



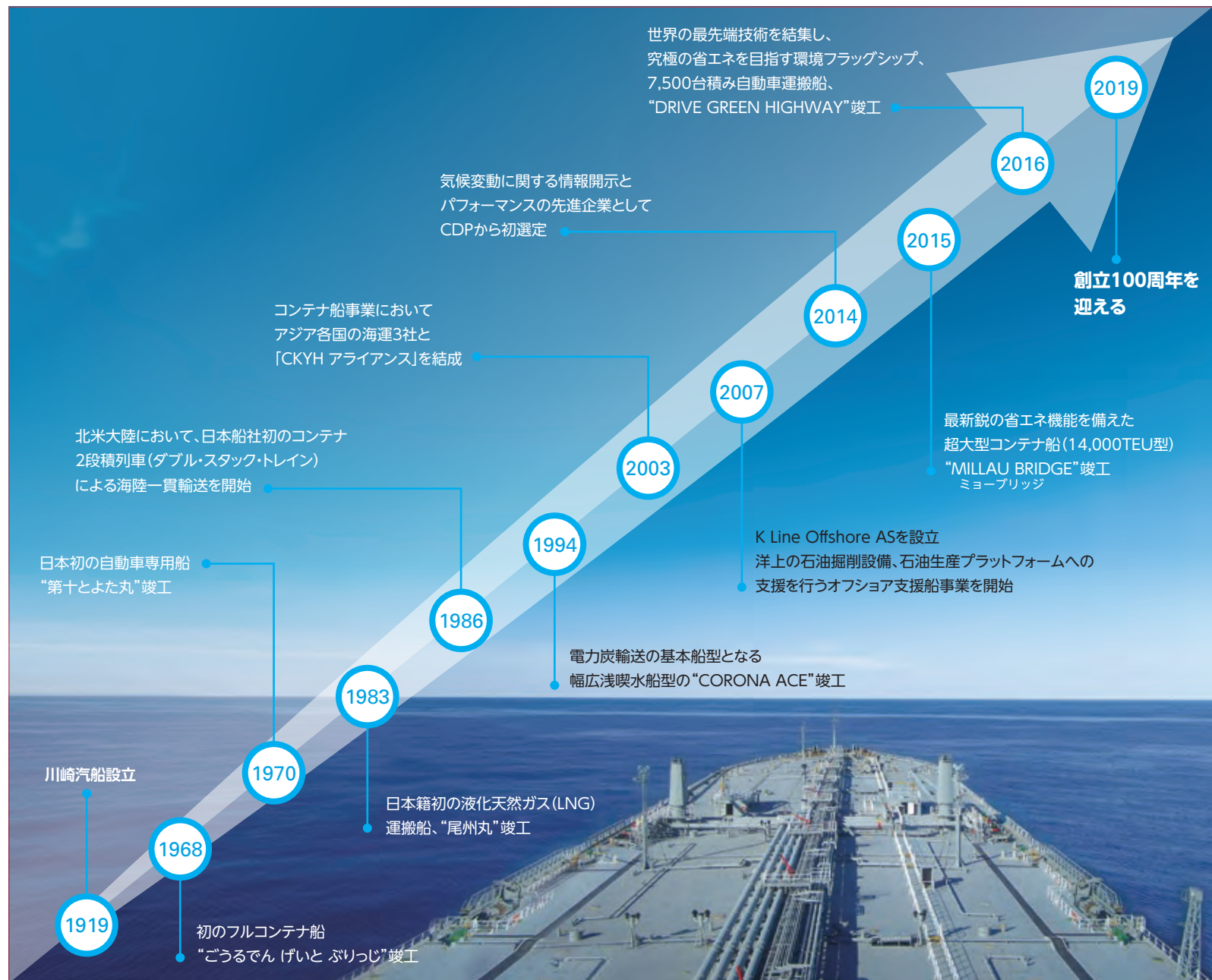
FACTBOOK 2016

各事業データ集

2016年7月29日作成



目次



目次

第一章 “K” LINE at a Glance

- 3 業績と船隊構成
- 4 財務・ESGハイライト
- 5 財務データ

第二章 中期経営計画見直し

- 7 事業環境変化の認識と
見直しの重要テーマ
- 8 構造改革の実施と
今後の事業規模・投資計画
- 9 2019年度に向けた業績と
ROE向上に向けた取り組み

第三章 事業別情報

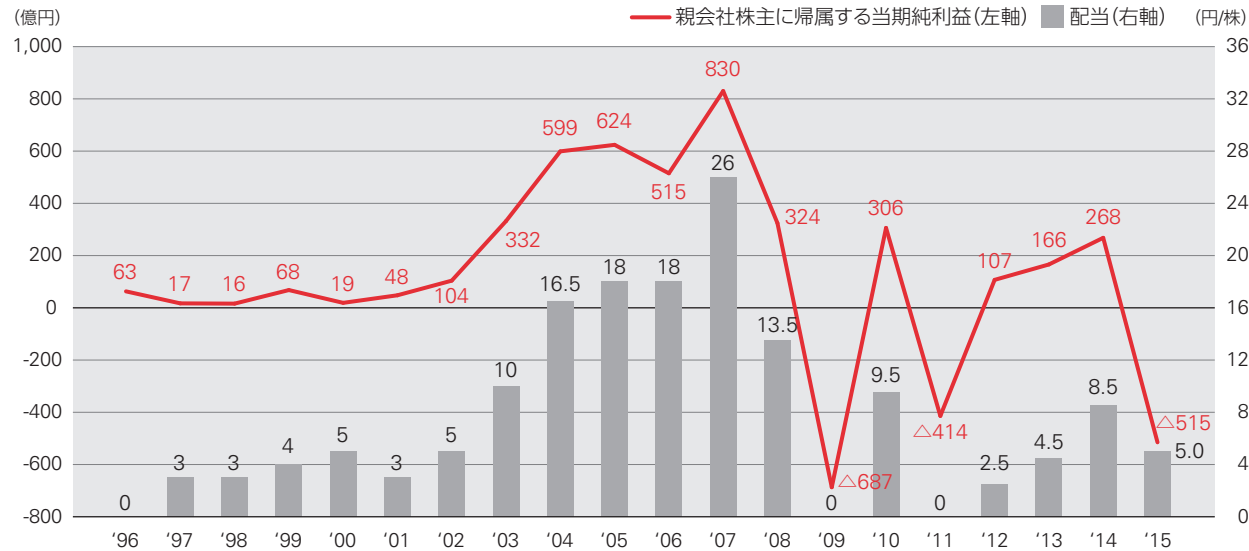
- 10 コンテナ船
- 15 ドライバルク
- 18 自動車船
- 20 タンカー(油槽船)
- 22 LNG船
- 23 エネルギー資源輸送・海洋資源開発・
重量物船
“K” LINEグループの事業領域
- 24 海洋資源開発
- 25 重量物船
- 26 港湾・物流

第四章 その他会社情報

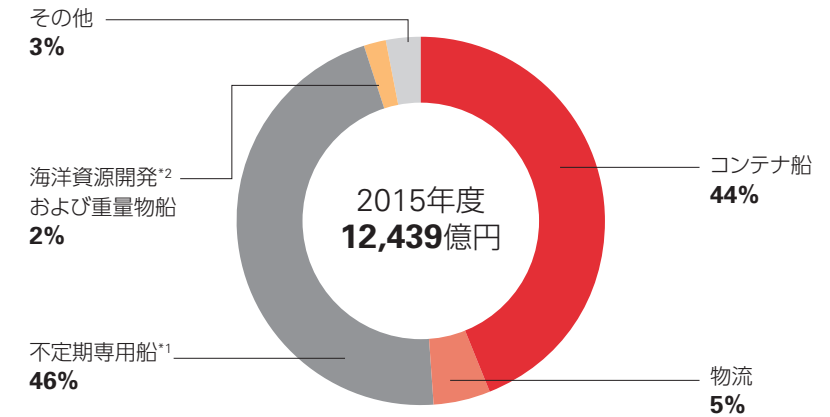
- 27 CSRの枠組みと重要テーマ
- 28 環境保全
- 29 コーポレートガバナンスと
リスクマネジメント
- 30 会社概要／株式情報／外部ステーク
ホルダーの評価

第一章 “K” LINE at a Glance | 業績と船隊構成

親会社株主に帰属する当期純利益と配当の推移



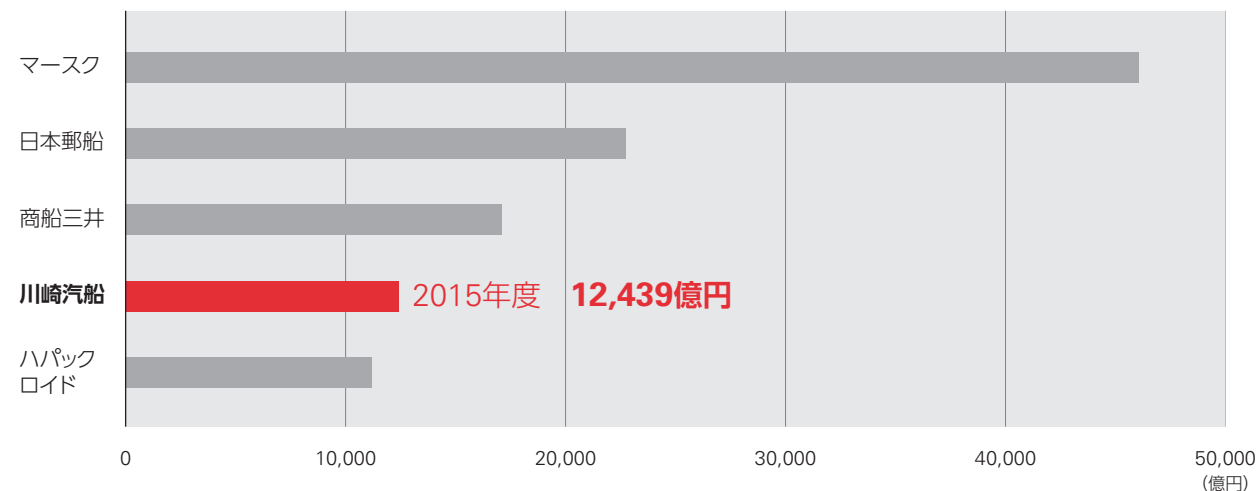
川崎汽船 売上構成



*1 不定期専用船には、ドライバルク、自動車船、LNG船、油槽船、近海・内航を含む。

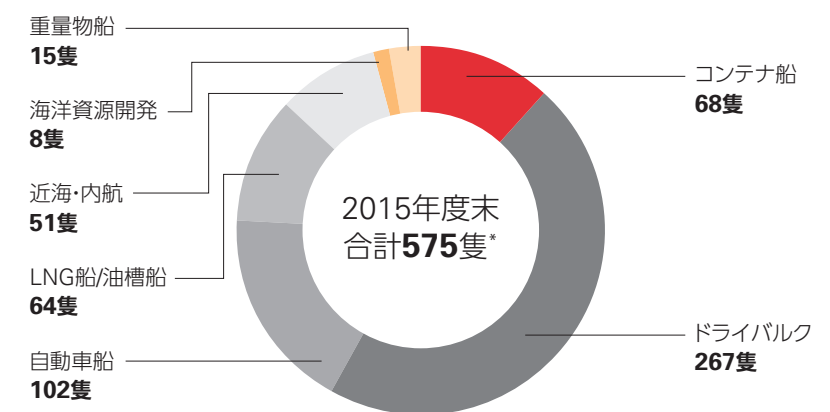
*2 海洋資源開発にはオフショア支援船、ドリルシップを含む。

世界の上場海運会社売上ランキング(2015年度)



出典: Bloomberg

川崎汽船 船隊構成(部門別運航船舶)



* 運航船舶隻数にはプロジェクト用のSPC(特定目的会社)所有船および短期用船を含みます。



第一章 “K” LINE at a Glance | 財務・ESGハイライト

		2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度 (百万円)*1
業績 (会計年度)	売上高	¥1,085,539	¥1,331,048	¥1,244,317	¥838,033	¥985,085	¥972,311	¥1,134,772	¥1,224,126	¥1,352,421	¥1,243,932
	営業利益	61,357	129,649	71,604	△ 52,075	58,610	△ 40,563	14,887	28,854	47,988	9,428
	経常利益	63,928	125,868	60,011	△ 66,272	47,350	△ 48,956	28,589	32,455	48,981	3,339
	親会社株主に帰属する当期純利益	51,514	83,012	32,421	△ 68,721	30,603	△ 41,351	10,669	16,642	26,818	△51,499
財政状態 (会計年度末)	総資産	900,439	968,630	971,603	1,043,885	1,032,505	1,066,649	1,180,434	1,254,742	1,223,328	1,115,224
	純資産	357,625	376,277	356,153	331,865	314,986	259,935	361,975	410,690	467,440	379,914
	自己資本	344,476	355,763	334,773	308,122	291,669	242,573	340,571	388,837	441,532	355,376
	有利子負債	326,187	329,716	439,622	516,001	483,363	592,523	629,864	643,795	536,847	525,152
	設備投資額	121,386	161,333	168,446	181,489	148,993	239,197	134,555	93,378	89,502	116,593
	減価償却費	32,294	36,362	39,427	45,281	44,722	50,044	59,668	52,244	53,527	48,303
	営業活動によるキャッシュ・フロー	66,483	141,238	77,614	△ 23,941	84,902	△ 2,909	59,756	88,228	101,826	39,636
	投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 102,853	△ 145,541	△ 148,304	△ 63,737	△ 54,117	△ 83,233	△ 27,212	△ 5,113	△ 11,177	△29,569
	フリー・キャッシュ・フロー	△ 36,370	△ 4,303	△ 70,690	△ 87,678	30,785	△ 86,142	32,544	83,115	90,648	10,066
	財務活動によるキャッシュ・フロー	53,377	△ 7,460	99,844	109,411	△ 24,797	86,307	26,364	△ 26,634	△ 119,254	△ 14,836
1株当たりの情報	当期純利益(円)	86.67	131.36	50.89	△ 106.24	40.08	△ 54.14	12.07	17.75	28.60	△54.95
	純資産(円)	556.55	558.46	525.43	403.53	381.87	317.59	363.18	414.66	471.10	379.18
	配当金(円)	18.00	26.00	13.50	—	9.50	—	2.50	4.50	8.50	5.00
	配当性向(%)	20.8	19.8	26.5	—	23.7	—	20.7	25.4	29.7	—
経営指標	自己資本当期純利益率(ROE) (%)	17.1	23.7	9.4	△ 21.4	10.2	△ 15.5	3.7	4.6	6.5	△12.9
	総資産経常利益率(ROA) (%)	7.7	13.5	6.2	△ 6.6	4.6	△ 4.7	2.5	2.7	4.0	0.3
	負債資本比率(DER) (倍)	0.95	0.93	1.31	1.67	1.66	2.44	1.85	1.66	1.22	1.48
	自己資本比率(%)	38.3	36.7	34.5	29.5	28.2	22.7	28.9	31.0	36.1	31.9
期中平均値	為替(円/US\$)	117	115	101	93	86	79	82	100	109	121
	燃料油価格(US\$/トン)	319	407	504	407	489	672	671	626	541	295
連結事業データ	運航船舶*2(隻)	453	499	504	499	522	559	566	583	584	575
人事データ	連結従業員(人)	7,041	7,615	7,706	7,740	7,895	7,703	7,667	7,703	7,834	8,097
	単体従業員(人)	570	600	602	623	623	664	659	652	676	716
	陸上(人)	413	432	417	433	437	486	481	478	504	541
	海上(人)	157	168	185	190	186	178	178	174	172	175
	女性比率(%)	19.3	19.5	18.6	18.5	18.9	22.9	22.8	24.4	25.4	26.3
	障がい者雇用率(%)	2.69	2.56	2.05	2.12	1.60	1.60	1.90	1.93	1.87	1.94
	労働災害発生件数	陸上(件) 海上(件)	0 1	1 2	0 1	0 0	0 0	0 1	0 3	0 1	0 0
経営体制*3	取締役(人)	13	12	12	15	14	13	13	13	10	9
	社外取締役(人)	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2
	監査役(人)	4	4	4	5	5	5	5	4	4	4
	社外監査役(人)	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3
環境データ*3,4	燃料油(千トン)	4,257	4,550	4,392	3,563	3,802	3,949	3,966	3,651	3,646	3,942
	CO ₂ 排出量(千トン)	13,239	14,150	13,677	11,096	11,838	12,298	12,352	11,377	11,360	12,300
	SO _x 排出量(千トン)	243	255	240	197	208	214	209	190	182	190
	NO _x 排出量(千トン)	381	405	410	303	308	323	319	292	283	290

※1 百万円未満を四捨五入しています。

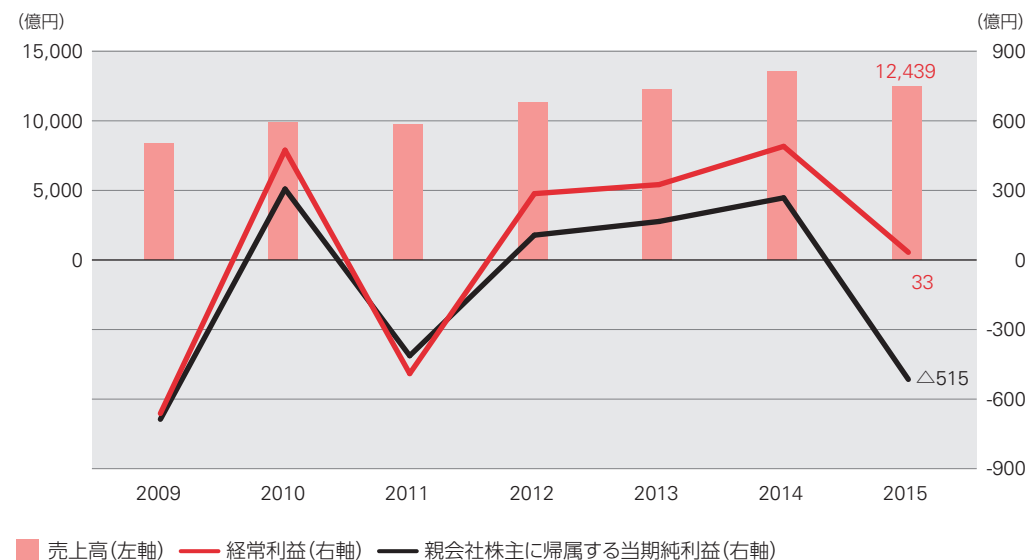
※2 運航船舶隻数にはプロジェクト用のSPC(特定目的会社)所有船および短期用船を含みます。

※3 川崎汽船株式会社を対象としています。

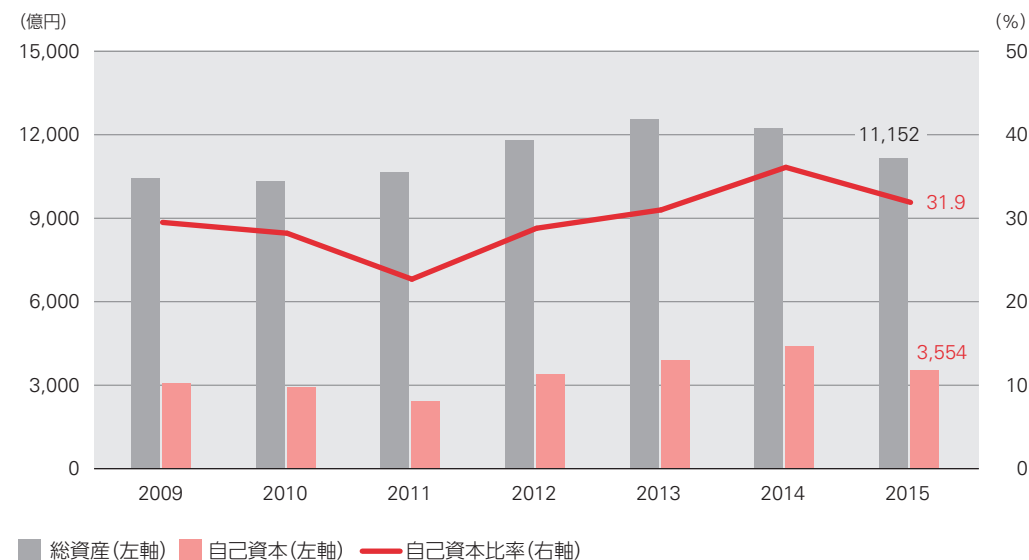
※4 当社が燃料油を手配した船舶(運航船腹とは合致しません)を対象に、補給した燃料油の量から求めた総量を記載しています。2008年以降は暦年単位で集計しています。

第一章 "K" LINE at a Glance | 財務データ

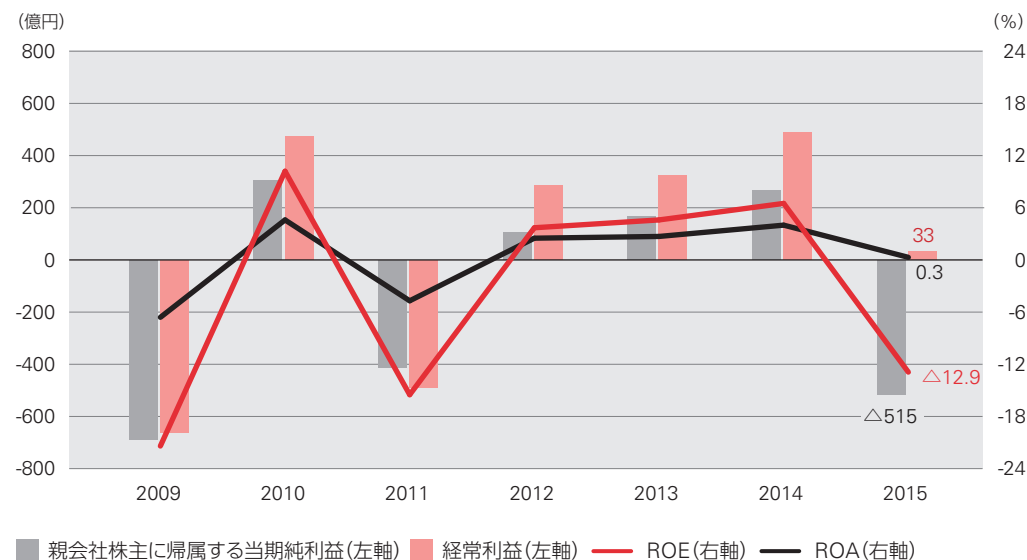
売上高・経常利益・親会社株主に帰属する当期純利益



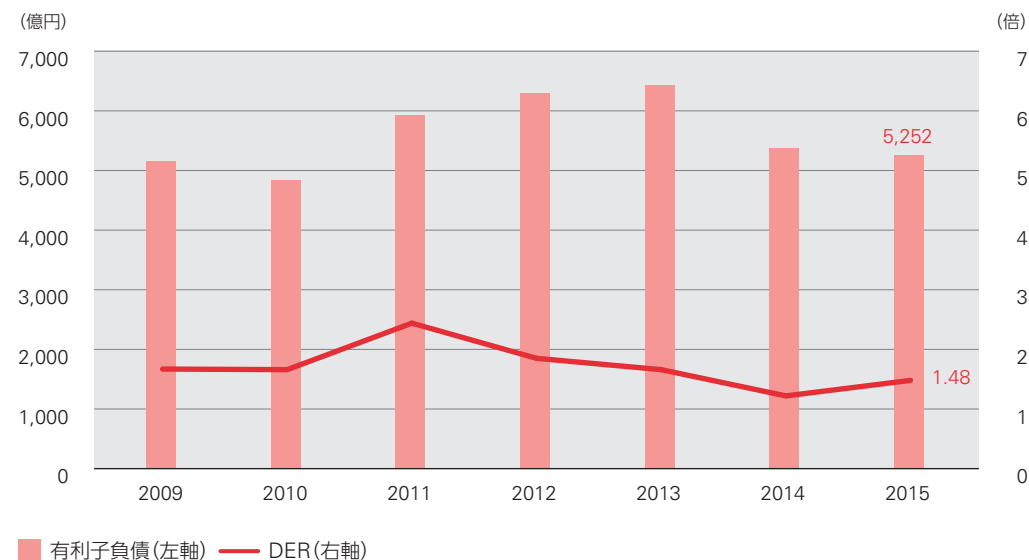
総資産・自己資本・自己資本比率



親会社株主に帰属する当期純利益・経常利益・自己資本当期純利益率(ROE)・総資産経常利益率(ROA)

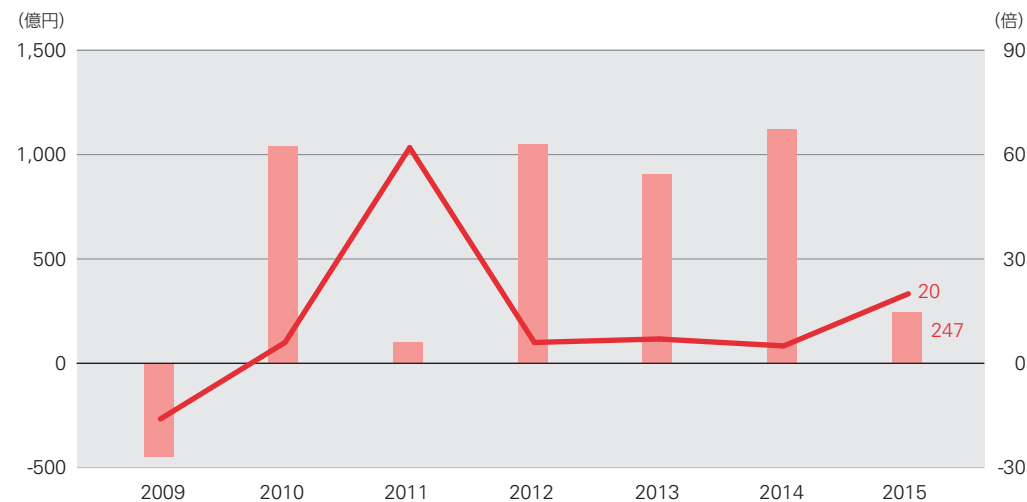


有利子負債・負債資本比率(DER)



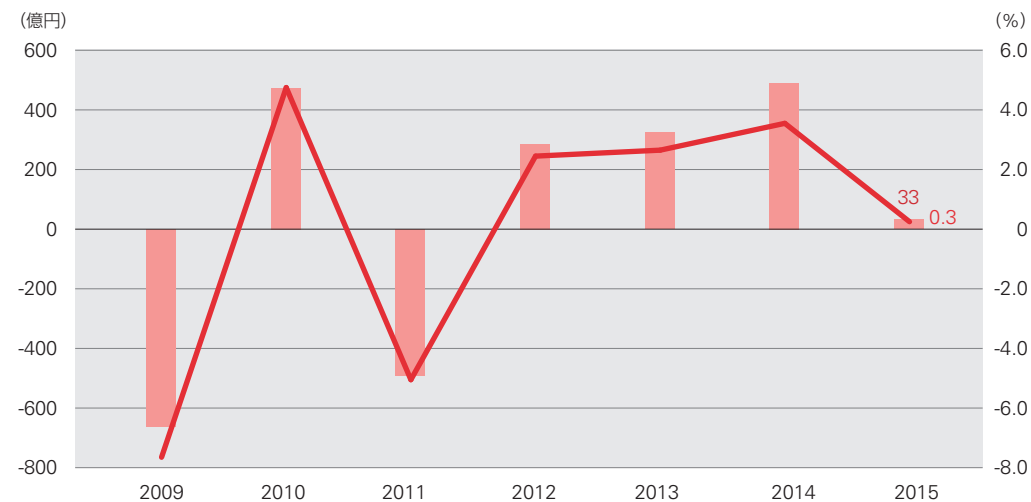
第一章 "K" LINE at a Glance | 財務データ

EV/EBITDA



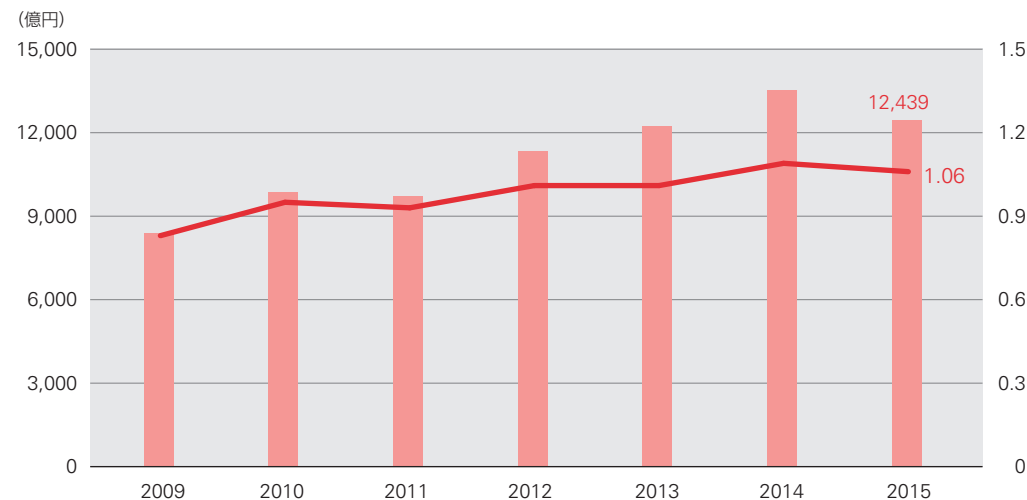
■ EBITDA(左軸) — EV / EBITDA(右軸)

経常利益・売上高経常利益率



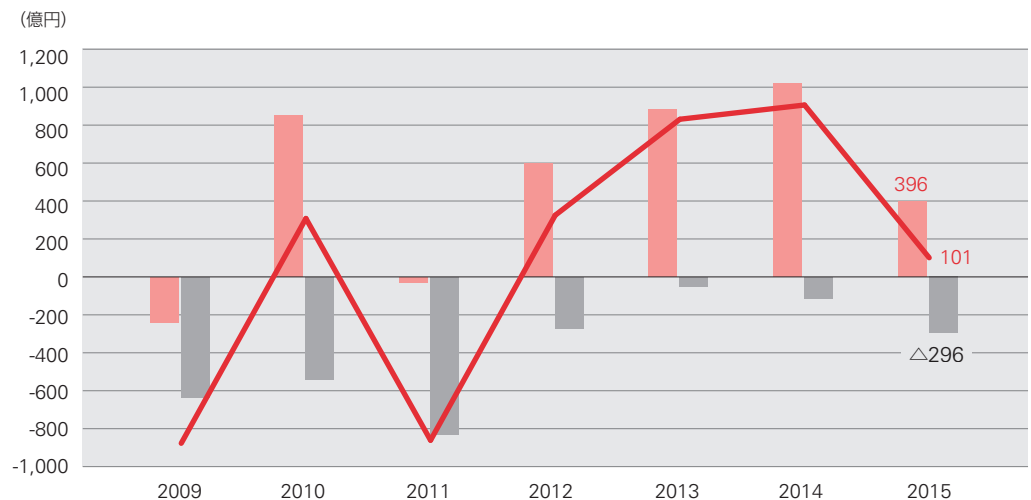
■ 経常利益(左軸) — 売上高経常利益率(右軸)

売上高・総資産回転率



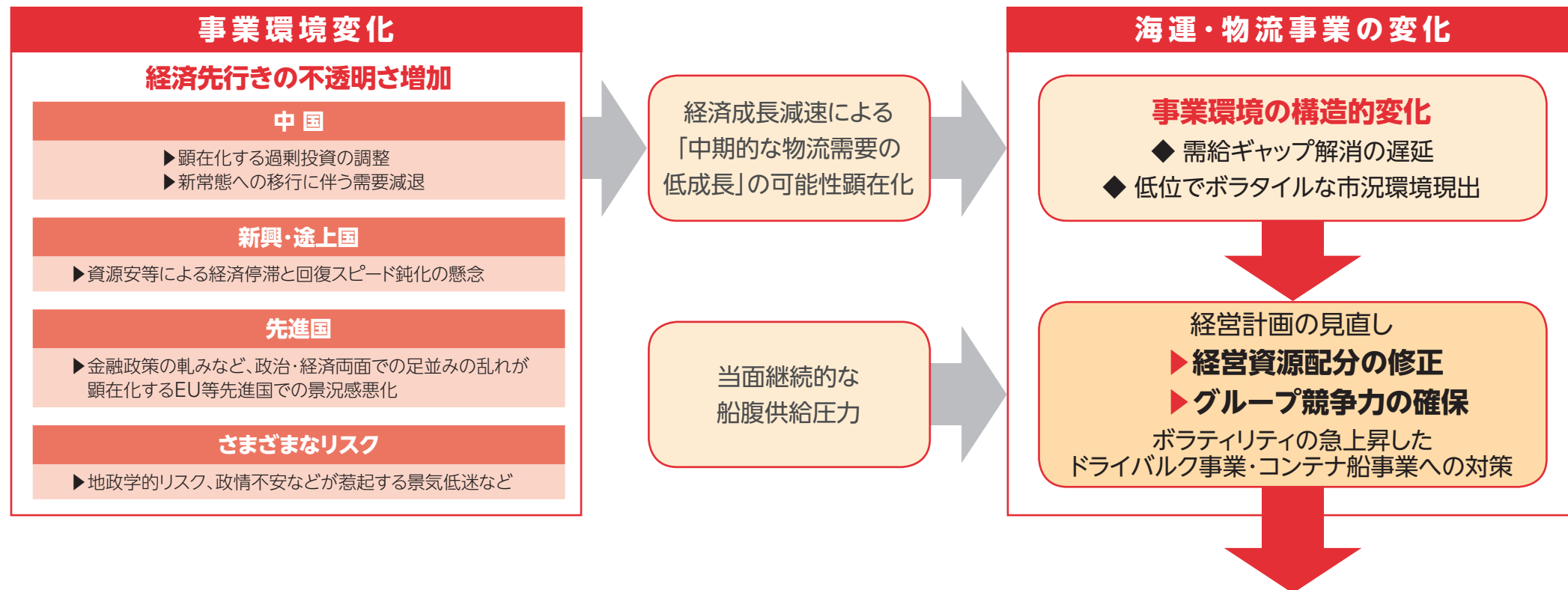
■ 売上高(左軸) — 総資産回転率(右軸)

キャッシュ・フロー



■ 営業活動によるキャッシュ・フロー ■ 投資活動によるキャッシュ・フロー — フリー・キャッシュ・フロー

第二章 中期経営計画見直し | 事業環境変化の認識と見直しの重要テーマ (2016年4月28日発表)



当社グループ影響と対応

ボラティリティの急上昇への対応

▶ ドライバルク – 構造改革の実施

- ケープ船: 船隊拡大棚上げ/コスト競争力強化
- 中小型船: エクスポーザー縮小=船隊縮小

▶ コンテナ船 – 競争力確保方針の継続

- 大型船10隻投入完了(2018年度)
- 東西航路へ集中する事業規模管理

安定収益事業 – 計画に沿った展開

▶ 自動車船/LNG船/油槽船/

中長期契約をベースとするドライバルク/物流事業

- 引き続きさらなる安定収益確保に向けた取り組みを継続

事業環境の悪化への対策

▶ 重量物船: 抜本的な事業構造改革の検討

▶ オフショア事業: 事業安定化への取り組み継続

中計見直しの重要テーマ

2nd
step

「安定性」を基盤とした「成長性」の強化

1st
step

財務体質強化による「安定性」の確保と
構造改革による「競争力」の確保

第二章 中期経営計画見直し | 構造改革の実施と今後の事業規模・投資計画 (2016年4月28日発表)

構造改革

競争力確保に向けた総額 約690億円 の構造改革を計画
(2015年度 約340億円/2016年度 約350億円)

▶ 内訳

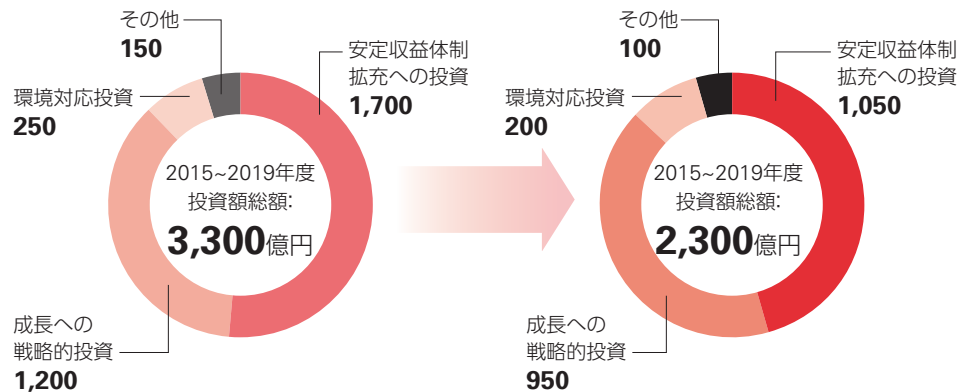
- ドライバルク中小型船/ケープ船 構造改革 (2015年度/2016年度)
- 関係会社事業見直しに伴う構造改革 (2016年度)

▶ 収益向上額

- 2016年度に+100億円、2017年度に+135億円を予定

(単位:億円)	構造改革費用	収益向上額	
		2016年度	2017年度
2015年度/2016年度 構造改革費用	約690	100	135

投資計画



経営資源配分修正に合わせて5年間総額 2,300億円の投資を実施

- 前計画 総額 3,300億円 (内、成長への戦略投資 1,200億円)
- 新計画 総額 2,300億円 (内、成長への戦略投資 950億円)

船隊整備計画

(基幹船隊数 推移)	2014年度末 実績	2015年度末 実績	2019年度末 前回発表 経営計画	2019年度末 今回中計 見直し	2019年度末 前回発表比 差異
コンテナ船	70	63	61	59	△ 2
ドライバルク	218	212	239	196	△ 43
ケープ	85	79	100	81	△ 19
パナマックス	46	45	48	39	△ 9
電力炭船	23	24	27	31	4
その他	64	64	64	45	△ 19
自動車船	96	102	98	96	△ 2
油槽船	25	23	24	27	3
LNG船	43	41	61	57	△ 4
海洋資源開発/ 重量物船	24	23	26	24	△ 2
その他	50	51	55	55	0
合計	526	515	564	514	△ 50

2019年度末 基幹船隊隻数: 前回発表 564隻 ⇒ 今回見直し 514隻

▶ ドライバルク (2019年度末 前回発表 239隻 ⇒ 今回見直し 196隻)

- ケープ船: 船隊拡大棚上げ・既存規模維持とコスト競争力強化
- 中小型バルカー: エクスポート向け削減に向けた船隊規模縮小

▶ コンテナ船 (2019年度末 前中計 61隻 ⇒ 新中計 59隻)

- 14,000TEU型10隻投入と中小型船処分による事業規模の適正化を継続

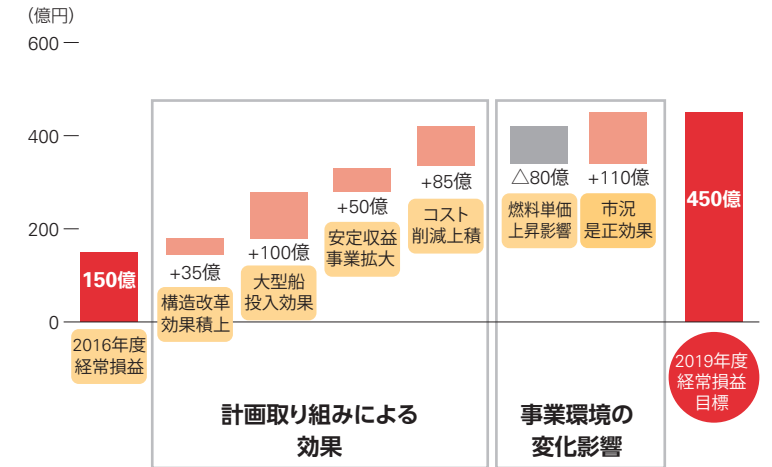
▶ その他

- LNG船: プロジェクト進捗に合わせ、収益性を重視した船隊拡大継続
- 自動車船: 7,500台超積15隻投入による船隊競争力向上
- 油槽船: 中長期契約確保による安定収益体制の拡充

第二章 中期経営計画見直し | 2019年度に向けた業績とROE向上に向けた取り組み (2016年5月27日発表)

(単位: 億円)	2015年度通期実績	2016年度通期業績予想	2019年度通期目標	2020年度以降目標値	2019年度前計画値(参考)
売上高	12,439	11,000	12,000		15,000
経常損益	33	150	450		850
当期純利益	△515	△350	330		600以上
EBITDA	247	330	930		1,500
ROE	△13%	△11%	8%	10%以上	10%以上
自己資本	3,554	3,200	4,000	5,000	6,000
自己資本比率	32%	31%	36%	40%	40%
有利子負債	5,252	5,200	4,800	4,800	4,800
DER	148%	163%	120%		80%
NET DER	80%	113%			55%
営業CF	396	0	900		1,200
投資CF	△296	△270	△500		△800
為替レート	¥ 120.78	¥ 110.00	¥ 110.00		¥ 110.00
燃料単価(MT)	\$ 295	\$ 275	\$ 370		\$ 500

2016年度から2019年度に向けた取り組み内容 (経常損益ベース)



ROE向上に向けた取り組み

ー 事業環境の構造的変化により、ROE10%の達成時期目標を2020年度以降へ後倒し

$$\text{ROE10\% (2020年度以降)} = \text{ROA (経常利益ベース) 6\%以上} \times \text{財務レバレッジ 2.5 目標}$$

- 経営資源配分の修正
- 構造改革効果 [2016年度+100億円/2017年度+135億円]
- コスト削減・収益改善効果 [2016年度+188億円]
- グループ全体の不用資産圧縮等による効率性向上

- 事業のボラティリティを認識し、
- 自己資本額 5,000億円
 - 自己資本比率 40%
 - 有利子負債 4,800億円
- を目指す

※ ROA (経常利益ベース) 6%は、法人税等を考慮後のROA (当期純利益ベース) で約4%にあたり、4% X レバレッジ2.5 = ROE10%を想定しています

配当方針

- 安定配当方針を継続
- 2016年度-配当未定
事業環境変化に対応した構造改革実施後に、「安定性」・「競争力」の確保を最優先とし、配当を未定とさせていただきます。

2019年度に向けた主要セグメントの予想・目標

(単位: 億円)

セグメント		2015年度実績	2016年度予想	2019年度目標
コンテナ船セグメント	売上高	6,230	5,800	6,600
	セグメント資産	2,315	2,100	1,950
	セグメント利益	△100	110	220
不定期専用船セグメント	売上高	5,702	4,600	4,750
	セグメント資産	6,862	6,500	7,100
	セグメント利益	247	90	230

2019年度に向けた取り組み

- コンテナ船セグメント: コンテナ船事業の資産入れ替えと物流事業拡充
- 不定期専用船セグメント: ドライバルク売却等による資産圧縮と自動車船・LNG船・油槽船事業拡充

第三章 事業別情報 | コンテナ船

コンテナ船 船社ランキング

(2016年4月1日現在)

ランキング	会社名	TEU	隻数	シェア
1	APM-Maersk	3,024,714	600	15%
2	MSC	2,667,718	486	13%
3	CMA CGM	1,816,468	451	9%
4	COSCON*	1,522,461	282	8%
5	Evergreen	930,686	187	5%
6	Hapag-Lloyd	911,450	168	5%
7	Hamburg Süd	650,525	130	3%
8	Hanjin	616,993	100	3%
9	OOCL	565,113	104	3%
10	UASC	549,958	57	3%
11	商船三井	545,641	91	3%
12	APL	531,805	85	3%
13	Yang Ming	510,177	97	3%
14	日本郵船	492,911	97	2%
15	Hyundai	400,205	56	2%
16	川崎汽船	378,858	66	2%
17	PIL	343,166	138	2%
18	Zim	336,272	76	2%
19	Wan Hai	216,373	88	1%
20	X-Press Feeders	143,859	94	1%
	その他	2,987,449	1,720	15%
	合計	20,142,802	5,173	

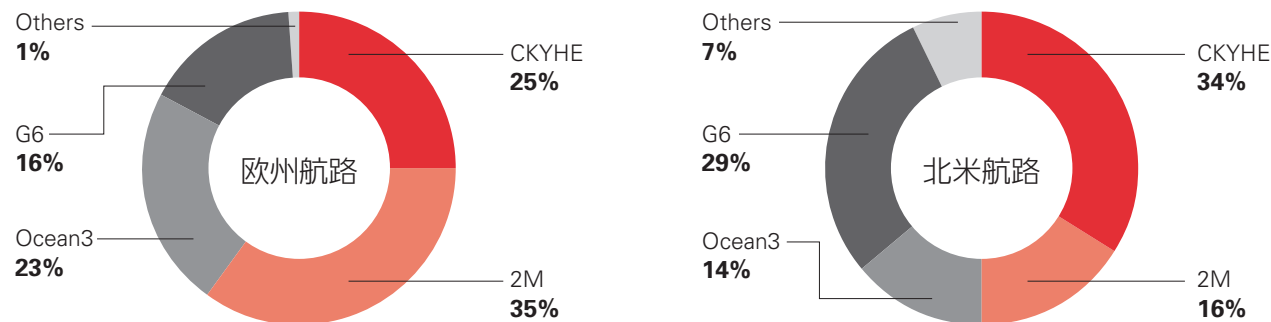
*CSCL含む

各アライアンスメンバー

CKYHE	川崎汽船、COSCO、Yang Ming、Hanjin、Evergreen
2M	Maersk、MSC
G6	日本郵船、Hapag-Lloyd、OOCL、商船三井、APL、Hyundai
Ocean3	CMA-CGM、CSCL、UASC

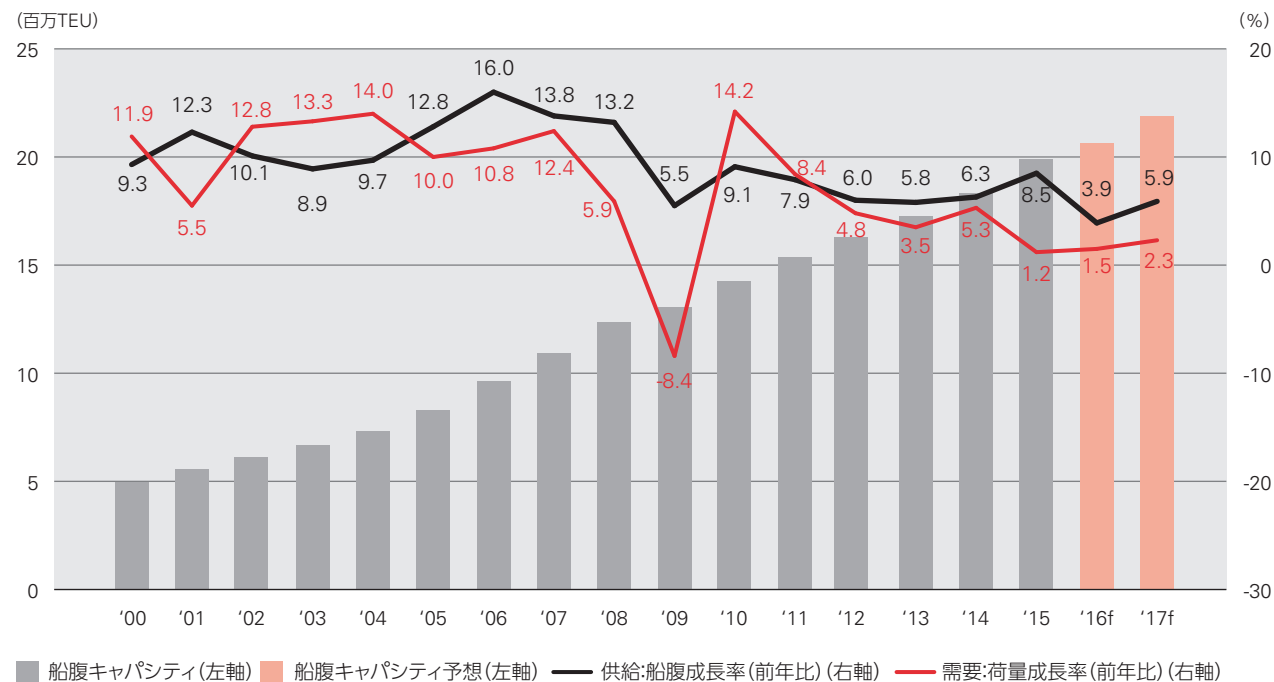
出典: Alphaliner April 2016

主要アライアンス マーケットシェア



出典: Alphaliner April 2016

コンテナ船 需給推移

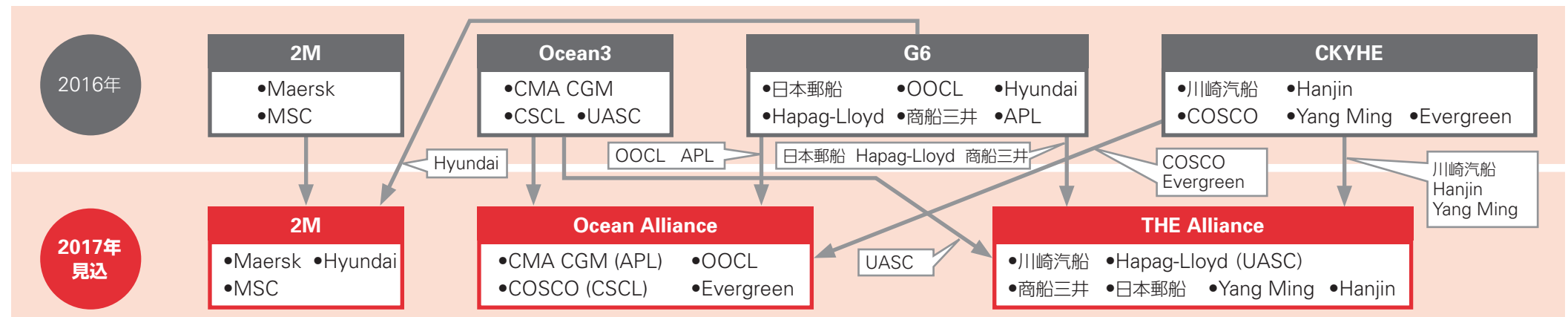


出典: Alphaliner May 2016

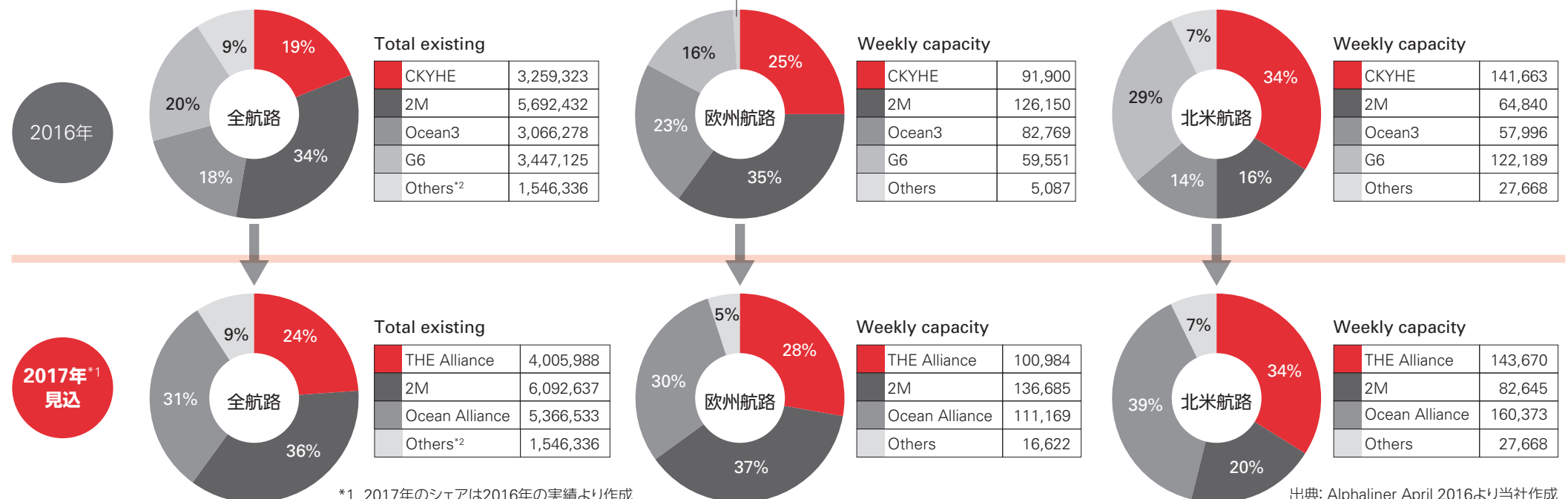
第三章 事業別情報 | コンテナ船

主要アライアンス再編

(2016年7月1日現在)



主要アライアンス マーケットシェア／キャパシティ (TEU)



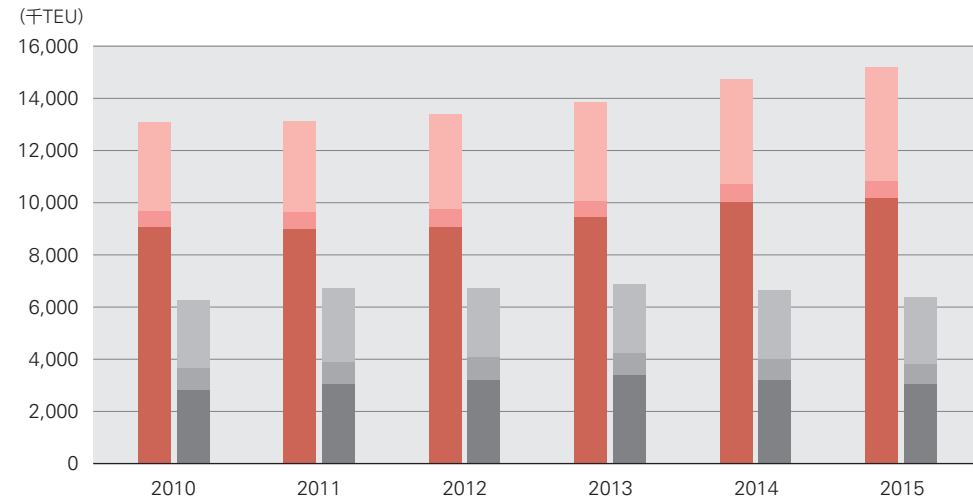
*1 2017年のシェアは2016年の実績より作成

*2 Hamburg Süd, PIL, Zim, Wan Hai

出典: Alphaliner April 2016より当社作成

第三章 事業別情報 | コンテナ船

北米航路荷動き



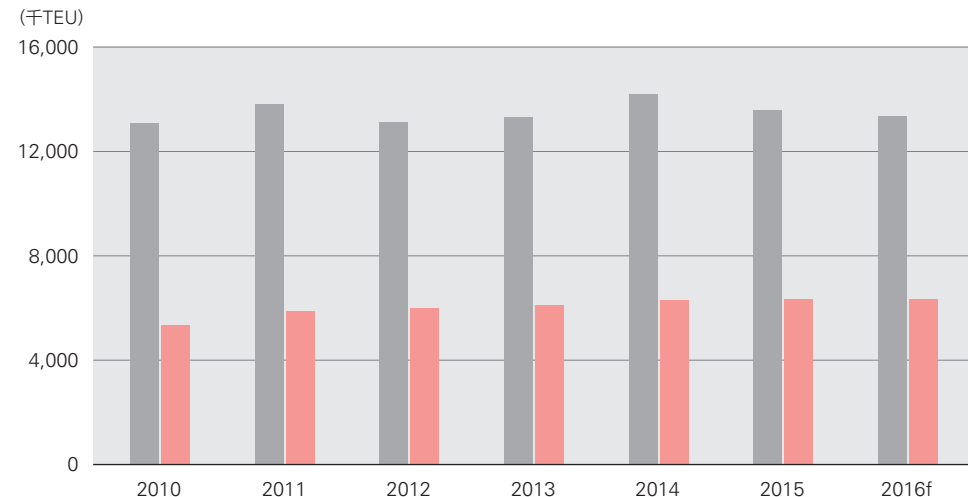
積地別: アジア→北米航路

向地別: 北米→アジア航路

■ 中国 ■ 日本 ■ その他アジア

出典: 日本海事センター/Piers

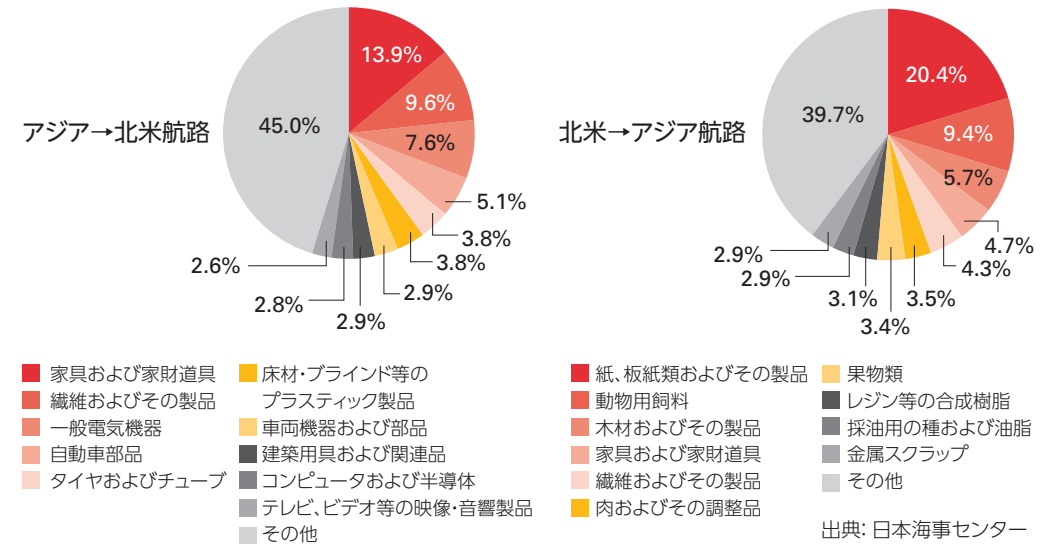
欧州航路荷動き



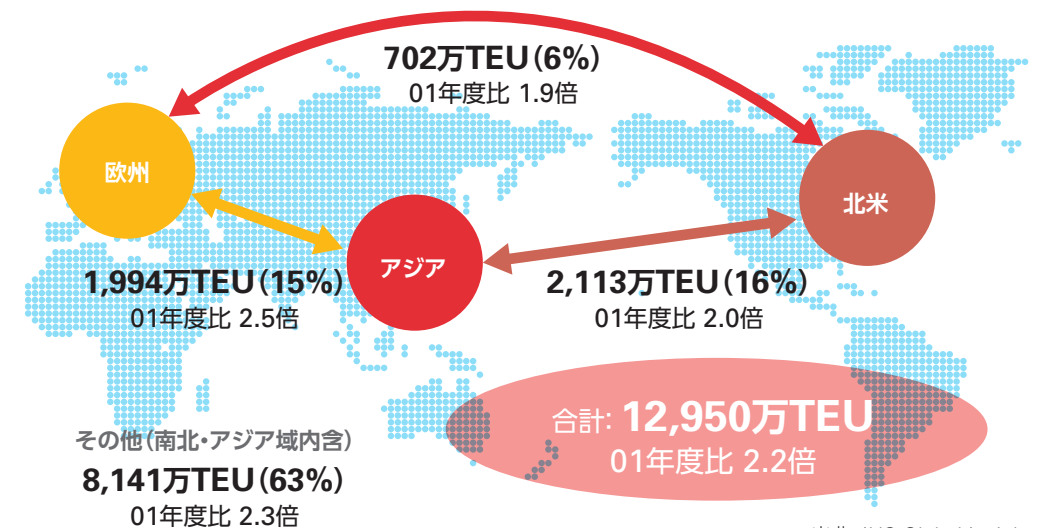
■ アジア→欧州 ■ 欧州→アジア

出典: IHS Global Insight

アジア-北米間2015年度品目別荷動き(上位10品目)

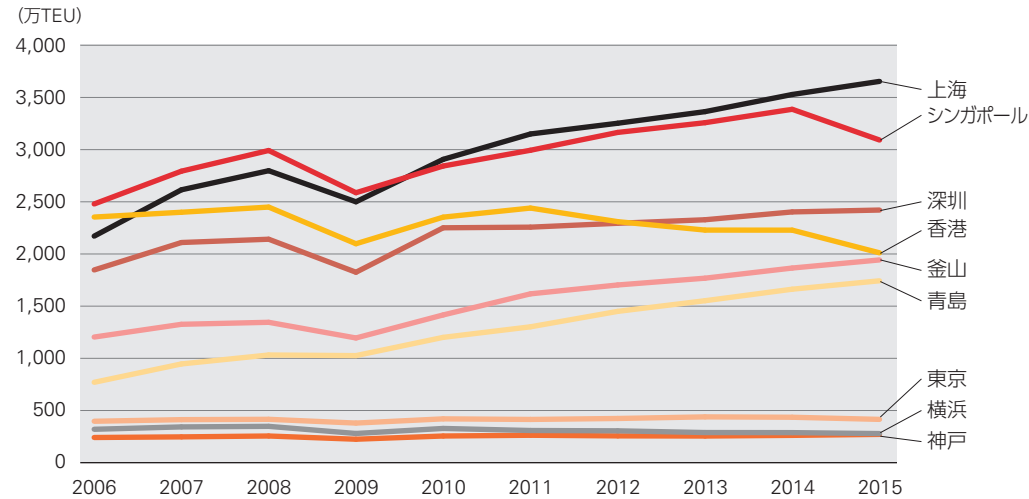


世界のコンテナ荷動き(2015年)



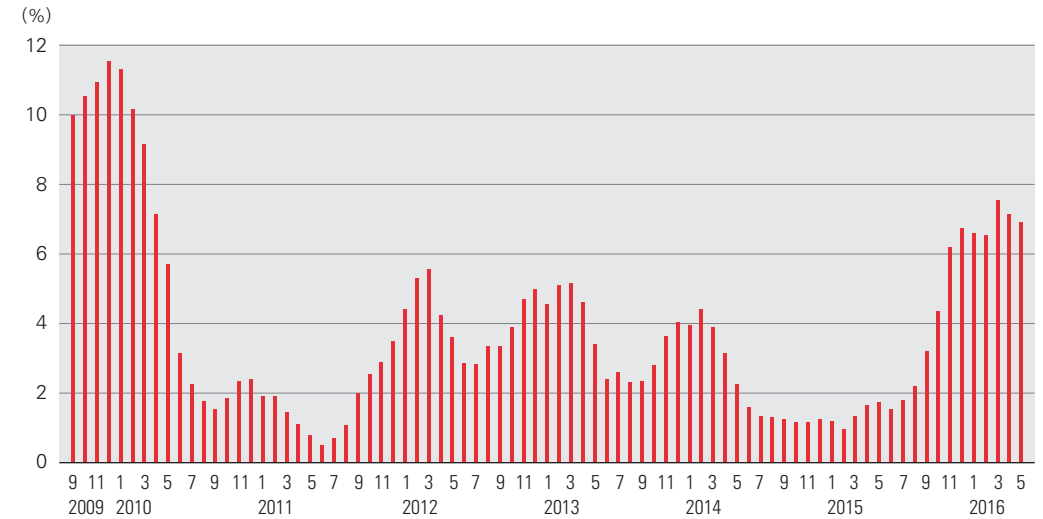
第三章 事業別情報 | コンテナ船

アジア主要港湾のコンテナ取扱量推移



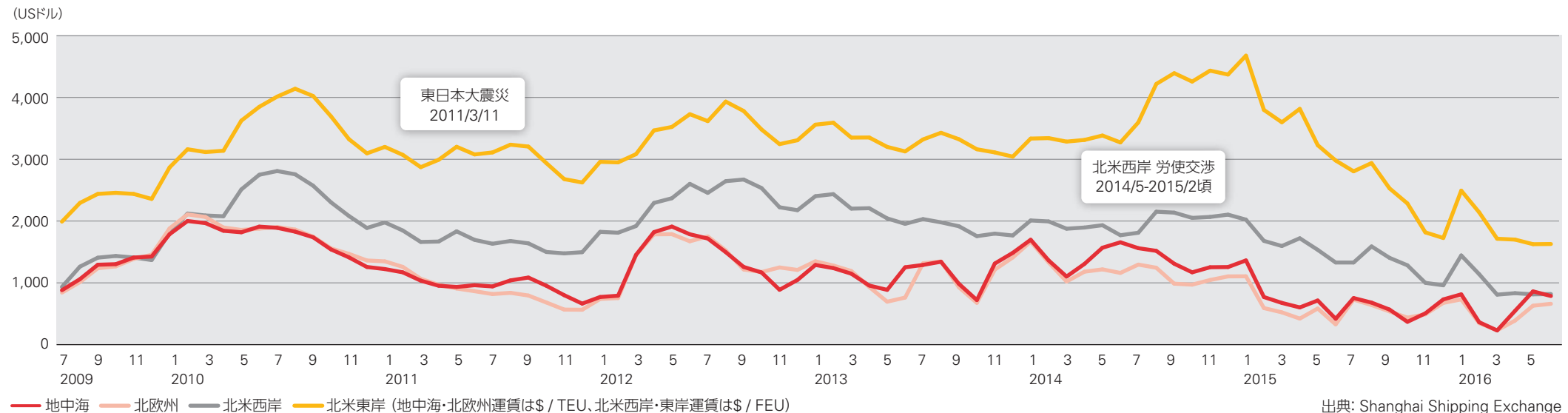
出典: 日本海事新聞

世界のコンテナ船係船率推移



出典: Alphalinerデータより当社作成

SCFI(上海積みスポット運賃) 推移



出典: Shanghai Shipping Exchange

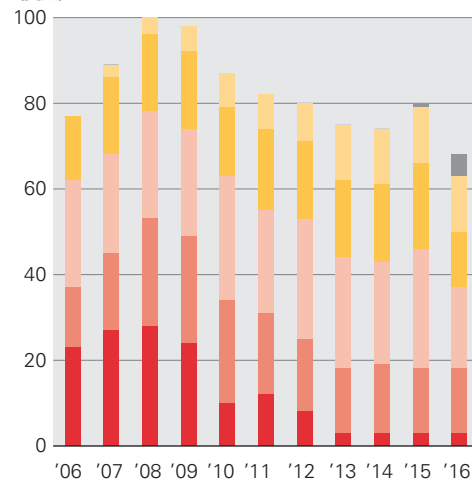
第三章 事業別情報 | コンテナ船

当社コンテナ船 サイズ別船隊推移

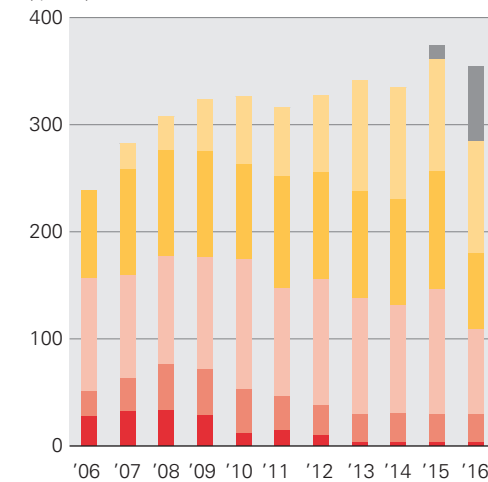
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
14000TEU type	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5
8000TEU type	—	3	4	6	8	8	9	13	13	13	13
5500TEU type	15	18	18	18	16	19	18	18	18	20	13
4200TEU type	25	23	24	25	29	24	28	26	24	28	19
1700TEU type	14	18	25	25	24	19	17	15	16	15	15
1200TEU type	23	27	28	24	10	12	8	3	3	3	3
合計	77	89	99	98	87	82	80	75	74	80	68

各年3月末時点の隻数

当社コンテナ船 船隊規模の推移
(隻数)

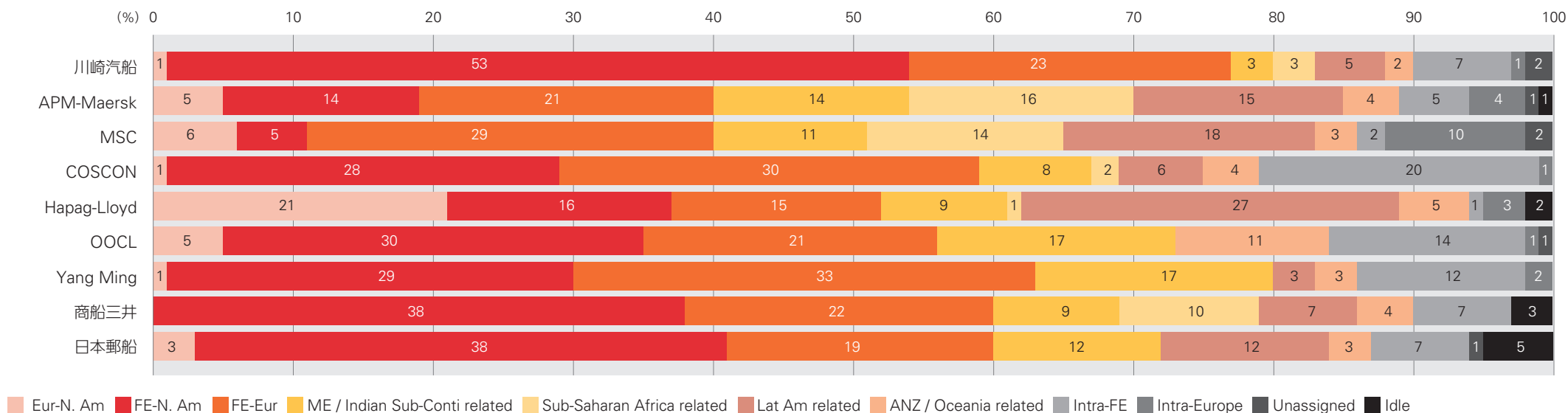


(千TEU)



■ 1200TEU ■ 1700TEU ■ 4200TEU ■ 5500TEU ■ 8000TEU ■ 14000TEU

コンテナ船 主要船社 航路別キャパシティ構成



出典: Alphaliner July 2016

第三章 事業別情報 | ドライバルク

ドライバルク(全船型) 船社ランキング

(2016年6月現在)

ランキング	会社名	重量トン(10万トン)	隻数
1	China COSCO Shipping	372.6	383
2	日本郵船	195.1	202
3	川崎汽船	156.1	131
4	商船三井	147.9	126
5	China Merchants Group	127.8	110
6	Fredriksen Group	124.5	108
7	今治造船	86.4	89
8	三菱商事	75.6	94
9	Wisdom Marine Group	55.5	107
10	Pacific Basin Shipping	39.7	101

出典: Clarkson

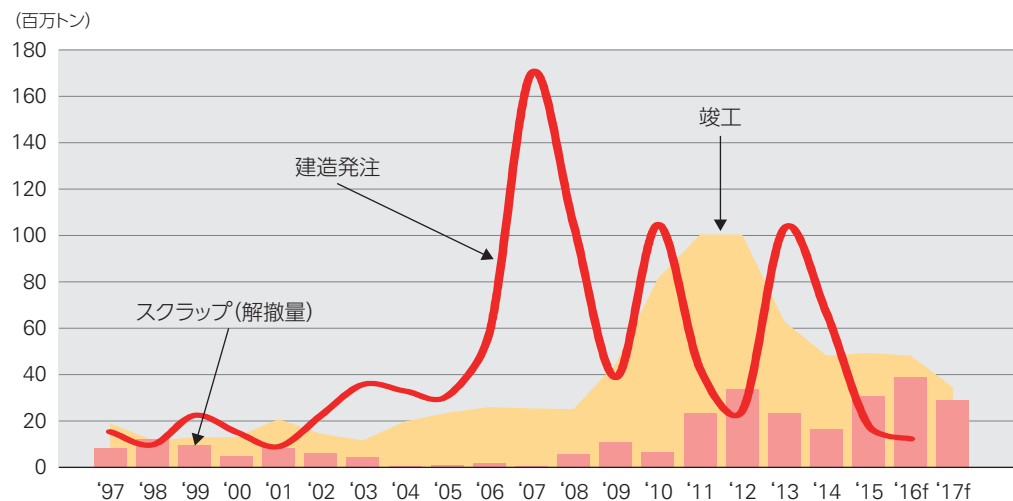
ケープサイズ 船社ランキング

(2016年6月現在)

ランキング	会社名	重量トン(10万トン)	隻数
1	China COSCO Shipping	200.6	82
2	Berge Bulk Ltd.	110.5	43
3	日本郵船	104.9	54
4	商船三井	99.6	47
5	川崎汽船	98.5	49
6	Angelicoussis Group	91.7	52
7	China Merchants Group	82.9	29
8	Polaris Shipping Co	82.0	31
9	Fredriksen Group	81.2	45
10	NSユナイテッド	65.8	31

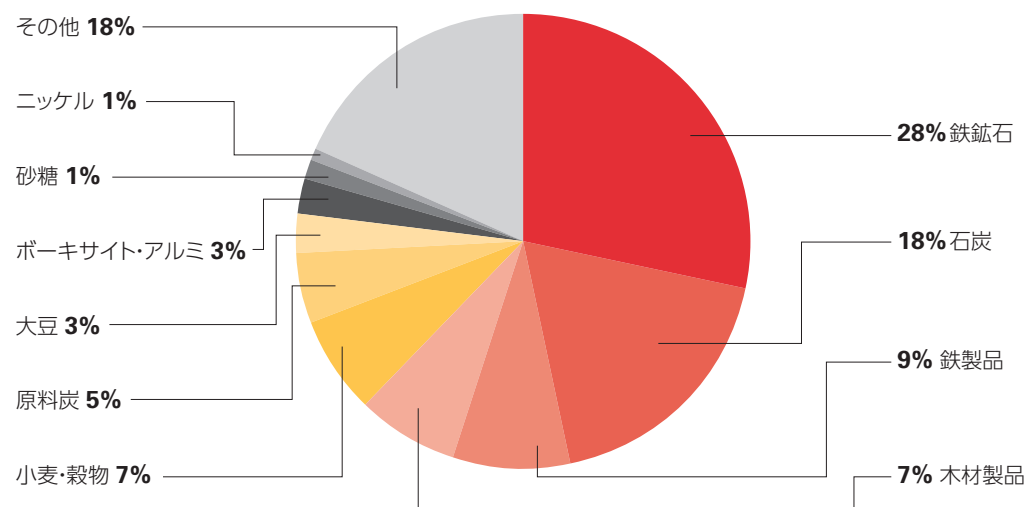
出典: Clarkson

ドライバルク 船腹供給量推移



出典: Clarkson

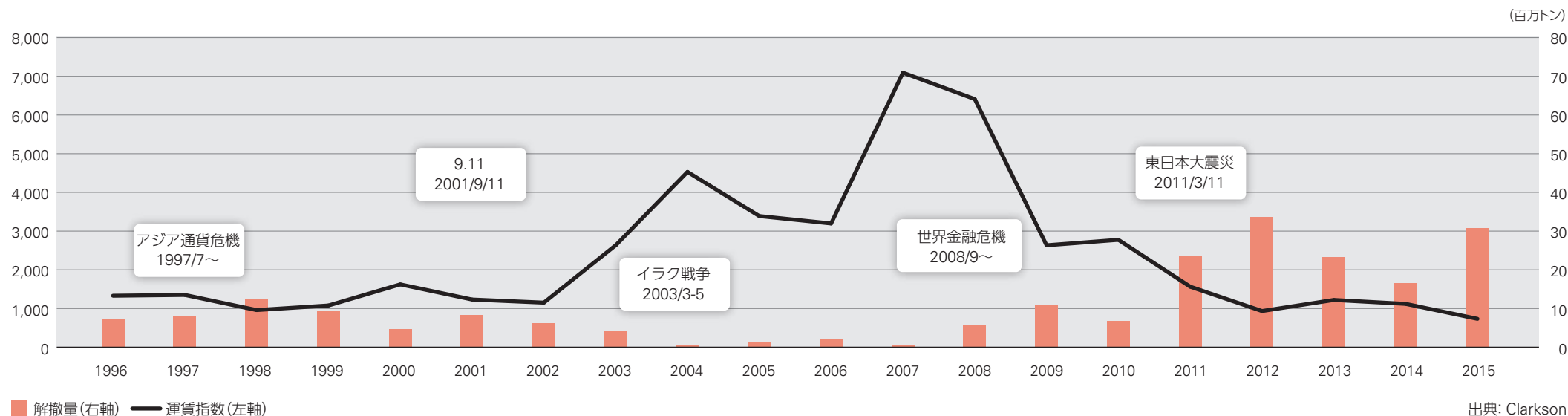
2015年度 世界のドライバルク 貨物構成内訳(重量ベース)



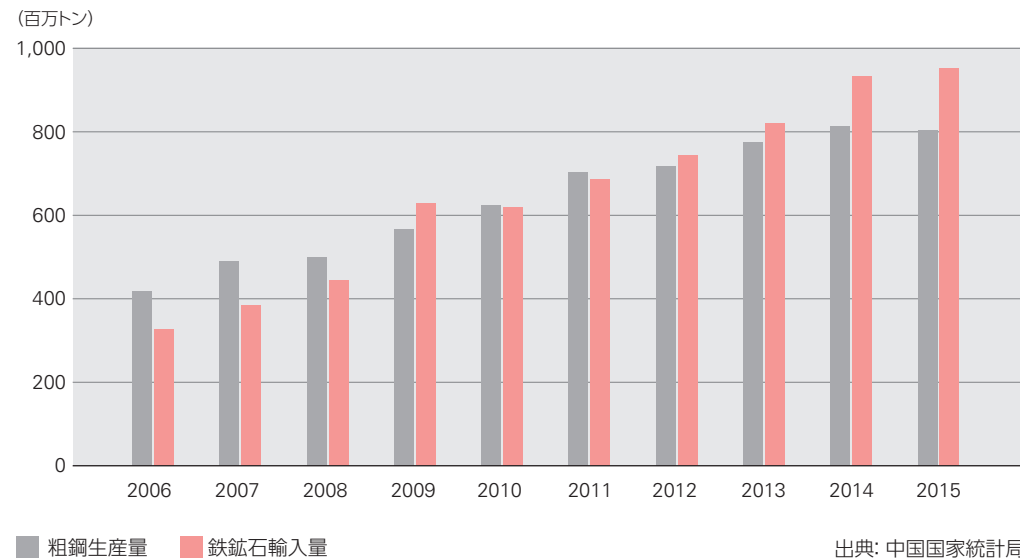
出典: Clarkson

第三章 事業別情報 | ドライバルク

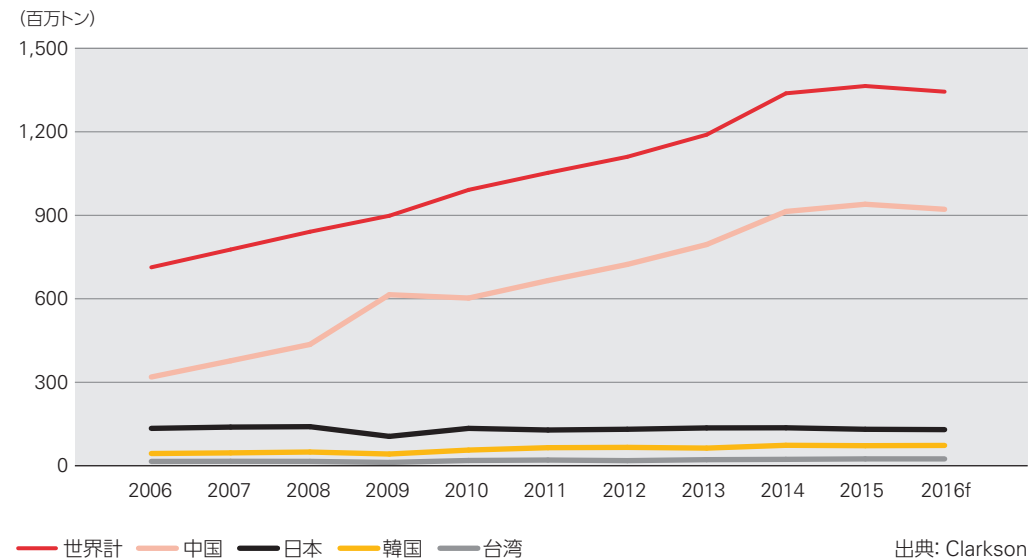
ドライバルク BDI(Baltic Dry Index)および解撤量推移



中国 粗鋼生産量・鉄鉱石輸入量推移



アジア主要国鉄鉱石輸入量推移



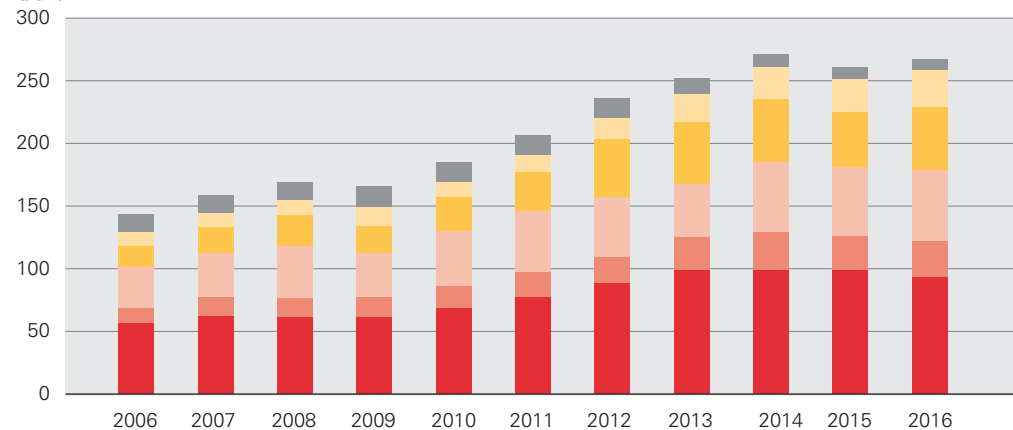
第三章 事業別情報 | ドライバルク

当社ドライバルク サイズ別船隊推移

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Capesize	56	62	61	61	68	77	88	99	99	99	93
Corona*	12	15	15	16	18	20	21	26	30	27	29
Panamax	33	35	42	35	44	49	48	42	56	55	56
Handymax	17	21	24	22	27	31	46	50	50	44	51
Small Handy	11	11	12	15	12	13	17	22	26	26	29
Chip + Pulp	14	15	15	17	16	16	16	13	10	10	9
合計	143	159	169	166	185	206	236	252	271	261	267

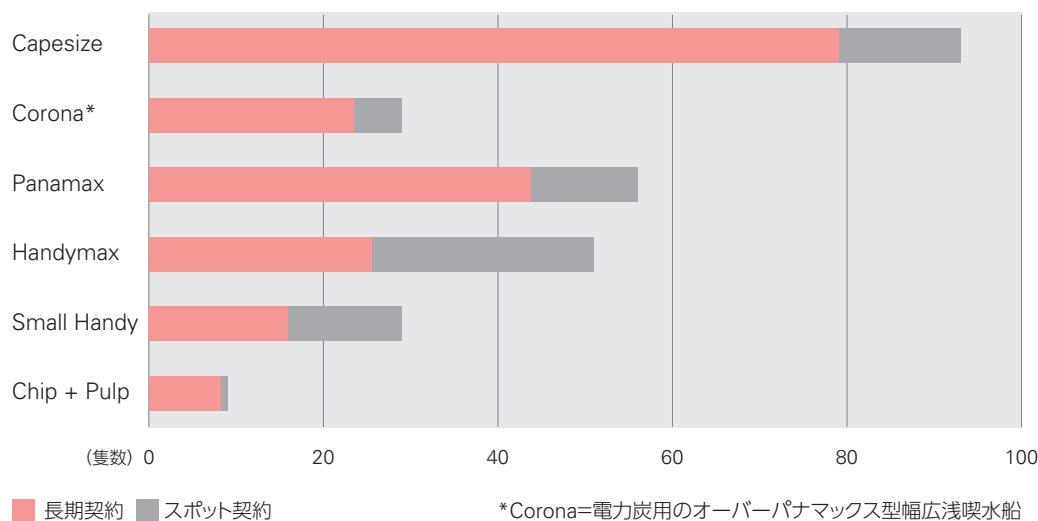
各年3月末時点の隻数

当社ドライバルク 船隊規模の推移
(隻数)



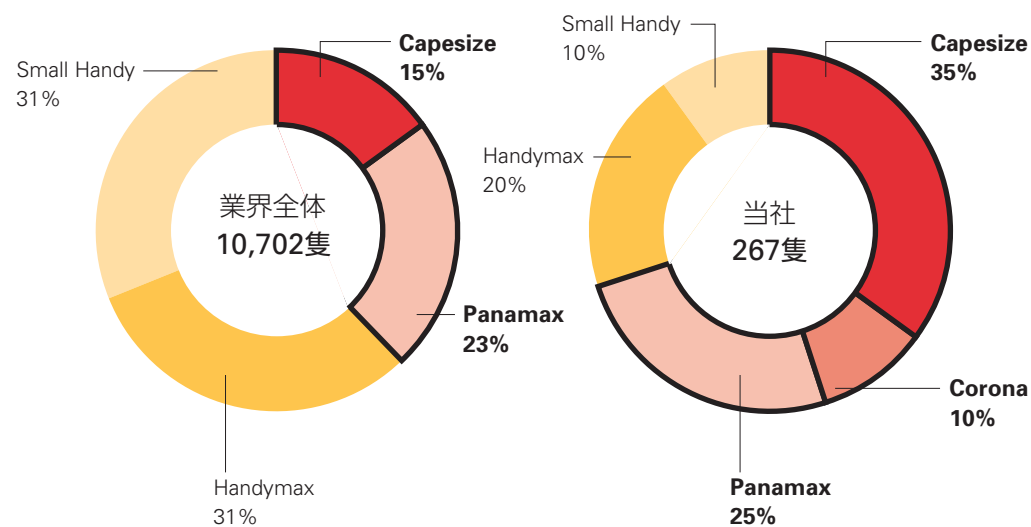
■ Capesize ■ Corona ■ Panamax ■ Handymax ■ Small Handy ■ Chip + Pulp

当社ドライバルク 2016年度船型別マーケットエクスポージャー見込み



*Corona=電力炭用のオーバーパナマックス型幅広浅喫水船

ドライバルク船隊構成 (2016年3月末)



出典: Clarkson

第三章 事業別情報 | 自動車船

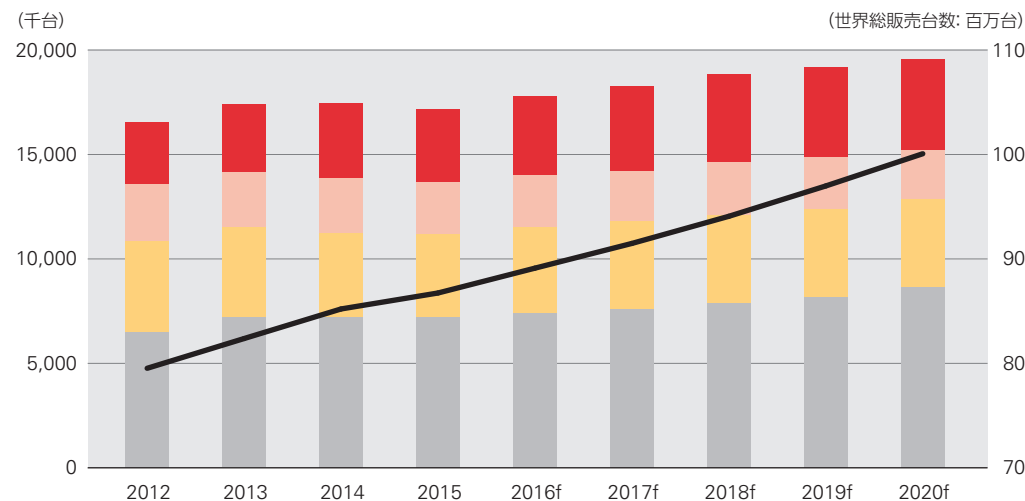
自動車船 船社ランキング

(2016年5月現在)

ランキング	会社名	隻数	シェア	キャパシティ	シェア
1	商船三井	111	14.6%	623,794	15.5%
2	日本郵船	106	14.0%	633,933	15.7%
3	川崎汽船	102	13.4%	527,410	13.1%
4	EUKOR	82	10.8%	536,676	13.3%
5	GLOVIS	64	8.4%	377,334	9.4%
6	Grimaldi	58	7.6%	230,860	5.7%
7	WWL	53	7.0%	352,862	8.7%
8	HOEGH	43	5.7%	266,845	6.6%
9	UECC (NYK+WWL)	19	2.5%	50,760	1.3%
10	トヨフジ海運	18	2.4%	56,970	1.4%
	その他	103	13.6%	375,453	9.3%
	合計	759		4,032,897	

出典: Marine Trader World PCTC/PCC/RORO Fleet List 2016より当社作成

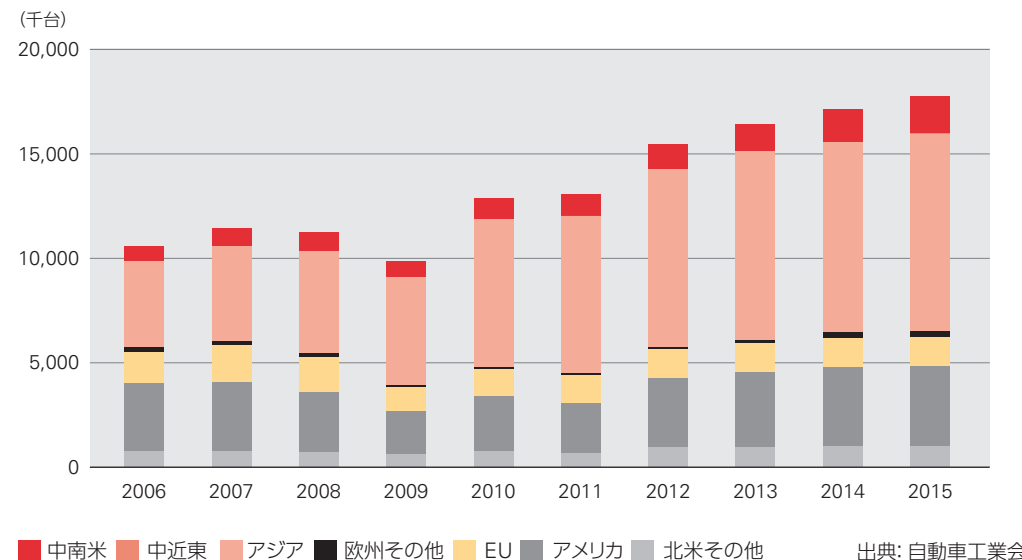
生産地別自動車出荷台数推移



■ 欧州 ■ 韓国 ■ 日本 ■ その他 — 世界総販売台数

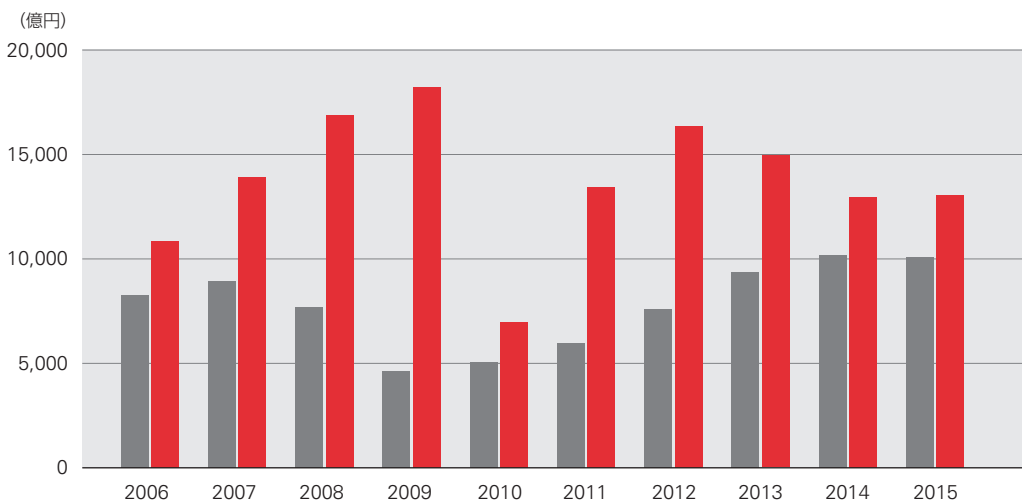
出典: IHS Global Insightより当社調べ

日本メーカーの海外生産台数推移



出典: 自動車工業会

日本メーカー 建設機械出荷推移(金額ベース)



■ 国内 ■ 輸出

出典: 建機工業会

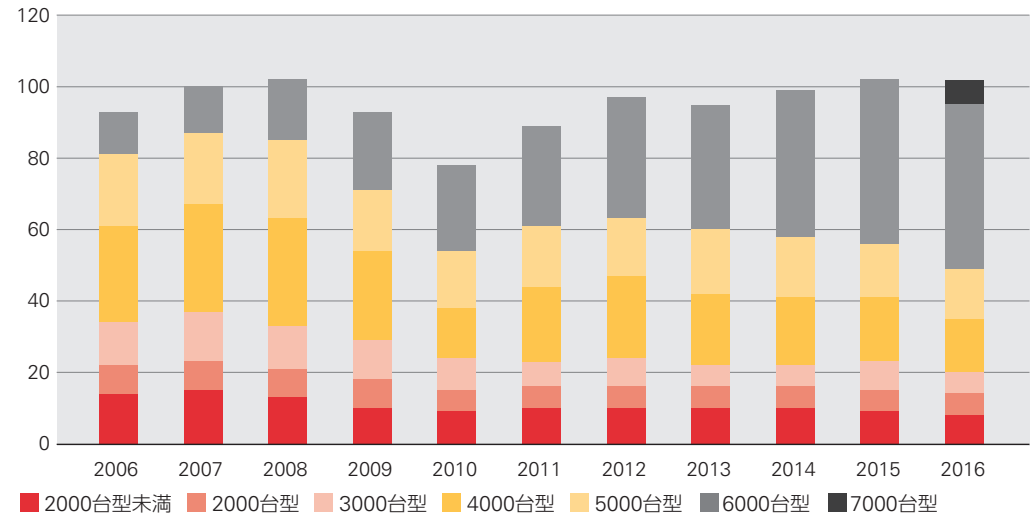
第三章 事業別情報 | 自動車船

当社自動車専用船 サイズ別船隊推移

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
7000台型	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
6000台型	12	13	17	22	24	28	34	35	41	46	46
5000台型	20	20	22	17	16	17	16	18	17	15	14
4000台型	27	30	30	25	14	21	23	20	19	18	15
3000台型	12	14	12	11	9	7	8	6	6	8	6
2000台型	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6
2000台型未満	14	15	13	10	9	10	10	10	10	9	8
合計	93	100	102	93	78	89	97	95	98	102	102

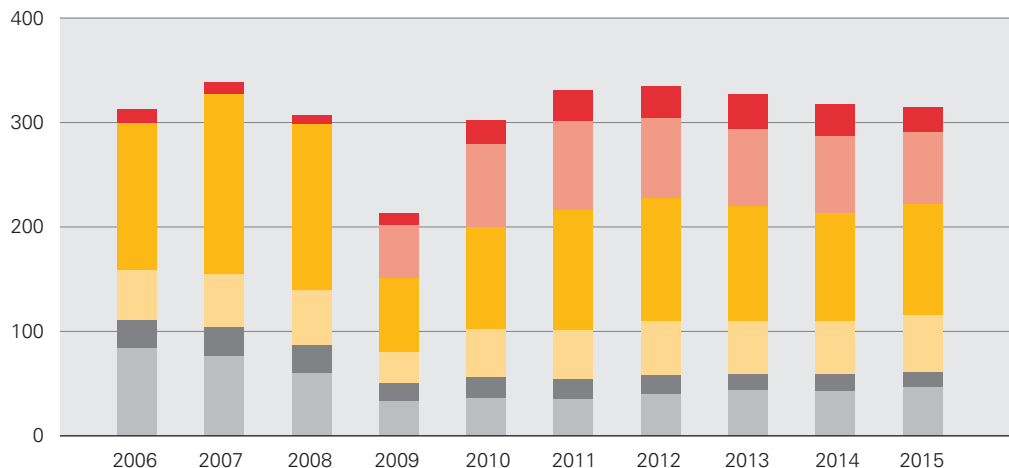
各年3月末時点の運航隻数（短期用船を含む）

当社自動車船 船隊規模の推移
(隻数)



当社自動車輸送台数推移

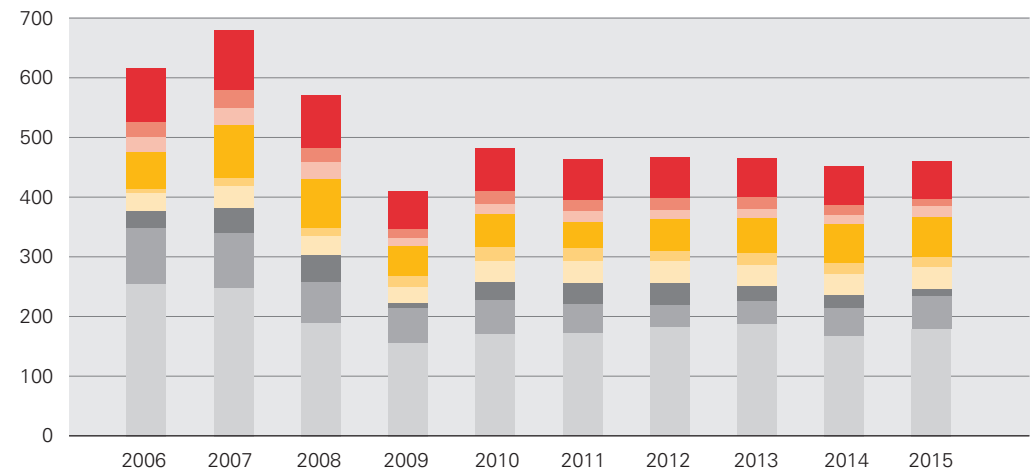
(万台)



日本/北米 日本/欧州 日本/その他 三国間(その他) 欧州域内 復航

日本積み輸出台数推移(業界全体仕向け地別)

(万台)



北米 EU ロシア アジア その他 中国 中近東 中米 南米 その他 出典: 自動車工業会

第三章 事業別情報 | タンカー(油槽船)

VLCC船隊ランキング

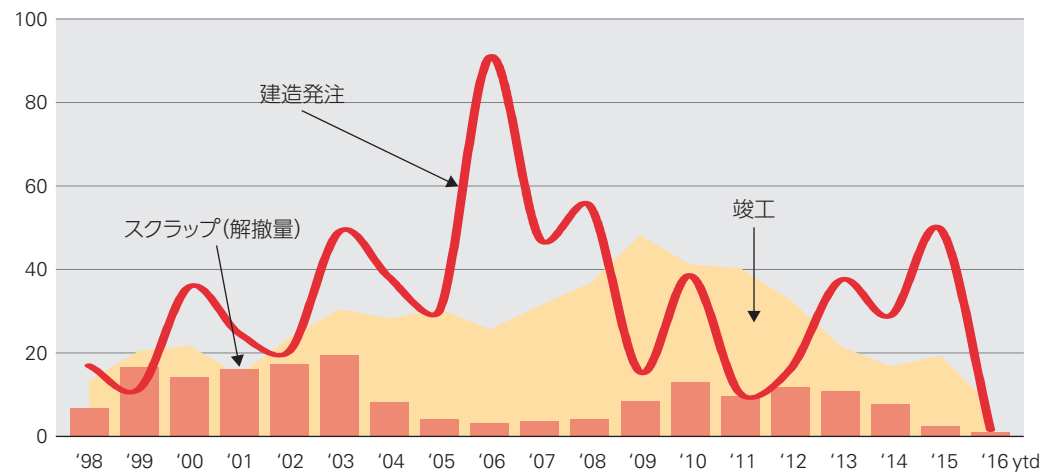
(2016年6月現在)

ランキング	会社名	重量トン(10万トン)	隻数
1	China Merchants Group	163.7	36
2	China COSCO Shipping	140.2	32
3	Bahri	143.1	36
4	Angelicoussis Group	116.0	31
5	NIOC	114.7	37
6	商船三井	98.2	32
7	Euronav NV	91.1	29
8	Gener8 Maritime	86.1	17
9	Fredriksen Group	72.9	18
10	日本郵船	63.5	21
...			
21	川崎汽船	30.8	7

出典: Clarkson

タンカー 船腹供給量推移

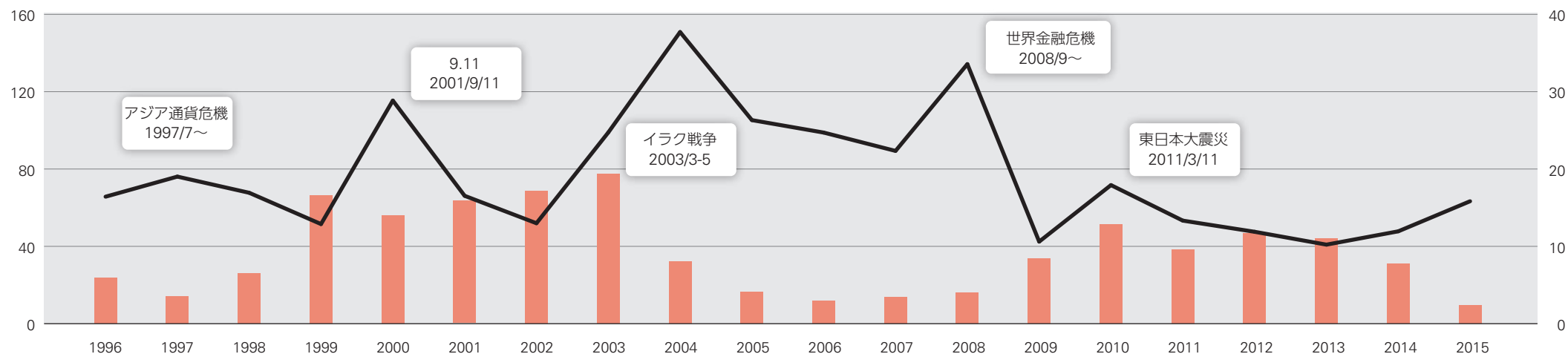
(百万トン)



出典: Clarkson Oil & Tanker Outlook

タンカー 運賃指数 (WS:ワールドスケール) および解撤量推移

(WS)

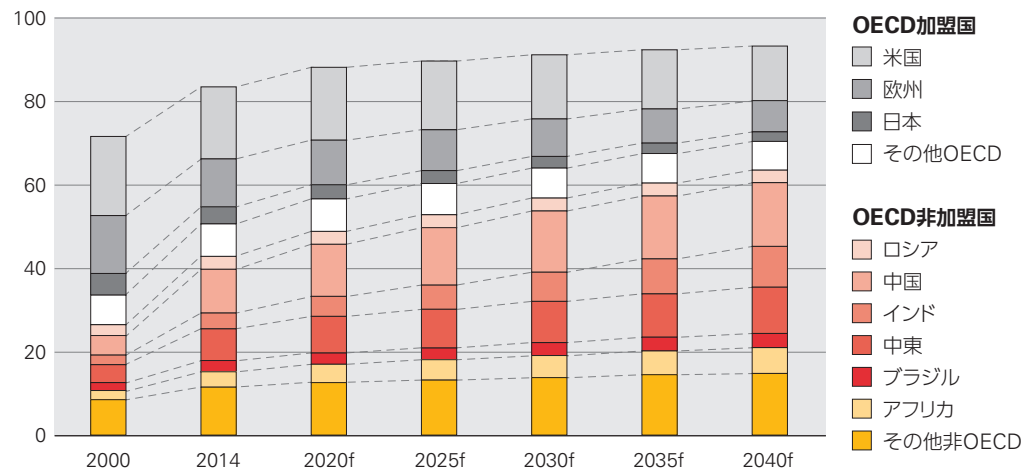


■ 解撤量(右軸) — タンカー運賃指数(WS) (左軸)

第三章 事業別情報 | タンカー(油槽船)

国別石油需要予測

(百万バレル/日)



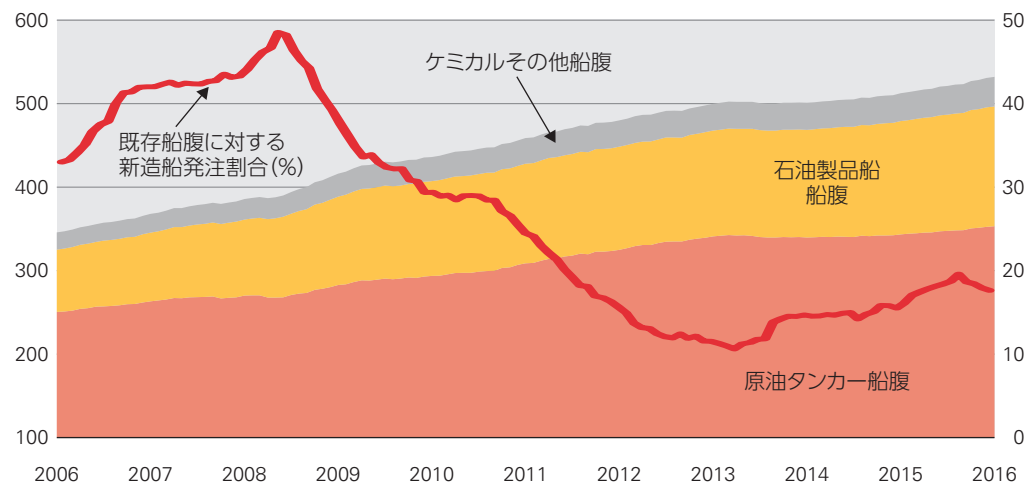
出典: World Energy Outlook

タンカー船腹量および新造船発注割合推移

(百万トン)

(Tankers 10,000+ dwt)

(%)



出典: Clarkson Oil & Tanker Outlook

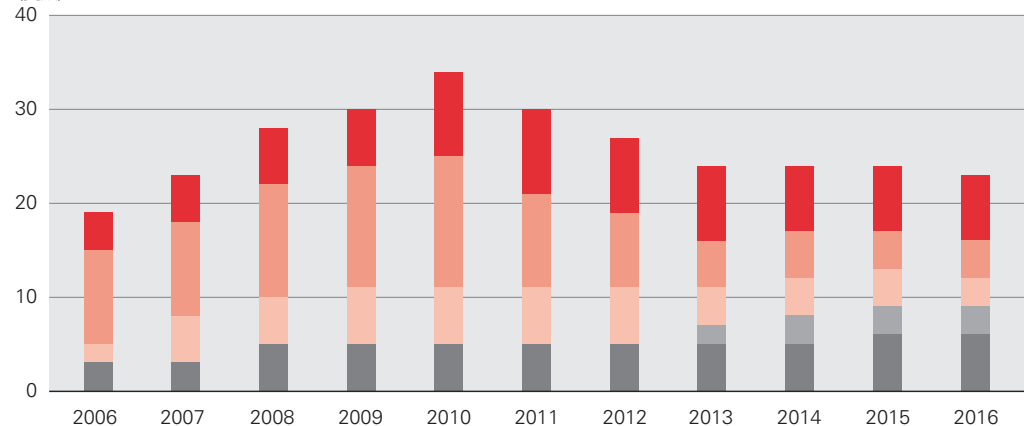
当社タンカー 船種別船隊推移

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
原油タンカー/ VLCC	4	5	6	6	9	9	8	8	7	7	7
原油タンカー/ AFRAMAX	10	10	12	13	14	10	8	5	5	4	4
石油製品船/LR II	2	5	5	6	6	6	6	4	4	4	3
ケミカル船	—	—	—	—	—	—	—	2	3	3	3
LPG船	3	3	5	5	5	5	5	5	5	6	6
合計	19	23	28	30	34	30	27	24	24	24	23

各年3月末時点の隻数

当社タンカー 船隊規模の推移

(隻数)



■ 原油タンカー/VLCC ■ 原油タンカー/AFRAMAX ■ 石油製品船/LR II ■ ケミカル船 ■ LPG船

第三章 事業別情報 | LNG船

LNG船保有隻数(共有船含む)船社ランキング

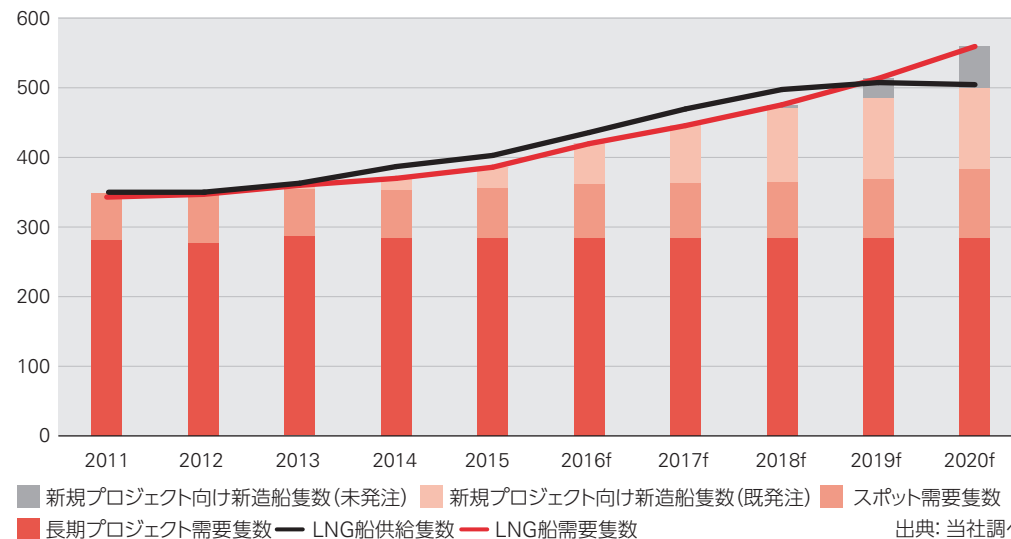
(2016年6月現在)

ランキング	会社名	隻数
1	商船三井	70
2	日本郵船	68
3	Nakilat	63
4	川崎汽船	41
5	Teekay	30
6	MISC	27
7	飯野海運	26
8	Maran Gas	19
9	GasLog	19
10	Bergesen Worldwide	15
11	Golar	15

出典: 当社調べ

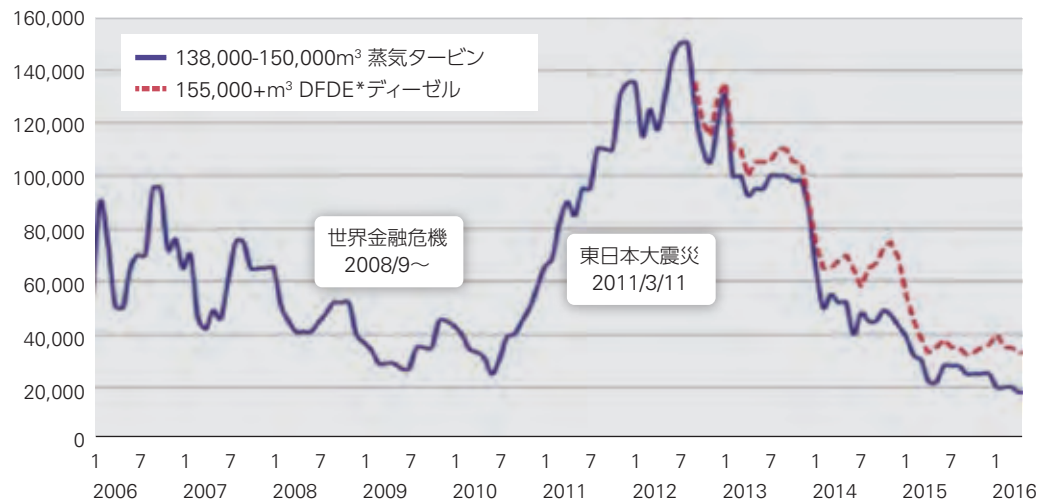
LNG船 船腹需給推移

(隻数)



LNG船 傭船料推移

(ドル/日)

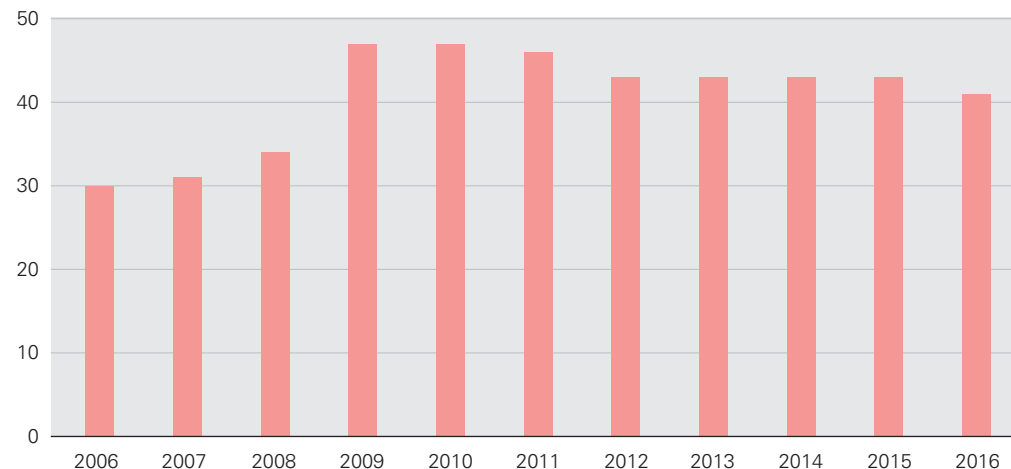


*DFDE(Dual Fuel Diesel Electric Propulsion System)=ガスあるいは船用ディーゼル油を燃料とするディーゼルエンジンからの出力をモーターによって電気出力に変換し推進力を得るエンジンシステム。

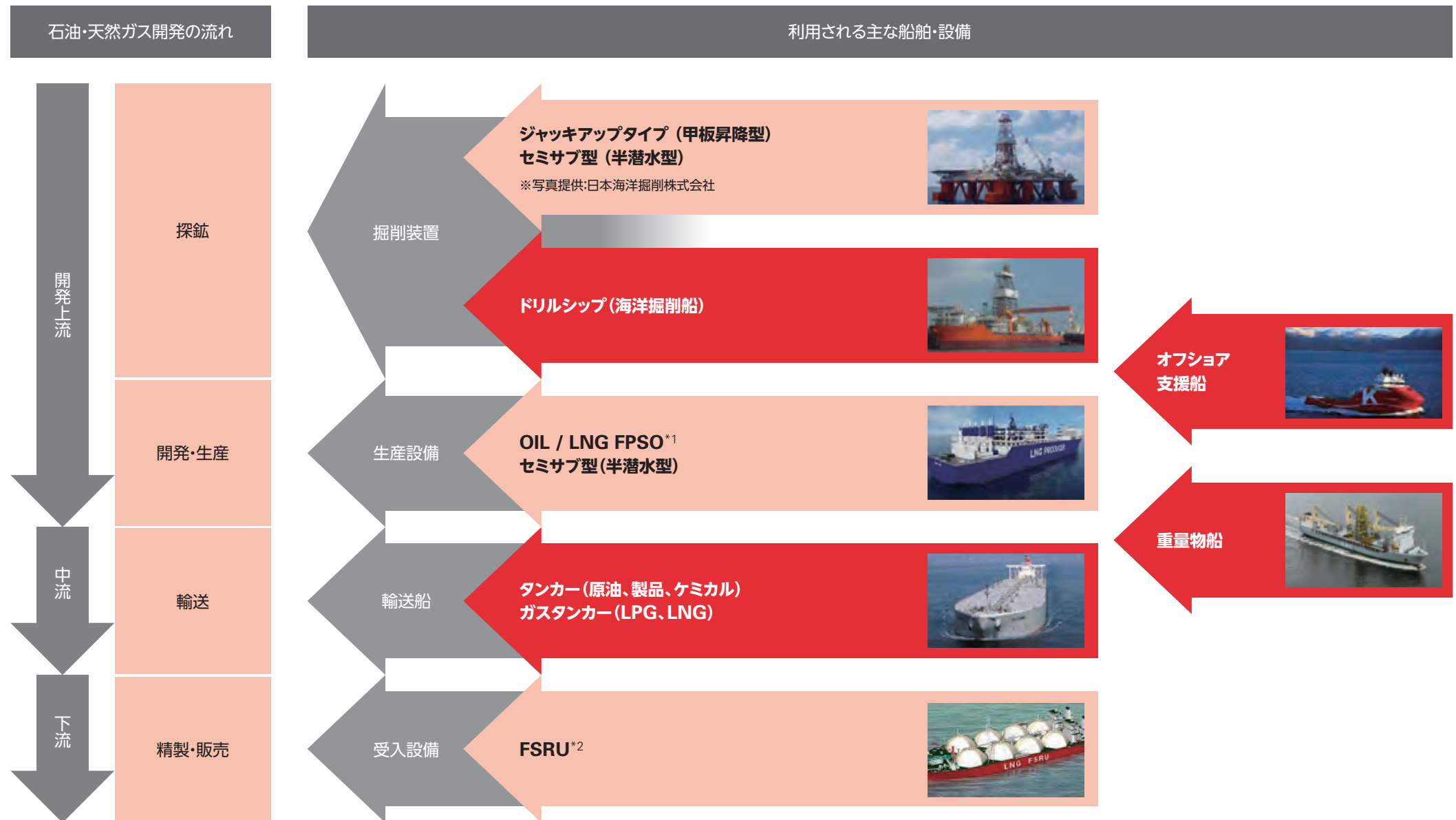
出典: SSY LNG LADAR

当社LNG船 保有隻数推移(共有含む)

(隻数)



第三章 事業別情報 | エネルギー資源輸送・海洋資源開発・重量物船 “K” LINEグループの事業領域



* 1. FPSO(Floating Production Storage and Offloading System): 浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備

* 2. FSRU(Floating Storage and Regasification Unit): 浮体式LNG貯蔵ガス化設備

第三章 事業別情報 | 海洋資源開発

オフショア支援船事業 (Offshore Support Vessel)

川崎汽船はノルウェーのK LINE Offshore AS (KOAS)社を通じて海洋エネルギー開発を支援する
オフショア支援船サービスを提供しています。

プラットフォーム・サプライ船 (PSV)

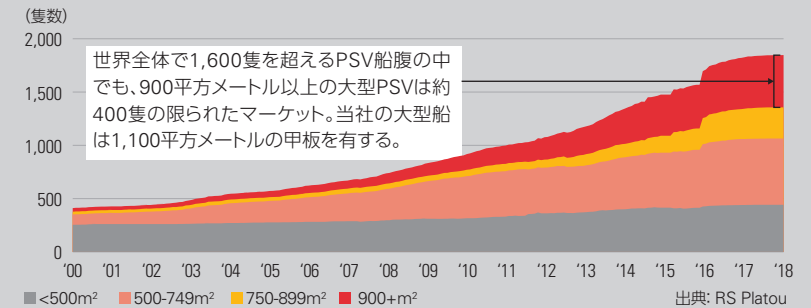


プラットフォーム・サプライ船 5隻

“輸送効率の高い大型PSV”

資機材や燃料を洋上のリグへ輸送。当社では載貨重量5,100トン、甲板スペース1,100平方メートルと、汎用型のおよそ1.5倍の積載能力を持つPSVを保有。

世界のPSV船腹量推移



アンカーハンドリング・タグ・サプライ船 (AHTS)

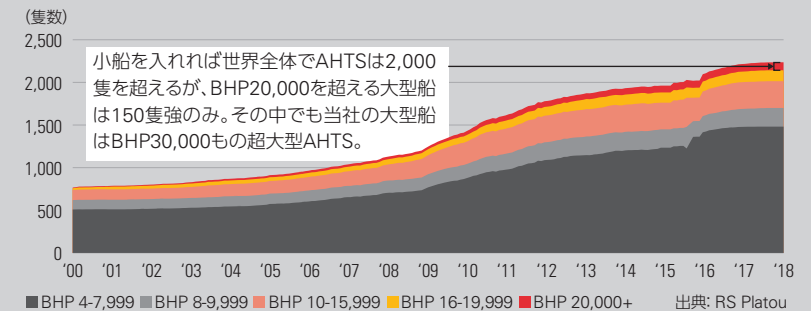


アンカーハンドリング・タグ・サプライ船 2隻

“世界最大級の馬力を持つAHTS”

VLCC並みのプロペラ出力でリグの牽引やアンカーを巻き上げる作業を実施。全長95メートル、型幅24メートルながらも、馬力は34,000BHPとVLCC並みの出力を持つAHTSを保有。BHP30,000超の超大型AHTSのKOAS社マーケットシェアは33%。

世界のAHTS船腹量推移



ドリルシップ事業 (Mobile Offshore Drilling Unit)



船舶明細

船名: “ETESCO TAKATSUGU J”
建造者: 三星重工業
竣工: 2011年12月
全長: 228 m
全幅: 42 m
排水量: 90,600 t

2009年に当社、三井物産、日本郵船、日本海洋掘削と“エテスコプロジェクト”への共同参画を果たし、最先端のドリルシップを共同保有:

- 2012年からペトロプラスへの傭船を開始。傭船期間は20年。
現在リオデジャネイロ沖200kmのプレソルト層鉞区で掘削作業を行っている。
- 水深3,000m、海底下9,000mまでの掘削能力を有する。

第三章 事業別情報 | 重量物船

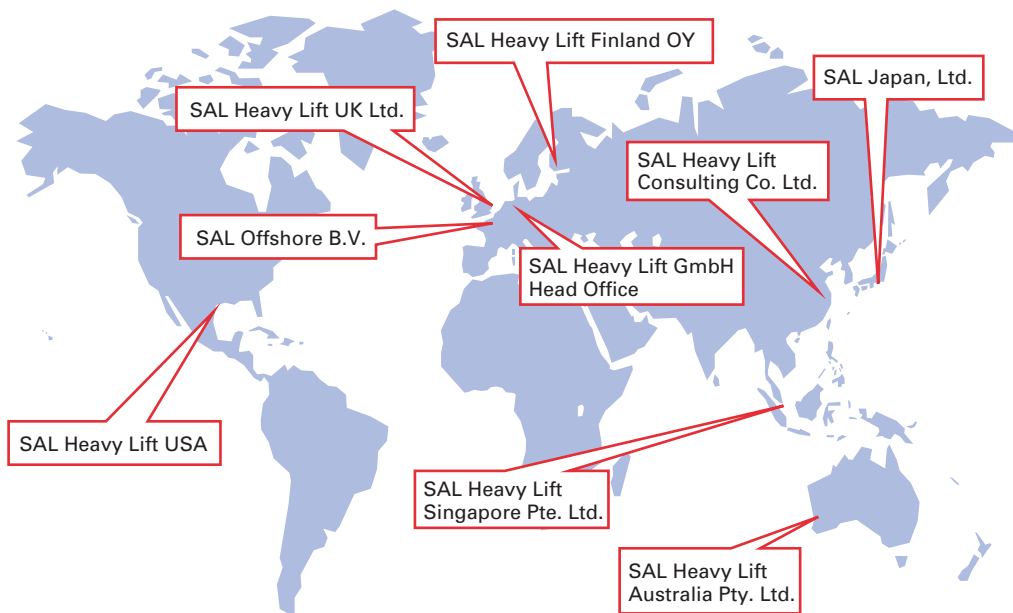
重量物船 船社ランキング(500トン以上)

(2016年6月現在)

ランキング	会社名	国	500～ 1,000トン 隻数	1,000～ 2,000トン 隻数	2,000トン 以上 隻数	合 計
1	BBC	ドイツ	47	0	0	47
2	Intermarine	アメリカ	16	0	0	16
3	SAL (“K” LINE)	ドイツ	9	4	2	15
4	Big Lift	オランダ	12	3	0	15
5	AAL	シンガポール	14	0	0	14
6	Jumbo	オランダ	7	4	2	13
7	Combi Lift	デンマーク	12	0	0	12
8	COSCOL	中国	12	0	0	12
9	Hansa Heavy Lift	ドイツ	5	5	0	10
10	Rickmers	ドイツ	10	0	0	10
	その他		31	0	0	31
合計			175	16	4	195

出典: 当社調べ

世界各国に展開するグローバルネットワーク



プロジェクト貨物: ノルウェーのGOLIAT OFFSHORE
プロジェクトで使用されるドリル設備



製油所向け大型リアクターの荷役作業



プロジェクト貨物: LNG設備の組み立て済みモジュール



シップローダー(鉄鋼石等バルク貨物を船舶へ積み込む
港湾設備)

事業環境

原油価格の低迷に起因するオフショアプロジェクト関連の輸送・作業は減少していますが、一方で洋上風力発電プロジェクト向けの輸送需要には底堅いものがあります。しかしながら、全体として重量物輸送需要の低迷は継続しており、市況回復には暫く時間を要するものと予想されます。

事業の沿革

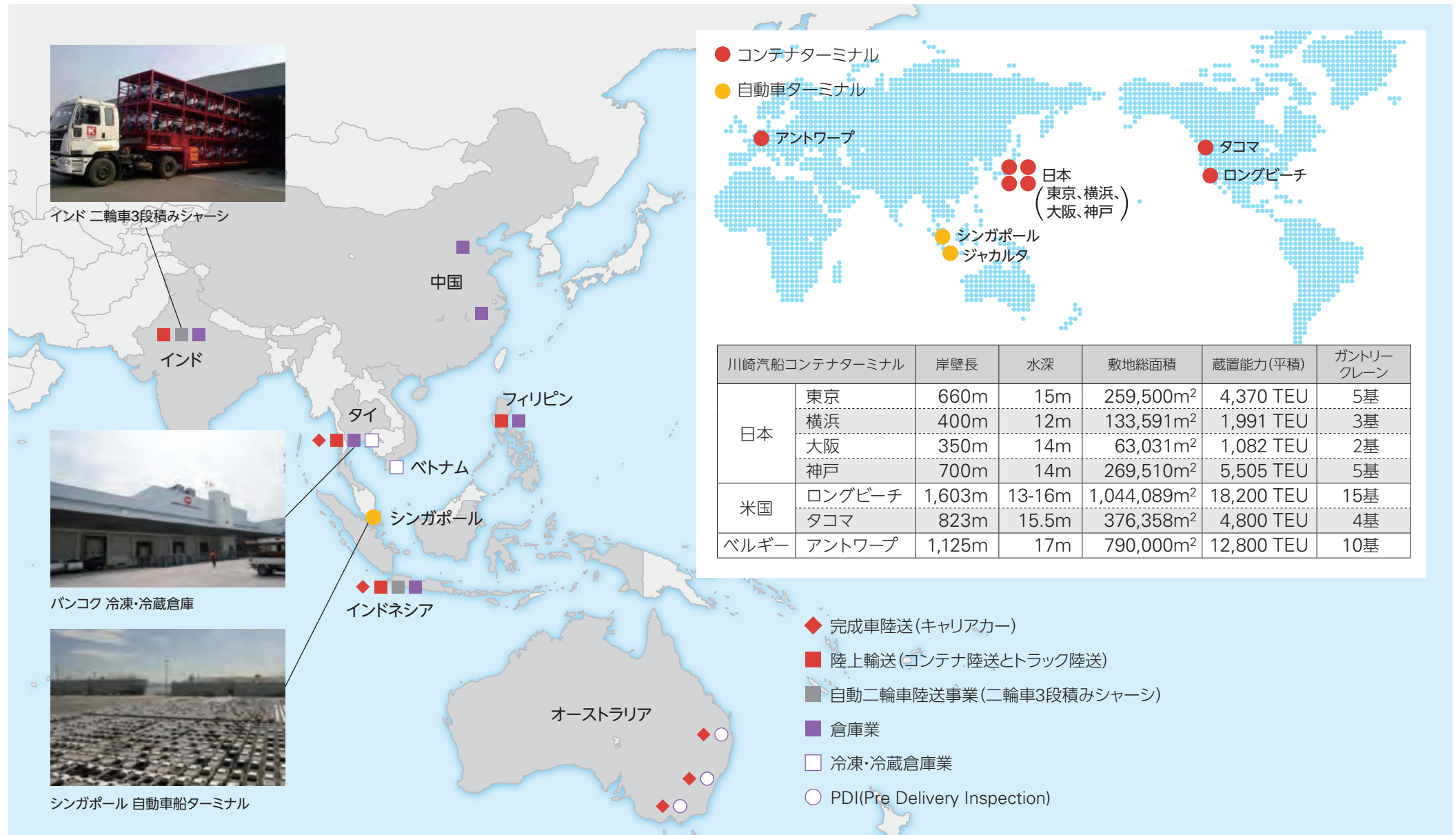
川崎汽船は2007年に重量物船事業に再参入し、2011年にはSALグループ(本社ドイツ)を完全子会社化し、重量物船事業を中核事業へと発展させてきました。

運航船隊

現在のフリートは600-2000トンのクレーンを装備した15隻。吊り上げ能力2,000トンの世界最大のクレーンを船上に備えた重量物船2隻(“SVENJA”&“LONE”)は、船位保持システム(Dynamic Positioning System: DPS)を装備しており、石油ガス開発・オフショア関連といった高度な技術を要する輸送に対応しています。

第三章 事業別情報 | 港湾・物流

当社グループ 地域密着型総合物流事業 ～顧客のニーズに応えた各社のノウハウとサービスネットワークの組み合わせ～



第四章 その他会社情報 | CSRの枠組みと重要テーマ

社会的責任を重視した経営体制の構築	コーポレートガバナンス → P29へ 社会からの要請に応える経営体制の確立 ステークホルダーエンゲージメント ステークホルダーとの対話促進
事業活動の影響に対する配慮	人権 差別防止、労働基本権の尊重、強制労働・児童労働の防止
	公正な事業慣行 腐敗防止、反競争的行為の防止
	環境保全 → P28へ 環境マネジメントの強化、環境に配慮した事業活動
	労働慣行 長時間労働防止、労働安全衛生向上、多様な働き方の推進 安全運航 重大事故の防止
新たな価値の創出	リスクマネジメント 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
	人材育成 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
	イノベーション 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
	コミュニティへの参画 自然災害被災地の復興支援 雇用創出・技能開発 教育に対する支援および雇用の創出

安全運航



中期経営計画に基づく取り組み

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。“K” LINEグループは、中期経営計画の中で「安全で最適なサービスの提供」を掲げ、安全運航の徹底を通じて社会的責任を果たすために、①安全運航管理体制の充実、②船舶管理体制の強化、③海事技術者の確保・育成を3本柱として取り組みを進めています。

人材育成

中期経営計画に基づく取り組み

陸上部門 グローバルな競争環境にさらされる中、連結ベースで8,000人を超える“K” LINEグループ内で連携を取り、経営を担うことができる人材の育成、強化を図ることが重要課題です。プロフェッショナルとしての知見、そして高い組織運営力を磨き、多様な働き方に対応して個々人の能力を最大限に発揮することにより、顧客から求められる高い品質のサービス提供が可能になると考えています。そのために人事ローテーション、研修制度などキャリアプランを充実させるとともに海外拠点との人事交流を進めています。

海上部門 確固たる安全運航体制を継続・実現するため、海事技術者の確保・育成が一つの大きな柱となっています。その中核となるのが日本人海事技術者であり、その量、質ともに増強することを目指しています。

また、主軸のフィリピン人を中心に、船の種別や航路に合わせアジアや欧州などの多国籍な船員を自社養成路線にて育成し、今後の船隊の充実に対応すべく取り組みを進めています。

第四章 その他会社情報 | 環境保全

環境保全への取り組み 環境ビジョン2050

青い海を明日へつなぐ

Navigating for Sustainability
Leading to a Brighter Future

中期経営計画に基づく取り組み

企業価値の向上を目指した取り組みの一つとして長期環境方針「K」LINE 環境ビジョン2050」を2015年、春に発表しました。「K」LINEグループは将来、予想される地球環境問題への対策だけではなく、ステークホルダーの皆さまの期待やニーズを理解し、新たな価値を社会に提供していくことが企業価値の向上につながると認識しており、「K」LINE 環境ビジョン2050」にその決意を掲げ、これに基づく具体的な数値目標や環境保全活動などの取り組みを行っています。



環境保全—環境ビジョン2050

世界トップクラスの海運事業者として、持続可能な社会と、青く美しい海を次の世代へ伝えていくために、私たちは2050年に向けた「環境ビジョン」を定め、4つの重要課題を特定、2050年のゴールと創立100周年における2019年のマイルストーンを定めました。

第四章 その他会社情報 | コーポレートガバナンスとリスクマネジメント

コーポレートガバナンス

コーポレートガバナンス・ガイドラインの制定

2015年12月に「コーポレートガバナンス・ガイドライン」を制定し、企業価値向上のためのガバナンスのあり方について、以下の論点から当社としての考え方をまとめました。①株主の権利・平等性の確保 ②株主以外のステークホルダーとの適切な協働 ③適切な情報開示と透明性の確保 ④取締役会の責務 ⑤株主との目的をもった対話

指名諮問委員会・報酬諮問委員会の設置

当社コーポレートガバナンス体制のさらなる充実を図るために、取締役会の諮問機関として、2015年11月に「指名諮問委員会」および「報酬諮問委員会」を新設しました。

いずれの諮問委員会も、社外取締役全員と取締役会長および社長執行役員で構成され、委員長は社外取締役の中から社外取締役の委員の互選により選出されています。これらの委員会は、取締役会からの諮問を受け、以下の事項について審議を行います。

指名諮問委員会・役員選任および解任案についての妥当性

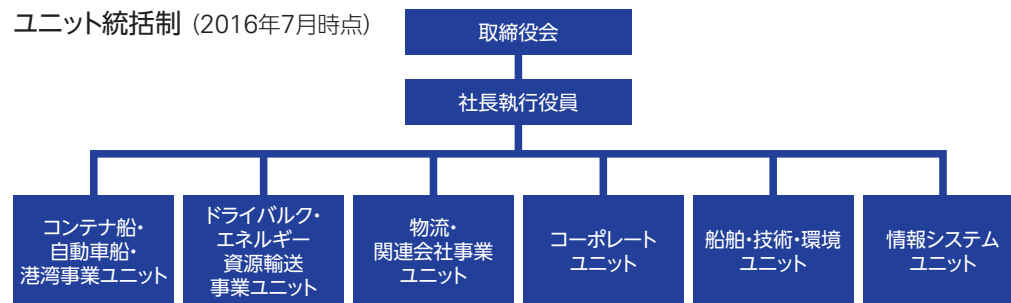
報酬諮問委員会・役員報酬の制度設計・役員報酬の水準

ユニット統括制の導入

「コーポレートガバナンス・コード」において取締役会の主要な役割・責務として、「経営陣幹部による適切なリスクテイクを支える環境整備を行うこと」が求められています。当社ではこれに対応するガバナンス体制の構築の一環として、業務執行体制のより一層の効率化、そして強化を図るために、2016年4月1日より新たにユニット統括制を導入しました。

ユニット統括制においては、執行の長たる社長執行役員の下、複数の事業部門および管理部門を統括する合計6名のユニット統括執行役員を任命、さらにその下に各部門を担当する担当執行役員を配しています。

ユニット統括制（2016年7月時点）

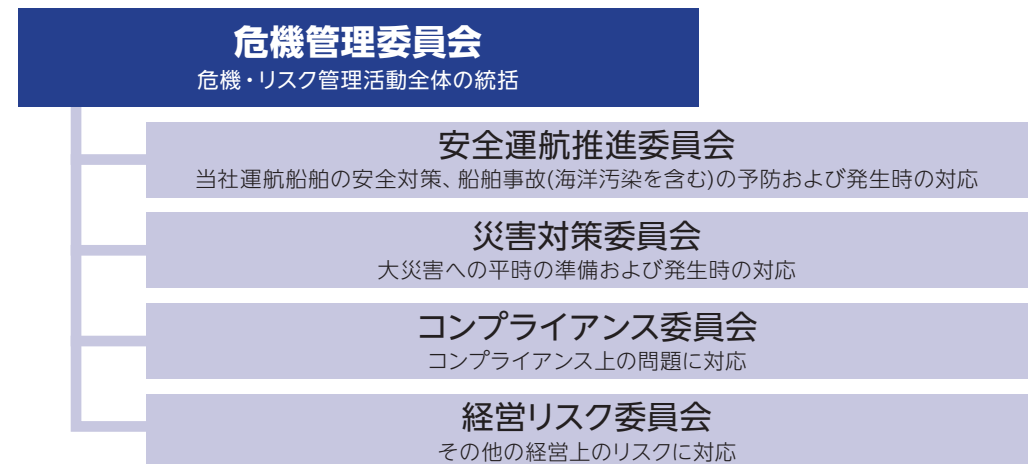


業績連動型株式報酬制度の導入

取締役（業務執行取締役に限る）および執行役員の役員報酬と株式価値との連動性をより明確にし、中長期的な業績の向上と企業価値の増大への貢献意識を高めることを目的とし、2016年度より業績連動型株式報酬制度「株式給付信託（BBT（=Board Benefit Trust））」を導入しました。

この制度は、当社が拠出する金銭を原資として当社株式が信託を通じて取得され、取締役等に対して、取締役会が定める役員株式給付規程に従って、当社株式および当社株式を時価で換算した金額相当の金銭が信託を通じて交付される業績連動型の株式報酬制度であり、取締役等が当社株式等の交付を受ける時期は、原則として取締役等の退任時です。

リスクマネジメント



リスクマネジメント

経営上の諸々の危機・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し得るよう、危機・リスク管理体制を構築しています。危機・リスクを4分類し、それぞれに対応する委員会を設け、さらにこの4委員会を束ねて危機・リスク管理活動を掌握・推進する組織として、危機管理委員会を設置しています。

第四章 その他会社情報 | 会社概要／株式情報／外部ステークホルダーの評価

会社概要・株式情報

会社概要 (2016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	村上 英三
従 業 員 数	716名 (陸員541名、海員175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 〒650-0023 神戸市中央区栄町通一丁目2番7号 (大同生命神戸ビル) 電話 (078) 325-8727 / FAX (078) 393-2676
海外駐在員 事 務 所	マニラ、ヤンゴン、デュバイ
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、 アラブ首長国連邦、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 等
関 係 会 社 (連結対象)	国内27社 海外314社

株式情報 (2016年3月31日現在)

発行可能株式総数	2,000,000,000株
発行済株式数	939,382,298株
株 主 数	43,216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・名古屋・福岡

大株主

株主名	持株数 (千株)	持株比率 (%)
ゴールドマンサックスインターナショナル	144,939	15.42
ロイヤルバンクオブカナダトラストカンパニー (ケイマン) リミテッド	93,824	9.98
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	38,081	4.05
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 資産管理サービス信託銀行株式会社	32,923	3.50
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	30,325	3.22
JFEスチール株式会社	28,174	2.99
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ピーパー	22,894	2.43
CGML PB CLIENT ACCOUNT/COLLATERAL	20,049	2.13
損害保険ジャパン日本興亜株式会社	19,107	2.03
株式会社みずほ銀行	18,688	1.98

2016年7月 当社格付

R&I	JCR
BBB(ネガティブ)	BBB+(ネガティブ)

外部ステークホルダーの評価



FTSE4Good





〒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)

川崎汽船株式会社

IR・広報グループ IR室

TEL 03-3595-5000

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

【免責事項】

本FACTBOOK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FACTBOOK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。