様式第１７（第４２条関係）（第一面から第三面まで）

|  |
| --- |
| 認定更新申請書  申請年月日　 令和5(2023)年02月16日    　　経済産業大臣　殿  （ふりがな）  一般事業主の氏名又は名称  （ふりがな）  （法人の場合）代表者の氏名 　 印  住所　〒  法人番号　７０１０００１０２３７８５  　情報処理の促進に関する法律第３２条第１項の認定の更新を受けたいので、下記のとおり申請します。 |
| 記  情報処理システムの運用及び管理に関する指針に関する取組の実施状況  　(1) 企業経営の方向性及び情報処理技術の活用の方向性の決定   |  |  | | --- | --- | | 公表媒体（文書等）の名称 | 1. 中期経営計画“Staying Ahead 2022 with Digitalization and Green” 2. NYKグループ ESGストーリーPDF版 3. NYKグループ ESGストーリー ブックレット 4. NYKグループ ESGストーリー2022 PDF版 | | 公表日 | 1. 2018年03月29日   2/3) 2021年02月03日  4) 2022年3月24日 | | 公表方法・公表場所・記載箇所・ページ | 1)は当社ホームページのトップページ「日本郵船について」から、2-4)は「IR情報・IRライブラリー」からアクセス可能である。   1. https://www.nyk.com/profile/pdf/staying\_ahead\_2022.pdf   P5 「2. 日本郵船グループを取り巻く環境」  P7 「4. 新中期経営計画の基本戦略」  P24 「利益・財務目標」   1. https://www.nyk.com/esg/pdf/esgstory\_ppt.pdf   P4 「NYKグループの「ESG経営」とは？　既存のモノサシ　収益最大化 X 新しいモノサシ　持続可能な社会・環境」P9 「NYKグループが創出する、これからの価値：収益最大化 x 持続可能な社会・環境　重点テーマ 1:安全運航、2:GHG排出量削減、3:エネルギー分野への挑戦、4:社会課題への貢献」   1. https://www.nyk.com/esg/pdf/esgstory\_booklet.pdf   P8-11 「PART 01 これからのNYKグループを創る新たな価値創造の取り組み 1-1. 安全運航」  P12-14 「PART 01 これからのNYKグループを創る新たな価値創造の取り組み 1-2. GHG排出量削減による環境負荷の低い輸送モードの提供」  P15-17 「PART 01 これからのNYKグループを創る新たな価値創造の取り組み 1-3. 新規事業としてのエネルギー分野への挑戦」  P18-19 「PART 01 これからのNYKグループを創る新たな価値創造の取り組み 1-4. 社会課題から取り組む活動」   1. https://www.nyk.com/esg/pdf/esgstory\_ppt\_2022.pdf   P34 「持続的成長のための5つの戦略 ABCDE-X」 | | 記載内容抜粋 | I:企業経営の方向性   1. 2018年3月に発表した中期経営計画“Staying Ahead 2022 with Digitalization and Green”において、「ボラタイルな事業環境、多様に変化する社会に対応すべく、技術の進歩（Digitalization：IoT/Big Data/AI等デジタル技術の進歩、技術進歩に伴う顧客ニーズの変化、効率化・コストへの意識向上）と環境対応（Green：低炭素社会へのシフト、環境規制の強化、ESGの取り組みへの評価）を踏まえた一層の創意工夫で差別化を進める」方向性を公表している。<1) 中期経営計画PDF版P5 「2. 日本郵船グループを取り巻く環境」>   同中期経営計画において、「Step 1. 市況耐性の高い事業ポートフォリオの確立 → Step 2. 運賃安定型事業の積み上げ → Step 3. Digitalization and Greenへの取り組みを通じた効率化・新たな価値創出」という基本戦略<同P7 「4. 新中期経営計画の基本戦略」>を策定し、「経常損益700-1,000億円、ROE min 8.0%、自己資本比率 min 30%、DER 1.5倍以下」という利益・財務目標<同P24 「利益・財務目標」>と併せて公表した。   1. 利益・財務目標の2020年度での期前達成とESG課題の重要性の深化を踏まえ、中期経営計画を補強する“NYKグループ ESGストーリー”を2021年2月に発表した。　同ストーリーでは、「収益最大化という既存のモノサシに、新たに持続可能な社会・環境というモノサシを加え」<2) NYKグループ ESGストーリーPDF版P4「NYKグループの「ESG経営」とは？」>「新しい事業価値を創出するとして、1:安全運航、2:GHG排出量削減、3:エネルギー分野への挑戦、4:社会課題への貢献の4つの重点テーマ」<同P9>を公表した。   II: 情報処理技術の活用の方向性   1. “NYKグループ ESGストーリー”が示した4つの重点テーマは、デジタル技術の活用なくしては実現できない。　それぞれのテーマごとの方向性を3)NYKグループ ESＧストーリー ブックレットにおいて、次の通り公表している。   1-1. 安全運航：P8-11： (1)陸上からの運航船監視による事故・故障予防、(2)Human Elementの観点からの安全レベルの向上、(3)自律運航船技術の研究に取り組む。  1-2. GHG排出量削減：P12-14：(1) 船舶の燃料転換に向けた船舶（ハード）・運航（ソフト）の改善と(2) 燃料消費削減活動（IBIS TWO Plus）を支えるデジタライゼーションの推進　(3)そのためのデータの収集・活用と、(4)データの整流化・標準化、(5) 分析手法の高度化を外部の技術・知見も取り込んで進める。  1-3.エネルギー分野への挑戦：P15-17：洋上風力発電や貨物としての脱炭素エネルギー（アンモニア燃料・水素燃料）サプライチェーンの取り組みを進める。  1-4. 社会課題への貢献：P18-19：フィリピン人船員コミュニティの生活水準向上を目指し、船員向けライフサポートプラットフォームMarCoPayによる給与支払い・金融・保険・医療などのサービスを展開する。   1. 更に、2023年度以降の次期中期経営計画の策定準備の一環として、2022年3月発表の 4) NYKグループ ESGストーリー2022 PDF版において、「持続的成長のための5つの戦略 ABCDE-X」(P34)を公表した。   これは、AX（両利きの経営：既存中核事業の深化と新規成長事業投資）とBX（将来の戦略的成長事業創出のための事業変革）をDX（デジタルトランスフォーメーション）、EX（エネルギートランスフォーメーション）とCX（人材・組織変革）を通じて実現するというものであり、次期中期経営計画でもDXは事業の深化と変革を実現する力として明示的に位置付けられている。 | | 意思決定機関の決定に基づいていることの説明 | 1) 中期経営計画“Staying Ahead 2022 with Digitalization and Green”は取締役会にて承認されたうえで公表媒体に記載し、公表している。  2) NYKグループ ESGストーリーPDF版、3) NYKグループ ESGストーリー ブックレット及び4) NYKグループ ESGストーリー2022 PDF版は、いずれも取締役会にて承認された方針に基づき作成された内容を公表媒体に記載し、公表している。 |   (2) 企業経営及び情報処理技術の活用の具体的な方策（戦略）の決定   |  |  | | --- | --- | | 公表媒体（文書等）の名称 | 1. NYKグループ ESGストーリー2022 PDF版 2. ニュースリリース 「役員および執行役員新体制のお知らせ 2022年01月27日」に添付されている「22-06 各役員及び執行役員 職階並びに管掌業務」 3. 統合報告書　NYKレポート2020 4. 統合報告書　NYKレポート2021 5. (欠番) 6. ニュースリリース 「イスラエル・海事専門ベンチャーキャピタルが運営する投資ファンドへの出資契約を締結2022年05月24日」 7. ニュースリリース 「東京大学に「海事デジタルエンジニアリング」社会連携講座を開設 2022年08月08日」 8. ニュースリリース　「海運事業システムを統合しDXの土台作り　2022年10月06日」 9. ニュースリリース 「船陸通信速度の向上へ　Starlinkの船上トライアルを実施　2022年12月26日」 | | 公表日 | 1. 2022年3月24日 2. 2022年01月27日 3. 2020年09月07日 4. 2021年08月06日 5. (欠番) 6. 2022年05月24日 7. 2022年08月08日 8. 2022年10月06日 9. 2022年12月26日 | | 公表方法・公表場所・記載箇所・ページ | 1・3・4)は当社ホームページの「IR情報・IRライブラリー」から、2及び6-9)は「ニュースリリース」からアクセス可能である。   1. https://www.nyk.com/esg/pdf/esgstory\_ppt\_2022.pdf   P19 「社会実装に向けた自動運航船の取り組み」  P20 「安全運航に向けたシステムの拡充」  P21 「GHG排出ネットゼロに向けた積極投資」  P23 「アンモニアサプライチェーン構築をパートナーと共に牽引」  P27 「船員への電子マネー給与支払いは順調に拡大」   1. https://www.nyk.com/news/2022/\_\_icsFiles/afieldfile/2022/02/08/22-06.pdf 2. https://www.nyk.com/esg/nyk/\_\_icsFiles/afieldfile/2020/01/01/2020\_nykreport\_all.pdf   P27 小山智之専務執行役員技術本部長インタビュー「技術本部が持つ力を結集させ、加速度的に価値を創出する」   1. https://www.nyk.com/esg/nyk/\_\_icsFiles/afieldfile/2021/01/01/2021\_nykreport\_all.pdf   P34 「日本郵船グループにおける経営資源の確保・強化 <TOPICS> 次世代人材育成プログラム Project Mt. Fuji」  P40 「中期経営計画の進捗：STEP3：Digitalization：イノベーション人材育成のため、NYKデジタルアカデミーを運営　デジタルトランスフォーメーションを推進し、現場をサポート   1. (欠番) 2. https://www.nyk.com/news/2022/20220524\_01.html 3. https://www.nyk.com/news/2022/20220808\_01.html 4. https://www.nyk.com/news/2022/20221006\_01.html 5. https://www.nyk.com/news/2022/20221226\_01.html | | 記載内容抜粋 | 経営ビジョン及びビジネスモデルを実現するための情報処理技術の具体的な活用方向性を、2022年3月に発表した 1) NYKグループ ESGストーリー2022 PDF版において下記の通り、具体的方策の例と共に公表している。   * 1. . 安全運航   具体的方策の例：P19) 日本財団主催の無人運航船開発プロジェクト（MEGURI 2040）に30社が参加するコンソーシアム（DFFAS）を組織して参加し、実船による実証航海をオープンコラボレーションを通じて実施し、船舶運航における安全向上と労働負荷削減を実現する。  具体的方策の例：P20) 船舶運航IoTデータ収集システムSIMS3より通信衛星経由で送信されるデータの粒度を毎時から毎分へ精緻化し、船舶運航における異常検知性能を向上させ、より安全な運航を実現する。　また、船舶運航データレイクにある多様なデータを活用して、運航品質を高め、リスクを可視化する。   * 1. . GHG排出量削減   具体的方策の例：P21) GHG排出ネットゼロに向けて45隻の軽炭素燃料船を開発・建造し、P23) 更にGHGを排出しないゼロエミッション船であるアンモニア燃料エンジン搭載船を開発する。  1-3. エネルギー分野への挑戦  具体的方策の例：P23) アンモニアサプライチェーン構築をパートナーと共に牽引する。  1-4. 社会課題への貢献  具体的方策の例：P27) 電子マネー給与支払いを皮切りにMarCoPayによるフィリピン人船員の生活レベル向上に取り組む。 | | 意思決定機関の決定に基づいていることの説明 | 1) NYKグループ ESGストーリー2022 PDF版  2) ニュースリリース 「役員および執行役員新体制のお知らせ 2022年01月27日」に添付されている「22-06 各役員及び執行役員 職階並びに管掌業務」  3) 統合報告書　NYKレポート2020  4) 統合報告書　NYKレポート2021  6) ニュースリリース 「イスラエル・海事専門ベンチャーキャピタルが運営する投資ファンドへの出資契約を締結2022年05月24日」  7) ニュースリリース 「東京大学に「海事デジタルエンジニアリング」社会連携講座を開設 2022年08月08日」  8) ニュースリリース　「海運事業システムを統合しDXの土台作り　2022年10月06日」  9) ニュースリリース 「船陸通信速度の向上へ　Starlinkの船上トライアルを実施　2022年12月26日」  上記は全て取締役会にて承認された方針に基づき作成された内容を公表媒体に記載し、公表している。 |   　　① 戦略を効果的に進めるための体制の提示   |  |  | | --- | --- | | 戦略における記載箇所・ページ | 1. ニュースリリース 「役員および執行役員新体制のお知らせ 2022年01月27日」に添付されている「22-06 各役員及び執行役員 職階並びに管掌業務」 2. 統合報告書　NYKレポート2020   P27 小山智之専務執行役員技術本部長インタビュー   1. 統合報告書　NYKレポート2021   P34 「日本郵船グループにおける経営資源の確保・強化 <TOPICS> 次世代人材育成プログラム Project Mt. Fuji」  P40「中期経営計画の進捗：STEP3：Digitalization：イノベーション人材育成のため、NYKデジタルアカデミーを運営　デジタルトランスフォーメーションを推進し、現場をサポート | | 記載内容抜粋 | I: 戦略を効果的に進めるための体制・組織  2022年01月27日に「小山智之が専務執行役員・技術本部長としてチーフセーフティオフィサー (マリン)、チーフインフォメーションオフィサー (CIO)、グループIT政策会議議長に就き、鈴木英樹が執行役員・CIO代理としてイノベーション推進グループとDX推進グループを担当する」旨を公表した。<2) ニュースリリース 「役員および執行役員新体制のお知らせ 2022年01月27日」>  両名のもとでのDX推進組織体制について、小山智之は「技術本部には工務、海務、環境、デジタライゼーション、情報企画、技術本部統轄の各グループ（補足：2021年10月の組織改編で、デジタライゼーショングループ、情報企画グループをそれぞれイノベーション推進グループ、DX推進グループに改組した）があり、130名規模のスタッフで構成されています。　加えてグループ会社に(株) MTI、(株)日本海洋科学、(株)NYK Business Systems、Symphony Creative Solutions Pte. Ltd.という4つのラボを持ち、この技術集団は唯一無二の強みです。　この組織力と実績があるからこそ、舶用メーカーや造船所、海事系以外の企業ともオープンコラボレーションが実現できるのです。」<3) 統合報告書　NYKレポート2020 P27>と語っている。  （補足説明：4つのラボは次の通り、当社のDX戦略の実現を技術面から支えている。）  (株) MTI：完全子会社：多様なシミュレーションモデルの開発やデジタルエンジニアリングを通じて、次世代船舶（脱炭素船・自動運航船）をオープンコラボレーションで開発する。　ハード（船体・機関）のR&D担当。  (株)日本海洋科学：完全子会社：当社が蓄積した船舶運航知見に基づき、MTIが開発するシミュレーションを駆使して、現行船舶と次世代船舶を安全・効率的に運航するソフト（運航海技）を外部知識化し、普及する。  (株)NYK Business Systems：完全子会社：当社グループのIT基盤をグローバルな規模で調達・運用・管理し、DXソリューションを開発する。  Symphony Creative Solutions Pte. Ltd.：連結子会社：海運・物流関連DXソリューションの開発・対外販売と南アジアにおけるスタートアップ開拓を進める。  II: 戦略を効果的に進めるための人材の育成・確保  「次世代人材育成プログラム Project Mt. Fuji」は、「当社社員の分布を富士山に見立て、頂上をリーダー層、中腹をサポーター層、裾野をフォロワー層とし、各層において教育・研修・乗船活動を実施し、社会の変化に対してしなやかに対応し、変革を厭わない文化が全体に広く行き渡り、根付くことを狙う」DX人材育成プログラムである。<4) 統合報告書　NYKレポート2021 P34 「日本郵船グループにおける経営資源の確保・強化 <TOPICS> 次世代人材育成プログラム Project Mt. Fuji」>  「頂上のリーダー層」を育成するプログラムが、「NYKデジタルアカデミー」である。　「デジタルトランスフォーメーションを推進し、現場をサポートするイノベーション人材育成」を担っている。<同P40 「中期経営計画の進捗：STEP3：Digitalization」> |   　　② 最新の情報処理技術を活用するための環境整備の具体的方策の提示   |  |  | | --- | --- | | 戦略における記載箇所・ページ | 6) ニュースリリース 「イスラエル・海事専門ベンチャーキャピタルが運営する投資ファンドへの出資契約を締結　2022年05月24日」  7) ニュースリリース 「東京大学に「海事デジタルエンジニアリング」社会連携講座を開設 2022年08月08日」  8) ニュースリリース　「海運事業システムを統合しDXの土台作り　2022年10月06日」  9) ニュースリリース 「船陸通信速度の向上へ　Starlinkの船上トライアルを実施　2022年12月26日」 | | 記載内容抜粋 | DX戦略の推進に必要な最新の情報処理技術の活用のための環境整備として次の取組を進めている。　いずれも、主として1-1 安全運航・1-2 GHG排出量削減・1-3 エネルギー分野への挑戦の3つに資する技術の獲得に焦点を当てたものである。   1. イスラエルの海事専門ベンチャーキャピタルであるtheDOCKが運営する投資ファンド「Navigator II」への出資契約の締結を2022年05月24日に公表した。   「theDOCKは、海運、港湾、サプライチェーンの分野で革新的な技術を研究開発するスタートアップ企業に投資およびサポートを行っており、既存事業強化、新規事業創造に繋がる新技術・アイデアの発掘に取り組み、スタートアップ企業とのオープンイノベーションを進める」ことを期待している。<6) ニュースリリース 「イスラエル・海事専門ベンチャーキャピタルが運営する投資ファンドへの出資契約を締結　2022年05月24日」>  （補足説明：theDOCKを通じて獲得した船舶の外周監視AIソリューション「Orca.ai」を無人運航船開発プロジェクト（DFFAS）で採用し、安全運航での成果が出ている。　現在、GHG排出量削減につながるエンジンプラント運用最適化ソリューションを探索中である。）   1. 当社グループの株式会社MTIと、ジャパン マリンユナイテッド株式会社、三菱重工グループの三菱造船株式会社、古野電気株式会社、日本無線株式会社、BEMAC株式会社、一般財団法人日本海事協会（および子会社NAPA Ltd）の7者が国立大学法人東京大学と令和4年10月1日付で「海事デジタルエンジニアリング」（略称MODE））に関する社会連携講座を設置」することを2022年08月08日に公表し、その意味を下記の通り説明した。<7) ニュースリリース 「東京大学に『海事デジタルエンジニアリング』社会連携講座を開設　2022年08月08日」>   （補足説明：当社の事業戦略である安全運航とGHG排出量削減の実現のために、R&D担当の完全子会社であるMTIを通じてModel-Based Development(MBD)やModel-Based Systems Engineering(MBSE)能力を獲得し、更に当社技術本部内に展開して次世代船舶建造に適用することで次世代船舶を迅速に建造・実用化する。）  「世界の脱炭素化の潮流の中での新たな技術開発とその社会実装」、「海運サービス維持のための安全性向上と働き方改革のための自動運航船の導入」、「高度化する船舶の設計・製造プロセスにおける圧倒的な生産性確保」といった課題に取り組むための有効な手段として期待される」のが「モデルベース開発（MBD）とモデルベース・システムズエンジニアリング（MBSE）で」ある。  「Model-Based Development(MBD)は、シミュレーションモデルを設計、開発で活用し、実物の試作や試験を通しての改良を大幅に減らすことでトータルの開発工数、工期を削減するための開発手法」であり、「船舶に新しい要素技術を採用する効果について、実運航を想定したシミュレーションの中で繰り返し検証することが可能になる。」  「Model-Based Systems Engineering(MBSE)は（中略）社会の変化やステークホルダーのニーズを的確にとらえて、製品を取り巻くシステム全体を俯瞰して表現することで、最適な設計・開発を実現する。」  「MBDとMBSEを利用することで、複雑な船の設計でも迅速に最適化が図られるだけでなく、荷主・運航者をはじめとする幅広いステークホルダーが参加する協調的な開発プロセス「海事デジタルエンジニアリング」を創り出すことができるようになる」として、MODEでは「次世代のサステナブルな海上物流を構築するためのシミュレーション共通基盤の開発に取り組み、」また、「新技術の開発と社会実装、デジタルエンジニアリングを海事分野に適用する高度人材の育成を目指す。」   1. 業務システムの刷新によるプロセスとデータの標準化による徹底した効率化と事業データレイクの整備も進めている。　2022年10月06日に基幹システムに米国Veson Nautical社が提供する運航管理システム (SaaS)である「Veson IMOS Platform」を導入し、海運事業のプラットフォームとして運用を開始することを公表し、その意味を下記の通り説明した。<8) ニュースリリース　「海運事業システムを統合しDXの土台作り　2022年10月06日」>   IMOSは、傭船契約や運航、収支、燃料管理など、（海運事業の管理）や船舶のオペレーションに関わる一連の業務を網羅するプラットフォームであり、財務会計システムや既存システムとの連携が可能なほか、CO2排出量を自動的に算出する機能も備えている。  これまで担当者・部門ごとに分かれていた個別システムをIMOSへ集約させ、海運事業の統一プラットフォームとして運用し、様々な業務やプロセスを標準化して合理化（するのみならず、）事業データ基盤を（整備する）。  これまで当社が蓄積してきた船舶運航データ基盤と、事業データ基盤としてのIMOSを掛け合わせることで、新たな知見・インサイトの獲得、お客さまのGHG排出量削減という付加価値を提供する。   1. 米国のSpace Exploration Technologies Corp. (スペースＸ社)が運営する衛星通信サービス、Starlink（スターリンク）のコンテナ船上でのトライアル利用の開始を2022年12月26日に公表した。   「Starlinkは低軌道衛星を利用しているため、従来の通信と比べてより高速で低額な大容量通信が可能となり、」「北米大陸沿岸では従来の通信速度を大きく上回る結果」を得た。　「現在取り組んでいる自律運航技術の社会実装や、航行海域の気象・海象情報の船陸間共有、船内業務の更なるDX化も見込まれる。」 <9) ニュースリリース 「船陸通信速度の向上へ　Starlinkの船上トライアルを実施　2022年12月26日」>  （補足説明：衛星データ通信は、船舶運航IoTデータ収集システムSIMS3で集めたデータの陸上送信でも、また、自動運航の安全性担保でも重要な船舶運航DXのインフラであり、その大容量・高速通信化は当社の戦略実現を支えるものである。） |   (3) 戦略の達成状況に係る指標の決定   |  |  | | --- | --- | | 公表媒体（文書等）の名称 | 1. 中期経営計画“Staying Ahead 2022 with Digitalization and Green” 2. 統合報告書　NYKレポート2020 3. 統合報告書　NYKレポート2021 | | 公表日 | 1. 2018年03月29日 2. 2020年09月07日 3. 2021年08月06日 | | 公表方法・公表場所・記載箇所・ページ | 1)は当社ホームページのトップページ「日本郵船について」から、2-3)は「IR情報・IRライブラリー」からアクセス可能である。   1. https://www.nyk.com/profile/pdf/staying\_ahead\_2022.pdf   P22 「進捗管理」   1. https://www.nyk.com/esg/nyk/\_\_icsFiles/afieldfile/2020/01/01/2020\_nykreport\_all.pdf   P42-43 「データで見る日本郵船グループの持続可能性」   1. https://www.nyk.com/esg/nyk/\_\_icsFiles/afieldfile/2021/01/01/2021\_nykreport\_all.pdf   P28-29 「サステナビリティハイライト　数字で見るマテリアリティ、積み重ねてきた技術開発、船舶の燃料転換」 | | 記載内容抜粋 | 1. 中期経営計画“Staying Ahead 2022 with Digitalization and Green”の達成状況の評価指標として、1) 中期経営計画PDF版P22 「進捗管理」において下記の通り公表している。  「Digitalization and Greenへの取組みはKPI=Power Indexに基づき進捗をモニターし、毎期の統合報告書で報告。  (a) データ分析・アプリケーション開発  定量：船上計測データ量・アプリ開発件数  定性：安全運航（遅延時間/事故件数）・省エネ運航（CO2/IMO環境規制適合）  (b) サプライチェーン全体の効率化  定量：2015年を基準とした輸送単位当りCO2削減量  定性：施策別に目標・工程・期限を設定」  2020年までの達成度の評価指標として「研究開発費、環境保全コスト、遅延時間、SIMS搭載隻数・船舶の異常発見件数、CO2/NOx/Soxの排出量などの定量指標」を公表した。 <2) 統合報告書　NYKレポート2020　P42-43 「データで見る日本郵船グループの持続可能性」>  2. NYKグループESGストーリー発表（2021年）以降のDX取組の成果についての指標は、次の通りである。  「遅延時間、SIMS搭載隻数・船舶の異常発見件数、CO2/NOx/Soxの排出量など」を定量指標として、また「船舶と運航の最適化についての技術進化の実績と方向性、船舶の燃料転換の実績、GHG排出量削減の方向性など」を定性指標」として公表した。<3) 統合報告書　NYKレポート2021 P28-29 「サステナビリティハイライト　数字で見るマテリアリティ、積み重ねてきた技術開発、船舶の燃料転換」> |   (4) 実務執行総括責任者による効果的な戦略の推進等を図るために必要な情報発信   |  |  | | --- | --- | | 発信日 | 1. 2019年07月29日 2. 2020年09月07日 3. 2022年10月03日 4. 2023年01月06日 | | 発信方法 | 1-2)は当社ホームページの「IR情報・IRライブラリー」から、3-4)は「ニュースリリース」からアクセス可能である。  1) 統合報告書　NYKレポート2019  https://www.nyk.com/esg/nyk/\_\_icsFiles/afieldfile/2019/01/01/2019\_nykreport\_all.pdf  P1 「ステークホルダーの皆さまへ」  P13 「社長メッセージ 事業環境と中期経営計画」  2) 統合報告書 NYKレポート2020  https://www.nyk.com/esg/nyk/\_\_icsFiles/afieldfile/2020/01/01/2020\_nykreport\_all.pdf  P12 「社長メッセージ　ESGをベースにした成長戦略に向けて、サステナブルな事業構造へ」  3) ニュースリリース「創業137周年を記念し社長があいさつ 2022年10月03日」  https://www.nyk.com/news/2022/20221003\_01.html  4) ニュースリリース「商事始め式で社長あいさつ　2023年01月06日」  https://www.nyk.com/news/2023/20230106\_01.html | | 発信内容 | 1) 統合報告書　NYKレポート2019で、2019年6月に会長に就任した内藤忠顕は、「引き続き、中期経営計画　"Staying Ahead 2022 with Digitalization and Green"の眼目である「安定的な収益構造の確立」と「Digitalization and Greenによるイノベーション」を追求する」 (P1) と宣言した。  また、後任社長の長澤仁志は、「当社グループ内にある海運業界に類を見ない中長期を見据えた強力な研究開発体制（ラボ4社: MTI, 日本海洋科学, SCS, NBS）を活かし、お客さまのニーズをしっかり捉えながら、他社の追随を許さない付加価値の高い輸送技術を持つ企業集団を目指す」として、IoTを駆使した船舶運航情報システム「SIMS （Ship Information Management Systems）」による安全・効率的な運航や配船の最適化、船舶管理業務の共通プラットフォーム「NiBiKi」による船舶管理業務の効率化・データ活用や船員向けファイナンシャルプラットフォーム「MarCoPay」の取組みを紹介している。(P13)  2) 統合報告書 NYKレポート2020で、社長の長澤仁志は、「中期経営計画のテーマのうち「Digitalization」について、私はE（環境）の取り組みを加速するための重要なツールであると位置付け」「(株) MTIをはじめとする4つのラボと連携しながらビッグデータやAIを駆使して、最適運航や気象情報の解析などに取り組んでいますが、これらによって燃費を改善できれば、排出するCO2も削減できます。」「働き方改革の推進とともに情報管理や物流システムのセキュリティといった近年顕在化しているリスクにも対応する分野です。　ほかにも、既存事業から得られるさまざまなデータも、ESG発想を組み合わせることで、新たな価値の創造につながる」 (P12)と述べている。  3) 2022年10月03日の創業137周年式典でのあいさつのなかで社長の長澤仁志は、デジタル技術を活用した次世代の取り組みの強化につき、次の通り発言している。  「この好業績は、営業部門のみで達成できるものではなく、しっかりとサポートする経営企画本部、総務本部、技術本部といったコーポレート部門の頑張りなくしては成し遂げられなかった。（中略）加えて、次世代に向けた方策も着々と打つことが出来ました。成果はまだこれからですが、洋上風力発電関連事業、自律運航システム、アンモニア燃料船、液化CO2輸送船、海事産業におけるシミュレーター技術の活用等、将来の事業化を期待できるものばかりです。これらの新規案件の具現化には高い壁があると思いますが、担当する皆さんには是非壁に負けないチャレンジ精神で事業化につなげていって欲しいと願っています。」  4) 2023年01月06日の新年の商事始め式あいさつで社長の長澤仁志は、次期中期経営計画における重要なポイントとしての次期収益源となる新規技術やDXへの投資について、次の通り発言している。  「今年3月に2023年度より始まる新たな中期経営計画の発表を予定しています。　今まさに経営陣で大詰めの議論を行っていますが、重要なポイントは2点です。　1点目はESG経営についてです。（中略）もう1点は資本政策です。　1点目のESG経営の推進と重なる部分はありますが、幸いにも劇的に改善した財務体質を背景に、どういった部分に資本を投下していくかということです。　この絶好の機会に、将来のNYKグループ、またNYKグループの体質をより強靭化するための積極的な投資が必要になります。　例えば更新投資や環境に関する投資、あるいは新規事業である洋上風力、自律運航などの次期収益源への投資、また格段の成長を期待する物流業への投資、人材の質と量を確保するための投資、攻めも守りもあるDXへの投資などです。　さらには、支えていただいている株主に対する還元も重視した上での骨太の資本政策が求められており、これも中計でしっかり示していきたいと思います。」 |   　(5) 実務執行総括責任者が主導的な役割を果たすことによる、事業者が利用する情報処理システムにおける課題の把握   |  |  | | --- | --- | | 実施時期 | DX推進指標の自己分析は2021年2月に開始し、継続的に実施中である。 | | 実施内容 | 情報処理推進機構が主催しているDX推進指標入力サイトへ同指標に基づく自己分析を登録し、結果を役員会に毎年報告している。  また、下記の通り内外の情報収集ネットワークを整え、客観的な自己評価が出来るようにしている。   1. 専務執行役員・技術本部長・CIOの小山智之はインテルのEnterprise Leadership Forumに中核メンバーとして参加し、大手企業のCIOとの議論を通じて当社デジタル・ITの課題を把握している。 2. 執行役員・CIO代理の鈴木英樹は日本マイクロソフトのDigital Leaders Exchange、経団連のデジタルエコノミー推進委員会やスタートアップ委員会の積極的なメンバーとなってデジタル技術の動向を理解したうえで、他社メンバーやスタートアップとの討議・交流を通じて当社デジタル・ITの課題を把握している。 3. デジタル渉外担当・プリンシパルフェローの班目哲司は米Wall Street Journal CIO Networkに日本からの唯一のメンバーとして参加し、また米MicrosoftのGlobal CIO Summit、イスラエルの海事系プラットフォームThe DockのInvestmant Advisory Committeeなどへの参画（場合によっては講演）を通じて技術サプライヤー・ユーザー両方とのグローバルなネットワークを広げ、獲得したデジタル知見を経営・社員に共有している。   これらの情報収集・ネットワークを通じて、宣伝に惑わされないソリューション評価・改善すべきギャップや課題を認識している。　特に民主化DXやセキュリティ問題の動向把握は有効である。 |   　(6) サイバーセキュリティに関する対策の的確な策定及び実施   |  |  | | --- | --- | | 実施時期 | 情報システムセキュリティ委員会は2013年4月に開始し、継続的に強化・実施中である。 | | 実施内容 | 1. 当社はサイバーリスクを最重要経営リスクの一つと認識し、経営トップも参加するリスク管理委員会で当社グループのサイバーリスクへの対応状況を確認し、課題について協議している。(「ESGデータブック2021」94-95ページご参照）   リンク：  https://www.nyk.com/esg/pdf/2021\_esgdatabook\_all.pdf   1. 本リスク管理委員会での議論に基づくサイバーセキュリティ対応施策の策定と実施管理のため、情報システムセキュリティ管理委員会を設置している。（共同委員長：CIO・CFO・CCO <Chief Compliance Officer>）   (6) サイバーセキュリティ関連添付文書 20220829 情報システムセキュリティ委員会報告ご参照。   1. 金融商品取引法についての監査の一環として毎年11-12月に監査法人トーマツおよび当社内部監査室によってセキュリティを含む当社IT全般を対象にした内部統制監査を行っている。   (6) サイバーセキュリティ関連添付文書 20220411 JSOX IT統制報告書ご参照。   1. 役員会においてサイバーセキュリティの課題と対応について、報告し、議論している。   (6) サイバーセキュリティ関連添付文書 20220613 サイバーセキュリティ活動報告ご参照。   1. 上記1-4での議論に基づき、セキュリティ対策を下記の通り実施している。  * 2022年からGSOC (Global Security Operations Center) で陸上のみならず船上ITシステムのサイバーセキュリティを管理し始め、世界初のグローバルな船陸情報セキュリティ管理体制を運用している。　また、その監視方法をリアクティブな検知から脅威インテリジェンスを活用したプロアクティブな検知へ強化している。 * これまでのISO27001準拠の情報システムセキュリティ基準をNIST Cyber Security Frameworkに沿って強化し、検知と対応を含めたセキュリティ施策体制の整備・構築に取組んでいる。 * 万一のサイバー事故発生時の対応体制 (Global CSIRT：Cyber Security Incident Response Team)をIT部門のみならず、経営・企画・総務・広報・法務・人事などの部門とともに整備し、さまざまなケースを想定した演習を行っている。 * 全社員・全役員のサイバーセキュリティ・情報管理についての理解を徹底するために、必修e-learningプログラムやセキュリティ演習を繰り返す一方で、他社で実際に起きた事案を社員に周知して、注意を喚起している。　更に、海外のグループ会社113社・国内のTier1グループ会社33社に対してセキュリティアセスメントと標的メール訓練を実施している。 * 船舶のサイバーセキュリティについて第3者（船級協会）の認証を取得し、常に最新の対応を確認している。   例：2021年11月8日：大型原油タンカー「TATESHINA」が竣工　世界初となる“Cyber Resilience-Guideline (CybR-G)”ノーテーションを取得  リンク：  　https://www.nyk.com/news/2021/20211108\_01.html |   （注）(1)～(3)の取組において公表先のURLを提出しない場合は次の①の書類を、(4)の取組において情報発信内容を確認できるウェブサイトのURLを提出しない場合は、次の②の書類を添付すること。また、必要に応じて③、④の書類を添付できる。  ①　(1)～(3)の取組における、公表を行っていることを明らかにする書類（公表先のウェブサイトの画面を印刷した書類等）  ②　(4)の取組における、情報発信を行っていることを明らかにする書類（情報発信内容を確認できるウェブサイトの画面を印刷した書類等）  ③　(1)の取組における企業経営の方向性及び情報処理技術の活用の方向性、(2) の取組における戦略を補足説明するための書類（最新の情報処理技術の変化による影響を踏まえた観点から決定していることを説明する書類等）  ④　(5)～(6)の取組における、実施内容を補足説明するための書類 |

備考．用紙の大きさは、日本産業規格Ａ４とすること。

様式第１７（第４２条関係）（第四面）

（記載要領）

１．「申請年月日」欄は、経済産業大臣に認定更新申請書を提出する年月日を記載すること。

２．「一般事業主の氏名又は名称、代表者の氏名、住所」欄は、氏名については、記名押印又は自筆による署名のいずれかにより記載すること。一般事業主が法人の場合にあっては、住所については主たる事務所の所在地を記載すること。

３．一般事業主が法人の場合であって法人番号が記入されている場合は、一般事業主の氏名又は名称、代表者の氏名、住所の記載を省略することができる。

４．申請内容は正しく記載すること。認定更新後、虚偽または不正の申請を行ったことが判明した場合には、認定の取消し等所要の措置を講ずることがある。