



目次

目次、編集方針	1
企業理念、ビジョン	2
社長メッセージ	3

特集

1 90周年を迎え	5
2 安全運航と環境保全	7

経済性報告

■ 会社概要・事業内容	9
■ 中期経営計画“K”LINE Vision 100	11
■ 主要財務データ	12
■ マネジメント体制	13

社会性報告

■ よりよい社会のために	17
■ ステークホルダーとの関わり	19
■ 株主・投資家の皆様とともに	21
■ お客様とともに	22
■ お取引先とともに	23
■ 社会の一員として	24
■ 従業員とともに	27

環境報告

■ 環境経営	29
■ 船舶の運航と環境への影響	31
■ 国際機関との連携	32
■ 地球環境を守るために ～海上での取り組み～	33
■ 地球環境を守るために ～ターミナルでの取り組み～	38
■ 地球環境を守るために ～オフィスでの取り組み～	39
■ 2008年度環境目標とその達成状況	40
■ 2009年度環境目標	41

資料編

■ 社会・環境活動の沿革	43
■ 主要連結子会社および関連会社	44
■ 川崎汽船企業行動憲章実行要点	45
■ 環境会計、環境ネットワーク	47
■ GRIガイドライン対照表	48

第三者意見	49
「社会・環境レポート2008」アンケート集計結果	50
用語解説	51

編集方針

本レポートは、企業理念に基づく川崎汽船グループの社会的責任に対する姿勢や環境保全と安全運航への取り組みについて、ステークホルダーの皆様によりわかりやすくお伝えすることを目的としています。

対象期間

2008年度（2008年4月1日～2009年3月31日）
一部活動においては、直近の内容を含む場合もあります。
また、環境報告のデータは年単位で集計しています。

対象範囲

原則として川崎汽船株式会社とグループ関連会社を対象としています。
活動やデータについて範囲を限定する場合は、本レポート中に注記しています。

参考にしたガイドライン

環境省「環境報告書ガイドライン」
GRI*「サステナビリティ・リポーティング・ガイドライン第3改訂版」

発行日

2009年6月
（前回発行日2008年8月、次回は2010年6月予定）

言葉の最後に*がついている用語は、P51-52の用語解説をご参照ください。

企業理念

“K”LINEグループは、
海運業を中核とする海運企業グループとして、
安全運航と環境保全に努め、
お客様のニーズに全力で応え、サービス品質の向上を通じ、
世界の人々の豊かな生活の実現に貢献します。

ビジョン

- 1 世界中の顧客から信頼、支持され、
グローバルに成長を続ける企業グループ
- 2 いかなる環境変化にも対応できる事業基盤の確立と
グローバル市場で勝ち残るために変革を実践し続ける
企業グループ
- 3 従業員の一人ひとりがいきいきと希望に満ち、
創造性とチャレンジ精神を発揮できる企業グループ

創立90周年を迎えて

事業環境の変化に即応しつつ、安全運航と環境保全に取り組み、「共利共生と持続的成長」に向け全力を尽くします。

創立90周年

本年、当社は創立90周年という節目の年を迎えました。ここに至るまでの道のりは決して平坦ではなく、第二次世界大戦、長期にわたる不況、円高など幾多の危機に直面し、その都度乗り切ってきました。今このように90周年を迎えることができましたのは、過去から現在に至る役員、従業員の努力だけではなく、株主、顧客、取引先、地域社会などのステークホルダーの皆様方のご支援の賜物であると、この場をお借りしてご関係の方々へ改めてお礼を申し述べます。

中期経営計画“K” LINE Vision 100

当社グループでは、昨年4月に創立100周年を視野に入れた中期経営計画“K” LINE Vision 100を策定しました。しかし、その後の米国発の金融危機・経済危機により事業環境が大きく変化したため、当社は躊躇なく「巡航速度経営」に舵を切り、投資の大幅な抑制や徹底したコスト削減とリスク管理を敢行しています。

ただ、“K” LINE Vision 100のテーマである「共利共生と持続的成長」と、1. 環境保護への取り組み、2. 確固たる安全運航管理体制、3. 最適・最強組織によるボーダレス経営、4. 戦略投資と経営資源の適正配分、5. 企業価値の向上とリスク管理の徹底、という5つの取り組み課題は堅持し、引き続き重点的に取り組んでいきます。

環境保全

本レポート冒頭に掲げた企業理念にもありますが、当社グループは海運業を中核とする海運企業グループであり、環境保全に努めることは当社の重要な社会的責任です。安全運航を徹底し、海難事故による漏油や有害物質の流出は絶対に避けねばなりません。また、船舶は燃料を燃焼させることにより推進力を得ているので二酸化炭素の排出は避けることができませんが、その中でいかに排出を抑制していくかが大きな課題です。昨年11月に米国ロングビーチ港で、停泊中の本船ディーゼル発電機の運転を取りやめ、陸上から電力を供給することで排気ガスの発生をなくす活動を他社に先駆けて開始したのはその一例です。

安全運航

安全運航に努めることも海運企業である当社の大きな社会的責任です。近年、当社の船隊規模は大きく拡大しており、事故や危険に遭遇するリスクは高まっています。安全運航は海運企業の基本中の基本であり、環境保全や顧客満足という課題に直結する生命線であるとの認識の下、私自身が委員長である安全運航推進委員会を中心に、安全運航を実現するさまざまな支援を現場に対して行っています。幸い近年大きな事故はありませんが、慢心することなく地道に基本をしっかりやっています。

企業価値の向上とリスク管理の徹底

事業投資とそれに基づく利益の拡大により企業価値の最大化を図ります。株主の皆様に対しては、配当性向をこれまでの20%から2011年度25%に、さらに2010年代半ばには30%にと徐々に高めることにより、適切な利益の還元を行っていきます。事業環境の急速な悪化のため、足下の業績は厳しいものがありますが、環境の変化に即応して前述の通り巡航速度経営に舵を切っています。具体的には2011年までの投資計画の大幅な抑制策を取りまとめ、また、昨年12月に経済危機緊急対策本部を立ち上げ、その下に収支改善・コスト削減部会とリスク対策部会を設置し、本年3月末までに、徹底的な合理化とコスト削減およびリスク管理を軸とする緊急収支改善対策を取りまとめ、ただちに実行に移しました。引き続き、全企業集団をあげて本対策に取り組んでいきます。過去に幾多の危機を克服してきた経験を活かして、今回の荒波も乗り切っていく所存です。

100周年に向けて

現在の厳しい事業環境は、かつての円高不況時とは異なり、国籍、産業の種類を問わずほぼすべての企業に影響を及ぼしています。従って、この逆境を乗り切った者には飛躍のチャンスが与えられるという、当社グループにとって絶好の機会ともいえます。“K” LINE Vision 100のメインテーマであるステークホルダーとの「共利共生と持続的成長」に向け、引き続き最善を尽くしていきますので、ご支援のほどお願い申し上げます。

2009年5月



代表取締役社長執行役員

前川 弘幸

90周年を迎え ～これまで、そして今後に向けて～



川崎汽船は第一次世界大戦後の1919年、川崎造船所から汽船11隻の現物出資を受けて設立されました。第二次世界大戦勃発までは、好不況の波をかぶりながらも業容は拡大しました。しかし大戦により人的、物的に甚大な損害を蒙りました。戦後、日本海運はGHQ(連合軍総司令部)の下部機構の一元的管理下に置かれていましたが、1950年に全面的な民営化が実現しました。この間当社は日本沿岸定期航路の

運航から再出発し、1948年には戦時中沈没した「聖川丸」*の引き上げに成功、当社発展に大きく貢献しました。1956年のスエズ運河閉鎖による海運ブームが終わると海運は長期不況に陥りました。1963年に、金融面からの政府の助成強化と企業集約をとまなう企業再建整備の促進を内容とする、いわゆる海運再建整備二法が施行されました。紆余曲折の末、当社は1964年に飯野汽船と合併、海運中核6社の一角を占めることになりました。

1980年代後半には、日本の外航海運業界は米国新海事法施行後の運賃下落、1985年のプラザ合意以降の円高、燃料油価格高騰のトリプルパンチを受け、中核6社中3社が金融支援を受け、当社も金融支援こそ受けなかったものの、存亡の危機に陥りました。1987年には緊急雇用対策を実施、数百名の海陸従業員が当社を去ることになりました。その後、全従業員が一丸となってあらゆる課題に取り組んだ結果、経営体質は大幅に改善され、1984年3月期

に無配転落していた当社は、1998年3月期に復配を果たしました。当社は創業以来自主独立の気概を持っていましたが、幾多の危機を乗り越える中で「K」LINEスピリットという独自の気風を形成してきました。自主独立、独創性、自由闊達などと表現されるこの気風のもと、100周年に向けて前進していきます。

1919～1945年
**設立から第二次世界大戦
終結まで**

1919年設立以降、昭和恐慌などの苦難の時期もありましたが、第二次世界大戦直前には業績も好調で、大戦勃発前には36隻を所有していました。しかし、大戦中、1,479名の当社船員が殉職、建造・購入の船を含めた72隻のうち、戦争により56隻を喪失と、多大の被害を蒙りました。(写真：設立当時の社屋)

1948年
「聖川丸」の引き上げ

戦時中軍艦に改装された「聖川丸」は、瀬戸内海で交戦中に被弾し浸水、任意擱座*後荒天により沈没しました。戦争でほとんどの船を失った日本海運再建の嚆矢として本船の引き上げに着手し苦難の末に成功、生き残った日本外航船の中でもとりわけ優秀な本船は、1950年に日本船の北米航路許可第1船となりました。

1968年
**当社初のコンテナ船「ごろう
でんげいとぶりっじ」就航**

19世紀半ばに世界の定期海運が始まって以来、この間最大の技術革新といわれるのが「コンテナリゼーション」です。コンテナシステムとは「ドア・ツー・ドア」の輸送サービス、つまり船・鉄道・トラックの一貫したサービスです。カルフォルニア航路を皮切りにコンテナ化が急速に展開されていきます。

1970年
**わが国初の自動車専用船
(PCC)「第十とよた丸」竣工**

自動車輸送は往路に自動車を積み復路に穀物を積むという自動車穀物兼用船を使うのが常識でした。当社はいち早く日本の自動車輸産業界の将来性に着目し、自動車専用船「第十とよた丸」(2,000台積み)を建造しました。また、1973年には当時世界最大の4,200台積み自動車専用船「ゆーろびあんはいうえい」を建造しました。

1983年
**日本籍初のLNG船
「尾州丸」就航**

LNGとは液化天然ガスのことで液化し容積を縮小して運搬します。わが国ではLNGは全量が輸入でありLNG船なくしては国内供給ができません。日本向けLNG輸送において、邦船社として初のLNG船「尾州丸」の保有・管理に携わり、以来、需要増大に伴い船隊を拡大しています。

2007～2008年
**新事業への参入
重量物船、オフショア支援船**

100周年に向けて新たなビジネスチャンスへの挑戦も欠かせません。ドイツの重量物船専門船社をパートナーとして重量物船事業に参入しました。重量物船は重量物輸送のみならず海底油田、ガス田開発のための海洋土木工事に従事することもあります。またオフショア支援船事業にも取り組んでいます。

会社沿革

- 1919 ●川崎汽船設立
- 1948 ●戦争中失った船隊の再建に着手、「聖川丸」引き上げ
- 1951 ●日本／バンコク定期航路開設、以後急速な主要定期航路の再開／新設に進む
- 1957 ●油槽船「富士川丸」(初代)を建造、油槽船隊の整備に着手
- 1960 ●鉄鉱石船「富久川丸」(初代)を建造、専用船隊の整備に着手
- 1964 ●日本海運の集約により飯野汽船を合併
- 1968 ●日本／カリフォルニア航路で当社初のコンテナ船「ごろうでんげいとぶりっじ」(初代)就航
- デンマーク船社マースクラインと提携、日本／欧州航路を開設
- 自動車兼ばら積み専用船「第一とよた丸」を建造、自動車専用船隊の整備に着手
- 1970 ●わが国初の自動車専用船(PCC)「第十とよた丸」竣工
- 1971 ●米国ロングビーチに現地法人 International Transportation Service, Inc. を設立し、海外ターミナルの自営に着手
- 1975 ●日本・極東／欧州のコンテナ化に対応し、共同配船のため海外船社5社とACEグループを結成
- 1983 ●日本籍初のLNG船で当社管理運航の「尾州丸」就航
- 1986 ●日本・極東／カリフォルニア航路で邦船4社の共同配船体制を離脱、単独配船開始、日本の海運会社として初めてロングビーチ／シカゴ／ニューヨークを結ぶコンテナ輸送専用列車の運行を開始
- 1994 ●電力炭輸送に最適な新型石炭専用船「CORONA ACE」就航
- 1996 ●北米・欧州航路で台湾船社陽明海運との共同配船を開始
- 1998 ●5カ年経営計画New「K」LINE Spirit for 21(New K-21)を策定
- 2000 ●新コンテナ船サービス3航路(アジア／北米東岸、アジア／地中海、地中海／北米東岸)を開設。東西基幹航路網が完成
- グループ会社太平洋海運(株)神戸日本汽船(株)が合併、太平洋日本汽船(株)を設立。グループ内船舶管理会社の再編成が完了
- 2001 ●川崎汽船グループ環境憲章発表
- 海外船社4社とコンテナサービスのアライアンス構築
- 2002 ●(財)日本海事協会(NK)よりISO 14001*認証取得
- 新3カ年経営計画KV-Planを策定
- 国内のコンテナ船集荷関連業務を分社化し「K」Line (Japan) Ltd. を設立
- 2004 ●新経営計画「K」LINE Vision 2008策定
- 145,000m³型LNG船建造決定。当社グループ単独で保有・運航する最初のLNG船
- 2006 ●新中期経営計画「K」LINE Vision 2008+を策定
- 2007 ●2007年3月期決算で連結売上高1兆円突破
- 重量物船事業でドイツのSALグループと共同事業を展開
- 海事技術者育成施設「K」Line Maritime Academyをインドに開設
- 2008 ●洋上LNG生産実現に向けFLEX LNG社へ出資
- 新中期経営計画「K」LINE Vision 100を策定
- 2009 ●創立90周年を迎える

安全運航と環境保全 ～地球環境を守るために～



環境保全には安全運航が欠かせません。海上輸送において安全運航を遂行することは、私たちの至上命題です。

当社では、環境保全を図るため、最適速度や航路選定による省エネ航海の実施、省エネを考慮した付加機器の採用などさまざまな方策を取り入れています。しかし、人と船と貨物の安全を図り、環境保全につなげるためには、何よりも安全航海の成就が大切で、必要な情報の入手、情報を読み解き実務に活かすための教育訓練、また、情報の共有も考えなければなりません。

情報の中でも、気象・海象に関する情報は安全運航に必須のものです。当社が採用する気象情報システム「BRIDGE」について、コンテナ船「CLIFTON BRIDGE」の蒲生船長がご紹介します。また、乗組員相互の情報共有には、何よりも良好なコミュニケーションを醸成することが重要です。船上でどのようなことが行われているのか、併せてご紹介します。

ITツールの活用による安全運航

安全運航・環境保全・経済運航の三本柱の維持は船舶の運航における不変の使命ですが、われわれ海上従業員にとって、環境保全や経済運航を維持するためにも安全運航を維持することは至上命題です。

安全運航の維持には、適切な貨物の積みつけ、船体や機器の的確な整備、十分に教育され知識と経験を持った船員の配乗、乗組員相互の信頼に基づくチームワークの維持などが必要ですが、大海原を走る船にとっては、気象・海象を考慮した最適航路の選定が重要です。

本船では、気象情報会社と契約し、航行予定海域の気象・海象予報から安全に速度を維持できる航路が推奨される「ウェザールーティングサービス」を利用し、さらに、随時本船に配信される気象解析データをPC上に表示するソフト「BRIDGE(旧名ORION PRO)」(写真右上)を搭載し、最新の気象データと本船海域の気象状況とを比較・検証することにより、気象・海象の変化にタイムリーに対応し、最適航路選定の精度向上を図っています。

これは、電波状態によりきれいに取れるとは限らない気象

ファックスの天気図などをもとに進路を決めていた時代、例えば、台風を避航するのに東へ行くか西へ行くかなどを限られた情報のみで本船で決めていたことなどを考えると大きな技術革新であり、安全運航・経済運航を維持する強力な支援ツールです。

また、将来、世界の海運業界におけるサービス・環境保全のさらなる向上に不可欠な研究に対しても積極的に協力しており、新たな気象解析装置の開発やウェザールーティングサービスの試用、気象情報会社開発研究部門スタッフが洋上の気象・海象の実態を体験する冬季太平洋乗船研修などを行っています。

このような研究開発により、現在の個船別情報サービスから、僚船(同じ港のターミナルに向かう船)の位置情報や航路、スケジュール等を加味した包括的なサービスに拡大されれば、沖待ち等の待機時間を最小限とする経済速度の推奨など、陸上運航担当者へのタイムリーな情報提供が可能になり、運航船全体の円滑かつ経済的な運航により、燃料節減とともにCO2排出削減につながるようになります。情報化社会と呼ばれる昨今、専門機関により分析された最適な情報をいかに本船で活用し、冒頭の三本柱の維持へつなげるかということは、海運会社にとって重要なファクターであることは間違いありません。

良好なコミュニケーション

「乗船中に仕事以外の時間は何をしていますか?」とよく聞かれます。

テレビは電波が届かず、ネットサーフィン、ゴルフやテニスに合コン(?)も無理。釣りや海水浴もできそうではできません。船上という限られた空間においては上陸中なら当たり前のことが難しいのです。お腹が空いたからと言ってファーストフードをいつでも頼張ることもできず、家族や彼女の声が聞きたくても衛星電話は1分300円! 寄港中も荷役当直や整備作業、検査対応などで上陸できる時間はほとんどありません。



コンテナ船「CLIFTON BRIDGE」乗組員

そんな乾いた船上生活に少しでも潤いをとの願いを込めて、本船では片航海2回の焼肉もしくは鍋パーティーと、日本・フィリピン・バングラデシュ合同カラオケ大会、さらに2航海に1度の船上レクリエーション大会を開催し、親睦とストレス解消の場としています。

つい先日開催された船上レクリエーションはピンポン大会!! 決して高価ではない賞品獲得を目指す13チームが熱戦を繰り広げました。最近では国籍の違う乗組員との混乗が当たり前(本船は日本人5名、フィリピン人19名、バングラデシュ人2名)となっており、行動制約の多い船上生活において良好な関係を築き、また仕事へのモチベーションをどのように高めていくかということは、船長や船員人事部門にとって、細心の注意を払い十分な配慮を行うべき事項となっています。

食料予算と福利厚生費をうまく調整し、船長自ら安くて美味しい食料調達に奔走し、乗組員に楽しんでもらえるよう努めるのも大事な船長の任務です。

また、2年前よりプライベートEメール制度が導入され、洋上からいつでもメールの送受信が可能になりました。本制度の導入により、乗組員がいつでも誰とでも自由に連絡を取ることができるようになったことは大革新であり、PCの前に座って愛の(?)メッセージを綴っている姿は微笑ましい光景です。

乗組員の良好な精神状態と船内融和が安全運航維持や人身事故防止に寄与することは言うまでもなく、乗組員が24時間苦楽をともにする船上においては公私問わずの職場・生活環境への配慮とメンタルヘルスマネジメントがとても大切です。

私は生涯、一人の船長として、先輩諸氏が築いてきた古き良き伝統を守りつつも、少しでも多くの人々が「船乗りになって良かった」と思える環境作りを目指しながら、この永遠の課題に取り組み続けて行こうと日々誓いを新たにしています。



筆者「CLIFTON BRIDGE」船長 蒲生竜也

安全運航の取り組みについて

[セーフティーレポート制度]

環境保全活動には船の安全運航が欠かせません。設備面での対応はもちろんのこと、船は人間が動かしているの、いくら自動化や省力化が進んだとはいえ、最終的に判断して事故を回避するのは乗組員一人ひとりとなります。ちょっとしたミスが貨物や乗組員の安全を脅かすのみならず、大きな環境破壊につながる恐れがあることを日々念頭におき、船上での職務に従事しています。

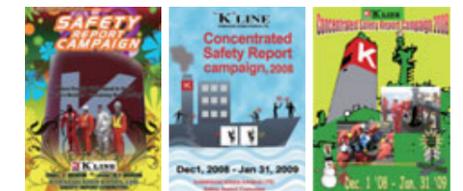
当社では、乗組員が安全運航の重要性を忘れずに日々の船務に従事することができるよう、セーフティーレポート制度を構築し運用しています。「人間は時として安全ではない行動をすることがある」という前提のもと、本当に些細なミスからシリアスなものまでを各船の乗組員から報告してもらい、とりまとめたものを各船へフィードバックし、改善に活かしています。この制度は、あくまでそのミスや体験の背景を考えて、どうしたら改善・再発防止できるかを考えることが目的であり、また、そういうミスや体験をフランクに話せる雰囲気を作ることも大切と考えています。

川崎汽船研修所
中嶋隆幸
(セーフティーレポート
委員会事務局)



[冬季安全キャンペーン]

毎年12月1日から翌年の1月31日まで、安全運航グループ主導のもと、安全と環境保全をテーマに「冬季安全キャンペーン」を実施しています。この時期には社長はじめ役員による訪船活動も行われ、乗組員との意見交換を通して、全社一丸となった安全および環境保全意識向上に努めています。



キャンペーンポスター 優秀賞の数々(各船にて作成)

会社概要・事業内容

川崎汽船グループは、世界を舞台に総合海運事業者としてグローバルな事業を展開しています。

■ 会社概要 (2009年3月31日現在)

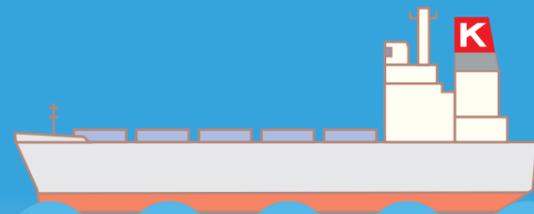
- 社名 川崎汽船株式会社
- 設立 1919年(大正8年)4月5日
- 本社住所 〒105-8421
東京都港区西新橋1丁目2番9号
日比谷セントラルビル
- 資本金 458億6,934万円
- 発行済株式数
(普通株式) 638,882,298株(自己株式を含む)
- 従業員数 単体602名
(男性491名 女性111名)
国内連結子会社2,708名
海外連結子会社4,396名
- 地域別総労働力
(グループ全体) 日本36.71% アジア39.91%
北米7.70% ヨーロッパ12.41%
その他3.27%
- 事業所 本社(東京)、本店(神戸)、
支店(名古屋、関西)
- 海外駐在員事務所 ... 北京、マニラ、中東、ヨハネスブルク、
インド

- 海外法人
韓国、香港、中国、台湾、タイ、フィリピン、シンガポール、マレーシ
ア、インドネシア、豪州、英国、ドイツ、フランス、オランダ、ベル
ギー、イタリア、フィンランド、デンマーク、ノルウェー、スウェー
デン、スペイン、ポルトガル、トルコ、カナダ、米国、メキシコ、チ
リ、ペルー、ブラジル
- 連結子会社 国内26社
海外285社(持分法適用30社)
- 運航船腹量 連結482隻(2,960万重量トン)
●コンテナ船(所有船13 / 傭船85) ●不定期専用船(所有船
87 / 傭船172) ●エネルギー資源輸送船(所有船35 / 傭船
20) ●重量物船(所有船13 / 傭船5) ●その他(所有船26 /
傭船26) ●合計(所有船174隻 / 傭船308隻)
- おもな会員資格(国内・外)
日本経団連、日本船主協会、日本貿易会、東京商工会議所、国際商
工会議所、日本物流団体連合会、国際港湾協会、日本船舶技術研究
協会、海上技術安全研究所、日本内燃機関連合会、Box Club、
BIMCO、Intertanko、Clean Cargo Working Group

■ 事業内容

■ ドライバルク事業部門

ばら積み船による石炭、鉄鉱石、穀物(小麦、大豆、トウモロコシ他)、製紙原料などの原材料輸送サービスを提供しています。最近では、日本向けの輸送に加えて、大西洋水域やインド洋水域などでの三国間輸送も積極的に展開しています。
2009年3月末現在、運航船舶は166隻、17,506,414重量トンです。



■ コンテナ船事業部門

中国、台湾、韓国の海運会社とアライアンスを組み、アジア/北米、アジア/欧州、欧州/北米の東西幹航路を中心にアジア/南米、アジア/中近東・アフリカなどの南北航路や、アジア域内航路など、世界的なサービスネットワークを運営し、電子機器、家電製品、家具、衣料品、冷凍食品、飲料、ホップ、消費財、部品、原料など、コンテナに入るすべての貨物を輸送しています。
2009年3月末現在、運航船舶は98隻、4,321,788重量トンです。

■ 自動車専用船事業部門

1970年、日本初の自動車専用船(PCC: Pure Car Carrier)「第十とよた丸」を完成車輸送サービスに投入して以来、自動車輸送のパイオニアとして、乗用車やトラックなどの完成車の安全かつ迅速な輸送サービスを提供しています。
積極的に船隊整備を進め、輸送品質の向上に努めています。
2009年3月末現在、運航船舶は93隻、1,282,222重量トンです。



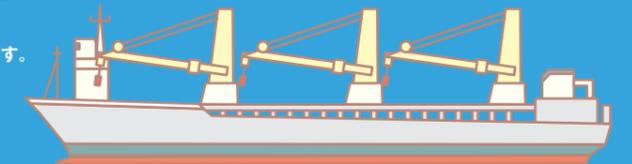
■ エネルギー資源輸送部門

LNG船やLPG船による液化ガス輸送、各種タンカーによる原油や石油製品など、産業用だけでなく、都市ガスやガソリンなど国民生活に密接に関わるエネルギー資源の輸送サービスを提供しています。
2009年3月末現在、運航船舶は55隻、5,856,250重量トンです。



■ 重量物船事業部門

ドイツの重量物専門船社SALグループに資本参加し、同事業を共同で展開しています。エネルギー開発やインフラ整備関連の大型貨物の輸送需要は堅調で、本事業は当社にとって新しい収益の柱の1つとなっています。
2009年3月末現在、運航船舶は18隻、167,413重量トンです。



■ 近海・内航・フェリー部門

川崎近海汽船株式会社をはじめとするグループ会社では、貨客フェリー、高速貨物フェリー、高速貨物RO-RO船、鉄鋼およびセメント生産向け石灰石専用船、一般貨物船などで国内の海上輸送に従事しています。また、アジア発着の貨物向けに定期船や不定期船も運航しています。
2009年3月末現在、運航船舶は52隻、471,801重量トンです。

■ 総合物流事業部門

高度化の著しい物流ニーズに的確に 대응できるよう、グループ各社のノウハウとサービスを結集して、海上貨物だけでなく航空貨物の輸送、倉庫事業、トラック事業など、総合物流事業を展開しています。



中期経営計画 “K” LINE Vision 100

創立100周年を迎える2019年に向けて、当社グループは昨年4月に2008年度から2011年度までの中期経営計画“K” LINE Vision 100を策定し、以下に示した5つの課題に重点的に取り組んでいます。

■「共利共生と持続的成長」

従来の経営計画に引き続き「持続的成長」を掲げるとともに、その大前提となる各ステークホルダーとの互恵関係の重要性に鑑み、お互いに利益を受け合う関係を意味する「共利共生」を加え、メインテーマを「共利共生と持続的成長」に定めました。

■ 5つの取組み課題

① 環境保護への取組み

船舶運航、陸上荷役作業ならびに陸上輸送において省エネシステムの採用、排出エネルギーの有効利用等のハード面での施策に加え、適正速力での運航の徹底などソフト面での施策を通じて、可能な限りCO₂の排出量の削減を行い地球温暖化の防止に努めます。地球上の全ての人類と生物にとってかけがえのない『きれいな海と、きれいな空気』の地球環境へ向けて全力で取り組みます。

② 確固たる安全運航管理体制

グローバルスタンダードに当社独自のノウハウを取り入れた管理システムである「KL Safety Standard」を確立し、「KL-Quality」の充実と検船体制の強化により安全運航と運航全船の船質向上を確保します。また、グループ全体で情報の共有化を進めるため、「KL Safety Network」を構築するなど、安全管理システムの充実と陸上支援体制の強化に努めます。さらには、海外船員供給ソースにおける船員確保体制の強化、“K” Line Maritime Academy のソフト面の充実、船員育成体制の強化、魅力ある職場の提供などにより海事技術者の確保育成に努め、確固たる安全運航管理体制を目指します。

③ 最適・最強組織によるボーダレス経営

当社グループの事業活動のグローバル化が加速する中、世界各地の事業活動や企業文化などにおいてケイライン・スタンダードの共有によるボーダレス経営が求められています。当社はグループ企業間の協業と人材交流の推進によりグループ企業の総合力の強化に努める一方、グローバルに通用する人材育成の強化とたゆまぬ業務改革の推進により国際的競争力を支える労働生産性の飛躍的向上に努めます。さらに、ビジョンの共有化と役割の明確化、適材適所の人材配置と公平な処遇により、世界のグループ従業員がやりがいを持ついきいきとした職場環境の実現を目指します。こうした取り組みを通じ、コスト競争力、技術開発力、高品質サービスの提供等、業界屈指の競争力の強化に努めます。

④ 戦略投資と経営資源の適正配分

世界の経済危機および金融危機により当社を取り巻く事業環境が大きく変化したことを受け、「K” LINE Vision 100」に掲げた船舶を中心とした投資計画を、大幅に見直しています。具体的に新規投資の事実上の凍結、既決案件の後ろ倒し、船舶保有形態の変更、高齢船の売却などによる投資キャッシュ・フローの大幅な圧縮に取り組んでいます。一方、戦略的拡大分野または参入の機会に対しては、その収益性やリスクを慎重に吟味した上で経営資源を適正に配分します。財務体質の健全性を前提にした投資戦略で、この激動の難局を乗り切るとともに将来への布石づくりに努めます。

⑤ 企業価値の向上とリスク管理の徹底

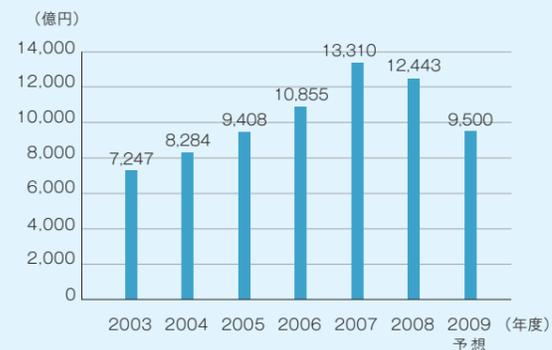
収益性と資本効率を重視した事業展開を通じて、安定収益基盤に立脚した持続的成長を目指します。一方で、その過程で予見されうるマーケット、為替、人材、安全・環境、災害等の潜在的リスクの洗い出しと予防的措置の検討、それらのリスク要因が顕在化した場合の迅速な対応などリスク管理を徹底します。財務面での健全性確保に加え、バランスシート外のリスクの自己管理を徹底することにより、経営の健全性を限りなく高め、安定収益基盤に立脚した持続的成長路線の上に、企業価値の向上を図っていきます。

主要財務データ

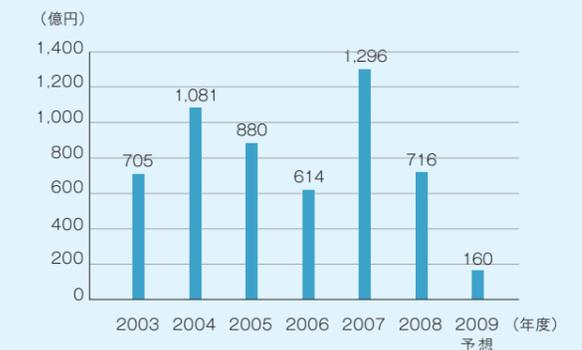
好調に推移してきた世界経済は2008年9月以降一転、米国大手金融機関の破綻を契機に未曾有の金融危機と経済危機に見舞われました。海運業を取りまく環境としては、2007年より高騰が続いた燃料油価格は秋口以降下落傾向となりましたが、急激な円高、ドライバルク船市況の急落、コンテナ船および自動車船における荷動きの急減など、第3四半期以降は極めて厳しいものとなりました。



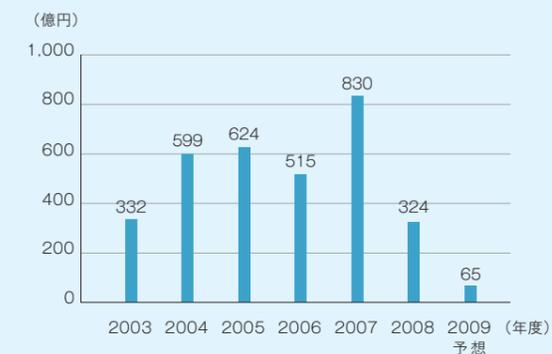
○ 営業収益(売上高)



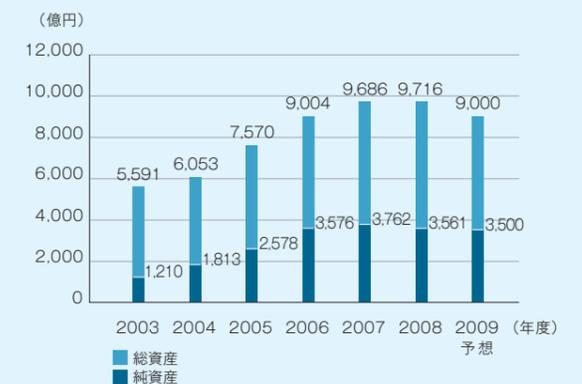
○ 営業利益



○ 当期純利益



○ 総資産/純資産



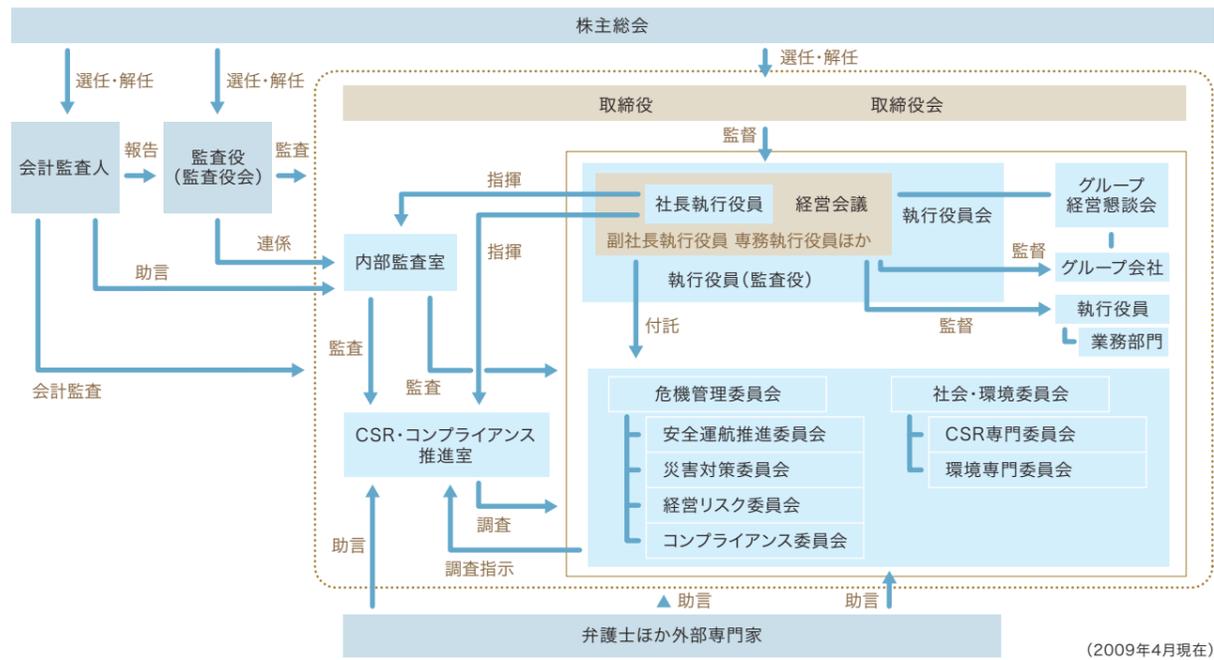
(予想の前提: 為替 ¥100/US\$, 燃料油価格 US\$300/MT)

マネジメント体制

企業がその社会的責任を果たし持続的に成長していくためには、コーポレート・ガバナンス★の確立と、経営上のさまざまなリスクに対応し得る体制の整備が必要です。グループ全体に企業倫理を徹底し、有機的・効率的なガバナンスの仕組みを構築するとともに、危機管理体制として、船舶の安全運航、災害、コンプライアンス★およびその他の経営に関わるリスクそれぞれに対応する委員会と、この4委員会を統括する危機管理委員会を設置し、企業価値の向上に努めています。

■ コーポレート・ガバナンス体制

業務遂行の体制、経営監視および内部統制の仕組み



■ 業務遂行の体制

当社は執行役員制度を導入し、権限委譲と決定の迅速化による経営の効率化を図っています。取締役会は月1回以上開催され、経営の基本方針、法令で定められた事項やその他の経営に関する重要事項を決定します。同時に業務執行状況を監督します。執行役員会は執行役員および監査役が出席し、原則月2回開催されます。役員間の自由な討議を通して社長の意思決定に資するとともに、情報を共有しコンプライアンスの徹底を推し進めます。監査役4名のうち2名は会社法に定める社外監査役です。経営会議は業務担当役員が、業務執行に係る方針や留意事項等について、専務以上の執行役員および関連部門の役員等と意見交換する場として、原則週1回開催されます。

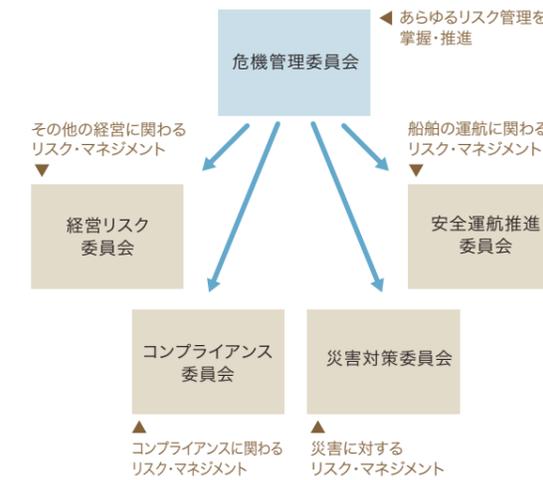
■ 内部統制システムの整備

取締役会ならびにその監督の下で業務担当執行役員および各部門長が内部統制の枠組みを構築し、その有効性と機能を確保していきます。監査役は取締役による内部統制の仕組みが有効に機能するよう監視します。内部監査室は、内部統制の構築と維持に関わる取締役の責務が遂行されるように、内部監査や改善提案を通じて支援します。また、2008年度から始まったJ-SOX(内部統制報告制度)において、当社グループの内部統制評価の取り組みの推進役となり内部統制報告書を取りまとめています。

■ グループとしての統制

グループ会社の業務の適正さを確保するため、グループ企業行動憲章を定め、グループ各社はこれを基礎として行動指針を定めています。(p.17およびp.45～46参照)

■ リスク・マネジメント体制



船舶の運航に関わるリスク・マネジメント

- 安全運航推進委員会を設置し、当社経営陣およびグループ船舶管理会社役員が安全運航に関わる諸施策を策定し実行しています。また、当社独自のノウハウをもとに、SOLAS条約★の下にある安全管理コード(ISMコード★)およびISO 9000★の規格要件を取り入れた安全管理システム(SMS★)を構築し、陸上と船舶とで適正に運用しています。さらに、備船を含めた全運航船を対象として独自に策定したKL-QUALITY(法定水準を上回る当社船舶管理標準品質)に基づき、専門技術者による訪船検査を定期的実施して輸送品質の安定化に努めています。
- コンテナターミナル等は、ISPSコード★に基づき保安体制が確立されています。
- 当社は、米国税関が米国トレード関係者に対し参加を呼びかけているC-TPAT★にいち早く加入しています。当社はこの提携プログラムを通して、高いレベルでのセキュリティを確保しています。

災害に対するリスク・マネジメント

- 大災害発生時の人・財産の安全確保および復旧への対応(含む緊急連絡)と、大災害発生後の業務継続のための対応の両面を規定し、その具体的対応内容を盛り込んだ「災害対応要綱」を整備しており、従業員はその要点をハンドブックで携帯しています。

- 災害発生時に備え、従業員を対象に携帯電話のメール機能を利用した安否確認システムを導入しています。
- 災害によるコンピューターデータの破壊に備えて遠隔地にバックアップデータを蓄積し、経営上の重要情報の保全と営業の早期復旧を図るシステムを構築しています。

コンプライアンスに関わるリスク・マネジメント

- グループ各社はコンプライアンス・マニュアルや就業規則を従業員がいつでも参照できるようにし、各社のコンプライアンス体制と遵守すべき法令規範等を周知しています。
- ホットラインによる内部通報や内部監査によって法令等に対する違背を発見した場合、コンプライアンス委員会によって早期の是正を図ります。
- グループ会社でコンプライアンス問題が発生した場合には、各社のホットラインに加え当社ホットライン窓口にも通報できるようにしています。

その他の経営に関わるリスク・マネジメント

- その他の経営に関わるリスク、例えばテロ、脅迫等の社会犯罪、風評被害、為替・金利変動、各国税制、インフレなどの経済情勢、自国保護貿易政策などの法規制・政策の発動、競争環境の変化等が当社事業に少なからず影響を与える可能性がある場合には、経営リスク委員会にて、それらの予防策を講じるとともに、万一の発生時には適切に対応します。

■ 個人情報保護に関する取り組み

2005年4月1日に全面施行された「個人情報の保護に関する法律」を遵守するため、社内体制を整備しています。取締役会において、個人情報保護方針および個人情報管理規程を策定し、保護方針をホームページ上に掲載しています。また取り扱う個人情報の洗い出しと分類を進めるとともに、研修・教育を実施し、個人情報保護体制の一層の充実化を進めています。

安全運航への取り組み

安全運航と環境保全は船舶の運航という海運企業の仕事の中でも、非常に重要なものであり、その実現と維持には、さまざまな視点から物事を見て、日々これを改善していく地道な活動が必要です。

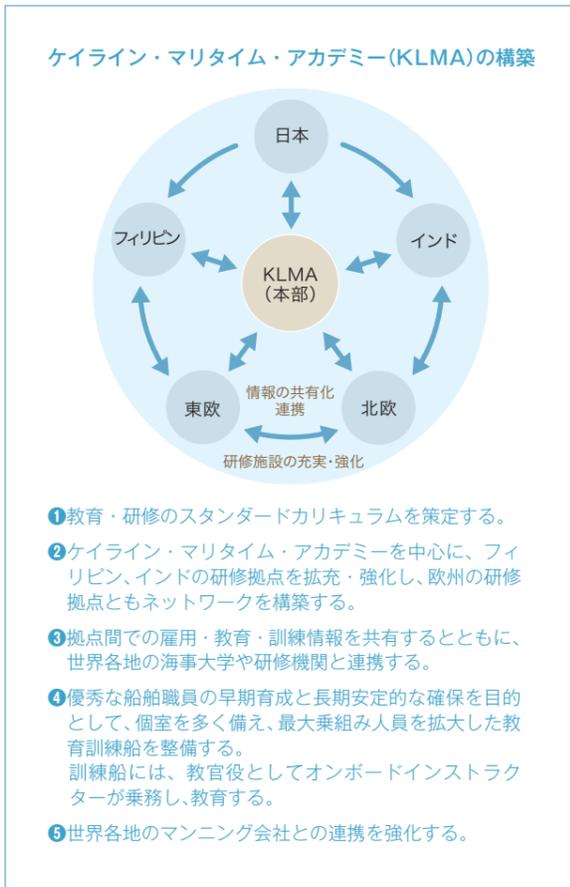
数ある活動のなかから安全運航を支える管理体制についてご紹介します。

ケイライン・マリタイム・アカデミー(KLMA)

KLMAは、グローバルな規模で安全運航を支える海事技術者を確保し育成することを目的としており、国内外にある研修施設と、キャDET(幹部候補生)育成プログラム、キャリアパスを含んだ教育・研修・育成プログラムのことです。

KL-QUALITYの維持

安全運航には、その一番の当事者である船舶の安全が確保されなければなりません。当社は、「K」LINE船舶品質指針を定め、当社運航船がこの指針に合致していることを検船監督が訪船することにより確認、本船乗組員との意見交換等を通じ、より良い船質の維持を図っています。



船舶運航データ管理システム

当社運航船の運航データは、右記のシステムによりデータサーバーに蓄積され、各地の運航担当者、船舶管理会社担当者によるデータ確認、解析等を実施、効率的かつ安全な航海を図るべく活用しています。

このシステムはいずれも2001年より運用を開始し、現在では、ほとんどの当社運航船に搭載されており、安全運航や省エネ運航に大きく役立っています。

事故対応演習

事故ゼロを目指す当社は、万一の事故に備えた演習を実施し、事故対応手順や連絡手順等の確認を行っており、その結果をもとに改善していくことは非常に重要なものであると認識し実行しています。

直近では2009年2月に、伊良湖水道沖にて石炭専用船が小型船と衝突し本船から燃料油が流出したとの想定のもと、関係者一同による大規模流出油事故対応演習を行いました。また、演習後の反省会において挙げられた問題点については、事故対応マニュアルの見直しや体制の見直しを行って改善し、不測の事態に即応できるよう体制を整えています。

● SPAS(Ship Performance Analyzing System)

毎日の正午の船位、航走距離、平均速力、気象・海象状況などの運航データを記録することは、かの大航海時代にはすでに行われていた重要な仕事であり、この種のデータを蓄積し解析することは船の運航状態や性能を確認しその向上を図るために必須のものです。SPASはこのデータを、衛星回線を介して陸上のデータサーバーに蓄積し運航性能解析などを行うシステムで、当社運航船のほとんどに搭載されており本船の状況を適切に把握することができます。

● K-IMS(KAWASAKI Integrated Maritime Solution)

前述のSPASとEP-Monitor(Engine Performance Monitor)の二つのシステムで構築され、SPASデータに加え、エンジンやその他の機器の運転データ(燃料や潤滑油の消費量、機器の温度や圧力など)をサーバーに蓄積、これらのデータを運航担当者や管理会社担当者が確認することにより、不具合の早期発見や故障の未然防止を図っています。このシステムは、当社グループ船舶管理会社の管理船に搭載されています。

運航船の品質管理と検船について

品質管理・監査チームの検船監督の主たる業務は、「K」Line Quality standardに基づく当社運航船舶の品質レベルの確認とリスクの排除です。船体や機器の劣化により、洋上ではトラブルを起こし、港ではPSC*(Port State Control)の検査で不適合を受けるような船がもし運航されてしまったら、いつの日か大事故が発生したり、それによる深刻な環境被害が起きたりすることでしょう。これは極端な例ですが、われわれ検船監督が船を検査し、また、乗組員と会話することにより、危険な状態の予兆を発見し是正することができれば、それは、船体や貨物の安全を保つことにつながり、もしかすると乗組員の生命をも救うことにもなるかもしれません。

われわれ検船監督は、本船の状態を確認するために、おもに日本に寄港する船に訪船し検船活動を行っています。日本に寄港しない場合は韓国や中国の港に赴く場合もあり、また、2008年11月からは、香港に寄港する船の検船はフィリピン・マニラ事務所の検船監督が行っています。

検船を受ける側にとっては、時間的、人的な要因により難しく感じていることもあるかと思いますが、われわれの検船の目



船舶管理統括グループ
品質管理・監査チーム
検船監督
Miguel Jr. B. Alba

的を正しく理解してもらえるように、事前の打ち合わせを必ず行い協力を求めています。検船中の乗組員との円滑なコミュニケーションにより、通り一遍の検船に終わらず、問題の早期発見や改善について、また、万一不具合が起こったときには再発防止について意見交換を行うなど相互理解に努めています。検船終了後には、本船の状態が的確に理解できるよう検船レポートを作成し、運航担当者と船主など関係者が情報を共有できるよう努めており、われわれの活動が本船の安全運航に寄与しているものと自負しています。

海賊対応について

海賊による襲撃事件は、これまでマラッカ海峡をはじめ、世界各地で発生しており、当社では安全管理マニュアルによる対応手順、またISPSコード*に基づき保安計画を策定しています。これまでの海賊行為は金品の強奪が主たるものでしたが、近年は欧州とアジアを結ぶ重要海域であるソマリア沖・アデン湾において、身代金目当てに、重火器を使用して襲撃し、船舶を乗っ取るという卑劣な事件が頻発するような事態に陥っています。その結果、お客様の貨物の安全、船舶自体および乗組員の安全が脅かされるリスクが高まっています。このような情勢をふまえ、国連での安全保障理事会決議に基づいて、欧州連合軍や各国海軍によるエスコートが開始され、また、国内船主団体等からの強い要望により、わが国の自衛艦派遣も実現に至りました。このような状況を鑑み、当社運航船舶が当該海域を航行する場合には、自衛艦をはじめ各海軍による護衛への参加に加え右記の安全対策を実施しています。また、低速力の船舶はソマリア沖・アデン湾の航行を回避し、喜望峯回りのルートを選択することも実施しています。



安全運航グループ
安全運航チーム
中村 康史

当社運航船舶に対する安全対策

- 各国海軍が協調して設定した推薦航路(安全海路)の航行
- 英国海軍の情報収集機関への通報
- 自衛艦による、船団護衛への参加
- 船団への参加が困難な場合には、フルスピードによる航行
- 被害頻発海域の夜間航行と灯火管制
- 見張り員の増員
- 甲板上からの放水
- 開口部や居住区の施錠
- 強力ライトの照射

よりよい社会のために

企業理念の実現をCSR活動の目的とし、その社会的責任を果たすためにグループ企業行動憲章を制定しています。またそれらを具体的に実現させるために目標を設定し、持続的成長を続ける企業グループとして世界中のさまざまなステークホルダーとの信頼関係を深め、その期待に応えられるよう積極的に取り組んでいます。

グループ企業行動憲章 (2006年12月制定)

川崎汽船グループは、人権の尊重及び法令等の遵守が事業活動の基本であること、並びに企業の発展は社会と共にあることを認識し、以下の原則に従って行動することを宣言する。

① 人権の尊重

国の内外を問わず人権を尊重すると共に、グループ従業員の人格、個性および多様性を尊重し、安全で働きやすい職場環境の整備・向上を図り、ゆとりと豊かさを実現する。

② 企業倫理の遵守

法令や国際ルールを遵守し、公正、透明、自由な競争ならびに適正な取引を行う。

③ 信頼される企業グループ

船舶の安全運航をはじめとして、安全かつ有用なサービスを提供し、顧客と社会の満足と信頼を得る。

④ 環境問題への積極的取組み

環境問題への取組みは人類共通の課題であり、企業の活動と存続に必須の要件であることを強く認識し、環境の保全のために自主的、積極的に取り組む。

⑤ 情報の開示と社会とのコミュニケーション

事業と個人に係る情報を適切に管理し、企業情報を適時・適切に開示し、株主はじめ広く社会と双方向のコミュニケーションを図る。

⑥ 社会貢献活動への取組み

良き企業市民として、社会貢献活動に積極的に取り組むと共に、グループ従業員の社会貢献活動を支援する。

⑦ 国際社会との調和

国際的な事業展開に際しては、関係各国の文化や習慣を尊重し、国際社会の発展に貢献する。

⑧ 反社会勢力との対決

社会秩序や市民の安全を脅かす反社会的勢力及び団体とは断固たる態度をもって対決する。

グループ各社の経営者は、本憲章の精神の実現が自らの役割であることを認識し、率先垂範の上、社内に徹底し、その実現のために実効ある社内体制を整備すると共に、取引先等にも周知を図る。本憲章に反するような事態が発生したときには、経営者自らが問題解決にあたり、原因究明、再発防止に努めると共に、迅速かつ的確に情報を公開する。

以上

2008年度CSR活動概要と2009年度目標

昨年度の活動概要と、今年度の目標は以下の通りです。

分野	課題	2008年度活動概要	2009年度目標
企業倫理・コンプライアンス	グループ企業行動憲章／同実行要点の全社制定	国内関係会社で制定進む	海外も含め残る会社へ要請と支援の実施
	コンプライアンス関係法規や指針変更に伴う啓蒙推進	EU競争法関連で関係会社も含め実施	国内独占禁止法などの啓蒙推進とEU競争法に関し、フォローアップ
	CSR、コンプライアンス、環境に関する教育・研修の実施	階層別研修を中心に約360名実施	環境研修も含め継続実施 個別に行えるeラーニング導入の検討
開示	社会・環境レポートの充実化 ホームページ(CSR・環境部分)のリニューアル検討	特集、巻末に用語解説、第三者意見など新規掲載し、和英11,000冊発行	継続実施
人権・労働環境	グループ会社の人権尊重／機会均等方針の一元的モニター	各種相談窓口で継続実施 グループ会社人事担当者間の情報交換	継続実施
環境保全	環境マネジメントプログラムの運用充実化 2010年代半ばまでにCO ₂ を2006年比10%削減	13社が環境認証取得済み 適正速力による運航、省エネ機器の設置を進めた	引き続き環境認証取得促進を図る 引き続き省エネを考慮した運航や整備を実施
安全・品質	防災訓練など治安・保安活動への参画	9月に本社全部門での避難訓練実施	災害発生時の避難フロー確認、訓練継続実施
	事故対応演習の継続実施	2月に石炭専用船の流出油事故を想定し実施	事故対応演習の継続実施
	KLMAによる研修、情報共有化推進(日本・フィリピン・インド・東欧・北欧)	各KLMAでの研修深度化および標準化と改善 インストラクター育成スキームの導入	KLMAキャリアパスプランの導入と浸透 KLMA Cadet Training Programの浸透と拡充
社会貢献活動	新造船建造における国際基準を上回る標準品質の確保	最新機器導入、環境に優しい船舶の建造 当社環境仕様の適用	当社標準仕様および環境仕様を推進し、ルールの先取り等検討していく
	環境にやさしい活動の推進	海外でグリーン電力利用 Clean Cargo Working Groupに継続参加	Clean Cargo Working Groupに継続参加
	奨学金制度、インターンシップ制度の拡大・充実化	海事技術者、船舶職員の育成、確保 学生向け乗船研修の実施	継続実施
	海外も含めたグループ会社における環境関連活動・災害支援などの推進、義捐金、寄付金の出捐	海外の災害支援3件で実施 無償輸送協力	物資輸送支援、災害支援を推進

CSRの目的と使命について

当社グループは企業理念を「海運業を中核とする海運企業グループとして、安全運航と環境保全に努め、お客様のニーズに全力で応え、サービス品質の向上を通じ、世界の人々の豊かな生活の実現に貢献します」と定め、この企業理念の実現をCSR活動の目的として宣言しています。

また、CSRとは、以下の二つの構成要件および基本方針と認識し取り組んでいます。

- 社会的責任 — 法令遵守、社会規範尊重、公正な事業活動、安全確保と環境保全
- 社会的貢献 — グループの事業活動を通じた貢献、良き企業市民としての活動

これらには、企業倫理(コーポレート・ガバナンス^{*}、コンプライアンス^{*}など)、情報開示、人権・労働環境、環境保全、安全・



総務グループ長 兼
CSR・コンプライアンス
推進室長

新井 清和

品質管理、社会貢献活動など広い分野を含みます。当社ではそれぞれの分野において目標を設定し関係部門を中心としてCSR活動に取り組んできましたが、さらにはグループ会社を含む従業員とのコミュニケーションをとり、当社グループ全体の意識をも深めていく所存です。日常の仕事の小さなことでもCSRにつながる役割を考え行動することが大切であり、一人ひとりにそのような意識を持ってもらえるよう活動を進めていきます。

ステークホルダーとの関わり

当社の企業活動は国際的な規模で展開されており、株主・お客様・お取引先をはじめ、地域社会など多くの人々との関係の中で成り立っています。社会とのよりよい関係を目指して、海運事業を通じ、企業としての社会的責任を果たしています。

お取引先

相互の信頼関係を確立し、
ともによりパートナーとして
共生できるよう
努めています。

→ p.23



お客様

お客様のニーズに
全力で応えるよう、
タイムリーな情報提供や
安全運航に努めています。

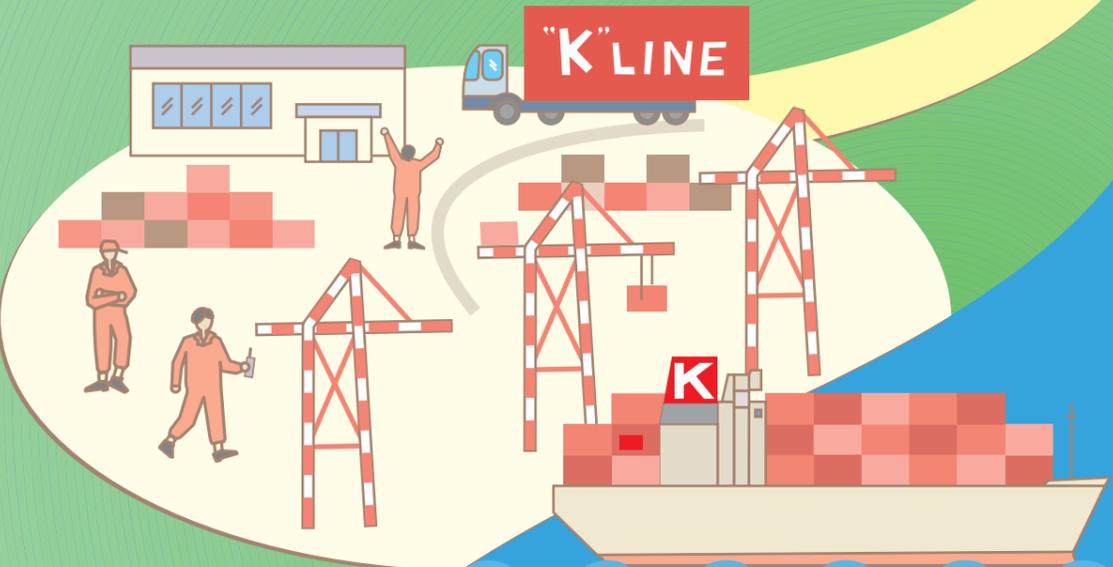
→ p.22



従業員

一人ひとりが
いきいきと安心して
働けるよう、
職場環境の整備に
努めています。

→ p.27



株主

当社の事業活動の
情報開示を
積極的に行っています。

→ p.21



社会への貢献

世界の人々の
豊かな生活の実現に
貢献するよう努めています。

→ p.24



株主・投資家の皆様とともに

企業情報を適時、適切に開示し、株主・投資家の皆様と双方向のコミュニケーションを図り、企業価値の一層の向上を目指します。

■ 株主総会を通じて

株主総会は会社の最高意思決定機関であると同時に、株主の皆様と当社の経営陣が直接対話させていただく貴重な場として捉えています。株主総会においては、株主の皆様の声に耳を傾け、疑問にお答えし、当社の考え方を十分にご説明するよう努めています。

開催日についても、より多くの株主の皆様にご出席いただけるよう集中日を避けるとともに、皆様に議事の内容をよりご理解いただくために、映像やナレーションを用いるなど、開かれた株主総会を目指して努力しています。

■ IRツールを通じて

株主の皆様には四半期ごとに事業の状況についてご報告する冊子を送付しています。

ホームページにはIRサイトを開設し、決算短信をはじめとする決算関係資料、決算発表予定日などのスケジュールといった、さまざまな情報を提供しています。投資家の皆様からのご質問やご意見をメールで承る機能も設けており、ご質問にはできるだけ早くお答えするよう努めています。



ホームページアドレス
http://www.kline.co.jp/



ホームページでの情報公開



株主通信



年次報告書

■ 各種説明会を通じて

機関投資家、証券アナリストの皆様に対する決算説明会は四半期ごとに、また経営計画発表等に際しては随時説明会を開催しています。その模様は録音音声としてホームページを通じて皆様にお聴きいただけるようにしています。このほか機関投資家、証券アナリストの皆様との個別面談を国内・国外で積極的に実施しています。

一般投資家の皆様には証券会社主催の企業説明会の場をお借りするなどしてご説明しています。

また、機関投資家、証券アナリストの皆様に対してお理解を深めていただく一助として、現場見学会を適宜開催しています。

2009年1月には当社研修所において、LNG船・原油タンカーの荷役シミュレータ見学会を実施しました。



荷役シミュレータ見学会

■ 『日経アニュアルレポートアワード』受賞

2008年に発行した当社アニュアルレポートは「日経アニュアルレポートアワード」(主催：日本経済新聞社)で入賞しました。この賞はアニュアルレポートの充実と普及を目的に企画され、現役ファンマネージャーおよびアナリストが評価・審査するものです。今回の参加企業は106社となり、最優秀賞1社、優秀賞2社、入賞12社が選出されました。

これからも国内外のステークホルダーの皆様が当社の事業内容に理解を深めていただけるように、わかりやすいアニュアルレポートを発行していきます。

お客様とともに

お客様からお預かりした貨物を安全確実に目的地まで輸送するため、安全運航管理と保安強化に全力を挙げて取り組んでいます。また、タイムリーな輸送を実現させるために、お客様のニーズにあわせたシステムの構築やさまざまな情報提供にも力を注いでいます。

■ 保安体制

安全管理マニュアルによる海賊や不審船への対策を実行しています。また、ISPSコード*に基づいて船舶保安計画も策定しています。

さらに、米国税関が米国トレード関係者に対し参加を呼びかけているC-TPAT*に加入しています。

当社ではお客様と連携しながら、このプログラムを遂行し、セキュリティの強化に努めています。

■ ダメージ・プリベンション (貨物事故防止)

お客様よりお預かりした貨物が輸送中に損傷しないよう細心の注意を払うのはもちろん、貨物を積み揚げする作業工程について常にチェックし、貨物事故の発生要因を事前に排除する現場活動を積極的に行っています。



自動車専用船内の車両固定状態の点検

■ 情報提供サービス

多数のお客様の貨物を同じ船舶でお預かりし輸送するコンテナ船サービスにおいては、船舶の運航スケジュールや

入出港変更、台風情報、港湾スト情報等をメールで一斉にお知らせするサービスを行っています。

ホームページでは、上記情報のほかに、お預かりした貨物の輸送中の現在位置や状況を、お客様ご自身でPCから把握できるサービスや、船積み予約をお引き受けする機能なども提供しています。

■ EDI(電子データ交換)

通信回線を介し企業間の情報をコンピューターで交換するEDI(Electronic Data Interchange)を、グループ会社内だけでなく、お客様をはじめ港湾ターミナル業者、鉄道会社、トラック会社等へも広げています。

船舶の運航スケジュール確認や船積み予約依頼、積荷目録の提出、内陸輸送手配、B/Lインストラクション(船荷証券のもととなるデータ)の送付等が電子的に処理され、さまざまな情報が迅速かつ正確に伝わります。

■ サプライチェーンマネジメント支援システム

お客様のサプライチェーンマネジメントをインターネット経由で支援する物流管理システム(VMS: Visibility Management System)を開発し、お客様へ提供しています。このシステムにより、サプライチェーンの基盤となる物流に関するあらゆる情報をリアルタイムで提供し、お客様のより効率的な供給プロセスの管理をお手伝いしています。

○ 2008年度受賞 当社グループは、高い品質とサービスが提供されたことなどがお客様に評価され、下記の賞を受賞しました。

●「グリーンフラッグ」エアー・クオリティ・コンプライアンス(→p.36)	Long Beach Board of Harbor Commissioners(米国)
●第9回物流環境大賞 特別賞(→p.36)	社団法人日本物流団体連合会(日本)
●2007 プレジデントアワード(海上輸送部門)	Toyota Logistics Services, Inc. subsidiary of Toyota Motor Sales, USA Inc.(米国)
●2007 プレジデントアワード(海上輸送部門)カスタマーサービス	
●2007年度 キー・パフォーマンス・インディケーター ベスト・セーフティ・アワード	Toyota Motor Thailand Co., Ltd(タイ)
●2007 サプライヤー・オブ・ザ・イヤー	
●2007 ベストサプライヤー フォア サービス クオリティ イン メルコスール・トレード	General Motors Corporation(米国)
●キャリアー・オブ・ザ・イヤー 2008 フロンズ・アワード	Hellmann Worldwide Logistics 社(米国)
●2008 クエスト・フォー・クオリティ・アワード	Logistics Management magazine 読者投票(米国)

お取引先とともに

事業活動を進める上でお取引先のご支援、ご協力は不可欠です。私たちとお取引先とが、相互の信頼関係を確立し、持続させ、ともによきパートナーとして社会で共生できるような関係を構築するよう努力を続けます。

■ 購買方針

お取引先および関係者との健全かつ公正な関係を維持し、以下の購買方針に基づき取引を行っています。

- ① 公平に取引機会を設け、公正な評価により購買を決定します
- ② 法令および社会規範を遵守し、取引先および関係者との相互の信頼・協力関係を築きます
- ③ 人権尊重、安全確保、資源保護、環境保全等社会的責任に配慮します
- ④ 最適な品質と適正なコストを追求します

国際的な事業展開においても、現地取引先に、当社のCSR／社会的責任への取り組みについての理解を得るように努め、また必要に応じてお取引先の取り組み態勢の整備をお願いしています。

■ 独占禁止法／下請法の遵守

独占禁止法および下請法を遵守し、適正な手続きにより公正な取引を行い、お取引先に対し顧客としての地位を利用した押し付けなどは行いません。

■ グリーン調達

環境目標の一つにエコ商品の購入比率向上を掲げています。

お取引先には、エコ商品供給のご協力をお願いしています。

■ 新造船の仕様

国際基準を上回る当社独自の標準仕様の船の建造についてお取引先へご協力をお願いしており、安全運航と環境保全により配慮した船舶を運航するよう取り組んでいます。

■ KL-QUALITYの充実

安全運航と環境保全を支える基盤として、高品質の船舶管理体制が必要です。当社では、独自の基準による品質管理指針であるKL-QUALITYを定め、本船品質を高く維持し良質な輸送サービスの提供につなげるために、お取引先にご協力をお願いしています。

社会の一員として

グローバルに事業を展開する中で、社会との共利共生を図り、小さな取り組みをひとつひとつ積み重ねています。

■ 災害支援

2008年5月2日から3日にかけて発生したミャンマー大型サイクロン、同月12日に発生した中国四川省の大地震の災害では広大な地域で多数の被害がありました。当社はこれらの災害に対し、社員一人ひとりの思いを込めて日本赤十字社を通じ被災地へ義捐金を寄付しました。また、同年6月20日から22日にかけて大型台風がフィリピンを直撃し大雨による土砂災害がありました。なかでも数多くの船員を輩出するビサヤ地方の被害がもっとも大きく、500世帯以上の当社グループ所属の船員家族が住むパナイ島では広範囲にわたり洪水や土石流が発生しました。当社およびグループ会社は、現地状況の調査や船員家族の安否確認をただちに実施し、また、救援物資の手配および搬送などの支援活動を行いました。

■ タイ国大学生への奨学金

K Line (Thailand) Ltd.は、スラナリ工科大学で輸送工学を学ぶ学生に奨学金を提供しています。これは、創立40周年の記念事業として2004年に始めたもので、2005年度以降毎年行っており、現在まで延べ34名に提供しています。

■ フィリピンにおける奨学制度

当社グループではフィリピンの私立商船大学であるクリスタルeカレッジと、船舶職員育成に関する提携をしました。フィリピン全土において高校卒業見込みの生徒を対象に独自の選抜試験を実施し、これに合格した機関科奨学生(24名)が2008年6月同校に入学しました。これまでもフィリピン・ピサヤス工科大学の卒業生を対象に海技教育をする「Kラインクラス」を開設するなど、独自の奨学制度によりフィリピンにおける船員教育に積極的に協力しています。



クリスタルeカレッジとの調印式

■ ステークホルダーとの環境コラボレーション

環境に関心の高い荷主と国際海運会社によるClean Cargo Working Group(CCWG)という団体があり、互いに連携して活動しています。

その共通の目的は、国際コンテナ輸送における環境影響を特定し最小化することにあります。

当初は、環境影響評価(EPS)の策定について議論し、各年の海運会社による環境保全努力について荷主によりよい理解が得られるようにするものでした。

このEPSの作業において、CCWGは国際コンテナ輸送におけるCO₂排出量算定手法を検討しg/TEU-kmを単位とする算出方法を策定、合意しました。

次の段階では、内陸輸送の算出方法の策定を行い、これにより、鉄道輸送およびトラック輸送に係るCO₂排出を算出することが可能となりました。



"K" Line America, Inc.
Marine Technical
Division
Group Vice President

Christian P. von
Kanneurff

2008年から2009年はじめにかけ、第三段階として、船社の環境評価指標の策定を行い、これにより、船社は自身の環境活動に対する成績をつけることを始めました。

私は、KライングループがこのCCWGに2001年から参加していることを誇りに思っており、さまざまな環境活動の一つとして、メンバーとともにCO₂排出削減に取り組んでいます。

■ KL-QUALITY

当社は船舶の運航管理を行う上で、高いレベルの安全運航、安全荷役、良好な船体および機器管理を確実に、かつ顧客の要請に応えるため、独自の品質管理規格であるKL-QUALITYを定め、その適切な運用に取り組んでいます。

KL-QUALITYは、文書化された明確な規定で、すべての関係者が理解できるように定められています。自らの任務や責任を理解した人材が配置されるため、船隊管理ポリシーが共有でき、高品質の船舶管理を行うことが可能となっています。

また、定期的な内部監査を実施しており、本船においても訪船や便乗による監査を実施し、乗組員の訓練や研修の場ともなっています。

危機管理システムについては、船上および陸上においてこれを確立しており、定期的な危機対応演習や訓練、研修等により、社内手順の確認やフィードバック手順を確立させ、万一の



ケイライン シップマネー
ジメント株式会社
品質管理グループ
海務監督

Capt. Joven Rinon

事故発生時の対応能力育成を図っています。

これらの取り組みに加え、川崎汽船船舶管理統括グループの熟練した検船監督による検船を通して本船品質の監視を行っており、両社の有効かつ効果的な取り組みの相乗効果により、安全運航と環境保全というコーポレートビジョンが実現されるものと信じています。

■ 太平洋の表層海水調査協力

特定非営利活動法人ヴォース・ニッポンでは、アジア海域および日本豪州間を航行する外航船舶に海洋表層の塩分と水温を計測する装置を搭載、データを採取し研究機関などに情報提供を行っています。また、誰でも自由に利用可能なようにホームページでも無償で公開されています。

このデータは、海洋表層の状態を示しており、蓄積されたデータは地球温暖化などの気候変動の機構の科学的解明に貢献することが期待できます。

当社では、2002年6月より石炭専用船「CHUBU MARU」にその装置を搭載し、調査に協力しています。



「CHUBU MARU」搭載の計測装置

■ 新造船見学会

船や海運により親しみを感じていただける場として、新造船見学会を行っています。造船会社と共同のこの会では、近隣の小学生をはじめ多くの方々にご来訪いただき、普段はあまり目にする機会のない船内のご案内や、航海中や建造中のよもやま話を担当者が披露するなど、皆様に楽しんでいただいています。より海運業を身近に感じていただけるよう、今後も継続して取り組んでいきます。



新造船見学会 本船ブリッジ内にて説明の様子

■ 海岸の清掃活動

2008年6月、東京お台場で開催された海岸の清掃活動「東京ベイ・クリーンアップ大作戦」に当社グループ従業員とその家族(20名)が参加しました。海に親しみながら、環境への意識を高める機会となりました。



海岸清掃に励む社員

■ ピースパックプロジェクトへの輸送協力

当社は、社団法人ガールスカウト日本連盟が取り組んでいる海外の難民支援活動である「ピースパックプロジェクト」に、海上輸送で協力しています。ピースパックとは、難民の子どもたちのために日本全国のガールスカウトが真心をこめてつくったプレゼント(手づくりのきんちゃく袋にえんぴつやノートなど文房具をつめたもの)です。すべての袋のなかには「Dear Friend」と書いた手紙も添えられており、ピースパックを通して友だちになること、そして平和な世界になることをともに願う気持ちも入っています。

はるか海を越えて、日本のガールスカウトの子どもたちと難民の子どもたちの心をつなぐ贈り物を、確実にお届けするための協力を行いました。

難民キャンプの子どもたちへの贈り物

社団法人ガールスカウト日本連盟のピースパックプロジェクトでは、UNHCR(国連難民高等弁務官事務所)のご協力を得て、1994年から10年間はパキスタンのアフガン難民へ、2005年からは、タイのミャンマー難民にピースパックを贈っています。

2006年度から、川崎汽船様に東京港からバンコク港までの海上輸送でお世話になりました。今回運ばれたピースパックは23,370袋でした。3月にガールスカウトの派遣団が現地の難民キャンプを訪問し、丁寧に運んでいただいたピースパックの配布を行いました。難民の子どもたちは、日本全国の子どもたちが作成したピースパックをととても喜んでくれました。このプロジェクトにご理解とご協力をいただき、ありがとうございました。

社団法人 ガールスカウト日本連盟

- ピースパックプロジェクトについて
<http://www.girlscout.or.jp/peace/peacepack.html>



プレゼントを受け取り、喜ぶ子どもたち

ガールスカウトの代表が現地でピースパックを配布



本船見学会に行ってきました
小山 桜(小四)

私は二月二十五日の日曜日に本船見学会に行きました。見学会では、お父さんが制服を着て、船の説明をする事になっていました。

お父さんは、前の日船の燃料を会社から持って帰って来たので、一緒に船の燃料をペットボトルに入れるのを手伝いました。たくさんの方が来ると聞いたので、十二個作りました。

船の燃料はハチミツみたいにとろとろしていました。お湯で温めると少しはやわらかくなりました。けれどものすこく臭かったです。

次の日、電車に乗って造船所に行きました。最初にみんなが集まって船の写真を見ながらおじさん達の説明を聞きました。その後、お父さんの会社のお姉さん達と一緒に船に乗りました。船に乗ったら、造船所の人達がいって、船を停める装置や荷物を積み場所や料理を作る所やご飯を食べる所等を見学しました。

ブリッジに行くとお父さん達がいて、船の説明をしていました。前の日作ったペットボトルに入れた燃料もありました。みんな面白そうに振っていたけど、どろどろしているのにびっくりしていました。

その後、ウイングに出て海を見ました。天気が良いけれど富士山が見えるのですがこの日は晴れていただけで、見えませんでした。

あちこち歩いていろいろな見えて、船がものすごく大きいという事が分かりました。とっても楽しかったです。

●よりよい社会のために

●ステークホルダーとの関わり

●株主投資家の皆様とともに

●お客様とともに

●お取引先とともに

●社会の一員として

●従業員とともに

従業員とともに

従業員の基本的な人権を尊重し、差別の排除、プライバシーの保護に努め、また従業員一人ひとりが働きやすい環境をつくるため、制度の充実と職場環境の整備に取り組んでいます。さらにグループ会社との間で連絡会を定期的に関ぎ、情報の共有や制度の改善を進めています。

■ 人材育成とキャリア支援

当社の社内教育研修制度は、教育と研修を通じて従業員一人ひとりが先輩から受け継いだ企業文化を継承し、高い志と夢を持ち続けること、ひいてはいきいきとした職場の実現も目的にしています。

多様な研修制度

業務を通じて知識の習得と仕事の進め方を学ぶOJT(On the Job Training)と、組織人としての土台形成や自立と自律、コミュニケーション・思考方法と専門スキル(法務・海技・経理など)を学ぶ新入社員導入研修から各階層別・チーム長・シニア階層別集合研修(OFF-JT)を二本柱に、社員全員のレベルアップを支援しています。

さらに、社内語学研修、海外語学留学、海外現地法人での研修や、自己啓発のための通信教育補助制度もあります。

“K” Line University

世界各地の従業員が年に数回集合し、「“K” Line University」と称する研修を行っています。

普段は電話やEメールでのやり取りが多い中、この研修ではグループのビジョン、将来のビジネス展開など、直接顔を合わせコミュニケーションを図ることにより、共通した理解を深める重要な機会となっています。

これまでに東京本社やロンドン、米国のリッチモンドの各拠点で開催しています。

乗船研修

海運会社特有の研修として、陸上従業員の乗船研修を実施しています。2008年度には20名がこの研修に参加し、実際に航行している船内での船務を体験しました。

オフィスとは異なった環境での実務経験は、その後の業務に大きく活かされています。

自己申告制度と育成を目的とした評価制度

自己申告は職場での改善点や将来の希望、不満などを上長へ伝え、話し合いを通じてよりよい職場とキャリア形成を目指す制度です。評価制度は業績とコンピテンシー(発揮

された行動特性)の両面を対象としています。業績の評価においては目標の達成度を分析し、達成・未達それぞれの原因を追究し、次年度への解決策を打ち出すことを主眼としています。コンピテンシーの評価においても、自身の強み、弱みをクリアにし、その克服策を上長とともに模索することを主目的としています。いずれの評価も差をつけるためではなく、あくまでも育成を目的としています。2007、2008年度は従業員全員が実施しています。

■ 働きやすい職場環境づくり

個々のシチュエーションにおいて、いきいきと働きがいを感じられる職場環境づくりに取り組んでいます。

母性保護、育児・介護休業支援

当社は出産、育児、家族の介護は従業員にとって重要な事柄であると認識しており、これを支援する体制を整えています。法が求める水準を大幅に上回る休業制度を整備しており、フレックスタイムや時短勤務制度を導入し仕事と家庭の両立がしやすい環境づくりに努めています。育児休業は2007年度に1名、2008年度には2名が取得し、有効に活用されています。

ハラスメントの防止

従業員の人権保護の一環として人権侵害につながるセクシャルハラスメントやパワーハラスメントは容認していません。プライバシーには最大の配慮を払いながら問題の除去に迅速にあたる体制をとっています。なお当社では該当する案件はありません。

再雇用制度

高齢者等の雇用の安定等に関する法律に基づき、定年退職者を再雇用するための制度を設けています。障害者の雇用にも取り組んでいます。

退職した一定の職掌の従業員については、会社と本人の希望が合い退職後3年以内であれば、退職時の資格で再雇用する制度も整えています。

■ 安全衛生への配慮

ヘルスケア

本社の診療所では、診療・健康相談に加え、心の問題に関する相談にも応じています。当診療所には消化器造影検査用のX線装置を設置しており、本社やグループ会社従業員の定期健康診断も実施しています。

また、メンタルヘルスケアの一助としてインターネットによるストレスチェックプログラムを取り入れており、従業員自身で健康状態を確認し、ストレス耐力向上の学習ができます。

PC操作などで生じる肩こりや腰痛に対しては「労働衛生マニュアル」を作成配布し、常勤のヘルスキーパーによる按摩施術を受けられる体制を整えています。

その他、眼科検診や歯科検診も年に1回実施しています。

災害から命を守る

災害対策マニュアルを策定し、大地震や新型インフルエンザなどの災害が発生した場合の非常用携帯食糧や防災用品などの整備はもちろん、従業員とその家族も含めた安否確認システムの構築や、職場と自宅間の避難ルートの確認もしています。

2008年9月には首都圏直下型地震を想定した防災訓練を実施し、地震発生から帰宅開始までの流れを確認しました。

仕事と生活の両立が出来るような環境づくりを

2005年に産休と育児休業制度を利用しました。従来の制度では、子供が満1歳になった後の3月末までが育児休業期間として認められていましたが、私がこの制度を利用した2005年度からは2年間の育児休業期間が認められ、産後休暇の8週間とあわせ、子供が約2歳2ヶ月になるまで休むことができました。

乳幼児期は身体機能だけでなく感情表現など「心」も1ヶ月でも驚くほど成長しますので、育児休業期間が延びたことはとてもありがたかったです。今では育児休業期間は満3歳まで認められています。

「子育ては親育て」とよく言いますが、子育てを通じて「親」として自分も成長し、子供から与えられることの多さを日々実

労働法令の遵守

労働基準法、労働組合法、労働安全衛生法、その他従業員等の労働者を保護する法令・規則を遵守しています。

海上従業員には船員法や船員労働安全衛生規則が適用されています。

また従業員の人権を尊重し、安全で働きやすい職場環境を実現するため、これらに反する児童就労や強制労働は容認しません。グループ企業行動憲章や当社の企業行動憲章実行要点に定め、グループ会社にもその遵守を求めています。

当社採用者の年齢構成と平均勤続年数

採用者の年齢構成	2007年度	2008年度
20歳未満	0名	0名
20-30歳	47名	44名
31歳以上	6名	4名
合計	53名	48名

平均勤続年数	2007年度	2008年度
陸上総合職	167ヶ月(13.9年)	165ヶ月(13.7年)
陸上一般事務職	241ヶ月(20.1年)	248ヶ月(20.6年)
海上従業員	166ヶ月(13.8年)	180ヶ月(15.0年)

なお、当社の退職年金制度は確定給付型の適格退職年金を採用しています。



経営企画グループ
グループ事業チーム

逸見 真由美

感しています。育児と仕事の両立は時間繰りや体力面で大変なことも多いですが、家族や親戚・上司や同僚など、周囲の方々の理解に基づくサポート、励ましにより、充実した日々を送っております。

※この項は、川崎汽船および当社従業員を対象としています。

環境経営

私たちは地球環境への負荷を最小限にするために、その決意を「環境憲章」として掲げ、国内外のグループ会社と環境ネットワークを構築し、世界を代表する海運会社の一社として国際機関とも積極的に連携して、さまざまな角度から環境保全に取り組んでいます。

川崎汽船グループ環境憲章

私たちは、海運を中核とするグローバルな物流企業グループとして、物流事業が必要とする動力エネルギーの消費や事業活動から生じる排出物・廃棄物が、限りある資源と地球・海洋環境への負荷となること、および海難事故等による海洋汚染の防止の重要性を正しく自覚し、環境保全を恒久的な経営課題に掲げます。

海を含む地球の環境を守りながら社会の発展に貢献していくため、私たち川崎汽船グループは事業活動において各グループ企業および従業員ひとりひとりが関連条約・法規を遵守し、全員で環境阻害要因の排除・最小化に尽くします。

行動指針

① 事業活動の遂行にあたって

- ・海難事故による燃料油・貨物油、その他有害物質の流出を未然に防止するために、船舶の安全運航を徹底します。
- ・船舶の運航や陸上での業務にともない発生する排出物、廃棄物を適正に管理し、そのリサイクルを進めます。
- ・船舶の運航や業務の効率向上を図り、省エネルギー・省資源を推進します。

② 環境技術の開発・導入について

- ・大気汚染や地球温暖化の原因となる有害排気を削減するため、船舶他設備や使用燃料の研究・改善、および最新機器・技術の開発・導入を推進します。
- ・船舶や機器から、有害塗料・オゾン層破壊物質を排除します。

③ 環境保全推進のために

- ・環境保全のための組織・体制を整備し、研究・教育・訓練を行います。
- ・環境問題についての企業グループ全員の意識・理解を高めます。
- ・環境に関する適正な情報開示を行います。
- ・環境保全に向けた社会貢献活動をグループとして支援し、それに参画します。

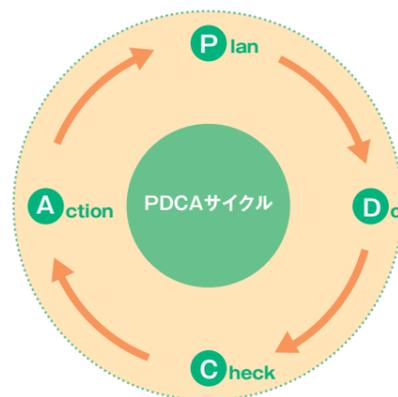
2001年5月制定

環境マネジメント体制

環境保全活動は当社が最も重視している課題の一つであり、この活動を行うために、ISO 14001*に基づく環境マネジメントシステムを構築し第三者機関(財団法人日本海事協会)による認証を受けています。

このマネジメントシステムは、環境に与える影響を把握し、計画をともなう目標を立て(Plan)、実施し(Do)、その結果を評価し(Check)、方針を見直し必要とされる新たな対策をとる(Action)という一連の流れ、すなわち、PDCAサイクルにより、環境負荷低減のための継続的改善を行うものです。

○ 環境マネジメントシステム概念図



環境マネジメントシステムを適切に運用するための目標設定の基礎となり、方向付けするものが環境方針です。

環境方針

当社グループの環境憲章に則り、環境マネジメントシステムを適切に運用するため、以下の事項を確実にし、環境阻害要因の排除・最小化につくします。

- ① 海上輸送サービス活動において、安全運航、海洋汚染・大気汚染の予防、省資源・省エネルギーの推進、廃棄物の削減、リサイクルの推進などに積極的に取り組み、環境保全の向上に努めます。
- ② 環境マネジメント体制を整え、継続的改善と汚染の予防に努めます。
- ③ 環境関連法規制およびその他の要求事項を遵守します。
- ④ 環境目的および目標を設定し、その進捗状況を監視するとともに、定期的に見直しを実施します。
- ⑤ 本方針を実施し、維持するとともに全構成員にこれを周知します。
- ⑥ 本方針は、文書化し、社外から要求があれば開示します。

環境マネジメントシステムの適用範囲

海上輸送サービスをその適用範囲とし、当社の全部門とグループ船舶管理会社であるケイライン シップマネジメント、太洋日本汽船、エスコバル・ジャパンの3社、およびケイラインジャパン、川崎近海汽船を構成組織としています。

第三者機関による審査および内部監査

環境保全に対する取り組みが、ISO 14001の規格に適合しているか否かの確認のため、第三者機関による審査や内部監査員による監査を定期的実施しています。審査や監査による指摘事項に対しては是正処置を取り、よりよい環境マネジメントシステムへの改善を図っています。

環境専門委員会

環境担当の執行役員、環境マネジメントシステムの実施・維持の責任を持つ環境管理責任者、各部門・グループ会社でのシステムの実施・維持の責任を有する環境担当者による環境専門委員会を定期的開催しています。同委員会では環境保全に関する事項の決定、グループ全体の基本計画・目標の策定、また、その目標についての達成状況や結果についての評価をし、目標の再確認や見直しをしています。

環境コミュニケーション

環境憲章や環境方針、環境マネジメントシステムを理解し、日頃の業務の中に環境という視点を取り入れるために、環境に関する研修を行っており、社内ポータルも活用し理解を深めています。

また、当社の環境への取り組みを社会の皆様にご理解いただく機会として、環境関連展示会への出展や、ホームページ、社内報に環境に関するニュースを掲載しています。

メッセナゴヤ2008への出展

当社の安全運航と環境保全への取り組みをステークホルダーの皆様にご紹介する機会として、2008年9月に「メッセナゴヤ2008」に出展しました。環境・エネルギーをテーマに開催された当展示会にて、運航管理システム(FMS*)やモデルシップ展示による省エネ船型の紹介、コールドアイロニング(⇒p.38)の仕組みの説明などを行いました。



メッセナゴヤ2008 当社出展ブースの様子

エコ博士の「環境ニュース」

社内報Kラインニュースにて、エコ博士の「環境ニュース」を連載しています。従業員の環境問題への意識向上のため、エコ博士が軽妙なタッチで分かりやすく説明しています。



社内報Kラインニュース 2009年1月号

船舶の運航と環境への影響

船舶の運航は、万一の事故による漏油等だけでなく、その運航自体により地球環境に負荷を与えています。また、燃料油や潤滑油などの天然資源も消費します。安全運航の徹底による事故防止はもちろんのこと、事業活動を通して発生する環境へのさまざまな影響を自覚し、地球との共存を目指してその負荷を減らすことに努めています。

大気

大気汚染物質の排出 [p.33-36](#)

燃料油の燃焼によりCO₂、SO_x、NO_x、PMなどが排出され、地球温暖化や酸性雨、大気汚染の原因となります。

オゾン層の破壊 [p.35](#)

冷凍コンテナや船内冷蔵庫の冷媒として使用されているフロン*や、消火剤として使用されているハロン*は、地球を有害な紫外線から守っているオゾン層を破壊します。

陸上・その他

産業廃棄物の発生 [p.33](#)

ターミナルで発生する産業廃棄物や汚水は、適正に処理されなければ水質や土壌に悪影響を与えます。

騒音の発生 [p.34-38](#)

船舶やターミナルにおける荷役機器等からの作業音が騒音として認識されることがあります。

海洋

油や化学品の流出 [p.33-34-35](#)

衝突事故などによる船体損傷の場合、貨物（原油や化学品）や燃料油が船外へ流出し海洋汚染を引き起こすことがあります。

バラスト水の移動 [p.32-35](#)

バラスト水*には海洋生物や微生物等が含まれており、張水された海域と異なる場所でそのバラスト水を排出することによる海洋生態系への影響が問題となっています。

廃棄物の発生 [p.34-35](#)

船舶の運航から生じる廃油、ビルジ、スラッジ、その他の廃棄物は、適正に処理されなければ海洋汚染につながります。

国際機関との連携

船舶の運航にあたっては、安全運航や環境保全に関わるさまざまな規制を遵守しなければならず、国際条約の改正や新条約の制定に際しては、対応を十分検討する必要があります。当社は、日本船主協会や関係省庁、海事団体に協力し、IMO*などの国際機関と連携することにより、環境保全に関する取り組みに協力しています。

「気候変動に関する国際連合枠組条約」と国際海運のGHG対策

この条約に基づく京都議定書により各国の温室効果ガス（GHG: Green House Gas）削減の枠組みを定めていますが、国際海運からのGHGに関しては、船が国を越えて活動することや、その運航に関わる関係者が多岐にわたることなどから、IMOにて決定することと定められており、以下の9原則のもと対策を検討しています（ただし、すべての旗国（船籍国）に平等に適用されることとしている②については、京都議定書で削減義務のない国を中心にその立場を留保しており、合意にはいたっていません）。

—IMOによるGHG排出削減に関する基本9原則—

- ① 地球規模のGHG総排出量の削減に効果的に貢献すること
- ② 抜け道を防ぐため、拘束力を有し、かつ、すべての旗国に平等に適用されること
- ③ 費用に見合った削減効果が得られること
- ④ 市場歪曲を防ぐ（少なくとも効果的に最小化すること）ことができること
- ⑤ 世界の貿易と成長を阻害せず、持続可能な環境開発に基づくこと
- ⑥ 目標達成型アプローチに基づくものとし、特定の手法を規定しないこと
- ⑦ 海運産業全体における技術革新・研究開発の促進・支援に役立つこと
- ⑧ エネルギー効率分野における先導的技術に対応していること
- ⑨ 実用的であって、透明性があり、抜け道がなく、管理が容易であること

当社は国土交通省、日本船主協会など関係各所とともに、国際海運からのGHG削減の枠組み作りに積極的に参画しています。

海洋汚染防止条約（MARPOL73/78条約）

船舶運航中の海洋汚染および事故発生時の海洋汚染未然防止を図るための国際条約で、2005年には排気ガス中のSO_xやNO_xなどの大気汚染に関する規制も発効しました。今後、SO_xおよびNO_x規制の強化が決まっており、これ

に対応する機器の搭載や改装が必要となるため、規制に適合させるべく機器メーカーとともに対応しています。

バラスト水管理条約

バラスト水の移動は各地の生態系に影響を与えていることから、海洋生物や微生物を除去する装置によってこれらを除去した後に本船に張り込むことで、排出しても影響を及ぼさないようにすることが順次義務付けられています。この条約は未発効であり今のところ強制力はないものの発効時には遡及適用されるため、当社では条約発効を見込んだ対応を進めています。

AFS条約（2001年の船舶の有害な防汚方法の規制に関する国際条約）

海洋生物が船底に付着するのを防止するために用いられるTBT*（トリブチルスズ）などの有機スズ化合物を含む船底塗料は、生態系への影響があるため、この条約発効（2008年9月17日）により使用が禁止されました。当社では、TBT塗料の使用は早期に取り止め、有機スズ化合物を含まないスズフリー塗料に切り替えており、さらに、より環境にやさしいシリコン塗料の採用も進めています。

シップリサイクル条約

老朽化した船舶を労働安全衛生や環境に配慮して解体し、資源としての再利用を図るため、シップリサイクル条約が2009年5月に採択されました。

この条約には、

- (1) 船舶に関する要件
- (2) 船舶解体施設に関する要件
- (3) 船舶解体の手順

が盛り込まれており、各国の批准等の要件を満たした後に発効します。

(1) 船舶に関する要件には、船舶機材に含まれている化学物質などを明示した「インベントリー（一覧表）」の作成が義務付けられており、当社では条約発効を見据え、このインベントリーの作成に取り組んでいます。

地球環境を守るために ～海上での取り組み～

船舶には環境に配慮したさまざまな機器が搭載されており、また船体にも安全運航を手助けする工夫がされています。当社では安全運航と環境保全を最優先に考え、環境にやさしい取り組みを積極的に推進しています。

大気汚染防止対策

1 排ガス集塵装置

ディーゼル発電機関の排ガス煙管にセラミックフィルターを設置し、排ガス中に含まれる煤を捕捉する装置。

2 VECS

(Vapor Emission Control System)

原油などの貨物油をタンカーに積み込むときに、タンク内のガス（ベーパー）を大気中に放出させず収集し陸側へ移送する装置。移送されたガスは、陸側で原油として回収するなど適正に処理されます。

3 電子制御エンジン

コンピューター制御により燃料噴射量や噴射時期をコントロールし、出力や回転数を自動調整するエンジン。運航状況に応じた最適な燃焼状況が得られるため、燃費向上や排ガス抑制が可能となります。

4 ターボ発電機

蒸気タービンを動力源とする発電機。排気ガスエコノマイザーで発生した蒸気を利用することにより、発電機運転に必要な燃料が削減でき、CO₂等の排出削減につながります。

衛星によるデータ送信

5 船舶運航データ管理システム

「SPAS」、「K-IMS」 p.16

タイムリーなデータ送信により適切な運航を図っています。

潤滑油消費率の低減

6 電子制御シリンダー注油器

大型ディーゼル機関ではピストンに外部から直接注油して潤滑していますが、その注油のタイミングや油量の調整を電子制御し潤滑油の消費率を低減します。

燃料使用量の低減

7 排ガスエコノマイザー

ディーゼルエンジンの排気ガスの熱エネルギーを利用して蒸気を生じさせる装置。この蒸気でターボ発電機を運転すれば、ディーゼル発電機の運転に必要な燃料が削減でき、CO₂などの排出ガスが削減できます。

8 遮熱塗料

居住区への太陽熱を遮り空調機の電力消費を軽減、CO₂を削減します。

9 省エネ付加物

舵に球状の膨らみとフィンを付け、プロペラからの水流を推進エネルギーに変換する装置。



騒音対策

10 消音器(サイレンサー)

エンジンの排気管に取り付け、騒音を減少させる装置。

廃棄物の処理

18 廃油焼却炉、油水分離器

p.35



廃油焼却炉



油水分離器

19 廃棄物・ゴミの有効利用

p.35

より環境にやさしい塗料の使用

11 シリコン塗料

シリコン樹脂を使用した塗料で、弾力性や平滑性を持ち、塗装面の摩擦係数が低いと海洋生物が付着しにくく、付着した場合でも容易に除去することができます。また、従来型の船底塗料のように塗料が水中に溶け出さないため環境にやさしく、経年劣化が少ないため船体の抵抗増加も少なく、燃料消費およびCO₂などの排出低減にも寄与します。

12 スズフリー(Tin Free)塗料

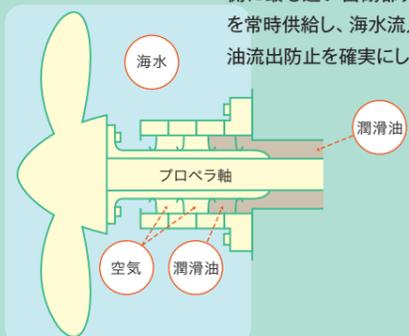
p.32

船底に海洋生物が付着成長しないようかつてはTBT塗料を使用していましたが、その生物への影響から、TBTを使用せずとも同様の効果がある塗料が開発され、採用されています。なお、TBTなどを含む塗料は、AFS条約により全面使用禁止となりました。

漏油防止対策

13 船尾管エアシール

プロペラ軸が船体を貫通する部分に設けられた海水流入および潤滑油流出防止用の軸封装置で、海水側に最も近い密閉部分に圧縮空気を常時供給し、海水流入および潤滑油流出防止を確実にしています。



14 セントラルクーリングシステム

エンジンの冷却水や潤滑油を、間接的に熱交換させて冷却する装置。潤滑油などと熱交換して高温となった冷却水は、海水と熱交換を行って温度を下げ再度冷却に用いられます。潤滑油と海水が直接熱交換されないため、熱交換器の不具合等による潤滑油の漏洩、船外流出を防止することができます。

15 甲板機器の電動化

従来は油圧駆動だったウインチ・ウインドラス・ランプウェイなどの甲板機器を電動モーター式にしたもので、油圧駆動に使用する作動油の漏洩リスクが軽減されます。

16 燃料タンク液面計および高位液面警報装置

燃料タンク液面を現場で測定せずとも液面計により連続的に監視できるため、燃料補給時の入れすぎによるオーバーフローを未然防止します。また、タンク液面が一定レベルに達すると警報を発し、オーバーフローを防止できます。

17 オーバーフロー防止用の配管・タンクの設置

燃料補給時に万一オーバーフローする状況になっても、船内の他のタンクに流れ込ませることにより、船外流出を未然に防ぐことができます。

■ 貨物油の漏油防止対策

ダブルハル★(二重船体構造)化

衝突や座礁などで損傷した船体から流出した貨物油は、深刻な海洋汚染を引き起こすことがあります。

ダブルハルタンカーでは、万一の事故などで外側の船体に穴があいてもタンクは内側の船体で構成されているため貨物油の流出を防ぐことができます。

MARPOL 条約により、1996年以降に竣工するタンカーはすべてダブルハルとなり、2015年には船体が一重構造(シングルハル)のタンカーによる輸送は全面的に禁止されます。現在当社運航のタンカーはすべてダブルハルタンカーです。

■ 燃料油の漏油防止対策

燃料タンクの二重構造化

タンカーのダブルハル化と同様に、燃料タンクについても衝突や座礁時の漏洩リスク軽減のため、タンクを二重構造としています。

○ 燃料タンクの二重構造化



■ バラスト水対策

安全管理システム(SMS★)およびバラストマネジメントプランに基づき、外洋でのバラスト水★の張り替えを安全かつ適切に実施しています。また、バラスト水管理条約(⇒p.32)に適合したバラスト水処理装置の搭載についても、調査、検討を進めており、条約発効を見据えた対応をしています。

また、バラスト水そのものをほとんど持たなくても安定性を確保できる大型コンテナ船や、張り替え不要の固定バラスト(セメントなどの密度の大きい物質を船底に設置し、バラスト水保有量を減少させる)を持つ自動車専用船も導入しています。

■ 廃棄物の処理

廃棄物・ゴミの有効利用

船内生活により生じる廃棄物は、分別し、規則に基づき適切に処理しています。プラスチック類、ビン、缶は原則として陸揚げし、リサイクル資源として有効活用されます。

廃油焼却炉・油水分離器

機関室など船底に溜まるビルジ(油混じりの水)は、油水分離器で油分と水分に分離し、油分は廃油として廃油焼却炉にて船内焼却し、水分はクリーンな状態で船外へ排出します。

スラッジ(燃料や潤滑油中の不純物を清浄機により分離したものは、廃油焼却炉で船内焼却処分します。

■ オゾン層保全対策

オゾン層対策

フロン★によるオゾン層破壊防止対策を進めています。当社冷凍コンテナはすべてオゾン層破壊係数ゼロの代替フロンR-134a使用のものに切り替え、新造船の冷房機や糧食用冷凍機には、代替フロンR-404Aなどを採用しています。また、船舶のハロン★消火装置は採用を早くに取り止め、CO₂消火装置や高膨張式泡消火装置を標準装備とし、本社マシナールーム(コンピューターサーバー設置)の消火装置には、オゾン層破壊係数ゼロの消火剤(HFC227ea)を採用するなど、オゾン層の保全に努めています。



■ CO₂ 排出低減

減速航行

従来から入港時間に合わせた速力調整は行われており、燃料削減すなわちCO₂低減に寄与してきましたが、ある特定の地域において速力を大きく低下させ、CO₂低減を図る活動に取り組んでいます。

米国ロングビーチ寄港船においては、同港から約20マイル(約37km)以内の海域では速力12ノット以下にて航行し、排出ガスの総量を削減する運動が行われています。当社はこれに積極的に参加し、非常に高い遵守率を例年達成しており、その証である「グリーンフラッグ」を2008年も受賞、4年連続の栄誉をロングビーチ港湾局から受けました。



グリーンフラッグ授与式

伊勢・三河湾においては、当社独自の取り組みとして、湾内を航行する自動車専用船の速力を12ノット以下にする活動に取り組んでおり、2008年にはCO₂を818トン

環境に配慮した造船計画

船を運航するにはCO₂やNOx★などの排気ガスが出ますし、洋上での生活で排水も出ます。また、万が一、漏油事故が発生した場合には環境への影響は計り知れません。

こうした環境への負荷、リスクを抑えるためには、運航面での努力に加えて船の設計・計画時の対応も必要です。後者に関しては、環境規制という形でさまざまなルールが地域ごと、また国をまたいで設けられており、それらに適合することが義務付けられています。船の建造を担当する部門として、それらルールを満足する船を計画するのはもちろんですが、付加価値のある船造りを心掛けています。

例えば、CO₂削減を目指し排気ガスの熱を再利用した省エネ装置や排気ガス中のPM★を取り除く装置、船尾管シール部からの漏油撲滅のため空気によるシール装置の積極採用、漏油事故のリスクを低減できるようルールを先取りして燃料油タンクを二重化してきたことなどが挙げられます。加えて、今後

削減することができました。また、この活動により、第9回物流環境大賞特別賞(主催:日本物流団体連合会)を受賞しました。

海の10モード(実海域性能評価指標)

船舶の気象・海象の影響による性能変化には定量化された評価がなく、経験的に時化に強い船、弱い船などといわれています。

こうした運航時のさまざまなデータを特別な計測機器を搭載して計測・解析するプロジェクトが、独立行政法人海上技術安全研究所を中心に造船所や海運会社の参画により行われ、当社も自動車専用船「AEGEAN HIGHWAY」を実験船に提供するなどの協力を行っています。

■ 低硫黄燃料油の使用

米国タコマ港およびカナダ・バンクーバー港停泊中のコンテナ船の発電機には低硫黄燃料油を使用しています。また、米国カリフォルニア州ロングビーチ港に寄港する船では、同港独自の取り組みであるCAAP(Clean Air Action Plan)に参加し、主機および発電機用ディーゼルエンジンに硫黄分0.2%以下の燃料を使用しています。

MARPOL 条約(⇒p.32)によって低硫黄燃料油(硫黄分1.5%以下)の使用が求められる北海およびバルト海でも、低硫黄燃料油を使用し、大気汚染の原因となるSOx★の排出を削減しています。



造船計画グループ
機関チーム
平井 俊介

のルール動向に注目し独自の視点で環境負荷を低減できる装置を調査しています。例えばバラスト水の排水が大きな問題となっており、水中に存在する海洋生物などを除去する装置の開発が急がれています。各メーカーが開発を進めている段階ですが、機器の性能評価や船に搭載した場合のシミュレーションも行っています。

船舶からの排出量の推移

SPAS(⇒p.16)や各船の報告から得られる各種データを取りまとめ、輸送トン・キロあたりの排出量を算出し、環境負荷低減の目標策定および達成状況の確認を行っています。

燃料使用量および総排出量(2008年)

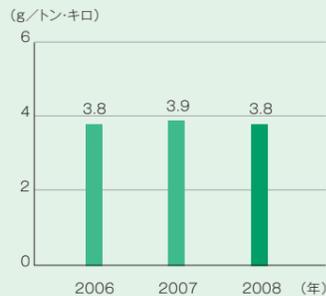
INPUT	燃料油	4,392,019 トン
OUTPUT	CO ₂	13,676,747 トン
	SO _x *	239,804 トン
	NO _x *	409,775 トン

燃料油の硫黄含有率



燃料油の硫黄分はMARPOL条約で4.5%以下と定められており、北海やバルト海では硫黄酸化物排出抑制海域(SECA)とされ現在は1.5%以下、今後0.1%まで引き下げられます。さらに、米国およびカナダ沿岸200海里以内をSECAとする申請も出ています。地域独自規制として、米国カリフォルニア州沿岸やEU諸港で超低硫黄燃料油の使用を求める動きがあります。当社は、規制に対応することはもちろんのこと、低硫黄燃料油の使用を奨励する各地の活動に参画するなど、排出抑制に努めています。

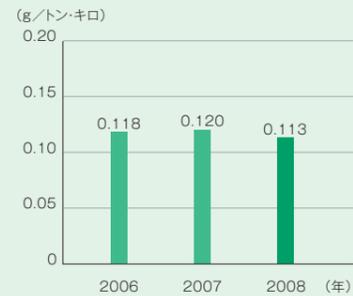
輸送トン・キロあたりCO₂排出量 (全船種単純平均)



輸送トン・キロあたりSO_x排出量



輸送トン・キロあたりNO_x排出量



船種による輸送トン・キロあたりCO₂排出量(2008年)

平均インデックス	g/トン・キロ
コンテナ船	7.3
自動車船	11.3
バルカー	2.2
油タンカー	2.0
液化ガスタンカー	6.1

上表はSPASで算出した輸送トン・キロあたりの船種別平均CO₂排出量です。

表のとおり船種により数値は大きく異なり、また、同じ船種でも船の大きさによる違いや、就航航路による所要速度、港湾事情、気象・海象条件など、その船の性能以外の諸条件の違いによりその数値が異なるため、その性格を把握したうえで環境負荷低減の指標として用いることが必要です。

輸送トン・キロあたりのCO₂排出量増減率を見るときは、船種ごとの排出量増減率(%)を算出し、その船種の総CO₂排出量による重みづけを行って全船種平均増減率(%)を求め、指標としています。

2008年の輸送トン・キロあたりCO₂排出量増減率は前年比3.5%の減少、2006年比では4.0%の減少でした。

地球環境を守るために ～ターミナルでの取り組み～

停泊中の船舶やターミナル機器からの排気ガスや騒音、排水など、さまざまな環境負荷が生じます。機器の適切な運用や十分な監視を行うことにより環境に配慮し、最新機器の導入による環境負荷低減も行っています。

COLD IRONING(コールド アイロニング)

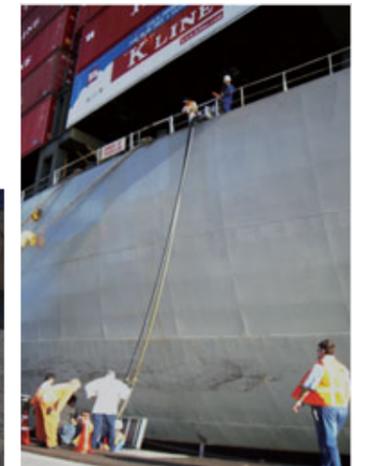
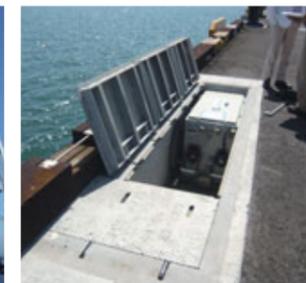
ー 本船への陸上電源供給

米国ロングビーチ港コンテナターミナルにおいて、2008年11月に停泊中の本船への陸上電源供給設備の運用を開始し、5,500TEU型コンテナ船の寄港時には、停泊中に必要な電力をすべて陸上からの電力で賄い、本船のディーゼル発電機からの排気ガスをゼロとしています。ロングビーチ港では、発電機を止めた船を「冷えた鉄」すなわち「COLD IRONING(コールド アイロニング)」と呼んでおり、陸上電源供給の代名詞となっています。

船への電力供給は、例えて言うならば船側から電線を延ばして岸壁のコンセントに差し込むようなものですが、そのときには船と陸上の電力条件(電圧と周波数)を合わせなければならず、また、万一異常が発生したときに備えて遮断装置などさまざまな安全装置を設置しなければなりません。

2008年11月の運用開始に向けて、それまで対象船5隻と陸側で別々に設置工事が進められていた設備を実際に接続し、電気の流れの確認や安全装置の作動確認など、本船乗組員、当社海技者やメーカー技師、ターミナル関係者等により、荷役に影響が出ないよう夜を徹した確認作業を実施し、無事運用を開始することができました。

この「COLD IRONING」により、本船がターミナル周辺地域に与える環境負荷は大きく減少し、発電機エンジン停止により騒音も軽減されました。



コールドアイロニング実施中のコンテナ船「GENOA BRIDGE」岸壁に設置された電源ケーブル接続箱 本船から降ろした電源ケーブル(接続箱に繋ぐ)

ハイブリッド型クレーンの導入

ダイトーコーポレーションは、2007年より、環境に配慮した省エネタイプのハイブリッド型トランスファークレーンを東京および横浜港コンテナターミナルに設置しており、2008年までに計5基を導入しています。2009年は新たに2基導入する予定です。このハイブリッド型クレーンは、吊り上げたコンテナを降ろす際に発生するエネルギーを電気に換えて蓄



え、動力として再利用するもので、従来型に比較し、燃料消費量やCO₂などの排出ガスが半減し、また改良型エンジンにより騒音の大幅な低減を図っています。

排水水質調査

ターミナルからの排水も環境負荷の一つと数えられるため、日常の観察のほか定期的に排水を採取し検査機関で検査を実施。環境に対する影響がないことや各地の環境基準に合致していることを確認しています。

地球環境を守るために ～オフィスでの取り組み～

資源の消費節減や廃棄物の低減を環境目標に掲げ、環境負荷低減への取り組みを積極的に実施しています。また、オフィスにおけるCO₂排出低減についても取り組みを進めています。

■ チーム・マイナス6%

2006年8月から、当社は「チーム・マイナス6%」運動に参加しています。この運動は、2005年2月に地球温暖化防止の施策として「京都議定書」が発効し、それに伴い日本は2008年から2012年の間にCO₂などの温室効果ガス排出量を1990年に比べて6%削減することが義務づけられたことに起因します。2008年は「チーム・マイナス6%」運動の中の「1人、1日、1kg CO₂削減」応援キャンペーンへの協賛も行いました。



■ クールビズ、ウォームビズ

日本では、冷房設定温度を28℃、暖房設定温度を18℃とする省エネ運動が行われてきましたが、2005年に、より快適に過ごせるよう夏にはネクタイや上着の着用を控えるクールビズ、冬には重ね着するウォームビズが提唱され、エネルギー消費の削減を図りCO₂排出を抑制、地球温暖化防止に貢献する運動が行われています。当社では、1997年から夏の軽装キャンペーンを実施しており、エネルギー消費削減に努めています。

■ 廃棄物の削減、リサイクル

事務所で発生する廃棄物は極力再利用に努め、排出する場合もリサイクルされるよう配慮し、廃棄物の発生を最小限に抑えるよう努めています。



■ 風力エネルギーの活用を強化

“K” Line America, Inc. では、2008年2月より、Renewable Choice Energy 社より、循環型エネルギーの一つである風力エネルギーによる電力を証書として購入し、同社米国内全事務所で使用される電力のうち60%をこのエネルギーで賄いました。

2009年は、年間使用電力の約80%にあたる約110万kWhを購入しました。これは、CO₂の排出を約673トン削減することに相当します。また、このエネルギー購入量は、
 ▶ 6,077本の成木を植樹する
 ▶ 年間約150万マイル(約240万km)の自動車運転を止める
 ▶ 一年間、123台の自動車を使わない

などの活動に等しく、“K” Line Americaは、化石燃料への依存を減らし、大気保全や地球温暖化防止を図ることを、この循環型エネルギーの使用を通じて実現させたいと考えています。



US EPA(米国環境保護庁)グリーンパワーリーダーシップクラブの資格証

グリーン電力証書

■ エコ商品の購入促進

事務所で購入する物品は、極力グリーン購入法基準適合商品、エコマーク認定商品などの商品を選択するように、エコ商品優先の注文システムを採用しています。

2008年度環境目標とその達成状況

2008年度には以下の環境目標を設定し、環境負荷低減に取り組みました。目標を達成できなかったものについては見直しを行い、今年度も引き続き環境保全に努めます。

環境目的	2008年度環境目標	評価	達成状況(実績)	
事業活動	海洋汚染の防止	船船からの漏洩事故の発生件数を“0”とする	★★	海面への軽微な漏洩事故が発生しました。
		ダブルハル*タンカーの運航比率向上93%以上	★★★★	2008年9月より100%ダブルハル化しています。
		燃料タンクのダブルハル化・小区画化等の対策 新造船のうち7隻以上	★★★★	12隻実施済み
		グリーンパスポート(インベントリーリスト)の取得 新造船のうち7隻以上	★★★★	8隻取得済み
		外洋でのバラスト水*の張り替えの実施	★★★★	実施済み
	廃棄物の低減	陸上事業所での廃棄物を前年度より削減する	★	残念ながら前年実績を上回る結果となりました。
	船内発生廃棄物の陸揚げ等によるリサイクルを前年より改善する	★★★★		
	エコ商品の比率を前年度よりも改善する	★	残念ながら前年実績を下回る結果となりました。	
環境技術の開発・導入	天然資源の消費節減	ペーパーレスの推進によるOA用紙使用量の前年比1%減	★★★★	5.6%削減
		事務所での電気節減による電力使用量の前年比1%削減	★★★★	2.1%削減
		船舶燃料使用量の輸送トンマイルベースで前年比削減	★★★★	3.5%減少
		船舶潤滑油使用量の輸送トンマイルベースで前年比削減	★★★★	4.7%減少
	大気汚染及び海洋汚染の防止	CO ₂ 排出量の輸送トンマイルベースで前年比削減	★★★★	3.5%減少
		SOx*排出量の輸送トンマイルベースで前年比削減	★★★★	6.1%減少
		NOx*排出量の輸送トンマイルベースで前年比削減	★★★★	5.0%減少
		船舶の燃料の硫黄含有率を平均2.7%とする	★★	実績2.73%
		燃料燃焼促進剤投入装置を導入 建造船のうち10隻	★★★★	実績10隻
		停泊中の船舶からの大気汚染物質、地球温暖化ガス排出量の削減	★★★★	川崎汽船(アジア北米航路)の米国ロングビーチ港、および川崎近海汽船にて停泊中の船舶への陸上電源の供給を開始しました。
	ロサンゼルス、ロングビーチ寄港時における減速航行の実施	★★★★	延べ321回入出港中317回達成。4年連続の高達成率	
	シリコン塗料採用の促進	★★★★	新造船2隻、入渠時採用7隻	
	フロン*の消費量の削減	★★★★	35.5%の減少	
	船舶・機器から発生する騒音クレームをゼロとする	★★★★		
環境保全推進	社会貢献組織・構成員への教育	海洋観測調査の継続実施	★★★★	「CHUBU MARU」にて実施しています。
		社会貢献活動への参画	★★★★	3件。ライトダウンキャンペーン、お台場クリーンアップ、自然保護基金への寄付を行いました。
		階層別研修・教育の実施、乗組員への研修・教育	★★	階層別研修にて157名、乗組員に対して105名実施

2008年度の環境目標には、船舶からの漏洩事故の発生件数をゼロにすることを掲げておりましたが、定期借船(傭船)している船舶で、船上機器の作動中に作動油の漏洩が1件、燃料油の補給作業中に燃料油の漏洩が1件発生しました。いずれも軽微なもので迅速な対応で被害は最小化できましたが、今後とも当社運航船での漏洩事故防止に全力で取り組んでいきます。

★★★★ 達成できました
 ★★★ (ほぼ)達成できました
 ★ およびませんでした

● 環境経営
 ● 船舶の運航と環境への影響
 ● 国際機関との連携
 ● 地球環境を守るために
 ● 地球環境を守るために
 ● 地球環境を守るために
 ● 地球環境を守るために
 ● 2008年度環境目標とその達成状況
 ● 2009年度環境目標

2009年度環境目標

環境負荷低減への取り組みを計画的に実施するため、中期目標と年度ごとの目標を設定しています。

	環境憲章・方針	環境目的	環境目標（中期）	2009年度環境目標
事業活動	船舶の安全運航による海洋汚染の防止	海洋汚染の防止	安全運航を徹底し、海洋汚染に関する重大事故ゼロ継続5年を達成	船舶からの漏洩事故の発生件数をゼロとする、安全管理システム(SMS*)を適正履行する
			燃料タンクからの燃料漏洩・流出を防止	ルールを先取りして、燃料タンク区画を保護するための対策を取った新造船を15隻以上建造する
			バラスト水*の外洋での張り替え実施を継続 バラスト水の無害化技術導入の検討、開発および保有量のミニマイズ	外洋でのバラスト水の張り替えを実施する
			2010年までに運航船タンカーのダブルハル*比率100%を達成	運航船タンカーのダブルハル比率100%を維持する
	排出物や廃棄物の適正管理、リサイクル	排水による公害防止	陸上事業所における排水の適正管理	陸上事業所での排水を適正に管理する
			廃棄物の適正管理および低減	陸上事業所での廃棄物を前年度よりも削減する
		環境汚染の防止	グリーン調達を促進	エコ商品の購入比率を前年度よりも改善させる
			船内で発生する廃棄物の分別および陸揚げリサイクルの促進	廃棄物の陸揚げ等によるリサイクルを前年度よりも改善させる
	船舶の運航や業務の効率向上を図り、省エネルギー・省資源を推進	天然資源の消費節減	船内納入品梱包材の削減	製造業者や納品業者に対し梱包材の削減を継続して働きかける
			船舶解撤時の環境汚染を防止	インベントリーリストを取得する(年間15隻以上)、IMO*シッピングリサイクル条約制定に協力する
			OA用紙使用量の削減 * 2011年度に2006年度比で従業員一人あたり3%減	ペーパーレス推進によりOA用紙使用量を削減する、前年比で従業員一人あたり1%減
			陸上事業所での電力使用量の削減 * 2011年度に2006年度比で従業員一人あたり3%減	陸上事業所での従業員一人あたりの電力使用量を前年以下に抑える
環境技術の開発・導入	大気汚染や地球温暖化となる有害排気を削減するための、設備・燃料の研究・改善および最新機器・技術の導入	大気汚染の防止	陸上事業所での水道水使用量の削減	陸上事業所での従業員一人あたりの水道水の消費量を前年以下に抑える
			継続的な船舶の燃料・潤滑油使用量の削減(輸送トンマイルあたり) * 2011年度に2006年度比で5%減	船舶燃料使用量を削減する(輸送トンマイルあたり) 船舶潤滑油使用量を削減する(輸送トンマイルあたり) 燃料燃焼促進剤投入装置を導入する(年間15隻以上)
			CO ₂ 排出量の削減(輸送トンマイルあたり) * 2010年代半ばに2006年度比で10%減	CO ₂ 排出量を削減する(輸送トンマイルあたり)
			SOx*排出量の削減(輸送トンマイルあたり) * 2010年代半ばに2006年度比で10%減	SOx排出量を削減する(輸送トンマイルあたり)
			NOx*排出量の削減(輸送トンマイルあたり) * 2010年代半ばに2006年度比で10%減	NOx排出量を削減する(輸送トンマイルあたり)
			船舶で使用する燃料の平均硫黄含有率2.5%	船舶で使用する燃料の平均硫黄含有率を2.6%以下にする
			地域規制・要求への対応	その他地域要求に対応した燃料油を使用する
			自主的(ボランティア)活動への参画	自主的に港湾、沿岸域で減速運航をする
			停泊中船舶からの大気汚染物質、地球温暖化ガス排出量の削減	停泊中船舶からの黒煙、PM*、CO ₂ 、SOx、NOx排出量を削減する タンカーへのVECS(⇒p.33)装置の導入を促進する、排ガス除煤装置を導入する
			バイオ、クリーン燃料の荷役機器への使用を促進	バイオ、クリーン燃料をコンテナターミナル荷役機器へ使用する
	省エネ型荷役機器への代替を促進	省エネ型荷役機器への代替を促進する		
	騒音の低減	騒音の低減	船舶、機器からの騒音を低減させる	騒音を低減する装置の設置、研究をする
船舶からの有害塗料の排除			海洋汚染の防止、大気汚染の防止	シリコン塗料等の無毒型塗料の採用を拡大する、タールフリー塗料の採用を促進する
オゾン層破壊物質の排除	大気汚染の防止	船舶のフロン*およびハロン*の継続的な消費の削減、代替品の推進 * 2011年度に2006年度比で5%減	特定フロンおよびハロン消費量を削減する(前年比1%減)	
		次世代冷媒の採用	冷凍コンテナや船舶冷凍・冷房機に使用する次世代冷媒の調査研究	
環境保全推進	研究・教育・訓練を行い、意識理解を深める適切な情報開示および社会貢献活動の支援、参画	社会貢献	海洋観測調査を継続実施する	
		組織や構成員への教育	社会貢献活動への参加 構成員への階層別研修・教育の実施	社会貢献活動へ参画する(年間3件以上)、階層別研修・教育を実施する(すべての階層にて行う) 乗組員への研修・教育を実施する(年間参加者100名以上)
		環境認証取得拡大	グループ会社、海外現地法人への環境認証拡大 2010年までに少なくとも10社取得	2社以上

● 環境経営
● 船舶の運航と環境への影響
● 国際機関との連携
● 地球環境を守るために(海上での取り組み)
● 地球環境を守るために(タリミナルでの取り組み)
● 地球環境を守るために(オフショアでの取り組み)
● 2008年度環境目標とその達成状況
● 2009年度環境目標

社会・環境活動の沿革

1998

- 4月 5カ年経営計画「New K-21」で環境保全を安全運航とともに経営の四本柱の一つと表明

2000

- 7月 5カ年経営計画を見直し、環境保全を独立した経営課題の一つに据える
- 9月 環境小委員会を設置

2001

- 1月 ホームページに環境保全のページを開設し、対外広報活動を開始
- 4月 当社初のダブルハル★VLCC「KUMANOGAWA」竣工
- 4月 「川崎汽船企業倫理基準」を制定
- 5月 「川崎汽船グループ環境憲章」を制定
- 10月 環境マネジメントシステム(EMS)運用開始



2002

- 2月 (財)日本海事協会よりISO 14001★認証取得
- 8月 環境レポート初回発行
- 10月 ケイラインジャパンが当社EMSに参加

2003

- 3月 FTSE社★の社会的責任投資インデックスに採用(2009年現在継続採用中)
- 3月 EMSグローバルネットワーク構築
- 4月 川崎近海汽船および日東物流(ターミナル部門)が当社EMSに参加



- 11月 EMSの定期借船(備船)への適用拡大

2004

- 2月 リンコーコーポレーションがISO 14001認証取得
- 3月 K Line Container Service(Thailand) Ltd.がISO 14001認証取得
- 5月 中期経営計画「K」LINE Vision 2008」を発表企業理念を明文化するとともに社会と環境への貢献を謳う

2005

- 1月 ダイトーコーポレーションがISO 14001認証取得
- 1月 シンキが神戸環境マネジメントシステムステップ2認証取得
- 2月 「K」Line European Sea Highway Services GmbH(KESS)がISO 14001認証取得
- 7月 ホームページにCSRコーナーを開設
- 8月 シーゲートコーポレーションがグリーン経営認証★取得
- 9月 川崎航空サービス(現ケイライン ロジスティックス)がISO 14001認証取得

2006

- 1月 CSR推進室設置
- 1月 北海運輸 苫小牧支店がグリーン経営認証取得
- 3月 中期経営計画「K」LINE Vision 2008+」を発表CSR活動の推進を謳う
- 5月 社会・環境委員会設置
SALグループがISO 14001認証取得
- 10月 日東物流がISO 14001認証取得
- 12月 「グループ企業行動憲章」および「川崎汽船企業行動憲章実行要点」を制定

2007

- 3月 K Line(Thailand)Ltd.がISO 14001認証取得
- 4月 CSR推進室とコンプライアンス対応室を統合しCSR・コンプライアンス推進室を設置
- 10月 日本高速輸送がグリーン経営認証取得

2008

- 1月 日東物流(ターミナル部門)が日東物流本社運営のEMSへ移行
- 4月 新中期経営計画「K」LINE Vision 100」を発表すべてのステークホルダーとの共利共生と持続的成長を主要テーマとし、5つの最重要課題の一つとして環境保護への取り組みを謳う
- 7月 環境推進室設置、環境活動の強化を図る
- 11月 米国ロングビーチターミナルでの本船への陸上電源供給(コールドアイロニング)開始



主要連結子会社および関連会社

国内

海運

川崎近海汽船株式会社
旭汽船株式会社
神戸棧橋株式会社
※バダック・エル・エヌ・ジー輸送株式会社
※芝浦海運株式会社

海運代理店

株式会社ケイラインジャパン
※清水川崎運輸株式会社

船舶管理

ケイライン シップマネジメント株式会社
太洋日本汽船株式会社
株式会社エスコバル・ジャパン

港湾・倉庫

株式会社ダイトーコーポレーション
日東物流株式会社
北海運輸株式会社
株式会社シーゲート コーポレーション
日東タグ株式会社
東京国際港運株式会社
※株式会社リンコーコーポレーション
※株式会社コクサイ港運

ロジスティックス

ケイライン ロジスティックス株式会社

陸運

日本高速輸送株式会社
新東陸運株式会社
舞鶴高速輸送株式会社

コンテナ機器管理

インターモーダル エンジニアリング株式会社

旅行代理店

ケイライントラベル株式会社

その他

ケイライン エンジニアリング株式会社
株式会社シンキ
株式会社ケイライン システムズ
株式会社ケイ・エム・ディ・エス
川汽興産株式会社
株式会社クラウンエンタープライズ
ケイライン アカウンティング アンド
ファイナンス株式会社

海外

海運

「K」Line Pte Ltd
「K」Line Bulk Shipping (UK) Limited
「K」Line European Sea Highway Services GmbH
「K」Line LNG Shipping (UK) Limited
※Northern LNG Transport Co.,I Ltd.
※Northern LNG Transport Co.,II Ltd.
SAL Schiffahrtskontor Altes Land GmbH & Co. KG

海運代理店

「K」Line America, Inc.
「K」Line (Australia) Pty Limited
「K」Line (Belgium)
「K」Line Canada, Ltd.
K Line (China) Ltd.

「K」Line (Deutschland) GmbH
「K」Line (Europe) Limited
「K」Line (Finland) OY
「K」Line (France) SAS
「K」Line (Hong Kong) Limited
「K」Line (Korea) Ltd.

「K」Line Maritime (M) Sdn Bhd.
K Line Mexico SA DE CV
「K」Line (Nederland) B.V.
K Line (Norway) AS
「K」Line (Portugal)-Agentes de Navegação, S.A.

「K」Line (Scandinavia) Holding A/S
「K」Line (Singapore) Pte Ltd
K Line (Sweden) AB
「K」Line (Taiwan) Ltd.
K Line (Thailand) Ltd.
「K」Line (Western Australia) Pty Limited
PT. 「K」Line Indonesia

ターミナル運営

International Transportation Service, Inc.
The Rail-Bridge Terminals (New Jersey) Corporation
TransBay Container Terminal, Inc.
※Husky Terminal & Stevedoring, Inc.

貨物混載

Century Distribution Systems, Inc.
Century Distribution Systems (Europe) B.V.
Century Distribution Systems (Hong Kong) Limited
Century Distribution Systems (Shenzhen) Limited
Century Distribution Systems (International) Limited
Century Distribution Systems (Shipping) Limited

倉庫

Universal Logistics System, Inc.
Universal Warehouse Co.
Universal Warehouse Co. (NW)

ロジスティックス

「K」Line Logistics (Hong Kong) Ltd.
「K」Line Logistics (U.K.) Ltd.
「K」Line Logistics (U.S.A.) Inc.
「K」Line Logistics (Singapore) Pte. Ltd.
K Line Logistics (Thailand) Ltd.
K Line Logistics (South East Asia) Ltd.

陸運

James Kemball Limited
ULS Express, Inc.

コンテナ機器管理

※Multimodal Engineering Corporation

金融附帯

「K」Line New York, Inc.

持株会社

Kawasaki (Australia) Pty. Ltd.
「K」Line Holding (Europe) Limited
「K」Line Heavy Lift (UK) Limited

その他

Connaught Freight Forwarders Limited
Cygnus Insurance Company Limited
「K」Line TRS S.A.
Marinus Enterprise, Inc.
※PrixCar Service Pty Limited

※持分法適用子会社および関連会社

川崎汽船企業行動憲章実行要点

グループ各社は、行動憲章という共通の規範の実行にあたり、各社が所在する国の法令・規範、業種および業域に即した各ステークホルダーとの関係を含む各社個別の具体的な行動指針を制定することとしています。以下は当社の実行要点です。

グループ会社の実行要点は各社の事業環境により項目数や表現の違いはあるものの、共通の行動憲章（規範）に対応する指針として以下の当社実行要点と基本的に同じ内容です。

川崎汽船企業行動憲章実行要点（*印は参考注記）

川崎汽船は、宣言した「グループ企業行動憲章」の実行に際し、以下の要点を自社の行動指針とする。

1. 人権の尊重	
国の内外を問わず人権を尊重すると共に、グループ従業員の人格、個性および多様性を尊重し、安全で働きやすい職場環境の整備・向上を図り、ゆとりと豊かさを実現する。	
1-1	企業の存続は従業員により支えられていることを強く認識し、その人権、人格、個性および多様性を尊重する。
1-2	労働関係法令等を遵守する。 * 関係法令には憲法、労働基準法、労働安全衛生法等があります。団結権や団体交渉権の尊重その他、労働関係法令等遵守は本条全体の基本前提となります。
1-3	児童労働、強制労働を認めない。
1-4	従業員一人ひとりがその可能性、創造性を最大限に発揮し自己実現を図ることができるよう、キャリアプランと人材活用との調和を目指し、教育研修等諸制度の充実を図る。
1-5	従業員を個人として正当に評価し、公正と平等の精神で取り扱い、客観的で公正な人事考課を行う。 * 考課要領に規定、多角的評価を行います。
1-6	国籍、性別、宗教または社会的身分等を理由とする雇用や処遇の差別を排除する。
1-7	ハラスメントに該当する行為を防止する。万一、該当する事態が生じた場合には迅速かつ適切な対応を行う。 * セクシャル・ハラスメントとパワー・ハラスメントを含みます。専門の相談・対応制度があります。
1-8	職場勤務と家庭の両立支援のため勤務時間や休暇等の諸制度の整備に努める。 * 少子化や介護に対する支援としての制度の整備を進めています。
1-9	職場の十分な保安体制により、従業員の安全を確保する。
1-10	職場の衛生を適切に管理し、安全で働きやすい職場環境の整備に取り組み、従業員自身の心身の健康管理を支援する。
1-11	災害対策においては、非常物資の備蓄や安否確認システムの構築等、従業員とその家族の安全確保および支援の体制を整える。

2. 企業倫理の遵守	
法令や国際ルールを遵守し、公正、透明、自由な競争ならびに適正な取引を行う。	
2-1	法律・法令・国際条約・国際ルール及び倫理・道徳等社会規範を遵守する。
2-2	独占に関する各国の規制は、公正、透明で自由な競争を維持するための基本ルールであることを認識し、これに違反する行動や協定の締結は行わず、又、優先的地位を利用しない。
2-3	取引先及び関係者との健全かつ公正な関係を維持し、適正な購買方針に基づき取引を行う。 * フェアコンペティション、フェアトレードに徹し、優越的地位を利用しません。 【購買方針】 * 取引先に相互遵守を呼び掛けます。 ● 公平に取引機会を設け、公正な評価により購買を決定する。 ● 法令及び社会規範を遵守し、取引先及び関係者との相互の信頼・協力関係を築く。 ● 人権尊重、安全確保、資源保護、環境保全等社会的責任に配慮する。 ● 最適な品質と適正なコストを追求する。
2-4	政治・行政とは透明度の高い関係を維持し、健全かつ正常な関係を保つ。
2-5	社内外を問わず、一般的な商習慣を逸脱した過大な接待、贈答など利益の授受を行わない。
2-6	自社の知的財産の適切な保護と活用に努めると共に、他者の知的財産を尊重する。
2-7	内部者取引やそれと疑われる行為を防止するために社内規則を整備し、川崎汽船株式会社グループ関係者全員に周知徹底を図る。
2-8	法令/規範遵守（コンプライアンス）体制について内部通報制度を含め整備し、遵守状況を監視すると共に、問題が発生した場合には適切に対応する。

3. 信頼される企業グループ

船舶の安全運航をはじめとして、安全かつ有用なサービスを提供し、顧客と社会の満足と信頼を得る。

3-1	安全運航を最優先課題と位置づけ、当社が提供する国際海上輸送を中心としたサービスの安全性と品質を確保する。
3-2	当社の企業活動は顧客、取引先をはじめ、株主、地域社会など多くの関係者（ステークホルダー）との信頼関係で成り立っていることを認識し、各ステークホルダーのニーズを把握し、安全かつ有用なサービスを提供する。
3-3	国際海上輸送の公共性に鑑み社会公共の利益との調和に配慮する。
3-4	顧客にサービスに関する適切な情報を提供し、問合せには誠実に対応する。
3-5	個人情報・顧客情報について、適正かつ厳格に管理し保護する。

4. 環境問題への積極的取組み

環境問題への取組みは人類共通の課題であり、企業の活動と存続に必須の要件であることを強く認識し、環境の保全のために自主的、積極的に取り組む。

4-1	地球温暖化対策や循環型経済社会の構築を目指して、環境問題に取り組む。
4-2	当社環境憲章に則りあらゆる業務において、環境への負荷を軽減することを心掛け、地球環境の維持改善に努める。
4-3	環境問題の解決に資する革新的な技術やビジネスモデルの開発に努める。
4-4	環境保全に向けた社会貢献活動に参加する。

5. 情報の開示と社会とのコミュニケーション

事業と個人に係る情報を適切に管理し、企業情報を適時・適切に開示し、株主はじめ広く社会と双方向のコミュニケーションを図る。

5-1	株主、投資家と広くコミュニケーションを図るために、証券取引所等の指針を尊重し、事実及び企業情報を適時適切に開示する。
5-2	顧客に対して、提供するサービスに関する適切な情報を提供する。
5-3	自社の機密情報のみならず第三者から入手した情報についても適切に管理する。

6. 社会貢献活動への取組み

良き企業市民として、社会貢献活動に積極的に取り組むと共に、グループ従業員の社会貢献活動を支援する。

6-1	責任ある良き企業市民の一員として、社会貢献活動に積極的に取り組む。
6-2	社会的有用性や専門性を持った社外の団体や人々との協働によって、より積極的に社会への貢献を行う。
6-3	業界や経済界としての社会貢献活動に参画する。
6-4	従業員のボランティア活動や講演、著述等自発的な社会参加を支援する。
6-5	災害、海難事故等における救援や支援に備え、有事においては必要な物資の輸送等ノウハウ・技術を生かした社会貢献に努める。
6-6	福祉活動及び学術、教育、芸術、スポーツ其の他の文化活動を支援する。

7. 国際社会との調和

国際的な事業展開に際しては、関係各国の文化や習慣を尊重し、国際社会の発展に貢献する。

7-1	国際ルール及び現地の法令・倫理・道徳等社会規範を遵守し、ノウハウの提供や人材育成などの協力、関係企業・団体等との友好を深めること等により、それぞれの国の発展に寄与する。
7-2	現地取引先にも、当社のCSR/社会的責任への取り組みについての理解を得るよう努め、また、必要に応じて取引先の取組み態勢の整備を求める。

8. 反社会勢力との対決

社会秩序や市民の安全を脅かす反社会的勢力及び団体とは断固たる態度をもって対決する。

8-1	業界団体や地域企業と連携し、反社会的勢力の排除に取り組む。
8-2	反社会的勢力の威嚇には、警察等と連携して対応する。
8-3	反社会的勢力とは取引を行わず、贈答、接待等の便宜供与を一切行わない。

川崎汽船株式会社の経営者は、本憲章の精神の実現が自らの役割であることを認識し、率先垂範の上、社内に徹底し、その実現のために実効ある社内体制を整備すると共に、取引先等にも周知を図る。本憲章に反するような事態が発生したときには、経営者自らが問題解決にあたり、原因究明、再発防止に努めると共に、迅速かつ確に情報を公開する。

以上

環境会計

- 環境省ガイドラインに準拠して作成しています。
- 対象期間：2008.1.1～2008.12.31
- 集計範囲：川崎汽船グループの環境マネジメントシステムの構成会社を対象としています。

環境保全コスト		単位：千円	
分類	おもな取り組みの内容	投資額	費用額
1 事業エリア内コスト			
① 公害防止コスト	大気汚染防止 洗浄汚水処理費用	366,554 －	72,970 191
② 地球環境保全コスト	地球温暖化防止および省エネルギー 海洋汚染防止	131,000 305,200	495,018 169,822
③ 資源循環コスト	資源節減 産業廃棄物リサイクル費用 産業廃棄物処理費用	256,724 － －	93,494 37,357 186,204
2 上・下流コスト	リサイクル・エコ商品	－	891
3 管理活動コスト	EMS維持費用 社会・環境レポート発行費用	－	64,699 11,046
合計		1,059,478	1,131,691

※投資額は、それぞれの項目に該当する機器の投入により発生しました。
 ※費用額は、投入した機器の保全、廃棄物処理費用、環境マネジメントシステム維持費用等にあたります。
 ※費用額には、減価償却費を含む。減価償却方法および耐用年数は財務会計上で採用している方法に準じます。

環境保全効果						
効果の内容		環境保全効果を表す指標				
		指標の分類	指標の値			
			2008年	2007年	増減	
1 事業エリア内コストに対応する効果	① 事業活動に投入する資源に関する効果	エネルギーの投入	燃料油 (g/トン・キロ) 潤滑油 (g/10 ⁶ ・トン・キロ)	1.21 13.54	1.26 13.80	-0.05 -0.26
		② 事業活動から排出する環境負荷および廃棄物に関する効果	大気への排出等	CO ₂ (g/トン・キロ) SO _x (g/トン・キロ) NO _x (g/トン・キロ)	3.8 0.066 0.113	3.9 0.070 0.120
	廃棄物等の発生		ビルジ(m ³ /船・月) スラッジ(m ³ /船・月) 生活系ゴミ(m ³ /船・月)	29.3 13.4 5.3	31.9 13.5 5.7	-2.6 -0.1 -0.4

環境保全対策にともなう経済効果		－実質的效果－	単位：千円
効果の内容		金額	
費用節減	省エネルギー機器によるエネルギー費の節減 ロングビーチ沖減速航海によるエネルギー費の節減 伊勢湾・三河湾減速航海によるエネルギー費の節減 COLD IRONINGによるエネルギー費の削減	149,145 67,129 14,345 8,744	
合計		239,363	

環境ネットワーク

世界中に展開する主要な海外現地法人に環境担当者を任命し、グローバルなネットワークを構築しています。各地の環境担当者は、東京本社と密接な連携を保ち、常に各国の環境規制等の動向に注意を払いながら、外部からの問い

合わせや情報提供の要請に速やかに対応しています。

また、環境規格認証を取得する動きはグループ会社にも広がっています。

独自に規格を取得したグループ会社

【ISO 14001*認証】

- 株式会社リンコーコーポレーション
- K Line Container Service (Thailand) Ltd.
- 株式会社ダイトーコーポレーション
- "K" Line European Sea Highway Services GmbH (KESS)
- ケイライン ロジスティックス株式会社
- SAL Schiffahrtskontor Altes Land GmbH & Co. KG (SAL)
- 日東物流株式会社
- K Line (Thailand) Ltd.

【グリーン経営認証*】

- 株式会社シーゲートコーポレーション
- 北海運輸株式会社(苫小牧支店)
- 日本高速輸送株式会社

【神戸環境マネジメントシステムステップ2】

- 株式会社シンキ

GRI*ガイドライン対照表

項目	指標	掲載ページ
1. 戦略および分析		
1.1	組織にとっての持続可能性の適合性とその戦略に関する組織の最高意思決定者の声明	3-4
1.2	主要な影響、リスクおよび機会の説明	13-14,31
2. 組織のプロフィール		
2.1	報告組織の名称	9
2.2	主要なブランド製品またはサービス	9-10
2.3	主要部署、事業会社、子会社および共同会社などの、組織の経営構造	9-10,44
2.4	本社所在地	9
2.5	報告組織が事業展開する国の数。おもに事業展開している国名、またはこのレポートの掲載している持続可能性について特に関連のある国名	9-10
2.6	所有形態の性質および法的形式	9
2.7	参入市場	9-10
2.8	報告組織の規模(従業員数、売上高、総資産、負債、資本、製品またはサービスの量)	9,12
2.9	規模、構造または所有形態に関して報告期間中に生じた大幅な変更・事業所のオープン、閉鎖および拡張などを含む所在地または運営の変更・株式資本構造およびその資本形成における維持および変更業務	9-10
2.10	報告期間中の受賞歴	21-22,36
3. 報告要素		
報告書のプロフィール		
3.1	提供する情報の報告期間	1
3.2	前回の報告書発行日	1
3.3	報告サイクル	1
3.4	報告書またはその内容に関する質問の窓口	裏表紙
報告書のプロフィールスコープおよびバウンダリー		
3.5	報告書の内容を確定するためのプロセス 重要性の判断/報告書内のおよびテーマの優先順位付け/ 組織が報告書の利用を期待するステークホルダーの特定	1,19-20
3.6	報告書のバウンダリー(国、地区、子会社、リース物件等)	1
3.7	報告書のスコープまたはバウンダリーに関する具体的な制限事項の明記	1
3.9	報告書内の指標およびその他の情報を編集するために適用された推計の基となる前提条件および技法を含む、データ測定技法および計算の基盤	1,12,47
3.10	以前の報告書で掲載済みである情報を再度記載することの効果の説明およびそのような再記述を行う理由	1
3.11	報告書に適用されているスコープ、バウンダリーまたは測定方法における前回の報告書との大幅な変更点	1, 37
GRI内容索引		
3.12	報告書内の標準開示の場所を示す表	48
保証		
3.13	報告書の外部保証添付に関する方針および現在の実務慣行	49
4. ガバナンス		
ガバナンス		
4.1	組織の戦略の設定または監督など、特別な業務を担当する最高統治機関の下にある委員会を含む統治構造(ガバナンスの構造)	13-14
4.2	最高統治機関の長が執行役員をかねているかどうかの表示	13
4.3	単一の理事会構造を有する組織の場合は、最高統治機関における社外メンバーまたは非執行メンバーの人数を明記	13
4.4	株主および従業員が最高統治機関に対して提案または指示を提供するためのメカニズム	21,27-28
4.8	経済的、環境的、社会的パフォーマンス、さらにその実践状況に関して、組織内で開発したミッション(使命)およびバリュー(価値)についての声明、行動規範および原則	2,3-4,12, 17-18, 23, 29, 41-42, 45-46
4.9	組織が経済的、環境的、社会的パフォーマンスを特定し、マネジメントしていることを最高統治機関が監督するためのプロセス、関連のあるリスクと機会および国際的に合意された基準、行動規範および原則への支持または遵守を含む	13, 27-28, 32, 45-46
4.10	最高統治機関のパフォーマンスを、特に経済的、環境的、社会的パフォーマンスという観点で評価するためのプロセス	13
外部のイニシアティブへのコミットメント		
4.11	組織が予防的アプローチまたは原則に取り組んでいるかどうか、およびその方法はどのようなものかについての説明	13-16
4.12	外部で開発された、経済的、環境的、社会的憲章、原則あるいは組織が同意または受諾するその他のイニシアティブ	2, 3-4, 17, 29, 45-46
4.13	(企業団体などの)団体および国内外の提言機関における会員資格	9
ステークホルダー参画		
4.14	組織に関与したステークホルダー・グループリスト(コミュニティ、市民団体、顧客、株主、従業員、等)	19-20
4.15	参画してもらおうステークホルダーの特定および選定の基準	17, 19-20, 45-46
4.16	種類ごとやステークホルダー・グループごとの参画の頻度など、ステークホルダー参画へのアプローチ	19-20, 21-28
4.17	ステークホルダー参画を通じて浮かび上がった主要なテーマおよび懸案事項と、それらに対する組織の対応	19-20, 21-28
5. 経済パフォーマンス指標		
経済的パフォーマンス		
EC1	収入、事業コスト、従業員の給与、寄付およびその他のコミュニティへの投資、内部留保および株主配当や政府に対する支払いなど創出したおよび分配した直接的な経済的価値	12, 47
EC3	確定給付(福利厚生)制度の組織負担の範囲	28

項目	指標	掲載ページ
市場での存在感		
EC6	主要事業拠点での地元のサプライヤー(供給者)についての方針、業務慣行および支出の割合	23,45-46
間接的な経済的影響		
EC8	商業活動、現物支給、または無料奉仕を通じて主に公共の利益のために提供されるインフラ投資およびサービスの展開図と影響	9-10,19-20
6. 環境パフォーマンス指標		
原材料		
EN1	使用原材料の重量または量	37,39
エネルギー		
EN3	一次エネルギー源ごとの直接エネルギー消費量	37
EN4	一次エネルギー源ごとの間接エネルギー消費量	39
EN5	省エネルギーおよび効率改善によって節約されたエネルギー量	36-37,39-40,47
EN6	エネルギー効率の高いあるいは再生可能エネルギーに基づく製品およびサービスを提供するための率先取り組みおよび、これらの率先取り組みの成果としてのエネルギー削減量	35-39
EN7	間接エネルギー消費量削減のための率先取り組みと達成された削減量	39
水		
EN8	水源からの総取水量	39
生物多様性		
EN12	保護地域および保護地域外で生物多様性の価値が高い地域での生物多様性に対する活動、製品およびサービスの著しい影響の説明	32,35
EN14	生物多様性への影響を管理するための戦略、現在の措置および今後の計画	32,35,41-42
排出物、廃水および廃棄物		
EN16	直接および間接温室効果ガスの総排出量	37
EN17	その他の関連ある間接温室効果ガス排出量	37
EN18	温室効果ガス排出量削減のための率先取り組みと達成された削減量	36-40
EN19	オゾン層破壊物質の排出量	35
EN20	NO _x 、SO _x 、その他の著しい影響を及ぼす排気物質の量	37
製品およびサービス		
EN26	製品およびサービスの環境影響を低減する率先取り組みと影響削減の程度	33-42,47
総合		
EN30	種類別の環境保護目的の総支出および投資	47
7. 労働慣行とディーセント・ワーク(公正な労働条件)のパフォーマンス指標		
雇用		
LA1	雇用の種類、雇用契約および地域別の総労働力	9
労働安全衛生		
LA8	深刻な疾病に関して、労働者、その家族またはコミュニケーションのメンバーを支援するために設けられている、教育、研修、カウンセリング、予防および危機管理プログラム	27-28
LA9	労働組合との正式合意に盛り込まれている安全衛生のテーマ	28,45-46
研修および教育		
LA11	従業員の継続的な雇用適性を支え、キャリアの終了計画を支援する技能管理および生涯学習のためのプログラム	27
LA12	定期的にパフォーマンスおよびキャリア開発のレビューを受けている従業員の割合	27
8. 人権パフォーマンス指標		
無差別		
HR4	差別事例の総件数と取られた措置	27
結社の自由		
HR5	結社の自由および団体交渉の権利行使が著しいリスクに曝されるかもしれないと判断された業務と、それらの権利を支援するための措置	28,45-46
児童労働		
HR6	児童労働の事例に関して重大なリスクがあると判断された業務と、児童労働の廃止に貢献するための対策	28,45-46
強制労働		
HR7	強制労働の事例に関して重大なリスクがあると判断された業務と、強制労働の廃止に貢献するための対策	28,45-46
保安慣行		
HR8	業務に関連する人権の側面に関する組織の方針または手続きの研修を受けた保安要員の割合	27,45-46
9. 社会パフォーマンス指標		
不正行為		
SO3	組織の不正行為対策の方針および手順に関する研修を受けた従業員の割合	14
公共政策		
SO5	公共政策の位置づけおよび公共政策開発への参加およびロビー活動	32
10. 製品責任のパフォーマンス指標		
顧客の安全衛生		
PR2	製品およびサービスのライフサイクルにおける安全衛生の影響に関する規制および自主規範に対する違反の件数を結果別に記載	32
マーケティング・コミュニケーション		
PR6	広告、宣伝および支援行為を含むマーケティング・コミュニケーションに関する法律、基準および自主規範の遵守のためのプログラム	45-46

第三者意見

今回、本誌特集として、「安全運航と環境保全」が企画されています。大学において安全運航達成の条件を研究としてきた者としては大変興味深いものでした。蒲生船長の指摘に「安全運航の維持には、適切な貨物の積みつけ、船体や機器の的確な整備、十分に教育され知識と経験を持った船員の配乗、チームワークの維持が必要」という一文があります。又、特集記事のコラムの「安全運航の取り組みについて」では研修所の中嶋船長が「船は人間が動かしているので、最終的に判断して事故を回避するのは乗組員一人ひとりとなります。」と指摘されています。

「安全運航の達成条件は航海環境が要求する技術の達成の如何による」と、従来より指摘している私としては、両船長の指摘に敬意を払う次第です。船舶運航の省力化や経済性の観点から海技者の技能を軽視する風潮のある中、「K」LINEの海技者自身の高い見識と責任感の表出は「K」LINEの運航船舶の安全性を示すものと受け取りました。現場の海技者の高いプライドとそれを支援する本社の技術者の技能の重要性に対する理解は「K」LINEの船舶の安全性を維持する重要な要になっていると理解されます。この思考の一端として実行されているセーフティレポート制度は正に「K」LINEの安全性への指向性を示すものと理解されます。

本誌の中でもしばしば指摘された通り、環境保全の第一課題は事故の無い安全な運航の維持にあると思います。環境保全のための種々の対策も一度重大海難である座礁事故や衝突事故を発生すれば、何十隻の船舶の長年にわたる環境安全対策を灰燼に帰することはExxon Valdez号や他の海難事故が導いた環境破壊の甚大さからも容易に理解されることです。安全運航の達成が環境保全の必要不可欠な要件であることがわかります。

そして安全運航の達成のためには優秀な海技者の確保が

東京海洋大学大学院
海洋科学技術研究科
特任教授

小林 弘明



必須のことです。「K」LINEでは海技者の技術向上のために各種の技術研修制度を実施していることが良く知られております。船舶運航の基本技能である基礎技術研修、事故の多発する高い航海困難度の環境条件下におけるブリッジ・チームの共同作業に対する管理技術研修等の各種の研修が高い頻度で実施されていることも安全運航の維持に大きく貢献していると考えられます。

さらに「K」LINEでは効果的なこれらの研修が日本人海技者のみでなく、外国人海技者に対しても同等な内容で実施されていることも支配船の安全運航の維持に大きく機能していると理解されます。

重大海難の発生は環境破壊とともに海運会社の信頼性を失墜することとなります。そして発生した環境破壊の回復は海運会社の責任問題に止まらず、荷主へ原状回復への負担を強いることとなります。劇的な環境破壊は海難事故により表面化します。そしてその影響は海運会社の経営そのものを根底から破壊することを常に考える必要があると思います。

「K」LINEが現在推し進めている安全運航の実現への努力は堅実な思考であり、必ず成果が見られるものと思います。安全への投資は地味ですが長期的には必ず報いられるものです。

現在、海運業は経営的に大変厳しい環境にあるものと察するところですが、このような環境下においても安全運航の実現のために努力されている経営陣に対し深い敬意を表明したいと思います。



代表取締役
専務執行役員
守田 敏則

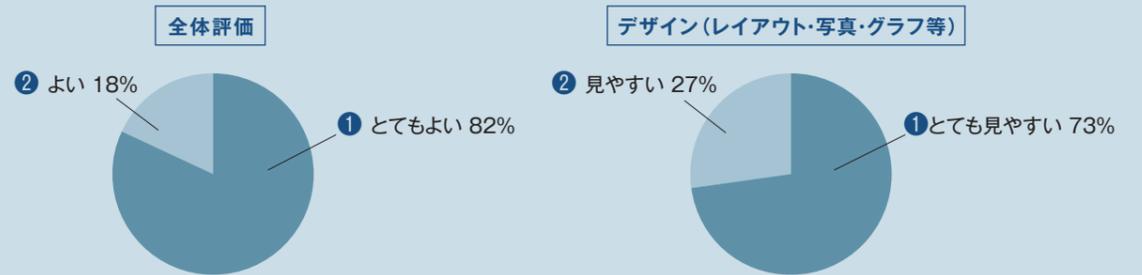
第三者意見をいただいて

貴重なご意見をたまわりありがとうございました。海難事故は、人命や貨物の安全に対する脅威であることはもちろん、ご指摘のとおり重大な環境破壊にもつながり、当社の経営を揺るがす要因ともなります。当社は、中期経営計画の取り組み課題の第一と第二に「環境保護への取組み」と、「確固たる安全運航管理体制」を掲げ、また社長はじめ経営陣からメッセージを出す機会には、必ず環境保全と安全運航・安全管理に言及していますが、海上、陸上を問わず従業員一人ひとりが高い知識と技術を保持し、チームワークにてそれをさらに向上させていくことの重要性を再認識いたしました。当社は社会における責任ある構成員として、これからも環境・安全に対する取り組みを続けてまいります。

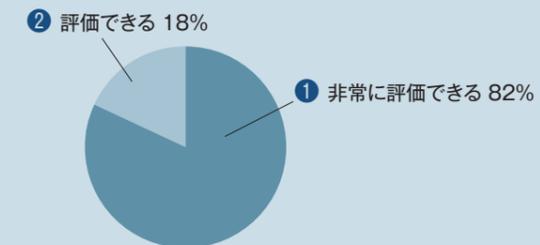
「社会・環境レポート2008」アンケート集計結果

2008年に発行した「社会・環境レポート2008」につき、皆様から多数のご回答をいただき、ありがとうございました。皆様からいただいたご意見をもとに、内容の充実と読みやすさ、分かりやすさの向上に一層の努力をしていきます。

Q1 本レポートの内容について
どのようにお感じになりましたか？



Q2 川崎汽船グループの環境への取り組みについて、
どのようにお感じになりましたか？



■ 関心をお持ちいただいた項目

- 1位 ● 特集③「K」LINEカルチャーとスピリット
- 2位 ● 企業理念
● 2007年度環境目標とその達成状況
● 2008年度環境目標
● 環境負荷低減への取り組み
- 3位 ● 海運がおよぼす環境への影響
- 4位 ● 特集①「安心・安全・信頼」の維持、向上のために
● ステークホルダーとの関わり
● 環境経営

■ もっと充実させた方がよいと思われた項目

- 1位 ● 海運がおよぼす環境への影響
- 2位 ● 特集③「K」LINEカルチャーとスピリット
● ステークホルダーとの関わり

■ おもなご意見・ご感想

- 船舶内での環境への取り組みについてももっともっと具体的にかつ分かり易く紹介してほしい
- 御社の取り組みについてマスコミに多く取り上げられるよう努力してほしい
- 株主として、会社の成長ぶりに昨今目を見張るものがあると感ずる素晴らしいレポートを送ってもらえてうれしい
- トラブルあれば公表を
- 海賊対策等、一層のリスク管理を
- 就職活動の資料として読んだ。ステークホルダーとの関わりが、柔らかなタッチで描かれ、地球に対する優しさが感じられた

用語解説

か行

★ 聖川丸(きよかわまる)

1937年就航の北米航路高速貨物船。処女航海で横浜－サンフランシスコ間の最短航海日数を更新した。姉妹船に「神川丸」「君川丸」「国川丸」があり、神聖君国型と呼ばれた。1941年に徴用され特設水上機母艦に改装し各地攻略戦などに従軍、終戦直前の1945年7月に瀬戸内海で航空機の攻撃を受け浸水したが任意擱座にて沈没は免れた。しかし、終戦後の同年11月に荒天により横転沈没した。戦争により多くの船舶を失った当社船隊再建のため1948年に引き上げに着手し苦難の末に成功。修繕後1950年に北米航路就航第1船となり、その後、当社復興のみならず日本海運の復興にも重要な役割を果たした。なお、本船以外の姉妹船3隻も同様に特設水上機母艦に改装され就役したが、いずれも戦没した。

★ グリーン経営認証

国土交通省の外郭団体が運営するもので、環境負荷の少ない事業運営を行っている事業者に対し審査のうえ認証、登録する。

★ コーポレート・ガバナンス

企業統治。企業の内部牽制の仕組みや不正行為を防止する機能をいう。具体的には、株式会社では株主が(1)経営者の独走をチェック・阻止でき、また(2)組織ぐるみの違法行為をチェック／阻止できることを担保する体制および(3)企業理念を実現するために、経営者により全役員・従業員の業務活動が方向付けられていること。(3)は内部統制とされ、(1)～(3)全部がコーポレート・ガバナンスとされる。コンプライアンスを実現する手段として、近年盛んに用いられるようになった。

★ コンプライアンス

英語を直訳すれば遵守。それは法律だけでなく、社会規範や企業倫理等をも含んだ広い意味でのルールを守ることを指す言葉として使用される。

た行

★ ダブルハル(二重船体構造)

船体(船殻)を二重化することで、座礁や衝突により外板に穴があいても、貨物タンクや燃料タンクには直接影響を与えず、貨物油や燃料の船外への流出を防止することを目的とした構造。

な行

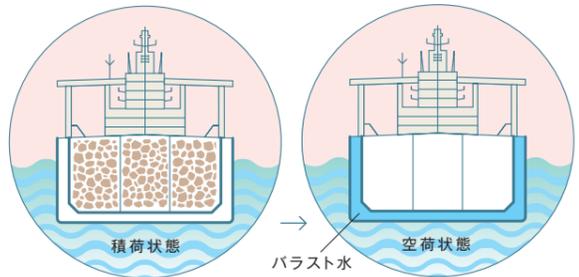
★ 任意擱座(にんいかくざ)

船が浸水したときに沈没を免れるため、わざと付近の浅い所に乗り上げ、人命、船体、貨物などの保全を図ること。

は行

★ バラスト水

船が貨物を積んでいない時や貨物の重量が軽い時に、船内の海水タンクに搭載される海水のこと。船体姿勢や船体強度を保持し安定を確保するため、必要に応じてタンク内に取り込み、排出される。



★ ハロン

塩素の代わりに臭素を含むフルオロカーボンのこと。消火剤として幅広く利用されていたが、オゾン層の破壊力はフロンよりも強い。先進国においては生産全廃等の処置が取られている。

★ フロン

冷蔵庫や冷凍機、エアコンの冷媒、スプレー噴射剤、半導体などの製造過程の洗浄剤などとして多くの種類があり幅広く使用されている。しかし、その種類によってはオゾン層を破壊する物質であることがわかり、国際条約により、オゾン層破壊に関係の深い塩素を含むものを特定フロンと定め規制を実施し、船舶の冷凍機やエアコンで使用されていた特定フロンR-12は1995年末で生産中止となり2003年には使用禁止となった。また、塩素を含まないが影響のあるものを指定フロンと定め、船舶で使用される指定フロンR-22は2001年末で生産規制実施、2020年には生産中止となる。この特定フロンや指定フロンの代わりに用いられるものが代替フロンで、オゾン層を破壊しない。船舶ではR-134aやR-404Aなどが用いられている。

や行

★ 輸送トン・キロ

1トンの重さの貨物を1キロメートル輸送したと考えたときの単位で、単に「トン・キロ」で表すこともある。例えば、「CO₂の排出量は、輸送トン・キロあたり100グラムである」というように使用し、この場合、「100g／輸送トン・キロ」として表す。

C

★ C-TPAT(Customs Trade Partnership against Terrorism)

米国税関が米国トレード関係者(船会社、港湾事業者、内陸輸送業者、製造者、荷主、倉庫業者等)に対し参加を呼びかけているテロ防止・治安確保のための税関産業界提携活動のこと。

F

★ FMS

ウェザーニュース社の「Fleet Management System」というシステムの略称で、陸上から本船の現在位置や動き、気象・海象の状況などを把握することができる。当社では、安全運航の一環としてこのシステムを採用し、現在300隻程度の船のデータを見ることができ、台風発生時に本船に指示を出すときなど、陸上から本船の状態を把握することができるため安全運航に役立っている。

★ FTSE社

英国のフィナンシャル・タイムズ紙とロンドン証券取引所が共同出資する会社で、日本を含む先進主要国に事業所を展開し、投資家向けのindex(指標)を提供している。FTSE4Good Indexは、同社が提供する社会的責任投資(SRI)の指標。

G

★ GRI(Global Reporting Initiative)

全世界で適用可能な持続可能性報告書のガイドラインを策定し、普及させることを目的に1997年に設立された国際組織。このガイドラインでは企業が持続可能であるためには、「環境的側面」「経済的側面」「社会的側面」の三要素を「トリプルボトムライン」として重視することが必要だとしている。

I

★ IMO(International Maritime Organization)

国際海事機関。本部をロンドンに置く、国連の専門機関。その目的は、IMO条約第1条に、国際貿易に従事する海運に影響のあるすべての種類の技術的事項に関する政府の規則および慣行について、政府間の協力のための機構となり、政府による差別的措置及び不必要な制限の除去を奨励し、海上の安全、能率的な船舶の運航、海洋汚染の防止に関し最も有効な措置の勧告等を行うことを目的とする、と規定されている。

★ ISMコード(International Safety Management Code)

国際安全管理コード。SOLAS条約第9章(「船舶の安全運航の管理」)に定められ、船舶およびその管理会社の総合的な安全管理体制を確立するコードであり、船舶の安全性を確保することに重点を置いている。

★ ISO(International Organization for Standardization)

国際標準化機構の略称で、製品やサービスの標準および規格を定める国際機関。ISO 9001は、品質管理および品質保証を目的とした品質システム作りの規格。また、環境に視点を置いた経営管理システムである環境マネジメントに関する規格としてISO 14000シリーズを策定しており、その中のISO 14001は環境マネジメントシステムの要求事項を定めている。

★ ISPSコード(International code for the security of ships and of ports facilities)

船舶と港湾施設が協調して、テロ行為などの保安に脅威を与える行動を阻止することを目的とした国際条約で、2004年7月1日に発効した。船舶においては、国際船舶保安証書の取得や船舶保安計画の策定および認証取得、資格認定を受けた船舶保安職員の選任などが義務付けられている。

N

★ NOx(Nitrogen Oxides)

窒素酸化物。燃料がディーゼル機関で燃焼する時に、燃料および空気中の窒素が高温になり窒素酸化物となる。排気ガスに含まれて放出され、大気中の水分と太陽光線により化学反応を起こして、酸性雨や光化学スモッグ、大気汚染の原因となる。

P

★ PM(Particulate Matter)

粒子状物質のことで、船舶では、ディーゼルエンジンやボイラーの排気ガスに含まれる煤塵(ばいじん)に注目が集まる。PMのうち、粒子径が10ミクロン以下のものは、大気中に浮遊することから大気汚染物質の一つとして取り上げられる。

★ PSC(Port State Control)

船舶が入港したときに、その船の安全性や法的適合性を検査し、船や人命の安全および海洋汚染等の環境保全に問題がないことを確認する検査で、日本では海上保安庁が行う。この検査によって不具合が認められたときは、その程度によっては正警告や出港停止などの処分が下される。

S

★ SMS(Safety Management System)

安全管理システムとも呼ばれ、ISMコードで要求される事項の一つで、会社の従業員および船舶の乗組員が会社の定めた安全運航と環境保護の方針を効果的に実施できるように構築され、文書化されたシステム。

★ SOLAS条約

海上人命安全条約(The International Convention for the Safety of Life at Sea) 英国籍旅客船「タイタニック号」(総トン数46,328トン)の海難事故を契機とした、船舶の安全性確保に関する国際条約。

★ SOx(Sulfur Oxides)

硫黄酸化物。燃料中の硫黄分がディーゼル機関で燃焼する時に、酸化されて生成されたもので、酸性雨や大気汚染の原因となる。

T

★ TBT

トリブチルスズ(Tributyltin)の略称で、金属のスズ(錫)を含む有機化合物であり、船底塗料に含有させて貝などの海洋生物の付着を防止するため幅広く用いられていた。しかし、生物調査により貝類などに有機スズの蓄積が確認され生態系への影響があることから、代替物質を含んだ塗料などへの転換が図られ、また、条約により有機スズ含有塗料の使用は禁止された。

【お問い合わせ先】

〒105-8421
東京都港区西新橋1丁目2番9号(日比谷セントラルビル)

総務グループ CSR・コンプライアンス推進室
電話 (03) 3595-5152
E-mail: kljtyocsrd@jp.kline.com

環境推進室
電話 (03) 3595-5667
E-mail: kljtyoemd@jp.kline.com

※なお当社では、事業活動をより理解していただくために以下の広報誌を発行しています。
またホームページでもさまざまな情報をお届けしています。
URL: <http://www.kline.co.jp>

当社刊行物

- 会社案内(和文版/英文版)
- アニュアルレポート(和文版/英文版)..... 年刊
- 社内報(和文版/英文版)..... 月刊(英文版は隔月刊)
- 株主通信(和文版)..... 季刊(8月、11月および2月発行)