

川崎汽船グループ

社会・環境レポート2012

Social and Environmental Report 2012

共利共生と持続的成長を
目指して



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

編集方針

本レポートは、企業理念に基づく川崎汽船グループの社会的責任に対する姿勢や取り組みについて、ステークホルダーの皆さまに分かりやすくお伝えすることを目的としています。当社グループは、2002年より「環境レポート」を発行し、2004年には「社会・環境レポート」へ発展させ、その後も毎年報告内容を充実させる努力をしてきました。2012年度版では以下の点に留意して編集しています。

●人材開発に焦点を当てた特集

今回の特集は、「海陸の人材開発」をテーマとしました。グローバルに事業を展開する海運企業としての価値を向上させるためには、グローバルに活躍できる人材の育成、多様な人材に対する“K”ラインスピリットの醸成が欠かせません。そこで、2011年度に行われた海上・陸上それぞれの取り組みを、従業員の声も交えながら紹介しています。

●WEBでの情報開示

ページ数の制約により本冊子に掲載できなかった情報は本文中に  マークを記載し、当社ホームページでの掲載個所を紹介しています。また、2011年度にはホームページのリニューアルを実施し、より分かりやすい情報開示と報告内容の充実を図っています。

対象期間

2011年度(2011年4月1日～2012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。
企業情報 >>> グループ会社・海外拠点

参考にしたガイドライン

GRI「サステナビリティ・レポート・ガイドライン(第3.1版)」
(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(2012年版)」
「環境会計ガイドライン(2005年版)」

発行日

2012年6月
(前回発行日2011年6月、次回は2013年6月予定)

Contents

- 1 企業理念・ビジョン・編集方針
- 2 目次
- 3 社長メッセージ

特集 企業価値向上を目指す海陸の人材開発

- 5 Chapter1 海上従業員の育成
- 9 Chapter2 陸上従業員の育成

経営報告

- 13 社会的責任を果たすために
- 16 マネジメント

安全運航

- 19 安全運航マネジメント

環境報告

- 23 環境マネジメント
- 25 2011年環境活動実績と2012年環境目標
- 27 Topics 船のライフサイクルにおける環境配慮
- 29 環境保全の取り組み

職場環境

- 33 働きやすい職場づくり

社会貢献

- 35 川崎汽船グループの社会貢献活動
- 37 第三者意見
- 38 人事データ・主要財務データ(連結)・事業内容



2011年度の振り返りと中期経営計画の見直し 「“K”LINE Vision 100 - Bridge to the Future -」

2011年度、当社グループの中核をなす外航海運業は大変厳しい事業環境に曝されました。欧州の財政危機、米国の景気回復遅れ、燃料油価格の高騰や円高、さらには東日本大震災やタイの洪水をはじめとした大規模な自然災害など、直接的に、あるいは間接的にビジネスに悪影響を及ぼす要因が多々ありました。この結果、2011年度の業績は非常に厳しいものとなりました。

当社グループは、2011年4月に市場の構造変化や将来の需要拡大に対応すべく、中期経営計画「“K”LINE Vision 100 -新たな挑戦-」を策定し、事業を展開してまいりました。上述の通り、事業環境の悪化により2011年度は損失を計上するに至り、この結果を受け2012年4月に中期経営計画を見直し、「“K”LINE Vision 100 - Bridge to the Future -」を策定しました。この計画において、「2012年度経常損益の黒字化」、「安定収益体制の構築」、「財務体質の強化」の3点を最重要課題として掲げる

一方、2008年4月策定の中期経営計画「“K”LINE Vision 100」以来の5つの基本課題（「環境保護への取り組み」、「確固たる安全運航管理体制」、「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」）は堅持し、従来のメインテーマである「共利共生と持続的成長」の達成に向けてグループ一丸となって取り組んでまいります。

川崎汽船グループの社会的責任

企業が社会とともに持続的に成長するには、事業を進めていく上での基盤となるコーポレート・ガバナンスの強化とコンプライアンスの徹底が欠かせません。ゆえに、これまで同様、健全で透明性の高い企業経営の実践を通じてステークホルダーの皆さまのご期待に応え、信頼を得るために、内部統制システムの強化とコンプライアンスの徹底に継続して取り組んでまいります。

当社グループの最大の社会的使命は、お客さまのニーズに応え、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です。この使命を果たし、人々の豊かな生活の実現に貢献することこそがCSR活動の目的であると認識しています。ここでは、当社グループの社会的使命を支える「安全運航」、「環境保全」、そして「人材育成」についての基本的な考えと取り組みの一端を述べさせていただきます。

安全運航

― 事業を支える基本課題

安全運航は、海運企業グループたるわたしどもの事業の根幹を支えるものです。その実現のためには、海事技術者の育成、船質の維持・向上、万一の事態に備えた対応訓練など日々の地道な取り組みの積み重ねが必要であると考えています。また、アデン湾、インド洋や西アフリカ沿岸での海賊行為が深刻な問題となっており、当社運航船の海賊対策の徹底を図る一方、業界団体を通じて関連国政府や国際機関に、海賊撲滅に向けた取り組みの強化を求めています。

環境保全

― 各種環境規制に対応した取り組みの推進

世界中で船舶を運航するわたしどもは、当社グループの事業活動が環境に一定の負荷を与えていることを自覚し、環境保全に努める社会的責任を負っていることを認識しなければならないと考えています。当社グループは、輸送トンマイル  **1** 当たりのCO₂排出量の削減目標の策定、国際海事機関によるバラスト水管理条約の発効を先取りした先進的な機器・設備の導入、省エネ運航の実践、LNG燃料船の研究・開発など、環境負荷の低減に向けた取り組みを積極的に推進しています。

 **1 輸送トンマイル:** 1トンの貨物を1海里(1,852m)輸送すること。

人材育成

― 従業員の能力を最大限に発揮できる職場づくり

当社グループにとって人材は最重要の資産です。企業がいかに立派な理念を掲げていても、あるいは最新の設備を備えていても、従業員が優れたスキルと高い意識をもって

それぞれの業務に当たらなければ、お取引先はじめステークホルダーの皆さまのご期待に応え、社会の信頼を得ることは望めません。わたしどもは、従業員一人ひとりがその能力を最大限に発揮できるように、各人の多様性を尊重し、安全で働きやすい職場環境の充実に努めるとともに、さまざまな研修を通じて一人ひとりのスキルアップとCSR意識の向上を図っています。

東日本大震災への対応

東日本大震災の発生から1年以上が経過しましたが、被災地の被害は甚大で復旧・復興にはまだ数年を要すると言われています。当社グループは、良き企業市民としての責任を果たすべく、義援金寄付の他に、生活救援物資や仮設住宅建設資材の海上輸送や水産業復興支援のための冷凍コンテナ提供など、海運企業グループの経営資源を生かした復興支援活動を実行してまいりました。また、ボランティア休暇制度を制定し、多くの従業員がボランティア活動に参加しました。わたしどもは、今後とも自分たちに何ができるかを問いかけ続け、被災地の皆さまのために少しでも役立つ支援活動を粘り強く実行してまいります。

社会と川崎汽船グループの持続的発展を目指して

外航海運業は、世界の人々の豊かな生活を支える基幹産業であり、その市場は、先進国から新興国まで世界中に広がっています。このことは、当社グループのビジネスが世界各国・地域の政治・経済・社会情勢の変動や自然災害などに大きく左右されることを物語っている一方、わたしどもの事業活動が与える影響も世界中の多くの人々に及んでいることを意味しています。川崎汽船グループは、世界各国・地域に広くアンテナを張り、市場の動きをタイムリーにとらえるとともに、対話を通じてお取引先はじめステークホルダーの皆さまのニーズを的確に把握することで、皆さまのご期待に応え、良き企業市民として地域社会、国際社会の持続的な発展に貢献できるよう、これからも努めてまいります。

2012年6月

企業価値向上を目指す海陸の人材開発

川崎汽船グループは、グローバルなフィールドで飛躍できる人材の育成に努めています。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、研修制度の充実やキャリアパスプランを通じた人づくりに取り組んでいます。

Chapter. ① 海上従業員の育成

グローバルな視野で優れた海事技術者を育成

川崎汽船グループは、「確固たる安全運航管理体制」を基本課題の一つとして位置付けています。船舶を安全に運航し、海上における人命、貨物および環境を確実に守るという使命を果たすために、「ケイライン・マリタイム・アカデミー (KLMA)」を構築し、グローバルな海事技術者の育成と人材の確保を進めています。

KLMAの構成



基本方針[KLMA Master Plan]の策定

KLMAでは、安全運航と環境保全に関わる安全管理システムに精通し、海運全般にわたる専門知識と技能を有する海事技術者を育成するための基本方針[KLMA Master Plan]を策定しています。川崎汽船グループで働くすべての海事技術者は、この育成プログラムに基づいた訓練や研修を受けることにより、キャリアアップに必要な知識と技能を習得することができます。各国の文化や習慣を尊重し、その国の実情に沿ったカリキュラムを策定することを通じ、各国すべての海事技術者が誇りと希望をもって働くためのキャリアアップを支援しています。

※安全管理システムの詳細はP19をご参照ください。

「KLMA Master Plan」の主な施策

- ① 海事技術者に対する訓練の強化および研修設備の拡充
- ② ケイライン・スタンダード(船舶管理会社の安全管理システム)を習得したインストラクターを育成する制度の充実
- ③ キャリアパスプランの適正な運用
- ④ キャデット・トレーニングプログラムの統一化による、ケイライン・スタンダードを身に付けた新卒船員の育成
- ⑤ 教育訓練船によるOJT (On-the-Job Training) 制度の確立
- ⑥ クルーアセスメント制度の拡充および個人のアセスメント結果に基づく能力向上促進



Chapter. ① 海上従業員の育成

各国の実情に沿った研修体系の整備

各国において「KLMA Master Plan」を実践するための陸上研修施設の拡充を図っています。CBT (Computer Based Training) や実機を用いたトレーニングを通じ、海事技術者の知識と技術レベルの向上を目指します。各国の研修施設の主な特徴は次の通りです。

● North Europe

欧州人の訓練。LNG輸送船教育など。

● East Europe

ブルガリア人と
ウクライナ人の訓練。
自動車船教育など。



日本人の訓練。
国籍を問わず、
危険物積載船のシニアオフィサーの養成。

● Japan

● India

インド人と
バングラデシュ人の訓練。
危険物積載船教育など。

● Philippines

フィリピン人の訓練。
国籍を問わず、機関士の養成。



KLMAの取り組みを通じて

KLMA (Philippines) で受講した主機整備研修では、座学講習に加え、研修施設内にある実機をわたしたち自らの手でオーバーホールしました。実機に触れながら主機構造の詳細や整備手順、安全上の注意点などを丁寧に講義いただくことで、実際の船上での作業は大変円滑かつ安全に行うことができました。

KLMAのさまざまな取り組みを通じて習得する知識と技術は、実務経験の浅いわたしたちのスキルアップや各種船上業務に対する自信を与えます。安全運航を確実に実践できる海事技術者を目指し、さらなるキャリアアップに努めています。

一等機関士 山口 俊輔



海事技術者のニーズにマッチした研修

KLMAは、国籍を問わず海事技術者のニーズや実情に沿った効果的なトレーニングを提供しています。KLMAで受講したさまざまな研修のうち、印象的なものとして「LNG輸送船荷役シミュレーター研修」があげられます。研修施設には、実際のLNG輸送船に搭載されている荷役装置と同じ仕様のシミュレーターが設備され、実際にLNG輸送船に乗船したような感覚で研修を受講することができました。講師陣は理論的な講義だけでなく、実際の業務に即した研修を行っています。KLMAにおける日々の地道な取り組みにより、海事技術者はレベルアップが図られています。KLMAで受講することは単に研修を修了することや証書を取得することにとどまらず、海事技術者として必要な知識や技術を習得し、それらを船上で生かすことにより自己研鑽を行うことにつながっています。



ケイライン
シップマネジメント株式会社
LNG船グループ 海務監督チーム

Antonio Abucejo

教育訓練船の活用

教育訓練船によるOJTを通じ、
即戦力として活躍できる人材の育成に努めています。



教育訓練船

シニアオフィサー養成訓練

シニアオフィサー候補生が、当社の定めた安全基準を効率的に習得することを目指します。各KLMAでの陸上研修に加え、船上での実務訓練を行います。

ジュニアオフィサー養成訓練

長期的な船員育成計画に基づいて船舶職員を持続的かつ安定的に確保、育成するため、ジュニアオフィサー（次席三等航海士・機関士）の受け入れ枠を確保しています。

教育訓練船による乗船訓練

海技免状の取得に必要な乗船履歴を満たしていただくため、教育機関から委託された学生を受け入れ、当社教育訓練船による乗船訓練を行っています。

海事プロフェッショナルの育成

キャリアパスプランを通じ、海事プロフェッショナルの育成に取り組んでいます。



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

キャデットおよびジュニアオフィサー期間を育成期間として位置付けます。乗船中のシニアオフィサーによる教育、CBTによる自己学習など、シニアオフィサーへ昇進させるための育成を行います。

ジュニアオフィサーからシニアオフィサーへのキャリアアップを促進します。ジュニアオフィサーとしての知識・技量をさらに高め、また、船舶の管理者として必要な自己啓発研修を行います。

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

- 船長、機関長
- 船舶管理会社の監督
- KLMAインストラクター
- オンボードインストラクター
- 検船監督、営業サポート海事技術者、クルーマネージャー、各港海務監督など

Message

安全運航の礎を築く

当社グループの海事技術者は、古の大航海時代から綿々と受け継がれる船の慣習や長い歳月を経て当社グループで培われた技術と知識を世代間で伝承することはもちろん、新たな国際条約への対応や日進月歩するあらゆる先進技術を導入・駆使し、日夜、安全運航に取り組んでいます。さらに、国籍や老若男女を問わず、現場で積み重ねた知識と経験を理論付け、反復学習し、また時には見直すことによって、各自の技術力の定着と向上を確実にし、時として起こり得る大自然の脅威にも的確に対応できるよう育成されています。KLMAでは、その理念の下に安全運航を実現するための礎となる海事技術者の育成と技術力のさらなる向上に努めています。

海事人材グループ 政策チーム チーム長 細見 岳良



Chapter. ② 陸上従業員の育成

グローバルな舞台で活躍できる人材を育成

世界経済の動きに大きく影響を受ける事業環境の中で、変化の風を敏感に感じ、変革を起こすことのできるチェンジリーダー、世界で活躍できるグローバルリーダーの育成に力を入れています。

陸上従業員の研修においては、階層別研修などのOff-JTとOJTを柱とした育成プログラムを整備。さらに“K” Line Universityの開催により、川崎汽船本社の従業員のみならず、世界中のグループ企業の人材育成に取り組んでいます。

First Day



社長講話の後、質疑応答を行いました。



Second Day



役員講話、各事業の説明を行いました。



Third Day



大井ターミナルで現場の見学会を実施しました。



Fourth Day



世界中の仲間とぎずなを誓い、4日間の研修を終了しました。



チャレンジを続けるKラインの強さを実感

KLU東京キャンパス2011への参加を打診されたとき、思わず興奮してしまいました。今回の東京キャンパスではさまざまなプレゼンテーションを通じてKライングループについてたくさんのことを学び、今まさに困難な事業環境の中にありながらもいろいろなプロジェクトに挑戦するKラインは、これからも強い会社であり続けられるという確信をもつことができました。また、日本の文化を学ぶ良い機会でもあり、同時に世界中の仲間とつながりをもつこともでき、本当に良い思い出になりました。

“K” Line America, Inc. **Wilma McCord**

さまざまな国籍のスタッフ交流で新たな発見

いつもEメールでやりとりしている海外代理店の担当者と交流できて幸いでした。また、南アフリカ、チリなどこれまであまり会ったことのない国籍の人とお会いできたり、各国の人々の違った視点や考え方を楽しむことができました。

また、平素関わっているコンテナビジネス以外のKラインのビジネスに関して知識を得ることができました。日本人や文化に関して考えるグループワークがありましたが、今後、海外の人々とコミュニケーションする上でのヒントを得ることができました。

北海運輸株式会社 **二階堂 学**



日本文化「和」を知る

KLU東京キャンパスの主な目的のうちの一つはKライングループのすべての社員の帰属意識を強め、各部門の向かうゴールを共有することです。

これは今回のプログラムにおいて、KLU参加者同士の異文化交流や対話、グループワークを通じて達成されたと思います。

また高い地位を誇る日本経済の背景にある文化や歴史を学ぶことにも大きな意義があり、「和(harmony)」というものを学ぶ中で、日本人の考え方も少し理解できたように思います。

“K” Line (Singapore) Pte Ltd **Ivan Ho**



共通のゴールを目指して

グループワークを通じて日本文化を学んだことは、Kラインがなぜ今日まで成功をしてきたかを理解するヒントになりました。今直面している困難な経済状況の中でもKラインは前向きに、そしてさらに強くなろうとしています。Kラインがもつ多様性も重要ですが、グループ内で働く素晴らしい仲間がいて、その仲間がKラインファミリーとして「和(harmony)」を大切にしながら共に同じゴールを目指していることがより重要なことだと思います。

今回KLUで学んだことを仲間たちに伝え、Kラインブランドと価値を大切なお客さまにも伝えていきたいと思っています。そしてKラインが「イチバン」を目指していく中で、自分もそこに貢献していきたいと思っています。

“K” Line (Australia) Pty. Limited **Rory Chandler**



Chapter. ② 陸上従業員の育成

人材育成体系

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

若手のうちから独り立ちし、グローバルな舞台で活躍できるよう、入社3～4年目の若手従業員を海外在勤員として派遣することも積極的に行っています。

基礎固めの研修からマネジメントスタイルの確立へ

当社では「学習する組織」を目指し、学ぶ文化、教える文化の醸成を促進し、年次ごとに求められるコンピテンシー（行動要件）を明確にし、従業員一人ひとりが成長を実感できるような人事制度の構築、人材教育を実施しています。特に入社5年目までは基礎固めの期間と位置付け、Kラインパーソンとしてのマインド面、スキル面を鍛えることに重点を置き、8年目以降はマネジメントを意識した研修に移行し、周りを巻き込む力の養成、マネジメントスタイルの早期確立を狙い、世界各地いかなる環境下においても能力を発揮できる人材への成長を促しています。



OJTとOff-JTを柱に人材育成に取り組んでいます

当社のOJTの特徴の一つとして、トレーナー制度の導入が挙げられます。新人1名と先輩（トレーナー）1名がペアとなり、期首に立てる育成計画書を基に1年間新人育成を進めます。Off-JTでは1～5年目、8、11年目の従業員を対象に当社研修施設（町田）にて合宿型の研修を実施します。また、若手を積極的に海外赴任させることで、現地感の早期醸成を狙い、グローバルマインドセットを行っています。その他、管理職研修や一般職研修、語学留学（中国）や社内での英語、中国語会話研修など、幅広い層への研修の実施、また自己啓発のための通信教育制度の拡充を進め、全社的に学ぶ機会の創出を図っています。



若手で世界の物流を体感できる喜び

海外赴任の醍醐味は、日本にいたときよりも何倍も大きな仕事を最前線で任せてもらえることです。プレッシャーもありますが、自分の行動ひとつひとつが商売に結び付くので、とても大きなやりがいを感じます。特にインドは世界最大級の成長市場で、プロジェクトは10年、20年といったものばかり。入社してまだ6年ほどの私が、自分が40歳、50歳になる頃まで続くビジネスのために日々奔走していると考え、やる気が湧いてきます。世界中のモノの動きを感じながら、ダイナミックかつ繊細で面白い仕事ができていると感じます。



'K' LINE (INDIA) PRIVATE LIMITED 青木 真

言葉も文化も異なる海外…現地スタッフに支えられて

入社3年目より海外赴任しています。当初は突然の辞令に不安と心配の方が大きかったですが、今は上司や先輩方、スタッフの皆に支えられ、一生懸命な毎日を過ごしています。海外駐在員＝マネジメント、という印象が強いですが、私はオフィスの中でも低年次のため、業務は他のスタッフと全く同じです。むしろ、教えてもらうことの方が多くいるので、今後さらに知識と経験を積み、駐在員としての視点と現地スタッフの視点をともに持ち合わせた業務遂行ができるようになりたいと思っています。

"K" Line (Europe) Limited 泉 佑香



2012年度 研修体系

年次	階層別研修(集合研修)	専門スキル研修	語学研修	"K" Line University	自己啓発	乗船研修
1年	新入社員フォローアップ	会社部門の業務概略・海運基礎知識	英会話研修・中国語会話研修	海外留学(中国)1年	1週間の研修 東京、ロンドン、米国リッチモンドで年1回、	通信教育 入社10年以内
2年	コミュニケーションマネジメント					
3年	セルフパフォーマンス・マネジメント	海事法務・財務諸表・海運ビジネスの収支構造				
4年	ロジカルシンキング					
5年	セルフパフォーマンス・マネジメント(上級)					
8年	プレマネジメントトレーニング					
10年	↓					
11年	マネジメントトレーニング					
12～16年	↓					
17年	チームマネジメント	社外講師セミナー				
21年						
27年						
	国内研修			海外研修		その他

Message

社員の成長を促す環境づくりと研修プログラムの拡充

海運業界を取り巻く環境は日々刻々と変化しています。この変化を的確にとらえ、世界中に無限に広がる市場の中で活躍できる、そんな人材の育成に力を入れています。日々の業務の中で、世界中から入ってくるさまざまな情報に触れながら、従業員一人ひとりが成長する環境づくりが必要であると考えています。当社の人材育成の枠組みは、集合研修などのOff-JTで気付きを与えながら、上司やトレーナーとともに毎日のOJTを通じて成長することを基本として形成されています。特に、10年目までの若手～中堅を中心に充実した従業員育成の体制が整っています。一方、若手層に比べこれまで集合研修の機会が少なかった管理職層に対しても、グループ長やチーム長を対象とした集合研修や、幅広い年次の従業員が参加できる選択方式の研修など、プログラムの拡充を図っています。

人事グループ 人材開発チーム チーム長 大島 隆史





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

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。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下記の通りとしています。

- **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。

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。

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。

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)

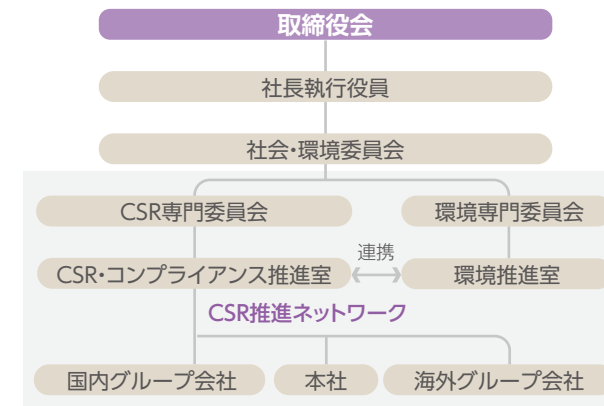


当社企業行動憲章実行要点はホームページに掲載しています。
CSR >>> 川崎汽船グループのCSR >>> グループ企業行動憲章

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、社長または社長指名の執行役員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。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、また、グループ各社とCSRネットワークを立ち上げ、グループ全体としてCSR活動を推進しています。

CSR推進体制



ステークホルダーとの関わり

当社グループの事業はグローバル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(2011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。	●コンテナ船営業部門では、さまざまな産業に属する複数荷主と、定期的なパフォーマンスレビュー会議を行うことを通して、サービスの質の向上に努めています。特に、内航海運輸送網や内陸デポの利用促進によるトラック輸送頻度の低減、それに伴うCO₂排出量低減といった環境に配慮した輸送コスト削減を主要テーマとしています。 ●自動車船部門では、複数の主要荷主との定期パフォーマンスレビュー会議、関係船主・船舶管理会社との会議で安全運航・貨物ダメージ防止の観点で広く事例を紹介し、注意喚起および情報交換を行うことで輸送サービス品質の向上を目指しています。
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:300回、海外:10回) ●個人投資家向け説明会(国内:3回) ●施設見学会(国内:4回、海外:1回) ※3・7・9月大井ターミナル、1月町田研修所、4月シンガポール
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(6回) ●船級協会との技術交流会(1回) ●経営者懇談会(2回) ●船舶管理会社との意見交換会(スเปック連絡会議)(4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・船の見学会(2回) ●社長と社員の懇談会(3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 災害支援物資輸送、南アフリカ向け図書輸送 ペルー日系人協会向け車椅子91台の海上輸送など ●義援金拠出(2回) タイ洪水災害(10月)、フィリピン ミンダナオ島台風災害(12月)



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 >>> ステークホルダーとの関わり >>> お客さまとともに



購買方針はホームページに掲載しています。
CSR >>> ステークホルダーとの関わり >>> お取引先とともに

2011年度のCSR活動概要と2012年度の目標

当社で働く従業員一人ひとりがCSR活動の意識をもって取り組むよう目標を設定しています。2011年度の活動概要と、2012年度の目標は以下の通りです。

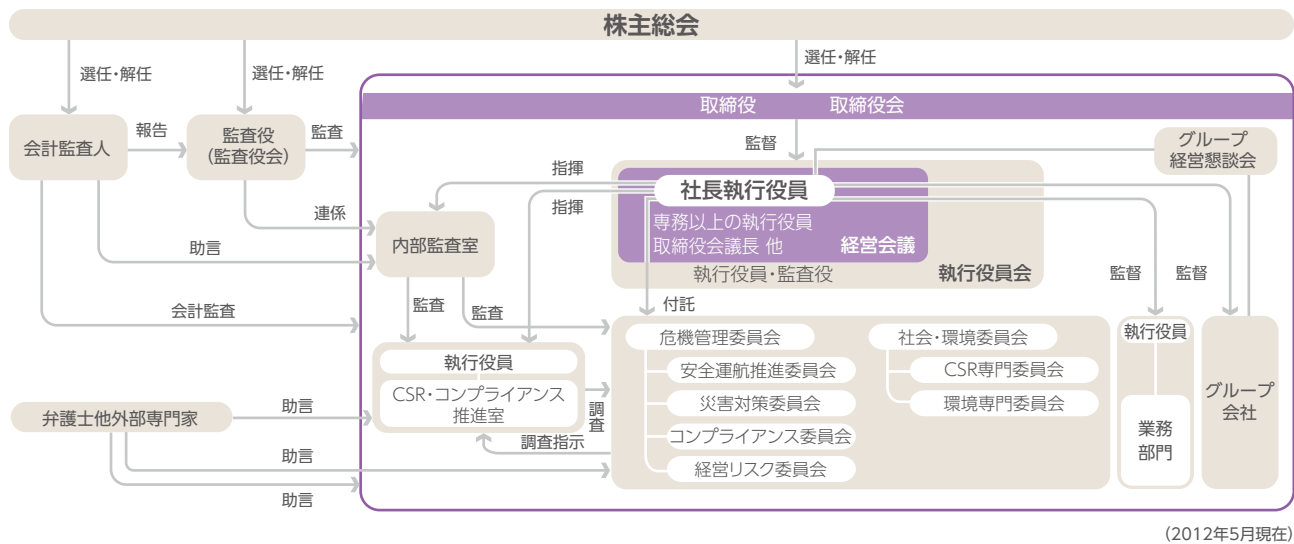
分野	課題	2011年度目標	達成状況	2012年度目標
企業倫理・コンプライアンス	● CSR、コンプライアンスに関する教育・研修の実施	● コンプライアンスリスクに関し、当社グループへの啓発と意識改革推進 ● EU競争法などに関するフォローアップ ● コンプライアンス、CSRに関するeラーニングの実施	● インサイダー取引に関する集合研修を実施(12月) ● 当社グループ長以上および国内グループ会社経営陣を対象としたコンプライアンスセミナーの実施(2月) ● EU競争法セミナーの継続実施(11月) ● 競争法マニュアルの作成、当社および国内外グループ会社への配布(国内9月、海外12月) ● 国内外グループ会社を含め、競争法に関するeラーニング研修を実施(11月～2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 ● 英国贈収賄法など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
情報開示	● 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	● 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	● レポートの構成を見直し、「船会社としての責任」という観点より安全運航、環境保全、職場環境、社会貢献の4つの取り組みをテーマにハイライト記事を掲載 ● ホームページ全体のリニューアル実施(10月)	● 構成見直しによる内容のさらなる充実 ● ホームページ掲載情報の充実
人権・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	● 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	● グループ会社総務・人事懇談会を3月に実施、人権尊重・労働環境改善に関する課題を検討した ● 新規に2～4名の障害者雇用を目指し、常時募集実施したが、2011年度は採用には至らなかった ● 社内ポータル上で窓口の案内を常時掲載	● グループ会社総務・人事部署間でコンプライアンスに関する情報交換会、セミナーを通じて相互の問題や解決の方途につき共有 ● 新規障害者雇用(2～4名)を促進 ● 各種専門相談窓口に関連し、管理職を対象に「うつつ」「ハラスメント」「労働基準法」についてのeラーニング研修を実施 ● グループ企業行動憲章の見直しを実施
環境保全	● 環境マネジメントシステムの運用充実化 ● 環境に関する教育・研修の実施	● 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 ● 環境研修をグループ会社向けも含め継続実施	● 環境会計を実施、環境関連投資の効果の把握に努めた ● 運航船のCO ₂ 原単位の算出および将来の新造船投入効果などを加味した予測を立てた ● ISO 14001、GHG削減の取り組み、生物多様性、シップリサイクル、環境関連条約対応などについて環境セミナー実施(17回)	● 運航船のエネルギー効率運航指標(EEOI: Energy Efficiency Operational Index)の把握および省エネを考慮した運航や整備を実施 ● 川崎汽船、グループ会社を対象に環境保全の取り組みに関する「環境セミナー」を実施 ● 環境担当者を対象に環境マネジメントシステムの実務に則した「環境マネジメント研修」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	● 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	● 東日本大震災の体験を踏まえ、災害対策組織の改編、およびDRP(災害対応計画)の見直しを実施 ● 社内防災訓練を実施(12月) ● 在宅時の震災に備え、各部門で必要と認める従業員に対し在宅勤務用のPC配布を決定	● 東日本大震災時の反省を織り込み、社内防災訓練を継続実施 ● 部門別のBCP(事業継続計画)を2012年版として改定
	● 事故対応演習の継続実施	● 事故対応演習の継続実施	● 大規模事故対応演習実施(2月)	● 大規模事故対応演習の継続実施
	● KLMAによる研修、情報共有化推進 ● 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	● KLMAキャリアパスプランの浸透 ● KLMA Cadet Training Programの浸透と拡充 ● 当社標準仕様および環境仕様を取り先と協働推進 ● 発効・制定が見込まれる規則への前倒し対応など検討	● 船種ごとのプロフェッショナル育成に根ざした、キャリアパスプラン提示と人材配属を推進 ● 会社が要求する教育効果が確認できるまでに浸透 ● CO ₂ 排出量削減に大きく寄与する減速航海のための仕様を検討し、就航船に順次適用 ● 日本海事協会の協力を得て、今後発効が見込まれる条約に適合するバラスト水処理装置を大型石炭船に実船搭載して実験を開始	● KLMA制度による安全運航を達成し得る海事技術者育成の継続 ● KLMA制度による海事プロフェッショナル育成の強化 ● KLMA Cadet Training Programの拡充 ● 当社標準仕様および環境仕様を取り先と協働推進 ● 発効・制定が見込まれる規則への前倒し対応など検討
社会貢献活動	● 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への継続参加	● “K”Line America, Inc.でグリーン電力利用 ● Clean Cargo Working Groupへの参加 ● 植樹ボランティアへの参加(11月)	● グリーン電力利用継続 ● 環境保全を目的とした社会貢献活動の企画・実施
	● 奨学金制度、インターンシップ制度の充実化	● 海事技術者の育成、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	● 船主協会を通じ海事思想普及活動を展開した他、インターンシップ受け入れも継続 ● 所有船での商船系学生向け教育実習を継続実施(4月～9月)	● 各教育機構、奨学金拠出機構、人材タスクフォースへの参加 ● インターンシップによる学生受け入れ ● 所有船での実習の展開による海事技術者育成
	● 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	● 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 ● 本業と結び付けた社会貢献の推進	● 水産業関係者へ冷凍コンテナを贈与(8月～9月) ● 住宅資材、生活用品など支援物資の輸送協力実施(4月～10月) ● タイ洪水被害への義援金拠出(10月)と支援物資の輸送協力実施(11～12月) ● フィリピン台風被害への義援金拠出(12月) ● ペルー向け車椅子の無償輸送協力を実施(1月) ● 南アフリカ向け図書は無償輸送協力を実施(8月～1月)	● 東日本大震災被災地復興支援の継続実施(従業員によるボランティア活動の促進など) ● 災害支援の継続推進 ● 経営資源を生かした社会貢献活動の推進

1グリーン電力: 風力、太陽光、バイオマス(生物資源)、水力、地熱などの自然エネルギーによって発電された電力のこと。

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

業務執行の体制、経営監視および内部統制の仕組み



業務執行の体制

執行役員制度を導入し、経営の効率化を図っています

- **取締役会:** 月1回以上開催。取締役13名中2名は会社法に定める社外取締役です。議長(取締役会長)は代表権を有せず、執行役員でもありません。
- **執行役員会:** 原則月2回開催。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執行役員の意思決定に資するとともに重要事項に係る情報を共有しています。
- **監査役／監査役会:** 月1回以上開催。監査役5名中3名は会社法に定める社外監査役です。
- **経営会議:** 原則週1回開催。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っています。

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っています。

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。

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

Message 社外取締役からのメッセージ

わたしは2009年6月に社外取締役に選任され今日に至っております。この3年間、荒れた海上を航行する船舶のように、当社の経営は文字通り環境の激変ともいふべき事態を経験しました。

わたしはこの間、各月の取締役会に先立って開催される執行役員会およびすべての取締役会に出席し、必要に応じて意見の表明を行ってきました。当社の執行役員会、取締役会の特長は、議案の審議に当たって、必要、十分なる資料

の提出、十分なる審議時間の確保がなされているという点にあります。また、監査役各位からも活発な質問や意見の表明がなされており、コーポレート・ガバナンスは十分に機能しています。

今後とも取締役会においては、時々刻々変化する諸情勢に対応し、機敏に対策を講ずるとともに、他方では中長期的な視点をもって当社の明確な将来像を確立する必要があると考えています。



取締役 小林 俊

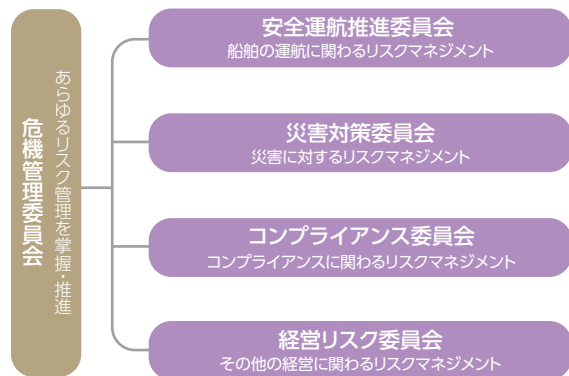
リスクマネジメント

リスクマネジメント体制

4つのリスクに対し、委員会を設置しています

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

リスクマネジメント体制



大規模災害への対応

BCP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、その上でライフラインを支える社会インフラの一翼を担う者として、内外の他店所への業務移管や在宅勤務などによる重要業務の継続を図っています。また、災害により電子データが滅失しないよう、遠隔地にバックアップデータを蓄積しています。

災害対策委員会では東日本大震災の体験をもとに改善策を検討し、災害対応訓練を実施しました。



災害対応訓練

その他の経営に関わるリスクへの対応

経営に関するリスク

船舶運航・大災害・コンプライアンスリスクの他にもリスクは多岐にわたっています。例えば、テロ、反社会的勢力からの攻撃、風評被害、為替・金利の変動、燃料油価格の変動、主要な貿易国（地域）である北米、欧州、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。

反社会的勢力のリスク・テロのリスク

当社およびグループ会社を対象に不当要求対応窓口を設置し、具体的な攻撃があった場合は組織を挙げて関係当局や顧問弁護士と連携して対応する体制を整えています。また、2011年10月の東京都暴力団排除条例の施行を受けて、当社およびグループ会社向けに条文の解説を回付するとともに関係取引先との契約書には暴力団排除条項を織り込むよう指導しています。テロの脅威に対しては、米国の税関のテロ行為対策プログラムであるC-TPAT¹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。

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）に対し参加を呼び掛けているテロ防止・治安確保のための税関・産業界提携活動のこと。

経済変動リスク

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。

情報セキュリティ

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

コンプライアンス

コンプライアンス推進体制

グループ全体で体制を構築しています

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。

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

また、専門部署（CSR・コンプライアンス推進室）を設け、研修などを通じて役職員へのコンプライアンス意識の浸透に努めています。さらにグループ各社にコンプライアンス担当を置いてコンプライアンスネットワークを構築し、グループを挙げてコンプライアンス啓発活動に取り組む体制を整えています。

コンプライアンスへの取り組み

コンプライアンス月間

当社グループのコンプライアンスのさらなる徹底を図るために2011年度より「コンプライアンス月間」を設け、当社およびグループ各社の経営陣を対象としたセミナーの開催やグループ各社への通達文回付など、さまざまな啓発活動を実施しています。

英国贈収賄法の周知など国内外グループへ展開しています

2011年7月に施行された英国贈収賄法については、施行前に同法の概要を国内外グループ各社に周知しました。また、2011年11月から2012年2月にかけて、日本の独占禁止法やEU競争法など競争法に関する研修を、eラーニングシステムを利用して実施しました。国内外グループ会社役職員を対象とし、約2,700名が受講しました。さらに、2012年2月には当社役員・グループ長および国内グループ会社経営陣を対象にしたコンプライアンスセミナーを開催し、102名が参加しました。



コンプライアンスセミナー

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当社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、委員長名で改善・差止命令を出したり、必要な場合には公的通報を行い、再発防止策を検討します。さらに、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。委員会は「コンプライアンス委員会運用規程」に従い、通報者の氏名や審議内容について厳格な守秘義務を負っており、当事者については、氏名・所属など本人の特定につながる事柄を開示せず、また、当事者による弁護士相談を認めるなどの配慮をしています。

2011年度に委員会が新規に扱った案件は6件でした。

内部通報制度

ホットライン制度認知度調査を実施しました

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。通報先として、内部窓口の他、弁護士を起用して外部窓口を設けており、当社および本制度に加入するグループ会社で働く者は、雇用形態や役職を問わず全員が本制度を利用することができます。2012年2月には本制度の認知度向上を目的として、全加入社を対象に同制度についてのアンケート調査を実施しました。

本制度には、当社およびグループ会社22社の計23社が加入しています。

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

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。

個人情報保護方針はホームページに掲載しています。
個人情報保護方針



安全運航

安全運航マネジメント

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。とりわけ安全運航は、世界の経済活動と人々の暮らしを支える国際物流インフラである海運という事業の基盤であり、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。

安全運航マネジメント体制

「安全運航」の位置付け

海運業における安全運航

安全運航は、海運事業の根幹を支えるものであり、高品質な輸送サービスをお客さまへ提供するために決して欠かすことができません。また、安全運航の徹底と維持および万一の事故に備えたリスクマネジメント体制の強化が、人命・船舶・貨物の安全と環境保全を確実なものとしします。

安全運航の基盤づくり

安全運航を実現するためには、船舶の運航に関わる船員と陸上の運航担当者の知識・経験・技術力の向上、船舶の設備の充実、気象や海象の把握、国際条約や各国の法規への対応など、さまざまな取り組みが必要です。また当然のことながら、海難事故や荷役中に生じるトラブルなどの緊急事態に対応する能力も身に付けておかねばなりません。

安全管理システム (SMS)

安全運航を確保するSMS (Safety Management System)

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



訓練風景



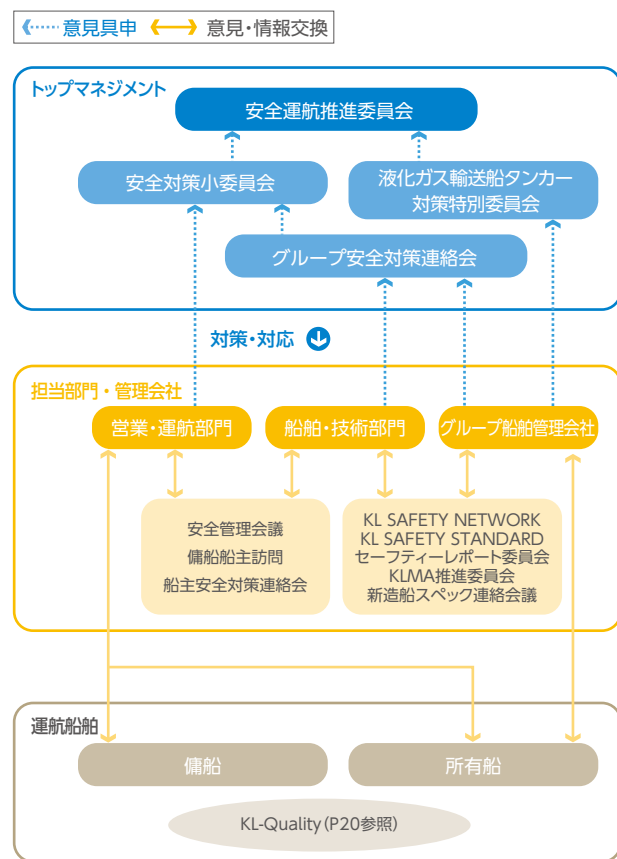
SMSマニュアル

安全運航推進委員会の設置

安全運航を司り、グループ一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ています。船舶運航時や荷役中に発生した不具合情報の要因解析および再発防止や未然防止策の策定、新たに制定・改正される国際条約や関連法規への対応、海賊対策など、安全運航に関わるすべての案件に対して、グループ一丸となった情報共有および、あらゆる視点に基づいた検討と取り組みを行っています。

川崎汽船グループ安全運航管理体制



安全運航を実現するために

グループ管理会社との連携

グループ船舶管理会社との連携

川崎汽船グループには、管理する船種をそれぞれ特化した3社の船舶管理会社があり、当社は、船質の維持、海難・不稼働のない運航、費用対効果を考慮したコスト管理の徹底を目標に、これら船舶管理会社と協業しています。また、四半期ごとに「グループ安全対策連絡会」を開催し、当社と船舶管理会社とのベクトルの確認と知識・情報の共有を図っています。

船質の維持と修繕ヤードの確保

安全運航に必要な船質を維持するためには、優秀な船体整備技術をもつ修繕ヤードが必要です。当社は、大型船に対応可能な修繕ヤードへの投資を行い、管理会社技術陣の声を取り入れながら、修繕技術レベルの向上を目指しています。



修繕ヤード

検船活動——KL-Qualityの確立・維持

KL-Quality (KLクオリティ)

KL-Qualityとは、国際条約、ISO 9001 (品質管理規格)、ISO 14001 (環境管理規格) に基づいて定めた当社独自の品質指針です。その適用範囲は、備船契約、船舶管理契約

を締結する船主や管理会社の船舶を含め、当社の全運航船舶が対象となります。

検船活動

「安全運航の維持」を確実にするため、KL-Qualityの品質指針に基づいた検船が行われます。検船担当者は、約160ヶ所の点検項目に及ぶチェックリストをもとに検船を行い、船舶管理会社および船舶のSMS運用・遵守状況、保守管理状況、環境保全への取り組み状況などを一船ごとに確認します。検船の結果は、備船船主や船舶管理会社へ報告し、不具合があれば是正措置を勧告、改善状況をモニタリングすることで、安全運航の維持・向上を図っています。

セーフティーレポート、安全運航キャンペーン

小さなミスを見逃さず事故防止に生かします

すべての事故は小さなミスから始まります。当社のセーフティーレポート制度は、この小さなミスの報告を奨励し、丹念に拾い上げることを通じて、ミスに至った原因や要因をしっかりと解析し、事故発生の芽を摘むことを目的としています。

2011年には1,119件の報告がありました。レポートの内容、数により、表彰を行い、報告の促進につなげています。

冬季安全キャンペーン

毎年12月から2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、社長や役員などの訪船やチェックリストによる安全点検の実施などを通じて、船陸の運航関係者全員の安全運航への意識向上を図っています。

Voice 安全運航のプロフェッショナル集団

安全運航グループは、全運航船の動静、海事技術情報、気象・海象情報、国際条約や関連法規、事故情報など、安全運航に関わるありとあらゆる情報を収集、精査、配信することにより、安全運航をサポートしています。また、安全運航推進委員会の事務局として、PDCAサイクル (計画、実行、評価、改善) に基づいた事故の未然防止策や再発防止策を提案し、実行します。

海難事故が発生した場合は、事故対応マニュアル

に則った事故処理体制のもと、社内外関係者への連絡、通報体制を確立します。適切な事故対応を行うことで、被害を最小限に留め、事故原因の解明や防止対策の策定など、事故の再発防止に努めます。また、定期的に事故対応演習を行い、グループ一丸となり、安全意識の啓発、危機管理能力の向上、マニュアルの改善を行っています。

安全運航グループ グループ長 植田 博



緊急対応能力の確立

事故対応演習

事故対応マニュアルの策定

事故発生時などの緊急時に適切に対応できるよう「事故対応マニュアル」を策定しています。定期的に事故対応演習を実施し、演習後の反省会でマニュアルの運用上の問題点を検討するなど、演習で積み重ねたノウハウを通じ、マニュアルの継続的な改善を図っています。

事故対応演習の実施

2012年2月、当社大型油槽船「FUJIKAWA」が鹿児島湾入口で他船と衝突し、油の流出が発生したとの想定で、大規模事故対応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いて、事故対策本部を設置し、事故対策本部に届く情報を基に、適宜、適切に対応する訓練を行いました。さらに、模擬記者会見では、会見後に、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。

あってはならない事故ですが、万一来に備え、事故防止と緊急対応体制の確立を目指した取り組みを続けています。



大規模事故対応演習

船上の緊急対応体制

緊急事態に備えた船上訓練

船上で緊急事態が発生した場合には、陸上からの救援を得られるまでの間、乗組員は自ら、迅速かつ適切に初期対応しなければなりません。いかなる不測の事態が生じても冷静に対処することができるよう、SOLAS条約¹で義務付けられた訓練や船舶管理会社が独自に定めた訓練を定期的に行っています。

例えば、火災が発生した場合の対処、救命艇による退船、衝突や座礁などで浸水した場合の対処、人が海中転落した場合の対処、テロや海賊行為への対処など、訓練内容は多岐にわたります。

¹ SOLAS条約: 国際海事機関が定めた「海上における人命の安全のための国際条約」



救命艇の降下訓練



消防員装具の着用訓練

東日本大震災発生時の対応

2011年3月11日震災発生後の運航船舶の安全確認と津波による被害

地震発生後、直ちに関連情報の収集を開始。気象庁からの大津波警報の発令に伴い、当社グループ船舶管理会社および配船担当チーム経由で、運航各船への注意喚起と安全確認を行いました。そのとき、日本国内の港で荷役・沖待ちをしていた当社運航船数十隻のうち、鹿児島にて荷役中であった鉱石積みばら積み船が、港外避難を試みたものの、津波に翻弄され、港内に座礁しました。幸いにもけが人や漏油はなく、港湾当局、受荷主、船主、サルベージ会社などの協力のもと、4月1日より離礁作業を開始。津波被害に遭った陸上設備の修復を待ち、同月25日に再着岸し、荷役を再開。5月3日に荷役を終え、修繕地に向かい出港しました。

福島第一原子力発電所事故への対応

事故発生当初、原発の周囲30km圏内が航行禁止区域に設定されたため、当社運航各船に対して注意喚起を行いました。諸外国においては放射線に対する懸念が広がり、一部の国では、広範囲の航行規制を定め、また、日本で張水したバラスト水への規制強化や日本から輸出される貨物への放射線検査の要求などがありました。当社は、それぞれの要求基準に応じた適切な対応を徹底し、運航各船および関係者へ、地域ごとの正確な放射線データを提供しました。また、運航各船の動静をモニタリングする頻度を上げて、危険エリアに近づいた船舶へ注意喚起を行うなど、船陸間の情報共有を密にし、不測の事態に備えました。

海賊対策

海賊行為を排除するための各種対策

国際社会の海賊対策

日本、韓国、中国、インド、ロシア、トルコ、タイなどは、アデン湾を航行する商船の護衛のために、IRTC: Internationally Recommended Transit Corridor (安全回廊) 付近を中心に艦船を派遣し、艦船によるエスコートを展開しています。参加を希望する商船は指定された時刻、地点へ集合し、船団を組んで艦船に守られながらアデン湾を航行します。

当社運航船では、主にハイジャックのリスクの高い船舶(低速力船、低乾舷船²)が、当該艦船によるエスコートへ参加し、リスクを回避しています。

² 低乾舷船: 水面から上甲板までの高さが低い船。

当社の海賊対策

当社では、海賊対策の指針である「BMP (Best Management Practices)」の内容に沿った海賊対策を実施しています。

- 海賊専用の見張り員を配置
 - 夜間はサーチライト、暗視装置を使用して海賊の早期発見を図る
 - 船橋当直者、海賊見張り員は、安全対策として防弾チョッキ、防弾ヘルメットを着用
 - 海賊の乗り込み阻止のため、甲板上周囲にレーザーワイヤー(カミソリのついたワイヤー)を敷設し、船体外周への連続放水が可能な高圧水噴射ジェットノズルを設置
- また、必要に応じ、安全運航推進委員会において、新たな対応策を検討しています。

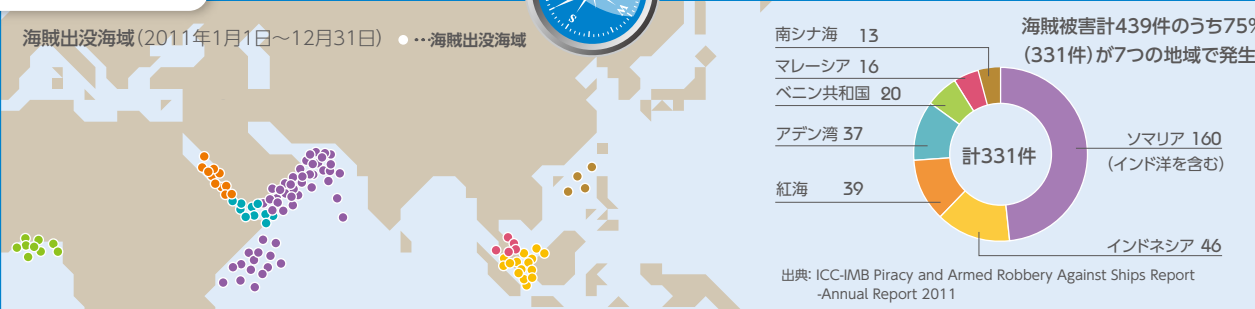
当社運航船の海賊遭遇例

当社運航船はアラビア海で、2010年、2011年に合計3件の海賊襲撃・追尾に遭遇しています。幸い乗組員や貨物への被害はなく、いずれも適切な対応・対策が功を奏し、海賊の乗り込みを阻止することに成功しています。今後も海賊情報の収集と対策の改善を行い、海賊被害に遭わないよう対応していきます。



艦船による護衛

Column 拡大する海賊問題



各海域に出没する海賊の主な特徴は次の通りです。

アデン湾・アラビア海・インド洋

重火器で武装した海賊は、乗っ取った船舶を母船として、活動範囲をソマリア近海・アデン湾からアラビア海・インド洋全域へ拡大しています。乗組員を人質にして高額な身代金を要求します。

西アフリカ・ギニア湾周辺国海域

近年、ナイジェリアやベニン沖を中心に急増しています。

金品の強奪を目的に機関銃などで武装しており、主に沖合いに錨泊している船舶を襲撃し、乗っ取りに至った例があります。

マラッカ・シンガポール海峡、南シナ海

アナンバス諸島³周辺海域では、刀や拳銃で武装した海賊が、金品を強奪し、逃走した例があります。

³ アナンバス諸島: 南シナ海南部にあるインドネシア領の諸島。シンガポールの北東約200kmに位置する。



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。

環境マネジメント体制

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

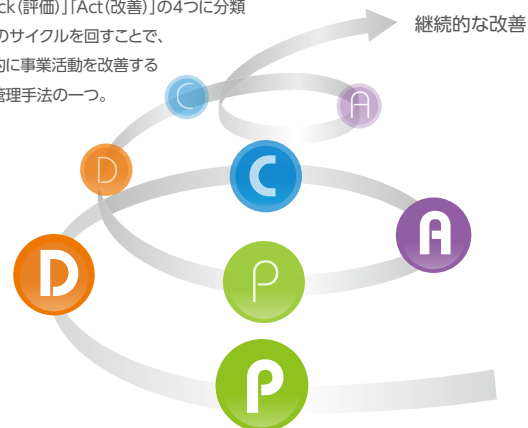
EMSを活用し環境保全に取り組んでいます

環境負荷を特定し、最小化する継続的な改善を行っています。ISO 14001 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。

 **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。

PDCAサイクル

プロセスを「Plan(計画)」「Do(実行)」「Check(評価)」「Act(改善)」の4つに分類し、このサイクルを回すことで、継続的に事業活動を改善する経営管理手法の一つ。



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た環境担当役員や環境管理責任者、環境担当者が一堂に会し、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、社内に展開され、業務遂行に生かされています。

環境教育・啓発

環境研修

環境関連知識習得と意識向上のために

当社ポータルサイトには、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ています。EMSや環境問題に関する知識習得や意識向上および情報提供の窓口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

経営計画における位置付け

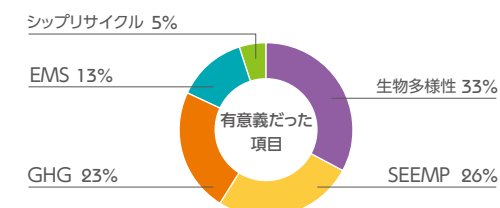
環境保全への取り組みは経営の柱の一つです

中期経営計画「K」LINE Vision 100 - Bridge to the Future - において、環境保全は安全運航とならぶ基本課題の一つであると位置付けて取り組んでいます。また、EMSにおいても、当社の事業活動による環境負荷を最小化するための取り組みについて、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は、それを実施し、結果や効果を評価し、不備・不足があればその方針や方法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います。

「環境セミナー」を17回開催しました

当社各部門、グループ会社の人々を対象に、毎年環境セミナーを実施しています。最近の環境問題や当社グループの環境への取り組みについて説明し、受講者とのフリーディスカッションを行うことで、環境知識を共有することを目的としています。2011年度は、GHG(温室効果ガス)、EMS、SEEMP(船舶エネルギー効率管理計画)、および生物多様性保全をメインテーマとして、17回実施し、合計233名が受講しました。

環境セミナーアンケート結果



Voice 環境セミナーに参加して

オフィスから管理船の運航をサポートしているわたしたちは、EMSの運用を通じて、船の運航が与える環境への負荷を認識し、環境保全に向けた取り組みの実践と改善を日頃から心掛けています。

当セミナーでは、大量の貨物を一度にまとめて運ぶことのできる船が、トラックや飛行機による輸送と比べて、単位輸送量当たりのCO₂の排出量が少ないこと、また、海運業界を取り巻く近年の環境規制や今

後の展望、船の運航が与える環境影響の詳細、環境保全へ向けたKライングループとしての取り組みなど、環境にまつわるさまざまなお話がありました。

改めて、わたしたちが責任を持って取り組むべき環境負荷低減へ向けた活動を再認識することができました。

ケイラインシップマネジメント株式会社
品質管理グループ 鶴田 雅子





2011年環境活動実績と2012年環境目標

	環境憲章・行動方針	環境目的	環境目標(中期)	2011年環境目標	2011年達成状況	2012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)を適正に運用し、船舶からの漏洩事故の発生件数をゼロとする	● 海上への軽微な漏洩事故が1件発生しましたが、SMSに則った適切な対応のもと、被害を最小限に抑えました ● 漏洩原因を精査し、再発防止に向けた改善処置を関係者に徹底しました	● 安全管理システム(SMS)を適正に運用し、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	● 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 ● 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
			● 運航タンカーのダブルハル比率100%を達成	● 運航タンカーのダブルハル(二重船体構造)比率100%を維持する	● 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	● 新造船7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
	● 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 ● 廃棄物の適正管理および低減	● 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	● 適正な排水管理のもと、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
			● 陸上事業所における廃棄物の削減	● 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	● 廃棄物を7.0%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
			● グリーン調達の促進	● エコ商品の購入比率の向上を図る	● 2011年度実績は55.4%でした ● エコ商品購入比率は経費削減に伴い、前年比2.4%減少しました	● エコ商品の購入比率の向上を図る
			● 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促進する	● 船内発生廃棄物の削減努力により、リサイクル量(陸揚げ量)は12.5%減少しました	● 船内発生廃棄物の削減および陸揚げなどによるリサイクルを促進する
	● 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	● 船に納品される物品の梱包材の削減	● 製造業者や納品業者に対し梱包材の削減を継続して働きかける	● 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励行しました	● 製造業者や納品業者に対し梱包材の削減を継続して働きかける
			● 船舶解体時の環境汚染を防止	● インベントリ作成に対応する	● 2011年の解体実績はありませんでした ● インベントリは作成されませんでした	● シップリサイクル条約の発効の推移を見守り適切に対応する
			● O/A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、O/A用紙使用量を前年比で従業員一人当たり1%削減する	● 8.2%削減しました	● ペーパーレスの推進により、O/A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	● 20.6%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
環境保全推進	● 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	● 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	● 5.9%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削減する ● 船舶潤滑油使用量を輸送トンマイルベースで削減する ● 燃料燃焼促進剤投入装置を導入する ● Eco Slow Steaming(減速航海)の促進を行う	● 8.3%削減しました ● 5.4%削減しました ● 新たに3隻を導入しました ● 22隻で超低速運航を実施しています	● 船舶燃料使用量を輸送トンマイルベースで削減する ● 船舶潤滑油使用量を輸送トンマイルベースで削減する ● 燃料燃焼促進剤投入装置を導入する ● Eco Slow Steaming(減速航海)の促進を行う
			● 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) ● SOx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) ● NOx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削減する ● SOx排出量を輸送トンマイルベースで削減する ● NOx排出量を輸送トンマイルベースで削減する	● 4.3%削減しました ● 2.0%削減しました ● 3.9%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 ● SOx排出量を輸送トンマイルベースで削減する ● NOx排出量を輸送トンマイルベースで削減する
			● 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	● 2011年実績は2.71%で、前年比0.02%削減しました	● 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
	● 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	● 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	● 北海・バルト海の規制および米国カリフォルニア州の規制に対応した燃料油を使用しました	● 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	● 米国ロングビーチ港、ロサンゼルス港に寄港する際、計237回の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
			● 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 、SOx、NOx排出量を削減する	● 米国ロングビーチ港で停泊中の船舶への陸上電源供給を継続、および川崎近海汽船にて停泊中の船舶への陸上電源供給を継続しています	● 停泊中船舶からの黒煙、PM、CO ₂ 、SOx、NOx排出量を削減する
			● 省エネ型荷役機器への代替促進	● タンカーからのVOC ¹ 排出を抑制する	● 2011年のタンカー建造実績はなく、新たなVECS ² の設置はありませんでした	● タンカーからのVOC排出を抑制する
環境保全推進	● 船舶からの有害塗料の排除	● 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	● 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
			● 船舶、機器からの騒音を低減	● 騒音を低減する装置の設置、研究をする	● 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
			● 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	● 入渠時6隻に非金属系船底塗料を採用しました	● 新型船底塗料の採用を拡大する
			● 海洋観測調査の継続実施	● 海洋観測調査を継続実施する	● 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
	● 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	● 社会貢献活動へ年間3件以上参画する	● 11件実施しました	● 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	● 環境セミナーにて233名、乗組員に対して106名に環境教育を実施しました	● 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
			● 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取得拡大	● ケイラインジャパン各支店に拡大しました	● 要請、働きかけを継続する
			● 環境保全推進	● 環境保全推進	● 環境保全推進	● 環境保全推進
			● 環境保全推進	● 環境保全推進	● 環境保全推進	● 環境保全推進
			● 環境保全推進	● 環境保全推進	● 環境保全推進	● 環境保全推進

¹VOC: 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。
²VECS: 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。



船のライフサイクルにおける環境配慮

船舶の建造から廃船に至るライフサイクル中に生じる環境負荷の最小化へ向けたさまざまな取り組みを行っています。ここでは、船の一生とともに、段階別にどのような環境保全の取り組みを行っているかをご紹介します。

船舶の開発・建造段階での取り組み

主な取り組み

- 環境関連条約、地域規制などへの対応
- 船舶の建造および運航経験から必要とされる機器・設備仕様の検討(Kライン標準仕様)
- 環境対応機器・設備の実証試験と評価、新造船への適用検討
- 次世代技術の研究



「Kライン標準仕様」に環境の視点を盛り込む

環境関連条約や規則への対応は当然のこと、これまでに培ってきた建造や運航の経験を通じ、環境保全のために必須である安全運航に有用ではあるが条約・規則では要求されていない機器や設備を建造仕様に導入することも重要です。対象は広範なものです。当社ではこれらの事項を「Kライン標準仕様」に取りまとめ、建造仕様に反映しています。

費用と効果のバランスが最良となるように

船舶に搭載される機器や設備を選定する際、その性能評価や設備費用、管理費用、耐久性、信頼性など、あらゆる視点に基づく綿密な検証が必要です。数ある選択肢の中から、費用対効果のバランスが最良となる建造仕様を探索しています。

Column LNG燃料船開発プロジェクトチームの挑戦

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

2010年、当社はLNG燃料船開発プロジェクトチームを立ち上げました。LNG輸送船建造技術と天然ガスを燃料とする発電用「グリーンガスエンジン」を開発する川崎重工業株式会社、LNG燃料船技術のパイオニアとして欧州で先行する技術を有するノルウェー船級協会(DNV)とともに、LNGを燃料として運航する自動車船の開発に着手し、CO₂排出量を約40%、窒素酸化物

(NOx)を80~90%、硫黄酸化物(SOx)と粒子状物質(PM)を約100%削減することを目指しています。

このプロジェクトでは、コンセプトの立案にとどまることなく、近い将来、実際にLNG燃料船を建造し商用運航することを視野に入れ、次世代の環境負荷低減技術を共同開発することを目的としています。

※ LNG燃料の詳細はP31の「Column:LNG燃料によるCO₂、SOx、NOx排出量削減の取り組み」をご参照ください。



船舶運航段階での取り組み



主な取り組み

- 安全運航と緊急対応の徹底
- 廃棄物の適正処理

安全な運航が環境保全につながる

安全運航なくして、環境保全は図れません。例えば、海難事故に伴う油濁、機器の整備不良や操作ミスに伴う海洋・大気汚染、廃棄物の不法投棄など、一つ間違いを犯せば、それはたちまち環境に悪影響を及ぼします。しかし、安全運航の実現において「これをやれば十分」という完璧なマニュアルは存在せず、また、船体や機関が航海に耐え得る優れた能力を持つだけでも意味をなしません。乗組員を含む船陸関係者の一人ひとりが安全運航と環境保全に対する高い意識を持ち、緊急事態においても、冷静かつ確に被害を最小限に抑える責任と自覚のある行動に努めています。

※ その他の海上での取り組みはP29、30に掲載しています。

廃船段階での取り組み



写真提供元:室蘭工業大学

主な取り組み

- 安全衛生、環境に配慮した解体ヤードの選定

独自のチェックリストにより環境影響を評価

世界の物流の一翼を担った船も、その使命を全うし解体されるときがきます。しかし、さまざまな大きさや形、種類の船を解体する場合、機械化や自動化は難しく、そのほとんどの作業が手作業とならざるを得ません。

当社では解体ヤードの視察を行い、作業が安全に行われるか、有害物質などが確実に回収されるか、周囲の環境に影響がないかなど、独自のチェックリストによって確認しています。

写真提供元:室蘭工業大学



解体作業

解体後の取り組み



主な取り組み

- 資源のリサイクル

回収された金属をリサイクル

船にはさまざまな金属が使用されています。解体した船から回収された金属は資源としての価値をもち、金属材料としてリサイクルされます。

また、このリサイクルは主に電気炉を使用して行われますが、鉾石から金属を作る場合に比べてCO₂排出量が少なく、資源の有効利用のみならず地球温暖化防止の効用も期待されています。



リサイクルにより作られた鋼材



事業活動による環境への影響を認識し、その最小化に向けたさまざまな取り組みを推進しています。環境に配慮した機器や設備の導入を図り、万一の事故の際にも環境汚染を引き起こさないような構造を取り入れるなど、安全運航と環境保全を最優先に考え、エネルギー効率に優れた地球環境に優しい物流インフラを維持していきます。

海上での取り組み

気候変動・大気汚染防止への取り組み

船を動かすエネルギーとして使用される石油燃料の消費は、温室効果ガスであるCO₂を排出します。

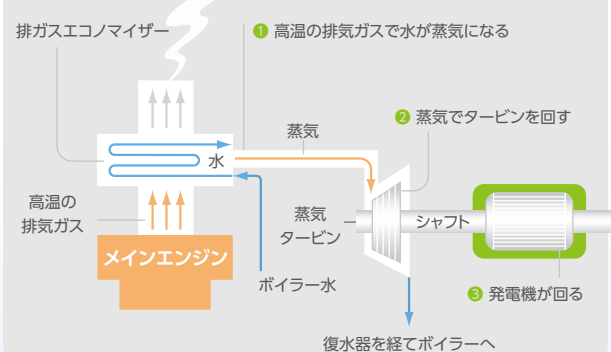
船は、最も環境に優しい輸送手段といわれますが、そのCO₂排出量は、国際貿易の拡大に比例して増加します。風力や太陽光、バイオ燃料などの再生可能エネルギーの導入も行われていますが、その占める割合はまだ小さく、石油

燃料を消費することによるCO₂の排出は避けられません。

また、船のエンジンやボイラーの運転により、CO₂だけでなく、硫黄化合物(SOx)、窒素化合物(NOx)や粒子状物質(PM)などの有害物質も大気中に排出されます。

当社グループでは、船のエネルギー利用効率を高め、燃料の消費を最小化して環境負荷を減らすために、さまざまな取り組みを行っています。

排気ガスの熱エネルギーを利用した発電



減速航行

米国カリフォルニア州や伊勢・三河湾において、当社は減速航行による燃料の消費削減を通じて、船舶からの排気ガスを減らし、周辺地域の気候環境の改善に寄与しています。2011年にカリフォルニア州ロングビーチ港およびロサンゼルス港に寄港した当社運航船舶(ロングビーチ177隻/ロサンゼルス60隻)は、そのすべての船が港周辺海域で速力を12ノット(時速約22キロメートル)以下に落とす減速航行を実施しました。これによりロングビーチ港湾局からグリーンフラッグ賞を受賞しました。当社は、実に7年連続受賞の栄誉を誇っています。



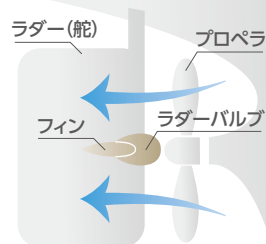
省エネ型オートパイロット

無駄な操舵を最小限に抑え、従来型と比べて、約1%燃費を節減できる自動操舵装置。



水流エネルギーの利用

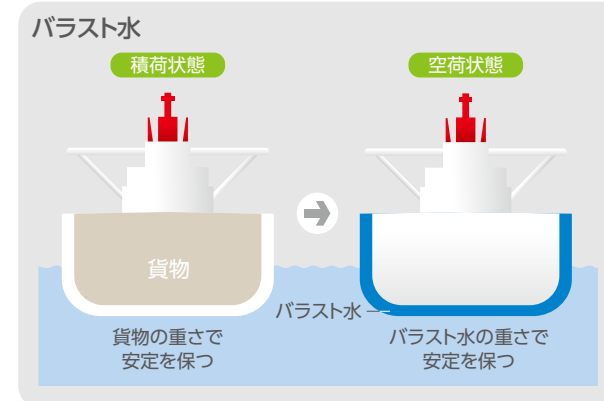
プロペラ直後の舵に省エネ設備(ラダーバルブとフィン)を取り付けると、プロペラで作られる水流エネルギーを推進力に変えることができます。



生物多様性保全への取り組み

バラスト水と海洋生物の移動

貨物船は、貨物を満載した状態と空荷の状態では重さが大きく変わります。貨物を積んでいない状態のとき、船が浮き上がりすぎてバランスを崩さないよう、“おもり”として船に取り入れる海水のことをバラスト水といい、貨物の積載状況に応じて、バラスト水を取り入れたり、排出したりしています。



船は、日本から米国、中国から欧州などの長距離を移動するため、バラスト水とともに取り込まれた目に見えない小さなプランクトンなどの海洋生物も、船と一緒に各国間を移動して、遠く離れた別の生態系に持ち込まれて影響を与えることが懸念されます。

バラスト水が環境に及ぼす影響は、90年代ごろから報告され始め、特定生物の異常繁殖などを引き起こした一原因であるとして問題となっています。

いち早くバラスト水処理装置を搭載

当社は、これらバラスト水の移動による影響に配慮し、生物や生態系がのりまの姿を保つよう、生物多様性保全の取り組みを進めています。

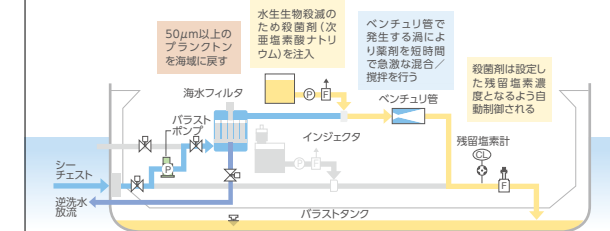
IMO(国際海事機関)が2004年に採択した「船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約」(バラスト水管理条約)*の発効に先立ち、日本海事協会の協力を得て、大型石炭運搬船にバラスト水処理装置を搭載しました。

* 2012年6月現在未発効

バラスト水処理の流れ

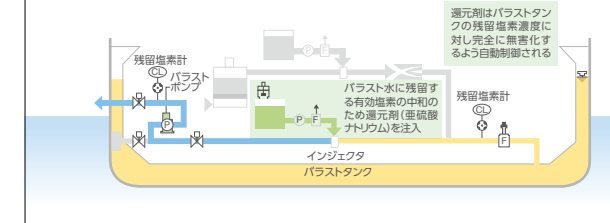
バラスト水 張り込み時(揚荷時)

- 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。



海洋汚染防止への取り組み

貨物としての原油や石油製品、または運航に必要な燃料や潤滑油などが海上へ流出した場合、深刻な海洋汚染を引き起こす可能性があります。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ように、当社運航のタンカーはすべてダブルハル(船底や側壁が二重化された構造)仕様になっています。

また、従来は油圧駆動であったムアリングウインチ¹やランプウェイ²などの甲板機器を電動モーター式にすることで、油圧で使用する作動油が漏洩するリスクがなくなりました。

このように、重大な環境汚染を引き起こしかねない油の流出を未然に防ぐ構造や、油圧を使用しない機器への転換など、万が一にも船外への流出を引き起こさないよう、二重三重に備えています。



電動ムアリングウインチと係留索(船首)

- 1 **ムアリングウインチ**: 船を陸に係留するためのロープやワイヤーを巻き取る装置。
- 2 **ランプウェイ**: 自動車船で自動車を船に積み降ろすときに岸壁に渡す通路。航海中は格納する。

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

Column LNG燃料によるCO₂、SOx、NOx排出量削減の取り組み

LNGとは？

LNGとはメタンを主成分とする液化天然ガス(Liquefied Natural Gas)の略語です。ガス田から産出された天然ガス中の水分やCO₂などの不純物を分離しながら冷却することで、液化されたメタンガスの温度は約マイナス160度(沸点)、体積は天然ガスの約600分の1となり、気体の状態に比べて輸送や貯蔵が容易となります。

LNGを船の燃料として使用するメリットとは？

船の燃料として使われる重油や軽油、またLNGも、炭素と水素が結合した炭化水素の仲間です。LNGは重油に比べて、一つの分子当たりの炭素数が少ないため、燃焼させたときに炭素と酸素が結びついて生成されるCO₂の発生量が少なくなります。また、単位重量当たりの発熱量が大きいので、エンジンで同じ出力を得ようとしたとき、より少ない燃料で済みます。

さらに、LNGは精製の過程で硫黄分などの不純物が取り除かれるため、燃焼ガス中の硫黄酸化物(SOx)はほぼゼロとなり、かつ、窒素酸化物(NOx)の発生量の少ないガスエンジンを採用することで、SOxやNOxの発生量を大幅に低減できます。

LNGを燃料として使用する上での問題点とは？

LNG輸送船は、貨物タンク中の気化したガスを、ボイラーやエンジンの燃料として利用できますが、その他の船種(コンテナ船や自動車船など)でLNGを燃料に使用した例はありません。LNGの特性上、LNG輸送船以外では、船上での貯蔵が難しく、また世界中を航行する船へのLNG燃料の供給体制が整っていないことも理由の一つです。現在、LNGを燃料とする船に対しての新たな規則が、IMOで審議されています。

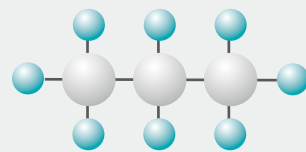
LNGはメタンが主成分です。

炭素割合が少なくCO₂発生量が低減できます。

● 水素原子 ● 炭素原子



メタン(CH₄)



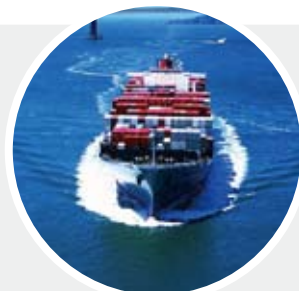
例: プロパン(C₃H₈)

事業活動における環境負荷

INPUT

燃料油

3,949,154 トン



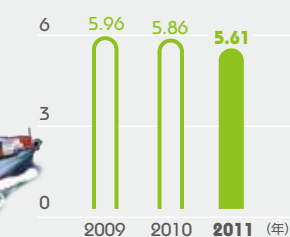
海上輸送サービス

OUTPUT

CO₂
12,297,666 トン
SOx
214,044 トン
NOx
323,031 トン

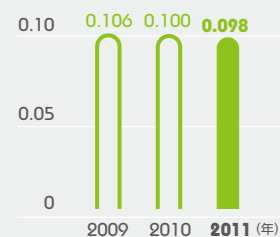
環境負荷推移

輸送トンマイル当たりCO₂排出量
(g-CO₂/トンマイル)

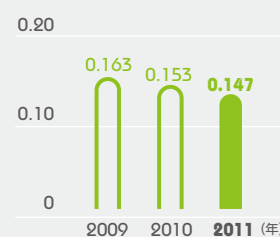


注: 1マイル(海里)=1,852m(1.852km)

輸送トンマイル当たりSOx排出量
(g-SOx/トンマイル)



輸送トンマイル当たりNOx排出量
(g-NOx/トンマイル)



Column 水中の生物から学んだエネルギー効率向上と生態系保全の取り組み

船の抵抗

船が進もうとするときに受ける抵抗には、空気抵抗、造波抵抗、船体と水の間に生じる摩擦抵抗などがありますが、大きな割合を占める摩擦抵抗をいかに低減するかは省燃費を図る上で重要です。また、船体に付着する生物による抵抗の防止も考えなければならず、付着した生物が他の海域の生態系に与える影響も無視できません。

水中の生物に学ぶ

水中に生息する哺乳類や魚類は、水との摩擦を低減する体表構造をもっており、この構造と同じ効果をもつ船底塗料が開発されています。当社では、このタイプの船底塗料を採用することを通じて、摩擦抵抗の低減を図り、船体に付着する生物を最小化するなどの取り組みを行っています。

陸上での取り組み

ターミナルでの取り組み

排気ガスゼロの電力供給

米国ロングビーチ港の自営コンテナターミナルでは、停泊中の船に陸上から電力を供給しています。船の発電機を動かさないため、船からの排気ガスの排出がなくなり、周辺地域の大気環境の改善につながっています。

エネルギーを再利用しています

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、吊り上げたコンテナを降ろすときに生じる回生ブレーキによって生まれたエネルギーを、動力として再利用しています。従来型のクレーンと比べて、燃料消費量とCO₂排出量が半減しました。

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。

オフィスでの取り組み

節電に努めています

昨夏は、空調や照明の調整に加えて、全社で就業を1時間繰り上げるサマータイム勤務を実施し、東日本大震災後の電力供給不足のための節電に協力しました(節電期間中の電力使用量は前年度比で約23%減少)。また、2011年10月には、LED照明や人感知センサー照明など、より環境性能の優れた新オフィスへ移転しました。

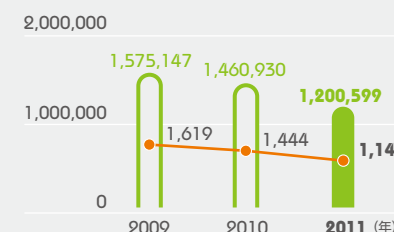
分別とリサイクルを推進しています

オフィスでは、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、資源消費の最小化を図っています。また、ゴミは12種類に分別し、できるだけ資源としてリサイクルするように努めています。

オフィス環境データ推移

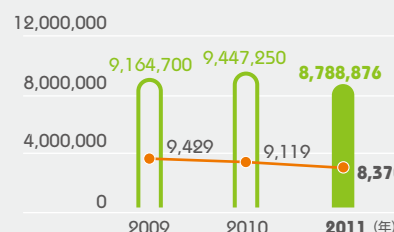
電力使用量
(kWh)

● 年間使用量
● 一人当たりの年間使用量



OA用紙使用量
(枚)

● 年間使用量
● 一人当たりの年間使用量



水道使用量
(m³)

● 年間使用量
● 一人当たりの年間使用量





川崎汽船グループで働く人の基本的人権と、多様な個性を尊重することを基本方針として、一人ひとりの意欲・能力開発を目指した研修制度の充実を図っています。また、働きやすい環境をつくるため、制度による支援、安全衛生やオフィス環境の充実を進めています。 ※ 人材育成についてはP5～P12の特集記事をご参照ください。

人権の尊重と多様性の確保

人権の尊重

グループでの人権尊重の理念共有

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

また、人事情報取り扱いに関する社内ルールを制定しており、個人の人権とプライバシーが侵害されることのないよう注意喚起を図っています。

ハラスメントの防止

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の他、メンタル不調に備えて相談窓口を設け、誰にどうやって相談すればよいのかを社内ポータルサイトで周知しています。女性相談員を配置したり、産業医とも連携して悩みに応じた相談

を受けられる体制を整え、プライバシーに最大の配慮を払いながら問題の解決に迅速に当たる体制を取っています。

多様性の尊重

多様な人材を登用しています

女性の採用を拡大し、性別にかかわらずグローバルな業態に対応して活躍できる配置に取り組んでいます。また、外国籍の人材の採用を行うなど、人材の多様化を進めています。さらにそこから生まれる新たな発想、アイデアを明日の事業展開へと生かし、企業としての健全な成長につなげていく体制を構築するため、多様性の促進をサポートするような制度・環境の改善を続けています。

労働基本権の尊重

労使のコミュニケーション

労使間で良好な関係を築くよう心掛け、労働環境の維持・向上を目指しています。互いのベクトルを合わせた建設的な話し合いから生まれたアイデアを制度に取り入れ、ワーク・ライフ・バランスなど、支援の充実を図っています。

船内の生活環境について

リフレッシュできる生活環境

生活環境もワーク・ライフ・バランスの重要要素の一つとなります。船上業務では当直やさまざまな作業の疲労が残ることがあり、リフレッシュするためにも陸上の生活環境に近づける環境整備に努めています。視聴覚娯楽設備の充実、家族との通信手段拡充などもその一環です。また、料理や生活面を担当する司厨部員は社内研修を受講し、ヘルシーな献立による乗組員の健康維持に努めています。



船内ギャレーで調理中

ワーク・ライフ・バランスを支援する制度とその概要

主な制度	当社の制度	法が定める水準	2011年度利用者数		
母性尊重・健康管理の尊重	妊娠中の時間短縮勤務が可能	同左	男 1	女 2	計 2
	勤務時間中の通院時間の確保	同左			
産前・産後休業	出産予定日8週間より取得可能	出産予定日6週間より取得可能	男 1	女 7	計 7
	産前8週～6週前の期間中、出産手当金相当額を補助	定めなし			
育児休業	満3歳まで取得可能	満1歳6ヶ月まで取得可能	男 1	女 9	計 10
高度不妊治療のための休業制度	最長1年半の休業取得が可能	定めなし	男 0	女 0	計 0
介護休業	最長2年間の休業を取得可能	最長93日間の休業を付与	男 0	女 0	計 0
育児、介護中の支援制度	貸付金制度	小学校就学前の子供がいる場合や、介護者がある場合には、最低200万円貸付可能	男 2	女 0	計 2
	短時間勤務制度	小学校3年生まで、2時間の時短勤務が可能			
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	労使協定による			
リフレッシュ休暇	勤続11年目に取得可能（連続した7日間）	定めなし	男 17	女 4	計 21
	勤続21年目に取得可能（連続した10日間）	定めなし	男 11	女 9	計 20

※ その他の人事データはP38をご参照ください。

安全と健康への配慮

ヘルスケア

陸上従業員のケア

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

また、メンタルヘルスの一助として、従業員自身で心の健康状態を管理できる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、ストレス耐力の向上に役立ててもらっています。

海上従業員のケア

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行い、健全な船内生活を送ることができるよう支援しています。

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

仕事と育児の両立ができる環境に感謝しています

2008年から2011年に産休と育児休業制度を利用しました。現在、子どもの満3歳の誕生日まで休業期間が認められており、私の場合、子どもの誕生日が3月下旬なので、4月の保育園入所に合わせて丸々3歳まで休む事ができました。その3年間は、初めての子育てで戸惑う事や大変な事もありましたが、「親」として自分も成長し、子どもにとっても乳幼児期は今後の人間形成にとっても大事な時期なので、常に一緒にいて育児に専念できた事に感謝しています。仕事

復帰後も9時から4時までの時短勤務を利用しています。夕方は、子どもを寝かせる9時頃までに保育園の迎え・夕飯・お風呂・子どもとのコミュニケーション等で忙しいので、1時間早く帰宅できるのはとてもありがたいです。育児と仕事の両立は、時間のやり繰りや体力面で大変な時もありますが、家族や上司・同僚の支えに感謝しています。これからも頑張っていきたいと思います。

技術グループ 丸山 由紀子





社会貢献

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、海運企業としての本業を生かした社会貢献活動、次世代育成やボランティア参加など小さな取り組みをひとつひとつ積み重ね、各国地域社会との共利共生を図っています。

東日本大震災被災地への支援活動

2011年3月11日の東日本大震災の発生直後から、当社グループは海運企業として本業を生かした支援を検討し、被災地の皆さんが震災前の安定した生活を取り戻すことができるよう、グループ各分野において復旧・復興支援活動に取り組んでいます。

生活救援物資の海上輸送

株式会社ケイラインジャパンと連携し、被災者の皆さんに向けた海外からの生活救援物資の海上輸送に協力しました。

- 仮設住宅建設資材(40フィートコンテナ23本)
- 寝具一式(40フィートコンテナ9本)
- 飲料水、調理器具、文房具、衣類など

陸上自衛隊への協力

川崎近海汽船株式会社は被災地で救援活動に当たる陸上自衛隊への支援として、フェリーによる隊員・車両の輸送協力を実施しました。

- 隊員4,451名、車両1,203台
苫小牧港 ⇄ 青森港(3月～6月)
苫小牧港 ⇄ 八戸港(7月～8月)



インターモーダル エンジニアリング株式会社と当社は、被災地の支援活動に当たっている陸上自衛隊予手駐屯地に支援食料保管用として冷凍コンテナ2本を無償提供しました。(4月～6月)

冷凍コンテナの提供

当社は三陸沿岸の主要産業である水産業の復興のために冷凍コンテナを無償提供しました。保冷施設は水産業の再開に欠かせません。当社が提供した冷凍コンテナは、津波で流出したり損壊した保冷倉庫の代替として、水産加工業者の皆さんに活用していただいています。

- 大船渡市 20フィート冷凍コンテナ 5本
- 気仙沼市 20フィート冷凍コンテナ 4本
- 宮古市 20フィート冷凍コンテナ 1本



義援金の寄付

当社グループは、被災者の救援・救済や被災地の復興に役立てていただくための支援金として、5千万円を日本赤十字社へ寄付しました。これに、役職員有志からの寄付金と国内外グループ会社独自の拠出額を合わせると、当社グループによる義援金総額は、1億円を超えるものとなりました。

ボランティア休暇制度

当社は、被災地復興支援活動に参加する従業員をサポートするため、ボランティア休暇制度を設けています。また、つなぎや安全靴など装備の貸し出しも行い、従業員のボランティア活動を支援しています。2012年4月からボランティアプログラムを企画し、より組織的に復興支援活動を展開しています。

- 役職員の参加を募り、有志から成るボランティア班を編成し活動支援
- 新入社員研修に、被災地におけるボランティア活動の組み入れ

焼却施設運転業務への協力

震災で発生したがいき、1,880万トンとも推定され、その処理が被災地復興の大きな課題となっています。被災地域でいち早くがいき処理計画に着手した宮城県仙台市は、沿岸部の3ヶ所での焼却処理を決定し、そのうち1ヶ所で川崎重工業株式会社が焼却処理施設を建設、運営することになりました。

当社グループで環境プラント施設の運転維持管理を主要事業とする株式会社シンキは、この焼却処理施設建設後の運転業務に協力し、阪神淡路大震災後にがいき焼却処理に携わった経験を生かして、同業務を実施しています。地味な業務ですが、震災復興の一助となることを切望しています。



主な社会貢献活動

海上輸送協力

ペルー向け中古車椅子の輸送協力

ペルー日系人協会が高齢者や病気をもつ方への援助活動に役立てるため、中古車椅子91台を贈与するに当たって、日本ペルー協会を通じ、輸送協力の依頼がありました。当社はこれに応じて、ペルーまで海上輸送協力を行いました。

英語児童図書海上輸送協力

南アフリカの子どものための教育支援を進めるNPO法人SAPESI(南アフリカ初等教育支援の会)の移動図書館車プロジェクト向けに、英語の児童図書を世界各地の従業員が寄贈するソニーグループに協力し、図書の海上輸送を行いました。2011年度には、豪州、シンガポール、カナダのソニーグループ各社が集めた図書を南アフリカまで海上輸送しました(それぞれ20フィートコンテナ1本)。

当社グループによるSAPESIへの輸送協力は2011年3月の日本船積みから開始したもので、2012年度以降も継続して取り組みます。



児童図書の輸送協力



自然災害への支援

タイ洪水被害への支援

宮城県が東日本大震災の被害に遭った際に支援していただいたタイに対し、水、医療用と工業用手袋、タオル、マスクを提供するなど、洪水被災地への支援を行いました。当社は40フィートコンテナ9本分にのぼる支援物資の輸送協力を行いました。

また、K Line (Thailand) Ltd.とともに、当社は義援金200万バートをタイ赤十字社へ拠出しました。



支援物資の無償輸送協力

インターンシップの受け入れ

次代を担う人材の育成のために

当社では、商船系学生向けにインターンシッププログラムを毎年開催しています。2011年度は8月に一週間ずつ4回に分けて実施し、合計54名の学生を受け入れました。

プログラムは業務内容紹介と船舶運航・管理に関する講義からなり、また航海科学生は自動車船ターミナル、機関科学生はコンテナ船ターミナルを見学しました。

学校の授業では触れることのない実務的な内容であり、また、実際の荷役風景、本船の大きさを身をもって体験したことは大変有意義な経験であったとの感想をいただいています。学生の皆さんに、海運界への興味をさらに膨らませていただくべく、当研修の内容をさらに充実させ、満足いただけるものにしていきます。



シミュレータ研修

Voice ボランティアマッサージに行ってきました

会社のボランティア休暇を利用してボランティアマッサージに行ってきました。

メインでマッサージをした東松島の赤井地区は家は流されなかったため避難所から早く自宅に戻れた地区ですが、一階は津波の海水とヘドロで異臭がものすごく、土台と柱以外はすべて壊して作り直します。しかし、順番待ちのため工事がなかなか来ない

状況でした。

マッサージができたのは行った地区のほんの一握りの方たちでしかないと思います。でも、少しでも被災者の方たちに喜んでもらえるのではないかと感じられました。行けて良かったと思いますし、また機会があれば行きたいと考えています。

人事グループ ヘルスキーパー 黒田 一郎



第三者意見



上智大学経済学部 教授

上妻 義直

1. CSR推進体制の強化

2011年度の業績悪化に伴って、2011年4月策定の中期経営計画「K LINE Vision 100 - 新たな挑戦 -」が見直され、新たに中期経営計画「K LINE Vision 100 - Bridge to the Future -」が策定されました。この変更で一番懸念されたのは、業績回復のために、短期的にはコスト要因である環境・社会への配慮行動が減速することでした。しかし、新中期経営計画においても、「共利共生と持続的成長」という川崎汽船グループの基本的な経営理念に変化は見られず、環境対策等の重要課題は依然として継続的に取り組みが進められています。

そうした中で、とりわけ評価したいのは、CSR推進体制が強化されたことです。これまでは、総務グループCSR・コンプライアンス推進室が、社内の調整役となって全社的なCSRを推進してきましたが、今年度からはグループ各社との間にCSR推進ネットワークが構築され、CSR活動が本社ベースからグループベースへとレベルアップされました。この体制強化によって、今後はグループ全体でさらなる取り組み成果が期待されます。

ただし、CSR推進ネットワークの具体的な機能や組織体制については、報告書にほとんど記載がありません。また、この件に関して、ウェブ上での情報開示も遅れているようです。せっかくの体制強化なので、何がどう変わったのかについて、次年度以降の報告書でももう少し詳しい説明が望まれます。

2. LNG燃料船開発プロジェクト

船舶をめぐる今後の環境規制としては、2015年から始まる国際海事機関(IMO)の新造船省エネ規制と、当初はIMOの提案であっ

たものの、今年EUが法的規制を決定した船舶燃料の硫黄分削減規制があります。これらはいずれも、海運会社にとって、中期的な投資計画や将来の燃料コストに大きな影響を与える可能性があります。重要な規制リスクです。

しかし、この課題を解決する取り組みとして、今年度は「LNG燃料船開発プロジェクト」が紹介されています。この構想が実現すれば、船舶から排出される空中放出物は、CO₂排出量が従来比で40%減、硫黄酸化物(SOx)はほぼ100%除去できるとのことで、新造船省エネ規制や硫黄分削減規制も容易にクリアできる計算になります。

その意味では、川崎汽船グループのCSRマネジメントに関心をもつステークホルダーにとって重要なニュースです。しかし、規制リスクについての説明が総論的なので、プロジェクトの意義を理解しづらくしています。

3. ステークホルダーへの対応

ステークホルダーエンゲージメントについては、従来から、各チャネルや実施状況に関して、整理された説明が行われてきました。しかし、ステークホルダーエンゲージメントの目的は、事業活動を推進する上で不可欠な、経営資源の提供主体であるステークホルダーとの円滑な関係の維持にあります。そのため、ステークホルダーのニーズや意見内容、また会社がそれらにどう対応したのか、がとても重要な情報になっています。現在の説明スタイルでは、その点が不足しているので、今後の検討課題にしていきたいと思います。

4. コンパクトな構成

昨年度は46頁だった報告書が今年度は38頁に削減されました。しかし、人事データやPDCA関係の説明を割愛しない工夫が施されており、頁数は減少しても、それを感じさせない情報量になっています。とくに、ワーク・ライフ・バランス関係の説明は、実績値が併記されて、昨年よりも見やすくなりました。こうした改善をさり気なく行うところで、PDCAが健全に機能している状況をうまく伝えられています。

人事データ

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

		2009年度		2010年度		2011年度	
		陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上
従業員数(年度末時点)(名)	男	322	186	323	181	340	171
	女	111	4	114	5	146	7
	合計	433	190	437	186	486	178
採用人数(中途採用含む)(名)	男	13	19	20	14	14	14
	女	7	1	11	2	8	2
	合計	20	20	31	16	22	16
平均勤続年数(年度末時点)(年)	陸上総合職	13.9		13.5		13.4	
	陸上一般事務職	21.2		19.4		19.3	
	海上従業員	11.5		11.9		10.5	
30歳以下の離職率 ^{※1} (%)		陸上 1.42	海上 0	陸上 1.53	海上 3.3	陸上 1.33	海上 1.0
有給休暇取得率 ^{※2} (%)		44		40		44	
女性の育児休業取得率 ^{※3} (%)	陸上	100	-	100	-	100	-
	海上	-	-	-	-	-	-
介護休業制度利用者数(名)	男	0	1	0	0	0	0
	女	0	0	0	0	0	0
障害者雇用率 ^{※4} (年度末時点)(%)		2.12		1.6		1.6	
定年退職者の再雇用者数(年度末時点)(名)		35		17		3	
ワーキングマザー数 ^{※5} (名)		21		16		13	
労働災害発生件数 ^{※6} (件)	陸上	0	0	0	0	0	0
	海上	0	0	0	0	0	0

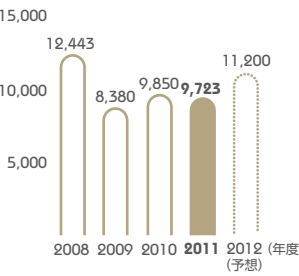
※1 30歳以下の離職率＝
(30歳以下の退職者)÷
(30歳以下の総合職＋一般職)
※2 夏季休暇を含む。海上勤務除く。
※3 育児休業取得率＝取得者÷出産した人
※4 障害者雇用率は、雇用促進法の定め
に従っています。その規定により、海
上従業員(陸上勤務中の者を除く)
については、除外率90%を適用して
算出しています。
※5 義務教育までの子を持つ母親(休業
中を除く)。
※6 通勤災害を除く。

主要財務データ(連結)・事業内容

※億円未満切捨て

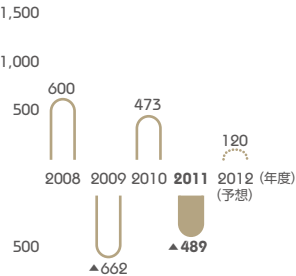
売上高

(億円)



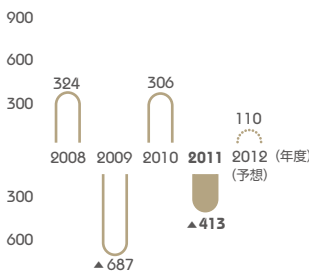
経常利益または経常損失

(億円)



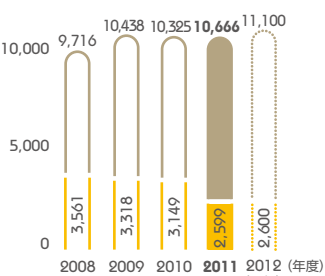
当期純利益または当期純損失

(億円)



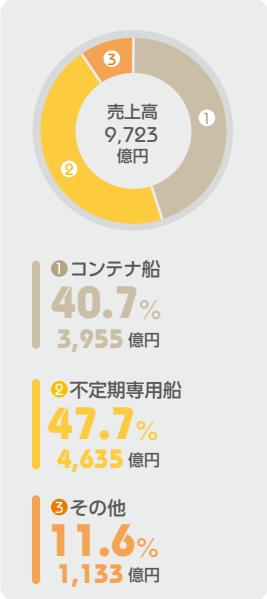
総資産／純資産

(億円) 純資産 + 総資産



予想の前提
数値は2012年4月27日現在のもの
為替：US\$80円、燃料油価格US\$720/MT

セグメント売上高比率



事業内容

コンテナ船	コンテナ船事業	電子機器、家電製品、家具、衣料品や冷凍食品、飲料、ホップ、消費財、部品、原料など、コンテナに入る貨物の輸送サービスを提供しています。
不定期専用船	ドライバルク事業	ばら積み船による石炭、鉄鉱石、穀物(小麦、大豆、トウモロコシ他)、製紙原料などの原材料輸送サービスを提供しています。
	自動車船事業	自動車輸送のパイオニアとして、乗用車やトラックなどの完成車の輸送サービスを提供しています。
	エネルギー資源輸送事業	産業用の液化ガス、原油、石油製品および国民生活に密接に関わる都市ガスやガソリンなどを輸送しています。また、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も提供しています。
	重量物船事業	エネルギー産業やインフラ関連の大型貨物を主に、輸送サービスを提供しています。
	近海・内航事業	国内では貨客フェリー、高速RORO船、鉄鋼・セメント生産向け石灰石専用船などを運航し、日本とアジア近海諸国の間では原材料や加工製品などを輸送する定期船および不定期船を運航しています。
その他	総合物流事業	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	上記以外に船舶管理業、不動産賃貸・管理業などを営んでいます。

事業紹介の詳細はホームページに掲載しています。
事業紹介

第三者意見をいただいて

昨年に引き続き貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。

当社では「働きやすい環境づくり」と銘打ってワーク・ライフ・バランスの向上に取り組んでいますが、昨年の改善へのご指摘を受け、人事データを整備・改善する他、2012年度は育児休業によるブランクからの遅れを取り戻すことを可能とする資格復帰制度を導入し、今後とも次世代育成・育児支援への取り組みを強化していきたいと考えています。

今回ご指摘をいただきました事項の中で、グループのCSR推進ネットワーク体制の開示につきましては、次のレポートの発表を待つまでもなく、ホームページを通じて実施してまいりたいと思います。一方、ステークホルダーへの対応については、ステークホルダーのニーズや意見がどのようなもので、それに対して会社がいかに対応したかを明示せよというご指摘と理解します。本件に限らず今後とも企業活動の「見える化」を心掛けて、本レポートでカバーしている分野におけるさまざまな取り組みを一層推進させるべく努めてまいります。



取締役執行役員 CSR・コンプライアンス推進担当 山口 高志

川崎汽船グループの概要 (2012年3月31日現在)

社名	川崎汽船株式会社
設立	1919年(大正8年)4月5日
本社住所	〒100-8540 東京都千代田区内幸町二丁目1番1号 (飯野ビルディング)
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664名(男性511名 女性153名) 国内連結子会社 3,381名 海外連結子会社 4,322名
地域別総労働力 (グループ全体)	日本38.5% アジア43.7% 北米7.0% ヨーロッパ9.1% その他1.7%
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

●海外法人

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

●連結子会社

国内25社/海外263社(持分法適用26社(国内:4社/海外:22社))

●運航船腹量 連結535隻(3,779万重量トン)

●コンテナ船(所有船11/備船69)●不定期専用船(所有船109/備船224)●エネルギー資源輸送船(所有船29/備船18)●重量物船(所有船16/備船0)●オフショア船(所有船6/備船1)●その他(所有船27/備船25)●所有船198/備船337 合計535

お問い合わせ先

総務グループ CSR・コンプライアンス推進室

電話(03) 3595-5092

E-mail:kljtyocsrcd@jp.kline.com

環境推進室

電話(03) 3595-5667

E-mail:kljtyoemddata@jp.kline.com

ホームページでもさまざまな情報をお届けしています。

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

また、本レポートの他に、以下の刊行物を発行しています。

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



このレポートは、環境への配慮のため、
FSC®認証紙を使用しています。



見やすく読みまちがえにくい
ユニバーサルデザインフォントを採用しています。

