

平成 24 年 6 月期 環境報告(要約版)

会社名: 川崎汽船株式会社

経営責任者名: 朝倉 次郎

作成日: 2013 年 1 月 31 日

問合せ先: 環境推進室 富田 稔

会社 URL 又は住所: <http://www.kline.co.jp>

当社の平成 24 年 3 月期における主な環境配慮の状況は、以下のとおりです。

I. 基本的事項

対象組織の範囲 ^(注1)	☒ 連結	☐ 単体及び主要な子会社	☐ 単体
捕捉率 ^(注2)		(%)	(%)
範囲の変更の有無	☒ あり	☐ なし	
対象期間 ^(注3)	平成 23 年 4 月 1 日～平成 24 年 3 月 31 日		
期間の変更の有無	☒ あり	☐ なし	

^(注1) 主要な子会社名及び範囲の方針(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、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。)

^(注2) 捕捉率の算定基準 ()

^(注3) 財務期間との差異 (一部活動においては、直近の内容を含む場合があります。また、環境報告のデータは暦年単位で集計しています。)

II. 経営責任者の緒言や方針に関する事項

1. 経営責任者の緒言

目標・取組の明言(コミットメント)等

事業を通じて地域社会、国際社会の持続的な発展に貢献してまいります。

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るべく、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。

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、わたしどもは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。

2. 環境配慮の方針

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(2001年5月制定)】

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。

Ⅲ. 重要な環境課題や戦略に関する事項

1. 重要な環境課題

■気候変動	■資源循環	■生物多様性	■廃棄物削減	■水・大気汚染
■エネルギー	■水資源利用	■天然資源投入	■化学物質管理	□その他(注4)

(注4) その他の内容 ()

該当するものを■に
してください

2. 背景情報

(1) 収益獲得機会に関する背景情報

重要な課題に関する背景情報

【1】 ■気候変動 ■水・大気汚染 ■エネルギー ■天然資源投入

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(NO_x)を 80~90%、硫黄酸化物(SO_x)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。

【2】 ■資源循環 ■廃棄物削減 ■化学物質管理

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おり、船の一生の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

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が、当社ではこれらの事項を「当社標準仕様」に取りまとめ、建造仕様に反映しています。

また、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。

船舶運航段階での取り組み

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、冷静かつ的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。

廃船段階での取り組み

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。

解体後の取り組み

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、鉱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。

【3】 ■生物多様性

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。

当社は、これらバラスト水の移動による影響に配慮し、生物や生態系が有りのままの姿を保つよう、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。

【4】 ■水資源利用

「陸上事業所での水道水使用量の削減」という中期目標の下、2011 年は「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」という環境目標を設定した。結果、前年比 5.9%の削減が達成され、コストセーブと水資源保護につながった。

(2)ビジネスリスクに関する背景情報

【1】 ■気候変動 ■水・大気汚染 ■エネルギー ■天然資源投入

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、硫黄酸化物 (SOx)、窒素酸化物 (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。

【2】 ■資源循環 ■廃棄物削減 ■化学物質管理

廃船段階での取り組み

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。

【3】 ■生物多様性

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。

【4】 ■水資源利用

天然資源の消費

重要な課題に対する中長期
ビジョンと戦略

3. ビジョン及び戦略

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他、企業価値向上を目指す海陸の人材開発ならび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。※ 各環境課題に対する中期目標は下記の通りです。

【1】 ■気候変動 ■水・大気汚染 ■エネルギー ■天然資源投入

- ・ 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
- ・ 運航タンカーのダブルハル比率 100%を達成
- ・ 燃料タンクからの燃料漏洩・流出を防止
- ・ 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)
- ・ 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)
- ・ CO2 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)
- ・ 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
- ・ 地域規制・要求への対応

- ・ 自主的(ボランティア)活動への参画
 - ・ 停泊中船舶からの大気汚染物質、地球温暖化ガス排出量の削減
 - ・ 省エネ型荷役機器への代替促進
 - ・ より環境に優しい塗料の採用促進
 - ・ 海洋観測調査の継続実施
- 【2】 ■資源循環 ■廃棄物削減 ■化学物質管理
- ・ 陸上事業所における廃棄物の削減
 - ・ グリーン調達の促進
 - ・ 船内で発生する廃棄物の分別および陸揚げリサイクルの促進
 - ・ 船に納品される物品の梱包材の削減
 - ・ 船舶解体時の環境汚染を防止
 - ・ 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)
- 【3】 ■生物多様性
- ・ 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
- 【4】 ■水資源利用
- ・ 陸上事業所での水道水使用量の削減

IV. 重要な環境課題に関する当年度の対応状況

※ページ数の制約上、当社取組の一部抜粋を下記します。その他取組については、「社会・環境レポート 2012」の「2011 年環境活動実績と 2012 年環境目標(P25、26)」をご参照ください。

重要な環境課題	【1】 ■気候変動 ■水・大気汚染 ■エネルギー ■天然資源投入			
当年度における計画及び取組状況	<計画> ・CO2 排出量を輸送トンマイルベースで削減する <達成状況> ・4.3%削減しました			
環境負荷量(総量)	計画 － (－)	実績 12,297,666 (トン)	□第三者審査	中期目標 ^(注5) － (－)
環境負荷量(原単位)	計画 － (－)	実績 4.3 (%)削減	□第三者審査	中期目標 ^(注5) 2010 年代半ばに 2006 年比で輸送トンマイル

				ベース 10(%)減
財務影響等	—			
結果の分析・評価 及び次年度における取組	・CO ₂ 排出量を輸送トンマイルベースで削減する			

(注 5) 中期目標の年度 (2010 年代半ば)

重要な環境課題	【1】 ■気候変動 ■水・大気汚染 ■エネルギー ■天然資源投入			
当年度における計画及び取組状況	<計画> ・SO _x 排出量を輸送トンマイルベースで削減する <達成状況> ・2.0%削減しました			
環境負荷量(総量)	計画 — (—)	実績 214,044 (トン)	☐ 第三者審査	中期目標 ^(注 5) — (—)
環境負荷量(原単位)	計画 — (—)	実績 2.0 (%)削減	☐ 第三者審査	中期目標 ^(注 5) 2010 年代半ば に 2006 年比で 輸送トンマイル ベース 10(%)減
財務影響等	—			
結果の分析・評価 及び次年度における取組	・SO _x 排出量を輸送トンマイルベースで削減する			

(注 5) 中期目標の年度 (2010 年代半ば)

重要な環境課題	【1】 ■気候変動 ■水・大気汚染 ■エネルギー ■天然資源投入			
当年度における計画及び取組状況	<計画> ・NO _x 排出量を輸送トンマイルベースで削減する <達成状況> ・3.9%削減しました			
環境負荷量(総量)	計画 — (—)	実績 323,031 (トン)	☐ 第三者審査	中期目標 ^(注 5) — (—)
環境負荷量(原単位)	計画 — (—)	実績 3.9 (%)削減	☐ 第三者審査	中期目標 ^(注 5) 2010 年代半ば に 2006 年比で 輸送トンマイル ベース 10(%)減

財務影響等	—
結果の分析・評価 及び次年度における取組	・NOx 排出量を輸送トンマイルベースで削減する

(注5) 中期目標の年度 (2010 年代半ば)

重要な環境課題	【1】 ■気候変動 ■水・大気汚染 ■エネルギー ■天然資源投入			
当年度における計画及び取組状況	<計画> ・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 <達成状況> ・20.6%削減しました			
環境負荷量(総量)	計画 — (—)	実績 1,200,599 (kWh)	□第三者審査	中期目標(注5) — (—)
環境負荷量(原単位)	計画 — (—)	実績 前年比 20.6 (%)削減	□第三者審査	中期目標(注5) 2011 年に 2006 年比で従業員一人当たり 3(%)減
財務影響等	—			
結果の分析・評価 及び次年度における取組	・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			

(注5) 中期目標の年度 (2011)

重要な環境課題	【2】 ■資源循環 ■廃棄物削減 ■化学物質管理			
当年度における計画及び取組状況	<計画> ・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 <達成状況> ・廃棄物を 7.0%削減しました			
環境負荷量(総量)	計画 — (—)	実績 前年比 7.0 (%)削減	□第三者審査	中期目標(注5) — (—)
環境負荷量(原単位)	計画 — (—)	実績 — (—)	□第三者審査	中期目標(注5) — (—)
財務影響等	—			
結果の分析・評価 及び次年度における取組	・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			

る取組	
-----	--

(注5) 中期目標の年度 (一)

重要な環境課題	【2】 ■資源循環 ■廃棄物削減 ■化学物質管理			
当年度における計画及び取組状況	<計画> ・エコ商品の購入比率の向上を図る <達成状況> ・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 4%減少しました			
環境負荷量(総量)	計画 — (一)	実績 55.4 (%)	第三 者審査	中期目標(注5) — (一)
環境負荷量(原単位)	計画 — (一)	実績 — (一)	□第三 者審査	中期目標(注5) — (一)
財務影響等	—			
結果の分析・評価及び次年度における取組	・エコ商品の購入比率の向上を図る			

(注5) 中期目標の年度 (一)

重要な環境課題	【2】 ■資源循環 ■廃棄物削減 ■化学物質管理			
当年度における計画及び取組状況	<計画> ・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 <達成状況> ・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			
環境負荷量(総量)	計画 — (一)	実績 前年比 12.5 (%)削減	□第三 者審査	中期目標(注5) — (一)
環境負荷量(原単位)	計画 — (一)	実績 — (一)	□第三 者審査	中期目標(注5) — (一)
財務影響等	—			
結果の分析・評価及び次年度における取組	・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			

(注5) 中期目標の年度 (一)

重要な環境課題	【2】 ■資源循環 ■廃棄物削減 ■化学物質管理
---------	--------------------------

当年度における計画及び取組状況	<計画> ・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 <達成状況> ・8.2%削減しました			
環境負荷量(総量)	計画 － (－)	実績 8,788,876 (枚)	□第三者審査	中期目標 ^(注5) － (－)
環境負荷量(原単位)	計画 前年比 1(%)削減	実績 前年比 8.2 (%)削減	□第三者審査	中期目標 ^(注5) 2011 年に 2006 年比で従業員一人当たり 3(%)減
財務影響等	－			
結果の分析・評価及び次年度における取組	・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			

(注5) 中期目標の年度 (2011)

重要な環境課題	【3】 ■生物多様性			
当年度における計画及び取組状況	<計画> ・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 <達成状況> ・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			
環境負荷量(総量)	計画 － (－)	実績 － (－)	□第三者審査	中期目標 ^(注5) － (－)
環境負荷量(原単位)	計画 － (－)	実績 － (－)	□第三者審査	中期目標 ^(注5) － (－)
財務影響等	－			
結果の分析・評価及び次年度における取組	・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			

(注5) 中期目標の年度 (－)

重要な環境課題	【4】 ■水資源利用			
当年度における計画及び取組状況	<計画> ・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 <達成状況> ・5.9%削減しました			
環境負荷量(総量)	計画 － (－)	実績 600 (m3)	□第三 者審査	中期目標 ^(注5) － (－)
環境負荷量(原単位)	計画 － (－)	実績 前年比 5.9 (%)削減	□第三 者審査	中期目標 ^(注5) － (－)
財務影響等	－			
結果の分析・評価 及び次年度における 取組	・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			

(注5) 中期目標の年度 (2011)

V. 組織体制及びガバナンスの状況

最高責任者、委員会等の役割、委員会の構成人員など

1. 環境経営の組織体制等

環境マネジメントシステム(EMS)の構築

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 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。

環境専門委員会の開催

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。

経営計画における位置付け

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。

※ 環境経営の組織体制図に関しては、末尾の【補足情報】をご参照ください。

2. 環境に関する規制等への遵守状況

違反の有無及びその対策

環境マネジメントシステム(EMS)の適切な運用により、適宜、違反の有無の確認や対策の実施等を行っております。

Ⅵ. バリューチェーンにおける環境配慮等の取組状況

CSR 調達を含む。要求内容、実施割合など

1. グリーン調達の取組状況

環境目標(中期)に「グリーン調達の促進」を掲げ、毎年、エコ商品の購入比率向上を図っております。2011 年の購入比率実績は 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。

2. 製品・商品・サービス等による環境負荷低減

新規に開発した環境配慮型製品等の概要など

LNG 燃料船開発や水エマルジョン燃料の採用。

※ 詳細に関しては、末尾の【補足情報】をご参照ください。

Ⅶ. その他の事項

(以下については、環境報告書等を参照することも可能です。ただし、環境報告を作成していない場合や当年度に新たな事象の発生や変更があった場合には、該当する事項を記載して下さい。)

1. 組織体制及びガバナンスの状況

(1) 環境監査及び環境教育

実施概要等

- 参照 URL : <http://www.kline.co.jp/csr/environment/management.html>
- ・ 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
- ・ 環境教育・啓発 >>> 環境研修 >>> 「環境セミナー」を 17 回開催しました

(2) 災害事故等への対応状況

推定される災害の程度とその対応状況

- 参照 URL : <http://www.kline.co.jp/csr/management/risk.html>
- ・ 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
- 参照 URL : http://www.kline.co.jp/csr/report/_icsFiles/afieldfile/2012/06/21/env_report_2

012_all_1.pdf

- ・ 社会・環境レポート 2012 >>> 緊急対応能力の確立(P21) >>> 事故対応演習/船上の緊急対応体制/東日本大震災発生時の対応

要請・期待の内容とそれらへの対応状況

2. ステークホルダーへの対応状況

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、お客様、お取引先をはじめ、地域社会など多くの人々との関係の中で成り立っています。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。(参照 URL : <http://www.kline.co.jp/csr/stakeholder/index.html>)

紛争鉱物、人権、労働等への対応が記載されている参照 URL 等

3. 社会的取組の状況

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」を制定しています。(参照 URL: <http://www.kline.co.jp/csr/group/charter.html>)
また、グループ各社は、この憲章の実行にあたり、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。

決算日後の事象の有無及び概要

4. 後発事象

- ・ 2012 年 8 月に「グループ企業行動憲章(参照 URL : <http://www.kline.co.jp/csr/group/charter.html>)」と「川崎汽船グループ環境憲章(参照 URL : <http://www.kline.co.jp/csr/environment/management.html>)」の内容が一部改定されました。
- ・ 2012 年 9 月、当社は、自動車、車両系建設機械等の貨物の運送に関する独占禁止法違反の疑いで公正取引委員会の立入検査を受けました。
当社としては、立入検査を受けたという事実を厳粛に受け止め、公正取引委員会による調査には全面的に協力して参ります。

【補足情報】

(以下において、記載をしない項目は削除してください。斜体文字は記載例です。)

(環境負荷量の時系列一覧)

KPI 等	2009 年	2010 年	2011 年	備考
CO2 排出量(総量)	11,095,886 (トン)	11,838,316 (トン)	12,297,666 (トン)	* 1
輸送トンマイル当たり CO2 排出量(原単位)	5.96 (g-CO2/トンマイル)	5.86 (g-CO2/トンマイル)	5.61 (g-CO2/トンマイル)	* 2

主要なパフォーマンス指標(KPI)及び KPI と関連する環境負荷量の直近 3 年分

(数値情報に関する補足情報)

* 1 ()内は単位

* 2 ()内は単位、1 マイル(海里)=1,852m(1.852km)

上記に関わる算定方法(算定式、係数等)、報告セグメント別の環境負荷量、ライフサイクルにおける活動別環境負荷量など

活動区分	環境負荷量
海上輸送サービス	12,297,666(トン)

※ その他の環境負荷推移(SO_x、NO_x、電力、OA 用紙、水道)は、「社会・環境レポート 2012」の P31、32 をご参照ください。

(参照 URL : http://www.kline.co.jp/csr/report/_icsFiles/afieldfile/2012/06/21/env_report_2012_all_1.pdf)

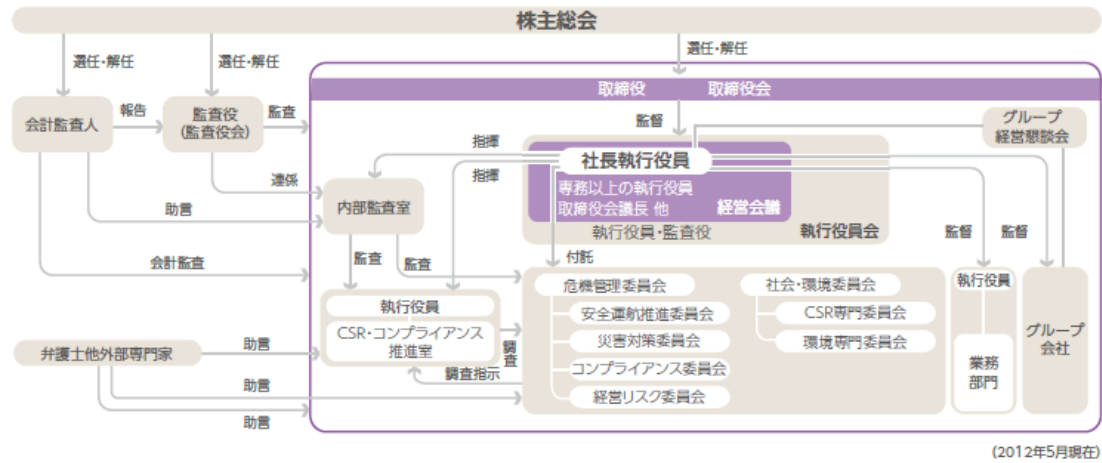
(組織体制等)

環境経営の組織体制図

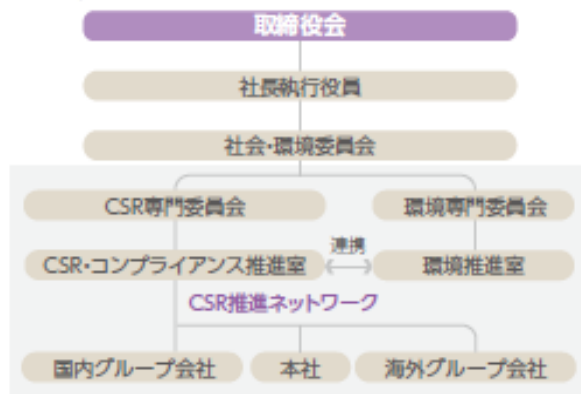
組織体制等の全体像や他の組織体制との関係が分かる図

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



CSR推進体制



(環境配慮製品の研究開発等)

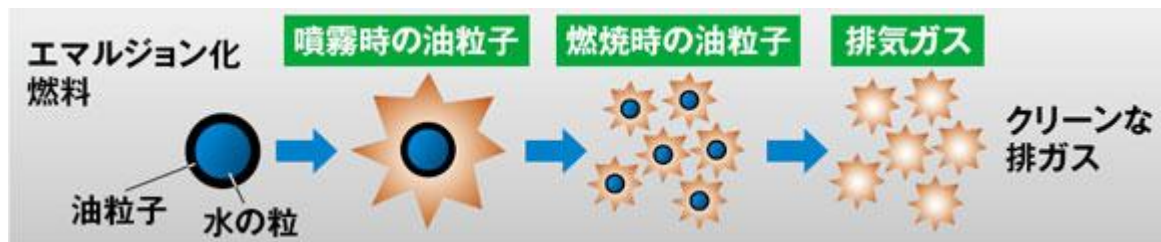
※ 詳細については次の URL : <http://www.kline.co.jp/csr/environment/airpolution.html> をご参照ください。

LNG 燃料船



水エマルジョン燃料

環境配慮型製品の研究開発等の具体的なイメージ



(環境報告書の関連ページ一覧表)

環境報告書等の有無	☒ あり	☐ 予定あり ^{注4}	☐ なし
-----------	--	---	-----------------------------

(注4) 環境報告書等の策定予定年月 (年 月)

環境報告書等の名称(社会・環境レポート 2012、URL : http://www.kline.co.jp/csr/report/_icsFiles/afieldfile/2012/06/21/env_report_2012_all_1.pdf)

環境報告(要約版)の記載項目	該当ページ	環境報告(要約版)の記載項目	該当ページ
I. 基本的事項	1、	V. 組織体制及びガバナンスの状況	—
II. 経営責任者の緒言や方針に関する事項	—	1. 環境経営の組織体制等	14、16、23、24
1. 経営責任者の緒言	3、4	2. 環境に関する規制等への遵守状況	23、24
2. 環境配慮の方針	23	VI. バリューチェーンにおける環境配慮等の取組状況	—
III. 重要な環境課題や戦略に関する事項	—	1. グリーン調達の実施状況	25、26
1. 重要な環境課題	25、26、27、28、30	2. 製品・商品・サービス等による環境負荷低減	27、31
2. 背景情報	28、29、30	VII. その他の事項	—
3. ビジョン及び戦略	5～12、23～26	1. 組織体制及びガバナンスの状況	—
IV. 重要な環境課題に関する当年度の対応状況	25、26、31、32	(1) 環境監査及び環境教育	23、24
		(2) 災害事故等への対応状況	17、21
		2. ステークホルダーへの対応状況	14、15
		3. 社会的取組の状況	13
		4. 後発事象	—