その他
サプライチェーン

ガバナンス

戦略とリスク管理
— 戦略
— リスク管理

取り組み
— 船舶脱炭素化に向けたアンモニア燃料船の共同開発
3Dモデルを活用した新造船設計への挑戦
建造契約で合意した船舶の「実海域性能」の評価方法を確立

サプライチェーン

ガバナンス

当社グループは「日本郵船グループ環境方針」に従い、船舶をはじめとする輸送機器の調達における環境負荷をできる限り小さくすることに努めるとともに、サプライヤーとの共創を通じて新技術等の社会実装に取り組んでいます。

また、不公正な取引方法等の自由競争を阻害する取引行為を行わないこと、協力会社との取引において優越的地位の濫用行為を行わないことを「日本郵船株式会社 行動規準」に定め、競争法・独占禁止法の遵守とともに徹底しています。

戦略とリスク管理

戦略

運航船舶数約800隻（2024年3月末時点）を擁する当社グループの海運事業では、船舶が主な調達品となります。船舶は、エンジン、プロペラなどの推進用機器、クレーンなどの荷役機械、レーダーなどの航海用機器をはじめとする、数万点にも及ぶさまざまな機器から構成されます。

裾野の広い船舶サプライチェーンの価値を高め、競争力を強化することは、安定的な国際海上輸送に不可欠な船舶の確保はもちろん、地域経済や雇用の確保、経済安全保障への貢献の観点からも重要な戦略と認識しています。

当社グループは、ゼロエミッション実現に向けた燃料転換を好機とし、日本の海事産業が持つ技術力で高い環境性能・安全性を備えた船舶を他国に先駆けて供給することを、サプライヤーをはじめとする多くのステークホルダーとともに目指しています。

リスク管理

当社グループは、国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」等の国際規範等をもとに、人権や労働、法令遵守や安全、環境保全などの項目を「取引先に対するCSRガイドライン」に定めており、その主旨および内容の理解とCSR活動の推進遵守をサプライヤーに要請しています。

また、当社グループでは、人権デュー・ディリジェンスを実施し、サプライチェーン上の潜在的な人権侵害のリスクを特定し、影響を特定・評価し、負の影響を防止または軽減するためにPDCAサイクルを回しています。

詳細は以下をご覧ください
P.069 人権

取り組み

船舶脱炭素化に向けたアンモニア燃料船の共同開発

グリーンイノベーション基金事業として（国研）新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）の助成を受け、本邦船会社・エンジンメーカー・船級協会を含む5者で、2022年よりアンモニア燃料船舶の開発を進めています。

詳細は以下をご覧ください
P.032 脱炭素

■ 共創体制

その他
サプライチェーン

ガバナンス

戦略とリスク管理
戦略
リスク管理

取り組み
船舶脱炭素化に向けたアンモニア燃料船の共同開発
3Dモデルを活用した新造船設計への挑戦
建造契約で合意した船舶の「実海域性能」の評価方法を確立

サプライチェーン

3Dモデルを活用した新造船設計への挑戦

当社は2024年3月に、（一財）日本海事協会から新造多目的コンテナ船の基本設計図面に関する3D認証を取得しました。造船の初期段階である基本設計から船級承認までを3D（立体）図面のみで完了したのは外航船では世界初※の事例です。

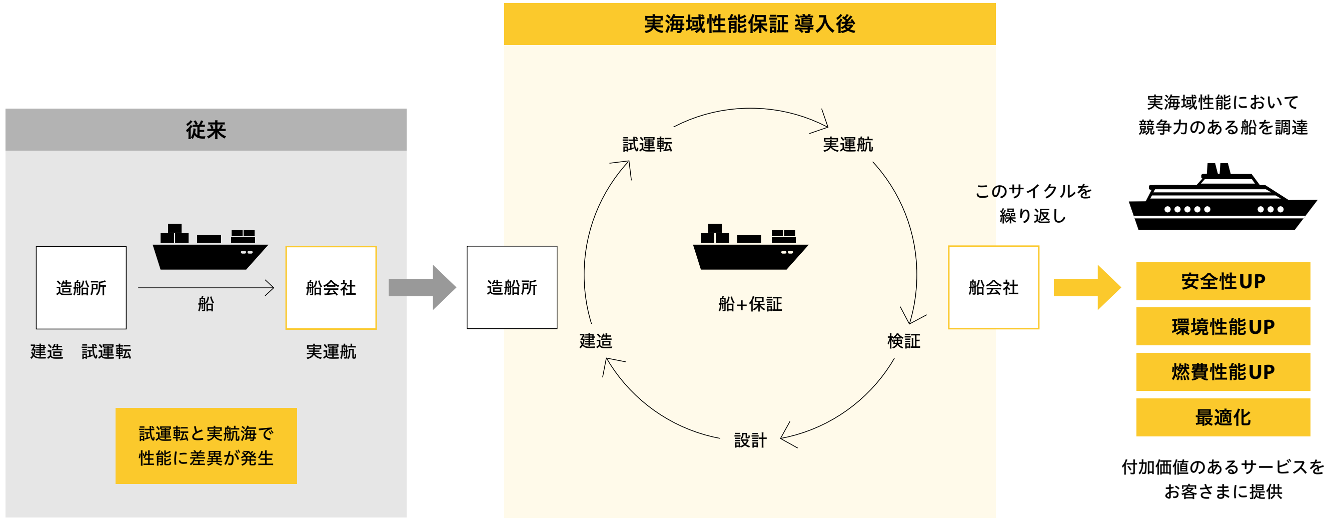
2D図面を用いた既存プロセスで発生していた情報共有上の諸課題を解決するこの認証取得を機に、当社は3D図面を効果的に活用し、認証期間の短縮や関係者間のコミュニケーション促進に貢献し、より安全・環境性能の高い船舶の調達を目指します。

※当社、（一財）日本海事協会調べ、2024年3月28日現在

建造契約で合意した船舶の「実海域性能」の評価方法を確立

当社とジャパン マリンユナイテッド（株）は実海域性能※を建造前に推定する取り組みを進めてきましたが、2024年3月、当社運航の原油タンカーでの1年間の実海域性能検証の末、技術的・客観的な実海域性能の評価手法を確立し、両社で合意しました。

今後はさまざまな船種で同様の取り組みを進め、新造船の建造契約時に船舶の実海域性能を推定・評価できる仕組みづくりを目指すとともに、パートナーである造船所との協働により燃費性能の高い船舶の調達を図ります。

※従来の造船契約では、波風の無い平穏な気象海象下での船速と馬力の関係（平水中性能）に基づいて保証速力を設定・合意し、建造中に行われる海上試運転において造船所と海運会社が相互に保証速力を確認する手法が一般的でした。しかし就航後の実航海は波風の影響を強く受けるため、保証された平水中性能と波風のある気象海象下での推進性能（実海域性能）の間に大きな乖離が出ることが課題となっていました

■ 実海域性能保証の概要