



商船三井 会社案内

MISSION

青い海から人々の毎日を支え、
豊かな未来をひらきます

VISION

海運業を中心に様々な社会インフラ事業を展開し、
環境保全を始めとした変化する社会のニーズに技術とサービスの進化で挑む。
商船三井は全てのステークホルダーに新たな価値を届け、
グローバルに成長する強くしなやかな企業グループを目指します。

OUR VALUES MOL CHARTS

- Challenge** ————— **大局観をもって、未来を創造します**
- ・時代のニーズを先取りし、新たなビジネスチャンスを開拓する。
 - ・会社の更なる成長の為に、イノベーションを生み出す。
- Honesty** ————— **正道を歩みます**
- ・常にコンプライアンスを意識し、社会規範と企業倫理に則って行動する。
- Accountability** ————— **「自律自責」で物事に取り組みます**
- ・難題に直面しても、当事者意識を持ち、関係者と協調しつつ自ら進んで解決する。
- Reliability** ————— **ステークホルダーの信頼に応えます**
- ・お客様の視点に立ち、お客様の期待を上回るサービスを提供する。
 - ・社会が抱える課題に率先して取り組み責任ある行動をとる。
- Teamwork** ————— **強い組織を作ります**
- ・お互いを尊重し、自由闊達な風土を創る。
 - ・知識、経験、技術、海技力を共有し、後継者を育成する。
- Safety** ————— **世界最高水準の安全品質を追求します**
- ・安全を最優先しているか、自らに問いかけ行動する。
 - ・現場に向き合い、現場から学び、基本に立ち返り行動する。

SUSTAINABILITY

商船三井グループでは、事業を通じて優先的に取り組むべき社会課題を「サステナビリティ課題」(マテリアリティ)として特定しています。

5つの課題



Safety & Value

安全輸送・社会インフラ事業を通じた付加価値の提供



Environment

海洋・地球環境の保全



Human & Community

人の活躍と地域社会の発展



Innovation

海の技術を進化させるイノベーション



Governance

事業を支えるガバナンス・コンプライアンス



商船三井の事業領域

OUR BUSINESS

海から社会を支える。変える

海上輸送で培った知見とネットワークを活かし、様々な社会インフラ事業を展開しています。事業領域の拡大を通じ、従来以上に広範な社会課題にアプローチし、解決する企業を目指します。



海洋事業

洋上風力発電
関連事業

海運業を中心とした
社会インフラ企業グループへ

物流事業

港湾事業

クリーン
エネルギー事業

不動産事業

HISTORY & FUTURE

1878



鉄製蒸気船「秀吉丸」で三池炭の海外輸送(口之津-上海間)を開始。

1930



高速貨物船「畿内丸」を建造、ニューヨーク急航サービスを開始。横浜/ニューヨーク間を25日と17時間30分で走破。当時の優秀船の平均(35日)を大幅に短縮。

1942

三井物産は船舶部を分社化し、三井船舶を設立。

1961

主機の操縦を船橋、機関部の監視や制御を機関室制御室から行う世界初の自動化船「金華山丸」竣工。

1968

大阪商船三井船舶、ジャパンライン、山下新日本汽船は、日本/カリフォルニア航路に、フル・コンテナ船「あめりか丸」、「ジャパンエース」、「加州丸」をそれぞれ就航。

1984



LNG船「泉州丸」就航。

1993

船員養成学校をマニラに設立。

1995

・戦略的国際提携ザ・グローバル・アライアンス(TGA)による、コンテナ船サービス開始。
・当社初のダブルハルVLCC「ATLANTIC LIBERTY」竣工。

創業 - 戦前

日本の対外貿易の発展を支える礎として航路網を拡大

戦後・高度経済成長期

専用船化・大型化のニーズをいち早く捉え、日本の高度経済成長を支える

1884

大阪商船設立。

時代を先取りし 挑戦と変革を続ける

130年以上にわたる歴史の中で、時代の荒波を乗り越えながら、日本の、そして世界の海運をリードしてきました。これからも、新たな時代を見据えて挑戦と変革の精神で前進していきます。

1939



「あるぜんちな丸」及び「ぶらじる丸」を建造。当時の日本造船技術の粋を集めて建造した代表的貨客船で南米航路に就航。

1965



日本初の自動車専用船「追浜丸」を就航。

1964

日本の海運界は大型集約により6社になる。大阪商船と三井船舶が合併し、大阪商船三井船舶に、日東商船と大同海運がジャパンラインに、山下汽船と新日本汽船が山下新日本汽船となる。

1990



外航客船「にっぽん丸」就航。

1989

・レジャークルーズ時代の幕開けを担い、日本初の本格的クルーズ外航客船「ふじ丸」就航。
・ジャパンラインと山下新日本汽船の合併により、ナビックスライン発足。

1999

大阪商船三井船舶とナビックスラインが合併。商船三井発足。

2003

本社及び当社運航船舶が
ISO 14001を取得。

2014

創業130周年。

2015

海外船社として
初の中国建造
LNG船プロジェクトの
第一船「PAPUA」竣工。

2018



次世代型自動車船FLEXIEシリーズ
「BELUGA ACE」竣工。
同シリーズでグッドデザイン賞2018受賞。



フィリピンに自営商船大学
「MOL Magsaysay Maritime Academy inc.」
を開校。

- ・定期コンテナ船事業統合会社「Ocean Network Express」(ONE) 営業開始。
- ・当社の砕氷型LNG船が、世界で初めてヤマル半島から北極海を東回り
(ベーリング海峡経由)で、アジア向けに輸送。

2023



LNG燃料フェリー就航

高性能Dual Fuelエンジンを搭載し、貨物輸送と旅
客輸送の両面で輸送力と利便性が向上した日本
初のLNG燃料フェリー「さんふらわあ くない・
むらさき」が大阪～別府航路に就航。



LNG燃料大型石炭専用船竣工

国内電力会社の石炭火力発電所向けに海外から
石炭を輸送する、世界初のLNG燃料大型石炭専用
船「REIMEI」が竣工。

2010年代

資源・エネルギー分野での著しい成長を経て、世界トッププレーヤーに

現在&未来

蓄積してきた強みを活かし、新たな時代のニーズに応え事業領域を開拓

2016

「船舶維新NEXT～
MOL SMART SHIP
PROJECT～」発足。

2019



- ・当社初のLNG燃料船「いしん」運航開始。
- ・ゼロエミッションEV船の開発・普及促進に
向けた共同出資会社を設立。

2021

環境ビジョン2.1発表
及び企業理念設定。

2022

- ・MOL Sustainability Plan制定。
- ・ウインドチャレンジャー
(硬翼帆式風力推進装置)搭載船竣工。

2024



LNG燃料自動車船竣工

LNGを主燃料とする7,000台積み自動車船(複数隻)
が2024年より順次竣工予定。

2007



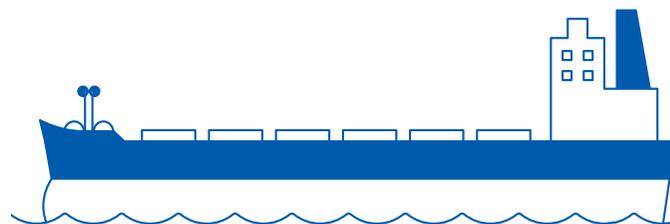
- ・商船三井グループのロゴマークを制定。
- ・安全運航支援センターを本社内に設置。

MOL IN NUMBERS

商船三井の ビジネスの今を知る

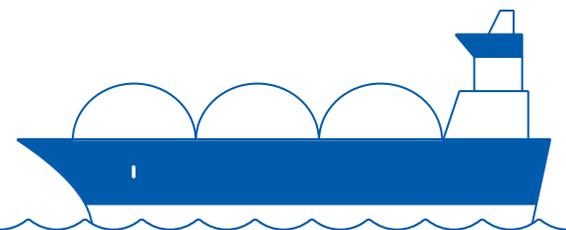
海運業界の中でも、商船三井が
どのような特徴を持つのかを
数字で紹介します。
安全運航を徹底しながら、
幅広い輸送サービスを提供しています。

商船三井の船隊規模 (2024年3月時点)



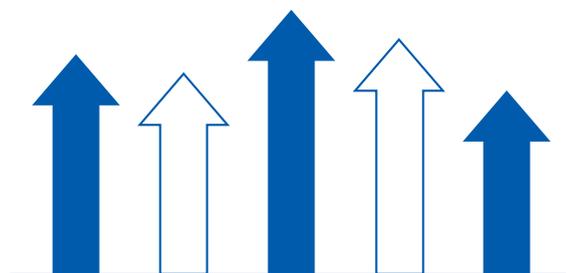
世界第**2**位 **873**隻

LNG船保有隻数 (2024年3月時点)



世界第**1**位 **97**隻

連結経常利益 (2024年3月時点)



2,589億円

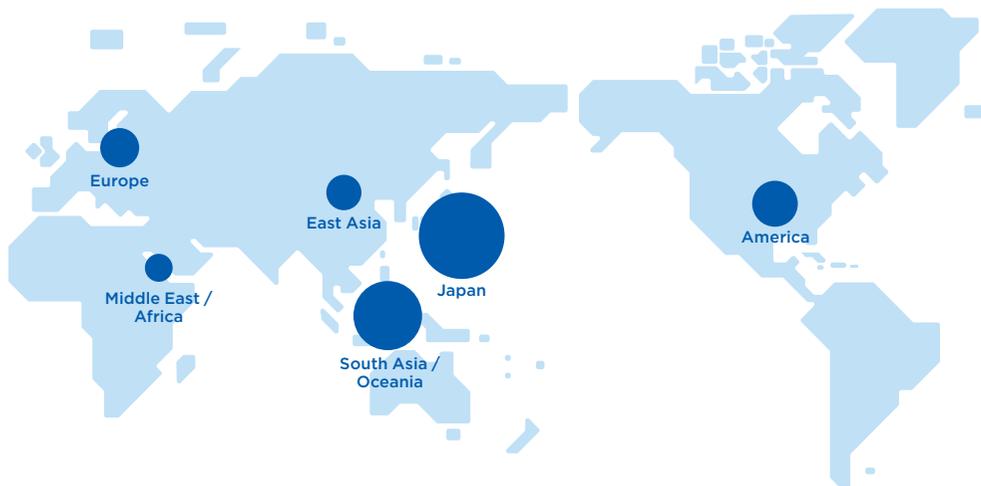
寄港する国の数 [海に面する国数145カ国のうち]

(2022年3月時点)



100国以上

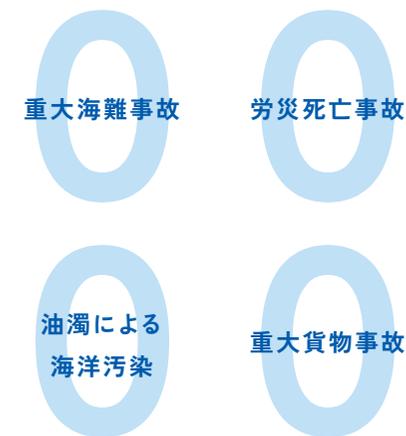
主要な拠点等／駐在員数 (2024年3月時点) ※円の大小は各地域の拠点規模を表しています。



主要な拠点等
27 か国

駐在員数
221 名

安全運航 ～4つのゼロを目指して～

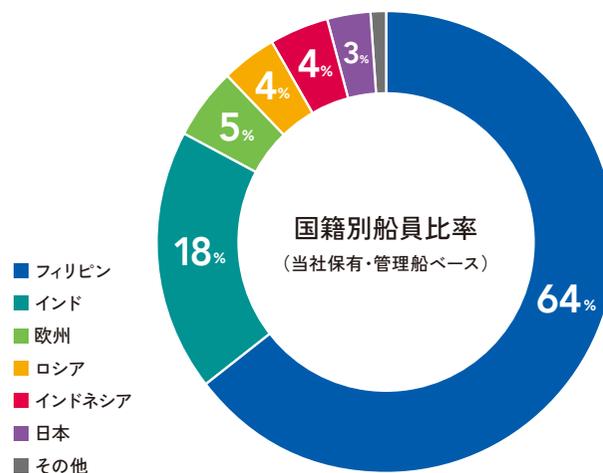


MOLグループ全体従業員数 (2024年3月時点)

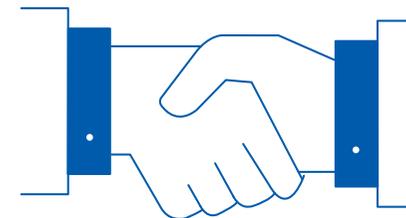


9,795 名

船員比率 (2024年3月時点)



グループ会社数 (2024年3月時点)



545 社

Dry Bulkers

ドライバルク船事業



世界最大規模の船隊を擁し 高品質な輸送サービスを提供する

鉄鉱石や石炭、木材チップ、バイオマス燃料などの資源から肥料、穀物、セメント、塩、鋼材などの中間財・製品に至る多種多様な乾貨物。日本への輸送はもとより、世界へのドライバルク輸送は経済の発展と国際分業の進展により、ますます活発化しています。

就航隻数283隻と、世界最大規模の船隊を擁する商船三井のドライバルク船(ばら積み船)サービスでは、多様な貨物の輸送に対応できる汎用ばら積み船と、特定貨物の特性や積み地・揚げ地の状況を考慮して最も経済的かつ効率的に輸送できるよう設計段階から考えて建造された各種専用船で、様々な顧客ニーズに応えた安定輸送を行っています。そして、輸送する貨物量や寄港する港の規模などに応じて小型から超大型までバラエティーに富んだ船型を取り揃え、世界中の様々なトレードに柔軟に対応し、高品質な輸送サービスを提供しています。

さらに、環境にも配慮し、従来の重油に比べて環境負荷の低いLNGを燃料とする次世代燃料船の開発・研究にも積極的に取り組んでいます。



“海運事業者だからこそ運べるものを
よりエコで安全に輸送”



ドライバルク船の船型

船型は、お客様の需要量や積港、揚港の入港制限に応じて求められる一航海当たりの輸送量によって最適なものが選択されますが、貨物によっておおよその傾向があります。右の表では標準的な貨物と船型の組み合わせを示しています。



船型区分と主な輸送貨物

輸送貨物 船型・サイズ	鉄鉱石	石炭	穀物 小麦・とうもろこし・大豆など	その他 鉱物・金属・肥料・鉄鋼製品・木材チップなど
Capesize 100K dwt ~	↑	↑		
Panamax 65-100K dwt	↓		↑	↑
Handymax 40-65K dwt		↓		
Handysize 10-40K dwt			↓	↓

*dwt: 載貨重量トン数(Deadweight tonnage) *各航海で表中以外の船型・貨物の組み合わせもあります

「鋼材メーカーへの営業活動及び投入している船の運航業務を行っています。ドライバルク船でしか運べないものを運んでいるところがこの事業の醍醐味です。大型の鋼材、機械類、大量の石炭などは海外への輸送手段が船しかないため、海運事業者だからこそ担うことができるという使命を感じることができます。時には海外から日本へ風車を、日本から海外へ列車車両を輸送することもあります。鋼材チームとしての最近の話題は、運んでいる鋼材の中にエアバッグを入れ、荷崩れを防止する方法を開発したことです。今後は、よりエコで安全性を向上させた船を運航し、貨物を運ぶだけでなく環境負荷低減にも励み、社会に貢献し続けていきます」

商船三井ドライバルク株式会社 鋼材営業部
近海鋼材チーム ジュニアエキスパート

藤田 知里

Tankers

油送船事業



豊富な輸送実績を誇る 液体貨物輸送のエキスパート

VLCC (Very Large Crude Oil Carrier) と呼ばれる大型原油タンカー及びアフラマックスと呼ばれる中型原油タンカーを擁し、世界の原油の安定供給に貢献しています。また、メタノールタンカーやプロダクトタンカー、液体化学品輸送を担うケミカルタンカーなど、輸送貨物の特性に応じた船隊も充実しており、全171隻の油送船が世界各地に就航しています。さらに、窒素酸化物 (NOx) や硫黄酸化物 (SOx) の排出量を低減できる環境に優しいメタノール燃料への切替が可能なエンジンを導入するなど、最新鋭技術への対応も他社に先駆けて進めています。

専門性の高い原油・石油製品輸送を実現するため、タンカーに特化した船舶管理会社をグループ内に持つことで、タンカーの船舶管理のノウハウを集約し、顧客サービスの向上と安全かつ効率的な輸送を徹底しています。また、自営研修施設において油送船の運航と荷役の知見を集約した船員教育・訓練を実施するとともに、船員免許取得前の段階から実際にタンカーへ乗船させる実践的な育成システムを整備しています。

主な
輸送対象



原油



液体化学品



液化石油ガス

運ぶものに合わせて多数の船を用意

原油タンカーにはいくつかのサイズがあるほか、石油精製品、液体化学品、液化石油ガスなど輸送貨物に合わせてタンク数を多くしたり、パイプラインやカーゴポンプもタンクごとに独立させるなど、船ごとに様々な配慮がなされています。



メタノールを燃料とするメインエンジンを搭載した
世界初のメタノール運搬船



軽油やナフサ、ガソリンなどの石油精製品輸送を担う
プロダクトタンカー



世界最大級の載貨重量と貨物油タンク容積を持つ
大型原油タンカー



“メタノール輸送を通じ社会の
持続可能性に貢献する”

「メタノールの海上輸送に使用するタンカーの運航管理を担当しています。メタノールは従来、化学品用途が主でした。しかし、重油燃焼時と比較して大気汚染の原因物質であるNOxやSOxなどの排出量を削減できる次世代燃料としても近年注目されており、当社が運航するメタノール輸送船もメタノール燃料化が徐々に進んでいます。将来的には、輸送した際に発生したCO₂の相当分を回収して、メタノールの生産に再利用し、そのメタノールを再び燃料として利用する環境循環型のビジネスモデル構築や、バイオ由来・再エネ由来のメタノールを活用した輸送を通じて顧客のみならず社会の持続可能性に貢献することを目指しています」

タンカー・オフショア事業群第一ユニット メタノール船チーム

岩井 怜太

LNG Carriers

LNG船事業



世界トップシェアの船隊で クリーンエネルギーを安定輸送

LNG(液化天然ガス)は、環境に優しいクリーンなエネルギーとして、世界各国で需要が急増しており、現在当社が運航しているLNG船は97隻と世界首位です。1983年にLNG輸送に参画して以来、多くのノウハウと実績を積み重ね、LNG船の保有・管理・運航においても、世界トップクラスのシェアを誇ります。東京・ロンドン・香港・ジャカルタ・マスカット(オマーン)・アルズー(アルジェリア)の世界6拠点で船舶管理を行い、高度な輸送技術と熟練した人材で安全運航を実現。2018年には砕氷LNG船の運航を開始するなど、最先端の取り組みも行っています。

輸送物



液化天然ガス



“ 中国向けの長期LNG輸送
プロジェクトを通じて社会貢献を ”

「海運ビジネスは市況に大きく左右されますが、LNG船ビジネスの場合、長期契約の割合が高く、安定収益が見込めます。これまでに培った顧客との信頼関係を維持しながら、経済環境が激変する中で安全性と採算性を両立させ、中国向けのプロジェクトの獲得と運営に取り組んでいます。2022年には、中国顧客向けの新造LNG船9隻の契約を締結。今後も顧客の要望に合った提案を行い、増加するLNGの輸送需要を適切に掴み、長期安定輸送を通じて社会貢献をしていきます」

液化ガス事業群第二ユニット LNG第三チーム 孫梅婷

海洋事業



裾野を広げる海洋ビジネス分野で 新規事業を積極的に展開

船を輸送ではなく特定の場所に浮かべて活用するFPSO(浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備)やFSRU(浮体式LNG貯蔵再ガス化設備)を操業しています。FSRUは、陸上受入設備と比較し、低コストかつ短期間で導入が可能です。また、海底石油・ガス田向けに海底設備の設置・保守・修理・撤去作業に従事するサブシー支援船事業のほか、LNG発電船事業、液化CO₂海上輸送事業などに参画し、海洋事業における就航隻数は15隻。今後もさらなる成長が見込まれる海洋事業に積極的に取り組んでいます。

主な役割



LNG貯蔵・
再ガス化設備



石油生産施設・
貯蔵設備



海底設備の
設置・保守



“ より多くの地域で環境に優しい
エネルギーを普及できるように貢献したい ”

「私が携わっているFSRUは、国・地域のインフラの役割を果たしており、より環境に優しいエネルギー源であるLNGの導入・普及に寄与できると考えています。また、比較的新しい事業分野であるため、国内外の多種多様なバックグラウンドを持つ関係者たちが一丸となって議論し、最適解を見つけていく過程にやりがいを感じています。今後はFSRU事業を通じて、液化水素や液化アンモニアといった、カーボンニュートラルの実現に向けた次世代燃料の普及拡大にも尽力していきます」

液化ガス事業群第三ユニット ガス・バリューチェーン第一チーム 御厨 智大

Wind Power Energy Business

風力エネルギー関連事業



クリーンエネルギーを生み出す 洋上風力のバリューチェーンへ貢献

クリーンエネルギーを生み出す洋上風力発電の普及を目指し、周辺事業分野で幅広いサービスを提供しています。洋上風力発電設備の建設前に立地環境を調査し、事業想定海域の選定を支援する海洋コンサルティングサービスをはじめ、風力発電設備やその資材の陸上・海上・航空輸送、湾岸荷役、通関、据え付けなどのサポートも行っています。また、SEP船(Self-Elevating Platform、洋上風力発電設備設置船)を5隻保有・運航するSeajacks社に出資しています。さらに、設備の運転・保守支援業務にも注力しており、台湾の大統海運と設立した合併会社である大三商航運股份有限公司(以下、大三商)を通じ、アジア初の新造SOV(Service Operation Vessel、洋上風力メンテナンス支援船)事業にも参入。O&M(運用・保守)技術者の人材育成や供給面でも、フィリピンのMagsaysayグループと共同で人材コンサルティング会社を設立し、人材ニーズの発掘・現地教育・送出・アフターフォローまで手掛けています。

主な
事業内容



風力発電
設備の設置



洋上設備
メンテナンス支援

新造SOVで洋上風力発電所の操業を支援

2022年3月、大三商が手掛けるアジア初の新造SOVが竣工しました。SOVは、洋上風力発電所のメンテナンス技術者を複数の施設に派遣するための宿泊設備を持ち、一定期間、洋上での活動を可能にする支援船です。この支援船は台湾大彰化洋上風力発電所での支援業務に従事しています。



風力エネルギー関連事業



洋上風力発電
事業の開発・運営



海域調査・
選定支援



発電設備
輸送



風車組立・
設置



メンテナンス技術者
洋上活動支援
(CTV^{*1}・SOV事業)



メンテナンス
人材育成・供給



基地港湾
コンサルティング



送電ケーブル
敷設

^{*1}CTV:Crew Transfer Vessel



“ 海の知見を洋上風力エネルギー
関連事業の発展に活かしたい ”

「洋上風力発電とその周辺事業に関わる営業活動や、大三商の運営を主に担当しています。発電所の建設、運用・保守点検など各ステージで使われる様々な作業船の提供や、関連人材の育成・供給など業務は多岐に渡ります。ステークホルダーとの対話を通じ、洋上風力のバリューチェーン全体にどのように貢献できるかを常に考えながら業務に当たっています。当社は、日本の海運業界においては初めて洋上風力発電事業に出資参画し、また大三商でもアジア初の新造SOVの保有・運航を行っています。長年培ってきた海の知見を活かしながら事業を発展させることで、環境課題解決に貢献したいと考えています」

電力・風力エネルギー事業群第二ユニット
風力発電第一チーム コーディネーター

琴賀岡 健太

Car Carriers

自動車船事業



自動車輸送のパイオニアとして 環境問題や新技術の開発に取り組む

1965年に日本初の自動車船を就航。以来、グローバル化が進む自動車メーカーのニーズを捉え的確に対応し、安全・安定的な輸送サービスをグループ95隻の船隊で展開しています。船舶は、乗用車から建設機械まで、あらゆる自走可能な貨物を対象に設計されており、乗用車換算で約5,000台の輸送が可能です。「ACE」の名を冠して親しまれている当社の船舶には、環境や新技術への「先進性」探求の歴史が刻まれています。また統一ブランドMOL ACE (MOL Auto Carrier Express) には、グローバル市場でのさらなる発展を目指す決意が込められています。

主な
輸送対象



自動車



建設機械



トラック



VOICE

“ 世界中に自動車を届けることで
世界の自動車産業の一翼を担う ”

「欧州航路担当として運賃の交渉や、スケジュールの調整を行うほか、大手自動車メーカーの営業担当として、安全運航・環境対応なども関わっています。環境に配慮した輸送を目指し、GHG排出の少ない新造船の発注や施工後の最大限の活用も検討しています。今後増加していく電気自動車は、車体が重く輸送の際の取り扱いにも注意が必要になるため、より適した船舶の構造検討も自動車船部としての命題のひとつです。世界の自動車産業を支える、重要な役割を担っていると考えています」

自動車船部 欧州チーム コーディネーター 齋藤 里於奈

Ferries and Coastal RoRo Vessels

フェリー・内航RORO船事業



国内最大規模のネットワークで 地域間を繋ぐ海上輸送の担い手に

長距離・大量輸送に適したフェリー・内航RORO船は、物流事業では、国内最大規模の海陸輸送ネットワークで重要拠点を結び、工業原料・工業製品・食料品などの輸送に不可欠な役割を果たしています。近年は、トラックドライバー不足や環境負担軽減に寄与する「モーダルシフト」の担い手としての重要性が高まっています。旅客事業では、「カジュアルクルーズ」をコンセプトに、気軽に非日常の船旅を体験いただける設備・サービスを提供し、さらに日本初のLNG燃料フェリー2隻も2023年春に就航。顧客ニーズと優れた環境性能の両立を目指しています。



VOICE

“ 物流や人流を支えるインフラとして
地方創生にも貢献 ”

「フェリー・内航RORO船のオペレーションや営業に直接携わるグループ会社の管理・支援を行っています。フェリー・内航RORO船は、海に囲まれた日本において、物流や人流を支えるインフラとして地方創生の一翼を担い、人々に豊かさを提供しています。中でも旅客事業は、当社では珍しいBtoC事業です。最近では人の移動に伴う経済活性化も目的として、この事業に注力しています。例えば、さんふらわあブランドの浸透や潜在顧客へのリーチのため、オウンドメディア運営などの新たな取り組みも進めています」

フェリー・関連事業部 フェリーマーケティングチーム コーディネーター 富田 伶

Containerships

コンテナ船事業



コンテナにより効率的かつ迅速に 海陸一環の輸送を実現

当社を含む日本の海運会社3社が定期コンテナ船事業を統合し設立したOcean Network Express.Pte.Ltd.(以下、ONE社)が、2018年4月からサービスを開始し、現在は商船三井からの貸船43隻を含めた全204隻を運航、世界120カ国超のネットワークを構築しています。船隊規模は152万TEU、世界7位。家具、衣料品、食料品、電化製品など多種多様な貨物を標準化された貨物用コンテナで運んでいます。コンテナは、トラックや鉄道への積み替えが容易なため、荷役の迅速化と海陸一貫の「Door to Door」の輸送を実現しています。

主な
輸送対象



家具、衣料品、食料品、電化製品など



“ 人々の生活・社会を支える事業に
誇りを持って取り組む ”

「ONE社の出資者としての業務や貸出中の船舶・コンテナの資産管理を担当しています。コンテナ船は世界のサプライチェーンを支えるインフラであり、世界情勢がめまぐるしく変化中において、人々の当たり前の生活を支えるものです。コンテナは街でも見かけることがあり、そのたびに業務の社会貢献度の高さを実感することができます。今後も世界的な人口増加などに伴う需要拡大が見込まれる事業です。環境対応やデジタル化といった進化をとげつつ、社会を支える存在であり続けたいです」

定航事業管理部 定航事業管理チーム 小松原 千明



Terminal

ターミナル事業

国際物流の要となる自営ターミナルを展開

商船三井グループは、国内外でコンテナ輸送のバリューチェーンの要となる自営ターミナルを運営しています。国内では東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の5カ所におけるコンテナターミナル運営をはじめ、各地において、自動車船やその他来貨物船の荷役サービスを行うなど、総合的な港湾事業を展開しています。また、海外においては、ベトナム2カ所、タイ1カ所、オランダ1カ所でコンテナターミナルを運営しています。国内外の施設においては、脱炭素化の実現に向けた荷役機器の電動化、あるいはハイブリッド化を進めており、安全はもちろん、環境にも配慮した運営に努めています。

Logistics

ロジスティクス事業

グループネットワークを結集した総合サービス

商船三井グループの物流事業は、世界26カ国、268拠点にネットワークを展開しています。グループ各社の特色ある機能を活かして、航空・海上・陸上輸送、通関、倉庫保管、検品、重量物輸送、バイヤーズコンソリデーション*1など、多様な物流サービスを提供しています。また重量物・大型貨物輸送への幅広いニーズに対応するため、重量物輸送ブランドを立ち上げ、各種船型による最適輸送に加え、コンテナへの荷詰め作業や沿岸・陸上輸送、通関、据付を含めたワンストップサービスを提供しています。また、環境に配慮したスチールコイル固縛手法を開発し、輸送提案も行っています。

*1 バイヤーズコンソリデーション：複数荷主の荷物を同一コンテナにまとめて積載し、輸送すること



Cruise Ship

クルーズ船事業

心を込めたおもてなしで、快適なひとときを演出

商船三井客船が運航するクルーズ船「にっぽん丸」は、ワンナイトクルーズから日本一周クルーズ、海外クルーズまで、日数も寄港地もテーマも多彩にラインナップ。海上でのくつろぎの時間と、旬の食材や寄港地の特産品を取り入れた極上の料理を、一世紀以上にわたるクルーズサービスの歴史と伝統により創り出しています。また、「にっぽん丸」は、2020年に就航30周年を迎え、客室のグレードアップを中心に船内をリニューアルしました。良き伝統を活かしながら、より快適で新しいクルーズを楽しんでいただけます。2022年11月には、5年後を目処に2隻の新造クルーズ船を投入する計画を発表しました。



Tugboat

タグボート事業

巨大船・危険物積載船を的確にエスコート

タグボート(曳船)を使用し、入出港する大型船舶の接離岸作業やLNG船等の危険物積載船・大型貨物船の進路警戒作業、重量物・バージ等の曳航作業を行っています。全国各地で運航する曳船は、高品質な船舶を建造・調達した上で、機器整備と曳船乗組員の技術向上、安全教育に努めており、無事故・無災害で業務を遂行する体制を整えています。2019年には、LNG燃料タグボート「いしん」が竣工。それ以外にも、省エネ設備等を導入した新型タグボートを順次導入し、船隊整備を図っています。また、タグボート基地に海洋浮遊ゴミ自動回収装置を導入するなど、環境保全に努めています。



Real Property

不動産事業

ビル経営のノウハウを海外においても展開

グループ会社のダイビル株式会社を事業の中核に据え、東京・大阪を中心に優良なオフィスビル・商業ビル・ホテルビルを多数保有・運営しており、国内外営業建物の総延床面積は約71万㎡にのぼります。長年の信頼と豊富なノウハウをもとに様々なテナントニーズに応え、築後年数が経過したビルにはリニューアル工事を施すなど、より顧客満足度の高いサービスの提供を常に追求しています。さらに、国内事業で培ったノウハウやグループのリソースを活かした海外展開を強化し、ベトナム・豪州・米国にも進出。海運業とは異なる事業特性・市況サイクルによりグループの業績面でのボラティリティを抑え、収益安定化に貢献しています。



HR Consulting Business

人材関連事業

国境を超え、働く人と受け入れる企業を繋ぐ

外国籍が全体の約95%を占める船員の中核を担うフィリピン人は、堪能な英語力と高いコミュニケーション能力を有しています。そんな彼らの育成経験を活かし、現地パートナーの人材紹介会社とともに、外国人人材コンサルティング会社を設立。同社保有の教育施設を活用し、日本語研修と各種技術研修を実施しています。そして、ビルクリーニングや介護、建設、航空といった幅広い業種の人材を日本の企業に紹介し、人材不足の課題解決に貢献。また、留学生を中心とした日本に在留する外国人の就職、転職支援も実施。就労後のアフターケアまで行い、外国籍人材が活躍する機会提供を創出しています。

SAFE OPERATION

安全文化醸成と 最新技術で 安全品質を追求

当社グループでは、社員一人ひとりが世界最高水準の安全品質の追求に取り組んでいます。

安全文化を醸成するための取り組みや安全運航のための施策を紹介します。

安全運航のための施策

Safety Conference

安全運航を目指して 船員との意見交換を実施

毎年、主要船員供給国の日本、フィリピン、クロアチア、インドなどの拠点で「MOL Safety Conference」を開催しています。安全に関する取り組みの紹介や事故の振り返り等を行い、船員との意見交換もしています。

安全 キャンペーン

意見交換の機会を設け 安全運航強化に役立てる

海陸一体で社員一人ひとりが安全意識を向上させ、安全文化を醸成することを目的に、乗船中の乗組員と陸上社員が安全について意見交換やディスカッションを行う安全キャンペーンを毎年実施しています。

安全運航を 考える会

陸上役職員の安全意識を 高める研修会を定期開催

陸上役職員向けに「安全運航を考える会」を定期的に開催しています。安全運航を乗組員だけに委ねるのではなく、従業員一人ひとりが関わっていることを認識する機会として、より一層の安全意識向上を図っています。

安全文化 e-learning

グループ会社を含めた全社員が 安全を学ぶ機会を設ける

商船三井及びグループ会社役職員向けに「安全文化に関するe-learning」を実施しています。過去の重大事故から得られた教訓や安全文化への取り組みについて全社員がくり返し学ぶ機会を設け、安全意識の向上を図っています。

安全運航 支援センター SOSC

世界最高水準の安全運航を 実現するために

「船長を孤独にしない」をモットーとして、24時間365日体制で運航船の動静をモニタリングし、陸上からの本船サポート、ヘルプデスク的機能を有する組織として、安全運航支援センター「SOSC」(Safety Operation Supporting Center)を設置しています。

SOSC CHANNEL

安全運航支援センターの 仕事をポータルサイトで理解

SOSCの社内ポータルサイト「SOSC CHANNEL」では、台風や海賊についての解説や、SOSCがアドバイスをしてリスク回避をした事案などの動画を公開しており、社内の誰もが学べるようになっています。

船の専門性と最新技術から安全運航を目指す

専門知識

× 安全



緊急対応訓練

船上では火災や浸水等、様々な事態を想定し訓練を行っています。また、フェリーや客船事業を行うグループ会社では、乗客の避難誘導を含む緊急対応訓練を定期的に行います。陸上では年1回、本社で社長以下関係役員と関係部署、船舶管理会社が協同し、重大海難事故を想定した訓練を実施しています。



検船活動

グループの全運航船で、独自の品質基準に基づいた定期的な検船活動を行っています。品質基準を熟知した検船員が2人1組で訪船し、約600項目に及ぶチェックリストに基づき調査。不安全・不適合事項があれば適切な是正措置を求めます。またその情報は関連部門で共有し、本船の品質を確認しています。



船員学校

運航船乗組員の中核を担うフィリピン人船員の育成を目的に、2018年8月、フィリピンに自営の商船大学であるMMMA (MOL Magsaysay Maritime Academy Inc.) を開校。安定的に質の高い幹部船員を育成・確保することで、世界最高水準の安全運航の実現を目指しています。

最新技術

× 安全

安全運航を支えるICT



WNI weathernews

提供:ウェザーニュース

船舶動静監視システムSPIRIT*1

当社の運航船がどのような気象・海象の中にあるかの監視をしています。SOSCのほか、運航担当者や社内関係者も同システムを利用し、本船をサポートしています。他にも、海賊や軍事演習の情報、運航船の航海計画を複合的に評価しながら動静監視を実施しています。

座礁リスク監視システム

本船位置、水深、海図情報等のデータソースを組み合わせ、船舶が座礁リスクの高い海域へ侵入すると判定した場合にSOSC当直者へアラートを発します。24時間365日体制で運航船監視にあたるSOSCでは、このシステムを常時モニタリングし、アラートが発せられた場合に初動を起こします。



VR/AR技術の導入

船員の安全教育向上のため、現実では体験の難しい訓練や経験を疑似体験できるVR(仮想現実)システムを導入しています。またAR(拡張現実)技術を活用した航海情報表示システムも開発。周囲の他船やランドマークなどの情報を船橋から撮影した映像にARを重ねて表示し、乗組員の操船や見張りを視覚的にサポートします。

*1 SPIRIT: Sustainable Platform with Intellectual Resource and Innovative Technology

TECHNICAL INNOVATION

様々な技術革新で 海の安全を進化させる

クリーンエネルギーやICTを活用する技術を高めることで、当社がサステナビリティ課題として掲げる「安全輸送・社会インフラ事業を通じた付加価値の提供」「海洋・地球環境の保全」にも通じる様々な社会課題の解決に貢献することを目指します。

THEME

1 クリーンエネルギーの導入・普及

目標	KPI	アクションプラン
<p>船舶のクリーン代替燃料の導入と利用拡大</p> <p>数値目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ●2020年代中にネットゼロ・エミッション外航船運航開始 ●2030年までにLNG燃料船 約90隻 ●2035年までにネットゼロ・エミッション外航船 約110隻 	<ul style="list-style-type: none"> ●クリーン代替燃料船の発注・竣工隻数、開発状況 	<p>関連技術開発の推進 アンモニア燃料船、水素利用船、ウインドハンター等</p> <p>LNG燃料船の導入拡大 新規代替燃料に関する基礎情報の収集</p>  <p>アンモニア燃料船</p>
<p>社会でのクリーンエネルギーの普及に寄与する技術の開発</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●クリーンエネルギー運搬船の開発状況 ●LNG/アンモニア燃料供給船発注・竣工隻数 	<p>関連技術開発の推進 液化水素運搬船、CO₂運搬船等</p> <p>LNG/アンモニア燃料供給船の整備検討</p>  <p>液化CO₂運搬船</p>

THEME

2 船舶の省エネルギー化

目標	KPI	アクションプラン
<p>自然エネルギーの活用及び推進性能向上に寄与する省エネ技術の確立・普及</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●ウインドチャレンジャー等の風力推進装置採用隻数 ●その他、既存省エネ技術に関する導入・普及状況 	<p>帆の軽量化、商用設計の実施 ローターセイル実装に向けた検討 省エネ技術の導入・採用</p>  <p>ウインドチャレンジャー (硬翼帆式風力推進装置) 搭載 石炭輸送船「松風丸」</p>

THEME

3 ICTを活用した安全運航・効率運航

目標	KPI	アクションプラン
船舶のビッグデータ 活用プラットフォームの構築・拡充 (FOCUSプロジェクト)	<ul style="list-style-type: none"> ● FOCUSプロジェクトの進捗 ● Fleet Transfer*1の搭載隻数 	FOCUSのバージョンアップ 傭船へのFleet Transfer導入促進 燃料節減に向けたデータの解析 機器不具合予兆診断関連の技術開発  FOCUS
船の自律化技術の構築	<ul style="list-style-type: none"> ● 自律化技術の開発状況 	実証実験を踏まえた開発計画の策定 協業先の選定及び実装化に向けた検証の実施  自律運航

*1 Fleet Transfer: 船舶のIoTビッグデータをリアルタイムに収集し、陸上のプラットフォームに送信する装置

THEME

4 技術開発・DX推進体制

目標	KPI	アクションプラン
技術革新に向けた 持続的な技術開発体制の構築	<ul style="list-style-type: none"> ● 研究開発費 	技術開発体制の強化 環境／安全／省人化等に繋がる新たな開発案件への着手 グループ会社との連携強化
DXの実現に向けた 推進体制の構築	<ul style="list-style-type: none"> ● DX関連投資額 ● DX人材人数 	「MOL DX Vision」の策定 船主・船管品質定量評価等の各種DX案件の推進 DX教育・採用方針の策定、施策の実行

海の惑星とともに、次へ。

海は、地球の表面の71.1%を占める。

世界中の国々が海でつながり、海運をはじめとする経済活動は人類の発展を支える基盤となってきた。

海とは、この地球の可能性そのものだ。

私たちが生きるこの星は、「海の惑星」なのだと思う。

海からの視点を持てば、そこにはまったく違う未来が広がる。

つねに海とともに進んできた私たちは、

そのポテンシャルを誰よりも知っている。

人類が共有するこの大きな価値を引き出して

持続的な成長をつくりだしていくことこそ、

商船三井グループの使命だ。

いまこそ私たちは、自らの枠を超えてアクションを起こす。

海運を基盤としながら、そこで得た知見を生かして、

海を起点とした社会インフラ企業へと

フィールドを拡張していく。

チャンスがあるなら、すべてに挑もう。

ここから、新しい希望をつくろう。

BLUE ACTION M●L

BLUE ACTION MOL

商船三井グループのサステナブル活動[BLUE ACTION MOL]



INTERVIEW
ウインドチャレンジャー



INTERVIEW
ウインドハンター

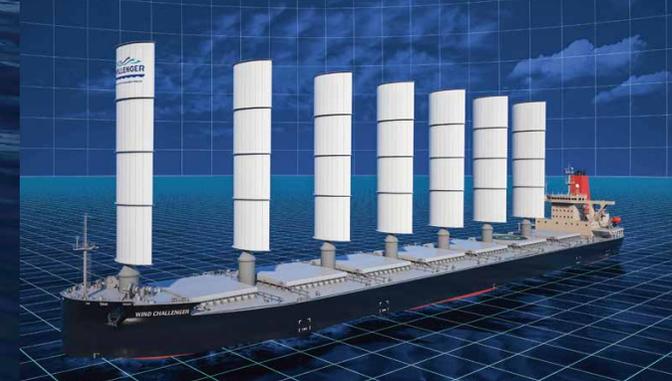


CROSS TALK
LNG 燃料フェリー



INTERVIEW
マングローブ再生・保全プロジェクト

*P30-のインタビューは2022年11月に行い、記事にしています



ウインドチャレンジャーとは

布ではない硬い素材を使った帆「硬翼帆」を活用して風力エネルギーを推進力に変換することで、船のスピードを変えずに化石燃料消費量を減少させ、環境負荷低減を目指す試み。2009年に東京大学主宰の産学共同研究プロジェクトとしてスタートし、2018年より商船三井と大島造船所が引き継ぎました。

INTERVIEW

風力で動く 次世代帆船で GHGを削減



技術部
ゼロエミッション技術革新チーム
サブチームリーダー

水本 健介

自動制御の硬翼帆で風力を最大限に利用

—— クリーンエネルギーである風に着目したこのプロジェクトは、海運業にどのような影響を与え、脱炭素社会の実現に一役買うのでしょうか？

水本 まず世界のGHG(二酸化炭素等の温室効果ガス)排出量のうち、海運業が2.5%を占めています。これほど多くのGHGを排出する産業はなかなかない一方で、重要な輸送インフラでもあるわけです。だからこそ、世界中がカーボンニュートラルを目指す中、海運業全体としても社会的責任を果たさなければなりません。GHGを排出しない風力を船の推進力に変える本プロジェクトが実現すれば、確実に脱炭素へとつながります。

—— 具体的にGHG排出量はどれくらい減らすことができますか？

水本 1本の帆で約5~8%のGHG排出量削減効果が見込めます。さらに風は無尽蔵の自然エネルギーで、船の燃料の種類に影響されません。エネルギーシフトが進んでも、帆は手を加えず継続して使えるんです。

—— 汎用性が高く経済的ですね。ウインドチャレンジャーを実用化するにあたり、硬翼帆の素材や仕様にもこだわったとか。

水本 その通りです。大幅な軽量化を図るため、大型貨物船への大規模採用は世界初となるGFRP(ガラス繊維強化プラスチック)を表面の大部分に使っています。また、風の強さや向きをセンサーで感知して帆の伸縮・回転を全自動で行うシステムを構築。乗組員に専門的なスキルは必要なく、簡単に風力を最大限かつ効率的に推進力として利用できます。

—— そしてついに、第1船が2022年10月に竣工し、運航を開始しました。

水本 第1船はあくまでも、はじめの一步です。2030年までに複数の船に帆を実装し、他のGHG排出量削減対策も組み合わせながら、20%、30%減といった高い排出量削減効果を持つ船を実現させたいですね。そして、自社船だけでなく他社の船にも搭載されることを目指しています。

INTERVIEW

海の風を掴み
エネルギーを
船へ、陸上へ



技術部 技術研究所
所長

島 健太郎

風×水素でゼロエミッションを達成

—— ウインドハンターはウインドチャレンジャーと別物なのでしょうか？

島 風力を推進力に変えるという基本的な考え方は同じです。ウインドハンターは、ウインドチャレンジャーを飛躍させたプロジェクトになります。ウインドチャレンジャーは風力を用いてメインエンジンの動力推進をアシストするのに対し、ウインドハンターは海の風を獲り、推進力を得ると同時にクリーンエネルギーである水素を船上で生産、貯蔵します。また、風がない時でも貯蔵した水素を使い推進力を得ます。そのため化石燃料は一切使用せず、ゼロエミッションが達成可能です。

—— 数ある代替燃料の中でも水素を選んだのはなぜですか？

島 まず水素といっても、例えば、液体水素、高圧水素、水素吸蔵合金、アンモニアなど、特徴も様々な多種の水素キャリア（形）があります。ウインドハンターで着目したのは、水素をトルエンと化学反応させたMCH（メチルシクロヘキサン）という常温常圧の液体である水素キャリア（形）です。MCHは貯蔵のために特殊なタンクは不要で、ハンドリングが比較的容易です。また、ウインドハンターでは、水素をMCHに変換する、MCHから水素を分離するという可逆反応をうまく利用しています。

—— ウインズ丸（ヨット）での水素生産・貯蔵・消費する一連のサイクル実験は2022年3月に完了したそうですが、次は水素キャリアを水素吸蔵合金からMCH化・脱水素化装置に換装しての実証実験が行われるとか。

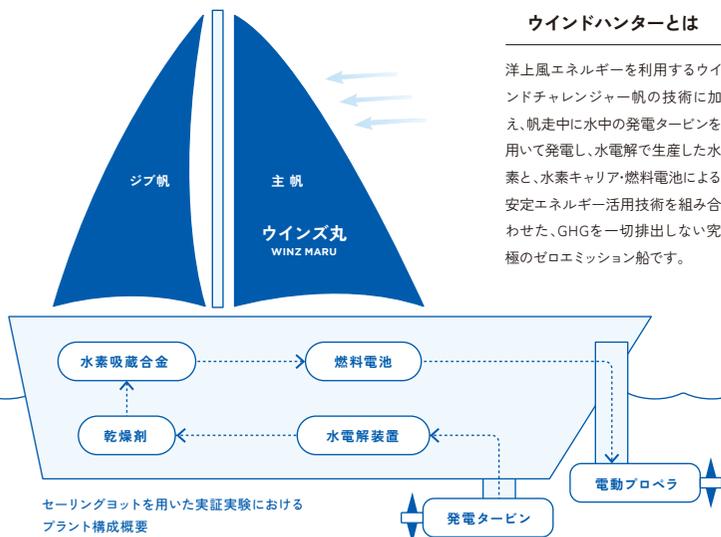
島 はい。2023年4月から7月にかけて行う予定です。その後は2025年以降に、ウインドチャレンジャーの硬翼帆を複数帆搭載した船長60～70mクラスの水素生産船の建造を目指します。同時に、“風まかせ”ではなく能動的に風をハントできるように船周囲半径十数キロ先の風況をリアルタイムで高度に計測できる風況観測システムの共同開発も進行中です。こうして効率的に風を獲り、船上で生産・貯蔵したMCHを港湾で陸揚げし、陸上へエネルギー源として供給するサイクルが実証できれば、水素生産・供給事業化ということも可能になると考えています。

—— なるほど。では、最終的にウインドハンターが描く未来とは？

島 2030年までに大型の商用ゼロエミッション貨物運搬船・水素生産船の開発・建造を目標としています。水素エネルギーのバリュー・サプライチェーンの構築という課題はありますが、それを乗り越えて、脱炭素社会の実現に貢献していきたいですね。

ウインドハンターとは

洋上風エネルギーを利用するウインドチャレンジャー帆の技術に加え、帆走中に水中の発電タービンを用いて発電し、水電解で生産した水素と、水素キャリア・燃料電池による安定エネルギー活用技術を組み合わせた、GHGを一切排出しない究極のゼロエミッション船です。





CROSS TALK

クルーズを楽しみ 環境負荷も 低減できる

フェリー・関連事業部



フェリーマーケティングチーム
チームリーダー
楠井 一騰



フェリー統括チーム
コーディネーター
渡邊 和琴

2隻のLNG燃料フェリーがついに就航

—— 国内初のLNG燃料フェリー「さんふらわあ くれない」「さんふらわあ むらさき」の就航が間近に迫っています。この2隻が導入されるに至った経緯を教えてください。

楠井 LNG燃料船への転換という構想は15年ほど前からあったのですが、コスト等の問題もあり検討中という状態が続いていました。しかし、2016年にパリ協定が発効し、世の中に環境負荷低減への意識が高まったことがきっかけとなり、商船三井でも本格的な導入が加速していきました。それで2019年に国内初のLNG燃料タグボート「いしん」が就航し、2023年には、LNG燃料フェリー2隻も就航することが予定されています。

渡邊 グループ会社のフェリーさんふらわあが、大阪～別府航路で現在運航している「さんふらわあ あいぼり」「さんふらわあ こぼると」の代替としてLNG燃料フェリーは投入されます。2016年頃からフェリー事業に関わる

チームを中心に情報収集や議論を重ね、ようやく具現化しました。

—— 準備期間の約5年間には、どのような苦労や問題がありましたか？

渡邊 燃料を重油からLNGに変える技術はすでにありましたが、燃料を供給する場所や仕組みが確立されていませんでした。LNG燃料船という新しい技術を、世の中にどのように受け入れてもらうかという課題もありました。他にも関係各署との調整、様々な法律やルールをクリアするなど、多くの課題を解決する必要があり時間がかかりました。

—— フェリーが早い段階でLNG燃料化されたのはなぜですか？

楠井 LNG燃料船導入の最大の課題は、安定した燃料供給です。フェリーは定期船のため、燃料供給の仕組みを新設しやすかったというのが第一の理由です。

渡邊 それから、フェリーが当社グループで保有・運航する内航船であるというのも大きなポイントでした。現地に足を運びながら、当社グループをあげての支援体制が組みやすく、様々な課題をスムーズに連携し、解決していくことができたと思います。

楠井 他の観点でいうと、世の中に与えるインパクトの大きさがあります。フェリーは公共交通機関として、運送会社などの法人客に加え、旅行や移動を目的とする一般客にも利用されています。そのため、LNG燃料を使った環境負荷の小さい船舶を、商船三井グループがいち早く導入したということ、商船で導入する場合よりも多くの方に、そして身近に感じてもらうことができます。

渡邊 船舶のLNG燃料化は簡単なことではないですし、従来船よりコストもかかります。しかし、フェリーに展開することが、世の中の人たちの環境問題に対する意識を高める助けになり、またそうしたことをきっかけに、環境負荷低減の対策に追随する企業が増えていけば、経済面での課題も改善されてくると考えています。



環境に配慮しながら船旅も楽しむ

—— LNG燃料フェリーを利用するメリットは何でしょうか？ 環境面以外にもあれば教えてください。

渡邊 従来型のフェリーは、重油燃料が燃焼する際に出る煙が船の外から見えましたが、LNG燃料フェリーはそれがないため、フェリーを利用するお客様に、よりクリーンな印象を持っていただけたと思います。また旅客の

皆様にとっては、新しい技術を導入して客室に揺れや音が伝わりにくい構造になったため、船内でより快適に過ごしていただけるようになりました。これらのLNG燃料に変えたことによるメリットをより生かすために、今回の新造フェリーは従来のフェリーよりも個室も増やし、定員一人当たりの面積も広がっていますのでLNG燃料船ならではの快適さをより多くの皆様に楽しんでいただけます。ちなみに3層吹き抜けのアトリウムにはプロジェクトマッピングを導入し、エンターテインメント性も向上させ、「カジュアルクルーズ」のコンセプトどおり、一層特別感のある船旅を演出します。

楠井 LNG燃料フェリーには、直接の顧客である運送会社だけでなく、その荷主であるメーカーからのお問い合わせも数多くいただいております。“環境問題への意識を高めていかないと、ビジネスの面で遅れをとる”、そういう時代に入ったと感じますね。



—— 今後、LNG燃料フェリーはさらに増えていくのでしょうか？ また他の船舶もLNG燃料化されていくのでしょうか？

楠井 グループ会社である商船三井フェリーの苫小牧～大洗間の定期航路でも、2025年に2隻のLNG燃料フェリーが就航する予定です。また商船三井では、フェリー以外でもLNG燃料船を展開し、2030年までに90隻保有の目標を立てています。ただ、LNG燃料フェリーの就航は、環境負荷軽減の第一歩ではあるものの、CO₂排出削減量は、従来比の25%程度だと考えると、まだまだ削減しなくてはなりません。LNG燃料船への転換は、必ずしもゴールではありません。環境負荷をより低減させる取り組みや技術の進化は、今後も続けていく必要があると考えています。

その他の船種にも従来型の重油に代わるクリーン代替燃料を活用

LNG燃料フェリーやLNG燃料タグボートに続き、多種多様な船種にもLNGをはじめとしたクリーン代替燃料を導入予定。2030年には約90隻の保有を目標としています。



LNG燃料
ケーブサイズ
バルカー



LNG燃料
VLCC



LNG燃料
自動車船



LNG燃料
タグボート



EVタンカー



代替燃料を使用している運航船には、クリーン代替燃料を使用していることを示すステッカーが船体に貼られています。

INTERVIEW

ブルーカーボン
を
気候変動問題の
解決の一步に



エネルギー営業戦略部
カーボン事業チーム
サブチームリーダー

香田 和良

環境課題への取り組みが企業価値を上げる

—— マングローブ再生・保全プロジェクトとはなんですか？

香田 インドネシア南スマトラ州におけるマングローブの再生・保全を通じてCO₂の吸収・固定を目指す「ブルーカーボン・プロジェクト」です。2022年から参画を始めました。ブルーカーボンというのは、マングローブなどの海洋生態系によって隔離・貯留されるCO₂由来の炭素のことです。喫緊の環境課題である気候変動への対策として、GHGの排出削減に加えて、大気中のCO₂を除去して固定するネガティブエミッションが不可欠とされています。マングローブ林に代表されるブルーカーボン生態系を守り増やすことは、その具体策として注目されているのです。当プロジェクトでは、2013年から同地でマングローブの保全活動を行ってきたYL Forest Co., Ltd.（以下、YLF社）をパートナーとし、資金面での貢献や、現存するマングローブ林の保全、減少しているエリアへの新規の植林などを行なっていきます。30年間のプロジェクトを通じて、マングローブ林の保全活動により約500万トンのCO₂排出抑制、9500haの新規植林により約600万トンのCO₂の吸収・固定を目標にしています。

—— プロジェクトがスタートして約1年経ちますが、現在の状況は？

香田 現地訪問を重ね、試験植林も進めています。将来的にはプロジェクトサイトの一部でマングローブの植林と水産養殖を組み合わせた「シルポフィッシャリー」も導入する予定です。これは造林（Silviculture）と水産業（Fishery）を組み合わせた造語なのですが、エサや薬品を使わず、マングローブ林からの養分を利用した自然共生型の水産業の仕組みで、現地の方たちの生計のサポートにもなります。

—— このプロジェクトはどのような将来像を描いて発案されたのですか？ また、商船三井が手掛ける意義は何でしょうか？

香田 私が会社の制度を利用して大学院で学んでいた時、気候変動への危機意識を強く持つようになりました。GHG排出の大半が先進国・富裕層による排出であるのに対して、気候変動によるインパクトは発展途上国や貧困層、そして未来を生きる若年層ほど多く表れます。こうした不合理に対し、自分で何か行動を起こせないかと思うようになりました。そこで、会社が新規ビジネスを社員から募り、1年間専属で事業化の検討をさせてくれる制度を利用して、「ブルーカーボン・プロジェクト」を提案しました。輸送を通じてGHGを多く排出する企業として、環境課題の解決に注力しているというタイミングだった



こともあり、承認を受けることができました。

—— 社会貢献の観点とは別に、企業としてどのようなメリットがある事業だと考えていますか？

香田 まず、当社が掲げている「2050年目標（2050年までにグループ全体でネットゼロ・エミッションを達成する）」のために不可欠となるネガティブエミッションを十分に創出すること自体に大きな意義があります。加えて、1.5度目標（パリ協定で掲げられた気温上昇を1.5度以内に抑えるという目標）を達成するために世の中全体で排出できるCO₂量であるカーボンバジェットには限りがあります。ですが、足元からネガティブエミッションを創出していくことで、このバジェットを使い切るまでの期間を延ばすことができます。そして何よりも、気候変動問題解決のために決定的に重要な2020年代において、規制に先んじて気候変動の問題の解決に向けた具体的な行動をとることで、企業として、環境への取り組みに対する本気度を社会に示していくことができます。さらに今後は、そうした企業が選ばれる社会になっていくと強く信じています。本プロジェクトを通じて、商船三井の企業価値向上に大きく貢献できるのではないかと考えています。



地球環境を守り、次世代へつなげるために

商船三井グループの環境ビジョン

次世代の地球に生きるすべての生命のために、商船三井グループは、ステークホルダーとの共創を通じて環境課題の解決に取り組みます。2020年に環境ビジョン2.0策定後、適宜見直しを図りながら海洋環境保全、生物多様性保護、大気汚染防止などの重要課題に加え、とりわけ喫緊の対応が求められる気候変動対策においては、グループ総力を挙げて「2050年ネットゼロ・エミッション」を目指し、人・社会・地球のサステナブルな発展に貢献して、青い海から豊かな未来をひらきます。

気候変動対策

海洋環境保全

生物多様性保護

大気汚染防止

中長期目標

1. 2020年代中にネットゼロ・エミッション外航船の運航を開始します
2. 2035年までに輸送におけるGHG排出原単位を約45%削減します（2019年比）
3. 2050年までにグループ全体でのネットゼロ・エミッション達成を目指します



MOL 商船三井
Mitsui O.S.K. Lines



株式会社 商船三井

〒105-8688 東京都港区虎ノ門2-1-1
<https://www.mol.co.jp>

掲載されているデータは、2024年7月現在のものです。

