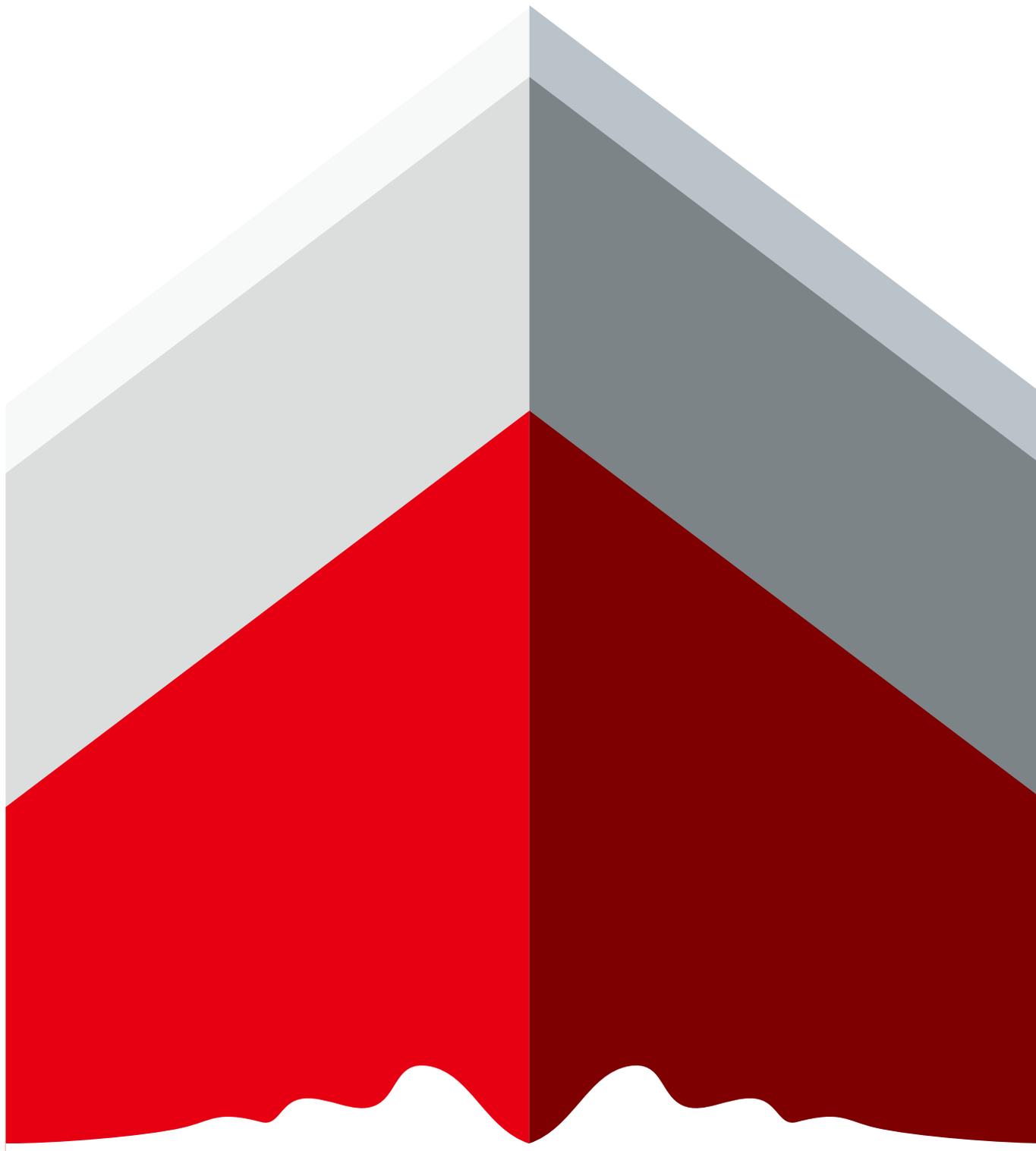


FACTBOOK 2020

事業別データ集

2020年8月19日発行



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

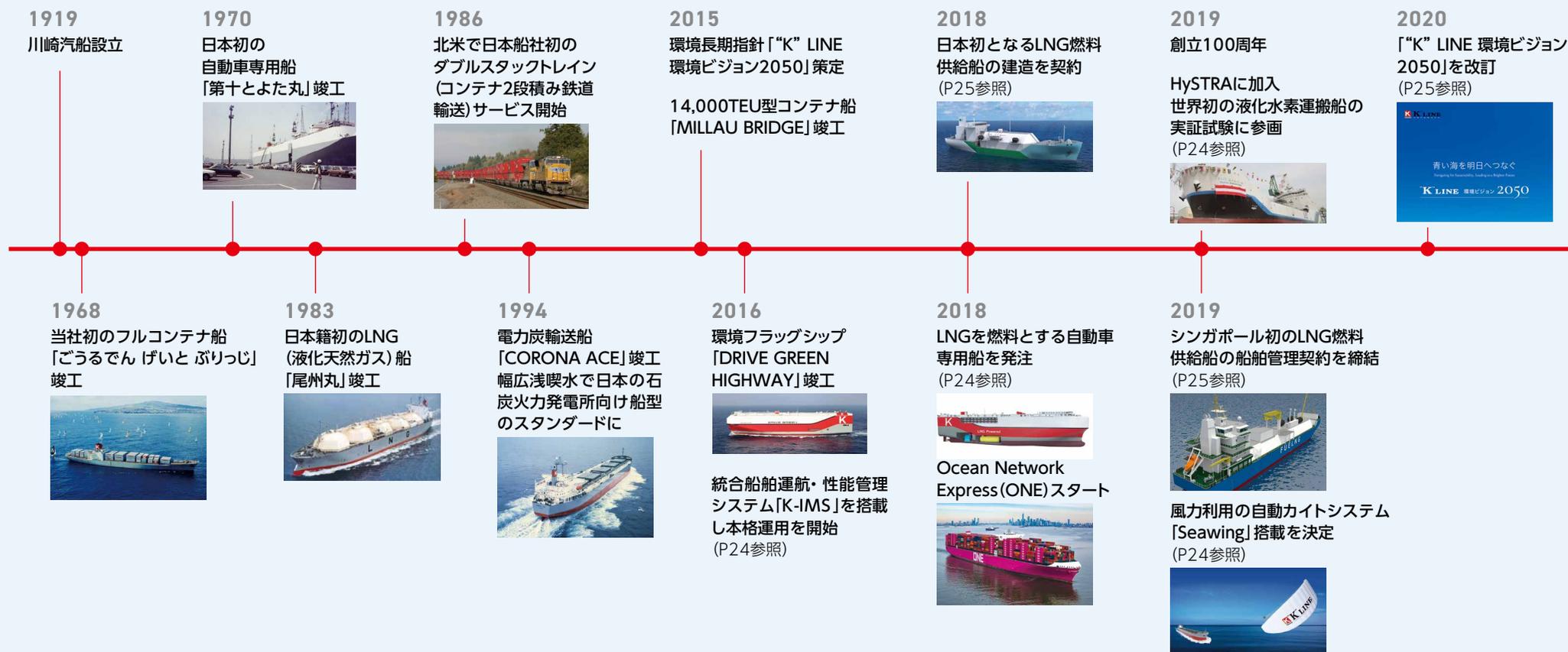
⋮
社会からの信頼

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



目次

- 2 経営方針
- 3 沿革・目次

“K” LINE at a Glance

- 4 業績とグループ運航船舶隻数
- 5 財務・ESGハイライト
- 6 財務データ
- 8 経営計画

事業別情報

- 11 セグメント概要
- 12 世界海上荷動き・輸送キャパシティデータ
- 13 ドライバルク
- 15 LNG船・電力炭船・油槽船・燃料事業
- 16 油槽船事業
- 17 海洋・エネルギー新事業
- 18 自動車船事業
- 19 物流事業
- 20 コンテナ船事業

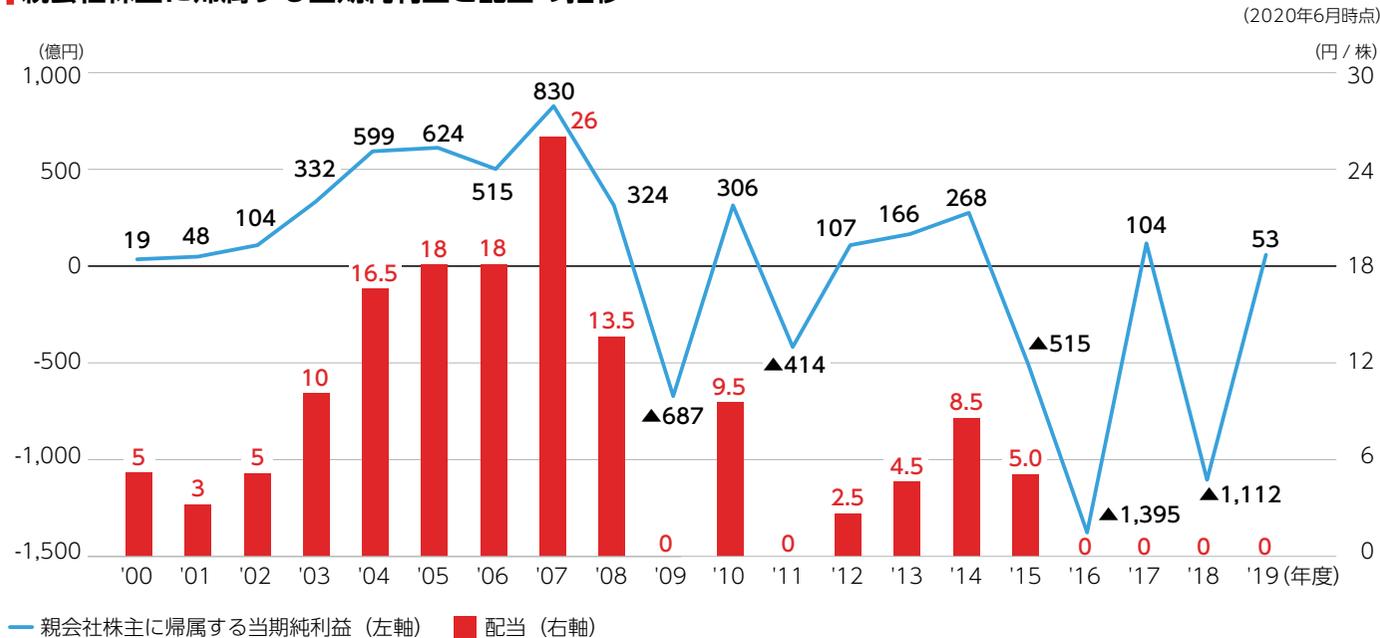
ESGの取り組み

- 23 ESG・CSRマネジメント
- 24 イノベーション／環境保全
- 26 安全運航／人材育成
- 27 コーポレートガバナンス

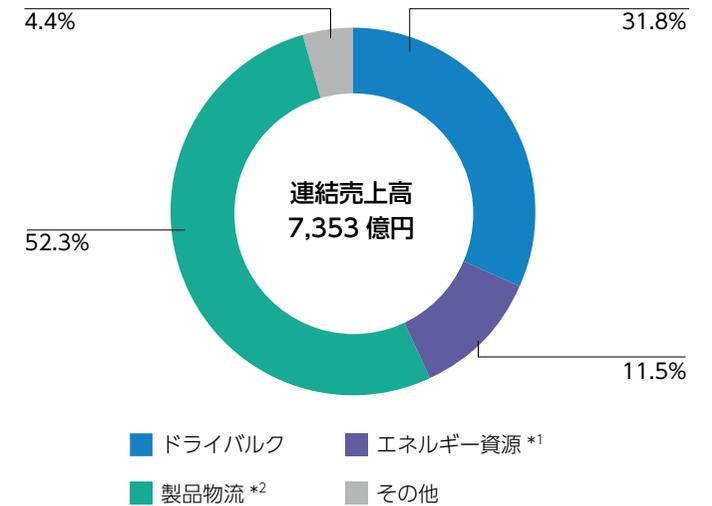
会社概要／株式情報

- 28 事業拠点／外部からの評価
- 29 会社概要／株式情報

親会社株主に帰属する当期純利益と配当の推移



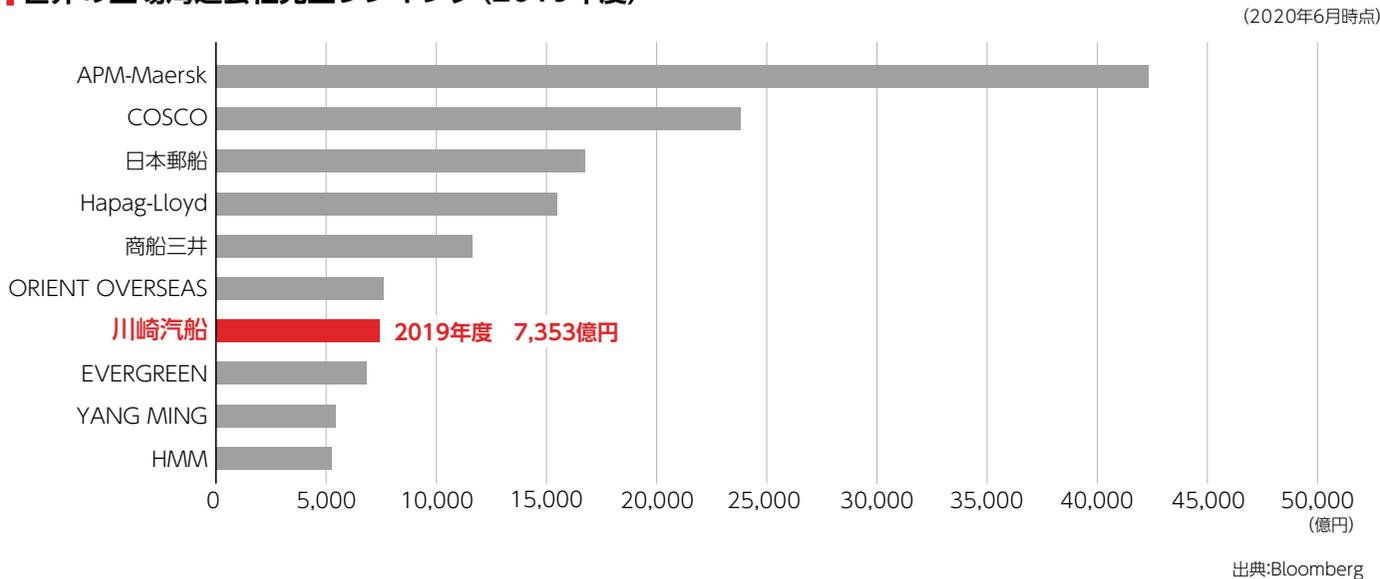
セグメント別売上高構成比 (2019年度)



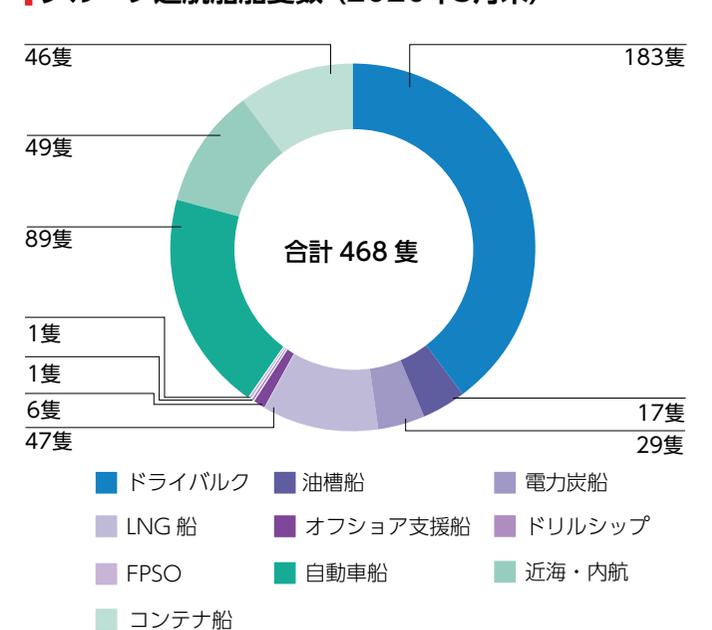
*1 エネルギー資源セグメントには、LNG船、電力炭船、油槽船、オフショア支援船、海洋事業、エネルギー新事業を含む。

*2 製品物流セグメントには、自動車船、物流、近海・内航、コンテナ船、港湾を含む。

世界の上場海運会社売上ランキング (2019年度)



グループ運航船舶隻数 (2020年3月末)



| | | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 2013年度 | 2014年度 | 2015年度 | 2016年度 | 2017年度 | 2018年度 | 2019年度 |
|------------------------|--------------------------|---------------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------------------|-----------|----------|
| | | (百万円) ^{*1} | | | | | | | | | |
| 業績 (会計年度) | 売上高 | ¥985,084 | ¥972,310 | ¥1,134,771 | ¥1,224,126 | ¥1,352,421 | ¥1,243,932 | ¥1,030,191 | ¥1,162,025 | ¥836,731 | ¥735,284 |
| | 営業利益 | 58,609 | △40,563 | 14,886 | 28,854 | 47,988 | 9,427 | △46,037 | 7,219 | △24,736 | 6,840 |
| | 経常利益 | 47,350 | △48,955 | 28,589 | 32,454 | 48,980 | 3,338 | △52,388 | 1,962 | △48,933 | 7,407 |
| | 親会社株主に帰属する当期純利益 | 30,603 | △41,351 | 10,669 | 16,642 | 26,818 | △51,499 | △139,478 | 10,384 | △111,188 | 5,269 |
| 財政状態 (会計年度末) | 総資産 | 1,032,505 | 1,066,648 | 1,180,433 | 1,254,741 | 1,223,328 | 1,115,223 | 1,045,209 | 1,036,886 ^{*2} | 951,261 | 896,081 |
| | 純資産 | 314,986 | 259,934 | 361,975 | 410,688 | 467,440 | 379,913 | 245,482 | 243,094 | 181,233 | 200,234 |
| | 自己資本 | 291,669 | 242,572 | 340,571 | 388,837 | 441,531 | 355,375 | 219,484 | 217,010 | 103,576 | 101,095 |
| | 有利子負債 | 483,362 | 592,522 | 629,864 | 643,794 | 536,846 | 525,152 | 550,512 | 570,584 | 550,211 | 543,451 |
| | 設備投資額 | 148,993 | 239,196 | 134,554 | 93,377 | 89,501 | 116,592 | 68,048 | 101,105 | 97,911 | 81,148 |
| | 減価償却費 | 44,722 | 50,044 | 59,667 | 52,243 | 53,526 | 48,302 | 47,421 | 43,410 | 40,789 | 44,253 |
| | 営業活動によるキャッシュ・フロー | 84,901 | △2,908 | 59,756 | 88,228 | 101,825 | 39,635 | △43,919 | 1,167 | △6,808 | △21,797 |
| | 投資活動によるキャッシュ・フロー | △54,116 | △83,233 | △27,212 | △5,113 | △11,177 | △29,569 | △24,881 | △22,813 | △35,493 | △20,286 |
| | フリー・キャッシュ・フロー | 30,785 | △86,142 | 32,544 | 83,115 | 90,648 | 10,066 | △68,801 | △21,646 | △42,303 | △42,083 |
| | 財務活動によるキャッシュ・フロー | △24,796 | 86,306 | 26,364 | △26,634 | △119,253 | △14,835 | 26,436 | 22,239 | 19,290 | 16,731 |
| 一株当たりの情報 ^{*3} | 当期純利益 (EPS) (円) | 40.08 | △54.14 | 12.07 | 17.75 | 28.60 | △54.95 | △1,488.23 | 111.13 | △1,192.08 | 56.50 |
| | 純資産 (BPS) (円) | 381.87 | 317.59 | 363.18 | 414.66 | 471.10 | 379.18 | 2,341.93 | 2,326.65 | 1,110.48 | 1,083.88 |
| | 配当金 (円) | 9.5 | — | 2.5 | 4.5 | 8.5 | 5.0 | — | — | — | — |
| | 配当性向 (%) | 23.7 | — | 20.7 | 25.4 | 29.7 | — | — | — | — | — |
| 経営指標 | 売上高経常利益率 (%) | 4.8 | △5.0 | 2.5 | 2.7 | 3.6 | 0.3 | △5.1 | 0.2 | △5.8 | 1.0 |
| | 売上高当期純利益率 (%) | 3.1 | △4.3 | 0.9 | 1.4 | 2.0 | △4.1 | △13.5 | 0.9 | △13.3 | 0.7 |
| | 自己資本当期純利益率 (ROE) (%) | 10.2 | △15.5 | 3.7 | 4.6 | 6.5 | △12.9 | △48.5 | 4.8 | △69.4 | 5.1 |
| | 総資産経常利益率 (ROA) (%) | 4.6 | △4.7 | 2.5 | 2.7 | 4.0 | 0.3 | △4.8 | 0.2 ^{*2} | △4.9 | 0.8 |
| | 負債資本比率 (DER) (倍) | 1.66 | 2.44 | 1.85 | 1.66 | 1.22 | 1.48 | 2.51 | 2.63 | 5.31 | 5.38 |
| | 自己資本比率 (%) | 28.2 | 22.7 | 28.9 | 31.0 | 36.1 | 31.9 | 21.0 | 20.9 | 10.9 | 11.3 |
| | 総資産回転率 (%) | 0.95 | 0.91 | 0.96 | 0.98 | 1.11 | 1.12 | 0.99 | 1.12 | 0.88 | 0.82 |
| | EBITDA (百万円) | 103,897 | 101,168 | 104,797 | 90,472 | 111,978 | 24,678 | △77,180 | 67,567 | △50,293 | 65,746 |
| | EV/EBITDA (倍) | 6.00 | 62.82 | 6.28 | 6.97 | 5.63 | 21.53 | △8.70 | 9.57 | △10.42 | 7.72 |
| | 株価収益率 (PER) (倍) | 7.66 | — | 16.49 | 12.56 | 11.29 | — | — | 22.44 | — | 14.37 |
| | 株価純資産倍率 (PBR) (倍) | 0.81 | 0.57 | 0.55 | 0.54 | 0.69 | 0.58 | 1.27 | 1.08 | 1.08 | 0.75 |
| | 株主総利回り (TSR) (%) | — | — | — | — | 145.22 | 98.36 | 133.34 | 112.44 | 53.97 | 25.29 |
| 比較指標：配当込みTOPIX (%) | — | — | — | — | 130.69 | 116.55 | 133.67 | 154.88 | 147.08 | 101.85 | |
| 期中平均値 | 為替 (円/US\$) | 86 | 79 | 82 | 100 | 109 | 121 | 109 | 111 | 111 | 109 |
| | 燃料油価格 (US\$/トン) | 489 | 672 | 671 | 626 | 541 | 295 | 265 | 349 | 450 | 467 |
| 人事データ | 連結従業員 (人) | 7,895 | 7,703 | 7,667 | 7,703 | 7,834 | 8,097 | 8,018 | 7,153 | 6,022 | 6,164 |
| | 単体従業員 (人) | 623 | 664 | 659 | 652 | 676 | 716 | 735 | 724 | 756 | 767 |
| | 陸上 (人) | 437 | 486 | 481 | 478 | 504 | 541 | 552 | 531 | 552 | 562 |
| | 海上 (人) | 186 | 178 | 178 | 174 | 172 | 175 | 183 | 193 | 204 | 205 |
| | 女性比率 (%) | 18.9 | 22.9 | 22.8 | 24.4 | 25.4 | 26.3 | 24.9 | 25.1 | 25.8 | 25.7 |
| | 障がい者雇用率 (%) | 1.6 | 1.6 | 1.9 | 1.93 | 1.87 | 1.94 | 2.29 | 2.4 | 2.05 | 1.96 |
| 経営体制 ^{*4} | 取締役 (人) (カッコ内は、社外取締役の人数) | 14 (2) | 13 (2) | 13 (2) | 13 (2) | 10 (2) | 9 (2) | 9 (3) | 9 (3) | 9 (3) | 10 (4) |
| | 監査役 (人) (カッコ内は、社外監査役の人数) | 5 (3) | 5 (3) | 5 (3) | 4 (3) | 4 (3) | 4 (3) | 4 (2) | 3 (2) | 3 (2) | 4 (2) |

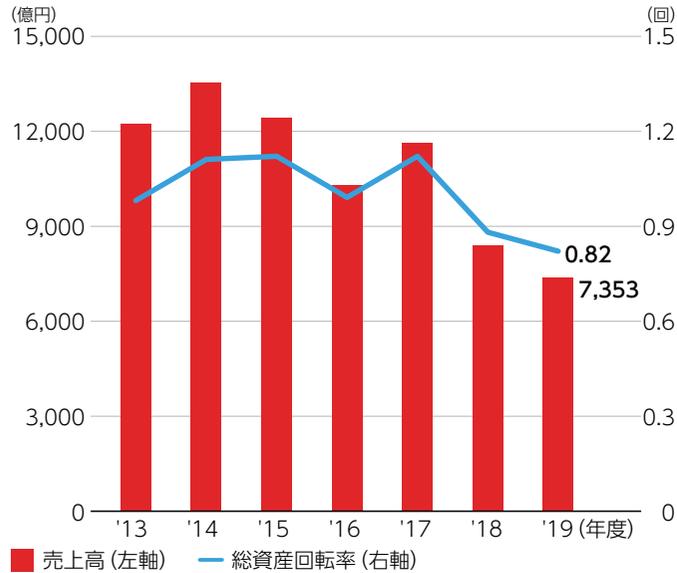
※1 百万円未満切り捨て。

※2 「『税効果会計に係る会計基準』の一部改正」(企業会計基準第28号 平成30年2月16日)等を2018年度の期首から適用しており、2017年度に係る総資産および総資産経常利益率は当該会計基準等を遡って適用し、算定。

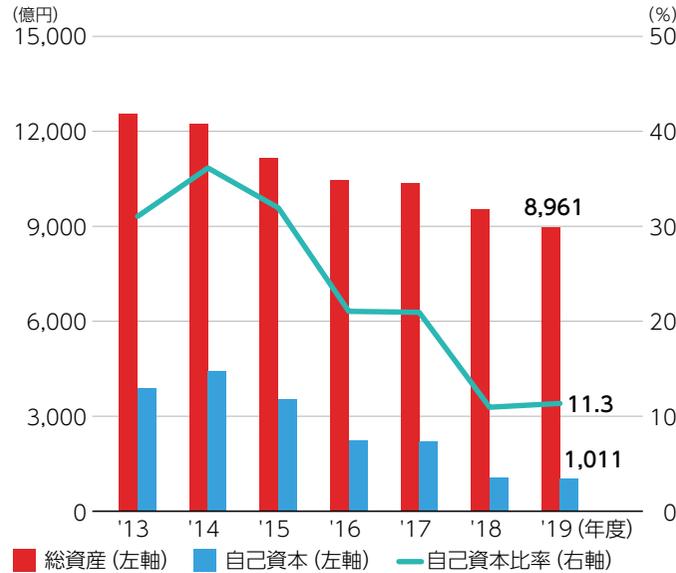
※3 2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を実施。2016年度連結会計年度の期首に当該株式併合が行われたと仮定して、一株当たり当期純利益および一株当たり純資産を算定。

※4 川崎汽船株式会社を対象。

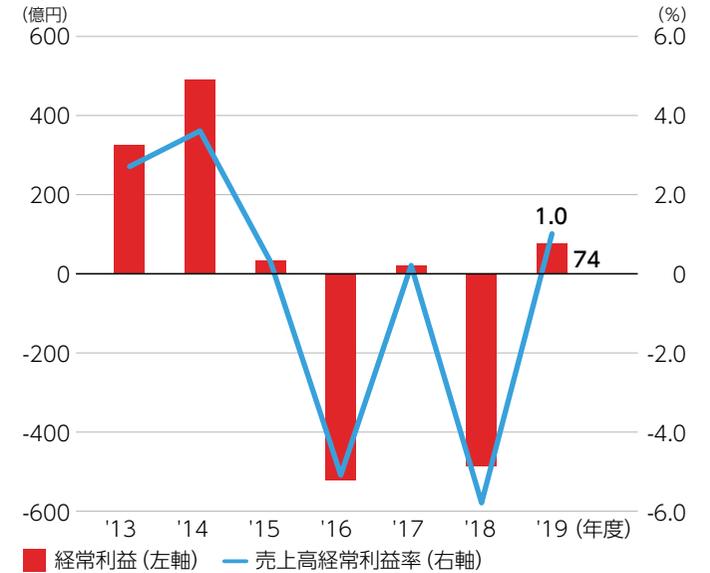
売上高・総資産回転率



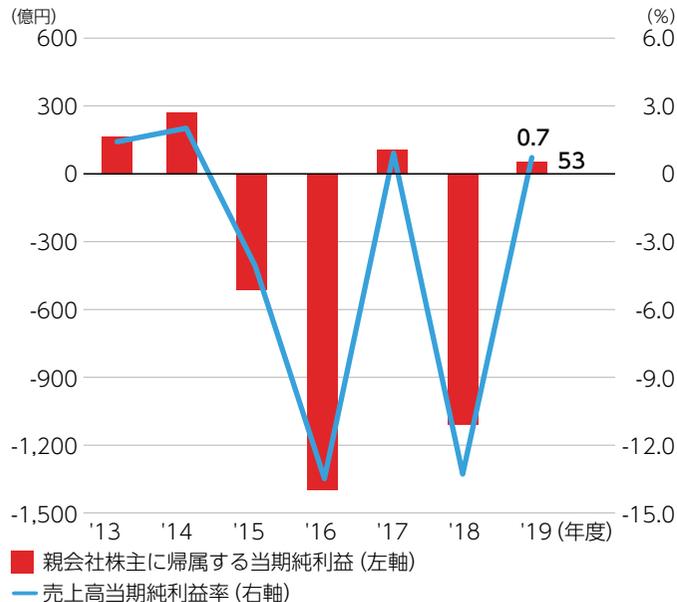
総資産・自己資本・自己資本比率



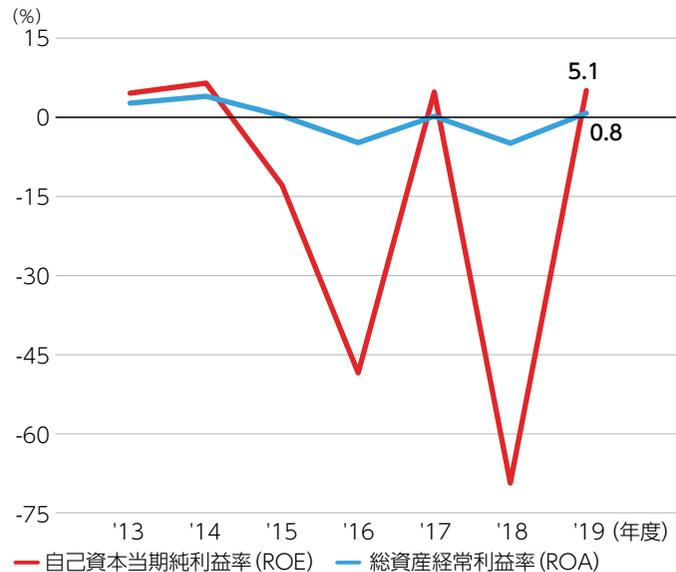
経常利益・売上高経常利益率



親会社株主に帰属する
当期純利益・売上高当期純利益率



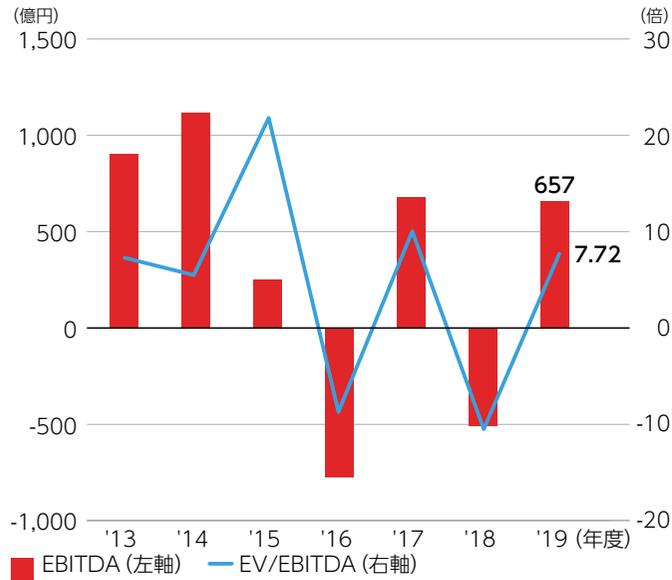
自己資本当期純利益率 (ROE)・
総資産経常利益率 (ROA)



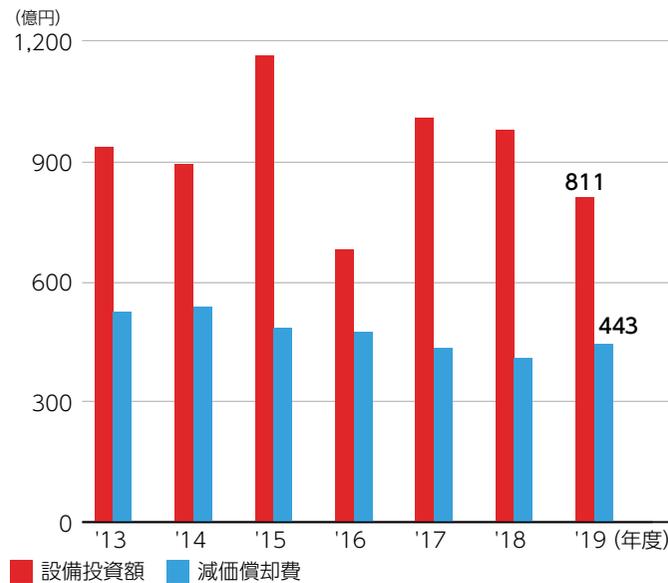
有利子負債・負債資本比率 (DER)



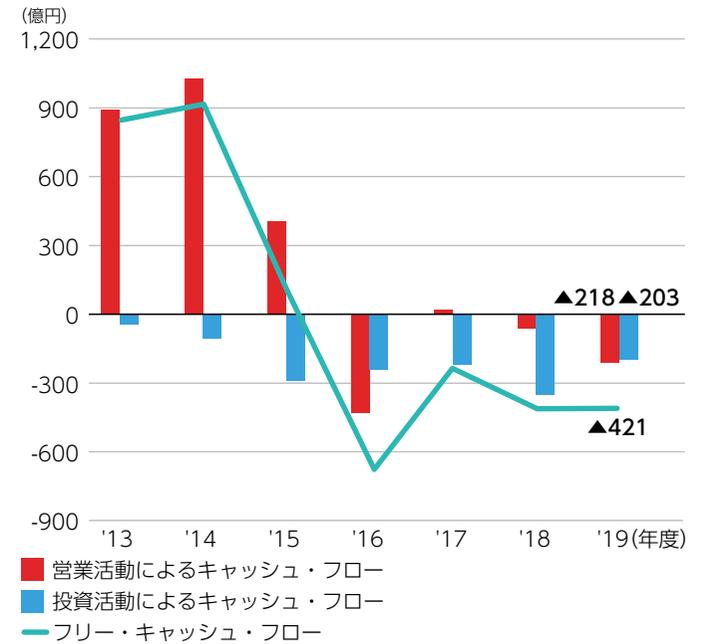
EV/EBITDA



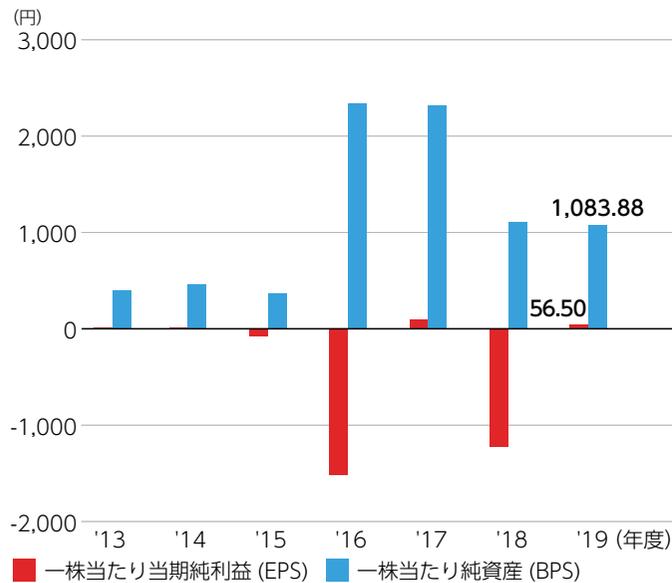
設備投資額・減価償却費



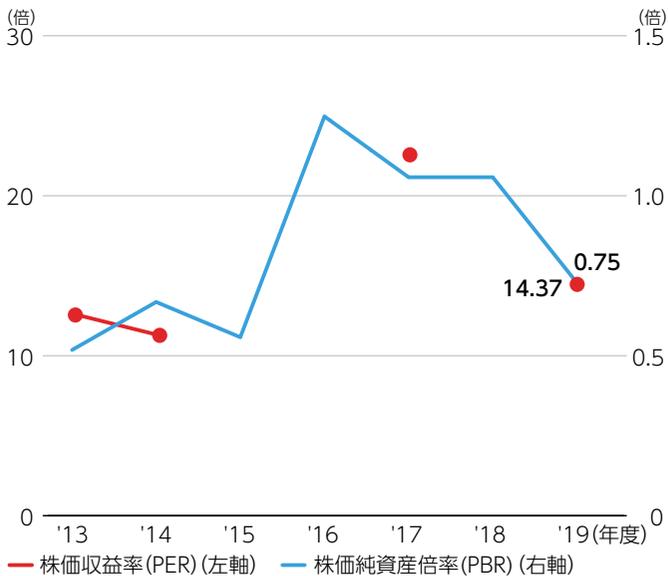
キャッシュ・フロー



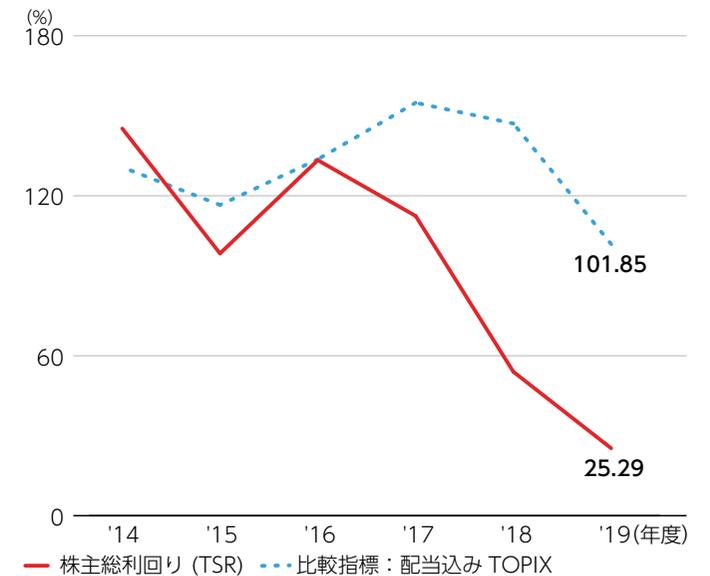
一株当たり当期純利益(EPS)・一株当たり純資産(BPS)



株価収益率 (PER)・株価純資産倍率 (PBR)



株主総利回り (TSR)



前中期経営計画 (飛躍への再生) 振り返り

- 事業ポートフォリオ戦略転換 ○ 達成
コンテナ船事業のスピノフ、重量物船・石油製品船事業からの撤退、国内港運事業の再編
- 経営管理の高度化と機能別戦略の強化 ○ 達成
事業・船種ごと、投資案件の判断基準となるリスク量計測可能な体制整備の完了
- ESGの取り組み ○ 達成
[“K” LINE 環境ビジョン2050]に沿った環境対応、[K-IMS]・自動カイト等の先進技術の活用推進
- 基盤となる安定収益型事業のROA:6% ○ 達成
- 2017年度以降3年間黒字 × 未達成
- 自己資本比率:20%半ば × 未達成
- 配当方針 (早期復配) × 未達成

外部環境認識と行うべき事

メガトレンド



- 気候変動リスク
- 環境規制の厳格化
- 安全運航強化の必要性



- 世界人口の増加
- エネルギー需要の増大
- デジタル化とテクノロジーの進展



- 保護主義、地政学的リスクとボラティルな市況
- コロナ禍によるグローバルな価値観や行動の変容が加速

リスク

- 環境規制強化による運航影響と費用増加
- 大規模な海難事故
- 高度な技術を有する船員の世界的な不足
- AI・デジタル技術の進化のスピード
- 船腹供給と輸送需要の不均衡による市況の低迷
- サプライソースの変化と貿易構造の変容

機会

- 環境に配慮した事業活動による価値の向上
- 安全運航追求による重大事故の撲滅とステークホルダーからの信頼・評価の向上
- 海事技術者の育成による事業競争力の向上
- AI・デジタル技術による新たな価値の創造
- グローバルな海上輸送需要の増大
- 顧客ニーズの変化に対応したサービスの創出

行うべき事

コロナ禍による足元状況への対処

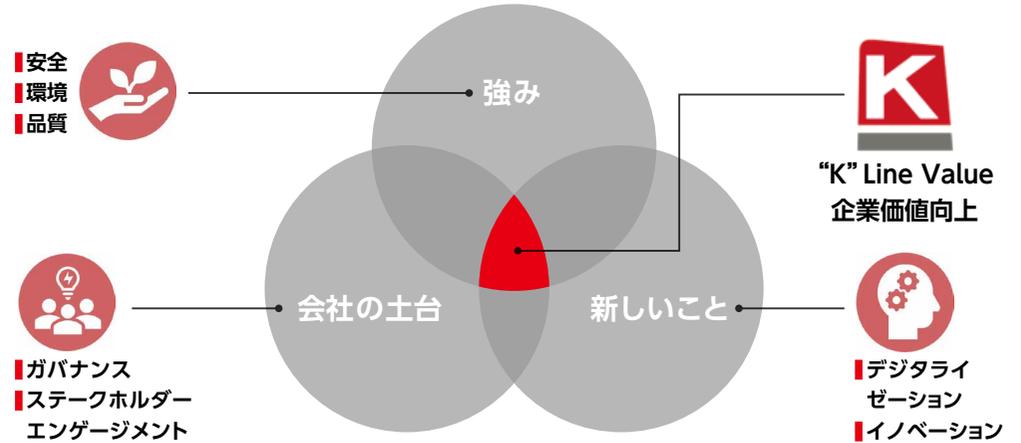
- 船隊規模の適正化
- さらなる投資の厳選
- 流動性確保と自己資本拡充

従来からの重点課題への対応の強化・加速

- [安全][環境][品質]と、それらを支えるAI・デジタル技術の活用

目指すべき会社像 ~グローバルに信頼されるK~

海運業を中核とした物流のプロフェッショナルとして
ステークホルダーに選ばれ成長し続ける企業を目指す



経営計画の公表と位置付け

- 2020年度を初年度として2020年代半ばへ、あるいはさらにその先へ向けての当社の将来の方向性を示す経営計画を2020年8月に公表。
- コロナ禍によるものを含めて当社を取りまく事業環境には大きな変化が予想され、当初の2年間(2020年度、2021年度)については足元での対応として具体的な事業方針、施策及び業績見込みを明示。
- 2022年度以降については、現時点で当社が目指す2020年代半ば、2020年代末時点での業績目標を明示。
- 将来の業績予想については、ポストコロナの状況を見極めつつ、毎年見直しを実施。

2020~2021年度の事業方針

船隊規模の適正化

- 安定収益型事業の維持・拡大と市況影響型事業の競争力強化のため、需要に応じた船隊規模の適正化を進め、収益規模を拡大
- 2020年度合計 20隻以上の船隊圧縮を計画(ケーブサイズ、中小型バルク、チップ船、電力炭船、自動車船等)
- 2021年度以降も船隊規模適正化を継続

| 長期固定船隊隻数推移 | 2020年度 | 2025年度 | 差異 |
|------------|--------|--------|------|
| 安定収益型事業 | 166隻 | 158隻 | △8隻 |
| 市況影響型事業 | 186隻 | 142隻 | △44隻 |
| 全社 | 352隻 | 300隻 | △52隻 |

流動性確保と自己資本拡充

- 流動性確保
コミットメントライン含め売上の3ヶ月分以上を確保
- 自己資本拡充
船舶、その他資産の売船・処分

さらなる投資の厳選

- 総投資額は営業CFの範囲内に抑制(5年間で2,500億円規模)

安定収益型事業

適切な投資による継続的発展と安定的な利益の積み上げ

市況影響型事業

船隊規模の適正化を進め、さらなる利益を積み上げ

戦略的成長分野

エネルギー、環境関連、AI・デジタル分野などの重要分野への投資

安定収益型事業の比率*
を60%に拡大 *投下資本ベース

安全、環境、品質に対する 取り組み拡充・加速

技術力・営業力強化による 成長戦略強化

事業戦略

全社共通

| | |
|------------|---|
| 安全運航 | 安全運航をさらに徹底し、お客さまより継続的に選ばれるためのサービスを提供 |
| 船舶管理強化 | 海・陸一体化による船舶管理体制の強化と安全輸送の追求 |
| 環境への取り組み | GHG(温室効果ガス)削減の環境ビジョンに沿った船隊整備とサービスの提供 |
| ポートフォリオ再構築 | 収支改善を目的とした既存事業データの徹底的な管理・分析による事業ポートフォリオの再構築 |
| AIデジタル対応 | 本船運航/船舶管理などのデジタル化/新技術を通じた事業競争力の強化 |
| 提案型営業強化 | 提案型営業を強化し、お客さまに魅力のあるサービスを提供 |
| 海外ネットワーク強化 | 外地店所の機能を強化し連携をさらに強めることにより、グローバルな情報共有による商機拡大 |

各ユニットの事業特性に合わせた戦略

ドライバルク

- 環境対応・付加価値サービスを通して鉄鋼原料輸送を中心とする安定収益型事業を拡充
- エクスポージャーの削減を進めフレキシブルかつ競争力のある市況影響型事業へ変身
- 海外発展事業案件にアプローチし積極的にビジネスチャンスにアクセス

エネルギー 資源輸送

- 差別化の源泉としての安全運航・船質管理の徹底化及び海外ネットワークの強化により、国内外のお客さまより継続的に選ばれるきめ細かいサービスを提供
- LNG燃料・LPG燃料や次世代燃料事業への参画と事業化
- 洋上風力、太陽光発電、CCS、カーボンクレジットなど再エネ・GHG削減関連事業への参画

自動車船

- お客さまの需要変化に対応した最適な航路網へのさらなる再編
- 安全運航、高い輸送品質の追求とROROサプライチェーン最適化実現への取り組み
- 社会変化と需要変化に即応できるグローバル組織の追求

物流・近海・内航

- 本社主導によるグローバルグループ経営体制の強化
- 海運会社の特色を組み込んだ物流サービスの創出
- 物流コンサルティング機能を含む包括的物流サービスへの発展

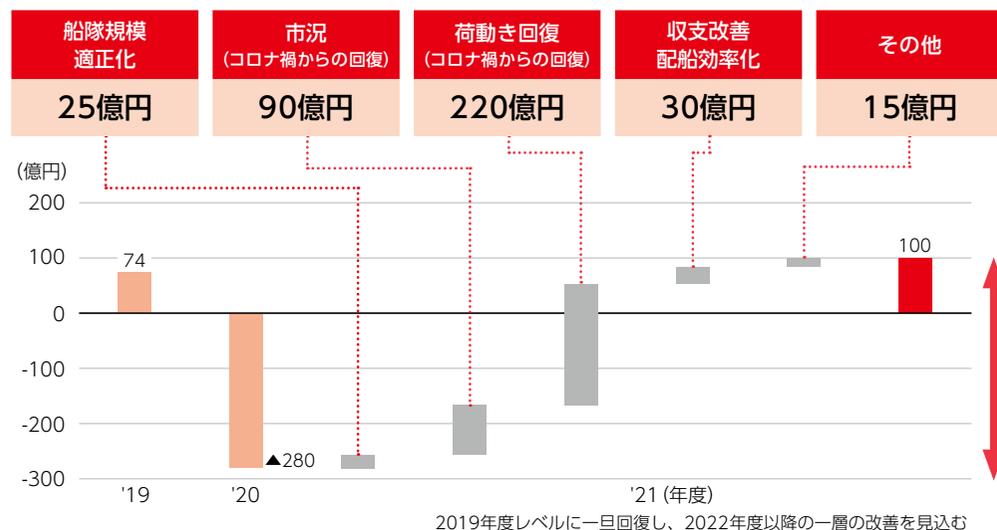
コンテナ船

- 良質な船舶の提供、人材の派遣によるONE社の競争力向上へのフルサポート継続
- ONE社の株主として同社の中長期的成長へ向けた事業運営のサポート
- ONE社におけるベストプラクティス導入、カスタマーサービス拡充、配船効率化等による競争力強化

定量的な目標とイメージ

2021年度へ向けた改善ポイント(2020年度比)

一時的な落ち込みからの市況の回復。但し本格回復は2022年度以降

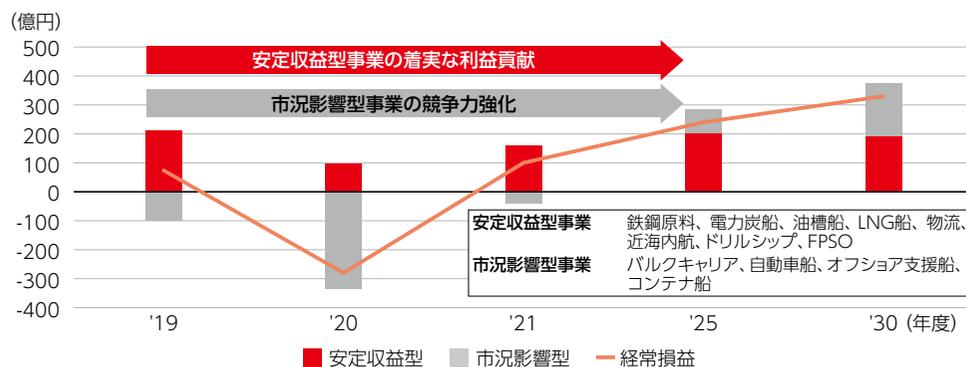


収支計画：経常損益のイメージ

安定収益型事業 安定的な利益の積み上げ

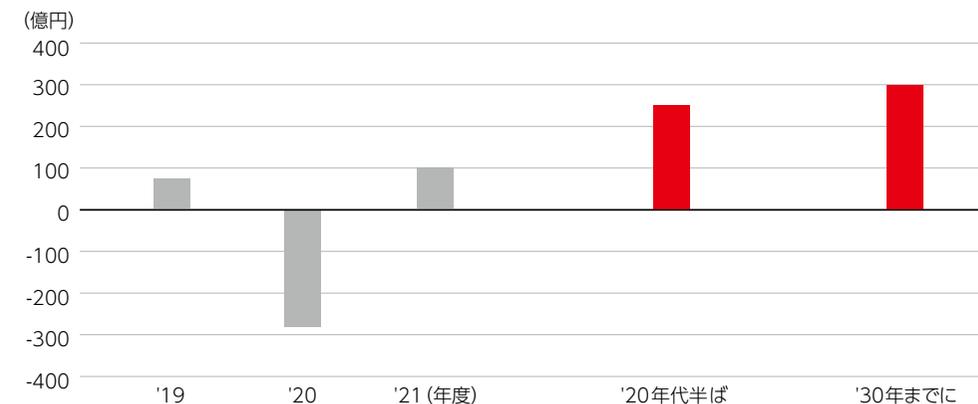
市況影響型事業 船隊規模の適正化を進め、さらなる利益を積み上げ

コンテナ船事業 ONE社への傭船料収支は、順次返船により縮減予定なるも、ONE社の事業形態は市況影響型に分類

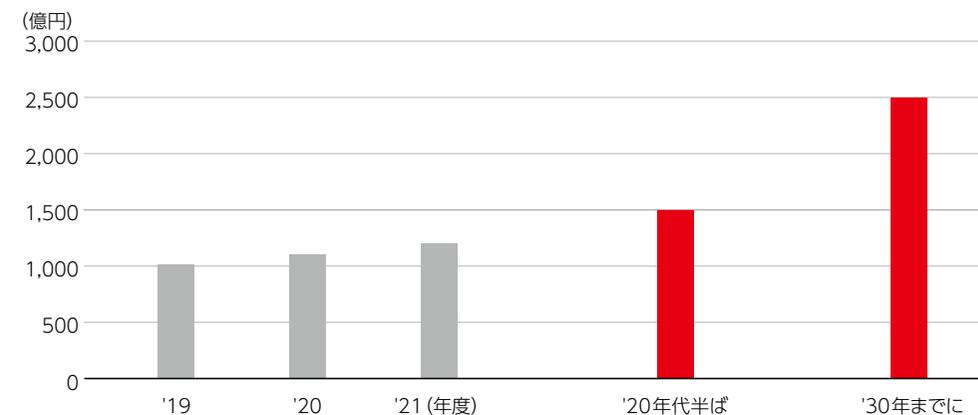


2021年度までの経常損益、自己資本計画見込み及び中長期的な目標

経常損益



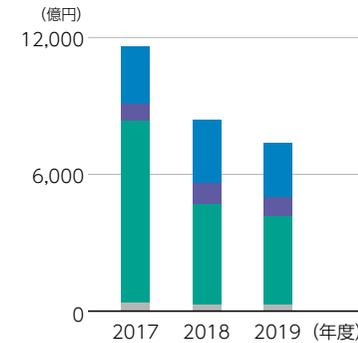
自己資本



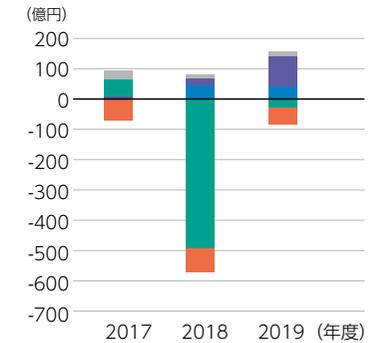
| 中長期的な目標 | 2020年代半ば | 2030年 |
|---------|----------|---------|
| 経常損益 | 250億円 | 300億円 |
| 自己資本額 | 1,500億円超 | 2,500億円 |
| 自己資本比率 | 20% | 30% |

| セグメント | 事業 | 事業概要 |
|---------|------------------------------|---|
| ドライバルク | 鉄鋼原料事業/ バルクキャリア事業 | 鉄鋼原料、製紙原料、穀物、石炭などの梱包しない大量の乾貨物をばら積み(バルク)輸送する事業。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。 |
| | 油槽船事業/ 燃料事業 | 原油やLPG(液化石油ガス)など、石油関連の海上輸送を行う事業。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。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。 |
| エネルギー資源 | 電力炭船事業 | 火力発電所の燃料として使用する石炭を輸送。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。 |
| | LNG船事業/ 海洋事業/ エネルギー新事業 | 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。海洋事業は、北海でオフショア支援船事業を展開、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。エネルギー新事業は、小口輸送等のLNGバリューチェーンにおける顧客ニーズへの対応や環境事業開発に取り組む。 |
| | 自動車船事業 | 自動車輸送のパイオニアとして、乗用車やトラックなどの完成車の安全かつ迅速な輸送サービスを提供。50年の歴史で培った輸送品質の向上に磨きをかけるとともに、RORO貨物(シャーシなどを使って積み上げられる貨物)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む。 |
| 製品物流 | 物流・港湾事業 | 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、パイアーズコンソリデーション、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。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。 |
| | 近海・内航事業 | 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に従事、アジア発着の貨物向けに一般貨物船やバルク船も運航。また、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。 |
| | コンテナ船事業 | 2018年4月以降、邦船3社で設立したONE社へ事業を統合。充実した航路網により安定した確実なサービスを展開し、環境変化にも即応できる、高品質かつ競争力のあるサービスを提供。 |
| | その他 | 船舶管理業、旅行代理店業、不動産賃貸・管理業など |

セグメント別売上高



セグメント別経常損益



* 2018年度より、報告セグメントを「コンテナ船」、「不定期専用船」、「海洋資源開発及び重量物船」及び「その他」の4区分から、「ドライバルク」、「エネルギー資源」、「製品物流」及び「その他」の4区分に変更。2017年度の数字は現報告セグメントベースに逆方向的に修正。

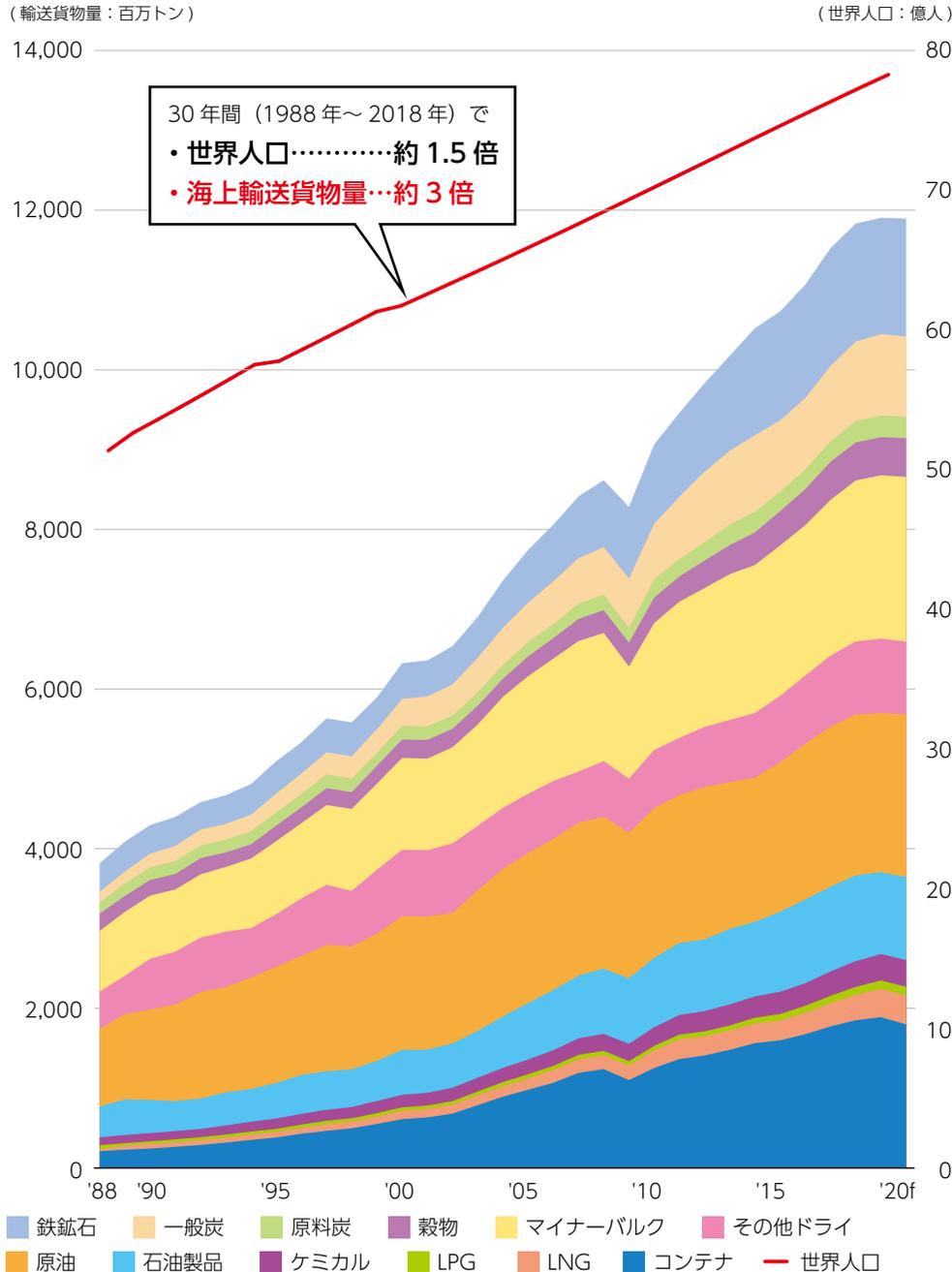
グループ運航船舶推移

| | 2018年3月末 | | 2019年3月末 | | 2020年3月末 | | | | | |
|----------|----------|------------|----------|------------|----------|------------|------|------------|-----|------------|
| | 隻数 | 重量トン | 隻数 | 重量トン | 所有船*1 | | 備船*2 | | 合計 | |
| 船種 | 隻数 | 重量トン | 隻数 | 重量トン | 隻数 | 重量トン | 隻数 | 重量トン | 隻数 | 重量トン |
| ドライバルク | 243 | 29,888,753 | 209 | 26,423,503 | 58 | 7,066,538 | 125 | 16,863,769 | 183 | 23,930,307 |
| 油槽船 | 22 | 2,919,246 | 22 | 3,269,333 | 12 | 1,769,681 | 5 | 776,868 | 17 | 2,546,549 |
| 電力炭船 | 23 | 2,036,893 | 25 | 2,207,803 | 8 | 703,971 | 21 | 1,891,421 | 29 | 2,595,392 |
| LNG船 | 44 | 3,703,272 | 47 | 3,950,938 | 45 | 3,801,242 | 2 | 152,272 | 47 | 3,953,514 |
| オフショア支援船 | 7 | 32,481 | 7 | 32,481 | 6 | 29,186 | 0 | - | 6 | 29,186 |
| ドリルシップ | 1 | - | 1 | - | 1 | - | 0 | - | 1 | - |
| FPSO | 0 | - | 1 | - | 1 | - | 0 | - | 1 | - |
| 自動車船 | 96 | 1,556,300 | 90 | 1,479,845 | 38 | 529,072 | 51 | 935,091 | 89 | 1,464,163 |
| 近海・内航 | 53 | 584,631 | 54 | 612,051 | 25 | 212,972 | 24 | 351,955 | 49 | 564,927 |
| コンテナ船 | 65 | 4,395,442 | 64 | 4,943,047 | 7 | 460,448 | 39 | 3,621,895 | 46 | 4,082,343 |
| 合計 | 554 | 45,117,018 | 520 | 42,919,001 | 201 | 14,573,110 | 267 | 24,593,271 | 468 | 39,166,381 |

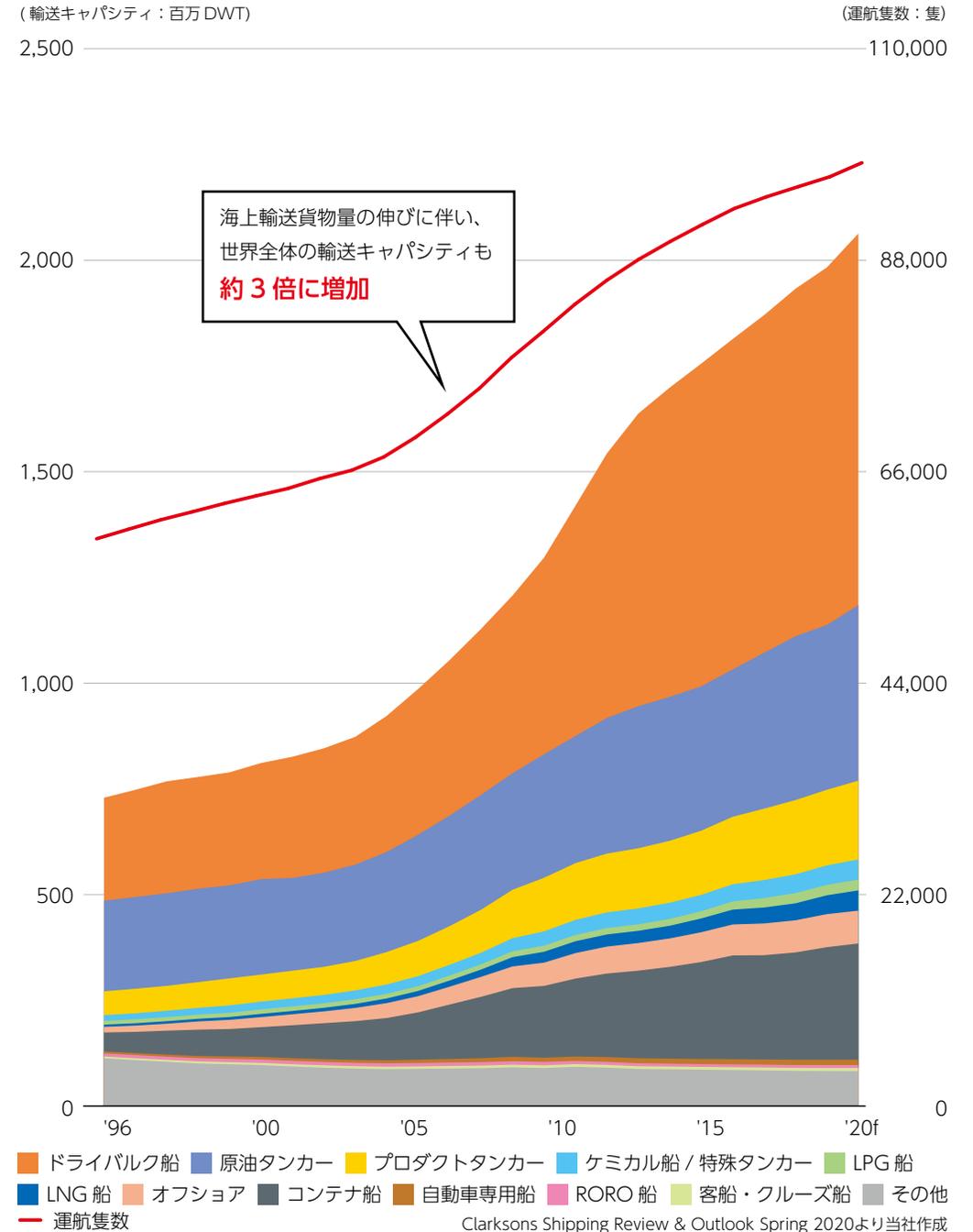
*1 所有船の隻数は共有船を、重量トン数は共有船の当該船舶における他社持分を含む。

*2 基幹船隊に加え、期末時点の短期・スポット備船を含んだ隻数。

世界の主要海上輸送貨物量と世界人口



世界全体の輸送キャパシティと運航隻数



ドライバルク(全船型) 船社ランキング

(2020年6月時点)

| ランキング | 会社名 | 重量トン(10万トン) | 隻数 |
|-------|----------------------|-------------|-----|
| 1 | China COSCO Shipping | 320.2 | 294 |
| 2 | 日本郵船 | 159.6 | 172 |
| 3 | 川崎汽船 | 138.5 | 115 |
| 4 | Fredriksen Group | 136.6 | 109 |
| 5 | China Merchants | 131.2 | 114 |
| 6 | Star Bulk Carriers | 129.2 | 117 |
| 7 | 商船三井 | 114.5 | 96 |
| 8 | Berge Bulk | 111.4 | 57 |
| 9 | Oldendorff Carriers | 94.1 | 93 |
| 10 | Pan Ocean | 91.8 | 64 |

※保有船および一部備船を含む 出典: Clarksons

ケープサイズ 船社ランキング

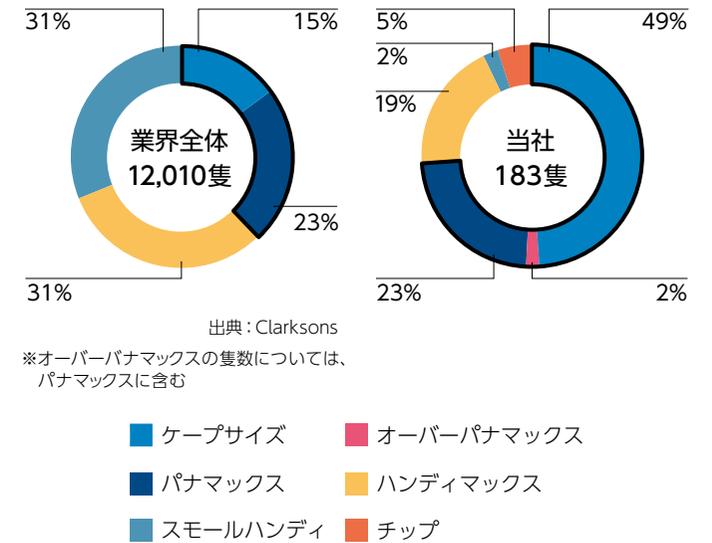
(2020年6月時点)

| ランキング | 会社名 | 重量トン(10万トン) | 隻数 |
|-------|----------------------|-------------|----|
| 1 | China COSCO Shipping | 195.0 | 79 |
| 2 | Berge Bulk | 106.9 | 46 |
| 3 | Fredriksen Group | 97.3 | 53 |
| 4 | 川崎汽船 | 87.1 | 44 |
| 5 | Polaris Shipping | 84.4 | 31 |
| 6 | China Merchants | 82.8 | 29 |
| 7 | Angelicooussis Group | 82.8 | 48 |
| 8 | 日本郵船 | 79.3 | 41 |
| 9 | 商船三井 | 75.7 | 36 |
| 10 | ICBC | 74.5 | 19 |

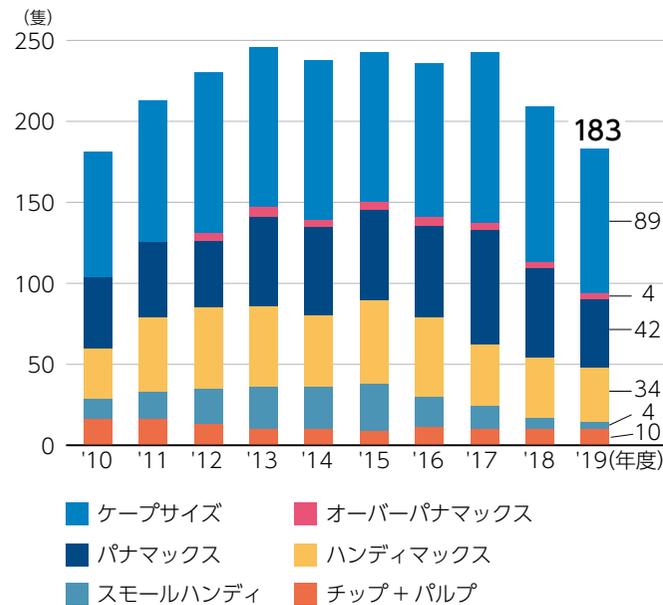
※保有船および一部備船を含む 出典: Clarksons

ドライバルク船隊構成

(2020年3月末)

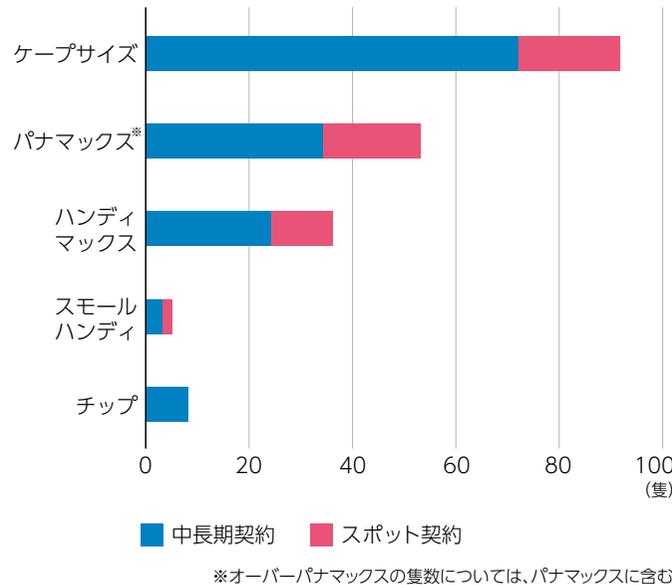


当社ドライバルク サイズ別船隊推移

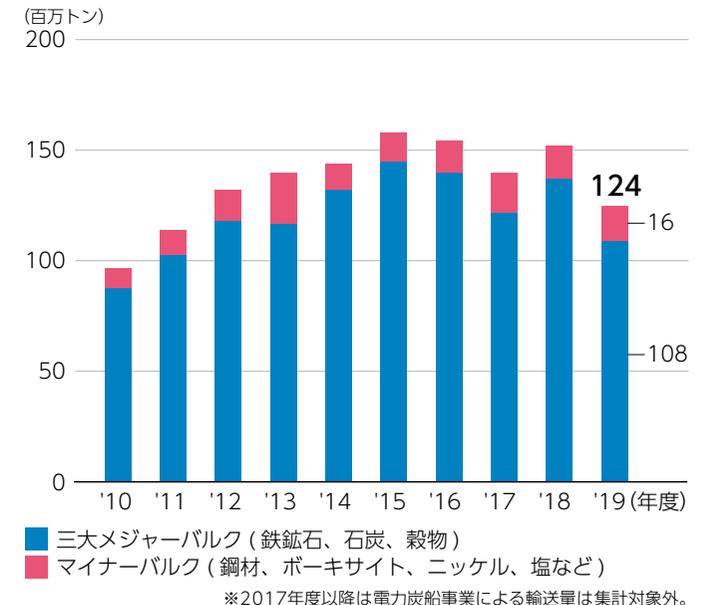


当社ドライバルク 2020年度 船型別 中長期契約カバー率見込

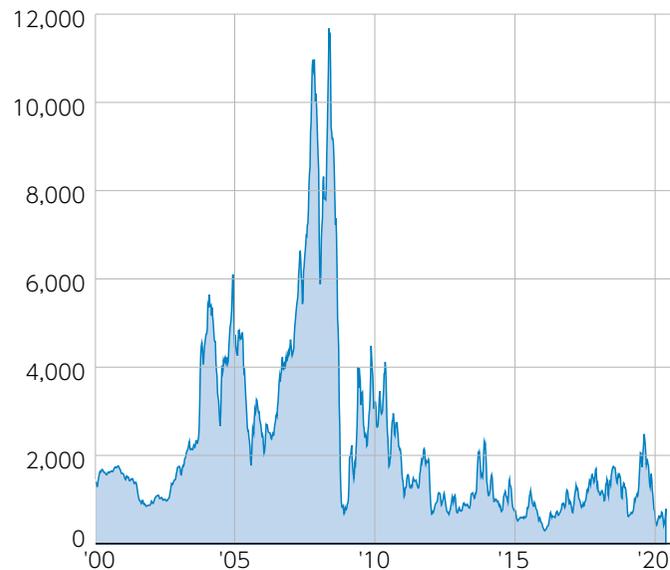
(2020年7月時点)



当社のドライバルク輸送量推移

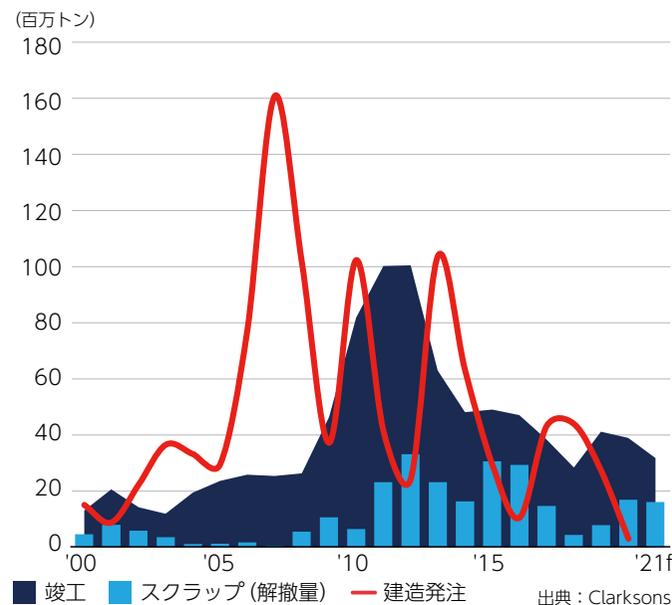


ドライバルク運賃指数 (BDI : Baltic Dry Index)

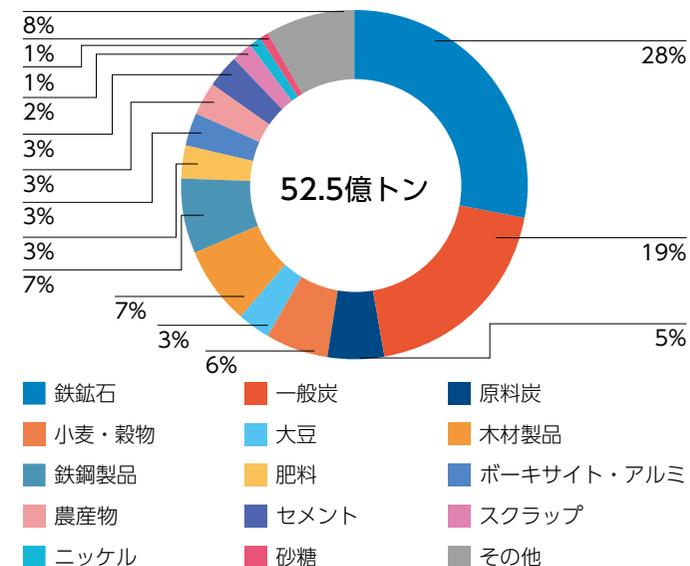


ドライバルク 船腹供給量推移

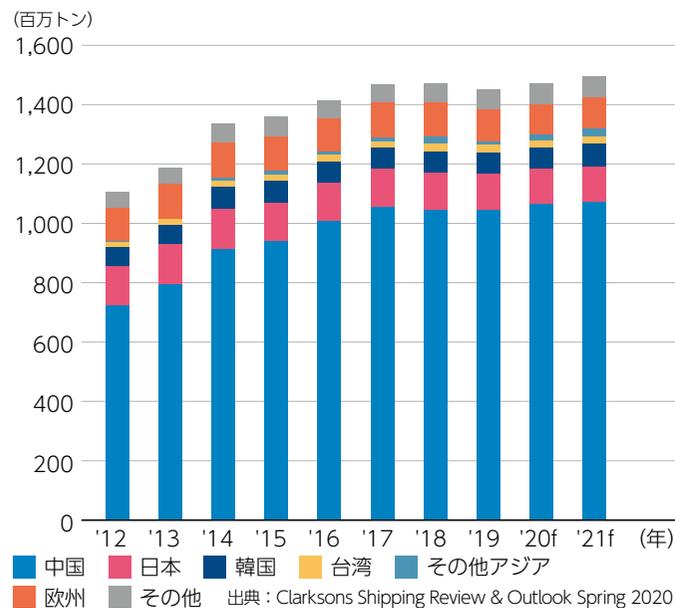
(2020年6月時点)



2019年世界ドライバルク海上輸送品目別内訳 (重量ベース)

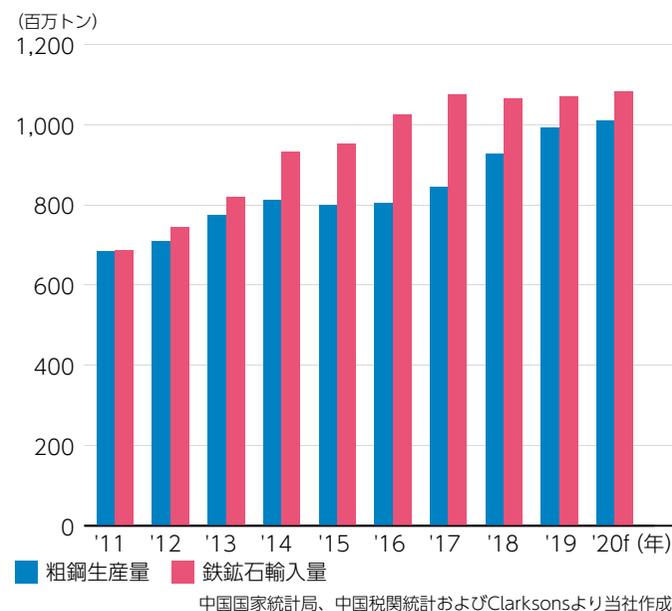


世界主要国鉄鉱石輸入量推移



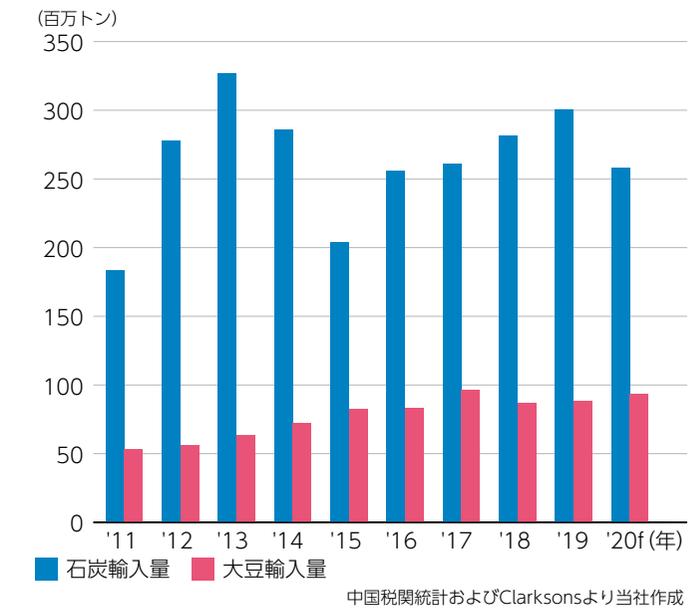
中国 粗鋼生産量・鉄鉱石輸入量推移

(2020年6月時点)



中国 石炭・大豆輸入量推移

(2020年6月時点)



LNG船 船社ランキング

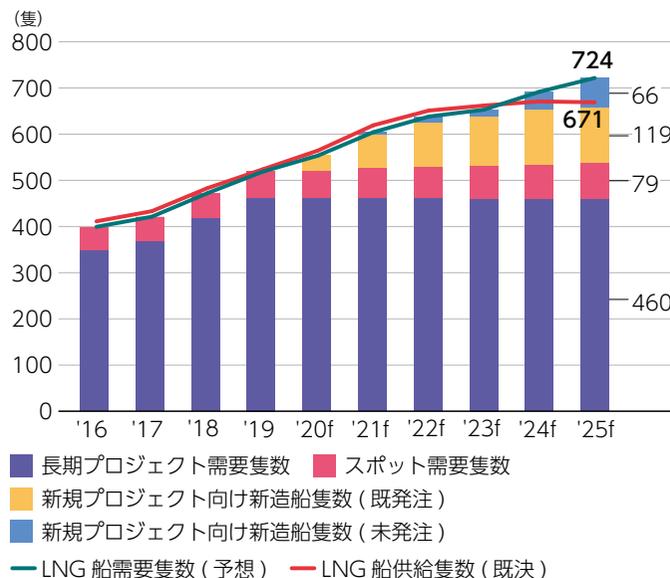
(2020年6月時点)

| ランキング | 会社名 | 隻数 |
|-------|--------------------|----|
| 1 | 商船三井 | 89 |
| 2 | 日本郵船 | 78 |
| 3 | Nakilat | 65 |
| 4 | 川崎汽船 | 47 |
| 4 | Teekay | 47 |
| 6 | Maran Gas | 32 |
| 7 | MISC | 29 |
| 7 | Gaslog | 29 |
| 9 | 飯野海運 | 25 |
| 10 | Bergesen Worldwide | 20 |
| 11 | Golar | 16 |

当社作成

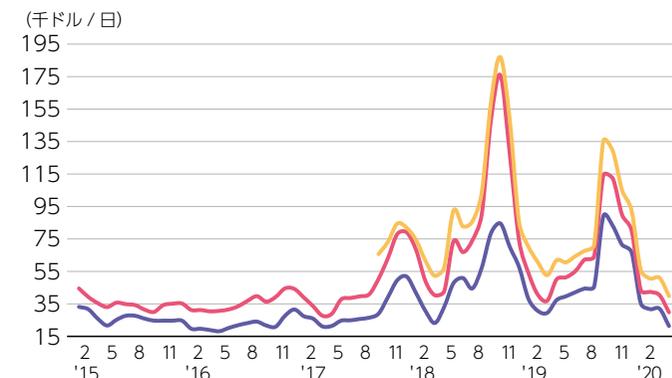
LNG船 船腹需給推移

(2020年6月時点)



当社作成

LNG船 備船料推移

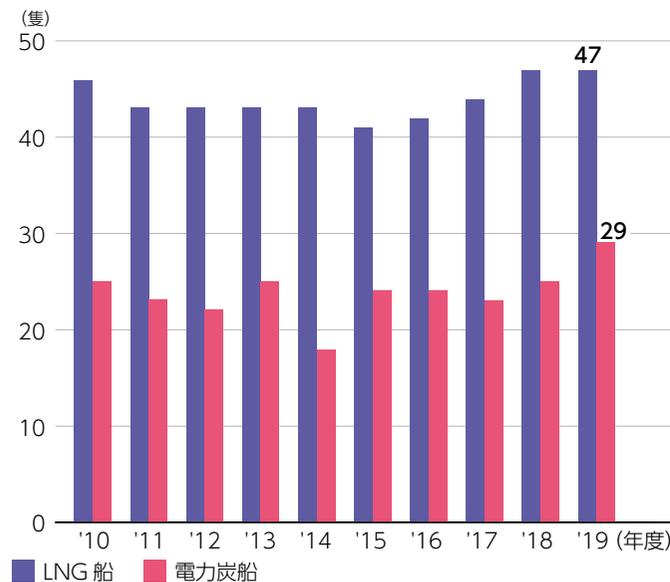


*1 TFDE(Tri Fuel Diesel Engine): ガス、軽油、重油の3種を燃料とする中速4ストロークエンジンにより発電した電気を用いて、モーターにより推進力を得る推進プラント。

*2 Gas injection: ガス、軽油、重油を燃料とする低速2ストロークエンジンから推進力を得る推進プラント。

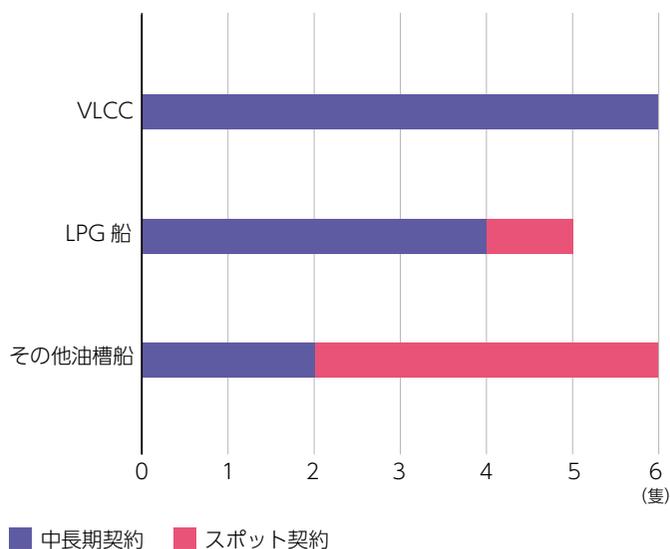
出典 : SSY LNG RADAR

当社LNG船・電力炭船隻数推移 (共有船含む)



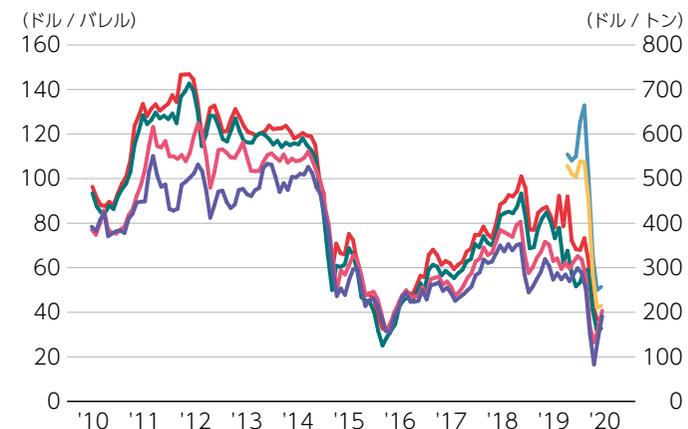
当社油槽船 2020年度 船型別中長期契約カバー率見込み

(2020年7月時点)



■ 中長期契約 ■ スポット契約

原油・燃料油価格推移



ClarksonsおよびRefinitivより当社作成

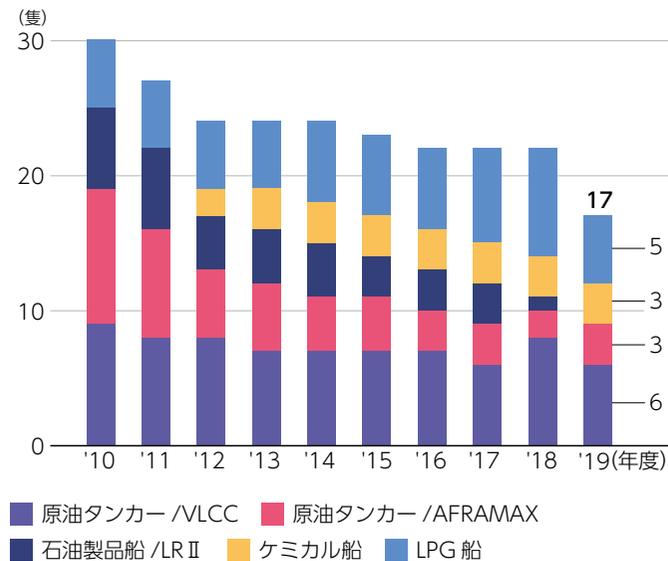
VLCC 船社ランキング

(2020年6月時点)

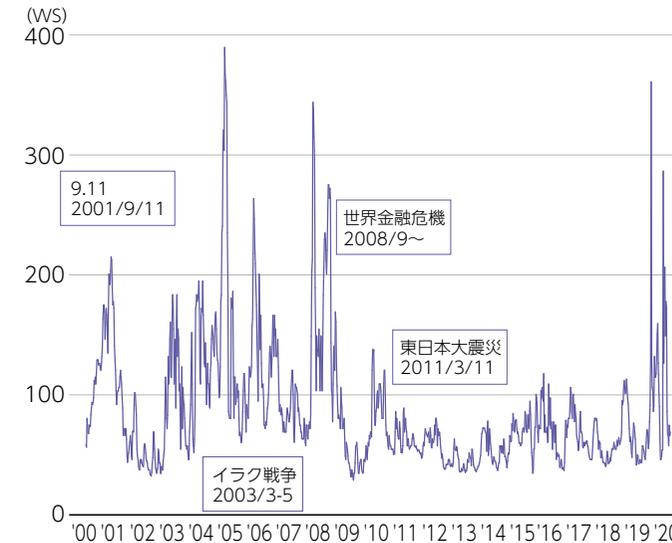
| ランキング | 会社名 | 重量トン(10万トン) | 隻数 |
|-----------|----------------------|-------------|----------|
| 1 | China Merchants | 157.4 | 51 |
| 2 | Euronav NV | 137.2 | 44 |
| 3 | China COSCO Shipping | 131.0 | 43 |
| 4 | Bahri | 128.0 | 41 |
| 5 | Angelicoussis Group | 123.4 | 39 |
| 6 | Nat Iranian Tanker | 117.6 | 38 |
| 7 | DHT Holdings | 83.7 | 27 |
| 8 | 商船三井 | 83.1 | 27 |
| 9 | SK Shipping | 62.8 | 20 |
| 10 | 日本郵船 | 60.9 | 20 |
| 32 | 川崎汽船 | 21.5 | 7 |

出典: Clarksons

当社油槽船(タンカー) 船種別船隊推移

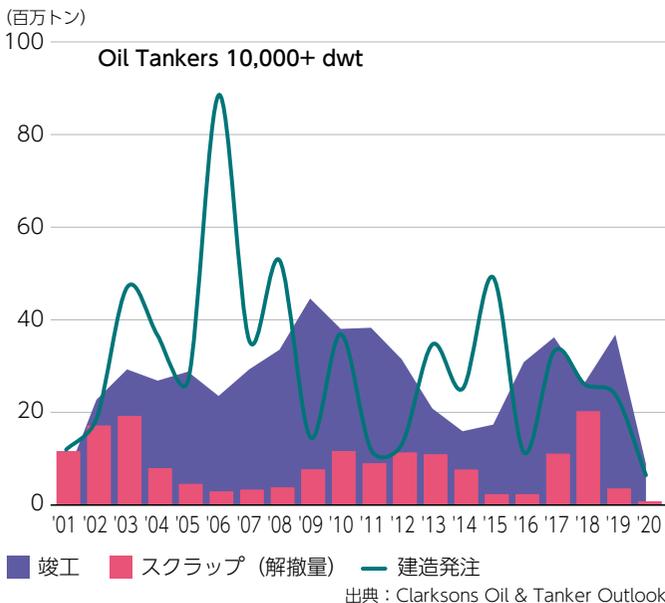


タンカー 運賃指数 (WS:ワールドスケール) 推移

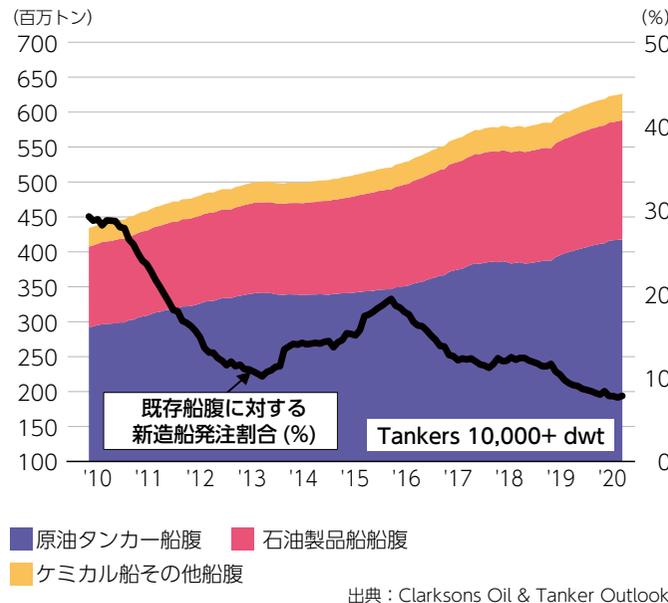


出典: Clarksons

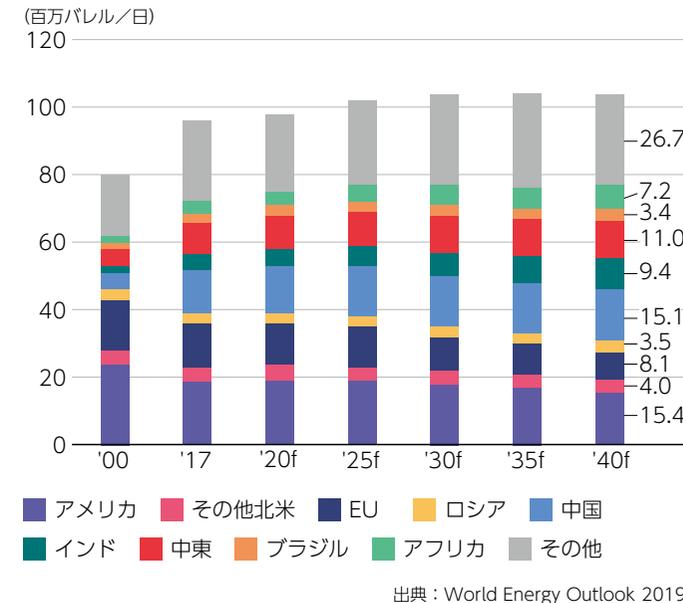
タンカー船腹供給量推移



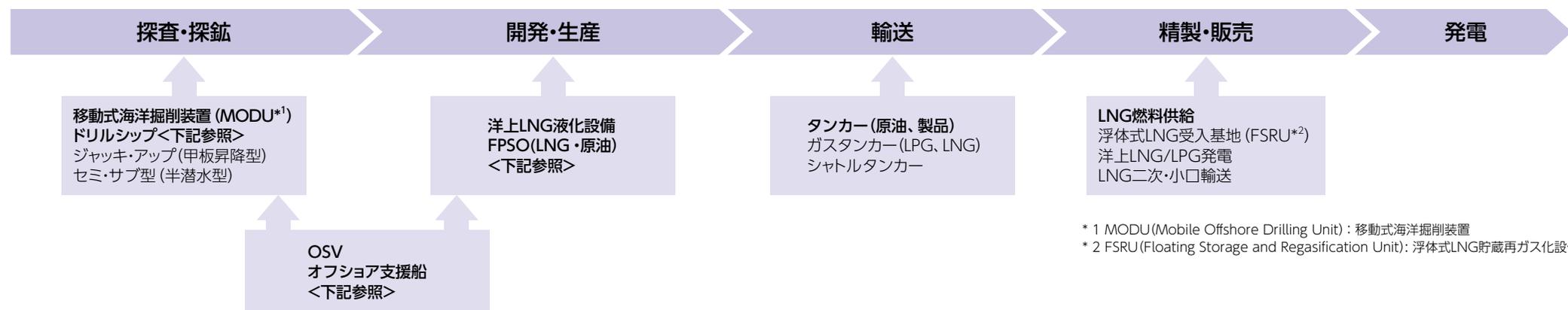
タンカー船腹量および新造船発注割合推移



国別石油需要予測



エネルギーバリューチェーンにおける取り組み～上流から下流への事業展開～



オフショア支援船事業 (Offshore Support Vessel)



プラットフォーム・サプライ船 4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1,100m²と、汎用型のおよそ1.5倍の積載能力を持つPSVを保有。



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95m、型幅24mながらも、馬力は34,000BHPとVLCC並みの出力を持つAHTSを保有。

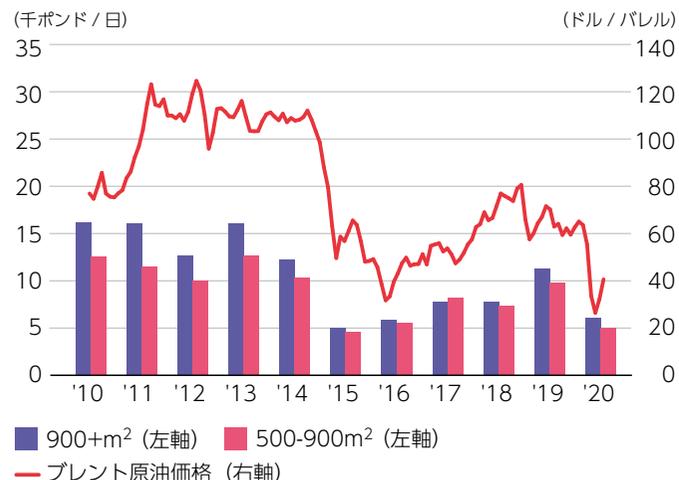
当社グループはノルウェーのK Line Offshore AS (KOAS) 社を通じて海洋資源開発を支援する事業を展開。(2020年6月時点)

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



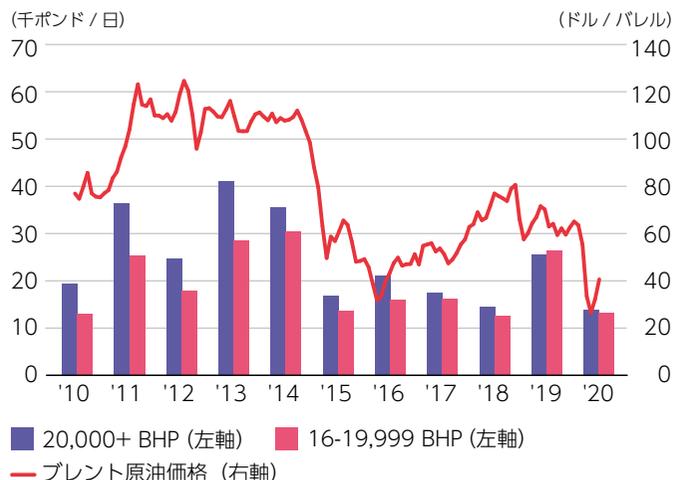
- 2009年に“エテスコプロジェクト”への共同参画を果たし、最先端のドリルシップを共同保有。
- 2012年からペトロプラスへの傭船を開始。傭船期間は20年。現在リオデジャネイロ沖200kmのプレソルト層鉱区で掘削作業を実施。
- 水深3,000m、海底下9,000mまでの掘削能力を保持。

PSVスポットレート・ブレント原油価格推移



出典：PSVスポットレート：Clarksons Platou
ブレント原油価格：Refinitiv

AHTSスポットレート・ブレント原油価格推移



出典：AHTSスポットレート：Clarksons Platou
ブレント原油価格：Refinitiv

FPSO事業 (Floating Production Storage and Offloading System)



- 浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備。
- 2017年にガーナ沖ガス田向けFPSO保有・傭船事業参画に関する契約締結。
- Eni Ghana Exploration and Production Ltd向けに2017年より傭船中(期間15年間)。
- ガーナ沖南西約60kmのOffshore Cape Three Point (OCTP) 鉱区において原油とLNGを生産中。
- 2020年7月、ブラジル沖Marlim鉱区向けFPSO保有・傭船事業への参画を発表。

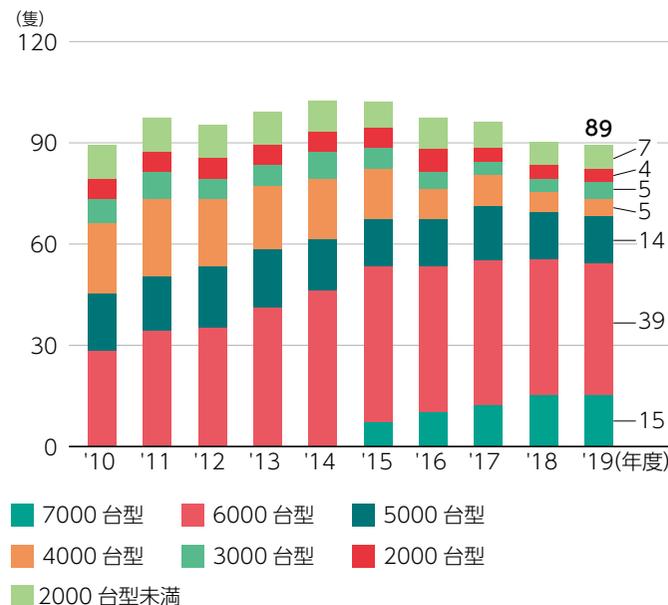
自動車船 船社ランキング

(2020年5月時点)

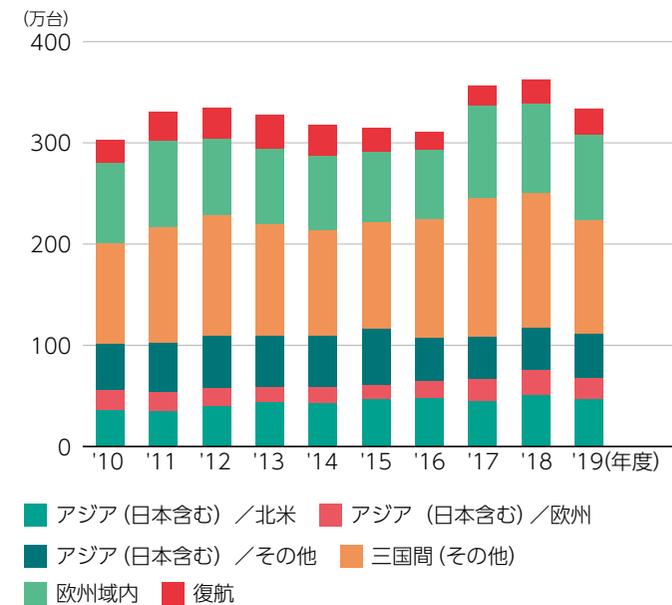
| ランキング | 会社名 | 隻数 | シェア | キャパシティ | シェア |
|-------|----------------|-----|-------|-----------|-------|
| 1 | WWL ASA | 109 | 15.2% | 747,423 | 18.9% |
| 2 | 商船三井 | 104 | 14.5% | 571,835 | 14.5% |
| 3 | 日本郵船 | 102 | 14.3% | 593,635 | 15.0% |
| 4 | 川崎汽船 | 84 | 11.7% | 455,829 | 11.5% |
| 5 | GLOVIS | 76 | 10.6% | 504,025 | 12.8% |
| 6 | HOEGH | 46 | 6.4% | 297,100 | 7.5% |
| 7 | トヨフジ海運 | 19 | 2.7% | 59,959 | 1.5% |
| 8 | Grimaldi | 15 | 2.1% | 82,702 | 2.1% |
| 9 | UECC (NYK+WWL) | 14 | 2.0% | 43,060 | 1.1% |
| | その他 | 146 | 20.4% | 592,808 | 15.0% |
| | 合計 | 715 | | 3,948,376 | |

Clarksons "PCTC Market update 2019",
Feranlay PCTC Market Outlook 1Q2020をベースに当社作成

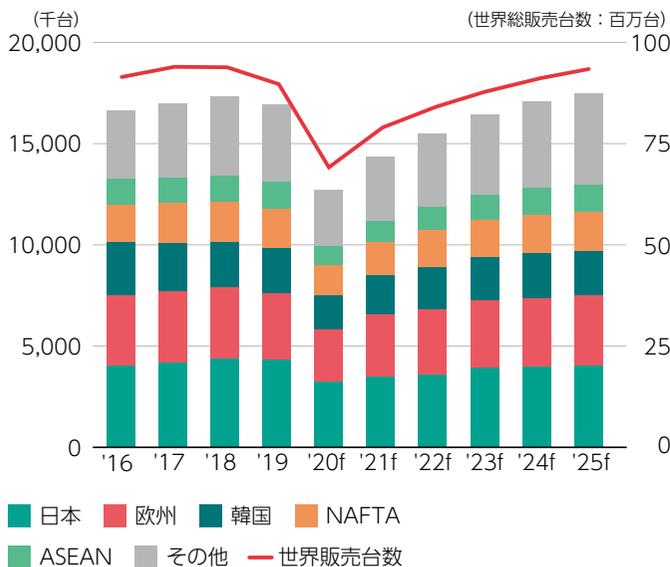
当社自動車船 サイズ別船隊推移



当社自動車輸送台数推移

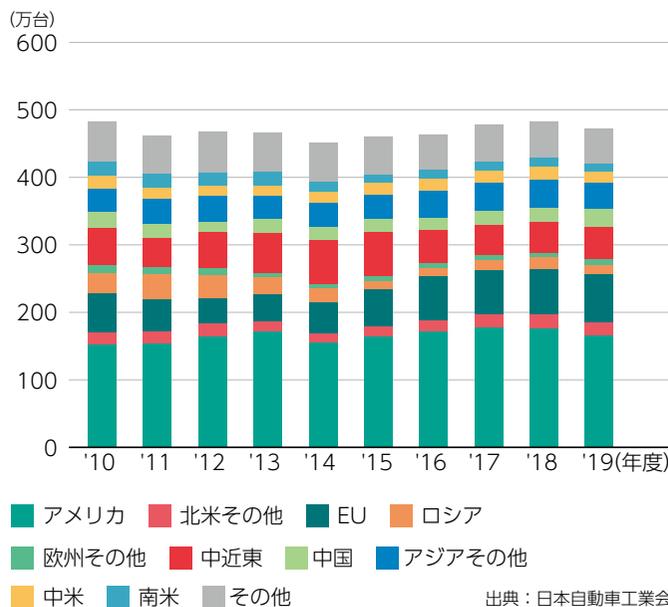


自動車世界海上荷動き推移 (業界全体仕出し地別)



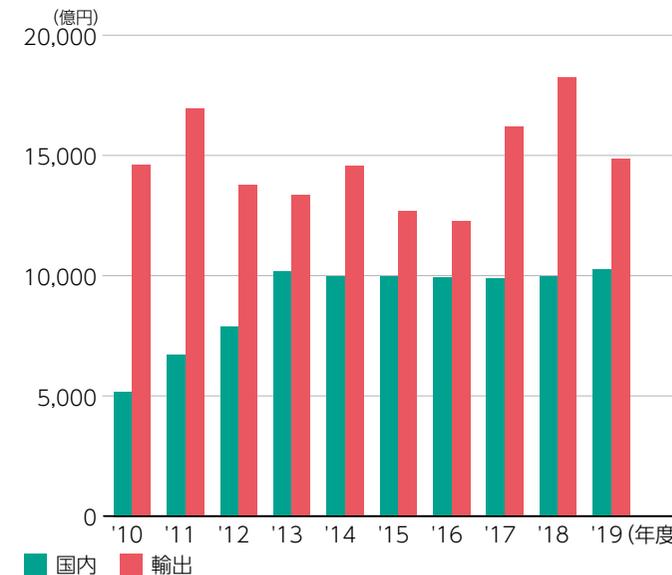
IHS Automotive(2020年5月)をベースに当社作成

日本積み輸出台数推移 (業界全体仕向け地別)



出典: 日本自動車工業会

日本メーカー 建設機械出荷額推移



出典: 日本建設機械工業会

当社グループ アジアにおける地域密着型総合物流事業



コンテナ船 船社ランキング

(2020年6月時点)

| ランキング | 会社名 | TEU | 隻数 | シェア |
|-------|---------------|------------|-------|-------|
| 1 | APM-Maersk | 3,998,687 | 657 | 17.1% |
| 2 | MSC | 3,663,454 | 549 | 15.7% |
| 3 | COSCO Group | 2,863,044 | 468 | 12.2% |
| 4 | CMA CGM Group | 2,664,728 | 482 | 11.4% |
| 5 | Hapag-Lloyd | 1,716,022 | 238 | 7.3% |
| 6 | ONE | 1,553,929 | 210 | 6.6% |
| 7 | Evergreen | 1,215,280 | 189 | 5.2% |
| 8 | Yang Ming | 611,995 | 93 | 2.6% |
| 9 | HMM | 551,732 | 67 | 2.4% |
| 10 | PIL | 350,390 | 111 | 1.5% |
| 11 | Zim | 279,025 | 58 | 1.2% |
| 12 | Wan Hai | 236,379 | 91 | 1.0% |
| | その他 | 3,700,899 | 2,133 | 15.8% |
| | 合計 | 23,405,564 | 5,346 | 100% |

各アライアンスメンバー

- THE Alliance: ONE, Hapag-Lloyd, Yang Ming, HMM
- OCEAN Alliance: COSCO Group, CMA CGM Group, Evergreen
- 2M: APM-Maersk, MSC

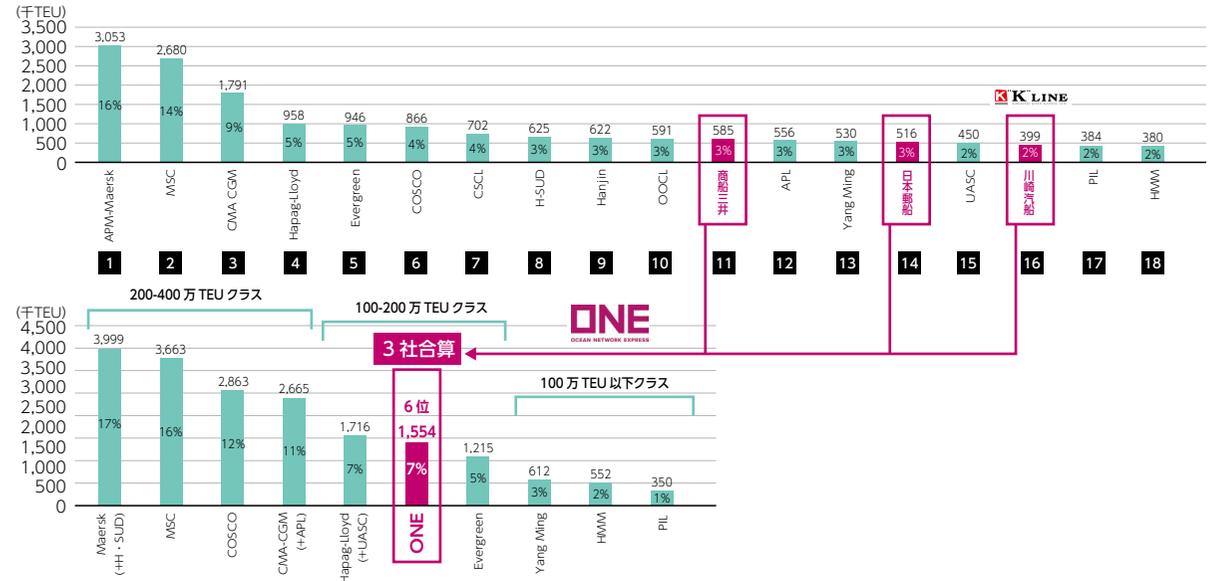
Alphalinerより当社作成

コンテナ船 船社数・規模の変化

2015年9月
時点
運航船腹量



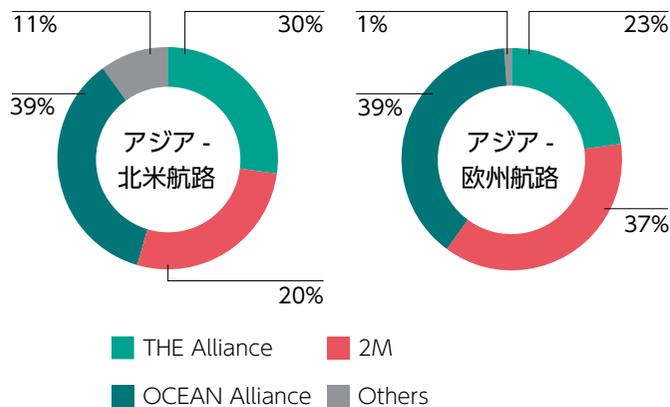
2020年6月
時点
運航船腹量



Alphalinerより当社作成

主要アライアンス 航路別投入キャパシティ比率

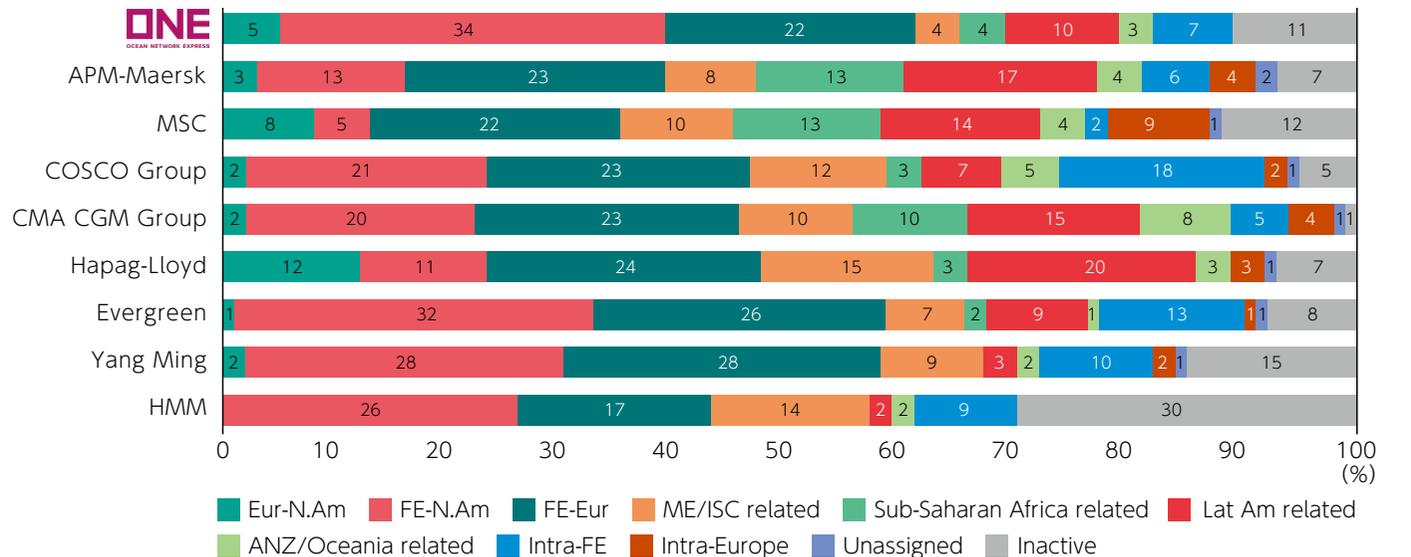
(2020年6月時点)



出典: Alphaliner

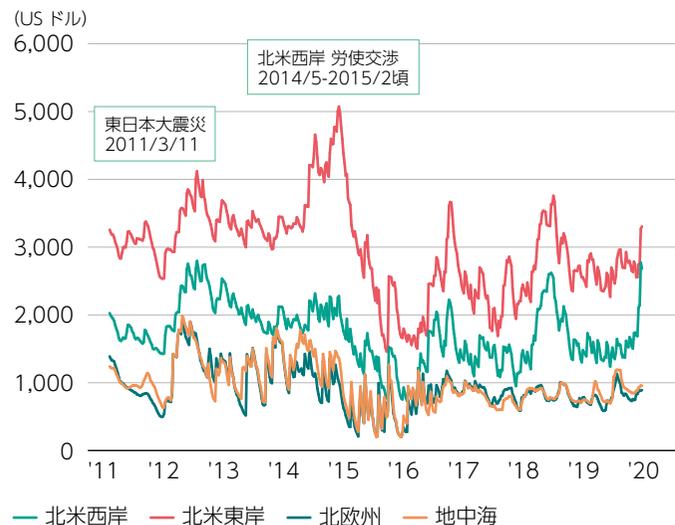
コンテナ船 主要船社 航路別キャパシティ構成

(2020年6月時点)



出典: Alphaliner

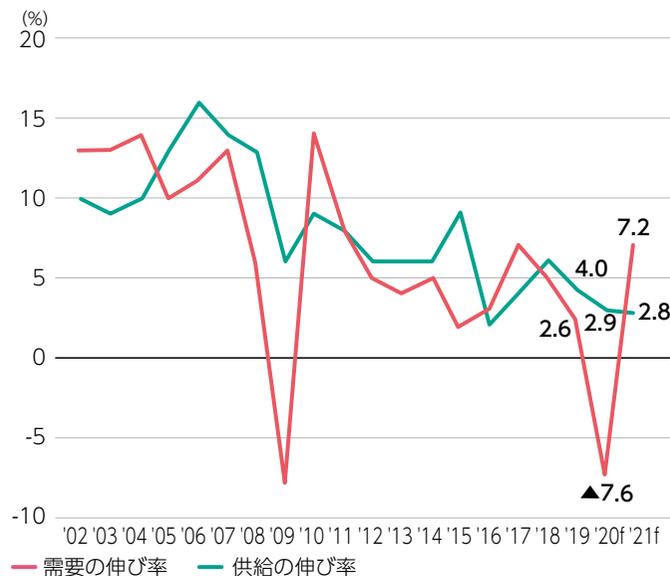
SCFI(上海積みスポット運賃) 推移



※ SCFI: Shanghai Containerized Freight Index
※ 地中海・北欧州運賃は\$/TEU、北米西岸・東岸運賃は\$/FEU

出典: Shanghai Shipping Exchange

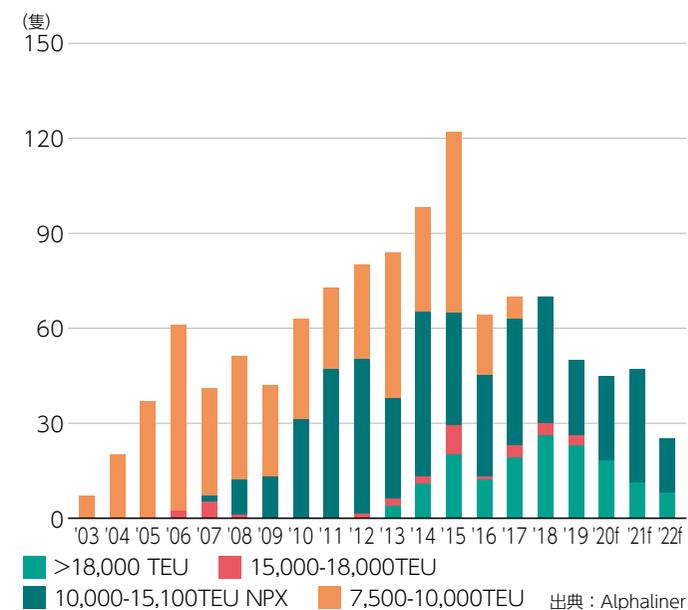
コンテナ船 需給推移



(2020年6月時点)

出典: Alphaliner

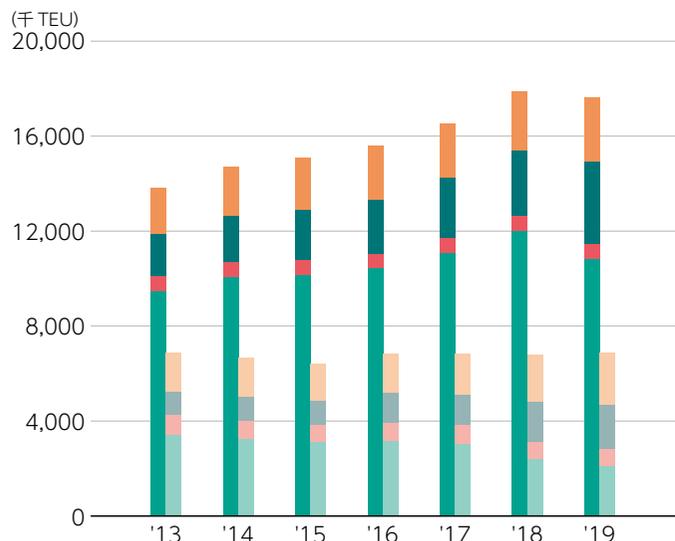
大型コンテナ船 竣工隻数推移



(2020年6月時点)

出典: Alphaliner

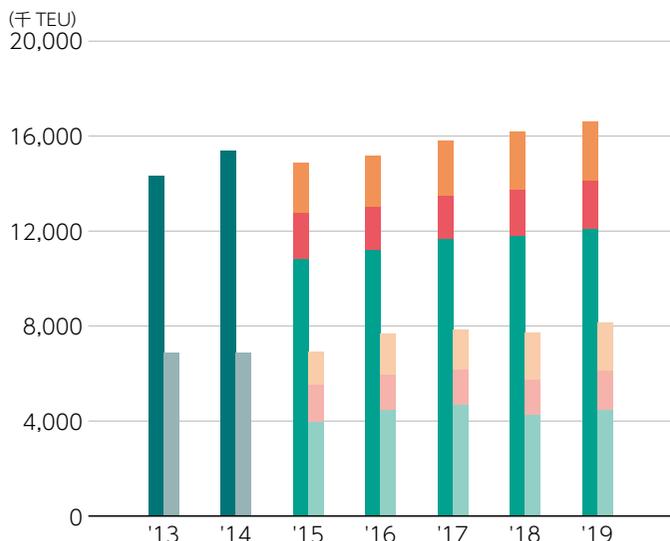
北米航路荷動き



北米往航(アジア→北米) 中国 日本 ASEAN その他アジア
北米復航(北米→アジア) 中国 日本 ASEAN その他アジア

出典: 日本海事センター/Piers

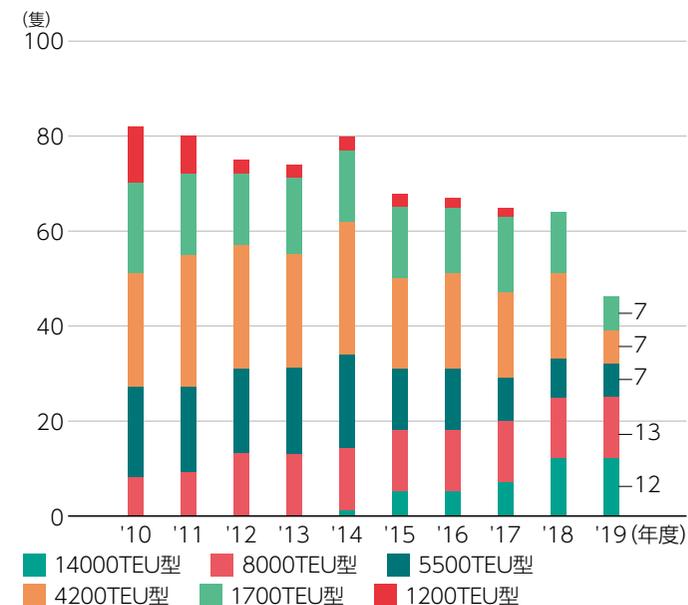
欧州航路荷動き



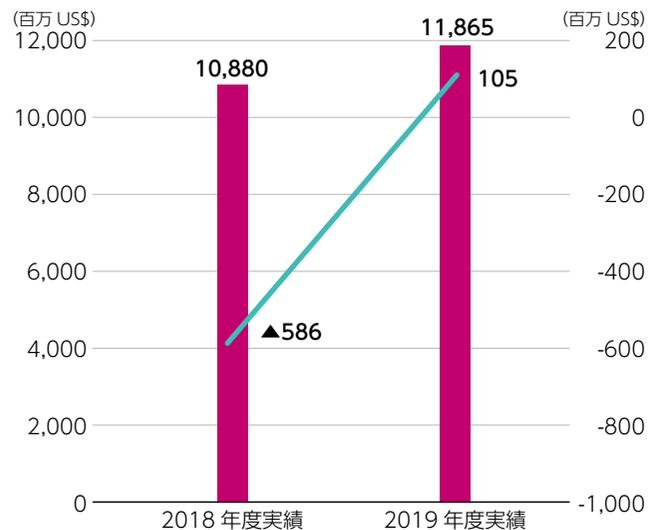
欧州往航 アジア→欧州 中国 北東アジア 東南アジア
欧州復航 欧州→アジア 中国 北東アジア 東南アジア

出典: 日本海事センター/CTS

当社コンテナ船 サイズ別船隊推移



OCEAN NETWORK EXPRESS (ONE社) 業績推移



■ 売上高 (左軸) — 税引き後損益 (右軸)

2018年度実績

| 単位: 百万US\$ | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | 通期 |
|------------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 売上高 | 2,066 | 2,963 | 3,025 | 2,826 | 10,880 |
| 税引き後損益 | △120 | △192 | △179 | △96 | △586 |

2019年度実績

| 単位: 百万US\$ | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | 通期 |
|------------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 売上高 | 2,875 | 3,109 | 2,914 | 2,966 | 11,865 |
| 税引き後損益 | 5 | 121 | 5 | △27 | 105 |

2019年度その他通期実績

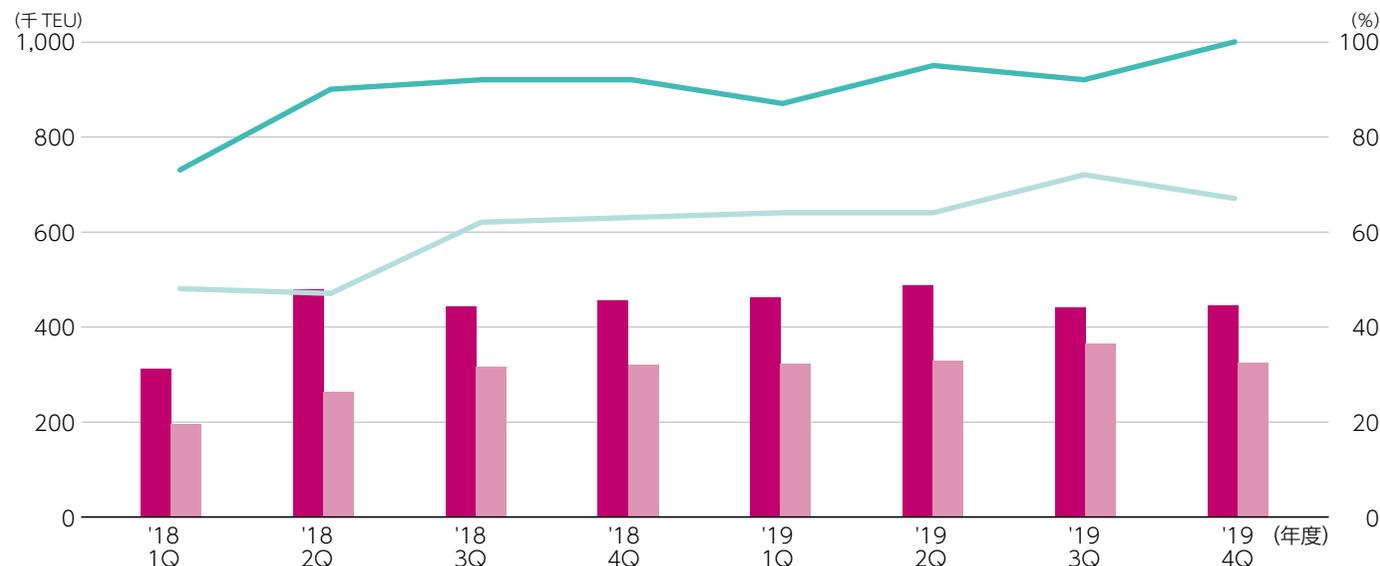
| | | |
|---------|--------|--------|
| EBIT | 422 | 百万US\$ |
| EBITDA | 1,368 | 百万US\$ |
| 総積高 | 12,399 | 千TEU |
| 総燃料油消費量 | 4.2 | 百万MT |

ONE社 積高・消席率推移 (北米航路)



積高 (左軸): ■ 往航 ■ 復航 消席率 (右軸): — 往航 — 復航

ONE社 積高・消席率推移 (欧州航路)



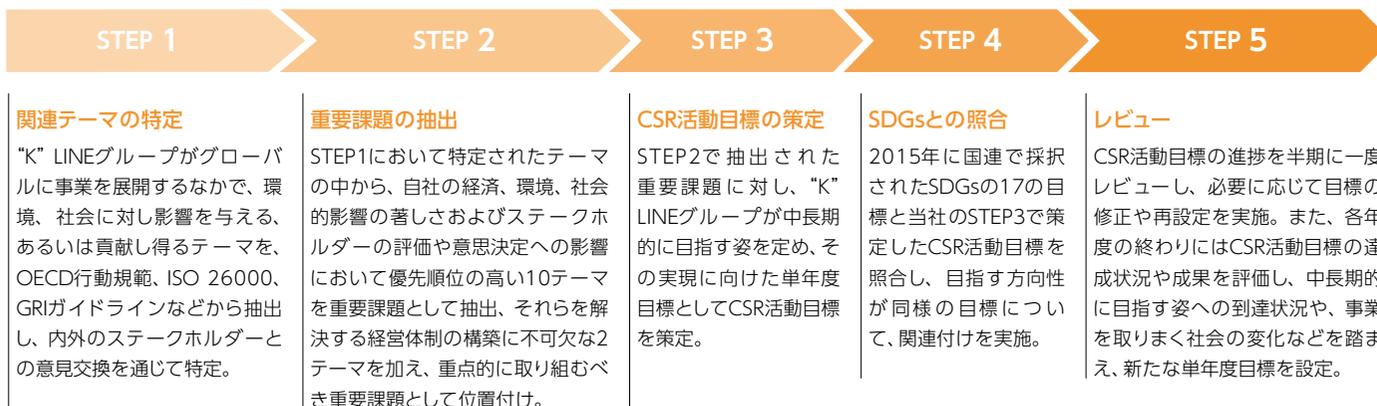
積高 (左軸): ■ 往航 ■ 復航 消席率 (右軸): — 往航 — 復航

当社グループは、CSR(企業の社会的責任)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」に取り組む。

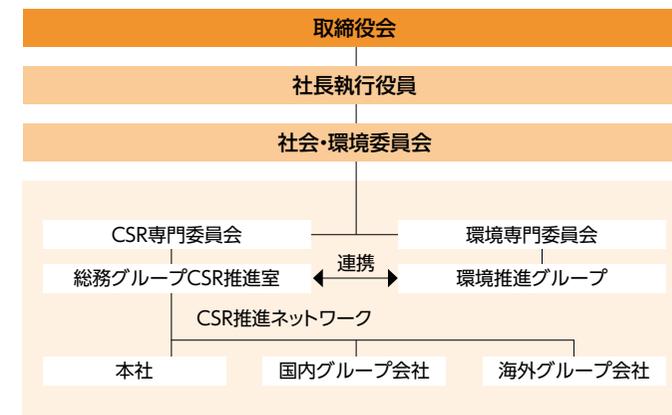
| CSR基本方針 | 重要課題テーマ/重要課題 | 主な施策 | 関連性の高いSDGs |
|------------------------|--|--|------------|
| 経営体制の構築 社会的責任を重視した | コーポレートガバナンス ▶ P.27 社会からの要請に応える経営体制の確立 | <ul style="list-style-type: none"> ・ユニット統括制の導入 ・指名諮問委員会・報酬諮問委員会の設置 ・社外役員の選任(社外取締役比率:4割) | |
| | ステークホルダーエンゲージメント ステークホルダーとの対話の促進 | <ul style="list-style-type: none"> ・国内・海外の株主・投資家向けIRの実施 ・ディスクロージャーの拡充 ・株主・投資家の声の社内フィードバックと経営への活用 ・NPO/NGOとの対話・協働 ・国連グローバル・コンパクトへの署名 | |
| 事業活動の影響に対する配慮 最重要課題 | 環境保全 ▶ P.24-25 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"> ・CO₂排出量削減と排出効率改善(2050年の脱炭素化を目標に) ・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 ・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 ・社会の環境改善に向けた活動・支援の強化 | |
| | 安全運航 ▶ P.26 重大事故の防止 | <ul style="list-style-type: none"> ・安全運航管理体制の充実 ・船舶管理体制の強化 ・海事技術者の確保・育成の強化 | |
| | 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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | |
| | 労働慣行 ▶ P.26 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"> ・「健康経営優良法人(大規模法人)」の認定取得 ・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 ・「船員労働災害防止優良事業者」の更新認定取得 | |

| 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 | コンプライアンス 腐敗防止 反競争的行為の防止 | <ul style="list-style-type: none"> ・競争法違反再発防止体制の構築 ・贈収賄防止体制の構築 ・経済制裁規制遵守体制の構築 ・内部通報制度の充実(内部通報制度認証「WCMSマーク」の登録) ・教育プログラムの充実 | |
| | 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 | <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍における事業継続計画の発効 ・大規模事故演習の実施 ・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 | |
| 新たな価値の創出 最重要課題 | 人材育成 ▶ P.26 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"> ・階層別研修の充実・強化 ・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) ・外国人船員の本社勤務制度導入 | |
| | イノベーション ▶ P.24 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"> ・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 ・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 | |
| | コミュニティへの参画 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"> ・自然災害被災地向け義援金拠出 ・新興国向け無償輸送協力の実施 | |
| | 雇用創出・技能開発 教育に対する支援および雇用の創出 | <ul style="list-style-type: none"> ・児童・教員向け本船・研修所見学会の開催 ・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 | |

マテリアリティの特定プロセス



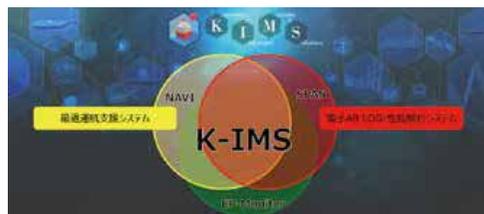
ESG・CSR推進体制



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

K-IMSは各船からの運航データを収集し、推進性能や機関プラントの状態をリアルタイムに監視・解析するシステムをベースに、最新の気象・海象データと各船の実性能解析モデルに基づいた推奨航路を算出する最適運航支援システムを統合した構成

に進化。収集したビッグデータを解析してさまざまな角度から船を可視化。また、最適運航支援システムの活用によって、船や貨物の安全を守りながらCO₂排出を抑えた航海が可能となり、より環境に配慮した運航を実現。



K-IMS概念図



「K-IMS」画面イメージ

自然エネルギー利用の自動カイトシステム「Seawing」の導入

自動カイトシステム「Seawing」は船首部に搭載され、一定条件の風力・風向の下、ブリッジからの操作で展開し、風力を利用して本船の推進力を補助するもの。空中でカイトを飛行制御することで、同面積の固定帆型装置と比べ、より大きな力を得ることが可能。航空機の飛行制御技術を船舶に取り込み、K-IMSによる性能評価を反映させた、空と海の技術

を融合する画期的なイノベーションを推進。また当社はInternational Windship Associationに加入、船舶分野への風力エネルギー普及にも尽力。



「Seawing」搭載イメージ

環境省および国土交通省の支援を経てLNG燃料焚き自動車船の導入を実現

環境省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CO₂排出削減対策モデル事業」の支援を得て、LNGを燃料とする自動車運搬船を今治造船株式会社に発注。LNG燃料は、熱量当たりの燃料体積が重油に比べて1.7倍、-161℃付近で気化し始めるといった特徴があり、燃料ス

ペースの確保や燃料のハンドリング性を考慮する必要があるが、重油に比べてCO₂の排出を25~30%削減することが可能。



LNG燃料焚き自動車船完成予想図

「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)」への参画

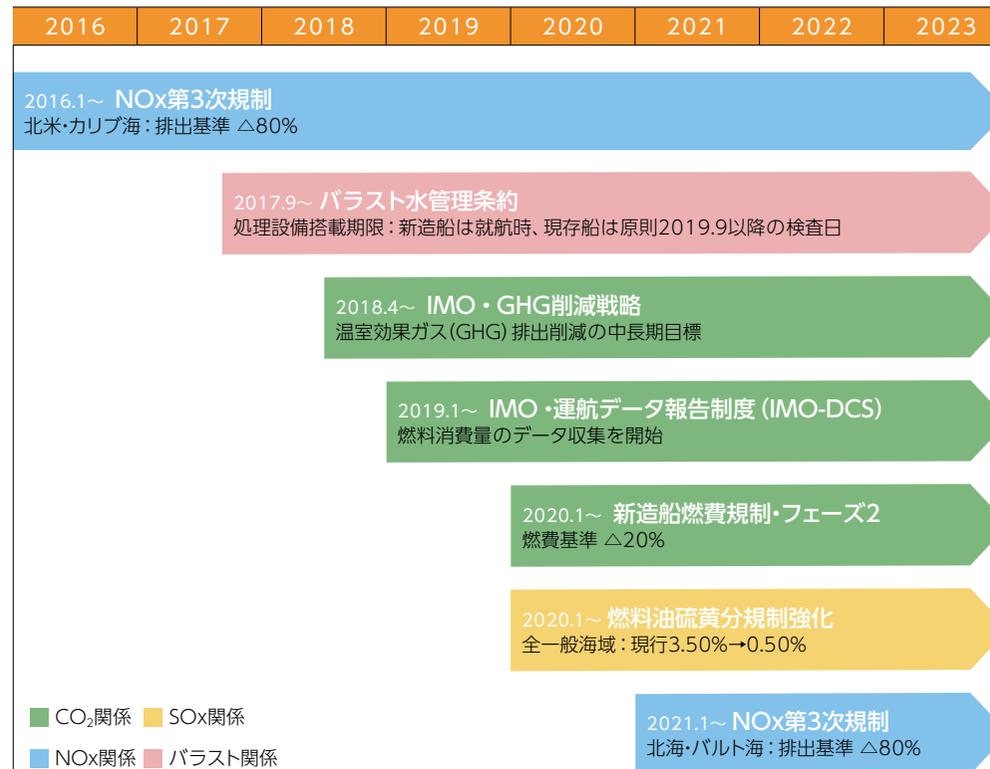
褐炭を有効利用した水素製造、輸送・貯蔵、利用からなるCO₂フリー水素サプライチェーンの構築にむけた実証事業に取り組む「技術研究組合 CO₂フリー水素サプライチェーン推進機構(HySTRA)」に、液化水素運搬船の運航支援を行う企業メンバーとし

て参画。2030年頃の商用化を見据えた技術確立と実証に取り組む。



液化水素運搬船「すいそ ふるんていあ」
(写真提供：川崎重工業株式会社)

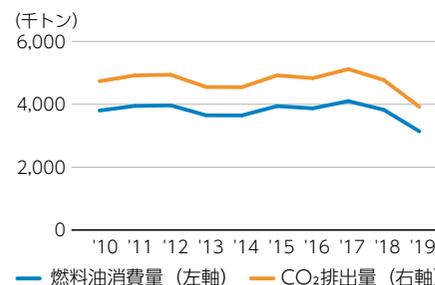
国際海運における環境規制の動向



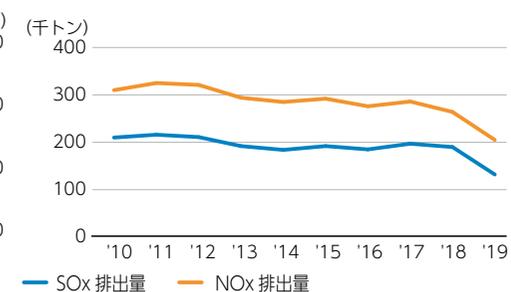
出典：日本海事広報協会 Shipping Now2020-2021

当社環境データ

燃料油消費量とCO₂排出量



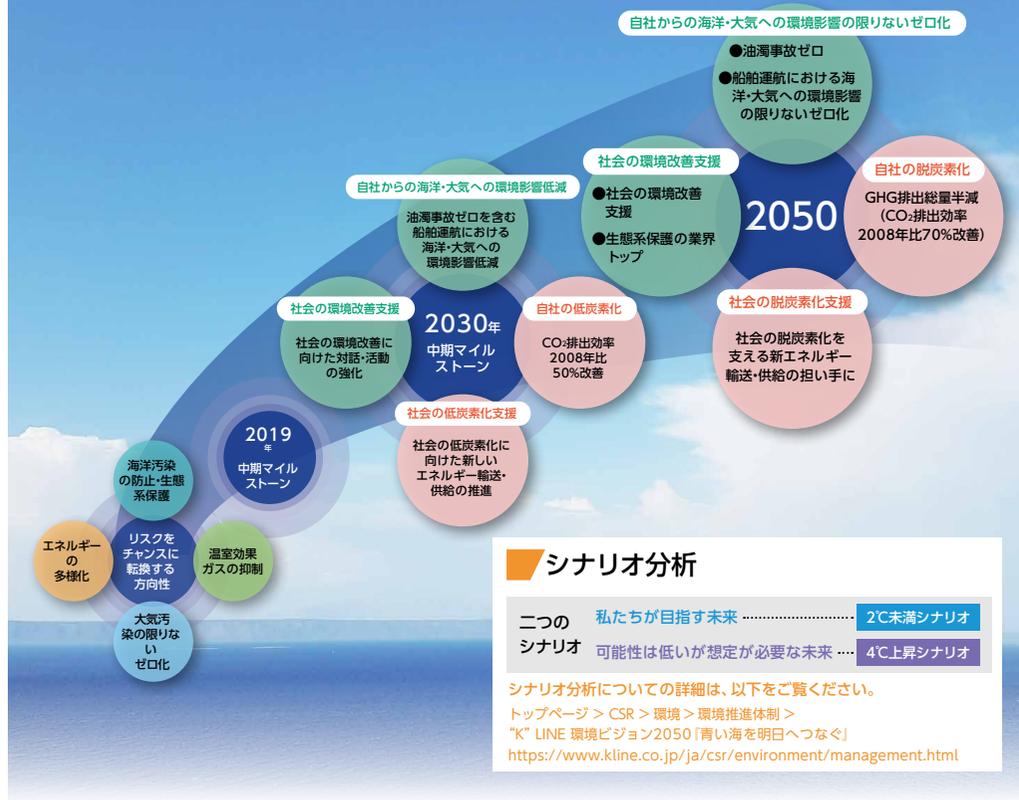
SOx排出量とNOx排出量



※当社が燃料油を手配した船舶(運航船舶とは合致しない)を対象に、補給した燃料油の量から求めた総量を記載(コンテナ船については当社よりONE社へ貸船しており、ONE社購入分を含む)。暦年単位で集計。

環境ビジョン2050

当社は2015年3月に策定した「K」LINE 環境ビジョン2050の中で、創立100周年(2019年)に向かって定めたマイルストーンの多くを達成。激変する世界を見渡し、2050年のゴールの一部の見直すとともに、2030年に向けた新たなマイルストーンを設定。



シナリオ分析

| | | |
|---------|-----------------|----------|
| 二つのシナリオ | 私たちが目指す未来 | 2℃未満シナリオ |
| | 可能性は低いが想定が必要な未来 | 4℃上昇シナリオ |

シナリオ分析についての詳細は、以下をご覧ください。
 トップページ > CSR > 環境 > 環境推進体制 >
 「K」LINE 環境ビジョン2050「青い海を明日へつなぐ」
<https://www.kline.co.jp/ja/csr/environment/management.html>

新技術とフラッグシップ

脱炭素化への寄与度

| | | |
|--|--------|-----------------------|
| 未踏燃料や技術により、GHGゼロエミッション運航を目指す。 | 新燃料 | 水素 / アンモニア / メタン |
| | 省エネ技術 | バイオ / 電気等 |
| 既存・先進・先端技術の積み重ねによる究極の効率改善により、IMO目標効率70%改善を目指す。 | 新燃料 | LNG |
| | 設計改善 | Seawing EEDI(船体設計) |
| | 効率運航強化 | K-IMS |
| | | 省エネ機器 効率運航 |

2030年中期マイルストーンとアクション・プラン

| 重要課題 | 2030年までのアクション・プラン |
|--------------------|--|
| 自社の低炭素化 | <ul style="list-style-type: none"> CO₂排出効率2008年比50%改善 ⇒ IMO目標であるCO₂排出効率40%改善のさらに上を目指す 造船所、顧客、政府、投資家などあらゆるステークホルダーとの連携強化によるゼロエミッション船の導入 |
| 社会の低炭素化支援 | <ul style="list-style-type: none"> 社会の低炭素化に貢献する新ビジネスの展開・拡大 社会のさらなる低炭素化に貢献する新ビジネスの探索・育成 |
| 自社からの海洋・大気への環境影響低減 | <ul style="list-style-type: none"> 油濁事故ゼロのための取り組み推進 船舶運航における環境影響低減 |
| 社会の環境改善支援 | <ul style="list-style-type: none"> 社会の環境改善に向けた対話・活動の強化 |

LNG燃料供給の事業化 <2020年度事業開始予定>

厳格化が進む国際的な船舶の排出ガス規制に対応するため、重油に代わる有力な船舶燃料であるLNGの安定供給の事業化に取り組んでおり、当社は、株式会社JERA、豊田通商株式会社および日本郵船株式会社と共に出資するセントラル LNG シッピング株式会社およびセントラル LNG マリンフューエル株式会社を通じて、中部地区における LNG燃料供給事業を推進、2020年9月末に国内で稼動する初の LNG燃料供給船が竣工予定。加えて、FuelLNG Pte Ltd社(本社：シンガポール)と、同社が保有・運航する7,500m³型LNG燃料供給船の船舶管理契約を締結、

本船が2020年下期に世界最大の燃料供給拠点であるシンガポールにて初のLNG燃料供給船としてサービス開始予定。



LNG燃料供給船イメージ図 (提供：川崎重工業株式会社)

2030年アクション・プラン実現のためのプロジェクト

当社の強みである、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推進し、競争力をさらに強化することを目的とした社長執行役員直下の部門横断組織を組成。「安全環境支援技術プロジェクトチーム」は、安全、環境を支えるさまざまなハード・ソフト技術に全社横断的に取り組み、当社サービスの安全性向上、顧客のニーズに即したサービス品質の改善の実現に向けた具体的な導入を加速。一方「代替燃料プロジェクトチーム」はLNG燃料炊き船の普及に備えた対応方針およびLNG燃料供給事業へのグローバル展開の検討などを推進。

社長執行役員

安全環境支援技術プロジェクトチーム

リーダー
 情報システム、AI・デジタルイノベーション戦略ユニット統括執行役員

メンバー
 AI・デジタルイノベーション戦略・先進技術・海事人材・安全品質管理グループおよび各関連営業・事業グループ

代替燃料プロジェクトチーム

リーダー
 エネルギー資源輸送事業ユニット統括執行役員

メンバー
 燃料・先進技術・造船技術・安全品質管理・環境推進グループおよび各関連営業・事業グループ

安全運航管理体制の充実



主な取り組み

| | |
|------------------------|-----------------------------------|
| 乗船前ブリーフィング | 安全基本方針とその他、最新情報の提供 |
| “KL-QUALITY” | 当社独自で定めた品質指針 検船監督の訪船時の指標 |
| Safety Report制度 | 船上でのニアミス、小さなミスの報告制度 |
| 事故情報管理システム AIMS | 事故の詳細や傾向を分析するシステム |
| 安全設備設置指針 K-DNA | 当社独自の安全設備の設置指針 |
| 安全キャンペーン | 毎年「安全運航」と「環境保全」をテーマにした全社の安全意識向上活動 |
| トラブルニュース | 全運航船への自己再発防止策などのニュースレター |
| 大規模事故演習 | 事故対策本部を設置し、事故発生に備えた訓練 |

陸上従業員

労働慣行

- 「健康経営」の取り組みに基づき、以下を実施。
- 全従業員の時間外労働の継続的なモニタリングによる過重労働防止。
 - 改正労働基準法により義務化された年5日の年次有給休暇の社内周知徹底と2019年度に対象者全員の取得を達成。
 - 多様なコミュニケーションツールの活用促進による在宅勤務制度の全社的な幅広い普及・浸透。(2019年1月より導入)

人材育成

- グローバルな視点から事業経営を担い、高度な実務遂行力と豊かな発想力で事業の変革を推進できる人材育成をゴールに設定。
- 従来の研修内容を再構築の上、論理的思考、問題解決、プレゼンテーションスキルなど実務スキル習得を目的とした研修を各年次・階層ごとに新たに実施。

取り組み紹介 子育てサポート企業として「2020年くるみん」の認定を取得

当社は、仕事と育児の両立支援・男性の育児休暇制度利用促進・年次有給休暇の取得推進といった取り組みが評価され、厚生労働省・東京労働局から子育てサポート企業として、「2020年くるみん」認定を取得。

今後も子育て支援を含め、従業員が安心して自分の能力を十分に発揮できる多様で柔軟な働き方の支援とワーク・ライフ・バランスの実現に向けた、労働環境の向上・整備をより一層推進。



海上従業員

- 海陸において、外国人船員をまとめるリーダーとしての活躍が期待される日本人海上従業員の確保・育成は、外航海運の重要な課題と認識。以下の取り組みを通じて、世界トップレベルの海事技術者集団の育成を実施。
- 船員教育機関の学生の採用だけでなく、2013年から自社で優秀な海事技術者を一から育成するた

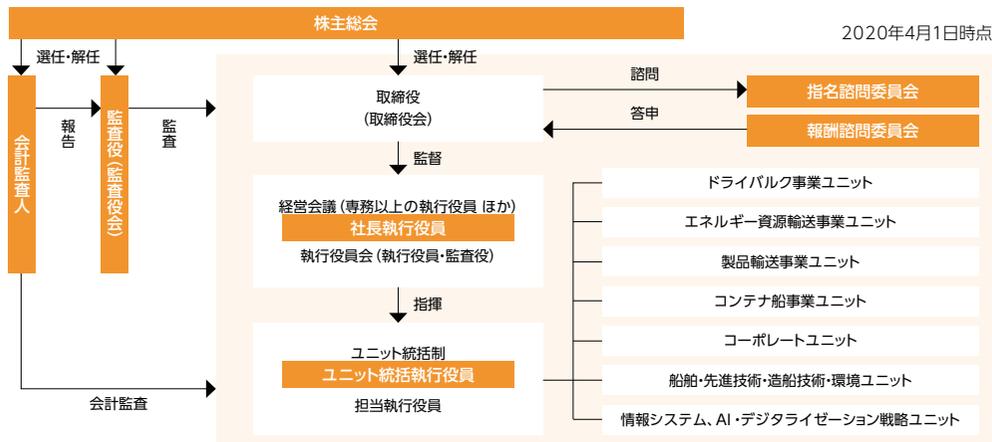
- めに「自社養成コース」を設置、一般大学出身の学生の採用を開始。
- 育成面では、KLMA(町田) 研修所における陸上での研修や船上での訓練プログラムも含め、海陸相互勤務を行い、各人のキャリアアップを企図。
 - 体系的に知識や技能を習得できる教育システムや、チームワークスキル向上のための研修の導入。

取り組み紹介 「船員労働災害防止優良事業者」の継続的な認定

国土交通省が船員の労働災害防止に必要な各社の自主的な取り組みの促進を図るため、個々の船舶所有者の取り組みを評価し、船員労働災害防止優良事業者として認定する制度である「船員労働災害防止優良事業者(一般型1級)」の認定を2019年度に更新。2008年に新たに創設された1級について、過去5年間に於いて船員法に定められた規定に違反がないことなどの条件を満たす必要があり、当社は外航船社としては唯一認定を受けて以降、1級の認定を継続して更新中。



コーポレートガバナンス体制



役員報酬制度

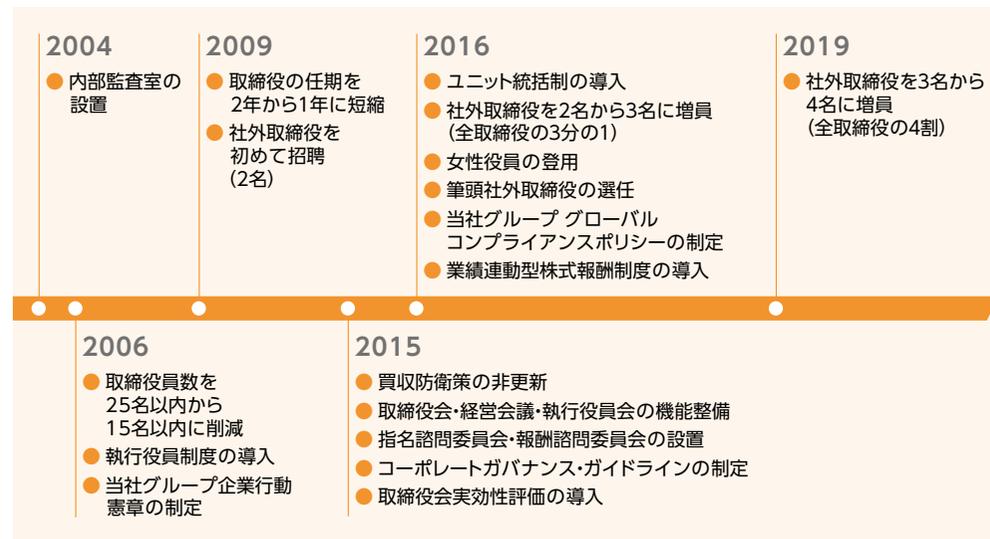
| 区分 | 報酬の種類 | 報酬の性格 | 決定方法 | 報酬限度額 |
|-----|---------------------------------------|-------|--|------------|
| 取締役 | ①月例報酬 | 固定報酬 | 職位および業績評価に基づいて決定 | 年額600百万円以内 |
| | ②業績連動賞与* | 変動報酬 | 単年度の連結業績目標達成度に連動 | |
| | ③業績連動型株式報酬 (BBT=Board Benefit Trust)* | | 中長期の当社株主総利回り (TSR=Total Shareholders Return) に連動 TSR=一定期間における当社株価上昇率 +一定期間における配当率 (配当合計額÷当初株価) | |
| 監査役 | 月例報酬のみ | 固定報酬 | 監査役協議により決定 | 月額12百万円以内 |

*業務執行取締役に限定

役員向けトレーニング

| 受講役員 | 実施時期 | 内容 |
|-------------|----------|---|
| 新任役員 | 就任後3ヶ月以内 | 会社法や金融商品取引法に係る法的責任に関するセミナーなどの受講機会提供 |
| 全役員 | 毎年 | 競争法・インサイダー取引規制・反贈収賄等のコンプライアンスに関する研修 |
| 社外取締役・社外監査役 | 就任時 | 当社グループの事業、財務、組織の状況、経営状況、経営環境および経営課題について、所管部署または担当役員から説明 |

コーポレートガバナンス改革の変遷



ユニット統括制

- 業務執行責任体制の明確化
- ユニット統括執行役員への権限委譲
- 取締役会の監督機能強化

業務執行の効率化

指名諮問委員会・報酬諮問委員会

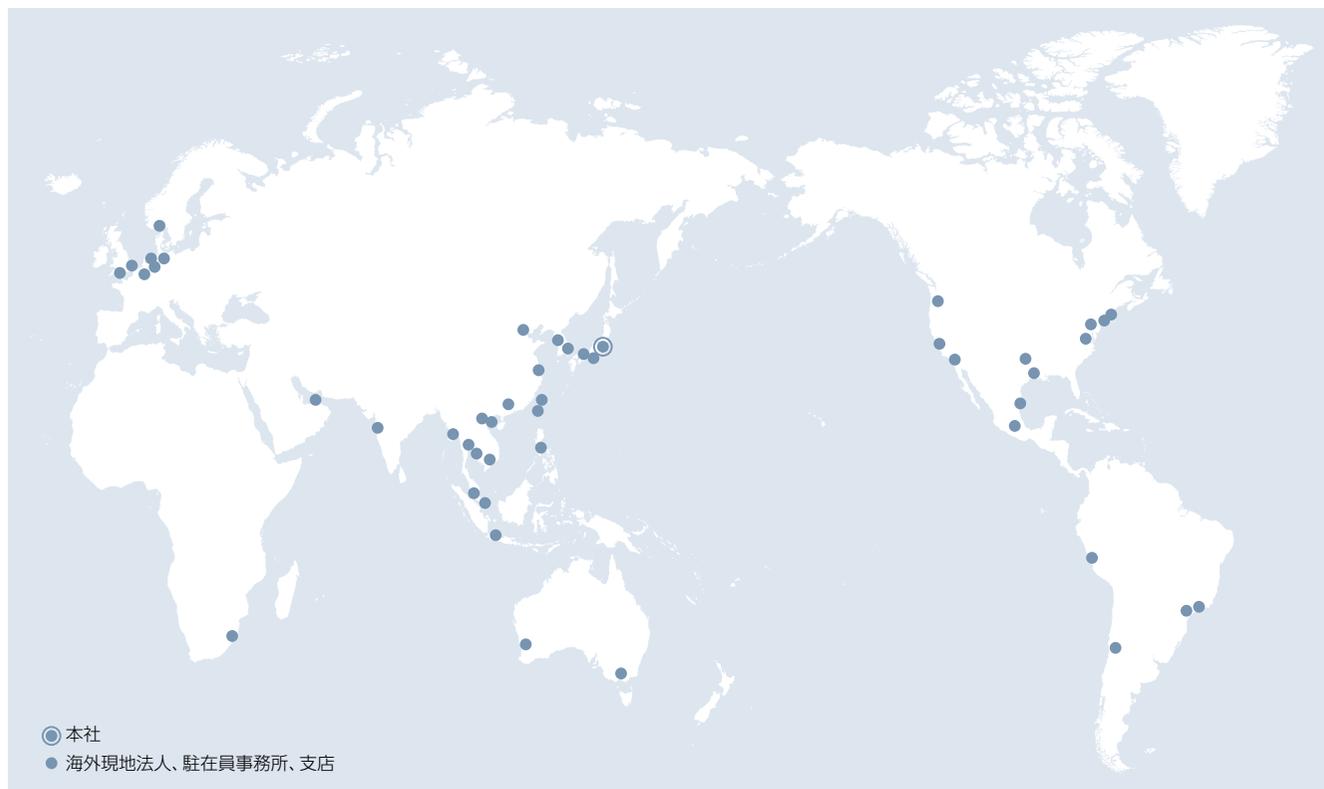
"取締役会の機能を高めるため任意の諮問委員会として、「指名諮問委員会」および「報酬諮問委員会」を設置。いずれの諮問委員会も、独立社外取締役全員と取締役会長および社長執行役員で構成され、委員長は独立社外取締役の委員の互選により選出。

社外役員の選任

外部視点を活用して、中長期的な企業価値向上を実現するため、社外役員を積極的に選任。

| | |
|---------------------|-----|
| 取締役人数 (2020年度) | 10人 |
| うち社外取締役 | 4人 |
| 監査役人数 (2020年度) | 4人 |
| うち社外監査役 | 2人 |
| 2019年度取締役会開催回数 | 14回 |
| 2019年度社外取締役 取締役会出席率 | 96% |

事業拠点



| | | | | | |
|--|--|--|---|--|---|
| 国内 東京(本社) 神戸(本店) 名古屋 関西 | 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 Ho Chi 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 Dallas 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 |
|--|--|--|---|--|---|

外部からの評価(2020年6月時点)

CSRにおける取り組みの向上に努め、世界各国の社会的責任投資(SRI)指標やESG指数の構成銘柄に選定。

- FTSE4Good Index Series
- FTSE Blossom Japan Index
- ETHIBEL EXCELLENCE Investment Register
- Dow Jones Sustainability Asia/Pacific Index
- S&P/JPXカーボン・エフィシエント指数



FTSE4Good



FTSE Blossom Japan



In collaboration with



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が高く評価され、4年連続で「CDP気候変動Aリスト」、および2019年に「Supplier Engagement Leaderboard」に選定。



IRサイトにて積極的な開示を図り海運や当社に関するさまざまな情報提供に努めたことが評価され、大和インベスター・リレーションズ株式会社より「2019年インターネットIR表彰」優良賞を受賞、2年連続で選定。



会社概要 (2020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:767名(陸員562名、海員205名)
 連結:6,164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、デンマーク、トルコ、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292社

株式情報 (2020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 27,533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)・名古屋(市場第一部)・福岡

当社格付 (2020年3月31日時点)

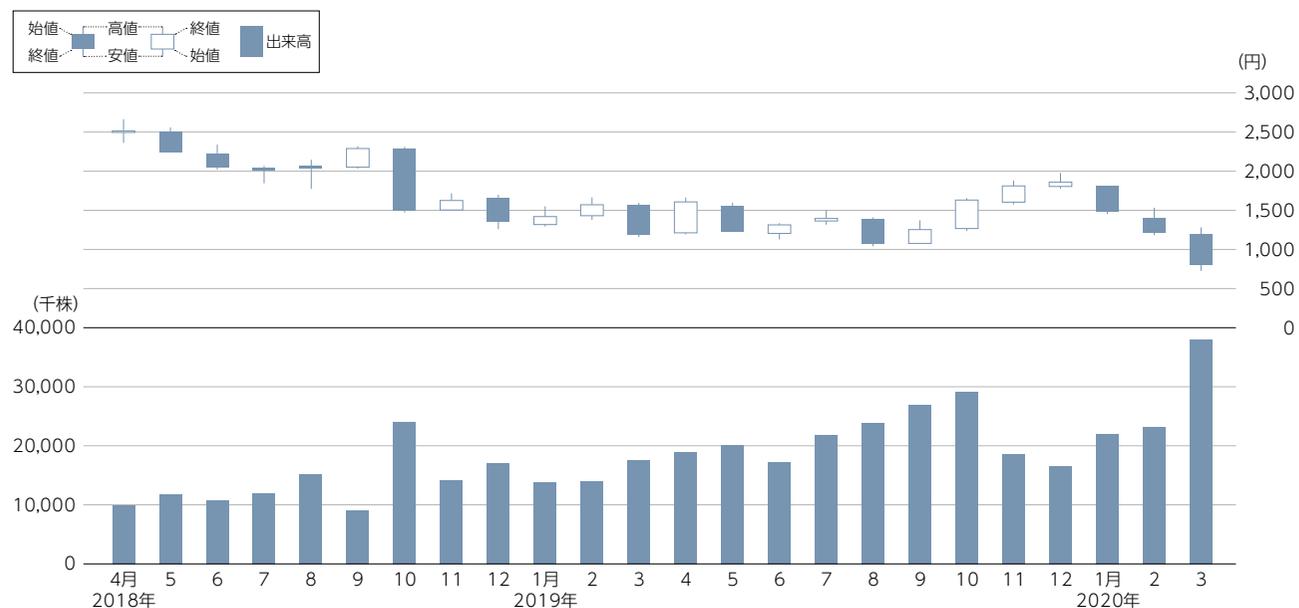
| |
|------------|
| JCR |
| BBB-(安定的) |

大株主 (2020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 | 12,716 | 13.56 |
| ゴールドマンサックスインターナショナル | 10,516 | 11.21 |
| 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ティービービー | 5,651 | 6.02 |
| J.P. MORGAN SECURITIES PLC FOR AND ON BEHALF OF ITS CLIENTS JPMS RE CLIENT ASSETS-SEGR ACCT | 4,330 | 4.61 |
| CGML PB CLIENT ACCOUNT/COLLATERAL | 3,708 | 3.95 |
| みずほ信託銀行株式会社 退職給付信託 川崎重工工業口 再信託受託者 資産管理サービス信託銀行株式会社 | 3,392 | 3.61 |
| 今治造船株式会社 | 3,283 | 3.50 |
| 日本マスタートラスト信託銀行株式会社 (信託口) | 2,811 | 2.99 |
| 日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社 (信託口) | 2,417 | 2.57 |
| 損害保険ジャパン株式会社 | 1,910 | 2.03 |

※ 持株比率は自己株式(195,683株)を控除して計算。

株価および出来高の推移





〒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 : <https://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。