



# FACTBOOK 2021

—

事業別データ集

2022年3月更新



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。

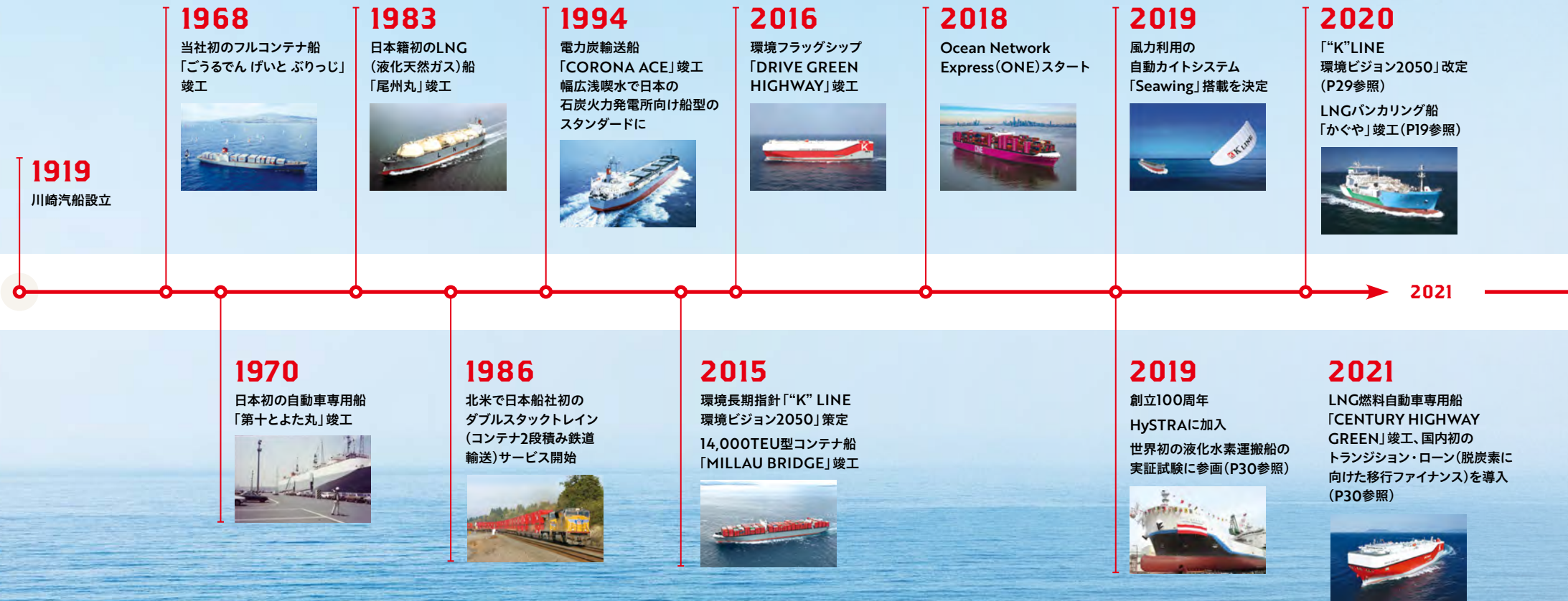
“K” LINEグループが大事にする価値観

**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



## ▶ 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  
2021年度通期 収支実績比較

- 02 | 経営計画**
- 8 企業価値向上への取り組み
- 9 経営計画の概要
- 10 個別事業戦略
- 03 | 事業別情報**
- 11 セグメント概要

- 12 セグメント別情報と  
グループ運航船舶
- 13 世界海上荷動き・  
輸送キャパシティデータ
- 14 ドライバルク
- 17 LNG船、電力・海洋事業
- 18 油槽船、燃料事業
- 20 海洋、燃料事業
- 21 自動車船事業

- 23 物流事業
- 24 コンテナ船事業
- 04 | ESG・サステナビリティ**
- 28 経営戦略とESG・  
CSRマネジメント
- 29 サステナビリティガバナンス/  
マネジメント体制
- 30 環境ビジョン

- 31 環境投資、  
低炭素・脱炭素取り組み紹介
- 32 環境規制・環境関連データ
- 33 安全運航
- 34 人材育成、人権
- 35 コーポレートガバナンス
- 36 ガバナンスデータ/  
各種開示物のご案内
- 37 外部からの評価

- 05 | 会社概要／株式情報**
- 38 事業拠点
- 39 会社概要／株式情報

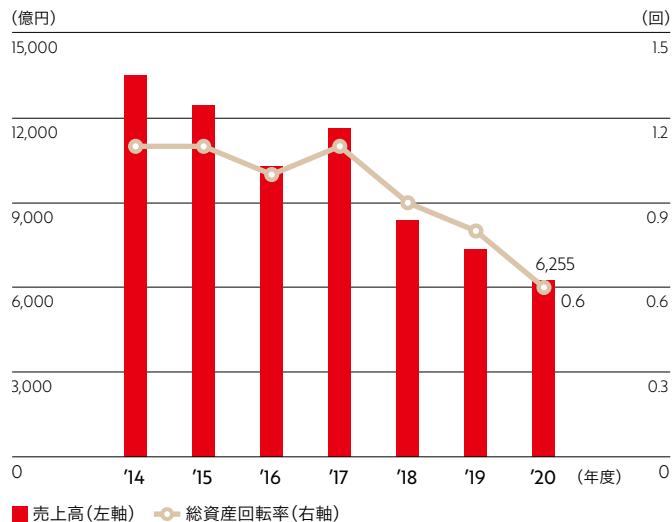
		2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
		(百万円)*1										
業績 (会計年度)	売上高	¥985,084	¥972,310	¥1,134,771	¥1,224,126	¥1,352,421	¥1,243,932	¥1,030,191	¥1,162,025	¥836,731	¥735,284	<b>¥625,486</b>
	営業利益	58,609	△40,563	14,886	28,854	47,988	9,427	△46,037	7,219	△24,736	6,840	<b>△21,286</b>
	経常利益	47,350	△48,955	28,589	32,454	48,980	3,338	△52,388	1,962	△48,933	7,407	<b>89,498</b>
	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	<b>108,695</b>
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	<b>974,608</b>
	純資産	314,986	259,934	361,975	410,688	467,440	379,913	245,482	243,094	181,233	200,234	<b>316,162</b>
	自己資本	291,669	242,572	340,571	388,837	441,531	355,375	219,484	217,010	103,576	101,095	<b>218,193</b>
	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	<b>507,005</b>
	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	<b>45,332</b>
	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	<b>43,869</b>
	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	<b>33,397</b>
	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	<b>16,987</b>
	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	<b>50,384</b>
	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	<b>△34,845</b>
1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	<b>1,165.34</b>
	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	<b>2,339.28</b>
	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	<b>14.3</b>
	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	<b>17.4</b>
	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	<b>68.1</b>
	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	<b>9.6</b>
	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	<b>2.32</b>
	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	<b>22.4</b>
	総資産回転率 (回)	0.95	0.91	0.96	0.98	1.11	1.12	0.99	1.12	0.88	0.82	<b>0.64</b>
	EBITDA	103,897	10,168	104,797	90,472	111,978	24,678	△77,180	67,567	△50,293	65,746	<b>167,779</b>
	EV/EBITDA (倍)	6.00	62.82	6.28	6.97	5.63	21.53	△8.70	9.57	△10.42	7.72	<b>3.67</b>
	株価収益率 (PER) (倍)	7.66	—	16.49	12.56	11.29	—	—	22.44	—	14.37	<b>2.18</b>
	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	<b>1.08</b>
	株主総利回り (TSR) (%)	—	—	—	—	—	—	135.78	114.40	54.59	37.25	<b>116.28</b>
	比較指標：配当込みTOPIX (%)	—	—	—	—	—	—	114.69	132.89	126.20	114.20	<b>162.32</b>
期中平均値	為替 (円/US\$)	86	79	82	100	109	121	109	111	111	109	<b>106</b>
	燃料油価格 (US\$/トン)	489	672	671	626	541	295	265	349	450	467	<b>363</b>

\*1 百万円未満を切り捨てています。

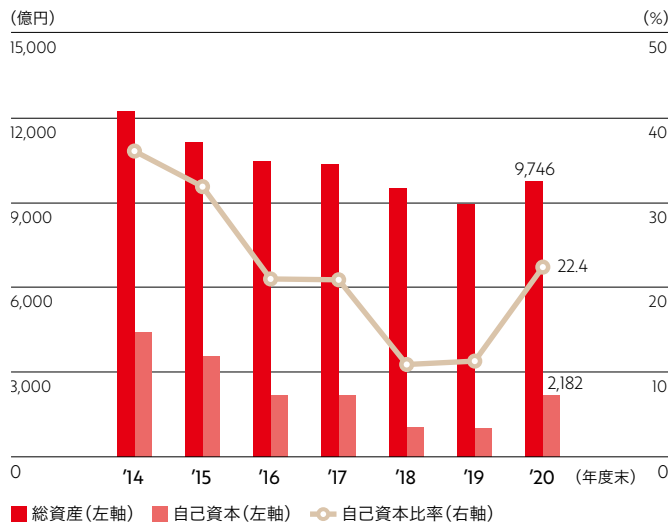
\*2 「『税効果会計に係る会計基準』の一部改正」(企業会計基準第28号平成30年2月16日)等を2018年度の期首から適用しており、2017年度に係る総資産および総資産経常利益率は当該会計基準等を遡って適用し、算定しています。

\*3 当社は、2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を行っています。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、1株当たり当期純利益および1株当たり純資産を算定しています。

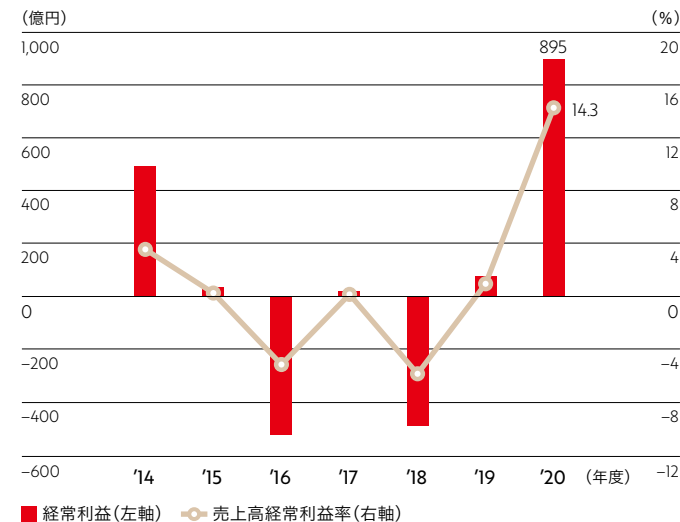
## 売上高・総資産回転率



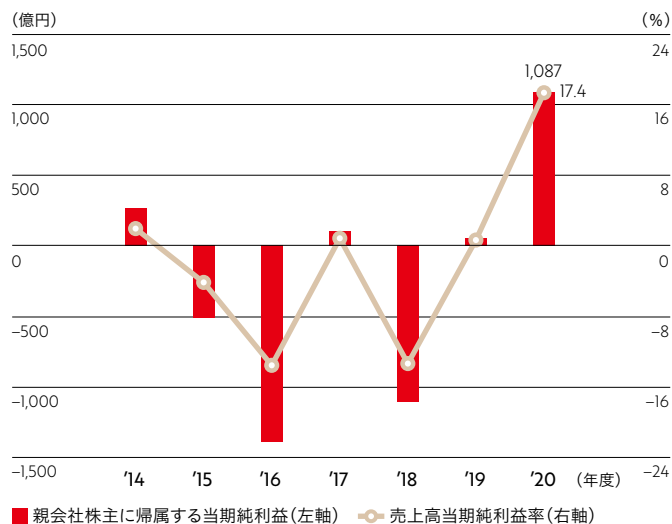
## 総資産・自己資本・自己資本比率



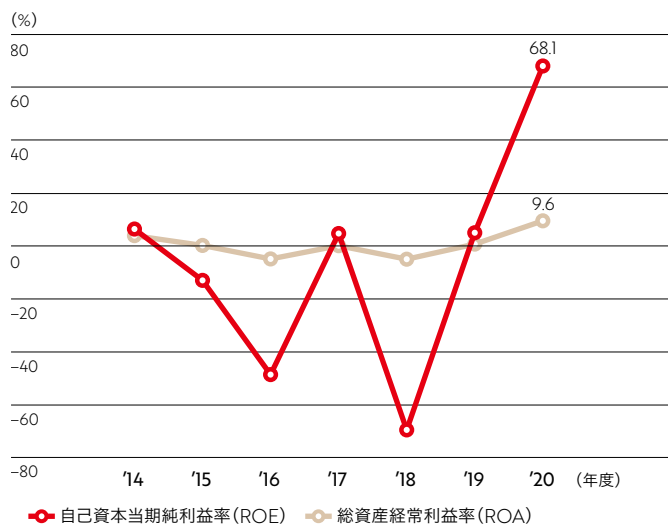
## 経常利益・売上高経常利益率



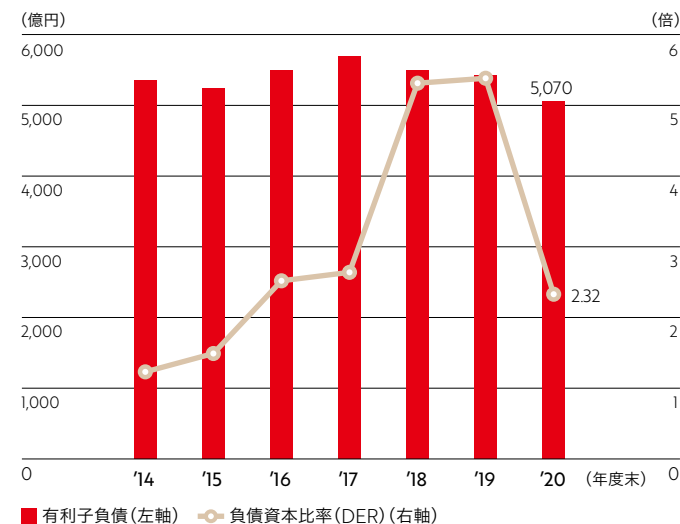
## 親会社株主に帰属する 当期純利益・売上高当期純利益率



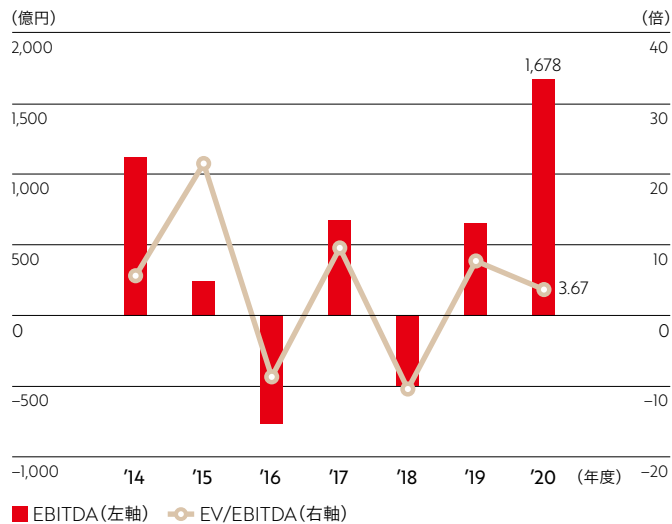
## 自己資本当期純利益率(ROE)・ 総資産経常利益率(ROA)



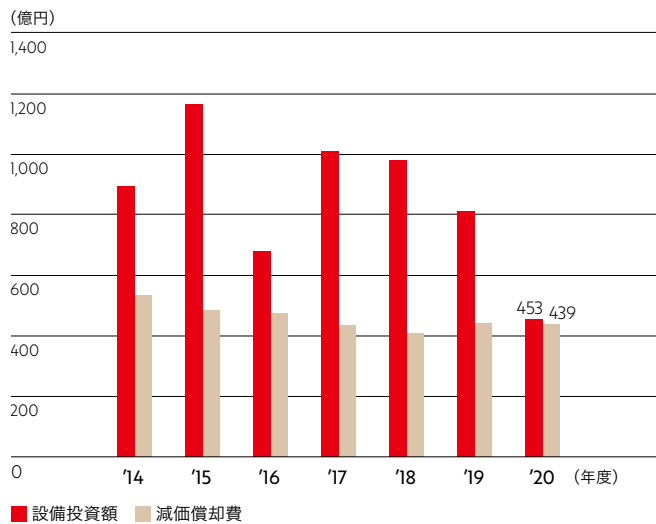
## 有利子負債・負債資本比率(DER)



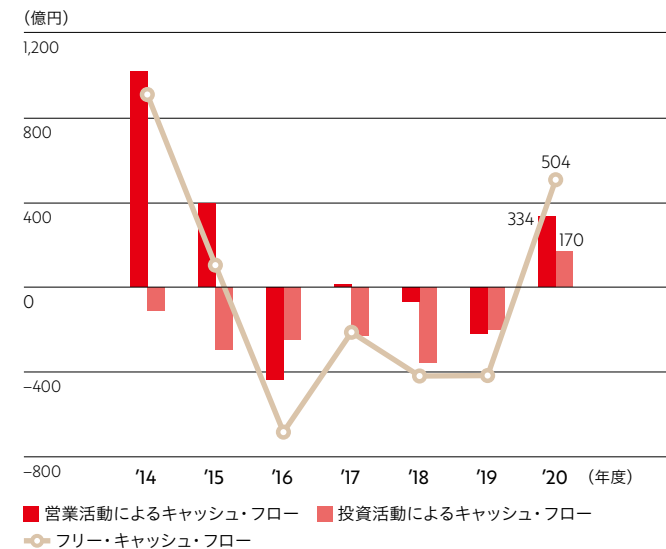
## EBITDA・EV/EBITDA



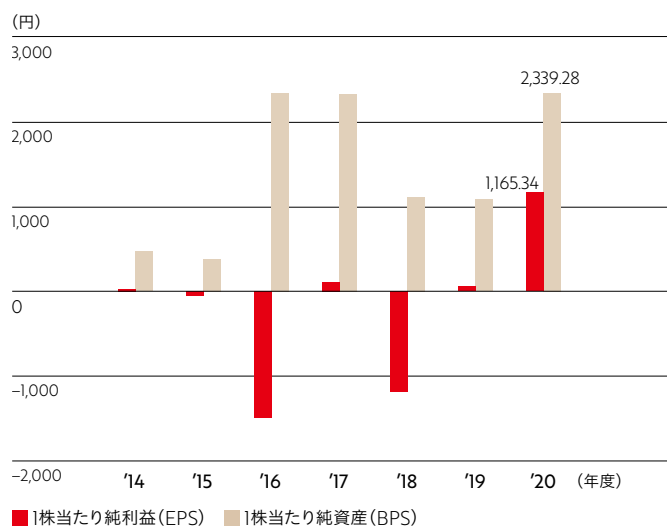
## 設備投資額・減価償却費



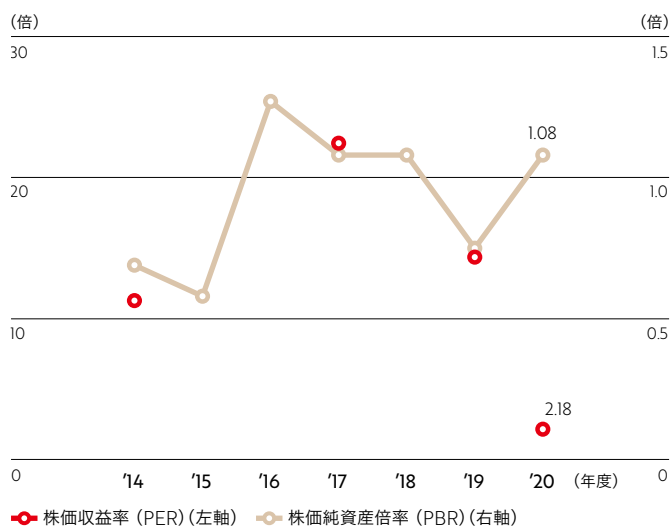
## キャッシュ・フロー



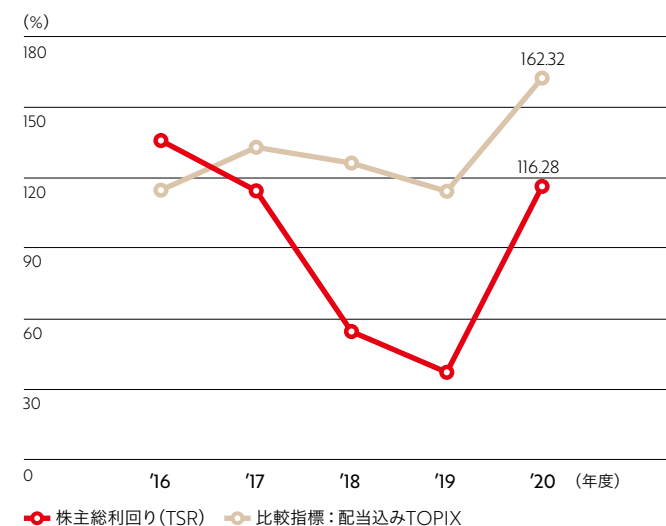
## 1株当たり当期純利益(EPS)・1株当たり純資産(BPS)



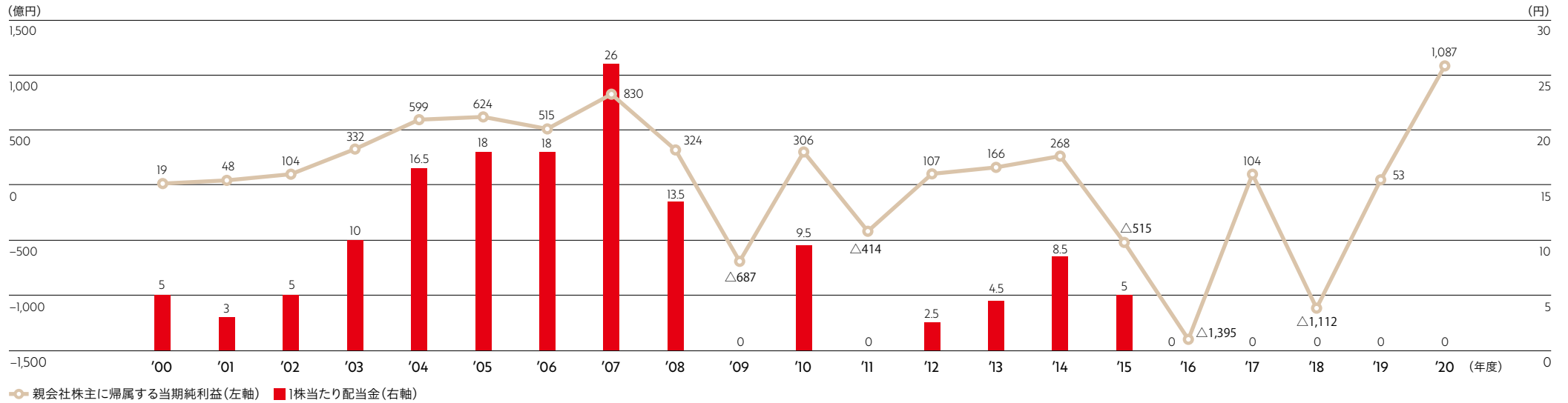
## 株価収益率 (PER)・株価純資産倍率 (PBR)



## 株主総利回り (TSR)

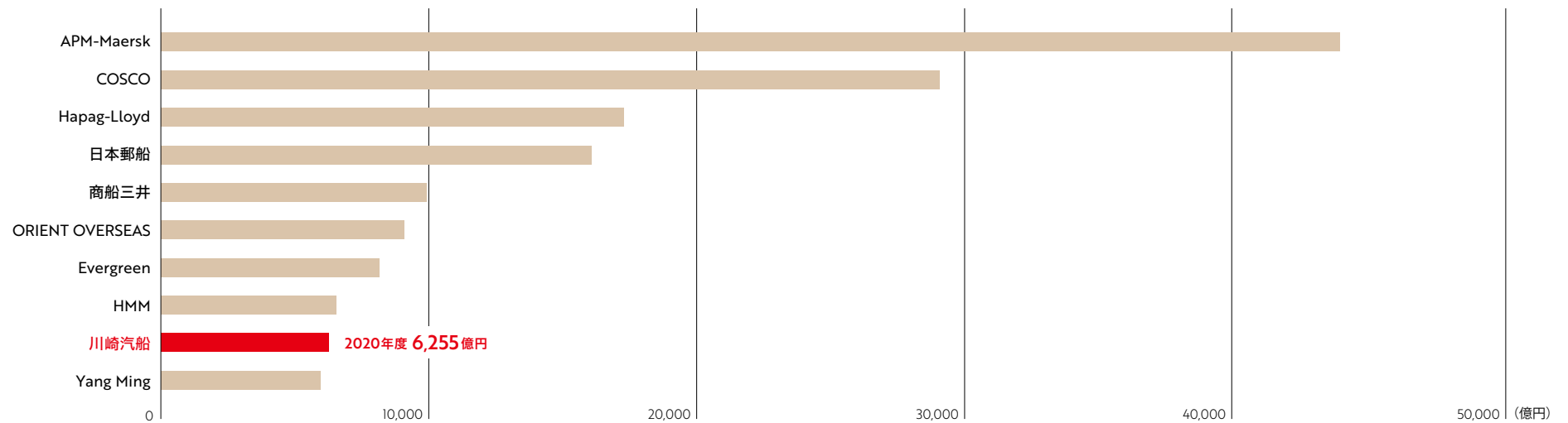


■ 親会社株主に帰属する当期純利益と1株当たり配当金の推移



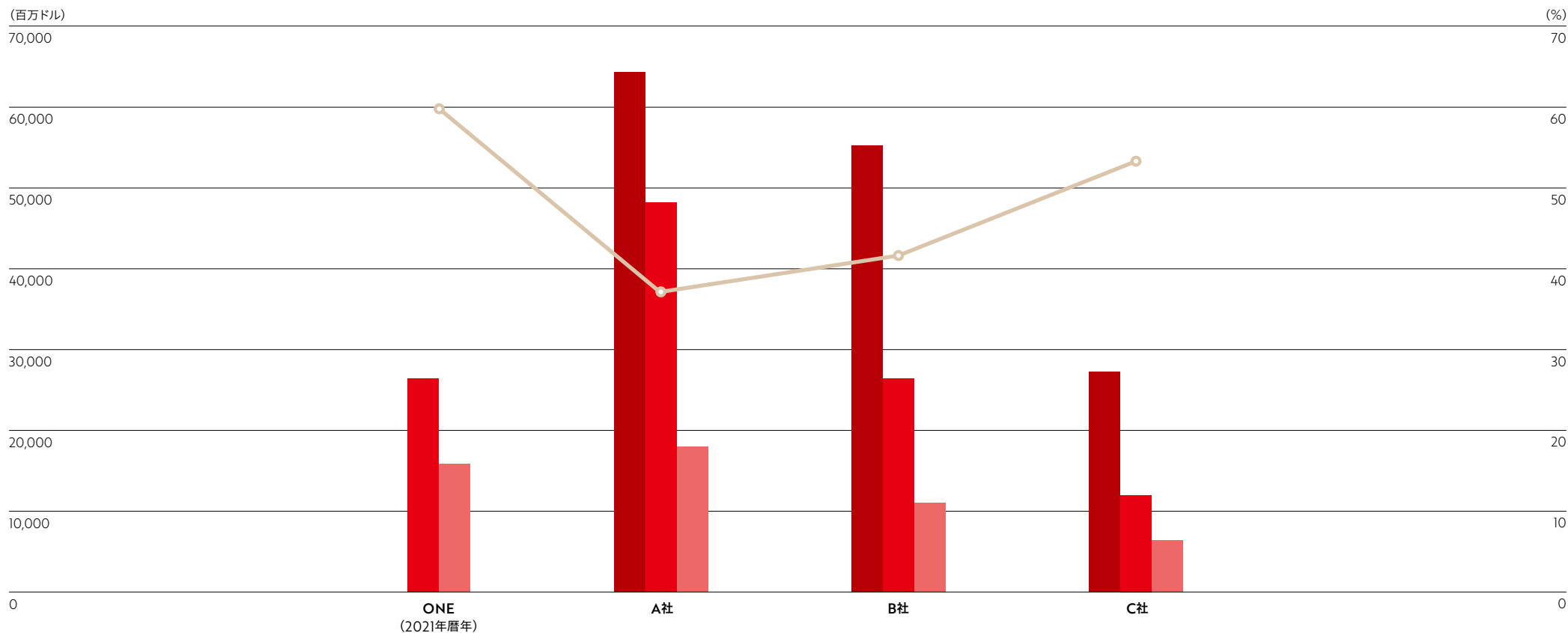
■ 世界の上場海運会社売上ランキング(2020年度)

(2021年6月時点)



出典: Refinitiv

## ■ 主要コンテナ船会社 2021年度通期 収支実績比較



■ 時価総額(百万ドル)	N/A	\$64,397	\$55,306	\$27,270
■ 総売上(百万ドル)	\$26,389	\$48,232	\$26,400	\$11,986
■ EBIT(百万ドル)	\$15,802	\$17,963	\$11,000	\$6,398
◊ EBITマージン(%)	59.9%	37.2%	41.7%	53.4%
船隊規模 (隻数)	211	738	257	204

■ 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2021年数値は暦年ベース

\*3 C社の総売上/EBIT/EBITマージンの各数字は9か月累計実績ベース(2021年9月末時点)

\*4 時価総額: 2021年12月末時点

\*5 船隊規模: 2022年1月時点



■ メガトレンド

経営計画 グローバル社会の動き

**2025年、さらにその先の  
将来を見据えた  
世界の変化・大きな潮流**

- 持続可能な循環社会の実現と事業活動の共存
- 特にエネルギー戦略やライフサイクルアセスメントを含む脱炭素・低炭素化への取り組み加速
- 米・中対立に象徴される地政学的な不確実性の増大
- 非接触型の行動様式とデジタルネイティブによる価値観の変容
- 業種や国境を超えた連携による付加価値の創出
- 事業環境の変化の短期化
- インフラとしての海運の重要性の再認識

経営計画 海運を取りまく環境

「機会」と「脅威」が  
同時に到来

- 顧客を取りまく事業環境の変化への対応
  - ▶ 脱炭素・低炭素による影響とエネルギーバリューチェーンでの役割
  - ▶ 国内市場の伸び悩みとグローバル展開
  - ▶ CASEという課題に直面している自動車業界の動向
- 安全・品質意識のさらなる高まり
- 地政学的要因による経済圏の分断やサプライチェーンの変容
- 環境関連技術の動向と新たな海上輸送需要の可能性
- 低炭素技術・代替燃料の検討と老齢船代替の動向
- 世界のインフラとしての成長産業

川崎汽船グループの対応

不確実な将来への適応と柔軟な進化  
変化に立ち向かう先進的な挑戦と独自性

現経営計画の順調な進捗と、想定以上の早さで  
財務基盤強化が進展

■ 企業価値向上への取り組み

ONE設立によるコンテナ船構造改革完遂

ONEの収益力  
さらなる競争力向上・企業価値向上へむけて事業計画、投資計画、配当方針を含む資本政策を策定中

自営事業の収益力  
船隊適正化、サービス強化等の施策による収益力の向上

企業価値向上に向けた経営課題

成長戦略

～コアバリューの再定義による成長戦略策定と規律ある投資の強化～

財務体質の一層の強化

株主還元

- 想定より早い財務基盤の強化に基づき、成長戦略を盛り込んだ新たな経営計画を策定中（2022年5月に新経営計画公表予定）
- 適正資本レベルも考慮した株主還元策の検討

■ 経営計画の概要

		成長分野	
		グローバル展開	成長領域の取り組みを検討
<b>自営事業4本柱の磨き上げ</b> ・顧客への提案力強化 ・船隊規模の適正化継続 ・安定収益基盤の拡大 ・投資の厳選 ・データの活用 ・配船効率の追求	ドライバルク	・拠点強化 ・ネットワーク活用・パートナーとの協業 ・新興国・三国間輸送強化	・環境技術活用 ・AI、DX技術活用 ・バルカーへのSeawing搭載(2022年度以降)
	エネルギー	・多様なエネルギー需要への対応	・洋上風力支援船 ・国内洋上風力発電事業 ・新エネルギー輸送 ・小型LNG船輸送 ・LNG燃料供給船等周辺事業 ・電力炭船のCCS洋上テスト
	自動車船	・中国を中心としたEV化への対応	・LNG燃料焼き自動車船導入拡大 ・H&H貨積取増強
	物流／近海	・現地に密着した展開	

コンテナ

- ・主要事業部門として株主の立場からONE社へのサポートを継続

全社テーマ

- ・継続的な財務基盤の拡充
- ・ガバナンス強化
- ・DX推進
- ・安全・品質の追求
- ・グループ資源の有効活用
- ・業務効率改善
- ・環境技術の研究開発
- ・内部人材と外部ネットワークの活用

■ 中長期的な利益水準・財務指標

	2020年度実績	～2020年代半ば	～2030年度
経常利益	895億円	300億円	500億円
自己資本	2,182億円	3,000億円以上	4,000億円以上
自己資本比率	22.4%	30%以上	40%以上
ROE(自己資本当期純利益率)	68.1%	10%以上	

■ 投資計画

足元投資は厳選

- ・2021年度から5年間の総投資額を営業キャッシュ・フローの範囲内に抑制し、2,500億円規模とする
- ・財務体質改善後を見据え、新規成長分野への投資を検討

■ 戦略投資枠(研究開発・DX)

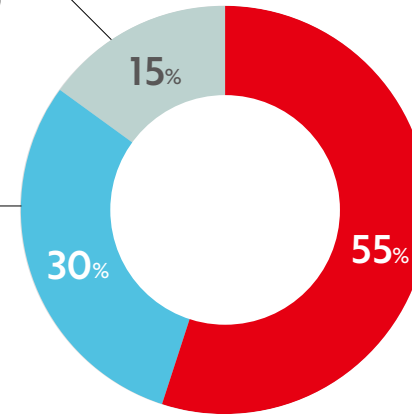
新たな環境技術に関する研究開発DX推進のための投資

- ・環境技術開発への投資
- ・脱炭素に向けた研究開発
- ・AI・デジタル分野強化

■ 成長分野環境対応

エネルギー資源等環境分野成長市場を見据えた分野への重点的な投資

- ・代替燃料焼き船舶
- ・環境対応付加物
- ・低炭素に資する事業



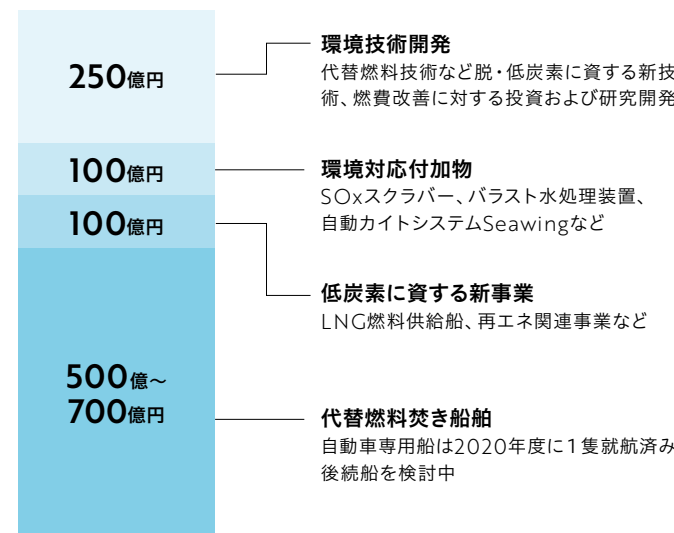
■ 代替投資

安定収益事業を中心とした代替投資

- ・長期安定契約に基づいた投資
- ・安定収益事業の維持・拡大
- ・稼ぐ力強化

■ 環境投資

環境関連投資予定額1,000億円規模(2021年度から5年間)



その他の取り組み

- ・投資に対するICP\*設定により低炭素投資を促進
  - ▶ 財務体質改善後を見据え、新規成長分野への投資を検討
- ・トランジション・ファイナンスの組成を活用した投資の推進

\* インターナル・カーボンプライシング(ICP)とは、企業内部で独自に設定、使用する炭素価格のことを指します。

## ■ 個別事業戦略

	2021年度		2020年代半ば	
	業績・市場環境	戦略と挑戦	業績・市場環境	戦略と挑戦
<b>ドライバルク</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>世界経済の回復による輸送需要の増加と、限定的な新造船竣工量により需給バランスは改善方向にあり、市況は上昇する見込み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送需要の多様化、複雑化に対応した効率的、経済的な配船を追求するとともに、グローバル営業拠点と連携して国内、海外における顧客基盤の強化や新規商売の開拓を促進</li> <li>安全・環境・DXアプローチによる事業の差別化を図るとともに業務の効率化を追求</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送需要の伸びに対し、新造船供給圧力は限定的で不経済船の解撤は加速する見込み</li> <li>需給バランスの持続的な改善を予想</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き安定収益と顧客基盤の拡大を図るとともに、船隊の規模・ポートフォリオの適正化により市況耐性力強化を追求</li> <li>新燃料転換、GHG削減施策への積極対応で環境負荷低減に貢献</li> <li>専門性の高い人材育成とグループシナジー強化により競争力の強化を追求</li> </ul>
<b>エネルギー資源</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナウイルス感染症拡大によるエネルギー需要の落ち込みからの回復途上</li> <li>脱炭素の取り組み拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>エネルギー輸送需要回復期において、当社の高い輸送品質と環境対策(海洋汚染防止、Seawing等)をアピールポイントとして、重要顧客との安定収益積み上げを目指す</li> <li>新設したカーボンニュートラル推進グループを中心に再生エネルギー関連をはじめとする新たな事業への取り組みを加速</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>脱炭素の取り組みは進展するものの、相対的にクリーンであるLNGに加え石油・石炭は主要エネルギーの地位を維持</li> <li>新造船・既存船に対しさらなる低炭素化仕様が要求される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の低炭素化仕様と安全運航に寄与する新技術を積極的に採用し、先進的な環境対応を取る船社であるとの認識を顧客から獲得</li> <li>進行中のFPSO含め既存事業については引き続きしっかり取り組むとともに、再エネ・GHG削減関連事業、液化水素・液化アンモニア輸送、CCUS等新たな事業を実現し、将来のカーボンニュートラル化への足場を固める</li> </ul>
<b>製品物流 自動車船</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>足元の半導体不足による生産影響懸念はあるものの、輸送需要は前年度比、大きく改善</li> <li>船隊適正化、航路網再編効果等により、収益確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>High&amp;Heavy貨積取増強、グローバル組織最適化を含む、事業収益基盤の拡充を実施するとともに、カーボンニュートラルに向けて船隊整備を実施し、さらにDX等による品質・効率の管理や、新たな付加価値創出に取り組む</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>完成車輸送需要の緩やかな回復と事業収益基盤の拡充により、収益規模拡大と持続的成長の基盤を確立</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>カーボンニュートラルに向けた船隊整備と事業変革を実施するとともに、DX等による付加価値創造を実現し、社会・顧客需要変化に沿った、信頼される新たな完成車物流のビジネスモデルを確立</li> </ul>
<b>製品物流 物流・近海・内航・港湾</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コロナ禍の影響から回復する市場を迅速に、かつ的確に取り込み、事業全体の収支向上につなげる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の営業体制を基盤とした収支の最大化を進めながら、事業の選択と集中を見定める</li> <li>アジアを中心とした物流の横展開を含む、事業規模拡大に向けた投資を検討</li> <li>国内港湾は、横浜港における大黒から南本牧への移転により、新たな第三者ユーザー船社の獲得を目指す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当社グループにおける安定収益の柱の事業のひとつとして収益を積み上げるとともに、市場の動きを的確に捉え、事業規模拡大につなげる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当社グループにおける物流ビジネスモデルを確立</li> <li>各事業の水平展開、グローバル組織合理化によるネットワークング、連結経営強化に加え、次の時代を見据えた物流サービスの検討・具体化</li> <li>国内港湾は、大型船の受け入れ体制を整え、港ごとの選択と集中により、収益拡大を目指す</li> </ul>

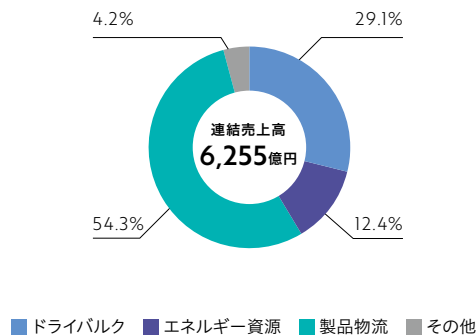
セグメント	事業	事業概要
ドライバルク	鉄鋼原料事業／バルクキャリア事業	鉄鋼原料、製紙原料、穀物、石炭などの梱包しない大量の乾貨物をばら積み（バルク）輸送する事業。日本向けの輸送に加え、中国、インドなどの新興国向けや、大西洋水域での三国間輸送も積極的に展開。
	油槽船事業／燃料事業	原油やLPG（液化石油ガス）など、石油関連の海上輸送を行う事業。培われた技術と安全運航を強みとし、国内外顧客向けにグローバルな事業を展開。燃料事業は燃料調達に加え、LNG燃料供給、液化水素運搬船の実証試験にも取り組み、環境負荷の低減に貢献。
エネルギー資源	電力・海洋事業	日本の火力発電所の寄港制限に合わせて独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、発電用石炭を日本国内と台湾の電力会社向けに安全かつ安定的に輸送。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。
	LNG船事業／カーボンニュートラル事業	LNG船事業は相対的に環境負荷の低い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。カーボンニュートラル事業においては、洋上風力を含む再生エネルギー関連事業、二酸化炭素回収・利用・貯留（CCUS）事業、燃料転換事業、カーボンオフセット関連事業など、CO <sub>2</sub> ネットゼロに向けた事業展開を促進。
製品物流	自動車船事業	自動車輸送のバイオニアとして、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。また2020年度よりLNG燃料自動車専用船を就航し、環境対応にも配慮しながら船隊整備に取り組む。
	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、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

主な船型	主要貨物
ケーブルサイズ	鉄鉱石、原料炭、ボーキサイト
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	
ケミカル船	石油化学製品など
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
オフショア支援船	海上生産掘削設備への物資輸送、設備移動時のアンカー巻き上げ、曳船作業等
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

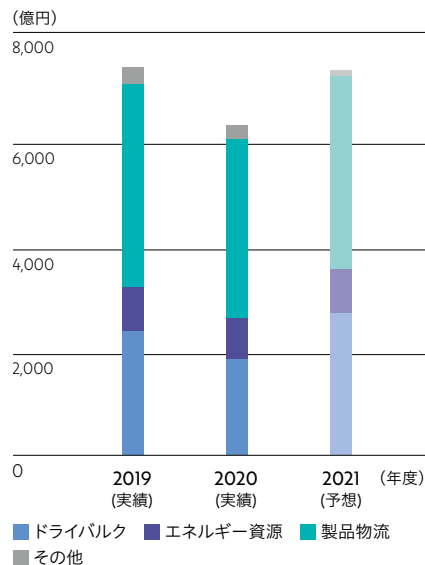
■ セグメント別 売上高構成比 (2020年度)



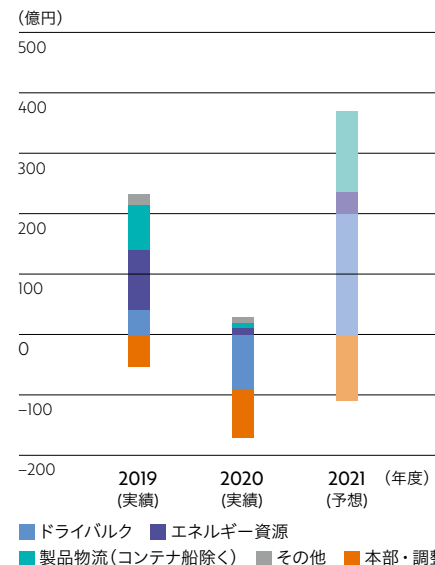
\*1 エネルギー資源セグメントには、LNG船、電力・海洋、油槽船・燃料、カーボンニュートラル事業を含む。

\*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。

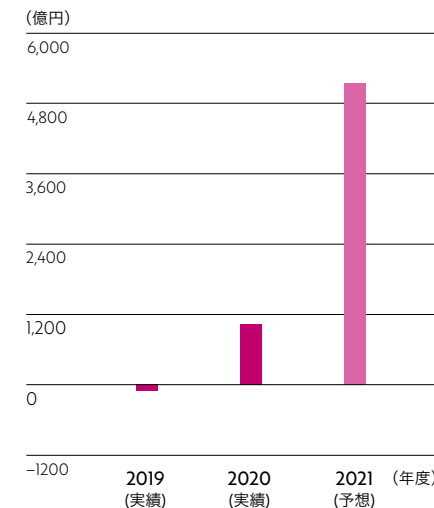
■ セグメント別 売上高



■ セグメント別 経常損益(自営事業)

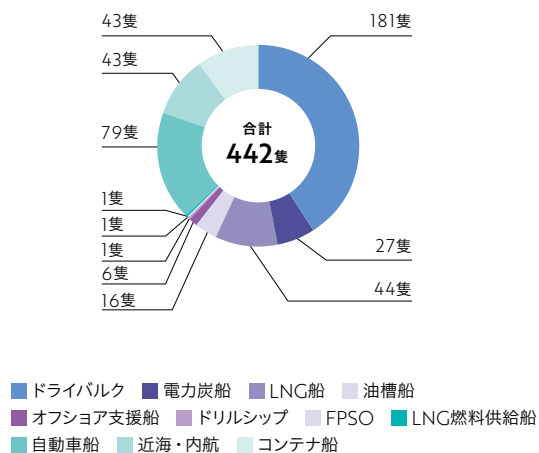


■ コンテナ船事業 経常損益



\* 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2021年度予想は、2022年2月時点。

■ グループ運航船舶隻数 (2021年3月末)



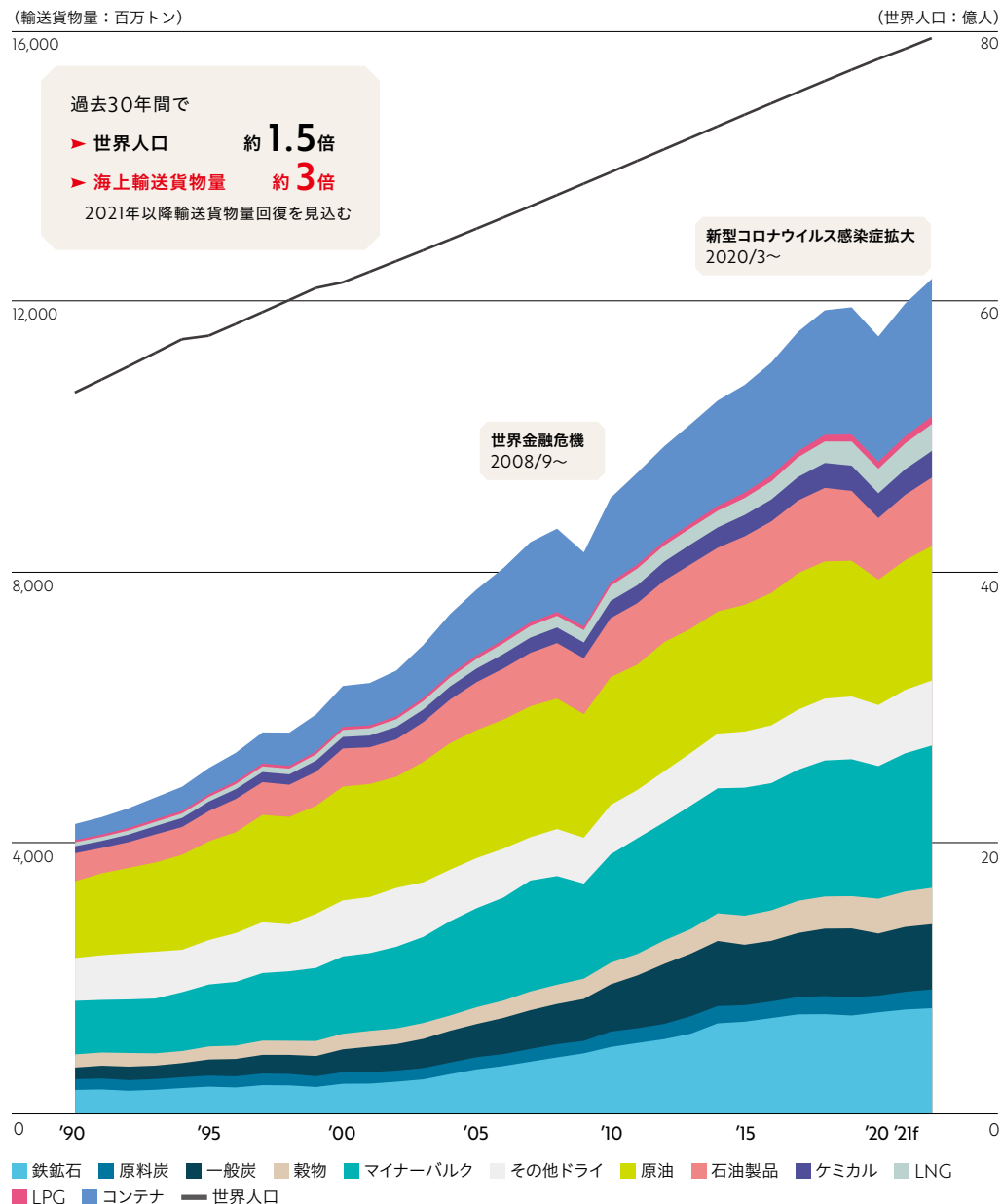
■ グループ運航船舶推移

船種	2019年3月末時点			2020年3月末時点			2021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
ドライバルク	54	155	209	58	125	183	52	129	181
電力炭船	8	17	25	8	21	29	6	21	27
LNG船	46	1	47	45	2	47	42	2	44
油槽船	9	13	22	12	5	17	11	5	16
オフショア支援船	7	0	7	6	0	6	6	0	6
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	0	0	0	0	0	0	1	0	1
自動車船	32	58	90	38	51	89	33	46	79
近海・内航	26	28	54	25	24	49	25	18	43
コンテナ船	7	57	64	7	39	46	7	36	43
<b>合計</b>	<b>191</b>	<b>329</b>	<b>520</b>	<b>201</b>	<b>267</b>	<b>468</b>	<b>185</b>	<b>257</b>	<b>442</b>

\* 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。

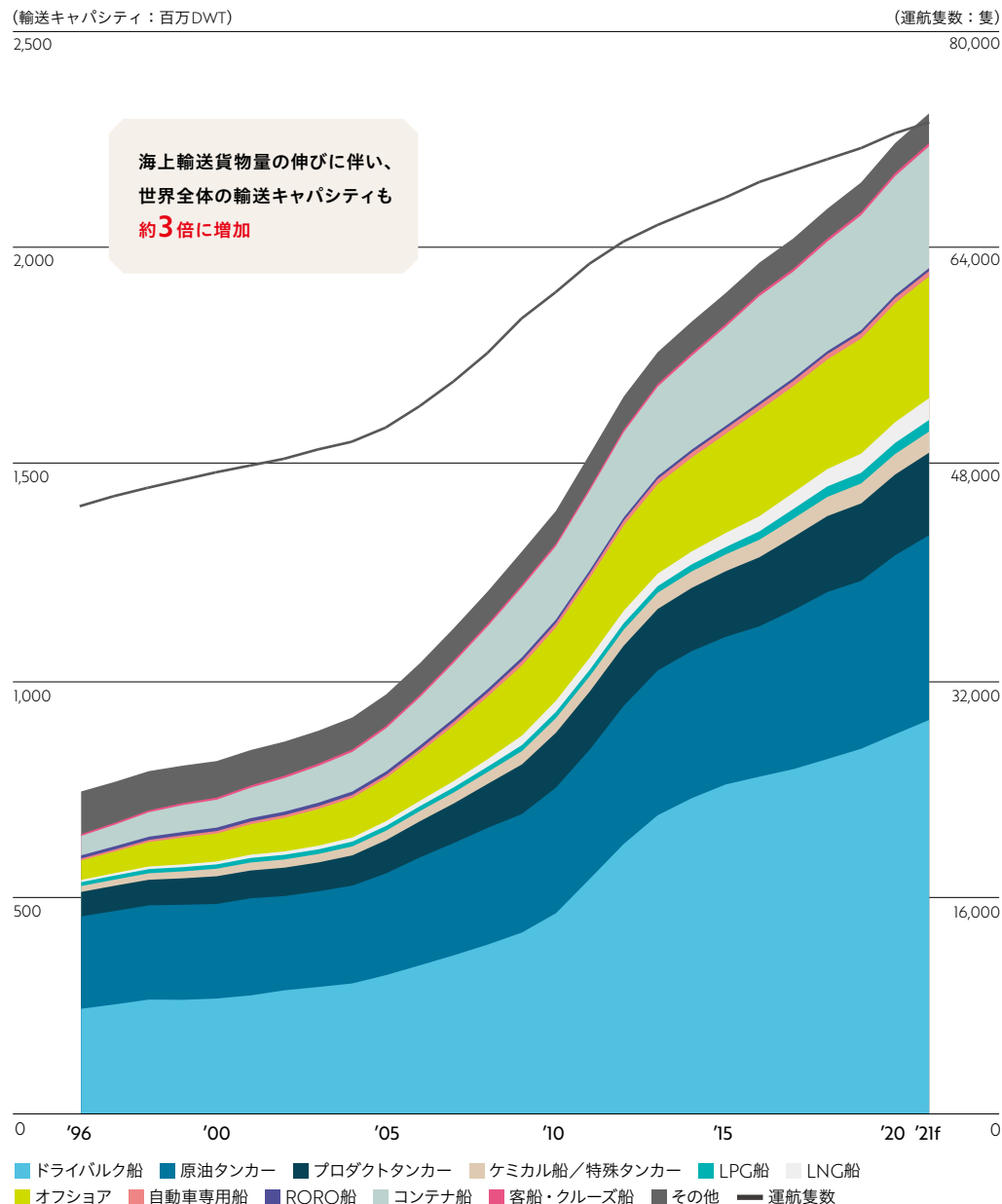
\* 隻数には基幹船隊に加え、期末時点の短期・スポット備船も含まれます。

### 世界の主要海上輸送貨物量と世界人口



Shipping Review & Outlook March 2021、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 2021より当社作成

### ドライバルク(全船型) 船社ランキング

(2022年1月時点)

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

\* 保有船および一部備船を含む

出典: Clarksons

### ケープサイズ 船社ランキング

(2022年1月時点)

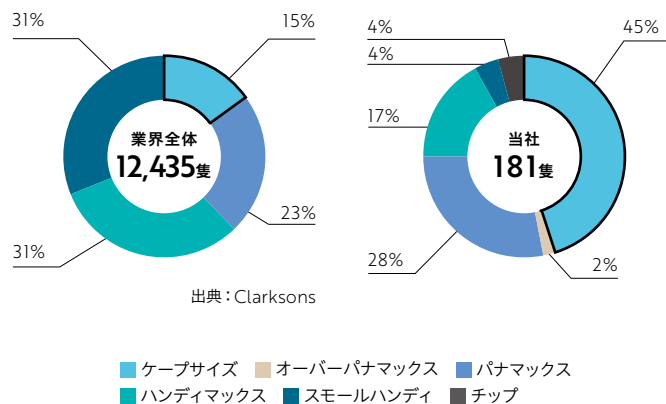
ランキング	会社名	重量(10万トン)	隻数
1	China COSCO Shipping	239.9	98
2	Berge Bulk	119.7	55
3	Fredriksen Group	107.8	58
4	ICBC	100.0	29
5	H-Line Shipping	89.3	44
6	Angelicooussis Group	88.4	51
7	Pan Ocean	86.0	33
8	China Merchants	82.8	29
9	Star Bulk Carriers	79.0	42
10	川崎汽船	78.5	40

\* 保有船および一部備船を含む

出典: Clarksons

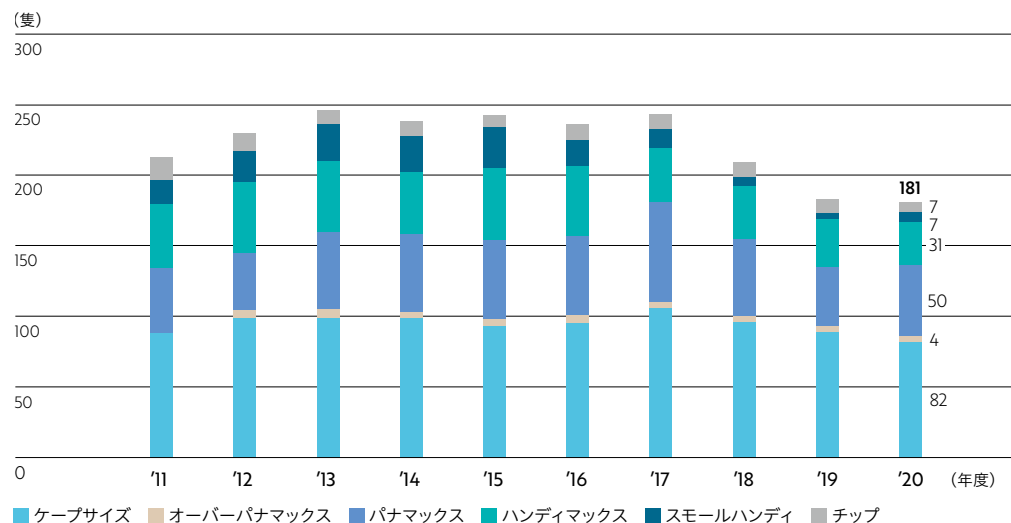
### ドライバルク 船隊構成

(2021年3月末)



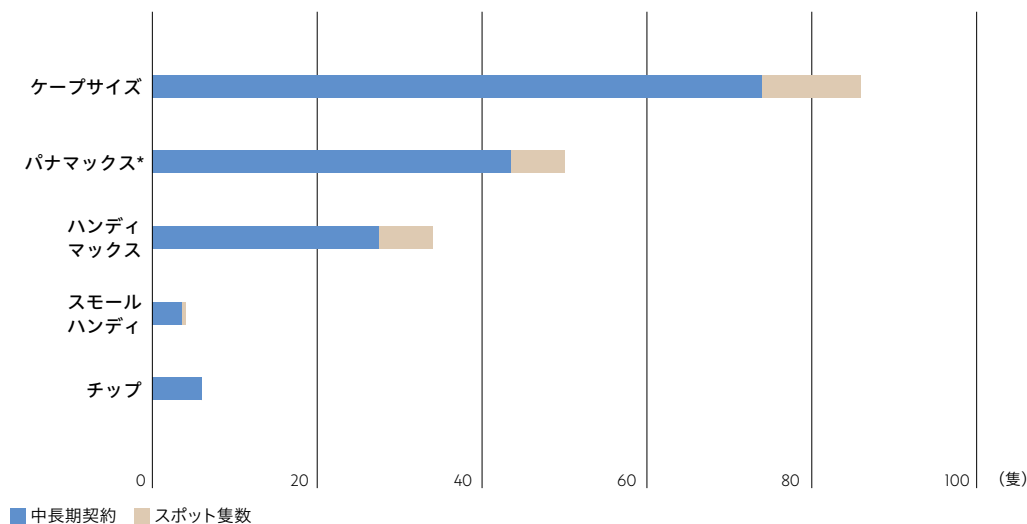
\* オーバーパナマックスの隻数については、パナマックスに含む

### 当社ドライバルク サイズ別船隊推移



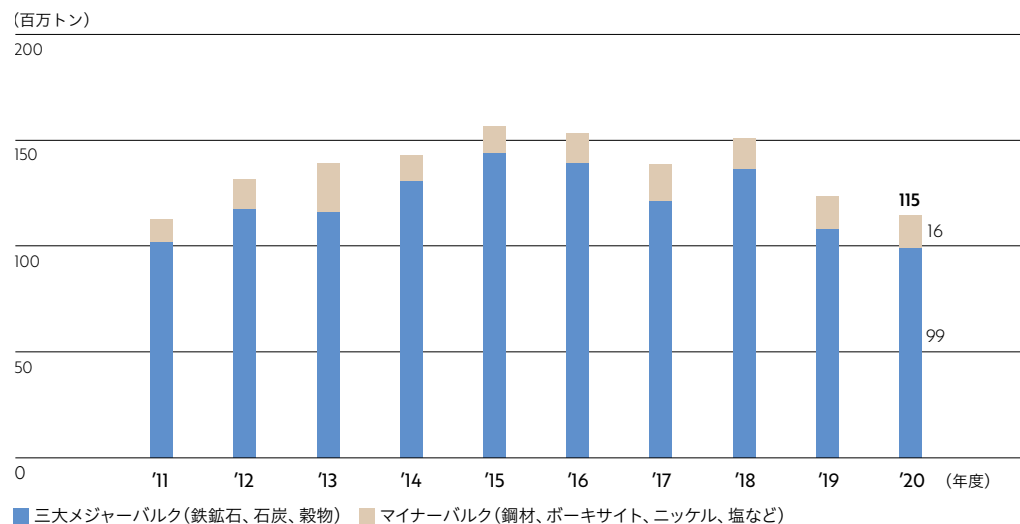
■ 当社ドライバルク 2021年度 船型別 中長期契約カバー率見込み

(2021年7月時点)



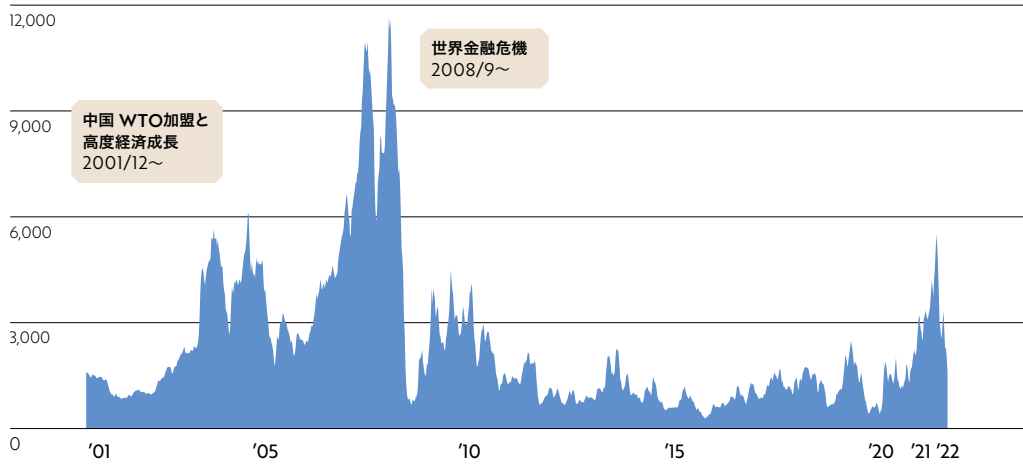
\* オーバーパナマックスの隻数については、パナマックスに含む

■ 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)

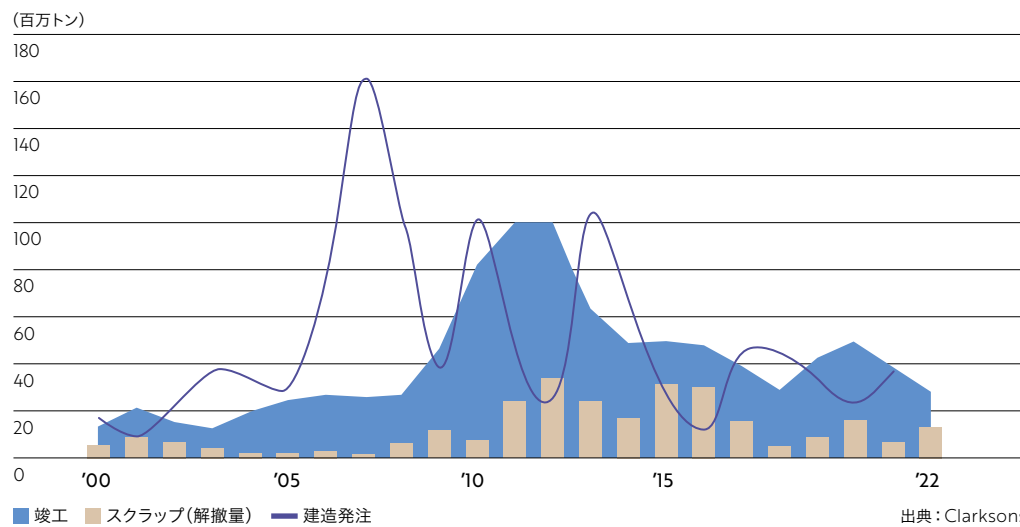


\* BDI: 1985年1月4日を基準(1,000)とした値

出典: Clarksons

■ ドライバルク 船腹供給量推移

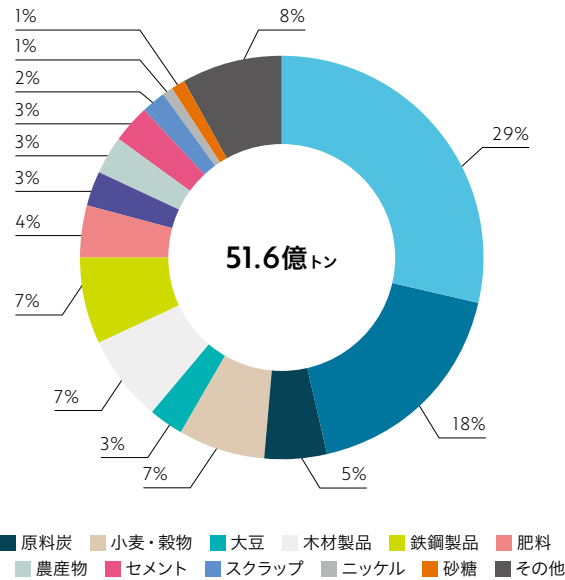
(2021年12月時点)



出典: Clarksons



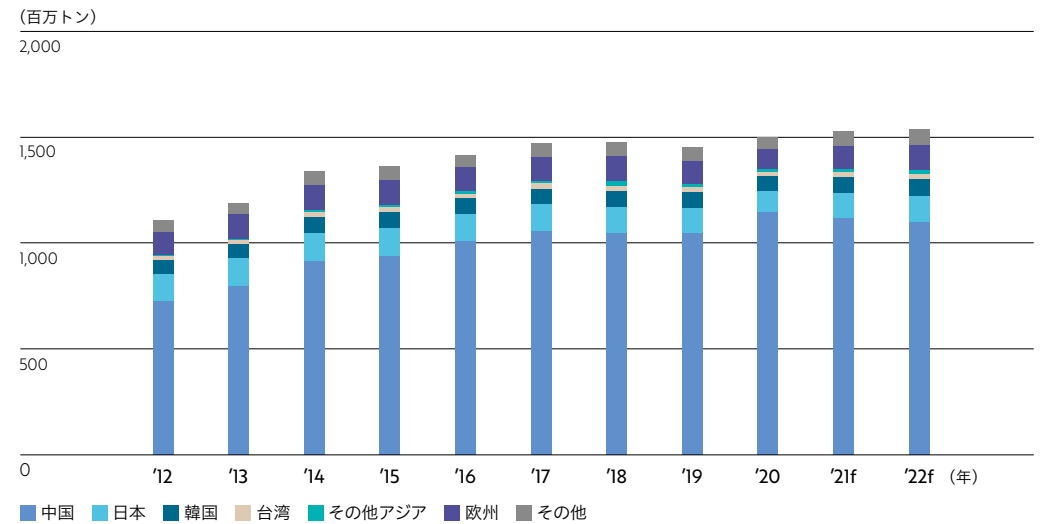
2020年 世界ドライバルク 海上輸送品目別内訳(重量ベース)



出典：Clarksons

世界主要国鉄鉱石輸入量推移

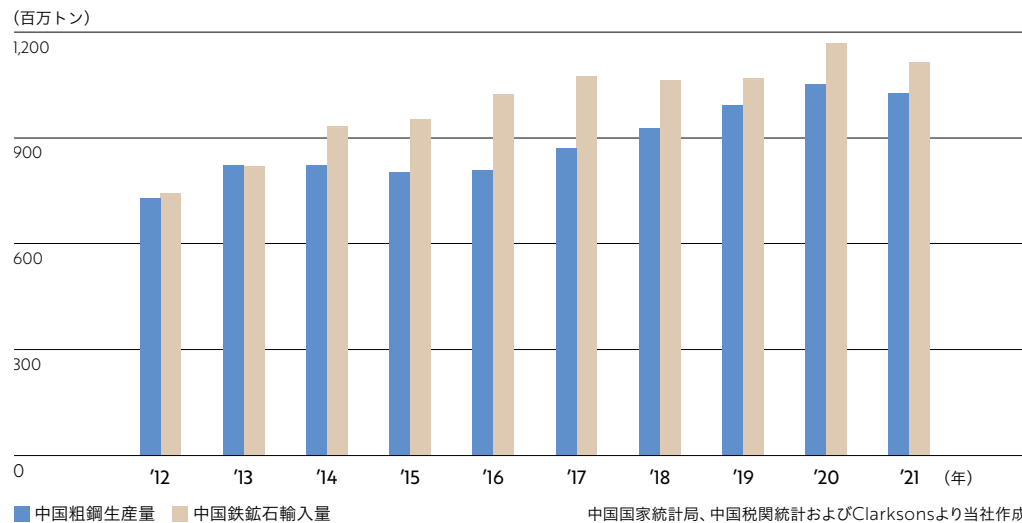
(2021年9月時点)



出典：Shipping Review & Outlook September 2021

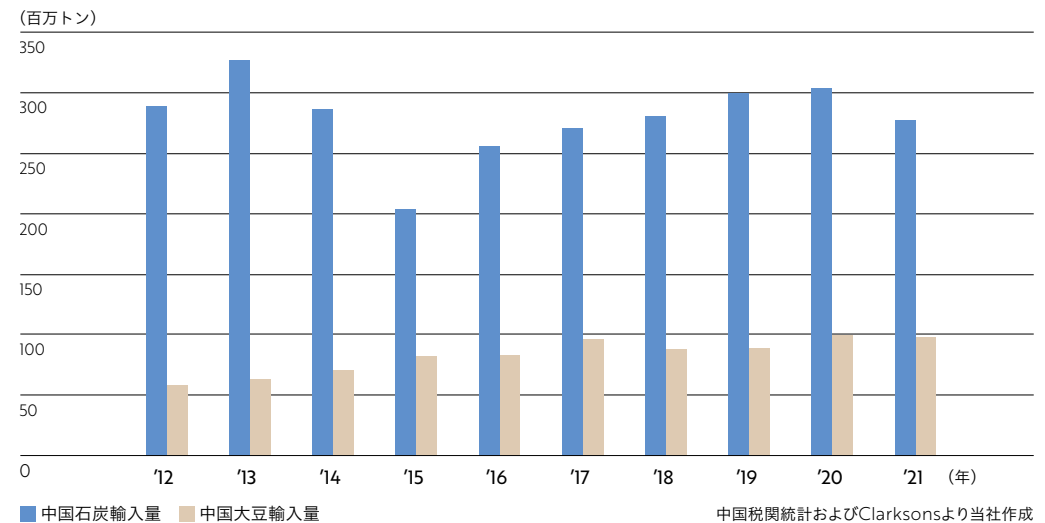
中国 粗鋼生産量・鉄鉱石輸入量推移

(2021年12月時点)



中国 石炭・大豆輸入量推移

(2021年12月時点)



### LNG船社ランキング

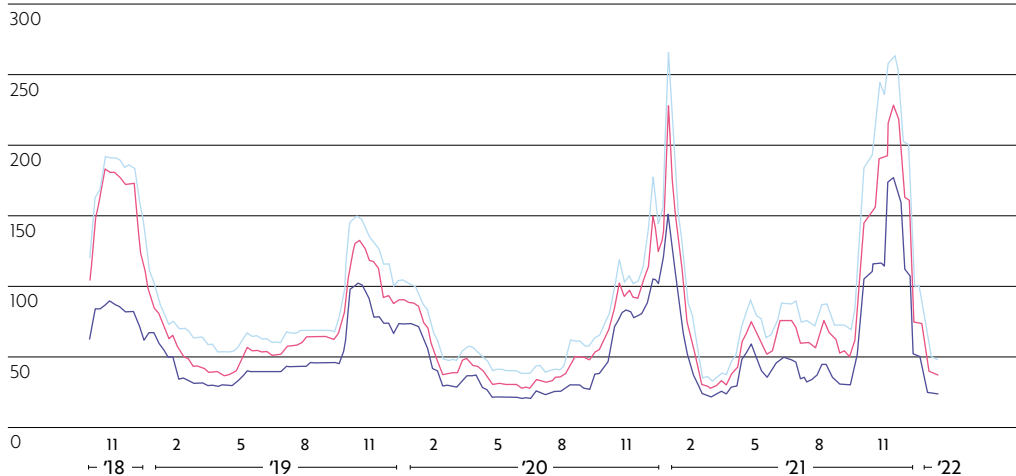
(2021年6月時点)

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

当社作成

### LNG船 傭船料推移

(千ドル/日)



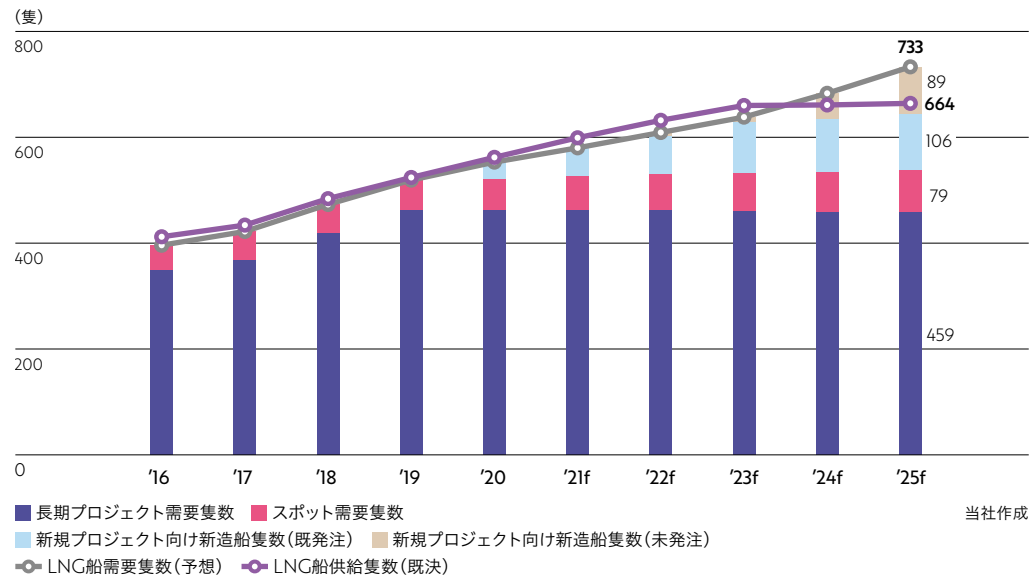
出典: SSS LNG RADAR

\*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。

### LNG船 船腹需給推移

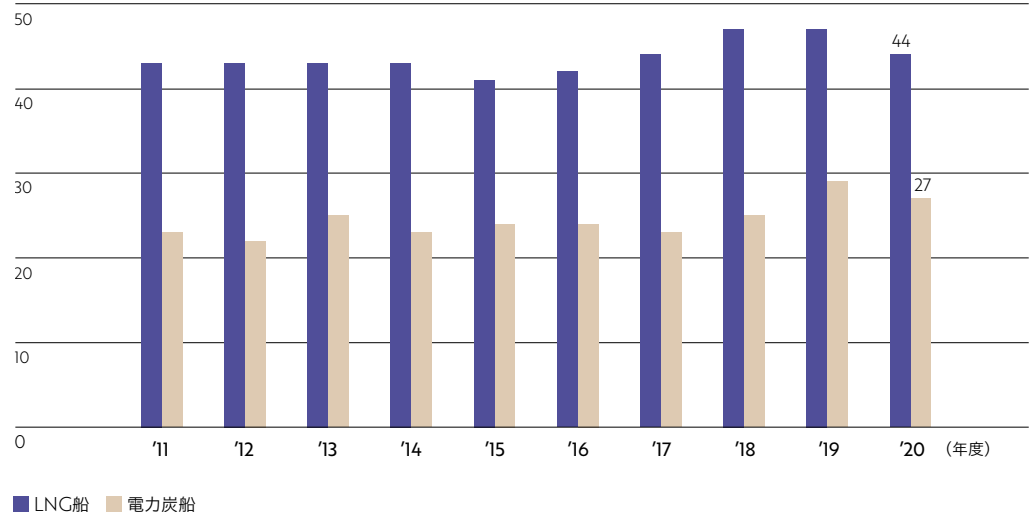
(2021年6月時点)



当社作成

### 当社LNG船・電力炭船隻数推移(共有船含む)

(隻)



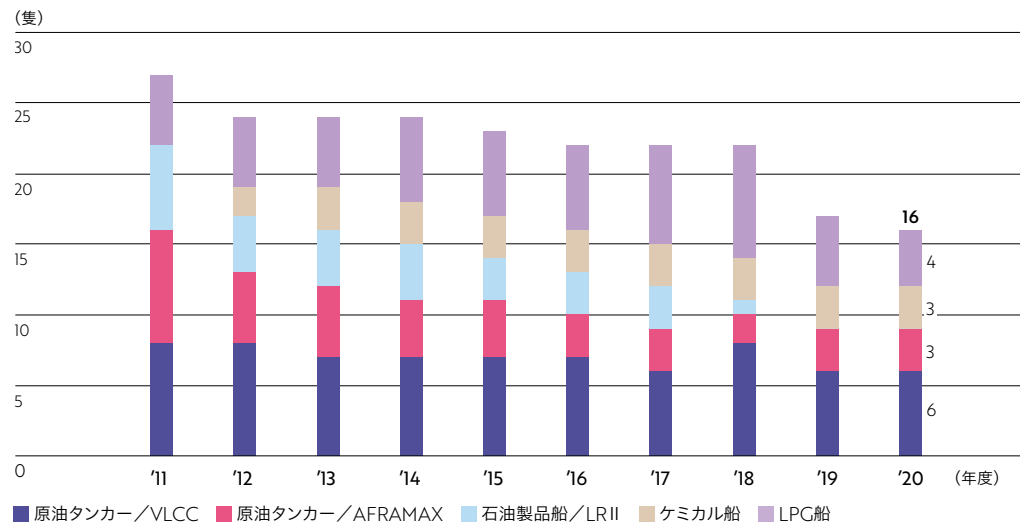
VLCC 船社ランキング

(2022年1月時点)

ランキング	会社名	重量(10万トン)	隻数
1	China Merchants	157.7	51
2	China COSCO Shipping	146.8	48
3	Euronav NV	146.0	47
4	Bahri	131.1	42
5	Nat Iranian Tanker	117.6	38
6	Angelicooussis Group	114.6	36
7	DHT Holdings	80.5	26
8	商船三井	77.1	25
9	SK Shipping	69.1	22
10	Oman Shipping Co	59.3	19
36	川崎汽船	18.4	6

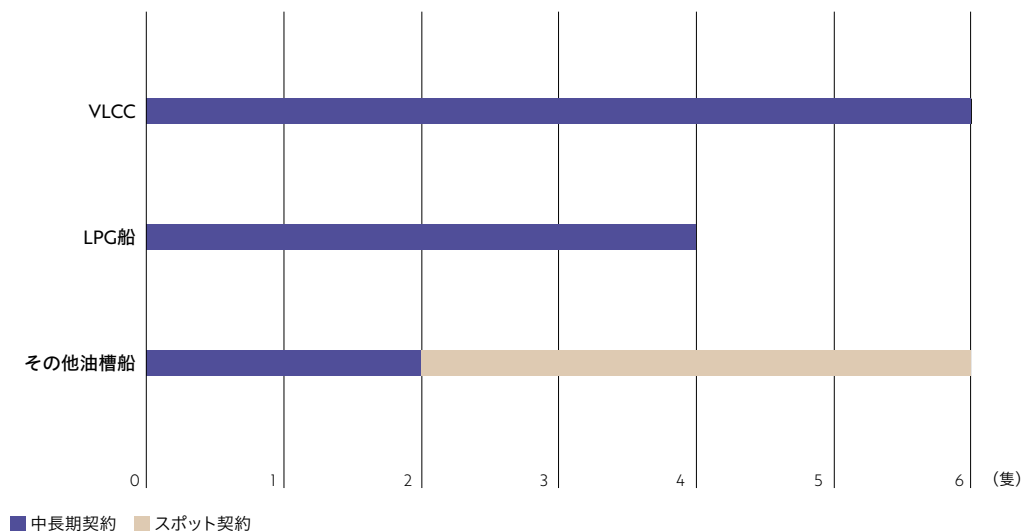
出典: Clarksons

当社油槽船(タンカー) 船種別船隊推移

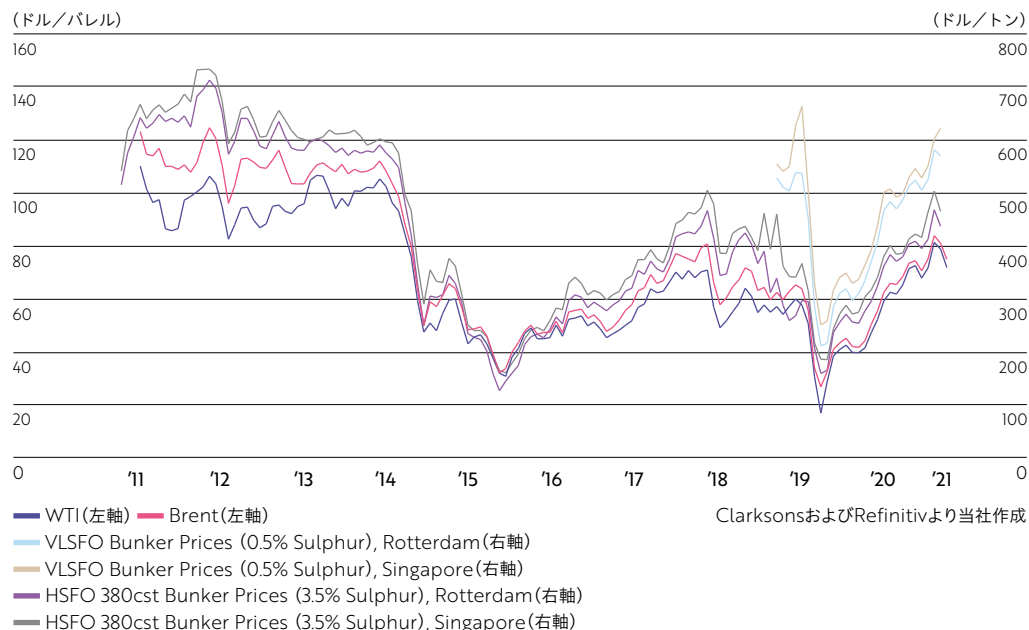


当社油槽船 2021年度船型別中長期契約カバー率見込み

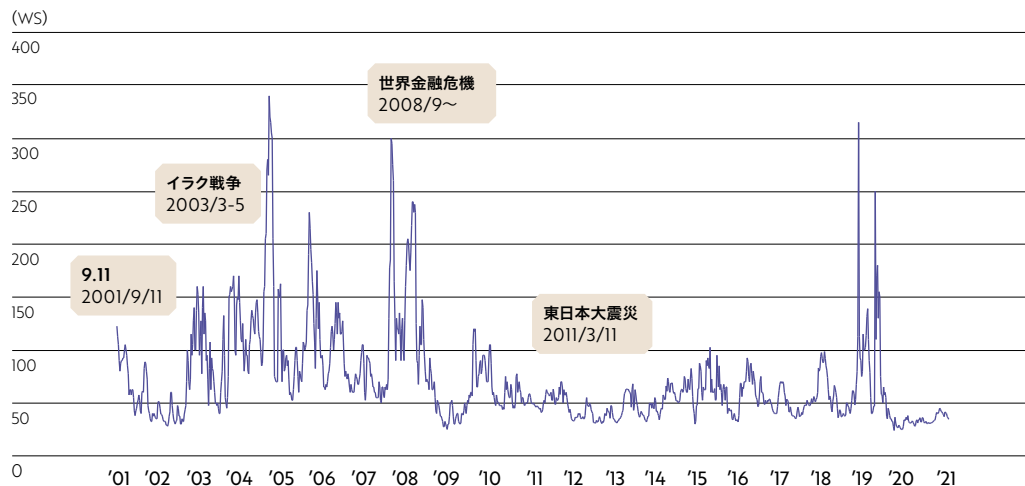
(2022年2月時点)



原油・燃料油価格推移

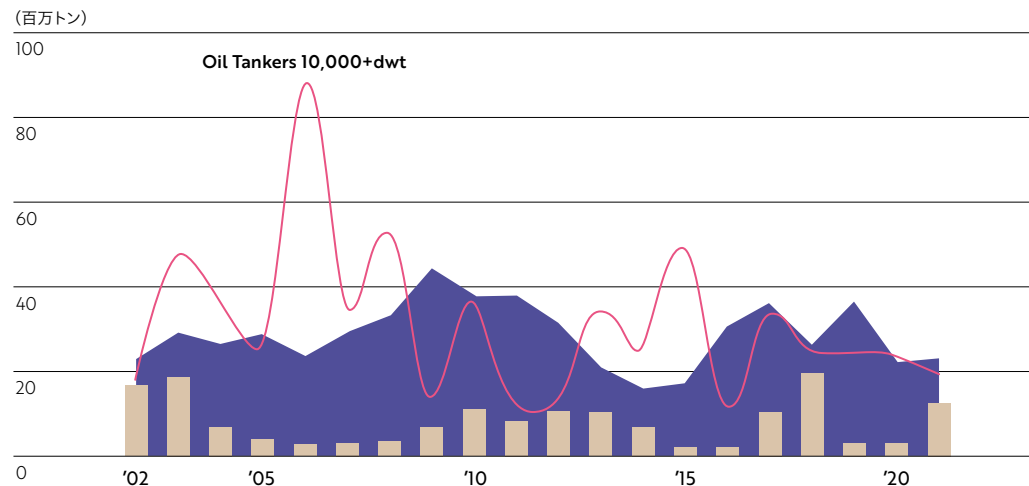


### ■ タンカー 運賃指数 (WS: ワールドスケール) 推移



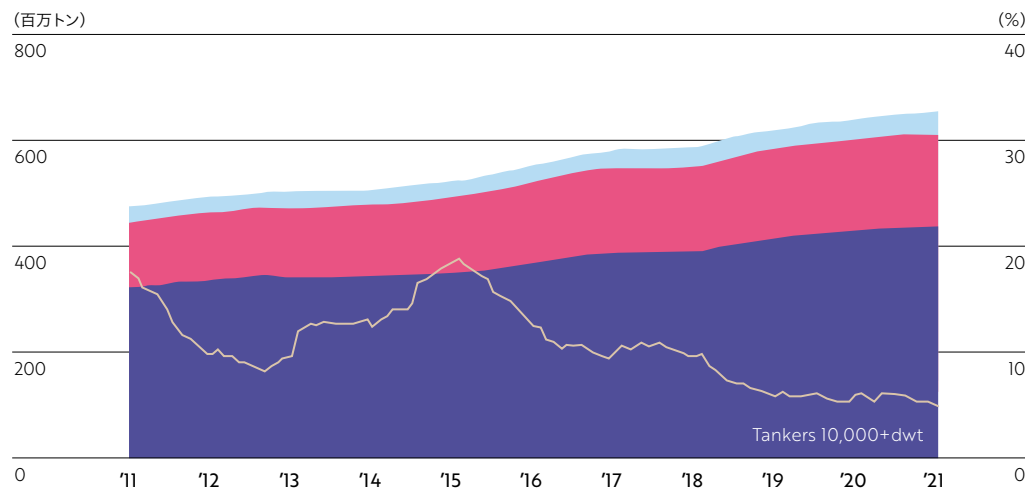
出典: Clarksons

### ■ タンカー船腹供給量推移



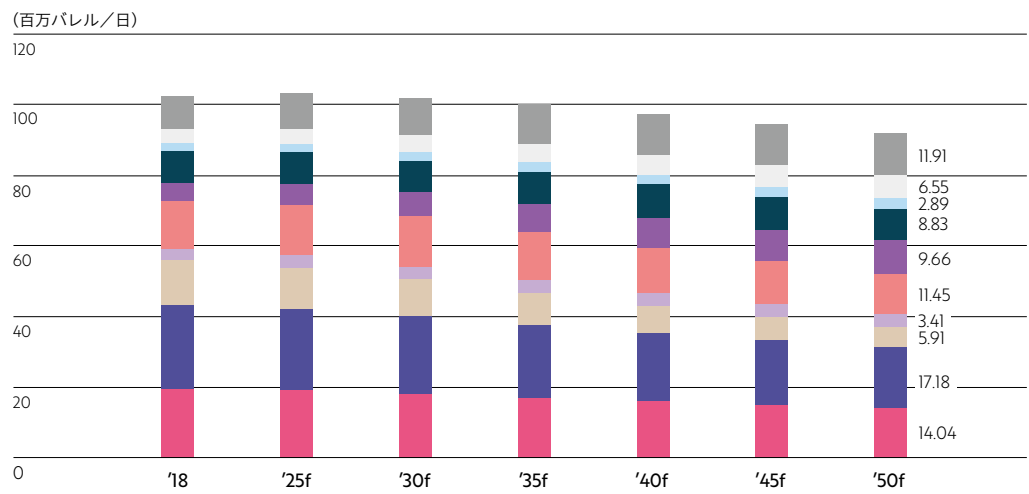
出典: Clarksons Oil & Tanker Outlook

### ■ タンカー船腹量および新造船発注割合推移



出典: Clarksons Oil & Tanker Outlook

### ■ 国別石油需要予測



出典: World Energy Outlook 2020

■ 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)

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。  
 ※ 2021年12月に、当社はKOAS社の保有する船舶を売却し、同社を清算することを決定。



プラットフォーム・サブライ船 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1,100m<sup>2</sup>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・サブライ船 2隻

“世界最大級の馬力を持つAHTS”

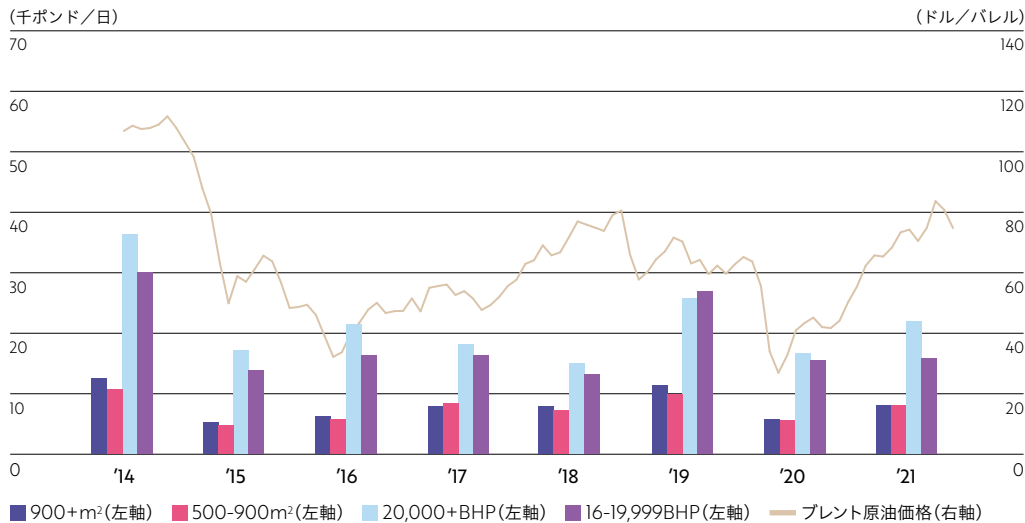
VLCC並みのプロペラ出力でリグの牽引やアンカーを巻き上げる作業を実施。全長95m、型幅24mながらも、馬力は34,000BHPとVLCC並みの出力を持つAHTSを保有。

■ 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備船を開始。備船期間は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・AHTSスポットレート・ブレント原油価格推移



出典: PSV/AHTSスポットレート: Clarksons Platou プレント原油価格: 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。

■ LNG燃料供給事業 (LNG Bunkering Business)



- 2020年10月に、当社、JERA、豊田通商、日本郵船(株)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。

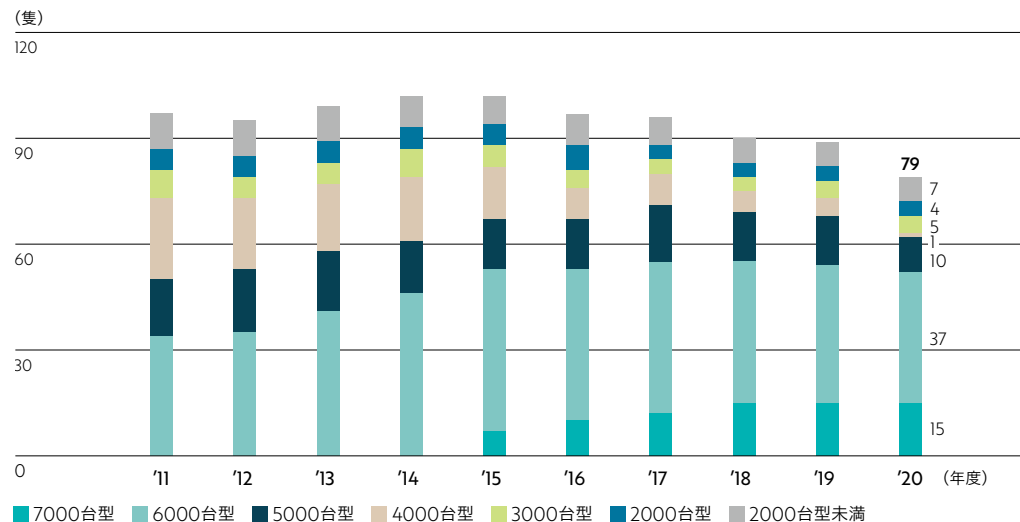
自動車船 船社ランキング

(2021年5月時点)

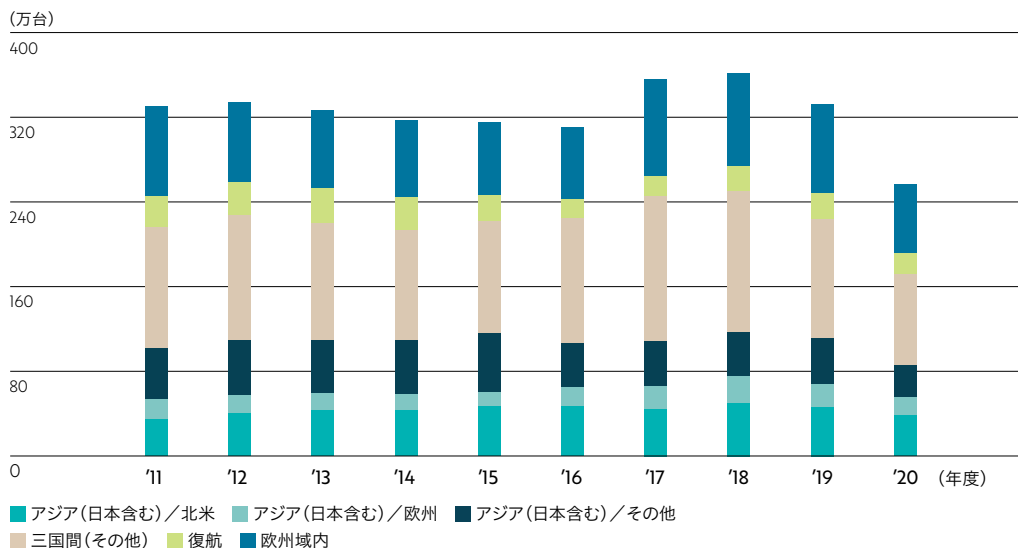
ランキング	会社名	隻数	シェア	キャパシティ	シェア
1	WWL ASA	115	17.2%	777,120	19.6%
2	日本郵船	97	14.5%	590,880	14.9%
3	商船三井	90	13.4%	534,530	13.5%
4	GLOVIS	86	12.8%	552,970	13.9%
5	川崎汽船	68	10.1%	422,573	10.6%
6	Grimaldi	57	8.5%	281,350	7.1%
7	HOEGH	40	6.0%	268,870	6.8%
8	トヨフジ海運	16	2.4%	70,850	1.8%
9	UECC (NYK+WWL)	11	1.6%	47,280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

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

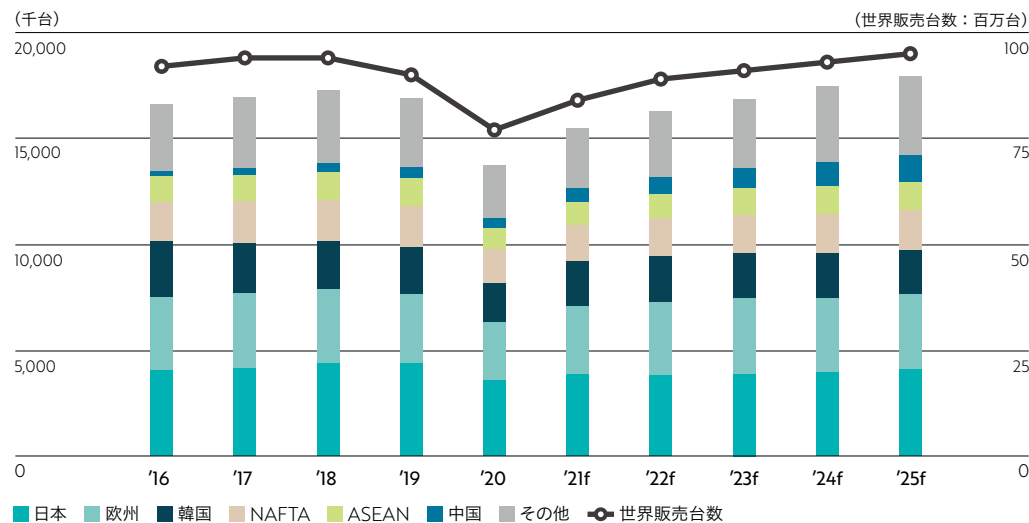
当社自動車船 サイズ別船隊推移



当社自動車輸送台数推移

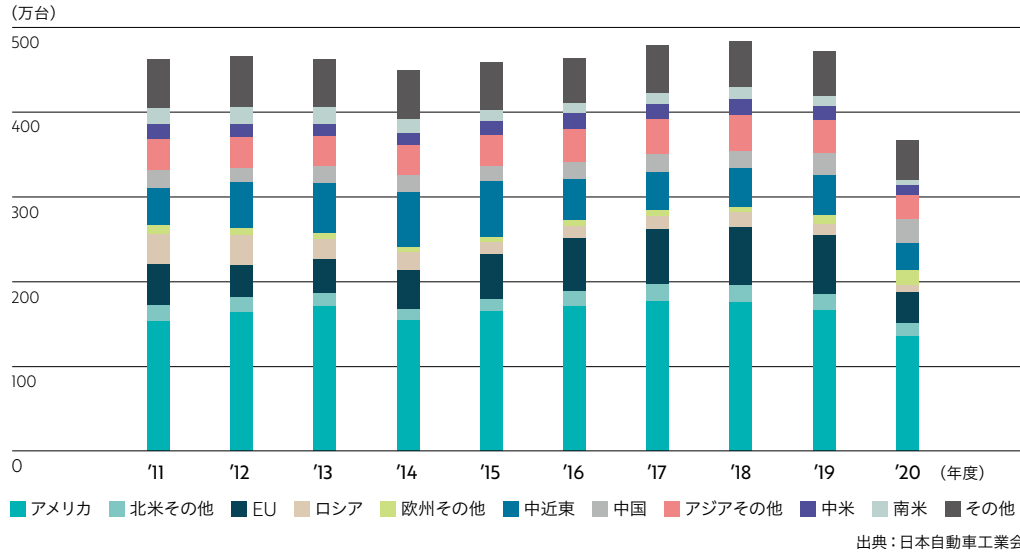


自動車世界海上荷動き推移(業界全体仕出し地別)

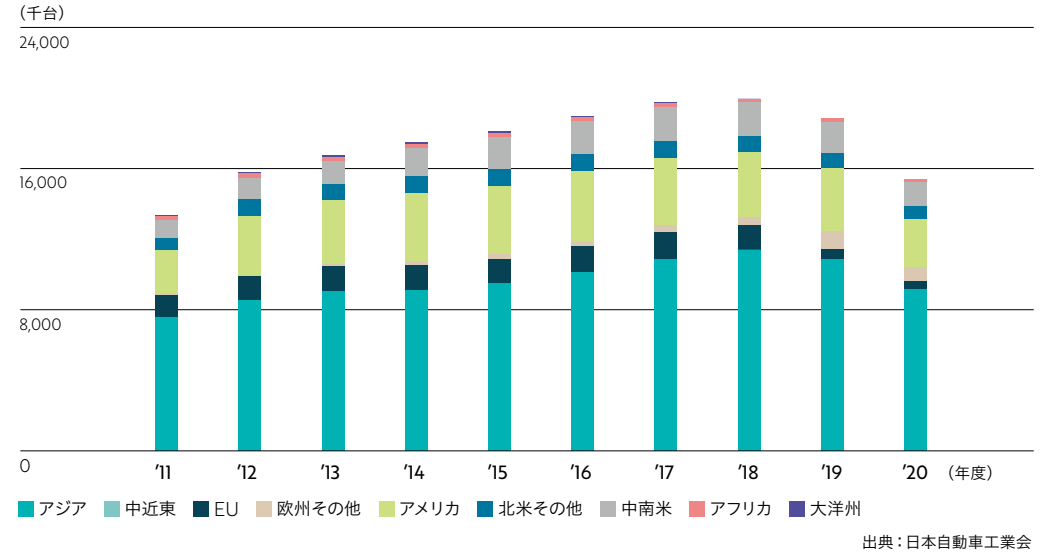


IHS Automotiveデータ(21年5月アップデート)をベースに当社作成

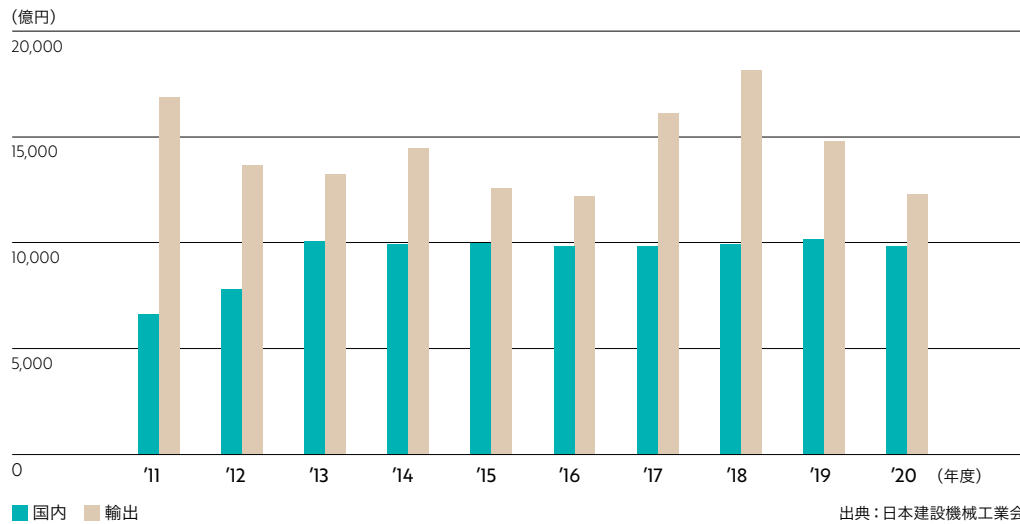
### 日本積み輸出台数推移(業界全体仕向け地別)



### 日本メーカー 自動車海外生産台数推移

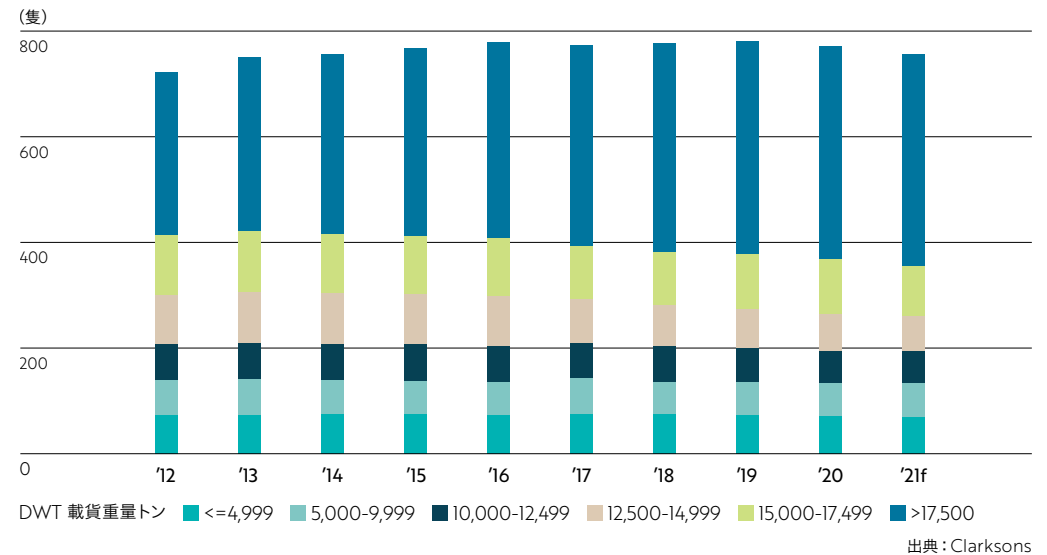


### 日本メーカー 建設機械出荷額推移



### 世界 自動車専用船 隻数推移

(2021年1月時点)



### 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



### 当社グループ 自動車物流事業展開(10ヶ国11拠点)



ベトナム：  
PDI/冷凍・冷蔵倉庫業/  
NVOCC事業



オーストラリア：  
完成車陸送事業/PDI/  
NVOCC事業

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



### コンテナ船船社ランキング

(2022年1月時点)

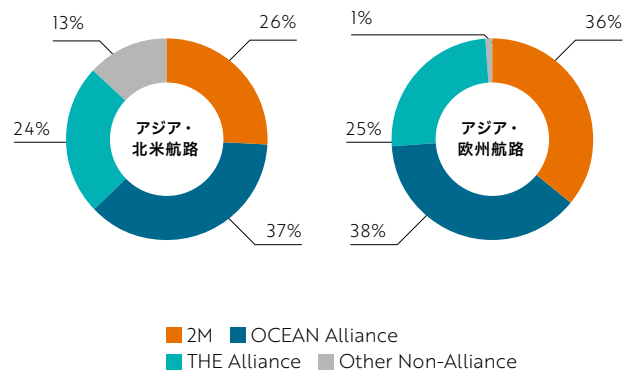
ランキング	会社名	TEU	隻数	シェア
1	APM-Maersk	4,281,100	737	17.1%
2	MSC	4,276,918	642	17.1%
3	CMA CGM Group	3,167,922	567	12.7%
4	COSCO Group	2,934,447	480	11.8%
5	Hapag-Lloyd	1,751,027	253	7.0%
6	ONE	1,542,261	210	6.2%
7	Evergreen	1,477,644	204	5.9%
8	HMM	819,790	75	3.3%
9	Yang Ming	662,047	90	2.7%
10	Wan Hai	419,559	147	1.7%
11	Zim	413,862	109	1.7%
12	PIL	266,667	83	1.1%
	その他	2,956,778	1,918	11.8%
	合計	24,970,022	5,515	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

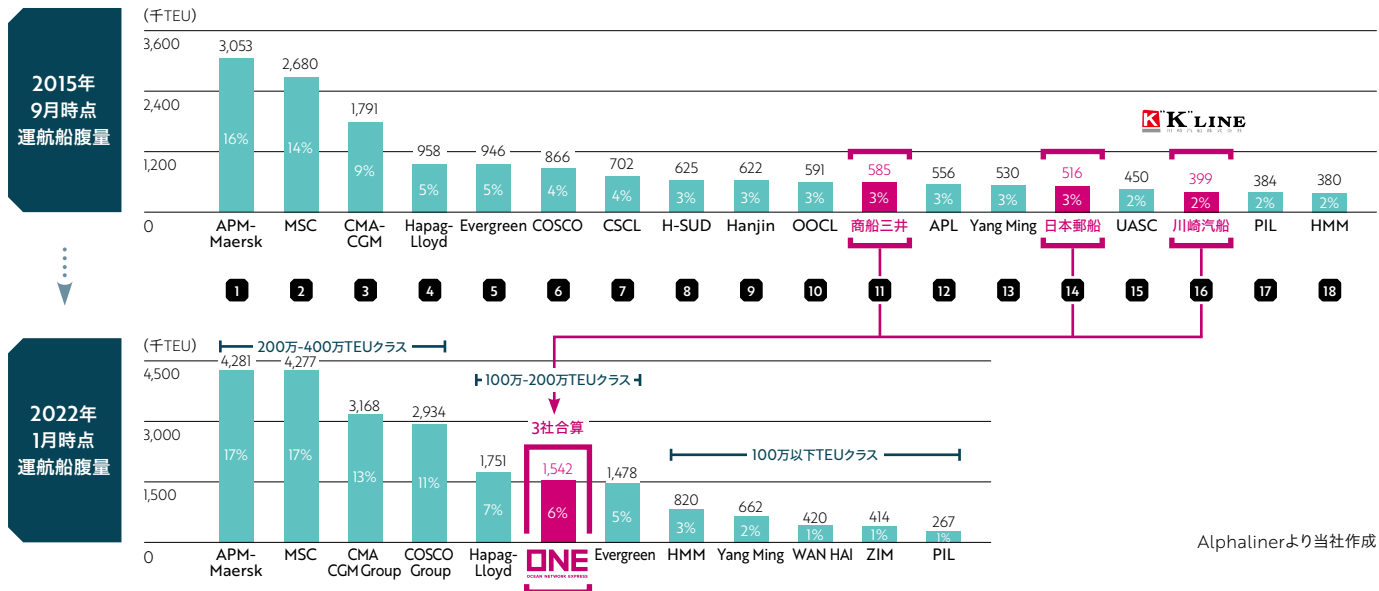
### 主要アライアンス 航路別投入キャパシティ比率

(2022年1月時点)



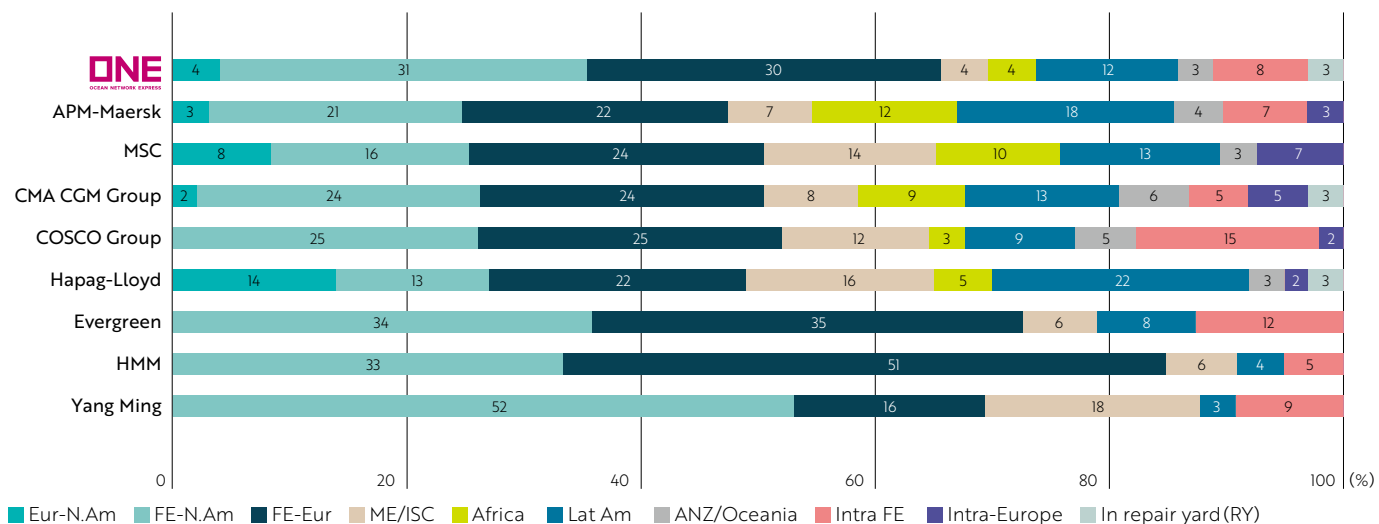
出典: Alphaliner

### コンテナ船 船社数・規模の変化



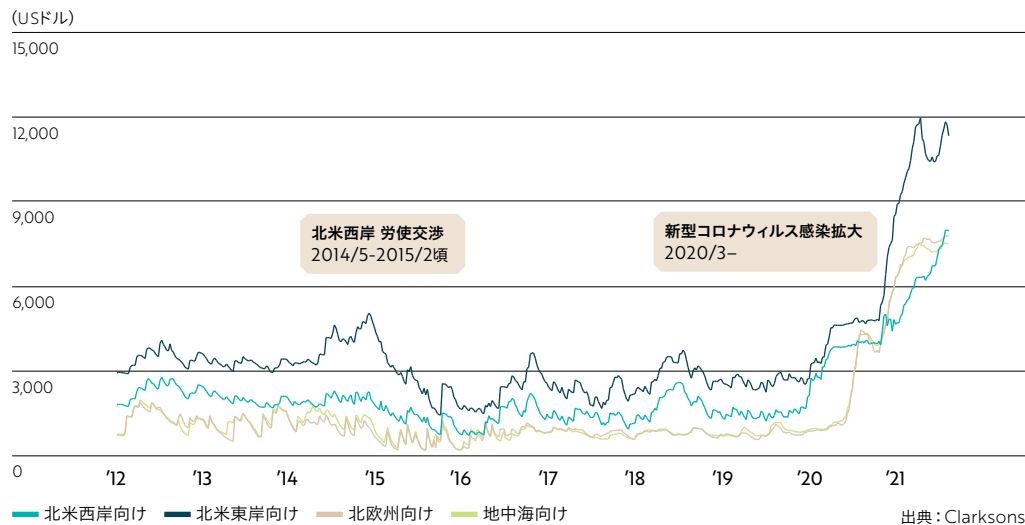
### コンテナ船 主要船社 航路別キャパシティ構成

(2022年1月時点)



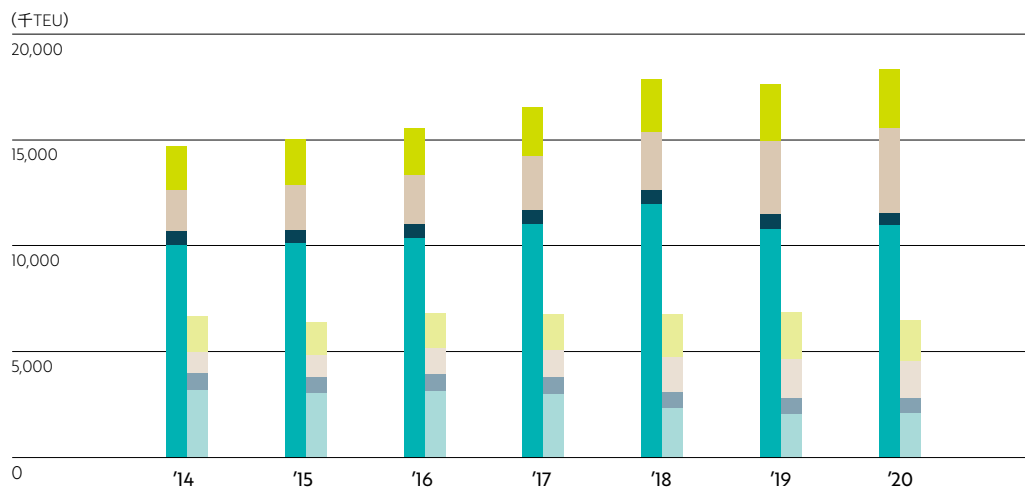
出典: Alphaliner

### SCFI(上海積みスポット運賃)推移



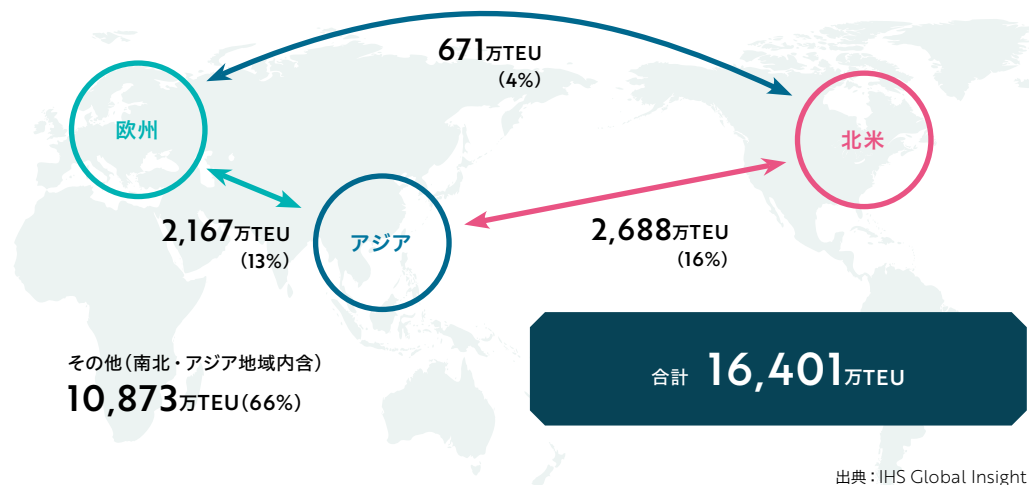
\* SCFI: Shanghai Containerized Freight Index  
\* 地中海・北欧州運賃は\$/TEU、北米西岸・東岸運賃は\$/FEU

### アジア-北米航路荷動き

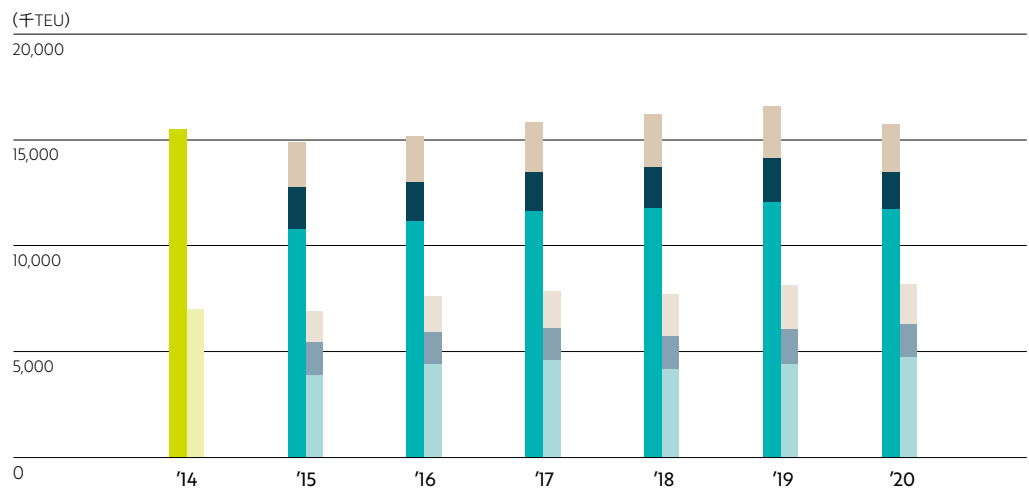


北米往航(アジア→北米) 荷動き国別内訳  
北米復航(北米→アジア) 荷動き国別内訳

### 世界のコンテナ荷動き(2020年)



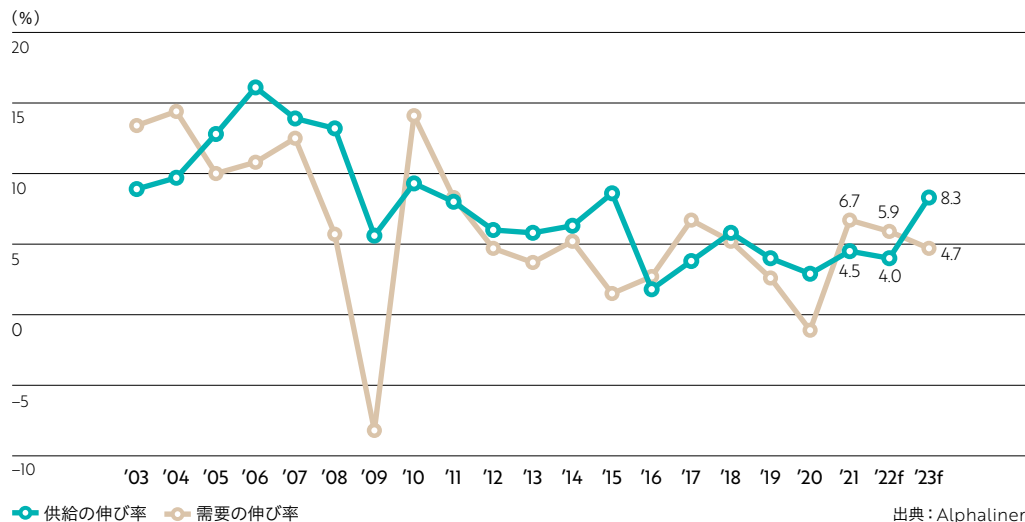
### アジア-欧州航路荷動き



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

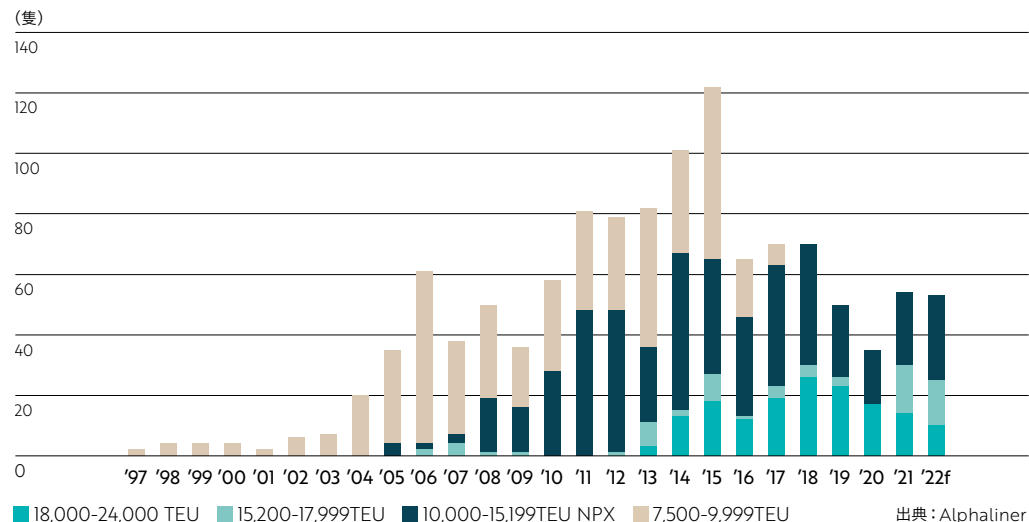
### コンテナ船 需給推移

(2022年1月時点)



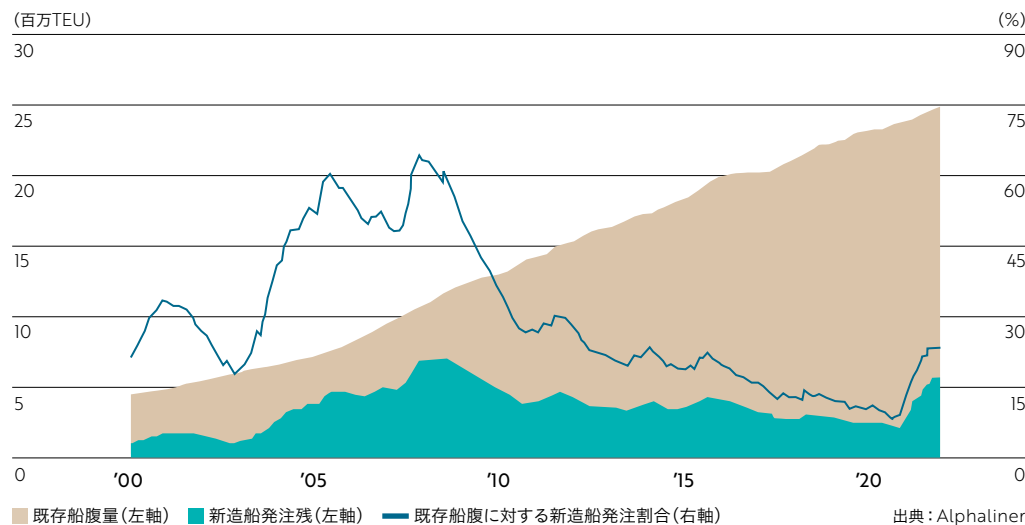
### 大型コンテナ船 竣工隻数推移

(2022年1月時点)

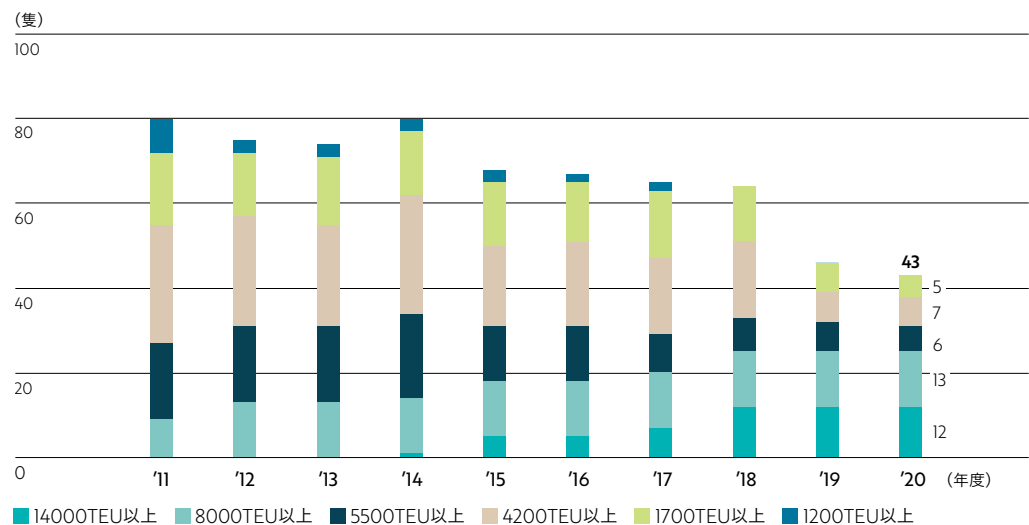


### コンテナ船 既存船腹に対する新造船発注割合

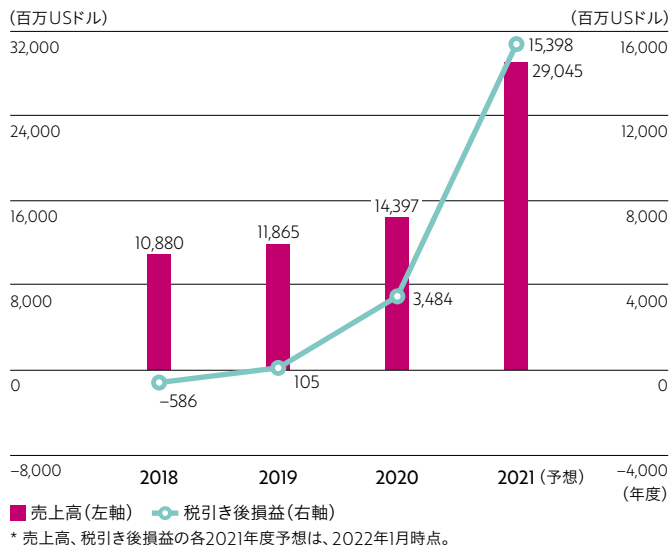
(2022年1月時点)



### 当社コンテナ船 サイズ別船隊推移



### ■ OCEAN NETWORK EXPRESS(ONE社)業績推移



### ■ ONE社 四半期業績推移

単位: 百万USD	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
2018年度					
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					
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					
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					
売上高	5,776	7,557	8,332	7,380	29,045
税引き後損益	2,559	4,200	4,889	3,750	15,398

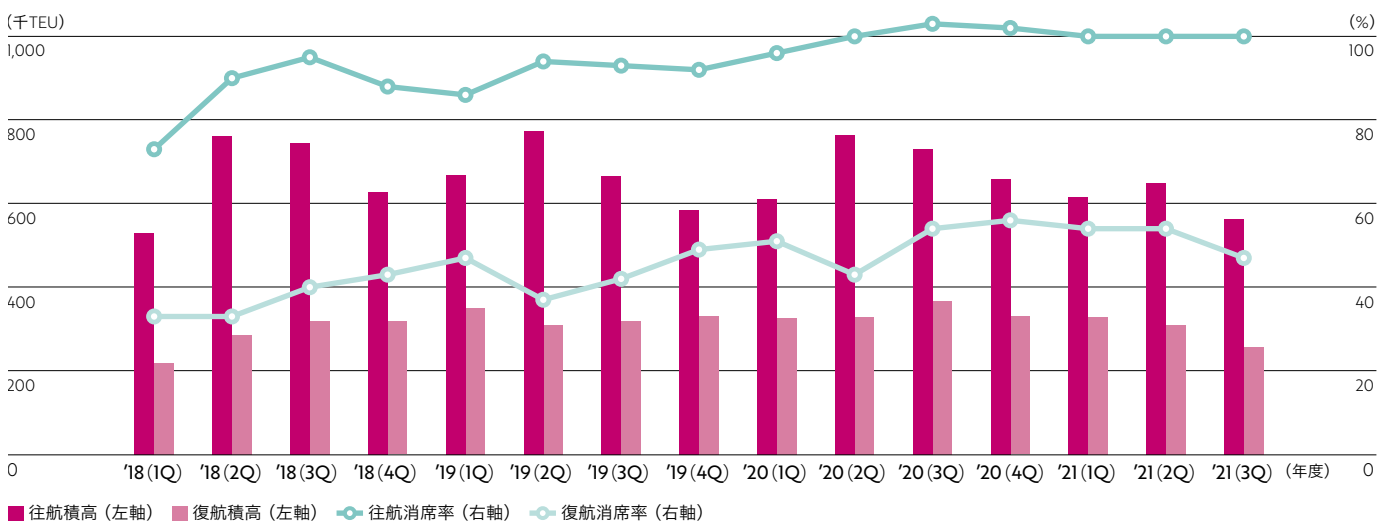
\* 2021年度4Q(予想)は、2022年1月時点。

#### その他通期実績

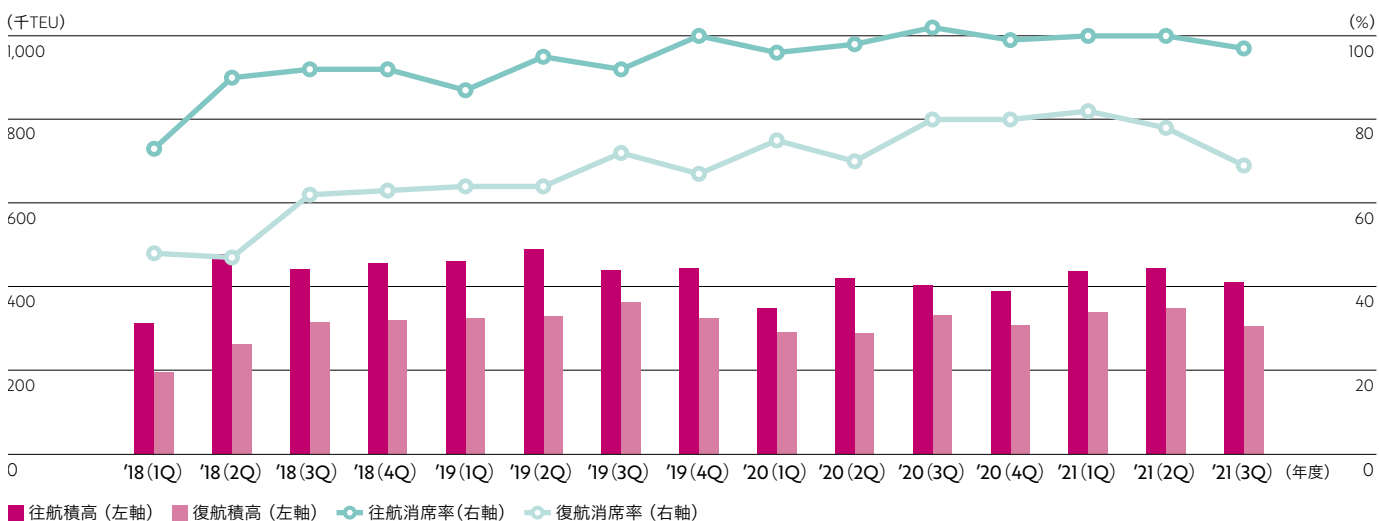
	2019年度	2020年度	2021年度(予想)	(単位)
EBITDA	1,368	4,855	16,862	百万USD
EBIT	422	3,832	15,800	百万USD
総積高	12,399	11,964	-	千TEU
総燃料油消費量	4.2	3.6	-	百万MT

\* 2021年度(予想)は、2022年1月時点。

### ■ ONE社 積高・消席率推移(アジア-北米航路)



### ■ ONE社 積高・消席率推移(アジア-欧州航路)



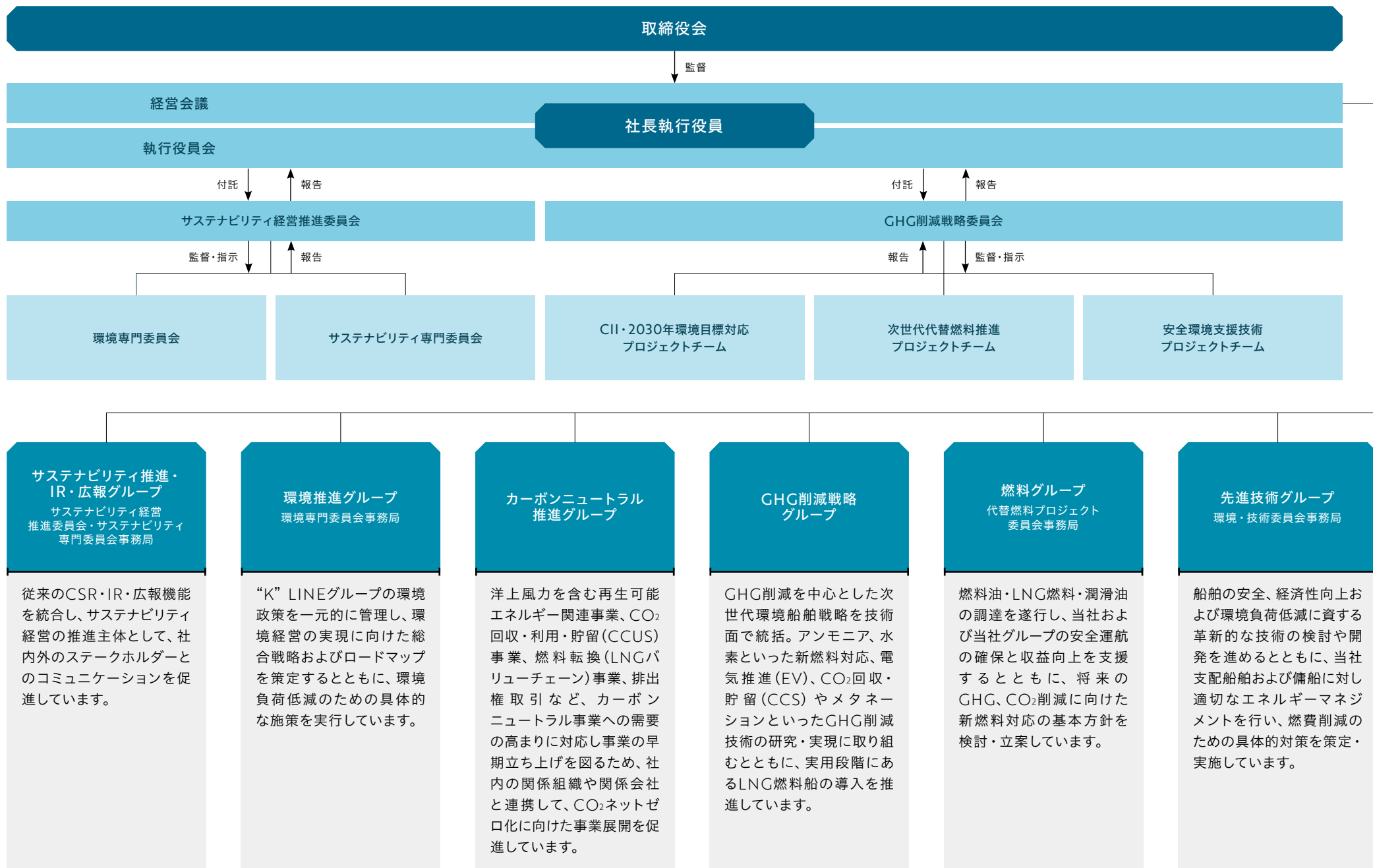
CSR基本方針	重要課題テーマ/重要課題	主な施策	関連性の高いSDGs
経営体制の構築 社会的責任を重視した	コーポレートガバナンス 社会からの要請に応える 経営体制の確立	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ユニット統括制の導入</li> <li>・指名諮問委員会・報酬諮問委員会の設置</li> <li>・社外役員の選任 (社外取締役比率:4割)</li> </ul>	
	ステークホルダー エンゲージメント ステークホルダーとの対話の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国内・海外の株主・投資家向けIRの実施</li> <li>・ディスクロージャーの拡充</li> <li>・株主・投資家の声の社内フィードバックと経営への活用</li> <li>・NPO/NGOとの対話・協働</li> <li>・国連グローバル・コンパクトへの署名</li> </ul>	
事業活動の影響に対する配慮 最重要課題	環境保全 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"> <li>・CO<sub>2</sub>排出量削減と排出効率改善(2050年の脱炭素化を目標に)</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・社会の環境改善に向けた活動・支援の強化</li> </ul>	        
	安全運航 重大事故の防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全運航管理体制の充実</li> <li>・船舶管理体制の強化</li> <li>・海事技術者の確保・育成の強化</li> </ul>	  
	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"> <li>・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</li> </ul>	  
	労働慣行 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"> <li>・「健康経営優良法人2021(大規模法人部門)」の認定取得</li> <li>・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</li> <li>・「船員労働災害防止優良事業者」の更新認定取得</li> </ul>	 
	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"> <li>・競争法違反再発防止体制の構築</li> <li>・贈収賄防止体制の構築</li> <li>・経済制裁規制遵守体制の構築</li> <li>・内部通報制度の充実(内部通報制度認証「WCMSマーク」の登録)</li> <li>・教育プログラムの充実</li> </ul>	
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"> <li>・コロナ禍における事業継続計画の発効</li> <li>・大規模事故演習の実施</li> <li>・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</li> </ul>		

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
新たな価値の創出 最重要課題	人材育成 企業風土の改善 グローバル人材の育成 ダイバーシティの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・階層別研修の充実・強化</li> <li>・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)</li> <li>・外国人船員の本社勤務制度導入</li> </ul>	 
	イノベーション 環境負荷低減やサービス品質 向上を通じた新たな価値の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>	      
	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"> <li>・自然災害被災地向け義援金拠出</li> <li>・新興国向け無償輸送協力の実施</li> </ul>	    
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"> <li>・児童・教員向け本船・研修所見学会の開催</li> <li>・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</li> </ul>	 	

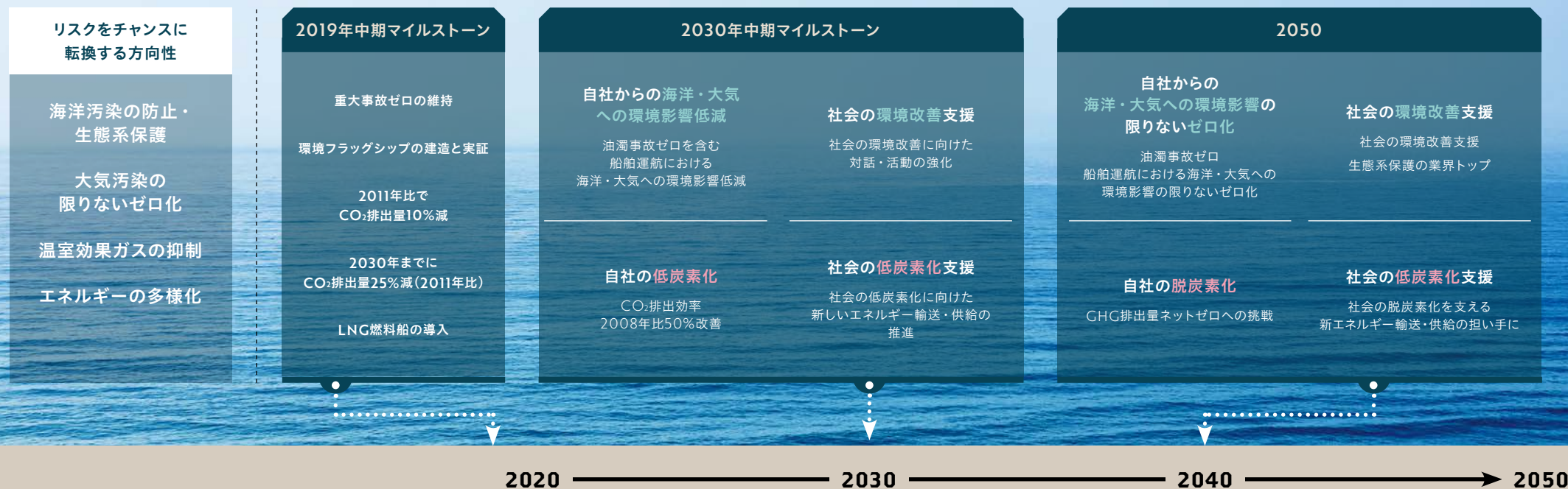
### マテリアリティの特定プロセス

当社グループでは、重要課題(マテリアリティ)の特定にあたり、国際的な規範やイニシアチブ、GRIガイドラインなどを参考に、以下のプロセスを進めました。

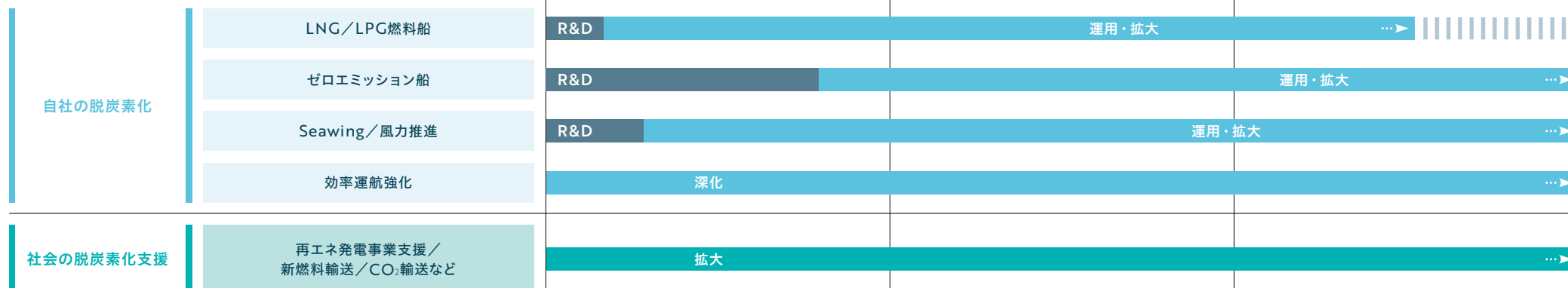




# “K” LINE 環境ビジョン2050 ~青い海を明日へつなぐ~



## ■ アクション・プランのロードマップ



環境投資については9ページ参照

## 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、CO<sub>2</sub>排出削減量1トン当たり

4,000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開始しています。

## トランジション・ファイナンスによる資金調達

- 2021年3月、国内初のクライメート・トランジションローンにてLNG燃料焚き自動車運搬船“CENTURY HIGHWAY GREEN”の資金調達を実施しました。(資金使途特定型)
- トランジション・ローンとは、企業の脱炭素に向けた移行の取り組み(クライメート・トランジション)に対して、効率的に資金供給を促進し、もって2050年のカーボンニュートラルな社会の実現に寄与するための融資枠組みです。

- 2021年9月には、トランジション・リンク・ローンにて約1,100億円を調達し、脱炭素化に向けた各種環境対策への資金等に充当予定です。(資金使途不特定型)
- トランジション・リンク・ローンは、当社の脱炭素化へ向けたトランジション戦略と整合したサステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット(SPTs)を設定し、金利条件等と連動させることで当社の脱炭素化・低炭素化を促進する取り組みに対してのインセンティブをもち、この実現を通して社会における脱炭素化・低炭素化を促進させることを目的としています。

詳細は以下当社ホームページをご覧ください。



トップ>サステナビリティ>サステナブル・ファイナンス  
[https://www.kline.co.jp/ja/csr/sustainable\\_finance.html](https://www.kline.co.jp/ja/csr/sustainable_finance.html)

### トランジション・ローンのスキームおよび資金調達概要

スキーム名称	オペレーティングリース
備船者	川崎汽船株式会社
船主/借入人	リース会社 SPC
契約締結日	2021年3月10日
ローン金額	約59億円
ローン アレンジャー	株式会社みずほ銀行
ローン コ・アレンジャー	三井住友信託銀行株式会社
トランジション・ストラクチャリング・エージェント	株式会社みずほ銀行/みずほ証券株式会社/三井住友信託銀行株式会社
貸付人	株式会社みずほ銀行/三井住友信託銀行株式会社
資金使途	次世代型環境対応 LNG燃料自動車専用船購入資金(ローン金額全額充当)
評価機関	株式会社日本格付研究所
取得評価	Green1(T)

### トランジション・リンク・ローンのスキームおよび資金調達概要

スキーム名称	トランジション・リンク・ローン
借入人	川崎汽船株式会社
借入額	約1,100億円
調達期間	5年
契約日	2021年9月27日
アレンジャー	株式会社みずほ銀行
コ・アレンジャー	株式会社日本政策投資銀行、三井住友信託銀行株式会社
貸付人	関西みらい銀行、西京銀行、山陰合同銀行、三十三銀行、信金中央金庫、スルガ銀行、中国銀行、栃木銀行、日本政策投資銀行、農林中央金庫、八十二銀行、肥後銀行、百十四銀行、北陸銀行、みずほ銀行、みずほ信託銀行、三井住友信託銀行、山口銀行、横浜銀行、他(五十音順)
トランジション・ストラクチャリング・エージェント	みずほ証券株式会社、株式会社みずほ銀行
評価機関	株式会社日本格付研究所
本借入金の返済期限	①GHG総排出量、②トンマイル当たりのCO <sub>2</sub> 排出量、③CDP評価

## 環境保全に向けた取り組み

### 社長直轄のプロジェクトチームによる推進

- 次世代自動運航船開発
- 代替燃料・供給研究開発
  - ▶「GHG削減戦略委員会」立ち上げ(2021年10月)
- 船上働き方改革

### 安全・環境・品質への取り組み拡大

- Seawing\*1の実装予定
- CCS\*2実証実験

### 先頭で進めている研究・開発案件の取り組み拡大

- LNG燃料焚き“デジタルフラッグシップ”自動車船竣工
- FueLNG
- 伊勢湾LNG燃料供給船
- K-IMSの実装拡大
- フリー水素サプライチェーンHySTRA\*3始動
- 次世代船陸間通信システムのトライアルと活用促進
- 船陸間映像通信強化
- 船上サイバーセキュリティの構築と維持
- 次世代船用燃料として期待されるアンモニアに関する協議会を設立
- LNG燃料焚きケーブサイズバルカーの発注
- 川崎近海汽船株式会社との洋上風力発電向け作業船事業会社(ケイライン・ウインド・サービス株式会社)の設立
- カナダにおける潮流発電事業に係る共同開発契約締結



船上CO<sub>2</sub>回収試験装置 (CC-Oceanプロジェクト)



LNG燃料焚きケーブサイズバルカー +Seawing

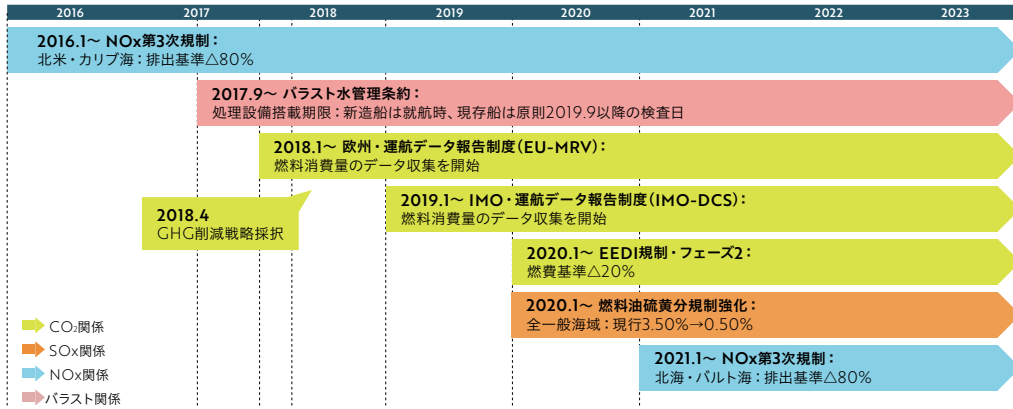


ケイライン・ウインド・サービス株式会社 ロゴ

\*1 風力を利用した自動カイトシステムを本船に設置することにより、1隻当たり20%以上、年間5,200トンのCO<sub>2</sub>削減を見込んでいます。  
 \*2 工場や発電所等から排出されるCO<sub>2</sub>を大気に放出前に回収(Capture)、貯留(Storage)する仕組みは、一般的にCCS(=Carbon dioxide Capture and Storage)と呼ばれます。今回のプロジェクトは海上でCCSを実施するもので、“Carbon Capture on the Ocean”(CC-Ocean)と名付けました。  
 \*3 褐炭を有効利用した水素製造、貯蔵・輸送、利用からなるCO<sub>2</sub>フリー水素サプライチェーンの構築に向けた実証事業に取り組む「技術研究組合 CO<sub>2</sub>フリー水素サプライチェーン推進機構」



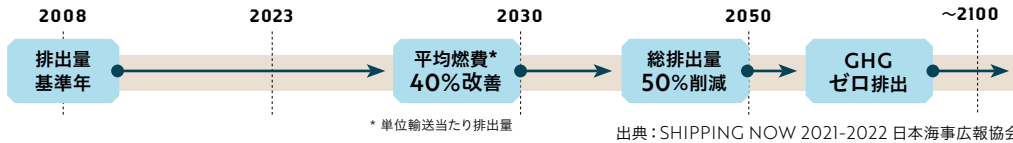
国際海運における環境規制の動向



IMO (国際海事機関) GHG削減戦略目標

**長期目標** 今世紀中なるべく早期に、国際海運からのGHGゼロ排出を目指す。

※ 特定セクターのグローバルな合意としては世界初。



地球温暖化エネルギー効率関連条約 (EEDIおよびSEEMP)

2013年に条約発行。原則として国際航海に従事する総トン400トン以上の船舶に適用されています。

EEDI (Energy Efficiency Design Index: エネルギー効率設計指標)

1トンの貨物を1マイル運ぶ際に排出されるCO<sub>2</sub>のグラム数として定義されており、その算出には船舶固有のDWT (載貨重量トン数) が使用され、船舶の設計段階でこのEEDIが基準値以下でなければ建造することができません。またこの基準値は船種やDWTごとに異なる上、段階的に強化されています。

段階	建造契約日	削減率
Phase 0	2013年1月1日~2014年12月31日	0%
Phase 1	2015年1月1日~2019年12月31日	10%
Phase 2	2020年1月1日~2024年12月31日	20%*1
Phase 3*2	2025年1月1日~	30%

\*1 一部の船種では削減率が5%の船舶もあります。  
 \*2 一部の船種においてPhase 4の導入もしくはPhase 3の開始時期の前倒しを、現在、IMOの下部委員会 (MEPC: 海洋環境保護委員会) で検討しています。この議論次第ではPhase 3の開始が2025年より早くなる可能性があります。

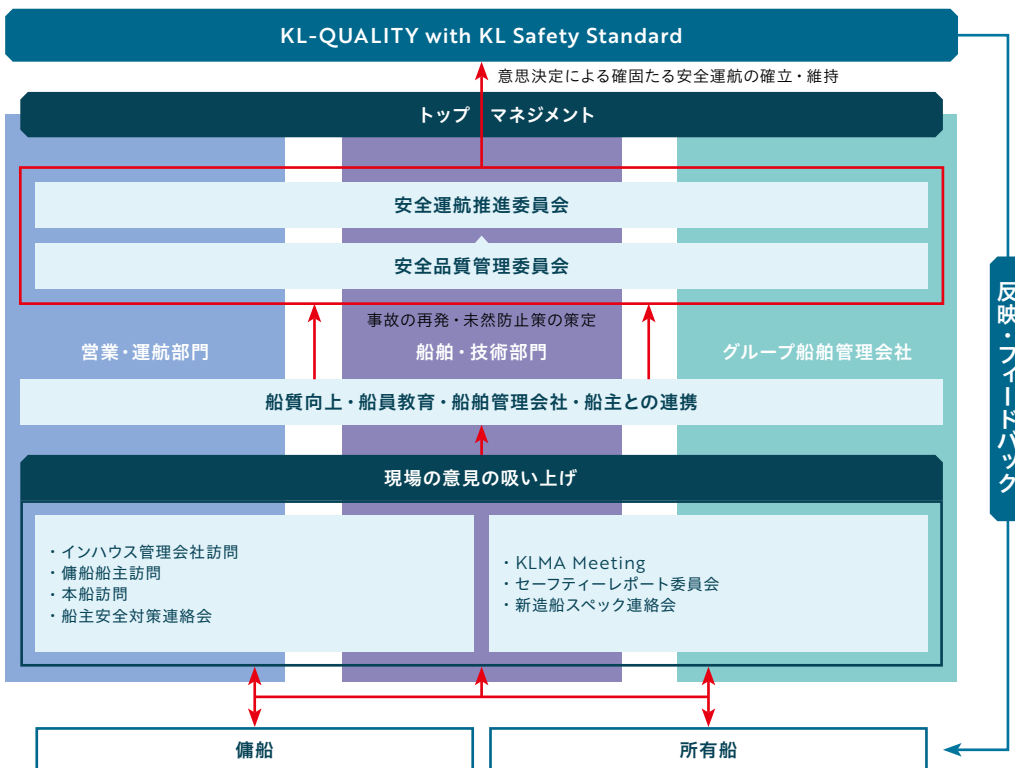
SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan: エネルギー効率管理計画書)

実際の運航において船舶のエネルギー効率を改善するための工夫、例えば、減速運転、気象海象を考慮した最適ルートの選定、適切なメンテナンスなどをより効果的に実施するための管理計画書のことで、船上へ備え置くことが義務付けられています。

		2018年	2019年	2020年	
川崎汽船グループ全体のCO <sub>2</sub> 排出量	スコープ1(トン)	12,536,134	10,325,224	9,202,613	
	スコープ2(トン)	ロケーションベース	27,306	26,397	25,191
		マーケットベース	23,135	26,220	21,780
スコープ3(トン)	1,424,198	1,304,803	1,219,525		
当社運航船の環境負荷データ	燃料油消費量(トン)	3,823,776	3,140,039	2,809,074	
	CO <sub>2</sub> 排出量(トン)	11,932,022	9,799,932	8,761,756	
	SOx排出量(トン)	188,102	129,786	35,983	
	NOx排出量(トン)	262,226	202,678	181,429	
当社運航船の輸送単位当たり*2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)	1.65	1.51	1.39
		潤滑油(g/トンマイル)	0.014	0.013	0.012
	CO <sub>2</sub> 排出量 (g-CO <sub>2</sub> /トンマイル)	全船種	5.32	4.82	4.49
		コンテナ船	8.43	7.70	7.03
	SOx排出量 (g-SOx/トンマイル)	ばら積み船+エネルギー資源輸送船	2.98	2.86	2.75
		全船種	0.08	0.067	0.022
	NOx排出量 (g-NOx/トンマイル)	全船種	0.112	0.097	0.089
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 <sup>3</sup> /船・月)	5.54	4.15	4.02
		スラッジ(m <sup>3</sup> /船・月)	4.1	3.9	4.0
		生活系ゴミ(m <sup>3</sup> /船・月)	4.0	3.5	3.5
当社所有船からの生活水排水量(MT)	全船種(社船)	90,841.80	82,485.00	64,421.60	
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)	821,109	789,971	736,212
		OA用紙使用量(枚)	4,406,968	3,852,224	2,178,527
		水道使用量(m <sup>3</sup> )	546	509	318
	1人当たりの年間使用量	電力使用量(kWh)	866	860	836
		OA用紙使用量(枚)	4,649	4,196	2,473
水道使用量(m <sup>3</sup> )	0.79	0.75	0.50		
廃棄物リサイクル総量	シップリサイクル量(トン)	全船種	5,923	13,774	114,055
廃棄物(トン)	全オフィス(トン)	1,022	823	571	
	全船種(トン)	9,110	7,477	6,361	
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 <sup>3</sup> )	101,239	102,171	96,018	
	対象会社数	国内20社 海外34社	国内20社 海外35社	国内19社 海外37社	

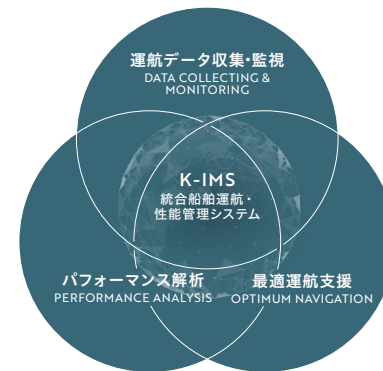
\*1 当社連結決算対象会社を集計範囲としており、連結売上高のほぼ100%がその対象となっています。  
 \*2 1トンの貨物を1マイル(1,852m) 輸送すること。船舶のDWT (載貨重量トン数) ベース。

安全運航管理体制の充実



K-IMS(川崎重工グループと共同開発した 統合船舶運航・性能管理システム)

- 2020年までに、社船・仕組船と一部の備船を含む約140隻の当社運航船に本システムを搭載し、2020年末からは、中長期備船への本格的な搭載も開始しています。
- 運航状態を多方向からリアルタイムで把握し、本船運航管理の高度化を図るとともに、高精度な運航性能の評価を可能とするAIによるデータ解析技術の導入を進め、さらなる本船性能維持・向上を目指しています。



リモート検船の実施

- 新型コロナウイルス感染症対策として、スマートフォンとネットワーク環境を利用したビデオ通話によるリモート検船を開始し、ウイルス感染リスクを最小限に抑えながら検船業務を行うことが可能となりました。
- IT・デジタル機器を活用することで船主・管理会社等の本船担当監督以外の方々の立ち合いも容易になり、今後、リモート検船機能の拡充を検討していきます。

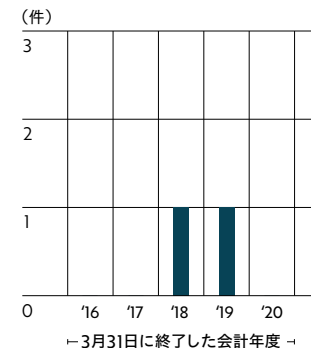
“K” Line Maritime Academy (KLMA)

- 海事技術者(“K” Line Seafarers)を育むための政策を含む教育理念の総称です。
- 日本、フィリピン、インド、バングラデシュ、東ヨーロッパ、中央ヨーロッパの世界6拠点にある研修施設での陸上研修、船上でのプログラム、および海陸相互勤務を含めたキャリアパスなどにより海事技術者を育成し、特に、“K” LINEグループ配乗船の約7割を占めるフィリピン人船員に対しては、「KLMA (Philippines)」を研修の中核と位置付け、年間延べ10,000人の受講者を受け入れています。

主な取り組み

乗船前ブリーフィング	安全基本方針と最新情報の提供
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	法令を上回る当社独自の安全設備の設置指針
安全キャンペーン制度	毎年「安全運航」と「環境保全」をテーマに実施する全社の安全意識向上活動
トラブルニュース	全運航船への事故再発防止策などを周知するニュースレター
大規模事故対応演習	事故対策本部を設置して行う、事故発生に備えた訓練

重大事故発生件数



\* 対象範囲は当社連結範囲、売上高の100%です。

■ 人材育成(陸上従業員)



- **階層別研修の実施**  
国内外で活躍できる土台作りに必要な考え方・スキルを学ぶ研修を実施しています。(入社1～5年目までは毎年各階層で実施)
- **管理職向け研修(新任チーム長対象)**  
管理職に必要なマネジメントスキルおよび知識習得を図る。また管理職向け労働コンプライアンス研修を実施、対象者の9割が参加しました。
- **陸上従業員の育成**  
OJT(On-the-Job Training)と階層別集合研修(OFF-JT)の二本柱とします。加えて、社内語学研修、海外語学留学、海外現地法人での研修、通信教育補助制度、陸上従業員の乗船研修も実施しています。

■ 船上働き方改革



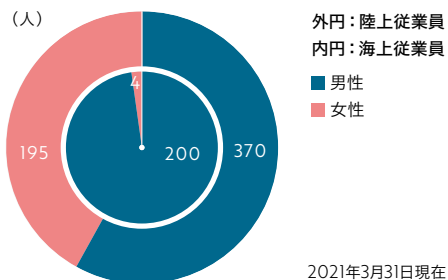
- 乗船中の海事技術者の事務作業負荷軽減のため、本船のIT・デジタル化を進め、高スペックPCの搭載、大容量データ通信が可能な高速インフラの導入を進めています。
- 2021年3月竣工「CENTURY HIGHWAY GREEN」では、通常の衛星通信に加え、LTE回線を用いたIP/MPLSソリューションの導入、十分な通信速度と高度な暗号化通信を両立したFAN(Field Area Network)環境を船陸間で実現させています。

■ 人権意識向上の取り組み

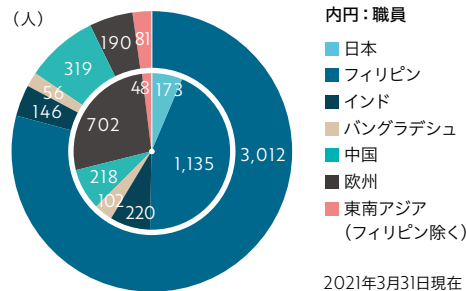


- 2020年4月に「国連グローバル・コンパクト」に署名し、「人権擁護の支持と尊重」と「人権侵害への非加担」という人権に関する諸原則や、「強制労働の排除」「児童労働の実効的な廃止」「雇用と職業の差別撤廃」といった労働に関する諸原則の支持を表明しました。
- 国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」に基づく人権デューデリジェンスの取り組みとして、社内に人権尊重の意識を定着させるべく、Eラーニングやニュースレターなどで浸透を図っています。

陸上・海上従業員数(川崎汽船単体)



国籍別乗組員数



項目	単位	年度						
		2018年度		2019年度		2020年度		
		陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	
従業員数	男性	人	362	199	368	202	370	200
	女性	人	190	5	194	3	195	4
	合計	人	552	204	562	205	565	204
	総計	人	756		767		769	
管理職	女性比率	%	34.4	2.5	34.5	1.5	34.5	2.0
	男性	人	127		126		120	
	女性	人	6		5		5	
管理職うち部長職	女性比率	%	4.51		3.82		4.00	
	男性	人	33		37		33	
	女性	人	1		1		0	
役員(執行役員含む)	女性比率	%	2.94		2.63		0.00	
	男性	人	28		31		27	
	女性	人	1		2		2	
障害者雇用率 <sup>(*)1</sup>	女性比率	%	3.45		6.06		6.90	
	総計	%	2.05		1.96		1.82	
	労働災害発生件数 <sup>(*)2</sup>	件	0	1	0	0	0	0
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 <sup>(*)3</sup>	件	0	0	0	0	0	0	
従業員の労働組合加入率	%	69.4	75.1	67.1	77.5	67.5	75.8	

\*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日以上の上の休業を余儀なくされた負傷、疾病の件数

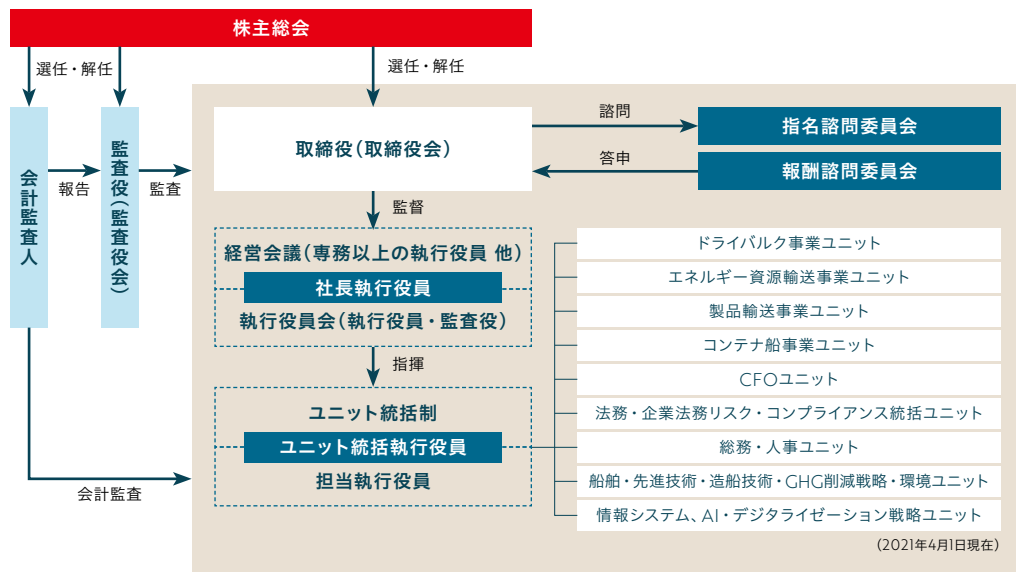
働きやすさを支援する制度

～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	2020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	—	11	11	
	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	—	11	11	
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	0	20	20	
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	2	—	2	
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	0	0	0	
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	1	1	2
	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	21	21
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	連続11年目に取得可能(連続した7日間)	定めなし	6	0	6	
	連続21年目に取得可能(連続した10日間)	定めなし	2	2	4	
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



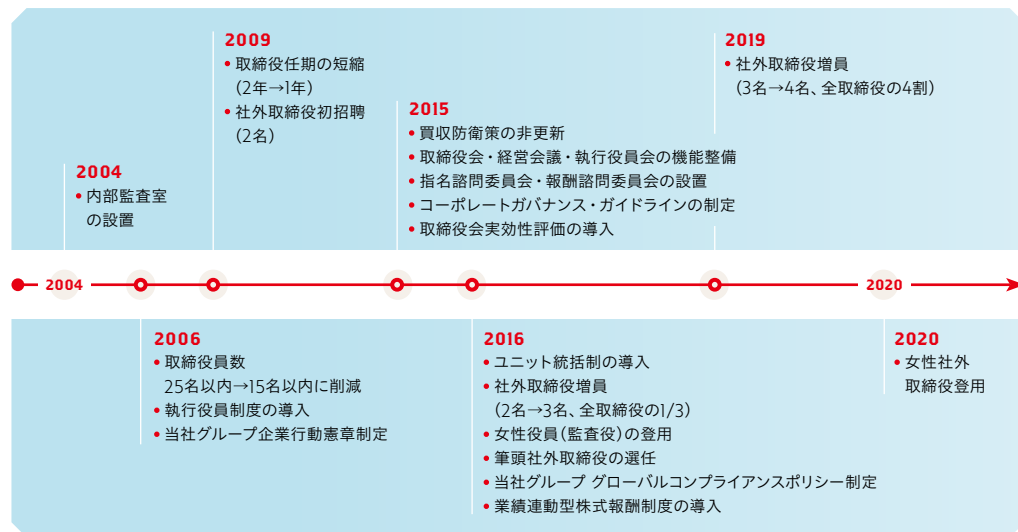
役員報酬制度

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. 月額報酬	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 ※ 業務執行取締役に限る	変動報酬	半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 ※ 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)	
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



■ 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中長期的な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。
- 政策保有目的の上場株式銘柄については、2015年3月末の23銘柄から2021年3月末時点で3銘柄まで減少しています。

ガバナンスデータ

項目	内訳	単位	年度		
			2018年度	2019年度	2020年度
取締役会	取締役人数	人	9	10	10
	うち男性	人	9	10	9
	うち女性	人	0	0	1
	女性比率	%	0	0	10
	社外取締役人数(うち、独立社外取締役人数)	人	3(3)	4(3)	4(3)
	社外取締役比率	%	33	40	40
	取締役会開催数	回	14	14	18
	取締役会平均出席率	%	97.1	98.9	99.6
監査役会	監査役人数	人	3	4	4
	うち男性	人	2	2	3
	うち女性	人	1	2	1
	女性比率	%	33	50	25
	社外監査役人数	人	2	2	2
	社外監査役比率	%	66	50	50
	開催回数	回	15	14	16
指名諮問委員会 <sup>(*)</sup>	委員数	人	5	5	4
	社外取締役人数	人	3	3	3
	社外取締役比率	%	60	60	75
	開催回数	回	10	13	7
報酬諮問委員会 <sup>(*)</sup>	委員数	人	5	5	4
	社外取締役人数	人	3	3	3
	社外取締役比率	%	60	60	75
	開催回数	回	10	6	4
報酬	取締役報酬合計(支給人数 <sup>*2</sup> )	百万円	299(11)	312(12)	319(12)
	監査役報酬合計(支給人数 <sup>*2</sup> )	百万円	49(3)	73(6)	84(5)

\*1 諮問委員会は、2015年11月から導入しています。

\*2 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おりますので、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/csr/esg.html>

**“K”LINE 環境ビジョン2050**

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

**サステナビリティ・ブックレット**

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

■ 外部からの評価

当社は、CSRやESG(環境:Environment、社会:Social、ガバナンス:Governance)といった非財務分野への取り組みにおいて、世界の主要な社会的責任投資(SRI)指標への組み入れや各種賞を受けるなどの評価を受けています。

SRI/ESG指数への選定

	内容
	<p>• Dow Jones Sustainability Asia/Pacific Index</p> <p>米国のS&amp;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。</p> <p><a href="https://www.spglobal.com/esg/csa/indices/djsi-index-family">https://www.spglobal.com/esg/csa/indices/djsi-index-family</a></p>
	<p>• FTSE Blossom Japan Index</p> <p>FTSE Blossom Japan IndexはグローバルなインデックスプロバイダーであるFTSE Russellが作成し、環境、社会、ガバナンス(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す。FTSE Blossom Japan Indexは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。</p> <p><a href="https://www.ftserussell.com/products/indices/blossom-japan">https://www.ftserussell.com/products/indices/blossom-japan</a></p>
<p>2022 CONSTITUENT MSCI日本株女性活躍指数 (WIN)</p>	<p>• MSCI日本株女性活躍指数 (WIN)</p> <p>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。</p> <p><a href="https://www.msci.com/msci-japan-empowering-women-index-jp">https://www.msci.com/msci-japan-empowering-women-index-jp</a></p> <p>(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>
	<p>• S&amp;P/JPXカーボン・エフィシエント指数</p> <p>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、構成銘柄のウェイトを決定しています。</p> <p><a href="https://www.jpjx.co.jp/markets/indices/carbon-efficient/index.html">https://www.jpjx.co.jp/markets/indices/carbon-efficient/index.html</a></p>

主な受賞・評価

	内容
	<p>• CDP「気候変動Aリスト」企業に6年連続選定</p> <p>当社は、気候変動情報の開示および温室効果ガス削減の取り組みについて、持続可能な経済を実現させる活動を行うNGOであるCDPにより、最高ランクの評価であり、気候変動に対する企業の対応において世界のリーダーであると評価された企業に与えられる「Aリスト」に、6年連続で選定されています。</p> <p>2021年は、評価基準の引き上げにより、気候変動「Aリスト」の認定企業数は2020年の280社から200社に減少し、このうち日本企業は55社です。</p> <p>また、「サプライヤー・エンゲージメント評価」における最高ランクの評価である「サプライヤー・エンゲージメント・リーダー・ボード」に4年連続で認定されました。</p> <p><a href="https://japan.cdp.net/program">https://japan.cdp.net/program</a></p>
	<p>日経「SDGs経営調査」で★4.0の評価を獲得</p> <p><a href="https://www.nikkei-r.co.jp/service/survey/sdgs_survey/">https://www.nikkei-r.co.jp/service/survey/sdgs_survey/</a></p>
	<p>子育てサポート企業として2回目の次世代認定マーク「2020年くるみん」を取得</p> <p><a href="https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/kodomo/shokuba_kosodate/kurumin/index.html">https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/kodomo/shokuba_kosodate/kurumin/index.html</a></p>
	<p>「2021年インターネットIR表彰」優良賞に4年連続で選定</p> <p><a href="https://www.daiwair.co.jp/news/internet_IR2021.html">https://www.daiwair.co.jp/news/internet_IR2021.html</a></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パディス社(EcoVadis)による2021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</p> <p><a href="https://ecovadis.com/ja/">https://ecovadis.com/ja/</a></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  
ノルウェー Arendal  
ベルギー Antwerp

**アフリカ**

南アフリカ Durban

**中東**

アラブ首長国連邦 Dubai

**アジア**

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

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

**大洋州**

オーストラリア Fremantle  
Melbourne

**北米**

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

**中南米**

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

## 会社概要 (2021年3月31日時点)

社名	川崎汽船株式会社
設立	1919年(大正8年)4月5日
資本金	754億5,764万円
社長	明珍 幸一(2019年4月1日就任)
従業員数	単体:769名(陸員565名、海員204名) 連結:6,080名
事業内容	海上運送業、陸上運送業、航空運送業、海陸空通し運送業、港湾運送業等

## 事業所

**本社** 〒100-8540 東京都千代田区内幸町二丁目1番1号  
(飯野ビルディング)  
電話(03)3595-5000 / FAX(03)3595-5001

**本店** 〒650-0024 神戸市中央区海岸通8番  
(神港ビルヂング)  
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、ヤンゴン、デュバイ

**海外法人** 韓国、中国、台湾、タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、ベトナム、インド、豪州、英国、ドイツ、ベルギー、トルコ、米国、メキシコ、ペルー、チリ、ブラジル、南アフリカ等

**関係会社 (連結対象)** 国内28社 海外282社

## 株式情報 (2021年3月31日時点)

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

## 当社格付 (2022年1月18日 現在)

JCR	BBB(ポジティブ)
-----	------------

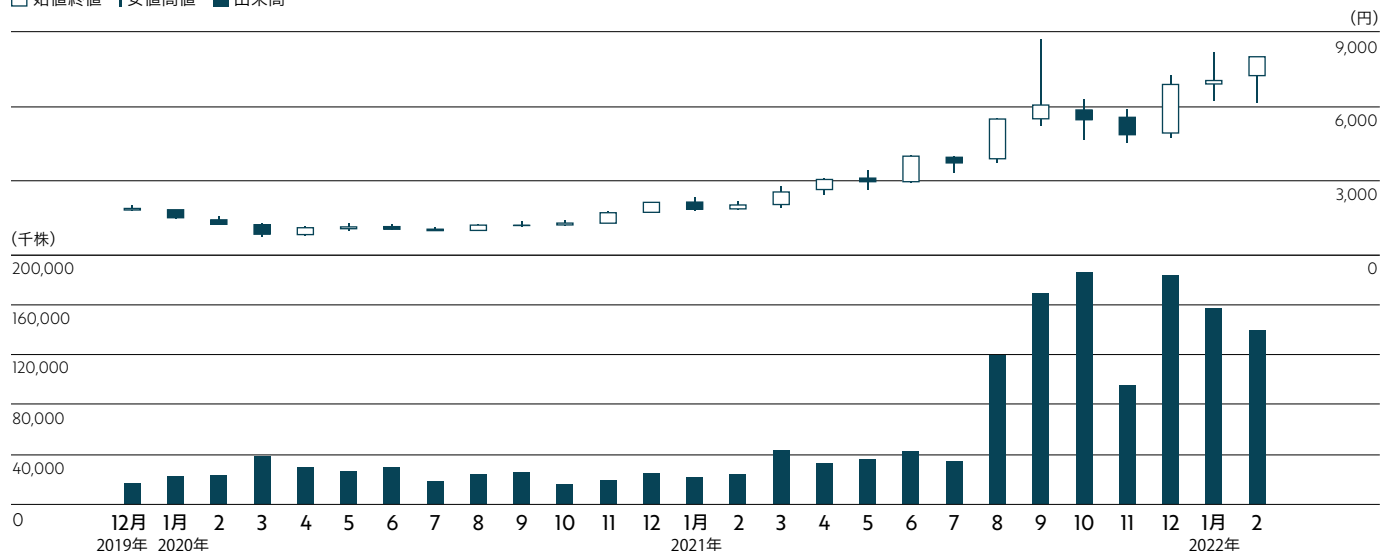
## 大株主 (2021年3月31日時点)

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

(注)持株比率は自己株式(196,580株)を控除して計算しています。

## 株価および出来高の推移

□ 始値終値 | 安値高値 ■ 出来高





〒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

サステイナビリティ推進・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。

