

川崎汽船株式会社 WEB会社説明会

証券コード 9107

サステナビリティ・IR・広報グループ長
北村 午郎

2022年3月23日



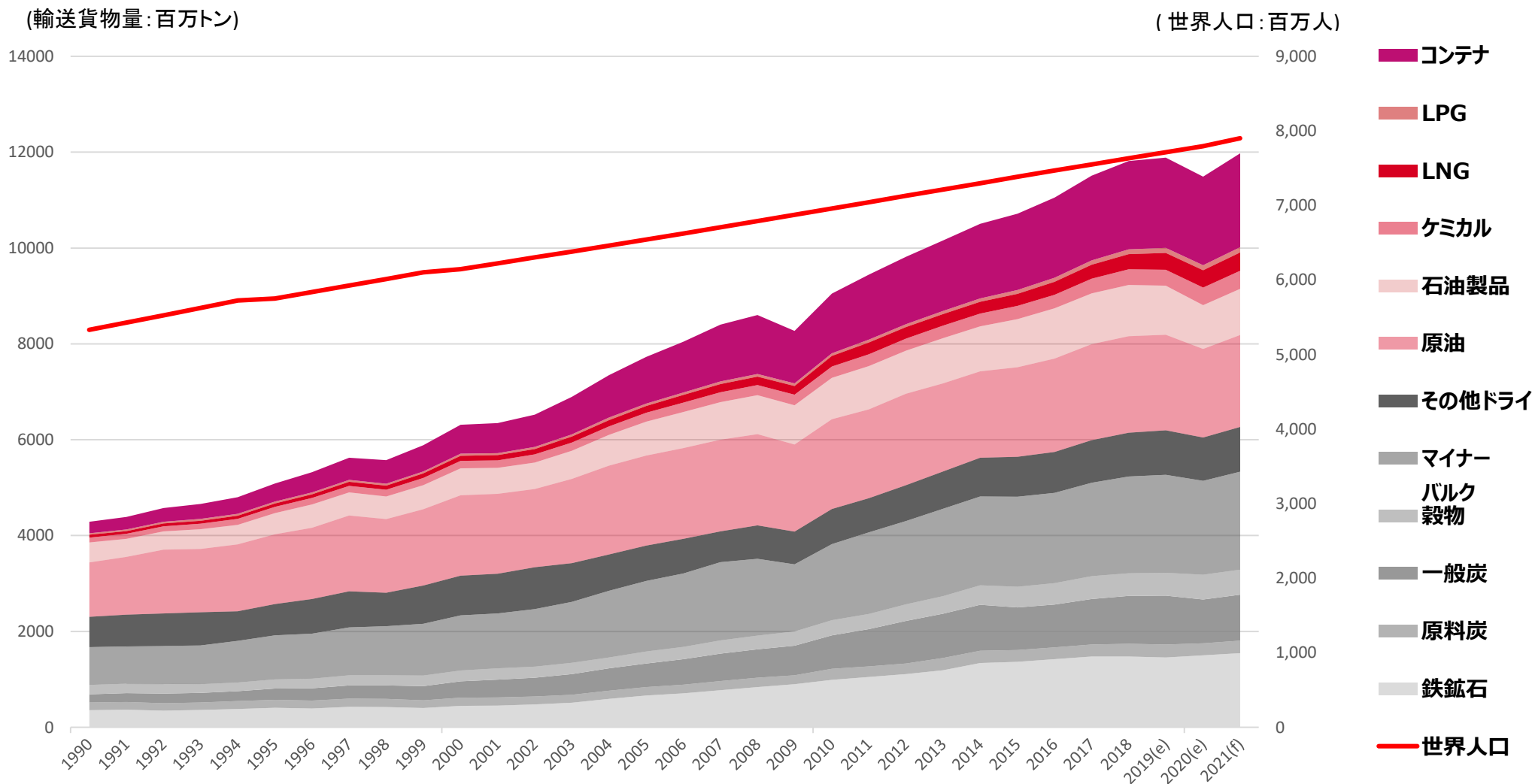
本日の内容

- 1. 会社紹介
 - 2. 通期業績・配当予想について
 - 3. 事業概況について
 - 4. 2050年GHG排出ネットゼロへの挑戦
～“K”LINE環境ビジョン2050 2050年目標の改定～
- ▶ Appendix ～事業紹介/企業情報～

1. 会社紹介

拡大する海上輸送需要

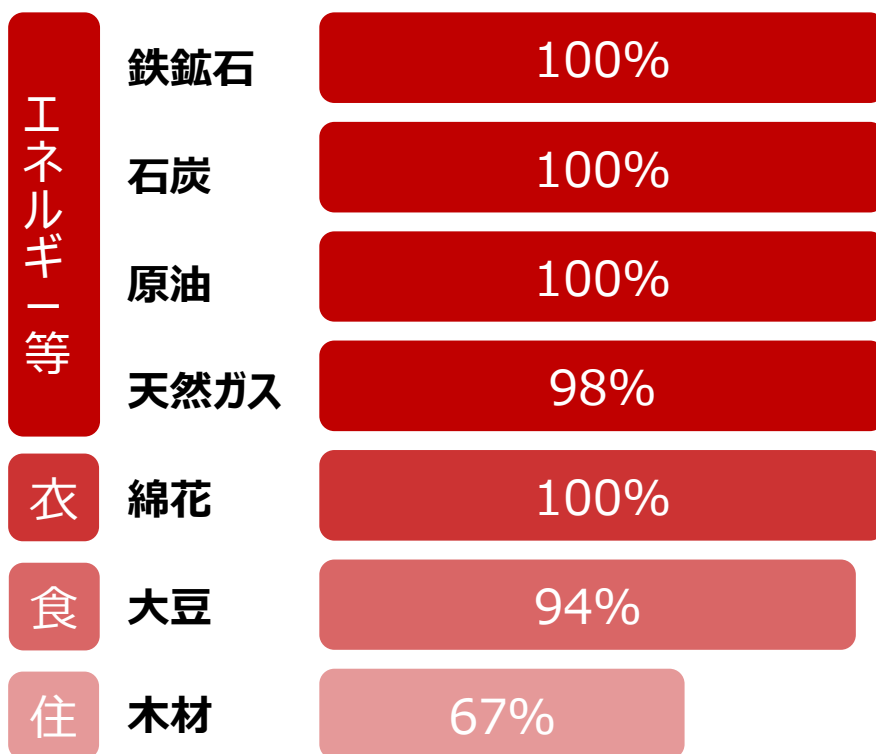
■ 世界の海上貨物輸送量は、人口増加、経済成長、自由貿易拡大により、30年間でほぼ3倍に増加（約40億トン→約120億トンへ）



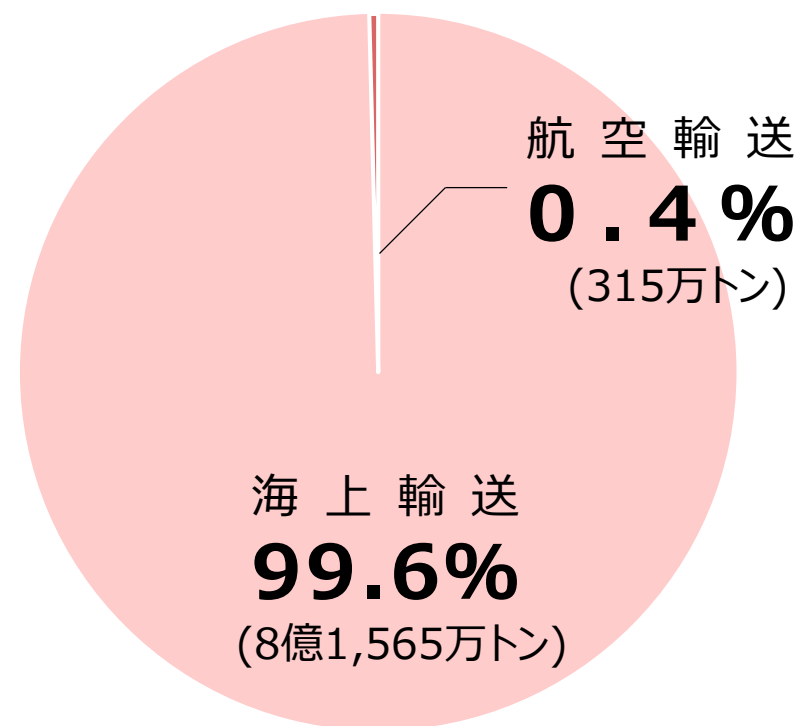
日本にとっての海運

■ 日本の生活・産業は海外の物資に依存しており、輸出入のほぼ100%が海上輸送によるもの

▶ 主な資源の対外依存度



▶ 日本の貿易量における海上輸送の割合

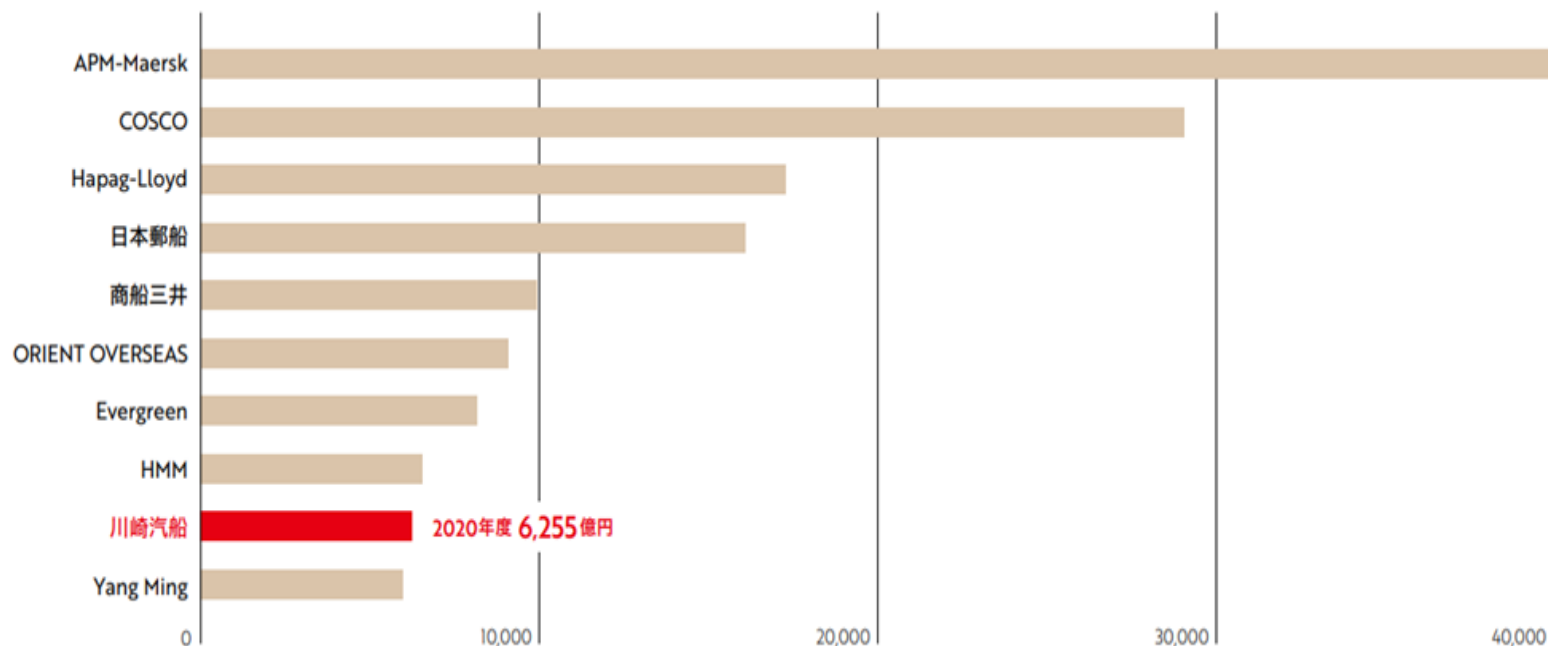


会社概要とマーケットポジション

会社概要	
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:764名（陸員565名、海員204名） 連結:6,080名
事業内容	海上・陸上・航空運送業、港湾運送業等

■ 世界の上場海運会社売上ランキング（2020年度）

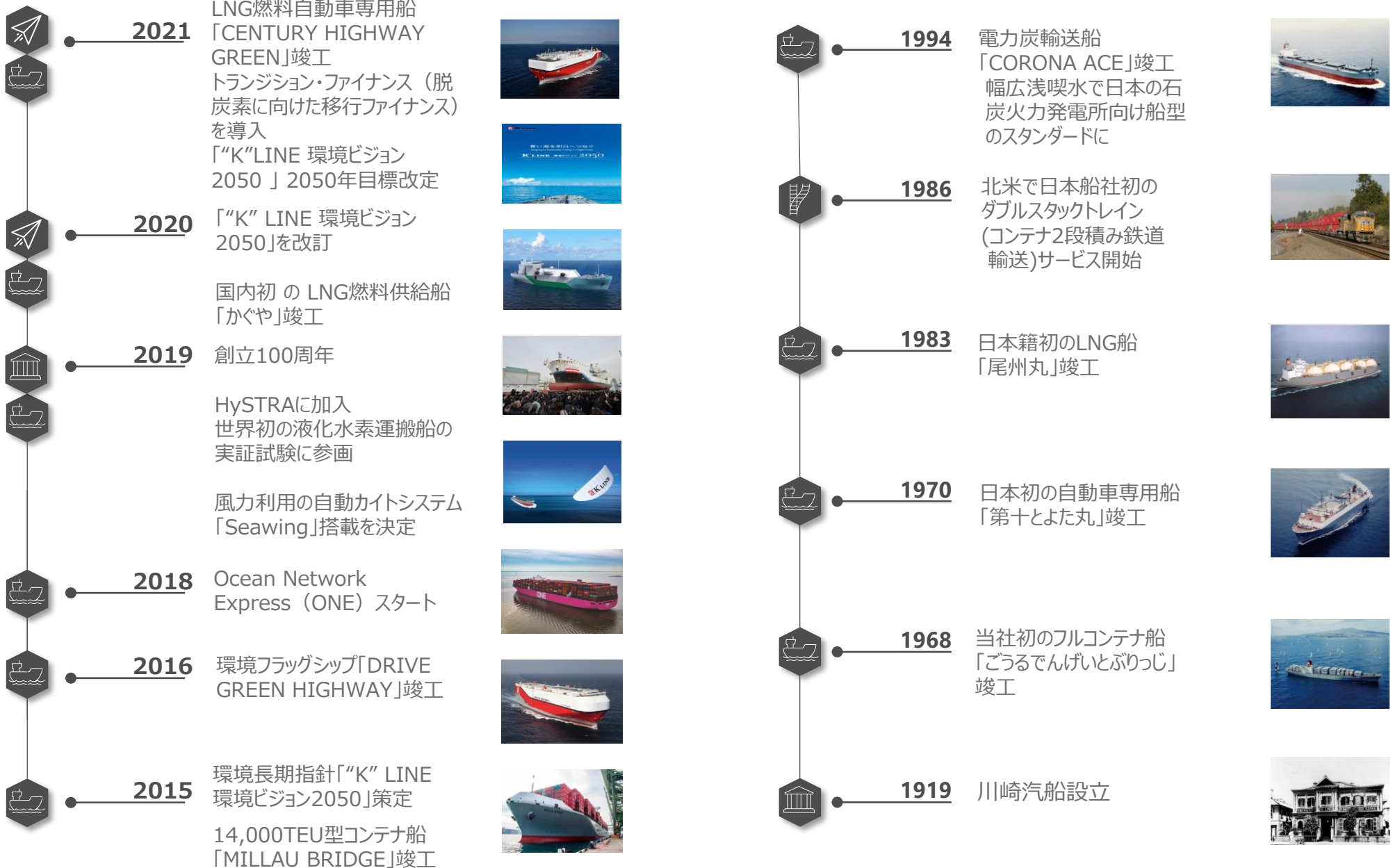
(単位：億円)



出典：Refinitiv

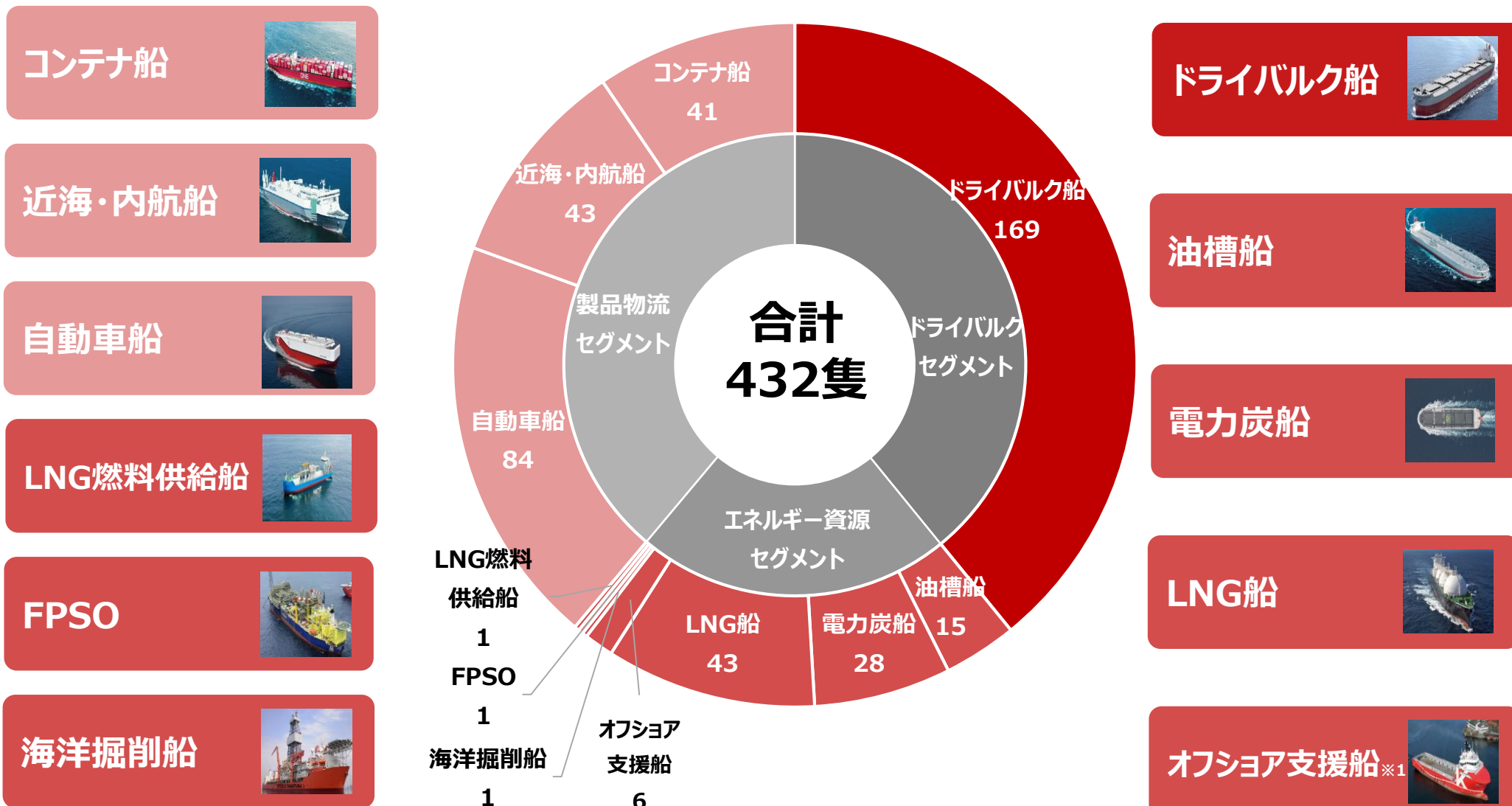
1. 会社紹介

沿革～挑戦・変革の連続～



グループ運航船舶 (2021年12月末現在)

■ 総合海運会社として様々な種類の船舶を運航しています。



※1. 2021年12月に、当社はオフショア支援船事業を営むKOAS社の保有船舶を売却し、同社を清算すること決定しています。 8



2. 通期業績・配当予想について

通期業績予想について (2022年2月時点)

2021年度通期業績予想と通期業績の推移

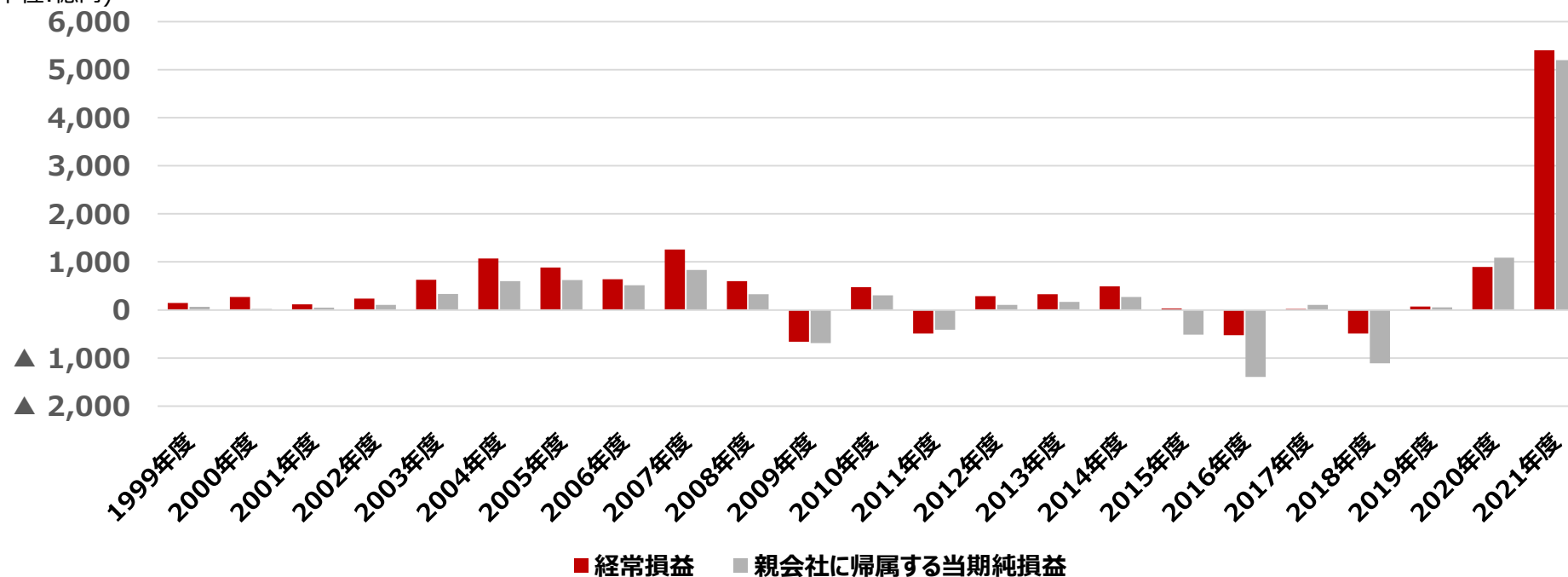
売上高及び段階損益 (単位:億円)	2021年度			2020年度	
	上期 実績	下期 予想	通期 予想	上期 実績	通期 実績
売上高	3,576	3,725	7,300	3,001	6,255
営業損益	102	78	180	△ 102	△ 213
経常損益	2,380	3,020	5,400	100	895
親会社株主に帰属する 当期純損益	2,460	2,740	5,200	96	1,087
為替レート(/\$)	¥109.90	¥112.40	¥111.15	¥106.82	¥105.79
燃料油価格(/MT)	\$497	\$572	\$535	\$353	\$363

通期業績 主な変動ポイント

- ▶ 営業利益はCOVID-19感染拡大の影響を受けたドライバルク事業・自動車船事業が回復し、2020年度比393億改善の180億円を見込む
- ▶ 経常利益はコンテナ船市況が引き続き旺盛な貨物需要により堅調に推移し、5,400億円を見込む
- ▶ 上期に米国の物流事業会社 CENTURY DISTRIBUTION SYSTEMS, INC. の保有株式売却により、特別利益を計上
- ▶ 下期に不定期船やオフショア支援船事業などの不採算船・事業の構造改革を前倒しで実施

通期業績の推移

(単位:億円)



配当予想・株主還元について (2022年2月時点)

2022年3月期(2021年度) 配当予想

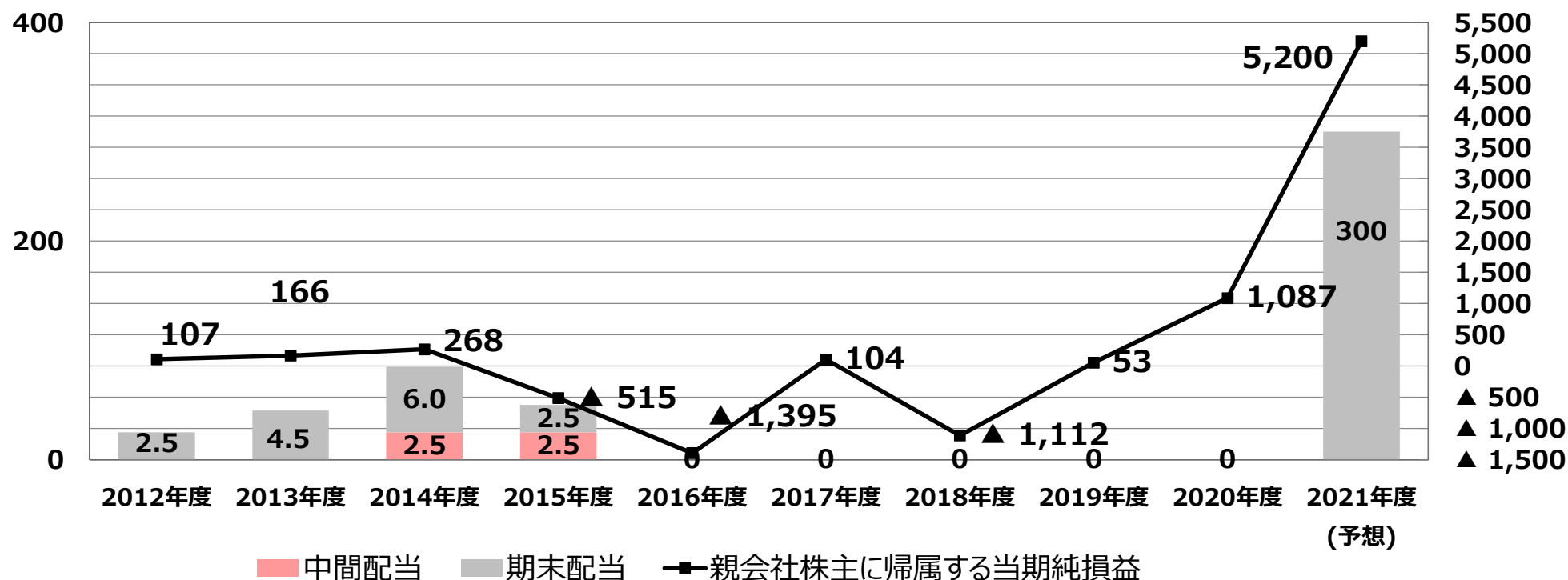
中間配当	無配
期末配当	1株当たり300円を予定

- ▶ コンテナ船事業を中心とした大幅な増益並びに自営事業の収支改善により、財務体質の改善が進捗し、配当可能利益も創出されたことから、期末配当を実施する予定です。
- ▶ 今後最終的な業績動向及び次期中期経営計画における資本政策に基づき引き続き追加的な株主還元策も含めて検討。5月に公表予定。

(1株当たり配当:円)

親会社株主に帰属する当期純損益と配当の推移

(当期純損益:億円)



※ 当社は、2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を行っております。

次期中期経営計画の考え方

■ 企業価値向上へ向けより成長に軸足を置いた中期経営計画を策定中。5月公表予定

■ 脱・低炭素への移行に象徴される社会・事業環境のメガトレンドに基づく「長期経営ビジョン」を描き、成長市場を見定め、当社の「ありたい姿」に向けた中期経営計画を策定

- ▶ 各事業の役割を明確化
- ▶ 各事業を支える「船舶管理・環境対応・DX戦略・人材戦略」などの機能戦略の強化
- ▶ 各事業の戦略に応じた中長期的な経営資源配分の実施
- ▶ 企業価値向上へ向けた創出キャッシュ分配の最適化の実現

成長戦略

- ▶ 自営事業の収益性強化の為に具体的な中長期戦略の策定及び実施
- ▶ 低炭素化・脱炭素化に向けた取組み強化と環境投資の実施
- ▶ グローバル展開の加速と成長市場への事業領域の拡大

企業価値向上に
向けた経営課題

株主還元

- ▶ 最適資本構成を踏まえた株主還元方針の検討

財務体質の一層の強化

- ▶ 改善する財務基盤を踏まえ、適正資本レベルを考慮した最適資本構成の実現を検討

3. 事業概況について

コンテナ船：コロナ禍以降のマーケット動向

巣ごもり需要

- ▶ 行動変容（テレワーク普及）
- ▶ コト消費からモノ消費への移行、各国政府による給付金の支給

サプライチェーン
の目詰まり

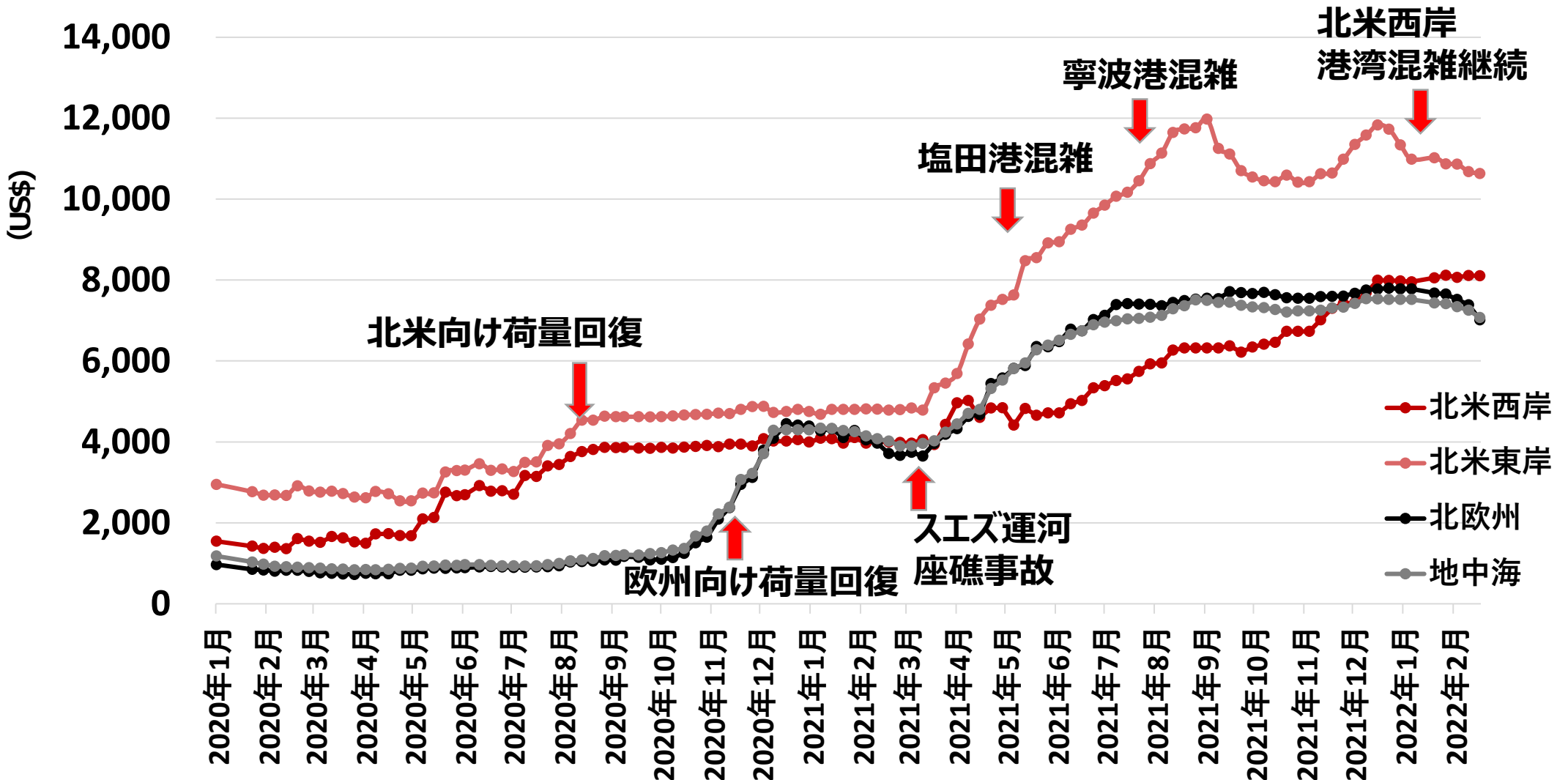
- ▶ コロナウイルス感染拡大の影響による労働者不足
- ▶ ターミナル、鉄道、トラック輸送遅延の連鎖

需給への影響

- ▶ コンテナBOXの不足
- ▶ 旺盛な需要が継続

コンテナ船：SCFI（上海積みスポット運賃）推移

■ コロナ禍以降の旺盛な荷動きとサプライチェーンの混乱により、市況は大きく上昇

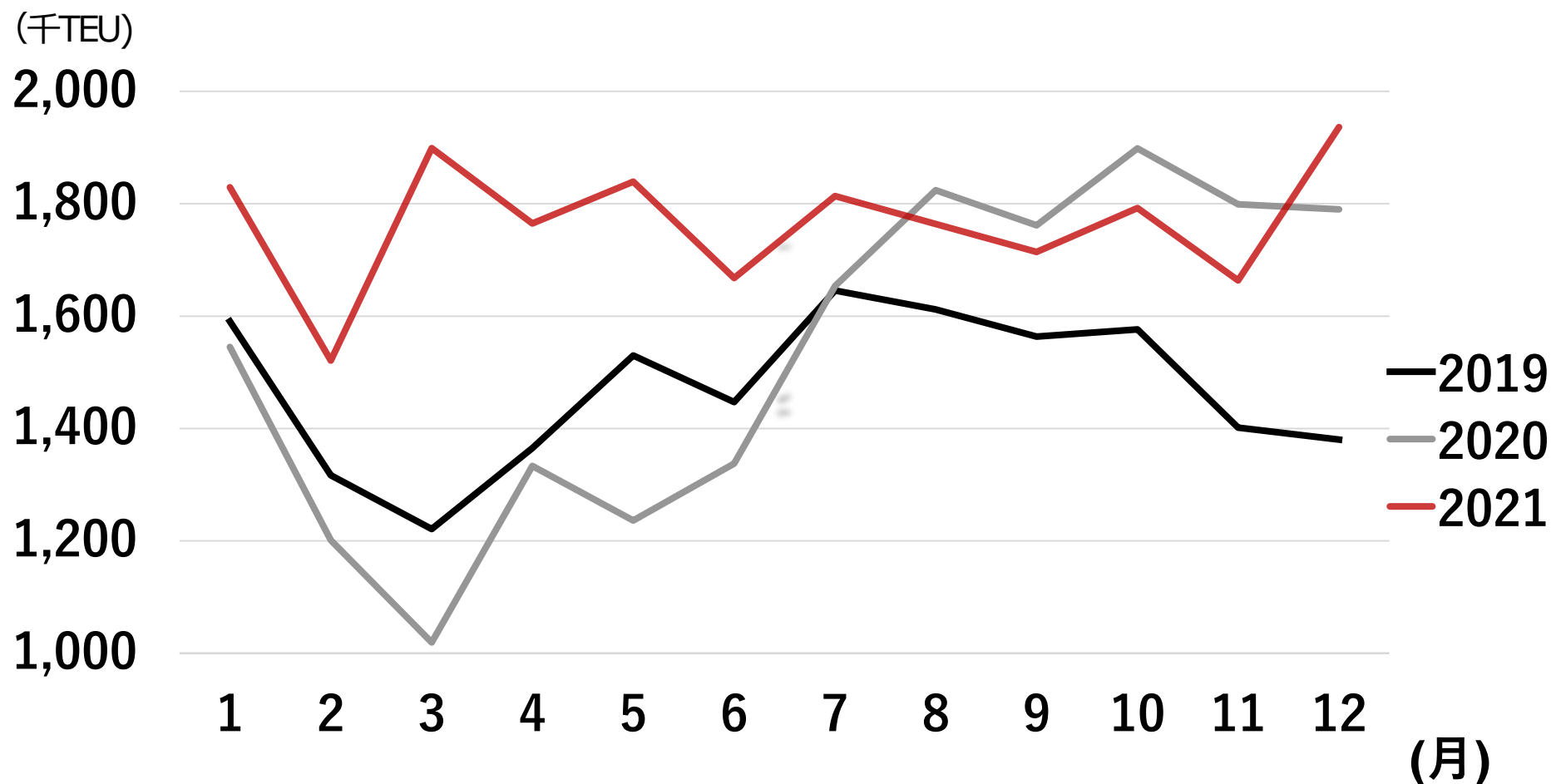


*SCFI : Shanghai Shipping Exchange
*地中海・北欧州運賃はUS\$/TEU、北米はUS\$/FEU

アジアー北米航路 コンテナ貨物荷動き (2021年12月迄)

2021年1-12月累計の荷動き

- ▶ 2019年1-12月累計(コロナ禍前)対比：約20%増加
- ▶ 2020年1-12月累計対比：約15%増加

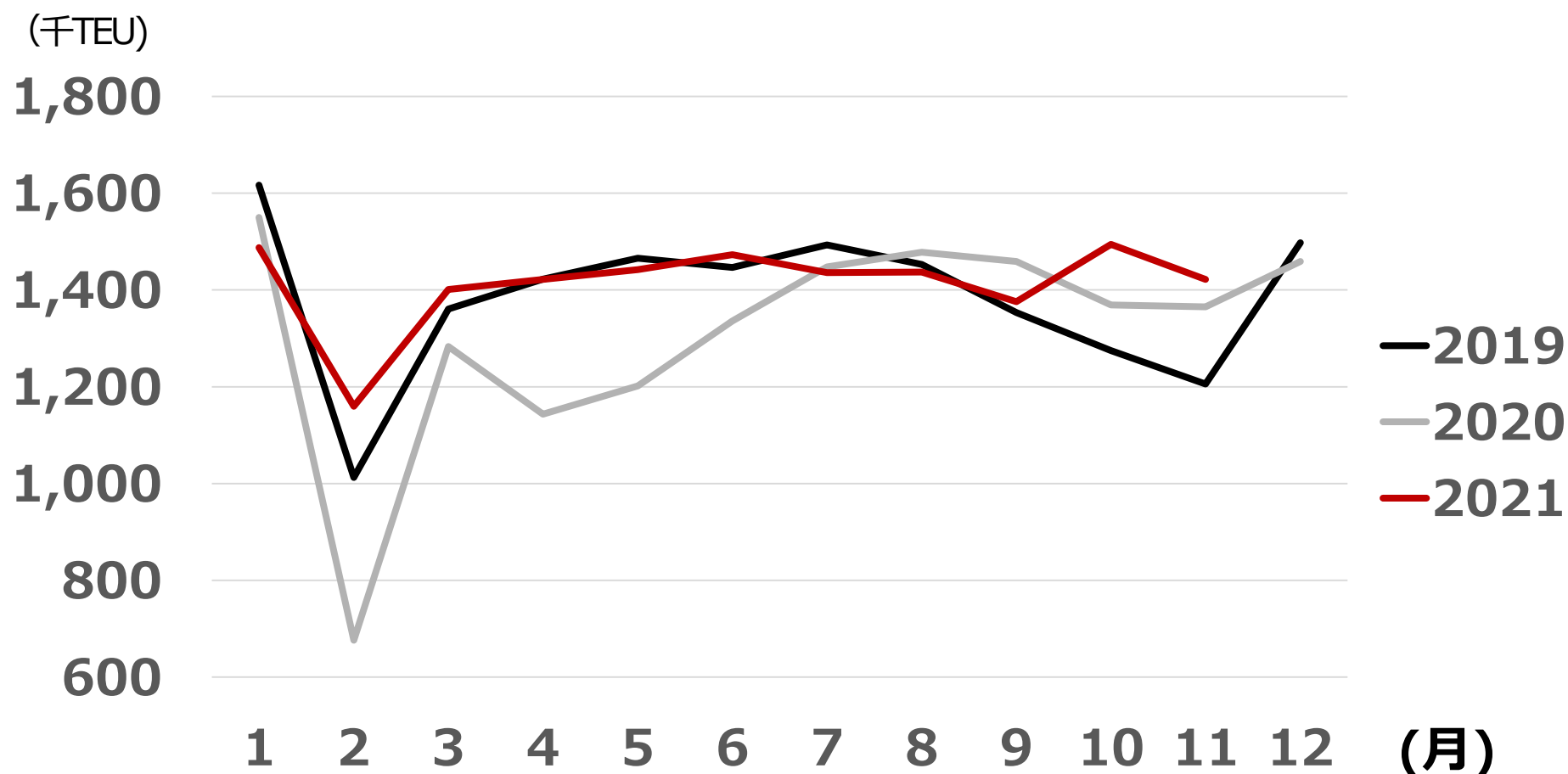


出所：日本海事センター/Piers

アジアー欧州航路 コンテナ貨物荷動き（2021年11月迄）

2021年1-11月累計の荷動き

- ▶ 2019年1-11月累計(コロナ禍前)対比：約3%弱増加
- ▶ 2020年1-11月累計対比：約9%弱増加



出所：日本海事センター/CTS

コンテナ船：サプライチェーン混乱の背景と現状について

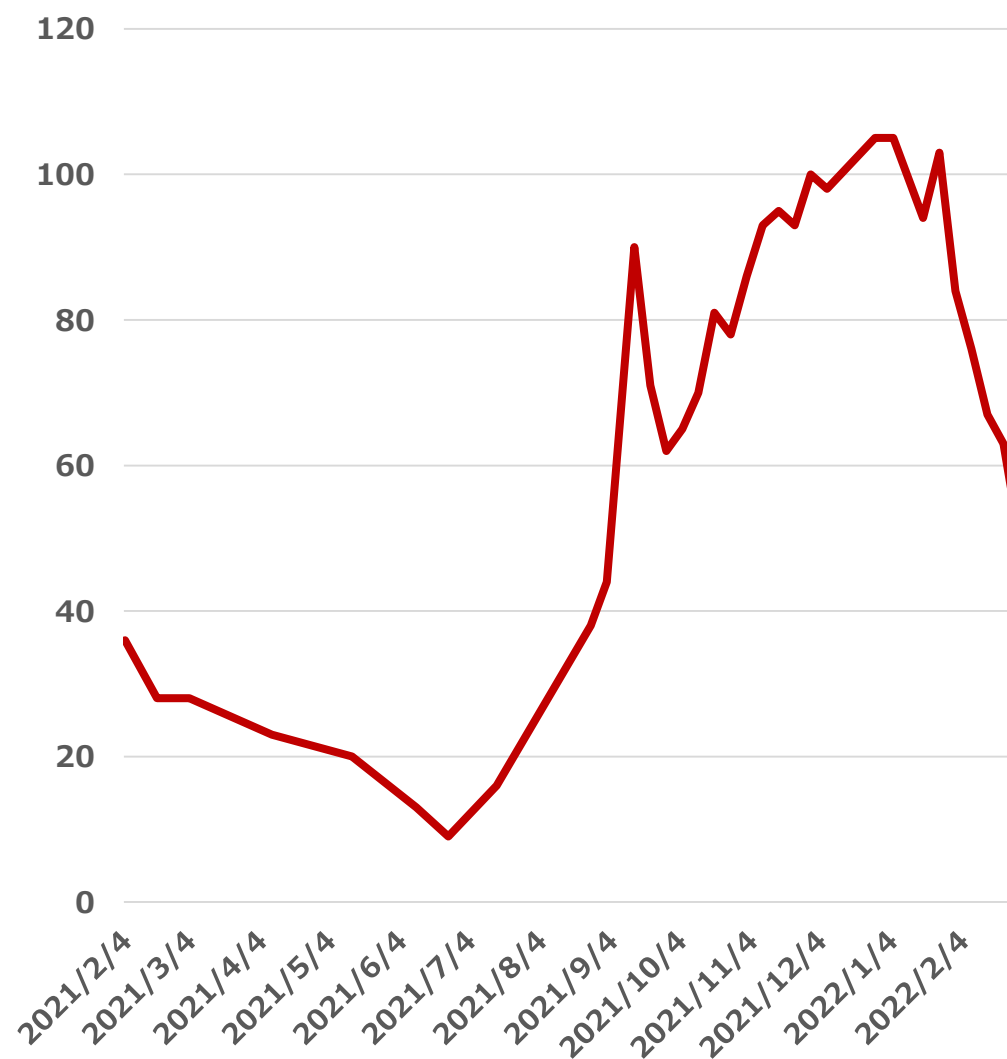
■ 足元状況について

- ▶ 滞船隻数は減少傾向で推移
- ▶ LA/LB港の沖待ちも50隻へ減少
- ▶ 待ち日数はLA/LB港約3~23日
- ▶ 一部本船の他港へのシフトも見られる
- ▶ LA/LBに滞留する実入りコンテナへの課徴金の導入は、3月18日への再延期発表
- ▶ 港湾労働者の人数も以前に戻りつつあるが、ターミナルの利用率は依然として高水準で推移

■ 今後の懸念されるポイント

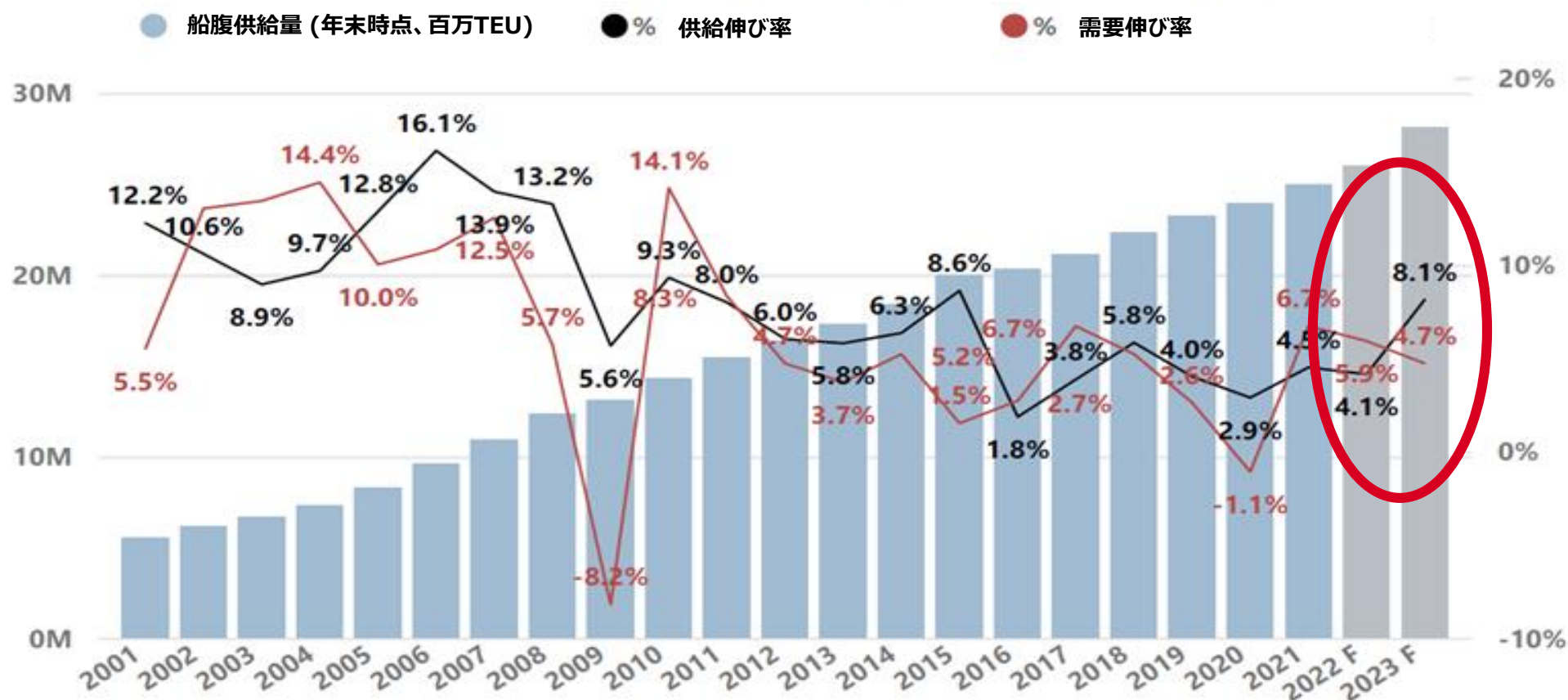
- ▶ COVID-19の状況、収束時期
- ▶ 北米西岸港湾全域の港湾労働組合をカバーするILWU（国際港湾倉庫労働組合）と、経営側のPMA（Pacific Maritime Association、太平洋海事協会）との労使交渉
- ▶ ロシア/ウクライナを巡る情勢

■ 北米西岸LA/LB港 沖待ち隻数推移 (2021年2月以降～2022年3月時点)



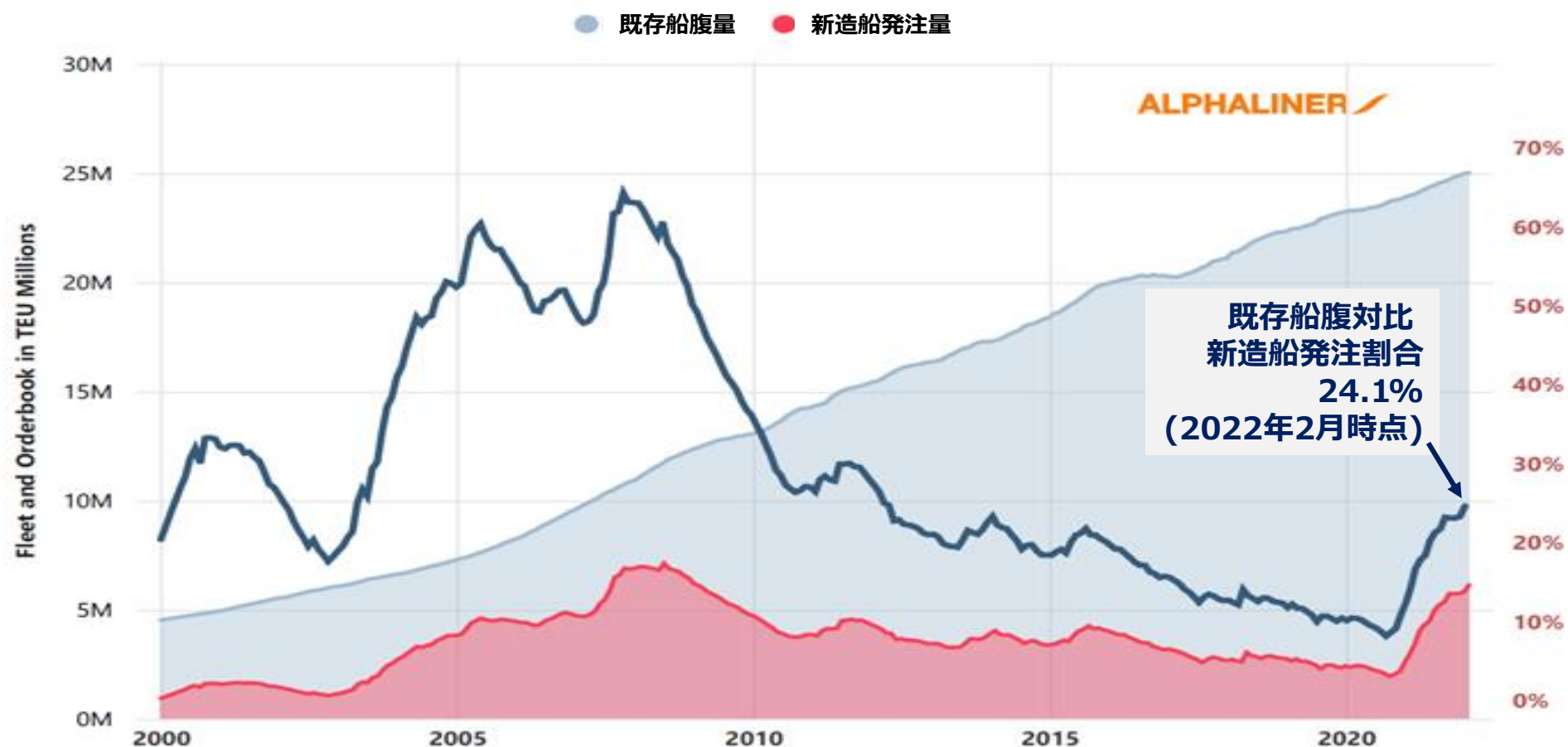
コンテナ船：需給伸び率見通し

- 2022年の新造船の供給量は前年比+4%と限定的
- 2023年以降に新造船の供給増加が予想されているが、大きく増加するのは23年の年末以降。また同年からのEEXI及びCII規制（就航船の燃費＝GHG排出量を制限）により減速運航導入、老齢船の解撤促進による供給増吸収に繋がる



コンテナ船：既存船対比 新造船発注割合

- 既存船対比の新造船発注割合は24.1%
- 過去の発注ブーム時との比較では引き続き低い水準に止まる
- 発注者も大半が事業者(船主やオペレーター)にて、この点も過去とは異なる



コロナ禍以降のマーケット動向（ドライバルク）

需給の変化

- ▶ 初期のコロナ禍沈静化後、中国の経済刺激策
- ▶ 中国による豪州炭輸入禁止と代替ソースに伴うトンマイル増加
- ▶ 穀物(特にトウモロコシ)輸入増加の動き

中国港での 滞船

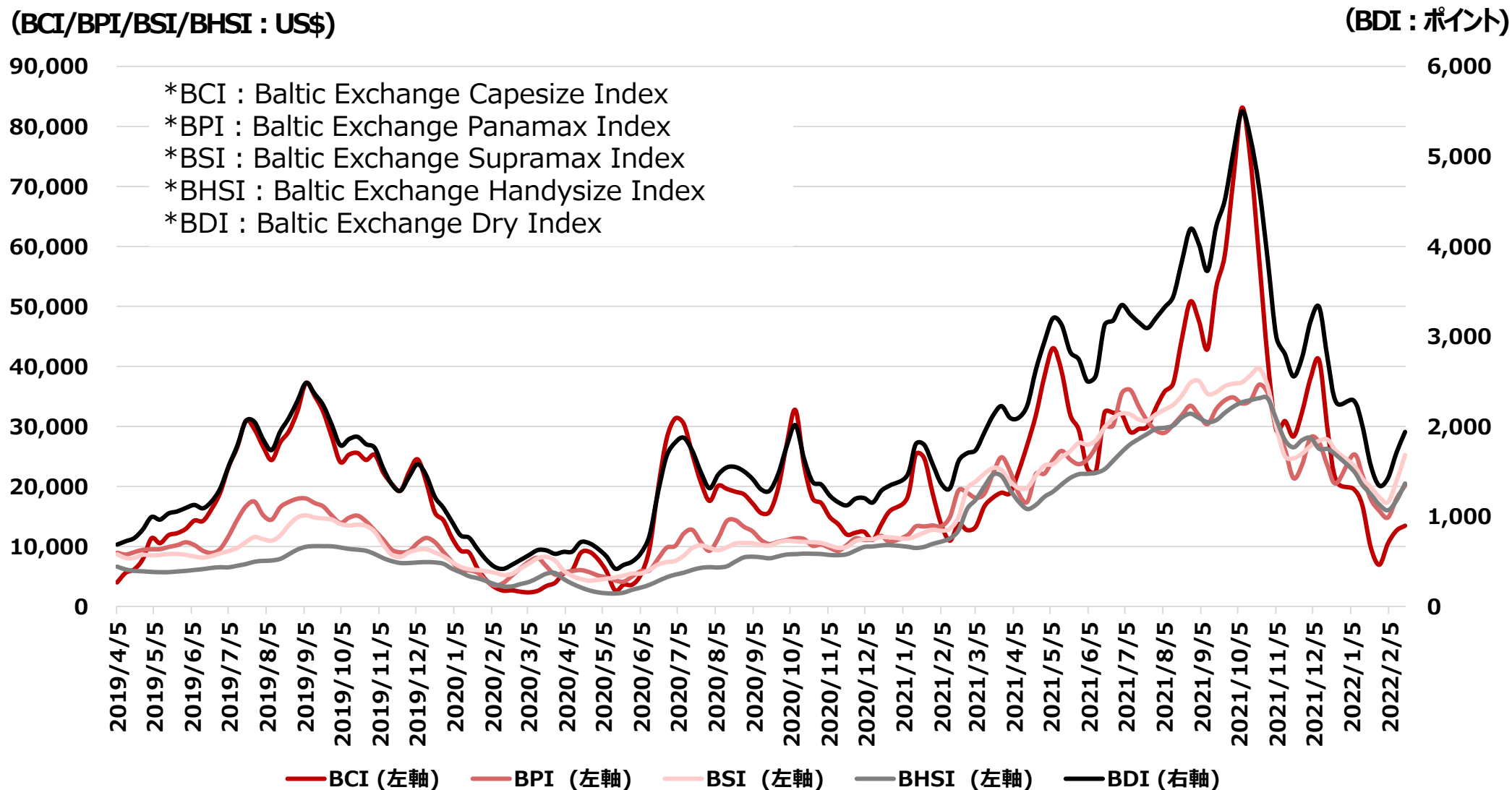
- ▶ 船員交代の困難化、積地での受け入れ制限
- ▶ 各国港湾での検疫・PCR検査強化

需給影響

- ▶ 2020年秋以降も旺盛な需要が継続
- ▶ 2021年下期以降の中国粗鋼生産の調整

ドライバルク：BDI（バルチックドライバルク指数）推移

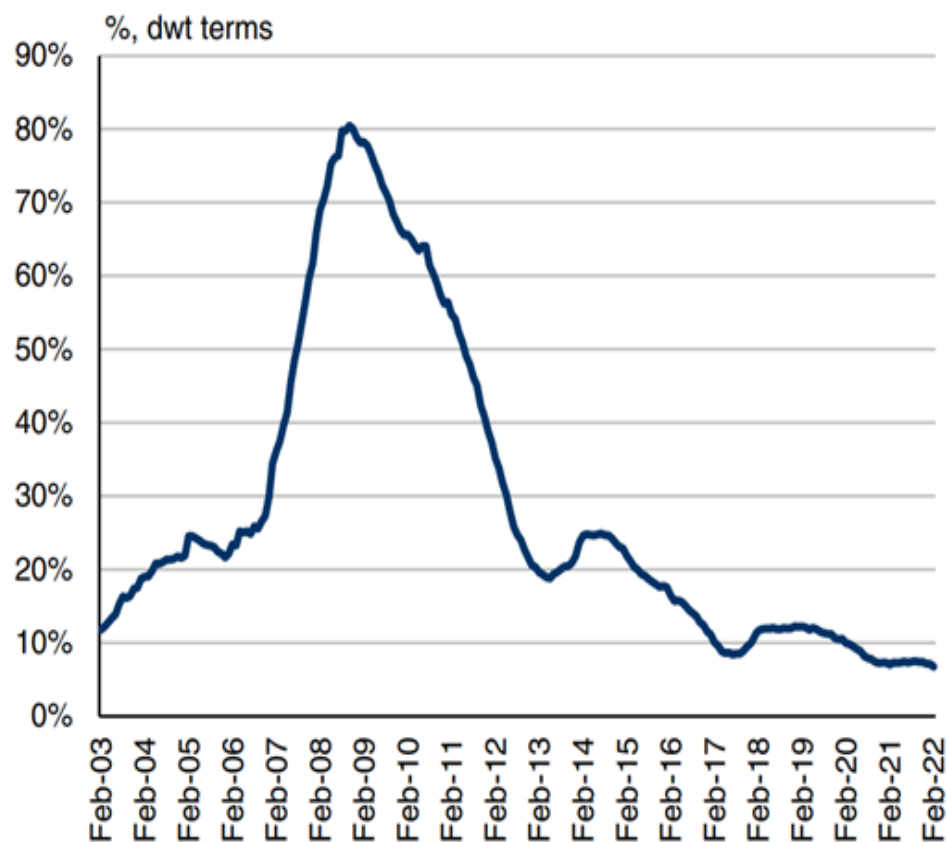
■ コロナ禍後の経済回復に伴う荷動きの回復を背景に、市況は上昇



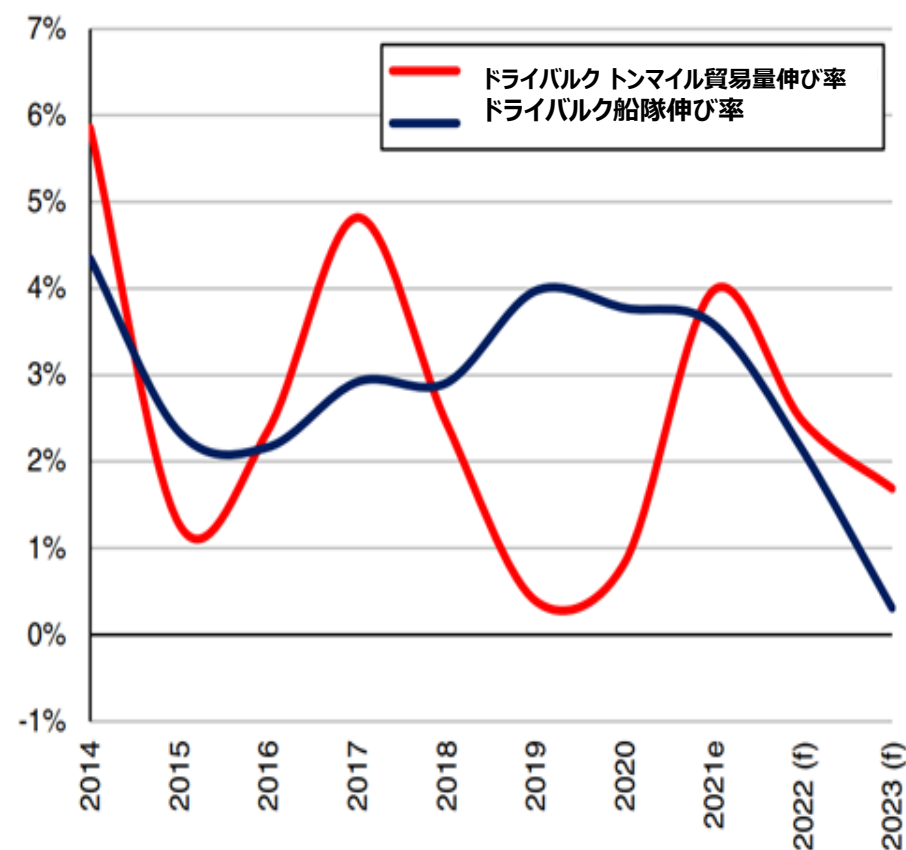
ドライバルク：需給動向

■ 既存船腹に対する新造船発注残の割合は過去20年で最低レベルで推移

▶ ドライバルク既存船対比 新造船発注割合 (2022年2月時点)



▶ ドライバルク需給伸び率予想 (2022年2月時点)



出典:Clarksons

4. 2050年GHG排出ネットゼロへの挑戦 ～“K”LINE環境ビジョン2050 2050年目標の改定～

“K”LINE環境ビジョン2050 2050年目標の改定

■ “K”LINE環境ビジョン2050について

- ▶ 2015年3月：
2050年に向けた環境保全に関わる
長期指針「“K”LINE 環境ビジョン
2050」を策定。
- ▶ 2020年6月：
2019年の中間マイルストーンの多く
を達成し、大きく変化する環境を取り
巻く社会情勢を取り入れるべく改定。
- ▶ 2021年11月：
2050年目標を改訂、“2050年
GHG排出ネットゼロへの挑戦”を
掲げる。



環境ビジョン2050年目標の改定について

川崎汽船グループは、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という企業理念の下、「青く美しい海を明日へつなぐ」という使命を担い、環境問題に取り組んでいます。昨年6月には「環境ビジョン2050」改訂版を発表し、「脱炭素化」と「環境影響への限りないゼロ化」を二つの大きな軸として目標に掲げて、取り組みを進めています。

2030年の中期マイルストーンとしては、国連の専門機関である国際海事機関（IMO）の目標であるCO₂排出効率40%改善（2008年比）を上回る50%改善を独自の目標として掲げ、既にLNG燃料船の導入を実現し、風力推進（Seawing）等の様々な省エネ技術の導入にも取り組んでいます。

今後も「環境ビジョン2050」改訂版で定めた2030年に向けてのアクションプランについては、今まで通り着実に進めて参ります。一方、2050年の目標に関しましては、「GHG排出総量を半減以下にする」というIMOと同じ目標を置いておりましたが、地球規模での気候変動対策は、国際社会全体で強化すべき課題として捉え、今後はより高い目標である「2050年GHG排出ネットゼロ」に引き上げて、挑戦して参ります。

2020年代後半には、新燃料によるゼロエミッション船の導入を目指し、自社のGHG排出削減への取り組みを強化するだけでなく、洋上風力発電等の再生可能エネルギー関連事業の支援船や、水素やアンモニア等の新エネルギーの輸送、または回収したCO₂の輸送等、社会の脱炭素化に向けた事業の支援にも積極的に取り組んで参ります。このような社会の脱炭素化を支援・推進することが、海運の新たな事業分野を拓く大きな機会にもなると考えています。

当社グループは、持続可能な社会の実現と企業価値の向上を目指し、自社の脱炭素化と社会の脱炭素化に全力で取り組んで参ります。

代表取締役社長 CEO 明 珍 幸 一

2050年に向けての新たな挑戦

2030年に向けては、これまで環境ビジョンで掲げてきた中期マイルストーンの目標達成に向けて、アクションプランを着実に推進していきます。

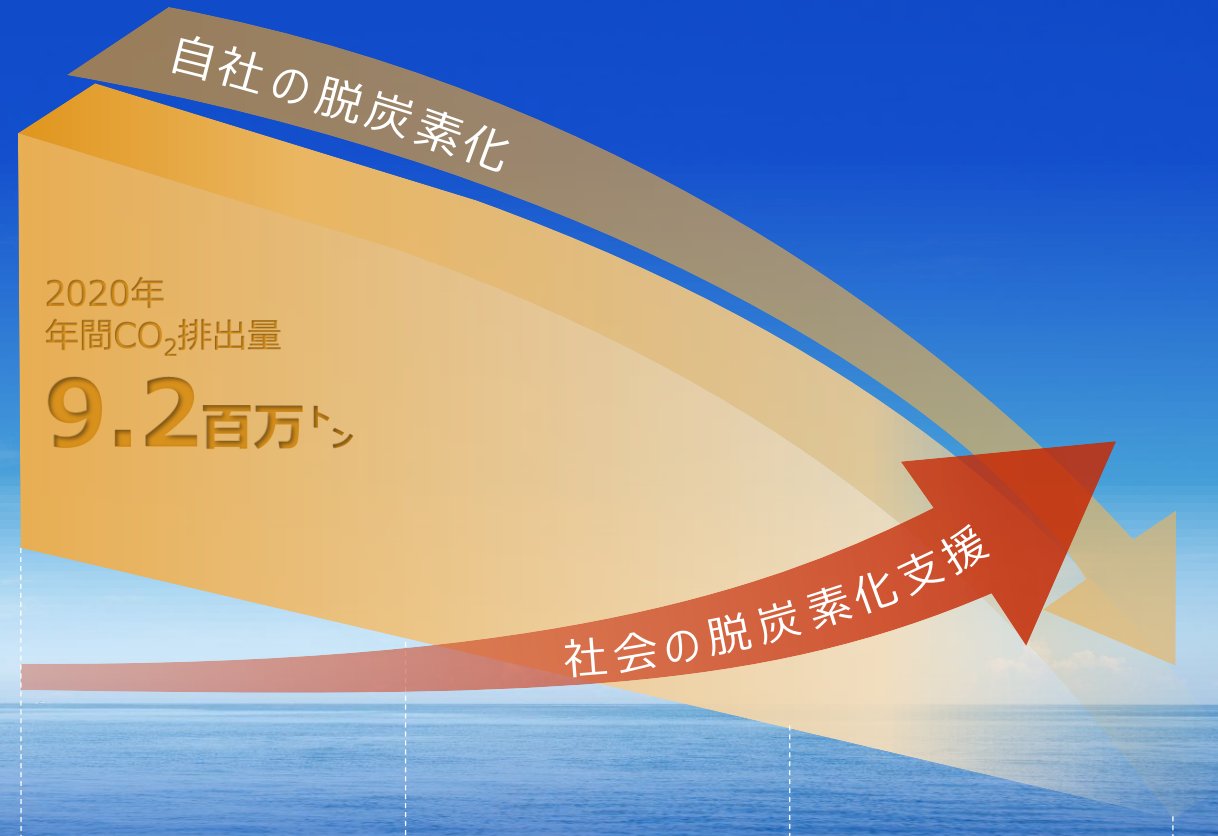
2050年の目標として、新たにGHG排出量ネットゼロを目指し挑戦していきます。



社会の脱炭素化の支援も推進し、
“人々の豊かな暮らしに貢献する”
ことを目指していきます。

2050年 GHG排出ネットゼロに向けて

2020年代後半には、新燃料によるゼロエミッション船の導入を目指し、自社のGHG排出削減への取り組みを強化するだけでなく、洋上風力発電等の再生可能エネルギー関連事業支援や、新エネルギーやCO₂の輸送等、社会の脱炭素化に向けても積極的に取り組んで参ります。
社会の脱炭素化を支援・推進することが、海運の新たな事業分野を広げる大きな機会にもなると考えています。



アクション・プランのロードマップ

自社の脱炭素化



社会の脱炭素化支援



自社の脱炭素化〈CO₂排出削減〉

01 新燃料（燃料転換）

LNG燃料船の導入拡大

- 2020年代はLNG燃料船の導入を拡大し、2030年までに約40隻投入
 - ▶ 2021年3月当社初のLNG燃料焚き自動車運搬船“Century Highway Green”竣工
 - ▶ 2024年には当社初のLNG燃料焚き大型ばら積運搬船が竣工予定
 - ▶ 2025年までに8隻のLNG燃料焚き自動車運搬船の追加投入決定

従来の重油焚きに比べて、
約25～30%のCO₂排出削減効果あり



LPG燃料船の導入

- 2023年竣工予定にて、LPGを主燃料とし、将来のアンモニア輸送を念頭においたLPG／アンモニア兼用の大型LPG運搬船を投入

重油焚きに比べて、
約20%のCO₂排出削減効果あり



提供：川崎重工業株式会社

アンモニア／水素燃料等のゼロエミッション船の導入

- アンモニア・水素燃料といったゼロエミッション燃料、及びバイオLNG、合成燃料等のカーボンニュートラル燃料の導入を検討中
- アンモニアの船用燃料利用を目指し、海運／商社／荷主／メーカー等業界の枠を越えて共同で課題を検討する船用燃料利用研究協議会に参画
- 2020年代後半にはゼロエミッション船の実用化／導入を目指して検討中

CO₂排出ゼロ



提供：日本船舶技術研究協会

自社の脱炭素化〈CO₂排出削減〉

02 自動カイトシステム「Seawing（風力推進）」の活用

- フランスのAIRBUS社から分社したAIRSEAS社との共同開発
- 船種を問わず、既存船も含め搭載可能な新技術であり、各船種への搭載拡大を検討
 - ▶ 2022年度中に大型ばら積船にて、実装開始予定

20%以上のCO₂排出削減効果を見込む
LNG燃料船等への設置による相乗効果により、
CO₂排出45~50%削減を追求



03 効率運航強化

K-IMS（統合船舶運航・性能管理システム）

- 燃料消費量、機関出力、速力等の本船運航データをリアルタイムに把握。また安全且つ最小燃費の推奨航路を算出する最適運航支援システムも活用し、本船運航管理の高度化を追求
- 最近ではAIによるデータ解析技術により、各船の性能劣化や外乱影響を可視化し更なる運航効率の維持・改善を実現

K-IMS搭載により、約3~5%のCO₂排出削減効果あり



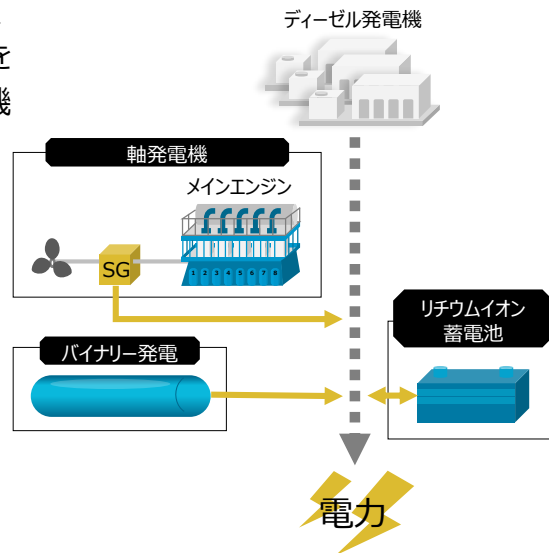
自社の脱炭素化〈CO₂排出削減〉

04 その他の省エネ・脱炭素の技術／装置

ハイブリッド推進機関

- 軸発電機、バイナリー発電※、リチウムイオン蓄電池を組み合わせたハイブリッド推進機関の検討

※バイナリー発電：
温水、低圧蒸気、エア等の低位熱源により沸点の低い作動媒体を加熱、蒸発させてその蒸気でタービンを回し発電する方式



CO₂船上回収

- 2021年8月世界初の船上CO₂回収試験装置を石炭運搬船“Corona Utility”に搭載
- 三菱造船／日本海事協会と共同で実用化に向けて実証実験中



05 トランジション・ファイナンスによる資金調達 (脱炭素に向けた移行ファイナンス)

- 2021年3月、国内初のクライメート・トランジションローンにてLNG燃料焚き自動車運搬船“Century Highway Green”の資金調達実施（資金用途特定型）
- 2021年9月、国内初のトランジション・リンク・ローンにて 約1100億円を調達。脱炭素化に向けた各種環境対策への資金等に充当予定（資金用途不特定型）

06 インターナルカーボンプライシングの運用開始

- 2021年4月から社内にて本格運用開始。CO₂排出量1トン当たり4,000円の将来収益貢献を考慮した経済性指標を参考として算定。
- 投資案件に関する評価方法のひとつの指標として活用し、低炭素化・脱炭素化事業を推進

社会の脱炭素化支援

01 洋上風力発電事業支援

- 川崎近海汽船とKWS (Kline Wind Service) 社を設立し、洋上風力発電向け作業船／輸送船へ参画
- 日本政府が目標とする「2040年迄に30～45ギガワットの洋上風力導入」を作業面／輸送面から支援



オフショア支援船

02 水素／アンモニア輸送事業への参画・燃料供給ネットワーク構築

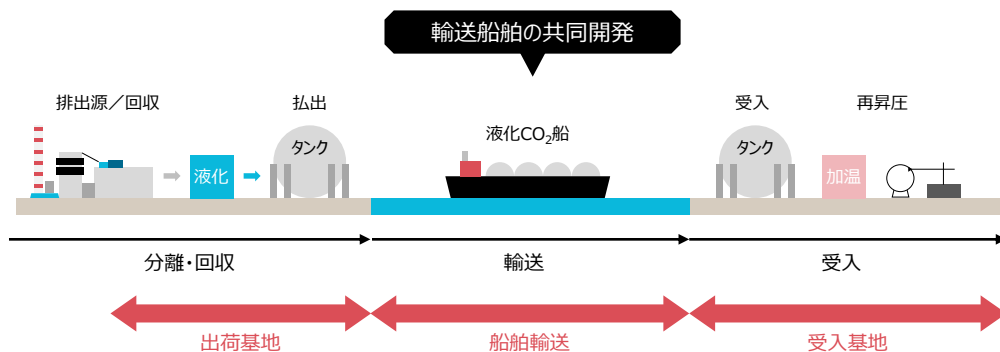
- 豪州の褐炭から製造されるCO₂フリー水素を日本へ輸送する国際的なサプライチェーン構築に向けて取り組む「技術研究組合CO₂フリー水素サプライチェーン推進機構(Hystra)へ参画
- アンモニア輸送事業への再参入を検討中
- 各拠点における水素／アンモニア供給ネットワーク構築事業への参画を検討中



提供：川崎重工業株式会社

03 CO₂輸送事業への参画

- 日本エンジニアリング協会、日本ガスライン、お茶の水大学と共に、CO₂船舶輸送に関する研究開発及び実証実験に参画中



04 その他の取り組み

- カナダにおける中部電力との潮流発電事業（2023年操業開始を目指して）
- カーボンプレジットやカーボンオフセット等の検討
※排出量とのオフセットについては、将来国際的に認められる方法で行う可能性があります。

外部からの評価

■ CDP「気候変動Aリスト」企業に認定～最高ランクのA評価を6年連続で獲得～

- ▶ 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国際非営利団体(NGO)であるCDPにより、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、2021年度CDP気候変動質問書における最高ランクの評価の「Aリスト」企業に6年連続で選定されました。
- ▶ 今年は、評価基準の引き上げにより、気候変動「Aリスト」の認定企業数は昨年の280社から200社に減少し、このうち日本企業は55社の模様です。(2021年12月8日時点)
- ▶ 「サプライヤー・エンゲージメント評価」における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」にも4年連続で選出されました。
- ▶ 今回は、世界で対象会社 6,300 社の内、518 社（うち、当社を含む日本企業は105 社）がリーダー・ボードに選出されました

・ 以下URLより当社プレスリリース文もご参照下さい。

▶ CDP の「気候変動Aリスト」企業に認定～ 最高ランクの A 評価を 6 年連続で獲得 ～ (2021年12月8日)
<https://www.kline.co.jp/ja/news/csr/csr-5394636290479268671/main/0/link/211208JA2.pdf>

▶ CDP「サプライヤー・エンゲージメント・リーダー・ボード」企業に認定 (2022年2月10日)
<https://www.kline.co.jp/ja/news/csr/csr6877256306724912456/main/0/link/210210JA.pdf>



CLIMATE



2021

| Appendix ~事業紹介/企業情報~

ドライバルクセグメント (鉄鋼原料/バルクキャリア事業)

- 鉄鉱石・石炭・穀物の3大貨物の他、木材・ニッケル・製紙原料などバラ積み貨物を輸送。
- 日本向けの輸送に加え、中国、インドなどの新興国向けや、大西洋水域での三国間輸送も積極的に展開。
- 同事業規模は世界でもトップクラス。



ドライバルク(全船型) 船社ランキング

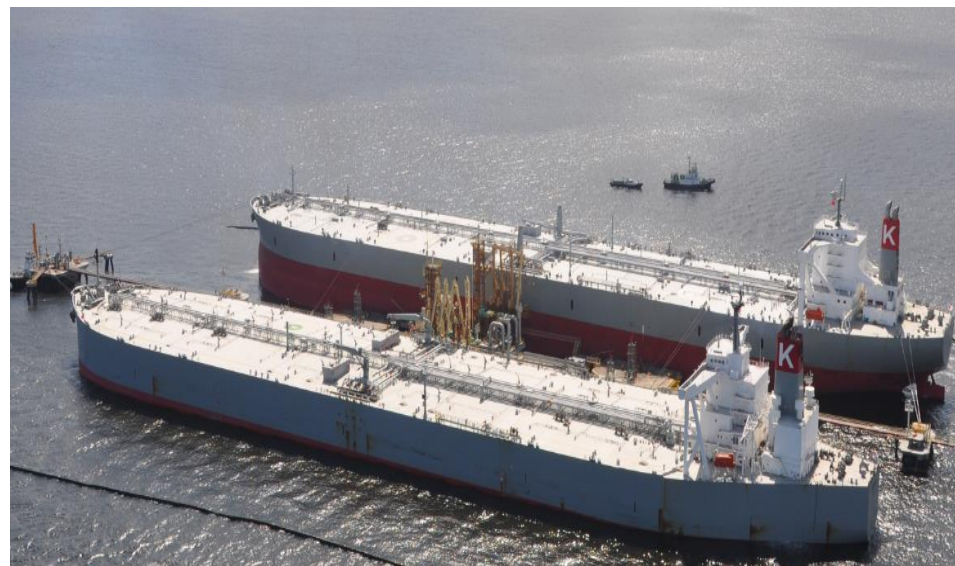
(2022年1月時点)

ランキング	会社名	重量(10万トン)	隻数
1	China COSCO Shipping	376.4	336
2	Fredriksen Group	146.5	109
3	日本郵船	145.1	150
4	Star Bulk Carriers	142.7	129
5	China Merchants	134.1	118
6	Berge Bulk	124.2	66
7	川崎汽船	122.2	101
8	Pan Ocean	113.0	79
9	ICBC	106.9	39
10	商船三井	102.5	83

※保有船および一部傭船を含む 出典：Clarksons

エネルギー資源セグメント (油槽船/燃料事業)

- 油槽船事業は原油やLPG（液化石油ガス）など石油関連の海上輸送を担う。
 - 培われた技術と安全運航を強みとし、国内外顧客向けにグローバルな事業を展開。
 - 大型原油タンカー（VLCC）は一度に34万キロリットルの原油を運ぶ事が可能。
-
- 燃料事業は燃料調達に加え、LNG燃料供給、液化水素運搬船の実証試験にも取り組み、環境負荷の低減に貢献。
 - 2020年10月に、合併会社を通じて、中部地区における船舶向けのLNG燃料供給事業開始
 - 2021年2月に星港初となるLNG燃料供給船「FUELNG BELLINA」の船舶管理を開始。



LNG燃料供給船
"FUELING BELLINA"

液化水素運搬船「すいそ ふろんていあ」
(写真提供：川崎重工業株式会社)

エネルギー資源セグメント (海洋・電力事業)

- 火力発電所の燃料として使用する石炭を輸送する電力炭船は、日本の火力発電所の寄港制限に合わせて独自に開発した幅広浅喫水の石炭輸送専用船隊「コロナシリーズ」により、日本国内と台湾の電力会社向けに主にオーストラリアやインドネシアから安全かつ安定的に輸送。
- 海洋事業は、当社が参画するドリルシップはブラジル沖、FPSOはガーナ沖で稼働。
- “世界初” CO2回収小型デモプラントの船上搭載試験 (“CC-Ocean”プロジェクト)を実施。



船上CO2回収装置と “CC-Ocean”
(Carbon Capture on the Ocean)
プロジェクトロゴ

海洋掘削船 (ドリルシップ)

油田・天然ガス田の探査掘削などを目的とした浮体式海洋掘削装置の一種。

FPSO

(Floating Production, Storage and Offloading system: 浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備)

エネルギー資源セグメント (LNG船/カーボンニュートラル事業)

- LNG(液化天然ガス)船事業は、クリーンエネルギーとして世界的に需要が広がるLNGの輸送をグローバルに提供。液化された天然ガスをマイナス162度に冷却した状態で輸送。高度な安全性が求められる。同事業規模は世界でもトップクラス
- カーボンニュートラル事業においては、洋上風力を含む再生エネルギー関連事業、二酸化炭素回収・利用・貯留 (CCUS) 事業、燃料転換事業、カーボンオフセット関連事業など、CO2ネットゼロに向けた事業展開を促進。



LNG船社ランキング

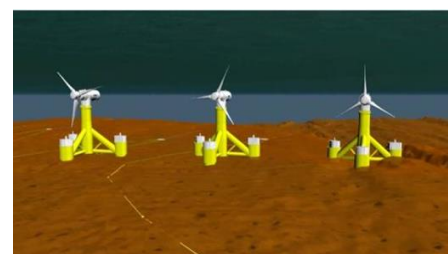
(2021年6月時点)

ランキング	会社名	隻数
1	商船三井	89
2	日本郵船	76
3	Nakilat	69
4	Teekay	47
5	川崎汽船	44
6	Maran Gas	37
7	MISC	29
8	Gaslog	25
8	飯野海運	25
10	Bergesen Worldwide	21
11	Golar	15



オフショア支援船“あかつき”

・2021年6月に、川崎近海汽船株式会社との洋上風力発電向け作業船事業会社(ケイライン・ウィンド・サービス株式会社)を設立。



着床式の水中タービン発電機イメージ図 (Andritz社製)

・2021年8月に、中部電力株式会社と共に、カナダのノバスコシア州におけるイシュカ・タパ潮流発電事業について、アイルランドの再生可能エネルギー開発企業であるDP Energyと共同開発契約を締結。

製品物流セグメント (自動車船事業)

- 自動車船事業は、自動車輸送のパイオニアとして、乗用車やトラックなどの完成車の安全かつ迅速な輸送サービスを提供。自動車のほか、建設機械や鉄道車両などのRORO貨物（シャーシなどを使って積み上げされる貨物）輸送も強化。
- 環境対応にも配慮しながら船隊整備に取り組み、当社初のLNGを燃料とする自動車専用船「CENTURY HIGHWAY GREEN」(写真右上)が2021年3月竣工。



自動車船 船社ランキング

(2021年5月時点)

ランキング	会社名	隻数	シェア	キャパシティ	シェア
1	WWL ASA	115	17.2%	777,120	19.6%
2	日本郵船	97	14.5%	590,880	14.9%
3	商船三井	90	13.4%	534,530	13.5%
4	GLOVIS	86	12.8%	552,970	13.9%
5	川崎汽船	68	10.1%	422,573	10.6%
6	Grimaldi	57	8.5%	281,350	7.1%
7	HOEGH	40	6.0%	268,870	6.8%
8	トヨタ海運	16	2.4%	70,850	1.8%
9	UECC (NYK+WWL)	11	1.6%	47,280	1.2%
10	その他	90	13.4%	426,558	10.7%
	合計	670	100.0%	3,972,981	100.0%

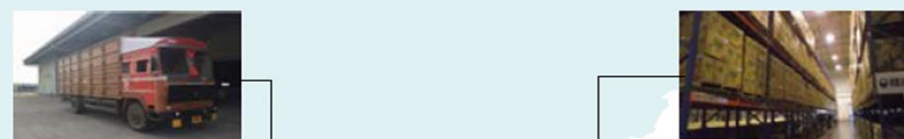


Hesnes Shipping "AS Year Report"をベースに当社作成

製品物流セグメント (物流・港湾事業)

- 物流事業では、海上貨物輸送のみならず、航空貨物輸送、曳船、陸上輸送、倉庫事業、自動車部品から完成車まで扱う自動車物流等、お客さまのさまざまなニーズに応えた総合物流事業を展開。
- 港湾事業では、国内4港（東京、横浜、大阪、神戸）でコンテナターミナルも運営。

当社グループ アジア地域での地域密着型総合物流事業



インド：
陸上輸送事業 / 倉庫業 /
NVOCC事業

中国：倉庫業 / NVOCC事業



タイ：
完成車陸送事業 / 陸上輸送事業 /
倉庫業 / 冷凍・冷蔵倉庫業 /
NVOCC事業



インドネシア：
完成車陸送事業 / 二輪車輸送 /
陸上輸送事業 / 倉庫業 /
NVOCC事業

当社グループ 自動車物流事業展開(10ヶ国11拠点)



ベトナム：
PDI / 冷凍・冷蔵倉庫業 /
NVOCC事業



オーストラリア：
完成車陸送事業 / PDI /
NVOCC事業

- 完成車陸送事業
- 二輪車輸送事業
- PDI (Pre Delivery Inspection)
- 陸上輸送事業 (コンテナ輸送とトラック輸送)
- 倉庫業
- 冷凍・冷蔵倉庫業
- ◆ NVOCC事業
- ▲ 構内物流

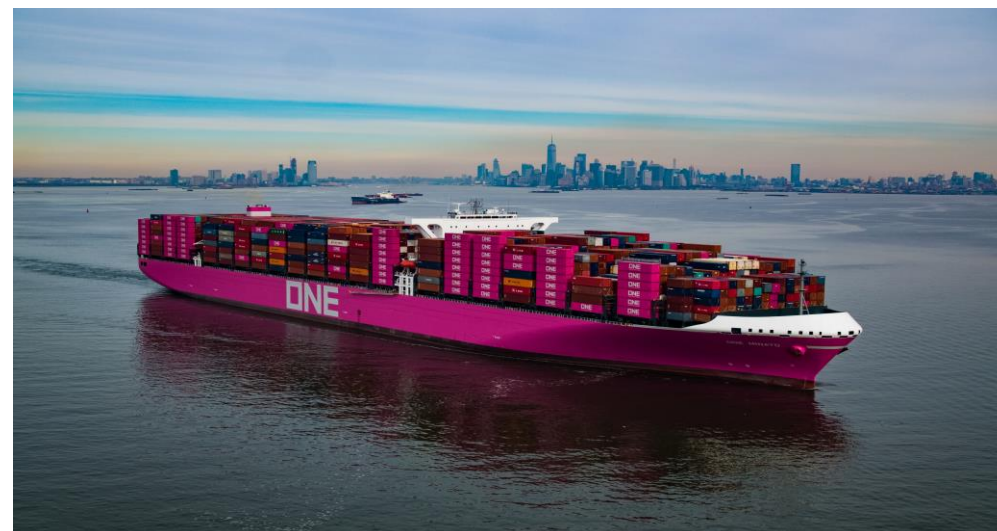
製品物流セグメント (近海・内航事業)

- 近海・内航事業は、川崎近海汽船株式会社にて、旅客フェリー、RORO船、鉄鋼向け石灰石専用船、電力向けの石炭専用船、一般貨物船などで国内の海上輸送、アジア発着の貨物向けに一般貨物船やバルク船も運航。
- 日本近海におけるオフショア支援船事業にも参入し事業を拡充。(以下、写真)

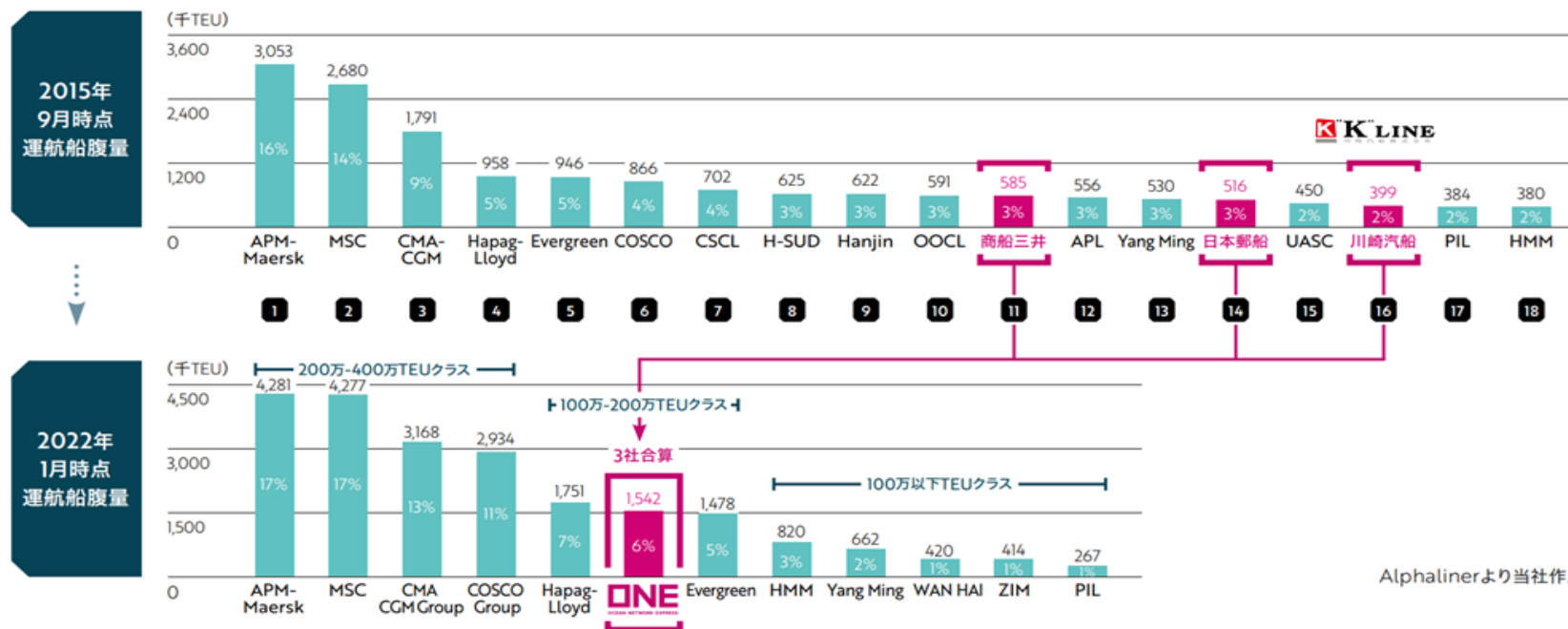


製品物流セグメント (コンテナ船事業)

- 国際規格のコンテナを利用することで、家具、衣料品、生鮮食料品など多様な貨物を、内陸も含めて効率よく輸送。
- 2018年4月以降、邦船3社で設立したONE社へ事業を統合。
- 統合により約154万TEU、世界第6位、グローバルシェア約6%へと規模を拡大、競争力を強化。



コンテナ船 船社数・規模の変化



事業拠点



国内

東京(本社)
神戸(本店)
名古屋
関西

欧州

イギリス London
Southampton
ドイツ Bremen
Bremerhaven
Hamburg
ノルウェー Arendal
ベルギー Antwerp

アフリカ

南アフリカ Durban

中東

アラブ首長国連邦 Dubai

アジア

インド Mumbai
インドネシア Jakarta
韓国 Busan
Seoul
台湾 Kaohsiung
Taipei
シンガポール Singapore

タイ Bangkok
Laem Chabang
中国 Guangzhou
Shanghai
Tianjin
フィリピン Manila
ベトナム Haiphong
Hanoi
HoChi Minh City
マレーシア Shah Alam
ミャンマー Yangon

大洋州

オーストラリア Fremantle
Melbourne

北米

アメリカ Baltimore
Houston
Los Angeles
New York
Portland
Preston
Richmond
San Francisco

中南米

チリ Santiago
ブラジル Rio de Janeiro
Sao Paulo
ペルー Lima
メキシコ Altamira
Mexico City

会社情報

会社概要 (2021年3月31日時点)

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

事業所

本社 〒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)
電話(03)3595-5000 / FAX(03)3595-5001

本店 〒650-0024 神戸市中央区海岸通8番
(神港ビルディング)
電話(078)332-8020 / FAX(078)393-2676

支店

名古屋 〒450-0001 名古屋市中村区那古野一丁目47番1号
(名古屋国際センタービル)
電話(052)589-4510 / FAX(052)589-4585

関西 〒650-0024 神戸市中央区海岸通8番
(神港ビルディング)
電話(078)325-8727 / FAX(078)393-2676

海外駐在員事務所 台北、マニラ、ヤンゴン、デュバイ

海外法人 韓国、中国、台湾、タイ、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、ベルギー、トルコ、米国、メキシコ、ペルー、チリ、ブラジル、南アフリカ 等

関係会社 国内28社 海外282社
(連結対象)

株式情報 (2021年3月31日時点)

発行可能株式総数	200,000,000株
発行済株式数	93,938,229株
株主数	26,708名
株主名簿管理人	三井住友信託銀行株式会社 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号
上場証券取引所	東京(市場第一部)2021年12月25日時点

当社格付 (2022年1月18日 現在)

JCR	BBB(ポジティブ)
-----	------------

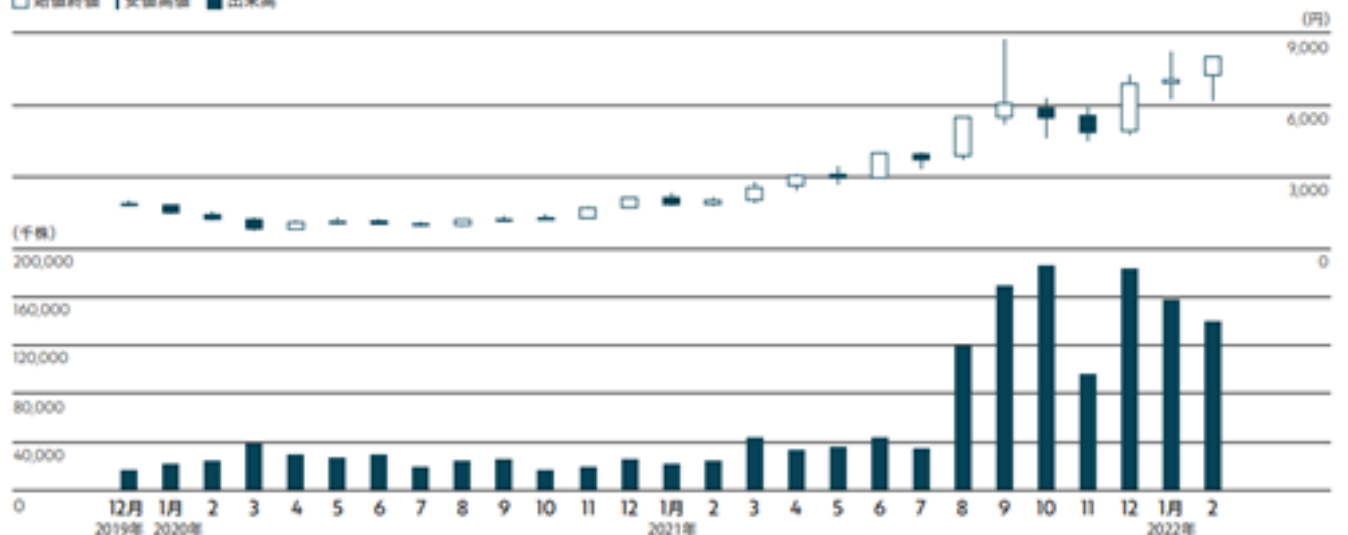
大株主 (2021年3月31日時点)

株主名	持株数(千株)	持株比率(%)
イーシーエム エムエフ	10,716	11.43
ゴールドマン サックス インターナショナル	10,553	11.25
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	5,836	6.22
エムエルアイ フォークライアントジェネラル オムニノンコラテラルノントリーディーピービー	5,803	6.19
J.P. MORGAN SECURITIES PLC FOR AND ON BEHALF OF ITS CLIENTS JPMSP RE CLIENT ASSETS-SEGR ACCT	5,100	5.44
CGML PB CLIENT ACCOUNT/COLLATERAL	4,722	5.03
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	2,418	2.58
今治造船株式会社	2,352	2.50
みずほ信託銀行株式会社 退職給付信託 川崎重工業口 再信託受託者 株式会社日本カストディ銀行	2,035	2.17
損害保険ジャパン株式会社	1,910	2.03

(注)持株比率は自己株式(796,580株)を控除して計算しています。

株価および出来高の推移

□ 始値終値 | 安値高値 ■ 出来高



ウェブサイト・開示物のご案内

■ 当社のウェブサイトでは、より詳細な情報を提供しておりますので、ぜひご覧ください。

▶ 投資家情報サイト



<https://www.kline.co.jp/ja/ir.html>

▶ 統合報告書
("K"LINE REPORT)



<https://www.kline.co.jp/ja/ir/library/report.html>

▶ FACTBOOK



<https://www.kline.co.jp/ja/ir/library/fact.html>

▶ "K"LINE 環境ビジョン2050



<https://www.kline.co.jp/ja/csr/environment/management.html#002>

▶ サステナビリティ・ブックレット



<https://www.kline.co.jp/ja/csr/group/booklet.html>

▶ ESGデータブック



<https://www.kline.co.jp/ja/csr/esg.html>

【免責事項】

本資料は投資判断の参考となる情報提供のみを目的とし、当社株式の購入や売却などを勧誘するものではありません。投資に関する決定は、投資家ご自身の判断において行われるようお願いいたします。

【見通しに関する注意事項】

本資料には将来についての予想や見通しが含まれておりますが、これらは当社が現時点で入手可能な情報に基づいており、経済動向、海運業界需給、燃料価格、為替相場等の動向により変動することをご了承下さい。

