



企業理念

“ K ” L I N E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

目次

企業理念、ビジョン	1
目次、編集方針	2
社長コミットメント	3

特集

①「安心・安全・信頼」の維持、向上のために	5
②CO ₂ 削減のために	7
③“K”LINE カルチャーとスピリット	9

経済性報告

会社概要（事業内容・計画）	11
事業内容	11
会社概要	12
主要財務データ	13
新中期経営計画“K”LINE Vision 100	14
マネジメント体制	15

社会性報告

よりよい社会のために	17
グループ企業行動憲章	17
CSR（企業の社会的責任）	18
2007年度活動概要と2008年度目標	18
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
従業員とともに	23
国際社会の一員として	25

環境報告

海運がおよぼす環境への影響	27
環境経営	29
2007年度環境目標とその達成状況	32
2008年度環境目標	33
環境負荷低減への取り組み	35
船舶および海上での取り組み	35
ターミナルでの取り組み	38
オフィスでの取り組み	39

資料編

社会・環境活動の沿革	41
主要連結子会社および関連会社	42
川崎汽船企業行動憲章実行要点	43
環境会計	45
GRIガイドライン対照表	46

第三者意見	47
社会・環境レポート2007 アンケート集計結果	48
用語解説	49

【編集方針】

この報告書中、P1-26は原則として川崎汽船株式会社およびP42に示したグループ会社の2007年4月から2008年3月における活動を対象にしています。環境に関わる報告（P27-40）は、原則として環境マネジメントシステムの適用範囲である、川崎汽船株式会社および川崎近海汽船株式会社、株式会社ケイラインジャパン、ケイライン シップマネージメント株式会社、太洋日本汽船株式会社、株式会社エスコバル・ジャパンの当社グループ各社の2007年4月から2008年3月における活動を対象にしています。

内容については、環境省の「環境報告書ガイドライン」および「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」を参照して作成しています。

言葉の最後に がついている用語については、P49-50に用語解説を記載しましたので参照ください。

【表紙のイラスト】

当社グループの象徴とも言える、赤地に白抜き文字で「K」と描かれたファンネルマーク。ジグソーパズルのひとつひとつのピースを完成させていくように、グループが一丸となって、安全運航、環境保全、人権の尊重に対し取り組み姿勢をイメージしました。

前回報告書発行日：2007年8月（年1回発行）

社長コミットメント



私たち川崎汽船グループは、「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」することを企業理念として掲げています。外航海運業を中核とする川崎汽船グループにとって、安全運航と環境保全は至上命題であるとともに社会的責任であると認識し、日ごろからグループをあげて全力で取り組んでおります。

当社グループでは、2006年に中期経営計画“K”LINE Vision 2008⁺を策定、2010年代半ばを見据えて「持続的成長と安定収益体制の確立」をテーマに取り組んでまいりました。この間、世界の海上荷動き量は継続的に増加、とりわけBRICs諸国の景気拡大を背景としたドライバルク市況の未曾有の高騰もあり、2007年度決算において史上最高の業績を記録するとともに、中期経営計画の数値目標を1年前倒しで達成することができました。その一方では、燃料油価格の著しい高騰、新造船価格の高止まりなど外航海運業をとりまく環境が大きく変化したこともあり、2008年度から4年間を対象とする新中期経営計画“K”LINE Vision 100を本年4月に策定いたしました。

新中期経営計画は、当社が創立100周年を迎える2019年を見据えた計画であることから、“K”LINE Vision 100と命名しました。当社グループの持続的成長には、全てのステークホルダーと共に生きる関係の構築が不可欠であることに鑑み、「共利共生と持続的成長」を新たな主要テーマとして定め、次に掲げる5つの課題を中心に取り組んでまいります。

① 環境保護への取り組み

企業理念に掲げる通り、地球環境の保護は社会的責任であり当社グループが最も重要視している課題のひとつです。2010年代半ばまでに二酸化炭素などの温室効果ガスを対2006年度比で10%削減することを目標に掲げ、地球温暖化防止、きれいな海・きれいな空気の実現に向け全力で取り組んでまいります。



② 確固たる安全運航管理体制

同じく企業理念に掲げるように、安全運航は環境保全と並び当社グループの事業遂行上の両輪とも言える重要課題です。安全管理システムの拡充、陸上支援体制の強化、船舶管理体制の強化、海事技術者の確保育成などを通じて安全運航管理体制をより確固たるものとしてまいります。

③ 最適・最強組織によるボーダレス経営

当社グループは、世界の多様な物流ニーズに対して、グローバルスタンダードより一段高いレベルの「K」LINEスタンダード」でお応えするべく、人事交流と教育訓練を通じて、グループ会社間で国境や垣根を無くし最適・最強の組織を構築しボーダレス経営を加速してまいります。

④ 戦略投資と経営資源の適正配分

BRICs諸国やそれを追う国々の目覚ましい経済発展をはじめとする世界経済の拡大に伴い、外航海運の市場規模は今後とも高レベルでの持続的成長が見込まれています。既存事業、新規事業とも投資効果を慎重に吟味し、ガイドラインとして定めた財務規律に照らしながら戦略的投資を含めて経営資源を適正に配分してまいります。

⑤ 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まいります。

また、災害リスク、事業リスクなどあらゆるリスクを日頃から洗い出し、できる限りの予防的措置を施し、リスクが現実が発生した時においても事業遂行への影響および企業価値の毀損を最小にすべくリスク管理に努めてまいります。

新中期経営計画「K」LINE Vision 100は、川崎汽船の役員や従業員だけでなく、国内・海外のグループ会社で働く多くの仲間の生の声を吸い上げ、創立100周年に向けての夢や希望を反映いたしました。とりわけ環境保全については、この美しい地球を守り未来につなげるための喫緊の重要課題として取り組みを強化するため、本年7月に環境保全を担当する部門を拡充し新たに環境推進室を発足させました。環境マネジメントシステムの維持や陸上事業所および船舶に適用される環境規則の遵守・対応は勿論のこと、以前にも増して世界的に関心が高まっている地球環境の保護に向けて自主的かつ積極的に取り組んでまいります。

「共利共生と持続的成長」の実現のため、私たち川崎汽船グループは、今後とも役員と従業員が一体となり、株主、顧客、お取引先、従業員、社会・環境などのあらゆるステークホルダーとの相互信頼関係を強化し、環境活動を含め社会的責任を果たしてまいります。

皆様のさらなるご支援をお願い申し上げます。

2008年7月

前川 弘幸

代表取締役社長 前川 弘幸

①「安心・安全・信頼」の維持、向上のために

「モノを運ぶ」ためには、安心・安全・信頼が欠かせません。

とりわけ海上輸送において安全運航を遂行することは、私たちにとって至上の責務です。

当社はこの責務を果たすためには質の高い船舶管理体制を確立することが必須であると考え、

2006年、ケイライン・マリタイム・アカデミー(KLMA)を構築しました。

このKLMA構想のもと、諸施策を工程表に沿って着実に実行していくことが、安全運航の徹底へと繋がります。

こうした取り組みについて、海事人材グループの東海林グループ長(写真中央)、同グループ政策チームの岡田チーム長(写真左)にインタビューし、KLMAの概念とそこで実施されている研修などについてお話をしてもらいました。



Q1 まずKLMAについての概略説明をお願いします。

A KLMAとは、国内外にある研修施設と船員訓練プログラムやキャリアパスを含んだ教育・研修・育成プログラムの集合体のことです。当社グループ船隊の安全運航を支える海事技術者を、グローバルな規模で確保・育成することを目的としています。

KLMAの構想は2006年5月に立ち上げ、翌2007年には、この具現化のために「KLMAマスタープラン」を策定しました。これは、「船舶を安全に運航し、海上における人命、貨物、および環境を守る」という基本方針に従い、当社グループが長年培い継承してきた海事技術を船員の国籍を問わず伝承していくためのものです。

Q2 どのような拠点があるのでしょうか？

A 東京・町田のKLMA (Japan)に加え、2007年6月にインド・ムンバイにKLMA (India) を、2008年2月KLMA (Philippines) としてマニラ研修センターを2.5倍の規模に拡張して開設、ここでは世界各国から年間1万人の研修生を受け入れることが可能です。また、東欧および北欧にもそれぞれKLMAの拠点を設け、マスタープランを基に各地のKLMAと連携し当社グループの船員の育成および技術と資質の向上を図っています。



Q3 どのような方針で研修を行っているのでしょうか？

A “K” LINE SPIRIT の醸成、重大海難事故の防止、船舶管理に精通した船員育成という三つの基本原則に従い、KLMAトレーニングマトリックス(職位別に必要な研修を定めたトレーニングコース一覧)を定め、それに従った研修を世界各地のKLMAで実施しております。これらの研修は、原則として同じテキストを用い、研修の標準化を図っていますが、一方では、各KLMAに独自の機能を持たせています。

Q4 航海の安全を守るために、
どのような研修を行っているのでしょうか？

A 日本で実施している操船シミュレーター訓練のノウハウを世界各地のKLMA拠点に展開し、操船技術の向上と、チームワークによる安全運航の確保を図っています。機関の操作・整備訓練については、KLMA (Japan) に、大型画面上で機関室内を歩き回ったり、ボイラーや蒸気タービンの操作をバーチャル画面上で行えるタービンプラントシミュレーターがあり、またKLMA (Philippines) には、大型船の主機関を用いた、高さ8m、総重量100トンの機関訓練装置を設置し、機関シミュレーターと連動させての実際的な操作訓練や整備訓練を実施しています。



Q5 安全な貨物の取り扱いについては、
どのような研修がありますか？

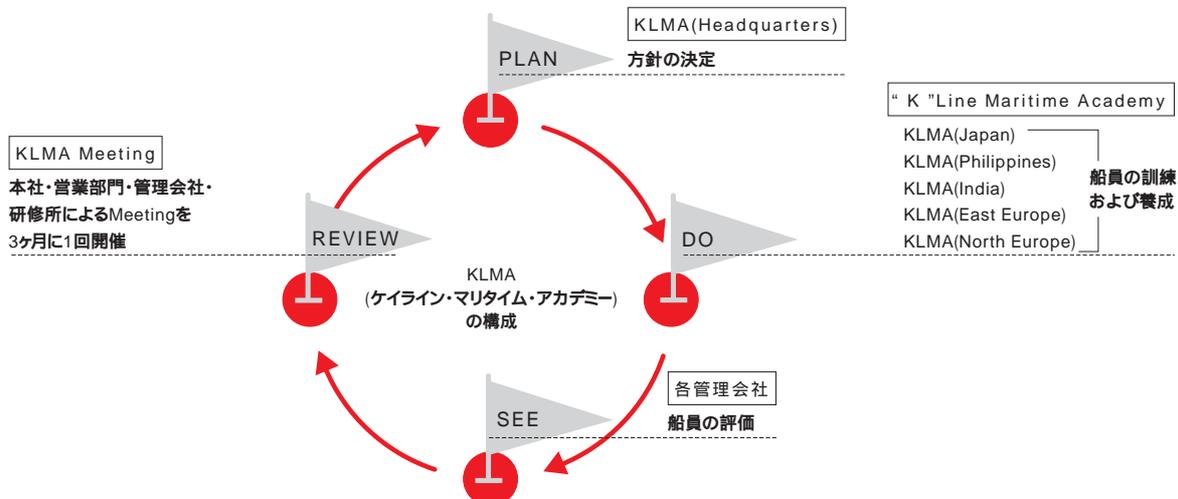
A 実際のLNG船、オイルタンカーと同じ操作が行える荷役シミュレーターがKLMA (Japan)、KLMA (Philippines) に設置され、200項目以上のトラブルを発生させることができ、安全荷役だけでなく、緊急対応訓練も行っています。KLMA (India) ではタンカー研修機器としては業界初のAUS シミュレーター等により、貨物の安全な取り扱いを徹底しています。



Q6 今後の展望について教えてください。

A “K” LINE Vision 100 の課題達成に向けた力強い取り組みを行っていきます。安全運航を担う優秀な船員の育成は大きな課題ですが、そのためには、優秀なインストラクターをも養成しなければなりません。長期的な視野を持ち、確固たる将来像を描いて一歩ずつ取り組んでいく必要があると考えています。

今後、さらなる内容の充実を図り、当社のKLMAが世界の海事技術者のナレッジセンターになるべく日々努力を積み重ねていきます。



② CO₂削減のために

船舶を運航するには燃料が不可欠であり、燃料を消費する事によりCO₂を排出します。つまり私たちにとって、使用する燃料油の量を削減することが、CO₂排出量の削減につながります。ここでは、私たちが取り組んでいる2つの減速航行の取り組みについて紹介します。

【1】

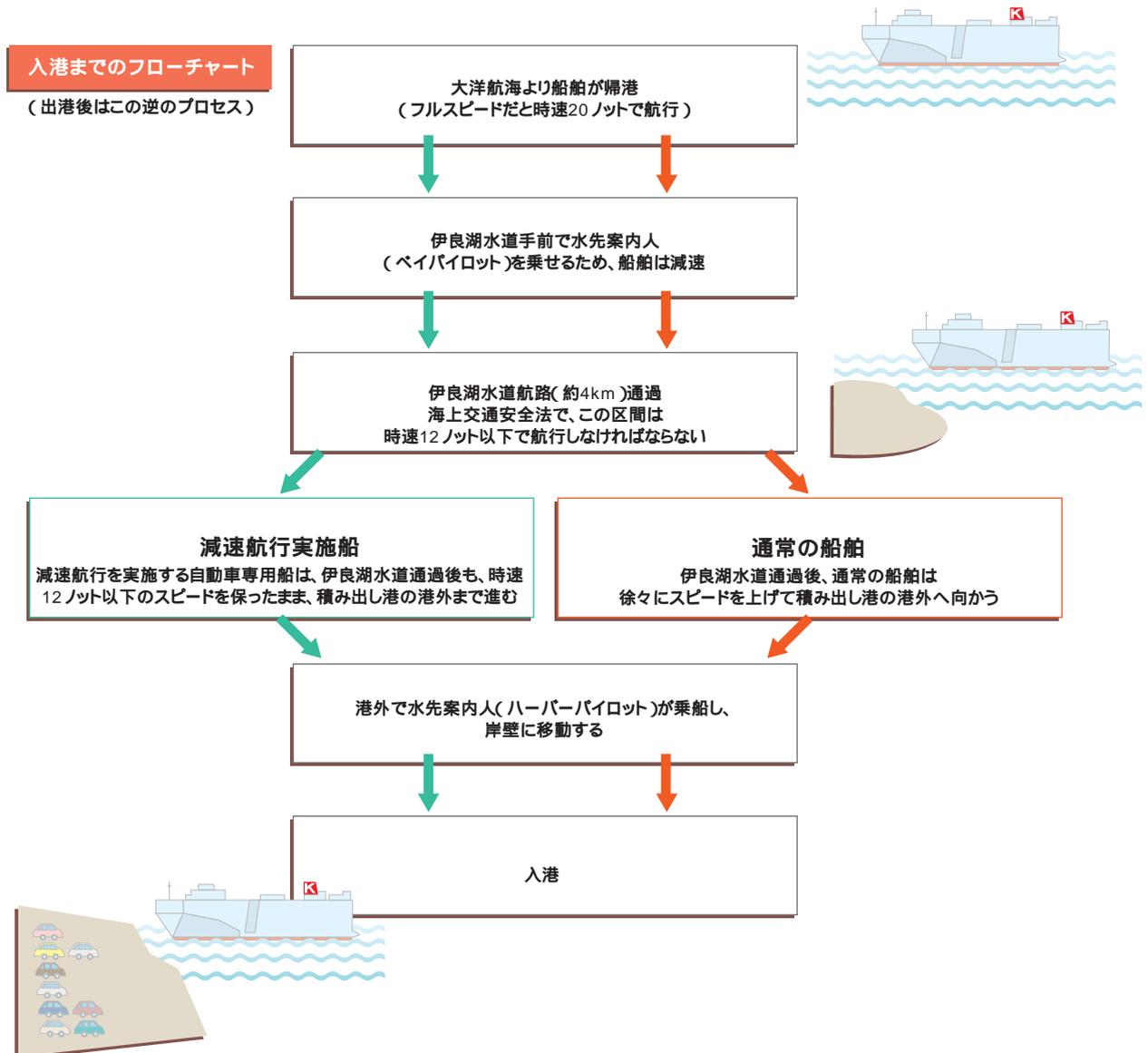
伊勢・三河湾内における減速航行の取り組み

年間約400万台の自動車輸出する東海地方は、日本で最も多く自動車専用船が寄港する地域であり、当社運航の自動車専用船は、年間延べ約500隻が伊勢・三河湾内に寄港しています。

2007年3月中旬、この湾内において当社が運航する自動車専用船を対象に減速航行を開始しました。既に大洋航海中での減速航行はスケジュールが許す限り適宜

実施してきましたが、大型外航船による同湾内の恒常的な減速航行の実施は、当社が初の試みです。

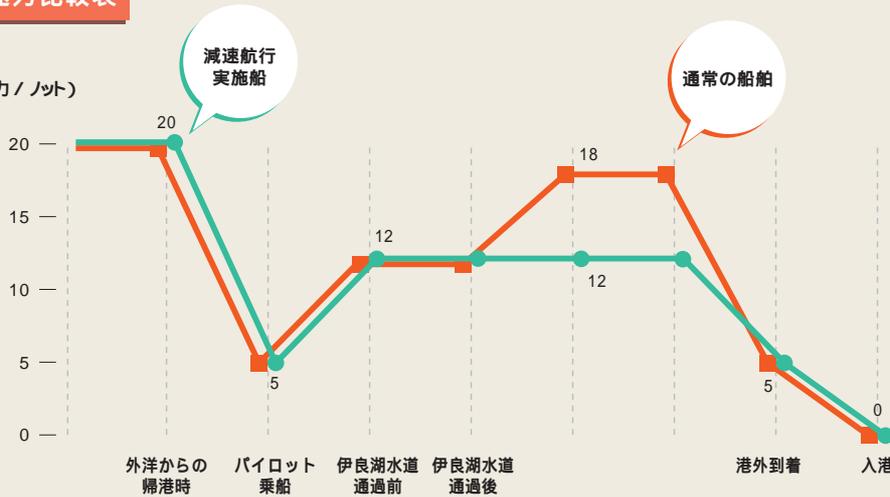
当社の試算では、同湾内の船速を従来より3ノット（約6km/h）減速することにより、1隻あたり平均4トンのCO₂が削減できます。この減速航行の実施で、2007年度1年間で約780トンのCO₂排出量削減を達成しました。





速力比較表

(速力 / ノット)



月別CO₂排出削減量

年月	CO ₂ 排出削減量 (トン)
2007年 4月	87.1
5月	60.4
6月	86.3
7月	61.5
8月	67.0
9月	73.6
10月	58.9
11月	52.8
12月	50.3
2008年 1月	62.7
2月	59.2
3月	62.7
総計	782.5

【2】



米国カリフォルニア沖における減速航行の取り組み

米国ロングビーチ港湾局は、沿岸の大気汚染防止のために、ロングビーチ港に寄港する船舶に対して、付近20マイル(約37km)の洋上ではスピードを毎時12ノット(約22km/h)以下に落とし、CO₂を含む排気ガス量を抑制する運動(グリーンフラッグ)を推奨しており、当社はこの減速航行運動に参画しています。これは法的な強制力はなく、同港に寄港する船会社の自主的な協力を求めているものです。

2007年の1年間、当社は延べ344隻が同港に寄港しましたが、うち343隻で減速航行を実施、年間200回以上寄港させている船社の中ではトップの成績をあげました。

この減速航行の実施により、2007年の1年間で約4,000トンのCO₂排出量削減を達成しました。

③ “ K ” LINE カルチャーとスピリット

当社は創業以来約90年の歴史のなかで世界の海を舞台に事業活動を展開してきましたが、これまでにさまざまな波を乗り越えてきた過程で、自主独立、自由闊達、進取の気性などの言葉で表現される独自の企業風土、企業文化が形づくられてきました。

風通しのよさ



人事グループ
中川 豊

“ K ” LINEカルチャーのベースは、「少数部隊」と「風通しのよさ」です。多くの役員・従業員が部門や世代を超え、タテ・ヨコ・ナナメで意見交換を行っています。

海運業は市況の荒波に晒され続ける命運であり、そこで生き延びるために筋肉質な組織へと「進化」してきた結果、少人数組織の維持につながっています。また、当社はチャレンジャーの立場である歴史が長く、業務目標に早く到達するために上も下もなく本音の議論を交わす必要性が昔からありました。少人数という事も相まって、いわゆる「自由闊達」な風土が醸成されたものと考えています。お互いに「顔の見える」規模のメリットを、風通しのよさで最大限活かしていきたいと思えます。

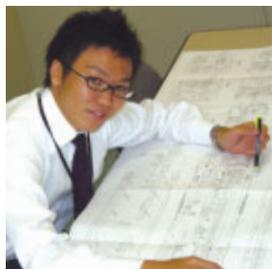
世界を舞台に



“ K ” Line America, Inc. 駐在
黒澤 晋一

“ K ” LINEでは、総合職の4人に1人に当たる約100名が海外在勤員として活躍しています。世界の海を舞台にさまざまな海外拠点を結び、ダイナミックにビジネスを展開しています。

日系企業をはじめ世界各国の企業がグローバルなビジネスを展開している中、部品物流や製品物流は急速に多様化してきています。そのような変化を肌で感じつつ、お客様の生の声を聞きながら、将来のニーズに見合った物流サービスとは何か、考えさせられることが多い職場だと思えます。日本から遠く離れた海外であっても、“ K ” LINEの赤いコンテナを目にする機会も多く、やりがいを感じると同時にスケールの大きい仕事をしているんだ、と実感することができます。



キャリアステップ



IR・広報グループ
IR室
岩佐 久美子

キャリアステップも大きな特徴の一つです。入社から中堅クラスに至る過程で、いろいろな仕事を体験し、適性を見出していきます。

その中で、海外とのコミュニケーションも含め広い世界を経験することになります。

「**国**際的な仕事がしたい」と思ってこの会社に入りました。最初の部署では世界中の海を航行している船の乗組員や荷主さん、港の管理者等と直接対話する運航管理の業務につきました。その後コンテナ・ターミナルの管理や子会社管理等の仕事を経て、現在はIR・広報グループ IR室長として仕事をしています。ここでは当社の事業について世界中の方々からの問い合わせにお答えする仕事ですが、わたしたちが舞台とする世界全体の政治や経済の動きについても、アンテナを張っておかなくてはならず、毎日新鮮な気持ちで仕事に臨んでいます。

“ K ”LINE スピリット



海事人材グループ
政策チーム
乙田 創

創立以来、大きな変動の波を乗り越えるたびに育まれてきたのが“ K ”LINE スピリットであり、いわば当社のDNAです。そこには、自由で柔軟な発想を尊重する社風、チャレンジスピリット、創意工夫と失敗を恐れない前向きな取り組み、グローバリズム、チームワーク、開拓者精神などの情報が組み込まれています。

「**船**員さん、いらっしゃ~い」

当社の急激な船隊拡大に伴う船員の需要増に対して、こんな掛け声ひとつで十分に集まるわけもなく、日々さまざまな国の船員の採用検討と教育・訓練を担当していますが、昨年の今頃は液化天然ガス運搬船の一等航海士として、ドバイ（アラブ首長国連邦）の造船所のドックで修繕工事に従事していました。灼熱のドバイから東京のオフィス街へ、さまざまな職場やチームでいろいろな業務にチャレンジできることが、船員という職業の醍醐味だと感じています。

会社概要

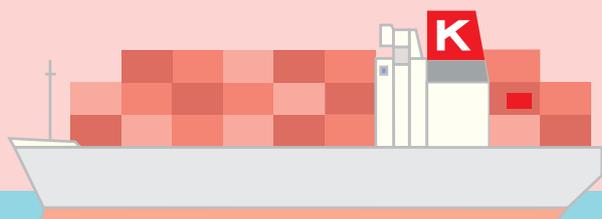
(事業内容・計画)

OUTLINE OF BUSINESS

当社グループは、総合海運事業者としてさまざまな分野で事業を展開しています。

事

業内容



コンテナ船事業部門

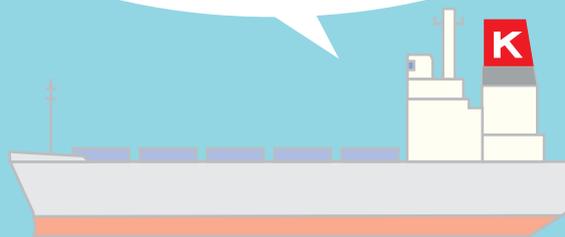
中国、台湾、韓国の海運会社とアライアンスを組み、アジア / 北米、アジア / 欧州、欧州 / 北米の東西基幹航路を中心にアジア / 南米、アジア / 中近東・アフリカなどの南北航路や、アジア域内航路など、世界的なサービスネットワークを運営し、電子機器、家電製品、家具、衣料品や冷凍食品・飲料、ホップ、消費財、部品、原料など、コンテナに入るすべての貨物を輸送しています。

2008年3月末現在、運航船舶は99隻、4,194,472重量トンです。

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國間輸送も積極的に展開しています。

2008年3月末現在、運航船舶は169隻、17,614,846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。

2008年3月末現在、運航船舶は51隻、5,443,679重量トンです。

自動車専用船事業部門

1970年に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、自動車輸送のバイオンアとして、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。

2008年3月末現在、運航船舶は102隻、1,375,714重量トンです。



会

社概要（2008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 458億1,934万円
 発行済株式数
 （普通株式）..... 638,764,790株（自己株式を含む）
 従業員数 単体600名（男性 483名 女性 117名）
 国内連結子会社 2,781名
 海外連結子会社 4,234名
 地域別総労働力
 （グループ全体）..... 日本 39.55% アジア 36.34% 北米 9.41%
 ヨーロッパ 11.47% その他 3.23%
 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

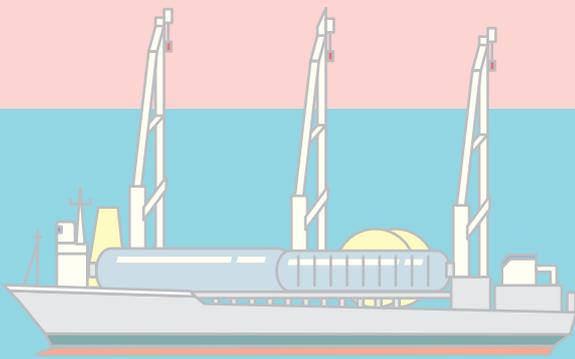
海外法人
 韓国、香港、中国、台湾、タイ、ベトナム、フィリピン、シンガポール、マレーシア、インドネシア、豪州、英国、ドイツ、フランス、オランダ、ベルギー、イタリア、フィンランド、デンマーク、ノルウェー、スウェーデン、スペイン、ポルトガル、トルコ、カナダ、米国、メキシコ、チリ、ペルー、ブラジル

連結子会社 国内 26社 海外 249社（持分法適用 28社）

運航船腹量 連結 488隻（2,924万重量トン）
 コンテナ船（所有船 12 / 備船 87） 不定期専用船（所有船 83 / 備船 188） エネルギー資源輸送船（所有船 32 / 備船 19） 重量物船（所有船 6 / 備船 9） その他（所有船 25 / 備船 27） 所有船合計 158 隻 / 備船合計 330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



重量物船事業部門

2007年4月より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近年非常に高まっており、本事業が当社にとっての新しい収益の柱の1つとなることが期待されます。

2008年3月末現在、運航船舶は15隻、131,459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RORO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。

2008年3月末現在、運航船舶は52隻、481,784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応えるよう、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。



主 要財務データ

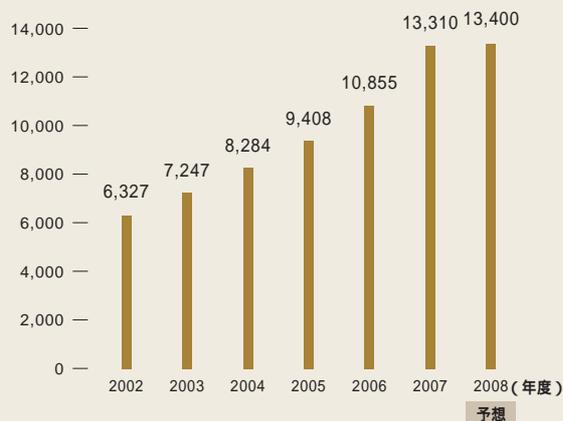
2007年度の世界経済は好調に推移し、特にBRICs諸国や資源国における設備投資と消費が伸びた結果、景気の拡大が続きました。

わが国でも、好調な輸出や設備投資により緩やかに景気が拡大しました。

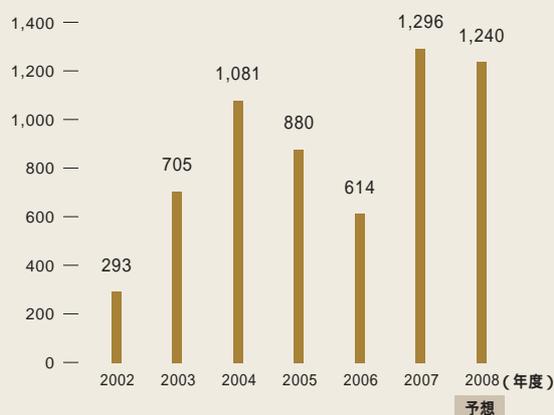
ドライバルク市況の高騰をはじめ、コンテナ船、自動車専用船も好調な荷動きにより積高を順調に伸ばし、エネルギー資源輸送も安定的に推移するなど、

海運業を取り巻く環境も好調に推移するなか、当社グループでは当事業年度において史上最高の業績を記録することができました。

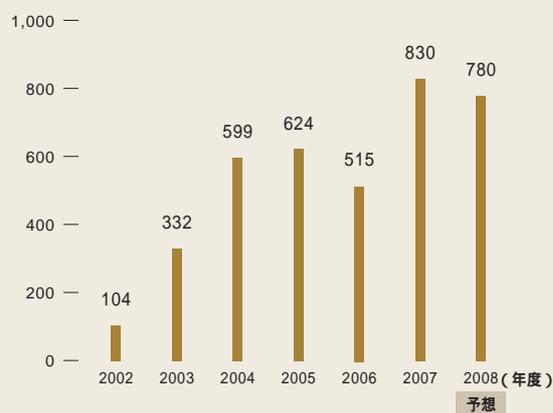
営業収益(売上高)(億円)



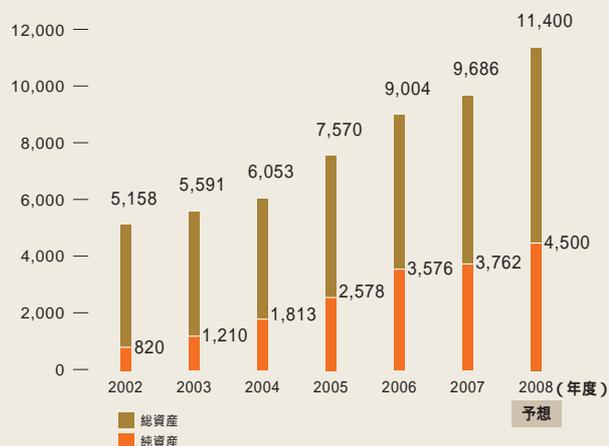
営業利益(億円)



当期純利益(億円)



総資産 純資産(億円)



新

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、2008年度から2011年度までの新中期経営計画“K”LINE Vision 100を策定しました。この計画では、メインテーマを「共利共生と持続的成長」とし、以下の5つの課題に取り組んでいます。

5つの取り組み課題

- 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

事業戦略

コンテナ船事業

→ 持続的事業拡大と効率的な事業運営

- ・ サービス網拡充による顧客のグローバル化対応
- ・ 継続的な船隊・ターミナル整備による競争力強化
- ・ 環境保護を重視し、安全運航を追求

ドライバルク輸送事業

→ ケープサイズとポストパナマックスで世界トップクラス

- ・ 多様な顧客ニーズに対応する高品質なサービス
- ・ グローバル事業展開による顧客基盤拡大
- ・ 中長期契約による安定収益体制の強化

自動車専用船事業

→ 世界をリードする輸送品質と充実した航路網

- ・ 環境と安全を考慮した高品質サービス
- ・ 顧客ニーズに即応したグローバルな事業展開

エネルギー資源輸送事業、重量物船・オフショア船事業、新規事業

→ 安全輸送で世界トップクラス

- ・ 新規輸送需要への積極的な取り組み
- ・ 安全・高品質なサービスの追求

物流事業、近海・フェリー事業

→ 機動力と高品質サービス

- ・ 顧客ニーズを先取りした提案型セールス
- ・ テーラーメイドの顧客単位のサービス

おもな数値目標

連結財務数値目標

(前提：為替¥100/US\$、Dubai原油100ドル、燃料油価格US\$520/MT)

	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度
売上高	1兆3,310億円	1兆3,400億円	1兆4,500億円	1兆6,000億円	1兆7,500億円
経常利益	1,259億円	1,210億円	1,350億円	1,450億円	1,600億円
当期純利益	830億円	780億円	850億円	950億円	1,050億円
ROA	13%	12%			10%以上
自己資本	3,558億円	4,260億円			6,800億円以上
自己資本比率	37%	37%			40%以上
DER	93%	100%			85%以下
有利子負債 / 営業CF	2.3	4.2			3.5以下
配当性向	20%	22%			25%



船隊整備・運航規模

	2007年度末運航規模	2008～2011年度船隊整備計画	2011年度末運航規模(予想)
コンテナ船	99	43	132
ドライバルク船	169	65	225
自動車専用船	102	27	106
LNG船	34	15	48
油槽船	28	13	45
重量物・オフショア船	15	13	24
近海・RORO船	52	4	60
合計	499隻	180隻	640隻

海外で共同出資する連結対象外の会社で保有・運航するLNG船11隻を含む

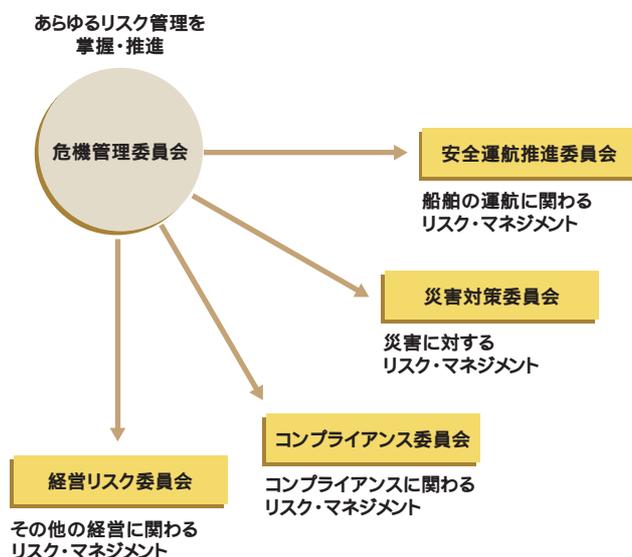
個

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。

リ

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、傭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）にもとづき、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 にもと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。

よりよい社会のために

FOR BETTER RELATIONSHIP WITH SOCIETY

当社グループは、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ました。またそれらを具体的に実現させるために目標を設定し、よりよい社会の実現に向けて積極的に取り組んでいます。

グ

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り組み

環境問題への取り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



C

SR (企業の社会的責任)

CSR活動の目的と使命

川崎汽船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」と定めています。

私たちは、この企業理念の実現をCSR活動の目的とします。

川崎汽船グループは、グローバルに成長を続ける企業グループとして、顧客、株主、従業員、お取引先、社会などのステークホルダーの期待に応え、自らの社会的価値を向上させることをCSR活動の使命とします。

CSR活動推進の基本方針

川崎汽船グループは、CSRが企業の「社会的責任」と「社会的貢献」より構成されていると認識し、CSR活動推進の基本方針を次の通りとします。

社会的責任 法令を遵守し、社会規範を尊重し、公正な事業活動を行い、安全の確保と環境保全に努めます。

社会的貢献 グループの事業活動を通して社会に貢献します。

また、「良き企業市民」として、社会貢献活動を積極的に実践します。

2

2007年度CSR活動概要と2008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	2007年度活動概要	2008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	・おもなグループ会社の制定が完了	・更なる要請と支援の実施
	・コンプライアンス関係法規や指針の整備	・コンプライアンスマニュアルを大幅改訂	・法規変更(欧州など)に伴う啓蒙推進
	・CSR、コンプライアンス、環境に関する 教育、研修	・階層別研修を中心に300名以上参加	・環境研修を中心に継続実施
	・公安、治安、保安活動への参画	・米国C-TPAT 監査実施	・防災訓練も含め実施
開示	・CSR推進体制の社内外情宣拡充	・社会・環境レポートを、和英10,000冊発行 ・ホームページCSR / 環境部分を改訂	・レポートの更なる充実化 ・ホームページ全体のリニューアルも検討
人権、労働、人事	・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	・各種相談窓口で個別に受付 ・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	・グループ2社で認証取得 ・EMS監査実施・認証継続	・2010年までに、少なくとも10社取得 ・2010年半ばまでにCO2を10%削減
安全・品質	・船舶品質基準の充実化および 安全情報等の共有化の促進	・KLMAの下、研修施設開設、教育研修実施 ・事故対応演習実施	・KLMAによる研修、情報共有化推進 ・事故対応演習の継続実施
	・新造船建造における国際基準を上回る 標準品質の確保	・新船型の設計、“エコシップ”の建造	・最新機器導入、環境にやさしい船舶の 建造、“エコシップ”船隊拡大
社会貢献活動	・義捐金、寄付金の出捐	・国内・海外で発生した自然災害 (3件)への支援実施(無償輸送も含む)	—
	・環境にやさしい活動の推進	・ブラジルでの植林実施 ・海外環境NPO活動参加	・国内での植林、グリーン電力など実施 ・海外環境NPO活動の継続参加
	・海外グループ会社における 社会貢献の推進、支援	・情報交換・検討実施	・環境関連(及び災害支援)などを推進

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。



お取引先

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

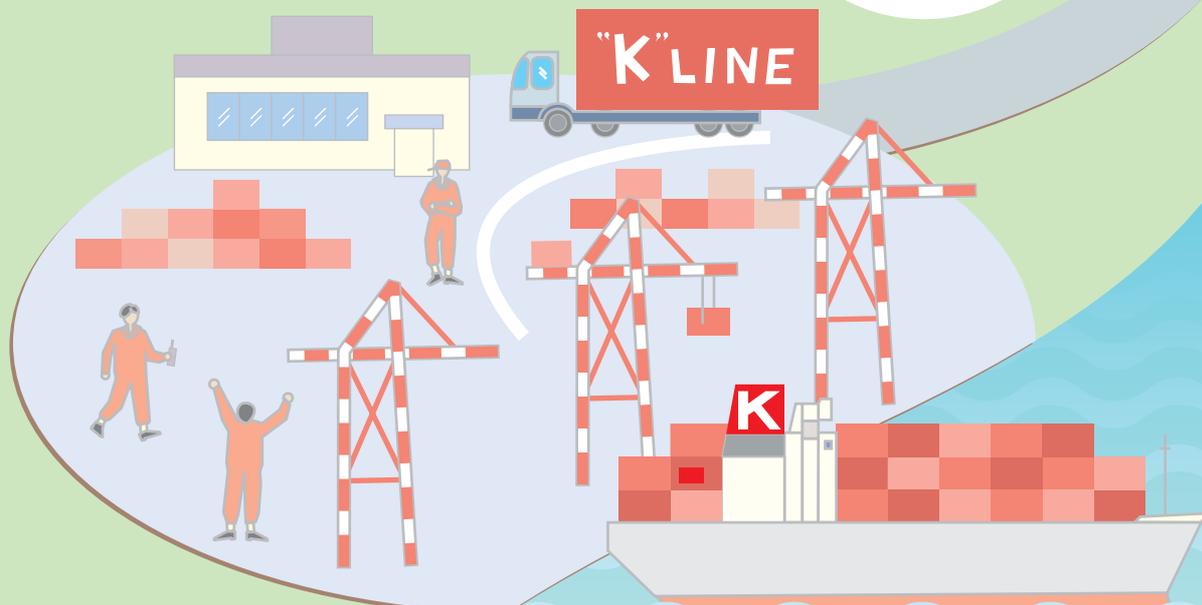
→ p23



お客様

お客様のニーズに
全力で応えるよう、
努めています。

→ p22



株主

適時・適正な情報開示を行っています。
 当社の事業活動の結果としての利益の還元を継続的かつ積極的にを行っています。

→ p21



社会への貢献

世界中で物資の輸送を通じ、
 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。

→ p25

従業員

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
 発揮できるよう、
 制度の充実と職場環境の
 整備に努めています。

→ p23



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、会社の考え方を充分にご説明するよう努めています。

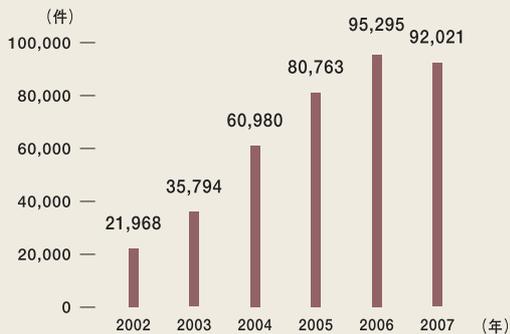
総会の開催日についても、株主の皆様がよりご出席しやすいよう集中日を避けるとともに、株主の皆様に議事の内容をよりご理解いただくために、映像やナレーションを用いるなど、開かれた株主総会を目指して努力しています。

IRツールを通じて

株主の皆様には四半期毎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。アニュアルレポートは英語版および日本語版を発行しています。

ホームページ投資家情報へのアクセス件数



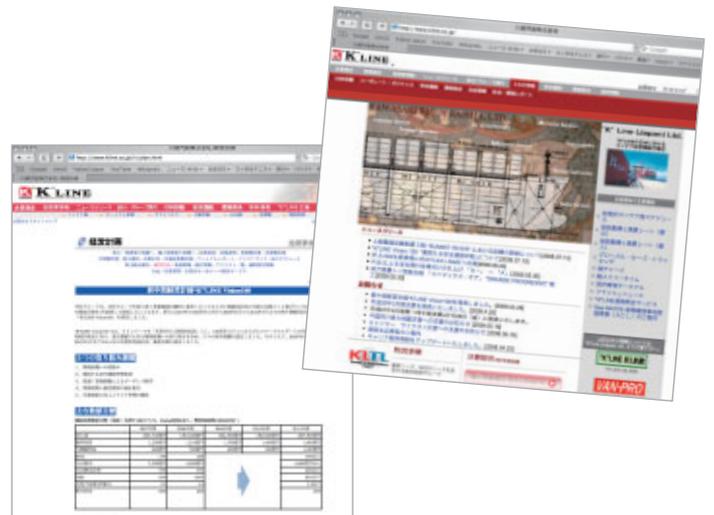
各種説明会を通じて

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毎に、また経営計画発表等に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。

また、機関投資家、証券アナリストの皆様に対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。

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ついて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。



お

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コードにもと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、貨物事故が起きる要因を事前に排除する現場活動を継続的に行っています。



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（船荷証券の基となるデータ）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交わされます。

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。

2007年度の受賞歴

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、以下の賞を受賞しました。

- * Canadian Transportation & Logistics (2006年、2007年シッパーズ・チョイス・アワード)
- * Logistics Management Magazine Readers (2007年クエスト・フォー・クオリティ・アワード)
- * American Eagle Outfitters(2006年ルーキー・オブ・ザ・イヤー)
- * Avon Corporation (2006年キャリア・オブ・ザ・イヤー)
- * Lowe's(2006年オーシャン・キャリア・オブ・ザ・イヤー)
- * Pier 1 Imports(2006年イノベティブ・キャリア・オブ・ザ・イヤー賞)
- * Surefit International (2006年ロジスティック・パートナー・オブ・ザ・イヤー)
- * Toyota Logistics Services, Inc. subsidiary of Toyota Motor Sales, USA Inc. (2006年プレジデント・アワード・フォー・ロジスティクス・エクセレンス / 2006年プレジデント・アワード・フォー・クオリティ【ロー・エスト・ダメージ】 / 2006年プレジデント・アワード・フォー・オンタイム・パフォーマンス)
- * United States Shippers Association(2006年USSA キャリア・オブ・ザ・イヤー賞)
- * Long Beach Board of Harbor Commissioners ("グリーンフラッグ"エア・クオリティ・コンプライアンス)
- * Wal-Mart Stores, Inc.(2006年オーシャン・キャリア・オブ・ザ・イヤー)
- * Target Corporation(2006年オーシャン・キャリア・オブ・ザ・イヤー)
- * TOYOTA MOTOR THAILAND CO., LTD. (2006年度キー・パフォーマンス・インディケーター最優秀賞)
- * Voted by readers of the trade publication Lloyd's Loading List (2006年ザ・プレスティジヤス・カスタマー・サービス・アワード【ファー・イースト・トレード】)

お

取引先とともに

事業活動を進めるうえで取引先のご支援、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

- 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、また必要に応じて取引先の取り組み態勢の整備を求めます。

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は行いません。

グリーン調達

環境マネジメントプログラムの目標とし、エコ商品の調達に努めています。
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標準仕様の新造船を建造するために、お取引先へご協力をお願いしています。

KL-QUALITYの充実

安全運航を支えるベースとして、質の高い船舶管理体制が必要です。当社ではKL-QUALITY（法定水準を上回る当社船舶管理標準品質）を堅持するために、お取引先へご協力をお願いしています。



従

業員とともに

従業員の基本的人権を尊重し、差別の排除、プライバシーの保護に努めます。従業員が能力を発揮し自己実現を図れるよう、制度の充実と職場環境の整備に取り組みます。個人として正當に評価され、尊敬、公正、平等の精神で取り扱われるよう、客観的で公正な人事考課を行います。

人材育成

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。その内容はOJT（On the Job Training）の体系化と強化、ならびに座学である講義方式

の研修を柱としています。
2005年度よりトレーナー制度を設け、おもに新卒従業員に対し、業務知識だけでなく個々の役割や立場、マナー等を教える教育者を一人ひとりにつけ、各々の理解度に応じて教育を進めています。

自己申告制度

自己申告では自己をふりかえり、自分がなぜ働くのか、将来どのようにになりたいのか（キャリアプラン）を考え、上司とのコミュニケーションの機会をつくります。これを通じて個人のキャリアプランと会社の要望との適合を目指し、必要とされる教育・研修等を確認しあいます。

自己申告・目標管理/レビューの実施率

2006年度、2007年度 100%

差別の防止

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ません。社内の人事担当セクションに相談窓口を設け、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。当社では差別事項に該当する案件はありません。

ヘルスケア

本社にある診療所では本社やグループ会社従業員の定期健康診断や診療・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。また、PC操作などで生じる肩こりや腰痛に対して常勤のヘルスキーパーによるマッサージ治療や、眼科検診を実施しています。

母性保護、育児・介護休業支援

出産、育児、家族の介護は従業員にとって重要な事柄であり、当社はこれを支援します。法が求める水準以上の休業制度を整備しており、同時にこれらの制度を利用しやすいような職場の環境づくりに努めています。

ワーキングマザー割合および育児休業利用者数

	2006年度	2007年度
ワーキングマザー割合	9.85%	15.27%
育児休業利用者数	7名(含む男性1名)	1名

高齢者や障害者の雇用

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

児童就労・強制労働の防止

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実行要点でも謳い、グループ会社にもその遵守を求めています。

2007年度採用者の年齢構成

	20歳以下	21-25歳	26-30歳	31歳以上	合計
2006年度	0名	37名	13名	10名	60名
2007年度	0名	21名	8名	6名	35名

年齢は2008年4月1日現在の満年齢

労働法令の遵守

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

(労働災害件数は、2005年度、2006年度、2007年度とも0件です)

平均勤続年数(2008年3月末時点)

陸上総合職	陸上一般事務職	海上従業員
167ヶ月(13.9年)	241ヶ月(20.1年)	166ヶ月(13.8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。

災害から命を守る

災害対策マニュアルを策定し、大地震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。

“K”LINEグループ内の展開

グループ会社との間で人事担当部署の連絡会を定期的に関き、意見交換をしながら意思の統一や制度の改善を進めています。



このページのデータは、川崎汽船および当社従業員を対象としています。

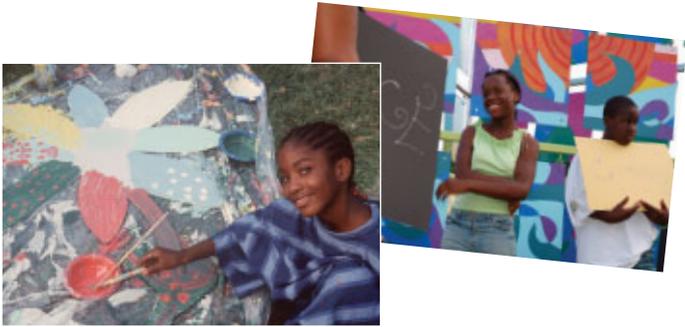


国際社会の一員として

小さな取り組みをひとつひとつ積み重ねています。

アメリカ 児童芸術への支援

“K” Line America, Inc.では、リッチモンド基盤の団体「アート180」に寄付をしています。この団体は、他の非営利福祉団体と協働し、芸術や体験の共有・交流などを通し、貧困、自棄や薬物・暴力の恐怖などから子供たちを自立させることを支援しており、市内のいたるところでこうした子供たちの作品を目にすることができます。このプログラムは、逆境を乗り越え周りを引っ張っていくような将来のリーダーを生み出すことを目的としています。



ブラジル植林事業への寄付

現地法人“K” LINE BRASIL LTDA.をブラジルに設立したことを記念して、2007年6月、サンパウロ郊外で非営利団体ABJICA-SPが行っている植林事業「豊穡の森」に1,000本の植樹資金を寄付し、日本移民100周年にあたる2008年1月に植樹祭を行いました。



INTERVIEW

カリフォルニア湾一帯は、とても自然豊かな地域です。私の住むサンフランシスコのアパートのすぐ近くでも野草があちこちに自生し、小道を静かに散歩できます。そして空を見上げれば、太平洋の岸壁に沿って舞い上がったり、樹齢100年にもなるオークの大樹を止まり木にしてしばし羽を休める鷹の姿を見ることがもできます。そうした静寂さや自然に湧き起こる感謝の念は、神の恵みそのものです。水、空気、鳥、木々 私たちの生活を彩るこれらは、人間が作り出すことのできないかけがえのないものです。

オークランド、サンノゼ、サンフランシスコといった、カリフォルニア湾一帯でも屈指の人口密集都市に暮らす住民にこうした素晴らしい空間を与えてくれたのは、何も偶然のいたずらではありません。開発された郊外からほんの少し足を伸ばせば丘陵の小道を登ることもできます。しかしながら残念なことに、開発はこうした特別な場所をどんどん脅かしているのが現状です。

このような現実を認識するにつれ、「地球に何か恩返ししたい」という気持ちが高まり、最近、自然環境を守る地域団体にボランティアとして参加することにしました。毎月週末のとある1日を、山の小道の修復や、自然環境の保護や、人々が美しい自然に触れ合う機会をお手伝いするようなことに費やしています。

もし私たちがみな、天からの授かりものとして自然を慈しみ、必要な分だけ頂き、敬意を表して自然と接したら、おそらくたとえわずかでも、力強く地球に対し恩返しができると思っています。そして、私たち一人ひとりの自然を慈しむ気持ちや行動こそが、この美しい地球の保護につながると確信しています。

「我々は、自らが残した足跡によって後世に永遠に記憶されるだろう」...アメリカ先住民の諺



“K” Line America, Inc.
General Manager
Sales, Northern California
Theresa Brennan

災害支援

2007年7月に発生した新潟県中越沖地震、同年8月に発生したペルー地震、同年11月に発生したバングラデシュでのサイクロン災害に対し、当社は義捐金を寄付しました。ペルー地震の被災地には、国内の慈善団体が集めた衣服、医薬品、医療機器などの復興支援物資の無償輸送協力をしました。



海外のNPOとの連携

米国のCSRおよび環境NPO、ビジネス・フォア・ソーシャル・レスポンスイビリティ（BSR）が主宰し、世界の主要なコンテナ貨物の荷主と船社が参加する、クリーン・カーゴ・ワーキンググループのメンバーとして活動しています。

タイ 現地大学への奨学金提供

当社の現地法人であるK Line (Thailand) Ltd.は、創立40周年の記念事業として2004年に授与式を行い、スラナリ工科大学で輸送工学を学ぶ学生に2005年度以降、毎年奨学金を提供しています。（延べ28名）

高校生の訪問学習

当社は、高校生が企業を訪問し、事業活動、製品、サービスなどについて学ぶ体験学習プログラムに協力し、大井ターミナルで荷役中のコンテナ船の見学会を実施しました。訪問学習を体験した高校生は、船舶の大きさを実感するとともに、海上運送の役割などについても学習しました。



INTERVIEW

私たちは気候変動の影響で今まで以上に環境を意識するようになりましたが、1人の力ではどうにもならないものと思っている人も多いようです。でももし私たちがみな現実から目を背けたら、世界はきっと私たちがうすうす想像しているような結末を招くでしょう。英国では洪水が頻繁に起るなど、既に気候変動の影響を受けていますが、子供たちや孫たちの時代にはどうなってしまうのか想像できますか？これ以上環境を破壊しないようにするためには、一人ひとりの行動がまさに求められているのです。

環境問題に企業が真剣に取り組み、改善策を日々検討していることには心が救われる思いがしますが、私たちにも例えば、リサイクル、自動車の共同利用、包装の少ない商品の購入など日々の努力を積み重ねることができます。普通のビニール袋が分解されるまで500年から1,000年かかることを知っていますか？1本のプラスチックのボトルを再利用することで、60ワットの電球6時間分のエネルギーが節約できます。平均的な1年分の家庭のゴミに含まれるエネルギーは、お風呂で500回分、シャワーで3,500回分、テレビで5,000時間分に相当します。

皆さんは歯磨きの時に水を出しっぱなしにしていませんか？3分間の無駄遣いで年間10,950リットルの水を浪費したことになります。省エネ型の電球は使っていますか？待機電力はオフにしていますか？暖房は低めに設定していますか？

ちりも積もれば山となるような小さなことが、身の回りにもたくさんあることにきっと気がつくと思います。



"K" Line (Europe) Limited, UK Agency
Supervisor, Purchase Ledger

Sheila Rudd

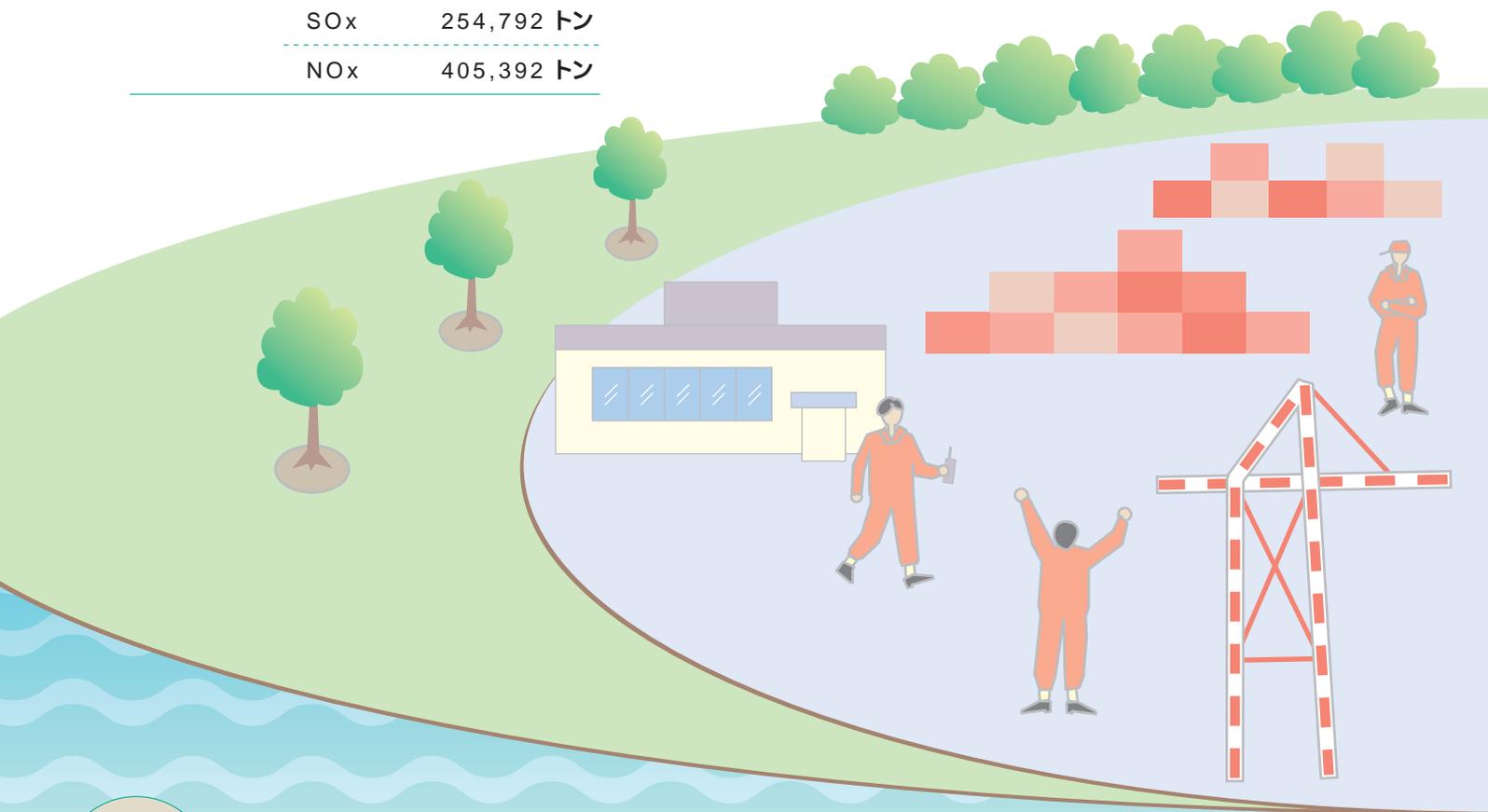
海運がおよぼす 環境への影響

IMPACT ON THE ENVIRONMENT

私たちの海運業は、船舶の万一の事故による漏油等だけでなく、多くの船舶を世界各地で運航すること自体により、地球環境に負荷をあたえています。安全運航の徹底による事故の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、その環境への負荷を減らすことに努めています。

INPUT	燃料油	4,549,852 トン
OUTPUT	CO ₂	14,150,040 トン
	SO _x	254,792 トン
	NO _x	405,392 トン

但し、左記は当社が定期借船(傭船)している船舶も含んだ全運航船のデータです。



海洋

貨物油・燃料油や化学品の流出

船舶が衝突事故などを起こした場合、船体損傷により貨物として積載された原油や化学品あるいは燃料油が船外へ流出して海洋汚染を引き起こすことがあります。特に、船体外板が一重構造になっているタンカーが問題となっています。

パラスト水の移動

船舶の姿勢を安定させるために積み込む海水がパラスト水です。おもに、荷揚げの際に積み込み、荷積み前に排出します。パラスト水には海洋生物や微生物等が含まれており、積み込まれた海域と異なる場所での海水が排出されると、それらの生物が排出された海域に定着・生息し、在来の海洋生態系に影響を与えることが問題となっています。

廃棄物の発生

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。また、陸上のオフィスでも、紙・プラスチック類等の廃棄物が発生します。

大気

CO₂、SO_x、NO_x、PMの排出

エンジンやボイラーを運転すると、燃料油の燃焼によりCO₂、SO_x、NO_x、PMなどが排出されます。CO₂は、主要温室効果ガスとして温暖化の原因と考えられています。SO_xやNO_xは、大気中の窒素や燃料油の硫黄分が燃焼により酸化し

た物質で、酸性雨や大気汚染の原因となります。PMは、燃料の燃えかす等の粒子状物質で、粒子径の小さいものは長時間浮遊するため大気汚染の原因となります。

フロン、ハロンの使用

地球はオゾン層により有害な紫外線から守られています。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、紫外線的作用で分解されオゾン層を破壊する物質となります。

陸上・その他

産業廃棄物の発生

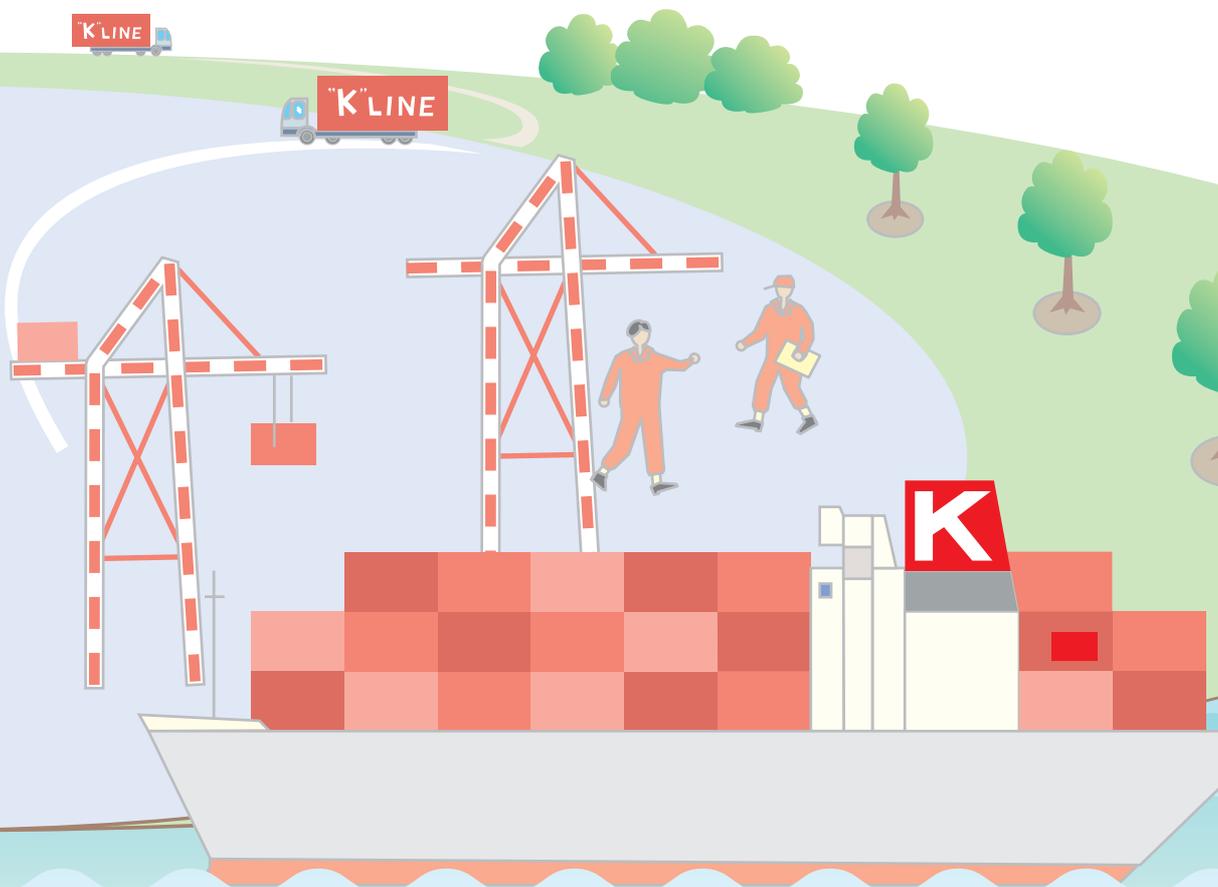
コンテナターミナルでは、貨物を取り扱う過程で、さまざまな産業廃棄物が発生します。これらは適正に処理されなければ、水質や土壌に悪影響を与えることになります。

汚水の発生

コンテナ内部の汚れを洗浄した後の水は、汚水となります。この汚水の中にはさまざまな物質が含まれているため、適正に処理し排出しなければ、水質汚染を引き起こすことになります。

騒音問題

とりわけターミナルと住宅地が近接している地域では、船舶やターミナル施設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。



天然資源の消費

船舶の運航のために、燃料油や潤滑油などの貴重な天然資源を消費しています。陸上のオフィスでは、電力や紙を消費します。

環境経営

GREEN MANAGEMENT

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、さらには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。

国際機関との連携

海運業界は、個々の地域における法規制の遵守や自主的な取り組みだけでなく、国際機関と連携して環境保全に取り組んでいくことも求められています。

地球温暖化を防止するために、IMO（国際海事機関）の組織下にある委員会では、船舶から排出される温室効果ガス排出の算定や統一基準（ベースライン）の設定方法、排出削減目標、さらには排出基金の設立等の各国提案をもとに協議を行っています。当社は国土交通省などで構成されているワーキング・グループのメンバーとして、会議への出席や実船データの提供などに協力しています。

日本船主協会は、業界目標として2008年度から2012年度における輸送単位あたりの削減目標を1990年比15%とし経団連に報告し、その削減に努力しています。

またIMOでは、老朽化した船舶を労働安全衛生や環境に配慮して解体処理し、資源の再利用を図るために、シップリサイクルのガイドラインを採択し、その条約化に向け審議を進めています。解体作業を適切に実施するため、船内の残油や化学物質が船舶機材のどこに含まれているのかを明示した「インベントリーリスト」保持の必要性が高まっています。

当社は、自発的に新造船に対してこのリストを作成するとともに、国土交通省と協力して既存船のリスト作成にも取り組んでいます。

MARPOL 条約

船舶の構造設備、有害性物質、廃油、船内発生廃棄物の取り扱い基準の他、船舶からの大気汚染防止が附属書VIとして追加された。

おもな要求事項

- 附属書 I 油による汚染の防止
(油タンカーのダブルハル等の構造要件も含む)
- 附属書 II ばら積み有害液体物質による汚染防止
- 附属書 III 容器に収納した有害物質による汚染防止
- 附属書 IV 船舶からの汚水による汚染防止
- 附属書 V 船舶からの廃棄物による汚染防止
- 附属書 VI 船舶からの大気汚染防止
 - ① 燃料油に含まれる硫黄分は4.5%を超えないこと
 - ② 特別な規則海域(硫黄含有率は1.5%を超えない)に、バルト海、英国海峡以北の北海が認定

バラスト水管理条約

2004年IMOにて採択されたが、本条約は未発効である。但し、米、豪州、カナダ等は既に独自の規則として、外洋でのバラスト水の張り替えおよびその実施報告を要求している。

気候変動に関する国際連合枠組条約 (京都議定書)

温室効果ガス(CO₂、フロン等)の排出量を1990年の水準に維持するため、2008年～2012年を目標期間として数値目標を各国ごとに設定(日本は1990年比6%減)。2013年以降の目標については討議中であり未定。なお、京都議定書では、国際海運における温室効果ガス対策はこの国ごとの目標とは別に、IMOで対処方針を決定することになっており、各国からの提案をもとに種々検討が重ねられている。

シップリサイクル

船舶の解体作業場での劣悪な労働環境や現場からの環境汚染が問題視されており、2003年12月、IMOにてシップリサイクルガイドラインが採択、条約化に向け審議中。

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一人ひとりが関連条約・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。

当社グループ環境憲章に則り、環境マネジメントシステム（EMS）を適切に運用するため、以下の環境方針を確実に実行し、環境阻害要因の排除・最小化に尽くします。

- 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。





当社の環境マネジメントシステムは、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3社(ケイライン シップマネージメント、太洋日本汽船、エスコバル・ジャパン)、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。

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。

2007年は、3月にK Line (Thailand) Ltd.がISO 14001認証を、10月に日本高速輸送がグリーン経営認証を取得しました。

日東物流(ターミナル部門)は、2003年4月に当社環境マネジメントシステムの一員となっていました。2008年1月、当社のマネジメントシステムから日東物流本社が運営するシステムに移行しました。

INTERVIEW

当社では、2007年10月、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の全営業所で『グリーン経営認証』を取得しました。

環境保全活動への取り組みは世界的な大きな流れであり、川崎汽船グループの一員として陸上運送事業を営む当社もその社会的責任を果たし、また、環境保全活動に取り組むことにより、お客様からご支持をいただき、運送事業者として今後も発展していくという観点から、グリーン経営認証の取得を目指しました。

審査基準は、エコドライブ、低公害車の導入、自動車の点検・整備等々があります。

例えばエコドライブ(無駄なアイドリングをしない。経済速度で走る。車の点検整備をし、タイヤの空気圧は適正にする。急発進、急加速、急停止をやめる等)を実施している場合と、していない場合とでは10%も燃費が違うといわれています。車の運転をされる方、身近なことからトライしてみたいかがですか?

今後は、認証取得1年後の定期審査、2年後の更新審査と継続した取り組みが必要となります。全社員が1つのチームとなり、環境保全活動に取り組んでまいります。



日本高速輸送株式会社 環境保全管理推進者 管理部

菊池 秀章

2007年度環境目標とその達成状況

2007 REVIEW

2007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んできました。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	2007年度環境目標	評価(マーク)	達成状況(実績)	
事業活動	海洋汚染の防止	船舶からの漏油事故の発生件数を“0”とする。		
		コメント: 海上での軽微な燃料油の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		93.30%
		燃料タンクのダブルハル化・小区画化 2007年度建造船のうち5隻以上		13隻実施済み
		インベントリーリストの取得 新造船のうち10隻以上		3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	社内廃棄物の発生総量を把握し、昨年度より削減する		
		船内発生廃棄物の処理量の削減		9.5%削減
		エコ商品の比率を前年度(62.4%)よりも改善する		60.2%
		コメント: 残念ながらおよびませんでした。エコ商品に代替できないものもあるので、実態を踏まえ目標値を見直す必要があります。		
環境技術の開発・導入	天然資源の消費節減	OA用紙使用量: 前年比1%減		1.3%削減
		電力使用量: 前年比1%削減		0.5%削減
		船舶燃料使用量・CO ₂ 排出量: 輸送トンマイル ベースで前年比1%削減		1.9%増加
		コメント: 燃料消費量の大きいコンテナ船が就航し、全体に占めるコンテナ船の割合がふえたため、平均値を引き上げる結果となりました。		
		船舶潤滑油使用量: 輸送トンマイルベースで前年比1%削減		4.5%増加
		コメント: 潤滑油消費量の大きいコンテナ船が就航し、全体に占めるコンテナ船の割合がふえたため、平均値を引き上げる結果となりました。		
環境保全推進	大気汚染及び海洋汚染の防止	SO _x 排出量: 輸送トンマイルベースで前年比1%削減		0.2%増加
		NO _x 排出量: 輸送トンマイルベースで前年比1%削減		1.2%増加
		船舶の燃料油硫黄含有率: 平均2.8%		実績2.80%
		コメント: 特別な規制海域(1.5%)もあり、各国・地域の法令等を踏まえ実施していきます。		
		燃料燃焼促進剤投入装置を導入 - 2007年建造船のうち10隻-		実績8隻
		ロサンゼルス、ロングビーチ入港時における減速航海の実施 100%実施		実績99.7%
		シリコン塗料 採用の促進		8隻
		フロン の消費量の削減		フロン27.8%の増加
		代替フロン(R-134a)冷媒を新造冷凍コンテナに採用		全新造冷凍コンテナに採用
		新造船内冷凍・冷房機への代替フロン(R-404a)冷媒の全船採用		全新造船に採用
	コメント: 規制に先駆けて実施しています。			
環境保全推進	社会貢献 組織、構成員へ教育	海洋観測調査の継続実施 1件以上		3件
		社会貢献活動への参画 3件以上		3件
		コメント: ブラジル植林、ライトダウンキャンペーン、海浜清掃活動		
	階層別研修・教育の実施 100名以上			317名に対して研修を実施

：目標を上回り達成できました ：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 ：頑張りが必要です

【環境に負荷を与える恐れがあった事故】

① 原油タンカー「最上川」接触事故

2007年1月、当社が運航している原油タンカー「最上川」が、ホルムズ海峡を通航中、潜航中の潜水艦に接触されました。本船は、プロペラ4枚すべての先端部が欠損し、また、バラストタンクNo.5の左舷船底部が数箇所損傷しましたが、ダブルハルの外側の部分に当たったため原油の船外への流出はなく、また人的被害もありませんでした。

② 船舶からの漏油事故の発生

2007年度の環境目標には、船舶からの漏油事故の発生件数をゼロとすることを掲げていましたが、定期借船(備船)している船舶で数件の軽微な漏油事故が燃料油の補給作業時等に発生しました。いずれも迅速なる対応で被害は最小化できましたが、今後とも備船も含めた当社運航船での漏油事故防止に全力で取り組んでいきます。

2008年度環境目標

	環境憲章・方針	環境目的	環境目標（中期）
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
			燃料タンクから燃料の漏洩・流出を防止
			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
			2010年までに運航船タンカーのダブルハル 化率100%を達成
	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
			陸上事業所における廃棄物の削減
		環境汚染の防止	グリーン調達の促進
			船内で発生する廃棄物の分別および陸揚りサイクルの促進
			船内納入品梱包材の削減
			環境に配慮しての船舶解撤
	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	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
			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 *2011年度に2006年度比で5%減（輸送トンマイル あたり）			
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	CO ₂ 排出量の削減（輸送トンマイルあたり） *2010年台半ばに2006年度比で10%減
			SO _x 排出量の削減（輸送トンマイルあたり） *2010年台半ばに2006年度比で10%減
			NO _x 排出量の削減（輸送トンマイルあたり） *2010年台半ばに2006年度比で10%減
			船舶で使用する燃料の平均硫黄含有率2.5%
			地域規制・要求への対応
			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
			バイオ燃料、クリーン燃料の荷役機器への使用を促進
			省エネ型荷役機器への代替を促進
			船舶からの有害塗料の排除
オゾン層破壊物質の排除	大気汚染の防止		
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	
		次世代冷媒の採用	
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、組織や構成員への教育	海洋観測・調査の継続実施 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
		騒音の低減	船舶、機器からの騒音を低減
		環境認証取得拡大	グループ会社、海外現法への環境認証拡大 2010年までに少なくとも10社取得



2008年度環境目標

船舶からの漏洩事故の発件数をゼロとする、安全管理システム（SMS）の適正履行を検証する
 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7隻以上建造する
 外洋でのバラスト水の張り替えを実施する

全運航船タンカーのダブルハル比率を93%以上とする

陸上事業所での排水を適正に管理する

陸上事業所での廃棄物を前年度よりも削減する

エコ商品の購入比率を前年度よりも改善させる

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

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

インベントリーリストを取得する（年間7隻以上）、IMO シップリサイクル条約の制定に協力する

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を前年以下に抑える

陸上事業所での水道水の消費量を前年以下に抑える

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10隻以上）

CO₂排出量を削減する（輸送トンマイルあたり）

SO_x排出量を削減する（輸送トンマイルあたり）

NO_x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を2.7%以下にする

地域要求に対応した燃料油を使用する

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、SO_x、NO_x排出量を削減する

タンカーへのVECS（ペーパー放出制御システム）の導入を促進する

排ガス除煤装置を導入する

バイオ燃料、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する

シリコン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

船舶における特定フロン（R-12）およびハロン消費量を削減する（前年比1%減）

冷凍コンテナや船舶冷凍・冷房機に使用する次世代冷媒を調査研究する

海洋観測・調査を継続実施する
 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（年間参加者200名以上）
 乗組員への研修・教育を実施する（年間参加者100名以上）

クレーム発件数をゼロとする

2件以上

環境負荷低減への 取り組み

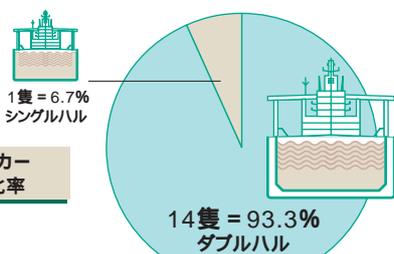
ENVIRONMENTAL CONSERVATION ACTIVITIES

環境保全のために今私たちができること、しなければならないこと
—あらゆる活動のステージで、私たちは取り組んでいます。

船

船および海上での取り組み

漏油を防ぐために



① 船体の二重化

船舶の衝突や座礁などにより、損傷した船体から貨物油が海に流出すると、深刻な海洋汚染を引き起こすことがあります。そうした事故により、万一船体の外板に穴があいても貨物油が船外へ流出するのを防ぐために、タンカーの船体が二重化（ダブルハル）された船舶を積極的に採用しています。当社では2008年3月末時点、15隻のタンカーを運航しており、うち14隻の船体が二重構造です。

国際条約では1996年以降に竣工するタンカーはすべてダブルハル構造とすることが定められ、2015年には、船体が二重構造のタンカーでの輸送は全面的に禁止されます。

燃料タンクの二重構造化



② 燃料タンクの二重構造化

船外への油の流出は貨物油だけではなく、船舶の運航には燃料油が欠かせないため、燃料タンクの設置場所にも配慮しています。2007年に建造した船舶のうち、7隻の燃料タンクを二重船体の内側に設置した構造としています。

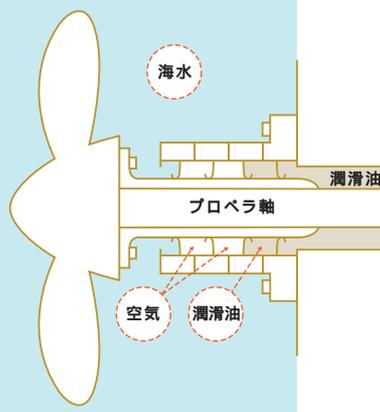
③ 最新機器の導入

機関室内のさまざまな機器や設備から潤滑油が船外に流出する可能性もあります。そこで当社ではいち早く、そうした油の船外漏洩を起こさない機器として、清水によるセントラルクーリングシステムや船尾管エアースील方式を採用しました。また、甲板上の係船装置についても、油圧式から電動モータ式へと見直しています。

その他、貨物油や燃料の過積載による流出を防止するため、高精度の液面計測装置や高位液面警報装置を装備したり、オーバーフロー防止用の配管やタンクを設置するなど、あらゆる漏油のリスクに備えています。

船尾管エアースील

船舶では、プロペラ軸の船体貫通部からの海水の流入を防ぐためにシール装置が設けられています。船尾管エアースीलは、海水側に最も近い密閉部分に圧縮空気を供給することによって、海水の流入だけでなく、潤滑油が船外に流出するのを防ぐ働きをしています。



乗船すると、煙突からの煙の色が気に掛かります。

蒸気機関車は、黒煙を出せば出すほど力強い様が絵になります。船は煙に色が付くとうまくありません。トラブルが発生しているのです。船に煙は似合いません。

しかし、仮に10人に船の絵を描いてもらうと、恐らく黒煙とまではいかないまでも、その内の9人は船に付随した物のように煙突から何らかの色の付いた煙を描くでしょう。

船の煙突からは常に色の付いた煙が出ているものだと思われているのでしょうか。

これは大きな誤解です。船の煙突からほとんど色の付いた煙は出ていないものです。限りなく透明に近いものです。一度、煙の色を意識して船の煙突からの煙を見てください。

船のファンネルには、1つだけでなくディーゼルエンジンの主機、発電機、そしてボイラー、焼却器等々何本かの煙突が集合しています。それぞれからの煙の色は、それらの機器の運転状況、まさに健康状態をあらわしています。

機械とのコミュニケーション（計画整備）は、安全運航、危機管理はもとより最善の環境保全だと考えています。



自動車専用船
INDIANA HIGHWAY

機関長
福田 貴之

バラスト水対策

安全管理システム（SMS）によるマニュアルを各船に持たせ、外洋でのバラスト水の張り替えを適切に実施しています。

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を持つ自動車専用船も導入しています。

さらに当社では、バラスト水中の海洋生物を除去する装置についても関連条約の発効を見すえ、研究を進めています。

廃棄物の処理

船内で発生する各種廃棄物は、条約や諸外国の規則に従い、適切に処理しています。船舶の運航により発生するスラッジは船内で焼却処分し、ビルジは油水分離器で油分と水分を分離して、油分は船内焼却し、水分は船外へ排出します。船舶での生活により生じる廃棄物は、陸上と同様に分別し、適切に処理しています。特にプラスチック類はすべて陸揚げして、陸上の施設で適正に処理しています。また、瓶・缶類も陸揚げしてリサイクル資源として活用されるように努めています。



廃油焼却炉



油水分離器

より環境にやさしい塗料の使用

当社では早くから有機スズを含まないTF（Tin Free、非スズ）塗料を採用し、当社グループが保有あるいは管理する船舶はすべてTF塗料を採用しています。さらに、塗料の成分が海洋に溶け出さないとされるシリコン塗料にも注目し、自動車専用船「SHENANDOAH HIGHWAY」をはじめ12隻の船底塗り替え時に、この塗料を採用しています。また、船倉内の塗装についても、より環境にやさしい塗料の使用を進めており、2007年度にはタールフリー塗料を当社新造船5隻に採用しました。



シリコン塗料を塗布した
SHENANDOAH HIGHWAY

低硫黄燃料油の使用

2007年3月より、当社はタコマ港およびバンクーバー港に寄港するコンテナ船において、両港停泊中の船舶の発電機に対し、低硫黄燃料油の使用を開始しました。停泊中の船舶に使用する燃料は、硫黄含有率0.5%以下のものとしています。

これにより、船舶から大気に排出されるSO_xが従来比で約80%、PMが約70%削減されます。

新型エンジンや最新機器の採用

船舶のエンジンは、燃料が燃焼することにより地球温暖化の原因とされるCO₂や、酸性雨の原因となるSO_x、NO_x、PMを排出します。そうした物質の排出を削減するために、下記のような機器を船舶に採用しています。

- * 電子制御エンジン
- * 省燃費型・低NO_x型エンジン
- * 排気ガスエコマイザー とタービン発電機
- * 排ガス集塵装置

オゾン層対策

冷凍コンテナの冷媒では、オゾン層破壊の度合いがきわめて大きい特定フロン（R-12）の使用を全廃しました。R-12より影響の少ない特定フロン（R-22）を経て、現在はほとんどの冷凍コンテナでオゾン層破壊係数ゼロの代替フロン（R-134a）を使用しています。船舶の糧食用冷凍機や空調機では、環境にやさしいR-404aなどの代替フロンを、2005年以降に建造したすべての船舶に採用しました。

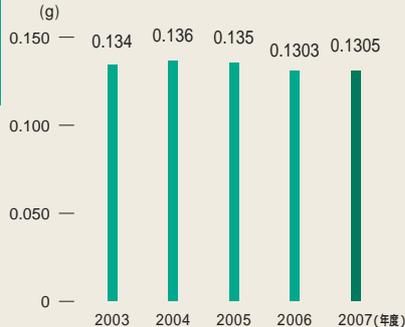
八口 消火装置は既に採用を取り止め、ほとんどの船舶が二酸化炭素式消火装置や高膨張式泡消火装置を標準装備しています。

輸送トンマイルあたりのCO₂排出量

注) 輸送トンマイルあたりのCO₂発生量は、船種の持つ船型や出力に応じて異なっています。船隊の船種構成によって総合平均が大きく左右され、この数字自体の増減が必ずしも改善指標に直接結びつかないことが判明しています。来期からは船種毎に比較を行うことを検討しています。

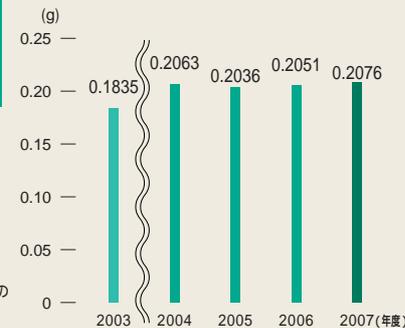


輸送トンマイルあたりのSO_x排出量



輸送トンマイルあたりのNO_x排出量

注) 2004年度よりNO_x排出量の計算方法を変更しました。



消費燃料油の硫黄分含有率



冷凍コンテナ保有台数の推移



潤滑油消費率の低減

船舶ではディーゼルエンジンや発電機などでの磨耗や焼き付きを防止するために潤滑油を使用しています。

特に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おり、当社では注油のタイミングや油量の調整を電子的に制御するシステムを導入し、潤滑油の消費率を低減しています。

タ

ーミナルでの取り組み



ハイブリッド型クレーンの導入

2007年、グループ会社である株式会社ダイトーコーポレーションは、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3基設置しました。2008年には新たに3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、環境負荷削減効果は以下の通りです。

(メーカー公表値、従来型と比較)

- ① 燃料消費量：40～50%減
- ② CO₂など排出ガス：40～50%減
- ③ 改良型エンジンによる騒音の大幅な低減



バイオ燃料の使用

タコマ港の当社コンテナターミナルでは、ヤード内で作業する機器の燃料として、低硫黄燃料にバイオ燃料を20%配合させ、使用しています。

陸上電源への切り替え

ロングビーチ港の当社コンテナターミナルでは、停泊中の船舶が必要とする電力を陸上から供給できるよう、2008年秋の開始を目指し、準備を進めています。

これが実現すると、停泊中にはディーゼル発電機を使用しないため、排気ガスは発生しなくなります。

また同ターミナルでは、ヤードで作業する他の機器についても環境に配慮したものに順次改装・更新しており、排気ガス抑制に取り組んでいます。

沿道清掃活動

グループ会社である日東物流株式会社では、月に1回、神戸六甲コンテナターミナル付近の沿道を自主的に清掃しています。





みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6% www.team-6.jp

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、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年にくらべて6%削減することが義務づけられたことに起因します。

当社では、エコ商品を優先的に購入する、OA用紙の使用量を減らす、節電する、冷暖房の設定を見直す等の目標を掲げ、取り組んでいます。

ノーネクタイ、ノー上着キャンペーン

日本では2005年夏から政府の呼びかけでスーツ、ネクタイの着用をやめ、室温設定を上げてエアコン消費電力の節約をしようというクールビズ運動、および冬の暖房消費電力の節約を目的とするウォームビズ運動が開始されています。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、事務所空調に関わる消費電力の削減に努めています。また冬期についても、2005年から室温調整をしています。

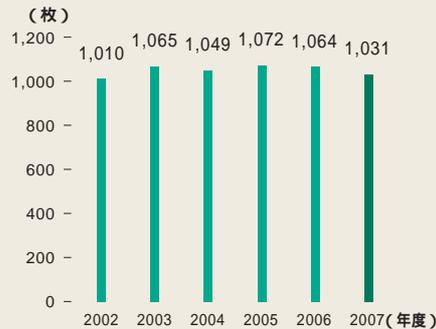
廃棄物の削減、リサイクル

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。

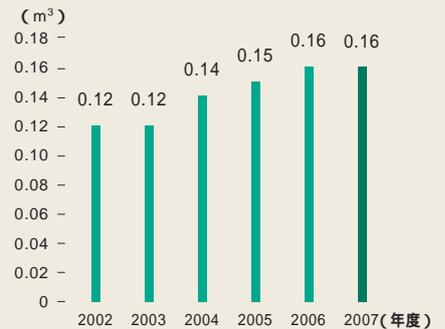
電力使用量



OA用紙使用量



水道使用量



注) 川崎汽船オフィスにおける一人あたりの月間使用量

INTERVIEW

温室効果ガスの排出による地球温暖化や気候変動は避けて通ることができない問題です。そうした問題は海面上昇や洪水という現実的な災害を引き起こし、地球上のあらゆる生命を脅かしています。これ以上地球環境を破壊しないために、私たちそれぞれが社会的責任を果たさなければなりません。当地のオフィスでは、電子ファイリングの利用促進などにより紙の節約を実践しています。オフィス機器は環境に優しい製品を導入し、空調は電力を無駄にしないよう温度と運転時間の自動設定を行っています。

家庭では、省エネ型の電球の使用やお風呂でのお湯の節約など、子供たちにも水資源やエネルギーの節約を指導しています。また、食料品などの買い物時には再利用可能なバッグを使いレジ袋の削減に努めています。

母なる地球を守るためには、私たち皆が「リデュース・リユース・リサイクル」の三つのキーワードを意識し、その役割を果たさなければなりません。“K”LINEファミリーの一員として力を合わせ、少しでも環境を良くするよう努めていきたいと思います。



“K”Line (Singapore) Pte Ltd
General Manager
Human Resource/Administration
Florence Lee

“ K ”

Line America, Inc. 風力エネルギーの活用へ



2008年2月、“K” Line America, Inc. (KAM) は、Renewable Choice Energyより循環型エネルギーを証書の形で購入することにしました。全国の事務所における年間電力使用量の60%に相当する証書を購入して賄うことで、513トンものCO₂排出量を削減することができます。この購入費用は、通常の電力よりも割高である風力発電の施設を建設する資金などにあてられ、そうした施設で発電されたクリーンな電力は米国内至るところに供給されます。この電力は循環型で環境にやさしいものであり、かつ実際のグリーン電力供給量にもとづき証書が発行されていることを

第三者機関が監査し証明しているものです。

KAMはこの証書の購入によりUS EPA (米国環境保護庁) からグリーンパワーリーダーシップクラブの資格を授かりました。

2008年は年間電力使用量の60%相当のグリーン電力を購入しましたが、この取り組みは来年以降も継続していきます。

KAMは今後も貴重な資源である化石燃料への依存を少なくしていくとともに、この環境にやさしい風力発電の構築を助成するシステムに、より積極的に参加していく予定です。



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等の環境にやさしい商品を選択するように、エコ優先の注文システムを採用しています。

INTERVIEW

外航海運業の現場を預かる者にとって、安全運航と環境保全の促進は永遠のテーマと言っても過言ではありません。

そのため遠目では一見のんびりと浮かんでいるような船ですが、グループ各船の乗組員、船舶管理会社の監督それぞれが会社の手順に従い、諸先輩の教えを守りながらプロ根性を発揮して安全運航と環境保全の促進に全力を尽くしています。

外航海運業の活躍の場であるとともに、昔から神話や冒険の舞台とされてきた海。

地球の表面積の約7割を占めるその大きく美しい海が、悲しいことに環境問題でメディア等で取り上げられているのを最近しばしば目にします。

しかしながらその一方で、海域によっては以前より自然環境が回復している場所が存在するのも確かな事実です。

今、我々が後世のためにできることは何なのか、外航海運業を誇りを持って次の世代に引き継ぐことができるようにするには何をしなければいけないのか、その正解を求めて、これからも安全運航と環境保全の促進について考え実行して行くことが大切です。



原油タンカー
RAINBOW RIVER
船長
菅野 亘

社会・環境活動の沿革

1998

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

2000

7月 5ヵ年経営計画を見直し、環境保全を独立した経営課題のひとつに据え、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 “KUMANOAWA” 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

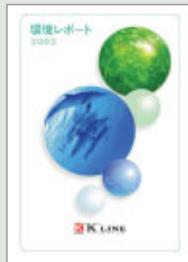


2002

2月 (財)日本海事協会より ISO 14001 認証取得

7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（2008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（傭船）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 全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つの最重要課題のひと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

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 シップマネージメント株式会社
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 Schifffahrtskontor 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.
"International Terminal Service of Augusta" S.r.l.
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. Limited
"K" Line Holding (Europe) Limited
"K" Line Heavy Lift (UK) Limited

その他

Connaught Freight Forwarders Limited
Cygnum Insurance Company Limited
"K" Line TRS S.A.
Marinus Enterprise, Inc.
PrixCar Services 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。グループ会社のも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な同じ内容です。

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		2. 企業倫理の遵守	
<p>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。</p>		<p>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。</p>	
1-1	<p>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。</p> <p>* 社会および当社グループ事業の持続可能性(Sustainability)の要として、事業に携わる者を重視します。</p> <p>* 人権、人格、個性および多様性の尊重は不差別に直結します。</p>	2-1	<p>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。</p> <p>* 遵守すべきは法令だけではなく、社会規範や社則を含みます。</p>
1-2	<p>労働関係法令等を遵守する。</p> <p>* 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。</p>	2-2	<p>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。</p> <p>* 日本の独禁法、下請法だけでなく、米国の反トラスト法、EUの競争法等、諸国の規制を遵守します。</p>
1-3	<p>児童労働、強制労働を認めない。</p> <p>* これは世界中での当社の基本方針を規定したものです。</p>	2-3	<p>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。</p> <p>* 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。</p> <p>【購買方針】</p> <p>* 取引先に相互遵守を呼び掛けます。</p> <p>① 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。</p> <p>② 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。</p> <p>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する。</p> <p>④ 最適な品質と適正なコストを追求する。</p>
1-4	<p>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。</p> <p>* 当レポートP23「従業員とともに」を参照願います。</p>	2-4	<p>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。</p>
1-5	<p>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。</p> <p>* 考課要領に規定、多角的評価を行います。</p>	2-5	<p>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。</p>
1-6	<p>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。</p> <p>* グループとして世界共通の指針です。</p>	2-6	<p>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。</p> <p>* サービスを提供している主要国で商標その他の知的財産の保護措置を取っています。</p>
1-7	<p>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。</p> <p>* 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。</p>	2-7	<p>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。</p> <p>* 当社グループ会社株式の売買については、定期的に注意を発するとともに、売買手続きを明確にしています。</p>
1-8	<p>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。</p> <p>* 厚生労働省の少子化対策に沿って制度の整備を進めています。</p>	2-8	<p>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。</p> <p>* グループ会社を含め、通報制度を整備しています。発生した問題にはコンプライアンス委員会で対応を決定しています。</p>
1-9	<p>職場の十分な保安体制により、従業員の安全を確保する。</p> <p>* 職場の入退室には、ICカードによる認証を採り入れています。</p>		
1-10	<p>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。</p> <p>* 労働安全衛生法を遵守します。</p> <p>* 職場の安全とともに、健康管理においても定期健診のほか、メンタルヘルス面の対応も実施しています。</p>		
1-11	<p>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。</p> <p>* 企業ボランティアとして地域社会での救援活動も行います。</p>		

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。 * 安全運航とサービス品質の向上は、環境保全とならび当社グループの「企業理念」における最優先課題です。 * P5「特集」、P16「リスク・マネジメント体制」を参照願います。
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。 * P19「ステークホルダーとの関わり」を参照願います。
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。 * 海運事業活動そのものが社会への貢献でなければならないとの意識を持って、事業に取り組んでいます。
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。 * さまざまなツールで情報提供しています。P22を参照願います。
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。 * 個人情報保護法を遵守します。

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。 * 環境保全は安全運航およびサービス品質の向上とならび当社グループの「企業理念」における最優先課題です。

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、迅速かつ的確に情報を公開する。

以上



環境会計

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 洗浄污水处理費用	492,671 -	51,010 210
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	361,157 84,581	422,551 121,478
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	146,202 - -	71,797 28,789 109,960
(2)上・下流コスト	リサイクル・エコ商品	-	880
(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	- -	35,267 12,504
合計		1,084,610	854,448

環境保全効果						
効果の内容	環境保全効果を表す指標					
	指標の内容	指標の分類	指標の値			
2007年度			2006年度	効果		
(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/ton・mile)	2.33	2.29	+0.04
			潤滑油(g/10 ⁶ ・ton・mile)	25.55	24.44	+1.11
	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/ton・mile)	7.25	7.11	+0.14
			SO _x (g/ton・mile)	0.133	0.135	-0.002
			NO _x (g/ton・mile)	0.2090	0.2047	+0.0043
	廃棄物等の発生	ビルシ m ³ /船・月 スラッジ m ³ /船・月 生活系ゴミ m ³ /船・月		31.9	34.9	-3.00
			13.5	13.0	+0.5	
			5.7	6.3	-0.6	

環境保全対策にともなう経済効果 - 実質的効果 -		単位:千円
効果の内容	金額	
費用節減	省エネルギーによるエネルギー費の節減	162,877
	ロングビーチ沖減速航海によるエネルギー費の節減	61,495
	伊勢湾・三河湾減速航海によるエネルギー費の節減	12,686
合計		237,059

対象期間:2007.1.1 ~ 2007.12.31

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。

環境保全費用には、減価償却費を含みます。
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。

基本方針

川崎汽船グループは、2001年度より環境会計情報を公開し、2002年度からは、環境省ガイドラインに準拠して作成しています。私たちは環境保全活動に関わるコスト(投資および費用)とその効果(環境保全効果および経済的効果)を把握することで、有効かつ効率良い環境マネジメントの運営に生かしています。また、私たちの環境保全活動への取り組みに対し、さらに理解と協力を深めていただくため、環境会計情報を公表しています。

集計結果

2007年度の環境保全コストは、投資1,084百万円、費用854百万円となりました。投資はおもに、海洋汚染防止、地球温暖化防止、大気汚染防止、省エネルギーおよび資源の効率的利用のための機器を積極的に投入したことにより発生しました。一方、費用はそれらの機器の保全、廃棄物処理および環境マネジメントシステムの維持のためにあてられました。環境保全効果は、前年度と比較してどれだけ環境負荷を削減したかを算定しています。

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	15-16, 27-28
2. 組織のプロフィール		
2.1	報告組織の名称	12
2.2	主要なブランド製品またはサービス	11-12
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	11-12, 42
2.4	本社所在地	12
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	11-12
2.6	所有形態の性質および法的形式	12
2.7	参入市場	11-12
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)	12-14
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	11-12
2.10	報告期間中の受賞歴	22
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	2
3.2	前回の報告書発行日	2
3.3	報告サイクル	2
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ッ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	2, 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)	2
3.7	報告書のスコッ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	2
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	2, 14, 45
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	2
3.11	報告書に適用されているスコップ、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	2, 31
【GRI内容索引】		
3.12	報告書内の標準開示の場所を示す表	46
【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	47
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)	15
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	15
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	15
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, 24
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	1, 3-4, 14, 17-18, 23, 30, 33-34, 43-44
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	15, 24, 29, 43
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	15
【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	5-6, 15-16
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	1, 3-4, 17, 30, 43-44
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	12
【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	参画してもらったステークホルダーの特定および選定の基準	17, 19-20, 43-44
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, 21-26
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, 21-26
5. 経済パフォーマンス指標		
【経済的パフォーマンス】		
EC1	取入、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	13-14, 45
EC3	確定給付(福利厚生)制度の組織負担の範囲	24

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, 43
【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	11-12
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	27, 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	27
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	7-8, 32, 37-38, 45
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	37-40
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	39-40
【水】		
EN8	水源からの総取水水量	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	29, 36
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	29, 33-34, 36
【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	27
EN17	その他の関連する間接温室効果ガス排出量	27
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	7-8, 32, 37-40
EN19	オゾン層破壊物質の排出量	37
EN20	NOx、SOx、その他の著しい影響を及ぼす排気物質の量	27, 32
【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	7-8, 32, 35-40, 45
【総合】		
EN30	種類別の環境保護目的の総支出および投資	45
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	12
【労働安全衛生】		
LA7	地域別の傷害、業務上疾病、損失日数、欠勤の割合および業務上の死亡者数	24
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	24
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	43
【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	23-24
LA12	定期的な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	24
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	24
【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	24, 43
【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	24, 43
【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	24, 43
【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	24, 43
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	16
【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	29
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	29
【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	43-44

第三者意見



神戸大学大学院海事科学研究科長

石田 廣史

“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、顧客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への貢献」を企業理念に掲げ、その実現を目指しています。

2008年度社会・環境レポートでは、内容を分野ごとに適切に分類し、容易にイメージ出来るように絵も用い、また、専門用語の解説を巻末に設けるなど、読者に視点を置いた工夫がなされています。①「安心・安全・信頼の維持と向上のために」、②「CO₂削減のために」、③「“K”LINEカルチャーとスピリット」の3点を特集として取り上げ、企業理念実現のために如何に取り組んでいるかを強調した、判り易いレポートであると評価できます。

①「安心・安全・信頼の維持と向上のために」では、KLMA拠点を日本、インド、フィリピン、東欧、北欧に設け、開発した訓練のノウハウ、テキスト、最新機器を各地で展開し、優秀な船員の育成、および技術と資質の向上を図っている現状は良く理解できますが、具体的な実施プログラムの内容や参加人数などの記載も必要でしょう。

②「CO₂削減のために」では、具体例として伊勢・三河湾内と米国カリフォルニア沖での二例の減速航行による実績を挙げ、月別CO₂排出削減量を表示して判りやすく説明されています。

③「“K”LINEカルチャーとスピリット」では、「風通しの良さ」、「世界を舞台に」、「キャリアステップ」、「“K”LINEスピリット」の各項目に分け、それぞれの主要点が判り易く工夫されています。出来れば、言語や文化、社会背景の異なった社員が、“K”LINEカルチャーとスピリットを共有するための、また円滑にコミュニケーションを図るための“K”LINE独自の研修や取組み等を、それに参加した社員の意見とともに紹介することを希望します。

環境報告では、2007年度の環境目標とその達成状況を具体的に並べて表示し、2008年度環境目標も目的ごとに年度、中期と別に示し、目標が明確に示されています。また、バイオ燃料や風力エネルギーの活用までも見据えたものであり、現在のニーズに適合したものです。

今後は、社員や取引先、株主等のステークホルダーが、このレポートに対してどのような感想や意見を持っているかを、単にアンケート調査結果を示すだけではなく、多様なステークホルダーとの対話を開示し、検討することが重要な課題の一つとなると考えます。

「共利共生と持続的成長」を主要テーマとする、新中期経営計画「“K”LINE Vision 100」を目標として、社会活動および環境活動の更なる推進を期待します。

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。

このご意見を真摯に受け止め、次年度以降のレポート作成に反映していきたいと存じます。今年度新たに策定した中期経営計画である“K”LINE Vision 100のメインテーマとして掲げる「共利共生と持続的成長」の達成に向けて、全てのステークホルダーとの双方向の関係を意識しながら、日々の業務に取り組んでまいります。

環境保全への取り組みは、安全運航とならび当社グループの企業理念で掲げる至上命題であり、洞爺湖サミットの主要テーマでもあった人類共通の命題であります。環境保全をはじめとした国際社会に対する責任を果たすべく、当社従業員一同、これからもさらなる取り組みを重ねてまいります。



取締役常務執行役員
環境担当

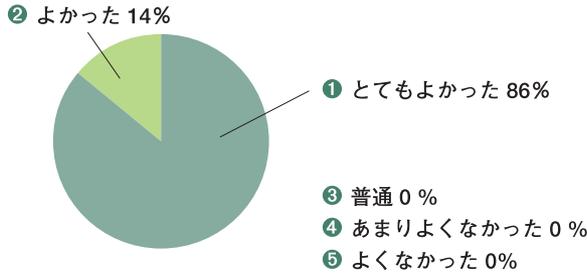
堤 則夫

社会・環境レポート2007 アンケート集計結果

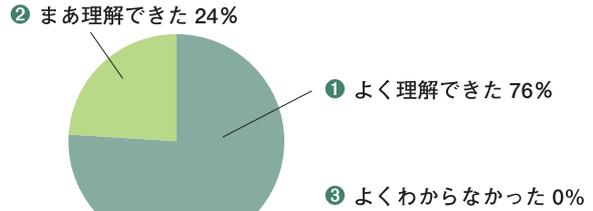


2007年に発行した社会・環境レポート2007につき、皆様から多数のご回答をいただき、ありがとうございました。皆様からいただいたご意見をもとに、内容の充実と読みやすさ、わかりやすさの向上に一層の努力をしていきます。

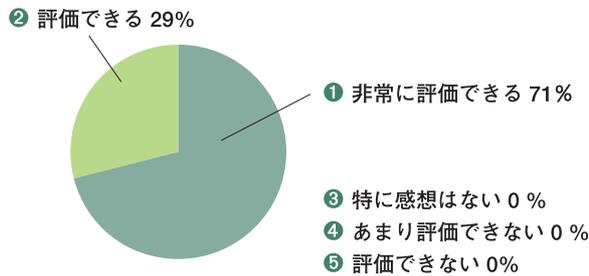
Q 1 レポートの内容について どのようにお感じになりましたか？



Q 2 海運会社の社会・環境活動について



Q 3 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 リスク・マネジメント体制/環境負荷低減への取り組み
- 2位 海運がおよぼす環境への影響
- 3位 企業理念/社会とのより良い関係を目指して
- 4位 社長コミットメント/コーポレート・ガバナンス/安全運航への取り組み
- 5位 経済/CSR/2007年度環境マネジメントプログラム/社会・環境に関する教育と啓発活動

もっと充実させた方がよいと思われた項目

- 経済
- 海運がおよぼす環境への影響
- 2006年度環境会計
- 社会・環境に関する教育と啓発活動

おもなご意見・ご感想

社会・環境に関し真剣に取り組んでいると感じた
用語解説などを記載して非常に分かりやすく読みやすい内容だった
もっとケイラインカラーを出してほしい
分かりやすく、読みごたえのあるものに仕上がっていた
一層の危機管理、リスク管理をしてほしいと感じた
環境面での一歩踏み込んだ対応がとてもよかった

用語解説

【か行】

環境マネジメントシステム

ISO 14001の要求事項にもとづき、環境に関する方針や目標を設定し、その達成に向けて取り組んでいくための、企業・グループの体制・手続きなどのこと。企業活動において地球環境の保護への取り組みは重要な課題のひとつであり、企業活動の全般にわたって、自主的かつ積極的に取り組みを進めていくことが求められている。このシステムの構築および運用状況については、第三者機関による認証を受ける。

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。

固定バラスト

船体姿勢制御のために通常は海水を使用しているが、海水の代わりに比重の大きいコンクリートをバラストとして搭載。バラスト水の張り込みと排出を少なくできるため、生態系への影響の軽減、バラスト水用ポンプ運転時間の短縮化による電力節減などの効果がある。

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。

【さ行】

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。そのため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る。さらに、経年劣化が少なく、船体の抵抗増加も少なくなるため、燃料消費の削減およびCO₂等の排出低減にも寄与する。また、従来型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いなどの特徴がある。

スラッジ

燃料や潤滑油中の不純物。船内焼却処理や陸揚げして処理される。

セントラルクーリングシステム (CCS)

従来の船舶に装備された潤滑油冷却器などの冷却装置は、海から海水を取り込んで熱交換させ、熱をもった海水を海に返す仕組み。これだと万一冷却管が破損した場合、油が冷却用海水に混入して船外に流失する恐れがある。この新しいシステムでは、冷却をまず閉鎖回路を循環する清水で行い、その清水を船外からとった海水で熱交換する。これによって万一の場合でも油は閉鎖された清水の回路内にとどまり船外に流失しない。

【た行】

タービン発電機

蒸気を使用してタービンを運転し、それを動力源とする発電機。ディーゼルエンジンの排気ガスの熱エネルギーを有効利用して排気ガスエコマイザーで蒸気を発生させ、その蒸気によりタービン発電機を運転すると、発電機運転に必要な燃料が削減でき、CO₂等の排出削減に繋がる。

ダブルハル (二重船体構造 / 二重船殻構造)

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。

電子制御エンジン

コンピュータにより燃料噴射をコントロールするエンジンのこと。プログラムにもとづいて噴射パターン (噴射タイミング、噴射圧力、噴射量) および排気弁の開閉タイミングを微妙に調整できるため、運航の状態に応じて最適な燃焼状態をつくり出すことができる。

【は行】

排ガス集塵装置

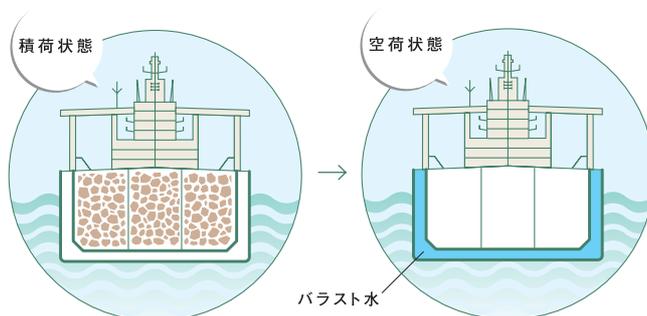
ディーゼル発電機関の排ガス煙管に特殊なフィルターを設置し、排ガス中に含まれる燃え滓 (煤など) を捕捉する装置。

排気ガスエコマイザー

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発生させる装置。この蒸気を使用してタービン発電機を運転することにより、発電機運転に必要な燃料が削減でき、CO₂等の排出削減に繋がる。

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。

ビルジ

船底にたまった油水混合物。少量の油分を含むため、油水分離装置にて水と油分を分離して処理される。

フロン

炭素、フッ素および塩素を含むフルオロカーボンと呼ばれる物質。一般にはスプレーの噴射剤、半導体の製造過程での洗浄剤として幅広く使用されているが、船舶では冷凍コンテナや冷凍機の冷媒として使用されている。フロンは、オゾン層を破壊する原因となるため、特に影響の大きい特定フロンR-12は1995年末で生産中止、2003年には使用禁止となり、特定フロンR-22は2001年から生産が規制され、2020年には生産中止が決定している。

【や行】

有機スズ (TBT)

Tributyltin、トリブチルスズ。金属のスズを含む有機化合物であり、船体や漁網に貝などの海洋生物が付着するのを防ぐための塗料として、防汚性能の高さから先進各国において広く使用されてきた。しかし生物モニタリング調査により海洋生物中に有機スズの蓄積が確認され、貝の生殖異常や食品汚染など、その毒性による環境ホルモン (生体内のホルモンの働きを乱す外来性の要因となる、内分泌攪乱化学物質) の問題が指摘されている。海運業界においては、TBT系塗料の船底部分への使用 (塗布) 削減方針がとられており、現在、日本国内での使用は禁止されている。

輸送トンマイル

船舶において1載貨重量トン(構造上積載できる最大重量)が1マイル(=1.852km)移動したときの単位で、「トンマイル」で表すこともある。例えば、「CO₂の排出量は、輸送トンマイル当たり100グラムである」というように使用し、この場合、「100g/輸送トンマイル」として表す。

【A】

AUS (Automatic Unloading System)

タンカーで貨物油を揚荷中に、タンク内の貨物油が残り少なくなると揚荷用ポンプはガスを吸い込むようになるため、ガス混じりの貨物油からガスを分離して揚荷を継続し、貨物油ができるだけタンク内に残らないようにするための自動化装置。

【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】

FTSE社

英国のFinancial TimesとStock Exchange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。

【K】

“K” LINE SPIRIT

この“SPIRIT”とは、下記項目の頭文字であり、船舶管理の質の向上のための理念をあらわす。社風・気質をあらわす“K”LINEスピリットを引用したもの。

S = Skill (技能) P = Professionalism (専門的技術) I = Intelligence (知性)
R = Responsibility (責任) I = Innovation (革新) T = Teamwork (チームワーク)

【M】

MARPOL条約

海洋汚染防止条約 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships)

MARPOLとは“Marine Pollution”の略で、通称“マーポール条約”と呼ばれる海洋汚染防止のための国際条約。1973年と1978年に条約が作成され、日本は1983年の発効日より批准している。船舶からの油、廃物、汚水等の排出基準のほか、汚染防止のための船体構造、操作要件を規定している。

【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。排気ガス中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。

【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ひとつで、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。

【V】

VECS (Vapor Emission Control System)

タンカーで原油等の貨物油をタンクに積み込むときに、タンク内のガス(ベーパー)が排出されるが、これを大気中に放出せずに収集し陸側へ移送する装置のこと。移送されたガスは、陸側で原油として回収するなど、適正に処理される。

【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）

CSR・コンプライアンス推進室

電話（03）3595-5356 FAX（03）3595-5540

E-mail: kljtyocsr@jp.kline.com

環境推進室

電話（03）3595-5667 FAX（03）3595-5355

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）

