



新和海運

CSRLレポート 2006

船舶の安全運航と地球環境保全を基に
社会からの信頼を築くために

CSRレポート2006

編集方針

新和海運では、事業目的の外航貨物運送事業に関わる環境に対する取り組みを中心に、環境報告書を2002年から発行してきました。本2006年版からは、環境だけではなく企業の社会的責任（Corporate Social Responsibility）について当社がどのように取り組んでいるかを併せて報告する、CSRレポートとしています。社会報告では当社事業に関与されている各ステークホルダー、すなわち顧客・取引先、株主・投資家、従業員、地域社会などに分けてそれぞれに対する当社の取り組み実績を紹介しています。また、環境報告では従来からのPDCAサイクルの展開を軸とし、安全と環境についての取り組みを紹介しています。この両報告によって当社が社会の要請にどのように応えているかご理解いただくことを編集方針としています。

報告対象期間

2005年4月1日～2006年3月31日
一部この期間外の事柄も報告しています。

報告対象組織

新和海運とその外航貨物運送事業の遂行に関与する関係会社25社（国内6社、海外19社）。ただし、これと異なる会社を対象とする場合には別途記載しています。

前回発行:2005年6月下旬

次回発行:2007年6月下旬予定

その他の当社刊行物

①会社案内（日本語版／英語版／中国語版）

②事業報告書・中間事業報告書

③有価証券報告書・半期報告書

入手ご希望の方は下記までご連絡ください。

また当社ホームページでは、上記①②のほかさまざまな情報をご覧ください。

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

本報告書には、アンケートが添付されております。

今後の報告書作成に役立ててまいりたく、忌憚のないご意見・ご感想をお寄せください。

新和海運株式会社

総務グループ CSR委員会事務局

TEL:03-5290-6231 FAX:03-5290-6230

E-mail:LEGAL@shinwaship.co.jp

CONTENTS

社長ごあいさつ	1
企業理念、会社概要	2
社会性への取り組み	
新和海運のCSRについて	3
顧客・取引先に関することから	4
株主・投資家に関することから	6
従業員に関することから	8
社会に関することから	10
環境保全への取り組み	
環境憲章	11
2005年度環境マネジメントプログラムと 2006年度実施計画	12
安全運航の確保	14
海洋環境の保全	16
省資源、廃棄物削減	18
大気の保全	19
環境マネジメントシステム組織図および 新和海運グループCSR活動の沿革	20
用語解説	21

ごあいさつ



新和海運株式会社 代表取締役社長

笈 考 彦

当社は、2000年10月27日に「企業理念」を制定いたしました。その基本精神は、前文における「今後とも社会の一員であることを十分に認識し、時代の変化に適応する輸送サービスの開拓を通じて社会の発展に寄与することを決意し」との表現に謳われているとおり、社会から信頼される会社になるように事業活動を行うというものであります。

社会の皆さまから信頼していただくためには、企業としての業績を上げることが第一歩であります。その前提となる事柄は、船舶の安全運航と地球環境の保全であります。当社は超大型タンカーにより中東から主として日本向けに一度に30万トンもの原油を輸送しております。ひとたび事故が発生しますと、貨物・人命・船体の損害に加え漏油などによる海上から沿岸にかけての甚大な被害が多方面に及びますことは、皆さまご存じのことと思います。従いまして、当社ではこれまでの「環境報告書」において、環境の保全、そしてそれを維持するための必須項目としての安全運航に関する取り組みを中心に報告してきました。

しかしながら、社会から企業としての当社を評価していただくためには、それらに加えて、各ステークホルダーの目で見えた当社の取り組みの他の諸側面についても報告することが、今日的課題として要求されています。当社では、目下進行中の第三次経営計画(2005年度～2007年度)の中で、「CSR活動の推進」を経営課題のひとつに掲げていますが、その取り組み実績をステークホルダーごとの側面で紹介することを意図して、今回初めてCSRレポートを発行することといたしました。

先月5月11日には、当社の企業価値の増大を図るCSR経営の発信地となるために、CSR活動の基本方針策定やその実行状況の検証を主たる目的として、私を委員長とするCSR委員会を設置しました。今後の展開の出発点として、このCSRレポートが皆さまの当社事業に対するご理解の一助になれば大変有難く存じます。

2006年6月

企業理念

新和海運株式会社は創立以来、世界の海を舞台に安全で且つお客様の要請に即応した高度な海上輸送サービスを提供してきた。

新和海運株式会社は今後とも社会の一員であることを十分に認識し、時代の変化に適応する輸送サービスの開拓を通じて社会の発展に寄与することを決意し、ここに企業理念を定める。

1. 社会的使命

1. お客様のあらゆる要請に即応し、誠実で信頼感のある良質な国際海上輸送サービスを提供することを通じて社会の発展に寄与する。
2. 外航海運会社として国際競争に打ち克つ体質を築くことにより適正な利潤を確保し、また新和グループ全体の企業価値を高めるべくグループ経営を重視し、株主の期待に応えられる企業を目指す。

2. 安全運航と地球環境の保全

1. 海難事故ゼロを命題とし常に安全運航を心がけ、全人類の共有財産である地球環境保全の一翼を担う。
2. 船舶の運航技術向上にむけて日々研鑽し、常に新しい需要に応えられる高度な技術知識の蓄積に励む。

3. 公正な企業活動

1. 我が国および国際社会の法令を遵守し、また社会の一員として善良な社会倫理規範のもと公正で健全な企業活動を遂行する。
2. すべての反社会的な行為には断固たる態度で対決する。

4. 透明な情報開示

企業活動に伴う情報の適時適正な開示に努め、社会との対話を積極的に行う。

5. 民主的経営

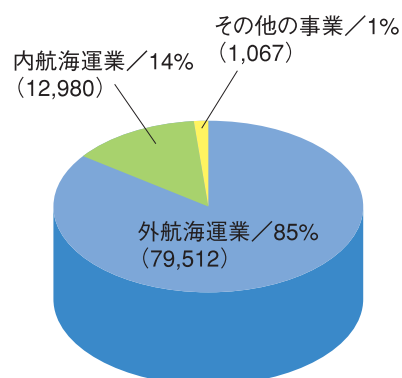
社員の基本的な人権を尊重し、民主的な経営を確立、維持する。

2000年10月27日 制定

会社概要 (2006年3月31日現在)

商号	新和海運株式会社
本社所在地	〒100-8108 東京都千代田区大手町一丁目8番1号 KDDI大手町ビル
設立年月日	昭和25年4月1日
主要な事業内容	外航貨物海上運送事業およびこれに関連または付帯する事業
資本金	81億円
株式上場取引所	東京(第一部)、大阪(第一部)、名古屋(第一部)、福岡
連結対象会社	連結子会社数29社、持分法適用非連結子会社数3社
従業員数	連結458名
運航船腹量	連結153隻 総重量トン577万重量トン

事業部門別売上高(連結) (単位:百万円)



社会性への 取り組み

新和海運のCSRについて

1. Corporate Social Responsibility (企業の社会的責任) は、企業が社会の要請や期待にどのように取り組み、どのように応えているか、という問題です。
 2. 社会の要請は、一般的には企業が本業(当社而言えば貿易のための国際海上輸送サービス)で人々の生活あるいは企業や組織の活動の向上に寄与することといえますが、経済効率一辺倒で本業の利益追求に暴走して企業を取り巻く種々のステークホルダーに損害ないし悪影響を及ぼすことは、社会が望む企業活動ではありません。昨今の他の企業における不祥事の高発は、企業が社会の公器でなければならないことを再認識させています。
 3. CSR経営は、コミュニケーションを深めることにより、顧客、取引先、株主、従業員、地域社会など多方面のステークホルダーから企業活動の理解と信頼を得、あるいは種々の意見や情報を伺い改善のための継続的なプロセスを経て企業価値の向上を図るものです。新和海運はこれを経営理念の根幹に据えています。
 4. その実現を左右するのは、しっかりした会社のマネジメント体制であり、その中軸にコンプライアンス経営体制(法令遵守を意識して企業活動を行うこと)が位置づけられます。それを前提に、経済面で企業活動の競争力をつけ、収益力を整備するとともに、環境面の配慮、さらに社会面における市民社会とのつながりを深めていきます。新和海運は、企業規模、企業特性に応じてバランスをとってCSRに取り組んでいます。
- 当社が取り組むCSRの諸側面と相互関係は以下のように表示できるでしょう。



顧客・取引先に関することから

世界中の産業ニーズに合わせてベストの航海を提案します。
マリンを支える取引先とのコラボレーション、それは人類への貢献。

顧客満足

当社は、主に産業向けの原材料、エネルギー資源および製品の外航不定期船サービスを行っています。この本業に期待されることは、世界中の顧客から寄せられる貨物輸送ニーズに対し、適時・適切な船腹を提供し、競争力ある運賃で効率よく貨物を安全に目的地へ運送することです。

顧客のニーズを的確に把握しそれに応えるためには、船舶、貨物、航路などの情報を迅速に収集することが不可欠であり、当社は海運に特有な仲立業者が集中しているロンドン・ニューヨーク・東京を拠点として長年にわたり国際情報の収集蓄積に努めています。また、直接内外の顧客を訪問し面談を積極的に行うことは、インターネット時代においてもなお信用を築く礎になっていると考え、当社のビジネススタイルとして継続しています。

スポットから長期プロジェクトまで工夫を重ねて提案し、安全輸送や貨物保全に関する後述の取り組みを実行することにより、世界中の顧客からファーストクラス・トランパー（不定期船会社）と呼ばれる機会が増えるように努めています。

輸送サービスの安全品質保証

顧客の皆さまに安定した品質のサービスを提供することが組織の使命です。

新和マリン（株）は、船舶管理業務を適用範囲として、品質マネジメントシステムを確立しISO 9001:2000の認証を取得しています。

安全品質についての検船活動

社船・準社船はもちろん用船に対しても、当社グループ独自の検船を行い、顧客に提供する船舶の運航に支障のないように万全を尽くしています（環境報告の「検船活動の実施」14ページを参照ください）。

リスク管理体制・保安対策演習

「海難およびその他の緊急事態に関する規程」などの整備やそれらに基づく演習により、顧客・取引先・船舶代理店・関係当局などと共同で事故を防止し損害を軽減できるように、リスク管理体制の整備を行っています。また海外で発生したテロ事件に対する対応および船陸間のコミュニケーション能力の向上、並びに関係部署を含めた役割の確認を目的として、保安対策演習を実施しています。



ISO9001:2000認証の登録証書



緊急対応演習での模擬記者会見



重量プラント貨物の積み付け

■ 貨物の安全輸送

当社グループ独自のサービスとして、(株)インターナショナル マリン コンサルティングでは、鋼材を主とした貨物の積揚荷役を船長経験者が監督しています。長年の経験と実績により蓄積された国内外の港湾事情と貨物特性に対する知識をもとに、積揚地一貫して監督することにより貨物の安全輸送を図るとともに、万一貨物損傷が発生した場合には、その原因を分析・究明し、再発防止に役立てています。



バンクミーティング

■ バンクミーティング

当社の活動状況・経営計画の報告を目的として、取引銀行の皆さまを招き、2002年よりバンクミーティングを開催しています。2005年は既往の取引銀行のほか、新造船3隻の船舶設備資金を一括して調達する本邦初の形式によるシンジケートローン組成により新たに取引いただくことになった金融機関が加わり、23金融機関46名の方々にご参加いただきました。

■ 本社事務所の大手町移転

当社は2005年8月、顧客サービスおよび利便性の向上、加えて取引先との一層の関係緊密化、情報収集の強化を図るため、本社事務所をビジネスセンターである大手町（東京都千代田区）に移転いたしました。現在、顧客・取引先の皆さまからの評判も良く、当社としてもネットワークを生かし持ち味であるきめ細かなサービスの向上につながったものと考えています。



当社グループが入居する
KDDI大手町ビル

株主・投資家に関することから

企業と社会の持続的な成長のために。株主・投資家の方々への公平なディスクロージャー、ガバナンスの強化に努めています。

項目	2005年度	2004年度
売上高	1,170,000	1,170,000
営業利益	177,000	177,000
経常利益	177,000	177,000
純利益	177,000	177,000
EPS	177	177
配当金	6	6
配当率	3.4%	3.4%

当社ホームページ 投資家情報ページの一部



第三次経営計画進捗状況の記者説明会

第三次経営計画

当社は2005年度を初年度とする3年間を対象とした「第三次経営計画」において、「新たな飛躍に向けた事業基盤の拡大」を目標として掲げ、当社グループ一丸となり目標達成に向けた6つの課題、すなわち「営業基盤の強化・拡充」「経営の効率化とコスト競争力強化」「財務体質の強化と安定配当の実施」「安全運航の徹底と環境保全の推進」「CSR活動の推進」「人材の確保と育成」に取り組み、株主・顧客・取引先・金融機関およびその他のステークホルダーから信認されるような「存在感のある会社」「信頼される会社」を目指しています。

会社情報の適時開示

当社では、業績に影響を及ぼす重要な会社情報を、東京・大阪・名古屋・福岡の各証券取引所のホームページ、報道機関、当社ホームページを通じて株主および投資家の皆さまへ適時に開示するなど、的確なIR情報の提供に努めています。

また、総務グループ・経理グループ・企画グループの各担当役員および各グループリーダーによって構成されるIR委員会が、投資家向けの広報活動方針を策定し、取材対応や記者会見およびホームページの記事掲載などの活動を行っています。

双方向コミュニケーション

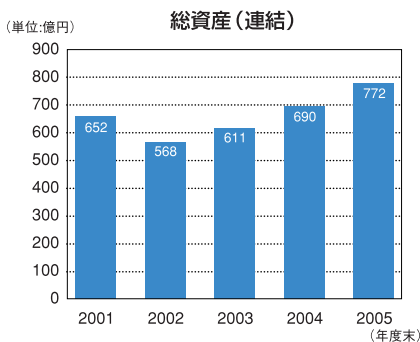
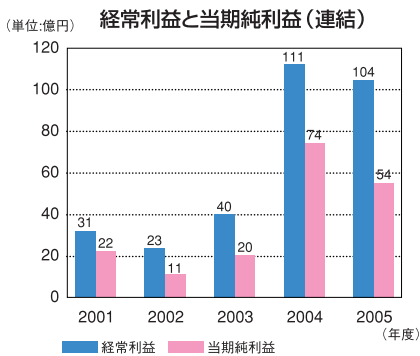
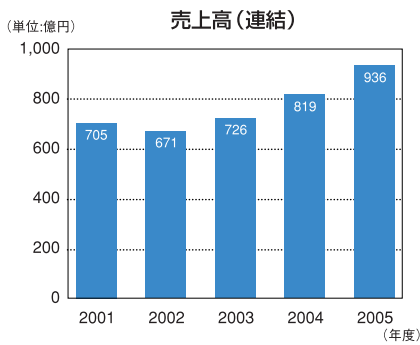
当社では国内外の機関投資家向け情報として、証券アナリストからの依頼があれば可能な限り個別ミーティングを実施し、ご質問に応じて経営状況の説明を行っています。説明にはIR委員会方針に基づき役員1名以上および事務局員が当たることとしています。

株主への利益還元

当社は1株あたり6円の安定配当に努めており、さらに業績・収益見通し・その他の要素を総合的に判断して特別配当の実施を都度検討いたします。2004年度と同じく2005年度は、普通配当6円に加えて特別配当2円の年間8円配当を実施の予定です。また2005年度より中間配当制度も導入し、株主各位への利益還元の充実を図っています。

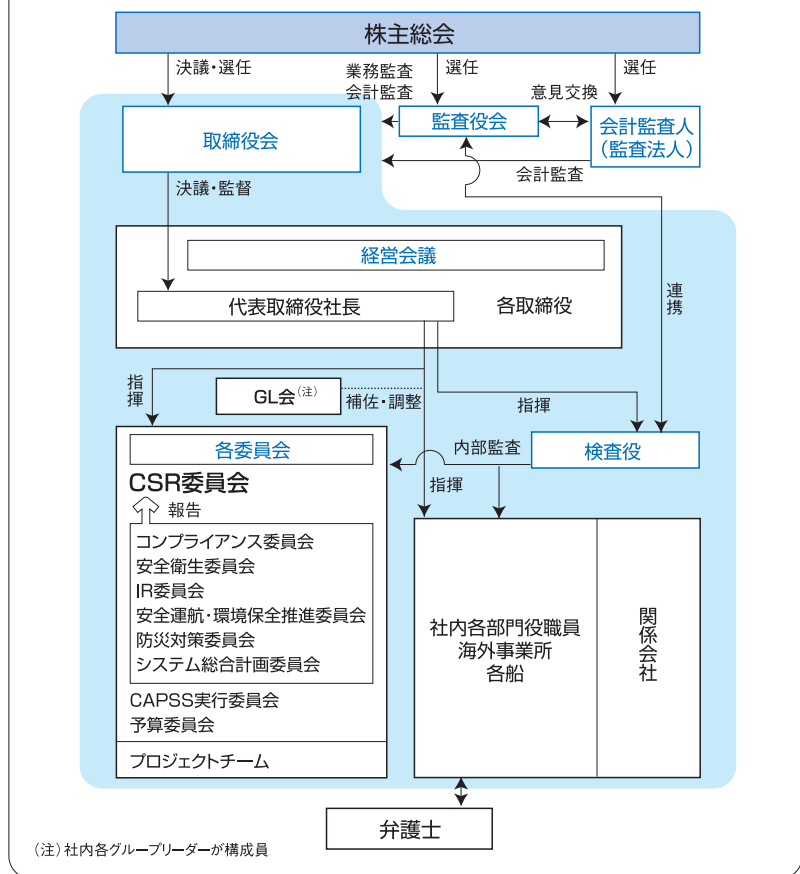
コーポレート・ガバナンス

当社は監査役設置会社ですが、取締役会を当社事業に精通した15名以内の取締役で構成することにより経営効率の維持・向上を図っています。監査役は、4名のうち3名が社外監査役であり、各監査役が取締役会・経営会議のほかコンプライアンス委員会など各種委員会に出席し、経営執行状況や業務執行状況に対する監査を行っています。また社長の指揮命令により検査役2名が業務の執行状況について内部監査に当たっており、監査役と連携してコーポレート・ガバナンスの実効性の強化に努めています。



模式図

平成18年5月11日現在



コンプライアンスと内部統制システム

当社は、「企業理念」を具体的に実現するための「行動基準」を制定しているほか、コンプライアンスの一層の促進のため、総務担当役員を委員長とするコンプライアンス委員会を設置して、全役職員が法令・社内規程・社会倫理規範を遵守して業務執行に当たるよう、意識の向上に努めています。

また2006年5月に会社法および会社法施行規則の定めに基づき取締役会において「内部統制基本方針」を決議し、以降所要の体制整備に努めています。

従業員に関することがら

社員全員が誇れる企業であるように。
人財こそ、新和海運が最も大切にしている資産です。

雇用の基本方針

基幹社員は事務系・技術系ともに基本的に長期雇用を前提として、男女雇用機会均等法に則り、本人の学力・能力・ポテンシャルのみを基準に採用し、業務遂行や研修体系の中での成長を図っています。また外国人乗組員についても、教育訓練の充実を図り船長・機関長をはじめとする上級職員の育成に力を注いでおり、10年以上当社管理船に乗船した経歴を有する船長・機関長も珍しくありません。

以下に記載する事項には、当社の直接雇用者だけではなく、当社グループ会社が雇用している従業員を含めています。



Shinwa (U.S.A.) Inc.スタッフと海外研修生

人事制度

当社では全社員を対象として、本人の能力・意欲・業績などを進級・昇格に適正に反映する人事制度を2001年度から導入し、その後社員の意見を聴取しながら改善を図っています。本制度は公正な処遇の実現だけでなく、社員一人一人の現状を把握し、さらに能力を開発することを主眼としています。

正社員には総合職・準総合職・一般職の3つの職制があり、本人の意欲と能力に応じてキャリアアップの道が開かれています。これらの職制は本人の意思により転換申請が可能となっています。

専門知識を有する社員については、技術職を対象とした専門職制度、また当社をはじめとするグループ会社を一体と見なし適用対象とした高齢者再雇用制度など、豊富な経験を生かし活躍できる制度を2006年に導入しています。

研修制度

当社に入社した人材が外航海運のプロフェッショナルに育つために、業務遂行を通じTry & Errorを重ねながらスキルアップを行うOJT(On the Job Training)を軸とし、新入社員研修・海運実務講座・英語を中心とした語学研修・パソコン研修・国内代理店研修・乗船研修・海外実務研修・階層別研修・役職研修など、職制や職位に応じたさまざまな研修制度を設けています。

技術職は、少数精鋭化が進んだ本船で外国人乗組員に対し指導的立場に立つべく、若年船員早期育成計画に基づくきめ細かな指導・教育のもと、入社後3~4年で一等航海士・一等機関士の職務に従事しています。

外国人船員に関しても、採用地(主にフィリピン)での研修に加え、東京でも乗船前研修を行っています。また座学研修・上級海技資格の取得援助・OJTなどの昇格支援プログラムを経て、十分な技量を備えた人材を育成し本船の安全運航を託しています。



新入社員研修の一環で行う訪船研修



自蔵式呼吸器具の取り扱い



レース出場中のカッター班



マニラでのクリスマスパーティー

従業員の健康と安全への配慮

毎年全社員に健康診断を実施し、また人間ドック費用の補てんを行うほか、本社においては産業医と看護師資格を持つ衛生管理者により専用の衛生室にて心身の健康相談および指導をすることができる体制を整備しています。海上では何よりも安全を重視し、安全管理システムを策定の上、徹底するなどの対策をとっています。万一の場合も、労災・災害補償は法令の定めを上回る規定を設けています。

ワークライフバランス

社員が仕事と家庭の調和がとれた、両立した生活を送れるよう、当社は働きやすい職場作りに努めています。母性保護・育児休業・介護休業などで法令を上回る制度を備え、40歳および50歳になった社員はリフレッシュ休暇を取得することができます。寮・社宅・財形貯蓄制度・住宅ローン利子補給制度・各種福利厚生サービスのほか、社員の親睦と文化活動(含スポーツ活動)のための文化班には補助金が支給されています。

フィリピン人船員とその家族への配慮

フィリピンの当社関係船員会社では、海上で働く船員に代わり留守宅家族のさまざまな相談に乗るほか、家族を招いてクリスマスパーティーを催すなど、当社からの参加者も含めて親睦を図っています。また船員を対象としたセミナーや懇親会などに当社社員も毎回参加しています。

労働組合との関係

当社の陸上社員は「新和海運労働組合」、海上社員(技術職)は「全日本海員組合」に加入しており、いずれも労使間で良好な信頼関係を築いています。

総合職乗船研修インタビュー



鉄鋼原料グループ
鉄鋼原料チーム
村田智春

期待していた乗船研修が入社3年目を実現しました。この2月に名古屋からオーストラリア西岸のポートウォルコットまで鉄鉱石専用船 国東丸(くにさきまる)に11日間乗船しました。男の世界というイメージが強い船内ですが、自分ではそれほど気になりませんでした。でも陰では研修関係の多くの方から、船内生活や研修方法について非常に細かいところまで心配していただいたようです。おかげさまで、無事航海当直や船体のさび打ち作業など多くの体験ができました。

船を運航する際、営業部署より船長あてにsailing instructions(航海指図書)などを送付し指示するのですが、研修前には乗組員に命令するという気持ちがかどこかにあり、自分の仕事の都合だけで無理な期限の返事を要求していたようです。研修後は本船内の事情や乗組員の皆さんの業務を思い浮かべて、無理のないコミュニケーションをとるよう心がけるようになりました。

荷主の方から「村田さん、船に乗ってきて知っていると思うから聞くけど…」と航海中のことを問い合わせていただけるようにもなりました。そんなとき「ああ、それはこうなんですよ」ってすぐ答えられると、私も引き出しが増えたなあと、少しだけ成長した気分です。

(本レポート表紙の写真が国東丸です)

社会に関することがら

海運業の私たちだからできること。それを地域社会のために、役立てていきたいと考えます。

災害復興への支援活動

国際海上輸送サービスを行う上で当社は海外の諸地域とも関連が深く、国内はもとより世界各地の災害復興に支援をしています。昨年度は、2005年8月に米国南東部を襲った巨大ハリケーン「カトリーナ」の被害に対し、また2006年2月に発生したフィリピン・レイテ島の地滑り被害に対し、義援金を拠出しました。



KDDI大手町ビル総合自衛消防訓練

地域共同防災活動への取り組み

新和海運グループ各社は、入居しているKDDI大手町ビル（東京都千代田区）における共同防災協議会に参加し、消防訓練など地域の共同防災活動に積極的に取り組んでいます。また、当社グループ内にて自衛消防隊を組織し、役職員による事務所の防犯・防災についての点検や教育を推進しています。

文化貢献

財団法人新日鐵文化財団を通じて、紀尾井ホールにおける音楽活動などへの協賛により、わが国文化の発展に貢献しています。

奨学金制度

外航海運の未来の担い手として、フィリピン商船大学（PMMA）の学生に対し奨学金を支給しています。



フィリピン商船大学奨学生

海難救助

米国では、海難事故が発生した場合に最も近くを航行している船舶に救助を要請する捜索救助体制が構築されています。このための船舶の位置を通報する制度（AMVER）に当社管理船も参加しており、2005年度は3隻が表彰されました。

日本にも同様の制度JASREPがあり、当社管理船全船が参加しています。

気象情報の提供

気象庁の発表する天気図などには、陸上の観測データ・衛星観測データに加え、船舶によって観測された海上の気象データが利用されています。また正確な気象・海象情報は、船舶の安全運航に欠かすことができません。当社管理船は海上の気象データの提供を積極的に行っています。



AMVER制度にて表彰されたペナント

取り組み 環境保全への

新和海運グループ環境憲章

基本理念

新和海運株式会社および同グループは、世界の海を舞台に海上サービスを提供する海運企業グループとして、全人類の共通財産である地球環境の保全に努め行動する。

環境方針

- 1 私たちは、船舶の事故は油流出による深刻な海洋汚染など環境に大きな負荷を与える可能性があるという認識のもと、海難事故ゼロを目標とし、安全運航の推進に努めます。
- 2 私たちは、環境に関わる法規制の遵守はもとより、必要に応じ自主基準を設け、環境負荷の低減に努めます。
- 3 私たちは、船舶による海上輸送サービスが地球環境に与える影響を考慮し、環境目的および目標を設定し、環境保全活動の継続的な改善・向上を図ります。
- 4 私たちは、省エネルギー運航に努めると共に、その技術開発に積極的に取り組みます。
- 5 私たちは、船舶および機器類、その他の製品および資材の環境に配慮した調達に努めます。
- 6 私たちは、陸上オフィスを含め、企業活動全体で省資源の推進を図ると共に、廃棄物の削減に努めます。
- 7 私たちは、環境教育・広報活動などにより、社員の環境問題に対する意識の向上を図ります。
- 8 私たちは、環境保全活動を定期的に公表します。

(2001年10月26日 制定)

(2004年12月17日 改定)

2005年度環境マネジメントプログラムと2006年度実施計画

PLAN ⇒		DO ⇒		CHECK ⇒	
環境方針	環境目的	2005年度 目標	行動内容	検証結果	評価
安全運航の推進	海洋環境の保全	船舶からの漏油事故ゼロ (5年継続)	・新造原油タンカーのダブルハル採用 ・新造船への船尾管エアースील装置採用	新造タンカーに採用	
			・燃料油、潤滑油受け入れ移送手順書の順守 ・油濁防止規程の順守	漏油事故発生ゼロ継続中	
			・甲板上からの漏油防止器具設置を推奨 ・運航船舶への漏油防止対策指示	漏油事故発生ゼロ継続中	
		外洋におけるバラスト水 張り替えの完全実施(100%)	・バラスト張り替え手順書の順守	バルカーについては、バラスト水張り替え完全実施 タンカーについては、MARPOL/LOCAL RULEに従い実施	
		非スス系船底塗料使用(95%)	・入渠船、新造船には 非スス系船底塗料採用	非スス系塗料95%採用	
省資源、廃棄物削減	資源の節約	輸送単位当たりの燃料使用量を 対1990年度比10%削減	・船体クリーニング/プロペラ研磨による 推進性能の向上	入渠船にて実施	
			・効率的な配船計画の策定 ・貨物積載量の増量化 ・運航船への停泊中省エネ協力要請	対1990年度比15.48%削減達成	
		主機シリンダ油消費低減装置 の採用	・新造船への搭載促進	新造バルカーおよび新造タンカーに採用	
		紙消費量の削減	・電子倉庫の活用促進	電子倉庫の活用促進中	
			・船舶管理ソフト導入による ペーパーレス化促進	船舶管理ソフト導入完了 (次年度より数値目標設定検討中)	
	オフィス年間電気使用量を 対前年度比1%削減	・社内メール(掲示板)による注意喚起 ・不要照明の節電	事務所移転後、電気使用量が大幅に増加 (目標未達成)		
	廃棄物の 発生抑制	船内廃棄物の陸揚げ促進 (対前年度比1%増)	・分別収集、分別保管の徹底 ・船内処理量と陸揚げ処理量の管理	2004年度1船当たり平均陸揚げ量4.9M ³ +80Kg に対し、2005度7.0M ³ +277Kgと目標達成	
オフィス内廃棄物の分別徹底 (100%)		・リサイクルごみ、可燃物、不燃物などの 分別徹底	事務所内で発生するゴミの分別徹底		
大気保全	有害大気汚染物質の低減	輸送単位当たりのNox排出量を 対1990年度比10%削減	・新造船計画時における 改良型機器設備の設置	Nox排出量の測定方法が未確定のため排出量の 数値掌握はできないが、燃料使用量に比例して目標達成 (1990年度比 15.5%)	
		輸送単位当たりのCO ₂ 排出量を 対1990年度比10%削減		CO ₂ 排出量は、燃料使用量に比例して目標達成 (対1990年度比15.5%)	
		低硫黄燃料油(硫黄分4.5%以下) の供給	・燃料購入の選定、分析	2005年度上期集計 実績3.11% (目標達成) (MARPOL条約 4.5%以下)	
		ダイオキシン発生抑制	・新造船に技術基準適合の焼却炉採用	新造バルカーおよび新造タンカーに採用	
		新造船へ代替フロン機器の 搭載(100%)	・新造船の冷房装置と糧食庫冷凍装置の 冷媒にはR404aを採用	新造バルカーおよび新造タンカーに採用	
		新造船へはハロンガスの 消火剤使用をゼロ	・新造船に泡消火装置を採用	新造バルカーおよび新造タンカーに採用	
環境教育	環境意識の向上	陸上従業員への教育	・社内講座の実施	2005年5月実施済み	
		乗組員への教育	・乗船前研修での教育実施 ・海外関係会社での教育実施 ・乗組員への船上教育・訓練の実施	乗船前研修にて100%実施 各管理船ごとに船内にて実施	

安全運航の確保

私たちは、安全運航の徹底と環境保全のために、人・組織の管理、システム構築、船体構造の工夫などに、積極的に取り組んでいます。

船舶安全管理システムの維持、向上

船舶の安全運航は、環境、特に海洋環境保全の推進を実行するための最重要課題であると認識しています。

当社の社船については、高度な海技者集団である外航船舶管理会社として新和マリン(株)が一元管理し、安全管理システム(SMS)を設定、遂行し、海上における安全、人身事故の防止、環境とりわけ海洋環境に対する破壊の回避および財産の損害回避を確実にするよう、その維持向上に努めています。

検船活動の実施

当社の運航船の安全運航を確保するための活動のひとつとして、社船・準社船に対する安全検船を、年1回当社独自のチェックリストに基づき実施しています。

新和マリン(株)管理船は、船舶管理グループ担当監督(Superintendent)が6か月ごとに訪船して、本船のコンディションチェック、乗組員指導、船上メンテナンス計画の確認などを行っています。さらに、海務グループ担当監督による品質管理、安全管理の内部監査が1年ごとに実施されています。

用船についても当社基準チェックリストに基づいた検船活動を行い、船主や船舶管理会社の協力のもと、新和海運フリートとしての安全水準の維持を図っています。



緊急対応演習

安全運航・環境保全推進委員会

安全運航と環境保全活動を推進することを目的として、社長を委員長とした安全運航・環境保全推進委員会を定期的に開催しています(7ページ模式図および20ページ組織図参照)。委員会では、海難事故の調査解析、防止対策立案、危機管理体制の確立、船員教育訓練など、多方面から安全運航管理について審議しています。

危機管理

運航船の海難予防、海難事故対策に関する対処方法や社内体制を明確にし、対応マニュアルを策定、行動要領を定めています。

万一の海難事故を想定して定期的に緊急対応演習を実施し、体制の機能についての検証を行っています。

また、テロ活動に対する保安対策演習についても、海外の港において爆発物らしい不審物が船内に積み込まれたことを想定し、会社と船舶間で演習を実施しました。



保安対策演習

上:積み込まれた不審物
下:爆発の際の消火活動

ニアミス報告運動の展開（ヒューマンエラーの防止）

産業災害研究の中には、ハインリッヒの法則というものがあります。これは、1件の重大事故が発生する背景には29件の軽微な事故と300件のニアミス（事故には到らなかったがヒヤッとしたりハッとしたりするような事故一步手前の事象）があり、また、それ以前には見逃されている膨大な数の不安全な状態や行為があるというものです。

ニアミス報告運動を展開する目的は、各船の現場で認識されたニアミス情報を収集し、危険因子の所在や傾向を解析し安全対策を実践していくことで「予防安全」を図ろうというものです。直接的な原因だけでなく多面的な解析を実施し、安全対策を現場にフィードバックすることができれば、事故の発生を減らすことができると考えています。



マニラでの座学研修

船員教育訓練

一般に、海難事故の80%は人為的ミスに起因すると言われており、船舶の安全運航確保に船員教育訓練は欠かすことはできません。新和グループでは船員研修所が主体となり、座学研修はもとよりOJT (On the Job Training) による船上教育訓練の実施計画を策定し実行しています。2001年春からは「若年船員早期育成計画」をスタートし、近い将来予想される上級職員不足に備えています。

また、グループ管理船における外国人船員の占める割合が増加しているのに伴い、いかに優秀な外国人上級職員を確保・育成していくかということが、安全運航を維持していく上で極めて重要になっています。新和グループでは、長期的視野に立ち、外国人船員の確保・育成問題についても常に調査・検討しています。

キャプテン インタビュー



船長
山岡啓二

安全運航と環境保全について

安全運航及び環境保全に努めることは、船員としての常務であり、乗船中頭の中から離れることはありません。

まず安全運航についてですが、これを直接担っているのは乗組員です。特にVLCCにおいて積み地はベルシャ湾がほとんどで上陸ができません。また揚げ地でも作業の都合上、上陸できないことがあり閉鎖された船内ではストレスが溜まりがちです。これを解消するため定期的にパーティーを開催しています。心身ともに健康であることが安全運航の第一条件だと考えています。

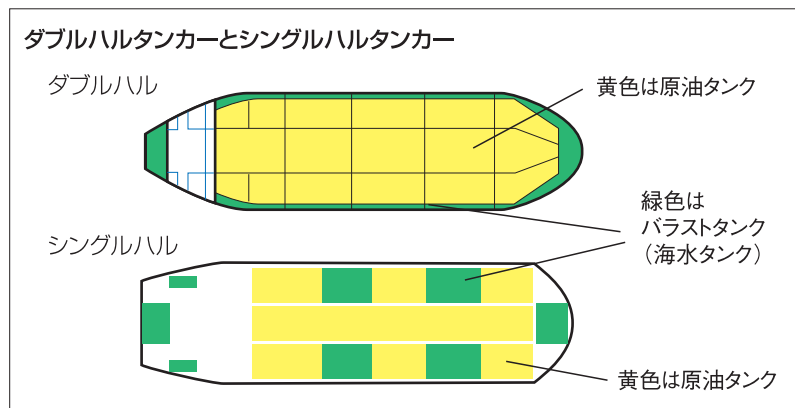
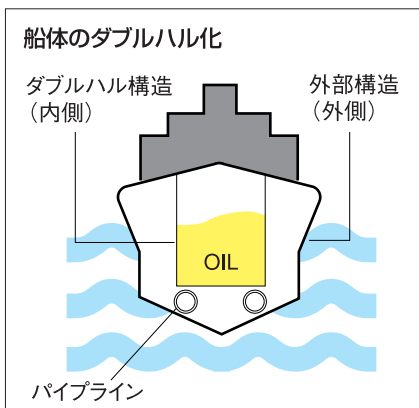
運航面では、出入港および狭水道通過などは十分余裕を持った計画を心がけています。

次に環境保全についてですが、従来より国際条約で規制されていることもあり、海洋汚染、特に油による汚染には非常に気を使っています。また廃棄物についても、発生を極力抑える、分別の徹底および処理方法の周知などを指導および実行しています。

海洋環境の保全

船体のダブルハル化

船体が二重構造になっているタンカーは、万が一衝突や座礁して船体に穴が開いた場合でも、貨物タンクが保護されているため原油が流れ出すおそれが小さくなります。新造原油タンカーはすべてダブルハル構造とし船隊整備にも積極的に取り組んでいます。



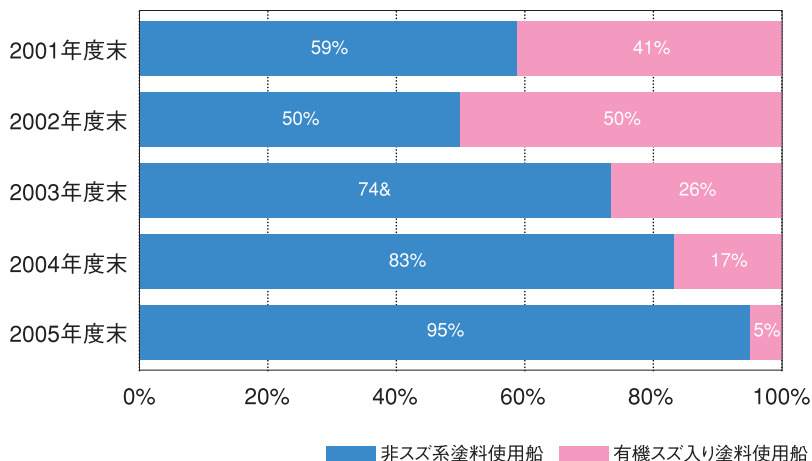
有機スズを含まない船底防汚塗料

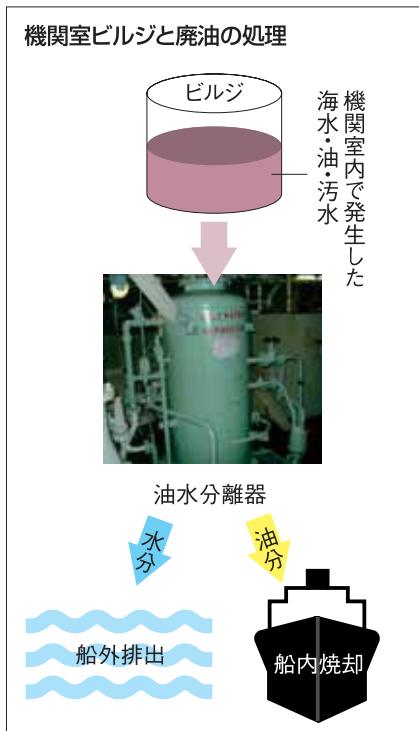
船底には海に生息する貝などが付着します。貝などが付着するとスピードが低下し、燃費悪化の原因となります。有機スズを含んだ塗料が貝などの付着を防ぐのに抜群の効果があるため、多くの船に塗装していました。

ところが、有機スズが人体へ悪影響を及ぼす環境ホルモンである可能性が高い事が判明したため、国際海事機関(IMO)において2003年1月以降有機スズ系船底塗料の使用を禁止し、2008年1月までに船体に塗布されている有機スズ系船底塗料の溶出防止処理をする旨の条約が決議されました。

当社では、入渠船に順次有機スズを含まない塗料を採用しています。

非スズ塗料使用船の割合





機関室ビルジと廃油の処理

機関室内で発生した油分などを含む汚水をビルジと呼びます。発生したビルジを排出可能海域にて船外に排出する際、油分を除いた水分のみを排出するよう特殊なる過装置で処理しています。船外に排出される水分は油分監視装置で連続モニターされ油分が検出されると自動的に排出が中止されます。

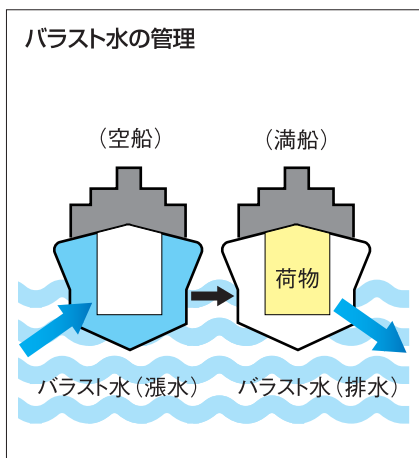
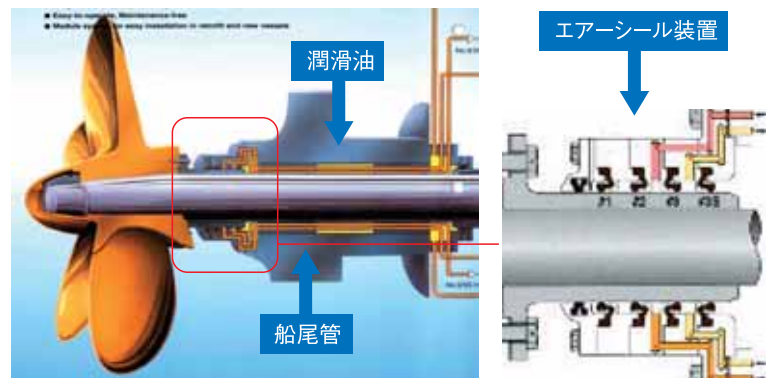
これらの装置は定期的に整備を実施し、ビルジ排出には万全の注意を払っています。また、取り除いた油分は廃油として船内焼却しています。

船尾管エアースील装置の採用

船外の水がプロペラ軸を伝って船内に入るのを防ぐとともに、プロペラ軸の潤滑油が船外に漏洩するのを防ぐ装置を船尾管シール装置と呼びます。

新造船には、漏洩防止機構を強化したエアースीलタイプを積極的に採用しています。

船尾管エアースील装置の採用



バラスト水管理

船が積み地に向けて空船航海をするとき、船体強度と適正な喫水を確保するために専用タンクへ積み込む海水をバラスト水といいます。このバラスト水は荷物を積み込む際には排出します。バラスト水には、積み込んだ地域に生息していた水生生物が混入しており、バラスト水が排出された地域の生態系に影響を及ぼすことが問題視されています。

2004年2月にバラスト水管理のための国際条約が採択され、2016年からは一定の基準をみたくバラスト水処理装置を設置することになりました。この装置が開発されるまでの代替措置として外洋におけるバラスト水交換が認められています。当社においても寄港国の規制や推奨に従い、バラスト水交換を実施しています。

省資源、廃棄物削減

資源の節約・有効活用のために、船上で、オフィスで、意識を高く持って省資源、廃棄物削減に取り組んでいます。



廃棄物分別を呼びかけた社内報記事



社内ゴミ分別状況



船内廃棄物の適正処理

オフィスの電力消費節減

当社では、環境目標に「オフィス年間電気使用量を対前年度比1%削減」を掲げて、使用していないOA機器の電源オフや不要照明の消灯など節電励行の呼びかけにより、オフィスの年間電気消費の節減に努めています。

2005年度については事務所移転後、電気使用量が大幅に増加しましたが、実績を検証した後、蛍光灯のこまめな消灯や不要箇所の減灯に努めるとともに、目標を再設定する予定です。

オフィス内廃棄物

オフィス内廃棄物の分別徹底を図るために、ゴミ箱の配置を工夫し、社内キャンペーンを実施、区条例に沿ったゴミの分別を実践しています。また、資源ゴミの有効活用を促進するとともに、コピー時の裏紙の使用やマイカップ運動などは前年度に引き続き実施しています。

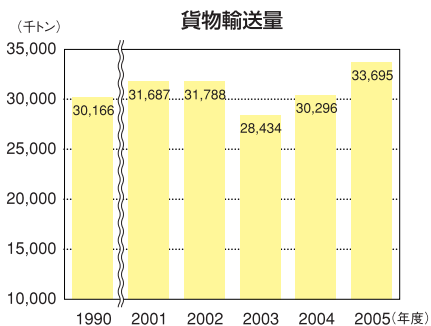
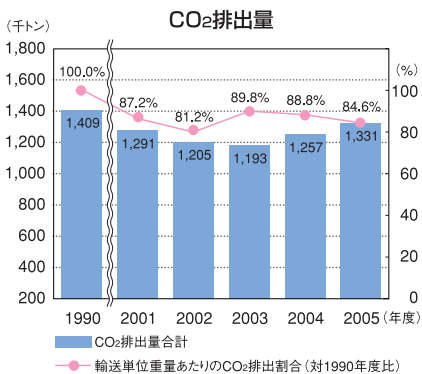
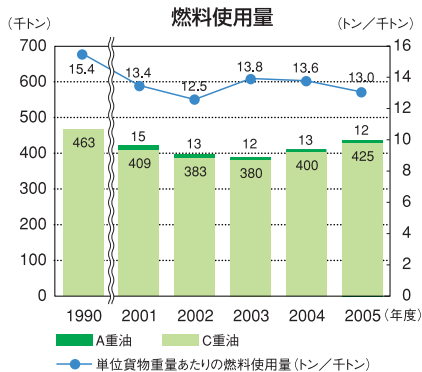
船内廃棄物の適正処理

乗組員が船内生活をする上で様々な廃棄物が発生します。これらの船内廃棄物は陸上と同じように分別回収し、食物くずなど粉碎して海洋投棄するもの以外は、船内焼却や陸揚げ処分をしています。また、船内廃棄物の陸揚げ促進(対前年度比1%増)を目標に掲げて、船内処理量と陸揚げ処理量を当社で管理しています。



環境に配慮した数々の最新鋭機器を搭載する超大型原油タンカー“YUGAWASAN”302,481トン

地球温暖化を防ぎ、人々の暮らしを守るために、大気保全に有効なさまざまな取り組みを行っています。



地球温暖化防止

地球温暖化はCO₂などの温室効果ガスによって引き起こされているといわれています。船が走るためには重油などの化石燃料を使用するので、CO₂を含んだ排気ガスを排出します。このCO₂ガスを削減するためには、燃料消費量を低減させることが現在のところ有効な手段です。当社では燃料消費量低減のため、以下の対策に取り組んでいます。

- ・省エネルギー機器や装置の使用
- ・船体クリーニング、プロペラ研磨による推進性能向上
- ・状況に応じた減速運転、最適航路の選定
- ・効率的な配船計画や貨物積載量の増量による輸送単位あたりの燃料消費量削減



大気汚染の防止(酸性雨の防止)

船舶の排気ガスには酸性雨の原因となるNO_x(窒素酸化物)やSO_x(硫黄酸化物)が含まれています。

NO_xに関しては、2000年1月1日以降に起工する船舶に搭載される出力130kw以上のディーゼルエンジンでは、排気ガス中に含まれるNO_x量を条約で定めた規制値以下にしなければなりません。当社の新造船にはNO_x排出量低減型の新型エンジンを搭載しています。

また、排気ガス中のSO_x量を制限するため、使用する燃料油の硫黄含有量を4.5%以下とすることが決められています。当社ではISO規格に適合した燃料油を調達し、SO_x排出量の抑制を行っています。

ダイオキシン発生の防止

ダイオキシンの発生を防ぐため、焼却炉の排気ガス温度を炉の出口で350度未満に急冷できるようにした焼却炉をすべての新造船に搭載しています。

オゾン層破壊の防止

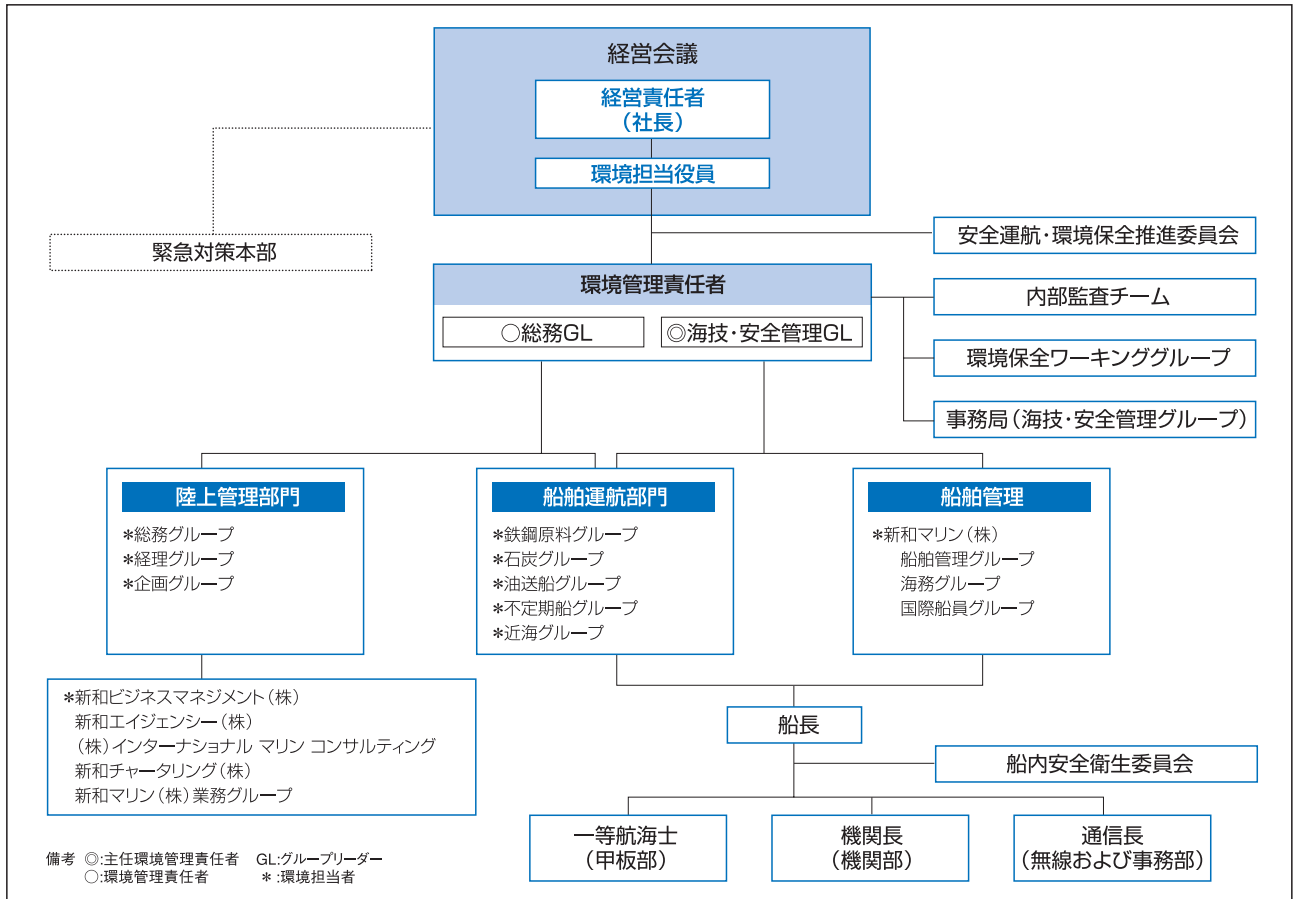
フロンやハロンはオゾン層破壊の原因とされています。船内ではフロンは冷凍機・冷房機に使用されています。またハロンは消火装置として用いられてきました。

当社では新造船の冷凍機・冷房機には代替フロン対応機器を採用しています。

ハロンを使った消火装置は1992年7月以降、新たな設置は禁止されており、ほとんどの船舶でCO₂式消火装置や高膨張式泡消火装置を搭載しています。

当社の環境保全への取組み

環境マネジメントシステム組織図



新和海運グループ CSR活動の沿革

- | | |
|---|--|
| 2000年 5月 安全運航推進委員会 設置 | 2003年 5月 新和マリン株式会社 ISO 9001 (2000年度版) 認証取得 |
| 2000年10月 新和海運株式会社企業理念 制定 | 2003年 9月 環境報告書 2003 発行 |
| 2000年12月 海難予防および事故対策に関する規程制定 | 2003年11月 行動基準 制定 |
| 2001年 1月 新和マリン株式会社 ISO 9002 認証取得 (日本海事協会) | 2004年 6月 環境報告書 2004 発行 |
| 2001年 9月 安全運航・環境保全推進委員会に改組 | 2004年 7月 コンピュータ機器、電子メールおよびインターネット等利用要領制定 |
| 2001年10月 新和海運グループ環境憲章 制定 | 2004年12月 コンプライアンス委員会規程 制定 |
| 2001年12月 内部情報管理および内部取引規制に関する規程改定 | 2004年12月 内部監査規程 制定 |
| 2002年 5月 環境報告 2001 発行 | 2004年12月 新和海運グループ環境憲章 改定 |
| 2002年11月 IR委員会発足 | 2005年 6月 環境報告書 2005 発行 |
| 2002年12月 海難およびその他の緊急事態に関する規程に改定 | 2005年 7月 新和グループ安全運航管理委員会 発足 |
| 2003年 4月 ISO 14001 認証取得 (日本海事協会) | 2006年 5月 CSR委員会設置 CSR活動方針策定 |
- 対象関係会社:
 新和海運(株)、新和マリン(株)、新和ビジネスマネジメント(株)、
 新和エイジェンシー(株)、新和チャーターリング(株)、
 (株)インターナショナル マリン コンサルティング

[注:2000年以降を表示しています]

用語解説

オゾン層

地上から20～25kmの高さにあるオゾン(酸素の同素体)の密度が高い大気層のこと。太陽からの有害な紫外線の多くを吸収し、地上の生態系を保護する役割を果たしている。オゾン層が破壊され地表に有害な紫外線が増えると、皮膚ガン、結膜炎などの悪影響が人体に及ぼされる。

喫水

船舶がある状態で浮かぶときの船底から水面までの垂直距離のこと。船首喫水、船尾喫水、船体中央部喫水と通称する。

国際海事機関(IMO)

International Maritime Organization。海上の安全、海運技術向上、船舶による海洋汚染防止、諸国間の差別措置の撤廃など、海運に関する技術的・法律的問題について各国政府間の協力を促進し、国際条約の制定などを行う国連の専門機関。

コーポレートガバナンス

企業統治と訳され、企業において不正を防止し効率的な経営が行えるように、株主・取締役会などの参加者によって企業の方向性と活動内容を決定していく仕組みのこと。コンプライアンス(法令遵守経営)と並んで(あるいはそれを実現する手段として)、1990年代から取り上げられるようになった。

ステークホルダー

企業の行動に直接的・間接的に関係する利害関係者を意味しており、顧客・株主(投資家)・取引先・従業員・社会・政府などを指す。

船尾管エアール装置

プロペラ軸が船尾で船殻を貫く部分では、海水の船内侵入および潤滑油の漏油を防ぐ必要がある。従来は海水侵入防止ゴムを内側から潤滑油の圧力で押さえていたが、潤滑油を空気に替えて漏油を防止した装置。

ダイオキシン

主に廃棄物の焼却過程で発生するほか、山火事や火山活動などの自然現象などによっても発生する毒性が強い物質。ガン・奇形・免疫力低下・生殖機能異常を誘発する。800度以上の高温でいったんは分解されるものの、温度降下の段階で再合成されるため、ダイオキシン発生を抑制するためには排ガスを急速に冷却する必要がある。

ダブルハル(二重船殻構造)

万一衝突や座礁などで船体に穴があいても貨物の原油や燃料油が流出しないよう、船体外殻の構造部材を二重にした構造。

バラスト水

貨物がない状態の船は不安定なため、適正な喫水と復原力および強度確保のため重しとして専用タンクに積みこむ海水のこと。バラスト水に含まれる水生生物が多国間を行き来し生態系を攪乱する問題が指摘されていたが、「船舶のバラスト水および沈没物の規制および管理のための国際条約」が2004年2月にIMOで採択された。

ハロン

塩素の代わりに臭素を含むハロゲン化炭素の一種。国際語。消火剤として広く使われていたが、フロンより強いオゾン層破壊物質であることが判明し、1994年以降製造が禁止されている。

ビルジ

エンジン運転中に漏出する燃料油や潤滑油を含む油水混合物。船底に溜まったものを油水分離装置にて水と油を分離して処理する。

フロン

フロン類は炭素・水素・塩素・フッ素からなるハロゲン化炭化水素の和製語で、単にフロンという場合はクロロフルオロカーボンを指すことが多い。無色・無臭・無毒で熱的・科学的に安定していることから、冷媒・発泡・洗浄・溶剤・消火・エアゾール噴霧などに世界中で広く使われてきたが、大気中に放出されたフロンのオゾン層破壊が指摘され、1996年以降製造が禁止された。

有機スズ

スズを含む有機化合物の総称で、環境面ではトリブチルスズ化合物(TBT)を指すことが多い。船体や漁網に貝などの海洋生物が付着するのを防ぐ防汚塗料として広く使用されてきたが、海洋生物の生殖異常や奇形などを引き起こす環境ホルモンとして問題が指摘されている。

ワークライフバランス

仕事と生活の調和のことで、英国通産省の定義によれば「職場や家庭で何かを犠牲にすることなく元気に楽しく暮らす」という考え方。日本でも厚生労働省が2003年から検討会を実施し、全国自治体も普及に力を入れている。ライフワークバランスとも言う。

ISO14001

ISO(International Organization for Standardization=国際標準化機構)が作成した環境の国際規格で、企業が環境に配慮した事業活動を行うために、環境管理の方針、組織体制、運用、内部監査など、PDCAサイクルを基本とした継続的改善に必要な事項を規定してある。

ISO9001

ISOが作成した品質管理および品質保証の国際規格で、顧客満足および改善を含む組織の管理まで踏み込んだ品質マネジメントシステムの要求事項を規定している。ISO9001を通じて顧客満足と改善活動を追求することにより、社会的信用の維持とともに競争力の向上を図ることができる。

ISO9002

ISO9001と同様に品質管理体制の国際規格で、ISO9001との違いは設計・開発段階を除いた範囲が対象となっていること。

PDCAサイクル

マネジメントシステムを継続的に改善していくための一連の流れで、計画(Plan)→実行(Do)→評価(Check)→見直し・改善(Act)→新たに計画(Plan)というように循環していく。



新和海運株式会社

SHINWA KAIUN KAISHA, LTD.

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

この冊子に関するお問い合わせは

〒100-8108 東京都千代田区大手町1-8-1 KDDI大手町ビル
総務グループ CSR委員会事務局

TEL. (03) 5290-6231 FAX. (03) 5290-6230

E-mail: LEGAL@shinwaship.co.jp