

# ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書

評価対象企業：株式会社商船三井

2023年9月27日  
日本生命保険相互会社

---

## はじめに

- 日本生命保険相互会社（以下、「当社」）は、株式会社商船三井（以下、「商船三井」）に対して、ポジティブ・インパクト・ファイナンス（以下、「PIF」）を実施するにあたって、商船三井の事業活動が、環境・社会・経済に及ぼすインパクト（ポジティブ・インパクトおよびネガティブ・インパクト）を分析・評価し、ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書（以下、「本評価書」）を作成した。
- 分析・評価にあたっては、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP-FI）が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則」に適合していることを確認した。

## 目次

1.	商船三井の概要について	3
1-1.	基本情報	3
1-2.	事業内容	4
1-3.	中期経営計画	6
1-4.	サステナビリティに関連する活動	7
2.	インパクトの特定について	10
2-1.	UNEP-FI インパクトレーダーとの関連性	10
2-2.	事業活動領域におけるインパクトニーズとの関連性	20
2-3.	当社におけるインパクトニーズとの関連性	22
3.	KPIと目標の設定について	23
4.	モニタリングについて	26
5.	本評価書に関する重要な説明について	27

## 1. 商船三井の概要について

### 1-1. 基本情報

企業名	株式会社商船三井
設立	1942年12月28日
所在地	東京都港区虎ノ門2丁目1番1号
資本金※	655億8,983万円
代表者	橋本 剛
売上高※	(単体) 8,214億円 (連結) 1兆6,120億円
従業員数※	(単体) 1,168名 (連結) 8,748名
主たる事業	・海運大手。鉄鋼原料や石炭、木材チップを運ぶ各種専用船、原油を運ぶタンカー、LNG（液化天然ガス）船、自動車船、様々な製品を運ぶコンテナ船によるサービスを提供する総合輸送グループ。LNG船、自動車船の船隊規模は世界上位。
沿革	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1884年、関西の中小船主が連合し、大阪商船設立。</li> <li>・1942年、三井物産の船舶部門が三井船舶として分社化。</li> <li>・1964年、海運集約による業界再編。大阪商船と三井船舶が合併し、大阪商船三井船舶となる。</li> <li>・1965年、日本初の自動車専用船「追浜丸」就航。</li> <li>・1968年、「あめりか丸」でフルコンテナ船サービスを開始。</li> <li>・1993年、フィリピンに船員養成学校を設立。</li> <li>・1995年、海外2船社とともに、ザ・グローバル・アライアンスを結成（世界初の海運アライアンス）。</li> <li>・1999年、大阪商船三井船舶とナビックスラインが合併し、商船三井発足。</li> <li>・2004年、ダイビルを連結子会社化。</li> <li>・2010年、FPSO事業に参画。</li> <li>・2017年、アジア初のFSRU保有船社となる。</li> <li>・2018年、邦船3社によるコンテナ船事業統合会社 Ocean Network Express が営業を開始。フィリピンに商船大学を設立。砕氷型 LNG 船による、北極海東回り天然ガス輸送を実現。</li> <li>・2020年、商船三井初の LNG 燃料供給船が竣工。</li> <li>・2022年、ダイビルおよび宇徳の完全子会社化。</li> </ul>

※2023年3月31日時点

## 1-2. 事業内容

- 商船三井は、130年以上の歴史を持ち、現在約800隻の多様な船舶の運航を通じ、様々な海運ニーズに応える世界最大級の総合輸送グループとして事業活動を行っている。具体的には、ドライバルク船サービス、エネルギー輸送サービス、製品輸送サービスや、その他の関連事業サービス(クルーズ船等)を展開している。

### 「商船三井の事業内容<sup>1</sup>」

事業区分	事業の概要	主要関係会社 (無印：連結子会社) (※印：持分法適用関連会社)
ドライバルク事業	当社並びに関係会社を通じて、ドライバルク船(火力発電用の石炭を輸送する石炭船を除く)を保有、運航し、世界的な規模で海上貨物輸送を行っております。	商船三井ドライバルク㈱、 MOL CAPE (SINGAPORE) PTE. LTD. ※GEARBULK HOLDING AG  他 78社 計 81社
エネルギー事業	当社並びに関係会社を通じて、火力発電用の石炭を輸送する石炭船、油送船、海洋事業・LNG船等の不定期専用船を保有、運航し、世界的な規模で海上貨物輸送を行っております。	エム・オー・エル・エルエヌジー輸送㈱、 MOL CHEMICAL TANKERS PTE. LTD.、 PHOENIX TANKERS PTE. LTD. ※旭タンカー㈱  他 248社 計 252社
製品輸送事業	当社並びに関係会社を通じて、自動車専用船を保有、運航し、世界的な規模で海上貨物輸送を行っております。また、コンテナ船の保有、運航、コンテナターミナルの運営、航空・海上フォワーディング、陸上輸送、倉庫保管、重量物輸送等の「トータル・物流ソリューション」を提供しております。さらに、関係会社のフェリー各社が、主として太平洋沿岸及び瀬戸内海でフェリーを運航し、旅客並びに貨物輸送を行っております。	㈱宇徳、国際コンテナ輸送㈱、商船港運㈱、 商船三井フェリー㈱、 商船三井ロジスティクス㈱、日産専用船㈱、 ㈱フェリーさんふらわあ、 ㈱ブルーシーネットワーク、 TRAPAC, LLC.、 MOL LOGISTICS (EUROPE) B.V.、 MOL LOGISTICS (H.K.) LTD.、 MOL CONSOLIDATION SERVICE LTD. ※㈱名門大洋フェリー、※日本コンセプト㈱、 ※OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD.  他 101社 計 116社
不動産事業	ダイビル㈱を中心として、土地建物賃貸事業、及びビル管理事業を始めとする不動産事業を行っております。	ダイビル㈱、商船三井興産㈱  他 19社 計 21社
関連事業	関係会社を通じて、客船事業、曳船業、商社事業(燃料・船用資材・機械販売等)等を営んでおります。	商船三井客船㈱、日本栄船㈱、 グリーン海事㈱、グリーン SHIPPING ㈱、 商船三井テクノトレード㈱、 ㈱ジャパンエクスプレス、 MOL ビジネスサポート㈱、 エムオーツーリスト㈱  他 13社 計 21社
その他	主として当社グループのコストセンターとして、油送船とLNG船を除く船舶の船舶管理業、グループの資金調達等の金融業、情報サービス業、経理代行業、海事コンサルティング業等を営んでおります。	MOLマリン&エンジニアリング㈱、 エム・オー・エル・シップマネージメント㈱、 MOL TREASURY MANAGEMENT PTE. LTD.、 商船三井システムズ㈱、 エム・オー・エル・アカウンティング㈱  他 13社 計 18社

合計 509社

<sup>1</sup> 出典：商船三井 有価証券報告書 2022 年度

「商船三井の企業理念<sup>2</sup>」

## 商船三井グループの企業理念

青い海から人々の毎日を支え、豊かな未来をひらきます

## グループビジョン

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

## 商船三井グループの価値観・行動規範



Challenge	大局観をもって、未来を創造します
Honesty	正道を歩みます
Accountability	「自律自責」で物事に取り組みます
Reliability	ステークホルダーの信頼に応えます
Teamwork	強い組織を作ります
Safety	世界最高水準の安全品質を追求します

<sup>2</sup> 出典：商船三井ウェブサイトより

### 1-3. 中期経営計画

- 商船三井は2017年以降、10年後のありたい姿を明確化し、そこからバックキャストするローリング型の経営計画を採用してきた。2023年3月に公表した新たな経営計画「BLUE ACTION 2035」では、グループビジョン実現の時期を2035年度と設定のうえ、それまでの期間を3つのフェーズに分けて、多面的・具体的に設計したKPIによって経営計画の進捗をモニタリングする方針としている。

前中期経営計画から継承する「3つの主要戦略」に加えて、その基盤整備にもあたる「サステナビリティ課題への取組」のうちの最重点5項目を、BLUE ACTION 2035の中心に据えている。

- 具体的な経営計画の定量目標として、財務・非財務指標をKPIに設定している。非財務KPIとしては、LNG燃料船を順次導入する等により、GHGの排出原単位削減率を2035年度に2019年度比▲45%を掲げるほか、重大海難事故等の安全運航上の4つのゼロ、女性管理職や、DXの活用による船陸間のコミュニケーションなどのビジネストランスフォーメーションの推進を図っている。

「BLUE ACTION 2035の見取り図<sup>3)</sup>」



より具体的な行動計画 MOL Sustainability Plan (MSP)

目標		2022年度 見直し	Phase 1 2025年度	Phase 2 2030年度	Phase 3 2035年度
財務 KPI	税引前当期純利益	7,850億円 <sup>*1</sup>	2,400億円	3,400億円	4,000億円
	ネットギアリングレシオ <sup>*2</sup>	0.83		0.9~1.0	
	ROE	47.5%		9~10%	
非財務 KPI	環境 GHG排出原単位削減率 (2019年比)	▲3.6% (2021年実績)			▲45%
	安全 4 Zero <sup>*3</sup>	未達 (労災死亡事故1件)		達成	
	人財 単体離職率 女性管理職比率	9.2%	15%	[Phase 1終了までに改めて設定]	
	MGKP <sup>*4</sup> 在任者構成率 (女性/本社出身者外/40代以下)	5%/20%/10%	8%/30%/15%		
	DX 価値創造業務・ 安全業務への転換率(累計)	-	10%	20%	30%

<sup>\*1</sup> 2022年度見直しは経常損益を示す。(2022年度3Q決算発表時の予想)

<sup>\*2</sup> 有利子負債額はIFRS導入後に繰り込むべき利率換算船料などオフバランス資産(約9,000億円)を含んだものを想定。

<sup>\*3</sup> 4 Zero = 重大海難事故・油濁による海洋汚染・労災死亡事故・重大貨物事故のゼロ。

<sup>\*4</sup> MOL Group Key Positions。本社部長職として、グループ・グローバル問わず指定されたポスト。

<sup>3)</sup> 出典：商船三井グループ経営計画 BLUE ACTION 2035 より

### 1-4. サステナビリティに関連する活動

- 商船三井は、経営企画部、環境・サステナビリティ戦略部および技術革新本部を中心とし、環境マネジメント体制を構築している。また経営会議下にある環境・サステナビリティ委員会を通じて、サステナビリティ課題(マテリアリティ)への取組を推進している。

「商船三井の環境マネジメント体制<sup>4</sup>」



- 商船三井は、2019 年度に社内横断的なメンバーで構成されるサステナビリティ推進プロジェクトチームを組織し、商船三井の事業活動が社会に与えるインパクトを検討し、社会課題との関連性を整理した上で、ステークホルダーと商船三井グループにおける重要性の 2 軸から絞りこみを行い、5 つの「サステナビリティ課題」を定めている。
- 2021 年度にサステナビリティ課題の見直しを実施し、同年 9 月の取締役会で承認。その後、各課題にかかる目標・KPI・アクションプランを設定した「MOL Sustainability Plan」として策定し、2022 年 3 月の取締役会で承認。2023 年度にも、一部見直しを実施している。

「商船三井のサステナビリティ課題（マテリアリティ）<sup>5</sup>」



<sup>4</sup> 出典：商船三井グループ、環境ビジョン 2.2 より

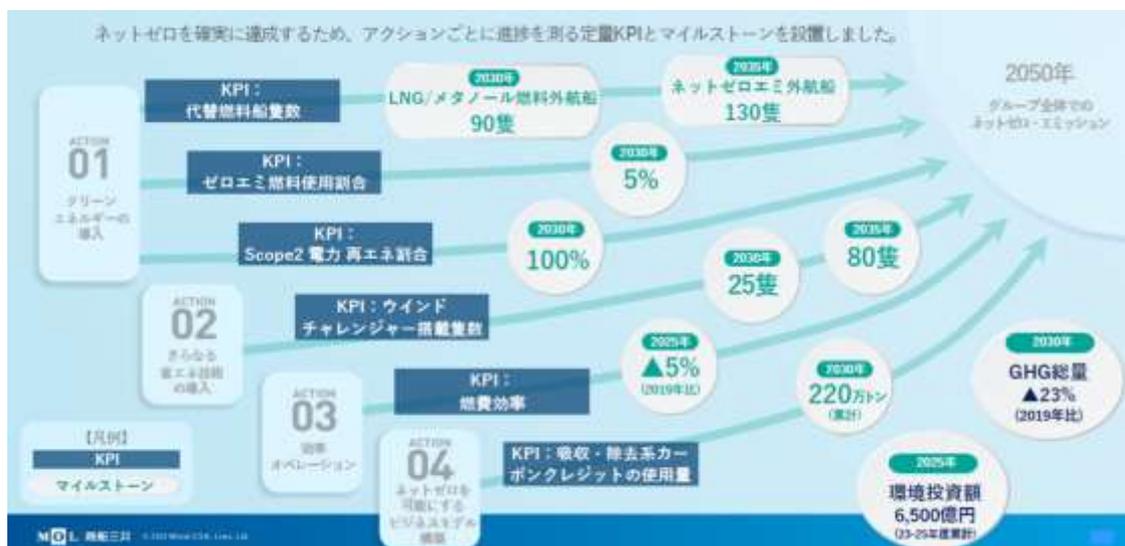
<sup>5</sup> 出典：商船三井グループ、統合報告書 2023 より

- また、2020年6月にエネルギーシフトや環境負荷低減への対応等に向けた取組として『商船三井グループ 環境ビジョン 2.0』を公表。その後、取組を一段と加速させ、中長期目標の前倒し達成を図るべく、2021年6月に『商船三井グループ 環境ビジョン 2.1』として改定。2023年4月には中間マイルストーンの整備や排出削減経路の具体化などを盛り込んだ『商船三井グループ 環境ビジョン 2.2』にアップデートし、ネットゼロに向けたアクションの実効性を強化している。

「環境ビジョン 2.2 の概要<sup>6</sup>」



「環境ビジョン 2.2 で示された KPI とマイルストーン<sup>7</sup>」



<sup>6</sup> 出典：商船三井グループ、ウェブサイトより

<sup>7</sup> 出典：商船三井グループ、環境ビジョン 2.2 より

- その他にも、「気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）」提言への賛同を 2019 年 5 月に表明し、「2.6℃シナリオ」、「2℃以下シナリオ」、「1.5℃シナリオ」の 3 つのシナリオ想定に基づき、気候変動のリスク/機会を把握し、対応策を検討。加えて、物理リスク分析には 3.0℃以上の温度上昇を想定するシナリオも検討する等、気候変動リスクの発生可能性や財務影響について評価を行う等、気候変動がもたらすリスクと機会および対応する戦略についての策定・開示を推進している。

## 2. インパクトの特定について

### 2-1. UNEP-FI インパクトレーダーとの関連性

- 前項で示した商船三井における事業の全体像や経営戦略におけるサステナビリティを踏まえて、事業活動がもたらすインパクトを特定する。
- インパクトの特定にあたっては、UNEP-FI が提供するインパクトレーダーを用いて、商船三井の属する業種のポジティブ・インパクトと、ネガティブ・インパクトが社会面、環境面、経済面の 22 のインパクト領域のどの領域に発現するのか、包括的なインパクト分析を実施した。なお、商船三井の業種については、国際産業標準分類に則り、「道路貨物運送業」、「海洋・沿海旅客海運業」、「海洋・沿海貨物海運業」、「航空貨物運送業」、「倉庫・保管業」、「水運に附帯するサービス活動」、「自己所有物件または賃借物件による不動産業」を選定した。
- インパクトレーダーでのインパクト分析結果に、商船三井の事業活動についての影響等を加味し、インパクト領域を特定した。なお、商船三井の事業活動の影響を加味し、追加・削除したインパクト領域は以下のとおり。  
追加：「人格と人の安全保障」のネガティブ・インパクト:海運事業では安全管理が重要なため。  
「エネルギー」のポジティブ・インパクト:エネルギーの運搬や洋上風力事業を推進しているため。  
「気候」のポジティブ・インパクト:洋上風力事業など再生可能エネルギーのビジネスを推進しているため。  
削除：「住居」、「文化伝統」のネガティブ・インパクト:特に不動産事業において、住居環境や文化伝統を毀損する活動はしていないため。

#### <特定したインパクト領域>

		事業全体		4923	5011	5012	5120	5210	5222	6810		
				道路貨物運送業	海洋・沿海旅客海運業	海洋・沿海貨物海運業	航空貨物運送業	倉庫・保管業	水運に附帯するサービス活動	自己所有物件または賃借物件による不動産業		
側面	インパクト領域	PI	NI	PI	NI	PI	NI	PI	NI	PI	NI	
社会	水											
	食糧											
	住居	1								1	1	
	保健・衛生	1	2				2			1	1	
	教育											
	雇用	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	エネルギー	1										
	移動手段	1		1					1			
	情報											
	文化・伝統	1									1	1
	人格と人の安全保障		1									
	正義											
	強固な制度・平和・安定											
環境	水		1		1							
	大気		2		2		2		1			
	土壌		2								1	
	生物多様性と生態系サービス		2		1		1				1	
	資源効率・安全性		2		2		2				2	
	気候	1	2		1		2		1		2	
	廃棄物		1		1		1			1	1	
経済	包括的で健全な経済	1		1		1		1		1		
	経済収束	2		2								

※2:影響が大きい、1:一定の影響あり、PI:ポジティブ・インパクト、NI ネガティブ・インパクト

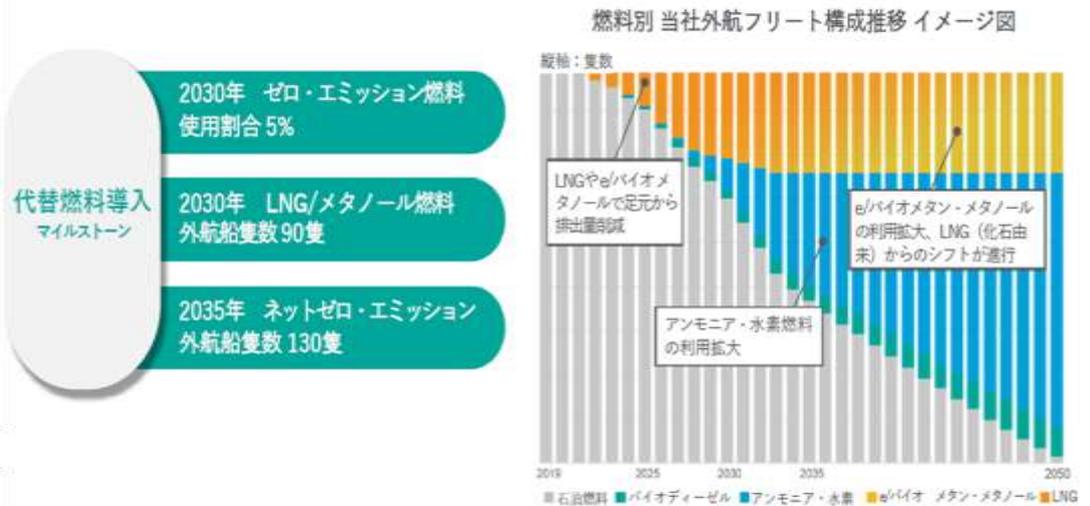
## 2-1-①. 「社会面」のインパクト

影響	インパクト領域	活動内容																											
ポジティブ	保健・衛生	<p>■健康経営<sup>8</sup>の推進</p> <p>【2022年度の、定期健康診断受診率は99.9%、ストレスチェック受検率は97.9%、喫煙率は12.8%】</p> <p>・2021年度に、商船三井グループの健康経営推進の指針として「健康経営宣言」を策定。健康関連目標値と労働災害関連目標値を掲げ、社員の健康増進に向けた取り組みを推進している。</p> <p>「健康関連定量データ<sup>9</sup>」</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th colspan="3">定期健康診断受診率</th> <th colspan="3">喫煙率</th> </tr> <tr> <th>2020年</th> <th>2021年</th> <th>2022年</th> <th>2020年</th> <th>2021年</th> <th>2022年</th> </tr> <tr> <td>97.3%</td> <td>99.4%</td> <td>99.9%</td> <td>13.7%</td> <td>14.2%</td> <td>12.8%</td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th colspan="3">ストレスチェック受検率</th> </tr> <tr> <th>2020年</th> <th>2021年</th> <th>2022年</th> </tr> <tr> <td>76.7%</td> <td>87.5%</td> <td>97.9%</td> </tr> </table>	定期健康診断受診率			喫煙率			2020年	2021年	2022年	2020年	2021年	2022年	97.3%	99.4%	99.9%	13.7%	14.2%	12.8%	ストレスチェック受検率			2020年	2021年	2022年	76.7%	87.5%	97.9%
	定期健康診断受診率			喫煙率																									
	2020年	2021年	2022年	2020年	2021年	2022年																							
97.3%	99.4%	99.9%	13.7%	14.2%	12.8%																								
ストレスチェック受検率																													
2020年	2021年	2022年																											
76.7%	87.5%	97.9%																											
雇用	<p>■ダイバーシティ&amp;インクルージョンの推進</p> <p>【2022年度の、単体ベースの陸上職女性管理職比率は9.2%。 MGKP在任者の構成比率は、女性4.7%/本社外出身者18.3%/40代以下9.5%】</p> <p>・2023年4月、グループ全体の人財方針について、基本原則として多様性、共走・共創、働き甲斐の3つを基本原則とした「HCビジョン」を策定し、具体的な施策は2023～2025年度で重点的に進める人事施策とその達成目標をまとめた行動計画である「Human Capital Vision/Action1.0」に定めている。</p> <p>・具体的な施策の目標として、女性活躍では、単体ベースでの陸上職女性管理職比率を2025年度までに15%以上にする目標に加え、グループの成長を牽引する重要なポジションと設定するMOL Group Key Positions(MGKP)在任者の構成比率を2025年度までに、女性8%/本社外出身者30%/40代以下15%という目標を掲げている。なお、MGKPとは、本社部長級ポストおよび商船三井のグループ会社において本社部長級相当職と指定されたポスト（国内外を問わない）。</p>																												
エネルギー、移動手段	<p>■グリーン代替燃料船の導入・普及(気候のポジティブ・インパクト、および、ネガティブ・インパクトにも該当)</p> <p>【2022年度のLNG燃料・メタノール燃料外航船発注残数は16隻】</p> <p>・約800隻の多様な船舶の運航を通じ、様々な海運ニーズに応える世界最大級の総合輸送グループとして事業活動を行っている。</p> <p>・「BLUE ACTION 2035」では、2023年度～2025年度の環境投資額の目標として累計6,500億円を設定し、自社からのGHG排出の削減だけでなく、低・脱炭素エネルギー事業の拡大も計画している。具体的には、既存の海上輸送ビジネスにおける代替燃料船への投資や、洋上風力発電を含む低・脱炭素エネルギー事業の拡大等が挙げられる。</p>																												

<sup>8</sup> 健康経営は、特定非営利活動法人 健康経営研究会の登録商標

<sup>9</sup> 出典：商船三井ウェブサイトより

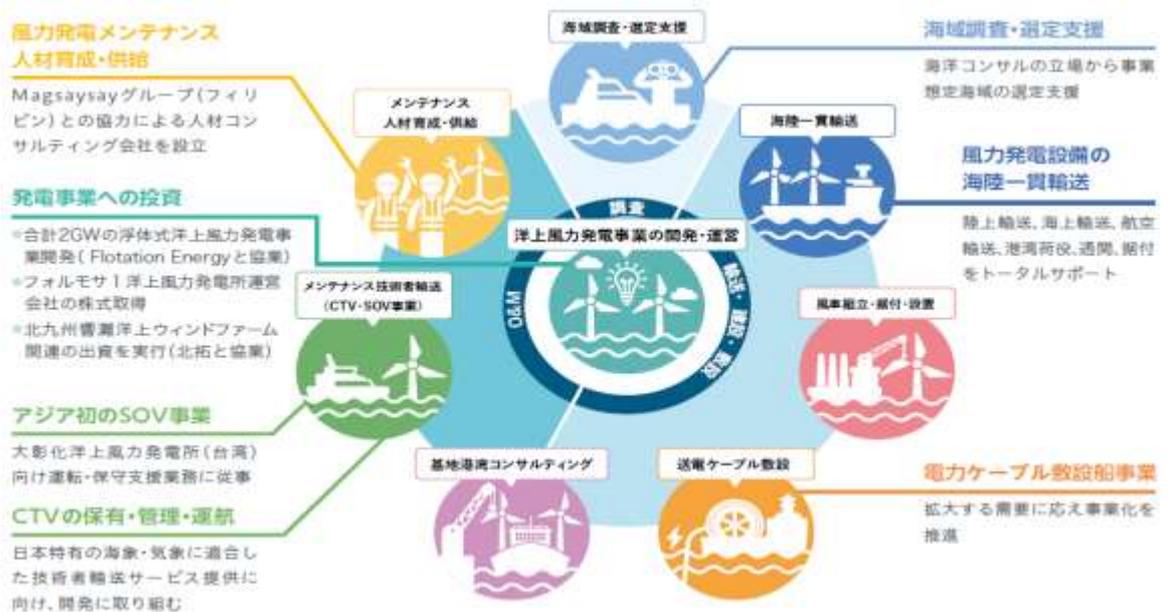
・LNG 船やネットゼロ・エミッション船の運航は、GHG 排出の削減を抑制する具体的手段を提供するものであり、当船舶を用い輸送を行うことは荷主にとって Scope3 の削減に資する取組に資する活動となっている。  
「グリーンエネルギーの導入<sup>10</sup>」



■ 洋上風力発電関連事業の推進(気候のポジティブ・インパクトにも該当)

・洋上風力発電事業は、サプライチェーンの多くが洋上に広がっており、商船三井は海洋コンサルティング、曳船(タグボート)、内航輸送、重量物輸送、ロジスティクス等の洋上風力発電の周辺領域で活動する多数の事業会社で構成されているため、これまで商船三井が培ってきた知見やリソースとのシナジーが期待される分野である。

「洋上風力発電事業のバリューチェーン全体像イメージと商船三井グループの取り組み<sup>11</sup>」



・また、「BLUE ACTION 2035」における、具体的なアクションプランとして、台湾・日本での洋上風力発電

<sup>10</sup> 出典：商船三井グループ 環境ビジョン 2.2 より

<sup>11</sup> 出典：MOL REPORT 2023 より

	<p>への参画実績の積み上げ、かつ周辺事業の取り込みに繋げることを掲げている。2022 年度では、台湾大彰化洋上風力発電所向けに「アジア初の新造 SOV」を竣工する等実績を積み上げている。なお SOV とは洋上風力発電所のメンテナンス技術者を複数の洋上風車に派遣する為に多数の宿泊設備を持ち、一定期間洋上での活動が可能なオフショア支援船であり、台湾最大規模の洋上風力発電所の安定操業へ寄与している。</p> <p>・洋上風力以外の分野として、商船三井はアジアで唯一の FSRU (Floating Storage &amp; Regasification Unit : 浮体式 LNG 貯蔵再ガス化設備) の保有/運用実績を有している。FSRU は受け入れた LNG を再気化し陸上パイプラインへ高圧ガスを送出する能力を備えた LNG 船であり、従来の陸上受入基地に比べて、低コストかつ短期間に LNG 受入体制を整える有力なソリューションとして、世界各地で導入計画を進めている。</p>
<p>住居、 文化・伝統</p>	<p>■不動産事業を通じた社会価値の向上</p> <p>・子会社であるダイビルを通じた不動産事業では、社会への価値提供(または社会資本の毀損低減)に関する重要課題として、①時代の変化に対応した最適なオフィスの提供、②地域に根付き、街とともに発展する、③環境にやさしいビルを次世代へ、というマテリアリティを掲げた上で各種 KPI を設定し、持続的な成長を推進している。</p>

影響	インパクト領域	活動内容																																	
ネガティブ	保健・衛生、 人格と人の 安全保障、 雇用	<p>■安全運航の徹底および事故の撲滅 【2022年度の労災死亡事故は1件】</p> <p>・「安全運航対策委員会」を設置の上、運航船の安全運航を確保・徹底を図っており、①重大海難事故、②油濁による海洋汚染、③労災死亡事故、④重大貨物事故の4ゼロ目標を掲げ、安全運航の徹底および事故の撲滅に努めている。</p> <p style="text-align: center;">「過去4年間の、4ゼロ対象事故件数(単体ベース)<sup>12</sup>」</p> <table border="1" data-bbox="341 566 1458 891"> <thead> <tr> <th colspan="2">4ゼロ対象事故件数</th> <th>2019年度</th> <th>2020年度</th> <th>2021年度</th> <th>2022年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事故件数</td> <td>1</td> <td>1<sup>(*)1</sup></td> <td>3<sup>(*)2</sup></td> <td>1</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">内訳</td> <td>重大海難事故件数</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>油濁による海洋汚染件数</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>労災死亡事故件数</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>重大貨物事故件数</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>(*)1 2020年度発生事故は1件で、重大海難事故かつ油濁による海洋汚染事故であった。 (*)2 2021年度発生事故は3件で、うち1件が重大海難事故、油濁による海洋汚染事故かつ重大貨物事故であった。</p> <p>・また、自社で保有する船舶だけではなく、中長期傭船に対しても商船三井の安全・環境品質基準を定めた「MOL 安全標準仕様」を適用し、全体の安全品質の確保に努めている。</p> <p>・なお、以下の事故については再発防止策を講じ、安全品質向上に努めている。</p> <p>『商船三井フェリーの火災事故』</p> <p>・2015年7月に商船三井フェリーの大洗～苫小牧航路就航船「さんふらわあ だいせつ」の車輛甲板で火災事故が発生し、消化活動にあっていた乗組員1名が死亡。</p> <p>再発防止策として、消化器具・設備の増設、より実践的な消化プランの策定などを実施し、本船は国交省等の関係当局の承認を得て、2016年2月から航路に復帰。引続き消化訓練などを継承するとともに、消化プランや安全対策につきグループ会社にも展開・共有している。</p> <p>『モーリシャス沖での運航船座礁による油濁発生事故』</p> <p>・2020年8月にOKIYO MARITIME社(長鋪(ながしき)汽船)[岡山県]の関連会社から傭船しているばら積み貨物船が、インド洋の観光地モーリシャス島沖において貨物を積載していない状態で航行したところ、座礁し燃料が流出。商船三井では2020年12月に再発防止策を策定。現場である本船側のみならず、陸上側からの支援体制、船主、船舶管理会社の管理体制を含め一から見直し、運航品質の強化(24時間監視体制の強化・船主への関与の強化)や安全意識の不足等に対する再発防止策を講じている。</p>	4ゼロ対象事故件数		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	事故件数		1	1 <sup>(*)1</sup>	3 <sup>(*)2</sup>	1	内訳	重大海難事故件数	0	1	1	0	油濁による海洋汚染件数	0	1	1	0	労災死亡事故件数	1	0	2	1	重大貨物事故件数	0	0	1	0
		4ゼロ対象事故件数		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度																												
事故件数		1	1 <sup>(*)1</sup>	3 <sup>(*)2</sup>	1																														
内訳	重大海難事故件数	0	1	1	0																														
	油濁による海洋汚染件数	0	1	1	0																														
	労災死亡事故件数	1	0	2	1																														
	重大貨物事故件数	0	0	1	0																														

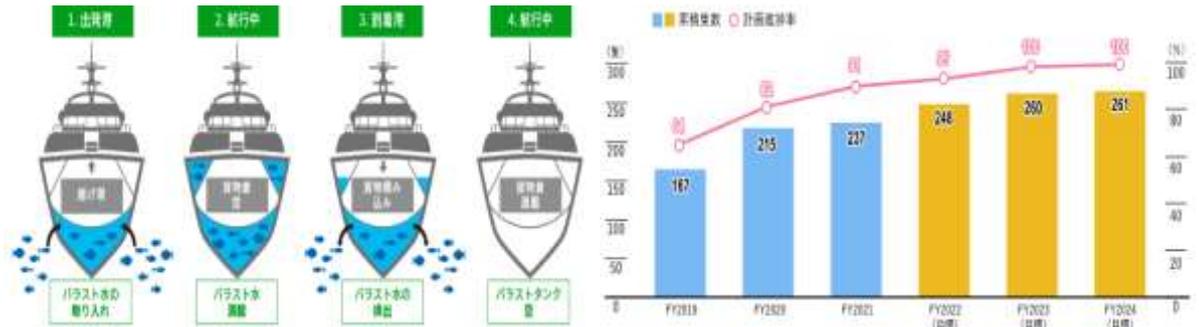
## 2-1-②. 「環境面」のインパクト

<sup>12</sup> 出典：商船三井ウェブサイトより

影響	インパクト領域	活動内容																														
ネガティブ	大気	<p>■大気汚染物質の削減</p> <p>【2022年度の大気汚染物質排出量は、SOx 排出量 28 千トン(トンマイル当たり排出量 0.02)、NOx 排出量 231 千トン(トンマイル当たり排出量 0.21)】</p> <p>・商船三井は「環境ビジョン 2.2」において、大気汚染防止として SOx のトンマイル当たりの排出原単位を 2030 年度に、2020 年度比▲14%に削減する目標を掲げている。国際規制遵守に加え、自主的に大気汚染物質削減に向けたマイルストーンを設定し、効率運航による燃料消費量削減、LNG やアンモニアなど硫黄含有分の少ない燃料への転換、船への SOx スクラバー設置など、各種排出対策を推進している。</p> <p>「過去 4 年間の、NOx、SOx の排出量(連結ベース)<sup>13</sup>」</p> <table border="1" data-bbox="357 645 1501 779"> <thead> <tr> <th></th> <th>2019年度</th> <th>2020年度</th> <th>2021年度</th> <th>2022年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>NOx排出量 (千トン)</td> <td>272</td> <td>231</td> <td>231</td> <td>231</td> </tr> <tr> <td>SOx排出量 (千トン)</td> <td>130</td> <td>24</td> <td>28</td> <td>28</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="357 790 1501 918"> <thead> <tr> <th></th> <th>2019年度</th> <th>2020年度</th> <th>2021年度</th> <th>2022年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>トンマイル当たりのNOx排出量 (g/ton-mile)</td> <td>0.25</td> <td>0.23</td> <td>0.22</td> <td>0.21</td> </tr> <tr> <td>トンマイル当たりのSOx排出量 (g/ton-mile)</td> <td>0.12</td> <td>0.02</td> <td>0.03</td> <td>0.02</td> </tr> </tbody> </table> <p>・SOx とは、二酸化硫黄(SO<sub>2</sub>)など硫黄酸化物の総称で、石油や石炭など、硫黄分を含む化石燃料が燃焼する際に発生する大気汚染物質。海運業界では船舶からの排出ガス中の SOx 量を抑制するため、燃料油に含まれる硫黄分含有率を従来の 3.5%(一般海域の場合)から 0.5%以下へと大幅に低減する規制が 2020 年 1 月に発効されている。</p> <p>・NOx とは、エンジン内で燃料が燃焼する際に、窒素と空気中の酸素が高温下で結合して発生する窒素酸化物で、大気汚染の原因の一つ。船舶からの NOx 排出は国際海事機関のルールによって規制されており、2016 年から NOx3 次規制が適用されている。</p>		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	NOx排出量 (千トン)	272	231	231	231	SOx排出量 (千トン)	130	24	28	28		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	トンマイル当たりのNOx排出量 (g/ton-mile)	0.25	0.23	0.22	0.21	トンマイル当たりのSOx排出量 (g/ton-mile)	0.12	0.02	0.03	0.02
		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度																											
NOx排出量 (千トン)	272	231	231	231																												
SOx排出量 (千トン)	130	24	28	28																												
	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度																												
トンマイル当たりのNOx排出量 (g/ton-mile)	0.25	0.23	0.22	0.21																												
トンマイル当たりのSOx排出量 (g/ton-mile)	0.12	0.02	0.03	0.02																												
生物多様性と生態サービス	<p>■海洋環境および生物多様性への悪影響軽減</p> <p>【2022年度のバラスト水処理装置搭載船隻数(累計)は 252 隻】</p> <p>・貨物の積降ろしに合わせて行うバラスト水の排出による海洋生物の越境移動による、海洋生態系に対する悪影響を最小化するため、商船三井は 2017 年のバラスト水管理条約発効に先行して、2014 年からバラスト水処理装置を搭載する全社方針を掲げている。</p> <p>・バラスト水処理装置搭載率を管理し HP で進捗を開示。2021 年度時点で商船三井グループ保有船の 91 %に搭載を完了しており、2023 年度中に 100%の搭載完了を計画している。</p>																															

<sup>13</sup> 商船三井および主要な国内外の船舶運航会社(連結売上高に対するカバー率：81%)。出典：商船三井ウェブサイトより

「バラスト水を通した水生生物等の移動/ バラスト水処理装置搭載隻数・搭載割合<sup>14</sup>」



・その他にも、海洋生物が船体に付着し越境移動することで生物多様性へ悪影響を及ぼすことを防ぐためのガイドラインが、国際海事機関（IMO）にて採択されており、その改正に向けての議論が行われており、商船三井も業界団体を通じて事業者の立場から意見を述べ、国際的な指針づくりに参画している。

・また、船舶の燃料油タンクおよびタンカーの船体は、軽微な損傷事故で原油が流出する危険を防ぐため二重構造とすること(ダブルハル化)が国際条約で義務付けられており、商船三井も関係条約および法令を遵守している。

資源効率・  
安全性、  
廃棄物、  
土壌

■ 廃棄物の適切な処理やリサイクルの推進  
【2022 年度の廃棄物排出量は 3,531 トン、リサイクル率は 51.7%】

・シップリサイクルとして、特に大型船は竣工から解撤までの寿命は約 20 年前後であり、重量ベースで約 95%はリサイクル可能。鋼材・非鉄金属材・什器・舶用品・ポンプ・エンジン・発電機等が再利用されている。2009 年に国際海事機関(IMO)は、解撤ヤードにおける労働安全の確保と有害物質の適正な処理処分を確保することを目的とした「シップリサイクル条約」を採択し、日本も批准(但し、条約の発効は 2021 年現在も調整中。解撤ヤードが集中するバングラディシュによる加盟待ちの状態であること等が要因)。商船三井は、シップリサイクルヤードと協力し、環境・人権・安全品質・贈収賄をはじめとする腐敗防止等に配慮しながら、リサイクルする船舶の売主責任を果たすことを目指している。

・また、船からの污水や廃棄物についても、船舶による汚染の防止と最小化を目的とした国際条約である MARPOL 条約に基づき、船内で発生する廃棄物の分別回収、貯蔵や処分を規定した「船内廃棄物管理計画」を策定し、適切に処理されている。

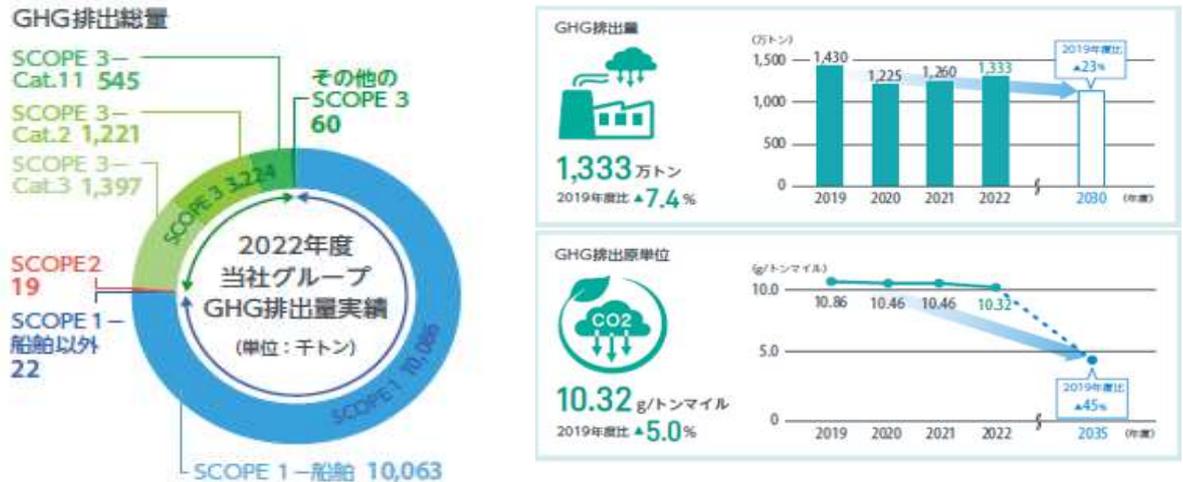
気候

■ 温室効果ガス排出削減への貢献  
【2022 年度の SCOPE1・2・3 は 13.3 百万トン(2019 年度比▲7.4%)、  
GHG 排出原単位は 10.32g/トンマイル(2019 年度比▲5.0%)】

・海運業は、重油を用い船舶を運航させるため、SCOPE1 の GHG 排出が多い産業となっている。商船三井は、GHG 排出削減目標として、2030 年度に 2019 年度対比で SCOPE1・2 の排出総量を▲23%削減、2050 年に SCOPE1・2・3 のネットゼロを掲げている。また、GHG 排出原単位について、2035 年度までに 2019 年度比で▲45%とする目標を掲げている。

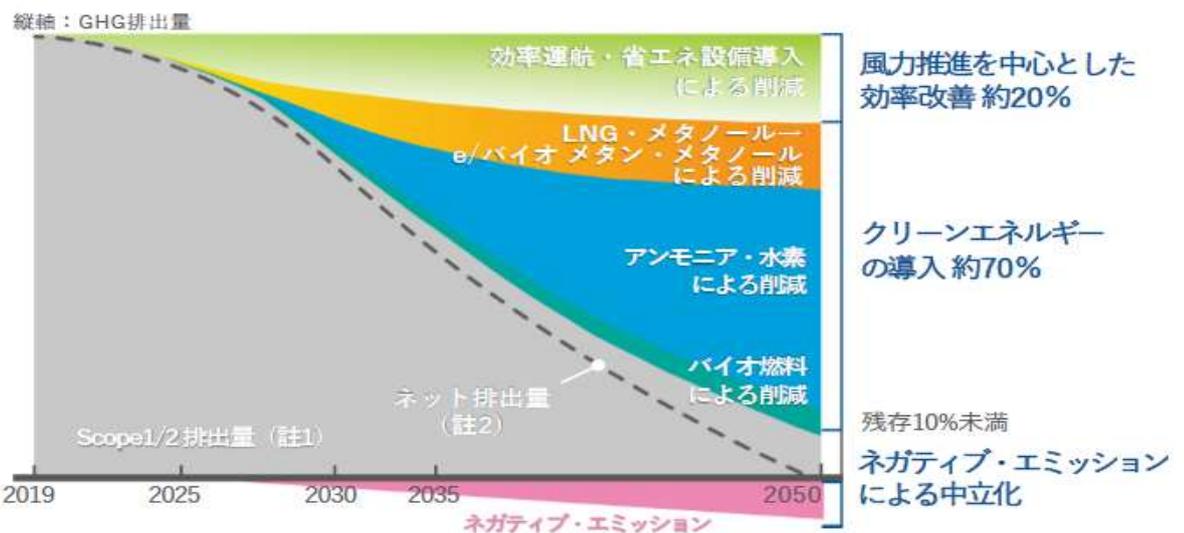
<sup>14</sup> 出典：商船三井グループ ウェブサイトより

【GHG 排出総量<sup>15)</sup>】



・GHG 削減の具体策として、①LNG やメタノールなど代替燃料船の導入や、将来的なアンモニアや水素を燃料とする船舶の導入、②風力推進装置（ウインドチャレンジャー）を搭載し、省エネ技術による効率改善、③最適運航に努め、効率オペレーションによる燃費効率を高めること、④ネガティブ・エミッションによるオフセットを通じて 2050 年ネットゼロを目指す方針を掲げている。

【商船三井グループネットゼロ・エミッションへの Pathway<sup>16)</sup>】



・また、不動産事業では、2021 年度に国内に保有するすべてのビルへの CO2 フリー電力導入を決定し、2022 年 4 月に全面的に切り替えを完了。導入が完了したビルのテナントは、そのオフィスや店舗等で使用する電力の CO2 排出量がゼロとなる。合計 20 棟(大阪 9 棟、東京 11 棟)、年間発電量 67 百万 kWh/年 CO2 排出量削減効果 2.6 万 t-CO2/年。

<sup>15)</sup> 出典：MOL REPORT 2023

<sup>16)</sup> 出典：商船三井グループ 環境ビジョン 2.2 より

## 2-1-③. 「経済面」のインパクト

影響	インパクト領域	活動内容
ポジティブ	包摂的で健全な経済、経済収束	<p>■ 持続的な経済発展、経済高度化の促進</p> <p>・商船三井は総合海運会社としてドライバルク、エネルギー、製品輸送事業だけでなく、ダイビルを通じた不動産事業や、内航船事業なども展開している。世界でも有数の船隊規模を誇り、グローバルな社会インフラ企業として、国内外問わず幅広い顧客ニーズへの対応や、雇用創出に貢献している。</p>

- 以上の分析結果と商船三井のサステナビリティにおける重点テーマを踏まえ、事業活動を通じて創出するコア・インパクトと、関連するSDGsを以下のとおり特定した。

コア・インパクト	関連するSDGs
(A) 温室効果ガス排出削減への貢献 「気候」	 
(B) クリーン代替燃料船の導入・普及 「気候」、「移動手段」、「エネルギー」	 
(C) 洋上風力発電関連事業の推進 「気候」、「エネルギー」	 
(D) 大気汚染物質の削減 「大気」	
(E) 安全運航の徹底および事故の撲滅 「雇用」、「水(環境)」、 「生物多様性と生態系サービス」	 
(F) 海洋環境および生物多様性への悪影響軽減 「生物多様性と生態系サービス」	
(G) ダイバーシティ&インクルージョンの推進 「雇用」	  
(H) 健康経営の推進 「保健・衛生」	

- 「住居」、「文化・伝統」のポジティブ・インパクトは子会社のダイビルを通じた、不動産サービスの延長からもたらされること、「資源効率・安全性」、「廃棄物」、「土壌」のネガティブ・インパクトは、商船三井の保有船舶の解撤時、不法投棄等がなされないよう適切な取り組みが徹底されていることが確認されていること、「包摂的で健全な経済」、「経済収束」は、商船三井の製品・サービスの提供の延長からもたらされることから不選定としている。

## 2-2. 事業活動領域におけるインパクトニーズとの関連性

- 商船三井が事業活動を展開する地域における SDGs のニーズとの整合性を確認するため、持続可能な開発ソリューションネットワーク (SDSN) が「持続可能なレポート(Sustainable Development Report)」内で公表する各国の SDGs ダッシュボードでインパクトニーズを確認する。
- 日本に加え、商船三井が Chief Executive Representatives & Head Quarters と定めている「米国」、「英国」、「シンガポール」、「ブラジル」、「インド」を選定し、インパクトニーズを確認する。

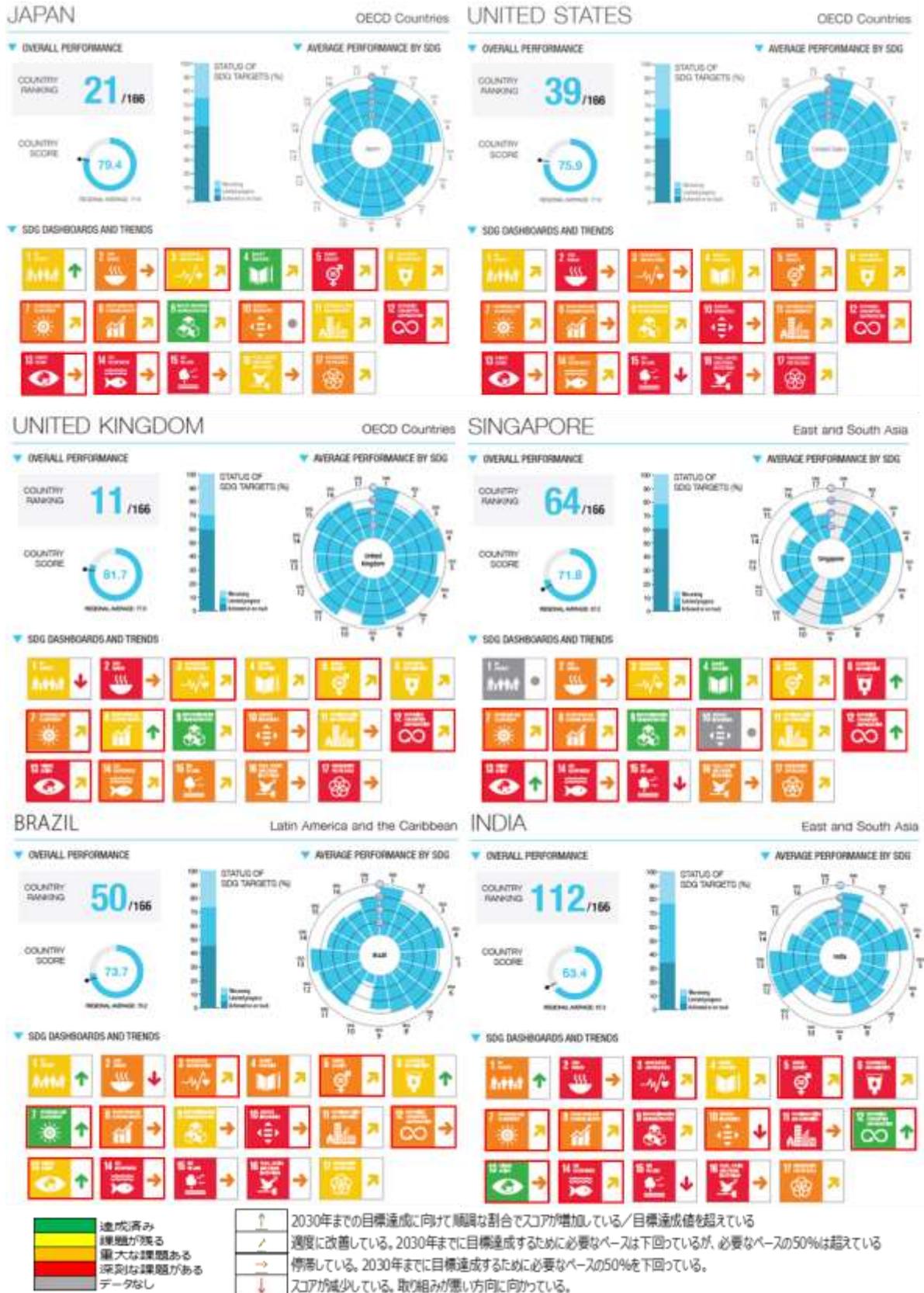
「商船三井のグローバルネットワーク<sup>17</sup>」



- 各国の SDGs のゴール別の進捗状況の確認方法として、緑色のゴールは達成しており、黄色、オレンジ色、赤色の順で課題が大きいことを示している。今回、特定したコア・インパクトと関連付けられる SDGs のゴールは「3,5,7,8,10,12,13,14」であり、多くのゴールが赤色もしくは黄色に該当している。したがって、商船三井のコア・インパクトは国内ニーズおよび、事業を行っている国のニーズと整合していると考えられる。

<sup>17</sup> 商船三井 INVESTOR GUIDEBOOK 2023

「各国におけるインパクトニーズ<sup>18</sup>」



<sup>18</sup> 出典:Sustainable Development solutions Network より

## 2-3. 当社におけるインパクトニーズとの関連性

- 特定したコア・インパクトと、当社のサステナビリティ重要課題との整合性は以下のとおり。  
商船三井のインパクトの実現を支援することで、当社のサステナビリティ重要課題に対する取組みを推進していく。

## &lt;領域：地球環境&gt;

- ・ (A)温室効果ガス排出削減への貢献
- ・ (B)クリーン代替燃料船の導入・普及
- ・ (C)洋上風力発電関連事業の推進
- ・ (D)大気汚染物質の削減
- ・ (E)安全運航の徹底および事故の撲滅
- ・ (F)海洋環境および生物多様性への悪影響軽減

## &lt;領域：人&gt;

- ・ (G)ダイバーシティ&インクルージョンの推進
- ・ (H)健康経営の推進

 「日本生命グループのサステナビリティ経営<sup>19</sup>」

## ■ 日本生命グループのサステナビリティ経営


<sup>19</sup> 出典:日本生命 2022 年度決算・経営戦略説明会資料より

### 3. KPIと目標の設定について

- 当社は、商船三井によるポジティブ・インパクトの増大と、ネガティブ・インパクトの低減を実現させるため、特定したコア・インパクトを重点取組項目として位置付けた上で、それぞれに対する KPI(重要業績評価指標)と目標を設定した。KPIの目標に対する進捗状況をモニタリングすることで、継続的にインパクトを測定する。

コア・インパクト	(A) 温室効果ガス排出削減への貢献
インパクト領域	「気候」
ポジティブ/ネガティブ	ネガティブ・インパクトの低減
目標	➤ 輸送における GHG 排出原単位を 2035 年度までに 2019 年度比で▲45%にする
KPI	➤ 輸送における GHG 排出原単位(連結ベース)
関連する SDGs	 

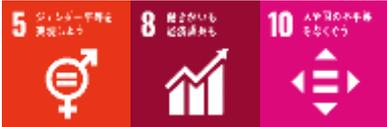
コア・インパクト	(B) クリーン代替燃料船の導入・普及
インパクト領域	「気候」、「移動手段」、「エネルギー」
ポジティブ/ネガティブ	ポジティブ・インパクトの増大/ネガティブ・インパクトの低減
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ネットゼロ・エミッション外航船を 2020 年代中に運航開始する</li> <li>➤ LNG 燃料・メタノール燃料外航船隻数を 2030 年度までに 90 隻以上にする</li> <li>➤ ネットゼロ・エミッション外航船を 2035 年度までに 130 隻以上にする</li> </ul>
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ネットゼロ・エミッション外航船の運行状況(連結ベース)</li> <li>➤ LNG 燃料・メタノール燃料外航船隻数(連結ベース)</li> <li>➤ ネットゼロ・エミッション外航船の隻数(連結ベース)</li> </ul>
関連する SDGs	 

コア・インパクト	(C) 洋上風力発電関連事業の推進
インパクト領域	「気候」、「エネルギー」
ポジティブ/ネガティブ	ポジティブ・インパクトの増大
目標	➤ 洋上風力発電事業への取組みを推進する
KPI	➤ 洋上風力発電事業に対する取組み状況(連結ベース)
関連する SDGs	 

コア・インパクト	(D) 大気汚染物質の削減
インパクトレーダー	「大気」
ポジティブ/ネガティブ	ネガティブ・インパクトの低減
目標	➤ 輸送における SOx 排出原単位を 2030 年度までに、2020 年度比で ▲14%にする
KPI	➤ 輸送における SOx 排出原単位(連結ベース)
関連する SDGs	

コア・インパクト	(E) 安全運航の徹底および事故の撲滅
インパクトレーダー	「雇用」、「水(環境)」、「生物多様性と生態系サービス」
ポジティブ/ネガティブ	ネガティブ・インパクトの低減
目標	➤ ①重大海難事故、②重大貨物事故、③油濁事故による海洋汚染、④労災死亡事故を、毎年ゼロにする
KPI	➤ ①重大海難事故、②重大貨物事故、③油濁事故による海洋汚染、④労災死亡事故(連結ベース)
関連する SDGs	 

コア・インパクト	(F) 海洋環境および生物多様性への悪影響軽減
インパクトレーダー	「生物多様性と生態系サービス」
ポジティブ/ネガティブ	ネガティブ・インパクトの低減
目標	➤ バラスト水処理装置搭載船隻数を、毎年 100%に維持する。
KPI	➤ 商船三井保有船の新造船および既存船に占めるバラスト水処理装置搭載船隻数
関連する SDGs	

コア・インパクト	(G) ダイバーシティ&インクルージョンの推進
インパクトリーダー	「雇用」
ポジティブ/ネガティブ	ポジティブ・インパクトの増大
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 陸上職女性管理職比率を 2025 年度までに 15%以上にする</li> <li>➢ MGKP 在任者構成比率を 2025 年度までに、女性 8%以上、本社外出身者 30%以上、40 代以下 15%以上にする</li> </ul>
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 陸上職女性管理職比率(単体ベース)</li> <li>➢ MGKP 在任者構成比率(女性、本社外出身者、40 代以下)</li> </ul>
関連する SDGs	

コア・インパクト	(H) 健康経営の推進
インパクトリーダー	「保健・衛生」
ポジティブ/ネガティブ	ポジティブ・インパクトの増大
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 定期健康診断受診率を、毎年 100%にする</li> <li>➢ ストレスチェック受検率を毎年 90%以上にする</li> <li>➢ 喫煙率を 2025 年までに、10%以下にする</li> </ul>
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 定期健康診断受診率</li> <li>➢ ストレスチェック受検率</li> <li>➢ 喫煙率</li> </ul> <p>※いずれも、商船三井が定める開示ベース</p>
関連する SDGs	

#### 4. モニタリングについて

- 本件 PIF を実施するにあたり設定した KPI の目標に対する進捗状況については、商船三井と当社が、少なくとも年 1 回の頻度で話し合う場を設け、共有する。
- 当社は自らが持つノウハウやネットワークを活用し、商船三井の KPI の目標に対する進捗をサポートしていく予定である。
- モニタリング期間中に一度達成した KPI と目標については、その後も達成水準を維持していることを確認する。なお、商船三井の事業環境の変化等により設定した KPI と目標が実情にそぐわなくなった場合は、当社と商船三井が協議し、再設定を検討するものとする。

## 5. 本評価書に関する重要な説明について

- 本評価書の内容は、当社が現時点で入手可能な公開情報、商船三井から提供された情報や商船三井へのインタビューなどで収集した情報に基づいて、現時点での状況の評価したものであり、将来における実現可能性、ポジティブな成果等を保証するものではない。
- 当社が本評価に際して用いた情報は、当社がその裁量により信頼できると判断したものではあるものの、これらの情報の正確性等については独自に検証しているわけではない。また、当評価書の誤り、脱漏、不適切性若しくは不適切性、若しくは不十分性、またはこれらの情報や使用に起因または関連して発生する全ての損害、損失または費用（損害の性質如何を問わず、直接損害、間接損害、通常損害、特別損害、結果損害、補填損害、付随損害、逸失利益、非金銭的損害その他一切の損害を含むとともに、弁護士その他の専門家の費用を含む）について、債務不履行、不法行為または不当利得その他請求原因の如何や当社の帰責性を問わず、いかなる者に対しても何ら義務または責任を負わないものとします。本評価書に関する一切の権利・利益（特許権、著作権その他の知的財産権およびノウハウを含む）は、当社に帰属する。当社の事前の書面による許諾無く、評価方法の全部または一部を自己使用の目的を超えて使用（複製、改変、送信、頒布、譲渡、貸与、翻訳および翻案等を含む）し、または使用する目的で保管することは禁止されている。
- 本評価書に関する一切の権利は当社に帰属する。評価書の全部または一部を自己使用の目的を超えての使用（複製、改変、送信、頒布、譲渡、貸与、翻訳および翻訳などを含む）、または使用する目的で保管することは禁止されている。
- 本評価書については、株式会社格付投資情報センターより、第三者意見を取得しており<sup>20</sup>、国連環境計画金融イニシアチブにより定められた「ポジティブ・インパクト金融原則」に対する適合性について確認している。

以上

---

<sup>20</sup> <https://www.r-i.co.jp/rating/esg/sustainabilityfinance/index.html>