

川崎汽船グループ

社会・環境レポート 2010

Social and Environmental Report 2010



共利共生と持続的成長を目指して

CONTENTS

- 1 目次・編集方針
- 2 企業理念・ビジョン
- 3 川崎汽船グループの概要
- 5 社長メッセージ

特集

- 7 **I** インフラを止めないための取り組み
- 11 **II** 事業継続計画(BCP)の策定

安全運航

- 13 安全運航への取り組み

経営報告

- 19 社会的責任を果たすために
- 21 ステークホルダーとともに
- 23 マネジメント
- 26 適時・適切な情報開示

環境報告

- 27 環境マネジメント
- 29 2009年環境活動実績と2010年環境目標
- 31 川崎汽船グループと社会・環境との関わり
- 33 海上での環境保全活動
- 37 ターミナルでの環境保全活動
- 38 オフィスでの環境保全活動

職場環境

- 39 働きやすい職場づくり

社会貢献

- 41 川崎汽船グループの社会貢献活動

資料編

- 43 環境会計
- 44 人事データ
- 45 社会・環境レポート 2009 アンケート集計結果
- 46 第三者意見

表紙について

グローバルに事業を展開する川崎汽船グループの使命である安全運航、環境保全に努め、世界の人々の豊かな生活の実現に貢献し、次世代に持続可能な地球を贈りたいという願いを表現しています。



特集

I インフラを止めないための取り組み

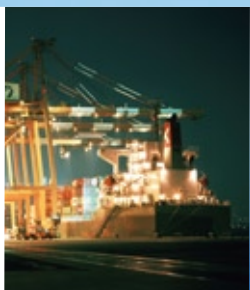
海運企業としての最重要課題である安全運航。日常業務の流れの中での安全運航への取り組みを紹介します。



特集

II 事業継続計画(BCP)の策定

首都圏直下型地震や強毒性新型インフルエンザの脅威の高まりを背景に、川崎汽船グループはあらためてBCPを策定しました。その概要をご紹介します。



社会・環境レポートの発行について

編集方針

本レポートは、企業理念に基づく川崎汽船グループの社会的責任に対する姿勢や環境保全と安全運航への取り組みについて、ステークホルダーの皆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。川崎汽船グループは、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、報告範囲を拡大してきました。2010年度版では以下の点に留意して編集しています。

●重要課題を意識した編集

編集に当たっては会議を重ね、あらためて当社の取り組みを見直しました。その結果、安全運航の維持活動は、環境保全はもとより国際物流の維持にも関わる重要なCSR活動であるということを十分に認識し、海運会社としての使命を果たしていくために不可欠な安全運航についての内容を充実させました。特集では、インフラを止めないための取り組み、事業継続計画(BCP)の策定について掲載しています。

●分かりやすさの追求

本文中ではできる限り図表を用い、当社グループの取り組みをより理解していただけるよう努めました。また、マークがついている用語は同じページ内に解説を掲載し、さまざまな読者の方々に分かりやすい編集を心掛けました。

●WEBでの情報開示

冊子に掲載しきれ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

2009年度(2009年4月1日～2010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暦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。(主要連結子会社および関連会社はホームページに掲載しています。)

参考にしたガイドライン

GRI「サステナビリティ・レポーティング・ガイドライン(第3版)」
(GRIガイドライン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(2007年版)」
「環境会計ガイドライン(2005年版)」

発行日

2010年6月(前回発行日2009年6月、次回は2011年6月予定)

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

川崎汽船グループの概要

(2010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 東京都港区西新橋一丁目2番9号 日比谷セントラルビル
資本金	650億3,156万円
発行済株式数 (普通株式)	765,382,298株(自己株式を含む)
従業員数	単体623名(男性508名 女性115名) 国内連結子会社 2,753名 海外連結子会社 4,366名
地域別総労働力 (グループ全体)	日本38.26% アジア39.42% 北米7.43% ヨーロッパ11.53% その他3.36%
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、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、南アフリカ

連結子会社

国内26社／海外293社(持分法適用30社(国内: 5社／海外: 25社))

運航船腹量 連結476隻(3,287万重量トン)

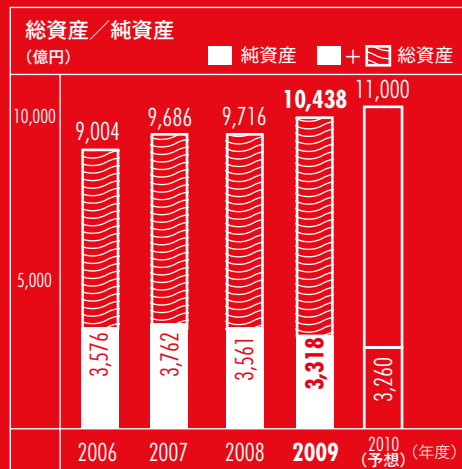
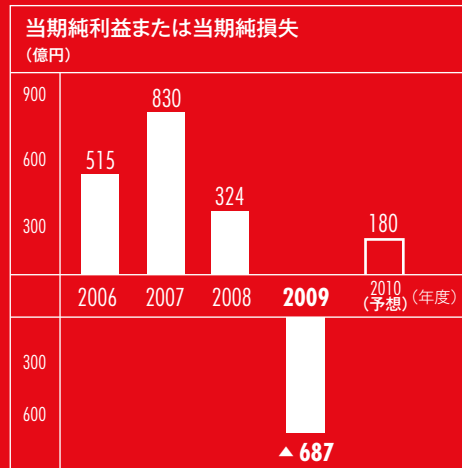
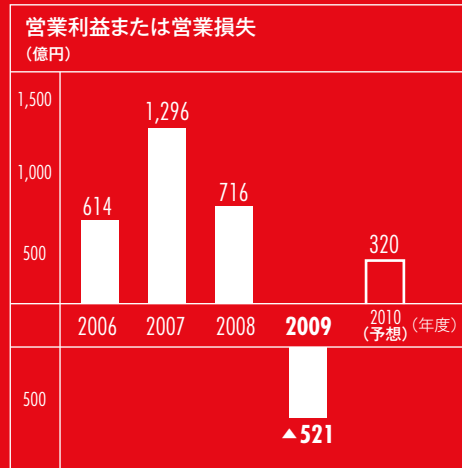
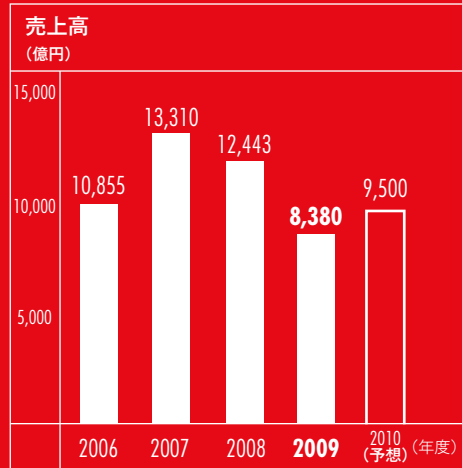
●コンテナ船(所有船9／備船78) ●不定期専用船(所有船80／備船183) ●エネルギー資源輸送船(所有船34／備船25) ●重量物船(所有船14／備船0) ●その他(所有船26／備船27)

主な会員資格(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

(社会・環境活動の沿革はホームページに掲載しています。)

主要財務データ(連結)



【予想の前提】 数値は2010年5月31日現在のもの
為替：US\$=90円、燃料油価格US\$500/MT

セグメント売上高比率

海運業

コンテナ船部門



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、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。
2010年3月末現在、運航船舶は87隻、4,375,597重量トンです。

ドライバルク事業



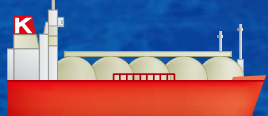
ばら積み船による石炭、鉄鉱石、穀物(小麦、大豆、トウモロコシ他)、製紙原料などの原材料輸送サービスを提供しています。最近では、日本向けの輸送に加えて、中国・インドの新興国向けの他、大西洋水域での三国間輸送も積極的に展開しています。
2010年3月末現在、運航船舶は185隻、19,955,593重量トンです。

自動車船事業



1970年、日本初の自動車専用船(PCC:Pure Car Carrier)「第十とよ丸」を完成車輸送サービスに投入して以来、自動車輸送のパイオニアとして、乗用車やトラックなどの完成車の安全かつ迅速な輸送サービスを提供しています。
積極的に船隊整備を進め、輸送品質の向上に努めています。
2010年3月末現在、運航船舶は78隻、1,101,115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。
2010年3月末現在、運航船舶は59隻、6,820,144重量トンです。

重量物船部門



ドイツの重量物専門船社SALグループに資本参加し、同事業を共同で展開しています。エネルギー開発やインフラ整備関連の大型貨物の輸送需要を担い、本事業は当社にとって新しい収益の柱になると期待されています。
2010年3月末現在、運航船舶は14隻、140,988重量トンです。

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定期船や不定期船も運航しています。
2010年3月末現在、運航船舶は53隻、482,410重量トンです。

物流・港運事業



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、バイヤ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。

その他の事業

川崎汽船グループ各社では、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。

「共利共生と持続的成長」を掲げ、 早期の黒字化とCSR活動の 強化を目指します



社長執行役員

黒谷 研一

ステークホルダーの皆さまへ

一昨年秋以降の経済の混乱により、海運業は北米・欧州向け荷動きの激減、コンテナ船やタンカー市況の下落などにより厳しい状況に追い込まれました。当社の業績もかつてない落ち込みとなり、2010年3月期決算では過去最大の損失を計上したため配当を断念しました。ステークホルダーの皆さまには多大なご心配をお掛けし、深くお詫び申し上げます。

世界経済は、先進各国の財政出動や、中国をはじめとする新興国が早期に景気回復基調へ転じたことにより、落ち着きを取り戻しつつあります。しかし、荷動きは混乱前の水準には戻っておらず、為替、金利動向も含め、先行きは予断を許さない状況であると考えています。

中期経営計画「“K” LINE Vision 100」の見直し

当社はこのような外部環境に対応するため、2008年4月から取り組んできた中期経営計画「“K” LINE Vision 100」を見直し、本年1月に「“K” LINE Vision 100 KV 2010」を策定しました。従来の「共利共生と持続的成長」をメインテーマとする5つの基本課題は堅持しつつ、新たに①2010年度黒字化と早期復配、②安定収益基盤の拡大と持続的成長、③財務体質の改善・強化の3つのミッションを掲げ、収益構造改革を核に事業を運営していくこととしています。

本年4月に社長執行役員に就任した私の使命はこれら

“K” LINE Vision 100 KV 2010		
2010年度黒字化と早期復配		
安定収益基盤の拡大と持続的成長	財務体質の改善・強化	
“K” LINE Vision 100		
最適・最強組織による ボーダレス経営	戦略投資と 経営資源の適正配分	企業価値の向上と リスク管理の徹底
環境保護への取り組み		
確固たる安全運航管理体制		

3つのミッションの実現、すなわち早期の黒字化であり、これをスピード感のある経営で達成していきます。従業員各位には、「同じ仕事をやるなら明るく、楽しく仕事をしよう!」と呼び掛けていますが、当社の長所は自由闊達にものが言える風通しの良さであり、明るく前向きに仕事に取り組むことで、機敏な行動につなげ、結果を出していきたいと考えています。

当社グループの使命とCSR活動の展開

さて、当社グループのCSR活動の目的は企業理念を実現すること、すなわち安全運航と環境保全に努め、お客さま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です。社会のインフラを担う者として、安全運航の維持、環境保全の推進、高品質サービスの安定的な提供と、それらを支える人材の育成は当社の使命であります。そして、それらすべての活動の前提としてコンプライアンスがあります。この使命を成し遂げることが社会的責任を果たすことであるとの認識の下、CSR活動の展開によりお客さまや株主の皆さまをはじめとするステークホルダーの支持を得て、当社グループの持続的成長を図っていきたくと考えており、そのことが先に述べた3つのミッションの実現にも直結するものと思います。CSRの観点から重要な安全運航、環境保全、人材育成については次のように考えています。

～安全運航～

船舶の運航にはさまざまなリスクが伴いますが、乗組員の生命とお預かりした貨物を守り、事故による環境破壊を防止するために、安全運航を維持しなければならないことは言うまでもありません。そのために、海技者の育成、ノウハウの継承、安全や環境に配慮した船舶の仕様の検討および導入や、万一の事故に備えたリスクマネジメント体制の確立および維持など、日々の地道な活動を積み重ねています。また、アデン湾の海賊など、過去の知見では対処しにくい予見不可能なリスクが増大してきました。海賊問題については、国

際機関や日本をはじめとする各国政府の協力を仰いで安全運航の確保に努めています。船舶運航を巡る環境の変化を敏感にとらえ、さらに活動を充実させていきます。

～環境保全～

環境保全に取り組む上で、生物多様性への配慮は非常に大切であると考えています。特に、船舶のバラスト水の地球規模の移動や、気候変動の要因とされるCO₂の排出は、海洋生物の移動や気候変動による生態系への影響につながることで、その影響を最小化するための取り組みを強化します。気候変動に対してはCO₂排出の削減、すなわち、エネルギーを有効に利用し効率の良い運航を行うことが重要です。もともと船舶による貨物輸送は、同じ重さのものを同じ距離だけ運ぶ場合において最もCO₂の排出の少ない、エネルギー利用効率に優れた輸送モードですが、さらなる効率向上を目指してあらゆる視点に基づいた取り組みを進めます。

～人材育成～

人材は最重要の資産であり、人材の育成は当社の将来を左右する重要課題と考えています。当社の採用においては、新卒、キャリア採用とも会長、社長が最終面接に参加しています。育成においては日常業務で経験を積むことを重視しており、さらに体系的な研修によってもスキルアップを図っています。その能力を最大限に発揮できるよう、当社の伝統的長所である風通しの良さ、すなわち職制や部門の違いにこだわらないコミュニケーションを今後も維持していきます。

「共利共生と持続的成長」を目指して

10年前の経営計画「New K-21」のテーマは「規模拡大、利益重視、安定配当継続」でした。現在のメインテーマは「共利共生と持続的成長」であり、社会との関わりをより意識しています。その一端を本レポートで紹介させていただきますので、皆さまからのご意見、ご感想をいただければ幸甚に存じます。

2010年5月

I インフラを 止めないための 取り組み

ヒトやモノ、情報が世界中を行き交う現代、国際物流はそのモノの移動を司るインフラです。その一翼を担う国際海運は、大量のモノを一度に運ぶことができる経済的な物流インフラとして重要な位置を占めています。また、輸送時のエネルギー効率に優れた海運は、CO₂の排出も少なく、世界の経済活動や人々の生活に大きく貢献しています。モノの移動を円滑に行うために、各地のいろいろな場面でさまざまな人たちが細心の注意を持って物流業務に関わっており、その中で船を安全に運航していくことは、海運業を営む当社の最も重要な任務の一つです。ここでは、優れた技術の下で製造された日本の製品がその消費地まで運ばれる過程を、安全運航を中心とした当社の取り組みに焦点を当ててご紹介します。



輸送予約

お客さまとの窓口

安全運航の取り組みは、ブッキング時にすでに始まっています。例えばコンテナ船での輸送の際には、積荷の重量、形状や、危険品に該当するかどうかを確認します。IMDGコード^{1/}で積み付け場所が制限される場合や、お引き受けできない場合もあり、安全運航を図るためには必ずこれらを確認しなければなりません。

^{1/} IMDGコード: 国際海上危険物規則。危険物の定義や運送基準などを定めた国際規則。



船が入港

港での安全確認

貨物が積み込まれたコンテナはターミナルに搬入され、コンテナの外観を点検、内部の貨物が損傷を受けないよう輸送中の風雨に耐えられるかどうかを確認します。また、リーファー（冷凍）コンテナについては、現場で定期的に見回りをし、電力が正常に供給されているか、温度に異常がないかを確認します。船が入港したら、行き先や重量を考慮してあらかじめ決められた積み付けプランに基づき積み込みます。



トランシップ

積み替えて目的地へ

中国、インドなどの新興国の発展や経済のグローバル化などにより、航路数や寄港地も大幅に増加しているため、お引き受けしたコンテナを複数の船でリレーしながら輸送することも行われています。貨物の積み替えにより輸送が滞らぬよう、的確な運航オペレーションとスケジュール管理、また、それぞれの船の安全運航への取り組みが以前にも増して重要になっています。



ラッシングチェック・増し締め

貨物の安全な積み付け

船に積まれたコンテナはラッシング・ギアで固縛されますが、航海中の振動などにより固縛が緩んでくることもあります。そこで、出港後にはすべてのコンテナの積み付け固定状況を点検し、航海中常に気を配っています。通常のコンテナに入らない大きい貨物や形の不ぞろいな貨物は、屋根のないフラットラックコンテナ（特殊コンテナ）に積んで輸送しますので、より慎重な積み付けプランの作成と入念な日常点検が求められます。



シンガポール・マラッカ海峡通航

世界の物流のハブ港～シンガポール

シンガポール海峡やマラッカ海峡は、世界を行き交う船が集中する交通の要衝です。ここは出入港船が他船の航路を横切るなど船舶が輻輳する海域であり、また水深の浅い所が多く可航水域が限られているため難所の一つとして数えられています。このため、通航時には、船長自らがブリッジで操船に当たり、安全に細心の注意を払っています。

Start

輸送予約
船が入港

太平洋
Pacific Ocean

Start

インフラを止めないための取り組み

太平洋
Pacific Ocean

Case 1

海賊出没海域の通航

アデン湾の海賊について

ソマリアに本拠地を置くといわれる海賊は、重火器で武装しており、また、高額的身代金目当てに船と乗組員を抑留するなど、従来、他の海域で見られた船上の金品目当ての窃盗や強盗に類される海賊とは大きく異なります。その出没範囲は、アデン湾やソマリア近海からインド洋およびアラビア海まで拡がっており、アジアと欧州方面を行き来する船のみならず、アジアとペルシャ湾方面を行き来する船にまで被害が及んでいます。

各船の自衛措置および艦船による警備・護衛活動

当該海域では、放水や施錠を実施し全速力で通過することや、万一、海賊に遭遇した場合は、海賊の小型高速船が近づくことができないよう全速力でジグザグ航行を行うなどの自衛措置を取っています。しかし、重火器で武装している海賊に対しては、海上自衛隊や各国海軍による警備活動や護衛活動がより有効なのはいうまでもなく、護衛が受けられるときは必ず船団に加わるなど、乗組員の生命と貨物の安全を確保するようあらゆる方策を駆使しています。

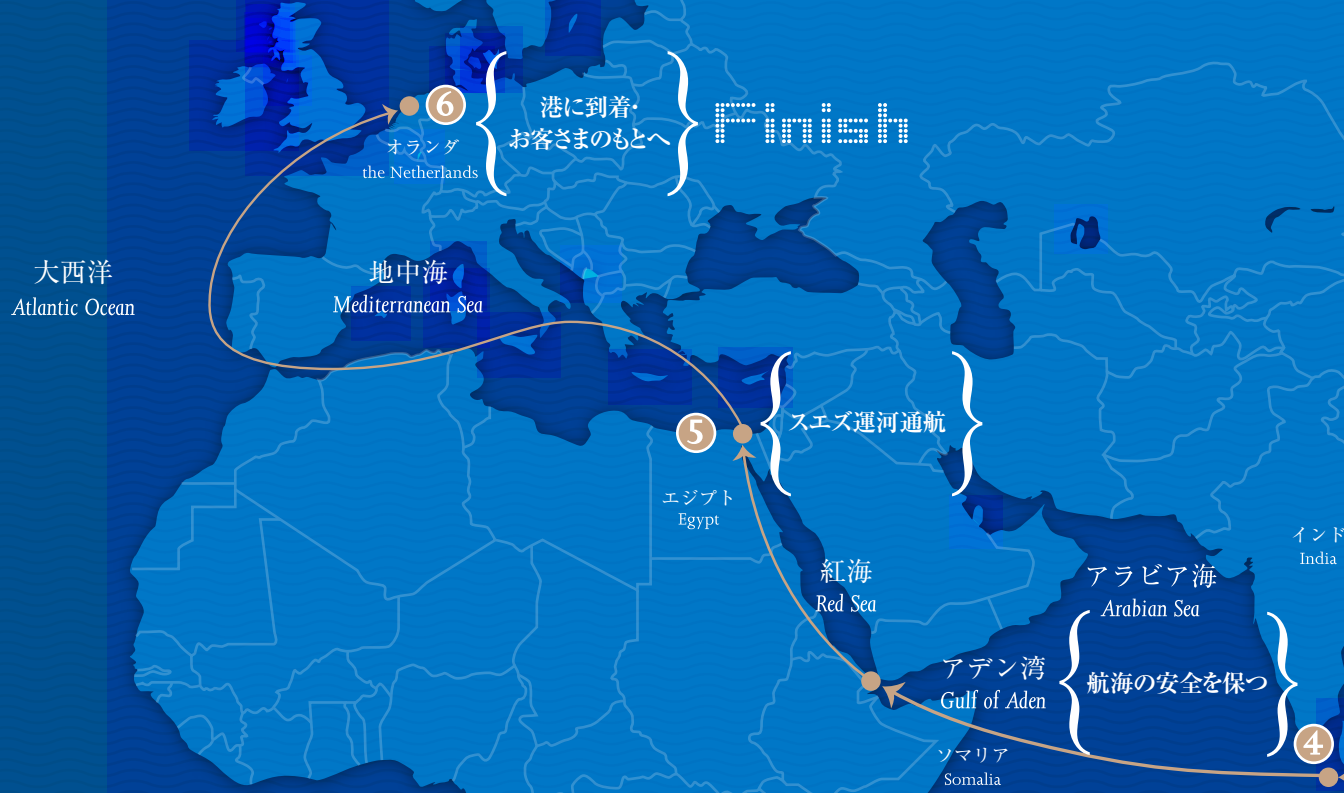
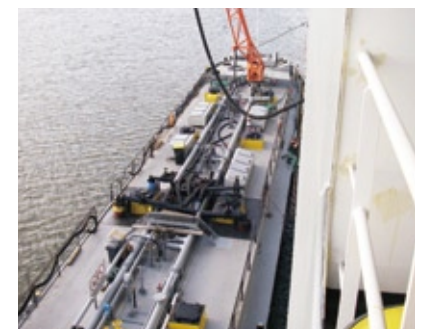
Case 2

燃料補給作業

小型タンカーから燃料を受け入れます

燃料補給は、小型タンカーやバンカーバージ(タンクを持つしけ)を本船に横付けして、耐圧ホースでつないで燃料を移すという作業です。その量は、1回の補給で、大型コンテナ船では5,000トンにもなることもあり、作業時間も長いときは12時間以上に及ぶこともあります。また、通常は複数の燃料タンクを次々に満タンにしていけますので、入れすぎてあふれることのないよう、受け入れ量の確認を継続して実施しなければなりません。この一連の作業は、安全管理システムに定められており、一つ一つの事項を

確実に確認しながら、万が一にも燃料を船外に流出させることのないよう、細心の注意を払って行っています。



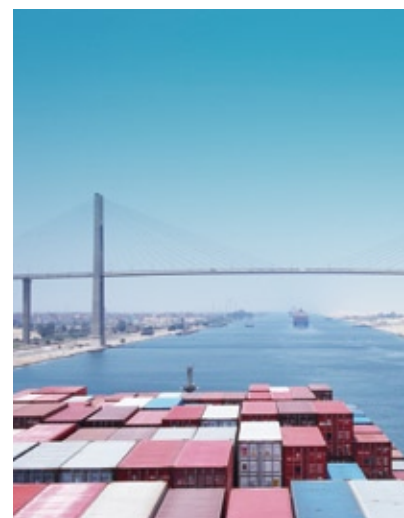
航海の安全を保つ

外洋での他船との行き交い

国際航路の船というと、大海原を縦横無尽に走り回るイメージがあるかもしれませんが、実は意外にも走る所はだいたい決まっています。中近東やヨーロッパに向かう船は、インド洋に出た後、スリランカのドンドラ岬の沖を目指します。渋滞することはありませんが、たくさんの船と次から次へとすれ違ったり、追い越し追い越されたりしながらの航海となりますので、常に安全に配慮し船を進めています。

海の通航ルール

海の上では右側通航が基本ですが、相手船の船種や針路、位置によって守るべきルールは異なります。航海灯の色や取り付け位置、汽笛の鳴らし方にも意味があります。これらは、国際海上衝突予防条約に定められた、世界共通のルールです。しかし、一番大事なことは、周囲の状況に常に注意を払い、もし衝突などの切迫した危険が予測されるときには最善の協力動作を行うなど、船員の常務として必要な技能を身に付けることです。



スエズ運河通航

酷暑の紅海から地中海へ

運河の通航には、大洋航海中とは違った細心の注意が必要です。狭い運河を船が連なって走るため、速力の調整が重要です。また、低速で走るときは舵の効きも良くないので、進路を維持するためには操舵手の高い技能が必要です。砂漠の中を突っ切るスエズ運河では、砂嵐に見舞われ視界が制限されることもあります。早朝から夕方まで気の抜けない運河通航を終えると、いよいよ地中海です。



港に到着・お客さまのもとへ

安全な貨物輸送

地中海からジブラルタル海峡を通過し大西洋に抜けると、ヨーロッパの主要港に向かいます。港では、入港書類の作成や、積み降ろしするコンテナの数の確認など、事前準備が欠かせません。また、燃料油や部品の補給や、食料や日用品といったものの補給も必要です。短い停泊時間で効率よく作業を完了することは、安全運航にもつながる重大な任務です。お預かりした貨物を予定通り安全確実にお届けすることはもちろんのこと、さまざまなスタッフの連携によって成し得る「安心・安全・信頼」をお届けしています。

Finish

事業継続計画（BCP）の策定

川崎汽船グループは、海運業に従事する者として世界経済を支えるインフラストラクチャーとしての役割を担っています。不幸にして大規模な災害や深刻な伝染病が発生した場合でも可能な限りの業務を継続することが必要であり、この使命を果たすため、災害などが発生したときの初動対応や代替手段による重要業務の継続・早期復旧などをまとめた事業継続計画（BCP：Business Continuity Plan）の策定に取り組みました。



BCP策定に至った背景と重要性

当社グループは、東京本社を中心に国内・海外に営業拠点を構え事業活動を行っていますが、会社の経営や主な営業活動などは東京本社が担っています。このため首都圏が被災した場合でも主要業務を中断させないための計画として、2003年に大地震を想定した事業継続の基本方針を定めました。また同年流行したSARS（重症急性呼吸器症候群）に対する緊急対応策については、海外現地法人を中心に行動指針を定めました。近年では、大規模な自然災害に加え世界的に流行するであろう伝染病などが事業継続へ重大な影響を与えることが懸念され、当社でもBCP充実の必要性を認識していましたが、最近ではさらにグローバル企業を中心としてBCPの重要性が認識され、国際標準化などの動きも表れています。こうした流れを背景に、①首都圏直下型大地震、②強毒性新型インフルエンザの世界的大流行を想定リスクとし、迅速な対応と被害の最小化を目指すそれぞれのBCPをあらためて策定しました。



BCPタスクフォース事務局
人事グループ
(現 K Line (China) Ltd.) **室崎 正浩**



基本理念

災害などの発生時には、社員やその家族、来訪者の人命尊重を第一とし、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重要業務の継続を図ります。

概念図

首都圏直下型地震への対策

大地震発生時には、まず自身と家族の安全を確保し安否確認システムで状況を報告後、災害対策本部から指示があるまでは自宅の復旧に専念します。船の運航業務など継続が必要な業務は、予め計画してある国内・海外の支店・現地法人に自動的に業務移管を行います。その他の業務については、交通や通信の回復状況に応じ予め決めてある優先度に基づき再開していきます。

被害想定	● 東京湾北部を震源 (M7.3)	● 都心震度6強
	● 水道: 4日間停止	● 固定電話: 1日間停止
	● 鉄道: 3日間停止	● 携帯電話: 8時間停止
	● 電力: 2日間停止	● 本社ビル: 壊れない(耐震構造)
	● IT: 使用可能(外部データセンターにあり、電力が回復すれば使用可能)	

強毒性新型インフルエンザへの対策

強毒性新型インフルエンザの大流行は、地震の場合とは異なりいきなりやってくるものではありませんが、世界的流行であれば業務移管はできません。そこで、BCPで定められた手順に従い準備を進め、在宅勤務体制に移行していきます。どうしても出社が必要な業務は、自家用車での出勤など感染予防策を十分に講じた上で対応しますが、人命への影響が懸念される場合などは本部の指示により停止します。

被害想定	● 鳥由来などの強毒性	● 感染速度: 海外発生から2~4週間で日本到達
	● 発症率: ピーク時全人口の25%	● 流行範囲: 世界的大流行(パンデミック)
	● 死亡率: 発症者の2%(注)	● 流行期間: 第一波は約14週間(第二波、第三波も想定)
	● 欠勤率: ピーク時で40%(注)	注: 発生地域や医療環境によってはそれ以上

今後の課題

BCPは策定して完了ではなく、これからもより実践的なものに改善していくことが必要です。会社にとっての事業継続は、従業員にとっては職場の確保でもあり、一人ひとりが当事者としての意識をもって取り組むことが肝要です。社内ポータルサイトや社内報での啓発活動、安否確認訓練・避難訓練はもちろんですが、例えば大地震を想定した支店・現地法人への業務移管や、インフルエンザを想定した職場ごとの在宅勤務の演習を実際に行い、そこで得られた教訓をBCPに反映していくことで、社会インフラの維持のためのより良い計画にしていきたいと考えています。また、BCPが必要となるのは大地震やインフルエンザのときだけとは限りません。いかなる事態に陥っても最低限の業務を継続できるよう、引き続き検討を進めていきます。



BCPタスクフォース事務局
経営企画グループ
佐藤 雅彦

安全運航への取り組み

海運業を営む上で、安全運航・環境保全・経済運航の確立および維持は不変の使命です。とりわけ安全運航の遂行は事業の基盤であり、この基盤を確立し維持していくため、確固たる安全運航体制の構築に積極的に取り組んでいます。

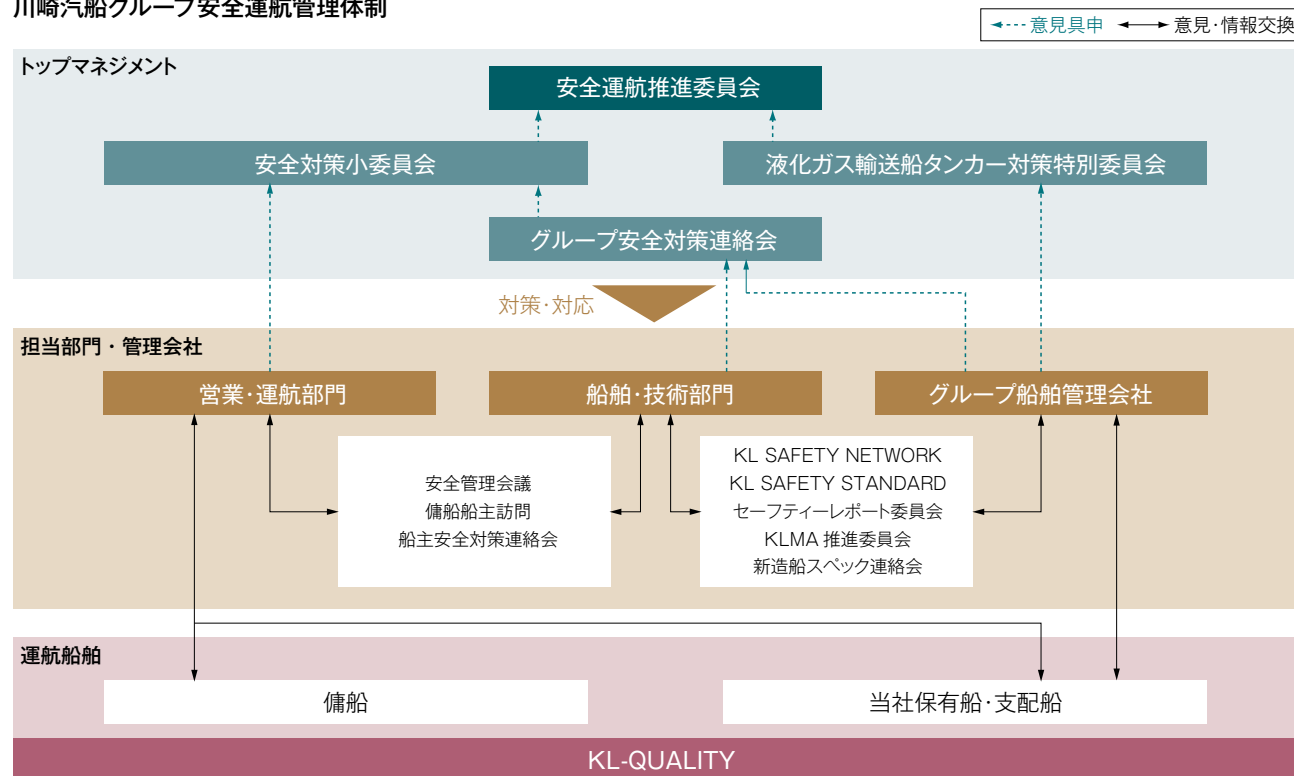
「安全運航」の位置付け

「K」LINE Vision 100 と安全運航管理体制

安全運航は海運業の要です

2008年4月策定の中期経営計画「K」LINE Vision 100」において、「確固たる安全運航管理体制」がすべての事業活動の根幹にあることをあらためて定義しました。同年秋の金融危機および事業環境の変化を受け、この中期経営計画を「K」LINE Vision 100 KV 2010」として見直しましたが、安全運航管理体制の確立は、環境保全の維持とともに絶対的に必要な変わらないものとして再確認しています。（「K」LINE Vision 100 KV 2010」の概念図については、P5をご参照ください。）

川崎汽船グループ安全運航管理体制



国際物流インフラの維持

人々の生活と産業活動を支えます

数ある輸送モードの中で、大量の貨物を長距離であっても経済的に輸送できるのが海上輸送の特徴で、各国間の貿易に重要な役割を果たしています。例えば、日本の貿易では、重量ベースで実に99.7%の貨物を海上輸送が担っており、原油やLPG、LNG、石炭などのエネルギー源、鉄鉱石、石膏、飼料、穀物などの原材料、自動車や家電製品などの消費財など、人々の生活や産業活動に必要な不可欠の物資の輸送を担う、非常に重要な物流インフラといえます。

安全運航の維持は、乗組員と船舶の安全を図り、お預かりした貨物の安全・確実な輸送を行うという目的がありますが、この国際的な物流インフラを支えるためにも欠くことのできない活動であり、社会的責任を伴った使命であるという自覚の下、日々取り組んでいます。

安全運航に関わるマネジメント体制

安全運航推進委員会の設置

安全運航は経営の柱です

「安全運航推進委員会」は、安全運航に対するより組織的な取り組みを具現化したもので、1983年に社内委員会として設置され、その後グループ船舶管理会社なども加わって活動しています。三ヶ月ごとに開催される同委員会では、期中の不具合情報の集計・要因解析および必要な対策の策定を主に、国際条約への対応、新技術情報の共有、最近ではアデン湾海賊対策など、安全運航に関わるすべての案件についてあらゆる視点に基づいた取り組みを行っています。

Safety Management System（SMS: 安全管理システム）

SMSにより、安全運航体制の改善と向上を図ります

SMSは、船舶運航時の安全な業務体制および作業環境の確保、予想されるすべての危険に対する予防措置の確立、安全および環境保護に関する緊急事態への準備を含めた陸上および船上の要員の安全管理技術の継続的な改善を図る、法により要求されるシステムです。当社では、SMSの規定を満たすことはもちろんのこと、当社グループ独自の基準に基づく取り組みを行うなど、さらなる安全運航体制の確立に努めています。

KL-QUALITYの確立・維持

高品質の船舶管理体制を目指しています

法規要求を満たすのみならず、それを上回る独自基準である「K」LINE 船舶品質指針」を定め、当社運航船がこの指針に合致していることを検船監督が訪船して確認し、乗組員との意見交換などを通じ、より良い船質の維持を図っています。

また、当社独自のノウハウを融合した管理システム「KL SAFETY STANDARD」や、グループ全体で情報の共有化を図る「KL SAFETY NETWORK」の構築

など、SMSの充実と陸上支援体制の強化を図り、確固たる船舶管理体制を目指しています。

事故対応演習

万一の事故発生に備えます

例えば、船が衝突事故を起こし燃料油が流出した場合、当社もしくは従業員が何を行うべきか？ その対応を「事故対応マニュアル」として取りまとめており、これを基にした事故対応演習を定期的を実施し、各担当者・担当部署の対応能力を維持・向上させています。

直近では、2009年11月に大規模流出油事故対応演習を実施し、このマニュアルの機能を確認しました。また、演習後の反省会にて運用上の問題点を検討し、さらなる改善を図っています。このマニュアルは、演習で積み重ねられたノウハウの集大成ですが、実際に使用する機会がないように、日々安全運航に取り組んでいます。

安全運航キャンペーン

セーフティーレポート制度

人間はミスをするものですが、安全運航の確立にとっては、そのミスも重要な情報であり、どんなミスであっても報告してその情報を共有し、フィードバックすることが重要です。また、報告されたミスの結果については、決して責任を問わないという原則を定め、報告することを躊躇しない体制を構築しています。

冬季安全キャンペーン

毎年12月から二ヶ月間、「安全と環境保全」をテーマに「冬季安全キャンペーン」を行っています。このキャンペーンでは、当社社長、役員をはじめ、運航部門や海技部門担当者が訪船し、乗組員との意見交換を行い、海陸関係者全員の安全運航への意識を高めています。



前川社長（当時）による油槽船「最上川」訪船

安全運航への取り組み

教育・訓練、 船内福利厚生

ケイライン・マリタイム・アカデミー (KLMA)

安全運航を支える海技者の確保と育成を図ります

KLMA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です。当社創立以来長年にわたって培われてきた当社グループの海技を次世代に継承する「KLMA マスタープラン」に基づき、当社グループ管理船に乗船する船員の育成を行っています。これにより、当社の安全基準や安全運航、環境保全に関する意識の醸成を図り、その海技力のさらなる向上と未来への継承を具現化するべく取り組んでいます。また、当社グループの活動のテーマである「安心・安全・信頼」を維持し向上させていくためにも、グループ会社一丸となって、良質な船員の確保と育成に努めています。

KLMA体制図



キャリアパスに応じた教育・訓練

安全運航と環境保全を中心にさまざまな研修を実施します

KLMAにおける船員の教育・訓練は、基本トレーニングマトリックスに基づき、船員の国籍を問わずキャリアパスに応じて実施しています。主なものに、安全面を含む乗船前訓練や、新しい船種や機関の船に乗船する場合に、それぞれの荷役方法や機関取り扱いを学ぶための研修などがあります。

乗船中には、シニアクルーによる船上教育やパソコンを使った教育プログラムによる自己学習などを実施、さらに、下船後には、シミュレータを用いた不具合発生時の対処方法を学ぶ研修などにより、乗船中に習得した知識や経験をさらに深めています。

そのような研修・研鑽を積んで上位職に昇進した後は、管理者として要求されるリーダーシップやストレスマネジメントの研修を受け、安全運航や環境保全に留意した船舶の運航を確実に行う海技力を身に付けていきます。

知識と技術の習得

新技術を安全に使いこなします

船に搭載される機器の電子化やエンジンの電子制御化、船体の大型化に伴う発電機電力の高電圧化、電子海図の使用など、技術の進歩により従来とは異なった知識と対応が求められており、安全運航を維持するためには、これらの最新機器を使いこなすことが必要です。

乗組員は、乗船後には直ちにこれらの機器を的確にかつ安全に使用することが求められるため、当社では、乗船前に、このような新技術に関する知識と技術の習得を目的とした研修を行い、乗組員が戸惑わないよう、また、安全運航が妨げられることがないよう取り組んでいます。

油槽船グループによるタンカー荷役講習会

陸上従業員もシミュレータ研修をします

油槽船グループでは、日々の運航業務や訪船を通じて、タンカーの荷役に関する知識を習得していますが、もう一步踏み込んだ理解を得るために、当社研修所に設置している荷役シミュレータを使った研修を実施しています。

このシミュレータは、積荷、揚荷、トラブル対応など、さまざまな演習が可能であり、研修では、荷役の実施、基本手順の確認、パイプラインを参照しながらの積み付け・揚げ荷プラン作成など、日頃は乗組員が実施する作業を体験します。その作業を通じ、貨物の安全輸送、安全荷役がいかに関心深く行われているか認識を新たにし、また、研修所スタッフや海技チーム海技者との質疑応答を通じて知識をより深め、日々の業務に生かし安全運航の維持に努めています。



タンカーシミュレータによる陸上従業員研修

船内福利厚生

充実した船内生活を送るために

乗組員にとって、船は働く所であり、住む所であり、食事をしたり余暇を過ごしたりする場所でもあります。また、二十数名の乗組員のみによって構成される社会の中での生活となります。そのような環境の中で、重要な使命である安全運航を遂行しながら、ON/OFFのメリハリの効いた潤いのある船内生活を送れるよう、船内福利厚生の充実は非常に重要です。船内生活のごく一部ですが、乗組員の声をご紹介します。

船内福利厚生

仕事も休日も楽しく!

船は休まず走っているので航海当直も休めません。でも、乗組員には交代で休日があります（キャプテンが代わりに当直に入ってくださいます）。

その楽しい休日のミッションは、邦画を見よう！です。船内DVD文庫には会社支給や乗組員の置き土産などがたくさんあり、まだ見ていないものばかりなので、オススメ情報を基に制覇に動んでいます。

二つ目のミッションは、三等航海士・機関士の重要な任務であるパーティーの企画です。乗組員が楽しみにしている厨房パーティー、カラオケ大会や紙飛行機大会で盛り上げられます。試作を重ねた自慢の紙飛行機を持ち寄ったこの大会は、笑いど興奮の渦となり、なかなかのヒットでした。

次回はもっと面白いことを！と、皆様のご協力ご支援の下、一航海一航海を楽しんでいます。

三等航海士 松野 未沙



LNG船「ゼクリット」乗船中



厨房パーティー（筆者：左端）

安全運航への取り組み

品質管理体制

技術グループにおける品質管理

ISO 9001によるマネジメント

新造船の建造は、造船所と当社技術グループの協働作業といえます。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、当社の経営方針に沿った品質管理方針を定めており、これに基づいて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しています。

建造に当たっては、これを遵守し一定の品質管理水準を確保するとともに、その向上を目指しています。また、品質管理の範囲には本社機能のみならず造船所に駐在している建造監督も含めており、計画から建造までの一連の業務に対して管理を統一することにより、組織的な管理を行っています。

新造船仕様に関する方針

当社標準を基に妥協することなく取り組んでいます

運航経験に基づいた当社標準仕様を定め、新造船の建造に反映させています。この標準仕様は、常に評価と見直しを行うことで、機能の重複やシステムの複雑化が生じないように心掛けています。

船舶の建造に当たっては、当社標準仕様を基に造船所や船用機器メーカーと協議し、合理的な仕様にするべく努力しています。仕様については、当社と造船所との間で考え方の違いが見られることもあり、入念な協議が必要です。しかし、安全や環境保全については共通の課題として互いに認識しており、妥協することなく取り組んでいます。

また、国際規則、船級規則に加えて地域の独自規制なども増加してきており、施行や改正までの期間も短くなっています。安全や環境への関心がますます高まる中、状況変化の速度に負けないよう規制動向を適切に掴み、スピード感を持って、これらハード面、ソフト面の対応を関係者で協議しています。

建造監督業務

造船所と一緒にKラインの船を造ります

新しい船を導入しようとするとき、その船を建造する造船所とのコミュニケーションが非常に重要で、その大事な役目を果たすのが建造監督です。

建造監督は、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、条約などの法規に則した仕様になっているか、当社独自のKL-STANDARDが盛り込まれているか等々、多岐にわたる要目を確認します。

建造を開始した後も、建造方法や工程の確認、機器の設置の確認、試運転における性能確認など、安全に運航できるよう細心の注意を払い、造船所の協力の下、より良い船造りに取り組んでいます。

竣工前には乗組員も加わります

船が竣工して造船所から引渡しを受けた後、すぐに貨物の待つ港へ向かって航行を開始します。そこで、竣工する少し前から、その船に乗り組む船員も加わり、海上試運転中には、機器の操作の習熟や乗組員の目で見た不具合の発見および是正申し入れなどを実施するなど、安全な航海ができるようさまざまな準備を行います。

建造監督業務

はじめての建造監督

入社以来、技術グループにて、船を建造する際に欠かせない、建造仕様の検討、図面チェック、造船所との交渉など、デスクワーク中心の業務に従事していましたが、この4月からは、韓国の造船所で建造監督を務めています。

これまでオフィスで見ていた書類や図面が、実際に形になっていく姿を見ることは、非常に興味深くエキサイティングなのですが、この先20年以上使う船の建造が、今、この自分の判断で目の前で行われていることに、やりがいと責任とある意味の恐ろしさを同時に感じています。将来の後輩たちに誇れるような船を残すべく、日々の建造監督業務に勤しんでいます。



技術グループ 機関チーム 岡住 鉄也 技師
(現代重工蔚山サイトオフィス)

船主・船舶管理会社との連携

情報の共有とフィードバックが重要です

当社船舶・技術部門とグループ船舶管理会社を中心とする「グループ安全対策連絡会」を三ヶ月ごとに開催し、不具合情報の取りまとめ、再発防止対策、特に姉妹船への影響などについて検討し対策を展開するなど、運航品質の向上に取り組んでいます。

また、これらの情報や対策は、新造船建造に生かすことはもとより、傭船船主へも遅滞なく展開し、安全運航管理体制維持に活用し、傭船船主をはじめとするステークホルダーとの共利共生の関係を育んでいます。

船種ごとの対応も必要です

当社ではさまざまな種類の船を運航しており、その船の特性により特別な対応を要する場合もあります。

各運航部門では、船舶管理会社など関係者とともに、事故防止に関する会合を定期的に行い、情報の共有や対策の協議など、あらゆる事故防止の方策について検討し、実行に移しています。

国際条約への対応

実効性のある条約になるよう協力しています

船舶の建造や運航に当たっては、さまざまな規則を満たさなければならず、また、新たな条約や規則の制定も行われますが、その実効性が重要です。

特に、安全や環境保全に関する規則はどの程度の水準であれば良いといった判断が難しく、緩やか過ぎたり、余りに過剰な規則になったりしないよう、国際的にも議論されており、当社は、日本船主協会や関係省庁、海事団体に協力し、さまざまな規則作成・改正に関与しています。

条約や規則に適切に対応します

新たに発効した規則の適用に当たっては、当社の運航の経験を踏まえた上で、対応策を船級や造船所などと協議しています。また、将来発効が見込まれる条約や規制についての情報収集を行い、適正かつ効率的な対応となるよう取り組んでいます。

海賊対応

海賊被害撲滅の取り組み

国際社会において決議、対応しています

近年、欧州とアジアを結ぶ重要海域であるソマリア沖およびアデン湾、さらに、原油などのエネルギー輸送にとって重要なペルシャ湾とアジアを結ぶ海域であるアラビア海にも重火器で武装した海賊の出没を見えています。

国際社会は、この卑劣な行為に断固対抗するべく必要な措置を取ることを国連安全保障理事会にて決議、また、国際海事機関においても、海賊撲滅のための措置を取ることを各国に要請することを決議しています。これらの決議に基づいて、欧州連合軍や各国海軍、日本の海上自衛隊による当該海域通航船舶の護衛が開始されており、自衛艦には、警察権を持つ海上保安官が海賊の不法行為を取り締まるべく同乗しています。

また、空からは、海上自衛隊のP3C哨戒機などによる哨戒も行われており、安全の確保が図られています。

当社の対策

当社運航船については、護衛活動を受けることを基本に、ソマリア沖およびアラビア海航行ガイドラインを策定して船舶の安全を確保し、万一、海賊に遭遇した場合は、ベストプラクティスに従った回避行動を行うことにより、海賊によるハイジャックの防止を図っています。

また、日本船主協会を通じ、国土交通省、防衛省、外務省との意見交換を行い、当該海域沿岸諸国による警戒活動のさらなる充実も呼び掛けています。

アデン湾付近



社会的責任を果たすために

川崎汽船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ています。世界中のさまざまなステークホルダーとの信頼関係を深め、事業活動を通してその期待に応えられるよう、さまざまな取り組みを行っています。

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、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、関係各国の文化や慣習を尊重し、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
(2006年12月制定)

当社グループ各社は、行動憲章というグループ共通の規範の実行に当たり、各社が所在する国の法令・規範、業種および業域に則した、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である企業行動憲章実行要点を制定しています。

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活動 > CSR

CSR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、お客さま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」と定めており、この企業理念の実現をCSR活動の目的とします。CSRが企業の「社会的責任」と「社会的貢献」に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。

2009年度CSR活動概要と2010年度目標

CSR活動に従業員一人ひとりが意識を持って取り組むよう目標を設定しています。

昨年度の活動概要と2010年度の目標は以下の通りです。

分野	課題	2009年度活動概要	2010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	● 海外も含め残る会社へ要請と支援の実施	● 2009年度で課題達成
	● コンプライアンス関係法規や指針変更に伴う啓発推進	● EU競争法セミナーを実施し、国内関係会社も含め405名が受講	● インサイダー取引防止のための啓発推進 ● EU競争法などに関するフォローアップ
	● CSR、コンプライアンス、環境に関する教育・研修の実施	● コンプライアンス研修にeラーニングを導入、500名が受講 ● 階層別研修の中で環境研修を実施	● eラーニング継続実施 ● 独立した環境研修をグループ会社も含め継続実施
開示	● 社会・環境レポートの充実化 ● ホームページ（CSR・環境部分）のリニューアル検討	● 特集、巻末に用語解説、第三者意見など継続掲載し、和英8,500冊発行 ● ホームページ（CSR・環境ページ）の充実化	● 継続実施
人権・労働環境	● グループ会社の人権尊重／機会均等方針の一元的管理	● 各種相談窓口で継続実施 ● 主要グループ会社人事担当者間の情報交換	● 継続実施
環境保全	● 環境マネジメントプログラムの運用充実化 ● 2010年代半ばまでにCO ₂ を2006年比10%削減	● 当社マネジメントシステムへの参加会社は1社増の7社、その他独自システム12社（変わらず）が環境認証取得済み ● 適正速力による運航、省エネ機器の設置を進めた	● 環境会計の改善、環境投資額の把握 ● 引き続き省エネを考慮した運航や整備を実施
安全・品質	● オフィスの安全確保 ● 防災訓練など災害対策活動への参画	● 休日における災害時の安否確認訓練実施（7月） ● 本社全部門での避難訓練実施（10月） ● 本社役員などインフルエンザ対応演習実施（11月）	● 前回訓練の反省を織り込み訓練継続実施
	● 事故対応演習の継続実施	● 大型タンカーの衝突事故を想定し実施（11月）	● 事故対応演習の継続実施
	● KLMAによる研修、情報共有化推進	● 各KLMAでの研修深度化および平準化と改善 ● インストラクター育成スキームの導入	● KLMAキャリアパスプランの浸透 ● KLMA Cadet Training Programの浸透と拡充
	● 新造船における国際基準を上回る当社標準品質の確保 ● 安全運航	● 最新機器導入、環境に優しい船舶の建造 ● 標準仕様見直し ● 当社環境仕様の適用	● 当社標準仕様および環境仕様推進 ● 発効・制定が見込まれる規則への前倒し対応など検討
社会貢献活動	● 環境に優しい活動の推進	● 海外でグリーン電力利用 ● Clean Cargo Working Groupに継続参加	● 再生可能エネルギーの活用促進 ● Clean Cargo Working Groupに継続参加
	● 奨学金制度、インターンシップ制度の充実化	● 海技者、船舶職員の育成、確保、奨学金拠出 ● 商船系の大学生向け乗船体験の提供	● 継続実施
	● 海外も含めたグループ会社における災害支援などの推進、義援金、寄付金の拠出	● 義援金拠出など海外の災害に対する支援6件実施 ● 貧困地域向け無償輸送協力実施	● 物資輸送支援、災害支援を推進

ステークホルダーとともに

川崎汽船グループの事業は国際的な規模で展開されており、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。社会とのより良い関係を目指して、海運事業を通じ、企業としての社会的責任を果たすため努めています。

ステークホルダーとの関わり



お客さまとともに

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

お客さまからお預かりした大切な貨物を安全確実に目的地まで輸送するために、安全管理システムによる安全運航維持や、ISPSコード¹⁾に基づく船舶保安計画の策定・実行による保安強化に取り組んでいます。

また、タイムリーな輸送を実現させるために、お客さまのニーズに合わせたシステムの構築やさまざまな情報提供に努めています。

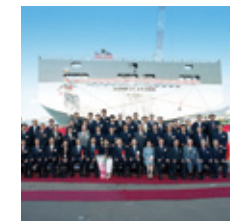
多数のお客さまの貨物を同じ船舶で輸送するコンテナ船サービスにおいては、船舶の運航スケジュールや入出港時刻の変更、台風情報、港湾スト情報などをメールで一斉にお知らせするサービスを行っています。ホームページでは貨物の輸送中の現在位置や状況を、Webアクセスにより、お客さまご自身で把握できるサービスも提供しています。

その他、港湾ターミナル業者、鉄道会社、トラック会社などの物流事業者とは電子データ化された情報を交換することで、迅速性・正確性を高めています。

¹⁾ ISPSコード(The International code for the Security of Ships and of Port 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。

▶詳しくはP13-18をご参照ください

お客さまからの受賞歴はホームページに掲載しています。
CSR活動 > お客様とともに



株主・投資家の皆さまとともに

当社の事業活動の情報開示を積極的に行っています

株主・投資家の皆さまのご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、株主総会、IRツール、現場見学会や各種説明会を通じて株主・投資家の皆さまと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。

▶詳しくはP26をご参照ください

お取引先とともに

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

独占禁止法や下請法などの法令および社会規範を遵守し、お取引先および関係者との健全かつ公正な関係を維持するため、当社では購買方針に基づき取引を行っています。

また企業理念である「安全運航」と「環境保全」の実現のために、国際基準を上回る当社独自の標準仕様に基いて船の建造を進めており、船舶管理においては、品質管理指針であるKL-QUALITYを定め、本船品質を高く維持し良質な輸送サービスを提供しています。これらの実現のため、お取引先へのご協力をお願いしています。

▶詳しくはP14およびP17-18をご参照ください

購買方針はホームページに掲載しています。
CSR活動 > お取引先とともに

貨物ダメージ防止対策

貨物ダメージ発生要因を排除します

お客さま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、貨物を揚げ積みする作業工程について常にチェックし、貨物ダメージの発生要因を事前に排除する現場活動を積極的に行っています。シンガポールはさまざまな港から運ばれてきた自動車が一旦陸揚げされ、目的地ごとにまとめられて再度積み出される拠点港で

す。この過程でダメージが発生しないよう、船の入出港のタイミングによっては深夜や早朝の勤務となることもありますが、ドライバーの指導やダメージ原因の除去に努めています。

"K" Line Pte Ltd
ポートキャプテン
横畠 良典



地域社会・国際社会とともに

良き企業市民の一員として社会貢献活動に取り組み、世界の人々とともに発展していくよう支援に努めます

当社グループはグローバルに事業を展開する中で、災害発生時の海上輸送協力や義援金の拠出、現地法人における地元学生のインターンシップ受け入れや奨学制度、施設見学会など、小さな取り組みをひとつひとつ積み重ねています。

▶詳しくはP41-42をご参照ください

従業員とともに

従業員一人ひとりがいきいきと安心して働けるよう、職場環境の整備に努めています

人事基本方針を定め、価値観の多様性を尊重したさまざまな制度を整えています。また、会社へ貢献できる人材の育成とフィードバックによる能力の開発を実施し、陸上・海上従業員にはその職種により特有の研修制度を用意しています。

また、育児・介護休業制度の整備、復社後の支援など、仕事と生活の調和をより良く取れるような環境づくりや、健康診断の実施、メンタルヘルスプログラムの導入などにより、従業員が心身ともに健康でいられる働きやすい職場づくりに努めています。

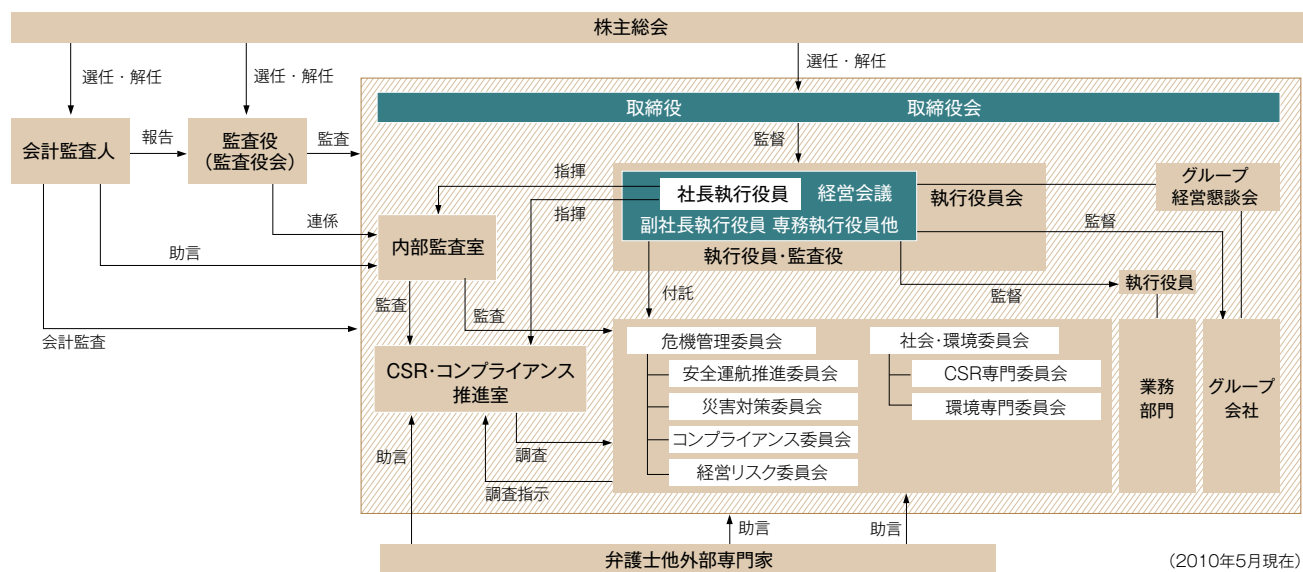
▶詳しくはP39-40をご参照ください

マネジメント

当社は、グループ全体に企業倫理を徹底しつつ、効果的なコーポレート・ガバナンスの仕組みと経営上のさまざまなリスクに対応できる体制を整備し、コーポレート・ブランド価値を高めるよう、継続的に努力していきます。

コーポレート・ガバナンス体制

業務遂行の体制、経営監視および内部統制の仕組み



業務遂行の体制

ガバナンス体制を構築し、企業価値向上に努めています

当社は執行役員制度を導入し、権限委譲と決定の迅速化による経営の効率化を図っています。

取締役会は月1回以上開催し、経営の基本方針、法令で定められた事項やその他の経営に関する重要事項を決定すると同時に、業務執行状況を監督しています。取締役14名中2名は会社法に定める社外取締役です。

執行役員会は原則月2回開催しています。執行役員および監査役が出席し、役員間の自由な討議を通して社長の意思決定に資するとともに、情報の共有とコンプライアンスの徹底を図っています。

監査役5名のうち3名は会社法に定める社外監査役です。監査役には専従スタッフを配しています。

経営会議は専務執行役員以上の執行役員を中心とし、討議案件ごとにその関係者も出席して意見交換を行う場として、原則週1回開催しています。

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

取締役会ならびにその監督の下で業務担当執行役員および各部門長が、内部統制の枠組みを構築し、その有効性を評価し、その機能を確保しています。さらに内部監査室が、内部統制の構築と維持に関わる取締役の責務遂行を、内部監査による自己検証や改善提案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。

グループとしての統制

グループ企業行動憲章を制定しています

グループ会社の業務の適正さを確保するため、グループ企業行動憲章を定め、グループ会社はこれを基礎として行動指針を定めています。（詳しくはP19をご参照ください。）

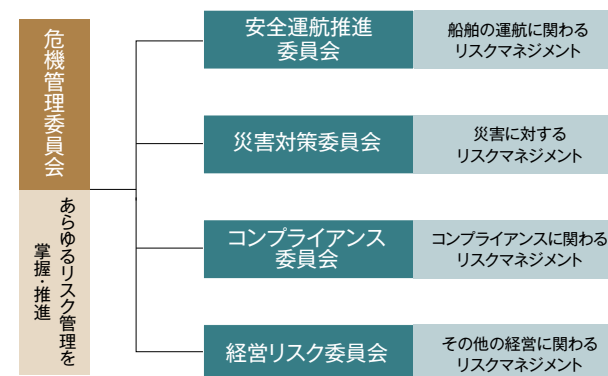
リスクマネジメント

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図



大規模災害への対応

BCP¹⁾や安否確認システムなどの体制を整えています

大規模災害発生時に、従業員やその家族の安全を確保し、その上で業務を継続するため、「事業継続計画」を策定しています。（詳しくは特集Ⅱをご参照ください。）

災害に備え、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。また、震災を想定し、電話の不通に備え、国内各店所と衛星電話で連絡できる体制を整えています。

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、経営上の重要情報の保全と企業活動の早期復旧を図るシステムを構築しています。

¹⁾BCP: Business Continuity Plan（事業継続計画）。

その他の経営に関わるリスクへの対応

さまざまなリスクに対応しています

経営に関わるリスクは、船舶運航・大災害・コンプライアンスリスクの他にも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、日本、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。

このうち、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^{2/}に参加し、船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。

反社会的勢力に対しては、グループ企業行動憲章において「断固たる態度をもって対決する」と宣言しています。具体的な攻撃があった場合には関係当局や顧問弁護士と連携して対処することとしています。

為替などの変動や政策変更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。

^{2/}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。

個人情報保護

個人情報保護に関わる取り組み

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、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充実を図っています。

マネジメント

コンプライアンス

コンプライアンス推進体制

コンプライアンスをCSR活動の根底に位置付けています

当社のコーポレート・ガバナンス、CSR活動やリスクマネジメントの根底をなすものがコンプライアンスです。コンプライアンスが崩れれば、ガバナンスは空洞化し、CSR活動も信用を得られず、経営は大きなリスクに直面することになります。

当社では、2003年に専門組織を立ち上げ（現CSR・コンプライアンス推進室）、調査・対応機関としてコンプライアンス委員会を設置するとともに、グループ会社7社を含めたホットライン制度を導入（その後、当社含め9社に拡大）、2004年には内部監査室を設置してコンプライアンスの推進に当たっています。コンプライアンス委員会は、四半期ごとに取締役会に活動報告を提出しています。

コンプライアンス研修

eラーニングを活用した研修を開始

コンプライアンスに関する研修はこれまで階層別に行っている研修で取り上げてきましたが、その対象にならない従業員にはコンプライアンス研修の機会がありませんでした。そこで2009年度からeラーニングを活用した研修に切り替え、コンプライアンスの重要性を全社員に認識してもらうこととしました。今後全社員が毎年受講することでコンプライアンスの徹底を図っていきます。研修内容についても、コンプライアンスリスクの実態に即して、毎年見直すことにしています。

2009年度の研修受講者は575名でした。

違反があった場合の対応策

コンプライアンス委員会による調査

コンプライアンス違反が生じた場合には、社長を委員長とするコンプライアンス委員会に付託されます。

コンプライアンス委員会は適正手続きを規定した「コンプライアンス案件対応細則」に則り、問題の当事

者に説明を求め、自ら調査を行い、または事務局を務めるCSR・コンプライアンス推進室に調査を指示します。その上で、問題の当事者に対し、委員長名の改善・差止命令を出したり、必要な場合には公的通報を行います。また、人事担当役員が就業規則に則った処分を提案します。問題の当事者についても、氏名・所属など本人の特定につながる事柄を開示せず、当事者による弁護士相談を認めるなど保護しています。

コンプライアンス委員会は「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います。

内部通報制度

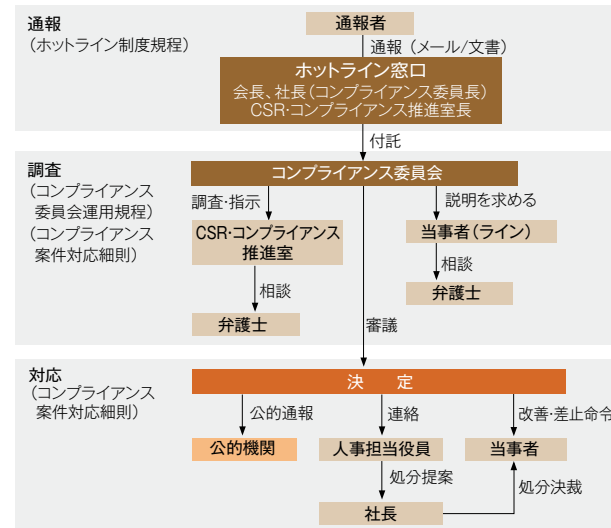
ホットライン制度の運用

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。

本制度に加入しているのは当社およびグループ会社計9社で、通報者は加入社の内部者（役員、従業員、契約・派遣社員、委託先など）、受信者は当社の会長、社長、CSR・コンプライアンス推進室長のみとなっています。受信者は自ら裁定せず、コンプライアンス委員会に調査・対応決定を付託します。通報は匿名でも可能としています。

また、通報者のプライバシーについては十分に配慮され、受信者は他に通報者名またはそれを推測させる通称などを漏らしてはならないと規定されています。

ホットライン制度フロー図



適時・適切な情報開示

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

株主・投資家とのコミュニケーション

IR方針

IRポリシーに基づいてIR活動を行っています

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。

IRポリシーはホームページに掲載しています。
[投資家情報 > IRポリシー](#)

株主総会

開かれた株主総会を目指して

株主総会は会社の最高意思決定機関であると同時に、株主の皆さまに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とらえています。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。開催日についても、より多くの株主の皆さまにご出席いただけるよう集中日を避けるとともに、皆さま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ツールの活用

IRツールを通じて適時・適切な開示に努めています

株主の皆さまには四半期ごとに事業の状況についてご報告する冊子を送付しています。ホームページにはIRサイトを開設し、決算短信をはじめとする決算関係資料、決算発表予定日などのスケジュールといった、さまざまな情報を提供しています。投資家の皆さまからのご質

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。



株主通信

各種説明会の実施

情報提供の機会を設けお伝え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。その模様は録音音声としてホームページを通じて皆さまにお聴きいただけるようにしています。この他、機関投資家、証券アナリストの皆さまとの個別面談を国内・海外で積極的に実施しています。2009年は国内240回、海外25回の面談を実施しました。また、一般投資家の皆さまには、証券会社主催の企業説明会の場をお借りするなどしてご説明しています。

現場見学会の実施

現場見学会を通じて

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。2010年2月には東京都町田市の当社研修所において、LNG船・原油タンカーの荷役シミュレータ見学体験会を実施しました。参加アナリストの方々からは、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た貴重な機会であったと好評をいただきました。



LNG船・原油タンカーの荷役シミュレータ見学体験会

環境マネジメント

川崎汽船グループは、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、世界を代表する海運会社の一員として国際機関とも積極的に連携し、さまざまな角度から環境保全に取り組んでいます。

川崎汽船グループ環境憲章

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

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

行動指針

1. 事業活動の遂行にあたって

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

2. 環境技術の開発・導入について

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

3. 環境保全推進のために

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

2001年5月制定

環境マネジメント体制

環境マネジメントシステム (EMS) の構築

ISO 14001¹⁾に基づきEMSを構築しています

環境保全活動は海運業を営む上で最も重視しなければならない事項であり、当社もさまざまな取り組みを行っています。

EMSは、環境負荷低減のための継続的改善を行うために自主的に構築するシステムで、当社のEMSは、2002年2月に第三者機関による認証を受けています。

EMSに規定された環境方針は、EMSを適切に運用するための目標設定や方向付けの拠りどころとなっています。

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。

グループ会社もEMSを構築し認証を受けています

当社EMSは、グループ船舶管理会社であるケイラインシッピングマネジメント、太洋日本汽船、エスコバル・ジャパン、“K” LINE SHIP MANAGEMENT (SINGAPORE)の4社、およびケイラインジャパン、川崎近海汽船を構成組織としています。上記各社を含めたグループ会社は、それぞれの事業内容に沿った環境保全への取り組みを実践しています。

また、独自に環境規格認証の取得をしているグループ会社もあり、国際規格であるISO 14001を8社、国内規格であるグリーン経営認証を3社、神戸環境マネジメントシステムステップ2を1社が取得しています。

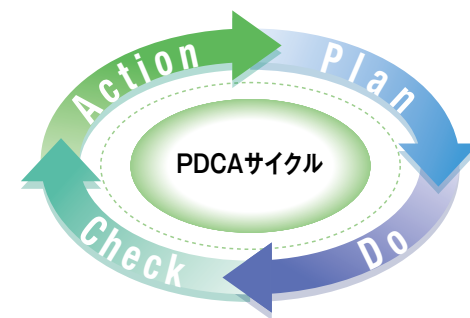
WEB 環境方針はホームページに掲載しています。
環境保全 > 環境経営

内部監査および外部審査

EMS運用状況を確認し、改善につなげています

環境保全に対する取り組みがISO 14001の規格に適合しているかどうか、また、その取り組みが、計画を伴う目標を立て (Plan)、実施し (Do)、その結果を評価し (Check)、方針を見直し必要とされる新たな対策を取る (Action) 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、内部監査員による監査を行い、また、これら一連の取り組みが適切に行われているかどうかを確認する第三者機関による外部審査を受けています。監査や審査による指摘事項に対しては直ちに是正処置を取り、より良いEMSとなるよう改善を図っています。

PDCAサイクル概念図



環境専門委員会の開催

PDCAサイクルの確認の場として

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

また、この委員会の下に、環境ステアリングコミッティを設置し、毎月一回開催しています。この委員会では、環境への取り組みへの現状、新技術・新規案件、環境関連条約・法規動向などについて報告するとともに、その対応を検討しています。

環境教育・啓発

環境研修

EMS構成員に対しての環境研修を実施しています

当社EMSは、海上輸送サービスをその適用範囲としていますが、この活動に関わるすべての人々がEMSの構成員です。この構成員の知識習得や意識向上のため、日々移り変わる環境問題の現状や、当社の環境への取り組みについての研修やセミナーを開催しています。また、EMSを理解し、日頃の業務の中に環境という視点を取り入れるために、社内ポータルサイトも活用しています。



環境研修

社内報 Kラインニュースでの意識向上

『エコ博士の環境コラボレーション』連載

社内報にて、『エコ博士の環境コラボレーション』と題した特集記事を毎月掲載しています。日頃よく目にする環境用語や、海運業と環境との関わりについて、エコ博士が軽妙なタッチで分かりやすく解説しています。



社内報 Kラインニュース 2010年1月号

エコ博士
(環境キャラクター)

2009年環境活動実績と2010年環境目標

	環境憲章・行動指針	環境目的	環境目標（中期）	2009年環境目標
事業活動 環境技術の開発・導入	船舶の安全運航による海洋汚染の防止	海洋汚染の防止	安全運航を徹底し、海洋汚染に関する重大事故ゼロ継続5年を達成	●船舶からの漏洩事故の発生件数をゼロとする
			バラスト水の外洋での張り替え実施を継続	●外洋でのバラスト水の張り替えを実施する
			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	●運航船タンカーのダブルハル（二重船体構造）比率100%を維持する
			2010年までに運航船タンカーのダブルハル化率100%を達成	●ルールを先取りして、燃料タンク区画を保護するための対策を取った新造船を15隻以上建造する
	排出物や廃棄物の適正管理、リサイクルの推進	環境汚染の防止	燃料タンクからの燃料漏洩・流出を防止	—
			排水による公害防止	●陸上事業所での排水を適正に管理する
			廃棄物の適正管理および低減	●陸上事業所での廃棄物を前年より削減する
			グリーン調達の促進	●エコ商品の購入比率を前年より改善する
			船内で発生する廃棄物の分別および陸揚げリサイクルの促進	●船内発生廃棄物の陸揚げなどによるリサイクルを前年より改善する
			船内納入品梱包材の削減	●製造業者や納品業者にに対し梱包材の削減を継続して働きかける
	船舶の運航や業務の効率向上を図り、省エネルギー・省資源を推進	天然資源の消費節減	船舶解撤時の環境汚染を防止	●インベントリ・グリーンパスポートを取得する（新造船の内、年間15隻以上）
			OA用紙使用量の削減（2011年度に2006年度比で従業員一人当たり3%減）	●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
			陸上事業所での電力使用量の削減（2011年度に2006年度比で従業員一人当たり3%減）	●陸上事業所での従業員一人当たり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使用量の削減	●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前年より削減する	●船舶燃料使用量を輸送トンマイルベースで前年より削減する
			船舶潤滑油使用量を輸送トンマイルベースで前年より削減する	●船舶潤滑油使用量を輸送トンマイルベースで前年より削減する
大気汚染や地球温暖化の原因となる有害排気削減のための、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	大気汚染の防止	継続的な船舶の燃料・潤滑油使用量の削減（2011年度に2006年度比で輸送トンマイルベース当たり5%減）	●燃料燃焼促進剤投入装置を、年間15隻以上に導入する
			CO ₂ 排出量の削減（2010年代半ばに2006年度比で輸送トンマイルベース当たり10%減）	●CO ₂ 排出量を輸送トンマイルベースで前年より削減する
			SO _x 排出量の削減（2010年代半ばに2006年度比で輸送トンマイルベース当たり10%減）	●SO _x 排出量を輸送トンマイルベースで前年より削減する
			NO _x 排出量の削減（2010年代半ばに2006年度比で輸送トンマイルベース当たり10%減）	●NO _x 排出量を輸送トンマイルベースで前年より削減する
			船舶で使用する燃料の平均硫黄含有率を2.5%以下に低減	●船舶で使用する燃料の平均硫黄含有率を2.6%以下にする
			地域規制・要求への対応	●地域要求に対応した燃料油を使用する
			自主的（ボランティア）活動への参画	●自主的に港湾、沿岸域で減速航行をする
			停泊中船舶からの大気汚染物質、地球温暖化ガス排出量の削減	●停泊中船舶からの黒煙、PM、CO ₂ 、SO _x 、NO _x の排出量を削減する
			バイオ・クリーン燃料の荷役機器への使用を促進	●タンカーからのVOC ^{1/} 排出を抑制する
			バイオ・クリーン燃料の荷役機器への使用を促進	●バイオ・クリーン燃料をコンテナターミナル荷役機器へ使用する
	騒音の低減	騒音の低減	省エネ型荷役機器への代替促進	●省エネ型荷役機器への代替を促進する
			船舶、機器からの騒音の低減	●騒音を低減する装置の設置、研究をする
船舶からの有害塗料の排除 オゾン層破壊物質の排除	海洋汚染の防止、大気汚染の防止	より環境に優しい塗料の採用促進	より環境に優しい塗料の採用促進	●シリコン塗料などの無毒型塗料の採用を拡大する
			タールフリー塗料の採用を促進する	●タールフリー塗料の採用を促進する
	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節減、代替品の推進（2011年度に2006年度比で5%減）	船舶のフロンおよびハロンの継続的な消費の節減、代替品の推進（2011年度に2006年度比で5%減）	●特定フロンおよびハロン消費量を前年比1%削減する
			海洋観測調査の継続実施	●海洋観測調査の継続実施
	研究・教育・訓練の実施、意識・理解を深める、適切な情報開示および社会貢献活動への支援、参画	社会貢献組織や構成員への教育	社会貢献活動への参加	●社会貢献活動への年間3件以上の参画
			構成員への階層別研修・教育の実施	●階層別研修・教育の実施、乗組員への研修・教育を実施する
環境保全推進	環境認証取得拡大	グループ会社、海外現地法人への環境認証拡大（2010年までに少なくとも10社取得）	グループ会社、海外現地法人への環境認証拡大（2010年までに少なくとも10社取得）	●要請、働きかけを継続する
			海洋観測調査の継続実施	●海洋観測調査の継続実施
	研究・教育・訓練の実施、意識・理解を深める、適切な情報開示および社会貢献活動への支援、参画	社会貢献組織や構成員への教育	社会貢献活動への参加	●社会貢献活動への年間3件以上の参画
			構成員への階層別研修・教育の実施	●階層別研修・教育の実施、乗組員への研修・教育を実施する

^{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。

2009年達成状況	2010年環境目標
海上への機器作動油の軽微な漏洩事故が発生しました	●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
バ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	●外洋でのバラスト水の張り替えを実施する
2008年9月より100%ダブルハル化を維持しています	●バラスト水管理条約発効に備えたバラスト水処理装置の設置を検討する
25隻実施済みです	●運航船タンカーのダブルハル（二重船体構造）比率100%を維持する
—	（ルール施行により全船対応が義務化、目標からは削除しました）
指摘事項はありませんでした	●【新規目標】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
1.6%削減しました	●陸上事業所での排水を適正に管理する
2009年実績は56.2%で、比率は1%低下しました	●陸上事業所での廃棄物を前年より削減する
リサイクル量（陸揚げ量）が14.6%増加しました	●エコ商品の購入比率を前年より改善する
非プラスチック系緩衝材の使用や、梱包材の持ち帰りなどを働きかけています	●船内発生廃棄物の陸揚げなどによるリサイクルを前年より改善する
19隻取得しました	●製造業者や納品業者にに対し梱包材の削減を継続して働きかける
18%削減しました	●国交省主導の先進国型国内解撤プロジェクトに協力する
6%削減しました	●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
24.6%削減しました	●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
14.4%削減しました	●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
17.5%削減しました	●船舶燃料使用量を輸送トンマイルベースで前年より削減する
新たに23隻に導入しました	●船舶潤滑油使用量を輸送トンマイルベースで前年より削減する
—	●燃料燃焼促進剤投入装置を導入する
前年比14.4%の削減となりましたが、経済情勢の悪化という特殊事情の影響があるため、今後も削減努力を継続していきます	●【新規目標】Eco Slow Steaming（減速航海）の促進を行う
10.6%削減しました	●CO ₂ 排出量を輸送トンマイルベースで前年より削減する
23.8%減少しました	●SO _x 排出量を輸送トンマイルベースで前年より削減する
実績は2.76%でした	●NO _x 排出量を輸送トンマイルベースで前年より削減する
北海・バルト海の規則およびカリフォルニア州の規制に対応しています	●船舶で使用する燃料の平均硫黄含有率を前年実績以下にする
米国ロングビーチ港で延べ232回入出港中225回減速航行を実施しました	●地域要求に対応した燃料油を使用する
米国ロングビーチ港で「コールドアイロニング」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	●自主的に港湾、沿岸域で減速航行をする
新造船にはVECS ^{2/} を設置し、既存船にも設置を検討しています	●停泊中船舶からの黒煙、PM、CO ₂ 、SO _x 、NO _x の排出量を削減する
国内外コンテナターミナルに導入しています	●タンカーからのVOC排出を抑制する
国内コンテナターミナルに導入しています	●バイオ・クリーン燃料をコンテナターミナル荷役機器へ使用する
騒音計測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	●省エネ型荷役機器への代替を促進する
入渠時5隻に無毒型塗料を採用しました	●騒音を低減する装置の設置、研究をする
32.9%削減しました	●非金属系塗料などの無毒型塗料の採用を拡大する
石炭専用船「CHUBU MARU」にて実施中です	●タールフリー塗料の採用を促進する
3件実施しました	●特定フロンおよびハロン消費量を前年比1%削減する
階層別研修にて180名、乗組員に対して119名に実施しました	●海洋観測調査の継続実施
認証拡大には至りませんでした	●社会貢献活動への年間3件以上の参画
	●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

注:環境活動については暦年単位で取りまとめています

川崎汽船グループと社会・環境との関わり

川崎汽船グループは、国際的な規模で社会や環境に深く関わっています。地球に優しい物流インフラを維持するため、事業活動による環境負荷の把握とその低減を図り、「安心・安全・信頼」の維持・向上に努めています。

INPUT

燃料油 > **3,563,226**トン

川崎汽船グループ



OUTPUT

CO₂ > **11,095,886**トン
SO_x > **196,690**トン
NO_x > **302,854**トン



環境負荷 推移

輸送トンキロ当たりCO ₂ 排出量 (g-CO ₂ /トンキロ)	
2007	3.9
2008	3.8
2009 (年)	3.2

輸送トンキロ当たりSO _x 排出量 (g-SO _x /トンキロ)	
2007	0.070
2008	0.066
2009 (年)	0.057

輸送トンキロ当たりNO _x 排出量 (g-NO _x /トンキロ)	
2007	0.120
2008	0.113
2009 (年)	0.088

SPAS (Ship Performance Analyzing System) による環境負荷の可視化

SPASは、各船の毎日の正午位置や航走距離、平均速力、燃料消費量など、従来は「航海概要日誌（アブログ）」として書面で報告されていたものを電子化したもので、衛星回線を介して陸上のデータサーバーにデータを蓄積し、当社が長年培ってきたノウハウにより性能解析やデータの監視を行うシステムで、2001年に運用を開始しました。

その後、度重なるアップグレードを行い、最新バージョンでは、輸送トンマイル当たりのCO₂排出量など、運航中の環境関連データの収集および分析機能を得ており、環境への影響を誰もが容易に把握することが可能となっています。運航する船舶の環境負荷を随時確認できるこのシステムにより、環境負荷の可視化を図り、その低減につなげるよう取り組んでいます。

注：掲載に当たっては、トンマイルベースで算出した値をトンキロに換算しています。（1マイル＝1.852キロメートル）

海上での環境保全活動

環境に配慮した機器の搭載はもちろんのこと、万一の事故に備えた設備や構造を取り入れるなど、地球環境を守るために、安全運航と環境保全を最優先に考え、環境に優しい取り組みを積極的に推進しています。



気候変動対策

エネルギー効率向上を考慮した運航体制

船は環境に優しい輸送モードで、国際物流の大動脈です

船舶による輸送は、数ある輸送モードの中で最もエネルギー効率が高く、物流におけるCO₂の低減にも有効です。また、長距離大量輸送に適する、世界の物流の大動脈です。この効率の良い輸送モードが将来にわたって存在し得るためにも、環境に配慮した運航を考えることが重要であり、当社では、船のエネルギー効率のさらなる向上を目指すとともに、運航体制の見直しにより船隊としての効率を向上させる取り組みを行っています。

速力と出力・燃料消費量の関係

船の速力と必要な出力（馬力）の関係から、速力を2倍にしようとする、必要なエンジンの出力は2の3乗＝8倍も必要で、燃料も8倍必要です。逆に見れば、速力を10%下げただけで、必要な出力＝燃料消費は27%も少なくなり、CO₂の排出削減にもつながる環境に優しいエコな航海となります。

エコな航海～Eco Slow Steaming (ESS)

速力を下げると目的港までの航海時間は今までより長くなります。そこで、一隻増やして従来通りの週一便などとしているサービス間隔を維持します。一隻増えますが、必要な速力が小さくなるため燃料消費量は大きく低下、全体の燃料消費量も少なくなり、エコな航海が可能になります。

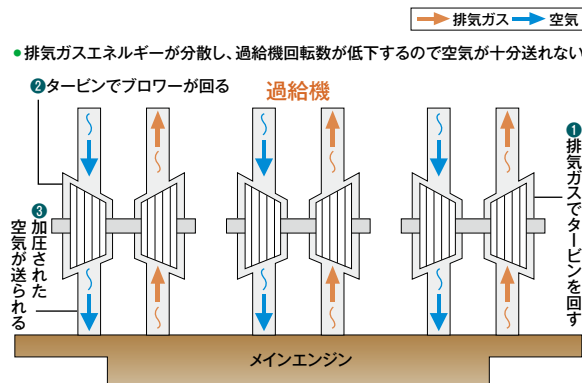
輸送サービスの質を維持しながらCO₂の削減を図ることができるこのエコな航海を、当社では「Eco Slow Steaming」と名付け、コンテナ船基幹航路を中心に導入を図っていきます。

エンジンの改装によるエネルギー効率向上

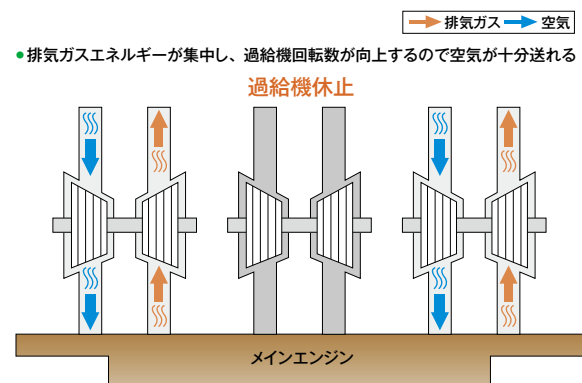
過給機カット（過給機の休止）による運転

過給機は、エンジンに加圧した空気を送り、エンジン出力の増大を図るとともに、エネルギー効率を向上させる重要な機器です。ESS（エコな航海）の実施に当たり、CO₂を削減する方策の一つとして、過給機の運転を1台休止する改装工事を実施しています。この改装により、エンジンの排気ガスエネルギーを残りの過給機に集中させると、過給機をカットせずに低速運航する場合に比べて、過給機の回転数が上がり圧力の高い空気をエンジンに送り込むことができ、エネルギー効率が上がります。従って、低速運航時でも燃焼状態は高速運航時と変わらず良好で、エネルギー効率も同レベルを維持できるため、CO₂排出量を約3%削減することができます。

過給機 をカットしない状態（3台）での低速運転



過給機 をカットした状態（2台）での低速運転

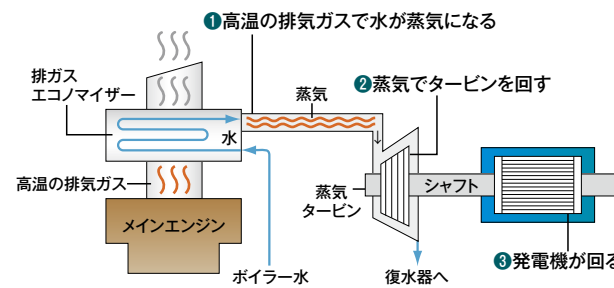


CO₂ 削減の日々の取り組み

排ガスエコノマイザーとターボ発電機でCO₂削減

エンジンの排気ガスの温度は約350℃あり十分な熱エネルギーを持っています。この排気ガスで排ガスエコノマイザーに導かれたボイラー水を蒸気に変え、その蒸気で蒸気タービン駆動のターボ発電機を運転します。排気ガスの熱エネルギーを有効に利用することで発電に必要な燃料を節減でき、CO₂排出削減にもなります。

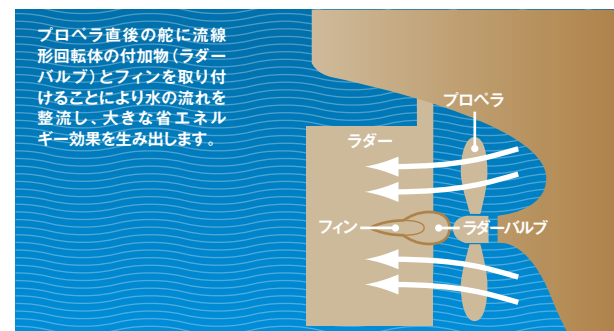
排ガスエコノマイザーとターボ発電機



省エネ付加物でCO₂削減

舵に球状の膨らみとフィンを取り付けることにより、プロペラからの水流を推進エネルギーに変換することができます。推進エネルギーが増すため、燃料消費量も減り、CO₂も削減できます。

省エネ付加物の仕組み



遮熱塗料で電力使用量を削減

船は鉄で作られているので熱を伝えやすく、太陽熱により天井や壁が高温になり、船内の冷房効果が低下します。

そこで、遮熱塗料を天井などに使用して船内への熱の侵入を減少させ、エアコンの電力消費量を削減、CO₂を削減しています。

特定海域での減速航行

ロングビーチ港でグリーンフラッグを受賞

米国ロングビーチ港湾局では、船舶からの排気ガスの総量を削減するため、同港から20海里（約37km）以内もしくは40海里（約74km）以内の海域を速力12ノット以下で航行する運動を行っています。当社はこれに積極的に参加し、非常に高い遵守率を例年達成、その証である「グリーンフラッグ」を2009年も受賞、5年連続の荣誉となりました。



グリーンフラッグ受賞式

伊勢・三河湾での独自の減速航行

当社独自の取り組みとして、両湾内を航行する自動車船の速力を12ノット以下にする活動に取り組んでいます。これにより、2009年にはCO₂を659トン削減することができました。

大気汚染防止

燃料油の硫黄分規制（ECA）

硫黄分上限の改定

船舶で使用される重油は、原油からガソリンや灯油、軽油などを取り出した後の残渣（ぞんご）が主成分で、その硫黄分は、1%未満から規制上限の4.5%までさまざまです。しかし、地域によっては硫酸化合物が環境に与える影響が大きく、北ヨーロッパの北海やバルト海では硫黄分上限が1.5%に定められ、2015年には0.1%まで引き下げられます。また、米国およびハワイ諸島の一部とカナダ沿岸200海里（約370km）以内でも2012年から、同様の規制が実施されるため、対応準備を進めています。

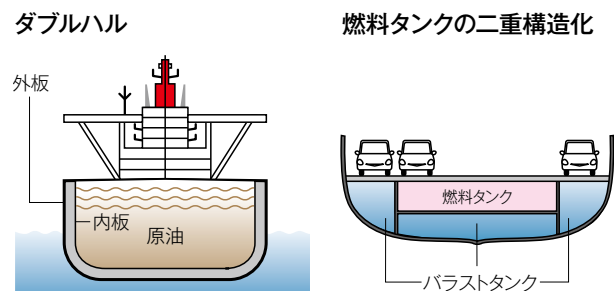
海上での環境保全活動

海洋汚染防止対策

漏油防止対策

当社タンカーはダブルハル仕様

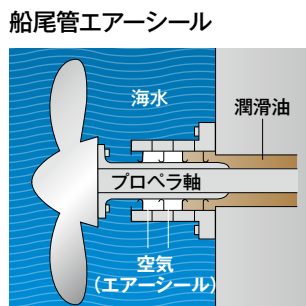
万一の事故などで船体損傷が起こった場合にも貨物油が外に流れ出ないために、当社のタンカーはダブルハル（二重船体構造）仕様になっています。MARPOL条約^{1/}により、2015年にはシングルハルのタンカーによる輸送は全面的に禁止されることが決まっています。また、燃料タンクについてもリスク軽減のために二重構造化しています。



^{1/} MARPOL条約: 海洋汚染防止条約。船舶の運航などによる海洋汚染および大気汚染を防止するための規則。

船尾管エアーシールの採用

プロペラ軸が、船内から船外へ貫通する部分において、船内側からの潤滑油の流出と、船外側からの海水の流入を防ぐための装置で、圧縮空気を常時供給することで密閉部分を作り出し、潤滑油と海水を隔てています。



甲板機器の電動化

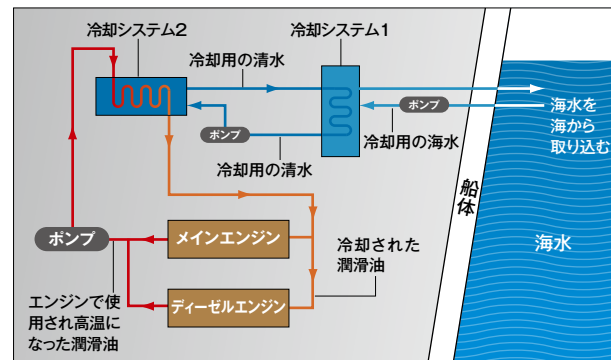
従来は油圧駆動だったウインチ^{2/}やランプウェイ^{3/}などの甲板機器を電動モーター式にしたことで、油圧駆動に使用する作動油の漏洩リスクが排除されました。

^{2/} ウインチ: 船舶に係留するためのロープやワイヤーを巻き取る装置。
^{3/} ランプウェイ: 自動車船で自動車を揚げ積みするときに岸壁に渡す通路。航海中は格納する。

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、冷却用の清水を介して間接的に海水と熱交換させて冷却する装置です。潤滑油と海水が直接熱交換されないため、冷却システムの不具合などによる潤滑油の漏洩、船外流出を防止することができます。

間接冷却システム



燃料タンク遠隔液面計、高位液面警報装置、オーバーフロー管の設置

燃料補給時のタンク内の油量確認は非常に重要な作業です。デッキ上からタンク内の油面までの距離を乗組員が現場で測定し確認していますが、さらに遠隔液面計の設置により、連続的に油量監視を行うことでダブルチェックをし、万一のオーバーフローを防ぎます。また、油面が一定レベルに達すると警報を発する高位液面警報装置を設置し、さらに油面が上昇した場合にもオーバーフロー管により他のタンクに導くなど、船外流出防止対策を実施しています。

廃棄物の処理

ビルジ・スラッジを適正に処理しています

機関室など船底に溜まるビルジ（油混じりの水）は、油水分離器で油分と水分に分離し、油分は廃油として廃油焼却炉にて船内焼却し、水分はクリーンな状態で船外へ排出します。スラッジ（燃料や潤滑油中の不純物を清浄機により分離したものは、廃油焼却炉で船内焼却処理、もしくは陸揚げし、適正に処理しています。

生物多様性保全

船底防汚塗料の使用

環境配慮型塗料の使用を進めています

海洋生物が船体に付着すると、船体の抵抗が増えて燃料消費、すなわちCO₂排出の増加を招くだけでなく、付着した生物が他の環境に持ち込まれることにより、生態系に影響を与えることも考えられます。生物の付着を防ぐためには、TBT（トリブチルスズ）を含んだ船底塗料が非常に有効でしたが、TBTが生態系へ影響を及ぼすことが分かり、当社では早期にTBTを含まないスズフリー塗料に切り替えており、また、無毒型のシリコン塗料やポリマー系塗料の使用も進めています。なお、TBTを含む船底塗料は、2008年に禁止されました。

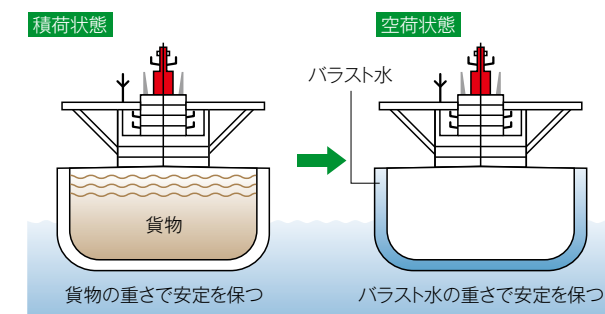
バラスト水管理条約

バラスト水の適正管理に努めています

船体の安定を保つバラスト水には海洋生物が含まれ、排出された海域の生態系に影響を及ぼすことがあるため、船体の安定性や安全性を確保しつつ生物の少ない洋上でバラスト水を入れ替え、生態系への影響を小さくしています。

また、バラスト水管理条約発効後に搭載が義務付けられるバラスト水処理装置の調査、検討を進めている他、必要なバラスト水を最小とした大型コンテナ船や、コンクリート製固定バラストを持つ自動車船を導入するなど、生態系への影響を最小化するように取り組んでいます。

バラスト水



資源循環

シップリサイクル（船の解体）

シップリサイクル条約に沿ったリサイクルを進めます

2009年5月に採択されたこの条約により、船舶を解体しようとするときは、有害物質の量や場所を記述したリスト（インベントリ）を保持することが義務付けられます。

また、船舶を解体する施設に関しても、労働安全衛生や環境保全に配慮した解体が行われるよう、さまざまな規定が設けられます。

この条約はまだ発効していませんが、当社では、船舶を解体するときは、環境や労働安全衛生に配慮した施設を選定し、この条約の規定を満たす解体が行われるよう取り組んでいます。

室蘭プロジェクト

先進国型シップリサイクルシステムの構築に参画しました

船舶には多くの鉄や銅が使われており、現役を引退した船舶は資源としてリサイクルすることができます。しかし、解体作業は安全に十分配慮することが必要で、また、非常に手間も掛かります。そこで、国土交通省主導の下、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が立ち上げられ、当社で運航していた、自動車船「にゅーよーく はいいうい」を解体する実証実験が、北海道室蘭市で行われています。



自動車船「にゅーよーく はいいうい」

ターミナルでの環境保全活動

停泊中の船舶やターミナル機器からの排気ガスや騒音、排水などの環境負荷に対し、最新機器の導入や適切な運用により、環境負荷低減に努めています。

CO₂削減のために

ハイブリッド型クレーンの導入

省エネ型荷役機器への代替を進めています

東京・横浜の自営ターミナルでは、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¹⁾の設置を推進しています。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動力として再利用することで、従来型に比べ燃料消費量やCO₂が半減します。また、改良型エンジンにより騒音の大幅な低減を図っています。



ハイブリッド型トランスファークレーン

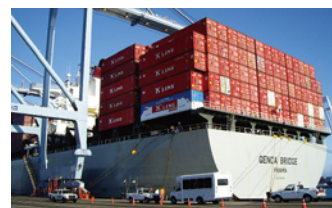
¹⁾トランスファークレーン:コンテナターミナル内でコンテナを移動する際に使用する自走式クレーン。

大気汚染防止対策

コールドアイロニングの採用

停泊中の船へ陸上電源を供給しています

米国ロングビーチ港コンテナターミナルにおいて、停泊中の船への陸上電源供給を実施しています。停泊中に必要な電力をすべて陸上から賄うので、船のディーゼル発電機からの排気ガスがゼロとなり、近隣地域の大気の状態の改善につながっています。



コールドアイロニング実施中のコンテナ船「GENOA BRIDGE」

ロングビーチ港での取り組み

ITSは「リーダーシップ企業大賞」を受賞しました

当社100%出資の米国コンテナターミナル運営会社ITS (International Transportation Service, Inc.) は、ロングビーチ港でのターミナル事業における環境保全への取り組みに対し、ロサンゼルス・ロングビーチ港湾局より「San Pedro Bay Ports Clean Air Action Plan Air Quality Award」の「Leadership at the Corporate Level」を受賞しました。同賞は、大気汚染防止のために特に貢献したと認められた企業を表彰するもので、上述の賞における最優秀賞に相当します。



返礼のスピーチをするITS河又社長

水質汚濁防止対策

ターミナルでの排水水質調査

定期的な検査を実施しています

ターミナルからの排水については、日常の目視点検および観察の他に、検査機関における水質検査を定期的に行っています。

このことにより、ターミナル周辺の環境に対する影響がないことや、各地の環境基準に合致していることを確認しています。

オフィスでの環境保全活動

資源の消費節減や廃棄物の低減を環境目標に掲げ、オフィスにおける環境負荷低減を目指しています。また、CO₂排出低減についても取り組みを進めています。

再生可能エネルギーによるCO₂オフセット

再生可能エネルギーの購入を促進しています

“K” Line America, Inc. (KAM) では、環境保全への貢献の一つとして、2008年よりRenewable Choice Energy社から再生可能エネルギーの購入を続けています。初年はKAM全オフィスの電力消費量の60%、翌2009年は80%、そして今年は100%に相当する風力エネルギークレジットを購入し、電力消費によるCO₂排出量相当と相殺することで、2010年は約702トンのCO₂削減となります。

このことは、以下の活動と同等の効果があります。

- 6,366本の成木を植樹する
- 年間約240万kmの自動車運転を止める
- 一年間、123台の自動車を使わない



グリーンパワーパートナーの資格証



グリーン電力証書

また、この活動は、EPA (米国環境保護庁) よりグリーンパワーパートナーの認定を受けており、KAMは、再生可能エネルギーの購入により、化石燃料への依存を減らし、大気保全や気候変動問題に積極的に取り組んでいます。

省資源への取り組み

冷凍コンテナ温度管理記録のペーパーレス化

冷凍コンテナの温度管理は非常に重要で、輸送中の庫内温度は連続して記録され、その記録は管理状況を示す重要なものです。従来は、コンテナ1本ごとに取り付けた記録紙に温度が記録され、輸送終了後に取り外して保管していましたが、2009年からは、温度コントローラ内蔵のデータをダウンロードすることとし、年間約10万枚使用していた従来の記録紙は全廃、ペーパーレス化による省資源を実現しました。

廃棄物の削減・リサイクル

廃棄物の再利用に極力努めています

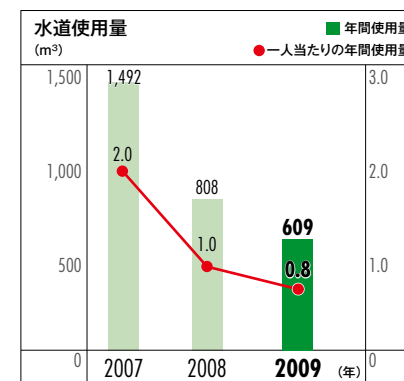
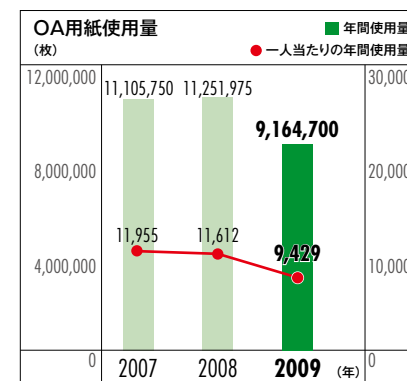
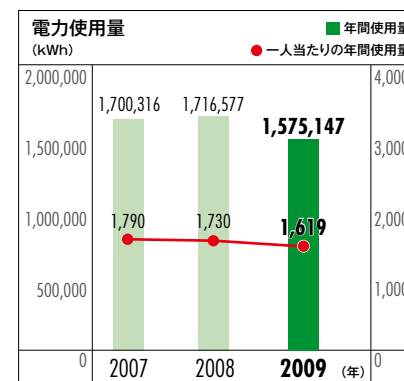
事務所で発生する廃棄物は分別をし、極力再利用に努めています。排出する場合にもリサイクルされるよう配慮し、廃棄物の発生を最小限に抑えるよう努めています。

グリーン購入

エコ商品の購入を促進しています

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やエコマーク認定商品などを選択するように、エコ商品優先の注文システムを採用しています。

オフィスでの環境負荷推移



働きやすい職場づくり

従業員の基本的人権を尊重し、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、働きやすい環境をつくるため、制度の充実と職場環境の整備に取り組んでいます。

注: この項は、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。

人事基本方針

陸上人事基本方針

事業環境と現場の状況に適した人事制度の策定と実施により、労働生産性向上、会社の競争力の増強を図り、持続成長を支えます。同時に、そうした諸制度の公平性と個々人の事情を適切に考慮することで従業員一人ひとりに安心感を与え、その幸福度の向上を促進します。

海上人事基本方針

海事技術者の需要に柔軟に応えるため、人材の確保と育成の両面から必要な諸施策を実施します。また従業員が活躍できる喜びとやりがいの持てる環境を整備し、持続的・安定的な雇用を通じて会社の業績向上に寄与するとともに、社会への貢献と個人の幸福を実現します。

人権の尊重

多様な人材、多様な働き方

価値観の多様性を尊重した人事制度を整えています

企業が持続的に成長していくために、会社は従業員に支えられているとの認識の下、個人の人権、人格や価値観を尊重するとともに、雇用制度の充実に取り組んでいます。

また、「高齢者等の雇用の安定等に関する法律」に基づく定年退職者を再雇用するための制度や障害者の雇用にも取り組んでいます。

ハラスメントの防止

従業員の人権侵害につながるハラスメントは容認しません

セクシュアルハラスメントやパワーハラスメントがあった場合に備え、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当たる体制を取っています。

人材の採用と育成

採用方針

公平公正な選考を通じた人材の採用

新卒採用においては川崎汽船の企業文化である自由闊達さを体現できる人材、高いコミュニケーション能力と当事者意識を持った人材を公平公正な選考を通じて採用しています。

また、さまざまな経験と知識を持った人材を即戦力として採用するキャリア採用により、環境の変化にタイムリーに対応できる体制を取っています。

人材育成を目標としたフィードバック

会社に貢献できる人材の育成に取り組んでいます

自ら主体的に役割を見だし、その役割を果たすことで自己の能力を開発、発揮できるよう、従業員の挙げた成果を公平と平等の精神で評価し、結果をフィードバックすることで透明性を高め、また本人の成長につなげています。

陸上従業員の育成

OJTとOFF-JTを柱に育成しています

業務を通じて知識・技術などの習得と仕事の進め方を学ぶOJT(On-the-Job Training)と階層別集合研修(OFF-JT)を二本柱に、従業員全体のレベルアップを支援しています。さらに、社内語学研修、海外語学留学、海外現地法人での研修や、自己啓発のための通信教育補助制度があり、各自のスキルアップに活用されています。

海運会社特有の研修として、陸上従業員の乗船研修を実施しています。2009年度には23名がこの研修に参加し、実際に航行している船内での業務を体験しました。

海上従業員の育成

具体的なキャリアパスプランを策定しています

当社の海上従業員は、海上・陸上、国内・国外の広い分野で活躍しています。海上従業員は高い専門性が求められ、その知識・技能の習熟のために、当社では各年代で求められる能力向上のための実効ある研修制度や通信教育を実施し、会社の期待を従業員一人ひとりが把握できるよう具体的なキャリアパスプランを策定しています。

このキャリアパスプランは入社初期の「育成期間」においては、幅広い船種の経験を積むことと、人間的な幅を広げることを目的とし、続く「キャリアアップ期間」においては、できる限り海陸交互勤務により各部門の業務に広く携わり、海技者として海上技術に加え、海運全般の知識を習得することを目指しています。

仕事と生活の調和

働きやすさを支援する制度

個々のシチュエーションに応じた支援制度

当社は、会社生活と家庭生活を両立していく上で、従業員のシチュエーションに合った体制を整えることは重要であると考えています。出産、育児、家族の介護には法が求める水準を大幅に上回る休業制度を整備しています。

育児休業は満3歳まで取得することができ、復社後の体制として、勤務時間短縮などを小学校3年生まで利用することができます。また、介護支援制度については2年間の介護休業を取得することができます。2010年度からは育児、介護の支援体制として新たに貸付金制度を設け、休業中の支援体制を強化しました。休業から復社への支援、また復社後の支援を続けることで、家庭と仕事が両立できるよう環境づくりに努めています。

勤続11年目と勤続21年目には、リフレッシュ休暇を取得することができます。連続した休暇を取得することで心身をリフレッシュさせ、健康維持に資することを目的としています。

海外家族呼び寄せ制度

海上従業員と留守家族への福利厚生の実施を図っています

日本に寄港する機会のない船が増えている状況の下、当社は2009年から海外家族呼び寄せ制度を導入しました。訪問地の安全性、船での就労体制などを考慮の上、海上従業員が海外寄港地に家族を呼び寄せる際、その費用を補助するもので、従来国内に限っていた呼び寄せ対象港を海外にも拡大することで福利厚生の一層の充実を図ることを目的としています。

海外家族呼び寄せ制度を利用して

今回、初めて本制度を利用し、韓国の木浦に入港している主人に会いに行きました。二週間程船の生活を体験させていただき、とても有意義な日々を過ごしました。船員の妻として寂しい思いばかりではないと思いました。そして主人の仕事に対しもっと理解できるようになりました。

一等航海士
毛利 兼人
(後列左から4番目)

唐 虹
(後列左から3番目)



安全と健康への配慮

ヘルスケア

心身ともに健康でいられるために

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

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

PC操作などで生じる肩こりや腰痛に対しては「労働衛生マニュアル」を作成配布し、常勤のヘルスキーパーによる按摩施術を受けられる体制を整えています。その他、VDT眼科検診や歯科検診も年に1回実施しています。

川崎汽船グループの社会貢献活動

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

基本的な考え方

社会との共利共生

良き企業市民として社会貢献活動に取り組んでいます

当社グループは、責任ある企業市民の一員として、社会貢献活動に積極的に取り組んでいます。災害や海難事故などにおける救援や支援の際は、物資輸送に協力するなどノウハウ・技術を生かした社会貢献に努めています。

また、福祉活動および学術、教育、芸術、スポーツその他の文化活動の支援を行っています。

次世代の育成

インターンシップの受け入れ

シンガポール海事産業の人材育成に協力

シンガポールの“K” Line Pte Ltd (KLPL) では、当地Nanyang Technological University (南洋理工大学) の海事コースの学生を対象に、2007年から毎年1名をインターンシップとして受け入れ、10週間にわたってコンテナ船の運航業務などの実務研修を行っています。同年に始まったシンガポール海事基金の「マリタイムワン奨学金制度」への拠出とともに、世界の海事産業ハブを目指すシンガポールの人材育成に協力しています。



インターンシップを受けた学生(中央ワンリンさん)とKLPLスタッフ

コミュニティへの支援

Playground build project 遊び場建設プロジェクト

アトランタの小学校に遊び場を提供

“K” Line America, Inc. (KAM) はホーム・デポ財団とNPO法人のKaBOOM!と協働し、米国アトランタの小学校に安全で利用しやすい遊び場を提供するための取り組みに、2007年から参加しています。この活動は毎年10月に行われており、KAMのスタッフは建設工事の作業の一員としてやりがいを持ってお手伝いしています。完成した新しい遊び場を見て、小学生、先生およびスタッフからは喜びの声があがりました。



KAM スタッフ



遊び場造りの工事作業を手伝うスタッフ

動物保護活動

ソルトリックの設置作業

K Line (Thailand) Ltd. (KTL) は、タイ国内でさまざまな社会・環境貢献活動を行っており、その一環として、バンコク北西部のトンパブム国立公園で、KTLスタッフの手により、野生動物のソルトリック(生命維持に必要な塩分・ミネラルをなめて補給する場所)の設置作業を行いました。ソルトリックは自然の中では数が少なく、ハンターにとって格好の場所となるため、保護区に人工的に設置して動物をハンターから守り、生育環境を整えることを目的としています。



KTL スタッフ



設置のため土を掘り起こしているスタッフ

コンテナ船見学会

地域の高校生を対象に見学会を実施しました

“K” Line (Australia) Pty Ltd.は、2009年7月にメルボルンのパトリックターミナルでコンテナ船見学会を実施しました。

この見学会は、港湾事業や国際貿易の重要性を理解してもらうためにメルボルン港湾局が船会社各社に呼び掛けたもので、同社はギルモア・ガールズ・カレッジの校長先生や学生ら13名をコンテナ船「NEWPORT BRIDGE」に招待しました。普段あまり目にする機会のない船内の見学や船長との面談は、参加された方々より貴重な体験になったと好評をいただきました。



デッキで説明を聞く女子学生たち

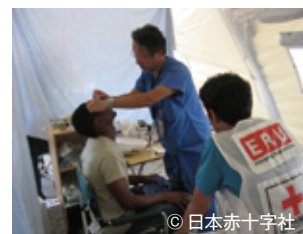
その他支援活動

災害への支援活動

世界各地で発生した大規模災害への復興支援に協力しています

当社グループでは、義援金や救援物資の輸送協力などを通じ、被災地に対し社会貢献活動を続けています。

2009年4月に起きたイタリア大震災には、当社の欧州現地法人である“K” Line (Europe) Ltd.と共同で英国赤十字社を通じ義援金を寄付しました。同年8月に発生した台湾台風、また9月に発生したフィリピン台風、2010年1月のハイチ大地震災害においても日本赤十字社を通じ義援金を寄付し、現地での物資提供、医療活動や生活再建のための復興活動の支援に協力しています。



診察中の日赤医師



支援物資の確認

支援物資海上輸送協力

本業を生かした社会貢献活動を行っています

当社では災害被災地への救援物資の他、貧困地域などへの支援物資を届けるために、海上輸送協力をしています。

2010年1月にはNPO法人日本救援衣料センターより日本ペルー協会を通じ当社へ支援衣料品輸送の要請を受け、40フィートコンテナ2本分の支援物資の海上輸送を無償で行いました。今後もNPO団体と協働し輸送協力による社会貢献活動を進めていきます。

日本チリー協会、日本ペルー協会への協力

日本とチリ、ペルーの学術・文化の交流に貢献しています

日本とチリ、ペルー両国の友好促進に寄与することを目的として集う民間の任意団体である日本チリー協会(1940年設立)、日本ペルー協会(1929年設立)は、日本、チリ、ペルーの学術・文化、その他の国情の紹介に尽力しています。当社は会費の拠出により両協会の事務所の維持や設備、職員の配置など、協会活動に貢献しています。



日本ペルー協会主催のペルー料理講習会

芸術文化への支援

財団法人札幌交響楽団への支援

当社グループ会社で、北海道を基盤とした総合物流会社である北海運輸株式会社では、北海道教育委員会から特定公益増進法人として認可されている財団法人札幌交響楽団を法人維持会員として応援しています。

WEB NPOとの協働、その他の活動はホームページに掲載しています。

CSR活動 > 社会の一員として

環境会計

環境省「環境会計ガイドライン(2005年版)」に準拠し、対象期間を2009年1月から12月として集計しました。集計範囲は、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。投資額はそれぞれの項目に該当する機器の投入により発生した額を示し、費用額は投入した機器の保全、廃棄物処理費用、環境マネジメントシステム維持費用などの額となります。また、費用額には減価償却費を含み、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ています。

■環境保全コスト (千円)			
分類	主な取り組みの内容	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	8,000	77,165
	洗浄污水处理費用	—	377
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	893,020	309,571
	海洋汚染防止	219,670	104,073
3.資源循環コスト	資源節減	219,000	95,191
	産業廃棄物リサイクル費用	—	38,047
	産業廃棄物処理費用	—	111,401
2上・下流コスト	リサイクル・エコ商品	—	753
3管理活動コスト			
1.環境マネジメントシステムの整備、運用	環境マネジメントシステム維持費用	—	58,256
2.環境情報開示、環境広告	社会・環境レポート発行費用など	—	12,254
合計		1,339,690	807,088

■環境保全効果					
効果の内容		指標の分類	環境保全効果を表す指標の値		
			2009年	2008年	効果
事業エリア内コストに対応する効果	1事業活動に投入する資源に関する効果	エネルギーの投入			
		燃料油 (g／トンキロ)	0.91	1.21	－0.30
		潤滑油 (mℓ／トンキロ)	0.011	0.014	－0.003
	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	大気への排出など			
		CO ₂ (g・CO ₂ ／トンキロ)	3.2	3.8	－0.60
		SO _x (g・SO _x ／トンキロ)	0.057	0.066	－0.01
		NO _x (g・NO _x ／トンキロ)	0.088	0.113	－0.03
		廃棄物などの発生			
		ビルジ (㎡／船・月)	21.8	29.3	－7.5
		スラッジ (㎡／船・月)	11.1	13.4	－2.3
		生活系ゴミ (㎡／船・月)	4.8	5.3	－0.5

■環境保全対策に伴う経済効果 ―実質的効果― (千円)		
効果の内容		金額
費用節減	省エネルギー機器によるエネルギー費の節減	2,524,898
	ロングビーチ沖減速航海によるエネルギー費の節減	51,445
	伊勢湾・三河湾減速航海によるエネルギー費の節減	7,502
	コールドアイロニングによるエネルギー費の削減	32,929
合計		2,616,774

2009年環境会計の集計結果は、投資額13.4億円(前年比2.8億円増)、費用額8.1億円(前年比3.2億円減)、経済効果26.2億円(前年比23.8億円増)となりました。投資額は船舶に搭載する省エネ機器(排ガスエコノマイザー、ターボ発電機、電子制御エンジンなど)が増加したこと、また、費用額の減少は省エネ機器(排ガスエコノマイザー)関連の費用が減少したことによります。経済効果の大幅な増加は、排ガスエコノマイザー(省エネ機器)による燃料消費削減量を計算対象に加えたためです。

人事データ

●この項は、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。

■従業員数 (年度末時点) (名)										
	2005 年度		2006 年度		2007 年度		2008 年度		2009 年度	
	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上
男	298	161	304	156	317	166	308	182	322	186
女	101	0	109	1	115	2	109	3	111	4
合計	399	161	413	157	432	168	417	185	433	190

■採用人数 (名)										
	2005 年度		2006 年度		2007 年度		2008 年度		2009 年度	
	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上
男	24	12	34	16	30	17	17	21	13	19
女	3	0	7	1	5	1	10	1	7	1
合計	27	12	41	17	35	18	27	22	20	20

■平均勤続年数 (年度末時点) (年)					
	2005 年度	2006 年度	2007 年度	2008 年度	2009 年度
陸上総合職	14.6	13.2	13.9	13.7	13.9
陸上一般事務職	16.0	16.3	20.1	20.8	21.2
海上従業員	15.5	13.5	13.8	15.0	11.5

■30歳以下の離職率 (%)									
2005 年度		2006 年度		2007 年度		2008 年度		2009 年度	
陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上
6.40	0.36	1.52	0.73	1.43	0.35	2.04	0.34	1.42	0

※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)

■育児休業利用者数 (名)										
	2005 年度		2006 年度		2007 年度		2008 年度		2009 年度	
	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上
男	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1
女	1	0	6	0	1	0	2	0	4	0

■女性の育児休業取得率 (%)									
2005 年度		2006 年度		2007 年度		2008 年度		2009 年度	
陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上
100	—	100	—	100	—	100	—	100	—

※育児休業取得率=取得者÷出産した人

■時短勤務制度利用者数 (名)										
	2005 年度		2006 年度		2007 年度		2008 年度		2009 年度	
	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上
男	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
女	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0

■介護休業制度利用者数 (名)										
	2005 年度		2006 年度		2007 年度		2008 年度		2009 年度	
	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上
男	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
女	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

■障害者雇用率 (年度末時点) (%)					
2005 年度		2006 年度		2007 年度	
2.23		2.69		2.56	
		2.05		2.12	

※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。

■定年退職者の再雇用者数 (年度末時点) (名)					
2005 年度		2006 年度		2007 年度	
14		21		26	
		33		35	

■労働災害発生件数 (件)									
2005 年度		2006 年度		2007 年度		2008 年度		2009 年度	
陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

※通勤災害を除く

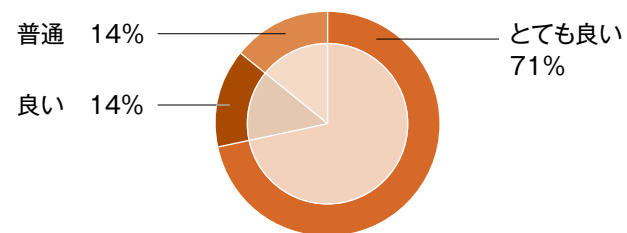
社会・環境レポート 2009 アンケート集計結果

昨年発行した「社会・環境レポート 2009」のアンケート回答にご協力いただき、ありがとうございました。
皆さまからいただいたご意見・ご感想を基に、今後のCSR活動やレポート内容の充実と読みやすさ、分かりやすさの向上に努めていきます。

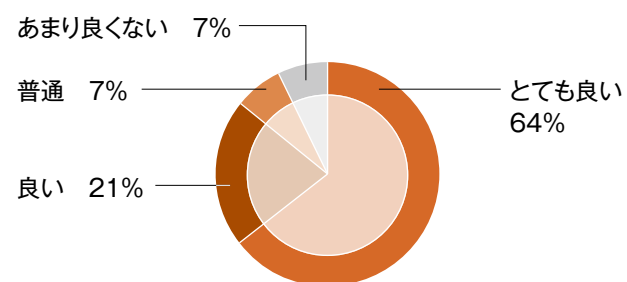
注: グラフの数値は四捨五入のため、比率の総和が100%にならない場合があります。

Q1 本レポートの内容についてどのように感じになりましたか？

①全体評価



②デザイン(レイアウト・写真・グラフなど)



Q3 印象に残った項目がございましたら下記より番号をお選びください。(複数可)

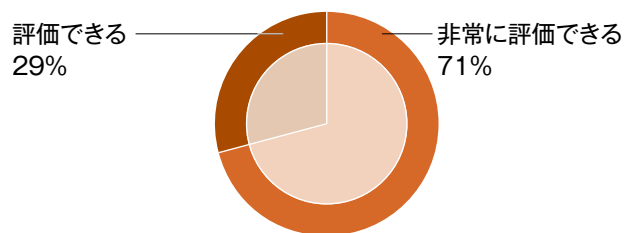
関心をお持ちいただいた項目

- 地球環境を守るために～海上での取り組み～
- 船舶の運航と環境への影響
- 2009 年度環境目標
- 地球環境を守るために～ターミナルでの取り組み～
- 2008 年度環境目標とその達成状況
- 社長メッセージ
- 特集 1：90 周年を迎え
- 社会の一員として

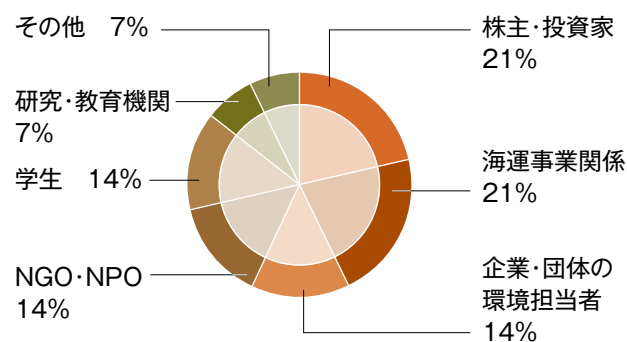
もっと充実させた方が良いと思われた項目

- 環境会計、環境ネットワーク
- 用語解説
- 中期経営計画 “K” LINE Vision 100
- マネジメント体制
- よりよい社会のために

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



Q4 どのようなお立場でご覧になりましたか？



Q5 その他、ご意見、ご感想などございましたらお聞かせください。

主なご意見・ご感想

- 一層のリスク管理を
- 経済危機の中でも一層の改革・改善努力を
- 海上輸送のGHG対策が参考になった
- 日本でも接岸中に陸上電源を使えるように取り組んではどうか
- 煙突の“K”マークは環境に優しいという意味もあるのか
- より良い仕事を継続して欲しい

第三者意見



上智大学経済学部 教授
上妻 義直

1. 人権尊重のCSRマネジメント

川崎汽船グループのCSRマネジメントは、社会的責任の行動原則を定めたグループ企業行動憲章の冒頭に、「人権の尊重」を掲げているのが大きな特徴です。企業行動憲章の実行要点(ウェブサイト)によれば、その内容は人権・多様性等の尊重ばかりでなく、国籍、性別、宗教、社会的身分等による差別禁止、児童労働・強制労働の禁止、ハラスメント行為の防止、ワークライフバランスや公正な労働慣行の確立等にまで及んでおり、対象範囲の広さと具体性の点で、他社に類例のない取り組みになっています。

人権意識は多国籍に海運・物流事業を展開する企業グループにとって不可欠な要件であり、それを企業行動憲章に組み込んでいることが川崎汽船グループの国際性の高さを示す結果になっています。

しかし、いくつかの課題が残されていることも事実です。たとえば、実績データの集計範囲です。今年度もCSR課題に「グループ会社の人権尊重／機会均等方針の一元管理」があげられていますが、関連する人事データの集計範囲は単体だけに限られており、グループ全体の取り組み状況はよくわからないままです。昨年度に比べて開示する人事データの種類が著しく増えたことは高く評価すべきですが、この集計範囲をグループ全体に拡大できるように、今後のさらなる改善が望まれます。

また、傭船の存在や海外拠点の多さを考慮すると、サプライチェーン全体を視野に入れた人権方針の普及・推進も、CSRアジェンダの将来課題になると考えられます。

2. 人材の重視

海運業に不可欠な安全運航や環境保全とともに、人材育成も川崎汽船グループのCSRマネジメントにおける重点事項になっています。こうした人材重視の視点は、単に育成面だけにとどまらず、組織内弱者に対するケアにも向けられていることを評価すべきでしょう。

たとえば、法定基準を超えた育児・介護休業の適用期間や休業者に対する貸付金制度の創設など、働く人の身になった労務政策の展開は強い印象を与えています。また、人材への配慮姿勢は、離職率・男女別労働力を含む豊富な人事データの提供や丁寧な注記となって、開示面にも反映されています。

3. 船舶運航の気候変動負荷

海運業の直接的な生産現場は船舶による輸送であり、船舶自体が低炭素な輸送手段としてモーダルシフトの担い手になっています。川崎汽船グループでは、船舶運航の気候変動負荷をさらに削減するために、これまでも設備機器の改修仕様変更や「エコな航海」のような運航方法の見直しを行ってきました。

しかし、2009年度は業績低迷の影響を受けて、売上高原単位ベースで見たCO₂排出量が大幅に増加する結果になりました。2009年の実績では、2010年台半ばに輸送トンマイルあたりのCO₂排出量を2006年比で10%削減するという中期目標を達成している結果となっているものの、経済状況の激変による荷動き減少などの影響も考えられるため、今後も継続的な削減状況の監視と削減努力が必要です。

4. 地域社会への貢献

川崎汽船グループでは、社会との共利共生を社会貢献活動の基本理念としていますが、その取り組み内容は社会貢献の域を遙かに越えて、国際的な地域社会の支援活動に発展しています。とくに、東南アジア諸国では、現地法人により奨学金制度やインターンシップ制度の拡充が行われており、現地国の人材育成に大きな貢献をなすとともに、育成した人材の環流を通じて、本業とCSRの一体化が図られる効果をもたらしています。

こうした海外地域社会への積極的な関与は、災害時の支援活動や様々な支援物資の海上輸送など、川崎汽船グループの本業を生かした社会貢献活動に一貫して見られる姿勢であり、今後も継続が望まれる事項です。

第三者意見をいただいて

貴重なご意見を賜りありがとうございました。

海運業には、人命や貨物、船体の安全を脅かしかねない海難事故の発生や、それに付帯して発生する環境破壊のリスクがあります。また、船舶の運航自体が環境に負荷を与えるものであることから、当社では安全運航と環境保全に真摯に取り組むことを第一とし、さらに社会から支持されなければ当社の持続的成長はありえないとの認識の下、さまざまな取り組みを行ってまいりました。

ご指摘いただきました事柄の中で、実績データの集計範囲やサプライチェーン全体を視野に入れた取り組みにつきましては、今後の重要な課題であるとの認識を新たにしました。

また、人材の重視や地域社会への貢献などの活動を高く意義付けていただいたことは、当社グループ役員にとって大きな励みであり、これからも地道に取り組んでまいります。



取締役常務執行役員
CSR・コンプライアンス
推進担当

鳥住 孝司

〒105-8421

東京都港区西新橋一丁目2番9号（日比谷セントラルビル）

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) 3595-5152

E-mail: kljtyocsrd@jp.kline.com

環境推進室

電話 (03) 3595-5667

E-mail: kljtyoemd@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）