からは、大型地震発生の可能性や新型インフルエンザの流行に鑑み、全社的枠組みとしての事業継続計画を早急に策定するための専任組織を設けました。社会貢献や情報開示の面では、安定的な輸送を通じて世界の人々の暮らしと産業に貢献する海運の役割が、社内外、国内外の人々に実感してもらえるような活動を、継続・再構築していきます。

中期経営計画「MOL ADVANCE」の最終年度に当たる今年度、当社は、そのメインテーマである「質的成長」の追求を通じて、企業理念に掲げる「安全運航と地球環境の保全」を実現しながら持続的な成長を目指して前進します。

CSRへの取り組み

CSRとは、企業が経済面のみならず、企業を取り巻く様々なステークホルダーへ配慮した経営を行なっていくことにより、企業と社会、そして地球全体が持続的に相乗発展していくことを目指すものであると考えます。そして、企業は経済活動のプロセスに、社会的公正性、倫理や環境への配慮などを織り込んでいくことが基本にあると考えています。

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

商船三井グループの企業理念では、総合輸送グループとして社会に貢献することを宣言しています。企業理念を実践するための基盤として、社会規範を守り、企業倫理を自覚すること、つまりコンプライアンスは当然のことと認識し、透明性の高いコーポレート・ガバナンスを行ないます。また、安全運航は当社グループ企業活動、そして環境保全の基本であることを肝に銘じ、一切妥協することなく取り組んでいきます。

2. 各ステークホルダーとの良好な関係維持

外航海運は世界規模で事業展開しているため、ステークホルダーも全世界で多岐にわたります。それぞれのステークホルダーとの関係を大切にし、よりよいパートナーシップを築き上げていきます。

3. 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

経営の透明性を維持するとともに、コンプライアンス違反、大規模事故などによるステークホルダーの信頼喪失防止などのリスクマネジメントの取り組みと、一定の環境負荷を与えている企業としての環境保全の取り組みを行ないます。

4. CSRに取り組んだ結果としての企業価値の向上

これらの活動を通じてどのように社会から信頼されているかということのを再認識し、グループとしての企業価値の向上につなげていきます。

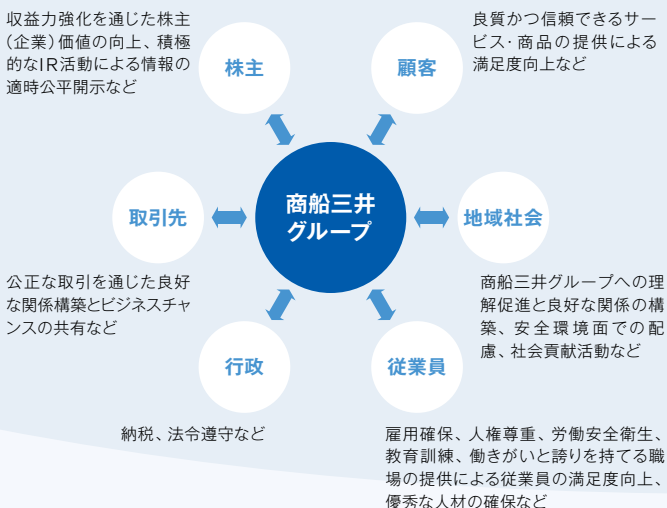
国連グローバル・コンパクトへの参加

世界の様々なステークホルダーと良好な関係を構築し、持続可能な成長を具現化するための世界的な枠組み作りを寄与すべく、2005年3月、国連グローバル・コンパクトにわが国海運業としてはじめて参加しました。国連が提唱するグローバル・コンパクトは、人権・労働・環境・腐敗防止にわたる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、様々な現代社会が直面する問題解決に向けて良き企業市民として活動す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、一層のCSRへの取り組みに努めています。

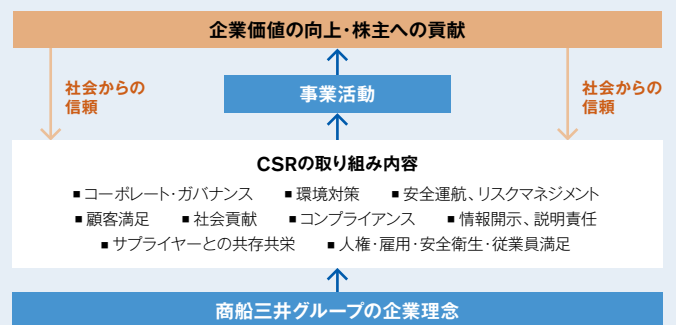


グローバル・コンパクト
ロゴマーク

各ステークホルダーとの関わり



商船三井グループ企業理念とCSR概念・活動の位置づけ



コーポレート・ガバナンスとコンプライアンス

コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方

当社は、株主の視点に立って企業経営の透明性を高め、経営資源の最適配分を通じてステークホルダーの利益を極大化するための体制を重視します。この考えを当社グループの企業理念として「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」として、各種体制の整備を行っています。

各ガバナンス機能を明確化

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(2009年7月現在)。社外取締役3名に対しては、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働く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年より執行役員制度を導入しました。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方針に基づき、重要な業務執行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。2006年5月には監査役の独立性強化を図るため、監査役および監査役会直轄の組織として監査役室を新設し、監査役監査が一層実効的に行われる体制を整えました。

当社は、2008年度に適用となった金融商品取引法の求める「財務報告の適正性確保のための内部統制の評価・報告」への対応として、内部監査室を中心に内部統制の評価を行いました。この結果、当社の財務報告に係る内部統制は有効であると判断し、2009年6月、その旨の経営者評価を記載した内部統制報告書を開東財務局に提出しました。なお、この内部統制報告書の

内容は、外部監査人からも適正に表示しているものと内部統制監査報告書において認められています。当社では、法令の求めに応じるだけに留まらず、業務の可視化、標準化、効率化を継続して進め、経営環境の変化にも柔軟に対応すべく、ステークホルダーの要請を一層満たす内部統制システムの運用を進めていきます。

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企業活動や日常の業務活動を行うことと考えています。

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。全社的なコンプライアンス体制の充実・徹底を図るとともに、違反行為についての処置決定を担当します。

コンプライアンスオフィサー

各部室店長を担当部室店のコンプライアンスオフィサーとして任命しています。コンプライアンスの統括責任者としてその徹底を図るとともに、コンプライアンス委員会事務局に報告し、必要な是正措置を取る責任を負います。

コンプライアンス相談窓口

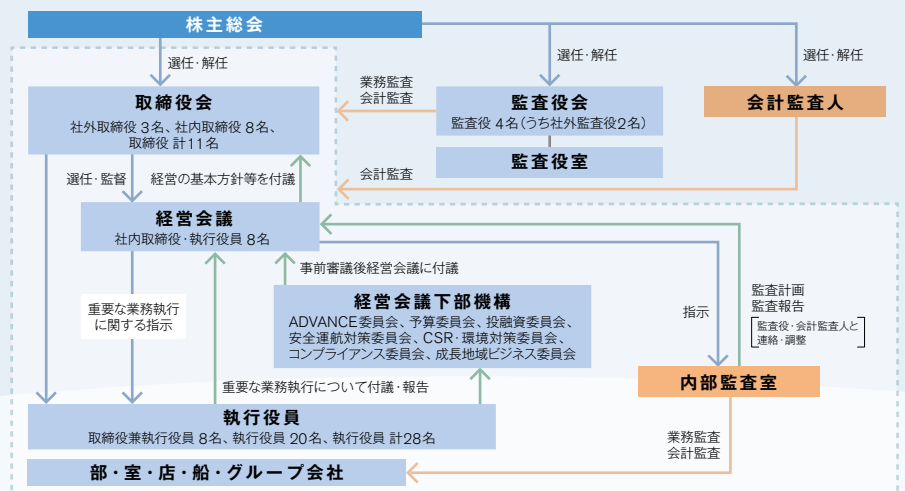
コンプライアンス相談窓口は、各部から独立した内部監査室長がその任にあたります。相談者に対しては、どのような対応がされたのかフィードバックするとともに、相談者や調査に協力した役職員に対して不利益な処遇がなされないことを保証しています。

コンプライアンスの基本方針

(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) 当事業の公共的使命及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なわない。
- (3) 法令及び規則等を遵守し、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。

コーポレート・ガバナンス体制図(2009年7月現在)



環境経営方針

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、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行きたいと考えます。

商船三井グループ環境憲章

理念

商船三井グループは、世界経済のインフラを支える総合輸送グループとして、人類全体の問題である海洋・地球環境の保全のために、企業活動全般において環境保全に配慮して行動します。

方針

1. 私たちは、船舶の安全運航を徹底することを始めとして、あらゆる面で海洋・地球環境の保全に取り組みます。
2. 私たちは、環境に関連する法規等の遵守はもとより、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・資材および船舶の調達を推進します。
6. 私たちは、環境改善技術の開発・導入を推進します。
7. 私たちは、環境教育・広報活動を通じて、商船三井グループ社員の環境保全に対する意識の向上を図るとともに、本環境憲章の浸透を図ります。
8. 私たちは、本環境憲章を一般に公表するとともに、環境関連情報を積極的に開示します。
9. 私たちは、企業活動を通じて社会貢献に努めるとともに、環境保全活動への参加・支援に努力します。

ISO14001 認証内容

(対象範囲は当社環境マネジメントシステム「MOL EMS 21」に同じ)



ISO14001の認証マーク

対象範囲

- 当社の本社全部門及び当社運航船隊(但し、契約期間1年以下の短期備船を除く。)
- 商船三井客船(株)本社全部門及び客船「にっぽん丸」
- 商船三井フェリー(株)本社全部門及び運航フェリー、RORO船

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、及びフェリー・RORO船による旅客・車両貨物の海上輸送サービス」における現地及び本社における事業活動

審査機関

DNV (Det Norske Veritas AS 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)

当社グループのグリーン経営認証取得実績

社名	取得年月	社名	取得年月
国際コンテナ輸送(株)	2005年10月	宇徳ロジスティクス(株)	2007年 2月
(株)ダイヤモンドフェリー	2005年11月	神戸曳船(株)	2007年 3月
(株)名門大洋フェリー	2005年12月	国際コンテナターミナル(株)	2007年 6月
(株)ダイヤモンドライン	2006年 2月	グリーン SHIPPING(株)	2007年 7月
グリーン海事(株)	2006年 3月	商船港運(株)	2007年10月
関西汽船(株)	2006年 5月	宇部ポートサービス(株)	2007年11月
日本栄船(株)	2006年 8月	北日本曳船(株)	2008年 6月
ジャパンエクスプレス梱包輸送(株)	2006年11月		

環境マネジメントシステム

環境憲章に則った事業活動を推進する仕組みとして、二つの独自の環境マネジメントシステム「MOL EMS21」と「グループ環境目標制度」を導入し、環境負荷の削減をはじめとする環境活動に取り組んでいます。

MOL EMS21：当社は、2001年4月に環境マネジメントシステム「MOL EMS21」の運用を開始しました。2003年1月には、すべての運航船舶（但し契約期間1年以下の短期備船は除く）に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。さらに、2003年9月には商船三井客船（株）へ、また2004年1月には商船三井フェリー（株）にISO14001の認証範囲を拡張しています。

環境マネジメント推進体制

当社では、社長の最高意思決定の下、経営会議に直結する下部組織であるCSR・環境対策委員会が、環境問題に対する基本的な方針などの審議や、「MOL EMS21」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 EMS21」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回以上実施される内部監査の結果報告を受け、本システムが有効に機能していることを確認・評価します。内部監査は事務局であるCSR・環境室が本社全部門を対象として実施する一方、船舶については海上安全部が環境検船を実施しています。また、ISO14001の外部審査機関DNVによる年1回の定期監査と3年に1回の更新審査が実施されます。

環境会計

環境保全コスト

分類	内容	2008年度実績（単位：百万円）	
		投資	費用
(1) 事業エリア内コスト			
地球環境保全コスト	船舶からの排ガス削減対策	608	310
	陸上施設への投資	0	7
資源循環コスト	船舶からの廃棄物削減対策	0	4
	オフィス関連	7	60
(2) 管理活動コスト	環境管理活動費	0	69
(3) 研究開発コスト	研究開発費	17	79
(4) 社会活動コスト	社会貢献活動費	0	24
	合計	632	553

環境保全効果

分類	効果の内容	指標	2008年度	2007年度	効果
(1) 事業活動に投入する資源に関する効果	総エネルギー投入量	燃料 (g/ton・mile)	1.38	1.42	-0.04
		CO ₂ (g/ton・mile)	4.606	4.423	+0.184
(2) 事業活動から排出する環境負荷	GHG等排出量	NOx (g/ton・mile)	0.127	0.122	+0.005
		SOx (g/ton・mile)	0.081	0.079	+0.002

グループ79社をカバーする「グループ環境目標制度」

当社グループでは、国内外の主要グループ会社を対象とする「グループ環境目標制度」を導入しています。自社の事業活動に伴う環境負荷について、一定のガイドラインの下で毎年度各社が自主的に環境目標を設定し、その達成に向けたアクションプランを策定します。それとともに、各社の環境負荷データ（消費燃料、電力、紙、ゴミなど）を収集して、グループとしての環境負荷を集計しています（詳しくは→P.18）。現在、国内グループ会社計60社、海外現地法人19社の合計79社が対象になっています。

第3回「MOLグループ環境賞」表彰

当社グループの役職員の環境保全活動への関心と意欲を啓発し、環境経営をグループに浸透させるためのインセンティブとするため、2005年度より「MOLグループ環境賞」を創設しました。

本社の部室・船舶、グループ会社毎に、環境技術の開発・導入や環境活動などの中からその年度で最も優れたものを、「MOLグループ環境賞」として表彰するものです。

優秀賞	定航部 港湾・ターミナルグループ、商船港運（株） （神戸国際コンテナターミナルでの環境負荷削減活動）
優秀賞	（株）ダイヤモンドフェリー （国内フェリー初の2基1軸型エンジンを搭載した「さんふらわあ ごーるど」が「ShipPax Award 2008」を受賞）
優秀賞	商船三井テクノトレード（株） （環境省の策定した「エコアクション21」認証を当社グループで初めて取得）

上記は2007年度受賞の取り組みです。2008年度については、2009年9月開催のグループ経営会議で表彰予定のため、現在選考中です。

2008年度環境会計

集計範囲

（株）商船三井（単体）のオフィス及び船舶における環境・社会貢献活動

集計期間

2008年度（2008年4月～2009年3月）。但し、環境保全コスト（費用）には2006年度以前の環境投資の減価償却費を含んでいます。

※環境会計初回報告は2001年9月発行環境報告書

準拠ガイドライン

環境省「環境会計ガイドライン2005年版」

（前提）

- 1.安全運航に関わる投資・費用は、左記表に含めていません。
- 2.法規制に基づく投資・コストは左記表に含めず、自主的な環境対応のみ計上しています。

商船三井グループの環境負荷（2008年度）

当社グループは、外航海運をはじめとして様々な事業を海上/陸上で展開しています。

それに伴い、主に燃料の消費による環境負荷を与えています。

2008年度において、当社及びグループ会社が消費した燃料・電気・OA用紙などの資源と、排出した環境負荷物質を以下にまとめました。

当社グループは、これらの環境負荷物質の削減に取り組んでいます。

海上（船舶）活動

	INPUT	OUTPUT
商船三井 (単体)	Fuel Oil (C重油*1) 5,920千t	CO ₂ 18,286千t
	Diesel Oil (A重油*2) 70千t	NO _x 503千t SO _x 323千t
グループ会社 (内航)*3	Fuel Oil (C重油*1) 242千t	CO ₂ 788千t
	Diesel Oil (A重油*2) 17千t	NO _x 22千t SO _x — *5
グループ会社 (外航)*4	Fuel Oil (C重油*1) 399千t	CO ₂ 1,300千t
	Diesel Oil (A重油*2) 27千t	NO _x 36千t SO _x — *5

陸上活動

	INPUT	OUTPUT
商船三井 (単体)	燃料 44kℓ	CO ₂ 1,145t
	電力 1,878千kWh	NO _x 0.55t
	水 3,714m ³	廃棄物 107t
	OA用紙 7,760千枚*7	
グループ 会社*6	燃料 8,071kℓ	CO ₂ 97,637t
	電力 124,259千kWh	NO _x 48t
	都市ガス 3,378,764m ³	廃棄物 2,543t
	LPG 167t	
	熱 3,058GJ	
	水 679,404m ³	
	OA用紙 49,654千枚*7	

*1 C重油 … 主として主機関用燃料として使用

*2 A重油 … 主として船内発電用燃料として使用

*3 対象会社は、宇部ポートサービス（株）、北日本曳船（株）、グリーン海事（株）、グリーン SHIPPING（株）、神戸曳船（株）、商船三井テクノトレード（株）、商船三井フェリー（株）、（株）ダイヤモンドフェリー、商船三井内航（株）、日本栄船（株）、（株）名門大洋フェリーの計11社（対象会社は2009年3月31日現在）

*4 対象会社は、（株）エム・オー・ケーブルシップ、商船三井近海（株）、商船三井客船（株）、東京マリン（株）の計4社

*5 グループ会社のSO_x排出量については、データを収集しておりません。

*6 対象会社は全国内連結子会社ですが、環境負荷が極めて小さい会社の数値は、一部を除外しています。また本項目には、オフィスでの燃料などの消費とそれに伴う環境負荷だけでなく、ターミナルや陸上輸送など、陸上での事業活動によるものも含まれています。

*7 A4換算としています。

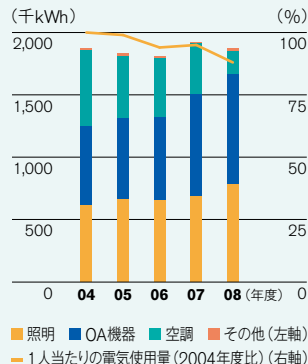
オフィスの取り組み



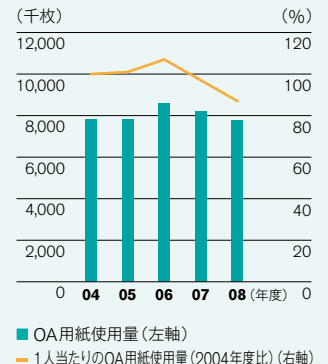
商船三井本社ビル

「MOL EMS21」や「グループ環境目標制度」を通じて、海上及び陸上の輸送活動のみならず、オフィスで発生する環境負荷（OA用紙・電力・廃棄物）の削減に取り組んでいます。また、商船三井ビルリニューアル工事を完工（2009年1月）し、各種省エネ対策（照明人感センサー、小區画空調温度調整機能等）、節水対策（節水型便器、蛇口センサー等）が本稼動しています。

本社ビル電気使用量



本社ビルOA用紙使用量



地球温暖化防止・大気保全への取り組み

化石燃料を燃焼して航行する船舶からは、地球温暖化の原因となる二酸化炭素(CO₂)、酸性雨や大気汚染の原因となる窒素酸化物(NO_x)、硫黄酸化物(SO_x)、煤煙などが排出されます。当社グループは、事業活動による大気への環境負荷を十分自覚し、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

外航海運の取り組み

気候変動枠組条約に基づく京都議定書では、外航海運に関わる船舶から排出される温室効果ガス(GHG; Greenhouse Gas)排出の削減については国際海事機関(IMO)を通じて検討することが規定されており、IMOでは海洋環境保護委員会でその方針が検討されています。

京都議定書に続く世界の地球温暖化防止の枠組みを決める気候変動枠組条約第15回締約国会議(COP15)に向けて国内外の議論は活発化しておりますが、当社は国際海運からの実質的なGHG削減に繋がる枠組み作りへの貢献に努力しています。

当社の取り組み

当社が所属する(社)日本船主協会は、合計60業種・企業が参加している日本経団連環境自主行動計画において、「2008年度から2012年度における輸送単位(貨物1トン)当たりのCO₂排出量平均値を1990年度比15%削減する」という業界目標を掲げて取り組んでいます。一方、当社は中期環境目標として「2010年度における単位輸送(トンマイル)当たりのCO₂排出量を2005年度比10%削減する」ことを掲げて取り組んでいます。2008年度の当社外航船舶からのCO₂総排出量は前年度比約35万トン増加し、荷動き減少等により単位輸送当たりのCO₂排出量は約4%増加しました。中期目標の基準年である2005年度比では約1%の減少となっています。中期目標の達成に向けた取り組みを一層強化しています。

当社グループの具体的な取り組み

1. 環境技術

当社は船舶を対象に様々な研究開発・技術革新に取り組んでいます。(詳しくは→P.6~8 特集1:環境技術)

2. 船舶の大型化による輸送効率の向上

2007年12月、当社が鉄鋼原料の長期輸送契約に投入する世界最大級の鉄鉱石専用船「BRASIL MARU」(載貨重量約32万トン)が竣工しました。「BRASIL MARU」は、その推進性能に優れた超大型船型と高い推進効率のプロペラなどの省エネ設計によって、ブラジルー日本間の鉄鉱石1トン当たりの輸送の際に排出されるCO₂を従来型より約20%削減することができます。この輸送モードの効率化と環境保全に配慮した造船技術の革新性により、「BRASIL MARU」は(社)日本船舶海洋工学会が選考する「シップ・オブ・ザ・イヤー2007」に選ばれました。当社は、このような船型の大型化や推進性能の改善が海運業界として世界的に増加する輸送需要に応える社会的責務と、地球温暖化防止との両立を図る有効な手段の一つであると考えています。

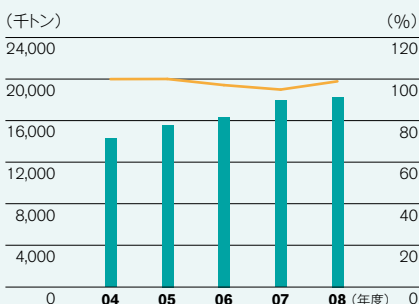
3. 「ECO SAILING (エコセーリング)」を社内に徹底

海運は輸送業界の中でエネルギー効率が良い輸送手段ですが、化石燃料を使用する限りCO₂を排出します。当社では、安全運航が最優先であるとの共通認識の下、船舶のエネルギーフローを把握し、エネルギーロスを極力な



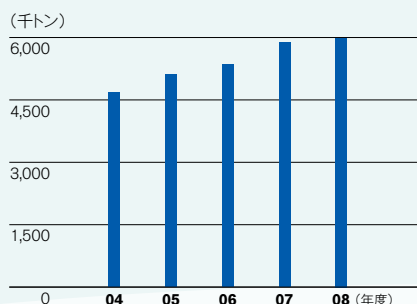
エコセーリングのパンフレット

当社のCO₂排出量の推移



■ 総排出量(左軸)
 ■ 単位輸送量(トンマイル)当たり排出量(2004年度比)(右軸)

当社の燃料消費量の推移(A重油+C重油)



鉄鉱石専用船「BRASIL MARU」



注)トンマイル:
 1トンの貨物を1マイル運ぶことを示す単位。
 積載貨物の量×輸送距離を式として算出される。

くして有効活用し、燃料削減及び環境負荷低減に取り組む省エネ推進の考え方を「ECO SAILING」と呼んで、運航の際に徹底しています。具体的には、①減速運航の適切な実施、②気象・海象予測、③最適航路の選定、④船の浸水表面積の軽減、⑤機器類の運用・保守の最適化、⑥省エネ船型の開発、⑦PBCFの装着などの対策を実施しています。

4. 船舶の推進力を高めるPBCF

PBCF (Propeller Boss Cap Fins)は、当社が共同開発したプロペラ効率改善装置です。同じ速度の場合4~5%の燃料消費量の節減効果があり、その結果CO₂、NO_xも削減でき、2009年7月末現在、就航船・建造予定船合わせて、世界中で1,700隻以上の船舶に採用されています。また、従来型に比べ更に1~2%の燃費効率改善及びCO₂削減効果を見込める新型PBCFを三井造船(株)昭島研究所と開発し(2009年4月、追加特許申請)、2010年の製品化を目指しています。



5. 大型船舶に遮熱塗装を施行・効果検証

2007年から2008年にかけて主要塗料メーカー10社の遮熱塗料の効果を比較検証した結果、遮熱塗料による冷房機消費エネルギー削減が確認されました。当社グループのフェリー・客船、自動車運搬船のカーデッキ温度低減、タンカーなどの積荷温度上昇抑制を目的として施工を積極的に推進し、CO₂排出量の削減及び超耐候性による塗装メンテナンスコスト削減を推進します(詳しくは→当社プレスリリース <http://www.mol.co.jp/pr-j/2008/j-pr-2797.html>)。

6. モーダルシフト

日本におけるCO₂排出量は約2割は運輸部門が占めており、その削減のため国土交通省及び関係省庁は「環境負荷の少ない交通体系の構築」を掲げ、「モーダルシフト」と言われる鉄道・船舶など環境負荷の小さい輸送モードの利用を促進しています。当社グループは、わが国最大規模のフェリー・内航サービスの提供を通じて、モーダルシフトに積極的に対応しています。

また、グループ会社の(株)シー・ロードエクスプレスはトラックとフェリーを組み合わせた海陸複合一貫輸送事業を提供しておりますが、2008年11月、当社はグループとしての一貫輸送事業の強化を図る目的で、同社を同じくグループ会社である商船三井フェリー(株)の子会社とし、両社の一貫輸送事業を統合する方針を発表しております(2009年4月に子会社化)。

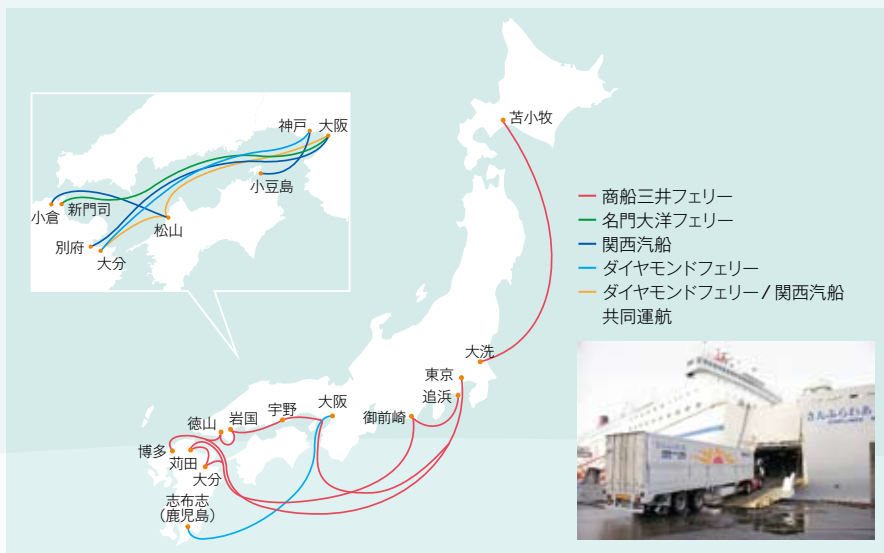
7. エコ・ターミナル

2007年3月に、当社とグループ会社である国際コンテナターミナル(株)は、「東京国際コンテナターミナル」に発電容量200kWの都内最大級の太陽光発電システムを導入しました。輸出入のコンテナを運ぶトレーラーが通過するゲート棟と洗車棟の屋上1,600㎡に合計1,200枚の太陽光パネルを設置、2008年度の発電電力の実績は約215千kWhで、管理棟で使用する電力量の約30%を賄えました。



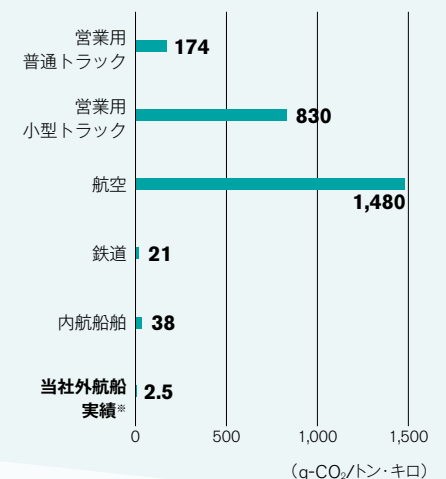
東京国際コンテナターミナル

商船三井グループの国内フェリーサービス網



輸送機関別でみた 原単位当たりのCO₂排出量

—1トンの荷物を1km運ぶのに排出するCO₂の比較—



出所：地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議資料(平成13年度)より抜粋
*「当社外航船実績」は2008年度当社全運航船実績から算出

大気保全への取り組み

船舶からのNO_x、SO_xの排出は、IMOによって定められた2005年発効の「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)」によって規制されています。

更に、2008年10月開催のIMOの海洋環境保護委員会においてMARPOL付属書VIの改正が採択され、今後のNO_x規制、SO_x規制の強化が決定しております。

NO_xの排出対策

NO_xは、エンジン内で燃料が燃焼する際に、燃料油や空気中に含まれる窒素(N)と空気中の酸素(O)が高温下で結合することによって発生します。NO_xの排出は、エンジン内の燃焼温度を制御することによってある程度抑制することが可能です。当社では、電子制御で燃料弁や排気弁を操作することによってNO_x等の煤煙の抑制に効果がある電子制御エンジンを搭載した船舶の導入を進めています。

電子制御エンジン搭載船は2007年6月に竣工したコンテナ船「MOL CREATION」を始め15隻が就航しており、建造・計画中の18隻への搭載が決定しています。

SO_xの排出対策

SO_xは、硫黄分(S)を含む燃料油が燃焼することによって発生します。硫酸化物排出量の低減のため、当社ではMARPOL条約による燃料油に含まれる硫黄分に関する現行の一般海域における規制値である4.5%より厳しい3.5%を燃料油の調達基準としています。

煤煙・煤塵の排出対策

船舶からの排出ガスには、ディーゼル排気微粒子(DEP=Diesel Emitted Particulate)や煤塵などのPM(Particulate Matter)も含まれています。当社グループの船舶管理会社であるエム・オー・エル・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気ガス浄化システムを開発しました。2005年11月に竣工した自動車専用船「EUPHONY ACE」など本システムを搭載した船舶は5隻就航しております。本システムは間伐材の有効利用により、森林保護の視点からも環境にやさしい試みです。

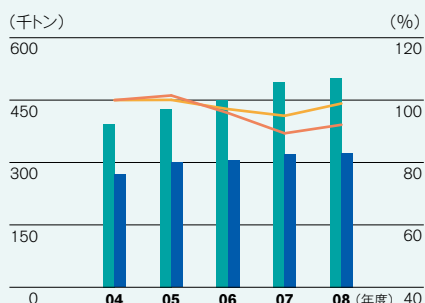
陸上電力の利用

2008年10月、ロサンゼルス港の自営ターミナルにて、CleanAir Logix社と共同で当社コンテナ船「MOL ENTERPRISE」に、LNGを燃料とする陸上発電機からの電力供給実験を行いました。停泊中の船舶の発電機使用を減らすことで、NO_x、SO_x、PMなどの排出を大幅に抑えることができます。実験結果を踏まえ、今後の陸上電力の活用を検討していきます。



「MOL ENTERPRISE」と陸上発電機(写真中央)

当社NO_x排出量とSO_x排出量の推移



(NO_x)
 ■ 総排出量(左軸)
 — 単位輸送量(トンマイル)当たり排出量(2004年度比)(右軸)

(SO_x)
 ■ 総排出量(左軸)
 — 単位輸送量(トンマイル)当たり排出量(2004年度比)(右軸)

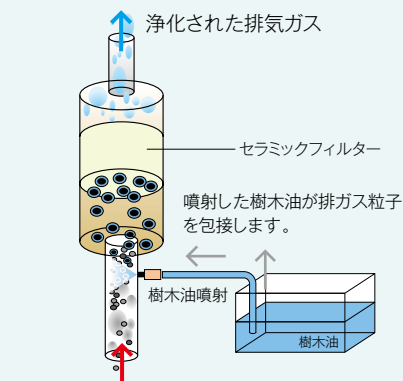
電子制御エンジン搭載船(「MOL CREATION」)



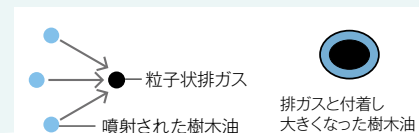
当社使用燃料中の平均硫黄含有率

	A重油	C重油
2004年度	0.62%	2.78%
2005年度	0.56%	2.82%
2006年度	0.49%	2.75%
2007年度	0.44%	2.62%
2008年度	0.40%	2.59%

排気ガス浄化システムのイメージ



エンジンからの排気ガスの流れ



海洋環境保全への取り組み

当社は、安全運航の徹底により、海難事故による海洋汚染防止に努めるとともに、生物多様性にも配慮し、事業活動の場であり世界万人の共有財産である海洋の環境保全への取り組みを積極的に推進していきます。

タンカーのダブルハル化

タンカーの座礁や衝突による原油、プロダクト、ケミカルなどの貨物流出を防止すべく、ダブルハル(二重船殻)構造のタンカーの船隊整備を積極的に推進しています。2009年3月末現在、当社油送船隊の95%がダブルハル構造となっています(原油タンカーについては全船ダブルハル化を達成済み)。

燃料タンクのダブルハル化

あらゆる船舶は運航のために燃料油を搭載していますので、タンカーと同様、万一の事故の場合に燃料油が海洋へ流出するリスクを軽減するために、燃料タンクの二重化も進めています。尚、この燃料タンクの二重化は、2006年3月に開催された国際海事機関(IMO)第54回海洋環境保護委員会において、2007年8月1日以降に建造契約が行われる船舶に対して強制化される案が採択されています。

バラスト水について

貨物の積荷役に合わせて排出されるバラスト水は、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、1980年代後半から国際的に問題視されるようになりました。これを受けてIMOで2004年2月に「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」が採択されました。この

条約は、2017年以降は、全ての船舶において、バラスト水に含まれる水生生物を一定基準を満たすまで処理(無害化)してから排出することを義務付けています。

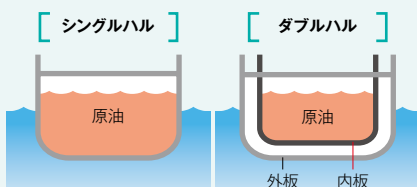
当社は、各メーカーや団体と協力の上、バラスト処理装置の開発、船上実証実験等に取り組み、早期無害化実現に向けて努力を続けています。2006年10月に当社コンテナ船「MOL EXPRESS」に試作機を搭載し実験したところ、条約の求める濃度基準をクリアしたことが確認されました。型式承認の取得に向け、2008年11月より当該コンテナ船にて船上実証試験を開始しています。

船底防汚塗料について

海洋生物の船底付着により、船体抵抗が増して燃料効率が低下するのを防ぐため、従来は防汚性が高いTBT(Tributyl Tin:有機スズ)を含む船底塗料が使用されてきました。しかし、TBTが生態系へ与える有害性が広く認められるようになり、2001年のIMOにおいて、TBT塗料の使用禁止を義務付ける条約が採択されました。当社は、早い段階からTF(Tin Free:有機スズを含まない)塗料へ切り替えを始め、2005年度に全管理船をTF塗装化しています。

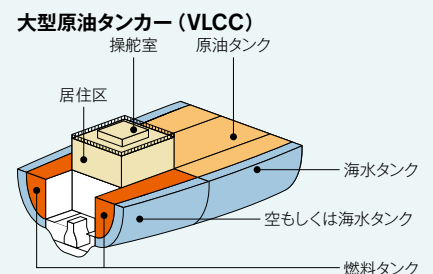
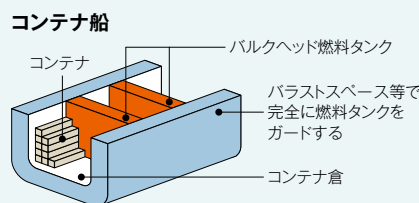
また、当社は長期間の防汚効果が期待でき、水中への溶け出しがなく生態系に優しいシリコン樹脂を用いた新塗料の実船実験を行っています。

タンカーのダブルハル化

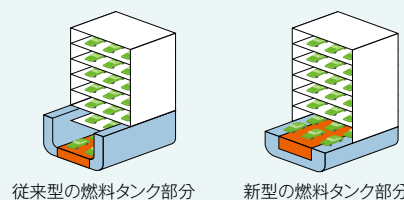


ダブルハル構造

燃料タンクのダブルハル化



自動車船



防汚処理技術について

2007年6月から2008年5月にかけて、当社は(株)エヌエム及びグループ会社のエムオーエンジニアリング(株)とともに、親水性の防汚技術(製品名:ウォーターコート)をフェリー6隻の客室等のガラス窓に試験施工し、船舶の汚れを防ぐ機能を確認しました。同製品の使用により、清掃や塗装の頻度を減らすことができ、洗剤などで洗浄する必要も無く、環境負荷を減らすことができます。

廃油の適正処理

船舶の燃料油には不純物が多く含まれていますので、主機関・発電機・ボイラーでの使用にあたって前処理を行って水分や不純物を取り除きます。前処理で発生した、水分や不純物を含んだ不要な油(廃油)は、専用タンクで加熱して水分を除去した後、環境規制に適合した廃油焼却処理をしています。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伴ってビルジ(油分などを含む汚水)が発生します。当社では、このビルジをその発生源に遡って油分濃度に応じて3つに分類して回収・処理する「ビルジ発生源分離方式」システムを導入し適正処理を行っています。

船内廃棄物処理について

乗務員の生活の場でもある船内では、荷役資材など船舶特有の廃棄物に加え、一般家庭と同様の廃棄物が発生します。当社運航船では、「MARPOL73/78条約」に基づき、船内廃棄物の分別回収、貯蔵や処分を規定した「船内廃棄物管理計画」を策定、「廃棄物管理者」の指揮の下、全乗務員に周知徹底が図られています。船内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するなど適切に処理しています。

船舶の解撤時の環境への配慮

老朽化した船舶は、安全運航対策上、また海洋環境保全の観点からも、解撤(スクラップ)を行う必要がありますが、アジアの一部の国々では解撤時の労働者の安全や環境対策が疎かであるとして問題となっていました。2009年5月、IMOは船舶リサイクルによって引き起こされるこうした問題を防止することを目的に、シップリサイクル条約を採択しました。これにより、船舶はその一生を通じ、条約で定める有害物質の搭載・使用を禁止・制限され、船舶に含有される有害物質の量や所在を記載したインベントリーリスト(一覧表)を作成・記録・更新し、最終的に船舶リサイクル施設に引き渡すことを求められることとなりました。条約の発効に備え当社は、インベントリーリストの作成に取り組むとともに、従来どおり解撤を前提として売船を行う際には、解撤ヤードがISO14001(もしくはそれに準じた環境マネジメント)を実施しているか、解撤の方法・手順が環境・労働安全に十分配慮しているかなどの点を確認しています。

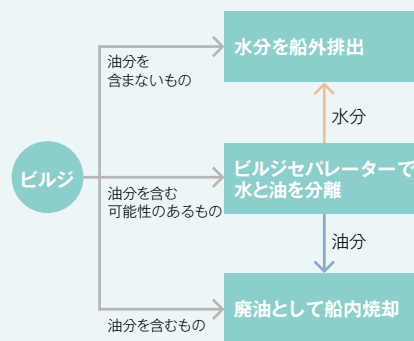
バラスト水処理実験装置



シリコン樹脂塗料を塗布したコンテナ船
([「MOL PRIDE」])



ビルジの適正処理



廃油焼却処理装置



船内の廃棄物分別収集所



2008年度環境目標実績・評価と中期環境目標

2009年度は、2007年度から取り組んでいる中期環境目標の最終年にあたります。

2008年度までの実績を踏まえて、目標達成に向けて積極的に取り組みます。

テーマ	2008年度環境目標
安全運航の徹底	<ul style="list-style-type: none"> 流出油による海洋汚染を伴う海難事故の防止
海洋・地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> 船舶からの単位輸送当たりのCO₂、NOx排出量を、2005年度比8%削減 船舶からの単位輸送当たりのSOx排出量を、2005年度比15%削減 現行規制の遵守とともに、将来的な規制強化、対象地域の拡大に備える。 バラスト水排出基準を満足する処理技術の開発への協力及び既開発品の適用調査検討
環境に配慮した製品・資材及び船舶の調達	<ul style="list-style-type: none"> 大型原油タンカー（VLCC）を2008年度末までに全てダブルハル化 新造船計画における電子制御エンジンの搭載検討 当社運航船へのPBCF装着促進 船底防汚塗料、暴露部塗料などに無毒型塗料の適用検討 断熱・遮熱塗料の更なる適用検討 「ECO SAILING」キャンペーンの推進・定着（詳しくは→P.19） 再生可能エネルギー（バイオマス燃料、太陽光発電等）技術の陸上施設・船舶への採用検討
環境改善技術の開発・導入	<ul style="list-style-type: none"> 排気ガス浄化システムなどの積極的な研究開発・採用 安全運航対応技術、環境対応技術の研究・開発を中心として、技術研究所の機能についてのビジョンを、移転を機に再確認・明確化 船舶のライフサイクルアセスメント(LCA)において当社フリートのインベントリーリスト作成に関する具体的対応を検討
省エネルギー、省資源、リサイクル、廃棄物の削減	<ul style="list-style-type: none"> 本社で生じるゴミの分別徹底及びリサイクルの推進 本社電力使用量（従業員1人当たり）を2006年度比2%削減 本社OA用紙使用量（従業員1人当たり）を2007年度比1%削減
環境関連情報の積極開示	<ul style="list-style-type: none"> 「環境・社会報告書2008」作成（安全運航体制の推進、地球温暖化ガス排出抑制への取組みを中心に、当社グループの取組みを伝える）
環境保全活動への参加・支援	<ul style="list-style-type: none"> 従来の活動（キッズISO、ビーチクリーンアップ、ポレポレクラブ、ペットボトルキャンペーンなど）の継続と、新規活動の検討
グループ環境経営の推進	<ul style="list-style-type: none"> 環境マネジメント運営体制及び環境保全活動の深化 グループ会社における環境教育の拡大 モーダルシフトへの対応の促進 環境関連ビジネスへの支援・情報提供

グループ会社の取り組み

2基1軸型エンジンでCO₂排出量を削減

(株)ダイヤモンドフェリー <http://www.diamond-ferry.co.jp/>

同社は2007年11月に「さんふらわあ ごーど」、2008年1月に「さんふらわあ ばー」と、2隻の同型新造船を相次いで就航させました。両船の推進システムには、2基のエンジンで1本のプロペラ軸を回す「2基1軸型」を採用しました。従来の長距離フェリーでは、「2基2軸型」が一般的でしたが、同社が採用した「2基1軸型」では、船尾形状がすっきりしたものになり、推進効率が大幅にアップし、その分燃料消費量を減らし、CO₂排出量も大幅に削減することができました。



「さんふらわあ ごーど」

「エコアクション21(EA21)」を通じて環境経営を推進

商船三井テクノトレード(株) <http://www.motech.co.jp/>

同社は、「PBCF（詳しくは→P.20）」、「アイゼット照明」（省エネ照明）、「アドクリーンコート」及び「ゼッフル」（いずれも室内温度の上昇を抑える効果がある遮熱塗料）、「SANWAエアレーター」（排水処理に優れた効果を発揮する散気装置）、「BY・FAR Z（バイ・ファーゼット）」（環境にやさしい油分散洗剤）といった環境関連商品の販売に加え、オフィス活動や国内外の船舶への補油業務などにおいても、環境保全を最重要要件として取り組んでいます。更に、環境経営をより組織的・効率的に推進していくため、社内に環境マネジメントシステムを構築し、環境省がガイドラインを作成した環境規格である「エコアクション21(EA21)」の認証を2007年7月、本社組織を対象として受け、継続して環境活動を実施しています。

陸上従業員へのケア

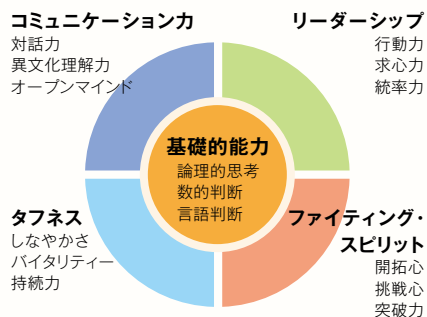
新しい価値を創造する従業員の確保と育成、グループの発展と従業員一人ひとりの成長の両立を目指し、採用や研修プログラム、諸制度の整備を行っています。

採用と人材育成

毎年、求める人材像を明確にし、公正な採用活動に努めています。

また、入社後は、10年目までを育成期間と捉え、様々な職場における業務の経験を通じて成長するOJT制度(On the Job Training)と、各階層で実施する階層別研修や、当社事業の現場体験を積む乗船研修、国際適応力を高める研修などの研修(OFF-JT)を実施しています。さらに、一人ひとりのキャリア開発を支援する「キャリア開発ワークショップ」、グループの次世代の経営者育成を目指した「MOLグループ経営スクール」やグループ会社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。

求める人材の要件



人事・評価制度

より裁量的な働き方を促し、職責と成果をより適切に反映する人事給与制度を導入しています。フェアで透明性の高い評価を目指し、年1回の人事考課と年4回の上司と部下の面談制度を実施しています。

健康管理と職場環境への配慮

心身ともに健全で、いきいきと働くことができるよう、法令を遵守し、従業員の健康管理と職場環境の整備に、次のような制度を導入しております。

健康管理

- 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やWEBによるメンタルヘルス自己チェックツールの導入
- 新型インフルエンザ対策の策定
- 長時間勤務者の健康診断実施およびリカバリー休暇の導入、ノー残業デーの実施
- 海外勤務者の赴任時、赴任中及び帰任時の健康診断の実施

配属前研修(練習船「深江丸」実習)



乗船研修(コンテナ船「MOL EXCELLENCE」)



MOL Kakio Institute(研修施設)



キャリア開発ワークショップ

従業員と会社の良好な関係を維持するため、一人ひとりの従業員が自己を見つめ、自己と会社の関係を意識する機会を提供しています。30代以上の社員を対象として実施しています。

本社ビル内医務室



職場環境への配慮

- セクシュアルハラスメントや人権に関する研修の実施
- 人事部相談室における各種相談受付
- カジュアルデーの実施
(毎週金曜日及び6月から9月までの毎日)
- 災害時安否確認システムの導入

多様な人材の活用・多様な働き方をサポートする制度

多様な人材の活用と多様な働き方の提供を目指し、諸施策を実施しています。

- 育児休暇：つわり、出産休暇の他、保育所の受け入れ時期に配慮した育児休暇制度を導入しています。1992年の制度導入以降、約70名が育児休暇を取得しています。
- リフレッシュ休暇：勤続15周年及び勤続25周年でリフレッシュ休暇を取得できます。
- 介護休暇：介護のために最長2年間休職することができます。
- 定年退職者再雇用制度：高年齢者等の雇用の安定等に関する法律への対応として、アクティブエルダープログラムを導入しています。

商船三井における女性の活躍状況

(2008年度末現在)

女性職員数	女性最高位	総合職乗り入れ制度
総合職 69名 一般職 136名	グループリーダー (部室長・支店長に次ぐ職位)	一定の要件を満たし、試験に合格すれば乗り入れ可能

海外勤務者、現地雇用者への対応

海外勤務者並びに帯同家族に対しては、各勤務地における生活、医療、子女の教育、安全など、担当者があらゆる面でサポートしています。また、当社海外現地法人では、全世界で約3,000名のナショナル・スタッフを雇用し、地域経済の発展などに貢献しています。



Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (Europe) Ltd. Brussels Office



Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (Asia Oceania) Pte. Ltd. Singapore Office

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」に加入し、いずれも労使間で、良好な関係を築いています。

語学研修



VOICE: 現場から

職場の理解と協力で日々頑張っています

仕事と家庭(育児)の両立で忙しい生活を送っていますが、職場の理解と協力を得て仕事を続けることができ、充実した日々を過ごしています。

復帰直後は、長女が急な病気になり保育園から呼び出されたり、小学生の長男を放課後に預かってもらう学童クラブの終了時間が、会社の終業時間と合わないことなど、種々様々な難題に直面しました。しかし、その都度上司と相談して、仕事の進め方やスケジュール調整などについて指示やアドバイスを受けています。幸いにも会社も効率的な働き方を推奨しており、私自身も効率的な時間の使い方を意識しながら、十分な成果・結果を残せるように日々模索し続けています。



定航部
調達・コスト削減グループ
アシスタント・マネージャー
小池秋乃

船員へのケア

海運会社の特色のひとつとして船員の存在があります。

当社事業の根幹である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船員です。

当社船員の現況

当社船員が乗船する船舶は約300隻に及びますが、その国籍は20カ国以上にわたり日本人の占める割合は約3%に過ぎません。これら多国籍の多様な船員に対して、当社は、船内外の環境や待遇において十分な配慮を払うとともに、ハイレベルな教育・訓練を施すことによって、高い士気と卓越した技能と知識を有する優秀な船員を育成しています。

採用にあたっての基本方針

当社は日本人船員(海上従業員)を例年20名程度採用しており、2005年度より引き続き女性海上従業員を採用しています。一方海外では、世界各地に船員採用と管理の拠点を設け、海外船員学校において奨学生制度を導入し、船員を志す学生をサポートしています。また、学校の教育カリキュラムの中に船員の資格に必要な制度が整備されていない国では、資格習得に必要な経験をえられるようインターンシップ(訓練生)制度を導入しています。これらの諸制度のサポートを受けて、様々な国の若者が将来当社の中核を担う人材として採用されていきます。

当社船員の役割

当社船員は、船上における本船運航業務のみならず、陸上における船舶・船員管理業務にも従事しています。例えば日本人船員の場合は、入社後10年間程度は海上勤務に集中し、将来の船長・機関長としての技術を培った後、そのノウハウを生かして陸上業務

に一定期間就いたり、当人のキャリアパスとして様々な種類の船での海上勤務を引続き経験していきます。こうした陸上での活躍の場は日本人以外の船員にも広く開かれており、出身国とは異なる様々な場所で多くの多国籍船員が当社の安全運航を支えています。このように当社船員は、商船三井グループ全体をリードしていくオールラウンドのプレイヤーとしての役割が求められています。

労働安全衛生・健康管理

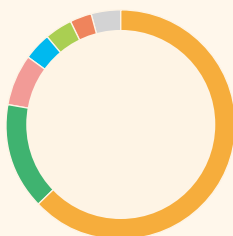
船内では、「船内管理委員会」及び「船内安全衛生環境委員会」を設置しています。船内作業計画の立案、船内設備や作業環境に対する安全点検の実施、船内作業上の安全衛生管理や教育などの実施を通じて、労働環境や安全衛生の向上に努めています。また、船舶衛生管理者資格を持つ乗組員が健康診断やメンタルヘルスの相談にあっています。乗組員のリフレッシュを図るため、十分な陸上休暇の付与に努めるとともに、きめ細かい健康診断の実施などを通じて健康維持管理を図っています。

労働災害の発生頻度率

	(件数/百万時間あたり)	
	2007年	2008年
LTIF (Lost Time Injuries)	0.72	0.62
TRCF (Total Recordable Case)	2.36	2.50

LTIF: 通常勤務に復帰できない傷病の発生頻度(含む死亡)
TRCF: 上記に業務遂行上支障のあった負傷と治療を受けた傷病の発生率を加えたもの
対象: 当社主要船舶管理会社管理船

当社乗組員の国籍別の割合



- フィリピン 63%
- インド 15%
- 欧州 7%
- ロシア 4%
- インドネシア 4%
- 日本 3%
- その他 4%

(2009年3月末現在)

VOICE: 現場から

乗船して感じたこと

私は現在、LNG船に教育乗船中です。船橋から145,000m³のLNGを満載したタンクを望みながら、自らの判断で全長290mの本船を操船し、他船を避航した時の、えもいわれぬ高揚感。今私がここにいる意義を実感できる瞬間です。しかし幾度かの入出港、航海当直を経て、頭で知っていることと、実際にできることとの間にある、高く厚い壁の前に、毎日、自分自身に苛立ちを感じているのも現実です。先輩方から暖かく、ときに厳しいご指導を受けながら、その壁を少しずつ、そして確実に崩していくため、「海技」を一つでも多く身につけ、本船を降りる頃には、心・技・体ともに「私はプロのLNG船の航海士です」と胸を張って言えるよう、努力していきます。



LNG船「ENERGY PROGRESS」
次席三等航海士
松尾健太郎

留守家族への配慮

長期にわたり家族と離れる船員と留守家族への配慮も欠かせません。当社では、留守家族並びに船員の相談窓口を、本社人事部内に限らず海外の各拠点に設置しており、その国、その地域に根ざしたきめの細かいサービスを提供しています。一例としては、船員家族を集めての家族会を世界各地で開催しており、本社から役員が出席し、会社の現状説明や質疑応答、相談、また懇親会も開催しています。

乗組員の仕事

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時間毎6シフトの24時間体制で航海当直（操船、見張り）にあたります。

機関部：機関など船の設備面の保守管理や稼働を担当。機関部は、本船が常に最良の状態稼働するように努めています。機関部の一日は早朝の作業計画打ち合わせに始まり、9時から17時勤務が原則です。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・衛生管理などを担当するのが、事務部です。朝昼夕の食事準備などで勤務時間が早朝から夜までに及びますが、空いている時間帯に休憩や食事などを取れる体制になっています。

船員の教育・訓練

船舶の安全運航の維持に、乗組員の技能、経験、意識が大きく関与していることは、言うまでもありません。当社では、世界6カ国8カ所に船員研修所を開設し、船員の乗船前に十分な教育・訓練を実施しています。各研修所においては当社独自の統一したカリキュラムのもと、乗船する船の種類に応じて、座学による理論学習から、各シミュレーターや実機を利用した実習訓練まで、多様な訓練を行うことで、船に関わる最新機器、新しい法令法規等に対応しています。安全運航を柱とした品質管理の徹底を図ることはもちろんですが、業容の拡大に伴い、当社船員の数も増加しており、世界各地の船員研修所における教育訓練を更に強化、拡充しています。国際条約の規定による要件に加え、乗組員の職位ごとに現場技術者として当社独自に要求する技能要件を制定し、また履修できる教育体制を整えて、当社グループ船員全員に適用しています。更に、新人船員育成と安全運航維持を具現する重要な教育施設として当社訓練専用船「SPIRIT OF MOL」を運航しています。当社の明日を担う新人船員が国籍に関わらず、安全教育と基礎教育を集中的に行い専門の海技知識を習得するとともに、多国籍の訓練生との共同生活を通じて、当社船員としての誇りと連帯感を高めていきます。



LNG船「若葉丸」

本船の組織（23名配乗の場合の一例）

船長					
甲板部		機関部		事務部	
一等航海士	(1)	機関長	(1)	部員	(3)
二等航海士	(1)	一等機関士	(1)		
三等航海士	(1)	二等機関士	(1)		
部員	(6)	三等機関士	(1)		
		部員	(6)		



甲板部：航海計画作業風景

商船三井フィリピン船員学校



訓練専用船「SPIRIT OF MOL」での研修



機関部：ピストン抜き作業風景

社会貢献活動



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。

社会貢献活動に対しても下記の基本方針に基づき、積極的に活動しています。

基本方針

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

援助物資輸送

フィリピン イロイロ州被災地へ救援物資輸送

当社訓練専用船「SPIRIT OF MOL」は台風6号で大きな被害を受けた被災地に飲料水用タンク、毛布、バケツなど約37トンの救援物資を輸送しました。

移動図書館バス輸送

当社自動車船にて横浜から南アフリカ共和国へ移動図書館バスを21台輸送しました。



古着輸送

当社コンテナ船にて横浜からブラジル(サントス)へ20フィートコンテナ1本分の古着を輸送しました。

海洋・地球環境の保全

海岸美化活動



2000年から継続実施している本活動は、お台場海浜公園と鎌倉由比ガ浜の2カ所で実施しました。

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)海上災害防止センターの協力を得て、2004年より海守と日本財団共催による本講習会へ社員の参加を継続支援してい

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への参加を通じ、安全運航への思いをあらためて確認しています。

「流出油災害ボランティアリーダー養成講習」受講感想

実技・実験等を通じて、どのような被害が発生してしまうのかを知り、海運業に携わる者として、身の引き締まる思いと共に、当社社員の社会的責任を痛感した2日間の講習でした。

当社運航船に事故を起こさせないことが何よりも重要です。しかし、万が一事故が発生した場合の備えとして、流出油の特性や対応方法の概略を知っておくこと、それが、混乱の中で適切な判断や行動につながると確信しました。



LNG 船部
LNG 第二グループ
マネージャー
岩上俊哉

海洋観測協力

XBT(投下式水深水温計)による表層水温観測調査は、海洋と大気間の相互作用や気候変動に対する海洋の役割、海洋大循環の実態を解明していくものです。当社大型原油タンカー(VLCC)「KAMINESAN」が洋上観測を行っています。

国際協力

- フィリピンなど各地での船員育成教育支援
- 国連WFP協会への協賛



- ブラジル日本移民史料館アーカイブ・プロジェクトへの寄付

義援金活動

- 中国 四川大地震被災地への支援
日本赤十字社、中国紅十字会等へ寄付を実施しました。

海事教育

第4回「商船三井キッズ・クルーズ」の開催

海洋国家であるわが国の将来を担う子供たちに、船と海に親しんでもらう機会を提供したいと考え、昨年度に引き続き「商船三井キッズ・クルーズ」を客船「つぼん丸」で開催しました。小学校4～6年生とその保護者153組を招待し、商船三井及びグループ会社社員のボランティアが中心となって企画・運営しました。プログラムの内容は、ロープワーク教室・クイズ!海のイロイロ(海と船に関するクイズ)・マジックショーなど、子供たちが楽しみながら学習できるよう工夫されています。当社は今後もこのような取り組みを通じて海運の姿と海洋環境保全の大切さを伝えていきたいと思っています。



ターミナル見学の受け入れ

日本の貿易の玄関口であるコンテナターミナルへの中高校生、社会人等の見学会を要望に応じて実施しています。2008年度は、当社グループ会社(国際コンテナターミナル(株)、商船港運(株))が運営している東京/神戸のコンテナターミナルで合計215回の見学を受け入れました。

グループ会社の取り組み

エム・オー・エル・シップマネジメント(株)

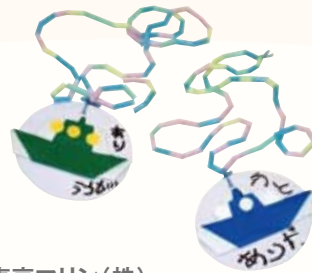
- 鉄鋼原料船「神山丸」と徳島県「神山町」の子供たちとの文通・交流



- ケープサイズバルカー「新鷹丸」が海上気象観測協力

関西汽船(株)

- 幼稚園児対象に本船見学を実施し、60名が参加しました。(大阪・別府)
- 小学校児童対象に本船見学を実施し、約60名が参加しました。(大阪)



東京マリン(株)

- ミャンマー サイクロン「ナルギス」被災地へ寄付を実施しました。

国際コンテナターミナル(株)

- 東京大井コンテナターミナル出入り口及びゲート周辺で水打ちを実施しました。

MOL (America) Inc.



- 上海から各国に5,000台以上の障害者用車椅子を輸送しました。(2006年8月から実施)

MOL South Africa (Pty) Ltd.

- ダーバンの養護施設に教科書・かばん・制服などを寄付しました。



Mitsui O.S.K. Lines (Vietnam) Ltd.

- 生活が厳しく心臓病に苦しむ子供をもつ家族たちに手術代を寄付しました。



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し、理解を深めていただくとともに、皆様からのご意見にも耳を傾け、双方向のコミュニケーションに努めています。

株主・投資家の皆様とのコミュニケーション

株主・投資家の皆様とのより良い関係を目指して当社は、適時・適確・公平の原則に則った情報開示により説明責任を果たすと同時に、経営トップ自らが率先してIRの任に当たって透明性の高い経営を心がけています。説明に際しては、アニュアルレポートやデータ集等のIRツールを駆使して、中長期的視点から見た事業環境や経営戦略を分かりやすく説明しています。また、集中日を避けた株主総会開催、四半期決算説明会やスモールミーティング、個人投資家向け説明会への出席・参加などの説明機会を設けています。更に、IRツールや決算関連資料は、英文・和文両方を作成してホームページに掲載して国際的な公平開示を実施するなど、あらゆる投資家への公平開示と情報提供機会の向上に日々努めています。

社外からの評価

- IR優良企業賞:2008年受賞。2005年のIR優良企業大賞受賞後、規定による選考対象外の2年間を経て再び当社の活動が評価されたもの。(主催:日本IR協議会)
- アニュアルレポート・アワード:2000年度の優秀賞入賞以来、最優秀賞(2004年度)、優秀賞(2005年度、2006年度)、入賞(2002年度、2003年度、2007年度、2008年度)と8回の受賞を果たしています。(主催:日本経済新聞社)
- DJSI(Dow Jones Sustainability Indexes)、FTSE4Goods Indexなど社会的責任投資株価指数への継続採用



IR優良企業賞マーク

社外の方とのコミュニケーション

様々な情報発信ツールを用いて、今後もステークホルダーの皆様から望まれる内容を分かりやすくお伝えするよう努めていきます。

- ホームページ <http://www.mol.co.jp> (和・英文版)
- コーポレートプロフィール(和・英文版)
- アニュアルレポート(年1回発行、和・英文版)
- 環境・社会報告書(年1回発行、和・英文版)
- 季刊誌「えちか」
- バンフレット「暮らしを支えるいろいろな船」
- 「商船三井-会社の歩き方」ダイヤモンド社編

商船三井グループでのコミュニケーション

当社では、様々な階層別の連絡会や会議を定期的に行い、ビジョンや情報、意識の共有を図っています。

- 当社役員と主要グループ会社社長を対象に実施する「グループ経営会議」
- 「執行役員連絡会」、部室長会などの「階層別連絡会」
- 社長と各部署の管理職、若手社員が懇談する「Can Doの会」、「Fresh Can Doの会」(皆で思考や議論を活発化させて新たな視点から物事を考えていくことを目的としています)
- 四半期毎の決算・業績予想の対外発表に合わせて中堅・若手社員を主対象に実施する「業績がわかる会」など

また、社内報(和・英文版)の発行、ポータルサイト(MOL Group Information Portal)、各種掲示板(「CSR」「環境」掲示板等)、月刊「環境」・「Gentle Breeze」等のメールマガジンを通じて、社内・グループの情報共有や意見交換に努めています。

当社コミュニケーション・ツール



第三者からのご意見



東海大学海洋学部
博士(工学)
松尾俊彦

ストックホルムで開催された国連人間環境会議(1972年)を記念して、リオデジャネイロで地球サミットが開催されたのは1992年でした。この当時、書店には環境問題に関する書籍が多く見受けられましたが、その後のバブル経済崩壊によって、これらの書籍は潮が引くかのごとく店頭から姿を消しました。このように当時の環境問題に対する国民の意識は、一過性のブームのようなものでしたが、環境問題そのものは一過性ではありません。したがって、景気に左右されることなく対応しなければならないのが環境問題です。

さて、わが国のように、トラック輸送に大きく依存している物流には、地球温暖化に対して大きな責任があり、トラック輸送を船舶や鉄道にシフトするというモーダルシフトが叫ばれています。しかし、船舶は一度にたくさんの貨物を長距離で輸送するために、輸送活動量1単位当たりで見れば、CO₂排出量は少なくなってしまうますが、絶対量から見れば決して少ないわけではありません。国際海運の大型船から排出されるCO₂は年間8.7億トンにもなり、この量は日本での総排出量の6割、ドイツ一国分に相当する量です。したがって、船社にも大きな努力が求められています。

大学でこのモーダルシフトを研究テーマの1つとしている者にとって、この度のMOLの「環境・社会報告書2009」は興味深いものでした。環境問題に対して、どのように努力されているかという視点で読ませて頂きました。特に、船舶からのCO₂排出量削減への対応(エネルギー効率の向上策)、あるいは、グループ会社でのフェリーやRORO船に対する記述内容などに興味がありました。

まず、MOLではエネルギー効率の向上や安全性・信頼性の向上に貢献する技術の開発・採用を積極的に行われているようで、読者としては一安心であり、これに期待したいと思います。特に、太陽光や風力の利用など新たな挑戦と、その一方で地道な船型の改良も実施されており、船社としての気概を見る気がしました。

また、社内で「MOLグループ環境賞」を設けられ、グループ会社のフェリーが2基1軸型の省エネ船ということで優秀賞であったことは喜ばしいことです。船舶がトラックに対して相対的にクリーンであることからモーダルシフトの受け皿になっていますが、先に述べたように船舶自身の対応も必要です。MOLグループ全体で、環境に配慮されていることに敬意を表します。

我が国では、残念ながら高速道路料金の問題で、フェリー各社は極めて不利な立場に追い込まれていますが、船社は、物流が抱える地球温暖化問題を改善するに極めて効果的な手段、すなわち船舶を持っています。そのため、グループ全体で、またわが国の船社全体でフェリーやRORO船を支える必要があります。政府や関係各所から効果的な援助が得られるようにするためには、大きな力を結集することが必要でしょう。効果的に環境問題を改善するために、フェリーやRORO船の姿が消えることなく、今以上に増えるよう期待します。

ご意見をいただいて

松尾先生からは、環境問題、なかんずく地球温暖化問題がもはや一過性のものではなく、海運もまた、単位当たりCO₂排出量が比較的小さいとはいえ、その削減にむけて大きな努力をすべきとのご示唆をいただきました。そのうえで「モーダルシフト」を研究されるお立場から、当社の取り組みへの評価と期待を頂戴しました。

当社が営む外航海運は、世界の産業と暮らしを支え、増加する輸送需要に応える社会的使命を有していますが、環境負荷の削減に努めることなしには、持続可能な成長の担い手とはなりえないでしょう。また内航・フェリーは「モーダルシフト」を担って既に久しいものがありますが、一層の努力によってその役割を広く人々に印象付けることができると思います。当社は、これまでに開発してきた環境技術の統合・発展と新たな技術革新、そして船舶の大型化や効率的運航の徹底を通じ、これまでも増して、原単位当たり環境負荷の削減に尽力していきたいと考えます。



取締役 専務執行役員
(CSR・環境対策委員会副委員長)
武藤光一

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

[問い合わせ先]

〒105-8688 東京都港区虎ノ門2丁目1番1号
 株式会社 商船三井 経営企画部 CSR・環境室
 TEL: 03-3587-7063 FAX: 03-3587-7702
 E-mail: plemo@mail.mol.co.jp
 URL: <http://www.mol.co.jp>



この報告書は、「水なし印刷」を採用し、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、森林の減少・劣化を引き起こすことなく適正に管理し、生態系や地域社会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。