

—  
**SUSTAINABILITY**  
BOOKLET  
—



## 企業理念・ビジョン

“K” LINEグループは、世界の経済活動を支える物流インフラの基盤である海運業において、安全・安心な海上輸送および物流サービスを提供することで、お客さまからの信頼を獲得してきました。

当社グループは、海運業を母体とする総合物流企業グループとして、

人々の豊かな暮らしに貢献することを企業理念に謳っています。

この理念の下、当社グループ独自の企業価値である **K** Value（ケイラインバリュー）をさらに向上させていきます。

## 企業理念

# ～グローバルに信頼される **K**～

海運業を母体とする総合物流企業グループとして、人々の豊かな暮らしに貢献します。

私たちは、どのような場合においても自らの存在理由を認識して  
事業活動を行ってまいります。

## ビジョン

お客さまを第一に考えた高いレベルの物流サービスを提供することで、重要なパートナーとして選ばれ続け、グローバル社会の重要なインフラとして信頼されることを目指します。

### “K” LINEグループが大事にする価値観

安全で最適な  
サービス  
社会への貢献

公正な事業活動  
社会からの信頼

変革への  
飽くなきチャレンジ  
新たな価値の創造

人間性の尊重  
個性と多様性を尊重する  
企業風土

## ▶ CONTENTS

### 過去の取り組み実績 ——

2 “K” LINEのサステナビリティの軌跡

### 明日の、“K” LINEをつくる ——

4 ステークホルダーの皆さまへ

### 明日のリスクと機会を見据える ——

8 サステナビリティ経営に基づく成長戦略

### 明日の価値創造に向けた重要課題 ——

10 経営戦略とESG・CSRマネジメント

### 明日の価値創造を担保する ——

12 サステナビリティガバナンス

### 明日のより良い世界をつくる ——

14 “K” LINE 環境ビジョン2050

“ 海と技術で世界をつなぐ ”



明日の競争優位性をつくる ——

- 16 01 脱炭素化への挑戦
- 20 02 安全運航の高度化
- 22 03 価値創造に挑む人材の育成
- 24 04 責任ある企業行動の実践

過去から現在の成果 ——

- 26 サステナビリティデータハイライト
- 外部からの評価 ——
- 28 CDP「気候変動Aリスト」に5年連続選定
- 29 川崎汽船の情報開示／会社概要

# “K” LINEの サステナビリティの軌跡

当社は、お客さまへの高品質なサービスの提供と安全な運航を通じ、企業価値の向上と企業理念を追求しています。事業活動において高い付加価値を創出するには、海運会社のビジネスフィールドである海の豊かさの保全をはじめ、環境・社会・ガバナンス（ESG）への視点が求められるという考えから、サステナビリティに取り組んできました。

**E**：環境 **S**：社会 **G**：ガバナンス

2001年

「川崎汽船グループ環境憲章」  
制定 **E G**

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決意を明確化。同年、環境マネジメントシステムの運用を開始。

2002年

「環境委員会」設置 **E G**

環境担当役員を委員長とする「環境委員会」を設置、環境マネジメントシステムの機能的運用と、環境に関わる活動の推進を担う体制を構築。同年、ISO14001を取得。

2004年

中期経営計画「“K” LINE Vision  
2008」発表 **E S G**

企業理念を明文化するとともに、経営戦略として社会と環境への貢献を謳う。

ガバナンス制度改革：02 **G**

社外取締役を初めて招聘、取締役全15名のうち2名が社外取締役となる。併せて、取締役の任期を2年から1年に短縮。

2009年

“K” Line Maritime Academy  
(KLMA) 構築 **S**

P23

「グループ企業行動憲章」  
制定 **E S G**

P24

ガバナンス制度改革：01 **G**

取締役員数を25名以内から15名以内に削減。同時に、執行役員制度を導入し、経営監督と執行の峻別、権限委譲と意思決定の迅速化による経営の効率化を進める。

「CSR推進室」設置 **E S G**

「社会・環境委員会」設置 **E S G**

社長を委員長とする「社会・環境委員会」のもと、下部組織として「CSR専門委員会」と「環境委員会」を改組した「環境専門委員会」を設け、グループのCSR・環境活動を意思決定。CSR専門委員会が実行とモニタリングを担う。

2006

2006年



2015

### 2015年

「“K” LINE 環境ビジョン2050」策定

(E)

P14-15

2016

ガバナンス制度改革：03

(G)

「コーポレートガバナンス・ガイドライン」を制定するとともに、取締役会・経営会議・執行役員会の機能を整備。指名諮問委員会と報酬諮問委員会の設置、取締役会実効性評価制度の導入と併せ、ガバナンス機能を強化。

### 2016年

環境フラッグシップ「DRIVE GREEN HIGHWAY」竣工

(E)

2年以上に及ぶ建造プロジェクトが結実し、先端技術の結集による究極の省エネと環境保全を備えた自動車船が竣工、「シップ・オブ・ザ・イヤー2016」を受賞。

「K-IMS」運用開始

(E S)

P20

CDP「気候変動Aリスト」に初選定

(E)

P28

ガバナンス制度改革：04

(G)

役員の中長期的な業績および企業価値向上への貢献意識を高めるため、業績連動型株式報酬制度を導入。社外取締役の増員、女性役員の登用、筆頭社外取締役の選任を実施。

2021

サステナビリティ関連組織の改組

(E S G)

P12-13

LNG 燃料自動車専用船「CENTURY HIGHWAY GREEN」竣工

(E)

P16-17

### 2021年

「“K” LINE 環境ビジョン2050」改訂

(E)

「国連グローバル・コンパクト」署名

(E S G)

2020

人権、労働、腐敗防止、および、GHG（温室効果ガス）排出量削減をはじめとした地球環境保全の取り組みの一層の強化を表明。

### 2020年

TCFDへの賛同を表明

(E)

日本の海運会社として初めて「気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）」への賛同を表明。

### 2018年

CO<sub>2</sub>排出量削減目標がSBTの認証取得

(E)

当社のCO<sub>2</sub>排出量削減目標が、国際的イニシアチブ「Science Based Targets (SBT)」から科学的根拠を持つとして認証を取得。

### 2017年



## 社会インフラとしての使命と事業環境の変化

重量ベースで世界の物流量の約80%、日本の貿易量の99%以上を占める海上輸送は、人々の暮らしに不可欠なグローバルな物流インフラの一部です。海運業を主要事業としてそのインフラを支える川崎汽船グループにとって、原材料、エネルギー資源から自動車、消費財に至るまで、海上輸送を止めないことは使命であり、それは、新型コロナウイルス感染症拡大の中でも変わることではなく、私たち自身、人々のライフラインとサプライチェーンを担う企業としての役割の重要性を再認識しました。

新型コロナウイルス感染症は、足元の事業に影響を及ぼしただけでなく、テレワークの普及や巣ごもりといった行動変容を喚起し、人びとのグローバル社会の課題への意識を高めました。時計が早回しになったように、これまで中長期的あるいは潜在的な変化の要因として捉えていた事象が顕在化し、脱炭素化・低炭素化の本格化とそれに伴うエネルギーバリューチェーンや産業構造の変化、サプライチェーンの再構築を促しています。

▶ ステークホルダーの皆さまへ

**サステナビリティ経営により  
変革と成長を実現します**

パンデミックを契機として、私たちの事業を取り巻く環境も大きく変化しており、「機会」と「脅威」が同時にもたらされようとしています。

---

## ■ 気候変動が迫るビジネスモデルの変革

事業環境の変化の筆頭は、気候変動問題の深刻化と、カーボンニュートラルの実現に向けた動きの加速です。海運業は、航空機による空輸やトラックによる陸運に比べ、トンキロあたりの温室効果ガス（GHG）排出量がそれぞれ約1/100、約1/10と小さく、GHG排出の観点から効率が高い輸送手段です。しかし、前述の通り絶対的な物流量が大きいこと、また、ほとんどの船舶の燃料がGHGの排出源の一つである重油を燃料としていることから、カーボンニュートラルの実現というグローバルな目標に対して、私たちは一層の環境負荷の低減で応えなければなりません。

当社事業の持続可能性を高めるという観点でも、気候変動対策は極めて重要な経営課題です。当社が、「気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）」の提言に沿って実施したシナリオ分析にも、それは明らかです。仮に地球温暖化によって気温が4℃以上上昇するような事態になれば、台風やサイクロンの増加、あるいはその威力の激甚化が予想されます。そうした気象現象の激化は、航海や荷役スケジュールを不安定化させるだけでなく、重大事故の発生可能性を高め当社事業の根幹である運航の安全性にも影響を及ぼしかねず、「脅威」となります。

一方でシナリオ分析は、中長期的な「機会」も示しています。気温上昇を2℃未満に抑えるという目標の達成に向けて社会全体の仕組みが変わっていけば、環境負荷の小さい輸送手段や、代替エネルギー源の輸送など、新たなニーズが生み出されるからです。

足元では、すでに多くのお客さまが、バリューチェーンの再構築も視野に、製品のライフサイクル全体でのGHG排出削減を目指しています。製造過程だけでなく、素材や部材、完成品の輸送過程で排出されるGHG削減を実現するために、私たちはより高い付加価値を持つ最適なソリューションをお客さまに提案しなければなりません。

カーボンニュートラルの実現に向けたエネルギー構造の変化もまた、中長期的な「機会」をもたらします。再生可能エネルギーの開発・送電に必要な物資の輸送、あるいは水素のような新たなエネルギー源に関連する輸送需要が拡大することが予想される中、エネルギー源に適したバリューチェーンの構築とその輸送を担うサービスの提供は、当社にとって大きな成長機会となります。

---

## ■ サステナビリティ経営で変化を捉える

2021年3月、LNGを燃料とする自動車専用船「CENTURY HIGHWAY GREEN」が竣工しました。本船は、GHGの削減をはじめとする環境負荷の低減、デジタル技術の活用と船内のインターネット環境の整備、脱炭素に向けた移行ファイナンスであるトランジション・ローンによる建造資金の調達など、当社にとっても初の試みと技術的革新が結実したものです。また本船は、お客さまのニーズの変化、グローバル社会の要請を正面から受け止め、その先を行くイノベーションを志すという点で、当社の今後のサステナビリティ経営を象徴する取り組みであると言えます。

当社が将来にわたって人々の生活や経済を支えるライフラインとしての使命を果たすには、経営にサステナビリティ（環境・社会・経済の持続可能性）を重視する視点が欠かせません。急速に変化する環境の中で事業を継続するには、気候変動問題やSDGsなどに代表されるグローバル社会の要請に対するアンテナの感応度を高め、お客さまのニーズの変化、社会の要請に応える経営戦略を、機動的に打ち出さなければならないからです。私は、社会に存在する課題を見極め、その解決に貢献するサービスを提供することが、当社の変化に対する「対応力」を高め、お客さまから求められる存在として中長期的な成長を実現するために不可欠だと確信しています。

事業を取り巻く環境の劇的な変化に立ち向かい、さらに、競争優位性の強化と新たな成長機会の獲得につなげるために、私たちは、サステナビリティの視点を経営の意思決定に統合し、自らの変革を進めます。

事業を取り巻く環境の劇的な変化に  
立ち向かい、さらに、競争優位性の強化と  
新たな成長機会の獲得につなげるために、  
私たちは、サステナビリティの視点を  
経営の意思決定に統合し、  
自らの変革を進めます。

### サステナビリティを競争力につなげる体制を整備

サステナビリティを経営に組み込むという会社としての意思を明確に表明するために、当社は2020年4月に「国連グローバル・コンパクト」に署名するとともに、安全運航・環境対応を含めた高品質物流サービスの強化を目的とした社長執行役員直下の部門横断組織として、「安全環境支援技術プロジェクトチーム」と「代替燃料プロジェクトチーム」を組成しました。

2021年4月には、サステナビリティを司るガバナンス体制を強化するとともに、経営の意思決定を全社的に展開し、競争力強化につなげるための体制も整備しました。具体的には、社長執行役員である私を委員長とする「サステナビリティ経営推進委員会」を、従来の「社会・環境委員会」を発展的に改組する形で発足させました。また、その下部組織として、従来の「CSR専門委員会」を「サステナビリティ専門委員会」に改組し、既存の「環境専門委員会」と併せ、企業価値向上に資する方向性を討議し、内外への発信施策を策定する体制を整備しています。さらに、2020年4月に組成した「代替燃料プロジェクトチーム」については、取り組みをより一層加速するために、「代替燃料プロジェクト委員会」に改組しました。

また、サステナビリティ推進の実務を担う部署として、「サステナビリティ推進・IR・広報グループ」「GHG削減戦略グループ」「カーボンニュートラル推進グループ」をそれぞれ新設しました。各組織の機能・役割についてはP13でご紹介していますが、これらの新設組織と、既存の「環境推進グループ」「燃料グループ」を合わせ、事業を巡る変化のスピードに合わせた機動性をもって取り組みを推進します。

### 果敢にイノベーションに挑戦する 人材と組織をつくる

100年以上に及ぶ当社の歴史は、その時々の方がお客さまの直面する課題に真摯に対峙し、最適なソリューションを提案し実現してきた、いわば挑戦の歴史と言えます。そうした挑戦は、お客さまの課題を解決して信頼を築くだけでなく、当社自身の難局を突破し成長する原動力ともなってきました。

そうした当社の挑戦の歴史を支えてきたのは、“K” LINEスピリット、すなわち、自主独立・自由闊達・進取の気性という当社のDNAであり、“K” LINEスピリットを受け継ぎイノベーションを実現する主体たるグループ従業員です。従業員の働きがいを高め、多様な人材が活躍できる組織をつくりあげることが、サステナビリティの視点を統合した課題解決型のビジネスによって、明日の価値を創出するための前提条件を整えるという意義があります。

挑戦する人材と組織の力を改めて実感したのが、「“K” LINE 環境ビジョン2050」改訂の過程でした。2015年に、当時としては先進的なビジョンを掲げ、その実現に向けて全社が動いた結果、ビジョン策定時に設定した中間マイルストーンの多くを2019年に達成することができました。そのため私たちは昨年、2050年のゴールの見直しと2030年に向けた新たな中期マイルストーンを設定するプロジェクトを立ち上げました。すると、そこに参加した若手社員から、CO<sub>2</sub>排出効率目標を、国際海事機関（IMO）が定めた国際目標を10ポイント上回る2008年比50%改善にしようという意見が出たのです。高い目標を設定し、その達成に向けてイノベーションに果敢に挑戦しようという彼らの声と実行力が、将来の競争優位性と企業価値につながる。この理解に基づき、組織マネジメントや人材戦略を考えなければならぬと、私自身も認識を強くしました。

実際、今年当社に入社した新卒社員のほぼ全員が、SDGsという言葉を理解し、社会への貢献に対する強い意欲を持っています。近年注目を浴びる「ステークホルダー資本主義」、すなわち、事業を通じて経済的価値に加えて社会的価値を生み出すという姿勢は、若い世代に



とっては当然の考え方であることが見て取れます。自分たちの仕事が社会のサステナビリティに貢献するという実感が持てる機会をつくり、新たな価値創出への挑戦を促す環境をつくり出すことが、経営者としての私の責務であると考えています。

#### 「」 当社の挑戦の歴史を支えてきたのは、

“K” LINEスピリット、すなわち、  
自主独立・自由闊達・進取の気性という  
当社のDNAであり、“K” LINEスピリット  
を受け継ぎイノベーションを実現する  
主体たるグループ従業員です。



#### 「」 安全文化継承の担い手としての海上従業員

新型コロナウイルス感染症が世界中で拡大する状況においても、電気やガス、食料品など生活物資の供給が途絶えなかったのは、多くの人々や産業の尽力によるものですが、私たちも海上輸送を止めることなく世界の物流を支えるべく、全力を挙げました。そのために最優先したのが、従業員の安全確保です。当社グループでは4,000人近い船員を配乗しています。新型コロナウイルス感染症の影響により船舶の乗組員の交代が滞る事態が世界中で生じる中で、物流インフラを支えるエッセンシャルワーカーである彼らの安全な交代と本船での感染対策に注力しました。

乗組員の交代が困難を極めたピーク時には、乗船期間が10ヶ月を超える船員が1,100人にも上り、本人やご家族の心身への負担、それに伴う安全運航への懸念をもたらしました。このような状況の中、私たちは、海上従業員の安全と健康の確保、留守家族へのケア、乗船待機中の乗組員への支援に優先的に取り組みました。具体的には、健全な労働環境と安全運航を守るために、関係機関と国際的な連携を取り、事態の改善に努めるとともに、当社独自の施策として、乗船期間が長期化している船員や留守家族、待機船員に一定の手当を支給し、また、船内生活の長期化でストレスを受けている船員のために追加予算を計上して船内活動の活性化を図りました。

感染症の拡大という緊急事態を離れた中長期的な観点でも、海上従業員の働き方改革は重要です。激しい変化の中にあっても守らなければならない安全文化の継承と強化は、優秀な海上従業員の定着と活躍があって初めてなし得るからです。長年にわたって取り組んできた人材育成の継続はもちろんのこと、デジタル化推進による業務負担の軽減や、船内のネットワーク環境の改善により、海上従業員の働き方改革と、その成果としての人材の確保と増強を進める方針です。

新型コロナウイルス感染症を受け、一時的な荷動きの減退こそあったものの、新たな生活様式に合わせた需要が生み出され、鉄鉱石などの資源から完成車など製品輸送に至るまで、世界の物流市場は回復しつつあります。一方で、パンデミックというグローバルな社会課題は、人々の意識やライフスタイルを大きく変化させ、未来を見据えた決断を企業に促す強い潮流を生んでいます。私たちは、製品ライフサイクルを通じたGHG削減や代替エネルギーなどの新たな輸送需要に的確に応え、社会に新しい価値を提供することで成長を実現し、同時に、社会の持続可能性に貢献する決意です。事業環境の変化がもたらす「脅威」を克服して「機会」にするという強い意志をもって、サステナビリティ経営を推進していきます。

挑戦を続ける川崎汽船グループに、ご期待ください。

代表取締役社長 CEO

明 珍 幸 一

## サステナビリティ経営に基づく成長戦略



### グローバルな世の中の流れ

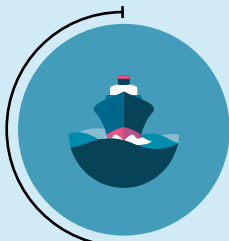
▶ 2025年、さらにその先の将来を見据えた世界の変化・大きな潮流

- 持続可能な循環社会の実現と事業活動の共存
- 特にエネルギー戦略やライフサイクルアセスメントを含む脱炭素・低炭素化への取り組み加速
- 米・中対立に象徴される地政学的な不確実性の増大
- 非接触型の行動様式とデジタルネイティブによる価値観の変容
- 業種や国境を越えた連携による付加価値の創出
- 事業環境の変化の短期化
- インフラとしての海運の重要性の再認識

川崎汽船グループの対応

不確実な将来への  
適応と柔軟な進化

メガトレンド



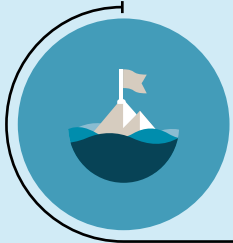
### 海運を取りまく環境

▶ 「機会」と「脅威」が同時に到来

- 顧客を取りまく事業環境の変化への対応
  - ▶ 脱炭素・低炭素による影響とエネルギーバリューチェーンでの役割
  - ▶ 国内市場の伸び悩みとグローバル展開
  - ▶ CASEという課題に直面している自動車業界の動向
- 安全・品質意識のさらなる高まり
- 地政学的要因による経済圏の分断やサプライチェーンの変容
- 環境関連技術の動向と新たな海上輸送需要の可能性
- 低炭素技術・代替燃料の検討と老齢船代替の動向
- 世界のインフラとしての成長産業

川崎汽船グループの対応

変化に立ち向かう  
先進的な挑戦と  
独自性



## 具体的な取り組み

30

### 環境ビジョン2030目標

- LNG燃料船、省エネ機器導入、オペレーションの最適化、船型大型化の進捗により2030年の目標である排出効率50%改善達成へ目途

50

### 環境ビジョン2050目標

- 脱炭素化
- 環境影響の限らないゼロ化への取り組み



### 社長直轄のプロジェクトチームによる推進

- 次世代自動運航船開発
- 代替燃料・供給研究開発
  - ▶ 正式な社内委員会へ（2021年度）
- 船上働き方改革



### 安全・環境・品質への取り組み拡大

- Seawingの実装予定
- CCS実証実験



### 足元で進めている研究・開発案件の取り組み拡大

- LNG燃料焚き“デジタルフラッグシップ”自動車船竣工
- FueLNG\*
- 伊勢湾LNG燃料供給船
- K-IMSの実装拡大
- フリー水素サプライチェーンHySTRA始動
- 次世代船陸間通信システムのトライアルと活用促進
- 船陸間映像通信強化
- 船上サイバーセキュリティの構築と維持



### その他の取り組み

- 投資に対するインターナル・カーボン・プライシング（ICP）設定により低炭素投資を推進
- トランジションファイナンスの組成を活用した投資の推進

\* FueLNG Pte Ltd はKeppel Offshore & Marine Ltd (Keppel O&M) とShell EasternPetroleum (Pte) Ltd の合弁会社で、ワールドワイドでのLNG 燃料供給のネットワーク構築や、船舶燃料としてのLNG の利用促進に取り組んでいます。

## 経営戦略とESG・CSRマネジメント

### 持続可能な社会の実現と新たな価値の創造に向けて

当社グループは、サステナビリティマネジメントを「事業活動の影響に対する配慮」と「新たな価値の創出」という二つの大きな枠組みでとらえ、それらを踏まえた「社会的責任を重視した経営体制の構築」に取り組んでいます。それぞれの枠組みにおいて重要課題を認識し、解決に向けて取り組むことで、持続可能な社会づくりに貢献するとともに、長期的な競争優位性を確立し、新たな価値の創造を目指します。

CSR基本方針	重要課題テーマ/重要課題	主な施策	関連性の高いSDGs
経営体制の構築 社会的責任を重視した	<b>コーポレートガバナンス</b> 社会からの要請に応える 経営体制の確立	<ul style="list-style-type: none"> <li>ユニット統括制の導入</li> <li>指名諮問委員会・報酬諮問委員会の設置</li> <li>社外役員の選任（社外取締役比率：4割）</li> </ul>	
	<b>ステークホルダーエンゲージメント</b> ステークホルダーとの対話の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内・海外の株主・投資家向けIRの実施</li> <li>ディスクロージャーの拡充</li> <li>株主・投資家の声の社内フィードバックと経営への活用</li> <li>NPO/NGOとの対話・協働</li> <li>国連グローバル・コンパクトへの署名</li> </ul>	
事業活動の影響に対する配慮 最重要課題	<b>環境保全</b> 環境マネジメントの強化 環境に配慮した事業活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>CO<sub>2</sub>排出量削減と排出効率改善（2050年の脱炭素化を目標に）</li> <li>社会の低炭素化に向けた新しいエネルギー輸送・供給の推進</li> <li>油濁事故ゼロを含む船舶運航における海洋・大気への環境影響低減</li> <li>社会の環境改善に向けた活動・支援の強化</li> </ul>	
	<b>安全運航</b> 重大事故の防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全運航管理体制の充実</li> <li>船舶管理体制の強化</li> <li>海事技術者の確保・育成の強化</li> </ul>	
	<b>人権</b> 差別防止 労働基本権の尊重 強制労働・児童労働の防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>国際会議などへの出席を通じた人権課題把握およびNGO・国際機関との意見交換</li> </ul>	
	<b>労働慣行</b> 長時間労働の防止 多様な働き方の推進 労働安全衛生向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>「健康経営優良法人2021（大規模法人部門）」の認定取得</li> <li>子育てサポート企業としての次世代認定マーク「2020年くるみん」の取得</li> <li>「船員労働災害防止優良事業者」の更新認定取得</li> </ul>	
	<b>コンプライアンス</b> 腐敗防止 反競争的行為の防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>競争法違反再発防止体制の構築</li> <li>贈収賄防止体制の構築</li> <li>経済制裁規制遵守体制の構築</li> <li>内部通報制度の充実（内部通報制度認証「WCMSマーク」の登録）</li> <li>教育プログラムの充実</li> </ul>	
<b>リスクマネジメント</b> 大規模災害発生時の事業継続 大規模事故対応能力向上 危機・リスク管理体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>コロナ禍における事業継続計画の発動</li> <li>大規模事故演習の実施</li> <li>危機管理委員会・経営リスク委員会を中心とする、PDCAサイクルを通じたリスク管理</li> </ul>		

CSR基本方針	重要課題テーマ/重要課題	主な施策	関連性の高いSDGs
新たな価値の創出	<b>最重要課題</b> <b>人材育成</b> 企業風土の改善 グローバル人材の育成 ダイバーシティの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・階層別研修の充実・強化</li> <li>・研修制度の新設（アカウンティング・ファイナンス研修、全総合職対象の乗船研修など）</li> <li>・外国人船員の本社勤務制度導入</li> </ul>	
	<b>イノベーション</b> 環境負荷低減やサービス品質向上を通じた新たな価値の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・統合船舶運航・性能管理システム「K-IMS」による安全と環境への取り組み</li> <li>・自然エネルギー利用の自動カイトシステム「Seawing」の導入・LNG燃料焚き自動車船の導入</li> </ul>	
	<b>コミュニティへの参画</b> 自然災害被災地の復興支援 経営資源を生かした社会貢献活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然災害被災地向け義援金拠出</li> <li>・新興国向け無償輸送協力の実施</li> </ul>	
	<b>雇用創出・技能開発</b> 教育に対する支援および雇用の創出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・児童・教員向け本船・研修所見学会の開催</li> <li>・将来の海事技術者確保に向けた海事教育機関への講師派遣</li> </ul>	

## マテリアリティの特定プロセス

当社グループでは、重要課題（マテリアリティ）の特定にあたり、国際的な規範やイニシアチブ、GRIガイドラインなどを参考に、以下のプロセスを進めました。



### 関連テーマの特定

“K” LINEグループがグローバルに事業を展開するなかで、環境、社会に対し影響を与える、あるいは貢献し得るテーマを、OECD行動規範、ISO 26000、GRIガイドラインなどから抽出し、内外のステークホルダーとの意見交換を通じて特定しました。

### 重要課題の抽出

STEP1において特定されたテーマの中から、自社の経済、環境、社会的影響の著しさおよびステークホルダーの評価や意思決定への影響において優先順位の高い10テーマを重要課題として抽出、それらを解決する経営体制の構築に不可欠な2テーマを加え、重点的に取り組むべき重要課題として位置付けました。

### CSR活動目標の策定

STEP2で抽出された重要課題に対し、“K” LINEグループが中長期的に目指す姿を定め、その実現に向けた単年度目標としてCSR活動目標を策定しています。

### SDGsとの照合

2015年に国連で採択されたSDGsの17の目標と当社のSTEP3で策定したCSR活動目標を照合し、目指す方向性が同様の目標について、関連付けを行いました。

### レビュー

CSR活動目標の進捗を半期に一度レビューし、必要に応じて目標の修正や再設定を行います。また、各年度の終わりにはCSR活動目標の達成状況や成果を評価し、中長期的に目指す姿への到達状況や、事業を取りまく社会の変化などを踏まえ、新たな単年度目標を設定しています。

# サステナビリティガバナンス

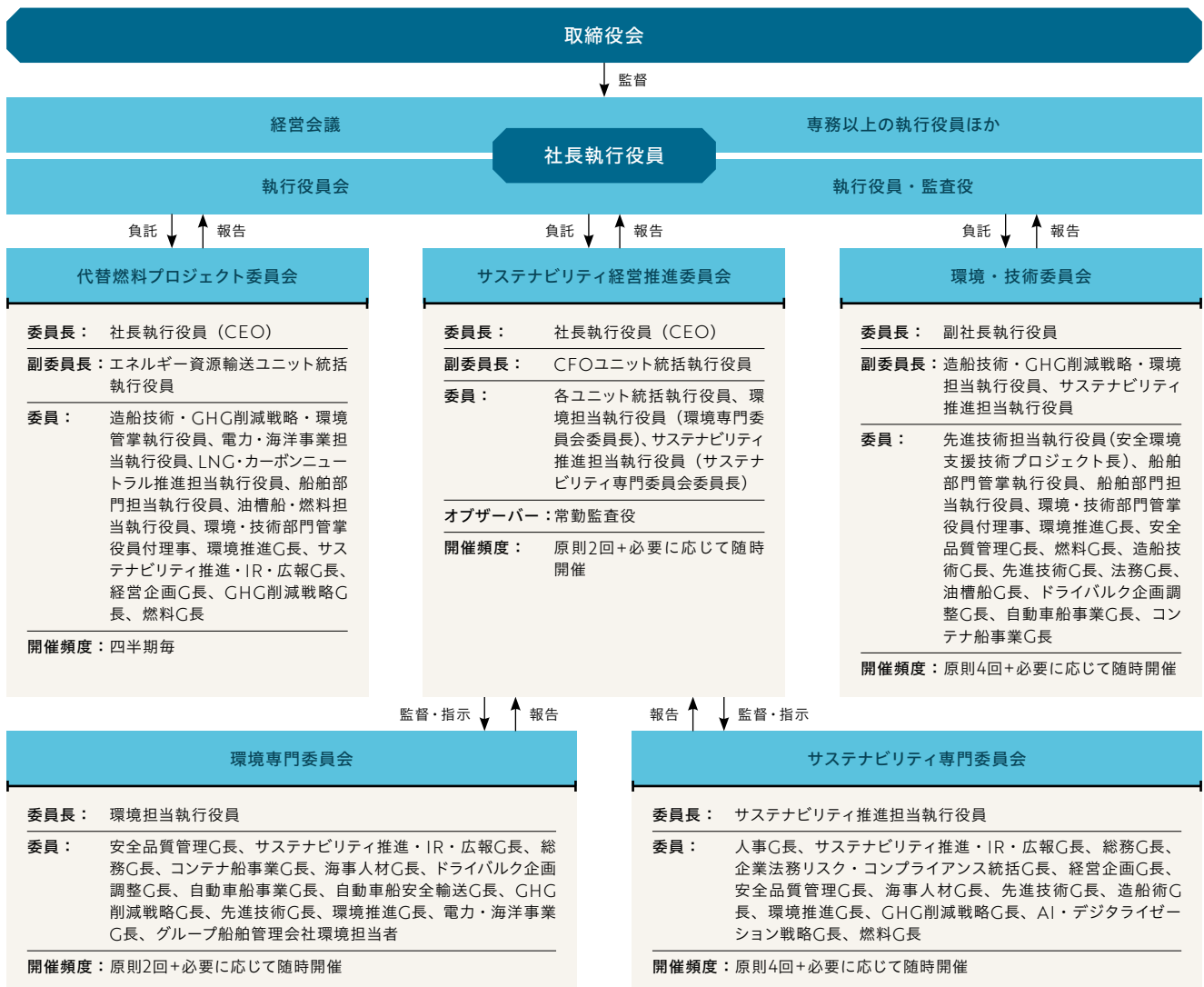
グローバルな価値観や行動の変容が加速し、GHG削減・環境規制が加速する中で、“K” LINEは、サステナビリティ経営を中長期的な企業価値向上の実現に向けた重要課題の一つとして捉え、取締役会において継続的に議論しています。2021年4月、サステナビリティに重点を置いた経営を強化するため、従来の組織を発展的に改組し、サステナビリティ推進体制を刷新しました。

「サステナビリティ経営推進委員会」は、社長執行役員を委員長とし、当社グループのサステナビリティ経営の推進体制の審議・策定を通じて、企業価値向上を図っています。LNG燃料焚き船・LNG燃料供給事業への取り組み加速と次世代燃料や新技術の検討を担う「代替燃料プロジェクト委員会」、および環境規制への技術面も含めた対応方針の策定を担う「環境・技術委員会」と併せ、戦略的議

論の場として機能しています。

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

もう一つの下部組織である「サステナビリティ専門委員会」は、安全運航技術・経済運航技術・次世代燃料対応を含む環境技術の開発、低炭素・脱炭素事業への取り組み、DX対応、社会課題への対応およびガバナンス・コンプライアンスの一層の強化を通じて、川崎汽船グループの事業の持続性と企業価値向上に寄与する経営を推進しています。

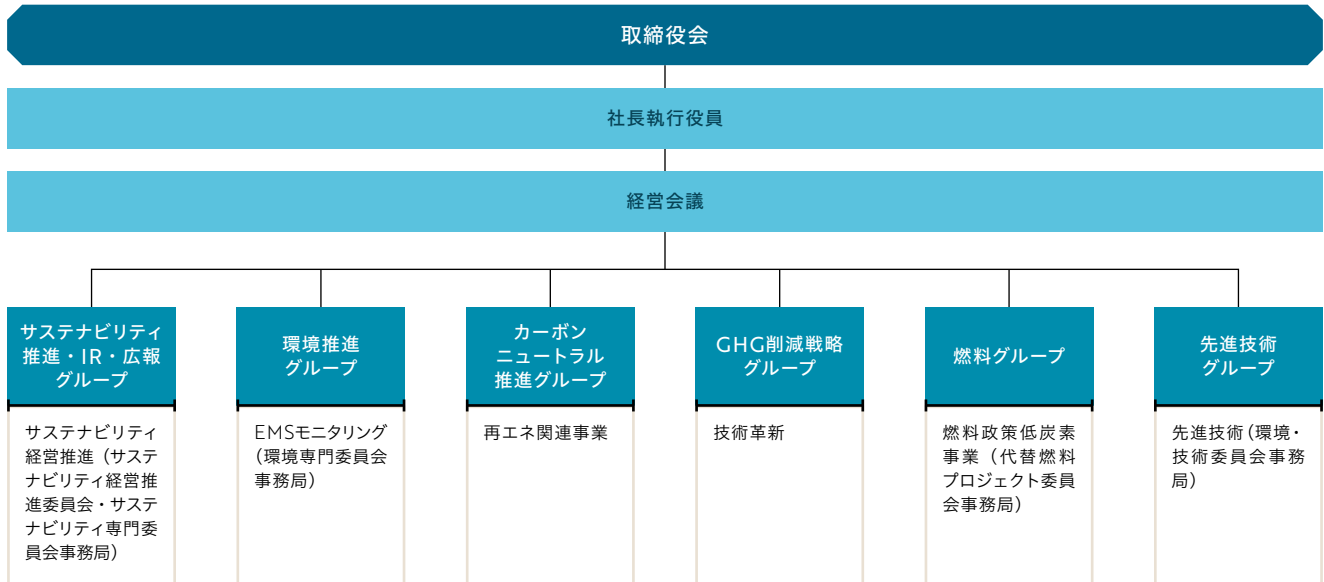


(注) Gはグループ

## サステナビリティマネジメント体制

2021年4月1日付で実施されたサステナビリティ経営推進体制強化の一環として、推進の実務を担う組織である「サステナビリティ推進・IR・広報グループ」「GHG削減戦略グループ」「カーボンニュートラル推進グループ」の3グループ

を新設しました。既存の組織である「環境推進グループ」「燃料グループ」「先進技術グループ」と併せ、サステナビリティの取り組みを加速していきます。



**サステナビリティ推進・IR・広報グループ**

従来のCSR・IR・広報機能を統合し、サステナビリティ経営の推進主体として、社内外のステークホルダーとのコミュニケーションを促進しています。

**環境推進グループ**

“K” LINEグループの環境政策を一元的に管理し、環境経営の実現に向けた総合戦略およびロードマップを策定するとともに、環境負荷低減のための具体的な施策を実行しています。

**カーボンニュートラル推進グループ**

洋上風力を含む再生可能エネルギー関連事業、CO<sub>2</sub>回収・利用・貯留 (CCUS) 事業、燃料転換 (LNGバリューチェーン) 事業、排出権取引など、カーボンニュートラル事業への需要の高まりに対応し事業の早期立ち上げを図るため、社内の関係組織や関係会社と連携して、CO<sub>2</sub>ネットゼロ化に向けた事業展開を促進しています。

**GHG削減戦略グループ**

GHG削減を中心とした次世代環境船舶戦略を技術面で統括。アンモニア、水素といった新燃料対応、電気推進 (EV)、CO<sub>2</sub>回収・貯留 (CCS) やメタネーションといったGHG削減技術の研究・実現に取り組むとともに、実用段階にあるLNG燃料船の導入を推進しています。

**燃料グループ**

燃料油・LNG燃料・潤滑油の調達を遂行し、当社および当社グループの安全運航の確保と収益向上を支援するとともに、将来のGHG、CO<sub>2</sub>削減に向けた新燃料対応の基本方針を検討・立案しています。

**先進技術グループ**

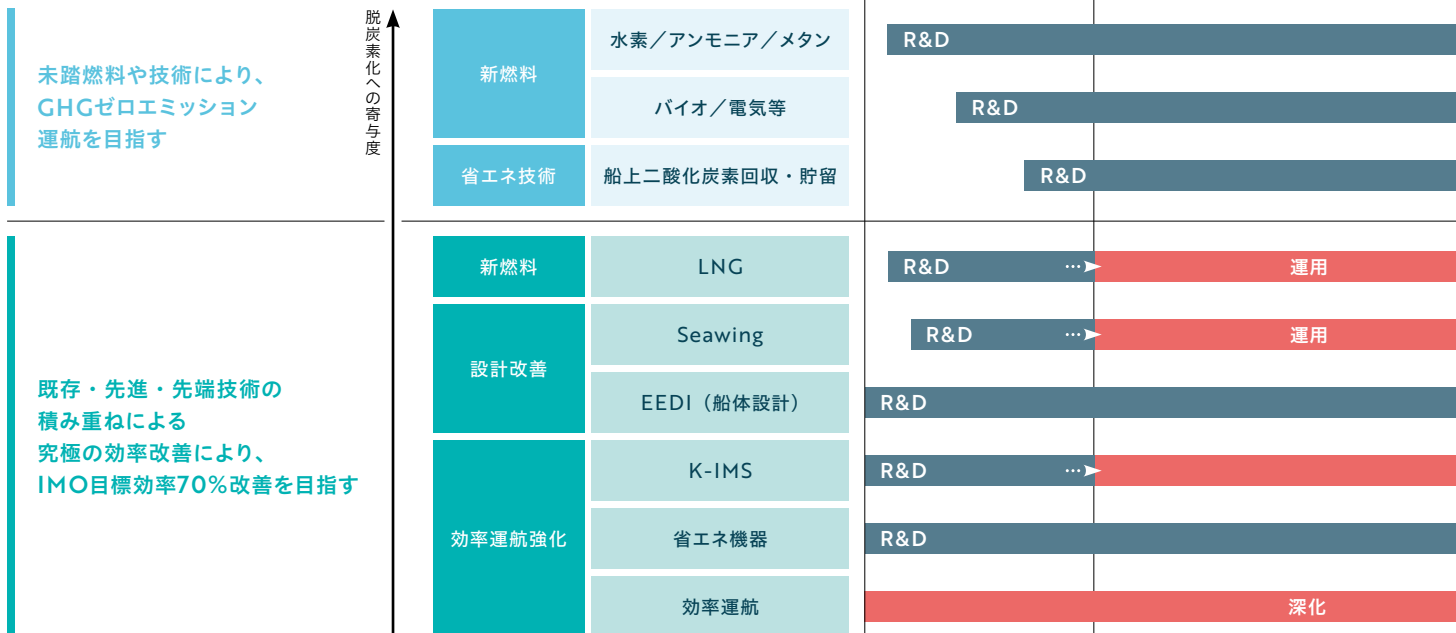
船舶の安全、経済性向上および環境負荷低減に資する革新的な技術の検討や開発を進めるとともに、当社支配船舶および備船に対し適切なエネルギーマネージメントを行い、燃費削減のための具体的な対策を策定・実施しています。

# “K” LINE 環境ビジョン2050

～青い海を明日へつなぐ～



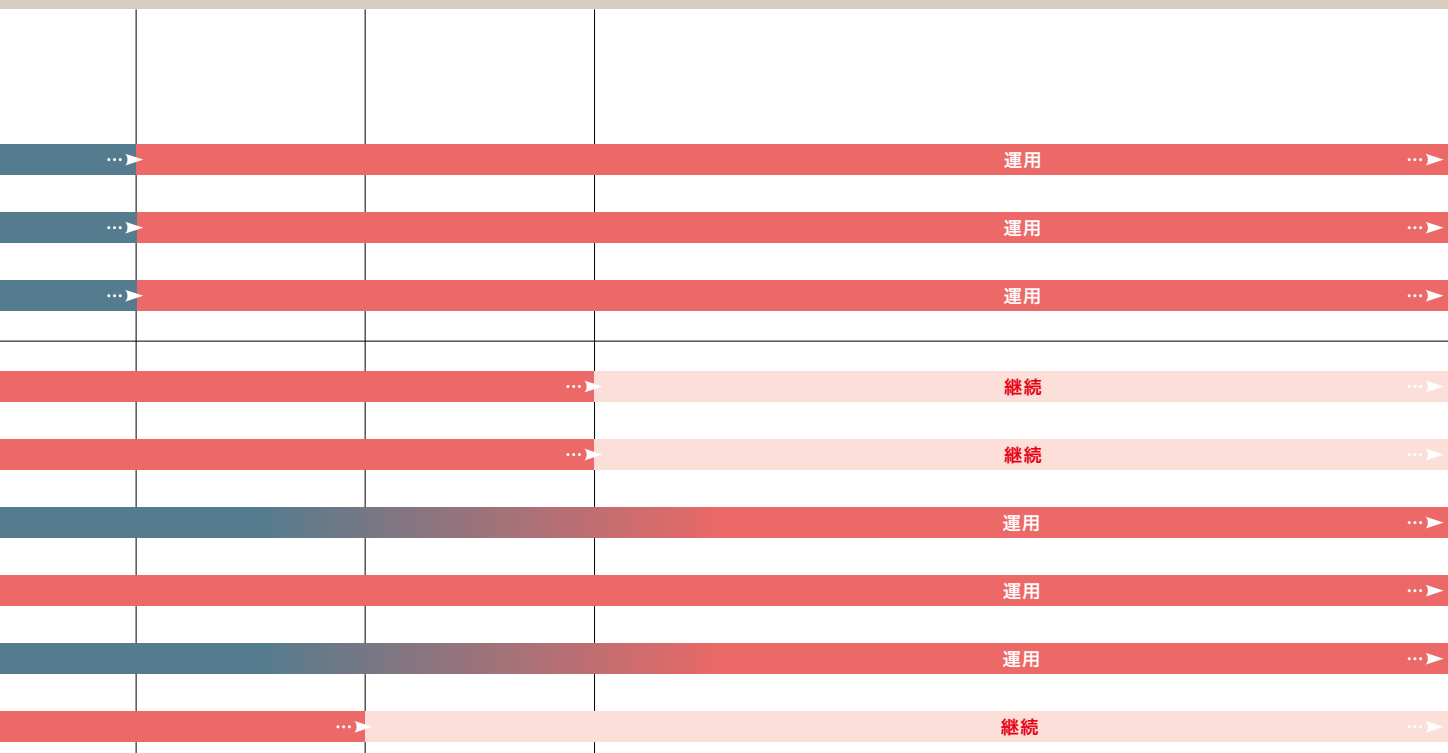
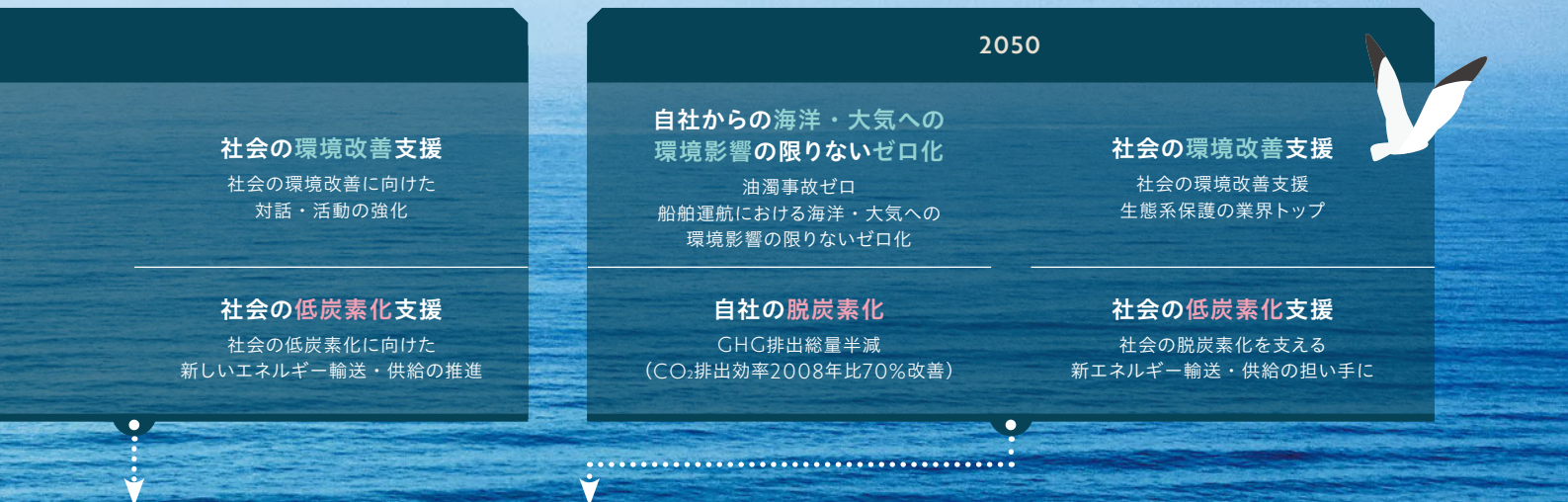
## 新技術とフラッグシップ



当社は2015年に、環境保全に関わる2050年までの長期指針である「“K” LINE 環境ビジョン2050～青い海を明日へつなぐ～」を、業界に先駆けて策定しました。当ビジョンを活動推進の道標として、環境負荷の低減と先進技術の研究・導入に取り組んだ結果、CO<sub>2</sub>削減や環境フラッグシップ導入などの2019年の中間マイルストーンの多くを達成したこと

を受け、2020年には当ビジョンを全面的に改訂しています。改訂版では、TCFDが提言するシナリオ分析の結果を踏まえて、取り組むべき課題および目標の一部を見直すとともに、目標を「脱炭素化」、「環境影響の限りないゼロ化」の2軸で再整理し、新たに2030年の中期マイルストーンを定めました。





## 明日の競争優位性をつくる

2021年3月、1隻の自動車専用船が竣工しました。「CENTURY HIGHWAY GREEN」と命名された本船は、当社の船隊では初めて液化天然ガス（LNG）を燃料とします。温室効果ガスであるCO<sub>2</sub>排出量を従来比で約25%～30%削減するほか、大気汚染の原因となる硫黄酸化物（SO<sub>x</sub>）の排出をほぼ100%、LNG燃料の使用に加えEGR（Exhaust Gas Recirculation）を使用することにより窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）の排出も80%～90%の削減を見込む、次世代型環境対応船です。

本船には、LNGとMGO（Marine Gas Oil）いずれの燃料でも運転可能な2元燃料焚き主機および補機（発電機、ボイラー）を採用、主機には高圧タイプのME-GIエンジン

を採用し、GHGであるメタンスリップ（未燃ガス）の排出を低減しています。また、主機にEGR、発電機にSCR（Selective Catalytic Reduction 選択触媒還元）を採用し、LNG、MGOのいずれの燃料の場合でもNO<sub>x</sub> Tier III規制をクリアしています。

デジタル技術の活用も本船の特徴です。船内の遠隔監視など業務効率の改善に寄与する船内Wi-Fiの拡充に加え、貨物デッキや機関室の状況をリアルタイムでモニタリングを可能とする船内カメラを設置、さらに、異常診断技術を利用した状態監視メンテナンス支援システム「ClassNK-CMAXS」も搭載しています。

建造資金に関しても、新たな試みがありました。環境省

# 01 | 脱炭素化への挑戦

低環境負荷の輸送を実現する  
LNG燃料自動車専用船の竣工



および国土交通省の連携事業である「代替燃料活用による船舶からのCO<sub>2</sub>排出削減対策モデル事業」の支援を受けたほか、資金の一部は国内初となるトランジションローン\*により調達されています。

「CENTURY HIGHWAY GREEN」という船名は、当社の自動車専用船の伝統ある船名である「CENTURY HIGHWAY」に、環境との調和をイメージした「GREEN」を合わせ、2019年に創業100年を迎えた当社が、新たな世紀を、自然環境を守って持続可能な未来を実現していく、という思いを表しています。最新の技術を、多様なステークホルダーとの協働のもと、資金調達面でも国内初の試みを取り入れながら竣工した本船は、当社グループの「明

日の競争優位性をつくる」という意思を体現する、象徴的なプロジェクトです。

以下のセクションでは、サステナビリティという国際社会共通の課題に向き合いながら、競争優位性を確立して企業価値向上を図る、当社の各種の取り組みをご紹介します。

\*トランジションローン  
企業の脱炭素に向けた移行の取り組み（クライメート・トランジション）に対して、効率的に資金供給を促進し、2050年のカーボンニュートラルな社会の実現に寄与するための融資枠組み。



# 01 | 脱炭素化への挑戦

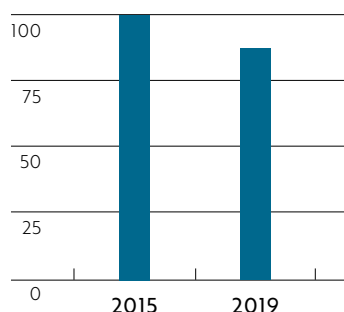


## 風力を船舶運航に活用する自動カイトシステム「Seawing」

当社は、将来的なゼロエミッション船の実現を見据え、風力利用の検討・導入を積極的に進めています。当社がフランス・AIRSEAS社と共同で開発している「Seawing」は、簡単なスイッチ操作のみで自動的にカイトを展開・格納し、風力を利用して本船の推進力を補助するシステムで、すでに一般財団法人日本海事協会より設計の基本承認を取得しています。当システムで本船運航状態を含めた海象・気象データをリアルタイムで収集・分析し、性能の最適化と最大の安全性確保を図ることで、大型バルクキャリアーに搭載する場合、速力と航路にもよるものの、20%以上のCO<sub>2</sub>削減効果が期待できます。他の風力推進システムと比較しても、貨物スペースおよび荷役設備への干渉度、前方視界の遮断が最小であるなど高い汎用性があり船種を問わず搭載が可能である点、また、上空の強力で安定した風のエネルギーを有効に活用できる点も特長です。当社は、英国に拠点を置く非営利団体 International Windship Associationにも加入し、環境負荷低減と経済性向上の両立を追求しています。

## 運航効率改善の追求

2015年を100としたときの  
輸送トンマイルあたりの燃料油投入量



当社は、全運航船を対象にエネルギーマネジメントシステムを活用した運航効率改善に取り組んでいます。具体的には、社内横断的な専門委員会が、各事業部門別に各船の減速運航深度、燃費削減量、滞船時間など詳細なKPI目標設定を行い、PDCAサイクルを用いて継続的なモニタリングと改善を図っています。また、主機出力、トンマイルあたりのCO<sub>2</sub>排出量等に関しては、「K-IMS」(P20参照)の活用によって、設定したKPI目標に対する達成度の確認が容易にできます。さらに、個船別の運航性能については、各船の性能劣化度合いの推移を可視化することで、性能劣化が見られた場合は直ちに改善策が講じられる仕組みを導入しています。

## LNG燃料供給の事業化



\*1 当社、株式会社JERA、豊田通商株式会社および日本郵船株式会社の4社が共同で設立した事業会社2社（セントラルLNG SHIPPING 株式会社、セントラルLNGマリンフューエル株式会社）を通じて事業展開。（会社所在地：三重県三重郡川越町）

\*2 Keppel Offshore & Marine Ltd (Keppel O&M) および Shell Eastern Petroleum (Pte) Ltd が共同で設立した LNG 燃料供給事業会社。（会社所在地：シンガポール）

LNGは、従来の重油に比べてGHG排出の低減が可能であることから、船用燃料としての利用とその供給体制の整備が世界中で進んでおり、関連市場も拡大が見込まれます。当社は、船用LNG燃料の安定供給を実現する目的で、伊勢湾・三河湾においてship-to-ship方式としては国内初となるLNG燃料供給事業を立ち上げ<sup>1</sup>、LNG燃料供給船「かぐや」を用いた販売事業を2020年度に開始しました。また、世界最大の船用燃料供給地点であるシンガポールにおいても、FuelNG社<sup>2</sup>が保有する同国初となるLNG燃料供給船「FUELNG BELLINA」の船舶管理を行っており、同船によるship-to-ship方式の燃料供給事業への関与を通じて、国際海運による船舶の排出ガス規制対策に貢献しています。

## カーボンニュートラルの事業化



洋上風力ファーム操業支援船CGイメージ

脱炭素社会を目指す上で欠かせない再生可能エネルギーの中でも洋上風力への期待は高く、2050年のカーボンニュートラルに向けた日本政府のグリーン成長戦略では、2030年に10GW、2040年に30～45GWの導入目標を掲げています。

洋上風力においては、建設や保守のためにさまざまな種類の船舶が必要とされます。「カーボンニュートラル推進グループ」では、これまで取り組んできたオフショア支援船事業でのノウハウを活かし、日本をはじめ世界各地の洋上風力ファームの操業支援船事業への参画を目指しています。洋上風力周辺の作業船事業に加え、将来的なネットゼロの輸送の実現を視野に、CO<sub>2</sub>の発生しない再エネ発電事業やCO<sub>2</sub>回収・輸送・貯留事業への参画を通じたカーボンクレジット取得も模索しています。

## 02 | 安全運航の高度化



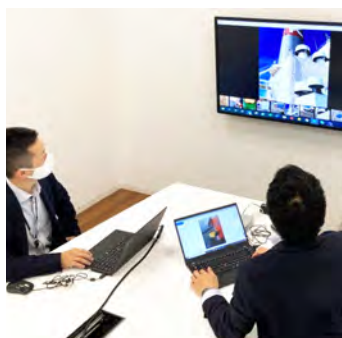
### K-IMS

当社は、統合船舶運航・性能管理システム「K-IMS」を活用した安全運航、経済運航、環境保全の維持・向上に取り組んでいます。本システムは、川崎重工グループと共同開発したもので、「運航データ収集・監視システム」を核に、本船の性能劣化度を個船・シリーズ船で評価できる「パフォーマンス解析システム」と、最新の気象データと実海域性能解析モデルに基づき安全かつ最小燃費となる推奨航路を算出する「最適運航支援システム」を統合した包括的な構成となっています。

2020年までに、社船・仕組船と一部の傭船を含む約140隻の当社運航船に本システムを搭載、2020年末からは、中長期傭船への本格的な搭載も開始しています。収集した運航データを、当社関連部署に加えて傭船船主や船舶管理会社とクラウド上のプラットフォームで共有することで、運航状態を多方向からリアルタイムで把握し、本船運航管理の高度化を図っています。また、高精度な運航性能の評価を可能とするAIによるデータ解析技術の導入を進めており、さらなる本船性能維持・向上を目指しています。

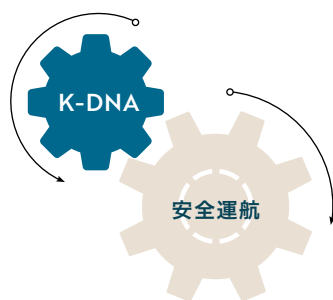


## リモート検船の実施



当社運航船の船質維持・評価の取り組みとして、法規要求に加えて当社独自の品質指針“KL-QUALITY”を定め設備や書類を検査し、船主・管理会社に結果をフィードバックする検船業務を実施しています。新型コロナウイルス感染症対策として、IT・デジタル機器活用によるリモート検船を開始しています。スマートフォンとネットワーク環境を利用しビデオ通話で検船を実施することで、人の出入りによるウイルス感染リスクを最小限に抑えながら検船業務を実施することが可能です。また、IT・デジタル機器を活用することで船主・管理会社等の本船担当監督以外の方々の立ち合いも容易になるメリットがあり、よりよい情報共有が可能です。今後、リモート検船機能の拡充も検討していきます。

## K-DNA (“K” Line-Drive to No Accident)



ルール要求以上の当社独自の安全設備

K-DNAは、当社独自に設けた法令以上の安全設備設置指針であり、備船も含めた当社運航船のさらなる安全運航を目指すものです。当指針は、当社グループが現場で培ってきたノウハウの蓄積から事故防止のために構築した、現実的かつ効果的な安全設備を設置するための基準を明確に定め、継続的に見直しを実施しながら継承しています。不幸にも起きた事象を決して忘れないため、また、当社グループと他社で発生した事故を安全への教訓として活用し、「Safety spirit」が当社DNAとなり浸透することで、当社運航船全船のNo Accidentにつなげています。

## 大規模事故対応演習



当社は、不測の事態の発生を想定した「事故対応マニュアル」を策定するとともに、年に一度大規模事故対応演習を行っています。船上の乗組員だけでなく、陸上でも緊急時に迅速かつ確かな事故対応が行えるよう、模擬記者会見なども含めた実践的な訓練を行い、備船で事故が発生した場合の迅速な対応と当社との連携向上を目的として、一部の船主の方々にも演習を見学していただいています。演習後は、本船や船舶管理会社、弁護士、コンサルタント、保険会社など、多くの方々のご協力のもとで講評を受け、反省会で洗い出した問題点も踏まえて「事故対応マニュアル」の継続的な改善を図っています。2020年度は、コロナ禍による在宅勤務中の事故対応を念頭に、オンラインツールを用いた演習を行い、その課題を確認しました。

## 03 | 価値創造に挑む人材の育成



### 明日の価値創造に向けた人材戦略

企業理念とビジョン実現には、当社100年の歴史の中で挑戦と価値創造を支えてきた“K” LINEスピリット（自主独立、自由闊達、進取の気性）と、4つの価値観（「安全で最適なサービス」「公正な事業活動」「変革への飽くなきチャレンジ」「人間性の尊重」）を、日々の業務においてチームワークを通じて体現し得る人材層の構築が必要となります。その具体化に向け当社は、大きく3つのステージに分け、会社からの働きかけと個々人の自律的な取り組みの両輪による人材育成を進めています。

キャリアプランでは入社から10年を一つの区切りと捉え、最初10年は、会社から社員に対してできるだけ多くの経験と研鑽を積む場を提供し、業務を通じてキャリアの足腰を強化しています。その後は自律的な取り組みを重視し、常に“K” LINEスピリットと価値観に立ち戻りながら、専門性の深化、マネジメント素養の向上とキャリアアップを図っていく段階へ進みます。最終的には、個人が当事者意識を持って常に自己研鑽に努めながら、周りと連携して業務を行い、それぞれの担当職域で持続的に価値を創造し続ける海運パーソンが働く組織となることを目指しています。





## 自社養成プログラム



当社では、船員養成系大学以外の一般大学の卒業者を海事技術者へ養成する自社養成プログラムを2013年より導入しています。一般大学出身者は、独立行政法人海技教育機構が所管する海技大学校（兵庫県）における座学・実習や練習船での乗船実習、当社研修所での基礎研修、当社運航船での社船実習など、2年間のプログラムを受講し、三級海技士の国家試験に合格すれば、当社の三等航海士・三等機関士として登用されます。その後は船員養成系大学出身者と同様、本船において航海士・機関士としての業務に従事するほか、海外駐在を含む陸上勤務も経験し、海事技術者としてのキャリアを積んでいくことになります。



## 船上働き方改革



乗船中の海事技術者にとっては安全運航の維持が最重要任務である一方、本船の入出港に伴う諸手続きなど、多くの事務作業も担っています。その業務負荷を軽減するため、当社では本船のIT化、デジタル化に取り組んでおり、すでにITの深度化に対応した高スペックのパソコンの本船への搭載や、大容量のデータ通信が可能な通信インフラの導入が進んでいます。

2021年3月に竣工した「CENTURY HIGHWAY GREEN」(P16-17参照)には、通常の衛星通信システムに加え、LTE回線を用いたIP/MPLSソリューションを導入しました。十分な通信速度と高度な暗号化通信を両立させたFAN (Field Area Network) 環境を船陸間で実現させることにより、国内外の寄港地においてさまざまデジタル技術を活用し、船内業務を効率化しています。

## ケイライン・マリタイム・アカデミー

“K” Line Maritime Academy (KLMA) とは、“K” LINEグループの基本方針である「船舶を安全に運航し、海上における人命、貨物、および環境を守る」ために不可欠な船員（職員、部員）と、“K” LINEグループ陸上部門（船舶管理、船員管理・育成、営業支援）で活躍できる知識・技能を有する海事技術者（“K” Line Seafarers）を育むための政策を含む、教育理念の総称です。

KLMA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」に基づき、当社の事業基盤である安全運航と環境保全を支える知識・技能を確実に次世代に継承すると同時に、先進技術などの新たな時代のニーズにも応えています。具体的には、日本、フィリピン、インド、バングラデシュ、東ヨーロッパ、中央ヨーロッパの世界6拠点にある研修施設での陸上研修、船上でのプログラム、および海陸相互勤務を含めたキャリアパスなどにより海事技術者を育成し、特に、“K” LINEグループ配乗船の約7割を占めるフィリピン人船員に対しては、「KLMA (Philippines)」を研修の中核と位置付け、年間延べ10,000人の受講者を受け入れています。

# 04 | 責任ある企業行動の実践

## 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、持続可能な社会の発展に資するよう、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ともに、グループ従業員の人格、個性及び多様性を尊重し、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

国内外の法令や社会規範を遵守し、公正、透明、自由な競争及び適正な取引を行う。

### 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.環境問題への主体的取り組み

環境問題への取り組みを人類共通の課題と認識し、企業の活動と存続に必須の要件と位置付け、主体的に取り組む。

### 5.情報の保護・管理・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保護・管理し、企業情報を適時・適切に開示し、株主はじめ広く社会と双方向のコミュニケーションを図る。

### 6.社会貢献活動への取り組み

良き企業市民として、社会貢献活動に積極的に取り組むとともに、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.反社会的勢力との関係遮断

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として対決し、関係遮断を徹底する。

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、率先垂範のうえ、社内に徹底し、その実現のために実効ある社内体制を確立するとともに、取引先等にも本憲章の精神の実現について協力を求める。経営者は、危機管理の視点に立って、本憲章に反するような事態の発生を予防するための社内体制を整備し、その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ともに、迅速かつ的確に情報を公開する。

以上

制定 2006年 12月

改正 2012年 8月

## グループ企業行動憲章と価値観浸透の取り組み

当社グループは、グループ全体の行動規範である「グループ企業行動憲章」を上記の通り定め、その遵守状況を定期的に確認しているほか、その内容を時宜にかなったものとすべく、必要に応じて見直しています。「グループ企業行動憲章」の実行にあたり、当社グループ各社は、各社が所在する国の法令・規範、業種および業域に則した、各ステークホルダーとの関係を含む各社個別の具体的な行動指針である企業行動憲章実行要点を制定しています。

これらの行動規範をグループ全体に浸透させるべく、国内外のグループ会社と立ち上げた「CSR推進ネットワーク」を通じてコミュニケーションを図っているほか、四半期に一度発行しているニュースレター「Sustainability News」や、サステナビリティに関わる各種のテーマについてのEラーニングなどを通じて、価値観の共有と浸透に努めています。

また当社は、サプライチェーン全体における社会的責任の推進、ひいてはお客さまから信頼されるサービスの確立に取り組むべく、「サプライチェーンにおけるCSRガイドライン」を2016年に策定し、取引先の皆さまのご理解とご協力を求め、当社のサービス品質を向上させるうえで欠かせないパートナーとしての共生を図っています。

## 環境と労働安全衛生に配慮した解撤ヤードの選定



使命を全うした船舶は解体（解撤）されることとなりますが、大きさや形状の異なる船舶の解撤を機械化、自動化することは難しく、労働集約的な手法に頼らざるを得ないのが現状です。当社では、解撤ヤードを選定するにあたり、必ず現地の視察を行い、作業が安全に行われているか、また人体や環境に影響のある物質などが確実に回収されているか、周囲の環境に悪影響を与えていないか、などについて、当社独自のチェックリストによる評価を行い、解撤ヤードを選定しています。また、実際の作業にあたっては、作業工程をモニターし、安全かつ環境に配慮した作業が行われているか逐次確認を行っています。

## 人権意識向上の取り組み



当社グループは、4つの価値観の中で「人間性の尊重」を掲げ、「グループ企業行動憲章」の冒頭で「人権の尊重」を規定しています。2020年4月には「国連グローバル・コンパクト」に署名し、「人権擁護の支持と尊重」と「人権侵害への非加担」という人権に関する諸原則や、「強制労働の排除」「児童労働の実効的な廃止」「雇用と職業の差別撤廃」といった労働に関する諸原則を支持することを表明しました。国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」に基づく人権デューデリジェンスの取り組みは、当社ではまだ緒についたばかりですが、まずは社内に人権尊重の意識を定着させるべく、Eラーニングやニュースレターなどで浸透を図っています。

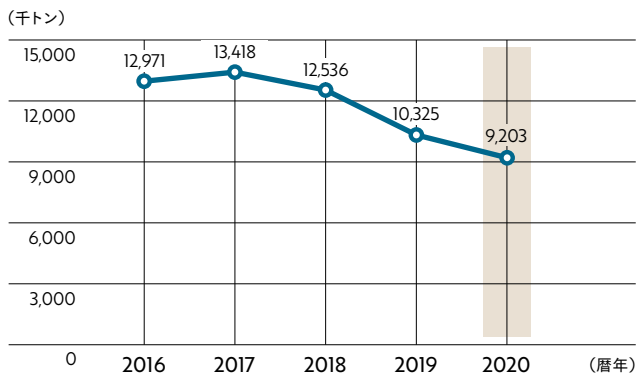
## コンプライアンス意識向上の取り組み



当社グループは、国内外の法令や社会規範を遵守し、公正、透明、自由な競争および適正な取引を行うことを行動原則として掲げ、その具体的な指針であるグローバルコンプライアンスポリシーを遵守することを全役職員に求めています。入社時・管理職登用時などの階層別研修や、全役職員に向けたセミナー・Eラーニングなどのコンプライアンス教育を継続的に実施してコンプライアンス意識の向上に取り組むほか、競争法遵守・反贈収賄については個別のグローバルポリシーを定め、実務に則したガイドブックを配布して役職員の日常業務における行動指針として活用しています。また、内部通報制度については、消費者庁所管の「内部通報制度認証（自己適合宣言登録制度）」に登録し、制度の充実と利用の促進を図っています。

## サステナビリティデータハイライト

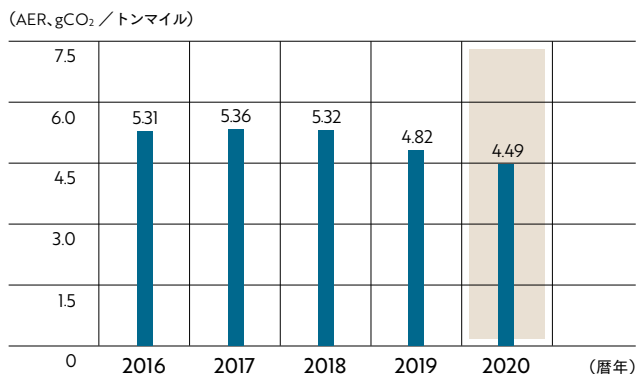
### 01 スコープ1 GHG排出量



(注) 対象範囲は当社連結範囲、売上高のほぼ100%です。

環境対応船投入と運航効率化によりCO<sub>2</sub>排出量の削減を進めています。なお、当社は、国際的な温室効果ガス(GHG)排出量の算定・報告基準 (GHGプロトコル) に応じて算定した、当事業活動の上流から下流に至る過程で生じたGHG排出量データに対し、第三者機関による検証を受け、声明書 (Verification Statement) を取得しています。

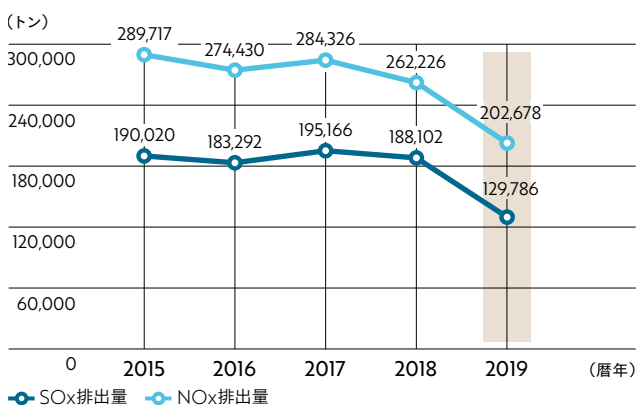
### 02 トンマイルあたりCO<sub>2</sub>排出量



(注) 対象範囲は当社運航船、2019年売上高ベースの約75%です。

当社は、輸送単位あたりのCO<sub>2</sub>排出効率の改善にも取り組んでいます。目標は2008年に7.21gであったトンマイルあたりCO<sub>2</sub>排出量を、2030年までに50%の効率改善となる3.61gまで削減することです。2020年の実績は4.49gでした。

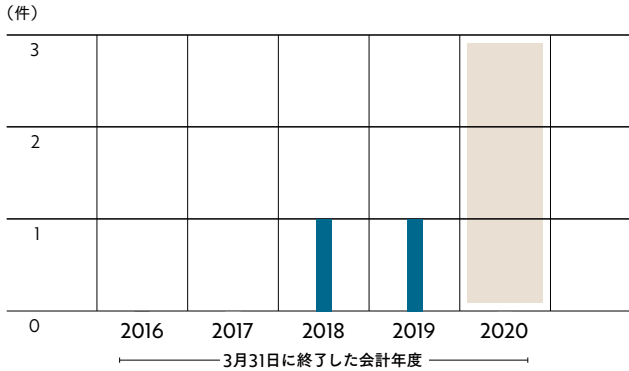
### 03 SO<sub>x</sub>・NO<sub>x</sub>排出量



(注) 対象範囲は当社運航船、2019年売上高ベースの約75%です。

減速航行などにより、大気汚染の原因となる窒素酸化物 (NO<sub>x</sub>)、硫黄酸化物 (SO<sub>x</sub>) の排出抑制にも取り組んでいます。

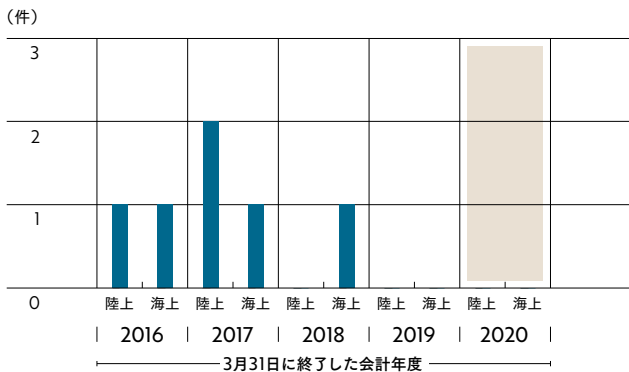
## 04 重大事故発生件数



海運業を営む上で、安全運航の維持・確立は不変の使命です。当社グループの企業理念やビジョンに掲げられている「安全で最適なサービス提供」のために、安全運航管理体制や船舶管理体制を充実・強化するとともに、海事技術者の育成に取り組んでいます。

(注) 対象範囲は当社連結範囲、売上高の100%です。

## 05 労働災害・休業傷病発生件数



■ 労働災害発生件数\*1 ■ 労災死亡事故発生件数 ■ 休業傷病発生件数\*2

(注) 対象範囲は当社連結範囲、売上高の100%です。

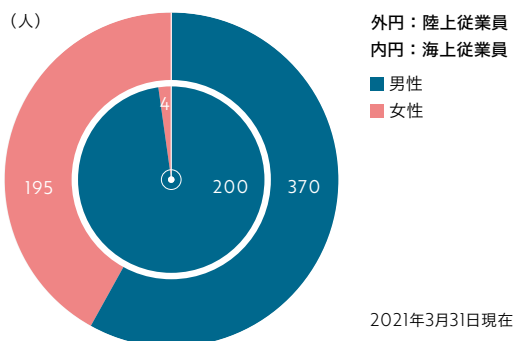
\*1 通勤災害を除く

\*2 業務上の負傷や業務に起因し、1日以上休業を余儀なくされた負傷、疾病の件数

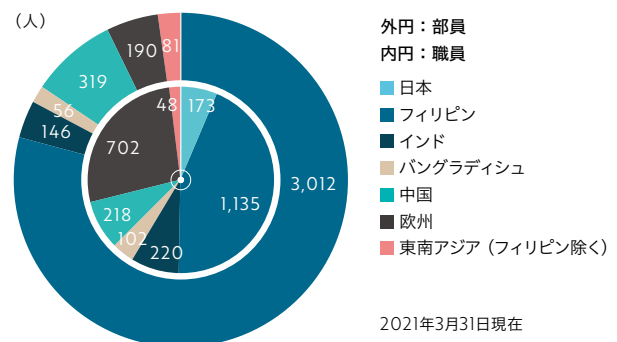
職場の安全衛生と従業員の心身の健康保持増進を図るとともに、労働安全衛生法に基づく衛生委員会の機能を果たすために、人事担当役員（統括衛生管理者）を議長とする「健康管理委員会」を設置し、労働災害防止や衛生管理・教育、また健康診断や疾病・伝染病予防など、職場環境を含め従業員の健康保持、増進について調査審議しています。

## 06 従業員・乗組員

陸上・海上従業員数 (川崎汽船単体)



国籍別乗組員数





## CDP「気候変動Aリスト」に5年連続選定



当社は、気候変動情報の開示および温室効果ガス削減の取り組みについて、持続可能な経済を実現させる活動を行うNGOであるCDPにより、最高ランクの評価であり、気候変動に対する企業の対応において世界のリーダーであると評価された企業に与えられる「Aリスト」に、5年連続で選定されています。

2020年にCDPは、運用資産総額106兆米ドルを有する515を超える機関投資家を代表し、企業に対して気候変動に関する質問書を送付しました。これに対して自社の情報を開示した企業のうち、「Aリスト」に認定されたのは、報告年における排出削減活動などの気候変動対策が特に優秀であると評価された上位270社でした。このうち日本企業は53社で、5年以上連続して選定されたのは4社のみでした。

また当社は、CDPが実施する「サプライヤー・エンゲージメント評価」（企業のサプライチェーン全体での気候変動・温室効果ガスの排出量削減への取り組みについて調査し、企業を格付けするもの）においても、最高ランクの評価である「サプライヤー・エンゲージメント・リーダー・ボード」に3年連続で選出されています。2020年に実施された同評価においてリーダー・ボードに選出されたのは、全世界の対象企業5,640社のうち、396社（うち、日本企業は83社）です。

当社は、サステナビリティを中核に据えた経営を行うとともにその情報開示にも努め、世界各国の社会的責任投資（SRI）指数やESG指数の構成銘柄に選定されています。

Member of  
**Dow Jones  
Sustainability Indices**  
Powered by the S&P Global CSA



## 川崎汽船の情報開示

当社は、海運業を母体とする総物流企業グループとして、人々の豊かな暮らしに貢献するために、さまざまな取り組みを通じてサステナビリティを推進しています。当冊子に掲載された情報の最新の動き、「K」LINE 環境ビジョン2050」の詳細、ESGデータ、GRIガイドラインやISO26000の対照表、そのほかのサステナビリティ関連の取り組みについては、当社ウェブサイトをご覧ください。

 **サステナビリティサイト**  
<https://www.kline.co.jp/ja/csr.html>



 **“K” LINE 環境ビジョン2050**  
<https://www.kline.co.jp/ja/csr/environment/management.html#002>



 **ESGデータ**  
<https://www.kline.co.jp/ja/csr/esg.html>

 **対照表**  
<https://www.kline.co.jp/ja/csr/gri.html>

## 会社概要（2021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
資本金	754億5,764万円
社長	明珍 幸一（2019年4月1日就任）
従業員数	単体：769名（陸員565名、海員204名）連結：6,080名
事業内容	海上運送業、陸上運送業、航空運送業、海陸空通し運送業、港湾運送業等
本社所在地	〒100-8540 東京都千代田区内幸町二丁目一番一号 （飯野ビルディング）

