

"K" LINE REPORT 2018



K "K" LINE
川崎汽船株式会社

目次

“K” LINEグループの価値創造

- 1 企業理念・ビジョン
- 2 企業価値創造ストーリー
 - 2 歴史・プロフィール
 - 4 “K” LINEグループの価値創造モデル
- 6 社長インタビュー
- 12 特集1: さらなるサービス充実と新しいビジネスモデルの構築
- 15 特集2: 経営管理の高度化
- 16 財務・ESGハイライト

価値創造を支える基盤

- 36 CSR ～ESGの取り組み～
 - 38 環境保全
 - 40 安全運航
 - 42 人材育成
 - 44 ステークホルダーエンゲージメント
 - 46 コーポレートガバナンス
 - 50 リスクマネジメント
 - 51 コンプライアンス
 - 52 会長×社外取締役 対談
 - 56 役員紹介／組織図

価値創造の取り組み

- 20 At a Glance
- 22 事業概況
 - 22 ドライバルク事業
 - 24 エネルギー資源輸送事業
 - 26 海洋資源開発事業
 - 27 液化ガス新事業
 - 28 自動車船事業
 - 30 自動車物流事業
 - 31 近海・内航事業
 - 32 物流事業
 - 34 コンテナ船事業

財務セクション・企業情報

- 58 経営成績の分析
- 60 連結財務諸表
- 64 事業拠点
- 66 主要連結子会社および関連会社
- 68 会社概要／株式情報

編集方針

川崎汽船(“K” LINE)グループは、世界の海上輸送ニーズに適応したさまざまなタイプの船隊を保有・運航し、陸上輸送や倉庫事業も展開する総合物流企業グループです。“K” LINEグループでは独自の企業価値のシンボルとして「**K** Value(Kラインバリュー)」を定めています。

“K” LINE REPORTでは、この**K** Valueについて、幅広いステークホルダーを対象に財務・非財務情報の両面から説明しています。なお、それぞれの取り組みの詳細については、当社ウェブサイト(www.kline.co.jp)を併せてご覧ください。

見直しに関する注記事項

このレポートに記載されている当社の計画、戦略と将来の業績につきましては、現時点で入手可能な情報に基づき、当社の経営者が判断したものであり、リスクや不確定要素が含まれています。従いまして、実際の業績は事業を取りまく環境の変化などにより、当社の見通しと異なる可能性があります。

企業理念・ビジョン

“K” LINEグループは、世界の経済活動を支える物流インフラの基盤である海運業において、安全・安心な海上輸送および物流サービスを提供することで、お客さまからの信頼を獲得してきました。

当社グループは、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することを企業理念に謳っています。

この理念の下、当社グループ独自の企業価値である

 Value (Kラインバリュー) をさらに向上させていきます。

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

歴史・プロフィール

総合物流企業グループとしての持続的成長の歩み

当社は1919年の設立から、安全・確実な運航へのたゆまぬ努力を続けながら環境変化の荒波を幾度となく乗り越え、「海運業を母体とする総合物流企業グループ」へと進化してきました。そして2019年に創立100周年を迎えます。“K” LINEグループは、約1世紀に及ぶ開拓と創造の歴史の中で育んだ「高い技術力」「高いレベルの輸送品質」「グローバルな事業展開」「変革を支える人材と多様性」を強みとして、これからも先進的なチャレンジで独自性を発揮し、成長を続けていきます。

1919



川崎汽船設立
(写真は創業時社屋)

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



日本籍初の液化天然ガス
(LNG) 運搬船“尾州丸”
竣工

1986



北米大陸において、日本
船社初のコンテナ2段積
み列車(ダブル・スタック・
トレイン)による海陸一貫
輸送を開始



※1990年度までは川崎汽船単体の業績であり、1991年度からは連結の業績となります。

百年の歴史で さまざまな産業分野における

高い技術力



進取の気性と自由闊達な企業文化のもと、業界の先駆者として技術革新を積極的に取り込み新たな船型やサービスを開発、多様化・高度化する顧客ニーズに応えています。また環境保全においても世界最先端を走り続けています。

高いレベルの 輸送品質



「重大事故ゼロ」の維持を目指す世界トップクラスの安全運航、船種別に特化したインハウスの専門会社による高品質の船舶管理、顧客の信頼に高度な海事技術で応える業務品質、これらによって高いレベルの輸送品質を確保しています。

2019

創立
100周年
を迎える

2018



邦船3社定期コンテナ船事業統合会社「OCEAN NETWORK EXPRESS (ONE)」が、4月よりサービス開始

2016



世界の最先端技術を結集し、究極の省エネを目指す環境対応フラッグシップ、7,500台積み自動車運搬船“DRIVE GREEN HIGHWAY”竣工

2015



最新鋭の省エネ機能を備えた超大型コンテナ船(14,000TEU型) ミヨープリッジ “MILLAU BRIDGE” 竣工

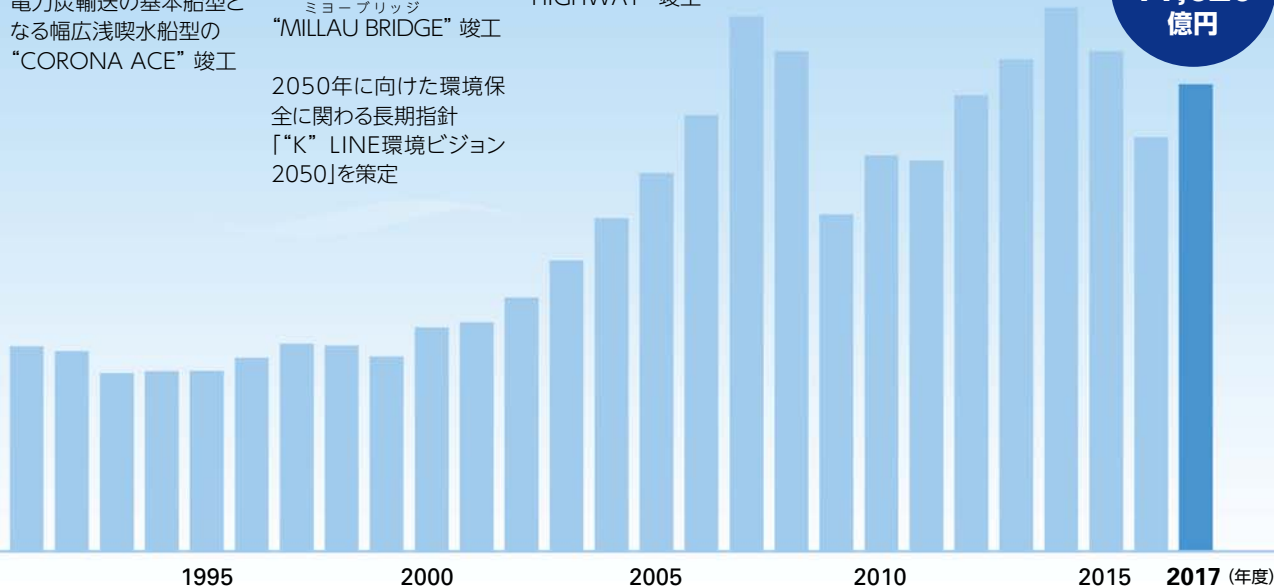
2050年に向けた環境保全に関わる長期指針「“K” LINE環境ビジョン2050」を策定

1994



電力炭輸送の基本船型となる幅広浅喫水船型の“CORONA ACE”竣工

売上高
11,620
億円



培われた強み

強固な信頼関係で結ばれた顧客基盤

グローバルな事業展開



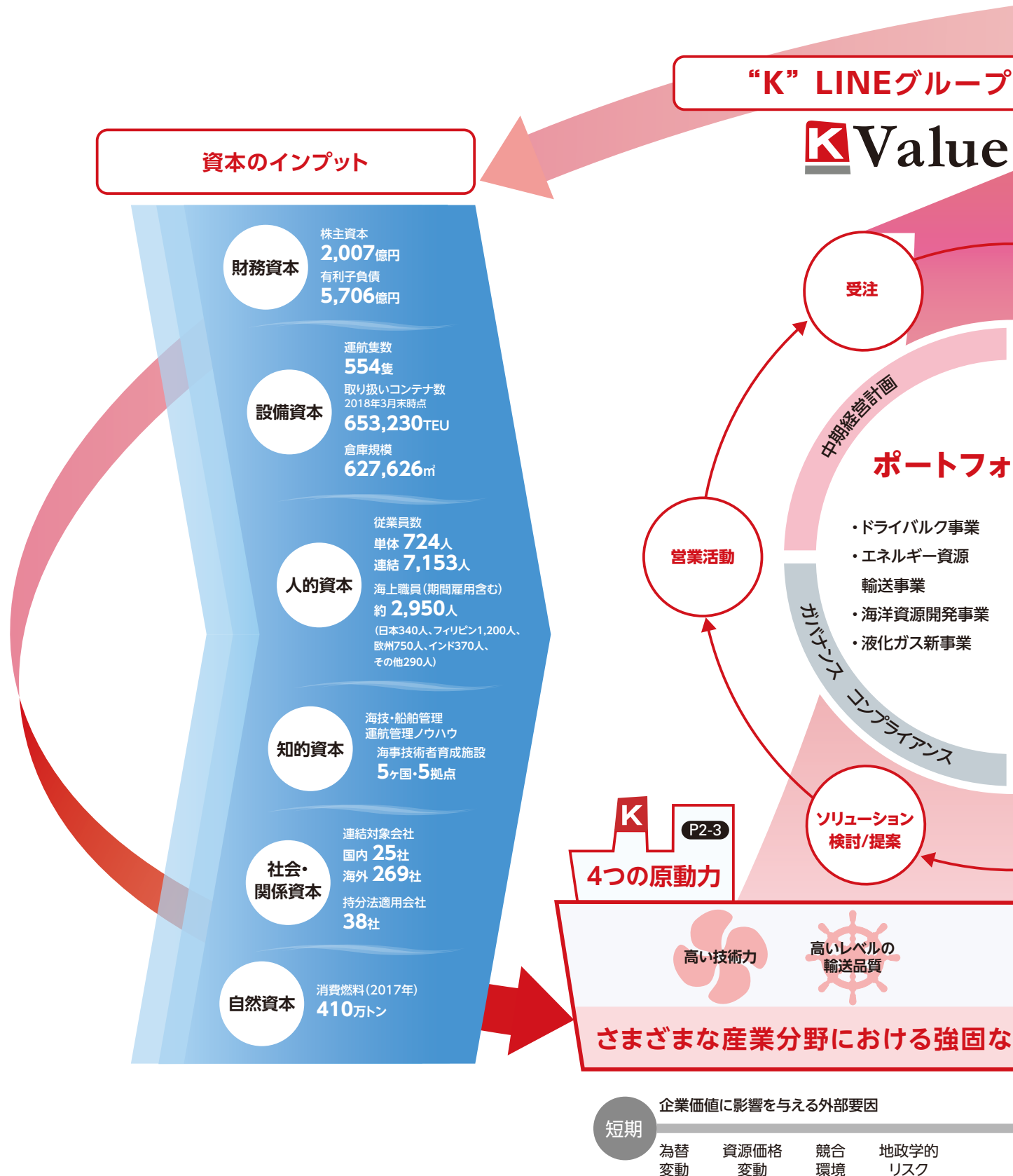
国内外の300社を超えるグループ会社が、欧米・アジアをはじめとした国や地域に密着し、世界をまたいで緊密に連携する体制を取り、ワンストップ物流サービスを実現するグローバルネットワークを構築しています。

変革を支える人材と多様性

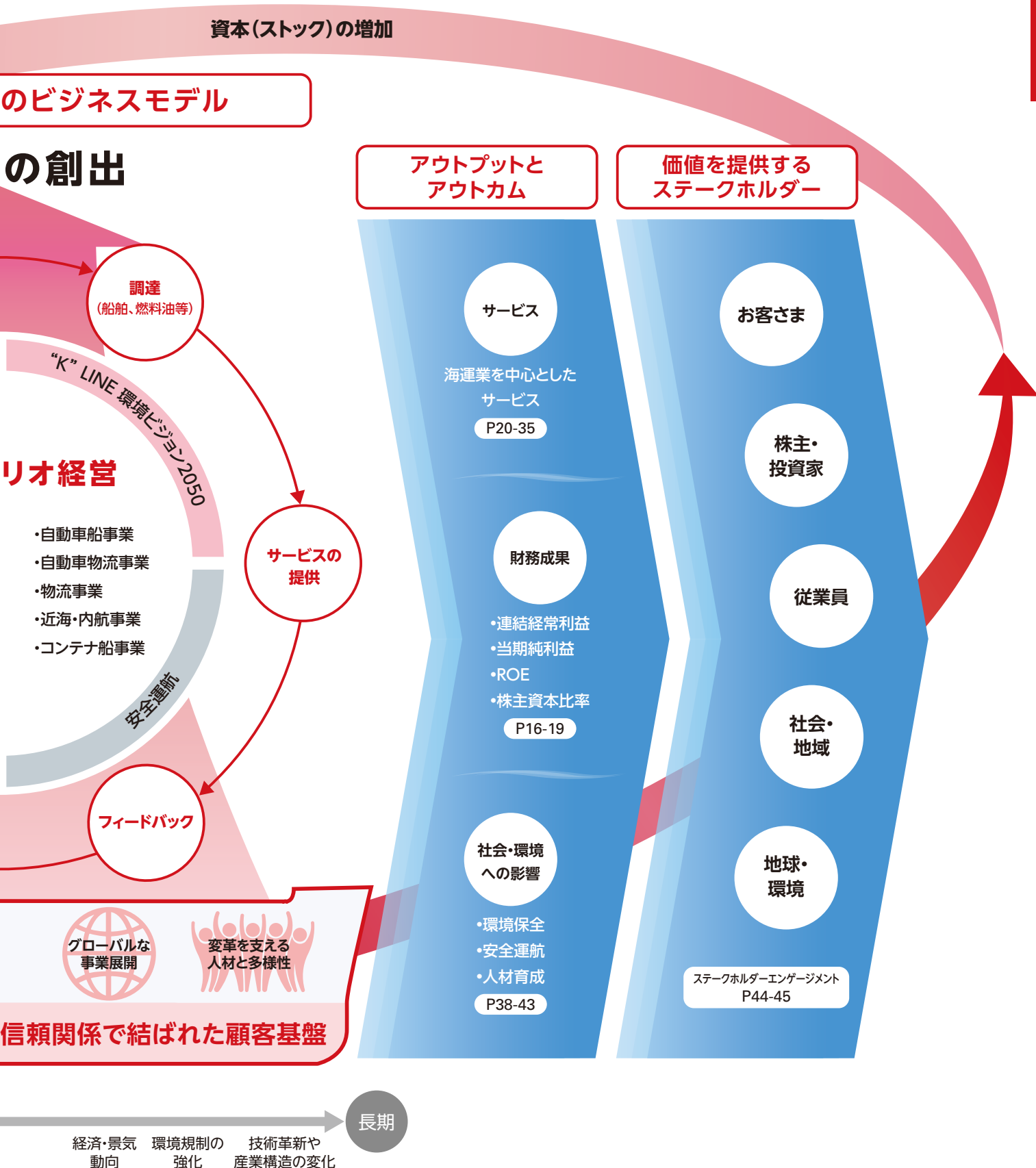


「お客さまを第一に考えた高いレベルの物流サービスの提供」の実現に欠かせない、変革を支える人材とグローバルに活躍できる多様性に富んだ人材を育成しています。

“K” LINEグループの価値創造モデル



“K” LINEグループは、4つの強みを原動力にさまざまな資本を活用し、世界の人々の豊かな暮らしに貢献する物流・貿易の基幹インフラとして、安全・安心な海上輸送および物流サービスを提供することによって、ステークホルダーの皆さまにとって価値ある存在であり続けることを目指しています。



社長インタビュー

“K” LINEグループは、一丸となって
持続的成長に向けた「変革」に
取り組んでいます。



当社は、2019年に創立100周年を迎えます。2015年度・2016年度の大規模な構造改革を経て、2018年4月にコンテナ船事業統合会社OCEAN NETWORK EXPRESS (ONE) 社が始動。2018年度は「変革の年」となります。新生“K” LINEグループは、一丸となって次の100年を見据えたさまざまな施策に取り組み、ステークホルダーの皆さまの期待に応えられるよう、より一層、企業価値向上に邁進します。

Q1

2017年度の事業環境と業績についてご説明ください。

A1

主力事業の市況底入れと構造改革・収益改善策等の効果により、3期振りの黒字化を達成しました。

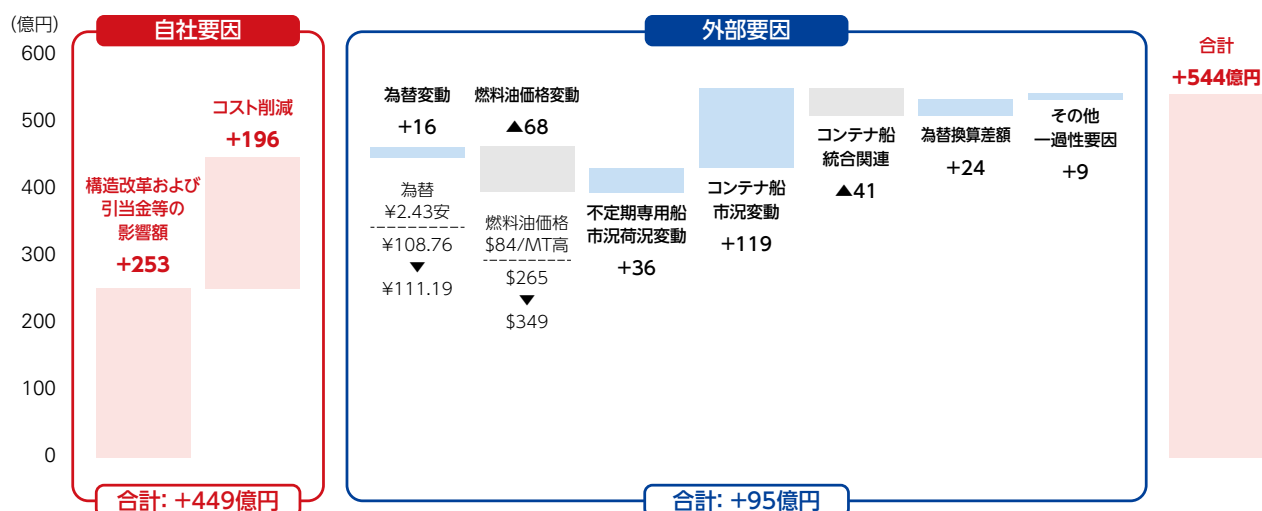
コンテナ船は東西航路の荷況が堅調で、運賃市況も全般としては回復基調で推移しました。ドライバルク船の市況も、中国向け鉄鉱石・原料炭の荷動きの伸長により、大型船が歴史的低水準からの回復を遂げ、中小型船も穀物や石炭などの堅調な荷動きを背景に緩やかな回復を継続しました。コンテナ船、ドライバルク船ともに需給バランスの本格改善までには至っていませんが、これらの市況は底入れしたとみています。

こうした中、前年度までの2期にわたり徹底した競争力強化への取り組みとして行った構造改革に加え、継続したコスト削減の実施、配船効率化などの収支改善策等の効果(449億円)によって、業績は大幅に改善しました。燃料油価格の上昇や円高の進行などはマイナスの影響となりましたが、連結売上高は1兆1,620億円と前年度比1,318億円増加し、営業利益は72億円、経常利益は20億円、親会社株主に帰属する当期純利益は104億円と3期振りに営業、

経常および当期の全段階での黒字化を達成することができました。また課題であったコンテナ船事業の安定化を実現するべく、邦船3社による同事業の統合に向けた準備を着実に進めました。

自己資本比率は、当期株主資本は増額したものの円高の影響を受け、前年度並みの20.8%となりました。今後さらに収益力を強化し自己資本比率を高めていく所存です。

●前年度比経常損益と損益変動要因



Q2 2018年度の業績見通しと持続的成長に向けた取り組みについてお聞かせください。

A2 安定収益型事業の拡充と、不採算事業縮小の両面の取り組みを進めていきます。

基幹事業の1つであるコンテナ船事業を、邦船3社による統合会社OCEAN NETWORK EXPRESS(ONE)に移管し、持分法適用会社による運営に変えました。このため2018年度の連結売上高は7,545億円へと減少しますが、構造改革の進捗と回復基調の海運市況によって、営業利益は50億円、経常利益は50億円、親会社株主に帰属する当期純利益は70億円になるものと見込んでいます。この数字は第1四半期に発生するコンテナ船事業統合に伴う一過性の費用85億円を織り込んだものです。

コンテナ船事業統合を機に、マネジメントアプローチを主要素とし、対外的に当社業績状況がより理解されやすいものにするために決算開示セグメントを「ドライバルク」「エネルギー資源」「製品物流」「その他」の4つに再編しました。

「ドライバルク」セグメントにおいては、持続的成長に向け、

中小型船を中心に高コスト船の縮減を図る一方で、中長期契約の拡充に努め、安定収益の拡大を目指します。

「エネルギー資源」セグメントでは、LNG船と電力炭船において、中長期契約による安定収益の積み上げに継続して注力します。油槽船では一部市況の影響を受けていますが、既存船の新造代替と新規契約獲得により中長期契約の積み上げを図ります。加えて、液化ガス新事業では、LNG燃料供給事業などを新たな収益源に育成していきます。2018年5月には、当社と中部電力株式会社、豊田通商株式会社、日本郵船株式会社の4社で、船舶向けLNG燃料供給事業を展開する新会社を設立しました。

「製品物流」セグメントでは、自動車船事業において資源国向け荷動きの低迷と物流複雑化による収益性低下はありますが、7,500台積みの新世代大型船15隻を活用し、運航効率の改善と船舶経費・運航経費の低減を目指します。また、このシリーズ船は重建機類・鉄道車両などの積載能力が高く、この特徴を最大限に生かしてHIGH & HEAVY(背高・重量)貨物の拡大に取り組みます。一方、物流事業ではケイラインロジスティクス株式会社を中核会社としてグローバルネットワークを再構築し、顧客基盤・事業規模の拡大を図ります。

社長インタビュー

●事業開示セグメントの変更

2017年度(旧)セグメント	
不定期専用船	鉄鋼原料
	電力炭船
	製紙原料
	バルクキャリア
	自動車船(自動車物流事業を含む)
	LNG船
	油槽船
	液化ガス新事業
	近海・内航
海洋資源開発および重量物船	
	海洋資源開発
	オフショア支援船
	重量物船
コンテナ船	
	コンテナ船(港湾事業を含む)
	物流
その他	
	船舶管理、旅行代理店業、不動産業等
本部・調整	

2018年度(新)セグメント	
(新)ドライバルク	鉄鋼原料
	バルクキャリア(製紙原料事業を含む)
(新)エネルギー資源	
	LNG船
	油槽船
	電力炭船
	海洋資源開発
	オフショア支援船
	液化ガス新事業
(新)製品物流	
	自動車船
	自動車物流
	物流
	近海・内航
	コンテナ船
	(港湾事業、コンテナ船関連事業+ONE 持分を含む)
その他	
	船舶管理、旅行代理店業、不動産業等
本部・調整	

●2018年度通期業績予想

(億円)

	2018年度			2017年度比較	
	上期 予想	下期 予想	通期 予想	通期 実績	今回 増減額
売上高	3,820	3,725	7,545	11,620	▲4,075
営業損益	▲75	125	50	72	▲22
経常損益	▲90	140	50	20	30
親会社株主に帰属する 当期純利益	25	45	70	104	▲34
為替レート(¥/\$)	¥108	¥110	¥109	¥111.19	▲¥2
燃料油価格(\$)	\$376	\$369	\$373	\$349	\$24

●セグメント別業績予想

(億円)

セグメント		2018年度		
		上期 予想	下期 予想	通期 予想
ドライバルク	売上高	1,135	1,155	2,290
	経常損益	0	35	35
エネルギー資源	売上高	430	445	875
	経常損益	10	20	30
製品物流	売上高	2,085	1,950	4,035
	経常損益	▲75	90	15
内コンテナ船事業	売上高	651	515	1,166
	経常損益	▲91	43	▲48
	ONE 持分	1	36	38
その他	売上高	170	175	345
	経常損益	5	5	10
本部・調整	売上高	—	—	—
	経常損益	▲30	▲10	▲40
合計	売上高	3,820	3,725	7,545
	経常損益	▲90	140	50



提案制度「飛躍への提言—チャレンジ99」を導入

先ほど述べたように、コンテナ船事業の統合は、当社にとって変革の大きな機会です。このタイミングをとらえて、役職員一人ひとりが会社の将来を考え、過去にとらわれないアプローチで次代の“K” LINEグループを築き上げるために、新たな提案制度「飛躍への提言—チャレンジ99」を導入しました。

中期経営計画「飛躍への再生」と、2018年が当社創立99周年であることを踏まえた名称です。分野を問わずに、Eメールで提案を送ってもらい、責任部署での精査や対応策・方向性の検討を経て、社内や提案者本人にフィードバックするものです。私もすべての提案に目を通しており、この中から次代につながる提案が出てくるものと期待しています。

Q3 ONEへの想いと期待をお聞かせください。

A3 邦船3社の強みを結集し、国内最大のコンテナ船事業体として信頼される会社となることを確信しています。

邦船3社のコンテナ船事業統合会社「ONE」は、当初の計画どおり2018年4月にサービスを開始しました。この大胆な事業統合により、国際競争に勝ち残るために必要な事業規模とコスト競争力を確保しました。発注済みの船が出揃うと合計224隻、155万TEUとなり、欧州3社の第一集団に次ぐクラスになります。さらに、統合によるコストの削減によって事業運営を安定させることができます。統合による

シナジー効果は、当初計画を上回る年間10億5,000万ドルを見込んでおり、2018年度にはその60%、2019年度には80%、2020年度には100%の現出を想定しています。

邦船各社はコンテナ船事業で特徴的な強みを持ち、お客さまの視点で輸送品質やカスタマーサービスを重視するクオリティへのこだわりは共通しています。今後は株主としての立場で事業運営に関わることになりますが、こうした異なる強みとクオリティへのこだわりを持つ国内3社のDNAを融合させ、ONEが皆さまから信頼される会社となることを確信しています。邦船3社は、国内最大のコンテナ船事業体として「ONEを必ず成功させる」という強い決意で支援していきます。

ONEの詳細はP35 事業概況(TOPICS)へ

Q4 中期経営計画「飛躍への再生」(2017~2019年度)への取り組み状況を教えてください。

A4 安定収益積み上げのため、事業ポートフォリオの変革を進めるとともに、経営管理高度化による事業リスク・リターン管理も導入しました。

本中期経営計画では、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の取り組みを、3つの重要課題として掲げています。この施策により2017年度から3年間黒字を継続し、安定収益型事業のROAを6%、その安定収益を300億円超のレベルに引き上げ、自己資本比率は20%台半ばに向けた積み上げを目指しています。

現時点での進捗状況について、1つ目の「ポートフォリオ

戦略転換」では、コンテナ船事業統合の完遂、重量物船事業の売却や市況連動型の高コスト船隊の縮減に取り組んだ上で、安定収益型事業の強化を推進しています。2017年度の安定収益型事業の規模は約270億円(前年度比20億円増)となり、目標の300億円超に向け着実に積み上げを図っています。

「経営管理の高度化」では、資本コストをより意識した事業リスク・リターン管理を軸に運用を開始しています。この管理手法の導入により、異なる角度からの課題の抽出と解決施策の実施を可能にしつつあると考えており、「ポートフォリオ戦略転換」の連携を強化するとともに、運用をさらに熟成させていくことで当社の経営管理の高度化を深めていきます。「機能別戦略の強化」では、CRM(カスタマー・リレーションシップ・マネジメント)の強化、技術革新、ビジ

社長インタビュー

ネスモデル変革、人材確保・育成・多様性を融合させて取り組む必要があると考えており、社会の変化やお客さまの戦略を理解して、協働して新たなビジネスモデルを構築しています。

最後の「ESGの取り組み」では、ユニット統括制の強化、リスクマネジメントの強化などを進めています。また当社は2050年までの長期環境指針「環境ビジョン2050」に

基づく施策を進め、最新の環境対応船“DRIVE GREEN HIGHWAY”がシップ・オブ・ザ・イヤー2016を受賞するなど、環境保全先進企業として高い外部評価を得ています。また、グループ全体での環境マネジメント推進体制「DRIVE GREEN NETWORK」を始動させ、第三者機関による適合認定も受けました。

詳細はP12-14 特集1、P36-55 CSRパートへ

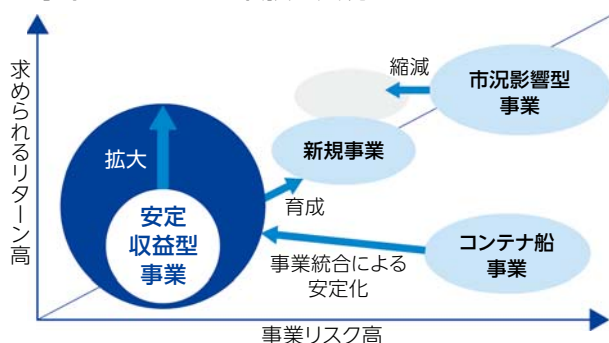
● 中期経営計画進捗状況詳細と2018年度取り組み



詳細はP15 特集2へ



●事業ポートフォリオ転換の実現



Q5

硫黄酸化物(SO_x)をはじめとした環境規制への対応状況について教えてください。

A5

低硫黄燃料の使用やSO_x除去装置の設置、LNGへの燃料転換など、船単位で最適な対応を進めます。

海運は環境負荷が低い輸送手段ですが、地球規模で環境に対する影響が深刻化する中、海上輸送による環境負荷の低減は喫緊の課題です。とりわけ注目を集めているのは、船舶用燃料における硫黄分濃度の規制です。現在は一般海域において3.5%以下の濃度に制限されていますが、2020年1月以降は0.5%以下となります。この対策としては、低硫黄燃料油の使用、排ガスから硫黄分を除去するスクラバーの設置、LNGなどへの燃料転換といった対応がありますが、どれか1つの方策に限定できるものではなく、船単位で対応を進めていきます。また、2018年4月には海運業界で初めてCO₂など温室効果ガス(GHG)の削減目標が定められ、今後、達成に向けた具体策の議論が始まります。環境対策には多額の費用が必要ですが、受益者間で公平に分担し、対策に遅滞が生じないようにすることが重要です。

Q6

最後にステークホルダーの皆さまにメッセージをお願いします。

A6

新生“K” LINEグループとしてさらなる「変革」を目指します。

2017年度は新たな中期経営計画をスタートさせ、「飛躍への再生」に向けた取り組みを軌道に乗せることができました。しかしながら自己資本を充実させ、喫緊の課題である財務体質の改善を進めるため、遺憾ではありますが配当は見送らせていただきました。

2018年度はこれまでの構造改革等により毀損した自己資本を回復させ、地力を蓄えとともに、次の飛躍に備えるための施策を本格的に実施する期間と位置付けています。同時に、新生“K” LINEグループとしてしがらみにとらわれない挑戦を進める「変革の年」でもあります。グループ全体の力を結集して変革への歩みをゆるぎないものとし、2019年に迎える創立100周年へ、また次の100年へとつなげたいと思います。

本中期経営計画期間の3ヶ年、黒字を維持するとともに強固な経営基盤を再構築して早期の復配を目指し、お客さまや株主・投資家をはじめとするステークホルダーの皆さまから一層の信頼をいただける企業にしたいと考えていますので、引き続き皆さまのご支援を賜りますよう、お願い申し上げます。

代表取締役社長

村上英三

特集
1

さらなるサービス充実と ～ **K** Valueの創出～

“K” LINEグループは、コンテナ船事業を統合した後のさらなる機能別戦略強化の一環として、グループ全体でカスタマー・リレーションシップ・マネジメント(CRM)を推し進め、顧客基盤の強化を図っています。そこで特集1では、総合物流企業のサービスメニューを生かした重層的かつ提案型の営業展開を通じた「顧客基盤の強化」についてご説明し、その手段として顧客ニーズをとらえた技術革新およびビジネスモデル変革についての具体的な取り組みをご紹介します。

● “K” LINEグループの目指す姿



新しいビジネスモデルの構築

重点施策① 顧客基盤の強化

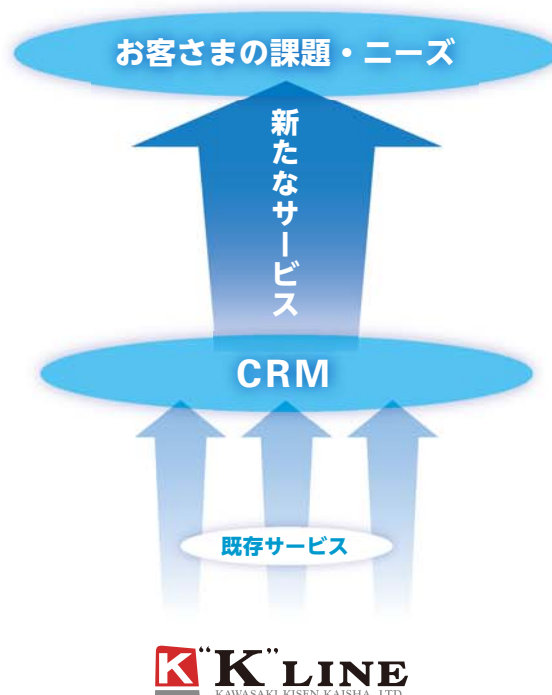
当社グループは、海運業を母体とする総合物流企業グループとしての充実したサービスメニューを生かし、全社を挙げて重層的かつ提案型の営業を積極的に展開しています。

お客さまは海運・物流に関し、常にさまざまな課題を抱えています。安全・安心といったサービス品質の向上や、環境規制など社会課題への対応のみならず、例えば、新規工場の立ち上げに際しては、原料・製品の海上輸送にとどまらず、工場資材の輸送、河川・陸上輸送、工場内物流などさまざまなニーズが存在します。また、急速に技術革新の進んでいる自動車業界では、EV化やIoTの普及に伴って物流に対する需要が大きく変化しつつあり、AI(人工知能)などによる自動化の実現によって、船積・輸送サービスのあり方が大きく変わる可能性もあります。新興国での完成車物流では、現地での新たな物流インフラの構築が必要になっています。

このようにお客さまの課題・ニーズの変化は多岐にわたっており、これにより、既存の取引の枠を超えたビジネスチャンスが数多く存在しています。これに対し、当社グループは「高い技術力」と「高いレベルの輸送品質」に加えて、海上輸送および物流サービスを総合的に提案するメニューと独自のノウハウを有しています。さらに、世界各国の現地パートナーと連携して新たな物流インフラを構築する体制も整えています。そこで、あらゆる産業のお客さまに向けて、これらの当社グループの強みを余すことなく発揮し、海上輸送から各地域での陸上輸送に至るまで、物流輸送全般を垂直方向に掘り下げ、最適なソリューションを提供することに注力しています。

そのための施策として、本社内に複数にまたがる事業やプロジェクトを統括する機能を置き、全社・全拠点で収集・共有している顧客情報を事業部門横断的な営業活動に生かし、海外拠点・グループ会社などの各機能を有効に連携させる取り組みを推進しています。

●顧客基盤の強化(垂直展開)のイメージ



重点施策② 新たなビジネスモデルの構築

こうした統括機能の強化とともに迅速にプロジェクトチームを立ち上げ、組織的なソリューション提案を可能とする体制を整備しています。さらに顧客基盤の強化を通じたソリューション提案を発展させ、新たなビジネスモデルの構築を目指しています。

すでにCRMを起点とするビジネスモデルの変革として、

プロジェクト輸送の取り組みや完成車物流をはじめ、新興国を中心とした顧客の物流インフラ需要に対し、解決策を提供するなどの事業展開を進めています。また環境問題への先進的な対応として、川崎近海汽船株式会社との日本初となるLNG燃料フェリー就航の実現に向けた取り組みに加え、国内における船舶向けLNG燃料供給の事業化も決定しました。

事例1 先進技術の利用～K-IMS※の導入～

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。「K-IMS」は、海上ブロードバンド通信の普及を受け、「パフォーマンス解析システム」と「運航データ収集・監視システム」を統合・刷新した上で、「最適運航システム」と「データの常時可視化」を一体化した総合運航管理システムです。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。

将来的には、AI、ビッグデータ、IoTといった技術革新を取り込み、段階的に自動化を進め、「安全」を第一にヒューマンエラーを完全排除する自動運転船の実現を目指しています。

●統合運航管理システム



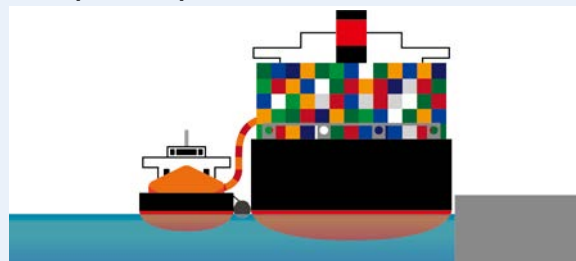
※Kawasaki-Integrated Maritime Solutions

事例2 環境先進性の追求～LNG燃料供給事業～

当社グループは2018年5月に、中部電力株式会社、豊田通商株式会社、日本郵船株式会社と合併会社を設立し、国内(中部地区)における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。

●Ship to Ship方式



岸壁・棧橋に係留中のLNG燃料船、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)

●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	①LNG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

今後の取り組み

今後、CRMを積極的に推進する上で、顧客ニーズを的確かつタイムリーにとらえる体制をより強化していきます。その上で、期間を定めた個々のプロジェクトチームによる検討にとどまらず、顧客データの整備や、海外ネットワーク・関係会社

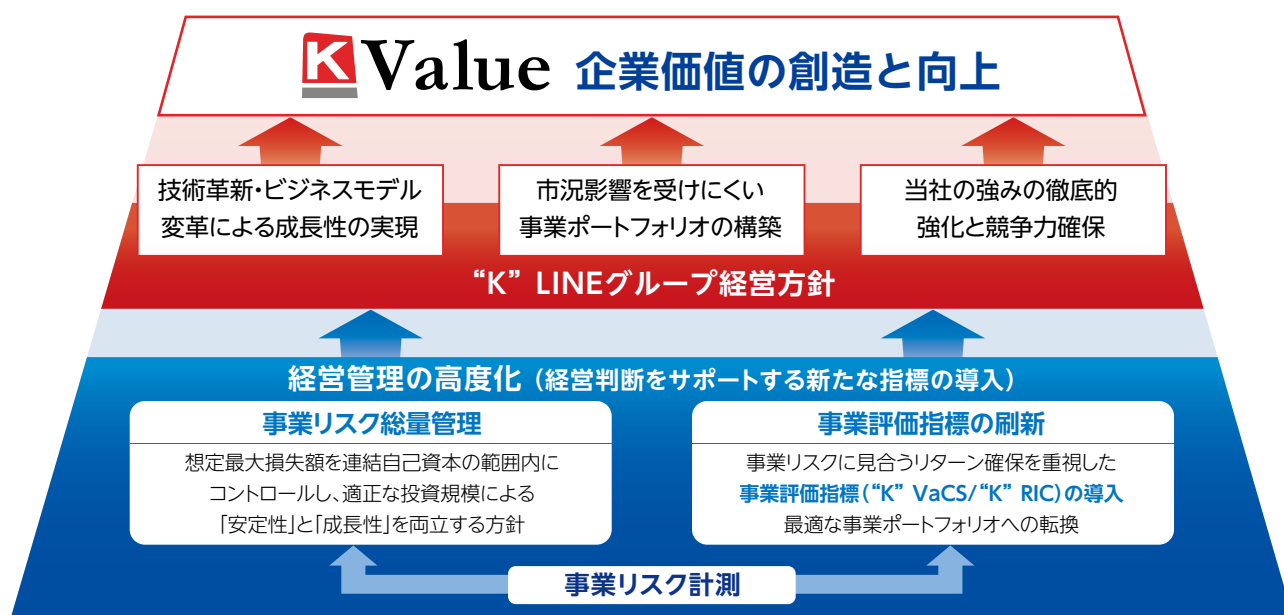
も含めた情報共有体制を強化し、CRMをより恒久的な当社グループ横断的戦略として、営業展開、ソリューション提案の両面から推進していきます。

経営管理の高度化

～経営判断をサポートする新たな評価指標の運用開始～

“K” LINEグループは、今まで以上に資本コストを意識した企業価値の創造と向上を目指すため、各事業部門においてそれぞれのリスクを可視化し、それに見合うリターンを確保する指標として、“K” LINE版のEVAである“K” VaCSと“K” LINE版のROICである“K” RICを導入し、運用を開始しました。

● 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

経営管理の高度化について

当社グループは、事業における市場変動（運賃・為替・金利など）を客観的情報を基に、統計的に計測した想定される最大損失額を事業リスク額として、その総量をコントロールすることで事業の安定性を高めていくとともに、新たな投資案件判断では、案件ごとの事業リスクを計測の上、その案件

の収益性が事業リスクに見合うかを検討し、適正な投資選択を行うこととしています。また、事業リスク量を軸とした新たな経営指標として、“K” VaCS、“K” RICを使用した事業単位での評価を行い、最適な事業ポートフォリオの実現に向けた取り組みを進めています。

財務・ESGハイライト

川崎汽船株式会社および連結子会社
3月31日に終了した各連結会計年度

中期経営計画の変遷		“K” LINE Vision 100「共利共生と持続的成長」			
		“K” LINE Vision 100	“KV” 2010	新たな挑戦	
		2008年度	2009年度	2010年度	2011年度
業績 (会計年度)	売上高	¥1,244,317	¥838,033	¥985,085	¥972,311
	営業利益	71,604	△ 52,075	58,610	△ 40,563
	経常利益	60,011	△ 66,272	47,350	△ 48,956
	親会社株主に帰属する当期純利益	32,421	△ 68,721	30,603	△ 41,351
財政状態 (会計年度末)	総資産	971,603	1,043,885	1,032,505	1,066,649
	純資産	356,153	331,865	314,986	259,935
	自己資本	334,773	308,122	291,669	242,573
	有利子負債	439,622	516,001	483,363	592,523
	設備投資額	168,446	181,489	148,993	239,197
	減価償却費	39,427	45,281	44,722	50,044
	営業活動によるキャッシュ・フロー	77,614	△ 23,941	84,902	△ 2,909
	投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 148,304	△ 63,737	△ 54,117	△ 83,233
	フリー・キャッシュ・フロー	△ 70,690	△ 87,678	30,785	△ 86,142
	財務活動によるキャッシュ・フロー	99,844	109,411	△ 24,797	86,307
1株当たりの情報	当期純利益(円)	50.89	△ 106.24	40.08	△ 54.14
	純資産(円)	525.43	403.53	381.87	317.59
	配当金(円)	13.50	—	9.50	—
	配当性向(%)	26.5	—	23.7	—
経営指標	自己資本当期純利益率(ROE)(%)	9.4	△ 21.4	10.2	△ 15.5
	総資産経常利益率(ROA)(%)	6.2	△ 6.6	4.6	△ 4.7
	負債資本比率(DER)(倍)	1.31	1.67	1.66	2.44
	自己資本比率(%)	34.5	29.5	28.2	22.7
期中平均値	為替(円/US\$)	101	93	86	79
	燃料油価格(US\$/トン)	504	407	489	672
連結事業データ	運航船舶※4(隻)	504	499	522	559
人事データ	連結従業員(人)	7,706	7,740	7,895	7,703
	単体従業員(人)	602	623	623	664
	陸上(人)	417	433	437	486
	海上(人)	185	190	186	178
	女性比率(%)	18.6	18.5	18.9	22.9
	障がい者雇用率(%)	2.05	2.12	1.60	1.60
	労働災害発生件数				
	陸上(件)	0	0	0	0
	海上(件)	2	1	0	0
経営体制※5	取締役(人)	12	15	14	13
	社外取締役(人)	0	2	2	2
	監査役(人)	4	5	5	5
	社外監査役(人)	2	3	3	3
環境データ※5、6	燃料油(千トン)	4,392	3,563	3,802	3,949
	CO ₂ 排出量(千トン)	13,677	11,096	11,838	12,298
	SOx 排出量(千トン)	240	197	208	214
	NOx 排出量(千トン)	410	303	308	323

※1 百万円未満を四捨五入しています。

※2 2017年度の米ドル金額は2018年3月31日の東京外国為替市場における為替相場(1米ドル=106.24円)で換算し、参考表示したものです。

※3 当社は、2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を行っています。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。

K Value for our Next Century

Bridge to the Future

- Action
for Future -

飛躍への再生

2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度 (百万円)※1	2017年度 (千米ドル)※2
¥1,134,772	¥1,224,126	¥1,352,421	¥1,243,932	¥1,030,191	¥1,162,025	\$10,937,735
14,887	28,854	47,988	9,428	△46,037	7,220	67,959
28,589	32,455	48,981	3,339	△52,389	1,963	18,477
10,669	16,642	26,818	△51,499	△139,479	10,384	97,741
1,180,434	1,254,742	1,223,328	1,115,224	1,045,210	1,041,766	9,805,779
361,975	410,690	467,440	379,914	245,482	243,094	2,288,159
340,571	388,837	441,532	355,376	219,485	217,011	2,042,649
629,864	643,795	536,847	525,152	550,512	570,585	5,370,717
134,555	93,378	89,502	116,593	68,048	101,105	951,666
59,668	52,244	53,527	48,303	47,421	43,411	408,613
59,756	88,228	101,826	39,636	△43,919	1,167	10,985
△ 27,212	△ 5,113	△ 11,177	△29,569	△24,882	△22,813	△214,731
32,544	83,115	90,648	10,066	△68,801	△21,646	△203,746
26,364	△ 26,634	△ 119,254	△ 14,836	26,436	22,240	209,337
						(米ドル)
12.07	17.75	28.60	△54.95	△1,488.23※3	111.13※3	1.05※3
363.18	414.66	471.10	379.18	2,341.93※3	2,326.65※3	21.90※3
2.50	4.50	8.50	5.00	—	—	—
20.7	25.4	29.7	—	—	—	—
3.7	4.6	6.5	△12.9	△48.5	4.8	
2.5	2.7	4.0	0.3	△4.8	0.2	
1.85	1.66	1.22	1.48	2.51	2.63	
28.9	31.0	36.1	31.9	21.0	20.8	
82	100	109	121	109	111	
671	626	541	295	265	349	
566	583	584	575	560	554	
7,667	7,703	7,834	8,097	8,018	7,153	
659	652	676	716	735	724	
481	478	504	541	552	531	
178	174	172	175	183	193	
22.8	24.4	25.4	26.3	24.9	25.1	
1.90	1.93	1.87	1.94	2.29	2.40	
0	0	0	0	1	2	
1	3	1	0	1	1	
13	13	10	9	9	9	
2	2	2	2	3	3	
5	4	4	4	4	3	
3	3	3	3	2	2	
3,966	3,651	3,646	3,942	3,872	4,102	
12,352	11,377	11,360	12,300	12,079	12,797	
209	190	182	190	183	195	
319	292	283	290	274	284	

※4 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。

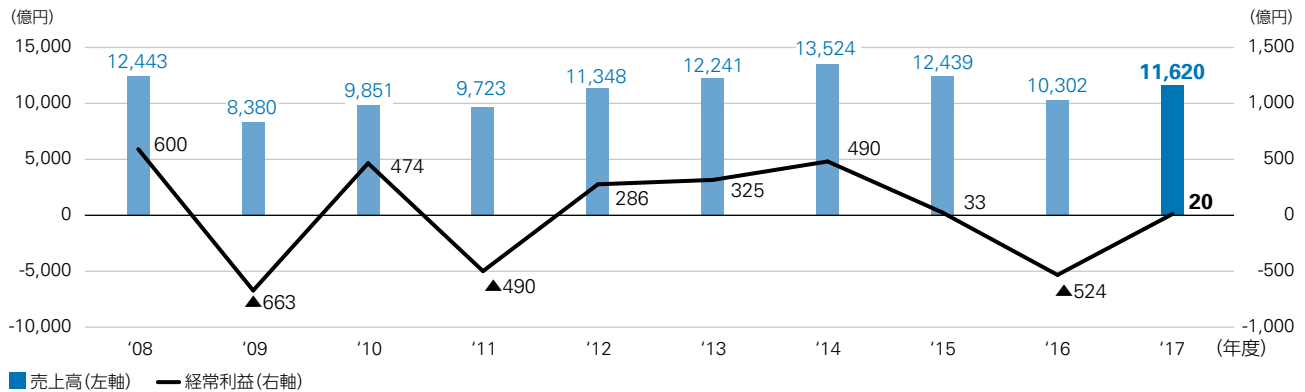
※5 川崎汽船株式会社を対象としています。

※6 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。
暦年単位で集計しています。

財務・ESGハイライト

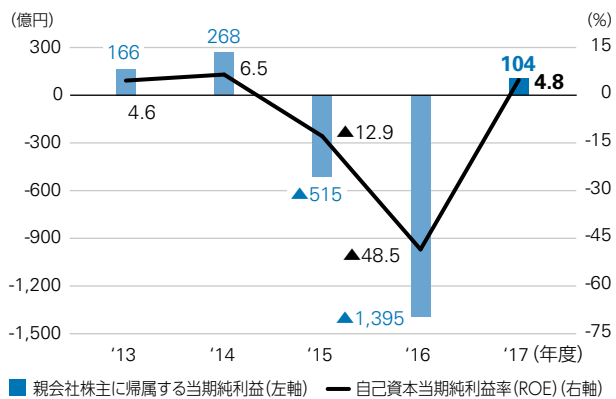
川崎汽船株式会社および連結子会社
3月31日に終了した各連結会計年度

売上高／経常利益



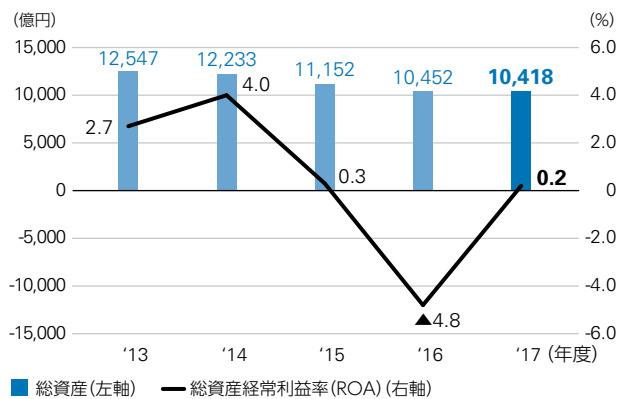
主力事業であるコンテナ船やドライバルク船の市況は歴史的な低水準を脱し、改善基調にあります。また、2015～2016年度にわたり実施した構造改革とコスト削減策が奏効し、売上高は前年度比12.8%増、経常利益も20億円の黒字に転換と、大幅に改善することができました。

親会社株主に帰属する当期純利益／自己資本当期純利益率(ROE)



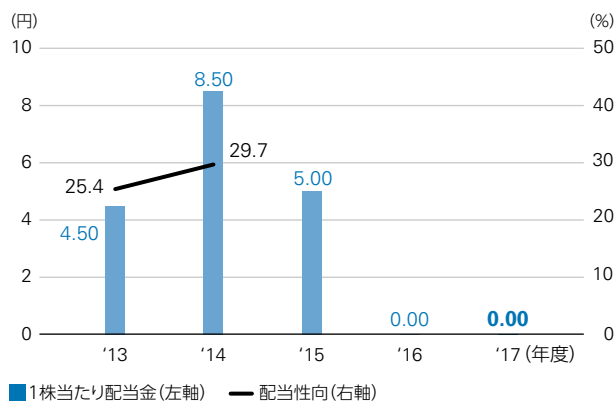
構造改革やコスト削減策などにより、2017年度は全利益段階で黒字化し、親会社株主に帰属する当期純利益は、1,499億円改善しました。

総資産／総資産経常利益率(ROA)



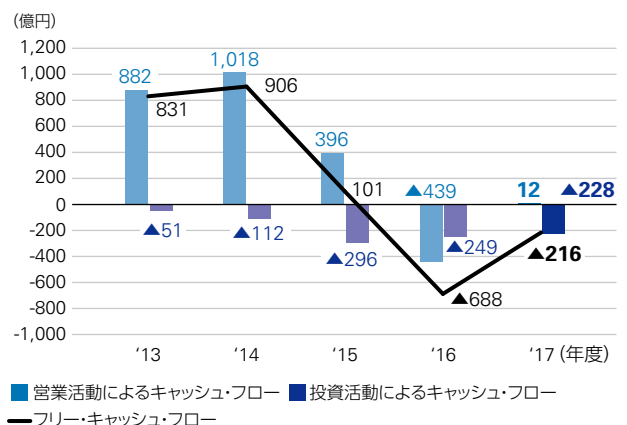
2017年度は、当期純利益が黒字化し、ROAもプラスに転じました。

1株当たり配当金／配当性向



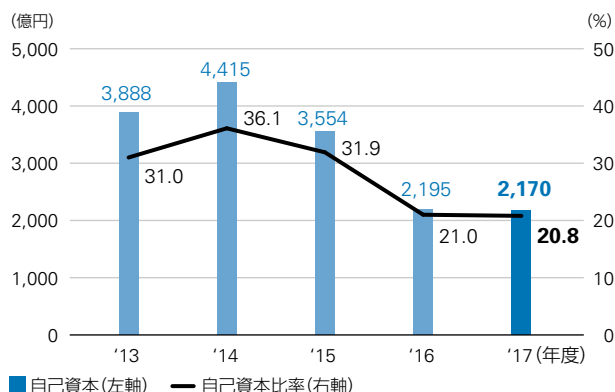
2017年度は、財務基盤の強化を図るために、引き続き財務体質の改善を喫緊の課題ととらえ、誠に遺憾ながら無配とさせていただきます。

キャッシュ・フロー



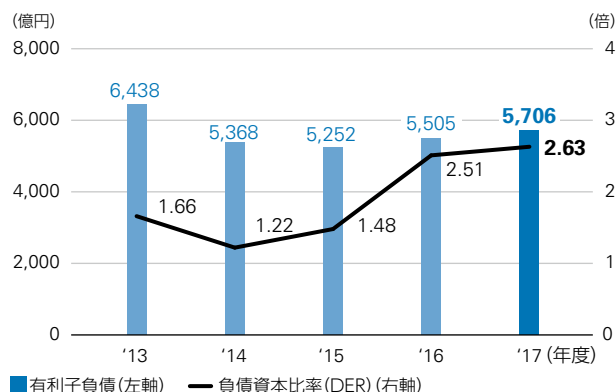
2017年度は、税金等調整前当期純損失や減価償却、船舶取得により、フリー・キャッシュ・フローは216億円のマイナスとなりました。

自己資本／自己資本比率



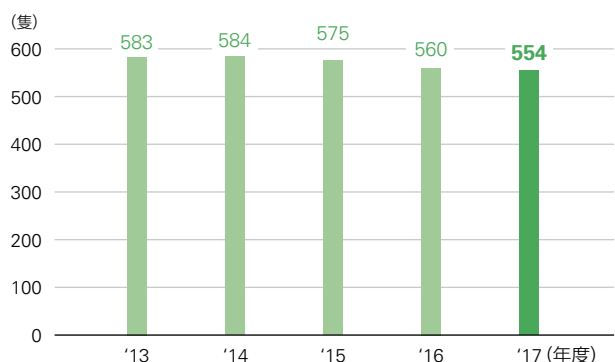
2017年度は、株主資本を増額したものの円高の影響を受け、自己資本は2,170億円、自己資本比率は20.8%と前年度並みにとどまりました。2019年度末までに20%台半ばを目指します。

有利子負債／負債資本比率 (DER)



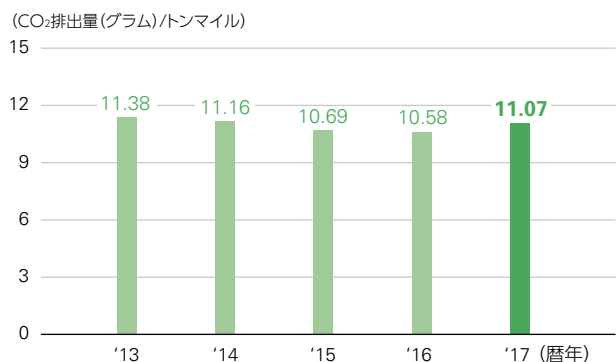
2017年度は、長期借入金やリース債務などの増加により前年度比201億円増加し、有利子負債は5,706億円となりました。また、DERは0.12ポイント上昇しました。

運航隻数 (連結)



運航船舶のうち、短期傭船などを除いた基幹船隊において、高コストの不経済船を処分し、市況の変動に強い体制づくりを進めています。

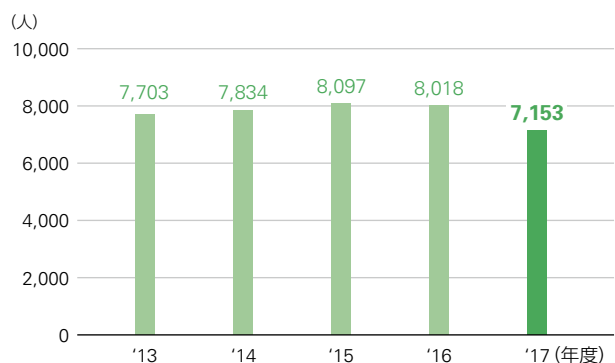
CO₂排出量 輸送トンマイル*当たりのCO₂排出量



※1トンの貨物を1マイル(1,852m)輸送すること

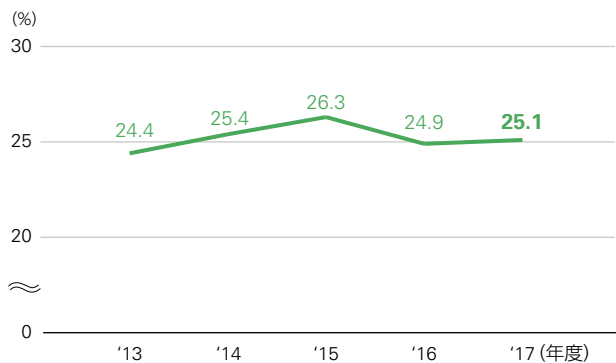
環境対応船投入と運航効率化によりCO₂排出量削減を進めています。2018年4月には外航海運においてもCO₂など温室効果ガスの削減目標が定められ、さらなる削減に挑戦します。

従業員数 (連結)



世界トップレベルの安全運航を実現するため、優秀な人材の確保・育成に努めています。

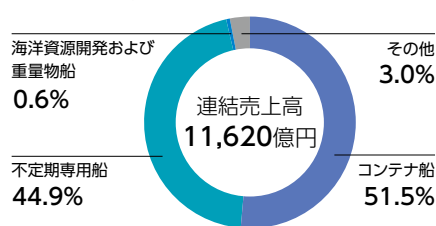
女性比率 (単体)



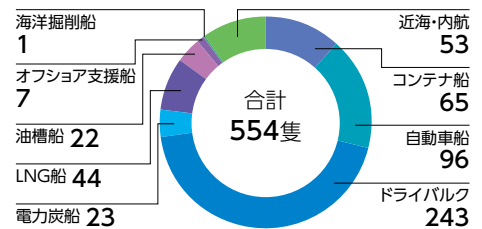
性別にかかわらずグローバルな活躍ができるよう諸施策を進めています。

At a Glance

セグメント別売上高構成比 (2017年度)



グループ運航船舶隻数 (2018年3月末)



● マネジメントアプローチを主要素とし、対外的に当社業績状況がより理解されやすいものにするため、事業開示セグメントを変更しました。

ドライバルク

ドライバルク事業

元「不定期専用船セグメント」です。

鉄鋼原料、製紙原料、穀物、石炭などの梱包しない大量の乾貨物をばら積み(バルク)輸送する事業です。日本向けの輸送に加え、中国、インドなどの新興国向けや、大西洋水域での三国間輸送も積極的に展開しています。

P22-23

エネルギー資源

エネルギー資源輸送事業

元「不定期専用船セグメント」です。

LNGやLPGなどの液化ガス、原油や石油製品、発電用石炭などの産業用エネルギーに加え、都市ガスやガソリンなど生活に密接に係わるエネルギー資源の輸送サービスをグローバルに提供しています。

P24-25

海洋資源開発事業

元「海洋資源開発および重量物船セグメント」です。

ノルウェーのK Line Offshore AS社は、合計7隻の船隊で、オフショア支援船サービスを提供しています。また、当社が参画するドリルシップ第1船は、ブラジル国営石油会社への長期傭船のもと、油田掘削作業に従事しており、当社が参画するFPSO1隻は、イタリア国営石油会社への長期傭船のもと、ガーナ沖にて原油生産を行っています。

P26

液化ガス新事業

新規事業です。

液化ガス(LNG/LPG)新事業の開発・実現に取り組んでいます。アジア地域を中心とした新興国では、液化ガスの需要拡大に伴い安価で短納期な液化ガス受入設備、洋上ガス発電、小口輸送といった事業機会が増えてきており、案件の積み上げに取り組んでいます。加えて、環境負荷低減が求められる中、液化ガス燃料船の実現、同燃料供給事業への参画を手掛けています。

P27

製品物流

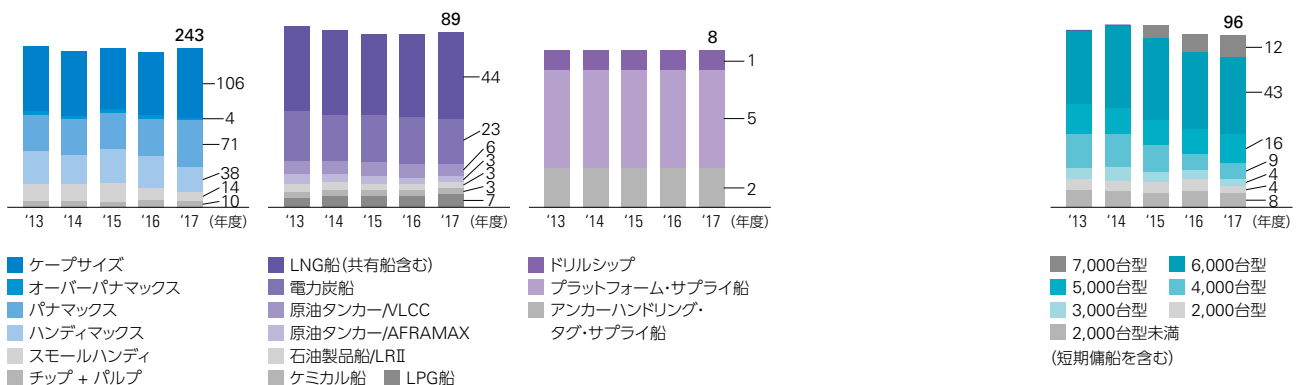
自動車船事業

元「不定期専用船セグメント」です。

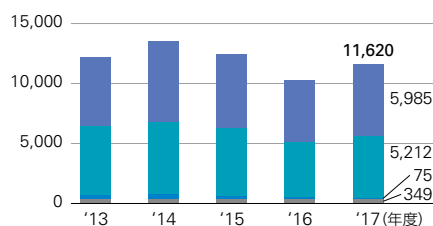
1970年に日本初の自動車専用船を完成車輸送サービスに投入して以来、自動車輸送のパイオニアとして、乗用車やトラックなどの完成車の安全かつ迅速な輸送サービスを提供しています。輸送品質の向上やRORO貨物の輸送強化に向け、船隊整備にも取り組んでいます。

P28-29

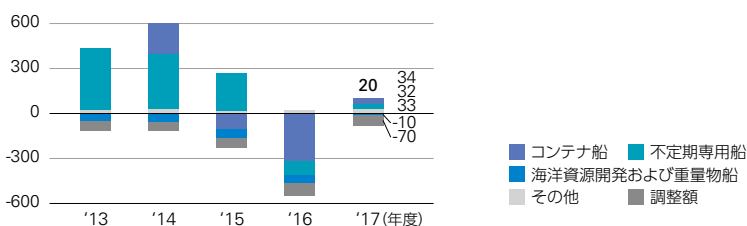
サイズ別・船種別 船隊推移 (単位: 隻)



売上高 (単位: 億円)



経常利益 (単位: 億円)



その他

自動車物流事業

自動車船事業の一部として運営してきました。

自動車生産国の工場から、販売マーケット国側のお客さままでを結ぶ総合物流の強化に取り組んでいます。1980年代より豪州の自動車物流会社へ、2000年代にはアジアのハブであるシンガポール港の自動車ターミナル事業等を展開してきました。近年では、アジアや中南米などで、自動車の陸上輸送や、車両整備、一時保管など、顧客ニーズに根差した物流事業を強化しています。

P30

物流事業

元「コンテナ船セグメント」です。

“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組み合わせ、海上貨物運送だけではなく、航空・海上貨物NVOCC、陸上運送、倉庫事業や貨物混載事業など、お客さまのニーズに応えた総合物流事業を展開しています。

P32-33

近海・内航事業

元「不定期専用船セグメント」です。

川崎近海汽船株式会社では、旅客フェリー、RORO船、鉄鋼およびセメント生産向け石灰石専用船、電力向けの石炭専用船、一般貨物船などで国内の海上輸送に従事しており、アジア発着の貨物向けに一般貨物船やバルク船も運航しています。また、オフショア支援船事業にも参入し事業の充実化を図っています。

P31

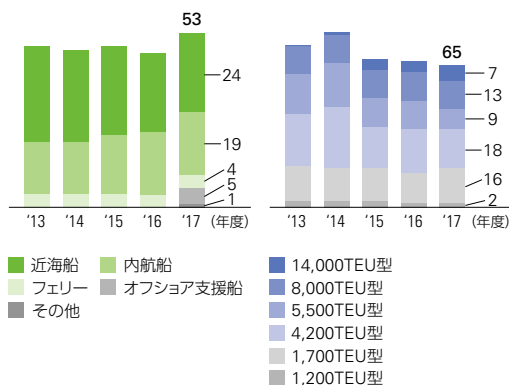
コンテナ船事業

元「コンテナ船セグメント」です。

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へ統合されました。充実した航路網により安定した確実なサービスを展開し、環境変化にも即応できる、高品質かつ競争力のあるサービスを提供しています。また、国内4港(東京、横浜、大阪、神戸)において、コンテナターミナルを自営しています。

P34-35

船舶管理業、旅行代理店業、不動産賃貸・管理業などを営んでいます。



事業概況 ドライバルク事業



木材チップ専用船



専務執行役員
浅野 敦男
ドライバルク事業ユニット統括、
バルクキャリア事業担当

中長期契約拡充と市況耐性強化で 収益の安定化を図ります。

基本戦略

- ケープ船やチップ船で中長期契約を拡充
- 中小型船船隊の市況耐性強化
- 効率的配船と最適経済運航の徹底
- 環境負荷低減に向けたニーズへの対応
- 顧客基盤拡大と新たなビジネスモデル創出

2017年度の概況

ドライバルク船は、新造船供給量が限定的で船腹の伸びは鈍化、中国向け貨物の増加により輸送需要は増加し、船腹需給環境が改善しました。その結果、全船型において市況は前年度比で大きく改善しました。ケープ船隊は中長期契約を軸として積極的に新たなトレードに取り組み、過去最大の年間貨物輸送量を記録し、ドライバルク部門の事業拡大に大きく貢献しました。中小型船は、現状の船隊規模に近い貨物のスペース需要を確保しながら、同時に貨物契約期間のポートフォリオに合わせた船隊構成の最適化に取り組み、市況耐性強化に努めました。チップ船隊は契約カバー率100%の安定的な事業運営で収益安定化に貢献しました。当社グループでは、前々期および前期の2期にわたり競争力強化への取り組みとして行った構造改革の効果に加えて、継続したコスト削減の実施、配船効率化などの収支改善策に取り組んできました。燃料油価格の上昇や円高の進行などマイナス影響もありましたが、前年度比で業績は改善し、増収増益を達成しました。

2018年度の事業方針

海上輸送需要の伸びは前年度並みの水準を維持すると見込まれる中、新造船竣工量は限定的となり船腹供給圧力が弱まることから、需給バランスは緩やかに回復の方向に向かう見通しです。しかしながら、中国の環境規制強化による鉄鋼減産の影響、米中貿易摩擦懸念等の不安要素も存在し、市況の変動が大きくなる場面も予想されます。

鉄鋼原料グループでは、安全運航はもとより環境規制が強化される中で、高品質な輸送サービスで差別化を図り、中長期貨物輸送契約の維持・拡大に努め、安定収益基盤の充実を目指します。

バルクキャリアグループでは、引き続き中小型船の船隊構成最適化による市況耐性強化に取り組む一方で、高度な輸送ノウハウが必要な分野での取り組みを強化していきます。

製紙原料輸送については、堅調な輸送需要が見込まれる中で安定した事業運営を目指します。

鉾石専用船

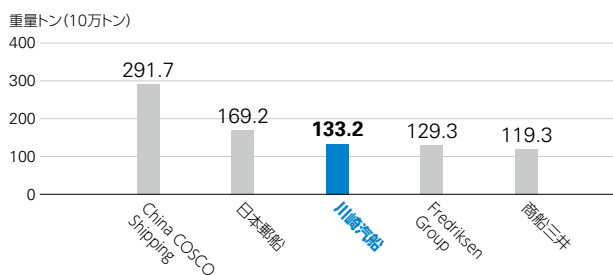
強みの源泉

- 安定収益に貢献する中長期契約
- 国内外の有力顧客との長年にわたる信頼関係
- 高品質な輸送サービスおよび船舶管理
- 長年蓄積した輸送ノウハウ
- 中長期傭船のパートナー(船主)

TOPICS**ただいまドライバルク事業ユニットの
筋力増強中!**

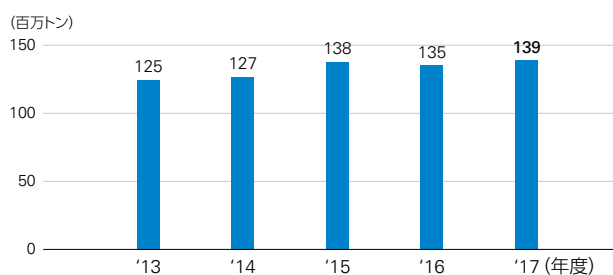
鉄鋼原料事業は世界有数のケーブ運航隻数を誇り、市況耐性を強化した船隊構成のもと、積極的に営業展開を続けています。2018年度からケーブ船でのギニア産ボーキサイトの長期輸送契約が順次稼働し、ケーブ船隊全体の配船効率化と収益安定化に大きく貢献することが期待されます。中小型船船隊は、2017年度にニッケル専用船の長期輸送契約が複数系列で開始しました。バルクキャリアグループは、既存の事業規模を維持しながら、持ち前の輸送品質を生かしてバルク主要貨物(鉄鉱石、石炭、穀物)以外の多様な貨物にも積極的に取り組み、年間貨物輸送量を着実に伸ばしています。新年度から独立したドライバルクユニットでは心機一転、さらに強くしなやかに運営して、お客さまのニーズに応えていきたいと思ひます。

執行役員

森本 久仁夫鉄鋼原料輸送事業、
ドライバルク事業企画調整担当**ドライバルク(全船型) 船社ランキング (2018年5月現在)**

※ 保有船および一部傭船含む

出典: Clarkson

当社のドライバルク輸送量

※ すべて「電力炭船」を除いた数値となります。

ドライバルク BDI (Baltic Dry Index)※ ロンドン海運取引所(The Baltic Exchange)が算出する外航不定期船の運賃指数
(1985年1月4日を1,000とした指数表示)

出典: Clarkson

事業概況 エネルギー資源 輸送事業



LNG船



常務執行役員
針谷 雄彦
LNG、電力炭、
液化ガス新事業担当

中長期的に堅調なエネルギー需要拡大を見据え、各種船隊の拡充とエネルギーバリューチェーン事業の拡大を目指します。

基本戦略

- 油槽船事業における既存船代替・新規商売獲得による中長期契約拡充
- LNG開発プロジェクトに合わせた中長期安定収益型船隊の拡充および契約の中短期化等の顧客ニーズの多様化に対応
- LNG/LPG需要創出となるエネルギーバリューチェーン事業への参画・拡大

2017年度の概況

油槽船事業 VLCC(大型原油船)、大型LPG(液化石油ガス)船は中長期の期間傭船契約のもとで収益に貢献しました。なお、市況エクスポージャー縮減のため、契約満了船の売船を前倒しで実行しました。

中型原油船、石油製品船を中心に市況が当初見込みよりも低迷し、収支が下振れました。

LNG船事業 既存船隊は順調に稼働、また新造船も3隻竣工し、中長期の期間傭船契約のもとで安定収益型事業として収益に貢献しました。一方、新規開発プロジェクトの立ち上がりの遅れや、投機発注船の竣工による船腹供給圧力の高まりを受けて、総じて市況は低調に推移しました。

電力炭船事業 2018年1月に88,000トン型石炭船“CORONA WISDOM”が竣工し、既存の運航船も含め、中長期の輸送契約を主として順調に稼働しました。一部ではドライバルク船市況が低迷した時期に締結した契約の影響を受けたものの、効率的な配船に努め、前年度から横ばいの収支となりました。

2018年度の事業方針

油槽船事業 新興国向けを中心に原油、LPGの需要は堅調な伸びを見込んでいます。VLCC、LPG船ともに新造船竣工数が多く需給ギャップ改善には時間を要する見通しですが、VLCCはスクラップが活発に進展しており、年後半にかけて市況が復調すると見込みます。

こうした中、中長期的に旺盛な需要を見据え、中長期契約をベースとするVLCCおよび大型LPG船隊を拡大し、安定収益源を積み上げていきます。一方で市況変動型事業を縮小し、全体の船隊数は変えずポートフォリオの入れ替えを推進します。

LNG船事業 クリーンエネルギーであるLNGの需要は、長期的に拡大していくことが見込まれる中、長期傭船契約に紐づいた3隻のLNG船が順次竣工する予定であり、安定収益型事業の拡大を推進します。また、LNG価格の上昇を受けて多くの開発プロジェクトが動き出す見込みであり、リスクを見極めつつ中期傭船のニーズにも柔軟に対応しながら、中期的には船隊を60隻前後に拡大する方針です。

電力炭船事業 日本国内では引き続き重要な電源である石炭火力発電所へ安定的に輸送を行うため、中期経営計画で定めたとおり、競争力がありかつ高品質な船隊を2020年ごろまでに30隻程度にします。国内電力会社との中長期輸送契約を拡充し、安定収益に貢献することを目指します。



電力炭船(コロナシリーズ)

- 市況影響型事業の縮減
- 電力炭輸送に特化した専用船隊(コロナシリーズ)の拡大
- 安定収益に貢献する中長期輸送契約の拡充

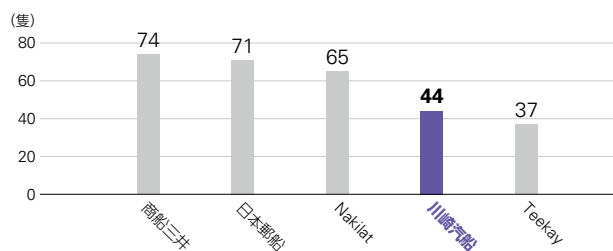
強みの源泉

- 80年以上のエネルギー資源輸送実績に基づく安全運航と高品質の船舶管理
- 長期にわたり信頼関係を構築している国内外の安定顧客基盤
- 国内電力会社との長期にわたる信頼関係

執行役員
大川 智之
油槽船担当、
海洋・エネルギー事業
企画調整グループ長兼嘱



LNG船保有隻数(共有船含む) 船社ランキング (2018年5月現在)



出典: 当社調べ

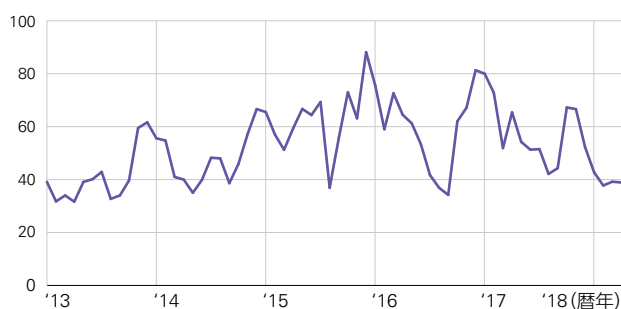
TOPICS

豪州イクシスLNGプロジェクト向け LNG船2隻の命名

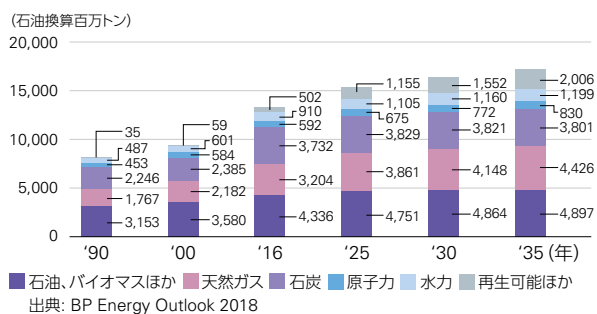
日本企業初の大型LNGプロジェクトの操業主体(オペレーター)として、国際石油開発帝石株式会社(以下、INPEX)が推進する豪州のLNG生産プロジェクト(イクシスLNGプロジェクト)向けに投入される、新造LNG船2隻への命名が行われました。“PACIFIC BREEZE(パシフィック・ブリーズ)”“OCEANIC BREEZE(オセアニック・ブリーズ)”と命名された本船は、主に液化基地がある豪州ダーウィンからINPEXの直江津LNG基地(新潟県上越市)や、台湾中油(CPC Corporation, Taiwan)に向けたLNG輸送に従事します。

当社は、中期経営計画「『飛躍への再生』 Value for our Next Century」で掲げる安定収益型事業の強化・拡大に向けて、さらなるLNG輸送事業の拡大に取り組みます。

タンカー 運賃指数 (WS: ワールドスケール)



世界の第一次エネルギー需要予想(2018年2月時点)



事業概況 海洋資源 開発事業

執行役員
大川 智之
油槽船担当、
海洋・エネルギー事業
企画調整グループ長委嘱



アンカーハンドリング・タグ・サプライ船(AHTS)
©Capt. Bjarne Hovland

優良パートナーと協業し、長期安定収益をもたらす案件の拡充を目指します。

基本戦略

- ・ドリルシップ事業およびFPSO事業の高稼働率維持
- ・オフショア支援船事業の収益安定化に向けた取り組み
- ・FPSO後続案件等の新規事業開拓による安定収益の積み増し

強みの源泉

- ・ドリルシップ事業、FPSO事業: パートナーとの世界トップクラスの運航品質、長期傭船契約による安定した収益性
- ・オフショア支援船事業: 高スペック船による高付加価値サービス

2017年度の概況

ドリルシップ事業 ブラジル沖200kmの大水深鉱区において、ペトロブラス社向け最長20年(2032年まで)の長期傭船契約のもとで海底油田掘削作業に従事し、高稼働率を維持して長期安定収益の確保に寄与しました。

オフショア支援船事業 北海にて事業を展開していますが、海洋資源開発の停滞により、市況は低迷し、損失を計上しました。

FPSO事業 当社、住友商事株式会社、日揮株式会社、株式会社日本政策投資銀行とともに、Yinson Holdings Berhad がガーナ沖油ガス田で手掛ける浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備(FPSO)の保有・傭船事業への参画に関する契約を締結しました。

2018年度の事業方針

ドリルシップ事業、FPSO事業 長期傭船契約のもとで高稼働率を維持することにより、引き続き安定収益を見込んでいます。

オフショア支援船事業 原油価格の回復および開発コスト削減が進み、石油各社の資金繰りは改善しており、海洋資

源開発の活発化、すなわち需要増加が見込まれます。ただし、需給ギャップ解消には至らず、市況回復は2019年度以降と見ています。こうした中、市況変動リスクを縮減すべく、プラットフォーム・サプライ船(PSV)やアンカーハンドリング・タグ・サプライ船(AHTS)で構成されているポートフォリオの見直しのほか、あらゆる可能性を排除せずに収益の安定化を進めていきます。

TOPICS 安定収益型事業の積み上げ

エネルギーバリューチェーン事業の開拓・育成の一環として、信頼できるパートナーとともに長期安定収益が見込める事業への参画を目指しており、その一環として、2017年度の概況に記載のとおり、ガーナ沖油ガス田でのFPSOの保有・傭船事業に参画しました。

事業概況 液化ガス 新事業

常務執行役員
針谷 雄彦
LNG、電力炭、
液化ガス新事業担当



浮体式LNG貯蔵再ガス化設備(FSRU)

技術開発や新たな事業手法の提案により、新事業の実現を目指します。

基本戦略

- 液化ガス燃料事業を通じた、環境負荷低減への貢献
- 技術開発を伴った当社サービスの差別化の実現
- 液化ガス需要が増大する新興国需要の取り込み
- 優良なパートナーとの協業による事業リスクの低減

強みの源泉

- 長年の液化ガス(LNG/ LPG) 輸送事業を通じて蓄積された輸送、ガス取り扱いノウハウ
- 優良顧客・パートナーとの密接で良好な事業関係
- “K” LINEグループとしてのグローバルネットワーク

2017年度の概況

米国シェールガス由来の液化ガス輸出開始に伴い、新興国を中心とした液化ガスの需要が増大しました。これに伴い、安価で短納期な液化ガス受入設備、洋上ガス発電、小口輸送といった付随需要が増えてきており、独自の事業提案によりこれらの新規需要の取り込みに努めました。

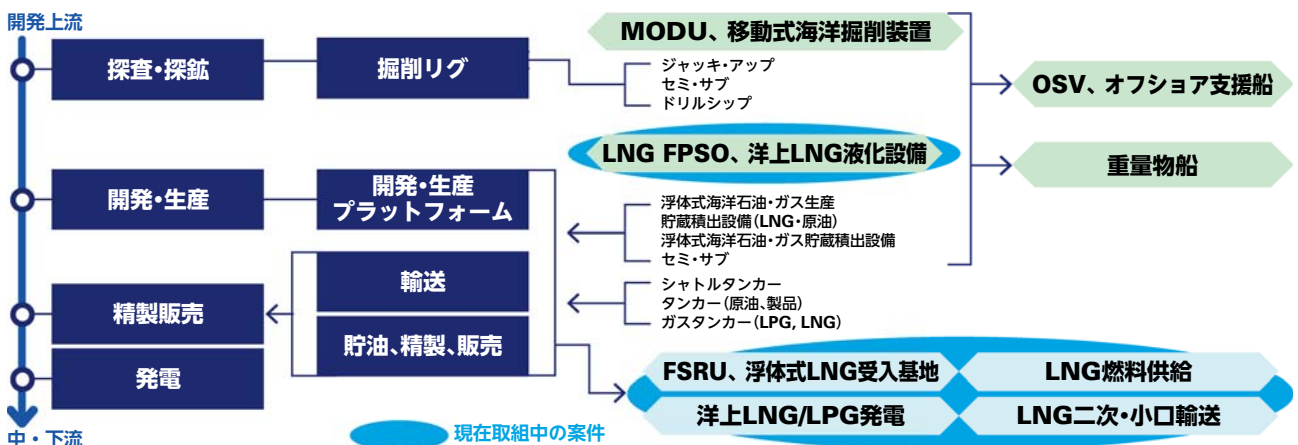
また、2020年の船舶燃料の環境規制強化を見据えた液化ガスを燃料とする船舶の需要拡大が見込まれることから、伊勢湾等でこれら船舶への燃料供給事業実現に取り組みました。

2018年度の事業方針

事業環境としては、引き続き2017年度概況と同様の新規事業の需要拡大が見込まれ、各分野でのパートナーとともに独自の新興国向けソリューションの精度を高め、事業の具現化を図っていきます。

液化ガス燃料供給事業においては、伊勢湾案件に加えて主要各地での供給拠点の整備を進めていきます。これと並行して、自社における液化ガス燃料船の実現を通して、環境負荷低減を実現していきます。

上流から下流への事業展開



事業概況 自動車船事業



自動車運搬船



執行役員
横山 信之
自動車船事業部門担当

技術力を武器に輸送品質を向上させ、多様なニーズに応えるサービス提供を目指します。

基本戦略

- コスト競争力のある次世代大型船の順次投入
- 建設機械、農機、鉄道車両など背高・重量貨物輸送の増強
- 運航効率を高めることによる収益性の向上
- 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
- 輸送品質のさらなる向上と、当社環境ビジョンに沿った新技術の開発
- お客様の利便性を追求したIT/eコマースの発展

2017年度の概況

日本からの完成車輸出総量は前年度の414万台から約4.2%増加の431万台となりました。中近東・アフリカなど資源国経済の先行き不透明感は継続し荷動きも低調となりましたが、欧米向け貨物の荷動きは堅調に推移したほか、ロシアやブラジルでも荷動き回復の兆しがありました。

このような中、当社グループの総輸送台数は欧州向けや大西洋域内貨物の取り込みに成功し前年度311万台から約14.6%増加の356万台となりました。輸送台数の増加を図る一方で運航効率の向上、一部航路サービスの改編など配船合理化に継続的に取り組み、収支改善を図りました。

2018年度の事業方針

2018年度の当社積高は中南米域の新規航路開設や、欧州出し日本向け貨物の新規契約もあり404万台(前年度比50万台弱の増量)を計画しています。

極東アジア出し欧州・北米向け荷動きは引き続き堅調ながら、中近東・アフリカなど資源国向けの荷量回復は、限定的と予想しています。一方で米国および欧州主要国市場の販売が好調であることに加えメキシコにおける生産拡大もあり、大西洋域の荷動きは堅調に推移すると予想しています。当社船腹に関しては、状況に応じて柔軟に調整を実施しており需給ギャップは生じていません。

自動車メーカー各社の生産拠点が、「地産地消」から「適地量産」「適地適産」の流れで日々移り変わっており、今後EV化の動きが加わる中で荷動きは多様化しつつあります。トレード構造の変化や複雑化にタイムリーかつ柔軟に対応するために、船隊整備を適切に進めながら航路ネットワークを拡充し事業基盤の強化に取り組んでいます。7,500台積み自動車船は10隻が就航中、2018年度内に3隻が竣工予定となっており、重建機類・鉄道車両などの積載能力が高く省燃費性能を備えたこれらの次世代大型船を最大限に活用して収益基盤の拡充に努めます。



強みの源泉

- 多様な貨物に対応可能な船隊ポートフォリオ
- お客様のご要望へのフレキシブルな対応
- グローバルなサービスカバレッジ(太平洋水域と大西洋水域を結ぶ広範なネットワークと、東南アジアや欧州域内の近海サービスの融合)
- ダメージゼロを命題とした世界トップレベルの輸送品質
- 発展する完成車物流事業とのシナジー

TOPICS

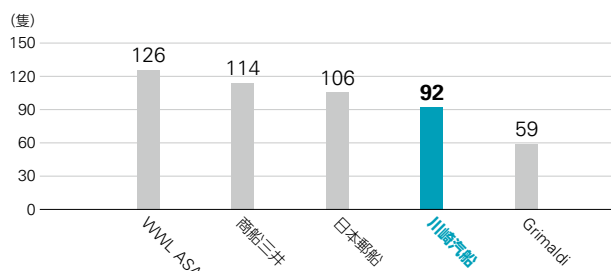
新たなモビリティ社会への取り組みと先進的な環境対応技術への挑戦

今後のクルマのEV化の進展、自動運転車やモビリティサービスの普及見通しについて大きな関心を持っています。

EV化は欧州での地産地消の進展、中国の輸出拠点化など、大きな市場変動につながる可能性があります。また、ネットでつながる自動運転車がシェアされる社会が到来したら、それが乗用車の販売需要や海上輸送需要に及ぼす影響を、しっかりと見極めていきます。新興国の需要の伸びをどう予想するかも大切だと考えています。

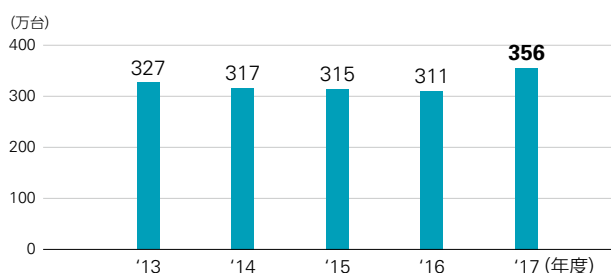
環境対応にも鋭意取り組みながら、将来にわたり持続可能な高品質なサービスを追求していきます。“K” LINE環境ビジョン2050に沿い、自動車メーカーの環境対応とも歩調を合わせて、温室効果ガスの削減、大気汚染物質のゼロ化を目指しています。船の省エネ運航の推進とともに、LNGやLPGなど環境に優れた代替燃料を焚く次世代の自動車船についても、検討や研究をしています。

自動車船 船社ランキング (2018年1月現在)

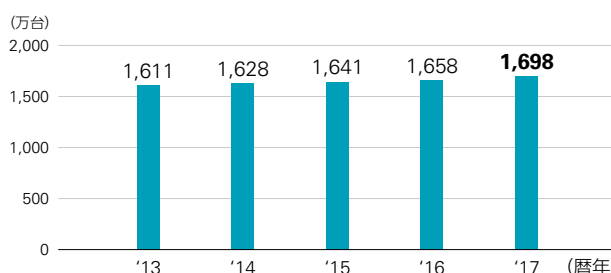


出典: Hesn's "The Car Carrier Market 2017", Feranlays World PCC report 2017をベースに独自編集

当社自動車輸送台数推移



自動車世界海上荷動推移



出典: IHS Global Insightより当社調べ

事業概況 自動車物流事業

執行役員
横山 信之
自動車船事業部門担当



ホーチミンの車両デポ事業

工場から販売店まで、自動車の総物流サービスを構築します。

基本戦略

- 次代の中核事業に向けた新事業の育成
- 顧客基盤に立脚した高品質、高付加価値サービス
- 強みを持つ地域における事業開発の強化

強みの源泉

- 海上輸送で培った輸送ノウハウと陸上サービスの総合提案力
- 強固な顧客基盤と地域性を生かした事業展開

2017年度の概況

シンガポールや豪州での物流会社のノウハウを生かし、近年アジアで自動車販売が伸びているベトナムやフィリピン、海上輸送で長い歴史がある南米チリで新たに事業を開始しました。顧客ニーズをいち早く掴み、すでに展開している国や地域における経験を生かし、顧客に提案することに常に取り組んでいます。

2018年度の事業方針

海上輸送で培った顧客基盤を活用しながら、自動車生産と販売が伸びている国と地域で研究調査と事業展開を迅速化します。特にアジアや中南米地域では当社の強みを生かせると考えています。お客さまに安心してご利用いただけるサービス体制を確固たるものとし、中核事業として確実な成長を目指します。

当社グループ 自動車物流事業展開 (10ヶ国)



事業概況 近海・内航事業

常務執行役員
新井 大介
コンテナ船・港湾事業、
物流・関連会社事業
ユニット統括



川崎近海汽船運航のフェリー

近海船の収支改善に努めながら内航事業の拡大とオフショア支援船事業(OSV事業)の充実を図ります。

基本戦略

- 大型新鋭船の投入と新規航路開設による内航事業の拡大
- 有利貨物の取り込みと船隊整備による近海船収支の改善
- OSV事業の一層の事業効率化と営業力の強化

強みの源泉

- 近海・国内物流の変化に伴う顧客要望への適切な対応
- 外航、内航、OSV事業と多角的な事業
- 国の政策に則ったOSV事業の展開
- トラックドライバー不足への対応としてのモーダルシフト

2017年度の概況

近海事業では、貨物量は減少したものの前年度同期に比べて市況が回復したこともあり収支は改善しました。内航事業では、堅調な荷動きを下支えに、定期船輸送では2016年度の期央に開設した清水/大分航路が通年運航になったことや常陸那珂/苫小牧航路でも船腹量が増強されたこと、欠航率の低いフェリーなどにより、貨物量は増加しました。またOSV事業ではメタンハイドレート海洋産出試験支援等に従事するなど、近海・内航事業全体では前年度同期比で増収増益となりました。

2018年度の事業方針

近海事業では、さらなる収支の改善を目指し、積極的な営業展開と船隊規模の適正化を進めます。内航事業では、トラックドライバー不足が社会問題化する中、RORO船とフェリーによる定時性の高いサービスによりモーダルシフトを促進するとともに、フェリー事業では、新造船投入による大型化を生かした貨物の取り込みと新規に開設する宮古/室蘭航路での定期的な貨物の獲得を目指します。またOSV事業では、一層の事業効率化と営業力の強化を図ります。

TOPICS

清水/大分航路のデیلیー化、 宮古/室蘭航路の開設

内航事業では清水/大分航路のデیلیー化を実施するとともに常陸那珂/苫小牧航路との接続により北海道と九州を結ぶ新たな輸送ルートを開始しました。フェリー航路では、八戸/苫小牧航路に大型新造船“シルバーティアラ”を投入し、積載力を向上させるとともに快適性とプライバシーを重視した客室を採用。フェリーの新規航路である宮古/室蘭航路では、三陸復興道路の全線開通をにらんだ集荷活動に取り組んでいきます。

事業概況 物流事業



グループ力を結集して、 総合物流を押し進めます。

基本戦略

- ・ケイライン ロジスティックス株式会社を物流事業の中核と位置付け
- ・グローバルネットワークの再編・拡充
- ・地域密着型物流事業の強化
- ・バイヤーズコンソリデーション※1サービスの深化
- ・プロジェクト貨物輸送の開拓

2017年度の概況

国内における物流需要は、陸送と倉庫・通関事業を中心に堅調に推移し、増収増益となりました。国際物流においては、航空機部品および半導体等を中心とした日本発着航空貨物の取扱量増加、各新規事業の運営開始、地域に根差したサービスや、バイヤーズコンソリデーションの拡大により、前年度比で収益は拡大しました。その結果、物流事業全体では前年度比で大幅に増収増益となりました。

2018年度の事業方針

国内における物流需要は、陸送と倉庫事業等を中心に、引き続き堅調に維持する見込みです。また国際物流においては、半導体等を中心とした航空貨物の取扱量は安定的に推移し、前年度並みの収益と予想します。

新年度では、ケイライン ロジスティックス株式会社を中心にNVOCC事業※2の顧客基盤を拡大していきます。新シス

テムの導入、人的サポートを含め、グループ各社と連携し、全体取扱量を伸ばし、物流事業の育成・強化を本格化します。

また、地域情報、ノウハウ共有の強化、重点成長分野への投資・支援により、各地域事業を深化し、機能的に連結します。長年培われてきた高品質輸送技術、IT技術をベースとした物流提案力により、既存サービスで対応しきれていないお客様の需要に対し、グループ総合力を生かしたワンストップ物流サービスを提供します。

同時に、業界の最新動向と潜在需要を把握し、多品種少量化に対応するバイヤーズコンソリデーション、プロジェクト輸送等の分野での開拓に注力します。サービスの多様化、事業規模の拡大に努め、お客様の信頼できる物流戦略的パートナーである存在を目指します。

※1 バイヤーズコンソリデーション: バイヤーに代わって調達国での複数の工場で生産された商品を積地でコンテナに混載し、目的地へ輸送する物流形態。

これにより、個別に輸送する場合に比べ、コスト低減、リードタイム短縮、在庫削減、バイヤー側の入庫業務の軽減など、効率的輸送が実現される。

※2 NVOCC事業: 貨物利用運送事業。貨物輸送に際し、荷主とキャリア間によ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。

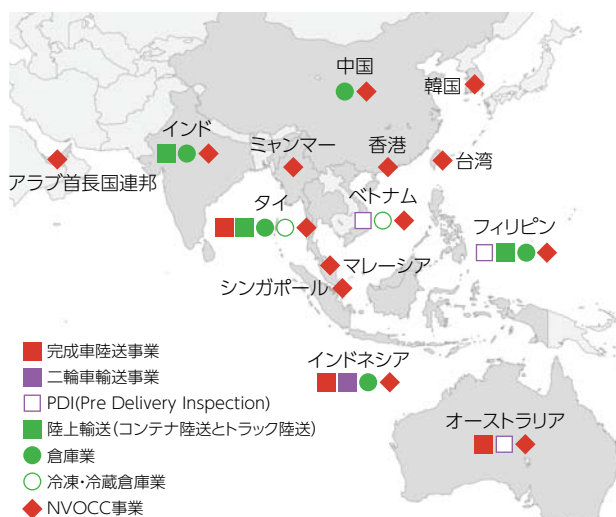


タイのグループ会社
Bangkok Marine Enterprises Ltd. の
ミルクラン専用トラック車隊

強みの源泉

- グループ全体のアセット、グローバルネットワークの活用
- お客さまを第一に考えた事業モデルのグループ内共有、展開
- 蓄積した知見・技術力に裏付けされた提案力

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/倉庫業/
NVOCC事業



中国：倉庫業/NVOCC事業



オーストラリア：完成車陸送/
PDI/NVOCC事業



タイ：完成車陸送/陸上輸送/
倉庫業/冷凍・冷蔵倉庫業/
NVOCC事業



インドネシア：完成車陸送/
二輪車輸送/倉庫業/NVOCC
事業



ベトナム：PDI/冷凍・冷蔵倉庫業/
NVOCC事業

TOPICS インドネシアで物流事業を積極展開

PT. “K” Line Mobaru Diamond Indonesia社は2003年にインドネシアで設立され、キャリアカー事業を中心として発展してきました。標準的なトレーラータイプのほか、1台積み、2台積みなど多様な車体を揃え、今では完成車の輸出入および国内配送においてインドネシアキャリアカー市場のトップシェアラーとしてお客さまからの多大なご支持をいただいています。

車体の開発・改善においては、お客さまのご要望から昨年開発した小型トラックを4台積載できるトラックキャリアは従来の自走に比し、輸送効率・品質を大幅に改善し、ご好評いただいています。二輪車輸送部門では、お客さまの声を受け独自開発した二輪車3段積みトラックは、従来の2段積みトラックより30%積載効率向上を実現し、中長距離国内輸送を中心にご使用いただいています。

また、同社はジャカルタ港地区において2ヶ所のコンテナデポを運営し、コンテナ牽引車も有するなど幅広く事業を展開しており、PT. “K” Line Total Logistics Indonesia社などインドネシアでの“K” LINEグループ関連会社とも活動しています。今後も蓄積された輸送ノウハウを基に、常なる輸送品質改善活動と、お客さまのご要望に合わせた事業開発・新規投資を行い、事業を拡大していきます。

事業概況 コンテナ船事業

常務執行役員
新井 大介
コンテナ船・港湾事業、
物流・関連会社事業
ユニット統括



コンテナ船

邦船3社で設立した「OCEAN NETWORK EXPRESS (ONE)」へ、事業を統合しました。

2017年度の概況

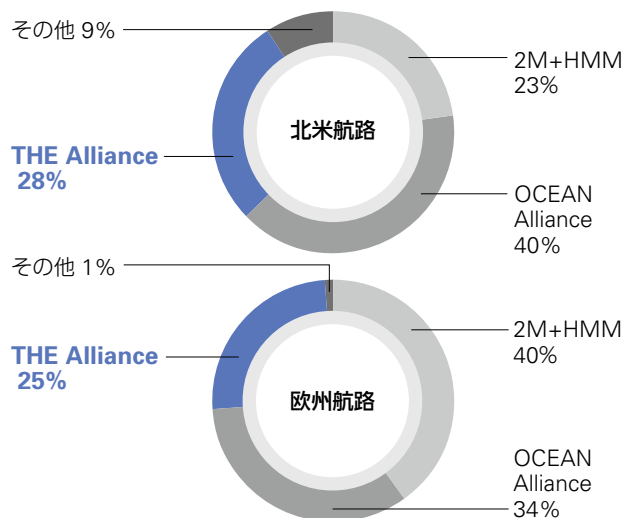
当社コンテナ船事業の2017年度積高は、東西基幹航路において、北米向け往航は前年度同期比2%の減少、欧州向け往航は同10%の増加となりました。

アジア域内航路では前年度同期比3%増加しましたが、南北航路では8%の減少。復航も含めた年間総積高は前年度並みとなりました。

2017年度の運賃市況は需給バランスの本格的な改善とはならなかったものの、堅調な荷動きを背景に回復基調にあり、当社運賃水準も昨年度を上回った結果、増収増益となりました。

一方、港湾事業では、高規格かつ高品質なターミナルの運営を目指し、投入コンテナ船の大型化に対応する荷役機器の刷新、岸壁延長や強化などの整備を推進しています。

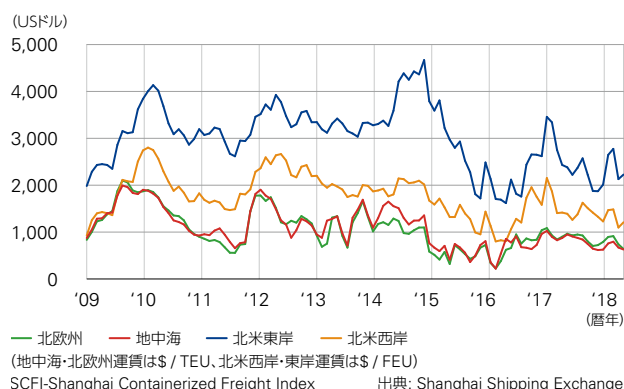
主要アライアンス 投入キャパシティ比率 (2018年5月時点)



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

出典: Alphaliner

SCFI(上海積みスポット運賃) 推移



TOPICS

OCEAN NETWORK EXPRESSについて

定期コンテナ船事業は当社、株式会社商船三井、日本郵船株式会社の3社が設立したOCEAN NETWORK EXPRESS (ONE)へ事業統合され2018年4月より本格的にサービスを開始しました。

ONEは約230隻／144万TEUの事業規模を有し、100ヶ国・200以上の寄港地を結ぶ広範囲なサービスネットワークを構築しています(2018年4月現在)。3社のベストプラク

ティスに基づくシナジーの創出と、船隊規模140万TEUに上るスケールメリットの活用、充実した航路網により安定した確実なサービスを展開し、トレードの環境変化にも即応できる、高品質かつ競争力のあるサービスを提供しています。

詳細は同社ウェブサイトをご参照ください。

<https://www.one-line.com/ja>

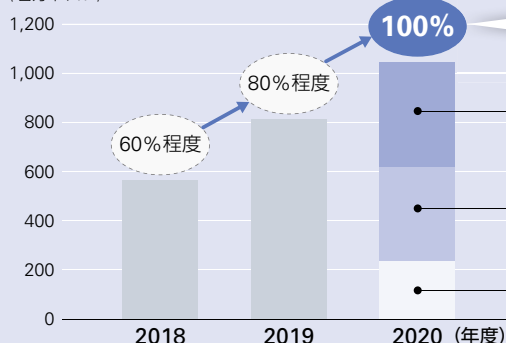
ONEによるシナジー効果

当初の見込みである1,028百万米ドル(1,100億円)/年間を上回る、1,050百万米ドル(1,124億円)/年間のシナジー効果を見込んでいます。

※為替: 1US\$=107円前提

シナジー効果の現出スケジュール

(百万米ドル)



初年度に60%程度、2年目に80%程度、3年目に100%現出するスケジュールを想定。

変動費削減

430百万米ドル: 鉄道、トラック、フィーダー、ターミナル、コンテナ等の費用削減

一般管理費削減

370百万米ドル: IT統合・組織合理化・アウトソース促進等

効率性向上(配船・運航費効率化)

250百万米ドル: 燃料消費量削減・航路合理化等

損益計画

比較的良好な世界経済を背景とした堅調な荷動きを背景に、需給関係は中期的には安定する見込みです。アライアンスの組み換えも一段落し、サービスの安定化にも寄与することが期待されます。

損益計画の策定においては、運賃は概ね2017年度の水準から一定とし、積高は成長率に応じた自然増(年率3-4%増)を盛り込んでいます。さらに、シナジー効果によるコスト削減に取り組むことで、着実な収益の改善を目指していきます。

(百万米ドル)

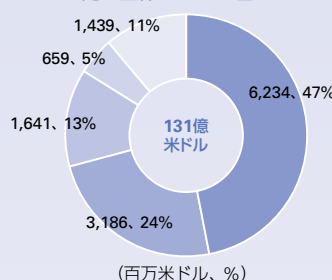


※ 連結には、自営代理店収益(通年分)および海外ターミナル関連会社による収益(第2四半期以降の3四半期分)を含む。(IFRS適用による影響を加味済)

ONE ポートフォリオ(2018年度)

売上高

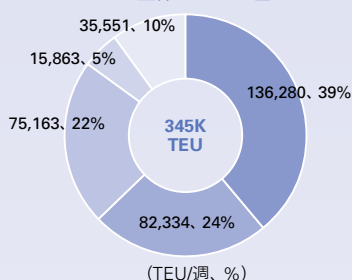
北米、欧州、アジア域内航路で
売上全体の84%を占める



(百万米ドル、%)

スペース(TEU/週)

北米、欧州、アジア域内航路で
スペース全体の85%を占める



(TEU/週、%)

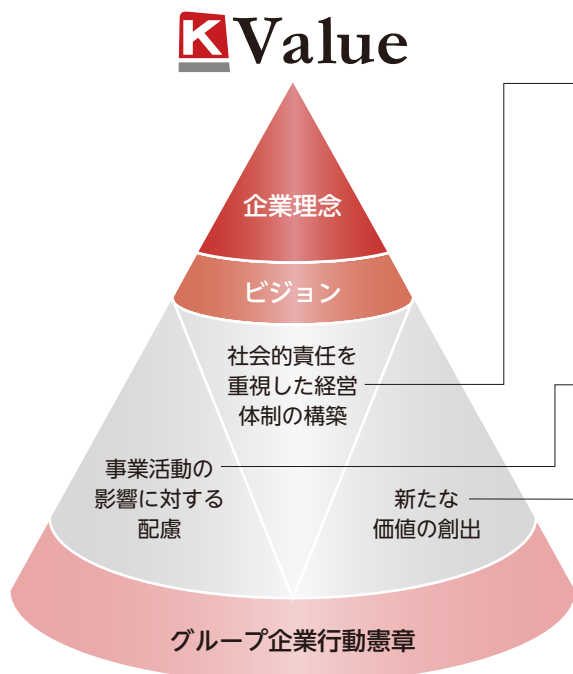
CSR ～ESGの取り組み～

“K” LINEグループのCSR

“K” LINEグループは、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することを企業理念で謳っており、この理念のもと、CSRを「事業活動の影響に対する配慮」と「新たな価値の創出」という2つの大きな枠組みでとらえ、それらを踏まえて「社会的責任を重視した経営体制の構築」を目指しています。それぞれの枠組みにおいて重要課題を認識し、解決に向けて取り組むことで、持続可能な社会づくりに貢献していきます。



トップページ > CSR > “K” LINEグループのCSR
<https://www.kline.co.jp/ja/csr/group.html>



CSR基本方針	重要課題テーマ
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 (G)
	ステークホルダーエンゲージメント (S)
事業活動の影響に対する配慮	環境保全 (E)
	安全運航 (S)
	人権 (S)
	労働慣行 (S)
	リスクマネジメント (G)
新たな価値の創出	コンプライアンス (G)
	人材育成 (S)
	イノベーション (E/S)
	コミュニティへの参画 (S)
	雇用創出・技能開発 (S)

※ () はESGカテゴリー

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

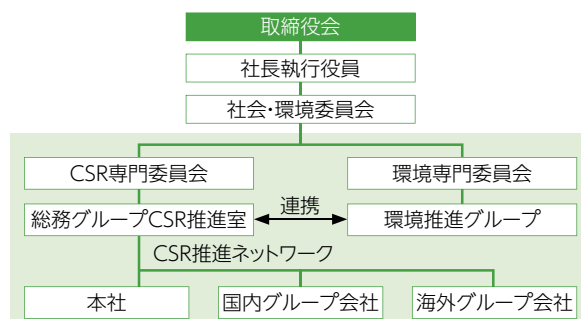
“K” LINEグループがグローバルに事業を展開する中で、環境、社会に対し影響を与える、あるいは貢献し得るテーマを、OECD行動規範、ISO 26000、GRIガイドラインなどから抽出し、内外のステークホルダーとの意見交換を通じて特定しました。

STEP 2 重要課題の抽出

STEP 1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。

CSR推進体制

“K” LINEグループでは、社長を委員長とする「社会・環境委員会」と、その下部組織として「CSR専門委員会」と「環境専門委員会」を設置し、当社グループ全体のCSR活動の方針を策定するとともに、「川崎汽船グループ環境憲章」に則って構築された「環境マネジメントシステム」の運用責任を担っています。また、グループ各社とCSR推進ネットワークを立ち上げ、グループ全体としてCSR活動を推進しています。



関連するSDGs



ESG

Environment
環境保全
P38-39

Social
安全運航
P40-41

Social
人材育成
海事技術者 陸上従業員
P42-43

Governance
**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**
P46-51

STEP 3 CSR活動目標の策定

STEP 2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STEP 3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。

青く美しい海を、2050年、さらにその先の未来へつなぐ

私たちは、未来社会において直面するであろう課題や事業特性を踏まえ、人々の豊かな暮らしに貢献し続けるため、2015年に「K」LINE環境ビジョン2050」を策定し、長期視点から当社グループの目指す姿を明確にしています。

リスク

- ・ 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

事業の継続性・コスト増大・競争力低下

機会

- ・ 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

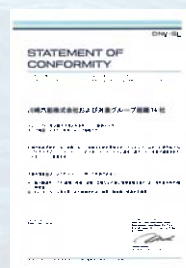
技術革新・新規ビジネス参入・差別化

“K” LINE環境ビジョン2050 -青い海を明日へつなぐ- 4つの重要課題と4つのゴール



「DRIVE GREEN NETWORK」(DGN) 始動

当社とグループ14社は、グループ全体として環境保全により高い意識を持ち、世界トップクラスの環境対応を実現するため2017年6月に始動した環境マネジメント体制「DGN」に対して、第三者機関の監査を受け適合宣言書を受領しました。2018年4月はPhase2として海外法人等も参加。当社が100周年を迎える2019年にはグループ全体への導入を予定しています。この活動をグループの内外に広めるため、公募によりロゴを定めました。



取り組み

気候変動や大気汚染問題への関心の高まりに伴い、二酸化炭素(CO₂)や硫黄酸化物(SO_x)、窒素酸化物(NO_x)の排出など、外航海運への環境規制は年々強化されています。

「SO_x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SO_x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NO_x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併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※1のMEPC72※2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 IMO: 国際海事機関。国際海運における温室効果ガス排出削減対策は、国連気候変動枠組条約(UNFCCC)における国別削減対策の枠組みには馴染まないことから、IMOに検討が委ねられている。

※2 MEPC72: 第72回海洋環境保護委員会。先進国・途上国の区別なく、グローバルセクターで「今世紀中のGHGゼロ排出」を目指すことや削減目標が採択された。



トップページ > CSR > 環境 > 環境規制
<https://www.kline.co.jp/ja/csr/environment/regulation.html>



LNG燃料船(コンセプト図)

“K” LINEグループ環境アワード2018

優れた環境保全への取り組みを讃え、その活動を広く共有するために、2015年「K」LINEグループ環境アワードを創設しました。本年も世界環境デー※に表彰式を開催、DGNの理念でもある「草の根活動」に注目し、新たに「サステナビリティアワード」を創設しました。

※世界環境デー: 1972年6月5日に開催された「国連環境人間会議」を記念して制定されました。

 <https://www.env.go.jp/guide/envdm/> (環境省関連ページ)



授賞式の写真

	タイトル	会社
最優秀賞	CO ₂ and Cost Reduction by Utilizing Truck Carrier	PT. “K” Line Mobaru Diamond Indonesia, Jakarta Indonesia (KMDI)
優秀賞	“K” LINEの森・猿待塚における里山保全活動	“K” LINE里山クラブ
	Shore Power Utilization for Offshore Support Ships	K Line Offshore AS (KOAS)
	タグボートの船体流しにおける錆の発生・飛散および排出量抑制による海洋汚染防止	株式会社ダイトコーポレーション(曳船事業部)
	Training and Creating Environmental Awareness amongst Crews	“K” Line Ship Management(Singapore)Pte. Ltd.
	Environmental Preservation Activities in Bacalod City, Bohol Island and Manila Bay	Veritas Maritime Corporation
サステナビリティアワード	リサイクルトレー回収および回収梱包材の売却	K Line container service (Thailand) Ltd.
	日々の業務の中で課題を見つけ、実直に取り組み、多数の応募をいただき、DGNに勢いを与えた功績	株式会社シーゲートコーポレーション 日東物流株式会社

世界トップクラスの安全運航の維持

海運業を営む上で、安全運航の維持・確立は不変の使命です。

“K” LINEグループでは、企業理念やビジョンにおいて「安全で最適なサービス提供」を謳い、安全運航による社会貢献を果たすために、① 安全運航管理体制の充実、② 船舶管理体制の強化、③ 海事技術者の確保・育成の3本柱を掲げています。

リスク

- ・ 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

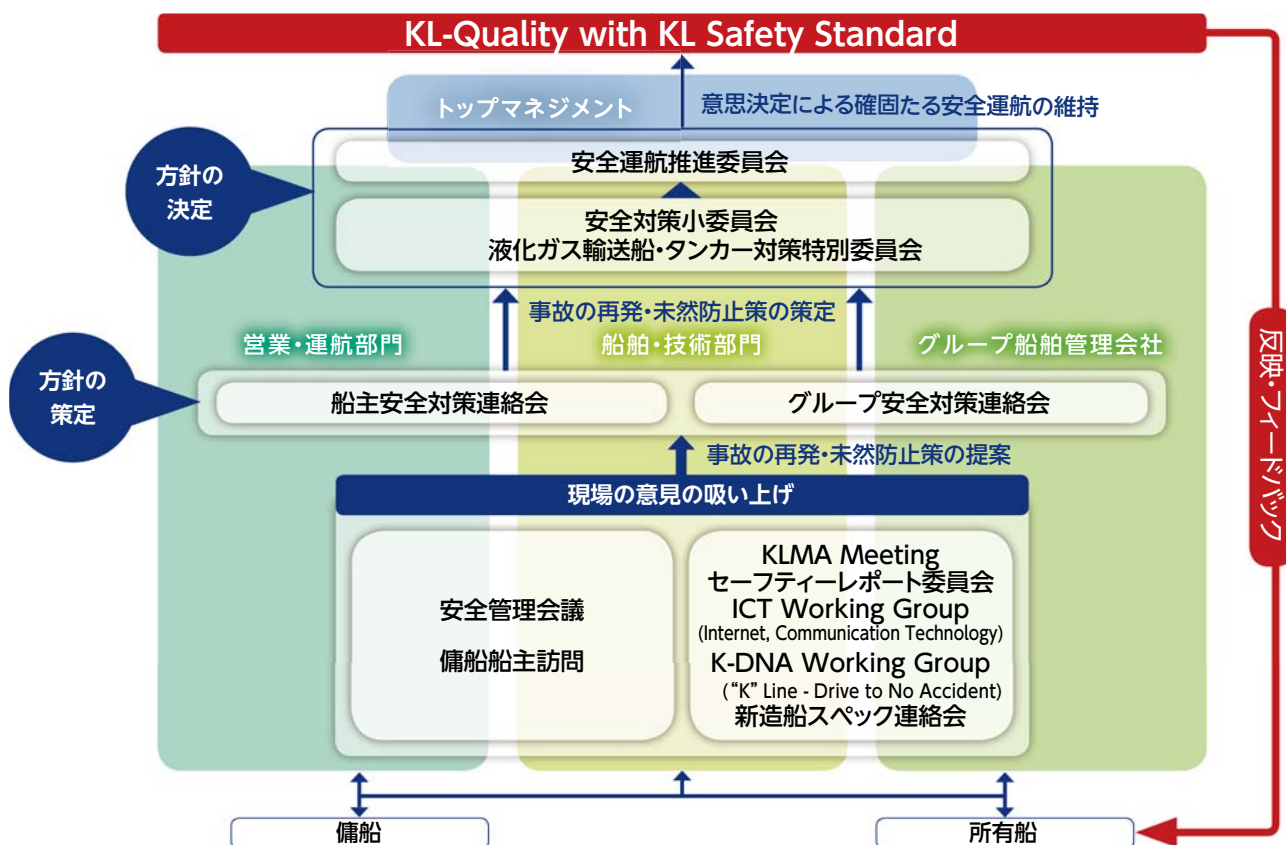
機会

- ・ 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

取り組み

1 安全運航管理体制の充実

当社では社長を委員長とした安全運航推進委員会を安全運航に関わる最高決定機関とし、社船・傭船・運航受託船等すべての当社運航船の事故防止および安全対策につき、基本方針の策定から施策の実施までを下図の体制にて行っています。



1. 乗船前ブリーフィング

安全運航に関わる当社の基本方針に加えて、船舶管理会社のマニュアル等に基づき具体的な最新情報提供や指導を行っています。

2. “KL-QUALITY”

当社独自の品質指針“KL-QUALITY”を指標として当社検船監督が全運航船を定期的に訪船し検船を実施しています。万一不具合等があれば、船主や船舶管理会社に是正を求め、品質の維持・向上を図っています。



3. Safety Report制度

不安全行動状態といった船上でのニアミス報告は陸上で勤務している熟練の海技者によって丹念に分析され、僚船にフィードバックされています。当事者の責任を問わないノンブレイミングカルチャーの徹底で、年間数千件の報告を受け、現場における安全意識も根付かせています。

4. 事故情報管理システム AIMS(Accident Information Management System)

事故ゼロに向けて、当社独自のシステムにより事故の詳細や傾向を分析し、隠れた事故原因を深く掘り下げる取り組みを継続しています。

5. 安全設備設置指針 K-DNA (“K” Line-Drive to No Accident)

現場で培ってきたノウハウの蓄積、過去の事故から得た教訓を反映させたルール要件を上回る当社独自の指針により、全運航船におけるハード面の安全強化を図っています。



6. 安全キャンペーン

毎年、「安全運航と環境保全」をテーマに陸上・海上職員が一丸となり現場で意見交換や状況確認などを行い、全社を挙げた安全思想向上の活動としています。



7. トラブルニュース

「同じ事故は二度と起こさない。風化させない。」という信念の下、過去の事故原因を徹底的に究明し再発防止策を立て、全運航船に横断的に展開しています。

8. 大規模事故対応演習

「迅速」かつ「的確」な事故対応を行えるよう、「最悪の事態が発生した」ことを想定し、海外との連絡体制、メディア対応の確認等を含めた実践的な演習を定期的に行っています。

2 船舶管理体制の強化

当社理念を共有した以下の3つのインハウス船舶管理会社により、船種ごとの専門性を生かした、より高品質で安全・安心なサービスを提供しています。

船舶管理会社	管理船種
ケイラインエナジー シップマネジメント株式会社	油槽船・LPG船・LNG船 (※シンガポール現地法人にて コンテナ船・ケミカル船を管理)
“K” Line LNG Shipping (UK) Limited	LNG船
ケイラインローローバルク シップマネジメント株式会社	自動車船・ドライバルク船

3 海事技術者の確保・育成

“K” LINEグループの安全運航を担うのは、本船乗組員、インハウス船舶管理会社の監督、本社に配置された海技スタッフなどによる海事技術者集団です。当社グループでは、海事人材確保育成母体である“K” Line Maritime Academyの下、国籍を問わず当社グループの中でのキャリアパスを構築することで、世界トップレベルの海事技術者集団を育成しています。

詳細はP42 人材育成(海事技術者)へ

安全運航を担う世界トップレベルの海事技術者の確保・育成

“K” LINEグループでは、常に安全な運航を提供するための3大指針の1つとして、優秀な海事技術者の確保・育成を掲げています。海事技術者育成構想の“K” Line Maritime Academy (KLMA)を中心に、海技ノウハウの確実な継承や新しいニーズにも対応した技術者の育成に努めます。

リスク

- ・ 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

機会

- ・ 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

取り組み

1 海事技術者の確保

安全で最適な輸送サービスを提供するために海事技術者の確保は重要であり、多様な人材の確保のために、各船員養成系大学・学校での講演会への当社海事技術者の派遣を行っています。また、各校からのインターンシップ受入れを通じ、海事技術者へ広く興味を持ってもらう活動や、船員養成系大学以外の一般大学から採用した者を海事技術者へ自社養成する取り組みも行っています。

2 人事担当者によるヒアリング強化

海事技術者が海上勤務する際、船上での生活は閉鎖的になります。下船直後、船上での生活、人間関係およびその他本人たちが感じたあらゆることについて、人事担当者による電話インタビューを必ず実施し、また必要があれば、Face to Faceでのインタビューも実施しています。このような取り組みにより、海事技術者の不安を和らげることはもちろん、会社も現場の状況把握に努めています。

3 安全運航を支える最新の知識と技術の習得

“K” LINEグループの基本方針である「船舶を安全に運航し、海上における人命、貨物および環境を守る」ために不可欠な知識・技能を有する海事技術者(“K” Line Seafarers)を育むための施策“K” Line Maritime Academy(KLMA)の下、各種研修を行っています。航海系の研修としては、最新の操船シミュレータを導入し、事故を再現した対応等を研修で実施しています。また、機関系の研修についてはKLMA (Philippines)において、実際の主機を使った研修なども行い、新技術に関する知識と技術を習得し、グループ会社一丸



となって優秀な海事技術者の育成に努めています。

4 海事技術者研修施設を強化・拡張

フィリピン・マニラにおいては、年間延べ10,000名の受講者を受け入れるべく海事技術者研修施設の強化・拡張が進行中であり、2018年3月には、最新の医療機器を備えたクリニックや225名が利用可能な宿泊施設(既存ビルと合わせ282名利用可能)を有した新ビルがオープンしました。この施設が、当社運航船のすべての海事技術者の確保・育成の象徴的な施設となってくれることを確信し、今後とも、さらなる良質な海事技術者の確保、技術習得の強化を図ることにより、安全運航をベースとした高品質な輸送の維持・向上に貢献していきます。



変革への飽くなきチャレンジの原動力となる人材の育成

当社は「お客さまを第一に考えた高いレベルの物流サービスの提供」実現のため、その原動力となる従業員の人材育成に取り組んでいます。ジョブローテーションや研修の充実を通じて、次世代の中核事業を支えるプロフェッショナルの育成を図ります。また、働き方改革にも取り組み、多様な働き方の実現を通じて生産性の向上を目指し、個々人の能力と個性を最大限発揮できる組織風土の醸成に努めています。

リスク

- ・ 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

機会

- ・ 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

取り組み

1 人材育成の取り組み

グローバルな舞台で活躍するための専門知識と広い視野を兼ね備え、“K” LINEグループの経営を担う人材の育成に取り組んでいます。研修制度としては、従来の「階層別研修」に加え、海運を中心とした物流事業の高度な知識を習得する「実務研修」を強化しています。

対象	レベル	階層別研修		実務研修		
		業務遂行・ビジネススキル		海運実務	部門知識	その他
管理職層	上級		チームマネジメント 新任チーム長研修			
中堅	中級		マネジメント プレマネジメント	海運実務	乗船研修 ファイナンス研修	コンプライアンス研修 環境研修
若手	初級	入社5年目まで ビジネススキル 研修実施				
入社1年目	基礎			海運実務研修	社内講義に加え、海上職の一部プログラムや社外講習への参加など、講座内容の充実を図っています。	

2 「健康経営」の取り組み

「健康」は個々人の幸福の源であるとともに、“K” LINEグループの理念実現に不可欠だと考えています。当社は「健康宣言」を社内外に発信するとともに、その実現に向けて会社・労働組合・産業医・健康保険組合で構成される健康管理委員会を中心として、従業員一人ひとりの健康維持・増進を支援する取り組みを進めてきました。こうした取り組みが評価され、経済産業省等による「健康経営優良法人2018(ホワイト500)」の認定を受けました。

今後も当社は従業員が健康に働ける職場環境を整え、引き続き「健康経営」に対する取り組みを継続・強化していきます。

具体的な取り組み例

1. 健康管理を徹底する取り組み

- ・ 健康診断の全員受診
- ・ ストレスチェック受診勧奨
- ・ メンタルヘルスセミナーの全員受講

2. 健康促進を支援する取り組み

- ・ 時間外勤務の抑制
- ・ 社内カフェでの昼食健康メニュー提供
- ・ 食生活関連セミナーの定期開催
- ・ 生活習慣病予防のための運動促進イベント実施



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

Social ステークホルダーエンゲージメント

“K” LINEグループは、事業活動をグローバルに展開しているため、お客さま、株主・投資家、お取引先をはじめ、地域社会・国際社会など多様なステークホルダーとの良好な関係構築が欠かせません。ステークホルダーとの双方向のコミュニケーションを通じ、社会からの期待や要請を自社の事業活動に取り入れることで、企業としての社会的責任を果たすべく努力を続けていきます。



トップページ > CSR > “K” LINEグループのCSR > ステークホルダーエンゲージメント
https://www.kline.co.jp/ja/csr/group/stakeholder_engagement.html

株主・投資家との対話

基本方針

株主・投資家の皆さまの期待に応えるためにIR方針を定め、企業情報を適時・適切に開示し、各種説明会などを通じ双方向のコミュニケーションを図ることで、企業価値の一層の向上を目指しています。

対話の機会

- 株主総会
- 決算説明会などの各種説明会
- 国内・海外機関投資家との面談
- 機関投資家・証券アナリストへの施設見学会

2017年度 IR活動実績

国内IR	海外IR	スモールミーティング	施設見学会	個人投資家向けIR
参加社数 178 社 参加人数 189 名	参加社数 12 社 参加人数 12 名	参加社数 29 社 参加人数 29 名	参加社数 4 社 参加人数 4 名	179 名

PICK UP
1

当社のIR活動

機関投資家や証券アナリストさま向けに四半期ごとの決算説明会のほか、当社についての理解を深めていただくため、個別面談や施設見学会も適宜実施しています。

近年では、個人投資家さま向けにも会社説明会の場を設けるなど、より多くの方に興味をもっていただけるような活動を行っています。また、開示セグメントの変更や開示資料の改善などによって、積極的な開示を図るとともに、IRサイトを充実させ、当社および海運に関するさまざまな情報のご提供に努めています。

なお、2018年4月より施行された金融商品取引法等が規定する「フェア・ディスクロージャー・ルール」への対応として、「フェア・ディスクロージャー・ポリシー」を策定し、IRポリシーを改正、公表しました。



機関投資家向け決算説明会



証券アナリスト向け
ターミナル見学会



トップページ > 投資家情報
<https://www.kline.co.jp/ja/ir.html>

お客さまとの対話

基本方針

対話を通じてお客さまのニーズを見極め、それを満たすために自分たちが何をなすべきかを考え提案し、実践する、というプロセスを通じて、サービス品質の向上に努めます。

対話の機会

- 定期的なお客さま訪問
- 船内・ターミナル見学会
- 荷役現場見学

お取引先との対話

基本方針

お客さまから信頼されるサービスを提供するためには、お取引先からのご支援とご協力は不可欠です。相互の信頼関係を確立しながら、お客さま満足度を高める上で欠かせないパートナーとして、共生を図ります。

対話の機会

- 技術交流会／意見交換会
- サプライチェーンCSRガイドライン

従業員との対話

基本方針

従業員の基本的人権を尊重し、一人ひとりの能力を最大限に発揮できるよう研修制度の充実を図り、また、いきいきと安心して働きやすい職場環境の整備に取り組みます。

対話の機会

- 労使協議
- 労使協働プロジェクト
- 社内研修

地域社会・国際社会との対話

基本方針

グローバルに事業を展開する海運企業グループとして、社会の持続的な発展に貢献していくためには、地域社会・国際社会との対話が欠かせません。“K” LINEグループ各社は、それぞれの拠点における地域社会とのコミュニケーションを通じて社会のニーズに応え、信頼される企業を目指します。

対話の機会

- NPO、NGOとの協働
- 船内・ターミナル見学会
- 従業員によるボランティア活動

PICK UP
2

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。



(2018年7月現在)

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。

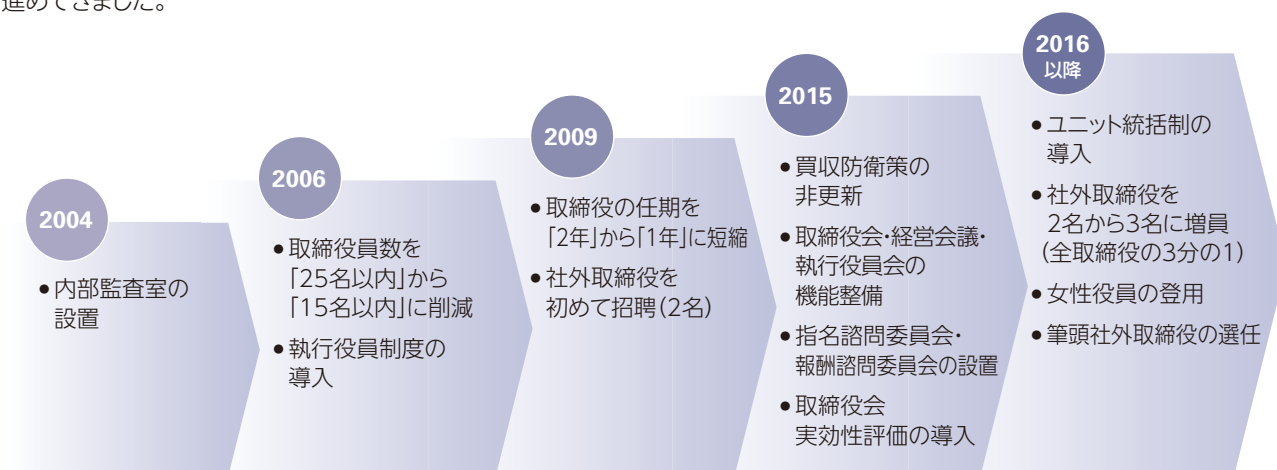


トップページ > CSR > ガバナンス > コーポレートガバナンス

https://www.kline.co.jp/ja/csr/governance/corporate_governance.html

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の特徴

特徴 1 ユニット統括制

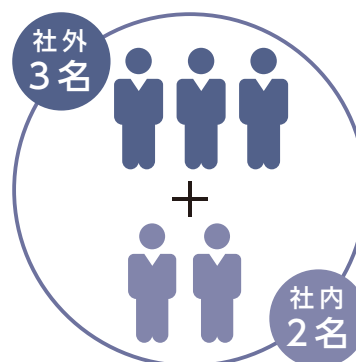
「コーポレートガバナンス・コード」において取締役会の主要な役割・責務として、「経営陣幹部による適切なリスクテイクを支える環境整備を行うこと」が求められています。当社ではこれに対応するコーポレートガバナンス体制の構築の一環として、業務執行体制のより一層の効率化、そして強化を図るために、ユニット統括制を導入しています。



特徴 2 指名諮問委員会・報酬諮問委員会

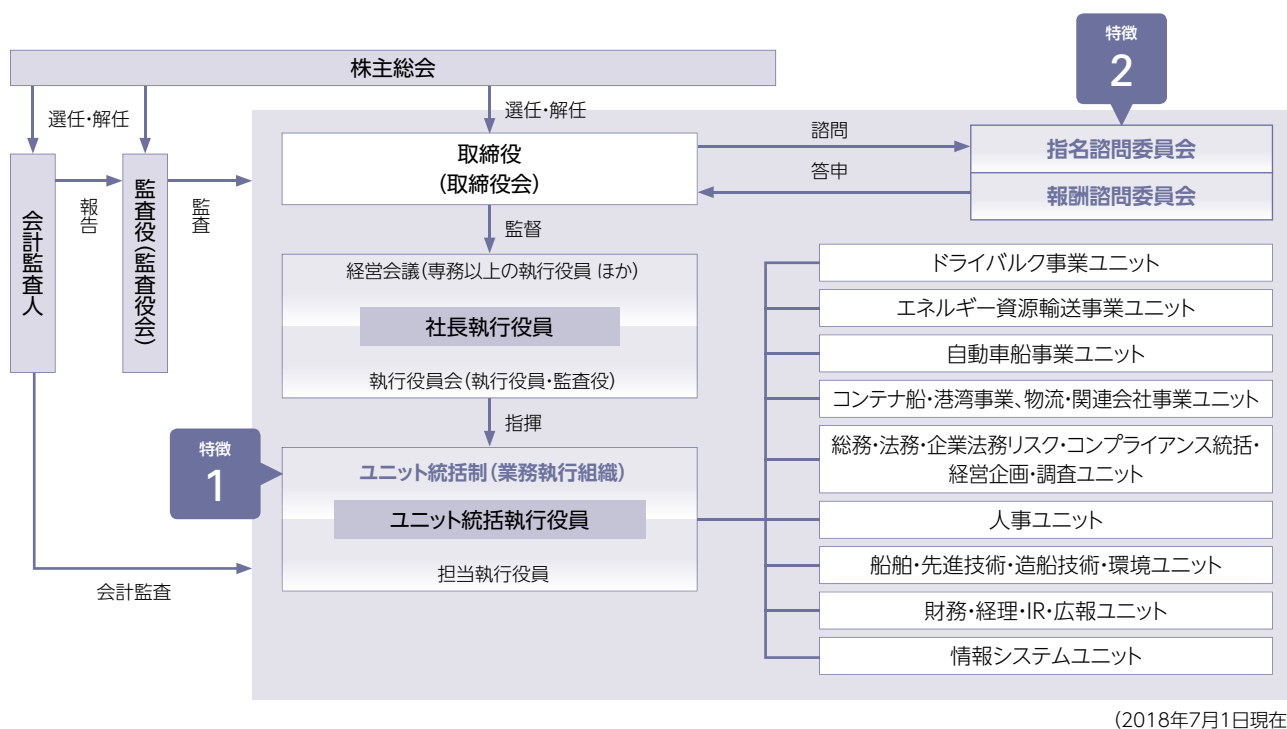
当社は監査役会設置会社としてその機関設計の中で、取締役会の機能を高めるため任意の諮問委員会として、「指名諮問委員会」および「報酬諮問委員会」を設置しています。

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。



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。



業務執行の体制

取締役会

経営の基本方針、法令で定められた事項やその他の経営に関する重要事項を決定するとともに取締役の職務執行を監督する機関であり、毎月1回以上開催しています。9名の取締役中3名は社外取締役です。取締役会には監査役も出席します。

監査役会

監査方針・監査計画等を策定し、機能的・機動的監査の実施を目指しています。3名の監査役中2名は社外監査役です。監査役は、取締役会やその他の重要会議への出席や重要な決裁文書の閲覧等を通じて、独立の機関として取締役の職務の執行を監査しています。監査役には監査役補助者として専従スタッフを配しています。

経営会議

取締役会長、専務以上の執行役員および経営企画、財務、経理担当執行役員ならびに監査役が出席し、自由な討議を通して、社長執行役員またはその代行者の意思決定に資する体制を整備しています。原則として毎週開催しています。

執行役員会

取締役兼務を含む執行役員と監査役が出席し、業務執行組織の月次収支を含む業務執行および決裁事項等の報告および討議を行う場です。原則として毎月1回開催しています。

投資委員会

経営企画担当および財務担当執行役員ならびに社長執行役員が指名する執行役員・グループ長により構成される投資委員会を随時開催し、投資能力を勘案しつつ最大の投資効果を図るため、基本計画および重要案件の審議を行っています。また、実施済みの投資について、投資効果の実績を把握し、当該投資の休止や中止についても審議しています。

役員報酬制度

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。

報酬制度設計

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。報酬制度概要は以下のとおりです。

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	固定報酬	職位および業績評価に基づいて決定	年額600百万円以内
	②業績連動型株式報酬 ※業務執行取締役に限る	変動報酬	職務内容や責任等に応じて付与する基準ポイントを基に、連結業績目標の達成度等を勘案して計算したポイントを付与 (10ポイント=普通株式1株)	2017年3月期から2020年3月期までの4事業年度において ①当社から信託に拠出する株式取得資金の限度額: 480百万円 ②取締役に付与する1事業年度当たりのポイント数の上限: 62万ポイント
監査役	月例報酬のみ	固定報酬	監査役協議により決定	月額12百万円以内

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)

※百万円未満切り捨て

※左記には、2017年6月23日開催の定時株主総会終結の時をもって任期満了により退任した取締役1名および辞任により退任した監査役1名に係る報酬が含まれています。

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。

2017年度の主な内部監査活動

内部監査グループは、年度監査計画を策定し、監査を実施しています。2017年度の主な実績は、以下のとおりです。

- 当社の各部門の業務プロセス監査: 21プロセス
- 当社の主要システムのIT全般統制監査: 23システム
- 当社グループ主要会社の全社的な内部統制監査: 28社
- 海外グループ会社の監査: 7社
- グループ会社内部監査部門との共同監査: 2社

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。



トップページ > CSR > ガバナンス > コーポレートガバナンス > 社外取締役の独立性判断基準

https://www.kline.co.jp/ja/csr/governance/corporate_governance/main/00/teaserItems1/03/linkList/0/link/independence_criteria.pdf

社外取締役

岡部 聡（筆頭社外取締役）

経歴 元 トヨタ自動車（株）専務取締役、元 東海東京証券（株）取締役副会長

選任理由 トヨタ自動車（株）で40年余りにわたりアジアを中心とした新興国での新規事業を数多く成功に導き、その後同社および証券会社役員として会社経営に長年携わってきた経験と知見を当社の経営に生かすため。

2017年度取締役会出席回数 14／14回

田中 誠一

経歴 元 三井物産（株）代表取締役副社長執行役員

選任理由 大学で船舶工学修士課程を修めた後、三井物産（株）に入社、長く船舶海洋部門の業務に携わり、2008年から2014年までは同社代表取締役として会社経営に携わった経験を有しており、これらの経験や知見を当社の経営に生かすため。

2017年度取締役会出席回数 14／14回

細溝 清史

経歴 元 金融庁長官、セーレン（株）社外監査役

選任理由 旧大蔵省・財務省・金融庁で要職を歴任した経験により培われた、財政・金融・その他経済全般にわたる高い見識や、コーポレートガバナンスに関する幅広い知識と高い見識を基に、当社経営に対する的確な助言、業務遂行の適切な監督を行えると判断するため。

2017年度取締役会出席回数 10／10回

社外監査役

林 敏和

経歴 元 川崎重工業（株）代表取締役常務

選任理由 長く企業経営に携わっており、その豊富な知識と多くの経験により、当社の経営に対して社外の客観的視点に立った実効的な監査を行えると判断するため。

2017年度取締役会出席回数 14／14回

2017年度監査役会出席回数 15／15回

志賀 こず江

経歴 白石綜合法律事務所パートナー、（株）新生銀行社外監査役、リコーリース（株）社外取締役

選任理由 弁護士としての専門的な知識・経験を有し、また、複数の上場企業の社外取締役、社外監査役としての経験を有しており、社外の独立した視点に立った実効的な監査を行えると判断するため。

2017年度取締役会出席回数 13／14回

2017年度監査役会出席回数 15／15回

役員紹介はP56-57へ

経営上の諸々の危機・リスクを認識し、それに備え、リスクが顕在化したときにも企業の社会的責任を果たし得るよう、危機・リスク管理体制を構築しています。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しています。

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。

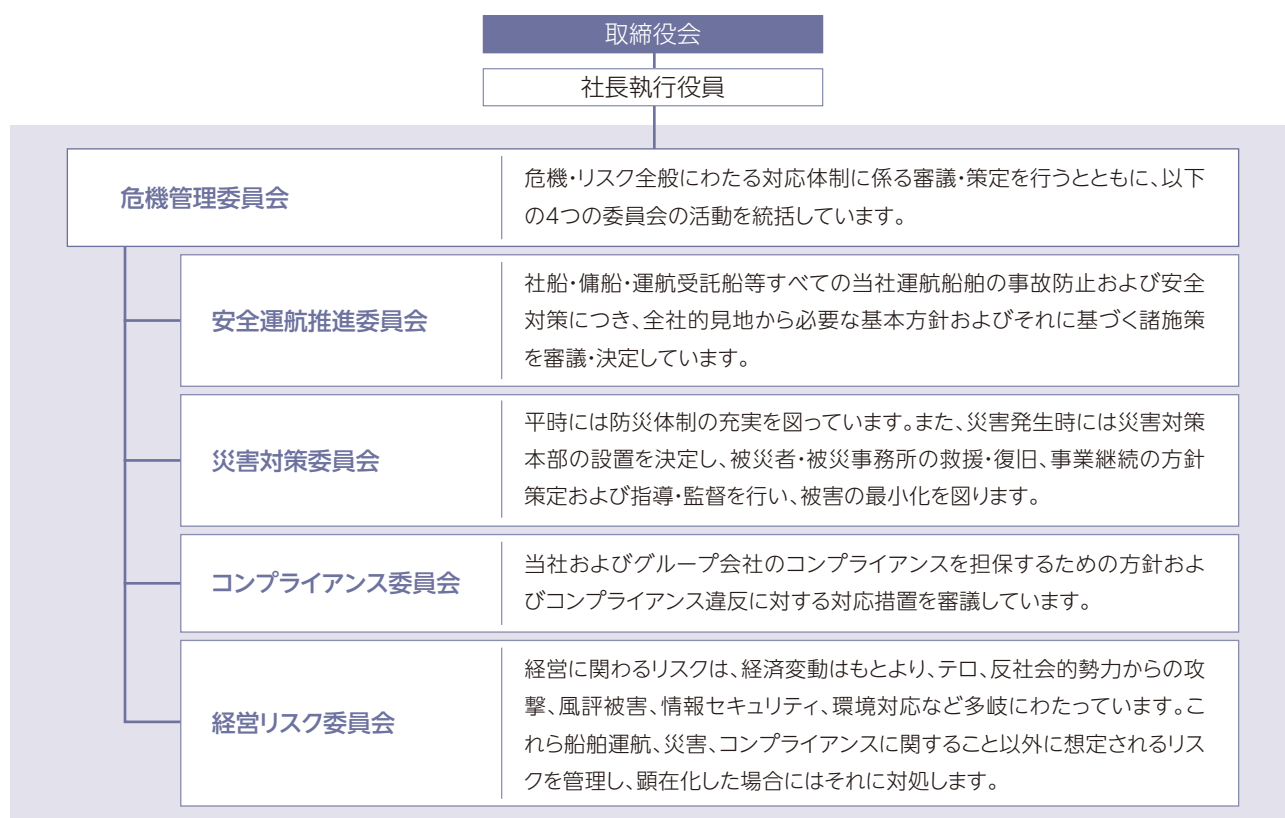


トップページ > 投資家情報 > 経営方針 > リスク情報
<https://www.kline.co.jp/ja/ir/management/risk.html>

リスクマネジメント推進体制

さまざまな危機・リスクを、船舶運航、災害、コンプライアンス、その他の経営に関わるものに分類し、それぞれに対応する4つの委員会を設置しています。さらに危機管理委員会がこれら4つの委員会を束ね、リスクマネジメント全般を掌握・

推進しています。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。



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

国内外の競争法コンプライアンスに関して、役職員に対しては、独占禁止法遵守規程の遵守を徹底させ、企業法務リスク・コンプライアンス統括グループによる継続的な教育・啓蒙活動の推進を通じて、競争法に関するコンプライアンスの意識を徹底すべく、さらなる強化に取り組んでいます。また、業務監査を実施し、コンプライアンスに向けた施策の実施状況を監視・監督しています。同業他社との接触についても、接触の性質に応じて事前の届出および承認、内容の記録作成・保存などを厳格に運用しています。

- 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

贈収賄防止のために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月にグローバルポリシー(反贈収賄法個別ポリシー含む)を制定しました。当社は、腐敗のない海運業界を目指し取り組みを行っているMaritime Anti-Corruption Network (MACN)のメンバーとして、反腐敗・贈収賄防止の取り組みを強化しています。

- 「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を開催しています。また、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)セミナーも、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。

“K” LINEグループの持続的価値創造に向けて

2017年度を振り返って

朝倉 細溝さんには、2017年6月に当社の社外取締役に就任いただきました。その前年はドライバルク船とコンテナ船の運賃市況が揃って経験したことのない水準にまで落ち込み、その状態がほぼ1年間続きました。まさに海運業界にとって過去最大の試練の年であり、2017年度はそのどん底からの回復に全力を尽くしたわけです。その結果、3期振りに営業利益、経常利益および当期利益のすべての段階での黒字化を達成することができました。とはいえ、歴史的な市況低迷で受けた傷からはまだ回復の途上です。このような激動の時代における当社の経営をどのように感じましたか。

細溝 私は行政に約37年間携わってきました。海運業界に関わるのは今回が初めてですが、日本の国家存立の基盤はまさに貿易であり、その中で海運は不可欠な産業であるとの認識があり、当社の社外取締役をお引き受けしました。しかしながら実際に就任し、激しい市況変動とそれに収益が大きく左右される状況を目の当たりにして、改めて海運ビジネスの難しさと収益リスク管理の重要性を実感しています。

社外取締役の役割

朝倉 細溝さんは今回、初めてのご経験として当社の社外取締役に就任されましたが、社外取締役としてのご自身

朝倉 次郎

取締役会長



の役割をどのようにとらえていますか。また、当社の企業価値向上に当たり、ご自身の見識、経験をどのように生かそうとお考えですか。

細溝 社外取締役も株主総会決議によって選任されていますので、やはり株主全体のことを考え、かつ、社外という視点では、取引先や従業員など株主以外のステークホルダー、あるいは広く社会という立場で、企業経営を監督するのが、自分に与えられた使命であると考えています。その意味では、「稼ぎ方」の知恵を絞る執行よりも、持続的な成長と中長期的な企業価値向上につながる「フェアな稼ぎ方」であるかをチェックする役割が大きいのと思っています。

社内の常識が社外でも受け入れられるとは限りません。「傍目八目」といいますが、社外の方が社内の当事者よりも客観的に判断できることもあります。アダム・スミス流に言えば自由な経済活動で「神の見えざる手」が機能するためには、経済

人の行動が彼の胸の中の公平・中立な観察者の声に従うことが前提であると思っています。そこを指摘するのが私の役目ではないかと考えます。当事者になると、公平な観察者の目で自身を省みるのが難しいこともあると思いますので、私のような社外取締役が社会の目になるということです。

取締役会の活性化

朝倉 そこは社外の厳しい目でぜひお願いしたいと思います。では企業統治のテーマに話を進めます。当社ではここ数年、取締役会の活性化に真剣に取り組んできました。取締役会は議案の審議、決裁といった案件処理と同時に、会社の中長期的な成長を通じて企業価値を高めることを目的とした議論の場と認識しています。後者についていえば、問題点を洗い出して課題を抽出し、それを皆で共有するところから課題の解決が始まると思うのですが、まだまだ議論を深める余地



細溝 清史

社外取締役

略歴はP49へ

取締役会の議長として、幅広いステークホルダーの視点で活発な議論を促進していきます。



があると感じています。どうすれば取締役会をさらに充実させられるか、細溝さんの率直なご意見をお聞かせください。

細溝 縦割りの営業部門と横割りのコーポレート部門が存在しますが、当社ではそれぞれの司(つかさ)がそれぞれの立場で責任を果たそうとする傾向が強く、司を離れた全体的な視点での議論があまりなされていないように思います。取締役は本来、株主を含むさまざまなステークホルダーを念頭に置き、透明・公正に迅速な判断をする立場であると認識していますが、当社の場合はどちらかというと、それぞれの部署の立場からの専門的な議論に集中しがちというのが私の印象です。

朝倉 率直なご意見ありがとうございます。取締役会の議長として、部門間の壁を取り払い、株主あるいは広くステークホルダーの視点、全社的な視点で、どのように会社を運営していくのが望ましいか、そういった議論が活発に行われる取締役会に変えていきたいと思います。

企業経営の要諦を「稼ぐ」、「削る」、「防ぐ」という言葉で表した経営者がおられました。収益の向上やコストの削減は比較的容易でも、それに伴うリスクを防ぐことは非常に難しいものです。投資なくして成長は望めませんが、そのリスクマネジメントに関しては、重要かつ最も難しい判断を迫られます

ので、広い見識・知識を持った方の意見を聞いて、将来につなげていく必要があります。取締役会はそのような機能を果たしていかなければなりません。そして、重要かつ難しい判断であるからこそ、さまざまなバックグラウンドを持った取締役が力量を問われる部分であると思っています。

細溝 確かに企業経営で一番悩ましいのは、投資と撤退の判断です。最後はアニマルスピリットという人もいますが、そうだとすると、何かをよりどころとする公正性・透明性は確保されていなければなりません。その点、当社が新たに導入した高度な経営管理手法は、1つのメルクマールとして高く評価できます。しかし、それですべてを決めるのではなくて、客観的に試算した指標の1つと考えるべきです。ビジネスの世界では、最後は長年の経験に基づく「生きた経営判断」に頼らざるを得ないケースが多々あります。当然のことながら顧客に対する責任や事業ポートフォリオのバランスも考えなくてはならず、場合によっては、不透明な状況下で動物的な勘のようなものを働かせる必要も出てきます。

朝倉 機械的な判断に頼り過ぎるのはよくないし現実的でもない、とはいえアニマルスピリットの判断を要するときでも、その前提として合理的なよりどころをちゃんと持たなければならぬということですね。

資金調達と資本コスト

朝倉 ところでリーマンショックから10年が経過し、欧米の大規模な金融緩和はすでに出口を模索する状況になっています。しかし日本では引き続き、緩慢なインフレを継続させることで経済の安定成長を目指すリフレ政策が支持されています。金融の専門家として、こうした金融環境で当社が注意すべき点をご指摘ください。

細溝 さすがに国債の金利がマイナスという異常な状況は長くは続かないでしょう。しかし日本の場合、日銀が量的緩和策を縮小し始めるテーパリングに転換する時期はまだきていないと思います。そのような中で、株主・投資家は資本コストを上回る利益創出を求めているわけですから、足の長い船という資産を保有する海運ビジネスでは、特に金利の低いデットによる資金調達が重要になります。従いまして株主・投資家

はもとより、長期的な資金提供者である金融機関との信頼関係も強固しておく必要があり、短期的な業績だけでなく、長期的に目指す姿をきちんと示しながら経営のかじ取りを行うべきであると思います。

5年先、10年先を見据えた着眼点

朝倉 先日取締役会で経営改革について議論した際、細溝さんは、「5年先、10年先にどういう会社にするのかを明瞭にイメージした上で、そこから遡って順序立てて改革をすることが重要である」とおっしゃいました。同感です。この点を役職の壁にとらわれず全社的に考えるべきであると思いますが、10年先のあるべき会社像、ありたい会社像を検討する際に重視すべきことをどのようにお考えですか。

細溝 企業経営で検討すべきことは“不易流行”といって、変わることと変わらないことがあります。現在の日本国民の生活水準を維持するには、今後ともかなりの量の食糧とエネルギーを輸入に頼らなければなりません。その一方で輸出も伸ばさなければなりません。そういった変わらないことを見据えて15～25年使う船隊保有を考えたとき、変わることとして注目している点は3つです。

1つ目は温暖化対策など地球環境と密接に関連するエネルギー問題への対応です。これは単に船を動かすエネルギーの話ではありません。国内で開発できるもの、輸入しなければいけないもの、代替可能なもの、日本全体のエネルギー政策についてのそのような議論が活発に行われています。その方針によって顧客ニーズも大きく変化しますので、それも踏まえて事業ポートフォリオ改革を考えることが重要です。

2つ目は、当社の強みの1つである自動車船について、シェアリングエコノミーの動向も押さえておく必要があります。現在、個人が保有している自動車のうち実際に走っているのはわずか20分の1と推測されます。つまり、シェアリングエコノミーが世界中で本格化した場合、自動車の販売台数がぐっと減る可能性があるわけです。この構造変化の予想は難しいですが、自動車船への投資にはその視点も加えておくべきです。

3つ目は地産地消です。工業製品を需要地の近くで作ろうということになれば物流は減りますが、新興国の経済成長はその逆の方向に動きます。新興国の経済成長と地産地消が

どのように動くのか、その見極めもしていかなければならないと思います。

このような長期的な視点も加えて、今どんな船を発注すべきか、あるいは、新興国の経済成長が進み外へのニーズが高まってきたときの拠点をどこに作るべきか、今打てる手を考える必要があると思います。

若手へのエール

朝倉 貴重なご指摘をいただき、ありがとうございます。では最後にそれぞれの持ち場で日々努力している社員、とりわけ会社の将来を担う若手にエールを送っていただけますか。

細溝 日本で初めて自動車専用船やLNG運搬船を竣工したのは当社です。ぜひとも、こうした進取の気性や自由闊達な企業文化をこれからも大切にしてほしいと思います。それがなければ、激動の時代の中で持続的な成長を実現することはできません。短期的な市況変動に一喜一憂することなく、皆さんがこうした「K」LINEスピリットを発揮し、革新的な取り組みが推進されるよう、社外取締役の立場で盛り立てていきたいと思っています。



「K」LINEスピリットが発揮されるよう、社外取締役の立場で盛り立てていきたいと思っています。

Governance 役員紹介



取締役会長

朝倉 次郎



代表取締役社長
社長執行役員

村上 英三



代表取締役
専務執行役員

青木 宏道



代表取締役
専務執行役員

二瓶 晴郷



代表取締役
専務執行役員

明珍 幸一



取締役
専務執行役員

浅野 敦男



取締役(社外)

岡部 聡



取締役(社外)

田中 誠一



取締役(社外)

細溝 清史



常勤監査役

吉田 圭介



監査役(社外)

林 敏和



監査役(社外)

志賀 こず江

取締役

取締役会長

朝倉 次郎

代表取締役社長

村上 英三

代表取締役

青木 宏道

代表取締役

二瓶 晴郷

代表取締役

明珍 幸一

取締役

浅野 敦男

取締役(社外)

岡部 聡

取締役(社外)

田中 誠一

取締役(社外)

細溝 清史

監査役

常勤監査役

吉田 圭介

監査役(社外)

林 敏和

監査役(社外)

志賀 こず江

執行役員

社長執行役員

村上 英三

CEO(チーフエグゼクティブオフィサー)

専務執行役員

青木 宏道

エネルギー資源輸送事業ユニット統括

専務執行役員

門野 英二

船舶・先進技術・造船技術・環境ユニット統括

専務執行役員

二瓶 晴郷

財務・経理・IR・広報ユニット統括、
CFO(チーフフィナンシャルオフィサー)

専務執行役員

浅野 敦男

ドライバルク事業ユニット統括、
バルクキャリア事業担当、人事ユニット統括

専務執行役員

坂本 憲司

自動車船事業ユニット統括

専務執行役員

明珍 幸一

総務・法務・企業法務リスク・コンプライアンス統括、
経営企画・調査ユニット統括、内部監査担当補佐、
CCO(チーフコンプライアンスオフィサー)

常務執行役員

針谷 雄彦

LNG、電力炭、液化ガス新事業担当

常務執行役員

鳥山 幸夫

経理、財務、IR・広報担当

常務執行役員

園部 恭也

米国駐在("K" LINE AMERICA, INC. 社長)

常務執行役員

中川 豊

タイ駐在(K LINE (THAILAND) LTD. 社長)

常務執行役員

三崎 晃

英国駐在("K" LINE (EUROPE) LIMITED 社長)

常務執行役員

荒井 邦彦

中国駐在(KLINE (CHINA) LTD. 社長および
"K" LINE (HONG KONG) LIMITED 社長)

常務執行役員

河野 修三

情報システムユニット統括、
CIO(チーフインフォメーションオフィサー)、
(株)ケイライン ビジネス システムズ 社長

常務執行役員

新井 大介

コンテナ船・港湾事業、
物流・関連会社事業ユニット統括

常務執行役員

新井 真

法務・企業法務リスク・コンプライアンス
統括担当

組織図 (2018年7月1日現在)



専務執行役員
門野 英二



専務執行役員
坂本 憲司

(2018年7月1日現在)

執行役員
綾 清隆
船舶部門担当

執行役員
小樽 慎吾
総務、CSR、人事担当

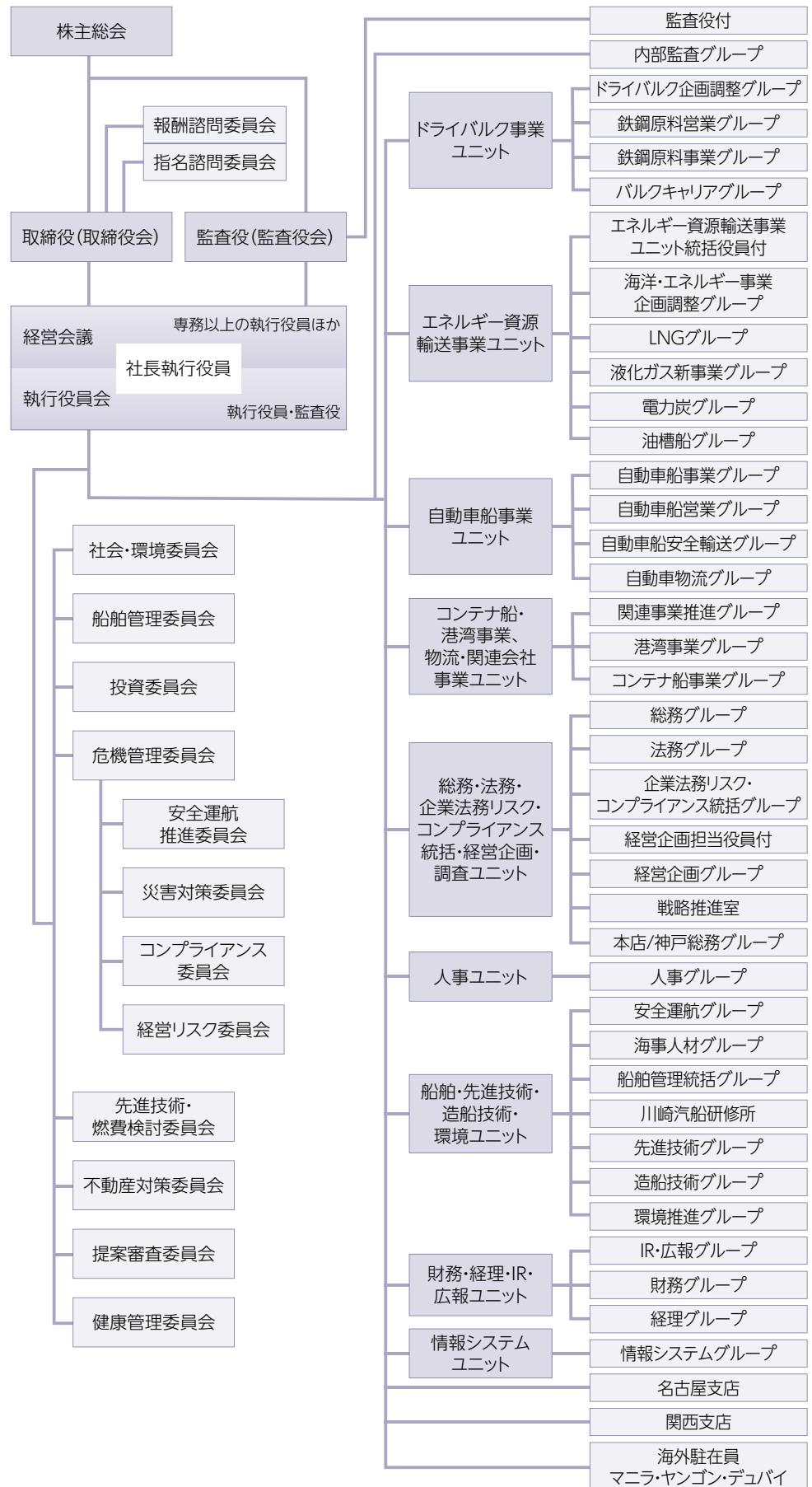
執行役員
中野 豊久
造船技術、環境担当

執行役員
横山 信之
自動車船事業部門担当

執行役員
大川 智之
油槽船担当、海洋・エネルギー事業企画調整グループ長委嘱

執行役員
森本 久仁夫
鉄鋼原料輸送事業、ドライバルク事業企画調整担当、鉄鋼原料営業グループ長委嘱

執行役員
浅野 裕史
経営企画・調査担当



経営成績の分析

財務セクションについて

このレポートの財務セクションは、当社の第150期(自2017年4月1日至2018年3月31日)の有価証券報告書を基に編集作成したものです。

経営成績の分析

売上高

売上高は前年度に比べ12.8%増収の1兆1,620億25百万円となりました。報告セグメント別では、運賃市況が回復基調にあったコンテナ船が、前年度に比べ15.3%増収の5,984億73百万円となりました。

不定期専用船は、ドライバルク事業では大型船市況が改善基調で推移し、自動車船事業では総輸送台数の増加がありました。エネルギー資源輸送事業では中長期の期間傭船契約のもとで順調に稼働しましたが、一部市況の影響を受ける契約については軟化したマーケットの影響を受けました。これらの結果、前年度に比べ14.2%増収の5,211億56百万円となりました。

海洋資源開発および重量物船は、ドリルシップ(海洋掘削船)は順調に稼働しましたが、オフショア支援船事業においては、海洋開発の停滞により軟調な市況が継続しました。重量物船事業では、当該事業を担うSAL Heavy Lift GmbHの全出資持分をSALTO Holding GmbH & Co. KGに譲渡しました。これらの結果、前年度に比べ61.5%減収の74億72百万円となりました。

その他は前年度に比べ1.0%減収の349億22百万円となりました。

売上原価、販売費及び一般管理費

売上原価は、荷動きが堅調に推移したことによる運航経費の増加などにより、前年度の1兆7億44百万円から825億55百万円増加し、1兆832億99百万円(前年度比8.2%増)となりました。営業収入に対する売上原価の比率は3.9ポイント減少して93.2%となりました。販売費及び一般管理費は39億78百万円(前年度比5.3%)減少し、715億6百万円となりました。

営業利益

売上総利益の増加により、前年度の460億37百万円の営業損失に対し72億19百万円の営業利益となりました。

営業外収益(費用)

受取利息・配当金から支払利息を差し引いた純額は、受取配当金の増加により、31億67百万円の損失(前年度は38億22百万円)となり損失が縮小しました。また15億41百万円の為替差損(前年度は40

億6百万円)、46億1百万円の持分法による投資損失(前年度は31億55百万円の持分法による投資利益)を計上しました。これらが主要因となり、営業外損益は52億56百万円の損失(前年度は63億51百万円)となりました。

税金等調整前当期純利益

固定資産の売却などにより特別利益は353億31百万円となりました。また主に減損損失と独占禁止法関連損失などにより特別損失は201億6百万円となりました。営業利益の発生の影響とあわせ、税金等調整前当期純利益は171億88百万円(前年度は1,312億26百万円の税金等調整前当期純損失)となりました。

法人税等

法人税等は、主として米国に所在する連結子会社における米国の連邦法人税率変更の影響により、前年度の61億42百万円から19億29百万円減少し42億13百万円となりました。

非支配株主に帰属する当期純利益

非支配株主に帰属する当期純利益は、'K' LINE (India) Shipping Private Limitedなどの非支配株主に帰属する当期純利益が増加し、前年度の21億9百万円に対し、25億90百万円となりました。

親会社株主に帰属する当期純利益

親会社株主に帰属する当期純利益は、前年度の1,394億78百万円の親会社株主に帰属する当期純損失に対し、103億84百万円の親会社株主に帰属する当期純利益となりました。1株当たり当期純利益は、前年度の1,488.23円の1株当たり当期純損失に対し、111.13円の1株当たり当期純利益となりました。

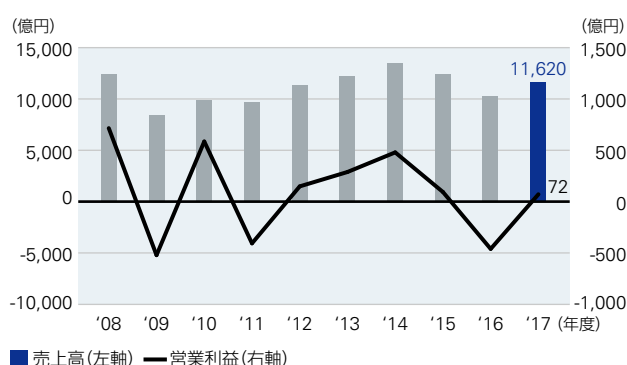
資本の財源および資金の流動性についての分析

キャッシュ・フローの状況

2017年度末における現金及び現金同等物は1,580億72百万円となり、前年度末より12億80百万円増加しました。各キャッシュ・フローの状況は次のとおりです。

営業活動によるキャッシュ・フローは、税金等調整前当期純利益や

売上高・営業利益



親会社株主に帰属する当期純利益・ROE



減価償却費等により、2017年度は11億67百万円のプラス(前年度は439億19百万円のマイナス)となりました。

投資活動によるキャッシュ・フローは、船舶の取得による支出等により、2017年度は228億13百万円のマイナス(前年度は248億81百万円のマイナス)となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローは、長期借入れによる収入等により、2017年度は222億39百万円のプラス(前年度は264億36百万円のプラス)となりました。

資金需要

当社グループの運転資金需要のうち主なものは、当社グループのコンテナ船事業や不定期専用船事業の運営に関わる海運業費用です。この中には港費・貨物費・燃料費などの運航費、船員費・船舶修繕費などの船費および借船料などが含まれます。このほか物流事業やターミナル関連事業の運営に関わる労務費等の役務原価、各事業についての人件費・情報処理費用・その他物件費等の一般管理費があります。また、設備資金需要としては船舶投資や物流設備・ターミナル設備等への投資があります。2017年度中に1,011億5百万円の設備投資を実施しました。

財務政策

当社グループの事業維持・拡大を支える低コストで安定的な資金の確保を重視しています。長期の資金需要に対しては金融機関からの長期借入金を中心に、社債発行、新株発行により調達しています。短期的な運転資金を銀行借入、コマーシャル・ペーパー(CP)発行により調達し、一時的な余資は安定性・流動性の高い金融資産で運用しています。また、キャッシュマネジメントシステム等を利用して、国内・海外グループ会社の余剰資金を有効活用しています。

流動性の確保としまして、CP発行枠600億円、金融機関との当座貸越契約に基づき設定された借入極度枠430億円に加え、国内金融機関と800億円の複数年のコミットメントラインを設定し、緊急の資金需要に備えています。

当社は国内2社の格付機関から格付を取得しており、2018年6月21日0時現在の発行体格付は、日本格付研究所(JCR)「BBB」、格付投資情報センター(R&I)「BBB-」となっています。また、短期債格付(CP格付)についてはJCR「J-2」、R&I「a-2」をそれぞれ取得しています。

財政状態

2017年度末の資産合計は、前年度末比34億43百万円減少し1兆417億66百万円となりました。流動資産は、受取手形および営業未収金の増加等により、前年度末比153億3百万円増加し3,964億26百万円となりました。

固定資産は前年度末比187億46百万円減少し6,453億39百万円となりました。固定資産のうち有形固定資産は、主に船舶の減少等により、前年度末比434億34百万円減少し4,829億53百万円となりました。投資その他の資産は、主に投資有価証券の増加等により、前年度末比249億47百万円増加し1,586億40百万円となりました。

2017年度末の負債合計は、前年度末比10億55百万円減少し7,986億72百万円となりました。長期借入金やリース債務等が増加したものの、事業再編関連損失引当金の減少等により、流動負債は2,831億42百万円となり、固定負債は5,155億29百万円となりました。

2017年度末の純資産合計は、前年度末比23億88百万円減少し、2,430億94百万円となりました。純資産のうち株主資本は、主に利益剰余金が113億53百万円増加したことにより、2,006億88百万円となりました。その他の包括利益累計額は、為替換算調整勘定が100億94百万円減少したことを主な要因として、前年度末比127億0百万円減少し163億21百万円となりました。

配当政策

当社は経営計画の主要課題である持続的成長のための設備投資などへの充たや、企業体質の充実・強化のために必要な内部留保の確保などを勘案しつつ安定的な配当を実施し、株主の皆さまへの利益還元を最大化することを重要課題と位置付けています。

剰余金の配当につきましては、期末配当(毎年3月31日を基準日とする)を定時株主総会の決定事項とし、中間配当については定款に「取締役会の決議によって、毎年9月30日を基準日として中間配当をすることができる」旨を定め、実施しています。

しかしながら、2017年4月に発表しました中期経営計画において、財務体質の改善と事業基盤の安定化を当期の最優先課題ととらえており、誠に遺憾ながら期末配当については無配とさせていただきます。

次期の配当については、当面は財務体質改善と事業基盤安定化を最優先とし、現時点では未定とさせていただきます。

純資産・自己資本比率



有利子負債・DER



連結財務諸表

連結貸借対照表

川崎汽船株式会社及び連結子会社
2017年及び2018年3月31日現在

(単位: 百万円)			(単位: 百万円)		
	前連結会計年度 (2017年3月31日)	当連結会計年度 (2018年3月31日)		前連結会計年度 (2017年3月31日)	当連結会計年度 (2018年3月31日)
資産の部			負債の部		
流動資産			流動負債		
現金及び預金	¥ 199,678	¥ 200,606	支払手形及び営業未払金	¥ 89,769	¥ 90,369
受取手形及び営業未収金	83,580	89,218	短期借入金	47,469	41,783
原材料及び貯蔵品	29,546	31,759	未払法人税等	1,268	3,242
繰延及び前払費用	45,862	43,880	独占禁止法関連損失引当金	5,223	1,672
繰延税金資産	5,599	5,700	事業再編関連損失引当金	19,867	24,543
短期貸付金	3,127	2,378	関係会社整理損失引当金	—	87
その他流動資産	15,764	24,562	賞与引当金	2,387	2,566
貸倒引当金	△2,035	△1,679	役員賞与引当金	217	241
流動資産合計	381,123	396,426	その他流動負債	57,230	118,637
固定資産			流動負債合計	223,433	283,142
有形固定資産			固定負債		
船舶(純額)	412,285	398,473	社債	62,187	11,809
建物及び構築物(純額)	18,239	15,400	長期借入金	404,176	419,935
機械装置及び運搬具(純額)	10,952	9,522	リース債務	33,055	39,572
土地	24,781	21,119	再評価に係る繰延税金負債	1,874	1,783
建設仮勘定	55,551	35,125	独占禁止法関連損失引当金	—	2,449
その他有形固定資産(純額)	4,577	3,312	事業再編関連損失引当金	28,022	—
有形固定資産合計	526,387	482,953	役員退職慰労引当金	1,645	1,843
無形固定資産			株式給付引当金	—	10
その他無形固定資産	4,005	3,745	特別修繕引当金	11,999	11,201
無形固定資産合計	4,005	3,745	退職給付に係る負債	7,514	6,578
投資その他の資産			デリバティブ債務	8,861	7,268
投資有価証券	80,721	107,545	その他固定負債	16,956	13,077
長期貸付金	17,466	19,011	固定負債合計	576,293	515,529
退職給付に係る資産	493	657	負債合計	799,727	798,672
繰延税金資産	3,268	2,997	純資産の部		
その他長期資産	32,673	29,361	株主資本		
貸倒引当金	△931	△934	資本金	75,457	75,457
投資その他の資産合計	133,692	158,640	資本剰余金	60,334	60,507
固定資産合計	664,085	645,339	利益剰余金	55,753	67,107
資産合計	¥ 1,045,209	¥ 1,041,766	自己株式	△1,084	△2,383
			株主資本合計	190,461	200,688
			その他の包括利益累計額		
			その他有価証券評価差額金	8,849	8,570
			繰延ヘッジ損益	10,189	7,768
			土地再評価差額金	6,263	6,184
			為替換算調整勘定	6,555	△3,539
			退職給付に係る調整累計額	△2,835	△2,661
			その他の包括利益累計額合計	29,022	16,321
			非支配株主持分	25,997	26,083
			純資産合計	245,482	243,094
			負債純資産合計	¥ 1,045,209	¥ 1,041,766

P60～63の数値は百万円未満を切り捨てています。

連結損益計算書

川崎汽船株式会社及び連結子会社

2017年及び2018年3月31日に終了した連結会計年度

(単位: 百万円)

	前連結会計年度 (自2016年4月1日 至2017年3月31日)	当連結会計年度 (自2017年4月1日 至2018年3月31日)
売上高		
海運業収益及びその他の営業収益	¥ 1,030,191	¥ 1,162,025
売上原価		
海運業費用及びその他の営業費用	1,000,744	1,083,299
売上総利益	29,446	78,725
販売費及び一般管理費	75,484	71,506
営業利益又は営業損失(△)	△46,037	7,219
営業外収益		
受取利息	1,373	1,420
受取配当金	1,429	2,381
持分法による投資利益	3,155	—
独占禁止法関連損失引当金戻入額	—	3,551
その他営業外収益	1,801	1,394
営業外収益合計	7,759	8,747
営業外費用		
支払利息	6,625	6,969
持分法による投資損失	—	4,601
為替差損	4,006	1,541
その他営業外費用	3,480	891
営業外費用合計	14,111	14,004
経常利益又は経常損失(△)	△52,388	1,962
特別利益		
固定資産売却益	5,292	29,072
その他特別利益	1,083	6,259
特別利益合計	6,375	35,331
特別損失		
減損損失	20,362	7,635
備船解約金	7,943	2,772
独占禁止法関連損失	36	6,399
独占禁止法関連損失引当金繰入額	—	2,449
事業再編関連損失引当金繰入額	47,889	—
その他特別損失	8,982	849
特別損失合計	85,212	20,106
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	△131,226	17,188
法人税、住民税及び事業税	3,795	5,750
法人税等調整額	2,347	△1,537
法人税等合計	6,142	4,213
当期純利益又は当期純損失(△)	△137,369	12,975
非支配株主に帰属する当期純利益	2,109	2,590
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)	¥ △139,478	¥ 10,384

連結包括利益計算書

川崎汽船株式会社及び連結子会社

2017年及び2018年3月31日に終了した連結会計年度

(単位: 百万円)

	前連結会計年度 (自2016年4月1日 至2017年3月31日)	当連結会計年度 (自2017年4月1日 至2018年3月31日)
当期純利益又は当期純損失(△)	¥ △137,369	¥ 12,975
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	2,329	△272
繰延ヘッジ損益	4,636	△3,045
土地再評価差額金	△0	—
為替換算調整勘定	△2,580	△8,724
退職給付に係る調整額	△432	177
持分法適用会社に対する持分相当額	644	△521
その他の包括利益合計	4,597	△12,385
包括利益	△132,772	589
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	△135,287	△2,237
非支配株主に係る包括利益	¥ 2,515	¥ 2,827

連結株主資本等変動計算書

川崎汽船株式会社及び連結子会社

2017年及び2018年3月31日に終了した連結会計年度

(単位: 百万円)

	株主資本					その他の包括利益累計額							
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計	その他 有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ 損益	土地再評価 差額金	為替換算 調整勘定	退職給付に 係る調整 累計額	その他の 包括利益 累計額合計	非支配 株主持分	純資産合計
2016年3月31日残高	¥ 75,457	¥ 60,297	¥ 195,863	¥ △1,077	¥ 330,541	¥ 6,485	¥ 4,752	¥ 6,266	¥ 9,689	¥ △2,359	¥ 24,834	¥ 24,537	¥ 379,913
当期変動額													
剰余金の配当			△2,343		△2,343								△2,343
親会社株主に帰属する 当期純損失(△)			△139,478		△139,478								△139,478
自己株式の取得				△6	△6								△6
自己株式の処分					—								—
持分法適用会社に対 する持分変動に伴う 自己株式の増減					—								—
非支配株主との取引 に係る親会社の持分 変動		36			36								36
土地再評価差額金の 取崩			2		2								2
連結範囲の変動又は 持分法の適用範囲の 変動			1,710		1,710								1,710
株主資本以外の項目 の当期変動額(純額)						2,364	5,436	△3	△3,133	△475	4,188	1,459	5,647
当期変動額合計	—	36	△140,109	△6	△140,079	2,364	5,436	△3	△3,133	△475	4,188	1,459	△134,431
2017年3月31日残高	75,457	60,334	55,753	△1,084	190,461	8,849	10,189	6,263	6,555	△2,835	29,022	25,997	245,482
当期変動額													
剰余金の配当					—								—
親会社株主に帰属する 当期純利益			10,384		10,384								10,384
自己株式の取得				△1,301	△1,301								△1,301
自己株式の処分		△0		0	0								0
持分法適用会社に対 する持分変動に伴う 自己株式の増減				1	1								1
非支配株主との取引 に係る親会社の持分 変動		173			173								173
土地再評価差額金の 取崩			78		78								78
連結範囲の変動又は 持分法の適用範囲の 変動			890		890								890
株主資本以外の項目 の当期変動額(純額)						△279	△2,421	△78	△10,094	173	△12,700	85	△12,614
当期変動額合計	—	173	11,353	△1,299	10,226	△279	△2,421	△78	△10,094	173	△12,700	85	△2,388
2018年3月31日残高	¥ 75,457	¥ 60,507	¥ 67,107	¥ △2,383	¥ 200,688	¥ 8,570	¥ 7,768	¥ 6,184	¥ △3,539	¥ △2,661	¥ 16,321	¥ 26,083	¥ 243,094

連結キャッシュ・フロー計算書

川崎汽船株式会社及び連結子会社

2017年及び2018年3月31日に終了した連結会計年度

(単位: 百万円)

	前連結会計年度 (自2016年4月1日 至2017年3月31日)	当連結会計年度 (自2017年4月1日 至2018年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	¥ △131,226	¥ 17,188
減価償却費	47,421	43,410
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	△234	△944
退職給付に係る資産の増減額(△は増加)	92	△163
退職給付に係る調整累計額の増減額(△は減少)	235	317
役員退職慰労引当金の増減額(△は減少)	0	△19
特別修繕引当金の増減額(△は減少)	△13	447
事業再編関連損失引当金の増減額(△は減少)	47,889	△23,345
独占禁止法関連損失引当金の増減額(△は減少)	—	△1,101
受取利息及び受取配当金	△2,803	△3,802
支払利息	6,625	6,969
為替差損益(△は益)	260	△78
減損損失	20,362	7,635
持分法による投資損益(△は益)	△3,155	4,601
備船解約金	7,943	2,772
独占禁止法関連損失	36	6,399
有形固定資産売却損益(△は益)	3,124	△29,065
売上債権の増減額(△は増加)	△5,378	△5,713
たな卸資産の増減額(△は増加)	△7,550	△2,873
その他の流動資産の増減額(△は増加)	△5,201	△9,021
仕入債務の増減額(△は減少)	11,294	671
その他	1,014	693
小計	△9,263	14,975
利息及び配当金の受取額	4,570	4,459
利息の支払額	△6,658	△6,774
備船解約に伴う支払額	△27,885	△1,322
独占禁止法関連の支払額	△285	△6,071
法人税等の支払額	△4,396	△4,100
営業活動によるキャッシュ・フロー	△43,919	1,167
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の預入による支出	△125,186	△126,111
定期預金の払戻による収入	124,714	126,590
有価証券及び投資有価証券の取得による支出	△5,062	△32,977
有価証券及び投資有価証券の売却による収入	1,981	4,367
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の売却による収入	—	3,694
有形固定資産の取得による支出	△66,433	△96,673
有形固定資産の売却による収入	45,760	99,796
無形固定資産の取得による支出	△753	△3,027
長期貸付けによる支出	△746	△838
長期貸付金の回収による収入	1,653	1,143
その他	△807	1,222
投資活動によるキャッシュ・フロー	△24,881	△22,813
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額(△は減少)	△613	△453
長期借入れによる収入	107,237	76,265
長期借入金返済等に係る支出	△76,462	△48,312
社債の償還による支出	△378	△378
自己株式の取得による支出	△6	△1,301
非支配株主への配当金の支払額	△1,032	△2,832
非支配株主からの払込みによる収入	—	32
連結の範囲の変更を伴わない子会社株式の取得による支出	—	△691
その他	△2,307	△88
財務活動によるキャッシュ・フロー	26,436	22,239
現金及び現金同等物に係る換算差額	△37	△758
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	△42,402	△164
現金及び現金同等物の期首残高	198,745	156,791
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	448	1,445
現金及び現金同等物の期末残高	¥ 156,791	¥ 158,072

事業拠点





主要連結子会社および関連会社※1

(2018年3月31日現在)

国内	社名	議決権の所有割合※2 (%)	資本金※3 (単位:百万円)	2017年度売上高※3 (単位:百万円)
海運	川崎近海汽船株式会社	51.0	2,368	39,373
	旭汽船株式会社	100.0	100	280
	★ 芝浦海運株式会社	100.0	20	716
海運代理店	株式会社ケイラインジャパン	100.0	150	1,976
船舶管理	ケイラインシップマネージメント株式会社	100.0	75	10,750
	太洋日本汽船株式会社	100.0	400	33,101
港湾・倉庫	株式会社ダイトコーポレーション	100.0	842	24,138
	日東物流株式会社	100.0	1,596	15,073
	北海運輸株式会社	80.1	60	11,607
	株式会社シーゲートコーポレーション	100.0	270	7,518
	日東タグ株式会社	100.0	150	4,284
	★ 株式会社リンコーコーポレーション	25.1	1,950	11,754
ロジスティックス	ケイラインロジスティックス株式会社	91.9	600	26,222
陸運	日本高速輸送株式会社	100.0	100	3,356
	新東陸運株式会社	100.0	10	923
	舞鶴高速輸送株式会社	100.0	25	665
コンテナ機器管理	インターモーダルエンジニアリング株式会社	100.0	40	674
旅行代理店	ケイライントラベル株式会社	100.0	100	6,554
持株会社	★ オーシャンネットワークエクスプレスホールディングス株式会社	31.0	50	△65
その他	ケイラインエンジニアリング株式会社	100.0	50	1,967
	株式会社シンキ	100.0	80	2,548
	株式会社ケイラインビジネスシステムズ	100.0	40	1,113
	株式会社ケイ・エム・ディ・エス	100.0	40	1,049
	川汽興産株式会社	100.0	30	608
	ケイラインアカウンティングアンドファイナンス株式会社	100.0	100	206
	株式会社オフショア・オペレーション	53.9	26	1,739
	株式会社オフショア・ジャパン	100.0	100	390
	ケイラインネクストセンチュリー合同会社	100.0	0	0

海外	社名	議決権の所有割合※2 (%)	資本金※3 (単位:百万)	2017年度売上高※3 (単位:百万)
海運	"K" Line Pte Ltd	100.0	US\$41.1	US\$264.0
	"K" Line Bulk Shipping (UK) Limited	100.0	US\$33.9	US\$186.0
	"K" Line LNG Shipping (UK) Limited	100.0	US\$35.9	US\$61.0
	"K" Line European Sea Highway Services GmbH	100.0	EUR5.3	EUR101.0
	'K' Line (India) Shipping Private Limited	80.0	INR609.2	INR551.0
	K Line Offshore AS	100.0	NOK1,120.0	NOK252.0
	★ Northern LNG Transport Co., I Ltd.	49.0	US\$47.9	US\$16.0
	★ Northern LNG Transport Co., II Ltd.	36.0	US\$52.8	US\$16.0
	★ Ocean Network Express Pte. Ltd. ※4	—	US\$800.0	△US\$219.0
海運代理店	"K" Line America, Inc.	100.0	US\$15.5	US\$162.0
	"K" Line (Australia) Pty Limited	100.0	A\$0.0001	A\$16.0
	"K" Line (Belgium) N.V.	51.0	EUR0.06	EUR3.0
	"K" Line Brasil Transportes Maritimos Ltda.	100.0	BRL1.8	BRL4.0
	"K" Line Canada Ltd.	100.0	US\$0.09	US\$0.4
	KLine (China) Ltd.	100.0	US\$2.5	CNY284.0
	"K" Line Chile Ltda	100.0	US\$0.6	US\$4.0
	"K" Line (Deutschland) GmbH	100.0	EUR0.1	EUR12.0
	★ K Line España Servicios Maritimos, S.A.	50.0	EUR0.06	EUR21.0
	"K" Line (Europe) Limited	100.0	£0.01	£14.0
	"K" Line (Finland) OY	51.0	EUR0.01	EUR1.0
	"K" Line (France) SAS	100.0	EUR0.4	EUR3.0
	"K" Line (Hong Kong) Limited	100.0	HK\$15.0	HK\$69.0
	★ 'K' Line (India) Private Limited	50.0	INR60.0	INR446.0
	★ "K" Line Italia S.R.L.	50.0	EUR0.1	EUR1.0

海外	社名	議決権の所有割合*2 (%)	資本金*3 (単位:百万)	2017年度売上高*3 (単位:百万)
	"K" Line (Korea) Ltd.	100.0	KRW400.0	KRW10,058.0
	"K" Line Maritime (M) Sdn Bhd	57.5	MYR0.3	MYR9.0
	K Line Mexico SA de CV	100.0	US\$0.005	US\$0.3
	"K" Line (Nederland) B.V.	100.0	EUR0.1	EUR4.0
	K Line (Norway) AS	100.0	NOK0.1	NOK4.0
	"K" Line Peru S.A.C	100.0	PEN1.3	PEN10.0
	"K" Line (Portugal)-Agentes de Navegação, S.A.	51.0	EUR0.2	EUR3.0
	"K" Line (Scandinavia) Holding A/S	51.0	DKK1.0	DKK11.0
	"K" Line Shipping (South Africa) Pty Ltd	51.0	ZAR0.0001	ZAR136.0
	"K" Line (Singapore) Pte Ltd	95.0	S\$1.5	S\$12.0
	K Line (Sweden) AB	100.0	SEK0.1	SEK16.0
	"K" Line (Taiwan) Ltd.	60.0	NT\$60.0	NT\$318.0
	K Line (Thailand) Ltd.	39.0	THB30.0	THB2,256.0
	"K" Line (Vietnam) Limited	100.0	US\$3.4	VND118,878.0
	PT. K Line Indonesia	93.0	IDR2,557.4	IDR69,642.0
船舶管理	"K" Line Ship Management (Singapore) Pte.Ltd.	100.0	US\$0.7	US\$42.0
ターミナル運営	International Transportation Service, Inc.	70.0	US\$33.8	US\$235.0
	Husky Terminal & Stevedoring, Inc.	100.0	US\$0.1	US\$110.0
貨物混載	Century Distribution Systems, Inc.	100.0	US\$2.2	US\$18.0
	Century Distribution Systems (Canada), Inc.	100.0	US\$0.0001	US\$0.6
	Century Distribution Systems (Europe) B.V.	100.0	EUR0.01	EUR0.9
	Century Distribution Systems (Hong Kong) Limited	100.0	HK\$0.07	HK\$39.0
	Century Distribution Systems (International) Limited	100.0	HK\$1.7	HK\$151.0
	Century Distribution Systems (Shenzhen) Limited	100.0	CNY5.0	CNY350.0
	Century Distribution Systems (Shipping) Limited	100.0	HK\$0.000001	HK\$4.0
倉庫	Universal Logistics System, Inc.	100.0	US\$12.3	US\$0.7
	Universal Warehouse Co.	100.0	US\$0.05	US\$8.0
ロジスティクス	"K" Line Logistics (Hong Kong) Ltd.	100.0	HK\$8.0	HK\$113.0
	"K" Line Logistics (Singapore) Pte. Ltd.	100.0	S\$1.1	S\$29.0
	K Line Logistics South East Asia Ltd.	95.0	THB73.0	THB0.0
	K Line Logistics (Thailand) Ltd.	86.5	THB20.0	THB822.0
	"K" Line Logistics (UK) Ltd.	100.0	£0.2	£5.0
	"K" Line Logistics (U.S.A.) Inc.	100.0	US\$0.5	US\$74.0
	K Line Total Logistics, LLC	100.0	US\$0.01	US\$14.0
陸運	ULS Express, Inc.	100.0	US\$0.05	US\$6.0
	PMC Transportation Company, Inc.	100.0	US\$0.0	US\$0.7
コンテナ機器管理	★ Multimodal Engineering Corporation	100.0	US\$0.1	US\$15.0
	Bridge Chassis Supply LLC.	100.0	US\$7.5	US\$44.0
持株会社	Kawasaki (Australia) Pty. Ltd.	100.0	A\$4.7	A\$8.0
	"K" Line Holding (Europe) Limited	100.0	£45.0	£0.0
	"K" Line Heavy Lift (Germany) GmbH	100.0	EUR18.0	EUR0.0
	"K" Line Drilling/Offshore Holding, INC.	100.0	US\$0.001	US\$0.0
その他	Cygnus Insurance Company Limited	100.0	US\$3.0	US\$4.0
	"K" Line TRS S.A.	100.0	US\$0.006	US\$0.0
	★ "K" Line Auto Logistics Pty Ltd.	50.0	A\$27.0	A\$0.1

※1 当社連結対象となる主要連結子会社または持分法適用子会社または持分法適用関連会社を記載しています。

※2 間接所有を含みます。

※3 百万未満を切り捨てています。

※4 オーシャンネットワークエクスプレスホールディングス株式会社が100%を所有しています。

★ 持分法適用子会社または持分法適用関連会社

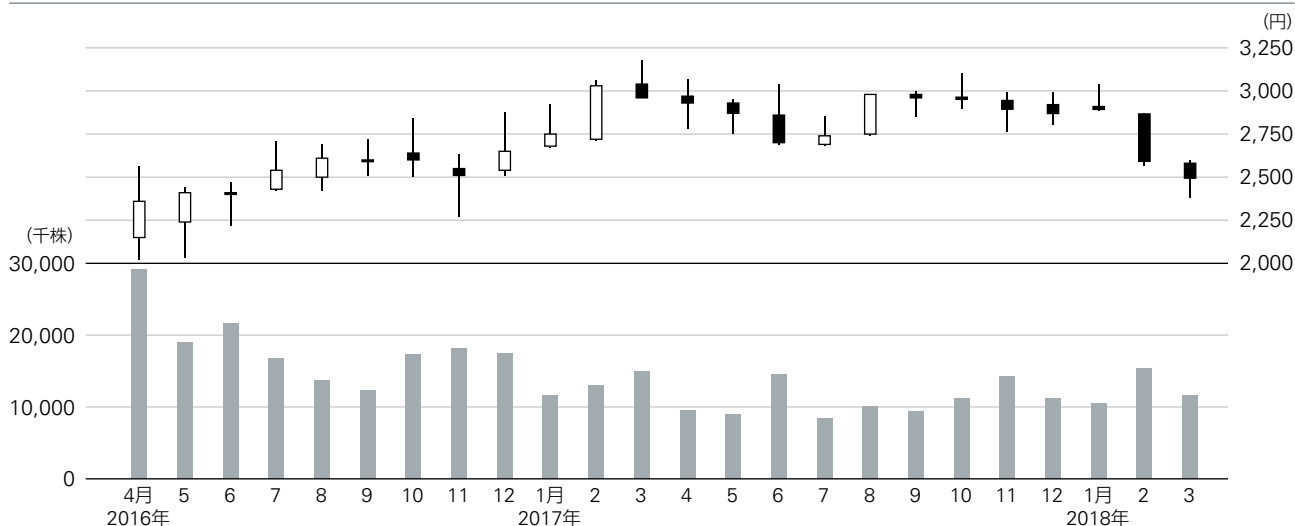
¥: 円 THB: タイバーツ HK\$: 香港ドル KRW: 韓国ウォン VND: ベトナムドン BRL: ブラジルレアル
 £: 英ポンド IDR: インドネシアルピー MYR: マレーシアリンギット DKK: デンマーククローネ ZAR: 南アフリカランド
 A\$: 豪ドル S\$: シンガポールドル US\$: 米ドル NOK: ノルウェークローネ PEN: ペルーヌエボソル
 CNY: 中国人民幣 EUR: ユーロ NT\$: 台湾ドル SEK: スウェーデンクローナ INR: インドルピー

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	724名(陸員531名、海員193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(2018年6月4日以降) 〒650-0024 神戸市中央区海岸通8番 (神港ビルディング) 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

株価および出来高の推移



※当社は、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。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、株価および出来高を算定しています。

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 (2018年3月31日現在)

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ピーピー	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 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。

ウェブサイトのご案内

当社のウェブサイトでは、グループ企業行動憲章や環境データなど、より詳細な情報をご参照いただけます。
本レポートと併せてぜひご覧ください。



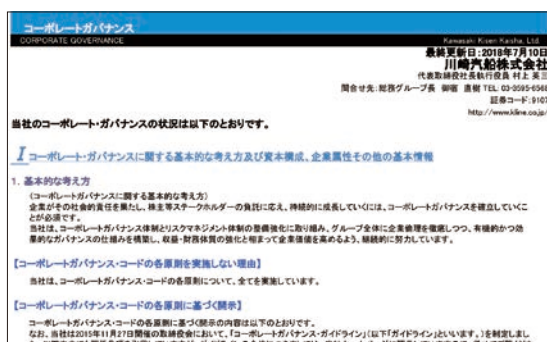
投資家情報サイト

🖥️ トップページ > 投資家情報
<https://www.kline.co.jp/ja/ir.html>



CSRサイト

🖥️ トップページ > CSR
<https://www.kline.co.jp/ja/csr.html>



コーポレートガバナンス報告書

🖥️ トップページ > CSR > ガバナンス > コーポレートガバナンス > コーポレートガバナンスに関する報告書
https://www.kline.co.jp/ja/csr/governance/corporate_governance/main/05/teaserItems1/03/linkList/0/link/governance_20180710.pdf

本レポートについて

■ 対象期間

2017年度(2017年4月1日～2018年3月31日)
 ただし、一部2018年4月以降の情報を含みます。

■ 対象範囲

原則として川崎汽船株式会社と関係会社を対象としています。活動やデータについて範囲を限定する場合は、本レポート中に注記しています。

■ 参考にしたガイドライン

- IIRC「国際統合報告フレームワーク」
- GRI「サステナビリティ・レポート・スタンダード」
- ISO26000
- 環境省「環境報告ガイドライン(2012年版)」

〒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(代表)

ファックス：03-3595-5001

<https://www.kline.co.jp>



E-Bookのご案内

本冊子はE-Bookでもご覧いただけます。

トップページ > 投資家情報 > IRライブラリ

<https://www.kline.co.jp/ja/ir/library/report.html>

環境への配慮



印刷用紙は適切に管理された森林で生産されたことを示すFSC®認証紙を使用しています。
印刷インクはVOC(揮発性有機化合物)成分が少ない植物油インキを使用しています。

見やすさへの配慮



ユニバーサルデザイン(UD)の考えに基づいた見やすい文字を採用しています。