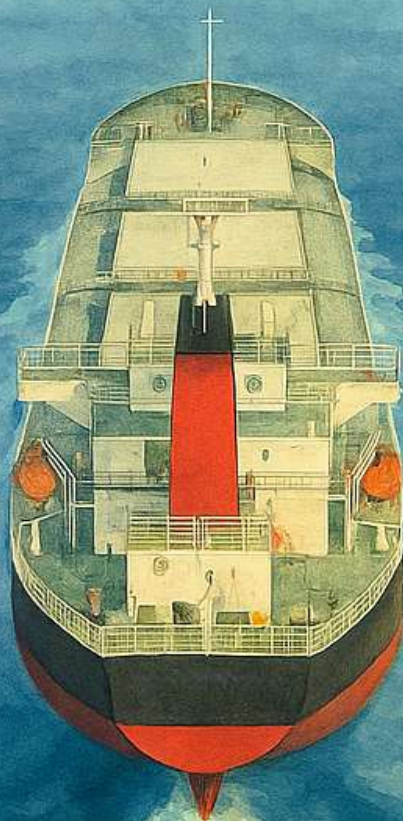




株式会社H&J MARINE
H&J MARINE INC.

SUSTAINABILITY REPORT 2025



目次

- 1 はじめに
 - 2 SDGs行動指針と重要課題
 - 3 重要課題と対応する SDGs目標
 - 4 重要課題1 海難事故・労働災害の防止
 - 5 重要課題2 船主のSDGsポリシーの遵守・支援
 - 6 重要課題3 健康・福祉に配慮した多様性のある職場づくり
 - 7 重要課題4 従業員の自律・能力向上の支援
-

はじめに

サステナビリティレポート2025発行について

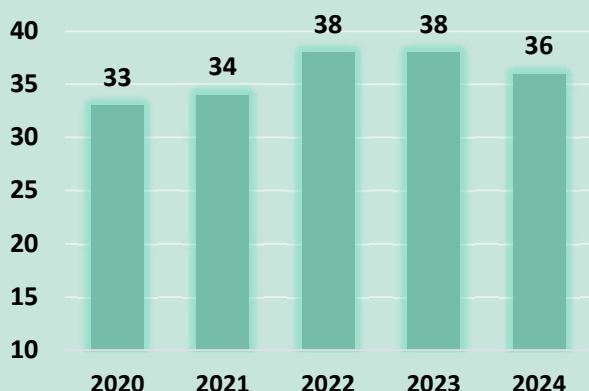
昨今、船舶の所有者である船主は、温室効果ガス削減や環境規制対応の新造船整備など、持続可能な社会の実現に向け様々な取り組みを実施しております。船舶管理会社である当社にも、海事産業の一員として船主の取り組みを支援していくことが求められています。

本サステナビリティレポートは、船主、金融機関、取引先などのステークホルダーに対し、SDGsの視点を取り入れて策定した当社のマテリアリティ(重要課題)とそれに対する取り組みについて報告することを目的としています。

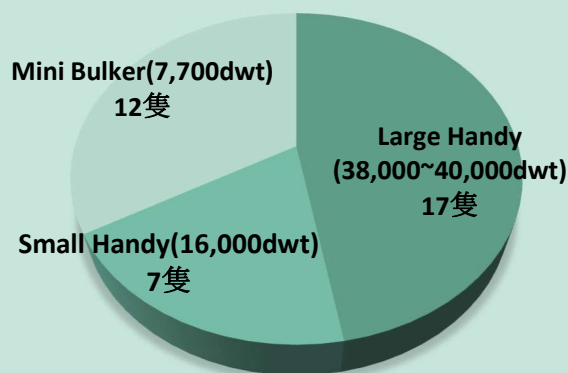
会社概要

株式会社H&J MARINEは香港に本社を置く HIONG GUAN NAVEGACION CO., LTD. (船主)の子会社として昭和57年(1982年)に設立されました。船舶管理会社として、船舶の安全管理から船員のサポートや船舶保険の手配、紛争解決に至るまで幅広い業務を執り行っております。

社名：	株式会社 H&J MARINE
住所：	東京都港区西新橋二丁目37番5号
設立：	1982年(昭和57年)
資本金：	5,000万円(発行株式数：10万株)
株主：	HIONG GUAN NAVEGACION CO., LTD. (雄源船務有限公司) Unit 1308A, 13th Floor, Tower 1, Lippo Centre, 89 Queensway, Hong Kong
従業員数：	約20名
DOC(適合証書)取得：	1997年
管理船舶数：	36隻(2025年5月時点)



管理隻数 推移

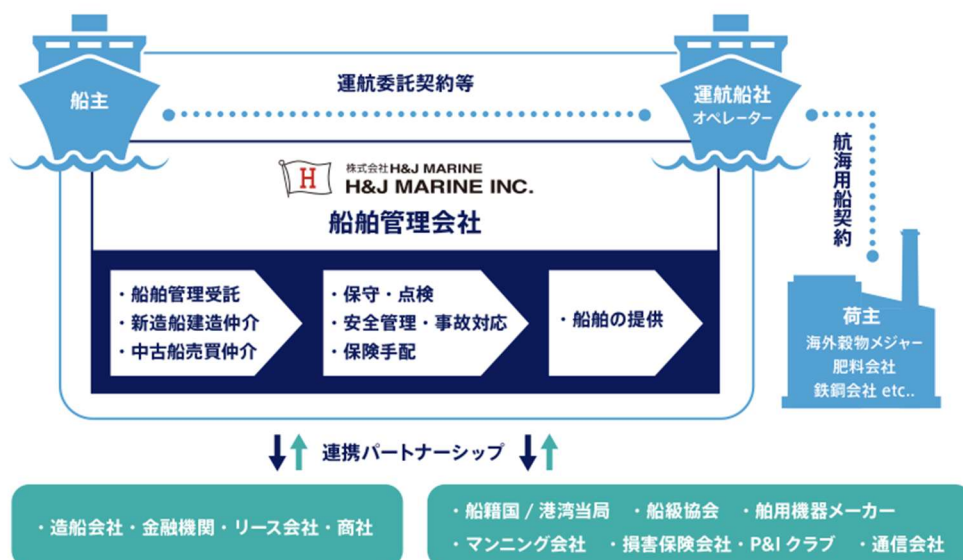


管理隻数 (サイズ別)

SDGs行動指針と重要課題

船舶管理業は、その名の通り船の管理、メンテナンスを生業とします。船主から管理業務を受託した船舶の堪航性を保ち、各法令・規則を遵守し、適切な船員を配乗させ、貨物を安全に輸送できる状態に管理する事業です。管理船を用船者・荷主に提供することで海上輸送需要に応え、世界の物流を支えています。

当社では、海事産業における船舶管理会社の役割を踏まえ、SDGsの視点を取り入れて行動指針を作成するとともに、マテリアリティ(重要課題)とそれに対応するSDGs目標を整理しました。



H&J MARINE SDGs 行動指針

1. 海難事故・労働災害ゼロを目指し、安全な船舶管理サービスを提供する
2. 船主のSDGsポリシーを遵守・支援する
3. 従業員の性別や国籍などの多様性を尊重し、健康と福祉に配慮した職場環境を整える
4. 従業員の自律・能力向上を支援する

重要課題



重要課題と対応する SDGs目標

1. 海難事故・労働災害の防止

- 海難事故・貨物損害・労働損害の防止
- 「QUALSHIP 21」の認定取得
- 船舶管理のIT化推進、サイバーセキュリティ体制の構築
- 管理船への高速通信環境導入



2. 船主のSDGsポリシーの遵守・支援

- CII(燃費実績格付け制度)への対応
- EU-ETS(欧州排出量取引制度)への対応
- 乗組員の海技ライセンス取得支援



3. 健康・福祉に配慮した多様性のある職場づくり

- 性別や国籍を問わない働きやすい環境の整備
- 出産祝金制度、育児休業取得の奨励



4. 従業員の自律・能力向上の支援

- 資格取得支援制度
- 乗船実習・海外研修制度
- 海上技術短期大学校への派遣制度



重要課題 1. 海難事故・労働災害の防止



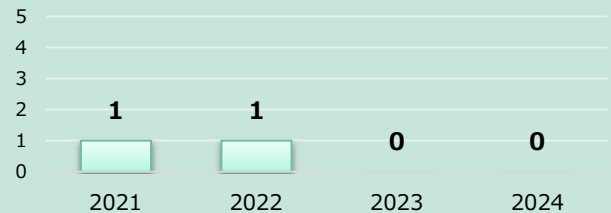
海難事故・貨物損害・労働損害の防止

当社はSOLAS条約(海上における人命の安全のための国際条約)の要請の下、ISM Code (国際安全管理コード)に基づいて構築した安全管理システム(SMS)を運用し、取引先と連携しながら海難事故、労働災害、貨物損害の防止に努めています。

2012年には、一層の安全管理体制の構築を目指して船舶安全管理部を設置し、海難事故や船員の怪我・疾病、機器不具合の傾向分析、PSC(ポーステートコントロール)検査の受検状況管理を行い、乗組員へのフィードバックを実施しているほか、フィリピンのマンニング会社と連携し、乗組員の乗船前教育や安全意識の向上に努めています。



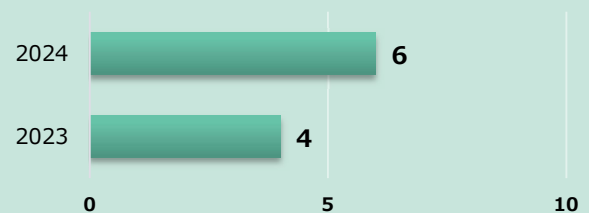
重大海難事故 発生件数



“重大海難事故”は5大危険(沈没、座礁/座洲、火災、衝突)と称される海難事故のうち、救助費・修繕費等の対処費用がUSD30,000超えの事故と定義しています。

2024年度は重大事故の発生はありませんでした。

乗組員疾病 発生件数



乗船期間中に発生した乗組員の疾病の内、医療費・交代費用が\$30,000を超えた件数を示しています。2024年度は熱中症、脳梗塞、腎臓結石など計6件発生が発生しました。当該疾病について全乗組員に周知し、注意喚起を行いました。

「QUALSHIP 21」の認定取得

「QUALSHIP 21」は、米国沿岸警備隊(U.S. COAST GUARD)が安全で高品質な船舶の運航を奨励する目的で実施している優良船認定制度です。

36カ月以内にPSC(ポーステートコントロール)検査で拘留がないこと、重大な海難事故を起こしていないこと等の諸条件をクリアした船舶が優良船として認定されます。2025年5月現在、当社管理船36隻全てがQUALSHIP 21の認定を取得しています。

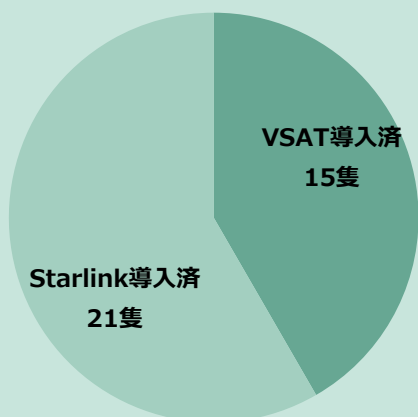


船舶管理のIT化推進、サイバーセキュリティ体制の構築

船舶管理のIT化を推進し、業務のリモート化及びクラウド化により、自然災害・感染症の蔓延等の緊急事態発生時にも、全世界で運航されている船舶の管理を継続できるBCP(事業継続計画)の構築を行います。

また、IMOのガイドラインに基づき、当社の安全管理システム(SMS)にサイバーセキュリティマニュアルを取り込み、船舶ITマネージャーの設置やITリスクアセスメントを行っています。

管理船への高速通信環境導入

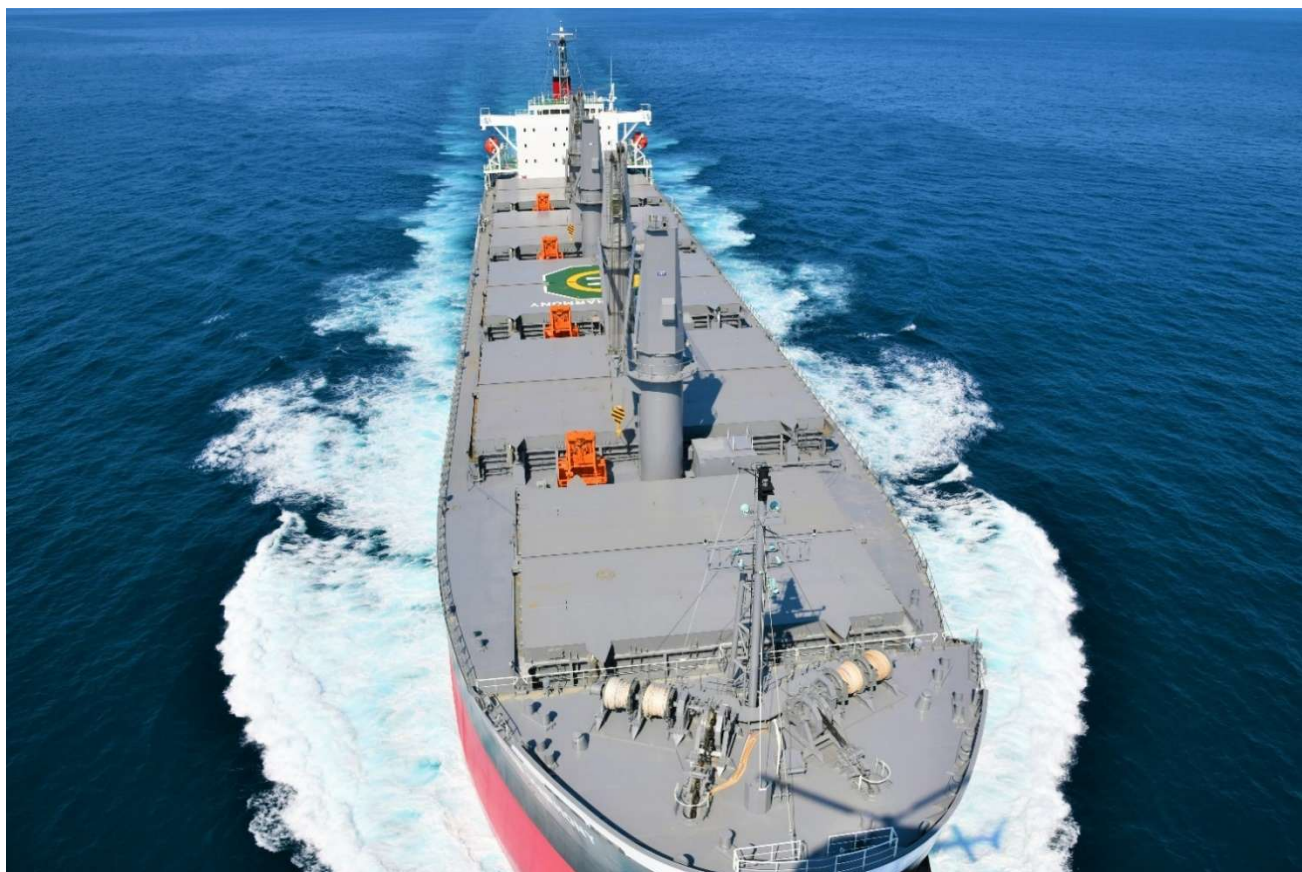


管理船のデータ通信環境

当社管理船の内、ハンディサイズにはVSATが導入されており、船陸間の高速データ通信、洋上での船員のインターネットへのアクセスが可能となっています。

ミニバルカー・スモールハンディについては、船主の協力の下、2024年からStarlink*の導入を開始し、2025年5月現在21隻に設置済です。これにより、管理船全てで大容量・高速データ通信が可能となっています。高速通信技術を活かし、船陸間のコミュニケーションや安全管理の深化につなげていきます。

*Starlink：スペースX社が運用する低軌道衛星によるインターネット通信サービス。



重要課題 2. 船主のSDGsポリシーの遵守・支援

SDGsに関連する船主側の取り組み



- ✓ 海洋汚染防止・MARPOL条約遵守
(例)バラスト水処理装置の先行搭載
- ✓ シップリサイクル条約への対応
- ✓ 環境規制対応の新造船の建造
(例)NOx TierⅢ (窒素酸化物排出量3次規制)対応新造船の整備

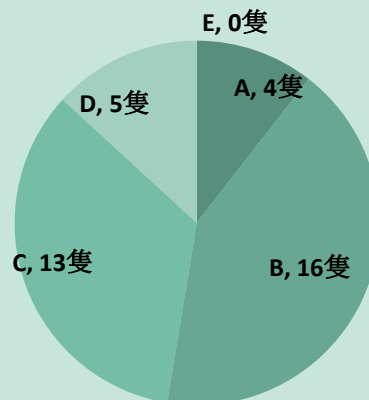
管理会社として船主のSDGsポリシーを遵守し、最新の環境規制の動向について情報を提供し、船主の取り組みを支援しています。

CII (CARBON INTENSITY INDICATOR, 燃費実績格付け制度) への対応

当燃費実績格付け制度は、船舶の年間の燃費実績を確認し、その結果に応じて格付けを行うことで、国際海運全体の燃費改善を促進する枠組みです。2023年から制度が始まり、2024年より前年の燃費実績に対する格付けが実施されています。格付けは「A」～「E」の5段階で評価され、評価基準は年々厳しくなります。

当社管理船の2024年の格付けは38隻中、「A」～「C」が33隻、「D」が5隻という結果になりました。上位の格付け維持のためには、実際に航海指示を出す傭船者(オペレーター)の理解・協力が不可欠です。省エネ運航を目指し、船主・オペレーターと連携して参ります。

2024年CII格付け(全38隻)



EU-ETS (欧州排出量取引制度)への対応

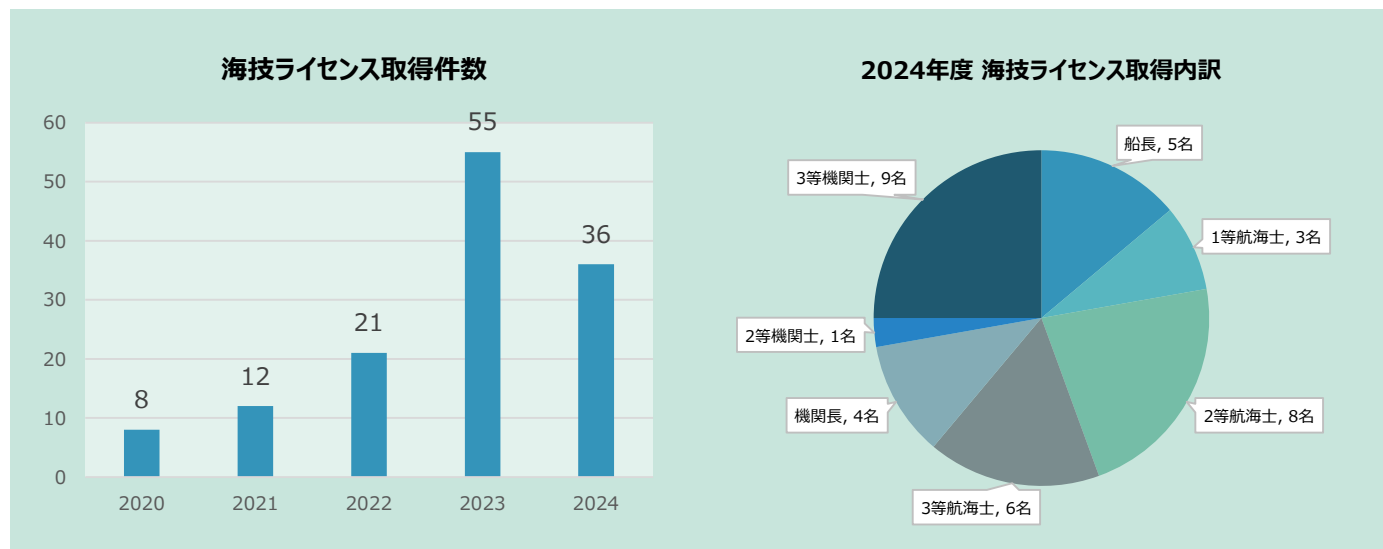
2024年1月1日より、EUの温室効果ガス排出量取引制度が海運セクターにも適用されました。EU加盟国の港湾に寄港する航海で船舶が排出する温室効果ガスの量に応じ、船主あるいは船主から委任を受けた船舶管理会社が「排出枠」(EU Allowance, 通称EUA)をEUの管轄当局に対して償却(サレンダー)する義務を課されます。

EUAの償却にあたり、EU加盟国いずれかの管轄当局にMOHA(排出枠償却口座)を開設する必要があり、当社はスペインの管轄当局において口座を開設いたしました。

管理船のEU-ETSの遵守に向け、船主、傭船者と連携して参ります。

乗組員の海技ライセンス取得支援

当社では、船主が運営する海技ライセンス取得支援制度の管理をサポートしています。上級の海技ライセンスに合格し、取得したライセンスを活かして活躍する乗組員に対する報奨金支給の管理をしています。継続して船員の上位ライセンス取得を奨励しています。



重要課題 3. 健康・福祉に配慮した多様性のある職場づくり

性別や国籍を問わない働きやすい環境の整備



国籍を問わず海事業務経験者を雇用し、船員とのコミュニケーションをより一層円滑にすることで、船舶管理の品質向上を目指しています。多様な人材が船舶管理の分野で活躍できる環境を整えます。

2025年5月時点で、外国籍社員が3名勤務しています

出産祝金制度、育児休業取得の奨励

2024年度は、第一子・第二子誕生時祝い金を2名に支給、育児休業は1名の社員が取得しました。

性別を問わず活躍できる職場環境づくりを目指し、男女共に育児休業の取得を推奨しています。

また、「出産祝い金」として第一子誕生時に10万円、第二子以降誕生時に100万円を支給しています。従業員が安心して子育てに取り組めるよう支援を行っています。

重要課題 4. 従業員の自律・能力向上の支援



資格取得支援制度

資格取得支援制度では、「経営・法務」「情報」「語学」「総務・人事」「経理」「不動産」「海事・技術」といった7分野に関する約50の公的資格を対象に、難易度に応じて報奨金を支給しています。

2024年度は、2名の社員が資格取得支援制度を利用し、受験費用や報奨金を支給しました。



イギリスでのP&Iクラブの研修・ワークショップの様子
(Britannia P&I Clubによる開催)

乗船実習・海外研修制度

海運というグローバルなフィールドで活躍できる人材育成のため、数週間の乗船研修を行っています。

また、これまでに海外の大学への語学留学を実施したほか、海運集会所主催の研修や、英国でのP&Iクラブの研修・ワークショップなど、外部研修やセミナーにも積極的な参加を推奨しています。

海上技術短期大学校への派遣制度

当社では、将来にわたり安全かつ円滑な船舶運航を支える人材の育成を目的として、一部の新入社員を国立清水海上技術短期大学校へ派遣しています。学費はすべて会社が負担しています。

同校での1年目は、船舶運航に関する座学と各種実習を通じて、海上業務の基礎知識や技術を体系的に学びます。2年目には約9か月間、大型練習船での乗船実習を行い、現場の運航環境を体験します。

現在は本社で船員の労務管理、安全運航支援、教育・訓練業務などに携わり、クルーと船舶の安全運航を支える中核人材として活躍しています。

今後も、現場理解を持った陸上スタッフの育成に力を入れ、現場と本社が一体となって持続可能な海運サービスの提供を目指してまいります。



研修中の様子



株式会社 **H&J MARINE**

H&J MARINE INC.