

NYK集团

2023年ESG蓝图

共创事例

2023年11月6日

在“NYK Group ESG Story 2023（NYK集团ESG蓝图2023）”正篇中，介绍了符合NYK集团的重要性（Materiality）的安全、环境、人才方面的蓝图。关于重要性（Materiality）和企业愿景，以及为了实现这些目标所需要的作为关键因素的重要主题，已经通过经营会议和董事会得到批准确认，并且在此过程中，在许多员工和经营层中进行了讨论。

在本事例集中，将为大家介绍与这些重要主题相关联的各种利益相关方之间的共创事例。



与NYK集团的重要性 (Materiality) 相关联的重要主题及其选定背景

01 | 安全

企业愿景

日本邮船集团将继续成为以高度的安全意识为基础，用最高水平的知识、技术、经验为物流现场提供支持，由人创造安全，并以安全守护和培养人们生活 and 生命的组织。

防止发生重大事故和事件

因为对于本公司集团来说，安全是ESG经营的根本，是一切的首要任务。

保持提高安全意识

因为我们的目标是不遗忘从过去的重大事故中学到的教训并让下一代引以为戒，以保持高水平的安全意识。

遵守劳动安全卫生

因为在本公司集团工作的员工、供应链相关人员如果不能在一个让他们感到安心且没有事故发生的环境中工作，那么安全就无法实现。

应对操作风险

因为我们作为综合物流企业，需要履行为顾客提供供应链支持的社会使命和责任。

网络安全

因为IT安全升级和系统管理对于安全的物流来说是必不可少的。

02 | 环境

企业愿景

日本邮船集团将继续成为通过超越综合物流企业的框架且不断共创未来所需的价值，走在世界前列引领解决环境课题并支持地球和人类可持续发展的存在。

推动脱碳

因为船舶的GHG排放对环境的影响很大，本公司集团将其视为需要最优先处理的事项。

应对气候变化风险

因为对于本公司集团这种与自然环境打交道的企业来说，气候变化是一个可能会给事业带来巨大影响的环境问题。

保护海洋和生物多样性

因为作为以海运为祖业的企业，我们有责任保护海洋和海洋生物。

防止大气污染

因为船舶的GHG排放对大气的影响很大，我们需要履行相应的责任。

可持续的供应链

因为作为一家承担着供应链部分环节的企业，我们需要确保船舶从建造到拆解的整个生命周期都是可持续的。

03 | 人才

企业愿景

日本邮船集团将继续成为能让整个集团所有员工最大限度地发挥个人能力并充满活力地在工作中绽放光彩的企业，继而成为能为实现可持续发展的社会做贡献的存在。

提高参与度

因为每位员工都能充满活力地工作是本公司集团的优势来源。

确保多样性和多元性

因为要充分发挥集团员工的多样性，推动包容各种价值观的集团经营。

人才管理

因为要通过培养人才，“适所”适材地配置人员来最大限度地发挥其价值。

与支持BVTL^{*1}的伙伴^{**2}携手共创

因为我们的目标是挑战创造新事业，以双赢的经营方式来提升集团事业的整体价值。

尊重人权

因为我们不仅需要尊重集团内的多样性，也需要作为企业在价值链上对人权问题负起责任采取措施。

与地区社会共生

因为作为一家在世界各地经营事业的企业，我们需要与各地区社会和谐共处、创造价值。

道德劳动惯例

因为要通过尊重各国、各地区的劳动惯例，让充满魅力的日本邮船集团能够存续下去。

*1 BVTL: Bringing value to life. **2 包括船员/派遣员工/临时雇员/供应商

事例一览

页码. 共创事例

相关的重要主题

4	利用船舶数据来支持更安全、更高效的航行	防止发生重大事故和事件	网络安全	应对操作风险
5	以“对话”为轴心的NAV9000评估活动	遵守劳动安全卫生	保持提高安全意识	防止发生重大事故和事件
6	引入减少船体摇晃的装置以实现安全高效的货物装卸	应对操作风险	遵守劳动安全卫生	防止发生重大事故和事件
7	共同开发氨燃料船以推动船舶脱碳化	推动脱碳	遵守劳动安全卫生	应对气候变化风险
8	提供以船舶LNG燃料实用化为立足点的低碳运输服务	推动脱碳	防止大气污染	可持续的供应链
9	为实现低碳和脱碳社会而在CCS事业上对运输事业做出贡献	推动脱碳	应对气候变化风险	
10	构建清洁能源的供应链	推动脱碳	防止大气污染	
11	日本-智利间的铜产品运输零排放运输项目	应对气候变化风险	推动脱碳	
12	通过参与生物多样性观测网络以实现海洋生物保护	保护海洋和生物多样性	与支持BVTL的伙伴携手共创	
13	挑战能体现双赢经营模式的宇宙事业开发	可持续的供应链	人才管理	
14	多国籍的船长和轮机长/海陆一体的组织	确保多样性和多元性	与支持BVTL的伙伴携手共创	
15	为集团提供支持的人才交流和进一步的培养	人才管理	提高参与度	确保多样性和多元性
16	通过扩大MarCoPay的服务范围提高船员生活质量	与支持BVTL的伙伴携手共创	与地区社会共生	
17	利用3D模型进行新船设计和船舶管理业务的改革	与支持BVTL的伙伴携手共创	遵守劳动安全卫生	
18	在整个价值链中共同致力于尊重人权	尊重人权	可持续的供应链	道德劳动惯例
19	通过海上风力发电项目促进秋田的地方创生	与地区社会共生	防止大气污染	人才管理
20	将日本文化传承至未来的飞鸟邮轮	与地区社会共生	提高参与度	

利用船舶数据来支持更安全、更高效的航行

第三代SIMS (Ship Information Management System) 3可以实现让船舶的详细航行状态和燃油消耗数据在船舶与陆地之间实时共享 (每分钟1次)。

为了进一步扩大监控范围并进行高级别的异常检测,我们正在推进搭载必要的传感器类设备,以减少重大事故和削减维护成本,并推动船员的工作方式改革。

此外,随着船舶与陆地之间数据共享量的增加,为了加强数字化方面的安全航行,例如在陆地上对船舶进行IoT数据监控和网络风险监控等措施,我们设立了融合海事人员和DX相关知识见解的海事信息技术委员会(海事信息技术委员会),努力加强网络安全。



远程诊断中心

在马尼拉(菲律宾)设立的监督中心。当专家发现异常时,会与管理公司和主船进行联系。进行功能扩充

LiVE for Operator

对收集到的船舶航行数据进行分析,并通过图表等通俗易懂的方式让数据变得“可视化”。构建针对航行操作员的“LiVE for Operator”



MaSSA Insight~WADATSUMI~

通过与BEMAC(株)的携手共创使“LiVE for Shipmanager”得到进化。凭借本公司集团的知识见解为整个海事行业的发展进化做贡献

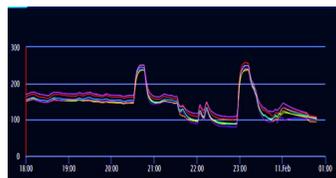
BEMAC



SIMS 船舶信息管理系统

1分钟间隔的数据

检测到异常和发生故障时可以实时进行详细验证



搭载SIMS3的船舶数为73艘

※2023年10月末的搭载数

航行相关数据

速度(对地速度和对水速度)、风向、风速、航向、舵角等

发动机相关数据

燃料消耗量、转速、马力、主机排气温度、冷却水温度

用于陆上监控/自动异常检测的追加传感器

海事信息技术委员会的新设



以“对话”为轴心的NAV9000评估活动

通过采用根据1998年制定的独有的质量保证标准“NAV9000”进行评估的方式，关注包括本公司自有船舶和外租船队在内的安全。此外，我们以“NAV9000”为基础，通过与重要的利益相关方也就是船东和船舶管理公司进行“对话”的方式，提升安全水平和培养安全文化。

我们以“与合作伙伴携手”为关键词，让本公司的员工直接拜访航运船和船东事务所，以及船东和船舶管理公司，通过直接进行信息交流的方式，维持牢固的合作伙伴关系，实现在安全方面领先的高水平的安全管理体制。



引入减少船体摇晃的装置以实现安全高效的货物装卸

在面朝外海的港口，船舶在停泊期间也容易发生船体摇晃的情况，继而引发各种恶劣影响。不仅如此，近年来，随着船舶大型化的趋势，人们期望港口的安全性和运转率能够进一步提高，因此抑制船舶的船体摇晃已成为了紧迫的课题。

为了解决这一问题，我们与特瑞堡公司进行了共创，试验性地安装了该公司制造的2套船舶系泊装置“DynaMoor Type-L”，并在JERA常陆那珂火力发电站的卸煤泊位上进行了为期1年的试验，以获取实际使用数据并实施了效果验证。从供应链的“搬运”到“装载”再到“卸货”，在各位合作伙伴的协助下，我们共同努力解决现场的课题。

课题

面朝外海的泊位，由于涌浪和长周期海浪等现象，容易造成船体摇晃的情况

- 因货物装卸中断和退避港外导致主船和港湾运转率下降
- 因系泊索断裂引发对安全作业的担忧

通过与海洋港湾资材厂商携手共创以改善港湾



营业和技术咨询



操作员

- 网络（顾客和港湾）
- 从实际航行和船舶驾驶中获得的经验

科学的方法

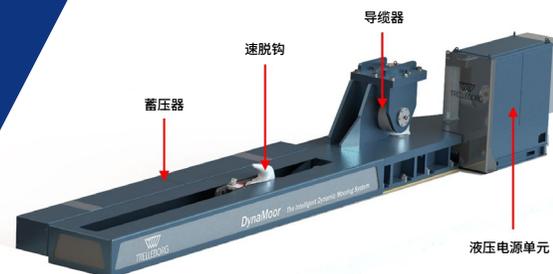
- 日本各港口的运转信息
- 气象海象信息（涌浪和长周期海浪的机制）
- 结合各现场的条件进行的产品效果验证

优势

- 优秀的产品（DynaMoor、AutoMoor）

DynaMoor

这是安装在码头上连接船舶的系泊索，用电子控制方式的液压阻尼器调节系泊索的张力以保持恒定的系统。可以设置在面积较小的专用区域内，有助于提高货物装卸操作的安全性和提高港口的运转率。



DynaMoor-L型

共同开发氨燃料船以推动船舶脱碳化

作为绿色创新基金事业项目，已获得国立研究开发法人新能源和产业技术综合开发机构（NEDO）的资助，并与包括本国造船公司、发动机厂商、船级协会在内的五方合作，从2022年开始着手开发氨燃料船舶。目标是通过利用氨作为新一代燃料，大幅削减航海过程中的GHG排放量。针对众多困难的课题也一样，我们与联盟合作伙伴共同寻找解决对策，并且领先于世界向前迈出一步，目标是从海洋领域改变未来。从发动机的开发、制造到主船建造，所有的工序都在日本国内进行。

■ 氨燃料拖船

预计到2024年将完工世界上第一艘氨燃料船舶。

我们与（株）IHI原动机合作共同致力于研究开发，并于2022年7月获得了由日本海事协会颁发的使用氨作为燃料的拖船的基本设计认可（AiP）。此外，我们在2023年4月成功实现了世界首次混烧率达80%的氨燃料的稳定燃烧。

■ 氨燃料氨运输船

积累从拖船上获得的知识见解，目标是在2026年完工。

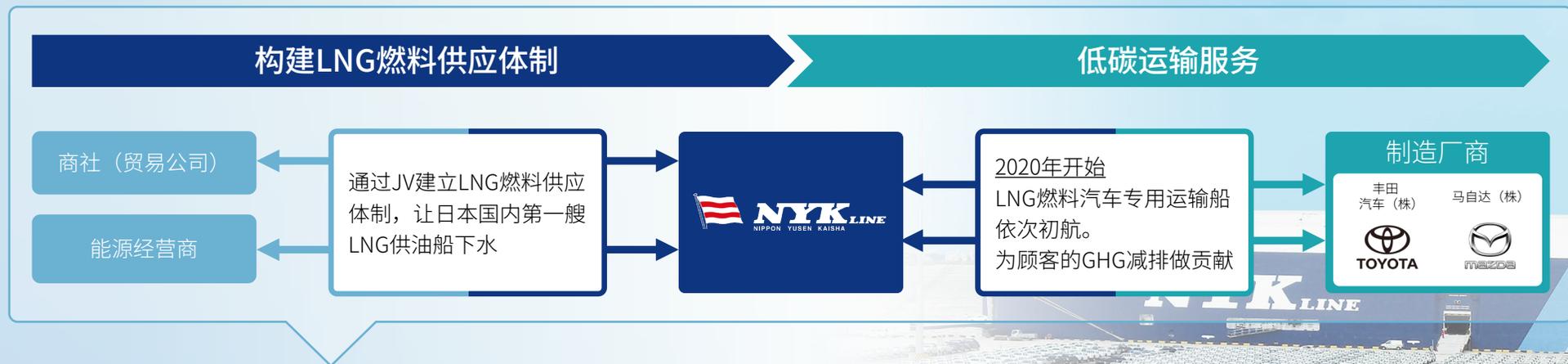
与（株）日本发动机公司、（株）IHI原动机、日本造船（株）共同实施研究开发。2022年9月获得了日本海事协会颁发的AiP。2023年5月，在世界上首次成功进行了2冲程发动机单缸氨混燃试验。



提供以船舶LNG燃料实用化为立足点的低碳运输服务

本公司集团自2018年起开发LNG燃料供应船的同时，通过与各合作伙伴携手共创构建供应网络，完善体制以确保从航行开始时起就能够进行稳定的事业运营，并转化到实际运用上。

利用通过LNG培养的安全技术、航行技术经验以及合作方面的知识见解，以达成未来的净零排放，将船舶燃料转换成氨和氢等低环境负荷燃料为目标。

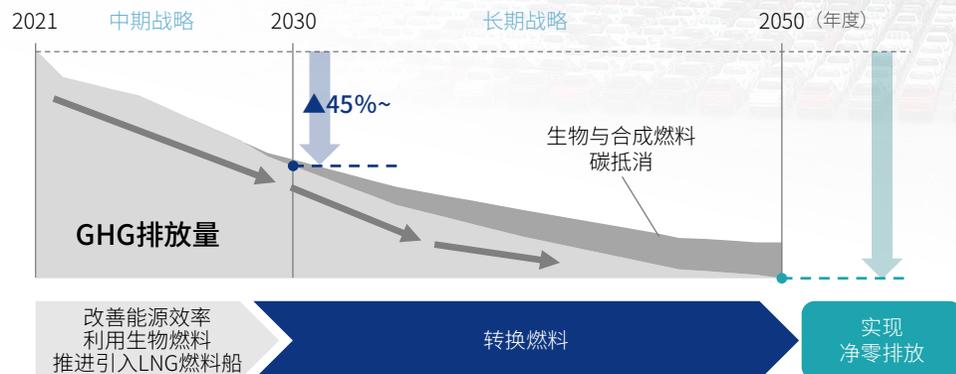


在NYK集团

其他事业领域也采取了同样的措施

将构建低碳的LNG燃料供应体制定位为桥接解决方案，这是迈向脱碳化的第一步，今后也将以构建氨和氢供应链为首，朝着达成净零排放的未来迈进，同时与各种合作伙伴及顾客携手共创，以共存共荣为目标。

〔日本邮船集团 达成净零排放的理想规划〕

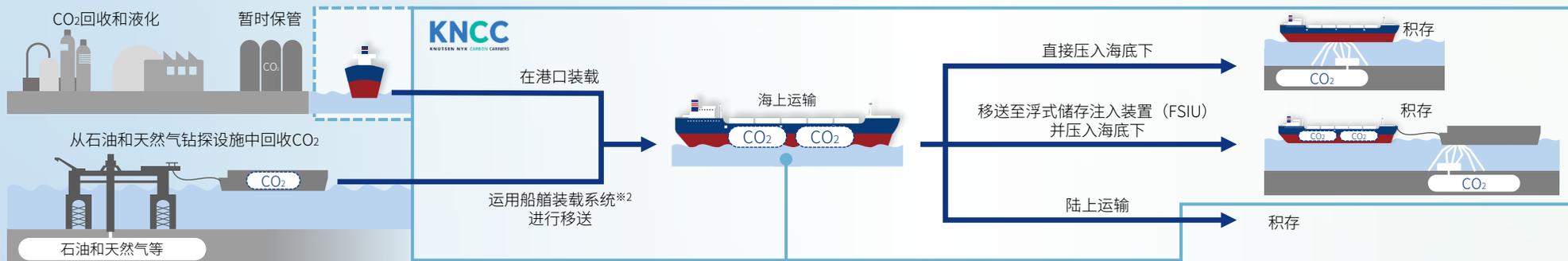


为实现低碳和脱碳社会而在CCS事业上对运输事业做出贡献

关于独立行政法人能源和金属矿物资源机构（JOGMEC）推进的“有关实施先进CCS事业的调查”，现已收到由ENEOS（株）、电源开发（株）和JX石油开发（株）构成的联盟的业务委托，正着手探讨液化CO₂的运输事业。

针对液化CO₂运输，目前正在探讨对应不同运输温度的3种方式，分别是①低温低压、②中温中压、③LCO₂-EP系统（常温升压）。为了满足各种项目上的需求，本公司集团致力于将这3种方式全部实现，并获得了各方式的基本设计批准（AiP）。其中LCO₂-EP系统是本公司集团与挪威Knutsen Group之间的合资企业Knutsen NYK Carbon Carriers AS（KNCC公司）开发的独家技术，已获得了针对深化AiP的详细设计批准（GASA^{※1}），并且以CCS事业方面处于领先地位的欧洲市场为中心，是一项引起人们高度关注的技术。

碳捕集与封存（CCS）价值链



■ 液化CO₂运输的方式

运输方式	LCO ₂ -EP 系统（常温升压）	中温中压	低温低压
技术开发主体	KNCC公司 KNCC公司进行实证的试验场地	与三菱造船（株）共同开展  ©三菱造船（株）	
船级认证	Class DNV(AiP)2022 Class DNV(GASA)2023	ClassNK(AiP)2022	

※1 GASA: General Approval for Ship Application的缩写

※2 船舶装载系统: 是指用于从油轮进行货物装卸作业的系统

构建清洁能源的供应链

■ 为了构建国际液化氢供应链而入股 JSE Ocean

本公司集团与川崎汽船（株）、（株）商船三井共同入股了日本氢能（株）的子公司JSE Ocean（株），目标是建立商用规模的国际氢供应链，实现液化氢的海上运输。

具体来说，计划到2024年共同实施世界上第一艘大型液化氢运输船的安全高效航行，以及探讨未来有前景的海上运输事业方案。液化氢运输船计划将使用氢作为推进燃料，能够大大减少航行时排放的CO₂。根据日本政府于2023年6月修订的氢能基本战略，日本的氢能引入目标量将在2030年达到最高300万吨/年，在2040年达到约1,200万吨/年的水平，在2050年达到约2,000万吨/年的水平。为了按照目标大量且廉价地供应氢能，构建以海上运输为主的国际氢能供应链是至关重要的任务。

160,000m³型 液化氢运输船
概念图



©川崎重工业（株）

■ 在东南亚首次向离岛供应潮汐发电的地产地消电源

本公司集团参与了海洋可再生能源解决方案提供商Bluenergy Solutions Pte Ltd实施的潮汐发电项目。本项目在距离新加坡本岛约14公里的沙都木岛附近的莱佛士滨海灯塔的海面上进行潮汐发电的实证事业。

目标是通过潮汐能源发电和供应电力实现商用化，并进而为尽早实现脱碳社会做出贡献。

动力驳船 示意图
(涡轮4台)



莱佛士滨海灯塔
©新加坡海事及港务管理局

日本-智利间的铜产品运输零排放运输项目

智利的国营铜生产企业Corporación Nacional del Cobre de Chile（以下，称为CODELCO公司）与NYK Bulk & Projects（株）（以下，称为NBP）签署了针对铜产品海上运输的脱碳化进行共同探讨的备忘录。

根据其内容，NBP与（株）大岛造船厂于2023年11月针对探讨自21世纪20年代后半期起建造最多15艘氨燃料大灵便型散货船*1达成协定。一旦完工，预计将成为世界上第一艘氨燃料大灵便型散货船，并且CODELCO公司和NBP计划将该船投入到铜产品的远东运输业务中使用。

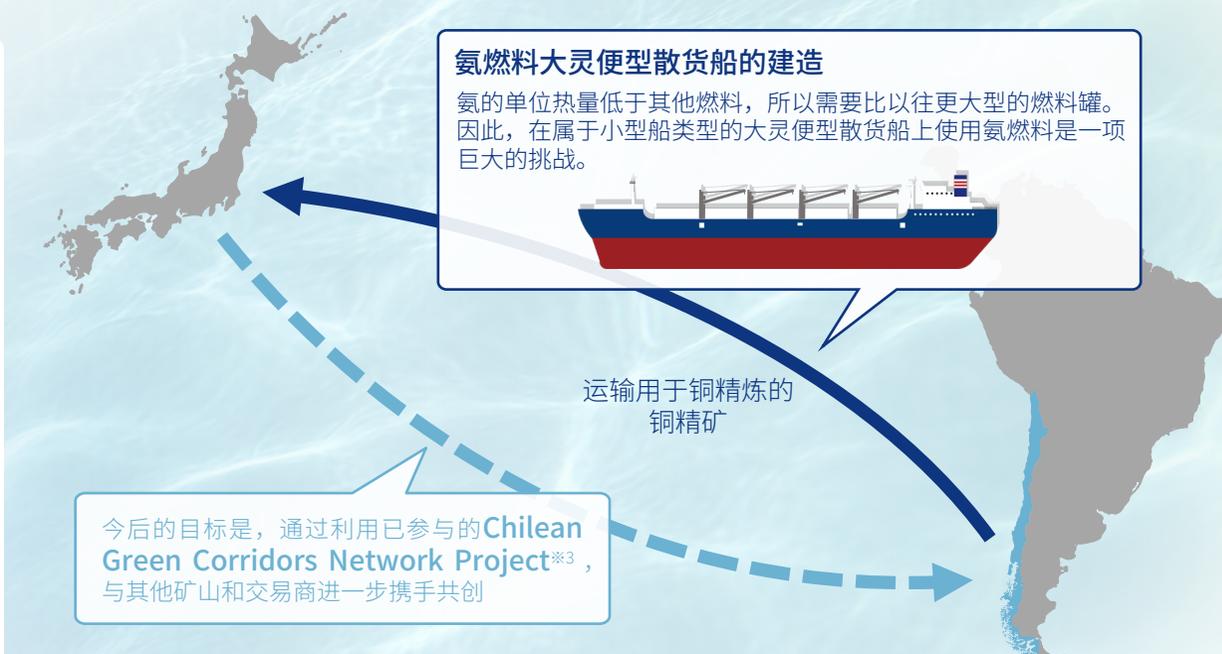
预计未来随着海上风力发电输电网的建设及电动汽车的普及等因素，全球对铜的需求将会增加。CODELCO公司和NBP将继续进行研究开发，目标是在生产、运输和供应的整个过程中实现不排放GHG的零碳排铜产品。

通过MOU达成协定的主要内容

- CODELCO公司和NBP将共同探讨铜产品海上运输的脱碳化问题。
- CODELCO公司将探讨由NBP的脱碳船队在一定程度上执行长期的铜产品运输CVS*2。
- NBP将探讨脱碳船及铜产品海上运输的以脱碳化为目标的新技术。



左：CODELCO公司（首席商务官） Carlos Alvarado先生
 中：CODELCO公司（董事会主席） Maximo Pacheco先生
 右：NBP 董事长兼总经理 须田雅志



*1 大灵便型散货船：运输各种各样的散装货物，载货重量在5万吨左右的散装货轮。这种船型配备了起重机，因此可以在任何港口进行货物装卸。

*2 CVS: Consecutive Voyage Service（连续航海合同）

*3 Chilean Green Corridors Network Project：智利政府旨在扩大可再生能源的生产和使用，并以脱碳运输为目标，由Maersk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping（马士基·迈克·凯尼·穆勒零碳运输中心）主导的项目

通过参与生物多样性观测网络以实现海洋生物保护

为了保护生物多样性，首先需要掌握自然环境的现状，但由于海洋生态调查需要大量的人力和资金，所以目前还没有建立起有效调查广域范围的方法。

环境DNA分析是从“一桶水”中了解存在的生物种类和分布情况的创新的生态调查方法，为了广泛调查外海的现状，利用环境DNA使生物多样性变得可视化，并将分析结果应用到生物保护和规划性利用方面。

本公司集团每月都会在营运航线上进行1次海水取样，并提供给ANEMONE联盟，为扩充数据库和扩大调查范围做贡献。

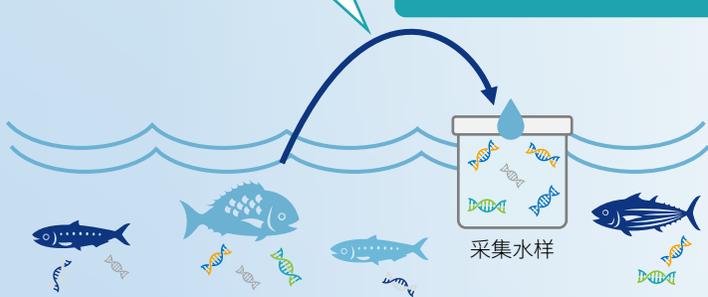


进行海水取样的
近海邮船（株）的航运船

“MASHU”



从海洋、河流、湖沼中取水



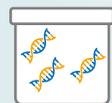
DNA从生物的体液和粪便等溶解到水中

ANEMONE DB (ANEMONE数据库)

这是由日本东北大学研究生院生命科学研究科开发的一个积累了环境DNA调查结果的数据库。ANEMONE联盟由企业、学会、行政机构作为发起成员组成参与。

由于积累了充足的数据，从2022年6月开始，这些数据作为开放数据在世界上首次对公众公开。

扩增并分析采集水样中所含
目标物主要的DNA



明确生物的存在与否、其种类
以及大致的生物量

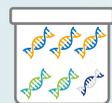


检测到DNA→有生物存在!

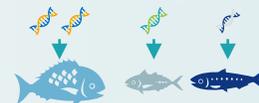


被检出DNA的鱼种和分布在数
据库中显示

全面扩增并分析
采集水样中所含DNA



列出可能存在的生物种类



出处: [环境DNA分析](#) | [环境测定和分析](#) | [事业介绍](#) | [环境综合调查](#) (ctiers.co.jp)

挑战能体现双赢经营模式的宇宙事业开发

2020年度的NYK数字学院关于“海上火箭发射”项目提案以及团队成员的热情得到了管理层的认可，该提案作为新事业开始启动。我们与三菱重工业（株）合作，于2022年3月报名参加了宇宙航空研究开发机构（JAXA）的“创新未来宇宙运输计划”并被采纳，于是三方开始了以“循环再用火箭的海上回收研究”为主题共同研究。

目前，除了海上发射和回收火箭之外，还包括将卫星收集的数据应用到船舶和港口，以及火箭和卫星的陆上运输等在内，我们考虑利用综合物流企业的经营资源提供广泛的服务，并与各种合作伙伴共同推进研究。

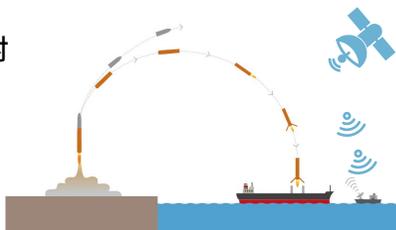
在海上发射火箭的好处

- 可以在理想的时机进行发射
- 可以将火箭投入最合适的轨道
- 削减成本
- 扩大发射场容量



在海上回收火箭的好处

- 通过循环利用火箭来削减成本
- 可以进行比以往更高频率的发射



〔共创的体制图〕

公司外部合作伙伴

宇宙航空研究开发机构 (JAXA)



三菱重工業 (株)



NYK集团



创新推进组/海洋事业组/
海务组/工务组/脱碳组



多国籍的船长和轮机长/海陆一体的组织

■ 各国船长、轮机长的来源

我们的目标是培养高素质的船员，以及为各国创造就业机会做贡献。目前正在推进高素质船员的培养且不分国籍，并且在高风险船舶*上提拔优秀船员为干部的措施已经取得了具体的成果。

* 是指油轮和LNG船等运输危险物的船舶种类



2013年
起用菲律宾人担任船长、轮机长

2021年
起用印度尼西亚人担任船长、轮机长

2023年
起用尼日利亚人担任船长、轮机长

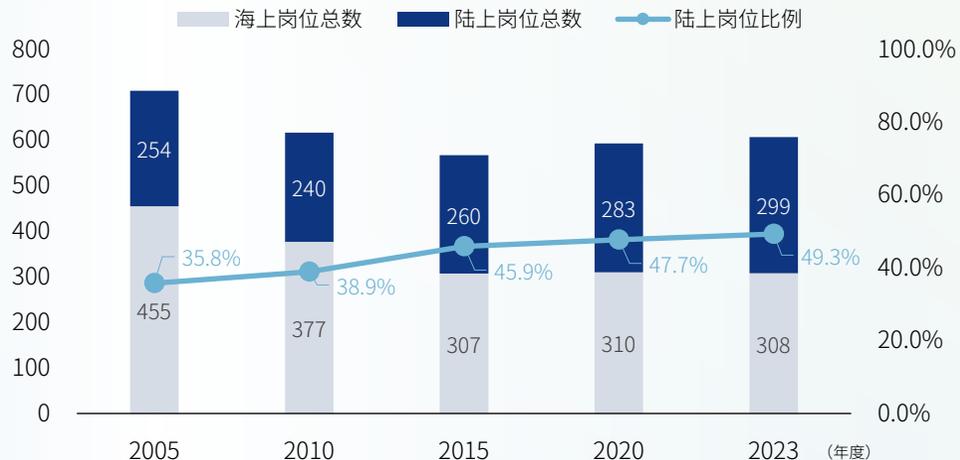
■ 具备基层航海经验的现场操作能力和领导力的人才

通过多国籍海事人员在陆上工作的经验，利用其知识见解的同时，也在学习陆上岗位的业务中构建起灵活运用人际网络和多样性的机制。作为其集合体的组织力也有助于与世界各地的集团公司实现共创。

全球流动事例

- 不分国籍、居住地区利用人才
- 外国海事人员在总公司和集团各公司的活跃表现

〔日本海事人员的陆上岗位比例的变化〕



为集团提供支持的人才交流和进一步的培养

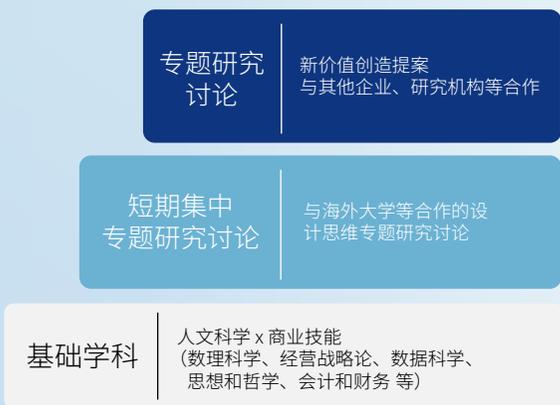
■ 数字学院

这是为期约9个月的培训课程，旨在学习如何在不确定性高涨的时代中创造新市场和顾客。

2023年度在新加坡举办了设计思维研讨会。与本公司集团在当地的工作人员合作，与初创企业进行交流的同时，进行了为期3天的创新方法学习，以开发作为商业领袖的素质和能力。

目前正在加强与公司外部合作，为日本国内外的大学和企业提供讲座和培训等。

〔计划设计〕



完成培训人员累计**75名**



讲座场景



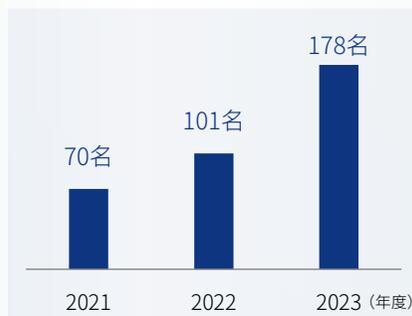
在新加坡举办的设计思维研讨会



■ 环境、社会责任、公司治理 (ESG) 导航器制度

我们迎来了设立制度的第3个年头，也发展成能够更灵活地引导落实ESG经营的体制。我们的目标是培养出能够从外界得到各种认知和见解的同时，通过灵活的思维方式采取行动的ESG经营人才。

〔制度经验者数量的变化〕



〔活动事例〕



公司内部演讲会



研讨会

■ 全球NYK集团周

本培训的目的在于跨越国家、公司和部门的界限进行交流，培养出能让本公司集团发展成更具竞争力的企业集团的领导能力技能，这项针对本国工作人员的培训从2002年度开始举办。

2022年度是时隔3年后再次采用面对面的方式实施培训，从世界各地选拔的15人参加了培训，也举行了研讨会和董事发表会。



通过扩大MarCoPay的服务范围提高船员生活质量

使用电子货币并以船员为对象的生活支持平台MarCoPay自2021年6月开始服务以来，其用户数量不断扩大，目前已有超过17,000人在使用。MarCoPay的目标是通过其平台，呈现船员社区的潜在价值，以此实现其价值的循环。

在与多样化的合作伙伴携手共创以及合作的基础上，MarCoPay今后也将不断进化以实现其使命，也就是创造各种各样的服务来为船员及其家人的幸福提供支持。



利用3D模型进行新船设计和船舶管理业务的改革

2023年4月，本公司集团将迄今为止积累的技术广泛应用于公司外部，新设立了船舶事业集团以解决海事集群的各种课题，以及为安全且可持续的造船和海运事业做贡献。

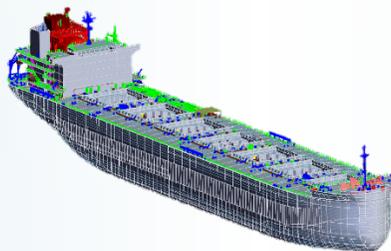
在船舶建造和完工后的船舶管理方面，仍然存在许多需要解决的课题。因为设计信息是通过二维图纸与行业内的利益相关方共享的，这也是船体相关信息整理困难的一个原因。为了解决这些课题，目前通过将设计信息以3D模型的形式与各利益相关方共享，并建立达成共识的体制，以团结一致提高船舶建造和完工后的船舶管理的效率为目标。

〔船舶建造完工前的流程〕



- 通过实现设计操作前置（front-loading）*以提高设计效率
- 通过利用实现操作前置（front-loading）的3D模型，让造船公司及船东在设计上协同作业

* 操作前置（front-loading）：是指在设计流程的初期阶段，优先确定重要的决策和设计要素的方法。在后续的开发流程和变更管理中提高效率以提高质量



- 利用3D设计信息完善数字竣工图
- 用于维护管理、设计反馈、船员训练

项目成员



观察员



在整个价值链中共同致力于尊重人权

本公司集团在经营层的领导能力和承诺下，通过与联合国全球契约推进委员会、ESG战略委员会和公司内部相关部门合作，基于联合国对“工商企业与人权指导原则”推进尊重人权的举措。另外，我们定期接受具有专业知识见解的第三方机构（经济人考克斯圆桌会议日本委员会）的建议。

为了进一步加强这一举措，我们定期与专家及利益相关方进行对话。

在整个价值链中实现尊重人权

■ 人权尽职调查

人权风险评估

根据来自第三方机构的风险评估结果，于2022年6月实施了以5个相关本部内的10个小组的管理人员为对象的公司内部研讨会，锁定了显著的人权课题



人权影响评估

针对已锁定的显著的人权课题，为了确认本公司集团的管理状况，请第三方机构在现场对作业员实施了采访



为采取合适的对策而行动

根据人权影响评估的结果，我们与相关的公司内部部门、集团公司及交易对象一起实施了修正对策的探讨和进展情况的确认



信息披露

在本公司网站和综合报告书中披露

跟踪评估

确认修正对策的有效性

■ 制定人权方针

于2022年11月制定。为了履行本公司集团尊重利益相关方人权的责任，我们在确保该方针适用于所有董事和员工的同时，也努力督促与本公司集团的事业、产品、服务相关的所有交易对象等遵守该方针。

■ 关于奴隶劳动及贩卖人口的声明书

自2015年英国现代奴隶法实施以来，本公司集团每年都发表声明。

■ 投诉处理机制 构建投诉处理机制，完善被害人救助的通道

通过海上风力发电项目促进秋田的地方创生

根据与秋田县签署的“全面合作协议”，日本邮船（株）秋田分店自2022年4月起开始运作。该分店以推进包括海上风力发电在内的可再生能源事业和培养相关人才为首，通过港湾利用、船舶相关人才的培养、观光振兴、环境保护等致力于地方创生。

该分店将成为本公司集团在今后有望发展海上风力发电事业的东北地区的新据点，我们也力求加强海上风力发电事业的营业体制，并扩充与各县相关合作对象之间的网络。



■ 对脱碳化和日本可再生能源普及的贡献

- 利用本公司集团作为优势的技术力量和离境事业中培养的知识见解和网络等，通过与欧洲合作伙伴的合作构建事业，为SEP船和CTV等日本的海上风力发电的价值链提供支持
- CTV事业从2023年7月开始在石狩湾新港启航。今后将推进秋田县和千叶县海域等一般海域的事业扩大

■ 提高对新一代海上开发的关注

- 为了扩大海上风力发电事业，当务之急是培养出能进行维护管理等工作的人才。计划在秋田县开设针对作业员和船员的综合训练设施
- 与秋田县男鹿市合作，利用县立男鹿海洋高等学校等设施设立了海上风力人才和船员训练中心。有效利用现有设施，提高便利性和经济性的同时，唤起学生的兴趣，力求扩大长期进行人才培养的范围
- 引入利用模拟器进行的CTV驾船训练

〔在县立男鹿海洋高等学校的演讲〕



〔船员培养训练的示意图〕



模块船



SEP船



重型货船



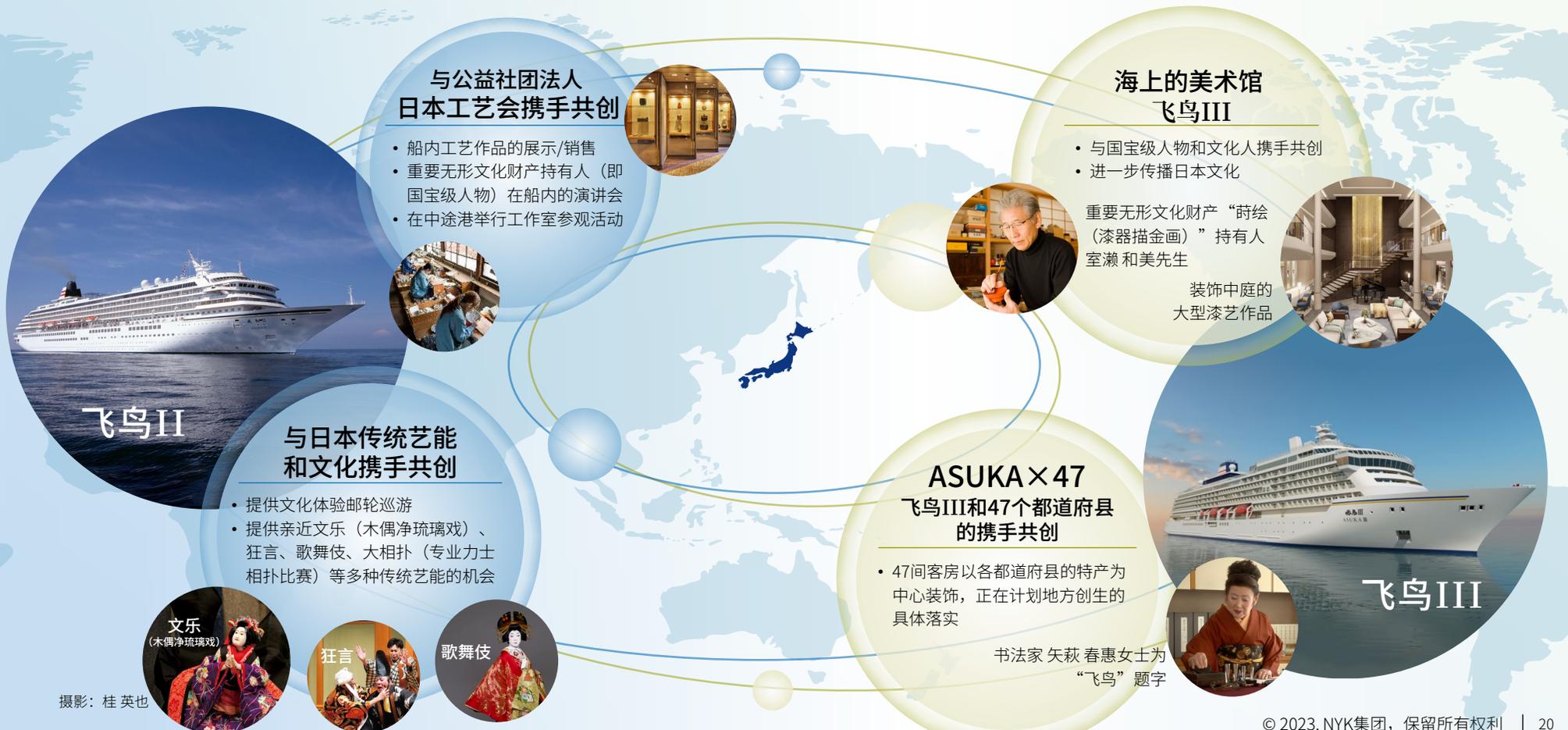
CTV



将日本文化传承至未来的飞鸟邮轮

本公司集团的邮船邮轮（株）运营着日本籍船舶中最大的邮轮客船“飞鸟II”，一直引领着日本的邮轮文化发展。为了让飞鸟邮轮成为过去与未来之间的“纽带和力量”，到2025年我们将迎来“飞鸟III”的初航，转向双邮轮运营体制。

我们希望通过邮轮文化，促进人与人的交流并将地区之间联系起来，让走向未来的这两艘船比以往更能推进地方创生和传播日本文化的同时，将“希望成为对顾客更贴心的客船”这一誓言视为原动力，促使我们致力于提供更加用心的服务，关注船旅中的每一个时刻。



与公益社团法人 日本工艺会携手共创

- 船内工艺作品的展示/销售
- 重要无形文化财产持有人（即国宝级人物）在船内的演讲会
- 在中途港举行工作室参观活动



海上的美术馆 飞鸟III

- 与国宝级人物和文化人携手共创
- 进一步传播日本文化

重要无形文化财产“蒔绘（漆器描金画）”持有人
室濑 和美先生

装饰中庭的
大型漆艺作品



飞鸟II

与日本传统艺能 和文化携手共创

- 提供文化体验邮轮巡游
- 提供亲近文乐（木偶净琉璃戏）、狂言、歌舞伎、大相扑（专业力士相扑比赛）等多种传统艺能的机会

文乐
(木偶净琉璃戏)



狂言



歌舞伎



摄影：桂 英也

ASUKA x 47

飞鸟III和47个都道府县的 携手共创

- 47间客房以各都道府县的特产为中心装饰，正在计划地方创生的具体落实

书法家 矢萩 春惠女士为
“飞鸟”题字



飞鸟III

