

川崎汽船グループ

社会・環境レポート 2011

Social and Environmental Report 2011



共利共生と持続的成長を目指して



CONTENTS

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

経営報告 Management

- 社会的責任を果たすために
- マネジメント

安全運航 Safety

- HIGHLIGHT 船会社としての責任 I
- 安全運航マネジメント
- 海技力の育成と研鑽

環境報告 Environment

- HIGHLIGHT 船会社としての責任 II
- 環境マネジメント
- 2010年環境活動実績と2011年環境目標
- 川崎汽船グループと社会・環境との関わり
- 環境保全に向けた活動

職場環境 Workplace

- HIGHLIGHT 船会社としての責任 III
- 働きやすい職場づくり

社会貢献 Society

- HIGHLIGHT 船会社としての責任 IV
- 川崎汽船グループの社会貢献活動

資料編

- 環境会計
- 人事データ
- 社会・環境レポート 2010 アンケート集計結果
- 第三者意見

表紙について

川崎汽船グループは、事業活動を通じて安全運航や環境保全などのCSR活動に努め、海運企業グループとしての使命を果たしています。その中には、従業員のさまざまな活動があり、当社グループを支える欠かすことのできない存在です。



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。2011年度版では以下の点に留意して編集しています。

●船会社の特性に焦点を当てた編集

本レポートの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、開示情報を見直しました。その結果、当社グループが社会的責任を果たしていくための取り組みをステークホルダーの皆さまに開示するという基本に立った上で、「船会社としての責任」という観点から重要と考える安全運航、環境保全、職場環境、社会貢献の4つの取り組みテーマについて、ハイライト記事を掲載しました。併せて、写真などを多用するとともに、グループで働く多様な人に焦点を当て、VOICEとしてできるだけ生の声を掲載し、親しみやすいレポートを目指しました。

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

- 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
- 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
- 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



シーバースで荷役中の大型タンカー(VLCC)
「KUMANO GAWA」

●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、読者の方々に分かりやすい編集を心がけました。

●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箇所を紹介しています。

対象期間

2010年度(2010年4月1日～2011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・レポート・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

2011年6月(前回発行日2010年6月、次回は2012年6月予定)

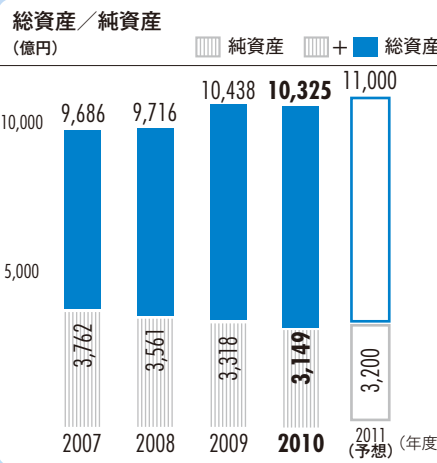
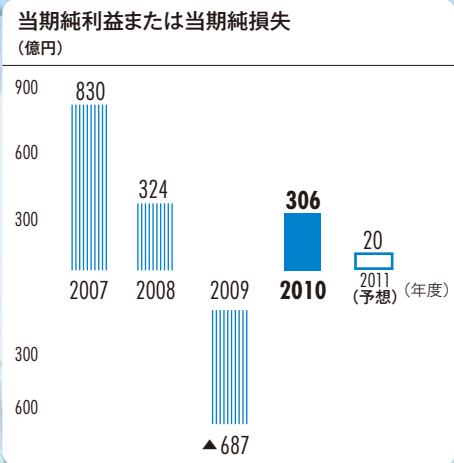
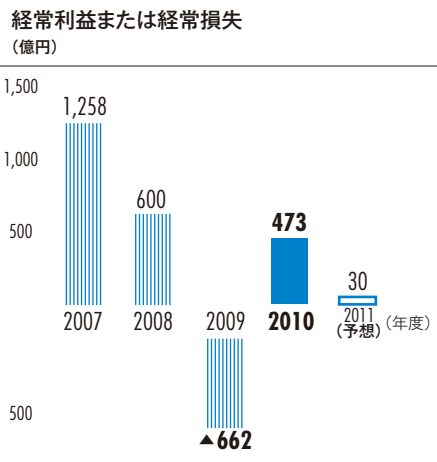
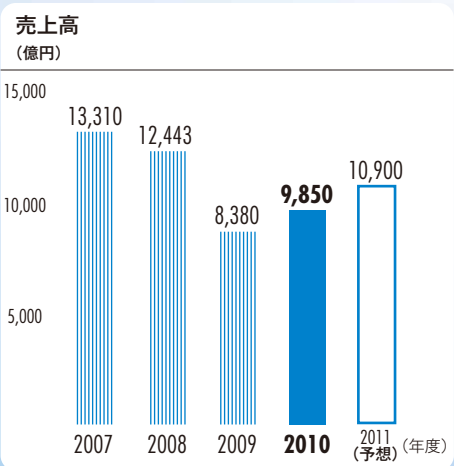
社名	川崎汽船株式会社
設立	1919年(大正8年)4月5日
本社住所	〒105-8421 東京都港区西新橋一丁目2番9号 日比谷セントラルビル
資本金	650億3,156万円
発行済株式数 (普通株式)	765,382,298株(自己株式を含む)
従業員数	単体623名(男性504名 女性119名) 国内連結子会社 3,372名 海外連結子会社 4,523名
地域別総労働力 (グループ全体)	日本38.18% アジア41.37% 北米6.91% ヨーロッパ11.70% その他1.84%
事業所 海外駐在員事務所	本社(東京)、本店(神戸)、支店(名古屋、関西) 北京、マニラ、中東

- 海外法人
韓国、香港、中国、台湾、タイ、フィリピン、シンガポール、マレーシア、インドネシア、ベトナム、インド、豪州、英国、ドイツ、フランス、オランダ、ベルギー、イタリア、フィンランド、デンマーク、ノルウェー、スウェーデン、スペイン、ポルトガル、トルコ、カナダ、米国、メキシコ、チリ、ペルー、ブラジル、南アフリカ
- 連結子会社
国内26社／海外290社(持分法適用29社(国内: 5社／海外: 24社))
- 運航船腹量 連結499隻(3,491万重量トン)
 - コンテナ船(所有船8／備船74)●ドライバルク船(所有船58／備船148)●自動車船(所有船31／備船58)●エネルギー資源輸送船(所有船33／備船22)●重量物船(所有船15／備船0)●その他(所有船26／備船26)●所有船171／備船328 合計499
- 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。)

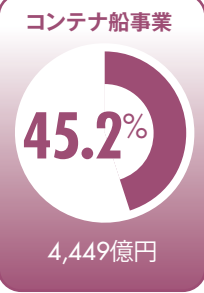
主要財務データ(連結)

※億円未満切捨て

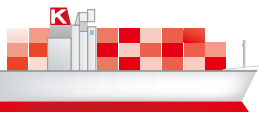


【予想の前提】 数値は2011年5月末日現在のもの
為替：US\$＝85円、燃料油価格US\$650/MT

セグメント売上高比率



コンテナ船事業



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。
2011年3月末現在、運航船舶は82隻、4,183,905重量トンです。



ドライバルク事業



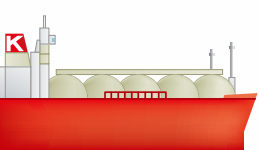
ばら積み船による石炭、鉄鉱石、穀物(小麦、大豆、トウモロコシ他)、製紙原料などの原材料輸送サービスを提供しています。最近では、日本向けの輸送に加えて、中国・インドの新興国向けの他、大西洋水域での三国間輸送も積極的に展開しています。
2011年3月末現在、運航船舶は206隻、22,473,068重量トンです。

自動車船事業



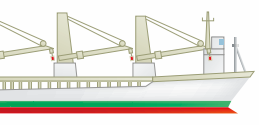
1970年に日本初の自動車専用船(PCC: Pure Car Carrier)「第十とよた丸」を完成車輸送サービスに投入して以来、自動車輸送のパイオニアとして、乗用車やトラックなどの完成車の安全かつ迅速な輸送サービスを提供しています。積極的に船隊整備を進め、輸送品質の向上に努めています。
2011年3月末現在、運航船舶は89隻、1,269,882重量トンです。

エネルギー資源輸送事業



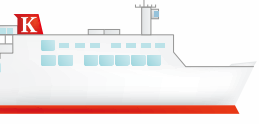
LNG船やLPG船による液化ガス輸送、各種タンカーによる原油や石油製品など、産業用だけでなく、都市ガスやガソリンなど国民生活に密接に関わるエネルギー資源の輸送サービスを提供しています。また、ノルウェーのK LINE OFFSHORE社を通じて、拡大する海洋エネルギー開発を支援する、オフショア支援船サービスを提供しています。
2011年3月末現在、運航船舶は55隻、6,343,976重量トンです。

重量物船事業



ドイツの重量物専門船社SALグループを通じて、エネルギー産業やインフラ関連の大型貨物を主に輸送しています。2011年6月末をもって同社の全シェアを買い取り、完全子会社化します。
2011年3月末現在、運航船舶は15隻、153,488重量トンです。

内航・フェリー事業



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。
2011年3月末現在、運航船舶は52隻、482,635重量トンです。



総合物流事業



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。

海運企業グループとしての 社会的責任を果たし、 持続的成長を目指します



東日本大震災による当社グループへの影響と対応

この度の東日本大震災により被災された皆さまに、心よりお見舞い申し上げます。また、被災地の日も早い復旧・復興を心よりお祈り申し上げます。

当社では、3月11日の地震発生後直ちに災害対策本部を設置し、運航船舶、関連施設、役職員の被害状況の確認と安全の確保を行いました。海陸従業員はじめ関係者に負傷者はありませんでしたが、鹿島港で傭船中の船が座礁しました。幸い油濁事故には発展せず、5月3日に揚げ荷を終え修繕地に向かいました。国内グループ会社の川崎近海汽船では一部の航路で震災の影響から寄港地を変更していますが、グループ全体としては5月末現在正常に業務を遂行しています。

当社グループは、被災地への支援として、会社および役員有志による義援金寄付に加え、復興援助物資の無償輸送等、海運企業グループとして本業に根ざした復興支援活動に取り組んでいます。今回の被害状況の甚大さを見ますと、復旧・復興には相当の時間を要し、粘り強く息の長い支援活動が必要になろうかと思われます。私どもは、今後とも被災地の皆さまが一日も早く震災前の生活を取り戻せるよう、一企業市民として積極的に支援活動に参画していく所存です。

「“K” LINE Vision 100 ―新たな挑戦―」

当社グループは、2008年4月に2010年代半ばを見据えた中期経営計画「“K” LINE Vision 100」を策定しましたが、同年秋のリーマンショックによる世界経済の低迷により激変した事業環境に対応するべく、2010年1月に「“K” LINE Vision 100 KV 2010」にてこれを見直しました。2010年度においては、世界経済の回復もあり、当社グループは計画を上回る業績を達成することができました。

2011年4月、新たな事業年度を迎えるにあたり、私どもは中期経営計画を再び見直し、「“K” LINE Vision 100 ―新たな挑戦―」のもとでの事業運営に移行することといたしました。今回の中期経営計画では、従来からのメインテーマ「共生と持続的成長」を実現するための5つの基本課題を踏襲した上で、二つのミッション「安定収益基盤の拡大と持続的成長」および「市場の構造変化と需要増に対応する戦略投資」を掲げました。

私は本年5月に黒谷前社長から社長職を引き継ぎましたが、この計画の達成のために全力を尽くすことが、私の第一の使命であると考えています。

海運企業グループとしての社会的責任

当社グループの企業理念にある「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」するとは、す

なわち海運企業グループとして事業を通じて社会的責任を果たしていくということに他なりません。お客さまからお預かりした貨物を安全・確実に、かつ環境保全に十分配慮しながら輸送すること、そしてそうした輸送サービスの提供に携わる人材を確保し育てつづけていくことは、私どもの重要な使命です。川崎汽船グループは、この使命を成し遂げ、企業理念を実現することこそがCSR活動の目的と認識しています。以下に、この3つの重要な使命、「安全運航」、「環境保全」、「人材育成」について、私どもの基本的な取り組みを述べさせていただきます。

安全運航

船舶の運航にはさまざまなリスクが伴います。海上におけるリスクには、操船事故や本船機関・機器類の故障など自らの注意や備えによって予防措置を講じることが可能なものの他に、自然現象に起因するものがあります。また昨今では、アデン湾やインド洋にまで拡大している海賊行為など過去の知見では対処しにくいリスクが増加しており、安全運航にこれで十分というゴールはありません。私どもは、お客さまの大事な貨物と乗組員の命を預かるものとして、そうしたリスクに備えてあらゆる手段を講じ、貨物と人命の安全の確保および環境破壊の防止を図らねばなりません。そのために、私どもは、個々の海技者による日ごろの技術の研鑽や世代間の知識の伝承はもちろんのこと、万一の事故に備えたリスクマネジメント体制の強化によって、確固たる安全運航管理体制を構築することを目指しています。

環境保全

環境保全への取り組みも、安全運航と同様にこれで十分というゴールはなく、日々の業務において常に認識を新たにし、過去の施策や案件への対応にとらわれない柔軟な視点と対応が必要です。化石燃料のエネルギーによって船を運航している立場としては、地球環境の維持に向けて、燃料消費の最小化とエネルギー効率の向上に邁進すべき責務があると認識しています。

数ある輸送モードの中で、単位重量および距離当たりのCO₂排出量が最も低い船舶による輸送ですが、さらなるエネルギー利用効率の向上を目指し、また、CO₂排出量の少ない燃料の使用を研究するなど、あらゆる視点に基づいた取り組みを進めます。

人材育成

当社グループにとって人材は最重要の資産です。いかに立派な制度や施設を設けて、高い目標を立てても、それを使い、実行に移す一人ひとりが十分な知識と意識を持って業務に当たらなければ、所期の結果は望めません。私ども、グループ従業員一人ひとりがその能力を最大限に発揮できるよう、各人の多様性を尊重し、安全で働きやすい職場環境の整備・向上に努めるとともに、さまざまな研修を通じて一人ひとりのスキルアップを図っています。

持続的成長を目指して

当社グループの中核をなす外航海運業の大きな特徴の一つとして、事業環境が世界の政治・経済情勢や天候と密接に関連していることが挙げられます。海運マーケットは世界各地の社会動向や自然現象など世界的な規模での動きに大きく左右されます。私どもは、この点を常に心に留めグローバルな視点で世界を見つめ、こうした変化を敏感に感じ取り、市場の構造変化や需要の変動に的確に対応していかなければなりません。こうした姿勢なくして、海運企業グループとして社会的責任を果たしていくことはできないと考えています。私ども川崎汽船グループは、世界各国・各地のステークホルダーに広く目を配り、関係する皆さまの福利向上への貢献を通じて、持続的成長を図っていきたいと考えています。

2011年6月

代表取締役社長

朝倉次郎

経営報告Management

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活動の目的としています。

その社会的責任を果たすために、グループ企業行動憲章に則り、

世界中のステークホルダー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。

CSRの目的と使命

●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。

川崎汽船グループは企業理念の実現をCSR活動の目的としています。そのため中期経営計画“K” LINE Vision 100 KV 2010においても、「共利共生と持続的成長」をメインテーマとし、確固たる安全運航体制と環境保護への取り組みという二つの基本課題の土台の上に、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の3つの基本課題を掲げて、経営に取り組んでいます。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左記の通りとしています。

当社グループは、グループ全体で遵守される行動規範である「グループ企業行動憲章」を以下の通り制定しています。

また、グループ各社は、この憲章の実行に当たり、所在国による法制の違いや業種、業態の違いに応じて、各社個別の具体的行動指針である「企業行動憲章実行要点」を制定しています。

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組み

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

5.情報の開示と社会とのコミュニケーション

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

6.社会貢献活動への取組み

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

7.国際社会との調和

国際的な事業展開に際しては、関係各国の文化や慣習を尊重し、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、迅速かつ確に情報を公開する。

以上
(2006年12月制定)

CSR推進体制

当社グループのCSR活動の推進体制を審議・策定するとともに、グループ環境憲章に則って構築された「環境マネジメントシステム」の運用責任を担うことを目的に、社長を委員長とする社会・環境委員会を設置し、その下部組織としてCSR専門委員会と環境専門委員会を設置しています。また、総務グループCSR・コンプライアンス推進室が、社会・環境委員会の事務局となり、環境推進室やその他の社内各部門と協力して、CSR活動を推進しています。

これらの委員会は、コーポレート・ガバナンス体制に組み込まれている組織です。(コーポレート・ガバナンス体制については、P10をご参照ください。)

ステークホルダーとの関わり

当社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、地域社会など多様なステークホルダーとの関係の中で成り立っています。社会との共利共生を目指して、海運事業を通じ、企業としての社会的責任を果たすよう努めています。

ステークホルダー	基本方針	主なコミュニケーション機会(2010年度実績)
お客さま	お客さまのニーズに全力で応えるよう、タイムリーな輸送を実現するためのシステム構築やさまざまな情報提供に努め、お預かりした貨物を安全・確実に輸送するための安全運航を維持し、サービス品質の向上を図ります。	●コンテナ船主要顧客(複数社)との定期パフォーマンスレビュー会議(月1回、四半期ごとなど) ●自動車船(完成車)主要荷主(複数社)との定期パフォーマンスレビュー会議
株主・投資家	株主・投資家の皆さまの期待に応えるためにIR方針を定め、企業情報を適時・適切に開示し、各種説明会などを通じ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ます。	●機関投資家、証券アナリストとの面談(国内:259回 海外:30回) ●一般投資家向け説明会(国内:1回) ●施設見学会(国内:3回) ※6月大井ターミナル、1月町田研修所、3月大井ターミナル見学会
お取引先	コンプライアンスを徹底し、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、購買方針に基づいて取引を行うなど、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ます。	●造船会社・船用機器メーカーとの技術交流会(総計28回) ●経営者懇談会(3回) ●船級協会との技術交流会(2回)
従業員	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、いきいきと安心して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めます。	●階層別研修(12回) ●家族を対象としたターミナル・本船見学会(2回) ●社長と社員の懇親会(8回)
地域社会・国際社会	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努めます。	●海上輸送協力(2回) ペルー・貧困集落の自動車整備訓練学校向け教材と中古自動車を輸送 チリ地震災害支援で使用した医療テント資材を日本へ戻す輸送 ●義援金拠出(4回) パキスタン洪水災害、中国豪雨災害、ブラジル豪雨災害、東日本大震災

column

CSR意識を高めて
共利共生と持続的成長へ

一企業市民である当社の行動には社会的責任が伴います。法令の遵守と当社が関係する皆さまの福利の向上を常に意識していきたいものです。当社で働く皆さまにおかれましては、目の前の業務遂行に汲々とするところもあるかと思いますが、そこには船が見えませんか? 関係するすべての皆さまと当社の明るい未来に向かって大海原をわたって行く赤いファンネルの船が。

総務グループ
CSR・コンプライアンス推進室長
池田 良一



7

K LINE

社会・環境レポート 2011

K LINE

社会・環境レポート 2011

8

経営報告

社会的責任を果たすために

社会的責任を果たすために

2010年度CSR活動概要と2011年度目標

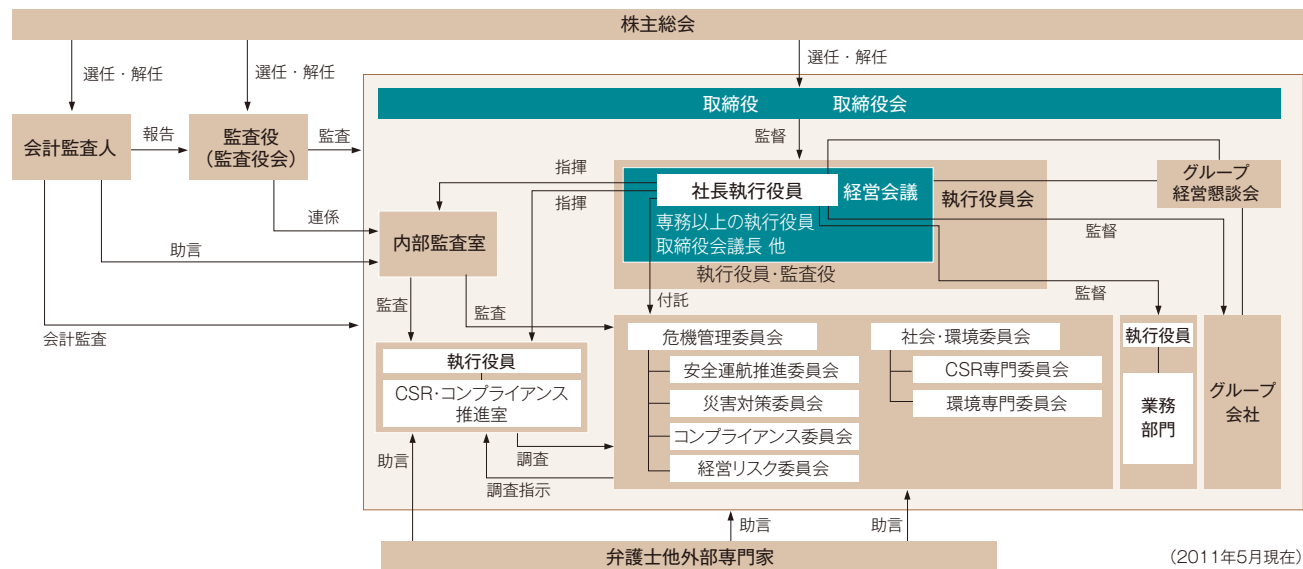
当社で働く従業員一人ひとりがCSR活動の意識を持って取り組むよう目標を設定しています。昨年度の主な活動概要と、今年度の目標は以下の通りです。

分野	課題	2010年度目標	達成状況	2011年度目標
企業倫理・コンプライアンス	● CSR、コンプライアンス、環境に関する教育・研修の実施	● インサイダー取引防止のための啓発推進 ● EU競争法等に関するフォローアップ	● 役員向けにインサイダー取引規制に関する集合研修を実施(12月) ● 従業員向けにeラーニングによるインサイダー取引規制に関する研修を実施(3月) ● EU競争法セミナーの継続実施(12月)	● コンプライアンスリスクに関し、当社グループへの啓発と意識改革推進 ● EU競争法等に関するフォローアップ ● コンプライアンス、CSRに関するeラーニングの実施 ● 環境研修をグループ会社向けも含め継続実施
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	● 構成を見直し充実化を図る ● ホームページ(CSR・環境ページ)の充実化	● レポートは構成を見直し、さらなる内容の充実化を図った ● ホームページは内容を更新したが、リニューアルは行わなかった	● 親しみやすさ、分かりやすさを追求した社会・環境レポート作り ● ホームページリニューアル実施
人権・労働環境	● 人権を尊重する企業グループとして多様な人材を積極的に活用し、キャリアパスの機会均等を推進する	● 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	● セクハラ・パワハラ各々の専門窓口を通じ相談に対応 ● メンタルヘルス相談窓口によるメンタル不調の早期対応 ● 主要グループ会社人事担当との情報交換と課題共有	● グループ会社を含めた人事担当を対象に人権尊重・労働環境改善の最新動向に関する研修を実施 ● 障害者雇用推進への取り組み ● 各種専門相談窓口の活性化
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CO₂を2006年比10%削減	● 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	● 環境会計対象項目の見直し、将来発効が見込まれる条約対応等を含め予測値を算出 ● CO₂原単位を基に、省エネにつながる施策の検討/実施	● 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	● 前回訓練の反省を織り込み訓練継続実施	● 宮崎台寮の防災訓練実施(9月14日) ● 本社所在の自治体が主催する防災訓練に参加(9月9日) ● 社内防災訓練実施(11月12日)	● 防災訓練の反省を織り込み訓練継続実施 ● 東日本大震災を体験して問題となった点を改善
	● 事故対応演習の継続実施	● 事故対応演習の継続実施	● 大規模流出油事故対応演習実施(11月15日)	● 事故対応演習の継続実施
	● KLMAによる研修、情報共有化推進	● KLMAキャリアバスプランの浸透 ● KLMA Cadet Training Programの浸透と拡充	● KLMAキャリアバスプランに関するKLグループ船員の意識向上とのための体制づくり実施 ● KLMA Cadet Training Programの浸透と拡充継続	● KLMAキャリアバスプランの浸透 ● 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	● 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	● 安全・環境に対応した仕様の検討を都度実施 ● 未発効条約の発効見込みを見据えて引き続き対応中	● 当社標準仕様および環境仕様を取引先と協働推進 ● 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	● 環境に優しい活動の推進	● 再生可能エネルギーの活用促進 ● Clean Cargo Working Groupに継続参加	● 海外でグリーン電力利用 ● Clean Cargo Working Groupへの参加	● 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研修の実施	● 海技者確保および海事思想普及のための説明会およびインターシップの継続実施 ● 商船系の大学生向け乗船研修の実施(4~9月)	● 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研修の継続実施
	● 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	● 物資輸送支援、災害支援を推進	● 義援金拠出など海外の災害に対する支援3件実施 ● 東日本大震災への義援金を当社グループで拠出、物資輸送協力 ● チリ大地震災害の仮設医療施設貨物引き揚げの無償輸送協力を実施 ● ベルー貧困地域への自立支援プログラム用物資の無償輸送協力を実施	● 東日本大震災への支援を継続実施 ● 物資輸送支援、災害支援を継続推進 ● 本業と結びつけた社会貢献の推進

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

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

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／監査役会

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。
監査役会で監査方針・監査計画等を策定し機能的・機動的
監査の実施を目指しています。監査役は、取締役会やその他

の重要会議への出席や決裁文書の閲覧等を通じて、独立の機関として取締役の職務の執行を監査しています。監査役には専従スタッフを配しています。

経営会議

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。



マネジメント

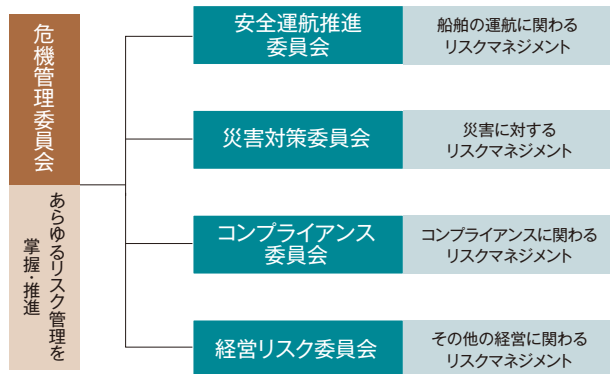
リスクマネジメント

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

BCP^{2/}やデータバックアップなどの体制を整えています

首都圏直下型地震と強毒性インフルエンザの流行というタイプの異なる災害について、それぞれ「事業継続計画」を策定しています。人命の尊重を第一とし、そのうえでライフラインを支える社会インフラの一翼を担うものとして、内外地店所への業務移管や在宅勤務などによる重要業務の継続を図っています。また、災害により電子データが滅失しないよう遠隔地にバックアップデータを蓄積しています。東日本大震災では、被災地の港湾にあるグループ会社の事務所が損傷しましたが、中枢部の東京に大きな被害がなかったため、事業継続が危ぶまれる事態にはなりませんでした。

^{2/} BCP: Business Continuity Plan (事業継続計画)。

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^{1/}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。

^{1/} 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。

column | 東日本大震災の教訓

東日本大震災では、当日東京本社で100名以上が帰宅できませんでしたが、首都圏直下型地震のシナリオで想定していた事態であったため、備蓄食料・水・簡易毛布などを使用することで、会社泊については大きな混乱なく乗り切ることができました。また、一人に一冊ずつ徒歩帰宅用地図を配布して防災袋に入れており、これが帰宅の助けになったとの声も多く聞かれました。しかし、避難や帰宅に関する指示がタイムリーに出なかったことから、フロアごとに社内に残ったり公園に避難したりまちまちの対応になってしまうなど、反省すべき点多々ありました。今回の震災を教訓に、事業継続計画の改善に取り組みます。

コンプライアンス

コンプライアンス推進体制

グループ全体で体制を構築しています

当社のコーポレート・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。

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。

グループ各社はコンプライアンス問題を当社にレポートすることになっています。また、コンプライアンス委員会は、当社だけでなくグループ全体のコンプライアンス問題を取り扱い、四半期ごとに取締役会に活動報告を提出しています。

コンプライアンス研修

全社員が研修を受講できるように努めています

インサイダー取引に関する研修については、2010年12月に役員を対象としたセミナーを開催しました。また、2011年3月から従業員を対象にeラーニング研修^{3/}を行っており、2011年5月までに541名が受講修了しました。2009年度に開始したeラーニングによるコンプライアンス全般についての研修は、今後国内グループ会社へも展開していく予定です。また、日本の独占禁止法やEU競争法などの競争法に関する研修についても国内外で取り組むべく準備中です。

^{3/} eラーニング研修: インターネットを利用して教育を行うことでオフィスや家庭で都合の良いときに学習ができる。



eラーニングによるコンプライアンス研修

違反があった場合の対応策

コンプライアンス委員会を設置し、対応しています

コンプライアンス違反があった場合は、当社案件のみならずグループ会社の案件も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。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」に則って調査を行い、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、当社の案件では人事担当役員が就業規則に則った処分を提案します。当事者については、氏名・所属など本人の特定につながる事柄を開示せず、当事者による弁護士相談を認めるなど保護しています。委員会は「コンプライアンス委員会運用規程」に従い、通報者の氏名や審議内容について厳格な守秘義務を負っています。2010年度に委員会が新規に扱った案件は2件でした。

内部通報制度

2011年2月から外部窓口を設置しました

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)です。受信者はこれまで当社の会長、社長、総務グループ長としていましたが、2011年2月から、これに加えて外部窓口として弁護士事務所を指定しました。匿名通報も受け付けますが、外部窓口を利用すれば匿名でない場合でも会社の内部者には氏名は明かされません。

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。

また、グループ会社の一部は独自の内部通報制度を持っています。制度を持たない会社には適切なシステムの導入を促しています。

ホットライン制度フロー図はホームページに掲載しています。

CSR活動 > コーポレート・ガバナンス

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、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。

「安全を守り、技術を継承していくために」

お預かりした貨物の安全はもちろんのこと、船の乗組員の安全を保つためにも、安全運航は絶対に維持していかなければなりません。時として人智の及ばないこともある海という大自然を相手にする船の運航。各人の知識や経験を結集してあらゆるリスクを認識し、くまなく検討し、その対処法を常に準備しておく、リスクマネジメントが非常に重要です。また、昔からの習慣や伝承もリスク回避には有用であり、これを次世代に受け継いでいくことも大切です。

安全は一日にして成らず

片手は自分のために、片手は船のために

船上の仕事は、航海・機関当直、荷役当直、船体や機関・機器の整備作業、食材の管理や調理、居住設備の維持・清掃など、多岐にわたりますが、あらゆる事態を自ら解決しなければならず、また、船上という環境には思わぬ危険が潜んでいます。船の長い歴史の中で言い継がれてきたこの言葉は、現代でももちろん通用する大事な言葉であり、未来へ受け継いでいかなければなりません。

確実な引き継ぎが安全運航を確実に

航海当直（航海中の操船・見張り・積荷管理など）は、4時間ずつ交替で行われますが、交替する際には、自船の位置や針路、速力、他船の針路や速力、他船との距離などの航海情報や、風や波などの気象・海象情報、積荷の状態などを次直者に引き継ぎます。このとき次直者は、引き継ぎ内容を自らが確認し納得するまでは当直を引き継ぎではなく、また、安全管理システムにおいても引き継ぎ記録を残さなければなりません。このような引き継ぎを繰り返し、安全運航を維持しています。

確認したことを確認する「復唱」

日々の業務のひとつひとつが確実に実行されていることを確認していくために、船員の常識として古くから行われてきたことのひとつに、報告事項の復唱があります。

例えば、船の燃料を積み込むとき、タンクにどれくらい入ったかを確認するために、タンク内油面から甲板上の測深管上端までの距離（アレージ）を、先端に錘のついた巻尺で測定しますが、船内にて監督する機関長と測定するタンク配置者の間ではトランシーバーで連絡を行います。

機関長 「No.1ポートタンクのアレージ測定願います」

タンク配置者 「No.1ポートタンク、アレージ測定了解」

「No.1ポートタンク、アレージ8m35cm」

機関長 「No.1ポートタンク、アレージ8m35cm了解」

何をするか、何をしたか、結果がどうかなど、都度復唱し、作業に間違いや異常がないかを関係者全員で確認していきます。

マニュアル化された作業が多い中、復唱は、作業を確実にかつ安全に実行していくために重要な習慣です。

技術の継承

どんなときにも慌てず対処できるエンジニアを目指して

私がよく若い人たちに言っているのは、「船のエンジニアが仕事に際し信じるべきものは、エンジンや機器の温度や圧力などのデータ、その事象における物理的法則、それにメーカー指示書であり、前任者からの引き継ぎだけではない」ということです。前例に倣い引き継ぎ事項を忠実に再現する素直さは、業務遂行に必要な側面ではありますが、その裏付けとなる理論や考え方、メカニズム

を吟味する姿勢は必要不可欠です。人は誰も誤解や勘違い、思い違いがあるとの前提で、「なぜ」「どうして」を考える姿勢を忘れてはなりません。この姿勢で自分自身の、本当の実力を育成していけば、未経験のトラブルに直面してもあわてずに安全運航が担保できるエンジニアになれること請け合いです。

自動車船「いんていあな はいうえい」機関長 河合 道男

地道な現場見回りと上長の助言で安全運航

「五感を使って仕事をするものだ」とは常に思っていることである。毎朝見回りから始まる整備作業を予定通り行えるのが当たり前だと思ってしまう。何か異常はないものかと見回りを行うのである。直感や経験、知識に裏付けられる異常の早期発見こそ、トラブルを起さないために欠かせない最重要事項の一つである。整備作業を行う場合は直

自動車船「いんていあな はいうえい」三等機関士 谷津 和晃

感でことを進めるのではなく、下調べを十分に行い、安全・確実・丁寧を心構えに作業を行えば機器も応えてくれるはずである。まだまだ経験の浅い三等機関士としては、自分だけで解決せず上長に相談して助け舟を出していただくことも大事な業務であると感じている。



安全運航マネジメント

Safety 安全運航

安全運航・環境保全・経済運航を確立し維持することは、海運業を営む上での必須事項です。中でも、安全運航は事業活動の基盤であり、経済運航や環境保全を成立させるためにも、確固たる安全運航体制の構築とその実現・維持に取り組んでいます。

安全運航マネジメント体制

安全運航の位置付け

安全運航は国際物流インフラを支えます

安全運航の確立とその維持は、乗組員と船舶の安全を図り、お預かりした貨物の安全・確実な輸送を行うために決して欠かすことのできないものであり、また、世界の経済活動と人々の暮らしを支える国際物流インフラである海運という事業を支えるためにも必須のものです。

さまざまな取り組みで安全運航を支えます

安全運航を実現するためには、船舶の運航に直接関わる船員の海技の向上、陸上の運航担当者などの関係者の知識と経験の蓄積、船舶の設備の充実や気象・海象に関する適切な情報の把握および提供など、さまざまな側面における取り組みが必要です。

また、安全な航海、荷役、船上作業などにおいて発生する問題や不具合に的確に対応し、海難事故などの緊急事態に対応する能力も身に付けておかなければなりません。

船舶を安全に運航することは社会的責任を伴った使命であるという自覚の下、さまざまな取り組みを行っています。



タンカー荷役中の送油量調整



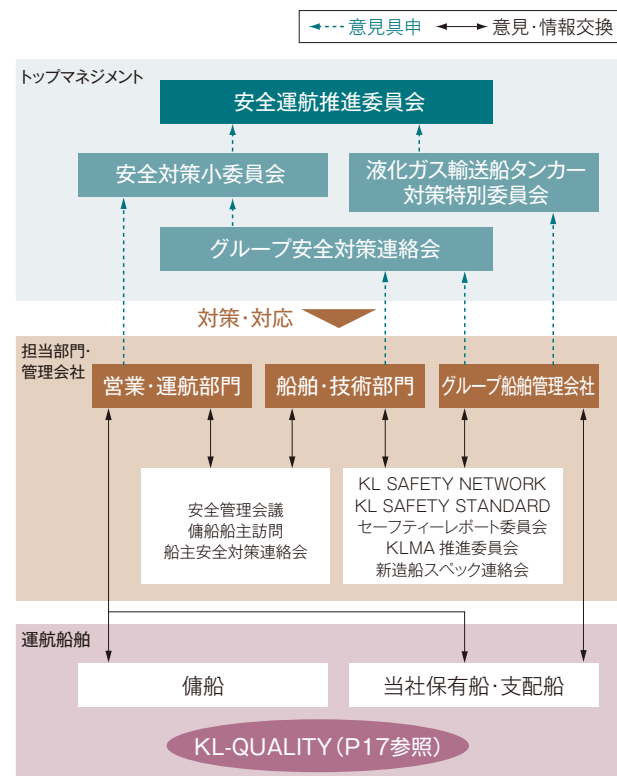
タンカー荷役中の送油圧力チェック

安全運航推進委員会の設置

安全運航を司り、グループ丸となって取り組んでいます

社長を委員長、各営業部門と船舶部門およびグループ船舶管理会社の役員を委員とする安全運航推進委員会を四半期ごとに開催し、船舶運航時や荷役中に発生した不具合情報の要因解析および再発防止策の策定、新たに制定されたり改正されたりする国際条約や関連法規への対応など、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検討と取り組みを行っています。また、アデン湾からアラビア海、インド洋へと拡大を見せる海賊への対策については、運航する船舶の種類や特性などに応じた対策を策定しており、必要あれば随時同委員会に諮り、新たな対応策を検討するなど、安全運航の確立と維持を図っています。

川崎汽船グループ安全運航管理体制



安全運航への取り組み

安全管理システム (SMS) の運用

SMSは、船舶の安全を確保するマニュアルです

船舶の安全な運航を確保するためには、国際条約や各国の法規などで要求される事項を満たすことはもちろんのこと、安全に関する独自の取り組みや船種の違いに対応した訓練を行うことなども必要です。これらの必要事項について、船員や船舶管理会社が共通の認識を持ち、行うべき手順を取りまとめたものがSMSで、国際条約によってその保持が義務付けられています。



船舶管理会社における乗船前ブリーフィング

SMSを厳格に運用しています

SMSが厳格に運用されているかを確認するため、船舶管理会社の監査員が行う内部安全監査と、SMSを認証した船級協会の審査員が行う定期審査を受け、指摘を受けた事項については直ちに是正措置を取ります。また、寄港地でも、PSCでチェックされるなど、厳格に運用されています。

PSC: 船の安全性や法的適合性、人命の安全、環境保全の維持に問題がないことを寄港国当局が確認する検査。



本船でのSMS運用状況確認

セーフティーレポート制度

小さなミスを見逃さずに事故防止に生かします

すべての事故は小さなミスに始まります。セーフティーレポート制度では、この小さなミスの報告を奨励し、丹念に拾い上げて、その原因や要因をしっかりと解析することを目的としており、ミスの報告者の責任を問うことはありません。また、解析の結果に基づき対応策を検討しており、その内容は各船に周知され、類似のミスを防ぐとともに、乗組員の安全意識の向上に生かされています。

安全運航キャンペーン

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。日頃から運航船舶の寄港時には、運航担当者や海技部門担当者、安全監督、船舶管理会社担当監督などが訪船し、乗組員との意見交換や船体や機器類の状況確認など、安全運航に必要な活動を行っています。このキャンペーンでは、日常の活動に加え、社長や役員などの訪船も含め活動を強化し、関係者の密なコミュニケーション体制の確認や情報の共有を行うなど、海陸関係者全員の安全運航へのさらなる意識向上を図っています。



「冬季安全キャンペーン」ポスター

Voice

安全運航への願いを込めて

安全運航チームでは、国際機関、国内外の海事関連機関から情報を収集し、本船・社内外に提供しています。海賊情報、気象情報、国際規則の変更など多岐にわたりますが、どれも安全運航を維持するのに大変重要な情報です。わたしたちは、それらの情報をただ提供するわけではなく、分析し、分かりやすく、また川崎汽船としての安全運航の方針も含めて送付しています。私の担当は、気象会社との連携、各種情報の

周知です。例えば、インド洋で海賊事件が発生した場合、それは付近を航行する本船にとって“船員の命”に関わる重要な情報であり、いち早く本船に伝える必要があります。ただ闇雲に情報を発信するのではなく、情報を精査し、正確な情報をスピーディに届けることを第一に考えています。

安全運航グループ 安全運航チーム 別井 美子





安全運航マネジメント

船舶の品質マネジメント

建造時の品質確保

明確な品質管理手順を定め運用しています

新造船の建造は、造船所と当社技術グループの協働作業です。技術グループでは、新造船建造に関する品質管理システム(ISO 9001)を2007年に取得、その範囲には本社技術グループの機能と各地造船所駐在の建造監督を含み、計画から建造まで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。また、当社の経営方針に沿った品質管理方針を定め、具体的なアクションプランを策定、実務レベルでの品質管理手順を明確にするとともにその水準の維持および向上を目指しています。



ISO 9001証書

Kライン標準仕様を基に妥協することなく取り組んでいます

船舶の運航や建造、保守・点検などの経験に基づいたKライン標準仕様を定め、新造船の建造に反映させています。また、この仕様は、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、仕様書や図面の段階から、Kライン標準仕様を基に造船所や船用機器メーカーと協議します。協議中には、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ますが、安全や環境保全を追求すること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。

建造監督が「Kラインの船」の完成まで見守ります

新しい船を建造するとき、その船が当社の使用目的に則した仕様になっているか、運航性能や荷役能力に問題はないか、条約などの法規に則した仕様になっているか、当社独自の安全・環境基準であるKライン標準仕様が盛り込まれているか等々、多岐にわたる仕様や要目を確認しなければなりません。それには、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、当社が派遣する建造監督がその任に当たります。建造監督は、建造工程や機器の設置の確認、

試運転における性能確認などを実施、また、納期通りに「Kラインの船」が完工するよう、より良い船造りに取り組んでいます。

“KL-QUALITY”の確立・維持

高品質の船舶管理体制を保ちます

法規要求に加え、当社独自の“KL-QUALITY”という品質指針を定め、当社検船監督が運航船舶を定期的に訪船し、“KL-QUALITY”が保たれていることを確認します。検船の結果は関連部署に報告され情報を共有、万一不具合や懸念事項があれば、船主や船舶管理会社に是正を求めるなど、安全運航を維持するための品質水準の維持と向上を図っています。



建造中のコンテナ船(船首側)



メインエンジン搭載中(船上でエンジンを組み立てていく)



建造中のコンテナ船(船尾側)

緊急対応能力の確立

事故対応マニュアル

演習で積み重ねたノウハウの集大成です

緊急時の事故対応をまとめた「事故対応マニュアル」を策定しています。定期的な事故対応演習により担当者や担当部署の役割を確認、演習後の反省会ではマニュアルの運用上の問題点を検討するなど、改善を継続的に図っています。演習で積み重ねられたノウハウの集大成であるこのマニュアルですが、実際に使用する機会がないよう、日々の安全運航が重要なのは言うまでもありません。

事故対応演習

大規模流出油事故対応演習を実施しました

当社VLCC「YAMATOGAWA」が東京湾口の浦賀水道でフェリーと衝突、人身事故、油流出事故、フェリーの車両火災が発生したとの想定で、2010年11月に演習を実施しました。

演習では、事故対応マニュアルに基づき、事故対策本部の設置を行い、その後、事故対策本部に届いた情報を基に対策を検討し適宜対応を取り、社外からの問い合わせへの対応

や報道発表も行いました。さらに、模擬記者会見を実施、会見後には、保険会社、弁護士、コンサルティング会社などの講評を受けました。

あつてはならない事故ですが、あり得る事故であるとの認識のもと、事故防止と緊急対応への取り組みを続けています。



事故対策本部



模擬記者会見

column | 海賊被害撲滅の取り組み

海賊撲滅に向け、国際社会が取り組んでいます

ソマリア沖、アデン湾、アラビア海に跋扈していた海賊は、その活動範囲をインド洋にまで拡大し、アジアとペルシャ湾や欧州を結ぶ航路の安全が脅かされる事態となっています。この地域の海賊は、金品の強奪が主であるマラッカ海峡や西アフリカ沿岸の海賊とは異なり、船を乗っ取り、船員を人質にして高額的身代金をせしめることを目的としており、また、乗っ取った船を海賊母船として広い海域において海賊行為を働いています。これに対し、国連安全保障理事会においては必要な措置を取ることを決議、国際海事機関では海賊撲滅のため必要な措置を取ることを要請しており、現在、アデン湾を中心に各国海軍による護衛や航空機による警戒、さらには、ハイジャックされた船の奪還作戦なども行われる事態となっています。

当該海域通航船の対策

海上自衛隊や各国海軍の護衛を受ける他、重火器で武装した海賊の襲撃を受けないように出沒海域を避けた航行、高速航行による乗り込み防止、乗り込み防止の高圧放水装置の使用やレーザーワイヤー(カミソリのついたワイヤー)の設置、銃撃に備えた

防弾チョッキやヘルメットの装着など、乗組員の安全を第一に考えたあらゆる方策を尽くしています。また、速力の遅い船や海面から甲板までの高さが低い船は、海賊の乗り込みを防ぐことが難しいため、海賊出沒海域を避けてアフリカ南端の喜望峰回りの航路を選択するといった対応も取っています。

アデン湾付近



海技力の育成と研鑽

Safety 安全 運航



船舶の運航を担う船員の育成、オフィスにおいて安全運航や日々の船舶運航に関わる人材育成、全社一体となった危機管理体制の構築、さらには新規事業に対する海技力など、安全運航を実現しそれを継続する海技者の育成やキャリアパスの構築に取り組んでいます。

海技者の育成とキャリアパス

ケイライン・マリタイム・アカデミー (KLMA)

KLMAは海技者の育成と海技向上を図ります

海技者訓練プログラム、キャリアパスを含んだ教育・研修・育成プログラム、および国内外にある研修施設の集合体がKLMAです。ここでは、長年にわたって培われてきた当社グループの海技力を次世代に継承する「KLMAマスタープラン」に基づく海技者の育成を行っており、当社の安全基準や安全運航・環境保全に関する意識を醸成し、海技力の向上と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、船舶の運航をはじめとした船上業務を的確に遂行し、社会や環境に大きな影響を与える油流出などの海難事故の撲滅につながる人材教育が必要であり、グループ会社一丸となって優秀な海技者の育成に努めています。

KLMA体制図



最新の知識と技術の習得

新技術を使いこなします

船に搭載する機器の電子化やエンジンの電子制御化、船体の大型化による電力の高電圧化、電子海図表示システム (ECDIS) の採用など、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。

船上では、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、乗船前には、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に取り組んでいます。



ECDIS
・電子海図の表示
・GPSIによる自船の位置、予定航路の表示
・レーダー等による他船情報の表示
・浅瀬などの危険海域の表示、警報

従来の海図

column | オフショア関連事業における海技

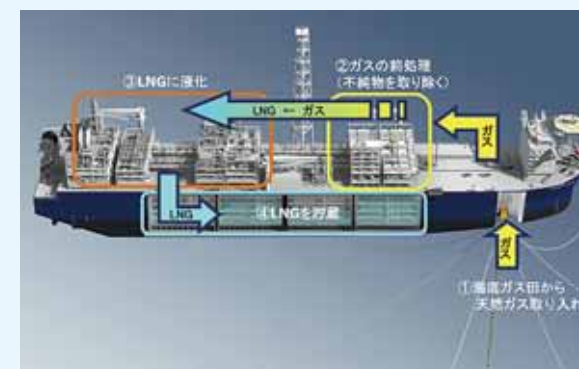
エネルギー資源事業における上流分野への事業展開

日々の生活に欠かすことのできない石油やLNG・LPGなどのエネルギー資源。これまで当社グループでは、エネルギー資源事業において下流部門と呼ばれる貨物輸送を担ってきましたが、油田やガス田開発に関連する上流部門、生産や精製に代表される中流部門を対象に、洋上でエネルギー資源の開発と生産を展開するオフショア関連事業にも進出しています。

主な事業として、油田やガス田を掘削する「海洋掘削船事業」、ガス田からの天然ガスを洋上で液化・生産する「LNG FPSO 事業」、海洋開発設備の設置や資材を運搬する「オフショア支援



オペレーション中のオフショア支援船「KL BREVIFJORD」(左手前)と洋上生産設備



洋上LNG生産設備

船事業」、また、天然ガスを液化せずに圧縮した状態で運搬する「CNG輸送船事業」を展開しています。

オフショア事業ならではの海技力が必要です

オフショア関連事業の分野においては、これまで当社グループが携わってきた貨物輸送で培った海技と共通する部分はあるものの、オフショア関連事業ならではの特有の技術やノウハウが必要です。

例えば、掘削船が長期間同じところにとどまり掘削作業を行うために設置されている位置保持システム(DPS)を操作するためには、専門的な知識や経験が求められます。また、掘削船による掘削作業や、LNG FPSOにおける天然ガス液化作業、オフショア支援船による曳船、揚錨・投錨作業など、オフショア関連事業特有の技術が必要であり、卓越した熟練の技を身に付けた海技者の確保・育成が必要です。

安全と環境への配慮と情報の共有を心掛けています

貨物輸送の分野で常に求められる安全運航と環境保全は、オフショア関連事業を展開するに当たっても常に配慮が必要です。事故の未然防止のためには、あらゆる視点から安全に操業し、かつ環境に配慮するために必要とされる新たな技術の習得に注力し、安全運航・安全操業と環境保全の確立が求められます。また、新事業への参入に当たっては、その内容や実態、事業展開に必要な知識や技術、情報を共有化し、今後の取り組みに反映させていくため、社内セミナーや説明会などを通して情報や知識の共有化を図り、エネルギー資源事業の上流部門から下流部門まで一貫した体制づくりに取り組んでいます。

「バラスト水管理条約への 当社対応について」

船舶を運航するとき、船体強度の維持や安定性確保のため、バラスト水は大きな役割を果たします。しかし、バラスト水中に含まれるプランクトンなどの海洋生物が排出されることにより、その地の生態系へ影響を及ぼすことが懸念されています。生態系の維持や生物多様性の確保は、国際的な取り組みとして行われており、IMOでは「船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約」(バラスト水管理条約)を採択、この条約の規定に沿った、海洋生物を除去するバラスト水処理装置の開発が進められています。



海洋環境を守ることは船会社の使命です

バラスト水処理装置の搭載について

バラスト水管理条約では、各船に順次バラスト水処理装置の設置が求められますが、大がかりなこの装置のための新たな設置場所の確保が重要で、また、処理能力や消費電力の考慮も必要です。さらに、条約の発効時期によっては、改装工事の集中も予想され、短い工期で効率良く改装する工法の研究開発が必要です。

大型ばら積み船での搭載実験

バラスト水処理装置が設置された後、その運用の主役は各船の乗組員ですが、新たに導入される機器であるため、その取り扱い方法や仕組み、整備の時期や方法、トラブル発生時の対処法などを身に付けることが必要です。

また、バラスト水の張り込みや排水を行う航海士と、バラスト水処理装置を管理する機関士との連携も重要です。そのためには、実際に船に搭載し、装置の運用を通して問題点を解決していくという手法を取る必要があり、当社運航

の大型ばら積み船(石炭運搬船)で搭載実験を行うプロジェクト*を実施しています。

* 日本海事協会の共同研究スキームによる支援を受けた、(株)アイエイチアイ マリンユナイテッド、JFEエンジニアリング(株)、(株)エスイーエー創研との共同プロジェクト

実験の結果を蓄積し展開します

就航中の大型ばら積み船へのバラスト水処理装置の搭載運用は、世界初のことであり、このプロジェクトから得られる知見や経験を生かし、他の船へノウハウを展開することも視野に入れています。

エネルギー効率の高い輸送モードである船舶ですが、これらの課題をクリアすることにより、さらに環境に優しいモードとなるよう取り組みを進めています。

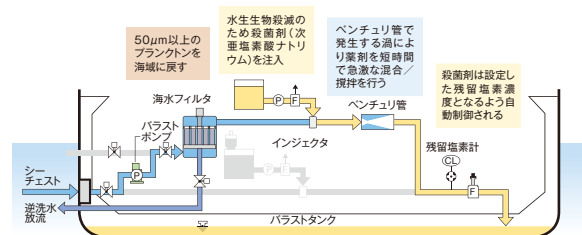
技術グループ就航船サポートチーム
山内 秀紀



本プロジェクトでのバラスト水処理の流れ

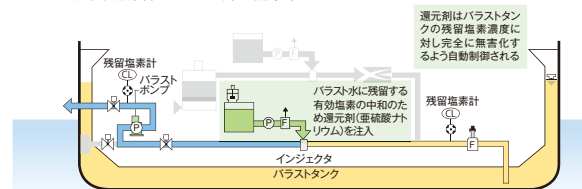
バラスト水 張り込み時(揚荷時)

- ① バラスト水張り込み時に精密フィルタ(海水フィルタ)によって、できるだけ多くの生物を元の生息域に戻す。
- ② フィルタの濾過水に含まれる小型プランクトンおよび大腸菌など細菌類を、適正な薬剤とベンチュリ管での混合/攪拌により処理する。



バラスト水 排水時(積荷時)

- ① バラスト水排水時に処理バラスト水中にわずかに残る残留薬剤を、還元剤により中和無害化してから海へ排水する。



バラスト水とその働き

バラスト水は、船が貨物を積んでいないときや貨物の重量が軽いときに、船内に設けられたバラスト水タンクに搭載する海水のことです。このバラスト水は、安全運航に不可欠なもので、船体の安定性や姿勢の制御(前後左右の傾きを調整)、また、船体の強度を維持する上でも非常に重要で、貨物や燃料の積載状況に応じて計算された量を各タンクに入れたり、排出したりしています。(イメージ図はP33をご参照ください)

バラスト水管理条約の発効

バラスト水管理条約は、IMOにおいて「採択」されていますが、まだ「発効」していません。

条約の条文や規定についてはすでに決定しており、バラスト水処理装置の搭載が要求される時期も、船のバラスト水保有量に応じて決まっています。しかし、条約が発効し効力を持つためには、条約に定めた発効要件を満たす必要があります。2011年5月末現在、この発効要件を満たしていないため、バラスト水処理装置の搭載は義務化されていませんが、発効を見込み、また環境保全のためにも、搭載準備を進めています。



川崎汽船グループは、事業活動が地球環境に負荷を与えることを自覚し、それを最小限にするべく、環境憲章にその決意を掲げています。また、環境マネジメントシステムにより、具体的な環境保全活動ならびに数値目標を定め、その達成状況を基に改善を図っていくなど、さまざまな取り組みを行っています。

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

EMSを活用し環境保全に取り組んでいます

環境負荷を特定し、最小化する継続的な改善を行っていくため、ISO 14001¹⁾に基づいたEMSを構築し運用しています。当社のEMSは、2002年2月に第三者機関である日本海事協会の認証を受け運用を開始、以降、年次審査、更新審査により、EMSがISO 14001に則っていること、PDCAサイクルによる運用が行われていること、改善や是正がなされていることなどを確認しながら、環境保全活動の充実に努めています。

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。

環境方針はEMS運用の拠りどころです

EMSに規定された環境方針は、環境憲章に則り、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るものです。この環境方針のもと、具体的な環境目的や目標を定め、その実行のための計画を立て、実行された活動を評価して改善を行うといったPDCAサイクルを確立し、環境保全活動の継続的な改善に努めています。

また、SPAS(P28参照)による船舶の運航データやEMSに規定した定期的な調査と記録から環境負荷を把握することは重要であり、環境方針を実現し環境負荷を最小化するための基本データとして活用しています。



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

経営計画における位置付け

環境保全への取り組みは経営の柱の一つです

中期経営計画「K」LINE Vision 100「新たな挑戦」において、環境保全は安全運航と並ぶ重要な課題であると位置付けて取り組んでいます。また、EMSにおいても、事業活動における環境負荷の最小化を目的とした取り組みについて、具体的な目標を掲げています。

このような方針や取り組みに対しては、それを実施し、結果や効果をしっかり評価し、不備があればその方針や取り組み方を見直して改善していかなければならず、その成否が経営にも影響を与えるものと認識して活動が続けています。

環境教育・啓発

環境研修

環境研修などで環境意識を高めます

当社のEMSは、海上輸送サービスに関わるすべての人々により運用されるもので、これらの人々を対象に、EMSや環境問題などに関する知識習得や意識向上、情報提供の場として、環境研修や環境セミナーを実施しています。また、社内ポータルには、環境憲章、環境マネジメントマニュアル・手順書、環境担当者リストに加え、環境活動報告や研修・セミナーの資料などを掲載し、環境に関する事柄のポータルとして活用できるよう、内容の充実を図っています。



環境研修

環境専門委員会の開催

PDCAサイクルの確認の場として

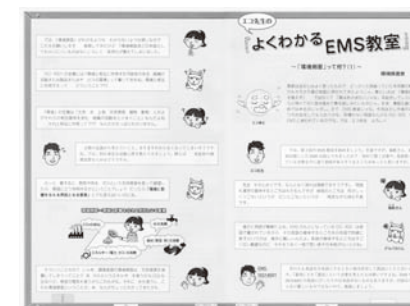
環境専門委員会は、EMSで年2回開催することとしており、EMSの最高責任者として選任されているトップマネジメントや環境管理責任者、環境担当者、環境副担当者が一同に会し、環境保全に関する当社グループの基本計画・目標の策定、達成状況や結果の評価を実施し、目標の再確認や見直しを行っています。

また、環境専門委員会は、コーポレート・ガバナンス体制に組み込まれている組織であり、同委員会の決定事項や活動内容は、この体制の中で展開され、業務遂行に生かされています。(コーポレート・ガバナンス体制については、P10をご参照ください。)

社内報Kラインニュースでの意識向上

『エコ先生のよくわかるEMS教室』連載

社内報に、『エコ先生のよくわかるEMS教室』と題した特集記事を毎月掲載しています。EMSとは何か? というところから、用語の解説やEMS運用に必要な事柄など、EMSへの理解を深めるため、エコ先生やその他の登場人物とともに学んでいくページです。



社内報Kラインニュース 2011年3月号

Voice

環境意識を醸成する環境セミナー

地球温暖化、生態系の破壊など環境関連のニュースや記事を目にすることが多いと思います。しかし、メディアで氾濫する情報で何が大切なのか、何をすれば良いのかが、分からなくなってきました。環境推進室では、Kラインをはじめグループ会社の皆さんを対象に「環境セミナー」を毎年開催して、環境問題の解説と意見交換を行っています。東京本社を皮切りに

ケイラインジャパン各支店やケイライン シップマネジメント(シンガポール)まで出張して開催するこのセミナーでは、船の運航における環境問題からオフィスのエアコンの設定温度が環境にどう影響するのかまで身近な問題を取り上げ、Kライングループの環境保全活動に生かしていきたいと思っています。

環境推進室 井上 清次





2010年環境活動実績と2011年環境目標

	環境憲章・行動指針	環境目的	環境目標（中期）	2010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	●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
			バラスト水の外洋での張り替え実施を継続 バラスト水の無害化技術導入の検討、開発および保有量のミニマイズ	●外洋でのバラスト水の張り替えを実施する ●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
			運航船タンカーのダブルハル化率100%を達成	●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
			燃料タンクからの燃料漏洩・流出を防止	●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
	排出物や廃棄物の適正管理、リサイクルの推進	排水による公害防止	陸上事業所における排水の適正管理	●陸上事業所での排水を適正に管理する
			廃棄物の適正管理および低減	●陸上事業所での廃棄物を前年より削減する
		環境汚染の防止	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
			船舶解撤時の環境汚染を防止	●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
	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年に2006年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年に2006年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などのエネルギー使用量を前年以下に抑える
			陸上事業所での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消費量を前年以下に抑える
			継続的な船舶の燃料・潤滑油使用量の削減(2011年に2006年比で輸送トンマイルベース5%減)	●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
				●燃焼促進剤投入装置を導入する
				●Eco Slow Steaming(減速航海)の促進を行う
	大気汚染や地球温暖化の原因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(2010年代半ばに2006年比で輸送トンマイルベース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年比で輸送トンマイルベース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年比で輸送トンマイルベース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前年実績以下にする
			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 排出量を削減する ●タンカーからのVOC ¹⁾ 排出を抑制する
			省エネ型荷役機器への代替促進	●省エネ型荷役機器への代替を促進する
	船舶からの有害塗料の排除	海洋汚染の防止、大気汚染の防止	騒音の低減	●騒音を低減する装置の設置、研究をする
			より環境に優しい塗料の採用促進	●非金属系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
環境保全推進	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	海洋観測調査の継続実施	●海洋観測調査を継続実施する
			社会貢献活動への参加	●社会貢献活動へ年間3件以上参画する
			構成員への階層別研修・教育の実施	●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
		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	●要請、働きかけを継続する



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。



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。

2010年達成状況	2011年環境目標
海上への軽微な漏油事故が2件発生しました	●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 各船種ごとに造船所と検討を行いました	●外洋でのバラスト水の張り替えを実施する ●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
2008年9月より100%ダブルハル化を維持しています	●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
新造船18隻に採用しました	●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
指摘事項はありませんでした	●陸上事業所での排水を適正に管理する
11.4%削減しました	●陸上事業所での廃棄物の削減およびリサイクルに努める
2010年実績は57.6%で、比率は1.4%改善しました	●エコ商品の購入比率の向上を図る
リサイクル量(陸揚げ量)が0.5%増加しました	●船内発生廃棄物の陸揚げなどによるリサイクルを促進する
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	●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
自動車船「にゅーよーく はいうえい」をプロジェクトに提供しました	●インベントリ作成に対応する
2.9%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
26.0%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
3.9%増加しました	●陸上事業所での従業員一人当たりの水道水の消費量を前年以下に抑える
1.8%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削減する
10.7%削減しました	●船舶潤滑油使用量を輸送トンマイルベースで削減する
新たに11隻を導入しました	●燃焼促進剤投入装置を導入する
34隻に減速航行対応工事(過給機カット)を実施しました	●Eco Slow Steaming(減速航海)の促進を行う
1.8%削減しました	●CO ₂ 排出量を輸送トンマイルベースで削減する
5.6%削減しました	●SO _x 排出量を輸送トンマイルベースで削減する
6.2%削減しました	●NO _x 排出量を輸送トンマイルベースで削減する
昨年実績2.76%に対し、2010年は2.73%でした	●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
北海・バルト海の規制およびカリフォルニア州の規制に対応しています	●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延べ203回入出港中202回減速航行を実施しました	●自主的に港湾、沿岸域で減速航行をする
米国ロングビーチ港で陸上電源供給を継続、および川崎近海汽船にて停泊中の船舶への陸上電源供給を継続しています	●停泊中船舶からの黒煙、PM、CO ₂ 、SO _x 、NO _x 排出量を削減する
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	●タンカーからのVOC排出を抑制する
国内外のコンテナターミナルに導入しています	●省エネ型荷役機器への代替を促進する
騒音測定方法および基準を制定し、基準値以下であることを建造時に確認しています	●騒音を低減する装置の設置、研究をする
入渠時72隻に無毒型塗料を採用しました	●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	●海洋観測調査を継続実施する
7件実施しました	●社会貢献活動へ年間3件以上参画する
環境セミナーにて300名、乗組員に対して107名に実施しました	●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
認証拡大には至りませんでした	●要請、働きかけを継続する

川崎汽船グループと社会・環境との関わり

国際物流インフラの一翼を担う川崎汽船グループは、同時に世界各地の社会や環境に深く関わっています。事業活動による環境負荷の把握とその最小化を図り、「安心・安全・信頼」を旗印に、物流インフラの維持、向上に努めています。

事業活動における社会・環境との関わり

生活と産業を支えるサプライチェーン

人々の生活や産業活動には、モノを運び、供給するサプライチェーンが必要です。川崎汽船グループは、海運事業を通して、原材料やエネルギー資源、消費財などの輸送を担い、このサプライチェーンの維持に寄与しています。

気候変動

船舶やターミナル機器、車両を動かすエネルギーである石油燃料や電力などを消費することにより、温室効果ガスであるCO₂を排出します。このため、エネルギー利用効率を高め、燃料の消費を最小化することで、従来通りのサービスを維持しながら、CO₂の排出抑制に取り組んでいます。

大気汚染

エンジンやボイラーの運転により、燃料中の硫黄分の燃焼による硫黄酸化物(SO_x)、燃焼時に生成される窒素酸化物(NO_x)、煤(PM)などが排出されます。これらの物質の排出低減のため、低硫黄燃料の使用、NO_xを低減する機器の開発・採用、燃焼改善剤の使用などに取り組んでいます。

海洋汚染

貨物としての原油や石油製品、運航に必要な燃料や潤滑油などが万一海上へ流出した場合、深刻な海洋汚染を引き起こすことがあります。油流出につながりにくい構造や機器の採用、油圧を使用しない機器への転換など、油の流出を引き起こさないようさまざまな取り組みを行っています。

生物多様性

船体に付着した海洋生物やバラスト水とともに取り込まれた海洋生物が船舶とともに移動し、他の生態系に持ち込まれて影響を与えることが考えられます。生物や生態系があらまの姿を保つよう、生物多様性に配慮した取り組みを行っています。

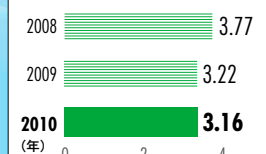
資源循環・節減

船舶の運航やオフィス活動において、資源を有効に利用し廃棄物を抑制するよう取り組んでいます。また、船舶の解体による鉄や非鉄金属の再資源化に配慮した活動に取り組んでいます。

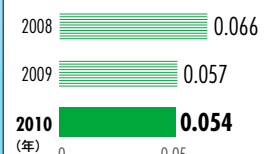


環境負荷推移

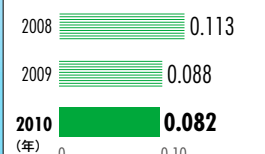
輸送トンキロ当たりCO₂排出量
(g-CO₂/トンキロ)



輸送トンキロ当たりSO_x排出量
(g-SO_x/トンキロ)



輸送トンキロ当たりNO_x排出量
(g-NO_x/トンキロ)



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=1.652キロメートル)

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、廃棄物の発生量、バラスト水の交換状況など、本船の運航データを総合的に収集しデータベース化するシステムで、各船から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す。2001年に運用を開始したこのシステムは、その機能強化に努め、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。

SPASは、その機能強化に努め、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。

環境保全に向けた活動

環境に配慮した機器や設備の導入を図り、また、万一の事故の際にも、環境汚染を引き起こさないような構造を取り入れるなど、安全運航と環境保全を最優先に考え、エネルギー効率に優れた地球環境に優しい物流インフラを維持するべく、さまざまな取り組みを積極的に推進しています。

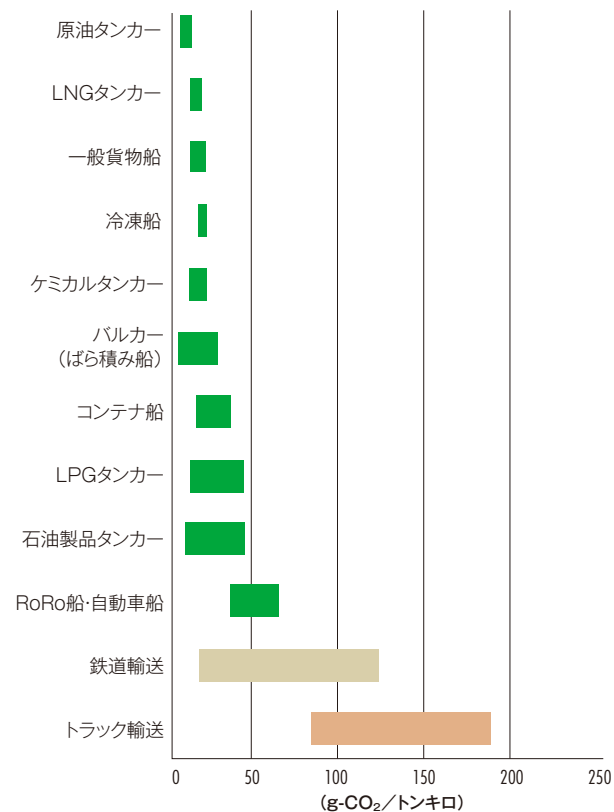
気候変動への取り組み

エネルギーの有効利用を目指して

船はエネルギー効率に優れた輸送モードです

輸送時のエネルギー効率を表す指標として、貨物1トン
1km運んだときの燃料消費量が使用され、この指標が小さいほどエネルギー効率が高いといえます。大量輸送に適し、低燃費の大型ディーゼルエンジンを搭載する船舶による輸送は、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低減にも有効です。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、当社では、エネルギー効率のさらに高い船舶を導入するとともに、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。

各種貨物輸送手段の標準的なCO₂効率範囲

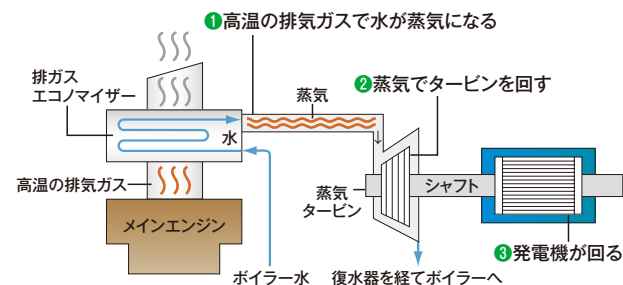


出典:「第2回IMO GHG調査報告2009年」

排ガスの熱エネルギーの利用

エンジンで燃焼し船を推進するエネルギーとなった燃料は、排ガスとして大気中に排出されますが、この高温の排ガスが持つ熱エネルギーを回収する排ガスエコノマイザーで高温高压の蒸気を作っています。その蒸気を蒸気タービン駆動のターボ発電機に導き船内で使用する電力に変換すれば、発電に要する燃料を削減することができます。捨てられるはずの排ガスのエネルギーを電力に変換するこのシステムにより、船としてのエネルギー効率、すなわち、輸送時のエネルギー効率が向上し、CO₂排出量を低減することができます。

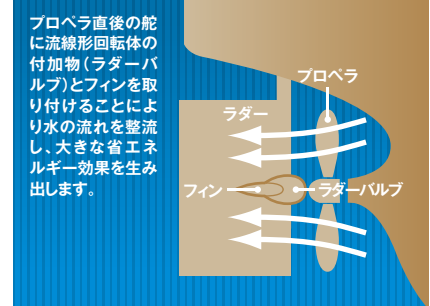
排ガスエコノマイザーとターボ発電機



プロペラで作られる水流エネルギーの利用

船の方向を維持したり変えたりする舵は、プロペラの後ろ側に位置しており、プロペラで作られる水流を常に受けています。ここで、舵に球状の膨らみと水平フィンを取り付けると、水流エネルギーを推進力に変えることができます。推進エネルギーが増すため、エンジンの燃料消費量を少なくとも同じ速力を得ることができ、CO₂排出量も低減できます。

省エネ付加物の仕組み



最新型オートパイロットの採用

船が航行するときには、目的港までの航海計画に決められた針路を保って進んでいきます。しかし、船は風や波、潮流などの外乱の影響を受けるため、舵をこまめに切って針路を維持します。この舵取りを自動的に行うのがオートパイロット(自動操舵装置)で、大洋上などの船舶の輻輳していない海域で使用しますが、最新型のオートパイロットでは、この外乱の大きさや継続時間などを学習して次の操舵に生かし、無駄な操舵を最小限に抑える仕組みが備わっています。従来型に比べて約1%の燃料消費削減となるこの最新型操舵装置を順次搭載し、CO₂排出量の低減を図っています。



オートパイロットを搭載した操舵スタンド

熱を遮断し冷暖房効果を高めます

船員が生活する居住区域や航海当直を行う船橋は冷暖房を行っています。船の材料は鉄で熱を伝えやすく、太陽熱や外気の温度の影響を受け、冷暖房効果が低下します。そこで、熱を遮断する遮熱塗料を居住区や船橋の外板に使用して、冷暖房効果を高め、冷房に要する電力消費量や暖房に要する蒸気消費量を削減、CO₂排出量の低減を図っています。



自動車船では、居住区と船橋上部面積が広く遮熱塗料は効果的

コンテナを降ろすときのエネルギーも回収します

東京および横浜の自営コンテナターミナルでは、省エネタイプのハイブリッド型トランスファークレーン¹⁾を導入しています。ターミナル内でコンテナを仕向け地ごとに整理するこのクレーンは、吊り上げたコンテナを所定の位置に降ろす際に回生ブレーキにより電力を蓄え、動力として再利用しています。従来型に比べて燃料消費量やCO₂排出量が半減しており、改良型エンジン搭載により騒音も大幅に低減されています。



ハイブリッド型トランスファークレーン

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。

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%、2010年からは100%に相当する風力エネルギークレジットを購入し、CO₂オフセットに取り組んでおり、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います。



グリーンパワーパートナーの資格証



グリーン電力証書

Voice

LED照明の実証試験

LED照明が普及の段階に入っていますが、船舶でも導入を図り省エネに寄与するべく取り組みを進めています。しかし、船上では、航海中の振動や暑さ、寒さ、高い湿度など、一般家庭での使用条件とは異なり、設置には船級などの認証も必要のため、自動車船の船員居住区と貨物ホールドで実証試験を行っています。また、LED照明は光の特性が蛍光灯と異なる

ため、光の具合が自動車の積み付け作業に影響しないかという観点の調査も必要です。蛍光灯に比べて電力消費を15%削減でき、長寿命であることから廃棄物の削減にもつながるため、今後も、メーカーや造船所と協力し、船舶にもLED照明が普及するよう努めていきたいと思っています。

自動車船営業グループ 海技・品質チーム 山田 恭則





環境保全に向けた活動

大気汚染防止への取り組み

大気環境を守るために

ロングビーチ港湾局からグリーンフラッグを授与されました

米国カリフォルニア州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し、周辺地域の大気の状態を改善する目的で、同港に入出港する船に対して、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ノット以下で航行させる取り組みを行っています。この取り組みへの参加率が高く、かつ寄港数が多い船社に対し、その栄誉をたたえるグリーンフラッグが授与されますが、当社は、非常に高い参加率を例年達成しており、2010年もグリーンフラッグを受賞、6年連続の栄誉となりました。



グリーンフラッグ受賞式

新造船に対するNOx3次規制への対応

2016年以降建造される船のエンジンから排出されるNOx(窒素酸化物)は、2000年に適用開始された1次規制に比べて80%以上の削減が求められます。当社では、NOx削減に寄与する水エマルジョン燃料の実証試験に取り組むなど、このNOx規制に対応する技術の開発に協力しています。

伊勢・三河湾では独自の減速航行に取り組んでいます

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を行っており、周辺の海域や地域の大気環境への影響を低減させています。また、停泊時のPM(煤など)排出抑制のため、入湾前にボイラーの煤を除去したり、停泊中の発電機の負荷を適正にし、燃焼状態を良好に保つなどの取り組みを行っています。

停泊中の船に陸上電源を供給しています

ロングビーチ港の自営コンテナターミナルにおいては、停泊中の船に陸上電源(6,600ボルト、60ヘルツ)を供給する設備を設けており、船上で電圧を440ボルトに変圧し、すべてを陸上電源で賄うことが可能です。この取り組みにより、船のディーゼル発電機を停止することができるため排気ガスがゼロとなり、近隣地域の大気環境の改善につながっています。



陸上電源供給中のコンテナ船「GENOA BRIDGE」



岸壁に設置された電源ケーブル接続箱



本船から下ろした電源ケーブル(接続箱へつなく)

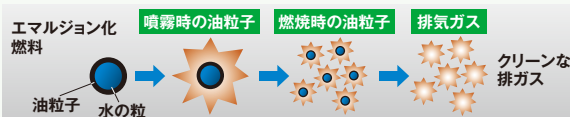
column | 水エマルジョン燃料の採用

水エマルジョン燃料とその性質

水と油を攪拌し、燃料油の中に水の粒を分散させた状態にしたものを水エマルジョン燃料と呼んでいます。この水エマルジョン燃料を使用することで、ディーゼルエンジンの排ガス中の窒素酸化物(NOx)が約20%削減されることが分かり、当社グループ運航船にこの機器を搭載し実証試験を行っています。

水エマルジョン燃料の燃焼反応

水エマルジョン燃料が燃焼するときには右の図のように反応します。



- 水の粒の周りを燃料の粒子が取り囲んでいます。
- エンジンに噴射された水エマルジョン燃料は、燃料の粒が着火する前にまず水が蒸発します。
- 水の蒸発により、燃料の粒が細かく拡散します。
- 非常に細かくなった燃料の粒子は、燃焼しやすいため完全燃焼が得られやすくなります。
- このため、燃焼効率が改善され、排ガスがきれいになります。

海洋汚染防止への取り組み

油や廃棄物による汚染を防ぐために

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。なお、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。

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。

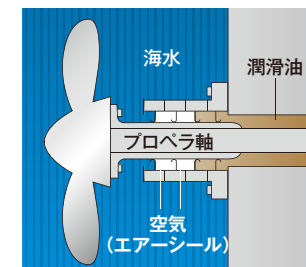


ダブルハル大型タンカー(VLCC)「YAMATOGAWA」

船尾管エアースील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。

船尾管エアースील



甲板機器の電動化

従来は油圧駆動だったムアリングウインチ²⁾やランブウェイ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⁾ ムアリングウインチ: 船舶を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船に積み込んだり、陸に揚げたりするときに岸壁に渡す通路。航海中は格納する。

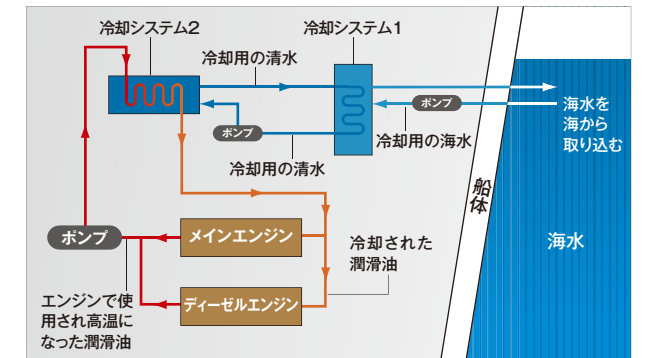


電動ムアリングウインチと係留索(船首)

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



Voice

グリーンフラッグで果たす社会的責任

“K” Line America, Inc.は、その社会的責任を果たす活動の一つとして、南カリフォルニアの海の玄関口であるロングビーチ港が取り組む「グリーンフラッグ・プログラム」に、すべてのKラインの船が参加することを目指しています。このプログラムには開始当初から参加しています

が、以後毎年優秀な成績を残し、同港港湾局からの表彰を受けています(P31参照)。これはスピードをしっかりと落として航行するすべての船長の協力によるものであり、わたしたちはこのことに常に感謝しています。今後も引き続き取り組みを続け、地域環境の向上に努めていきます。



“K” Line America, Inc. (Los Angeles) Marine Operations General Manager Dave Pritzos



環境保全に向けた活動

生物多様性への取り組み

生態系に配慮するために

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、船体の抵抗が増して、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海域に持ち込まれることにより、生態系に影響を与えることが考えられます。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を進めています。

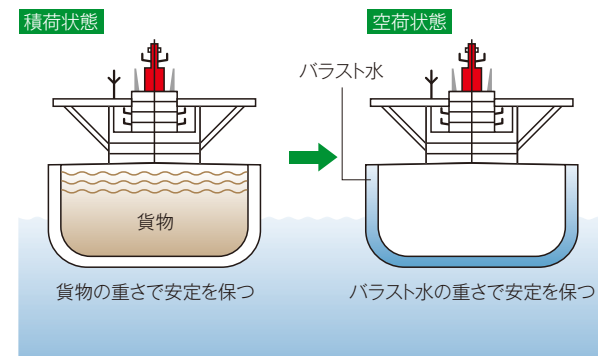


ドックでシリコン塗料(赤色)による塗装工事を実施

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取り組んでいます。

バラスト水



column シップリサイクルへの取り組み

安全と環境を考慮した船舶の解体

使命を全うした後に解体される船は、鉄資源として有効に活用されます。しかし、解体の際には機械化や自動化は難しく、そのほとんどの作業が手作業で行われることから、労働安全衛生や環境保全に配慮した解体作業が行われることが必要です。また、人体や環境に影響のある物質を含む箇所を事前に把握して解体に当たすることも重要です。

自動車船「にゅーよーく はいうえい」のインベントリ

1985年に建造されたこの船では、現在では使用が禁止されているアスベストやTBT、CFC(特定フロン)などを使用していました。アスベストは主にエンジンの排気系やボイラーの炉や蒸気配管などの高温になる部分の接続部に挟み込むガスケットとして用いられ、また、使用が認められていた時期に塗装された船底塗料のTBTは、その外側にTBTを含有しない塗料を使用し封じ込めてしまうことで対応することが認められており、CFCは、自動車を積載する貨物ホールドの消火用に保有する大量のCO₂を冷却する冷凍機に用いられていました。

これらの物質が使用されている場所やその量を詳細に記載し

たリストや図面からなる文書がインベントリで、この情報をもとに、有害物質が飛散しないように安全に回収する措置を取ること、周囲の環境への影響を防ぐことができます。

室蘭プロジェクトに参画

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「にゅーよーく はいうえい」を解体する実証実験が、北海道室蘭市で行われました。2010年2月から10月にかけて実施されたこのプロジェクトにおいて、解体時に必要な多くの知見が得られ、13,732トンの鉄が資源として回収されました。



取り外された煙突(手前)と解体中の船体(後方)

資源循環・節減への取り組み

オフィスでの取り組み

廃棄物の最小化とリサイクルに努めています

事務所における業務では、両面印刷や2ページ分を片面1枚に印刷するようにプリンターを設定するなど、資源の有効利用と消費の最小化を図っています。また、発生する廃棄物は分別をし、資源としてリサイクルできるように努めています。

エコ商品の購入を促進しています

事務所で購入する物品は、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。この取り組みをさらに促進するために、エコ商品購入比率を毎月集計し社内に周知することにより、意識の向上を図っています。また、購入に際しても、無駄のないよう働きかけています。

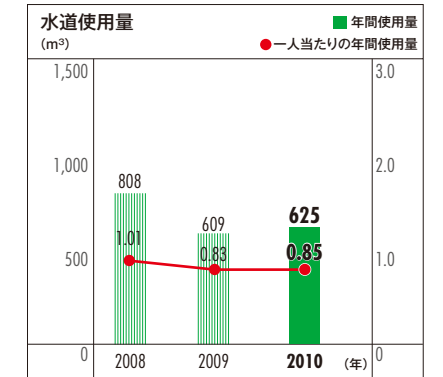
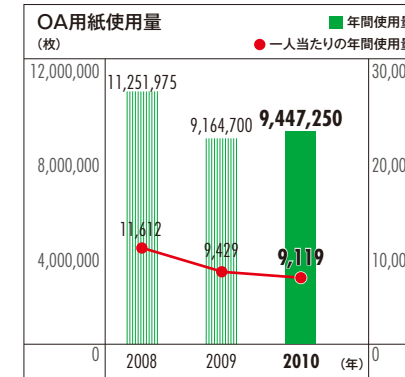
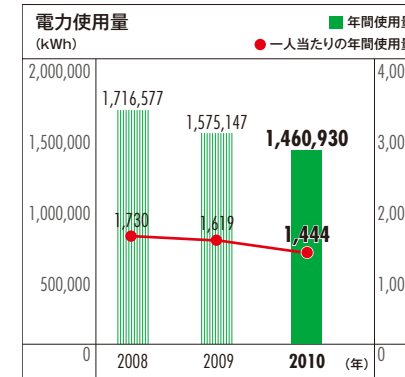
電力使用量の節減に努めています

適正なエアコン設定温度、不必要な照明の消灯などに努めていますが、東日本大震災の影響により電力供給量が低下している状況に鑑み、窓際の消灯、照明の間引きや不要箇所の消灯を行い、社会的要請に応えるべく取り組みを強化しています。

冷凍コンテナ温度管理記録をペーパーレス化しました

冷凍コンテナの温度管理は非常に重要で、輸送中のコンテナ内部温度を連続記録して温度管理状況を監視しています。従来は、コンテナ1本ごとに取り付け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年に、コンテナ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。

オフィスでの環境負荷推移



Voice

アイデアで広がるエコ活動

わたしたちケイラインジャパンは、日本国内における川崎汽船のコンテナ船を主とする営業総代理店です。営業専門のわたしたちはオフィス内と人として成り立っています。環境のためにオフィス内ですること、という「紙・ゴミ・電気」の節減努力はもちろんですが、アイデア次第でさまざまな活動ができると考えています。例えば、本社・支店のマイカップ運動で紙コップの使用削減に努め、支店では100%削減の成果を挙げています。東京本社では2010年からベッ

ボトルのキャップをリサイクルするエコキャップ運動を開始、1年間で6,040個集まり、48kgのCO₂排出を防ぐことができました。また、船積書類の廃棄にはこれまでリサイクル不能のシュレッターを利用してきましたが、機密書類の溶解処理サービスによって安全にリサイクル可能になりました。ちょっとした心掛けがエコ活動につながります。さらなるアイデアを模索していきたいと思っています。

株式会社ケイラインジャパン
総務・人事グループ 和田 麻実



HIGHLIGHT 船会社としての責任 III

「充実した船内生活を送るために」

船内生活は長期にわたります。

一度乗船すれば、数ヶ月間はその船で生活することになり、心身ともに健康でなければなりません。

入港しても、その港で必ずしも上陸できるわけではなく、

荷役当直、停泊中のみ可能な機器の修理など、いろいろな仕事をこなすことになります。

健康を害することなく、また、労働意欲を維持するために、さまざまな制度を用意しています。

Q 生活環境は
どのようになっていますか？

A 個室が用意され、
充実した環境が整っています

寝台寝具、机、収納家具等の設備が整った個室が用意され、また職位や責務に応じた大きさの部屋が提供されます。食堂、娯楽室、洗濯機室、乾燥室、体育館、(船によっては)大浴場といった公共スペースも、船内生活の充実に欠かせない大切な施設です。また、洋上ではテレビ放送が受信できない場合が多いため、余暇はDVD鑑賞や読書など各趣味に費やしています。ときにはカラオケ大会やゲーム大会なども企画し船内融和を図っています。



CADET (実習学生)用の部屋(トイレシャワー付き)

Q 船内で、多くの国の人と一緒に
生活することに難しさはありませんか？

A さまざまな文化に触れることで刺激を
受けています

日本人船員はフィリピン人船員と乗船する機会が多いのですが、彼らは大変明るく陽気な国民性もあり、船内はいつも賑やかな雰囲気に包まれています。他国の人々との船内生活は、文化・国民性の違いから戸惑うことも多々ありますが、安全運航においては目指すところはお互い同じ気持ちであり、業務上の支障はありません。今では司厨長もさまざまな国の人が担います。中には驚くほど和食が上手な人もおり、船内生活の大きな楽しみである食事に色を添えてくれます。



厨房にて

Q 女性でも大丈夫でしょうか？

A 安心して働ける
環境を整えています

航海士、機関士ともに男女を問わず採用しています。乗船に際しても、女性も男性と同様にすべての船種で活躍しており、また、乗船勤務のみならず、その海技力を生かして、陸上でも勤務しています。船には、女性に対応した医薬品を備え、また、生活環境においてもガイドラインを作成し、本船に啓発しています。さらにより良い環境づくりを整えるために相談窓口を設け、陸上休暇の際には本社にて意見交換会を行うなど、女性の活躍を支援する体制を整えています。



一等航海士 野口 枝里
(現 自動車船営業グループ 海技・品質チーム)

Q 乗船中に
家族と会うことはできますか？

A 家族のための
さまざまな制度を設けています

国内外の寄港地において、家族と面会する機会を設けており、旅費や宿泊費のサポートも行っています。最近では日本に寄港しない船が増えており、家族が面会に訪船する機会がなくなりつつあります。離家庭性の軽減、また、家族に対して海上労働および船内生活の理解を深めていただくことを目的とし、乗船中に家族(配偶者および子に限り)が便乗する制度を設けています。国内間の航海のみならず、国外の航海(この場合配偶者に限り)にも適用されます。



三等機関士 栗原 郁磨 /めぐみ
(コンテナ船「BROOKLYN BRIDGE」
機関制御室にて)

安心して過ごせる環境をつくりたい

船長以下乗組員は、陸上のさまざまな部門からの支援を得て、日々の航海に従事しています。しかしながら、洋上では直接的な支援は望めませんので、すべての乗組員が与えられた職務を完璧にこなし、貨物および船体、乗組員自身の安全を確保しなければなりません。そのためには、各員が職務をこなす知識・技能を身につけるとともに、乗船中の精神面でのケアに努めるべく、当社研修所などにおいて各種研修を実施しています。

船は職場でもあり、家でもあります。陸上の職場では仕事が終われば帰宅できますが、乗船中は、個人の部屋があるとはいえ、当然ながら船の中です。その日の仕事が終われば、次の日に備えるためにリフレッシュする必要があり、船内には娯楽室などを備えています。また、家族との連絡手段も、V-SATの導入など、徐々にではありますが技術の進歩とともに改善されてきています。

乗組員の心身の健康あってこそその安全運航ですので、会社として、今後も最大限の努力をしていきます。



海事人材グループ
人事チーム長
白石 匡 (機関長)

Workplace

職場環境

働きやすい職場づくり

川崎汽船グループで働く人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。

人権の尊重

人権の尊重と法令遵守

グループで人権尊重への意識を高めています

グローバルな社会課題である人権の尊重について意識が高まってきている中、グループで働く人の人権、人格や価値観を尊重するとともに、人種、性別、障害などの差別を排除し、安全で働きやすい職場環境づくりに取り組んでいます。

ハラスメントの防止

働く人の相談窓口体制を整えています

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解決に迅速に当たる体制を取っています。

人材の育成

陸上従業員の育成

OJTとOFF-JTを柱に人材の育成に取り組んでいます

自らが設定した目標に対し、従業員の挙げた成果を公平に評価し、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。

また、業務を通じて知識・技術を習得するOJT(On-the-Job Training)と階層別集合研修(OFF-JT)を二本柱に、従業員の育成に力を入れています。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ます。また、海運会社特有の陸上従業員の乗船研修においては、実際に航行している船内で海上従業員の行っている業務を体験するなど、充実した研修内容で各自のスキルアップを支援しています。

多様性の尊重

多様性を尊重し、活躍を支援しています

女性の採用を拡大し、性別にかかわらずグローバルに活躍できる配置に取り組んでいます。また、法律に基づく定年退職者を再雇用するための制度など、雇用制度を充実し、活躍を支援しています。

グローバルな人材交流を推進します

海外グループ会社からの研修生受け入れや、グループ会社間での部署異動など、グローバルに活躍する場を提供し、人材と組織力の強化を図っています。

労使のコミュニケーション

働きやすい労働環境の維持・向上を目指し、建設的な話し合いから生まれたアイデアを制度に取り入れています(ワーク・ライフ・バランス支援など)。

“K” Line Universityの開催

世界各地のグループ従業員が年に数回、東京、ロンドン、リッチモンド(米国)の3拠点に集合し「K” Line University」を開催しています。この研修ではグループのビジョン、将来のビジネス展開などのテーマを扱います。普段は電話やEメールでのやり取りが多い中、直接顔を合わせコミュニケーションを図ることにより、共通の理解を深める重要な機会となっています。2010年には各拠点において、合計54名が参加しました。



東京での“K” Line University開催風景

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、海陸、国内外の広い分野で活躍し、高い専門性が求められます。その知識・技能の習熟のため、各年代ごとに能力向上のための研修や通信教育を実施し、会社の期待を各従業員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。

仕事と生活の調和

働きやすさを支援する制度

ワーク・ライフ・バランスを支援する制度

会社生活と家庭生活を両立できるよう、従業員の多様な働き方を支える体制の整備に努めており、右表の通り、法が定める水準を大幅に上回るものとなっています。さらに、2011年度からは高度不妊治療のための休業制度を導入し、次世代育成の支援にも力を入れています。

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み、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を経験することにより、海技者としての海上技術に加え、海運全般の知識を習得することを目指しています。(P19～20もご参照ください)

主な制度	概要
育児休業	満3歳まで取得可能
介護休業	最長2年間の休業を取得可能
育児、介護の支援制度	休業中：貸付金制度で休業中の支援体制を強化 復社後：短時間勤務制度を小学校3年生まで利用可能
フレックスタイム	コアタイムを10時～16時とし、各部門で採用
リフレッシュ休暇	勤続11年目と勤続21年目に取得可能

※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。

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

健康管理委員会では、産業医・社会保険労務士・労働組合と連携し、社員の健康の改善に取り組んでいます。また、管理職向けに過重労働と健康との関係について説明する機会を設けるなど、過重労働の防止強化を進めています。特に管理職の安全衛生注意義務については継続的な啓発を行う仕組みづくりを進めています。

安全運航は、まず心身の健全から

海上従業員を対象に、職住一体という海上の特殊な労働環境を考慮し、メンタルヘルスケア研修を実施しています。部下のケアや自分自身のケアを十分にに行い、健全な船内生活と業務遂行を支援しています。

過重労働防止についても、労務計画立案システムを導入し、過重労働とならないように仕事量と人員の負荷分担を考慮するなど適正な労務管理を行っています。

Voice

Welcome V-SAT(海上ブロードバンド)

2011年4月、東京入港中にわたしが乗船するコンテナ船「BROOKLYN BRIDGE」にV-SATが設置されました。本来の目的は船務通信用ですが、世界中のどこにいてもインターネット接続ができるようになったので、ネット検索、メール利用において陸上とほとんど遜色ない通信環境が整いました。

世界情勢や海事情報はもちろん、本船独自で最新の時事ネタを得ることができるため、乗組員の話題も豊富となり船内融和と向上にもつながり、船内生活がさらに楽しくなりそうです。

二等航海士 針生 あや



「海運企業の特性を生かして 社会に貢献」

川崎汽船グループは良き企業市民として
さまざまな社会貢献活動を行っています。
ここでは特に海運業を中核とする
海運企業グループの特性を生かした社会貢献活動の実例として
船舶による気象観測・通報と、
東日本大震災の被災地復興支援活動をご紹介します。



風向風速計



雲を観察



気圧を測定



気温・露点(湿度)を測定

船舶による気象観測・通報

船舶による気象観測通報の推進に努めています

船舶の運航と気象とは、非常に密接な関係があることは言うまでもありません。気象観測は、航海術とともに発達し、天気予報の歴史は船舶の安全のために始まったともいえます。当社が運航する船舶では、気象データを観測し、気象庁への報告を励行しています。

わが国では、気象業務法の定めにより、船舶は必要な気象測器を備え付け、気象および海象の観測を行い、その観測の結果を報告することが求められています。

また、国際連合の専門機関である世界気象機関(WMO)も、加盟国に対し船舶による気象観測・通報を奨励するよう要請しており、各国は船舶による観測・通報の推進に努めています。世界各国の船舶から通報された観測データは、国際通信回線を通じてリアルタイムに交換され、世界中の気象機関等で利用されています。観測データは、船舶の航行安全に役立てることを主要な目的として

おり、気象衛星や気象レーダー、陸上における観測などとともに気象や波浪の解析・予報に利用されています。

海上における船舶による気象観測は、気象衛星や気象レーダーが発達した現代においても、気象や波浪の解析や予報・警報の基礎となるデータを提供するものとして不可欠なものです。また観測データは海上だけでなく、陸上の各種産業・交通等の気象災害の防止・軽減にも重要な貢献をしています。

近年では地球温暖化など気候変動への対応が人類共通の急務となりつつあり、気象観測の少ない大洋上の観測結果は、地球規模での気候変動の監視等においてますます重要な役割を担っています。

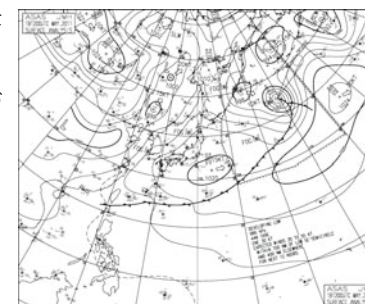
安全運航グループ 安全運航チーム
山本 祐輔



ステークホルダーからのメッセージ —— 地球温暖化監視にも活用されています

広大な海洋で気象データを収集するためには、商船などの協力が不可欠です。2010年に世界中の船舶から通報されたデータは約170万通で、これらは各国の気象局で天気予報や海上予報・警報などに利用される他、地球温暖化監視にも活用されています。川崎汽船グループ船舶管理会社(ケイラインシップマネジメント株式会社、大洋日本汽船株式会社および株式会社エスコバル・ジャパン)が管理する船舶からは、2010年に8,000通を超える気象観測・通報を行っていただきました。引き続きご協力をお願いします。

気象庁
地球環境・海洋部
海洋気象課



天気図(出典:気象庁ホームページ)

東日本大震災被災地への川崎汽船グループの支援



被災地向け仮設住宅建設資材や生活物資の海上輸送など復興支援物資の輸送協力を行っています。また、被災地で救援・復興活動に当たる陸上自衛隊への隊員・車両の輸送協力や駐屯地での食糧保管用冷凍コンテナの無償提供を通して復興活動を後方からサポートしています。川崎汽船グループは被災者の方々が一日でも早く震災前の安定した生活を取り戻すことができるように、引き続き海運業の特性を生かした支援活動に取り組んでいきます。

川崎汽船グループの社会貢献活動

社会貢献
Society



川崎汽船グループはグローバルに事業を展開する中で、海運企業として事業を生かした社会貢献、次世代育成やボランティア参加などを通じて各国地域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、コミュニティでのボランティア参加、次世代の社会を担う人材の育成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

旅行業界の人材育成に協力しています

ケイライントラベル株式会社では毎年、阪神地区で佛教大学、東京で獨協大学のインターン生を受け入れています。

受け入れ当初は学生の貴重な時間を預かった者として対応に戸惑うこともありましたが、旅行業の現場を実地で体験してもらうことで、インターンでしか体験できない経験をしてもらっています。

インターン制度は、学生にとっては就職の前に企業での社会経験ができ、将来の就職への参考になること、企業にとっては大学や学生との情報交換ができることを有意義に感じています。こうした活動が、旅行業界の将来を担う次世代の育成の一助になることを願い、協力を行っています。



ケイライントラベル神戸事務所スタッフ

コミュニティへの支援

シニアバスケットの贈り物

KAMでは高齢者の支援を行っています

“K” Line America, Inc. (KAM) は、地元リッチモンドのシニアアコネクションズ(高齢者を支援するNPO組織)に15個のバスケットを贈りました。この活動は2004年から続けています。KAMスタッフは、自らがお店で買い集めた保存食品やトイレタリーグッズなどの生活用品をバスケットに詰め、心を込めて梱包し、お贈りしています。



バスケットを作るKAMスタッフ

子どもたちとの交流会

子どもたちの笑顔のために活動しています

“K” Line Maritime Academy Philippines (KLMA Phil) は2010年12月、会社所在地であるフィリピン・パサイ市に住む貧困層の子どもたちの中から30人を事務所に招き、ランチと文房具を入れた鞆をプレゼントする交流会を実施しました。KLMAをはじめとする現地駐在のスタッフも参加し、子どもたちは歌やダンスを披露して一緒に楽しみました。今年3年目となるこの支援活動を通し、今年も子どもたちに笑顔と元気を与えることができました。



パサイ市の子どもたちと

国立公園でミニダム造り

KTL Walk Rally 2010

K Line (Thailand) Ltd. (KTL) では、社員の健康増進と自然保護活動を兼ねたイベントとして“Walk Rally”を毎年実施しています。2010年は社員400人が参加し、バンコク西南郊外のガン・ガジャン国立公園において、雨季の流水で土壌が流出することを防ぐためのミニダム造りを行いました。山脈の溪

谷にあるこの公園には、野生の象を含む多くの動植物が生息しています。この豊かな自然を守るため公園の管理局と協力し、石や木材を拾い集めて不透水性の土と積み重ね、人力のみで計10基のダムを造り上げました。



ミニダム造りに励むスタッフ

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。

2010年、チリ中部で発生したマグニチュード8.8の巨大地震と津波の被害は、首都サンチャゴを含む広範囲にわたり、多くの犠牲者を出す惨事となりました。REPRESENTACIONES MARITIMAS KAWASAKI CHILE LTDA.では保存食品や衣類など、40フィートコンテナ2本分の支援物資の輸送協力を行いました。



支援物資をコンテナに積み込むスタッフ

支援物資海上輸送協力

本業を生かした貢献活動を行っています

“K”LINE SHIPPING (SOUTH AFRICA) PTY LTD. (KLSSA) は、南アフリカの子どもたちの教育支援を進めるNPO法人SAPESIに対して教育資材の海上輸送および南アの国内陸送

に関する協力を行っています。2011年3月、第一回船積みとなる英語児童図書1,000冊、および文房具類他を載せた当社運航船がダーバンに到着しました。



搬送した荷物を引き渡すKLSSAスタッフ(右2人)とSAPESI代表

ボランティア活動

グループ従業員とともにボランティア活動に参加しています

2010年6月、毎年恒例の東京お台場で開催された海岸の清掃活動に、当社グループ従業員とその家族38名が参加しました。また11月には、東京都「海の森」植樹活動に当社およびグループ会社4社(川崎近海汽船、ケイライン シップマネージメント、エスコバル・ジャパン、ケイ・エム・ディ・エス)の従業員および家族30名が参加し、初めて体験する植樹作業に汗を流しながら楽しみました。植樹した苗が元気に成長し、10年、20年後に緑豊かな海の森に姿を変え、CO₂を吸収し地球温暖化の防止につながることを願います。

Voice

海の環境保護活動に参加

K Line (Thailand) Ltd. では、最近破壊が進んでいるタイ南部の海岸のサンゴ礁を保全するため、2010年11月に幼生サンゴの移植事業を行いました。このイベントに参加できたのはわたしにとって大変貴重な体験だったと思います。わたしは、会社が社内イベントとしてこのような環境保護活動のみならず、大学に奨学金を寄贈したり、災害被害者の支援を行うなど、毎年さまざまな社会貢献活動を行っていることを大変誇りに思っています。

K Line (Thailand) Ltd. Payroll & Welfare Section Manager Anchasa Middelburg





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2010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。

2010年環境会計の集計結果は、投資額30.5億円、費用額10.1億円、経済効果60.3億円となりました。

注:下表では各項目を千円単位に四捨五入したため、その総和が合計額と一致しないことがあります。

■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	大気汚染防止※1)	376,000	61,147
	水質汚濁防止	—	188
2.地球環境保全	地球温暖化防止※2)	1,939,766	443,262
	海洋汚染防止※3)	469,611	158,076
3.資源循環	資源効率的利用※4)	265,000	69,942
	産業廃棄物リサイクル	—	852
	廃棄物処理費用	—	185,669
2上・下流コスト			
1.環境負荷の低減に資するサービスの調達	リサイクル・エコ商品	—	733
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	—	63,122
2.環境情報開示、環境広告	社会・環境レポート発行	—	6,670
3.環境負荷監視	船舶の環境データ収集	—	6,158
4.従業員への環境教育等	環境セミナー・研修	—	6,873
4研究開発コスト			
1.環境保全に資する製品の研究開発	環境対応船用機器の開発	—	10,204
5社会活動コスト			
1.自然保護、緑化、美化、景観保持	社会貢献	—	62
合計		3,050,377	1,012,960

- 船舶における主な取り組みの内容は次の通りです。
 - ※1 コールドアイロニング、排ガス集塵装置
 - ※2 排ガスエコノマイザー、ターボ発電機、電子制御エンジン、助燃剤投入装置、過給機カット
 - ※3 船尾管エアースील、セントラルクーリングシステム、甲板機器の電動化、オーバーフロー防止用の配管・タンク設置、環境配慮型船底塗料
 - ※4 電子制御シリンダー注油器

■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		
			2010年	2009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)	0.97	0.91	0.06
		潤滑油 (mℓ／トンキロ)	0.010	0.011	－0.001
	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)	3.16	3.22	－0.06
		SO _x (g・SO _x ／トンキロ)	0.054	0.057	－0.003
		NO _x (g・NO _x ／トンキロ)	0.082	0.088	－0.006
		廃棄物などの発生			
		ビルジ (m ³ ／船・月)	21.1	21.8	－0.7
		スラッジ (m ³ ／船・月)	10.7	11.1	－0.4
		生活系ゴミ (m ³ ／船・月)	4.6	4.8	－0.2

■環境保全対策に伴う経済効果 ―実質的效果― (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	5,919,644
	ロングビーチ沖減速航海によるエネルギー費・港費の節減	82,921
	伊勢湾・三河湾減速航海によるエネルギー費の節減	10,986
	コールドアイロニングによるエネルギー費の削減	19,334
合計		6,032,886

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)										
	2006年度		2007年度		2008年度		2009年度		2010年度	
	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上
男	304	156	317	166	308	182	322	186	323	181
女	109	1	115	2	109	3	111	4	114	5
合計	413	157	432	168	417	185	433	190	437	186

■採用人数(中途採用含む) (名)										
	2006年度		2007年度		2008年度		2009年度		2010年度	
	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上
男	34	16	30	17	17	21	13	19	20	14
女	7	1	5	1	10	1	7	1	11	2
合計	41	17	35	18	27	22	20	20	31	16

■平均勤続年数(年度末時点) (年)					
	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度
陸上総合職	13.2	13.9	13.7	13.9	13.5
陸上一般事務職	16.3	20.1	20.8	21.2	19.4
海上従業員	13.5	13.8	15.0	11.5	11.9

■30歳以下の離職率 (％)									
2006年度		2007年度		2008年度		2009年度		2010年度	
陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上
1.52	0.73	1.43	0.35	2.04	0.34	1.42	0	1.53	3.30

※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)										
	2006年度		2007年度		2008年度		2009年度		2010年度	
	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上
男	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0
女	6	0	1	0	2	0	4	0	6	0

■女性の育児休業取得率 (％)									
2006年度		2007年度		2008年度		2009年度		2010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)										
	2006年度		2007年度		2008年度		2009年度		2010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	4	0	1	0	1	0

■介護休業制度利用者数 (名)										
	2006年度		2007年度		2008年度		2009年度		2010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	1	0	0
女	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

■障害者雇用率(年度末時点) (％)					
2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	
2.69	2.56	2.05	2.12	1.60	

※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)					
2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	
21	26	33	35	17	

■労働災害発生件数 (件)									
2006年度		2007年度		2008年度		2009年度		2010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2010 アンケート集計結果

昨年発行した「社会・環境レポート 2010」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。

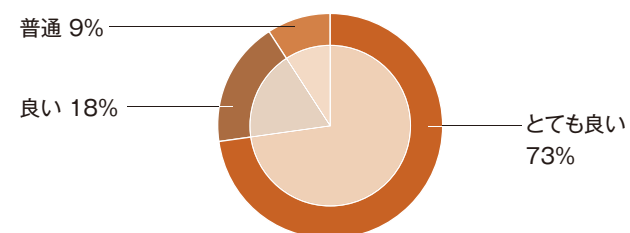
皆さまからいただいたご意見・ご感想を基に、今後のCSR活動やレポート内容の充実と

読みやすさ、分かりやすさの向上に努めていきます。

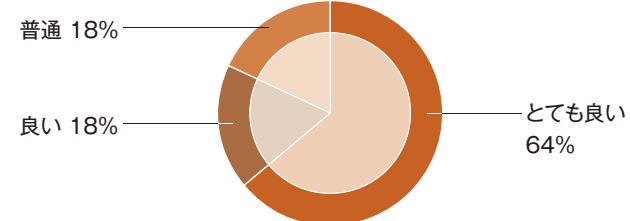
注: グラフの数値は四捨五入のため、比率の総和が100%にならない場合があります。

Q1 本レポートの内容についてどのようにお感じになりましたか？

全体評価

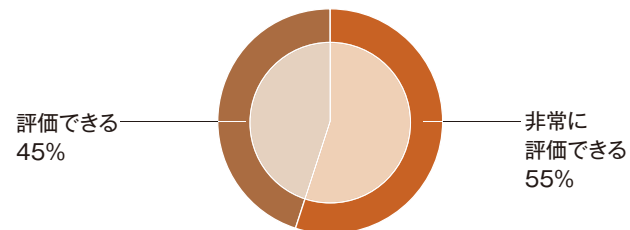


デザイン(レイアウト・写真・グラフなど)

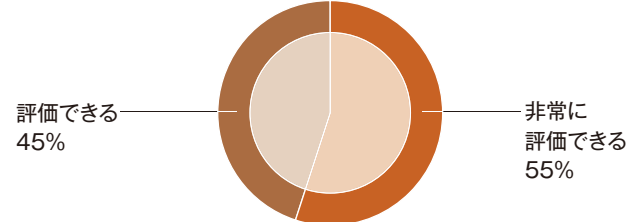


Q2 川崎汽船グループの取り組みについてどのようにお感じになりましたか？

安全運航



環境保全



Q3 印象に残った項目はどれですか？

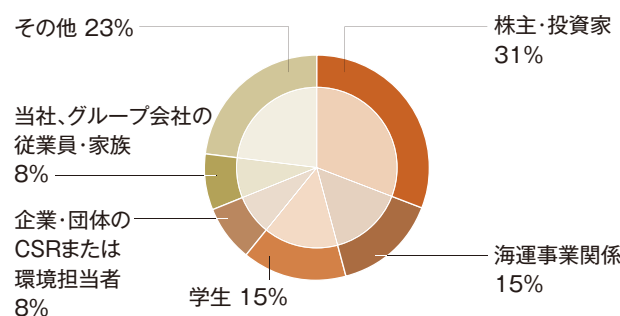
関心をお持ちいただいた項目

- 海上での環境保全活動
- 社長メッセージ
- 安全運航への取り組み
- 2009年環境活動実績と2010年環境目標
- 川崎汽船グループと社会・環境との関わり
- ターミナルでの環境保全活動
- 働きやすい職場づくり

もっと充実させた方が良いと思われた項目

- 企業理念・ビジョン
- 社会的責任を果たすために
- マネジメント
- アンケート集計結果

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。

- BRICSの中国との関わりが深いのは良いが、順を追って他国との関係もより充実させていくのが楽しみである
- 「社長メッセージ」にIMOなどの国際機関への意見表明や国連などの国際的枠組みへの言及によりCSR・環境の世界的課題に対する姿勢をより訴求できるのではないかと
- 「お取引先とともに」に取引先企業の方の発言を掲載した方が良い
- 「お取引先とともに」「従業員とともに」では満足度調査を行いその数値的結果を掲載すると良い
- 船尾管エアースीलは、環境に配慮した良い設備だと思う
- 「海洋観測調査の継続実施」は具体的にどのような調査をしているのか分からなかった
- テレビで放映された「にゅーよく はいうえい」を興味深く視聴したが、このシブプリサイクルの件も取り上げられていて良かった
- 「第三者意見」では、複数の方の意見を聞いてみたい
- 毎年レポートを楽しみにしている

第三者意見



上智大学経済学部 教授
上妻 義直

1 | 安全運航への強固な意思

海運会社にとって船舶の安全運航がきわめて重大な企業責任であることは言うまでもありません。この問題に対する川崎汽船グループの対応は、中期経営計画の“K” LINE Vision 100に「確固たる安全運航体制」として重点課題化されていることからわかるように、単なるリスクマネジメントの域を超えて、経営戦略レベルの取り扱いになっています。2008年策定の“K” LINE Vision 100は2010年、2011年と改訂されましたが、安全運航は環境保全と同様に中期経営計画の中核であり、その重要性の認識は一貫して変わっていません。

とくに評価したいのは、安全運航管理体制の強化や安全管理システムの厳格な適用といったオペレーショナルな取り組みと併せて、船舶建造時における品質管理の強化や海事技術者の確保育成などの戦略的な安全施策が見られる点です。こうした中長期的な対応にも目配りされているところに、「安全運航」に対する川崎汽船グループの強固な意思がよく表れています。また、安全意識の高さは全社的にもよく浸透しているようで、労働災害発生件数が少なくとも過去5年間にわたって「0」であることが、それを雄弁に物語っています。

しかし、課題がないわけではありません。船舶からの軽微な漏油事故がここ数年連続して発生しているからです。小さな事故の累積が大きな事故につながらないように、さらなる管理強化が望まれます。

2 | 気候変動への対応

船舶は低炭素な輸送手段として知られていますが、世界のCO₂

排出量の約3%が海運事業から発生するといわれています。その削減を促進するために、欧州連合(EU)では排出量取引制度を含む何らかの制度的規制を検討しており、船舶によるCO₂排出量の削減は海運業界の喫緊の経営課題になっています。

川崎汽船グループでは、輸送トンマイルあたりのCO₂排出量を2010年代半ばまでに2006年比で10%削減する中期目標を設定していますが、これはすでに達成していると思われます。しかし、年度目標が対前年度比ベースでの削減であり、開示される実績データが輸送トンキロあたりのCO₂排出量であることから、中期目標、年度目標と実績の関係が見えにくくなっていることも事実です。気候変動への対応状況をわかりやすく伝えられるような開示上の工夫が望まれます。

3 | 共利共生の推進

“K” LINE Vision 100では社会との共利共生をメインテーマの一つに掲げていますが、その推進に向けた取り組みの中でとくに目を引くのは、ステークホルダー・エンゲージメントの積極的な展開です。川崎汽船グループでは、顧客、株主・投資家、取引先、従業員、地域社会・国際社会との間に複数のコミュニケーション・チャンネルを確保しており、ステークホルダーごとにエンゲージメント・スタイルを使い分けています。もちろん、チャンネルのさらなる多様化やエンゲージメント頻度のアップなど、今後に改善の余地を残していますが、ステークホルダーを特定したきめ細かいエンゲージメントによって、単発的なダイアログでは得られないような、共利共生への着実な前進が期待されます。

4 | ワーク・ライフ・バランスへの配慮

川崎汽船のワーク・ライフ・バランス支援制度は、法定基準を大幅に超える充実した内容が特徴です。2011年度からは高度不妊治療のための休業制度も導入され、業界でもトップクラスの配慮体制が整えられました。

こうした取り組みをさらに補強するために、今後はグループベースでの人事データや、ワーキングマザー数、フレックスタイム適用者数、有給休暇取得率等の情報開示を検討していただきたいと思います。

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。

全社的に取り組んでいる安全運航の強化に対し、戦略的な安全施策として評価していただいたことは誇りであり大きな自信となります。これに奢ることなくご指摘いただいた小さな事故の撲滅と合わせて、これまでと同様の地道な努力を続ける所存です。

環境保護への対応、ステークホルダーとの関与等で指摘いただいた点は、いずれも当社の情報開示の不足、不熟さがなすものと真摯に受け止め、自己満足に陥ることがないよう、すべてのステークホルダーに対して当社の対応の「見える化」を図ります。

いただいたご意見を参考にして、社員一人ひとりが企業理念に基づいた行動を取ることで社会に貢献し、川崎汽船が社会に認められる良き企業市民となるよう努めてまいります。



取締役常務執行役員
船舶部門担当
佐々木 真己

〒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) 3595-5092

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／英文)
- アニュアルレビュー (和文)／アニュアルレポート (英文) … 年刊
- 社内報 (和文／英文) …………… 月刊 (英文は隔月刊)
- 株主通信 (和文) …………… 季刊 (8月、11月および2月発行)