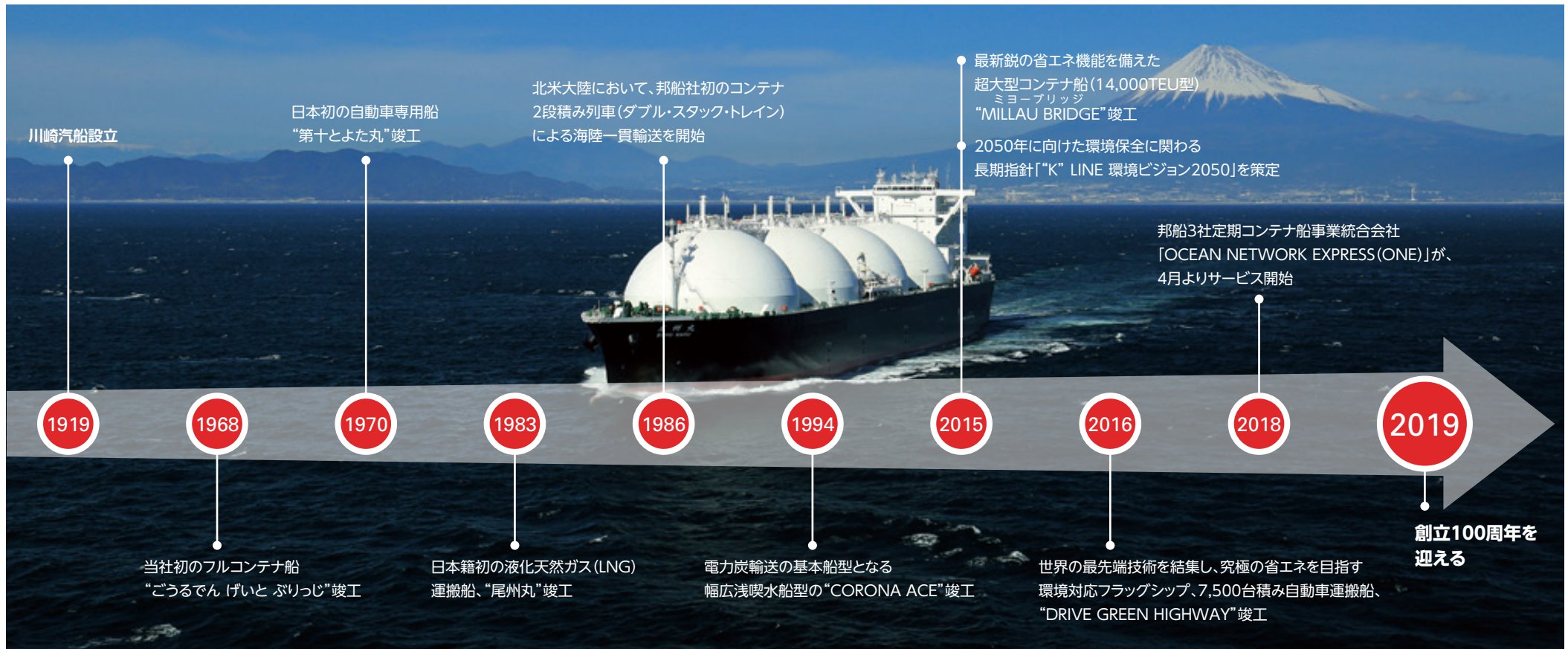


FACTBOOK 2018

事業別データ集

2018年7月30日作成

 **Value for our Next Century**



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
船隊整備計画／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

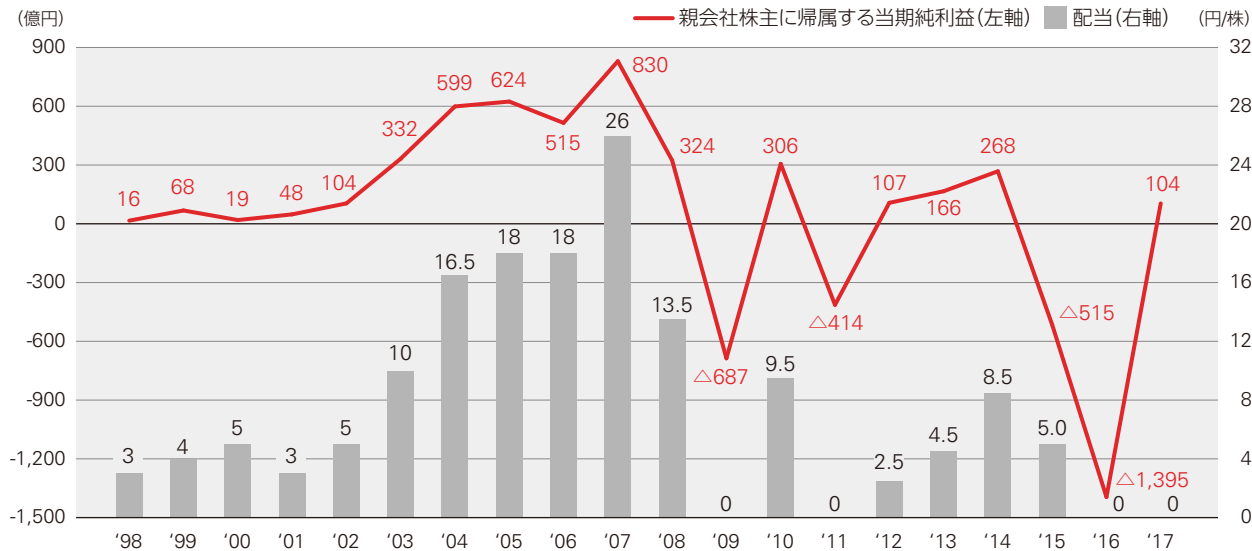
- 11 ドライバルク
- 14 LNG船・電力炭船
- 15 タンカー (油槽船)
- 17 液化ガス新事業
- 18 海洋資源開発
- 19 自動車船
- 21 物流・自動車物流
- 22 コンテナ船

第四章 その他会社情報

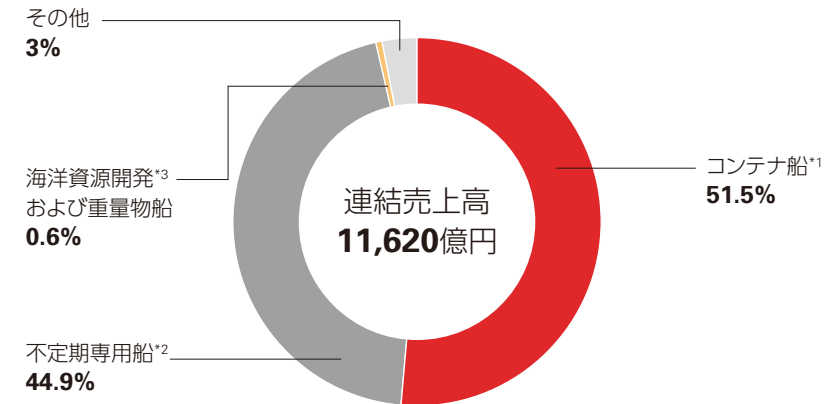
- 26 “K” LINEグループのCSR ～ESGの取り組み～
“K” LINEグループのCSR／
マテリアリティの決定プロセス／
ESGにおけるリスクと機会／外部からの評価／
環境保全／安全運航／コーポレートガバナンス／
リスクマネジメント／コンプライアンス
- 32 会社概要／株式情報

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



セグメント別売上高構成比(2017年度)

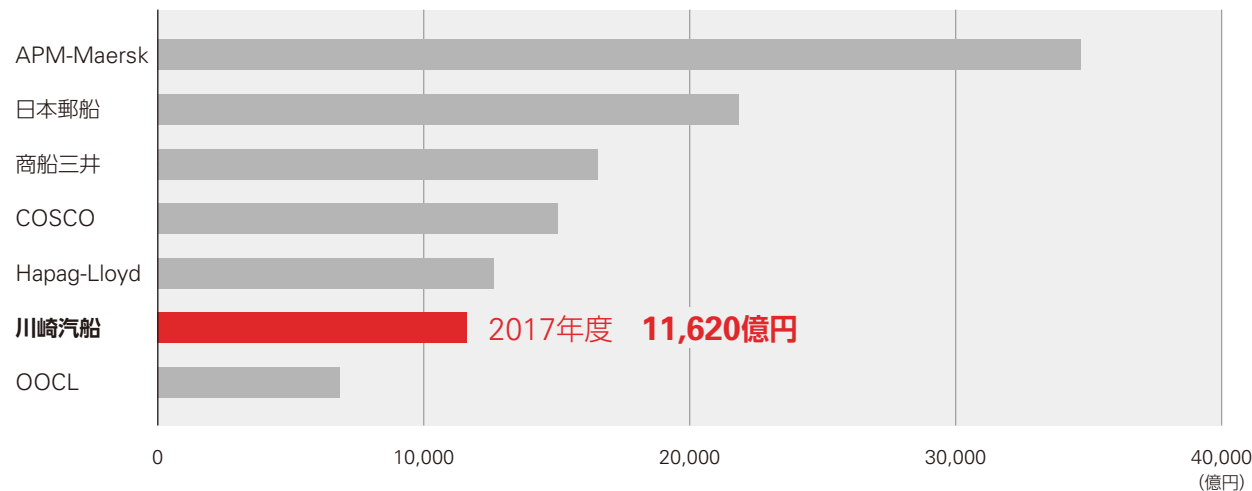


*1 コンテナ船には、物流を含む。

*2 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。

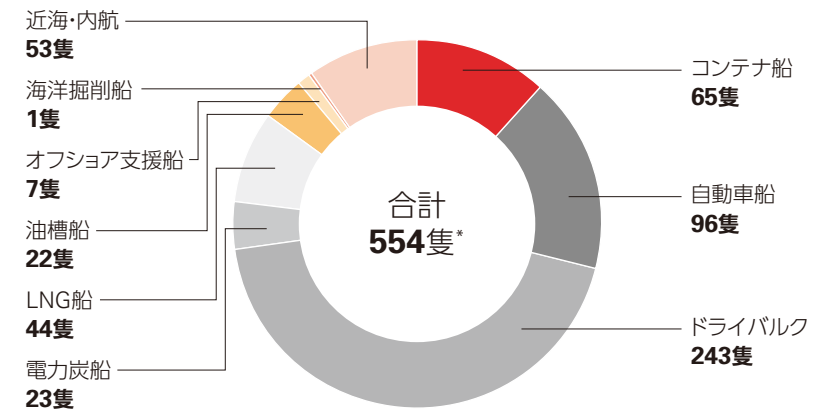
*3 海洋資源開発にはオフショア支援船、ドリルシップを含む。

世界の上場海運会社売上ランキング(2017年度)



出典: Bloomberg

グループ運航船舶隻数(2018年3月末)



* 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む。

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

		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	2017年度 (百万円)*1
業績 (会計年度)	売上高	¥1,244,317	¥838,033	¥985,085	¥972,311	¥1,134,772	¥1,224,126	¥1,352,421	¥1,243,932	¥1,030,191	¥1,162,025
	営業利益	71,604	△ 52,075	58,610	△ 40,563	14,887	28,854	47,988	9,428	△46,037	7,220
	経常利益	60,011	△ 66,272	47,350	△ 48,956	28,589	32,455	48,981	3,339	△52,389	1,963
	親会社株主に帰属する当期純利益	32,421	△ 68,721	30,603	△ 41,351	10,669	16,642	26,818	△51,499	△139,479	10,384
財政状態 (会計年度末)	総資産	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	1,041,766
	純資産	356,153	331,865	314,986	259,935	361,975	410,690	467,440	379,914	245,482	243,094
	自己資本	334,773	308,122	291,669	242,573	340,571	388,837	441,532	355,376	219,485	217,011
	有利子負債	439,622	516,001	483,363	592,523	629,864	643,795	536,847	525,152	550,512	570,585
	設備投資額	168,446	181,489	148,993	239,197	134,555	93,378	89,502	116,593	68,048	101,105
	減価償却費	39,427	45,281	44,722	50,044	59,668	52,244	53,527	48,303	47,421	43,411
	営業活動によるキャッシュ・フロー	77,614	△ 23,941	84,902	△ 2,909	59,756	88,228	101,826	39,636	△43,919	1,167
	投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 148,304	△ 63,737	△ 54,117	△ 83,233	△ 27,212	△ 5,113	△ 11,177	△29,569	△24,882	△22,813
	フリー・キャッシュ・フロー	△ 70,690	△ 87,678	30,785	△ 86,142	32,544	83,115	90,648	10,066	△68,801	△21,646
	財務活動によるキャッシュ・フロー	99,844	109,411	△ 24,797	86,307	26,364	△ 26,634	△ 119,254	△ 14,836	26,436	22,240
1株当たりの情報	当期純利益(円)	50.89	△ 106.24	40.08	△ 54.14	12.07	17.75	28.60	△54.95	△1,488.23*2	111.13*2
	純資産(円)	525.43	403.53	381.87	317.59	363.18	414.66	471.10	379.18	2,341.93*2	2,326.65*2
	配当金(円)	13.50	—	9.50	—	2.50	4.50	8.50	5.00	—	—
	配当性向(%)	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) (%)	9.4	△ 21.4	10.2	△ 15.5	3.7	4.6	6.5	△12.9	△48.5	4.8
	総資産経常利益率(ROA) (%)	6.2	△ 6.6	4.6	△ 4.7	2.5	2.7	4.0	0.3	△4.8	0.2
	負債資本比率(DER) (倍)	1.31	1.67	1.66	2.44	1.85	1.66	1.22	1.48	2.51	2.63
	自己資本比率(%)	34.5	29.5	28.2	22.7	28.9	31.0	36.1	31.9	21.0	20.8
期中平均値	為替(円/US\$)	101	93	86	79	82	100	109	121	109	111
	燃料油価格(US\$/トン)	504	407	489	672	671	626	541	295	265	349
連結事業データ	運航船舶*3(隻)	504	499	522	559	566	583	584	575	560	554
人事データ	連結従業員(人)	7,706	7,740	7,895	7,703	7,667	7,703	7,834	8,097	8,018	7,153
	単体従業員(人)	602	623	623	664	659	652	676	716	735	724
	陸上(人)	417	433	437	486	481	478	504	541	552	531
	海上(人)	185	190	186	178	178	174	172	175	183	193
	女性比率(%)	18.6	18.5	18.9	22.9	22.8	24.4	25.4	26.3	24.9	25.1
	障がい者雇用率(%)	2.05	2.12	1.60	1.60	1.90	1.93	1.87	1.94	2.29	2.40
	労働災害発生件数	陸上(件) 海上(件)	0 2	0 1	0 0	0 1	0 3	0 1	0 0	1 1	2 1
経営体制*4	取締役(人)	12	15	14	13	13	13	10	9	9	9
	うち社外取締役(人)	0	2	2	2	2	2	2	2	3	3
	監査役(人)	4	5	5	5	5	4	4	4	4	3
	うち社外監査役(人)	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2
環境データ*4,5	燃料油消費量(千トン)	4,392	3,563	3,802	3,949	3,966	3,651	3,646	3,942	3,872	4,102
	CO ₂ 排出量(千トン)	13,677	11,096	11,838	12,298	12,352	11,377	11,360	12,300	12,079	12,797
	SO _x 排出量(千トン)	240	197	208	214	209	190	182	190	183	195
	NO _x 排出量(千トン)	410	303	308	323	319	292	283	290	274	284

*1 百万円未満を四捨五入しています。

*2 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いました。前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。

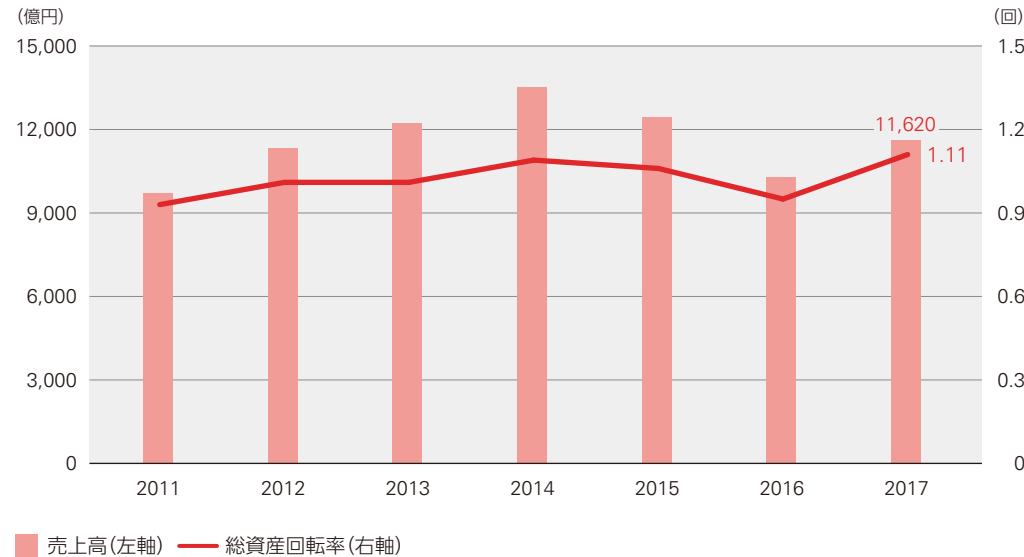
*3 運航船舶隻数にはプロジェクト用のSPC(特定目的会社)所有船を含みます。

*4 川崎汽船株式会社を対象としています。

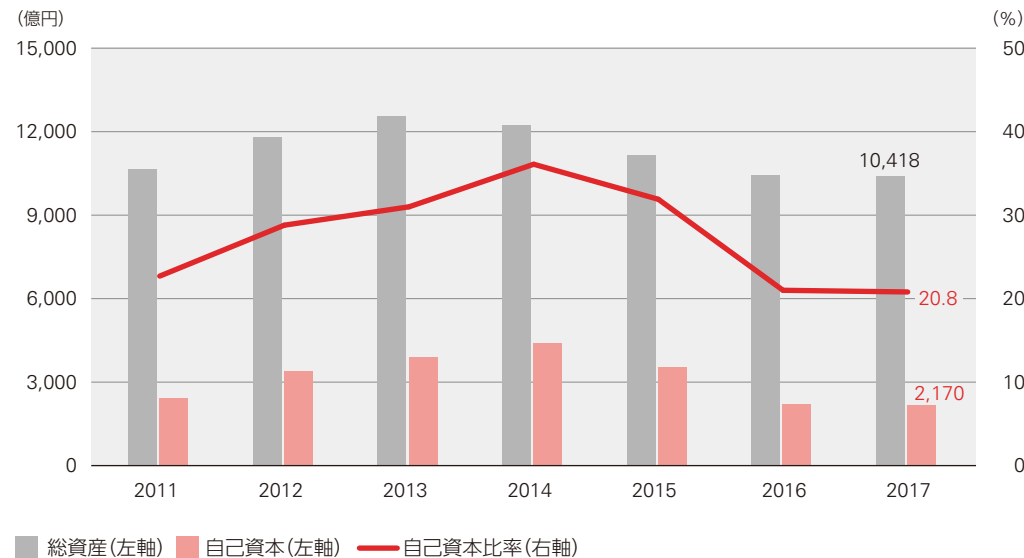
*5 暦年単位の集計です。燃料油消費量は、当社が補給を手配した船舶(運航船腹とは合致しません)を対象に記載しています。

第一章 “K” LINE at a Glance | 財務データ

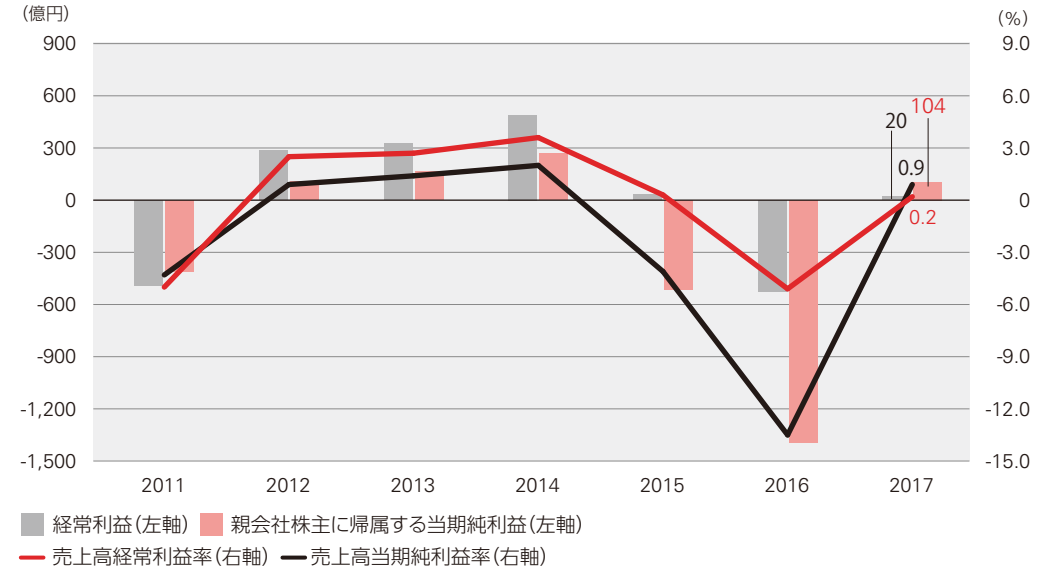
売上高・総資産回転率



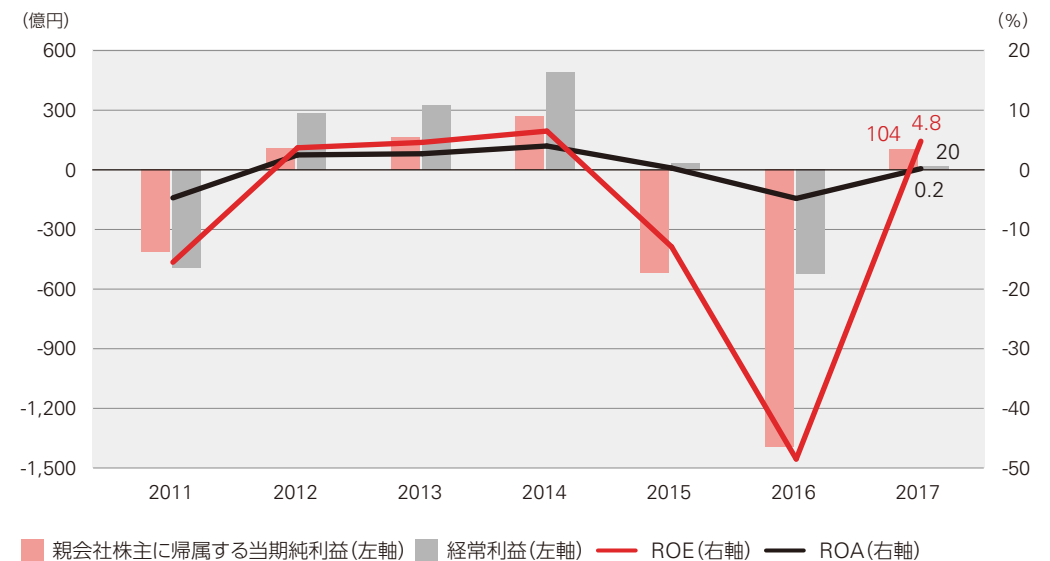
総資産・自己資本・自己資本比率



経常利益・親会社株主に帰属する当期純利益・売上高経常利益率・売上高当期純利益率

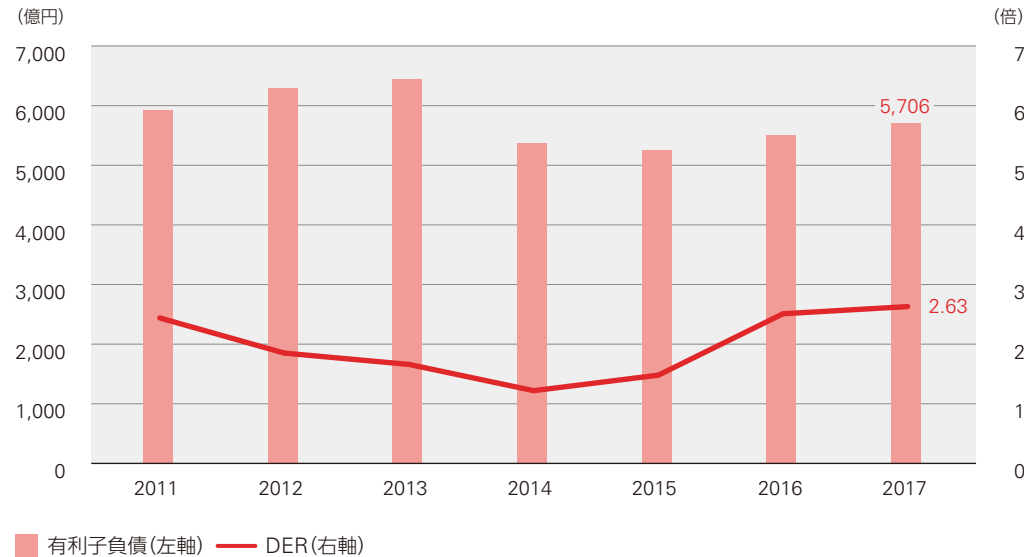


親会社株主に帰属する当期純利益・経常利益・自己資本当期純利益率(ROE)・総資産経常利益率(ROA)

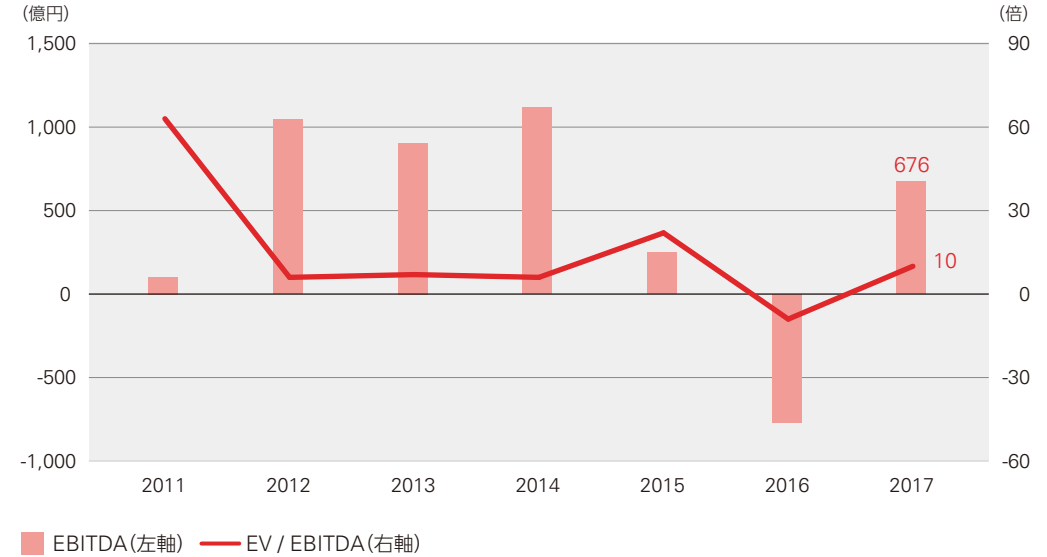


第一章 “K” LINE at a Glance | 財務データ

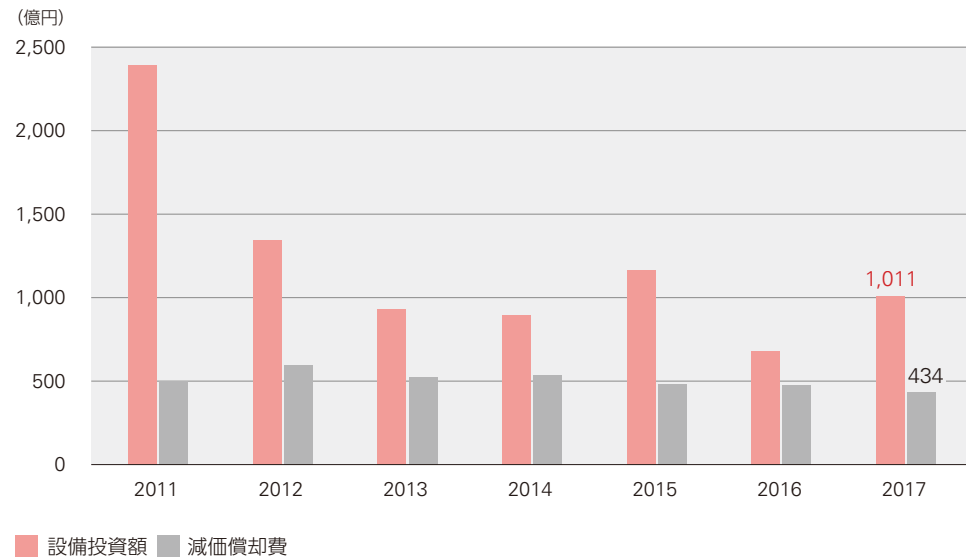
有利子負債・負債資本比率(DER)



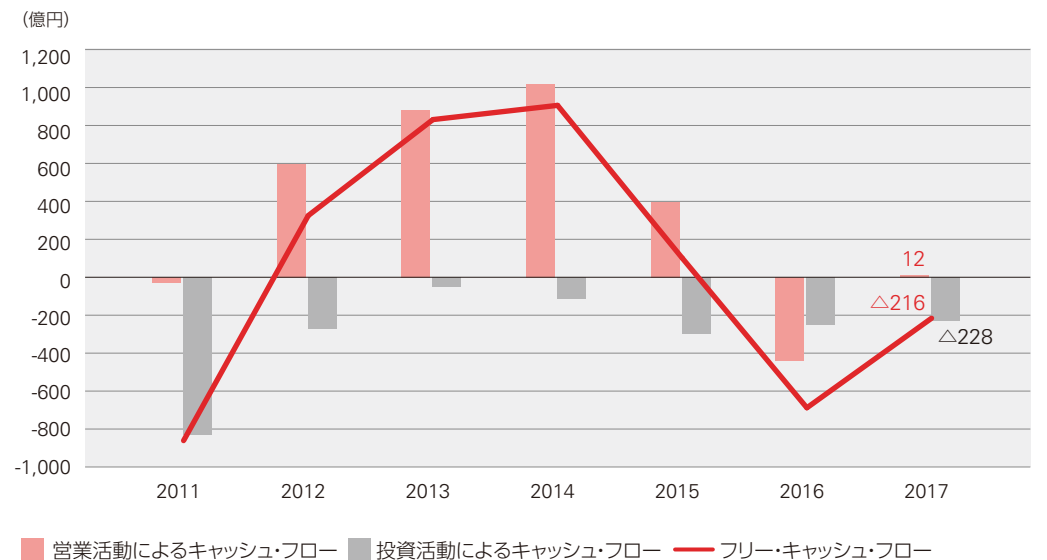
EV/EBITDA



設備投資額・減価償却費



キャッシュ・フロー



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、海運業界を取りま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か年中期経営計画『飛躍への再生』に取り組んでいます。

経営方針 “K” LINE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」期間と位置付け、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**、③**ESGの取り組み**を進めています。

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	2017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	59	—	—
ドライバルク船	201	171	162	▲39
ケープ船	88	80	81	▲7
中小型船	104	81	71	▲33
チップ船	9	10	10	1
自動車船	102	90	87	▲15
油槽船	23	22	23	0
電力炭船	24	22	30	6
LNG船	41	44	47	6
液化ガス新事業	—	—	1	1
海洋資源開発	8	8	9	1
重量物船	15	—	—	▲15
近海・内航他	51	51	50	▲1
合計	465	408	409	▲56

※合計/差異にはコンテナ船を含まない。

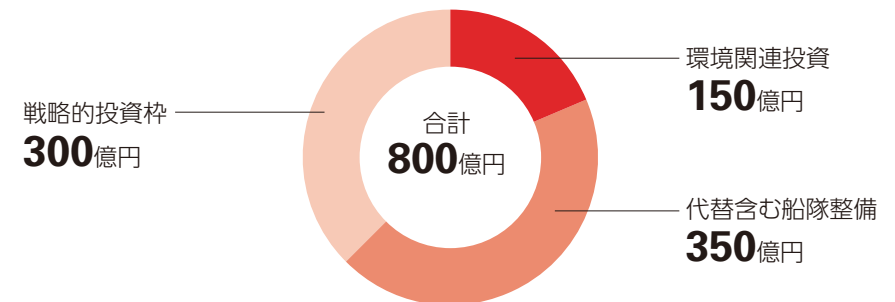
※重量物船は2017年7月に事業売却。

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]を設定

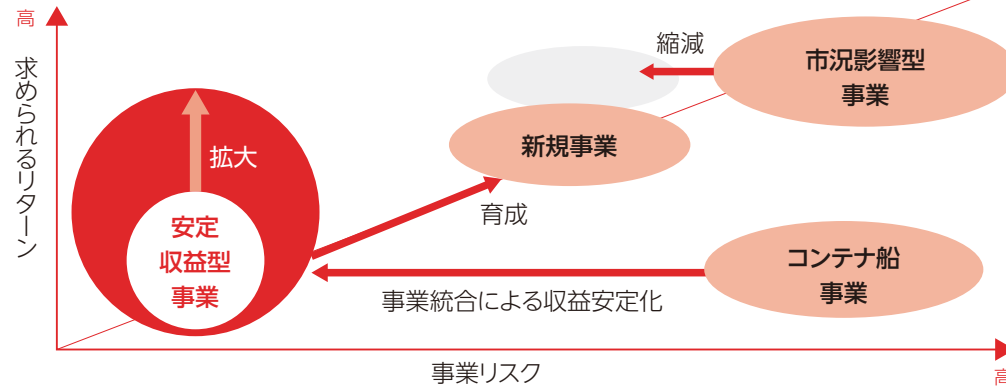


戦略的投資枠

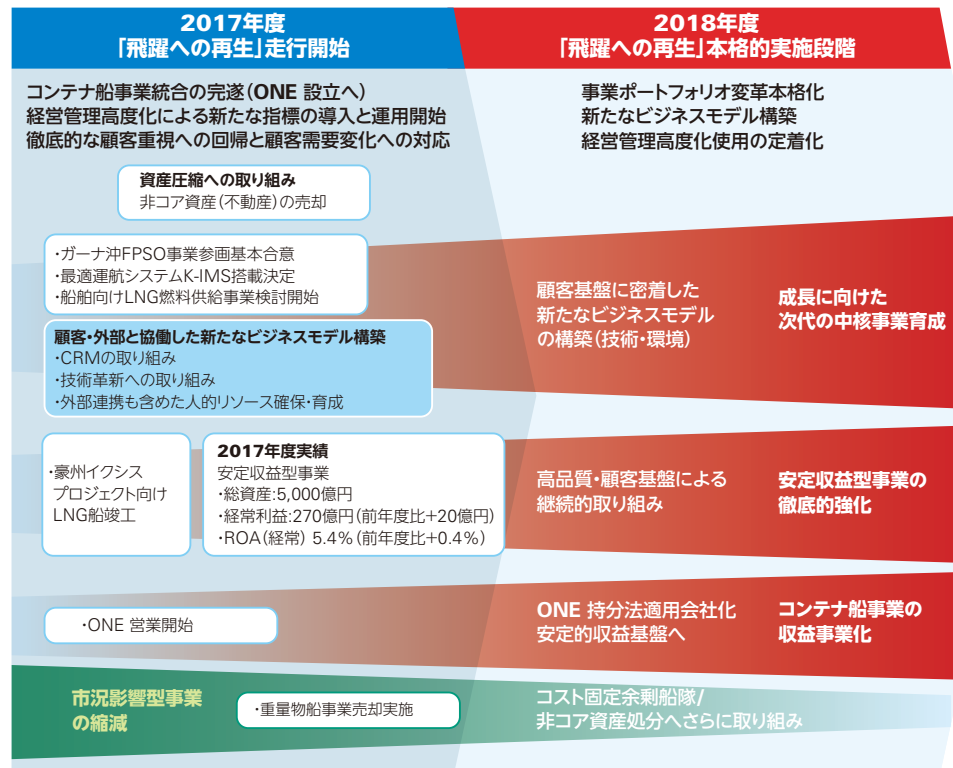
「飛躍への再生」期間とする3年間は、財務体質改善を重視し、投資案件の厳選を実施するが、安定収益拡充/次代の中核事業育成に向けた戦略的投資枠を新設し、安定性と成長性のバランスを取った戦略を実行する計画

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



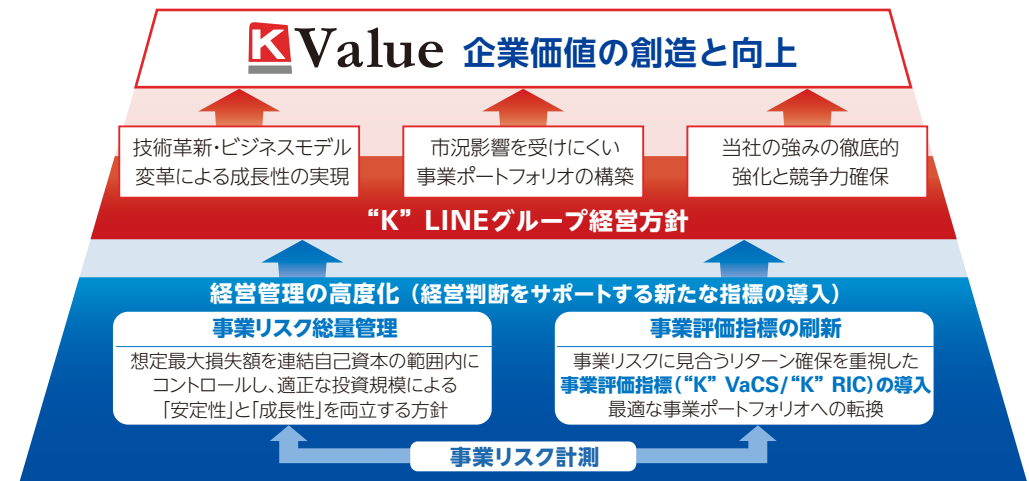
● 中期経営計画進捗状況と2018年度取り組み（2018年4月時点）



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

● 経営管理の高度化の考え方



● 事業評価指標の詳細

“K” VaCS — “K” LINE Value after Cost of Shareholders' Equity —

- ・株主資本コストを意識した当社独自の経済的付加価値を示す収益指標
- ・各事業部門の事業リスク量を使用し、グループ全体・事業部門内の事業ポートフォリオの最適化を目指す

“K” RIC — “K” LINE Return on Invested Capital —

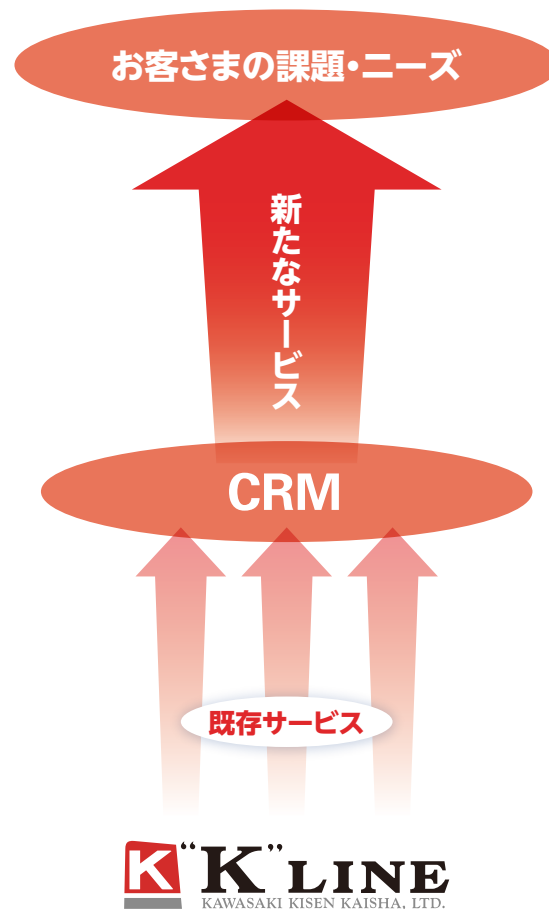
- ・資本コストを意識した企業価値向上を図る当社独自の効率性指標
- ・収益率を基準とし、投下資本に見合ったリターンをあげることを促す
- ・各事業部門の事業リスク量を使用し、グループ全体・事業部門別ハードルレートを設定する

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 ②経営管理の高度化と機能別戦略の強化

2 機能別重点戦略

● 顧客基盤の強化(垂直展開)のイメージ



▶ 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

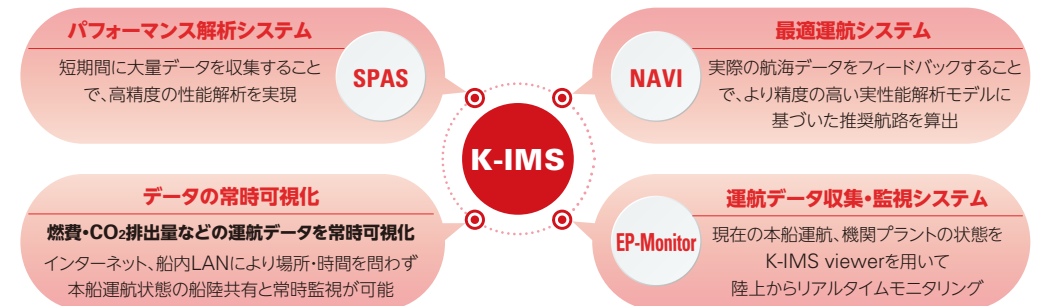
新たなビジネスモデルの構築

事例1 先進技術の利用～K-IMS*の導入～

*Kawasaki - Integrated Maritime Solutions

当社グループは、川崎重工グループと共同開発した次世代型統合船舶運航・性能管理システム「K-IMS」を、約90隻の自社運航船に搭載しています。あらゆる運航ビッグデータをクラウド方式でリアルタイムに収集・監視し、最小燃費航路の提示等の精度をより高め、搭載船の経済性、安全・環境レベルの向上に貢献しています。

● 統合運航管理システム



事例2 環境先進性の追求～LNG燃料供給事業への参入～

当社グループは船舶向けの液化天然ガス燃料供給事業への参入を決定しました。LNG燃料は、大気汚染物質や温室効果ガスの排出を低減でき、国際的に強化される排出ガス規制への対応としても、重油に代わる有力な燃料と位置付けられています。

● 合併会社の概要

商号	① セントラル LNG マリンフューエル株式会社 ② セントラル LNG シッピング株式会社
事業内容	① LNG燃料販売事業 ② 船舶保有事業
株主	川崎汽船、中部電力、豊田通商、日本郵船
設立年月	2018年5月10日

● Ship to Ship方式



岸壁・棧橋に係留中もしくは錨泊中のLNG燃料船に、LNG燃料供給船が接舷(横付け)してLNG燃料を供給する方法。
(イメージ: 左からLNG燃料供給船、LNG燃料船)

三つの重点課題 ③ESGの取り組み

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

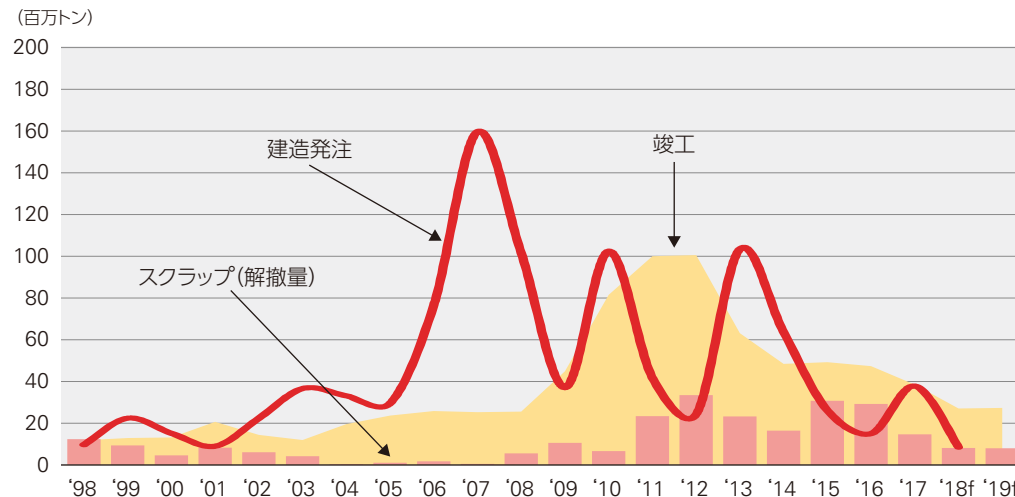
(2018年5月現在)

ランキング	会社名	重量トン(10万トン)	隻数
1	China COSCO Shipping	291.7	290
2	日本郵船	169.2	181
3	川崎汽船	133.2	116
4	Fredriksen Group	129.3	108
5	商船三井	119.3	106
6	China Merchants Group	100.4	97
7	Oldendorff Carriers	88.0	90
8	日鮮海運	83.7	84
9	今治造船	82.3	84
10	Star Bulk Carriers	82.1	74

*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

ケープサイズ 船社ランキング

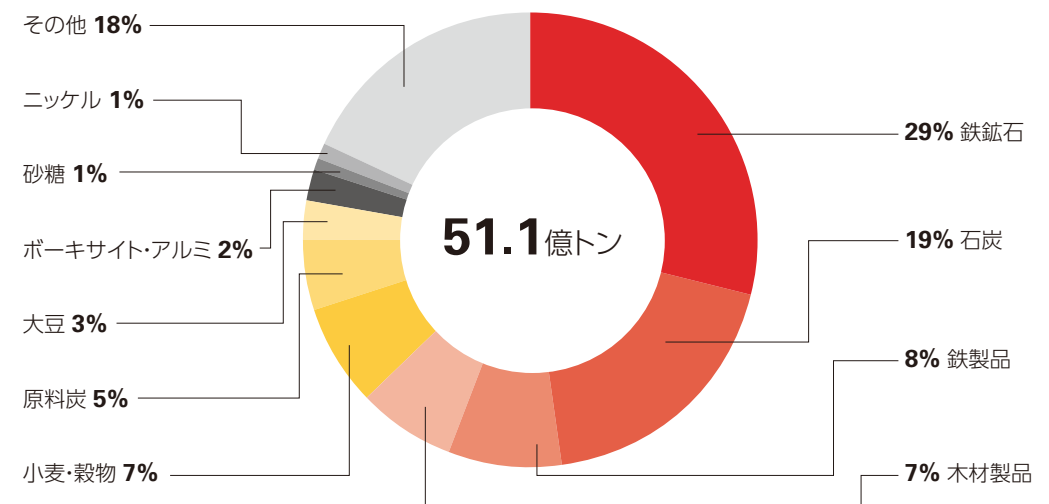
(2018年5月現在)

ランキング	会社名	重量トン(10万トン)	隻数
1	China COSCO Shipping	166.7	73
2	Berge Bulk	101.1	41
3	Angelicooussis Group	91.7	52
4	Fredriksen Group	86.9	48
5	日本郵船	85.7	44
6	川崎汽船	80.3	40
7	Polaris Shipping Co	78.6	31
8	商船三井	75.8	36
9	Pan Ocean	63.9	26
10	NSユナイテッド	62.9	30

*保有船および一部備船含む

出典: Clarkson

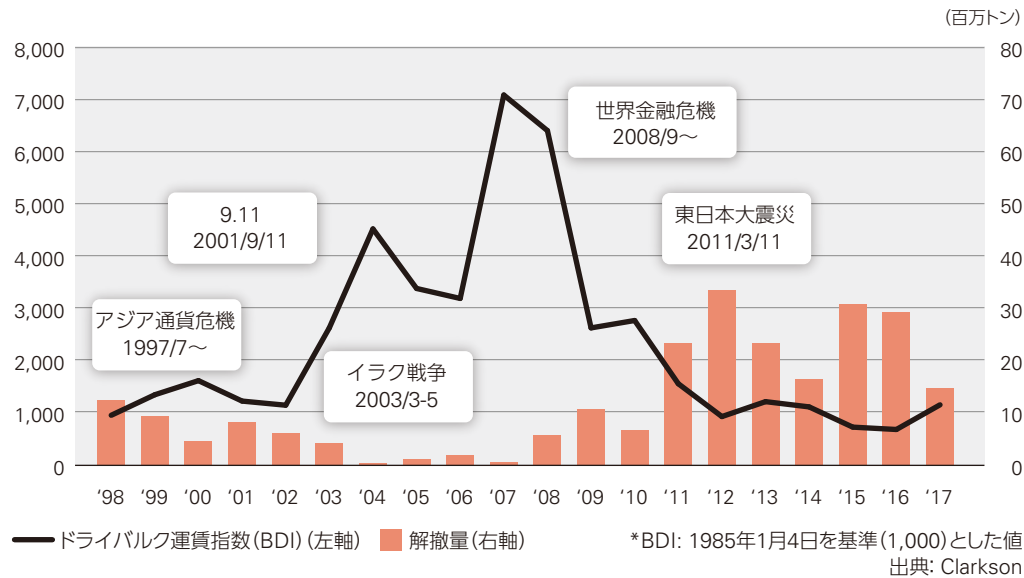
2017年 世界のドライバルク 海上輸送品目別内訳(重量ベース)



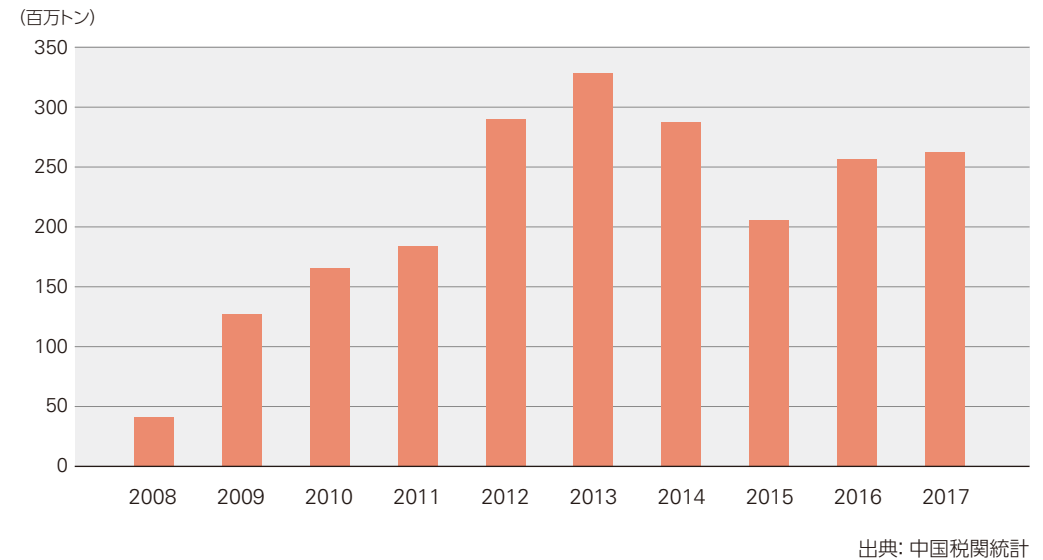
出典: Clarkson

第三章 事業別情報 | ドライバルク

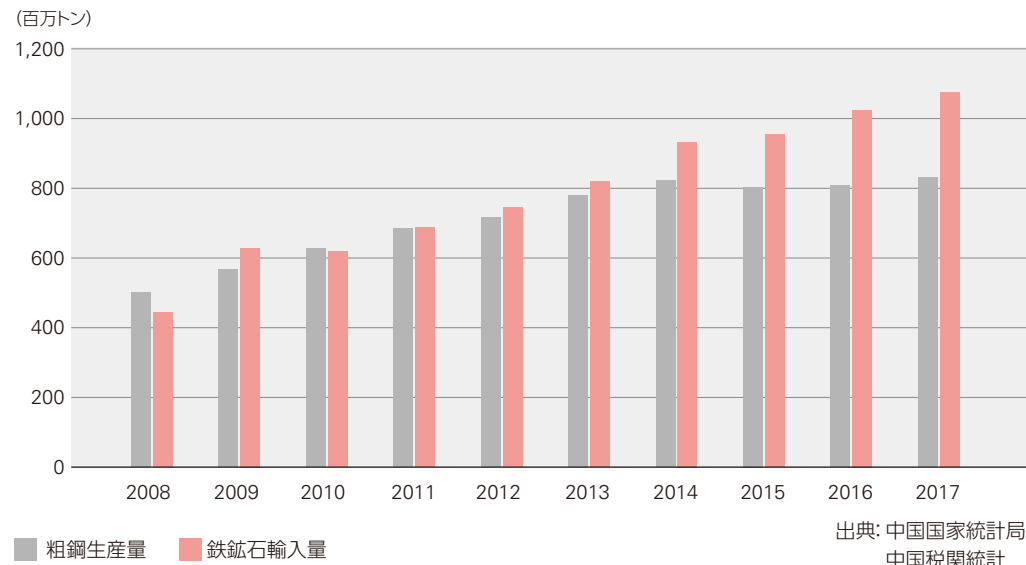
ドライバルク運賃指数(BDI: Baltic Dry Index) *および解撤量推移



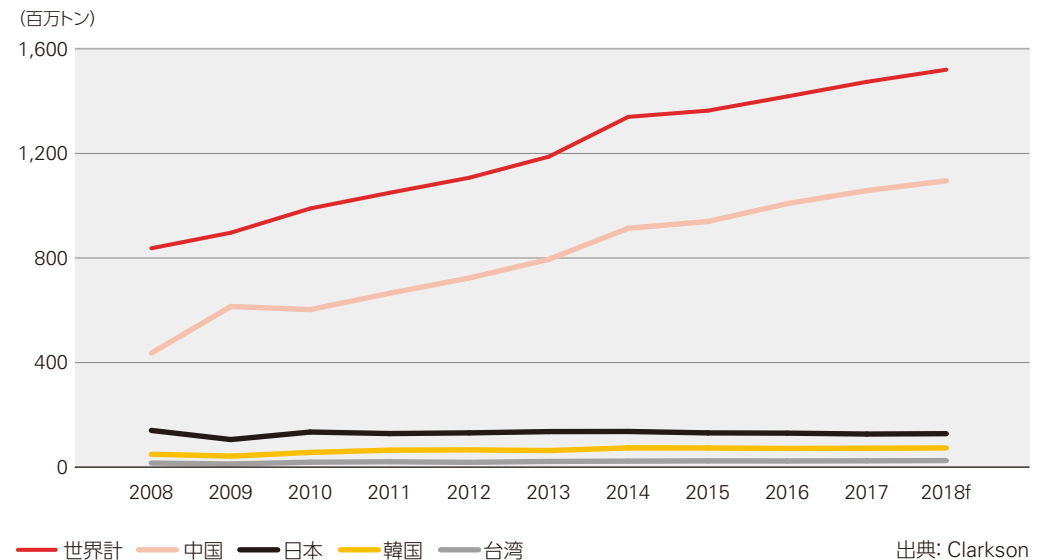
中国 石炭輸入量推移



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



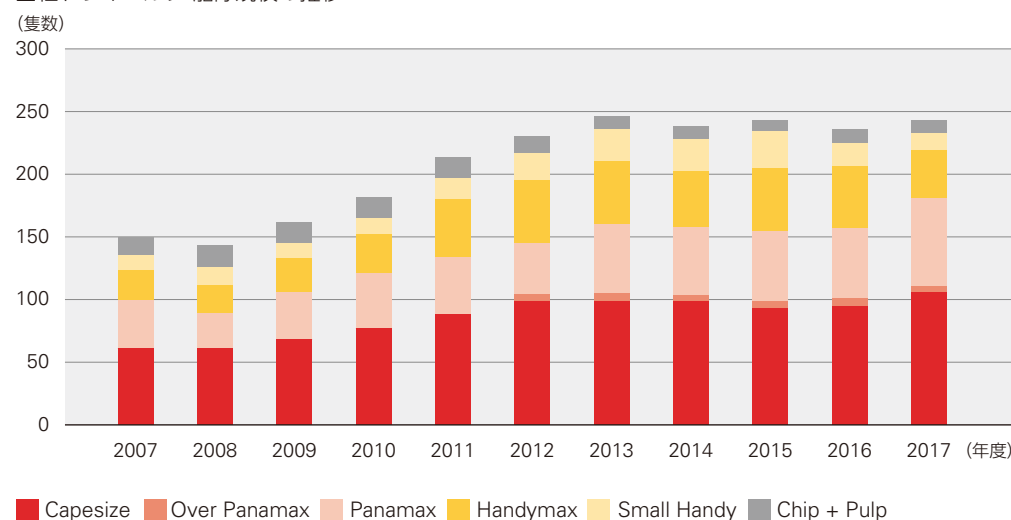
第三章 事業別情報 | ドライバルク

当社ドライバルク サイズ別船隊推移

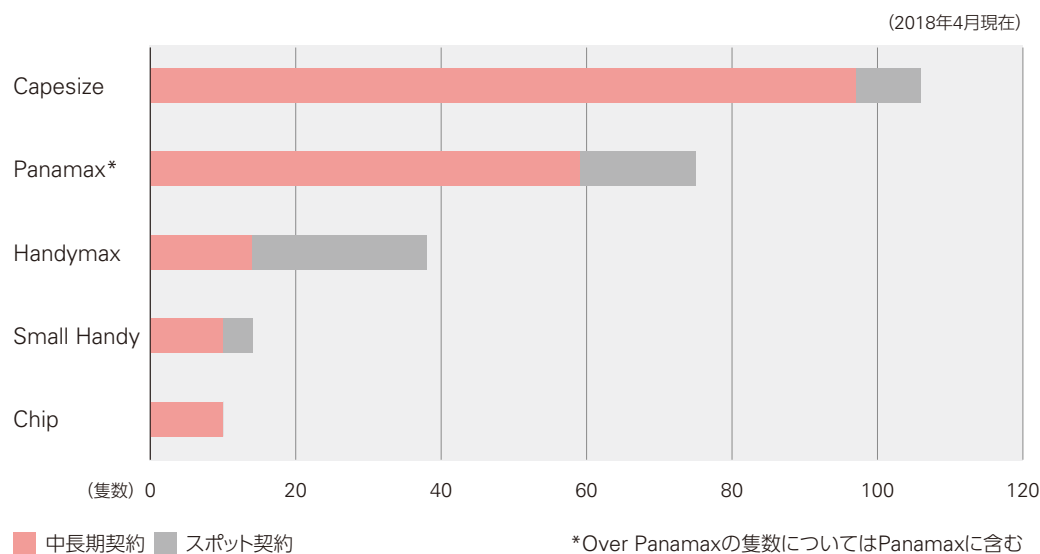
(隻数)

(年度)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Capesize	61	61	68	77	88	99	99	99	93	95	106
Over Panamax	—	—	—	—	—	5	6	4	5	6	4
Panamax	38	28	38	44	46	41	55	55	56	56	71
Handymax	24	22	27	31	46	50	50	44	51	49	38
Small Handy	12	15	12	13	17	22	26	26	29	19	14
Chip + Pulp	15	17	16	16	16	13	10	10	9	11	10
合計	150	143	161	181	213	230	246	238	243	236	243

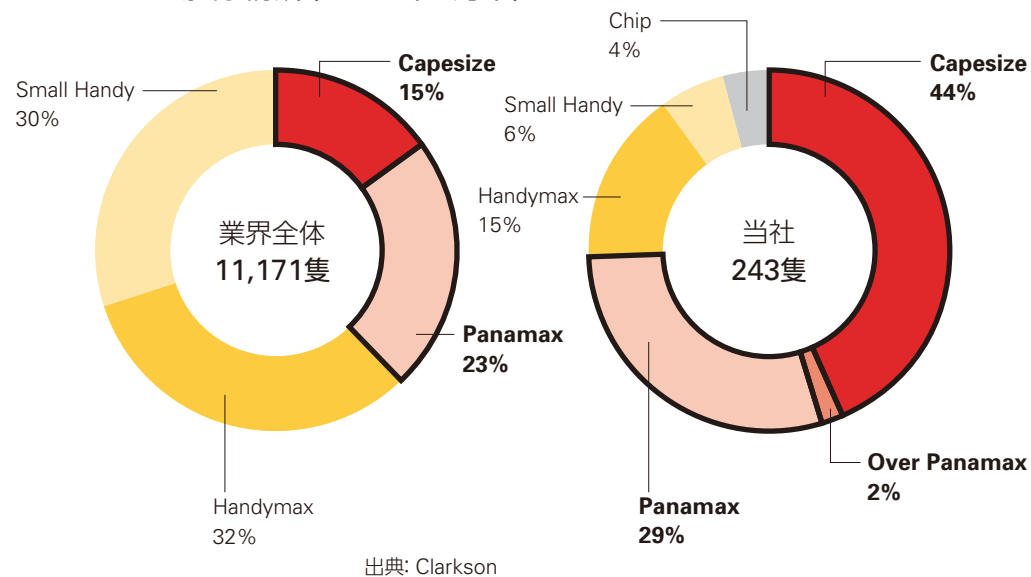
当社ドライバルク 船隊規模の推移

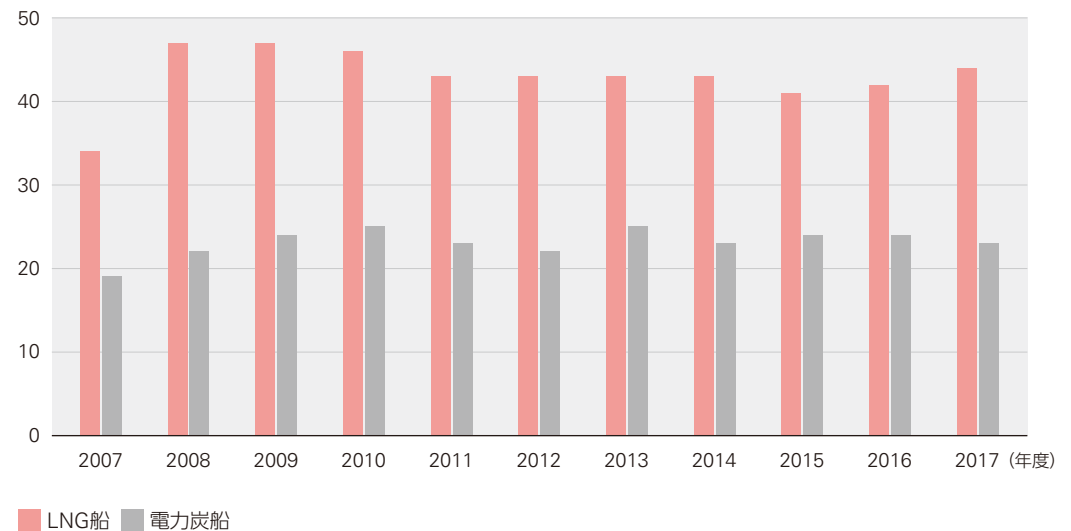


当社ドライバルク 2018年度 船型別マーケットエクスポージャー見込み



ドライバルク船隊構成 (2018年3月末)





第三章 事業別情報 | タンカー(油槽船)

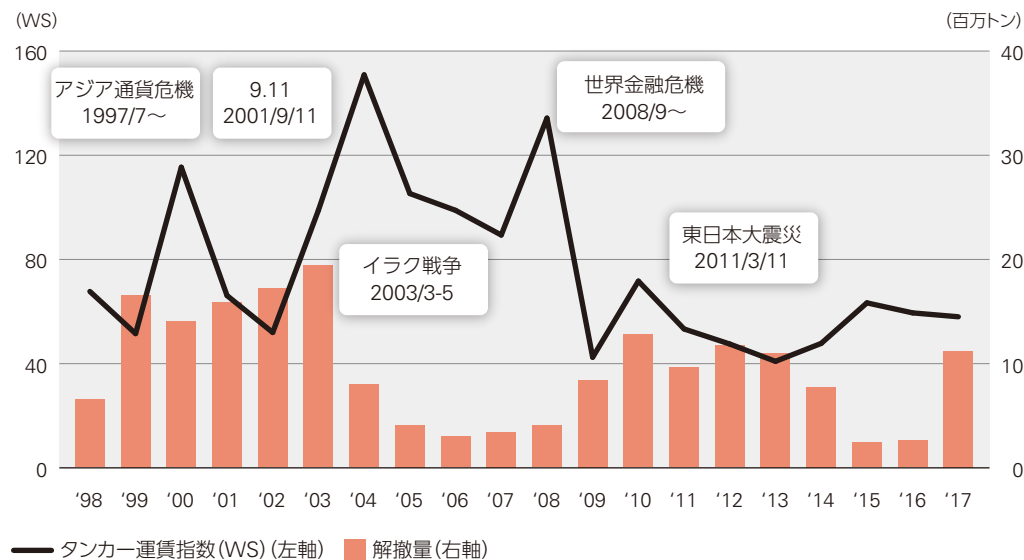
VLCC船隊ランキング

(2018年6月現在)

ランキング	会社名	重量トン(10万トン)	隻数
1	Bahri	143.0	46
2	China Merchants	138.7	45
3	China COSCO Shipping	121.6	40
4	Nat Iranian Tanker	117.6	38
5	Angelicoussis Group	107.3	34
6	Euronav NV	90.9	29
7	商船三井	89.0	29
8	DHT Holdings	74.2	24
9	Gener8 Maritime	63.1	21
10	Fredriksen Group	60.4	20
...			
25	川崎汽船	21.5	7

出典: Clarkson

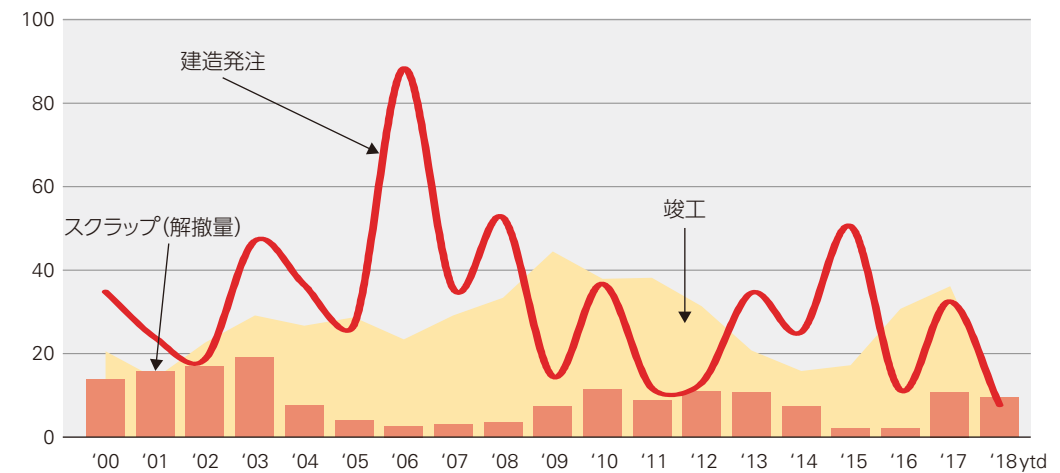
タンカー 運賃指数 (WS:ワールドスケール) および解撤量推移



タンカー 船腹供給量推移

(百万トン)

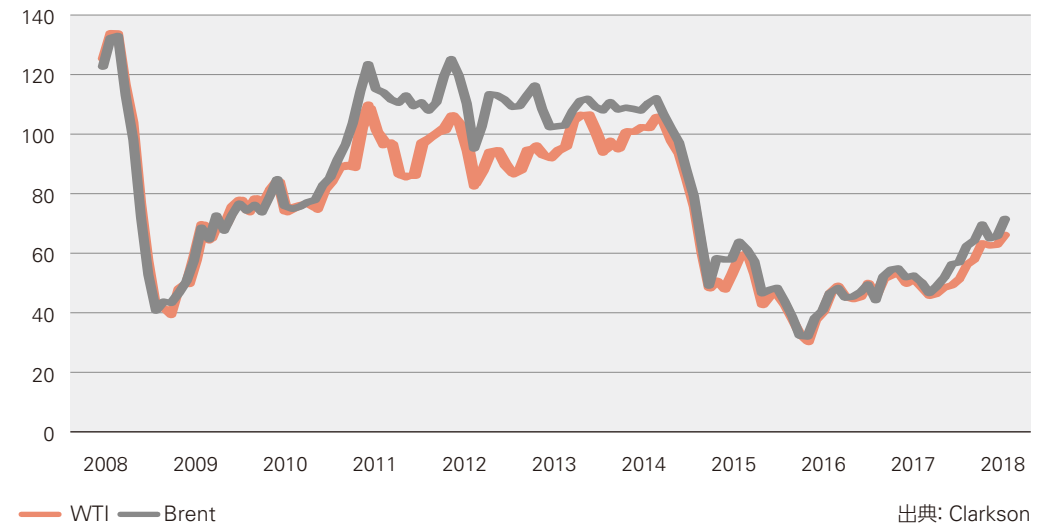
(Oil tankers 10,000+ dwt)



出典: Clarkson Oil & Tanker Outlook

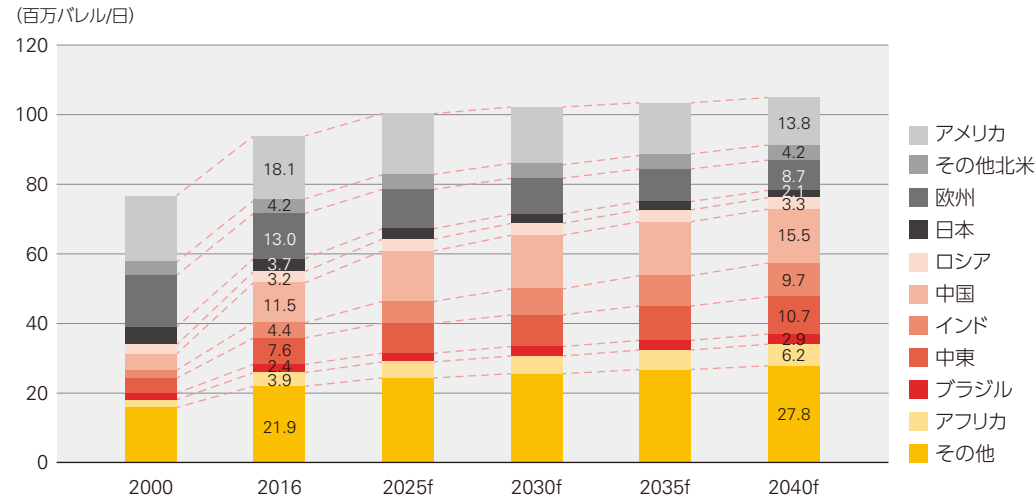
原油価格推移

(\$/バレル)



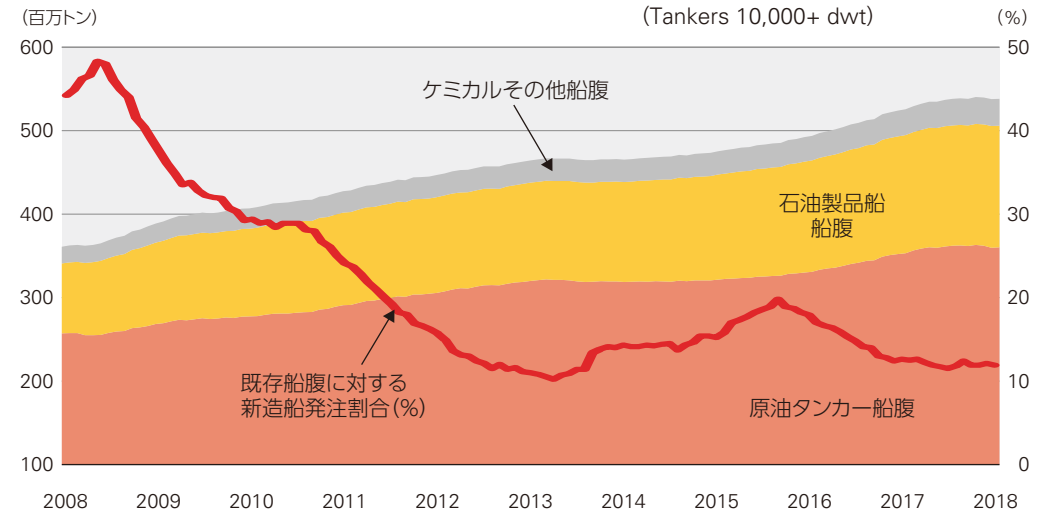
第三章 事業別情報 | タンカー(油槽船)

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



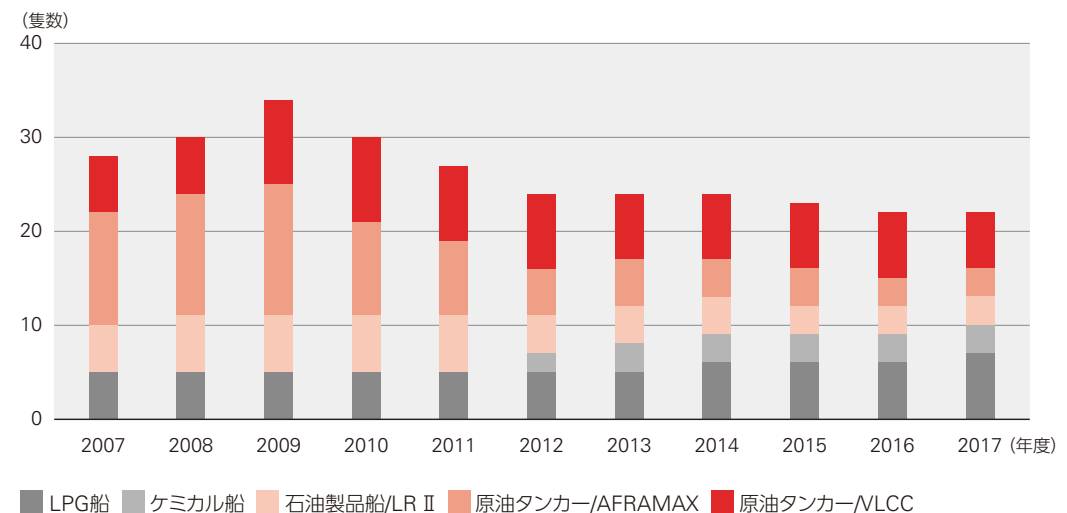
出典: Clarkson Oil & Tanker Outlook

当社タンカー 船種別船隊推移

(隻数)

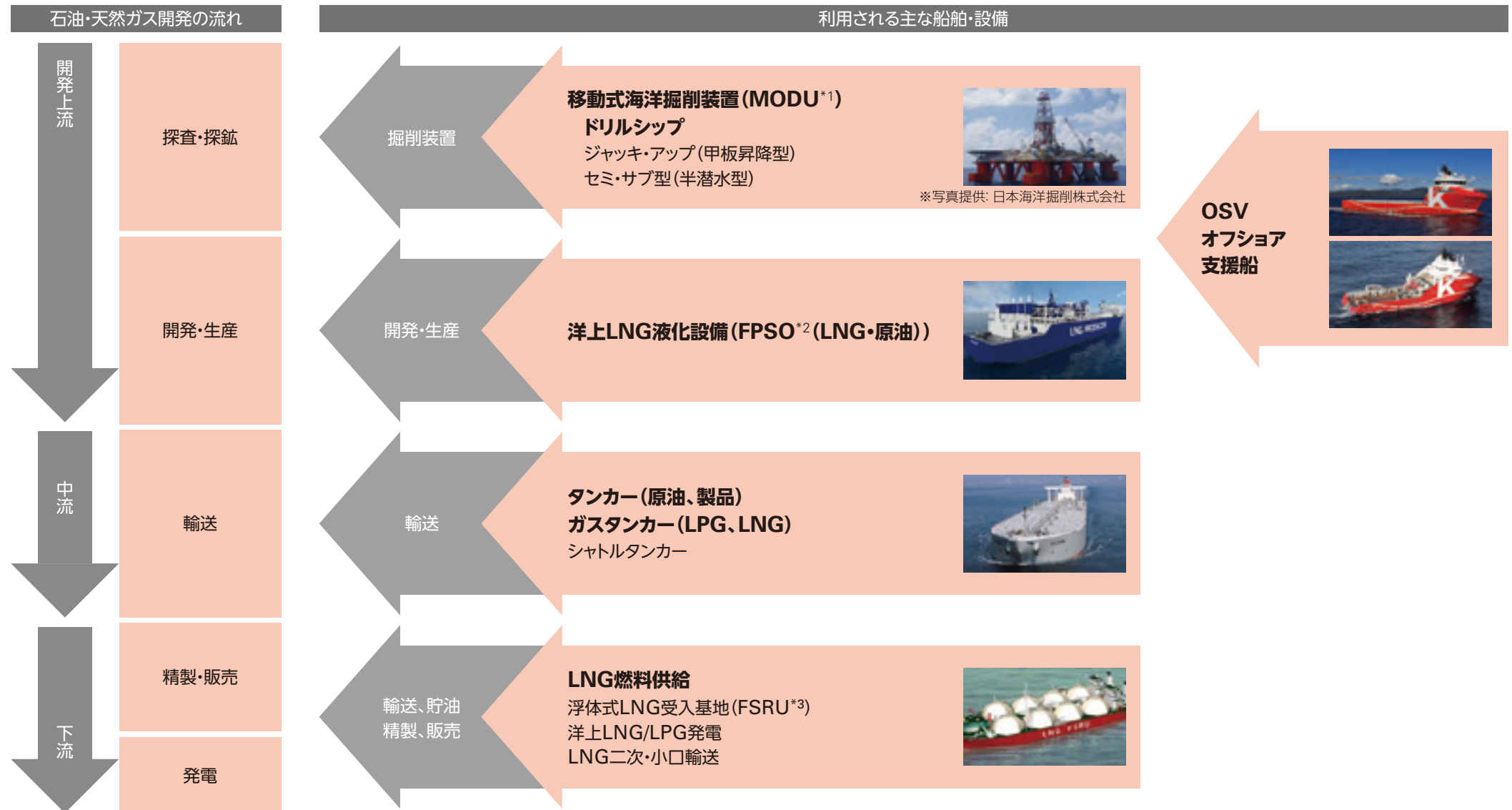
(年度)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
原油タンカー/ VLCC	6	6	9	9	8	8	7	7	7	7	6
原油タンカー/ AFRAMAX	12	13	14	10	8	5	5	4	4	3	3
石油製品船/LR II	5	6	6	6	6	4	4	4	3	3	3
ケミカル船	—	—	—	—	—	2	3	3	3	3	3
LPG船	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	7
合計	28	30	34	30	27	24	24	24	23	22	22

当社タンカー 船隊規模の推移



第三章 事業別情報 | 液化ガス新事業

エネルギーバリューチェーンにおける液化ガス新事業の取り組み～上流から下流への事業展開～



* 1 MODU (Mobile Offshore Drilling Unit): 移動式海洋掘削装置

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

* 3 FSRU (Floating Storage and Regasification Unit): 浮体式LNG貯蔵再ガス化設備

* 太字は当社既存事業

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)

当社グループではノルウェーの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)

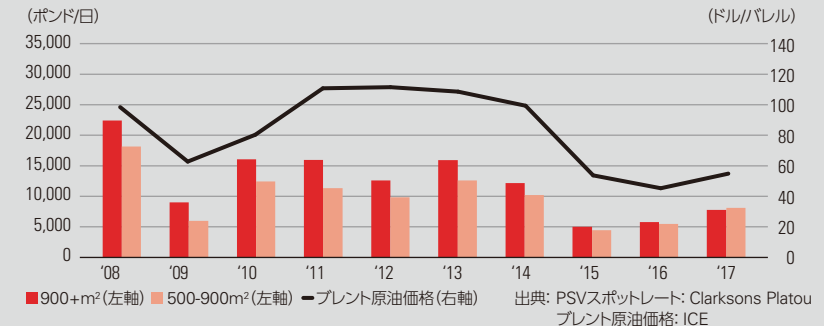


プラットフォーム・サプライ船 5隻

“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1,100m²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)

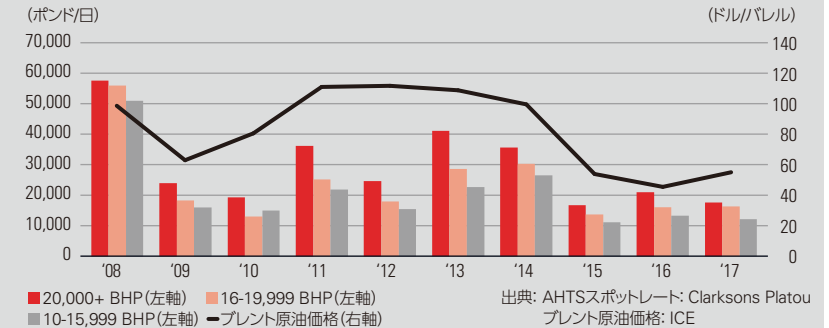


アンカーハンドリング・タグ・サプライ船 2隻

“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。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) / FPSO事業 (Floating Production Storage and Offloading System)



2009年に“エテスコプロジェクト”への共同参画を果たし、最先端のドリルシップを共同保有:

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



- 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・傭船事業参画に関する契約締結。
- Eni Ghana Exploration and Production Ltd向けに2017年より傭船中(期間15年間)。
- ガーナ沖南西約60kmのOffshore Cape Three Point (OCTP) 鉱区において原油を生産中。

第三章 事業別情報 | 自動車船

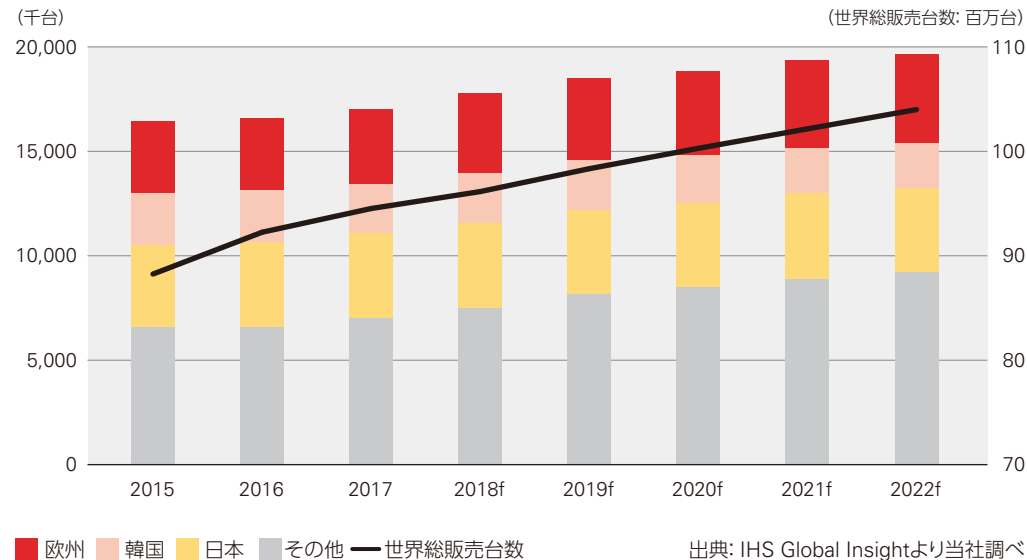
自動車船 船社ランキング

(2018年1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	126	16.7%	845,000	20.6%
2	商船三井	114	15.1%	665,750	16.2%
3	日本郵船	106	14.1%	631,000	15.4%
4	川崎汽船	92	12.2%	473,410	11.5%
5	Grimaldi	59	7.8%	258,000	6.3%
6	GLOVIS	58	7.7%	369,000	9.0%
7	HOEGH	52	6.9%	340,000	8.3%
8	UECC (NYK+WWL)	18	2.4%	56,278	1.4%
9	トヨフジ海運	11	1.5%	55,000	1.3%
	その他	118	15.6%	408,517	10.0%
	合計	754		4,101,955	

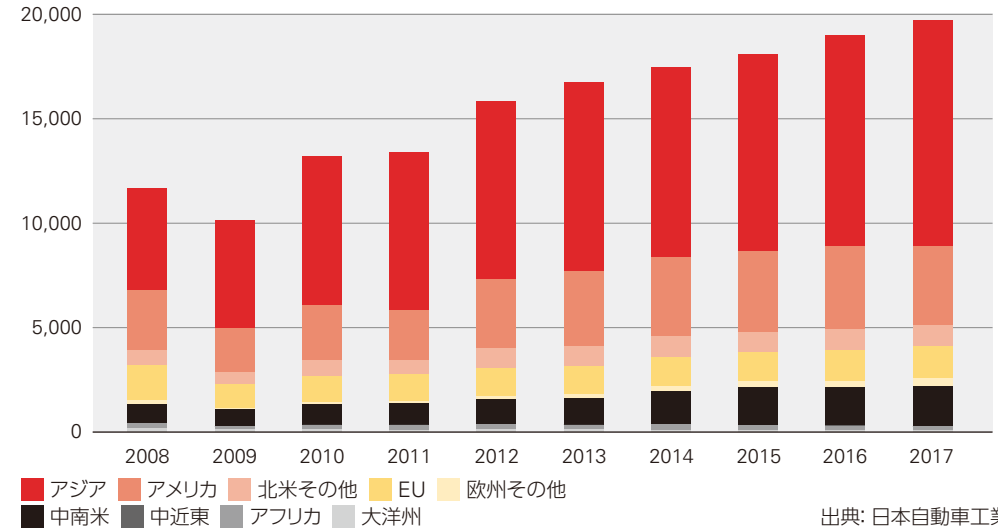
出典: Hesnes "The Car Carrier Market 2017"、Feranlays World PCC report 2017をベースに当社調べ

自動車世界海上荷動き推移(業界全体仕出し地別)



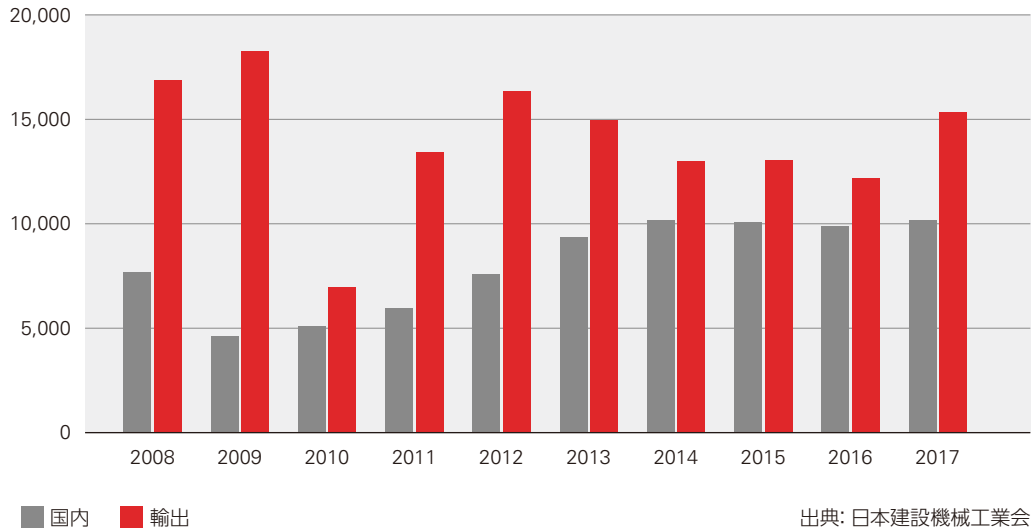
日本メーカー 自動車海外生産台数推移

(千台)



日本メーカー 建設機械出荷推移

(億円)



第三章 事業別情報 | 自動車船

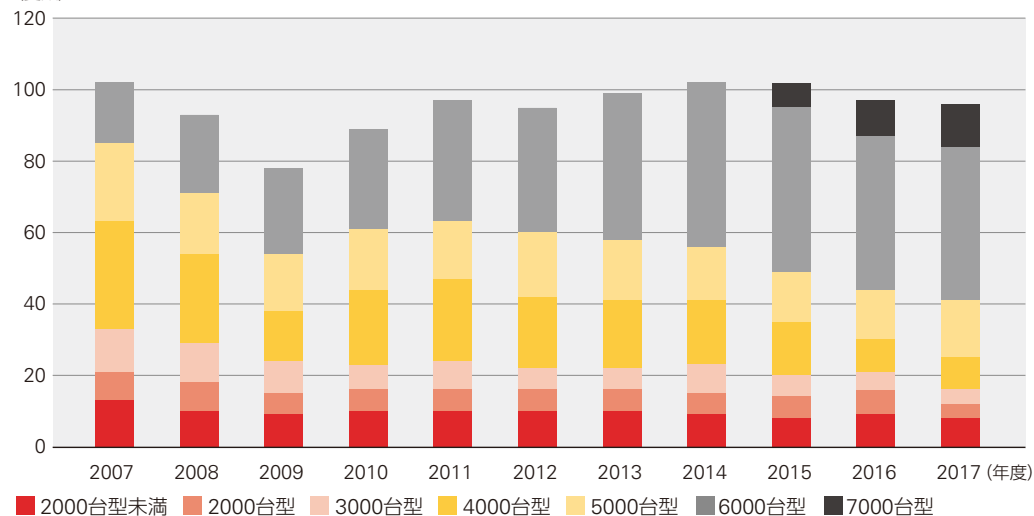
当社自動車船 サイズ別船隊推移

(隻数)

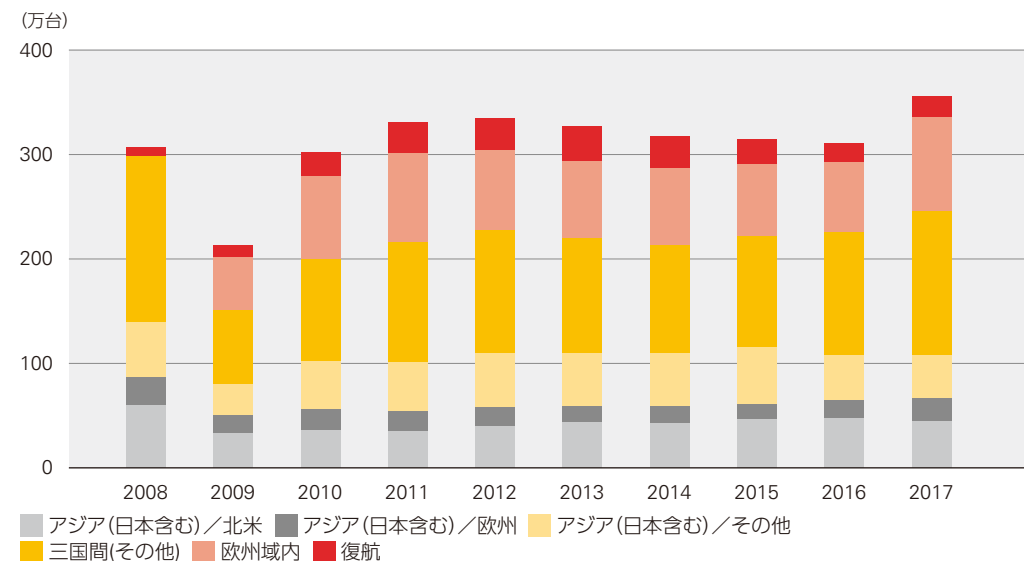
(年度)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
7000台型	—	—	—	—	—	—	—	—	7	10	12
6000台型	17	22	24	28	34	35	41	46	46	43	43
5000台型	22	17	16	17	16	18	17	15	14	14	16
4000台型	30	25	14	21	23	20	19	18	15	9	9
3000台型	12	11	9	7	8	6	6	8	6	5	4
2000台型	8	8	6	6	6	6	6	6	6	7	4
2000台型未満	13	10	9	10	10	10	10	9	8	9	8
合計	102	93	78	89	97	95	98	102	102	97	96

(短期用船を含む)

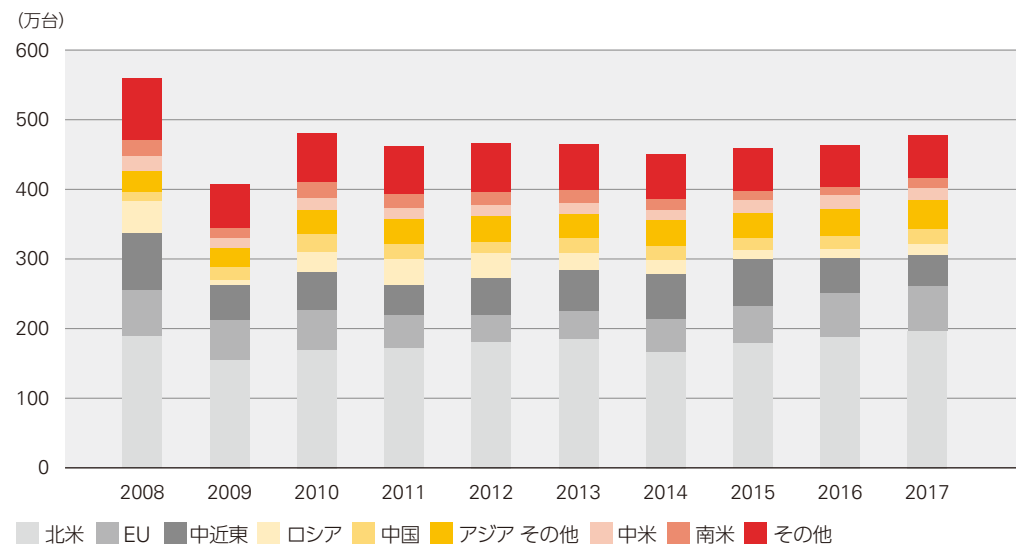
当社自動車船 船隊規模の推移
(隻数)



当社自動車輸送台数推移



日本積み輸出台数推移(業界全体仕向け地別)



第三章 事業別情報 | 物流・自動車物流

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を整備し、安定収益基盤を拡充します。

当社グループ アジアにおける地域密着型総合物流事業



当社グループ 自動車物流事業展開 (10ヶ国)



- 完成車陸送事業
- 二輪車輸送事業
- PDI(自動車納車前整備)
- 陸上輸送(コンテナ・一般貨物陸送)
- 倉庫業
- 冷凍・冷蔵倉庫業
- ◆ NVOCC事業*

*NVOCC事業: 貨物利用運送事業。貨物輸送に際し、荷主とキャリアー間に立って貨物の運送取扱など、運送に付帯する業務を行うこと。

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

(2018年5月現在)

ランキング	会社名	TEU	隻数	シェア
1	APM-Maersk	4,104,856	753	19%
2	MSC	3,252,248	514	15%
3	CMA CGM	2,528,224	493	12%
4	COSCO Shipping*1	1,959,204	355	9%
5	Hapag-Lloyd	1,602,800	226	7%
6	ONE	1,550,355	232	7%
7	Evergreen	1,090,142	197	5%
8	OOCL*1	694,597	100	3%
9	Yang Ming	639,548	106	3%
10	PIL	427,624	135	2%
11	Zim	371,524	79	2%
12	Hyundai M.M.*2	364,022	66	2%
13	Wan Hai	259,318	100	1%
14	その他	2,789,520	1,882	13%
	合計	21,633,982	5,238	100%

*1 COSCO ShippingとOOCLは関係当局の統合認可取得中。

*2 Hyundaiは2Mと一部共同運航。

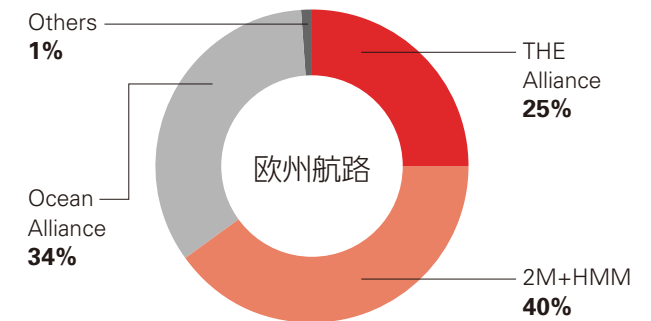
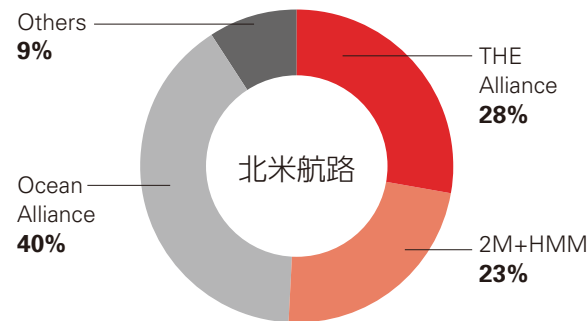
各アライアンスメンバー

- THE Alliance: ONE、Hapag-Lloyd、Yang Ming
- OCEAN Alliance: CMA CGM、COSCO、Evergreen、OOCL
- 2M+HMM: Maersk、MSC、Hyundai M.M.

出典: Alphaliner

主要アライアンス 投入キャパシティ比率

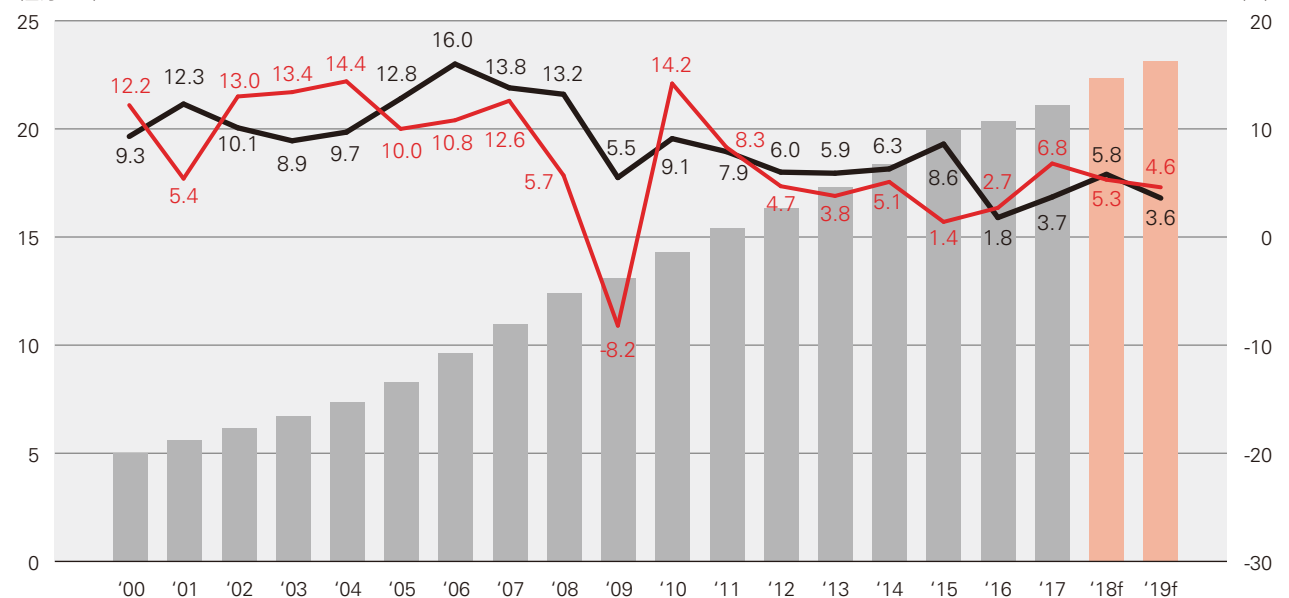
(2018年5月時点)



出典: Alphaliner

コンテナ船 需給推移

(百万TEU)

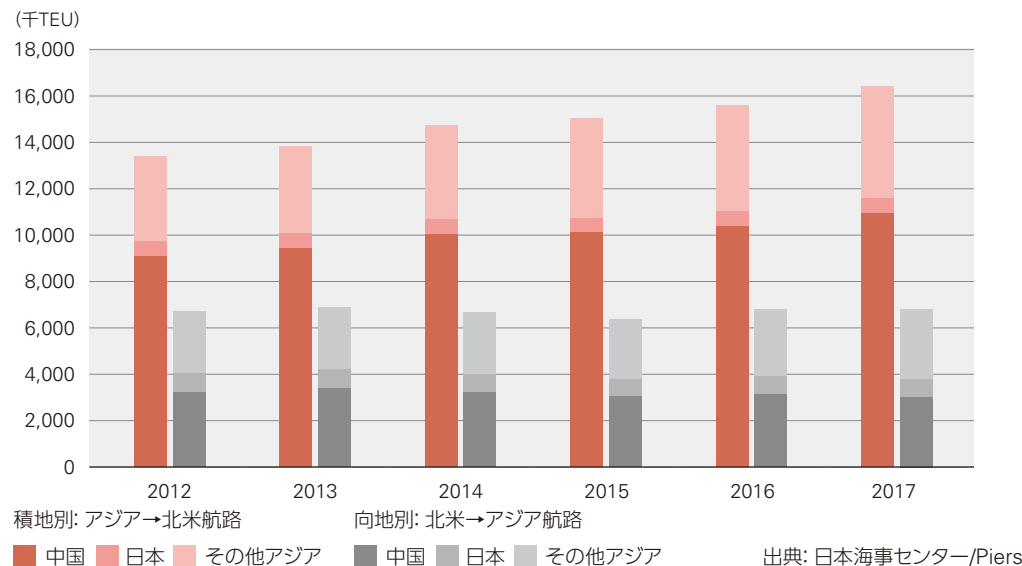


■ 船腹キャパシティ(左軸) ■ 船腹キャパシティ予想(左軸) — 供給: 船腹成長率(前年比) (右軸) — 需要: 荷量成長率(前年比) (右軸)

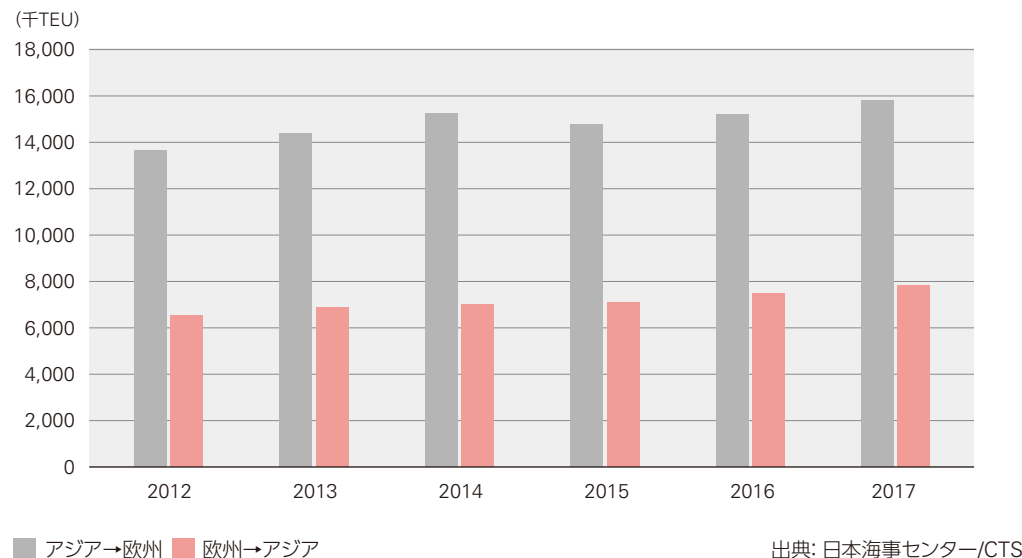
出典: Alphaliner

第三章 事業別情報 | コンテナ船

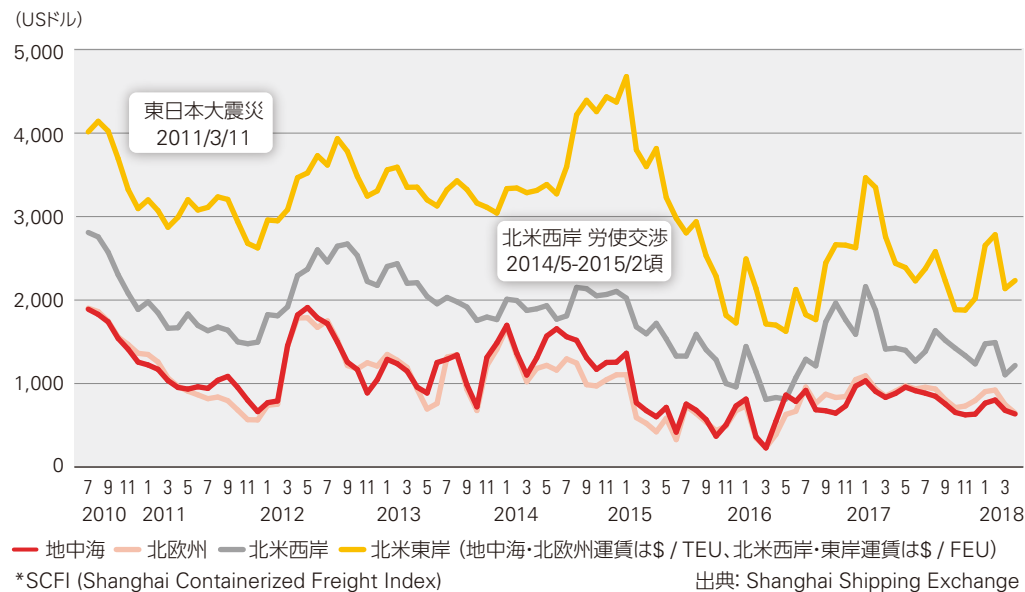
北米航路荷動き



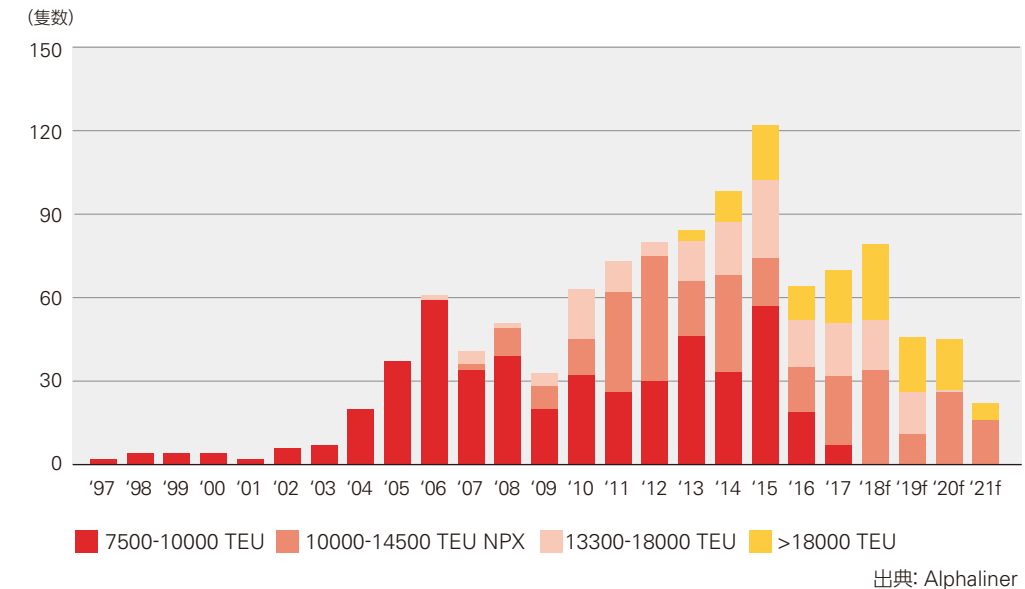
欧州航路荷動き



SCFI* (上海積みスポット運賃) 推移



大型コンテナ船 竣工隻数推移



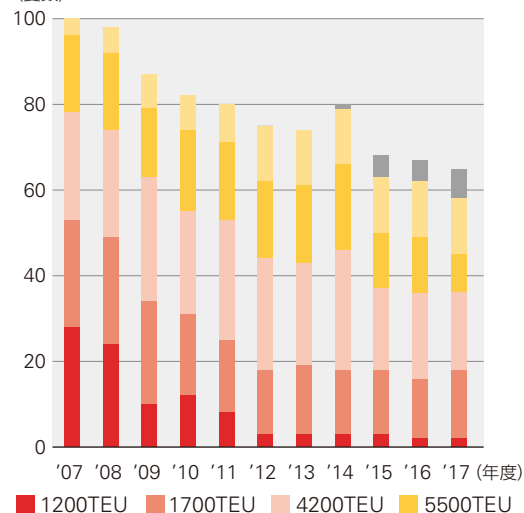
第三章 事業別情報 | コンテナ船

当社コンテナ船 サイズ別船隊推移

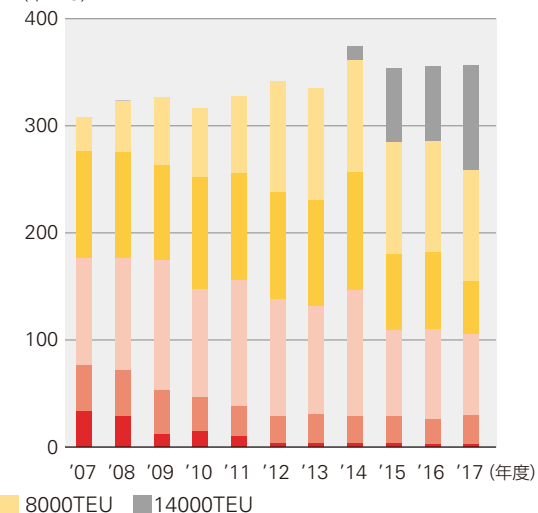
(隻数)

(年度)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
14000TEU	—	—	—	—	—	—	—	1	5	5	7
8000TEU以上	4	6	8	8	9	13	13	13	13	13	13
5500TEU以上	18	18	16	19	18	18	18	20	13	13	9
4200TEU以上	24	25	29	24	28	26	24	28	19	20	18
1700TEU以上	25	25	24	19	17	15	16	15	15	14	16
1200TEU以上	28	24	10	12	8	3	3	3	3	2	2
合計	99	98	87	82	80	75	74	80	68	67	65

当社コンテナ船 船隊規模の推移
(隻数)

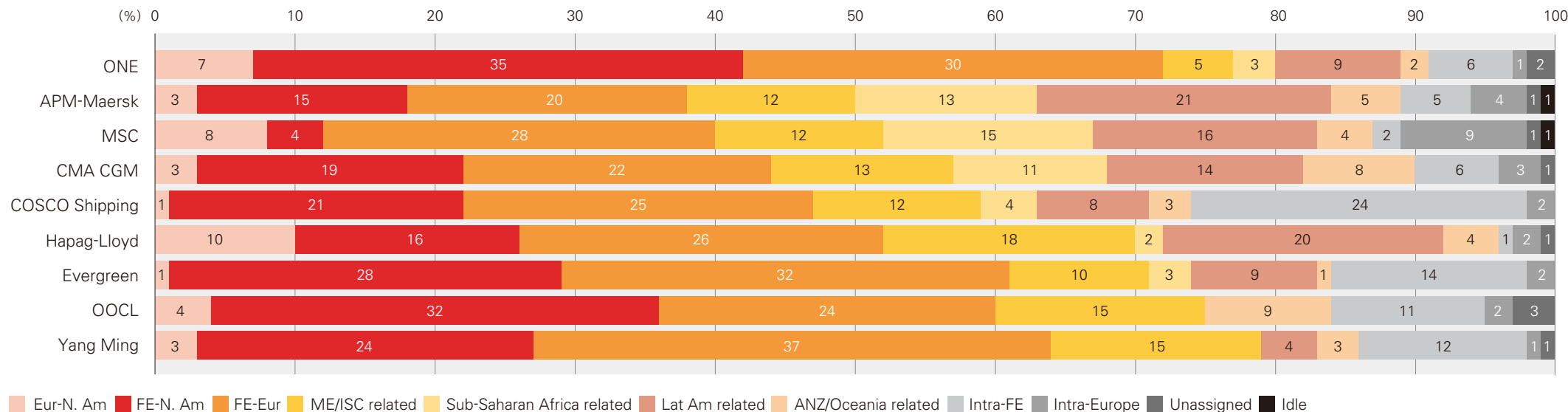


(千TEU)



コンテナ船 主要船社 航路別キャパシティ構成

(2018年5月現在)



出典: Alphaliner

第三章 事業別情報 | コンテナ船 定期コンテナ船事業統合

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
出資比率	川崎汽船: 31% 商船三井: 31% 日本郵船: 38%
出資額	30億ドル
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	会社設立日: 2017年7月7日 サービス開始日: 2018年4月1日

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

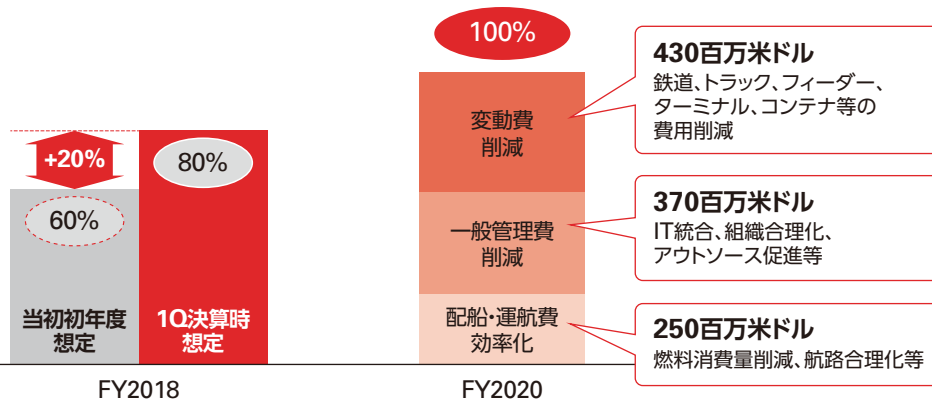
3社の統合規模

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

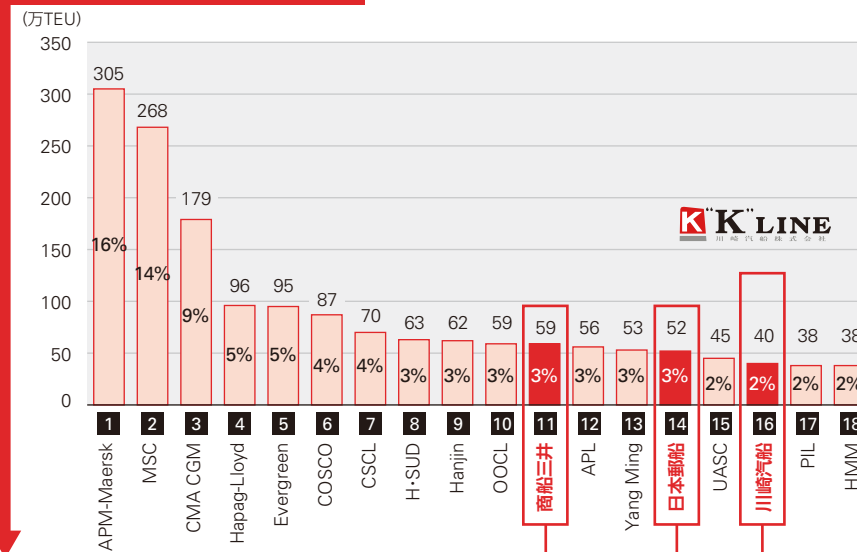
年間約1,100億円のコスト低減を実現し、収益安定化を目指す

シナジー効果(1,050百万米ドル)の目標に対する達成率

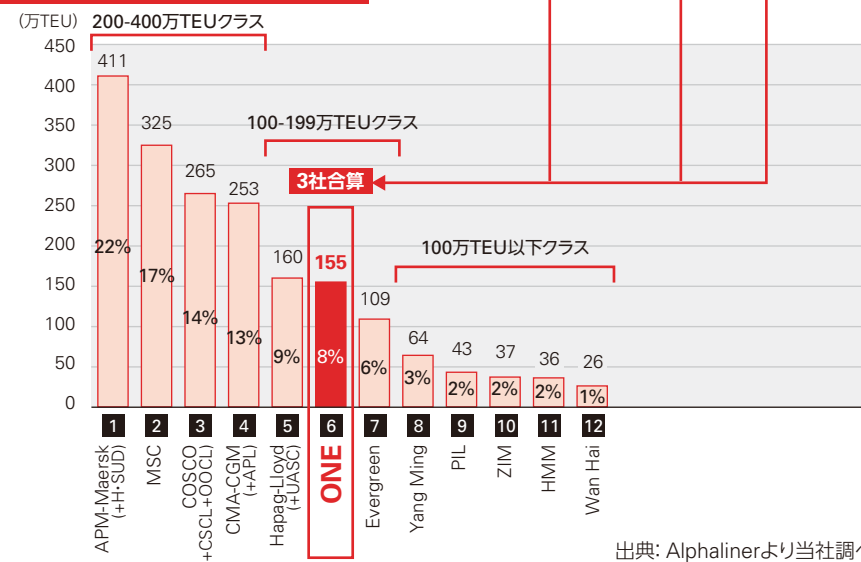


コンテナ船 競合環境変化の統合後の絵姿

2015年9月時点運航船腹量



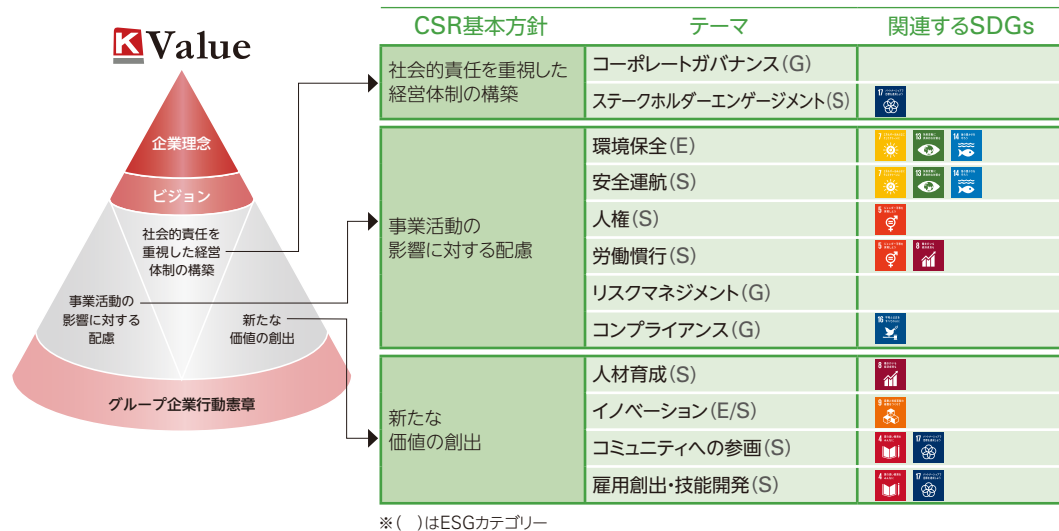
2018年4月時点運航船腹量



出典: Alphalinerより当社調べ

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

“K”LINEグループのCSR



ESGにおけるリスクと機会

	リスク	機会
環境保全	- 大規模事故・油濁による海洋汚染 - 船舶が運ぶ生物による生態系破壊 - 船舶の排気ガスによる地球温暖化・大気汚染 - 気候変動・資源枯渇	- 安全性向上 - 青く美しい豊かな海洋の維持 - 運航効率改善 - 新燃料・新船型の採用
安全運航	- 事故に起因する死傷、損壊、汚染、損失とそれに伴う社会的信頼の低下 - 船質低下に起因する不安全、法令違反、安全文化の減退による事故率の増大 - 人材不足に起因する技術力の低下と海技ノウハウの断絶	- 安全運航と高品質サービス提供継続による社会的信頼の向上とビジネスチャンスの獲得 - 高い船舶管理能力による船質維持向上および危険・特殊貨物への対応力向上 - 優秀な人材確保と海技ノウハウの蓄積・更新による技術力の維持向上
人材育成 (海事技術者)	- 職場環境の悪化による離職者の増加 - 海事技術者獲得機会の逸失 - 海事技術者の知識・技術の低下 - 輸送品質への影響	- 職場環境向上による層の厚い海事技術者集団の維持 - 優秀かつ多様な海事技術者の確保 - 蓄積された知識・技術からの新たな価値の創造 - 安全運航・高品質輸送の継続
人材育成 (陸上従業員)	- 人材の流出 - キャリア開発不足による成長性、競争力の低下 - モチベーション等低下による停滞感	- 優秀な人材の確保 - 計画的な人材育成プログラムによる個の力強化、会社全体の競争力アップ - 切磋琢磨し合う風土醸成

マテリアリティ※の決定プロセス

※CSR活動における重要課題

STEP 1 関連テーマの特定

“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行動規範、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。

STEP 2 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、社会的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。

STEP 3 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。

STEP 4 CSR活動目標との照合

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。

STEP 5 レビュー

CSR活動目標の進捗を半期に一度レビューし、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。

外部からの評価

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

- FTSE4Good Index Series
- FTSE Blossom Japan Index
- Dow Jones Sustainability Asia/Pacific Index
- ETHIBEL EXCELLENCE Investment Register
- MSCI日本株女性活躍指数 (WIN)
- SNAMサステナビリティ・インデックス

当社の気候変動情報の開示および温室効果ガス削減の取り組みが高く評価され、「CDP気候変動Aリスト」および「サプライヤー気候変動Aリスト」に2年連続で選定されました。



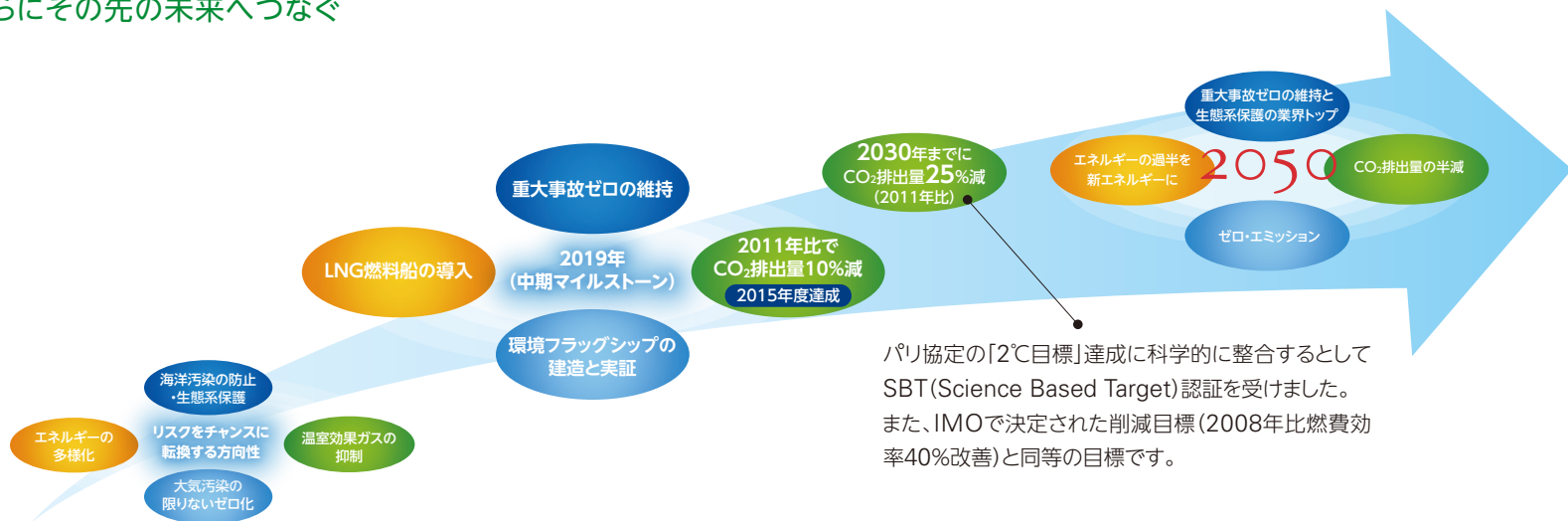
第四章 その他会社情報 | “K” LINEグループのCSR ～ESGの取り組み～

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

「環境ビジョン2050」に基づく取り組みの推進

当社グループは、2015年に策定した環境に関わる長期指針「環境ビジョン2050」に基づいてさまざまな環境課題に取り組んでいます。このビジョンでは、当社事業に関わりが深い「海洋汚染・生態系」「エネルギー資源」「地球温暖化」「大気汚染」という4つの環境課題（リスク）をチャンスに変える方向性を検討し、中間目標と2050年のゴールを定めています（右図）。

当社グループでは、「DRIVE GREEN NETWORK」と名付けた体制を組織し環境マネジメントを進めています。



パリ協定の「2℃目標」達成に科学的に整合するとしてSBT (Science Based Target) 認証を受けました。また、IMOで決定された削減目標（2008年比燃費効率40%改善）と同等の目標です。

環境規制の動向

国際海事機関(IMO)では、各種国際条約や規制の採択・発効および検討がなされており、外航海運への環境規制は年々強化されています。以下はIMOにおける主な環境規制スケジュールです。

規制	～2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021～
バラスト水管理条約※1	2004年採択		2017年9月8日発効					
SOx・PM規制※2	一般海域 2005年～2012年 4.5% 3.5%						1月 0.5%	
	指定海域 2005年～2010年 1.5% 1.0% 0.1%							
NOx規制※3	一般海域 2000年～2011年 1次規制				2次規制			
	指定海域		1月		3次規制			
GHG (Greenhouse Gas) 排出規制	2018年4月のMEPC72（第72回海洋環境保護委員会）にて、国際海運分野の温室効果ガス(GHG)排出削減目標が決定。 燃料ベース目標(対2008年比): 2030年までに燃費効率を40%以上改善、2050年までに70%改善。 総量ベース目標(対2008年比): 2050年までに50%以上削減、その後今世紀中のなるべく早いタイミングで排出量“0”を目指す。							
シップリサイクル条約(香港条約)	船舶のリサイクルにおける労働災害や、環境汚染を最小限にするための条約(2009年採択、2018年7月現在未発効)。国際総トン数500トン以上の船舶に対して有害物質一覧表の維持管理を義務付けるほか、所管官庁により承認された船舶リサイクル施設でなければ船体の解体・リサイクルが不可となる。 当条約の発効要件は、締約国数: 15ヶ国以上、船腹量: 40%以上、解体船腹量: 締約国の直近10年における最大年間解船船腹量合計の3%以上(発効要件を満たした24ヶ月後に発効)。							

取り組み

「SOx規制」では、2020年1月には船舶で使用する燃料の硫黄分濃度を原則0.5%以下とする必要があります。

低硫黄油の使用やSOxスクラバー（排ガス浄化装置）の搭載、LNG（液化天然ガス）などの新燃料への転換という、主に3つの対策があり、お客さまともご相談しながら船種・航路により最適の対策を検討しています。LNG燃料には硫黄分が殆ど含まれず、CO₂やNOxの排出量も少ないため、当社では「“K” LINE環境ビジョン2050」の中でLNG燃料船の導入を目標に掲げるとともに、普及のためのネックとなる燃料供給体制の整備のため、2018年5月、他のパートナーとともにLNG燃料供給事業を行う合弁会社を設立しました。同年7月、LNG燃料供給船の造船契約を締結、2020年には国内初となる見込みのLNG燃料供給船が竣工予定です。

2018年4月、IMOのMEPC72において国際海運からの温室効果ガス排出削減目標が決定しました。当社では今後も運航効率を最大限に高めるとともに、船舶のゼロ・エミッションを実現する未知の技術の探求と具現化を目指し、環境先進企業として持続可能な社会と人々のより豊かな暮らしを支えるために努力を続けます。

※1 生物数・細菌数が基準値を超えるバラスト水の排出を禁止する条約。現存船は遅くとも2024年9月7日までに、バラスト水処理装置を搭載しなければならない。

※2 SOx(硫黄酸化物)・PM(粒子状物質)排出規制。2020年1月以降、船舶は、硫黄分含有量0.5%未満の燃料油を使用するか、排気ガス洗浄装置を搭載して船外に排出する排気ガスを洗浄するかのいずれかの対策が必要。

※3 船舶のディーゼル機関から排出されるNOx(窒素酸化物)を低減させるための規制。1次規制は2000～2010年起工船、2次規制は2011年以降起工船、3次規制は2016年以降起工船を対象。

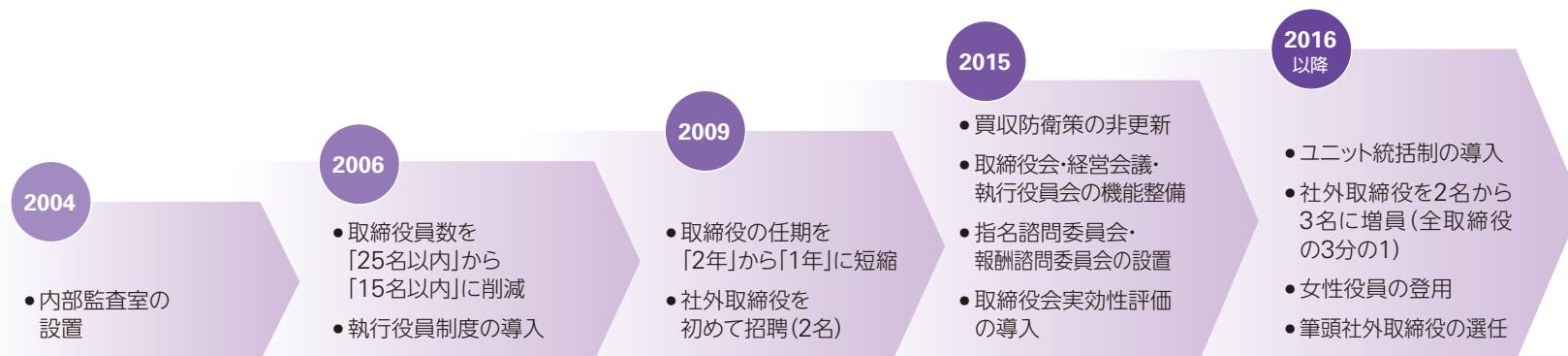
健康経営優良法人
Health and productivity
ホワイト500

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

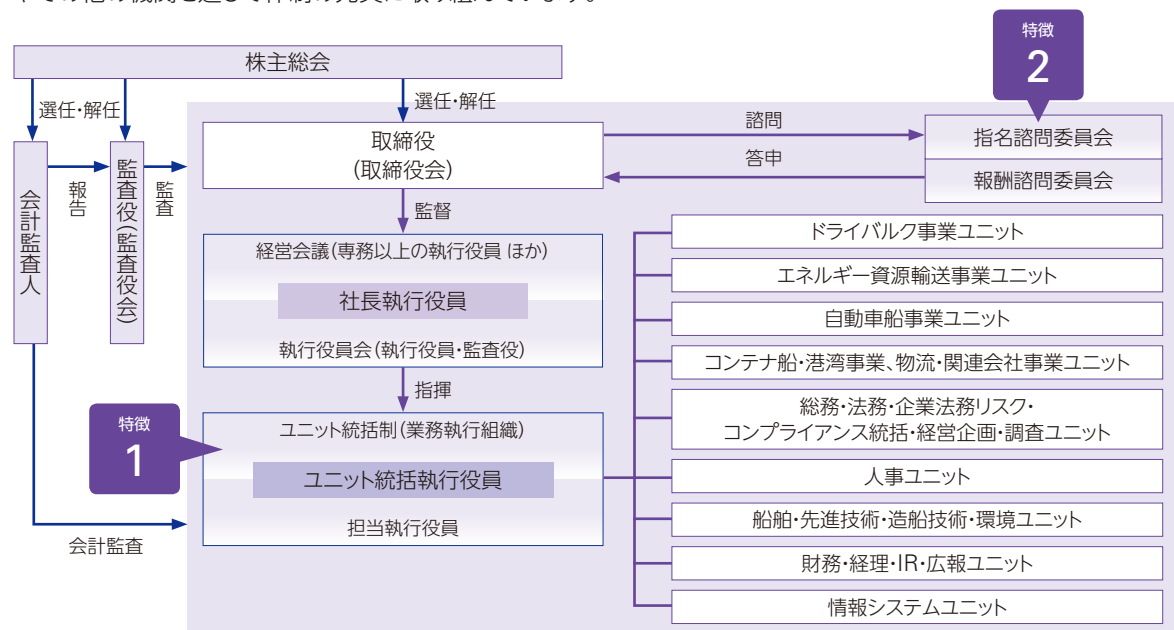
コーポレートガバナンス改革

当社では、持続的に企業価値を向上させるための議論の中で、早くから自主的にコーポレートガバナンス体制の点検と整備を進めてきました。



コーポレートガバナンス体制

当社は、取締役会および監査役会がコーポレートガバナンス体制の構築・運営および監視を担うとともに、委員会やその他の機関を通じて体制の充実に取り組んでいます。

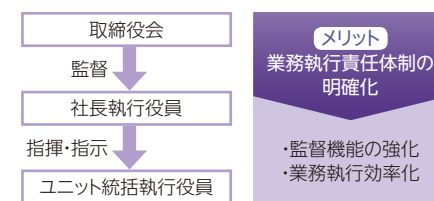


(2018年7月1日現在)

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。

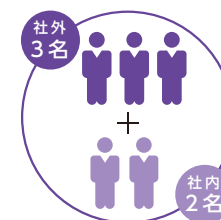
当社ではこれに対応するコーポレートガバナンス体制の構築の一環として、業務執行体制のより一層の効率化、そして強化を図るために、ユニット統括制を導入しています。



特徴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。

2017年度の役員報酬実績

区分	人数	支給額
取締役(うち社外)	10名(4名)	296百万円(32百万円)
監査役(うち社外)	4名(2名)	56百万円(14百万円)
計	14名(6名)	352百万円(46百万円)

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。

役員向けトレーニング

当社は新任役員(執行役員含む)に、就任後3ヶ月以内に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を提供しています。また、当社の全役員は、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を毎年受講しています。さらに、社外取締役、社外監査役の就任時に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き、所管部署または担当執行役員から説明を行い、理解形成に努めています。

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。

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、その規程を定め、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、他の職務を兼務せず、監査役補助者の考査は監査役が行い、取締役からの独立性を確保しています。

リスクマネジメント

事業に影響を及ぼす主なリスク

当社グループの主要事業である海上輸送においては、世界各国の景気動向、商品市況、船腹の需給バランス、競合関係など、さまざまな要因の影響を受け、その変化が営業活動、経営成績に影響を及ぼす可能性があります。特に、日本および主要な貿易国(地域)である北米、欧州、中国等の税制、経済政策の変更、あるいは自国保護貿易政策などの発動は、国際貨物輸送量の減少や運賃市況の下落を招き、当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

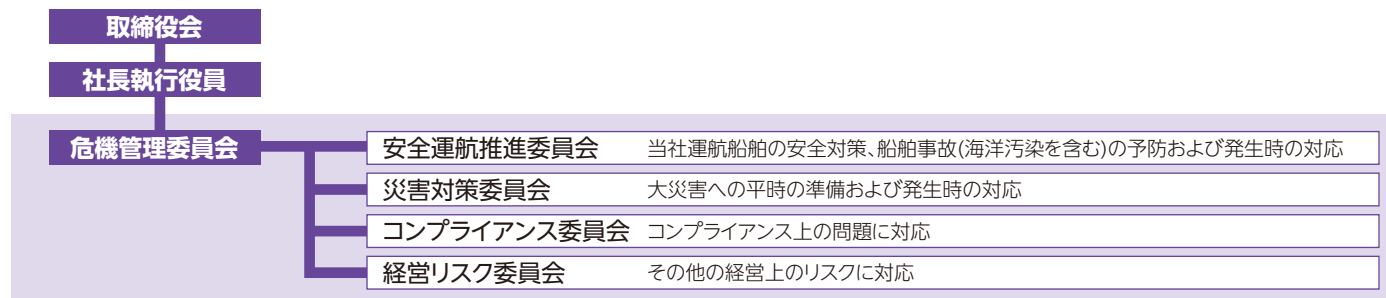
このほか、為替レートの変動、金利の変動、燃料油価格の変動、環境をはじめとする公的規制、重大な事故の発生、紛争の発生、自然災害の発生なども事業に大きな影響を及ぼすと考えられますが、ここに記載するものが当社グループのすべてのリスクではありません。詳しくは当社ウェブサイトをご参照ください。

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

リスクマネジメント

リスクマネジメント推進体制

危機・リスクを4分類し、それぞれに対応する委員会を設け、さらにこの4委員会を束ねて危機・リスク管理活動全体を掌握・推進する組織として、危機管理委員会を設置、そして、社長がこれらすべての委員会の委員長を務め、平時においても定期的に委員会を開催し、リスクマネジメントの強化を図っています。



コンプライアンス

グループコンプライアンス体制の強化

当社グループがビジネスをする国際市場において、公正な競争を促すためのより厳格な法整備が進んでいます。各国の法規制の厳格化、厳罰化の動きに対応し、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が求められることを踏まえ、当社は、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」(以下、グローバルポリシー)を制定しました。グローバルポリシーは、コンプライアンス全般に適用される共通項目を本ポリシーで定め、競争法や反贈収賄法などの個別分野に適用される項目を個別ポリシーで定めています。

独占禁止法遵守の取り組み

- 関連社則制定(2014年4月)
- 公正競争推進専門委員会の設置(2014年4月)
- 階層別人事研修の中で独禁法講座開設(2014年4月)
- 独占禁止法遵守ガイドブックVol.1 カルテルQ&A(初版)の配布(2014年5月)
- 競争法個別ポリシーの制定(2017年1月)

贈収賄防止の取り組み

- 「贈収賄防止規程」の制定(2013年11月)
- 「贈答規程」の制定(2014年1月)

- MACNへの加入(2014年6月)
- 反腐敗・贈収賄に関する基本方針の制定(2014年8月)
- 反贈収賄法個別ポリシーの制定(2017年1月)
- 贈収賄防止ガイドブックVol.1(初版)の配布(2017年5月)

コンプライアンス推進体制

社長が委員長を務めるコンプライアンス委員会を通じて、当社およびグループ会社のコンプライアンスを担保するための方針およびコンプライアンス違反に対する対応措置を審議しています。また、コンプライアンスの最高責任者であるCCO(チーフコンプライアンスオフィサー)の下、組織全体のコンプライアンス体制を強化しています。

コンプライアンス意識向上の取り組み

毎年11月をコンプライアンス月間と位置付け、当社およびグループ会社役職員にコンプライアンスの重要性を再認識させるため、社長メッセージを配信しています。また、コンプライアンスeラーニング研修、外部講師を招いてのコンプライアンスセミナー、階層別人事研修の中でコンプライアンス研修の実施、個別テーマ(インサイダー取引規制、ハラスメント防止など)セミナーを、適宜、開催しています。このほかにも、特に注意喚起を要するコンプライアンス関連の重要事項を「コンプライアンス通信」として、都度、配信しています。

第四章 その他会社情報 | 会社概要／株式情報

会社概要 (2018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	単体: 724名 (陸員531名、海員193名) 連結: 7,153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	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28社 海外304社

株式情報 (2018年3月31日現在)

発行可能株式総数	200,000,000株
発 行 済 株 式 数	93,938,229株
※2017年10月1日付で、普通株式10株を1株とする株式併合を行いました。	
株 主 数	27,990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 (%)
エスエムピー パートナーズ (ケイマン) リミテッド	15,297	16.31
イーシーエム エムエフ	10,619	11.32
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ディーピービー	5,151	5.49
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	3,416	3.64
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	3,392	3.61
今治造船株式会社	2,830	3.01
JFEスチール株式会社	2,817	3.00
CGML-LONDON EQUITY	2,807	2.99
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	2,682	2.86
ゴールドマンサックスインターナショナル	1,954	2.08

※持株比率は自己株式(194,126株)を控除して計算しています。

当社格付

(2018年3月31日現在)

R&I	JCR
BBB-(ネガティブ)	BBB(安定的)



〒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。