

商船三井グループ  
**環境・社会報告書 2008**

第9号  
2007年4月～2008年3月

Bluer Oceans & Cleaner Environment



## 商船三井グループ企業理念

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



本社ビル

# Environmental and Social Report 2008

目次／編集方針／対象範囲	1
<b>トップコミットメント</b>	
持続可能な世界の発展に貢献する 強くしなやかな商船三井グループを目指します	2
<b>特集1</b>	
地球温暖化防止に取り組む	4
<b>特集2</b>	
安全運航の確保のために	8
総合海運企業としての使命	12
中期経営計画	14
<b>マネジメント</b>	
CSRへの取り組み	16
CSR取り組み実績ならびに2008年度目標	18
コーポレート・ガバナンスとコンプライアンス	20
<b>環境</b>	
環境経営	22
大気保全への取り組み	24
海洋環境保全への取り組み	26
商船三井グループの環境負荷	28
オフィス環境負荷の削減	29
環境会計	29
2007年度環境目標実績・評価と中期環境目標及び2008年度目標	30
グループ会社での取り組み	32
<b>社会</b>	
株主・投資家の皆様とのより良い関係を目指して	34
陸上従業員への配慮	35
海上従業員への配慮	38
社会貢献活動	40
コミュニケーション	43
第三者からのご意見	44
GRIガイドライン & 国連グローバル・コンパクト対照表	45
会社概要／国内連結子会社一覧／海外主要拠点	47

## 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「環境報告書ガイドライン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・リポートینگ・ガイドライン2002年版」

前回発行： 2007年9月  
今回発行： 2008年8月  
次回発行予定： 2009年8月

## 対象範囲

### 対象期間

2007年度（2007年4月1日から2008年3月31日）  
また、一部2007年度より前からの取り組みや2008年度の活動については注記の上、記載している場合があります。

### 対象組織

原則的に、国内、海外で事業を行う、商船三井グループを対象としています。  
\*商船三井グループ  
(株)商船三井および連結対象会社322社（うち連結子会社267社、持分法適用非連結子会社1社、持分法適用関連会社54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62社で行っている活動  
③②に加え、持分法適用関連会社である関西汽船（株）、(株)名門大洋フェリー、日本チャータークルーズ（株）、および主要海外現地法人19社で行っている活動。

# 持続可能な世界の発展に貢献する 強くしなやかな商船三井グループを 目指します

商船三井グループは安全運航を徹底し、  
地球環境保全に努め、最高品質の輸送サービスを通じて  
持続可能な世界経済の発展に貢献していきます。

## 安全運航の徹底

2007年4月に開始した当社の中期経営計画「MOL ADVANCE」では「質的成長」をメインテーマに掲げ、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。経営計画の企業戦略目標の第一に安全運航を掲げた理由は、一昨年(2006年)に連続して発生した重大海難事故により大きく損なわれた当社の信頼を取り戻し、輸送品質の向上を図ることを最重要課題としたためです。

2007年度は、事故の教訓を活かし、ひとたび事故が発生すれば社会にも海洋環境にも大きな影響を与えかねないことを肝に銘じ、安全運航の実現に当社グループを挙げて全力で取り組みました。その結果2007年度中は、重大事故は発生せず、ほぼ満足できる結果を得ることができました。今後も安全運航に必要な対策を講じることについては一切妥協することなく、その取り組みを継続していきます。

## 環境への取り組み

近年、世界各地で地球温暖化の影響が伝えられるようになりました。船舶は、単位輸送当たりのエネルギー消費量が少ない相対的に環境にやさしい輸送機関ですが、燃料である化石燃料を使用する限り温室効果ガスであるCO<sub>2</sub>を排出することは避けられません。

一方で、年々増加する輸送需要に安定的に対応していくという社会的要請に応えるために常に燃料効率の改善を意識し、様々な対策を講じて環境負荷削減に積極的に取り組

組んでいます。

単位輸送当たりのエネルギー消費量を減らす、すなわちCO<sub>2</sub>排出量を減らすための有力な対策の一つは、船舶の大型化です。

2007年12月に竣工した鉄鉱石専用船“Brasil Maru”\*は、船舶の大型化による単位輸送当たりの環境負荷削減の取り組みの良い例であると思います。当社の前身である大阪商船(株)で輝かしい歴史を刻んだ“ぶらじる丸”の由緒ある名前を引き継いだこの世界最大級の鉄鉱石専用船は、高い推進性能を備えると同時に載貨重量32万トンという超大型化を実現したことにより、単位輸送あたりの環境負荷を低減、省エネプロペラ装置を採用するなど、環境保全にも十分配慮した設計となっており、関係者より高く評価されています。

このように燃料を効率良く使用し、お客様からお預かりした貨物を輸送することは、温室効果ガス排出に一定の歯止めをかける活動であり、当社の企業理念「安全運航と海洋・地球環境保全」を実現していくものです。

当社グループは、各部門一体となり安全運航が最優先事項であるとの共通認識の下に様々な環境技術を導入し、木目細かいオペレーションを行い、地球環境保全に向けて積極的な取り組みを展開しています。

## ステークホルダーに対する責任

3カ年の中期経営計画「MOL ADVANCE」の1年目に当たる2007年度の当社グループの業績は、資源輸送需要の拡大を的確に見通して競争力のある船隊整備を行ってきたこと

\* “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。

が功を奏し、初年度から計画値を大きく上回る連結売上高1兆9,000億円、連結経常利益については3,000億円レベルの史上最高の業績を達成しました。

当社の事業は、世界各地のお客様、株主、お取引先、社員、地域社会など様々なステークホルダーに支えられていますが、このような業績を達成できたのもステークホルダーの皆様のご支援を頂けたお陰と受け止めております。当社が持続的成長を達成するために果たすべきステークホルダーに対する責任についてお話したいと思っております。

当社の株主には、株主価値の向上が真っ先に挙げられます。上場企業である当社は市場評価を真摯に受け止めるべきであり、業績を上げて配当を行い株主に報いることで高い評価が株価に反映されるようにしたいと思っております。「疾風に勁草を知る」という言葉があります。困難にあつて初めて意思の強さが分かる例えですが、様々な減益につながる要素があつても、着実に利益を上げることで企業としての本当の強さを示すことができると考えます。

お客様に対する責任とは、顧客満足度の高いサービスの提供です。サービスの中身は顧客ニーズに対応していなければなりません。先にご紹介した“Brasil Maru”は、お客様の使用する港湾の利点を生かした効率輸送を実施したいとのニーズを的確につかみ、建造に至ったものです。当社グループの中核事業である外航海運では、世界中にお客様が存在します。国や地域ごとに異なる文化・習慣を持つお客様が求めるものや、その期待の背景となるものの考え方にまで思いを至らせることが、高い顧客満足につながると考えます。

当社の事業を支えていただいているお取引先に対しては、当社が成長することで共に成長発展する機会を提供していきたいと考えます。両者の関係が一方通行では両者の持続的な発展は望めません。お互いに切磋琢磨し、創意工夫を施しグローバル競争を勝ち抜いていける良きパートナーであり続けたいと思っております。

社員は当社にとって重要な経営資源です。社員がやりがいを感じ、ダイナミックかつチャレンジングな仕事ができる企業であることが、社員にとっても大事なことであると思っております。また、企業が更なる成長を達成するために、社員一人ひとりが海運業をはじめとする当社グループ事業の公共的



代表取締役 社長

芦田 昭 充  
あしだ あきみつ

使命及び社会的責任を常に認識し、行動を取ることが基本であると思っております。

また、社会に対しては、当社企業理念に掲げておりますように、常に社会規範を守り、企業倫理を自覚し透明性の高い経営を行うこと、つまりコンプライアンスに則った業務執行を徹底することも企業としての責任です。コーポレートガバナンスの一環として内部統制システムを着実に構築・運営していくことにも真摯に取り組んでいきます。

## 更なる成長に向けて

安全運航は当社グループの経営基盤であり、社会への責務です。安全運航確保に終わりはないとの認識を持ち、総合輸送グループとして安全運航を徹底し、環境に配慮した経営を行い、世界経済の持続的成長に貢献していきます。

以上

## 特集1:

# 地球温暖化防止に取り組む

2008年4月、地球温暖化防止に向けた国際的な取り組みとして京都議定書の第一約束期間がスタートしました。先進締結国(附属書I国)は、それぞれ温室効果ガス(Green House Gas: 以下GHG)排出削減目標に向けて取り組んでいます。また、2012年以降の「ポスト京都議定書」の枠組みについて、発展途上国も含めた議論が展開されています。ここでは、外航海運会社である当社の地球温暖化防止への取り組みをご紹介します。

## 世界をひとつとした外航海運の取り組み

外航海運は全世界を活動領域とし、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対して同一の基準が適用される必要があります。このため京都議定書では、外航海運に関わる船舶から排出されるGHG排出の削減については国際海事機関

(以下IMO)を通じて実行することが規定されており、IMOでは、その専門機関である海洋環境保護委員会(MEPC)でその方針を検討しています。今後は、ポスト京都議定書の議論の中で、IMOが中心となって外航海運のGHG対策の内容を話し合うことになります。

## 総合海運企業MOLとしての取り組み

当社は、国・人・モノをつなぐ海運業界としての責務を果たしつつ、地球温暖化問題に取り組む必要があると考えています。当社が所属する(社)日本船主協会は、主要35業種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～2012年度における輸送単位当たりのCO<sub>2</sub>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。

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CO<sub>2</sub>排出量を2005年度比10%削減する」ことを掲げています。

2007年度は、世界的な荷動きの伸びを背景に当社船舶からのCO<sub>2</sub>総排出量は約1千8百万トンと2006年度に比べて



■ 総排出量    ● 単位輸送量(トンマイル)当たり排出量(2003年度比)

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。

当社の燃料消費量の推移  
(A重油+C重油)



約158万トン増加しました。しかし大型船の投入による輸送効率の改善など諸策への取り組みの効果として、単位輸送（トンマイル）当たりのCO<sub>2</sub>排出量は2006年度比約4%減少しました。中期目標の基準年である2005年度比では約7%減少しており、目標の達成に向けて順調な歩みを続けています。

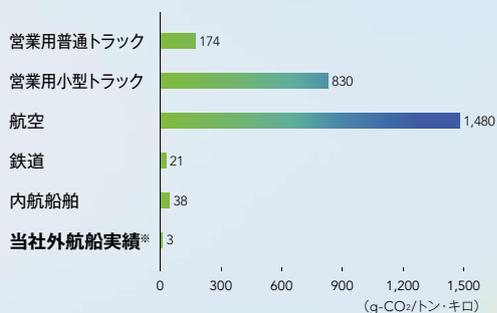
当社は、様々な対策によって、自らの事業活動で生じるGHG排出の削減に努めるとともに、輸送効率に優れた海上サービスを通じ、荷主や社会からのニーズにも応えていきます。

日本のCO<sub>2</sub>排出量は、2割が運輸部門から排出されており、うち9割が自動車からの排出といわれています。京都議定書では、運輸部門からのCO<sub>2</sub>排出量を2010年度で約2億5,000万トン（運輸部門の基準年比15.1%減）に抑制することを目標としています。目標達成のための

具体策として、国土交通省および関係省庁では「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」といわれる鉄道・船舶など環境負荷の小さい輸送機関の利用を大きな柱としています。今まで自動車で輸送していた貨物を海上輸送に切り替えることによって、CO<sub>2</sub>排出抑制、エネルギー消費効率の向上、道路混雑の解消が期待できます。

商船三井グループでは、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。物流は、多くの人に関わります。物流に関わる全員がパートナー意識を持って取り組むグリーン物流（環境負荷の少ない物流）の一翼を当社グループは担っています。

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



注) 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2007年度当社全運航船実績から算出。

### 商船三井グループのフェリーサービス網



## 当社の具体的な取り組み

### 1 船舶の大型化による輸送効率の向上

2007年12月7日、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、南米航路で輝かしい歴史を刻んだ貨客船「初代ぶらじる丸(1939年建造)」「二代目ぶらじる丸(1954年建造)」の由緒ある船名を引き継いだ三代目です。

三代目“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CO<sub>2</sub>を従来型より約20%削減することが出来ます。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。

### 2 風をやさしく逃す省エネルギー船

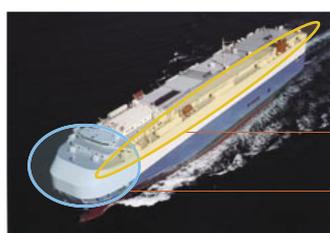
完成車を輸送する自動車専用船は、その独特の船型から風圧を受ける面積が大きいため、風にあおられて斜めに進む「斜航」が他の船型より多く発生します。燃費効率を下げることの「斜航」を軽減するため、当社はユニバーサル造船、大阪大学と風圧抵抗軽減船の共同研究を進めてきました。その結果、船首端部を斜めにカットしてラウンド形状にすることで、

船首方向からの風圧を軽減し船側部に風の通り道を確保し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。2004年7月に竣工した“Utopia Ace”は、喫水線以下の船型を、従来型より推進抵抗を約8%削減する超スリム型省エネルギーデザインとし、甲板上の船側部にある艦内換気装置カバーの天井部分の角を取る

ことで更に風の抵抗を軽減しました。この“Utopia Ace”は2005年2月、英国Lloyd’s Listより「Ship of the Year Award 2005」を受賞しました。船舶による環境負荷の削減に貢献するために、この船型が広く普及するよう、他社へのライセンス供与をはかっています。



従来型船型



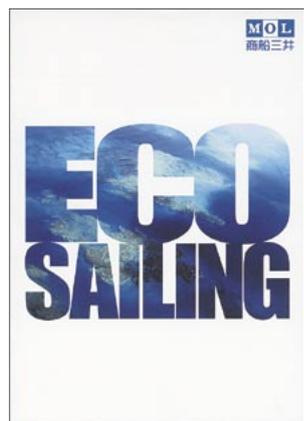
風圧抵抗軽減船型

船側部に風の通り道を確保

船首斜めカット

### 3 『ECO SAILING (エコセーリング)』を社内に展開

海運は輸送業界の中でエネルギー効率が良い輸送形態ですが、化石燃料を使用する限り、GHGであるCO<sub>2</sub>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



もと、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くして有効活用し、燃料削減に取り組む省エネルギー推進の考え方を、「ECO SAILING (エコセーリング)」と呼んで、運航の際に徹底しています。

「ECO SAILING (エコ

セーリング)」を実現するためには、ソフト・ハードの両面での対策をとる必要があります。ソフト面では、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・保守の最適化があげられます。ハード面では、省エネ船型の開発やPBCF (下記ご参照)の取り付けなどの対策が必要となります。

「ECO SAILING (エコセーリング)」として推進する運動の内容は、従前より船舶運航の際に実施しているものも多くありますが、今回、パンフレットとして陸上の運航担当者と船の乗組員に配布することにより、省エネルギー運航に対する意識を陸上サイドと海上サイドで共有し、コミュニケーションを密にすることで、燃料削減の更なる徹底ひいては環境負荷削減意識の向上をはかることを目的としています。

### 4 船舶の推進力を高めるPBCF

船のプロペラは、回転して水をひねるとき、プロペラの後ろに渦が発生しますが、これは船の推進上のエネルギーロスになります。当社が開発したPBCF (Propeller Boss Cap Fins) は、プロペラ軸の後端部に取り付ける同じ翼数のフィンで、中心に発生する強力な渦 (ハブ渦) を整流して、エネルギーを効率的に回収し、推進エネルギーに変えることがで

きます。この結果、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CO<sub>2</sub>・

NO<sub>x</sub>も削減できます。またPBCFは解撤された船舶のプロペラからリサイクルしています。1987年以来、世界中の1,500隻以上の船に装着されています。



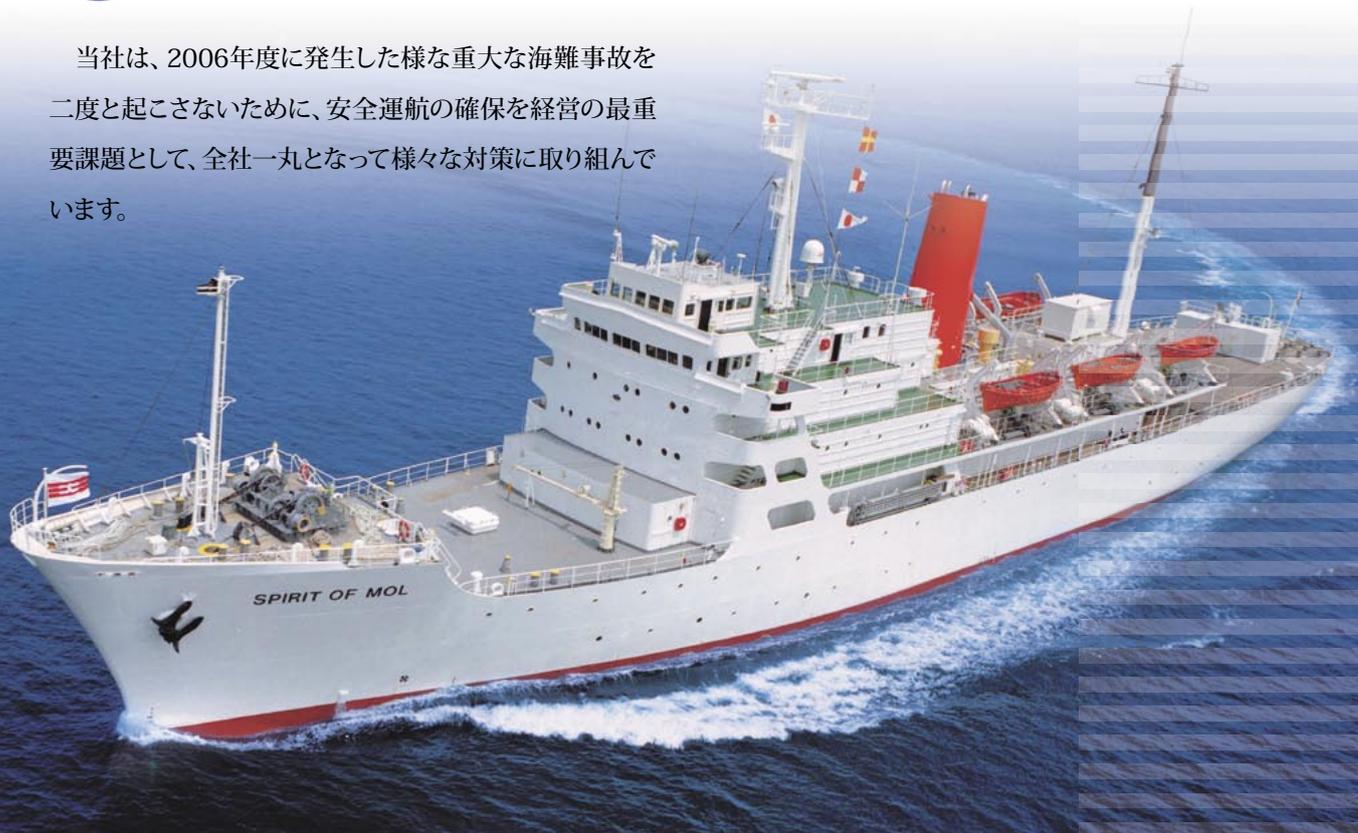
### 5 太陽の恵みを活かしたエコ・ターミナル

2007年1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1,600m<sup>2</sup>に合計1,200枚の太陽光パネルを設置、1年間の発電電力の実績は約220,000kWhで、管理棟で使用する電力量の約30%を賄えました。当社グループではこのターミナルを「環境対策モデルターミナル (エコ・ターミナル)」と位置づけ、今後も様々な環境対策を講じていきます。



# 安全運航の確保のために

当社は、2006年度に発生した様な重大な海難事故を二度と起こさないために、安全運航の確保を経営の最重要課題として、全社一丸となって様々な対策に取り組んでいます。



## 「安全運航の手綱を緩めるな」

執行役員 根本正昭



2007年4月の組織改編で安全運航本部体制が発足しました。海上安全部はその中で、2006年の重大海難事故を受けて全社を挙げて策定した安全運航管理強化策の実施状況を見極め、継続的に修正、改善を行って所期の効果を挙げるよう検証を続けています。

このほど全社員向けに作成した安全教育ビデオの中では「海難事故の風化防止」をスローガンに掲げています。社長の安全運航への強いメッセージと共に、海上・陸上社員の事故の記憶を新たにして、安全運航に対する関心が薄れないようにという狙いをこめました。

大きな事故やトラブルは減少しつつありますが、引き続き手綱を緩めることなく、乗組員をはじめ運航に携わるスタッフすべてに「健全な緊張感」を持って日々の業務に取り組むよう督励しています。

安全運航本部組織図

経営会議

安全運航本部

- ・海上安全部
- ・エム・オー・エル・シップマネジメント
- ・商船三井タンカー管理
- ・エム・オー・エルエヌジー輸送

# 1 安全運航支援センター (SOSC)

## 世界的な海気象の急変に対応

船舶の安全運航を阻害する要因として、地球温暖化が原因と言われ頻発する異常気象や世界的なテロ事件の脅威等が挙げられます。当社の運航船舶がこれらの事象に対して迅速かつ的確に対応するため、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、船長職経験者を含む職員2名が365日24時間体制で専任のスタッフとして常駐しています。

ここでは、インマルサット衛星を利用して当社の全運航船舶(約680隻)の位置・動静を継続的に把握しています。この船舶位置・動静と、気象情報会社から提供される全世界の海気象情報とを突き合わせることで、荒天など安全運航を阻害する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、関係者間でその対応をより迅速に協議できる体制を取っています。また、世界主要港約1,000港に関するピンポイントの風と波の予測情報を、停泊中や錨泊中の船舶へ直接配信しています。SOSCでは今後さらに拡大する当社運航船舶の安全運航を担保できるよう、システム整備を含む、さらなる機能強化を図っていきます。

## 2 Spirit of MOL

### 「育て商船三井の船員よ」

優秀な船員を確保し育成することは、安全運航を支えるために極めて重要です。当社は船員を厳選して採用し、定期的な教育訓練を行いながら運航船に配乗しています。しかし近年の世界的な船員(特に職員)の供給不足から、船員のレベルを高く保ち続けるためには、自社の運航船に配乗する船員について、自らの手で教育し、養成する必要があります。高まっています。

当社はこれまで世界13カ所の船員養成施設において当社船員への教育を行うとともに、当社運航船にCadet(職員候補生)を乗船させて、実船における教育を行っています。更なる船員育成体制の強化のため、洋上での基礎訓練



の充実を図ることを目的に、訓練専用船“Spirit of MOL”を2007年7月から運航しています。

訓練生は“Spirit of MOL”で4~6ヶ月の乗船訓練を集中して受け、船員としての基礎知識、態度、意識などを身につけます。さらに多国籍(フィリピン・インド・中国・ベトナム・インドネシア・ロシア・ウクライナ)の大勢のCadetが、同じ船上

で、楽しみや苦しみも含めた体験を共有することで、当社の船員としての誇りや連帯感、当社への帰属意識が醸成されると確信しています。

また、船上での訓練だけでなく様々な活動を通じてクロスカルチャーを体験しています。2008年1月には、ボランティア活動として、昨年の台風の被害を受けたフィリピンネグロス島で約300本の植林活動を実施、またマニラ湾、ボラカイ島では海岸清掃活動を行いました。

## フェールセーフの観点による 船舶の安全設備拡充

### 「MOL Safety Standard」

当社は、船の構造や設備に関して、国際ルールに準拠した安全仕様を遵守することは勿論、加えて当社独自の安全基準を設定してきました。しかし、人は必ずミスをするもの、機器は必ず故障するものとの考え方によって、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、いわゆるフェールセーフ（二重安全）の観点から、当社の安全設備基準（MOL Safety Standard）を大幅に見直しました。

例えば、機関室火災から得た教訓として、火災初期の迅速な対応が可能となる遠隔監視カメラを機関室に設置したり、法で装備が義務付けられている持ち運び消火器とは別に、消火に有効とされる持ち運び式のミスト消火器（写真）を全船に支給することにしました。



## 4 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

船舶の安全運航の維持には優秀な船員を育成することが欠かせません。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。ここでは、新人船員からベテラン船員までそれぞれのランクに応じて、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、シミュレータや実機を利用した実習訓練まで、多様な訓練を実施しています。



船は昼夜を問わず24時間動いているので、操縦にあたっては航海士1名・操舵手1名のペアが4時間毎のシフトを組んで対応します。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、ブリッジ内にある様々な要素（人、情報、操船機器）を有効に管理・駆使する能力・技能が欠かせません。

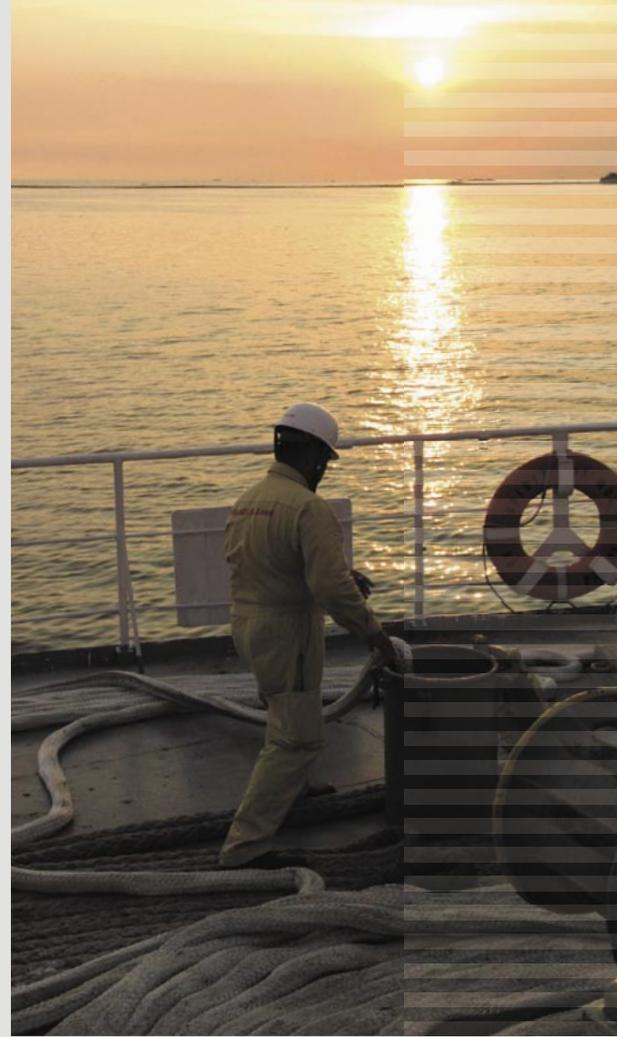
こうした観点から、各地の研修施設で実施している共通プログラムの中にBRM（Bridge Resource Management）訓練を取り入れています。当社のグループ会社である（株）エム・オー・マリンコンサルティングが開発した操船シミュレータ（特定の海域、港湾をコンピュータグラフィック

で大型スクリーンに映し出し、研修生が模擬ブリッジから現実に近い環境で操船訓練をおこなうことが出来る装置）で様々な航海中の状況を作り出し、本船が厳しい状況に陥ったときにいかに行動するか、その手順の確認と意識を植え付けることが訓練の目的です。

# 5 便乗支援制度

「事故の芽を見逃すな」

当社の安全基準に習熟した海技員（船長、機関長）が、本船の港間の航海に便乗し、船舶安全運航の観点から、船舶設備とその運用や乗組員の作業内容、行動などの中から、事故の潜在的な要因となる箇所を洗い出して、指導・教育により速やかに是正します。この制度は当社が運航するすべての船舶を対象に2006年9月から本格的に始まりました。主に日本各港での停泊中に行うこれまでの検船に加え、便乗支援制度によって、従来確認できなかった航海中での乗組員の作業内容なども細かくチェックできるようになりました。潜在危険をあきらかにして「事故の芽を見逃すな」が合言葉です。



これまで各船の乗組員数は、国際条約や法令に定められた人数を遵守する中で、主として経済的な理由から削減が図られてきました。一方で、船舶の安全や保安に関する国際



## 乗組員の増員と二重配乗

余裕ある人員配置を

的な新規規則がこの10年の間に相次いで導入されたことなどによって、主として幹部職員（船長、機関長、一等航海士）の船上での事務作業が大幅に増加し、本来の安全管理や作業監督に割くことの出来る時間が相対的に減少しています。これらの状況を改善するため、船種や航路における各船特有の状況を勘案し、マンパワー的な弱点を補強する目的で、従来の乗組員構成に追加の乗組員を乗船させています。

また、本船の船長や機関長が交代するときに、新任の船長や機関長が、半航海から1航海、前任者と共に航海することによって、十分な引継ぎを受け、本船特有の状態を確実に習熟できるようにしています。

# 総合海運企業としての使命

## 世界の人々の暮らしを支える商船三井グループ

世界で国際輸送されている貨物のうち、90%以上が船舶によって輸送されています。船舶による輸送はエネルギー効率に優れており、単位輸送当りでは、他の輸送モードと比べて相対的に環境負荷が小さいといえます。また、世界経済は、多極的な成長を遂げ、海上輸送量の飛躍的な増加を引

き起こしていますが、国際海運にはこのような成長を支えていく努めがあります。外航海運事業を核として世界の人々の暮らしや産業を支える様々な物資輸送に携わっている商船三井グループは、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を展開していきます。

## 資源・エネルギー 輸送事業分野



### ドライバルク部門

鉄鉱石、石炭、穀物などを梱包せずにそのまま船倉に積み込み輸送するのがバラ積み船（バルクキャリア）です。当社グループは輸送需要に柔軟に対応すべく、バラエティに富んだ船型を揃えた世界最大のドライバルク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

当社は20万重量トン以上の大型タンカー（VLCC = Very Large Crude Carrier）をはじめ、石油精製品輸送のプロダクトタンカー、液体化学品輸送のケミカルタンカー、更にLPGやアンモニアを輸送するタンカーなどを運航する世界最大規模の船隊を誇り、世界のエネルギー輸送に応えています。

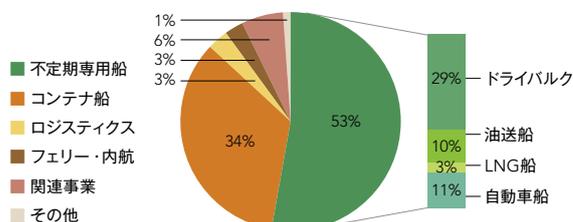


### LNG船部門

クリーンエネルギーとして注目されているLNG（液化天然ガス）。当社はLNG輸送のパイオニアの社として長年にわたり革新的な船舶の開発にも率先して取り組んできました。LNG輸送において世界トップシェアを有する商船三井グループは最先端の技術と専門知識が高く評価されているLNG輸送のリーディングカンパニーです。

### 2007年度連結セグメント別売上高

連結売上高  
合計 19,457億円



## 世界の海上荷動き量推移



## 外航海運業のしくみ

外航海運業は、海運自由の原則に基づき、船舶を世界中のどの港にも寄港させることができるため、競争相手は世界中の外航海運会社となります。つまりどの国の海運会社でも同一の条件で自由に参入できる市場であるといえます。

海上輸送を提供することが外航海運の生業であり、そのサービスを提供する手段が船舶です。船舶は造船会社に発注され、その購入にあたっては自己資金だけでなく、金融機関からの資金調達も必要です。船舶を運航するには燃料が必要であり、燃料油社との取引もあります。また、船舶の運航には船員が不可欠ですが、運航にあたるのは当社海上従業員とは限らず、船員というソフトウェアや船舶というハードウェアを直接管理する船舶管理会社に業務委託をする場合もあります。船舶の入出港に際してはパイロットやタグボートの手配など港湾関係者との連携も必要となります。

また、当社グループは、資源・エネルギー輸送や製品輸送といった物流インフラを提供していることから、お客様も様々です。



### 自動車船部門

1965年にわが国初の自動車専用船を就航させた当社は、豊富な経験と実績に裏づけされたサービスを提供しています。これまでも省エネルギー・環境配慮型技術を積極的に採用した次世代船型を順次投入しています。自動車輸送というサービス面のみならず、環境に配慮した船隊整備を行い、世界の自動車船隊の中でも確固たる地位を築いています。

## 製品輸送事業分野

### コンテナ船部門

輸送効率の改善とともにサービス改善と荷動きの増加に対応すべく最新鋭の高速大型船を投入しております。今後も輸送規模を拡充し、効率的なサービスを提供していきます。



### ロジスティクス部門

当社グループは世界各地に倉庫・物流センターを配備し、物流拠点を築いています。これら保管業務や海陸空の輸送モードを結びつけたサービスのみならず、物の流れを一貫してサポートするトータル・物流ソリューションを提供しています。

# 中期経営計画

世界経済の持続的発展に向け、世界の海運をリードする強くしなやかな商船三井グループを目指します。

## 3カ年中期経営計画「MOL ADVANCE」進捗状況

2007年度より開始した3カ年中期経営計画「MOL ADVANCE」(Mitsui O.S.K. Lines' Action and Direction at the Vanguard of Creating Excellence)では「質的成長」をメインテーマとしております。最優先課題である安全運航体制強化に当社グループを挙げて全力で取り組み、当期はほぼ満足できる結果となりました。今後も安全運航確保に必要な対策を妥協することなく取り組んでいきます。

業績面では、初年度である当期に計画をはるかに上回る連結売上高1兆9,000億円、連結経常利益3,000億円レベルの業績を達成することができました。好業績を達成するこ

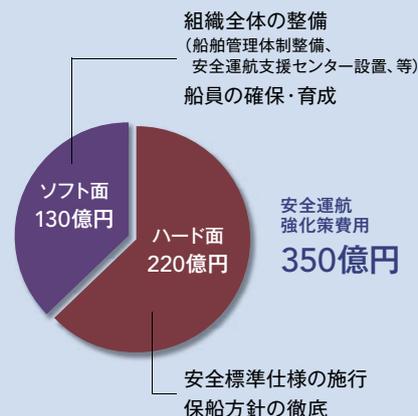
とができた主因は、当社が資源輸送需要の拡大を的確に見通して、過去より競争力のある船隊整備を行ってきたことにより、ドライバルク市況の高騰の機会をうまく捉えることができたことにあります。

次期につきましては、高止まりする燃料価格、円高ドル安傾向、船舶の修繕費や船員費などの船舶諸コストの上昇などの損益圧迫要因が懸念されますが、新造船を相次いで投入することによる運航規模の拡大効果と、燃料消費量節減などのコスト削減努力を通じて当期並みの利益確保ができる見込です。

### 中期経営計画の推移



### 安全運航強化策費用 (含 設備投資)



### 船隊整備計画 (2008年4月時点進捗状況)

	2007年度末 運航規模 (実績)	MOL ADVANCE (2007-2009年度)				2009年度末 運航規模 (計画)	2010-2012年度	
		船隊整備 (発注済み)			2007-2009年度		2010-2012年度	2012年度末 運航規模 (目標)
		2007年度 (実績)	2008年度	2009年度				
不定期専用船	運航規模	693				800		950
	船隊整備		48	76	62	186	158	
ドライバルク船	運航規模	364				400		
	船隊整備		24	24	21	69		
油送船	運航規模	166				200		
	船隊整備		12	24	27	63		
LNG船	運航規模	60				80		
	船隊整備		2	14	4	20		
自動車船	運航規模	103				120		
	船隊整備		10	14	10	34		
コンテナ船	運航規模	130				150		190
	保有スロット [千TEU]	4,269				6,420		
その他	運航規模	51				50		60
	船隊整備		11	9	9	29	34	
合計	運航規模	874				1,000		1,200
	船隊整備		60	85	72	217	195	

注 1) 運航規模には短期備船、J/V保有船を含む。 2) 船隊整備隻数にはJ/V保有船を含む。 3) 保有スロットは、2007年度及び2009年度の期中合計。 4) 2007年度末運航規模には2007年度船隊整備実績を含む。

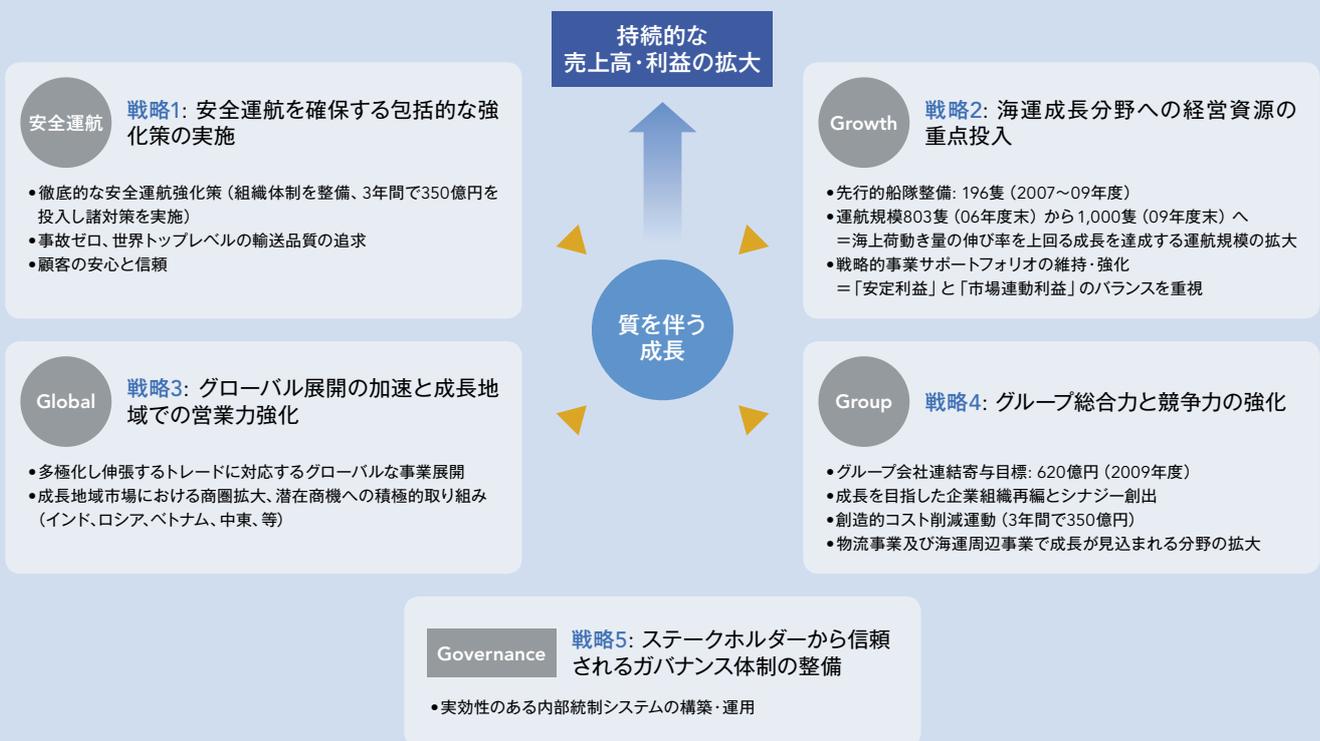
## 目標達成のために

安全運航体制強化に向けた諸対策実行のため、2007年度から2009年度にかけての3年間で合計350億円を投入する計画は、24時間体制で船舶の運航体制を支援する安全運航支援センターの開設、自社保有訓練船“Spirit of MOL”の船員訓練など、運航支援・船員訓練施設の充実を図り、順調に進んでおります。

営業面では、単に運航規模を拡大するのではなく、先行的な船隊整備と戦略的事業ポートフォリオを強化しつつ、安定利益型事業と市況連動型事業の最適なバランスを求めていきます。多極化し伸張するトレードに対応するためのグローバルな事業展開、成長地域市場での商圏拡大、創造的コスト削減運動などを推進し、持続的な成長を目指します。

長期ビジョン: 世界の海運をリードする強くしなやかな商船三井グループを目指す

メインテーマ: 「質的成長」— 安全運航の確保を最優先課題とし、品質向上を図り、持続的成長を達成する

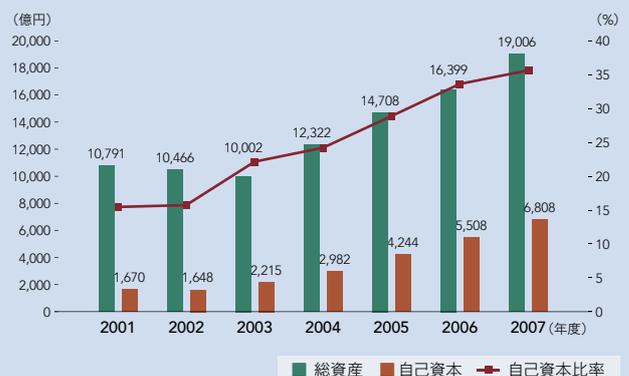


## 利益配分に関する方針

当社は、積極的な事業投資による企業価値向上及び配当を通じた株主への直接的な利益還元を経営上の重要政策と認識しております。中期経営計画「MOL ADVANCE」に基づき、船舶を中心に積極的な投資を行う予定ですが、企業体質の強化を図りつつ企業価値向上に努めます。

以上を総合的に勘案し、当面の間は連結配当性向20%を目安としますが、中長期的経営課題として配当性向の向上にも取り組んでいます。

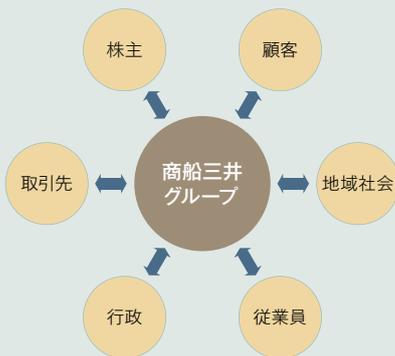
総資産・自己資本\*・自己資本比率



※ ～2005年度: 株主資本 = 資本 2006年度～: 自己資本 = 株主資本 + 評価・換算差額等

# CSRへの取り組み

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



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

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

## 各ステークホルダーとの関わり

### 株主

収益力強化を通じた株主（企業）価値の向上、積極的なIR活動による情報の適時公開示など

### 顧客

良質かつ信頼できるサービス・商品の提供による満足度向上

### 取引先

公正な取引を通じた良好な関係構築とビジネスチャンスの共有など

### 地域社会

商船三井グループへの理解促進と良好な関係の構築、安全環境面での配慮、社会貢献活動など

### 行政

納税、法令遵守など

### 従業員

雇用確保、人権尊重、労働安全衛生、教育訓練、働きがいと誇りを持てる職場の提供による従業員の満足度向上、優秀な人材の確保など

## 商船三井グループのCSRの考え方

CSRとは、企業が単に経済面のみならず、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をしていくことを目指すものであると考えます。そして、企業は経営活動のプロセスに、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ものと考えています。

## 商船三井グループがCSRに取り組むねらい

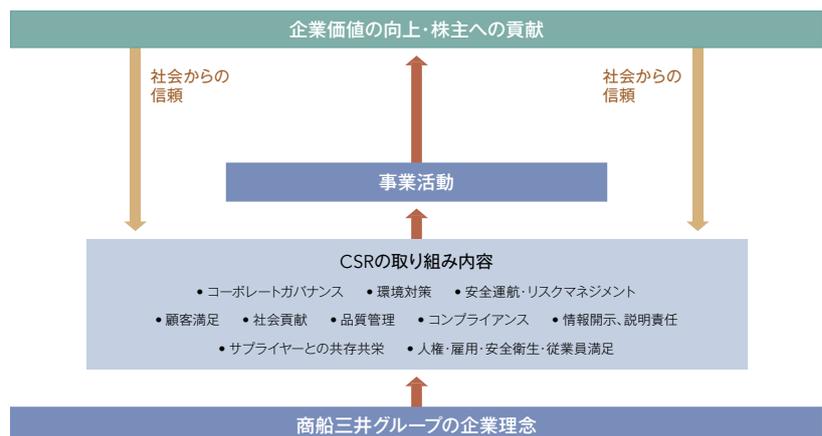
### 1. 企業理念の具現化

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

当社グループの核である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。今後もそれぞれのステークホルダーとの関係を大切に、よりよいパートナーシップを築き上げていきます。

## 商船三井グループ企業理念とCSR概念・活動の位置づけ



### 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などのリスクマネジメントとしての取り組みと、一定の環境負荷を与えている企業としての環境保全を重視した取り組みを行います。

### 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をも再認識し、グループとしての企業価値の向上につなげていきます。

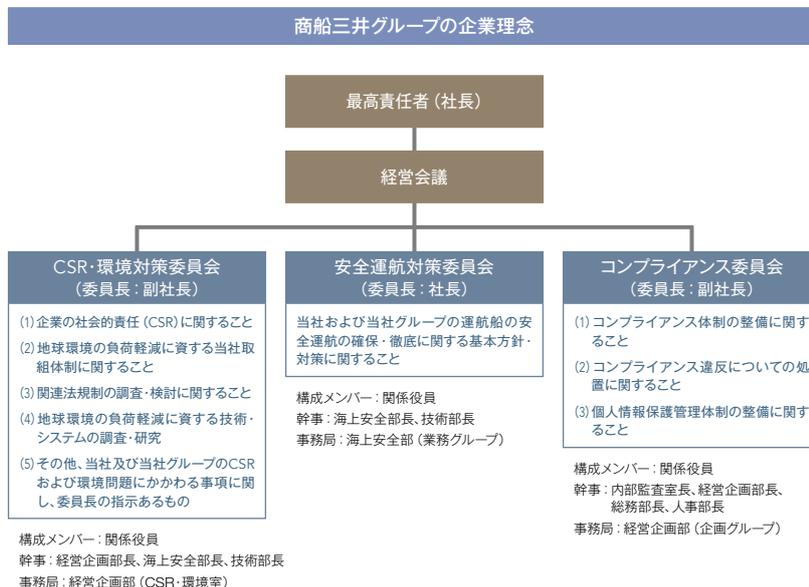
## 国連グローバル・コンパクトへの参加

CSR活動の対象は広く、事業展開する地域によって、その取り組みの強弱や優先度は変化するものです。世界中で事業展開する当社グループは、CSRの一つの到達点として「商船三井グループ企業理念」を実現させていくことはもちろん、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にも寄与すべく、2005年3月、当社は国連グローバル・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向上することが期待されています。

当社は、関連する取り組みの一つとして国連難民高等弁務官事務所（UNHCR）に対して緊急物資の資金援助と同物資の無償援助物資輸送を2006年から継続的に実施しております。また、わが国の参加メンバーから構成されるグローバル・コンパクト・ジャパン・ネットワーク（GCJN）活動との連携も図りつつ、いっそうのCSRへの取り組みに努めています。

#### CSR取り組み体制

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



#### 「グローバル・コンパクト」の10原則

- 人権** 企業は、  
原則1: 国際的に宣言されている人権の保護を支持、尊重し、  
原則2: 自らが人権侵害に加担しないよう確保すべきである。
- 労働基準** 企業は、  
原則3: 組合結成の自由と団体交渉の権利の実効的な承認を支持し、  
原則4: あらゆる形態の強制労働の撤廃を支持し、  
原則5: 児童労働の実効的な廃止を支持し、  
原則6: 雇用と職業における差別の撤廃を支持すべきである。
- 環境** 企業は、  
原則7: 環境上の課題に対する予防原則的アプローチを支持し、  
原則8: 環境に関するより大きな責任を率先して引き受け、  
原則9: 環境に優しい技術の開発と普及を奨励すべきである。
- 腐敗防止** 企業は、  
原則10: 強要と贈収賄を含むあらゆる形態の腐敗の防止に取り組むべきである。



#### 商船三井からの支援について

国連難民高等弁務官（UNHCR）  
駐日代表

#### 滝澤三郎



国連難民高等弁務官事務所（UNHCR）は、紛争や迫害などにより故郷を追われた人々約3,170万人を支援しています。UNHCRは、世界各地の備蓄倉庫に、テントや毛布、生活用品、調理器具などの援助物資を保管し、必要に応じて迅速にキャンプに輸送できる態勢をとっています。昨年に引き続き、援助物資購入のための資金援助、および、物資の無償海上輸送に協力していただきました。物資の購入と輸送をグローバルに行っているUNHCRとつて、まさに現場のニーズに合った支援となりました。この場をお借りして、継続的な支援に心より御礼申し上げます。

国連難民高等弁務官事務所（UNHCR）は、紛争や迫害などにより故郷を追われた人々約3,170万人を支援しています。UNHCRは、世界各地の備蓄倉庫に、テントや毛布、生活用品、調理器具などの援助物資を保管し、必要に応じて迅速にキャンプに輸送できる態勢をとっています。昨年に引き続き、援助物資購入のための資金援助、および、物資の無償海上輸送に協力していただきました。物資の購入と輸送をグローバルに行っているUNHCRとつて、まさに現場のニーズに合った支援となりました。この場をお借りして、継続的な支援に心より御礼申し上げます。

# CSR取り組み実績ならびに2008年度目標

	2007年度の主たる取り組み目標	2007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"> <li>適切なコンプライアンス体制を維持するため、必要に応じ、現行制度のReviewを実施</li> <li>グループ役員及び従業員へのコンプライアンス意識の浸透の更なる推進</li> <li>グループ全体での役員及び従業員へのコンプライアンス意識の更なる浸透</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>遵法意識の徹底を目的とした独占禁止法、インサイダー取引に関するe-learningを実施</li> <li>下請け法に関する社内法務保険講座の実施</li> <li>グループ会社の経営陣を集めたグループ経営会議で、コンプライアンスの重要性を強調</li> </ul>
コーポレート・ガバナンス	<ul style="list-style-type: none"> <li>財務報告に係る内部統制システムの構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>財務報告に係る内部統制システムを構築</li> <li>全社的內部統制の整備評価を実施</li> <li>業務プロセス評価を進め、文書化を完成</li> </ul>
人権、従業員への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>シニア海技者の活用と処遇改善</li> <li>地域間移動の促進によるBA級社員の更なる活用</li> <li>メンター制度の充実</li> <li>メンタルヘルス対応の充実と予防体制の確立</li> <li>本社ビル、福利厚生施設のリニューアルによる勤務環境の改善</li> <li>ワークライフバランスを考慮した制度の更なる検討</li> <li>従業員とのコミュニケーションの深度化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>シニア海技者の給与水準の底上げ、役員並みの処遇となるMarine Technical Executiveの新設、業績加算制度の導入を行い、継続勤務へのMotivationを向上</li> <li>BA級社員3名(神戸、大阪、名古屋より各1名)が東京に転勤することにより、適材適所を実現</li> <li>BA級社員のメンター制度利用者は9名、そのうち2名が総合職に登用された</li> <li>社員のカウンセリング枠を月3回増枠、メンタルヘルススタッフの増員により長時間勤務者の健康診断にメンタルヘルス問診を実施、WEBによるメンタルヘルスのセルフチェックツールM-TOPの導入(2008年4月導入)</li> <li>本社ビルのリニューアルを実施(2009年1月完了予定)</li> <li>時間外削減協議会(4者:社員、上司、人事部、労働組合)の積極的活用</li> <li>国内だけでなく海外グループ会社社員もアクセスできるグローバルポータルを導入</li> </ul>
環境対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>ISO14001の認証範囲の見直し・拡張</li> <li>省エネを中心とした技術開発への取り組み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当社主要船舶管理会社による船舶に対する環境管理促進を目的とした包括的なマネージメント体制の構築</li> <li>新規認証取得3社(グリーン経営)</li> <li>Brasil Maruに代表される超強度鋼板の使用、疲労軽減技術による船舶の大型化の実現</li> </ul>
品質・品質管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全運航の徹底に向けたHSE(労働安全衛生)の醸成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船種毎(乾貨船、タンカー、LNG船)の船舶管理会社において船員の傷病件数のデータ化推進</li> <li>当社船員を対象としたメールマガジン「Gentle Breeze」を通じた労働安全衛生へ取り組み喚起</li> </ul>
安全運航、リスクマネジメント	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全運航の更なる向上を目的とした安全運航支援センターの機能強化</li> <li>安全運航情報の共有化を図るためのシステム開発</li> <li>自社訓練船の運用開始による船員養成の拡大、教育・訓練の充実</li> <li>世界各地のMOLトレーニングセンターの研修内容の標準化や、コンピュータ・ベース・トレーニングの導入による船員訓練体制の強化</li> <li>便乗支援制度の拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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(FMS Safety)をWNI社と開発、運航全般のヘルプデスクとして機能し、重大海難発生ゼロに貢献</li> <li>Global Portal Siteにて展開することとし、順次共有情報を掲載</li> <li>7月から自社訓練船の運用を開始し、7カ国からのCadet約400名に対して、船上での教育訓練を実施</li> <li>MOLトレーニングセンターの研修内容・設置機器の標準化は順次取り組み中</li> <li>コンピュータ・ベース・トレーニング(CBT)端末は当初予定していたMOL管理船、船舶管理会社、配乗会社、Training Center約240箇所への導入を完了</li> <li>当社全仕組船に対する便乗支援をほぼ完了し、便乗支援期間を通じ特定された「本船設備の危険部位及び乗組員の不安全行動」について、都度、本船上で教育を行うとともに船舶管理会社等に文書で要請し改善</li> </ul>
情報開示、説明責任	<ul style="list-style-type: none"> <li>アメリカ地区での緊急時メディア対応訓練の実施</li> <li>主要現地法人のメディア対応マニュアルの作成(未作成地域対象)</li> <li>様々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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海外現地法人(北米・欧州)で緊急時メディア対応訓練(模擬記者会見)を実施</li> <li>国内旅客事業会社・海運会社対象の訓練も同様に実施</li> <li>ほぼ全ての地域でメディア対応マニュアルを整備完了した</li> <li>一般紙や専門紙、TV媒体などへ情報を継続的に発信し、Brasil Maru竣工では、NHK全国ニュースやローカルニュースで放送</li> </ul>
社会貢献活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存活動の継続的取り組み</li> <li>当社の特徴を生かした活動の検討</li> <li>様々な機会を生かした適切な当社アピールへの取り組み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域社会との協働である「ビーチクリーンかながわ」の実施</li> <li>第三回キッズ・クルーズの実施</li> <li>教員・生徒の企業研修受け入れ</li> <li>ブラジル日本移民百周年記念モニュメント輸送の実施</li> <li>難民支援物資輸送の継続実施</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>新国内広告デザインによる当社環境保全姿勢のアピール</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各種媒体に広告を出し、当社姿勢をアピール</li> </ul>

## 2008年度の主たる取り組み目標

- 継続的な取り組みによる体制の強化
- 内部統制システムの運用状況評価、及びその検証
- 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
- 燃料削減を中心とした省エネへの一層の取り組み
- 環境対応新技術の導入・開発
- 実用化に向けた環境技術の検討
- 予防措置へつなげるHSEデータの活用並びに取り組み
- 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
- Global Portal Siteにて共有する安全運航情報コンテンツの拡充
- 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共に、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ように啓蒙活動を幅広く展開
- 便乗支援制度の対象を当社全運航船に拡大
- 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
- 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 (未作成地域および新会社対象)
- 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
- 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
- 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
- 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



## 当社グループのCSR活動の現状

CSR・環境対策委員会委員長  
代表取締役 副社長

原田英博

### 2007年度の活動を振り返って

2007年度は海難事故防止強化年と位置づけ、安全運航管理体制の拡充に全力で取り組みました。その結果、重大海難事故は発生しなかったことをご報告申し上げます。今後も一切妥協せず、安全運航確保に取り組んでいきます。環境保全については、引き続き、海上荷動きが旺盛であったことから当社運航規模も拡大し、温暖化ガスであるCO<sub>2</sub>や、SO<sub>x</sub>、NO<sub>x</sub>の総排出量は増加しました。しかしながら“Brasil Maru”に代表されるようなエネルギー効率が良く、従来より大量の貨物を輸送可能とした大型化や、風圧・水圧抵抗軽減船型など環境技術を備えた船舶の継続投入に加え、より効率的な運航に努めた結果、2005年度 (目標基準年) と比較した単位輸送当たりの排出量は、CO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>では7%、SO<sub>x</sub>では14%減となりました。

### 2008年度の活動にあたって

環境保全については、世界貿易の成長を支えつつ、持続可能なアプローチに基づく技術革新・研究開発を進め、温暖化ガスの排出削減に効果的に取り組んでいきます。

ガバナンス体制構築の面では、財務報告に係る内部統制システムについて適切に稼働しているか確認し、実行性のある内部統制システムの構築・運用を図ります。また、人材は当社における最も重要な経営資源の一つであるとの認識の下、従業員の労働・安全・衛生面からの管理体制の充実を図り、教育・訓練面では国際的に通用する海運人の養成に努めていきます。社会貢献活動では、当社の事業領域に根ざした活動を中心に援助物資輸送並びに「商船三井キッズ・クルーズ」を継続実施致します。

当社中期経営計画「MOL ADVANCE」では「質的成長」をメインテーマに掲げています。顧客からお預かりした貨物を低環境負荷で安定的に輸送することを通じて世界に貢献していくことが当社グループにとってのCSRの基本であると考えています。当社企業理念に掲げる「安全運航と地球環境の保全」を果たしつつ、持続的成長に向けて尽力していきます。



経営の基本計画及び業務の執行に関する重要案件の審議機関として機能しています。

当社は、監査役制度を採用しており、監査役4名のうち2名が社外監査役です。経営会議の直轄組織として各部室から独立した内部監査室が、監査役及び会計監査法人がそれぞれ行う法的監査と連携してグループ会社を含めた業務執行の監査を行っています。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。

## 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。業容拡大やグローバル化の進展などに伴うステークホルダーの多様化や増加、海洋・地球環境保全に対する意識の高まりなど、企業が担うべき社会的責任はますます大きくなっています。商船三井グループは、その責任を自覚し、果たしていくために基本方針に基づいてコンプライアンスの徹底を図っています。

## コンプライアンスへの取り組み体制

### コンプライアンス委員会

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

### コンプライアンスオフィサー

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、違反行為があった場合にはコンプライアンス委員会事務局に報告し、速やかに必要な是正措置を取る責任を負います。また、報告者の秘密を厳密に保持することも要求されています。

### コンプライアンス相談窓口

コンプライアンスオフィサー経由での報告が困難な場合に備え、コンプライアンス相談窓口を設置しています。コンプライアンス相談窓口は、各部から独立した内部監査室長がその任にあたります。相談窓口への相談は、相談者の氏名を明らかにした上で、E-Mail、電話または手紙にて行い、内部監査室長は必要に従って相談者に面談し、相談者の秘密を厳守の上、内容に応じてコンプライアンスオフィサー、人事部相談室長などに対応を依頼します。必要と判断される場合にはコンプライアンス委員会事務局（経営企画部長）に報告し、必要な調査や監査を行います。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。

## 当社グループ会社での コンプライアンス体制

当社グループ各社は、独立した法人として個々の規模や業態に合ったコンプライアンス体制を構築しています。グループ会社で違反行為が生じた場合、当該関係会社は自社の社内規則に則り、速やかに対処し、再発防止策を実施します。同時に当該関係会社を管理担当する当社部署のコンプライアンスオフィサーは、遅滞なくコンプライアンス委員会事務局に報告する体制としています。また、当社グループ経営に影響を与えることがある場合も、コンプライアンス委員会に報告を行います。なお、グループ会社での違反行為を発見した当該関係会社の役職員は、当社のコンプライアンス相談窓口にも相談することも可能です。

## 商船三井グループ行動基準

当社では、様々なステークホルダーの視点に立って、当社役職員が規範とすべき行動基準を定めています。当社役職員が行動基準を実践することで、より良い職場環境が実現し、社業が向上するとともに、当社をとりまくステークホルダーの共感を得ることに繋がり、企業価値の継続的な向上に寄与するものと考えております。

行動基準（コンプライアンス規程第4条）の詳細については当社HPをご覧ください。

<http://www.mol.co.jp/compliance/index.html>

## 内部統制システム構築に関して

当社は、2006年5月1日の新会社法施行を受け、取締役会において「内部統制システム構築の基本方針」を定め、同年6月には金融商品取引法に基づく財務報告の適正性確保のため、経営企画部内に内部統制推進室を設置し、内部統制システムの整備・構築を進めてまいりました。2008年4月から始まる会計年度から、財務報告に係る内部統制について有効性を評価、その結果を外報へ報告することになり、コーポレート・ガバナンス及びコンプライアンスをサポートする機能を有している内部監査室を中心に、内部統制の評価及びモニタリングを効果的に行う体制を整えました。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皆様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。

## 環境経営

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めます。
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めます。
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。

2000年9月制定  
2003年3月改訂

ISO14001認証内容  
(対象範囲は「MOL EMS21」に同じ)



ISO14001の認証マーク

#### 【対象範囲】

- 当社の本社全部門および当社運航船隊(ただし、契約期間1年以下の短期備船を除く。)
- 商船三井客船(株)本社全部門および「にっぽん丸」
- 商船三井フェリー(株)本社全部門および運航フェリー、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、およびフェリー・RORO船による旅客・車両貨物の海上輸送サービス」における現地および本社における事業活動

#### 【審査機関】

DNV (Det Norske Veritas ノルウェー船級協会)

#### 【スキーム】

RVA (Read Voor Accrediate オランダ認定協会)

### 環境マネジメントシステム

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(ただし契約期間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回の維持監査と3年に1回の更新審査が実施されます。

## グループ82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（28ページ参照）。現在、国内グループ会社計63社、海外現地法人19社の合計82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。

2007年度の活動を対象とした第3回の受賞者の選考が本年6月に行われ、世界最大級の32万トン型の鉄鉱石専用船“Brasil Maru”を竣工した鉄鋼原料船部と技術部が最優秀賞を共同受賞した他、以下の部室、グループ会社が表彰されました。（）内は受賞理由。

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 ござーど”が「ShipPax Award 2008」を受賞）
優良賞	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）

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



第3回 MOLグループ環境賞の表彰式

## 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、市場から撤退させ、解撤（スクラップ）を行う必要があります。当社は解撤売船を行う際のガイドラインならびに環境側面評価チェックシートを策定しており、解撤を前提とした売船を行う時は、買主が使用する解撤ヤードがISO14001（もしくはこ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、労働者への悪影響が少ないと評価できるか、などの点について確認し、引渡し時には燃料油やバラスト水の最少化、危険品搭載場所の事前通知などを必ず行うようにしています。

# 大気保全への取り組み

船舶の運航に伴って、地球温暖化の原因となる二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)の他に、酸性雨の原因となる窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)、硫黄酸化物(SO<sub>x</sub>)や、煤煙などの排出があります。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、その削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。



MOL Creation

## 当社NO<sub>x</sub>排出量の推移



## 当社SO<sub>x</sub>排出量の推移



## 当社のNO<sub>x</sub>・SO<sub>x</sub>排出対策

### NO<sub>x</sub>の排出対策

NO<sub>x</sub>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<sub>x</sub>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<sub>x</sub>や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。

2007年6月に竣工した“MOL Creation”をはじめ4隻が就航しており、建造・計画中の21隻への搭載が決定しています。

### SO<sub>x</sub>の排出対策

SO<sub>x</sub>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。このため当社ではMARPOL条約(以下ご参照)による燃料油に含まれる硫黄分に関する現行の規制値である4.5%より厳しい3.5%を燃料油の調達基準としています。

## NO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>の排出規制の強化

船舶から排出されるNO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>に対しては、国際海事機関(IMO)によって定められた「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2005年5月から規制されています。現行の1次規制値は、5年ごとに見直すことがIMOで予め合意されていたので、2008年3月に開催されたIMOの第57回海洋環境保護委員会(MEPC57)において、規制の強化案が承認され、2008年10月に開催される予定のMEPC58で採択のための審議が行われる予定です。

### NO<sub>x</sub>規制の強化

NO<sub>x</sub>に関しては、新造船に搭載されるエンジンの規格(定格回転数)毎に、許容される排出量の上限值が定められています。今後この規制値が以下の通り強化(排出量の削減)される予定です。

	導入時期	削減幅	対象海域
2次規制	2011年1月1日	1次規制値比15.5%~21.8%	全海域
3次規制	2016年1月1日	1次規制値比80%	指定海域

このうち、3次規制の削減幅については、規制に適合するエンジンが現在開発中であるため、今後の開発状況によって2012年～2013年頃に導入時期が見直される予定です。

### SOx規制の強化

SOxに関しては、使用する燃料に含まれる硫黄分の含有率の上限値が定められています。今後この規制値が以下の通り強化（上限となる硫黄分含有率の低減）される予定です。

	現行	2010年3月1日～	'12年1月1日～	'15年1月1日～	'20年1月1日～
一般海域	4.5%	—	3.5%	—	0.5%
特別海域 (ECA)	1.5%	1.0%	—	0.1%	—

上記の通りSOxはNOxと共に酸性雨の原因となりますが、これら二つの物質は大気中に滞留している時間が短く海洋に溶け込みやすいため、SOx規制は、陸地から遠い外洋より、人が生活する陸地に近い沿岸地域を特別海域 (ECA=Emission Control Area) として指定して厳しい規制になっています。硫黄分含有率が低い燃料油を精製する過程では多くのCO<sub>2</sub>の発生を伴うため、地球温暖化も含めた大気環境の保全を総合的に考慮したものです。

なお、一般海域での硫黄分含有率を0.5%以下とする規制の開始時期については、規制に適合する燃料油の需要・供給量等の確認を2018年の時点で行い、その結果次第で2020年からの規制開始を見直すことになっています。

### 煤煙・煤塵浄化への取り組み

ディーゼルエンジンの排出ガスには、ディーゼル排気微粒子 (DEP=Diesel Emitted Particulate) や煤塵ばいじんも含まれています。当社グループでは、より良質の燃料手配に努め、様々な燃料節減対策とともに、以下のような取り組みも行っています。

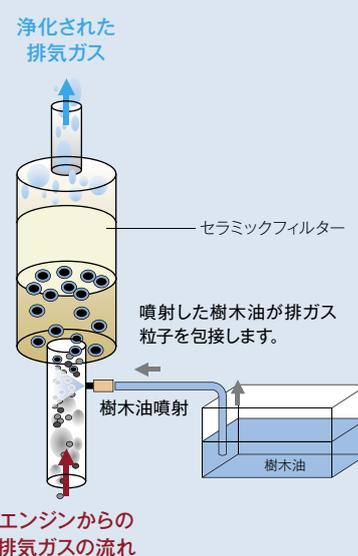
当社グループの船舶管理会社であるエム・オー・エル・シップマネージメント (株) では、(株) ジュオン (本社: 広島県) とともに、間伐材からの搾取液の触媒効果を利用した発電機排気ガス浄化システムを開発しました。本技術は排出源であるディーゼルエンジン排気管内部に浄化システムを設置し、セラミックフィルターでガスを浄化する前に、間伐材から特殊な方法で搾出 (ジュオンが特許取得済) した樹木油を排気ガスに噴霧、樹木油を触媒として煤塵 (PM) を包み込むことでフィルターへの付着率を改善させて浄化効果を高めるといったものです。これにより煤塵の排出が大幅に削減されました。本システムは、2005年11月に竣工した自動車専用船“Euphony Ace”などに搭載されています。

本システムは間伐材の有効利用、すなわち森林保護の視点からも環境にやさしい試みです (右図)。

当社使用燃料中の平均硫黄含有率

	A重油	C重油
2003年度	0.68%	2.71%
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%

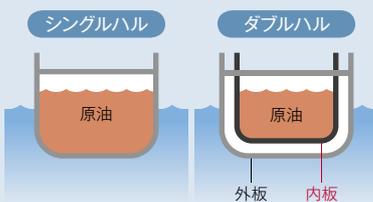
排気ガス浄化システムのイメージ



# 海洋環境保全への取り組み

当社は、事業活動の場であり世界万人の共有財産である海洋の汚染を引き起こさないために、海難事故の再発防止策を徹底するとともに、以下のような従来からの取り組みも積極的に推進していきます。

## タンカーのダブルハル化



ダブルハル構造

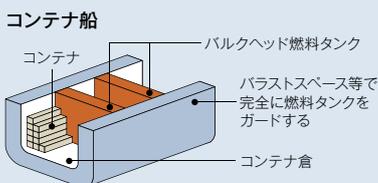
## タンカーのダブルハル化

当社は、世界最大規模の油送船隊を有し、エネルギー輸送のエキスパートとしてグローバルに活動を展開しています。万が一、座礁や他船との衝突で外板に亀裂などが生じても、積荷である原油やプロダクト、ケミカルなどの貨物流出を防止すべくダブルハル（二重船殻）構造のタンカー船隊整備に積極的に取り組んでいます。2008年3月末現在、当社油送船隊の94%がダブルハル構造となっています。

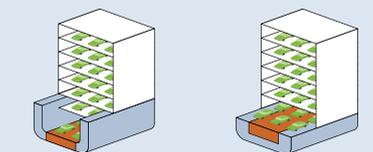
## 燃料タンクのダブルハル化

油を積んでいる船舶はタンカーだけではなく、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。

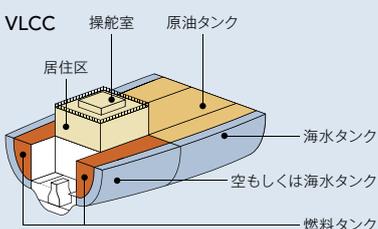
## 燃料タンクのダブルハル化



## 自動車船



従来の燃料タンク部分      新型の燃料タンク部分



## バラスト水について

船が貨物を積まずに航行する際には、船体の安定性を保つためや喫水を調整するために、船内の専用タンクに海水（バラスト水）を注入しています。このバラスト水は船舶に貨物を積むと排水されますが、これが各地固有の動植物プランクトンや細菌、貝類などの水生生物を越境移動させて、排水地の生態系の破壊や経済に影響を与える可能性があるため、IMOで2004年2月にバラスト水管理条約が採択されています。

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、船上実証実験等に協力しています。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。使用者の立場から様々な可能性を模索し、早期無害化実現に向けて努力しています。

## 有機スズを含まない船底防汚塗料を使用

海藻類や貝類が船底に付着すると、船体抵抗が増して燃料効率が低下します。これを防ぐため船底に塗装を施しますが、従来はこの塗装に、防汚性が高いTBT (Tributyl Tin: 有機スズ) を含む塗料が使用されてきました。しかし1980年代後半から、この有機スズが「環境ホルモン」として人体に影響を与える疑いがあることから、IMOで対応が議論されてきましたが、2001年のIMO国際会議において、2003年1月以降は新たなTBTの塗装を禁止し、2008年1月以降はTBT塗料を完全に除去するか、TBT塗料が海水へ溶出しないよう塗料を上塗りすることを義務付ける新条約が採択されました。

日本国内では関連業界が協力し、1990年から国内における新造船、修繕船にTBT塗料の使用を自主的に全面禁止してきました。当社は、さらに海外で建造する新造船も1999年からTF (Tin Free: 有機スズを含まない) 塗料に切り替え、2000年度からは海外で修繕船がドック入りする際もTF塗料への塗り替えを進めてきました。このような取り組みにより、当社は2005年度に全管理船をTF塗装化しています。

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



シリコン樹脂塗料を塗布したコンテナ船

## 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。

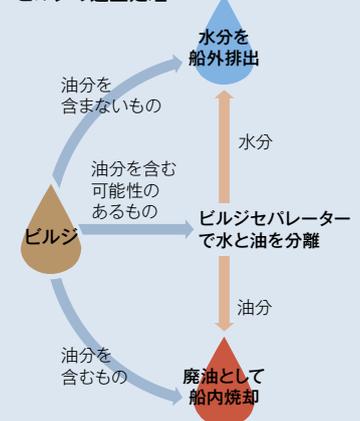


廃油焼却処理装置

## 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。

### ビルジの適正処理



## 船内廃棄物処理について

乗務員の生活の間でもある船内では、荷役資材など船舶特有の廃棄物に加え、一般家庭と同様の廃棄物が発生します。当社運航船では、「MARPOL73/78条約」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碎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。



船内の廃棄物分別収集所

# 商船三井グループの環境負荷

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CO<sub>2</sub>の排出などの環境負荷を与えています。2007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。当社グループでは、今後もあらゆる面でこれらの環境負荷物質の削減に取り組んでいきます。

## 海上（船舶）活動



### 商船三井（単体）

INPUT		OUTPUT	
Fuel Oil (C重油)*1	5,800千t	CO <sub>2</sub>	17,938千t
Diesel Oil (A重油)*2	76千t	NOx	494千t
		SOx	320千t

### グループ会社（内航）\*3

INPUT		OUTPUT	
Fuel Oil (C重油)	256千t	CO <sub>2</sub>	839千t
Diesel Oil (A重油)	19千t	NOx	23千t
		SOx	— *5

### グループ会社（外航）\*4

INPUT		OUTPUT	
Fuel Oil (C重油)	395千t	CO <sub>2</sub>	1,288千t
Diesel Oil (A重油)	27千t	NOx	35千t
		SOx	— *5

## 陸上活動



### 商船三井（単体）

INPUT		OUTPUT	
燃料	44kℓ	CO <sub>2</sub>	753t
電力	1,920千kWh	NOx	0.56t
水	8,835m <sup>3</sup>	廃棄物	125t
OA用紙	8,199千枚 *7		
都市ガス	0m <sup>3</sup>		

### グループ会社 \*6

INPUT		OUTPUT	
燃料	7,310kℓ	CO <sub>2</sub>	56,752t
電力	97,217千kWh	NOx	28t
水	612,189m <sup>3</sup>	廃棄物	3,676t
OA用紙	46,981千枚 *7		
都市ガス	2,229,872m <sup>3</sup>		

\*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。但し、当社の事業セグメントとは必ずしも一致しません。（対象会社は2008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。但し、会社によっては内航部分の実績も含んでいます。

\*5 グループ会社のSOx排出量については、データを収集していません。

\*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。

# オフィス環境負荷の削減

商船三井グループでは、MOL EMS 21やグループ環境目標制度を通じて、オフィスで発生する環境負荷（OA用紙、電力、水、廃棄物など）の削減に取り組んでいます。

具体的には、本社の各部室やグループ会社ごとにOA用紙や電力使用量などの削減目標を立て、その達成に向けて取り組んでいます。



本社ビル

また、現在グループ会社のダイビル（株）が施工中の商船三井ビルリニューアル工事（2009年1月完工予定）では、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）を実施しています。

本社ビル電気使用量



本社ビルOA用紙使用量



## 環境会計

当社では、事業活動における環境保全のための投資及び費用と、それによって得られる環境保全効果を定量的に把握することによって、効率的な環境保全への取り組みにつなげるとともに、ステークホルダーに対して環境情報を開示することを目的として、環境会計を報告しています。

### 環境保全コスト

単位: 百万円

分類	内容	2007年度実績	
		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	836	71
	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	14	4
	オフィス関連	168	0
(2) 管理活動コスト	環境管理活動費	0	82
(3) 研究開発コスト	研究開発費	0	13
(4) 社会活動コスト	社会貢献活動費	0	200
	合計	1,018	377

### 環境保全効果

分類	効果の内容	指標	2007年度	2006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)	1.42	1.48	-0.06
		CO <sub>2</sub> (g/ton-mile)	4.337	4.523	-0.186
(2) 事業活動から排出する環境負荷	GHG等排出量	NO <sub>x</sub> (g/ton-mile)	0.1193	0.1244	-0.0051
		SO <sub>x</sub> (g/ton-mile)	0.07733	0.08460	-0.00727

### 2007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

2007年度(2007年4月~2008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。

#### 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)

- 安全運航に関わる投資・費用は、左記表に含めていません。
- 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。

# 2007年度環境目標実績・評価と中期環境目標及び2008年度目標

2007年度実績とその評価を踏まえて、2008年度の環境目標を策定しました。

2007年度における船舶からの排出ガス（CO<sub>2</sub>/NO<sub>x</sub>/SO<sub>x</sub>）の単位輸送（トンマイル）当たりの排出量は、目標基準年（2005年度）対比でそれぞれ7%、7%、14%の削減となり、目標を達成しました。

2008年度は、中期（2007～2009年度）環境目標を2007年度の達成状況を踏まえて一部について上方修正した上で、目標を策定しました。

テーマ	2007年度環境目標	2007年度達成状況	自己評価
安全運航の徹底	流出油による海洋汚染を伴う海難事故の防止	海難事故の発生なし	目標達成
海洋・地球環境の保全	船舶からの単位輸送当たりのCO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 、SO <sub>x</sub> 排出量を、2005年度比4%削減	単位輸送当たりのCO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> は2005年度比約7%削減。SO <sub>x</sub> は約14%削減	目標達成
	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	北海へのSECA拡大（8月）に対応した。IMOでの次期規制強化の審議に船協を通じて参加	目標達成
	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	日本海難防止協会との開発はIMO基本承認取得し、当社コンテナ船で船上実験中	目標達成
環境に配慮した製品・資材及び船舶の調達	S/H（シングルハル）からD/H（ダブルハル）へのリプレースを推進	期中D/Hタンカー 6隻竣工。S/H売船3隻 07年度末のD/H化率は94%	目標達成
	新造船計画における電子制御エンジンの搭載検討	2010～2013年竣工予定の12隻への電子制御エンジンの採用を決定。竣工済みの4隻を含めて計25隻	目標達成
	当社運航船へのPBCF装着促進	社船・仕組船を中心に装着を促進	目標達成
	船底防汚塗料、暴露部塗料、断熱塗料などに無毒型塗料の適用検討	遮熱塗料、断熱塗料、親水塗料など新機能性塗料の調査、実験を実施。船用塗料メーカーに共同開発を打診中	目標達成
	運航船の燃費向上・燃料費削減	船舶の省エネルギー運航についてまとめたパンフレット「ECO SAILING」を作成、オペレーション部門、船舶管理会社等に配布し、省エネについての認識の統一	目標達成
	バイオマス燃料、太陽光発電、風力発電などの陸上施設、船舶への採用検討	バーム油由来のグリセリンの燃焼実験を行うなど検討をするも、船用に適さず断念。バイオマス燃料については、ターミナル等への適用を検討。船舶への次世代燃料としてはLNG燃料船の検討	目標達成
	排気ガス浄化システム、エマルジョン燃料などの積極的な研究開発・採用	排ガス浄化装置についてはA重油仕様品の調査を行い実船試験を検討。今後C重油仕様品の開発を進める方向	目標達成
環境改善技術の開発・導入	研究開発要員の増強検討	研究開発活動の拡充のため、要員の確保及び技術研究所の移転作業を推進	目標達成
	技術研究所の移転に伴う施設、設備の拡充の検討		
	グリーンパスポート取得等の検討	既存船への適用に関し具体的にインベントリー・リストの試験作成を行うための導入に関する問題点、対策などの検討	目標達成
省エネルギー、省資源、リサイクル、廃棄物の削減	本社ビルリニューアル計画における環境配慮設計の検討・実施	各種省エネ対策、節水対策を実施。また什器類の更新にあたり300台以上の既存什器の有効利用（リユース）	目標達成
	本社で生じるゴミの分別徹底及びリサイクルの推進	ゴミのリサイクル率は、対2006年度比2%弱低下	目標未達成
	本社電力使用量（従業員1人当たり）を2006年度比1%削減	本社電力使用量（従業員1人当たり）は2006年度比0.4%増加	目標未達成
環境関連情報の積極的開示	本社OA用紙使用量（従業員1人当たり）を2006年度比1%削減	OA用紙使用量（従業員1人当たり）2006年度比約13.4%削減	目標達成
	「環境・社会報告書 2007」作成（海難事故の再発防止対策をステークホルダーに的確に伝える）	2007年度版をグループ内外に和文版5,500部、英文版4,500部配布	目標達成
環境保全活動への参加・支援	従来の活動の継続と、新規活動の検討	ペットボトルのキャップを収集してNPO団体に寄付（ポリオワクチン購入）する活動を下期より開始	目標達成
グループ環境経営の推進	環境マネジメント運営体制及び環境保全活動の深化（国内64社・海外現地法人4拠点）	MOL ASIA傘下のアジア・オセアニア地域の現地法人15社が新たに参加、対象会社を拡大	目標達成
	グループ会社における環境教育	商船三井客船で、2007年9月から本社従業員を対象に環境e-learningを開始	目標達成
	モーダルシフトへの対応の促進	名門大洋フェリーが日本ロジスティクスシステム協会「ロジスティクス大賞環境賞」を受賞する等、グループのフェリー会社が積極的な活動を展開	目標達成
	環境関連ビジネスへの支援・情報提供	日下部建設、商船三井テクノトレードの環境関連業務を「環境・社会報告書2007」で紹介	目標達成

テーマ	2007~2009年度 中期環境目標	2008年度環境目標
安全運航の徹底	流出油による海洋汚染を伴う海難事故の防止	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	2010年度における船舶からの単位輸送当たりのCO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 排出量を、2005年度比10%削減	船舶からの単位輸送当たりのCO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 排出量を、2005年度比8%削減
	2010年度における船舶からの単位輸送当たりのSO <sub>x</sub> 排出量を、2005年度比17%削減	船舶からの単位輸送当たりのSO <sub>x</sub> 排出量を、2005年度比15%削減
	低硫黄燃料規制への対応	現行の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	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	原油タンカー (VLCC) を2008年度末までに全てD/H化	原油タンカー (VLCC) を2008年度末までに全てD/H化
	電子制御エンジンの更なる積極的な採用	新造船計画における電子制御エンジンの搭載検討
	当社運航船のPBCF装着率の向上	当社運航船へのPBCF装着促進
	環境にやさしい船用塗料の研究開発	船底防汚塗料、暴露部塗料などに無毒型塗料の適用検討
	燃料添加剤の検討継続	断熱塗料の更なる適用検討
	再生可能エネルギーの導入	「ECO SAILING」キャンペーンの推進・定着 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	排気ガス浄化システム、エマルジョン燃料などの積極的な研究開発・採用	排気ガス浄化システムなどの積極的な研究開発・採用
	研究開発体制 (専任者 (部署) の設置、技術研究所の活用、外部機関との提携など) の確立	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LCA (ライフサイクルアセスメント) 対策の研究	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	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3%削減	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) を前年度比3%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的開示	環境報告書及びホームページを通じた環境関連情報の積極的開示	「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り組みを中心に、当社グループの取り組みを伝える)
環境保全活動への参加・支援	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、流出油災害ボランティアリーダー講習会など) の継続と、新規活動の検討	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	国内グループ会社・海外現地法人における環境保全活動の推進	環境マネジメント運営体制及び環境保全活動の深化 (国内63社・海外現地法人19社) グループ会社における環境教育の拡大
	グループ環境ビジネスの取組み	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

## グループ会社での取り組み

商船三井グループ各社は、「グループ企業理念」と「グループ環境憲章」の具現化に向け、「MOL EMS21」「グループ環境目標制度」を通じて、環境負荷の継続的低減に向けた取り組みを行っています。



さんふらわあ ごーど

### 「シippパックス・アワード2008」等を受賞

環境に配慮した“さんふらわあ ごーど”の先進性は国内外で高く評価されています。2008年4月、スウェーデンのシippパックス・インフォメーションが主催する「シippパックス・アワード2008」において、数ある世界の新造フェリー/客船の中から、「優秀フェリー技術賞」を受賞。また本年6月には、国土交通省九州運輸局の「環境保全及び交通バリアフリー等関係表彰」において、環境保全/交通バリアフリーの両部門ともに、九州運輸局長の表彰を受賞しました。



「アドグリーンコート」施工例①  
日本セーリング連盟が北京オリンピック(青島)で事務所兼選手休憩用で使用する冷凍コンテナ



「アドグリーンコート」施工例②  
商船三井フェリー(株)“みやこ丸”デッキ

### 2基1軸型エンジンでCO<sub>2</sub>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 ぱーる”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、万一エンジン1基が故障しても残りの1基で航行を続けられるよう、2基のエンジンを搭載し、またタグボートなしでの離着岸が容易にできるよう、旋回性能に優れた2軸の推進システムを用いる「2基2軸型」が一般的でした。ところが、2軸の場合、軸を船体に固定する「張出し軸受け」が左右に伸びているため、水流の大きな抵抗となっていました。

今回同社が採用した「2基1軸型」では、2基のエンジンで万一のバックアップ機能を確保し、バウ/スターン・スラスターにより離着岸の操船も無理なく行えるようにした上で、1軸型を採用。これにより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、CO<sub>2</sub>排出量も大幅に削減することができました。

### 環境関連商品の販売を通じて環境に貢献します

山和マリン株式会社 <http://www.sanwamarine.co.jp/>

環境関連商品販売として、「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)などを販売しています。また、昨年からは熱線遮蔽機能塗料「アドグリーンコート」を新たに加えました。

「アドグリーンコート」は環境に配慮した水性塗料で、建物内部温度を上昇させる太陽光・熱を遮蔽し快適な環境を作ります。環境負荷の低減、ヒートアイランド現象対策、省エネ対策など環境改善にも貢献する商品で、2006年シンガポールで開催された「エコプロダクツ国際展2006」で銀賞を獲得、また、2008年2月にはエコマーク商品の認定を受けました。

### クルーズ船での様々な環境負荷削減に努力

商船三井客船(株) <http://www.mopas.co.jp/>

同社が運航するクルーズ客船“にっぽん丸”は、提供するクルーズサービスを対象にISO14001の認証を取得しています。“にっぽん丸”では、船舶の運航に伴う

環境負荷の低減の他に、客船特有の環境負荷を減らすことが大きな課題となりますが、同社ではお客様のご理解を得ながら、様々な工夫で環境負荷の削減に努力しています。

ダイニングルームのフリードリンクコーナーでは陶器やガラス製のコップを使用し、紙やプラスチック製のコップの使用量を削減しています。また、使い捨て弁当箱の使用を極力控え、再利用可能な弁当箱、または再生紙製の弁当箱を継続的に使用するなど、環境にやさしい製品の使用を模索しています。

また、お客様のご乗船時に客室のテレビ放送や船内新聞で、客室でのサービスに関する環境負荷削減へのご協力をお願いしており、最近は各種の願いを従来以上にスムーズに受け入れていただけるようになりました。

## 循環型社会を見据えた空き缶リサイクル事業を推進

**日下部建設(株)** <http://www.kusakabe-eng.co.jp/>

同社は資源循環型社会を見据えた新規事業として空き缶リサイクル事業に進出し、2004年5月に空き缶リサイクル工場「トライアール神戸」を設立しました。

同工場は自治体や企業、一般のリサイクル活動を通じて回収されたスチール缶やアルミ缶のプレス(ジュース缶やビール缶などの圧縮塊)をバラバラに解放した後、新技術を駆使した乾留還元型加熱炉(ロータリーキルン)の中で加熱して缶表面の塗料やコーティングなどを除去して焼き鈍し、造粒機及び磁選機を経て高品質なスチールペレットとアルミペレットを選別回収します。

スチールペレットは製鋼用冷却材並びに鋳物原料、アルミペレットは製鋼用脱酸材やアルミニウム合金の原料として出荷されます。

工場はクリーンなエネルギーである都市ガスを使用して加熱するためにCO<sub>2</sub>の排出量は、通常の重油を使用するプラントに比べ約60%削減、キルン内から回収された可燃ガスも更に循環させて完全燃焼させるなど環境負荷が極めて少ない資源循環型社会に応えたプラントとなっています。

## 「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/>

当社グループの技術商社である同社は、PBCF(詳細は7ページご参照)の普及・販売をはじめとする船用機器や部品、資材、燃料・潤滑油の調達供給などの船舶関連業務を主体に、産業用機器の設置や保守、不動産、園芸や環境関連資材販売など多岐にわたる業務を手がけています。

同社では従来より、環境関連商品の販売を通じて環境活動に自主的・積極的に寄与するとともに、オフィス活動や国内外の船舶への補油業務の遂行などにおいて、環境保全を最重要要件として取り組んでいます。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。当社グループではEA21の認証を受けた会社は初めてとなります。



につぼん丸



トライアール神戸外観

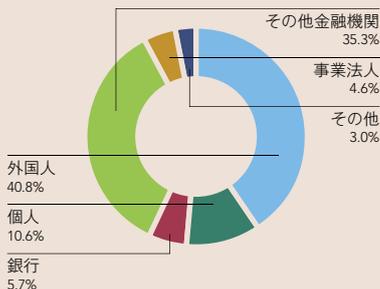


製品化されたアルミペレット(右)とスチールペレット(左)

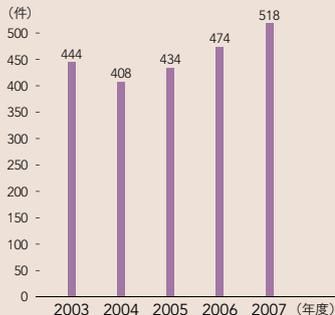
## 株主・投資家の皆様とのより良い関係を目指して

株主・投資家からの理解を得るために当社は、「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ともに、経営トップ自らが率先してIRの任に当たることによって、透明性の高い経営を心がけています。また、配当を通じた株主への直接的な利益還元を経営上の重要政策の一つと考え、連結配当性向20%を目安として業績に連動した配当を行うとともに、中長期的経営課題として配当性向の向上にも取り組んでいきます。

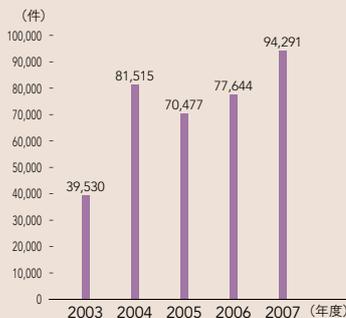
株主構成



機関投資家面談件数



IR情報ホームページ アクセス件数



### 株主・投資家の皆様とのコミュニケーション

当社は株主・投資家への説明において次の点に留意しています。

1. 中期経営計画を説明の基本に据え、中・長期的な視点で事業環境・経営戦略を説明すること。
2. 投資家が頻繁に質問する点や当社が取り組むべき課題についても取り上げ、積極的な説明・情報開示を行うこと。
3. 海運業に対する投資家の理解が深まるよう、様々なデータをわかりやすいかたちで提供し、丁寧に説明すること。

投資家向けの各種資料（IRツール）についても上記を念頭に作成しています。例えば、最新のアンニュアルレポートでは、資源輸送に経営資源を投じる一方、リスク要因（市況変動・コスト上昇等）にも目を配り、持続的成長を実現している当社戦略の有効性を明示しています。データ集「インベスター・ガイドブック」では、財務数値・海運業界の動向や当社のポジション・戦略を、図表を交えて解説しています。また月刊「海運市況」には船種ごとの海運マーケット情報を盛り込んでいます。これら資料はいずれもホームページでご覧頂けます。

### コミュニケーションの機会

当社は、より多くの株主が参加できるよう、株主総会をいわゆる集中日以外に開催しています。また、四半期ごとの決算説明会や、スモールミーティングにより、機関投資家とのコミュニケーションを図っています。和文の四半期決算短信を東京証券取引所のTD-Netで開示すると同時に、その英訳版や和・英両方の決算説明資料をホームページで公開して、国際的な公平開示にも留意しています。更に、個人投資家向け説明会へ出展・参加し、ホームページ・携帯電話サービス等も充実させて、個人投資家へ情報を提供する機会向上にも努めています。

### 社外からの評価

#### IR優良企業大賞

2005年、2年連続3回目の優良企業賞を受賞したことにより、優良企業大賞を受賞。

（主催：日本IR協議会）

#### アンニュアルレポート・アワード優秀賞

2006年度のアンニュアルレポートが、3年連続4回目の優秀賞（2004年度は最優秀賞）を受賞。

（主催：日本経済新聞社）



IR優良企業大賞マーク

# 陸上従業員への配慮

商船三井グループでは、事業活動の原動力である従業員を当社独自の研修や教育プログラムによって、国際的に通用する海運人の養成に努めています。

## 採用・育成に当たっての基本方針

当社は「世界の海運をリードする強くしなやかな商船三井グループ」を目指し、全社一丸となって邁進しています。その原動力は従業員、つまり人であると考えています。海外も含めて300社以上のグループ全体を統率するためのリーダーシップ、国内外の取引先及び関係者と円滑に協働するためのコミュニケーション能力、グローバルな市場で通用する旺盛なファイティングスピリット、目標達成に邁進するタフネス、私たちは、これら4つの要件とそれに必要なスキルを有する人々を求めています。

## 人材育成プログラム

陸上総合職は入社10年目までを育成期間と捉え、その間3カ所程度、様々な職場や業務を経験できるよう、ジョブ・ローテーションを行っています。OJT（オン・ザ・ジョブ・トレーニング）と並行し、当社では階層別集合研修、海外研修、語学研修や海運会社ならではの乗船研修、コーチング研修のような外部研修など、様々な研修制度を設けています。さらに自己啓発のための通信教育制度などがあります。

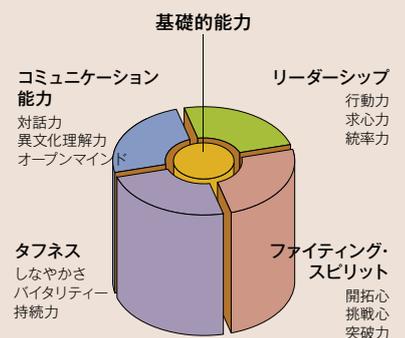
## 新入社員研修

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

### 研修プログラム

共通	社外講習 通信教育					
	新人・グループ員	主任	アシスタント・マネージャー	マネージャー	グループリーダー	部長
階層別研修	半年目					
	3~4年目	主任	アシスタント・マネージャー	マネージャー	グループリーダー	部長
機能別研修		ロジカルシンキング	リーダーシップ	MBOコーチング		
経営者養成				経営スクール		
海外研修		短期留学・実務研修				
テーマ別研修		OA/パソコン 物流 財務会計 法務保険 人事考課訓練 メンタルヘルス 等				
乗船研修		乗船研修				
その他	新入社員英語力強化 英語・中国語等語学 グローバルビジネススキル					

従業員基本方針の概念図



新入社員研修



MOL Kaki Institute (研修施設)



短期語学研修 (クラスの仲間と)



乗船研修 (MOL Creation)

## MOLグループ新入社員合同の 配属前研修

MOLグループ新入社員76名が一堂に会し、配属前研修セミナー「夢を語る」を開催。(株)アントレプレナーセンターの福島正伸講師の自己管理・自己責任・自己評価・他者支援を旨とする自立型人材を目指そうという講演内容でした。

## キャリア開発ワークショップ

従業員と会社との良好な関係を更に構築するための自己啓発プログラムです。従業員一人ひとりが自己を見つめ直し、会社と自分の関係に意識を持つことを目的とし、30代以上の全社員を対象者としています。また、部下一人ひとりが自分の仕事に意味があると思えるためには、上司自らがそう思うことが必要であるとの考え方から管理職者層(実年齢37才以上)は必修としています。



ビジネススクールのひとつ、経営スクール

## 国際人を目指して

### (英語力強化プログラム、短期留学、海外実務、語学研修)

外航海運業務に不可欠な語学力や国際適応力を高めるため、入社半年目から英語力強化プログラムを実施し、外国人とのコミュニケーション能力向上を図っています。英語以外の語学学習を希望する従業員には、通信教育などの受講費用の補助などを行っています。また、早くからグローバルな視点を身につけることを目的として、実務研修(北米・欧州・アジア)、短期留学、語学研修など、様々な機会を設けています。

## 海運の現場を知るために(乗船研修)

当事業の現場は本船であり、本船を知ることは海運プロフェッショナルには必要不可欠です。乗船研修は年間約15名が数日から1ヶ月間の航海を経験するというもので、安全運航や海洋環境への理解を進めるとともに、乗組員との相互理解・交流を図っています。

## CSR関連教育(コンプライアンス、人権、環境教育など)

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

## 活力ある企業を目指して

部やグループなどの部署単位の会議、社長を囲む「Can Doの会」(詳細は43ページご参照)、横断的なブレインストーミング会など様々な場を通じて、上下の別なく徹底的に議論を交わす「日々ガチンコ勝負」が当社の特徴の一つです。また、明るく開放的な社風が伝統で、社内ではお互いを役職名でなく「さん」付けで呼ぶのが一般的です。

## 人事制度並びに評価制度

当社の最も大切な経営資源である従業員から、より高いモチベーションとチャレンジ精神を引き出すことが重要と考えています。2008年度よりアシスタントマネージャー級/シニアアシスタント級に、より裁量的な働き方を促す賃金制度の改定を実施、またビジネス・アシスタント級(一般職)に前年導入された新給与制度は、職責と成果が、より適切に反映される仕組みです。こうした人事制度には、「フェアで透明性のある評価制度」の確立が必要不可欠です。年1回の人事考課に向けて、期初に上司と部下が年度目標を確認し、年4回の面接を通じて、きめ細かく、納得できる評価付けを心がけています。また、管理職には評価者研修やコーチング研修などを実施し、評価能力やコミュニケーションスキルの向上を図っています。

## 次世代の経営者を目指して(経営スクール)

グループ内ビジネススクールとして、社外著名講師を招いての集合研修やグループ企業の経営分析、戦略提言などの共同研究を行い、次世代のグループ経

営者を育成しています。本スクールにはグループ会社従業員も参加し、グループ経営や人的交流の強化も図っています。また、グループ会社の経営者を対象とした「MOLグループ経営者セミナー」も実施しています。

## 従業員の健康管理と職場環境への配慮

従業員一人ひとりが心身ともに健全な状態で、労働環境が整備された中で勤務することが基本です。そのような職場環境の維持のため、以下のような制度を設けています。

- 定期健康診断の実施（年1回）
- 長時間勤務者の健康診断実施及びリカバリー休暇の導入
- 医務室によるデイリー医療サービスの拡充
- メンタルヘルス相談の拡充
- メンタルヘルスのWEBによるセルフチェックツールの導入
- 健康保険組合による35歳以上の従業員・配偶者対象の人間ドック制度
- 災害時安否確認システムの導入
- 海外勤務者の渡航前・帰国時の健康診断の実施
- 海外勤務先における定期健康診断の義務付けなど
- 人事部相談室の設置
- カジュアルデー（毎週金曜日。6月から9月まではカジュアル・エブリデー）
- 本社リニューアルによる職場環境の改善

## 女性や家族生活をサポートする諸制度

女性の社会進出が活発になるとともに、個人の価値観やライフ・スタイルも多様化しています。当社では、このような社会環境の変化を先取りし、次世代育成プラン策定と合わせて、様々な制度の導入・検討を続けています。

つわり・出産休暇 妊娠中は5日間のつわり休暇、1日1時間の時差出勤・退勤制度を導入。また産前・産後8週間の休暇取得が可能です（産前・産後の6週間は給与全額支給）。また託児所などの受け入れ開始時期も考慮した育児休職制度（無給）もあります。これらの制度は1992年以降約60名が利用し、ここ数年はほぼ100%の取得状況で、定着してきました。

リフレッシュ休暇 勤続15周年（5日間および奨励金）、および勤続25周年（10日間および奨励金）でリフレッシュ休暇が取得できます。

## 海外勤務者、現地雇用者への対応

2008年3月31日現在、194名の当社社員が海外勤務中です。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。

## 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、良好な信頼関係を築いています。

### 商船三井における女性の活躍状況 (2007年度末現在)

#### 女性職員数

総合職 68名、一般職 138名

#### 女性最高位

グループリーダー  
(部長・支店長に次ぐ職位)

#### 総合職乗り入れ制度

一定の要件を満たし、試験に合格すれば乗り入れ可能

### 香港で現場力UP!



MOL (Asia) Ltd.  
Deputy General Manager  
安藤美和子

香港オフィスは総勢200名強が働く当社最大規模の海外現地法人です。現在はここ香港で、アジア・オセアニア域内のコンテナサービスを統括する部門で船のオペレーションからサービスプランニング全般までを担当しています。コンテナターミナルの目の前というロケーションということもあり、自然と現場を意識できる環境にあります。今、現場で何が起きているか、顧客は何を求め、他社はどこに注目しているかなど、統計データからだけでは読み取れないリアルな情報を、自分の肌で実感しながら現場を通じて得られることが、グローバルな地で働いていることの大きな意味だと日々実感しています。また、社内外・国籍問わず、高い意識をもって働いているアクティブな女性も多く、自分自身にとっては非常によい刺激となっています。

### 育児休職を3回取得



定勤部業務グループ  
渡辺 麗里

入社当時は結婚したら辞めるだろうと漠然と思っていましたが、結婚した時には、まだ仕事を続けたいと思い、続けました。その後、子供ができたら辞めようかと思っていたのですが、その時もまだ働きたい気持ちがあり、これも延期に。結局3回の産休/育児休職を取得させていただきました。ここまで仕事を続けてこられたのは、家族や職場の人達の理解と協力があったことと日々感じております。まだまだ迷惑をおかけすることも多いですが、その分を仕事でカバーできるようにと毎日心がけています。

# 海上従業員への配慮

海運会社の特色のひとつとして海上従業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、海上従業員です。

## 海上従業員への配慮



海上安全部 安全グループ  
グループリーダー  
小林正則

当社運航船の船長および乗組員とその運航担当者、船舶管理会社、船主など関係者間で情報の共有化を図り、安全運航確保への一環として海上安全部では安全月報「Gentle Breeze」を配信しています。過去の重大海難事故を決して風化させることなく安全文化の醸成に取り組んでいますが、様々な側面からのアプローチが必要であると考えております。例えば、当社運航船のニアミスや事故統計分析等も行っており、これらの集計・分析手法を改善しつつ、その結果や知見を当社が運航する船舶へ伝えることによって、より本質的な事故予防と安全文化の醸成に繋がると考えております。安全運航に向けて、現場である船舶と安全運航管理・支援を司る海上安全部との更なるコミュニケーションをこの「Gentle Breeze」を通じて行っています。

## アスベストによる 従業員健康被害状況の件

当社ではアスベストが原因と思われる健康被害調査を2005年7月に実施しました。住所が確認できるすべての元海上従業員約4,000名に健康被害の問い合わせ、及び、当社の費用負担にて健康診断の受診が可能である旨、周知を行いました。その結果、労災認定件数は6名（2008年5月現在）となっています。

当社は今後とも、労災申請手続きへの助言、必要書類の発行など引き続き全面的にアスベスト問題に対応していきます。

## 2007年度 労働災害の発生頻度率

(件数/百万時間あたり)

LTIF (Lost Time Injuries)	0.72
TRCF (Total Recordable Case)	2.36

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

## 船内発生労災件数推移

2003年度	'04年度	'05年度	'06年度	'07年度
5件	6件	1件	1件	1件

対象: 当社海上従業員

## 海上従業員への配慮

### 採用にあたっての基本方針

海上従業員として働くには国家資格である海技免状を取得していることが必須条件となります。当社は海上従業員を例年20名程度、うち航海士と機関士をほぼ同数ずつ採用する方針としています。また、2005年度より引き続き女性航海士を採用しています。

海上従業員の業務範囲と活躍舞台は年々拡大し、専門性が要求されます。専門知識は入社後の研修や乗船勤務で十分に習得可能ですので、採用にあたっては、「元気とやる気」、そして「臨機応変な対応ができるか」といった面から評価を行っています。

### 当社の海上従業員の役割

当社海上従業員は陸上における船舶・船員管理業務はもとより、安全対策や船・港といった現場と営業の間を取り持つ営業支援業務などに従事する割合が高くなってきています。入社後10年間程度は海上勤務に集中し、将来の船長・機関長としての技術と経験を培った後、そのノウハウを活かして陸上業務に一定期間就いたり、当人のキャリア・パスとして様々な船種での海上勤務を引き続き経験していきます。このように海上従業員は、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コア海技者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たっています。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。

### 留守家族への配慮

長期にわたり家族と離れる海上従業員と留守家族への配慮も欠かせません。当社では、留守家族並びに海上従業員の相談窓口を人事部内に設置するとともに各地で家族会を開催(海上従業員の親睦団体である「海翔会」主催)し、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で作動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。

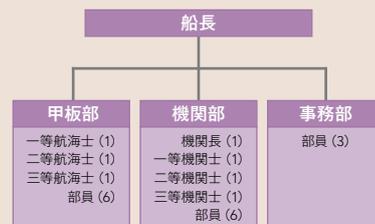
**事務部:** 乗組員の食事支度や食材管理、船内清掃・衛生管理などを担当するのが、事務部です。朝昼夕の食事準備などで勤務時間が早朝から夜までに及びますが、空いている時間帯に休憩や食事などを取れる体制になっています。

## 乗組員の教育・訓練

安全運航に乗組員の技能、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。当社船員が乗船する船舶は320隻程度であり、当社船員の国籍は20カ国以上にまたがります。

当社では、これら船員の教育・訓練のために既に世界7カ国に船員研修所を開設しています。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、拡充しております。国際条約の規定による海技免状の要件に加え、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規定し、当社船員全員に適用しています。また、船舶職員の資格取得を目指す士官候補生に乗船の機会を与え、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かかわらず“Spirit of MOL”の船上で訓練を受けることで、当社船員としての意識を醸成するとともに安全運航を支える誇りを育成していきます。

本船の組織（23名配乗の場合の一例）



甲板部: 航海計画作業風景



機関部: ピストン抜き作業風景



商船三井フィリピン船員学校



船員学校授業風景

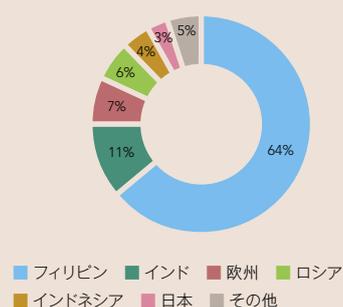
## 乗船して感じたこと



“Al Bidda” 次席三等航海士  
小池 豪

澄みきった青い空、雄大な白い雲、どこまでも広がる青い海、そして輝く白い船体。船橋からの風景を眺めていると清々しい気分になります。私は、日本とペルシャ湾間を航行するLNG船に乗りました。当直航海中、船橋には私と操舵手の2人だけ。船、貨物、そして他の乗組員の安全を預かることとなります。初めて航海当直を任せられたときは、「航海士としての第1歩を踏み出せた」と、胸が高鳴りました。そして、その高鳴りは緊張に変わっていきました。航海士として下す自分の判断の重さを自覚したからです。「安全なのか、正しいのか」心の中で、何回も反芻します。あいまいな判断や知識による行動が、船を危険に陥れることを実感しました。他の担当業務も然りです。ただ、手順通りの作業を行うのではなく、その作業の本質、つまり船の安全運航や法令遵守などを踏まえた上で、行わなければならないと感じました。この教育乗船で学んだこと、感じたことを基に、航海士として成長し、世界の物流の一端を担っていきたくと考えています。

当社乗組員の国籍別の割合



## 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



流出油災害ボランティアリーダー養成講習会

### 「流出油災害ボランティアリーダー養成講習」受講感想



LNG船部 LNG第二グループ  
岩上俊哉

本講習は1997年に発生したナホトカ号事故を契機として2004年から年に2回ずつ行われており、私が参加した講習は既に10回目です。ナホトカ号事故のボランティアに参加したこと、最近まで原油を運ぶ部署に在籍していたことが、受講の動機です。

油（主に原油と重油）が流出した際の特性及び対応方法を学ぶことにより、災害現場において約20名程度のボランティアを指揮し、現場の安全管理をすることが期待されます。

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。

### 義援金活動および援助物資輸送協力

#### 【義援金活動】

#### 新潟県中越沖地震被災地への支援

日本赤十字社を通じた寄付を実施しました。

#### 中国・四川大地震被災地への支援

日本赤十字社、中国紅十字会等を通じた寄付を実施しました（2008年5月）。

#### 【援助物資輸送協力】

#### 国連難民高等弁務官事務所（UNHCR）への支援

難民を支援する国連機関であるUNHCRに対し、日本UNHCR協会を通じて緊急用テントなどの物資購入のための資金援助と、中国—アラブ首長国連邦間のクッキング・ストーブの無償輸送を実施しました。

#### ブラジル日本移民百周年記念モニュメント輸送

今年は、日本からブラジルへの最初の移民から100周年にあたることから「日本ブラジル交流年」として彫刻家絹谷幸太氏の制作するモニュメントが、日本移民ゆかりの場所であるサンパウロ市郊外のカルモ公園に設置されることになりました。当社は日伯交流年実行委員会に協力して、2008年2月にコンテナ船によるこのモニュメントの無償輸送を実施しました。

#### 移動図書館用バス輸送

「アジア・アフリカと共に歩む会」が行っている南アフリカ共和国への移動図書館用バス輸送を実施しました。

### 環境保全活動

#### 海洋観測協力

XBT（投下式水深温度計）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VLCC “Kaminesan”が洋上観測を行っています。

#### 流出油災害ボランティアリーダー養成講習会への参加

独立行政法人海上災害防止センターの協力を得て、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。

### 海岸美化活動

2000年から開始し、2008年で9回目となりました。鎌倉由比ガ浜とお台場海浜公園で実施し109名が参加しました。

### 使用済の切手、テレカ、ペットボトルキャップの収集

使用済切手、テレカ、ペットボトルキャップの収集を本社ビル、及びグループ会社呼びかけています。

- 収集した使用済切手、テレカは 東アフリカのタンザニアで村人たちの取り組む植林活動を支援しているボランティア団体「タンザニア・ポレポレクラブ」へ送付しています。2007年度は苗木1,947本相当分を送付することができました。
- ペットボトルキャップは、NPO法人「エコキャップ推進協会\*」へ送付しています。2008年4月より収集を開始し、ほんの3ヶ月弱で30名分のワクチンに相当する数を収集できました。

### 訓練船“Spirit of MOL”によるボランティア活動

訓練船“Spirit of MOL”に乗船して各国から集まったCadetは、船上での訓練はもとより、船外活動の一環としてボランティア活動を行っています。本船が主に訓練航海の場所としているフィリピンではネグロス島で約300本の植林を、ボラカイ島及びマニラで海岸清掃を実施しました。

## 海事教育

### 第3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、昨年に引き続き「商船三井キッズ・クルーズ」を商船三井客船所有の豪華客船“につぼん丸”で開催しました。小学校4～6年生とその保護者153組をお迎えし、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。各種イベントで、子供たちのとびきりの笑顔が見られました。プログラムの内容は、ロープワーク教室・手旗信号教室・星座教室・海のトリビア（海と船に関するクイズ）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小中学生、社会人等の見学会を要望に応じて実施しています。2007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）、MOL JAPAN神戸支店）が運営している東京/大阪/神戸のコンテナターミナルで合計159回の見学を受け入れました。

## 国際協力 その他

- フィリピンなど各地での船員育成教育支援
- 大連海事大学、ベトナム商船大学での「MOLクラス」の開設
- 小中高生の職業教育を支援するジュニア・アチーブメントへの参加



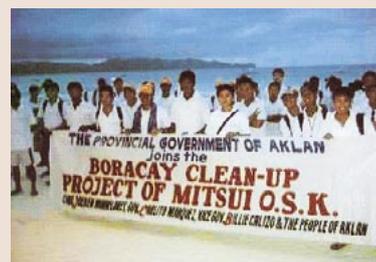
海岸美化活動

\*エコキャップ推進協会

「ペットボトルのキャップを外して集め」再資源化することで「地球環境を改善し」キャップの再資源化で得た売却益をもって「発展途上国の子どもたちにワクチンを贈る」活動をしている団体。



ネグロス島での植林活動



ボラカイ島及びマニラでの海岸清掃活動



商船三井キッズ・クルーズ



コンテナターミナル見学会



- 途上国の健康・医療環境向上に取り組むピープルズ・ホープ・ジャパンへの協賛
- WFP 国連世界食糧計画の民間協力窓口である認定NPO法人 国連WFP協会への協賛
- 小中学生への環境教育を目的とした「キッズISOプログラム」への協賛

## グループ会社の社会貢献活動

### エム・オー・エル・シップマネージメント (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・訪船

### (株) MOL JAPAN 神戸支店

- 神戸市みなと総局との共催で大規模な見学受け入れ
- 神戸大学海事科学部における商船三井寄付講座の一環としてのKICT (神戸国際コンテナターミナル) 見学会

### 商船港運 (株)

- ターミナル見学アテンド通年51回

### (株) ダイヤモンドライン

- 幼稚園の船内見学受け入れ
- 中学生の「職業体験学習」を本船・ターミナルで受け入れ
- ターミナル清掃活動へ協力

### グリーン海事 (株)

- 地域の環境ボランティア団体の活動への参加と寄付

### MOL (India) Pvt. Ltd.

#### MOL Information Processing Services (India) Pvt. Ltd

- 老人ホームを訪問、交流し、ベッドリネンや衣類の寄付
- 60回目のAnniversary of India's Independenceにナイル病院 (ムンバイの公立病院) と協力して献血活動を実施

### MOL (America) Inc.

- “ぶれーめん丸”のモデルシップをThe California Maritime Academyに寄付

### MOL (Asia) Ltd.

- 香港赤十字の協力を得て事務所内献血活動を継続実施

### MOL South Africa (Pty) Ltd.

- イーストロンドンにある子供の養育施設サンシャインホームと交流、ベッド周り用品を手配



神戸大課外授業



MOL (Asia) Ltd. 事務所内での献血活動



養育施設サンシャインホーム

# 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対して耳を傾けていく双方向のコミュニケーション活動を基本的な姿勢としております。

## 社内及び商船三井グループでのコミュニケーション

### 様々な機会を捉えた各種会議の開催

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、意識の共有化を図っています。(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」、「Can Doの会」、「Fresh Can Doの会」、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」)

### 社内報や掲示板によるコミュニケーション

当社では以下のような社内報(和・英文版)の発行を通じて、社内・グループの情報共有や意見交換に努めています。

- 「うなばら」(毎月発行、全従業員対象・グループ会社にも配布)
- 「海翔会報」(毎月発行、海上従業員対象のコミュニケーション誌)
- 「Open Sea」(年4回発行、海外グループ従業員対象の英文版ウェブサイト)
- 「Open Sea(抜粋版)」(年4回発行、当社運航船乗組員向け英文誌)
- 「MOLグループ掲示板」グループ企業の役員及び従業員が閲覧可能な掲示板
- その他、ポータルサイト(MOL Group Information Portalの新規開設)、各種掲示板(「CSR」「環境」掲示板ほか)や月刊「環境」、「Gentle Breeze」などのメールマガジン

### 社外に向けたコミュニケーション

- ホームページでの情報提供(和・英文版 <http://www.mol.co.jp>)
- コーポレートプロフィールの発行
- アニュアルレポート(毎年7月発行、和・英文版)
- 環境・社会報告書(毎年8月発行、和・英文版)
- 季刊誌「えちか」
- 「商船三井一会社の歩き方」ダイヤモンド社編

### 社外からの主たる評価(2007年度)

- DJSI(Dow Jones Sustainability Indexes)、FTSE4Goods Index、モーニンググスターなど社会的責任投資株価指数への継続採用



「Can Doの会」、「Fresh Can Doの会」は、社長と各部署の管理職、若手社員が懇談する会。皆で思考や議論を活性化させて新たな視点から物事を考えていくことが目的です。



環境・社会報告書



季刊誌「えちか」

顧客・一般向け、船・海・港を中心に芸術・文化的なテーマを織り込んだ季刊誌。



「商船三井一会社の歩き方」取引先や就職希望の学生などを主対象として、当社取材協力により編集作成。

## 第三者からのご意見

東京大学名誉教授、国際連合大学名誉副学長  
安井 至 氏



### 輸送エネルギーの高効率化が必須

一時期、フードマイレージという言葉がはやり、遠方から食料を輸入するのではなく、地元で生産された食料を地元で消費すること、いわゆる地産地消を推進する一つの根拠となった。

地産地消自体は正しい姿であると思うものの、最近では、輸送距離だけを問題にするのは間違い、という共通認識になりつつある。カーボンフットプリント、すなわち、生産から消費まですべての過程での二酸化炭素排出量を指標にしよう、という方向転換が行われた。

冬にトマトを食べようとすれば、国内ならハウスで灯油を焚いて温度を維持しなければならないが、海外の温暖な地域で露地栽培をすれば、二酸化炭素発生量が10分の1になる。すなわち、カーボンフットプリントを指標として採用すると、輸送量は増えることになる。これは、日本の農業にとっては逆風かもしれないが、食品は、安全性・信頼性など別の評価軸もある。

海外から輸入すれば、輸送にともなって二酸化炭素が大量に排出されるのではないかと良く言われるが、実は、船舶、鉄道を使う限り、輸送による排出量はかなり低い。国内での短距離のトラック輸送の方が、かえって発生量が多い場合もある。自動車、航空機は、一般に、エネルギー大食いなのである。

もう一つの例を考えたい。「製鉄を日本でやるのか、海外でやるのか」。

製鉄工程の省エネは、日本が世界でトップで、原料を運び日本で製鉄をする方が1トンあたり0.2~0.5トンほど二酸化炭素排出量が少ない。鉄鉱石と石炭を運ぶ方が、鉄鋼を運ぶ場合よりも輸送重量は2倍ほどになるが、地球環境を考えると、その方が有利である。

より一般化した疑問、「環境への取り組みが加速すると、全世界的な輸送量を下げることになるだろうか」に対する答えは、「高効率な製造プロセスが存在する場所へ、原料を運ぶことが有利な場合が多く、輸送量はすぐには減らない」である。輸送量を下げするためには、途上国での製品製造技術の高効率化が不可欠である。しかし、それが実現するには、時間が掛かるからである。

となると、輸送業としては何をすべきなのか。輸送原単位を下げるのが唯一の正しい対応だということになる。

もう一つの環境問題、船舶からのNOx・SOxの発生量の削減だが、これまでの自動車の歴史を見ると、いずれ減らさざるを得ないだろう。自動車は、ハイブリッド技術などを活用して、NOx・SOxの削減と二酸化炭素発生量の削減を同時に解決することができた。

船もハイブリッド化が一つの解かもしれない。電気推進だけでなく、昔の帆船のように風の力とエンジンのハイブリッド船が見られるようになると、楽しいのだが。

## ご意見を頂いて



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

安井先生には生産から消費まですべての過程でのCO<sub>2</sub>排出量を指標にするカーボンフットプリントとの考え方をご提示頂き、その製造プロセスの質と海上輸送との組み合わせ次第では、国際海運も本業を通じて環境負荷削減に貢献できるとの心強いご意見を頂きました。

グローバル経済のパラダイムシフトに伴い、成長を続けている海運ではありますが、ステークホルダーの意識がカーボンフットプリントへ向かえば、更に荷動き量が増加することも考えられます。当社はこのような増え続ける輸送需要に応えるという社会的使命を果たしつつ、環境保全にも取り組まなければならないと認識しております。これまで船舶の大型化や環境技術の開発など様々な取り組みを通じて環境負荷削減に努力してまいりましたが、これらの経験と実績を活かし、輸送原単位の低下に向けて努力し、持続可能な世界の発展に貢献していきたいと思っております。

# GRIガイドライン & 国連グローバル・コンパクト対照表

本報告書では商船三井グループのCSRへの取り組みをわかりやすくお伝えすべく心がけました。本報告書で紹介すべき項目を客観的に選ぶため、「GRI (Global Reporting Initiative) サステナビリティ・リポーティング・ガイドライン」を参照しています。本GRIガイドラインならびに当社が2005年3月に参加した国連グローバル・コンパクトと私たちの活動内容の記述については、以下の対照表で示しています。

対応するグローバルコンパクト原則	GRIガイドライン		本報告書での記載該当ページ
	1 ビジョンと戦略		
原則8	1.1	持続可能な発展への寄与に関する組織のビジョンと戦略に関する声明	2-3、14-15、18-19
	1.2	報告書の主要要素を表す最高経営責任者（または同等の上級管理職）の声明	2-3、18-19
	2 報告組織の概要		
	組織概要		
	2.1	報告組織の名称	47
	2.2	主な製品やサービス。それが適切な場合には、ブランド名も含む	47、12-13
	2.3	報告組織の事業構造	47、12-13
	2.4	主要部門、製造部門子会社、系列企業および合弁企業の記述	47
	2.5	事業所の所在国名	47
	2.6	企業形態（法的形態）例：株式会社、有限会社など	47
	2.7	対象市場の特質	12-14
	2.8	組織規模	47、14-15
	2.9	ステークホルダーのリスト。その特質、および報告組織との関係	13、16
	報告書の範囲		
	2.10	報告書に関する問い合わせ先。電子メールやホームページのアドレスなど	裏表紙
	2.11	記載情報の報告期間（年度/暦年など）	1
	2.12	前回の報告書の発行日（該当する場合）	1
	2.13	「報告組織の範囲」（国/地域、製品/サービス、部門/施設/合弁事業/子会社）と、もしあれば特定の「報告内容の範囲」	1
	報告書の概要		
	2.18	経済・環境・社会的コストと効果の算出に使用された規準/定義	1、29
	2.20	持続可能性報告書に必要な、正確性、網羅性、信頼性を増進し保証するための方針と組織の取り組み	1
	2.22	報告書利用者が、個別施設の情報も含め、組織の活動の経済・環境・社会的側面に関する追加情報報告書入手できる方法（可能な場合には）	43、裏表紙
	3 統治構造とマネジメントシステム		
	構造と統治		
	3.1	組織の統治構造。取締役会の下にある、戦略設定と組織の監督に責任を持つ主要委員会を含む	17、20
	3.2	取締役会構成員のうち、独立している取締役、執行権を持たない取締役の割合（百分率）	20
	3.4	組織の経済・環境・社会的なリスクや機会を特定し管理するための、取締役会レベルにおける監督プロセス	17、22-23
	3.6	経済・環境・社会と他の関連事項に関する各方針の、監督、実施、監査に責任を持つ組織構造と主務者	17
	3.7	組織の使命と価値の声明。組織内で開発された行動規範または原則。経済・環境・社会各パフォーマンスにかかわる方針とその実行についての方針	0、2-3、14-21、22、35、38、40
	ステークホルダーの参画		
	3.10	ステークホルダーとの協議の手法。協議の種類別ごとに、またステークホルダーのグループごとに協議頻度に換算して報告	21、34、36、38、43
	3.12	ステークホルダーの参画からもたらされる情報の活用状況	44
	統括的方針およびマネジメントシステム		
原則7	3.13	組織が予防的アプローチまたは予防原則を採用しているのか、また、採用している場合はその方法の説明	8-11
	3.14	組織が任意に参加、または支持している、外部で作成された経済・環境・社会的憲章、原則類や、各種の提唱（イニシアチブ）	4、17、24
	3.15	産業および業界団体、あるいは国内/国際的な提言団体の会員になっているもののうちの主なもの	4、37
	3.16	上流および下流部門での影響を管理するための方針とシステム	27
	3.17	自己の活動の結果、間接的に生じる経済・環境・社会的影響を管理するための報告組織としての取り組み	26-27
	3.19	経済・環境・社会的パフォーマンスに関わるプログラムと手順	14-15、18-19、22-23、29、30-31
	3.20	経済・環境・社会的マネジメントシステムに関わる認証状況	22、33
		4 GRIガイドライン対照表	
	4.1	GRI報告書内容の各要素の所在をセクションおよび指標ごとに示した表	45-46
	5 パフォーマンス指標		
	統合指標		
	全体体系的指標	組織自体がその一部であるところの広範な経済・環境・社会システムと組織の活動を関連付けるもの	12-13
	横断的指標	経済・環境・社会的パフォーマンスの2つ以上の側面を直接結びつけるもの 例）環境効率測定（例：単位産出量当たり、または売上高一単位当たりの排出量）	4-5、24
	経済的パフォーマンス指標		
	直接的な影響		
	必須指標		
	顧客		
	EC1	金銭的フロー指標：総売上げ	14、47
	環境パフォーマンス指標		
	必須指標		
	原材料		
原則8	EN1	水の使用量を除いた、原材料の種類別総物質使用量	28

	エネルギー		
原則8	EN3	直接的エネルギー使用量	28
	水		
原則8	EN5	水の総使用量	28
	生物多様性		
原則8	EN7	陸上、淡水域、海洋において報告組織が行う活動や提供する製品とサービスによって発生する生物多様性への主な影響の内容	26-27
	放出物、排出物および廃棄物		
原則8	EN8	温室効果ガス排出量 (CO <sub>2</sub> 、CH <sub>4</sub> 、N <sub>2</sub> O、HFCs、PFCs、SF <sub>6</sub> )	4、28
原則8	EN10	NO <sub>x</sub> 、SO <sub>x</sub> 、その他の重要な放出物 (タイプ別)	24-25、28
原則8	EN11	種類別と処理方法別の廃棄物総量	28
	製品とサービス		
原則8	EN14	主要製品およびサービスの主な環境影響	4-7、24-27
	任意指標		
	エネルギー		
原則9	EN17	再生可能なエネルギー源の使用、およびエネルギー効率の向上に関する取り組み	7
	輸送		
	EN34	物流を目的とした輸送に関する重要な環境影響	4-7、24-27
	その他全般		
	EN35	種類別の環境に対する総支出	29
	社会的パフォーマンス指標		
	【労働慣行と公正な労働条件】		
	必須指標		
	雇用		
	LA1	労働力の内訳 (可能であれば): 地域・国別、身分別 (従業員・非従業員)、勤務形態別 (常勤・非常勤)、雇用契約別 (期限不特定および終身雇用・固定期間および臨時)。また、他の雇用者に雇われている従業員 (派遣社員や出向社員) の地域・国別の区分	37、39、47
	安全衛生		
	LA6	経営陣と労働者代表からなる公式の合同安全衛生委員会の記述と、この様な委員会が対象としている従業員の割合	37
	LA7	一般的な疾病、病欠、欠勤率、および業務上の死亡者数 (下請け従業員を含む)	38
	人種多様性と機会均等		
原則6	LA10	機会均等に関する方針やプログラムと、その施行状況を保証する監視システムおよびその結果の記述	35-39
原則6	LA11	上級管理職および企業統治機関 (取締役会を含む) の構成。男女比率及びその他、多様性を示す文化的に適切な指標を含む	20
	任意指標		
	雇用		
	LA12	従業員に対する法定以上の福利厚生	37-38
	教育研修		
	LA16	雇用適性を持ち続けるための従業員支援および職務終了への対処プログラムの記述	35-37、39
	LA17	技能管理または生涯学習のための特別方針とプログラム	35-36
	【人権】		
	必須指標		
	方針とマネジメント		
原則1	HR1	業務上の人権問題の全側面に関する方針、ガイドライン、組織構成、手順に関する記述 (監視システムとその結果を含む)	16-21、36
	差別対策		
原則1、6	HR4	業務上のあらゆる差別の撤廃に関するグローバルな方針、手順、プログラムの記述 (監視システムとその結果も含む)	16-21、36
	組合結成と団体交渉の自由		
原則3	HR5	組合結成の自由に関する方針と、この方針が地域法から独立して国際的に適用される範囲の記述。またこれらの問題に取り組むための手順・プログラムの記述	16-17
	児童労働		
原則5	HR6	ILO条約第138号で規定されている児童労働の撤廃に関する方針と、この方針が明白に述べられ適用されている範囲の記述。またこの問題に取り組むための手順・プログラム (監視システムとその結果も含む) の記述	16-17
	強制・義務労働		
原則4	HR7	強制・義務労働撤廃に関する方針と、この方針が明白に述べられ適用されている範囲の記述。またこの問題に取り組むための手順・プログラム (監視システムとその結果も含む) の記述: ILO条約第29条第2項を参照	16-17
	任意指標		
	方針とマネジメント		
	HR8	業務上の人権問題の全側面に関する方針と手順についての従業員研修: 訓練形態、研修参加者数、平均研修期間を含めること	36
	懲罰慣行		
	HR9	不服申し立てについての業務慣行 (人権問題を含むが、それに限定されない) の記述	21
	HR10	報復防止措置と、実効的な秘密保持・苦情処理システムの記述 (人権への影響を含むが、それに限定されない)	21
	【社会】		
	必須指標		
	贈収賄と汚職		
原則10	SO2	贈収賄と汚職に関する方針、手順/マネジメントシステムと、組織と従業員の遵守システムの記述	16-17、20-21
	任意指標		
	地域社会		
	SO4	社会的、倫理、環境パフォーマンスに関する表彰	34、43
	競争と価格設定		
	SO7	不正競争行為を防ぐための組織の方針、手順/マネジメントシステム、遵守システムの記述	20-21
	【製品責任】		
	必須指標		
	プライバシーの尊重		
	PR3	消費者のプライバシー保護に関する、方針、手順/マネジメントシステム、遵守システムの記述	20-21

## 会社概要 (2008年3月31日現在)

商号	株式会社 商船三井
代表取締役社長	芦田 昭充
資本金	653億5,000万円
発行済株式数	1,206,195,642株
株主数	102,316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
売上高	1,945,696百万円 (2008年3月期連結)
従業員数	892人 (陸上607人、海上285人) 他社などへの出向者を除く
グループ会社数	322社 (連結対象会社)
連結子会社	国内: 62社、海外: 205社
持分法適用 非連結子会社	海外: 1社
持分法適用 関連会社	国内: 20社、海外: 34社
グループ会社従業員数	9,626人 (連結対象会社)
グループ運航船腹量	874隻、5,726万重量トン
本社	〒105-8688 東京都港区虎ノ門2丁目1番1号
国内支店	札幌、横浜、名古屋、大阪、神戸、九州
事務所	苫小牧、広島、ドバイ、モスクワ、ウラジオストック、 サンクトペテルブルク
ホームページ	<a href="http://www.mol.co.jp">http://www.mol.co.jp</a>

## 国内連結子会社一覧 (62社) (2008年3月31日現在)

### 1. 不定期専用船事業セグメント (5社)

(株)中国 SHIPPING エージェンシイズ、商船三井近海(株)、東京マリン(株)、エム・オー・エルエヌジー輸送(株)、商船三井タンカー管理(株)

### 2. コンテナ船事業セグメント (7社)

(株)宇徳、(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)、宇徳港運(株)、宇徳陸運(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、商船三井ロジスティクス(株)、国際コンテナ輸送(株)、(株)ジャパンエクスプレス(横浜)、(株)ジャパンエクスプレス(神戸)、ジャパンエクスプレス梱包運輸(株)

### 4. フェリー・内航事業セグメント (10社)

(株)シーロックス北一、(株)シー・ロードエクスプレス、商船三井フェリー(株)、(株)ダイヤモンドフェリー、(株)ダイヤモンドライン、商船三井内航(株)、(株)ブルーハイウェイエクスプレス、(株)ブルーハイウェイエクスプレス九州、(株)ブルーハイウェイサービス、みやこ商事(株)

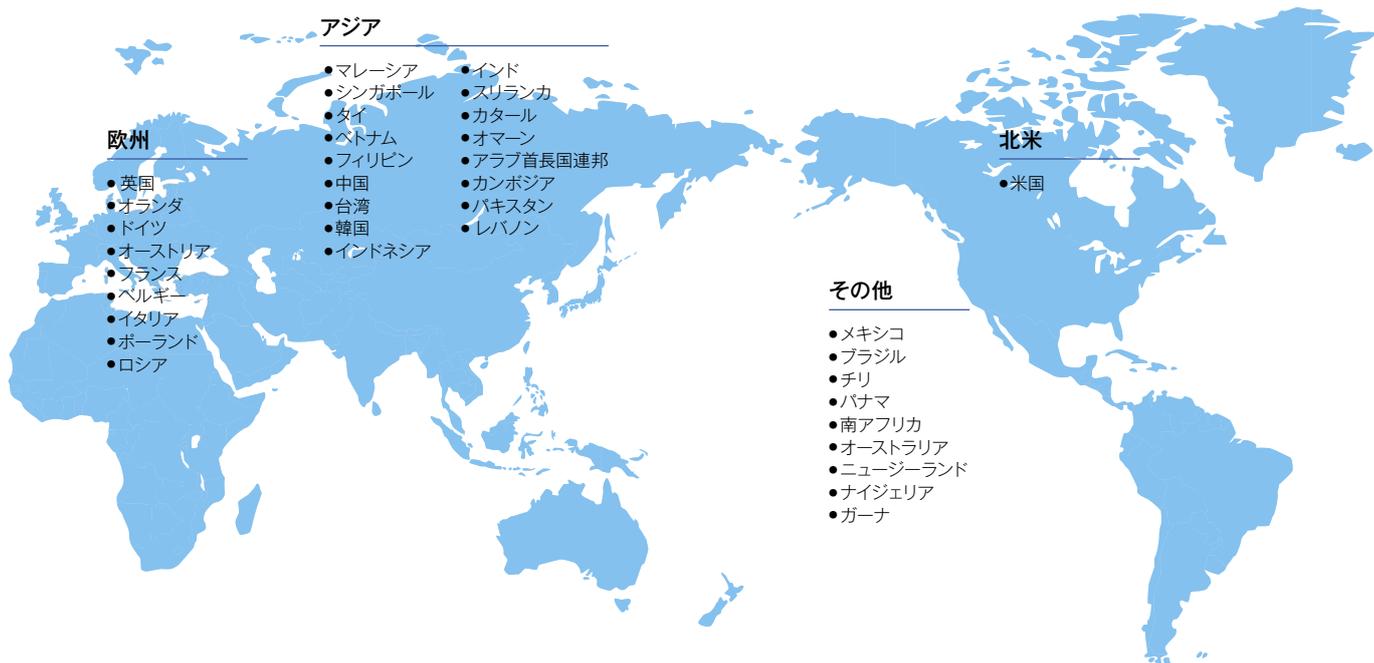
### 5. 関連事業セグメント (25社)

(株)エスカ、ダイビル・ファシリティ・マネジメント(株)、関西建物管理(株)、三都建物サービス(株)、商船三井興産(株)、ダイビル(株)、(株)ヒューテックサービス、北倉興発(株)、商船三井客船(株)、生田アンドマリン(株)、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)、日本栄船(株)、商船三井テクノトレード(株)、(株)エム・オー・マリンコンサルティング、エムオーエンジニアリング(株)、日下部建設(株)、商船三井海事(株)、商船三井キャリアサポート(株)、日本水路図誌(株)、山和マリン(株)、エムオーツーリスト(株)

### 6. その他事業セグメント (9社)

(株)エム・オー・エル アジャストメント、(株)エム・オー・ケーブルシップ(株)、エム・オー・シップテック、エム・オー・エル・シップマネージメント(株)、エムオーアカウンティング(株)、(株)オレンジピーアール、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)

## 海外主要拠点 (36カ国)





# MOL

## 商船三井

<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](mailto: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。

Printed in Japan