

川崎汽船株式会社 オンライン会社説明会

証券コード9107

代表取締役
専務執行役員 CFO
鳥山 幸夫

2023年2月17日



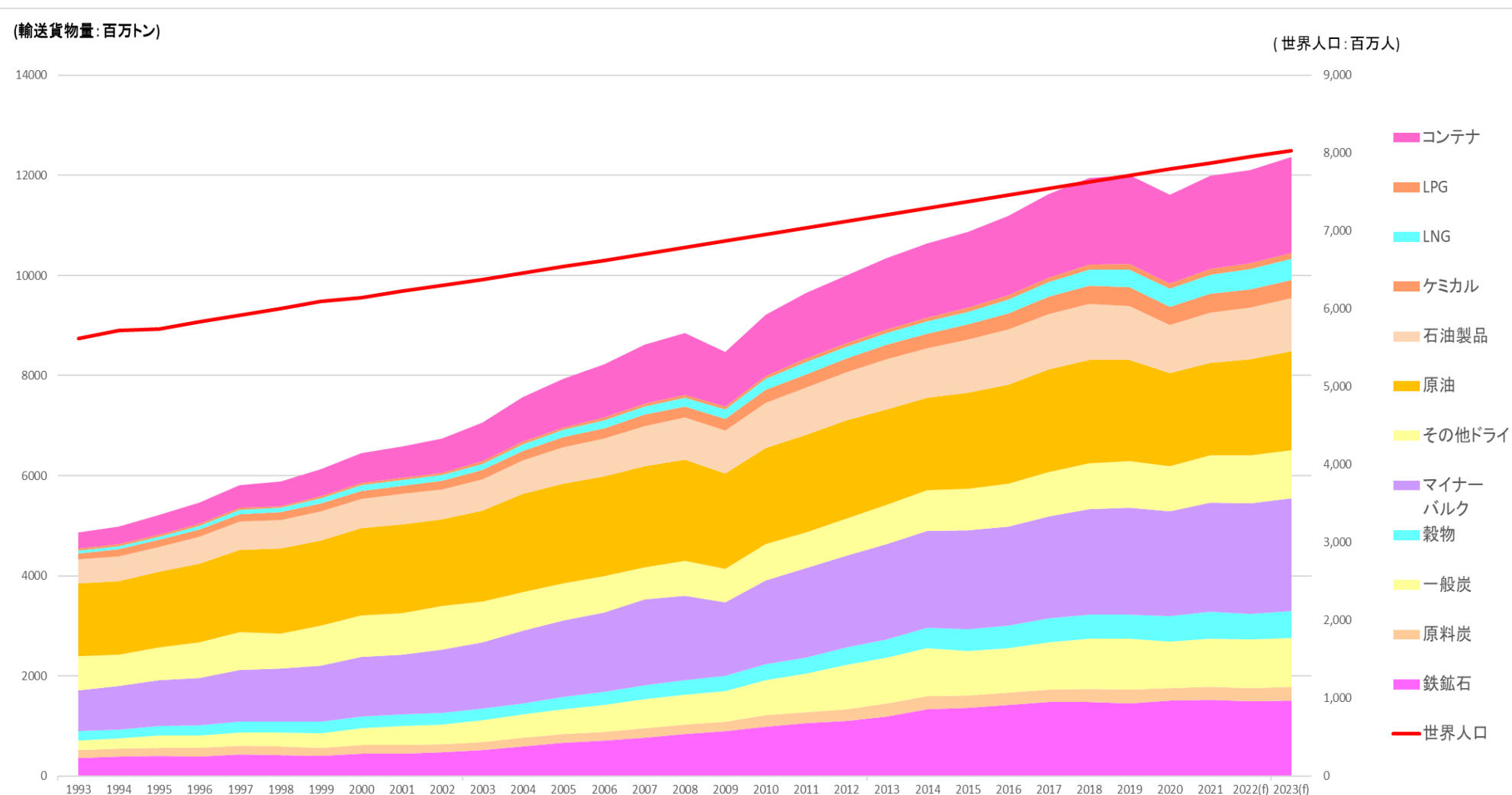
本日の内容

- 1. 当社を取りまく事業環境
 - 2. 通期業績・事業概況について
 - 3. 中期経営計画(2022年5月発表)の概略
・進捗、株主還元について
- ▶ Appendix ~事業紹介/企業情報~

1. 当社を取りまく事業環境

拡大する海上輸送需要

■ 世界の海上貨物輸送量は、人口増加、経済成長、自由貿易拡大により、30年間で約2.5倍に増加（約50億トン→約120億トンへ）

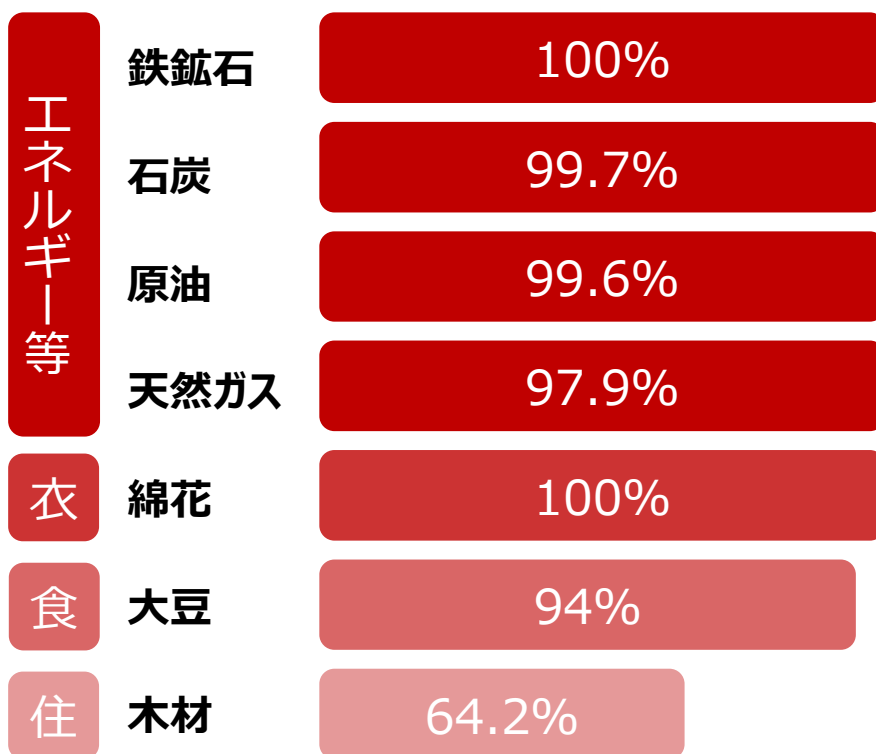


出典：Clarksons、総務省データベース他より当社作成

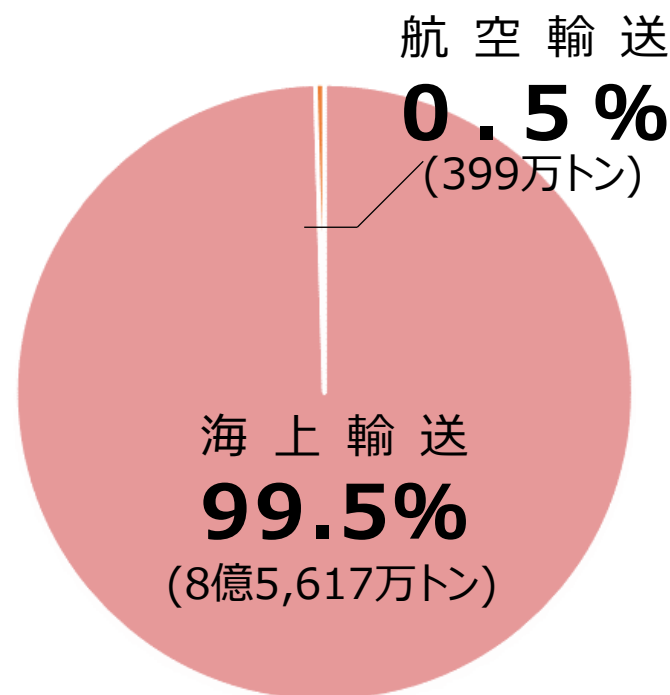
日本にとっての海運

■ 日本の生活・産業は海外の物資に依存しており、輸出入のほぼ100%が海上輸送によるもの

▶ 主な資源の対外依存度



▶ 日本の貿易量における海上輸送の割合



出典：SHIPPING NOW 2022-2023より当社作成

川崎汽船グループを取りまく外部環境(2023年2月3日時点)

引き続き事業環境の不透明感は継続





更なるリスク要因

世界経済の分断
(米中デカップリング)

エネルギー価格
(金利政策、エネルギー価格による
世界経済への影響)

**ゼロコロナ政策解除後の
中国経済動向**

- 米中対立を中心にした世界経済の分断、先の見えないウクライナ情勢などの地政学的リスクの継続
- 欧米の金利上昇・高止まりや、エネルギー価格を含む資源価格上昇による根強いインフレ圧力の継続
- 中国のゼロコロナ政策解除による感染再拡大と経済回復による不透明な経済動向

外部環境		想定されるリスク・機会	中計に基づいた対応
 国際情勢	<ul style="list-style-type: none"> ● ロシア・ウクライナ情勢に起因する物価高など経済への影響 ● エネルギー禁輸措置などロシアに対する経済制裁の範囲拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ● 貨物によっては貿易への影響が懸念されるものの、市況影響は軽微と見込む ● ロシアからのガス供給減長期化による欧州経済への影響 	<ul style="list-style-type: none"> ● 構造改革効果現出による市況耐性の強化
 パンデミック	<ul style="list-style-type: none"> ● 変異株の発生による世界的な感染者数の増加 ● 中国ゼロコロナ政策解除後の経済動向 	<ul style="list-style-type: none"> ● サプライチェーン全体への負荷の継続や、部品や半導体の不足などによる製品の生産量減少 ● 中国の感染再拡大と経済回復 	<ul style="list-style-type: none"> ● ポートフォリオ戦略による各事業の特性に応じた資源配分によって収益力を強化
 世界経済	<ul style="list-style-type: none"> ● 不透明な為替変動 ● 根強いインフレ圧力 ● 欧米における金利上昇・高止まり ● 資源価格の高騰 	<ul style="list-style-type: none"> ● 調達コストの上昇などによる実体経済の減速と欧米購買力への影響 ● 世界的なインフレ圧力の継続 	<ul style="list-style-type: none"> ● 顧客とともに「事業環境の変化」、「エネルギーミックス転換期」に対応
 脱炭素化に関連する各種規制の強化	<ul style="list-style-type: none"> ● 大型外航船への新たなCO₂排出規制に関する条約の適用 	<ul style="list-style-type: none"> ● 既存船への出力制限や燃費改善のため減速や付帯設備の追加の必要性などにより、環境対応船のメリット拡大 ● EU-ETS*導入対象産業拡大の影響 	<ul style="list-style-type: none"> ● 長期経営ビジョンに基づき、自社・社会の低炭素・脱炭素化を事業機会として捉え、成長を実現

* EU-ETS : EU排出量取引制度

2. 通期業績・事業概況について

通期業績予想について (2023年2月3日時点)

2022年度通期業績予想と通期業績の推移 (単位:億円)

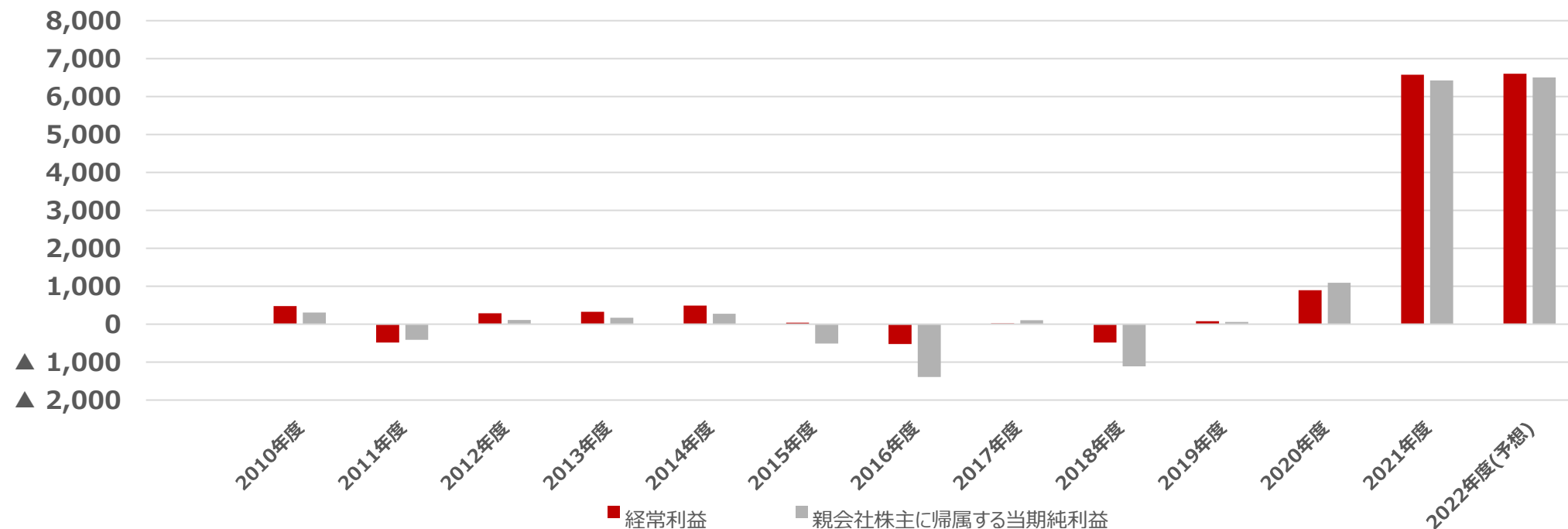
売上高及び段階損益	2022年度					前年同期比	
	上期実績	3Q実績	4Q予想	下期予想	通期予想	通期実績	通期増減額
売上高	4,829	2,459	2,112	4,571	9,400	7,570	1,830
営業損益	530	276	45	320	850	177	674
経常損益	5,675	744	181	924	6,600	6,575	25
親会社株主に帰属する 当期純損益	5,654	728	117	845	6,500	6,424	76
為替レート(/\$)	¥131.56	¥143.98	¥129.57	¥136.77	¥134.17	¥112.06	¥22.11
燃料油価格(/MT)	\$850	\$727	\$662	\$695	\$772	\$551	\$222

通期業績 主な変動ポイント

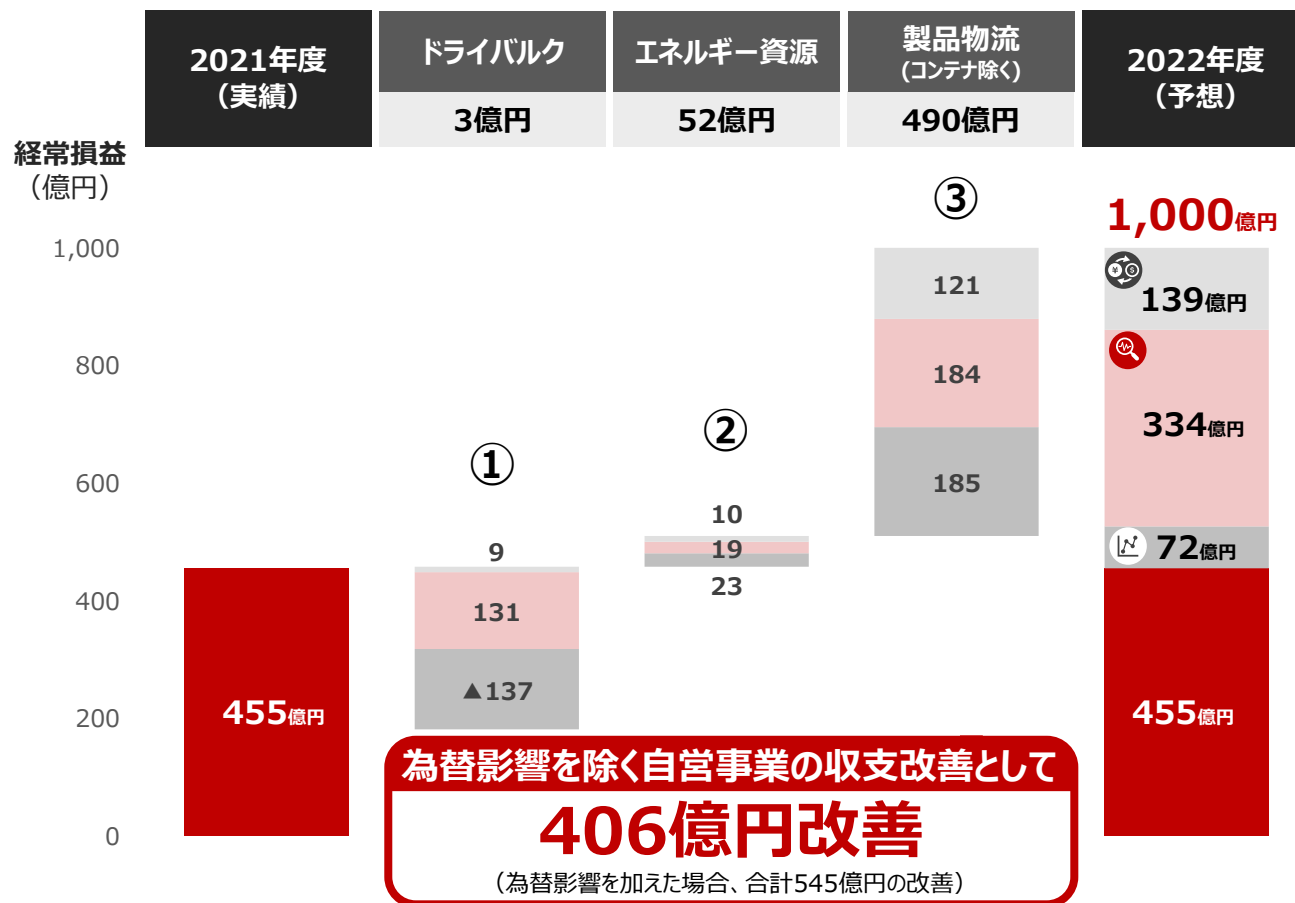
- ▶ 営業利益は主に自動車船事業が堅調に推移し、2021年度比674億円増加の850億円を見込む
- ▶ 経常利益は足元の軟調なコンテナ船市況が続くと予想されるものの6,600億円を見込む
- ▶ 当期純利益は経常利益の改善に伴い前年同期比で増加
- ▶ 当社持分法適用関連会社を含む連結子会社収支に関わる期末為替換算レートは¥128/\$を想定（前回公表期末換算レート ¥130/\$）

通期業績の推移

(単位:億円)



自営事業改善ポイント(2023年2月3日時点)



為替影響
合計 **139億円**

- ドライバーク : 9億円
- エネルギー資源 : 10億円
- 製品物流 : 121億円

自営事業収支改善
合計 **334億円**

- 事業施策効果*1 : 301億円
- 構造改革効果 : 33億円

市況・荷況・その他*2
合計 **72億円**

- ドライバーク : △137億円
- エネルギー資源 : 23億円
- 製品物流 : 185億円

① ドライバルク

- 構造改革により船隊適正化を実現し、効率的な運航・配船の実施継続により運航コストが削減
- 顧客密着の営業体制強化による中長期契約の新規獲得により、安定収益が拡充

② エネルギー資源

- 中長期契約による安定収益確保
- 不採算事業からの撤退による収益改善

③ 製品物流 (コンテナ船を除く)

自動車船

- 運賃修復による収益性の改善
- 大型船の確保などにより船隊の競争力が向上
- COVID-19の影響から荷量は回復基調が継続し、逼迫した需給状況が継続する見込み
- 既存貨物へのスペース供給を維持しつつ、新規貨物、H&H貨物の戦略的な取り込み
- 航路網再編などによる運航効率向上への継続的な取り組み

近海内航・港湾・物流

- グループ各社の知見と経験を生かしたグループ会社協業によるビジネスの促進
- グループ内事業とのシナジー創出に向けた取り組みの継続

*1 新規契約獲得、配船効率化など *2 油価の影響を含む

コンテナ船：コロナ禍以降のマーケット動向

巣ごもり需要

- ▶ 行動変容（テレワーク普及など）
- ▶ コト消費からモノ消費へ移行、各国政府による給付金支給

サプライチェーンの
目詰まり

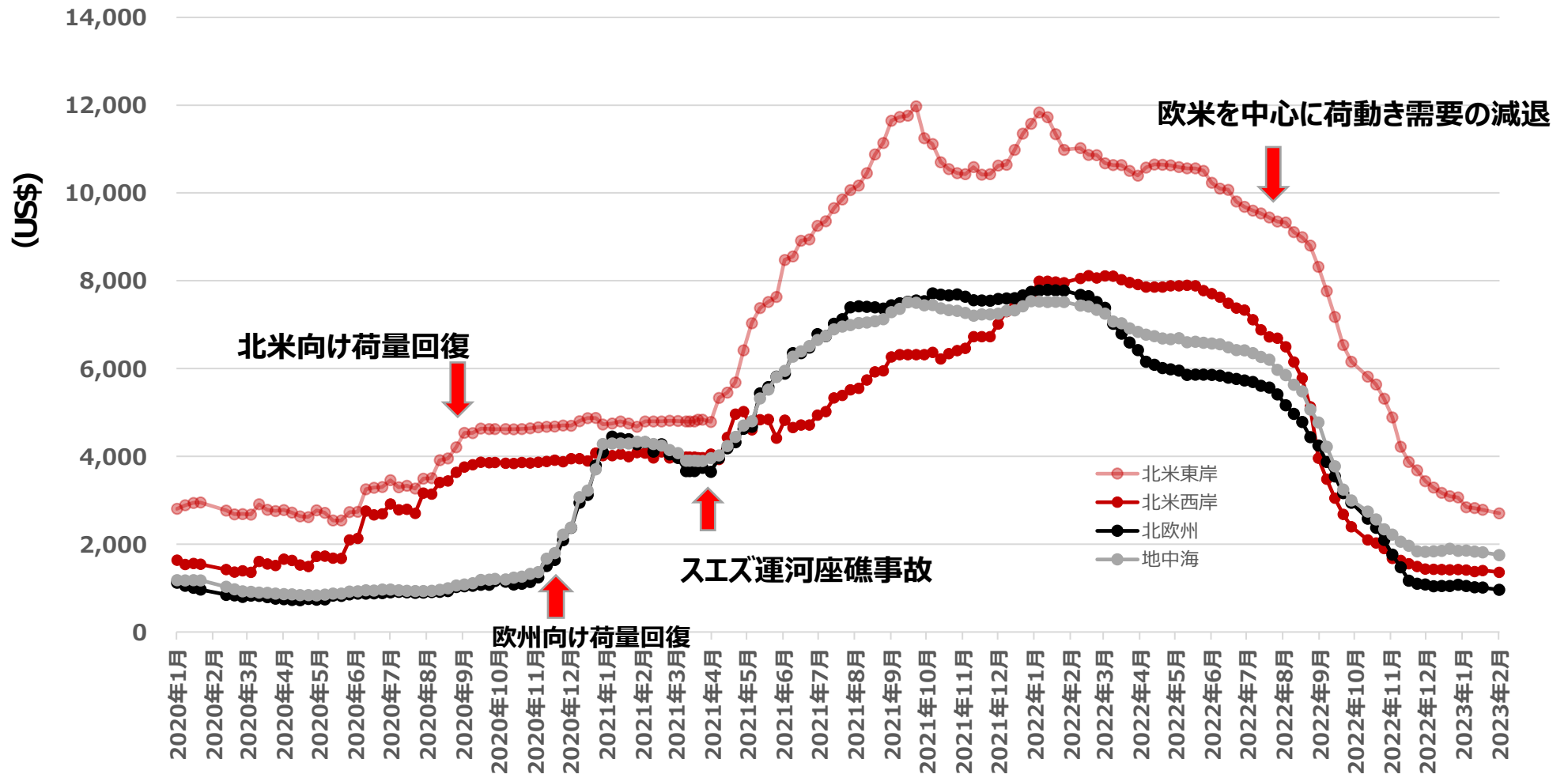
- ▶ コロナウイルス感染拡大の影響による労働者不足
- ▶ ターミナル、鉄道、トラック輸送遅延の連鎖
- ▶ 旺盛な需要の継続

需給への影響

- ▶ インフレや景気後退懸念により、欧米を中心に需要の減退
- ▶ 港湾や内陸輸送における混雑の緩和傾向
- ▶ 2023年後半以降は新造船の竣工が増加傾向

コンテナ船：SCFI（上海積みスポット運賃）推移

■ 欧米を中心とした荷動き需要の減退やサプライチェーン混乱の緩和により、市況はコロナ禍前の水準に



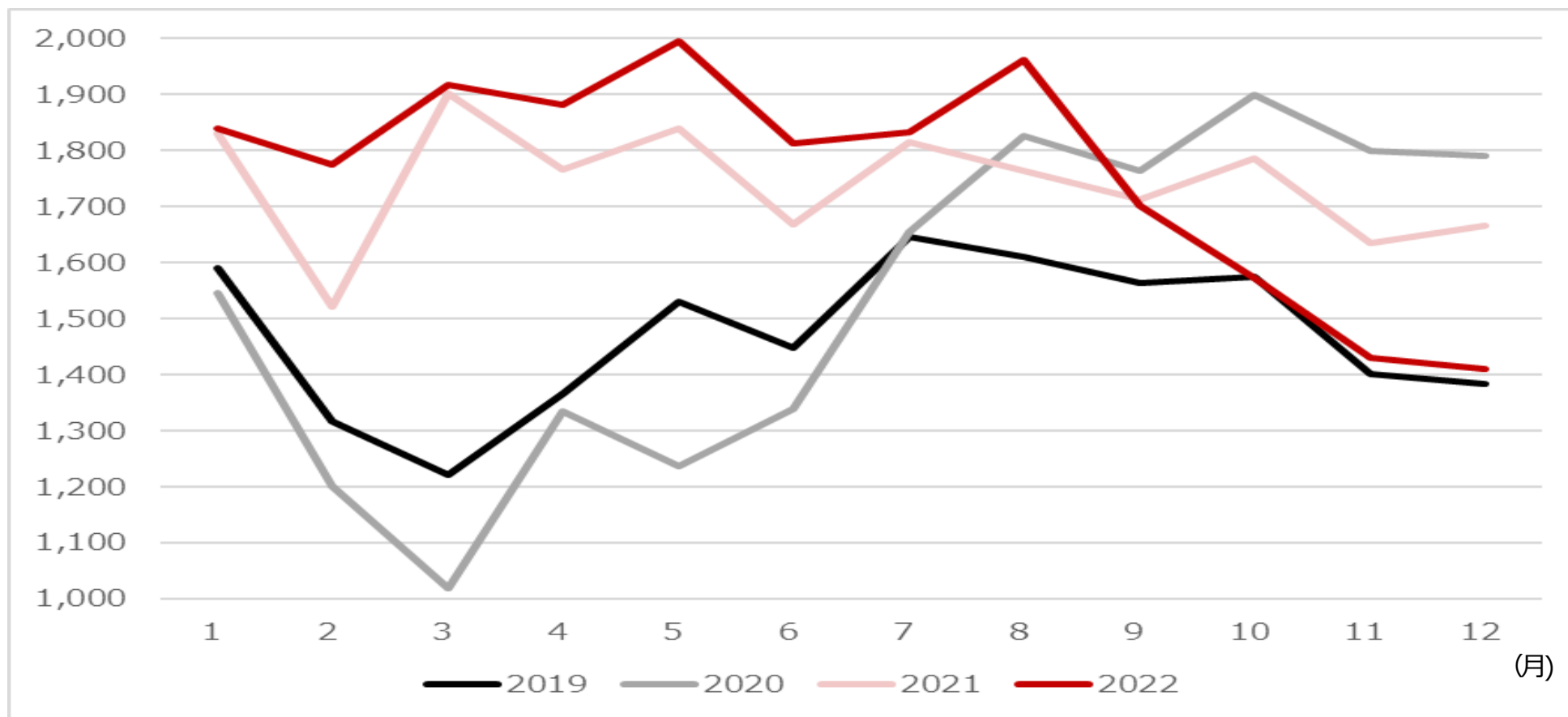
*SCFI : Shanghai Shipping Exchange
*地中海・北欧州運賃はUS\$/TEU、北米はUS\$/FEU

アジアー北米航路 コンテナ貨物荷動き (2022年12月迄)

■ 2022年1-12月累計の荷動き

- ▶ 2019年1-12月累計(コロナ禍前)対比：約20%増加
- ▶ 2020年1-12月累計対比：約15%増加
- ▶ 2021年1-12月累計対比：約1%増加

(千TEU)



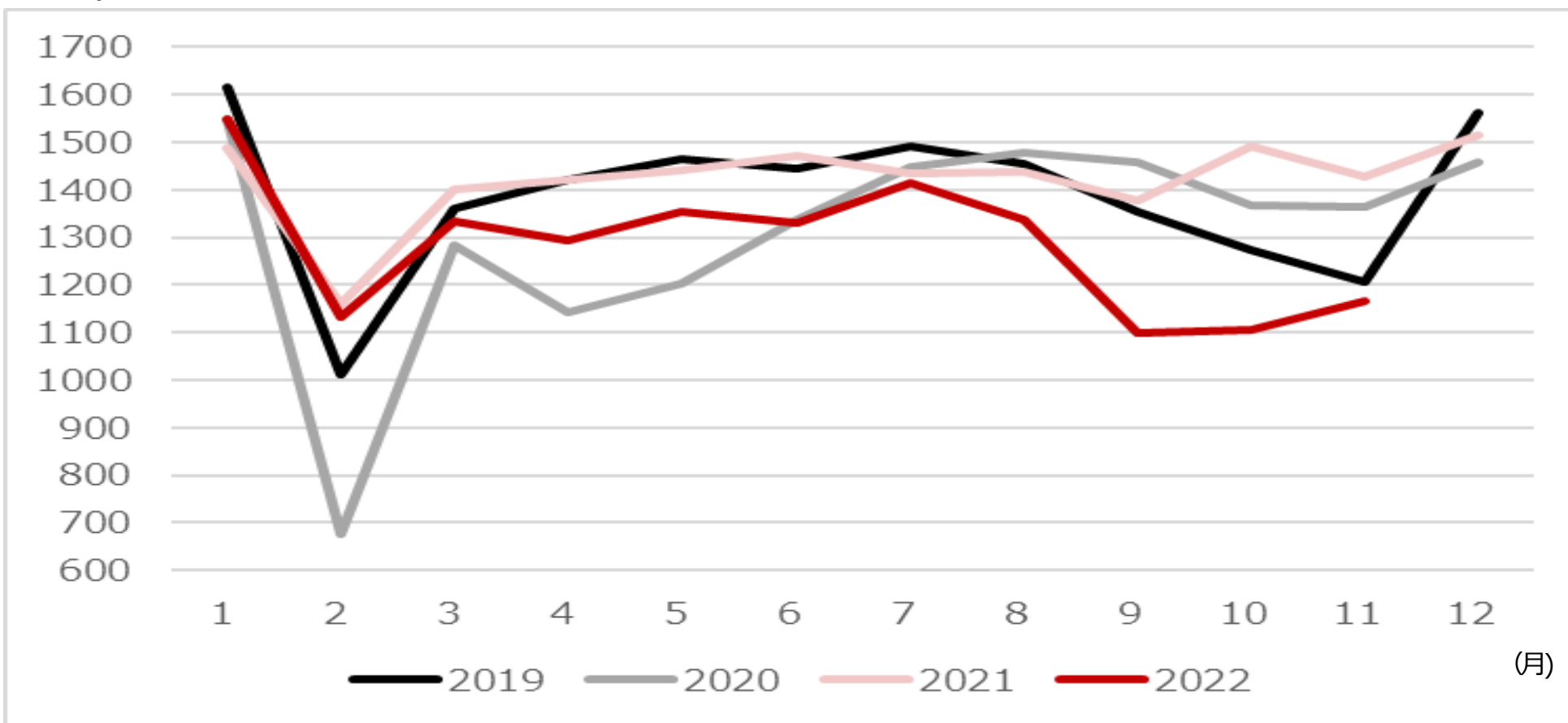
出所：日本海事センター/Piers

アジアー欧州航路 コンテナ貨物荷動き (2022年11月迄)

■ 2022年1-11月累計の荷動き

- ▶ 2019年1-11月累計(コロナ禍前)対比：約7%減少
- ▶ 2020年1-11月累計対比：約1%増加
- ▶ 2021年1-11月累計対比：約9%減少

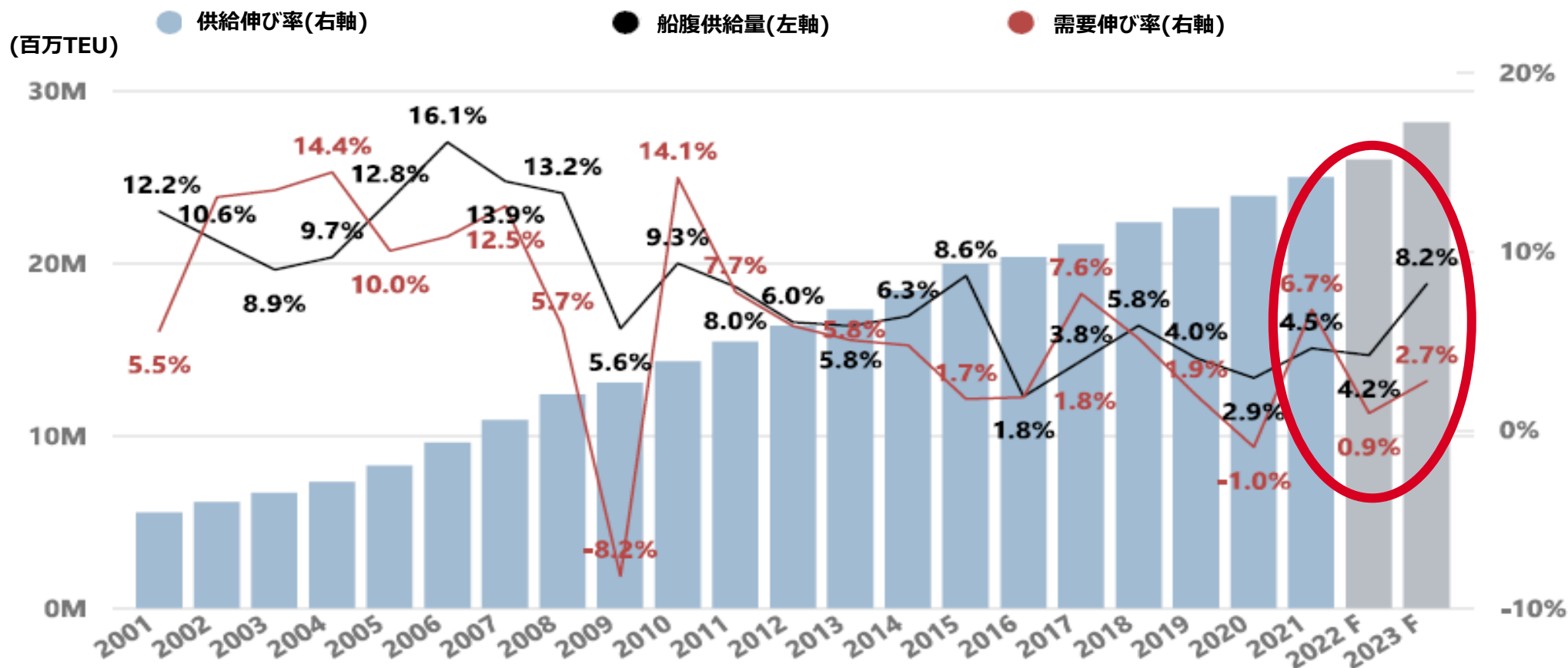
(千TEU)



出所：日本海事センター/Piers

コンテナ船：需給伸び率見通し

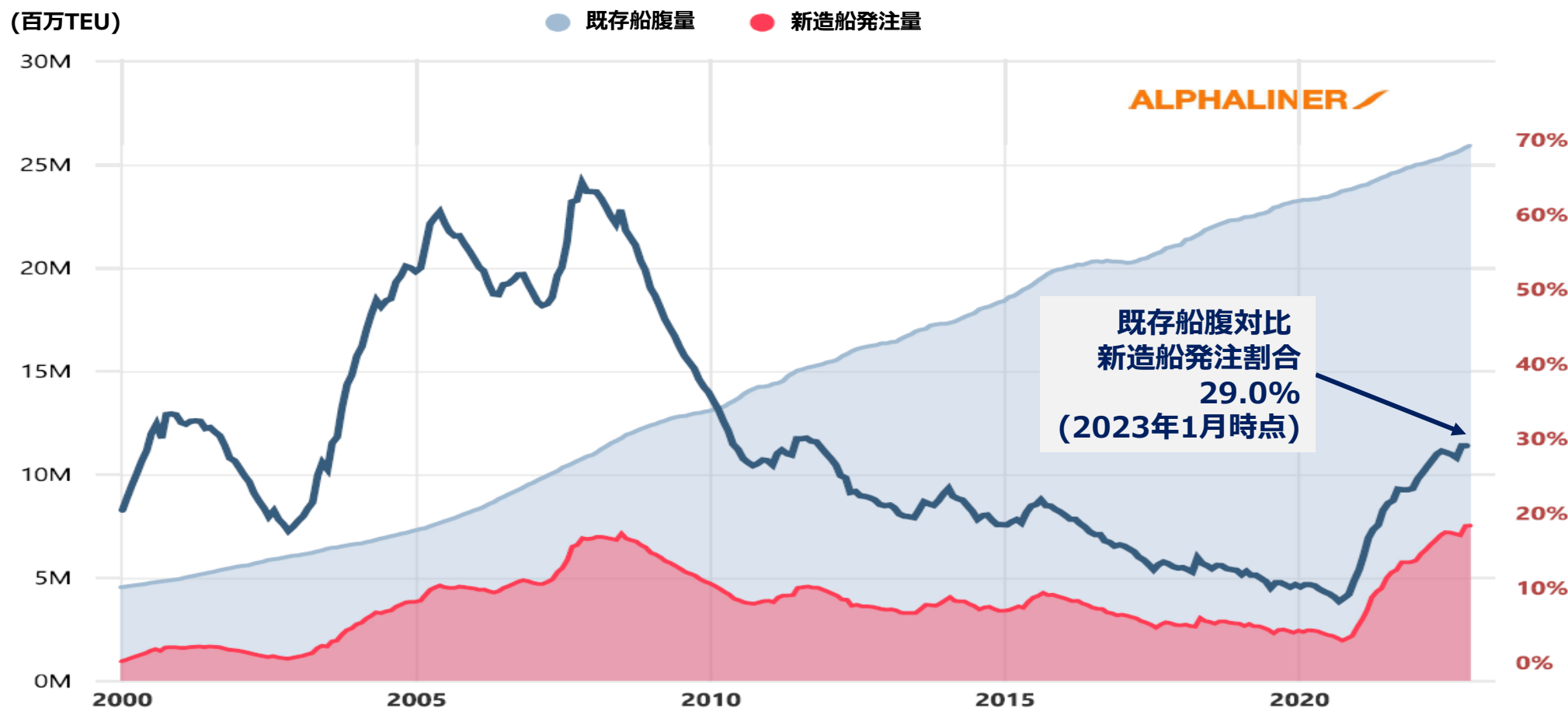
- 2023年の新造船の供給見通しは前年比+8.2%、需要見通しは前年比+2.7%
- 2023年後半以降に新造船の供給増加が予想されているが、同年からのEEXI及びCII規制(就航船の燃費 = GHG排出量を制限)により既存船の減速運航の導入もあり、供給増加が一定程度は吸収される見込み。



出典：Alphaliner January 2023

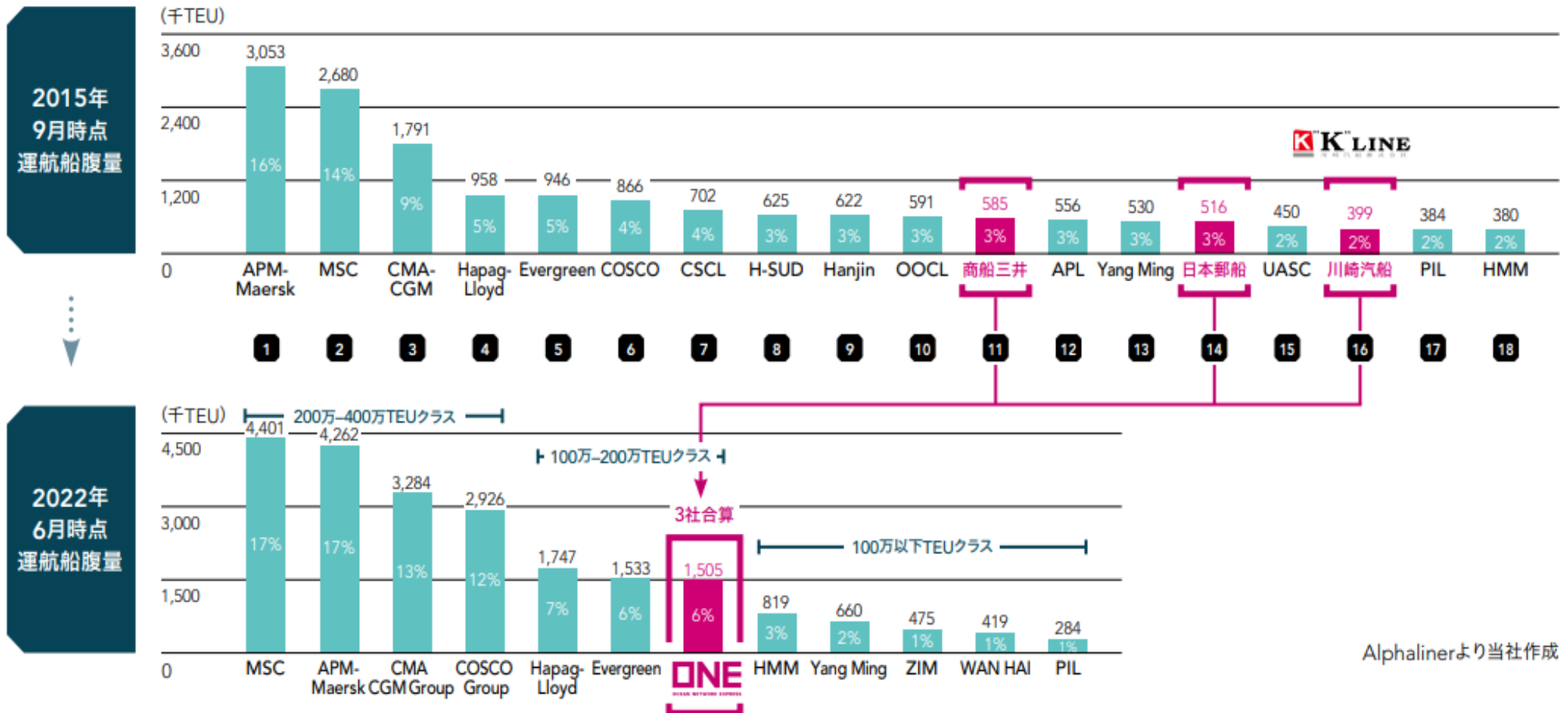
コンテナ船：既存船対比 新造船発注割合

- 既存船対比の新造船の発注割合は2023年1月時点で29.0%
- 過去の発注ブーム時(2005-08年)との比較では引き続き低い水準に止まる
- 発注者も大半が事業者(船主やオペレーター)であり、過去とは異なる



コンテナ船：船社数・規模の変化

- 2015年時点と比較して、合従連衡が進んだことで船社数は大きく減少。
- 運航船腹量が150万TEUを超える大手船社も7社に集約され、三大アライアンスの船社数もそれぞれ減少しており、より機動的な配船サービスを提供。



ドライバルク: コロナ禍以降のマーケット動向

需給の変化

- ▶ 初期のコロナ感染拡大後、中国はじめ各国の経済刺激策
- ▶ 中国による豪州炭輸入禁止と代替ソースに伴うトンマイル増加
- ▶ 中国による穀物(特にトウモロコシ)輸入増加の動き

滞船の増加

- ▶ 船員交代など積み地での受け入れ制限もあり運航効率の悪化
- ▶ 各国港湾での検疫・PCR検査強化による滞船の増加
- ▶ コンテナ船スペース不足の影響で、穀物などの貨物シフトもあり、需給は総じてタイトに推移。

需給への影響

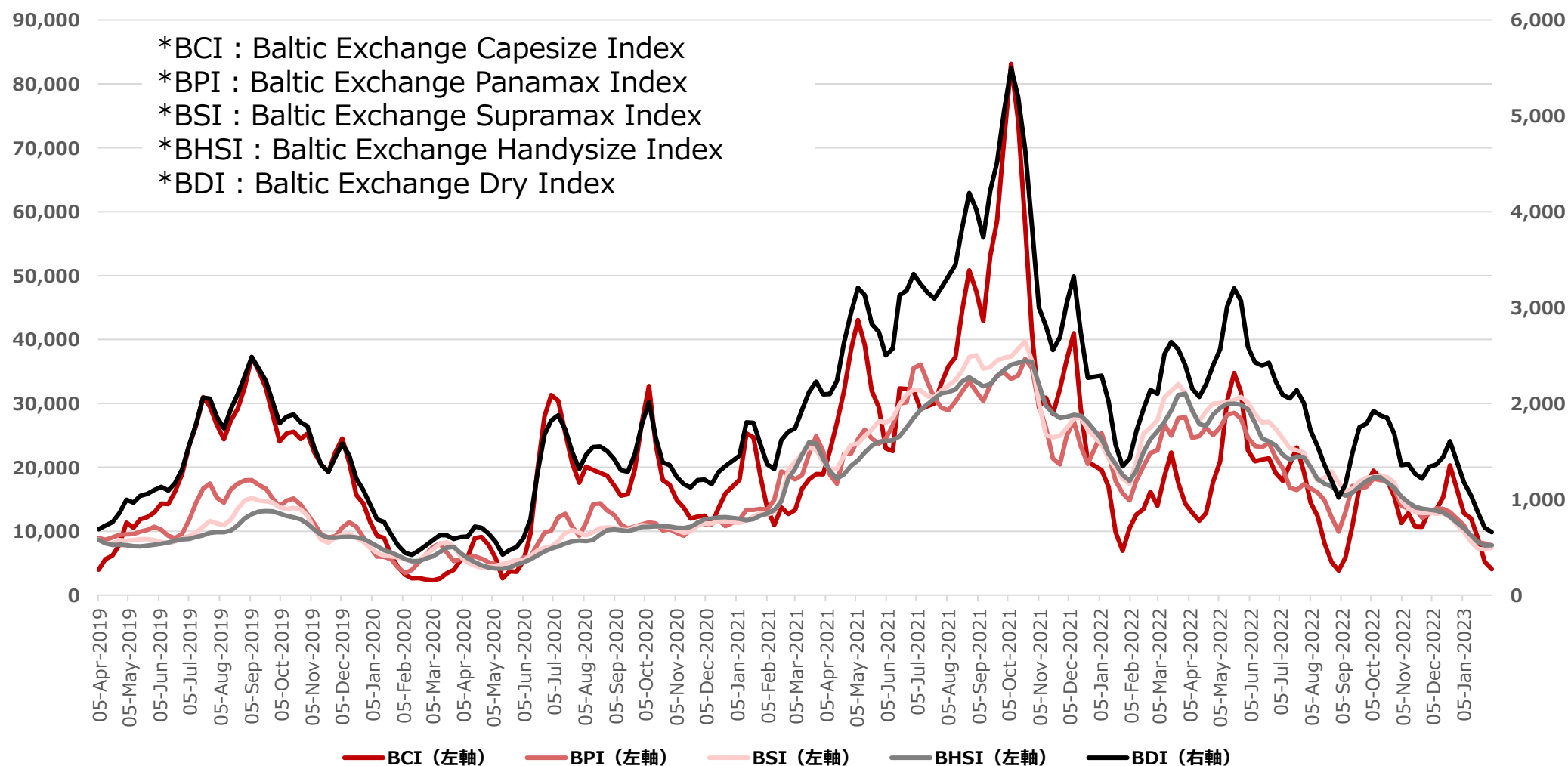
- ▶ 中国の内需停滞により鉄鉱石を中心とした需要の低迷
- ▶ ウクライナ情勢による穀物や石炭の代替ソースに伴うトンマイル増加
- ▶ 新造船の竣工は当面限定的

ドライバルク：BDI（バルチックドライバルク指数）推移

- 足元ではゼロコロナ政策を背景とした中国の景気減速を受けてCAPESIZEは低位で推移。
- 中小型船はウクライナ情勢を背景とした代替輸送需要からトンマイルが延び堅調に推移。

(BCI/BPI/BSI/BHSI : US\$)

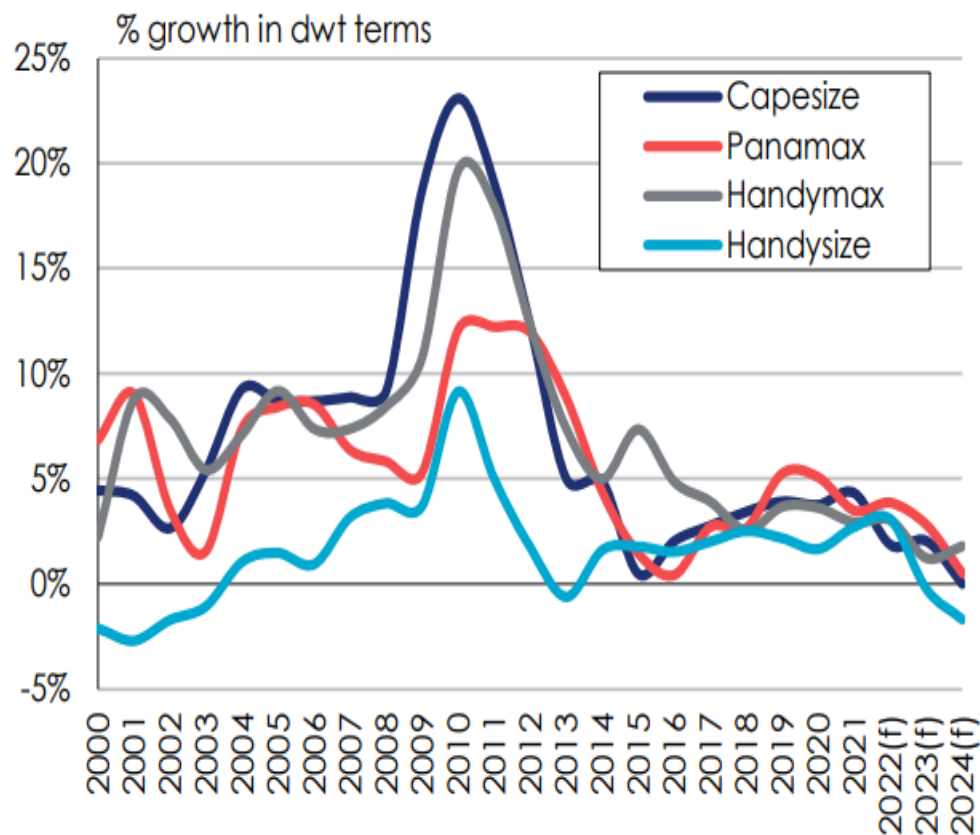
(BDI : ポイント)



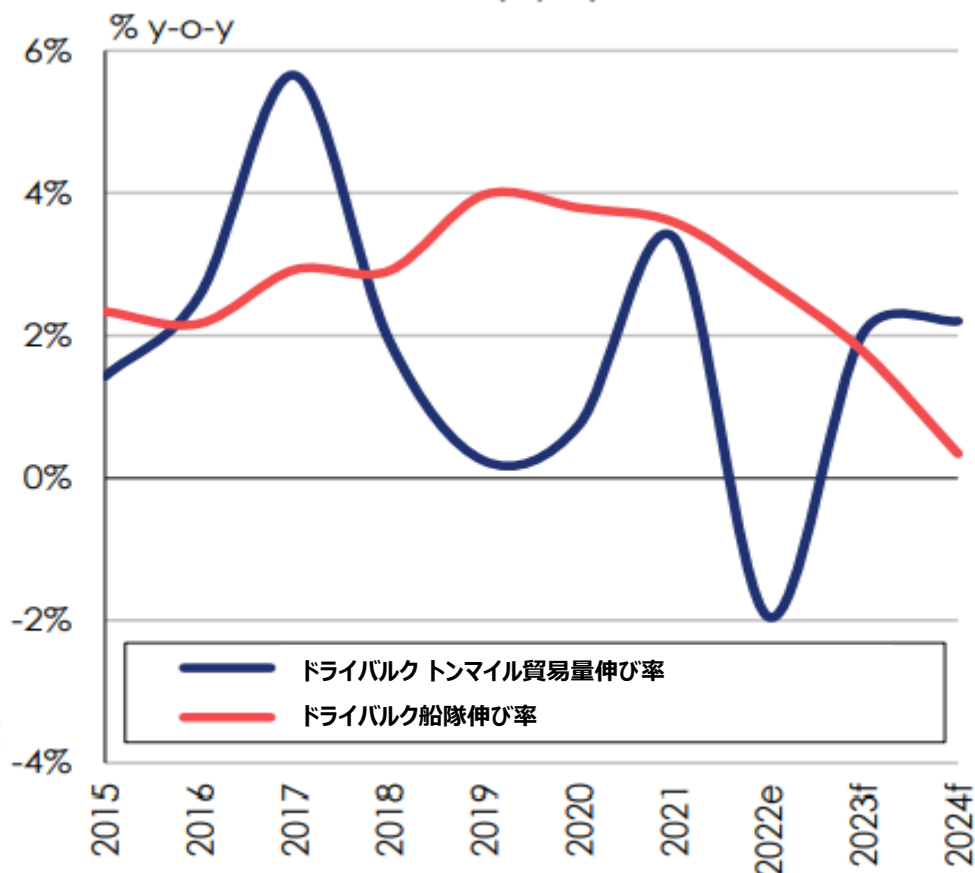
ドライバルク：需給動向

- 各船型の船腹量の対前年成長率は過去20年で最低レベルで推移
- 需給バランスも2023年以降は需要が供給を上回る見通し

▶ **ドライバルク船腹量 対前年成長率 (2023年1月時点)**



▶ **ドライバルク需給伸び率予想 (2023年1月時点)**



出典:Clarksons

自動車船: コロナ禍以降のマーケット動向

需給の変化

- ▶ 初期のコロナ感染拡大を受けて自動車生産台数の大幅減少
- ▶ 各船社による自動車船の減船対応

継続する減産

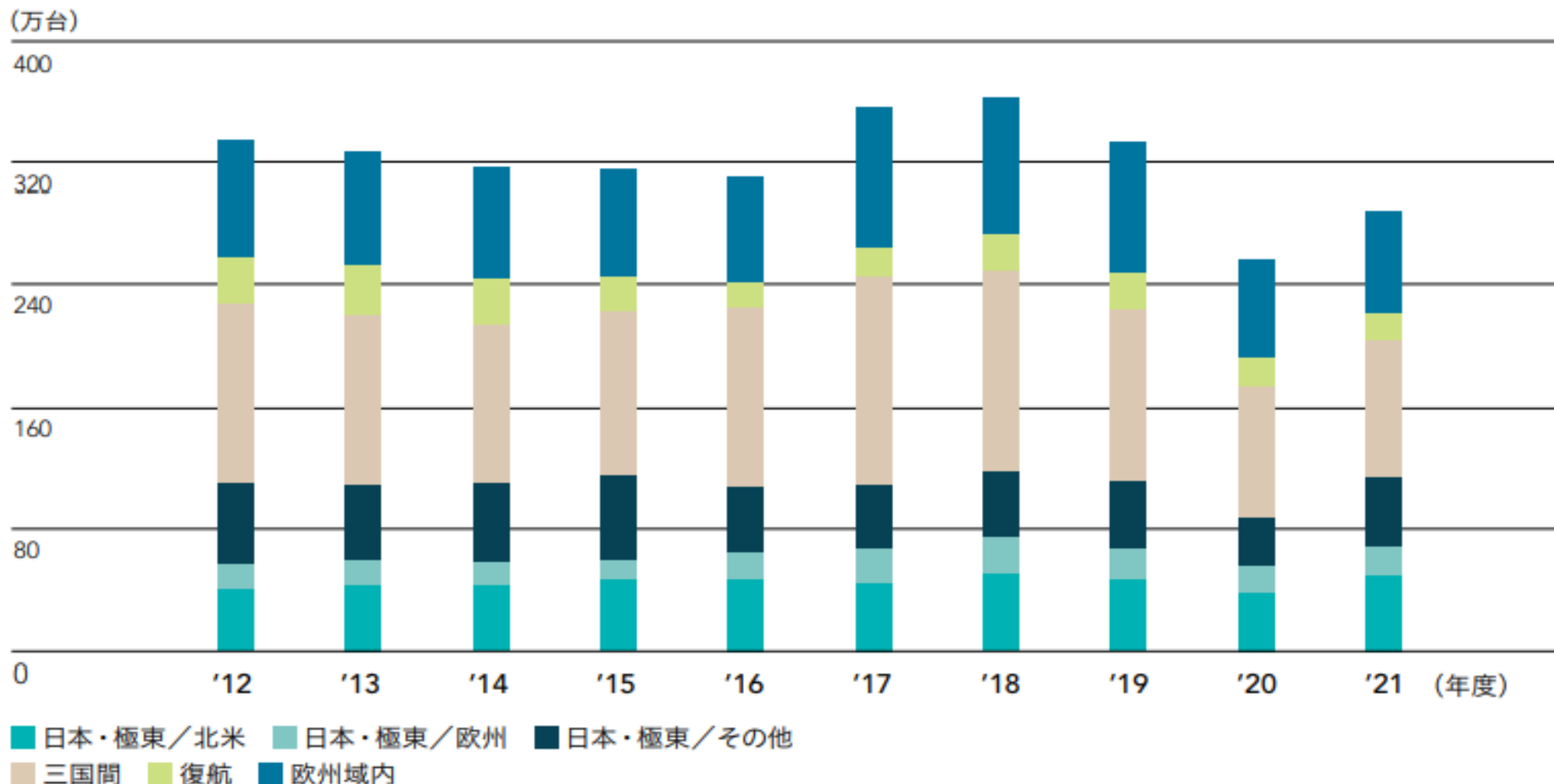
- ▶ コロナ感染拡大によるサプライヤーの稼働率低下に伴う部品不足、世界的な半導体不足
- ▶ 中国出し海上荷動きなどが増加傾向にある中、減船対応の影響もあり徐々に船腹需給がタイト化

需給への影響

- ▶ 部品不足は緩和傾向にあり、海上荷動きがコロナ禍前(2019年)の水準に戻るのには24年頃と予想
- ▶ 中国出し海上荷動きは継続して増加傾向
- ▶ 新造船の竣工は当面限定的

自動車船：当社自動車輸送台数推移

■ 20年度は上期にコロナ感染拡大の影響を大きく受け、対前年比で輸送台数は大きく減少したが、その後回復基調で22年度は約325万台を見込む。

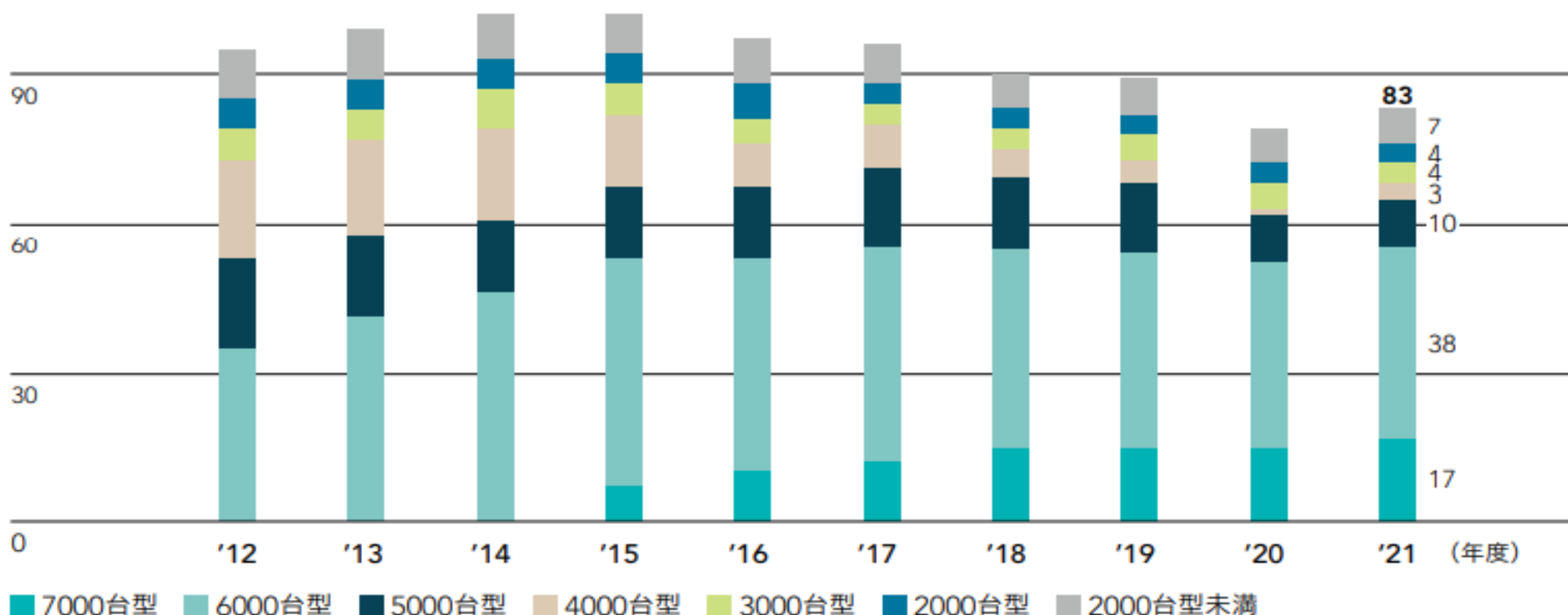


自動車船：当社自動車船 サイズ別船隊推移

- 2020年度に老齢船・小型船を中心に減船を実施。
- 今後はLNG燃料やゼロエミッション燃料の大型船を整備する方針。
- 2023/24年度に計5隻の大型船が竣工予定

(隻)

120



(注)短期備船、およびグループ会社運航船を含む。

3. 中期経営計画(2022年5月発表)の 概略・進捗、株主還元について

3. 中期経営計画(2022年5月発表)の概略・進捗、株主還元について

経営管理指標

企業価値の最大化に向けて経営指標を管理

ROE

ROEが持続的に
10%以上を達成

収支目標

FY26には自営事業と
コンテナ船事業の収益
力をバランス
経常利益：1,400億円

最適資本構成

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

株主還元方針

中計期間で4,000-5,000億円規模

最適資本構成を常に意識し、企業価値向上に必要な投資及び財務の健全性を確保のうえ、適正資本を超える部分についてはキャッシュフローも踏まえて積極的に自己株式取得を含めた株主還元を進める

3. 中期経営計画(2022年5月発表)の概略・進捗、株主還元について

全社戦略：本中計の前提となるポートフォリオ上の事業区分



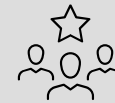
**成長を
牽引する役割**



スムーズな
エネルギー転換を
サポートし新たな
事業機会を担う役割



稼ぐ力の
磨き上げで
貢献する役割



株主として
事業を支え
収益基盤を
安定させる役割



当社の強みを
生かせる分野での
新規事業領域の
拡大

対象事業

鉄鋼原料
自動車船
LNG輸送船

電力炭
VLGC・VLCC

バルクキャリア
近海内航
港湾・物流

コンテナ船

風力発電支援船
事業等

役割

環境対応を機会と
して成長を実現し
全社収益の柱に
なること
既存・新規顧客での
シェア獲得
市場成長を上回る高
成長

顧客のエネルギー
ミックス転換に貢献
しつつ、事業構造を転
換

市況耐性を高め、
安定収益確保
シナジーを追求した事
業戦略

全社収益の安定化

当社ケイパビリティの活
用・進化が可能な事
業領域の拡張

戦略的
方向性

経営資源を
集中的に配分

事業リスクの最小化
代替燃料需要への対
応

ライトアセット化
(バルクキャリア)

継続的な人的支援と
経営ガバナンスへの関
与を通じた
企業価値の最大化

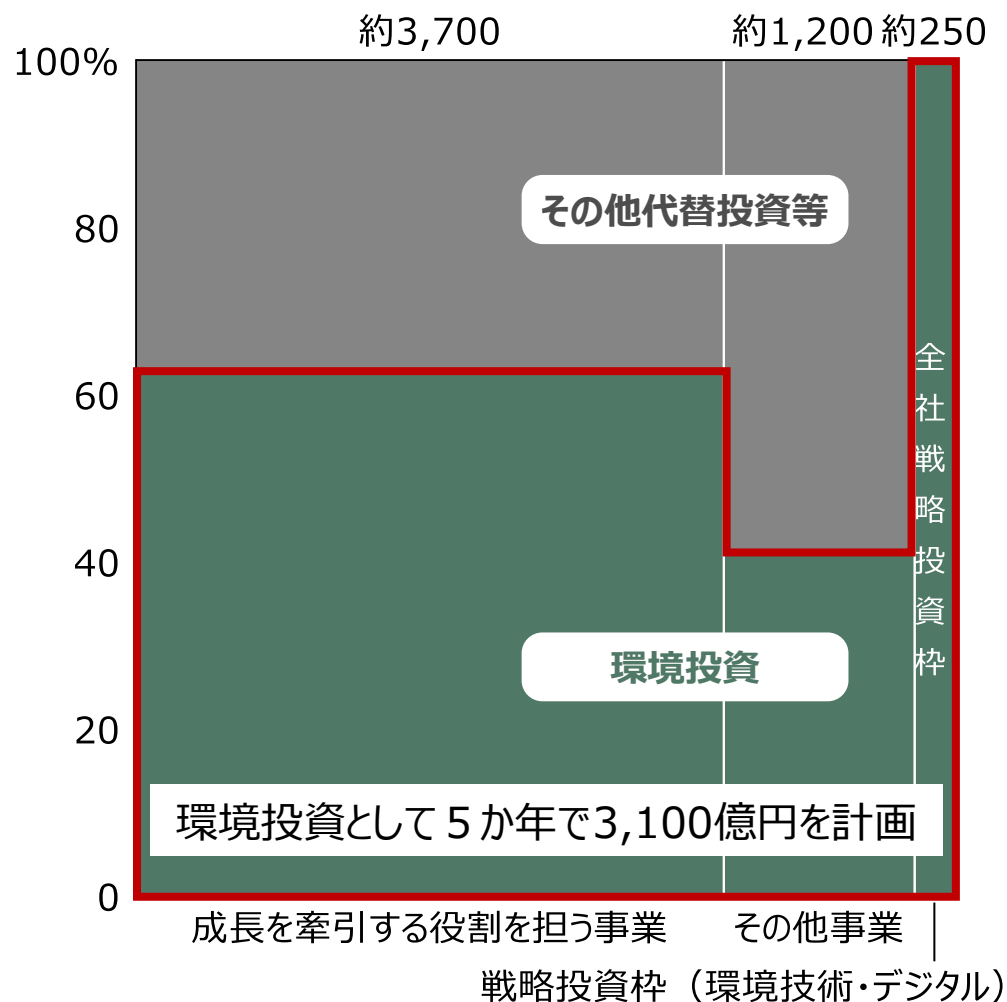
川崎汽船及び
グループ会社との
シナジー追求

戦略的な事業資産の
入れ替えは継続的に検討

3. 中期経営計画(2022年5月発表) の概略・進捗、株主還元について “環境”と“成長を牽引する役割”に重点を置いた投資計画

長期経営ビジョンの達成に向け、低炭素・脱炭素化を機会とした競争優位性の確立を実現

累積投資額 (FY22-26、億円) 合計=約5,200億円



- 成長を牽引する役割を担う事業に対し事業投資の約8割、環境投資に対し6割以上の投資予算を配分
- 環境投資は自社の低炭素・脱炭素化推進に2,750億円、社会の低炭素・脱炭素化推進：350億円

自社の低炭素・脱炭素化推進

- 代替燃料船舶：2,500億円
 - 2026年までにLNG燃料船に加えて、LPGやアンモニアなどの代替燃料船舶19隻の追加投入を見据えた船舶投資への着手
 - 2030年前半には、代替燃料船舶の運航規模を約60隻に拡大し、環境対応を軸とした競争優位性の確立を目指す

- 環境対応付加物：250億円

- Seawing搭載
- スクラバー、バラスト水処理装置搭載
- 他環境対応技術の実装拡大

社会の低炭素・脱炭素化推進

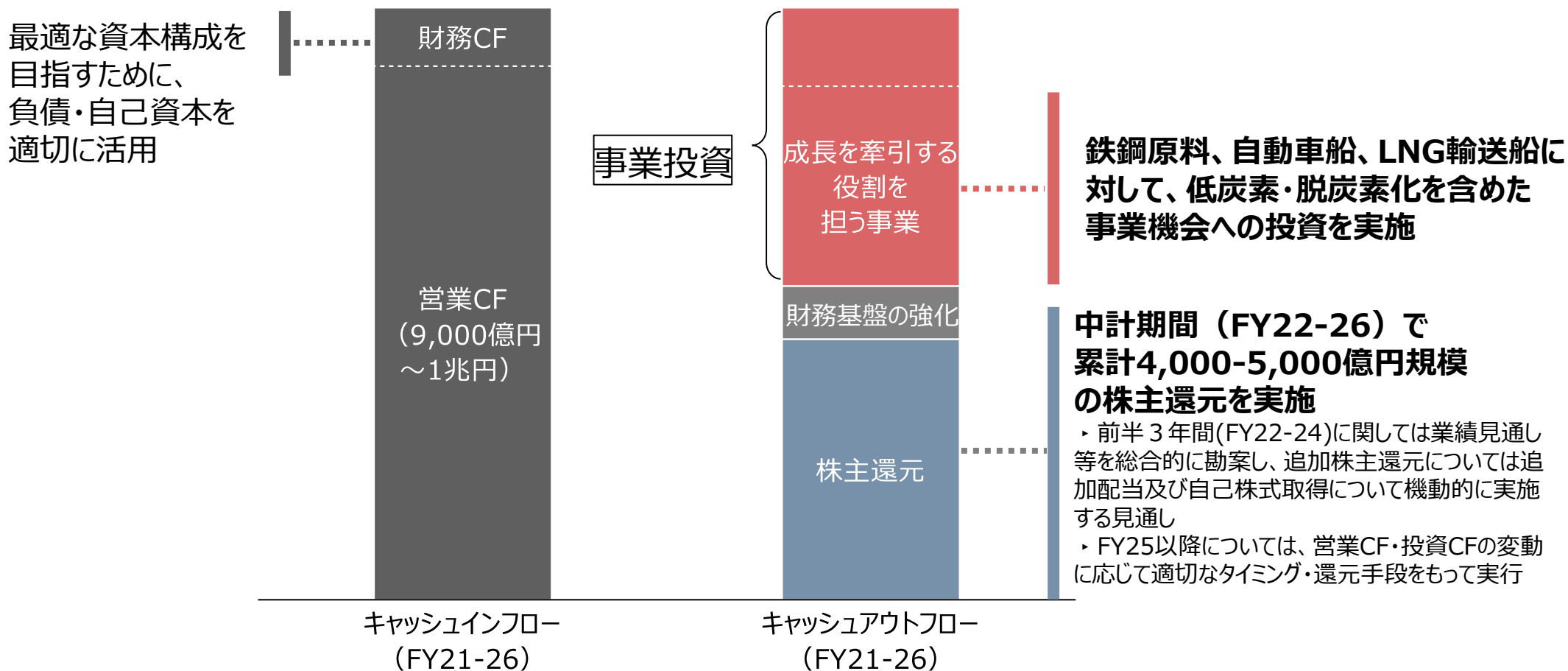
- 戦略投資枠 (環境・技術・デジタル)：250億円
- 低炭素に資する新事業：100億円

3. 中期経営計画(2022年5月発表) の概略・進捗、株主還元について

キャッシュアロケーション

最適資本構成に基づく中長期的な事業環境変化を捉えた成長投資・資本効率の最適化と、財務基盤の維持・向上、株主還元に対する資源配分を戦略的に実行

■ キャッシュアロケーションの内訳イメージ



株主還元政策の進捗(2023年2月3日時点)

期末配当においては追加的な還元策として増配を実施予定、自己株式取得は予定どおり進捗

- 中計初年度の業績及び営業キャッシュフローは期首想定を上回る出だし
5月の決算発表に向けて、引き続き2026年度までの中計期間における営業キャッシュフロー、企業価値向上に必要な投資、そして追加株主還元を含む最適資本構成を意識した資本政策のアップデートを進める

	FY22中間	FY22期末	FY22合計
追加配当		200円/株	200円/株 前期比 +200円
公表済み	100円/株	100円/株	200円/株
配当金額 株式分割後基準*1	100円/株	300円/株 (予定)	400円/株 (予定) 期首公表比300円の増配を予定
参考) 配当予想推移	期首公表50円→1Q公表100円	期首公表50円→1Q公表100円	期首公表100円→1Q公表200円
参考) 株式分割前基準	(株式分割前基準 300円/株)	(株式分割前基準 900円/株)	(株式分割前基準 1,200円/株)

- 自己株式取得を、取得価額の総額1,000億円(上限)及び取得する株式の総数35,236,000株(上限)^(株式分割後基準)として実施
2023年1月末時点において、総額784億円(78.4%^{*2})及び、株式総数31,791,400株(90.2%^{*3})の取得を完了
(2022/11/8~2023/1/31)
取得した自己株式については、原則として消却を予定

*1 FY21通期及びFY22中間配当については、FY22期末・合計との比較のために株式分割前基準の金額で表示しています。

当社は、2022年9月30日を基準日として、同日の最終の株主名簿に記載又は記録された株主の所有する当社普通株式1株につき3株の割合をもって分割しました。

*2 「取得する株式の取得価額の総額(上限)(1,000億円)」に対する充足率

*3 「取得する株式の総数(上限)(35,236千株)」に対する充足率

3. 中期経営計画(2022年5月発表)の概略・進捗、株主還元について

低炭素・脱炭素社会への貢献：GHG削減に向けた活動指針

IMO目標を超える独自目標を設定し、自社・社会の低炭素・脱炭素化に向けた活動を推進

直近の実績・計画

2030年の独自目標達成に向けて順調に進捗

● 自社の低炭素・脱炭素化

- LNG燃料船の導入拡大、アンモニア・水素燃料等のゼロエミッション船の導入
- 自動カイトシステムSeawingの活用
- K-IMS（統合船舶運航・性能管理システム）による効率運航強化 など

● 社会の低炭素・脱炭素化

- 洋上風力発電事業支援
- 水素・アンモニア輸送事業への参画・燃料供給ネットワークの構築 など

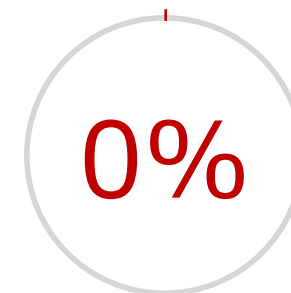
2030年目標

IMO目標であるCO2排出効率40%改善を上回る**50%改善**を目指す
(2008年比)



2050年目標

IMO目標である排出総量半減に対し**GHG排出量ネットゼロに挑戦**



- 社会の低炭素・脱炭素化に貢献する新ビジネスの展開・拡大を推進
- 顧客のエネルギーミックス転換による低炭素・脱炭素化をサポート

■ 第三者機関からの高い評価

CDPの「気候変動Aリスト」企業に6年連続で認定:CDP Aリストは世界の海運会社で2社のみ
SBT認定取得:日本海運業における認定取得企業は2社のみ



※ 2022年12月に、当社はCDP Aリストに7年連続で選定されました。

3. 中期経営計画(2022年5月発表)の概略・進捗、株主還元について

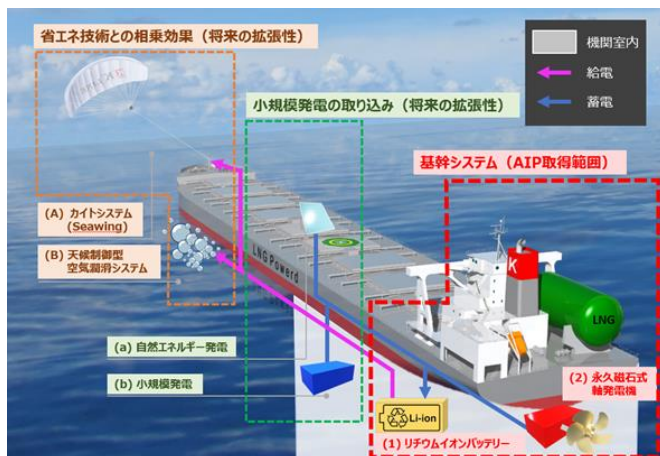
環境・技術、安全・船舶品質管理



環境・技術

■ 新技術の追求と、検討・実証から実装に向けた対応強化の両軸での取り組み継続

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



将来の次世代型バルクキャリアイメージ図



安全・船舶品質管理

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

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



風通しの良い企業文化が繋ぐ安全運航“K”AREプログラムの導入



各船種でSeawing搭載を進める



Seawingの船上実証実験

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

3. 中期経営計画(2022年5月発表) の概略・進捗、株主還元について

ご参考 : Northern Lights社向け液化CO2船

【Northern Lights 液化 CO2 船】 (画像提供 : Northern Lights JV DA)





ご清聴ありがとうございました。

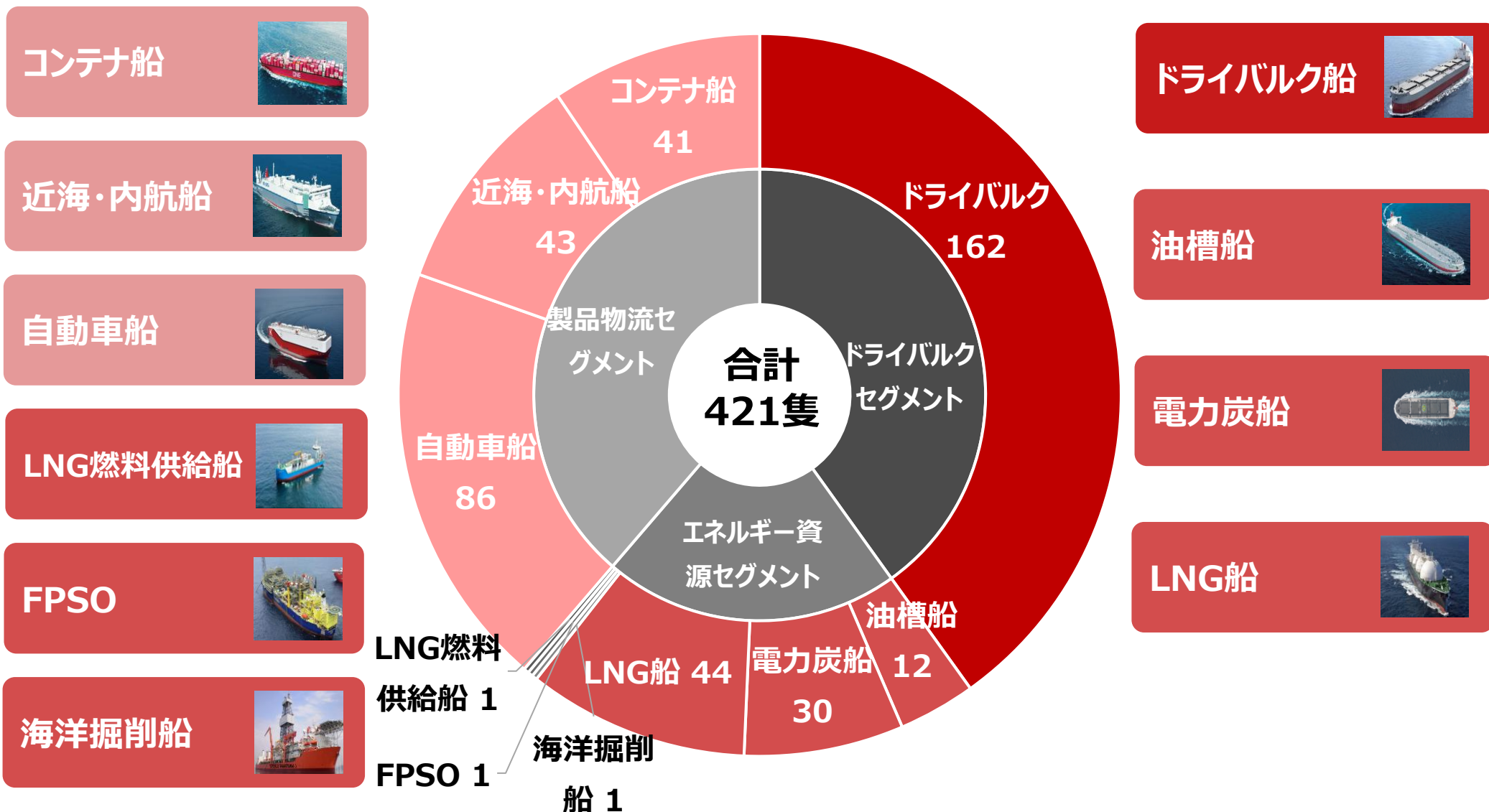
| Appendix ~事業紹介/企業情報~

沿革～挑戦・変革の連続～

 	<p>2022 世界初のCCS(CO2回収貯留)プロジェクトである液化CO2船2隻の長期契約を締結</p> <p>CDP「気候変動」分野で最高評価「Aリスト」に7年連続選定</p>	  	<p>2016 環境フラッグシップ「DRIVE GREEN HIGHWAY」竣工</p>	
 	<p>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・ファイナンス（脱炭素に向けた移行ファイナンス）を導入</p> <p>「K LINE 環境ビジョン2050」2050年目標改定</p> <p>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</p>	 	<p>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</p>	
	<p>2020 国内初の LNG燃料供給船「かぐや」竣工</p>		<p>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</p>	
	<p>2019 創立100周年</p>		<p>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</p>	
	<p>HySTRAに加入 世界初の液化水素運搬船の実証試験に参画</p>		<p>1983 日本籍初のLNG船「尾州丸」竣工</p>	
	<p>風力利用の自動カイトシステム「Seawing」搭載を決定</p>		<p>1970 日本初の自動車専用船「第十とよた丸」竣工</p>	
	<p>2018 Ocean Network Express (ONE) スタート</p>		<p>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</p>	
			<p>1919 川崎汽船設立</p>	

グループ運航船舶 (2022年12月末時点)

■ 総合海運会社として様々な種類の船舶を運航しています。



ドライバルクセグメント (鉄鋼原料/バルクキャリア事業)

- 鉄鉱石・石炭・穀物の3大貨物の他、木材・ニッケル・製紙原料などバラ積み貨物を輸送。
- 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。
- 同事業規模は世界でもトップクラス。



ケープサイズ



パナマックス

ドライバルク(全船型) 船社ランキング

(2022年7月時点)

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

* 保有船および一部備船を含む

出典: Clarksons

エネルギー資源セグメント (油槽船/燃料事業)

- 油槽船事業は原油やLPG（液化石油ガス）など石油関連の海上輸送を担う。
- 培われた技術と安全運航を強みとし、国内外顧客向けにグローバルな事業を展開。
- 大型原油タンカー（VLCC）は一度に34万キロリットルの原油を運ぶ事が可能。



油槽船(VLCC)



LPG船

- 燃料事業は燃料調達に加え、LNG燃料供給の事業化、アンモニア燃料供給の共同検討、液化水素運搬船の実証試験に取り組み、環境負荷の低減に貢献。
- 2020年10月に、合併会社を通じて、中部地区における船舶向けのLNG燃料供給事業開始
- 2021年2月に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。



LNG燃料供給船
“FUELING BELLINA”



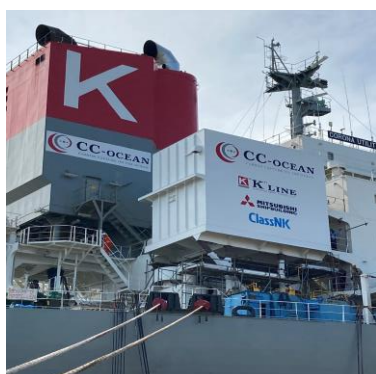
液化水素運搬船「すいそ ふろんていあ」
(写真提供：川崎重工業株式会社)

エネルギー資源セグメント (海洋・電力事業)

- 火力発電所の燃料として使用する石炭を輸送する電力炭船は、日本の火力発電所の寄港制限に合わせて独自に開発した幅広浅喫水の石炭輸送専用船隊「コロナシリーズ」により、日本国内と台湾の電力会社向けに主にオーストラリアやインドネシアから安全かつ安定的に輸送。
- 海洋事業は、当社が参画するドリルシップはブラジル沖、FPSOはガーナ沖で稼働。
- “世界初” 船上CO2回収装置の実証試験 (“CC-Ocean”プロジェクト)を実施、排ガスからのCO2分離・回収に成功。



コロナシリーズ



船上CO2回収装置と “CC-Ocean”
(Carbon Capture on the Ocean)
プロジェクトロゴ



海洋掘削船
(ドリルシップ)

油田・天然ガス田の探査掘削などを目的とした浮体式海洋掘削装置の一種。



FPSO

(Floating Production, Storage and Offloading system: 浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備)

エネルギー資源セグメント (LNG船/カーボンニュートラル事業)

- LNG(液化天然ガス)船事業は、クリーンエネルギーとして世界的に需要が広がるLNGの輸送をグローバルに提供。液化された天然ガスをマイナス162度に冷却した状態で輸送。高度な安全性が求められる。同事業規模は世界でもトップクラス
- カーボンニュートラル事業においては、洋上風力を含む再生エネルギー関連事業、二酸化炭素回収・利用・貯留 (CCUS) 事業、燃料転換事業、カーボンオフセット関連事業など、CO2ネットゼロに向けた事業展開を促進。



LNG船

LNG船社ランキング

(2022年3月時点)

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

当社作成



オフショア支援船“あかつき”

・2021年6月に、川崎近海汽船株式会社との洋上風力発電向け作業船事業会社(ケイライン・ウィンド・サービス株式会社)を設立。2022年8月に五洋建設と洋上風力の建設・保守分野における船舶管理業に関する協業についての覚書を締結。



液化CO2船(画像提供: Northern Lights社)

・2022年12月に、当社子会社を通じて、Northern Lights JV DA社(海外エネルギー大手3社が出資する合弁会社)と7,500m3の液化CO2船2隻の長期契約を締結。世界初のCO2回収貯留プロジェクトに従事する予定。

製品物流セグメント (自動車船事業)

- 自動車船事業は、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。自動車のほか、建設機械や鉄道車両などのRORO貨物（シャーシなどを使って積み上げされる貨物）輸送も強化。
- 環境対応にも配慮しながら船隊整備に取り組み、当社初のLNGを燃料とする自動車専用船「CENTURY HIGHWAY GREEN」が2021年3月竣工。



CENTURY HIGHWAY GREEN

自動車船 船社ランキング

(2022年4月時点)

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

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



鉄道車両の荷役作業

製品物流セグメント (物流・港湾事業)

- 物流事業では、海上貨物輸送のみならず、航空貨物輸送、曳船、陸上輸送、倉庫事業、自動車部品から完成車まで扱う自動車物流等、お客さまのさまざまなニーズに応えた総合物流事業を展開。
- 港湾事業では、国内4港（東京、横浜、大阪、神戸）でコンテナターミナルも運営。



製品物流セグメント (近海・内航事業)

- 近海・内航事業は、2022年6月に完全子会社化した川崎近海汽船株式会社にて、国内旅客フェリー、RORO船、鉄鋼向け石灰石専用船、電力向けの石炭専用船、一般貨物船などで国内の海上輸送、またアジア発着の貨物向けに一般貨物船やバルク船も運航。
- 日本近海におけるオフショア支援船事業にも参入し事業を拡充。(以下、写真)



国内旅客フェリー



オフショア支援船“あかつき”



内航RORO船

製品物流セグメント (コンテナ船事業)

- 国際規格のコンテナを利用することで、家具、衣料品、生鮮食料品など多様な貨物を、内陸も含めて効率よく輸送。
- 2018年4月以降、邦船3社で設立したONE社へ事業を統合。
- 統合により約150万TEU、世界第7位、グローバルシェア約6%へと規模を拡大、競争力を強化。



■ コンテナ船船社ランキング

(2022年6月時点)

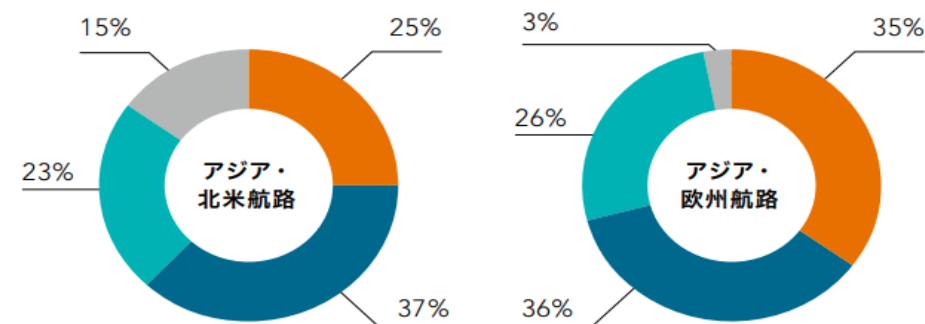
ランキング	会社名	TEU	隻数	シェア
1	MSC	4,401,037	670	17.4%
2	APM-Maersk	4,261,780	738	16.9%
3	CMA CGM Group	3,284,222	579	13.0%
4	COSCO Group	2,926,022	473	11.6%
5	Hapag-Lloyd	1,746,656	248	6.9%
6	Evergreen Line	1,533,410	201	6.1%
7	ONE	1,505,181	205	6.0%
8	HMM	818,788	75	3.2%
9	Yang Ming	660,420	90	2.6%
10	ZIM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

各アライアンスメンバー

- THE Alliance : ONE, Hapag-Lloyd, Yang Ming, HMM
 - OCEAN Alliance : COSCO Group, CMA CGM Group, Evergreen Line
 - 2M : APM-Maersk, MSC
- Alphalinerより当社作成

■ 主要アライアンス 航路別投入キャパシティ比率

(2022年6月時点)



■ 2M
 ■ OCEAN Alliance
 ■ THE Alliance
 ■ Other Non-Alliance

出典 : Alphaliner

事業拠点



<p>国内</p> <p>東京(本社) 神戸(本店) 名古屋 関西</p> <p>欧州</p> <p>イギリス London Southampton ドイツ Bremen Bremerhaven Hamburg ベルギー Antwerp</p>	<p>アフリカ</p> <p>南アフリカ Durban</p> <p>中東</p> <p>アラブ首長国連邦 Dubai</p> <p>アジア</p> <p>インド Mumbai インドネシア Jakarta 韓国 Seoul 台湾 Kaohsiung Taipei シンガポール Singapore</p>	<p>タイ Bangkok Laem Chabang 中国 Guangzhou Shanghai Tianjin フィリピン Manila ベトナム Haiphong Hanoi HoChi Minh City マレーシア Shah Alam</p>	<p>大洋州</p> <p>オーストラリア Fremantle Melbourne</p> <p>北米</p> <p>アメリカ Baltimore Houston Los Angeles Lothian New York Portland Richmond San Francisco</p>	<p>中南米</p> <p>チリ Santiago ブラジル Sao Paulo ペルー Lima メキシコ Altamira Mexico City</p>
--	--	---	--	--

会社情報

会社概要 (2022年3月31日時点)

社名	川崎汽船株式会社
設立	1919年(大正8年)4月5日
資本金	754億5,764万円
社長	明珍 幸一(2019年4月1日就任)
従業員数	単体:794名(陸員585名、海員209名) 連結:5,158名
事業内容	海上運送業、陸上運送業、航空運送業、海陸空通し運送業、港湾運送業等

事業所

本社 〒100-8540 東京都千代田区内幸町二丁目1番1号
(飯野ビルディング)
電話(03)3595-5000 / FAX(03)3595-5001

本店 〒650-0024 神戸市中央区海岸通8番
(神港ビルディング)
電話(078)332-8020 / FAX(078)393-2676

支店

名古屋 〒450-0001 名古屋市中村区那古野一丁目47番1号
(名古屋国際センタービル)
電話(052)589-4510 / FAX(052)589-4585

関西 〒650-0024 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 台北、マニラ、ヤンゴン、デュバイ

海外法人 韓国、中国、台湾、タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、ベトナム、インド、豪州、英国、ドイツ、ベルギー、米国、メキシコ、ペルー、チリ、ブラジル、南アフリカ

関係会社 (連結対象) 国内27社 海外264社

株式情報 (2022年3月31日時点)

発行可能株式総数	200,000,000株
発行済株式数	93,938,229株
株主数	35,039名
株主名簿管理人	三井住友信託銀行株式会社 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号
上場証券取引所	東京(市場第一部) * 2022年4月4日から東証プライム市場

当社格付 (2022年8月12日現在)

JCR	BBB+(ポジティブ)
-----	-------------

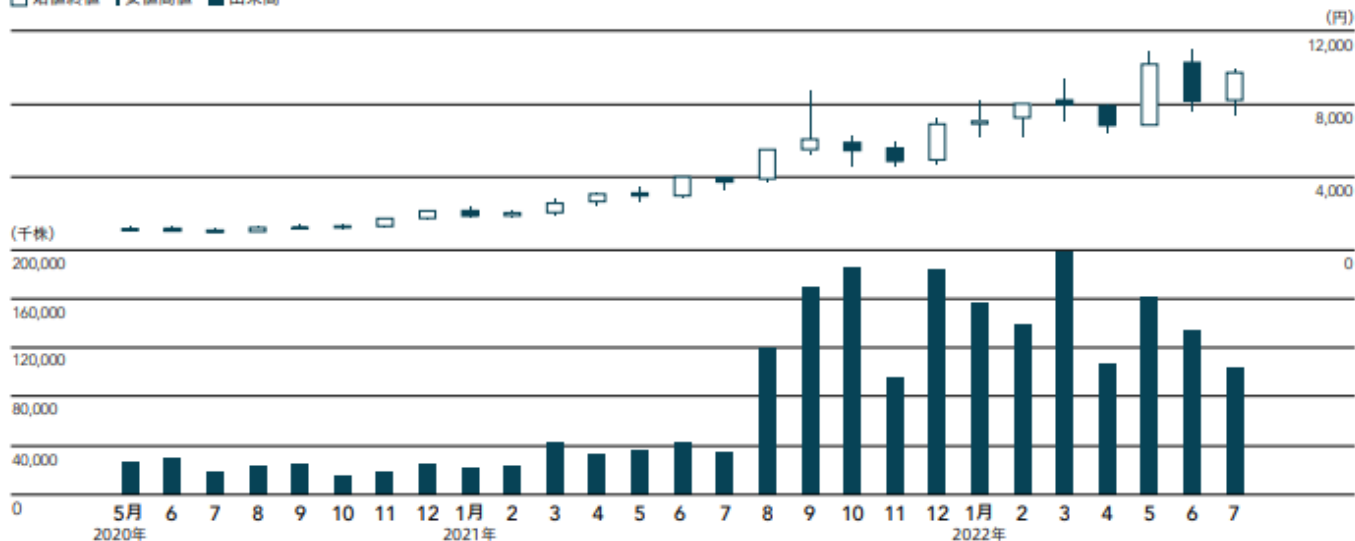
大株主 (2022年3月31日時点)

株主名	持株数(千株)	持株比率(%)
イーシーエム エムエフ	10,716	11.43
ゴールドマン サックス インターナショナル	10,596	11.30
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	10,540	11.24
エムエルアイ フォー セグリゲートイッド ビービー クライアント	5,651	6.02
J.P. MORGAN SECURITIES PLC FOR AND ON BEHALF OF ITS CLIENTS JPMSP RE CLIENT ASSETS-SEGR ACCT	5,149	5.49
CGML PB CLIENT ACCOUNT/COLLATERAL	4,841	5.16
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	3,714	3.96
今治造船株式会社	2,352	2.50
みずほ信託銀行株式会社 退職給付信託 川崎重工業口 再信託 受託者 株式会社日本カストディ銀行	2,035	2.17
株式会社みずほ銀行	1,868	1.99

(注)持株比率は自己株式(197,459株)を控除して計算しています。

株価および出来高の推移

□ 始値終値 ■ 安値高値 ■ 出来高



ウェブサイト・開示物のご案内

■ 当社のウェブサイトでは、より詳細な情報を提供しておりますので、ぜひご覧ください。

▶ 投資家情報サイト



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

▶ 統合報告書
("K"LINE REPORT)



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

▶ FACTBOOK



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

▶ "K"LINE 環境ビジョン2050



<https://www.kline.co.jp/ja/csr/environment/management.html#002>

▶ サステナビリティ・ブックレット



<https://www.kline.co.jp/ja/csr/group/booklet.html>

▶ ESGデータブック



<https://www.kline.co.jp/ja/csr/esg.html>

【免責事項】

本資料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】

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

