



K "K" LINE
川崎汽船株式会社

FACTBOOK 2023

事業別データ集

2023年8月発行





企業理念

～グローバルに信頼される **K**～

海運業を主軸とする物流企業として、人々の豊かな暮らしに貢献します。

ビジョン

全てのステークホルダーから信頼されるパートナーとして、
グローバル社会のインフラを支えることで持続的成長と企業価値向上を目指します。

“K” LINEグループが大事にする価値観

お客様を第一に考えた
安全で最適な
サービスの提供

たゆまない
課題解決への姿勢


専門性を追求した
川崎汽船ならではの
価値の提供


変革への
飽くなきチャレンジ


地球環境と
持続可能な社会への貢献


多様な価値観の受容による
人間性の尊重と
公正な事業活動


1919
川崎汽船設立


1968
当社初のフルコンテナ船「ごうでん げいと ぶりっじ」竣工



1970
日本初の自動車専用船「第十とよた丸」竣工



1983
日本籍初のLNG（液化天然ガス）船「尾州丸」竣工



1986
北米で日本船社初のダブルスタックトレイン（コンテナ2段積み鉄道輸送）サービス開始



1994
電力炭輸送船「CORONA ACE」竣工
幅広浅喫水で日本の石炭火力発電所向け船型のスタンダードに



2015
環境長期指針「K」LINE 環境ビジョン2050」策定
14,000TEU型コンテナ船「MILLAU BRIDGE」竣工



2016
環境フラッグシップ「DRIVE GREEN HIGHWAY」竣工


2018
Ocean Network Express (ONE) スタート


2019
風力利用の自動カイトシステム「Seawing」搭載を決定
創立100周年 HySTRAに加入
世界初の液化水素運搬船の実証試験に参画


2020
「K」LINE 環境ビジョン2050」改定（P33参照）
LNGバンカリング船「かぐや」竣工（P23参照）
提供：セントラルLNG マリンフューエル社


2021
LNG燃料自動車専用船「CENTURY HIGHWAY GREEN」竣工、国内初のトランジション・ローン（脱炭素に向けた移行ファイナンス）を導入


2023
世界初のフルスケール二酸化炭素回収貯留バリューチェーンプロジェクト向け液化CO₂船2隻の長期契約を締結（P23参照）
提供：Northern Lights JV DA


▶ CONTENTS

- 1 経営方針
- 2 沿革・目次
- 01 | “K” LINE at a Glance**
- 3 財務ハイライト
- 4 財務データ
- 6 業績
- 7 主要コンテナ船会社
2022年度通期収支実績比較

- 02 | 2022年度中期経営計画**
- 8 長期経営ビジョンと中期経営計画の概要
- 10 事業戦略
- 11 資本政策
- 13 事業基盤

- 03 | 事業別情報**
- 14 セグメント概要
- 15 セグメント別情報とグループ運航船舶
- 16 世界海上荷動き・輸送キャパシティデータ
- 17 ドライバルク
- 20 LNG船、電力・海洋事業

- 21 油槽船、燃料事業
- 23 海洋、燃料事業、カーボンニュートラルへの取り組み
- 24 自動車船事業
- 26 物流事業
- 27 コンテナ船事業
- 04 | ESG・サステナビリティ**
- 31 経営戦略とマテリアリティ

- 32 サステナビリティガバナンス／マネジメント体制
- 33 環境ビジョン
- 34 環境規制・環境関連データ
- 35 環境投資、DX対応の強化
- 36 安全運航
- 37 人権、ワークライフバランス、ダイバーシティ
- 38 コーポレートガバナンス

- 39 ガバナンスデータ／各種開示物のご案内
- 40 外部からの評価
- 05 | 会社概要／株式情報**
- 41 事業拠点
- 42 会社概要／株式情報

| | | 2012年度 | 2013年度 | 2014年度 | 2015年度 | 2016年度 | 2017年度 | 2018年度 | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 |
|-----------------|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|----------|----------|----------|-----------|-----------|
| | | (百万円)*1 | | | | | | | | | | |
| 業績 (会計年度) | 売上高 | ¥1,134,771 | ¥1,224,126 | ¥1,352,421 | ¥1,243,932 | ¥1,030,191 | ¥1,162,025 | ¥836,731 | ¥735,284 | ¥625,486 | ¥756,983 | ¥942,606 |
| | 営業利益 | 14,886 | 28,854 | 47,988 | 9,427 | △46,037 | 7,219 | △24,736 | 6,840 | △21,286 | 17,663 | 78,857 |
| | 経常利益 | 28,589 | 32,454 | 48,980 | 3,338 | △52,388 | 1,962 | △48,933 | 7,407 | 89,498 | 657,504 | 690,839 |
| | 親会社株主に帰属する当期純利益 | 10,669 | 16,642 | 26,818 | △51,499 | △139,478 | 10,384 | △111,188 | 5,269 | 108,695 | 642,424 | 694,904 |
| 財政状態 (会計年度末) | 総資産 | 1,180,433 | 1,254,741 | 1,223,328 | 1,115,223 | 1,045,209 | 1,036,886*2 | 951,261 | 896,081 | 974,608 | 1,574,960 | 2,052,616 |
| | 純資産 | 361,975 | 410,688 | 467,440 | 379,913 | 245,482 | 243,094 | 181,233 | 200,234 | 316,162 | 984,882 | 1,546,679 |
| | 自己資本 | 340,571 | 388,837 | 441,531 | 355,375 | 219,484 | 217,010 | 103,576 | 101,095 | 218,193 | 884,634 | 1,515,399 |
| | 有利子負債 | 629,864 | 643,794 | 536,846 | 525,152 | 550,512 | 570,584 | 550,211 | 543,451 | 507,005 | 423,455 | 351,692 |
| | 設備投資額 | 134,554 | 93,377 | 89,501 | 116,592 | 68,048 | 101,105 | 97,911 | 81,148 | 45,332 | 43,442 | 71,827 |
| | 減価償却費 | 59,667 | 52,243 | 53,526 | 48,302 | 47,421 | 43,410 | 40,789 | 44,253 | 43,869 | 42,821 | 42,396 |
| | 営業活動によるキャッシュ・フロー | 59,756 | 88,228 | 101,825 | 39,635 | △43,919 | 1,167 | △6,808 | △21,797 | 33,397 | 226,460 | 456,049 |
| | 投資活動によるキャッシュ・フロー | △27,212 | △5,113 | △11,177 | △29,569 | △24,881 | △22,813 | △35,493 | △20,286 | 16,987 | △5,848 | △46,745 |
| | フリー・キャッシュ・フロー | 32,544 | 83,115 | 90,648 | 10,066 | △68,801 | △21,646 | △42,303 | △42,083 | 50,384 | 220,611 | 409,304 |
| | 財務活動によるキャッシュ・フロー | 26,364 | △26,634 | △119,253 | △14,835 | 26,436 | 22,239 | 19,290 | 16,731 | △34,845 | △116,001 | △300,790 |
| 1株当たりの 情報*3 | 当期純利益 (EPS) (円) | 40 | 59 | 95 | △183 | △496 | 37 | △397 | 19 | 388 | 2,296 | 2,571 |
| | 純資産 (BPS) (円) | 1,211 | 1,382 | 1,570 | 1,264 | 781 | 776 | 370 | 361 | 780 | 3,161 | 6,128 |
| | 配当金 (円) | 8 | 15 | 28 | 17 | — | — | — | — | — | 200 | 400 |
| | 配当性向 (%) | 20.7 | 25.4 | 29.7 | — | — | — | — | — | — | 8.7 | 15.6 |
| 経営指標 | 売上高経常利益率 (%) | 2.5 | 2.7 | 3.6 | 0.3 | △5.1 | 0.2 | △5.8 | 1.0 | 14.3 | 86.9 | 73.3 |
| | 売上高当期純利益率 (%) | 0.9 | 1.4 | 2.0 | △4.1 | △13.5 | 0.9 | △13.3 | 0.7 | 17.4 | 84.9 | 73.7 |
| | 自己資本当期純利益率 (ROE) (%) | 3.7 | 4.6 | 6.5 | △12.9 | △48.5 | 4.8 | △69.4 | 5.1 | 68.1 | 116.5 | 57.9 |
| | 総資産経常利益率 (ROA) (%) | 2.5 | 2.7 | 4.0 | 0.3 | △4.8 | 0.2*2 | △4.9 | 0.8 | 9.6 | 51.6 | 38.1 |
| | 負債資本比率 (DER) (倍) | 1.85 | 1.66 | 1.22 | 1.48 | 2.51 | 2.63 | 5.31 | 5.38 | 2.32 | 0.48 | 0.23 |
| | 自己資本比率 (%) | 28.9 | 31.0 | 36.1 | 31.9 | 21.0 | 20.9 | 10.9 | 11.3 | 22.4 | 56.2 | 73.8 |
| | 総資産回転率 (回) | 0.96 | 0.98 | 1.11 | 1.12 | 0.99 | 1.12 | 0.88 | 0.82 | 0.64 | 0.48 | 0.46 |
| | EBITDA | 104,797 | 90,472 | 111,978 | 24,678 | △77,180 | 67,567 | △50,293 | 65,746 | 167,779 | 712,219 | 745,269 |
| | EV/EBITDA (倍) | 6.28 | 6.97 | 5.63 | 21.53 | △8.70 | 9.57 | △10.42 | 7.72 | 3.67 | 1.30 | 1.01 |
| | 株価収益率 (PER) (倍) | 16.49 | 12.56 | 11.29 | — | — | 22.44 | — | 14.37 | 2.18 | 1.16 | 1.18 |
| | 株価純資産倍率 (PBR) (倍) | 0.55 | 0.54 | 0.69 | 0.58 | 1.27 | 1.08 | 1.08 | 0.75 | 1.08 | 0.85 | 0.49 |
| | 株主総利回り (TSR) (%) | — | — | — | — | — | — | 47.72 | 32.56 | 101.64 | 345.63 | 436.05 |
| | 比較指標：配当込みTOPIX (%) | — | — | — | — | — | — | 94.96 | 85.94 | 122.15 | 124.57 | 131.82 |
| 期中平均値 | 為替 (円/US\$) | 82 | 100 | 109 | 121 | 109 | 111 | 111 | 109 | 106 | 112 | 135 |
| | 燃料油価格 (US\$/トン) | 671 | 626 | 541 | 295 | 265 | 349 | 450 | 467 | 363 | 551 | 769 |

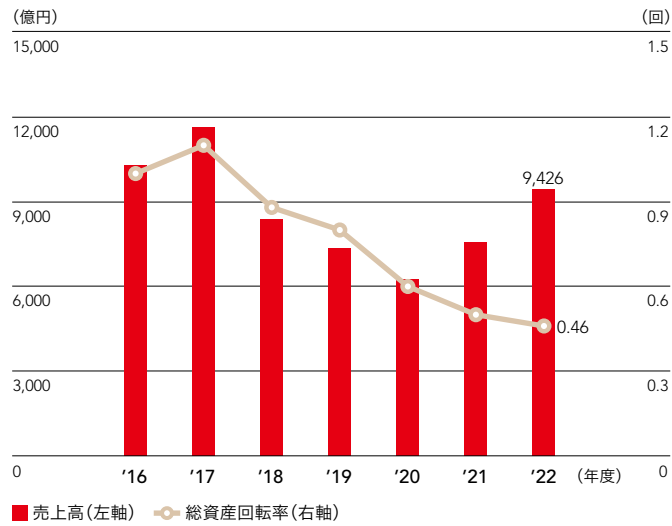
(注)「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 令和2年3月31日。以下、「収益認識会計基準」という。)等を2021年度の期首から適用しています。収益認識会計基準等の適用については、収益認識会計基準第84項ただし書きに定める経過的な取扱いに従っています。

*1 百万円未満を切り捨てています。

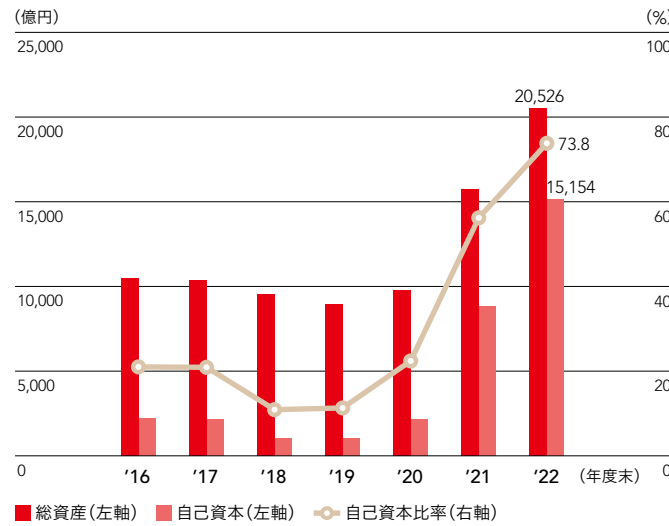
*2 「『税効果会計に係る会計基準』の一部改正」(企業会計基準第28号平成30年2月16日)等を2018年度の期首から適用しており、2017年度に係る総資産および総資産経常利益率は当該会計基準等を遡って適用し、算定しています。

*3 2017年10月1日付の株式併合(普通株式10株につき1株の割合)と2022年10月1日付の株式分割(普通株式1株につき3株の割合)を考慮し調整しています。(1円未満四捨五入)

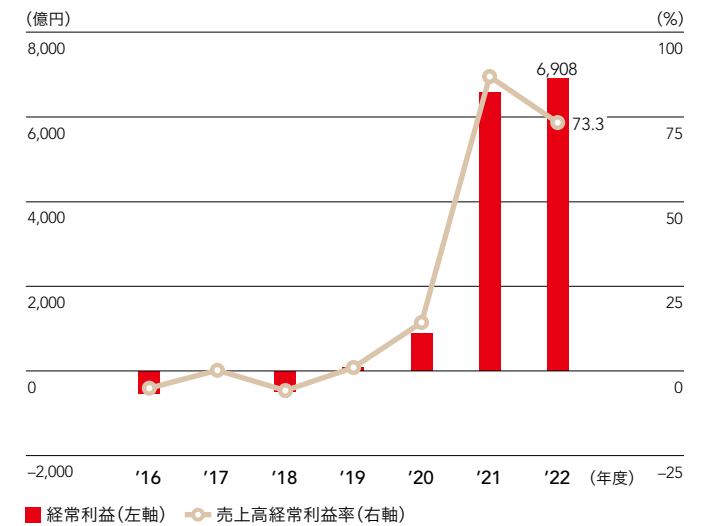
売上高・総資産回転率



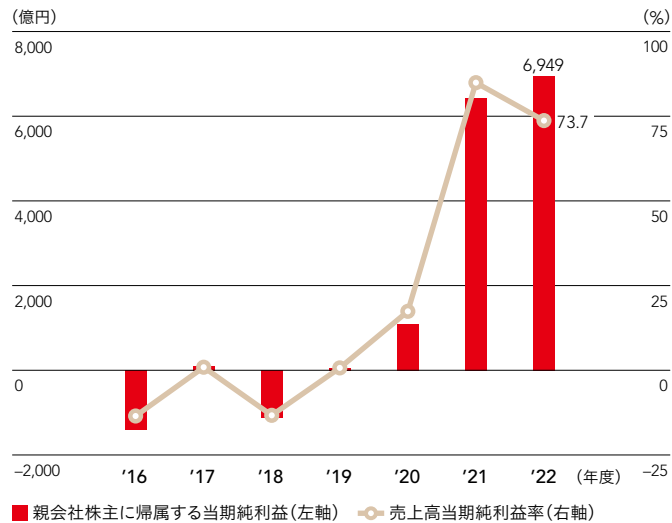
総資産・自己資本・自己資本比率



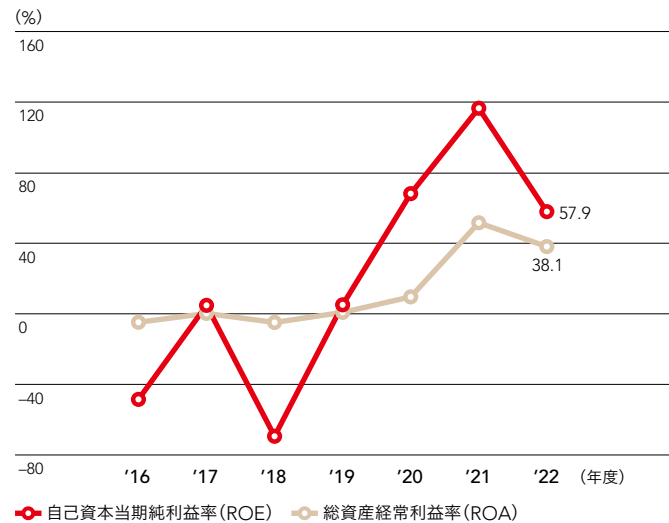
経常利益・売上高経常利益率



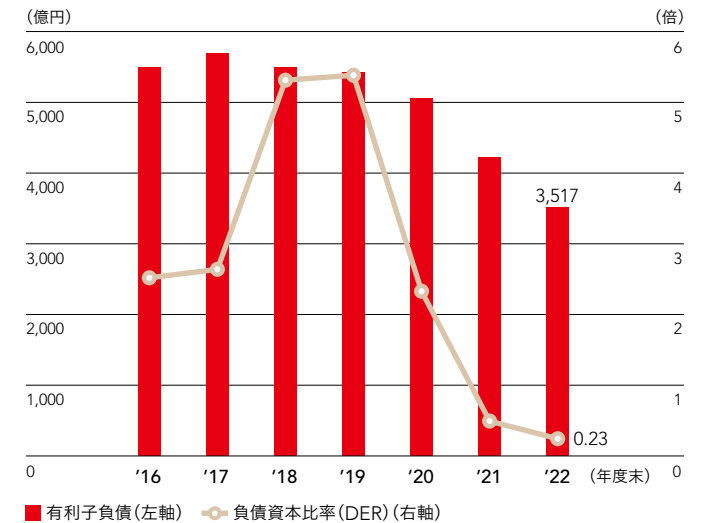
親会社株主に帰属する 当期純利益・売上高当期純利益率



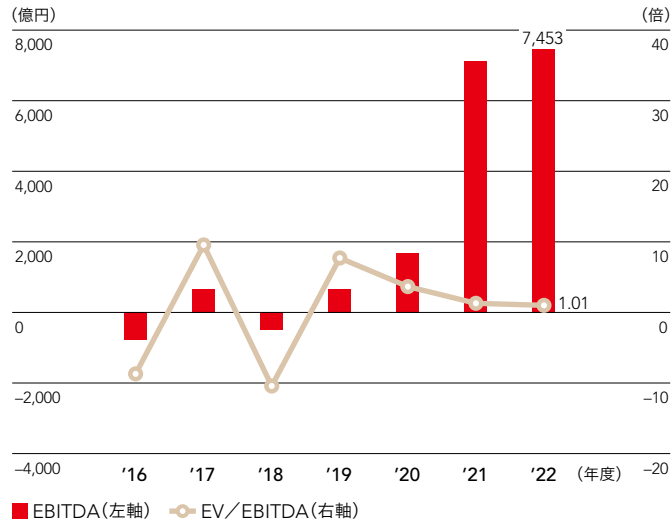
自己資本当期純利益率(ROE)・ 総資産経常利益率(ROA)



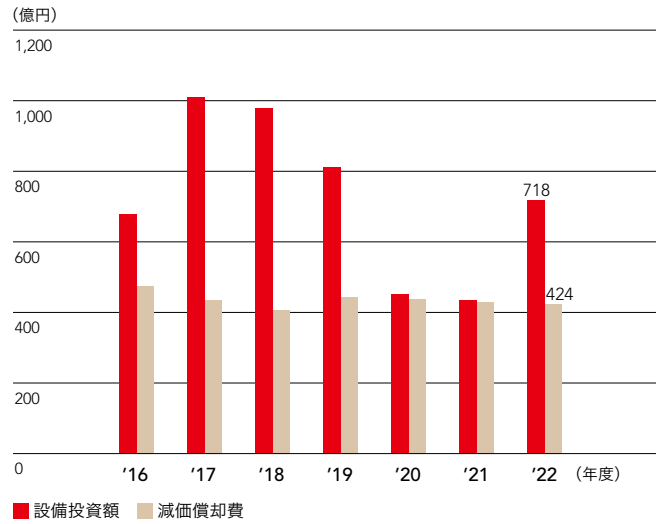
有利子負債・負債資本比率(DER)



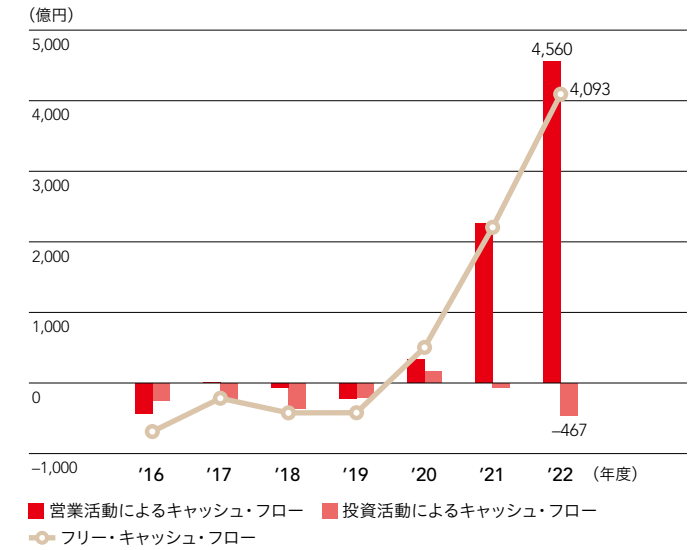
EBITDA・EV/EBITDA



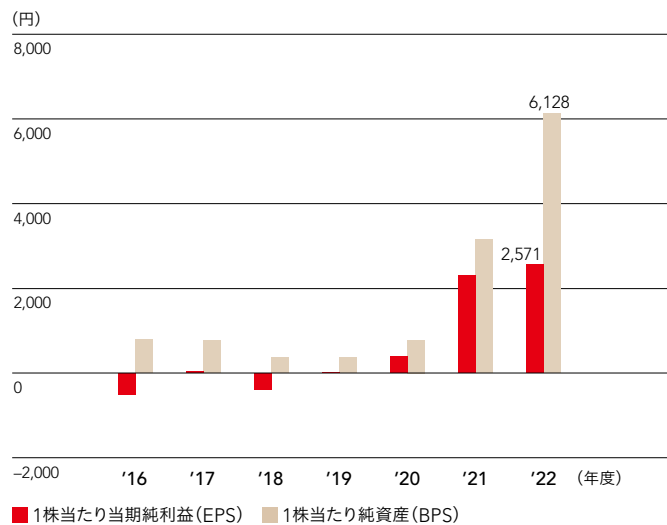
設備投資額・減価償却費



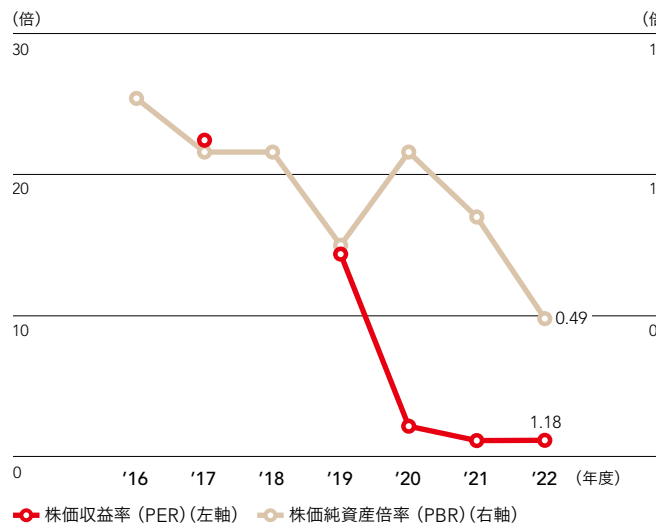
キャッシュ・フロー



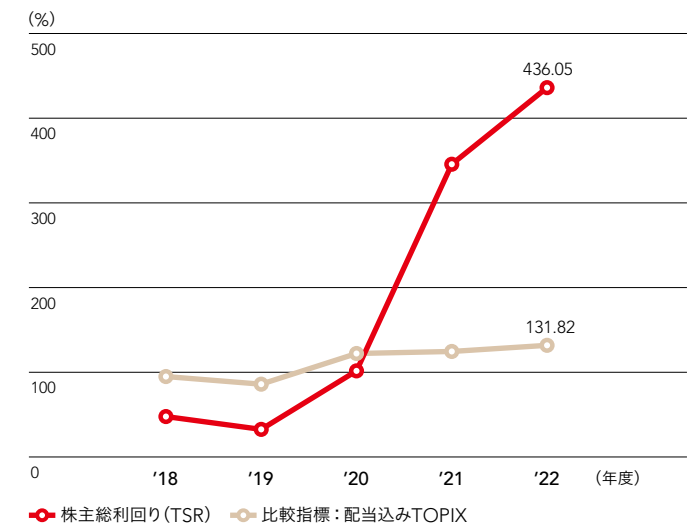
1株当たり当期純利益 (EPS)・1株当たり純資産 (BPS)



株価収益率 (PER)・株価純資産倍率 (PBR)

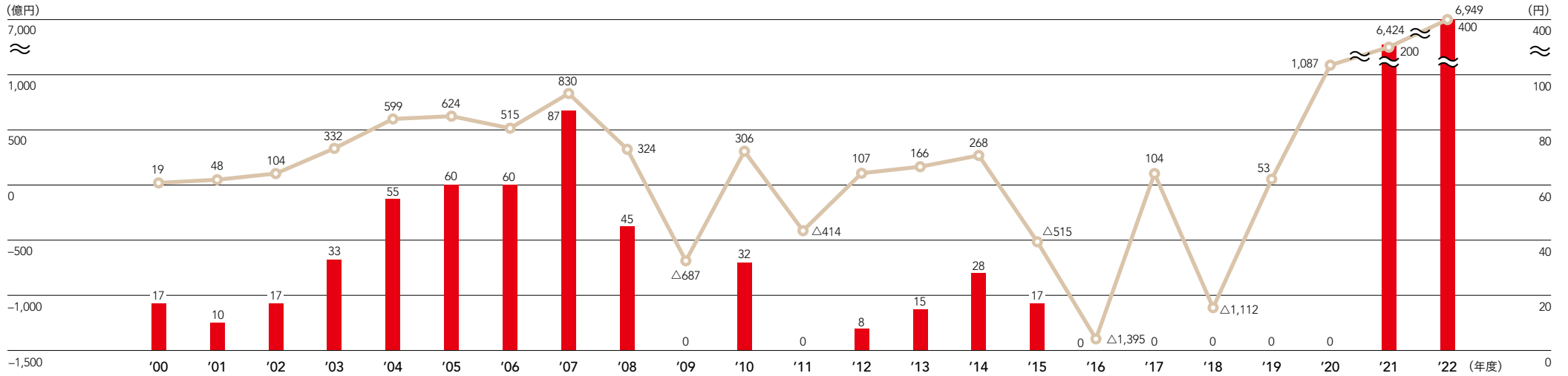


株主総利回り (TSR)



* 2017年10月1日付の株式併合(普通株式10株につき1株の割合)と2022年10月1日付の株式分割(普通株式1株につき3株の割合)を考慮し調整しています。(1円未満四捨五入)

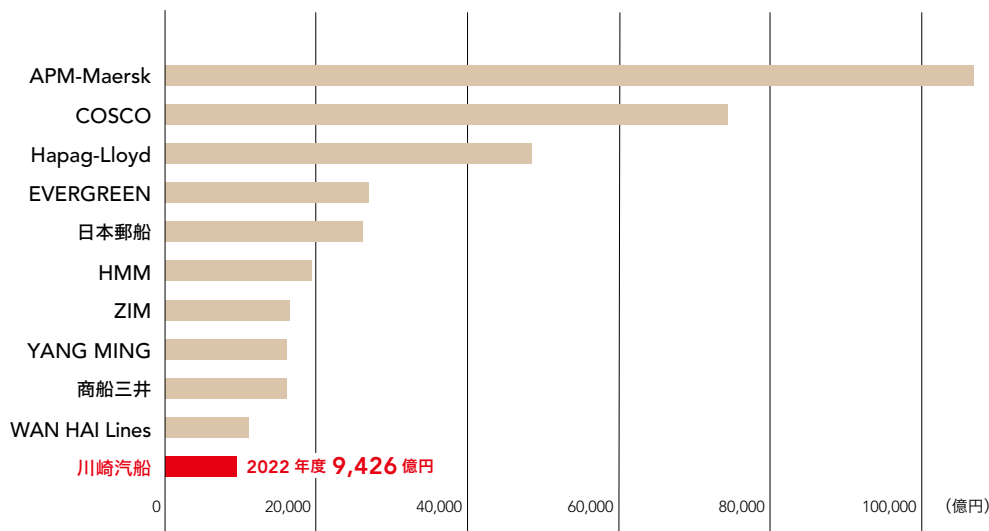
■ 親会社株主に帰属する当期純利益と1株当たり配当金の推移



○ 親会社株主に帰属する当期純利益(左軸) ■ 1株当たり配当金(右軸)

* 2017年10月1日付の株式併合(普通株式10株につき1株の割合)と2022年10月1日付の株式分割(普通株式1株につき3株の割合)を考慮し調整しています。(1円未満四捨五入)

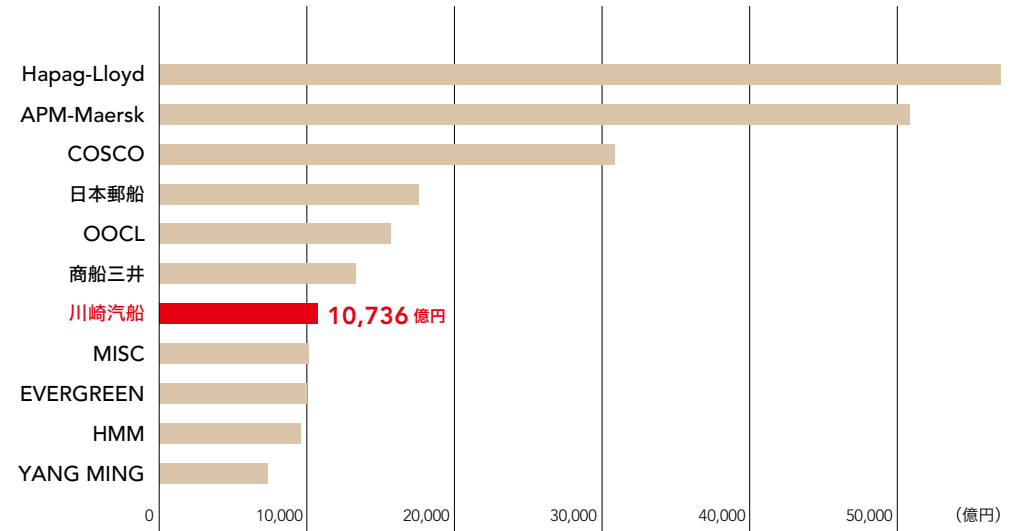
■ 世界の上場海運会社売上ランキング(2022年度)



出典: Refinitiv

■ 世界の上場海運会社時価総額ランキング

(2023年7月末時点)



出典: Refinitiv

■ 主要コンテナ船会社 2022年度通期 収支実績比較

(百万ドル)

(%)

80,000

80

70,000

70

60,000

60

50,000

50

40,000

40

30,000

30

20,000

20

10,000

10

0

0

ONE
(2022年暦年)

A社

B社

C社

| | ONE | A社 | B社 | C社 |
|-----------------|----------|----------|----------|----------|
| ■ 時価総額 (左軸) | N/A | \$35,680 | \$40,072 | \$7,002 |
| ■ 総売上 (左軸) | \$33,073 | \$64,299 | \$36,401 | \$20,426 |
| ■ EBIT (左軸) | \$19,046 | \$29,149 | \$18,467 | \$12,905 |
| ○ EBITマージン (右軸) | 57.6% | 45.3% | 50.7% | 63.2% |
| ■ 船隊規模 (隻数) | 209 | 691 | 251 | 210 |

■ 時価総額(左軸) ■ 総売上(左軸) ■ EBIT(左軸) ○ EBITマージン(右軸)

*1 公開情報をもとに当社推計

*2 ONE社の2022年数値は暦年ベース

*3 時価総額：2023年7月末時点

*4 船隊規模：2023年3月末時点

長期経営ビジョンと中期経営計画の概要

▶ 長期経営ビジョンと中期経営計画の概要(事業戦略、事業基盤、資本政策)

川崎汽船グループがすべてのステークホルダーから信頼されるパートナーであり続けるため「成長を牽引する役割を担う事業へ経営資源を集中」させ、「成長機会を共有できる顧客とのパートナーシップ」の構築・発展を通じて自社・社会の低炭素・脱炭素化を目指し、持続的成長と企業価値向上を図る



自社・社会の
低炭素・
脱炭素化の推進と
企業価値向上

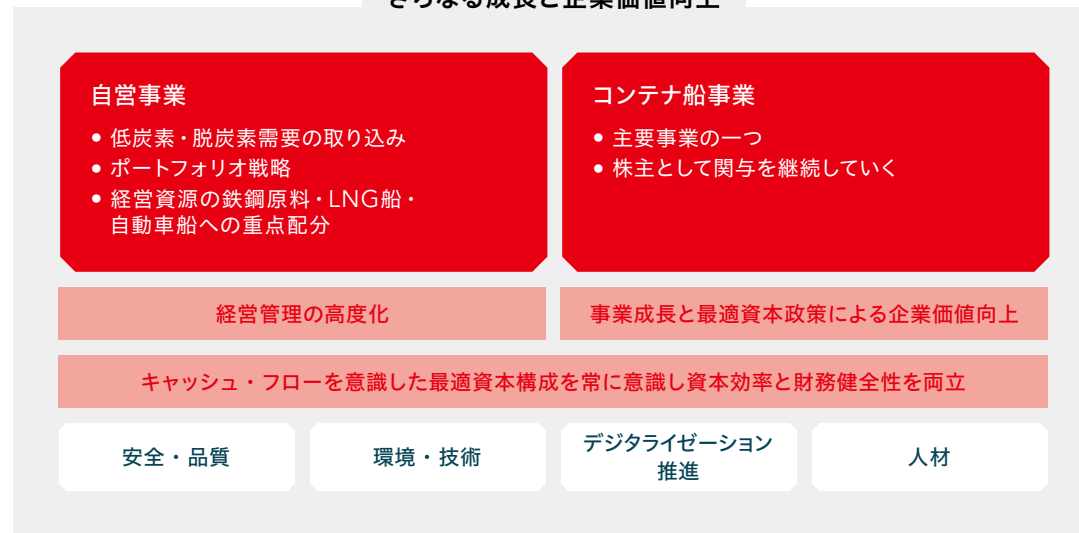
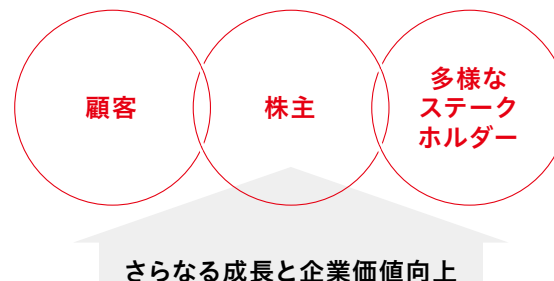


成長を牽引する
役割を担う
事業への
経営資源の集中



成長機会を
ともにできる
顧客との
パートナーシップ

当社グループは、2022年度中期経営計画のもと、自社・社会の低炭素・脱炭素化に向けたグローバル社会の動きを成長機会としてとらえるべく、事業戦略、事業基盤強化、資本政策を推進しています。具体的には、自営事業のうち成長の牽引役となる鉄鋼原料、自動車船、LNG輸送船の3つの事業に経営資源を集中的に配分するとともに、Ocean Network Express(ONE)を株主として継続的に支援することで、コンテナ船事業の成長と発展を図っています。また、人材への投資を通じて当社の競争優位性の源泉である技術・専門性と組織営業力を強化する機能戦略を展開し、事業基盤を強化しています。さらに、これらの戦略を実現するため、最適資本構成を意識し、資本効率と財務健全性を両立した資本政策を実行しています。



株主還元方針

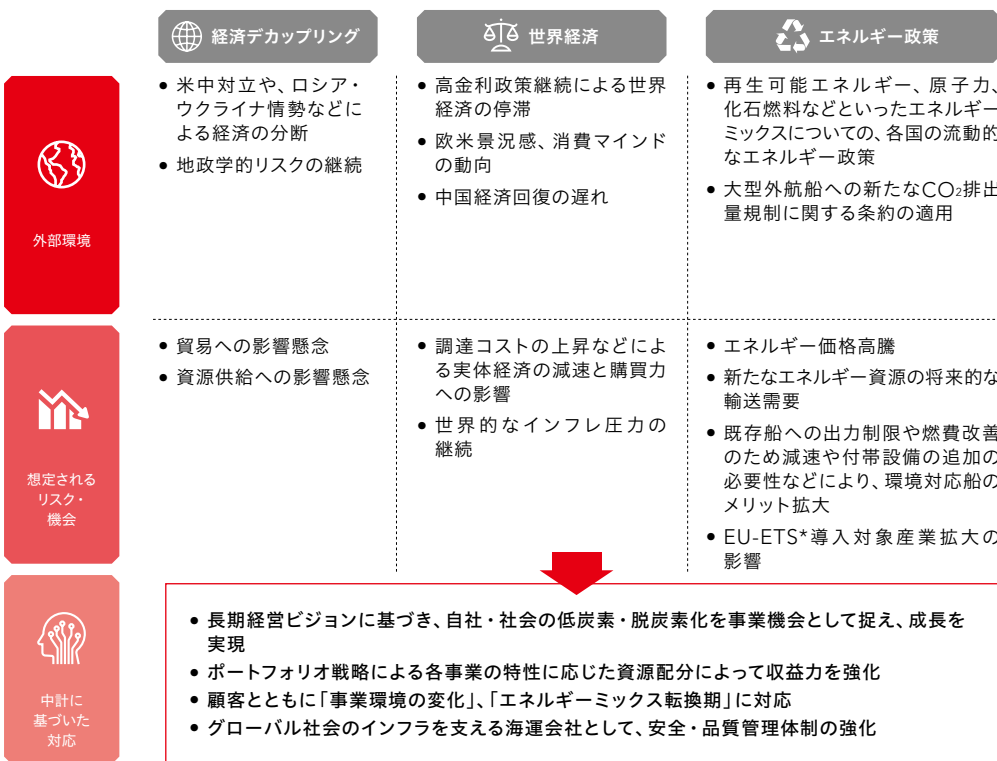
残りの中計期間(2023年度～2026年度)における基礎配当を120円/株とし、
中計期間累計の還元総額は下限5,000億円以上

2023年度は、80円/株の追加配当に加えて、600億円、11,676,000株を上限とする自己株式取得を決定
引き続き2026年度までに500億円以上の機動的な追加還元を予定

最適資本構成を常に意識し、企業価値向上に必要な投資および財務の健全性を確保のうえ、適正資本を超える部分についてはキャッシュ・フローも踏まえて積極的に自己株式取得を含めた株主還元を進める。

▶ 事業環境の変化と対応

経済デカップリングや世界経済の下押し懸念継続、
各国のエネルギー政策動向など引き続き不透明な事業環境は継続



* EU-ETS: EU排出量取引制度

2022年年初以来、地政学的リスクの拡大を背景とした経済のデカップリング化、インフレ圧力の高まりに対応する金利上昇、低・脱炭素化に向けたエネルギーミックスの模索に伴うエネルギー政策の流動化が継続し、不透明な事業環境が継続しています。当社グループは、強みを生かしたポートフォリオ戦略に沿った資源配分の継続によって市況耐性を強化し、中期経営計画で掲げた取り組みを推進することで、企業価値の向上を図っていきます。

▶ 経営管理指標

2022年度中期経営計画では、ROE10%以上の継続、2026年度の経常利益1,400億円、および自営事業の収益の拡大という目標を掲げています。このうち経常利益1,400億円については自営事業の改善により、安定的かつ前倒しでの達成を視野に入れて取り組んでいます。また経営管理のさらなる高度化プロジェクトによって、企業価値最大化に向けた経営管理KPIを用いた資本コストを意識した事業別経営管理体制を強化し、持続的な成長を目指しています。

| | ROIC | ROE | 収支目標 |
|------------|--|--|--|
| 2022年度(実績) | 29% | 58% | 経常利益 6,908億円 (うち、自営事業833億円) |
| 2026年度(目標) | 6.0~7.0% | 10%以上 | 経常利益 1,400億円 |
| 足元の進捗と対応方針 | <ul style="list-style-type: none"> 経営管理のさらなる高度化プロジェクトによって、中計期間において企業価値最大化に向けた事業別財務KPI (ROIC、EVA等)を用いた社内管理体制を整備し、持続的な成長を達成 | <ul style="list-style-type: none"> コンテナ船と自営事業の業績改善により目標を大きく上回り達成 中計期間においては自営事業のさらなる強化も含め資本効率を意識し持続的な達成を目指す | <ul style="list-style-type: none"> 足元では製品輸送セグメントが牽引して好調を維持 中計期間では自営事業の改善により安定的かつ前倒しでの達成を視野に入れて取り組む |

PBR: 1.0倍以上を目指す

中期経営計画に基づき、「稼ぐ力」の強化を進め最適資本構成とキャッシュアロケーションを意識し資本効率と財務健全性を維持し、さらなる企業価値の向上に努めます。

事業戦略

当社グループは、既存の各事業の特性に応じたメリハリのある資本配分のため、事業ポートフォリオを再定義し、既存自営事業を3区分、コンテナ船事業と新規事業を各1区分とする、5つの区分でそれぞれの役割を再定義しました。この役割に基づき、戦略的方向性を明確に打ち出すとともに、ターゲットとなる市場・顧客や優先課題を明確化し、具体的な施策を推進する計画です。

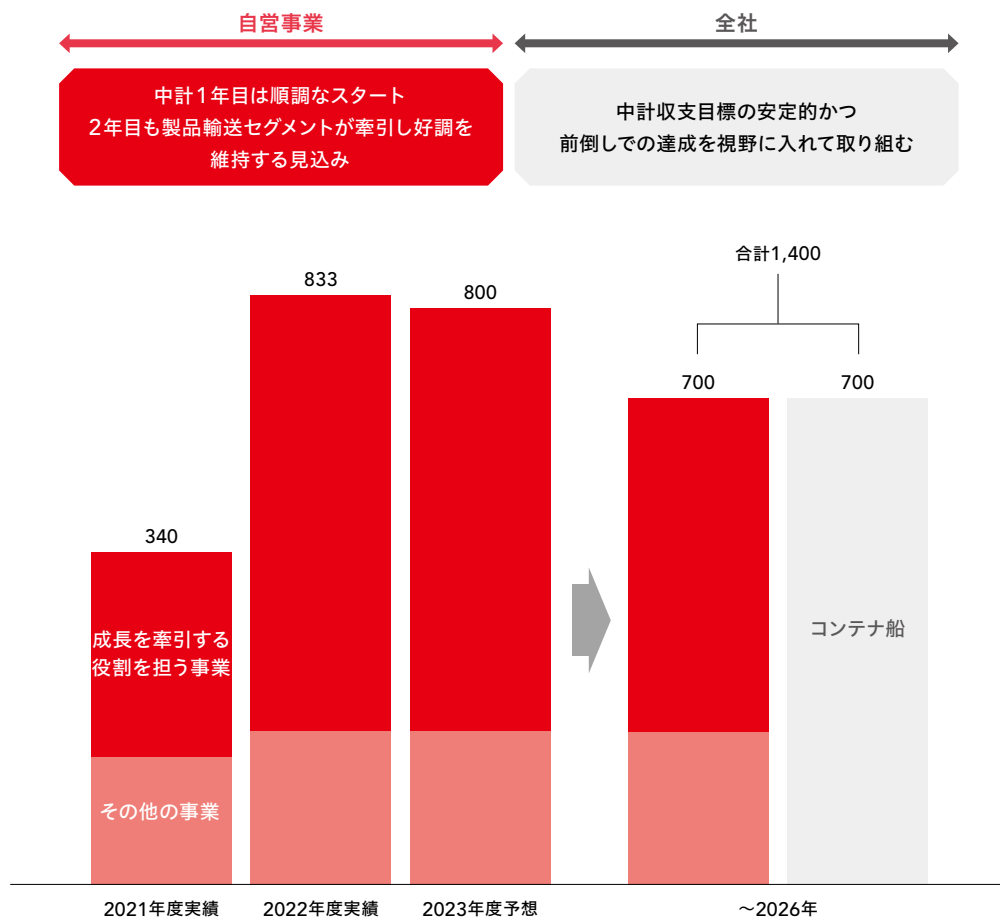
| 対象事業 | 役割 | 戦略的方向性 | 2022年度の進捗と成果 | 2023年度以降の重点課題 |
|---|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 鉄鋼原料 自動車船 LNG輸送船  <p>成長を牽引する役割</p> | <ul style="list-style-type: none"> 環境対応を機会として成長を実現し全社収益の柱になること 既存・新規顧客でのシェア獲得 市場成長を上回る高成長 | <ul style="list-style-type: none"> 経営資源を集中的に配分 | <p>鉄鋼原料</p> <p>日韓ミルを中心とするターゲット顧客との環境対応を起点としたパートナーシップの強化、印・中東での顧客密着の営業体制構築が進捗。自社・長期備船キャパシティの最適化で市況対応力・耐性を強化。</p> <p>自動車船</p> <p>既存完成車メーカーの需要やHigh & Heavy貨物への需要に対応する輸送能力を拡充。強固な顧客基盤に立脚した航路デザイン・船隊整備により、顧客・航路・船隊の三位一体のバランスを保った経営を実行。</p> <p>LNG船</p> <p>最大顧客であるカタールにおいて合計12隻の長期備船契約を獲得し、事業を拡大。マレーシアのPETRONASグループ向けに複数隻の長期備船契約を締結。</p> | <p>鉄鋼原料</p> <p>Seawing導入拡大、LNG・アンモニア燃料船などGHG排出量削減需要に対応する船隊増強に向けた成長投資と運航体制の強化。</p> <p>自動車船</p> <p>GHG排出量削減などの顧客の環境対応需要に対応する船隊整備を継続。電気自動車(BEV)輸送体制の構築と輸送需要の獲得にも注力。</p> <p>LNG船</p> <p>顧客需要に応じた船舶隻数増強、および中国・マレーシア・インド・インドネシア等の新興地域での顧客基盤強化を継続。</p> |
|  <p>スムーズなエネルギー転換をサポートし新たな事業機会を担う役割</p> | <ul style="list-style-type: none"> 電力炭 VLGC・VLCC | <ul style="list-style-type: none"> 顧客のエネルギーミックス転換に貢献しつつ、事業構造を転換 | <ul style="list-style-type: none"> 事業リスクの最小化 代替燃料需要への対応 <p>電力炭船、大型原油船(VLCC)、液化石油ガス(LPG)で中長期契約に基づく運航を推進、安定収益を確保。</p> | <p>輸送品質技術の維持・向上と、新しい輸送需要に対応するための船舶管理・運航体制の維持により新エネルギー需要の獲得。</p> |
|  <p>稼ぐ力の磨き上げで貢献する役割</p> | <ul style="list-style-type: none"> バルクキャリア 近海内航 港湾・物流 | <ul style="list-style-type: none"> 市況耐性を高め、安定収益確保 シナジーを追求した事業戦略 | <ul style="list-style-type: none"> ライトアセット化(バルクキャリア) <p>バルク</p> <p>構造改革によるアセットライト化を実現、効率的な運航・配船の施策継続により運航コストの削減効果が見出。</p> <p>近海内航／物流・港湾</p> <p>不採算航路から撤退した近海内航、物流・港湾とともに収益性が改善。</p> | <p>バルク</p> <p>市況エクスポージャーの適切な管理と配船効率の向上により継続的に収益性を改善。</p> <p>近海内航／物流・港湾</p> <p>バイオマス燃料輸送の中長期契約などの安定貨物の獲得と、グループ内シナジー創出に向けた協業の推進。</p> |
|  <p>株主として事業を支え収益基盤を安定させる役割</p> | <ul style="list-style-type: none"> コンテナ船 | <ul style="list-style-type: none"> 全社収益の安定化 | <ul style="list-style-type: none"> 継続的な人的支援と経営ガバナンスへの関与を通じた企業価値の最大化 <p>旺盛な貨物需要に伴い運賃市況が高水準に推移したことからONEの経常利益、当期純利益が増加。</p> | <p>市場の需要動向への機動的な対応を通じた着実な事業運営を行うONEを継続的に支援。</p> |
|  <p>当社の強みを生かせる分野での新規事業領域の拡大</p> | <ul style="list-style-type: none"> 低炭素・脱炭素に向けた事業 | <ul style="list-style-type: none"> 当社ケイパビリティの活用・進化が可能な事業領域の拡張 | <ul style="list-style-type: none"> 川崎汽船およびグループ会社とのシナジー追求 <p>洋上風力の建設・保守分野における船舶管理等に関する五洋建設株式会社との協業を開始。液化CO₂輸送事業、水素・アンモニア輸送事業に参画。</p> | <p>洋上風力発電事業、Northern Lights JV DAとの世界初の本格的なCO₂回収・貯留(CCS)プロジェクトへの参加をはじめとする液化CO₂輸送事業、および水素・アンモニア輸送事業を引き続き推進。</p> |

■ 資本政策

▶ 収益目標と実績

2022年度は、自営事業のうち「成長を牽引する役割」を担う3事業が順調に成長しました。その結果、経常利益が833億円に達するなど、単年度としては実質的に収支目標を前倒しで達成する好業績となり、中期経営計画の1年目として順調なスタートを切ることができました。中期経営計画の最終年度の目標として掲げている1,400億円の経常利益を安定的かつ前倒しで達成し、さらに維持・拡大すべく、引き続き事業に取り組んでいきます。

経常利益
(億円)

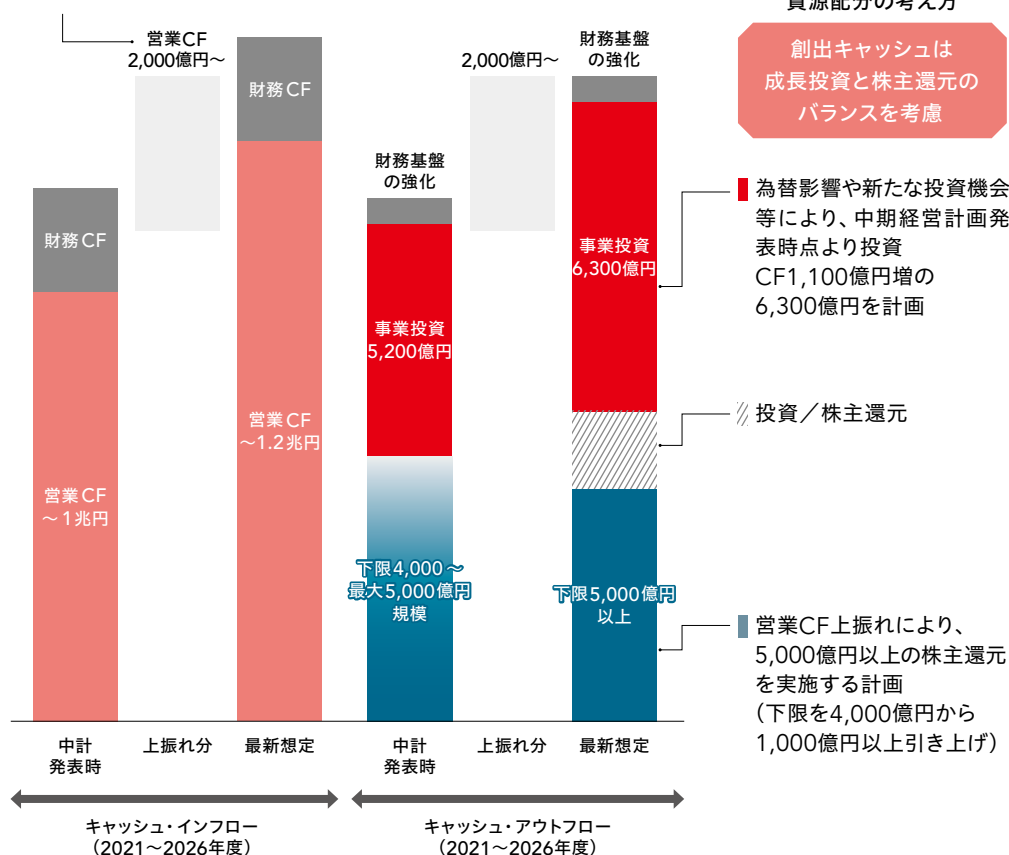


▶ キャッシュアロケーション

2022年度の業績改善を主因に、2021~2026年度の営業キャッシュ・フローが中期経営計画策定時の1兆円規模から1兆2,000億円規模に2,000億円上振れると見込んでいます。上振れしたキャッシュ・フローについては、企業価値向上に資する事業投資を1,100億円積み増すとともに、株主への還元総額の下限を1,000億円以上引き上げる計画です。

この方針を踏まえ、2023年度時点でのキャッシュアロケーション計画は、2022年度からの5年間の累計事業投資が6,300億円、同株主還元が5,000億円以上としています。また、財務基盤の維持にも引き続き取り組みます。

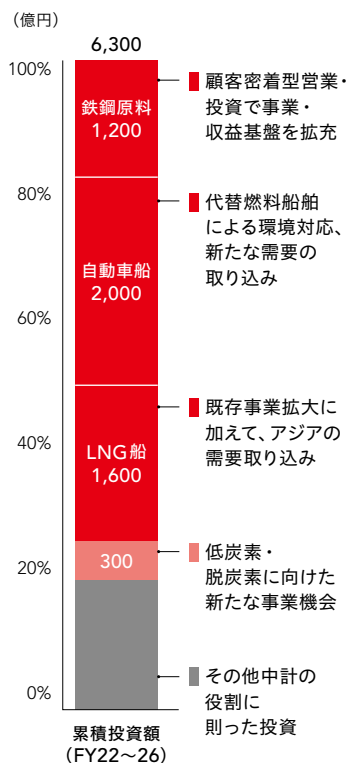
業績改善により、営業CFが発表時より2,000億円増加する見込み



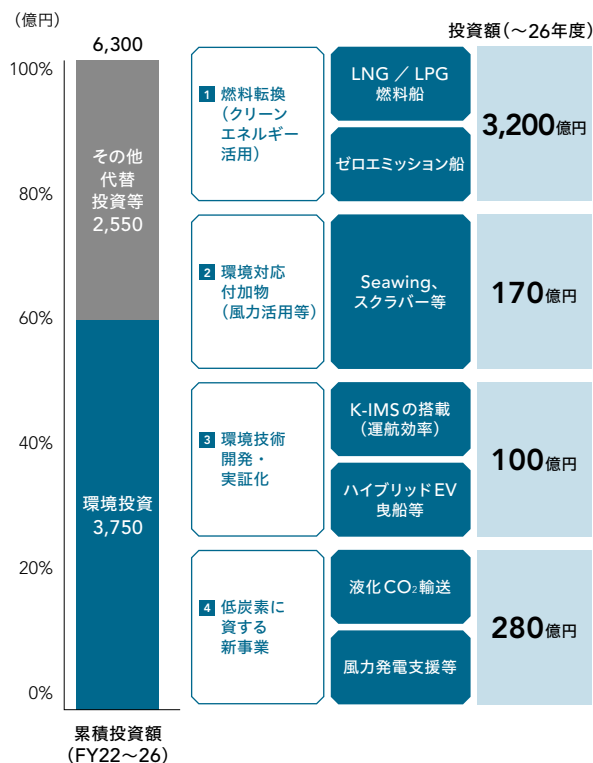
■ 事業投資計画

2022～2026年度の5年間で中期経営計画策定時の5,200億円に2022年度の営業キャッシュ・フローの上振れによる1,100億円を加えた6,300億円の投資を計画しています。中期経営計画に基づき、事業・目的に応じたリスク・リターンに鑑みて投資規律を効かせて「成長を牽引する役割」と「環境対応」に重点を置いた投資を実行します。「成長を牽引する役割」を担う3事業に累計事業投資額の約80%を集中的に投下します。投資にあたっては、環境関連の取り組みに事業投資総額の約60%を充当し、低・脱炭素化へのニーズに応え競争優位性を確立します。

「成長を牽引する役割」に投資の80%を集中



競争優位性を確立する環境への投資は60%



■ 株主還元政策

2021年度および2022年度に実施した約2,500億円の株主還元を含め、中期経営計画期間中の累計還元総額を5,000億円以上に引き上げました。2023年度以降は、2,500億円以上の還元を予定しており、基礎配当を1株当たり120円に引き上げました。加えて、2023年度以降1,100億円規模の追加的な株主還元を予定しており、そのうち600億円、11,676,000株を上限とする自己株式取得を2023年度に実施することを決定しました。また、2023年度は追加配当を1株当たり80円とし、1株当たり通期200円の配当を予定しています。なお、追加的な株主還元については、業績動向、事業環境の進捗、資本効率などさまざまな状況を踏まえた上で、安定的かつ早急に実施していきます。

| | 実績 | | 計画 | | | |
|-------------|--------------|----------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| | FY21 | FY22 | FY23 | FY24 | FY25 | FY26 |
| 追加還元 | | 中計公表時以上に実施 | 追加配当 200円/株 (基礎配当120円+追加配当80円) | 追加配当 200円/株 (基礎配当120円+追加配当80円) | 追加配当 200円/株 (基礎配当120円+追加配当80円) | 追加配当 200円/株 (基礎配当120円+追加配当80円) |
| 機動的な還元 | | 自己株式取得 900億円 | 自己株式取得 ~600億円 (上限) | 自己株式取得 ~600億円 (上限) | 自己株式取得 ~600億円 (上限) | 自己株式取得 ~600億円 (上限) |
| 追加配当 | | 追加配当 300円/株 | 追加配当 80円/株 | 追加配当 80円/株 | 追加配当 80円/株 | 追加配当 80円/株 |
| 基礎配当 | 追加配当 100円/株 | 基礎配当 100円/株 | 基礎配当 120円/株 | 基礎配当 120円/株 | 基礎配当 120円/株 | 基礎配当 120円/株 |
| 機動的な還元 | | | ~600億円 (上限) | 引き続き足元から500億円~の機動的な還元を予定 | | |
| 追加配当 | | | 200億円 (追加配当80円/株) | | | |
| 基礎配当 | | | 300億円 (基礎配当120円/株) | 900億円 (300億円/年) (基礎配当120円/株) | | |
| 還元総額 | 500億円 | 2,000億円 | 2,500億円~ | | | |

* 配当金額は株式分割後(2022年10月1日に実施)

事業基盤

“K”LINEグループの経営資本

川崎汽船が長年にわたり培ってきた安全運航技術と専門性。それを顧客固有のニーズに応える価値へと変換する人材・組織。その結果、獲得した顧客との強固なパートナーシップは当社の事業活動を支える重要な経営資本で、これら資本の結びつきが当社の成長と企業価値の向上に結びついています。企業理念に掲げる通り、“海運業を主軸とする物流企業として、人々の豊かな暮らしに貢献する”ためにこれら資本の充実を図ります。



財務資本

最適資本構成と
キャッシュ・フローを意識し、
資本効率と財務健全性を両立

業績の改善により財務体質の抜本的な改善を果たした2022年5月に中期経営計画を公表。企業価値向上に必要な投資および財務の健全性を確保の上、適正資本を超える部分については、キャッシュ・フローも踏まえて、積極的に株主還元を進める方針を発表しました。中期経営計画初年度は自営事業を中心に計画を上回る業績となり、2026年までの営業キャッシュ・フローの見通し、投資計画および還元計画について見直しています。また資本コストを意識した事業別経営指標の導入により経営管理のさらなる高度化に取り組んでいます。

設備資本

事業戦略を支える
競争力のある船隊

2021年までに構造改革を完遂し、新たな中期経営計画のもと、成長を牽引する自動車、鉄鋼原料、LNG船事業を中心に、LNG、アンモニアといった環境対応船の導入、既存船舶のリプレース、また大型化による船隊のコスト競争力の強化、需要減退リスクを踏まえた船隊柔軟性の確保、High & Heavy貨物といった多様な輸送ニーズに応えることのできる船隊整備などさまざまな取り組みを進めています。またSeawing、K-IMSといった環境対応機器の開発・導入も促進しています。

人的資本

グローバル社会の
物流インフラを不断に
支え続ける人・組織

当社の一丁目一番地である安全運航を支える人材、事業の持続的成長と変革をリードし、事業環境変化に対応できる人材の確保・育成は当社にとって最重要課題です。多様な価値観を持った社員がいきいきとその能力を発揮できる職場環境の実現に取り組んでいます。

知的資本

進化を続ける環境・技術・
イノベーション

自社のみならず、お客さまや社会の低・脱炭素化ニーズに対応しています。また、燃料供給網の確立を含むゼロエミッション船の開発、自動運航、故障予知、省エネ機器など先進・デジタル技術の活用により安全・環境・品質のコアバリューを磨き上げ、業界トップクラスのソリューション提供に取り組んでいます。

社会・関係資本

実績に裏打ちされた強固な
顧客基盤とパートナーシップ

安全輸送の継続によって作り上げた顧客基盤をベースに、低・脱炭素化対応を成長機会として共有できるお客さまとの関係強化を図っています。また、脱炭素化といった社会課題の解決にあたり、内外のパートナーとともに共同研究や協議会などに参加しています。併せて、全てのステークホルダーから信頼されるパートナーとなるべく、マテリアリティの見直しを行っています。

自然資本

海洋環境の保全に
貢献する

海という自然資本をビジネスの場としている企業として、当社の継続的な発展と持続的な社会への貢献の両立を図るため、“K” LINE環境ビジョン2050を掲げ、自社・社会の低・脱炭素化といった環境負荷低減や生物多様性の保全に取り組んでいます。

事業戦略を支える
機能戦略の方向性



環境・技術

新技術の追求と、検討・実証から実装に向けた対応強化の両軸での取り組み継続



DX

データ・デジタル技術の活用により安全・環境・品質のコアバリューを磨き上げ、付加価値を向上



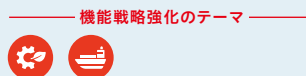
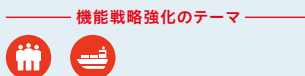
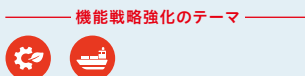
安全・船舶・品質管理

グローバルな海上輸送と、地域限定事業双方の安全・品質管理を網羅する組織体制の強化



人材・組織

多様な価値観の受容をベースに、各事業ポートフォリオの需要に応じた人材の量的・質的な確保・育成



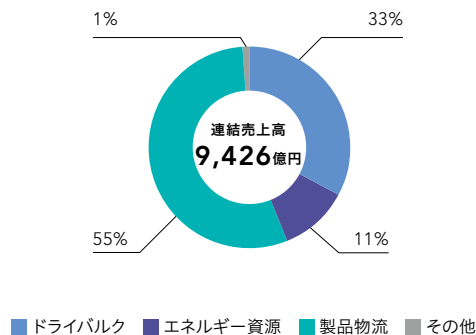
| セグメント | 事業 | 事業概要 |
|---------|-----------------------|---|
| ドライバルク | 鉄鋼原料事業／バルクキャリア事業 | 鉄鋼原料、鉄鋼製品（鋼材）、製紙原料、穀物、石炭などの梱包しない大量の乾貨物をばら積み（バルク）輸送する事業。日本向けの輸送に加え、韓国、中国、インドや中東のほか、大西洋水域での三国間輸送も積極的に展開。ドライバルク事業ユニットでは風力利用やバイオ・LNG・メタノール・アンモニア燃料など低・脱炭素化に挑戦している。 |
| | 油槽船事業／燃料事業 | 原油やLPG（液化石油ガス）など、石油関連の海上輸送を行う事業。1935年に初の大型タンカー、1974年に初のLPGタンカー、2023年はLPG／重油の二元燃料且つLPG／アンモニア兼用輸送船を竣工させ、国内外顧客向けにグローバルな事業を展開。燃料事業においては燃料（重油、軽油、LNG、バイオ燃料等）調達に加え、LNG・アンモニア燃料供給事業や液化水素運搬船の事業検討にも取り組み、環境負荷の低減に貢献。 |
| エネルギー資源 | 電力・海洋事業 | 電力事業では、当社が独自に開発した船隊「コロナシリーズ」により、日本国内と台湾の電力会社向けの石炭を主にオーストラリアやインドネシアから輸送。海洋事業では、ブラジル沖でドリルシップ、ガーナ沖でFPSO（浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備）が稼働。 |
| | LNG船事業／カーボンニュートラル推進事業 | LNG船事業は世界的に需要が広がるLNGの輸送をグローバルに提供するほか、LNGバリューチェーンにおける顧客ニーズへの対応にも取り組む。カーボンニュートラル推進事業では、洋上風力発電支援船事業（支援船・輸送船）、CO ₂ 回収・利用・貯留（CCUS）事業、燃料転換関連事業などを推進。 |
| 製品物流 | 自動車船事業 | 1970年に日本初の自動車専用船を開発・運航開始以来、乗用車やトラックを中心に高品質な輸送サービスをグローバルに展開。また、50年の歴史で培ったノウハウをもとにRORO貨物（シャーシなどを使い荷役される貨物）の輸送も強化。2020年度よりLNG燃料自動車専用船を就航し、環境負荷低減にも配慮した船隊整備に取り組む。 |
| | 物流・港湾事業 | “K” LINEグループ各社のノウハウとサービスネットワークを結集し、海上貨物輸送に加え航空貨物輸送、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。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では、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の充実を拡充。 |
| | コンテナ船事業 | 2018年4月以降、邦船3社で設立したOcean Network Express (ONE) に統合。現在は152万TEU・200隻超のコンテナ船隊を運航し、世界120ヶ国以上をカバーする充実したサービスネットワークを通じて信頼性が高く迅速な国際輸送サービスを提供。 |
| | その他 | 船舶管理業、旅行代理店業、不動産賃貸・管理業など。 |

| 主な船型 | 主要貨物 |
|----------|-----------------------------|
| ケーブサイズ | 鉄鉱石、原料炭、ポーキサイト |
| バナマックス | 一般炭、鉄鉱石、穀物、塩、ニッケル、鋼材、アルミナなど |
| ハンディサイズ | |
| スモールハンディ | |
| チップ | 木材チップなど |

| 主な船型 | 主要貨物・従事する輸送 |
|----------------|------------------|
| 原油タンカー／VLCC | 原油 |
| 原油タンカー／AFRAMAX | |
| LPG船 | 液化石油ガス（プロパン・ブタン） |
| LNG燃料供給船 | 船舶用LNG燃料 |
| 電力炭船 | 一般炭（発電用石炭）など |
| ドリルシップ | 浮体式海洋掘削装置 |
| FPSO | 浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備 |
| LNG船 | 液化天然ガス |

| 主な船型 | 主要貨物 |
|--------------|--|
| 自動車専用船 | 一般車両（乗用車など）、大型車両（バス・トラックなど）、重車両・建設機械・農業機械、非自走貨物など |
| 近海・内航船 RORO船 | 原料炭、石灰石、鋼材、バイオマス発電燃料、紙製品、業務用食品、建設資材など |
| コンテナ船 | 日用品など一般消費財、部品など工業製品、精密機器、加工済み食品、製材済みの木材、原材料素材など ドライカーゴ、冷凍食品など |

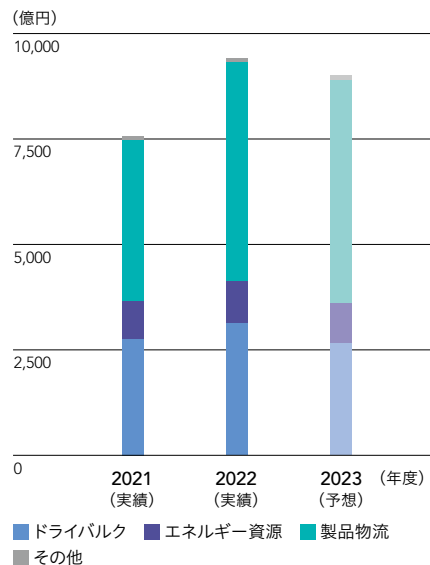
■ セグメント別 売上高構成比 (2022年度)



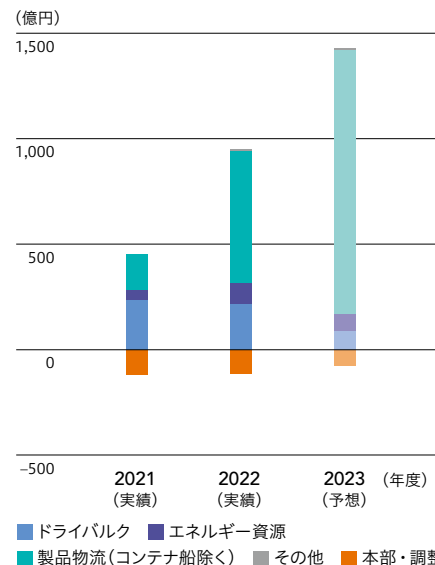
*1 エネルギー資源セグメントには、油槽船・燃料、電力・海洋、LNG船、カーボンニュートラル推進事業を含む。

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

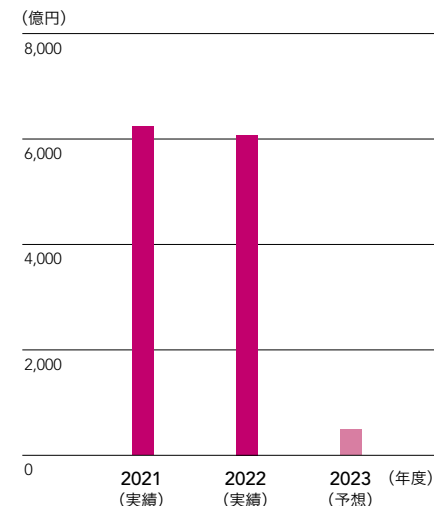
■ セグメント別 売上高



■ セグメント別 経常損益(自営事業)

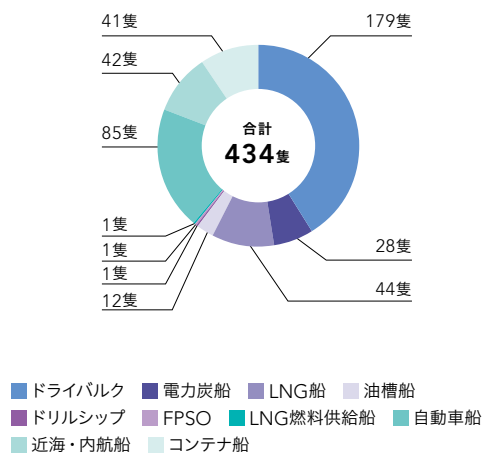


■ コンテナ船事業 経常損益



* セグメント別売上高、セグメント別経常損益(自営事業)、コンテナ船事業経常損益の各2023年度予想は、2023年8月時点。

■ グループ運航船舶隻数 (2023年3月末)



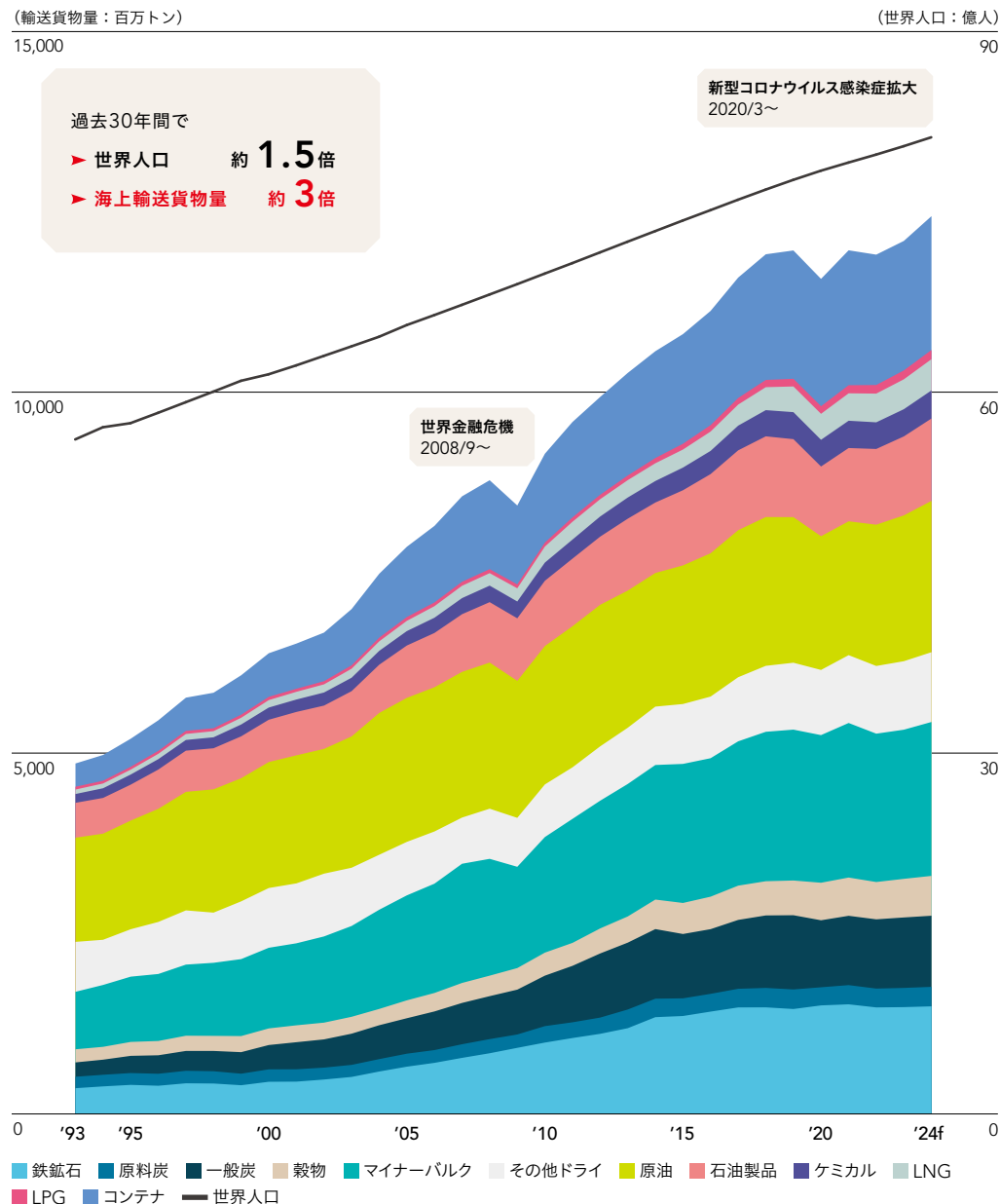
■ グループ運航船舶推移

| 船種 | 2021年3月末時点 | | | | | | 2022年3月末時点 | | | | | | 2023年3月末時点 | | | | | |
|-----------|------------|-------------------|------------|-------------------|------------|-------------------|------------|-------------------|------------|-------------------|------------|-------------------|------------|-------------------|------------|-------------------|------------|-------------------|
| | 所有船 | | 備船 | | 合計 | | 所有船 | | 備船 | | 合計 | | 所有船 | | 備船 | | 合計 | |
| | 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 | 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 | 52 | 6,290,705 | 129 | 16,796,331 | 181 | 23,087,036 | 48 | 5,888,871 | 126 | 16,601,473 | 174 | 22,490,344 | 50 | 6,119,663 | 129 | 16,509,739 | 179 | 22,629,402 |
| 電力炭船 | 6 | 527,434 | 21 | 1,891,180 | 27 | 2,418,614 | 8 | 702,581 | 23 | 2,059,852 | 31 | 2,762,433 | 8 | 702,507 | 20 | 1,805,786 | 28 | 2,508,293 |
| LNG船 | 42 | 3,579,351 | 2 | 152,272 | 44 | 3,731,623 | 41 | 3,499,795 | 2 | 152,272 | 43 | 3,652,067 | 43 | 3,590,640 | 1 | 77,163 | 44 | 3,667,803 |
| 油槽船 | 11 | 1,719,494 | 5 | 776,868 | 16 | 2,496,362 | 11 | 1,658,699 | 4 | 722,598 | 15 | 2,381,297 | 9 | 1,869,817 | 3 | 410,808 | 12 | 2,280,625 |
| オフショア支援船 | 6 | 29,186 | 0 | — | 6 | 29,186 | 0 | — | 0 | — | 0 | — | 0 | — | 0 | — | 0 | — |
| ドリルシップ | 1 | — | 0 | — | 1 | — | 1 | — | 0 | — | 1 | — | 1 | — | 0 | — | 1 | — |
| FPSO | 1 | — | 0 | — | 1 | — | 1 | — | 0 | — | 1 | — | 1 | — | 0 | — | 1 | — |
| LNG燃料供給船 | 1 | 2,431 | 0 | — | 1 | 2,431 | 1 | 2,431 | 0 | — | 1 | 2,431 | 1 | 2,431 | 0 | — | 1 | 2,431 |
| 自動車船 | 33 | 442,571 | 46 | 854,046 | 79 | 1,296,617 | 33 | 446,112 | 50 | 916,112 | 83 | 1,362,224 | 31 | 439,338 | 54 | 974,458 | 85 | 1,413,796 |
| 近海・内航船 | 25 | 235,937 | 18 | 235,986 | 43 | 471,923 | 25 | 233,488 | 19 | 255,558 | 44 | 489,046 | 24 | 234,374 | 18 | 171,304 | 42 | 405,678 |
| コンテナ船 | 7 | 460,448 | 36 | 3,503,346 | 43 | 3,963,794 | 11 | 849,856 | 30 | 2,970,195 | 41 | 3,820,051 | 11 | 849,856 | 30 | 2,970,195 | 41 | 3,820,051 |
| 合計 | 185 | 13,287,557 | 257 | 24,210,029 | 442 | 37,497,586 | 180 | 13,281,833 | 254 | 23,678,060 | 434 | 36,959,893 | 179 | 13,808,626 | 255 | 22,919,453 | 434 | 36,728,079 |

* 所有船の隻数は共有船を含み、重量トン数は共有船の当該船舶における他社持分を含んでいます。

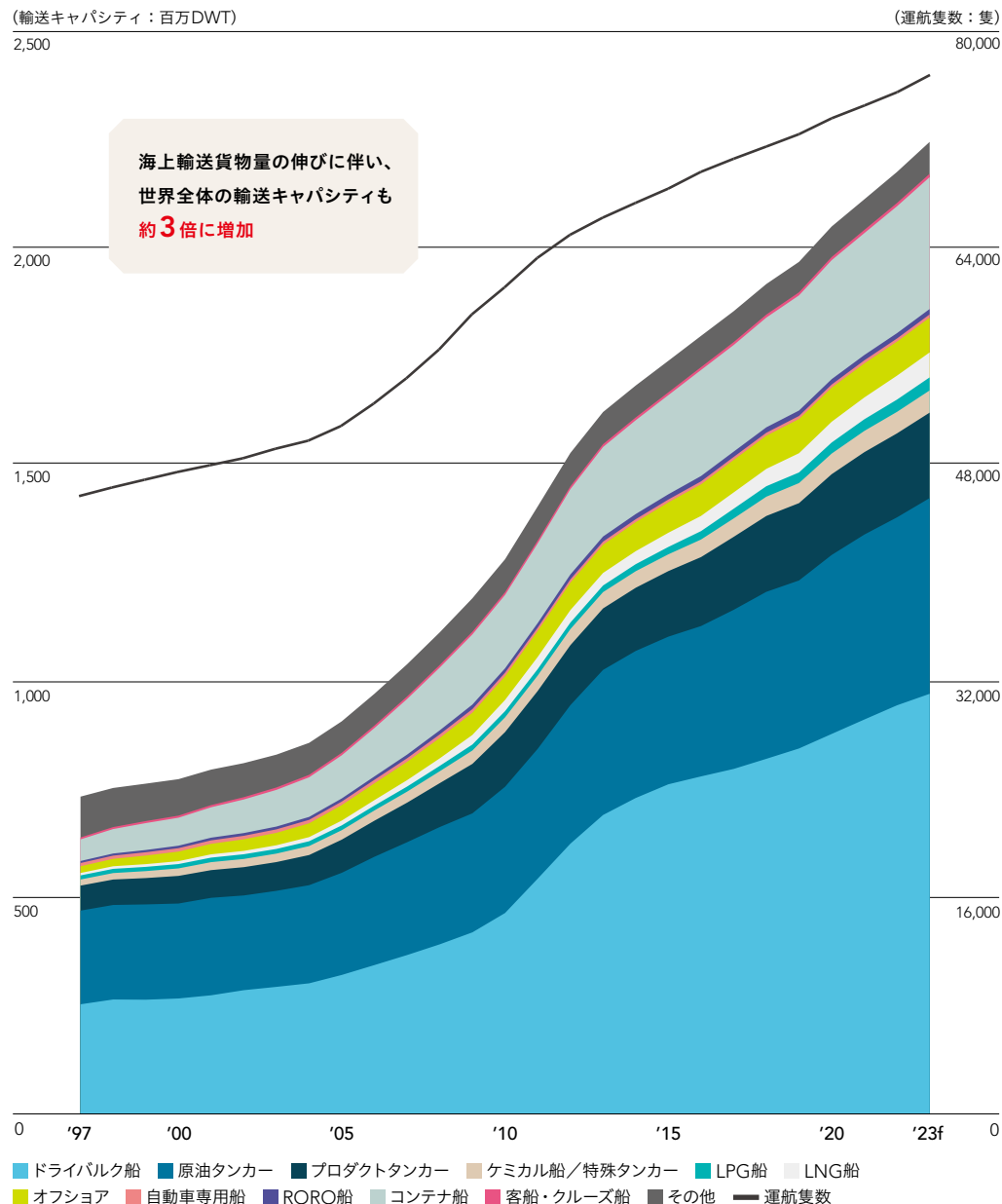
* 隻数には基幹船隊に加え、期末時点の短期・スポット備船も含まれます。

世界の主要海上輸送貨物量と世界人口



Shipping Review & Outlook March 2023、総務省データベースほかより当社作成

世界全体の輸送キャパシティと運航隻数



Shipping Review & Outlook March 2023より当社作成

■ ドライバルク(全船型) 船社ランキング

(2023年6月時点)

| ランキング | 会社名 | 重量(10万トン) | 隻数 |
|-------|----------------------|-----------|-----|
| 1 | China COSCO Shipping | 373.6 | 335 |
| 2 | Fredriksen Group | 146.5 | 104 |
| 3 | China Merchants | 140.6 | 113 |
| 4 | Star Bulk Carriers | 138.9 | 127 |
| 5 | 日本郵船 | 134.3 | 147 |
| 6 | Berge Bulk | 126.3 | 67 |
| 7 | 川崎汽船 | 119.1 | 98 |
| 8 | Pan Ocean | 113.8 | 80 |
| 9 | ICBC | 113.1 | 36 |
| 10 | 商船三井 | 102.2 | 84 |

* 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

(2023年6月時点)

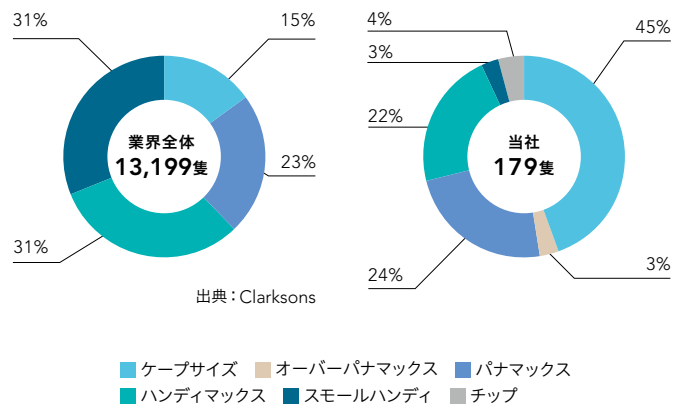
| ランキング | 会社名 | 重量(10万トン) | 隻数 |
|-------|----------------------|-----------|----|
| 1 | China COSCO Shipping | 234.7 | 95 |
| 2 | Berge Bulk | 121.4 | 55 |
| 3 | Fredriksen Group | 112.8 | 60 |
| 4 | ICBC | 112.7 | 35 |
| 5 | Pan Ocean | 86.0 | 33 |
| 6 | Angelicooussis Group | 85.2 | 46 |
| 7 | China Merchants | 82.8 | 29 |
| 8 | Polaris Shipping | 77.3 | 29 |
| 9 | 川崎汽船 | 76.7 | 39 |
| 10 | H-Line Shipping | 76.5 | 37 |

* 保有船および一部備船を含む

出典：Clarksons

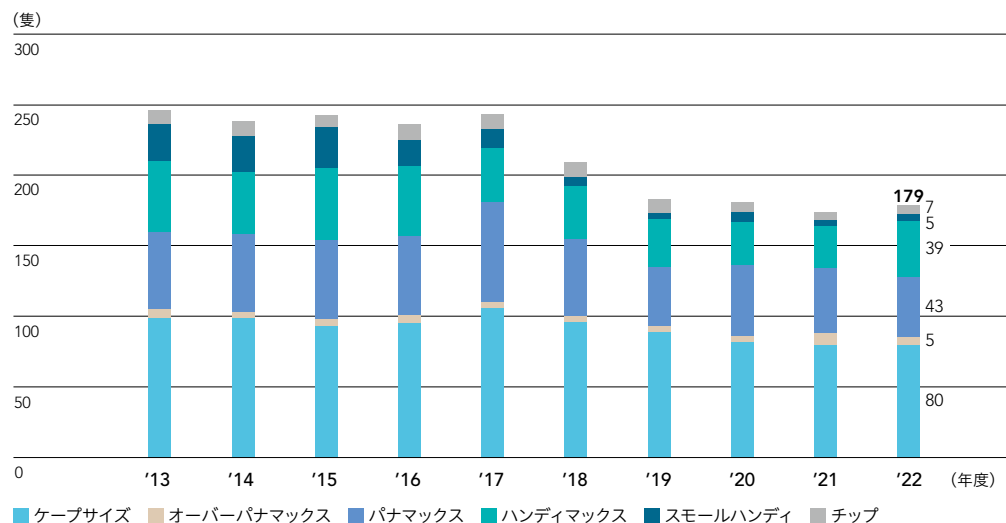
■ ドライバルク 船隊構成

(2023年3月末)



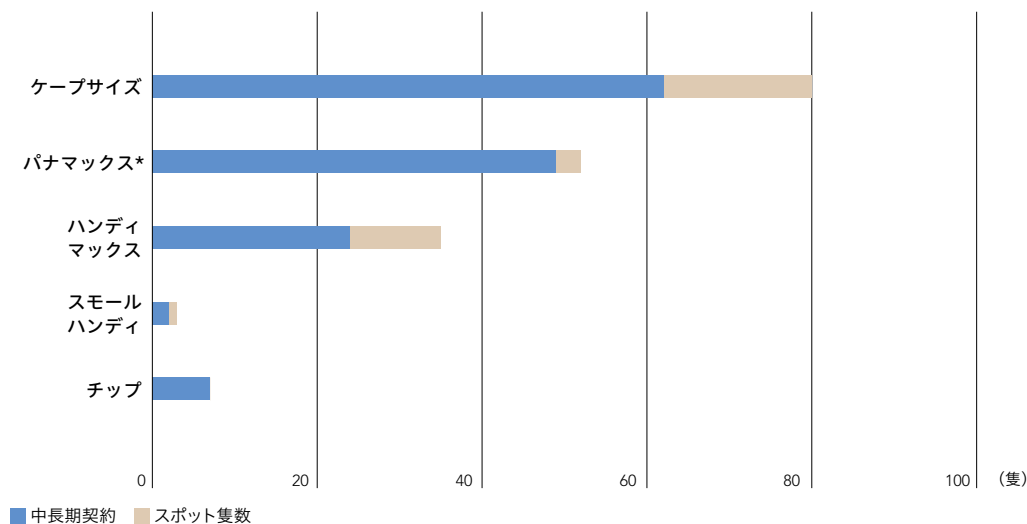
* オーバーパナマックスの隻数については、パナマックスに含む

■ 当社ドライバルク サイズ別船隊推移



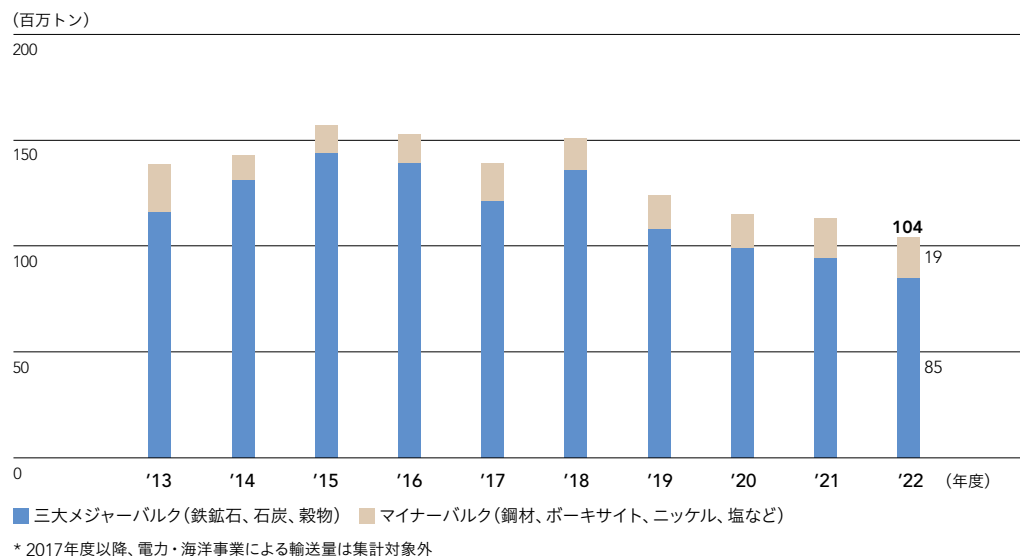
■ 当社ドライバルク 2023年度 船型別 中長期契約カバー率見込み

(2023年7月時点)



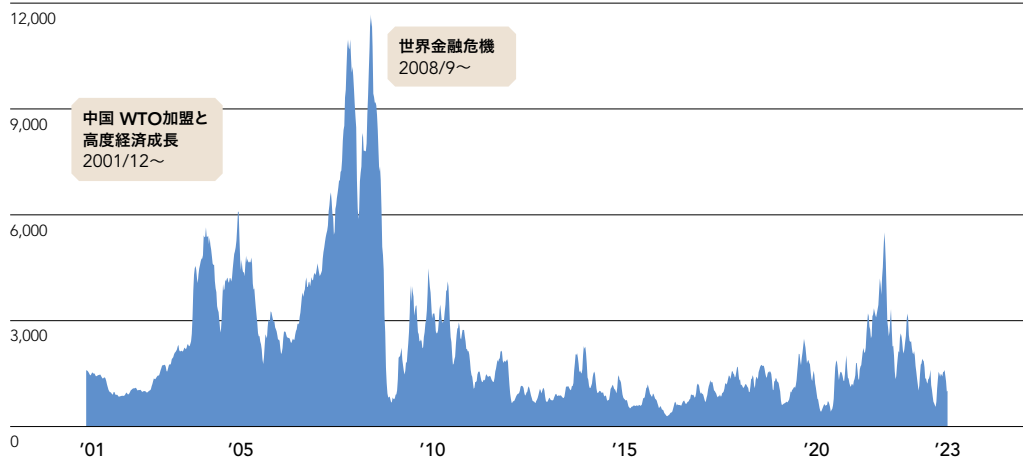
* オーバーパナマックスの隻数については、パナマックスに含む

■ 当社のドライバルク輸送量推移



* 2017年度以降、電力・海洋事業による輸送量は集計対象外

■ ドライバルク運賃指数(BDI: Baltic Dry Index)

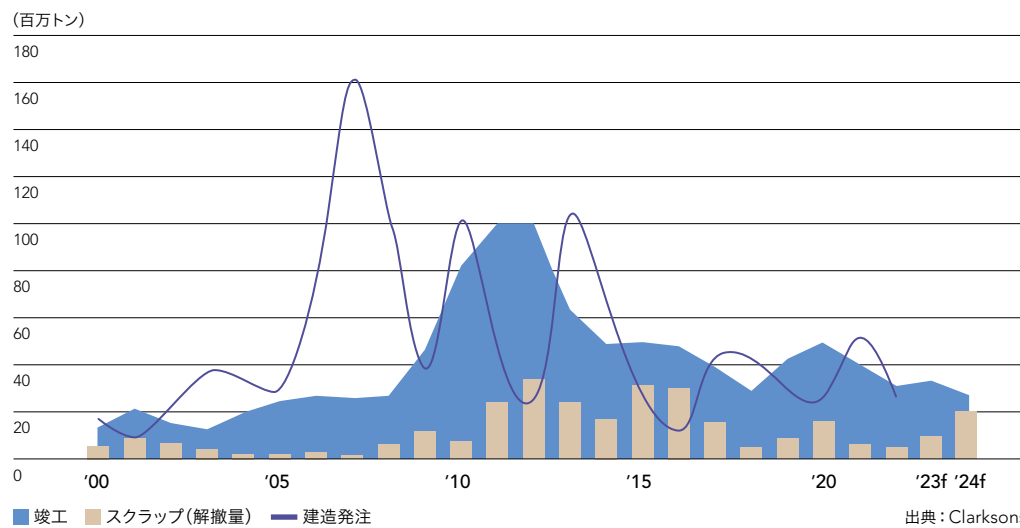


* BDI: 1985年1月4日を基準(1,000)とした値

出典: Clarksons

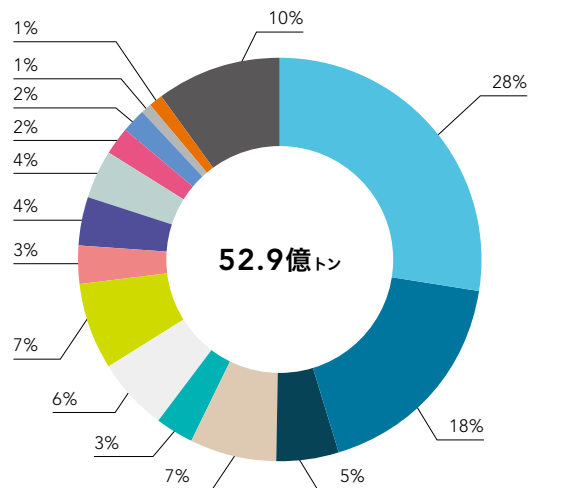
■ ドライバルク 船腹供給量推移

(2023年6月時点)



出典: Clarksons

2022年 世界ドライバルク 海上輸送品目別内訳(重量ベース)

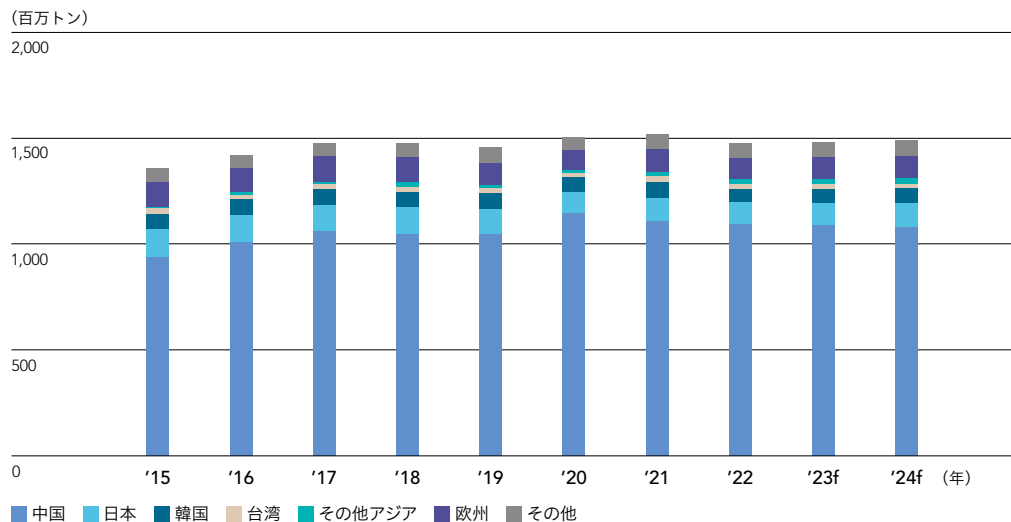


鉄鉱石 一般炭 原料炭 小麦・穀物 大豆 木材製品 鉄鋼製品 肥料
 ボーキサイト・アルミ 農産物 セメント スクラップ ニッケル 砂糖 その他

出典：Clarksons

世界主要国鉄鉱石輸入量推移

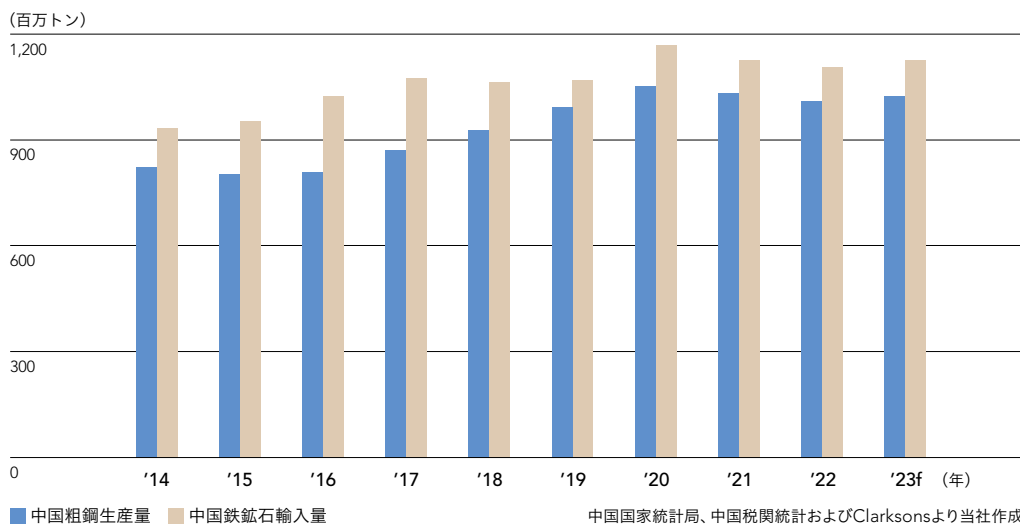
(2023年3月時点)



出典：Clarksons Shipping Review & Outlook March 2023

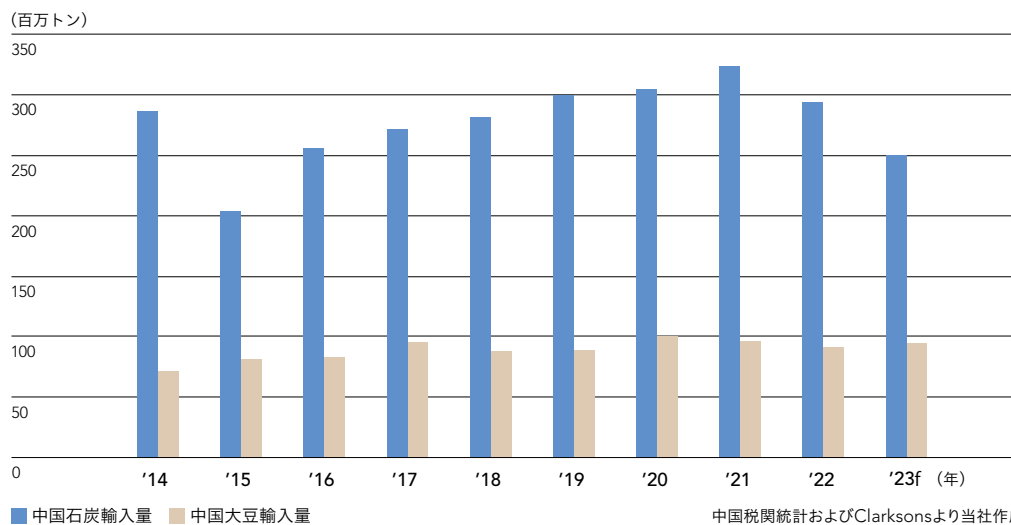
中国 粗鋼生産量・鉄鉱石輸入量推移

(2023年5月時点)



中国 石炭・大豆輸入量推移

(2023年5月時点)



LNG船社ランキング

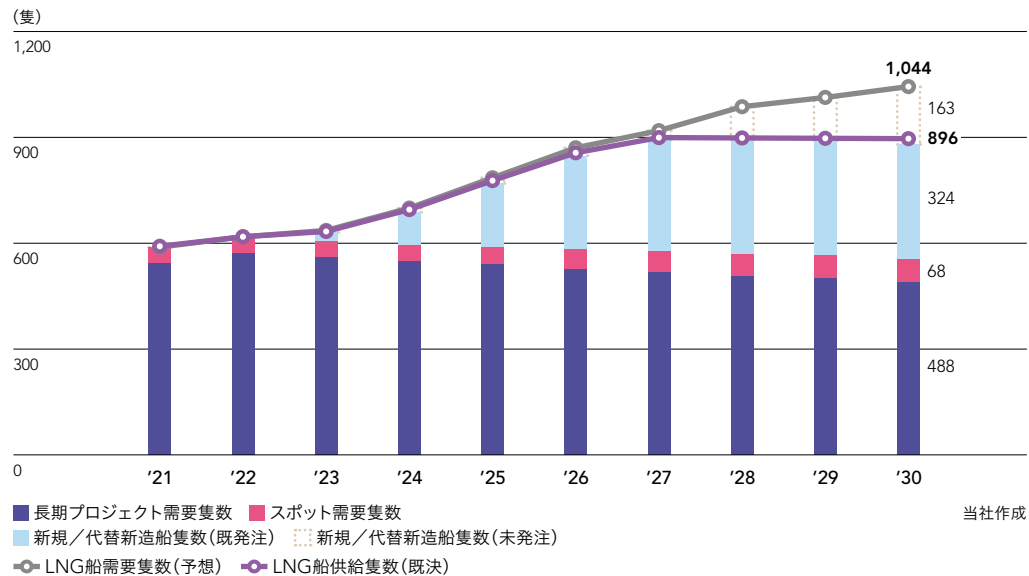
(2023年3月時点)

| ランキング | 会社名 | 隻数 |
|-------|--------------------|----|
| 1 | 商船三井 | 94 |
| 2 | 日本郵船 | 86 |
| 3 | Nakilat | 69 |
| 4 | Seapeak | 47 |
| 5 | 川崎汽船 | 44 |
| 5 | Maran Gas | 44 |
| 7 | MISC | 29 |
| 8 | Gaslog | 26 |
| 9 | 飯野海運 | 25 |
| 10 | Bergesen Worldwide | 23 |

当社作成

LNG船 船腹需給推移

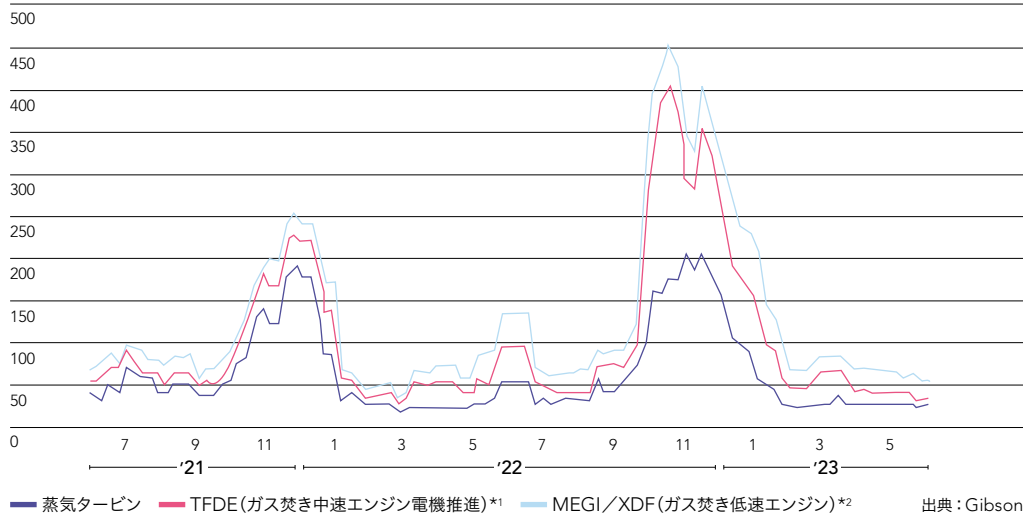
(2023年6月時点)



当社作成

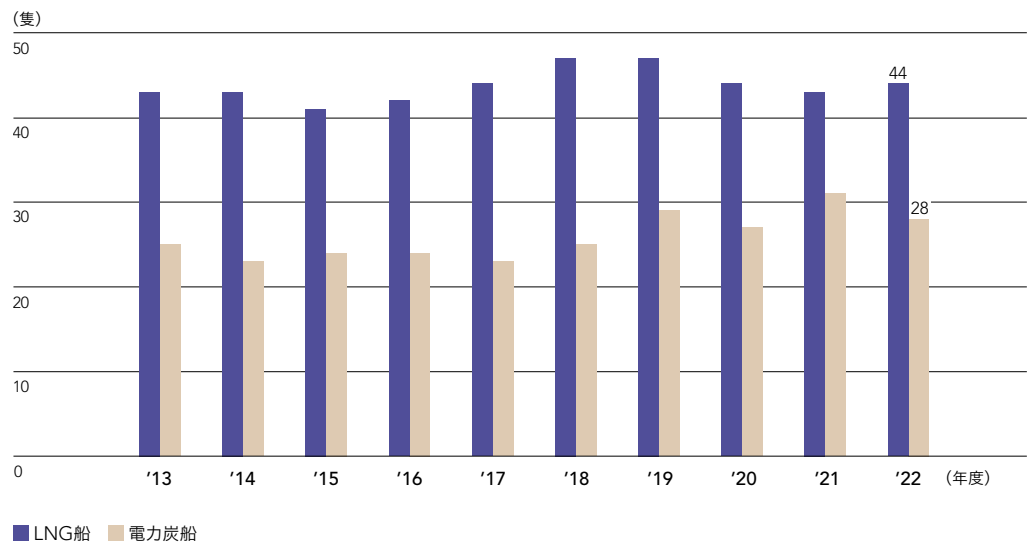
LNG船 傭船料推移

(千ドル/日)



*1 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 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。

当社LNG船・電力炭船隻数推移(共有船含む)



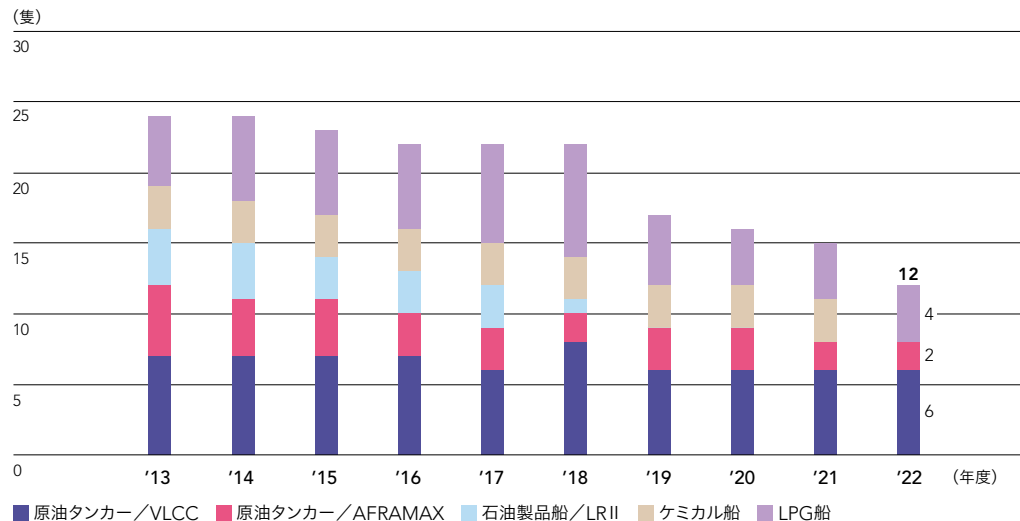
VLCC 船社ランキング

(2023年6月時点)

| ランキング | 会社名 | 重量(10万トン) | 隻数 |
|-------|----------------------|-----------|----|
| 1 | China Merchants | 164.0 | 53 |
| 2 | China COSCO Shipping | 141.1 | 46 |
| 3 | Euronav NV | 128.4 | 42 |
| 4 | Bahri | 124.6 | 40 |
| 5 | Angelicooussis Group | 120.8 | 38 |
| 6 | Nat Iranian Tanker | 117.6 | 38 |
| 7 | DHT Holdings | 71.6 | 23 |
| 8 | 商船三井 | 70.8 | 23 |
| 9 | Fredriksen Group | 69.6 | 23 |
| 10 | SK Shipping | 69.0 | 22 |
| 29 | 川崎汽船 | 18.4 | 6 |

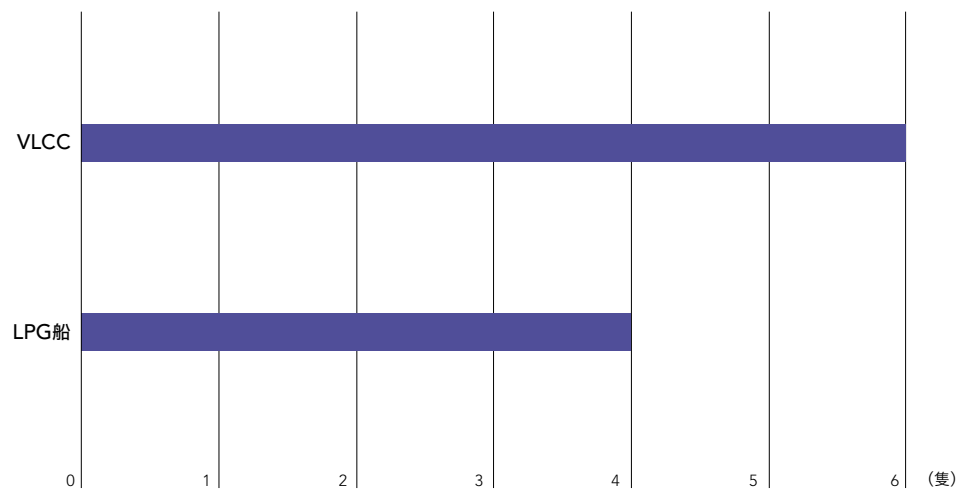
出典：Clarksons

当社油槽船(タンカー) 船種別船隊推移



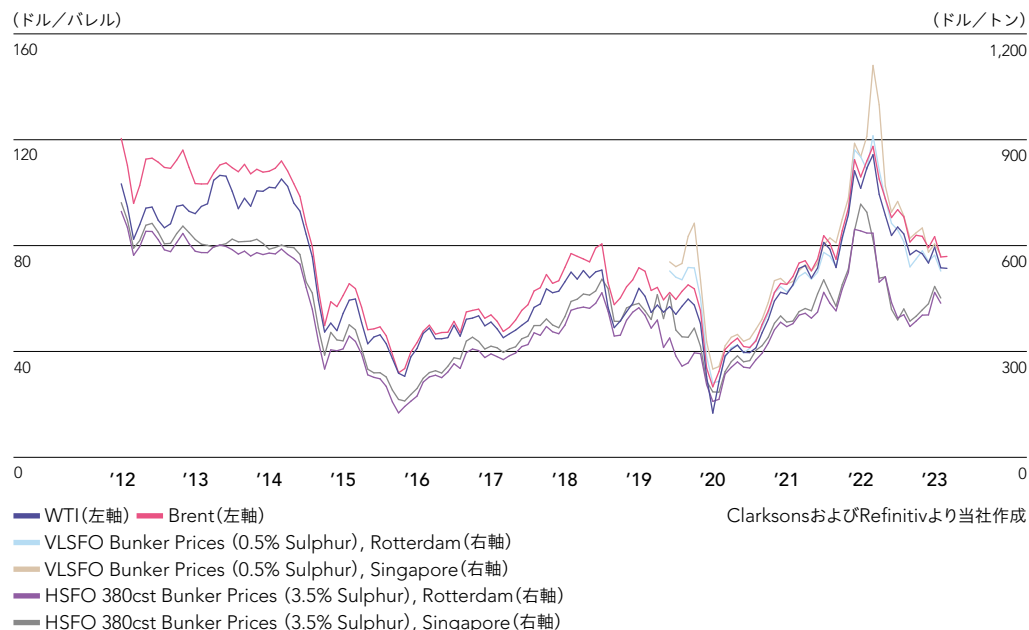
当社油槽船 2023年度船型別中長期契約カバー率見込み

(2023年5月時点)

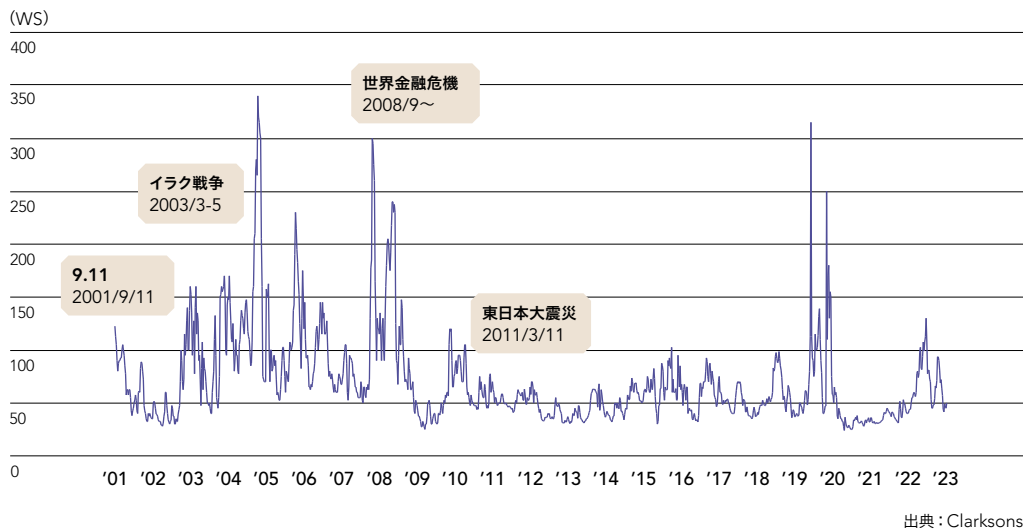


■ 中長期契約

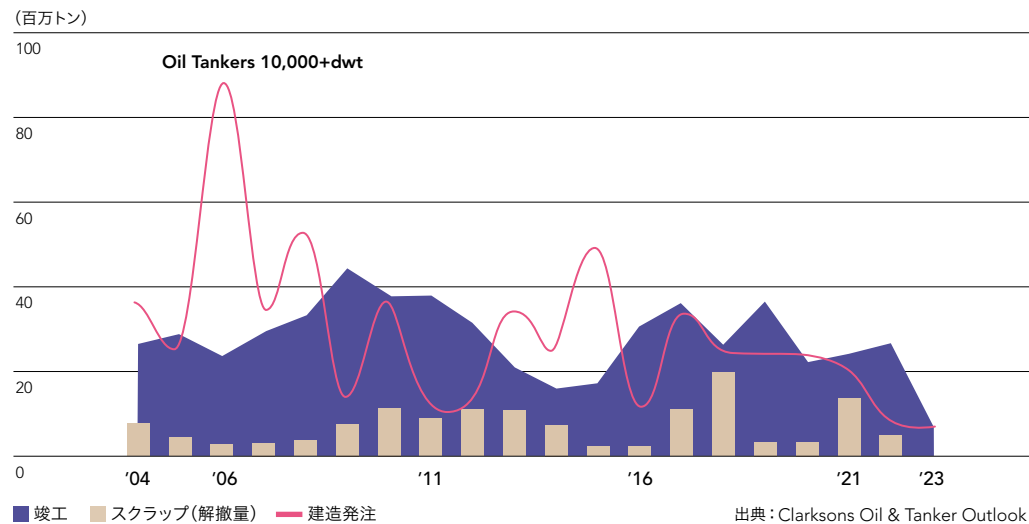
原油・燃料油価格推移



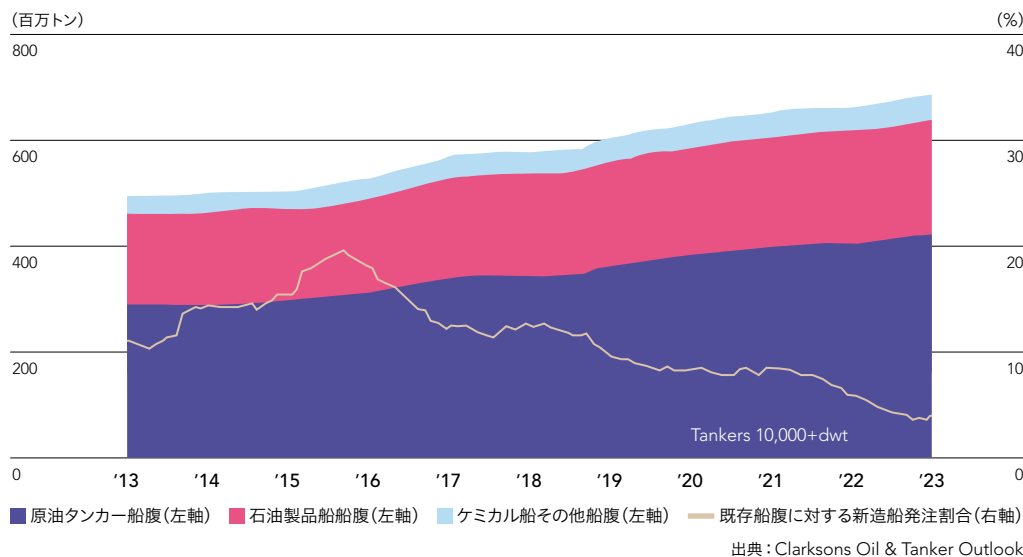
■ タンカー 運賃指数(WS:ワールドスケール)推移



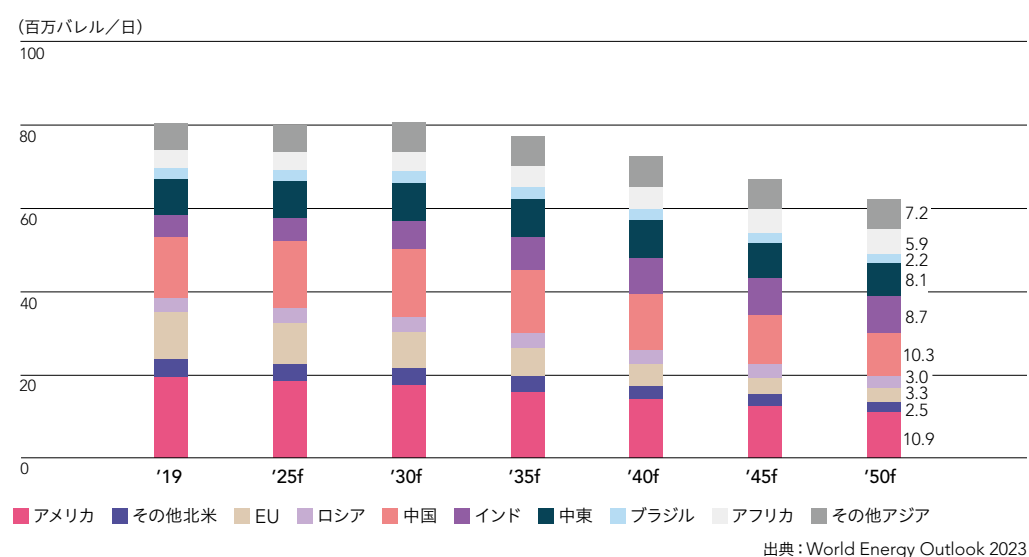
■ タンカー船腹供給量推移



■ 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



■ 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Petróleo Brasileiro S.A.への備船を開始。備船期間は20年。現在リオデジネイロ沖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。



ドリルシップ「ETESCO TAKATSUGU J」

■ 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年にガーナ沖油ガス田向けFPSO保有・備船事業参画に関する契約締結。
- Eni Ghana Exploration and Production Ltd向けに2017年より備船中(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・備船事業への参画を発表。



ガーナ沖で操業中のFPSO「John Agyekum Kufuor」(提供：インソン社)

■ LNG燃料供給事業 (LNG Bunkering Business)

- 2020年10月に、当社、JERA、豊田通商株式会社、日本郵船株式会社と共同で出資する合弁会社を通じて、中部地区における船舶向けのLNG燃料供給事業を開始。
- 2021年3月、LNG燃料供給船「かぐや」が、LNG燃料焚き自動車船「CENTURY HIGHWAY GREEN」に Ship to Ship(船から船への)方式でLNG燃料を供給。
- 2021年2月にFuelNG Pte Ltd*が保有するシンガポール初となるLNG燃料供給船「FUELNG BELLINA」の船舶管理を開始。

* Keppel Offshore & Marine Ltd(Keppel O&M)および Shell Eastern Petroleum(Pte) Ltd が共同で設立した LNG 燃料供給事業会社。



LNG燃料供給船「かぐや」とLNG燃料焚き自動車船「CENTURY HIGHWAY GREEN」(提供：セントラルLNGマリンフェューエル社)



LNG燃料供給船「FUELNG BELLINA」(提供：FuelNG Pte Ltd)

■ カーボンニュートラルへの取り組み

Northern Lights JV DA向け液化CO₂船2隻の長期契約を締結～世界初のフルスケールCCSプロジェクト～

ノルウェーのNorthern Lights社と7,500m³の液化CO₂船2隻の裸備船契約および定期備船契約を締結しました。新造船は2024年に引き渡され、世界初の本格的なCO₂回収貯留(Carbon dioxide Capture and Storage, CCS)バリューチェーンプロジェクトに従事します。

ロンドンを拠点とする子会社「K」Line LNG Shipping(UK) Ltd.が、本船の船舶管理を実施し、Norcem BrevikやHafslund Oslo Celsio等、複数のCO₂回収施設からノルウェーØygardenにあるNorthern Lights社のCO₂受入基地まで液化CO₂を輸送します。



Northern Lights 液化CO₂船 (提供：Northern Lights JV DA)



Northern Lights社のCO₂受入基地 (ノルウェーØygarden, 建設中。提供：Northern Lights JV DA)

マレーシアCCS共同スタディと連携した日本起点の CCSバリューチェーン構築共同検討実施に関する覚書を締結

当社は、石油資源開発株式会社、日揮ホールディングス株式会社ならびにJFEスチール株式会社と、マレーシア国営エネルギー会社Petroliam Nasional Berhad(ペトロナス)と進めているマレーシアにおけるCCSに係る共同スタディと連携した、日本を起点とするCCSバリューチェーン構築を目指す共同検討の実施について合意し、覚書を締結しました。

関西電力株式会社とのCCSバリューチェーン構築に向けた 液化CO₂船舶輸送の共同検討に関する覚書締結

関西電力との間でCCSバリューチェーン構築に向けた液化CO₂船舶輸送の共同検討に関する覚書を締結しました。今後、関西電力が運営する火力発電所から排出されるCO₂を対象に、液化CO₂の海上輸送・貯留に関する最適な輸送スキームやコストについて共同検討を行い、将来のCCSバリューチェーンの構築を目指します。

ケイライン・ウインド・サービス株式会社での洋上風力発電支援船事業

ケイライン・ウインド・サービスは、川崎汽船グループの日本における洋上風力関連の作業船・輸送船に関わるビジネスプラットフォームとして2021年6月に設立されました。

国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)のグリーンイノベーション基金事業に採択された「浮体式洋上風力発電の量産化および低コスト化プロジェクト」では、浮体式洋上風力向けの専用船構想、基礎設計のコンセプト確立などに取り組んでいます。

また、2022年8月には、海洋土木工事ならびに洋上風力建設のトップランナーである五洋建設株式会社と、洋上風力建設・保守に関わる船舶のサポート等に関する協業について覚書を締結しました。



オフショア支援船「あかつき」



オフショア支援船「かいこう」

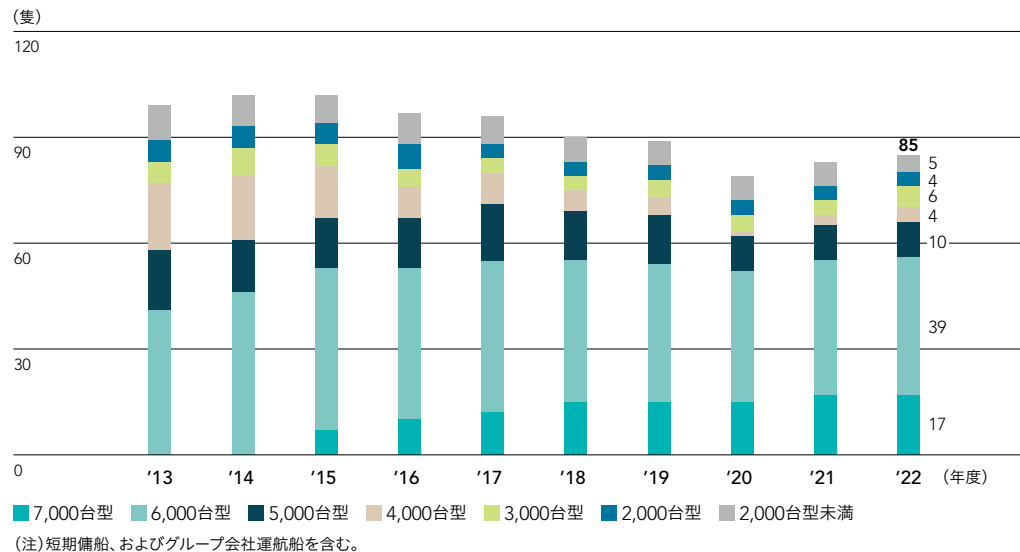
自動車船 船社ランキング

(2023年4月時点)

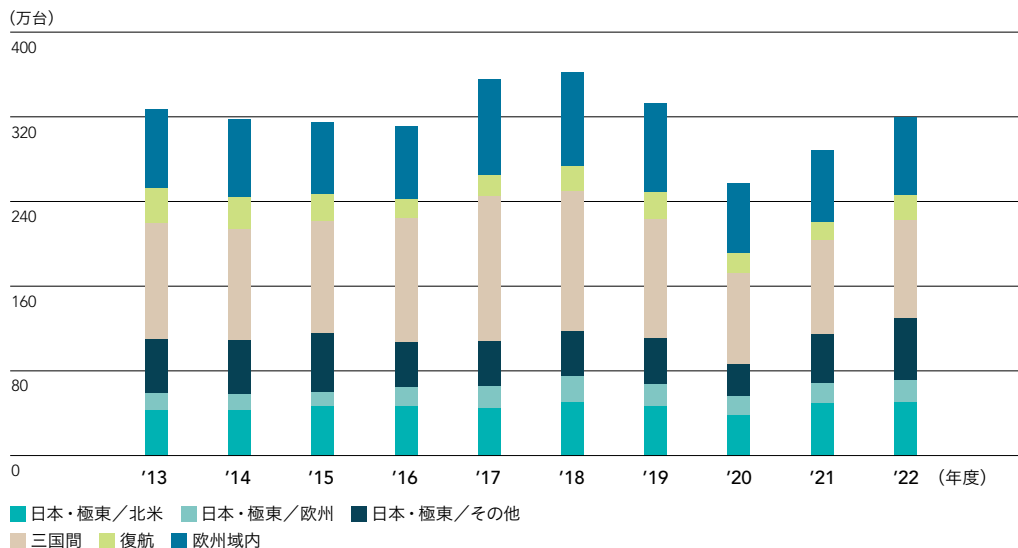
| ランキング | 会社名 | 隻数 | 隻数シェア | キャパシティ | キャパシティシェア |
|-------|----------|-----|--------|-----------|-----------|
| 1 | WWO AS | 115 | 16.9% | 776,556 | 19.2% |
| 2 | 日本郵船 | 104 | 15.2% | 638,106 | 15.8% |
| 3 | 商船三井 | 88 | 12.9% | 525,859 | 13.0% |
| 4 | 川崎汽船 | 77 | 11.3% | 462,087 | 11.4% |
| 5 | GLOVIS | 75 | 11.0% | 490,630 | 12.2% |
| 6 | Grimaldi | 53 | 7.8% | 255,692 | 6.3% |
| 7 | HOEGH | 36 | 5.3% | 248,515 | 6.2% |
| 8 | トヨフジ海運 | 16 | 2.3% | 70,000 | 1.7% |
| 9 | ZIM | 14 | 2.1% | 70,070 | 1.7% |
| | その他 | 104 | 15.2% | 500,428 | 12.4% |
| | 合計 | 682 | 100.0% | 4,037,943 | 100.0% |

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

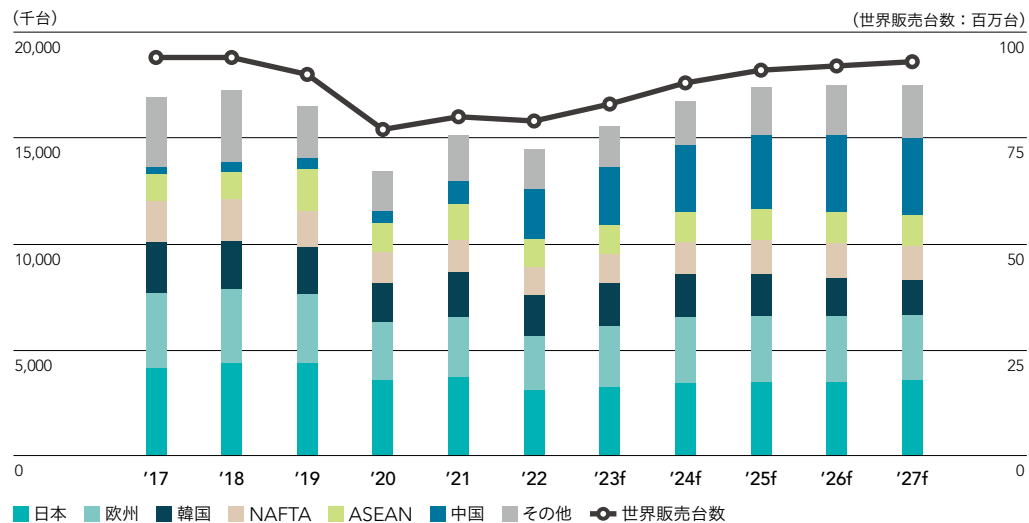
当社自動車船 サイズ別船隊推移



当社自動車輸送台数推移

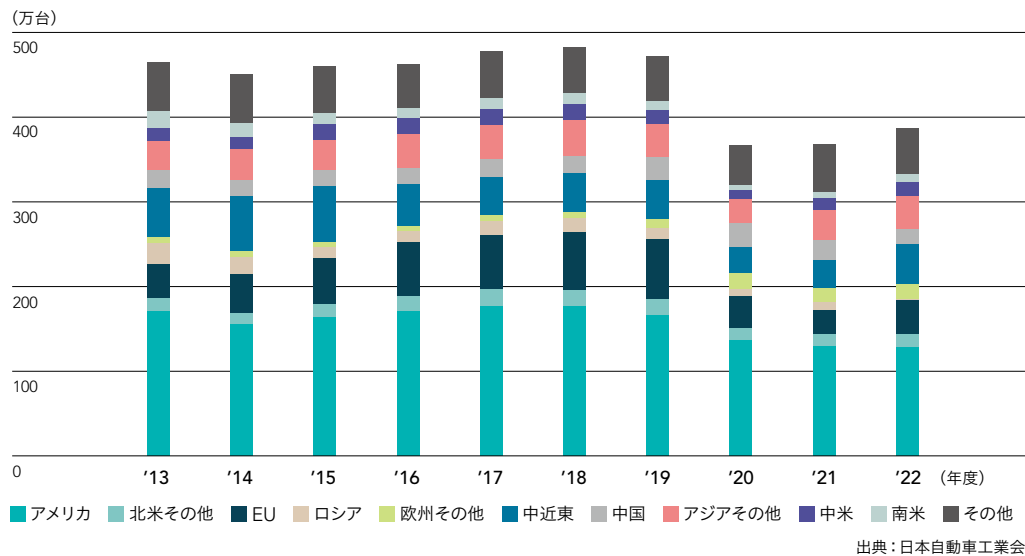


自動車世界海上荷動き推移(業界全体仕出し地別)

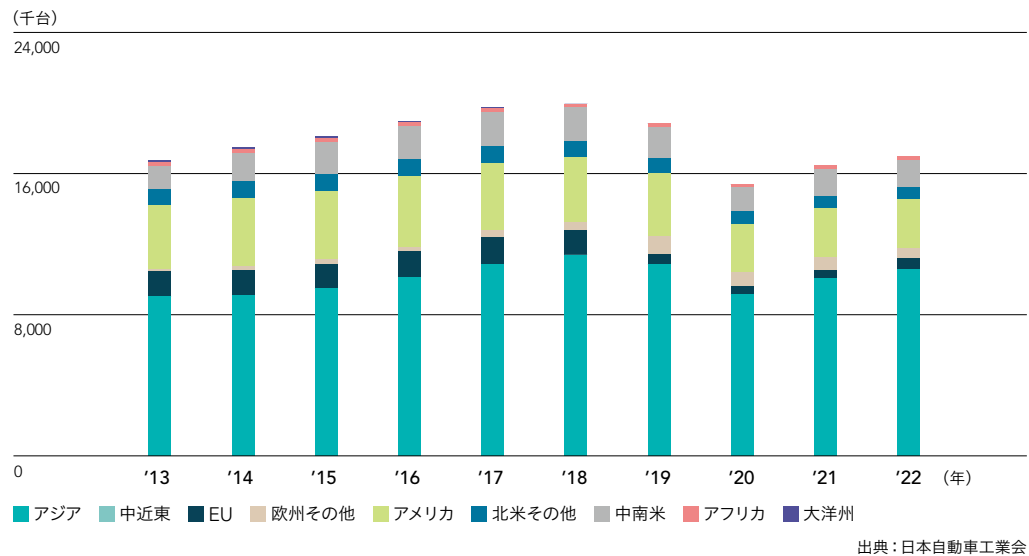


S&P Global Automotiveデータ(2023年5月アップデート)をベースに当社作成

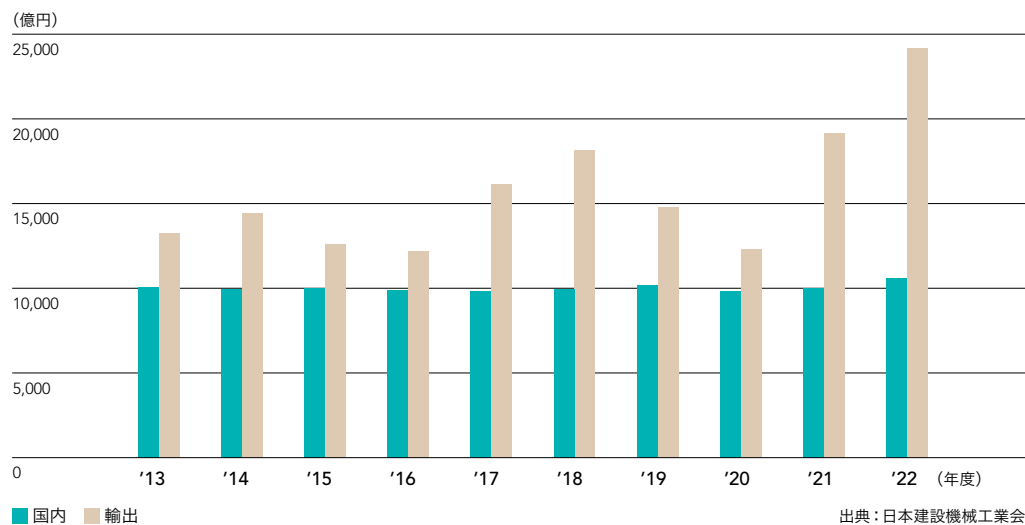
日本積み輸出台数推移(業界全体仕向け地別)



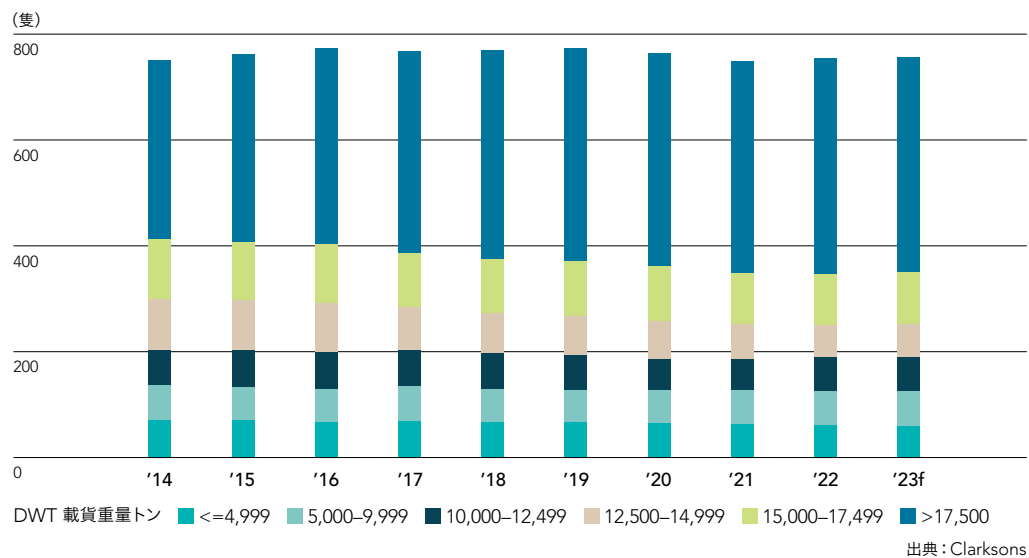
日本メーカー 自動車海外生産台数推移



日本メーカー 建設機械出荷額推移



世界 自動車専用船 隻数推移



■ 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(11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

コンテナ船船社ランキング

(2023年5月時点)

| ランキング | 会社名 | TEU | 隻数 | シェア |
|-------|---------------|------------|-------|--------|
| 1 | MSC | 4,902,639 | 748 | 18.5% |
| 2 | APM-Maersk | 4,161,187 | 690 | 15.7% |
| 3 | CMA CGM Group | 3,441,278 | 615 | 13.0% |
| 4 | COSCO Group | 2,894,460 | 465 | 10.9% |
| 5 | Hapag-Lloyd | 1,800,446 | 247 | 6.8% |
| 6 | Evergreen | 1,664,330 | 212 | 6.3% |
| 7 | ONE | 1,538,896 | 205 | 5.8% |
| 8 | HMM | 807,677 | 73 | 3.1% |
| 9 | Yang Ming | 705,614 | 93 | 2.7% |
| 10 | ZIM | 586,193 | 140 | 2.2% |
| 11 | Wan Hai Lines | 447,646 | 130 | 1.7% |
| 12 | PIL | 297,211 | 89 | 1.1% |
| | その他 | 3,206,243 | 2,055 | 12.1% |
| | 合計 | 26,453,820 | 5,762 | 100.0% |

各アライアンスメンバー

● THE Alliance : ONE, Hapag-Lloyd, Yang Ming, HMM

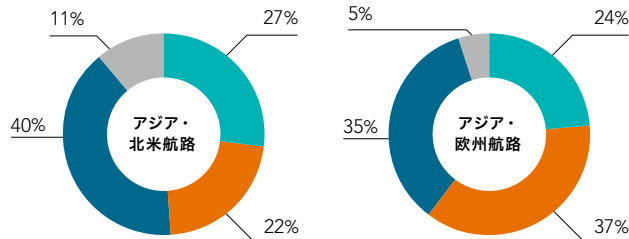
● OCEAN Alliance : COSCO Group, CMA CGM Group, Evergreen

● 2M : APM-Maersk, MSC

Alphalinerより当社作成

主要アライアンス 航路別投入キャパシティ比率

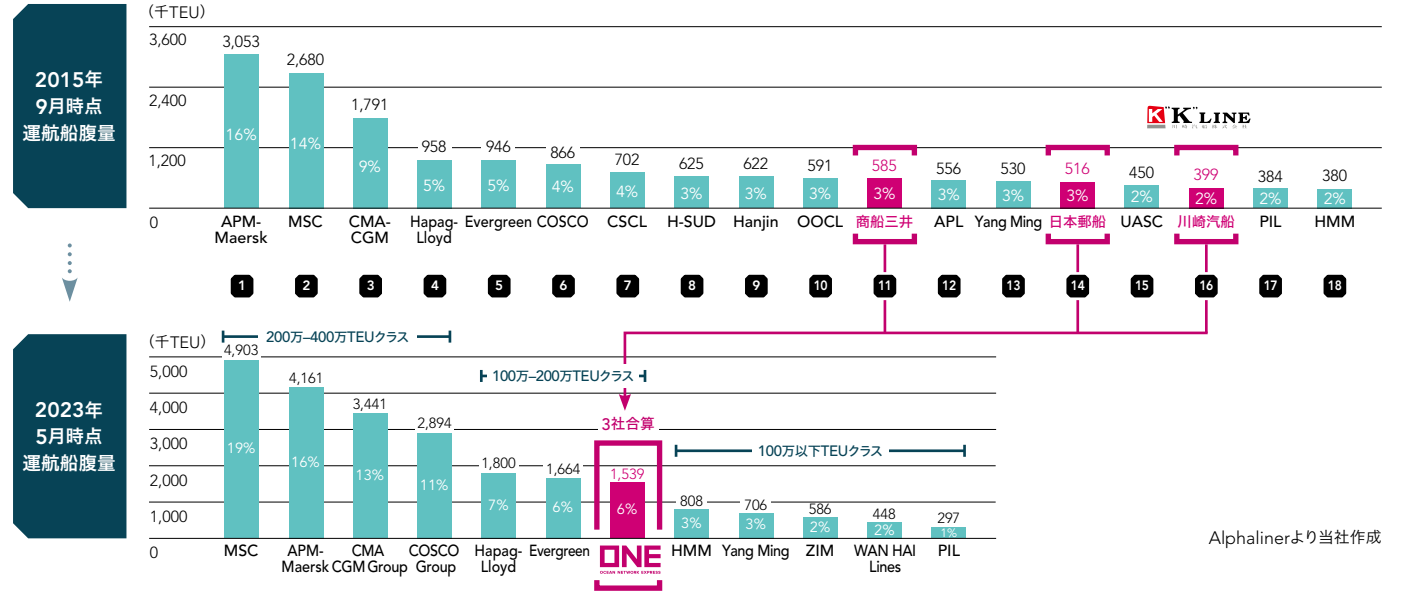
(2023年5月時点)



THE Alliance 2M OCEAN Alliance
Other Non-Alliance

出典: Alphaliner

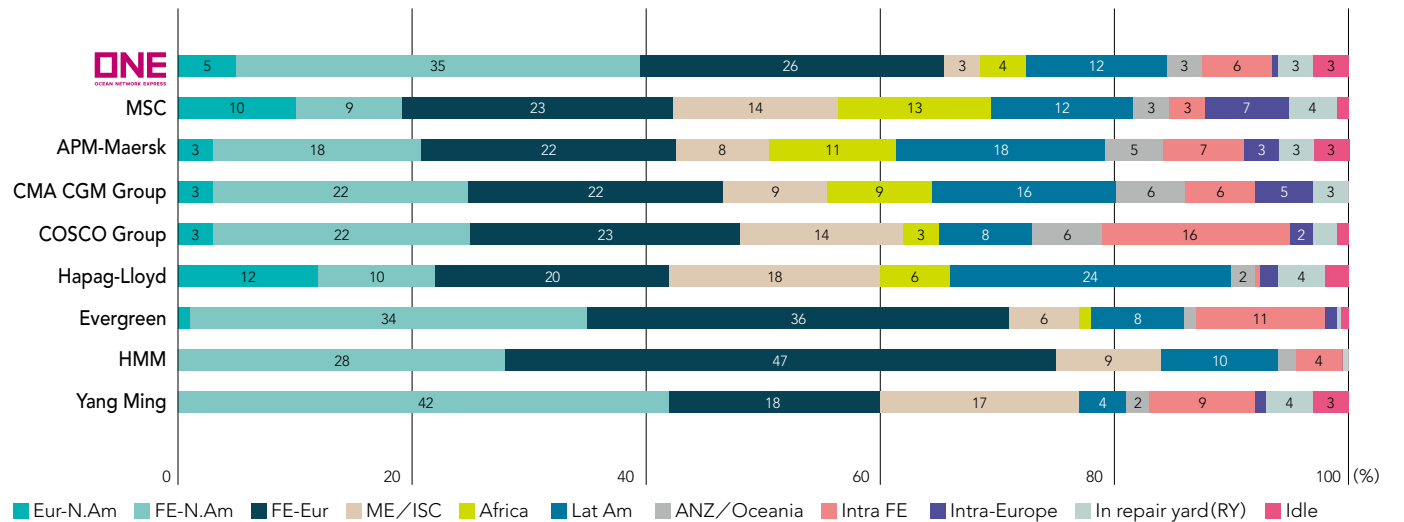
コンテナ船 船社数・規模の変化



Alphalinerより当社作成

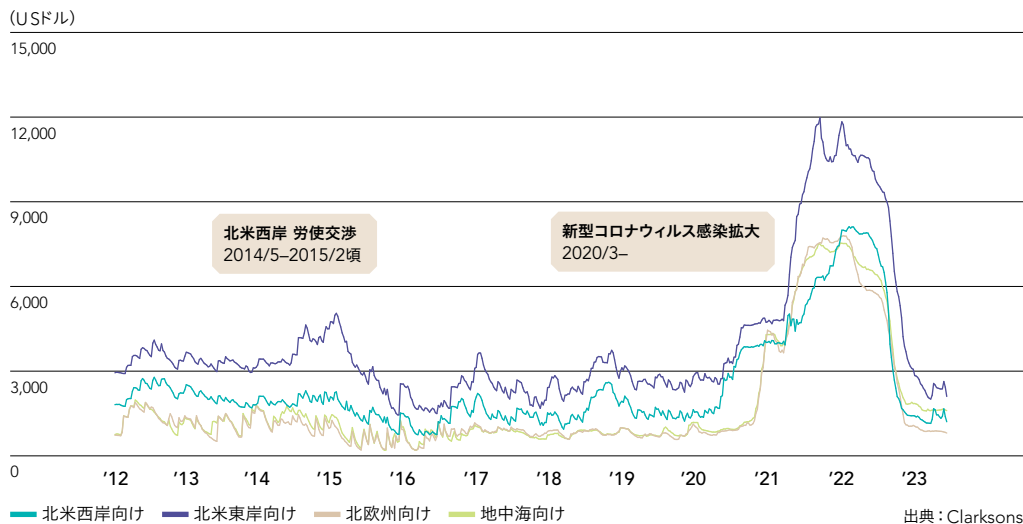
コンテナ船 主要船社 航路別キャパシティ構成

(2023年5月時点)



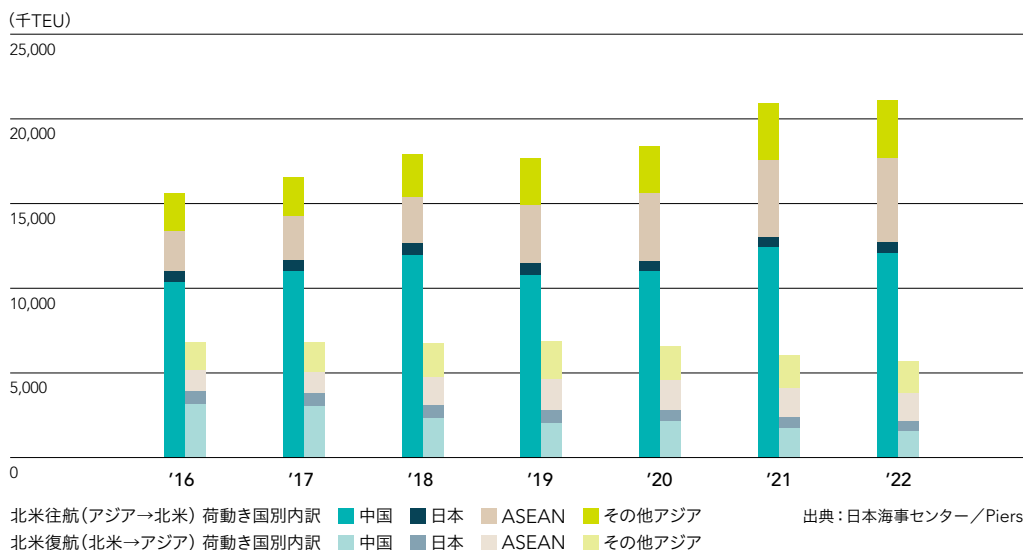
出典: Alphaliner

SCFI(上海積みスポット運賃)推移

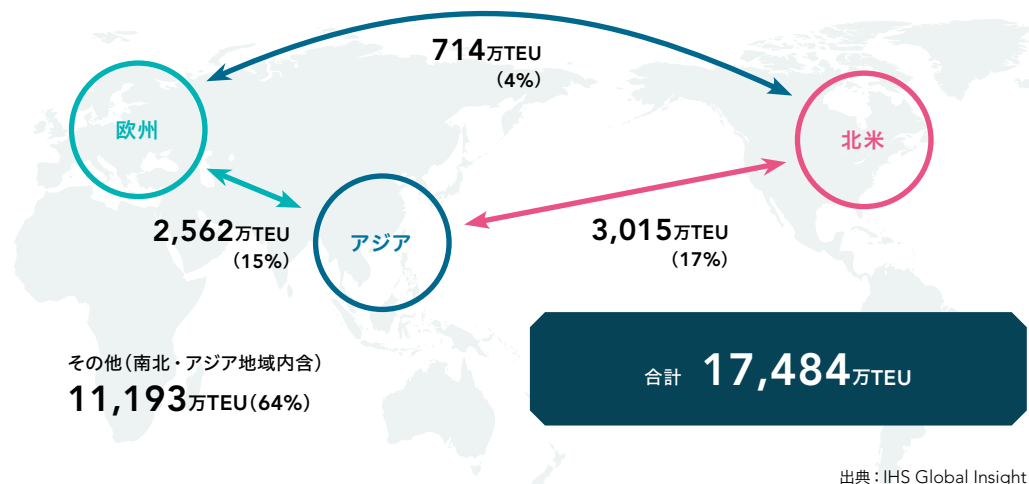


* SCFI: Shanghai Containerized Freight Index
* 地中海・北欧州運賃は\$/TEU、北米西岸・東岸運賃は\$/FEU

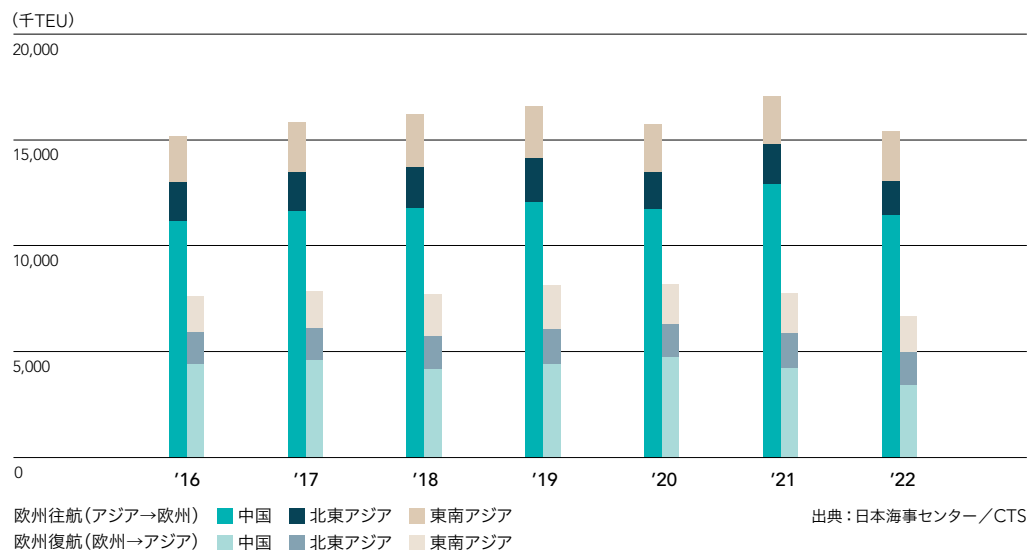
アジア-北米航路荷動き



世界のコンテナ荷動き(2022年)

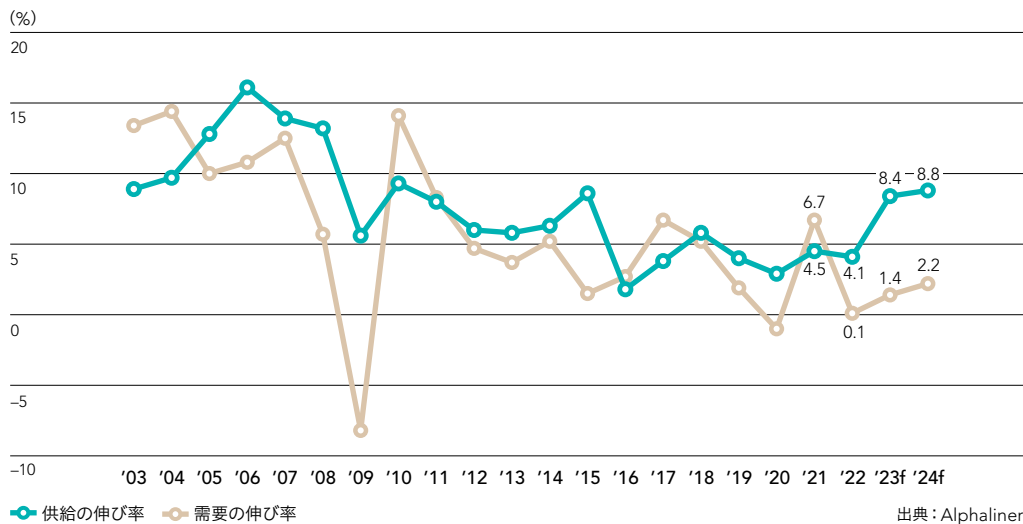


アジア-欧州航路荷動き



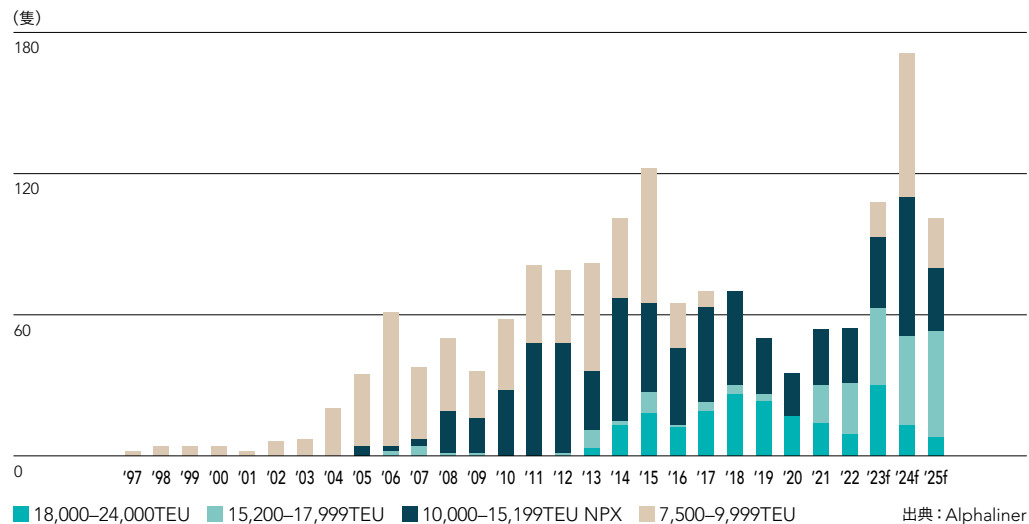
コンテナ船 需給推移

(2023年5月時点)



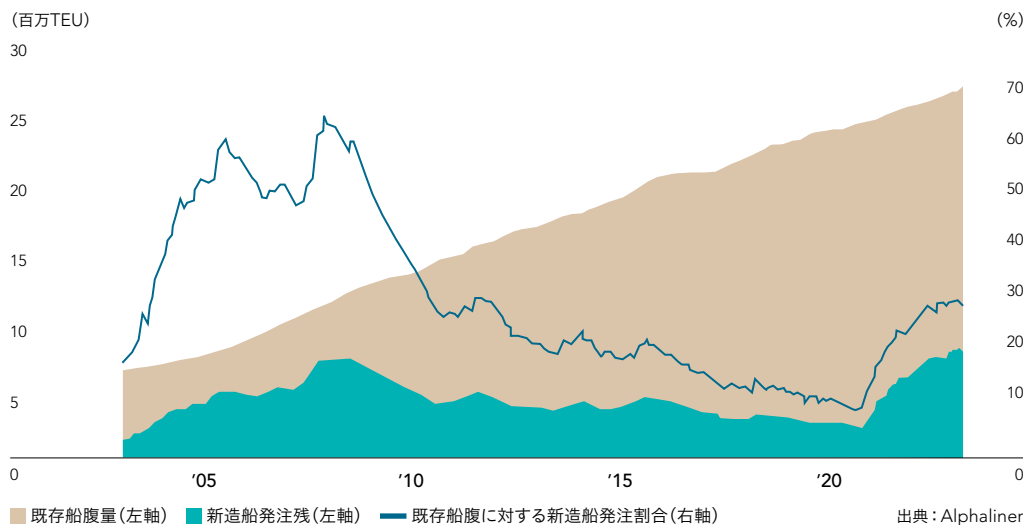
大型コンテナ船 竣工隻数推移

(2023年5月時点)

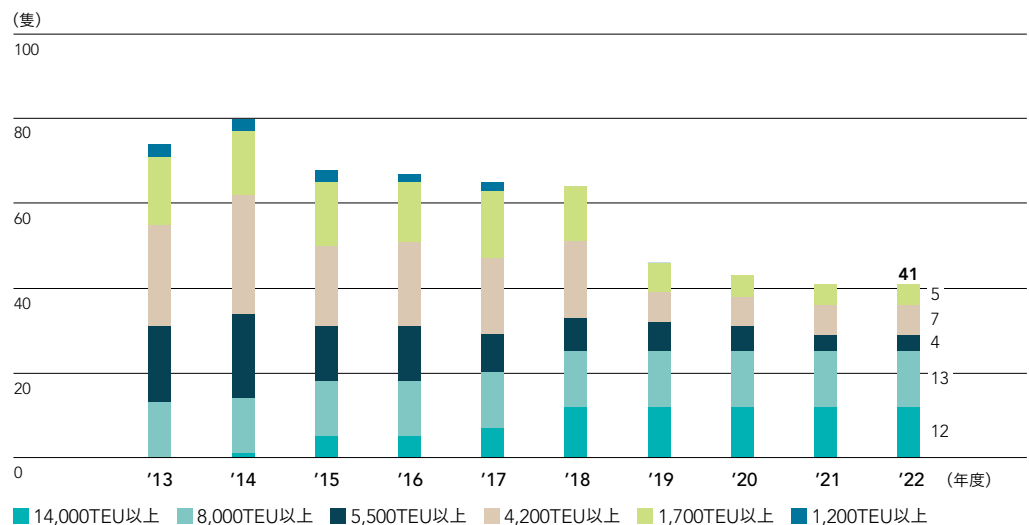


コンテナ船 既存船腹に対する新造船発注割合

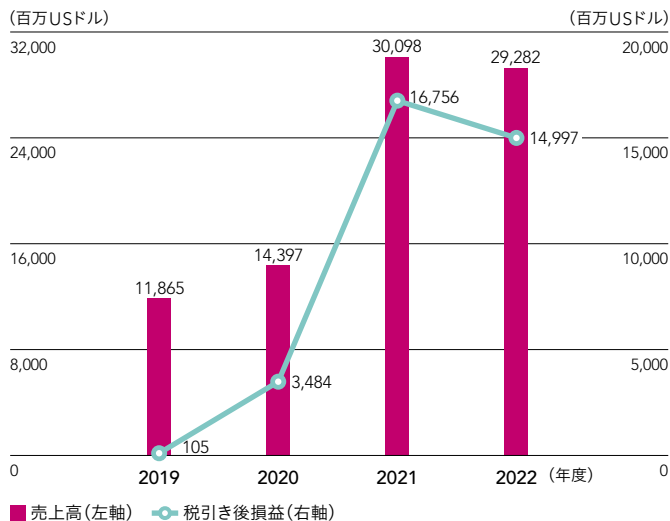
(2023年5月時点)



当社コンテナ船 サイズ別船隊推移



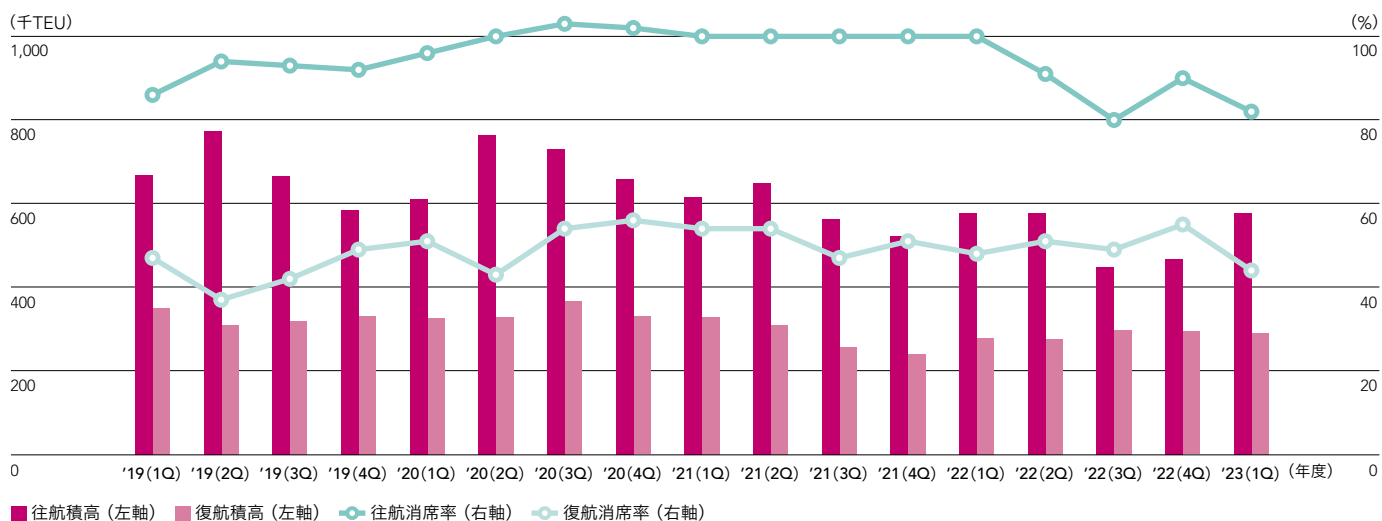
OCEAN NETWORK EXPRESS(ONE)業績推移



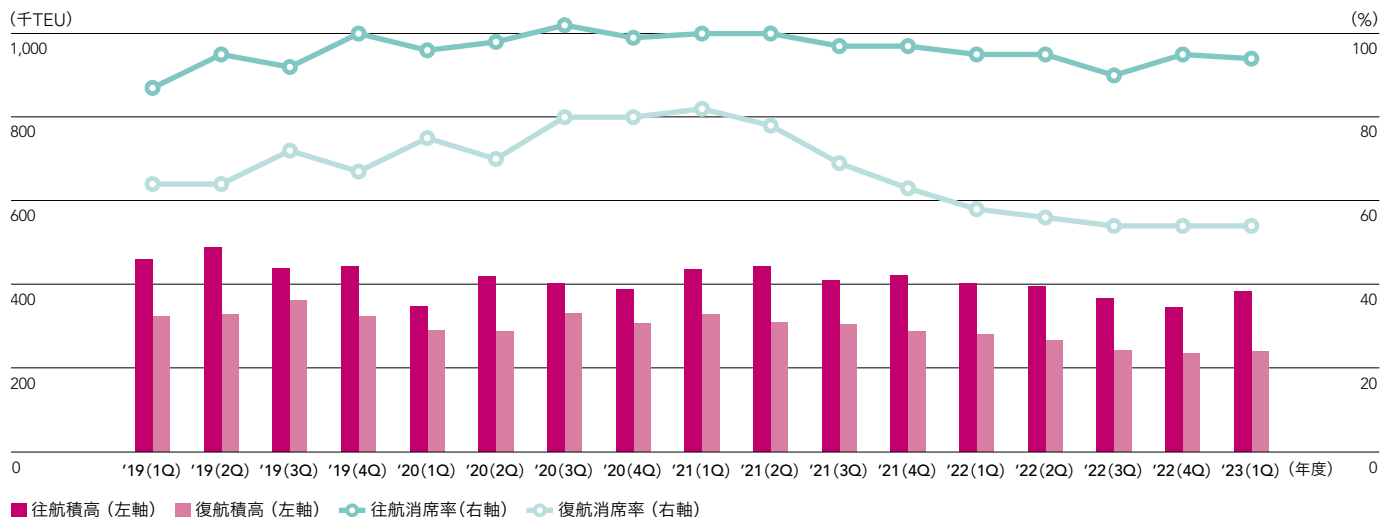
ONE 四半期業績推移

| 2019年度 | | | | | |
|-----------|--------|--------|--------|-------|--------|
| 単位: 百万USD | 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 |
| 2020年度 | | | | | |
| 単位: 百万USD | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | 通期 |
| 売上高 | 2,736 | 3,181 | 3,757 | 4,724 | 14,397 |
| 税引き後損益 | 167 | 515 | 944 | 1,858 | 3,484 |
| 2021年度 | | | | | |
| 単位: 百万USD | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | 通期 |
| 売上高 | 5,776 | 7,557 | 8,332 | 8,433 | 30,098 |
| 税引き後損益 | 2,559 | 4,200 | 4,889 | 5,108 | 16,756 |
| 2022年度 | | | | | |
| 単位: 百万USD | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | 通期 |
| 売上高 | 9,019 | 9,367 | 6,254 | 4,642 | 29,282 |
| 税引き後損益 | 5,499 | 5,521 | 2,768 | 1,210 | 14,997 |
| その他通期実績 | | | | | |
| | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | (単位) | |
| EBITDA | 4,855 | 18,279 | 16,320 | 百万USD | |
| EBIT | 3,832 | 17,196 | 15,005 | 百万USD | |
| 総積高 | 11,964 | 12,061 | 11,081 | 千TEU | |
| 総燃料消費量 | 3.6 | 3.4 | 3.0 | 百万MT | |

ONE 積高・消席率推移(アジア-北米航路)



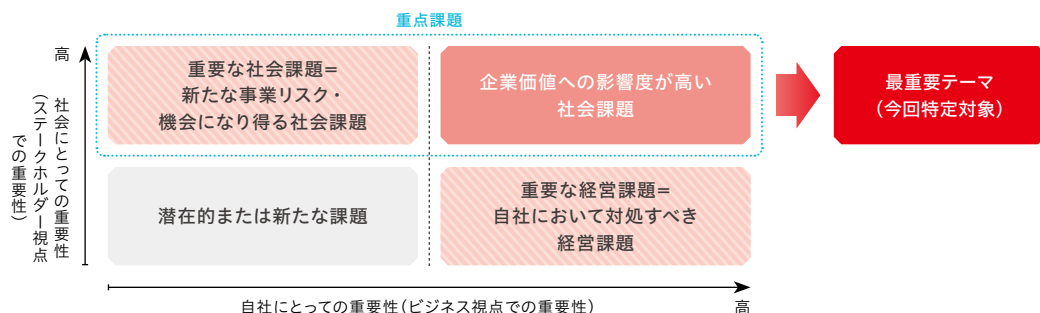
ONE 積高・消席率推移(アジア-欧州航路)



■ マテリアリティ特定のプロセス

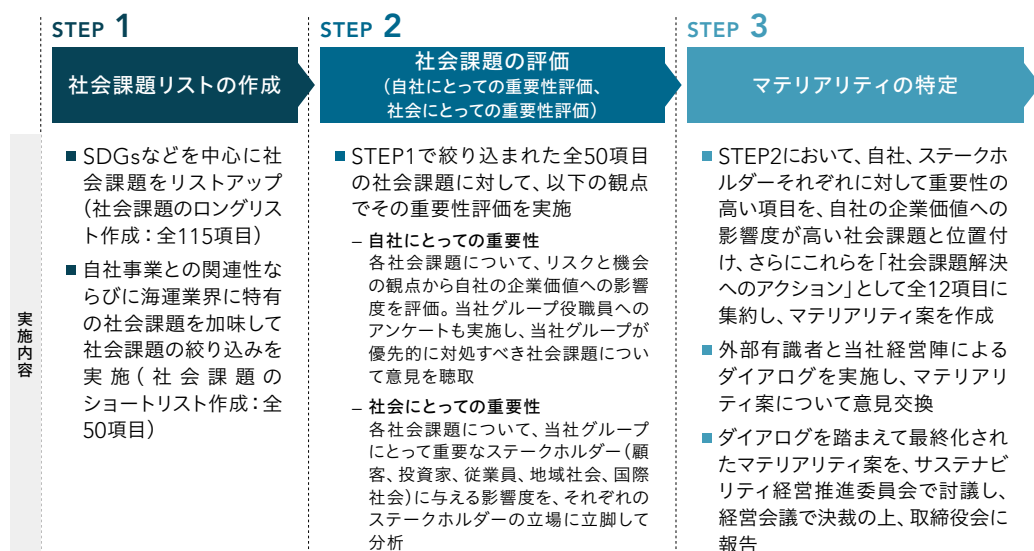
マテリアリティ見直しの背景

2022年度に当社は、2014年に特定したマテリアリティを見直し、新たに5分野、12項目のマテリアリティを特定しました。従来のマテリアリティは、ISO26000やOECD多国籍企業行動指針など、主としてCSR(企業の社会的責任)に関連する各種ガイダンスを参考に特定されたものですが、その後の8年間の経営環境や社会情勢の変化を踏まえ、見直しを行いました。今回の見直しに際しては、従来のCSR視点に加え、事業戦略との整合性や価値創造の観点なども加味して、「自社にとっての重要性」(ビジネス視点での重要性)と「社会にとっての重要性」(ステークホルダー視点での重要性)という2軸から、マテリアリティの分析・評価を行いました。



マテリアリティ分析のステップ

今回の見直しに際しては、以下の3つのステップでマテリアリティ分析を行いました。



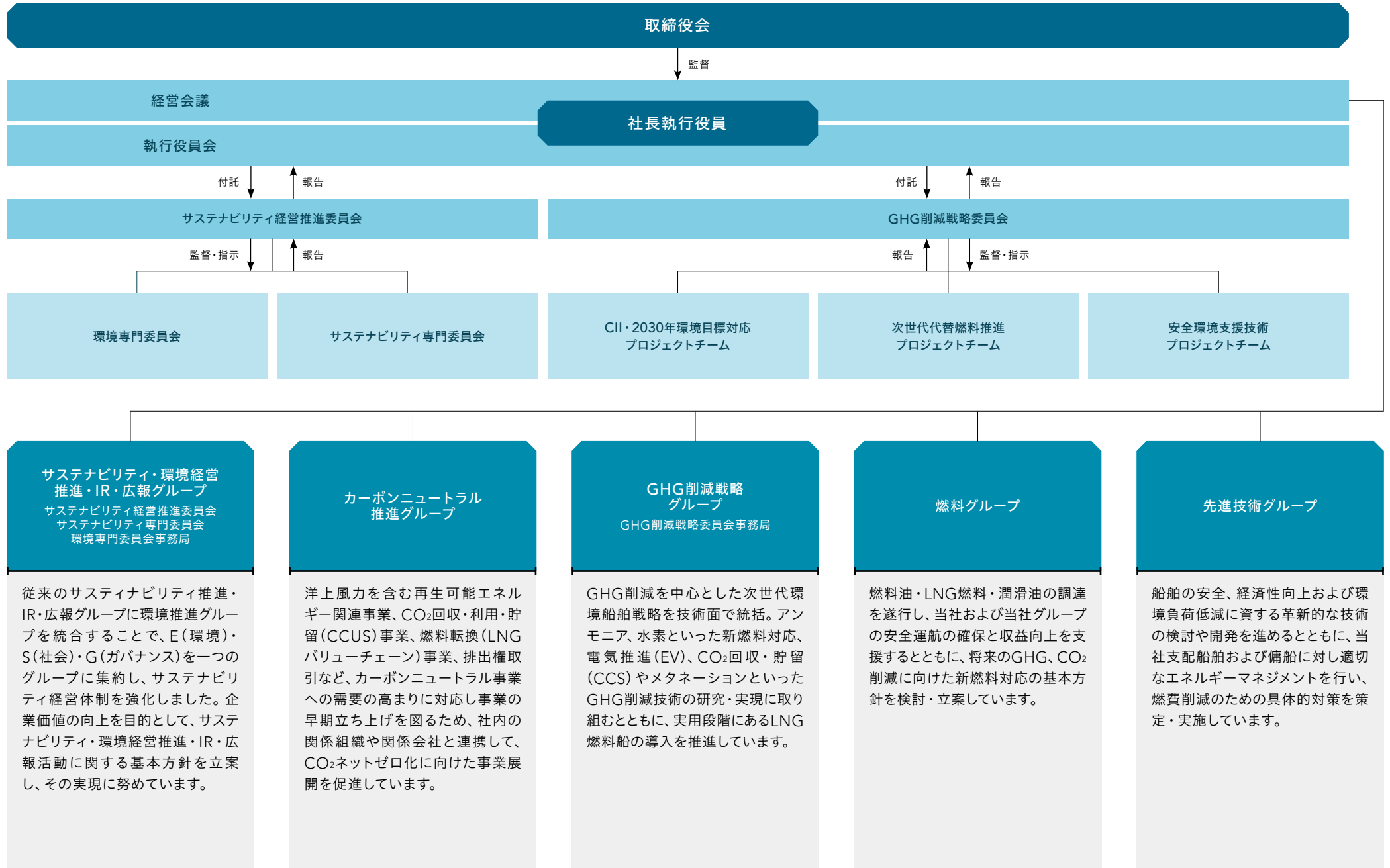
■ マテリアリティと関連するSDGs

2022年度に特定されたマテリアリティ12項目は、当社が中期経営計画で掲げる機能戦略の4本柱である「安全・品質」「環境・技術」「デジタルイノベーション推進」「人材」と、それらの土台としての「経営基盤」の5分野に分類して整理されています。当社グループにとってのマテリアリティは、中期経営計画に基づいて企業理念やビジョンを実現するために取り組むべき重要課題と位置付けられています。

それぞれのマテリアリティについての考え方や取り組みにつきましては、「ESGデータブック*」の各テーマに関するページでご説明しています。

* https://www.kline.co.jp/sustainability/esg_data/main/014/teaseritems2/00/link/ESGDATABOOK2022_JA_FOR_BROWSING.pdf

| 分類 | 社会課題解決へのアクション=マテリアリティ | 関連するSDGs |
|---------------|--------------------------|---|
| 経営基盤 | 人権の尊重 | 5 ジェンダー平等の達成、8 豊かになる経済の成長、10 人や国の不平等の解消 |
| | コーポレートガバナンスの強化 | 16 公正な裁判と法の支配、17 パートナーシップによる開発 |
| | コンプライアンスの推進・強化 | 16 公正な裁判と法の支配 |
| 品質・安全 | 安全運航の推進 | 7 再生可能エネルギー、13 気候変動に具体的な対策を、14 海洋資源を持続可能な開発に向けて保全・持続可能な生産手段を用いる |
| | 自社の低炭素化・脱炭素化 | 7 再生可能エネルギー、9 産業と資源効率を高めつつ、11 持続可能な都市とコミュニティを構築する、12 つくばない消費を減らし、13 気候変動に具体的な対策を、17 パートナーシップによる開発 |
| 環境・技術 | 社会の低炭素化・脱炭素化支援 | 7 再生可能エネルギー、9 産業と資源効率を高めつつ、11 持続可能な都市とコミュニティを構築する、13 気候変動に具体的な対策を、17 パートナーシップによる開発 |
| | 自社からの海洋・大気への環境影響の限りなくゼロ化 | 3 気候変動と関連した水と大気質の汚染を減らし、11 持続可能な都市とコミュニティを構築する、12 つくばない消費を減らし、14 海洋資源を持続可能な開発に向けて保全・持続可能な生産手段を用いる、15 陸域生態系を持続可能な開発に向けて保全・回復させ、17 パートナーシップによる開発 |
| | イノベーションの促進 | 7 再生可能エネルギー、9 産業と資源効率を高めつつ、11 持続可能な都市とコミュニティを構築する、12 つくばない消費を減らし、13 気候変動に具体的な対策を、14 海洋資源を持続可能な開発に向けて保全・持続可能な生産手段を用いる、15 陸域生態系を持続可能な開発に向けて保全・回復させ、17 パートナーシップによる開発 |
| デジタルイノベーション推進 | DX対応の強化 | 7 再生可能エネルギー、8 豊かになる経済の成長、9 産業と資源効率を高めつつ、12 つくばない消費を減らし、13 気候変動に具体的な対策を、14 海洋資源を持続可能な開発に向けて保全・持続可能な生産手段を用いる、15 陸域生態系を持続可能な開発に向けて保全・回復させ、17 パートナーシップによる開発 |
| | ダイバーシティ&インクルージョンの促進 | 5 ジェンダー平等の達成、8 豊かになる経済の成長、10 人や国の不平等の解消 |
| 人材 | 労働環境の整備・健康経営の促進 | 3 気候変動と関連した水と大気質の汚染を減らし、5 ジェンダー平等の達成、8 豊かになる経済の成長、10 人や国の不平等の解消 |
| | 人材の確保・育成 | 5 ジェンダー平等の達成、8 豊かになる経済の成長 |



“K” LINE 環境ビジョン2050 ~青い海を明日へつなぐ~



■ アクション・プランのロードマップ

| カテゴリー | アクション・プラン | 2023 | 2030 | 2040 | 2050 |
|-----------|--------------|------|------|-------|-------|
| 自社の脱炭素化 | LNG/LPG燃料船 | | | 運用・拡大 | ... |
| | ゼロエミッション船 | | R&D | | 運用・拡大 |
| | Seawing/風力推進 | | R&D | 運用・拡大 | ... |
| | 効率運航強化 | | 深化 | | ... |
| 社会の脱炭素化支援 | | | 拡大 | | ... |

国際海運における環境規制の動向

環境に関する主要な課題

1. 海洋汚染対策

- (1) 油・有害液体物質の規制 (MARPOL条約附属書I、II)
 - 大規模油流出事故等を契機として、MARPOL条約を採択
 - その後も、重大なタンカー事故を契機に規制を強化 (ダブルハル化等)
- (2) 廃棄物の規制 (MARPOL条約附属書V)
 - 2013年1月1日より船舶からの廃棄物の排出を原則禁止 (ブラックリスト方式からホワイトリスト方式へ移行)

3. 水生生物対策

- (1) バラスト水の規制 (バラスト水管理条約)
 - バラスト水を介した生物の越境移動による生態系破壊対策として、2017年バラスト水管理条約が発効
- (2) 船体付着生物の規制
 - 2011年、船体に付着した生物の越境移動による生態系破壊が問題視され、ガイドラインを策定。現在新たな対策を議論中
- (3) 船底塗料の規制 (AFS条約)
 - 有機スズの使用を禁止。更に、規制物質 (シプトリン) の追加を決定
- (4) 水中騒音
 - 船舶による騒音がクジラ等へ与える影響等を議論中

2. 大気汚染対策

- (1) NOx・SOx規制 (MARPOL条約附属書VI)
 - 船舶から排出される窒素酸化物 (NOx) 及び硫黄酸化物 (SOx) による人体への悪影響や酸性雨の影響への懸念から、MARPOL条約附属書VIを採択
- (2) GHG削減 (地球温暖化対策) (MARPOL条約附属書VI)
 - 国際海運はUNFCCCパリ協定の対象外。IMOで審議
 - 2013年 新造船燃費規制 (EEDI) を導入 (以降継続的に強化)
 - 2018年 長期削減目標 (GHG削減戦略) 採択
 - 2019年 全船舶への燃料消費実績報告制度 (DCS) を開始
 - 2023年 既存船燃費規制 (EEI)・燃費実績格付けを開始
 - (現在) 新たな国際ファンド創設、経済的手法 (MBM) 等を審議中
- (3) ブラックカーボン
 - 北極域の氷雪上に沈着したブラックカーボンが氷雪融解を促進することが問題視され、対策を議論中

4. シップ・リサイクル対策

- 船舶の解体時の劣悪な労働環境問題が顕在化し、2009年シップ・リサイクル条約を採択
- 船内有害物質リストの普及と安全・環境に配慮したリサイクル施設の確保が課題

基本的対応方針

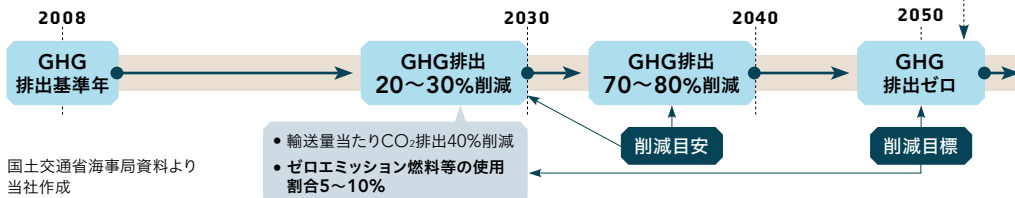
- 海運・造船大国の一つとして、海洋環境保全に積極的に取り組むことは当然の責務。
- 他方、環境規制と安定した交通・輸送体系の確保、産業成長の適正なバランス確保も重要な観点。
- さらに、わが国海事産業が擁するトップランナー技術の先行国際ルール化を通じ、環境保全とわが国の海事産業の競争力強化の両者の達成を目指す。

出典：SHIPPING NOW 2023-2024 日本海事広報協会

IMO (国際海事機関) GHG削減戦略目標

2023年7月、国際海事機関(IMO)にて、国際海運からの「2050年頃までにGHG排出ゼロ」の目標に合意し、「GHG削減戦略」を改定

(戦略本文抜粋) to reach net-zero GHG emissions by or around, i.e., close to, 2050



国土交通省海事局資料より 当社作成

| | | 2020年 | 2021年 | 2022年 | |
|-------------------------|------------------------------|---------------------------|-------------|-------------|-----------|
| 川崎汽船グループ全体*1のCO2排出量 | スコープ1(トン) | 9,202,613 | 6,583,464 | 6,649,847 | |
| | スコープ2(トン) | ロケーションベース | 25,191 | 13,769 | 11,556 |
| | | マーケットベース | 21,780 | 13,515 | 10,472 |
| | スコープ3(トン) | 1,219,525 | 4,566,051 | 4,506,111 | |
| 当社運航船*2の環境負荷データ | 燃料油消費量(トン) | 2,809,074 | 1,980,630 | 1,923,950 | |
| | CO2排出量(トン) | 8,761,756 | 6,174,863 | 5,997,064 | |
| | SOx排出量(トン) | 35,983 | 30,166 | 29,272 | |
| | NOx排出量(トン) | 181,429 | 117,864 | 118,264 | |
| 当社運航船*2の輸送単位当たりの環境負荷データ | エネルギー投入量 | 燃料油(g/トンマイル) | 1.39 | 1.31 | 1.34 |
| | | 潤滑油(g/トンマイル) | 0.012 | 0.012 | 0.012 |
| | CO2排出量(g-CO2/トンマイル) | 全船種 | 4.49 | 4.10 | 4.20 |
| | SOx排出量(g-SOX/トンマイル) | 全船種 | 0.022 | 0.020 | 0.020 |
| | NOx排出量(g-NOx/トンマイル) | 全船種 | 0.089 | 0.078 | 0.082 |
| 当社運航船におけるその他の環境負荷データ | 原材料使用量(全船種) | ビルジ(m ³ /船・月) | 4.02 | 4.04 | 4.72 |
| | | スラッジ(m ³ /船・月) | 4.0 | 2.0 | 2.2 |
| | 当社所有船からの生活水排水量(MT) | 全船種(社船) | 64,421.6 | 74,929.9 | 88,450.9 |
| 当社オフィスの環境負荷データ | 年間使用量 | 電力使用量(kWh) | 736,212 | 708,811 | 907,221 |
| | | OA用紙使用量(枚) | 2,178,527 | 2,157,950 | 2,073,834 |
| | 1人当たりの年間使用量 | 水道使用量(m ³) | 318 | 313 | 403 |
| | | 電力使用量(kWh) | 836 | 793 | 823 |
| | OA用紙使用量(枚) | 2,473 | 2,414 | 1,882 | |
| | 水道使用量(m ³) | 0.50 | 0.48 | 0.58 | |
| 廃棄物リサイクル総量 | シップリサイクル量(トン) | 全船種 | 114,055 | 0 | 21,695 |
| 廃棄物(トン) | 全オフィス(トン) | 571 | 420 | 570 | |
| | 全船舶(トン) | 6,361 | 5,192 | 6,858 | |
| 当社およびグループ企業のオフィス環境負荷データ | エネルギー総消費量 水(m ³) | 96,018 | 117,999 | 86,780 | |
| | 対象会社数 | 国内19社 海外37社 | 国内18社 海外29社 | 国内17社 海外29社 | |

(注) 当社連結決算対象会社を集計範囲としており、連結売上高のほぼ100%がその対象となっています。
 *1 2021年より集計対象範囲を変更。当社非運航船についてはスコープ1の集計対象外とし、コンテナ船についてはスコープ3にて計上。
 *2 2021年より集計対象範囲を変更。当社非運航船を集計対象外としました。

環境投資

ICP(インターナルカーボンプライシング)の導入

投資に対するICP(インターナルカーボンプライシング)設定により低炭素投資を促進すべく、投資案件評価に際し、CO₂排出削減量1トン当たり7,000円の将来収益貢献を想定した経済性指標を参考値として算定を行っています。

新造二元燃料LPG/アンモニア運搬船「AXIS RIVER」が竣工

ジクシス株式会社向けの新造二元燃料LPG/アンモニア運搬船「AXIS RIVER」は、重油とLPGを燃料として利用できる二元燃料(Dual Fuel)機関を採用しており、温室効果ガスや大気汚染物質の排出量削減を見込む次世代型環境対応船です。また、脱炭素化に向け今後需要の拡大が見込まれるアンモニアを積載可能な液化アンモニア輸送兼用船でもあります。

新造二元燃料LPG/アンモニア運搬船「AXIS RIVER」



アンモニア燃料船イメージ図



アンモニア燃料船の基本設計承認を取得

当社は、伊藤忠商事株式会社、日本シブヤード株式会社、株式会社三井E&S、NSユナイテッド海運株式会社の4社と共同で、一般財団法人日本海事協会より、アンモニア燃料船(載貨重量トン20万トン級大型ばら積み船)の基本設計承認(Approval in Principle: AiP)を取得しました。

本AiP取得は、海事関係者の新たな挑戦であるアンモニア燃料船を社会実装するための重要なマイルストーンであるとともに、伊藤忠商事株式会社をはじめとするパートナー企業によるアンモニア燃料船開発と世界的なアンモニアのサプライチェーン構築の両面から構成される「統合型プロジェクト」のさらなる推進に向けた重要なステップとして位置づけられます。今後、本AiPを取得した基本設計をベースに本船開発を進め、2026年を目途に竣工・社会実装開始を目指します。

電源開発株式会社向け石炭運搬船「CORONA CITRUS」含む合計5隻に自動カイトシステム「Seawing」搭載決定

電源開発株式会社向け88千トン型石炭運搬船「CORONA CITRUS(コロナ・シトラス)」含む5隻に、風力を利用した自動カイトシステム「Seawing」を搭載することを決定しました。「Seawing」により、20%以上のCO₂排出量削減効果を見込んでおり、当社のGHG削減目標達成に向けた取り組みの一環となります。

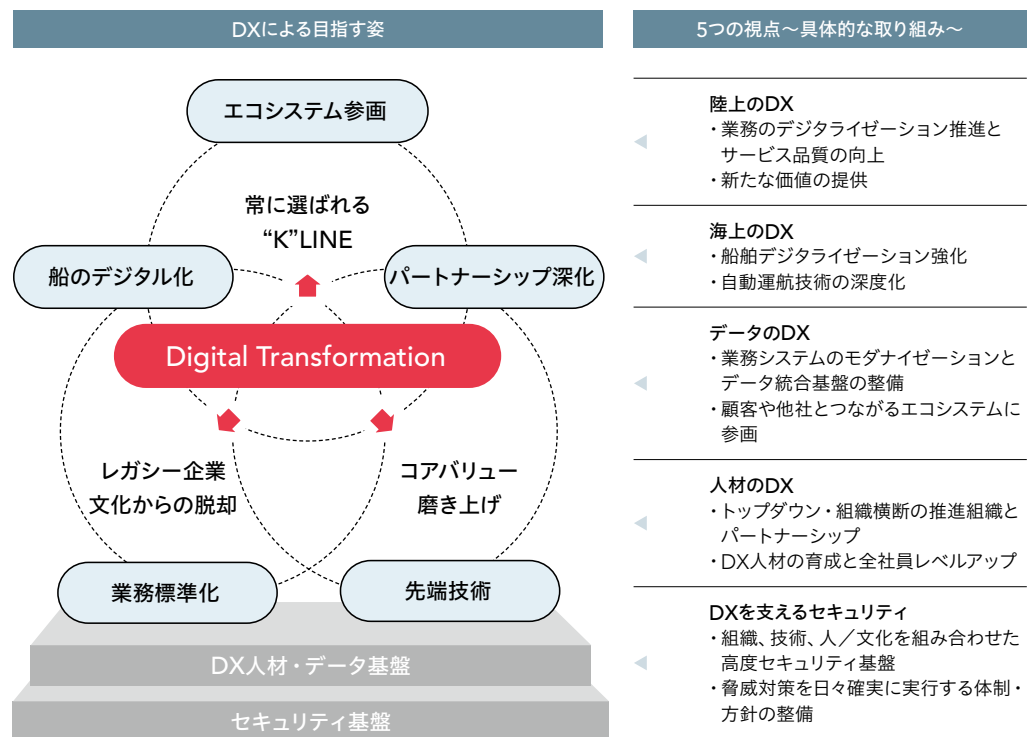
「Seawing」搭載の「CORONA CITRUS」イメージ図



環境投資については12ページをご参照ください。

DX対応の強化

当社は、2022年5月に発表した中期経営計画において、川崎汽船グループならではの技術・専門性を磨き上げ、お客さま固有のニーズに合致した付加価値向上へと転換・進化させる方針を掲げました。この方針を具体化する機能戦略の一つとして、当社はDXを推進しています。同年12月発表の「DX戦略2023」では、当社が重要と考える「5つの視点」で戦略を展開し、さらにそれぞれの戦略を「3つのステージ」に分けることで、着実なDX推進と競争力強化を図っています。



| | STAGE 1 | STAGE 2 | STAGE 3 |
|--------|-----------------------|----------------------|---------------|
| 陸上のDX | 業務のデジタル化 | サービス品質の向上・均質化 | 新たな価値の創造 |
| 海上のDX | 船舶のデジタル化 | 海上DX技術の確立 | 実装システムの高度化 |
| データのDX | ITモダナイゼーションとデータ統合基盤構築 | 外部データ連携とデータドリブンな意思決定 | 組織横断エコシステムに参画 |

DX戦略については、右記をご参照ください。 https://www.kline.co.jp/ja/sustainability/dx_strategy.html

■ 「人間力」をベースとした安全運航

「人」が支える安全運航体制を、先進・デジタル技術などシステム・インフラの整備・拡充を進めることで補完していきます。



顧客密着で支える
海技サポート体制

全社横断の機能強化とグローバルな顧客密着型の営業サポート体制を構築し、拠点における海技サポート体制の強化を進めます。



将来対応を見据えた
船員確保・教育

新たな環境技術や新燃料船等に対応できる、将来を見据えた多様な人材の確保と育成を行います。



海陸連携を強化した
船舶管理

船舶管理においては、船種特性に応じて対応できる体制を構築し、グローバル船舶管理品質の向上を進め、海陸連携を強化します。



全海洋を包括カバーする3極の
グローバル・モニタリング体制

全海洋を包括的にカバーする3極のグローバル・モニタリング体制を整えることで、全世界で運航する当社船への24時間安全サポート体制と、有事対応体制を整えます。

■ 人間力を補完する先進デジタル技術

K-IMS

統合船舶運航・性能管理システム「K-IMS」では、各船からの運航データを収集し、これらビッグデータのAI解析から得られた推進性能の状態診断を通じ、燃料消費量改善と温室効果ガス削減に取り組んでいます。また、「K-IMS」は気象・海象データと各船の性能解析モデルに基づき、推奨航路を算出する最適運航支援機能を備え、安全かつ経済的な運航をサポートしています。

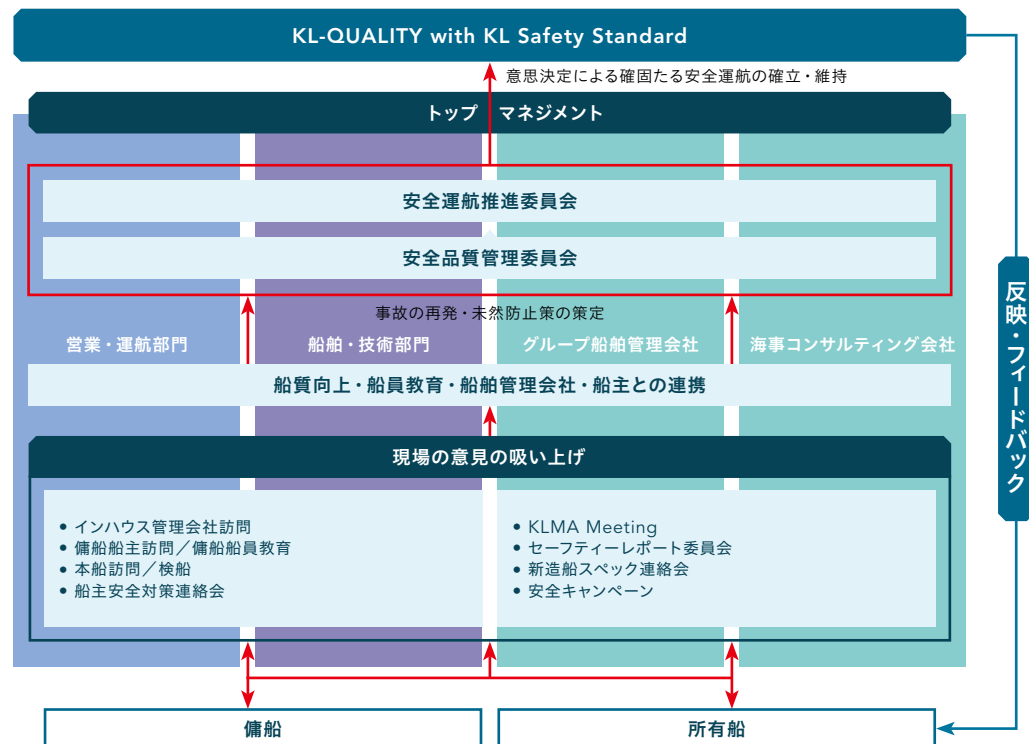
K-Assist Project

当社では、自動運航船に向けた複数の技術開発案件をK-Assist Projectと命名し、見張り・操船支援、安全離着岸支援、実海域最適航路制御、機関プラント運転支援の4つの分野において、海運・造船業界のみならず、他業界のノウハウや技術を取り入れ、将来の実用化につながる開発を進めています。「人」の力だけでは実現できない安全・品質の高度化を実現するため、船内のDX化を進めると同時に、AI技術等の先進技術の積極的な活用に取り組んでいます。

本船のサイバーセキュリティ認証

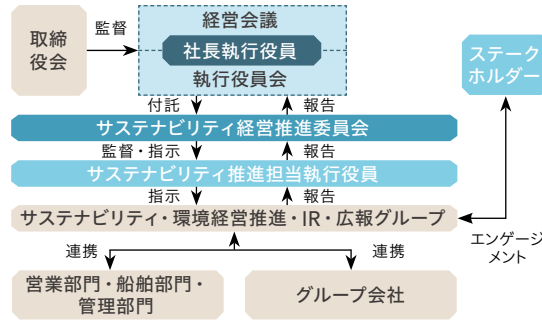
近年、インターネット回線による船舶運航データの船陸共有化と安全品質の向上へのデータ活用が進んでいます。また、衛星通信容量の拡大に伴い、船内ICT機器および船内ネットワークの整備が必須となっています。今後、船陸間でインターネット環境への接続が一層増えることによるサイバーリスクを見据え、2020年より当社グループの船舶管理会社では一般財団法人日本海事協会からサイバーセキュリティマネジメントシステム(CSMS)の認証を取得し、船上のサイバーリスクへの対応力強化に努めています。

■ 安全運航管理体制の充実



人権デューディリジェンス実施体制

2022年に策定した人権基本方針に基づき、サステナビリティ経営推進委員会の監督と、サステナビリティ推進担当執行役員の指示のもと、サステナビリティ・環境経営推進・IR・広報グループが担当部署となり、当社グループの事業活動に関する人権リスクの分析・評価や対策の立案など、いわゆる「人権デューディリジェンス」を実施しています。



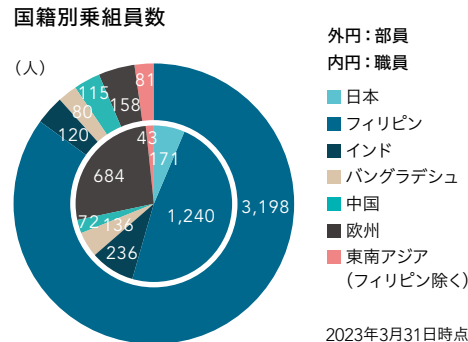
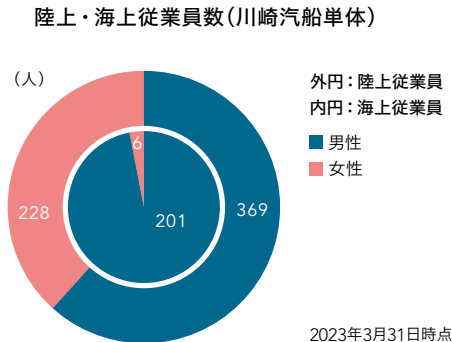
ワーク・ライフ・バランスを支援する制度

- 当社は、労使間で良好な関係を築くよう心掛け、労働環境の向上、ワーク・ライフ・バランスなど、労使協働の取り組みとして推進しています。
 - 在宅勤務
 - 育児休業
 - フレックスタイム
 - 高度不妊治療のための休業制度
 - 時短勤務
- 上記に加え、男性の育児参加への機会促進のため、当社独自の連続最大10日間の育児休暇制度を導入しています。

女性活躍推進および次世代育成支援のための行動計画

全ての社員が働き甲斐をもっていきいきと働ける企業となることを目指し、また仕事と家庭を両立しながら誰もが個々の能力を十分に発揮できる雇用環境の整備を行うため、以下の行動計画(2022~2024年度)を策定しました。

- 目標 1** 職業生活に関する機会の提供に関する目標
計画期間末迄に管理職に於ける女性社員比率を15%とする。
- 目標 2** 職業生活と家庭生活との両立に関する目標
一人当たりの月平均法定残業時間を40時間以内とする。
- 目標 3** 次世代育成支援対策推進法に基づく目標
男性社員の育児のための休暇・休業取得率を20%以上とする。



| 項目 | 単位 | 年度 | | | | | | |
|-------------|------|--------|------|--------|------|--------|------|-----|
| | | 2020年度 | | 2021年度 | | 2022年度 | | |
| | | 陸上 | 海上 | 陸上 | 海上 | 陸上 | 海上 | |
| 従業員数 | 男性 | 人 | 370 | 200 | 372 | 204 | 369 | 201 |
| | 女性 | 人 | 195 | 4 | 213 | 5 | 228 | 6 |
| | 合計 | 人 | 565 | 204 | 585 | 209 | 597 | 207 |
| | 総計 | 人 | 769 | | 794 | | 804 | |
| | 女性比率 | % | 34.5 | 2.0 | 36.4 | 2.4 | 38.2 | 2.9 |
| 管理職 | 男性 | 人 | 120 | | 128 | | 126 | |
| | 女性 | 人 | 5 | | 8 | | 10 | |
| | 女性比率 | % | 4.00 | | 5.88 | | 7.35 | |
| 管理職うち部長職 | 男性 | 人 | 33 | | 31 | | 27 | |
| | 女性 | 人 | 0 | | 0 | | 0 | |
| | 女性比率 | % | 0.00 | | 0.00 | | 0.00 | |
| 役員(執行役員含む) | 男性 | 人 | 27 | | 25 | | 26 | |
| | 女性 | 人 | 2 | | 2 | | 2 | |
| | 女性比率 | % | 6.90 | | 7.41 | | 7.14 | |
| 障害者雇用率*1 | % | 1.82 | | 2.09 | | 1.71 | | |
| 労働災害発生件数*2 | 件 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| 労災死亡事故発生件数 | 件 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 休業傷病発生件数*3 | 件 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 従業員の労働組合加入率 | % | 78.6 | 75.8 | 76.2 | 75.8 | 75.9 | 74.9 | |

*1 障害者雇用率は、雇用促進法の定めに従っています。その規定により、海上従業員(陸上勤務中の者を除く)については、除外率90%を適用して算出
*2 通勤災害を除く
*3 業務上の負傷や業務に起因し、1日以上休業を余儀なくされた負傷、疾病の件数

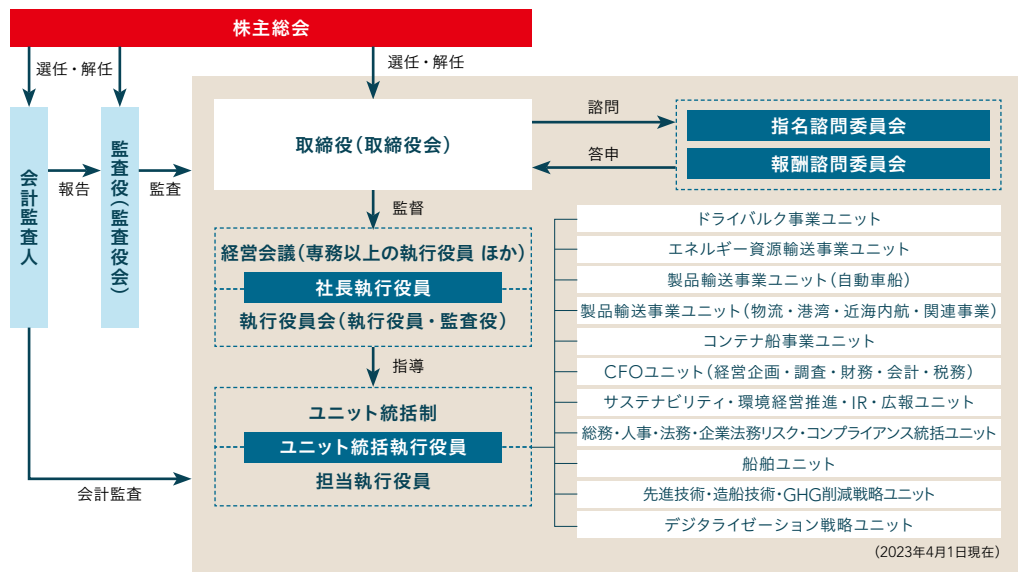
働きやすさを支援する制度

～ワーク・ライフ・バランスを支援する制度とその概要～

当社は、労使間で良好な関係を築くよう心掛け、労働環境の向上、ワーク・ライフ・バランス等、労使協働の取り組みとして推進しています。

| 主な制度 | 当社の制度 | 法が定める水準 | 2022年度利用者数 | | | |
|----------------|--------------------------|---|--------------|----|----|----|
| | | | 男 | 女 | 計 | |
| 母性尊重・健康管理の尊重 | 妊娠中の時間短縮勤務が可能 | 同左 | — | 0 | 0 | |
| | 勤務時間中の通院時間の確保 | 同左 | — | 1 | 1 | |
| 産前・産後休業 | 出産予定日8週間より取得可能 | 出産予定日6週間より取得可能 | — | 16 | 16 | |
| | 産前8週～6週前の期間中、出産手当金相当額を補助 | 定めなし | — | 15 | 15 | |
| 育児休業 | 満3歳まで取得可能 | 満1歳6ヶ月まで取得可能 | 13 | 11 | 24 | |
| 父親のための育児休暇制度 | 5営業日以上10営業日以内の休暇取得が可能 | 定めなし | 11 | — | 11 | |
| 高度不妊治療のための休業制度 | 最長1年半の休業取得が可能 | 定めなし | 1 | 0 | 1 | |
| 介護休業 | 最長2年間の休業取得が可能 | 最長93日間の休業を付与 | 0 | 0 | 0 | |
| 育児・介護中の支援制度 | 貸付金制度 | 小学校就学前の子どもがいる場合や、介護者がいる場合には、最低200万円貸付可能 | 定めなし | 0 | 0 | 0 |
| | 短時間勤務制度 | 小学3年生まで、2時間の時短勤務が可能 | 小学校就学前まで利用可能 | 0 | 28 | 28 |
| フレックスタイム | コアタイムを11時～15時とし、各部門で採用 | 労使協定による | — | — | — | |
| リフレッシュ休暇 | 勤続11年目に取得可能(連続した7日間) | 定めなし | 9 | 9 | 18 | |
| | 勤続21年目に取得可能(連続した10日間) | 定めなし | 10 | 5 | 15 | |
| 配偶者転勤休業制度 | 海外は2年間、国内は1年間の休業が可能 | 定めなし | 0 | 4 | 4 | |

■ コーポレートガバナンス体制



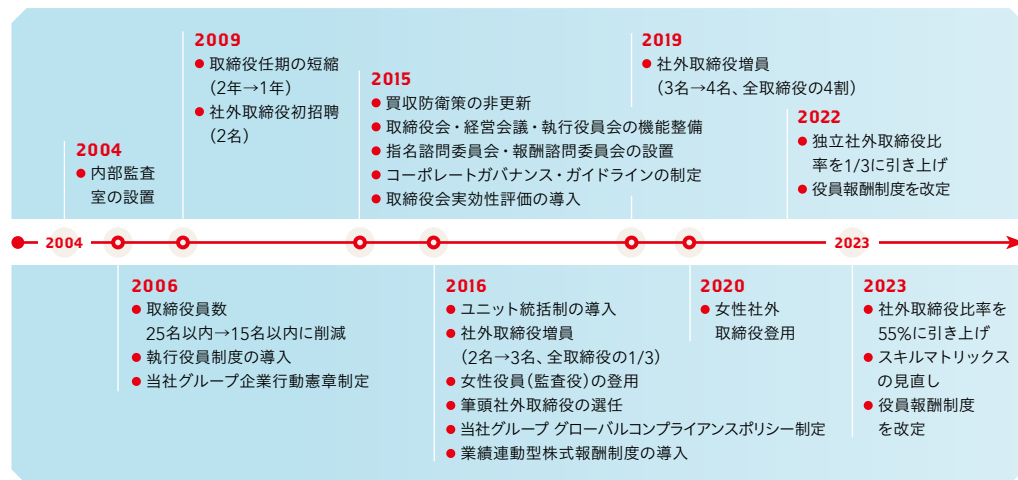
■ 役員報酬制度

| 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 | 役位に基づいて決定 | 年額800百万円以内 |
| | 2. 短期業績連動報酬(金銭) * 業務執行取締役に限る | 変動報酬 | 単年度の連結業績及び個人業績評価に連動し、ESG指標(安全)を含む | |
| | 3. 中長期業績連動報酬(株式)「BBT」 * 業務執行取締役に限る | | 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)にROE指標、ESG指標(CO ₂ 排出効率改善)を加算 | |
| 監査役 | 月額報酬のみ | 固定報酬 | 監査役の協議により決定 | 月額12百万円以内 |

■ 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



■ スキルマトリックス

当社の取締役会は、企業等大組織の運営経験者、海運業の営業面や技術面、ファイナンスその他の専門知識を有する者など多様な人材で構成しています。

| | 専門性と経験 | | | | | | | |
|--------|--------------|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|----------------|
| | 企業経営 経営戦略 | 法務・リスク マネジメント | 財務・会計 | 人事・労務 | 安全・品質 | 環境・技術 | グローバル | 営業・ マーケティング |
| 明珍 幸一 | ● | ● | | ● | ● | ● | ● | ● |
| 浅野 敦男 | ● | | | ● | ● | ● | ● | ● |
| 鳥山 幸夫 | ● | ● | ● | ● | ● | | | |
| 針谷 雄彦 | ● | | | | ● | ● | ● | ● |
| 山田 啓二 | | ● | | ● | ● | ● | ● | |
| 内田 龍平 | ● | | ● | | | | ● | |
| 志賀 こず江 | | ● | | ● | | | ● | |
| 小高 功嗣 | | ● | ● | | | | ● | |
| 牧 寛之 | ● | | ● | ● | | ● | ● | ● |

■ 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されています。

■ 政策保有株式の方針

- 取締役会において、独立した客観的な立場から少なくとも年1回、政策保有目的の上場株式について、個別にその保有目的や事業活動の必要性、経済合理性等を具体的に精査して保有の適否を検証しています。
- 経済合理性の検証の際には、当該年度中に株式から得られたリターンが当社資本コストを下回る場合には、売却を検討することとしています。
- その上で、これらの基準に抵触する銘柄については、毎年取締役会で売却の是非に関する審議を行い、売却する銘柄を決定しています。
- 2023年3月末における政策保有目的の上場株式銘柄数は、3銘柄となっています。

■ ガバナンスデータ

| 項目 | 内訳 | 単位 | 年度 | | |
|---------|-----------------------|-----|---------|---------|---------|
| | | | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 |
| 取締役会 | 取締役人数 | 人 | 10 | 10 | 9 |
| | うち男性 | 人 | 9 | 9 | 8 |
| | うち女性 | 人 | 1 | 1 | 1 |
| | 女性比率 | % | 10 | 10 | 11 |
| | 社外取締役人数(うち、独立社外取締役人数) | 人 | 4(3) | 4(3) | 4(3) |
| | 社外取締役比率 | % | 40 | 40 | 44 |
| | 取締役会開催数 | 回 | 18 | 18 | 19 |
| 監査役会 | 取締役会平均出席率 | % | 99.6 | 100.0 | 99.0 |
| | 監査役人数 | 人 | 4 | 4 | 4 |
| | うち男性 | 人 | 3 | 3 | 3 |
| | うち女性 | 人 | 1 | 1 | 1 |
| | 女性比率 | % | 25 | 25 | 25 |
| | 社外監査役人数 | 人 | 2 | 2 | 2 |
| | 社外監査役比率 | % | 50 | 50 | 50 |
| 指名諮問委員会 | 開催回数 | 回 | 16 | 16 | 15 |
| | 委員数 | 人 | 4 | 4 | 4 |
| | 社外取締役人数 | 人 | 3 | 3 | 3 |
| | 社外取締役比率 | % | 75 | 75 | 75 |
| 報酬諮問委員会 | 開催回数 | 回 | 7 | 8 | 14 |
| | 委員数 | 人 | 4 | 4 | 4 |
| | 社外取締役人数 | 人 | 3 | 3 | 3 |
| | 社外取締役比率 | % | 75 | 75 | 75 |
| 報酬 | 開催回数 | 回 | 4 | 6 | 9 |
| | 取締役報酬合計(支給人数*) | 百万円 | 319(12) | 340(10) | 906(10) |
| | 監査役報酬合計(支給人数*) | 百万円 | 84(5) | 81(5) | 80(4) |

* 人数には、年度途中(株主総会)において退任した取締役・監査役を含みます。

■ 各種開示物のご案内

当社制作の各種開示物にてさまざまな情報を提供していますので、ぜひご覧ください。

 **統合報告書(“K”LINE REPORT)**
<https://www.kline.co.jp/ja/ir/library/report.html>

 **ESGデータブック**
https://www.kline.co.jp/ja/sustainability/esg_data.html

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

 **サステナビリティ・ブックレット**
https://www.kline.co.jp/ja/sustainability/esg_data/main/013/teaser/items4/00/link/KLINE_SUSTAINABILITY_BOOKLET_JAPANESE_FOR_BROWSING.pdf

外部からの評価

ESG投資指数への組み入れ

| | 内容 |
|---|---|
|  <p>Member of Dow Jones Sustainability Indices Powered by the S&P Global CSA</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Dow Jones Sustainability Asia/Pacific Index 米国のS&P Dow Jones Indicesが提供するESG投資指標で、全世界の大手企業のサステナビリティを経済・環境・社会の3つの側面から評価しています。 https://www.spglobal.com/esg/csa/ |
|  <p>FTSE4Good</p> | <ul style="list-style-type: none"> • FTSE4GOOD Index ロンドン証券取引所グループが100%出資するFTSE Russell社により開発された投資指数で、世界各国の企業の中から、ESG(環境・社会・ガバナンス)について優れたパフォーマンスを発揮している企業を構成銘柄として選定しています。また、サステナブル投資のファンドや他の金融商品の組成・評価にも広く利用されています。 https://www.ftserussell.com/ja/products/indices/ftse4good |
|  <p>FTSE Blossom Japan Index</p> | <ul style="list-style-type: none"> • FTSE Blossom Japan Index FTSE Russell社のESGレーティング手法を用いて、ESGについて優れた対応を行っている日本企業のパフォーマンスを測定するために設計されたもので、サステナブル投資のファンドや他の金融商品の作成・評価に広く利用されます。 https://www.ftserussell.com/products/indices/blossom-japan |
|  <p>FTSE Blossom Japan Sector Relative Index</p> | <ul style="list-style-type: none"> • FTSE Blossom Japan Sector Relative Index FTSE Russell社により構築されたインデックスで、ESGの評価に加え、環境負荷の大きさ、および企業の気候変動リスクに対するマネジメントの評価を用いて対象企業をスクリーニングし、セクター・ニュートラルになるよう設計された指数です。 https://www.ftserussell.com/products/indices/blossom-japan |
|  <p>2023 CONSTITUENT MSCI日本株 女性活躍指数 (WIN)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • MSCI日本株女性活躍指数 (WIN) 米国のモルガン・スタンレー・キャピタル・インターナショナル(MSCI)社が開発した株価指数で、同社独自の性別多様性スコアに基づき、性別多様性に優れた企業を選別して構築されています。 https://www.msci.com/msci-japan-empowering-women-index-jp (注) MSCIによる川崎汽船株式会社のインデックス組み入れ、およびMSCIロゴ、商標、サービスマーク、またはインデックス名の使用は、MSCIまたはその関連会社による川崎汽船株式会社への後援、推奨、または助成に相当するものではありません。MSCIインデックスは、MSCIの独占的財産です。MSCIおよびMSCIインデックス名とロゴは、MSCIまたはその関連会社の商標またはサービスマークです。 |
|  <p>S&P/JPX カーボン エフィシエント 指数</p> | <ul style="list-style-type: none"> • S&P/JPXカーボン・エフィシエント指数 年金積立金管理運用独立行政法人(GPIF)が採用したESG指数のうち、環境(E)に着目した指数であり、環境情報開示、炭素効率性(売上高当たり炭素排出量)の水準を評価して、構成銘柄のウエイトを決定しています。 https://www.jpjx.co.jp/markets/indices/carbon-efficient/index.html |
|  <p>2023 Sompo Sustainability Index</p> | <ul style="list-style-type: none"> • SOMPOサステナビリティ・インデックス SOMPOアセットマネジメント株式会社が2012年8月から運用を開始した、ESGにフォーカスした運用プロダクトで、ESGに優れた約300銘柄から構成され、「サステナブル運用」のポートフォリオ構築に活用されています。本プロダクトは長期投資を志向する運用が行われており、複数の年金基金や機関投資家に採用されています。 https://www.sompo-am.co.jp/institutional/product/06/ |

主な受賞・評価

| | 内容 |
|--|--|
|  <p>CDP A LIST 2022 CLIMATE</p> | <p>環境情報開示を推進する国際非営利団体(NGO)であるCDP(本部・英国)が実施する、世界各国の企業や団体、自治体の気候変動への取り組みに関する調査で、最高ランクの評価である「Aリスト」に7年連続で選定。その調査結果は企業価値を測る世界共通の指標として利用されています。 https://japan.cdp.net</p> |
|  <p>CDP SUPPLIER LEADER 2022</p> | <p>CDPが企業のサプライチェーン全体での気候変動・温室効果ガスの排出量削減への取り組みについて調査する「サプライヤー・エンゲージメント評価」において、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」に5年連続で選定。 https://japan.cdp.net</p> |
|  <p>NIKKEI SDGs 2022年調査</p> | <p>日経「SDGs経営」調査で★4.0の評価を獲得 https://www.nikkei-r.co.jp/service/survey/sdgs_survey/</p> |
|  <p>2023年国連 「こども未来賞」</p> | <p>子育てサポート企業として3回目の次世代認定マーク「2022年くるみん」を取得 https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/kodomo/shokuba_kosodate/kurumin/index.html</p> |
|  <p>健康経営優良法人 2023 Health and productivity</p> | <p>経済産業省と日本健康会議が共同で実施する、優良な健康経営を実施している企業を顕彰する制度である健康経営優良法人認定制度において、4年連続5回目となる「健康経営優良法人2023」の大規模法人部門にて認定を取得。 https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/healthcare/kenkoukeiei_yuryouhouzin.html</p> |
|  <p>DX認定</p> | <p>2022年4月に経済産業省が定めるDX(デジタルトランスフォーメーション)認定制度に基づく「DX認定事業者」に選定 https://www.meti.go.jp/policy/it_policy/investment/dx-nintei/dx-nintei.html https://www.kline.co.jp/ja/news/other/other-705399405708498818/main/0/link/220404JA.pdf</p> |
|  <p>Internet IR 優良賞 2022 Share Investor Relations</p> | <p>「2022年インターネットIR表彰」優良賞に選定 https://www.daiwair.co.jp/news/internet_IR2022.html</p> |
|  <p>EcoVadis 2023 Sustainability</p> | <p>フランスのサプライチェーンに関する国際的な評価機関のエコバディス(EcoVadis)社による2023年のサステナビリティ調査において、「ブロンズ」の評価を獲得 https://ecovadis.com/ja/</p> |



◎ 本社
● 海外現地法人
駐在員事務所、支店

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
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 Seoul
台湾 Kaohsiung
Taipei
シンガポール Singapore

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

大洋州

オーストラリア Melbourne

北米

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

中南米

チリ Santiago
ブラジル Sao Paulo
ペルー Lima
メキシコ Mexico City

会社概要 (2023年6月30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: 852名(陸員643名、海員209名) 連結: 5,480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 (神港ビルヂング) 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 (神港ビルヂング) 電話(078)325-8727/FAX(078)393-2676 |

海外駐在員事務所 台北、マニラ、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、米国、メキシコ、ペルー、チリ、ブラジル、南アフリカ

関係会社(連結対象) 国内27社 海外257社

株式情報 (2023年3月31日時点)

| | |
|----------|-----------------------------------|
| 発行可能株式総数 | 600,000,000株 |
| 発行済株式数 | 250,712,389株 |
| 株主数 | 70,640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(プライム市場) |

当社格付 (2023年2月22日時点)

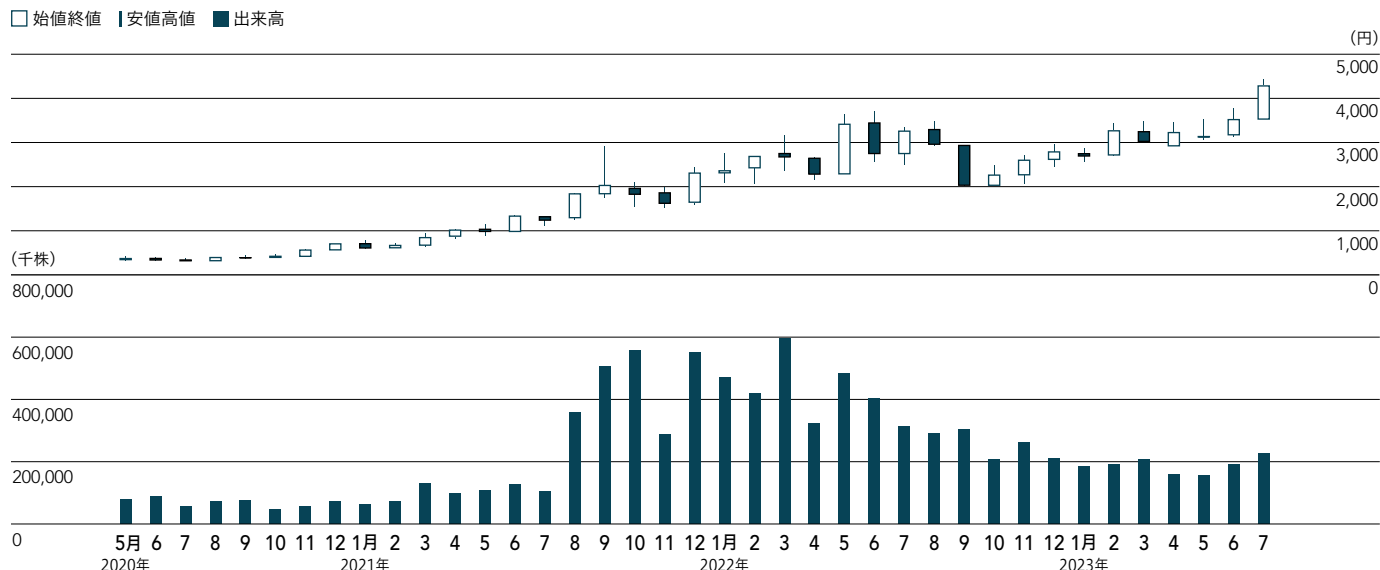
| | |
|-----|----------|
| JCR | A- (安定的) |
|-----|----------|

大株主 (2023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 | 32,149 | 12.92 |
| 日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口) | 24,296 | 9.77 |
| ゴールドマン サツクス インターナショナル | 17,892 | 7.19 |
| エムエルアイ フォー セグリゲートイットド ビービー クライアント | 16,954 | 6.81 |
| J.P. MORGAN SECURITIES PLC FOR AND ON BEHALF OF ITS CLIENTS JPMSP RE CLIENT ASSETS-SEGR ACCT | 15,300 | 6.15 |
| CGML PB CLIENT ACCOUNT/COLLATERAL | 14,125 | 5.68 |
| 今治造船株式会社 | 7,062 | 2.84 |
| 株式会社日本カストディ銀行(信託口) | 5,937 | 2.38 |
| 株式会社みずほ銀行 | 4,911 | 1.97 |
| 損害保険ジャパン株式会社 | 4,405 | 1.77 |

(注)持株比率は自己株式(2,068,542株)を控除して計算しています。

株価および出来高の推移



* 2022年10月1日より、普通株式1株を3株に分割しました。2022年9月以前については、株式分割実施前の株価および出来高を分割後の値に調整しています。

〒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

サステナビリティ・環境経営推進・IR・広報グループ

IR・ESG推進チーム

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いますが、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ください。

