



株式会社H&J MARINE
H&J MARINE INC.

SUSTAINABILITY REPORT 2026



目次

はじめに	- 1 -
SDGs行動指針と重要課題.....	- 2 -
重要課題と対応する SDGs目標	- 3 -
重要課題 1. 海難事故・労働災害の防止	- 4 -
重要課題 2. 船主のSDGsポリシーの順守・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	- 8 -
重要課題 4. 従業員の自律・能力向上の支援	- 8 -

はじめに

サステナビリティレポート2026発行について

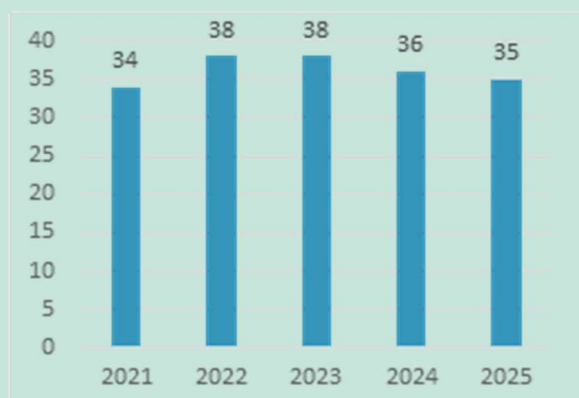
昨今、船舶の所有者である船主は、温室効果ガス削減や環境規制対応の新造船整備など、持続可能な社会の実現に向け様々な取り組みを実施しています。船舶管理会社である当社にも、海事産業の一員として船主の取り組みを支援していくことが求められています。

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。

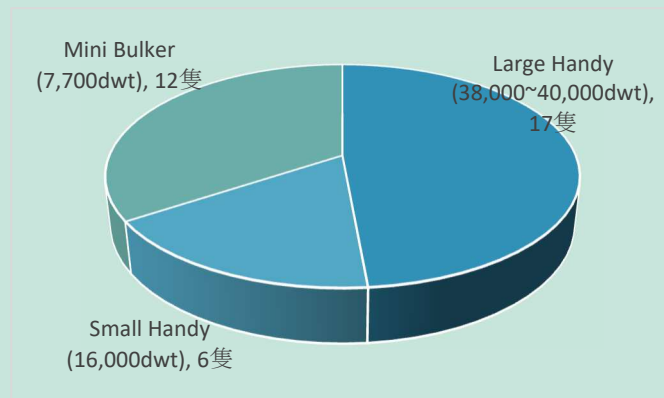
会社概要

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1982年(昭和57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、船員のサポートや船舶保険の手配、海事紛争解決まで幅広い業務を執り行っています。

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)
従業員数：	約25名
DOC(適合証書)取得：	1997年
管理船舶数：	35隻(2026年3月時点)



管理隻数 推移

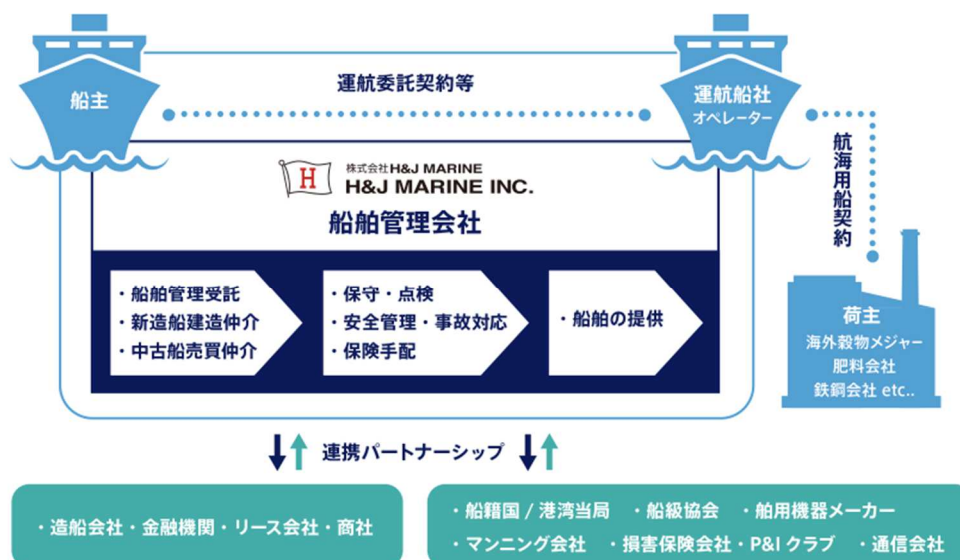


管理隻数 (サイズ別)

SDGs行動指針と重要課題

船舶管理業は、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・労働災害の防止
- 「QUALSHIP 21」の認定取得
- RIGHTSHIPへの対応
- 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
- FuelEU Maritime規制への対応
- 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

- 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



SUSTAINABLE
DEVELOPMENT GOALS

重要課題 1. 海難事故・労働災害の防止



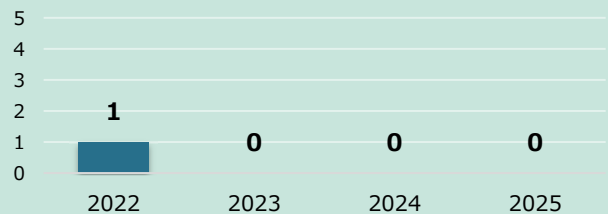
海難事故・貨物損害・労働災害の防止

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、貨物損害、労働災害の防止に努めています。

当社では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(ポート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。



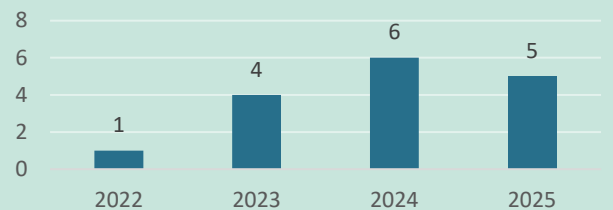
重大海難事故 発生件数



“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。

2025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。2025年度は熱中症、脳梗塞、腎臓結石など計5件発生しました。

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か月以内にPSC(ポート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。2026年3月現在、当社管理船35隻全てがQUALSHIP 21の認定を取得しています。



RIGHTSHIPへの対応

RIGHTSHIPは船舶の評価・格付け会社であり、PSCの検査結果や事故履歴、管理会社の評価、船齢などを考慮した独自の評価基準に基づき、5段階で船舶の安全スコアを評価付けしています。

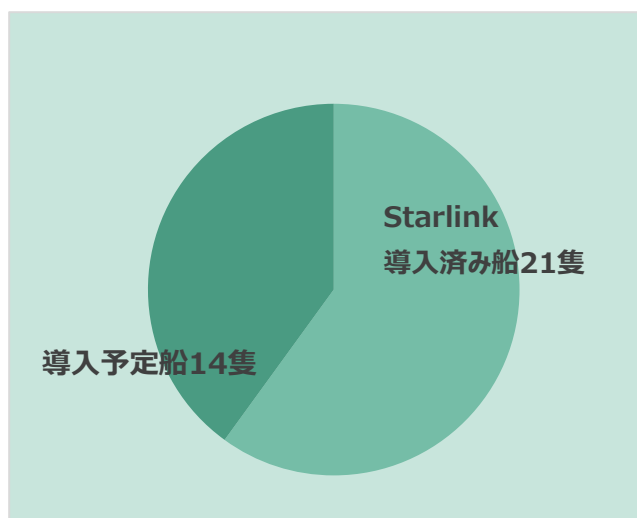
当社はRIGHTSHIPに加入し、管理船の安全スコアをモニタリングしています。管理船の船齢や安全スコアに応じてRIGHTSHIPの検船を受検し、高い安全スコアの維持と事故防止に努めています。当社自身の安全スコアは最高ランクの5を維持しています（2026年3月末時点）。

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



当社管理船にはスターリンク又はVSATが導入されており、船陸間的高速データ通信や、乗組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。

スターリンクは米国のスペースX社が提供する数千機の低軌道衛星による通信サービスで、従来の衛星通信に比べて通信安定性が高く、遅延が少ないことが特徴です。管理船全船にスターリンクの導入を予定しています。

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

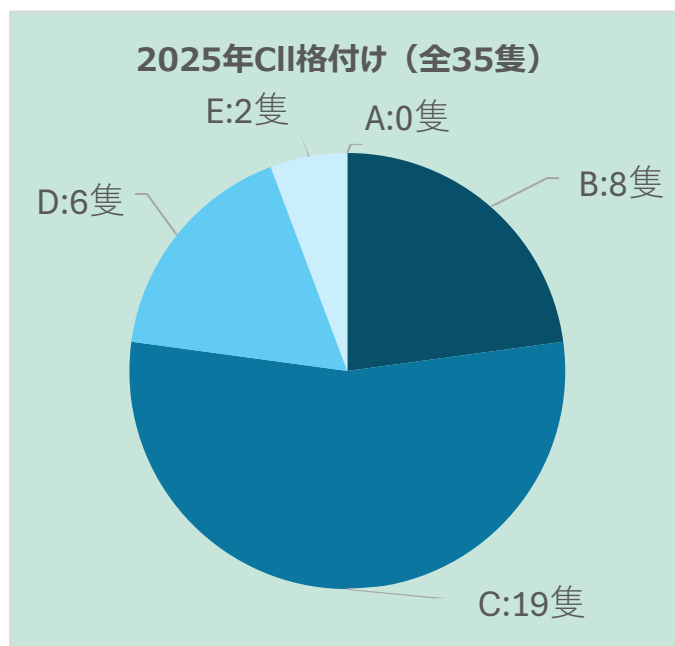
- ✓ 海洋汚染防止・MARPOL条約遵守
(例)バラスト水処理装置の先行搭載
- ✓ シップリサイクル条約への対応
- ✓ 環境規制対応の新造船の建造
(例)EEDI (エネルギー効率設計指標) フェーズ3対応新造船の整備

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2025年の格付けは35隻中、「A」～「C」が27隻、「D」が6隻、「E」が2隻という結果になりました。格付けが「E」となった船舶は、長期滞船により年間航海距離が限定された一方、停泊中も船内電力の供給等による燃料消費が継続されました。その結果、算定上の輸送効率が低く評価され、格付けに影響が生じました。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。



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において船舶が排出する温室効果ガス(GHG)の量に応じ、船主あるいは船舶管理会社が「排出枠」(EU Allowance, 通称EUA)をEUの管轄当局に対して償却する義務を課されます。

当社は排出枠取扱口座(Maritime Operator Holding Account)をスペインに開設しており、船主から委任を受けて排出枠の管理とEU当局への償却を行っています。管理船のEU-ETSの遵守に向け、引き続き船主と連携して参ります。

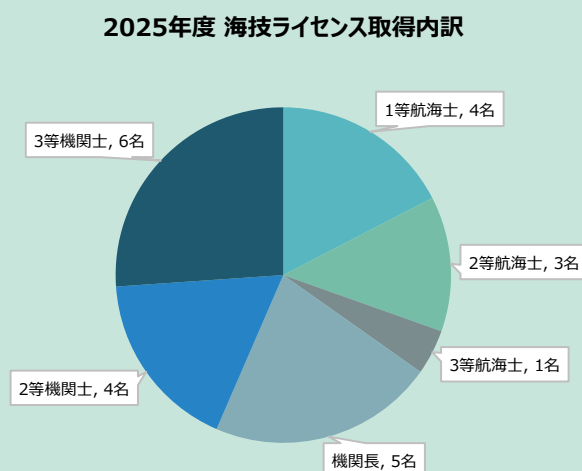
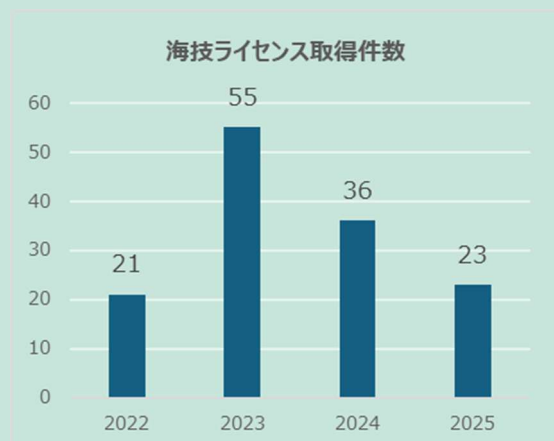
FuelEU Maritime規制への対応

2025年1月1日より、船舶が使用する燃料に対する規制であるFuelEU Maritimeが開始しました。EU加盟国の港湾に寄港する航海を対象に、GHG強度(エネルギー当たりの温室効果ガス排出量)の上限値と、船舶が使用した燃料のGHG強度の実績値との過不足であるコンプライアンス・バランスに応じ、船舶管理会社がペナルティをEU当局へ納付する義務を課されます。

コンプライアンス・バランスの不足を解消するには、罰金の支払いの他、コンプライアンス・バランスの余剰がある船舶と過不足を融通して相殺するプーリングという方法も認められています。当社は2025年の管理船舶のコンプライアンス・バランスの不足をプーリングによって解消し、FuelEU Maritimeの規制をクリアしました。

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



国籍を問わない働きやすい環境の整備

国籍を問わず、多様なバックグラウンドをもつ人材を採用し、船舶管理の分野で活躍できる環境を整えます。

外国出身の社員向けに、外部の日本語講師を招き、毎週日本語教室も開催しています。

2026年3月時点で、外国籍社員が2名勤務しています。

出産祝金制度、育児休業取得の奨励

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しています。

2025年度は、育児休業を1名の社員が取得しました。第一子・第二子誕生時祝い金の支給はありませんでした。

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。

2025年度は、3名の社員が資格取得支援制度を利用し、受験費用や報奨金の支給を受けました。

海外研修制度

チリのカトリカ大学でのスペイン語研修を実施しています。また、一般社団法人日本海運集会所主催の研修講座や、英国でのP&Iクラブのワークショップ等、外部研修やセミナーにも積極的に参加しています。

右：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)



乗船研修

当社では新入社員や中途入社の方を対象に、数週間から数か月の乗船研修を行っています。

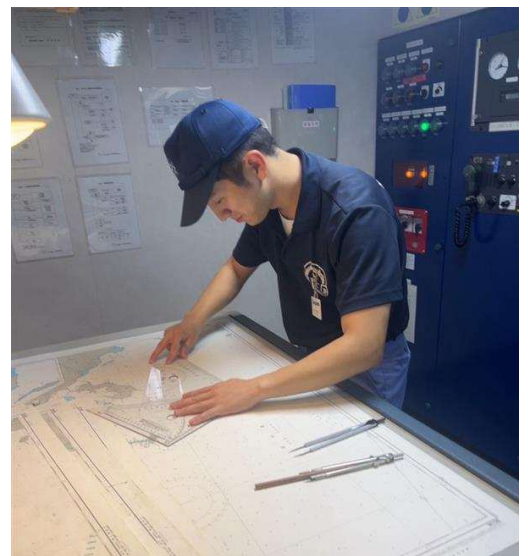
乗船研修では、管理船舶に実際に乗船し、船上での生活を体験します。研修中は運航実務や乗組員の船内作業、港湾での荷役などを見学し、乗組員がどのような仕事をしているのか、船や港の現場で何が起きているのかを学びます。乗船研修での経験や、生活を共にした乗組員との信頼関係が、その後の陸上業務でも、船陸間の円滑なコミュニケーションに活かされています。



海上技術短期大学校への派遣制度

当社では、船舶の安全運航を支える人材の育成を目的として、一般大学を卒業した新入社員を国立海上技術短期大学校へ派遣しています。同校では、船舶運航に関する座学や実習、乗船訓練を通じて、海技士として必要な基礎知識と技術を体系的に習得することができます。

海運業界全体で日本人海技士の減少が課題とされていますが、専門教育機関と連携し、人材育成の強化に取り組んでまいります。





株式会社 **H&J MARINE**
H&J MARINE INC.