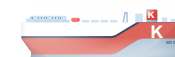
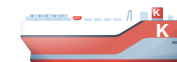


事業別データ集

2025年2月更新





## 経営方針 | “K” LINEグループの企業理念・ビジョン

### 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

# 沿革

**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「第十とよた丸」竣工

**1983**  
日本籍初のLNG (液化天然ガス) 船「尾州丸」竣工

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

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

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

**2016**  
環境フラッグシップ「DRIVE GREEN HIGHWAY」竣工

**2018**  
Ocean Network Express (ONE) スタート

**2019**  
風力利用の自動カイトシステム「Seawing」搭載を決定  
創立100周年

**2020**  
「"K" LINE環境ビジョン2050」改定 (P.27参照)  
LNGバンカリング船「かくや」竣工 (P.17参照)  
提供: セントラルLNG マリンフェューエル社

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

**2024**  
当社が運航・保有するばら積み船では初のLNGを主燃料とするケープサイズバルカー「CAPE HAYATE」竣工  
地質調査船「EK HAYATE」就航 (P.17参照)  
世界初の二酸化炭素回収貯留プロジェクト向け液化CO<sub>2</sub>船「NORTHERN PIONEER」、  
「NORTHERN PATHFINDER」竣工 (P.17参照)  
提供: Northern Lights JV DA

## ▶ CONTENTS

- 1 経営方針
- 2 沿革・目次
- 01 | "K" LINE at a Glance**
- 3 財務ハイライト
- 4 財務データ
- 6 業績
- 7 主要コンテナ船会社  
2024年度 通期収支実績比較

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

- 15 油槽船、燃料事業
- 17 海洋、燃料事業、低炭素・脱炭素に向けた事業
- 18 自動車船事業
- 20 物流事業
- 21 コンテナ船事業

- 03 | ESG・サステナビリティ**
- 25 経営戦略とマテリアリティ
- 26 サステナビリティガバナンス／マネジメント体制
- 27 環境ビジョン
- 28 環境規制・環境関連データ
- 29 環境投資／デジタルトランスフォーメーション (DX)

- 30 安全運航
- 31 人権、ワーク・ライフ・バランス、ダイバーシティ
- 32 コーポレートガバナンス
- 33 ガバナンスデータ／各種開示物のご案内
- 34 外部からの評価

- 04 | 会社概要／株式情報**
- 36 事業拠点
- 37 会社概要／株式情報

# 01. "K" LINE at a Glance | 財務ハイライト

		2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
		(百万円)*1										
業績 (会計年度)	売上高	¥1,224,126	¥1,352,421	¥1,243,932	¥1,030,191	¥1,162,025	¥836,731	¥735,284	¥625,486	¥756,983	¥942,606	<b>¥962,300</b>
	営業利益	28,854	47,988	9,427	△46,037	7,219	△24,736	6,840	△21,286	17,663	78,857	<b>84,763</b>
	経常利益	32,454	48,980	3,338	△52,388	1,962	△48,933	7,407	89,498	657,504	690,839	<b>135,796</b>
	親会社株主に帰属する当期純利益	16,642	26,818	△51,499	△139,478	10,384	△111,188	5,269	108,695	642,424	694,904	<b>104,776</b>
財政状態 (会計年度末)	総資産	1,254,741	1,223,328	1,115,223	1,045,209	1,036,886*2	951,261	896,081	974,608	1,574,960	2,052,616	<b>2,109,432</b>
	純資産	410,688	467,440	379,913	245,482	243,094	181,233	200,234	316,162	984,882	1,546,679	<b>1,624,600</b>
	自己資本	388,837	441,531	355,375	219,484	217,010	103,576	101,095	218,193	884,634	1,515,399	<b>1,591,926</b>
	有利子負債	643,794	536,846	525,152	550,512	570,584	550,211	543,451	507,005	423,455	351,692	<b>287,782</b>
	設備投資額	93,377	89,501	116,592	68,048	101,105	97,911	81,148	45,332	43,442	71,827	<b>85,857</b>
	減価償却費	52,243	53,526	48,302	47,421	43,410	40,789	44,253	43,869	42,821	42,396	<b>45,360</b>
	営業活動によるキャッシュ・フロー	88,228	101,825	39,635	△43,919	1,167	△6,808	△21,797	33,397	226,460	456,049	<b>203,095</b>
	投資活動によるキャッシュ・フロー	△5,113	△11,177	△29,569	△24,881	△22,813	△35,493	△20,286	16,987	△5,848	△46,745	<b>△66,911</b>
	フリー・キャッシュ・フロー	83,115	90,648	10,066	△68,801	△21,646	△42,303	△42,083	50,384	220,611	409,304	<b>136,184</b>
財務活動によるキャッシュ・フロー	△26,634	△119,253	△14,835	26,436	22,239	19,290	16,731	△34,845	△116,001	△300,790	<b>△223,727</b>	
1株当たりの 情報*3	当期純利益(EPS)(円)	20	32	△61	△165	12	△132	6	129	765	857	<b>145</b>
	純資産(BPS)(円)	461	523	421	260	259	123	120	260	1,054	2,043	<b>2,252</b>
	配当金(円)	5	9	6	—	—	—	—	—	67	133	<b>83</b>
	配当性向(%)	25.4	29.7	—	—	—	—	—	—	8.7	15.6	<b>57.4</b>
経営指標	売上高経常利益率(%)	2.7	3.6	0.3	△5.1	0.2	△5.8	1.0	14.3	86.9	73.3	<b>14.1</b>
	売上高当期純利益率(%)	1.4	2.0	△4.1	△13.5	0.9	△13.3	0.7	17.4	84.9	73.7	<b>10.9</b>
	自己資本当期純利益率(ROE)(%)	4.6	6.5	△12.9	△48.5	4.8	△69.4	5.1	68.1	116.5	57.9	<b>6.7</b>
	総資産経常利益率(ROA)(%)	2.7	4.0	0.3	△4.8	0.2*2	△4.9	0.8	9.6	51.6	38.1	<b>6.5</b>
	負債資本比率(DER)(倍)	1.66	1.22	1.48	2.51	2.63	5.31	5.38	2.32	0.48	0.23	<b>0.18</b>
	自己資本比率(%)	31.0	36.1	31.9	21.0	20.9	10.9	11.3	22.4	56.2	73.8	<b>75.5</b>
	総資産回転率(回)	0.98	1.11	1.12	0.99	1.12	0.88	0.82	0.64	0.48	0.46	<b>0.46</b>
	EBITDA	90,472	111,978	24,678	△77,180	67,567	△50,293	65,746	167,779	712,219	745,269	<b>188,750</b>
	EV/EBITDA(倍)	6.97	5.63	21.53	△8.70	9.57	△10.42	7.72	3.67	1.30	1.01	<b>7.67</b>
	株価収益率(PER)(倍)	12.56	11.29	—	—	22.44	—	14.37	2.18	1.16	1.18	<b>13.93</b>
	株価純資産倍率(PBR)(倍)	0.54	0.69	0.57	1.26	1.07	1.07	0.75	1.08	0.85	0.49	<b>0.90</b>
	株主総利回り(TSR)(%)	—	—	—	—	—	—	68.23	213.03	724.38	913.88	<b>1,744.32</b>
比較指標: 配当込みTOPIX(%)	—	—	—	—	—	—	90.50	128.63	131.18	138.81	<b>196.19</b>	
期中平均値	為替(円/US\$)	100	109	121	109	111	111	109	106	112	135	<b>144</b>
	燃料油価格(US\$/トン)	626	541	295	265	349	450	467	363	551	769	<b>620</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り扱いに従っています。

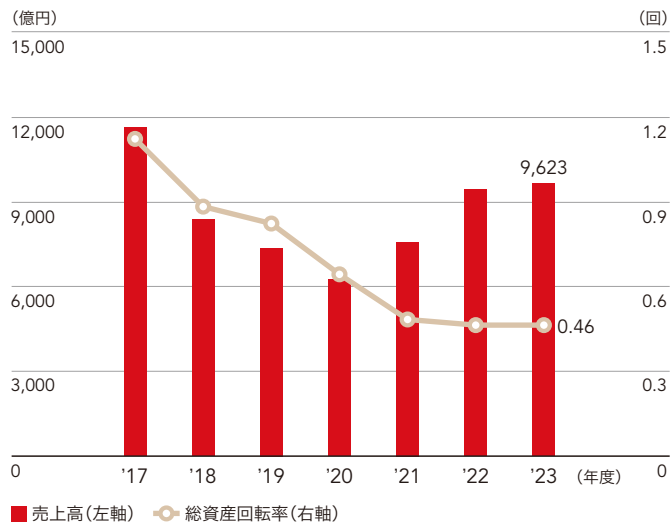
\*1 百万円未満を切り捨てています。

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

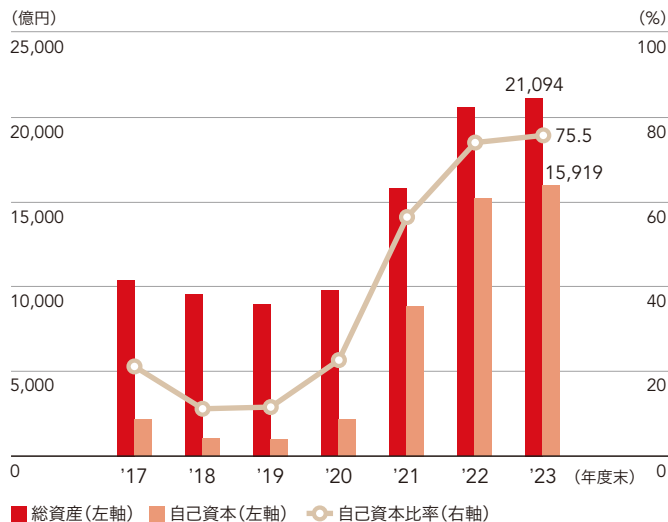
\*3 2017年10月1日付の株式併合(普通株式10株につき1株の割合)と2022年10月1日付及び2024年4月1日付の株式分割(普通株式1株につき3株の割合)を考慮し調整しています。(1円未満四捨五入)

# 01. "K" LINE at a Glance | 財務データ

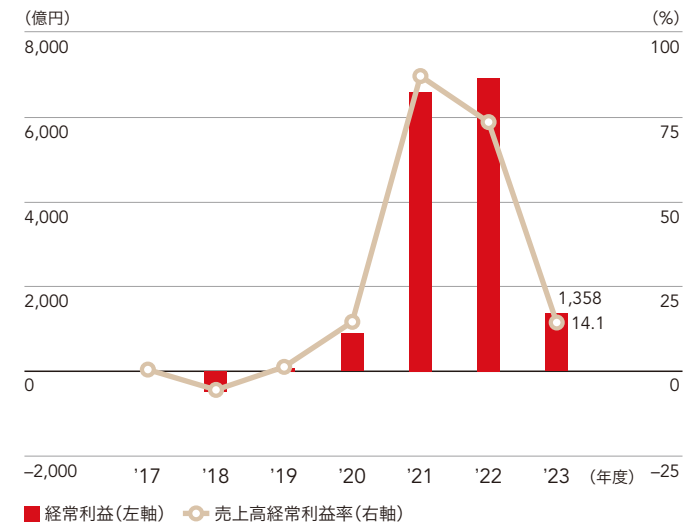
売上高・総資産回転率



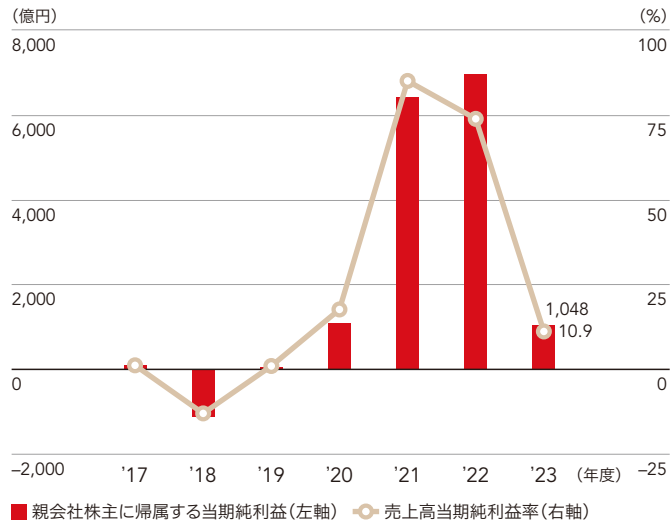
総資産・自己資本・自己資本比率



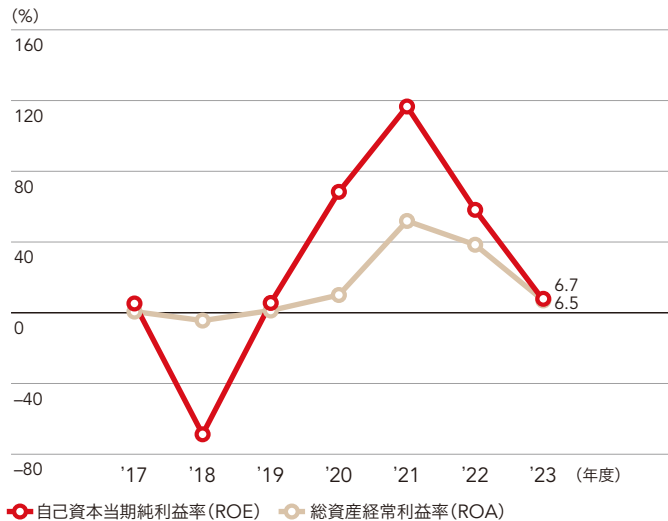
経常利益・売上高経常利益率



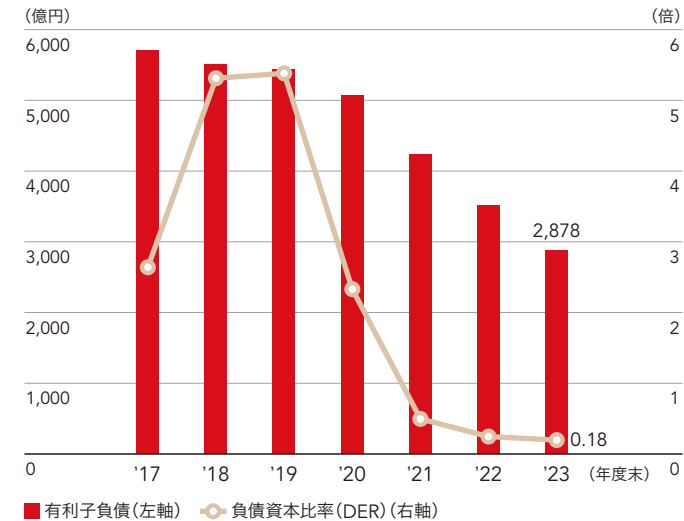
親会社株主に帰属する当期純利益・売上高当期純利益率



自己資本当期純利益率(ROE)・総資産経常利益率(ROA)

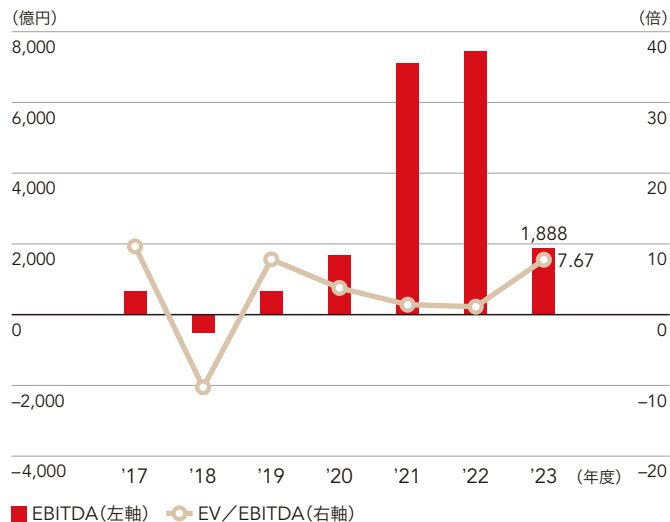


有利子負債・負債資本比率(DER)

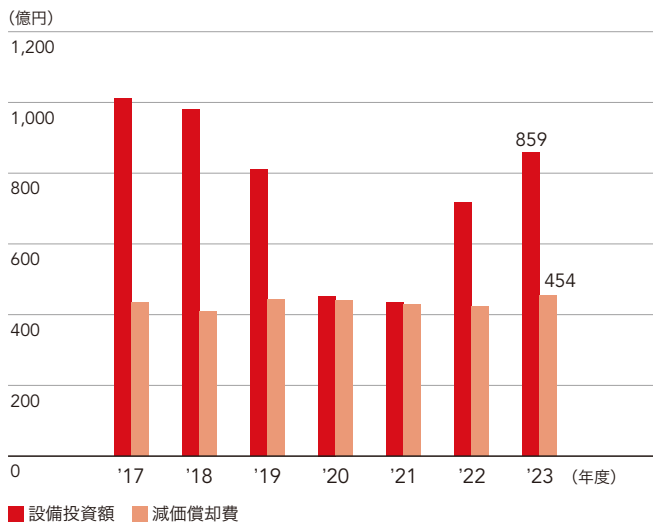


# 01. "K" LINE at a Glance | 財務データ

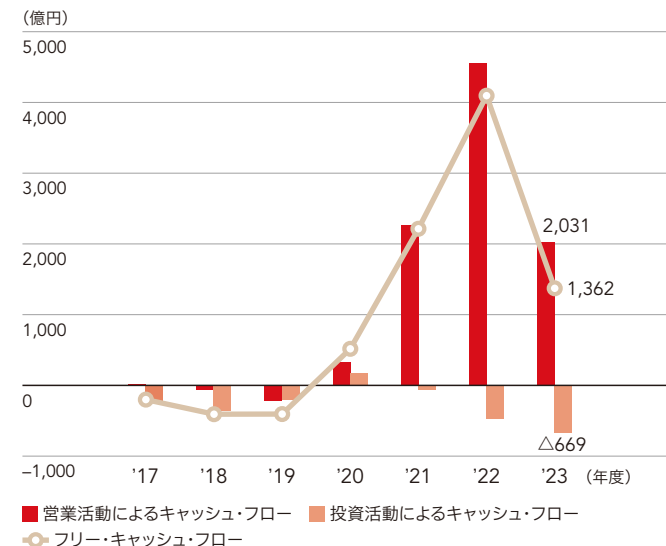
## EBITDA・EV/EBITDA



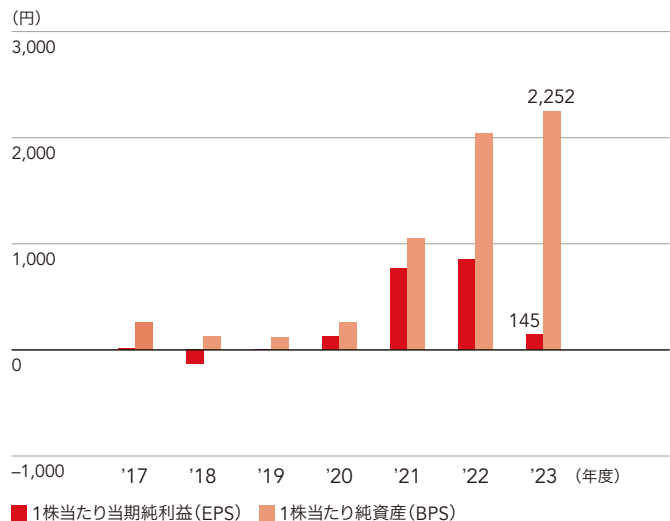
## 設備投資額・減価償却費



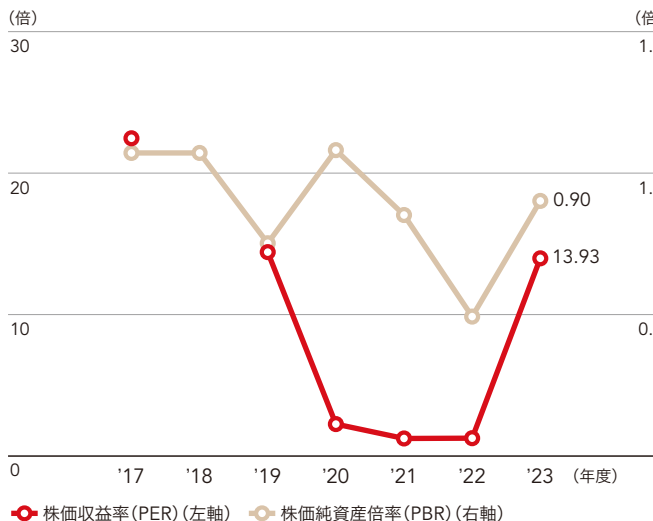
## キャッシュ・フロー



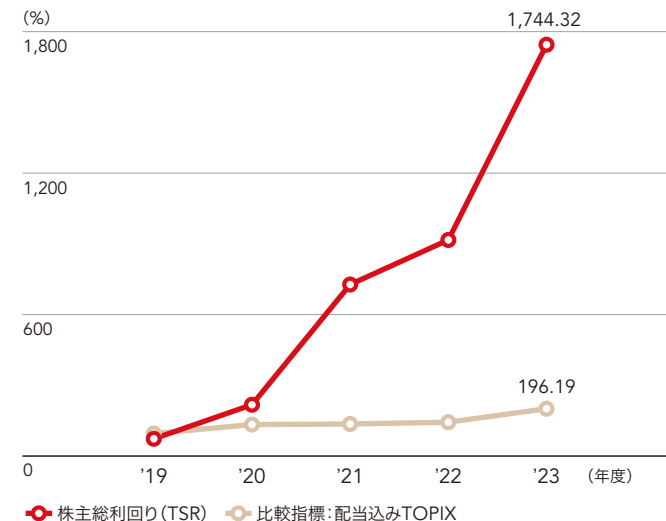
## 1株当たり当期純利益(EPS)・1株当たり純資産(BPS)



## 株価収益率(PER)・株価純資産倍率(PBR)



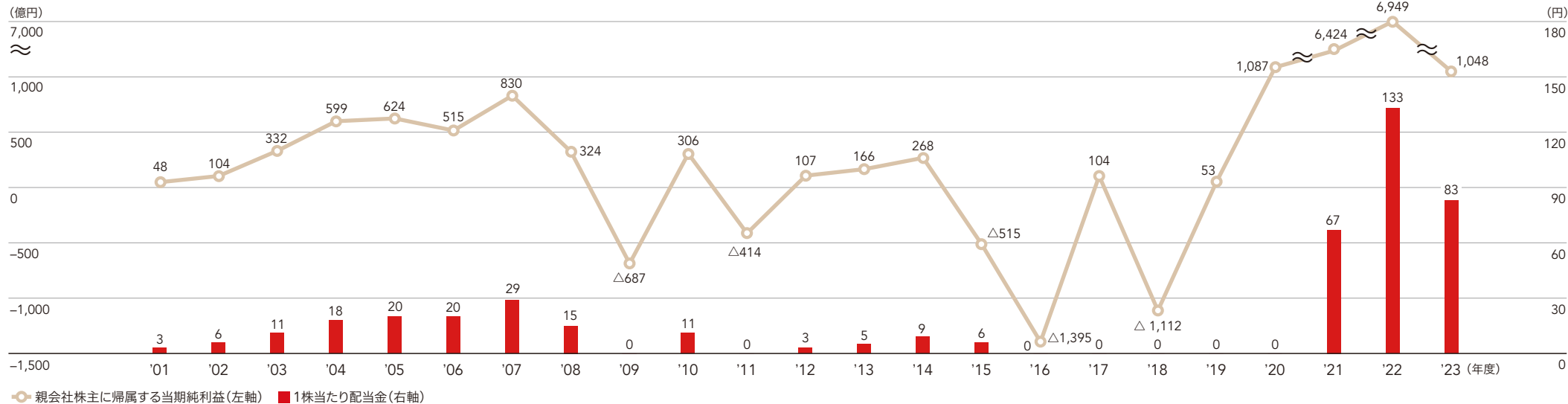
## 株主総利回り(TSR)



\* 2017年10月1日付の株式併合(普通株式10株につき1株の割合)と2022年10月1日付及び2024年4月1日付の株式分割(普通株式1株につき3株の割合)を考慮し調整しています。(1円未満四捨五入)

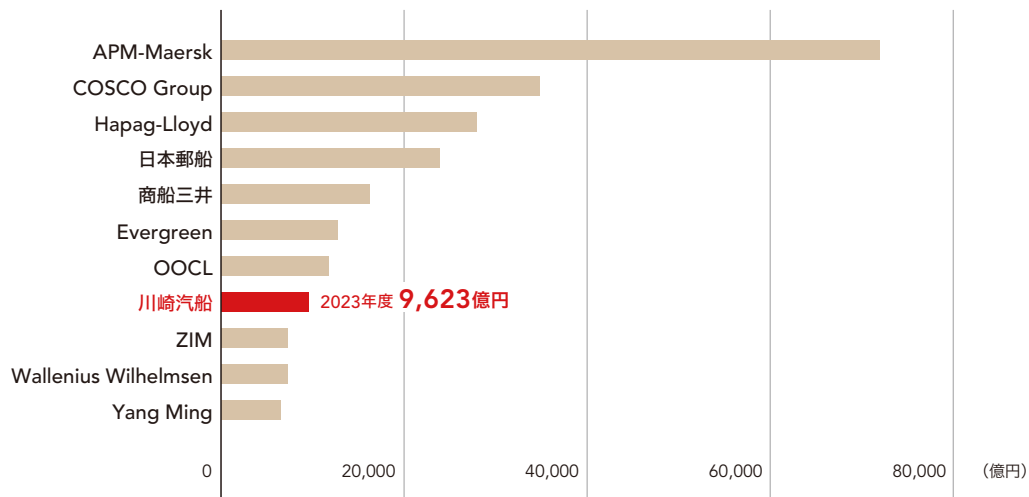
# 01. "K" LINE at a Glance | 業績

## 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



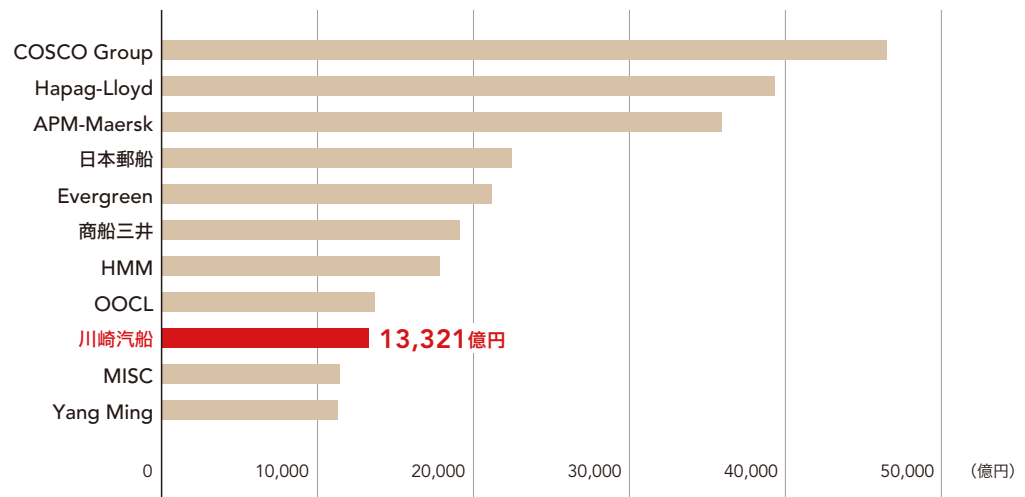
\* 2017年10月1日付の株式併合(普通株式10株につき1株の割合)と2022年10月1日付及び2024年4月1日付の株式分割(普通株式1株につき3株の割合)を考慮し調整しています。(1円未満四捨五入)

## 世界の上場海運会社売上ランキング(2023年度)



出典: Refinitiv

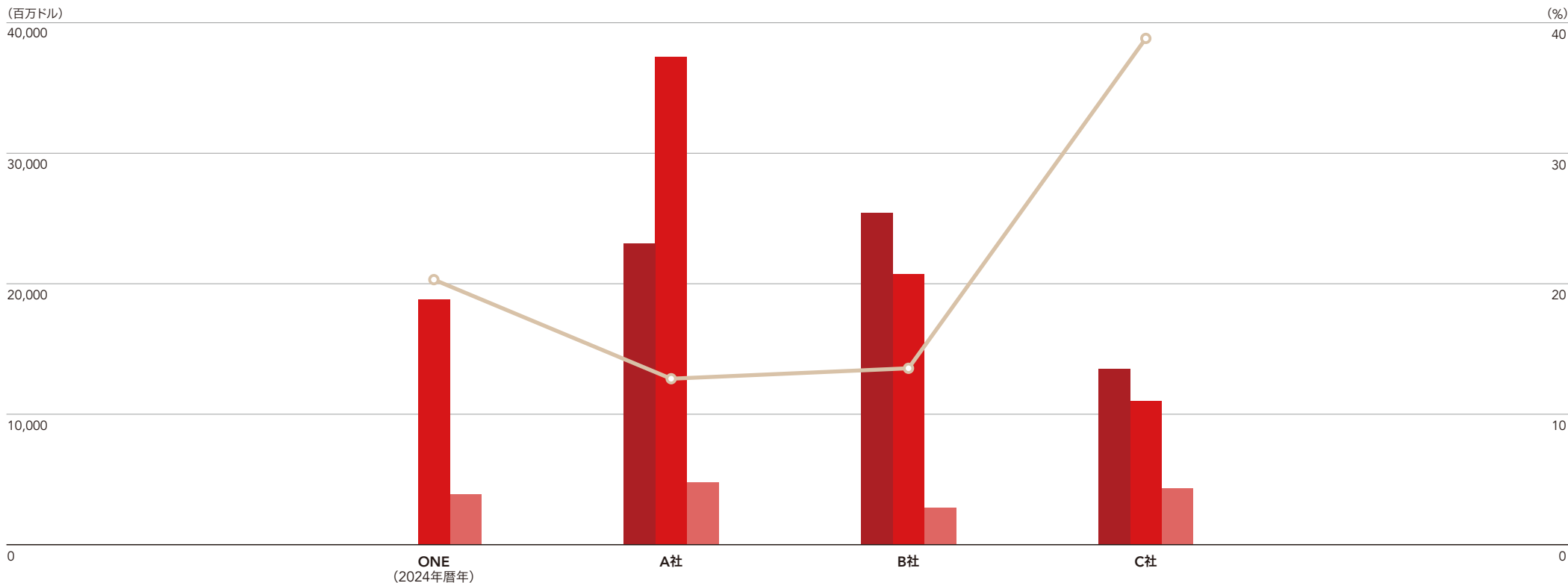
## 世界の上場海運会社時価総額ランキング (2025年1月末時点)



出典: Refinitiv

# 01. "K" LINE at a Glance | 主要コンテナ船会社 2024年度 通期収支実績比較

## 主要コンテナ船会社 2024年度 通期収支実績比較



	ONE	A社	B社	C社
■ 時価総額 (左軸)	N/A	\$23,047	\$25,435	\$13,432
■ 総売上 (左軸)	\$18,785	\$37,388	\$20,700	\$11,003
■ EBIT (左軸)	\$3,804	\$4,743	\$2,800	\$4,268
○ EBITマージン (右軸)	20.3%	12.7%	13.5%	38.8%
船隊規模 (隻数)	255	707	292	220

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

\*1 公開情報をもとに当社推計  
 \*2 ONE社の2024年数値は暦年ベース  
 \*3 C社の総売上 / EBIT / EBITマージンの各数字は9か月累計実績ベース (2024年9月末時点)  
 \*4 時価総額: 2025年1月末時点  
 \*5 船隊規模: 2024年12月末時点  
 \*6 A社についてはOceanセグメントのみ集計



## 02. 事業別情報 | セグメント概要

セグメント	事業	事業概要
ドライバルク	鉄鋼原料事業 / バルクキャリア事業	鉄鋼原料、鉄鋼製品（鋼材）、製紙原料、穀物、石炭などの梱包しない大量の乾貨物をばら積み（バルク）輸送する事業。日本向けの輸送に加え、韓国、中国、インドや中東のほか、大西洋水域での三国間輸送も積極的に展開。ドライバルク事業ユニットでは風力利用やバイオ・LNG・メタノール・アンモニア燃料など低炭素・脱炭素化に挑戦。
	油槽船事業 / 燃料事業	油槽船事業において原油やLPGの海上輸送を行う国内外の傭船者向けにグローバルな船主事業を展開。燃料事業においては燃料（重油、軽油、LNG、バイオ燃料など）調達に加え、LNG・アンモニア燃料供給事業や液化水素運搬船の事業検討にも取り組み、環境負荷の低減に貢献。
	エネルギー資源	電力事業 / 海洋事業
製品物流	LNG船事業 / カーボンソリューション事業	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。カーボンソリューション事業では、液化CO <sub>2</sub> 輸送船事業、洋上風力発電支援船事業（作業船・輸送船）などを推進。
	自動車船事業	1970年に日本初の自動車専用船を開発・運航開始以来、乗用車やトラックを中心に高品質な輸送サービスをグローバルに展開。また、約55年の歴史で培ったノウハウをもとにHigh & Heavy（建設機械、農機、鉄道車両などの背高重量貨物）の輸送強化も図る。2020年度よりLNG燃料自動車専用船を就航し、環境負荷低減にも配慮した船隊整備に取り組む。
	物流・港湾事業	"K" LINEグループ各社のノウハウとサービスネットワークを結集し、海上貨物輸送に加え航空貨物輸送、曳船、陸上輸送、倉庫事業、完成車の保管・プロセッシング・輸送サービスを提供する自動車物流など、お客さまのさまざまなニーズに応える総合物流事業を展開。また、国内4港（東京、横浜、大阪、神戸）でコンテナターミナルを運営。
	近海・内航事業	川崎近海汽船株式会社では、バイオマス発電所向け燃料輸送をはじめとするアジア発着の近海船、国内モーダルシフトを推進するRORO船やフェリー、鉄鋼向け石灰石専用船や電力向け石炭専用船などの内航船を運航。また、日本近海におけるオフショア支援船事業にも参入し事業の充実を図る。
その他	コンテナ船事業	コンテナ船事業は2018年4月以降、邦船3社で設立したOcean Network Express (ONE) に統合。2024年3月末時点で184万TEU・235隻のコンテナ船隊を運航し、世界120カ国以上をカバーする充実したサービスネットワークを通じて信頼性が高く迅速な国際輸送サービスを提供。
その他		船舶管理業、旅行代理店業、不動産賃貸・管理業などを営む。

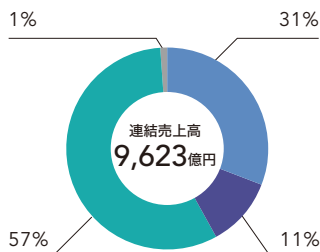
主な船型	主要貨物
ケープサイズ	鉄鉱石、原料炭、ボーキサイト
バナマックス	一般炭、鉄鉱石、穀物、塩、ニッケル、鋼材、アルミナなど
ハンディサイズ	
スモールハンディ	
チップ	木材チップなど

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

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

## 02. 事業別情報 | セグメント別情報とグループ運航船舶

### セグメント別売上高構成比(2023年度)

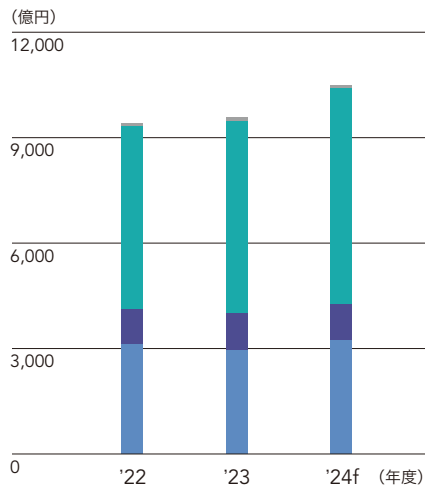


■ ドライバルク ■ エネルギー資源 ■ 製品物流 ■ その他

\*1 エネルギー資源セグメントには、油槽船・燃料、電力・海洋、LNG船、カーボンソリューション事業を含む。

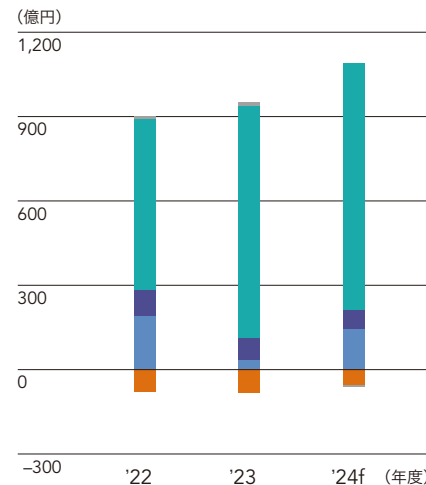
\*2 製品物流セグメントには、自動車船、物流、港湾、近海・内航、コンテナ船事業を含む。

### セグメント別 売上高



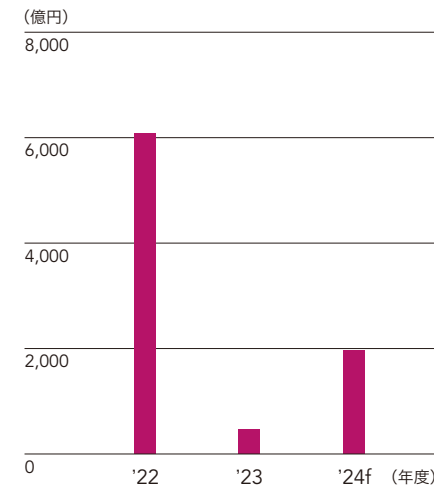
■ ドライバルク ■ エネルギー資源 ■ 製品物流 ■ その他

### セグメント別 経常損益(自営事業)



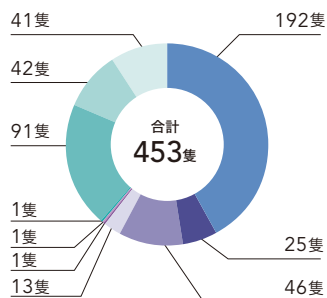
■ ドライバルク ■ エネルギー資源 ■ 製品物流(コンテナ船を除く) ■ その他 ■ 本部・調整

### 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2024年度予想は2025年2月時点。

### グループ運航船舶隻数(2024年3月末)



■ ドライバルク ■ 電力炭船 ■ LNG船 ■ 油槽船 ■ ドリルシップ ■ FPSO ■ LNG燃料供給船 ■ 自動車船 ■ 近海・内航船 ■ コンテナ船

### グループ運航船舶推移

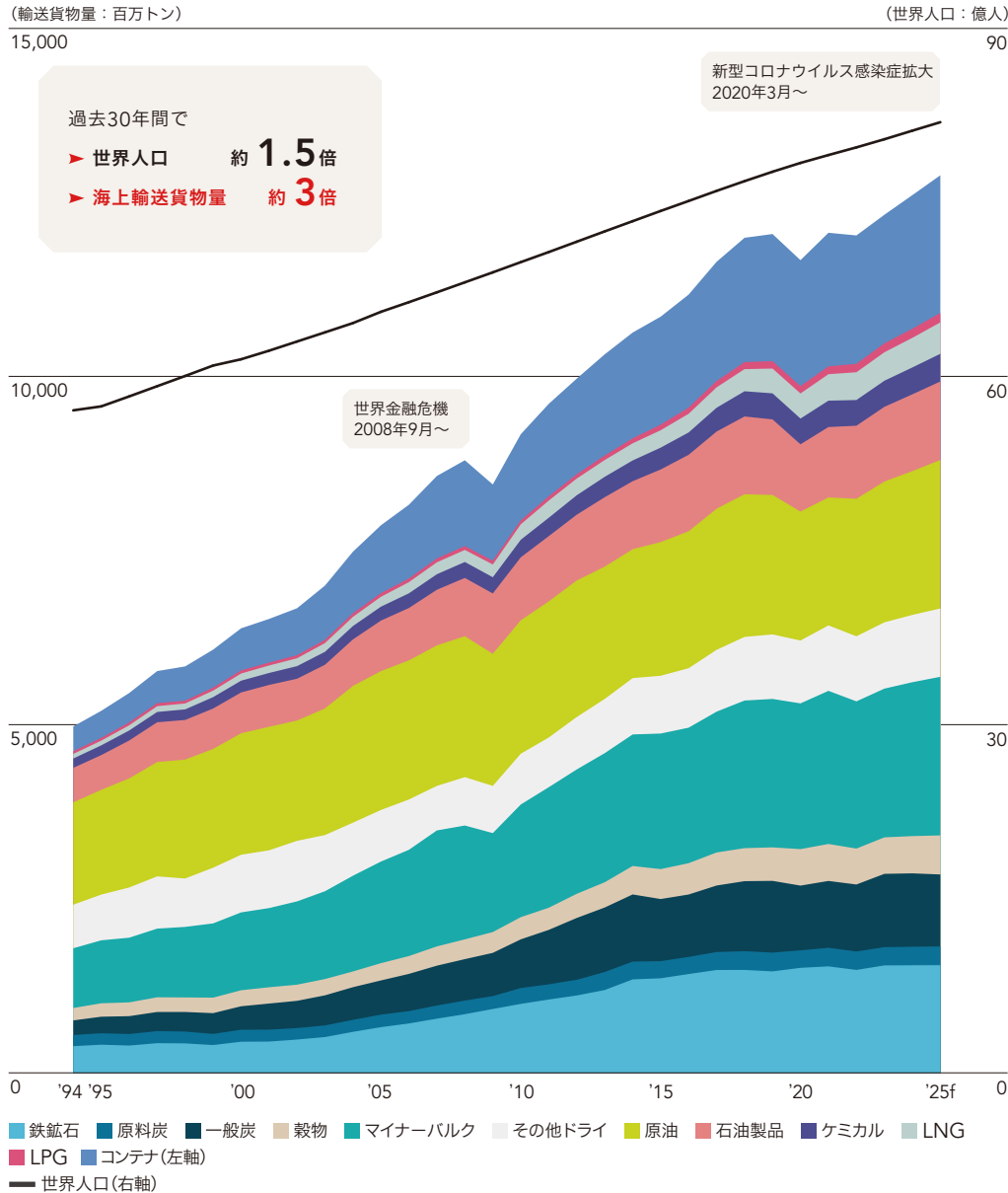
船種	2022年3月末時点				2023年3月末時点				2024年3月末時点									
	所有船		備船		合計		所有船		備船		合計		所有船		備船		合計	
	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン
ドライバルク	48	5,888,871	126	16,601,473	174	22,490,344	50	6,119,663	129	16,509,739	179	22,629,402	52	6,284,338	140	17,388,141	192	23,672,479
電力炭船	8	702,581	23	2,059,852	31	2,762,433	8	702,507	20	1,805,786	28	2,508,293	9	791,371	16	1,450,522	25	2,241,893
LNG船	41	3,499,795	2	152,272	43	3,652,067	43	3,590,640	1	77,163	44	3,667,803	44	3,636,087	2	153,909	46	3,789,996
油槽船	11	1,658,699	4	722,598	15	2,381,297	9	1,869,817	3	410,808	12	2,280,625	11	2,228,808	2	108,320	13	2,337,128
ドリルシップ	1	-	0	-	1	-	1	-	0	-	1	-	1	-	0	-	1	-
FPSO	1	-	0	-	1	-	1	-	0	-	1	-	1	-	0	-	1	-
LNG燃料供給船	1	2,431	0	-	1	2,431	1	2,431	0	-	1	2,431	1	2,431	0	-	1	2,431
自動車船	33	446,112	50	916,112	83	1,362,224	31	439,338	54	974,458	85	1,413,796	32	456,088	59	1,071,990	91	1,528,078
近海・内航船	25	233,488	19	255,558	44	489,046	24	234,374	18	171,304	42	405,678	23	178,484	19	167,300	42	345,784
コンテナ船	11	849,856	30	2,970,195	41	3,820,051	11	849,856	30	2,970,195	41	3,820,051	11	849,856	30	2,970,195	41	3,820,051
合計	180	13,281,833	254	23,678,060	434	36,959,893	179	13,808,626	255	22,919,453	434	36,728,079	185	14,427,463	268	23,310,377	453	37,737,840

\* 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。

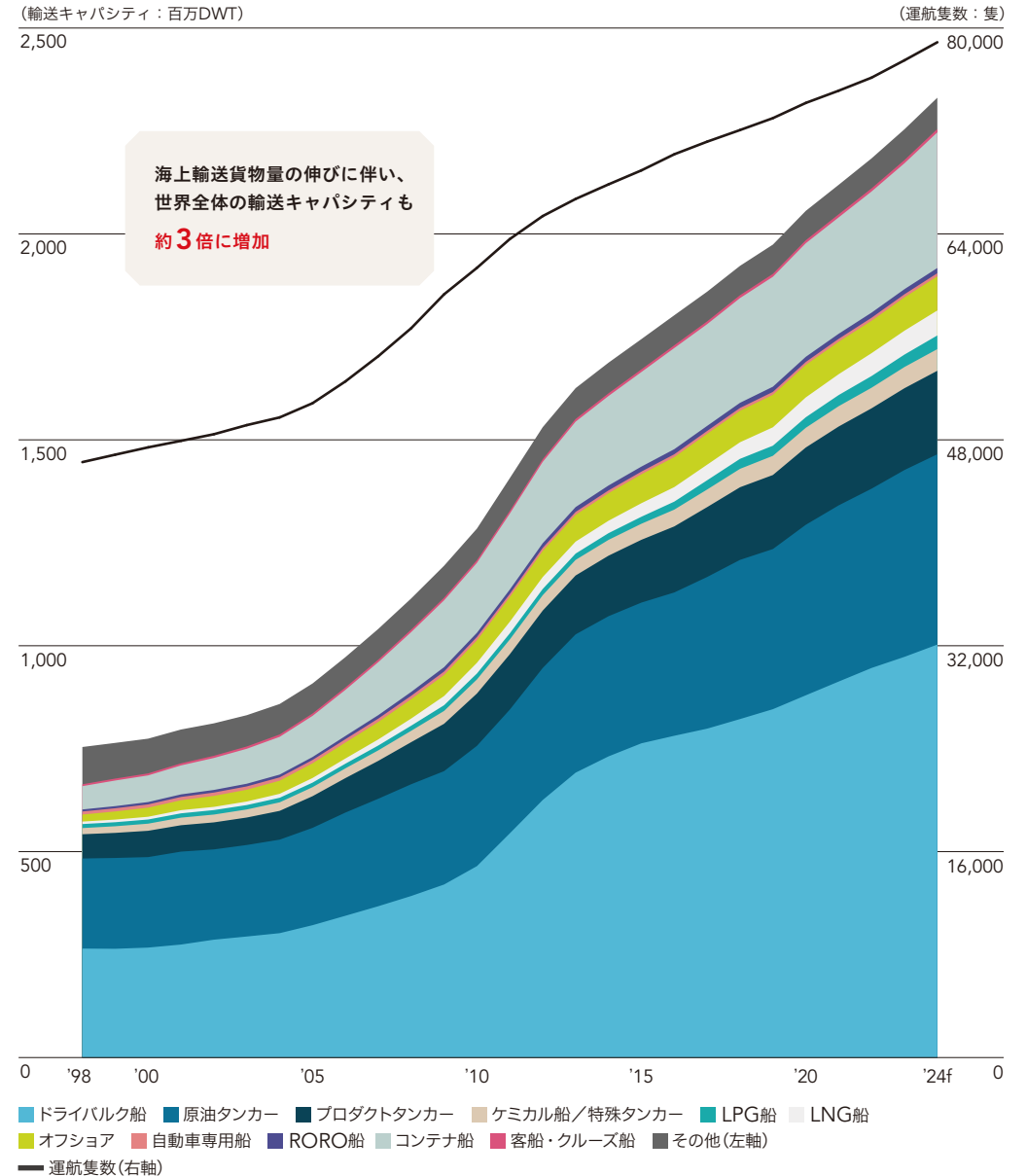
## 02. 事業別情報 | 世界海上荷動き・輸送キャパシティデータ

### 世界の主要海上輸送貨物量と世界人口



Shipping Review & Outlook March 2024、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 2024より当社作成

## 02. 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

(2025年1月時点)

ランキング	会社名	重量 (10万トン)	隻数
1	China COSCO Shipping	359.0	318
2	Fredriksen Group	151.3	107
3	Star Bulk Carriers	146.1	151
4	Berge Bulk	130.9	69
5	日本郵船	130.8	141
6	商船三井	125.9	126
7	China Merchants	120.8	100
8	Pan Ocean	117.0	78
9	川崎汽船	116.9	96
10	China Dev Bank (CDB)	112.6	129

\* 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

(2025年1月時点)

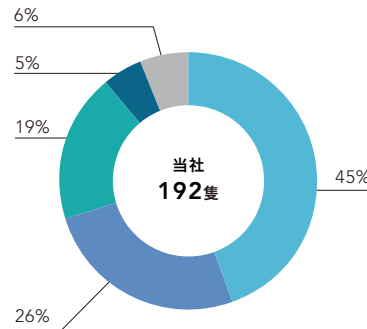
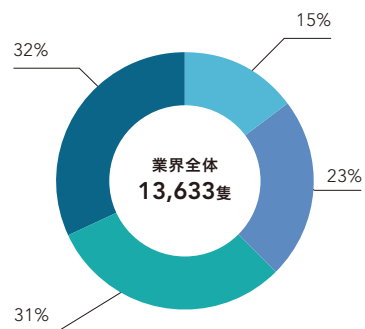
ランキング	会社名	重量 (10万トン)	隻数
1	China COSCO Shipping	227.8	91
2	Berge Bulk	126.1	57
3	Fredriksen Group	114.9	61
4	ICBC	104.3	31
5	Winning Intl	98.0	51
6	Angelicooussis Group	85.6	46
7	China Merchants	82.8	29
8	川崎汽船	75.2	38
9	H-Line Shipping	75.0	36
10	商船三井	70.0	33

\* 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

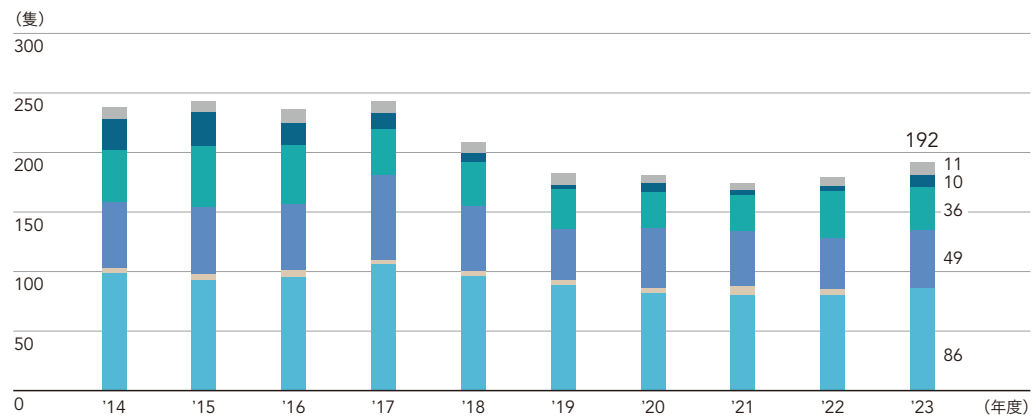
(2024年3月時点)



出典：Clarksons

■ ケープサイズ ■ パナマックス ■ ハンディマックス ■ スモールハンディ ■ チップ

### 当社ドライバルク サイズ別船隊推移



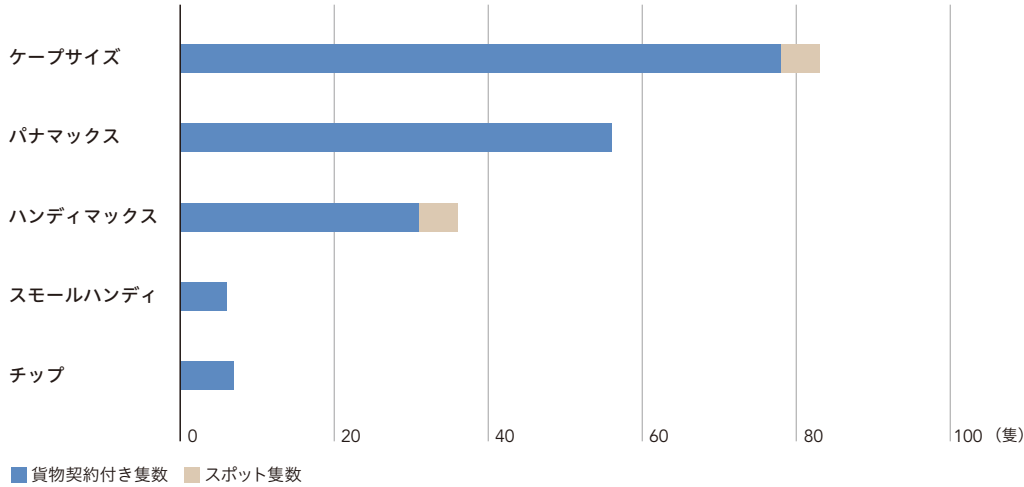
■ ケープサイズ ■ オーバーパナマックス ■ パナマックス ■ ハンディマックス ■ スモールハンディ ■ チップ

\* 2023年度のオーバーパナマックスの隻数については、ケープサイズに含む。

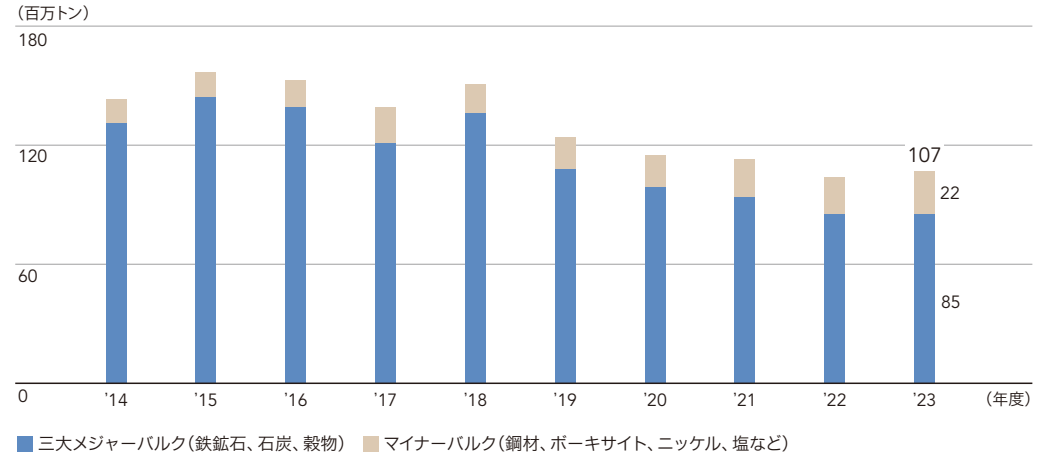
## 02. 事業別情報 | ドライバルク

### 当社ドライバルク 船型別 貨物契約カバー割合(2024年度)

(2025年1月時点)

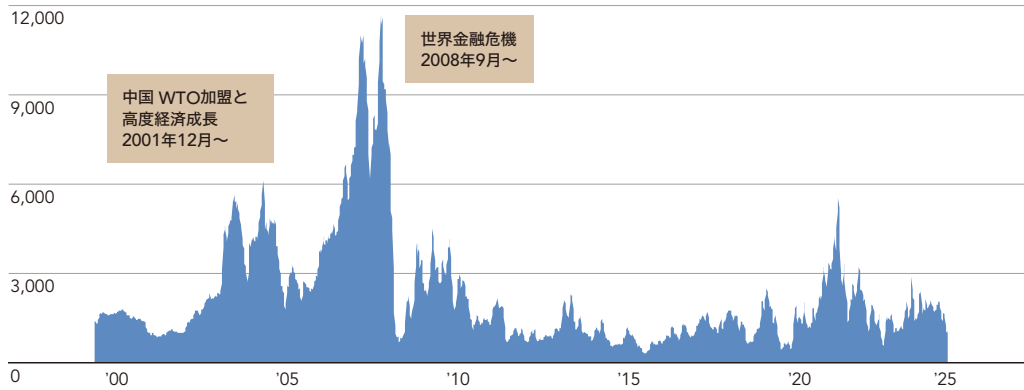


### 当社のドライバルク輸送量推移



\* 2017年度以降、電力事業と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)

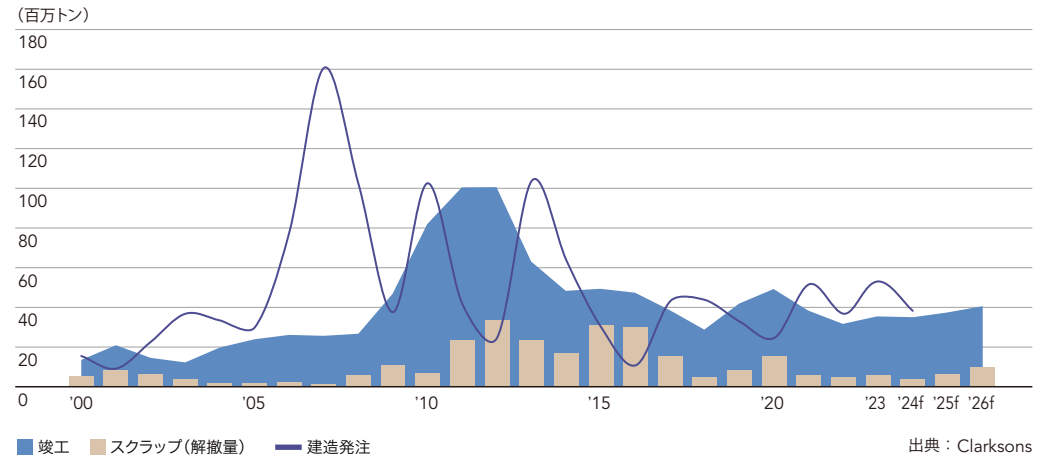


\* BDI: 1985年1月4日を基準 (1,000) とした値

出典: Clarksons

### ドライバルク 船腹供給量推移

(2024年12月時点)

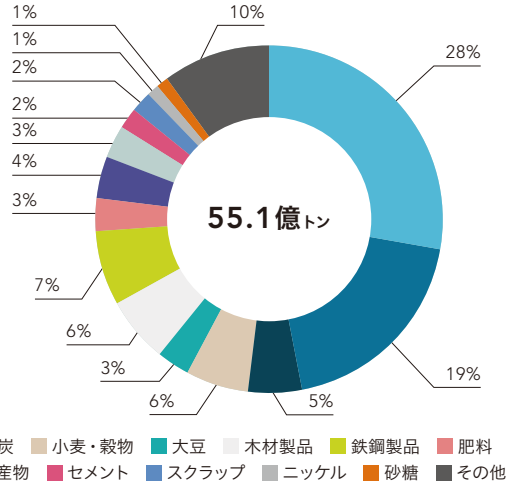


■ 竣工 ■ スクラップ(解撤量) — 建造発注

出典: Clarksons

## 02. 事業別情報 | ドライバルク

2023年 世界ドライバルク 海上輸送品目別内訳(重量ベース)

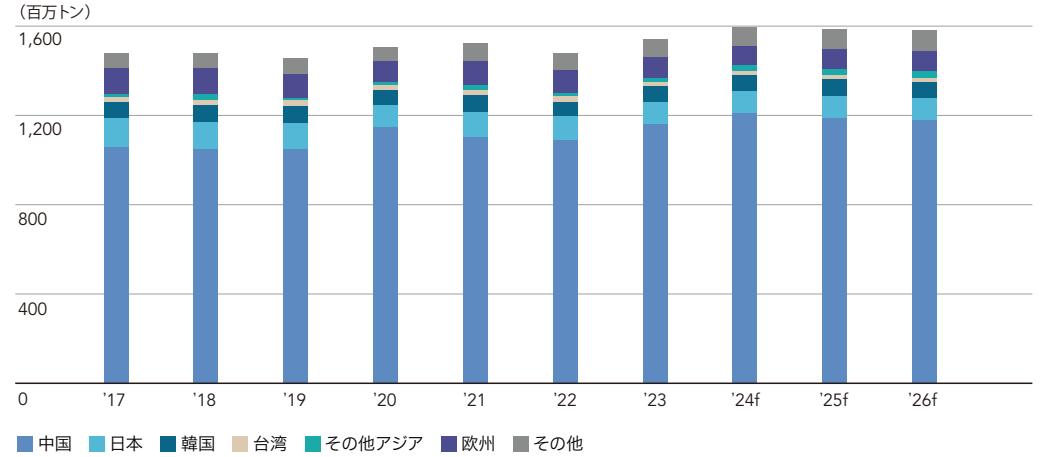


鉄鉱石 一般炭 原料炭 小麦・穀物 大豆 木材製品 鉄鋼製品 肥料  
 ポーキサイト・アルミ 農産物 セメント スクラップ ニッケル 砂糖 その他

出典：Clarksons

世界主要国 鉄鉱石輸入量推移

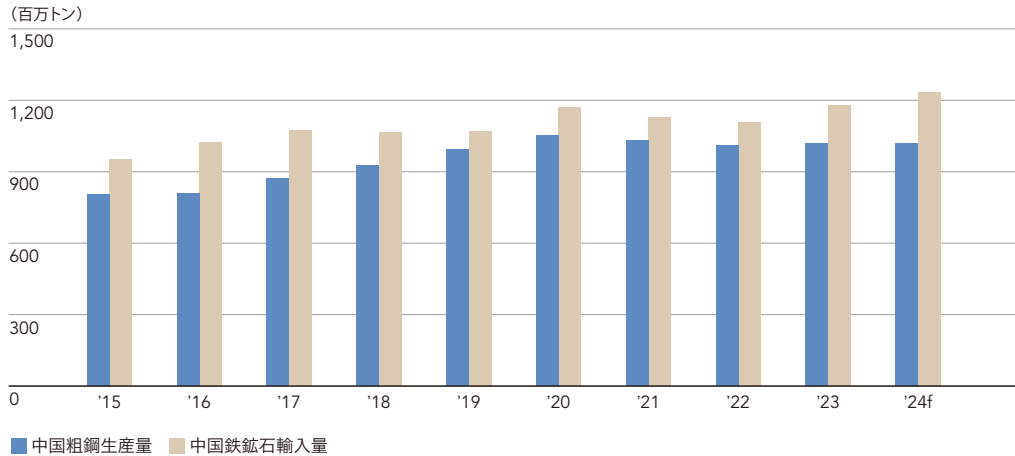
(2024年12月時点)



出典：Clarksons

中国 粗鋼生産量・鉄鉱石輸入量推移

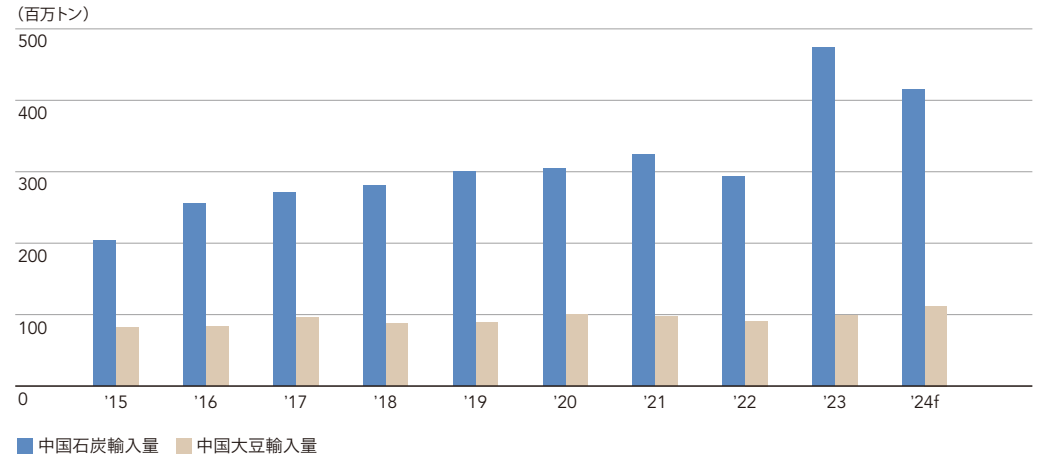
(2024年12月時点)



中国国家统计局、中華人民共和国海関総署およびClarksonsより当社作成

中国 石炭・大豆輸入量推移

(2024年12月時点)



中華人民共和国海関総署およびClarksonsより当社作成

## 02. 事業別情報 | LNG船、電力、海洋事業

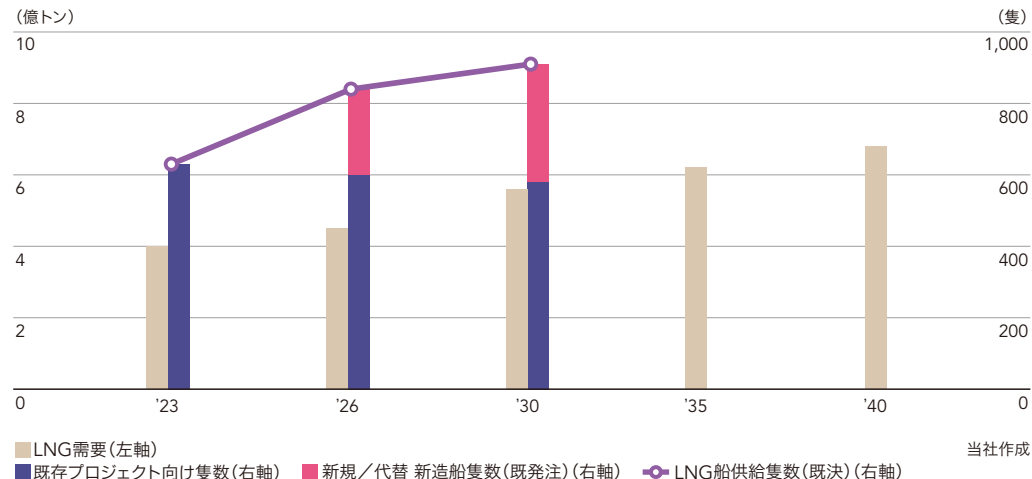
### LNG船社ランキング

(2024年3月時点)

ランキング	会社名	隻数
1	商船三井	97
2	日本郵船	91
3	Nakilat	69
4	川崎汽船	46
5	Maran Gas	45
6	Seapeak	44
7	MISC	30
8	Gaslog	27
9	Bergesen Worldwide	26
10	飯野海運	25
10	Knutsen	25

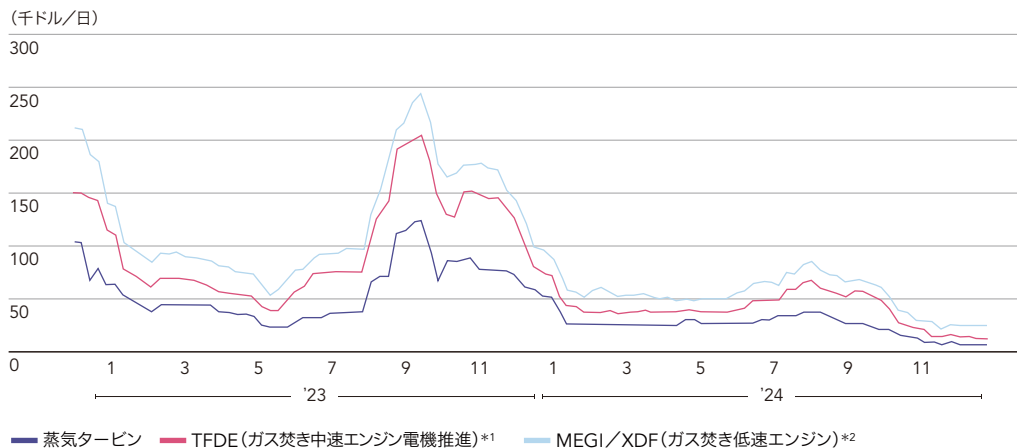
当社作成

### LNG需要と船腹供給推移



当社作成

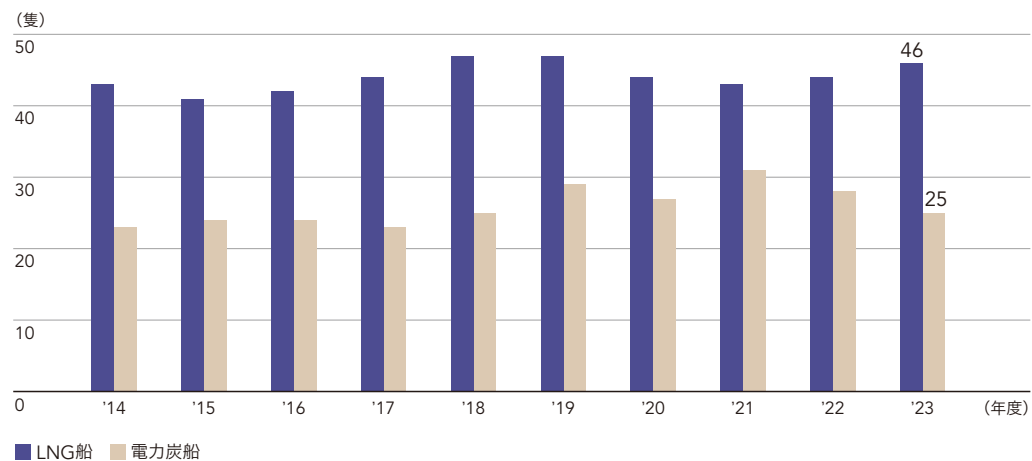
### LNG船 備船料推移



\*1 ガス、軽油、重油の3種を燃料とする中速4ストロークエンジンにより発電した電気を用いて、モーターにより推進力を得る推進プラント。  
\*2 ガス、軽油、重油を燃料とする低速2ストロークエンジンから推進力を得る推進プラント。

出典：SSY

### 当社LNG船・電力炭船隻数推移(共有船含む)



## 02. 事業別情報 | 油槽船、燃料事業

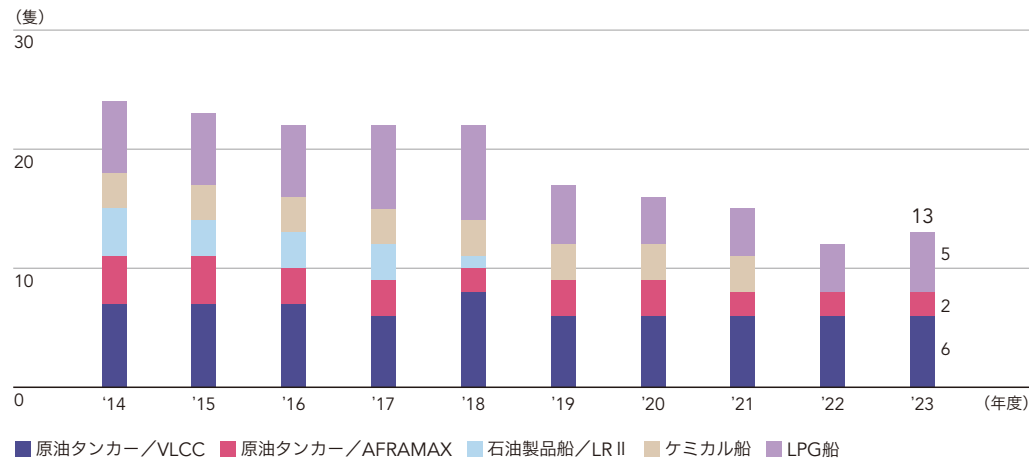
### VLCC 船社ランキング

(2025年1月時点)

ランキング	会社名	重量 (10万トン)	隻数
1	China Merchants	161.0	52
2	China COSCO Shipping	138.1	45
3	Bahri	137.2	44
4	Fredriksen Group	123.2	41
5	Angelicoussis Group	117.7	37
6	Nat Iranian Tanker	117.6	38
7	Sinokor Merchant	79.6	26
8	DHT Holdings	74.8	24
9	商船三井	70.8	23
10	SK Shipping	56.3	18
30	川崎汽船	18.4	6

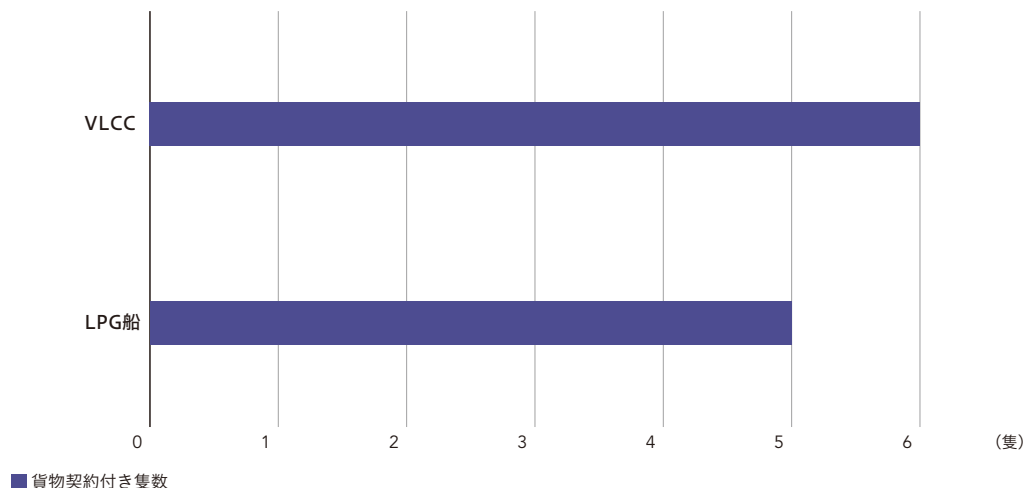
出典：Clarksons

### 当社油槽船(タンカー) 船種別船隊推移

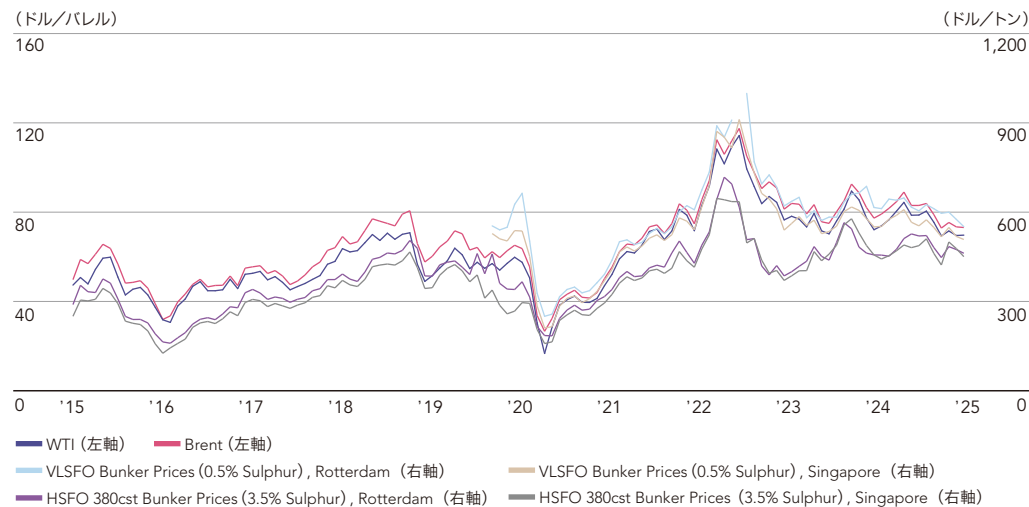


### 当社油槽船 船型別 貨物契約カバー割合(2024年度)

(2025年1月時点)



### 原油・燃料油価格推移

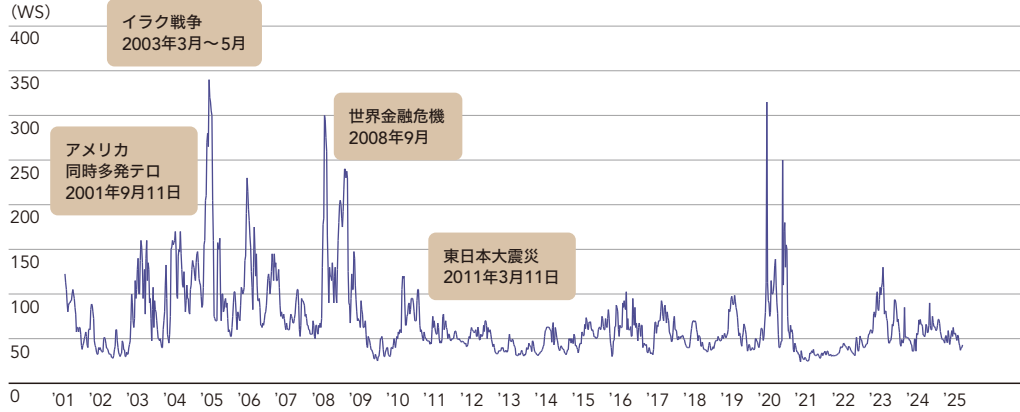


ClarksonsおよびRefinitivより当社作成

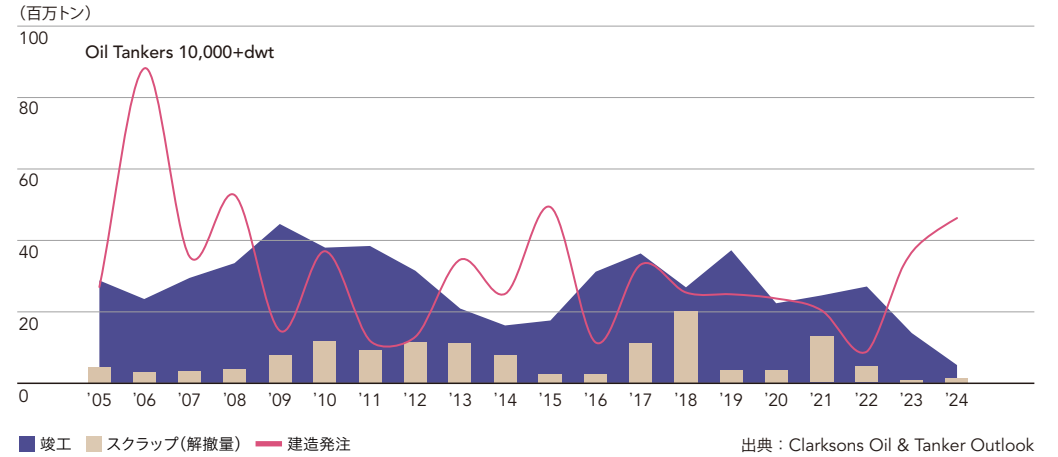


## 02. 事業別情報 | 油槽船、燃料事業

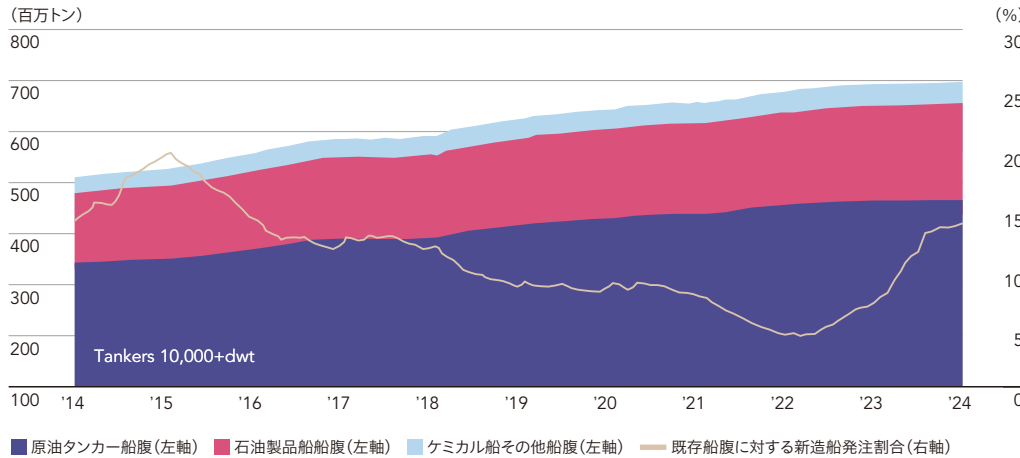
### タンカー 運賃指数 (WS:ワールドスケール) 推移



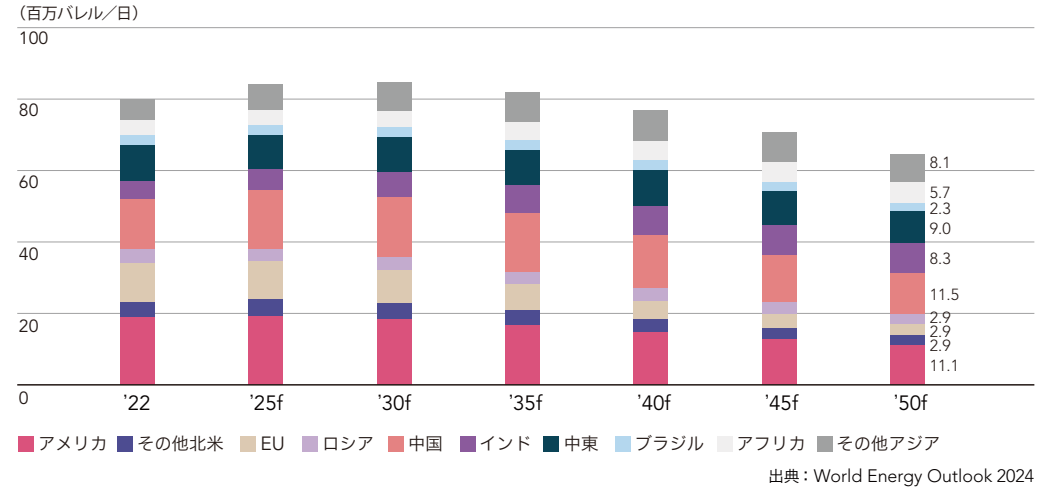
### タンカー 船腹供給量推移



### 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



## 02. 事業別情報 | 海洋、燃料事業、低炭素・脱炭素に向けた事業

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

- 2009年に「エテスコプロジェクト」への共同参画を果たし、最先端のドリルシップを共同保有。
- 2012年からPetróleo Brasileiro S.A.への傭船を開始。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実施。
- 水深3,000m、海底下9,000mまでの掘削能力を保持。



ドリルシップ「ETESCO TAKATSUGU J」

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

- 浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備。
- 2017年にガーナ沖油ガス田向けFPSO保有・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) 鉱区において原油とLNGを生産中。
- 2020年7月、ブラジル沖Marlim鉱区向けFPSO保有・傭船事業への参画を発表。



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

### LNG燃料供給事業 (LNG Bunkering Business)

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

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



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



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

### 低炭素・脱炭素に向けた事業

川崎汽船の環境ビジョンの一つである「社会の脱炭素化支援」に向けて、液化CO<sub>2</sub>輸送事業・LNG輸送船周辺事業・洋上風力発電支援船事業・水素/アンモニア輸送事業の4つの事業に同時並行で取り組み、バランスの良い新規事業ポートフォリオ形成を目指します。

#### 液化CO<sub>2</sub>輸送事業

ノルウェーのNorthern Lights社と7,500m<sup>3</sup>の液化CO<sub>2</sub>船3隻の裸傭船契約及び定期傭船契約を締結しました。2024年にはこのうち2隻が竣工し、世界初の本格的なCO<sub>2</sub>回収貯留 (Carbon dioxide Capture and Storage : CCS) プロジェクトに従事します。

ロンドンを拠点とする子会社「K」Line LNG Shipping (UK) Ltd.が、本船の船舶管理を行い、Heidelberg MaterialsやHafslund Oslo Celsiusなど、複数のCO<sub>2</sub>回収施設からノルウェー ØygardenにあるNorthern Lights社のCO<sub>2</sub>受入基地まで液化CO<sub>2</sub>を輸送します。当社は、世界初のNorthern Lightsプロジェクトでの実績とノウハウを礎に、業界のトップランナーを目指します。

Northern Lightsプロジェクトに従事する液化CO<sub>2</sub>船「NORTHEN PIONEER」(提供：Northern Lights JV DA)

#### LNG輸送船周辺事業

FSUとFSRUを中心として、重要顧客とのパートナーシップに基づき、LNG船隊の活用も視野に、当社LNG輸送船事業への貢献・シナジーを追求します。



FSRU係留のイメージ図

#### 洋上風力発電支援船事業

川崎汽船と川崎近海汽船の合弁会社であるケイライン・ウインド・サービスと、EGS Survey Pte Ltdは海洋地質調査事業を対象としたEK Geotechnical Survey 合同会社を設立しました。同社は、洋上風力の発展に伴い需要の拡大が期待される洋上地盤の調査需要に対応すべく、洋上ボーリングを始めとして、様々な海洋調査サービスを提供しています。2024年9月には、地質調査船「EK HAYATE」が洋上ボーリングのサービス提供が可能な日本籍船として就航しました。当社グループは、社会のカーボンニュートラル化に向けた洋上風力発電産業の発展に貢献してまいります。



地質調査船「EK HAYATE」

#### 水素/アンモニア輸送事業

2023年9月、将来、液化水素運搬船(右イメージ図参照)を保有することが想定される、日本水素エネルギー株式会社の子会社JSE Ocean株式会社へ第三者割当増資にて資本参加し、協業することに合意しました。

JSE Oceanを通じて商用規模の国際水素サプライチェーンにおける液化水素の海上輸送事業スキームの検討を共同で実施していきます。

また、電力・ガス・石油会社・その他産業向けの水素・アンモニア輸送案件に注力していきます。



液化水素運搬船イメージ図(提供：川崎重工工業株式会社)

## 02. 事業別情報 | 自動車船事業

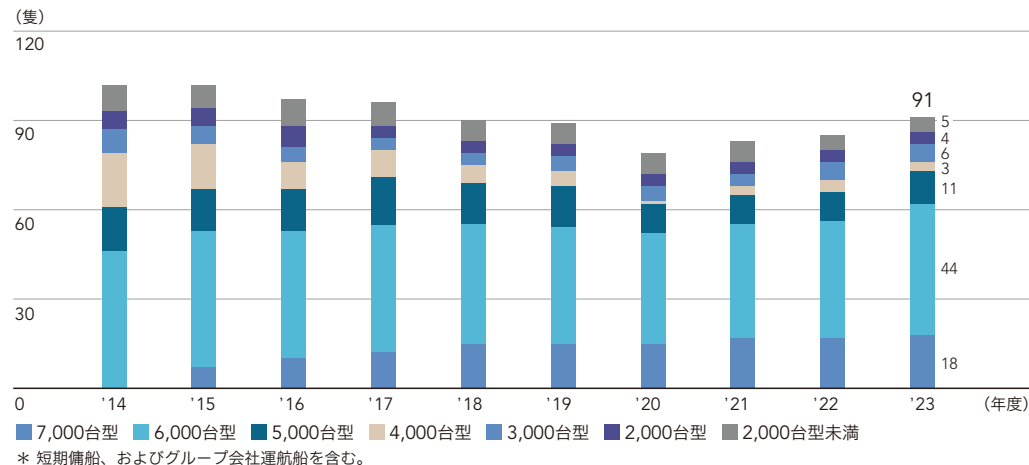
### 自動車船 船社ランキング

(2024年12月時点)

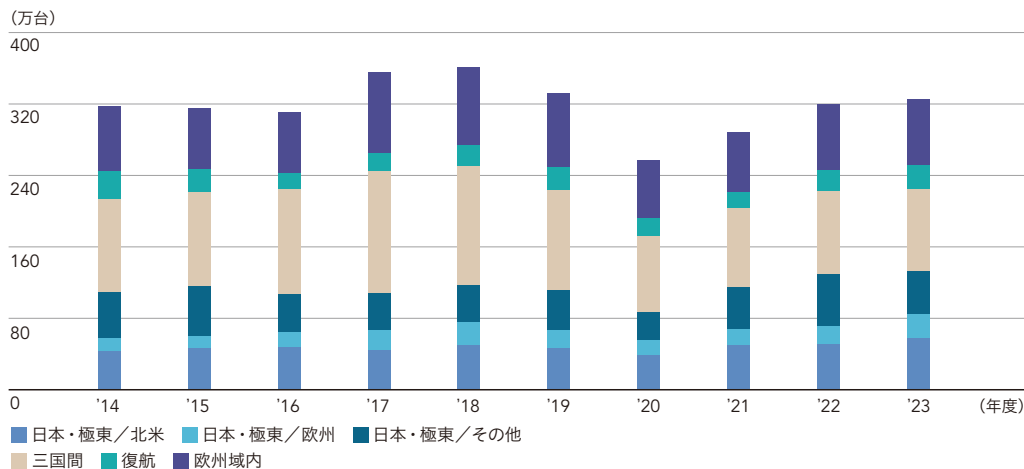
ランキング	会社名	隻数	隻数シェア	キャパシティ	キャパシティシェア
1	日本郵船	111	15.1%	686,606	15.5%
2	WWO AS	110	15.0%	752,471	17.0%
3	商船三井	93	12.7%	563,959	12.8%
4	川崎汽船	87	11.8%	530,779	12.0%
5	GLOVIS	80	10.9%	527,940	12.0%
6	Grimaldi	58	7.9%	284,668	6.4%
7	HOEGH	36	4.9%	256,915	5.8%
8	ZIM	16	2.2%	81,340	1.8%
9	トヨフジ海運	15	2.0%	62,660	1.4%
	その他	129	17.6%	669,319	15.2%
	合計	735	100.0%	4,416,657	100.0%

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

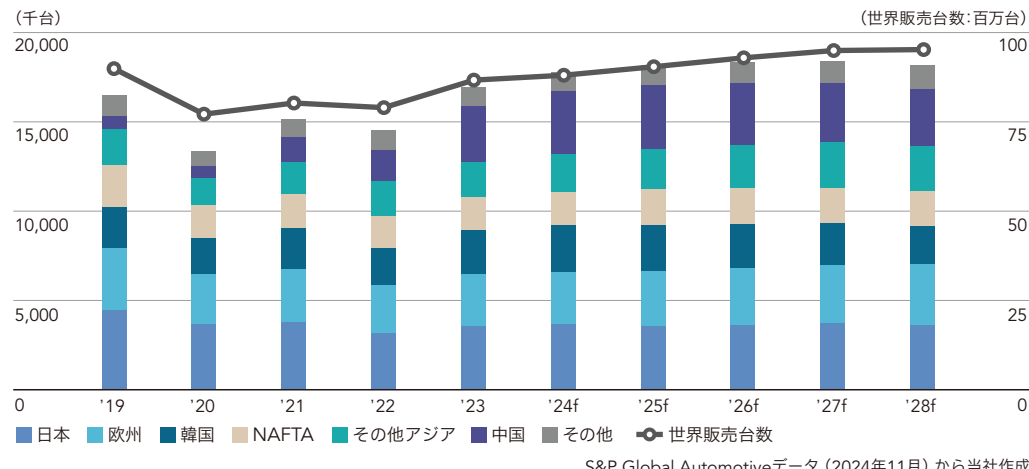
### 当社自動車船 サイズ別船隊推移



### 当社自動車輸送台数推移

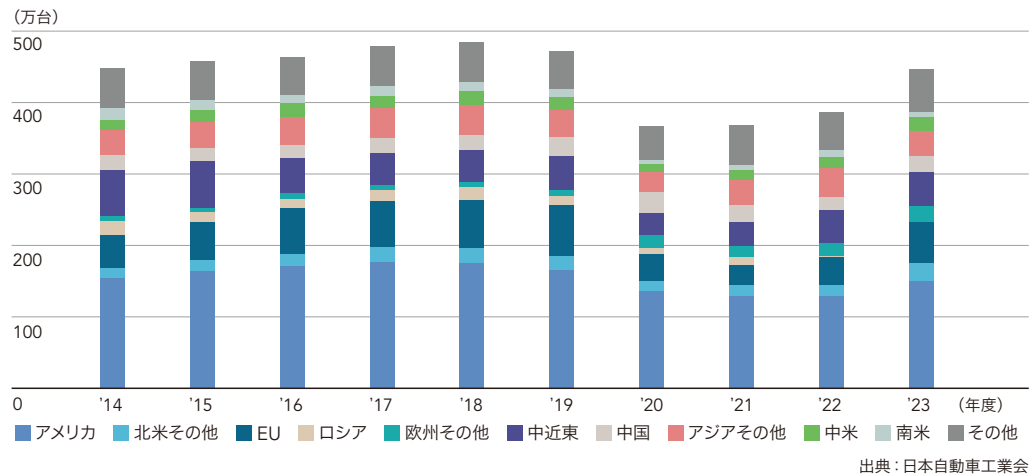


### 自動車世界海上荷動き推移 (業界全体仕出し地別)

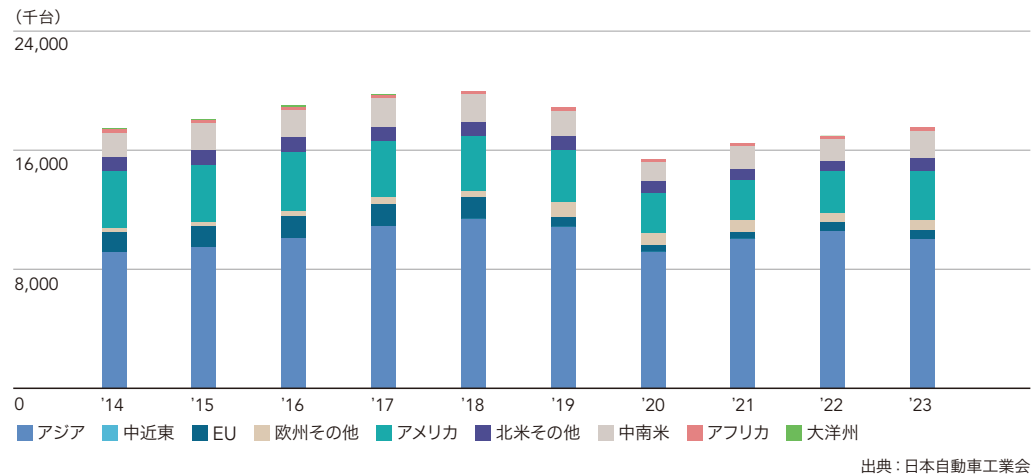


## 02. 事業別情報 | 自動車船事業

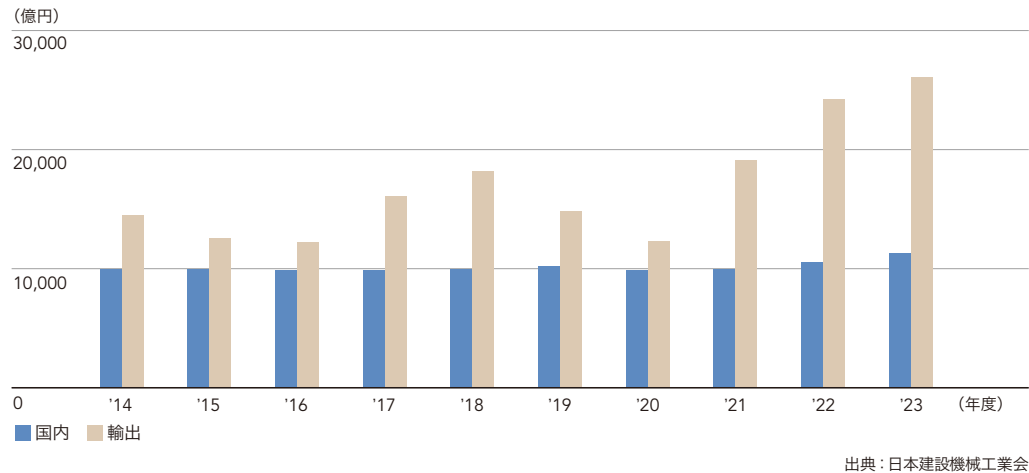
日本積み輸出台数推移(業界全体仕向け地別)



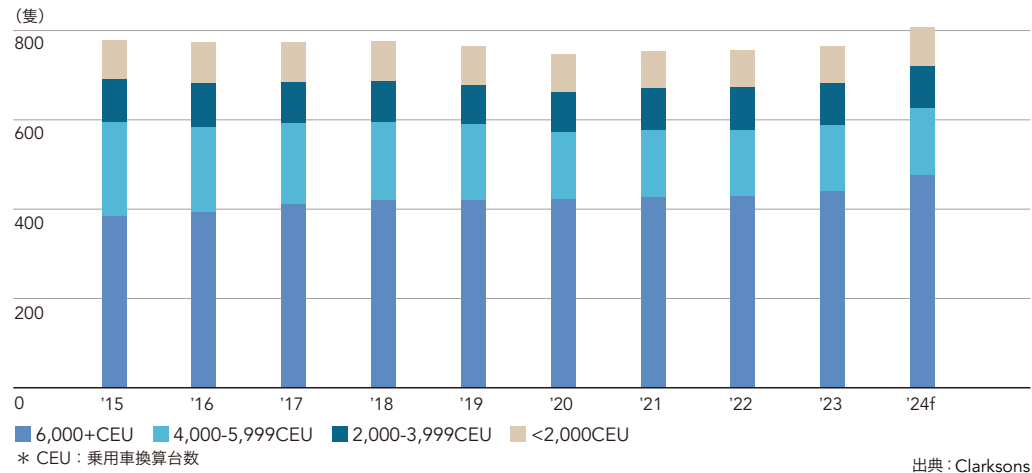
日本メーカー 自動車海外生産台数推移



日本メーカー 建設機械出荷額推移



世界自動車専用船 船型隻数推移



## 02. 事業別情報 | 物流事業

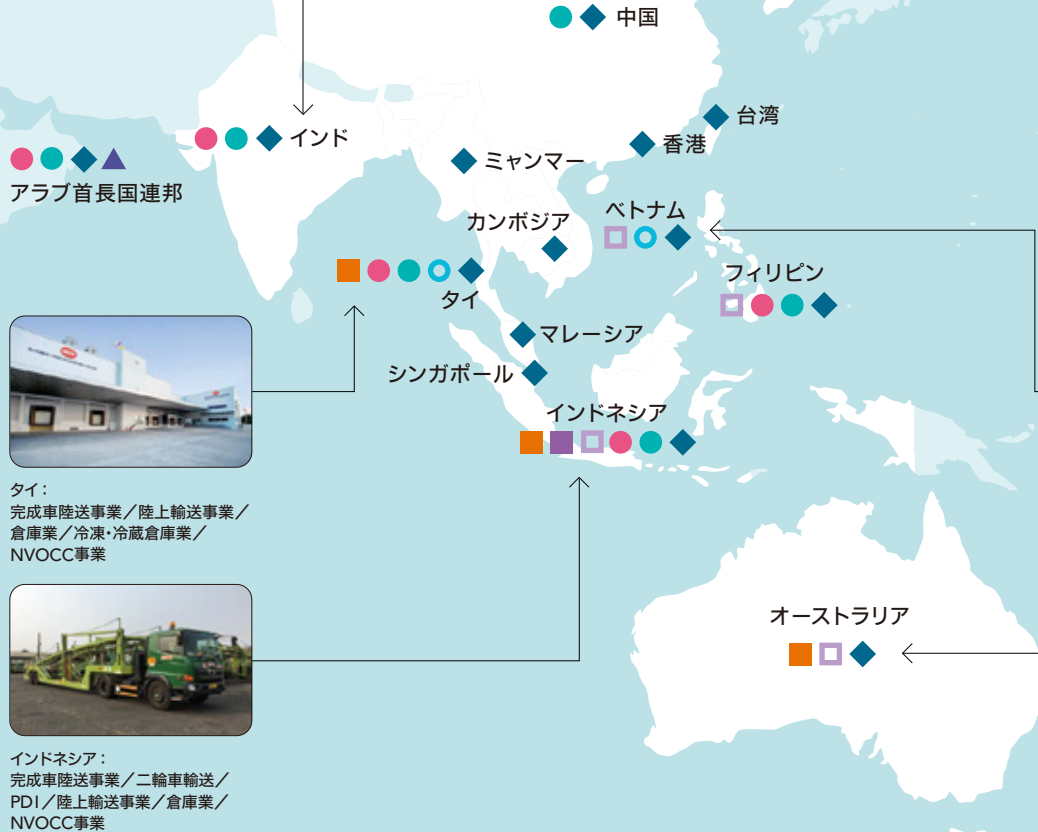
### 当社グループ アジア地域での地域密着型総合物流事業



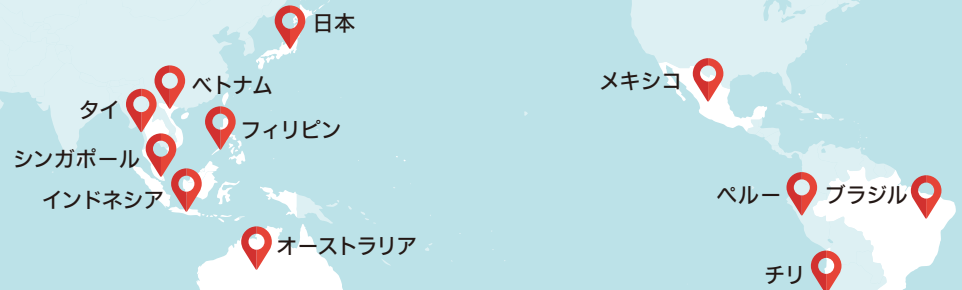
インド：  
陸上輸送事業／倉庫業／  
NVOCC事業



中国：倉庫業／NVOCC事業



### 当社グループ 自動車物流事業展開(11カ国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

## 02. 事業別情報 | コンテナ船事業

### コンテナ船船社ランキング

(2024年12月時点)

ランキング	会社名	TEU	隻数	シェア
1	MSC	6,232,698	875	20.2%
2	APM-Maersk	4,432,071	720	14.4%
3	CMA CGM Group	3,801,068	647	12.3%
4	COSCO Group	3,294,256	509	10.7%
5	Hapag-Lloyd	2,326,075	300	7.5%
6	ONE	1,959,489	252	6.4%
7	Evergreen	1,726,506	221	5.6%
8	HMM	894,846	80	2.9%
9	ZIM	776,427	131	2.5%
10	Yang Ming	703,945	96	2.3%
11	Wan Hai Lines	521,052	118	1.7%
12	PIL	369,016	95	1.2%
	その他	3,785,453	2,327	12.3%
	合計	30,822,902	6,371	100%

各アライアンスメンバー

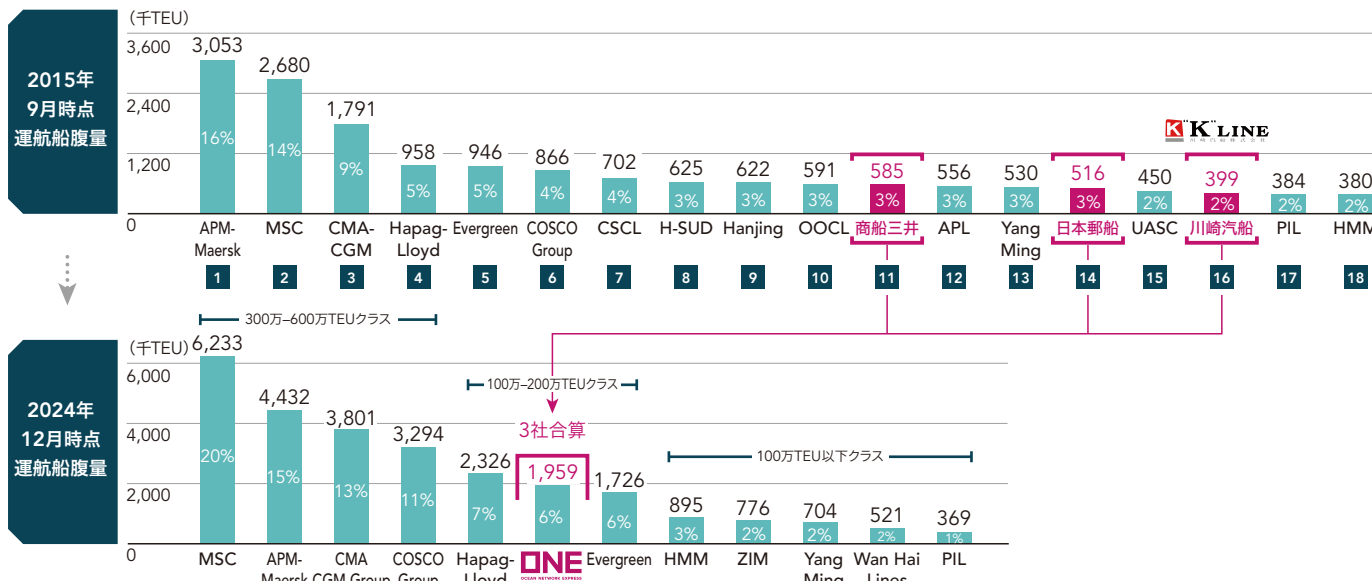
● THE Alliance : ONE, Hapag-Lloyd, HMM, Yang Ming

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

● 2M : MSC, APM-Maersk

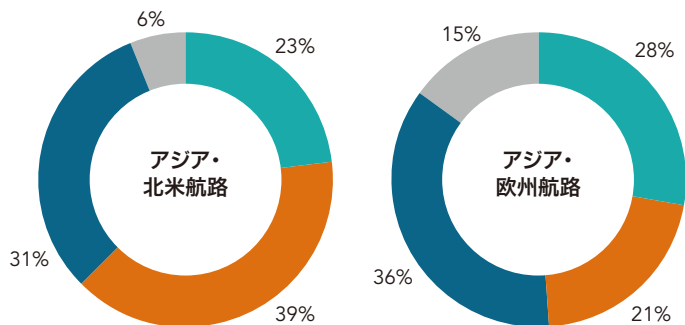
Alphalinerより当社作成

### コンテナ船 船社数・規模の変化



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 (2024年12月時点)

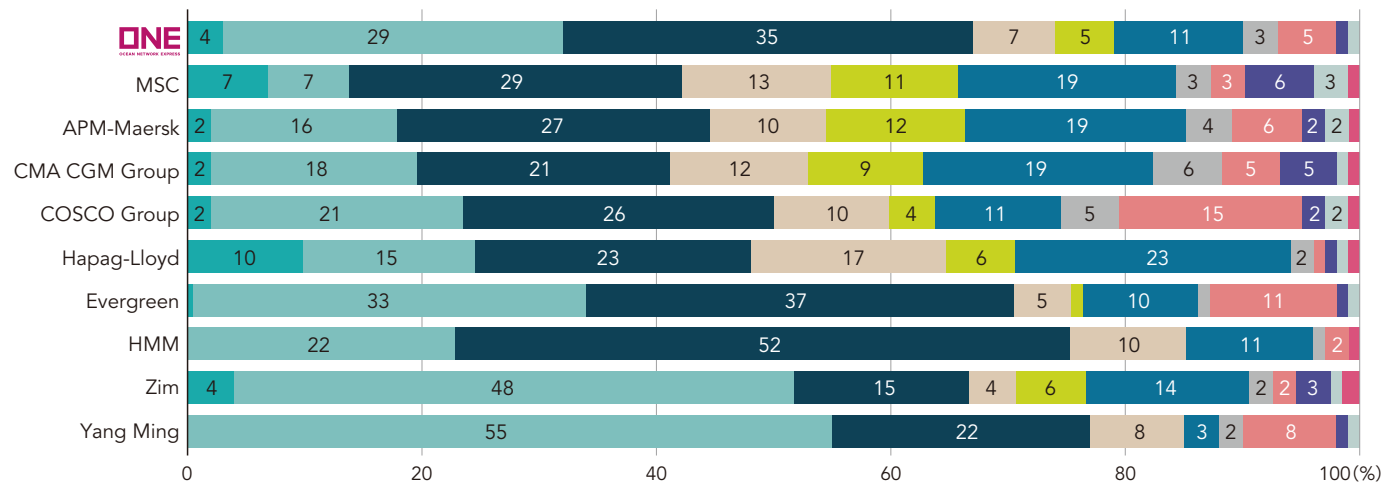


THE Alliance 2M OCEAN Alliance Other Non-Alliance

出典: Alphaliner

### コンテナ船 主要船社 航路別キャパシティ構成 (2024年12月時点)

(2024年12月時点)

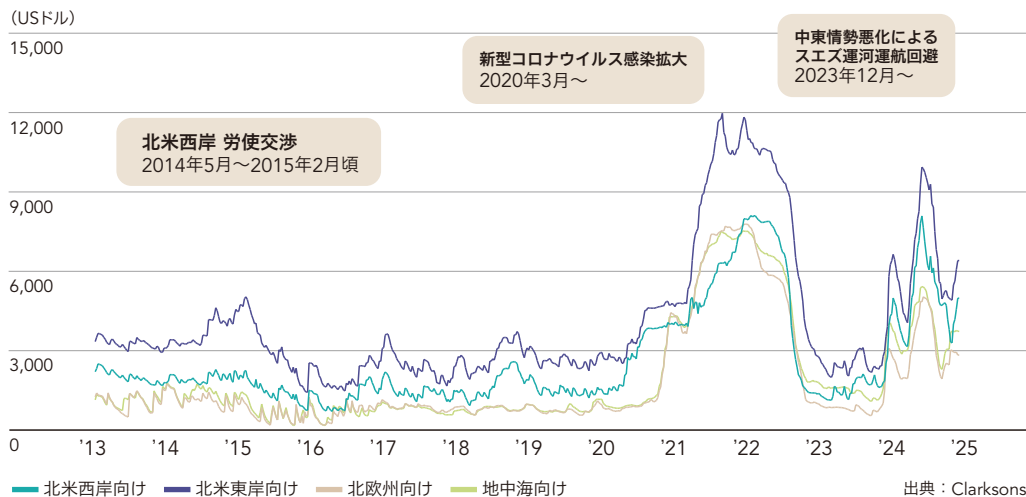


Eur-N.Am FE-N.Am FE-Eur ME/ISC Africa Lat Am ANZ/Oceania Intra FE Intra-Europe In repair yard (RY) Idle

出典: Alphaliner

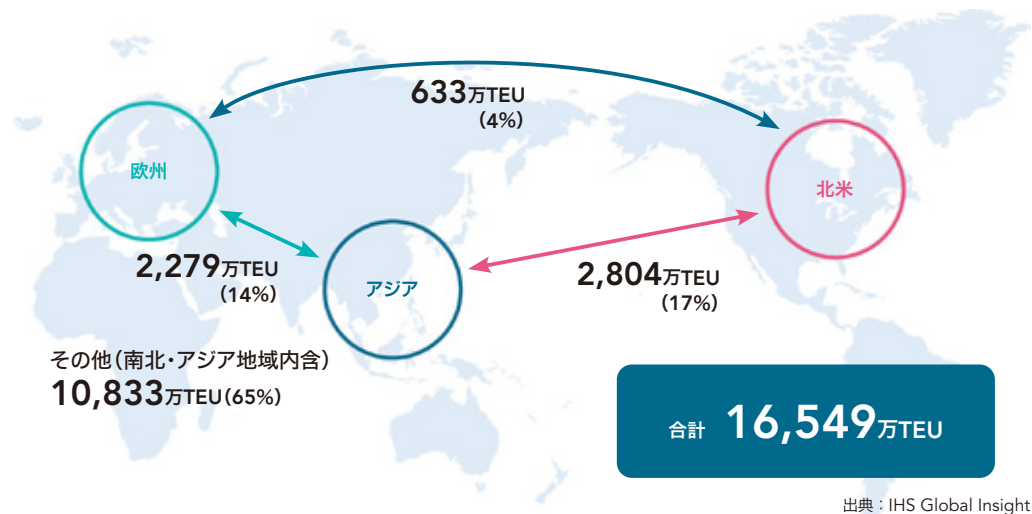
## 02. 事業別情報 | コンテナ船事業

### SCFI(上海積みスポット運賃)推移

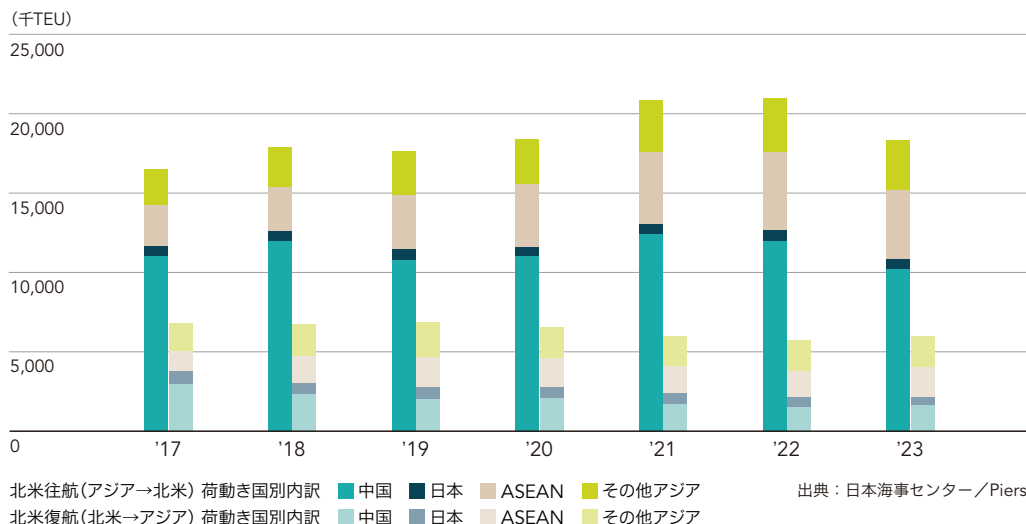


\* SCFI：Shanghai Containerized Freight Index  
\* 地中海・北欧州運賃は\$/TEU、北米西岸・東岸運賃は\$/FEU

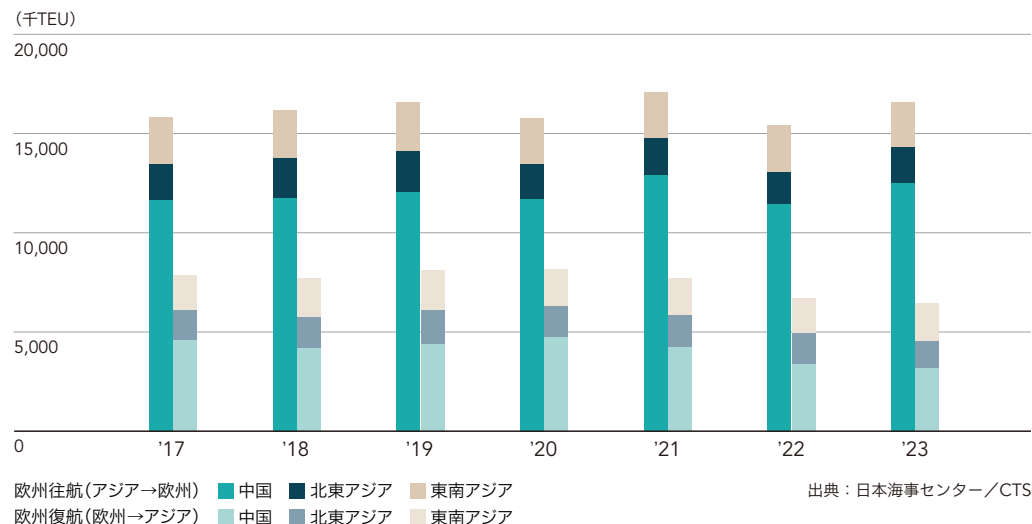
### 世界のコンテナ荷動き(2023年)



### アジアー北米航路荷動き



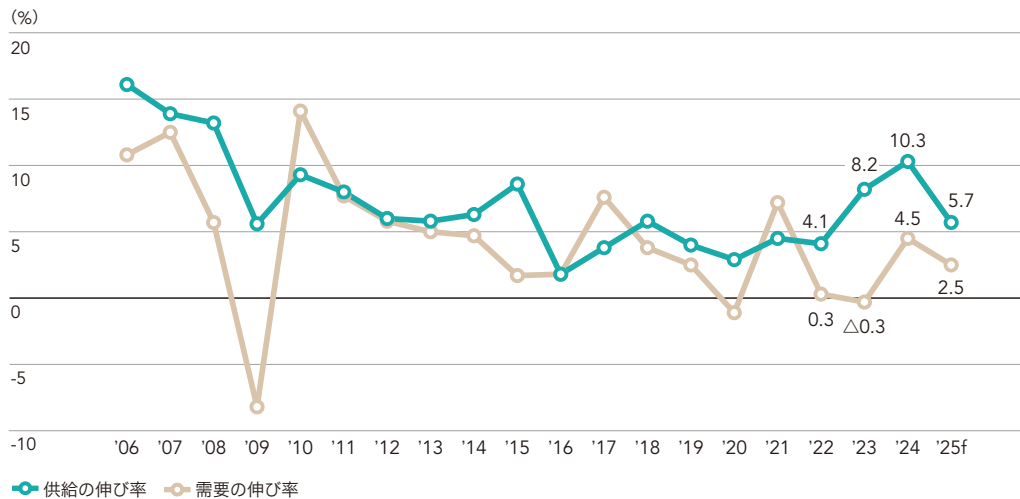
### アジアー欧州航路荷動き



## 02. 事業別情報 | コンテナ船事業

### コンテナ船 需要推移

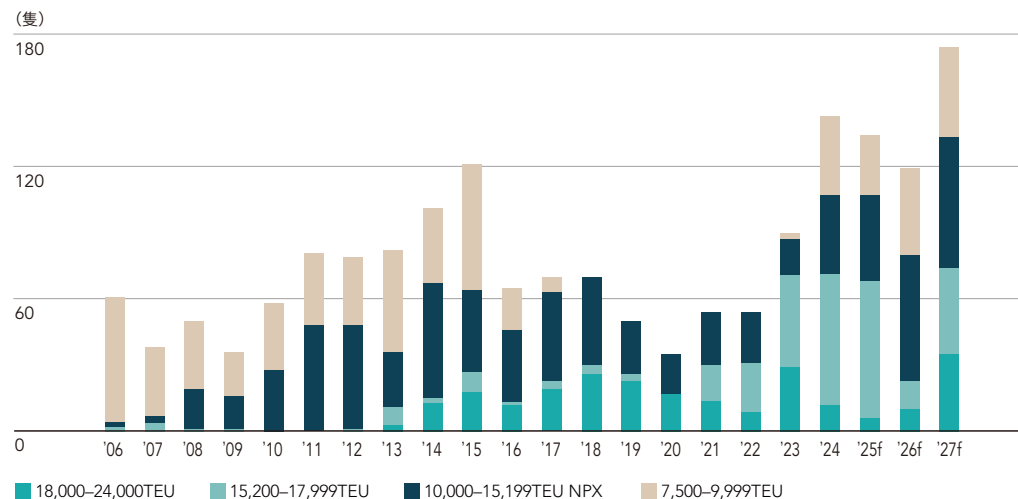
(2025年1月時点)



出典：Alphaliner

### 大型コンテナ船 竣工隻数推移

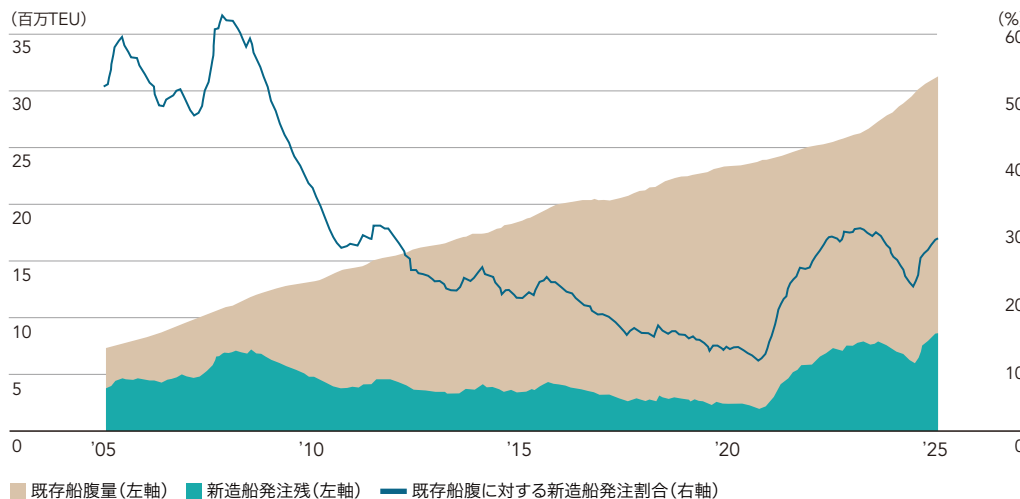
(2025年1月時点)



出典：Alphaliner

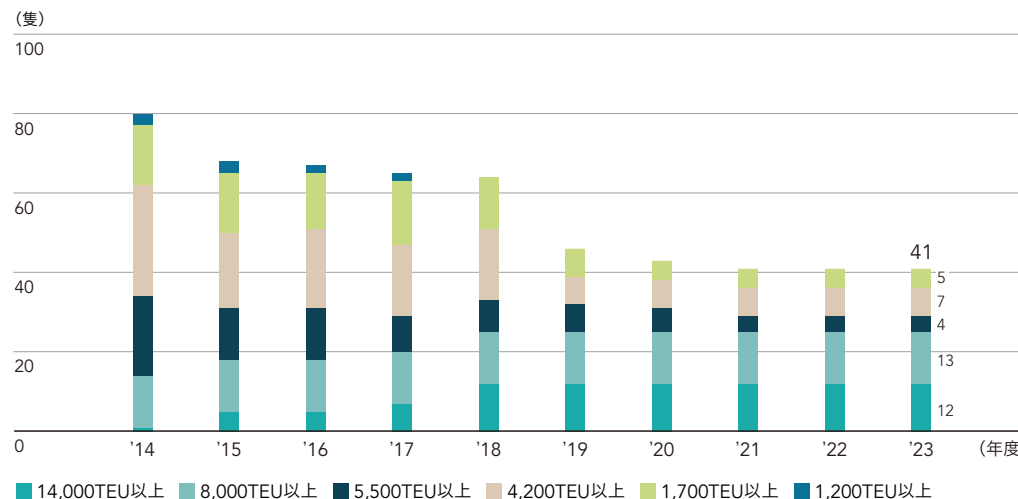
### コンテナ船 既存船腹に対する新造船発注割合

(2025年1月時点)



出典：Alphaliner

### 当社コンテナ船 サイズ別船隊推移

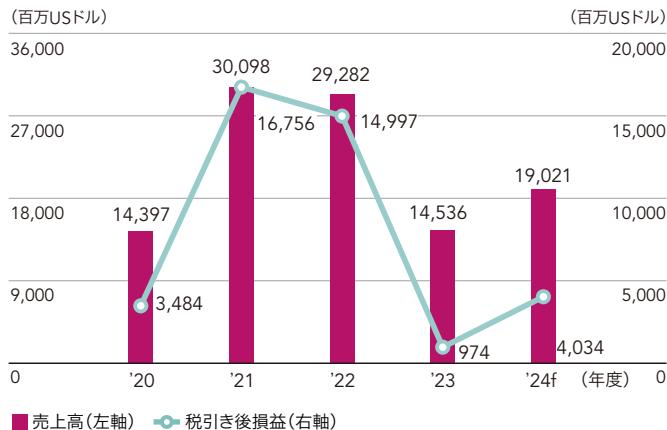


出典：Alphaliner

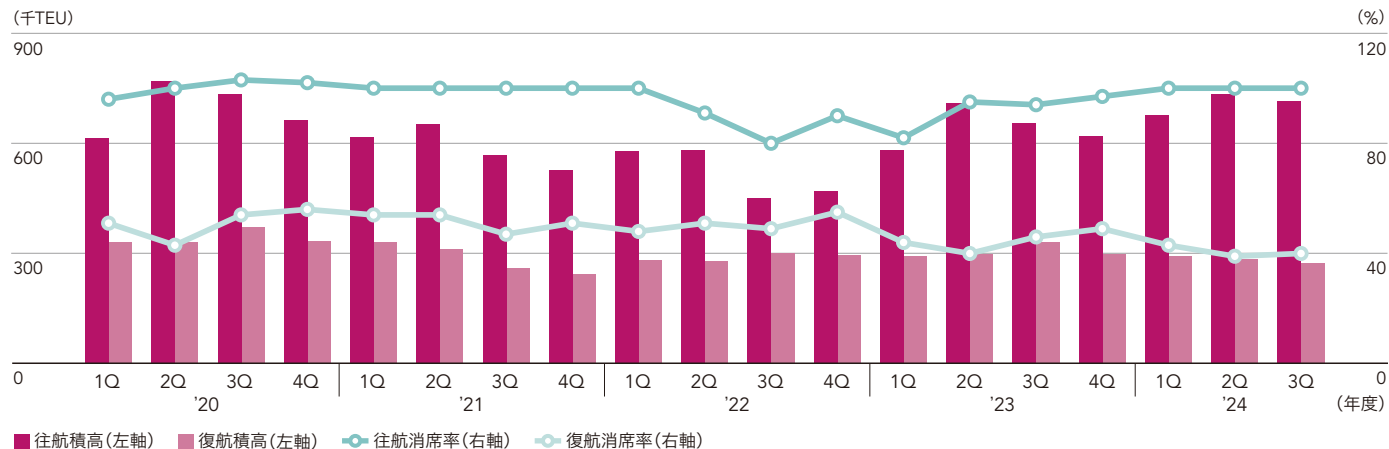


## 02. 事業別情報 | コンテナ船事業

### OCEAN NETWORK EXPRESS (ONE) 業績推移



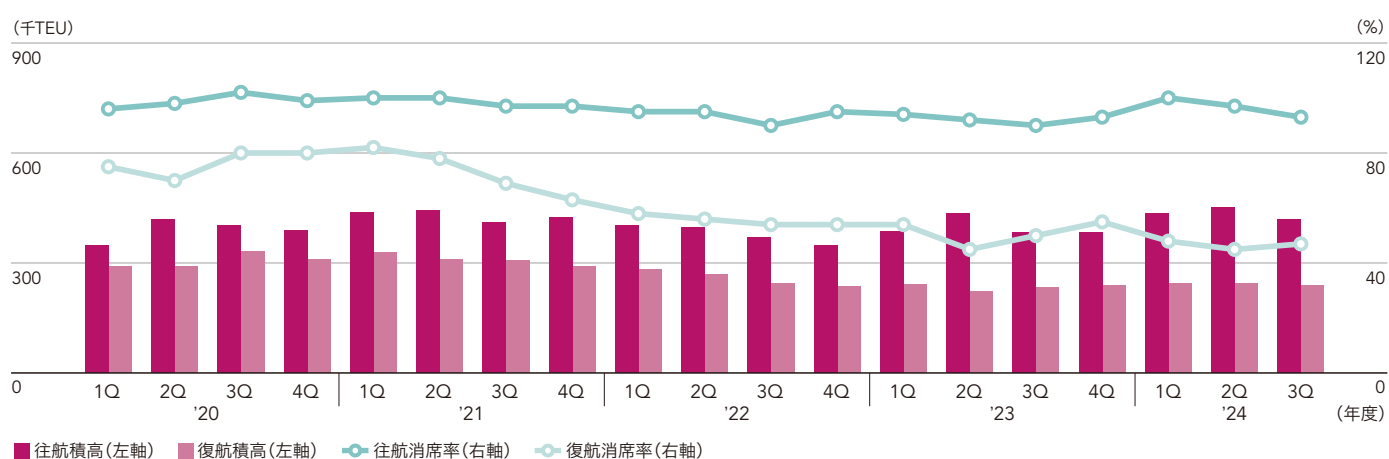
### ONE 積高・消席率推移(アジア-北米航路)



### ONE 四半期業績推移

	(百万USD)				
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
'20年度					
売上高	2,736	3,181	3,757	4,724	14,397
税引き後損益	167	515	944	1,858	3,484
'21年度					
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
'22年度					
売上高	9,019	9,367	6,254	4,642	29,282
税引き後損益	5,499	5,521	2,768	1,210	14,997
'23年度					
売上高	3,765	3,549	3,357	3,864	14,536
税引き後損益	513	187	△83	356	974
'24年度					
売上高	4,211	5,864	4,846	4,100	19,021
税引き後損益	779	1,999	1,156	100	4,034

### ONE 積高・消席率推移(アジア-欧州航路)



#### その他通期実績

	'20年度	'21年度	'22年度	'23年度	'24年度(予想)
EBITDA (百万USD)	4,855	18,279	16,320	2,044	5,786
EBIT (百万USD)	3,832	17,196	15,005	392	3,631
総積高 (千TEU)	11,964	12,061	11,081	12,019	-
総燃料消費量 (百万MT)	3.6	3.4	3.0	3.5	-

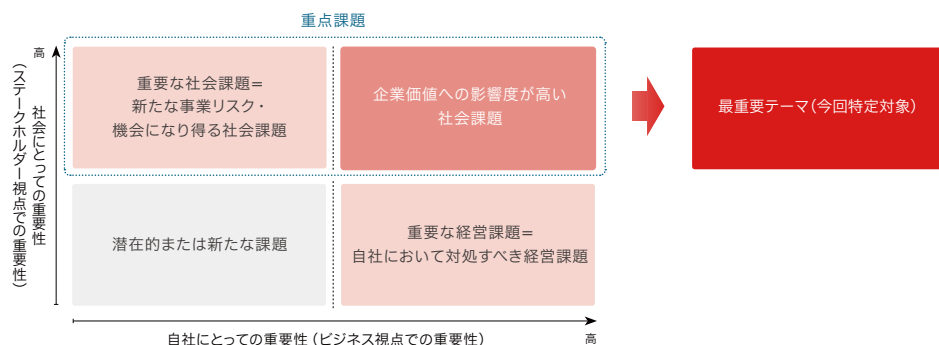
\* 2024年度(予想)は、2025年1月時点。

### 03. ESG・サステナビリティ | 経営戦略とマテリアリティ

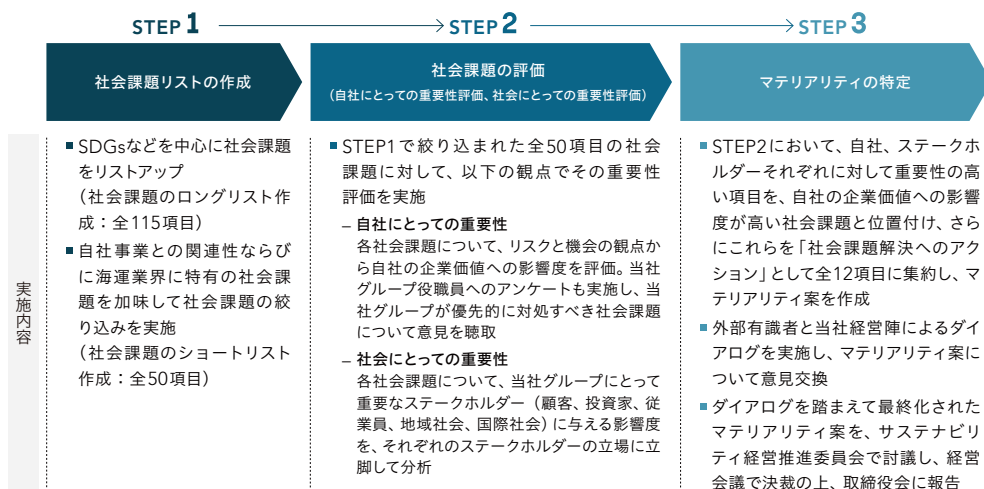
#### マテリアリティ特定のプロセス

##### サステナビリティ全般に関するリスク管理

当社はサステナビリティ関連のリスク及び機会を識別し、評価し、及び管理するための過程の一環として、必要に応じてマテリアリティの見直しを行っています。直近に実施した2022年度の見直しでは、新たに5分野、12項目のマテリアリティを特定しました。マテリアリティの特定に際しては、ISO26000やOECD多国籍企業行動指針など、主としてCSR(企業の社会的責任)に関連する各種ガイダンスを参考に、SDGsなどで掲げられる社会課題を考慮しつつ、事業戦略との整合性や価値創造の観点なども加味して、「自社にとっての重要性」(ビジネス視点での重要性)と「社会にとっての重要性」(ステークホルダー視点での重要性)という2軸から、マテリアリティの分析・評価を行いました。



#### マテリアリティ分析のステップ



実施内容

#### マテリアリティと関連するSDGs

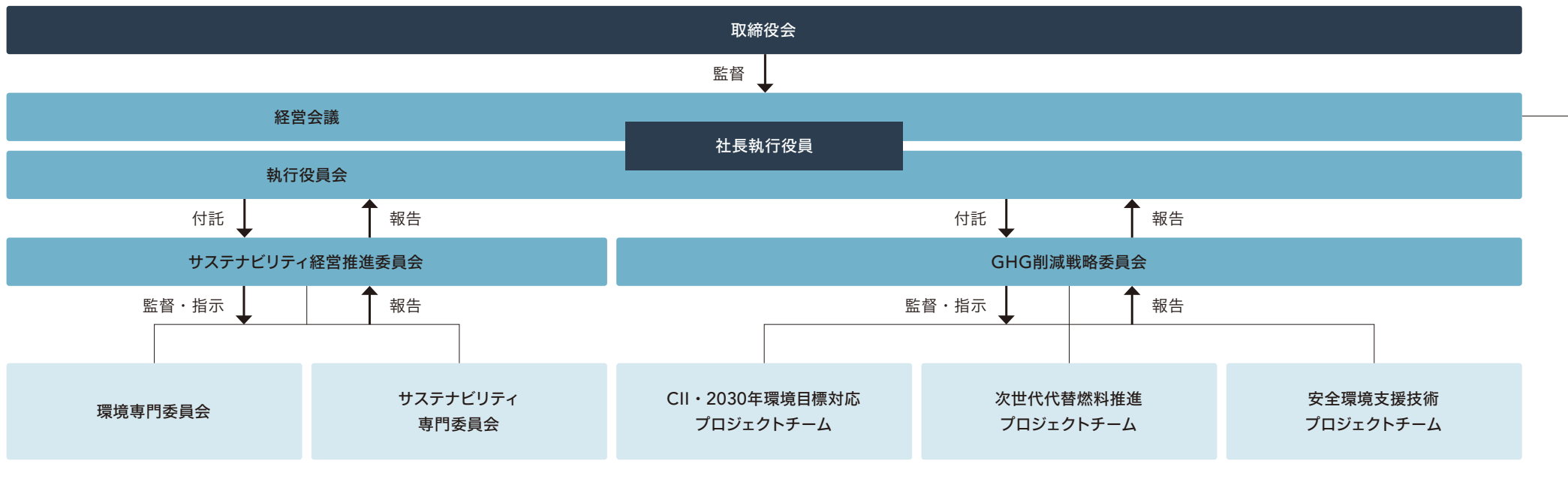
12項目のマテリアリティは、中期経営計画で事業戦略を実現する強固な事業基盤として打ち出された機能戦略の4本柱である「安全・品質」「環境・技術」「デジタルイノベーション推進」「人材」と、それらの土台としての「経営基盤」の5分野に分類して整理されています。当社グループにとってのマテリアリティは、中期経営計画に基づいて持続的成長や企業価値向上を果たしつつ、社会課題の解決にも貢献し、企業理念・ビジョンを実現するために取り組むべき重要課題と位置付けられます。

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

\* [https://www.kline.co.jp/ja/sustainability/esg\\_data/main/019/teaserItems2/0/linkList/00/link/ESGDATABOOK2024\\_JA.pdf](https://www.kline.co.jp/ja/sustainability/esg_data/main/019/teaserItems2/0/linkList/00/link/ESGDATABOOK2024_JA.pdf)

分類	社会課題解決へのアクション=マテリアリティ	関連するSDGs
経営基盤	人権の尊重	5 男女平等、8 持続可能な消費と生産、10 人や国の不平等の削減
	コーポレートガバナンスの強化	16 平和と公正な社会、17 パートナーシップによる開発
	コンプライアンスの推進・強化	16 平和と公正な社会
安全・品質	安全運航の推進	7 持続可能なエネルギー、13 気候変動に起因する影響の軽減、14 海洋資源の持続可能な開発
	自社の低炭素化・脱炭素化	7 持続可能なエネルギー、9 産業と資源効率の向上、11 持続可能な都市とコミュニティ、12 つくばないでつかう、13 気候変動に起因する影響の軽減、17 パートナーシップによる開発
環境・技術	社会の低炭素化・脱炭素化支援	7 持続可能なエネルギー、9 産業と資源効率の向上、11 持続可能な都市とコミュニティ、13 気候変動に起因する影響の軽減、17 パートナーシップによる開発
	自社からの海洋・大気への環境影響の限りなくゼロ化	3 気候変動と関連する影響の軽減、11 持続可能な都市とコミュニティ、12 つくばないでつかう、14 海洋資源の持続可能な開発、15 陸域生態系の保全、17 パートナーシップによる開発
デジタルイノベーション推進	イノベーションの促進	7 持続可能なエネルギー、9 産業と資源効率の向上、11 持続可能な都市とコミュニティ、12 つくばないでつかう、13 気候変動に起因する影響の軽減、14 海洋資源の持続可能な開発、15 陸域生態系の保全、17 パートナーシップによる開発
	DX対応の強化	7 持続可能なエネルギー、8 持続可能な消費と生産、9 産業と資源効率の向上、12 つくばないでつかう、13 気候変動に起因する影響の軽減、14 海洋資源の持続可能な開発、15 陸域生態系の保全、17 パートナーシップによる開発
人材	ダイバーシティ&インクルージョンの促進	5 男女平等、8 持続可能な消費と生産、10 人や国の不平等の削減
	労働環境の整備・健康経営の促進	3 気候変動と関連する影響の軽減、5 男女平等、8 持続可能な消費と生産、10 人や国の不平等の削減
	人材の確保・育成	5 男女平等、8 持続可能な消費と生産

### 03. ESG・サステナビリティ | サステナビリティガバナンス／マネジメント体制



**サステナビリティ・環境経営推進・IR・広報グループ**  
 サステナビリティ経営推進委員会事務局  
 サステナビリティ専門委員会事務局  
 環境専門委員会事務局

従来のサステナビリティ推進・IR・広報グループに環境推進グループを統合することで、E（環境）・S（社会）・G（ガバナンス）を一つのグループに集約し、サステナビリティ経営体制を強化しました。企業価値の向上を目的として、サステナビリティ・環境経営推進・IR・広報活動に関する基本方針を立案し、その実現に努めています。

**カーボンソリューション事業グループ**

洋上風力を含む再生可能エネルギー関連事業、CO<sub>2</sub>回収・利用・貯留（CCUS）事業、燃料転換（LNGバリューチェーン）事業、排出権取引など、脱炭素やカーボンニュートラル化への要請の高まりに対応し事業の早期立ち上げを図るため、社内の関係組織や関係会社と連携して、CO<sub>2</sub>排出ネットゼロ化に向けた事業展開を促進しています。

**GHG削減戦略グループ**  
 GHG削減戦略委員会事務局

GHG削減を中心とした次世代環境船舶戦略を技術面で統括。アンモニア、水素といった新燃料対応、電気推進（EV）、CO<sub>2</sub>回収・貯留（CCS）やメタネーションといったGHG削減技術の研究・実現に取り組むとともに、実用段階にあるLNG燃料船の導入を推進しています。

**燃料グループ**  
 次世代代替燃料推進プロジェクトチーム事務局

燃料油・LNG燃料・潤滑油の調達を遂行し、当社および当社グループの安全運航の確保と収益向上を支援するとともに、将来のGHG、CO<sub>2</sub>排出削減に向けた新燃料対応の基本方針を検討・立案しています。

**先進技術グループ**  
 CII・2030年環境目標対応プロジェクトチーム事務局  
 安全環境支援技術プロジェクトチーム事務局

船舶の安全、経済性向上および環境負荷低減に資する革新的な技術の検討や開発を進めるとともに、当社支配船舶および傭船に対し適切なエネルギーマネジメントを行い、燃費改善のための具体的対策を策定・実施しています。

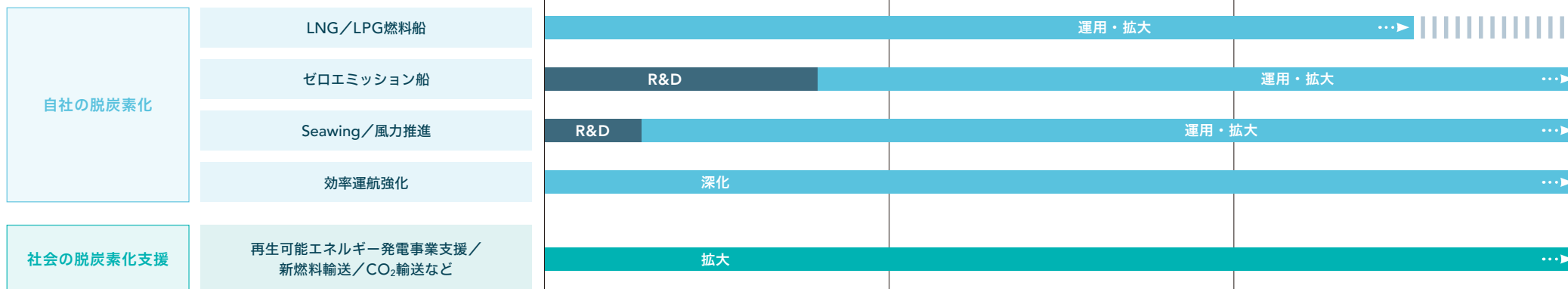
### 03. ESG・サステナビリティ | 環境ビジョン

## "K" LINE 環境ビジョン2050 ~青い海を明日へつなぐ~



2024 ————— 2030 ————— 2040 ————— 2050

#### アクション・プランのロードマップ



### 03. ESG・サステナビリティ | 環境規制・環境関連データ

#### 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)汚水の規制 (MARPOL条約附属書IV)
  - 船舶で生じた汚水に係る設備等に関する規制を議論中
- (3)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. 水棲生物対策

- (1)バラスト水の規制 (バラスト水管理条約)
  - バラスト水を介した生物の越境移動による生態系破壊対策として、2017年バラスト水管理条約が発効
- (2)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
- (3)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
- (4)船底塗料の規制 (AFS条約)
  - 有機アスの使用を禁止。さらに、規制物質(シブトリン)の追加を決定

##### 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 2024-2025 日本海事広報協会

##### 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) および硫黄酸化物 (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 (IMO 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 (EEXI)・燃費実績格付けを開始
  - 2023年 強化した削減目標 (2023 IMO GHG削減戦略) 採択 (現在) 新たなルール (技術的手法、経済的手法) を審議中

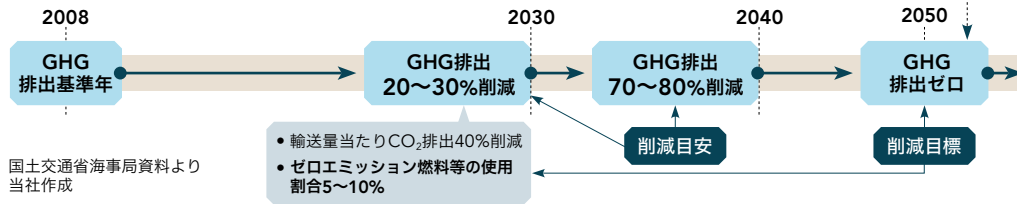
##### 4. シップ・リサイクル対策

- (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
- 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 (2025年6月発効)
- 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

#### IMO (国際海事機関) GHG削減戦略目標

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

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



		2021年度	2022年度	2023年度	
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)	6,583,464	6,649,847	6,550,995	
	スコープ2(トン)	ロケーションベース	13,769	11,556	9,519
		マーケットベース	13,515	10,472	8,093
スコープ3(トン)		4,566,051	4,506,111	4,027,532	
当社運航船*2の環境負荷データ	燃料油消費量(トン)	1,980,630	1,923,950	1,897,864	
	CO <sub>2</sub> 排出量(トン)	6,174,863	5,997,064	5,914,354	
	SOx排出量(トン)	30,166	29,272	29,963	
	NOx排出量(トン)	117,864	118,264	117,089	
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)	1.31	1.34	1.29
		潤滑油(g/トンマイル)	0.012	0.012	0.012
	CO <sub>2</sub> 排出量(g-CO <sub>2</sub> /トンマイル)	全船種	4.10	4.20	4.04
	SOx排出量(g-SOx/トンマイル)	全船種	0.020	0.020	0.020
	NOx排出量(g-NOx/トンマイル)	全船種	0.078	0.082	0.080
	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)	4.04	4.72
スラッジ(m <sup>3</sup> /船・月)			2.0	2.2	2.4
生活系ゴミ(m <sup>3</sup> /船・月)		5.4	3.7	4.5	
当社所有船からの生活水排水量(MT)	全船種(船舶)	74,929.9	88,450.9	99,602.9	
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)	708,811	907,221	890,815
		OA用紙使用量(枚)	2,157,950	2,073,834	2,182,418
		水道使用量(m <sup>3</sup> )	313	403	430
	1人当たりの年間使用量	電力使用量(kWh)	793	823	749
		OA用紙使用量(枚)	2,414	1,882	1,836
水道使用量(m <sup>3</sup> )	0.48	0.58	0.56		
廃棄物リサイクル総量	シップリサイクル量(トン)	全船種	0	21,695	0
廃棄物(トン)	全オフィス(トン)	420	570	528	
	全船舶(トン)	5,192	6,858	6,623	
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> )	対象会社数	国内18社 海外29社	国内17社 海外29社	国内18社 海外33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。

### 03. ESG・サステナビリティ | 環境投資 / デジタルトランスフォーメーション (DX)

#### 環境投資

低炭素・脱炭素化のニーズに応え競争優位性を確立するために2026年までに総額3,800億円を投資し、自社の低炭素・脱炭素化と社会の低炭素・脱炭素化支援に向けた削減施策を推進します。

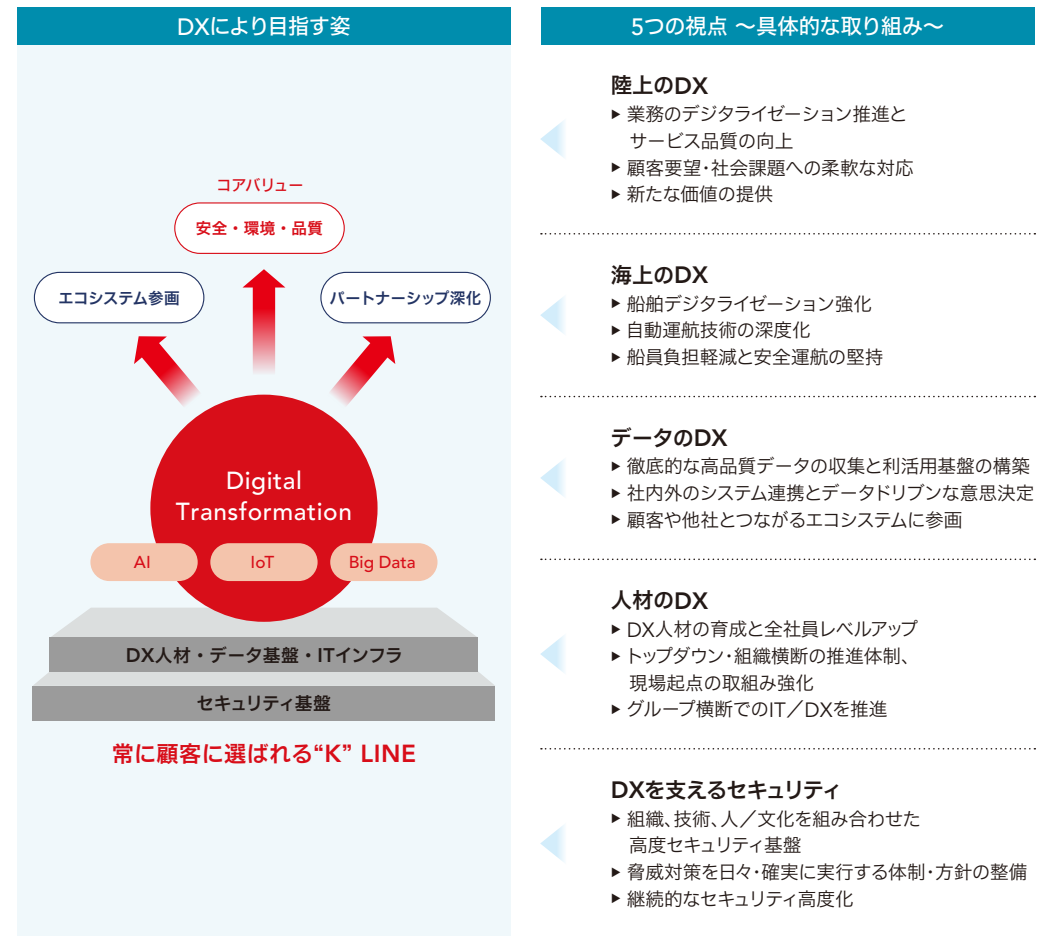
#### 低炭素・脱炭素化に向けた取り組み概要

			投資額 (2022~2026年)	GHG削減効果	施策進捗を測るKPI
自社の低炭素・脱炭素化	燃料転換 (クリーンエネルギー活用)	LNG/LPG燃料船	2,675億円	従来船に比べて 20~30%削減	LNG/ LPG燃料船隻数
		ゼロエミッション船		排出量ゼロ	ゼロエミッション 船隻数
	環境対応付加物 (風力活用等)	Seawing等	210億円	従来船に比べて ~20%削減 ※ 船速や航路、季節 により削減率は変 わる	Seawing搭載隻数 (~50隻、2030年)
環境技術開発・ 実証化	K-IMSの搭載 (運航効率)	55億円	従来船に比べて 3~5%以上削減	K-IMSの保有船・ 中長期備船への 搭載率100%*1	
	ハイブリッド EV曳船等				—
社会の低炭素・ 脱炭素化支援	低炭素化に資する 新事業	液化CO <sub>2</sub> 輸送	720億円	—	事業特性に応じて 検討 (液化CO <sub>2</sub> 船は 2025年1月時点で 3隻運航を決定)
風力発電支援等					
その他の環境投資	—	—	140億円	—	—

\*1 就航中の保有船に対しては搭載済みであり、新造船についても原則全船搭載予定。  
短期備船を除き、搭載対象の中長期備船については、2024年度末を目途に全船搭載が完了予定となる。今後も、搭載対象船の追加には随時対応し、隻数拡大を図る。  
(注) 本KPIは現時点における関連技術・インフラ整備の発展、関連規制、経済性等の当社による見通しを前提に作成しており、今後の動向によっては変更となる場合があります。

#### デジタルトランスフォーメーション (DX)

当社は、2022年5月に発表した中期経営計画において、「K」LINEグループならではの技術・専門性を磨き上げ、お客さま固有のニーズに合致した付加価値へと転換・進化させる方針を掲げました。DX推進はこの方針を具体化する機能戦略の一つであり、「DX戦略」として当社が重要と考える「5つの視点」、それぞれを「3つのステージ」で展開することで、着実なDX推進と競争力強化を図っています。今後も、マテリアリティの変化とDX推進状況をモニタリングすることで、柔軟かつ迅速にDX戦略を更新していきます。



DX戦略については、右記をご参照ください。▶ [https://www.kline.co.jp/ja/sustainability/dx\\_strategy.html](https://www.kline.co.jp/ja/sustainability/dx_strategy.html)

### 03. ESG・サステナビリティ | 安全運航

#### 「人間力」をベースとした安全運航

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



#### 顧客密着で支える海技サポート体制

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



#### 将来対応を見据えた船員確保・教育

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



#### 海陸連携を強化した船舶管理

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



#### 全海洋を包括カバーする3極のグローバル・モニタリング体制

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

#### 人間力を補完する先進デジタル技術

##### K-Assist Project

船舶の自動運航に向けた技術開発をK-Assist Projectと称して、見張り・操船支援、安全離着岸支援、機関プラント運転支援の3つの分野に取り組んでいます。

安全離着岸支援システムでは、出入港や離着岸の際に船体にかかる外力影響を自動検知し、船体運動モデルを使用して高精度な将来の船体位置予測を行うことで、より安全な操船を実現することが期待されています。また着

岸中の係船索にかかる張力は荷役の進捗に応じて大きく変化しますが、従来は船上でその張力を定量的に確認することができませんでした。

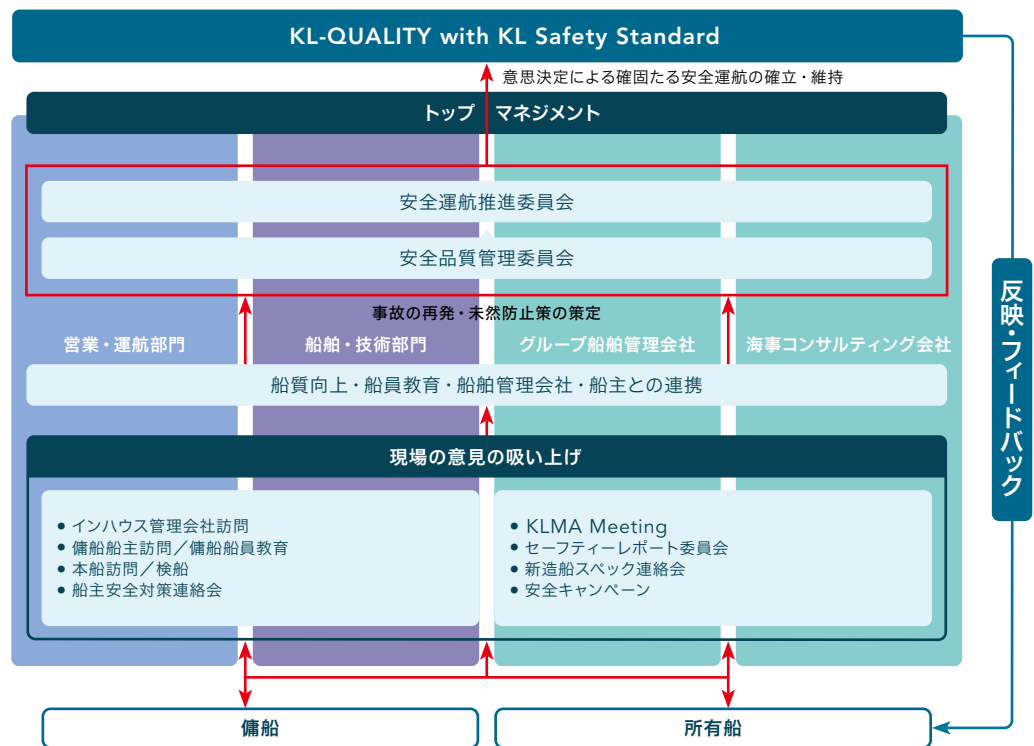
そこで係船索張力監視装置を共同開発・導入、索張力をデジタルで見える化することで、乗組員の作業負担を下げながら安全性を向上することに貢献しています。

#### 最適運航支援システム

近年の気候変動により台風や爆弾低気圧などの発生が季節問わずに増加しており、荒天遭遇によるトラブルも発生しています。これを回避し安全な船舶の運航を確保するためには、気象・海象予測に基づいた適正な航路設定が重要です。

そのために、各船の運航性能モデルおよび気象予測に基づき推奨航路を提案する最適運航支援システムを活用することで、安全かつ経済的な運航をサポートしています。

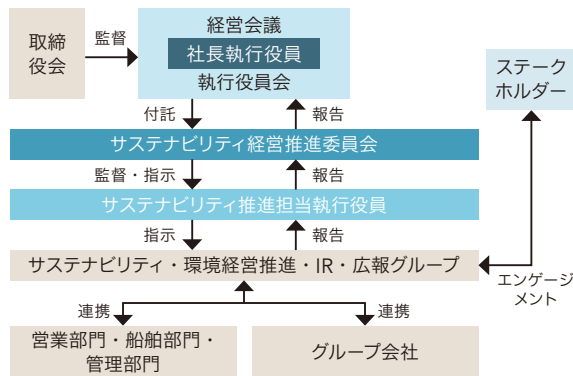
#### 安全運航管理体制の充実



### 03. ESG・サステナビリティ | 人権、ワーク・ライフ・バランス、ダイバーシティ

#### 人権デューデリジェンス実施体制

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



#### ワーク・ライフ・バランスを支援する制度

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

- ▶ 在宅勤務
- ▶ 育児休業
- ▶ フレックスタイム
- ▶ 高度不妊治療のための休業制度
- ▶ 時短勤務

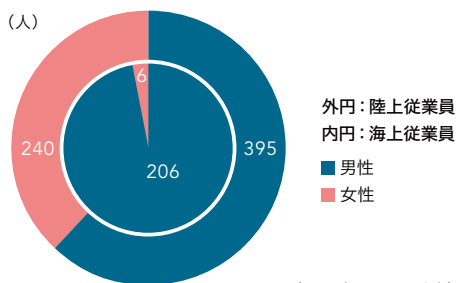
• 上記に加え、男性社員の育児参加への機会促進のため、当社独自の連続最大10日間の育児休暇制度を導入しています。

#### 女性活躍推進及び次世代育成支援のための行動計画

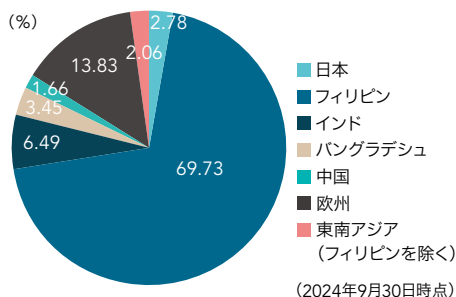
• 全ての社員が働き甲斐をもっていきいきと働ける企業となることを目指し、また仕事と家庭を両立しながら誰もが個々の能力を十分に発揮できる雇用環境の整備を行うため、以下の行動計画（2022～2024年度）を策定しました。

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

陸上・海上従業員数（川崎汽船単体）



国籍別乗組員比率



項目	単位	2021年度		2022年度		2023年度		
		陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	
従業員数	男性	人	372	204	369	201	395	206
	女性	人	213	5	228	6	240	6
	合計	人	585	209	597	207	635	212
	総計	人		794		804		847
女性比率	%	36.41	2.39	38.19	2.90	37.80	2.83	
	管理職	男性	人	128	126	124	124	
女性比率	%	5.88	7.35	6.77	9			
	管理職うち部長職	男性	人	31	27	26	26	
女性比率	%	0	0	0	0			
	役員 (執行役員含む)	男性	人	25	26	28	28	
女性比率	%	7.41	7.14	6.67	2			
	障がい者雇用率 <sup>*1</sup>	%	2.09	1.71	2.11	2		
労働災害発生件数 <sup>*2</sup>	件	0	1	1	1			
労災死亡事故発生件数	件	0	0	0	0			
休業傷病発生件数 <sup>*3</sup>	件	0	0	0	0			
従業員の労働組合加入率	%	76.20	75.80	75.90	74.90	76.54	74.16	

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

#### 働きやすさを支援する制度

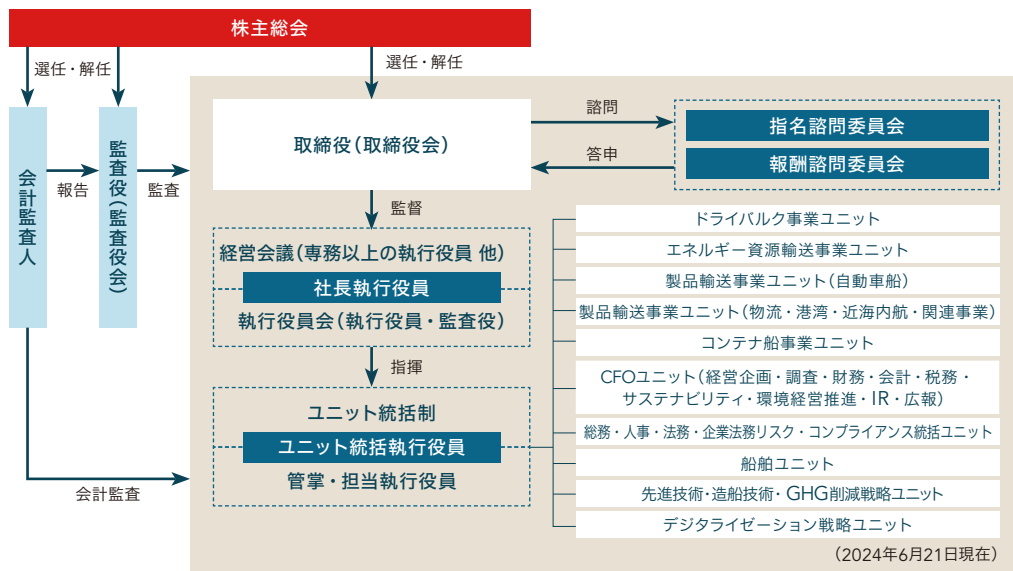
～ワーク・ライフ・バランスを支援する制度と利用実績～

主な制度	当社の制度	法が定める水準	2023年度利用者数			
			男	女	計	
母性尊重・健康管理の尊重	妊娠中の時間短縮勤務が可能	同左	—	0	0	
	勤務時間中の通院時間の確保	同左	—	1	1	
産前・産後休業	出産予定日8週間より取得可能	出産予定日6週間より取得可能	—	7	7	
育児休業	満3歳まで取得可能	満2歳まで取得可能	8	14	22	
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	3	—	3	
高度不妊治療のための休業制度	最長1年半の休業取得が可能	定めなし	0	0	0	
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、介護者がある場合には、最低200万円貸付可能	定めなし	0	0	0
	短時間勤務制度	小学3年生まで、2時間の時短勤務が可能	小学校就学前まで利用可能	0	28	28
	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
介護休暇	介護人一人につき年7日、複数の場合は年12日まで取得が可能	介護人一人につき年5日、複数の場合は年12日まで取得が可能	0	5	5	
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	17	10	27	
配偶者転勤休業制度	勤続21年目に取得可能(連続した10日間)	定めなし	7	6	13	
	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	



### 03. ESG・サステナビリティ | コーポレートガバナンス

#### コーポレートガバナンス体制



#### 役員報酬制度

区分	報酬の種類	報酬の性格	決定方法	報酬限度額
取締役	1. 月例報酬(金銭)	固定報酬	役位に基づいて決定	年額800百万円以内 (うち社外取締役は111百万円)
	2. 短期業績連動報酬(金銭)*1	変動報酬	単年度の連結業績および個人業績評価に連動 重大事故発生時には減算指標を適用	
	3. 中長期業績連動報酬(株式) 「BBT」*1		中長期の当社株主総利回り(TSR*2)、ROE指標、ESG指標(CO2排出効率改善)に連動*3	
監査役	月例報酬のみ	固定報酬	監査役の協議により決定	月額120百万円以内

\*1 業務執行取締役に限る

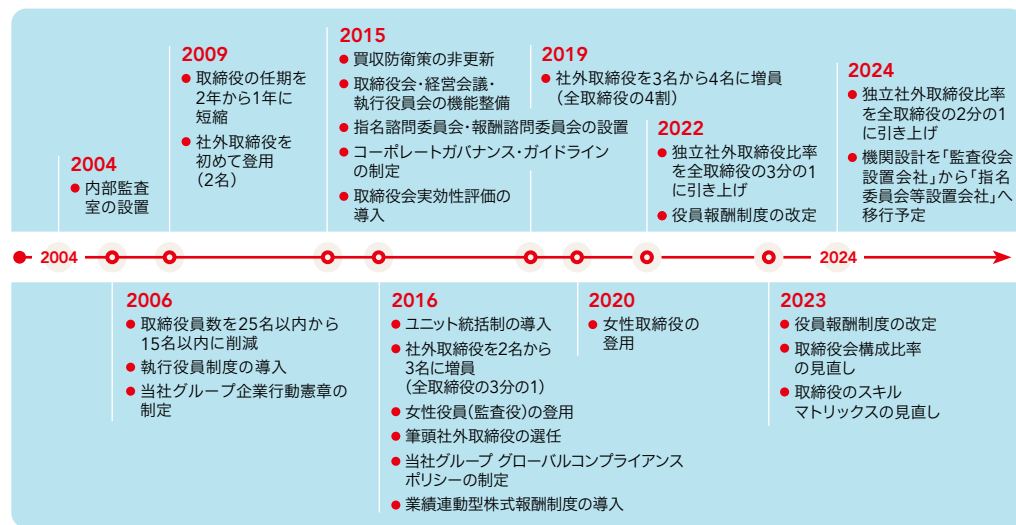
\*2 TSR=一定期間における当社株価上昇率+一定期間における配当率(配当合計額÷当初株価)

\*3 TSR指標、ROE指標およびESG指標の構成比率は、90:5:5

#### 役員向けトレーニング

対象役員	実施時期	内容
新任役員	就任後3ヶ月以内	会社法や金融商品取引法に係る法的責任に関するセミナーなどを実施
全役員	毎年	競争法、インサイダー取引規制、反贈収賄などのコンプライアンスに関する研修を実施
社外取締役・社外監査役	就任時	当社グループの事業、財務、組織の状況、経営状況、経営環境および経営課題について、所管部署または担当役員から説明

#### コーポレートガバナンス改革の変遷



#### 取締役のスキルマトリックス

当社の取締役会は、企業等大組織の運営経験者、海運業の営業面や技術面、ファイナンスその他の専門知識を有する者など多様な人材で構成しています。当社では、重要課題として整理したマテリアリティに基づいて取締役会に求められるスキル(知識・経験・能力等)を特定し、スキルの組み合わせ、多様性を考慮した取締役会の構成とすることで、取締役会の機能の発揮を図っています。

氏名	専門性							
	企業経営・経営戦略	法務・リスクマネジメント	財務・会計	人事・労務	安全・品質	環境・技術	グローバル	営業・マーケティング
明珍 幸一	●	●		●	●	●	●	●
針谷 雄彦	●				●	●	●	●
山鹿 徳昌	●	●	●			●	●	●
山田 啓二		●		●	●	●	●	
内田 龍平	●		●				●	
小高 功嗣		●	●				●	
牧 寛之	●		●	●		●	●	●
政井 貴子	●		●				●	●

### 03. ESG・サステナビリティ | ガバナンスデータ / 各種開示物のご案内

#### 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。

#### 政策保有株式に関する方針

当社では、コーポレートガバナンス・ガイドラインに基づいて、取締役会が少なくとも年1回、政策保有目的の上場株式各銘柄について、個別に保有目的や事業活動上の必要性、資本コストを踏まえた中長期的な経済合理性等を総合的に精査して保有の適否を検証し、保有継続が合理的でないと判断された銘柄については縮減の対象としています。当社では政策保有株式の縮減を進め、2024年3月末時点での上場株式銘柄数は3銘柄となっています。

#### 各種開示物のご案内

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

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

▶ ESGデータブック  
[https://www.kline.co.jp/ja/sustainability/esg\\_data.html](https://www.kline.co.jp/ja/sustainability/esg_data.html)

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

#### ガバナンスデータ


項目	内訳	単位	2021年度	2022年度	2023年度
取締役会	取締役人数	人	10	9	9
	うち男性	人	9	8	8
	うち女性	人	1	1	1
	女性比率	%	10	11	11
	社外取締役人数 (うち、独立社外取締役人数)	人	4 (3)	4 (3)	5 (4)
	社外取締役比率	%	40	44	56
	開催回数	回	18	19	19
平均出席率	%	100.0	99.0	100.0	
監査役会	監査役人数	人	4	4	4
	うち男性	人	3	3	3
	うち女性	人	1	1	1
	女性比率	%	25	25	25
	社外監査役人数	人	2	2	2
	社外監査役比率	%	50	50	50
	開催回数	回	16	15	14
指名諮問委員会	委員数	人	4	4	5
	社外取締役人数	人	3	3	4
	社外取締役比率	%	75	75	80
	開催回数	回	8	14	9
報酬諮問委員会	委員数	人	4	4	5
	社外取締役人数	人	3	3	4
	社外取締役比率	%	75	75	80
	開催回数	回	6	9	3
報酬	取締役報酬合計 (支給人数) *	百万円	340 (10)	906 (10)	732 (11)
	監査役報酬合計 (支給人数) *	百万円	81 (5)	80 (4)	80 (5)

\* 報酬合計 (支給人数) 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。

## 03. ESG・サステナビリティ | 外部からの評価

### ESG投資指数への組み入れ

	内容
	<p>▶ <b>Dow Jones Sustainability Asia/Pacific Index</b></p> <p>米国のS&amp;P Dow Jones Indicesが提供するESG投資指標で、全世界の大手企業のサステナビリティを経済・環境・社会の3つの側面から評価しています。当社はS&amp;P Global Corporate Sustainability Assessmentの運輸業界において、業界内上位15%のスコアを取得しています(2024年9月19日現在)。</p> <p><a href="https://www.spglobal.com/esg/csa/">https://www.spglobal.com/esg/csa/</a></p>
 FTSE4Good	<p>▶ <b>FTSE4Good Index</b></p> <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。また、サステナブル投資のファンドや他の金融商品の組成・評価にも広く利用されています。</p> <p><a href="https://www.ftserussell.com/ja/products/indices/ftse4good">https://www.ftserussell.com/ja/products/indices/ftse4good</a></p>
 FTSE Blossom Japan Index	<p>▶ <b>FTSE Blossom Japan Index</b></p> <p>FTSE Russell社のESGレーティング手法を用いて、ESGについて優れた対応を行っている日本企業のパフォーマンスを測定するために設計されたもので、サステナブル投資のファンドや他の金融商品の作成・評価に広く利用されます。</p> <p><a href="https://www.ftserussell.com/products/indices/blossom-japan">https://www.ftserussell.com/products/indices/blossom-japan</a></p>
 FTSE Blossom Japan Sector Relative Index	<p>▶ <b>FTSE Blossom Japan Sector Relative Index</b></p> <p>上記の「FTSE Blossom Japan Index」同様、FTSE Russell社により構築されたインデックスで、ESGの評価に加え、環境負荷の大きさ、および企業の気候変動リスクに対するマネジメントの評価を用いて対象企業をスクリーニングし、セクター・ニュートラルになるよう設計された指数です。</p> <p><a href="https://www.ftserussell.com/products/indices/blossom-japan">https://www.ftserussell.com/products/indices/blossom-japan</a></p>
2024 CONSTITUENT MSCI日本株 女性活躍指数 (WIN)	<p>▶ <b>MSCI日本株女性活躍指数 (WIN)</b></p> <p>米国のMorgan Stanley Capital International (MSCI) 社が開発した株価指数で、同社独自の性別多様性スコアに基づき、性別多様性に優れた企業を選別して構築されています。</p> <p><a href="https://www.msci.com/msci-japan-empowering-women-index-jp">https://www.msci.com/msci-japan-empowering-women-index-jp</a></p> <p>(注) MSCIによる川崎汽船株式会社のインデックス組み入れ、およびMSCIロゴ、商標、サービスマーク、またはインデックス名の使用は、MSCIまたはその関連会社による川崎汽船株式会社への後援、推奨、または助成に相当するものではありません。MSCIインデックスは、MSCIの独占的財産です。MSCIおよびMSCIインデックス名とロゴは、MSCIまたはその関連会社の商標またはサービスマークです。</p>

	内容
	<p>▶ <b>S&amp;P/JPXカーボン・エフィシエント指数</b></p> <p>年金積立金管理運用独立行政法人 (GPIF) が採用したESG指数のうち、環境(E)に着目した指数であり、環境情報開示、炭素効率性(売上高当たり炭素排出量)の水準を評価して、構成銘柄のウエイトを決定しています。</p> <p><a href="https://www.jpjx.co.jp/markets/indices/carbon-efficient/index.html">https://www.jpjx.co.jp/markets/indices/carbon-efficient/index.html</a></p>
2024  Sompo Sustainability Index	<p>▶ <b>SOMPOサステナビリティ・インデックス</b></p> <p>SOMPOアセットマネジメント株式会社が2012年8月から運用を開始した、ESGにフォーカスした運用プロダクトで、ESGに優れた約300銘柄から構成され、「サステナブル運用」のポートフォリオ構築に活用されています。本プロダクトは長期投資を志向する運用が行われており、複数の年金基金や機関投資家に採用されています。</p> <p><a href="https://www.sompo-am.co.jp/institutional/product/06/">https://www.sompo-am.co.jp/institutional/product/06/</a></p>

### 03. ESG・サステナビリティ | 外部からの評価

#### 主な受賞・評価

	内容
	<p>環境情報開示を推進する国際非営利団体(NGO)であるCDP(本部・英国)が実施する、世界各国の企業や団体、自治体の気候変動への取り組みに関する調査で、最高ランクの評価である「Aリスト」に8年連続で選定。その調査結果は企業価値を測る世界共通の指標として利用されています。</p> <p><a href="https://japan.cdp.net">https://japan.cdp.net</a></p>
	<p>CDPが企業のサプライチェーン全体での気候変動・温室効果ガスの排出量削減への取り組みについて調査する「サプライヤー・エンゲージメント評価」において、最高ランクの評価である「サプライヤー・エンゲージメント・リーダー」に6年連続で選定。</p> <p><a href="https://japan.cdp.net">https://japan.cdp.net</a></p>
	<p>Morgan Stanley Capital International (MSCI)社は、ニューヨークに本拠を置く世界的な金融サービス企業で、株価指数の算出やポートフォリオ分析など幅広いサービスを提供しています。当社は2024年のMSCI ESGレーティング評価において「A」の評価を受けました。</p> <p><a href="https://www.msci.com/sustainable-investing/esg-ratings">https://www.msci.com/sustainable-investing/esg-ratings</a></p> <p>Note: THE USE BY KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD. OF ANY MSCI ESG RESEARCH LLC OR ITS AFFILIATES ("MSCI") DATA, AND THE USE OF MSCI LOGOS, TRADEMARKS, SERVICE MARKS OR INDEX NAMES HEREIN, DO NOT CONSTITUTE A SPONSORSHIP, ENDORSEMENT, RECOMMENDATION, OR PROMOTION OF KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD. BY MSCI. MSCI SERVICES AND DATA ARE THE PROPERTY OF MSCI OR ITS INFORMATION PROVIDERS, AND ARE PROVIDED 'AS-IS' AND WITHOUT WARRANTY. MSCI NAMES AND LOGOS ARE TRADEMARKS OR SERVICE MARKS OF MSCI.</p>
	<p>Sustainalytics社は米国モーニングスターグループの一員で、ESGに特化した調査・レーティング・データ提供を行うリーディング企業です。2024年7月に当社はSustainalytics社より、ESG要因により財務上の影響を受けるリスクレベルが「Low」(ESG Risk Rating: 18.7)という評価を受けました。</p> <p><a href="https://www.sustainalytics.com/esg-ratings">https://www.sustainalytics.com/esg-ratings</a></p> <p>Note: Copyright 2023 Morningstar Sustainalytics. All rights reserved. This article contains information developed by Sustainalytics (www.sustainalytics.com). Such information and data are proprietary of Sustainalytics and/or its third party suppliers (Third Party Data) and are provided for informational purposes only. They do not constitute an endorsement of any product or project, nor an investment advice and are not warranted to be complete, timely, accurate or suitable for a particular purpose. Their use is subject to conditions available at <a href="https://www.sustainalytics.com/legal-disclaimers">https://www.sustainalytics.com/legal-disclaimers</a>.</p>
	<p>「日経SDGs経営」調査で★4.0の評価を獲得</p> <p><a href="https://www.nikkei-r.co.jp/service/survey/sdgs_survey/">https://www.nikkei-r.co.jp/service/survey/sdgs_survey/</a></p>

	内容
	<p>子育てサポート企業として3回目の次世代認定マーク「2022年くるみんな」を取得</p> <p><a href="https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/kodomo/shokuba_kosodate/kurumin/index.html">https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/kodomo/shokuba_kosodate/kurumin/index.html</a></p>
	<p>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践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、5年連続6回目となる「健康経営優良法人2024」の大規模法人部門にて認定を取得</p> <p><a href="https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/healthcare/kenkoukeiei_yuyouhouzin.html">https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/healthcare/kenkoukeiei_yuyouhouzin.html</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</p> <p><a href="https://www.meti.go.jp/policy/it_policy/investment/dx-nintei/dx-nintei.html">https://www.meti.go.jp/policy/it_policy/investment/dx-nintei/dx-nintei.html</a></p> <p><a href="https://www.kline.co.jp/ja/news/other/other-20220404.html">https://www.kline.co.jp/ja/news/other/other-20220404.html</a></p>
	<p>公益社団法人日本証券アナリスト協会、2024年度(第30回)「証券アナリストによるディスクロージャー優良企業選定」において運輸部門で優良企業に選定。</p> <p><a href="https://www.saa.or.jp/standards/disclosure/selection/index.html">https://www.saa.or.jp/standards/disclosure/selection/index.html</a></p>
	<p>「大和インターネットIR表彰 2024」優良賞(7年連続選定)</p> <p><a href="https://www.daiwair.co.jp/news/internet_IR2024.html">https://www.daiwair.co.jp/news/internet_IR2024.html</a></p>
	<p>日興アイ・アール株式会社、「2024年度 全上場企業ホームページ充実度ランキング」総合部門において「最優秀サイト」を4年連続選定。また、同業種別部門(海運業)において「最優秀サイト」を2年連続選定。</p> <p><a href="https://www.nikkoir.co.jp/">https://www.nikkoir.co.jp/</a></p>



## 04. 会社概要／株式情報 | 会社概要／株式情報

### 会社概要 (2024年12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	明珍 幸一(2019年4月1日就任)
従業員数	単体: 909名(陸員684名、海員225名) 連結: 5,660名
事業内容	海上運送業、陸上運送業、航空運送業、海陸空通し運送業、 港湾運送業等

### 事業所

本社	〒100-8540 東京都千代田区内幸町二丁目1番1号 (飯野ビルディング) 電話 (03) 3595-5000 / FAX (03) 3595-5001
本店	〒650-0024 神戸市中央区海岸通8番 (神港ビルヂング) 電話 (078) 332-8020 / FAX (078) 393-2676
支店	
名古屋	〒450-0001 名古屋市中村区那古野一丁目47番1号 (名古屋国際センタービル) 電話 (052) 589-4510 / FAX (052) 589-4585
関西	〒650-0024 神戸市中央区海岸通8番 (神港ビルヂング) 電話 (078) 325-8727 / FAX (078) 393-2676
海外駐在員事務所	台北、マニラ、デュバイ
海外法人	韓国、中国、台湾、タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、 ベトナム、インド、豪州、英国、ドイツ、ベルギー、フランス、米国、 メキシコ、ペルー、チリ、ブラジル、南アフリカ

関係会社 国内27社 海外259社  
(連結対象)

### 株式情報 (2024年9月30日現在)

発行可能株式総数	1,800,000,000株
発行済株式数	675,172,067株
株主数	115,253名
株主名簿管理人	三井住友信託銀行株式会社 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号
上場証券取引所	東京(プライム市場)

### 当社格付 (2025年2月20日現在)

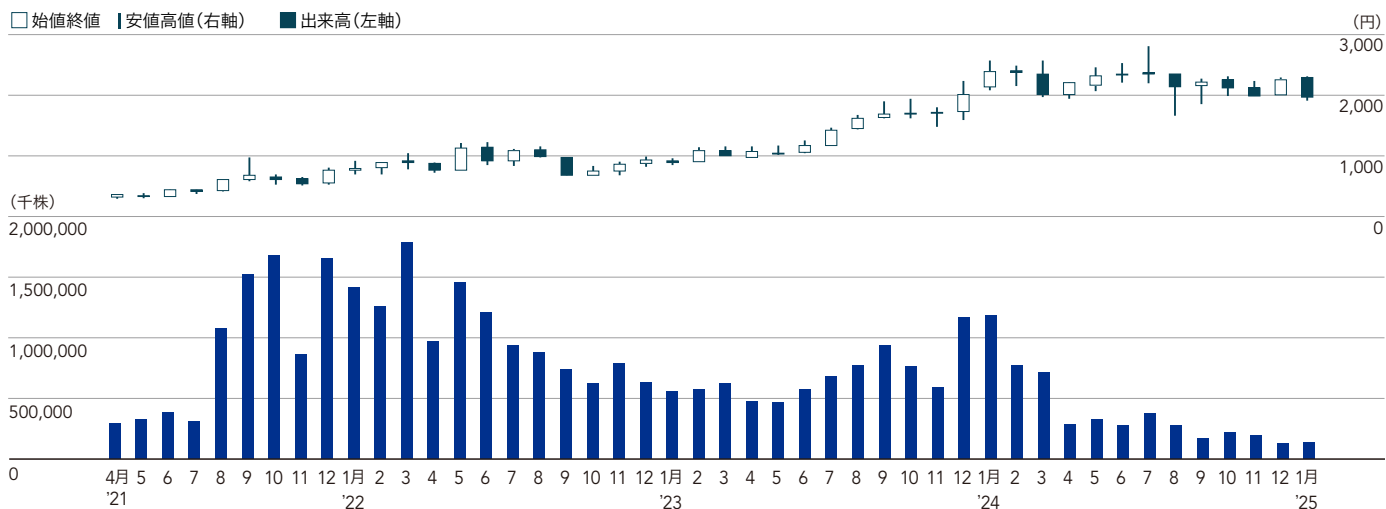
JCR	A- (安定的)
-----	----------

### 大株主 (2024年9月30日現在)

株主名	所有株式数 (千株)	持株比率 (%)
イーシーエム エムエフ	77,947	11.56
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	69,010	10.23
エムエルアイ フォー セグリゲートイットズ ビービー クライアント	50,862	7.54
J.P. MORGAN SECURITIES PLC FOR AND ON BEHALF OF ITS CLIENTS JPMSP RE CLIENT ASSETS-SEGR ACCT	45,663	6.77
CGML PB CLIENT ACCOUNT / COLLATERAL	42,375	6.28
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	21,813	3.23
バンク オブ ニューヨーク ジーシーエム クライアント アカウント ジエイピーアールデイ アイエスジー エフ イーエイシー	20,810	3.08
サンテラ(ケイマン) リミテッド アズ トラスティ オブ イーシーエム マスター ファンド	19,716	2.92
今治造船株式会社	16,956	2.51
株式会社みずほ銀行	13,432	1.99

(注) 所有株式割合は自己株式(1,112,170株)を控除して計算しています。

### 株価および出来高の推移



(注) 2022年10月1日付及び2024年4月1日付の株式分割(普通株式1株につき3株の割合)を考慮し調整しています。

〒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。

