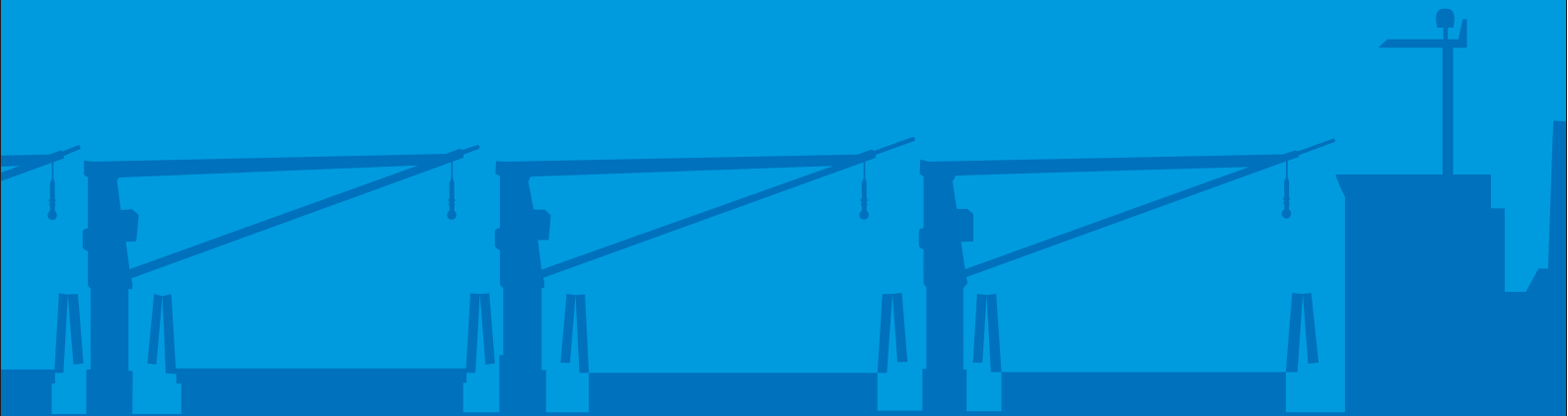




船舶の安全運航と地球環境保全を基に  
社会からの信頼を築くために

# 新和海運グループ CSRレポート 2009



SHINWA KAIUN GROUP Corporate Social Responsibility Report 2009



## contents

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| ごあいさつ                              | 1  |
| 企業理念                               | 1  |
| グループのアウトライン                        | 2  |
| <b>社会性への取り組み</b>                   |    |
| 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  |
| マネジメント体制                           | 7  |
| 従業員に関することから                        | 8  |
| 社会に関することから                         | 10 |
| <b>環境保全への取り組み</b>                  |    |
| 新和海運グループ環境方針                       | 11 |
| 2008年度実施計画の検証と<br>2009年度実施計画       | 12 |
| 安全運航の確保                            | 14 |
| 環境負荷の低減                            | 16 |
| 環境教育                               | 19 |
| 環境マネジメントシステム組織図                    | 20 |
| 新和海運グループCSR活動の沿革                   | 20 |
| 用語解説                               | 21 |
| 「新和海運グループCSRレポート2008」<br>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「新和海運CSRレポート」を2006年に創刊いたしました。2007年から、内航貨物運送事業などを営む関係会社を含む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ところからの中で、グループ各社がどのように関わっていかうとし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

2008年4月1日～2009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31社(国内8社、海外23社)、内航事業関係会社6社、その他の事業会社6社。

前回発行:2008年6月下旬

次回発行:2010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(第1-2四半期)
- ③ 有価証券報告書・四半期報告書
- 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/>

### 参考にしたガイドライン

環境省「環境報告ガイドライン 2007年度版」

### 環境に関する規制遵守の状況

規制当局から指導、勧告、命令、処分を伴う環境関連法規制などの違反はありませんでした。

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:03-5290-6233 FAX:03-5290-6230

E-mail:LEGAL@shinwaship.co.jp



当社は「企業理念」の中で、社会の一員であることを認識してその発展に寄与することを標榜し、事業遂行の基本としております。この理念に基づき、当社は海運業という事業特性やその規模に応じた、企業の社会的責任（CSR）に関わる活動に継続的に取り組んでまいりました。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おります。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。

当社では2008年4月から、「持続的成長の追求」を目標とした「第四次経営計画」をスタートさせました。この1年は、第3四半期以降の急激な世界経済の減速を受け、想定を超えた海運市況の急落により、大変厳しい経営環境となり、残念ながら2008年度の利益計画については計画達成に至りませんでした。このような時期でも、経営基盤の強化を図り、前向きに社会的使命を果たしていくことが肝要と考えております。

今般発行いたします「新和海運グループCSRレポート2009」により、当社グループがどのように社会の要請に取り組み、対応しているか、皆さまのご理解の一助になれば幸甚に存じます。

2009年6月



新和海運株式会社  
代表取締役社長  
社長執行役員

舘 孝 彦

## 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 (2009年3月31日現在)

## 新和海運グループの概要

### グループ会社数

|                 |            |
|-----------------|------------|
| 本社              |            |
| 子会社(連結)         | 31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) | 4社         |
| 関連会社(持分法非適用)    | 4社 (合計43社) |

### 従業員数

連結465名

### 運航船腹量

連結164隻 総重量トン640万重量トン

### 外航海運事業および付帯事業を営む主な会社

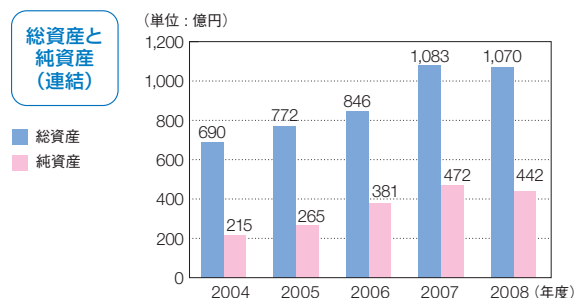
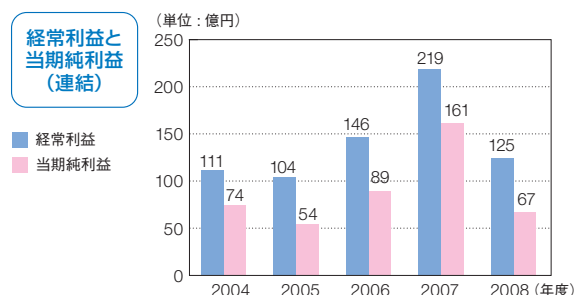
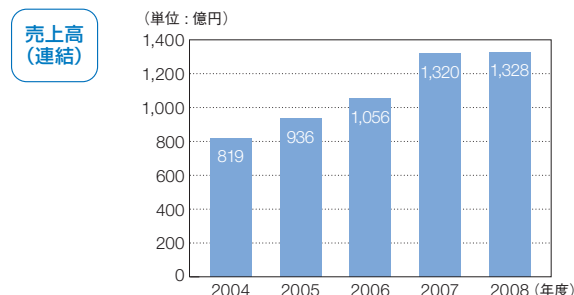
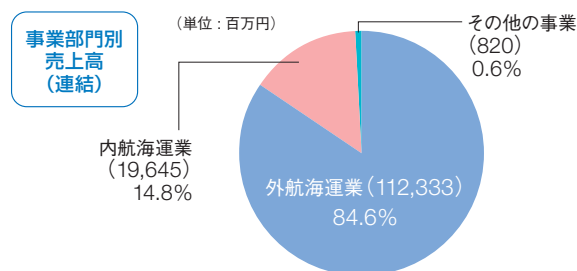
- 新和海運株式会社 (一般貨物輸送、船舶貸渡など)
- 新和マリン株式会社 (船舶管理)
- 株式会社インターナショナル マリン コンサルティング (荷役監督)
- 新和チャーターリング株式会社 (仲介業)
- 新和エイジェンシー株式会社 (仲介業)
- SHINWA (U.K.) LTD. (仲介業)
- SHINWA (U.S.A.) INC. (仲介業)
- SHINWA SHIPPING (H.K.) CO. LTD. (仲介業、船舶代理店)
- SHINWA (SINGAPORE) PTE.LTD. (外航海運業)

### 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)



## 新和海運の概要

### 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

162名

### 運航船腹量

91隻(総重量トン:624万重量トン)

# 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(当社でい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

社会性への取り組み

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。



## 顧客へのつながり

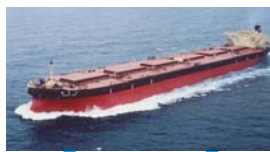
- 荷主 (製鉄所、発電所、製油所、その他製造工場および商社)
- 海運取引所
- 海運仲立業者 (ロンドン、ニューヨーク、東京)
- 海上貨物取扱業者
- 倉庫会社

## オーナー業務関連取引先

- 日本船主協会などの団体
- 船主
- 造船所
- 船級協会
- 海上保険会社
- 救助会社
- 金融機関
- 船員派遣会社 (フィリピンほか)
- 船舶管理会社
- 船用品・食糧供給会社

## オペレータ業務関連取引先

- 船舶代理店
- 燃料供給会社
- 船内荷役会社
- 水先人会・曳船会社



## 新和海運グループ



## 株主・投資家

## 海事官庁

- 国土交通省
- 気象庁
- 海上保安庁
- 海難審判庁
- 港湾当局
- 税関
- 国際機関 (IMOなど)
- 旗国行政機関 (日本、パナマ、リベリアなど)



出典：海上保安庁ホームページ

## その他のステークホルダー

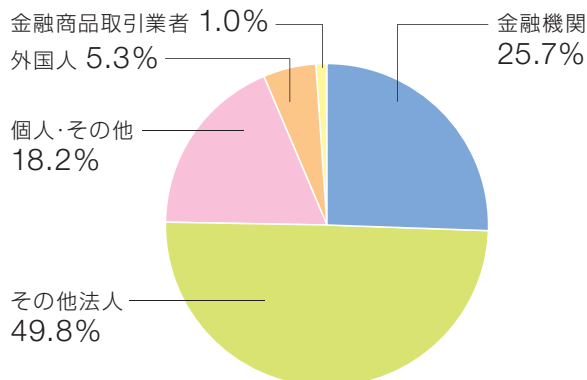
- 監査法人
- 海事検査人
- 各国の裁判所
- 海事仲裁 (ロンドン、ニューヨーク、東京)
- 教育機関

● 一般消費者・市民社会

● 本船寄港国・通航沿岸国 (マラッカ海峡、パナマ運河、スエズ運河など所在国)

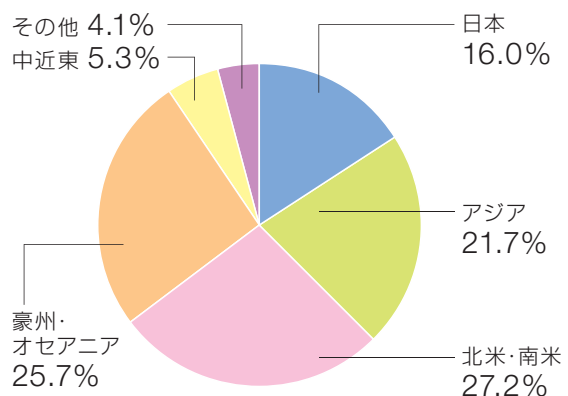
## 株式の分布状況

(2009年3月末)



## 売上高の地域別構成比(連結)

(2008年度)



# 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海外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 (ISO 9001)

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 9001:2008の認証を取得しています。

## 顧客・取引先などとの安全協議会活動に参画

当社および国内輸送に従事する新和内航海運(株)・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はじ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。



ISO 9001:2008認証の登録証書



緊急対応演習での模擬記者会見



ワイヤーロッドの積み込み状況

## 第四次経営計画

当社は2008年度から3年間を対象とした第四次経営計画において、「持続的成長の追求」を経営目標として掲げ、目標達成のための4つの課題、「営業基盤の強化・拡充」「人材の確保・育成とグループ経営の効率化」「船舶管理機能の強化と環境保全の推進」「財務体質の強化と透明性のある経営」にグループ丸となって取り組み、株主・顧客・取引先・金融機関など、ステークホルダーから信認を受け期待される会社、より存在感のあ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と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、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。2008年度は合計16件の個別ミーティングを行いました。

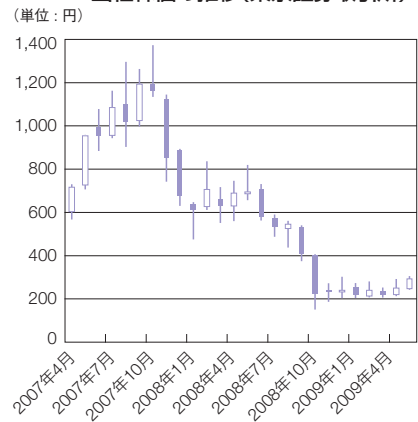
## 株主への利益還元

当社は、コスト競争力のある船隊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、配当性向をおおむね20%（個別業績ベース）としています。2008年度は1株当たり8円の間配当を実施しましたが、その後の事業環境の急激な変化に伴う損益の悪化により、遺憾ながら期末配当の実施は見送らせていただく予定です。

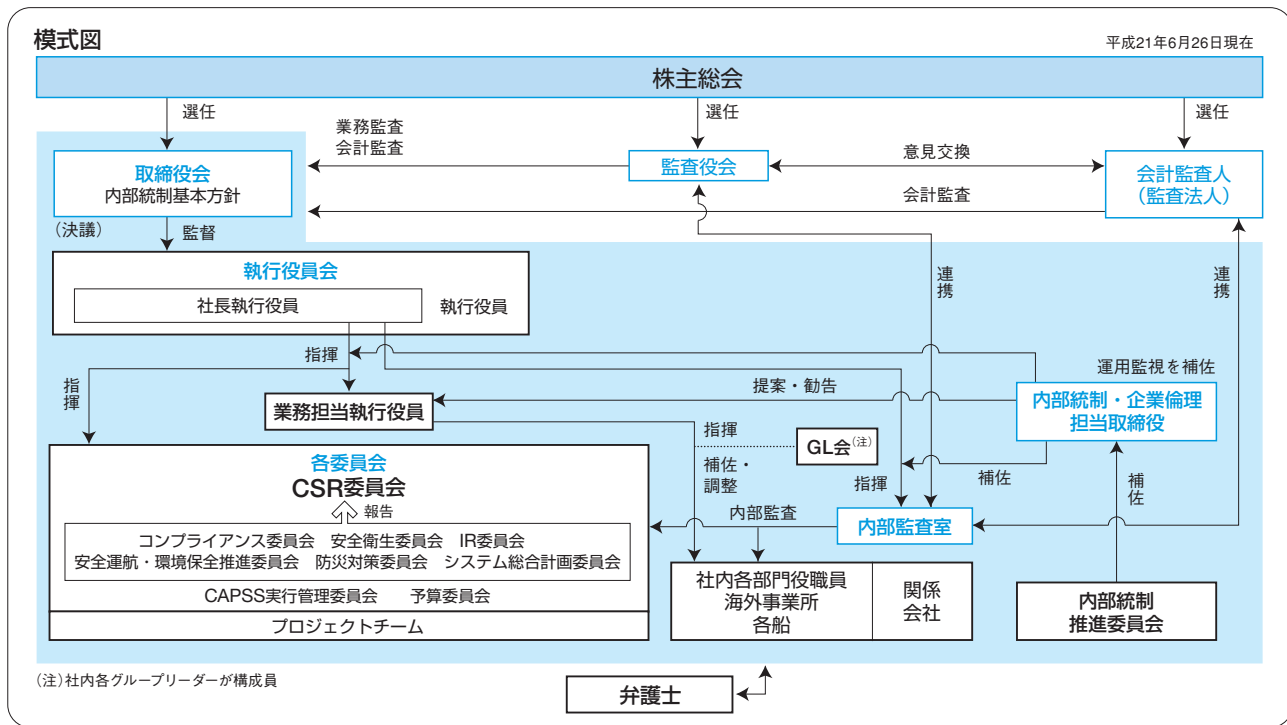


当社ホームページトップページ

## 当社株価の推移(東京証券取引所)







## 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10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。また、経営環境の変化への適切かつ的確な対応を図るため、2007年6月に執行役員制度を導入しました。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・執行役員会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、リスクマネジメントに寄与し、会社法や金融商品取引法に基づく内部統制の評価に対応するため、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。

## コンプライアンスと内部統制

当社では「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、全役員が法令・社内規程・社会倫理規範を遵守して日常の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、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を整備してまいりました。

今年度は会社法および金融商品取引法の定めに基づき、当社の内部統制体制を整備致しました。内部監査室や監査法人からの指摘事項に適切に対応するために、内部統制・企業倫理担当取締役を委員長とする内部統制推進委員会を新たに設置し、内部統制の進捗状況の把握と迅速な改善に努めています。内部統制活動は経営品質の向上につながり、また信頼性の高い財務報告はステークホルダーの皆様や社会からの当社の信頼性を高めることにつながると認識しています。今後も役員及び社員が全員で協力し、当社にふさわしい内部統制を確立し実践して参ります。

# 従業員に関することから

## 雇用の基本方針

当社は事務系・技術系社員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のっとり、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は期間契約ながら職員・部員の各種教育訓練の充実を図り、昇格支援システムにより幹部職員の内部育成に努め、長期在籍者を優遇するなど当社グループ管理船への定着率の向上を図っています。

## 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、一般職採用者も、2009年4月1日現在で10名が準総合職に転換しています。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・適用しています。

## 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(英語・中国語)・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、さまざまな研さん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・技能向上訓練などを用意しています。

## 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、専用の衛生室にて定期的に心身の健康相談および指導を行っています。さらに、2008年度にはインフルエンザ感染予防、市販薬廉価販売案内、メンタルヘルスチェックなどを実施しました。

海上では乗船前の健康診断を義務付け、乗船中も定期的な健康チェックを指導しています。また、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。2008年度の相談案件はありませんでした。



上海駐在員事務所の皆さん



新入社員研修の一環で行う訪船研修



海外実務研修中の社員(写真右)



本船における酸素蘇生器取り扱い講習

## INTERVIEW

### 育児休暇の「前例」として

主任  
村田 智春

今年で入社7年目になりましたが、産休に入る直前まで企画グループ営業企画チームに所属し新造船や中古船売買の企画やリサーチなどをしていました。今年3月に男の子を出産し今は育児休暇中で、来年3月に復帰予定です。

女性の社会進出が叫ばれる中、当社も労使間で母性保護のためにさまざまな労働協約が取り決められ、私たちのような共働き世帯のバックアップを図っています。ただ、いくら制度が充実していても、実際に運用されていなければ意味がありません。前例が少ないこともあり、妊娠を知ったときは仕事を続けられるか正直言って少し不安でしたが、

会社から制度の利用方法や申請のタイミングについて事前に説明があったので、当初の心配は杞憂に終わりました。妊娠中はつわりがひどかったのですが、上司や同僚の理解の下、つわり休暇を積極的に使用し、なんとか乗り切ることができました。

育児休暇からの復帰後は短時間勤務を申請するつもりです。仕事と育児の両立については未知の部分が多く、不安が全くないといえは嘘になりますが、引き続きチームの皆さんや会社のサポートを得ながら、今後育児休業を取ろうと考えている女性社員のためにも、恥ずかしいないように精いっぱいがんばりたいと思っています。



### 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。2008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発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月から全役員・職員に周知するとともにグループ会社へも普及させています。

### 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・住宅・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。また、2008年4月より次世代育成支援一時金制度を導入しました。

### 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。



囲碁班の活動風景

### ジョイセフ 収集ボランティア



新和海運グループ従業員による身近なボランティアとして2006年6月より、インテグレーション・プロジェクト(開発途上国の生活改善運動)を行っているジョイセフへの使用済み切手などの収集活動を行っています。

## 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。2008年度は中国・四川地震の被災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、役員・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)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。

## 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。



KDDI大手町ビル  
総合自衛消防訓練(煙体験)



丸の内消防ボランティアに参加し  
放水訓練をする社員



紀尾井ホールでの演奏風景

# 環境保全への 取り組み

## 新和海運グループ環境方針

- 1 私たちは、世界の海を舞台に海上輸送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します。
- 2 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認識し、安全運航の推進と海難事故予防に努めます。
- 3 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。
- 4 私たちは、新和海運グループの環境の到達点(環境目的)および環境目標を設定し、環境保全活動の継続的な改善を図ります。
- 5 私たちは、環境教育・広報活動などにより、新和海運グループで働く又は新和海運グループのために働くすべての人の環境問題に対する意識の向上を図ります。
- 6 私たちは、私たちのサービス提供に必要な船舶、機器類、その他の製品および資材の環境負荷の低減に考慮した調達に努めます。
- 7 私たちは、新和海運グループ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。
- 8 私たちは、新和海運グループの環境保全活動を定期的に公表します。

新和海運株式会社  
代表取締役社長

笈 孝彦

(2001年10月26日 制定)

(2004年12月17日 改定)

(2009年 4月30日 改定)

# 2008年度実施計画 (環境マネジメントプログラム) の検証と2009年度実施計画

## 5年長期目標 (2009年度策定)

日本船主協会の自主行動計画にのっとり、2008年度～2012年度における

| PLAN ⇒    |                       | DO ⇒                                                                                                  | CHECK / ACT ⇒                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                           |
|-----------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 環境方針      | 環境目的                  | 2008年度 目標                                                                                             | 行 動 内 容                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                           |
| 安全運航の推進   | 海洋環境の保護               | 船舶からの漏油事故ゼロ                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>燃料油、潤滑油受入れ移送手順書の遵守</li> <li>油濁防止規程の遵守</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>各規定の遵守、および Sailing Instructionによる周知により、漏油ゼロ</li> </ul>                                                                             |
|           |                       | 外洋におけるバラスト水張り替えの実施                                                                                    | <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遵守</li> </ul>                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>バラスト張り替え手順に従い実施</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11%削減                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <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>経済運航を適宜実施</li> <li>運航船舶への停泊中省エネ協力要請</li> <li>燃料添加剤の使用促進</li> </ul>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>燃料添加剤の使用は一部船主にて未実施なるも、空船航海の最短化、経済運航を随時実施し、対1990年度比11.59%削減</li> </ul>                                                              |
|           |                       | シリンダ油消費量の削減                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>新造船主機シリンダ油消費低減装置搭載促進 (対象新造船3隻)</li> </ul>                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>すべての新造船に搭載</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>裏紙の使用促進</li> <li>船舶管理ソフト有効活用によるペーパーレス化促進</li> </ul>                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>紙消費量対前年度比微増のため未達成</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>電気消費量対前年度比1%削減で目標達成</li> </ul>                                                                                |                                                                                                                                                                           |
|           | 発生抑制の廃棄物              | <ul style="list-style-type: none"> <li>船内廃棄物の陸揚げ促進 (対前年度比1%増)</li> <li>オフィス内廃棄物の分別徹底(100%)</li> </ul> | <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> <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>船内廃棄物陸揚げは 2007年度(18.8m<sup>3</sup>+279.7kg)、2008年度(13.97m<sup>3</sup>+158.5kg)で大幅減</li> <li>リユース品コーナーを作り、可能な限り新品を使わず再利用</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11%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>対1990年度比11.57%削減</li> </ul>                                                                                                        |
|           |                       | 輸送単位当たりのCO <sub>2</sub> 排出量を対1990年度比11%削減                                                             |                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                           |
|           |                       | 低硫黄燃料油の供給                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>硫黄分4.5%以下の燃料購入の選定、分析</li> <li>SECA海域入域時の硫黄分1.5%以下の燃料購入の選定、分析</li> </ul>                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>硫黄分4.5%以下(SECA海域入域時は1.5%以下)の燃料油供給</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>すべての新造船に採用</li> </ul>                                                                                                              |
|           |                       | 米国ロングビーチ港就航船 GREEN FLAG INCENTIVE PROGRAMの実行(100%)                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>当該港20マイル以内を12ノット以下で航行</li> </ul>                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>未実施。今後随時検討予定</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> <li>環境内部監査員の育成</li> </ul>                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>新入社員研修時、各部会にて教育実施</li> <li>内部監査員資格3名取得</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>乗船前研修および船上での教育を実施</li> </ul>                                                                                                       |

輸送単位当たりのCO<sub>2</sub>排出量(平均)を対1990年度比15%削減し、2012年度の削減率を2013年度まで維持する。

 : 達成  : 一部未達成  : 見直しが必要

| 評価                                                                                 | PLAN ⇒                                                | DO ⇒                                                          |      |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|------|
|                                                                                    | 2009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遵守<br>・油濁防止規程の遵守                             | 通年   |
|                                                                                    |                                                       | ・甲板上からの漏油防止器具設置を推奨<br>・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<br>・バラスト張り替え手順書の遵守                   | 通年   |
|    | 輸送単位当たりの燃料使用量を<br>対1990年度比13%削減                       | ・効率的な配船計画の策定<br>・貨物積載量の増量化<br>・経済運航を適宜実施<br>・運航船への停泊中省エネ協力要請  | 通年   |
|                                                                                    |                                                       | ・BRIDGE(海気象・潮流予測情報)を利用した経済運航の促進                               | 通年   |
|                                                                                    |                                                       | ・燃料添加剤の使用促進                                                   | 通年   |
|  | 紙消費量の削減                                               | ・IT促進による電子データ化、定期ファイリング検査実施、<br>電子倉庫活用を呼びかけ<br>・両面印刷及び裏紙の使用促進 | 通年   |
|                                                                                    |                                                       | ・船舶管理ソフト有効活用によるペーパーレス化促進                                      | 通年   |
|  | 従業員一人あたりのオフィス<br>年間電気使用量を対前年度比1%削減                    | ・社内メール(掲示板)による非使用照明・PC・機器類の<br>電源OFF励行、注意喚起<br>・不要照明の節電       | 通年   |
|  | 船内廃棄物の陸揚げ促進<br>(対前年度比1%増)                             | ・分別収集、分別保管の徹底<br>・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<br>対1990年度比13%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<br>対1990年度比13%削減                                      | 通年                                                    |                                                               |      |
|  | 低硫黄燃料油の供給                                             | ・硫黄分4.5%以下の燃料購入の選定、分析<br>・SECA海域入域時の硫黄分1.5%以下の燃料購入の選定、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   |
|  | 米国ロングビーチ港就航船<br>GREEN FLAG INCENTIVE PROGRAMの実行(100%) | ・当該港20マイル以内を12ノット以下で航行                                        | 通年   |
|  | 陸上従業員への教育                                             | ・社内講座の実施<br>・環境内部監査員の育成                                       | 通年   |
|  | 乗組員への教育                                               | ・乗船前研修での教育実施<br>・海外関係会社での教育実施<br>・乗組員への船上教育・訓練の実施             | 通年   |

## 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、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。

## 事故ゼロ対策委員会・船内安全衛生委員会

実際に発生した事故の統計的な解析・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開催しています。

また管理船では、船内安全衛生委員会を毎月開催しており、船内における安全衛生に関する事項および環境マネジメントシステムに関する事項を審議し、乗組員の安全衛生管理・環境保全に対する意識向上を図っています。

## KYT活動

KYTとは、K:危険 Y:予知 T:トレーニングを指し、乗組員の危険に対する感受性を高め、災害を防止することを目的としています。

日本人海技者にはKYTはなじみ深い言葉ですが、外国人船員が増加した近年はほとんど使用されなくなったため、乗組員の安全意識向上と本船におけるKYT定着を目標として活動の強化を図っています。KYTの手法を以下に紹介します。

- ①指差呼称の実施 作業前に対象を指差して「〇〇-OK」と大きな声で呼称し、目・指・声により安全を確認します。
- ②4ラウンドKYT 作業前ミーティングを4ラウンドに分けて実施し、効率よく短時間で作業者全員が危険を把握する手法です。
  - 1R-現状把握:本日の作業に潜む危険を話し合う。
  - 2R-本質追究:重要危険項目を絞り込む。
  - 3R-対策樹立:重要危険項目の対策を話し合う。
  - 4R-目標設定:作業行動目標とスローガンを定める。
- ③タッチアンドコールの励行 チームワーク強化のため、全員が左手を重ね、4Rで決めたスローガンを3回と「Touch and call, Zero Accident OK」を唱和します。



外部検船



機関室での整備作業



KYT活動



## INTERVIEW

## 「AMOSUP練習船“KAPITAN FELIX OCA号”の保守管理開始」

Philippine Standard Shipmanagement Inc. (PSSI) Manager-Technical

藤丸 美幸

ここマニラに赴任して早いもので、まもなく2年が経過しようとしています。今では、こちらの生活リズムにもすっかり慣れ、フィリピンでの生活を満喫しながら仕事も精いっぱいがんばっています。

こちらでの主な業務は、新和グループフリートへの船員配乗やグループ支配船(近海船、ケミカル船)の船舶管理などです。

また、この3月からは新たな試みとして、国際船員労務協会、全日本海員組合、AMOSUP(フィリピン海員組合)など、日比両国の官労使関連団体が一体となり推し進めているアジア人船員養成官民プロジェクトの一端を担わせて頂く事となり、AMOSUP



所有の練習船である“KAPITAN FELIX OCA号”の保守管理を開始しました。

本船の前身は旧航海訓練所の初代“青雲丸”

であり、建造の記録によれば、生まれは1968年11月21日、本年で41年目を迎えます。この間、現在船社で活躍されている方々をはじめ、多くの日本海運の担い手を輩出してきました。さすがに一般商船ではありえない船齢に達しており、以前はそこかしこに綻びが散見される状態でした。

今回、本プロジェクトのスタートにあたり本年年初に約一カ月間かけ大規模な改修工事が行われ、この4月よりは新生“KAPITAN FELIX OCA号”として日本海運志望のフィリピン海事大学実習生をはじめとする学生の乗船訓練をスタートさせています。

本船の保守管理を託されたわれわれにとっては、練習船というこれまでに管理経験のないカテゴリーの船をいかに管理していくか、全く未知の領域への挑戦であり、PSSIスタッフ一同、日々試行錯誤を繰り返しながら、本プロジェクトがより良き方向へと発展していくよう精いっぱいサポートさせていただこうと思っています。

以上

## 緊急対応演習

当社では、不幸にして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、事故による損失、環境の汚染を最小限にとど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。2008年度は、当社所有のバルクキャリアが海賊に乗っ取られ、浅瀬に船底が接触しA重油が海上へ流出、その後船長が拉致されるという想定で演習を実施し、緊急時(事故・事件発生時)における社内体制の機能についての検証を行いました。

また船上においては、火災や浸水その他緊急事態に備えた訓練を常に実施しています。



緊急対応演習

## 安全キャンペーン

新和ケミカルタンカー(株)では、毎月「強調安全目標」と「航海安全宣言」を設定し、運航管理船と船主に周知し、安全意識を高めています。また、毎年「濃霧時期無事故キャンペーン」および「年末年始無事故キャンペーン」を展開し、安全運航の啓蒙活動を行っています。

## 省エネ装置(プロペラ周辺の水流整流装置)

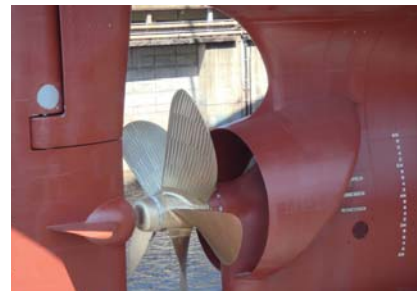
船を前進または後進させるためには、船尾に装備したプロペラをディーゼルエンジンの力で回転させ、推進力を得る方式が一般的です。また最近では、エンジンによって得られた推進力を無駄なく活かすため、船尾の水流を整える「案内羽」を、プロペラの前方または後方(舵)に取り付ける船が増えています。

この「案内羽」は、プロペラに取り入れられる水の流れや、プロペラによって押し出される水の流れを整え、プロペラの回転を効率よく推進力に変換するためのものです。取り付けることによって推進力が約3~8%程度向上し、燃費の向上ならびにCO<sub>2</sub>を含む排気ガスの削減を実現することができます。

新和 海運グループの船舶においても、2005年に竣工した「YUGAWASAN」にはプロペラの前方に放射状の案内羽を、2008年に竣工した「SHIN-EI」「SHINWA-MARU」には、プロペラの後方(舵)に案内羽および突起物を設けています。



「YUGAWASAN」に取り付けられた省エネ装置



「SHIN-EI」「SHINWA-MARU」に取り付けられた省エネ装置

提供:ユニバーサル造船(株)

## 電気推進船の導入

現在、内航業界では、人と地球に優しい次世代内航船(スーパーエコシップ)の研究開発が進められています。新和内航海運(株)においても、2009年4月より次世代内航船の中核となる「電気推進船」の定期用船を開始しました。

この「電気推進船」(総トン数749トン)は、発電機で作った電気で電動機(モーター)を回し、プロペラ軸を駆動する船舶です。従来型の船舶は、主機関としてのディーゼル機関と船内電源用の発電機を装備していますが、電気推進船では主機関をなくし、発電機を増やすことで電力を確保しています。この駆動方式は、従来型の船舶に比べ、機械部分が増えるためエネルギーの伝達効率低下しますが、CO<sub>2</sub>・NO<sub>x</sub>・SO<sub>x</sub>の排出量削減や燃費向上※、機関室の縮小によって在来の同クラス船と比較して貨物スペースを増やせる、推進効率の良い船型を選択できる、といった利点があります。

※通常「1トンの貨物を1km輸送する際の燃料消費量」で比較されます。



新和内航海運(株)で導入した電気推進船「安鷹」

## 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言われていいます。船の航行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



プロペラ研磨前 研磨後



船体クリーニング前 クリーニング後



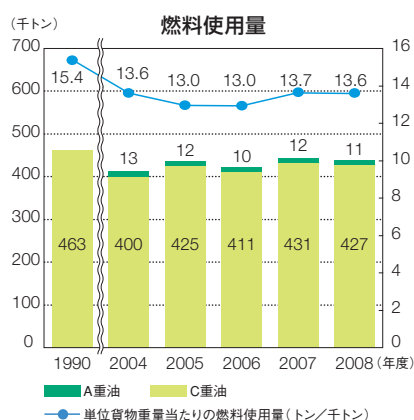
CO<sub>2</sub>排出量の少ない燃料であるLNGを輸送する新和ケミカルタンカー(株)第一新珠丸

## 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>(硫黄酸化物)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

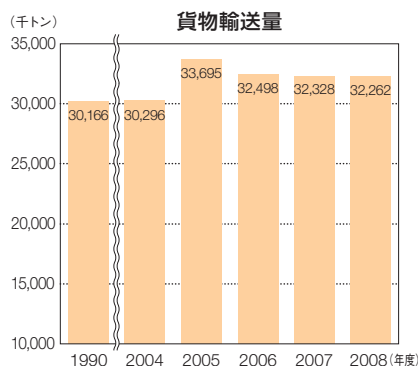
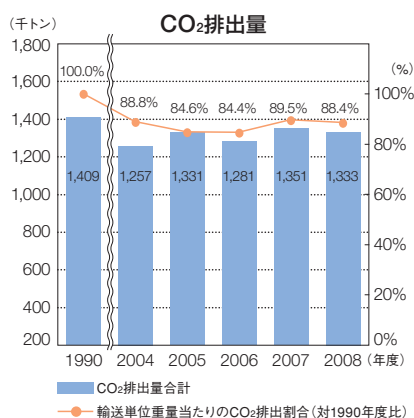
ダイオキシンの発生を防ぐため、焼却炉の排気ガス温度を炉の出口で200℃まで急冷できるようにした焼却炉をすべての新造船に搭載しています。

## 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、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。



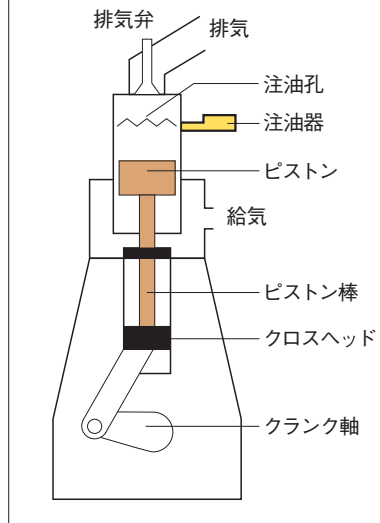
## 潤滑油(主機シリンダ油)低減装置の装着を推進

当社が保有する船舶のなかで「クロスヘッド型」のエンジンを搭載する船舶について、その注油機構を機械式から電子制御式に改めることで、注油量の削減/シリンダ油消費量の低減を図っています。

クロスヘッド型のエンジンにおいては、シリンダライナには「シリンダ油」、クランクケース内各部には「システム油」と呼ばれる、2種類の潤滑油を使用しています。このうち「システム油」については循環サイクルにより再利用することが可能ですが、「シリンダ油」についてはシリンダ内で燃焼してしまうため再利用はできず、エンジンを運転し続けるためには、常時注油し続ける必要があります。

従来は、エンジンに直結した機械式の注油機によって、固定した頻度(エンジン1~2回転ごとに1回)で注油を行っていましたが、電子制御型の注油器を採用することにより、主機の運転状態に正確に適応した注油が可能になりました。無駄な注油が減ることにより、注油量の削減/シリンダ油消費量の低減を図ることができました。当社は、電子制御型注油装置の導入を積極的に進めています。

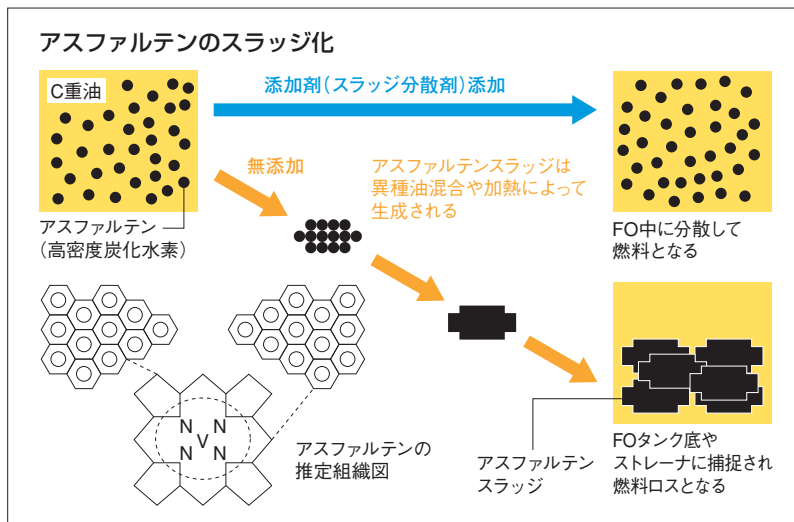
## クロスヘッド型エンジンの構造



## 省エネ効果向上のため、燃料添加剤(スラッジ分散剤)を使用

通常、大型船舶は原油からガソリンや軽油などの軽質分を抽出した後に残った重油、なかでもグレードの低い「C重油」と呼ばれる燃料を使用しています。このC重油に含まれる「アスファルテン(高密度炭化水素)」という物質は、燃料の加熱や混合によって凝集し、スラッジ(固まり)となることがあります。燃料タンクに沈殿して燃料のロスを増やしたり、ストレーナで捕捉され機器トラブルを引き起こしたりと、さまざまな問題を引き起こす原因となります。近年では、ガソリンや軽油といった軽質燃料の需要増加に伴いC重油がさらに低質化する傾向が見られることから、スラッジ対策は経済面・安全面から大きな課題となっています。

当社では、燃料の効率的利用による省エネ効果や、スラッジ減少による安全性の向上を図るため、船舶の燃料に、アスファルテンのスラッジ化を防止するための燃料添加剤(スラッジ分散剤)を加えて使用しています。



提供: 日本油化工業(株)

## 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。

2008年度は電気消費量が前年度比1%削減されました。今年度も引き続き目標達成に努めてまいります。

## 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、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、食物くずなど粉砕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。



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

# 環境教育

## 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、乗船前研修などを利用して船員の環境保護に対する意識向上に役立てています。

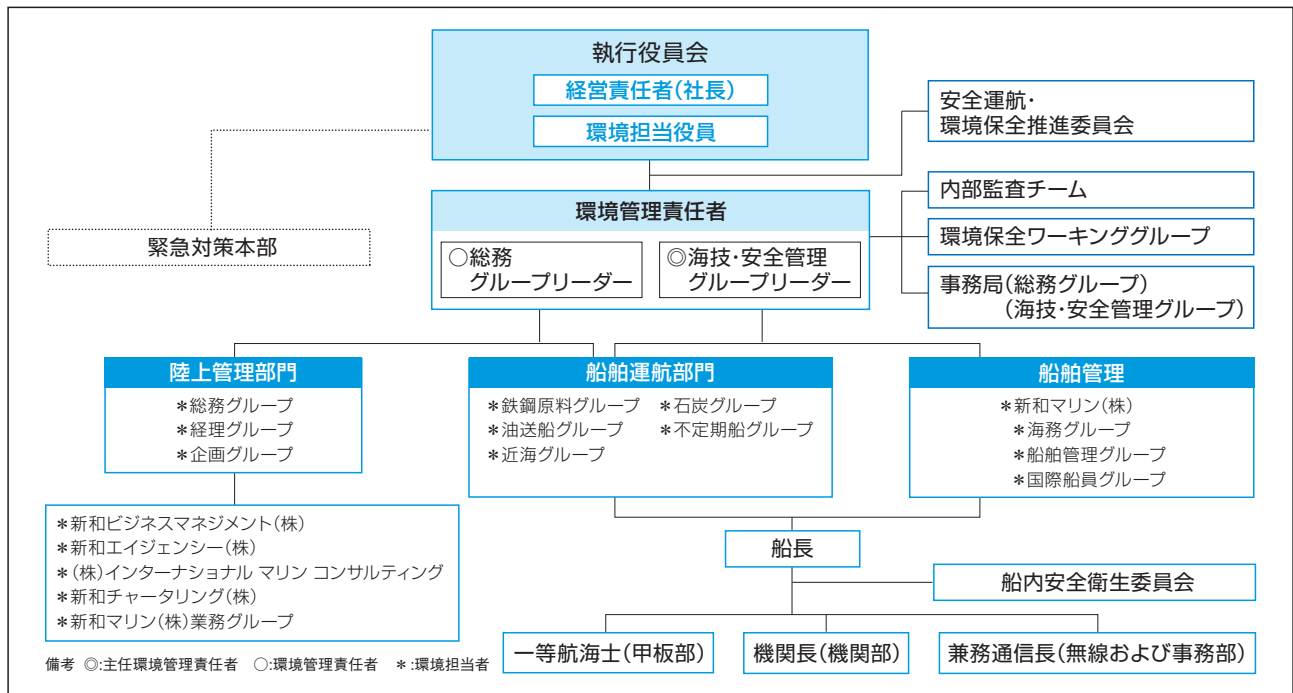
## 外国人船員研修

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。



マニラでの座学研修

# 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) 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 環境報告書 2002 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 ISO 14001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)、新和エンジニアリング(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) 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
- 2007年 6月 CSRレポート2007発行
- 2008年 6月 CSRレポート2008発行
- 2009年 4月 新和マリン(株) ISO 9001 (2008年度版)
- 2009年 4月 新和海運グループ環境憲章を環境方針に改定

[注:2000年以降を表示しています]



ISO 14001:2004認証の登録証書

## 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。

### クランクケース

エンジン下部を囲む部屋。ピストンの上下運動は、エンジン下部でクランク軸に伝わり回転運動に変換される。システム油は、エンジン下部の運動部を潤滑している。

### クロスヘッド型エンジン

大型の2サイクルディーゼルエンジンに採用されることが多いエンジン型式。構造上シリンダ油とシステム油の2系統の潤滑油が必要。

### 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。

### システム油

エンジンの軸受などの駆動部を潤滑するための潤滑油。

### シリンダ油

エンジンのピストンとシリンダライナとの間を潤滑するための潤滑油。

### シリンダライナ

ピストンとともに燃焼室を形成する円筒の部品。エンジンの運転中は、シリンダライナ内をピストンが上下運動する。ピストンとライナの摺動部にはシリンダ油が不可欠である。

### ストレーナ

液体と固体の混合物を分離するために用いるろ過器。

### 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。

### 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。

### 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。

## 「新和海運グループCSRレポート2008」読者アンケートより

### 読者からのお便り

- 各技術の説明は分かり易く興味をひく内容だったが、そうした御社の取り組みをどのように社内で教育しているのかが案内されていないように思います。
- 現場の社員の方達の意見や体験談を載せたりすれば、もっと分かりやすくなると思います。
- 実施計画・目標の具体的な数値を入れていただくと、ステークホルダーに分かりやすいと思います。

### ご指摘への返答

読者の皆さま、アンケートへのご協力ありがとうございました。ご指摘の事項に関し、返答申し上げます。

まず社内教育につきましては、環境マネジメントプログラムに基づいた社内研修・社内講座を実施することにより、安全運航と同じくCSR活動の基盤として重要な役割を果たす環境保全に対する意識向上に努めています。また環境保全および改善活動の推進を効率的かつ着実に行うため、今後も計画、実行、評価、改善策の検証を繰り返し、PDCAサイクルの意識をより一層深めて参ります。

今後とも当社の活動をより多くの方にご理解いただくために、分かりやすい言葉の使用や表現に努めてまいります。いただいた読者の皆さまからのご意見は、次のCSR活動の取り組みの検討や報告書作成の参考とさせていただきます。

以上



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

〒100-8108

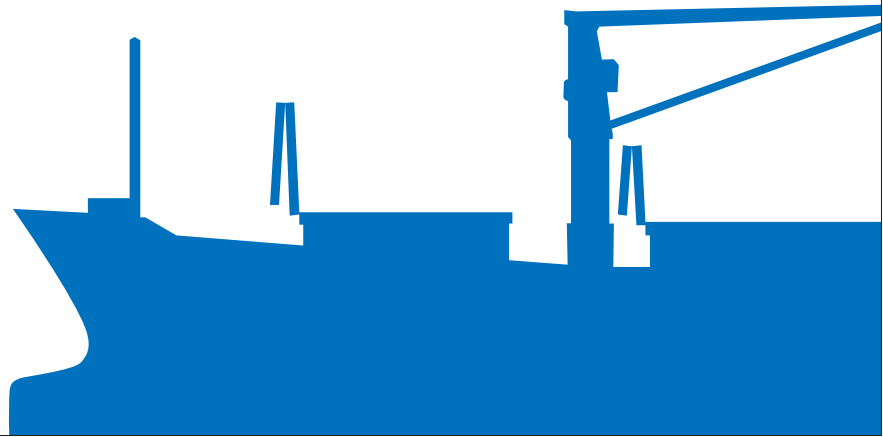
東京都千代田区大手町1-8-1 KDDI大手町ビル

総務グループ CSR委員会事務局

TEL.03-5290-6233

FAX.03-5290-6230

E-mail:LEGAL@shinwaship.co.jp





新和海運グループCSRレポート2009をお読みいただき、ありがとうございました。  
ご意見、ご感想をお聞かせください。

① 新和海運グループのCSRの考え方をご理解いただけましたか？

理解できた 少し理解できた 理解できなかった

② 新和海運グループのCSRをどのように評価されますか？

とても評価できる 少しは評価できる どちらとも言えない  
評価できないものもある 評価できない

③ このレポートの評価についてお聞かせください。

内容の充実度 充実している 普通である 物足りない  
情報量 多すぎる 普通である 物足りない  
ページ数 多すぎる 普通である 少ない  
見やすさ 読みやすい 普通である 読みにくい  
判りやすさ 判りやすい 普通である 判りにくい  
誠実さ 誠実である 普通である 誠実さを感じない

④ 特に興味を持たれたのはどの項目ですか？（複数回答可）

社会性への取り組み 新和海運グループのCSRについて  
新和海運グループを支えるステークホルダー  
顧客・取引先に関することがら 株主・投資家に関することがら  
マネジメント体制 従業員に関することがら 社会に関することがら  
環境保全への取り組み 新和海運グループ環境方針  
2008年度実施計画の検証と2009年度実施計画  
安全運航の確保 環境負荷の低減 環境教育  
興味を持たれた個別の記事は？（ ページの ）

⑤ 「どんなことをもっと知りたいか」など、その他ご意見、ご感想をご記入ください。

⑥ このレポートをどのような立場からお読みいただきましたか？

顧客 株主・投資家 金融機関 企業・団体のCSR・環境などのご担当  
研究・教育機関 学生 SRIインデックスなど評価機関 NGO/NPO  
当社グループ従業員・家族 その他（ ）

⑦ 次回レポートをご希望されますか？

はい いいえ

差し支えない範囲でご記入ください。

お名前 \_\_\_\_\_ 性別 男 女 年齢 \_\_\_\_\_ 歳

ご住所 〒 \_\_\_\_\_

ご職業（勤務先・学校名など） \_\_\_\_\_ 部署・役職 \_\_\_\_\_

ご協力ありがとうございました

個人情報保護方針:このアンケートにより皆さまから収集させていただく個人情報につきましては、  
(1)CSRレポートに関するアンケートの調査・分析・検討 (2)次回ご希望の方への送付 の目的に限り利用させていただきます。  
ご同意いただいた上で、このアンケートのご記入・ご提出をお願い申し上げます。