Section

6

サステナビリティ経営に どのように取り組んでいるのか？

Section 6
サステナビリティ経営に
どのように取り組んでいるのか？

59 サステナビリティガバナンス
60 TCFDフレームワークに基づく情報開示
62 TNFDフレームワークに基づく情報開示
64 人権の尊重
65 コンプライアンスの推進・強化

Section 1
どのような会社にしていきたいか？

Section 2
外部環境変化や経営上のさまざまなリスクに
どのように対応するのか？

Section 3
資本政策とキャッシュアロケーションとは？

Section 4
持続的成長と企業価値向上を
どのように実現していくのか？

Section 5
機能戦略と「人材・組織」を
どのように強化していくのか？

Section 6
サステナビリティ経営に
どのように取り組んでいるのか？

Section 7
機関設計を変更した目的は？

Section 8
データセクション

サステナビリティガバナンス

"K" LINEグループは、全てのステークホルダーから信頼されるパートナーとして、グローバル社会のインフラを支えることで持続的成長と企業価値向上を目指すことをビジョンとして掲げています。その使命を果たすためには、自社の経済的価値と両立させる形で社会課題の解決に貢献して社会的価値を創出することが重要です。当社グループが海運業を主軸として培ってきた総合力をフルに生かしつつ、パートナーの力も借りながら、自社と社会・環境の双方のサステナビリティを両立させる取り組みを実現することが、当社グループのサステナビリティ経営の基本的な考え方です。

推進体制

グローバルな価値観や行動の変容が加速し、地球温暖化による環境負荷の低減に対する意識が高まる中、当社は、サステナビリティ経営を中長期的な企業価値向上の実現に向けた重要課題の一つとしてとらえ、取締役会において継続的に議論しています。これらの課題に重点を置いた経営を強化するため、代表執行役社長を委員長とする「サステナビリティ経営推進委員会」および「GHG削減戦略委員会」を設置しています。

このうちサステナビリティ経営推進委員会は、当社グループのサステナビリティ経営の推進体制の審議・策定を通じて、企業価値向上を図っています。

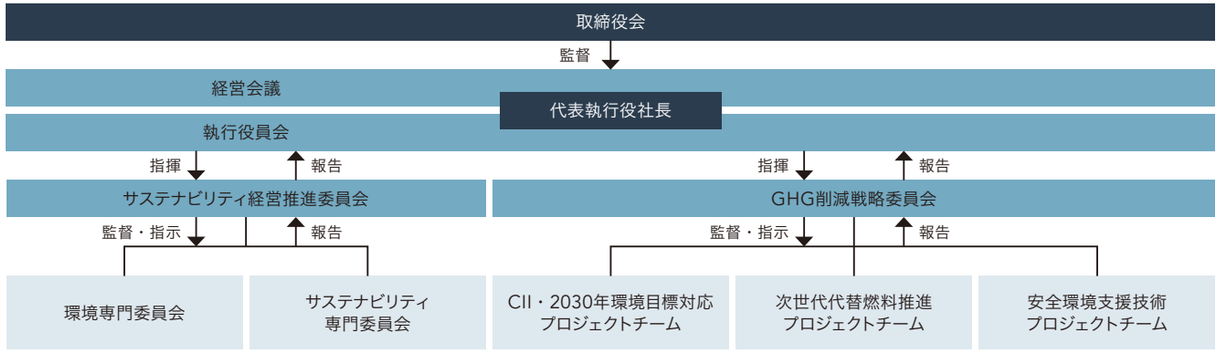
その下部組織であるサステナビリティ専門委員会には、当社グループが特定しているマテリアリティの各課題に対する管掌部門のグループ長が委員として参加しており、マテリアリティに関する取り組みの実践状況をモニターし、その進捗状況を定期的に上部組織であるサステナビリティ経営推進委員会に報告しています。

もう一つの下部組織である「環境専門委員会」は、「川崎汽船グループ環境憲章」および国際標準化機構（ISO）の規格に則って構築された「環境マネジメントシステム（EMS）」を機能的に運用するとともに、その他の環境に関わる活動を推進しています。

一方、GHG削減戦略委員会では、各種環境対応が急務な中、当社グループの燃料転換を主体としたGHG削減戦略を策定するとともに、総合的な対応戦略、機器選定等の技術対応・円滑な運用準備などの方針を策定し、実施を統括しています。

これらのガバナンス体制のもと、実効性のあるサステナビリティ経営を推進しています。

（2024年度委員会開催実績）
- サステナビリティ経営推進委員会：2回
- 環境専門委員会：2回
- サステナビリティ専門委員会：2回
- GHG削減戦略委員会（次世代燃料船推進タスクフォース）：12回



サステナビリティ担当役員メッセージ

執行役専務 CFO ユニット（経営企画・調査・財務・経理・サステナビリティ・環境経営推進・IR・広報）統括、サステナビリティ・環境経営推進・IR・広報担当、CFO
芥川 裕

海運業を主軸とする物流企業としてグローバル社会のインフラを担っている当社グループにとって、気候変動問題をはじめとする環境や社会の課題に向き合い、事業活動を通じて持続可能な社会の実現に貢献することは企業の社会的責務であると同時に、成長機会でもあります。当社グループは、「サステナビリティ経営」の推進を中長期的な企業価値向上に向けた重要課題の一つとしてとらえ、代表執行役社長を委員長とする「サステナビリティ経営推進委員会」を中心に、サステナビリティ（環境・社会・経済の持続可能性）に関わる方針や具体的な施策について継続的に議論し、取り組みを進めています。こうしたサステナビリティへの主体的な取り組みを通じて、社会的価値と経済的価値の創出を図りつつ、当社グループが大事にする価値観の一つである「地球環境と持続可能な社会への貢献」を体現することで成長機会の追求と企業価値の向上につとめてまいります。

Section 6
サステナビリティ経営に どのように取り組んでいるのか？

59 サステナビリティガバナンス
60 TCFDフレームワークに基づく情報開示
62 TNFDフレームワークに基づく情報開示
64 人権の尊重
65 コンプライアンスの推進・強化

Section 1 どのような会社にしていきたいか？
Section 2 外部環境変化や経営上のさまざまなリスクに どのように対応するのか？
Section 3 資本政策とキャッシュアロケーションとは？
Section 4 持続的成長と企業価値向上を どのように実現していくのか？
Section 5 機能戦略と「人材・組織」を どのように強化していくのか？
Section 6 サステナビリティ経営に どのように取り組んでいるのか？
Section 7 機関設計を変更した目的は？
Section 8 データセクション

TCFDフレームワークに基づく情報開示

当社グループは2018年に気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）の提言に賛同し、2019年にTCFDフレームワークに基づく情報開示を実施しています。2020年6月にはそれまでの「"K" LINE環境ビジョン2050」を振り返り、TCFDが提言するシナリオ分析を実施し、その結果を踏まえ、取り組むべき課題および目標の一部を改訂しました。また2021年11月には地球規模での気候変動対策を国際社会全体で強化すべき課題としてとらえ、より高い目標である「2050年GHG排出ネットゼロへの挑戦」を宣言しており、刻々と変化する最新の状況を踏まえ、今回シナリオ分析の見直しと財務的インパクトに関する分析に重点的に取り組み、開示内容を拡充しました。

［TCFD開示リンク］
https://www.kline.co.jp/ja/sustainability/environment/climate_change.html

サステナビリティガバナンス

サステナビリティガバナンスの詳細はP.59に記載しています。 ➡P.59

戦略

主なリスクと機会項目と対応策

社内へのサーベイ調査、関連部門へのインタビューをもとに気候変動によるリスク・機会項目の発現可能性、発現時期、財務インパクトを整理し、当社事業への重要度を分析。その上で、各リスク・機会項目に対して、事業への影響に対する考察・対応策を整理しました。

政策・法規制の変化・ステークホルダーからの評判変化・テクノロジーの変化によるリスク・機会項目			事業への影響				
種類（根源要因）	事象（定性要因）	具体例（定量要因）	発現可能性	発現時期	財務インパクト	当社事業への重要度	事業への影響に対する考察・対応策（例）
政策・法規制の変化	EEDI・EEXI規制の強化 炭素税、排出量取引の導入等	**リスク：** 炭素税コストの増加、運航コストの増加、船舶の建造コストの増加	大	短中期	中	大	DXによる効率運航改善、LNG燃料船や船用バイオ燃料の導入拡大、アンモニアやメタノール、水素などの代替燃料船の導入検討を進め、環境優位性の確保を目指す。炭素税コスト、代替燃料船への投資コストの海上輸送運賃への転嫁を検討。
ステークホルダーからの評判変化	顧客からの評判	**リスク／機会：** 脱炭素の取り組み遅れによる評判の変化	中	短中期	大	大	統合報告書やホームページでGHG排出量削減に向けた取り組みをはじめとした、先進的な環境へのさまざまな取り組みをタイムリーに開示することで、当社の低炭素・脱炭素化に向けた取り組みを紹介している。
テクノロジーの変化	船舶における新技術の採用	**機会：** 脱炭素関連事業の需要獲得	大	短中期	中	大	2024年1月、フランスにOCEANICWING S.A.S.を設立。同社はAIRBUS社から分社したAIRSEAS社を事業継承し、Seawingの技術確立および製品化に向けた取り組みのさらなる強化と加速を目指す。Seawingは船種を問わず、既存船も含め搭載可能な新技術であり、各船種への搭載拡大を検討。
市場原理の変化	低炭素サービス提供	**機会：** 脱炭素関連事業の需要獲得、貨物輸送量の増加	大	短中期	大	大	LCO_2輸送事業について、ノルウェーでの実証PJに参画（Northern Lights社向けに3隻の契約）しており、うち2隻は2025年より世界初の本格的なCCSバリューチェーンプロジェクトに従事開始。欧州を中心に実績・ノウハウの積み上げを図る。
気温・海面上昇や異常気象などの慢性的・急性的気候変動	運航ルートの妨害、輸送ルートの変更、積載貨物の荷崩れ・潮漏れ	**リスク：** 船舶損傷リスクの増加、運航コストの増加、訴訟リスクの増加、賠償金の増加	小	長期	小	小	K-IMS/NAVIによる気象・海象予測を踏まえた最適航路選定により、高波高域への入域や動揺・荷崩れリスクを低減。 また、コンテナ船においては荷崩れを引き起こす一因となる特定の横揺れの発生を予測するアプリを導入中。 フリートモニタリングシステムを導入し、荒天遭遇回避を含む安全運航管理体制を強化。

シナリオ分析

気候変動という長期にわたる不確実な課題に対する経営戦略の持続可能性・強靱性を評価する観点から、「2.4℃シナリオ」、「1.7℃シナリオ」、「1.4℃シナリオ」の3つのシナリオを想定し、気候変動によるリスク・機会項目が実際に起こったと仮定して、財務への定量的な影響を把握、対応策を検討しています。また、物理的リスクにおいては、2.4℃よりも温度上昇の高いシナリオ（3.0 ℃以上、RCP8.5相当）を想定してリスク分析を行っています。

シナリオ分析の前提

2.4℃シナリオ（STEPS） 各国政府が設定した目標と目的を達成するために現在実際に行っている施策を前提とし、現在の政策状況のまま進んでいくシナリオ（財務インパクト評価：2.5℃以下シナリオ）

1.7℃シナリオ（APS） NDCや長期的なネットゼロ目標を含む、各国政府による全ての気候変動関連の公約を考慮し、それらが完全かつ期限内に達成される前提とした、ネットゼロ宣言国は全てネットゼロを達成するシナリオ（財務インパクト評価：2.0℃以下シナリオ）

1.4℃シナリオ（NZE） 2030年までにエネルギーへの普遍的アクセスを達成し、大気の質が大幅に改善、エネルギーに関する国連の持続可能な開発目標の主要な項目を達成することを前提とした、2050年までにネットゼロを達成するシナリオ（財務インパクト評価：1.5℃以下シナリオ）

Section 6
サステナビリティ経営に どのように取り組んでいるのか？

59 サステナビリティガバナンス
60 TCFDフレームワークに基づく情報開示
62 TNFDフレームワークに基づく情報開示
64 人権の尊重
65 コンプライアンスの推進・強化

Section 1 どのような会社にしていきたいか？
Section 2 外部環境変化や経営上のさまざまなリスクに どのように対応するのか？
Section 3 資本政策とキャッシュアロケーションとは？
Section 4 持続的成長と企業価値向上を どのように実現していくのか？
Section 5 機能戦略と「人材・組織」を どのように強化していくのか？
Section 6 サステナビリティ経営に どのように取り組んでいるのか？
Section 7 機関設計を変更した目的は？
Section 8 データセクション

財務インパクト算出の前提条件

為替レート　各年代・シナリオにおいて為替による影響を排除するために、一律1ドル＝120円としています。

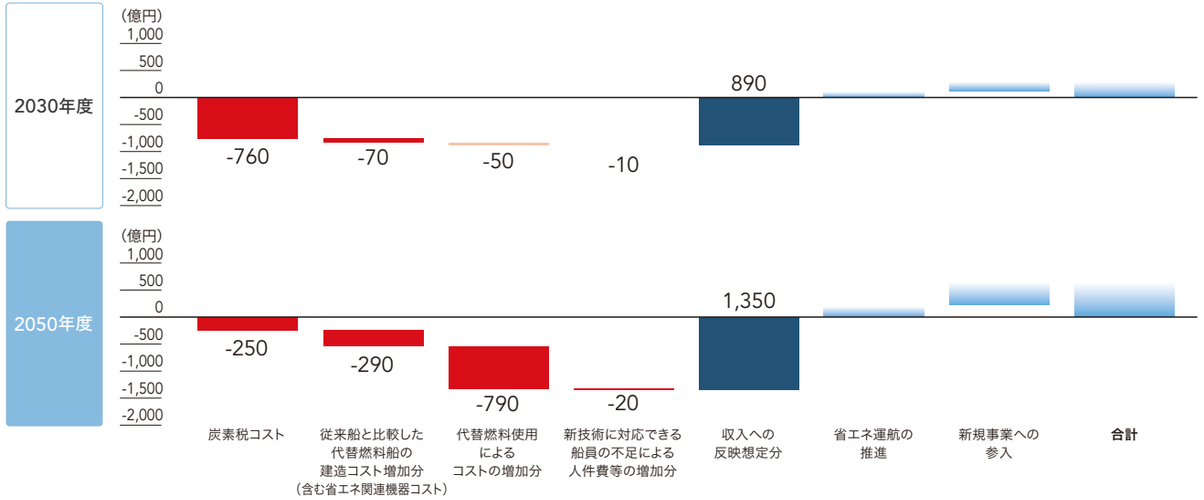
船隊計画推移　当社としてどのシナリオにおいても代替燃料船への転換を進めていく方針のため、各シナリオで同一な船隊推移としています。

	シナリオ	単位	2030年度	2040年度	2050年度
シナリオごとの炭素税価格	1.4℃（NZE）	USD/tCO_2	140	205	250
	1.7℃（APS）	USD/tCO_2	135	175	175
	2.4℃（STEPS）	USD/tCO_2	42	67	67
	燃料別の船舶の種類	単位	2030年度	2040年度	2050年度
船隊計画推移	FO	隻	187	71	4
	LNG	隻	35	35	10
	NH3	隻	14	133	234

財務インパクト評価の結果

影響を受ける要因として以下4項目を抽出しました。どのシナリオにおいても、低・脱炭素化に向けた取り組みを行わなければ、当社へのマイナスインパクトが長期にかけて発生し続けることをあらためて再認識しました。また、当社事業を持続的に発展させ、人々の豊かな暮らしに貢献し続けるためには、どのシナリオにおいても当社の自助努力にもかかわらず、カバーできない低・脱炭素施策におけるコスト増加を、収入への反映を通して社会全体でご負担いただく必要があると定量的なインパクトとしても認識することとなりました。

1.5℃以下シナリオの場合



低炭素・脱炭素化のニーズに応え競争優位性を確立するために2026年までに総額3,300億円を投資し、燃料転換や、Seawing等新技術の導入、液化CO_2輸送等を通じて、自社の低炭素・脱炭素化と社会の低炭素・脱炭素化支援に向けた削減施策を推進します。

リスク管理

外部環境変化や経営上のさまざまなリスクを認識し、リスクが顕在化した時にも企業の社会的責任を果たせるよう、リスクマネジメント体制を構築しています。

［TCFD開示リンク（資料P.30 リスク管理）］
https://www.kline.co.jp/ja/sustainability/environment/climate_change.html

指標と目標

2030年に向けては、これまで「"K" LINE 環境ビジョン2050」で掲げてきた中期マイルストーンの目標達成に向けて、アクションプランを着実に推進、2050年の目標としては、新たにGHG排出ネットゼロに挑戦していきます。

［TCFD開示リンク（資料P.33 指標と目標）］
https://www.kline.co.jp/ja/sustainability/environment/climate_change.html

Section 6
サステナビリティ経営に
どのように取り組んでいるのか？

59 サステナビリティガバナンス
60 TCFDフレームワークに基づく情報開示
62 TNFDフレームワークに基づく情報開示
64 人権の尊重
65 コンプライアンスの推進・強化

Section 1
どのような会社にしていきたいか？
Section 2
外部環境変化や経営上のさまざまなリスクに
どのように対応するのか？
Section 3
資本政策とキャッシュアロケーションとは？
Section 4
持続的成長と企業価値向上を
どのように実現していくのか？
Section 5
機能戦略と「人材・組織」を
どのように強化していくのか？
Section 6
サステナビリティ経営に
どのように取り組んでいるのか？
Section 7
機関設計を変更した目的は？
Section 8
データセクション

TNFDフレームワークに基づく情報開示

当社グループの事業は、海洋を主とした自然資本に依存する事業であり、気候変動問題のみならず、海洋を中心とした生物多様性保全への取り組みも当社の事業活動にとって重要なテーマとなります。そこで当社は、環境リスクや自然関連の経済への影響を評価し、対応するために、TNFDのガイダンスに基づいてLEAPアプローチを導入しました。LEAPアプローチを導入することで、より事業に関する気候変動と自然資本の包括的な理解のもと、リスク・機会管理の強化を目指し、自然との共生を促進し、持続可能な未来の構築に向けて積極的な取り組みを行っていきます。
この開示情報は、LEAPアプローチを実装し、TNFD正式版1.0版をベースに取りまとめ、構成しています。将来の変化に対応するため、今後も継続的な評価・分析を行い、生物多様性の保全に資する具体的な取り組みを検討・実施していきます。

サステナビリティガバナンス

サステナビリティガバナンスの詳細はP.59に記載しています。 ➡P.59

戦略

事業活動と自然との関わり

TNFDの考え方に基づき、Locate（地域）に重点をおいた分析、評価を実施しています。海運業という船舶が航行する海域全てが対象となるという特性から、地域を特定しない海洋中心の生物多様性対策が基本的な対策になると評価しました。

LEAPアプローチのステップ
出典元：The TNFD Nature-Related Risk and Opportunity Management and Disclosure Framework Beta 0.4

当社における、LEAPアプローチに沿った開示までのステップは上記のとおりです。Scoping・Locateのステップでは、当社事業における自然への依存・影響を考慮し、生態系の完全性、生物多様性の重要性および水ストレス（主に海洋汚染度）の観点から、分析の対象地域を特定しました。この特定地域における自然資本への依存度・影響度合いを、EvaluateのステップにてENCOREツール*を用いて分析しました。Evaluateにて特定した各地域の依存・影響重要項目を、当社事業内容と掛け合わせ、Assess・Prepareにてリスクと機会を特定し、評価した上で、目標や戦略の見直しを実施しました。

＊ 自然資本分野の国際金融業界団体であるNCFA（Natural Capital Finance Alliance）が、UNEP-WCMC（世界自然保全モニタリングセンター）と共同で開発した、自然への依存と影響を評価する分析ツール。

自然関連の依存と影響-1

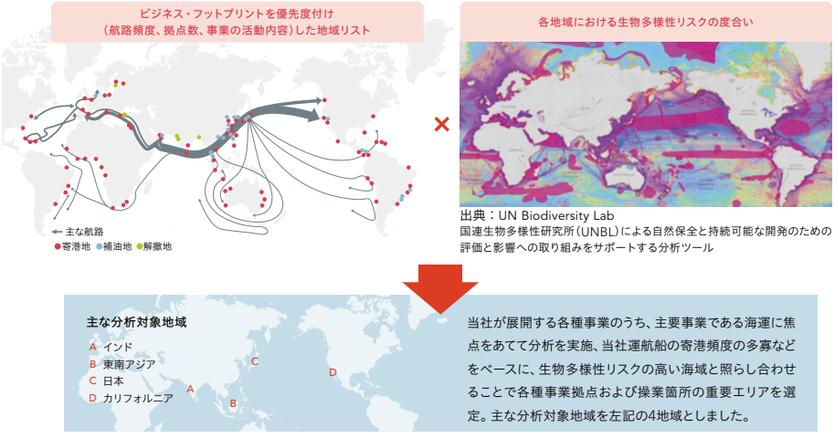
ENCOREを使用して当社の海運事業、港湾事業における自然関連のリスクおよび機会をスクリーニングするためにヒートマップを作成し、セクターにおける依存と影響について把握しました。

依存と影響に関するヒートマップ

セクター	依存（生態系サービス）							影響（影響要因）							
								利用			汚染				
	気候調整	洪水と暴風雨からの保護	地下水	地表水	水質	水流維持	質量安定化と砂防	海洋生態系	淡水生態系	陸上生態系	大気	土壌	水質	障害（騒音・光）	固形廃棄物
海上輸送	H	H			L			H			H		H	H	
港湾・解撤地・サービス	M	M	L	H	L	M	M	H	H	H	H	H	H	H	M

H: High Impact　M: Middle Impact　L: Low Impact

自然関連の依存と影響-2



Section 6
サステナビリティ経営に
どのように取り組んでいるのか？

59 サステナビリティガバナンス
60 TCFDフレームワークに基づく情報開示
62 TNFDフレームワークに基づく情報開示
64 人権の尊重
65 コンプライアンスの推進・強化

Section 1 どのような会社にしていきたいか？
Section 2 外部環境変化や経営上のさまざまなリスクにどのように対応するのか？
Section 3 資本政策とキャッシュアロケーションとは？
Section 4 持続的成長と企業価値向上をどのように実現していくのか？
Section 5 機能戦略と「人材・組織」をどのように強化していくのか？
Section 6 サステナビリティ経営にどのように取り組んでいるのか？
Section 7 機関設計を変更した目的は？
Section 8 データセクション

自然関連のリスクの分析

リスク分析においては、影響が大きいと思われるリスクを、移行リスク、物理的リスクの観点から整理しました。

結果、全ての優先地域に該当する「油濁汚染」「大気への影響」「海洋生物の移動」「哺乳類への影響」の4つをマテリアリティとして集約・特定しました。

リスク分類		想定されるリスクと事業への影響	自然への影響	重要リスク
移行リスク	規制・法律	船舶の運航によりGHGおよびSOx、NOx排出量が増加し、事業者レベルの排出量規制が強化されることで、対応コストが増加する。	大気汚染	大気への影響
		バラスト水の放出、船底付着生物の移動によりその地域の海洋生態系に影響を及ぼしてしまうことで、水産資源の生態系が崩れ、地域の漁業に影響を与えることにつながり、漁業補償の必要性が生じる可能性がある。また絶滅危惧種の保全に対する脅威を生んでしまう可能性があり、対象国やNGOから訴訟を受ける可能性がある。	生物学的干渉/変化	海洋生物の移動
	評判	船舶の運航による、光化学スモッグや酸性雨の原因となるSOx、NOxの排出量増加により、サプライヤーやステークホルダーからの社会的評判が低下する。	大気汚染	大気への影響
		船舶運航時に、クジラをはじめとした海洋哺乳類との衝突を引き起こし、生物の身体に障害を与える可能性がある。また、海中騒音によって海洋生物同士のコミュニケーションに弊害をもたらし、ストレスの要因となるなど生態系に悪影響を及ぼす。生物に障害やストレスを与え、最悪の場合、死に至らしめ、近隣国やNGOなどから訴訟等を受け、世間に悪評が広まる可能性がある。	妨害（光・騒音）	哺乳類への影響
物理リスク	慢性	解撤に伴う油濁汚染に対応する必要がある。	水質・土壌汚染	油濁汚染
	急性	海上輸送における事故の発生で、油濁汚染が発生し海洋生態系に影響を及ぼし、水産資源の漁獲量が減少することで水産関連事業者、近隣諸国に補償を行う必要がある。	水質・土壌汚染	油濁汚染

リスク管理

LEAP評価における重要事項については、サステナビリティ専門委員会から上位の委員会であるサステナビリティ経営推進委員会へ報告されます。最終的に、サステナビリティ経営推進委員会の委員長である代表執行役社長より取締役会に上程される形で、全社的な管理が行われています。

指標と目標

対象地域に共通する当社事業の関連リスク・機会として、「油濁汚染」「大気への影響（GHG、SOx、NOx）」「海洋生物の移動」「哺乳類への影響」を4つのマテリアリティとして特定し、その対応および目標を策定しました。

	目標
油濁汚染（影響：水質汚染・海洋生態系） 海上輸送における事故の発生で、油濁汚染が発生し海洋生態系に影響を及ぼし、水産資源の漁獲量が減少することで水産関連事業者、近隣諸国に補償を行う必要がある。および、解撤に伴う油濁汚染にも対応する必要がある。	**油濁事故発生ゼロ** 油濁事故防止のための取り組み推進・安全運航対策強化、船体強靭化、人材育成を含むあらゆる安全対策の強化、グリーン・シップリサイクル対応強化等
大気への影響（GHG、SOx、NOx）（依存：気候変動調節　影響：大気への排出） 船舶の運航によりGHGおよびSOx、NOx排出量が増加し、事業者レベルの排出量規制が強化されることで、対応コストが増加する。また、光化学スモッグや酸性雨の原因となるSOx、NOxの排出量増加により、サプライヤーやステークホルダーからの社会的評判が低下する。	**周辺環境への負荷軽減・最小化** 大気汚染防止のための取り組み推進、減速航行、低硫黄燃料の使用、SOxスクラバーの導入、NOx削減装置の導入等
海洋生物の移動（影響：海洋生態系） バラスト水の放出、船底付着生物の移動によりその地域の海洋生態系に影響を及ぼしてしまうことで、水産資源の生態系が崩れ、地域の漁業に影響を与えることにつながり、漁業補償の必要性が生じる可能性がある。また絶滅危惧種の保全に対する脅威を生んでしまう可能性があり、対象国やNGOから訴訟を受ける可能性がある。	**周辺環境への負荷軽減・最小化** バラスト水処理装置搭載率100%等
哺乳類への影響（影響：海洋生態系、障害） 船舶運航時に、クジラをはじめとした海洋哺乳類との衝突を引き起こし、生物の身体に障害を与える可能性がある。また、海中騒音によって海洋生物同士のコミュニケーションに弊害をもたらし、ストレスの要因となるなど生態系に悪影響を及ぼす。生物に障害やストレスを与え、最悪の場合、死に至らしめ、近隣国やNGOなどから訴訟等を受け、世間に悪評が広まる可能性がある。	**周辺環境への負荷軽減・最小化** 船舶運航による海洋哺乳類への影響低減：クジラ保護のための米国カリフォルニア州における減速航行プログラムへの参加

各地域における生物多様性に関する具体的な取り組みは、「"K" LINE環境ビジョン2050」で定めた環境目標とアクションプランに基づき、すでに実施していますが、今回新たにLEAPアプローチを導入することで自然資本の包括的な理解のもと、リスク・機会管理の強化を目指し、自然との共生を促進、持続可能な未来の構築に向けてより一層積極的な取り組みを行っていきます。β版（バージョン4）のフレームワークを参考に、当社の現時点での評価・分析と情報を本資料に反映しています。将来の変化に対応するため、今後も継続的な検討と情報開示を実施していきます。

Section 6
サステナビリティ経営に
どのように取り組んでいるのか？

59 サステナビリティガバナンス
60 TCFDフレームワークに基づく情報開示
62 TNFDフレームワークに基づく情報開示
64 人権の尊重
65 コンプライアンスの推進・強化

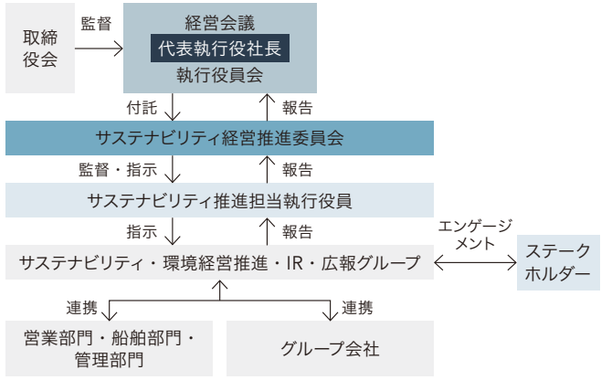
Section 1 どのような会社にしていきたいか？
Section 2 外部環境変化や経営上のさまざまなリスクにどのように対応するのか？
Section 3 資本政策とキャッシュアロケーションとは？
Section 4 持続的成長と企業価値向上をどのように実現していくのか？
Section 5 機能戦略と「人材・組織」をどのように強化していくのか？
Section 6 サステナビリティ経営にどのように取り組んでいるのか？
Section 7 機関設計を変更した目的は？
Section 8 データセクション

人権の尊重

"K" LINE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」を掲げています。国連グローバル・コンパクトに署名し、人権や労働に関する諸原則を支持することを表明するとともに、国連の定める「ビジネスと人権に関する指導原則」を指針として、「川崎汽船グループ人権基本方針」を策定し、人権デューディリジェンスの取り組みを進めています。

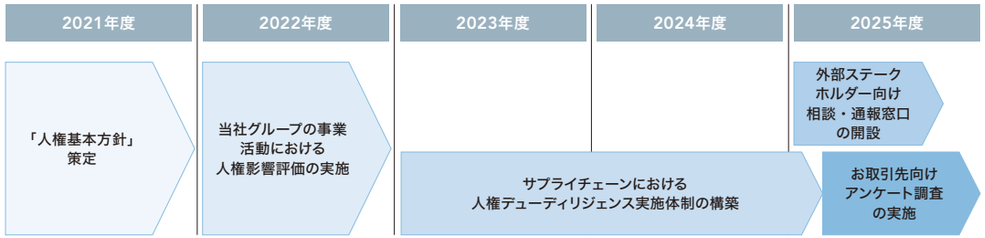
人権デューディリジェンス実施体制

2022年に策定した人権基本方針に基づき、サステナビリティ経営推進委員会の監督と、サステナビリティ推進担当執行役員の指示の下、サステナビリティ・環境経営推進・IR・広報グループが担当部署となり、当社グループの事業活動に関する人権リスクの分析・評価や対策の立案など、いわゆる「人権デューディリジェンス」を実施しています。

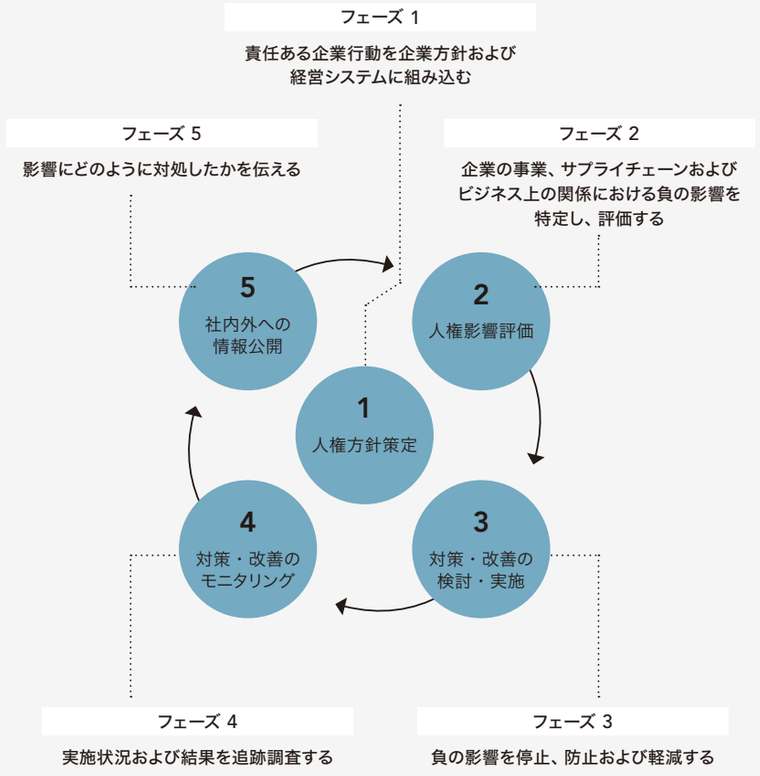


人権デューディリジェンス推進の取り組み

当社グループでは2022年3月に「川崎汽船グループ人権基本方針」を策定したのを皮切りに、人権デューディリジェンスの取り組みを進めています。2025年度からは外部ステークホルダー向けの人権に関する通報・相談窓口を設置したほか、サプライチェーンにおける取り組みも本格化していきます。



人権デューディリジェンスの全体像



Section 6
サステナビリティ経営にどのように取り組んでいるのか?

59 サステナビリティガバナンス
60 TCFDフレームワークに基づく情報開示
62 TNFDフレームワークに基づく情報開示
64 人権の尊重
65 コンプライアンスの推進・強化

Section 1 どのような会社にしていきたいか?
Section 2 外部環境変化や経営上のさまざまなリスクにどのように対応するのか?
Section 3 資本政策とキャッシュアロケーションとは?
Section 4 持続的成長と企業価値向上をどのように実現していくのか?
Section 5 機能戦略と「人材・組織」をどのように強化していくのか?
Section 6 サステナビリティ経営にどのように取り組んでいるのか?
Section 7 機関設計を変更した目的は?
Section 8 データセクション

コンプライアンスの推進・強化

グループコンプライアンス体制

当社およびグループ会社役職員の日常業務の行動指針となるよう、「川崎汽船グループ グローバルコンプライアンスポリシー」を制定し、当社およびグループ会社役職員に遵守を義務付けています。社長が委員長を務めるコンプライアンス委員会を設置し、当社およびグループ会社のコンプライアンスを担保するための方針およびコンプライアンス違反に対する対応措置を審議しています。また、コンプライアンスの最高責任者であるCCO（チーフコンプライアンスオフィサー）の下、組織全体のコンプライアンス体制を強化しています。加えて、国内外にわたる当社グループの事業におけるコンプライアンス問題発生の未然防止とリスクの早期発見および是正のため、当社および国内外グループ会社役職員からの内部通報を受け付ける「ホットライン窓口」と「グローバルホットライン窓口」およびお取引先様からの相談・通報を受け付ける「お取引先様相談・通報窓口」を設置しています。

独占禁止法遵守の取り組み

役職員に対し、独占禁止法遵守規程の遵守を徹底させるため、専任部署による継続的な教育・啓蒙活動の推進を通じて、競争法コンプライアンス意識の向上に取り組んでいます。同業他社との接触については、事前の届出・承認、内容の記録作成・保存等を厳格に運用し、さらに業務監査による施策の実施状況の監視・監督も行っています。

贈収賄防止の取り組み

贈収賄防止規程および贈答規程を運用し、贈収賄防止に取り組んでいます。また、贈収賄防止の実効性を高めるために、当社は、腐敗のない海運業界を目指し取り組みを行っているMaritime Anti-Corruption Network（MACN）のメンバーとして、反腐敗・贈収賄防止の取り組みを強化しています。

経済制裁規制遵守の取り組み

各国で経済制裁が厳格化している状況を受け、当社では新規取引やリスクの高い国・地域への貨物輸送においても、商流関係者や資本関係等を確認するなど、経済制裁に抵触しないようデューデリジェンスを徹底しています。また、外部専門業者のサービス等も活用して、取引先の継続的なモニタリングを行っています。

個人情報保護の取り組み

世界各国における個人情報保護に関する法規則・執行強化の状況を踏まえ、当社ではポリシーを策定し、役職員に遵守を義務づけています。また、システム面ではアクセス権限の制御、監視体制の強化などの技術的施策を講じ、外部委託先に対しても厳格な管理を行うことで、個人情報漏洩リスクの低減に努めています。さらに、役職員への定期的な教育・研修を通じて、個人情報保護の重要性についての認識向上を図っています。

コンプライアンス意識向上の取り組み

毎年11月をコンプライアンス月間と位置付け、当社およびグループ会社役職員にコンプライアンスの重要性を再認識させるため、社長メッセージを配信するとともに、競争法や腐敗防止などのテーマを含むコンプライアンスeラーニング研修、外部講師を招いてのコンプライアンスセミナー、階層別研修を開催しています。

関連データ

		2022年度	2023年度	2024年度
内部通報窓口への通報件数※	通報（件）	3	7	6
腐敗（贈収賄）に関連した罰金、課徴金	発生（件）	0	0	0
	罰金・課徴金（千円）	0	0	0
	懲戒解雇職員（人）	0	0	0
コンプライアンス研修受講者数・受講率（当社役職員）	受講者数（名）	854	902	996
	受講率（%）	97	99	100

※外部窓口への通報を含む、当社内部通報制度に基づく通報件数。2024年度において対外的な開示が必要とされる重大な影響を及ぼすような通報事案はありませんでした。

Section 6
サステナビリティ経営に
どのように取り組んでいるのか？

59 サステナビリティガバナンス
60 TCFDフレームワークに基づく情報開示
62 TNFDフレームワークに基づく情報開示
64 人権の尊重
65 コンプライアンスの推進・強化

Section 1
どのような会社にしていきたいか？
Section 2
外部環境変化や経営上のさまざまなリスクに
どのように対応するのか？
Section 3
資本政策とキャッシュアロケーションとは？
Section 4
持続的成長と企業価値向上を
どのように実現していくのか？
Section 5
機能戦略と「人材・組織」を
どのように強化していくのか？
Section 6
サステナビリティ経営に
どのように取り組んでいるのか？
Section 7
機関設計を変更した目的は？
Section 8
データセクション