



# FACTBOOK 2022

事業別データ集

2022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「ごうるでん 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（P32参照）  
LNGバンカリング船「かぐや」竣工（P22参照）

**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

**2022** シンガポールにおける船舶向けアンモニア燃料供給の実現に向けた検討を促進

## ▶ 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 | 2022年度中期経営計画**
- 8 2022年度中期経営計画の概要
- 9 事業戦略
- 10 事業基盤
- 11 資本政策
- 03 | 事業別情報**
- 13 セグメント概要

- 14 セグメント別情報とグループ運航船舶
- 15 世界海上荷動き・輸送キャパシティデータ
- 16 ドライバルク
- 19 LNG船、電力・海洋事業
- 20 油槽船、燃料事業
- 22 海洋、燃料事業、カーボンニュートラルへの取り組み

- 23 自動車船事業
- 25 物流事業
- 26 コンテナ船事業
- 04 | ESG・サステナビリティ**
- 30 経営戦略とESG・CSRマネジメント
- 31 サステナビリティガバナンス／マネジメント体制

- 32 環境ビジョン
- 33 環境投資、デジタルトランスフォーメーション、環境・技術、安全・船舶品質管理
- 34 環境規制・環境関連データ
- 35 安全運航
- 36 人権、ワークライフバランス、ダイバーシティ
- 37 コーポレートガバナンス

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

		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	2021年度
(百万円)*1												
業績 (会計年度)	売上高	¥972,310	¥1,134,771	¥1,224,126	¥1,352,421	¥1,243,932	¥1,030,191	¥1,162,025	¥836,731	¥735,284	¥625,486	<b>¥756,983</b>
	営業利益	△40,563	14,886	28,854	47,988	9,427	△46,037	7,219	△24,736	6,840	△21,286	<b>17,663</b>
	経常利益	△48,955	28,589	32,454	48,980	3,338	△52,388	1,962	△48,933	7,407	89,498	<b>657,504</b>
	親会社株主に帰属する当期純利益	△41,351	10,669	16,642	26,818	△51,499	△139,478	10,384	△111,188	5,269	108,695	<b>642,424</b>
財政状態 (会計年度末)	総資産	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	974,608	<b>1,574,960</b>
	純資産	259,934	361,975	410,688	467,440	379,913	245,482	243,094	181,233	200,234	316,162	<b>984,882</b>
	自己資本	242,572	340,571	388,837	441,531	355,375	219,484	217,010	103,576	101,095	218,193	<b>884,634</b>
	有利子負債	592,522	629,864	643,794	536,846	525,152	550,512	570,584	550,211	543,451	507,005	<b>423,455</b>
	設備投資額	239,196	134,554	93,377	89,501	116,592	68,048	101,105	97,911	81,148	45,332	<b>43,442</b>
	減価償却費	50,044	59,667	52,243	53,526	48,302	47,421	43,410	40,789	44,253	43,869	<b>42,821</b>
	営業活動によるキャッシュ・フロー	△2,908	59,756	88,228	101,825	39,635	△43,919	1,167	△6,808	△21,797	33,397	<b>226,460</b>
	投資活動によるキャッシュ・フロー	△83,233	△27,212	△5,113	△11,177	△29,569	△24,881	△22,813	△35,493	△20,286	16,987	<b>△5,848</b>
	フリー・キャッシュ・フロー	△86,142	32,544	83,115	90,648	10,066	△68,801	△21,646	△42,303	△42,083	50,384	<b>220,611</b>
	財務活動によるキャッシュ・フロー	86,306	26,364	△26,634	△119,253	△14,835	26,436	22,239	19,290	16,731	△34,845	<b>△116,001</b>
1株当たりの 情報*3	当期純利益 (EPS) (円)	△54.14	12.07	17.75	28.60	△54.95	△1,488.23	111.13	△1,192.08	56.50	1,165.34	<b>6,887.54</b>
	純資産 (BPS) (円)	317.59	363.18	414.66	471.10	379.18	2,341.93	2,326.65	1,110.48	1,083.88	2,339.28	<b>9,484.35</b>
	配当金 (円)	—	2.5	4.5	8.5	5.0	—	—	—	—	—	<b>600</b>
	配当性向 (%)	—	20.7	25.4	29.7	—	—	—	—	—	—	<b>8.7</b>
経営指標	売上高経常利益率 (%)	△5.0	2.5	2.7	3.6	0.3	△5.1	0.2	△5.8	1.0	14.3	<b>86.9</b>
	売上高当期純利益率 (%)	△4.3	0.9	1.4	2.0	△4.1	△13.5	0.9	△13.3	0.7	17.4	<b>84.9</b>
	自己資本当期純利益率 (ROE) (%)	△15.5	3.7	4.6	6.5	△12.9	△48.5	4.8	△69.4	5.1	68.1	<b>116.5</b>
	総資産経常利益率 (ROA) (%)	△4.7	2.5	2.7	4.0	0.3	△4.8	0.2*2	△4.9	0.8	9.6	<b>51.6</b>
	負債資本比率 (DER) (倍)	2.44	1.85	1.66	1.22	1.48	2.51	2.63	5.31	5.38	2.32	<b>0.48</b>
	自己資本比率 (%)	22.7	28.9	31.0	36.1	31.9	21.0	20.9	10.9	11.3	22.4	<b>56.2</b>
	総資産回転率 (回)	0.91	0.96	0.98	1.11	1.12	0.99	1.12	0.88	0.82	0.64	<b>0.48</b>
	EBITDA	10,168	104,797	90,472	111,978	24,678	△77,180	67,567	△50,293	65,746	167,779	<b>712,219</b>
	EV/EBITDA (倍)	62.82	6.28	6.97	5.63	21.53	△8.70	9.57	△10.42	7.72	3.67	<b>1.33</b>
	株価収益率 (PER) (倍)	—	16.49	12.56	11.29	—	—	22.44	—	14.37	2.18	<b>1.16</b>
	株価純資産倍率 (PBR) (倍)	0.57	0.55	0.54	0.69	0.58	1.27	1.08	1.08	0.75	1.08	<b>0.85</b>
	株主総利回り (TSR) (%)	—	—	—	—	—	—	84.26	40.20	27.43	85.64	<b>291.22</b>
	比較指標：配当込みTOPIX (%)	—	—	—	—	—	—	115.87	110.03	99.57	141.53	<b>144.34</b>
期中平均値	為替 (円/US\$)	79	82	100	109	121	109	111	111	109	106	<b>112</b>
	燃料油価格 (US\$/トン)	672	671	626	541	295	265	349	450	467	363	<b>551</b>

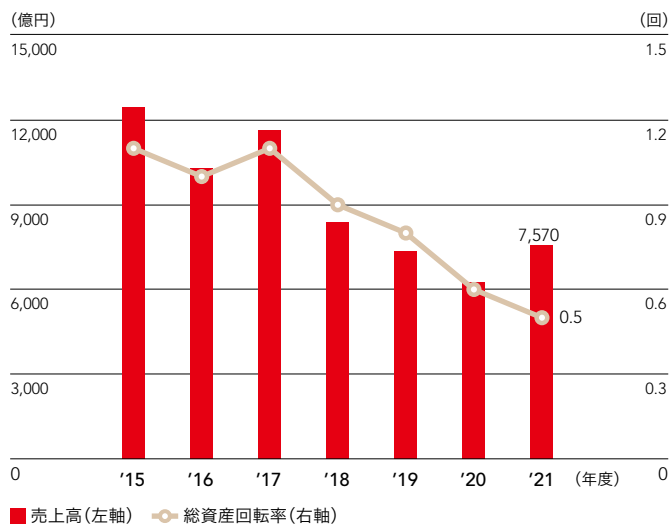
(注)「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 令和2年3月31日。以下、「収益認識会計基準」という。)等を2021年度の期首から適用しています。収益認識会計基準等の適用については、収益認識会計基準第84項ただし書きに定める経過的な取扱いに従っています。

\*1 百万円未満を切り捨てています。

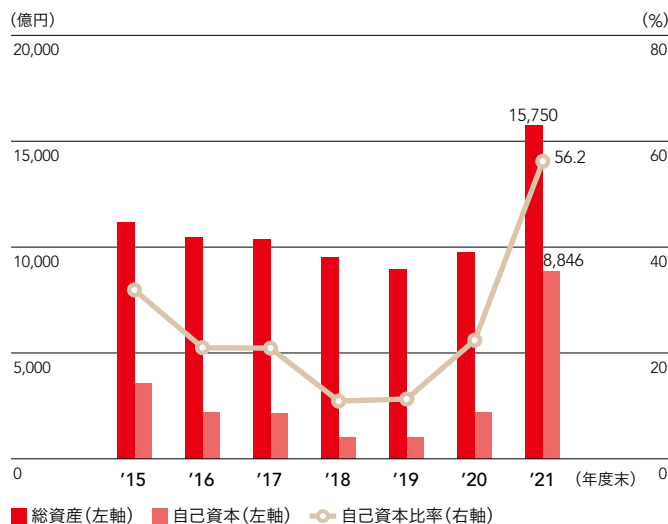
\*2 「『税効果会計に係る会計基準』の一部改正」(企業会計基準第28号平成30年2月16日)等を2018年度の期首から適用しており、2017年度に係る総資産および総資産経常利益率は当該会計基準等を遡って適用し、算定しています。

\*3 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。

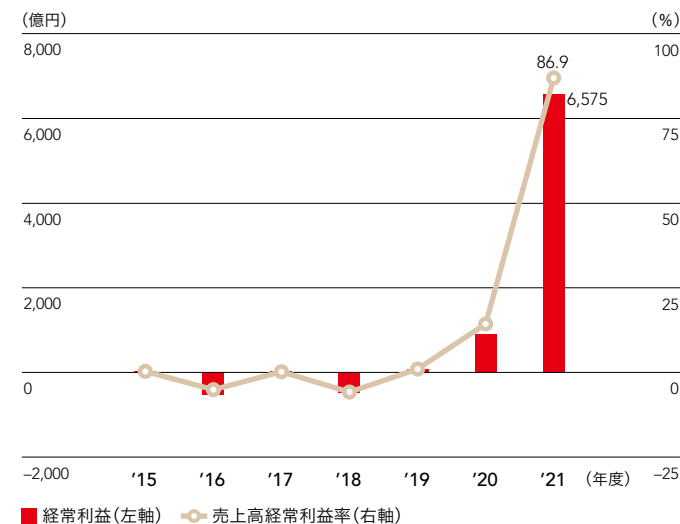
## 売上高・総資産回転率



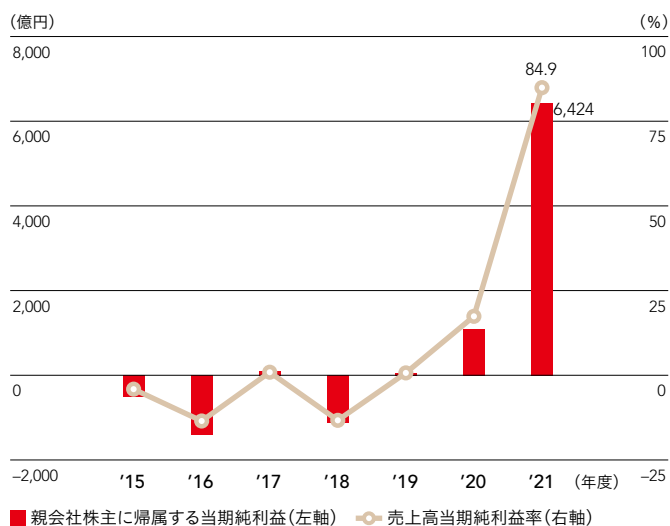
## 総資産・自己資本・自己資本比率



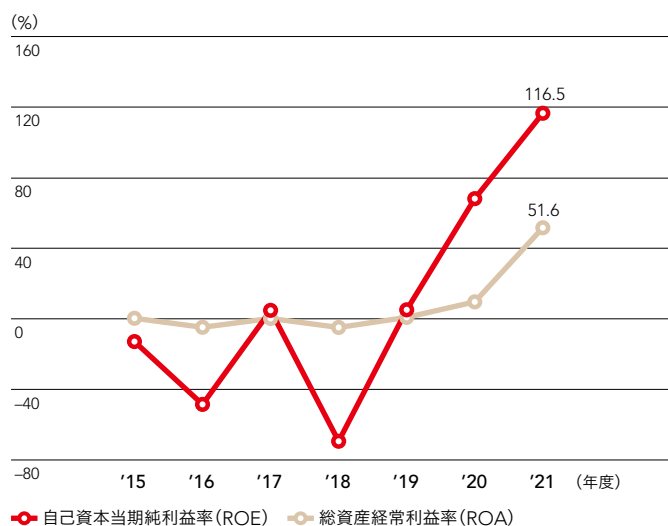
## 経常利益・売上高経常利益率



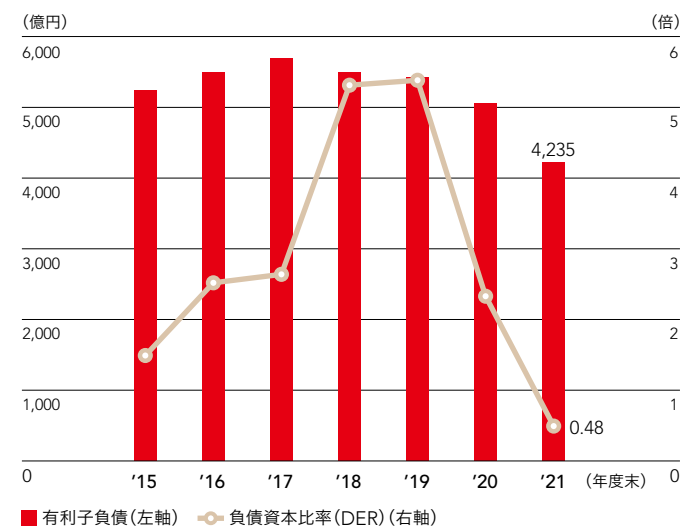
## 親会社株主に帰属する 当期純利益・売上高当期純利益率



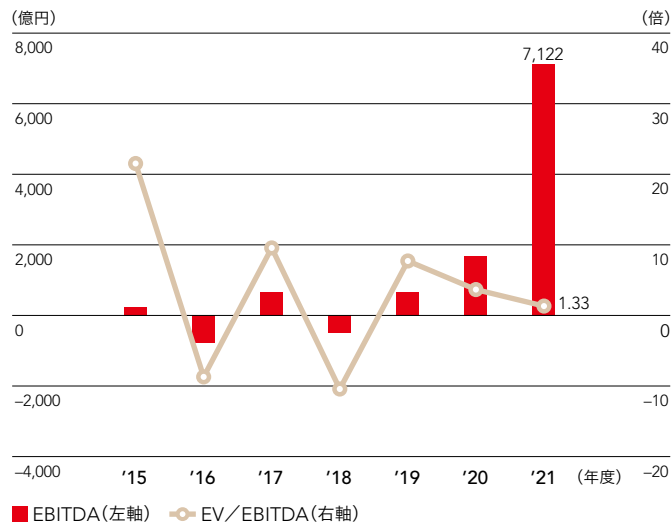
## 自己資本当期純利益率(ROE)・ 総資産経常利益率(ROA)



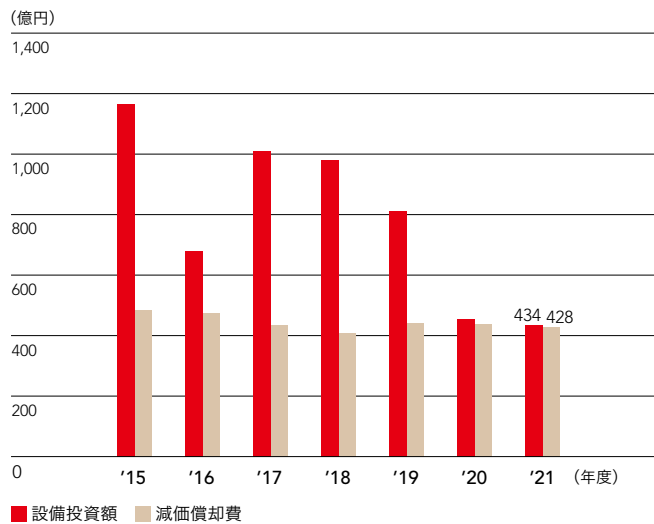
## 有利子負債・負債資本比率(DER)



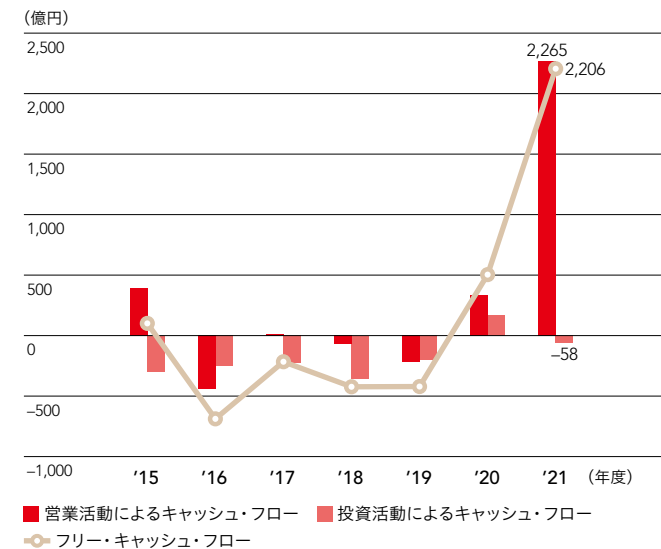
### EBITDA・EV/EBITDA



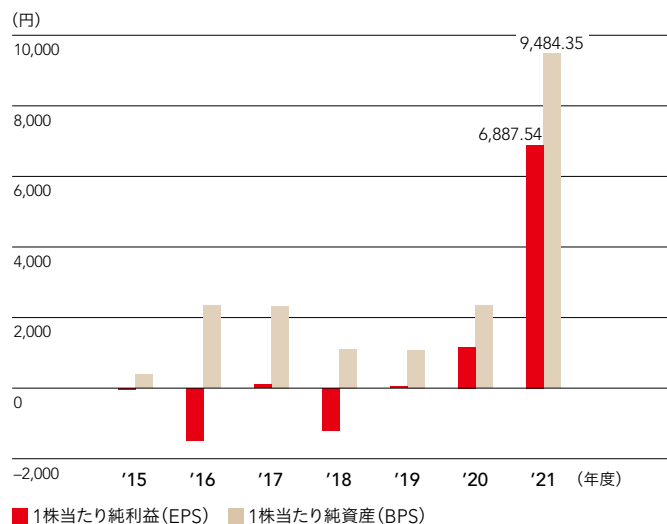
### 設備投資額・減価償却費



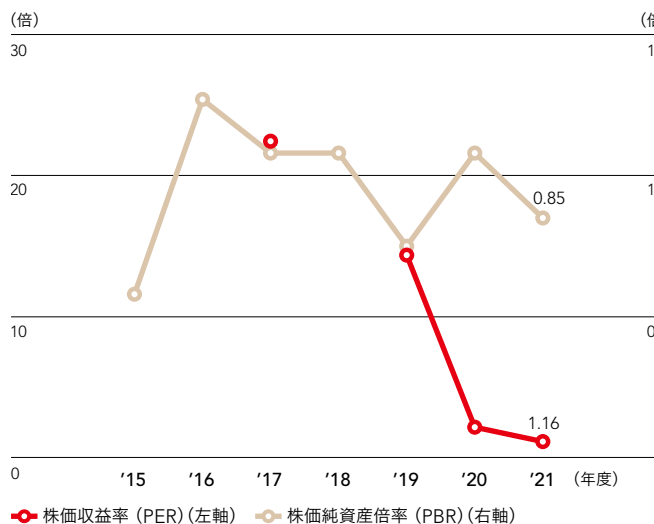
### キャッシュ・フロー



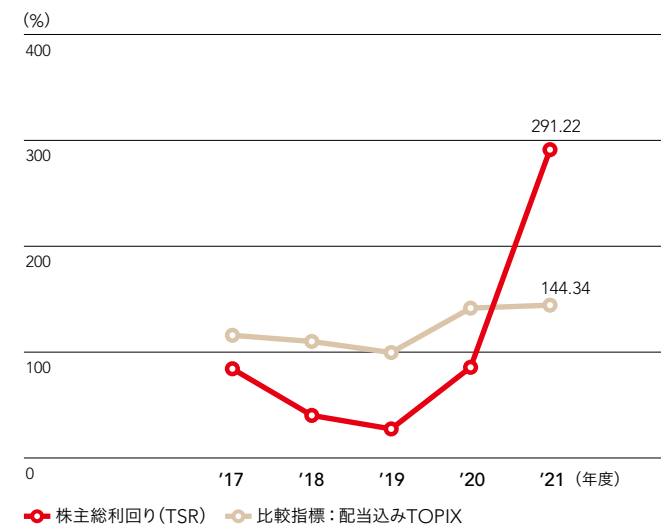
### 1株当たり当期純利益 (EPS)・1株当たり純資産 (BPS)



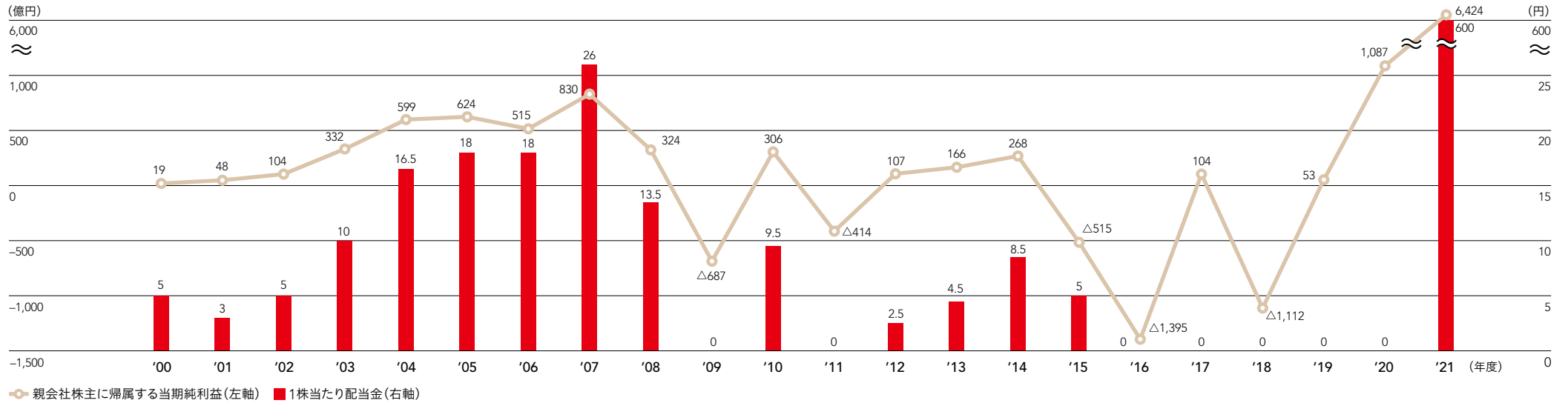
### 株価収益率 (PER)・株価純資産倍率 (PBR)



### 株主総利回り (TSR)

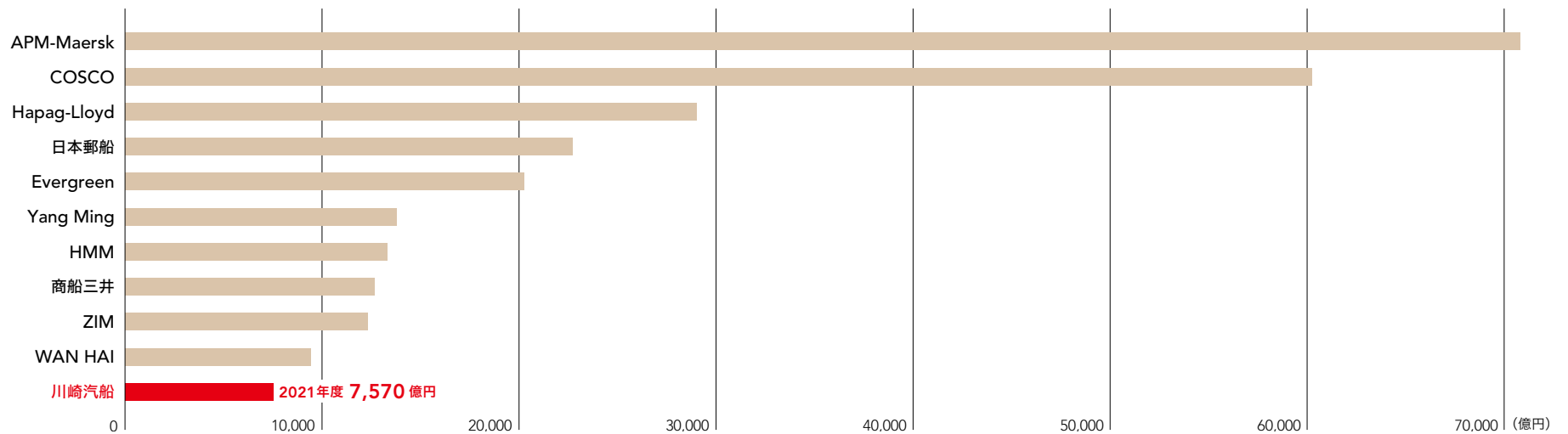


親会社株主に帰属する当期純利益と1株当たり配当金の推移



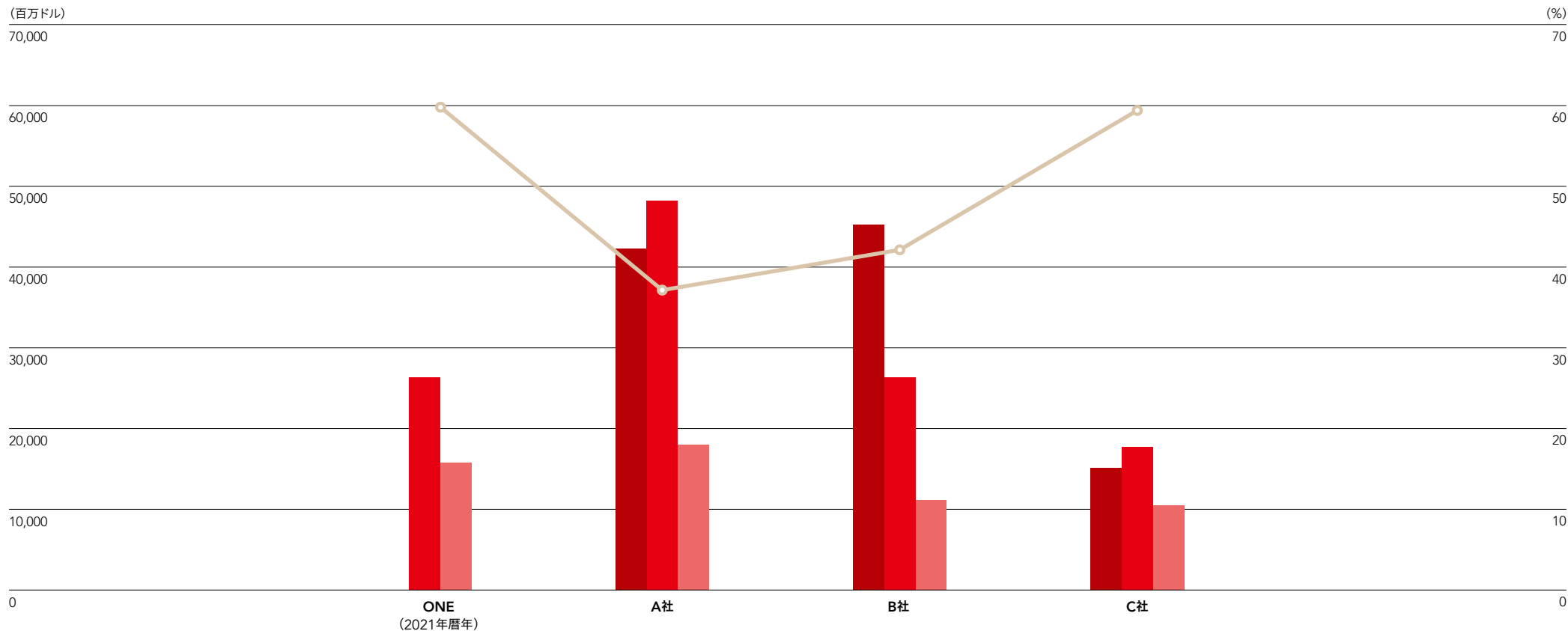
世界の上場海運会社売上ランキング(2021年度)

(2022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	\$42,339	\$45,349	\$15,084
■ 総売上 (百万ドル)	\$26,389	\$48,232	\$26,356	\$17,675
■ EBIT (百万ドル)	\$15,802	\$17,963	\$11,111	\$10,512
◊ EBITマージン (%)	59.9%	37.2%	42.2%	59.5%
■ 船隊規模 (隻数)	205	741	248	201

■ 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2021年度実績ベース

\*4 時価総額：2022年6月末時点

\*5 船隊規模：2022年3月時点



## 2022年度中期経営計画の概要

当社グループは、2022年度中期経営計画において、低炭素・脱炭素社会の実現に貢献する事業領域への挑戦を事業機会として捉え、成長ドライバーとする戦略を策定しました。その具現化に向けたカギを握るのが、成長の牽引役となる3つの事業に対して経営資源を集中的に配分するポートフォリオマネジメントです。併せて、事業戦略の推進を支える強固な事業基盤の構築にも取り組みます。また、当社グループ

の重要な事業部門であるコンテナ船事業については、株主としてONEの持続的な成長と発展を引き続き支援します。その上で、最適資本構成と資本効率を意識したキャッシュアロケーションを実施し、株主価値の最大化を目指します。

### 事業戦略

低炭素・脱炭素化を機会として成長戦略を策定、成長の牽引役となる事業に対して経営資源を集中的に配分

- ポートフォリオ経営
- 経営資源の鉄鋼原料・LNG輸送船・自動車船への重点配分

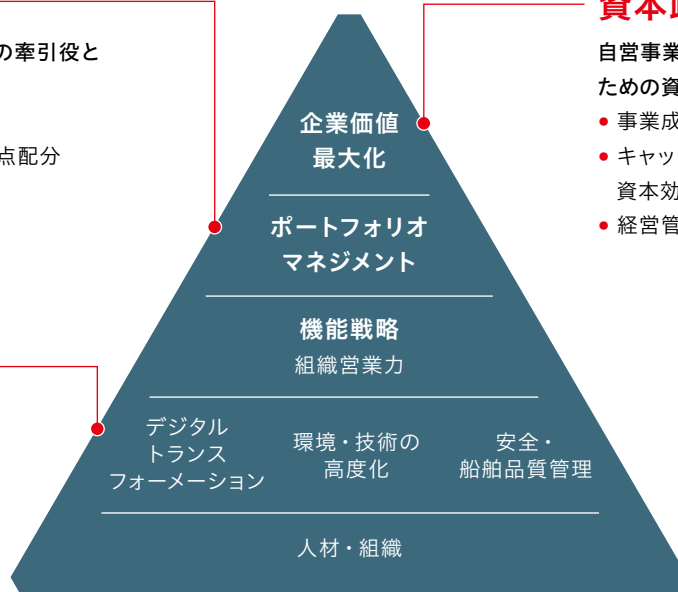
### 事業基盤

事業戦略を実現する強固な事業基盤の構築

### 資本政策

自営事業・コンテナ船事業の価値を川崎汽船の企業価値に反映させるための資本政策を明確化

- 事業成長と最適資本政策による企業価値向上
- キャッシュ・フローと最適資本構成を常に意識し資本効率と財務健全性を両立
- 経営管理の高度化



## 経営管理指標

### ROE

ROEが持続的に**10%以上**を達成

### 収支目標

2026年度までに自営事業とコンテナ船事業の収益力を  
バランス良く成長させる  
**経常利益：1,400億円**

### 最適資本構成

当社グループとしての資本効率の最適化と戦略的な資金調達が可能となる財務の健全性を両立

### 株主還元方針

中期経営計画期間で**4,000億～5,000億円規模**

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自己株式取得を含めた株主還元を進める

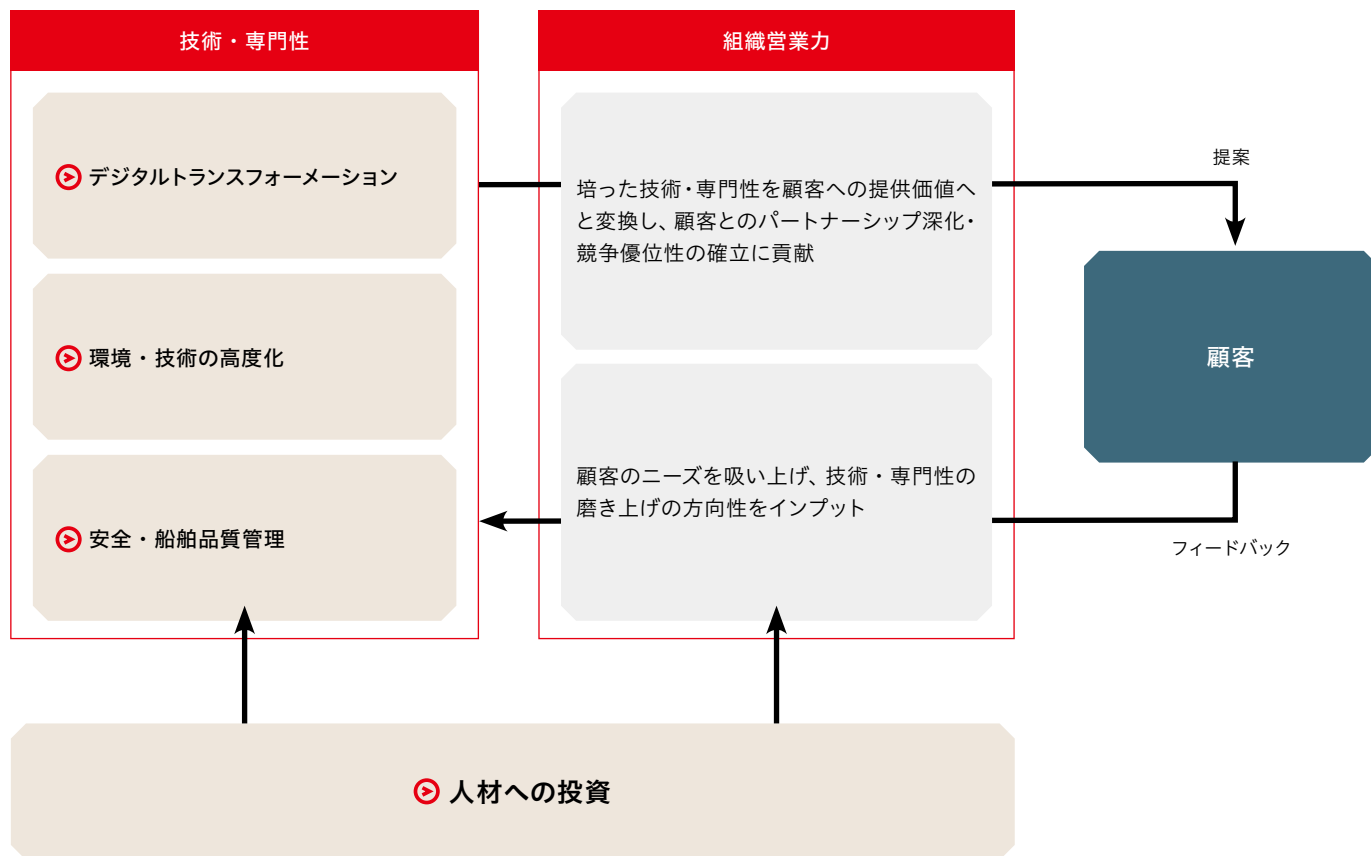
■ 事業戦略

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	主要市場および顧客ニーズ	優先課題	インプット	
 <p>成長を牽引する役割</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄鋼原料</li> <li>自動車船</li> <li>LNG輸送船</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>既存・新規顧客でのシェア獲得</li> <li>市場成長を上回る高成長</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>経営資源を集中的に配分</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>鉄鋼原料</b> 日本・アジアを中心とした既存顧客、環境対応需要を持つ資源メジャー等</li> <li><b>自動車船</b> 既存完成車OEM、増加するBEV輸送需要を持つ新興BEV荷主、High &amp; Heavy貨物</li> <li><b>LNG輸送船</b> 今後の成長市場であるアジアや米国、最大の事業規模を誇るカタールなどの既存顧客、中国・マレーシア・インド・インドネシアの地場の顧客</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>鉄鋼原料</b> LNG・アンモニア燃料船需要など、顧客の環境対応へ積極的に応えるための成長投資と運航体制の整備</li> <li><b>自動車船</b> 航路／荷主内プレゼンス向上による収益性強化、新興BEV取り込みおよびEnd-to-Endでの完成車物流サービス事業化による安定収益の増強</li> <li><b>LNG輸送船</b> 顧客需要に応じた船舶隻数増強、拠点・営業体制強化による顧客との密接な関係性構築と、アジアでの需要獲得</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>資金</b> LNG・アンモニア燃料船などの船舶投資、Seawing導入拡大による環境対応船隊整備、High &amp; Heavy対応船投資、End-to-End関連の事業投資</li> <li><b>人材</b> 海外拠点増強を含めた、営業、海技者、オペレータの増強</li> </ul>
 <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"> <li>電力炭</li> <li>VLGC・VLCC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業リスクの最小化</li> <li>代替燃料需要への対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に国内を中心とした既存顧客基盤の、特に代替燃料への転換</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高い輸送品質技術の維持・向上と、船舶管理・運航体制の維持</li> <li>主体的な提案営業を通じたエネルギーミックス転換の支援による、新エネルギー輸送需要の獲得</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>船舶資産</b> 顧客ニーズを踏まえた新エネルギー輸送が可能な船隊の整備</li> <li><b>人材</b> 新エネルギー輸送が可能な乗組員のケイパビリティの維持・育成</li> </ul>
 <p>稼ぐ力の磨き上げで貢献する役割</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バルクキャリア</li> <li>近海内航</li> <li>港湾・物流</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市況耐性を高め、安定収益確保</li> <li>シナジーを追求した事業戦略</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ライトアセット化（バルクキャリア）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>バルクキャリア</b> 当社が強みを持つアジア地域の顧客</li> <li><b>近海内航・港湾・物流</b> 内航・フェリーにおけるモーダルシフト需要、および、外航・内航双方における重層的な顧客サービス展開</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>バルクキャリア</b> 顧客基盤の強化、および、配船効率と市況耐性向上のさらなる向上、アセットライト化の推進</li> <li><b>近海内航・港湾・物流</b> 各社の知見と経験を生かしたビジネス促進と、成長を牽引する役割の事業とのシナジー追求</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>バルクキャリア</b> アセット管理拠点および事業拠点としてのシンガポール拡充</li> <li><b>近海内航・港湾・物流</b> 既存アセットの効率的な活用の徹底</li> </ul>
 <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"> <li>コンテナ船</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全社収益の安定化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>株主としてのONEへの関与を継続</li> <li><b>ガバナンス</b> 企業価値向上のための資本効率、ROEを意識した経営</li> <li><b>IR</b> ONEの企業価値がステークホルダーの皆さまに評価していただけるようコミュニケーション</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>人材支援</b> 経営・オペレーション両面でのONEへの人材提供</li> </ul>	
 <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"> <li>風力発電支援船事業等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>川崎汽船およびグループ会社とのシナジー追求</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>再生エネルギー関連の事業体</li> <li>燃料転換(LNGサプライチェーンの構築)に関わる事業体</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>グループ総合力の強化と、KWSでの風力発電支援船事業をはじめとした次世代エネルギー事業に取り組みグループ企業の支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>川崎汽船・川崎近海汽船株式会社・国内グループ会社での出資・人材・ノウハウの提供</li> </ul>

■ 事業基盤

新たな事業戦略の推進に求められる技術・専門性と組織営業力を備えるため、事業基盤の高度化を図ります。高度化の出発点となるのが、人材への投資です。採用や既存人材への研修といった人材への投資を通じて、当社グループならではの技術・ノウハウを磨くとともに、お客さまへの提案力も強化します。単にお客さまのご要望に対応するだけでなく、培った技術・ノウハウをもとにお客さまのニーズに応えながら新たな価値を提案する営業活動を行うことで、お客さまのパートナーとしてのプレゼンスを高めます。



④ 人材への投資

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

① デジタルトランスフォーメーション

情報・業務プロセスおよび船舶のデジタルイゼーションを一層進め、データや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、競争力の源泉として付加価値を向上

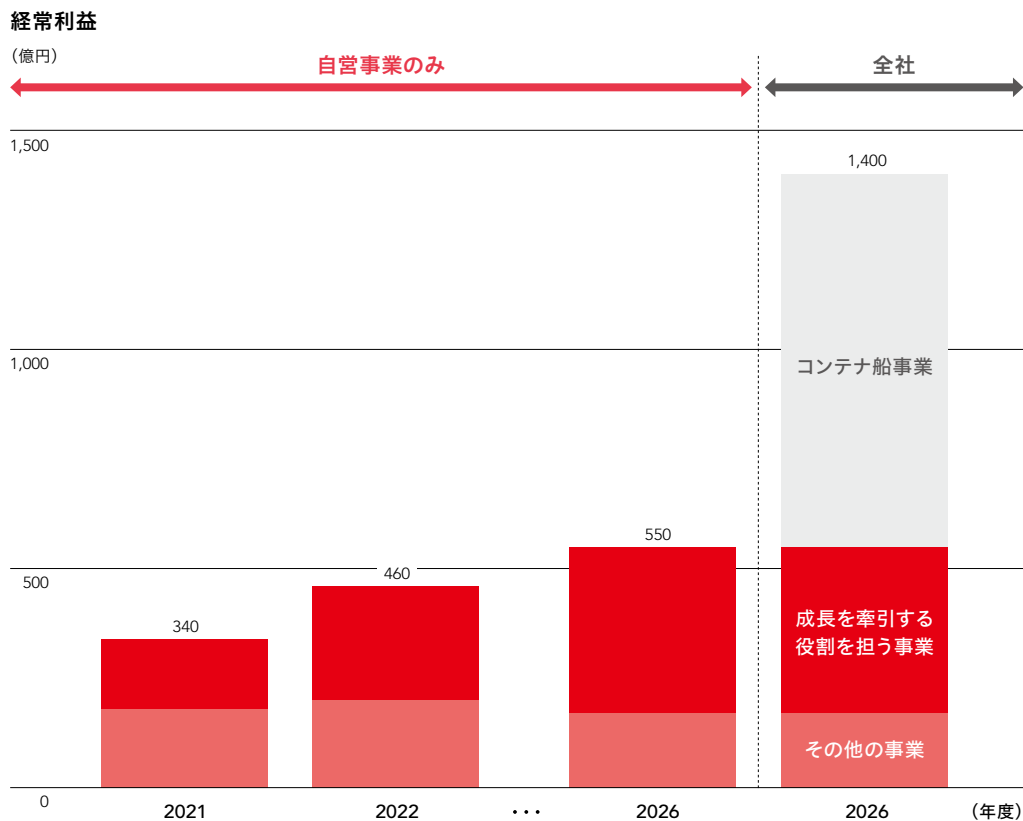
② 環境・技術／安全・船舶品質管理

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を継続するとともに、グローバルに展開する海上輸送と、世界に点在する地域限定事業(バンカリング事業、洋上風力発電事業)双方の安全・品質管理を網羅する組織体制を強化

■ 資本政策

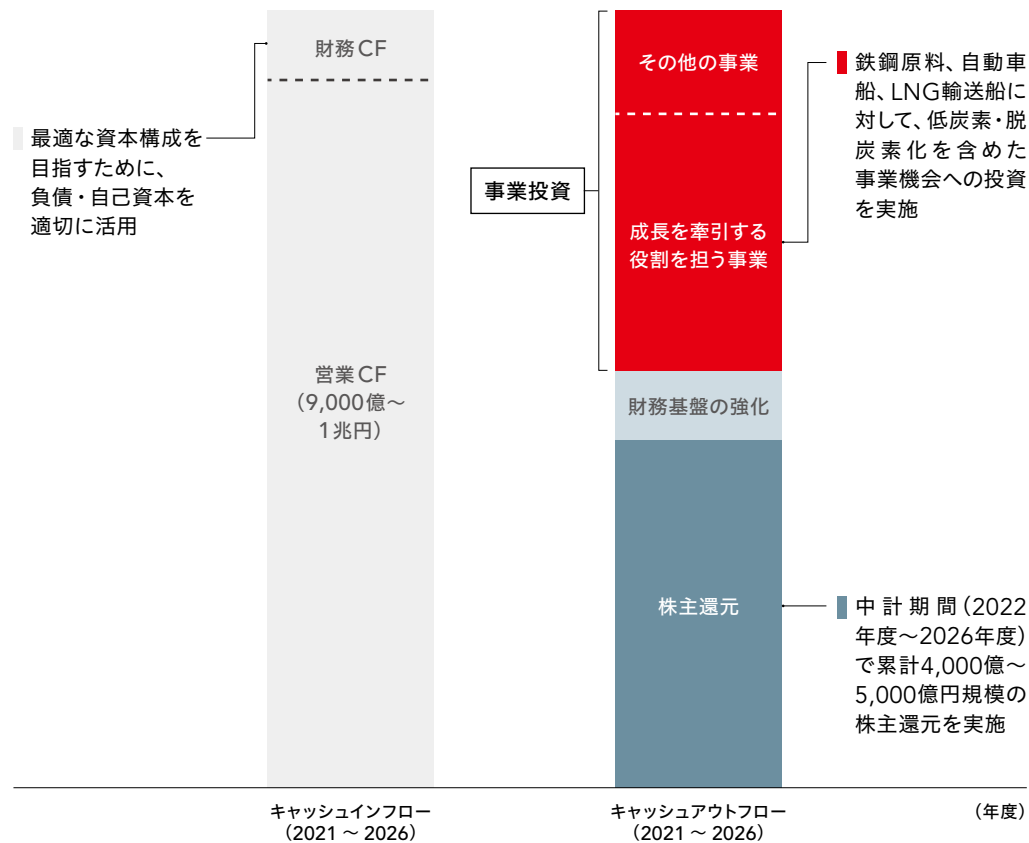
▶ 収支目標

自営事業のうち、「成長を牽引する役割」を担う3事業において市場成長率を上回る成長を実現するとともに、「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」「稼ぐ力の磨き上げで貢献する役割」の事業においても安定収益を拡大します。これにより、2026年度の自営事業の経常利益550億円、コンテナ船事業も合わせた経常利益1,400億円の達成を目指します。



▶ キャッシュアロケーション

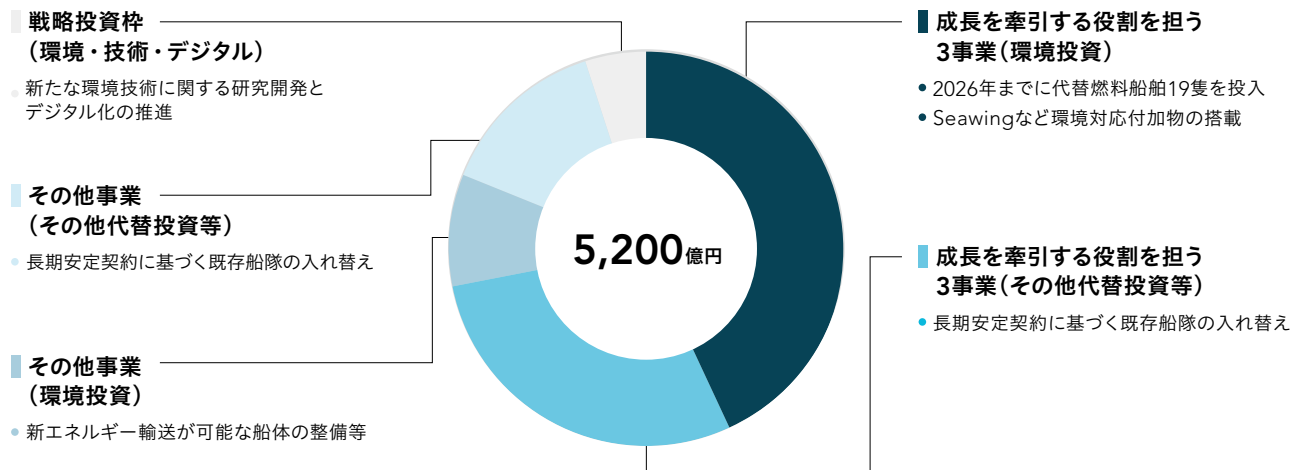
2021年度～2026年度に9,000億～1兆円の営業キャッシュ・フローを計上する想定のもと、成長を牽引する役割を担う3事業への成長投資を中心とした事業投資を遂行し、中長期的な事業環境の変化を捉え得る船隊の整備と営業体制の強化を図ります。同時に、財務基盤の維持・向上と株主還元についても、最適資本構成の観点からバランスよく実施します。



▶ 投資計画

2022年度～2026年度の5年間で累計5,200億円の投資を計画しています。成長を牽引する役割を担う3事業に対して、事業投資の約8割を投入するほか、環境・技術の強化に向けた投資にも重点を置き、低炭素・脱炭素化へのニーズに応え競争優位性を確立します。

● 「環境」と「成長を牽引する役割」に重点を置く投資計画



● 環境投資は自社の低炭素・脱炭素化推進に2,750億円、社会の低炭素・脱炭素化推進に350億円



▶ 株主還元政策

中計期間中の5か年で、4,000億～5,000億円規模の株主還元を実施する計画です。各年度のキャッシュインと事業投資の進捗を踏まえ、財務の健全性を確保した上で適正資本を超える部分については、基礎配当に加えて追加配当・自己株式取得を機動的に実施します。すでに配当予想を発表済みの2022年度以降は、各年度の業績予想の中で配当方針を開示します。

▶ 経営管理のさらなる高度化

資本コストを意識した経営をグループ全体で推進するため、事業別責任会計管理を導入し、事業ごとの資本コストとキャッシュ・フローに基づく経営管理を行います。また、事業別船舶投資ガイドラインを作成・運用し、立案、事前評価から実行、事後評価までの事業投資マネジメントの精度を向上します。

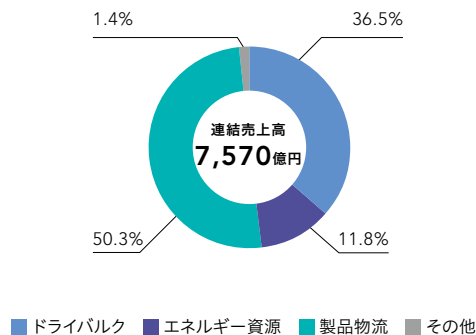
セグメント	事業	事業概要
ドライバルク	鉄鋼原料事業 / バルクキャリア事業	鉄鋼原料、製紙原料、穀物、石炭などの梱包しない大量の乾貨物をばら積み(バルク)輸送する事業。日本向けの輸送に加え、中国、インドや中東のほか、大西洋海域での三国間輸送も積極的に展開。ドライバルク事業ユニットでは風力利用やLNG燃料・バイオ燃料など低炭素化に挑戦している。
	油槽船事業 / 燃料事業	原油やLPG(液化石油ガス)など、石油関連の海上輸送を行う事業。1935年に初の大型タンカー、1974年に初のLPGタンカー竣工以来、国内外顧客向けにグローバルな事業を展開。燃料事業においては燃料(重油、軽油、LNG、バイオ燃料等)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	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、洋上風力支援船事業(支援船・輸送船)、CO <sub>2</sub> 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投入して以来、乗用車やトラックを中心に高品質な輸送サービスを提供。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、環境負荷低減にも配慮しながら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
ケープサイズ	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	
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 ROLO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

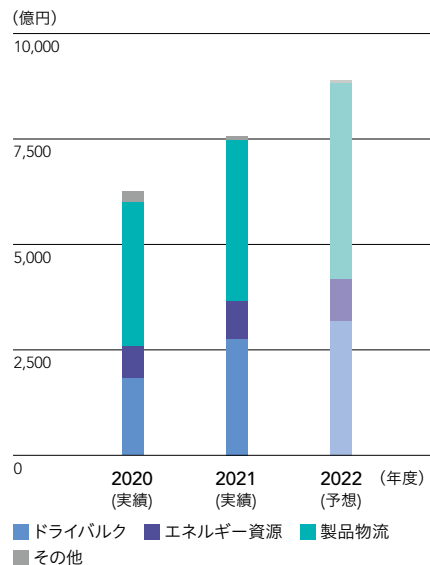
### ■ セグメント別 売上高構成比 (2021年度)



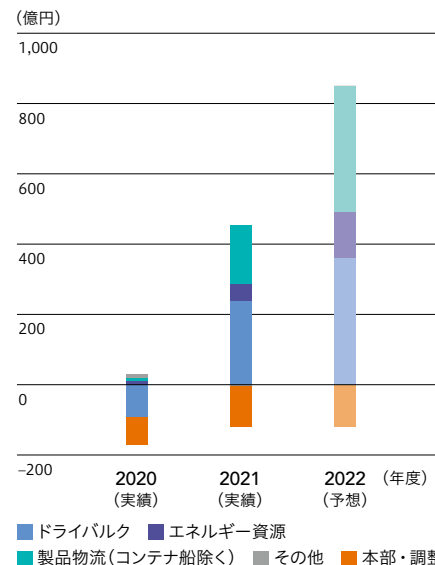
\*1 エネルギー資源セグメントには、LNG船、電力・海洋、油槽船・燃料、カーボンニュートラル推進事業を含む。

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

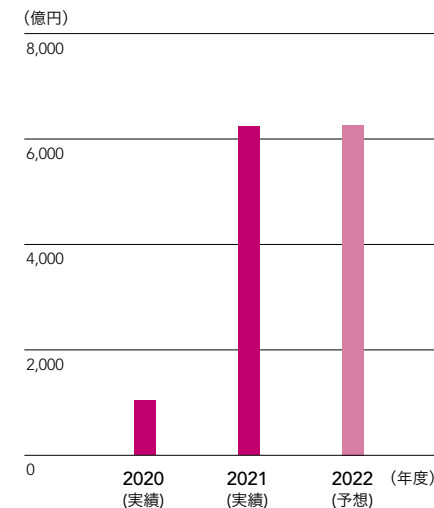
### ■ セグメント別 売上高



### ■ セグメント別 経常損益(自営事業)

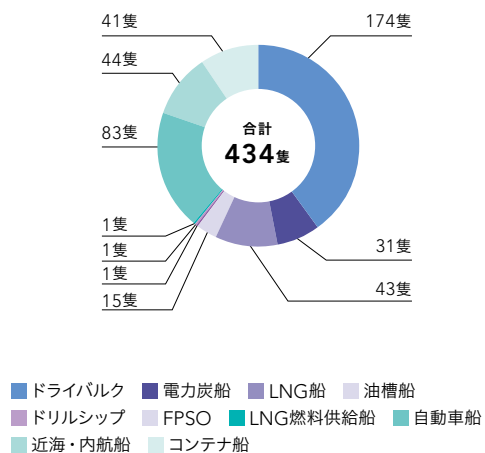


### ■ コンテナ船事業 経常損益



\* 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2022年度予想は、2022年8月時点。

### ■ グループ運航船舶隻数 (2022年3月末)



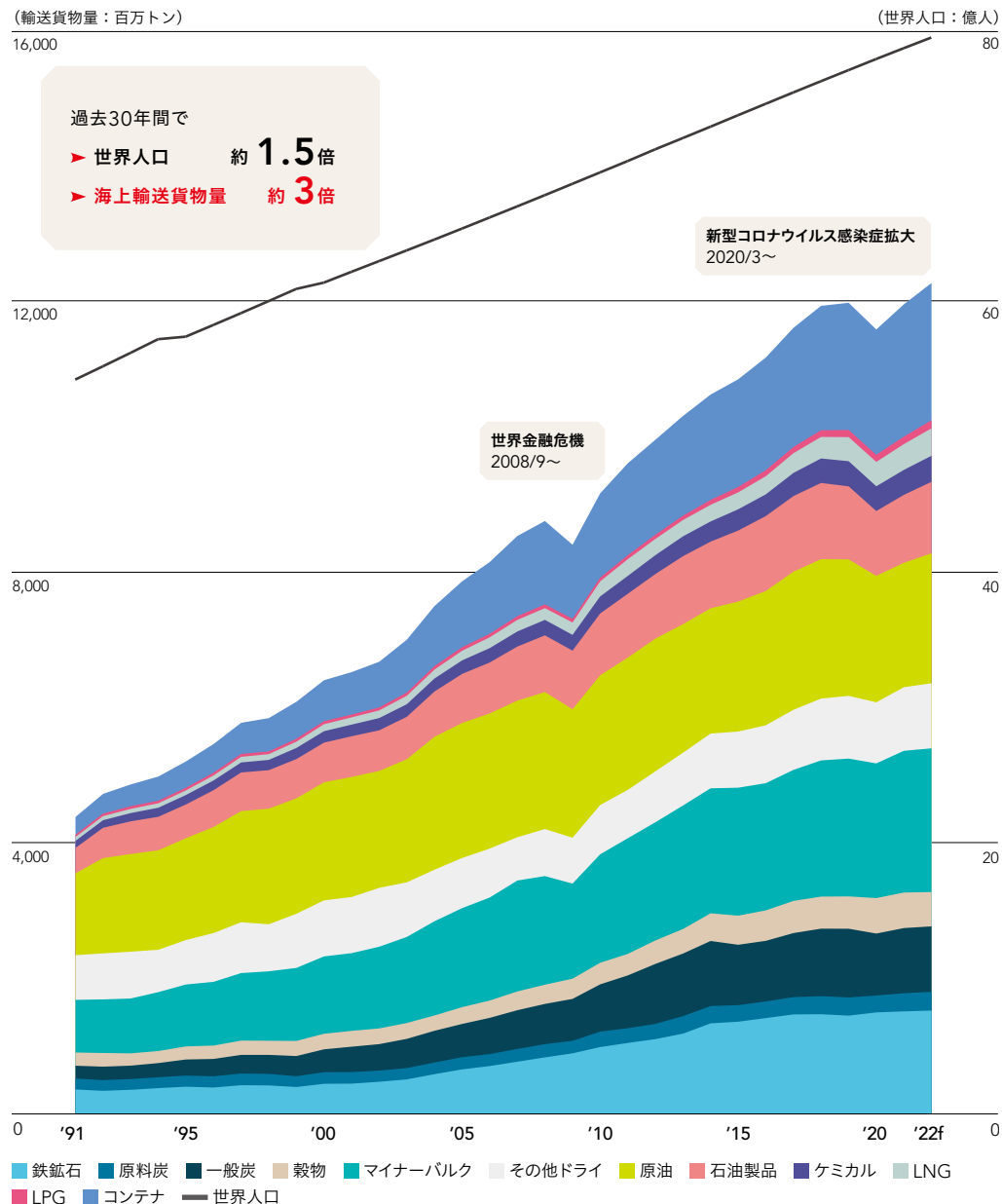
### ■ グループ運航船舶推移

船種	2020年3月末時点						2021年3月末時点						2022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	58	7,066,538	125	16,863,769	183	23,930,307	52	6,290,705	129	16,796,331	181	23,087,036	48	5,888,871	126	16,601,473	174	22,490,344
電力炭船	8	703,971	21	1,891,421	29	2,595,392	6	527,434	21	1,891,180	27	2,418,614	8	702,581	23	2,059,852	31	2,762,433
LNG船	45	3,801,242	2	152,272	47	3,953,514	42	3,579,351	2	152,272	44	3,731,623	41	3,499,795	2	152,272	43	3,652,067
油槽船	12	1,769,681	5	776,868	17	2,546,549	11	1,719,494	5	776,868	16	2,496,362	11	1,658,699	4	722,598	15	2,381,297
オフショア支援船	6	29,186	0	—	6	29,186	6	29,186	0	—	6	29,186	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	0	—	0	—	0	—	1	2,431	0	—	1	2,431	1	2,431	0	—	1	2,431
自動車船	38	529,072	51	935,091	89	1,464,163	33	442,571	46	854,046	79	1,296,617	33	446,112	50	916,112	83	1,362,224
近海・内航船	25	212,972	24	351,955	49	564,927	25	235,937	18	235,986	43	471,923	25	233,488	19	255,558	44	489,046
コンテナ船	7	460,448	39	3,621,895	46	4,082,343	7	460,448	36	3,503,346	43	3,963,794	11	849,856	30	2,970,195	41	3,820,051
合計	201	14,573,110	267	24,593,271	468	39,166,381	185	13,287,557	257	24,210,029	442	37,497,586	180	13,281,833	254	23,678,060	434	36,959,893

\* 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。

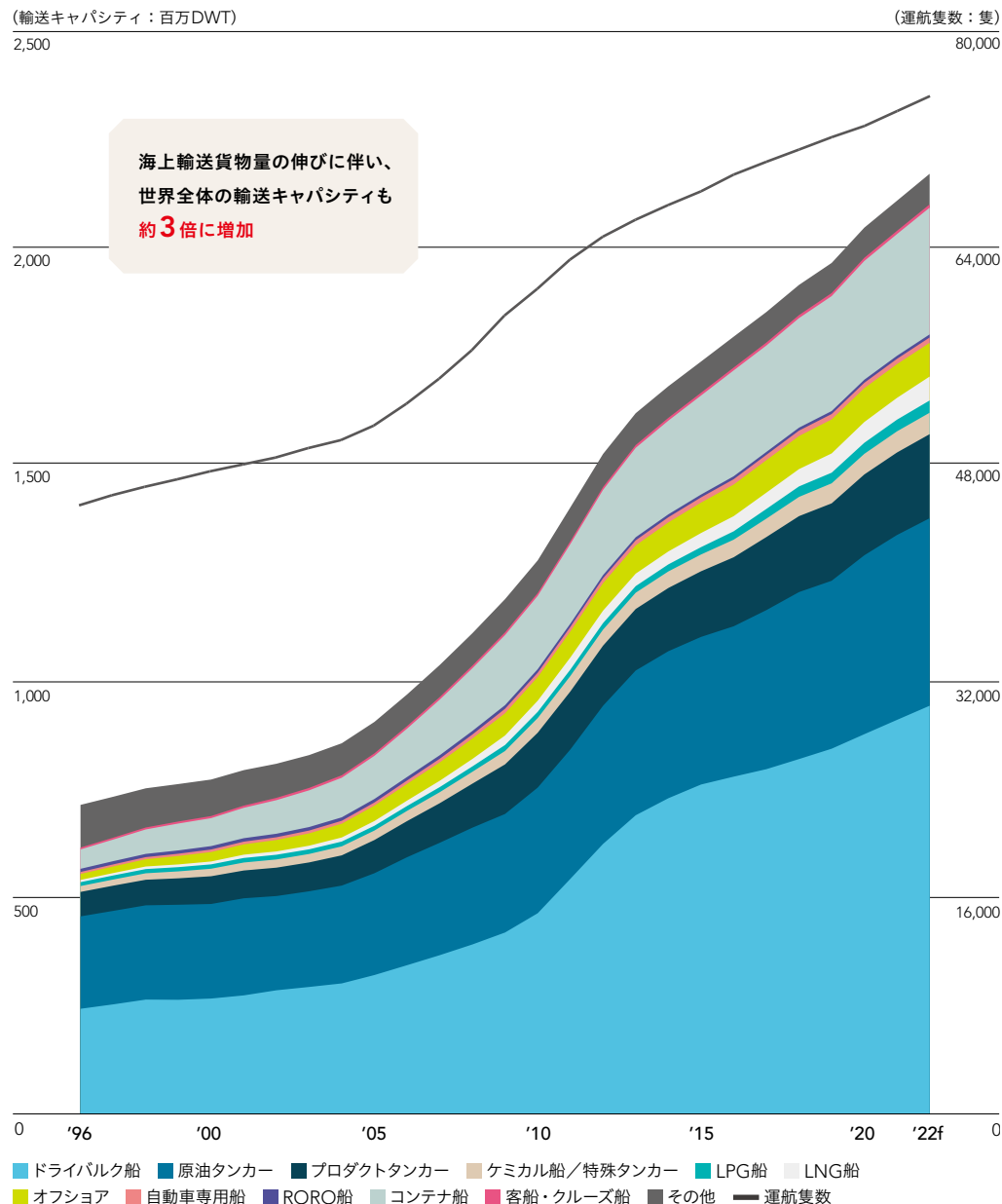
\* 隻数には基幹船隊に加え、期末時点の短期・スポット備船も含まれます。

### 世界の主要海上輸送貨物量と世界人口



Shipping Review & Outlook March 2022、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 2022より当社作成



■ ドライバルク(全船型) 船社ランキング

(2022年7月時点)

ランキング	会社名	重量(10万トン)	隻数
1	China COSCO Shipping	375.2	335
2	Fredriksen Group	142.5	104
3	Star Bulk Carriers	140.7	128
4	日本郵船	135.7	149
5	China Merchants	131.5	117
6	Berge Bulk	120.8	64
7	川崎汽船	119.4	99
8	Pan Ocean	115.1	82
9	CDB	103.9	117
10	ICBC	103.1	32

\* 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7月時点)

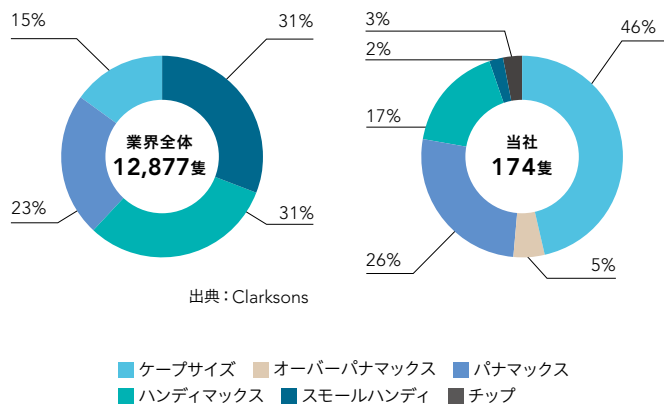
ランキング	会社名	重量(10万トン)	隻数
1	China COSCO Shipping	238.2	97
2	Berge Bulk	116.3	53
3	Fredriksen Group	107.8	58
4	ICBC	102.2	30
5	H-Line Shipping	88.1	43
6	Pan Ocean	86.0	33
7	Angelicoussis Group	85.0	48
8	China Merchants	82.8	29
9	Polaris Shipping	77.3	29
10	Star Bulk Carriers	76.9	41
11	川崎汽船	76.7	39

\* 保有船および一部備船を含む

出典：Clarksons

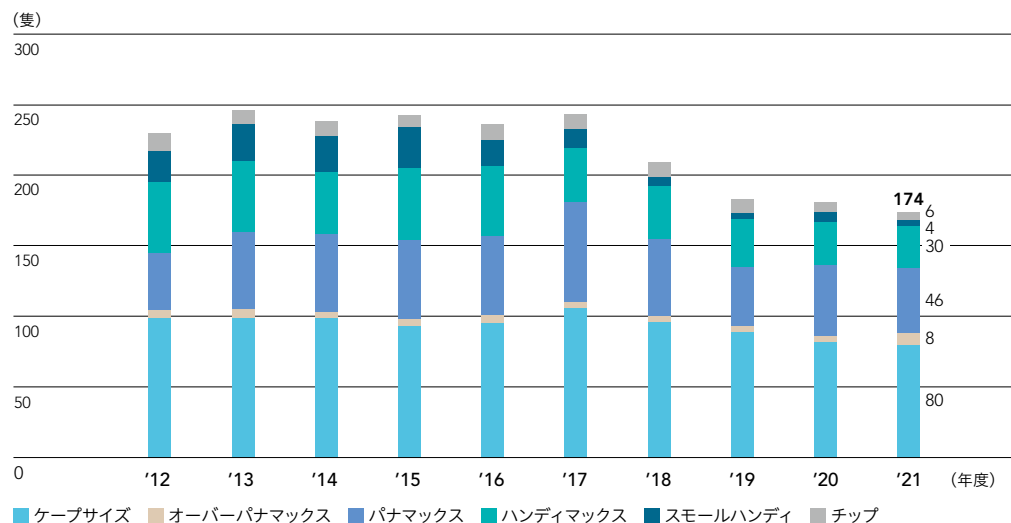
■ ドライバルク 船隊構成

(2022年3月末)



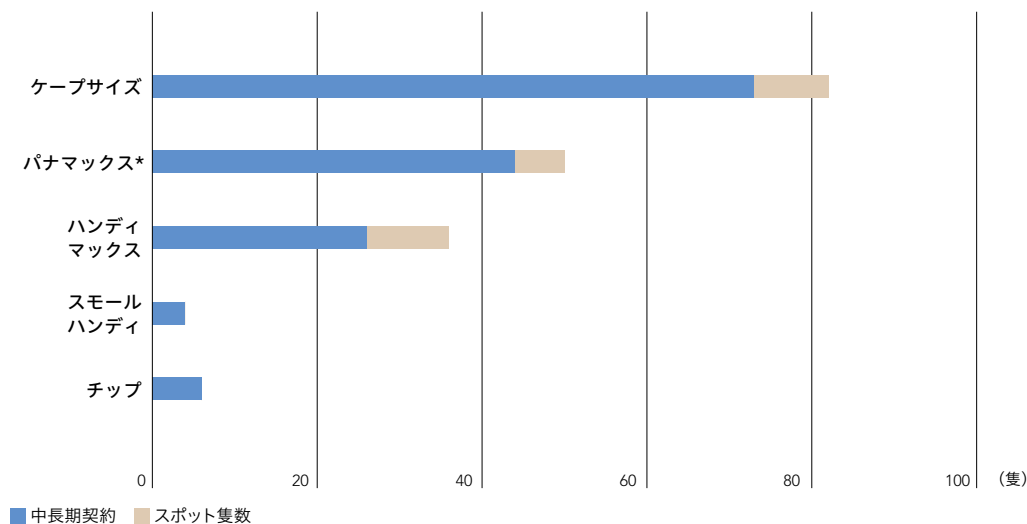
\* オーバーパナマックスの隻数については、パナマックスに含む

■ 当社ドライバルク サイズ別船隊推移



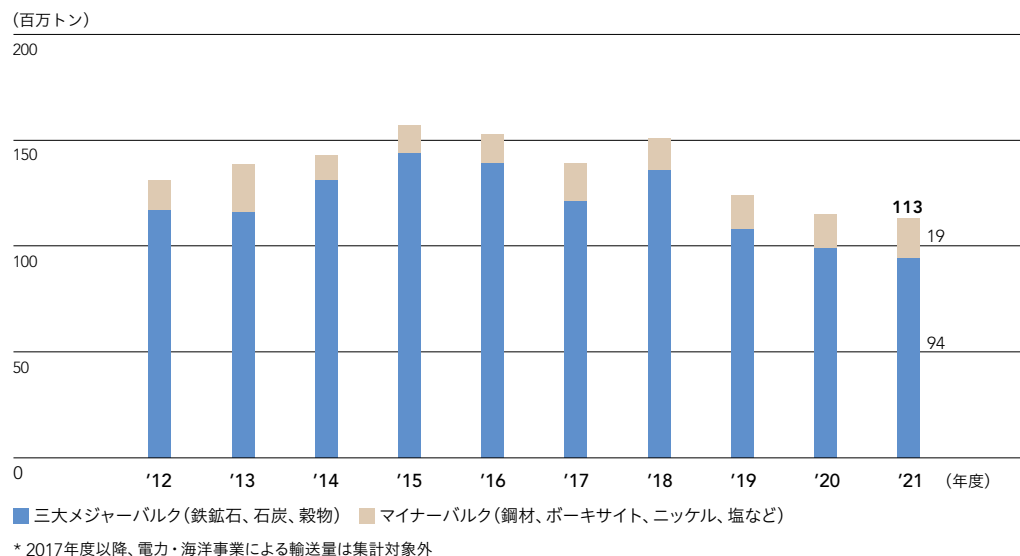
■ 当社ドライバルク 2022年度 船型別 中長期契約カバー率見込み

(2022年7月時点)



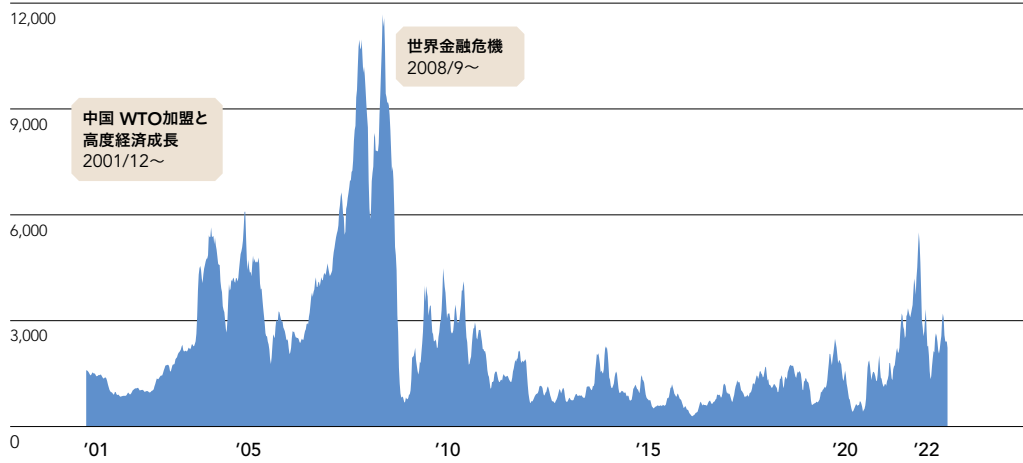
\* オーバーパナマックスの隻数については、パナマックスに含む

■ 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)

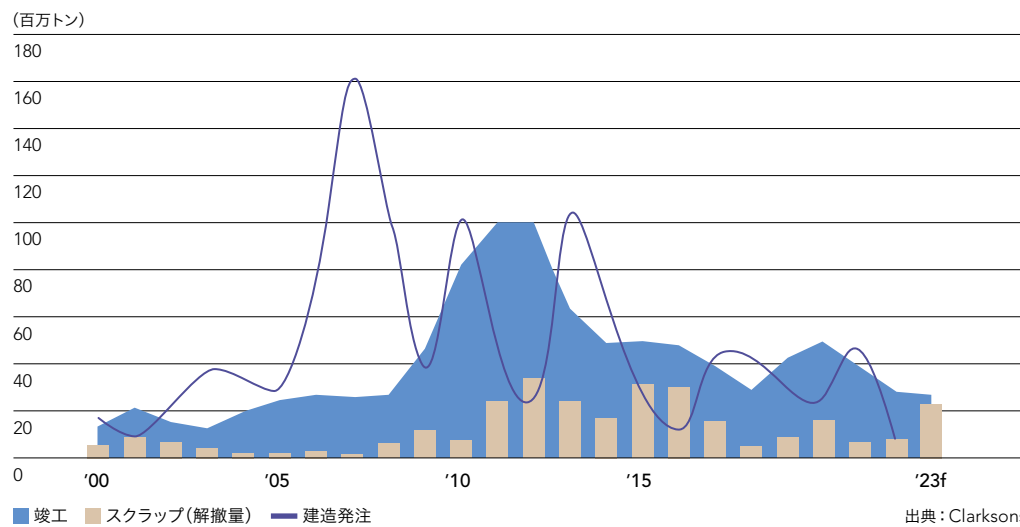


\* BDI: 1985年1月4日を基準(1,000)とした値

出典: Clarksons

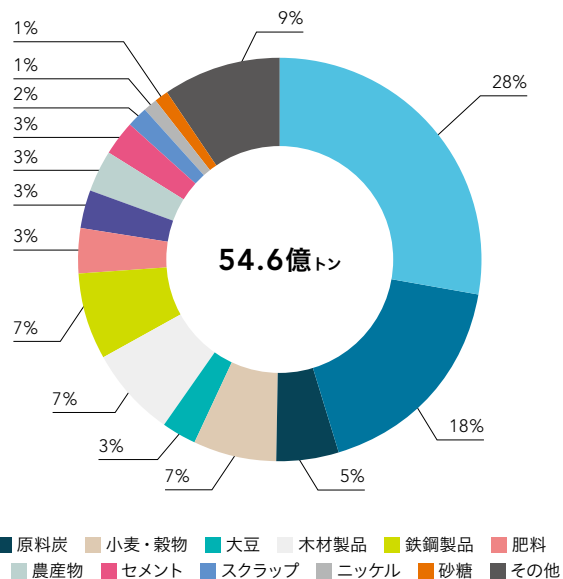
■ ドライバルク 船腹供給量推移

(2022年6月時点)



出典: Clarksons

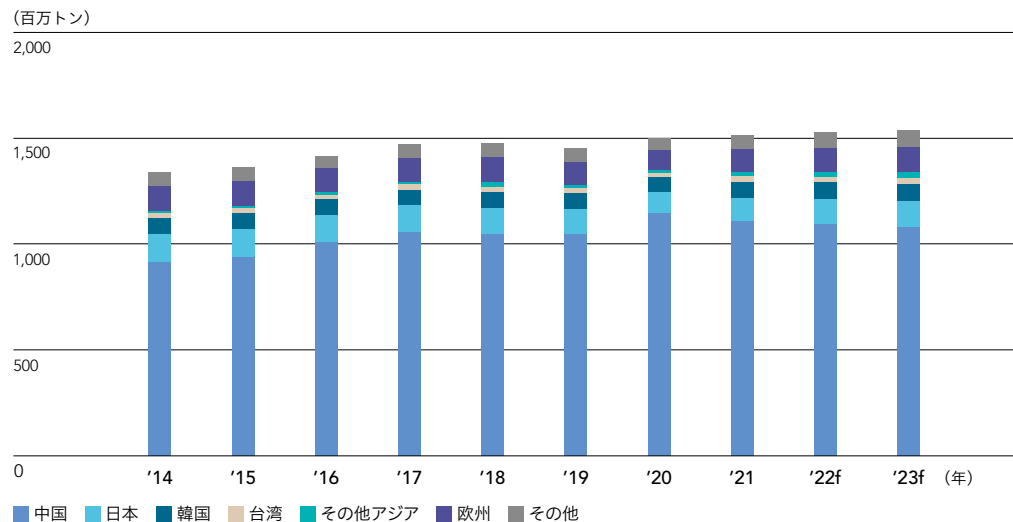
2021年 世界ドライバルク 海上輸送品目別内訳(重量ベース)



出典：Clarksons

世界主要国鉄鉱石輸入量推移

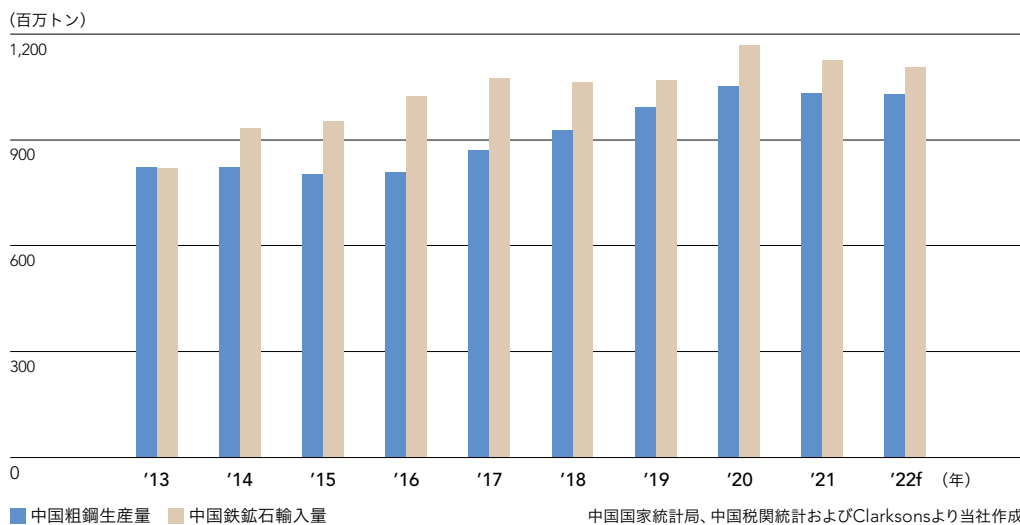
(2022年3月時点)



出典：Shipping Review & Outlook March 2022

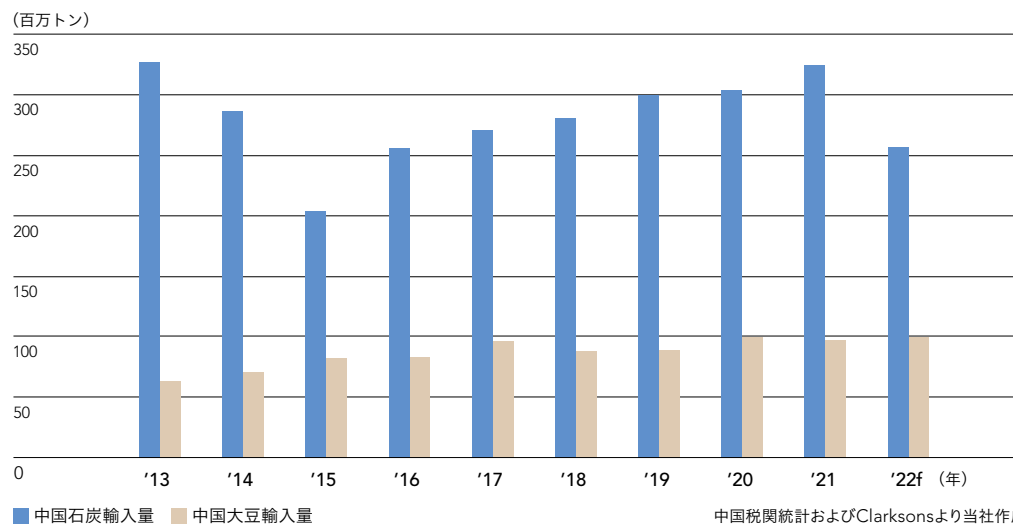
中国 粗鋼生産量・鉄鉱石輸入量推移

(2022年6月時点)



中国 石炭・大豆輸入量推移

(2022年6月時点)



### LNG船社ランキング

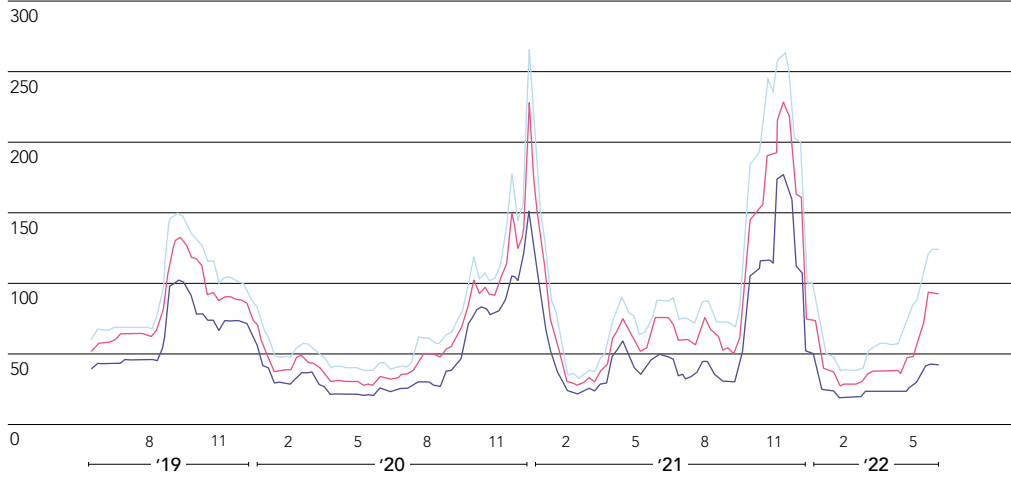
(2022年3月時点)

ランキング	会社名	隻数
1	商船三井	92
2	日本郵船	85
3	Nakilat	69
4	Stone Peak	47
5	Maran Gas	45
6	川崎汽船	44
7	MISC	29
8	Gaslog	27
9	飯野海運	25
10	Bergesen Worldwide	23
11	Knutsen	15

当社作成

### LNG船 傭船料推移

(千ドル/日)



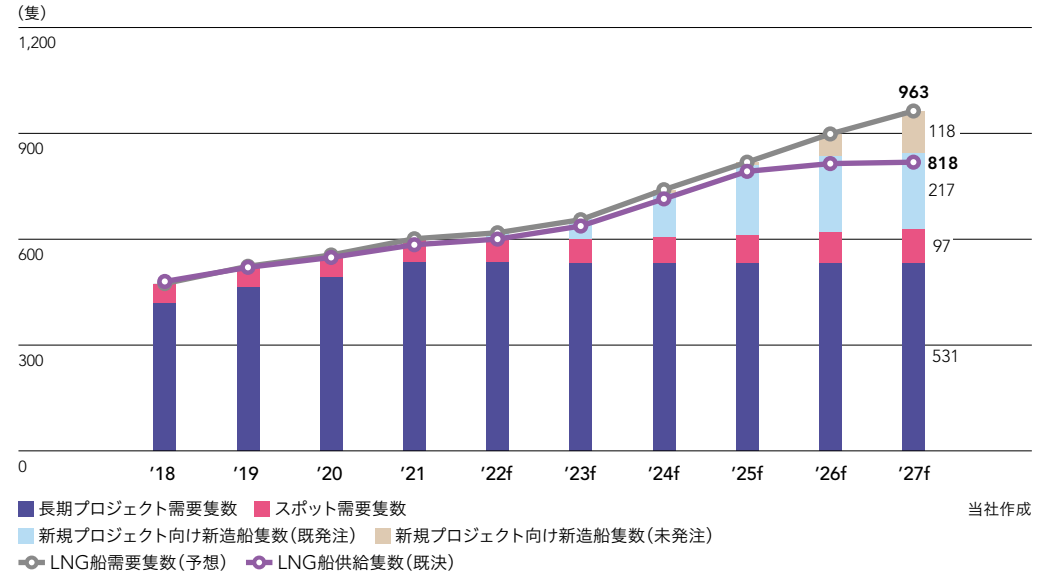
出典：SSY LNG RADAR

\*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

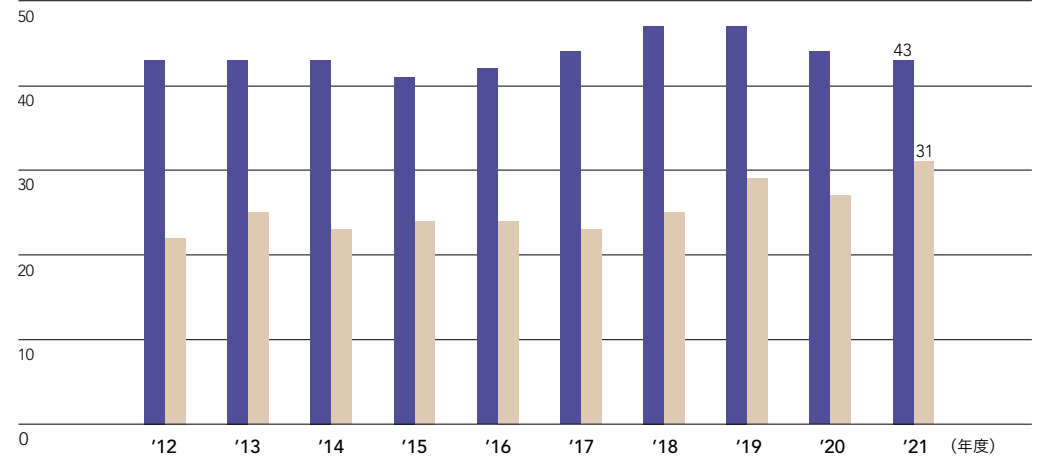
(2022年6月時点)



当社作成

### 当社LNG船・電力炭船隻数推移(共有船含む)

(隻)



■ LNG船 ■ 電力炭船

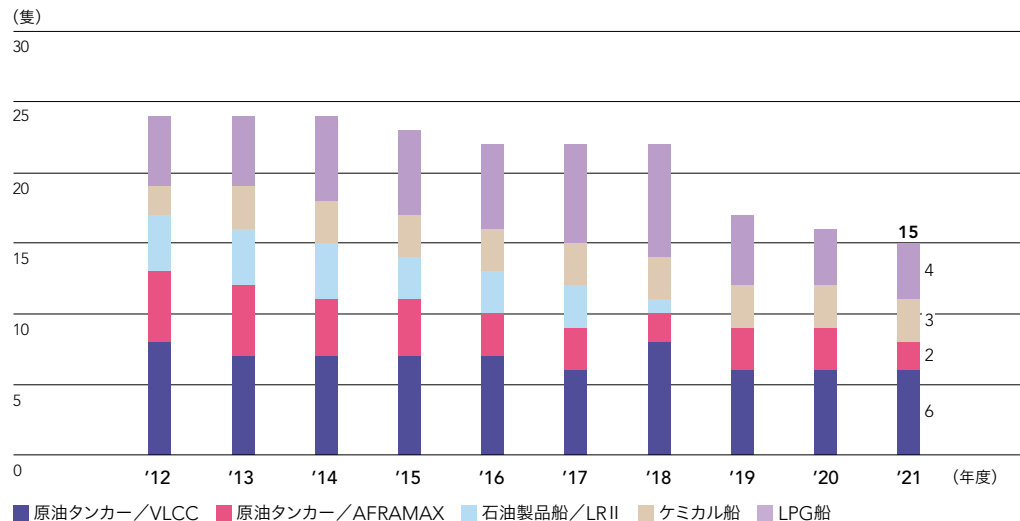
VLCC 船社ランキング

(2022年7月時点)

ランキング	会社名	重量(10万トン)	隻数
1	China Merchants	157.8	51
2	China COSCO Shipping	150.0	49
3	Bahri	131.1	42
4	Euronav NV	130.1	42
5	Nat Iranian Tanker	117.6	38
6	Angelicooussis Group	111.6	35
7	商船三井	80.2	26
8	SK Shipping	75.1	24
9	DHT Holdings	74.6	24
10	Fredriksen Group	60.8	20
32	川崎汽船	18.4	6

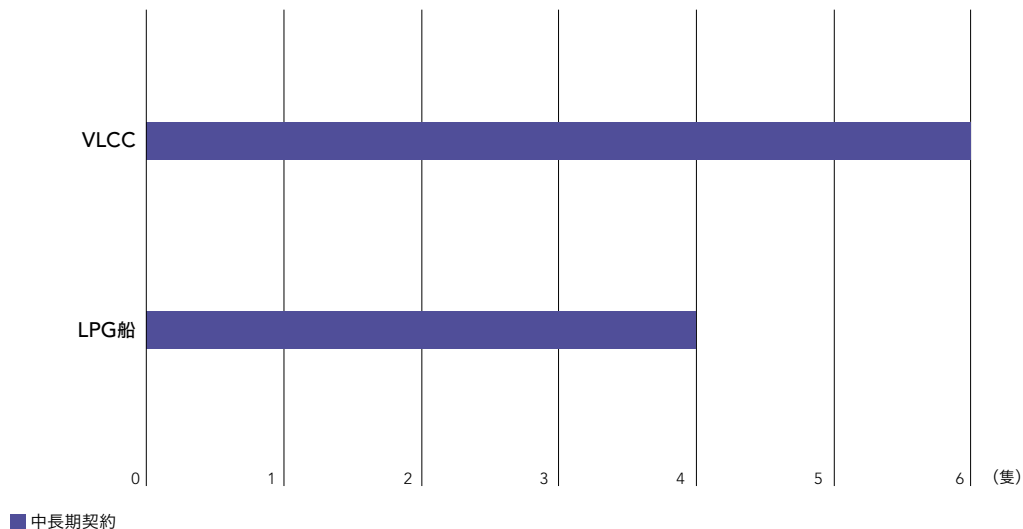
出典：Clarksons

当社油槽船(タンカー) 船種別船隊推移

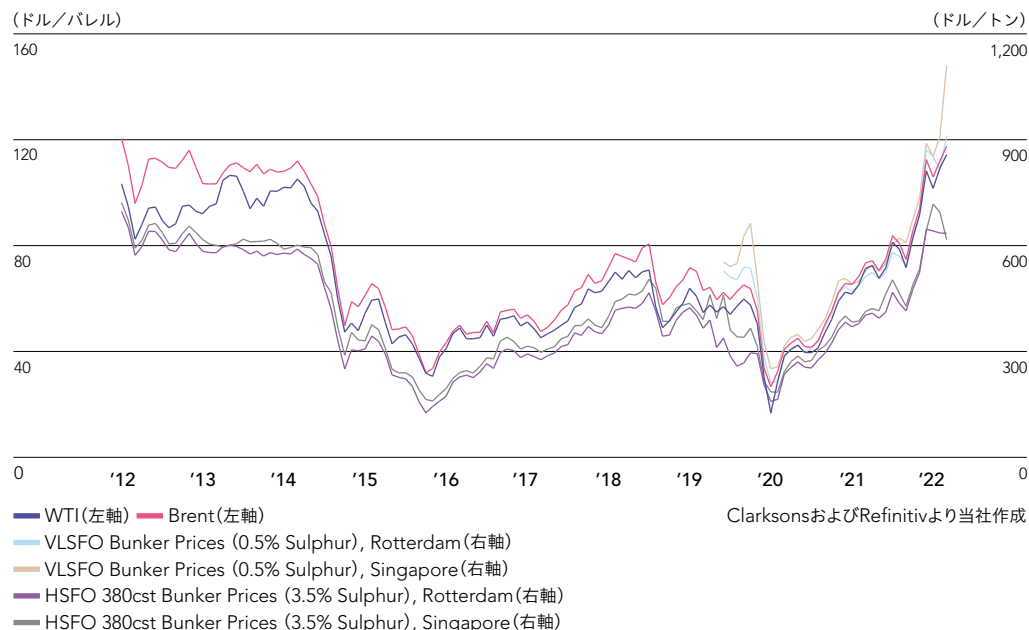


当社油槽船 2022年度船型別中長期契約カバー率見込み

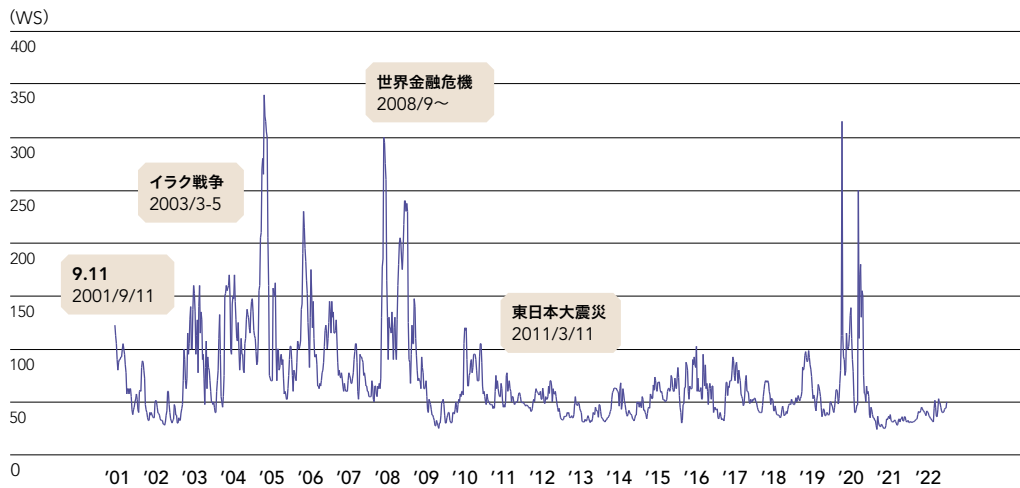
(2022年7月時点)



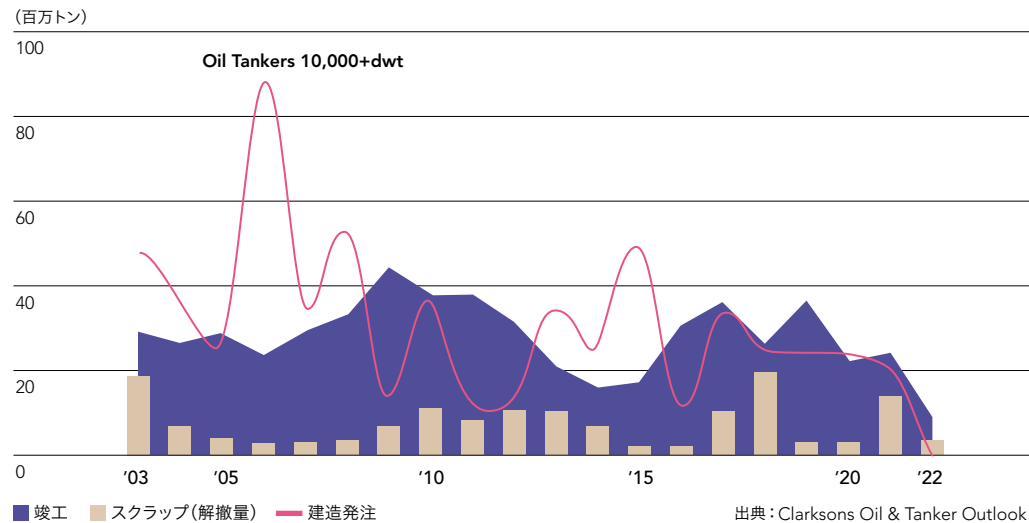
原油・燃料油価格推移



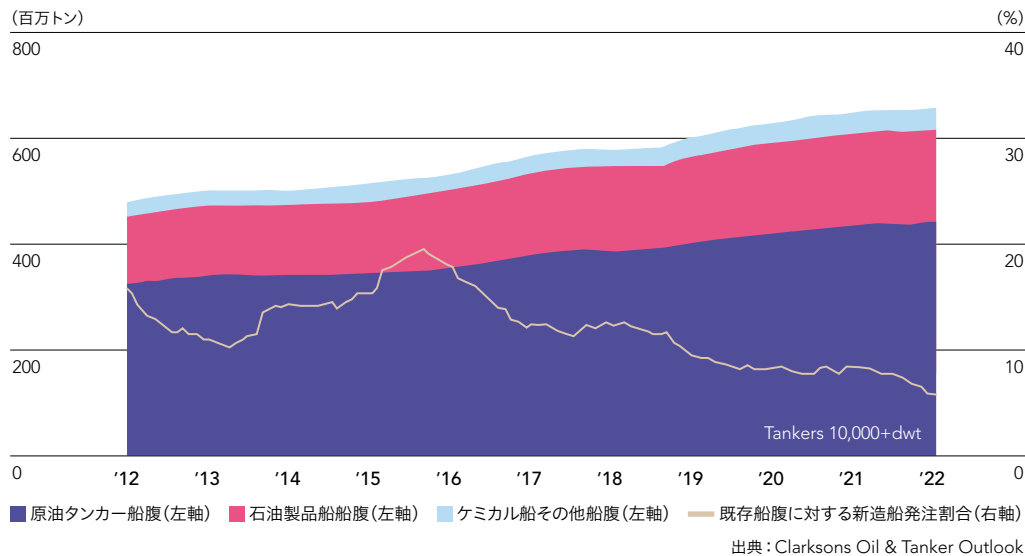
### ■ タンカー 運賃指数(WS:ワールドスケール)推移



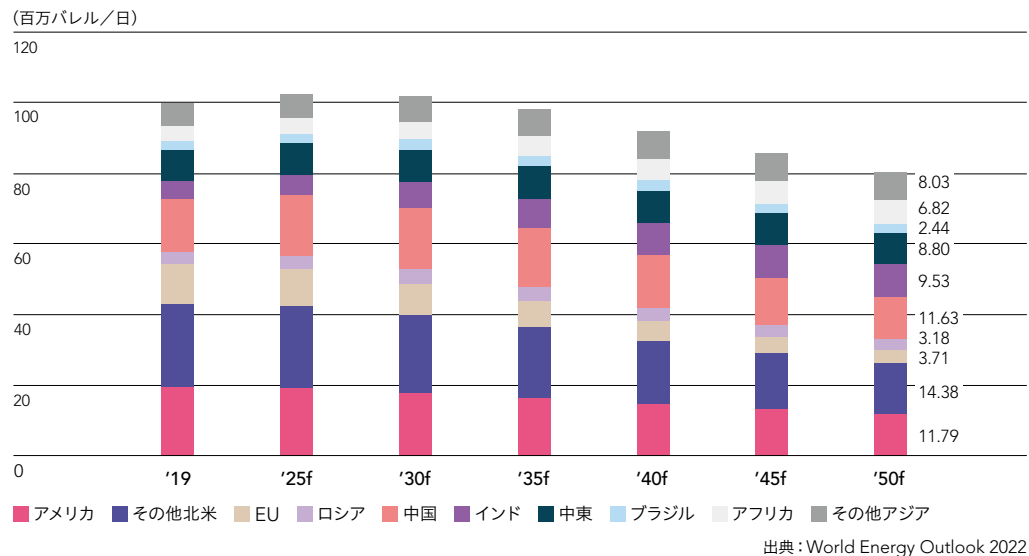
### ■ タンカー船腹供給量推移



### ■ 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年からベ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。



## ■ FPSO事業 (Floating Production Storage and Offloading System)

- 浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備。
- 2017年にガーナ沖ガス田向けFPSO保有・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「FUELNGL BELLINA」の船舶管理を開始。



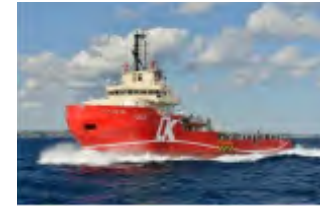
\* Keppel Offshore & Marine Ltd(Keppel O&M)および Shell Eastern Petroleum(Pte) Ltd が共同で設立した LNG 燃料供給事業会社。

## ■ カーボンニュートラルへの取り組み

### 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・サービスは日本政府が掲げる 2050年のカーボンニュートラル社会実現に向け、急速にニーズが高まっている洋上風力発電事業を支援することを目的に、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」による取り組み等を通じて、日本の海に適した作業手法・船のデザインを追求し、日本の新たな海事クラスター形成および日本での洋上風力発電の成長に貢献していくことを目指した組織を構築しています。



### シンガポールにおける船舶向けアンモニア燃料供給の実現に向けた検討促進

A.P. Moller - Maersk A/S, Fleet Management Limited, Keppel Offshore & Marine, Maersk Mc-Kinney Moller Center for Zero Carbon Shipping, 住友商事株式会社, American Bureau of Shipping, シンガポール海事港湾庁によるシンガポールにおける船舶向けアンモニア燃料供給の実現に向けたコンソーシアムに、新たなメンバーとして2022年4月に加入し、共同検討の加速に向けた覚書を締結しました。

<アンモニア燃料供給船のイメージ>



© Keppel Offshore & Marine

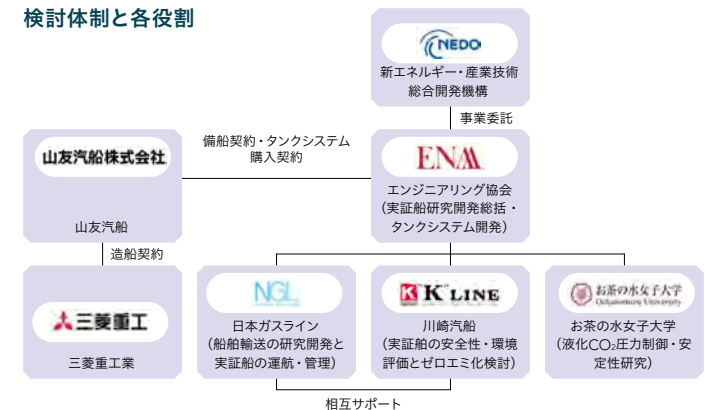
### NEDO実証事業 世界初のCO<sub>2</sub>回収・利用・貯留(CCUS)を目的とした液化CO<sub>2</sub>輸送の実証事業に参画

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)が2021年度から実施している「CCUS研究開発・実証関連事業/苫小牧におけるCCUS大規模実証試験/CO<sub>2</sub>輸送に関する実証試験/CO<sub>2</sub>船舶輸送に関する技術開発および実証試験」。本実証事業において、長年にわたる液化ガス輸送船の保有・運航実績や、液化水素運搬船事業の経験を生かし、輸送・荷役時における安全性評価と技術的なガイドラインの策定に取り組みます。

<液化CO<sub>2</sub>輸送の実証試験船イメージ>



### 検討体制と各役割



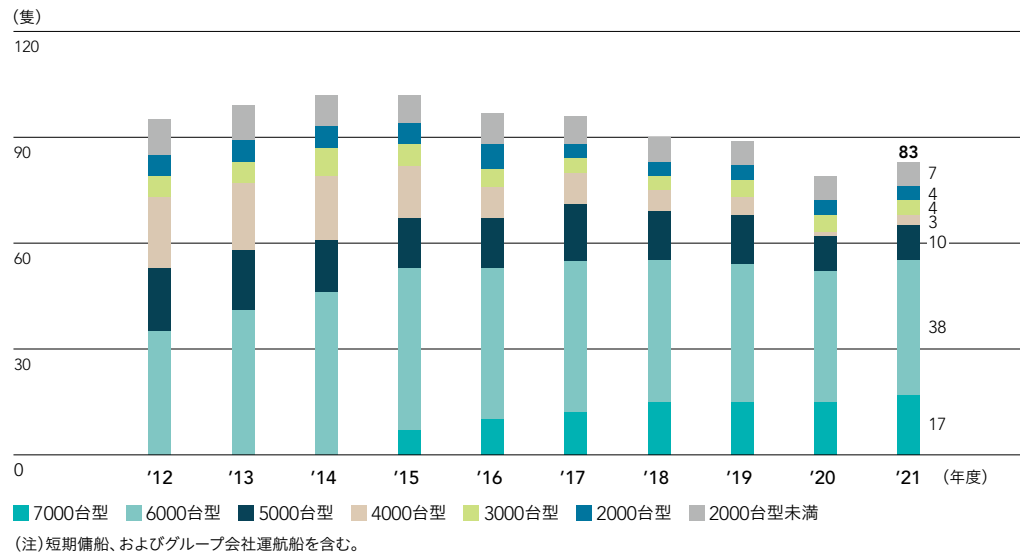
自動車船 船社ランキング

(2022年4月時点)

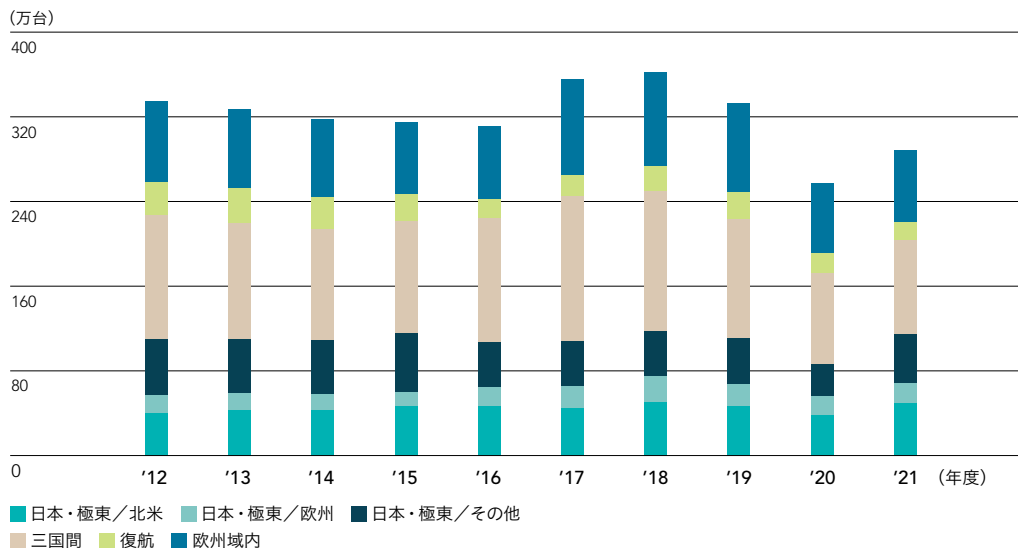
ランキング	会社名	隻数	隻数シェア	キャパシティ	キャパシティシェア
1	WWL ASA	112	16.4%	762,686	18.9%
2	日本郵船	99	14.5%	606,706	15.0%
3	商船三井	89	13.0%	534,909	13.2%
4	GLOVIS	84	12.3%	543,050	13.4%
5	川崎汽船	<b>72</b>	<b>10.5%</b>	<b>439,100</b>	<b>10.9%</b>
6	Grimaldi	59	8.6%	287,737	7.1%
7	HOEGH	40	5.9%	267,825	6.6%
8	トヨフジ海運	17	2.5%	74,900	1.9%
9	UECC(日本郵船+WWL)	11	1.6%	45,140	1.1%
10	その他	100	14.6%	480,495	11.9%
	合計	683	100.0%	4,042,548	100.0%

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

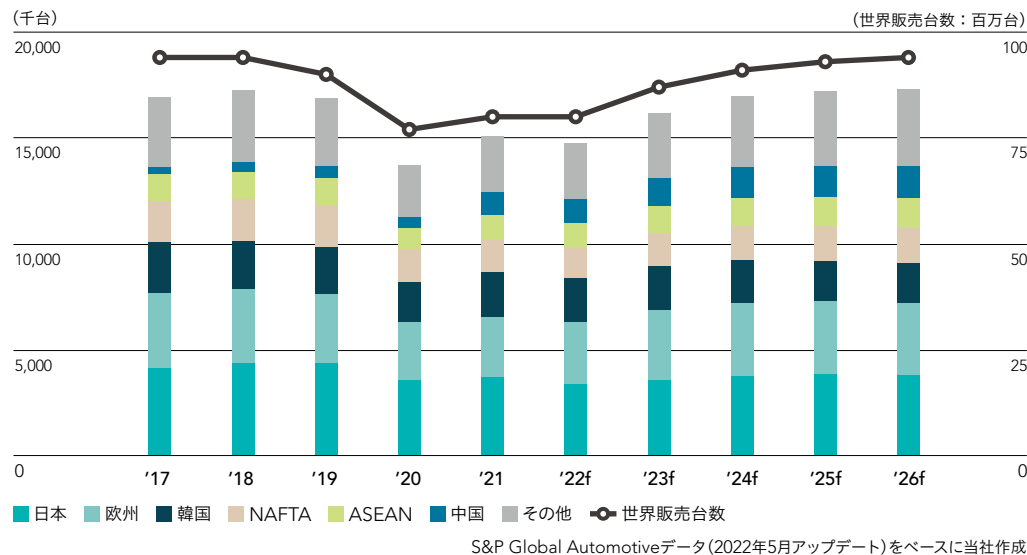
当社自動車船 サイズ別船隊推移



当社自動車輸送台数推移

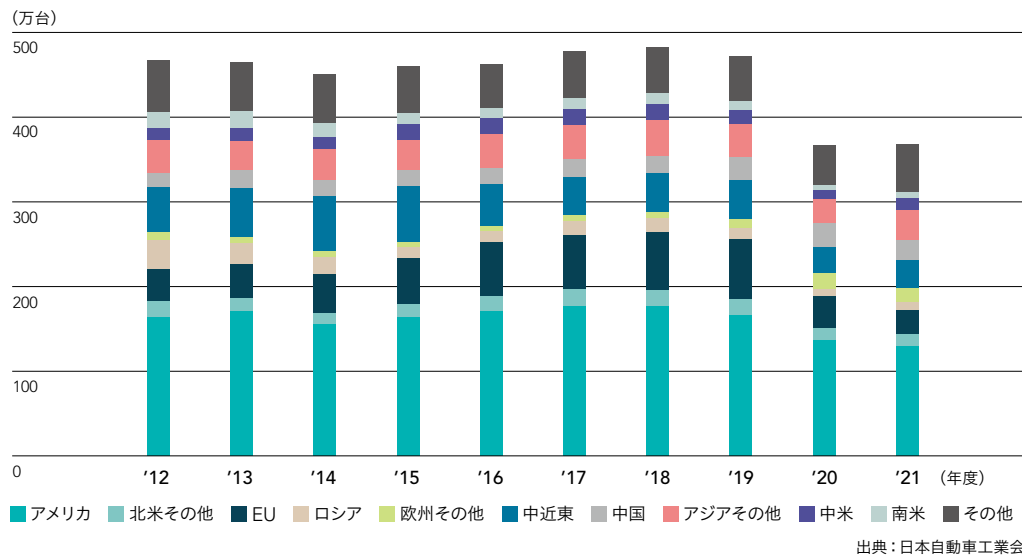


自動車世界海上荷動き推移(業界全体仕出し地別)

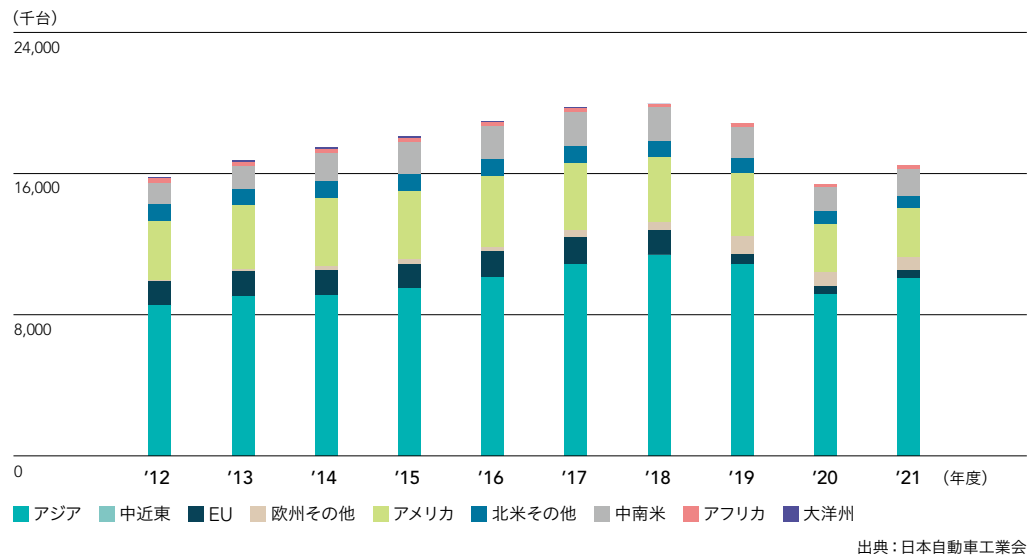




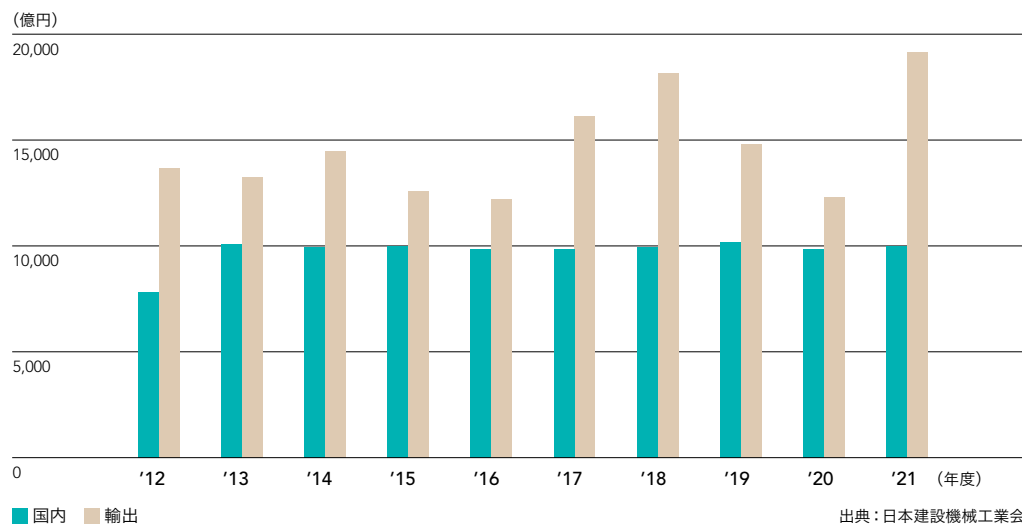
### 日本積み輸出台数推移(業界全体仕向け地別)



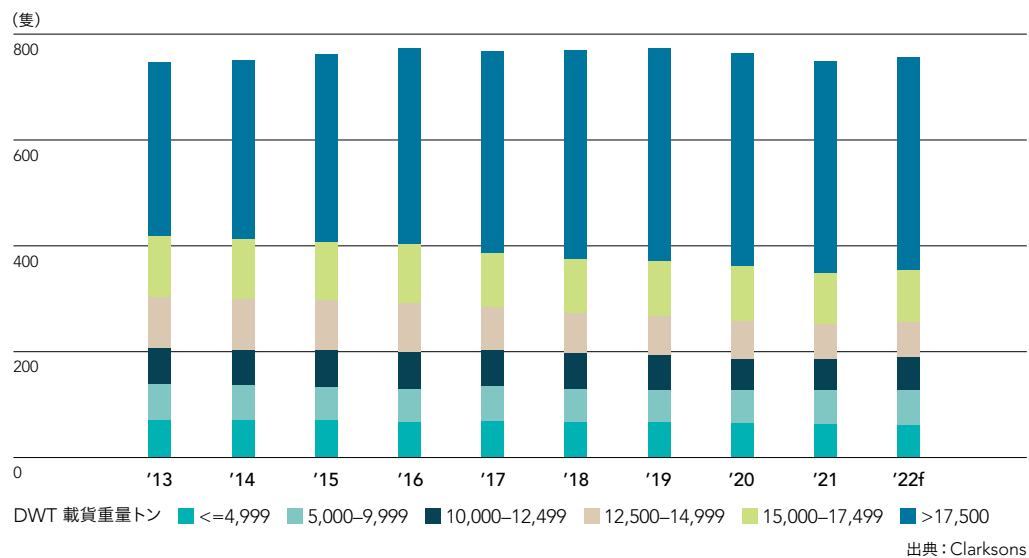
### 日本メーカー 自動車海外生産台数推移



### 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

(2022年6月時点)

ランキング	会社名	TEU	隻数	シェア
1	MSC	4,401,037	670	17.4%
2	APM-Maersk	4,261,780	738	16.9%
3	CMA CGM Group	3,284,222	579	13.0%
4	COSCO Group	2,926,022	473	11.6%
5	Hapag-Lloyd	1,746,656	248	6.9%
6	Evergreen Line	1,533,410	201	6.1%
7	ONE	1,505,181	205	6.0%
8	HMM	818,788	75	3.2%
9	Yang Ming	660,420	90	2.6%
10	ZIM	474,969	131	1.9%
11	WAN HAI LINES	419,247	150	1.7%
12	PIL	284,370	89	1.1%
	その他	2,955,765	1,923	11.7%
	合計	25,271,867	5,572	100%

各アライアンスメンバー

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

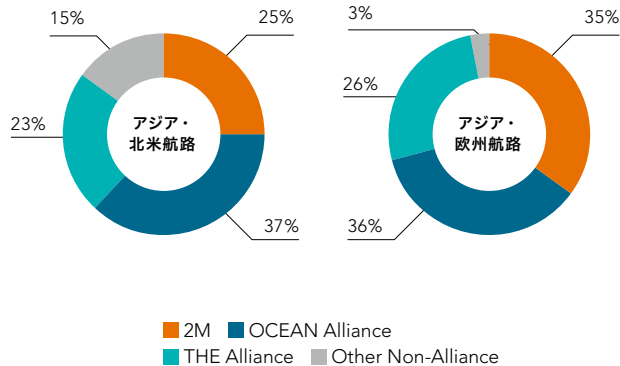
● OCEAN Alliance : COSCO Group, CMA CGM Group, Evergreen Line

● 2M : APM-Maersk, MSC

Alphalinerより当社作成

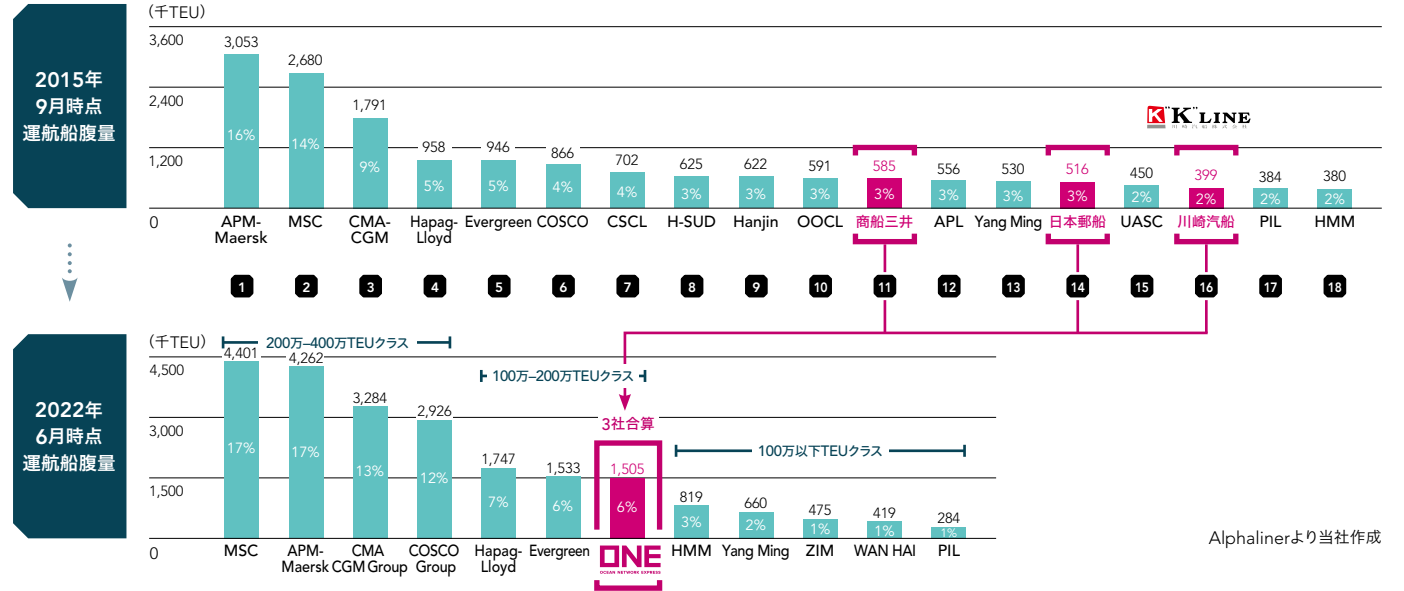
主要アライアンス 航路別投入キャパシティ比率

(2022年6月時点)



出典 : Alphaliner

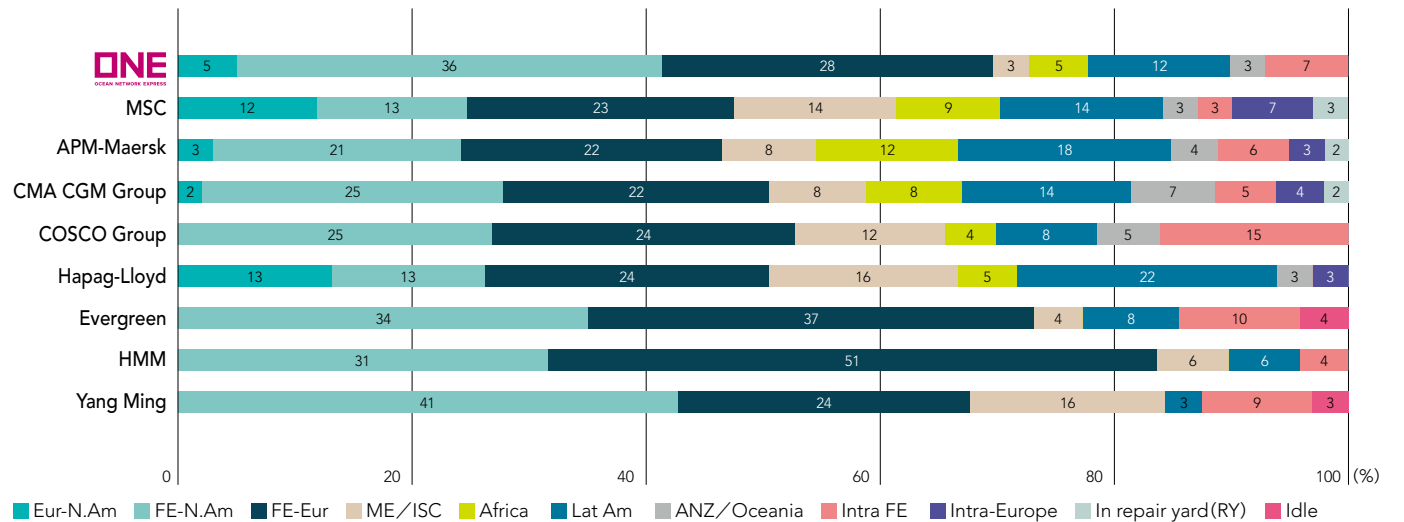
コンテナ船 船社数・規模の変化



Alphalinerより当社作成

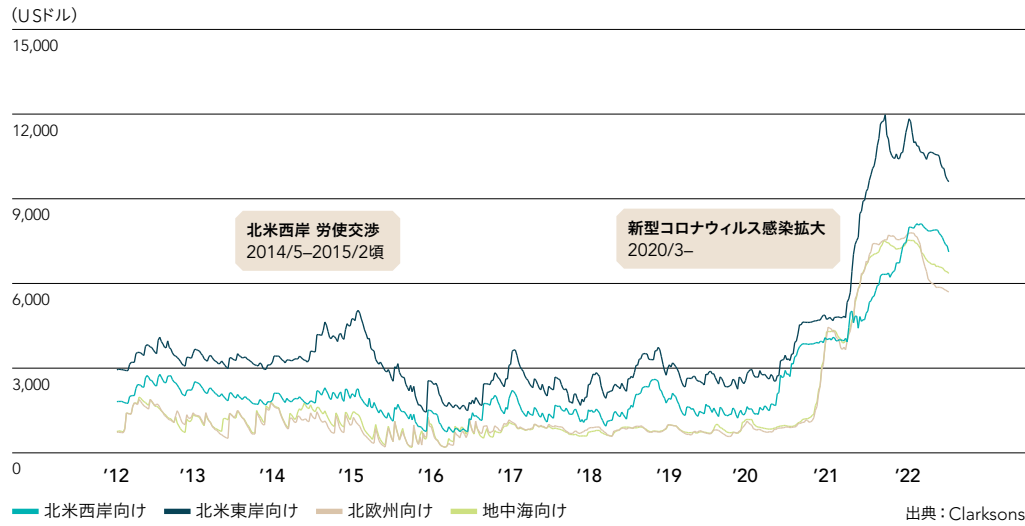
コンテナ船 主要船社 航路別キャパシティ構成

(2022年6月時点)



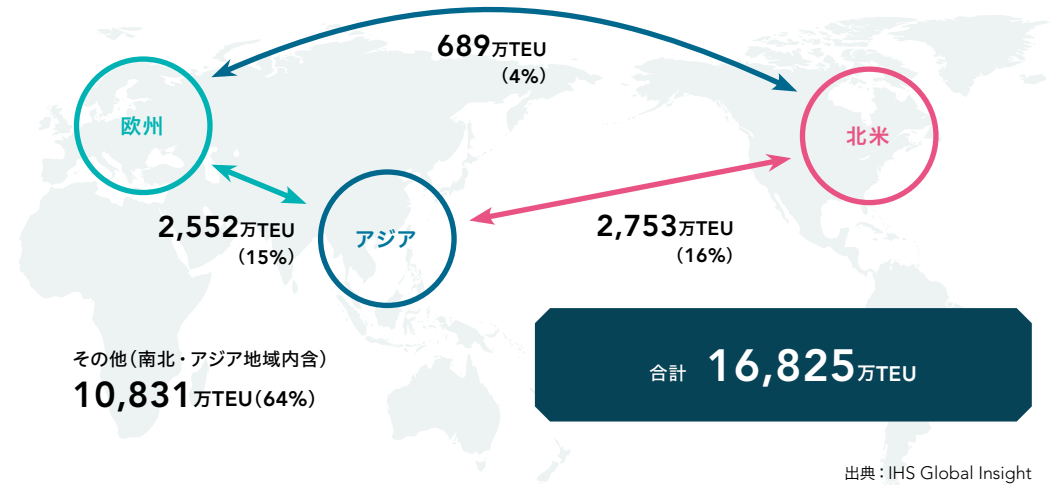
出典 : Alphaliner

### SCFI(上海積みスポット運賃)推移

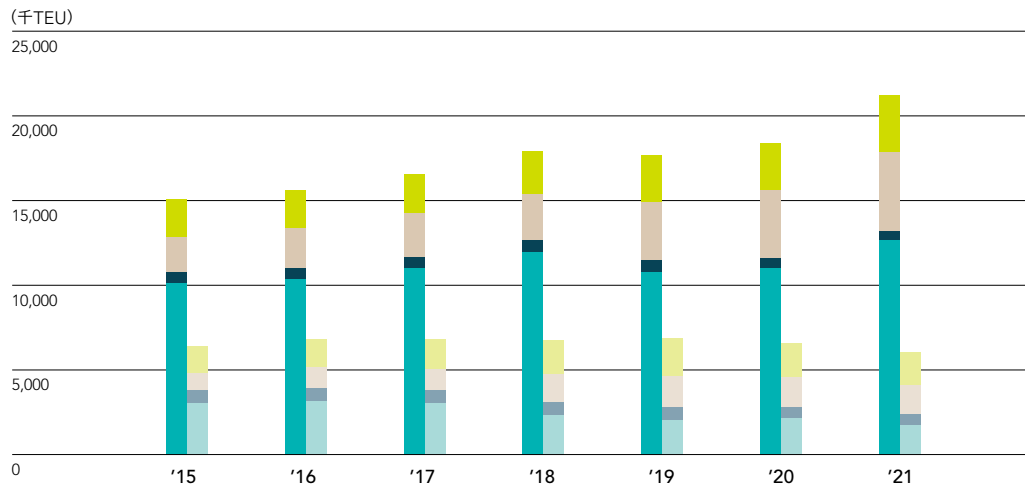


\* SCFI: Shanghai Containerized Freight Index  
\* 地中海・北欧州運賃は\$/TEU、北米西岸・東岸運賃は\$/FEU

### 世界のコンテナ荷動き(2021年)

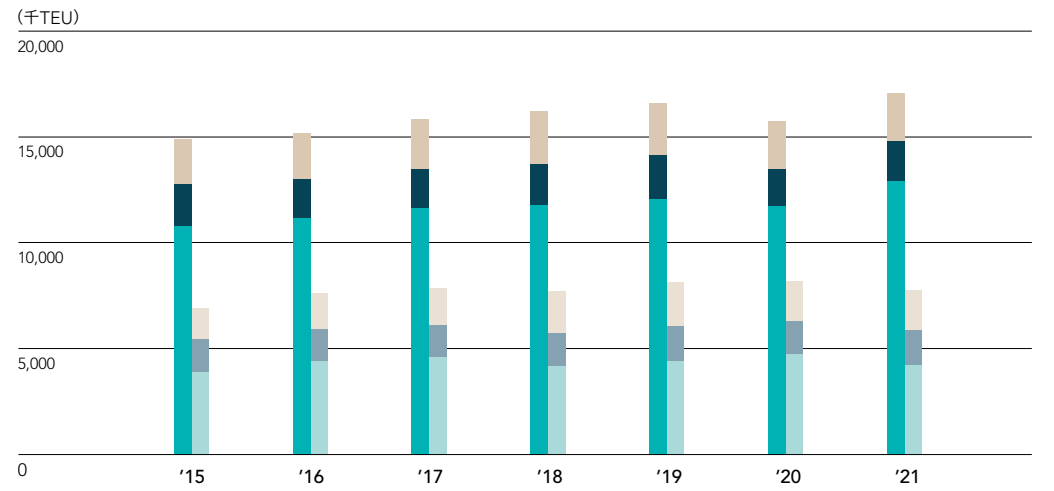


### アジア-北米航路荷動き



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

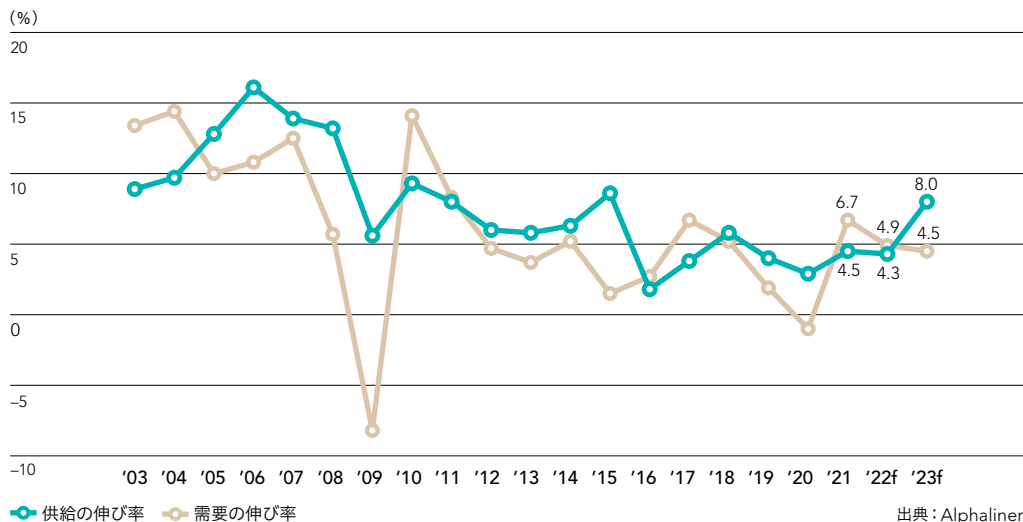
### アジア-欧州航路荷動き



欧州往航(アジア→欧州)  
欧州復航(欧州→アジア)

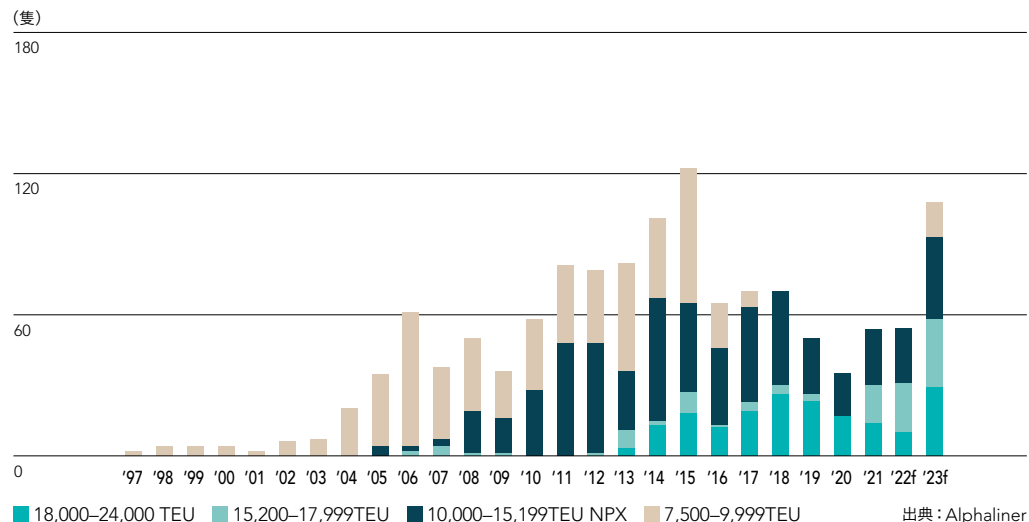
### コンテナ船 需給推移

(2022年6月時点)



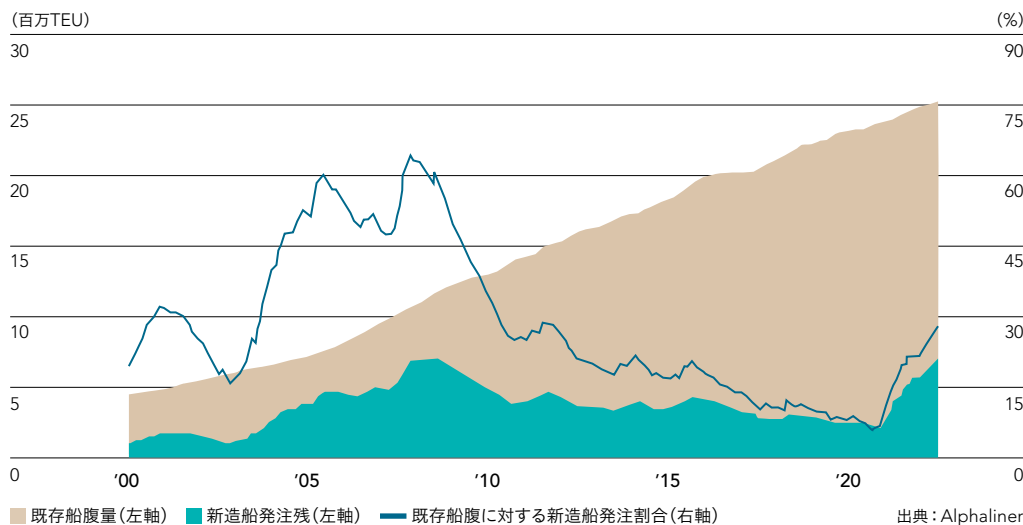
### 大型コンテナ船 竣工隻数推移

(2022年6月時点)

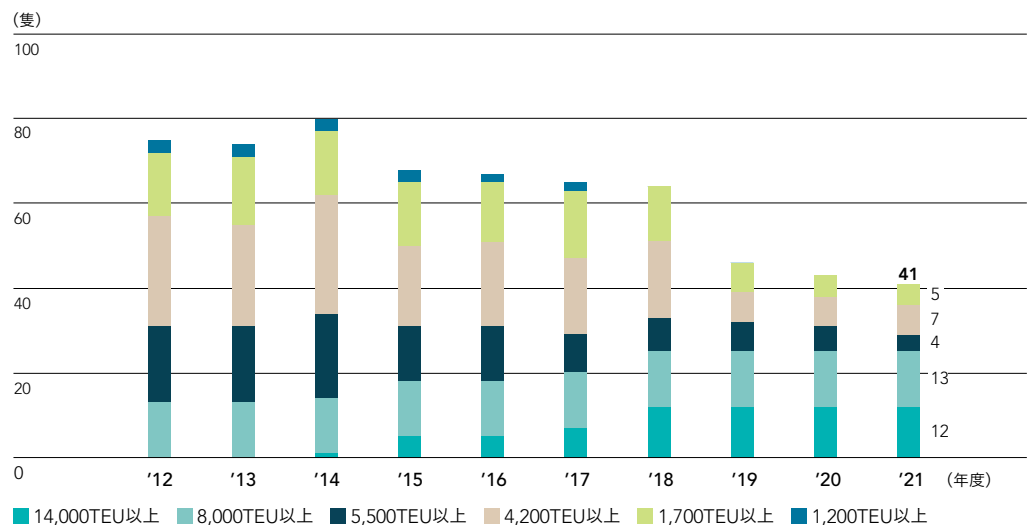


### コンテナ船 既存船腹に対する新造船発注割合

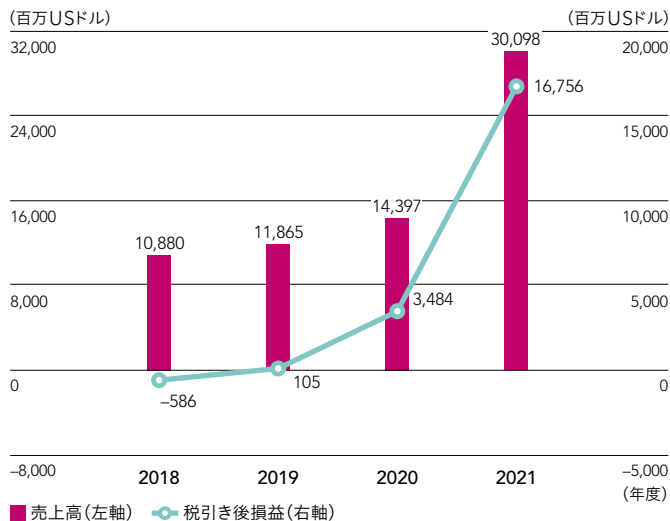
(2022年6月時点)



### 当社コンテナ船 サイズ別船隊推移



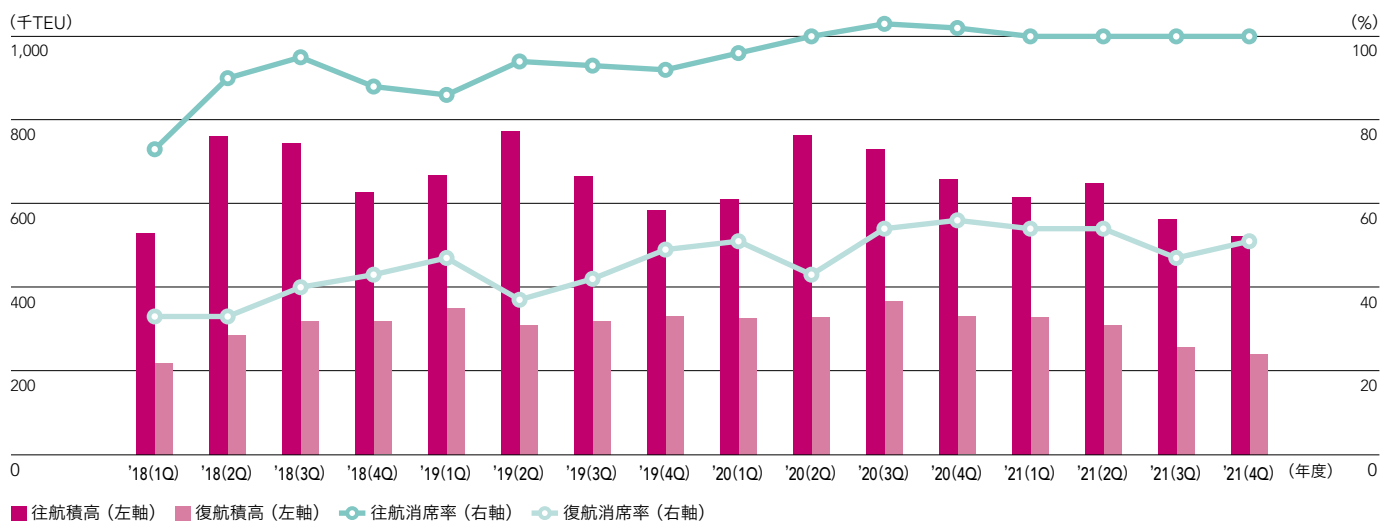
### ■ OCEAN NETWORK EXPRESS(ONE)業績推移



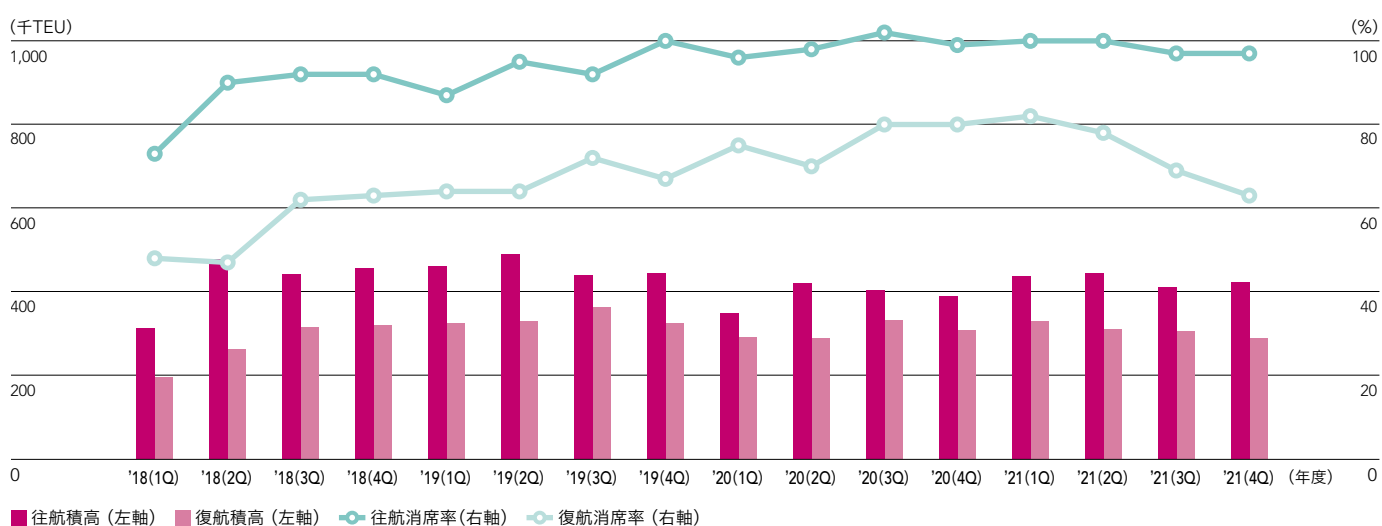
### ■ ONE 四半期業績推移

2018年度					
単位: 百万USD	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
売上高	2,066	2,963	3,025	2,826	10,880
税引き後損益	△120	△192	△179	△96	△586
2019年度					
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
その他通期実績					
	2019年度	2020年度	2021年度	(単位)	
EBITDA	1,368	4,855	18,279	百万USD	
EBIT	422	3,832	17,196	百万USD	
総積高	12,399	11,964	12,061	千TEU	
総燃料油消費量	4.2	3.6	3.4	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)



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 (独立社外取締役比率:1/3に引き上げ)</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年ネットゼロへの挑戦)</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>・「川崎汽船グループ人権基本方針」の策定</li> <li>・人権デューデリジェンスの実施</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2022(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</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動</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</li> <li>・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、以下のプロセスで進めました。

\* 社会情勢や事業環境の変化を踏まえ、現在マテリアリティの見直しを進めており、2022年下期に公表予定です。



#### 関係テーマの特定

“K” LINEグループがグローバルに事業を展開する中で、環境、社会に対し影響を与える、あるいは貢献し得るテーマを、OECD多国籍企業行動指針、ISO26000、GRIガイドラインなどから抽出し、内外のステークホルダーとの意見交換を通じて特定しました。

#### 重要課題の抽出

STEP1において特定されたテーマの中から、自社の経済、環境、社会への影響の著しさおよびステークホルダーの評価や意思決定への影響において優先順位の高い10テーマを重要課題として抽出、それらを解決する経営体制の構築に不可欠な2テーマを加え、重点的に取り組むべき重要課題として位置付けました。

#### CSR活動目標の策定

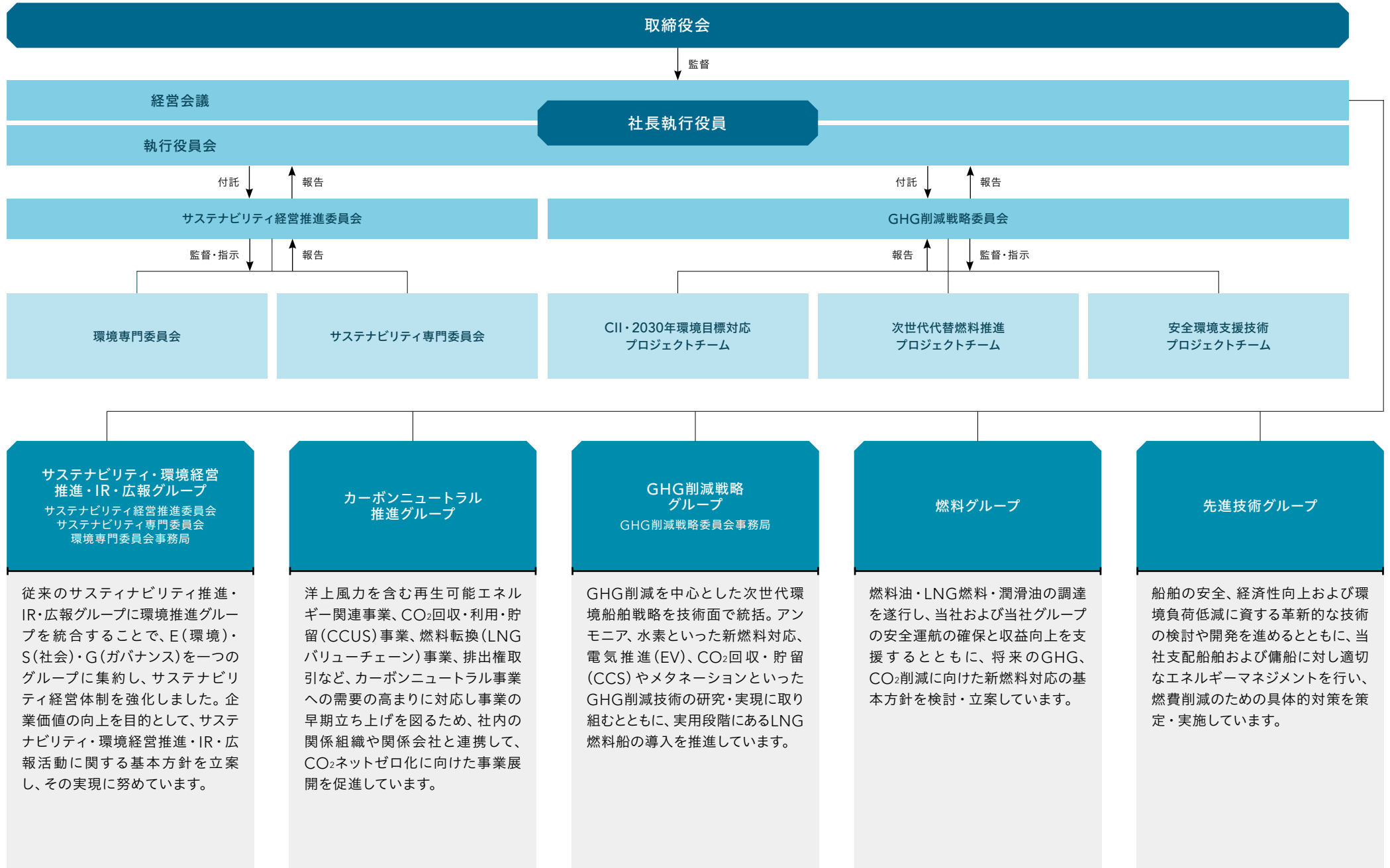
STEP2で抽出された重要課題に対し、“K” LINEグループが中長期的に目指す姿を定め、その実現に向けた単年度目標としてCSR活動目標を策定しています。

#### SDGsとの照合

2015年に国連で採択されたSDGsの17の目標と当社のSTEP3で策定したCSR活動目標を照合し、目指す方向性が同様の目標について、関連付けを行いました。

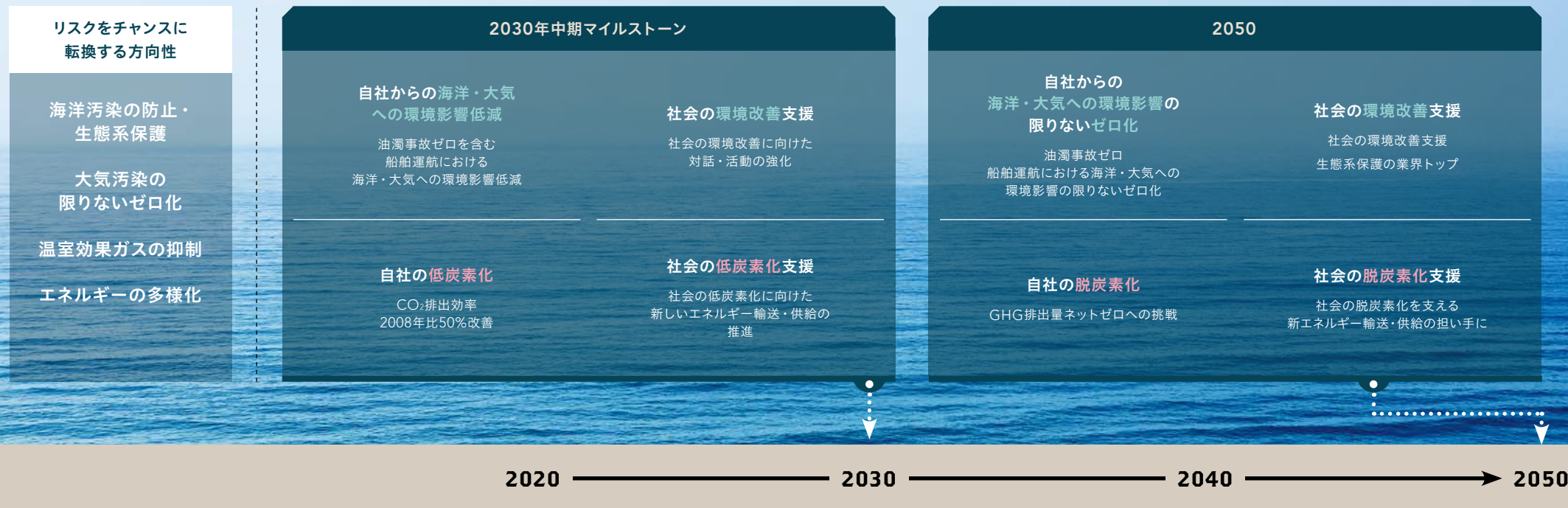
#### レビュー

CSR活動目標の進捗を半期に1度レビューし、必要に応じて目標の修正や再設定を行います。また、各年度の終わりにはCSR活動目標の達成状況や成果を評価し、中長期的に目指す姿への到達状況や、事業を取りまく社会の変化などを踏まえ、新たな単年度目標を設定しています。





# “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	ロードマップ
自社の脱炭素化	LNG/LPG燃料船	R&D (2020-2030) → 運用・拡大 (2030-2050)
	ゼロエミッション船	R&D (2020-2030) → 運用・拡大 (2030-2050)
	Seawing/風力推進	R&D (2020-2030) → 運用・拡大 (2030-2050)
	効率運航強化	深化 (2020-2050)
社会の脱炭素化支援	再エネ発電事業支援/新燃料輸送/CO <sub>2</sub> 輸送など	拡大 (2020-2050)

環境投資については12ページ参照

## 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、CO<sub>2</sub>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開始しています。

### 再生可能エネルギーを利用した「横浜港大黒C-4ターミナル」の運営開始

2022年4月より運営を開始した、川崎汽船グループとして国内初となる完成車ターミナル「横浜港大黒C-4ターミナル」。同ターミナルで使用する電力は、再生可能エネルギー由来の実質CO<sub>2</sub>排出量ゼロの電力を使用します。具体的には株式会社UPDATER

の再生可能エネルギー事業「みんな電力」のブロックチェーン技術を活用した電源特定サービス(電力調達先の発電所を指定して電力供給を受けるサービス)を利用し、風力で作られた再生可能エネルギー100%の電力を調達します。



#### ターミナル概要

名称	横浜港大黒 C-4ターミナル
所在地	神奈川県横浜市鶴見区大黒ふ頭 22番および24番
事業内容	完成車ターミナル事業
岸壁全長	350m(1バース)
水深	15m
敷地面積	約153,500m <sup>2</sup> (バース部分含む)
蔵置可能台数	約8,000台

### 当社LNG燃料焚き・自動カイトシステム搭載大型ばら積み船が環境性能等に優れた船舶(特定船舶)導入計画として初めて認定

当社は海事産業強化法に基づく環境性能等に優れた船舶(特定船舶)の導入に取り組む海運事業者として、ジャパン マリンユナイテッド株式会社とともに特

定船舶導入計画を申請、国土交通大臣により特定船舶導入計画認定制度開始後初めての認定を受けました。

#### 申請内容

申請者	海運事業者	川崎汽船株式会社
	船舶建造事業者	ジャパン マリンユナイテッド株式会社 (事業基盤強化計画認定：令和3年9月14日)
導入予定船舶	総トン数	約110,800トン
	載貨重量トン	約209,490トン(計画喫水：約176,790トン)
	起工	2023年5月予定
	竣工	2024年3月予定
	航路	主に本邦・豪州間の不定航路事業に就航予定
	その他	令和3年度社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業(うちLNG燃料システム等導入促進事業)の公募採択事業
特徴	LNGを燃料とする大型ばら積み貨物船。 LNG燃料を使用することで、CO <sub>2</sub> 排出量の約40%の削減を見込む(従来の重油焚き船と比べ) 風力を利用した自動カイト(帆)システム(Seawing)を搭載し、さらなるCO <sub>2</sub> 排出量の削減を目指す。 最適航路選定システム("K-IMS NAVI")を採用し、運航時の最小燃費(CO <sub>2</sub> 排出量削減)を目指す。	

## デジタルトランスフォーメーション

情報・業務プロセスおよび船舶のデジタルイノベーションを一層進め、データや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、競争力の源泉として付加価値を向上

安全航海支援システム、船のデジタル化に向けた取り組み、陸上オフィスでのDX化の取り組み、船上働き方改革と自動・自律運航船に向けた取り組みを軸にしたデジタルイノベーションによる業務プロセスの改善、安全・環境・品質の磨き上げ

#### 見える化促進と情報共有

- 貨物情報やCO<sub>2</sub>排出状況などの情報の見える化を進めて顧客との連携を高めることで、当社グループと顧客との情報共有を通じてパートナーシップを深めていく

#### 荷役最適化(自動車、ドライバルク等)

- IoT機器やAIを用いて船員の荷役作業を解析し、荷役作業のプロセスを見直すことで、荷役の安全性向上・最適化を推進
- 荷役時のリードタイム・コスト削減に寄与

#### 船上働き方改革と自動・自律運航船に向けた取り組み(各船種)

- 遠隔・自動制御技術の確立を目標に、船内・船陸間通信インフラを強化し、船員の意思決定サポートシステムを構築
- 安全・品質の向上、船員体制の最適化、船舶管理の効率化に寄与

## 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

- Seawingを主とする自社の低炭素・脱炭素化を実現する省エネ技術の実装拡大と新たな省エネ技術の開発
- 自律運航の開発深度化、ベアリングAI\*導入を含む船舶運航・性能管理システム「K-IMS」再構築
- LNG・アンモニア等やバイオ燃料Drop-in等の燃料供給ネットワークの整備
- LNG燃料焚きバッテリー搭載省エネ型バルクキャリアの概念設計を確立し、日本海事協会から設計基本承認を取得

\* Bearing社の提供するAI(人工知能)。Bearing社は海事産業向けAIのベンチャー企業で、世界で最も先進的なAI技術にアクセス可能であり、高精度なデータ解析サービスを提供している。

## 安全・船舶品質管理

### グローバルに展開する海上輸送と、世界に点在する地域限定事業(バンカリング事業、洋上風力発電事業)双方の安全・品質管理を網羅する組織体制の強化

- 米国・欧州・シンガポール3拠点による安全・品質管理体制の構築
- K-IMSを活用した安全航海・機関診断監視センターの構築
- 各拠点をRegional Headとする地域密着型の顧客サポート体制の構築

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** (バラスト水規制管理条約)
  - 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年バラスト水規制管理条約が発効
- (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 (シブトリン) 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 現存船燃費規制 (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

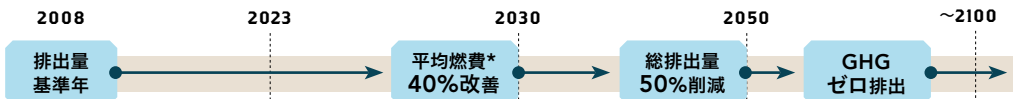
- 海運・造船大国の一つとして、海洋環境保全に積極的に取り組むことは当然の責務。
- 他方、環境規制と安定した交通・輸送体系の確保、産業成長の適正なバランス確保も重要な観点。
- さらに、わが国海事産業が擁するトップランナー技術の先行国際ルール化を通じ、環境保全とわが国の海事産業の競争力強化の両者の達成を目指す。

出典：SHIPPING NOW 2021-2022 日本海事広報協会

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。

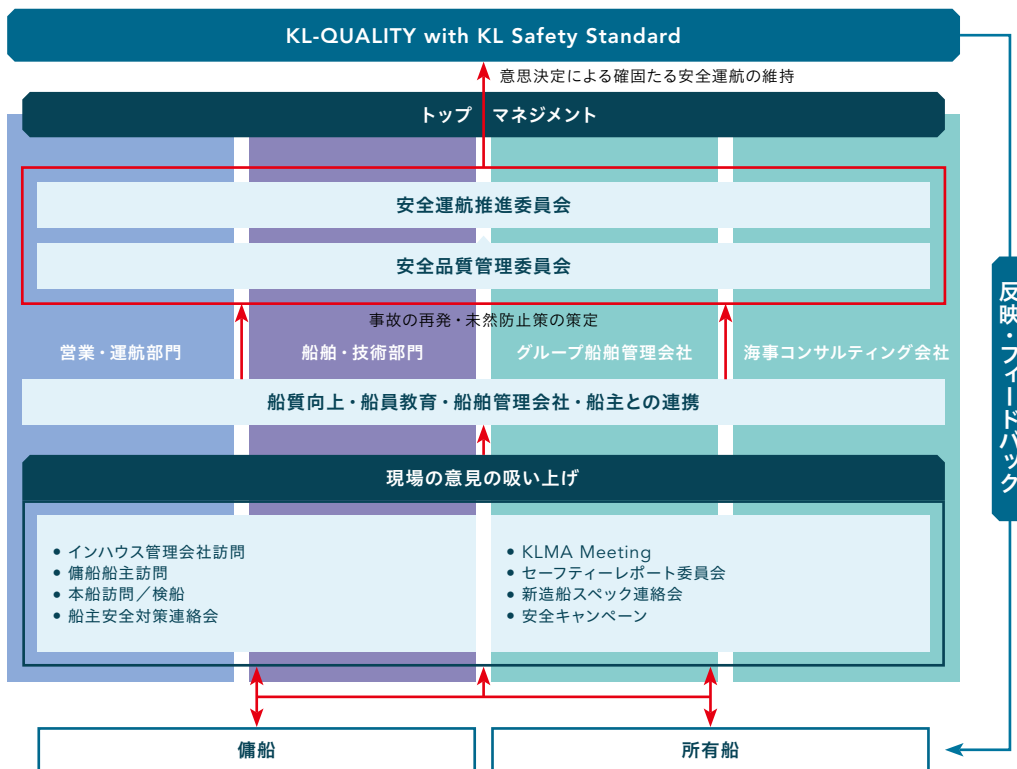


出典：SHIPPING NOW 2021-2022 日本海事広報協会

		2019年	2020年	2021年	
川崎汽船グループ全体*1のCO <sub>2</sub> 排出量	スコープ1(トン)	10,325,224	9,202,613	6,583,464	
	スコープ2(トン)	ロケーションベース	26,397	25,191	13,769
		マーケットベース	26,220	21,780	13,515
スコープ3(トン)		1,304,803	1,219,525	4,566,051	
当社運航船*2の環境負荷データ	燃料油消費量(トン)	3,140,039	2,809,074	1,980,630	
	CO <sub>2</sub> 排出量(トン)	9,799,932	8,761,756	6,174,863	
	SOx排出量(トン)	129,786	35,983	30,166	
	NOx排出量(トン)	202,678	181,429	117,864	
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)	1.51	1.39	1.31
		潤滑油(g/トンマイル)	0.013	0.012	0.012
	CO <sub>2</sub> 排出量(g-CO <sub>2</sub> /トンマイル)	全船種	4.82	4.49	4.10
	SOx排出量(g-SOX/トンマイル)	全船種	0.067	0.022	0.020
	NOx排出量(g-NOx/トンマイル)	全船種	0.097	0.089	0.078
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)	4.15	4.02	4.04
		スラッジ(m <sup>3</sup> /船・月)	3.9	4.0	2.0
	当社所有船からの生活水排水量(MT)	全船種(社船)	82,485.00	64,421.60	74,929.9
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)	789,971	736,212	708,811
		OA用紙使用量(枚)	3,852,224	2,178,527	2,157,950
	1人当たりの年間使用量	水道使用量(m <sup>3</sup> )	509	318	313
		電力使用量(kWh)	860	836	793
		OA用紙使用量(枚)	4,196	2,473	2,414
	水道使用量(m <sup>3</sup> )	0.75	0.50	0.48	
廃棄物リサイクル総量	シップリサイクル量(トン)	全船種	13,774	114,055	0
廃棄物(トン)	全オフィス(トン)	823	571	420	
	全船舶(トン)	7,477	6,361	5,192	
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> )	102,171	96,018	117,999	
	対象会社数	国内20社 海外35社	国内19社 海外37社	国内18社 海外29社	

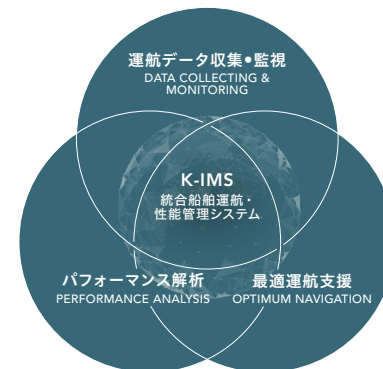
(注) 当社連結決算対象会社を集計範囲としており、連結売上高のほぼ100%がその対象となっています。  
\*1 2021年より集計対象範囲を変更。当社非運航船についてはスコープ1の集計対象外とし、コンテナ船についてはスコープ3にて計上。  
\*2 2021年より集計対象範囲を変更。当社非運航船を集計対象外としました。

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・仕組船と一部の傭船を含む約140隻の当社運航船に本システムを搭載し、2020年末からは、中長期傭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。



新会社の設立

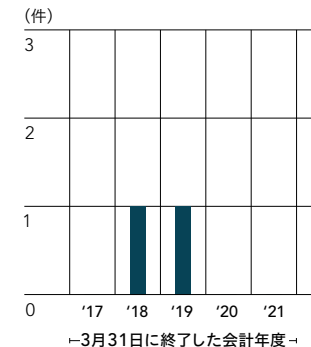
- K MARINE SHIP MANAGEMENT PTE. LTD.の設立  
ケイラインエナジーシップマネージメント株式会社から油槽船、LPG船、LNG船の船舶管理を移管し、事業部門のアジア地域における活動を最前線からサポートするグローバルな海技拠点の一つとして、脱炭素化やDX技術導入への取り組みなども加速していきます。
- ケイラインマリンソリューションズ株式会社の設立  
船舶部門および各事業部門に点在していた当社の海技機能を集約し、既存事業の海技的サポートから、社内横断的な取り組みが求められる新事業・新燃料に関するコンサルティング、LNG燃料焚き機関など新技術に関連するトラブルシューティングから船員教育など、時代のニーズに敏感かつ柔軟に対応できる海技組織体制の強化を目指しています。

“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。



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。

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
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
KARE Program	人と人との関係性を重視した社会的スキルの向上を目指した教育プログラム
K-Line Marine Circular	最新の安全関連情報について全運航船への周知

## 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。
- 2022年2月に国連の定める「ビジネスと人権に関する指導原則」に基づき、「川崎汽船グループ人権基本方針」を定め、川崎汽船グループの事業活動に関わる全てのステークホルダーの人権尊重に向けた取り組みを推進しています。

## 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。

## 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年度~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。

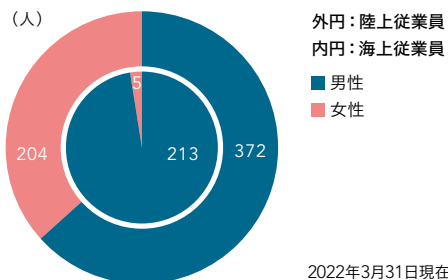
### ・目標 2

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。

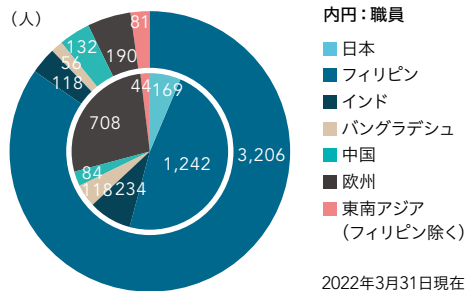
### ・目標 3

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。

陸上・海上従業員数(川崎汽船単体)



国籍別乗組員数



外円：部員  
内円：職員

- 日本
- フィリピン
- インド
- バングラデシュ
- 中国
- 欧州
- 東南アジア(フィリピン除く)

項目	単位	年度							
		2019年度		2020年度		2021年度			
		陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上
従業員数	男性	人	368	202	370	200	372	204	
	女性	人	194	3	195	4	213	5	
	合計	人	562	205	565	204	585	209	
	総計	人		767		769		794	
管理職	女性比率	%	34.5	1.5	34.5	2.0	36.4	2.4	
	男性	人		126		120		128	
	女性	人		5		5		8	
管理職 うち部長職	女性比率	%		3.82		4.00		5.88	
	男性	人		37		33		31	
	女性	人		1		0		0	
役員 (執行役員含む)	女性比率	%		2.63		0.00		0.00	
	男性	人		31		27		25	
	女性	人		2		2		2	
障害者雇用率*1	女性比率	%		6.06		6.90		7.41	
	総計	%		1.96		1.82		2.09	
労働災害発生件数*2	件		0	0	0	0		0	
労災死亡事故発生件数	件		0	0	0	0		0	
休業傷病発生件数*3	件		0	0	0	0		0	
従業員の労働組合加入率	%		77.2	77.5	78.6	75.8	76.2	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	2021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	—	2	2
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	—	10	10
	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	—	10	10
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	27	27
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	6	—	6
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	1	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
	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
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	15	1	16
	勤続21年目に取得可能(連続した10日間)	定めなし	4	2	6
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	5	5



■ 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。
- 2022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		
			2019年度	2020年度	2021年度
取締役会	取締役人数	人	10	10	10
	うち男性	人	10	9	9
	うち女性	人	0	1	1
	女性比率	%	0	10	10
	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	40
	取締役会開催数	回	14	18	18
取締役会平均出席率	%	98.9	99.6	100	
監査役会	監査役人数	人	4	4	4
	うち男性	人	2	3	3
	うち女性	人	2	1	1
	女性比率	%	50	25	25
	社外監査役人数	人	2	2	2
	社外監査役比率	%	50	50	50
	開催回数	回	14	16	16
指名諮問委員会	委員数	人	5	4	4
	社外取締役人数	人	3	3	3
	社外取締役比率	%	60	75	75
	開催回数	回	13	7	8
報酬諮問委員会	委員数	人	5	4	4
	社外取締役人数	人	3	3	3
	社外取締役比率	%	60	75	75
	開催回数	回	6	4	6
報酬	取締役報酬合計(支給人数*)	百万円	312(12)	319(12)	340(10)
	監査役報酬合計(支給人数*)	百万円	73(6)	84(5)	81(5)

\*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/csr/esg.html>

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

 サステナビリティ・ブックレット  
<https://www.kline.co.jp/ja/csr/group/booklet.html>

外部からの評価

SRI/ESG指数への選定

内容	内容
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dow Jones Sustainability Asia/Pacific Index</li> </ul> <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。  <a href="https://www.spglobal.com/esg/csa/indices/djsi-index-family">https://www.spglobal.com/esg/csa/indices/djsi-index-family</a></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FTSE4GOOD</li> </ul> <p>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。  <a href="https://www.ftserussell.com/ja/products/indices/ftse4good">https://www.ftserussell.com/ja/products/indices/ftse4good</a></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FTSE Blossom Japan Index</li> </ul> <p>FTSE RussellのESGレーティング手法を用いて、ESG評価の高い日本企業を特定し、そのパフォーマンスを測定するための指標として開発され、年金積立金管理運用独立行政法人(GPIF)によって採用されています。  <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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MSCI日本株女性活躍指数(WIN)</li> </ul> <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。  <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>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S&amp;P/JPXカーボン・エフィシエント指数</li> </ul> <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、構成銘柄のウエイトを決定しています。  <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	内容
	<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56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。  <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  <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  <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>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、3年連続4回目となる「健康経営優良法人2022」の大規模法人部門にて認定を取得  <a href="https://www.kyoukaikenpo.or.jp/~media/Files/shiga/kenkou/ev/r03zoom-kkeiei0811.pdf">https://www.kyoukaikenpo.or.jp/~media/Files/shiga/kenkou/ev/r03zoom-kkeiei0811.pdf</a></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  <a href="https://www.kline.co.jp/ja/news/other/other-705399405708498818/main/0/link/220404JA.pdf">https://www.kline.co.jp/ja/news/other/other-705399405708498818/main/0/link/220404JA.pdf</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  <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バディス社(EcoVadis)による2022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  <a href="https://ecovadis.com/ja/">https://ecovadis.com/ja/</a></p>





**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 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

**大洋州**

オーストラリア Fremantle  
 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 Altamira  
 Mexico City

### 会社概要 (2022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:794名(陸員585名、海員209名) 連結:5,158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、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264社

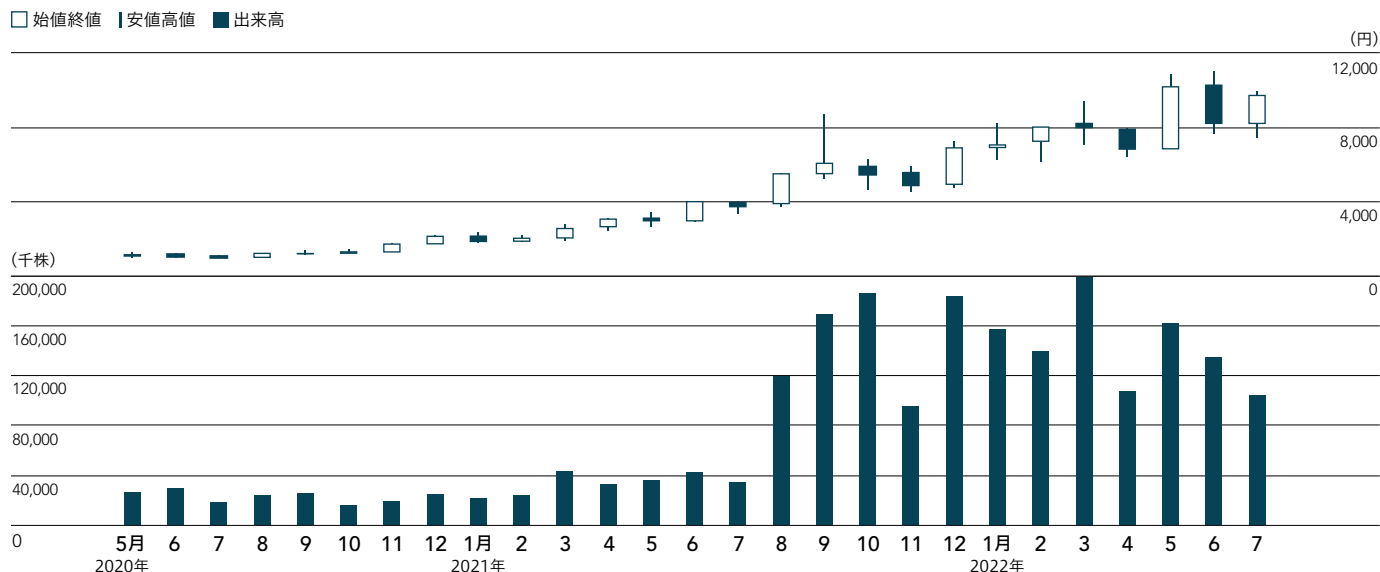
### 株式情報 (2022年3月31日時点)

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	35,039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) *2022年4月4日から東証プライム市場

### 当社格付 (2022年8月12日現在)

JCR	BBB+ (ポジティブ)
-----	--------------

### 株価および出来高の推移



### 大株主 (2022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	10,596	11.30
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	10,540	11.24
エムエルアイ フォー セグリゲーターティツド ビービー クライアント	5,651	6.02
J.P. MORGAN SECURITIES PLC FOR AND ON BEHALF OF ITS CLIENTS JPMSP RE CLIENT ASSETS-SEGR ACCT	5,149	5.49
CGML PB CLIENT ACCOUNT/COLLATERAL	4,841	5.16
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	3,714	3.96
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
株式会社みずほ銀行	1,868	1.99

(注)持株比率は自己株式(197,459株)を控除して計算しています。

〒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。

