

説明会当日に寄せられたご質問より、リアルタイムにてお答えしたものに加えて、数多く寄せられたご質問について、以下の通り回答いたします。

Q1：2050年カーボンニュートラル実現に向けた世界の動向が、川崎汽船のビジネスに与える影響についてどのように考えていますか。

A1：2050年ネットゼロ目標までの過渡期における当社取り組みとして代表的なものとして、当社が保有、運航する船舶を、環境への負荷が少ないLNGなどの代替燃料船に変えて行くということがあります。これは、追加的な船舶投資が必要になるものですが、従来の重油を燃料とする船とは異なり、特殊な運航・船舶管理能力が要求されるため、様々な業界のお客様が海上輸送においても低炭素、脱炭素化を志向される中、他社との差別化につながる事業機会でもあると考えています。またアンモニアや水素など次世代のゼロエミッション燃料については、当社が既に参画する予定の液化CO<sub>2</sub>輸送事業も含めて、新たな輸送手段や輸送モードなどの事業機会とも捉えております。

Q2：2021年度、2022年度の好業績はコンテナ船運賃の高騰によるものと思えるが、運賃低下の2023年度は好調を持続できるのでしょうか。

A2：ご指摘の通り、2021年度、2022年度はコロナ禍に端を発するサプライチェーンの混乱が発生、物流に目詰まりが起こり、一方で巣籠り需要の拡大もあり、コンテナ船運賃市況がかつてないほどに高騰しました。これを受け、当社含む邦船3社で運営するOcean Network Express社の業績も非常に高い水準で推移しました。しかし、昨年夏以降、世界的なインフレ懸念を背景として、北米や欧州における需要の減退などもあり、サプライチェーンの混乱も緩和され、高騰していた運賃水準はコロナ禍前の水準まで戻りました。2023年度については2021年度、2022年度のような高い業績は見込めませんが、昨年5月に公表した中期経営計画の収支計画では、23年度以降のコンテナ市況の下落を一定程度織り込んでいます。