

川崎汽船グループ
社会・環境レポート2013
Social and Environmental Report



*Toward Synergy for All
and Sustainable Growth*

共利共生と持続的成長を目指して



Contents

1	編集方針	16	廃船・解体・リサイクル
2	社会と川崎汽船グループの持続的発展を目指して		
3	社長メッセージ		
5	川崎汽船グループのCSR		
7	事業特性を踏まえたCSR活動	17	重要課題1 安全運航
		19	重要課題2 環境保全
		23	重要課題3 人材育成
		25	重要課題4 ステークホルダーとの対話
9	建造	29	マネジメント
		33	資料・データ編
11	運航	38	第三者意見

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取り組みについて、ステークホルダーの皆さまに分かりやすくお伝えすることを目的としています。当社グループは、2002年より「環境レポート」を発行し、2004年には「社会・環境レポート」へ発展させ、その後も毎年報告内容を充実させる努力をしてきました。2013年度版では以下の点に留意して編集しています。

●事業特性を踏まえたCSR活動と4つの重要課題

前半では、「事業特性を踏まえたCSR活動」として、船の建造から解体に至るライフサイクルにおける取り組みを紹介しています。また後半では、当社グループが考える4つの重要課題（安全運航・環境保全・人材育成・ステークホルダーとの対話）への取り組みについて、社内外のステークホルダーの声も交えながら紹介しています。

●WEBでの情報開示

本冊子に掲載できなかった情報は本文中に  マークを記載し、当社ホームページでの掲載個所を紹介しています。

対象期間

2012年度(2012年4月1日～2013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歴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

- GRI「サステナビリティ・レポート・ガイドライン(第3.1版)」
- ISO26000
(GRIガイドラインおよびISO26000対照表はホームページに掲載しています。)
- 環境省「環境報告ガイドライン(2012年版)」
- 環境省「環境会計ガイドライン(2005年版)」

発行日

2013年6月
(前回発行日2012年6月、次回は2014年6月予定)



社会と 川崎汽船グループの 持続的発展を 目指して

外航海運業は、世界の人々の豊かな生活を支える基幹産業であり、その市場は、先進国から新興国まで世界中に広がっています。このことは、当社グループのビジネスが世界各国・地域の政治・経済・社会情勢の変動や自然災害などに大きく左右されることを物語っている一方、わたしたちの事業活動が与える影響も世界中の多くの人々に及んでいることを意味しています。

川崎汽船グループは、世界各国・地域に広くアンテナを張り、市場の動きをタイムリーにとらえるとともに、対話を通じてお取引先はじめステークホルダーの皆さまのニーズを的確に把握することで、皆さまのご期待に応え、良き企業市民として地域社会、国際社会の持続的な発展に貢献できるよう、これからも努めてまいります。



持続的な社会の発展に貢献し、 社会から信頼される グローバルキャリアを目指します

Q1 川崎汽船グループにとってのCSRについて
お聞かせください。

A1 当社グループの事業活動は、海上輸送サービスを中心とするグローバルな物流ネットワークを通じて、世界の人々が必要としているさまざまな貨物を、安全にかつ環境に配慮しながら確実にお届けすることです。世界経済が発展する大きな原動力の一つは貿易です。貿易が世界規模で自由に行われることによって、物や人が動き、そこに富や価値が生まれ、世界経済が豊かになっていきます。物を運び、世界をつなぐ、言えば世界の物流インフラの部分私たちが担っています。この物流インフラとしての輸送サービスを長期安定的に、かつ環境負荷とコストをいかに抑えて提供していくか、それが国際社会の持続的な発展に貢献するために私たちに期待されている役割であり、それに応えることが当社グループにとってのCSRであると考えています。

Q2 社会から信頼・期待され、必要とされる企業になるために
社会とどう関わっていくべきだと思いますか？

A2 社会と共に発展するためには、ステークホルダーの皆さまとの対話を通じて、社会が求めている課題を認識しなければなりません。そのためには、役職員一人ひとりが、私たちのビジネスがどのように社会に貢献しているかという意識を常に持つことが重要です。そして認識した課題を解決するために私たちは何ができるかを考えめぐることによって、自ずと社会により必要とされるサービスを提供できる存在価値の高い会社になっていくと思います。

Q3 川崎汽船グループの社会的使命を支える3つの
重要課題「安全運航」「環境保全」「人材育成」について
お聞かせください。

A3 輸送業者にとって安全に貨物を届けることは基本です。船が安全に航行して、お客さまの貨物を届ける、これ

が実現して初めて私たちの事業が成り立つのです。ひとたび海難事故を起こせば、お預かりした貨物と船員の生命を危険に晒すばかりか、海洋環境にも甚大な被害を与える可能性があります。突発的な海難事故に適切に対処できるようになるためには、普段からいろいろなことを学び十分な経験を積んでいないと、最後の土壇場のところで力を発揮できません。船を運航している船員がしっかり教育、訓練されていることが安全を担保することになりますので、当社は、フィリピンやインドなどにも教育施設を設け、教官を育成し若い士官候補生を教育するなどの継続的な人材育成や投資を通じて、質の高い船員を安定的に確保していきます。

地球温暖化が問題になっていますが、私たちの産業は自動車、鉄道と同じく輸送手段にエネルギーが必要で、化石燃料に頼っています。統計の取り方にもよりますが、海運業が排出している二酸化炭素(CO₂)は世界の総排出量の約3%を占めると言われていますので、私たちの事業活動が環境負荷を与えているという認識を持ち、負荷を低減する対策を考えていかなければなりません。燃料消費の最小化とエネルギー効率の向上のためには、いろいろな技術がありますが、最も効果があるのは、燃料の消費と船の速力とを最適化して、少ない燃料でより多くの貨物を運ぶことです。単位輸送距離あたりの燃料消費を下げることは、CO₂削減にもつながりますので、さまざまな技術を取り入れながら、2019年までに輸送トンマイル(輸送される貨物の重量×輸送距離)当たりのCO₂排出量を2011年度比で10%減らすという目標の達成を目指し、環境負荷低減に向けた取り組みをより一層強化していきます。

燃料消費の削減は経済面でも効果があります。今、燃料価格は高止まりしていて、船の運航経費の中で燃料費がもっとも大きな経費項目になりつつあり、燃料消費を5%削減するだけで運航利益を大きく改善させることができます。環境問題と経済性の二兎を追えるわけですから燃料消費削減は重要な経営課題です。

そして、このような企業活動の主体は人です。私たちの仕事は世界的な規模で展開しているので、グローバ

ルなフィールドで活躍できる人材を育成していかなければなりません。当社グループは、国際社会で通用する専門知識と広い視野を持ち、トラブルや課題解決力を備えた人材を育てるために育成プログラムや研修制度の充実に努めています。

Q4 事業・CSR活動の基盤となるガバナンス強化、
コンプライアンス徹底への取り組み状況
をお聞かせください。

A4 企業が社会から信頼され、社会と共に成長するためには、コーポレート・ガバナンスの強化とコンプライアンスの徹底は欠かせません。当社グループは、ステークホルダーの皆さまから信頼され、社会に必要とされる存在であり続けるために、健全で透明性の高い経営の実践とコンプライアンスの強化に努めています。しかしながら、2012年9月、大変残念なことに当社は独禁法違反の疑いで公正取引委員会の立入検査を受けました。このような調査を受けたという事実を厳粛に受け止め、グループを挙げたコンプライアンス教育のやり方を見直すなど、万全の体制を敷いていかなる法令違反も許さないという厳しい姿勢を貫く決意です。

Q5 最後に、ステークホルダーの皆さまにメッセージを
お願いします。

A5 1919年に株式会社川崎造船所から貨物船11隻の現物出資を受けて設立された当社は、これまで好不況の波をかぶりながらも、たくさんのステークホルダーの皆さまに支えられながら、幾多の危機を乗り越え、世界有数の総合海運会社へと成長してきました。私たちはこれからも、ステークホルダーの皆さまと対話を重ねながら、国際社会の変化を捉え、社会からの期待に応えることによって、社会から信頼されるグローバルキャリアを目指し航海を続けていきます。皆様のご支援を賜りますようお願い申し上げます。

代表取締役社長

2013年5月

朝倉次郎

川崎汽船グループのCSR

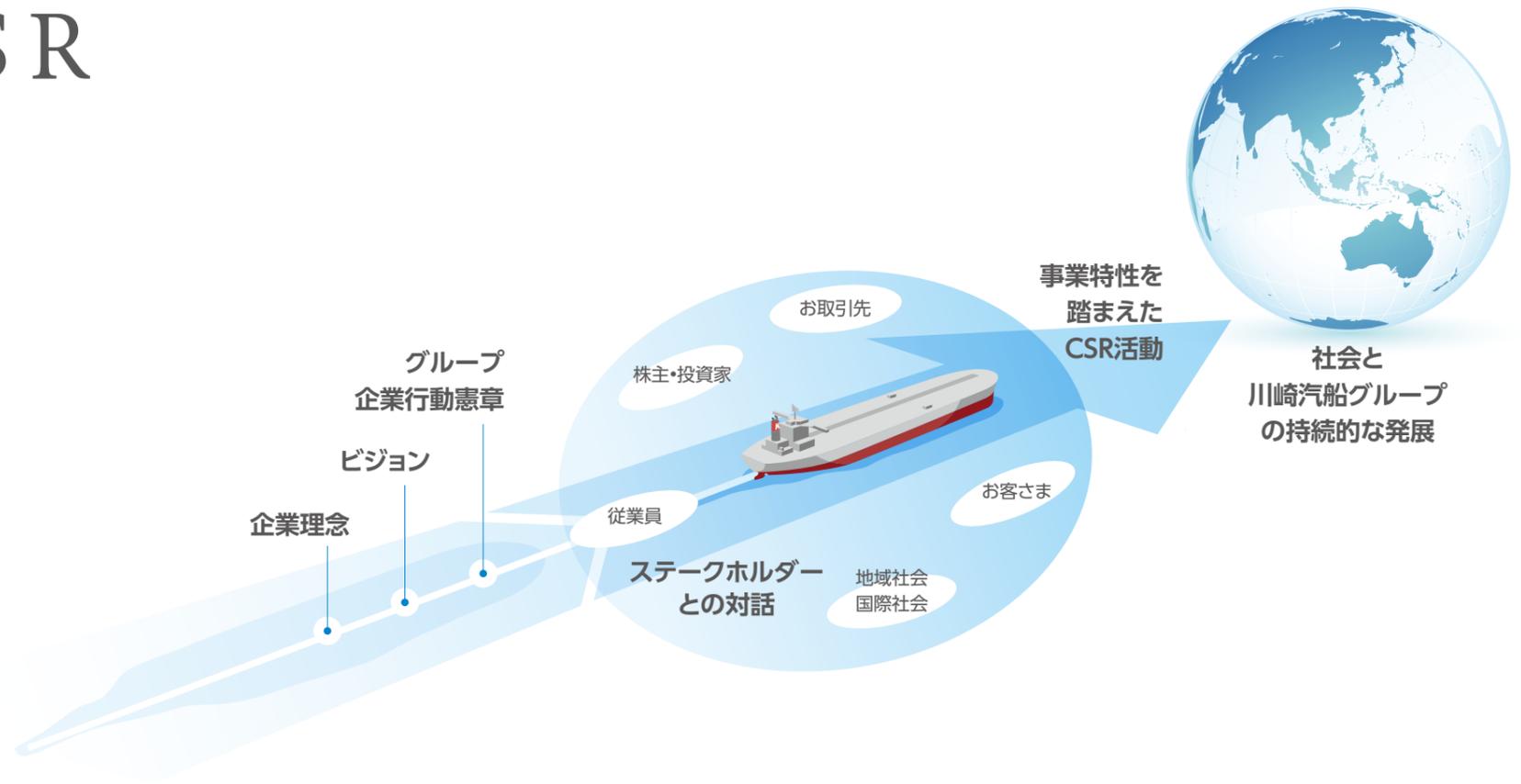
企業理念

“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

川崎汽船グループは、企業の社会的責任に対する社会からの要請の高まりを受けて、グループ全体の行動規範である「グループ企業行動憲章」を2012年8月に改正しました。今回の改正では、持続可能な社会の発展への貢献、社会規範を含めた企業倫理の遵守、環境問題への取り組み、反社会的勢力への対応等について、当社グループ役職員がより主体的に取り組むことを求めています。



グループ企業行動憲章

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、持続可能な社会の発展に資するよう、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ともに、グループ従業員の人格、個性及び多様性を尊重し、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

国内外の法令や社会規範を遵守し、公正、透明、自由な競争及び適正な取引を行う。

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. 環境問題への主体的取り組み

環境問題への取り組みを人類共通の課題と認識し、企業の活動と存続に必須の要件と位置付け、主体的に取り組む。

5. 情報の保護・管理・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保護・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り組み

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ともに、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、関係各国の文化や慣習を尊重し、国際社会の発展に貢献する。

8. 反社会的勢力との関係遮断

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として対決し、関係遮断を徹底する。

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、率先垂範のうえ、社内に徹底し、その実現のために実効ある社内体制を確立するとともに、取引先等にも本憲章の精神の実現について協力を求める。経営者は、危機管理の視点に立って、本憲章に反するような事態の発生を予防するための社内体制を整備し、その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ともに、迅速かつ的確に情報を公開する。

以上
制定 2006年 12月 改正 2012年 8月

CSRの目的と使命

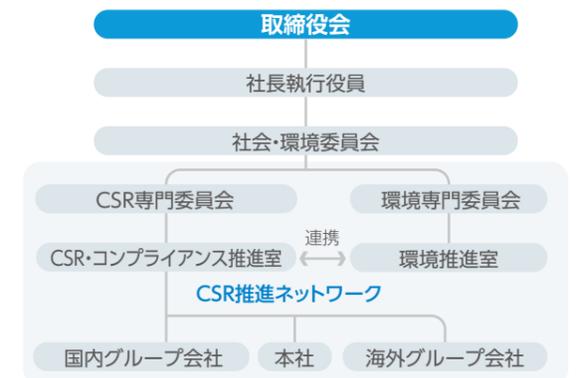
川崎汽船グループは、自社の事業活動が社会・環境に与える影響に最大限配慮しながら、海上輸送を中心とした物流サービスを通じて地域社会・国際社会の持続的な発展に貢献することにより、社会的責任を果たしてまいります。

CSR推進体制

社長を委員長とする「社会・環境委員会」のもと、CSR・コンプライアンス担当執行役員を委員長として、ガバナンスや人権、コンプライアンスなど社会的側面への取り組み推進を担う「CSR専門委員会」と、環境担当執行役員を委員長として、当社グループの環境に配慮した事業活動の根幹となる「環境マネジメントシステム」の運用責任を担う「環境専門委員会」という2つの下部組織を設け、CSRの推進に努めています。

また、国内25社、海外32社のグループ会社に担当者を配置して「CSR推進ネットワーク」を構築し、それぞれの会社でCSRを推進するとともに、グループ内の情報交換、啓発活動の推進などに組織的に取り組んでいます。

2012年度は、「CSRの基礎知識」と題したeラーニング研修を実施し、国内グループ全体で1,384名が受講しました。2013年度には海外グループに同研修を展開します。



当社企業行動憲章実行要点はホームページに掲載しています。
CSR >>> 川崎汽船グループのCSR >>> グループ企業行動憲章

事業特性を踏まえた CSR活動

川崎汽船グループは、事業を通じて地域社会、国際社会の持続的な発展に貢献します。
お客さまからお預かりした貨物の安全輸送はもちろんのこと、船の建造から解体に至るライフサイクルにおいても、4つの重要課題である安全運航・環境保全・人材育成・ステークホルダーとの対話を根幹とする責任ある海上輸送サービスを提供しています。

Construction 建造段階

当社独自の建造仕様「Kライン標準仕様」(関連→P9)を導入しています。条約対応のみならず、過去の知見やパフォーマンスのフィードバックにて培ったノウハウを新造船の仕様に反映し、より安全で環境に優しい船造りに取り組んでいます。また、船を建造する際には、豊富な知識と経験を有する当社技術者を建造現場に派遣することにより、責任ある船造りとノウハウのフィードバックを確実なものとしています。

Ship operation 運航段階

お客さまのニーズに応える質の高い海上輸送サービスを提供するためには、安全運航の維持・徹底が欠かせません。当社では、船の運航に関わる従業員の育成、安全運航を確立するための管理体制、船質を維持するための整備など、確固たる安全運航体制を構築しています。また、環境への影響を含めたあらゆるリスクを認識し、万一の不測の事態にも備えています。

運航パフォーマンスの検証や経験の積み重ねにより培ったノウハウを運航に生かし、かつ次世代の建造船へフィードバックすることにより、サービス品質のさらなる向上を目指します。

Ship demolition 廃船段階

世界の物流の一翼を担った船も、その使命を全うし解体されるときが必ずおとずれます。当社では、船の解体を担う解体ヤードを選定するに当たり、当社独自の選定基準を設けて、労働安全衛生や環境に配慮した責任ある取り組みを進めています。解体の際に回収された資材は、その地域のさまざまなサービスや製品に生まれ変わります。



重要課題

安全運航

海運業を営む上で、安全運航の確立および維持は不変の使命です。安全運航は、世界の経済活動と人々の暮らしを支える国際物流インフラである海運事業の基盤であり、これを確立し、維持していくためにも、確固たる安全運航体制の構築とその実現・維持に取り組んでいます。

➔ P17

環境保全

事業活動による環境への影響を認識し、その最小化に向けた取り組みを推進しています。環境に配慮した機器や設備の導入を図り、万一の事故の際にも環境汚染を引き起こさないような構造を取り入れ、エネルギー効率に優れた船を建造し、地球環境に優しい物流インフラを構築・整備していきます。

➔ P19

人材育成

世界各国のお客さまのニーズに応えられるようにグローバルに活躍できる人材の育成に努めています。1919年の会社創立以来、長い歳月を経て培われた技術と知識を世代間で伝承することはもちろんのこと、従業員一人ひとりが、その能力を最大限に発揮できるように、各人の多様性を尊重したさまざまな教育・研修を実施しています。

➔ P23

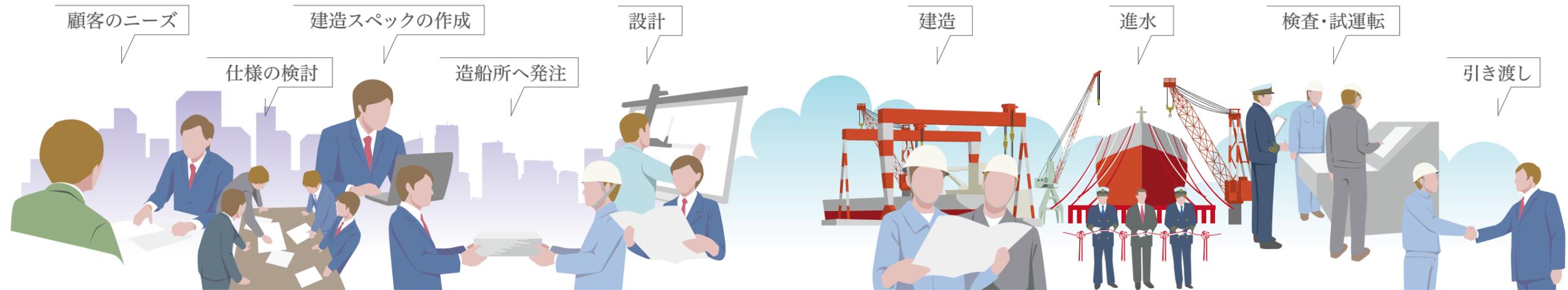
ステークホルダーとの対話

当社グループの事業はグローバルに展開されており、株主、お客さま、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。すべてのステークホルダーの期待に応えられるように、当社中核事業である海運サービスを通じ、企業価値の向上に努めています。

➔ P25

1 Construction 建造

川崎汽船グループは、お客さまのニーズに応えながら、安全かつ環境に配慮した船造りに取り組んでいます。当社は、船の建造から引渡しに至る各ステージにおいて、あらゆるステークホルダーの皆さまと協働しながら質の高い船隊を構築・拡充していきます。



安全・環境視点の仕様

Kライン標準仕様

質の高い船を建造するには、国際条約や地域規制への対応はもちろんのこと、これまでに培ってきた建造や運航に関するノウハウを新造船にフィードバックさせることも重要です。当社では、ルール上要求されないが、過去の経験に基づいて有益とされる機器やシステムを「Kライン標準仕様」に取りまとめ、建造船に反映しています。

当社はこの仕様の下、造船所をはじめとするステークホルダーの皆さまと協議を重ねながら、安全・環境視点で妥協することのない船造りに取り組んでいます。

建造時の品質を確保

新造船の建造は主に、造船所と当社技術グループの協働作業です。技術グループでは、新造船建造に関する品質管理システム (ISO 9001*) を2007年に取得して以降、計画から建造までの一連の業務を統一する組織的な管理を行っています。また、当社の経営方針に沿った品質管理方針を定め、具体的なアクションプランを策定し、実務レベルでの品質管理手順を明確にするとともに、その水準の維持および向上に取り組んでいます。

*ISO 9001: 製品やサービスの品質保証を通じて、顧客満足向上と品質マネジメントシステムの継続的な改善を実現するISO (国際標準化機構) 規格。

時代のパイオニアとして共に歩む

川崎汽船とは、会社の発祥が同じということもあり、大変良いお付き合いをさせていただいております。初めて日本船主が保有したLNG船である「尾州丸」や自動車専用船「第十とよた丸」など、新時代を切り拓く革新的な船の建造にも造船所として協力させていただきました。

また、最近ではCO₂排出量の削減が求められる中で、LNG (液化天然ガス) を燃料として航行する自動車専用船のコンセプトデザインの開発にも参画させていただきました。

川崎汽船が企業としての社会的責任を果たしていく中で、今後とも造船所としてそれに対して何が出来るのかを考えながら、共に歩んでいければと思っています。



川崎重工株式会社
船舶海洋カンパニー
営業本部
商船営業第一部
課長
吉川 智康様

建造監督の取り組み

造船所とのコミュニケーションが不可欠

新造船を建造するとき、その船が当社の使用目的に則した仕様になっているか、運航性能や荷役能力に問題はないか、条約などに則した仕様になっているか、当社独自の安全・環境基準である「Kライン標準仕様」が反映されているか、造船所の安全品質に問題はないかなどを確認しなければなりません。そのためには、造船所とのコミュニケーションが非常に重要であり、当社が派遣する建造監督は建造現場で日々、さまざまな品質確認を行いながら、発注した性能を有する船を確実に引き渡しいただけるよう努めています。

知識と経験のフィードバック

当社の建造監督は、豊富な知識と経験を有した海事技術者・陸上技術者であり、建造現場に派遣された建造監督が得る知見や問題点は本社にフィードバックされます。当社技術者はこれらの情報を精査し、改善に向けた対応や「Kライン標準仕様」の見直しを協議し、直ちに是正します。建造現場と本社の良好なコミュニケーションおよびステークホルダーとの対話を通じて、安全運航・環境保全の根幹となるハード部分のさらなる品質向上を目指し、誠心誠意取り組んでいます。



技術グループ
グループ長
中野 豊久

社会から必要とされる海上輸送サービスの品質向上を目指して

当社技術グループは、長い歳月を経て培われたノウハウを建造船に反映することはもちろん、お客さま・お取引先・従業員をはじめとするステークホルダーの皆さまの声に耳を傾けながら、船のライフサイクル中に生じる環境負荷を最小化する取り組みを推進しています。例えば、環境負荷低減のために有効な電子制御エンジンの積極的な採用や次世代技術を先行したLNG燃料船の共同開発など、当社が提供する海上輸送サービスのさらなる品質向上を通じて、社会と企業が持続的に成長し続けるフレームワークの構築に向け取り組んでいます。

2 Ship operation 運航

川崎汽船グループは、海運事業の根幹を支える確固たる安全運航体制を構築しています。安全・環境に配慮した船を運航する海陸の関係者をはじめとする人材育成や良好な職場環境の整備など、さまざまな活動を通じて、さらなるサービス品質の向上に向けて取り組んでいます。

安全運航を実現させるために

①安全運航をサポートするプロフェッショナル集団

当社「安全運航グループ」は、主に海事技術者で編成され、全運航船の動静確認、海事技術情報、気象・海象情報、国際条約や関連法規、事故情報など、安全運航に関わるありとあらゆる情報を収集、精査、配信することにより全運航船をサポートしています。最近では、海賊情報の収集や某国のミサイル発射に備えた非航行エリアの設定および付近航行船に対する注意喚起など、あってはならない不測の事態にも備えています(関連→P18)。また当社では、海を知り尽くした海事技術者が、



非航行エリアを設定中

②グループ管理会社や傭船船主との連携

当社グループには、管理する船種をそれぞれ特化した3社の船舶管理会社があり、当社は、船質の維持、海難や不稼働のない運航、費用対効果を考慮したコスト管理の徹底を目標に、これら船舶管理会社と協業しています。また、当社はこれら船舶管理会社、または主要傭船船主との定例会議を開催して意見交換を行うなど、知識と情報の共有を図っています。

③船質の維持と修繕ヤードの確保

安全運航に必要な船質を維持するためには、優秀な整備技術をもつ修繕ヤードが必要です。当社は、大型船に対応可能な修繕ヤードへの投資を行うことで

入渠枠を確保し、また船舶管理会社や海事技術者の声を取り入れながら、修繕ヤードの整備技術のレベル向上に取り組んでいます。



修繕ヤード

④検船活動(KL-Qualityの確立・維持)

KL-Quality(運航船の品質管理)

「KL-Quality」とは、国際条約、ISO 9001(品質管理規格)、ISO 14001(環境管理規格)に基づいて定めた当社独自の品質管理指針です。その適用範囲は、傭船契約、船舶管理契約を締結する船主や管理会社の船舶を含め、当社の全運航船舶が対象となります。

検船活動

全運航船の「安全運航の維持」を確実にするため、「KL-Quality」の品質管理指針に基づいた検船が定期的に行われます。検船監督は、点検項目が約160ヶ所にも及ぶチェックリストをもとに検船を行い、船舶管理会社および船舶のSMS*運用・遵守状況、保守管理状況、環境保全への取り組み状況などを一船ごとに確認します。検船の結果は、社内の関連部署に報告され、万一の不具合や懸念事項があれば、傭船船主や船舶管理会社には是正措置を勧告し、改善状況をモニタリングするなど、安全運航を維持するための品質水準の維持と向上を図っています。

*SMS: Safety Management System



⑤海事技術者の育成とキャリアパス

グローバルなフィールドで活躍できる人材の育成と確保を目指し、研修制度の充実やキャリアパスプランを通じた海事プロフェッショナルの育成に取り組んでいます。

1.採用

各国で独自の選抜試験を行い、優秀な学生を採用します。採用後は、当社独自のキャデット・トレーニングプログラムに従い、乗船前教育および乗船教育を実施。下船後は、レビュー研修を行います。

2.育成

キャデットおよびジュニアオフィサー期間を育成期間として位置付けます。乗船中のシニアオフィサーによるOJT、陸上研修施設における各種シミュレータや実機を用いたトレーニングなどを通じて、シニアオフィサーへ昇進させるための育成を行います。

海陸での展開

キャリアアップ

3.キャリアアップ

ジュニアオフィサーからシニアオフィサーへのキャリアアップを促進します。ジュニアオフィサーとしての知識・技量をさらに高め、また船の管理者に求められるリーダーシップやストレスマネジメントなどの自己啓発研修を行います。

育成

4.海陸での展開

豊富な知識と経験を有した海事技術者は、海上だけでなく、陸上職域へ活躍の場を展開します。

- 船長、機関長 / ● 安全運航管理技術者 / ● 新造船の建造監督 /
- 船舶管理会社の監督 / ● インストラクター /
- 検船監督、営業サポート海事技術者、クルーマネージャー、各港海務監督など

採用

充実した船内生活と安全運航のつながり

船は乗組員にとって労働の場である一方、休息のための憩いの場でもあります。安全運航は乗組員の健全な心身あってこそ達成・維持できるため、労働意欲を支える充実した船内環境を整備することも必要です。さまざま

な国籍の乗組員が共存する船内生活は長期にわたるため、乗組員は互いの文化や習慣を尊重し、また陸上からの充実したサポートや生活環境の整備を通じて、日々、各々に課せられた職務を完璧に遂行しています。



LNG船「ZEKREET」船長 重田 育輝

安全運航を実現・維持するための第一歩

大海原に浮かぶ船に息吹を与えている乗組員は24時間、寝食をともに生活しており、安全運航のまず第一歩はこの乗組員の健全な心身を維持することにあります。陸上における研修で調理、衛生の教育を受けた船舶調理士が、健康に配慮した栄養バランスの良い、おいしい食事を提供しており、食卓に会話の花を咲かせ、皆の心を和ませてくれます。乗船前には、メンタルヘルスケアやコーチング研修を受講し、そこで得た知識を通じて、上司と部下の良好なコミュニケーションを保ちながら、船内融和に努めています。衛星電話、E-MAIL、拡充されつつある衛星回線を利用したインターネットサービスにより、離れて暮らす家族、友人たちとの交信が乗組員の励みとなり、心のケアとなっております。

船のライフサイクルに沿った活動

2 Ship operation 運航



環境負荷の最小化に向けた取り組み

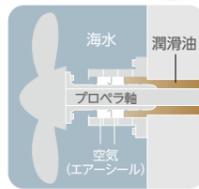
当社グループは、事業活動による環境への影響を認識し、その最小化に向けたさまざまな取り組みを推進しています。環境に配慮した機器や設備の導入を図り、万一の事故の際にも環境汚染を引き起こさないような構

造を取り入れるなど、安全運航と環境保全を最優先に考え、エネルギー効率に優れた地球環境に優しい物流インフラを維持していきます。

point
海洋汚染
防止

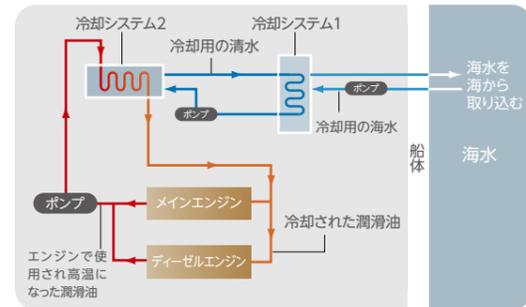
船尾管エアースील

プロペラ軸の貫通部分において、船内からの潤滑油の流出と船外からの海水の浸入を防ぐための装置であり、圧縮空気を常時供給することにより密閉部分を作り出すことで、これらを実現しています。



間接冷却システム(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海水と熱交換させる冷却システムです。潤滑油と海水が直接的に熱交換しないため、冷却システムの不具合などによる潤滑油の船外流出リスクを軽減できます。



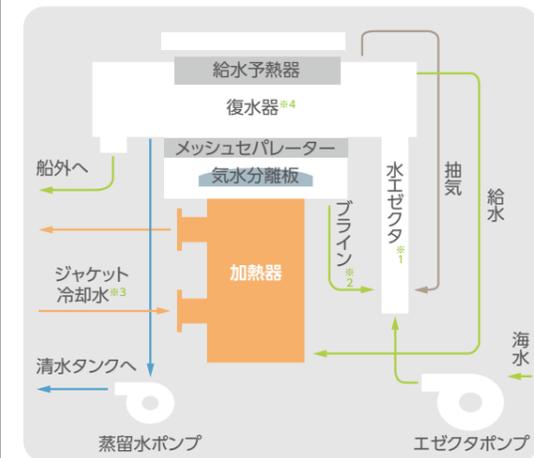
甲板機器の電動化

従来は油圧駆動であった甲板機器を電動モーター式にすることにより、油圧駆動に使用する作動油の船外流出リスクが排除されました。

point
水資源
保全

水リスクへの対応

船で消費する生活用水のほとんどは、航海中、エンジンの冷却に使用した約80℃のジャケット冷却水を利用して海水から精製されます。造水器内を真空状態に保つことで水の沸点は下がるため、器内に供給された海水はジャケット冷却水の熱によって蒸発し、これを復水器で凝縮することで蒸留水を作り、船内各所で利用しています。



- ※1 水エゼクタ: 器内を真空に保ち、ブラインを器外へ排出します。
- ※2 ブライン: 海水を蒸留した後に残る濃縮海水。
- ※3 ジャケット冷却水: エンジンの冷却水。(約80℃)
- ※4 復水器: 発生した蒸気を冷却し、蒸留水として復水します。

point
生物多様性
保全

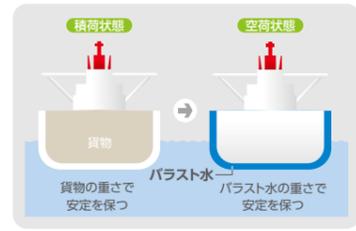
バラスト水の適正管理

船体の安定を保つバラスト水には目に見えない微小な海洋生物が含まれます。このバラスト水が排出される地域の生態系に与える影響を懸念し、当社では、海洋生物の少ない洋上でバラスト水の入れ替えを行っています。また、バラスト水の保有を最小化する船の導入やバラスト水処理装置の実証試験など、技術的な検証も進めています。

※2013年6月現在未発効

環境配慮型船底塗料

環境に優しい無毒型の船底塗料を使用しています。



point
大気汚染
防止

減速航行

自主的な減速航行の実施による燃費の削減を通じて、船舶からの排気ガスを減らします。

摩擦抵抗を低減する船底塗料

航行中の船体と水の間を生じる摩擦抵抗を低減する船底塗料の使用により、燃費を削減します。

船底・プロペラのクリーニング

生物付着物による摩擦抵抗の増加を低減する水中クリーニングを実施し、推進効率の低下を未然に防ぎます。

省エネ型自動操舵装置

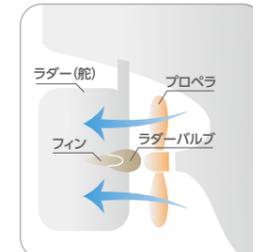
風や波、潮流などの外乱の影響による無駄な操舵を最小限に抑えることにより、従来型と比べて約1%燃費を削減します。

最適運航システムの実証試験

海気象・潮流の予報データをもとに最小燃費や最短航路などの最適な航路を選択して省エネを目指す運航システムの導入および実証試験を行っています。

水流エネルギーの利用

プロペラ直後の舵に流線形回転体の付加物(ラダーバルブ)とフィンを取り付けることにより、水流エネルギーを推進力に変え燃費を削減します。



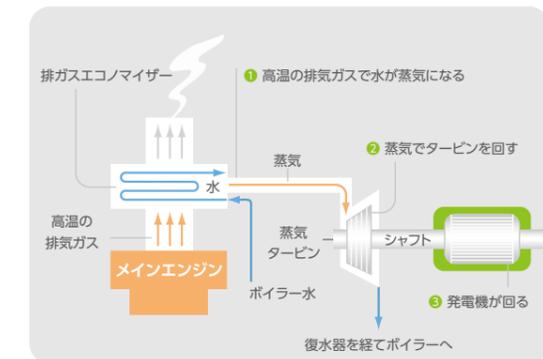
最適トリム運航

航行中の船体姿勢の最適化により、燃費を削減します。



排気ガスの熱エネルギーを利用した発電

排気ガスとして大気放出する熱エネルギーを回収し、有効利用することにより、発電に必要な燃費を削減します。



電子制御エンジン

燃料噴射タイミングや排気弁の開閉タイミングを電子制御するエンジンの採用により、燃費の削減と環境負荷の低減を図ります。

その他の取り組みはホームページに掲載しています。
CSR >>> 環境保全への取り組み

2 Ship operation
運航



3 Ship demolition
廃船・解体・リサイクル

川崎汽船グループは、船の廃船段階においても、責任ある解体と資源のリサイクルに努めます。解体ヤードにおいて労働安全衛生や環境に配慮した解体が行われるよう、当社独自のチェックリストによる環境影響評価を行っています。

サービス品質向上のための取り組み



ジョブローテーションで視野の広い社員を育成

お客さまからお預かりした荷物を、安全かつ迅速に仕向地に届けることが海運業の最も大きな使命です。その使命を果たす上では、お客さまのニーズを把握し、サービスの向上を果たしながら、安全や環境にも配慮できる人材の育成は欠かせません。それを踏まえ、ビジネススキル向上のための集合研修や、社内語学教室・海外語学留学、通信教育など、教育プログラムの充実を図る一方、ジョブローテーションにより10年目程度までの若手のうちに複数の異なる部門を経験し、幅広い知識とノウハウを身につけることで、物事を多角的に捉える視点をもった社員を育成しています。

新卒採用においても部門に特化した採用は行わず、

例えば造船工学を専門に学んで入社した社員も、技術部門だけではなく、営業部門や管理部門を経験します。

また、若手のうちに乗船研修を行うことで現場力向上も図っています。10年目までの全ての陸上社員が10日から2週間程度の航海を経験している状態を目指し、いかなる部門に在籍していても、海運マンとして常に現場を意識する社員を育てています。



ジョブ
ローテーション



技術グループ
技術開発チーム
三井田 靖央

ジョブローテーションでのさまざまな経験

入社時は技術グループに配属され、新造船の計画・仕様検討、承認図面業務や乗船研修/建造監督業務といった現場での経験など、さまざまな経験を積むことができました。その後、営業部門であるLNGグループへ異動となり、傭船者との協議・交渉や運航船の収支管理などを担当しました。現在は再び技術グループに戻り、主として新規技術の開発を担当していますが、営業部門でお客さまと直接接したり、船舶の収支関係について学んだりすることができたのは大きな財産になっており、お客さまのニーズやコスト感覚を意識しながら現在の業務に取り組んでいます。

資源の有効利用



労働安全衛生、環境に配慮した解体

さまざまな大きさ、形、種類の船を解体する場合、機械化や自動化は難しく、そのほとんどの作業が手作業とならざるを得ません。当社では解体ヤードの視察を行い、作業が安全に行われるか、また人体や環境に影響のある物質などが確実に回収されるか、周囲の環境に影響がないかなど、当社独自のチェックリストによる環境影響評価を行っています。

2010年に当社は、国土交通省主導の下に立ち上げられた、安全かつ効率的な先進国型シップリサイクルシステムの構築に向けたパイロットモデル事業(室蘭プロジェクト)に参画し、当社所有の「にゅーよーくはいうえい」を解体する実証実験に取り組みました。このプロジェクトを通じて得られた知見とこれまでに培った数多くの経験のもと、2009年に国際海事機関(IMO)*で採択された「シップリサイクル条約」の将来的な発効を見据えた取り組みにも力を入れています。

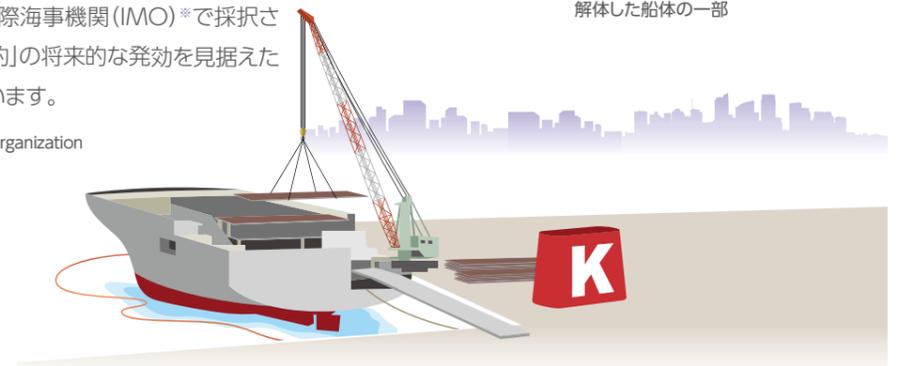
※IMO: International Maritime Organization

資源のリサイクル

船には鉄をはじめとする数多くのさまざまな金属が使用されていますが、解体した船から回収される金属は資源としての価値をもち、リサイクルを通じて、新たな製品やサービスに生まれ変わり、その地域の生活や雇用の発展につながります。また、鉄スクラップの再利用による製鉄は、地球環境に優しい手法と言われ、主に電気炉によって再熔融されます。資源の有効利用のみならず、地球温暖化防止の効果も期待されています。



解体した船体の一部



環境推進室
井上 清次

労働安全衛生と環境に配慮した解体ヤードの選定

わたしたちは解体ヤードを選定する際に、設備と運用の両面から公正かつ公平な評価を行っています。適正な解体・リサイクル・有害物質の回収設備やISO認証を備えていることはもちろんですが、一番大切なのは解体ヤードの経営者とそこで働く人々の取り組みの姿勢です。当社では、担当者が解体ヤードを訪問して直接関係者へのインタビューを行い、シップリサイクルに対するポリシーと取り組みの状況について現場の声を聞くことを重視しています。解体ヤード関係者との対話や現地視察を通じて、引き続き、労働安全衛生と環境に配慮した解体を推進していきます。

安全運航マネジメント

安全運航マネジメント体制

海運事業における安全運航の位置付け

安全運航は、海運事業の根幹を支えるものです。安全運航の徹底と維持および万一の事故に備えたリスクマネジメント体制の強化を通じて、人命・船舶・貨物の安全と環境保全を確実なものとしします。

確固たる安全運航体制を構築するためには、船舶の運航に関わる海上および陸上従業員の知識・経験・技術力の向上、船舶の設備の充実、気象や海象の把握、国際条約や各国の法規への対応など、さまざまな取り組みが必要です。当社従業員は、これらの取り組みに加えて、海難事故や荷役中に生じるトラブルなどの未然防止対策および緊急事態に適切に対応する能力も身に付けています。

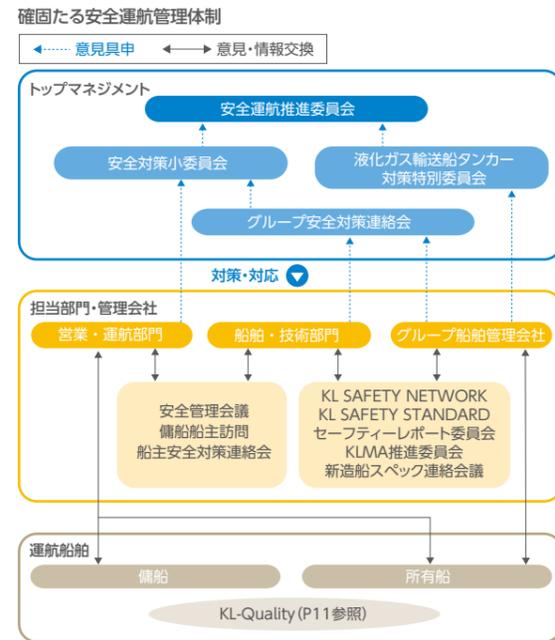
安全運航を確保する安全管理システム(SMS)の適切な運用

SMS^{※1}は、ISM Code^{※2}によって構築、文書化、実施、維持することが求められており、海上における人命、船舶、貨物の安全と海洋環境の保護を確実にすることを目的としています。このSMSには、国際条約や各国の法規の遵守、安全に関する独自の取り組みや船種の違いに対応した訓練を行うことなど、安全運航を確保する上で必要な事項や行うべき手順が盛り込まれています。当社は、SMSを通じた共通認識のもと、安全運航に必要なさまざまな取り組みを行っています。

※1 SMS: Safety Management System
 ※2 ISM Code: International Safety Management Code

確固たる安全運航管理体制

社長を委員長、各営業部門と船舶部門およびグループ船舶管理会社の役員を委員とする「安全運航推進委員会」が四半期ごと、および必要に応じて随時開催されます。ここでは、船舶運航時や荷役中に発生した不具合情報の要因解析および再発防止や未然防止策の策定、新たに制定・改正される国際条約や関連法規への対応、海賊対策など、安全運航に関わるすべての案件に対して、グループ一丸となった情報共有および、あらゆる視点に基づいた検討と取り組みを実施しています。



安全運航とリスクマネジメント

緊急対応能力の確立

緊急事態に備えた船上訓練

船上で万一の緊急事態が発生した場合には、陸上からの救援を得られるまでの間、乗組員は自ら、迅速かつ適切に初期対応しなければなりません。いかなる不測の事態が生じて冷静かつ確に対処することができるよう、SOLAS条約^{※3}で義務付けられた訓練や船舶管理会社が独自に定めた訓練を定期的に行っています。

例えば、火災が発生した場合の対処、救命艇による退

船、衝突や座礁などで浸水した場合の対処、人が海中転落した場合の対処、テロや海賊行為への対処など、訓練内容は多岐にわたります。

※3 SOLAS条約: 国際海事機関が定める「海上における人命の安全のための国際条約」

事故対応演習による危機管理能力の向上

海難事故に備えた緊急対応訓練の一環として、大規模事故対応演習を毎年実施しています。2013年3月には、当社大型油槽船が漁船と衝突後、船底接触し油の流出が発生したとの想定で演習を実施しました。演習では、当社の「事故対

応マニュアル」に基づき、社長をはじめとする関係者が、事故対策本部を設置し、同本部に届く情報を基に対策を検討し、適宜対応を取り、社外からの問い合わせへの対応や模擬記者会見を実施し、会見後には、保険会社、弁護士、コンサルティング会社などの講評を受けています。

決してあってはならない事故ですが、万一に備えた演習を継続的に繰り返し評価することを通じて、全従業員のさらなる安全意識の啓発、危機管理能力の向上、「事故対応マニュアル」の改善などを図っています。

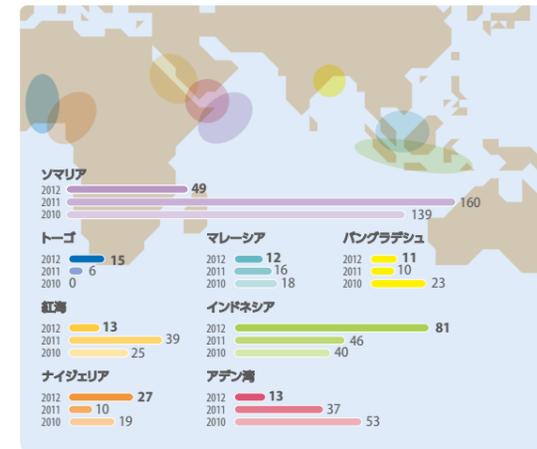


事故対応演習

海賊問題の現状と当社の対策

かつてマラッカ・シンガポール海峡で多く被害が確認された海賊行為は、近年、ソマリア沖やアデン湾、西アフリカでも急増し、付近海域を航行する商船にとって大きな脅威

主な海賊出没エリアおよび出没件数(2010年~2012年)



出典: ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships - 2012 Annual Report

となっています。

ハイジャックリスクの高い当社運航船(低速力船、低乾舷船^{※4})は、日本、韓国、中国、インド、ロシア、トルコ、タイなどの協力によって配置された艦船に守られながら船団を組んでアデン湾を航行します。また、当社では、海賊対策の指針である「BMP(Best Management Practices)」の内容に沿った下記海賊対策を実施しています。

- 海賊専用の見張り員を配置
- 夜間はサーチライトを使用して海賊の早期発見を図る
- 船橋当直者、海賊見張り員は、安全対策として防弾チョッキ、防弾ヘルメットを着用
- 海賊の乗り込み阻止のため、甲板上周囲にレーザーワイヤー(カミソリのついたワイヤー)を敷設し、船体外周への連続放水が可能な高圧水噴射ジェットノズルを設置



海賊の見張り

2013年2月、当社は大手石油会社や大手船会社とともに、国連開発計画(UNDP:United Nations Development Programme)がソマリアで展開する雇用機会創出と職能開発プロジェクトに対する、総額100万米ドルにのぼる支援に参画しました。本支援は、ソマリアの国情を安定させることによって、インド洋における海賊リスクを低減させることを目的としています。本支援がソマリアの将来世代に職業の選択肢を提供することで、海賊行為に走らないようになればと願っています。

※4 低乾舷船: 水面から甲板までの高さが低い船。

Voice

小さなトラブルの芽を摘み取り事故防止に生かします

自動車船
 「ADRIATIC HIGHWAY」
 三等機関士
 坂部 綾

わたしは船上で小さなトラブルやミスに遭遇した際、セーフティーレポートを作成し、潜在するリスクや要因・対策などを考える習慣を身に付けるよう努めています。当社グループ船員に対するセーフティーレポート制度の定着および報告を奨励する表彰などにより、2012年には1,914件(昨年比71%増)もの報告があったとお聞きました。すべての事故は小さなミスから始まると言われていますので、これらの多くの事例の中から、作業前には必ず類似事例に目を通し、作業前ミーティングなどで仲間たちと情報を共有しながら、安全意識のさらなる向上とトラブルの未然防止に役立てています。



環境保全の取り組み

環境マネジメント体制

Message

環境憲章の見直しと環境保全に向けた決意

環境推進室 室長
三枝 治

2001年5月に制定した「川崎汽船グループ環境憲章」は、当社グループにおける環境保全活動の指針 ISO 14001*1に基づく環境マネジメントシステム(EMS)*2の基本となるものですが、同憲章制定後10年以上経過し、時代とともに変化する環境問題やステークホルダーの皆さまのニーズに当社の方向性を整合するため、2012年8月に内容を見直し改正しました。

わたしたちは、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、当社の事業活動が地球環境に与える負荷を自覚し、それを最小限にする決意を環境憲章に掲げています。役職員をはじめとする当社グループで働く従業員一人ひとりが、環境憲章に掲げる指針の下、かけがえない地球環境の保全に努めながら、また地域社会、国際社会の持続的な発展に貢献するため、さまざまな環境保全活動を引き続き推進していきます。

*1 ISO 14001: ISO(国際標準化機構)が策定した国際的なEMSの規格であり、EMSの要求事項を定めたもの。
*2 EMS: Environmental Management System



川崎汽船グループ環境憲章

基本理念

川崎汽船グループは、環境問題への取り組みを人類共通の課題であると認識し、企業の存在と活動に必須の要件としてグループ事業活動における環境負荷の低減のために主体的に行動し、持続可能な社会の実現に貢献します。

行動指針

1. 環境保全を実現するための環境目的および目標を設定し、事業活動における環境負荷の低減の継続的な改善を行います。また環境に関連する条約・法令および川崎汽船グループが同意する指針・自主基準を遵守します。
2. 船舶の安全運航を徹底することにより地球・海洋環境の保全に努めると共に、これを実現するための組織・体制を整備します。
3. 温室効果ガスの排出量削減と大気汚染の防止を図るため、最新の省エネ設備や最適な運航のための機器の研究・開発・導入を推進し、船舶のエネルギー効率、運航効率の改善を図ります。
4. バラスト水の移動や船体付着生物による生態系への影響を認識し、生物多様性の保全に努めます。
5. 3R(リデュース、リユース、リサイクル)を推進し、シップリサイクルによる資源の有効利用を図るなど、循環型社会の形成に努めます。
6. 川崎汽船グループとして環境保全に向けた社会貢献活動を支援し、それに参画します。
7. 川崎汽船グループ構成員の環境保全の意識・理解を高めるため教育・訓練を行います。

2012年8月改正

EMSを活用し環境保全に取り組んでいます

事業活動が地球環境に与える負荷を特定し最小化する継続的な改善を行うシステムを構築するため、ISO 14001に基づくEMSを構築し運用しています。当社のEMSは、2002年2月に第三者機関の認証を受けて運用を開始以降、環境憲章の下に計画された(Plan)さまざまな取り組みが、適切に実施され(Do)、その結果が評価され(Check)、取り組みを見直す、または新たな対策を取る(Act)という一連の流れ、すなわち、PDCAサイクルに則したものになっているかどうかを確認するため、毎年、内部監査員による監査や第三者機関による外部審査を受けながら、環境保全活動の継続的な改善に向けて運用しています。

(EMSの一部運用事例について 関連→P35-P36 「2012年環境活動実績と2013年環境目標」)



内部監査員による監査

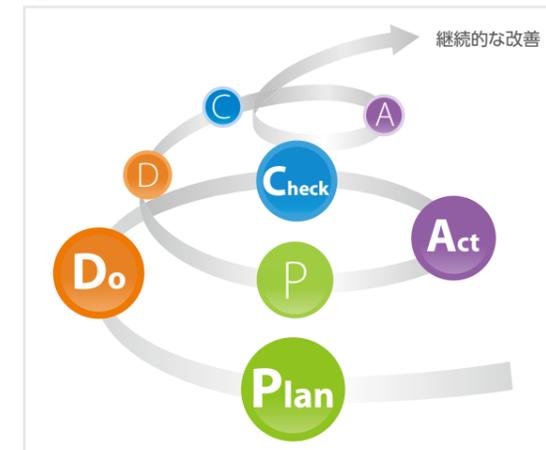
環境専門委員会

PDCAサイクルの確認の場として

環境専門委員会は、EMSの最高責任者として選任された環境担当役員をはじめとする各部門の環境管理責任者、環境担当者およびグループ会社環境担当で構成され、環境保全に関する当社グループの基本計画・目標の策定、達成状況や結果の評価を実施し、目標の再確認や見直しを行うなど、年2回開催されています。

また、環境専門委員会は、コーポレート・ガバナンス体制に組み込まれている組織であり、同委員会の決定事項や活動内容は、社内に展開され、業務遂行に生かされています。

PDCAサイクル



経営計画における位置付け

環境保全への取り組みは経営の柱の一つです

中期経営計画「K」LINE Vision 100 - Bridge to the Future - において、環境保全は安全運航とならぶ基本課題の一つであると位置付けて取り組んでいます。当社が社会とともに持続的に発展していくためには、事業活動に潜在する環境面のリスク・機会を特定し、それに対する適切な方針や取り組みを経営に取り込むことが重要であると考えており、またその成否は経営にも影響を与えるものと認識しています。

環境教育・啓発

環境関連知識の習得と意識向上のために

当社ポータルサイトには、川崎汽船グループ環境憲章、環境マネジメントマニュアル、環境担当者リストに加え、環境活動報告や環境セミナー資料など、さまざまな情報を掲載しています。当社従業員の一人ひとりが、環境マネジメントシステムや環境問題に関する知識の習得と意識向上のために活用できるよう、使いやすさと分かりやすさの充実を図っています。

毎年、当社の環境推進室主導の下、当社と一部グループ会社の従業員を対象に「環境セミナー」を実施しています。2012年のセミナーでは、新たな取り組みとして、外国人従業員に対する英語版セミナーを開講しました。CO₂問題をはじめとした船の排気ガス規制、シップリサイクル、環境マネジメントシステムなどをメインテーマに、計12回開催し、計216名が受講しました。

環境セミナー2012 アンケート



● よく理解できた 29%
● 大体理解できた 57%
● 半分くらい理解できた 14%
● あまり理解できなかった 0%



● 本社 33%
● グループ会社 53%
● グループ会社 (外国人従業員) 14%

環境保全の取り組み

環境負荷の最小化に向けた次世代技術の推進

世界共通の海上のルール作りと当社の取り組み

世界中の海上を航行する船が遵守すべき国際条約は「国際海事機関(IMO)^{*1}」にて決定されます。IMOは国際連合の専門機関の一つであり、加盟国の代表者が集まって船の航行の安全、海洋環境保護、その他海事に関する諸問題などを国際的な観点から審議し、海上における世界共通のルール作りを行っています。

近年に発効された、船舶から排出されるCO₂、SO_x、NO_xを抑制するための環境規制とそれに対する当社の取り組み状況は下表の通りです。

*1 IMO: International Maritime Organization

LNG燃料船の開発

CO₂排出量の少ないクリーンエネルギーとして注目されるLNG(液化天然ガス)の利用は、排気ガス中の大気汚染物質の削減に有効である一方、約マイナス160度のLNGを燃料として船舶へ供給し、船上のタンクで保存し、ガスエンジンで燃焼させるための技術開発には解決すべき課題も多く、これまで船舶の燃料としてLNGはLNG輸送船以外ではほとんど使われていませんでした。

当社は2010年にLNG燃料船開発プロジェクトチームを立ち上げて以降、LNG輸送船建造技術を持ち天然ガスを燃料とする発電用「グリーンガスエンジン」を開発する川崎重工業株式会社、LNG燃料船技術のパイオニアとして先行する技術を有するノルウェー船級協会(DNV)とともに、LNGを燃料として運航する自動車船の商用運航を視野に入れ、船舶運航に伴って発生するCO₂排出

量を約40%、硫黄酸化物(SO_x)と粒子状物質(PM)を約100%、窒素酸化物(NO_x)を80~90%削減する技術開発に取り組んでいます。

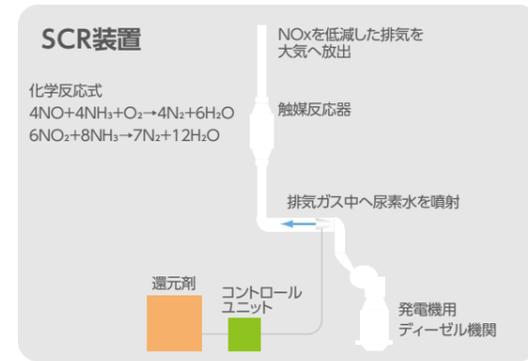
NO_xの3次規制に向けた次世代技術の開発

当社は、ジャパン マリンユナイテッド株式会社、ダイハツディーゼル株式会社と共同でNO_xの3次規制に対応する選択触媒還元法脱硝装置(SCR装置^{*2})の運用試験を開始しました。

SCR装置とは、還元剤として使用する尿素水を排気ガスに噴霧することによって、排気ガスの熱で加水分解したアンモニア(NH₃)とNO_xを結び付け、窒素ガス(N₂)と水(H₂O)に変換させる技術です。

当社は2013年3月に就航した大型新造コンテナ船の発電機用ディーゼル機関にSCR装置を搭載し、今後、約1年半にわたる運用上の性能評価を行うなど、環境負荷の最小化に向けた次世代技術の開発を積極的に推進していきます。

*2 SCR装置: Selective Catalytic Reduction装置



規制対象	概要	当社の取り組み事例
CO ₂	2013年1月1日以降に建造契約が結ばれる船舶など	最新型省工ネ船の建造
SO _x	一般海域(特別海域を除くすべてのエリア)を航行する船舶 特別海域(バルト海・北海・北米沿岸200海里内・米国カリブ海)を航行する船舶	低硫黄燃料油の使用
NO _x	2000年1月1日以降に建造された船舶に搭載する出力130kW以上のディーゼル機関(非常用機関は除く)	SCR装置の実証試験

*3 輸送トンマイル: 1トンの貨物を1海里(1,852m)輸送すること。 *4 IMOでは規制開始時期を2021年に延期することも検討されています。

陸上での取り組み

コンテナターミナルでの取り組み

排気ガスゼロの電力供給

米国ロングビーチ港の自営コンテナターミナルでは、停泊中の船に陸上から電力を供給しています。停泊中、船に搭載しているディーゼル発電機を運転する必要がないため、船からの排気ガスの排出がなくなり、周辺地域の空気環境の改善につながっています。



陸上電源供給中のコンテナ船

省エネ型荷役機器を導入しています

国内の自営コンテナターミナルでは、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^{*5}を導入しています。ターミナル内でコンテナを仕向け地ごとに整理するこのクレーンは、吊り上げたコンテナを所定の位置に降ろす際に発生するエネルギーを電力に換えて動力として再利用することによって、従来型に比べ燃料消費量を約40~50%削減できることに加え、騒音も大幅に低減されています。



ハイブリッド型トランスファークレーン

*5トランスファークレーン: コンテナターミナル内でコンテナを移動する際に使用する自走式クレーン

ハイブリッド型トランスファークレーンの国内導入実績(2013年3月時点)

コンテナターミナル	総数	うちハイブリッド型	ハイブリッド型導入比率
大井	19	7	37%
本牧	7	4	57%
南港	6	3	50%
六甲	9	3	33%

オフィスでの取り組み

節電に努めています

2012年夏の首都圏での大規模な電力不足は予測されておりましたが、自主的な空調設定温度の引き上げ、照明照度の引き下げや間引きなどの節電対策を通じて、2012年7月~9月における節電期間中の電力使用量は、昨年比で約27%減少しました。

廃棄物の最小化とリサイクルを推進しています

オフィスでは、iPadの導入や適切なプリンターの設定(両面印刷や2ページ分を片面1枚に印刷するなど)を推進した結果、2012年のOA用紙の使用量は2011年比で約32%減少しました。また、オフィスから生じる廃棄物は12種類に分別し、できる限り資源としてリサイクルするように努めています。

エコ商品の購入を促進しています

オフィスで購入する物品について、グリーン購入法基準適合商品やエコマーク認定商品などを優先的に発注するシステムを採用しています。購入する物品の費用やエコ商品の購入比率などを毎月集計し、社内に広く周知することを通じて、さらなるコスト削減とエコ商品の購入意識の向上を図っています。この取り組みの結果、2012年のエコ商品の購入比率は2011年とほぼ同等の約54%ですが、全体の購入費用を約35%削減しました。

Voice

再生可能エネルギーを購入しています

"K" Line America, Inc.
Senior Vice President
Christian P.von Kannewurff

"K" Line America, Inc.(KAM)では、2008年以降、継続してRenewable Choice Energy社から再生可能エネルギーを購入しています。同社から購入する風力エネルギークレジットとオフィスの電力消費に伴い発生するCO₂排出量とを相殺させることによって、2012年度には約702トンのCO₂削減となりました。KAMは引き続き、再生可能エネルギーの購入をはじめとするさまざまな環境保全活動に取り組んでいきます。



企業価値向上を目指す海陸の人材育成

海上従業員の育成

安全運航を支える海事技術者の育成

船の運航に関わる優れた海事技術者を確保、育成するために「ケイライン・マリタイム・アカデミー (KLMA)」を構築しています。海事技術者のキャリアパスを含む教育プログラムと各国の研修施設の集合体がKLMAであり、ここでは、長年にわたって培われてきた当社グループの技術力を次世代に継承するための基本方針「KLMAマスタープラン」の下、安全運航・環境保全に関する意識を醸成し、技術力の継承と向上を具現化するさまざまな取り組みを行っています。当社グループで働くすべての海事技術者は、この育成プログラムに基づいた訓練や研修を受けることにより、キャリアアップに必要な知識と技能を習得することができます。また、当社は各国の文化や習慣を尊重し、その国の実情に沿ったカリキュラムを提供することを通じて、すべての海事技術者が誇りと希望をもって働くことのできる環境を構築しています。

信頼できる優秀な海事技術者の安定確保

世界の船員大国であるフィリピンの各商船学校への奨学金支援制度、ブリッジプログラム (工科大学卒業生を対象とした海技免許取得コース) の創出、商船大学「クリスタルeカレッジ」との提携などにより、優れた資質を備える海事技術者の育成による地域への貢献と持続的な確保に努めています。

各国の教育機関から輩出される優秀な海事技術者は、

世界5カ国にある当社の陸上研修施設におけるトレーニングや教育訓練船によるOJT^{*1}などを通じて、グローバルなフィールドで活躍できる海事プロフェッショナルとして羽



フィリピンでの研修風景

ばたきます。

クリスタルeカレッジの「K」ラインクラス²では、高校卒業見込みの者に対して選抜試験を行い、優秀な学生を集めて3年間の講義と1年間の乗船実習を行います。同大学のカリキュラムに加えた当社グループ独自の高度な講義を提供することを通じて、優秀な海事技術者の育成と安定確保を目指しています。

^{*1} OJT: On-the-Job Training

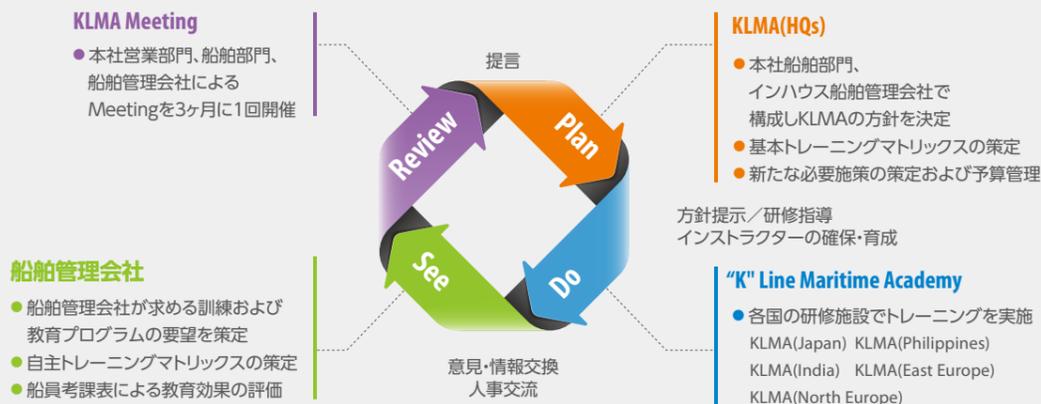


クリスタルeカレッジ第2期生 卒業式

	入学年度	卒業年度	航海士	機関士	合計	
1期生	2008	2012	0	23	23	卒業
2期生	2009	2013	22	22	44	卒業
3期生	2010	2014	20	19	39	在学中
4期生	2011	2015	23	23	46	在学中
5期生	2012	2016	20	19	39	在学中
6期生	2013	2017	24	24	48	入学予定 ^{*2}

^{*2} 各年度ともに、6月入学となります。

KLMAの構成



教育訓練船による乗船実習

海事技術者養成のための教育訓練船を計5隻保有しています。インストラクターとして乗船した当社のベテラン船長・機関長が、日本の教育機関から委託された学生に対して海技免許の取得に必要な乗船履歴を満たし、海事技術者として必要な知識が身に付くよう乗船教育・訓練を実施しています。



教育訓練船

陸上従業員の育成

OJTとOff-JTを柱にした人材育成

人材育成はあくまでも職場での日々の実務を通して行う、すなわちOJTを基本とするという考え方のもと、そこでの成長を助け気付きを与える場として階層別研修などのOff-JT^{*3}の充実も図っています。

OJTの一つとしてトレーナー制度を導入しています。新人1名と先輩(トレーナー)1名がペアとなり、期首に立てる育成計画書を基に1年間新人育成を進めます。これにより新人の着実かつ早期の戦力化を助けると同時に、トレーナーとして指導する側の若手社員の育成にもつながり、共に教え合い、学び合う会社風土を醸成しています。

Off-JTでは1~5年目、8、11年目の従業員を対象に当社研修施設(東京都町田市)にて合宿型の階層別研修を実施しています。入社5年目までは基礎固めの期間と位置付け、“K”ラインパーソンとしてのマインド面、スキル面を鍛えることに重点を置き、8年目以降はマネジメントを意識した研修に移行し、周りを巻き込む力の養成、マネジメントスタイルの早期確立を狙い、世界各地いかなる環境下においても能力を発揮できる人材への成長を促しています。

若手のうちに海外在勤員としての派遣を積極的に行っていることもその一つです。

一方、管理職層に対してはグループ長やチーム長を対象とした集合研修や、年次の括りなく自由参加できる研修(「グローバル人材のためのサバイバル研修」や「プレゼンテーション研修」)など、プログラムの充実を図っています。

その他、乗船研修、社内語学研修、海外語学留学などの研修があります。

^{*3} Off-JT: Off-the-Job Training

国境を越えた“K” Line University (KLU)の開催

川崎汽船グループとしての一体感の醸成とコミュニケーションをより活発にするために、当社では年に数回、英国(ロンドン)、米国(リッチモンド)、日本(東京)の3オフィスに世界20ヶ国近くのナショナルスタッフを集めて集合研修を行っています。普段はメールや電話でやりとりしているスタッフが一堂に会し、ビジョンの共有や異文化相互理解、コネクションの強化を狙うなど学びの場となっています。

Voice

海外赴任でのカルチャーギャップがよい刺激に

“K” Line Pte Ltd
木崎 真知子

シンガポールでは、バルク船のオペレーションを担当しています。海外赴任の面白さは、日本とは違った文化や価値観を学びながら仕事できることだと思います。私はマネージャーとしてではなく、いち担当者として配属されており、上司もチームメンバーもみな現地のスタッフです。日本では当たり前と思うことが通じなかったり、良かれと思いつつ上司に提案したことが、真逆に受け取られてしまうなど初めの頃は戸惑うこともありましたが、いろいろな考え方があるのだな、と、今では多少のカルチャーギャップには動じなくなりました。今後は、Singapore Wayを尊重しつつも、日本の良き視点・考え方もチームにどんどん紹介していきたいと思っています。



対話を通じた信頼関係の構築

お客さまとの対話

対話の目的

対話を通じてお客さまのニーズを見極め、それを満たすために自分達が何をなすべきかを考え、提案し、実践する、というプロセスを通じて、サービス品質の向上に努めます。

海上輸送を核とした物流サービスを通じて当社に求められているのは、お客さまにとっての価値の実現です。お客さまから預かりした貨物を安全・確実に輸送し、相手先にお届けすることによって、お客さまにとっての価値を初めて実現することができます。そのためには、お客さまと

の対話を通じてニーズを見極めることが不可欠です。

例えば、自動車船部門ではお客さまとの定期的なパフォーマンス・レビュー会議を開催し、安全運航や貨物ダメージ防止の観点から活発な意見の交換を行い、サービス品質の向上に結び付けています。

また、総合物流事業部門では、お客さまのサプライチェーンマネジメントを支援するための物流管理システムであるVisibility Management System (VMS)を開発し、貨物の動静をはじめとする情報提供を通じてお客さまの物流改善のお手伝いをしています。

その他の詳細はホームページに掲載しています。
CSR >>> ステークホルダーとの関わり >>> お客さまとともに

株主・投資家との対話

対話の目的

株主・投資家の皆さまの期待に応えるためにIR方針を定め、企業情報を適時・適切に開示し、各種説明会などを通じた双方向のコミュニケーションを図ることで、企業価値の一層の向上を目指しています。

当社は株主・投資家の皆さまに、当社に関わる情報を正確に分かりやすく、公平、かつ迅速に、適時・適切に開示することをIR活動の基本方針としています。正確な情報開示を通じた信頼関係の構築を目指します。

株主総会においては、株主の皆さまの声に耳を傾け、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。

機関投資家、証券アナリストの皆さまに対する決算説明会は四半期ごとに、また経営計画発表などに際しては随時

説明会を開催しています(国内投資家約380名、海外投資家約70名)。また、機関投資家、証券アナリストの皆さまに当社事業に対するご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。

2013年3月には当社研修所(東京都町田市)において、LNG荷役シミュレータの見学会を実施しました。

参加アナリストの方々からは、安全運航に対する高い意識、グローバルな海運会社のトレーニング体制を知ることができる貴重な機会であったと好評をいただきました。その他、2012年6月に大井コンテナターミナルで現場見学会を実施しました。



LNG荷役シミュレータ見学会

Voice

積極的かつ継続的なディスクロージャーを

企業に対するIRの要求レベルが年々上昇する中、資本市場において適正な評価を得るためには、積極的かつ継続的なディスクロージャーが求められます。川崎汽船は12年度「証券アナリストによるディスクロージャー優良企業選定」において、運輸部会主要16社中6位と上位の評価でした。説明会や取材における経営陣/IR担当の方々とのディスカッションに加え、コンテナターミナル等の現場見学会を開催していただいたことなども評価に繋がったのではないのでしょうか。ただし、事業環境が厳しい時ほどIRスタンスが試されます。上位評価の定着、ひいては資本市場の活性化に向け、資本政策やガバナンス等を含め、広範に議論を深められればと考えています。



大和証券株式会社
企業調査部
シニアアナリスト
一柳 創 様

お取引先との対話

対話の目的

お客さまから信頼されるサービスを提供するためには、お取引先からのご支援とご協力は不可欠です。相互の信頼関係を確立しながら、お客さま満足度を高める上で欠かせないパートナーとして、共生を図ってまいります。

お取引先との信頼関係構築のために、当社はグループ購買方針を定め、公正、公平かつ透明性の高い取引に努め、お客さまへのサービス品質向上の礎としています。

Topics

コンテナ船サービスでのお取引先との協働

コンテナ船サービスでは、お取引先と協働で、お客さまの輸送コスト削減と環境負荷低減に取り組んでいます。

例えば、当社は2001年より、群馬県太田市にある「太田国際貨物ターミナル(OICT)」の施設を当社の空コンテナの保管場所として利用しており、北関東方面のお客さまは空コンテナの引取や返却のために東京や横浜のコンテナ保管場所に行かなくても済むようになりました。この提案により、空コンテナの輸送距離が大幅に短縮され(往復220km~260km)、お客さまの物流コストの削減につながるのみならず、CO₂排出量の低減にも貢献しています。

OICTは自治体(太田市)と地元企業の合併による第三セクターで、輸出入貨物の通関手続きや梱包・保管などを目的に設立され、2000年に操業を開始されました。従来の施設が手狭になったことから、2013年4月には、近隣の工業団地に海上コンテナ貨物に特化したターミナルを開設され、より多くのコンテナを取り扱えるようになりました。これにより、北関東方面のお客さまの利便性がより一層向上し地域経済発展への貢献が期待されています。

当社がお客さまに、環境にやさしくより効率的な物流サービスを提供するためには、OICTをはじめとするお取引先との対話と協働が不可欠です。今後もこういった取り組みを通じてサービスの向上に努めてまいります。



2013年4月にオープンした新ターミナル

Comment

地域振興と環境保全に取り組んでいます

当社は太田市の第三セクターとして、太田市ならびに近郊の企業の皆さまの輸出入貨物の通関手続きの迅速化、物流コストの削減などの貿易活動の支援と、それに伴う地域経済の振興を目的に設立され、航空、海上双方の貨物を取り扱っています。

うち海上コンテナ貨物は2011年度実績で輸出入合わせて35,281 TEUの取り扱いがあり、輸入後に返却された空コンテナを輸出用に転用した実績は6,377TEUに上ります。

川崎汽船には、早くから当社の施設を空コンテナの保管場所としてご利用いただき、荷主企業の物流面における利便性向上やコスト削減に貢献していただいています。今後も地域の活性化と環境負荷の低減のために、さらなるサポートを期待しています。



株式会社太田国際
貨物ターミナル
代表取締役
萩原 榮一 様

対話を通じた信頼関係の構築

地域社会・国際社会との対話

対話の目的

グローバルに事業を展開する海運企業として、社会的持続的な発展に貢献していくためには、地域社会・国際社会との対話が欠かせません。川崎汽船グループ各社は、それぞれの拠点における地域社会とのコミュニケーションを通じて社会のニーズに応え、信頼される企業を目指しています。

また、当社グループは、自然災害への支援、海上輸送協力、次世代を担う人材育成のためのインターンシップの受け入れ、ボランティア活動の実施など、自社の経営資源を生かした社会貢献に取り組んでいます。

自然災害への支援

当社は、フィリピン現地法人“K”Line (Philippines) Inc. と Ventis Maritime Corporation などの現地側合弁パートナーである Rayomar Group が設立した慈善財団 (ROFI) を通じて定期的に自然災害被災者へ生活物資の寄付を行っています。2012年8月上旬にフィリピン(マニラ市近郊)で発生した豪雨災害に際しては、被災者への支援としてグループ各社の役職員から衣類の寄付を募り、地域の被災者の方々や、被災した当社船員とその家族に対し、約800アイテムの衣類を寄贈しました。



寄贈衣類

地域社会への支援

“K” Line America, Inc. は2010年から、Angel Tree という貧しい生活を送る人々、子どもたちへクリスマスギフトを贈るプログラムに賛同し、自転車や玩具、衣服をヴァージニア州の子どもたちに寄贈しています。

海上輸送協力

南アフリカの子どものための教育支援を進めるNPO法人 SAPESI*の移動図書館車プロジェクトに賛同し、現地向けの英語の児童図書の海上輸送協力を2011年3月より行っています。2012年度には、オーストラリア、シンガポール、マレーシア、香港、米、カナダから20フィートコンテナ5本分の輸送協力を行いました。

* SAPESI (South African Primary Education Support Initiative): 南アフリカ初等教育支援の会。

ボランティア活動

2011年5月に制定された、大規模自然災害被災地支援のためのボランティア休暇制度を利用した、社員有志による東日本大震災被災地復興支援のためのボランティア活動を企画し、実行しています。2012年度は3回の活動を実施し、当社およびグループ会社の従業員延べ38名が参加しました。

内容詳細およびその他の取り組みはホームページに掲載しています。
CSR >>> 社会貢献

Topics

“K” Lineの森 猿待塚 里山プロジェクト

千葉県が推進する里山保全活動に賛同し、当社が保有する千葉県成田国際空港近隣の山林において里山保全活動を実施するため、特定非営利活動法人千葉大学環境ISO学生委員会および千葉県と協定書を締結しました。また千葉県から森林整備によるCO₂吸収量について認定書の交付を受けました。(2013年2月)

当社は同学生委員会との協働により、生物多様性の保全、良好な景観の形成、環境意識の啓発を目的として、ボランティア活動による里山保全に取り組んでまいります。



川崎汽船グループによる里山保全活動

Comment

里山再生と 環境教育

川崎汽船との協働による里山プロジェクトでは、主に里山整備活動を行っています。現在、間伐や下刈りなどの作業を行い、徐々に自然な姿を取り戻しつつあります。また里山整備活動だけでなく、里山の自然を生かした環境教育を行うことで、少しでも里山に興味を持っていただけたらと思っています。当取り組みを通じ地域社会に開けた里山づくりをして、皆さんにとっての憩いの場としていただけたら幸いです。

千葉大学 園芸学部 緑地環境学科 木田 倫裕 様



従業員との対話

対話の目的

従業員の基本的な人権を尊重し、一人ひとりの能力を最大限に発揮できるよう研修制度の充実を図り、また、いきいきと安心して働きやすい職場環境の整備に取り組みます。

当社は労使間で良好な関係を築くよう心掛け、労働環境の改善・向上を目指しています。建設的な話し合いから生まれたアイデアを制度に取り入れ、ワーク・ライフ・バランスなど、支援の充実を図っています。

働きやすい職場づくり

人権の尊重とハラスメントの防止

グループでの人権尊重の理念を共有しています

当社グループでは、「グループ企業行動憲章」の冒頭で人権の尊重について、規定しています。グループ各社はその理念を共有し、各々の職場環境と事業展開の中で人権意識の向上に取り組んでいます。

また、ハラスメントの防止のため、相談窓口体制を整えています。

個人のセクシュアルハラスメントやパワーハラスメントの他、メンタル不調に備えて相談窓口を設け、誰にどうやって相談すれば良いのかを社内ポータルサイトで周知しています。女性相談員を配置したり、産業医とも連携して悩みに応じた相談を受けられる体制を整え、プライバシーに最大の配慮を払いながら問題の解決に迅速に当たる体制を取っています。

ダイバーシティの推進

多様な人材を登用しています

性別、年齢、国籍、人種、障害の有無を問わず、さまざまな人材の価値観を尊重し、最大限の力を発揮できるような職場環境を提供しています。

グローバルな事業に対応して活躍できる人員の配置に取り組んでいます。また、女性の採用拡大や、外国籍の人材、障害者の採用を行うなど、人材の多様化を進めています。

Comment

「K-LIFE バランス プロジェクト」 ～10年後、全従業員が働きやすい環境を目指して～

育児・介護等で時間に制約のある従業員が増え、働き方の多様性が進んでいくと予想される中、社員全体で、従来の働き方を見直していく「K-LIFE バランス プロジェクト」を立ち上げ、働き方の文化を変えていく取り組みを進めています。



人事グループ 人事政策チーム チーム長 板垣 行彦

仕事と生活の調和

仕事と家庭を両立できる職場環境づくりを推進しています

当社では仕事と家庭を両立できる環境、体制を整えることが重要であると認識し、従業員一人ひとりに合った働き方を支援するなどワーク・ライフ・バランス実現の取り組みを推進しています。2013年度にはワーク・ライフ・バランスを推進する専門の担当を置く予定にしています。

(関連→P34「ワーク・ライフ・バランスを支援する制度とその概要」)

安全と健康への配慮

従業員の心と体の健康づくりを支援しています

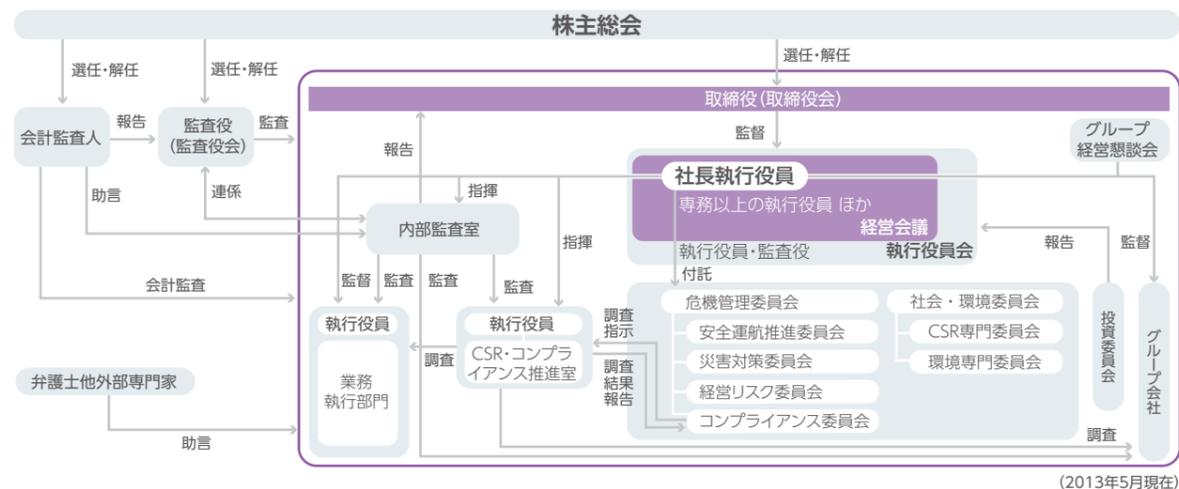
健康管理委員会では、産業医、社会保険労務士、健康保険組合、労働組合と連携し、従業員の健康改善に取り組んでいます。また、管理職向けに過重労働と健康の関係について説明する機会を設け、過重労働の防止強化を進めています。健康診断については、年一回の受診を従業員に義務付けるとともに、二回目の受診を希望する従業員に対しても費用の補助を行い、従業員の健康管理を積極的に支援しています。

また、インターネットによるメンタルヘルスチェックに代え、2012年9月より外部に相談窓口を設け、従業員とその家族が利用できるプログラムを導入しています。

コーポレート・ガバナンス

コーポレート・ガバナンス体制

業務執行の体制、経営監視および内部統制の仕組み



(2013年5月現在)

業務執行の体制

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。

各会議体制の概要

体制	役割	メンバー	開催頻度()内2012年度開催実績
取締役会	<ul style="list-style-type: none"> 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の決定 業務執行状況の監督 	全取締役13名※1 (うち2名は会社法に定める社外取締役)	原則月1回(15回開催)
執行役員会	<ul style="list-style-type: none"> 役員間の自由な討議を通して社長執行役員またはその代行者の意思決定に資する 重要事項に係る情報を共有 	全執行役員22名および全監査役5名	原則月2回(32回開催) (Eメール開催含む)
監査役/監査役会	<ul style="list-style-type: none"> 監査方針、監査計画等を策定し、監査を実施 *取締役会やその他重要会議への出席、決裁文書の閲覧等を通じ、取締役の職務執行を監査 	全監査役5名※2 (うち3名は会社法に定める社外監査役)	原則月1回(17回開催)
経営会議	<ul style="list-style-type: none"> 経営上重要な事案の業務執行に着手する前に、当該事案に取り組む方針や留意すべき事項等について討議 	会長執行役員、社長執行役員、副社長執行役員、専務執行役員(5名)、取締役会長、経営企画担当執行役員、財務担当執行役員、経理担当執行役員および討議案件ごとに社長執行役員が指名する役員・従業員	原則週1回(43回開催)
投資委員会	<ul style="list-style-type: none"> 当社および当社関係会社の投資に関し、その投資能力を勘案しつつ最大の投資効率を図る *投資に関する基本計画およびそれに基づく諸案件や当社関係会社の重要案件について審議 *すでに実施済の投資について投資効果の実績を把握し、当該投資の休廃止につき審議 	経営企画担当執行役員、財務担当執行役員、各グループ・室長	原則月2回(17回開催)

※1 経営の透明性向上のため任期を1年としています。 ※2 監査役付専業スタッフを1名配しています。

内部統制システムの整備

内部統制を有効に機能させるために

取締役会が、内部統制システムを構築し、その有効性を評価し、その機能を確保していく責務を負っています。さらに内部監査室が、内部統制の整備、維持向上に関わる

取締役会の責務遂行を、内部監査による監視や検証を通じて支援しています。監査役は、取締役による内部統制の構築とその仕組みが有効に機能することの監視を行っています。

業務執行の詳細はホームページに掲載しています。
CSR >>> マネジメント >>> コーポレート・ガバナンス体制

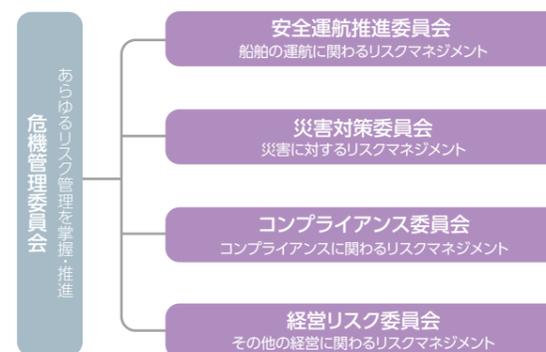
リスクマネジメント

リスクマネジメント体制

4つのリスクに対し、委員会を設置しています

経営上のさまざまなリスクを認識し、それに備え、リスクが顕在化したときにも企業の社会的責任を果たせるよう、危機・リスク管理体制を構築しています。船舶運航に伴うリスク、災害リスク、コンプライアンスに関わるリスク、その他の経営に関わるリスクの4つのリスクに対し、それぞれ対応する委員会を設けています。また、この4委員会を束ね、リスクマネジメント全般を掌握・推進する組織として、危機管理委員会を設置しています。

リスクマネジメント体制



大規模災害への対応

事業継続計画(BCP)※3体制を整えています

首都圏直下型地震と強毒性インフルエンザの流行というタイプの異なる災害について、それぞれBCPを策定しています。人命の尊重を第一とし、その上でライフラインを支える社会インフラの一翼を担う者として、内外の他店所への業務移管や在宅勤務などによる重要業務の継続を図っています。また、災害により電子データが滅失しないよう、遠隔地にバックアップデータを蓄積しています。

災害対策委員会では東日本大震災の体験をもとに改善策を検討し、2012年度は11月に首都圏で大規模地震が発生した想定で災害対応訓練を実施しました。訓練後には丸の内消防署による心肺蘇生法とAEDの使用法の講習を行いました。

※3 事業継続計画(BCP): Business Continuity Plan

その他の経営に関わるリスクへの対応

船舶運航・自然災害・コンプライアンスリスクの他にもリスクは多岐にわたっています。例えば、テロ、反社会的勢力からの攻撃、風評被害、為替・金利の変動、燃料油価格の変動、主要な貿易国(地域)である北米、欧州、中国などの税制・経済政策の変更、あるいは自国保護貿易政策などの発動などが挙げられます。

反社会的勢力のリスク・テロのリスク

当社およびグループ会社を対象に不当要求対応窓口を設置し、具体的な攻撃があった場合は組織を挙げて関係当局や顧問弁護士と連携して対応する体制を整えています。また、2011年10月の東京都暴力団排除条例の施行を受けて、当社およびグループ会社向けに条文の解説を回付するとともに関係取引先との契約書には暴力団排除条項を織り込むよう指導しています。テロの脅威に対しては、米国の税関のテロ行為対策プログラムであるC-TPAT※4に参加し、船やオフィスへの訪問者に対する厳格な身元確認、自営ターミナルにおけるフェンスや照明などの適切な設置、情報セキュリティの確保などの対策を取っています。

※4 C-TPAT(Customs-Trade Partnership Against Terrorism): 米国税関が米国貿易関係者(船会社、港湾事業者、内陸輸送業者、製造者、荷主、倉庫業者など)に対し参加を呼び掛けているテロ防止・治安確保のための税関・産業界連携活動のこと。

経済変動リスク

為替や燃料価格、金利などの変動や公的規制に対しては動向をモニターし、適宜ヘッジを行う他、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、影響が顕在化した場合には適切に対応します。

情報セキュリティ

情報管理規程および情報セキュリティ規程を策定し、事業活動において取り扱うすべての「情報資産」の管理およびセキュリティに関して、その基本原則を定めています。セキュリティ・ログ監視やウイルス/スパム対策などさまざまな施策で対応しています。

コンプライアンス

コンプライアンス推進体制

グループ全体で体制を構築しています

当社が社会から信頼され、事業活動を続けていくための根幹となるのがコンプライアンスです。

当社では社長が委員長を務めるコンプライアンス委員会(目関連→P32)を設置して、当社グループのコンプライアンスを担保するための方針および対応措置を審議しています。グループ各社はコンプライアンス問題を当社に報告することになっており、当社コンプライアンス委員会は、グループ全体のコンプライアンス問題を取り扱い、四半期ごとに取締役会に活動内容を報告しています。

専門部署(CSR・コンプライアンス推進室)はコンプライアンス委員会事務局としてグループ全体のコンプライアンス問題の調査・報告に当たる他、研修などを通じてグループ役員へのコンプライアンス意識の浸透に努めています。国内25社、国外32社のグループ各社にコンプライアンス担当者を配置して「コンプライアンス ネットワーク」を構築し、研修の推進や関連情報の共有等、グループを挙げてコンプライアンス強化に取り組んでいます。

コンプライアンス教育・研修

コンプライアンス月間

当社グループのコンプライアンスのさらなる徹底を図るために2011年度より「コンプライアンス月間」を設け、さまざまな啓発活動を集中的に実施しています。2012年度コンプライアンス月間(11月)には次の諸策を実施しました。

2012年度の施策

- ①社長メッセージの発信(8月に実施したグループ企業行動憲章改正、競争法遵守の徹底、反贈収賄対応強化に言及)
- ②当社およびグループ会社経営陣を対象としたコンプライアンス研修の開催(外部専門家を招き開催、115名が参加)
- ③内部通報制度認知度調査の実施

競争法や反贈収賄法の周知と遵守徹底に努めています

近年の競争関連法令の厳罰化や運用の強化に鑑み、2009年度より当社の全役職員(総合職)を対象に、外部の専門家を招き座学形式のセミナーを開催しています。4年目となる2012年度には、9月と10月にセミナーを2回実施し、104名が出席しました。反贈収賄関連法令については、英国贈収賄禁止法が施行された2011年度に続き、2012年度にも改めて社内全部門に同法の概要を周知しました。さらに、反贈収賄の徹底を図るため、「グローバル贈収賄防止方針」の策定に向けて外部専門家の協力を得ながら準備を進めています。



当社およびグループ会社経営陣を対象としたコンプライアンス研修

Voice

コンプライアンスの取り組みについて

ケイライン
ロジスティクス株式会社
法務部 部長
鍵 将之

当社は、毎年コンプライアンス研修を行っていますが、2012年度は全課長を対象に7月から9月にかけてコンプライアンス、下請法、独占禁止法について研修を実施しました。コンプライアンス全般については、コンプライアンスと内部統制の基本的な意味とその重要性について理解することで、コンプライアンスへの取り組みの意識を高めました。下請法については、2011年度に全事業所で開催した説明会に引き続き、協力会社との適正な取引を行うために遵守すべき事項および禁止事項について社内アンケートをもとにした具体的な事例を示し、改めて周知徹底しました。さらに、独占禁止法については、同法の規制行為および罰則等についてその概要を周知しました。



コンプライアンス体制の強化

コンプライアンス委員会を設置し、対応しています

コンプライアンス違反があった場合は、当社案件のみならずグループ会社の案件も当社コンプライアンス委員会に付託されます。委員会はコンプライアンス違反への対応手順を規定した「コンプライアンス問題対応細則」に則って調査を行い、問題の当事者に対し、委員長名で改善・差止命令を出したり、必要な場合には公的通報を行い、再発防止策を検討します。委員会は「コンプライアンス委員会運用規程」に従い、通報者の氏名や審議内容について厳格な守秘義務を負っており、当事者については、氏名・所属など本人の特定につながる事柄を開示せず、また、当事者による弁護士相談を認めるなどの配慮をしています。

2012年度に委員会が新規に扱った案件は7件でした。

内部通報制度

全員参加のコンプライアンス強化を目指しています

当社は「ホットライン制度」と称する内部通報制度を導入しています。通報先として、内部窓口の他、弁護士を起用して外部窓口を設けており、当社および本制度に加入するグループ会社で働く者は、雇用形態や役職を問わず全員が本制度を利用することができます。2011年度より毎年コンプライアンス月間に本制度の認知度向上を目的として、全加入会社を対象に同制度についてのアンケート調査を実施しています。

本制度には、当社およびグループ会社22社の計23社が加入しています。2012年度に通報を受け、扱った案件は1件でした。

ホットライン制度フロー図はホームページに掲載しています。
CSR >>> マネジメント >>> コンプライアンス

Message

経営陣と従業員が一体となりコンプライアンス体制を強化

常務執行役員
CSR・コンプライアンス
推進担当
山内 剛

法令や社会規範を遵守することは当然として、社会の期待や要請に応え、企業理念を実践していくことが、社会から信頼され、尊敬される企業の条件と考えています。ビジネスのさまざまな局面において、どういった価値観で対処するのか、共通の尺度を持つために、当社グループは「企業行動憲章」と行動指針「コンプライアンス マニュアル」を定め、全員が高いコンプライアンス意識をもって自律的に行動することを求めています。また、社長からのメッセージをはじめとするトップからのコンプライアンス意識の浸透に加え、内部通報制度をはじめとするボトムからの問題提起により、経営陣、従業員が一体となってコンプライアンス体制の強化に努めています。



個人情報に関わる取り組み

個人情報保護方針を策定しています

「個人情報の保護に関する法律」を遵守するため、個人情報保護方針および個人情報管理規程を策定し、保護方針についてはホームページにも掲載しています。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強化を図っています。

個人情報保護方針はホームページに掲載しています。
個人情報保護方針

公正取引委員会の調査に関して

当社は、2012年9月、自動車、車両系建設機械等の貨物の運送に関する独占禁止法違反の疑いで公正取引委員会の立入検査を受けました。現在、公正取引委員会の調査は継続中で、欧州、米国その他海外の競争法当局による調査の対象にもなっています。当社と致しましては、立入検査を受けたという事実を厳粛に受け止め、当局の調査に全面的に協力するとともに、新たに「企業法務リスク管理室」を設置し、競争法をはじめとした国内外の法令遵守体制の強化に努めてまいります。

2012年度のCSR活動概要と2013年度の目標

環境目標については、P35-36「2012年環境活動実績と2013年環境目標」をご参照下さい。

ISO26000 中核主題	当社の 取り組み	2012年度目標	2013年3月末達成状況	2013年度目標
組織統治	コーポレート・ガバナンスの強化	時代の要請に合った企業行動憲章の策定	グループ企業行動憲章改正(2012年8月)	改正版企業行動憲章の周知徹底
	CSRマネジメント	eラーニング等を活用した、役員向け教育研修の実施	当社および国内グループ会社役員へのCSR基礎知識に関するeラーニング研修実施(26社、1,384名受講)	CSR教育・研修のグローバル展開
	ステークホルダーとの対話	社会・環境レポートの構成見直しによる内容のさらなる充実 ホームページ掲載情報の充実	人材開発特集を社長メッセージの直後に掲載し、人材育成の重要性を強調 東日本大震災関連ページを新設し、当社グループの取り組みを詳しく紹介	ステークホルダーとの対話の強化
人権労働慣行	人権の尊重・差別の禁止	障害者雇用の促進	新規障害者採用実績:3名	平等な雇用機会および待遇の実現
	グローバルな人材育成	Off-JTとOJTを柱とした、陸上従業員の能力向上 自社の育成システム「ケイライン・マリタイム・アカデミー(KLMA)」を通じた海事技術者の訓練・技能向上	留学や研修を通じて語学能力等を向上させ、社員平均5人に1人が海外で事業を展開している 各国のKLMAにおける訓練・研修の実施 2012年度拠点別受講実績 フィリピン:約8,200名 インド:約200名 日本:約1,100名 フィリピンにおけるManagement Level(航海士)向け研修コースの新設	グローバルな舞台で活躍できる従業員の育成 船員のトレーニングニーズ調査と船員育成システムKLMAのレビュー 安全運航と環境保全を達成し得る海事技術者の育成
	ダイバーシティの推進	多様な人材の積極活用と、キャリアパスの機会均等	国籍の制限なく採用募集している 女性総合職社員10人に1人が海外で働いている	グローバルな競争力強化の為、人材の多様化推進と、キャリアパスの機会均等実現
	多様な働き方の支援	ワーク・ライフ・バランスの推進	労務協調によるK-LIFE バランス プロジェクトの立ち上げ	ワーク・ライフ・バランスの推進
	従業員の安全と健康	東日本大震災の反省を踏まえた、防災訓練の継続実施 管理職を対象とした、従業員の安全・健康に関する教育・研修	防災訓練実施(2012年12月) 緊急時の在宅勤務を想定したコア社員への会社PC配布 労働法規に関する法務セミナー開催(労災関連) 新任管理職研修の一環として「うつ」(ハラスメント)の講習実施 従業員支援プログラム[EAP(Employee Assistant Program)]導入によるメンタル疾患対応策強化	大規模災害発生時の対応力向上と事業継続策の改善 運航船舶、事業所における安全衛生の向上 従業員の安全と健康支援
公正な事業慣行	コンプライアンスの徹底	コンプライアンスリスクに関する啓発と意識改革推進	当社グループ長以上および国内グループ会社経営陣を対象としたコンプライアンスセミナー実施(11月、115名受講) 当社および国内グループ加入会社のホットライン制度認知度調査実施(11月、対象22社、2,372名) 当社役員を対象とした適時開示とインサイダー取引に関するセミナー実施(12月)	コンプライアンス教育の継続展開
	公正な競争・取引	EU競争法、英国贈収賄法等に関する対応	競争法セミナー実施(104名受講) 贈収賄関連法令遵守体制構築に向けた社内全部門への周知文書回付、および反贈収賄方針の策定	競争法に関する知識の向上 贈収賄防止体制の確立
お客様への対応 (消費者課題)	安全運航と危機管理	大規模事故対応演習の継続実施 事業部門別BCPの改訂	船舶管理会社との合同による、大型タンカーの船底接触、油濁事故発生を想定した演習の実施(2013年3月) 事業部門別BCP改訂版(2012年版)の発行	大規模事故対応能力の向上 BCP(震災とインフラエンジニア対応)の改善
	環境負荷低減と輸送品質向上	当社標準仕様および環境仕様の取引先への周知、ならびに取引先との協働推進	当社新造船全船への当社安全標準仕様の適用	環境負荷低減と輸送品質向上に寄与する新技術の開発 減速運航深化による環境負荷低減
KLMAの参画校及びCSJの参画校への発展	教育に対する支援、および雇用の創出	各教育機関、奨学金拠出機関、人材タスクフォースへの参加 インターンシップによる学生受入れ 所有船での実習の展開による海事技術者育成	人材タスクフォースへの参加 2012年7月:高専合同進学ガイダンス 2012年8月:神戸大学海事科学部オープンキャンパスおよび同1年生向け講演会 2012年12月:東京海洋大学海事システム1年生向け講演会 2013年1月:東京海洋大学海事システム・海洋電子機関2年生向け講演会、神戸大学海事科学部2年生向け講演会 2013年2月:高専海事教育フォーラム 2012年8月:4週間×15名、合計60名のインターンシップ受入れ 12年度:合計9名×6ヶ月間の社船実習生受入れ	海事教育支援の推進
	社会貢献活動	東日本大震災被災地復興支援の継続実施(従業員によるボランティア活動の促進など) 災害支援の継続推進	東日本大震災被災地復興支援ボランティア活動の企画、運営、および国内グループ会社への展開(4月、7月、9月実施。38名参加) フィリピン台風被災者への古着寄贈(10月)および義捐金拠出(1月)	被災地の復興支援 迅速な災害支援
		グリーン電力利用継続 環境保全を目的とした社会貢献活動の企画・実施 経営資源を活かした社会貢献活動の推進	「K-Line America, Inc.」でグリーン電力 ^{※1} を継続利用 当社が保有する千葉県土地において里山保全活動を実施するためNPO法人とともに里山認定書を取得 当社およびグループ会社の従業員と家族が、東京都主催「海の森」植樹ボランティアへ参加(10月、16名) ペルー向け救急車、消防車の無償輸送(4月) 南アフリカ向け英文児童図書無償輸送(9月~3月)	グリーン電力利用推進 環境保全を目的とした社会貢献活動の企画・実施 経営資源を活かした社会貢献活動の推進

※1グリーン電力:再生可能エネルギーによって発電された電力のこと。化石燃料などに比較してCO₂排出量の少ない電力であること、環境付加価値を有する。この環境付加価値分を証書化し、市場で取引可能にしたグリーン電力証書を購入すれば、利用者の消費電力総量のうち、証書を購入した分の電力量がグリーン電力を消費したものと見なされる。

働きやすさを支援する制度

ワーク・ライフ・バランス支援の一環として、2012年度には、制度面で次の改定を行いました。

- ①大規模自然災害支援のためのボランティア休暇の創設
- ②育児休業からの復職者の昇格の遅れを取り戻す機会を付与

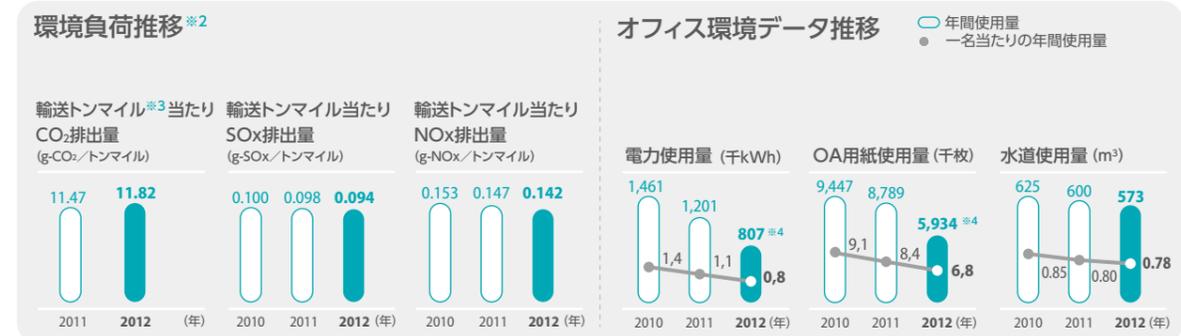
新年度(2013年度)には、「K-LIFE バランス プロジェクト」を推進する中で、制度面でさらにどのように支援していくかを検討しています。

ワーク・ライフ・バランスを支援する制度とその概要

主な制度	当社の制度	法が定める水準	2012年度利用者数
母性尊重・健康管理の尊重	妊娠中の時間短縮勤務が可能 勤務時間中の通院時間の確保	同左 同左	男1 女2 計2
産前・産後休業	出産予定日8週間より取得可能 産前8週~6週前の期間中、出産手当金相当額を補助	出産予定日6週間より取得可能 定めなし	男1 女7 計7
育児休業	満3歳まで取得可能	満1歳6ヶ月まで取得可能	男1 女14 計15
高度不妊治療のための休業制度	最長1年半の休業取得が可能	定めなし	男0 女0 計0
介護休業	最長2年間の休業を取得可能	最長93日間の休業を付与	男0 女0 計0
育児・介護中の支援制度	貸付金制度 小学校就学前の子どもの場合や、介護者がいる場合には、最低200万円貸付可能	定めなし	男2 女0 計2
	短時間勤務制度 小学校3年生まで、2時間の時短勤務が可能	小学校就学前まで利用可能	男0 女5 計5
リフレッシュ休暇	勤続11年目に取得可能(連続した7日間)	定めなし	男25 女2 計27
	勤続21年目に取得可能(連続した10日間)	定めなし	男20 女21 計41

※上記の他、フレックスタイム(コアタイムを10時~16時とし、各部門で採用)などの制度を設け、安心して働きやすい職場環境の整備に努めています。

環境データ



※2: CO₂排出量は、国際海事機関(IMO)のガイドラインに基づき実貨物重量トンベースで算出したため、当社保有データにて集計可能な2年分の推移を掲載しました。(SOxとNOxは従来通り、載貨重量トンベースにて算出)

※3: 1マイル(海里)=1,852m(1.852km)

※4: 2011年10月、環境性能に優れた新オフィスへ移転したため、電力とOA用紙使用量が大幅に削減できました。

2012年環境活動実績と2013年環境目標

環境憲章・行動方針	環境目的	環境目標(中期)	2012年環境目標	2012年達成状況	2013年環境目標	
環境負荷低減のための継続的改善、 条約・法令、指針・自主基準の遵守	天然資源の消費節減	<ul style="list-style-type: none"> OA用紙使用量の削減 陸上事業所での電力使用量の削減 陸上事業所での水道水使用量の削減 継続的な船舶の燃料・潤滑油使用量の削減 	<ul style="list-style-type: none"> ペーパーレスの推進により、OA用紙使用量を前年比で従業員一人当たり1%削減する 陸上事業所での従業員一人当たりの電力などのエネルギー使用量を前年以下に抑える 陸上事業所での従業員一人当たりの水道水の使用量を前年以下に抑える 船舶燃料使用量を輸送トンマイルベースで削減する 船舶潤滑油使用量を輸送トンマイルベースで削減する 燃料燃焼促進剤投入装置を導入する Eco Slow Steaming (減速航海)の促進を行う 	<ul style="list-style-type: none"> 18.3%削減しました 29.4%削減しました 2.5%削減しました 12.9%削減しました 5.2%削減しました 新たに1隻を導入しました 58隻で超低速運航を実施しています 	<ul style="list-style-type: none"> ペーパーレスの推進により、OA用紙使用量を前年比で従業員一人当たり1%削減する 陸上事業所での従業員一人当たりの電力などのエネルギー使用量を前年以下に抑える 陸上事業所での従業員一人当たりの水道水の使用量を前年以下に抑える 船舶燃料使用量を輸送トンマイルベースで削減する 船舶潤滑油使用量を輸送トンマイルベースで削減する 燃料燃焼促進剤投入装置を導入する Eco Slow Steaming (減速航海)の促進を行う 	
	大気汚染の防止	<ul style="list-style-type: none"> CO₂排出量の削減 (2019年に2011年比で輸送トンマイルベース10%減) SOx排出量の削減 NOx排出量の削減 自主的(ボランティア)活動への参画 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 省エネ型荷役機器への代替促進 	<ul style="list-style-type: none"> CO₂排出量を輸送トンマイルベースで削減する SOx排出量を輸送トンマイルベースで削減する NOx排出量を輸送トンマイルベースで削減する 自主的に港湾、沿岸域で減速航行をする 停泊中船舶からの黒煙、PM、CO₂、SOx、NOx排出量を削減する タンカーからのVOC^{*1}排出を抑制する 省エネ型荷役機器への代替を促進する 騒音を低減する装置の設置、研究をする 	<ul style="list-style-type: none"> 3.1%増加しました 4.1%削減しました 3.4%削減しました 米国ロングビーチ港およびロサンゼルス港に寄港する際、計246回の減速航行を実施しました 米国ロングビーチ港で停泊中の船舶への陸上電源供給を継続、および川崎近海汽船にて停泊中の船舶への陸上電源供給を継続しています 2012年のタンカー建造はなく新たなVECS^{**2}の設置はありませんでした 国内外のコンテナターミナルに導入しています 騒音測定方法および基準を制定し、基準値以下であることを建造時に確認しています 	<ul style="list-style-type: none"> CO₂排出量を輸送トンマイルベースで削減する SOx排出量を輸送トンマイルベースで削減する NOx排出量を輸送トンマイルベースで削減する 自主的に港湾、沿岸域で減速航行をする 停泊中船舶からの黒煙、PM、CO₂、SOx、NOx排出量を削減する タンカーからのVOC排出を抑制する 省エネ型荷役機器への代替を促進する 騒音を低減する装置の設置、研究をする 	
	騒音の低減	<ul style="list-style-type: none"> 船舶、機器からの騒音を低減 	<ul style="list-style-type: none"> 安全管理システム(SMS)を適正履行し、船舶からの漏洩事故の発生件数をゼロとする 燃料タンクからの燃料漏洩・流出を防止するため、オーバーフロー管を採用する 	<ul style="list-style-type: none"> 安全管理システム(SMS)を適正履行し、船舶からの漏洩事故の発生件数をゼロとする 燃料タンクからの燃料油流出事故を防止するため、オーバーフロー管を採用する 	<ul style="list-style-type: none"> 海上への軽微な漏洩事故が1件発生しましたが、適切な対応のもと、被害を最小限に抑えました。また、漏洩原因を精査し、再発防止に向けた改善処置を関係者に徹底しました 新造船5隻に採用しました 	<ul style="list-style-type: none"> 安全管理システム(SMS)を適正履行し、船舶からの漏洩事故の発生件数をゼロとする 燃料タンクからの燃料油流出事故を防止するため、オーバーフロー管を採用する
	船舶の安全運航による海洋・地球環境の保全	海洋汚染の防止	<ul style="list-style-type: none"> 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 燃料タンクからの燃料漏洩・流出を防止 	<ul style="list-style-type: none"> 安全管理システム(SMS)を適正履行し、船舶からの漏洩事故の発生件数をゼロとする 燃料タンクからの燃料油流出事故を防止するため、オーバーフロー管を採用する 	<ul style="list-style-type: none"> 海上への軽微な漏洩事故が1件発生しましたが、適切な対応のもと、被害を最小限に抑えました。また、漏洩原因を精査し、再発防止に向けた改善処置を関係者に徹底しました 新造船5隻に採用しました 	<ul style="list-style-type: none"> 安全管理システム(SMS)を適正履行し、船舶からの漏洩事故の発生件数をゼロとする 燃料タンクからの燃料油流出事故を防止するため、オーバーフロー管を採用する
3R推進による循環型社会の形成	排水による公害防止	<ul style="list-style-type: none"> 陸上事業所における排水の適正管理 	<ul style="list-style-type: none"> 陸上事業所での排水を適正に管理する 	<ul style="list-style-type: none"> 適正な排水管理のもと、指摘事項はありませんでした 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 陸上事業所における廃棄物の削減 グリーン調達促進 	<ul style="list-style-type: none"> 陸上事業所での廃棄物の削減およびリサイクルに努める エコ商品の購入比率の向上を図る 	<ul style="list-style-type: none"> 廃棄物を58.0%削減しました 2012年度実績は54.0%でした エコ商品購入比率は経費削減に伴い、1.4%減少しました 	<ul style="list-style-type: none"> 陸上事業所での廃棄物の削減およびリサイクルに努める エコ商品の購入比率の向上を図る 	
	環境汚染の防止	<ul style="list-style-type: none"> 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 船内納入品梱包材の削減 船舶解体時の環境汚染を防止 	<ul style="list-style-type: none"> 船内発生廃棄物の削減および陸揚げなどによるリサイクルを促進する 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 シップリサイクル条約の発効の推移を見守り適切に対応する 	<ul style="list-style-type: none"> 船内発生廃棄物の削減および陸揚げなどによるリサイクルを促進する 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 当社基準による優良解体ヤードの評価・選定を実施しました 	<ul style="list-style-type: none"> 船内発生廃棄物の削減および陸揚げなどによるリサイクルを促進する 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 シップリサイクル条約の発効の推移を見守り適切に対応する 	
生物多様性の保全	海洋汚染の防止	<ul style="list-style-type: none"> パラスト水の外洋での張り替え実施を継続 パ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 より環境に優しい塗料の採用促進 	<ul style="list-style-type: none"> 外洋でのパラスト水の張り替えを実施する パラスト水管理条約発効に備えたパラスト水処理装置の設置を検討する 新型船底塗料の採用を拡大する 	<ul style="list-style-type: none"> パラスト水マネジメントプランに基づいて実施しています 船種ごとに造船所と検討を行いました 12隻に非金属系船底塗料を採用しています 	<ul style="list-style-type: none"> 外洋でのパラスト水の張り替えを実施する パラスト水管理条約発効に備えたパラスト水処理装置の設置を検討する 新型船底塗料の採用を拡大する 	
社会貢献活動の支援・参画	社会貢献	<ul style="list-style-type: none"> 海洋観測調査の継続実施 社会貢献活動への参加 	<ul style="list-style-type: none"> 海洋観測調査を継続実施する 社会貢献活動へ年間3件以上参画する 	<ul style="list-style-type: none"> 石灰専用船「CHUBU MARU」にて実施中です 3件実施しました 	<ul style="list-style-type: none"> 海洋観測調査を継続実施する 社会貢献活動へ年間3件以上参画する 	
環境保全の意識・理解を深めるための教育・訓練	組織や構成員への教育・訓練 環境認証取得拡大	<ul style="list-style-type: none"> 構成員への階層別研修・教育の実施 グループ会社、海外現地法人への環境認証拡大 	<ul style="list-style-type: none"> 環境セミナー・教育を実施する 乗組員への研修・教育を実施する 要請、働きかけを継続する 	<ul style="list-style-type: none"> 環境セミナーを216名に、環境マネジメント研修を13名に実施しました 乗組員への研修・教育は101名に実施しました 新たな認証取得はありませんでした 	<ul style="list-style-type: none"> 環境セミナー・教育を実施する 乗組員への研修・教育を実施する 要請、働きかけを継続する 	

※1 VOC:揮発性有機化合物のことで、大気汚染物質として法によって規制されているものです。
 ※2 VECS:貨物油の積込時にタンク内に発生するガスを収集し、陸側へ移送する装置。移送されたガスは原油として回収するなど適正に処理されます。

人事データ・主要財務データ(連結)・事業内容

人事データ

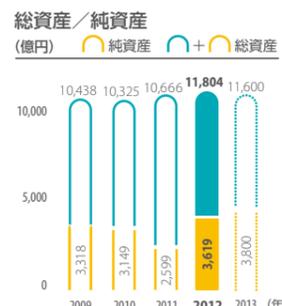
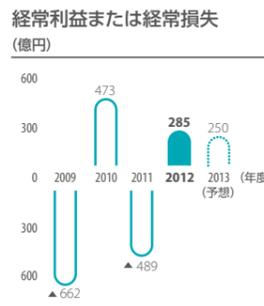
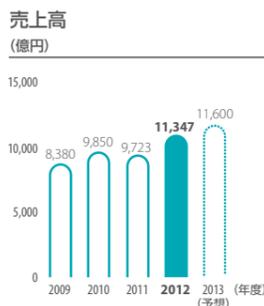
●このデータは、川崎汽船株式会社およびその従業員を対象としています。●年間または年度末の数値。

		2010年度		2011年度		2012年度	
		陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上
従業員数(年度末時点)(名)	男	323	181	340	171	337	174
	女	114	5	146	7	144	4
	合計	437	186	486	178	481	178
採用人数(中途採用含む)(名)	男	20	14	14	14	7	14
	女	11	2	8	2	4	2
	合計	31	16	22	16	11	16
平均勤続年数(年度末時点)(年)	陸上総合職	13.5		13.4		13.7	
	陸上一般事務職	19.4		19.3		19.11	
	海上従業員	11.9		10.5		10.8	
30歳以下の離職率*1(%)		陸上 1.53 海上 3.3	陸上 1.33 海上 1.0	陸上 0.0 海上 3.8			
有給休暇取得率*2(%)		40	44	39			
女性の育児休業取得率*3(%)		100	-	100	-	100	-
介護休業制度利用者数(名)	男	0	0	0	0	0	1
	女	0	0	0	0	0	0
障害者雇用率*4(年度末時点)(%)		1.6		1.6		1.9	
定年退職者の再雇用者数(年度末時点)(名)		17		3		2	
ワーキングマザー数*5(名)		16		13		24	
労働災害発生件数*6(件)	陸上	0	0	0	0	0	0
	海上	0	0	0	0	0	0

- *1 30歳以下の離職率=(30歳以下の退職者)+(30歳以下の総合職+一般職)
- *2 夏季休暇を含む。海上勤務除く。
- *3 育児休業取得率=取得者÷出産した人
- *4 障害者雇用率は、雇用促進法の定めに従っています。その規定により、海上従業員(陸上勤務中の者を除く)については、除外率90%を適用して算出しています。
- *5 義務教育までの子を持つ母親(休業中を除く)。
- *6 通勤災害を除く。

主要財務データ(連結)・事業内容

※億円未満切捨て



予想の前提
数値は2013年4月30日現在のもの
為替：95円/US\$、燃料油価格：US\$620/MT

事業内容

コンテナ船 セグメント 売上高比率 48.7% 5,528億円	コンテナ船事業	電子機器、家電製品、家具、衣料品や冷凍食品、飲料、ホップ、消費財、部品、原料など、コンテナに入る貨物の輸送サービスを提供しています。
	総合物流事業	航空貨物の輸送、パイアーズコンソリデーション(買付物流)事業、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。
不定期専用船 44.3% 5,026億円	ドライバルク事業	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。
	自動車船事業	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輸送サービスを提供しています。
海洋資源開発 および 重量物船 3.1% 357億円	エネルギー資源輸送事業	産業用の液化ガス、原油、石油製品および、国民生活に密に関わる都市ガスやガソリンなどの輸送サービスを提供しています。
	近海・内航・フェリー事業	国内では貨客フェリー、高速RORO船、鉄鋼・セメント生産向け石灰石専用船などを運航し、日本とアジア近海諸国の間では原材料や加工製品などを輸送する定期船および不定期船を運航しています。
その他 3.9% 437億円	エネルギー関連開発事業・オフショア支援船事業	拡大する海洋エネルギー開発を支援するオフショア支援船やドリルシップ(掘削船)サービスを提供しています。
	重量物船事業	エネルギー産業やインフラ関連の大型貨物を主に、輸送サービスを提供しています。
	その他の事業	上記以外に船舶管理業、不動産賃貸・管理業などを営んでいます。

事業紹介の詳細はホームページに掲載しています。
事業紹介

第三者意見



上智大学経済学部 教授
上妻 義直

1. グループ企業行動憲章

昨年度のCSR推進ネットワーク構築に続き、今年度はCSRマネジメントの基本原則ともいべきグループ企業行動憲章が改正されています。改正ポイントは「持続可能な社会の発展への貢献」が明記されたことで、その社会の範囲として「国際社会」「地域社会」が特定され、グループ企業行動憲章はグローバル海運企業により相応しく位置付けられました。また、それに伴って、企業倫理に関して参照すべき社会的ルールも、「国際ルール」から「国内外の法令や社会的規範」へと変更されて、さらに明確かつ広範囲になりました。こうした改正の方向性は、CSR経営を国際的水準で推進しようとする川崎汽船グループの強い意志を示すものとして、大いに評価したいと思います。

なお、今回の改正点にはありませんが、腐敗防止方針をグループ企業行動憲章に組み込むことも、グローバルなビジネス展開には必要かもしれません。川崎汽船には、グループ企業行動憲章を実施する上での指針(実行要点)があり、その中では腐敗防止方針が明示されています。これを是非グループレベルに格上げし、憲章に組み入れることを今後の検討課題に加えていただきたいと思います。

2. 4つの重要課題

川崎汽船グループの社会的使命を支える重要課題は「安全運航」「環境保全」「人材育成」ですが、今年度は、これらに「ステークホルダーとの対話」が加えられて、4つの重要課題となりました。こうした重要課題の識別はCSR経営を適切に遂行する上で基本的な前提となるものです。また、これらの重要課題は船舶

のライフサイクルと組み合わせで説明されており、海運会社の事業特性とバリューチェーンがよくわかる工夫になっています。

ただ、ステークホルダーとの対話であるからには、どのような対話チャンネルが確保され、それらの有効性をどう評価したのか、対話から得られたステークホルダーの意見は何か、そして、それらの意見に対して会社はどう対応したのかについて、追加的な情報を開示することもステークホルダーの理解を向上させるように思います。

3. 船舶の規制リスク

これまではあまり見られなかった海運業界の規制リスクについて、今年度は詳しい説明が見られます。船舶から排出されるCO₂、NO_x、SO_xに対する規制は今後10年間で次第に厳しくなり、これらの規制リスクにどう対応するかが海運会社の中長期的な成長を見る上で重要な情報になります。この説明からは、新造船のエネルギー効率規制には最新型省エネ船の建造、硫黄分含有量規制には低硫黄燃料油の使用、NO_xの3次規制にはSCR装置の開発が計画されていること、また、それらを包括的にクリアするLNG燃料船の開発が併せて進められていることがわかり、川崎汽船グループの中長期的な規制対応戦略をタイムリーに伝えていきます。

4. ワーク・ライフ・バランス施策

従来から、従業員のワーク・ライフ・バランス施策に注力してきた川崎汽船ですが、今年度は、大規模自然災害支援のためのボランティア休暇と育児休業からの復職者に対する昇格の遅れを取り戻す機会の付与という2つの制度を新設しています。また、2013年度からは「K-LIFE バランス プロジェクト」が推進されるようで、同社のワーク・ライフ・バランス施策はますます充実の度合いを深めています。

しかし、従来から課題になっているグループベースでの従業員情報については、あまり進捗が見られません。グループベースの男女別従業員数など、グローバル企業で一般的な開示事項になりつつある情報については、今後記載の検討が望まれます。

第三者意見をいただいて

貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。

当社は昨年、時代の変化に合わせて川崎汽船グループ企業行動憲章およびグループ環境憲章を改正し、当社グループで働く全ての従業員が目指すべき方向性を明示したことに加え、当社事業活動に潜在するさまざまなリスクや機会を積極的に情報発信してまいりましたが、これらの取り組みを高く評価いただいたことは大きな励みとなります。

今回ご指摘にありました腐敗防止方針につきましては、当社グループ全体で断固としてこれと戦うという姿勢を明確に示すため、「グローバル贈収賄防止方針」を制定すべく作業を進めております。また、企業活動の「見える化」をさらに図るべく、ステークホルダーとの対話が当社の事業活動にどのように反映されているか、あるいは海外も含めたグループベースでの従業員構成などの情報開示についても今後検討いたします。

当社の事業活動が持続的な社会の発展に貢献し、ステークホルダーの皆さまから求められる企業であり続けるために、従業員の一人ひとりが企業理念に基づく行動を主体的に考え、実践する力を高める取り組みを一層推進してまいります。



取締役常務執行役員 技術・環境担当 有坂 俊一

川崎汽船グループの概要 (2013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	〒100-8540 東京都千代田区幸町二丁目1番1号 (飯野ビルディング)
資本金	754億5,764万円
発行済株式数 (普通株式)	939,382,298株(自己株式を含む)
従業員数	単体659名(男性511名 女性148名) 国内連結子会社 3,350名 海外連結子会社 4,317名
地域別総労働力 (グループ全体)	日本38.2% アジア43.0% 北米6.8% ヨーロッパ9.8% その他2.2%
事業所 海外駐在員事務所	本社(東京)、本店(神戸)、支店(名古屋、関西) マニラ

●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、ベトナム、インド、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、南アフリカ

●連結子会社

国内25社／海外263社(持分法適用27社(国内:4社／海外:23社))

●運航船腹量 連結542隻(3,987万重量トン)

●コンテナ船(所有船10／備船65)●不定期専用船(所有船108／備船239)●エネルギー資源輸送船(所有船29／備船15)●重量物船(所有船16／備船0)●オフショア船(所有船7／備船0)●その他(所有船25／備船28)●所有船195／備船347 合計542

お問い合わせ先

総務グループ CSR・コンプライアンス推進室

電話(03) 3595-5092

E-mail:kljtyocsrcd@jp.kline.com

環境推進室

電話(03) 3595-5667

E-mail:kljtyoemddata@jp.kline.com

ホームページでもさまざまな情報をお届けしています。

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

また、本レポートの他に、以下の刊行物を発行しています。

- 会社案内(和文／英文)
- アニュアルレビュー(和文)／アニュアルレポート(英文)・・・年刊
- 社内報(和文)・・・季刊(年4回)／(英文)・・・隔月刊
- 株主通信(和文)・・・11月

環境への配慮



この印刷物は環境に配慮し、FSC®認証林および管理された森林からの製品である「FSC認証紙」、原材料に揮発性有機化合物(VOC)を一切使用しない「Non-VOCタイプのインキ」、印刷工場では有害な廃液を排出しない「水なし印刷方式」を採用しています。

見やすさへの配慮



ユニバーサルデザイン(UD)の考えに基づいた見やすいデザインの文字を採用しています。