

NYK Group ESG Story 2023

Co-Creation Cases

6.Nov.2023

「NYKグループESGストーリー2023」本編では、安全・環境・人材という日本郵船グループのマテリアリティに沿ったストーリーをご紹介しました。マテリアリティやありたい姿、それらを実現するための必要な要素である重要テーマに関しては、経営会議や取締役会の承認を経て定められており、その過程においては多くの社員や経営層で議論がなされています。この事例集ではこれらの重要テーマに紐づいたさまざまなステークホルダーの皆さまとの共創事例をご紹介します。



日本郵船グループのマテリアリティに紐づく重要テーマとその選定背景

01 | 安全

ありたい姿

日本郵船グループは、高い安全意識の下最高水準の知識・技術・経験で物流現場を支え、人が安全を作り、安全が人々の生活と命を守り育てる組織であり続けます。

重大事故・事件の防止

当社グループにとって、安全はESG経営の根幹であり、すべての一丁目一番地であるため。

安全意識維持向上

過去の重大事故から学んだ教訓を風化させることなく次世代へ継承し、高水準の安全を維持することを目指すため。

労働安全衛生の遵守

当社グループで働く従業員、サプライチェーンの関係者が安心して無事故で働ける環境なしに、安全は成立し得ないため。

オペレーションリスクへの対応

総合物流企業として顧客のサプライチェーンを支える社会的使命・責任を果たすため。

サイバーセキュリティ

ITセキュリティのアップグレードとシステム管理は、安全な物流に不可欠であるため。

02 | 環境

ありたい姿

日本郵船グループは、総合物流企業の枠を超え未来に必要な価値を不断に共創することで環境課題の解決を世界の先頭に立って牽引し、地球と人類の持続可能な発展を支える存在であり続けます。

脱炭素推進

特に船舶からのGHG排出が環境に与える影響は大きく、当社グループとして最優先に取り組む事項と捉えているため。

気候変動リスクへの対応

自然環境を相手にする当社グループにとって気候変動は事業に大きな影響を与え得る環境問題であるため。

海洋・生物多様性保全

海運を祖業とする企業として、海洋や生息する生物を保護する責任があるため。

大気汚染防止

特に船舶からのGHG排出が大気に与える影響は大きく、その責任を果たす必要があるため。

持続可能なサプライチェーン

サプライチェーンの一部を担う企業として、船舶の造船から解撤までのライフサイクル全体を持続可能にする必要があるため。

03 | 人材

ありたい姿

日本郵船グループは、すべてのグループ社員が個々の能力を最大限発揮し生き生きと活躍できる企業であることで、持続可能な社会の実現に貢献する存在であり続けます。

エンゲージメント向上

社員一人ひとりが生き生きと働いていることは、当社グループの強みの源泉であるため。

多様性・多元性の確保

当社グループ社員の多様性を活かし、さまざまな価値観を包含したグループ経営を推進するため。

タレントマネジメント

人材を育成し、“適所”適材で配置することでその価値を最大化していくため。

BVTL^{※1}を支える仲間^{※2}との共創

新規事業創出への挑戦、両利きの経営でグループ事業全体のバリューアップを目指すため。

人権の尊重

当社グループ内における多様性の尊重のみならず、バリューチェーン上の人権問題に対し企業として責任を持って取り組むため。

地域社会との共生

世界中のさまざまな地域で事業を営む企業として、各地域社会と調和・共生し価値を創造していくため。

倫理的な労働慣行

各国、各地域における労働慣行を尊重することで魅力ある日本郵船グループを存続していくため。

※1 BVTL : Bringing value to life. ※2 船員／派遣／期間雇用／ベンダー含む

事例一覧

Page. 共創事例

関連する重要テーマ

4	船舶データ活用によるさらなる安全・効率運航の支援	重大事故・事件の防止	サイバーセキュリティ	オペレーションリスクへの対応
5	「対話」を軸にしたNAV9000アセスメント活動	労働安全衛生の遵守	安全意識維持向上	重大事故・事件の防止
6	安全で効率的な荷役を実現する船体動揺低減装置の導入	オペレーションリスクへの対応	労働安全衛生の遵守	重大事故・事件の防止
7	船舶脱炭素化に向けたアンモニア燃料船の共同開発	脱炭素推進	労働安全衛生の遵守	気候変動リスクへの対応
8	船舶へのLNG燃料実用化を足掛かりとした低炭素輸送サービスの提供	脱炭素推進	大気汚染防止	持続可能なサプライチェーン
9	低・脱炭素社会の実現に向けたCCS事業における輸送事業への貢献	脱炭素推進	気候変動リスクへの対応	
10	クリーンエネルギーのサプライチェーン構築	脱炭素推進	大気汚染防止	
11	銅製品輸送における日本-チリ間でのゼロエミッション輸送プロジェクト	気候変動リスクへの対応	脱炭素推進	
12	生物多様性観測ネットワーク参画を通じた海洋生物保全の実現	海洋・生物多様性保全	BVTLを支える仲間との共創	
13	両利きの経営を体現する宇宙事業開発への挑戦	持続可能なサプライチェーン	タレントマネジメント	
14	多国籍な船長・機関長／海陸一体の組織	多様性・多元性の確保	BVTLを支える仲間との共創	
15	グループを支える人材の交流とさらなる育成	タレントマネジメント	エンゲージメント向上	多様性・多元性の確保
16	サービス範囲を拡張するMarCoPayによる船員生活の質向上	BVTLを支える仲間との共創	地域社会との共生	
17	3Dモデルを活用した新造船設計と船舶管理業務の改革	BVTLを支える仲間との共創	労働安全衛生の遵守	
18	バリューチェーン全体で取り組む人権尊重	人権の尊重	持続可能なサプライチェーン	倫理的な労働慣行
19	洋上風力発電プロジェクトを通じた秋田における地方創生	地域社会との共生	大気汚染防止	タレントマネジメント
20	日本文化を未来へつなぐ飛鳥クルーズ	地域社会との共生	エンゲージメント向上	

船舶データ活用によるさらなる安全・効率運航の支援

第三世代のSIMS3(Ship Information Management System3)では、詳細な船舶の運航状態や燃費に関するデータを船陸間でリアルタイム(1分ごと)に共有できるようになっています。

さらに監視範囲を広げた高次元の異常検知を行うために、必要なセンサー類の搭載を推進し、重大事故・整備コストの削減、乗組員の働き方改革を進めています。

また船陸間でのデータ共有量の増大に伴い、陸上での船舶におけるIoTデータ監視やサイバーリスク監視といったデジタル面での安全運航を強化していくため、海技者とDXの知見を掛け合わせたMaritime IT Committeeを設置し、サイバーセキュリティ強化に努めています。

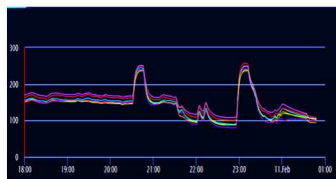
Maritime IT
Committeeの
新規設置



SIMS Ship Information Management System

1分間隔データ

異常検知やトラブル発生時のリアルタイムで詳細な検証が可能となる



SIMS3搭載隻数**73隻**

※2023年10月末の搭載数

航海系データ

スピード(対地・対水)、
風向、風速、針路、舵角など

エンジン系データ

燃料消費量、回転数、馬力、
主機排ガス温度、冷却水温度

陸上監視/
自動異常検知のための
追加センサー

Remote Diagnostic Center



マニラ(フィリピン)に開設したモニタリングセンター。Expertが発見した際は、管理会社と本船に連絡。機能拡充を実施

LiVE for Operator

船舶運航で収集されたデータを分析し、わかりやすくグラフなどに「見える化」。



運航オペレーター向けの「LiVE for Operator」を構築

MaSSA Insight~WADATSUMI~

BEMAC(株)との共創により「LiVE for Shipmanager」を進化。当社グループの知見をもって海事産業全体の進化に貢献

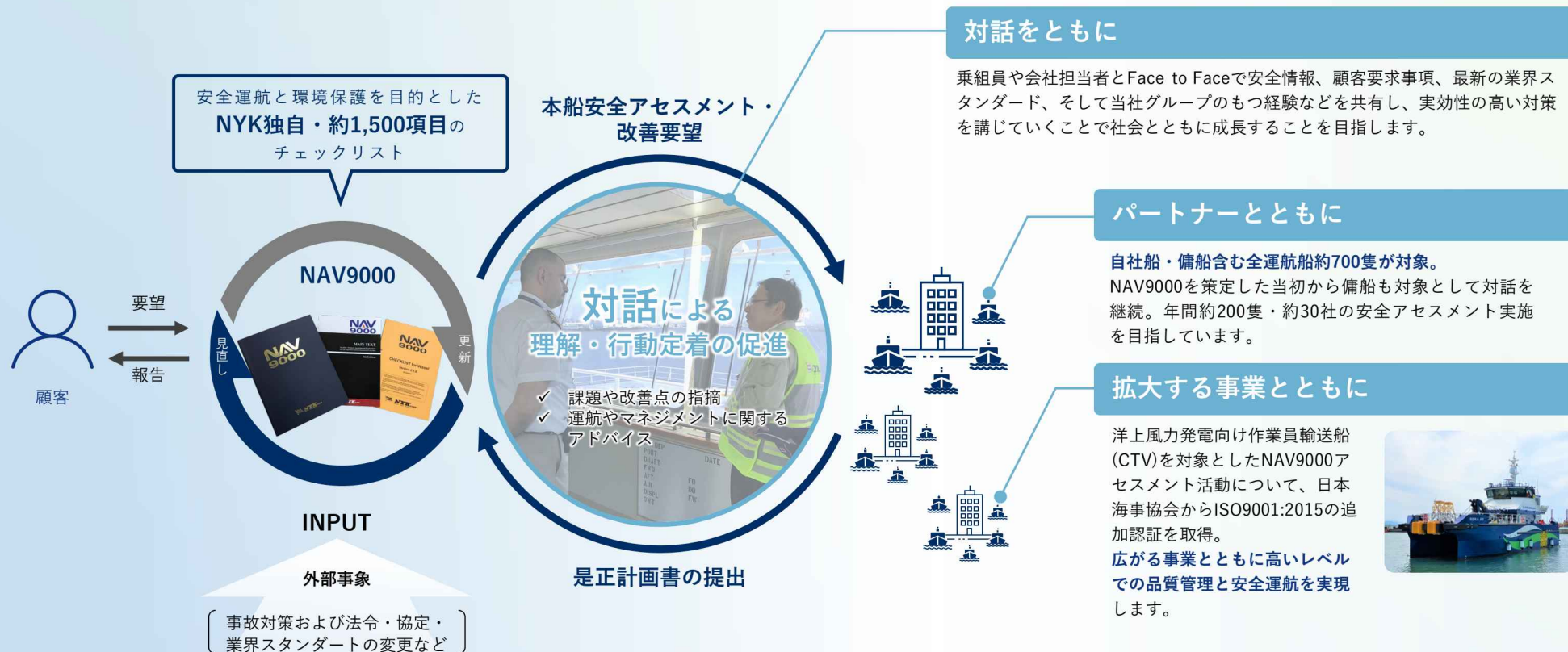
BEMAC



「対話」を軸にしたNAV9000アセスメント活動

1998年に策定した独自の品質保証規格である「NAV9000」に基づいたアセスメントを通して、自社船のみならず傭船船隊にも安全の目配りをしています。また「NAV9000」をベースに、重要なステークホルダーである船主・船舶管理会社とも「対話」により安全レベル向上、安全文化醸成を行っています。

「パートナーとともに」をキーワードとして掲げ、当社従業員が運航船や船主事務所、船主・船舶管理会社に足を運び、直接情報交換することにより、強いパートナーシップを維持し、安全を先取りした高い安全管理体制を実現しています。



安全で効率的な荷役を実現する船体動揺低減装置の導入

外洋に面する港では停泊中も船舶の船体動揺が発生しやすく、さまざまな弊害が発生しています。さらに近年、船舶の大型化が進み港の安全性や稼働率の一層の向上が望まれており、船舶の動揺抑制は喫緊の課題となっていました。

その問題解決のため、トレルボルグ社と共創し、同社製船舶係留装置「DynaMoor Type-L」を2基、JERA 常陸那珂火力発電所・揚炭バースに1年間トライアル設置し、実績データの取得・効果検証を実施しています。サプライチェーンの「はこぶ」から「つむ」「おろす」までパートナーの皆さまの協力の下、現場での課題解決に取り組んでいます。

課題

外洋に面するバースは、うねり・長周期波などで船体動揺が生じやすい

- 荷役中断・港外退避による本船・港湾稼働率の低下
- 係留索破断による安全作業への懸念

海洋港湾資材メーカーとの共創による港湾の改善



営業・技術コンサルティング



メーカー(スウェーデン)

オペレーター

- ネットワーク(顧客・港湾)
- 実運航・操船から得た経験

科学的アプローチ

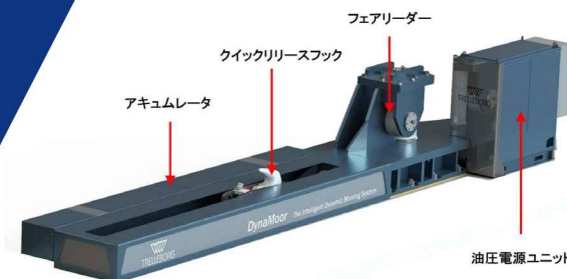
- 日本諸港の稼働情報
- 気象海象情報
(うねり・長周期波のメカニズム)
- 各現場の条件に合わせた製品効果検証

強み

- 優れた製品
(DynaMoor、AutoMoor)

DynaMoor

岸壁に取り付けて船舶の係留索を接続し、係留索の張力を電子制御式の油圧ダンパーで調節して一定に保つシステム。小さな専有面積で設置可能であり、荷役の安全性向上や港の稼働率向上に寄与できる。



DynaMoor - L型

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立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)の助成を受け、本邦造船会社・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に着手しました。アンモニアを次世代燃料として活用することで、航海中のGHG排出量の大幅な削減を目指します。数多くの困難な課題にもコンソーシアムパートナーとともに解決策を見出し、海洋分野から未来を変えることを目指して世界に先駆けて一步を踏み出します。エンジンの開発・製造から本船建造まですべての工程を日本国内で取り組みます。

■ アンモニア燃料タグボート

2024年に世界初のアンモニア燃料船舶として竣工を予定しています。(株)IHI原動機とともに研究開発に取り組んでおり、2022年7月には、アンモニアを燃料とするタグボートが日本海事協会から基本設計承認(AiP)を取得。また、2023年4月には世界で初めて混焼率80%のアンモニア燃料の安定燃焼に成功しました。

■ アンモニア燃料アンモニア輸送船

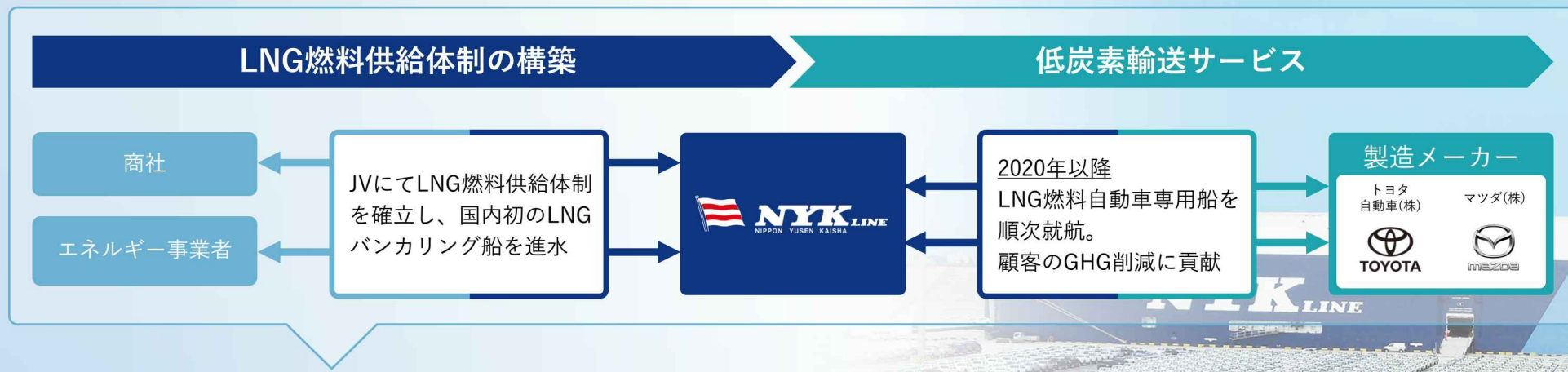
タグボートで得た知見を引き継いで、2026年の竣工を目指します。(株)ジャパンエンジンコーポレーション、(株)IHI原動機、日本シッパード(株)とともに研究開発を実施。2022年9月に日本海事協会からAiPを取得。2023年5月には、世界で初めて2ストロークエンジン単気筒でのアンモニア混焼試験に成功しました。



船舶へのLNG燃料実用化を足掛かりとした低炭素輸送サービスの提供

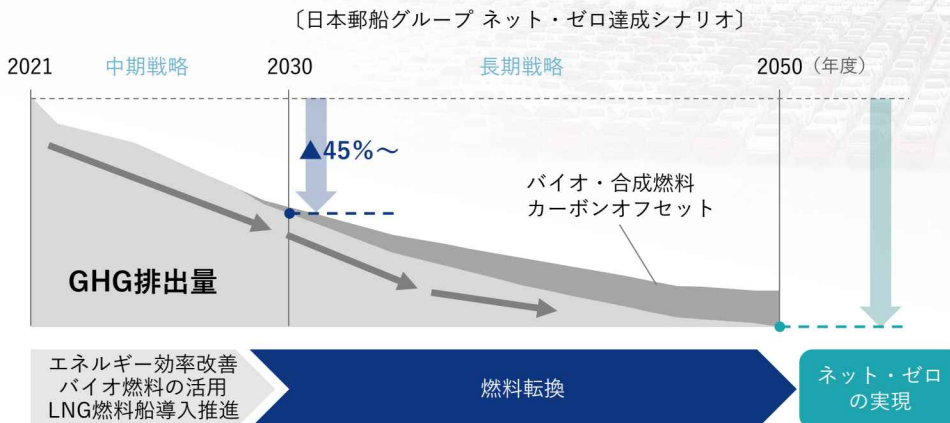
当社グループは2017年に世界初となるLNG燃料供給船を欧州で竣工させ、2018年には日本国内での実装に向け、さまざまなパートナーとの共創を開始しました。LNG燃料の供給網を構築し、運航開始時から安定した事業運営が行えるように体制を整え、実運用につなげています。

LNGで培った安全技術や運航ノウハウ、提携の知見を活かし、将来のネット・ゼロエミッション達成に向けて、アンモニア・水素などの環境負荷の低い船舶燃料への転換を目指しています。



同様の取り組みを日本郵船グループ 他事業でも展開

ブリッジソリューションと位置付けている低炭素のLNG燃料供給体制構築は、脱炭素化に向けた第一歩であり、これからもアンモニア・水素サプライチェーン構築をはじめとした、将来のネット・ゼロエミッション達成へ向けてさまざまなパートナー・顧客と共創し、共存共栄を目指していきます。

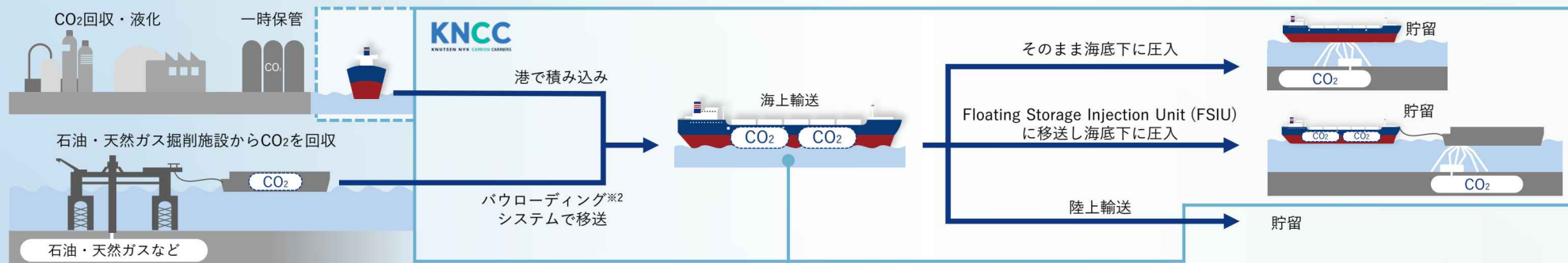


低・脱炭素社会の実現に向けたCCS事業における輸送事業への貢献

独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構（JOGMEC）が推進する「先進的CCS事業の実施に係る調査」に関してENEOS(株)・電源開発(株)・JX石油開発(株)からなるコンソーシアムから業務委託を受けて液化CO₂輸送事業の検討に着手しています。

なお、液化CO₂輸送には①低温低圧、②中温中圧、③LCO₂-EPシステム(常温昇圧)と、輸送温度が異なる3つの方式があります。当社グループはさまざまなプロジェクトでのニーズに応えるため、3方式すべてに取り組み、各方式の基本設計承認(AiP)を取得しました。中でもLCO₂-EPシステムは、ノルウェーのKnutsen Groupとの合併会社であるKnutsen NYK Carbon Carriers AS(KNCC社)が開発した独自技術であり、AiPを深度化した詳細設計に対する承認(GASA※1)を取得済みでCCS事業で先行する欧州市場を中心に高い注目を集めている技術です。

Carbon dioxide Capture and Storage(CCS) バリューチェーン



■ 液化CO₂輸送の方式

輸送方式	LCO ₂ -EP システム(常温昇圧)	中温中圧	低温低圧
技術開発主体	KNCC社 KNCC社が実証を進める試験場	三菱造船(株)と共同取組み ©三菱造船(株)	
船級認証	Class DNV(AiP)2022 Class DNV(GASA)2023	ClassNK(AiP)2022	

※1 GASA : General Approval for Ship Applicationの略

※2 パウローディングシステム : タンカーの船首から荷役作業を行うためのシステム

クリーンエネルギーのサプライチェーン構築

■ 国際液化水素サプライチェーンの構築に向け JSE Oceanに資本参加

当社グループは川崎汽船(株)、(株)商船三井とともに日本水素エネルギー(株)の子会社であるJSE Ocean(株)へ資本参加し、商用規模の国際水素サプライチェーンにおける液化水素の海上輸送確立を目指しています。

具体的には、2024年までに世界初の大型液化水素運搬船における安全で効率的な運航、将来性のある海上輸送事業スキームの検討を共同で実施していきます。液化水素運搬船は水素を推進燃料とする予定であり、運航時に排出されるCO₂を大幅に削減できます。2023年6月に日本政府が改定した水素基本戦略では、日本の水素導入目標量は、2030年に最大300万トン/年、2040年に1,200万トン/年程度、2050年に2,000万トン/年程度となります。目標通りに水素を大量かつ安価に供給するためには、海上輸送を主とする国際水素サプライチェーンの構築が非常に重要となります。

160,000m³型 液化水素運搬船
コンセプト図



©川崎重工業(株)

■ 東南アジア初、離島へ潮流発電による地産地消電源を供給

当社グループは、海洋再生可能エネルギーのソリューションプロバイダーであるBluenergy Solutions Pte Ltdが実施する潮流発電プロジェクトに参画しました。本プロジェクトはシンガポール本島から約14キロメートル離れたサトゥム島のラッフルズ灯台沖にて潮流発電の実証事業を行うものです。

潮流エネルギーで電力の発電・供給をすることで、商用化を目指し、ひいては脱炭素社会の早期実現に貢献します。

発電バージ イメージ
(タービン4基)



ラッフルズ灯台
©シンガポール海事港灣庁

銅製品輸送における日本-チリ間でのゼロエミッション輸送プロジェクト

チリの国営銅生産企業であるCorporación Nacional del Cobre de Chile(以下、CODELCO社)とNYKバルク・プロジェクト(株) (以下、NBP)は、銅製品の海上輸送における脱炭素化に向けて共同検討を行う覚書を締結しました。その内容に基づき、2023年11月にNBPは(株)大島造船所と最大15隻のアンモニア燃料ハンディマックスバルカー※1を2020年代後半以降に建造する検討に合意しました。竣工すればハンディマックスバルカーとして世界初のアンモニア燃料船となる見込みであり、CODELCO社とNBPは本船を銅製品の極東向け輸送に投入する予定です。

銅は今後、洋上風力発電の送電線網整備や電気自動車の普及などにより、需要が世界的に増加すると見込まれています。CODELCO社とNBPは、引き続き研究開発を行い、生産・輸送・供給のすべての過程でGHGを排出しないカーボンフリー銅製品の実現を目指します。

MOUにて合意された要旨

- CODELCO社とNBPは銅製品の海上輸送の脱炭素化について共同で検討する。
- CODELCO社はNBPの脱炭素船隊で、ある程度長期間の銅製品輸送CVS※2を検討する。
- NBPは脱炭素船および銅製品の海上輸送の脱炭素化に向けての新技術を検討する。



左：CODELCO社 Chief Commercial Officer Carlos Alvarado氏
 中：CODELCO社 Chairman of the Board Máximo Pacheco氏
 右：NBP 代表取締役社長 須田雅志

アンモニア燃料ハンディマックスバルカーの建造

アンモニアは1単位当たりの熱量が他の燃料より低く、従来より大型の燃料タンクが必要となります。そのため小型船であるハンディマックスバルカーでのアンモニア燃料化は大きな挑戦です。



銅精錬に用いられる
銅精鉱を輸送

今後は、参画済みのChilean Green Corridors Network Project※3の活用を通じて、他鉱山やトレーダーとのさらなる共創を目指す

※1 ハンディマックスバルカー：多種多様なドライバルク貨物を運搬する、載貨重量が5万トン前後のバルカーのこと。この船型は、クレーンを装備するため、どの港でも荷役が可能となる。

※2 CVS：Consecutive Voyage Service(連続航海契約)

※3 Chilean Green Corridors Network Project：再生可能エネルギーの生産・使用の拡大を目指すチリ政府と、脱炭素輸送を目指す Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shippingによるプロジェクト

生物多様性観測ネットワーク参画を通じた海洋生物保全の実現

生物多様性保全のためには、まず自然の現状を把握することが必要ですが、海洋の生態調査には膨大な労力や費用がかかり、広範囲を効率的に調査する手法は確立されていませんでした。

環境DNA解析は、「バケツ一杯の水」から存在する生物の種類や分布がわかる革新的な生態調査であり、外洋の現状を幅広く調査するため、環境DNAを用いて生物多様性を見える化し、解析結果を生物の保全や計画的活用につなげています。

当社グループは営業航路上での海水サンプリングを月1回のペースで実施し、ANEMONEコンソーシアムに提供し、データベースの拡充と調査範囲の拡大に貢献しています。

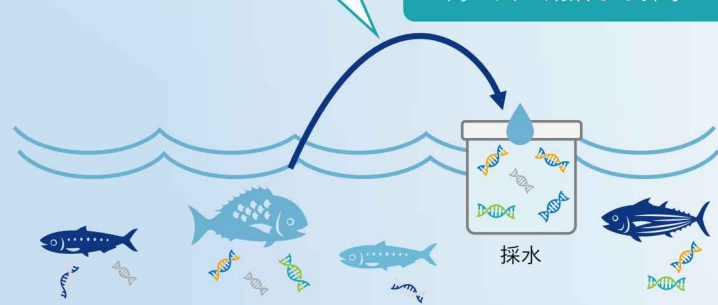


海水サンプリングを
行う近海郵船(株)の運航船

「ましう」



海・川・湖沼から採水

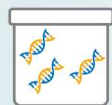


生物の体液や糞などから水中へDNAが溶け出ている

ANEMONE DB (アネモネデータベース)

東北大学大学院生命科学研究科によって開発された、環境DNAの調査結果を蓄積したデータベース。ANEMONEコンソーシアムには、企業や学会、行政機関が発起のメンバーとして参画しています。十分なデータが蓄積されたことから、2022年6月からオープンデータとして世界で初めて一般公開されています。

採水した水に含まれる
標的主のDNAを増幅し解析

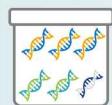


生息の有無・種類・
おおよその生物量が判明



DNAを検出→生息している！

採水した水に含まれるDNAを
網羅的に増幅し解析



生息する可能性のある
生物種をリストアップ



DNAが検出された
魚種と分布が
データベースに表示

両利きの経営を体現する宇宙事業開発への挑戦

2020年度のNYKデジタルアカデミーでの“ロケットの洋上打ち上げ”に関する提案とチームメンバーの熱意が経営陣に受け止められ、新たな事業として取り組みがスタートしました。三菱重工業(株)と共同で、2022年3月に宇宙航空研究開発機構(JAXA)の「革新的将来宇宙輸送プログラム」に応募、採択され、3者で「再使用ロケットの洋上回収研究」をテーマとした共同研究を始めました。

現在はロケットの洋上打ち上げと回収に加え、打ち上げた衛星から収集したデータの船舶・港湾への活用や、ロケットや衛星の陸上輸送など、総合物流企業の経営資源を使った幅広いサービス提供も視野に入れてさまざまなパートナーと研究を進めています。

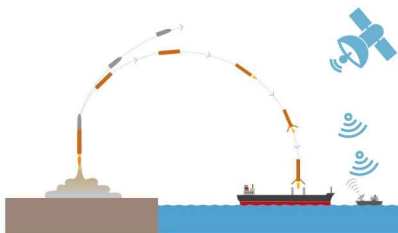
洋上でのロケット打ち上げのメリット

- 理想のタイミングで打ち上げ可能
- ロケットに最適な軌道投入が可能
- コスト削減
- 射場キャパシティの拡大



洋上でのロケット回収のメリット

- ロケットを再利用することによるコスト削減
- 今まで以上に高頻度の打ち上げが可能



〔共創の体制図〕

社外パートナー

宇宙航空研究開発機構(JAXA)



三菱重工業(株)



NYKグループ



イノベーション推進グループ/海洋事業グループ/
海務グループ/工務グループ/脱炭素グループ

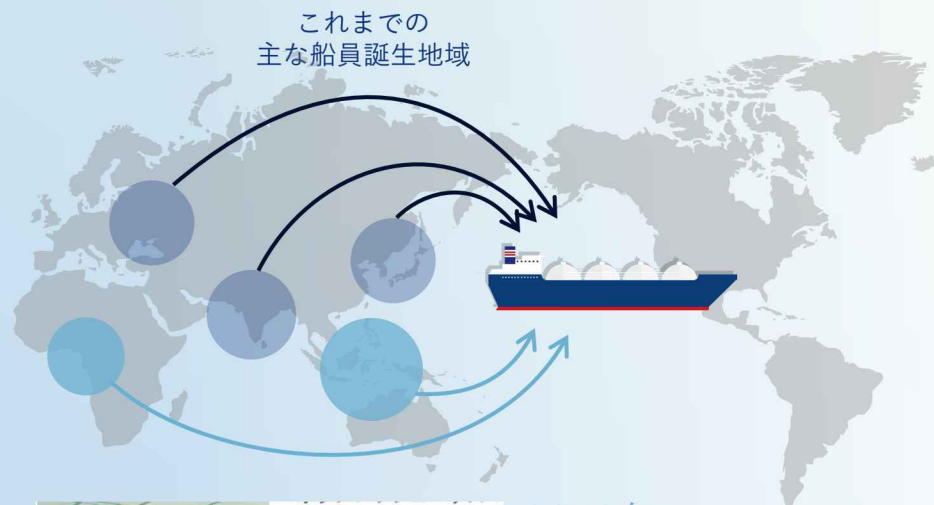


多国籍な船長・機関長／海陸一体の組織

■ 各国船長、機関長の誕生

質の高い船員の養成や、各国の雇用創出に貢献することを目指しています。国籍を問わず質の高い船員育成を推進しており、優秀な船員のハイリスク船*への幹部登用を促進してきた取り組みの具体的な成果です。

※ タンカーやLNG船など、危険物を輸送する船の種類のこと



2013年

フィリピン人の船長、機関長を登用

2021年

インドネシア人の船長、機関長を登用

2023年

ナイジェリア人の船長、機関長を登用

■ 乗船経験に基づく現場力とリーダーシップを兼ね備えた人材

多国籍な海技者が陸上勤務の経験を通じてその知見を活かすと同時に、陸上職の業務も学ぶ中で人のネットワークや多様性を活かす仕組みが構築されています。その集合体としての組織力は世界中のグループ会社との共創にもつながっています。

グローバルモビリティ事例

- ・ 国籍、居住区を問わない人材活用
- ・ 本社・グループ各社における外国人海技者の活躍

〔日本人海技者の陸上勤務割合の推移〕



グループを支える人材の交流とさらなる育成

■ デジタルアカデミー

不確実性が高まる時代において、新しい市場・顧客創造について学ぶ約9ヵ月間の研修です。

2023年度はシンガポールにてデザイン思考ワークショップを実施しました。当社グループの現地スタッフと合同で、スタートアップ企業とも交流しながら、3日間にわたりイノベーションを起こす手法を学習し、ビジネスリーダーとしての資質・能力開発を行いました。

現在、国内外の大学や企業に講義や研修を提供するなど、社外連携を強化しています。

〔プログラム設計〕

演習

新たな価値創造提案
他企業・研究機関などの連携

短期集中
演習

海外大学などと協業した
デザイン思考演習

基礎学科

リベラルアーツ x ビジネススキル
(数理科学、経営戦略論、データサイエンス、
思想・哲学、会計と財務 など)

修了生累計**75名**



講義風景



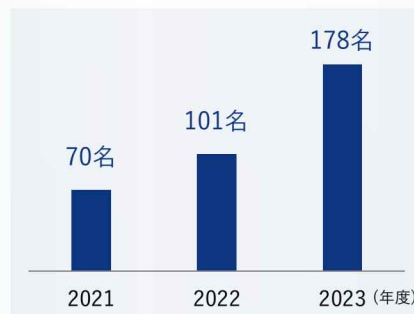
シンガポールでの
デザイン思考ワークショップ



■ ESG Navigator制度

制度設立3年目を迎え、より機動的にESG経営を実装に導く体制へ進化させました。外部からのさまざまな気づきを得ながら、柔軟な思考で行動を起こせるESG経営人材の育成を目指しています。

〔制度経験者数推移〕



〔活動事例〕



社内講演会



ワークショップ

■ Global NYK Group Week

本研修は、国や会社、部門の垣根を越えて交流し、当社グループをより競争力のある企業集団へと発展させるためのリーダーシップスキル習得を目的としたナショナルスタッフ研修で、2002年度から開催しています。

2022年度は3年ぶりに対面方式での実施となり、世界各地から選抜された15人が参加、ワークショップや役員プレゼンを行いました。



3Dモデルを活用した新造船設計と船舶管理業務の改革

2023年4月、当社グループが今まで培ってきた技術を広く社外へ展開し、海事クラスターの諸課題の解決と、安全で持続可能な造船・海運に貢献するため、船舶事業グループを新設しました。

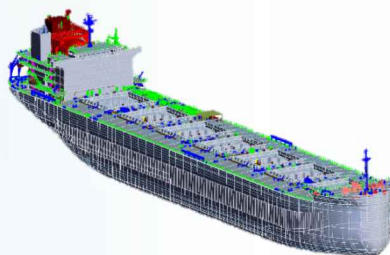
船舶の建造と竣工後の船舶管理においては、依然多くの解決すべき課題が存在しています。設計情報を二次元の図面で業界内のステークホルダーと共有しているため、船体に関する情報整理が難しい点もその一つです。このような課題を解決するため、設計情報を3Dモデルで各ステークホルダーと共有し、共通認識を持つための体制を作り、一丸となって船舶の建造と竣工後の船舶管理の効率化を目指しています。

〔船が竣工するまでの流れ〕



- 設計フロントローディング*化による設計効率向上
- フロントローディングを実現する3Dモデル活用による造船会社および船主の設計共同作業化

* フロントローディング：設計プロセスにおいて初期の段階で重要な意思決定や設計上の要素を優先的に決める手法。後の開発プロセスや変更管理において効率性を高め品質を向上させる



- 3D設計情報を活用したデジタル完成図書の整備
- メンテナンス管理、設計フィードバック、船員トレーニングへの利活用

プロジェクトメンバー



オブザーバー



バリューチェーン全体で取り組む人権尊重

当社グループは、経営層のリーダーシップおよびコミットメントの下、国連グローバル・コンパクト推進委員会やESG戦略委員会、社内関連部署が連携しながら、国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」に基づいて人権尊重の取り組みを推進しています。また、定期的に専門的知見を有する第三者機関(経済人コー円卓会議日本委員会)からの助言を受けています。

さらにその取り組みを強化するため、有識者およびステークホルダーとの対話を定期的を実施しています。

バリューチェーン全体での人権尊重を実現

■ 人権デュー・ディリジェンス

人権リスクアセスメント

第三者機関からのリスク評価結果を踏まえ、2022年6月には5つの関連本部内、10グループにおける管理職者を対象とした社内ワークショップを実施し、顕著な人権課題を特定



人権インパクトアセスメント

特定した顕著な人権課題について、当社グループのマネジメント状況を確認する目的で、現場において作業員に対して第三者機関によるインタビューを実施



適切な対処のための行動

人権インパクトアセスメントの結果を踏まえ、関連する社内部署やグループ会社・取引先とともに是正策の検討や進捗状況の確認を実施



■ 人権方針策定

2022年11月に策定。当社グループがステークホルダーに対する人権尊重の責任を果たすため、すべての役員と従業員に適用するとともに、当社グループの事業、製品、サービスに関係するすべての取引先などに対しても、本方針を遵守するよう働きかけています。

■ 奴隷労働および人身売買に関する宣明書

2015年の英国現代奴隷法の施行以来、当社グループは毎年宣明書の公表を行っています。

情報開示

当社ウェブサイトや統合報告書で開示

追跡評価

是正策の有効性について確認

■ 苦情処理メカニズム 苦情処理メカニズムを構築し、被害者救済へのアクセスを整えます。

洋上風力発電プロジェクトを通じた秋田における地方創生

秋田県との「包括連携協定」の下、2022年4月から日本郵船(株)秋田支店が始動しています。同支店では、洋上風力発電も含めた再生可能エネルギー事業の推進と関連人材の育成をはじめ、港湾活用、船舶関連人材の育成、観光振興、環境保全などを通じて地方創生に取り組んでいます。

同支店は、今後の洋上風力発電の発展が見込まれる東北地方における当社グループの新たな拠点となり、洋上風力発電関連事業における営業体制強化や、各県の関係先とのネットワーク拡充を図っていきます。



■脱炭素化と日本の再生可能エネルギーの普及への貢献

- 当社グループの強みである技術力やオフショア事業で培った知見・ネットワークなどを活かしつつ、欧州パートナーとの協業により事業を構築し、SEP船やCTVなど日本における洋上風力発電のバリューチェーンを支える
- CTV事業は2023年7月より石狩湾新港にて運航開始。今後秋田県や千葉県沖など一般海域での事業拡大を進める

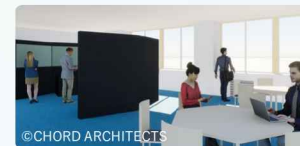
■次世代の洋上開発への関心の向上

- 洋上風力発電の拡大には保守管理などを行う人材の育成が急務。作業員・船員向けの総合訓練施設を秋田県に開設予定
- 秋田県・男鹿市と連携し、県立男鹿海洋高等学校などの施設を用いた洋上風力人材・船員訓練センターを設置。既存施設を有効活用し、利便性・経済性向上とともに、生徒の関心を喚起し、長期的な人材輩出の裾野拡張を図る
- シミュレーターを活用したCTV操船訓練の導入

(県立男鹿海洋高等学校での講演)



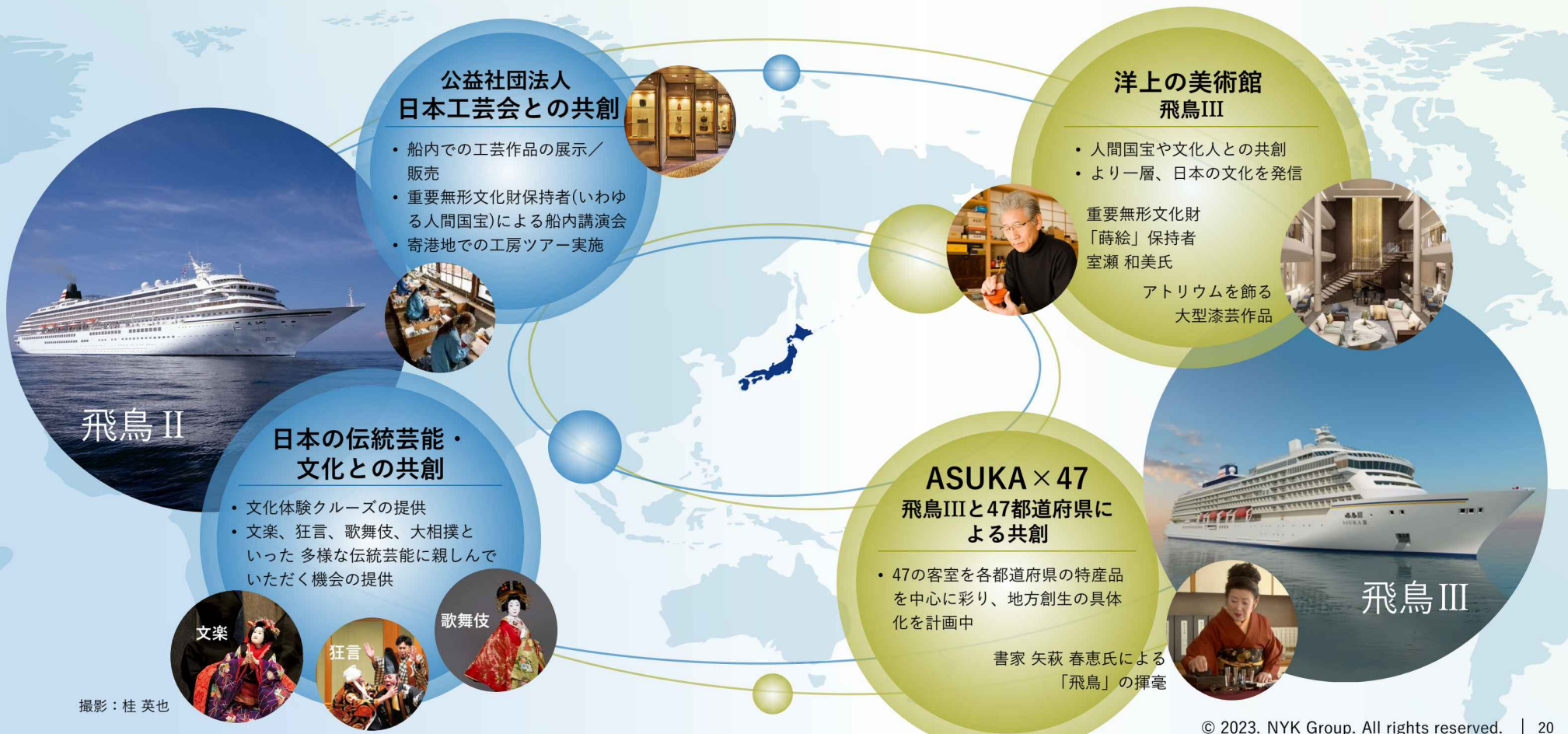
(船員育成訓練のイメージ)



日本文化を未来へつなぐ飛鳥クルーズ

当社グループの郵船クルーズ(株)が運航する日本籍船で最大のクルーズ客船である「飛鳥II」は、日本のクルーズ文化の発展をリードしてきました。飛鳥クルーズのこれまでとこれからを“つなぐ・ちから”となるように、2025年には「飛鳥III」が就航し2隻体制へと移行します。

クルーズ文化を通じて、人と人の交流、地域をつなぎ、未来へ走る両船はこれまで以上に地方創生、日本文化の発信を行いながら「お客さまに寄り添う客船でありたい。」という誓いを原動力に、船旅におけるすべての時間にこだわり、より一層心を尽くしたサービスをご提供します。



飛鳥II

公益社団法人 日本工芸会との共創

- 船内での工芸作品の展示／販売
- 重要無形文化財保持者(いわゆる人間国宝)による船内講演会
- 寄港地での工房ツアー実施



洋上の美術館 飛鳥III

- 人間国宝や文化人との共創
- より一層、日本の文化を発信

重要無形文化財
「蒔絵」保持者
室瀬 和美氏

アトリウムを飾る
大型漆芸作品



日本の伝統芸能・ 文化との共創

- 文化体験クルーズの提供
- 文楽、狂言、歌舞伎、大相撲といった多様な伝統芸能に親しんでいただく機会の提供



文楽



狂言



歌舞伎

ASUKA×47

飛鳥IIIと47都道府県による共創

- 47の客室を各都道府県の特産品を中心に彩り、地方創生の具体化を計画中

書家 矢萩 春恵氏による
「飛鳥」の揮毫



飛鳥III