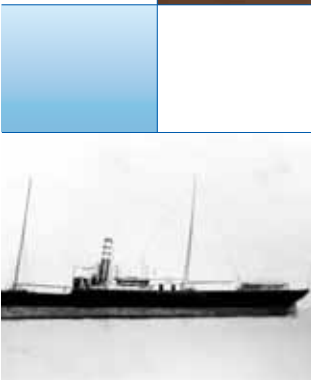


商船三井グループ

環境・社会報告書 2014



Bluer Oceans,
Cleaner Environment and
Sustainable Future

トップ・メッセージ

外航海運はモノを輸送することで付加価値を生み出す。130年の歴史を刻んだ飽くなきチャレンジ精神で、新たなバリューチェーンを創造する。

03



特集：事業を通じた社会への貢献

海上輸送の垂直方向への事業拡大によりバリューチェーンを創造



05



外航海運は、モノを輸送することで付加価値を生み出します

07

事業を通じた環境保全



09

CSR

新中期経営計画「STEER FOR 2020」——— 11
 商船三井グループのCSR ——— 12
 CSR取り組み目標と実績(2013年度) ——— 13
 新中期経営計画におけるCSR取り組み方針 —— 14

ガバナンス

ガバナンス ——— 15

安全

安全運航への取り組み ——— 17

環境

環境経営方針 ——— 21
 環境取り組み目標と実績(2013年度) ——— 22
 新中期経営計画における環境取り組み方針 —— 23
 商船三井の環境技術 ——— 25

社会

ステークホルダーとの対話 ——— 27
 働きやすい職場づくり ——— 29

データ

商船三井グループの環境データ ——— 31
 人事データ ——— 32
 第三者からのご意見 ——— 33
 社外からの評価 ——— 34

商船三井グループ 環境・社会報告書2014について(編集方針)

商船三井グループでは、2000年に「環境報告書」を発行して以来、毎年、環境保全に関するグループの取り組みを報告してきました。2003年には、「環境・社会報告書」と改称し、環境に関する取り組みに加えて社会性に関する報告の充実を図りました。

全てのステークホルダーの皆さまの信頼を得ながら社会とともに持続的に成長する、強しなやかな商船三井グループを目指し、当社が果たすべきCSR・環境に関する役割と最新の取り組みをご理解いただくために、「環境・社会報告書」を発行しています。今回発行の本報告書は、特に、世界経済の重要なインフラとして海運業が果たす役割と、社会的課題の解決および価値創造に向けた商船三井グループならではの取り組みについて、わかりやすくお伝えすることを旨として作成しました。

対象期間

2013年度(2013年4月1日から2014年3月31日、一部期間外の情報を注記の上記載している場合があります)

対象範囲

原則、国内・海外で事業を行う、商船三井グループ(活動やデータについて、対象を限定する場合は、レポート中に注記しています)
 *「商船三井グループ」
 (株)商船三井、連結子会社357社、持分法適用関連会社73社、及びその他関係会社
 *本報告書中の「当社」とは(株)商船三井を指しています。

参照したガイドライン

- ・環境省「環境報告ガイドライン2012年版」
 - ・環境省「環境会計ガイドライン2005年版」
 - ・GRI(Global Reporting Initiative)「GRIガイドライン第3.1版」
- GRIガイドラインと国連グローバル・コンパクトの対照表はWebサイトよりご覧いただけます。

発行時期

2014年8月発行(前回:2013年10月、次回2015年7月予定)

商船三井グループのCSR・環境に関する情報は、以下の媒体で公開しています。

環境・社会報告書2014

「CSR・環境」ページ(Web)

「CSR・環境」ページ(Webサイト)
<http://www.mol.co.jp/csr-j/index.html>
 Webサイトでは、本冊子よりも詳細な情報を掲載しています。

そのほかのコミュニケーションツール

アニュアルレポート

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

MOL Investor Guidebook

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

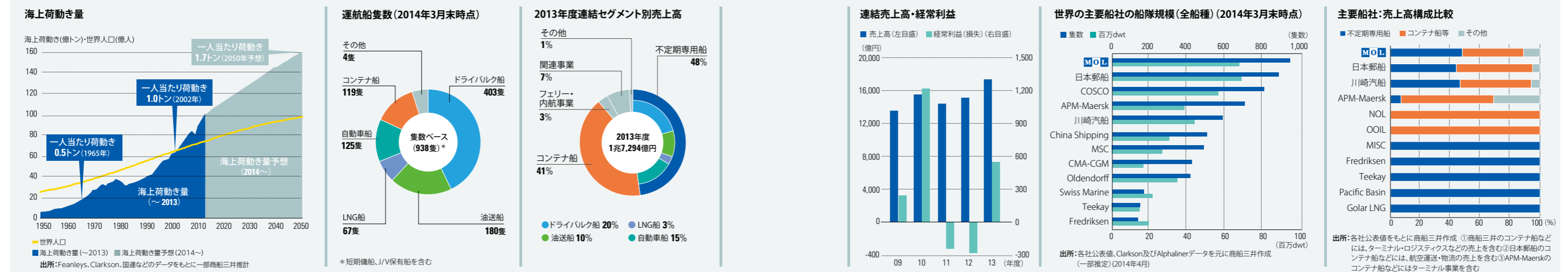
会社案内

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

Webサイト(<http://www.mol.co.jp/>)

全てのステークホルダーを対象に、事業概要全般の紹介とプレスリリースを通じた最新情報のご案内を行っています。また、本サイトより各グループ会社のWebサイトにもアクセスいただけます。

主要指標



外航海運はモノを輸送することで付加価値を生み出す。 130年の歴史を刻んだ飽くなきチャレンジ精神で、 新たなバリューチェーンを創造する。

商船三井は今年創業130周年を迎えました。1884年に大阪商船が設立されて以来、当社130年の歴史はわが国の近代海運の歴史そのものであり、まさに波乱万丈でありました。世界大戦での船舶の大量喪失や多くの船員の犠牲、日本の海運会社の集約、幾度かの世界経済危機、長きに亘る円高など歴史の荒波にもまれてまいりましたが、その度に努力と創意工夫で乗り越え今日に至りました。商船三井の本業である外航海運はモノを輸送することで付加価値を生み出します。海上輸送を通じ、地域の産業の発展に貢献し、人々の暮らしを豊かにすることが当社の社会的責務（CSR）であり、その志は創業以来変わることなく今日に至るまで連綿と受け継がれています。

「STEER FOR 2020」

当社は今年、新中期経営計画「STEER FOR 2020」を策定致しました。「STEER」とは、目指す進路に船の舵を切るという意味です。2020年に向けて大きく舵を切り、変革を通じて確かな成長を実現するという思いを込めました。「STEER FOR 2020」では、3つの変革を掲げました。一つ目は「事業ポートフォリオの変革」。高い成長が見込まれ、長期安定利益を獲得できるビジネスに経営資源を早く厚く投入します。二つ目は「事業モデルの変革」。顧客ニーズに応え付加価値を提供するビジネスに注力します。三つ目は「事業領域の変革」。海上輸送を垂直方向に領域拡大し新たなバリューチェーンを創造します。原油・LNGといったエネルギーの海上輸送から上流に踏み込んだ海洋事業を積極的に拡大するとともにコンテナターミナルなどの陸上ビジネスもサービスの差別化ツールとして展開します。そして3つの変革を通じた確かな成長（サステナビリティ）を支えるのは、ガバナンス、安全運航、人材育成と環境保全です。

ガバナンス

当社は2000年に経営体制を大きく改革し、社外取締役の招聘、執行役員制度の導入など、当時の日本企業としては先進的かつ透明性の高いコーポレート・ガバナンス体制を整えてまいりました。数次にわたる中期経営計画の遂行を通じて実現してきた成長はその成果です。また2011～2012年前後の逆風の経営環境を乗り越え、2012年の事業改革を経て成長軌道に復帰することができたのもコーポレート・ガバナンスが適切に機能していたが故であると評価することができます。しかしながら、リーマンショック以前

の市況高騰時に過剰な市況エクスポージャーを積み上げてしまったこと、自動車船輸送に関するカルテル行為が存在したことについては深い反省が必要であり、新中期経営計画「STEER FOR 2020」でトータルリスクコントロールとコンプライアンスの強化を最重要課題として取り上げ、全社一丸となってその実践に取り組んでおります。

安全運航

安全運航は当社の事業活動の大前提であります。安全運航の達成にゴールはなく、改善に向け当社グループ全役職員が不断の努力を傾けています。当社は、私が自ら委員長として安全運航対策委員会を設置し、安全運航に関わる重要案件を検証・議論しています。安全運航の徹底はそのままサービスの品質にも直結します。このため当社は、「4ゼロ（フォーゼロ）」（重大海難事故、人身事故、油濁による海洋汚染事故、重大貨物事故を起こさない）を継続的な目標として掲げ、労災事故発生件数、運航停止時間、運航停止事故率といった、客観的指標（KPI）による安全運航と輸送品質の「見える化」を図り、積極的に開示することによって顧客から選ばれる企業になることを目指します。

環境保全

国際海運の世界では、21世紀は環境規制の時代と言われており、地球温暖化防止、生物多様性の維持、海洋・大気保全のための環境規制が順次導入されます。当社はこれらの環境規制に着実に対応していくとともに、当社の保有する環境技術とノウハウを活かし、規制をむしろビジネスチャンスと捉え、競争優位を確保し、成長へとつなげていこうと

考えています。そのため前中期経営計画で「船舶維新」プロジェクトを発足させましたが、船舶維新で提案した要素技術を実際に搭載した船舶を次々に生み出しています。たとえば2012年6月に竣工したハイブリッド自動車船“EMERALD ACE”は、製品のライフサイクル全体での環境負荷低減に取り組む自動車メーカーから高い評価を得ています。2014年7月には高効率排熱エネルギー回収システムを搭載した大型ばら積み船“AZUL BRISA”が竣工。洋上試験において5%以上の燃料消費削減効果を確認できました。また情報公開においてもコンテナ船サービスではCO₂、NO_x、SO_xの削減目標と排出量をサービス指標（KPI）の一部としてコンテナ事業のWebサイト（Count On MOL）で対外発信し、環境に関心の高い顧客の評価をいただいております。

社会貢献活動

当社は世界的ネットワークを有する海運会社ならではの社会貢献活動に取り組んでまいりました。たとえば、当社はフィリピンに船員トレーニングセンターを設立・運営し、優秀な船員を育成・確保するとともに、同国での雇用拡大に貢献しています。フィリピンは台風の進路上に位置し、しばしば自然災害に見舞われます。こうした際には速やかに被災地支援を実施し、復興を後押しします。国連開発計画によるソマリア支援プロジェクトに参画し、ソマリアの若者に就業機会を与え、海賊行為に走らせないようにする取り組みを続けています。今後成長が期待されるアフリカ諸国に対しては、学校で使用する机や椅子の無償輸送や移動図書館の輸送協力など、当社の船が寄港している地域のNGOを支援しています。こうした取り組みは長い目で見れば当社の持続的成長の礎になり、またこれらの活動を通じて、全世界の当社グループ従業員は、我々の事業活動が海上輸送を通じた地域の発展に貢献していることを実感することもできます。また、グローバルに展開する企業として、普遍的な価値観に基づいて行動する企業であることを内外に示すため、当社は2005年に国連が提唱する「グローバル・コンパクト」へいち早く参加し「人権・労働・環境・腐敗防止」の4分野にわたる10の原則の支持・実践に努めています。

人材育成

「STEER FOR 2020」で掲げた3つの変革の実現には、優秀な海・陸要員の確保・育成が欠かせません。グローバルな舞台で、難易度の高いプロジェクトに果敢に挑戦していくために

は、本社だけの人材育成では不十分で、国内外のグループ会社全体で人材育成を行っていくことが重要です。そのために多国籍で多様な人材が一層活躍できる環境を整備します。

飽くなきチャレンジ精神

以上で述べてきたガバナンス、安全運航、環境保全、社会貢献活動、人材育成などCSRに関する考え方は、当社が130年の歴史で培ってきた企業文化に基づいております。その中で当社のDNAとなっていると私が考えるのは「飽くなきチャレンジ精神」です。我々はこれまでと同様、飽くなきチャレンジ精神を持って、ステークホルダーの皆さまとともに、輝かしい希望の海原を突き進んでいきたいと思っております。



代表取締役社長

武藤 光一

海上輸送の垂直方向への 事業拡大によりバリューチェーンを創造

商船三井グループは、これまでの原油、LNGといったエネルギーの海上輸送からさらに上流に踏み込んだ海洋事業を積極的に拡大するとともに、コンテナターミナルなどの陸上ビジネスもサービスの差別化ツールとして展開し、新たな事業領域を開拓します。エネルギー・資源・食料の逼迫等、社会的課題を輸送の力で解決し、確かな成長を実現するために、ビジネスへの投資と同様、安全運航、環境保全、人材育成に最大限注力していきます。

当社の主力となる海洋事業の一つ、FSRUは、従来の陸上LNG受入れ基地と比較して以下のようなメリットをステークホルダーにもたらすと考えられます。

- 1 **低環境負荷**
洋上に係留された状態で操業するため、陸上での地域の環境負荷を軽減します。
- 2 **短い建設期間・低いコスト**
陸上LNG受入れ基地の建設期間は5年以上である一方、FSRUの建設期間は約3年程度で済み、短期間でより経済的にLNGの導入が期待できます。
- 3 **移動・転用の容易さ**
船舶と同様に容易に移動ができるため、陸上LNG受入れ基地が稼働するまでのつなぎとしての利用やガス需要ピーク時の補完的な利用など、幅広いニーズに柔軟に応えるツールとなり得ます。

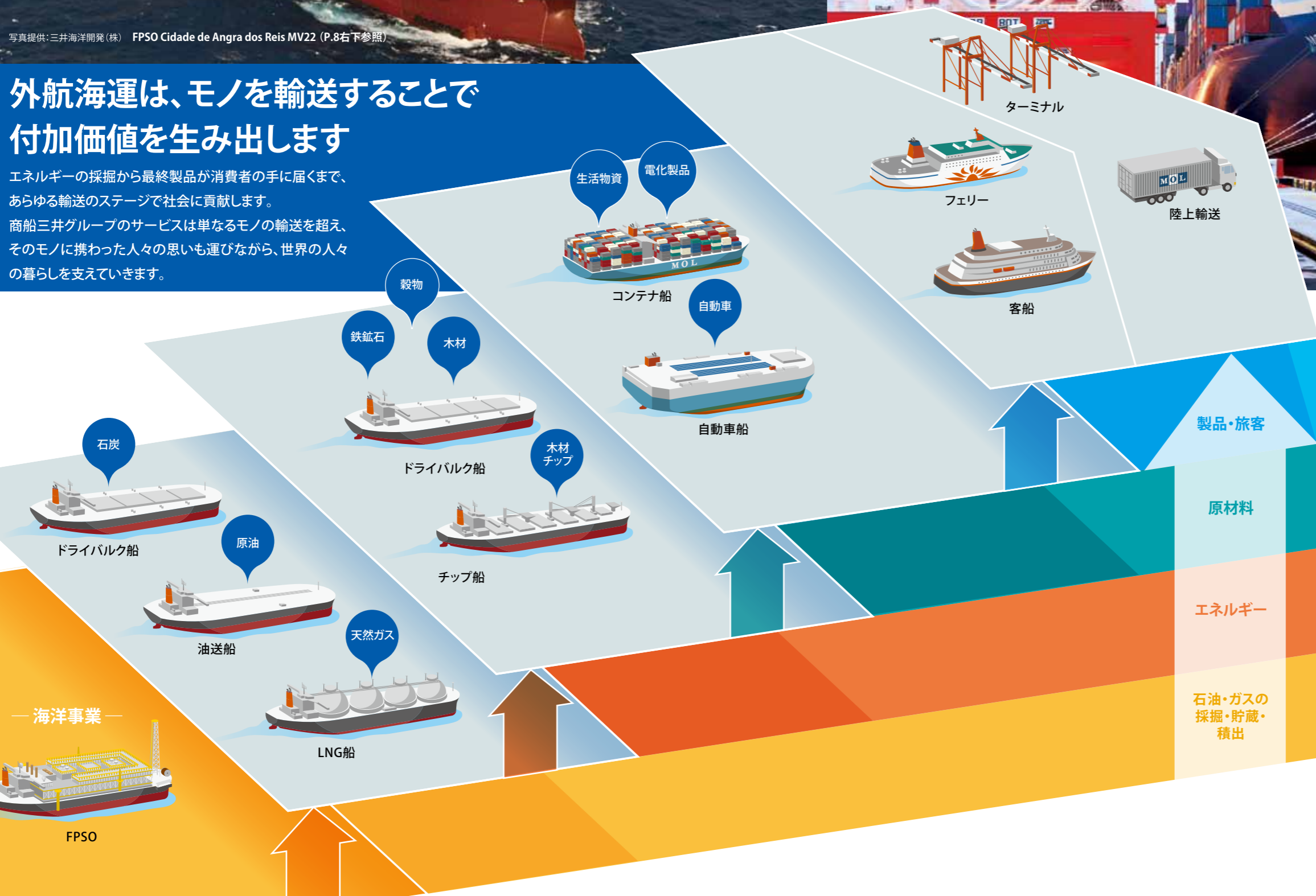
FSRU (Floating Storage and Re-gasification Unit) 洋上でLNGを貯蔵し、気化(再ガス化)して陸上パイプラインへ送り出す設備のこと。2013年、商船三井は世界最大のLNG貯蔵容量を備えたウルクアイLNG FSRUプロジェクトに参画することを決定。

*CG画像:GDF Suez S. A. 提供

写真提供:三井海洋開発(株) FPSO Cidade de Angra dos Reis MV22 (P.8右下参照)

外航海運は、モノを輸送することで付加価値を生み出します

エネルギーの採掘から最終製品が消費者の手に届くまで、あらゆる輸送のステージで社会に貢献します。商船三井グループのサービスは単なるモノの輸送を超え、そのモノに携わった人々の思いも運びながら、世界の人々の暮らしを支えています。



人々の豊かな生活への貢献

生活物資やさまざまな製品の世界各地への安全・確実な輸送や、旅客サービスにより、人々の豊かな暮らしを実現します。商船三井グループの輸送サービスのゴールは、一人ひとりの日々の幸せを支えることにあります。

産業の発展、雇用の創出

鉄鉱石・木材・穀物などの原材料は、各国の工場へと輸送され、鋼材や部品へ、さらに製品や食品へ加工されます。工場の操業は雇用を創出し、周辺地域のインフラ整備を伴って地域社会の発展をもたらすと同時に、より大規模な産業の成長につながります。

エネルギーの安定供給

産出国から運ばれた石炭・原油・天然ガスは、発電所を通じて電気として供給されるほか、燃料として消費者の元へも届きます。そうしたエネルギーの安定的な供給は、あらゆる産業・消費活動の持続的な発展に欠かせません。

FPSO (Floating Production, Storage and Offloading System)

浮体式海洋石油生産・貯蔵・積出設備。洋上で石油・ガスを生産し、生産した原油を設備内のタンクに貯蔵して、直接タンカーへの積み出しを行う設備のことです。

特集
CSR
ガバナンス
安全
環境
社会
データ

事業を通じた環境保全

海運は他の輸送手段に比べ、単位輸送当たりのCO₂排出量が最も少なく、一度に大量の物資を運ぶことができるエコな輸送モードです。グローバル化の進行により、今後も国境を越えた荷動きは増加することが見込まれます。地球環境保全の必要性が高まるなか、商船三井グループは、地球温暖化対策を重要な経営課題の一つと考え、さらに環境負荷を低減することに向けて、積極的かつ継続的な技術革新や運航システム向上への取り組みを行っています。



ハイブリッド自動車船 (PCC: Pure Car Carrier)

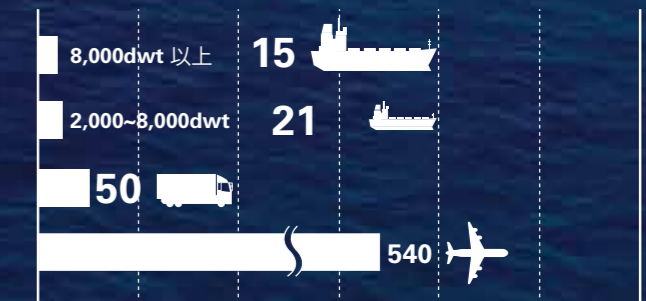
太陽光パネルとリチウムイオン電池を組み合わせたハイブリッド電力システムを搭載し、航海中に自然エネルギー（太陽光）で蓄えた電力を利用することで、停泊中ゼロエミッションを実現できる世界初のハイブリッド自動車船「EMERALD ACE」が2012年竣工しました。約2年間の運航を通じて、停泊中ゼロエミッションの実現と約4.2%のディーゼル発電機の負荷低減を確認しました。「EMERALD ACE」は商船三井が2009年9月に発表した次世代船シリーズ「ISHIN-III」の実現に向けたステップの一つです。

～海運は環境にやさしい国際輸送モード～

航空機や自動車による貨物輸送から、一度に大量の輸送が可能な船舶などへの「モーダルシフト」（輸送手段の転換）は、CO₂排出量の削減に大変有効な方法です。

注：トン・キロとは、輸送トン数に輸送距離をかけた数値。
1トンの荷物を1キロ運ぶと1トンキロ

飛行機/トラック/船舶 CO₂排出量対比表 (単位:グラム/トン・キロ)



出典: ICS & NTM, Sweden.

さらなる環境負荷の低減を目指して

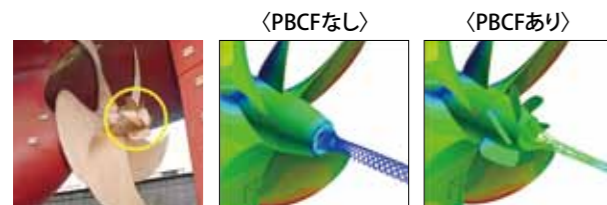
船舶の大型化による輸送効率の向上



世界最大級の鉄鉱石専用船「BRASIL MARU」（載貨重量約32万トン）は、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を従来型よりも20%削減しています。

PBCF (Propeller Boss Cap Fins)

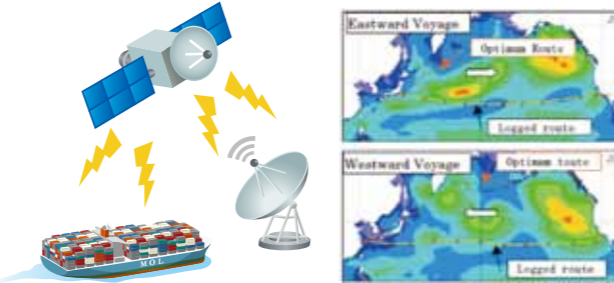
PBCFは、1987年より当社が共同開発しているプロペラ効率改善装置です。同じ速度の場合、4～5%の燃料消費量の削減効果があり、CO₂排出量が削減できます。当社運航船だけではなく、広く世界中の船に搭載されており、2014年3月末現在、2,600隻以上の船舶（建造予定を含む）に採用されています。現在、従来型に比べさらに+1%の効率改善を目標とした新型PBCFを開発中です。



PBCFによりボスキャップ後流でのハブ渦が拡散されることで後端の低圧部が消滅し、ボスキャップ抵抗低減効果が得られます。

最適運航支援システム

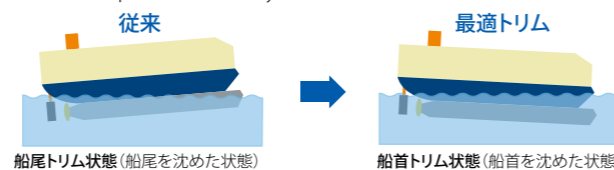
船体の運航状況をモニタリングし、最新の海気象データを利用することで船型ごとに異なる性能特性を考慮しながら、安全運航・定時発着・最少燃費の最適航路を探索するシステムです。



最適運航姿勢計算システム

船舶のCO₂排出量削減に向けた技術として、運航姿勢（喫水、トリム）の最適化が注目されています。燃費削減を実現する最適運航姿勢に着目し、CFD※計算、水槽試験および実船試験を行い、運航姿勢最適化によるCO₂削減効果（最大4%）を確認しました。当社は現在、共同研究の枠組で任意の船型に対して、少ない船型情報から最適運航姿勢を精度良く計算するシステムを開発中です。

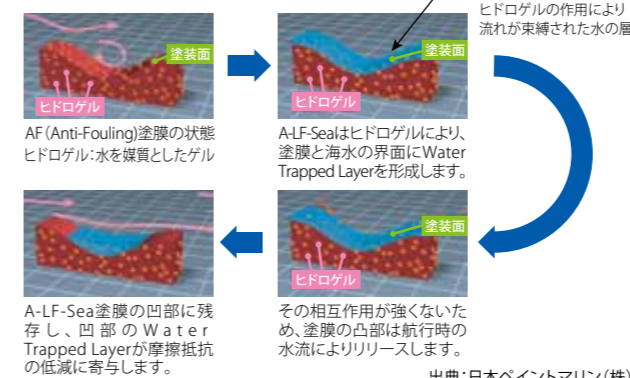
※CFD: Computational Fluid Dynamics. 計算流体力学。



低摩擦型船底塗料

塗膜にできる微細な凹凸に水をとらえて凹凸部分を減少させ、摩擦抵抗を減らします。これまでの当社性能解析実績では、個船ごとにより効果はあるものの、3%以上の省エネ効果を確認しました。現在は次世代型塗料 (A-LF-Sea) の検証に入っています。

摩擦抵抗を減らすメカニズム



高効率排熱エネルギー回収システム搭載船

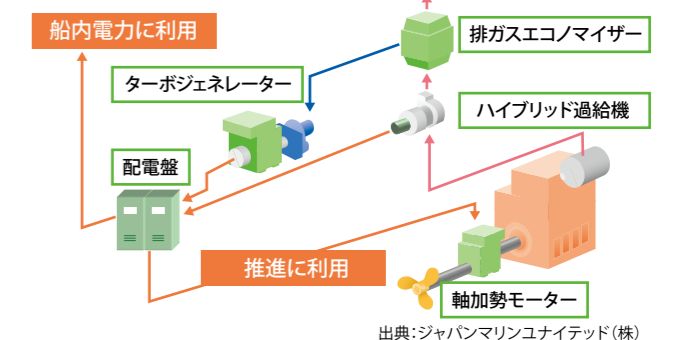
高効率排熱エネルギー回収システムを搭載した大型ばら積み船「AZUL BRISA」が2014年6月16日、竣工しました。「高効率排熱エネルギー回収システム」は、主機関の排熱エネルギーを、発電機能を有する過給機（ハイブリッド過給機）と、蒸気タービンを組み合わせた発電機（ター



ボジェネレーター）で回収・発電します。この電力は、船内の電力をまかない、さらに主機関の軸加勢モーターを介して推進に利用して、発電機および主機関の燃料消費量を減らすことでCO₂の低減に貢献します。

本船は洋上での試運転において、5%以上のCO₂削減効果が確認されました。

高効率排熱エネルギー回収システム



また、同様のコンセプトで開発された、主機関の排熱エネルギーを利用した推進アシストシステムが評価され、2014年（公社）日本船舶海洋工学会日本船舶海洋工学会賞（発明考案等）に選ばれました。

これらは、当社が2010年4月に発表した次世代船シリーズ「ISHIN-III」の船用エンジンの未来像の実現に向けたステップの一つです。

新中期経営計画「STEER FOR 2020」

商船三井グループは、2013年度において成長軌道へ復帰する基盤を固めるべく、黒字化を必達目標として単年度経営計画「RISE 2013」を遂行してきました。黒字化が確実になった状況を踏まえて2020年の当社グループの姿を描き、そこへ向かう針路を定めた2014年度から3か年の新中期経営計画「STEER FOR 2020」を2014年3月31日に発表しました。

商船三井グループの企業理念

1. 顧客のニーズと時代の要請を先取りする総合輸送グループとして世界経済の発展に貢献します
2. 社会規範と企業倫理に則った、透明性の高い経営を行ない、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

長期ビジョン

世界の海運をリードする強しなやかな商船三井グループを目指す

新中期経営計画「STEER FOR 2020」

メインテーマ

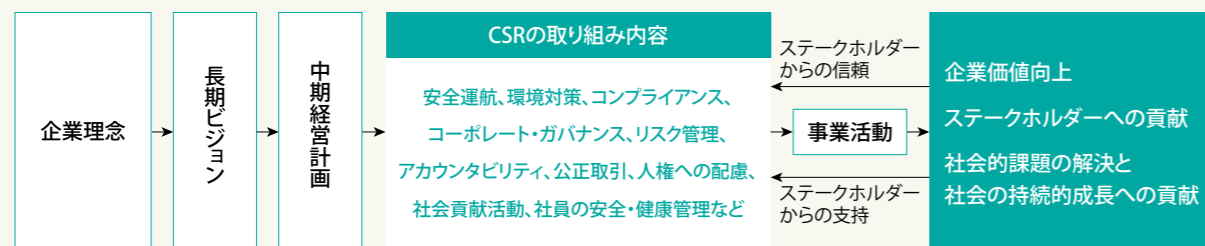
変革を通じた確かな成長

“STEER”とは目指す進路に向かって船の舵を取ることを意味します。社会とともに持続的に成長するべく、商船三井グループは2020年の確かな成長に向け、大きく舵を切っています。当社グループにおけるCSRの取り組みは、この確かな成長を支える経営基盤強化の根幹です。

全体戦略

3つの変革		
1	2	3
事業ポートフォリオの変革	事業モデルの変革	事業領域の変革
高い成長が見込まれ、長期安定利益を獲得できるビジネスに、経営資源を早く厚く投入。	市況耐性と競争力が高い船隊構成への転換。顧客ニーズに応え、付加価値を提供するビジネスに注力。	海上輸送の垂直方向への事業領域拡大による、バリューチェーンの創造。
計画実行を支える経営基盤の強化 <ul style="list-style-type: none"> コンプライアンスの再強化 トータルリスクコントロールの強化 安全運航体制の再構築 ビジネスインテリジェンスの結集 		

CSR概念図



商船三井グループのCSR

CSR(企業の社会的責任)に対する基本的な姿勢は、グループ企業理念に謳われています。この理念を具現化するため、商船三井グループは日々の事業活動を通じて世界の輸送需要に応えるとともに、経営基盤強化に向けたCSRの取り組みを推進することで、社会とともに持続的に成長する企業を目指します。

CSRに取り組むねらい

当社グループは外航海運事業を核としグローバルに事業を展開しているため、ステークホルダーも全世界で多岐にわたっています。CSRとは、法令、社会倫理、安全、環境、人権などにも十分に配慮した経営により、全てのステークホルダーに貢献し、その支持、信頼を得ながら社会とともに持続的に発展していくことであると考えます。

当社グループ企業理念において、総合輸送グループとして世界経済の発展に貢献していくことを宣言しており、この理念を具現化していくことが、当社グループの取り組むべきCSRの基盤となっています。[「CSR概念図」参照▶P.11]

CSRの取り組み体制

当社では、経営会議の下部機関である3つの委員会が中心となってCSRに関する方針や対策を審議しています。商船三井グループのCSR全般に関する取り組みや方針は「CSR・環境対策委員会」において審議を行い、中長期および単年度ごとの目標設定、定期的なレビューを実施しています。当社グループにおけるCSRの取り組みは、事業を取り巻く環境や世界情勢、ステークホルダーのニーズに応じさらなる広がりを見せています。

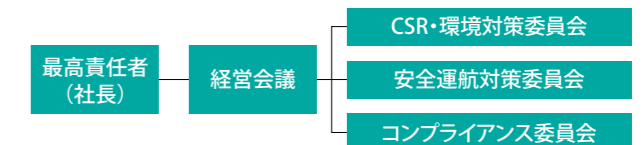
その一例として、お客様のサプライチェーンの一端を担う企業グループとしての責任を果たすべく、同委員会の審議のもと、2012年には「商船三井グループ調達基本方針」を策定しました。[「商船三井グループ調達基本方針」についてはWebを参照]

尚、CSRの推進には、経営企画部内に設置された「CSR・環境室」が事務局となって取り組んでいます。

さまざまな取り組みのなかでも、安全運航とコンプライアンスは当社グループの経営基盤を支える特に重要な項目であることから、それぞれ専門の委員会を設置しています。「安全運航対策委員会」においては、当社および当社グループの運航船における安全運航の徹底に関する基本方針や対策、「コンプライアンス委員会」においては、コン

プライアンス体制の整備やその違反についての処置、個人情報保護管理体制に関する方針や対策を審議します。

CSRへの取り組み組織



国連グローバル・コンパクトへの参加

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



「グローバル・コンパクトの10原則」

人権

- 原則1 人権擁護の支持と尊重
- 原則2 人権侵害への非加担

労働

- 原則3 組合結成と団体交渉権の実効化
- 原則4 強制労働の排除
- 原則5 児童労働の実効的な排除
- 原則6 雇用と職業の差別撤廃

環境

- 原則7 環境問題の予防的アプローチ
- 原則8 環境に対する責任のイニシアティブ
- 原則9 環境にやさしい技術の開発と普及

腐敗防止

- 原則10 強要・賄賂等の腐敗防止の取組み

CSR取り組み目標と実績(2013年度)

2013年度の取り組み目標		2013年度の主な取り組み内容と実績	評価
コーポレート・ガバナンスとリスク管理の徹底	コンプライアンス意識のさらなる向上	コンプライアンス全般に関し、階層別研修、法務保険講座、E-learningを実施(受講率100%)。また、贈収賄防止、暴力団排除条例への対応についてメールやイントラネットで周知	◎
	サステナビリティ(持続性)を支えるリスク管理、ビジネスインテリジェンスの強化	1) 社外取締役・社外監査役を含めた活発な議論により、実効性のあるコーポレート・ガバナンスを確保。各委員会、会議でのリスクに対する指示事項を事業運営に適宜反映 2) 成長分野・長期安定収益を見込む事業(LNG、海洋)への経営資源傾注、同事業拡大のため要員(特に船員)確保・育成計画推進のためのタスクフォース立ち上げ、海洋事業室を新設 3) 国際条約に準拠したマネジメントシステム運用による継続的な改善の実施と、HSE(健康・安全・環境)マニュアルに基づいた建造現場との共通認識確立による造船所での災害・リスクの低減 4) 各関係部・委員会でのビジネスインテリジェンス・セッションの実施により外部環境の変化に対する討議を充実	◎
	BCP(事業継続計画)体制の強化	メール、イントラネット、グループ広報誌活用による役員へのBCP啓発を実施。全社的ドリルは新システム稼働後(2014年度)に持越	△
	個人投資家向け説明会、機関投資家の当社グループ施設見学、メディアとの懇談会等実施により、コミュニケーションを拡充	1) 個人投資家向け説明会、機関投資家の当社グループ施設見学、メディアとの懇談会等実施により、コミュニケーションを拡充 2) 機関投資家やメディアとの直接対話、グループ広報誌を活用し、事業改革・RISE2013の内容(主にドライバルク市況への耐性強化)および進捗状況を丁寧に説明 3) 安定株主拡大に向け、当社強み(人的資源、安全運航/ノウハウ)を活かした事業拡大戦略(LNG船・海洋事業への注力、シンガポールへの展開)の、国内外投資家へのわかりやすい説明と、積極的な広報活動の実施 4) ESG ^{※1} 情報開示の拡充に向け、環境・社会報告書2013で環境と人事に関するデータ項目を新設	◎
アカウンタビリティ	サステナビリティ(持続性)と事業戦略に関する情報開示のさらなる拡充	1) 適時情報開示体制強化に向けたメディア対応訓練、グループ会社に対して緊急時対応の説明会を実施 2) 海外関係者を交えたメディア対応訓練の実施、海外の各地域統括会社との広報会議を開催しグローバル対応に向けた体制を強化 3) "MOL COMFORT"海難事故発生直後から逐次状況(25日間、26回)、原因究明への取り組み、再発防止の安全強化策実施等をWebサイトで開示、環境・社会報告書でも経緯、現状取り組みを説明	◎
	ネガティブ情報の適切な開示を通じたステークホルダーの信頼獲得	1) "MOL COMFORT"海難事故などにより、「4ゼロ(重大海難事故・油濁による海洋汚染・労災死亡事故・重大貨物事故のゼロ)」未達。今後の目標達成に向け事故の原因究明と再発防止に向けた各種対応策を実施中 2) 1隻当たり運航停止時間削減(目標:24.00時間/隻/年、実績:25.04時間/隻/年) 3) 1隻当たり運航停止事故発生率の削減達成(目標:1.00件/隻/年、実績:0.52件/隻/年) 4) 長期不稼働など本船運航に影響する衝突・座礁・座礁事故無し。但し、岸壁に衝突する事故発生のため船主への指導強化を実施 5) 電気系統不具合による長期不稼働を伴う機関トラブルが発生し、目標未達。原因究明の徹底と、対応策を関係各部と実施中 6) 安全意識の向上に向け、安全運航がわかる会、安全キャンペーン、Safety Conference ^{※2} を定期的に開催。鹿島湾の海岸清掃の規模を拡大させ、安全文化の醸成を推進	●
	サービス品質の向上	Web上でコンテナ船のKPI ^{※3} 実績を定期的に報告。ネガティブ情報を含めて適時開示を実施	◎
人権	人権意識の啓発	人権意識定着に向け、研修、人権情報告知、社外講座への参加や人権標語の募集等を実施	◎
	人材育成	1) 多様な人材活用、育成に向けキャリアパス・キャリアイメージを使った自律的キャリア意識の醸成、海外研修の充実、リーダー研修の定期開催を実施 2) 安全運航・現場力重視の意識向上に向け、DVD・訓示を通じた安全教育、乗船前ブリーフィング時の安全の意識付け、体感訓練実施のほか、階層別研修での安全講義実施による安全文化の醸成を推進	◎
社員・船員へのケア	ダイバーシティ(多様性)の推進	1) 外国人、障がい者採用の取り組みを継続実施。育児短時間勤務の運用開始や女性の活躍とキャリア形成支援体制拡充により、多様な人材の活用・育成のための職場環境整備を推進 2) 多国籍の優秀な船員確保・育成に向け、福利厚生向上施策(船上インターネット導入推進等)、訓練船での居室増設による新人船員教育の強化等を推進 3) グローバル人事推進に向け、新たな施策(グループ行動規範策定、グローバル経営塾開講等)準備の推進と、海外現法とのグローバル人事ネットワーク形成を強化	◎
	ワーク・ライフ・バランスの推進、社員の健康管理の拡充	1) 第三期一般事業主行動計画を2013年9月末で完了し、2014年1月に「くるみん」マークを取得(P.30参照) 2) 意識醸成向上の諸施策(一斉退社日設置、社内通知、実績等の開示)を実施。年休・夏季休暇取得は目標未達、時間外労働時間削減は達成(年休:目標10日以上、実績6.0日)(夏期休暇:目標7日、実績5.5日)(時間外労働時間/月/1人:昨年度比約3.0時間削減) 3) 心身健康保持のため、海上社員対象の健康研修、MOL Body Fit Exercise ^{※4} のリリース、定期健康診断後のケア深度化を実施。また社員食堂でのヘルシーメニュー提供を検討	◎
	モチベーション維持・向上	当社創業130周年を記念した広報を開始	◎
環境	船員の労働安全衛生と福利厚生の向上	1) 転落死亡事故発生等により、人身労災事故の根絶の目標を未達。各事故の状況、対策や予防策を各船、関係者に展開し取り組みを強化 2) 若手層の事故増加により、LTIF ^{※5} の目標未達(目標:0.25以下、実績:0.44)のため、各事故の原因究明と再発防止策を実施 3) 海事労働条約(MLC)順守に向け船上労働の軽減を実施、また条約発効後は状況の監視・改善等によりフォローアップ体制を確立	●
	低環境負荷ソリューションで時代の要請に応える企業グループへの進化	「環境取り組み目標と実績」(P.22参照)	◎
社会貢献活動	当社理念に沿った社会貢献活動の推進	1) フィリピン台風被災地支援をはじめ社会的課題の解決につながる活動を継続実施 2) ソマリア支援プロジェクトを含む当社サステナビリティにつながる社会貢献活動の継続実施 3) 海岸清掃等、国内外グループ会社役員・船員参加型の社会貢献活動を拡充 4) フェアトレードへの取り組みに向け、対象商品導入の検討推進 5) 商船三井客船(株)の東北復興支援チャリティー・オークション協力等、東日本大震災の復興支援を継続	◎

凡例:◎達成済み、○概ね達成、△一部達成、●未達成(目標時期・内容変更)

新中期経営計画におけるCSR取り組み方針

当社グループにおけるCSR活動の対象は広く、その取り組み内容の強弱や優先度は、事業を取り巻く環境や世界情勢、展開する地域によって変化しています。このため、新中期経営計画「STEER FOR 2020」の期間におけるCSR取り組み目標については、2013年度の達成状況を踏まえて当社グループ全体で目指す全体戦略を設定し、特に重点的に取り組むべき課題(マテリアリティ)を特定した上で、中期目標、単年度目標を策定しました。

新中期経営計画方針

当社グループ全役職員が当社の社会的責務を自覚し、それを実践していくことで、ステークホルダーからの信頼に応え、社会と共に持続的に成長する企業を目指す

CSR中期目標(2014年度~2016年度)		2014年度目標
重要課題	1. 安全運航を徹底し、安全・安心・安定的な高品質サービスの提供	安全・安心・安定的なサービスの提供は、ステークホルダーから信頼され選ばれるための原点であり、世界の人々の暮らしや産業を支えるという海運が担う社会的使命であることを今一度自覚し、時代のニーズに即し世界経済の発展に貢献する高品質サービスの提供を追求していく。 1) 重大海難事故ゼロ・油濁による海洋汚染ゼロ・労災死亡事故ゼロ・重大貨物事故ゼロ、いわゆる「4ゼロ」の必達 2) 1隻当たりの運航停止時間(24時間/年を必達)のさらなる削減 3) 1隻当たりの運航停止事故発生率(1.00件/年を必達)のさらなる削減 4) 重大海難事故の再発防止のための安全運航体制の再整備 5) 全役職員への継続的な啓発とあわせ、実践的なドリル実施によるBCP(事業継続計画)体制の強化 6) 顧客のニーズと時代の要請を先取りした安定的な高品質サービス提供の推進
	2. コンプライアンス徹底に向けた取り組みの深化	全グループ役職員一人一人が、コンプライアンスは企業の社会的責任であることを心に刻み、事業活動のなかで実践、徹底していくための企業風土を醸成する。 1) コンプライアンス担当役員の設置をはじめとした法令順守徹底のための体制の再構築 2) グループ役職員全体での法令順守の徹底。特に競争法、腐敗防止、インサイダー取引を重要テーマとして、社内研修・E-learning等の諸施策を継続して実施
	3. グループ総合力強化に向けた人材育成とダイバーシティの推進	グループ全体の人材育成をグローバルにさらに強化する。また多国籍で多様な人材が女性も含め一層活躍できる環境整備を進め、グループ総合力を高める。 1) MOLグループ人材(国内外)のマネジメント力強化に向けた研修の充実 2) ダイバーシティ推進に向け、多様な人材が活躍できる職場環境づくりを通じ、女性の活躍とキャリア形成支援を継続 3) ワーク・ライフ・バランス改善に向けライフステージ、ライフスタイルの変化に対応した制度導入の検討 4) 船員の労働安全衛生(LTIF 0.25以下達成)の向上と、船内でのブロードバンド導入拡大等による福利厚生の向上
	4. 社会的課題解決と、環境先進企業としての環境対応のさらなる前進	当社グループの事業活動が与える環境負荷を十分に自覚し、世界共通の課題である地球環境保全に向け、「環境先進企業」として、環境負荷低減に向けた取り組みを一層強化していく。 (単年度目標については環境取り組み方針に沿って、別途設定。P.23参照)
	5. サステナビリティ情報の積極的な開示	当社事業の持続性(サステナビリティ)を示す情報の積極的な開示を通じて、ステークホルダーの信頼度を高める。 1) 新中期経営計画「STEER FOR 2020」の実践を通じた確かな成長について、ステークホルダーの理解を深めるための情報発信の推進 2) Webサイトや環境・社会報告書、アニュアルレポート等を通じた積極的なESG情報開示、コンテナ船におけるKPIへの取り組みによるステークホルダーの信頼獲得 3) 重大海難事故等の情報開示徹底とフォローアップの充実
課題	6. 当社事業に関連した社会貢献活動の推進	1) 当社リソースや本業で培ったノウハウを活かした活動と国内外の役職員・船員が参加する活動の充実 2) 国際海運の安全運航寄与につながるソマリア支援プロジェクトへの継続的な支援 3) 社会的課題の解決につながり、当社の社会的責務、サステナビリティに資する取り組みの推進 4) 災害被災地への迅速な対応、および台風HAIYAN(第30号)の被災地フィリピンへの支援と東日本大震災の復興支援の継続

※1 ESG: Environment・Society・Governance。環境・社会・企業統治。
 ※2 Safety Conference: 当社船員の主要供給4拠点で安全運航の強化について経営陣からの説明と意見交換を行う会議。(P.20参照)
 ※3 KPI: Key Performance Indicators。重要業績評価指標。
 ※4 MOL Body Fit Exercise: 船上転倒事故防止に向けた体操。(P.30参照)
 ※5 LTIF: Lost Time Injury Frequency。100万人・時間当たりの労災事故発生件数。

ガバナンス

グループ企業理念にある「社会規範と企業倫理に則った、透明性の高い経営」の具現化に向けて、ガバナンス体制構築のための経営改革を行ってきました。社会から信頼され続ける商船三井グループを目指し、これからもさまざまな取り組みを強化していきます。

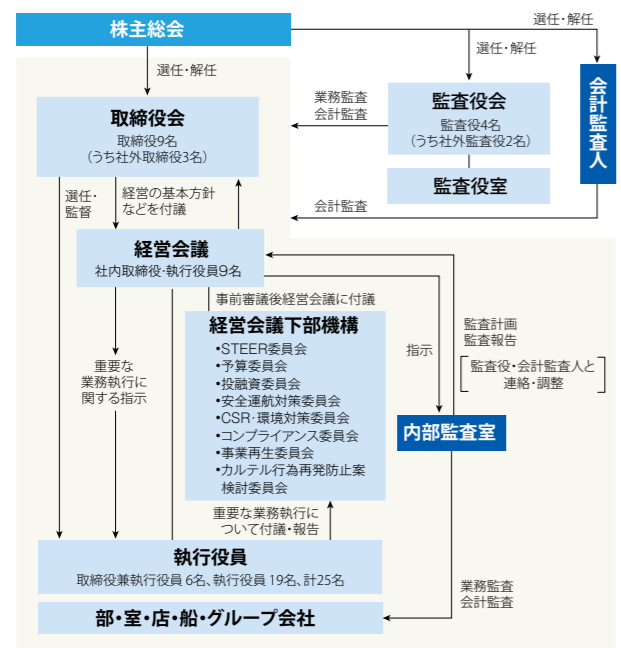
コーポレート・ガバナンス

企業経営の透明性を高め、経営資源の最適配分を通じてステークホルダーの利益を極大化するために、当社は、「経営判断の妥当性並びに業務執行の状況について独立役員である社外取締役の参画を得た取締役会が、経営の最高責任者として社長が行う業務執行を監督および督励する」体制を採用しています。

取締役会においては、当社のユニークな取り組みである「戦略・ビジョン討議」を年5回程度開催しており、経営戦略や長期ビジョンなどについて社外役員を交えた自由闊達な意見交換により討議を活性化させるとともに、討議された意見は経営戦略の策定や業務執行に反映させています。

実際の業務執行に関しては、執行役員制度の導入により、権限委譲を行いました。また、各ガバナンス機能を明確にすることで、意思決定を迅速にしています。また、当社は2名の社外監査役を含む4名の監査役からなる監査役制度を採用しています。加えて、業務執行レベルの最高意思決定機関である経営会議の直轄機関として、各部署から独立し

コーポレート・ガバナンス体制図(2014年7月現在)



た内部監査室を設置しており、監査役および会計監査人がそれぞれ行う法定監査と連携して、グループ会社を含めた業務執行の監査を行っています。

リスク管理体制

以下の通り、主なリスクに対し管理体制を整えています。

①海運市況リスク

当社の主たる事業である海上輸送事業は、荷動き量および船腹供給量の動向が船腹需給に影響を及ぼし、運賃および備船料の市況が変動する大きな要因となるため、船舶などの投資に関わる重要案件は、投融資委員会においてリスクの把握、分析および評価をしています。

②船舶の安全運航

安全運航対策委員会は、安全運航対策委員会規程に基づき、安全運航に関する事項の検討および審議を行い、安全運航の確保・徹底を図っています。

③市場リスク

市況、燃料油価格、為替レートおよび金利などの変動リスクについては、市場リスク管理規程に基づき適切に対応しています。

④グループ会社の事業運営

グループ会社全てに適用するグループ企業理念に基づき、各グループ会社で諸規程を定めています。グループ会社の経営管理については、管理担当部署ないしは管理担当役員を定め、担当部署長ないしは担当役員はグループ会社経営管理規程に基づき適時必要な報告を受け、経営状態および事業リスクを適切に把握し、重要経営事項については、当社の承認を得て実行するよう求めています。

⑤天災などの危機対応

地震などの災害や感染症の流行に際し、事業活動に影響が生じないように、事業継続計画(BCP)の策定、具体的な手順のマニュアル化や定期的な訓練の実施などにより、危機管理体制を整えています。

情報セキュリティ対応

「電子情報セキュリティ規程」を策定し、当社が取り扱う電子情報の適正管理と各種機密電子情報等を保護することを定め、会社情報の漏えいや社内外からの不正アクセスから情報を保護すべく、さまざまなセキュリティ対策を行っています。また、当社グループ役職員一人ひとりの意識とリテラシーの向上を目的に、E-learningを定期的実施しています。[2013年度実績：国内27社]

コンプライアンス

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

当社グループはグローバルに事業を展開しているため、本社のみならず国内外グループ会社においても、コンプライアンス意識の浸透と定着を目指し、E-learningや社内研修を定期的実施しています。[2013年度実績：E-learning4回/研修10回]

また、2012年度は、コンプライアンスを一層徹底するために、社内規程である「独禁法遵守行動指針」を改定し、国内外グループ会社にも周知しました。

取り組み体制

- 役職員が順守すべき行動基準を収めたコンプライアンス規程に基づき、取締役会が任命するコンプライアンス担当執行役員を委員長とするコンプライアンス委員会を設置し、コンプライアンス体制を強化・整備し、違反発生時の処分や再発防止措置を決定します。
- 各部署長を担当部署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責任者としてその徹底を図るとともに、事案が発生した場合は、コンプライアンス委員会事務局に報告し、必要な是正措置をとる責任を負います。
- 各部署から独立した内部監査室長と、社外弁護士の2つのコンプライアンス相談窓口を設置しています。当社および国内外グループ役職員や派遣社員のみならず、国内のお取引先など社外からの報告・相談を受け付け、相談内容に対

してとられた対応を相談者にフィードバックするとともに、相談者や調査に協力した役職員に対して不利益な処遇がされないことを保証しています。

公正取引委員会の発表について

2014年3月18日の公正取引委員会の発表により、特定自動車運送業務の取引に関連して、当社に独占禁止法第3条(不当な取引制限)に違反する行為があったことが認められました。当社は、2012年9月の立入調査より前に、違反のある行為を取り止め、また、公正取引委員会に申請した課徴金減免制度の適用が認められたことから、排除措置命令および課徴金納付命令は受けていないものの、法令違反があった事実を重く受け止め、当時の会長、社長、担当役員の報酬を減額するとともに、コンプライアンスは企業活動の大前提ということを役職員一人ひとりが深く心に刻んで日々活動すべく、以下をはじめとする新たな施策を通じて、コンプライアンスの再強化に取り組んでおります。

- 社長を委員長とする「カルテル行為再発防止策検討委員会」を設置し、再発防止の具体策を検討、実行
- コンプライアンスオフィサーを統括するチーフコンプライアンスオフィサーの新たな設置
- 社規則の見直し、教育・研修の強化

アカウンタビリティ

当社は、企業・財務情報の適時・的確な開示をコーポレート・ガバナンスの重要事項と認識し、株主・投資家への説明責任を果たすとともに、その声を経営にフィードバックするよう努めています。[IRの基本方針についてはWebを参照]

経営トップが自ら率先してIRの任にあたり、四半期ごとの決算説明会および国内外での投資家とのミーティングへ積極的に出席しています。また、国内外を問わず公平開示に留意しており、四半期ごとの決算発表に当たっては、東京証券取引所のTDnet(適時開示情報伝達システム)に和文の決算短信を開示すると同時に、その英訳版、および和・英両方の決算説明資料をWebサイトに掲載しています。経営戦略や投資計画、市況情報などについても、Webサイトを通じて積極的に情報発信を行っています。

説明責任の履行は、経営・財務情報のみに留まりません。全てのステークホルダーに対し、事故などのネガティブな情報であっても速やかに開示する基本姿勢を貫いており、定期的に重大海難事故を想定したメディア対応訓練を実施し、緊急時に迅速かつ適切な情報開示ができる体制の維持・強化にも努めています。[「ステークホルダーとの対話」参照▶P.27]

安全運航への取り組み

安全運航は、当社の経営の根幹を成す最重要課題です。新中期経営計画「STEER FOR 2020」においても、計画実行を支える経営基盤強化の重要な取り組みの一つとして「安全運航体制の再構築」を掲げています。「世界最高水準の安全運航」実現に向け、重大海難事故防止策の再徹底、そのための安全運航体制の再整備を進めます。

安全運航マネジメント

安全運航管理体制

社長が委員長を務める「安全運航対策委員会」の下部機関として、「安全運航対策専門委員会」、「船舶標準仕様委員会」を設置しています。「安全運航対策委員会」で審議・決定された安全運航の確保・徹底に関する基本方針や対策について、海技・船舶管理関係部署で構成する「安全運航本部」が具体的な実行を主導し、「安全運航対策専門委員会」が進捗状況を監視します。「船舶標準仕様委員会」は、フェイルセーフ※1の観点に立った当社グループ船の安全設備基準(MOL Safety Standard)や保船基準を審議・決定します。

※1 フェイルセーフ:装置やシステムにおいて、誤操作・誤動作による障害が発生した場合でも、常に安全側に制御すること

安全運航を支える組織体制



緊急対応体制

万一の緊急事態、トラブルに備え、的確な対応ができる体制を整えています。

■ 安全運航支援センター (SOSC)

当社の海技者2名(うち1名は船長経験者)が常駐し、365日24時間体制で、世界のあらゆる海域で航行する約900隻におよぶ当社グループ運航船の安全運航を支援しています。全運航船の位置・動静をリアルタイムにモニターし、荒天・津波の情報や海賊・テロ事件発生などに関する情報を本船や陸上の関係者に連絡、船長の視点での助言を行います。安全運航を支える情報拠点であると同時に、安全運航に関する本船からの危急の問い合わせに対応するヘルプデスクの機能も担っており、開設以降、荒天遭遇に伴う事故、および緊急入域※2の発生は着実に減少しています。

※2 緊急入域:異常な気象・海象、船体・機関の重大トラブル、又は重傷者の発生等の緊急事態のため、船舶が外国の領域に一時的に入域すること

■ 緊急対応訓練

緊急事態が発生した場合に乗組員が迅速かつ適切な対応ができるよう、本船上での火災や浸水、海賊やテロ行為など、さまざまな事態を想定した緊急対応訓練を、本船航海中に定期的実施しています。また、年に2回、本社においては社長以下関係役員と関係部署・船舶管理会社、本船が協同し、海上保安庁の関係管区海上保安本部の協力も得ながら、重大海難事故緊急対応訓練を実施しています。2013年11月にはソマリア沖における自動車船への海賊襲撃を想定、2014年5月には瀬戸内海におけるばら積み船の機関室火災、座礁事故を想定した緊急対応訓練を実施しました。また、フェリーや客船事業を行う当社グループ会社では、緊急時にはお客さまの安全確保が最優先であるため、避難誘導を含む緊急対応訓練を定期的実施しています。



本船での緊急対応訓練

安全運航に向けた取り組み

安全運航への取り組みに終わりはありません。すでに実施している安全運航強化策の見直し、継続とあわせ、近年発生した重大海難事故の再発防止策を徹底します。

安全運航実現プロセスの「見える化」

安全性を測るための客観的な指標として、「4ゼロ」をはじめとする以下の数値目標を設定しています。



- ①「4ゼロ」(重大海難事故・油濁による海洋汚染・労災死亡事故・重大貨物事故のゼロ)
- ②LTIF (Lost Time Injury Frequency) ※3:0.25以下
- ③運航停止時間※4:24.00時間/隻/年以下
- ④運航停止事故発生率※5:1.00件/隻/年以下

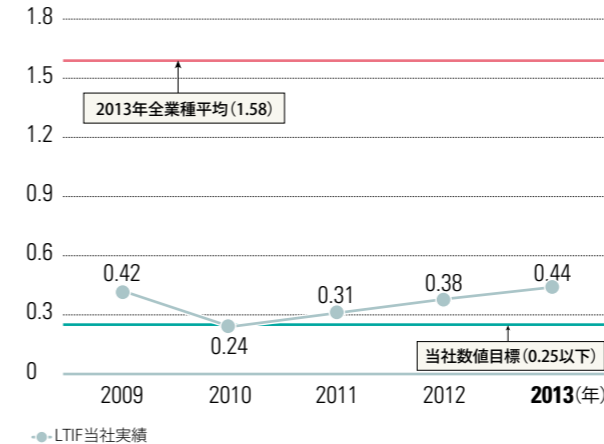
2014年度は、(1) 労災死亡事故の根絶、労災負傷事故の低減、(2) 衝突、座洲・座礁事故の根絶、(3) 自力航行不能な状態に至る機関などのトラブルの根絶を重点目標として取り組みます。

※3 100万人・時間当たりの労災事故発生件数。産業界平均(2013年) 1.58、水運業1.54、輸送用機械器具製造業0.47(出典:厚生労働省「平成25年労働災害動向調査結果の概況」)

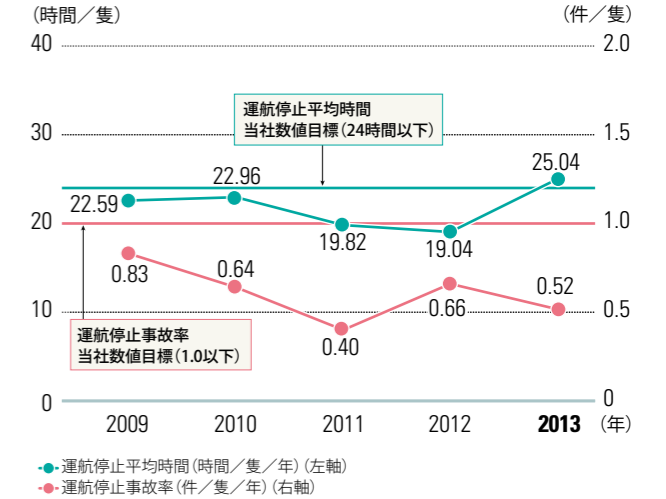
※4 事故による船舶の年間運航停止時間を1隻当たりで表したものの。

※5 船舶の運航停止に至る事故の年間発生件数を1隻当たりで表したものの。

LTIF 推移



運航停止事故 平均時間・発生率 推移



“MOL COMFORT”海難事故についての報告

8,000TEU型コンテナ船“MOL COMFORT”(2008年建造)は、2013年6月17日、シンガポールからジェッダ(サウジアラビア)に向けインド洋を航行中、船体中央部に亀裂が生じ、自力航行が不能となりました。その後船体中央部で2つに破断、6月27日に船体後半部が、7月11日に船体前半部が沈没しました。

当社は事故発生直後から、同船の建造造船所、船舶検査機関など関係先と協力し、原因究明に全力を挙げて取り組むとともに、さまざまな安全対策を実施しています。当社運航の同型コンテナ船(7隻)に対しては、船体構造の強化工事を実施し、IACS(国際船級協会)に準拠した日本海事協会の船体強度基準の約2倍の強度を確保する予防的な安全強化措置を講じた他、船体にかかる負荷軽減のための運航上の配慮を現在も継続しています。また、同型船だけでなく、当社運航の大型コンテナ船については船底外板の点検を実施し、安全上の問題が無いことを確認しております。また、国土交通省を事務局に、業界関係者および専門家を設置された「コンテナ運搬船安全対策検討委員会」の調査にも全面的に協力しています。同委員会の中間報告(2013年12月発表)では原因特定には至っていませんが、推奨された安全対策はすでに実施済みです。引き続き安全運航のために、関係先と協力してまいります。

重大事故の再発・未然防止に向けて

基本的事項の反復周知・実行の徹底とともに、経験した重大事故の風化防止と、チーム力、安全意識・当事者意識、船舶管理品質のさらなる向上を意識した重大事故の再発

防止の徹底を図ります。小さな要因(トラブル)が重なって最終的に重大な海難事故へつながるエラーの連鎖を断ち切るため、ソフトとハードの両面での継続的な改善を実施し、再発防止に向けた体制整備を進めていきます。

ソフト面では、乗船前訓練での反復指導や、経験の浅い若手層への指導監督の徹底、陸上での安全体感訓練やBRM訓練※1などの教育・研修の充実により、乗組員の危険予知能力とチーム力の向上を図っています。また、各運航船から収集した事故・トラブル事例やヒヤリハット※2情報を、動画・写真やイラストを用い視覚的に訴えることで、乗組員の安全意識向上に努めています。ハード面では、就航船からの不具合や改善点を造船所や機器メーカーへフィードバックし、フェイルセーフの設計思想によるエラーが起りにくい本船設備導入と、IT化の推進に取り組んでいます。

また、労災死亡事故の根絶は目指すべき究極の目標です。事故の原因・要因を多角的に分析しハード面の改善に反映すること、重要な事故・トラブル事例を船と陸上側とで「自分の問題」として再発防止策を討議し、立案することなど、事故の未然防止にも取り組んでいます。

※1 Bridge Resource Management訓練: 事故事例を操船シミュレーターで再現して対応を体得する。当社独自のプログラムを含む。

※2 ヒヤリハット: ヒヤリとしたり、ハットするなど、「あわや事故にならないうい」事故寸前の危険な事例のこと。

優秀な船員を世界規模で育成(MOLTトレーニングセンター)

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

MOLT (Montenegro)

MOLT (MOL MI-India)

MOLT (MANET-India)

MOLT (MSU-Russia)

MOLT (Japan)

MOLMC* (Japan)
* (株)エム・オー・エル・マリンコンサルティング

MOLT (STIP-Indonesia)

MOLT (Philippines)

安全運航に向けた連携

当社グループでは自社船、備船にかかわらず、本船や船主、船舶管理会社と安全に関わるさまざまな情報を共有し、世界最高水準の安全運航実現に向けて、連携して取り組んでいます。各船に労災防止や安全運航に関わる情報を「Safety Alert」として都度発信しているほか、「安全運航連絡会」や「安全キャンペーン※3」など、当社の安全基準に対する理解を深める対話の機会を設け、営業担当部も含めて、安全の向上に向けた意見交換を行っています。また、当社の安全基準が運航船で理解・実行されているか確認するための検船を実施し、改善が必要な場合は、本船、船主、船舶管理会社とコミュニケーションをとりながら、是正措置を講じています。事故防止に向けては、他社事例を含めた事故の徹底的な分析を行い、その結果を迅速かつ確実に水平展開する体制を強化し、世界最高水準の安全運航の実現に取り組んでいます。

※3 [安全文化の醸成/【安全キャンペーン】]参照▶P.20

安全運航を支える優秀な人材の確保・育成

安全運航の実現のためには、当社の求める技能基準を満たす優秀な船員を安定的に確保・育成していくことが重要です。世界各地で優秀な人材を確保し、船内外の環境や待遇を整えるとともに、ハイレベルな教育・訓練を施すことによって、当社が求める高い士気と卓越した技能・知識を

有する船員を育成しています。奨学生制度などを導入し、船員を志す学生をサポートする他、世界6カ国8カ所で船員研修所「MOLTトレーニングセンター」を運営し、座学による理論学習から、実機・各種シミュレーターを利用した実習訓練まで、多様な訓練を実施しています。また、運航船での実践的な訓練を行うキャデット(職員候補生)訓練プログラム「Cadet Actual Deployment for Education with Tutorial (CADET Training)」や、経験豊富な船長・機関長が航海中の船に乗り込み、現場で直接、助言と技術指導をする「OJTインストラクター制度」など、当社独自の制度を導入し、商船三井のシーマンシップを涵養していくための取り組みを行っています。



フィリピンでの職員候補生プログラムの卒業式典

*当社船員の過半数を輩出するフィリピンでは、職員候補生プログラムを導入。当社が提携する7つの商船大学から選抜した学生の教育を当社訓練施設で実施。

安全文化の醸成

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

安全キャンペーン

春と秋の年2回、当社グループ運航船に海技員と営業部門・管理部門の役職員が集団的に訪船し、フェイス・トゥ・フェイスで乗組員とテーマに沿った意見交換を実施しています。船陸双方の安全意識の向上を図るとともに、本船からの意見や提案をグループ内および他の運航船に展開、

情報を共有することで、さらなる安全運航のレベル向上に努めています。[2014年春 テーマ「安全行動の推進」(128隻) / 2013年秋 テーマ「チーム力の向上」(141隻)]

Safety Conference

船員居住地の主要4拠点であるフィリピン、インド、クロアチア、日本で、安全運航強化策の説明と意見交換のための会議を開催しています。2014年2月下旬から3月中旬にかけて、4拠点で計500名を超える休暇中の船員が参加、当社役職員を交えて活発な意見交換が行われました。



鹿島灘海岸清掃

2006年に当社運航船「GIANT STEP」の乗揚げ事故が発生した鹿島灘で、当社グループ役職員による海岸清掃を実施しています。環境保全や地域への貢献と同時に、事故の記憶・教訓の風化防止と安全文化醸成への取り組みの一つでもあります。2013年度は春と秋に実施し、延べ120名が参加しました。

“現場から” VOICE

船長
Capt.
Chepy Chairl Anwar
(当社初のインドネシア人LNG船船長:写真中央)



乗組員全員が、常に良好なコミュニケーションをとることにより自由に意見が言え、何でも報告できるような雰囲気を作ることが重要と考えます。又、船長は乗組員が責任を持って業務を遂行し、自身の技能向上へのモチベーションを高める責務があります。船長自身が、乗組員全員の模範となるような行動を取りリーダーシップを持って業務を行うことが、ただ指示を与えるよりも効果的と考えます。

環境経営方針

商船三井グループは、環境にやさしいサービスで世界の海上輸送需要に応えていきたいと考えます。

このため、環境技術の開発・導入、最小限の環境負荷での船舶運航、地球温暖化防止や大気・海洋環境保全対策など海洋・地球環境保全のための、さまざまな取り組みを進めていきます。

商船三井グループ環境憲章

理念

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

方針

1. 私たちは、船舶の安全運航を徹底することを始めとして、あらゆる面で海洋・地球環境の保全に取り組みます。
2. 私たちは、環境に関連する法規等の遵守はもとより、さらに自主目標を設定して一層の環境負荷軽減を推進します。
3. 私たちは、環境目的および環境目標を設定するとともに、これらを定期的に見直す枠組みを構築して、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。

環境マネジメント推進体制

社長の最高意思決定のもと、経営会議に直結する下部組織であるCSR・環境対策委員会において、環境に関するリスクと機会を評価の上、当社グループの環境経営の基本的方針を策定し、環境憲章に則った事業活動の実現に努めています。また同委員会のもと、2つの独自の環境マネジメントシステム、「MOL EMS21」並びに「グループ環境目標制度」を運用し、当社グループの環境活動を推進しています。

環境マネジメントシステム



MOL EMS21

当社は、2001年4月に環境マネジメントシステム「MOL EMS21」の運用を開始し、環境マネジメントシステムの国際規格であるISO14001の認証を取得しました。「MOL EMS21」では、CSR・環境対策委員会において、環境管理責任者である同委員長が定期的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。また、ISO14001については、外部監査機関DNV GLにより、年1回の定期監査と3年に1回の更新監査が実施されます。

グループ環境目標制度

当社グループでは、国内外の主要グループ会社を対象とする「グループ環境目標制度」を導入しています。自社の事業活動に伴う環境負荷について、一定のガイドラインのもとで毎年度各社が中期環境目標に沿った環境目標を設定し、その達成に向けたアクションプランを策定します。それとともに、各社の環境負荷データ(消費燃料、電力、紙、ゴミなど)を当社グループの環境負荷として集計しています。

環境取り組み目標と実績(2013年度)

2013年度取り組み目標		2013年度の主な取り組み内容と実績	評価	
安全運航の徹底	海難事故による海洋汚染の根絶	事故を起こさないことと、万一事故・トラブルが発生した場合の原因究明と再発防止の徹底 「MOL安全標準仕様」のさらなる進化と、新造船への適用推進	インド洋にて「MOL COMFORT」海難事故が発生、事故原因の究明および、再発防止策を講じている。重大海難事故対応訓練を5月と11月に実施し、事故を起こさないことと、事故・トラブルが発生した場合の原因究明と再発防止の徹底を図った	
	国際的な環境規制の発効前準備の徹底	NOx対策：SCR(NOx除去装置)の船上試験実施 SOx規制：低硫黄燃料油規制強化・対象地域拡大へ対応準備 シップリサイクル：環境に配慮した解凍ヤード選定基準の順守・深度化、インベントリリスト作成の推進 SEEMP(Ship Energy Efficiency Management Plan：船舶エネルギー効率管理計画)：運航船舶全体のEEOI(Energy Efficiency Operational Indicator：エネルギー効率運航指標)数値のモニター推進 パラスト水処理装置を先行搭載、搭載準備推進	新造船にSCR(選択触媒還元方式脱硝装置)搭載、MGO、LSDOを使用燃料とする船上試験を実施し、脱硝性能が確認された SOx規制 情報収集および情報の関係者への周知徹底・注意喚起を継続。SOx排出量の少ないLNG燃料船の具体化に向け取り組んでいる 環境に配慮した解凍ヤード選定基準を順守。 欧州域内法の情報収集集中。 インベントリリスト7隻作成。今後インベントリリスト作成で第三者機関を起用する取り組み実施中 SEEMP運用のため、全社的なEEOI数値把握にむけ、社内システム開発を開始し、実船搭載してのトライアルを実施 試験搭載したPCC、コンテナ船およびVLCC(Very Large Crude Carrier)にて運用中、それ以外の船舶でも先行搭載準備が完了し、順次実行していく	
「船舶維新」プロジェクトの推進	「高効率排熱エネルギー回収システム」搭載の大型鉄鉱石専用船の竣工	2014年初めに排熱回収装置搭載船が竣工、省エネ効果は、最大8%となった	◎	
	太陽光発電・蓄電技術を用いた「ハイブリッド自動車船」の効果検証、および機器の耐久性評価	船内電力用燃費4%削減を確認。 ハイブリッドシステムに関して、大きな問題なく動作していることを確認	◎	
	LNG燃料船の検討	日本船舶技術研究協会の、LNGを燃料とした船舶の国際規則の日本案制定委員会に参加し、最終報告書をまとめた	○	
	新型摩擦抵抗低減塗料の性能検証	低摩擦塗料の性能解析を実施し、有効性を確認	◎	
	PBCF効率改善のための研究開発を推進	最適フィンの形状、PBCF効果を向上させるCFD・水槽試験を実施、引き続き検証および改良を行っていく	○	
	帆主機従船「ウィンドチャレンジャー計画」を推進	伸縮旋回型硬帆翼の開発と実証に向け、陸上試験機での硬帆翼性能・旋回・伸縮の検証を実施。帆主機従風力推進船の設計法およびその運用法を開発中	◎	
	主機低負荷燃費改善技術の効果検証	低速運航における燃費の改善が確認された	◎	
	DPF<PM(煤塵)除去装置>の開発	改良型DPFを搭載し、実船での試験を継続中	△	
	ISHIN船要素技術導入ロードマップの運用/営業ニーズを開発につなげる会の継続	ISHIN船要素技術導入ロードマップを計画通りに進めた。 営業ニーズを開発につなげる会を開催	○	
	機関燃料弁の特殊旋回ノズルによる燃焼性・燃費改善効果を検証、CO ₂ の低減が認められた。さらなる改良を継続。マイクロノノパブル発生状況を判定する計測器調査を継続、マイクロノノパブル可視化技術について大学等と協議した	技術情報交換会(計5回)と海務安全連絡会(計6回)にて、減速運航の進捗状況、懸念点等を共有し減速航海の深度化を推進した。 EGB又は、VTI搭載船を竣工し、順次新造船に採用していく方向	○	
環境技術推進ノハウの活用による競争優位性の拡大	減速運航の深度化 ・技術支援・社内情報共有による安全・メンテナンス面を踏まえた減速運航の実施、および深度化 ・主機低負荷タービン技術(EGB: Exhaust Gas Bypass, VTI: Variable Turbin Inlet)の導入(2013年度5隻、累計6隻)	荒天遭遇を回避させるため、年間約600通のHeavy Weather Alertを発信。これにより荒天遭遇を回避し、最適な航路へ変更することを促したBRIDGE SYSTEM活用率は年間を通じて約90%。今後は、BRIDGE SYSTEMを活用してない船舶を特定し、さらに活用率向上を目指す	○	
	「ECO SAILING」の徹底/効率的運航の追求	最適トリムシステム導入(2013年度コンテナ船20隻、自動車船13隻導入予定。累計53台) 電子制御エンジン導入(2013年度6隻導入予定。累計27隻) 陸上電源供給システム導入(2013年度2隻、累計18隻) PBCFなどのプロペラ効率改善装置導入(仕組新造船に100%搭載) 省エネ型LO注油器導入(仕組新造船に100%搭載)	コンテナ、バルカー、タンカー、PCCおよびLNG船にて実船試験・水槽試験・CFD計算を実施(株)三井造船船渠研究所にて、トリムチャート作成作業実施中で、2014年6月頃に、各船種のトリムチャート作成完了予定 新造船に6隻に電子制御エンジンを搭載 コンテナ船2隻に搭載 今年度竣工した、15隻の仕組新造船全船にプロペラ効率改善装置を搭載 今年度竣工した、15隻の仕組新造船全船に省エネ型LO注油器を搭載	○ ◎ ◎ ◎
	単位輸送当たりのCO ₂ 、NOx、SOx排出量の削減(株)商船三井および国内連結子会社運航の外航船)	CO ₂ : 2013年度に2012年度比1%削減、2015年度に2009年度比10%削減 NOx: 2013年度に2012年度比1%削減、2015年度に2009年度比10%削減 SOx: 2013年度に2012年度比1%削減	2012年度比2.2%削減、2009年度比9.5%削減 2012年度比2.2%削減、2009年度比9.5%削減 2012年度比2.2%削減	◎ ◎ ◎
	モーダルシフトへの対応促進	国内最大のフェリー網を駆使し、顧客のCO ₂ 排出量を年間約60万トン削減	モーダルシフトを推進したことで、各航路とも輸送量が順調に推移し、58.3万トンCO ₂ を削減	◎
	グループをあげた低環境負荷ソリューションの提供	タグボート減速運航の継続、「エコタグ」検討	日本栄船とLNG燃料タグ実用化に向けて研究開発継続中	◎
		PBCF搭載累計2,500台を達成	2013年度は249基販売し、通算で2,604基の販売を達成	◎
		大井物流センターにおける節電オペレーションの実施	電力消費を抑えるために、低温倉庫の設定温度を変更する等の省エネオペレーションを徹底。営業中に常時点灯している照明1,125本をLED照明に代替し消費電力量を約60%削減。2014年の夏場の最大電力使用量の削減を目指し、電力デマンド監視装置を導入。	◎
		空き缶リサイクル事業継続	環境負荷の低いクリーンなエネルギーを用い、空き缶リサイクル事業を継続	◎
	「MOLグループ環境賞」制度の継続運営・強化	低環境負荷オフィスの導入	ダイビル本館に於いて、河川水を有効活用した地域冷暖房システムを採用し、CO ₂ 排出量を大幅に削減した空調システムの導入、効率的に外気を室内に取り入れる自然換気システムの導入等が評価され、CASBEE大阪(大阪市建築物総合環境評価制度)で最高ランクの「S」を取得	◎
		「MOLグループ環境賞」の浸透	今年で第8回目のグループ環境賞を公募。のべ14グループからの応募があった	◎
実質的な環境負荷低減に資する政策への提言	海運の持つ高い環境効率の活用・強化を促し、実質的な環境負荷低減と経済の持続的成長に資する環境政策が形成されるよう、その策定に参画し積極的に提言	業界団体を通じて、排出規制の検討に貢献。モーダルシフトを推進するよう働きかけを実施した	◎	
生物多様性保全・自然保護への貢献	生物多様性・自然保護に資する社内リソースを活用した活動の拡大	国内外で植物保全活動や海岸清掃活動を計画・実施した。海岸清掃活動は、計画的な準備・呼びかけにより、参加者および実施場所も増えた	◎	
	国内事業所のエネルギー消費原単位を中長期的に低減：2013年度は2012年度比1%低減	国内事業所のエネルギー消費原単位を2012年度比3.8%削減	◎	
	フェリー・内航船のエネルギー消費原単位を中長期的に低減：2013年度は2012年度比1%低減	トレードパターンの変化により、2012年度比1.2%増加	●	
	リサイクルの徹底および廃棄物の削減に取り組む	リサイクルの周知徹底を実施し、リサイクル率(本社)は昨年同様高い水準である67%を達成	◎	
改正省エネ法、東京都環境確保条例：具体的削減策の立案・実行	改正省エネ法、東京都環境確保条例への具体策を立案	○		
事業所における再生可能エネルギー(太陽光発電・太陽熱)の活用継続	事業所における再生可能エネルギー(太陽光発電・太陽熱)の活用継続中	◎		

凡例：◎達成済み、○概ね達成、△一部達成、●不達成(目標時期・内容変更)

新中期経営計画における環境取り組み方針

これまでに取り組んできた環境負荷低減をさらに深化させるべく、2014年度から3か年の新中期経営計画「STEER FOR 2020」において、新しい環境取り組み方針および目標を設定しました。

商船三井グループは、目標達成を通じて、海洋・地球環境保全に積極的に取り組みます。

新中期経営計画方針

当社グループの事業活動が与える環境負荷を十分に自覚し、地球環境保全に向け、環境規制への積極的(Proactive)な対応と、すぐれた環境技術の積極的採用で差別化を図り、環境保全で世界の海運をリードする。

新中期経営計画における環境目標

環境中期目標(2014年度～2016年度)		2014年度目標
1.環境規制対応への取り組み	バラスト水管理、シップリサイクル、地球温暖化防止、大気汚染防止等多岐にわたる環境規制に対し全社的に取り組み、地球環境保全を果たしつつ全体最適を通じた環境負荷低減を図る。	<ol style="list-style-type: none"> バラスト水処理装置の先行搭載推進 SOx排出低減装置設置の検討 SCR(NOx除去装置)の評価・検証 改正省エネ法、東京都環境確保条例等の国内環境規制に対して、具体的削減策の立案・実行 シップリサイクル条約発効を見据えた解撤ヤード選定基準のレビュー
2.環境負荷低減技術の積極的活用	次世代船構想「船舶維新」プロジェクトで研いた省エネルギー技術の積極的活用を通じて、船舶の燃節イノベーションとエコセリングをさらに推進する。単位輸送あたりCO ₂ 排出量を2016年度までに2009年度比11.5%※1削減する。	<ol style="list-style-type: none"> CO₂、NOx、SOxを2014年度に2013年度比1%削減 「高効率排熱エネルギー回収システム」搭載船の建造 メタノール燃料船の開発 LNG燃料船の検討 Power Assist Sail/ウインドチャレンジャー計画/PCC、コンテナ船風圧低減などの風力を利用したプロジェクトの推進 DPF<PM(煤塵)除去装置>の開発(外航船による実船検証・評価の継続) 「技術研究所テストエンジン」を使用しCO₂/NOx低減となる特殊旋回ノズルの開発推進 Eco Sailingの徹底/効率的運航の追求 社内のニーズ・シーズを踏まえた環境コンセプトシッップの検討 国内事業所/内航船のエネルギー消費原単位を中長期的に低減 2014年度は2013年度比1%低減
3.環境データの積極的開示	低環境負荷輸送のKPIおよび各種環境データを、Webおよび環境・社会報告書で公開し、当社の環境方針に対するステークホルダーの関心に積極的に応えていく。	以下データの算出・分析・開示および削減効果の開示を積極的に進める <ol style="list-style-type: none"> エネルギー消費量 温室効果ガス排出量(含むScope1～3) SOx・NOx排出量 その他資源の消費量
4.安全運航の徹底	想定外の環境負荷を発生させることのないよう、安全運航を徹底し、海難事故に由来する海洋汚染ゼロを目指す。	<ol style="list-style-type: none"> 安全運航体制の再整備とその実施による重大海難事故の防止 新造船の設計および建造面のさらなる品質向上 「MOL安全標準仕様」のさらなる進化と、新造船への適用推進
5.生物多様性保護への貢献	生物多様性保護意識を向上させ、船舶からの廃棄物削減を推進し、生物多様性保全に資するボランティア活動にも全社的に取り組む。	<ol style="list-style-type: none"> 船内廃棄物、廃油、ビルジ等の船舶からの廃棄物削減をさらに推進 生物多様性保護のため、洋上でのバラスト水の交換による生物の越境移動防止、および計画的な船体クリーニングによる船体付着生物除去の実施 国内外にてマングローブの植林活動等 生物多様性保全に資するボランティア活動支援 大型海洋生物が多い海域では、それらに配慮した運航を行う
6.環境負荷低減に資する運輸政策への提言	輸送モードとしての海運の持つ高い環境効率の活用・強化を促し、実質的な環境負荷低減と持続的成長に資する運輸政策が形成されるよう積極的に提言していく。	<ol style="list-style-type: none"> 業界団体、政府・関係省庁に以下のような提言・要望を行う 環境負荷の低いモーダルシフトの推進 次世代燃料船実現に向けたルール構築 省エネに関する政策への積極的な関与
7.環境投資	環境規制対応および、船舶の燃節イノベーションを推進するため、3年間で200億円、6年間で600億円の環境投資を行う。	<ol style="list-style-type: none"> メタノール燃料船等の新しい環境技術の研究開発 船用主機関の排熱回収システム深度化 バラスト水処理装置の先行搭載等、環境規制への対応

※1 前中期経営計画での単位輸送あたりCO₂排出削減目標は2015年までに2009年度比10%削減であった。現時点で目標達成に向け順調に進捗している。同様のペースで削減を進められると見込んで新中期経営計画の期間に合わせて最終年度までの目標を設定した。

環境規制

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

規制			2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
地球温暖化防止	GHG	EEDI※1	Phase 0			Phase 1				Phase 2	
	GHG	SEEMP	義務化								
	※GHG(主としてCO ₂)のさらなる排出量削減に向けて、実燃費を監視・報告・認証する制度(MRV)、経済的手法(MBM)導入の検討を進めている										
大気汚染防止	NOx	一般海域	2次規制			2次規制				3次規制※3	
		ECA※2									
	SOx	一般海域	硫黄分(1.0%)			硫黄分(3.5%)				硫黄分(0.5%)※4	
		ECA※2	硫黄分(0.1%)								
海洋環境保全	バラスト水管理条約※5		義務化								
	船体付着による有がい水生生物の移動の最小化※6										
	シップリサイクル条約※7										

※1 新造船が規制対象となるが、建造契約締結日によって適用Phase(削減率)が異なる。
 ※2 Emission Control Area(排出規制海域)。現在ECAに指定されているのは次の3海域
 ①米・加沿岸200海里海域(NOxおよびSOx)、②米国カリブ海海域(NOxおよびSOx)、③バルト海および北海海域(SOxのみ)。
 ※3 2016年1月以降に建造される船舶からの適用。
 ※4 2018年までに規則に適合する燃料油の世界的な需要と供給および、燃料油市場の傾向を調査し、2020年からの適用が困難な場合は2025年1月1日から適用。
 ※5 2004年に採択済み(未発効)、2016年末までに発効した場合はバラスト水処理装置搭載義務が2016年から発生。2017年以降発効の場合は、条約発効後に義務化。
 ※6 2011年に採択の「生物付着管理ガイドライン」のレビュー期間中(5年)は、ボランティアベースで実施。2017年実施の包括的レビュー後、条約化される可能性有り。
 ※7 2009年に採択済み(未発効)、発効要件を満たした24ヵ月後に発効。

地球温暖化防止	
GHG(温室効果ガス)排出規制	CO ₂ 削減に向けた規制。2013年より新造船の燃費規制と既存船の省エネ運航計画書の備え付けが義務化された。現在の平均的値(ベースライン)からPhase3(2025年～2030年)でCO ₂ 排出量を30%削減することを旨とする。
大気汚染防止	
NOx(窒素酸化物)排出規制	排出規制海域(ECA:Emission Control Area)にて排ガス中のNOx排出量を現行規制の80%に削減することを求められるもので、2016年以降建造の新造船が同規制の対象。排出規制海域とは現在のあるところ北米およびカナダ(アラスカの一部の地域を除く)の太平洋、大西洋およびメキシコ湾沿岸200海里が排出規制海域。排気ガス脱硝触媒装置あるいは排気ガス再循環装置での対応が必要となる。
SOx(硫黄酸化物)排出規制	排出規制海域(ECA:Emission Control Area)にて、燃料油の硫黄分含有率を規制するもので、北米およびカナダ(アラスカの一部の地域を除く)の太平洋、大西洋沿岸200海里内、米カリブ海およびバルト海、北海が対象。2015年より、同全域で硫黄分含有率が0.1%まで引き下げられる。その後2020年に一般海域で燃料油の硫黄含有率が0.5%以下に規制されるが、2018年に当該燃料油の供給状況を調査し、利用可能性が低い場合は、規制適用が2025年に延期される可能性がある。
海洋環境保全	
バラスト水管理条約	船舶のバラスト水を介して生物や一部病原菌が越境移動することを防止する条約。2015年中の発効の可能性が高まっており、2016年末までに発効した場合は2016年からバラスト水処理装置設置が義務付けられる。
シップリサイクル条約	船舶のリサイクルにおける労働災害や、環境汚染を最小限にするための条約。船舶リサイクル施設、リサイクル時の手続きなどについて規定したもので、船舶に対しては存在する有害物質等の一覧表(インベントリリスト)の作成・備置・更新が義務づけられる。
船体付着物に関する条約	船底に海洋生物が付着し、越境移動することが問題視されており、これを防ぐためのガイドラインがIMOにて議論されている。

シップリサイクルへの取り組み

老朽化した船舶は、解撤を行う必要があります。2009年5月、IMOは上記シップリサイクル条約を採択しました。当社グループでは、条約発効にスムーズに対応できるよう、いち早くインベントリリスト作成への取り組みを開始するとともに、条約の周知徹底のほか、リサイクルヤードの状況をはじめ、リサイクル関連の情報共有も行っていきます。

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

環境投資額

(単位:億円)

	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
CO ₂ 削減等の環境対策(含む環境関連研究開発活動)	55	37	41	22
環境規制への対応	10	15	25	28
グループ会社の取り組み	10	5	3	3
合計	74	57	68	53
(参考)CO ₂ 削減のための投資額(内数)※8	35	27	26	21

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

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

環境対策によるCO₂・コスト削減効果

	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
CO ₂ 排出削減量 単位:トン	837,852	431,737	302,928	279,786
コスト削減額 単位:億円	114	73	53	55

●主に減速航海の深度化、PBCF装着、摩擦抵抗低減塗料による燃料消費量削減効果をもとに、CO₂排出削減量、コスト削減額をそれぞれ推計した値です。
 ●効果の定量化が困難な場合等は、集計対象には含んでいません。

商船三井の環境技術

船舶はエネルギー効率が高い輸送手段ですが、地球温暖化の原因となるCO₂、酸性雨や大気汚染の原因となるNO_x、SO_xのさらなる低減に向け、技術・開発の推進をはじめとする当社グループ独自のさまざまな取り組みを進めています。また、自社で取り組むだけでなく造船所・船用機器メーカーとも協力しながら、さらなる環境負荷の低減を目指し、技術開発に取り組んでいます。

※(一財)日本海事協会の「業界要望による共同研究」のスキームにより研究支援を受けて実施しています。

再び風をつかう

船舶は、大昔より風を帆に受けて航海を行ってききましたが、エンジンの発展により一般商船で帆が使われることはなくなりました。

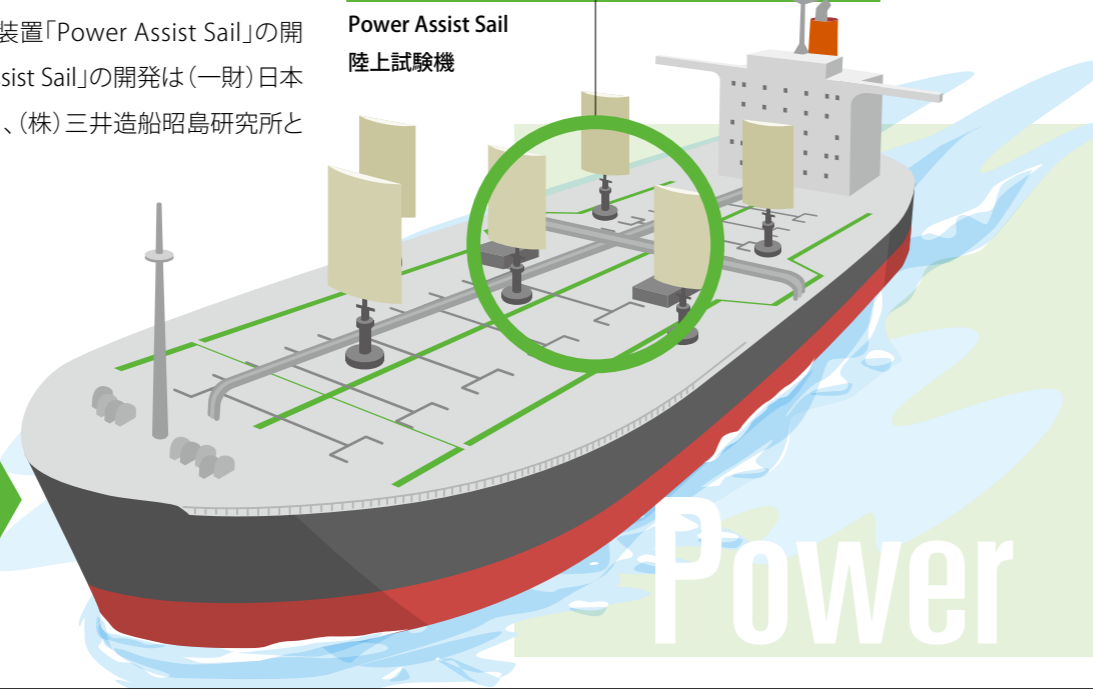
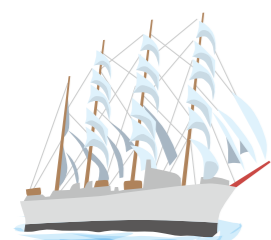
CO₂排出量の削減が求められるなか、大昔から存在する帆を活用した推進は今一度検討されるべき手段と考えられます。当社は風の力を、現代の最新技術により最大限有効活用することができる新型帆装置「Power Assist Sail」の開発を進めています。「Power Assist Sail」の開発は(一財)日本海事協会および三井造船(株)、(株)三井造船昭島研究所と共同で進めています。



主要目 全高:27.5m
帆幅:10.0m
帆面積:200m²

Power Assist Sail
陸上試験機

帆船



Power Assist Sailの開発※

本装置は、横風時には飛行機と同様に揚力を、追風時には抗力を、それぞれ主に利用することで船舶の推進力の増加に寄与します。既存の船舶の設計を大幅に変更することなく搭載できることを目指しており、そのCO₂削減効果は2~5%を想定しています。

ウインドチャレンジャー計画

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



ウインドチャレンジャー計画

- 1 帆本体はアルミ合金製、マストおよび駆動部分は鋼製であり、耐久性に優れる。
- 2 風向・風速、船速、船首方位に応じて最大の推力が得られるように、帆角度を自動制御する。
- 3 荒天時、あるいは無風時には、マスト下部を水平に屈曲させて格納可能な機構を設けており、船舶の運航に与える影響を最小限に留めることが可能である。

メタノール燃料船

メタノールおよび重油の2元燃料に対応可能な低速ディーゼルエンジンを世界で初めて搭載します。メタノールは、SO_xの発生をゼロに抑えることが可能であり、環境負荷の少ないエネルギーとして注目されています。(2016年竣工予定)

LNG燃料船

液化天然ガス(LNG)は、船舶の燃料として使用される重油と比較して、CO₂、NO_x、SO_x、PM(煤塵)の排出量の大幅な削減が可能となります。当社ではあらゆる船種でLNG燃料船を検討しています。LNG燃料船の実現には、専用エンジンの開発が重要課題の一つとなっています。当社では、ガス炊き低速ディーゼルエンジンのデモンストレーション運転を実施するなど、早期実現に取り組んでいます。

環境負荷低減に向けた取り組み

CO₂排出対策

- 「さらなる環境負荷の低減を目指して」参照▶P.9-10
- PBCF(Propeller Boss Cap Fins)
 - ハイブリッド自動車船
 - 低摩擦型船底塗料
 - 最適運航支援システム
 - 最適運航姿勢計算システム
 - 主機関の排熱を利用した推進アシストシステム 等

SO_x(硫黄酸化物)排出対策

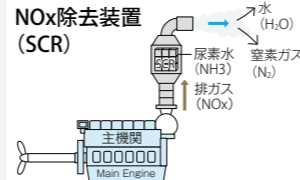
SO_xは硫黄分を含む燃料油が燃焼することによって発生します。当社ではSO_x排出量の低減のため、燃料油に含まれる硫黄分に関する国際条約の規制値より厳しい燃料油の調達基準を採用しています。さらなる対策として、以下の取り組みを始めています。

- 1 一部船舶で低硫黄燃料油に対応した機器の設置
- 2 既存機器に対する低硫黄燃料油の影響調査と運用面における安全検証
- 3 排気ガスから硫黄分を取り除くSO_xスクラバーの設置検討

NO_x(窒素酸化物)排出対策 / SCR※

NO_xは、エンジン内で燃料が燃焼する際に、燃料油や空気中に含まれる窒素と空気中の酸素が高温で結合して発生します。船舶から排出されるNO_xを除去するSCR脱硝装置(Selective Catalytic Reduction: 選択式触媒還元)を、自社で保有・運航する大型鉄鉱石専用船の発電機3台に搭載、ディーゼル油に対する脱硝性能が国際海事機関の2016年からのNO_x3次規制に適合することを確認しました。

当社は、(一財)日本海事協会、ヤンマー(株)と共同で、2013年12月の本船竣工時より同装置の実船運用を行っており、約2,000時間(SCR脱硝装置3台の総稼働時間)の試験を実施しています。

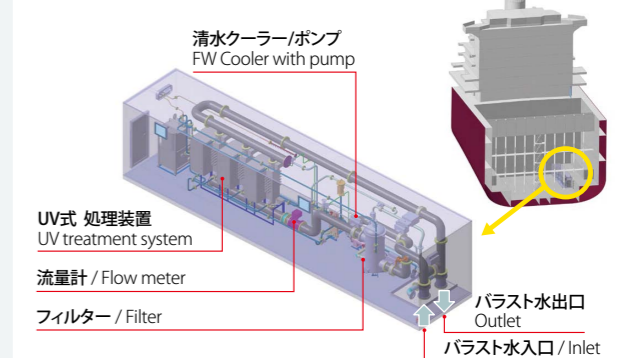


バラスト水処理装置※

バラスト水処理装置をコンテナ内に収納してコンテナ船のホールド(船倉)に設置する技術を開発、その基本設計について、国内で初めて(一財)日本海事協会から基本承認を取得しました。これは40フィートコンテナ(長さ約12m)内に必要な機器をパッケージングしたもので、限られた空間を有効に使い、メンテナンスを施しやすいように配慮された設計で、機関室に設置する場合に比べ7日程度の工期短縮を見込みます。当社が保有するコンテナ船に搭載し、実証運用を行っています。

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

コンテナ型バラスト水処理装置



本研究開発は、三菱重工業(株)、(一財)日本海事協会との共同研究体制により研究を実施しました。

ステークホルダーとの対話

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

お客さまとのコミュニケーション

安全運航と環境に配慮した高品質のサービスを提供

お客さまのニーズと時代の要請を先取りし、安全性と確実性の向上により、サービス品質を高めることに努めています。日々の営業活動や定期的な意見交換会でいただいたお客さまのニーズに応え、安全・環境に配慮したサービスを提供し、CSR的な側面からもお客様のサプライチェーンに貢献していきます。

株主・投資家とのコミュニケーション

適時・的確・公平に情報開示し、持続的成長への信頼感の醸成

株主・投資家の皆さまの疑問にお答えするとともに、当社経営の持続性を説明し、ご理解・ご支持をいただけるよう努めています。Webサイトを中心とした情報発信のほか、株主総会・各四半期決算説明会・投資家向け説明会・施設見学会などを開催し、株主・投資家の皆さまとの対話の機会を重視しています。



株主総会を通じて株主・投資家と対話

行政とのコミュニケーション

ガバナンスとコンプライアンスの強化

良き企業市民として法令を順守するとともに、納税の義務を果たし、行政の円滑な運営と、海事産業振興への貢献に努めています。また海運の持つ高い環境効率を活用し、実質的な環境負荷低減と持続的成長に資する運輸政策形成にも積極的に関与しています。

お取引先とのコミュニケーション

公正な取引とともに持続的発展と社会的責任を果たす

お取引先との公正な取引を通じ、お客さまに高品質なサービスを提供していくための良きパートナーとして信頼関係を確立することに努めています。2012年に「商船三井グループ調達基本方針」を策定し、お取引先の理解を得ながら、ともに持続可能な社会の実現に貢献していくことを目指します。

【「商船三井グループ調達基本方針」についてはWebを参照】



海上公試中の船内ブリッジにて造船所と打ち合わせ

地域社会、NPO・NGOとのコミュニケーション

国際社会・地域社会への貢献

グローバルな事業展開を行う当社グループにとって、地域社会との対話を通じて社会のニーズに応えていくことは重要です。グループとしての活動に加え、NPO・NGOと協働しながら社会に貢献していくことは、社会とともに持続的に発展していく上で不可欠な取り組みと考えます。

「社会貢献活動に関する3つの理念」を掲げ、世界的ネットワークを有する海運会社ならではの社会貢献活動に、グループを挙げて積極的に取り組んでいます。



南アフリカ向け移動図書館車の海上輸送に協力

社会貢献活動

理念Ⅰ 国連ミレニアム開発目標※への貢献

～世界経済・社会の発展とともに成長する企業として～

【ソマリア支援プロジェクト】

海賊行為の根絶およびソマリアの情勢安定化に取り組むべく、当社を含む7社※は国連開発計画(UNDP)のソマリア支援プロジェクトに対し、資金援助を行っています。同プロジェクトにおいて、2013年度にはマーケット施設の開設による150店舗の営業開始、およびそれに伴う雇用創出等を実現しています。またトレーニングセンターの設立により、ソマリアの若者の社会復帰を支援し、周辺海域の安全運航へつながっています。

※ 国連ミレニアム開発目標:2000年9月に国連ミレニアム・サミットで採択されたミレニアム宣言と、1990年代に主要な国際会議やサミットで採択された国際開発目標を統合し、1つの共有の枠組みとしてまとめられたもの。「普遍的初等教育の達成」や「乳幼児死亡率の削減」など、8つの分野で具体的な数値目標を2015年までに達成することを目指す。

* Shell, BP, Maersk, Stena, 日本郵船(株)、川崎汽船(株)



マーケット施設の開設

理念Ⅱ 生物多様性保全・自然保護への貢献

～一定の環境負荷を与える企業として、また生物の宝庫である海を事業活動の舞台とする企業として～

【国内外で取り組むビーチクリーンアップ】

海岸清掃のボランティア活動を、継続的に実施しています。日本では2000年度より取り組みを開始し、2013年度



鹿島ビーチクリーンアップ

は、鎌倉・幕張・鹿島の3カ所で開催しました〔参加者数実績:2013年度179名 2012年度133名〕。取り組みの輪は海外にも広がり、タイや香港、シンガポールでも実施しています。本活動は、従業員の環境保全に対する意識を高めることや安全文化醸成につながっています。

理念Ⅲ 所在する地域社会への貢献

～良き企業市民として～

【フィリピン・レイテ島 台風被災者への支援】

2013年にフィリピンを襲った台風「HAIYAN」による被災者を支援するため、当社は義援金3万ドルを直ちに寄付するとともに、コンテナ24本(47TEU)の援助物資輸送を実施しました。また、当社グループ役員・船員からの募金13万ドルを全額当社グループの船員配乗会社 Magsaysay MOL Marine, Inc. (フィリピン)を通じて寄付しました。当社はフィリピンで船員を多数採用するとともに、当社が設立した教育訓練機関において船員への教育を実施するなど、同国とは深い関係を築いており、今後もさまざまなかたちで貢献していきます。



Magsaysay MOL Marine, Inc. のボランティアによる被災された方々への救援物資配付

130周年記念社会貢献活動

創業130周年を迎える2014年度には、以下を中心とした社会貢献を実施します。

- 国内船員教育機関への船の写真の寄贈
- 東日本大震災被災地の学校への教育支援
- 国内外グループ役員からの提案に基づいた活動への取り組み

SINCE 1884
130th
Anniversary

*そのほかの活動の詳細は、当社Webサイトでご覧いただけます。

<http://www.mol.co.jp/csr-j/society/index.html>

働きやすい職場づくり

多様な人材が活躍できる働きやすい職場環境の構築に向け、研修プログラム、社員・船員とのコミュニケーション、諸制度の整備等を行っています。社員・船員一人ひとりの成長とともに商船三井グループの持続的発展を目指していきます。

社員・船員とのコミュニケーション

グループ広報誌やイントラネットを通じて、経営者がグループ役員・船員に向けてメッセージを発信しているほか、社長自らが決算・業績予想、経営計画について語る「業績がわかる会」を2003年度より開催しています。社長と役員との間の質疑応答を通じて、ビジョンと意識の共有を図っています。年2回開催のグループ経営会議において国内グループ会社の経営層と商船三井グループの経営の方向性について意見交換を行っています。

船員とのコミュニケーションとして、安全運航の強化に向け、経営陣や船員が討議するSafety Conferenceのほか、役員が集中的に訪船し、本船乗組員と事故防止に関する意見交換を行う安全キャンペーンを実施しています。[「安全運航の取り組み」参照▶P.20]

グローバル人材育成に向けて

グループ総合力強化に向け、グローバルマーケットで活躍する「自律自責型の人材」の育成を進めています。当社グループの事業が多国籍化、多様化するなかで、グループ全役員が当社の価値観を共有し、それに基づいて行動・判断できるよう、共通価値の明文化に取り組んでいます。現在

“現場から” VOICE

人事部 人事第一グループ
マネージャー
冷水 乃里子



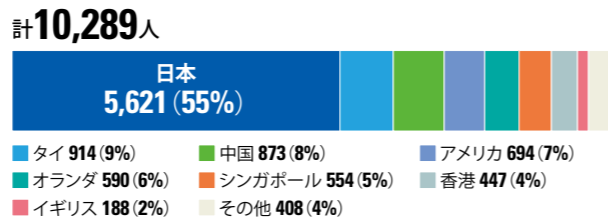
2014年度より、当社社員と海外現地法人のスタッフを対象に、異文化マネジメント力の向上と次世代グローバル経営幹部の育成を目指す「グローバル経営塾」を新規に開始します。約4カ月の研修期間の間、集合研修やチームプロジェクトに取り組むことにより、参加者同士の部門を超えたネットワーク作りにもつなげます。

はさまざまな階層の社員にインタビューなどを実施し、当社の目指すべき方向を確認しています。

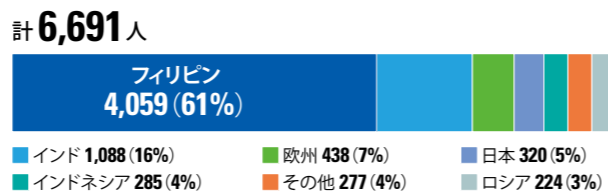
また、グループ全体では、国籍が多様な従業員約10,000名を雇用しています。2005年より、海外のナショナル・スタッフ、当社社員との交流と異文化マネジメント力の向上を目的とした研修を実施しています。

尚、当社船で勤務する船員は約6,700人、国籍は20カ国以上にわたっており、世界中の優秀な人材を起用・登用しています。[「安全運航の取り組み」参照▶P.19]

地域別比率 〈グループ連結従業員数〉



〈船員〉



多様性の推進に向けた制度と取り組み

グローバルに事業を展開している当社グループでは、多国籍な社員・船員を起用しており、ダイバーシティという言葉が現在のように一般的になる前から、ダイバーシティに向けた取り組みを実施しています。

多様な人材の活躍

■ 女性の活躍推進

育児支援を中心とした制度の充実に加え、キャリア形成のための支援拡充を図っています。モチベーション向上のためのセミナーの開催や、グループ会社も含めた女性管

理職のネットワークづくりなど、女性管理職による自主的な取り組み「Woman's Initiative」も行われています。

“現場から” VOICE

二等航海士
長谷川 智子



2013年3月に都立高校における進路支援のイベントに参加し、女性航海士の一人として船員の仕事について紹介しました。普段の生活で直接関わることのない海運や船員について少しでも興味を持って、将来の進路選択の参考になればと思います。

■ 継続雇用制度

2006年度より定年退職者再雇用制度を導入しています。退職後も希望者を再雇用し、健康管理体制を整備するなど、活躍できる仕組みを提供しています。

■ 障がい者の雇用

障がい者が能力を発揮できる職域の開拓、社会福祉法人との連携などを通じて、今後も障がい者の雇用に努めていきます。

多様な働き方の支援

ライフステージ、ライフスタイルの変化に配慮し、個々の能力を最大限に発揮できる働きがいと誇りを持てる職場づくりに努めています。

男女社員が積極的に育児に参加できる風土づくりのための施策を実施し、また時間外労働削減、年次有給休暇・夏季休暇取得への取り組みを深度化するなどした結果、2013年度に次世代育成支援対策推進法に基づく基準適合一般事業主として認定され、次世代育成マーク「くるみん」を取得しました。

また、グローバル展開が進展し若年層の海外赴任が増加していることを契機に2014年度より配偶者の国外転勤に伴う退職者の再雇入れ制度を制定しました。社員のキャリア継続に向けた機会の提供に努めています。

[「社員支援体制(株)商船三井」参照▶P.32]



安全と健康への取り組み

健康管理と働きやすい職場づくり

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

国内グループ会社向けのアンケートを毎年実施し、各社の人事施策を把握するとともに、各社の人材育成、職場環境の充実、健康管理推進の取り組みを支援しています。また、グループ会社の管理職を対象とした安全と健康管理に関するセミナーを継続的に開催しています。[陸上



社員の健康管理・職場環境整備の取り組みはWebを参照) MOLグループメンタルヘルスセミナー

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

労災事故(死亡事故・休業を伴う傷病)の撲滅を目指し、視覚教材の作成や体感訓練などの研修により各自の安全意識の向上を図るとともに、安全教育や作業環境の不断の改善を進めています。また、2014年度には、船上転倒



事故防止などの労災防止を目的とした独自の体操「MOL Body FIT Exercise」を制作し、本船への導入を進めています。

MOL Body Fit Exerciseの体操の様子

福利厚生面では、船内生活環境の向上や船上ブロードバンドの導入、家族会の実施等により、長期にわたり家族と離れる船員と留守家族への配慮も行っています(船上インターネットの推進や家族会などを実施)。

人権啓発

人権を尊重し多様性に富む組織を目指しており、人権啓発はその根幹となる重要な取り組みです。重要な国際人権規程の理念を当社グループ内に展開し、グループ全体での人権意識向上・定着に取り組んでいます。その具現化の一つとして「グローバル・コンパクト」に参加し、人権と労働に関する普遍的原則の支持と実践を表明しています。また、当社「行動基準」には、人権を尊重し、差別・ハラスメントをしないことを明記しています。

[「国連グローバル・コンパクトへの参加」参照▶P.12]

商船三井グループの環境データ

エネルギー消費量	単位	2011年度	2012年度	2013年度
C重油	千トン	6,063	5,885	5,569
うち 船舶(商船三井)	千トン	5,291	5,118	4,470
うち 船舶(グループ会社)	千トン	772	767	1,099
A重油	千トン	112	114	98
うち 船舶(商船三井)	千トン	71	72	49
うち 船舶(グループ会社)	千トン	41	42	49
電力	千kWh	96,609	94,027	92,672
都市ガス	千m ³	1,598	1,530	1,542
エネルギー消費量	千GJ	269,049	261,293	246,543

温室効果ガス排出量	単位	2011年度	2012年度	2013年度
スコープ1 CO₂排出量	千トン	18,627	17,969	16,919
うち 船舶(商船三井)	千トン	16,866	16,322	14,218
うち 船舶(グループ会社)	千トン	2,529	2,516	3,555
スコープ2 CO₂排出量	千トン	52	52	53
スコープ3 CO₂排出量	千トン	-	10,900	9,960

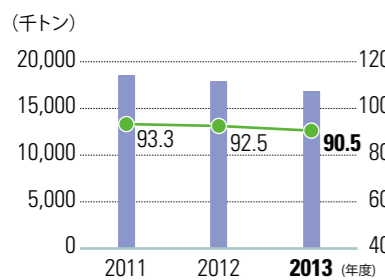
NOx・SOx排出量	単位	2011年度	2012年度	2013年度
NOx排出量	千トン	495	480	452
SOx排出量	千トン	308	284	266

その他資源の消費	単位	2011年度	2012年度	2013年度
廃棄物	トン	296,220	247,390	135,504
うち リサイクル	トン	295,301	246,490	134,560
うち リサイクル以外	トン	919	900	945
リサイクル率(商船三井本社ビル)	%	69	68	67
水	トン	683,241	686,964	706,618
うち 水道水	トン	683,241	686,964	706,618
うち 河川水	トン	-	-	-
うち 海水	トン	-	-	-
OA用紙	千枚	66,414	78,364	77,613

ECO SAILING・省エネの取り組み	単位	2011年度	2012年度	2013年度
外航船舶				
単位輸送量当たりのCO ₂ 排出量	2009年度=100	93.3	92.5	90.5
うち 商船三井	2009年度=100	93.3	92.7	92.8
内航船舶				
エネルギー消費原単位	2009年度=100	99.3	99.4	101.2
陸上事業所				
エネルギー消費原単位(商船三井、ダイビル、商船港運)	2009年度=100	87.2	83.4	83.6
太陽光発電発電量	千kWh	222	255	257

データの対象範囲 ● 国内外の商船三井グループの連結子会社。ただし一部小規模な事業所は除いています。
● 項目に(商船三井)等但し書きがある場合は、当該但し書きの範囲の数値です。

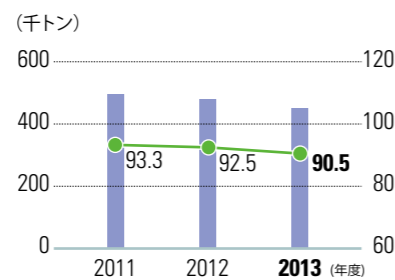
商船三井グループのCO₂排出量推移



● 総排出量(外航船舶)(左軸)
● 単位輸送量(トンマイル:外航船舶)当たり排出量(2009年度=100)(右軸)

※1 削減目標の基準年

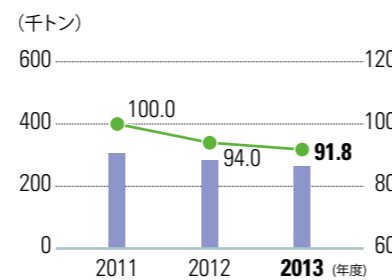
商船三井グループのNOx排出量推移



● 排出量(外航船舶)(左軸)
● 単位輸送量(トンマイル:外航船舶)当たり排出量(2009年度=100)(右軸)

※1 削減目標の基準年

商船三井グループのSOx排出量推移



● 排出量(外航船舶)(左軸)
● 単位輸送量(トンマイル:外航船舶)当たり排出量(2011年度=100)(右軸)

※1 削減目標の基準年

C重油・A重油:主に船舶の燃料として使用しています。

エネルギー使用量:C重油、A重油、電力、都市ガス、およびその他のエネルギー消費量の熱量換算値です。

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

スコープ2:主に電力起源のCO₂です。

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

廃棄物:廃棄物は主に解体を前提に売却した船舶です。解体ヤードにてリサイクルされています。

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

人事データ

(2014年3月末現在)

社員の状況(商船三井)

社員数 ^{※1} (名)	2011年度		2012年度		2013年度		
	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	
男	489	277	469	283	444	269	
女	169	5	168	6	162	7	
合計	658	282	637	289	606	276	
役職別人数 ^{※1} (名)	グループリーダー以上	212	121	210	122	209	114
男	206	121	203	122	201	114	
女	6	0	7	0	8	0	
マネージャー	191	98	184	106	171	108	
男	183	98	174	106	162	108	
女	8	0	10	0	9	0	
マネージャー未満	481	266	474	262	478	268	
男	282	258	280	254	278	259	
女	199	8	194	8	200	9	
計	884	485	868	490	858	490	
女性管理職比率 ^{※1} (%)	3.5	0	4.3	0	4.5	0	
採用人数(名)	男	18	20	19	21	19	22
女	7	2	7	1	7	1	
合計	25	22	26	22	26	23	
障がい者雇用率(%)	1.8		1.9		1.9 ^{※2}		
平均勤続年数 ^{※1} (年)	15.8	11.6	15.5	11.7	16.0	11.0	
勤続3年以内の離職率 ^{※1} (%)	0.0	2.9	0.0	0.0	1.3	3.0	

算出方法: (新卒採用者うち入社3年以下の退職者) / (過去3年の新卒採用者)

※1 除く受入出向者、契約社員、嘱託ほか ※2 障がい者のカウント数は必要な法定雇用障がい者数を満たしている

社員支援体制(商船三井)

	2011年度	2012年度	2013年度	
有給休暇取得 ^{※3} (夏季休暇含む)	日数(日)	12.1	11.5	11.6
取得率(%)	44.8	43.3	43.7	
産前産後休暇取得 ^{※4}	取得者(名)	5	2	3
取得率(%)	100	100	100	
配偶者出産特別休暇取得 ^{※3} 従来からある制度だが、2012年度より取得実績を開示	取得者(名)	-	26	23
取得率(%)	-	70	45	
育児休業制度 ^{※4}	利用者(名) ()は男性数	7(0)	2(0)	9(0)
利用率(%) (女性)	100	100	100	
ワーキングマザー ^{※4}	数(名)	38	42	39
介護休業制度	利用者(名)	0	0	0
定年退職者再雇用	採用者(名)	0	2	1

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

※3 除く海上勤務者、受入出向者、契約社員、嘱託ほか ※4 除く受入出向者、契約社員、嘱託ほか

その他支援制度

リフレッシュ休暇: 勤続15周年、25周年でリフレッシュ休暇を取得できます。

労働災害(陸上)

労働災害(陸上)	2011年度	2012年度	2013年度	
労働災害(通勤災害は除く)	件数	0	2	0
労災休業	日数(日)	0	1	0

商船三井グループ連結従業員数(船員を含まず)

従業員数(名)	2011年度	2012年度	2013年度
不定期専用船事業	1,249 (134)	1,277 (129)	1,307 (118)
コンテナ船事業	4,533 (501)	4,484 (385)	5,348 (348)
フェリー・内航事業	937 (96)	919 (112)	878 (89)
関連事業	1,984 (1,479)	2,103 (1,504)	2,099 (1,503)
その他	427 (68)	384 (67)	364 (81)
全社(共通)	301 (77)	298 (74)	293 (65)
計	9,431 (2,355)	9,465 (2,271)	10,289 (2,204)

(注) 従業員数は就業人数であり、臨時従業員数は()内に昨年度の平均人数を外数で記載
(注2) 全社(共通)として記載されている従業員数は、特定のセグメントに区分できない管理部門に所属しているもの

第三者からのご意見



(株)日本総合研究所 理事
足達 英一郎

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

昨年9月、国際海事機関(IMO)が発表した“a concept of a Sustainable Maritime Transportation System”と題する報告書は、海運を、特にエネルギー効率性と汚染防止のふたつの観点から優れた大量輸送手段であり、世界の持続的な成長のために必要不可欠だと位置づけました。そのうえで、安全運航と環境保全、人材育成、エネルギー効率改善、海賊・テロ行為への対応など、「持続可能な海運」を実現するために10項目におよぶ目標と海運業にとって必要とされるアクションを明記しています。海運業では、環境・社会側面の諸要素が企業経営に影響を与える傾向が年々、強まってきており、商船三井グループのCSR・環境に関する考え方と取り組みも、進化していくことが期待されています。

本書の「特集」では、商船三井グループが世界のビジネスや人々の暮らしに大きく役立っていること、エネルギー効率改善に注力していること、事業領域拡大を通じ社会的課題の解消により能動的に関与しようとしていることを伝えようとしています。ただ、11ページから展開されている各論では、どこに新しい課題が出現し、どんな新しい取り組みがスタートしたのか、いわば進化の足跡が、いまひとつ把握しにくい側面がありました。

海運貨物の価格をどう公正に設定するのか、気候変動に伴う荒天の増加にどう対応するのか、シップリサイクル

をどう適正に実践するのかなどが、その一例です。これら、新しい課題について、一定の言及はなされていますが、よりメリハリのある開示を期待いたします。

また、IMOの報告書の10項目のうち、海洋ガバナンスの仕組み向上、金融や保険制度の拡充、新たな技術開発、港湾施設との協働など、商船三井グループだけで完結するのではなく、他のさまざまなパートナーと連携して進めるCSR・環境に関する取り組みが新たに求められる傾向も顕著になっています。今後、商船三井グループがイニシアチブを発揮し、顧客、サプライヤー、業界、政府、国際機関などと連携して取り組む活動にも一層、注力していただきたいと期待します。

環境保全については、①環境規制や現実の気候変動から導かれるリスクの認識への言及、②荷主の環境意識の高まりや環境保全を事業機会としていく道筋の紹介、③商船三井グループの到達水準の自己評価や競争優位性の自己分析なども期待したいと感じました。先般、世界初の砕氷LNG船によるLNG輸送プロジェクトに参画し、北極海航路の商業運航を実施する旨の発表がありました。次号では、こうした取り組みの詳細も、是非、伝えていただきたいと思えます。

環境データや人事データについては、網羅性と詳細性を評価したいと考えますが、「働きやすい職場づくり」とのタイトルの節では、国内60社の連結子会社を擁し、海外には44か国・地域で主要拠点を擁するという現状に照らして、個社別の取り組みやグローバル人材育成に関する定性的開示の拡充を要望します。

最後に、前号ではMOL COMFORT号の海難事故に関する継続的な情報開示をお願いしました。本号では、国の委員会では原因特定に至っていないものの、その中間報告で推奨された安全対策については、既に実施済みであることを記載いただいています。また、自動車船輸送に関するカルテル行為についても言及されています。今後も、こうした真摯な開示姿勢を継続いただけるようお願いいたします。

ご意見をいただいて

環境・社会報告書への貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。

ご紹介されたIMO “Sustainable Maritime Transportation System”にある10項目のアクションプログラムにおいて、第一に挙げられたのが安全運航と環境保全、次に挙げられたのが人材の育成でした。これらは当社の重要課題(マテリアリティ)と一致しております。安全運航、環境保全、人材育成などについては、一つ一つの課題に真摯に取り組む、努力を重ねておりますが、進化の足跡がいまひとつ把握しにくいところご指摘を受けました。次年度の報告書では、既存の取り組みの徹底・充実だけでなく、新しい課題の把握とそれに対する新しい取り組みを実践し、進化の過程をわかりやすくお伝えしたいと思えます。環境保全に対するご指摘もありがたく受け止めました。当

社グループの環境保全活動の到達水準を自己評価し、競争優位性の分析も試みたいと思えます。また北極海航路の開発など、当社がイニシアチブを発揮し、顧客、サプライヤー、パートナー、政府、国際機関などと連携して取り組むべき活動については一層注力し、情報開示に努めます。海難事故やコンプライアンス問題などについては、引き続き積極的な情報開示に努め、ステークホルダーの皆さまの信頼が得られるよう、透明性の高い経営を推進してまいります。

CSR・環境対策委員長 取締役 専務執行役員
池田 潤一郎



社外からの評価

CSR全般(SRI:社会的責任投資の評価含む)に関する事項

Dow Jones Sustainability IndexesによるCSR格付け

長期にわたり持続的な成長を期待される会社として、環境対策、社会性、I R活動が高く評価され、Dow Jones Sustainability Indexes (DJSI) に組み入れ(2003年より採用) ▶A



FTSE4Good IndexによるCSR格付け

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



モーニングスター社会的責任投資株価指数(MS-SRI)

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



「世界で最も持続可能な100社」(Global 100)

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

SMBCサステナビリティ評価融資

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



フィリピン海外雇用庁による評価

商船三井グループの船員配乗会社Magsaysay MOL Marine, Inc.が、フィリピン海外労働者の雇用における透明性や社会倫理上卓越した功績が評価され、「Award of Excellence」を受賞(2010年、2013年)

IRに関する事項

日本IR協議会による評価

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

日本経済新聞社「アニュアルレポートアワード」による評価

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

東京証券取引所による評価

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

「インターネットIR表彰」

大和インベスター・リレーションズ(株)による「インターネットIR表彰」において、2012年に優良賞を受賞 ▶E



安全運航(船員教育プログラムに対する評価含む)に関する事項

LNG船船員研修プログラムへのDNV GL ASIによる認証

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

* Society of International Gas Tanker & Terminal Operators Ltd.

船員教育・訓練の管理プログラムへのDNV GL ASIによる認証

DNV GL ASIより船員の資格要件管理システム「Competence Management System」(CMS)に適合する認証を取得(2012年) ▶G



環境に関する事項

ISO14001の認証

環境マネジメントの国際規格であるISO14001のDNV GL ASIによる認証(2003年より) 認証範囲:「総物流・貨物輸送サービス」における現地および本社の船舶運航事業活動(ただし、契約期間1年間以下の短期備船を除く) ▶H



DBJ環境格付

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

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

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



SMBC環境配慮評価融資

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



米国ロサンゼルスおよびロングビーチ各港湾局からの表彰

米国ロサンゼルスおよびロングビーチ、両港沿岸から40マイル域内での減速航行実施率が高い船社として、Vessel Speed Reduction Award、Green Flag Award受賞(2013年)

会社概要 (2014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	武藤 光一
自己資本	6,791億円
発行済株式数	1,206,286,115株
株主数	109,304名
株式上場	東京、名古屋各証券取引所
事業概要	外航海運を中心とした総合輸送
グループ会社従業員数	10,289人(当社及び連結対象会社)
グループ会社数	430社(当社及び連結対象会社)
グループ運航船腹量	938隻、6,712万重量トン
国内連結子会社	60社
海外主要拠点	44ヵ国・地域
本社	東京都港区虎ノ門2丁目1番1号
国内支店・事務所	名古屋、関西、広島、九州

問い合わせ先

〒105-8688 東京都港区虎ノ門2丁目1番1号
 株式会社 商船三井 経営企画部 CSR・環境室
 TEL: 03-3587-7063 FAX: 03-3587-7702
 E-mail: plemo@molgroup.com

表紙掲載船(下から順)

秀吉丸	1878年竣工
織内丸	1930年竣工
あめりか丸	1950年竣工
追浜丸	1965年竣工
泉州丸	1984年竣工
にっぽん丸(3代目)	1990年竣工
ATLANTIC LIBERTY	1995年竣工
BRASIL MARU	2007年竣工
FPSO Cidade de Angra dos Reis MV22	2010年操業開始 三井海洋開発(株) 提供



この環境・社会報告書は、環境に配慮した印刷工程と印刷資材を採用しています。「水なし印刷」を採用し、「ベジタブルオイルインク」ならびに適切に管理された森林からの原料を含む「FSC® 認証紙」を使用しています。