

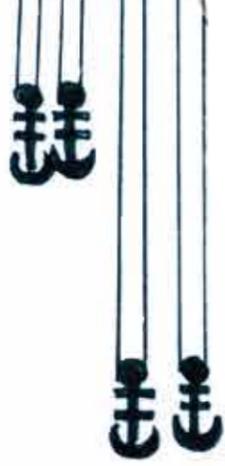
110

since 1910

110th ANNIVERSARY

FUKADA SALVAGE & MARINE WORKS CO.,LTD.

おかげさまで110周年を迎えました。



CSR Report 2020

Corporate Social Responsibility Report



商号 深田サルベージ建設株式会社
FUKADA SALVAGE & MARINE WORKS CO.,LTD.

本社所在地 大阪市港区築港4丁目1番地1号 辰巳商会ビル6階

設立年月日 昭和24年7月23日／創業明治43年

資本金 6億5,000万円

営業種目 海洋土木工事、海洋開発関連事業及び海洋資源調査
海難船舶及び貨物の調査、救助、撤去、曳航
海洋汚染防除
海上運送事業及び重量物品の荷役、輸送
建設工事の企画、設計、積算及び施工
建設機械、船用機器の貸渡ならびに売買
船舶・鉄構等構造物の解体ならびに売買
損害保険代理業務
一般廃棄物及び産業廃棄物の収集ならびに運搬業務
船舶代理店業務
前記各号に付帯関連する一切の事業

<http://www.fukasal.co.jp/>



このレポートに対するご意見・お問い合わせ

深田サルベージ建設株式会社 CSR推進室

大阪市港区築港4丁目1番地1号 辰巳商会ビル6階 TEL.06-6576-1871 FAX.06-6577-2111



深田サルベージ建設株式会社

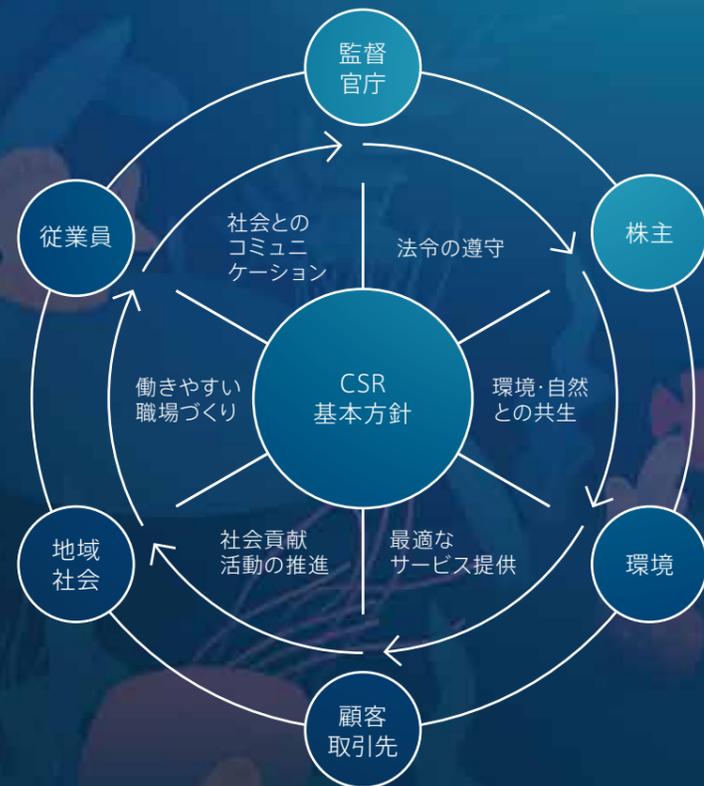
FUKADA SALVAGE & MARINE WORKS CO.,LTD.

経営理念

- 1 安全はすべてに優先する
- 2 勤勉にして節約
- 3 顧客に報恩
- 4 地域に貢献
- 5 社員の福利厚生充実

CSR基本方針

- 1 法令の遵守
 法令・社会規範及びその精神を遵守するとともに、公正自由な競争に努め、誠実かつ倫理的な企業活動を行います。
- 2 環境・自然との共生
 環境と調和した持続可能な社会の実現に向け、積極的に取り組みます。事業活動の主たる海洋における汚染を防止し、綺麗な海を守ります。
- 3 最適なサービス提供
 常に技術の開発に努め、顧客満足と品質第一に最良のサービスを提供します。
- 4 社会貢献活動の推進
 良き企業市民として、積極的に地域社会との交流や社会貢献活動に取り組みます。
- 5 働きやすい職場づくり
 従業員の個性・多様性を尊重し、安全で働きがいのある職場づくりに努め、ゆとりと豊かさの実現に努めます。
- 6 社会とのコミュニケーション
 広くステークホルダーとの信頼関係を維持・発展させるためのコミュニケーションを高め、透明性のある経営に努めます。



INDEX

経営理念・CSR基本方針	1
海と人の未来のために	2
CSRトップ会談	3
上級意思決定者の声明	7
TOPICS	
自然災害からの復旧に全社を挙げて取り組む	9
新たな海洋資源を求めて	11
社会課題に果敢に挑む!	13
安全環境活動	15
ライフワークバランスと人材育成	17
コーポレート・ガバナンスへの取り組み	20
社会との絆	21
CSR推進室より	22

報告対象期間は、原則として決算期(2019年4月~2020年3月)ですが、一部暦年(2019年1月~12月)及び、重要な報告、活動については当該期間外のものを含みます。

海と人の未来のために

For the future of the sea and people

かけがえのない海と限りある資源エネルギーを大切に

私たちはこれからも海難救助をはじめとする諸事業を通じて、

豊かな未来につながる海洋環境づくりに貢献します。

深田サルベージ建設は、明治43年の創業以来「海」を舞台に活動し、総合海事業者のパイオニアとして成長してきました。その経歴において幾多の困難なサルベージを成し遂げ、また本州四国連絡橋をはじめとする長大橋架設工事や国内外の海底沈埋トンネル築造工事、海底石油生産システム研究開発実験、海底マンガングル集鉱実験など先駆的な大型海洋プロジェクトや海洋開発事業に数多く参画しその存在価値を高めてまいりました。

現在の日本の海事産業は、新たな時代に向けた動きを見せており、従来の長大橋架設工事や護岸築造工事などに加え、地震や津波などの自然災害に備える防災減災工事や原子力代替エネルギーとして期待される洋上風力発電の建設、また世界第6位の面積を有する排他的経済水域内に広く賦存するとされるメタンハイドレートやレアアース、マンガングル等々の海底資源の調査事業など、これまで海に生きてきた我々にとっても新たな挑戦となるプロジェクトが進行しています。改めて海洋開発の奥深さと秘められた可能性を認識しているところですが、特にエネルギーや資源に関わるプロジェクトは日本の未来像にかかわる重要な任務であり、これまで通り

堅実に取り組み様々な技術的課題を乗り越え前進していきたいと考えています。その前進を支える4つの車輪は、これまで培い継承してきた技術力、その技術力の維持向上を担う人材、全ての活動の基礎となる安全第一の精神、そして大きな推進力となる最新設備への積極的な投資です。目的とする顧客満足と社会貢献を達成するため、その4輪を力強く駆動させて前進し続けます。

既に大きな実績を上げている水深3,000m対応のROV「はくよう3000」やAUV「Deep1」に続き、海底3,000m対応の掘削調査ユニット「Unicorn-1」、ムーンプール・AHCクレーンを装備し海面下3,000mまで掘削可能な多目的作業船「POSEIDON-1」、24,000t積半潜式台船「オーシャンシールII」も加わり、一層の設備の充実を図っているところですが、これらを活用し多くの方にその成果が提供できる態勢を整えてまいります。

これからも「海」を舞台に、高品質な施工サービスや特殊な調査実績を提供することで、社会の期待に応え皆様に信頼される企業であり続けるよう奮励努力してまいりますので、なお一層のご愛顧を賜りますようお願い申し上げます。

代表取締役会長 **三崎 幸三**
 代表取締役社長 **山本 再生**

海と人の未来のために

持続可能な社会の実現に向けて

司会 2019年、CSR準備室が設置され、2020年度より正式にCSR委員会・CSR推進室が発足しました。その背景についてお聞かせください。

山本 当社は、CSRという言葉が生まれるはるか前より、その経営理念である、「安全はすべてに優先する／勤勉にして節約／顧客に報恩／地域に貢献／社員の福利厚生の実現」とおり、CSRそのものを実践してきました。

しかしながら、どうも外に発信するにはためらいがあり、「男は黙って…」というような社内の雰囲気がありました。

しかし、CSR活動を通じて、当社が社会において「なんのために存在するのか」を自問自答し発信することは、その理念を守りながら企業活動を行う道しるべになると考えています。



代表取締役会長 三崎 幸三

また、当社は非上場企業のため、財務情報すら公開していませんので一般にはあまり知られていません。そのため、当社のことを少しでも多くの方に知ってもらおうとも考えたためです。

三崎 当社は今年でその歴史が110年となります。

社名が示す通り、サルベージという役割がスタートとなり事業を続けてきました。そのはじめの業態から、守秘すべきものが多くあったところから社長が言ったような社内の風土が生まれたのかもしれない。

山本 そうですね。現場の作業員たちも黙々と仕事をするタイプが多く、多くを語らず職人気質なところがあります。

しかしながら、サルベージ業をスタートとした当社も今は特定建設業としての業態を持ち、時代に合わせ大きく変化しつつあります。その変化にともない、社会から企業が求められるものも、責任も大きく変わってきていると言えるのではないのでしょうか。

司会 なるほど、その変化は社会課題に対応していくということですね。

山本 まさしくその通りで、特にESG^{※1}の推進はこれからの経営を左右するホットな情報が入ってきます。そして、我々経営陣がその課題を認識することにより、時代を先読みして経営に取り入れることができると考えています。

三崎 その判断は取締役会で議論されますが、CSR、ESGの視点から創業以来の経営理念に合致しているかということも、新たに設置したCSR委員会で議論されます。

山本 会長が話されたCSR委員会は私が委員長として取り

※1 ESG 環境、社会、ガバナンス

組んでいきます。これは、トップとしてCSRの取り組みは私自身が十分納得して進めないと社員に納得させることができないと考えたからです。

そして、私の本気で取り組んでいるという認識を社員に持ってもらいたいと思っています。

海を舞台に社会課題へ取り組む

司会 今、当社が取り組んでいる洋上風力発電や海洋資源開発についてお伺いします。

山本 サルベージや従来の橋や港の建設工事と違い、この2つはまさにサステナブルな課題と言えます。

SDGs^{※2}の17の目標の1つでもある、「エネルギーをみんなにそしてクリーンに(目標7)」や「気候変動に具体的な対策を(目標13)」という社会課題の解決に貢献できる再生可能エネルギーのインフラ構築に貢献しています。

日本は少子化で人口が減少していますが、世界規模で見ると77億人の人口が2050年には97億人に増えるとも言われています。エネルギー問題は早急に解決していかなければならない世界的な課題であり、当社が注力するところです。

洋上風力発電のインフラ整備事業を進めるにあたり、これまで国や発電事業者様の要望に応じて、海底地盤調査を実施しています。これは大型の洋上風力発電設備を安全、安心に稼働させるために、風や波といった予想される外力に十分な強度を有する施設を設計するために重要な第一歩です。

当社は調査船2隻を稼働させることで、日本の洋上風力黎明期から社会に貢献してきました。

今後、国の一般海域に対する施策が軌道に乗り、洋上風力は各地において本格的な事業化が進んでいきます。その中で当社は建設、維持管理といった次のフェーズにおいても、サルベージや海洋工事で培ってきた経験を活かすことができます。

※2 SDGs 持続可能な開発のための2030アジェンダ

海上輸送やDP船^{※3}の活用、さらには大型SEP船^{※4}の運用といった分野に事業を拡張し、洋上風力における必須の存在をめざします。

三崎 海洋資源開発では、1983年の海底石油生産システムの海洋実験工事、また1997年には南鳥島沖水深2,200mの海底からマンガン団塊の海洋採取実験を成功させるなど、海洋資源や深海に関わる様々な実験工事に関与し、爾来この分野の先駆的企業として実績を積み、技術力を磨いてきました。従来から活用していたROV^{※5}に加え、AUV^{※6}・SFD^{※7}などの深海ロボットを導入し、旗艦船「POSEIDON-1」を就航させ、日本海のメタンハイドレート掘削調査や海底熱水鉱床のパイロット試験では揚鉱母船として起用されました。

今後、メタンハイドレートや熱水鉱床はもとより、EV^{※8}のバッテリー正極に必須なコバルトを含有するクラストやレア

※3 DP船 コンピューター制御による自動船位保持機能を有する船
 ※4 SEP船 自己昇降式作業台船
 ※5 ROV Remotely Operated Vehicle 有索式無人潜水機
 ※6 AUV Autonomous Underwater Vehicle 自律型無人潜水機
 ※7 SFD Sea Floor Drill 海底着座式ボーリング機
 ※8 EV 電気自動車



代表取締役社長 山本 寿生

アース泥の探査・開発にも貢献したいと考えています。これらの賦存する海域はこれまでよりさらに遠く、さらに深くなり、より大きな困難が予想されますが、果敢にチャレンジしてこそ当社の存在意義があると思います。

これらの事業は長年「海」を舞台に培った技術を持つ当社の得意とするところ。現在、これらの事業は当社収益の40%程度を占めるまでになり、当社の大きな柱となっています。

社会課題とともに自己変革を行ってきたからこそ、当社は時代を超えてこられたと考えています。

その意味では、今後益々社会とのつながりを重視していかなければなりません。そこにこそCSRとしての意義、意味があり、アジリティの向上に繋がると考えます。

安全と環境を守る！

司会 先ほどありましたように、「海」という特殊な環境で事業を行う当社の労働慣行や環境保全についての取り組みについて伺います。

山本 はい。当社は「安全環境基本方針(P.15参照)」を定めて社員全員で実行しています。これらを守るのは社員として当然ですが、いつも言っているのは「悪い情報」ほど迅速に報告すること。隠しごとや報告を怠ることを厳しく戒めています。対策が打てず問題が大きくなってしまふからです。

私や会長はいつも組織の「風通し」をガバナンスの基本として重んじています。ですから、社長室の扉はいつも開けたままにしています。

三崎 あってはならないことですが、心身が健康でなければ時として思いがけない事故が起こることもあります。ですから、管理者には部下の健康状態を逐次把握し、健康管理を行うことを義務づけています。

また、当社は「働き方改革」の推進に力を入れており、従業員の健康保持・増進の取り組みが、企業の競争力や成長力に繋がっていくと考えています。

司会 従業員が活性化することは会社が活性化することに繋がるといえることですね。

山本 当社は労働災害が一番多いと言われる建設業であり、その活動はさらに危険な「海」「船」という少し特殊な環境にあります。

従業員の日ごろの業務、特に安全については、社長パトロールとして、私自らが現場や船に行き、十分な安全対策ができていないか、不安全な作業や行動がないかの確認を年数回行っています。

新型コロナウイルスへの対応

司会 さて、現在、新型コロナウイルスの猛威に世界中がさらされていますが、当社にとってどのような影響があるのでしょうか？

山本 はい、新型コロナウイルスの影響で、一部の工期遅延や案件の消滅などもありましたが、売り上げは新規の案件などで

補い予算を堅持しています。

しかしながら、洋上風力発電や資源調査案件においては、海外協力会社人員の出入国制限などで支障をきたしています。制限が解除され次第、キャッチアップしていく考えです。また、当社の新型コロナウイルスへの対応は国や公的機関からの指示を厳しく守り対応しています。さらに、テレワークや時差出勤、マイカー通勤などを実施し、不要不急の出張の禁止などを行っています。

今回の事態を労働環境改善の好機ととらえて、一歩でも二歩でも前に向かって進みたいと考えています。そして、この考えを「社長メッセージ」として全社に発信しました。

三崎 大阪では2025年に大阪・関西万博が「SDGsが達成された社会をめざすため」として開催されます。ここにも海から臨海部に関わる当社のビジネスチャンスがあると思われませんが、オリンピック同様計画が変更される可能性もあります。

また、共同企業体として行う大きな工事などは、現場でひとりでも感染者が出るとすべての工事を止めなければならないような事態も想定されます。

この問題は当社だけにとどまらず、世界全体のすべての経済活動に影響する人類全体の課題と言えます。当社はWHOや国や自治体の指導の下に最大限の対応と協力を行っていくつもりです。

「あるべき姿」に向けて

司会 最後に、これからのCSRへの取り組みについてお聞かせください。

山本 今回初めてCSRレポートを作成しました。まだまだ十分と言える内容ではありませんが、社員にCSRという意識付けができたのではないかと思います。

これからは、CSRの視点に立って企業として存在する意義を見つめ、社員のさらなるCSR活動への理解と浸透を進めていきたいと考えています。

三崎 当社の「あるべき姿」「ありたい姿」をトップが示していくことにより、目標に向かって進んでいく推進力となると考えます。その意味でこのレポートをこれから毎年作成していくことには重要な意義があります。

このレポートはこれまでのCSRの活動についてとりまとめた内容となっていますが、今後は会社が進んでいくKPI^{※9}をしっかりと示して全社一丸となって「あるべき姿」「ありたい姿」の実現に取り組んでいく内容にブラッシュアップしていきたいと考えています。

当社の社員は大変まじめな人材が多く、企業価値を向上させてくれることと期待しています。

そして、ステークホルダーの皆様にも、より当社の活動をご理解いただき、さらなる応援をお願い申し上げます。

(2020年10月会談)

※9 KPI 重要業績評価指標



上級意思決定者の声明

SDGsとは

2015年、国連サミットにて、2030年までの実現をめざす持続可能な開発目標 (Sustainable Development Goals: SDGs) が採択されました。“誰一人取り残さない”というポリシーのもと、途上国だけでなく先進国も含めて目標達成に向けて取り組むよう、全世界に呼びかけています。



CSRは企業活動そのもの 今後の発展のために 最も重要なものだと考えます

貢献できる目標



当社はこれまでサルベージ、起重機船を使用した鉄構・土木といった公共性の高い事業を生業とした社会貢献度が高い企業として認知されています。

さらに最近ではそうした経験を活かし、海底資源開発・洋上風力発電事業といった今後の海洋産業の成長に必至な分野で貢献できる事業にも取り組むようとしています。

こうした事業は外洋・深海といった環境における特殊な道具・作業経験が必要としており、当社にとって他の追従を許さない差別化技術が活かせる事業でもあります。

こうした事業に取り組んでいる当社のCSRとは、企業活動そのものであり、企業として健全な経営を持続・発展させていくこと、それにより従業員及びその家族が健全に生活できる環境をつくるのが最も重要になります。

私は企業の健全な発展のためには以下に示すことが重要であるとと考えています。

全社員が業務の如何を問わず常に意識して業務に取り組んでいきましょう。

- 自身、周囲の安全には常に気を配ること
- 顧客が求めるサービスをいち早く察知し、それに対応していくこと
- 従業員一人ひとりが克服すべき課題に必死になって取り組むこと
- 従業員全員がコスト意識を持ち、常に企業としての適正利潤の確保を考慮すること



代表取締役専務 社長補佐 林 英一郎

経営理念を 共有し実践することで 社会の期待に応えます



当社は、創業からこれまでオイルショックなど様々な難局をステークホルダーの皆様のご支援により乗り越えてまいりました。

現在、世界的に流行している新型コロナウイルスによる景気後退が予想される厳しい経営環境においても、全社員が「経営理念」を共有し実践することで、事業を通じて社会の発展に貢献し、ステークホルダーを含む社会の期待に応えてまいります。

また、社員が仕事においていきいきと躍動し、持てる能力を最大限発揮し、互いを支え合いながら十分な成果を挙げることができるよう、健康の増進、職場環境の整備を通じて「安全第一」「働き方改革」の推進を行い、さらに各種研修・教育訓練の場を設けることで、社員が向上心を持ち続けながら成長できるように促し、社員の成長や活躍が会社の継続的な発展につながり、延いては、すべてのステークホルダーから信頼される会社になるよう取り組んでまいります。



専務取締役 管理本部長 坂井 達郎

東京支社 地球規模の社会貢献と 働きやすい職場環境への取り組みを推進します



サルベージや工事部門においては、他支社同様に海洋環境の保全や、より良い社会基盤の構築を通じて地域社会へ貢献してまいります。また、東京支社独自の事業である海洋開発事業や洋上風力発電事業においては、我が国の海洋資源政策や再生可能エネルギー政策推進の一翼を担うことで、我が国のみならず地球規模の社会貢献をめざします。

一方、支社内においては、多様な社員一人ひとりが自身の仕事に対して誇りとやり甲斐を感じ、その能力を十二分に発揮できるような職場環境を整えることに注力します。

社会貢献を旗印として、顧客に信頼されご満足いただけるサービスを提供するとともに、支社員及びその家族の幸せを実現できる東京支社をめざします。



常務取締役 東京支社 支社長 中尾 準男

中国支社 創業の地「呉」から 安全な社会構築に向けて地域とともに歩みます



海軍軍事基地として建設が進められ、2020年に開港130周年を迎えた呉港に、明治43年、深田海軍工業所(当社の前身)を創設し今年で110周年を迎えました。第二次世界大戦後、沈没した軍艦などを引き揚げるサルベージ業で呉港の整備に貢献し、造船の町「呉」とともに成長し、サルベージ業で培った「吊る・潜る・浮かせる・沈める・曳航する」技術を活かし、昭和50年から建設を開始した本四架橋建設工事ははじめとする数々の大型工事に貢献してまいりました。現在は、先人の培った技術を伝承しながら、新たな技術開発を行い、海洋風力開発・鉱物資源採取なども行う総合海事業者として成長しました。中国支社は、当社の3支社の拠点の1つとして、主に中国、四国、九州、さらに沖縄までの広範囲な地域において、創業の地「呉」から、これからもサルベージ、港湾・インフラ整備事業を中心に安心・安全な社会の構築に向け、地域とともに歩んでいきます。



取締役 中国支社 支社長 葛間 義博

大阪支社 優秀な社員たちとともに より良い社会の構築をめざします



大阪支社は、名古屋支店、四国営業所、相生営業所が各々管轄するエリアにおける人々の安心・安全な暮らしを守るため、護岸築造、橋梁建設、港湾設備の設置・撤去などをはじめとする社会資本の整備を通じ、地域とともに持続可能な社会の実現をめざして貢献を続けています。

また、時として起こる海難事故や自然災害などの危急時において、人命と社会基盤を守るために、数多くの困難に立ち向かい成し遂げてまいりました。そしてこれからも、その責務を全うします。

私は、技術、経験、勇気、判断に優れ、使命感に溢れた社員たちとともに、やりがい・働きがいを感じながら、より良い社会の構築をめざす企業の一員として、これからも当社のCSRの重要課題に取り組んでいきます。



理事 大阪支社 支社長 大澤 秀夫

関西国際空港連絡橋復旧への軌跡

台風21号の惨禍激しく

2018年9月4日、台風21号の暴風により関空燃料補給タンカーが走锚し、関空連絡橋に衝突。当社は船主及び運航者、保険会社より船体曳出しのオーダーを受け、直ちに救助曳船の手配を実施し、夜間高波の中、乗組員を救助、翌日未明までに船体の曳出し・現場離脱に成功しました。

連絡橋の受けた損傷は2スパンに渡る激しいものでした。当社は翌日より現地調査及び発注者との打合せに同行の依頼を受け、さっそく社内でプロジェクトチームを立ち上げると同時に、瀬戸内海で台風避泊していた3,700t吊起重機船「武蔵」と24,000t積台船「オーシャンシールII」を大阪湾に集結、即時に対応できる現場体制を整えました。

9月7日には、重量=1,100tの損傷橋桁2本を一括で撤去し、工場で新規製作された橋桁を再架設する工法が定められました。大型起重機船は、航空制限の水平表面上の障害物となる他、隣接する鉄道橋とも干渉していたため、関係各所との調整に苦慮しましたが、10日後の14日までに2本の橋桁を撤去することができました。

復旧工事については、橋梁メーカーによる製作工事が正月返上急ピッチで進められた結果、翌年明けに異例の速さで完成した橋桁2桁を、2月13・14日に「武蔵」により再架設、4月には鉄道橋の復旧も完工し、多くのインバウンドを迎えるゴールデンウィークに間に合わせる事ができました。

世間に注目されたこの事案に対し、交通インフラの遮断を一刻も早く解消すべく、発注者及び元請施工者の指示・要望に応えられたことは、当社にとっても非常に喜ばしいことでした。



被災した橋桁撤去作業



新橋桁の架設作業



新橋桁の水切り作業

東日本大震災における復旧復興作業

[2011]

被災地の復興を海から支援

2011年3月11日宮城県沖を震源とするマグニチュード9の大地震が発生、青森県から千葉県の太平洋沿岸部が大津波により壊滅的な被害を受けました。東日本大震災です。

当社は直ちに震災復旧・復興対策本部(本社)と現地対策本部(東京支社)の体制を確立して対応にあたりました。東京支社や横浜支店の所在地域は、計画停電や物資供給路の混乱により燃料や食料品が不足し、事業継続が困難な状況ではありましたが、被害の少なかった西日本の各支社より支援物資を調達し海路にて輸送、また人的にも応援社員を派遣するなど全社を挙げて被災地復旧に取り組みました。

この広範囲にわたる被害は想像を絶するものでした。尊い人命が多く失われ、家屋や船舶などの財産もことごとく流されました。

当社は、宮城県気仙沼港で大津波に遭遇した遠洋漁船の救助・引揚げ・撤去作業を一手に引き受け、同年9月までの6か月の間に3,000t吊起重機船「富士」、700t吊起重機船「大和」、400t吊旋回式クレーン船、大型海難救助船の他、資機材搭載兼燃料ストック用3,000t積台船を投入し、地元関係者との折衝や作業員派遣に商工会議所や気仙沼造船業協同組合の協力も得て、大型マグロ漁船、サンマ漁船を始め小型タンカーやプレジャーボートなど合計53隻の救助と引揚げ及び、航路啓開



漁船吊降・進水作業

のための流出した重油タンクや多くの残骸の撤去作業を無事故・無災害で完工することができました。また環境汚染拡大防止と2次災害(火災)防止のために、陸上に打ち上げられた船舶から抜き取り、処理した重油燃料、重滑油、ビルジの総量は1,000klを超えました。

当社がサルベージ会社として持てる力を集結して取り組んだ現場ではありましたが、全体の被害があまりにも甚大すぎて成果は微々たるものでした。しかし、全てを流され途方に暮れる現地の人々の再生の第一歩を、微力ながら海から支援できたものと確信しています。

海難などの危急時に対し、社会基盤に対するリスクに迅速に立ち向かいます

創業以来、海のプロフェッショナル集団として活躍してきました。

その後、大型公共工事に参入するため、深田サルベージ建設株式会社に商号変更し、今では、海難救助以外にも橋梁鉄構工事、海洋土工事、海洋開発・調査関連工事や再生エネルギー事業の分野へも進出、数ある保有作業船と専門技術を有した総合海事会社となりました。

110年に渡り、海一筋に進進してきた当社にとって、現在があるのは、先代の尽力はもとより長年培われてきた、潜水技術や起重機船操船技術などの現場力に加え、



プロジェクト担当役員

常務取締役
営業本部長
全社統括安全衛生管理者
本澤 和光

安全管理や施工管理の技術力、24時間体制で海難発生に対応してきたチームワーク力であると思っています。

今後もこの3つの力を絶やすことなく伝承し、お客様のニーズに迅速かつ的確に対応し、良い仕事をして成果を残し、喜んでいただくことを念頭に日々努力する所存であります。

深海に挑む

メタンハイドレート

—— 表層型メタンハイドレート資源量調査

将来のエネルギー資源の一つとして目されるメタンハイドレートは、2001年から商業生産のために本格的な生産技術の開発がスタートしました。メタンハイドレートには便宜的に2種類の形態があり、水深が1,000m程度の深い海底面下、数百mの砂層に存在する砂層型メタンハイドレートと、日本海側を中心に確認されている水深500~600m付近の海底面付近に存在する表層型メタンハイドレートがあります。

特に資源量調査の遅れていた後者については、経済産業省から受託した国立研究開発法人 産業技術総合研究所が、日本海側の複数の海域を中心に、2013~2015年の3か年にわたり集中調査を実施しました。当社はこの調査で船舶や深海ロボットを投入し、特異点探査でAUV (Autonomous Underwater Vehicle 自律型無人潜水機)「Deep1 (写真-1)」による精密地形・表層堆積層の音響探査、海洋電磁探査 (CSEM調査) を、多目的作業船「POSEIDON-1 (写真-2)」の処女航海となった船上から掘削調査を実施しました。



写真-1 AUV(自律型無人潜水機)「Deep1」
全長4.6m/幅1.47m/重量950kg



写真-2 多目的作業船「POSEIDON-1」
全長78m/幅20.4m/総トン数4,015t

海底熱水鉱床

—— 採鉱・揚鉱パイロット試験において 世界初の連続揚鉱に成功

経済産業省からの委託を受けたJOGMEC(独立行政法人石油天然ガス・金属鉱物資源機構)が実施する海底熱水鉱床の調査に対し、当社は深海ロボットAUV「Deep1」、ROV (Remotely Operated Vehicle 有索式無人潜水機)「はくよう3000 (写真-3)」、SFD (Sea Floor Drill 海底着座式ボーリング機)「Unicorn-1 (写真-4)」を提供しています。



写真-3 Excavatorを艦装したROV「はくよう3000」
全長3.02m/幅1.8m/ROV重量4,575kg

特にROV「はくよう3000」は、そのマニピレータを用いて新鉱床発見のための岩石サンプリング・海洋電磁調査の他、環境モニタリング装置の設置など様々な作業を行っていますが、Excavator (掘削機) を装備して、海底熱水鉱床マウンドを掘削し、試料を回収して船上に持ち帰るなど、その後の海底資源商業化をめざす技術開発に貴重なデータを提供しています。2017年の海底熱水鉱床採鉱・揚鉱パイロット試験では、コンソーシアムの1社として参画し、これは沖縄トラフ海域の水深1,600mの海底から掘削した熱水鉱床鉱石を船上まで連続的に揚鉱する取り組みであり、要素試験、事前海域試験を含め、3年の歳月を投じた大型プロジェクトでした。当社はこの事業に臨むため、日本の民間企業初となる海底資源調査を行う掘削調査船「POSEIDON-1」を建造し、水面下3,000mまで掘削できる掘削リグGMTR150を搭載し、本プロジェクトの揚鉱母船として提供しました。



写真-4 海底着座式ボーリング機「Unicorn-1」
全高4.85m/幅2.35m/機材搭載重量13.5t

「POSEIDON-1」の船体中央のムーンプールからGMRT150を使って、途中500mと1,000mの個所に管内を流れる鉱石スラリーの物性を検知するセンサー類を組み込んだモニタリングアセンブリが装着された揚鉱管150本を繋いで海底近くまで水中ポンプを吊り降ろし、同時に船団を成すJOGMECの採鉱母船「白嶺」側からは集鉱試験機が下され、この集鉱試験機と「POSEIDON-1」側

の水中ポンプとを、作業船「新世丸」のROV「はくよう3000」がフレキシブルな移送管で接合して集鉱と揚鉱を繋ぎ、海底の鉱石を「POSEIDON-1」の船上へ連続的に揚げるという世界初の取り組みに成功しました(図-1参照)。

このプロジェクトでは「POSEIDON-1」上で揚鉱スラリーを分離・処理した揚鉱水は「新潮丸」で運搬するなど当社の船舶を総動員して対応しました。海洋の資源開発は商業化途上の段階ですが、今後も当社の船団と深海ロボットを駆使してこの領域に貢献してまいります。



図-1 海底熱水鉱床採鉱・揚鉱パイロット試験 概念図

出典: 経済産業省HP海底熱水鉱床のパイロット試験の概念図
<https://www.meti.go.jp/press/2017/09/20170926001/20170926001.html>

最新のロボットでさらに深い海へ

世界第6位の排他的経済水域を有する我が国は2007年に制定された海洋基本法に基づく「海洋基本計画」で、「海洋エネルギー・鉱物資源開発計画」の策定が定められましたが、これに対応して当社は積極的に設備投資を進めてきました。

2010年に導入したROV「はくよう3000」を皮切りに、3,000m級AUV「Deep1」、また3,000m級海底着座式ボーリング機「Unicorn-1」を導入・運用してきました。

2015年には当社の海洋開発事業の旗艦船「POSEIDON-1」を就航させ、海面下3,000mまで掘削可能なGMTR150を搭載し、「日本海でのMH掘削調査」を皮切りに、JOGMEC様による「海底熱水



プロジェクト担当役員

常務取締役
技術本部長
海洋開発事業担当
木村 秀雄

鉱床採鉱・揚鉱パイロット試験」では揚鉱母船として起用され、水深約1,600mの海底からの連続的な揚鉱に世界で初めて成功しました。

当社はこれからも我が国の海洋開発事業のパイオニアとして、常に最先端の設備と機器でお客様の求めるサービスを提供して我が国の海洋開発に貢献したいと考えています。



その他の工事実績についてはホームページの「主な実績」をご参照ください。———>

再生可能エネルギーへの取り組み

日本で本格的に導入される 洋上風力発電

日本における洋上風力発電の歴史は浅く、特定地域で実証試験が行われている段階でありましたが、陸上風力発電の導入可能な適地が限定的な我が国においては、洋上風力発電の導入拡大は不可欠であります。2016年の港湾区域における洋上風力発電設備の設置に係る法整備に続き、2019年には一般海域における同様の法整備もできたため、今後国内における洋上風力発電は年々拡張されることが期待されます。

洋上風力発電の基礎構造には図-1に示すように大きく分けて着床式と浮体式の2通りの工法があります。着床式は陸地に近い比較的水深の浅い海域で風力発電設備の基礎を海底に固定する工法であり、浮体式は風力発電設備を浮体上に固定し、係留装置により浮体を洋上に設置する工法です。まずは水深の浅い海域において着床式洋上風力が事業化されると思われませんが、近い将来にはさらなる沖合において浮体式洋上風力が事業化されてくるものと予想されます。

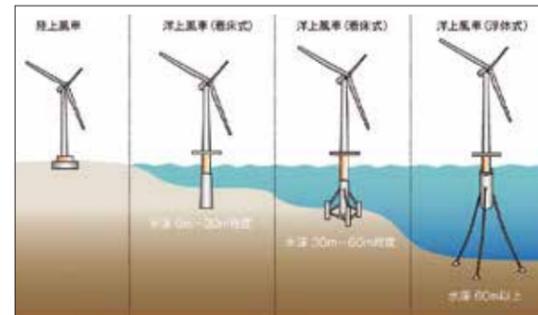


図-1 水深に合わせた洋上風力発電の形態 (NEDO資料より)
出典: 風力発電導入ガイドブック (NEDO) "Dynamics Modeling and Loads Analysis of an Offshore Floating Wind Turbine" (2007, NREL) より NEDO 作成

深田サルベージ建設としての これまでの取り組み

当社では、浮体式洋上風力の建設において曳航や設置工事を担ってきました。2013年から現地工事が始まった福島浮体式洋上ウインドファーム実証研究事業においては、風車と浮体の曳航(写真-1)を実施しました。



写真-1 浮体式洋上風力発電施設の曳航

さらに現地における係留工事(写真-2)も実施してきました。設置海域は水深120m程度の海象の厳しい太平洋です。写真に示す作業船にて係留策を一本づつ海底に設置後、最終的には浮体到着後係留策端部を浮体に固定することで係留を行いました。

浮体式洋上風力が事業化されるのは近い将来だと思われま。その時に、当社の係留技術を必須の技術として事業者の皆様にご貢献できればと思います。



写真-2 浮体式洋上風力発電施設の係留

また、着床式洋上風力発電施設に関しても、基礎構造物設計に必要な海底地盤調査に対して、調査船を用いてコーン貫入試験(CPT調査)を中心に行っています。洋上風力向けに2017年から本格化したCPT調査は、海底鉱物資源の調査にも使用する多目的作業船「POSEIDON-1(写真-3)」や2019年に追加投入したCPT調査船「Stanford Hobby(写真-4)」により、船上

設置型調査機材を使用して実施しています。水深が浅い海域では、海底着座式ボーリング機「Unicorn-1(写真-5)」を作業船「新潮丸(写真-6)」から投入して調査することもあります。



写真-3 多目的作業船「POSEIDON-1」
全長78m/幅20.4m/総トン数4,015t



写真-4 CPT調査船「Stanford Hobby」
全長65.6m/幅16m/総トン数2,499t



写真-5 海底着座式ボーリング機「Unicorn-1」
全高4.85m/幅2.35m/機材搭載重量13.5t



写真-6 曳航兼海難救助船「新潮丸」
全長63m/幅16m/総トン数2,096t

今後、一般海域における促進区域の指定が毎年進められると思いますが、その中で当社の海底地盤調査が事業者の皆様にとって必須の技術となるよう、これからも日々改良・改善を進めていく所存です。

卓越した経験に基づく 新たな市場へのチャレンジ

海を舞台に活動してきた総合海事業者の当社は創業110年の経験と実績があり、多彩な方面での事業を展開することで、発注者様からの信頼を得てきました。

また民間企業としてAUV、ROVを運用している企業は少なく、技術という面からも他社に引けを取らない力があり、海洋事業の先端を行く発想力が会社を発展に導く大きな要因になり、その時代のニーズに合わせる柔軟さが現在の深田サルベージ建設を支えてきました。

サルベージから始まった当社の海洋における総合技術は、市場のニーズに適応し進化を続けてきました。大型海洋構造物の輸送・施工技術、海洋鉱物資源の採掘・揚掘技術に続き、今後最も期待できる海洋関連



プロジェクト担当役員

取締役
洋上風力プロジェクト部長
坂本 隆

市場である洋上風力において、当社の技術は市場のニーズに応じてさらなる進化と飛躍をとげます。

欧州の事例を見ても分かるように、洋上風力という市場は今後何十年と継続することが期待できる重要な位置づけとなります。この新たな海洋産業に対して、調査・建設・維持管理といった種々のフェーズにおいて、長い歴史の中で培われてきた技術を存分に活用し、洋上風力発電事業者の皆様から必須の存在と認識されるよう切磋琢磨していく所存であります。

安全環境活動

安全環境方針

1. 人命尊重を基本理念として、安全を全てに優先せよ。
2. 安全管理の責任はラインにある。全ての管理監督者は部下の安全に責任を持つ。
3. PDCA(計画、実施、チェック、見直し)サイクルをまわして、継続的改善をし、安全活動システムを構築せよ。
4. 法令、規程、規則は守らなければならない最低の基準である。決められたことは実行せよ。
5. 全員で取り組む、心身の健康管理と快適な職場の環境をつくろう。
6. 油・廃棄物の不適正な排出を防止し、青い海を守ろう。

労働安全衛生

当社は安全環境管理規則を定め、安全環境マネジメントシステム(図-1)を基に毎年安全環境管理計画(図-2)を策定し、年間サイクルに従い安全環境活動を推進しています。

また、年2回マネジメントレビュー(中間・経営トップ)を行い、活動の振り返りと次年度に向けた計画策定(見直し・改善)を行なっています。



安全環境管理計画については毎年DVDを作成して教育を実施しています。

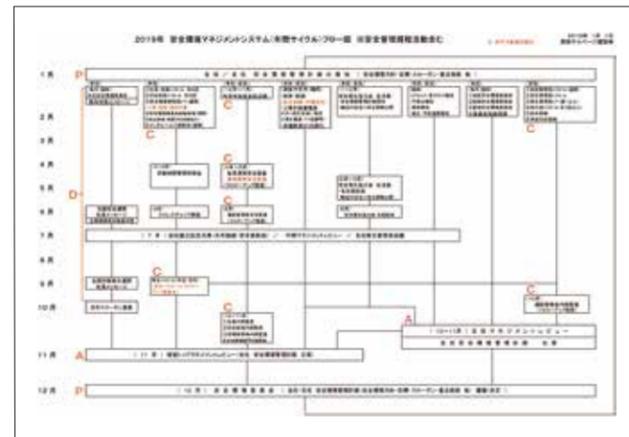


図-1 安全環境マネジメントシステム(一部抜粋)

図-2 安全環境管理 実施計画表(一部抜粋)

労働安全衛生法に関わる法令遵守状況

労働安全衛生に関する法規制の違反はありませんでした。

安全環境実績

安全実績

(年)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
物損事故 (件)	1	2	1	2	0	0	0	0	2
人身事故 (件)	2	2	1	2	0	2	0	1	2

環境実績

(年)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
油流出事故(件)	1	0	1	0	0	0	0	0	1

※2013年はビルジ排出

2019年度の油流出事故1件の内容は、停泊用発電機燃料のA重油が、燃料供給系統の三方弁のレバーが何らかの原因で若干動き、サービスタンクから搭載タンクに逆流したため、搭載タンク給油口のエア抜きから漏油し、甲板から海上へ推定500ml流出したものです。

ヒヤリハット・気がかり報告

1,694件(2019年・前年対比115.6%)

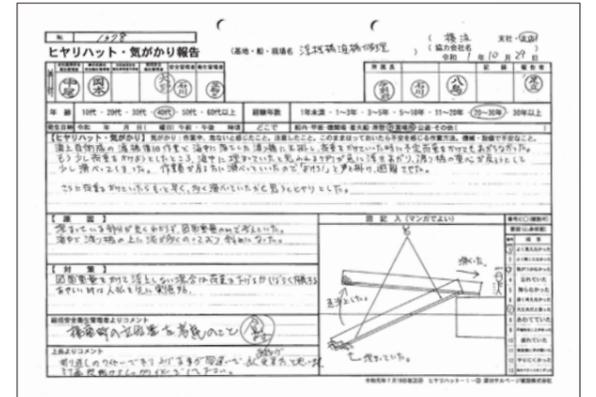
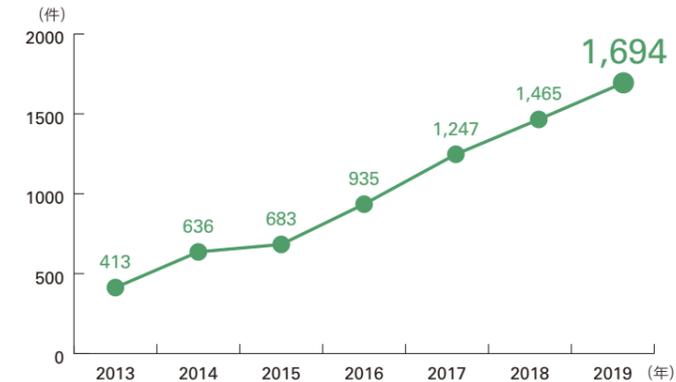


図-3 ヒヤリハット・気がかり報告書(一部抜粋)

監査

全拠点、全船に対し、最低年2回は業務監査(図-5 業務監査書)及び内部監査を実施しています。また、年末年始には安全総点検を実施し安全確保に努めています。

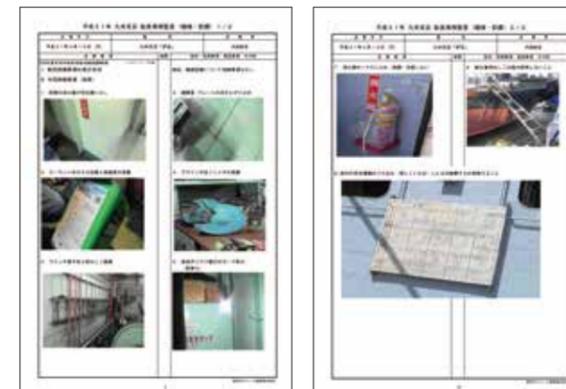


図-5 業務監査書(一部抜粋)

社長・全社総括パトロール

トップ自ら現場パトロールを実施しています。



現場パトロールの様子



詳しくは、ホームページの「安全についての取り組み」をご参照ください。

環境に関わる法令遵守状況

環境に関する法規制の違反はありませんでした。

CO₂排出量に関わるデータ

当社はこれまでCO₂排出抑制のため、船舶照明のLED化の促進や社用車を更新時にハイブリット車に変更するなど多くの施策を行ってきましたが、排出量についての把握ができていませんでした。今回、外部の専門機関によるスコープ2までの排出量の算定を依頼して現状を把握しました。これから地球温暖化防止に向けたCO₂削減目標を具体的に設定し今後さらなる取り組みを行います。

年度	CO ₂ 総排出量(t-CO ₂) Scope1+2	売上高当たり CO ₂ 排出量指数 (2018年度を100として)
2018	38,539	100
2019	40,464	101

Scope1は自社の事業所・倉庫・基地・船舶・車両で使用する燃料が対象
Scope2は自社の事業所・倉庫・基地で使用する電気が対象

図-4 CO₂総排出量/売上高当たりCO₂排出量指数

ライフワークバランスと人材育成

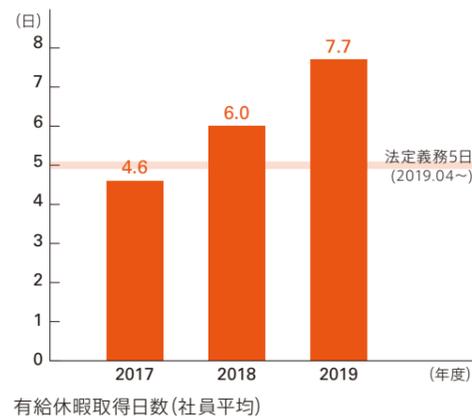
働き方改革

当社は、会社の持続的な発展と社員とその家族のしあわせの両方を実現し、一人ひとりがそれぞれの目標に向かってやりがいを持って働ける環境づくりに取り組んでいます。そのためには、時間管理に高い意識を持ち、生産性の高い働き方への転換が不可欠と考えています。

また、社員が、家族、趣味、自己研鑽、地域社会との交流などに、充実感や満足感を得て生活し、活力を持って仕事に取り組めるよう「ライフワークバランス」を推進し、柔軟な働き方を支援する環境と諸制度の整備を行っています。



内閣府のカエルジャパンキャンペーンに参加しています。



有休取得奨励制度を活かし 家族との時間も大切に過ごしています

妻、子ども3人の5人家族です。先日、土日の休みと有休を利用し、山梨県の西湖に2泊3日でキャンプに出かけました。

子どもたちは私の休みを待ち望んでいたもので、とても有意義に



過ごすことができました。職場上、現場や船を預かる立場として休みが不定期になりやすく、家族と過ごす予定が立て



社員の声

横浜支店工事課 課長代理 谷川 雅浩

づらいこともあります。しかしながら、子どもたちの成長は早いので、家族と一緒に過ごすことのできる時間を大切にしています。平日の仕事量の調整と会社の有休取得奨励制度を活かして、仕事と家族との時間のバランスを考えながら仕事をしています。

働き方改革を推進しています

「働き方改革」に関連する長時間労働是正の取り組みを進めていますが、建設業において長時間労働の問題は週休2日制度が普及していないことが大きな要因とされています。日本建設業連合会が取り組んでいる建設業の働き方改革のひとつである週休2日制度を2018年から導入し、さらに半日有休、テレワーク、時差出勤、ストレスチェック制度などを導入しました。健康で常にやりがいを感じながら、業務効率や業務

総務部長 角田 晋司



上司の声

改善につなげ、仕事上の責任を果たすとともに、私生活においても充実感が感じられるという好循環を生み出し、結果的に会社の発展に繋がるという環境づくりをめざしています。

健康診断再検査受診率100%をめざす

健診後に産業医による面談を実施し、社員への健康指導を行っています。再検査の必要な所見者に対しては、再検査受診率100%をめざし、DVD「二次健康診断も必ず受けよう!」を社内で作成し、全社員に研修を実施するなどして二次健診受診を推奨しています。会社と社員がしっかりと健康管理を行うことに努めています。



ライフワークバランス

「生活(LIFE)と仕事(WORK)を共存させながら、仕事の責任を果たすと同時にプライベートも充実させ個人が望む人生を送ること」を定義とし、ライフワークバランスの充実を図り、育児・介護

休業、子の看護休暇、介護休暇、育児のための所定外労働の免除、育児・介護のための時間外労働及び深夜業の制限ならびに育児・介護短時間勤務などの制度を導入しています。

自分の経験を生かし 後輩たちにとってもよき理解者でありたい

入社して、約27年はあつという間でしたが、2人の子どもが生まれ、娘は高校1年生、息子は小学5年生になりました。2回の産休・育休を取得したことは、私や会社にとっても大きな第一歩だったと思います。様々な葛藤もあり、時短勤務を希望せず一人て保育園の送迎を10年間続けました。総合職になり出張に行く機会も増え、子どもたちだけで過ごす時間が増え寂しい思いをさせているという後ろめたい気持ちになっていたとき、娘の将来の夢を読みました。「私の夢はママのように仕事をしている



かっこいいママになることです。」子どもの自立、成長を感じ、救われ、働いていることに



社員の声

本社安全環境事務局 主任 仲谷 知佐子

自信がもてました。家に帰れば母になり、365日・24時間休みはありませんが、この状況を楽しんでる私があります。誰のおかげで精一杯がんばれているのかに気づかなければ、何のために生き、誰のために生きているのか分かりません。生きる喜びは決して一人では得られないということを教えられ、私の居場所と心の成長、無償の愛を与えてくれる子どもたち、その生活を支えてくれる会社にはとても感謝しています。ありがとうございます。まだまだ子育て真っ最中ですが、後輩たちにとってもよき理解者、そしてよき母でありたいと思っています。

女性の活躍推進

改正省令などとともに「女性活躍推進法」が2020年4月1日から順次施行され、働く場面で活躍したいという女性とその個性と能力を十分に発揮できる会社を実現していきます。すべての社員がその属性により差別されることなく、生き生きと活躍できる職場づくりと、ジェンダー平等社会の実現、多様性の尊重は世の中の自然な流れ

であり、男女を問わず育児や介護と仕事を両立し、誰もがそれぞれの目標に向けてチャレンジできる環境の整備に努めていきます。



女性の現場従事者が もっと増えることに期待

入社してから一級土木施工管理技士を取得し、現場に従事するようになりました。本年度は廃棄物輸送作業現場に携わっています。現場は忙しく大変な時もありますが、知識やできることが増えた時の喜びは大きく、やりがいも感じられます。現場に出始めた頃は女性が少なく、大変なと最初は思いましたが、逆に周りが気遣ってくれることも多く助けられています。経験は現場で身に付けていくしかないと思っておりますし、まだまだ



社員の声

大阪支社 工事課 主任 杉本 絵理子 (写真左)

学ぶことばかりですが、周りには現場経験豊富な先輩も多いため、OJTを通して成長していくしかないと思っています。ここ数年で建設業を取り巻く環境も変化していますし、女性の現場従事者がさらに増えるのを楽しみにしています。

人材育成

当社は社員を最も大切な経営資源と位置づけ、人材(財)育成は企業の持続的かつ長期的発展のための重要課題として取り組みを行っています。そのため、業務に関わる資格取得を推奨し制度として運用しています。また、社内教育にも力を入れ社員のキャリア

形成を体系的、計画的、継続的にいき、社員の能力向上とモチベーション向上を積極的に応援しています。

社員の一人ひとりの能力向上が会社全体の成長に寄与し、そして社会への貢献にも繋がるものと考えています。

推奨資格の取得に際しては、所定の条件を満たすことでその取得にかかる受験料や登録費用、講習会費用、交通費などの全額を支援する制度を設けています。

■ 集合研修(階層役識別) 対象期間: 2019年4月~2020年3月

名称	参加人数	研修内容
新任リーダー研修(主任)	31名	業務改善/コミュニケーション能力の基礎
中堅社員研修(課長職クラス)	23名	人財育成/傾聴の基礎
管理職研修	13名	業務管理/人財育成の重要性

■ その他研修

名称	参加人数	研修内容
ハラスメント研修	103名	キャリアプラン/ビジネスマナー

■ 特別教育・安全衛生教育安全衛生教育

名称	参加人数	研修内容
研削といしの取替え等業務(自由研削用といし)	18(5)名	安衛法第59条第3号に基づく研削といしの取替え時など作業特別教育
クレーン運転の業務	13名	労安則第36条第15号に基づくクレーン運転の業務特別教育
第二種酸素欠乏危険作業	32(5)名	酸素欠乏症等防止規則第12条に基づく酸素欠乏危険作業特別教育
電気取扱業務(低圧)	38(1)名	労安則第36条第4号に基づく低圧電気取扱作業特別教育
巻上げ機の運転の業務	34(1)名	労安則第36条第11号に基づく巻上げ機の運転作業特別教育
足場の組立等の業務	27名	安衛則第36条第39号に基づく足場の組立などの業務特別教育
フルハーネス型安全帯使用作業	83(30)名	労安則第36条第41号に基づくフルハーネス型安全帯使用作業特別教育
アーク溶接等の業務	8名	労安則第36条第3号に基づくアーク溶接等の作業特別教育
職長・安全衛生責任者	27(1)名	労安衛法第60条労安衛則第40条に基づいて、現場監督者として安全衛生の心構え・部下の指導・設備環境の改善・異常時及び災害事例研究等の討議、発表を主とした安全衛生活動教育

※()内は協力会社参加人数

■ 資格保有者リスト 2020年3月31日現在

資格名	保有者数
技術士(建設)	2名
1級土木施工管理技士	59名
2級土木施工管理技士	22名
登録海上起重基幹技能者	40名
海上起重管理技士	88名
第1種・第2種電気工事士	4名
鋼橋架設等作業主任者	53名
コンクリート橋架設等作業主任者	18名
測量士	4名
危険物取扱者(甲・乙・丙種)	49名
防錆管理士	17名
海技士(航海)	28名
海技士(機関)	22名
海技士(通信士)	1名
潜水士	82名
移動式クレーン運転士	86名
第1種酸素欠乏危険作業主任者	2名
第2種酸素欠乏・硫化水素危険作業主任者	149名
高圧ガス製造保安責任者	14名
足場の組立て等作業主任者	95名

コーポレート・ガバナンスへの取り組み

■ ガバナンス

当社は、すべてのステークホルダーの信頼に向けて、経営の透明性と健全性を確保し、経営の効率性を向上させ、かつ事業活動から生じるリスクをコントロールすることが重要と考え、コーポレート・ガバナンスに力を入れています。そのため、経営

監督機関としての取締役会の他、内部監査部門、及び独立監査人による監査を実施しています。監査役は取締役会などの経営執行における重要な会議に出席し、取締役会及び執行機能の監査を行っています。

■ 内部統制

「リスク管理活動は事業活動の根幹である」という認識のもと、財務報告の信頼性に関するリスクなど、全社共通のリスクを洗い出し、「不備があれば直ちに修正する」という地道な改善を継続して行うことで適切なリスク管理に努めています。不祥事

やリスクに対しては、社内窓口とあわせ外部相談ダイヤル(明治安田生命)、及び社会保険労務士に委託し広く相談しやすい環境を整えています。

■ 2019年度の違反事例

2019年度における法令違反はありませんでした。

■ BCP(事業継続計画)

危急な災害リスクに対しては、社員の安全を確保しつつ事業の継続と早期復旧を図るため、BCP(事業継続計画)を策定し、各拠点において訓練を実施しています。

また、自治体との災害時応援協定を結び、人命救助や応急対策業務、救援物資の輸送と提供などを行います。



地震・津波訓練



緊急時携行品の確認



社会からの信頼に応え、企業価値を継続的に高めていくには、コーポレート・ガバナンスを有効に機能させることが重要であります。それには、すべてのステークホルダーからの信頼に応えられる透明性と健全性そして遵法性を確保する必要があります。

私は監査役として、取締役会の他重要な会議への出席などを通じて、業務執行が適正かつ効率的に行われているか必要に応じて意見を述べるとともに、会計監査人とは四半期・期末決算時その他必要に応じて、監査実施状況、監査実施結果などの説明及び助言を受け、ガバナンスの実効性を高めるべく事実確認を行い、担当部門とも協力し、日々の業務の



監査役として

常勤監査役
小曳 広邦

中においてコンプライアンスの徹底に努めています。

今後もCSR活動を通じ、誠実で透明性の高い事業活動を行い、ステークホルダーの信頼に応え、社会に貢献できる企業をめざしていきたいと考えています。

達成感と充実感を得られる職場

入社以来、沈船の船骸撤去や、座礁船の曳出し救助、海上への流出油防除現場など、様々な海難現場に関わりました。入社当初は現場責任者である上司の補助として現場に行っていました。最近では後輩を連れていく立場となりつつあります。

海難現場の状況は毎回違いますが、人命救助・自然環境保全・船主財産確保のため、スピーディーな対応と短期間での現場処理が求められます。どの現場も一人ではどうにもなりません、



社員の声

中国支社
サルベージ課 主任
田中 理誠

上司や同僚の協力により、忙しく辛い反面、救助完了後は言葉では表現できない達成感と充実感があります。何より、作業後に関係者から感謝の言葉をいただけることが一番のやりがいです。

社会との絆



小さな起重機船ファン ありはら まさと君より

お手紙とともにも上手な起重機船「富士」の絵をお送りいただきました。
ありがとうございました。

■ テレビ番組で放映されました(2017-2020)

NHK BSプレミアム 「驚き!ニッポンの底力 建設王国物語」

2020.07.11 sat 18:00~19:29

当社の起重機船「富士」とデッキパーズ「オーシャンシールII」による「青海埠頭旅客船ターミナルジャケット据付工事」の様子が放映されました。

NHKスペシャル 「東京リポーン」:第3集「空と海の輸送革命」

2019.12.22 sun 21:00~21:49

当社が艀装・曳航・沈設作業で携わった「東京港臨港道路南北線沈埋函工事」の様子がNHKスペシャル「東京リポーン第3章」にて放映されました。

テレビ東京 「ワールドビジネスサテライト」

2018.09.26 wed 23:00~

当社所属の多目的作業船「新潮丸」及び海底着座型ボーリング機「Unicorn-1」が従事した「海底熱水鉱床の調査業務」が取材を受けました。

NHKドキュメンタリー 「ウルトラ重機4〜極限で戦う重機たち〜」

2018.07.21 sat 19:30~(89min)

当社が桁吊上の技術検討支援、積込作業支援を行った「東名高速道路・下原橋架替工事」がNHKドキュメンタリー番組「ウルトラ重機4」で紹介されました。

NHK総合 「プロフェッショナル仕事の流儀〜男たちは、「希望」をかける」

2017.04.24 mon 22:25~23:14

当社所属の起重機船「富士」及び乗組員が特集されました。

CSR推進室より

すべてのステークホルダーにとって存在価値のある企業をめざします

2020年、当社は自社の経営理念を基本としたCSR基本方針を定め、CSRを推進する体制を整備しました。すなわち、CSRを推進することは当社の経営理念の実現そのものであり、CSRに関わる課題は経営の重要課題であると位置付けていることを表しています。

そして、世界がSDGsの達成に向け取り組む中、地球環境や社会の持続可能性に対する関心はますます高まり、多様化する社会課題に対しても企業が果たす社会的責任もその重みを増しています。その中、当社もSDGsに示されるような世界的な社会課題に対し、グローバルな視点から新たな社会課題を探索し取り組む必要があります。



CSR担当役員
取締役 現業本部長
出口 文也

私は、CSR担当役員として、当社の事業を通じた社会への貢献とともに、CSRを通じて社会が持続可能となるような積極的な役割を果たし、すべてのステークホルダーにとって存在価値のある企業をめざして全力を尽くします。

さらなるCSRの推進について

今やCSR活動は企業にとって特別な活動ではなく、企業として持続していくために当たり前のごとく取り組む活動となり、多くの企業が取り組んでいます。

また、2015年に国連持続可能な開発サミットで採択されたSDGsなど、地球規模の社会課題の解決に向けた取り組みが、企業のみならず地球に暮らす人々すべての共通の課題とされました。そのため、企業が社会に果たしていく役割、責任は大きく拡大、多様化してきています。

当社は、1910年の創業から110年の長い社歴の中、社会とともに歩んできました。そして、その企業活動は、ただただ愚直に経営理念の具現化であったといえます。本レポート1ページにあります5つの経営理念は、まさにCSRのめざすところそのものでありましたが、ひとつ欠けていたところはその具現化した活動の情報発信

とステークホルダーの皆様との対話であったのではと考えます。本レポートをステークホルダーの皆様とのコミュニケーションツールとして、多くの方にご覧いただき、ご感想・ご意見をお寄せいただければ幸いです。

このレポートを作成するにあたり、担当役員のもと社内から6名が選ばれ、社内外の協力を得ながら短い時間の中手探りで取り組みました。初めてのレポートとしてまだまだ十分な内容に達していませんが、次号に向けさらなる内容の充実を図っていきたいと考えます。また、本レポート制作を通じ、CSR活動として不十分なところや、取り組むべき課題も見つけることができました。次号においてより良い報告ができますようCSR活動のいっそうの推進に努めてまいります。

CSR推進室



表紙のイラストは、アンクルトリスのデザインや船の絵で知られる、故柳原 良平氏(1931~2015)によるものです。

柳原 良平(やなぎはら りょうへい)

1931年東京生まれ。1954年京都市立美術大学工芸学部(現・京都市立芸術大学)を卒業後、サントリー(壽屋:当時)に入社。同社宣伝部時代に、「アンクルトリス」をはじめとする数々の作品を創出し、1959年フリーとなる。その創作分野は広範で、油絵、イラストレーション、リトグラフ、グラフィックデザインから本の装丁、アニメーションなど多岐にわたる。

一方、小学2年生の時に船の絵葉書の収集を始めて以来の船好き。船の画家として、海事思想の普及にも尽力され、1990年運輸省交通文化賞受賞、2004年海洋文学大賞特別賞受賞。