



2022年度第2四半期  
**決算説明会資料**

2022年11月4日

 **K LINE**  
川崎汽船株式会社

# 目次

## ■ A. 2022年度第2四半期決算概要

- A-1 : 2022年度第2四半期業績
- A-2 : セグメント別第2四半期業績

## ■ B. 2022年度通期業績予想と取組み

- B-1 : 2022年度通期業績予想及び変動要素
- B-2 : セグメント別通期業績予想
- B-3 : 自営事業改善ポイント

## ■ C. 中期経営計画の状況・進捗

- C-1 : 資本政策の進捗
- C-2 : 株主還元政策（2022年度）
- C-3 : 中期経営計画の進捗概要
- C-4 : 事業戦略の進捗状況
- C-5～9 : 事業戦略の進捗（事業別）
- C-10～11 : 機能戦略の進捗
- C-12 : 川崎汽船グループを取りまく事業環境

## ■ Appendix. インデックス等指標一覧

（市況・積高実績/前提、エクスポージャー比率）

# A. 2022年度 第2四半期決算概要

# A-1 : 2022年度第2四半期業績

## ■ 連結 第2四半期決算概要

(億円)

売上高及び段階損益	2022年度			前年同期比		1Q公表比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	上期 前年実績	増減額	上期 予想	増減額
売上高	2,285	2,544	4,829	3,576	1,253	4,700	129
営業損益	189	341	530	102	428	390	140
経常損益	2,674	3,001	5,675	2,380	3,295	5,000	675
親会社株主に帰属する 当期純損益	2,666	2,988	5,654	2,460	3,194	4,950	704
為替レート(/\$)	¥126.49	¥136.64	¥131.56	¥109.90	¥21.67	¥129.36	¥2.20
燃料油価格(/MT)	\$821	\$878	\$850	\$497	\$353	\$876	△\$27

## ■ 主な財務指標

(億円)

指標	2022年度2Q末	2021年度末	増減額
自己資本	15,277	8,846	6,431
有利子負債	3,938	4,235	△ 297
DER	26%	48%	△22ポイント
NET DER	11%	20%	△9ポイント
自己資本比率	70%	56%	14ポイント

## ■ 主な変動要素 (前年同期比)

- ▶ 主にドライバルクにおける輸送需要の増加、自動車船事業を含む製品物流におけるCOVID-19感染拡大の影響からの回復を受け営業利益が増加
- ▶ 持分法適用関連会社OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. (ONE社) の運営するコンテナ船事業において、旺盛な貨物需要に伴い、市況が高水準で推移したことに加えて、急激な円安への変動もあり経常利益、当期純利益が増加

## A-2 : セグメント別第2四半期業績

### ■ セグメント別 第2四半期業績

(億円)

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2022年度			前年同期比		1Q公表比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	上期 前年実績	増減額	上期 予想	増減額
ドライバルク	846	870	1,716	1,316	400	1,730	△ 14
	150	109	260	59	201	255	4
エネルギー資源	247	260	508	428	79	520	△ 12
	58	33	92	8	83	85	7
製品物流	1,157	1,389	2,546	1,780	767	2,400	147
	2,488	2,881	5,369	2,381	2,987	4,720	649
うち、コンテナ船事業	119	125	244	209	36	250	△ 6
	2,380	2,660	5,040	2,355	2,685	4,530	510
その他	34	25	59	52	8	50	9
	1	4	5	△ 1	6	0	5
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-
	△ 24	△ 26	△ 50	△ 67	18	△ 60	10
合計	2,285	2,544	4,829	3,576	1,253	4,700	129
	2,674	3,001	5,675	2,380	3,295	5,000	675

### ■ セグメント別 主な変動ポイント (前年同期比)

#### ▶ ドライバルク

- 大型船、中小型船ともに、一時需給が緩んだものの輸送需要の増加により市況は総じて堅調に推移し、加えて運航、配船の効率化により収益改善

#### ▶ エネルギー資源

- LNG船、電力炭船、VLCC（大型原油船）及びLPG船において、中長期契約のもとで順調に稼働し、安定収益を確保

#### ▶ 製品物流

- 自動車船事業では、半導体不足などによる自動車減産はあったものの、引き続き旺盛な貨物需要に基づいた収益率、運航効率の改善により収益改善
- コンテナ船事業では、旺盛な貨物需要が継続するなか、サプライチェーンの混乱及び輸送需要の逼迫が継続しており、運賃市況は高水準で推移

## **B. 2022年度 通期業績予想と取組み**

# B-1 : 2022年度通期業績予想及び変動要素

## ■ 連結 通期業績予想

(億円)

売上高及び段階損益	2022年度					前年同期比		1Q公表比	
	1Q実績	2Q実績	上期実績	下期予想	通期予想	通期実績	通期増減額	通期予想	通期増減額
売上高	2,285	2,544	4,829	4,371	9,200	7,570	1,630	8,900	300
営業損益	189	341	530	270	800	177	624	570	230
経常損益	2,674	3,001	5,675	1,425	7,100	6,575	525	7,000	100
親会社株主に帰属する 当期純損益	2,666	2,988	5,654	1,346	7,000	6,424	576	6,900	100
為替レート(/\$)	¥126.49	¥136.64	¥131.56	¥132.47	¥132.02	¥112.06	¥19.95	¥129.68	¥2.34
燃料油価格(/MT)	\$821	\$878	\$850	\$710	\$780	\$551	\$229	\$896	△\$116

## ■ 通期業績 主な変動ポイント (前年同期比)

- ▶ 営業利益は主にドライバルク事業、自動車船事業が堅調に推移し、2021年度比624億円増加の800億円を見込む
- ▶ 経常利益はサプライチェーンの混乱の収束が進むことにより、コンテナ船市況の調整が一定程度予想されるものの、堅調な収益レベルを維持し、加えて円安による影響を受け7,100億円を見込む
- ▶ 当期純利益は経常利益の改善に伴い前年同期比で増加

### ■ 前提

- ▶ 為替レート ¥132.02/\$
- ▶ 燃料油価格 \$780/MT
- ▶ 市況前提 Appendixご参照

### ■ 変動影響(3Q~4Q 6か月間)

- ▶ 為替レート変動 1円変動 ±52億円
- ▶ 燃料油価格変動 10ドル変動 ±0.2億円

\*ONE社持分法損益に係る為替変動を含めています。

### ■ 還元

配当 : 中間配当は300円/株(株式分割前基準\*)を実施、期末配当予想は100円/株(株式分割後基準\*)といたします。株式分割実施により単純比較ができませんが、株式分割前基準による年間配当金の予想は600円/株です。

追加還元 : 2022年5月9日に公表した、2022年度の1,000億円以上の追加還元については、その規模に鑑み全額を自己株式取得の方法によることが望ましいと判断し、株式取得価額の総額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)として自己株式取得を実施いたします。

➡詳細 : P12 株主還元政策 (2022)

\*2022年10月1日付で実施した株式分割の影響を考慮して記載しています。

## B-2：セグメント別通期業績予想

### ■ 連結 通期業績予想

(億円)

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2022年度					前年同期比		1Q公表比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	下期 予想	通期 予想	通期 実績	通期 増減額	通期 予想	通期 増減額
ドライバルク	846	870	1,716	1,314	3,030	2,765	265	3,180	△ 150
	150	109	260	70	330	237	93	360	△ 30
エネルギー資源	247	260	508	462	970	897	73	990	△ 20
	58	33	92	38	130	48	82	130	0
製品物流	1,157	1,389	2,546	2,544	5,090	3,802	1,288	4,650	440
	2,488	2,881	5,369	1,381	6,750	6,408	342	6,630	120
うち、コンテナ船事業	119	125	244	216	460	417	43	500	△ 40
	2,380	2,660	5,040	1,091	6,130	6,238	△ 108	6,270	△ 140
その他	34	25	59	50	110	106	4	80	30
	1	4	5	5	10	△ 1	11	0	10
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 24	△ 26	△ 50	△ 70	△ 120	△ 117	△ 3	△ 120	△ 0
合計	2,285	2,544	4,829	4,371	9,200	7,570	1,630	8,900	300
	2,674	3,001	5,675	1,425	7,100	6,575	525	7,000	100

### ■ セグメント別 主な変動ポイント (前年同期比)

#### ▶ ドライバルク

- ・ 主要国でのインフレなどによる市況軟化が予想されるが、市況エクスポージャーを適切に管理すると同時に、配船効率向上、運航コスト削減に努める
- ・ 高い輸送品質を生かした営業活動を積極的に行い、中長期契約の上積みによる安定収益の拡充に努める

#### ▶ エネルギー資源

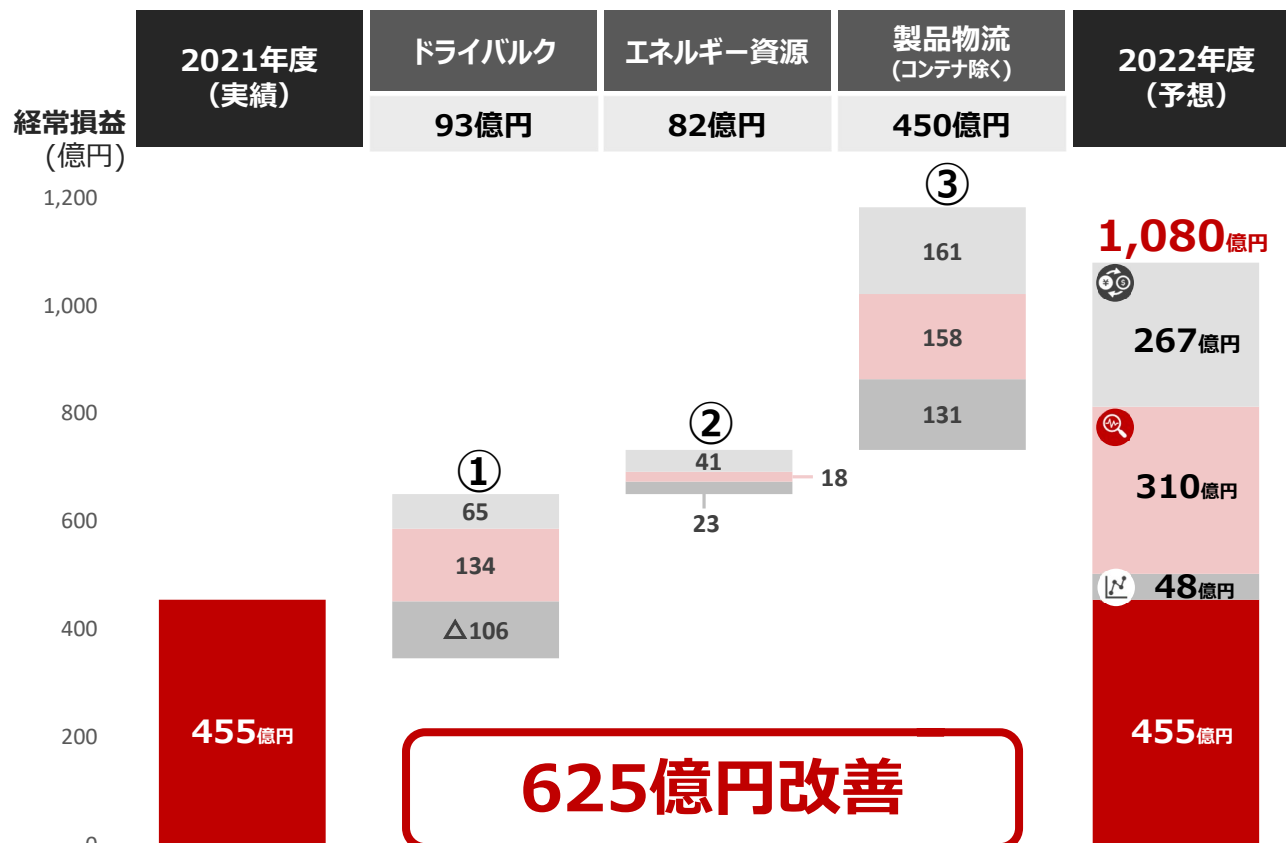
- ・ LNG船、電力炭船、VLCC（大型原油船）及びLPG船において、中長期契約のもとで安定収益の確保に努める

#### ▶ 製品物流

- ・ 自動車船事業では、引き続き旺盛な貨物需要を見込み、運賃修復・配船効率化及び中計諸施策の実行に取り組む
- ・ コンテナ船事業では、サプライチェーンの混乱が収束し、下期には市況は調整局面に入ると見込む



# B-3 : 自営事業改善ポイント



**625億円改善**

**為替影響**  
合計**267**億円

- ドライバー : 65億円
- エネルギー資源 : 41億円
- 製品物流 : 161億円

**自営事業収支改善**  
合計**310**億円

- 事業施策効果\*\* : 277億円
- 構造改革効果 : 33億円

**市況・荷況・その他\*\*\***  
合計**48**億円

- ドライバー : △106億円
- エネルギー資源 : 23億円
- 製品物流 : 131億円

## 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・配船を実施し運航コストが削減
- 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、High & Heavy\*貨物を戦略的に取り込む
- 航路網再編等による運航効率向上に継続して取り組む

### 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を促進する
- グループ内事業とのシナジー創出に向けた取り組みを継続

\*建設機械、農機、鉄道車両などの大型貨物, \*\*新規契約獲得、配船効率化など, \*\*\*油価の影響を含む

## C. 中期経営計画の状況・進捗

## C-1：資本政策の進捗

### 中期経営計画での考えに則った進捗



#### キャッシュ アロケーション

- ・ 最適資本構成を常に意識し、資本効率と財務の健全性を確保し、成長投資と株主還元を重視したキャッシュアロケーション
- ・ 営業・財務キャッシュフロー双方で得たキャッシュを企業価値向上に必要な事業投資に配分した上で、株主還元も積極的に実施



経営管理の更なる高度化により、事業別ポートフォリオ経営及びキャッシュフロー経営を強化



#### 投資計画

- ・ 低炭素・脱炭素を機会とした競争優位性の確立を実現するため、成長を牽引する役割を担う事業を中心として、規律ある投資を継続



#### 株主還元方針 還元実施計画

- ・ 還元総額は、各年のキャッシュインと事業への投資メニューを検討したうえで機動的に決定し、中期経営計画期間(FY22-26)で累計4,000～5,000億円規模の株主還元を実施
- ・ 今年度自己株式取得 1,000億円(上限)、中間配当300円/株(株式分割前基準)を実施
- ・ 期末配当100円/株(予定)(株式分割後基準)を公表済み
- ・ 期末配当については、下期業績動向及び株主還元方針に基づいて、将来の営業キャッシュフロー及び資金需要を考慮のうえ、追加的な還元策も含めて今後検討

中期経営計画の方針に則り常に最適資本構成とキャッシュアロケーションを意識し、資本効率と財務健全性を維持し、更なる企業価値の向上に努める

## C-2：株主還元政策（2022年度）

### 1,000億円を上限とした自己株式取得を実施

中期経営計画方針に則り株主価値向上のために増配と自己株式取得により積極的な株主還元を実施

#### ■ 配当

- ▶ 2022年度 年間300円/株（中間・期末各150円、株式分割前基準）の基礎配当に加え年間300円/株の増配（株式分割前基準）を実施予定（8月3日公表済）

#### ■ 自己株式取得

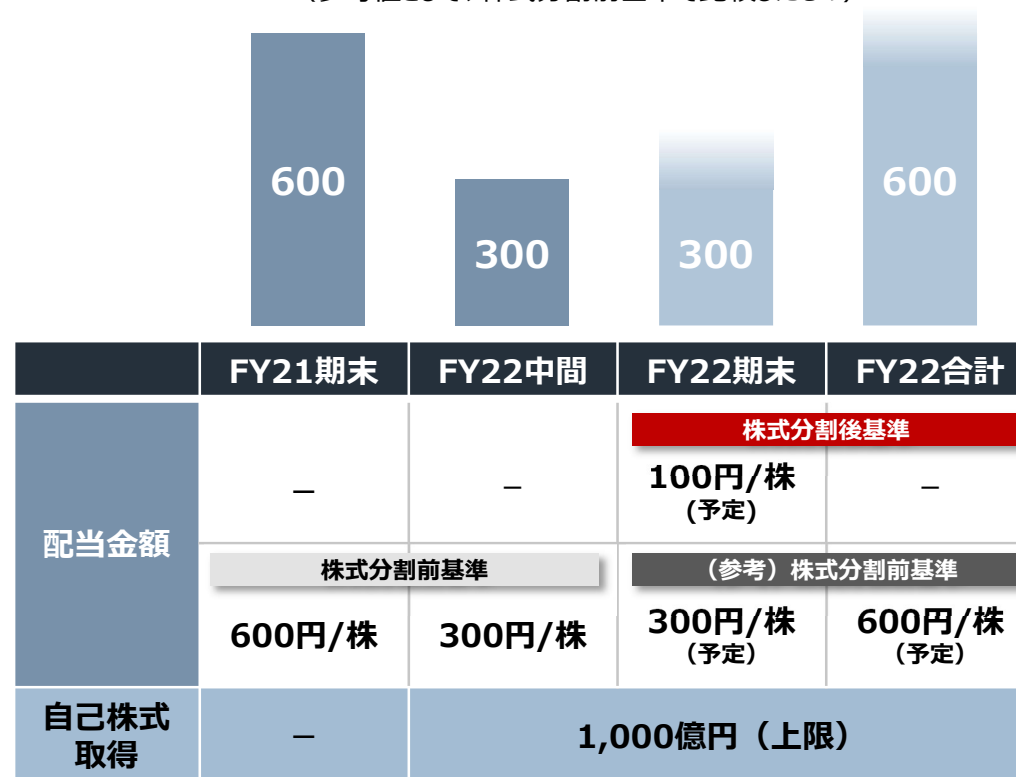
- ▶ 足元の株価水準を踏まえ、キャッシュアロケーション方針に基づいた機動的な自己株式取得による株主還元を実施
- ▶ 2022年度において株式の取得価額の総額1,000億円（上限）及び取得する株式の総数35,236,000株（上限）（株式分割後基準）として自己株式取得を実施
- ▶ 取得方法：自己株式立会外買付取引（ToSTNeT-3）及び株式会社東京証券取引所における市場買付けを予定
- ▶ 取得期間：2022年11月8日から2023年3月31日まで
- ▶ 今回取得する自己株式については、原則として消却を予定

※自己株式取得の詳細につきましては、2022年11月4日公表の適時開示「自己株式取得及び自己株式立会外買付取引（ToSTNeT-3）による自己株式の買付けに係る事項の決定に関するお知らせ」をご参照下さい。

#### 【株式分割について】

- 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。
- 2022年9月30日を基準日とする2023年3月期の中間配当については、株式分割前の株式数が対象となります。
- 2023年3月31日を基準日とする2023年3月期の期末配当は、今回の株式分割後の株式数を基準といたします。
- 合計の1株当たり配当金予想につきましては、株式分割の実施により単純比較ができないため表示しておりませんが、株式分割前基準による1株当たり年間配当金の予想は600円です。

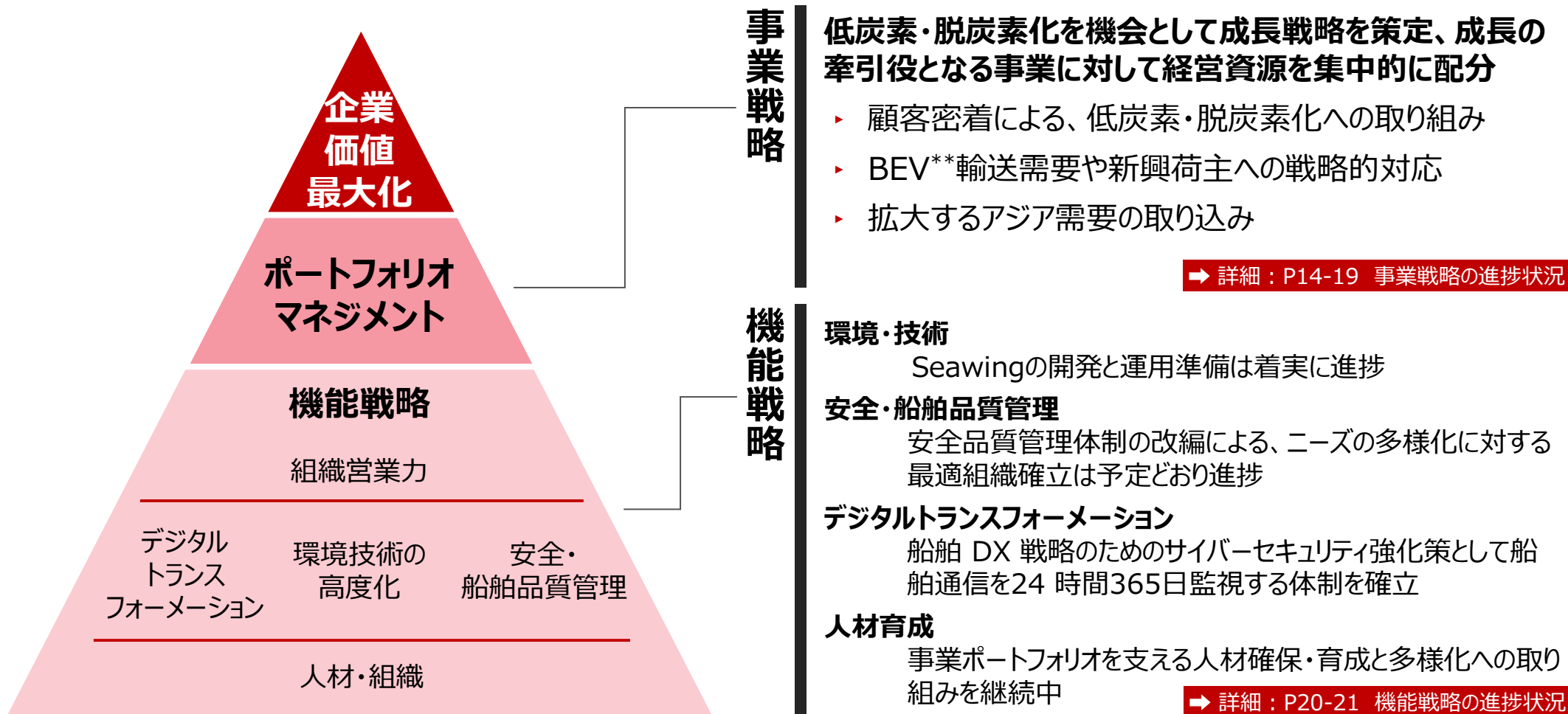
配当金額推移（円/株）  
（参考値として、株式分割前基準で比較したもの）



期末配当については、下期業績動向及び株主還元方針に基づいて、将来の営業キャッシュフローおよび資金需要を考慮のうえ、追加的な還元策も含めて今後検討

## C-3 : 中期経営計画の進捗概要

中期経営計画の目標達成に向け、成長の牽引役となる3事業\*を中心に事業施策を着実に実行中



2023年5月頃に実施予定の事業説明会において、成長を牽引する役割の事業の成長戦略と進捗を説明

\*成長の牽引役となる3事業 : 鉄鋼原料、自動車船、LNG輸送船 \*\*Battery Electric Vehicle

## C-4 : 事業戦略の進捗状況

### 中期経営計画での各事業の役割に従って取り組み中



**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

#### 鉄鋼原料

- ▶ 燃料転換ニーズを捉えて、顧客密着型営業・投資で事業・収益基盤を拡充

#### 自動車船

- ▶ 代替燃料船舶による環境対応、新たな需要の取り込み

#### LNG輸送船

- ▶ 既存事業拡大に加えて、アジアの需要取り込み

#### 電力炭

- ▶ 提案営業を通じたエネルギーミックス転換への支援と、アンモニア等新エネルギー輸送需要獲得に向けた具体的な取組み

#### VLGC・VLCC

- ▶ LNG燃料と重油のDual Fuel VLCCの導入の検討を開始

#### バルクキャリア

- ▶ 市況耐性向上による収益化構造の変換と、アジア地域における顧客基盤の強化

#### 近海内航 港湾・物流

- ▶ グループ会社間のシナジー創出に向けた取組み継続

#### コンテナ船

- ▶ 株主として継続的な人的支援と経営ガバナンスへの関与強化することでONEの発展に寄与する

#### 風力発電支援船事業等

- ▶ ケイラインウインドサービス(KWS)事業の進展に加えて、CCS\*、CO<sub>2</sub>輸送実証事業および船舶向けアンモニア燃料供給に向けた調査継続

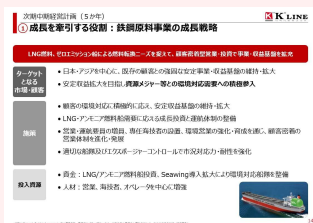
\*Carbon Capture and Storage

# C-5 : 事業戦略の進捗 : 成長を牽引する役割



**成長を牽引する役割**

## 鉄鋼原料



### 事業戦略の進捗

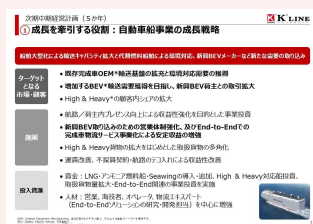
- **LNG燃料、ゼロエミッション船による燃料転換ニーズを捉えて、顧客密着型営業・投資で事業・収益基盤を拡充**
  - ▶ EGA社\*、JSW社と脱炭素化に向けた共同研究/包括協議に関するMOU\*\*を締結
  - ▶ JSW STEEL社とインド内航連続航海長期契約を締結、その他中短期COA\*\*\*契約の更改を着実に実施
  - ▶ カイト（Seawing）初号機のケーブルサイズバルカーへの搭載を2022年12月にスタート。2号機を2024年竣工のLNG燃料船に搭載決定
  - ▶ グリーンイノベーション基金事業に採択されているアンモニア燃料船の開発と社会実装に向けた共同プロジェクトを推進

\*Emirates Global Aluminium社, \*\*Memorandum of Understanding, \*\*\*Contract of Affreightment

# C-6 : 事業戦略の進捗 : 成長を牽引する役割



## 自動車船



### 事業戦略の進捗

#### ■ 船舶大型化による輸送キャパシティ拡大と代替燃料船舶による環境対応、新興BEVメーカーなど新たな需要の取り込み

- ▶ 既存完成車OEM輸送基盤の拡充と、拡大する新興BEV需要取り込みに戦略的対応実施
- ▶ 運賃修復による収益性の改善と、High & Heavy貨物の着実な増加により、収益積上げを継続
- ▶ 世界経済動向、荷動き需要変化に対応する船隊/配船柔軟性を維持
- ▶ 組織営業・環境営業体制強化に向けたチームを設置し、取組みを推進
- ▶ 2022年4月から川崎汽船グループとして国内初となる完成車ターミナル「横浜港大黒 C-4 ターミナル」の運営を開始



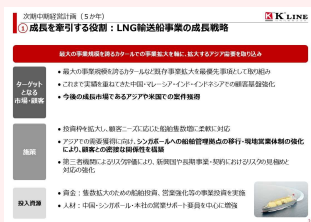


# C-7 : 事業戦略の進捗 : 成長を牽引する役割



**成長を牽引する役割**

## LNG輸送船



① 成長を牽引する役割：LNG輸送船事業の成長戦略

- 最大の事業規模を誇るカタールでの事業拡大を軸に、拡大するアジア需要を取り込み
- 船内の事業規模の拡大から、北に既存事業拡大を促進し、南に成長を牽引する
- これまで実績を築いてきた中東・ロシア・インドネシアへの顧客基盤強化
- 今後の成長市場であるアジアや米国の案件獲得
- 投資枠を拡大し、顧客ニーズに応じた長期運送設備の拡充に対応
- アジアや中東市場向けに、LNG船の船齢管理・船齢更新の機軸を強化し、船齢更新の機軸を強化
- 第三市場向けにより多くの船齢更新・新造に注力し、船齢更新の機軸を強化
- 資金：船齢更新のための船齢更新、船齢更新の機軸を強化
- 人材：中東・ロシアやインドネシアの船齢更新・新造を中心に強化

### 事業戦略の進捗

- **最大の事業規模を誇るカタールでの事業拡大を軸に、拡大するアジア需要を取り込み**
  - ▶ カタール国営エネルギー会社 QatarEnergy 向けLNG 船12隻の大型長期定期備船契約・造船契約締結
  - ▶ マレーシア国営石油ガス会社 PETRONAS グループ向け LNG 船“LAGENDA SURIA”、“LAGENDA SERENITY”竣工
  - ▶ 当社参画のLNG船は現在44隻、これを2025年頃に竣工前の既発注船も含めて70隻程の船隊規模に拡大する計画。計画は順調に推移中

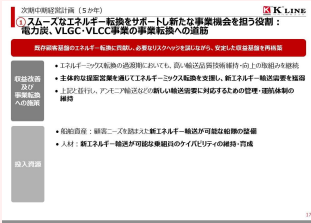


# C-8 : 事業戦略の進捗

## 事業戦略の進捗

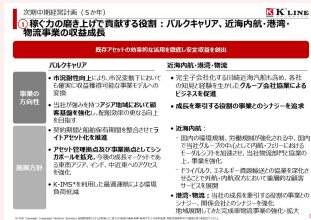
スムーズなエネルギー転換を  
サポートし新たな事業機会を担う役割

### 電力炭 VLGC VLCC



稼ぐ力の磨き上げて  
貢献する役割

### バルクキャリア 近海内航・港湾・物流



#### ■ 既存顧客基盤のエネルギー転換に貢献し、必要なリスクヘッジを講じながら、安定した収益基盤を再構築

- ▶ 提案営業を通じたエネルギーミックス転換への支援と、アンモニア等新エネルギー輸送需要獲得に向けた具体的な取組みが進捗
- ▶ LNG燃料と重油のDual Fuel VLCCの導入の検討を開始

#### ■ バルクキャリア 市況耐性向上により、市況変動下においても確実に収益獲得可能な事業モデルへの変換 当社が強みを持つアジア地域において顧客基盤を強化し、配船効率の更なる向上を目指す

- ▶ 効率配船に資する接続貨物の契約更改(～3年)や安定収益源としての専用船契約(JSW STEEL社との内航連続航海契約など)の延長を実施
- ▶ EGA社\*、JSW STEEL社と脱炭素化に向けた共同研究/包括協議に関するMOUを締結
- ▶ JFEスチール社向け鋼材輸送船で、2022年8月に船用バイオ燃料を使用した試験航海を実施

#### ■ 近海内航・港湾・物流 川崎近海汽船など、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促進 成長を牽引する役割の事業とのシナジーを追求

- ▶ グループ会社間のシナジー創出効果を図るため、川崎近海汽船とのワーキンググループを組成し、事業と機能双方の強化を図ると同時に、ガバナンスの強化も推進
- ▶ ハイブリッド EV 曳船の建造決定
- ▶ 川崎近海汽船による大型高速RORO船での次世代バイオ燃料の実証試験航海を実施

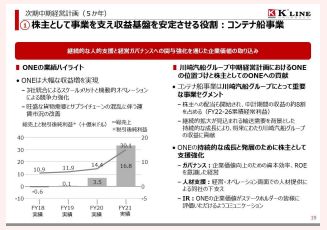
\*Emirates Global Aluminium社

# C-9 : 事業戦略の進捗

## 事業戦略の進捗

株主として事業を支え  
収益基盤を安定させる役割

### コンテナ船



### ■ 継続的人的支援と経営ガバナンスへの関与強化を通じた企業価値向上

- ▶ サプライチェーンの混乱は改善傾向で市況も安定しつつあるなか、徐々に巡航速度の事業環境に向かう
- ▶ 今期は下期の減速は避けられないが健全な収益レベルを維持
- ▶ 船隊整備に合わせた海技力・船舶管理能力の強化
- ▶ 株主としてONEの中長期的な企業価値向上に向けた事業計画策定・実行へのサポート継続
- ▶ 経営、オペレーション両面を支える人材供給の継続と株主としてのガバナンスへの関与を強化

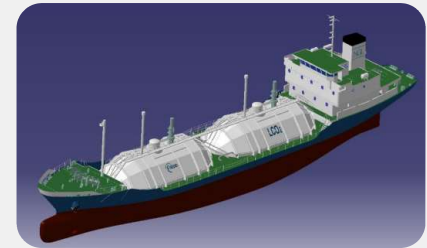
当社の強みを生かせる分野での  
新規事業領域の拡大

### 風力発電支援船 事業等



### ■ 川崎汽船グループの持つ経験・知見に基づく専門性を生かした新規事業開発への挑戦

- ▶ アンモニア燃料供給事業
  - ・ シンガポールにおける船舶向けアンモニア燃料供給の実現に向けた検討促進と燃料供給船に関する基本承認の取得
- ▶ 液化CO<sub>2</sub>輸送事業
  - ・ 2023年12月に竣工予定で液化CO<sub>2</sub>輸送実証事業に提供される実証試験船の船体の起工式を三菱造船株式会社下関造船所で実施
  - ・ マレーシアにおけるCCS\*共同スタディへ参加するなど、取組みの継続
- ▶ 風力発電支援船事業
  - ・ 五洋建設・ケイラインウインドサービス(KWS)との協業MOUを締結



液化CO<sub>2</sub>輸送の実証試験船イメージ (三菱造船株式会社提供)

\*Carbon Capture and Storage

## C-10：機能戦略の進捗

### 中期経営計画の土台となる機能戦略についても、それぞれの施策に従い着実に進捗

中期経営計画に基づいて事業戦略を支える重要な戦略の位置付けとして、環境対応、安全品質向上、デジタルや人材面などのあらゆる機能強化を進める。それぞれの機能毎の軸をしっかりと定め、当社グループの事業運営基盤の土台をより強固なものとするために着実に進めてゆく。



#### 【環境・技術】

- ▶ Seawingの開発と運用準備は着実に進捗
- ▶ 安全運航支援の現行システム強化
- ▶ IMO規制への対応(EEXI, CII\*)
- ▶ 脱炭素・低炭素技術による優位性の確保と強化



#### 【安全・船舶品質管理】

- ▶ 安全品質管理体制の改編による、ニーズの多様化に対する最適組織確立への挑戦
- ▶ 船舶管理の3拠点体制構築の進捗（シンガポール）
- ▶ 顧客・地域密着サポートに向けた船舶管理機能強化



#### 【デジタルトランスフォーメーション】

- ▶ 船舶 DX 戦略のためのサイバーセキュリティ強化策として船舶通信を24時間365日監視する体制を確立
- ▶ 基幹システム“K-IMS”再構築による、システム基盤・安全運航支援・顧客利便性の強化への対応を開始
- ▶ 積み付けプラン自動作成共有システム、レイタイム計算業務効率化、および情報共有基盤の検討・開発
- ▶ K-Assistプロジェクトによる、統合操船者支援システム、安全離着岸支援システム、及び機関プラント運転支援システムの開発継続



#### 【人材関連】

- ▶ 事業ポートフォリオを支える海運プロフェッショナル経営人材、環境・技術系人材、ビジネストランスフォーメーション人材確保・育成のための取組みを継続中
- ▶ ダイバーシティとインクルージョンの視点から多様性への取組み継続
  - ・ 理系人材の積極採用、キャリア採用活動の通年化、女性活躍の促進（新卒採用での30%強の女性割合の確保、女性管理職の登用）、外地拠点での人材ポートフォリオのグローバル化等
  - ・ 海上人材の視点からの多様性に向けた取組み

\*「既存船燃費規制(EEXI)、燃費実績格付け制度(CII)」が2023年1月から適用開始されます。

## C-11：機能戦略の進捗

### 【環境・技術】

#### ■ Seawing開発と運用準備は着実に進捗

- ▶ 試験船における初号機カイトの各種開発、試験を継続
- ▶ カイト（Seawing）初号機のケーブルサイズバルカーへの搭載を2022年12月にスタート

#### ■ IMO規制への対応(EEXI, CII\*)

- ▶ EEXIとCIIへの対応は、シミュレーションを実施し当社目標達成可能であることを改めて確認

#### ■ 脱炭素・低炭素技術による優位性の確保と強化

- ▶ 2025年竣工を目指した顧客とのアンモニア燃料焚き船共同スタディの実施と、アンモニア燃料供給事業参画を目指した燃料供給船のリスクアセスメントの実施
- ▶ 液化水素、メタノール、バイオ燃料などの代替燃料動向調査
- ▶ アンモニア燃料船に乗り組む船員の資格要件を検討する委員会（事務局：（一財）海技振興センター）に委員として参画している



試験船へのSeawing機械装置部分の搭載



工場内にある試験用カイトの展張テスト

写真：Airseas社提供

\*既存船燃費規制(EEXI)、燃費実績格付け制度(CII)

# C-12：川崎汽船グループを取りまく事業環境

事業環境は、より不透明感が強まっている





更なるリスク要因

米国金融政策による  
米国景気下押し  
(想定以上の利上げ)

エネルギー価格  
(欧州へのガス供給の悪化)

中国ゼロコロナ政策  
解除遅れ

- 欧米は米国金利上昇の影響や、エネルギー価格を含むインフレによる景気後退のリスク
- アジアは欧米の景気後退による外需不足で楽観視できず、中国はゼロコロナ政策解除時期が鍵だが不動産市況はリスク要因
- 今期後半から来期前半にかけて世界的に厳しい経済環境となる見通し

外部環境		想定されるリスク・機会	中計に基づいた対応
 <b>国際情勢</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● ロシアからのガス供給減長期化による欧州製造業への影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 構造改革効果現出による市況耐性の強化</li> </ul>
 <b>パンデミック</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 変異株の発生による世界的な感染者数の増加</li> <li>● 中国ゼロコロナ対策による影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 中国経済低迷・継続</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>
 <b>世界経済</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 急激な円安の進行</li> <li>● 世界的なインフレの進行</li> <li>● 欧米における金利上昇</li> <li>● 資源価格の高騰</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 調達コストの上昇などによる実体経済の減速</li> <li>● アジア圏での物価上昇及び米国経済の後退</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>
 <b>脱炭素化に関連する各種規制の強化</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 大型外航船への新たな CO<sub>2</sub> 排出規制に関する条約の適用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>

# | Appendix

# 市況実績・前提/エクスポージャー比率

## ■ ドライバルク市況実績・前提

ドライバルク市況	2021年度					2022年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績	3Q予想	4Q予想	通期予想
CAPE	\$31,100	\$42,400	\$42,650	\$14,750	\$32,750	\$21,600	\$13,700	\$16,000	\$10,000	\$15,350
PANAMAX	\$24,700	\$32,300	\$27,900	\$21,900	\$26,750	\$25,300	\$15,850	\$20,000	\$15,000	\$19,050
HANDYMAX	\$25,550	\$34,250	\$30,500	\$25,150	\$28,900	\$28,900	\$19,750	\$20,000	\$15,000	\$20,900
SMALL HANDY	\$22,500	\$32,200	\$31,350	\$24,100	\$27,600	\$27,550	\$18,700	\$18,000	\$13,000	\$19,300

## ■ 油槽船市況実績・前提

油槽船市況 (WS)	2021年度					2022年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績	3Q予想	4Q予想	通期予想
VLCC (中東/日本)	33 \$4,850	33 \$2,750	42 \$7,700	39 △\$2,050	37 \$3,300	46 △\$3,250	71 \$32,250	80 \$49,000	68 \$22,800	66 \$25,200
AFRAMAX (南方/日本)	84 \$5,000	91 \$5,650	103 \$6,650	109 \$7,000	97 \$6,100	167 \$18,000	214 \$35,500	189 \$30,000	187 \$30,000	189 \$28,400

## ■ 期末運航隻数規模

船型	2020年度末	2021年度末	2022年度 9月末
CAPE	86	88	84
中・小型船	88	80	79
チップ船	7	6	7
<b>合計</b>	<b>181</b>	<b>174</b>	<b>170</b>
VLCC	6	6	6
LPG船	4	4	4
他油槽船	6	5	2
電力炭船	26	31	26
LNG船	44	43	44
<b>合計</b>	<b>86</b>	<b>89</b>	<b>82</b>

## ■ 2022年度：運航規模におけるエクスポージャー率

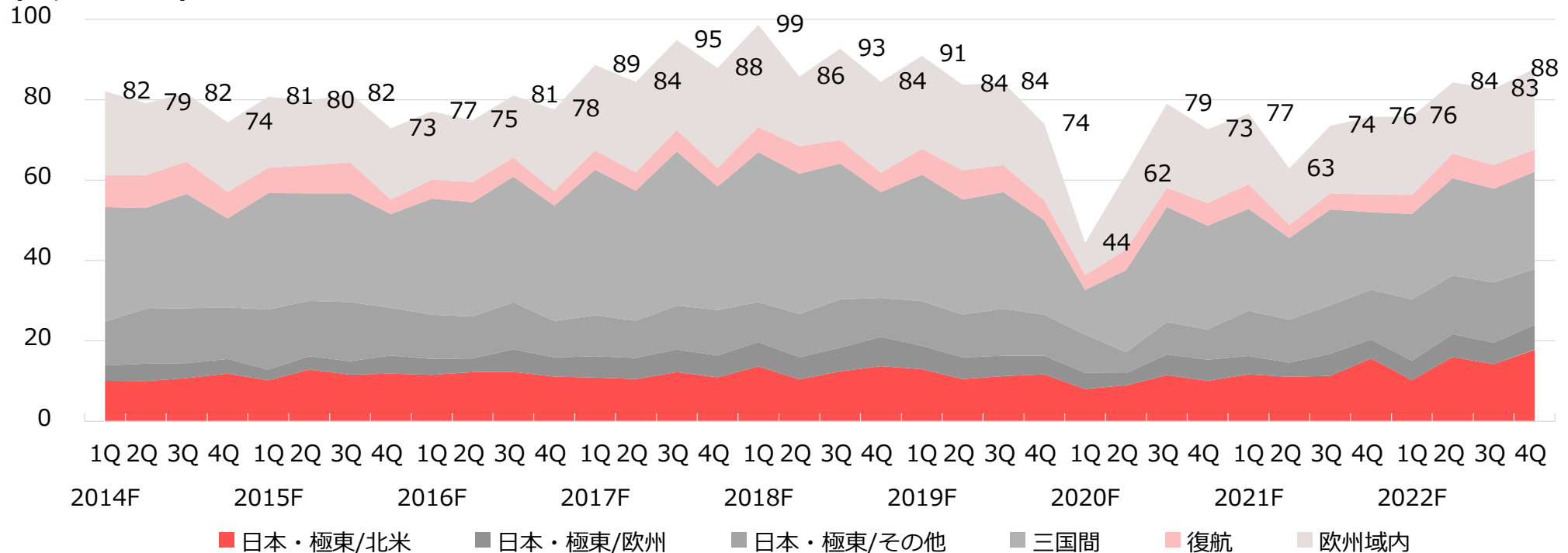
船型	エクスポージャー率
CAPE	14%
中・小型船	14%
チップ船	0%
VLCC	0%
LPG船	0%
電力炭船	0%



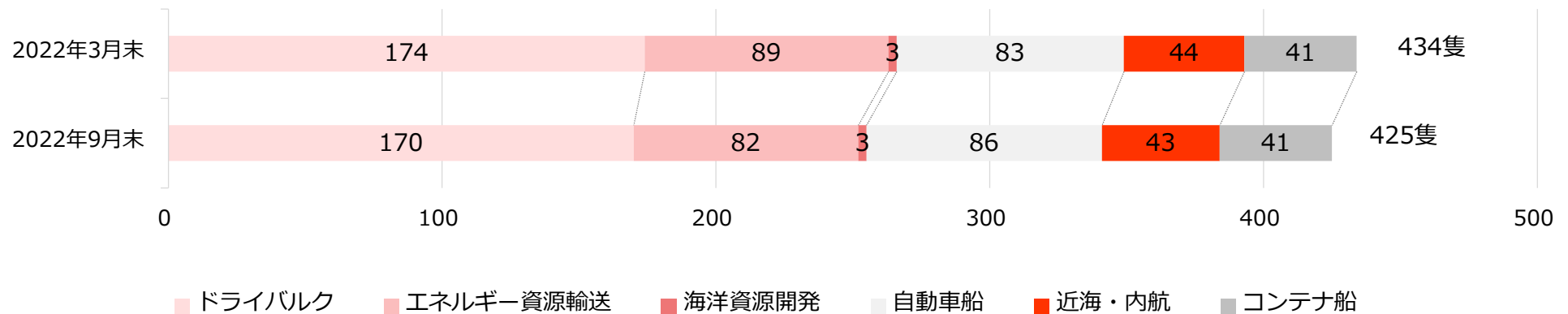
# 自動車船航路別積高実績・前提

輸送台数 (千台)	2021年度					2022年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績	3Q予想	4Q予想	通期予想
往航	275	252	288	327	1,142	303	362	345	379	1,390
復航	61	33	40	44	179	48	62	59	55	223
三国間	254	203	238	193	889	212	242	234	241	929
欧州域内	175	140	168	193	677	195	177	190	201	762
合計	765	629	735	757	2,886	758	843	827	877	3,305
船隊規模 (隻数)	81	80	84	83	83	87	86	87	87	87

(10,000 Units)



# グループ船隊構成



船種	2022年9月末						2022年3月末	
	所有船		傭船		合計		合計	
	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン
ドライバルク	50	5,966,599	120	15,876,268	170	21,842,867	174	22,490,344
電力炭船	8	702,507	18	1,627,765	26	2,330,272	31	2,762,433
LNG船	43	3,590,647	1	77,163	44	3,667,810	43	3,652,067
油槽船	8	1,558,027	4	722,598	12	2,280,625	15	2,381,297
海洋掘削船	1	-	0	-	1	-	1	-
FPSO	1	-	0	-	1	-	1	-
LNG燃料供給船	1	2,431	0	-	1	2,431	1	2,431
自動車船	33	446,112	53	961,798	86	1,407,910	83	1,362,224
近海・内航	22	179,097	21	247,947	43	427,044	44	489,046
コンテナ船	11	849,856	30	2,970,195	41	3,820,051	41	3,820,051
合計	178	13,295,276	247	22,483,734	425	35,779,010	434	36,959,893

\* 所有船の隻数は共有船を含み、重量トン数は共有船の当該船舶における他社持分を含む

\* 基幹船隊に加え、期末時点の短期・スポット傭船を含んだ隻数

# グループ運航船舶/新造船竣工予定

## ■ グループ運航船舶

セグメント	事業部門・船種	2022年3月末	2022年9月末	
ドライバルク	CAPE	80	79	
	OVER PANAMAX	8	5	
	PANAMAX	46	41	
	HANDYMAX	30	33	
	SMALL HANDY	4	5	
	CHIP	6	7	
	<b>セグメント合計</b>		<b>174</b>	<b>170</b>
エネルギー資源	原油タンカー/VLCC	6	6	
	原油タンカー/AFRAMAX	2	2	
	油槽船			
	ケミカル船	3	0	
	LPG船	4	4	
	合計	15	12	
	LNG船	43	44	
	電力炭船	31	26	
	海洋掘削船	1	1	
	FPSO	1	1	
	LNG燃料供給船	1	1	
	<b>セグメント合計</b>		<b>92</b>	<b>85</b>
	製品物流	7,000台型	17	17
6,000台型		38	39	
5,000台型		10	10	
自動車船				
4,000台型		3	5	
3,000台型		4	4	
2,000台型		4	4	
2,000台型未満		7	7	
合計		83	86	
14,000TEU		12	12	
8,000TEU以上		13	13	
5,500TEU以上		4	4	
コンテナ船				
4,200TEU以上		7	7	
1,700TEU以上		5	5	
1,200TEU以上		0	0	
合計		41	41	
近海・内航船	44	43		
<b>セグメント合計</b>		<b>168</b>	<b>170</b>	
<b>総合計</b>		<b>434</b>	<b>425</b>	

## ■ 新造船竣工予定（年度別）

竣工隻数	2022	2023	2024
CAPE		2	1
OVER PANAMAX		1	
HANDYMAX			1
LPG船		1	
LNG船		1	
FPSO		1	
自動車船(7,000台型)		1	4
近海・内航船	1	2	2
<b>合計</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>8</b>

**【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等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。

