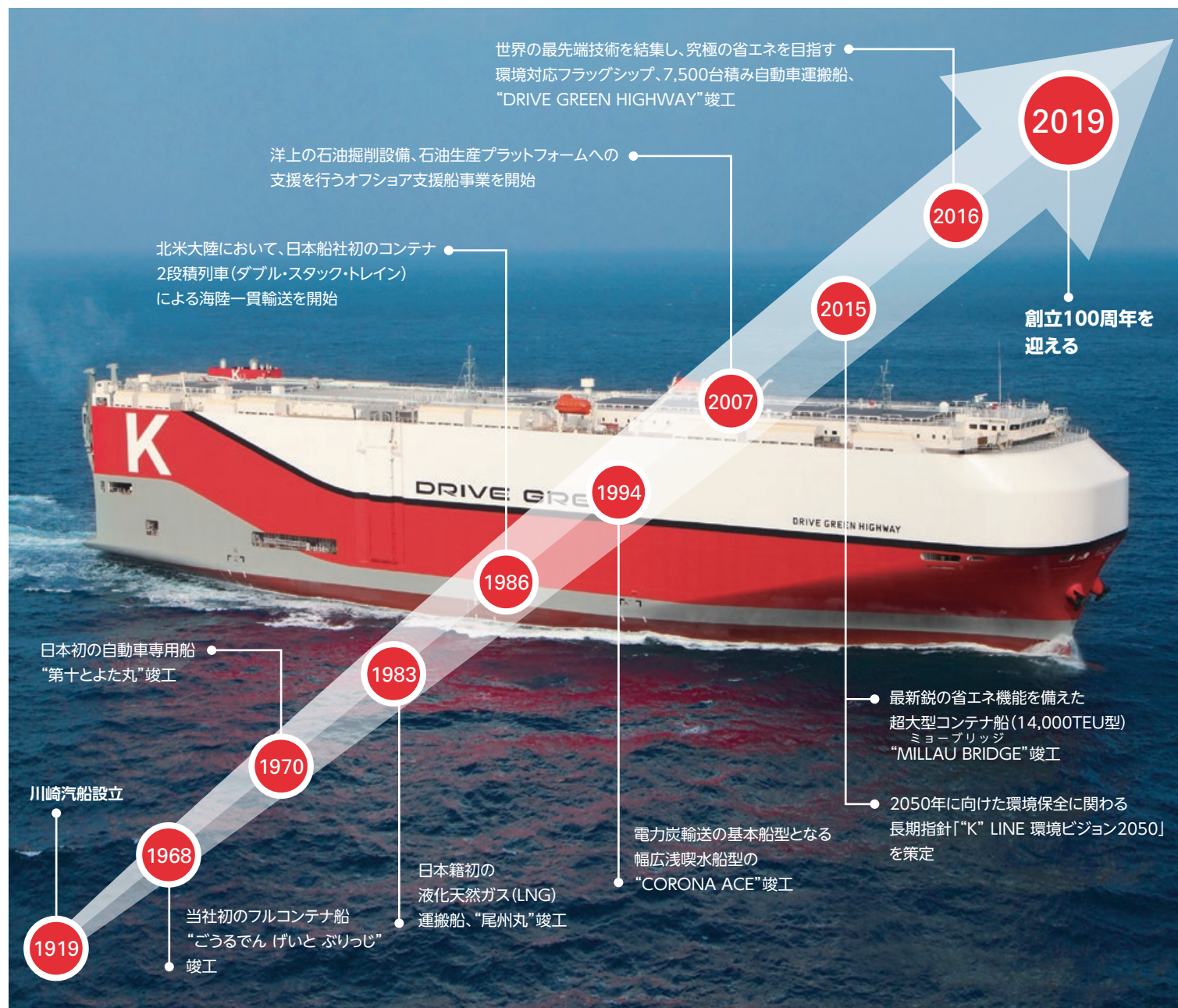


FACTBOOK 2017

各事業データ集

2017年7月31日作成

目次



第一章 “K” LINE at a Glance

- 3 業績と船隊構成
- 4 財務・ESGハイライト
- 5 財務データ

第二章 経営方針および中期経営計画

- 7 経営方針
- 8 中期経営計画「飛躍への再生」
重要方針と目指す指標
船隊計画／投資計画
- 9 三つの重点課題
 - ①ポートフォリオ戦略転換
 - ②経営管理の高度化と機能別戦略の強化
 - ③ESGの取り組み

第三章 事業別情報

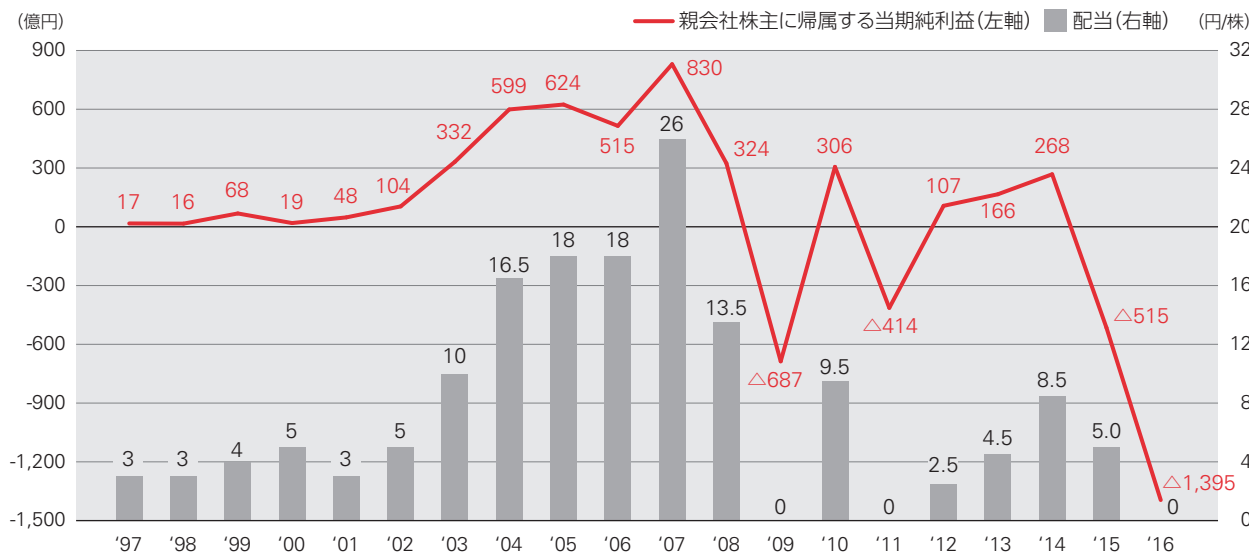
- 11 コンテナ船
- 16 ドライバルク
- 19 自動車船
- 21 タンカー(油槽船)
- 23 LNG船
- 24 エネルギー資源輸送・海洋資源開発
“K” LINEグループの事業領域
- 25 海洋資源開発
- 26 港湾・物流

第四章 その他会社情報

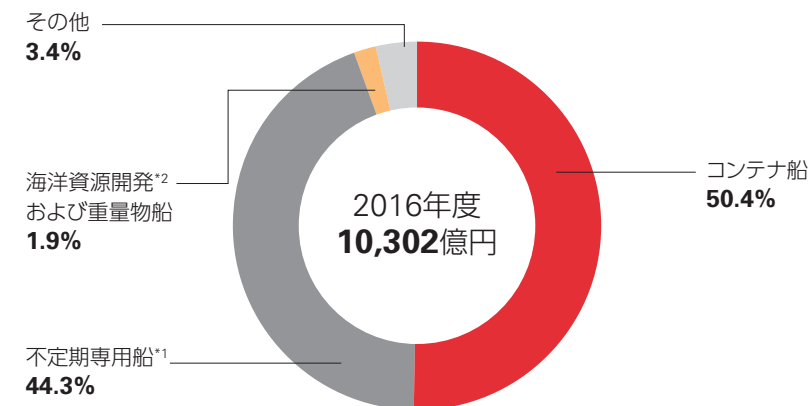
- 27 “K” LINEグループのCSR ～ESGの取り組み～
CSR基本方針／CSRの取り組み／
外部からの評価／環境保全／安全運航／
コーポレートガバナンス／リスクマネジメント／
コンプライアンス
- 31 会社概要／株式情報

第一章 “K” LINE at a Glance | 業績と船隊構成

親会社株主に帰属する当期純利益と配当の推移



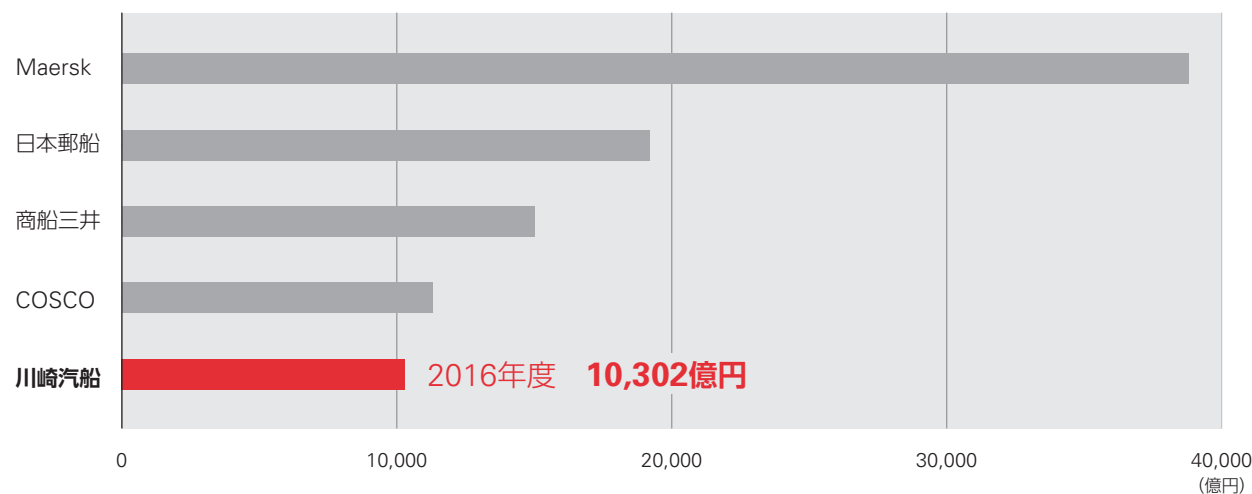
川崎汽船 売上構成



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

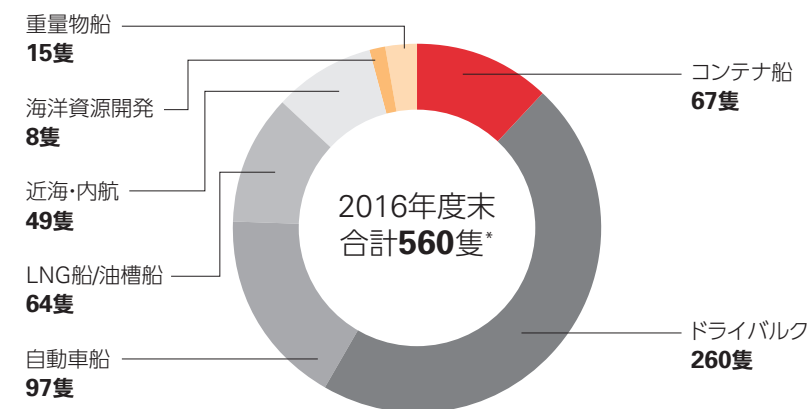
*2 海洋資源開発にはオフショア支援船、ドリルシップを含む。

世界の上場海運会社売上ランキング(2016年度)



出典: Bloomberg

川崎汽船 船隊構成(部門別運航船舶)



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



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

		2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度 (百万円)*1
業績 (会計年度)	売上高	¥1,331,048	¥1,244,317	¥838,033	¥985,085	¥972,311	¥1,134,772	¥1,224,126	¥1,352,421	¥1,243,932	¥1,030,191
	営業利益	129,649	71,604	△ 52,075	58,610	△ 40,563	14,887	28,854	47,988	9,428	△46,037
	経常利益	125,868	60,011	△ 66,272	47,350	△ 48,956	28,589	32,455	48,981	3,339	△52,389
	親会社株主に帰属する当期純利益	83,012	32,421	△ 68,721	30,603	△ 41,351	10,669	16,642	26,818	△51,499	△139,479
財政状態 (会計年度末)	総資産	968,630	971,603	1,043,885	1,032,505	1,066,649	1,180,434	1,254,742	1,223,328	1,115,224	1,045,210
	純資産	376,277	356,153	331,865	314,986	259,935	361,975	410,690	467,440	379,914	245,482
	自己資本	355,763	334,773	308,122	291,669	242,573	340,571	388,837	441,532	355,376	219,485
	有利子負債	329,716	439,622	516,001	483,363	592,523	629,864	643,795	536,847	525,152	550,512
	設備投資額	161,333	168,446	181,489	148,993	239,197	134,555	93,378	89,502	116,593	68,048
	減価償却費	36,362	39,427	45,281	44,722	50,044	59,668	52,244	53,527	48,303	47,421
	営業活動によるキャッシュ・フロー	141,238	77,614	△ 23,941	84,902	△ 2,909	59,756	88,228	101,826	39,636	△43,919
	投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 145,541	△ 148,304	△ 63,737	△ 54,117	△ 83,233	△ 27,212	△ 5,113	△ 11,177	△29,569	△24,882
	フリー・キャッシュ・フロー	△ 4,303	△ 70,690	△ 87,678	30,785	△ 86,142	32,544	83,115	90,648	10,066	△68,801
	財務活動によるキャッシュ・フロー	△ 7,460	99,844	109,411	△ 24,797	86,307	26,364	△ 26,634	△ 119,254	△ 14,836	26,436
1株当たりの情報	当期純利益(円)	131.36	50.89	△ 106.24	40.08	△ 54.14	12.07	17.75	28.60	△54.95	△148.82
	純資産(円)	558.46	525.43	403.53	381.87	317.59	363.18	414.66	471.10	379.18	234.19
	配当金(円)	26.00	13.50	—	9.50	—	2.50	4.50	8.50	5.00	—
	配当性向(%)	19.8	26.5	—	23.7	—	20.7	25.4	29.7	—	—
経営指標	自己資本当期純利益率(ROE) (%)	23.7	9.4	△ 21.4	10.2	△ 15.5	3.7	4.6	6.5	△12.9	△48.5
	総資産経常利益率(ROA) (%)	13.5	6.2	△ 6.6	4.6	△ 4.7	2.5	2.7	4.0	0.3	△4.8
	負債資本比率(DER) (倍)	0.93	1.31	1.67	1.66	2.44	1.85	1.66	1.22	1.48	2.51
	自己資本比率(%)	36.7	34.5	29.5	28.2	22.7	28.9	31.0	36.1	31.9	21.0
期中平均値	為替(円/US\$)	115	101	93	86	79	82	100	109	121	109
	燃料油価格(US\$/トン)	407	504	407	489	672	671	626	541	295	265
連結事業データ	運航船舶*2(隻)	499	504	499	522	559	566	583	584	575	560
人事データ	連結従業員(人)	7,615	7,706	7,740	7,895	7,703	7,667	7,703	7,834	8,097	8,018
	単体従業員(人)	600	602	623	623	664	659	652	676	716	735
	陸上(人)	432	417	433	437	486	481	478	504	541	552
	海上(人)	168	185	190	186	178	178	174	172	175	183
	女性比率(%)	19.5	18.6	18.5	18.9	22.9	22.8	24.4	25.4	26.3	24.9
	障がい者雇用率(%)	2.56	2.05	2.12	1.60	1.60	1.90	1.93	1.87	1.94	2.29
	労働災害発生件数	陸上(件) 海上(件)	1 0	0 2	0 1	0 0	0 1	0 3	0 1	0 0	1 1
経営体制*3	取締役(人)	12	12	15	14	13	13	13	10	9	9
	社外取締役(人)	0	0	2	2	2	2	2	2	2	3
	監査役(人)	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4
	社外監査役(人)	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2
環境データ*3,4	燃料油(千トン)	4,550	4,392	3,563	3,802	3,949	3,966	3,651	3,646	3,942	3,872
	CO ₂ 排出量(千トン)	14,150	13,677	11,096	11,838	12,298	12,352	11,377	11,360	12,300	12,079
	SO _x 排出量(千トン)	255	240	197	208	214	209	190	182	190	183
	NO _x 排出量(千トン)	405	410	303	308	323	319	292	283	290	274

※1 百万円未満を四捨五入しています。

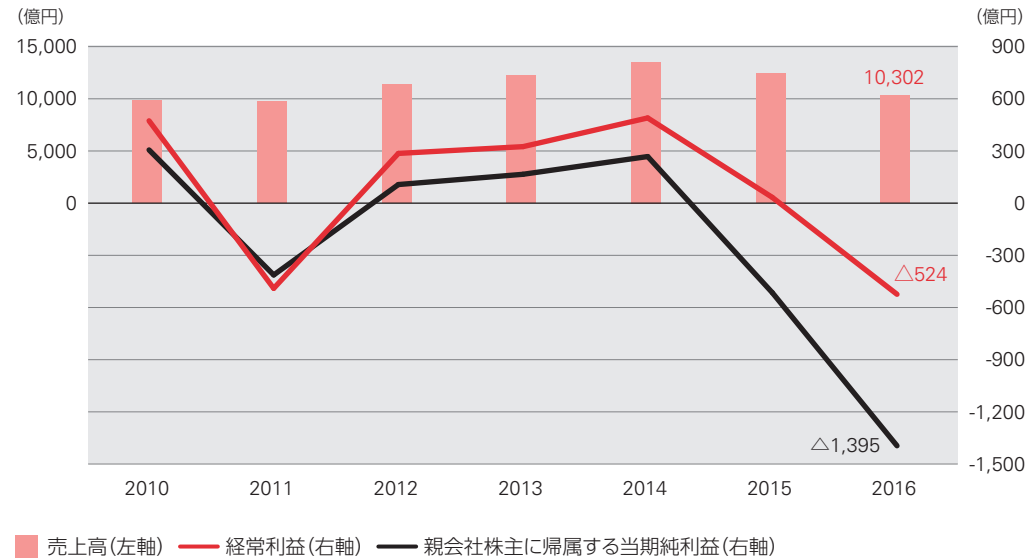
※2 運航船舶隻数にはプロジェクト用のSPC(特定目的会社)所有船および短期用船を含みます。

※3 川崎汽船株式会社を対象としています。

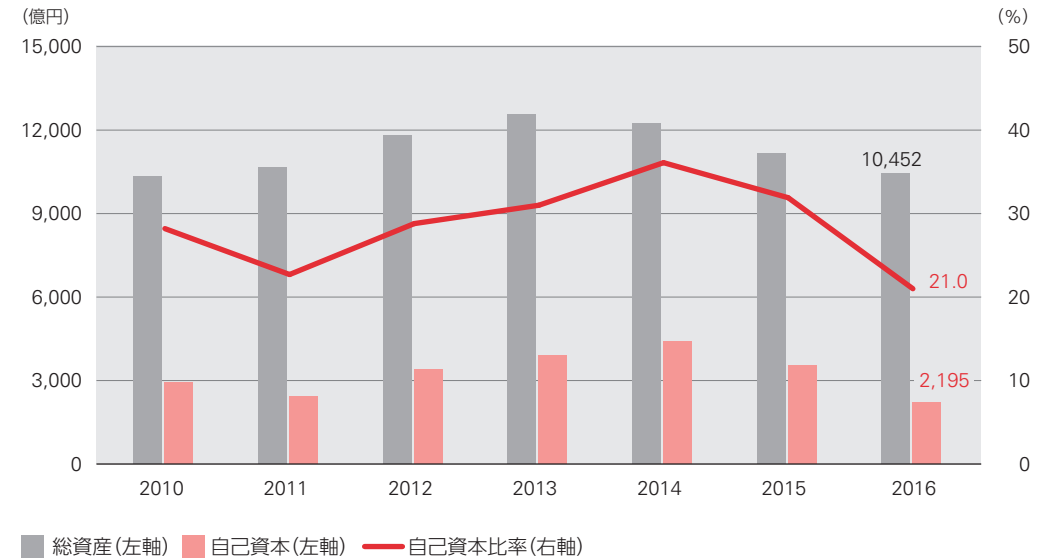
※4 当社が燃料油を手配した船舶(運航船腹とは合致しません)を対象に、補給した燃料油の量から求めた総量を記載しています。2008年以降は暦年単位で集計しています。

第一章 “K” LINE at a Glance | 財務データ

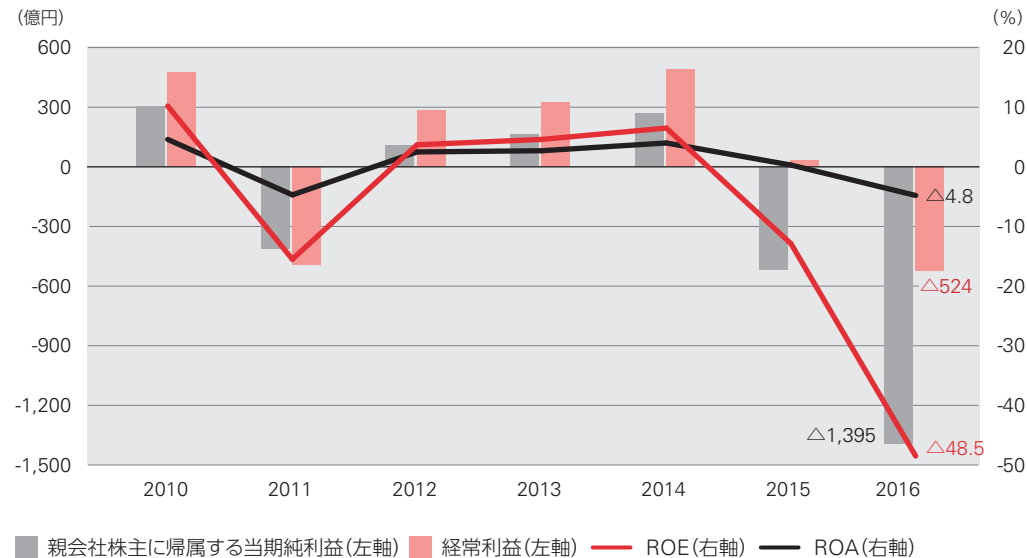
売上高・経常利益・親会社株主に帰属する当期純利益



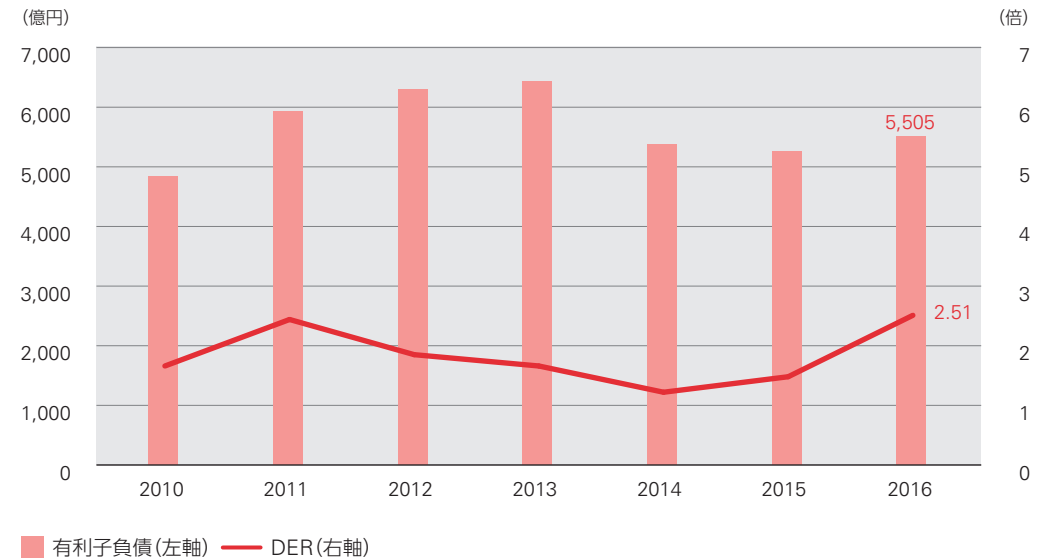
総資産・自己資本・自己資本比率



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

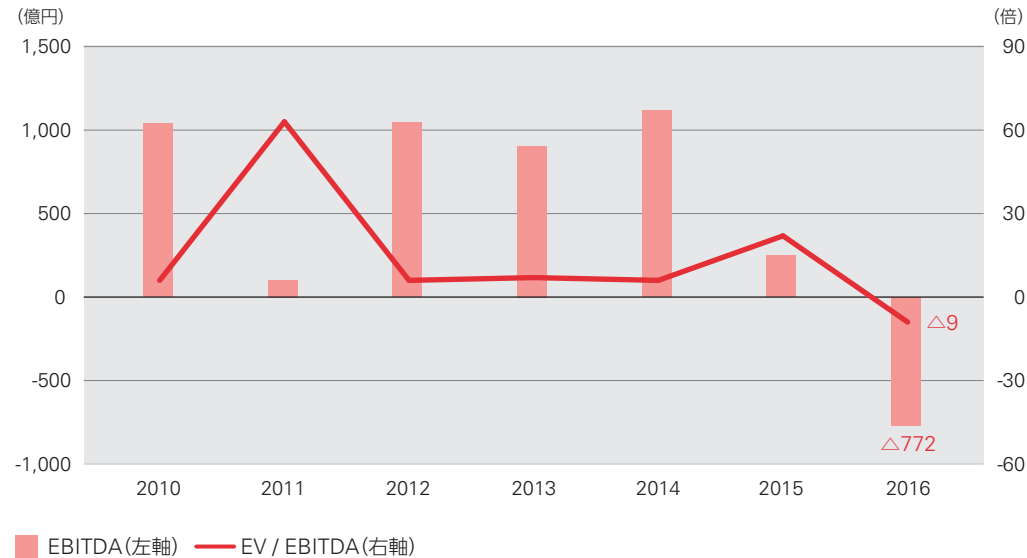


有利子負債・負債資本比率(DER)

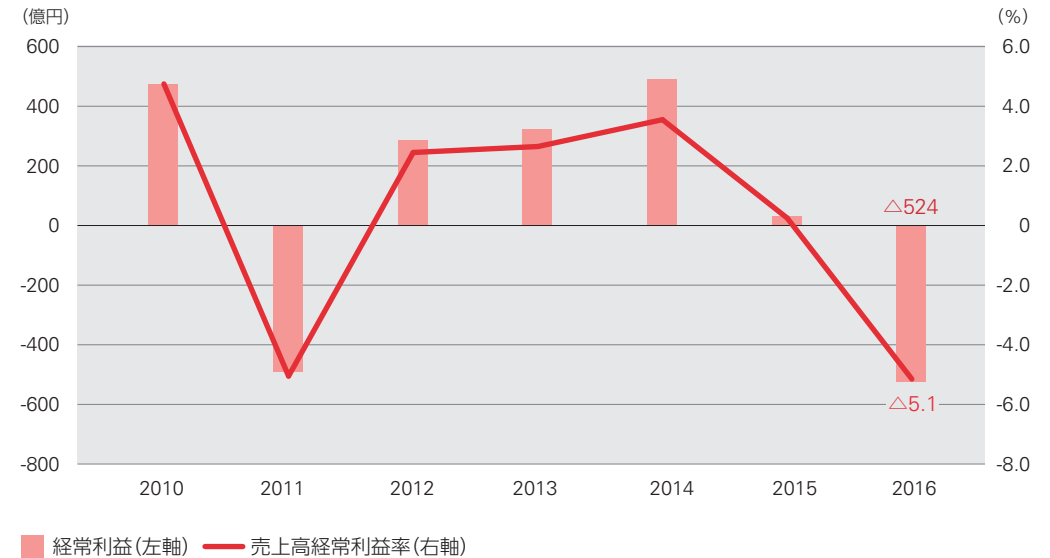


第一章 “K” LINE at a Glance | 財務データ

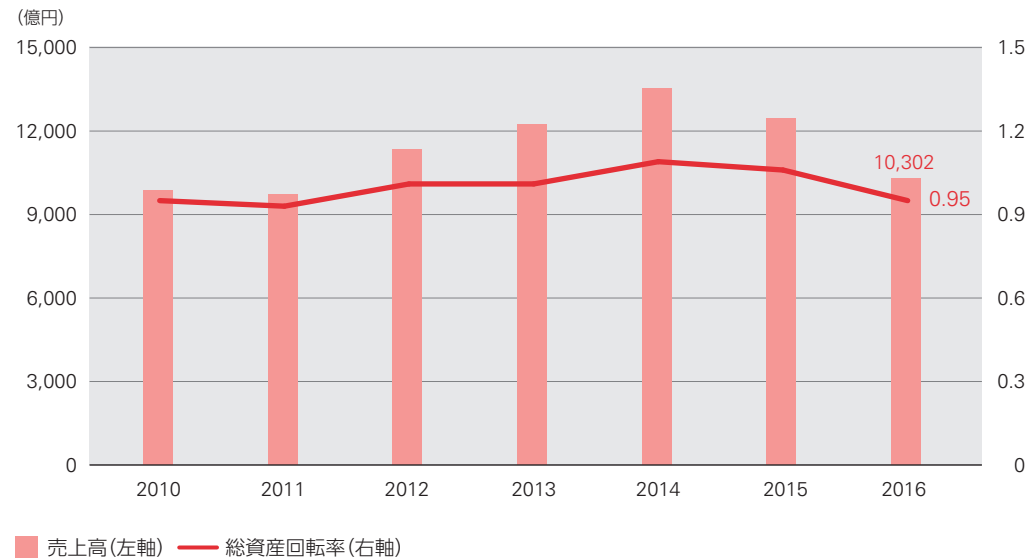
EV/EBITDA



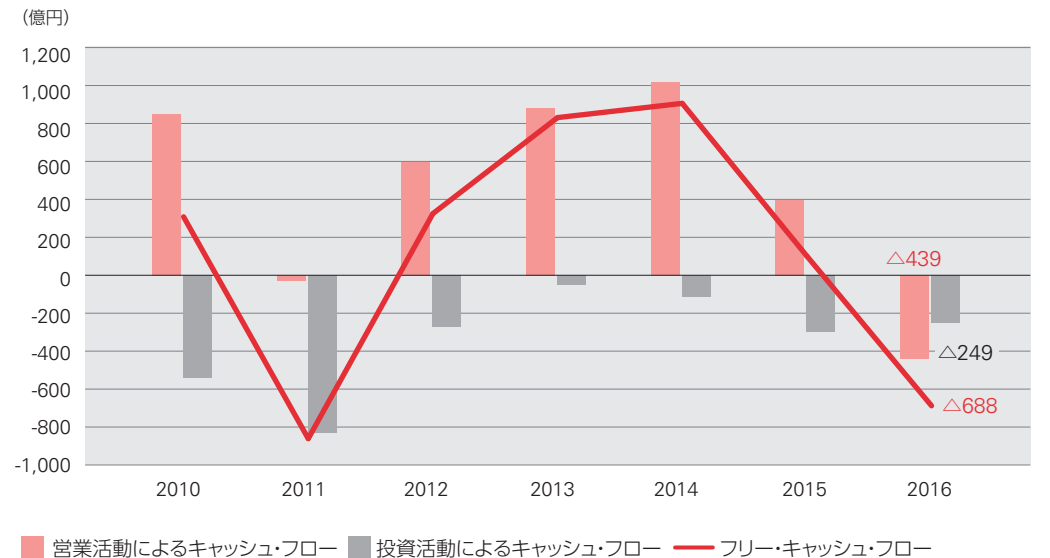
経常利益・売上高経常利益率



売上高・総資産回転率



キャッシュ・フロー



第二章 経営方針および中期経営計画「飛躍への再生」

当社グループは、海運業界を取巻く大きな事業環境の変化に対応し持続的な成長を可能とするための経営基盤の再構築を目指し、長期の経営方針と創立100周年を迎える2019年度までの3ヵ年中期経営計画『飛躍への再生』を策定しました。

経営方針 川崎汽船グループ企業理念・ビジョン・重要な経営課題

◆新たな経営計画の策定にあたり、改めて当社の目指す姿を再確認

企業理念

～ グローバルに信頼される  ～

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

◆事業環境の変化に対する、当社グループの重要な経営課題を認識

- ・当社の強みの徹底的強化による競争力確保
- ・市況影響を受けにくい事業ポートフォリオの構築
- ・技術革新・ビジネスモデル変革による成長性の実現

第二章 経営方針および中期経営計画「飛躍への再生」

中期経営計画「飛躍への再生」

創立100周年を迎える2019年度までの3年間で、目指す姿に向けた事業基盤整備を行う「飛躍への再生」期間と位置づけ、三つの重点課題 ①ポートフォリオ戦略転換 ②経営管理の高度化と機能別戦略の強化 ③ESGの取り組み に取り組みます。

重要方針と目指す指標

中期経営計画での目標（2017年度～2019年度）

- ▶ 2017年度以降3年間—黒字化継続
- ▶ 基盤となる安定収益型事業のROA（経常損益ベース）6%の達成と同事業規模の拡大
→安定収益 2016年度250億円を2019年度300億円超へ
- ▶ 自己資本比率—20%半ばに向けた積み上げ
- ▶ 配当方針—財務体質改善と事業基盤の安定化を最優先とし、早期の復配を目指す

船隊整備計画（基幹船隊数 推移）

	2015年度末 実績	2016年度末 実績	2019年度末 経営計画	2019年度末 対2015年度末差異
コンテナ船	63	58	—	—
ドライバルク船	225	200	194	▲31
ケープ船	88	81	81	▲7
中小型船	104	87	73	▲31
電力炭船	24	23	31	+7
チップ船	9	9	9	0
自動車船	102	93	91	▲11
油槽船	23	22	23	0
LNG船	41	42	49	+8
海洋資源開発	8	8	8	0
重量物船	15	15	15	0
近海・内航他	51	48	50	▲1
合計	465	428	430	▲35

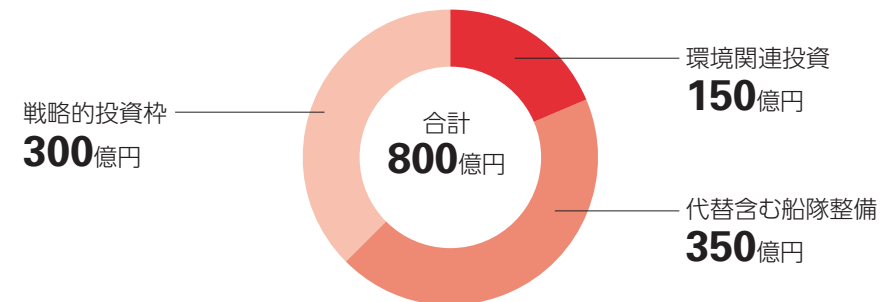
※合計/差異にコンテナ船を含んでいない。

長期的な目標（2020年代半ば）

- ▶ ROA（経常損益ベース）6% / ROE二桁台の達成
—経営管理の高度化を通じた安定収益基盤と成長分野の両立
- ▶ 自己資本 4,000億円
—コンテナ船事業統合による事業安定性への効果を検証し、再設定予定
- ▶ 配当方針—安定配当方針への復帰

投資計画（2017年度-2019年度 3年間/コンテナ船事業を除く）

- ▶ 財務体質改善に向け、投資案件を厳選
- ▶ 戦略的投資枠 300億円[3年間]を設置

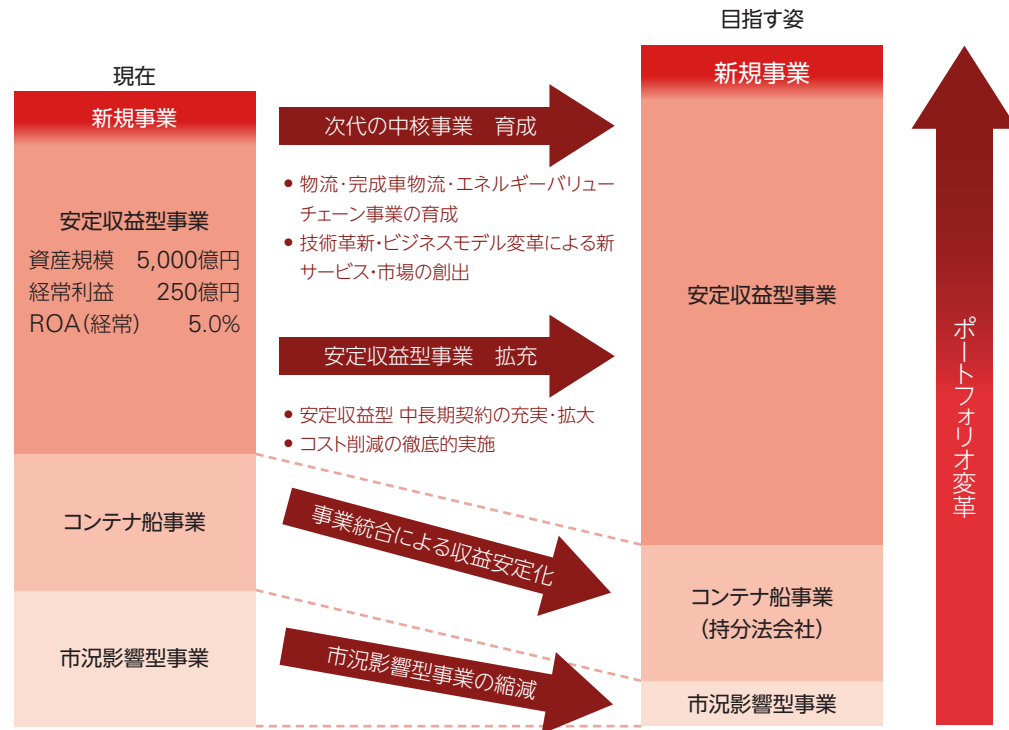


戦略的投資枠

「飛躍への再生」期間とする3年間は、財務体質改善を重視し、投資案件の厳選を実施するが、安定収益拡充/次代の中核事業育成に向けた戦略的投資枠を新設し、安定性と成長性のバランスを取った戦略を実行する計画

第二章 経営方針および中期経営計画「飛躍への再生」

三つの重点課題 ①ポートフォリオ戦略転換



各事業の方針

安定収益型事業拡充と成長に向けた次代の中核事業育成

ドライバルク事業

- ケープ船・電力炭船・チップ船を中心とする安定収益型船隊の拡充
- 中小型船を中心としたコスト固定余剰船隊の縮減

エネルギー資源輸送事業

- LNG船・新規プロジェクト進展に合わせた安定収益型船隊の拡充
- LNG/LPG需要創出となるエネルギーバリューチェーンへの参入
- VLCC/LPG船を中心とする安定収益型油槽船隊の拡充

海洋資源開発事業

- オフショア支援船事業の安定化に向けた事業改革の実施
- 新規開拓による安定収益の積み増し

コンテナ船事業

- THE Allianceによる事業安定性・収益性向上
- 邦船3社事業統合完遂によるサービス品質向上と事業競争力強化(ベストプラクティス/シナジー効果取り込み)

物流事業

- ケイラインロジスティックス社を中核としたグローバルネットワーク基盤の再編・強化によるフォワーディング事業の拡充
- 当社が強みのあるアジアなど成長地域中心としたローカルロジスティックスの強化と他国・地域への展開

自動車船事業

- 大型船投入/背高重量貨物積取拡大/運航効率向上による収益性の向上
- 顧客基盤に立脚した完成車物流事業展開
- 航路網の改編および拡大(航路最適化)を通じた新たな輸送ニーズの取り込みと収益拡大

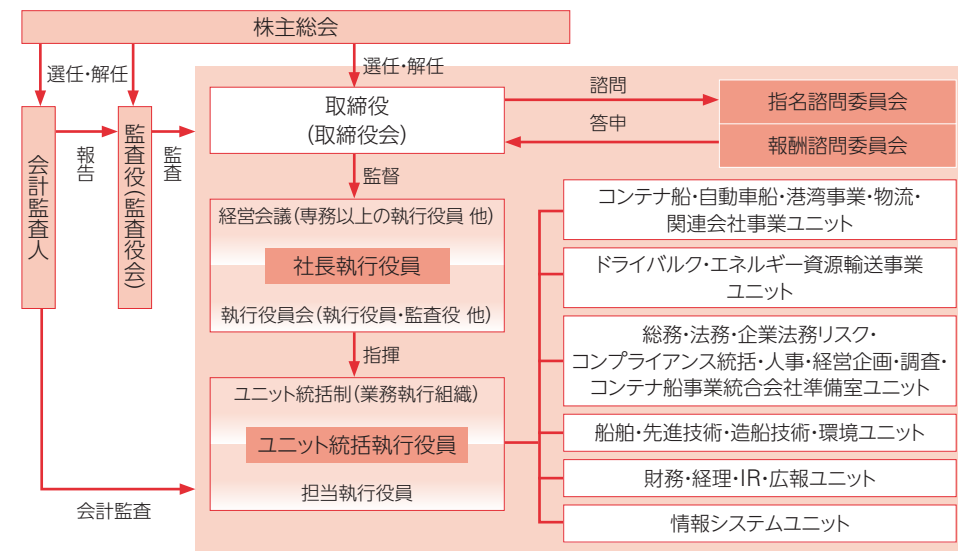
三つの重点課題 ②経営管理の高度化と機能別戦略の強化

1 経営管理の高度化 →2017年度に運用開始(概要は別途公表を予定)

- 事業リスク・リターン管理の高度化によるリスク「総量」と「質」のマネジメント強化
- 資本コストをより意識した事業評価導入
- PDCAによる企業価値向上の取り組みを階層別に一丸となって実施

2 機能別重点戦略

- カスタマー・リレーションシップ・マネジメント(CRM)強化
 - “K” LINEグループの力を結集した徹底的な顧客重視への回帰
- 技術革新・ビジネスモデル変革による高品質サービスの追求
 - 先進技術グループ設置による集中的対応 -CRM強化との連携
- 人材確保・育成・多様性確保
 - 次代の中核事業育成を支えるプロフェッショナルかつ多様な人材の増員と確保
 - 技術革新・ビジネスモデル変革による新たなサービス・市場創出を可能にする人材確保・育成



第三章 事業別情報 | コンテナ船

コンテナ船 船社ランキング

(2017年5月現在)

ランキング	会社名	TEU	隻数	シェア
1	APM-Maersk	3,317,023	633	16%
2	MSC	3,034,787	506	15%
3	CMA CGM	2,241,198	452	11%
4	COSCO	1,726,355	317	8%
5	Hapag-Lloyd	1,059,749	178	5%
6	Evergreen	1,022,831	194	5%
7	OOCL	665,560	106	3%
8	日本郵船	607,278	109	3%
9	Yang Ming	583,054	100	3%
10	Hamburg Süd	561,005	107	3%
11	商船三井	512,013	78	2%
12	UASC	485,554	50	2%
13	Hyundai M.M.	436,532	68	2%
14	PIL	371,712	142	2%
15	川崎汽船	368,610	63	2%
16	Zim	307,260	69	1%
17	Wan Hai	237,717	89	1%
18	X-Press Feeders	142,077	87	1%
19	KMTC	119,416	60	1%
20	SITC	104,189	78	1%
	その他	2,896,021	2,498	13%
	合計	20,799,941	5,984	

*1 Hyundaiは2Mと一部共同運航

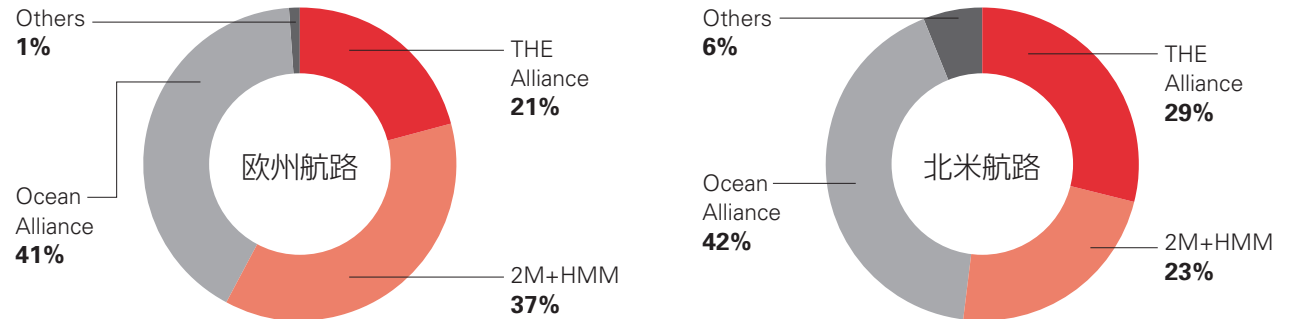
*2 川崎汽船・日本郵船・商船三井は2017年7月にコンテナ船統合会社設立。2018年4月より運営開始。

各アライアンスメンバー

THE Alliance	川崎汽船、日本郵船、商船三井、Hapag-Lloyd (UASC)、Yang Ming
2M	APM-Maersk、MSC
Ocean Alliance	CMA CGM、COSCO、Evergreen

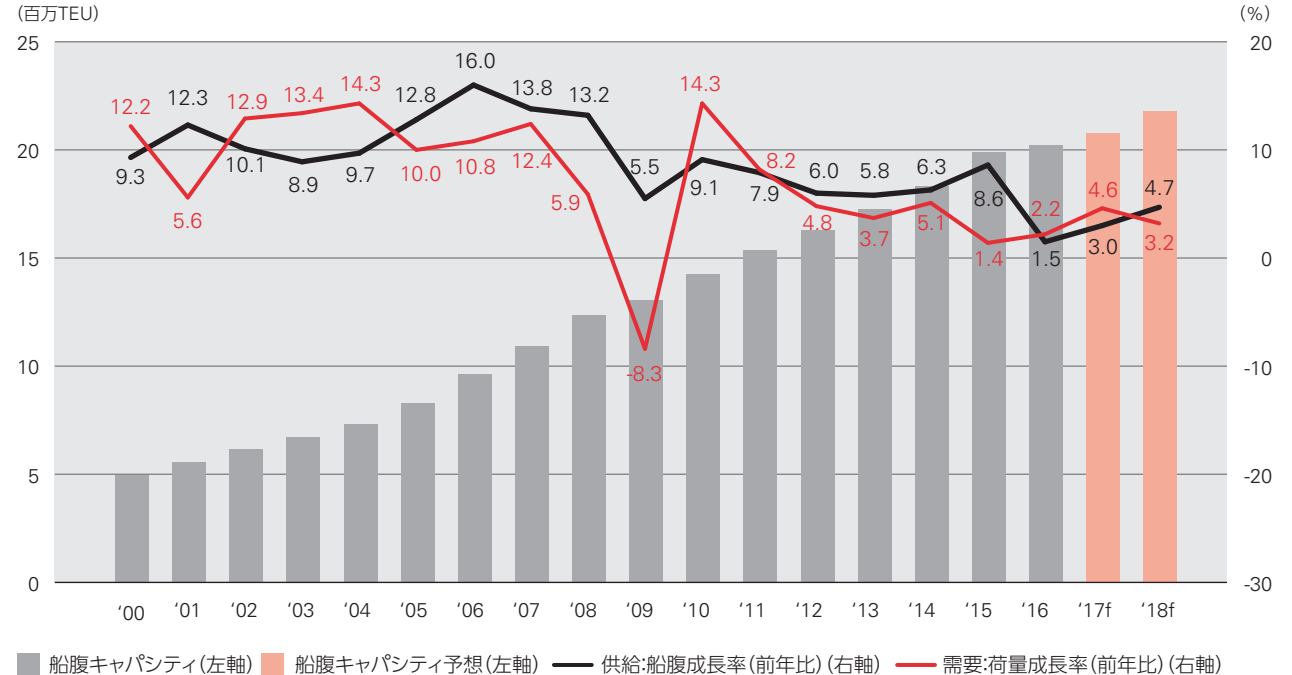
出典: Alphaliner

主要アライアンス 投入キャパシティ比率



出典: Alphaliner

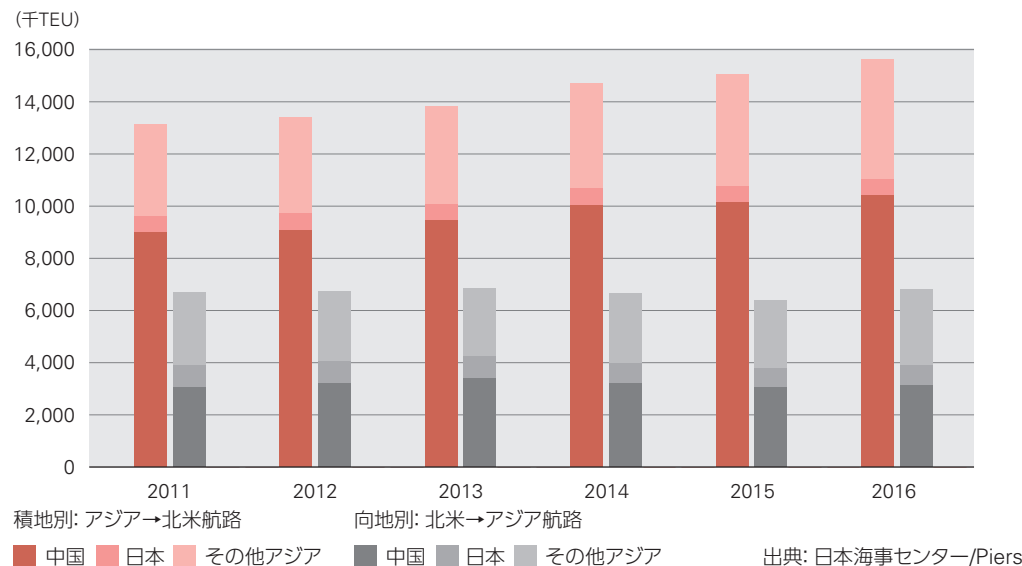
コンテナ船 需給推移



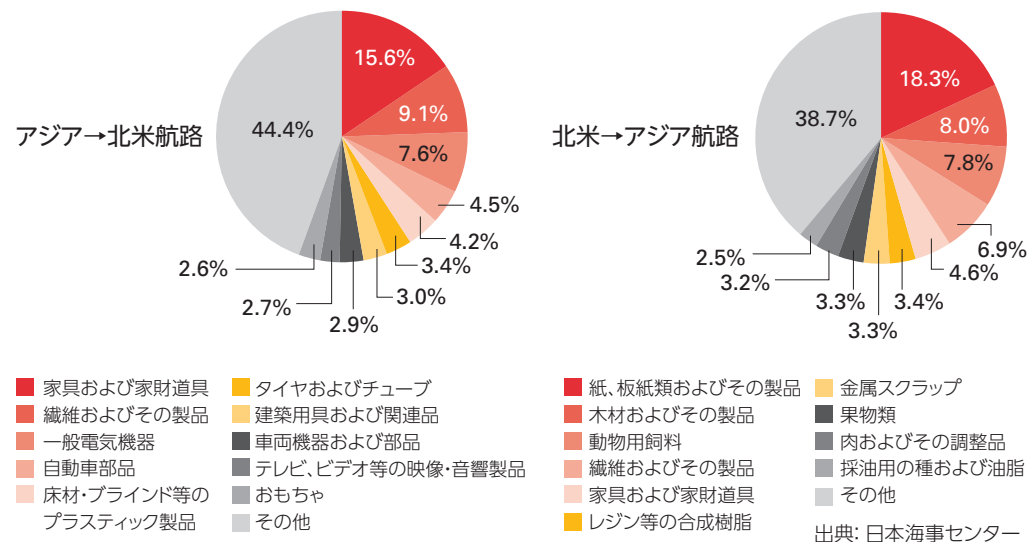
出典: Alphaliner

第三章 事業別情報 | コンテナ船

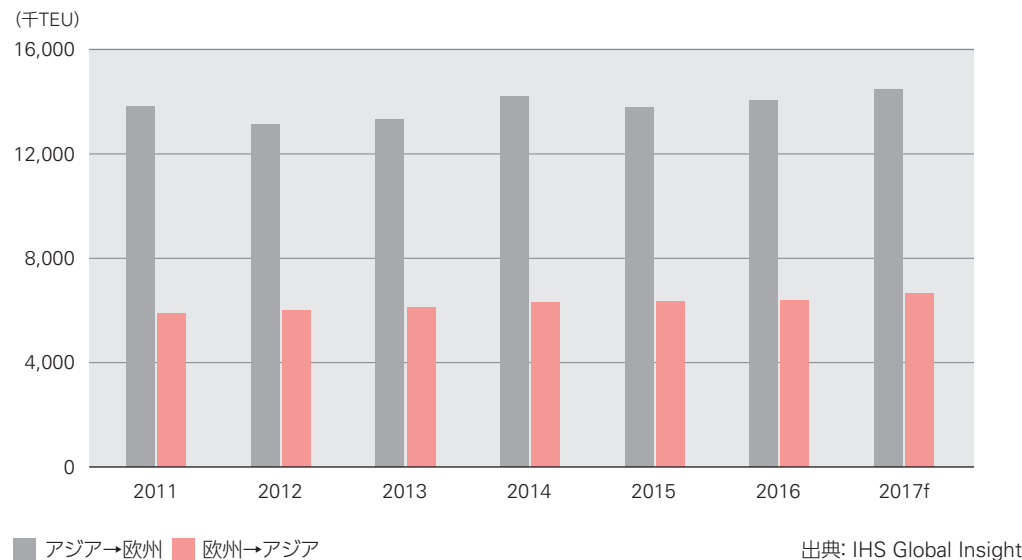
北米航路荷動き



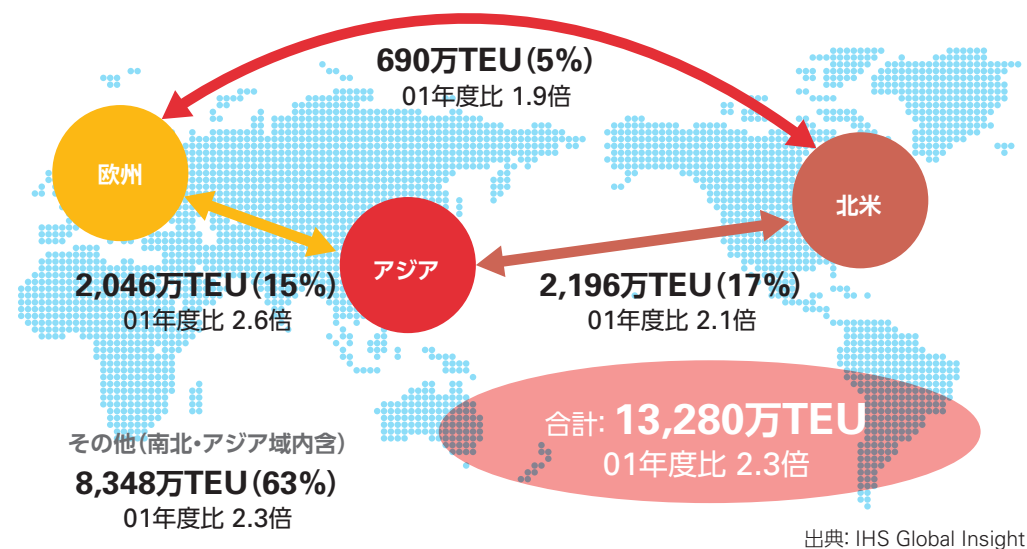
アジア-北米間2016年度品目別荷動き(上位10品目)



欧州航路荷動き



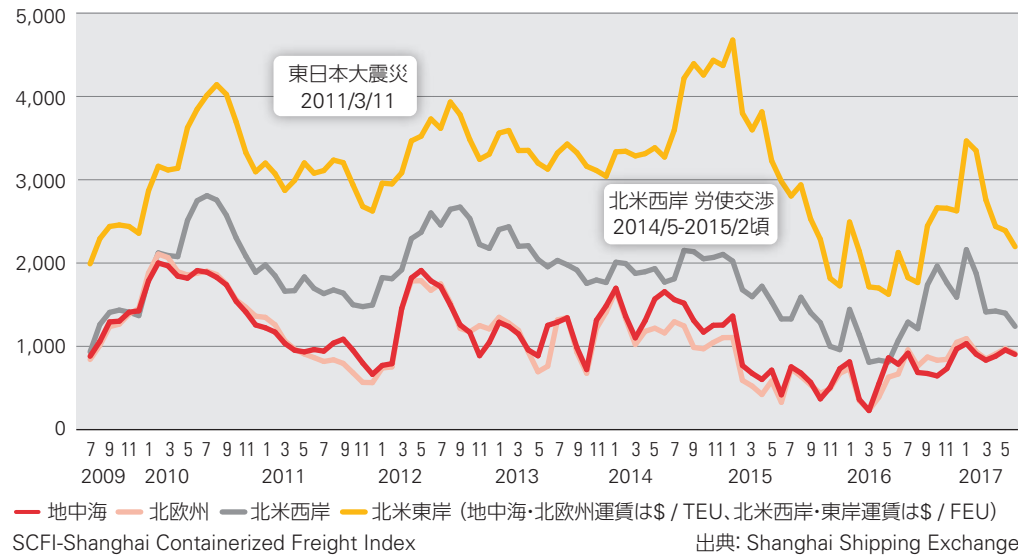
世界のコンテナ荷動き(2016年)



第三章 事業別情報 | コンテナ船

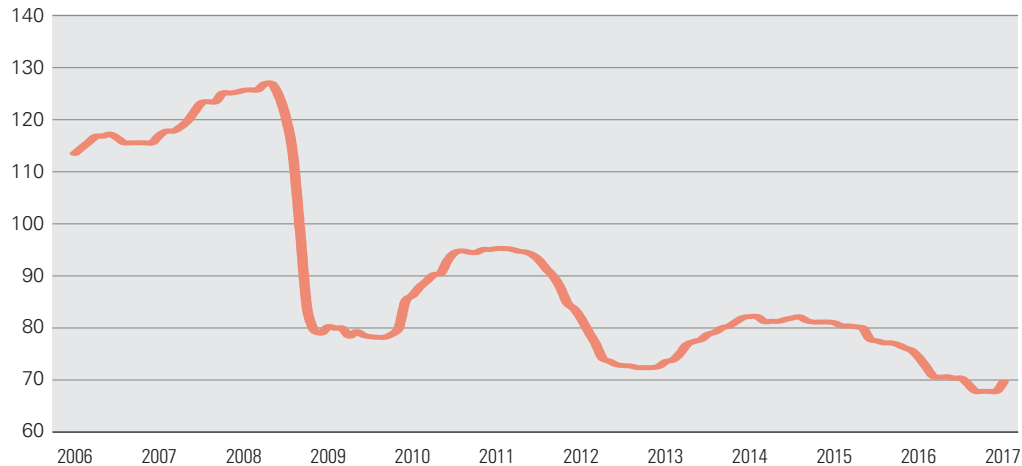
SCFI(上海積みスポット運賃)推移

(USドル)



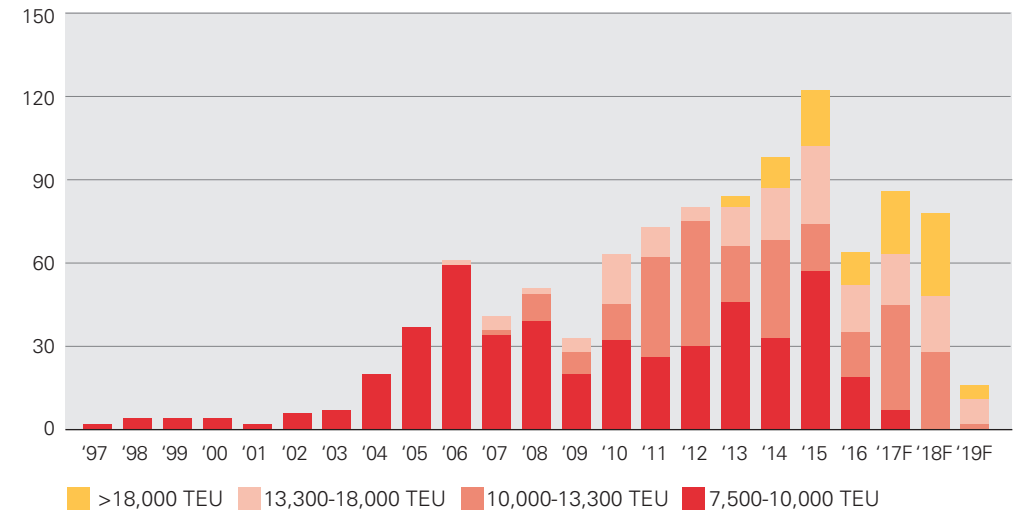
新造船価格インデックス

(Index, 96年12月=100)



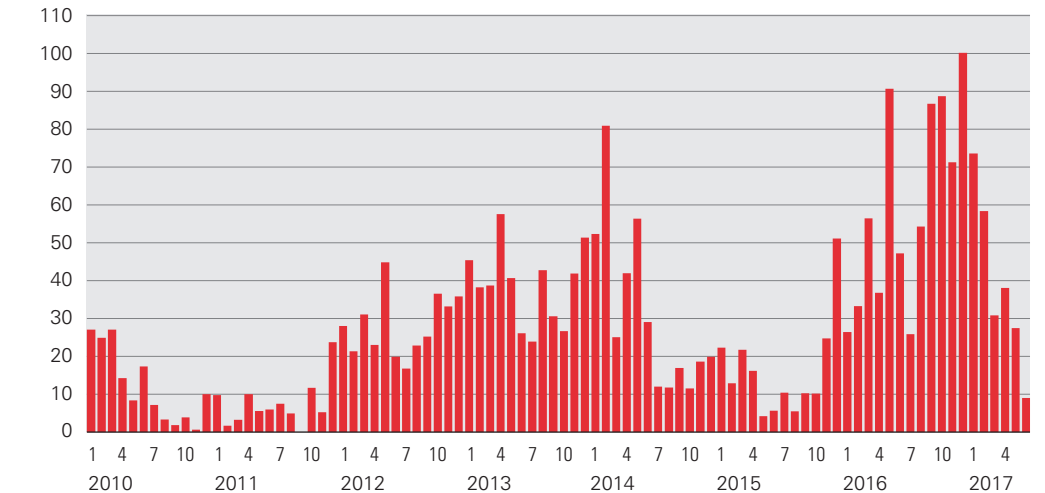
大型コンテナ船 デリバリー推移

(隻数)



コンテナ船 解撤量推移

(千TEU)

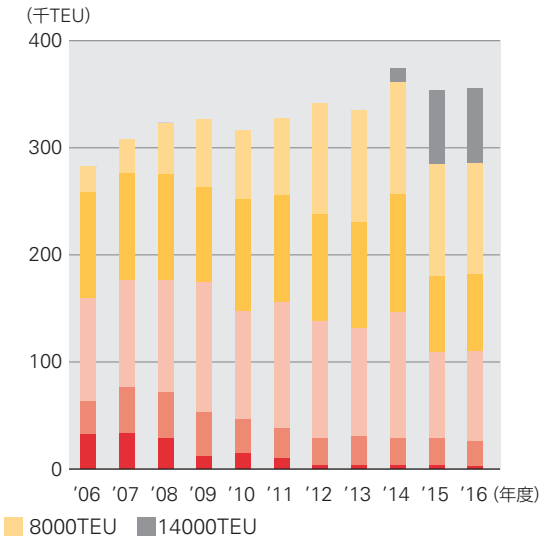
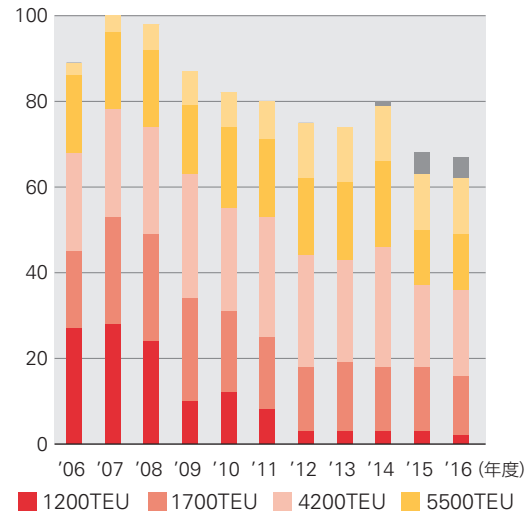


第三章 事業別情報 | コンテナ船

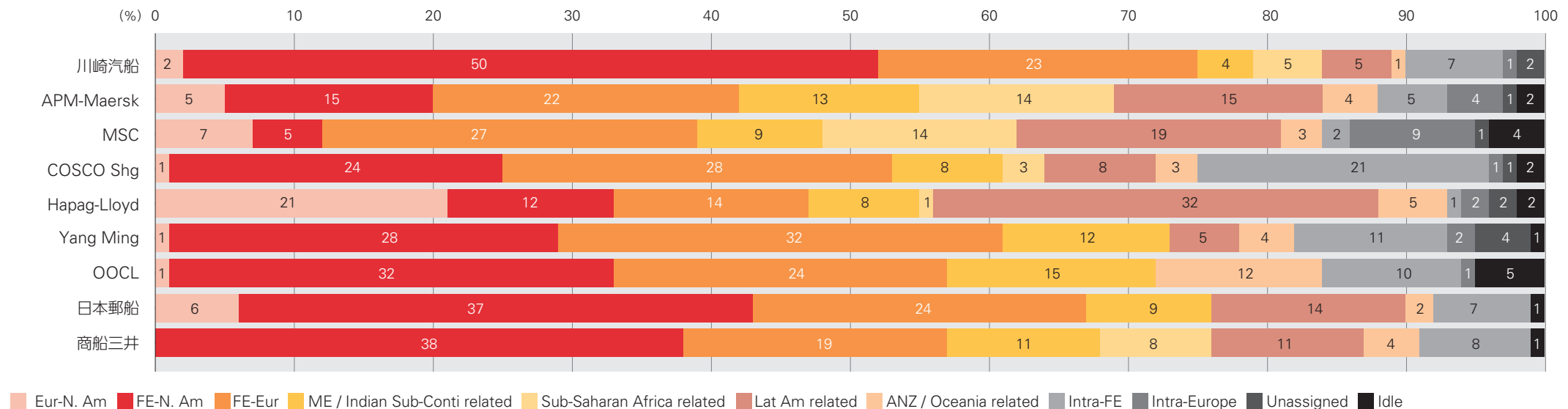
当社コンテナ船 サイズ別船隊推移

(年度)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
14000TEU type	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	5
8000TEU type	3	4	6	8	8	9	13	13	13	13	13
5500TEU type	18	18	18	16	19	18	18	18	20	13	13
4200TEU type	23	24	25	29	24	28	26	24	28	19	20
1700TEU type	18	25	25	24	19	17	15	16	15	15	14
1200TEU type	27	28	24	10	12	8	3	3	3	3	2
合計	89	99	98	87	82	80	75	74	80	68	67

当社コンテナ船 船隊規模の推移
(隻数)

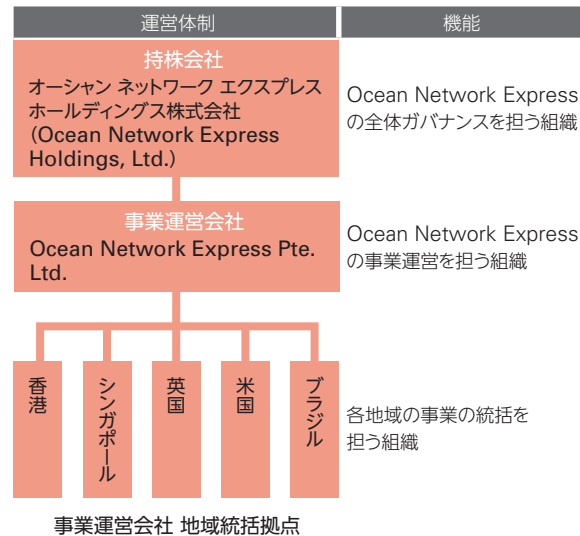


コンテナ船 主要船社 航路別キャパシティ構成



第三章 事業別情報 | コンテナ船 定期コンテナ船事業統合

コンテナ船 新会社の運営体制



事業運営会社概要

商号	OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD.
所在地	シンガポール共和国
代表者	Jeremy Nixon
出資比率	川崎汽船: 31% 商船三井: 31% 日本郵船: 38%
出資額*	約3,000億円(船舶、ターミナル株式の 現物出資等を含む)
事業内容	定期コンテナ船事業 (海外ターミナル事業含む)
スケジュール	統合設立日: 2017年7月7日 サービス開始日(予定): 2018年4月1日

*サービス開始時点

合併会社設立の狙い・競争力の源泉

Operational
Efficiency

Economy
of Scale

競争力
(収益力)

3社の ベストプラクティス

各社のベストプラクティスを融合させることにより、新たなシナジーを創出するとともに、事業効率を向上させる

3社の統合規模

3社の事業規模を合算することにより、スケールメリットを実現

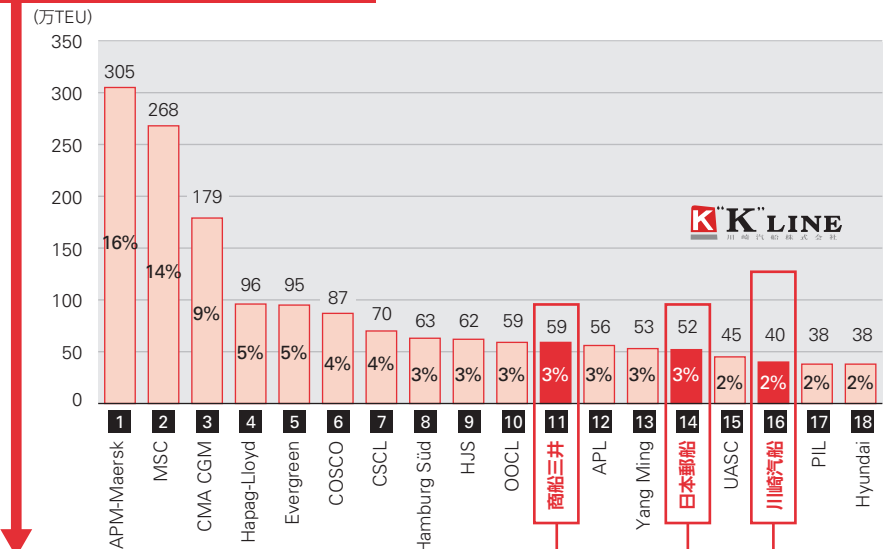
年間約1,100億円の シナジー

年間約1,100億円の統合効果を実現し、収益安定化を目指す

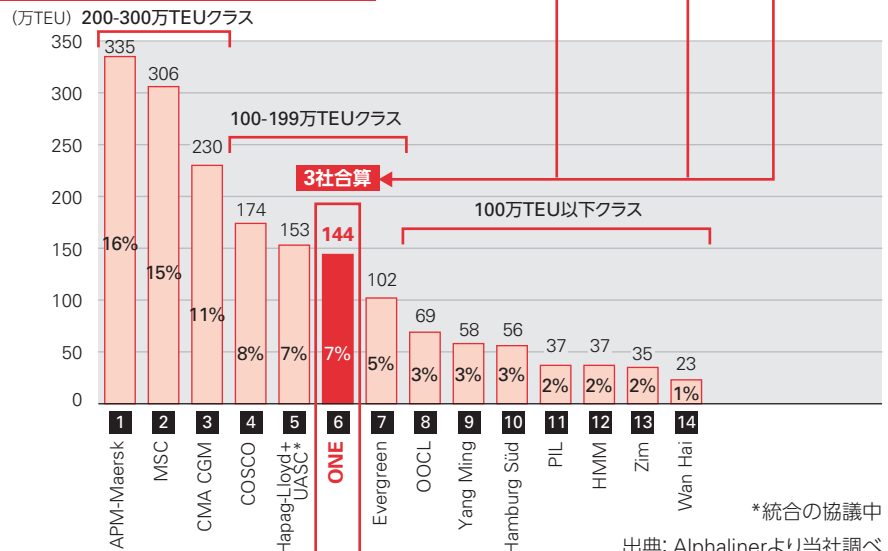
グローバルな組織体制と定期コンテナ船ネットワークをさらに充実させ、お客さまのニーズに、より高いレベルで応えるべく、高品質かつ競争力のあるサービスを提供していきます。

コンテナ船 競合環境変化の統合後の絵姿

2015年9月時点運航船腹量



2017年6月時点運航船腹量



*統合の協議中

出典: Alphalinerより当社調べ

第三章 事業別情報 | ドライバルク

ドライバルク(全船型) 船社ランキング

(2017年6月現在)

ランキング	会社名	重量トン(10万トン)	隻数
1	China COSCO Shipping	346.0	334
2	日本郵船	179.6	192
3	川崎汽船	147.5	123
4	China Merchants Group	137.8	110
5	商船三井	134.9	116
6	Fredriksen Group	130.2	111
7	Berge Bulk Ltd.	109.8	51
8	Pan Ocean	92.8	69
9	Angelicoussis Group	91.7	52
10	Oldendorff Carriers	86.8	91

*保有船および一部備船含む

出典: Clarkson

ケープサイズ 船社ランキング

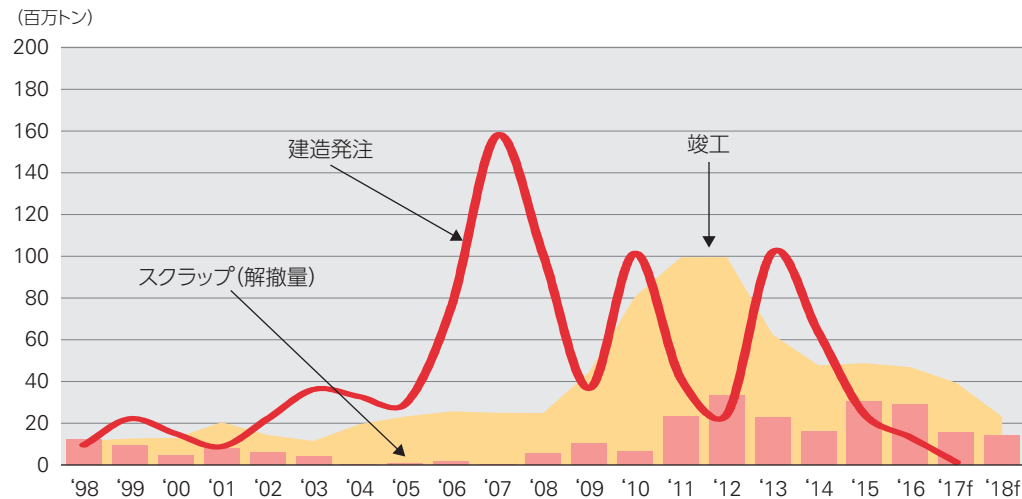
(2017年6月現在)

ランキング	会社名	重量トン(10万トン)	隻数
1	China COSCO Shipping	200.8	82
2	Berge Bulk Ltd.	107.0	43
3	China Merchants Group	95.0	32
4	川崎汽船	94.7	47
5	日本郵船	92.0	47
6	Angelicoussis Group	91.7	52
7	商船三井	89.4	42
8	Fredriksen Group	86.9	48
9	Polaris Shipping Co	81.9	32
10	NSユナイテッド	77.9	36

*保有船および一部備船含む

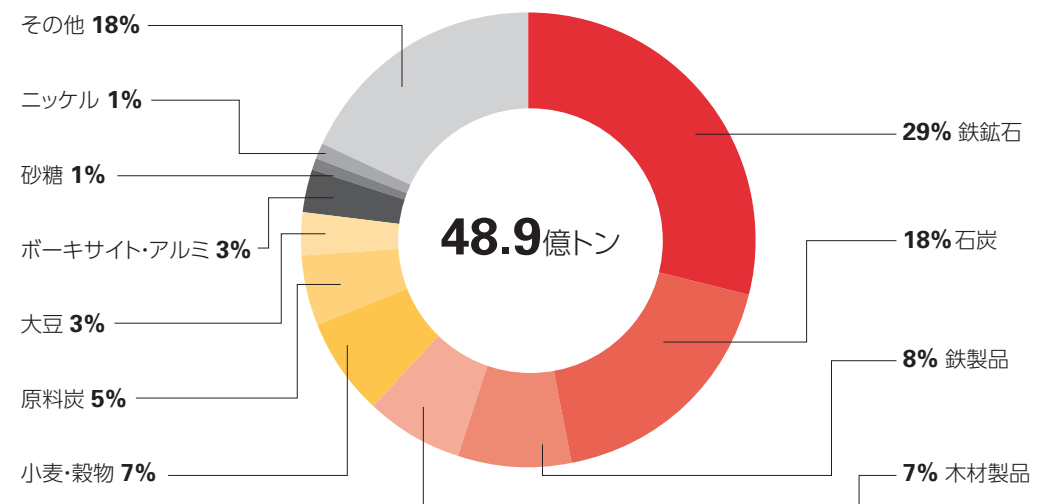
出典: Clarkson

ドライバルク 船腹供給量推移



出典: Clarkson

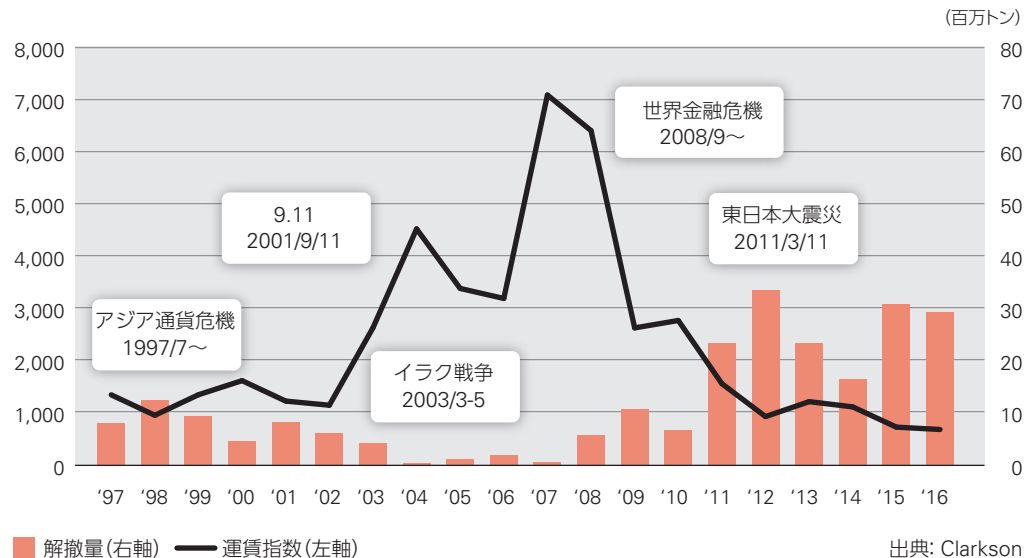
2016年度 世界のドライバルク 海上輸送品目別内訳(重量ベース)



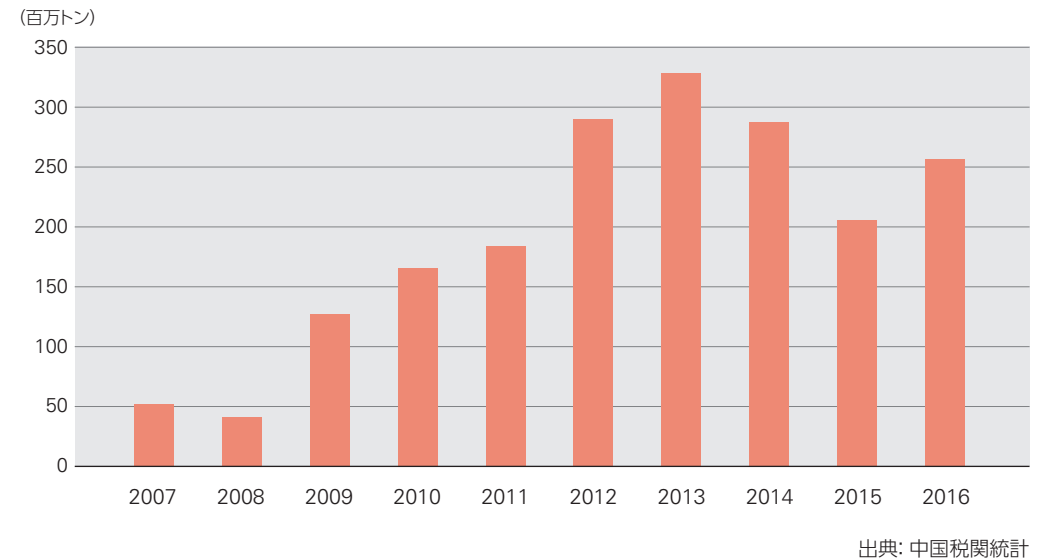
出典: Clarkson

第三章 事業別情報 | ドライバルク

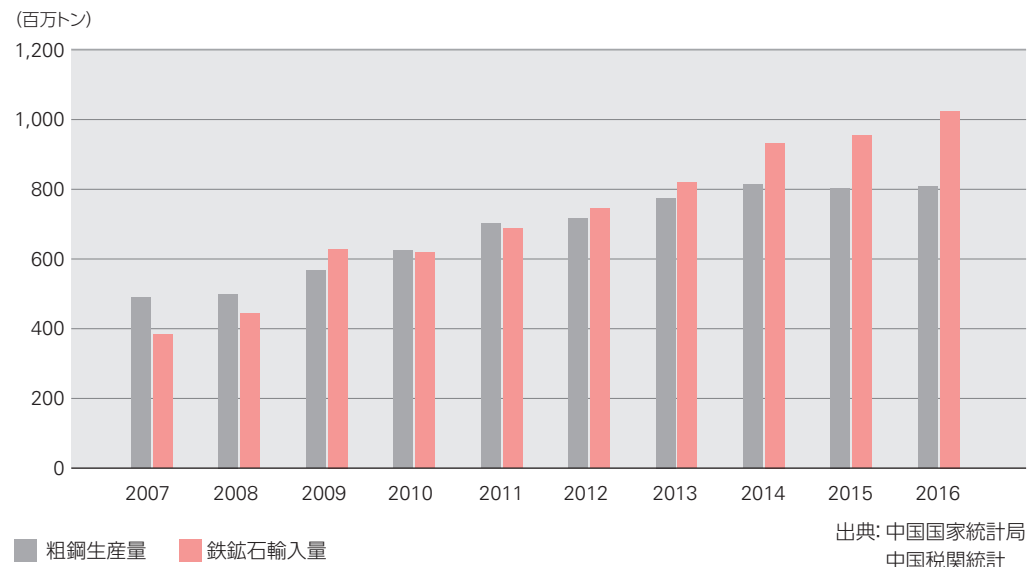
ドライバルク BDI(Baltic Dry Index)および解撤量推移



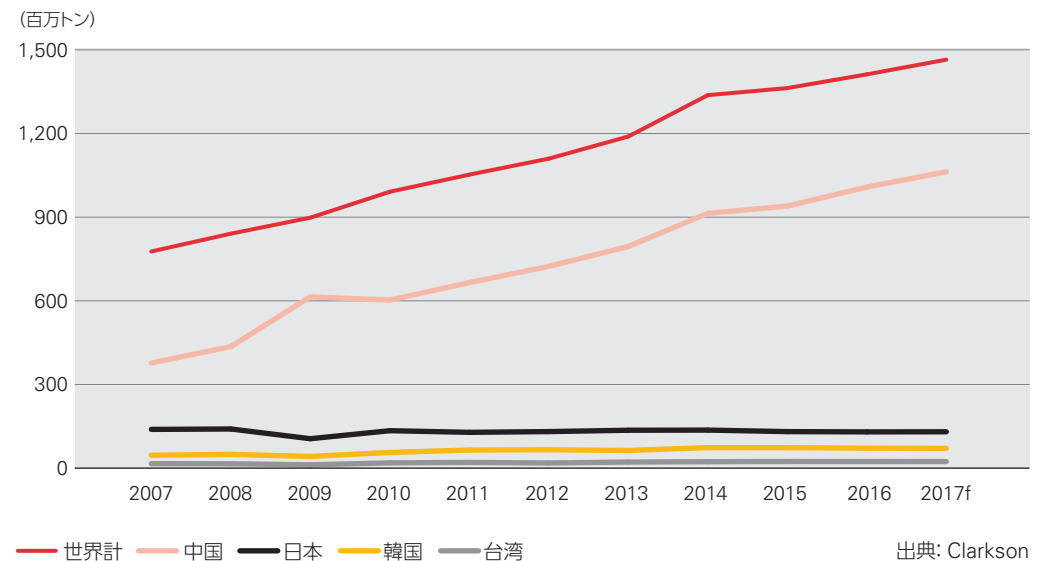
中国 石炭輸入量推移



中国 粗鋼生産量・鉄鉱石輸入量推移



アジア主要国鉄鉱石輸入量推移

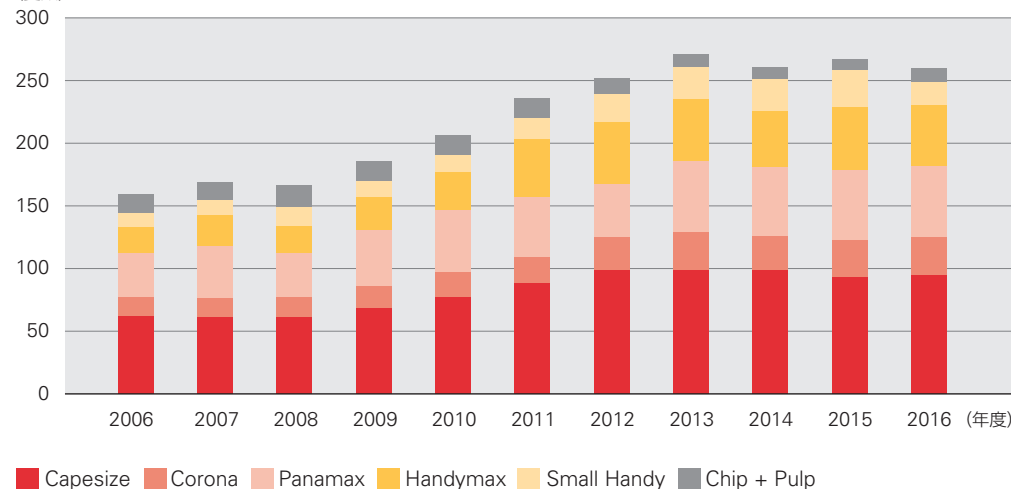


第三章 事業別情報 | ドライバルク

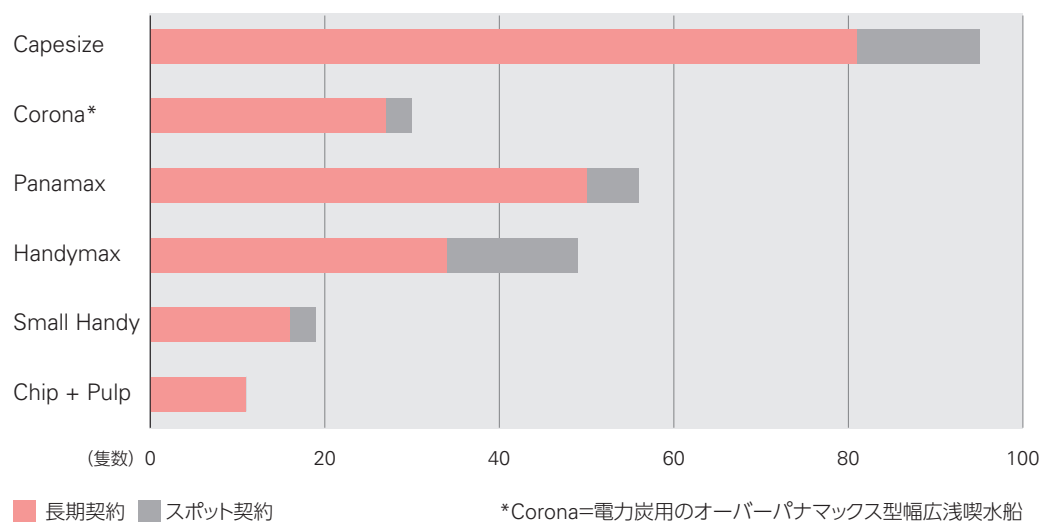
当社ドライバルク サイズ別船隊推移

(年度)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Capesize	62	61	61	68	77	88	99	99	99	93	95
Corona*	15	15	16	18	20	21	26	30	27	29	30
Panamax	35	42	35	44	49	48	42	56	55	56	56
Handymax	21	24	22	27	31	46	50	50	44	51	49
Small Handy	11	12	15	12	13	17	22	26	26	29	19
Chip + Pulp	15	15	17	16	16	16	13	10	10	9	11
合計	159	169	166	185	206	236	252	271	261	267	260

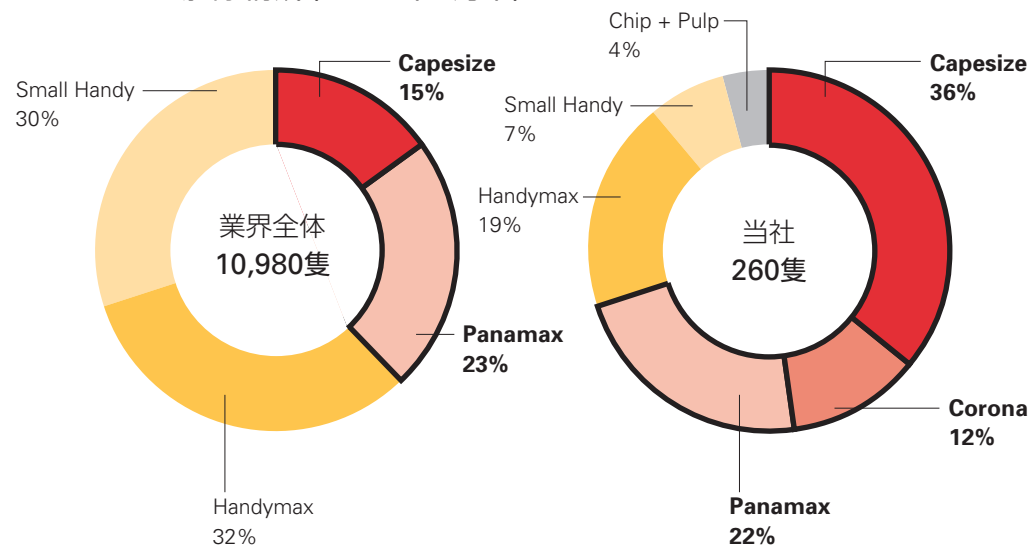
当社ドライバルク 船隊規模の推移
(隻数)



当社ドライバルク 2017年度船型別マーケットエクスポージャー見込み



ドライバルク船隊構成 (2017年3月末)



出典: Clarkson

第三章 事業別情報 | 自動車船

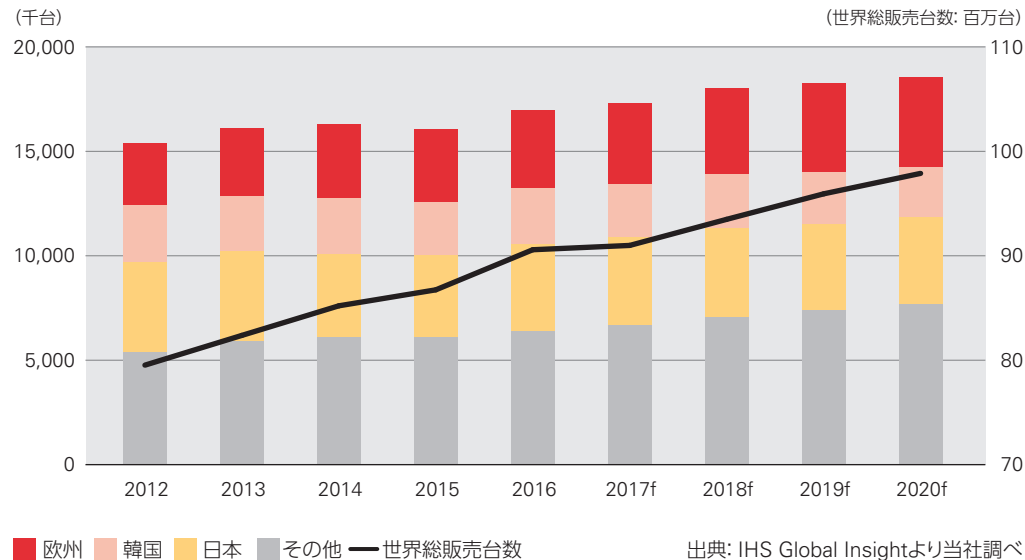
自動車船 船社ランキング

(2017年3月現在)

ランキング	会社名	隻数	シェア	キャパシティ	シェア
1	WWL ASA	121	16.1%	814,000	20.0%
2	商船三井	116	15.4%	634,250	15.6%
3	日本郵船	108	14.4%	642,000	15.8%
4	川崎汽船	93	12.4%	487,790	12.0%
5	Grimaldi	56	7.5%	242,000	6.0%
6	GLOVIS	54	7.2%	337,000	8.3%
7	HOEGH	46	6.1%	304,000	7.5%
8	UECC (NYK+WWL)	13	1.7%	32,088	0.8%
9	トヨフジ海運	8	1.1%	42,000	1.0%
	その他	136	18.1%	529,200	13.0%
	合計	751		4,064,328	

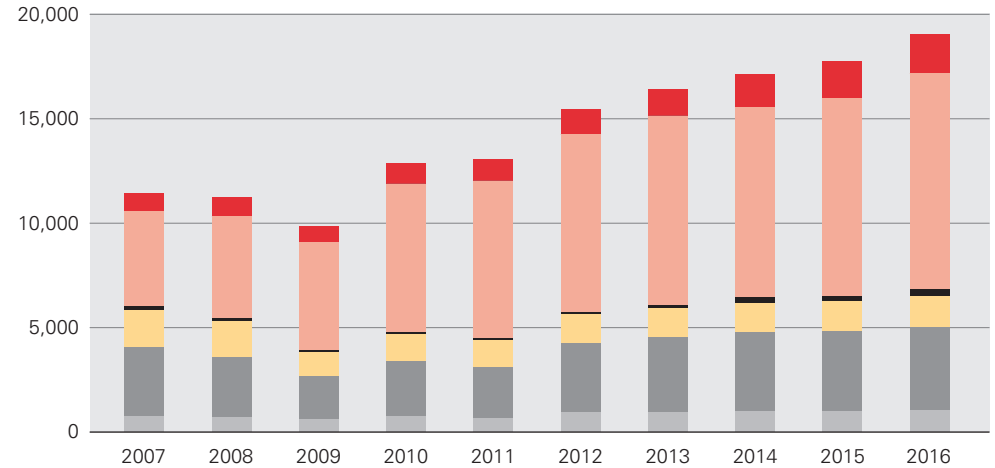
出典：Hesnes "The Car Carrier Market 2016"をベースに当社調べ

自動車世界海上荷動推移



日本メーカーの海外生産台数推移

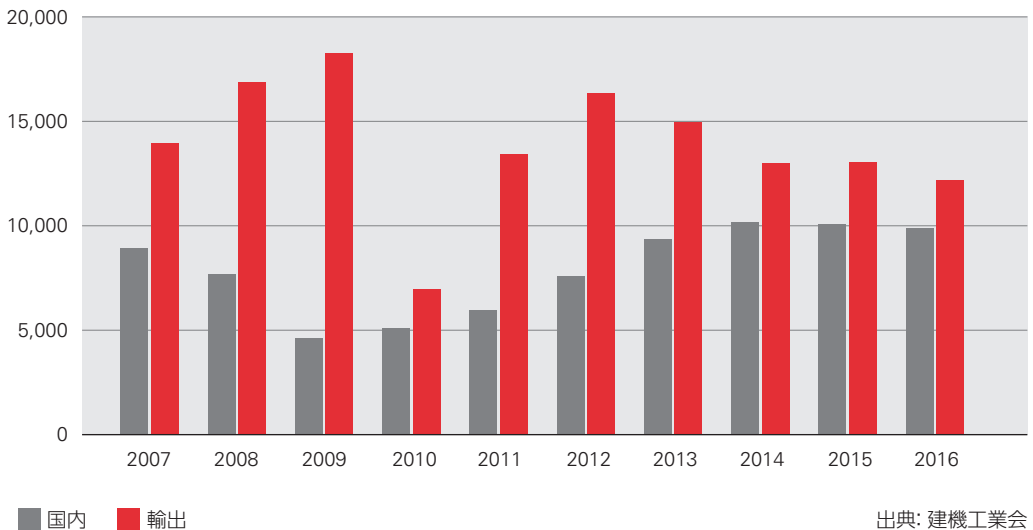
(千台)



出典：自動車工業会

日本メーカー 建設機械出荷推移(金額ベース)

(億円)



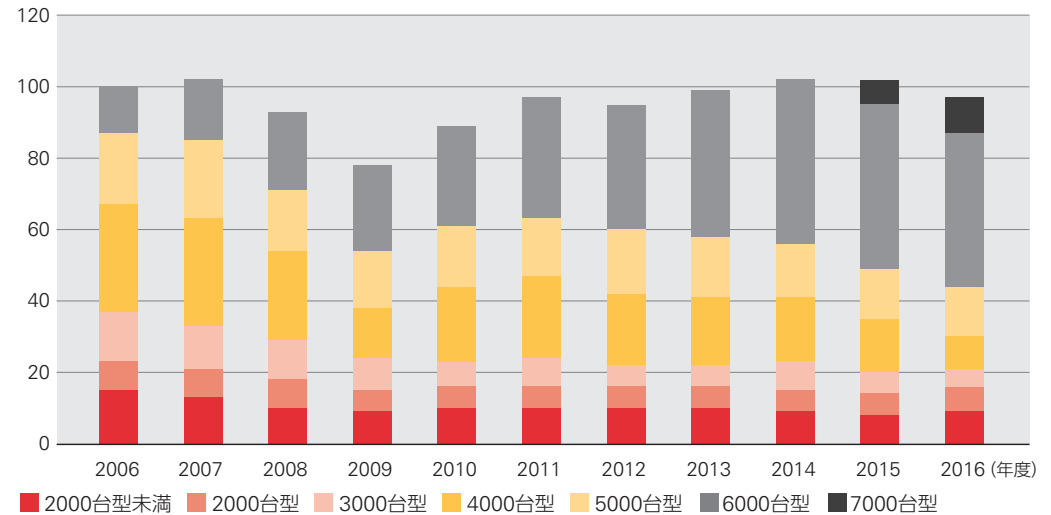
第三章 事業別情報 | 自動車船

当社自動車専用船 サイズ別船隊推移

(年度)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
7000台型	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	10
6000台型	13	17	22	24	28	34	35	41	46	46	43
5000台型	20	22	17	16	17	16	18	17	15	14	14
4000台型	30	30	25	14	21	23	20	19	18	15	9
3000台型	14	12	11	9	7	8	6	6	8	6	5
2000台型	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	7
2000台型未満	15	13	10	9	10	10	10	10	9	8	9
合計	100	102	93	78	89	97	95	98	102	102	97

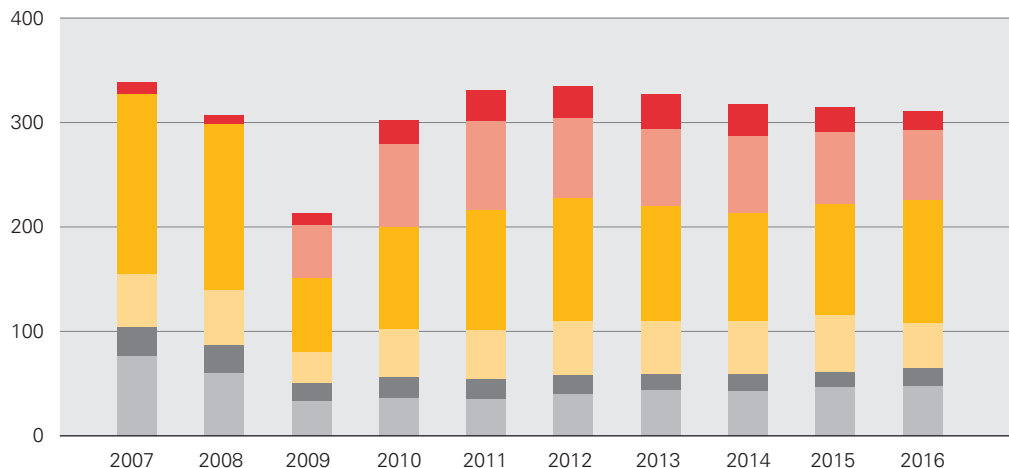
(短期用船を含む)

当社自動車船 船隊規模の推移
(隻数)



当社自動車輸送台数推移

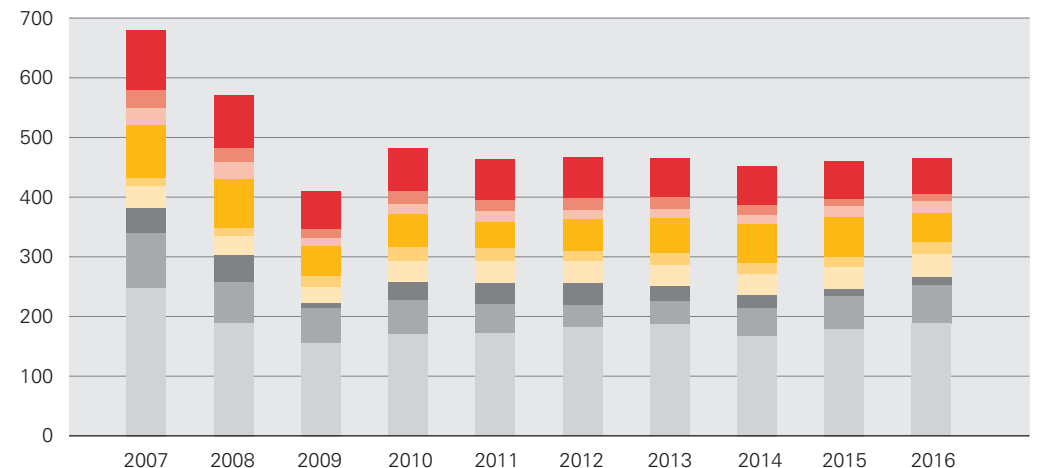
(万台)



■ 日本/北米 ■ 日本/欧州 ■ 日本/その他 ■ 三国間(その他) ■ 欧州域内 ■ 復航

日本積み輸出台数推移(業界全体仕向け地別)

(万台)



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

第三章 事業別情報 | タンカー(油槽船)

VLCC船隊ランキング

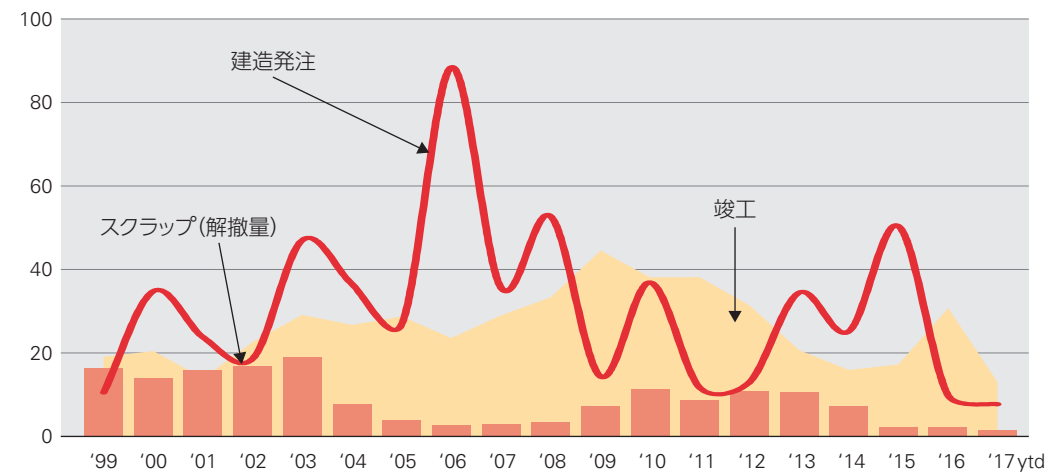
(2017年6月現在)

ランキング	会社名	重量トン(10万トン)	隻数
1	China Merchants Grp	129.3	42
2	NIOC	123.6	40
3	Bahri	116.1	37
4	China COSCO Shipping	106.2	35
5	Euronav NV	100.2	32
6	Angelicooussis Group	97.2	31
7	商船三井	95.2	31
8	DHT Holdings	73.7	24
9	Gener8 Maritime	72.3	24
10	日本郵船	57.7	19
...			
20	川崎汽船	24.1	7

出典: Clarkson

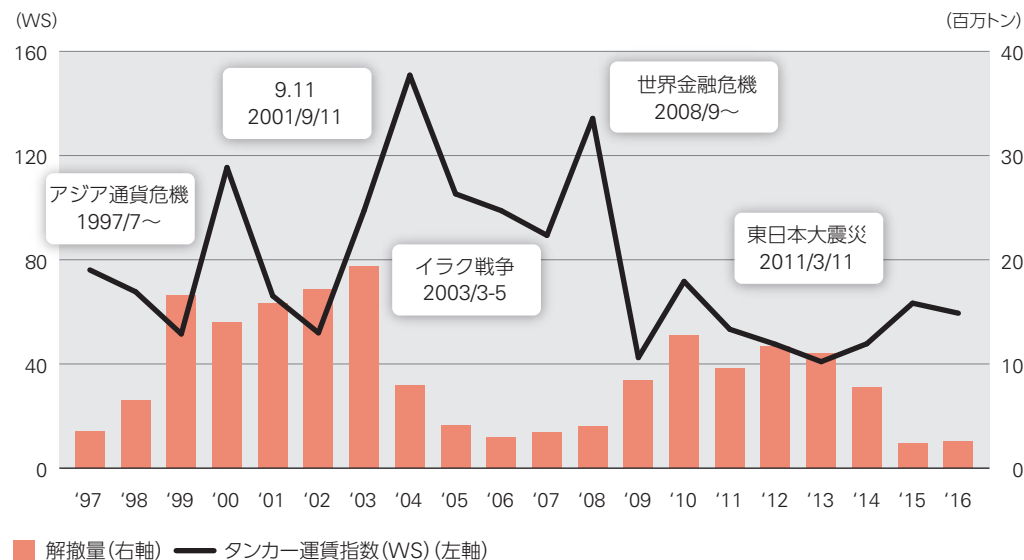
タンカー 船腹供給量推移

(百万トン)



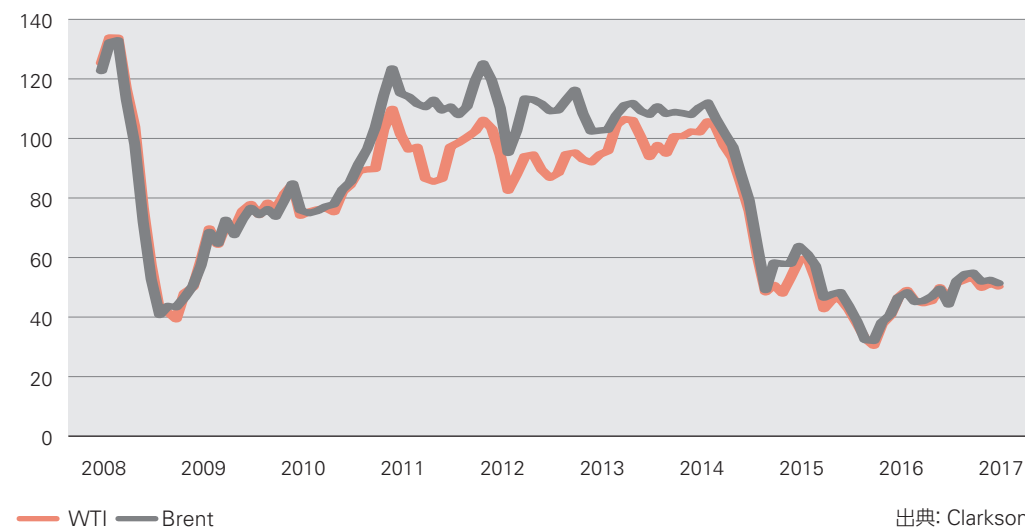
出典: Clarkson Oil & Tanker Outlook

タンカー 運賃指数 (WS:ワールドスケール) および解撤量推移



原油価格推移

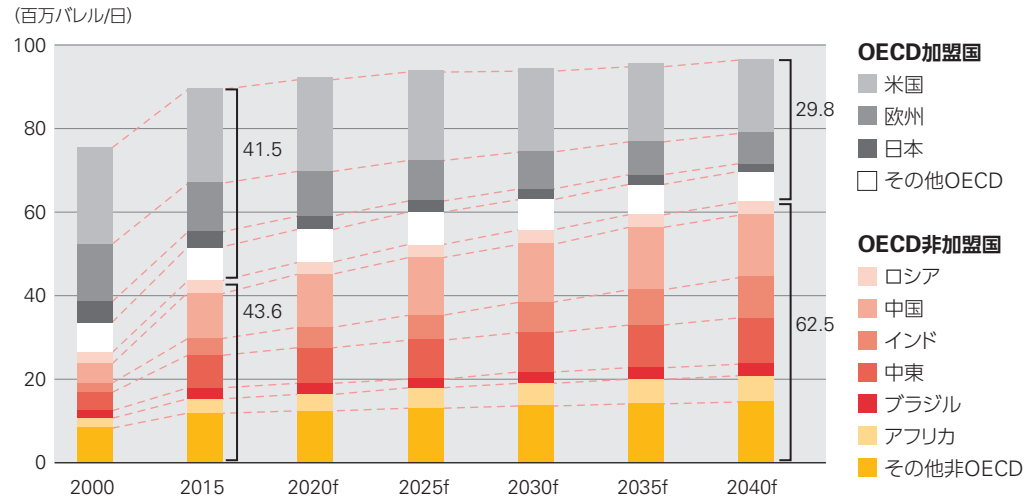
(\$/バレル)



出典: Clarkson

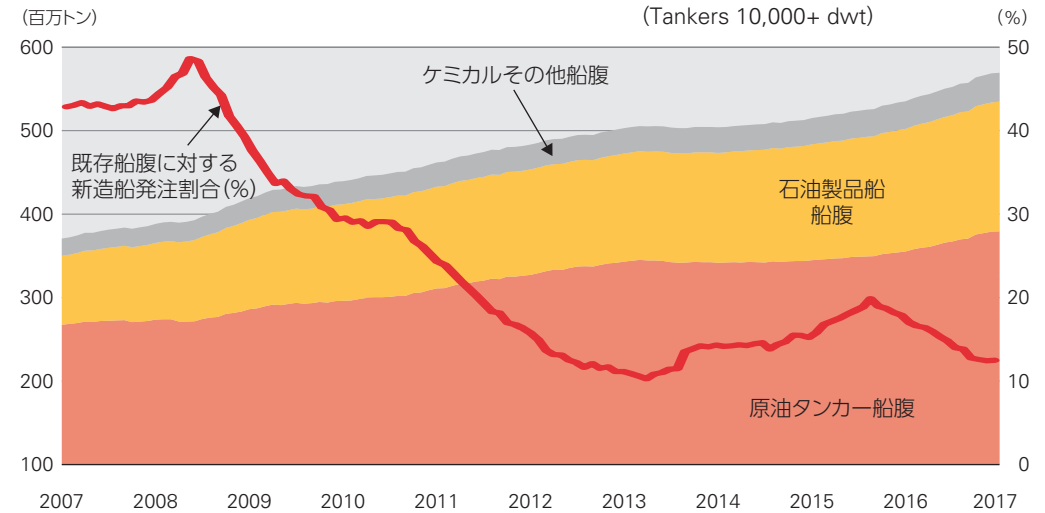
第三章 事業別情報 | タンカー(油槽船)

国別石油需要予測



出典: World Energy Outlook

タンカー船腹量および新造船発注割合推移

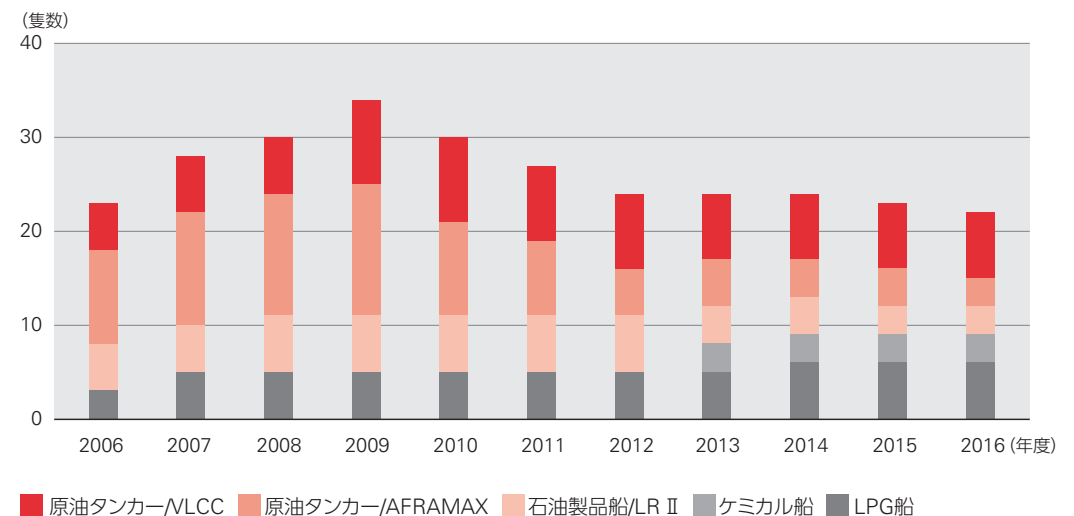


出典: Clarkson Oil & Tanker Outlook

当社タンカー 船種別船隊推移

(年度)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
原油タンカー/ VLCC	5	6	6	9	9	8	8	7	7	7	7
原油タンカー/ AFRAMAX	10	12	13	14	10	8	5	5	4	4	3
石油製品船/LR II	5	5	6	6	6	6	4	4	4	3	3
ケミカル船	—	—	—	—	—	—	2	3	3	3	3
LPG船	3	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6
合計	23	28	30	34	30	27	24	24	24	23	22

当社タンカー 船隊規模の推移



第三章 事業別情報 | LNG船

LNG船保有隻数(共有船含む) 船社ランキング

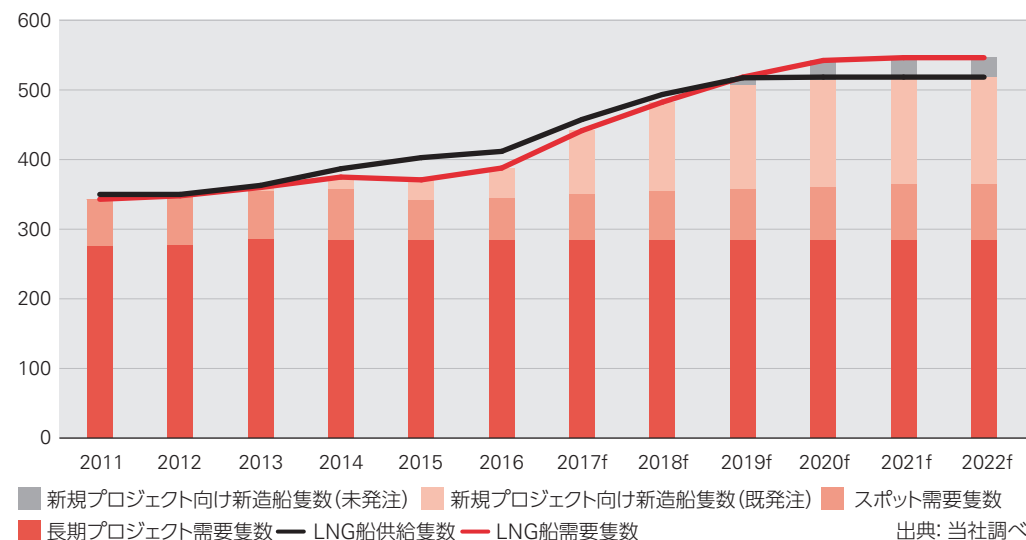
(2017年6月現在)

ランキング	会社名	隻数
1	商船三井	71
2	日本郵船	70
3	Nakilat	64
4	川崎汽船	42
5	TeeKay	32
6	MISC	26
6	飯野海運	26
6	Maran Gas	26
9	GasLog	23
10	Golar	16
11	Bergesen Worldwide	15

出典: 当社調べ

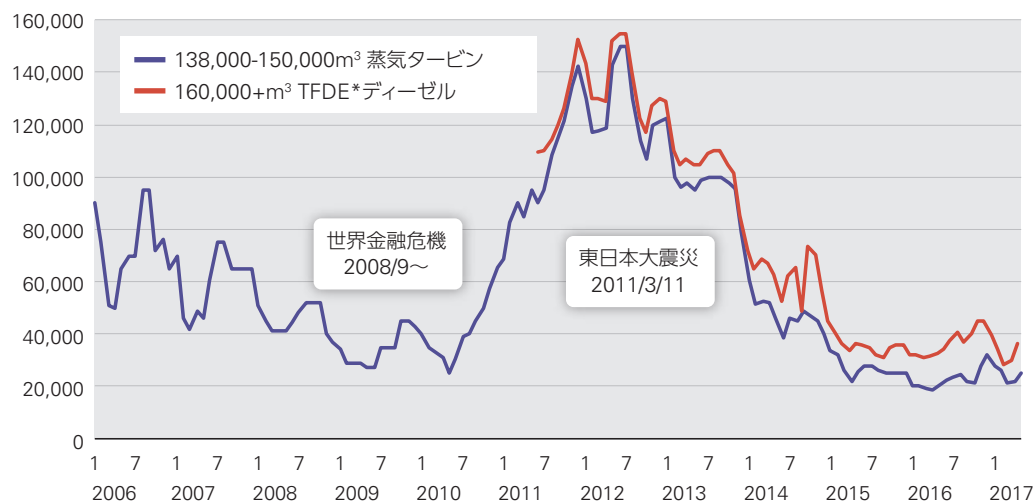
LNG船 船腹需給推移

(隻数)



LNG船 傭船料推移

(ドル/日)

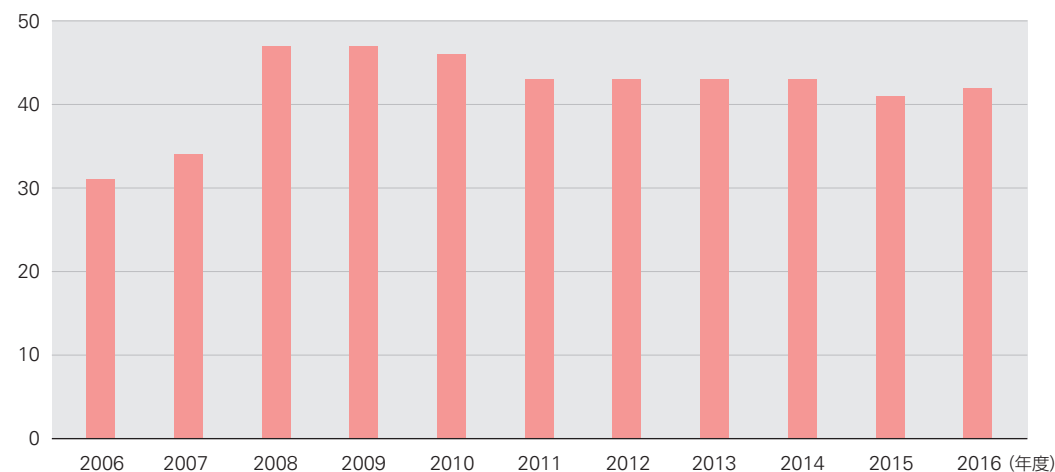


*TFDE (Tri Fuel Diesel E・P・S) = ガスあるいは船用ディーゼル・重油の3種を燃料とするディーゼルエンジンからの出力をモーターによって電気出力に変換し推進力を得るエンジンシステム。

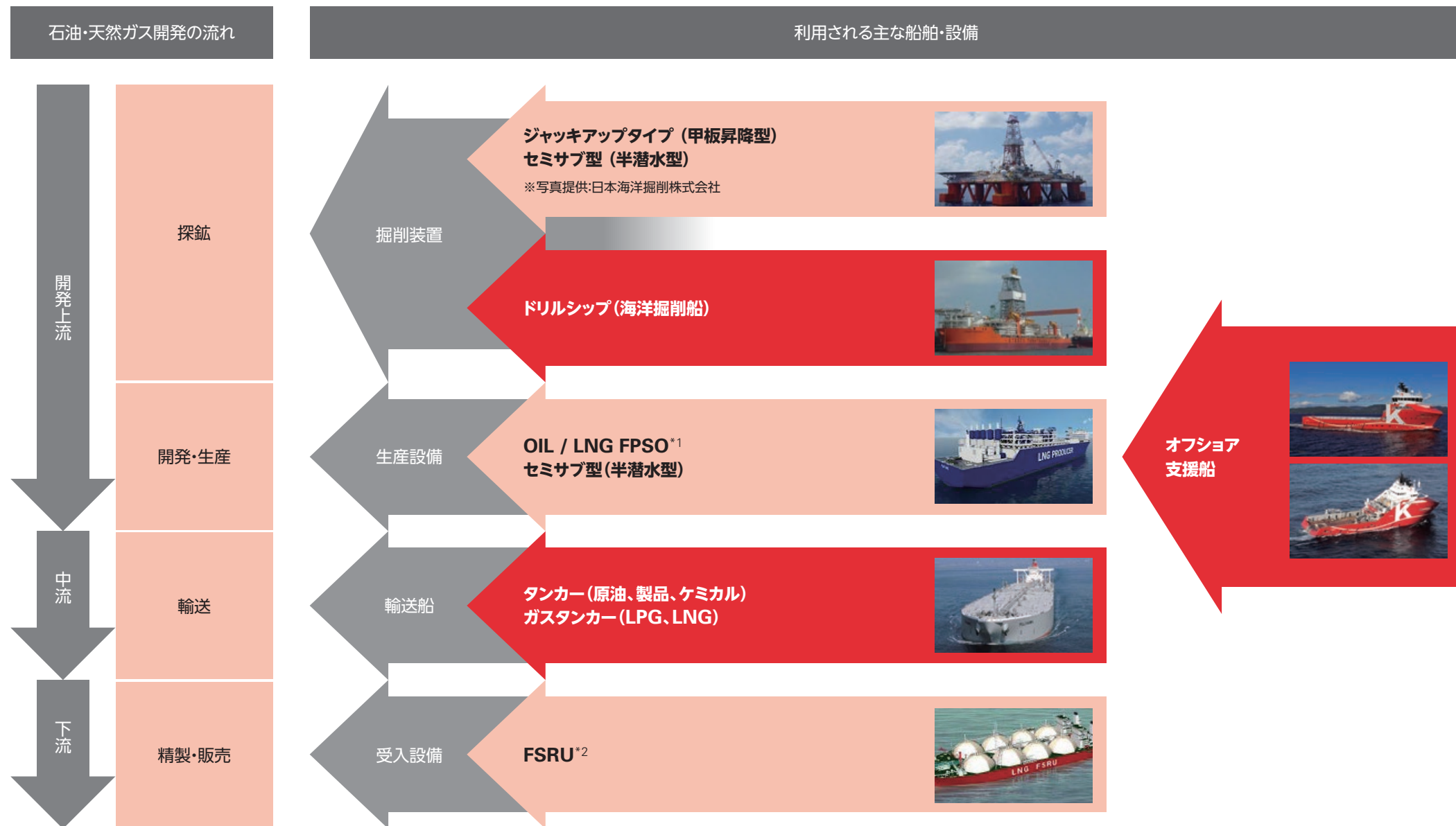
出典: SSY LNG RADAR

当社LNG船 保有隻数推移(共有含む)

(隻数)



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



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

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

第三章 事業別情報 | 海洋資源開発

オフショア支援船事業 (Offshore Support Vessel)

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

プラットフォーム・サプライ船 (PSV)

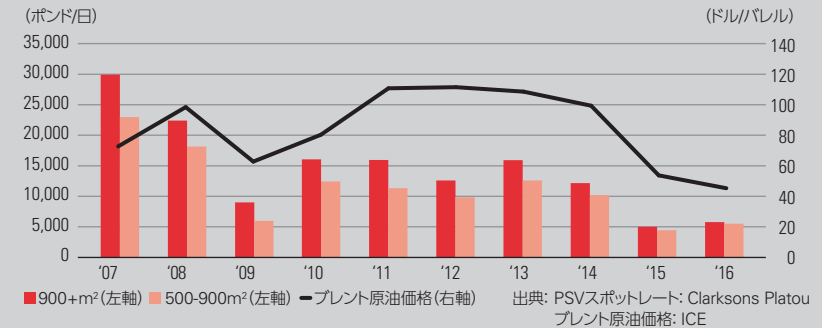


プラットフォーム・サプライ船 5隻

“輸送効率の高い大型PSV”

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

PSVスポットレート・ブレント原油価格推移



アンカーハンドリング・タグ・サプライ船 (AHTS)

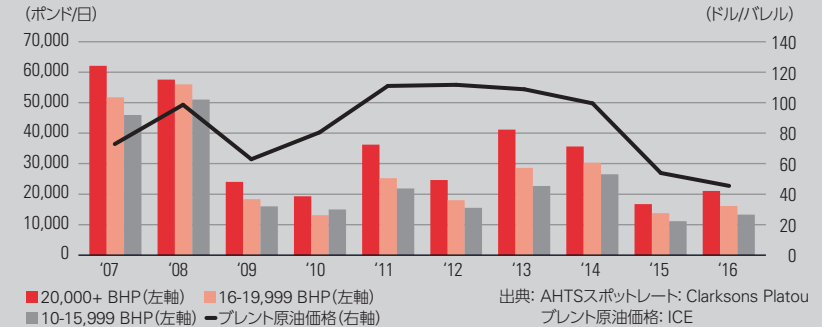


アンカーハンドリング・タグ・サプライ船 2隻

“世界最大級の馬力を持つAHTS”

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

AHTSスポットレート・ブレント原油価格推移



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



船舶明細

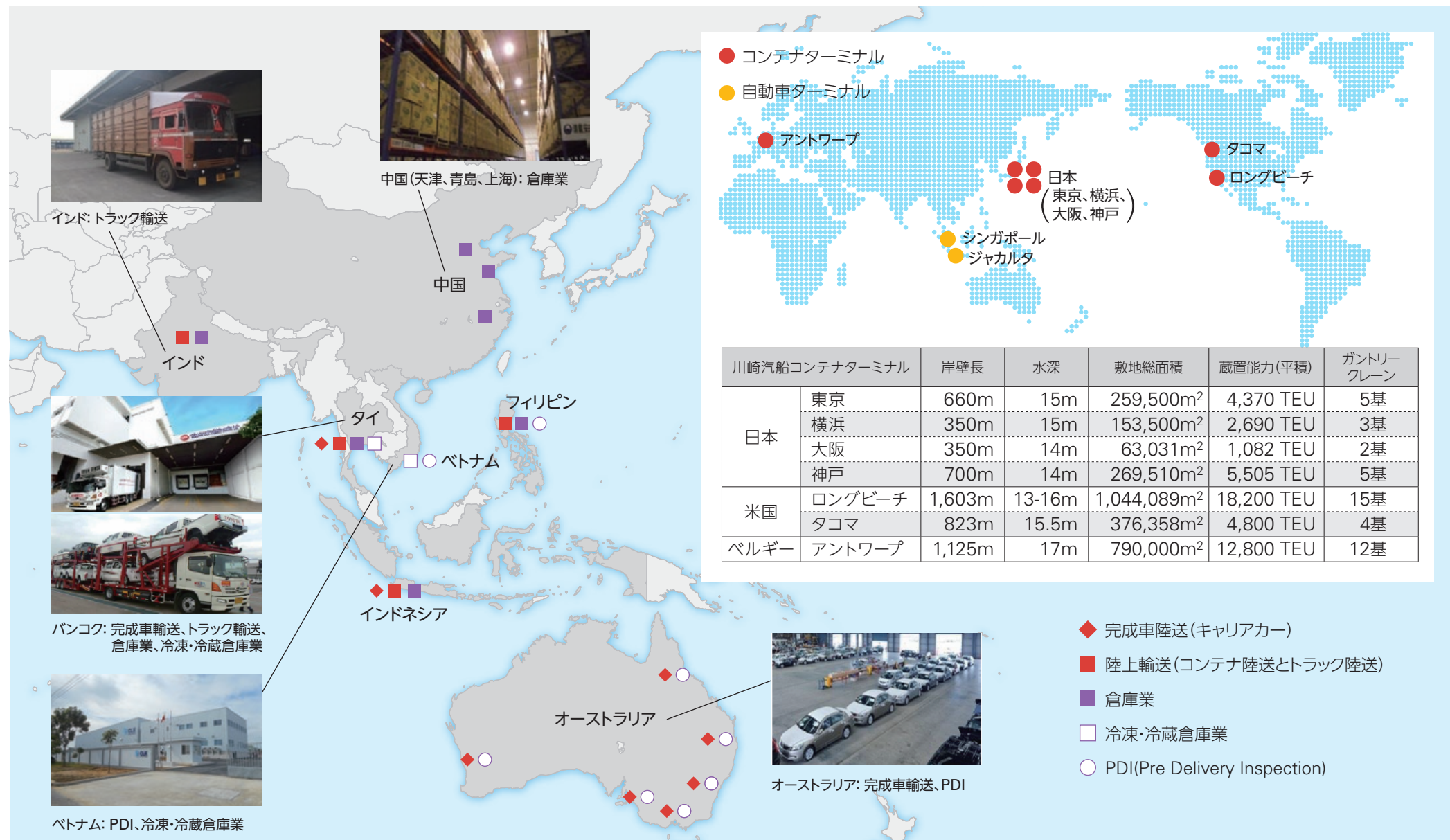
船名: “ETESCO TAKATSUGU J”
建造者: 三星重工業
竣工: 2011年12月
全長: 228 m
全幅: 42 m
排水量: 90,600 t

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

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

第三章 事業別情報 | 港湾・物流

ケイラインロジスティクス(株)を中核に、グローバルネットワークおよび安定収益基盤を拡充します。



第四章 その他会社情報 | “K” LINEグループのCSR ～ESGの取り組み～

CSR基本方針

●社会的責任を重視した 経営体制の構築

コーポレートガバナンス

ステークホルダーエンゲージメント

●事業活動の影響に 対する配慮

人権

公正な事業慣行
(コンプライアンス)

環境保全

労働慣行

安全運航

リスクマネジメント

●新たな価値の創出

人材育成

イノベーション

コミュニティへの参画

雇用創出・技能開発

CSRの取り組み

CSRセミナーの開催

2017年3月、「企業経営とCSR」をテーマにセミナーを開催しました。講師に国連グローバル・コンパクト(UNGC)ボードメンバーの有馬利男氏をお迎えし、当社役職員や国内グループ会社のCSR担当者も参加しました。

「サプライチェーンにおけるCSRガイドライン」策定

“K” LINEグループは2016年7月、「サプライチェーンにおけるCSRガイドライン」を策定しました。本ガイドラインでは、お取引先とともにサプライチェーン全体における企業としての社会的責任(CSR)の推進に取り組むべく、お取引先に向けたさまざまなご協力のお願い事項を掲げています。

外部からの評価



FTSE4Good

FTSE4Good Global Index

英国ロンドン証券取引所グループが出資するFTSE Russell社により、ESGに配慮した経営や情報開示が国際基準に達している企業を選定したインデックス・シリーズで、当社は、2003年から15年連続選定されています。



FTSE Blossom
Japan

FTSE Blossom Japan Index

年金積立金管理運用独立行政法人(GPIF)が採用したESG指数で、ESGの対応に優れた企業のパフォーマンスを反映するインデックスであり、2017年7月に選定されました。

MEMBER OF
**Dow Jones
Sustainability Indices**
In Collaboration with RobecoSAM

Dow Jones Sustainability Asia/Pacific Index

米国のDow Jones社とスイスRobeco SAM社が共同で提供するSRIインデックス(社会的責任投資株式指標)で、全世界の大手企業の持続可能性(Sustainability)を経済・環境・社会の3つの側面から評価しており、当社は2011年度より6年連続で選定されています。



ETHIBEL EXCELLENCE Investment Register

ベルギーに拠点を置く社会的責任投資の推進団体であるFORUM ETHIBELによって、「人権」「人材」「環境」「企業倫理」「ガバナンス」「コミュニティへの参画」等を評価され、当社は、2014年に引き続き採用されています。



モーニングスター社会的責任投資株価指数

モーニングスター株式会社が国内上場企業の中から社会性に優れた企業と評価する150社を選定し、その株価を指数化した国内初の社会的責任投資株価指数であり、2016年12月の定期見直しにおいても、継続して選定されています。



SNAMサステナビリティ・インデックス

損保ジャパン日本興亜アセットマネジメント社(SNAM)が、独自に設定するESG評価を重視したインデックスであり、当社は2013年から5年連続で選定されています。



MSCI日本株女性活躍指数(WIN)

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、テーマ型・社会(S)の指数として、各業種から性別多様性スコアの高い企業を選別して指数を構築しており、2017年7月に選定されました。

第四章 その他会社情報 | “K” LINEグループのCSR ～ESGの取り組み～

Environment

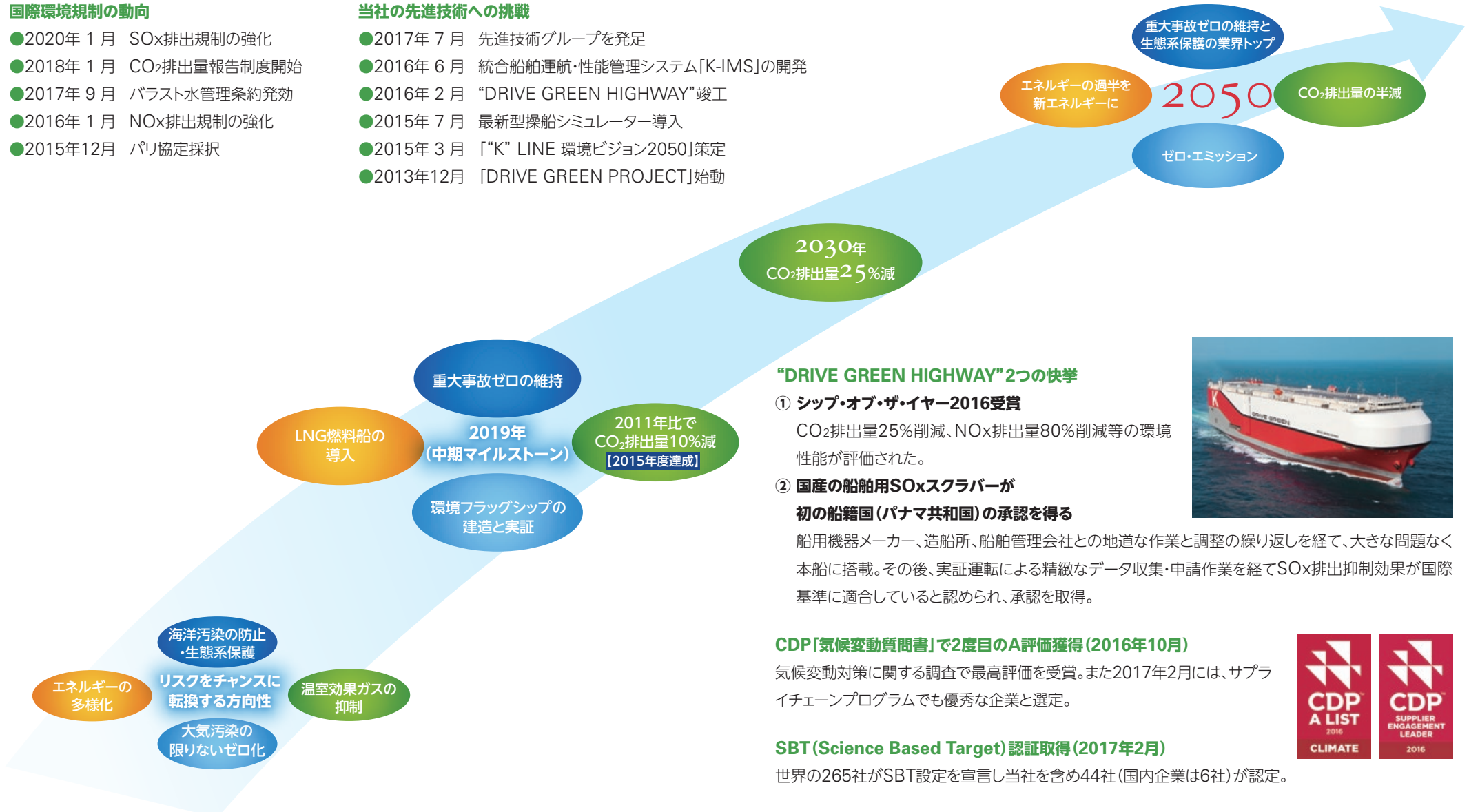
環境保全: 青く美しい海を、2050年、さらにその先の未来へつなぐ

国際環境規制の動向

- 2020年1月 SOx排出規制の強化
- 2018年1月 CO₂排出量報告制度開始
- 2017年9月 バラスト水管理条約発効
- 2016年1月 NOx排出規制の強化
- 2015年12月 パリ協定採択

当社の先進技術への挑戦

- 2017年7月 先進技術グループを発足
- 2016年6月 統合船舶運航・性能管理システム「K-IMS」の開発
- 2016年2月 “DRIVE GREEN HIGHWAY”竣工
- 2015年7月 最新型操船シミュレーター導入
- 2015年3月 「“K” LINE 環境ビジョン2050」策定
- 2013年12月 「DRIVE GREEN PROJECT」始動

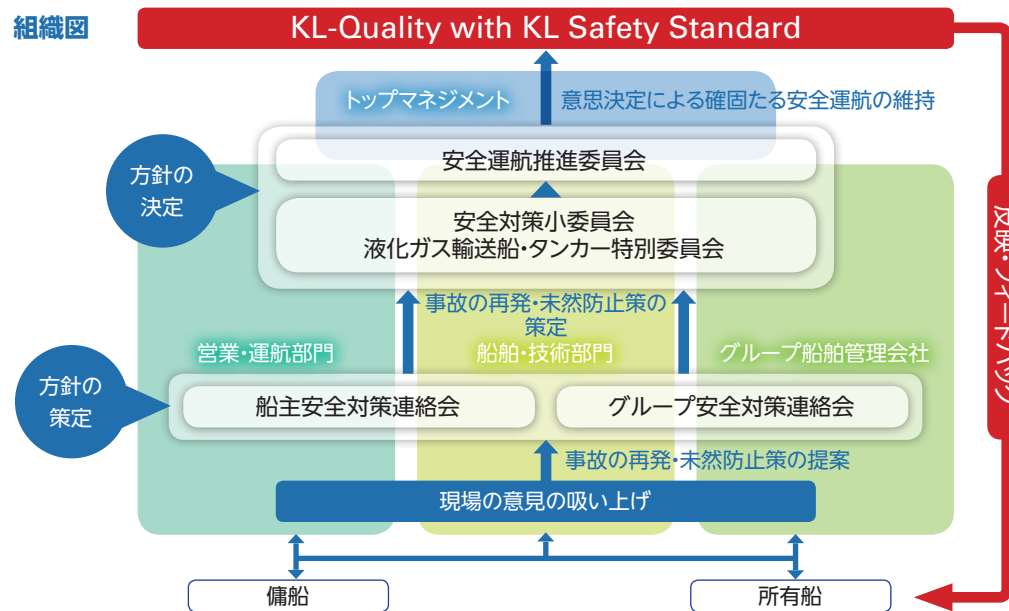


第四章 その他会社情報 | “K” LINEグループのCSR ～ESGの取り組み～

Social

安全運航: 世界トップクラスの安全運航の維持

組織図



取り組み

① 事故未然防止のための五大取り組み

- (1) 船舶同士の衝突
- (2) 離着棧時の岸壁衝突
- (3) 火災
- (4) 主機事故
- (5) 人身事故

それぞれの案件に対して、ハード／ソフトの両面から具体的な対策を講じるとともにその効果測定を併せて行うことで、効果的にPDCAサイクルを回しながら同様の事故を二度と起こさぬよう取り組んでいます。

② 船舶管理体制の強化への取り組み

- ケイラインシップマネジメント株式会社
コンテナ船・危険物運搬船を管理
- “K” Line LNG Shipping (UK) Limited
LNG船を管理
- 太洋日本汽船株式会社
自動車船・ドライバルク船を管理

③ 海事技術者の確保・育成への取り組み

すべての船員を対象に、「K」 Line Maritime Academy」構想を基盤とする一貫した育成プログラムの下、海事技術者育成に努めるとともに、すべての国籍船員に海陸相互で活躍できる機会を提供することで、優秀な海事技術者の確保・育成を向上させています。

Governance

コーポレートガバナンス

コーポレートガバナンス体制

当社は、企業の社会的責任を果たし、株主等ステークホルダーの負託に応え、持続的に成長していくために、コーポレートガバナンス体制とリスクマネジメント体制の整備強化に取り組んでいます。これからも、グループ全体に企業倫理を徹底しつつ、有機的かつ効果的なガバナンスの仕組みを構築し、収益・財務体質の強化と相まって企業価値を高めるよう、継続的に努力していきます。

→体制図はP10をご覧ください

コーポレートガバナンスの特徴

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

②**指名諮問委員会・報酬諮問委員会** 当社は監査役会設置会社としてその機関設計の中で、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」を設置しています。

いずれの諮問委員会も、社外取締役全員と取締役会長および社長執行役員で構成され、委員長は社外取締役の中から社外取締役の委員の互選により選出されています。

第四章 その他会社情報 | “K” LINEグループのCSR ～ESGの取り組み～

コーポレートガバナンス

役員報酬

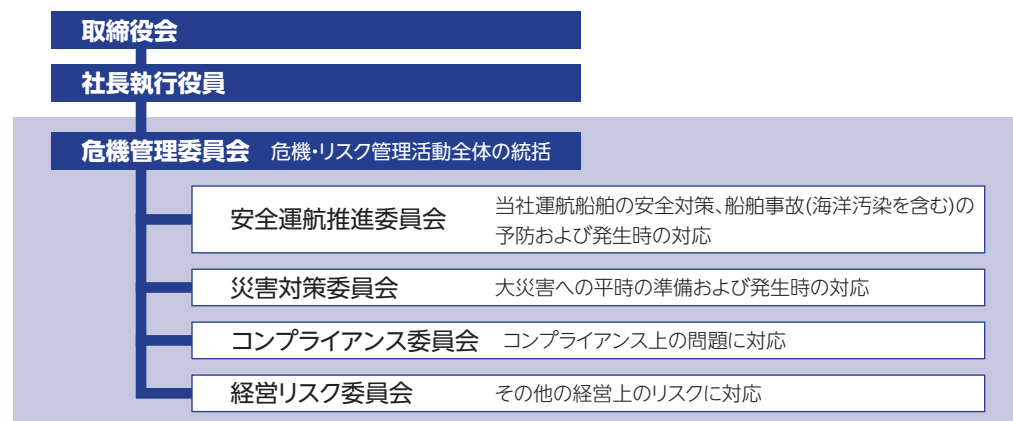
報酬決定方針および手続き 業務執行取締役の報酬は、中長期的な業績や負担する潜在的リスクを反映させ、当社の持続的成長と企業価値最大化に向けた意欲をより高めるものとし、社外取締役の報酬は、当社業務に関する時間と職責を反映させたものとしています。この方針に則り、報酬諮問委員会において、報酬の制度設計や水準等について審議・決議し取締役会に答申を行います。取締役会は答申を尊重し、報酬を決定しています。

報酬制度 取締役の報酬等は、①月例報酬に加え、2016年6月開催の株主総会で決議された②業績連動型株式報酬制度「株式給付信託(BBT=Board Benefit Trust)」から構成されています。BBTは、当社の中長期的な業績および企業価値向上への貢献意識を高めることを目的としています。

2016年度の役員報酬実績

区分	人数	支給額
取締役(うち社外)	12名(4名)	316百万円(29百万円)
監査役(うち社外)	6名(4名)	84百万円(23百万円)
計	18名(8名)	400百万円(52百万円)

リスクマネジメント



内部統制システム

取締役会が内部統制システムを構築し、有効性を評価し、その機能を確保していく責務を負っています。さらに、内部監査グループが、内部統制システムの監視・検証を通じて、その整備・維持・向上に係る取締役会の責務遂行を支援する役割を担っています。監査役は、取締役による内部統制の構築とその仕組みが有効に機能しているかを監視します。

また、当社は、グループ会社の独立性を尊重しつつ、各社の内部統制システムの構築および有効な運用を支援・管理し、当社グループ全体の業務の適正を確保しています。

企業価値向上に向けた外部視点の活用

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

当社は、社外取締役の独立性判断基準を定めており、そのすべての条件に該当しない者を独立性ありと判断しています。「独立性判断基準」の詳細は、コーポレートガバナンス報告書をご覧ください。

社外取締役に対しては、取締役会に先立って必要な説明・情報提供を行うとともに、重要な業務執行について報告をするなど、社外取締役の円滑な職務遂行を支援しています。

また、監査役補助者を置くとともに、その規定を定め、監査役を補助する体制を確保しています。監査役補助者は、業務の執行に係る職務を兼務せず、監査役補助者の考査は監査役自身が行い、取締役からの独立を確保しています。

コンプライアンス

グローバルコンプライアンスポリシー

当社は、競争法遵守および贈収賄防止のための実効性のあるグループコンプライアンス体制の強化の一環として、2017年1月に「川崎汽船グループ グローバルコンプライアンスポリシー」を制定しました。グローバルコンプライアンスポリシーは、「グループ企業行動憲章」および「実行要点」で掲げられた、国内外の法令や社会規範を遵守し、公正・透明・自由な競争および適正な取引を行う旨の行動原則および指針をより具体化し、コンプライアンスについての考え方を明確にしたものです。

このグローバルコンプライアンスポリシーは、コンプライアンス全般に適用される共通項目を定めた「本ポリシー」と、競争法や反贈収賄法など個別分野に適用される項目を定めた「個別ポリシー」で構成されています。公正な競争を促すために年々厳しくなっていく各国の法規制に対応し、グローバルなレベルでのグループコンプライアンス体制の強化を目指しています。

第四章 その他会社情報 | 会社概要／株式情報

会社概要・株式情報

会社概要 (2017年3月31日現在)

社 名	川崎汽船株式会社
設 立	1919年(大正8年)4月5日
資 本 金	754億5,764万円
社 長	村上 英三
従 業 員 数	735名 (陸員552名、海員183名)
事 業 内 容	海上運送業、陸上運送業、航空運送業、 海陸空通し運送業、港湾運送業等
事 業 所	
本 社	〒100-8540 東京都千代田区内幸町二丁目1番1号 (飯野ビルディング) 電話 (03) 3595-5000 / FAX (03) 3595-5001
本 店	〒650-0024 神戸市中央区海岸通8番 (神港ビルディング) 電話 (078) 332-8020 / FAX (078) 393-2676
支 店	名古屋 〒450-0001 名古屋市中村区那古野一丁目47番1号 (名古屋国際センタービル) 電話 (052) 589-4510 / FAX (052) 589-4585 関西 〒650-0023 神戸市中央区栄町通一丁目2番7号 (大同生命神戸ビル) 電話 (078) 325-8727 / FAX (078) 393-2676
海外駐在員 事 務 所	マニラ、ヤンゴン、デュバイ
海 外 法 人	韓国、中国、台湾、タイ、フィリピン、シンガポール、マレーシア、インドネシア、 ベトナム、インド、豪州、アラブ首長国連邦、英国、ドイツ、フランス、オランダ、 ベルギー、イタリア、フィンランド、デンマーク、ノルウェー、スウェーデン、 スペイン、ポルトガル、トルコ、カナダ、米国、メキシコ、チリ、ペルー、ブラジル、 南アフリカ 等
関 係 会 社 (連結対象)	国内26社 海外317社

株式情報 (2017年3月31日現在)

発行可能株式総数	2,000,000,000株
発 行 済 株 式 数	939,382,298株
株 主 数	32,732名
株 主 名 簿 管 理 人	三井住友信託銀行株式会社 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号
上 場 証 券 取 引 所	東京・名古屋・福岡

大株主

株主名	持株数 (千株)	持株比率 (%)
ロイヤルバンクオブカナダトラストカンパニー(ケイマン)リ ミテッド	210,164	22.37
CGML PB CLIENT ACCOUNT/COLLATERAL	80,084	8.52
エムエルアイ フォー クライアントジェネラル オムニノンコ ラテラルノントリーピーピー	51,745	5.50
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 資産管理サービス信託銀行株式会社	33,923	3.61
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	30,498	3.24
今治造船株式会社	28,300	3.01
JFEスチール株式会社	28,174	2.99
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	25,142	2.67
ゴールドマンサックスインターナショナル	19,324	2.05
損害保険ジャパン日本興亜株式会社	19,107	2.03

2017年4月 当社格付

R&I	JCR
BBB-(ネガティブ)	BBB(ネガティブ)



〒100-8540

東京都千代田区内幸町二丁目1番1号(飯野ビルディング)

川崎汽船株式会社

IR・広報グループ IR室

TEL 03-3595-5000

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

【免責事項】

本FACTBOOKは投資判断の参考となる情報提供のみを目的とし、当社株式の購入や売却などを勧誘するものではありません。

投資に関する決定は、投資家ご自身の判断において行われるようお願いいたします。

【見通しに関する注意事項】

本FACTBOOKには将来についての予想や見通しが含まれておりますがこれらは当社が現時点で入手可能な情報に基づいており、経済動向、海運業界需給、燃料価格、為替相場等の動向により変動することをご了承下さい。