


# 新和海運グループ CSRレポート2007

SHINWA KAIUN GROUP  
Corporate Social Responsibility Report 2007

A photograph of a family of four—two adults and two children—holding hands in a circle on a sandy beach. They are all wearing light-colored shirts and dark pants. In the background, the ocean waves are visible under a bright sky. A large, semi-transparent world map made of blue dots is overlaid on the background, centered behind the family.

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

# 新和海運グループ CSRレポート2007

SHINWA KAIUN GROUP  
Corporate Social Responsibility Report 2007



## contents

ごあいさつ	1
企業理念	1
グループのアウトライン	2

### 社会性への取り組み

新和海運グループのCSRについて	3
新和海運グループを支えるステークホルダー	4
顧客・取引先に関することから	5
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
2006年度実施計画の検証と 2007年度実施計画	12
安全運航の確保	14
海洋環境の保全	16
大気 of 保全	18
省資源・廃棄物削減	19
環境教育	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
「新和海運CSRレポート2006」 読者アンケートより	21

### 編集方針

新和海運は、事業目的である外航貨物運送事業を遂行するに当たって社会的責任をどのように果たしているかを公表するために、従来の環境報告書を改めて昨年「新和海運CSRレポート2006」を創刊いたしました。その後、内航貨物運送事業などを営む関係会社ともCSR活動への取り組みを連携して進めてまいりました結果、さらに広く当社グループ全体のCSR活動を紹介することといたしました。当社グループをとりまく各ステークホルダーに関することからの中で、グループ各社がどのように関わっているの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

2006年4月1日～2007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

新和海運とその関係会社を対象としています。外航事業関係会社30社（国内8社、海外22社）、内航事業関係会社8社、その他の事業会社6社。

前回発行:2006年6月下旬

次回発行:2008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 事業の報告書、事業の報告書（中間期）
- ③ 有価証券報告書・半期報告書
- ④ Annual Report（英語版）

入手希望の方は下記までご連絡下さい。

また当社ホームページでは、上記①②および④のほかさまざまな情報をご覧いただけます。

<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

## ごあいさつ



新和海運株式会社  
代表取締役社長

笈 考 彦

当社が事業遂行に当たって基本としていることは、当社の「企業理念」の中でも標榜しておりますように、社会の一員としての責務を果たしその発展に寄与することです。この理念に基づき、当社は外航海運という事業特性やその規模に応じたCSR、すなわち企業の社会的責任活動に取り組んできました。しかし、社会の要請は当社の事業範囲に限られるわけではありません。当社グループ全体の活動がCSRの対象として認識されています。そこで昨年来、当社グループ内の内航海運事業やその他の事業の関係会社へも、コンプライアンスなどのCSR方針を普及してまいりました。中でも船舶の安全運航は、当社グループにとって社会の皆さまからの信頼をいただくための最重要事項と位置付けています。これがなければ、地球環境の保全や各ステークホルダーに対する責任を果たすことはできないと考えているからです。

今般発行いたします「新和海運グループCSRレポート2007」により、当社グループがどのように社会の要請に対応しているか、ご理解いただければ幸甚に存じます。

2007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

社員の基本的人権を尊重し、民主的な経営を確立、維持する。

# グループのアウトライン (2007年3月31日現在)

## 新和海運グループ概要

グループ会社数	本社 1社 子会社(連結) 30社 子会社(非連結、持分法適用) 3社 子会社(非連結、持分法非適用) 5社 関連会社(持分法非適用) 5社 (合計44社)												
	<p>事業部門別売上高(連結) (単位: 百万円)</p> <table border="1"> <caption>事業部門別売上高(連結) (単位: 百万円)</caption> <thead> <tr> <th>事業部門</th> <th>売上高</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>外航海運業</td> <td>87,632</td> <td>83%</td> </tr> <tr> <td>内航海運業</td> <td>16,994</td> <td>16%</td> </tr> <tr> <td>その他の事業</td> <td>970</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table>	事業部門	売上高	割合	外航海運業	87,632	83%	内航海運業	16,994	16%	その他の事業	970	1%
事業部門	売上高	割合											
外航海運業	87,632	83%											
内航海運業	16,994	16%											
その他の事業	970	1%											
従業員数	連結457名												
運航船腹量	連結162隻 総重量トン561万重量トン												
外航海運事業および付帯事業を営む主な会社	新和海運株式会社 (一般貨物輸送、船舶貸渡など) 新和マリン株式会社 (船舶管理) 株式会社インターナショナル マリン コンサルティング (荷役監督) 新和チャーターリング株式会社 (仲介業) 新和エイジェンシー株式会社 (仲介業) SHINWA (U.K.) Ltd. (仲介業) SHINWA (U.S.A.) Inc. (仲介業) SHINWA SHIPPING (H.K.) Co. Ltd. (仲介業、船舶代理店)												
内航海運事業および付帯事業を営む主な会社	新和内航海運株式会社 (一般貨物輸送) 新和ケミカルタンカー株式会社 (ガス・ケミカル製品輸送)												
その他の事業を営む主な会社	新和システム株式会社 (情報処理) 新和ビジネスマネジメント株式会社 (総務・経理業務受託、不動産管理) 株式会社シンワ エンジニアリング・サービス (発電機保守)												

## 新和海運概要

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
従業員数	154名
運航船腹量	85隻 総重量トン543万重量トン

# 社会性への 取り組み

## 新和海運グループの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 (当社であれ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。昨今の企業不祥事の多発は、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、企業を取り巻く顧客、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とのコミュニケーションを深めることにより、企業活動に対する理解と信頼を得、また頂戴した種々の意見や情報を継続的な改善プロセスに組み込んで企業価値を引き上げていくものです。新和海運はこれを経営理念の根幹に据えており、グループ会社とともに社会との交流を図っています。
4. その理念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、その中軸に位置するのが法令をはじめ会社規程や社会倫理規範を遵守して企業活動を遂行するというコンプライアンス意識であると、当社は考えています。これを前提に、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、地球環境の負荷軽減を配慮し、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。新和海運グループは、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。

新和海運グループが取り組むCSR活動の諸側面とそれらの相互関係は下図のように表示できるでしょう。



# 新和海運グループを支えるステークホルダー

私たち、新和海運グループのビジネスは、さまざまな海運関係者、関係省庁、寄港国・通過国、そして地域社会などたくさんのステークホルダーに支えられて成り立っています。

出典：海上保安庁ホームページ



# 顧客・取引先に関することから

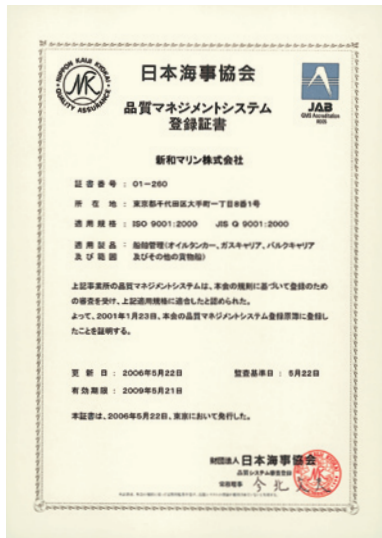
## 顧客満足

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。世界中の顧客から発せられる貨物輸送ニーズに対し、海運仲立業者の集中するロンドン、ニューヨーク、東京の営業拠点で長年にわたり培ってきた船貨情報と輸送ノウハウを駆使し、適時・適切な船腹の提供、競争力ある運賃、貨物の安全輸送に努めています。

また、内外の顧客を直接訪問し積極的な面談により顧客とのコミュニケーションを図るビジネススタイルは、スポットから長期プロジェクトの提案まで顧客の満足を生み出す源泉の一つと心得、いっそうの信用を築き内外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 (ISO9001)

顧客の皆さまに安全な品質の輸送サービスを提供することが当社グループの使命です。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。



ISO9001:2000認証の登録証書  
(2007年5月14日定期的監査完了)

## 顧客・取引先などとの安全協議会活動に参画

当社ならびに国内輸送に従事する新和内航海運(株)および新和ケミカルタンカー(株)は、製鉄所、発電所、石油基地、ガス基地など諸産業の荷主を始めとする港湾関係者との日ごろからの連携を深め、地域の安全、船舶の入出港の安全を図るため国内多数の安全協議会に参画し、定期的な点検に協力し事故災害や環境汚染などのリスク管理を実行しています。



緊急対応演習での模擬記者会見

## 緊急対応と対外説明

「海難事故およびその他の緊急事態の処理に関する規程」などに基づく一連の対応措置により、顧客、救助者、保険者、船舶代理店、造船所等々の取引先、関係当局などと共同で緊急対応する準備をするとともに、報道機関や当社ホームページを通じた対外説明を適時に実施する体制を整えています。

## 効率的積み付けと貨物の保全

当社グループの(株)インターナショナル マリン コンサルティングでは、高級鋼材などの貨物の積揚荷役を船長経験者が監督しています。貨物特性と国内外の港湾事情について蓄えた経験と知識により貨物の保全と効率的な輸送を支援しています。



コイルの積み込み状況

# 株主・投資家に関することから



当社ホームページ 経営計画ページの一部



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

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継続」「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適時に、東京・大阪・名古屋・福岡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開示するなど、適時・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への記事掲載などの活動を行っています。

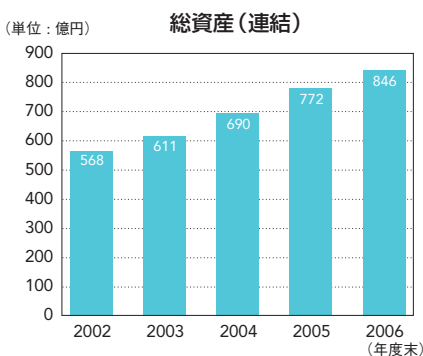
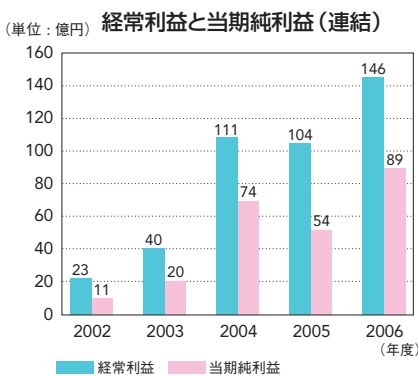
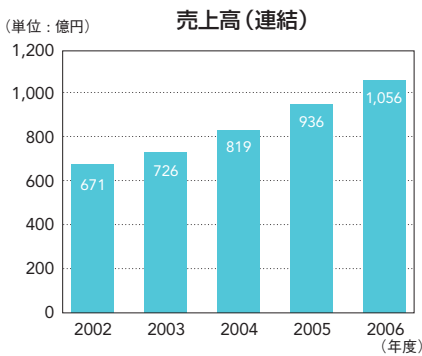
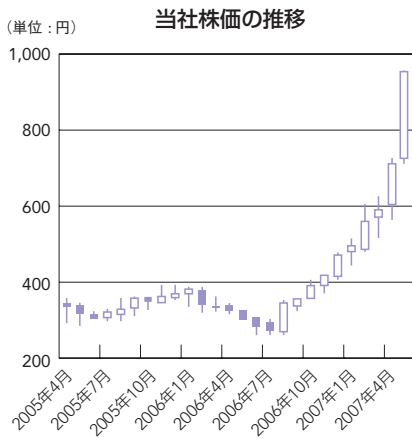
## 双方向コミュニケーション

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。2006年度は合計19件の個別ミーティングを行いました。

## 株主への利益還元

当社は、コスト競争力のある船体整備を推進するとともに、海運市況、為替、燃料油価格などの変動に備え利益の一部を内部留保することにより、企業体質の強化を実現しつつ、株主の皆さまに安定的かつ継続的に利益を還元していくことを目標としています。このため当社は、1株当たり6円の普通配当（中間配当3円、期末配当3円）を安定的に継続することを基本とし、各期の業績に応じ総合判断により特別配当を実施することとしています。2006年度は1株当たり3円のうち中間配当を実施したうえ、期末配当として1株当たり8円（うち特別配当5円を含む）を実施する手続きをとっています。

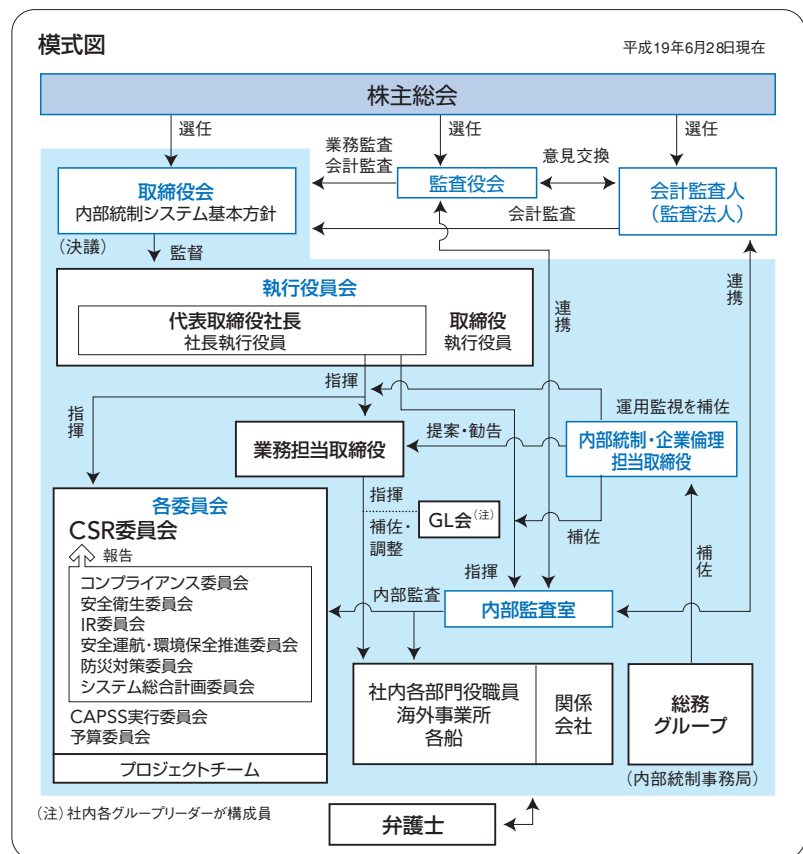




## コーポレート・ガバナンス

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(注)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、従来の検査役を解消し、組織の明確化と機能の強化を図るため2006年7月に内部監査室を設け、社長の指揮命令により各部門の業務執行状況の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・ガバナンスの充実に努めています。

(注) 2007年6月28日定時株主総会の決議で10名に変更予定です。これに伴い業務執行の効率化を図るため模式図に表示の執行役員制度を導入予定です。



## 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、コンプライアンスを一層促進するため、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」を決議するとともに、新たに金融商品取引法の定めに応じ、財務報告の信頼性を確保するための体制整備等に努めています。

# 従業員に関することから



Shinwa (U.K.) Ltd.スタッフ



新入社員研修の一環で行う訪船研修



合宿形式の課長代理研修



本船における酸素蘇生器取り扱い講習

## 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、適性と能力を基準に採用し、当社の研修体系の中で育成しています。また外国人乗組員についても、上級職員を育成し、当社グループ管理船への長年の乗船経歴を維持できるように、各種教育訓練の充実を図っています。

## 人事制度

当社では、本人の能力・意欲・業績などを進級・昇格に適正に反映する新人事制度を2001年度から導入し、その後社員の意見を聴取しながら制度の改善を図っています。社員の現状把握と将来に向けた能力開発、および公正な処遇を主眼としています。

正社員には総合職・準総合職・一般職の職制があり、本人の意欲と能力に応じキャリアアップの道が開かれ、2007年度には一般職1名が準総合職に転換し、2007年4月1日現在で9名となっています。また、専門知識を蓄えた技術職には「専門職制度」を、豊富な業務経験を培った事務職には「高年齢者再雇用制度」を2006年度に導入し、既に実績を挙げています。

## 研修制度

当社は、従業員が外航海運のプロフェッショナルに育つために、業務遂行を通じて行うOJT (On The Job Training) を軸とし、新入社員研修・海運実務講座・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、階層や必要に応じ、さまざまな研鑽の機会を提供しています。

また技術職には、きめ細かな指導による若年船員早期育成計画を設け、既に入社後3～4年で船内の指導的な役割を果たす一等航海士・一等機関士が育っています。外国人船員には、採用地と東京における乗船前研修や座学研修・上級海技資格の取得援助・OJTなどの昇格支援システムを用意しています。

## 従業員の健康と安全への配慮

当社グループでは、毎年健康診断を実施し、一定の条件を満たす対象者には人間ドック費用の補てんをしています。また本社においては、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に応じています。さらに、2006年度にはノロウィルス感染予防措置の啓蒙やメンタルヘルスチェックなどを実施しました。

海上では何よりも安全を重視し、安全管理システムを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。

## コンプライアンス相談窓口取扱規程

公益通報者保護の趣旨に沿い、従業員がコンプライアンスにかかわる事項につき相談することを容易にするため、従来の社内窓口に加え社外の弁護士に相談窓口を依頼し、その取扱規程を2006年7月に制定しました。2006年度の相談案件はありませんでした。

## INTERVIEW

## 育児休業と短時間勤務、皆さんに支えられての育児

石炭グループ  
パナマックスチーム 井上 薫

昨年10月に男の子を出産し、今年4月に元の部署（石炭グループパナマックスチーム）に復帰しました。仕事は産休前と同様、船舶のオペレーション業務に携わっていますが、現在は通常の就業時間より1時間短い16時15分までの短時間勤務（以下、時短）を申請しているため、時差の少ないインドネシアやオーストラリア航路の船を主に担当させていただいています。なるべく16時15分までに、その日にやらなければいけない仕事のすべてを終えたいと思っておりますが、相手の返答待ちなどで、どうしても時間内に決着できず、ほかのオペレーション担当者に引き継いで帰らなければいけないときは、やはり不甲斐なく感じることもあります。なので、せめて私の帰宅後に、チームの方が状況が分からず困惑することのないよう、上司・同僚への報告・連絡・相談を徹底するよう心がけています。

時短は、『たが1時間、されど1時間』で、子供の健康管理にとっても役立って

います。うちの子供は、保育園のゼロ歳児クラスの中でも最も月齢が小さく、食事時間の間隔がまだ短いため、14時30分以降は食事の出ない保育園での生活はかなりしんどいと思います。ですから、少しでも早く迎えに行き、ご飯を食べさせ、休ませてあげられることは、子供の風邪予防などに大いに役立っており、子供も私も5月中旬まで皆勤で、保育園と会社に通うことができています。

復職するにあたっては、周囲に迷惑をかけてしまうのではないかと不安に思う点多々ありましたが、今どうか仕事と子育ての両立ができてるのは、ひとえにチームの皆さんのサポートと、会社の理解があってこそだと、心の中で毎日感謝しています。今後、育児休業をとうろうかと思っている女性社員のためにも、取組がしやすいよう仕事と育児に精いっぱいがんばりたいと思います。



## 個人情報の適正管理

当社は、個人情報保護の観点から従業員などの個人を識別できる情報を適正に管理し、目的の範囲内でのみ使用し、法令に定める場合またはあらかじめ本人の同意を得た場合を除いて第三者に提供しない方針を採っており、2006年8月には「個人情報適正管理規程」を制定し、コンプライアンス関連規程としてグループ会社にも周知しています。2006年度のクレームはありませんでした。

## セクハラ防止指針の周知

当社は、男女雇用機会均等法の精神に基づき良好な職場環境を維持し、男女従業員がそれぞれの能力を發揮できるようにするために、就業規則や行動基準に加え、具体的な内容を示した「セクシャルハラスメント防止指針」を策定し、2007年4月から全役職員に周知するとともにグループ会社へも普及しています。

## ワークライフバランス

社員が仕事と生活の調和をとり充実した人生を送れるよう、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、また勤続年数と年齢により条件を満たす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）のための文化班には補助金が支給されています。

## 労働組合との関係

陸上社員は「新和海運労働組合」、海上社員は「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。

## 児童就労、強制労働

当社およびグループ会社においては、児童就労や強制労働の事実はなく、今後もそのようなことはいたしません。



野球部の練習風景



当社関係船員派遣会社創立10周年パーティー

# 社会に関することから



KDDI大手町ビル  
総合自衛消防訓練



丸の内消防ボランティアに参加し  
救助訓練をする社員



紀尾井ホールでの演奏風景



フィリピン海事大学奨学生の卒業式

## 災害復興への支援活動

当社事業の国際海上輸送サービスとの関連度合い、地域とのつながりなどを基準に都度支援の判断をしてきており、今後も国内外の被災地の復興に支援をしていく方針です。2006年度はジャワ島地震被害者に義援金を送りました。

## 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。

さらに、地域の「丸の内消防ボランティア」に参加している従業員の活動に対して当社は通常勤務と同様に扱うなどの配慮をしています。

## 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、フィリピン海事大学（PMMA）の学生に対し奨学金を支給しています。

## 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搜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います。

日本にも同様の制度である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。

# 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)

# 2006年度実施計画（環境マネジメントプログラム）の検証と2007年度実施計

PLAN ⇒		DO ⇒	CHECK ⇒		
環境方針	環境目的	2006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（6年継続）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・燃料油、潤滑油受入れ移送手順書の順守</li> <li>・油濁防止規程の順守</li> <li>・甲板上からの漏油防止器具設置を推奨</li> <li>・運航船舶への漏油防止対策指示</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・微量であるが船舶からの潤滑油漏洩事故が発生したため目標未達成</li> </ul>	
		外洋におけるバラスト水張り替えの完全実施（100%）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Sailing Instructionにて指示</li> <li>・バラスト張り替え手順書の順守</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・就航航路および海・気象の状況により実施できない船舶があったため、目標未達成</li> </ul>	
		非スズ系船底塗料使用（95%）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・入渠船、新造船には非スズ系船底塗料採用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・非スズ系塗料100%採用達成</li> </ul>	
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船体クリーニング/プロペラ研磨による推進性能の向上</li> <li>・効率的な配船計画の策定</li> <li>・貨物積載量の増量化</li> <li>・運航船舶への停泊中省エネ協力要請</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・入渠船にて実施</li> <li>・対1990年度比15.64%削減達成</li> </ul>	
		主機シリンダ油消費低減装置の採用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存船への搭載促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・KODAIJISANIに搭載し、目標達成</li> </ul>	
		紙消費量の削減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電子倉庫の活用促進</li> <li>・AB-LOGをOAソフトEXCELにて作成</li> <li>・船舶管理ソフト導入によるペーパーレス化促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2005年度と2006年度で集計対象が異なるため判定できず                      （2005年度：新和海運                      2006年度：新和海運、新和マリン                      および新和ビジネスマネジメント）</li> </ul>	
		オフィス年間電気使用量を対前年度比1%削減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社内メール（掲示板）による注意喚起</li> <li>・不要照明の節電</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オフィス移転後の前年度9月から3月と今年度9月から3月を比較して、電気使用量7%削減達成</li> </ul>	
	発生抑制の	船内廃棄物の陸揚げ促進（対前年度比1%増）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本船へ支給する固縛資材の回収及び再利用</li> <li>・分別収集、分別保管の徹底</li> <li>・船内処理量と陸揚げ処理量の管理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2005年度1船当たり平均陸揚げ量7.0m<sup>3</sup>+277kgに対し、2006年度12.8m<sup>3</sup>+109.1kgと達成</li> </ul>	
オフィス内廃棄物の分別徹底（100%）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リサイクルごみ、可燃物、不燃物などの分別徹底</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一部の部署においてゴミの分別が徹底されていないため、目標未達成</li> </ul>			
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新造船計画時における改良型機器設備の設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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 15.62%減）</li> </ul>	
		輸送単位当たりのCO <sub>2</sub> 排出量を対1990年度比10%削減		<ul style="list-style-type: none"> <li>・CO<sub>2</sub>排出量は、燃料使用量に比例して目標達成（対1990年度比15.62%減）</li> </ul>	
		低硫黄燃料油（硫黄分4.5%以下）の供給	<ul style="list-style-type: none"> <li>・燃料購入の選定、分析</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2006年度実績 平均3.1%（目標達成）（MARPOL条約 4.5%以下）</li> </ul>	
		ダイオキシン発生の抑制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新造船に技術基準適合の焼却炉採用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・竣工遅れにより対象船なし</li> </ul>	
		新造船へ代替フロン機器の搭載（100%）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・竣工遅れにより対象船なし</li> </ul>	
環境教育	環境意識の向上	陸上従業員への教育	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社内講座の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新入社員研修にて実施</li> <li>・各部会にて実施</li> </ul>	
		乗組員への教育	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗船前研修での教育実施</li> <li>・海外関係会社での教育実施</li> <li>・乗組員への船上教育・訓練の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗船前研修にて100%実施</li> <li>・マニラのマンニング会社において教育実施済み</li> <li>・各管理船にて実施</li> </ul>	

画

S S S : 達成 S S : 一部未達成 S : 見直しが必要

	ACT ⇒
原因(未達成項目のみ)	改善施策
船尾管シール装置内のシールリング(本船側潤滑油保持用)の劣化により当該シールと船尾軸シール当たり面に接触不良が生じ潤滑油の漏洩に至った	全管理船に対し当該事故の経緯および未然防止対策を文書にて周知した。また、乗組員に対し乗船前研修等を利用し、繰り返し教育を実施している
就航航路や船舶の安定性を考慮した結果、一部の船舶に関しては未実施	船舶の安全性および安定性を勘案し、必要に応じ実施していく
	全管理船に対し非スズ系塗料の採用を継続する
	停泊中の船舶においても実施を検討する
	既存船への搭載も促進する
	船舶管理ソフトの適切な運用を促進する
一部社員の環境意識不足	社内掲示板等を利用しゴミの分別徹底を再教育する
竣工時期の遅れ	新造船への採用を継続する
竣工時期の遅れ	新造船への採用を継続する
	外部の講師による環境に関する講座の開催を検討する

PLAN ⇒	DO ⇒	
2007年度 目標	行動内容	実施期間
船舶からの漏油事故ゼロ	・燃料油、潤滑油受入れ移送手順書の順守 ・油濁防止規程の順守	通年
	・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	通年
外洋におけるバラスト水張り替えの実施	・Sailing Instructionにて指示 ・バラスト張り替え手順書の順守	通年
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	通年
	・効率的な配船計画の策定 ・貨物積載量の増量化	通年
燃料節減策の実行	・経済運航を適宜実施 ・運航船への停泊中省エネ協力要請	通年
シリンダ油消費量の削減	・主機シリンダ油消費低減装置搭載促進	通年
紙消費量の削減	・電子倉庫の活用促進 ・裏紙の活用促進	通年
	・船舶管理ソフト導入によるペーパーレス化促進	通年
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	通年
船内廃棄物の陸揚げ促進(対前年度比1%増)	・本船へ支給する固縛資材の回収および再利用 ・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	通年
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	通年
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	通年
輸送単位当たりのCO <sub>2</sub> 排出量を対1990年度比10%削減		通年
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	通年
ダイオキシン発生の抑制	・新造船に技術基準適合の焼却炉採用	通年
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	通年
陸上従業員への教育	・社内講座の実施	6月
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	通年

# 安全運航の確保

## インハウス船舶管理会社による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ことならびに顧客のニーズに対し、信頼性の高いサービスが提供できることを理念とし、その維持・向上に努めています。



検船活動中の消防設備の点検

## 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、新和マリン(株)が管理船に対する安全検船を、年1回独自のチェックリストに基づき実施しています。

また、担当監督(Superintendent)が6カ月毎に訪船して、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、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。



監査役による訪船監査

## 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。

## 事故ゼロ対策委員会

実際に発生した事故の統計的な解析および分析などにより、事故の未然防止に有効な経営的手段を策定し、実施することを目的とし事故ゼロ対策委員会を定期的に開催しています。委員会の議事録は全管理船にも送付され、船上教育に役立たせています。

## 新和グループ安全運航管理委員会

新和グループ運航船の安全運航と環境保全に関する基本的な方針やその前提となる諸問題(船舶管理、運航管理、危機管理対応に関わる問題等)について、新和グループ全体の視点から審議し、グループ海運各社に提言し、各社が提言内容をその経営に反映できる機会を設け安全運航を確実に実施することを目的として、新和グループ安全運航管理委員会を定期的に開催しています。

委員長は新和海運(株)海技・安全管理グループ担当役員で、新和海運(株)、新和内航海運(株)、新和ケミカルタンカー(株)、新和マリン(株)の企画および安全運航担当で構成しています。



船上での訓練





## INTERVIEW

## 船員の生活・仕事・心意気

一等航海士 大平謙介

私は4年間の陸上での営業職をはさんで乗船経験が5年半ですが、船と陸では仕事の面白さの質が違いますよね。

営業はお客様、ブローカーや代理店の方々など、たくさんの人と出会い、また結果が数値で見えるので厳しいところもありますが、その分達成感も味わえました。船の安全運航などは数値では表現できませんが、一等航海士は貨物の管理・荷役、整備作業、船内の安全管理に責任を負っているため、無事荷役が終了したときや、大きな事故なく下船できた時の安堵感は言葉には言い表せません。

サウジアラビアのラスタヌラ港など、積んだ原油の数量が本船側と陸上側で大きく違うと出港できなくなるので、数量の誤差が港の許容範囲の場合「Cargo was released!」と言われて出港を許可された瞬間が一番「はっ、やれやれ(笑)」。

船員になって良かったことは平日にまとめて休めることでしょうか。乗船中はほとんど上陸できず、狭い空間での男所帯ですのでストレスがたまりませんが、お酒を飲むのが一番のストレス発散です。船長・機関長の体験談を聞いたり、仕事以外の悩みを言えたりしますので。

印象に残っているものの一つに、タンカーの入渠前作業があります。イナー

ガス\*や、石油ガスで充滿している「死の世界」であるタンク内をクリーニングして、ガスを置換し、タンク内に人間が入れる状態までもっていきます。入渠してタンクに入ったときはマンホール(lightning hole)から暗いタンク内に光が幾筋も差し込んで幻想的な世界でした。

それから今はなくなりましたが、ベルシャ湾のmine sweeping area(磁気機雷掃海水域)を航行したときです。クウェート沖に広がる機雷水域が船が航行できるように日本の自衛隊が掃海して細い航路になっていたのですが、近くではアメリカの空母から戦闘機が発艦していたり、テレビで見る戦争が現実にごくここにあるのだと思いました。

湾岸戦争当時はベルシャ湾に行くか下船するか選択できたけど、皆さん下船しなかったそうですね。私ですか?たぶん行くと思います。日本の外航船員数は空洞化を通り越して真空化と言われて久しい。昨今、四方を海に囲まれた日本で緊急時の物資輸送をすべて外国人に任せていいのでしょうか? こういう部分でも日本人船員確保の重要性を多くの方に理解していただきたいと思います。

\*不活性ガス。石油ガスの爆発を防ぐためタンク内に注入する不燃性の人工ガス。



緊急対応演習

## 緊急対応演習の実施

当社では、運航船に万一海難事故が発生した場合に、迅速かつ確実に事故処理を行い事故による被害を最小限に止めることができるよう、定期的に緊急対応演習を実施しています。2006年度は当社所有の大型タンカーがシンガポール海峡において他船と衝突し、貨物油が船外に流出したとの設定で演習を実施し、緊急時における社内体制の機能について検証を行いました。

また船上においては、火災やその他緊急事態に備えた訓練を常に実施しています。

## ニアミス報告運動の展開(ヒューマンエラーの防止)

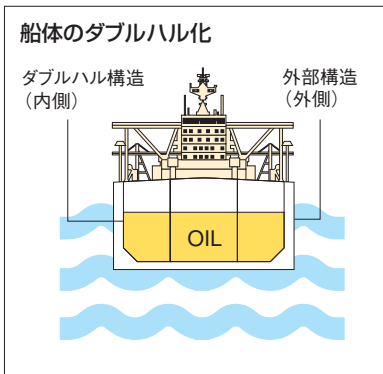
産業災害研究の中には、ハインリッヒの法則というものがあります。これは、1件の重大事故が発生する背景には29件の軽微な事故と300件のニアミス(事故には至らなかったがヒヤッとしたりハッとしたりするような事故一歩手前の事象)があり、また、それ以前には見逃されている膨大な数の不安全な状態や行為があるというものです。

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。

# 海洋環境の保全

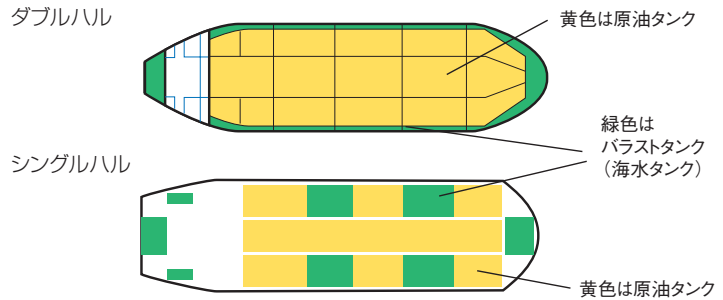
## 船体のダブルハル化

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全船ダブルハル構造とし、既存のシングルハル構造のタンカーは売却したため、現在当社が保有するタンカーはすべてダブルハル構造になりました。



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

### ダブルハルタンカーとシングルハルタンカー



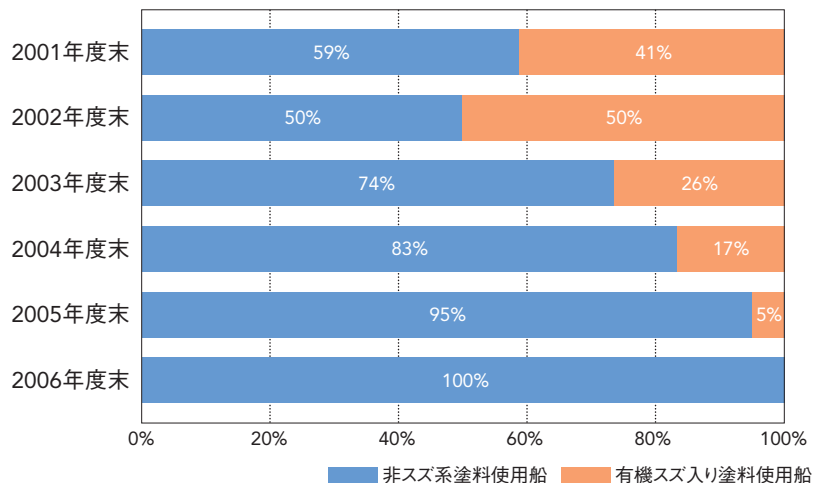
## 有機スズを含まない船底防汚塗料

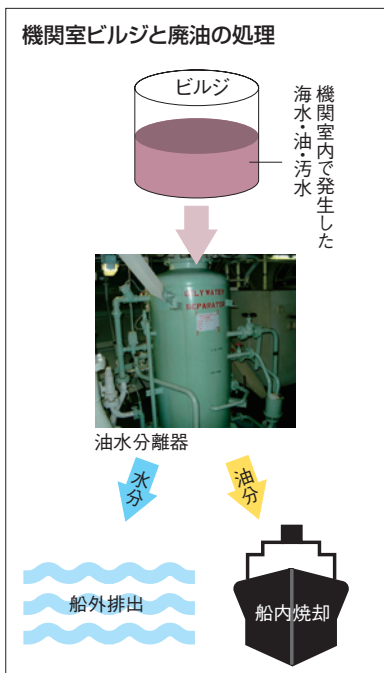
海水面下の船体には海に生息する貝などが付着します。貝などが付着するとスピードが低下し、燃費悪化の原因となります。有機スズを含んだ塗料は、貝などの付着を防ぐのに抜群の効果があるため、多くの船に塗装していました。

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ことが判明したため、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、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の条約が決議されました。

当社では、新造船はもちろんのこと、入渠船にも順次有機スズを含まない塗料を採用し、現在、全社船の船底に非スズ系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。この装置を油水分離器と呼び、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。

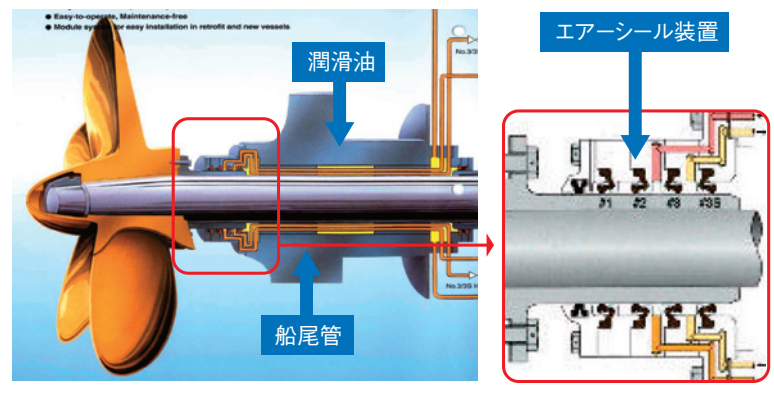
これらの装置は定期的に整備を実施し、ビルジ排出には万全の注意を払っています。また、取り除いた油分は廃油として船内焼却または陸揚げしています。

## 船尾管エアースील装置の採用

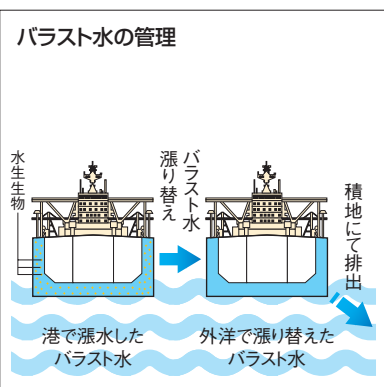
船外の水がプロペラ軸を伝って船内に入るのを防ぐとともに、プロペラ軸受の潤滑油が船外に漏洩するのを防ぐ装置を船尾管シール装置と呼びます。

従来は、潤滑油を使用したタイプの船尾管シール装置が設置されていましたが、新造船には、漏油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



## バラスト水の適正管理



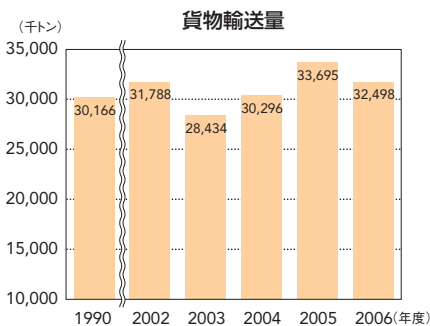
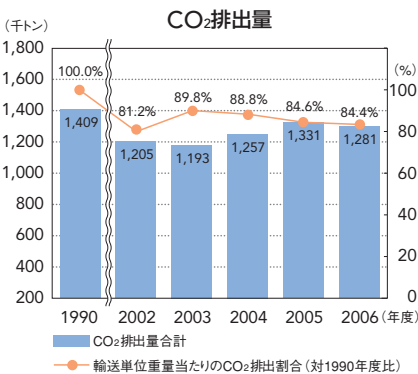
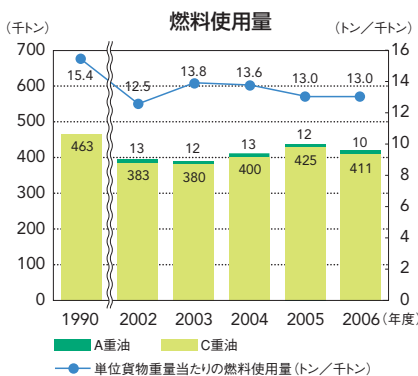
船が空船航海をするとき、船体強度と適正な喫水を確保するために専用タンクへ積み込む海水をバラスト水といいます。このバラスト水は荷物を積み際には排出します。バラスト水には、積み込んだ地域に生息していた水生生物が混入しており、バラスト水が排出された地域の生態系に影響を及ぼすことが問題視されています。

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、将来は一定の基準をみたくバラスト水処理装置の設置が義務付けられ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。

# 大気の保全



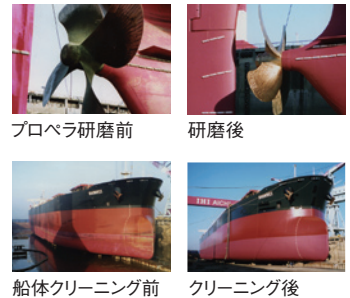
CO<sub>2</sub>排出の少ない燃料であるLNGを輸送する  
新和ケミカルタンカー(株)第一新珠丸



## 地球温暖化防止

地球温暖化はCO<sub>2</sub>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、CO<sub>2</sub>を含んだ排気ガスを排出します。このCO<sub>2</sub>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<sub>x</sub>(窒素酸化物)やSO<sub>x</sub>(硫酸酸化物)が含まれています。

NO<sub>x</sub>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<sub>x</sub>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<sub>x</sub>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<sub>x</sub>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<sub>x</sub>排出量の抑制を行なっています。

## 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200℃まで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CO<sub>2</sub>式消火装置や高膨張式泡消火装置を搭載しています。

## 省資源・廃棄物削減



資源の再利用として石炭灰を輸送する  
新和内航海運(株)松洋丸



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を移転した後、電気使用量が大幅に増加しました。しかし2006年度については、事務所を移転した年の9月から3月と同年の同月を比較すると、電気使用量が平均7%削減されました。

### 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、自治体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、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さまざま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。

## 環境教育



コピー用紙の再利用を促す掲示板画面



マニラでの座学研修

### 船員環境教育

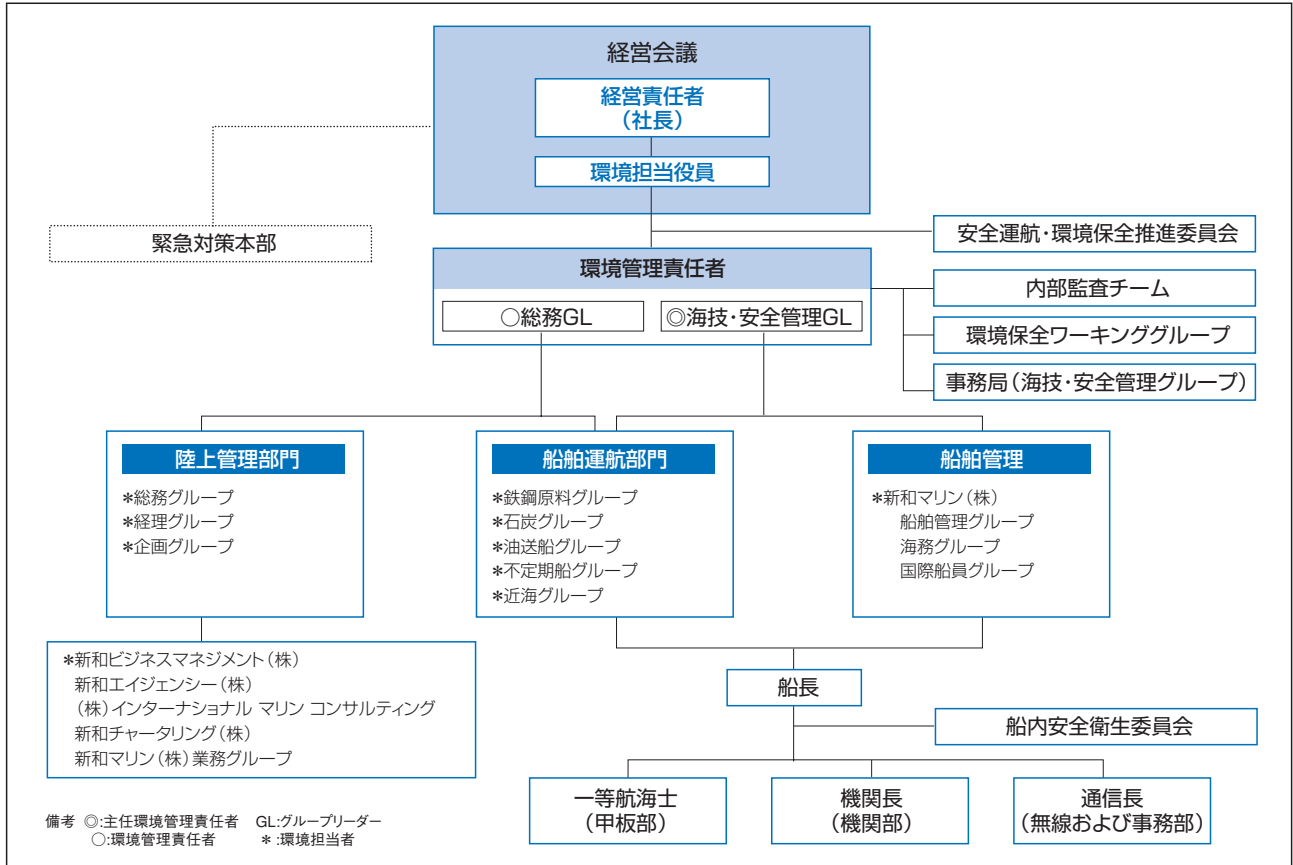
当社では船員に対し座学研修はもとよりOJT(On the Job Training)による船上教育訓練の計画を策定し実行しています。その計画の中には環境保全に関する項目も含まれ、乗船前研修等を利用して船員の環境保護に対する意識啓蒙に役立てています。

### 外国人船員研修

毎年2回、マニラで開催されるフィリピン人船員の休暇員を対象としたセミナーに当社からも講師を派遣し、環境マネジメントシステムに関する講習を実施し環境意識の向上を図っています。

# 当社の環境保全への取り組み

## 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
- 2000年10月 新和海運株式会社企業理念 制定
- 2000年12月 海難予防および事故対策に関する規程制定
- 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)
- 2001年 9月 安全運航・環境保全推進委員会に改組
- 2001年10月 新和海運グループ環境憲章 制定
- 2001年12月 内部情報管理および内部者取引規制に関する規程改定
- 2002年 5月 環境報告 2001 発行
- 2002年11月 IR委員会発足
- 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
- 2003年 4月 ISO14001認証取得 (日本海事協会)  
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)、新和エンジニア  
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
- 2003年 5月 新和マリン株式会社 ISO 9001 (2000年度版)認証取得
- 2003年 9月 環境報告書 2003 発行
- 2003年11月 行動基準 制定
- 2004年 6月 環境報告書 2004 発行
- 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
- 2004年12月 コンプライアンス委員会規程 制定
- 2004年12月 内部監査規程 制定
- 2004年12月 新和海運グループ環境憲章 改定
- 2005年 6月 環境報告書 2005 発行
- 2005年 7月 新和グループ安全運航管理委員会 発足
- 2006年 5月 CSR委員会設置 CSR活動方針策定
- 2006年 6月 CSRレポート2006発行
- 2006年 7月 関係会社代表がCSR委員会にオブザーバー参加する方針とする

[注:2000年以降を表示しています]



ISO14001:2004認証の登録証書 (2007年6月7日定期的監査完了)

## 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。

### 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籍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殿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。

### 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、無色・無臭・無毒で熱的・化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、オゾン層破壊物質として1996年以降製造が禁止された。フロン類の中でも特にオゾン層破壊力の強い物質がハロンで、1994年以降製造が禁止されている。

### 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。

### 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CSRレポート2006」読者アンケートより

### 読者からのお便り

- 社会性・環境保全への取り組みの程度(度合い)を測る指標が必要だと思います。「～を実施しています」というだけのレポートではなく、「何をどれだけ」「他との比較」「従来との比較」などの視点をもっと取り入れてほしい。  
(新和海運社員・40代・男性)
- 後ろで解説してはいるが、英語が多すぎる。  
(新和グループ社員・50代・男性)
- 功利主義的な企業活動が社会を騒がせている昨今、極めてタイムリーなパンフレットであると感じたいしております。当職は現在、紛争解決における信頼の構築を研究しており、ステークホルダーから信頼を得ることがCSRの1つとしてとらえられていることに共感いたしました。  
(大学教員・男性)
- CSRの第三者がチェックした記事が載っていなかったのが残念でした。  
(大学生・20代・男性)
- 充実した内容とわかりやすい誌面に感服いたしました。  
(海運業他社社員・男性)

### ご指摘への返答

読者の皆さま、アンケートにご協力ありがとうございました。ご指摘のことに关しまして返答申し上げます。

まず社会性への取り組みの指標が必要という点では、経済的数値指標の設定のように容易ではなく、苦慮しています。行動指標の具体化と実績検証の繰り返しにより、PDCAサイクルの意識を深めていきたいと思ひます。

次に英語の多用は、国際企業の性向に由来すると反省し、今後は分かりやすい言葉の使用に努めます。

最後に第三者のチェックについては、安全品質管理と環境管理面では日本海事協会の評価を得ていますが、その他の面では今後もレポート読者などの第三者のご意見を考慮して次のCSR活動の取り組みの検討に役立てたいと思ひます。



**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**