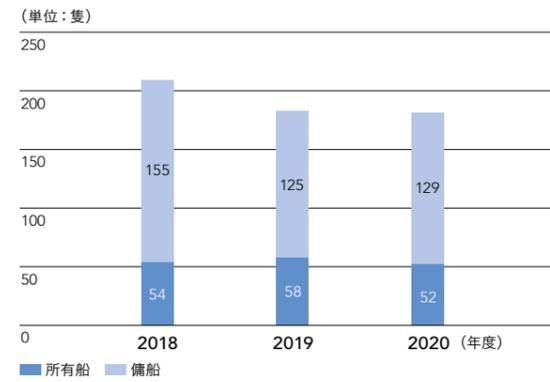


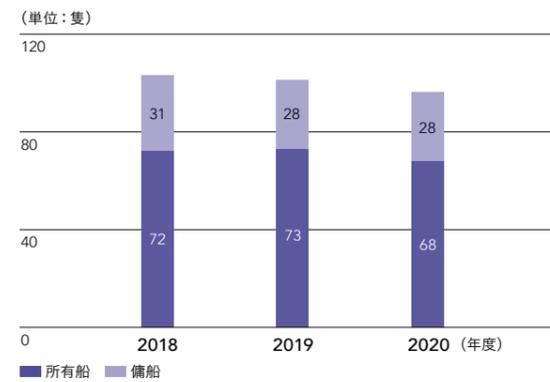
At a Glance

セグメント	事業	事業概要
ドライバルク	バルクキャリア事業 / 鉄鋼原料事業	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。
	油槽船事業 / 燃料事業	原油やLPGなど、石油関連の海上輸送を行っています。1935年に初の大型タンカー、1974年に初のLPGタンカー竣工以来、国内外顧客向けにグローバルな事業を展開しています。燃料事業では、燃料調達に加えLNG燃料供給、液化水素運搬船の実証試験にも取り組み、環境負荷の低減に貢献しています。
	電力事業 / 海洋事業	電力事業では、当社が独自に開発した船隊「コロナシリーズ」により、日本国内と台湾の電力会社向けの石炭を主にオーストラリアやインドネシアから輸送しています。海洋事業では、北海でオフショア支援船、ブラジル沖でドリルシップ、ガーナ沖でFPSO(浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備)が稼働しています。
エネルギー資源	LNG船事業 / カーボンニュートラル推進事業	LNG船事業は世界的に需要が広がるLNGの輸送をグローバルに提供するほか、LNGバリューチェーンにおける顧客ニーズへの対応にも取り組んでいます。カーボンニュートラル推進事業では、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を推進しています。
	自動車船事業	1970年に日本初の自動車専用船を投入して以来、乗用車やトラックなどの完成車の輸送サービスを提供しています。50年の歴史で培ったノウハウをもとにRORO貨物(シャランなどを使って積み揚げされる貨物)の輸送強化も図っています。2020年度よりLNG燃料自動車専用船を就航し、環境対応にも配慮しながら船隊整備に取り組んでいます。
製品物流	物流・港湾事業	“K” LINEグループ各社のノウハウとサービスネットワークを結集し、海上貨物輸送に加え航空貨物輸送、曳船、陸上輸送、倉庫事業、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る総合物流事業を展開しています。また、国内4港(東京、横浜、大阪、神戸)でコンテナターミナルを運営しています。
	近海・内航事業	川崎近海汽船株式会社では、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、日本近海におけるオフショア支援船事業にも参入し事業の充実を図っています。
	コンテナ船事業	コンテナ船事業は、2018年4月以降、邦船3社で設立したONEに統合されました。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。
その他	船船管理業、旅行代理店業、不動産賃貸・管理業などを営んでいます。	

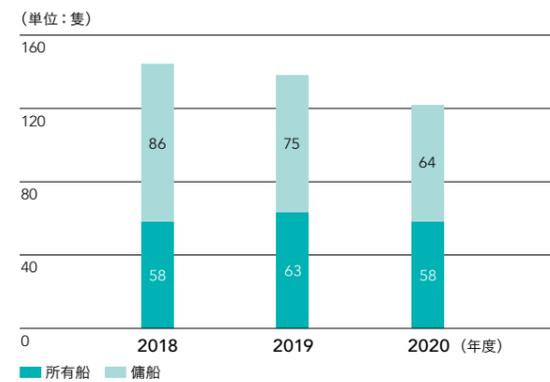
ドライバルク 船隊推移



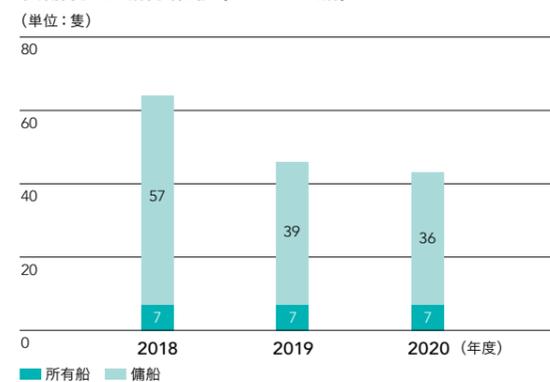
エネルギー資源 船隊推移



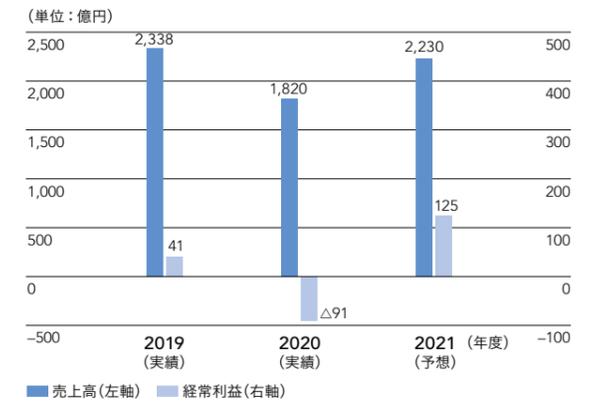
製品物流 船隊推移(コンテナ船除く)



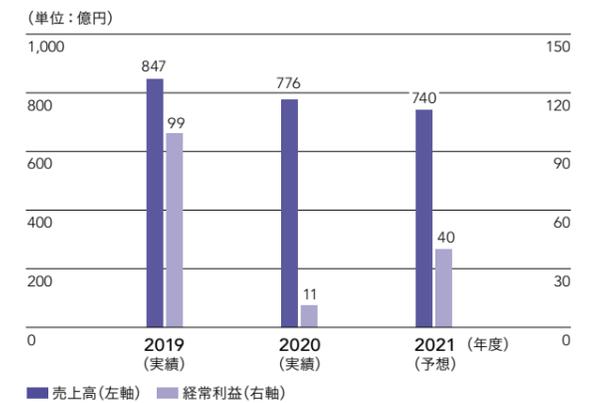
製品物流 船隊推移(コンテナ船)



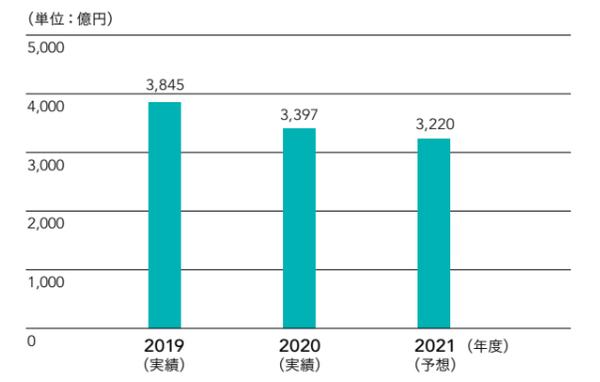
ドライバルク 売上高・経常利益



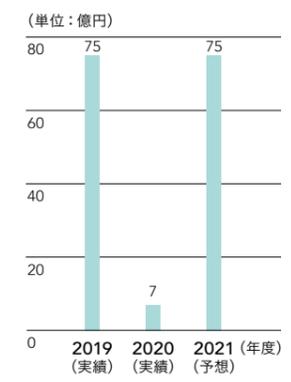
エネルギー資源 売上高・経常利益



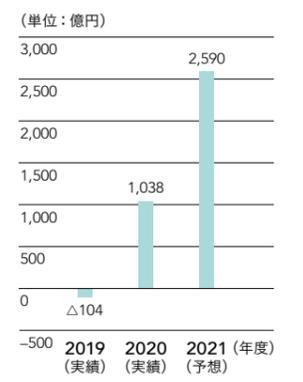
製品物流 売上高



製品物流(コンテナ船除く) 経常利益



製品物流(コンテナ船) 経常利益



(注) セグメント別売上高・セグメント別経常利益の2021年度予想は、2021年8月時点。

ドライバルク

- ▶ バルクキャリア事業
- ▶ 鉄鋼原料事業

執行役員
鶴川 隆彦
バルクキャリア事業、
ドライバルク事業企画調整担当



パナマックスサイズバルカー



ケープサイズバルカー

執行役員
田口 雅俊
鉄鋼原料営業、
鉄鋼原料事業担当

▶ 2020年度の概況

海上輸送需要は、新型コロナウイルスの感染拡大による経済活動停滞の影響を受け、特に期初において低迷しました。大型船では産地の天候不順による鉄鉱石出荷の減少が重なり著しく低迷しましたが、期中にはいち早く中国向けの輸送需要が回復し、下半期は主要国の経済活動が回復し概ね堅調に推移しました。中小型船では、中国の経済活動再開、ブラジルや米国からの中国向け穀物輸送需要の増加、寒波による中国向け石炭輸入需要の高まりはありましたが、期初のコロナ禍影響を取り戻すには至りませんでした。新造船供給は全船型を通して限定的でありましたが、船腹需給バランスは前年度比で軟化しました。このような状況の中、運航コストの削減・船隊規模適正化の実施、運賃先物取引を利用した市況変動リスクのヘッジなどに努めましたが、前年度比で減収減益となりました。

▶ 2021年度の事業方針

世界各国で財政政策や景気刺激策が経済活動を活性化させ、世界的に鉄鋼需要が回復し、中国でも5月に過去最大の月間粗鋼生産量を記録するなど、大型船市況を支えています。中小型船では中国向け穀物輸送需要増加に加え、産業活動の復活により一般炭やマイナーバルクの荷動きが回復し、当初想定を上回る市況水準で推移しています。新造船供給は引き続き限定的であることから、船腹需給は前年度比改善に向かうと予想しています。

次世代燃料対応を含め、高品質な輸送サービスで中長期貨物輸送契約による安定収益基盤の維持・拡大、海外拠点を活用した営業力の強化と、配船効率化による稼働力の最大化を目指す一方、船隊構成の最適化を図って市況耐性を強化していきます。

▶ 中長期的見通し

- 大型船は、全体の輸送需要の伸びは緩やかだが、安全・環境対応に伴う不経済船の退役、投機的発注の抑制で船腹需給バランスは改善方向に向かう。
- 中小型船は、各国の化石燃料政策次第で石炭輸送需要の変化に注視が必要だが、新興国中心に穀物/マイナーバルク需要は増加し堅調に推移する。
- 環境規制を含むカーボンニュートラルへの動きが加速し、新船舶燃料移行や省エネ装置の開発が進んでいく。

▶ 中長期的な施策のポイント

- 持続可能な社会の実現に向けて次世代燃料対応を含めた環境負荷低減と安全運航・安全輸送の確立に取り組む。
- 各国の化石燃料政策動向など大きな社会のニーズの変化に注視しつつ、新たな輸送需要と輸送効率改善に向けたお客さまのニーズにお応えする。

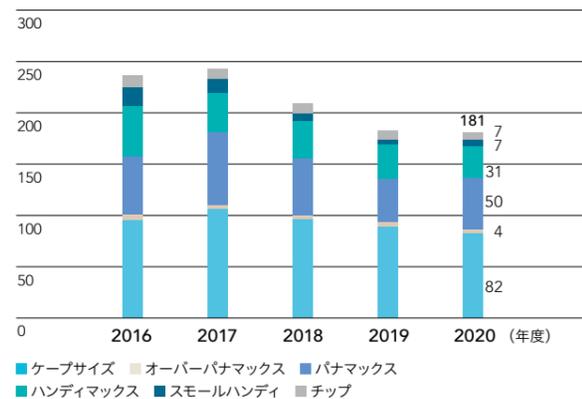
ドライバルク(全船型) 船社ランキング
(2021年7月時点)

ランキング	会社名	重量(10万トン)	隻数
1	China COSCO Shipping	349.4	310
2	Fredriksen Group	149.1	120
3	日本郵船	143.0	154
4	Star Bulk Carriers	138.1	127
5	China Merchants	135.4	122
6	川崎汽船	124.1	104
7	Berge Bulk	121.2	64
8	Oldendorff Carriers	118.5	101
9	Pan Ocean	112.0	77
10	ICBC	111.8	36

* 保有船および一部備船を含む。

出典：Clarksons

ドライバルク船 サイズ別船隊推移
(単位：隻)



TOPICS

ドライバルクDX戦略推進タスクフォース始動

現場・顧客観点から各営業グループ単位で行っていた取り組みを組織化し強化するため、2021年度より、DX戦略推進タスクフォースを始動しました。「安全」「効率化」「環境対応」といった領域について自社と顧客の課題を整理・分析し、DXを用いた品質アプローチを進めていくための組織体です。自社の労働生産性向上や収益性の最大化だけでなく、顧客利便性の向上、環境負荷低減を目指したサービスやアプリの開発・提案など、現在同時並行で複数のプロジェクトが進行中です。この新しいチャレンジを通じて、一人ひとりがドライバルク事業のプロフェッショナルとしてお客さまの期待値を超えていく、強くなやかな営業集団になることを目指します。



本船運航状況のスマートフォン閲覧画面

エネルギー資源

- ▶ 油槽船事業
- ▶ 燃料事業

執行役員
中山 久
油槽船、燃料担当



油槽船



LPG船

▶ 2020年度の概況

<油槽船事業>

大型原油船 (VLCC)、大型LPG船 (VLGC) は中長期の期間傭船契約を中心に稼働し、収益に貢献しました。市況に対するエクスポージャー縮減のため、中長期契約が終了したVLGC1隻の売船を実施しました。

<燃料事業>

LNG燃料供給事業は、2020年10月に中部地区における事業を開始し、LNG燃料自動車船向けに、国内初となるShip to Ship方式でのLNG燃料の供給を実施しました。また2021年1月には、シンガポールのFuelLNG Pte Ltdが保有するLNG燃料供給船「FuelLNG Bellina」の船舶管理を開始し、同国初となるShip to Ship方式のLNG燃料供給を実施しました。

▶ 2021年度の事業方針

<油槽船事業>

海上輸送需要は新型コロナウイルスの影響からの回復度合いが見込まれますが、未だ不透明な部分が多く、当面予想しづらい局面が続く見込みです。引き続き、重要顧客との中長期契約をベースとしてVLCCおよびVLGC船隊による高品位サービスを継続し、次世代船舶への移行を検討していきます。

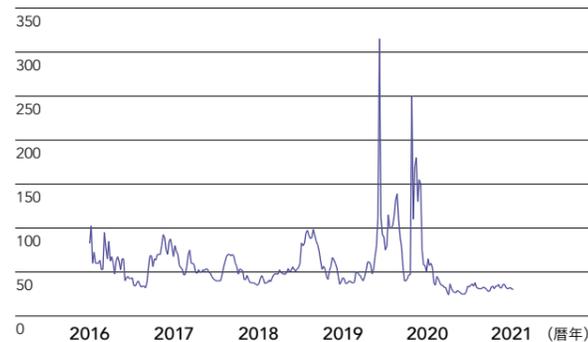
<燃料事業>

社会の低・脱炭素化に向け、国内中部地区およびシンガポールにおけるLNG燃料の安定供給を進めます。水素事業においては、引き続きHySTRA*での実証試験に取り組み、また各種協議会への参加を通じ、水素サプライチェーン構築に向けた検討を行います。

アンモニアやバイオ燃料等の次世代燃料の検討も実施します。

* HySTRA: CO₂-free Hydrogen Energy Supply-chain Technology Research Association (技術研究組合CO₂フリー水素サプライチェーン推進機構)

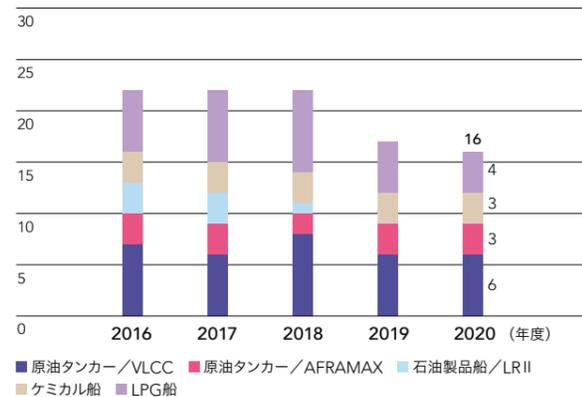
タンカー 運賃指数 (WS: ワールドスケール) 推移



出典: Clarksons

油槽船 (タンカー) 船種別船隊推移

(単位: 隻)



▶ 中長期的見通し

- 環境対応に伴うエネルギー転換による原油需要の動向を注視
- 原油輸送、LPG輸送それぞれ環境対応船へ移行
- 脱炭素社会に向けた水素、アンモニア輸送需要の増加、次世代燃料の導入

▶ 中長期的な施策のポイント

- 船舶の低炭素化に取り組み、環境対応船によるサービスを提供
- 安全運航技術を積極的に採用し、高品位なサービスを提供
- 脱炭素社会に向けた水素、アンモニア事業への取り組み、次世代燃料導入の検討

TOPICS

低炭素化・脱炭素化に向けた次世代エネルギーへの対応

当社は、原油、LPGの輸送で安全かつ高品位な輸送サービスを継続的に提供し、エネルギーバリューチェーンを支えるとともに、LNGやLPGを燃料とする環境負荷を低減する船舶の導入を進めていきます。また、今後国内の石炭火力発電所向けのアンモニア輸送需要が新たに生まれると見込まれることから、その輸送事業への参入を目指しています。

将来の水素社会構築に向けては、液化水素運搬船「すいそ ふろんていあ」を使用したオーストラリアと日本におけるパイロット水素サプライチェーン実証事業への参加を通じて、次世代エネルギーの安全輸送に関する知見を蓄えています。これらに加え、自社運航船の低・脱炭素化を進めるため、LNG燃料、LPG燃料に続く、アンモニアやバイオ燃料といった次世代燃料の導入も検討します。



「すいそ ふろんていあ」
川崎重工株式会社提供

エネルギー資源

- ▶ 電力事業
- ▶ 海洋事業

執行役員
岩下方誠
電力・海洋事業担当



電力炭船



FPSO 浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備
(提供: Yinson Holdings Berhad)

▶ 2020年度の概況

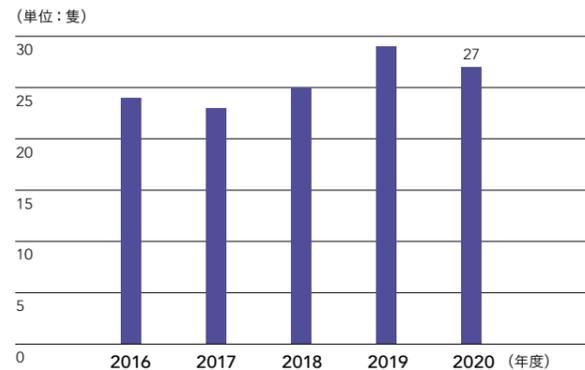
<電力事業>

上期は、緊急事態宣言の発令とともに国内の経済活動は停滞し電力需要が大きく減少、石炭需要は大きく落ち込みました。下期は、企業の経済活動再開とともに電力需要も回復、年明けは寒波もあり電力需給が逼迫、原子力発電所が長期停止をする中で石炭火力発電所はフル稼働の状態が継続しました。当グループ運航船は中長期の輸送契約を主として順調に稼働し、石炭需要の急激な変動に対しても効率配船により柔軟に対応することで、安定収益に貢献しました。

<海洋事業>

FPSO事業は、長期傭船契約の下ガーナ沖にて高稼働率を維持し、安定収益に寄与しました。ドリルシップ事業は、長期傭船契約の下ブラジル沖にて順調に稼働し収益に貢献したものの、傭船契約満了後の市況予想を踏まえた結果、最終的に損失となりました。オフショア支援船事業は、上期は油価下落の影響により開発が停滞し市況が悪化、下期の油価回復後も市況低迷が継続しました。

電力炭船隻数推移(共有船含む)



▶ 2021年度の事業方針

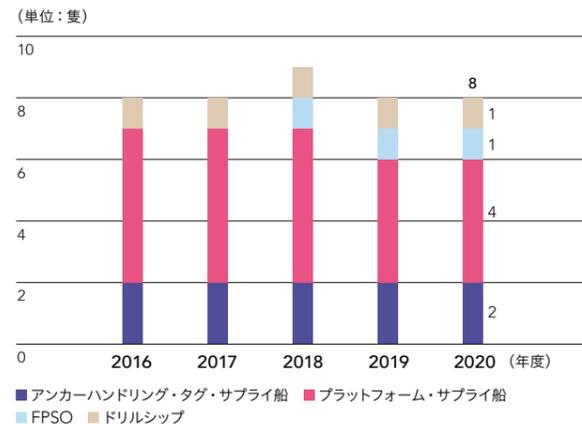
<電力事業>

原子力発電所の再稼働が遅れる中、日本にとって石炭火力は引き続き重要な電源です。ワクチン接種の加速により経済活動も回復しており、電力需要も堅調に推移しています。見通しが立てにくい昨今の電力需要の急激な変動に対しても、当社にしか実現できない柔軟性をお客さまに提供し対応します。ライフラインを支えているという強い使命感の下、高品質な船舶管理を引き続き徹底し、安全運航に努めます。

<海洋事業>

FPSO事業、ドリルシップ事業は、長期傭船契約の下で高稼働率を維持することにより、引き続き安定収益を確保していきます。また、オフショア支援船事業においては、市況の改善は未だ限定的であり、引き続きコスト削減などに取り組み収支の改善に努めます。

海洋資源開発 船隻推移



▶ 中長期的見通し

<電力事業>

- 脱炭素を目指した非効率発電所の閉鎖とバイオマス燃料等の混焼により石炭消費量は漸減するものの、稼働は継続

<海洋事業>

- 油価回復に伴う開発投資増により緩やかな市況回復を見込む

▶ 中長期的な施策のポイント

<電力事業>

- 2050年カーボンニュートラル達成に向けた今後の動き。調整電源として火力発電所の必要性は不変のため、CCUS等の技術導入によるカーボンニュートラル火力発電所の実現タイミング

<海洋事業>

- 世界的な脱炭素化の動きによる開発投資計画への影響(オフショア支援船需要回復や新規FPSO案件発注のペースを左右)

TOPICS

エネルギー政策の変化に対応するグループ船隊の構築

日本国内における電力事業を取りまく環境は、2020年7月に発表された非効率石炭火力のフェードアウト検討指示、同10月に発表された2050年カーボンニュートラル宣言、2021年4月に提示された2030年のGHG排出量2013年度比46%削減目標と、この1年で大きく変化しています。これら一連の政策により、日本の石炭火力向け石炭輸送需要は将来的には減少することが予想されます。しかしながら、原子力再稼働や再エネ導入状況ならびにエネルギーミックスの観点から、短期的に需要がゼロになることはなく、石炭火力は引き続き重要な電源に位置付けられると考えています。当社は、日本のエネルギー政策における脱炭素化の進展を見極めつつ、環境対策設備を搭載したグループ船隊の構築によって、引き続き輸送需要に対応していきます。



CCS(Carbon dioxide Capture and Storage)実証実験
世界初の船上でのCO₂回収試験 CC-OCEANプロジェクト

エネルギー資源

- ▶ LNG船事業
- ▶ カーボンニュートラル推進事業

執行役員
金森 聡
 LNG、カーボンニュートラル推進担当



LNG船



オフショア支援船

▶ 2020年度の概況

<LNG船事業>

LNG船事業は、既存船隊が順調に稼働し、中長期の期間備船契約の下で安定収益型事業として収益向上に貢献しました。新規プロジェクトでは、2022年度以降に引渡しとなるプロジェクト船の竣工準備を進めているほか、今後数十隻単位での新造船の調達が行われる見込みのカタール拡張計画などへの準備を進めています。

<カーボンニュートラル推進事業>

当社は従来、LNGバリューチェーン関連の事業開発に向け、小口輸送への対応をはじめとしたサービス強化を図ってきました。こうした取り組みをさらに加速し、世界の急速なカーボンニュートラル化の流れをとらえるため、2021年4月1日にカーボンニュートラル推進グループを設立しました。同グループを中心に、当社は再生可能エネルギーや水素バリューチェーン構築、二酸化炭素回収・利用・貯留（CCUS）などの新規事業に取り組みます。

▶ 2021年度の事業方針

<LNG船事業>

新興国を中心に、相対的にクリーンなエネルギーであるLNGの長期的な需要増大が見込まれる中、LNG船事業では需要に即して船隊を拡大していきます。2020年に獲得したマレーシア国営石油ガス会社PETRONASグループ向けLNG船2隻（2022年竣工予定）の長期定期備船契約に続き、さらなる契約獲得によって安定収益の積み上げを図っていく方針です。また、多様化する顧客ニーズにも、柔軟に対応していきます。

<カーボンニュートラル推進事業>

カーボンニュートラル推進事業は、洋上風力をはじめとした再生可能エネルギー関連、CCUS等の事業化を引き続き推進します。2021年6月より営業開始したケイライン・ウインド・サービス株式会社を中心に、グループ一体となって洋上風力発電支援船に関わる事業機会を獲得します。また、CO₂輸送に関する実証試験への参画を通じて、液化CO₂海上輸送の社会実装に向けた研究開発にも取り組みます。

LNG船船社ランキング

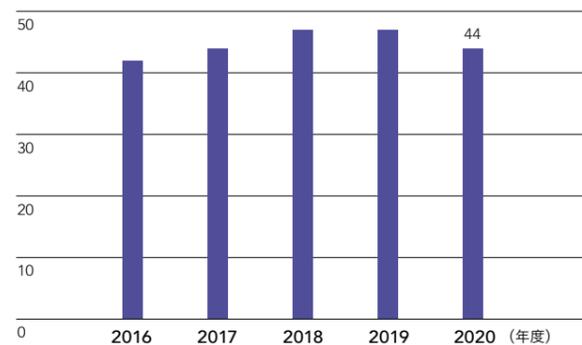
(2021年6月時点)

ランキング	会社名	隻数
1	商船三井	89
2	日本郵船	76
3	Nakilat	69
4	Teekay	47
5	川崎汽船	44
6	Maran Gas	37
7	MISC	29
8	Gaslog	25
8	飯野海運	25
10	Bergesen Worldwide	21
11	Golar	15

各社公表データを基に当社作成

LNG船隻数推移(共有船含む)

(単位:隻)



▶ 中長期的見通し

<LNG船事業>

- 大型案件であるカタールの生産施設拡張プロジェクトの立ち上がり後も、複数の新規案件のFID*が見込まれ、一定数の船腹調達が見込まれる。

* Final Investment Decision = プロジェクトへの最終投資決定

<カーボンニュートラル推進事業>

- 再生可能エネルギーの導入拡大、水素・アンモニアやCCUSの実証や商用化に向けた取り組みが世界各地で進む。

▶ 中長期的な施策のポイント

<LNG船事業>

- 新興国を中心にLNG需要は中長期的な伸長が見込まれる一方で、再生可能エネルギーの利用拡大と次世代エネルギーの開発の中での位置付けを見通すことが求められる。

<カーボンニュートラル推進事業>

- カーボンニュートラルの実現に向けてさまざまな方法や技術が検討・開発されており、取り組むべき事業や参画時期の見極めが重要となる。

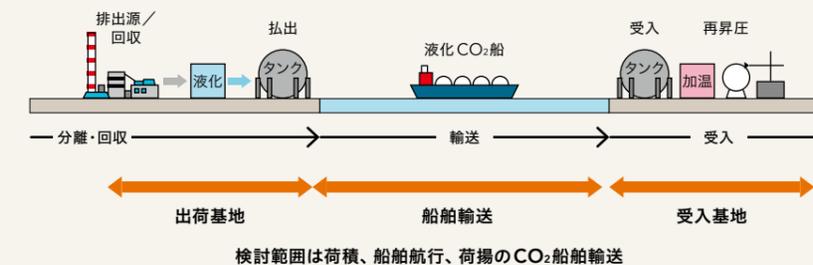
TOPICS

CCUS実証実験に参画

当社は、日本ガスライン株式会社、国立大学法人お茶の水女子大学とともに、一般財団法人エンジニアリング協会の委託を受け、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）が公募した事業「CCUS研究開発・実証関連事業／苫小牧におけるCCUS 大規模実証試験／CO₂輸送に関する実証試験」に参画し、液化CO₂海上輸送の社会実装に向けた研究開発に取り組んでいます。

CCUS(Carbon dioxide Capture, Utilization and Storage)は、CO₂を回収・利用・貯留する技術で、2050年カーボンニュートラル社会の実現に向けて重要な役割を担うことが期待されています。実証試験を通じ、液化CO₂の船舶輸送技術を確立し、CO₂の長距離・大量輸送とCCUS技術の低コスト化に貢献します。

当社は、これまで蓄積した液化ガス輸送の安全運航や安全荷役の技術と知見を活かし、液化CO₂船の輸送・荷役時における安全性評価を実施し、技術的なガイドライン策定に取り組めます。



製品物流

自動車船事業

常務執行役員

五十嵐 武宣

自動車船営業、自動車船事業、
自動車船安全輸送担当



LNG燃料自動車専用船



自動車専用船

2020年度の概況

2020年度の世界自動車販売は新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受け、4月から5月を底に大きく落ち込みました。その後は、米国などを中心に秋口から販売の回復傾向が鮮明となりましたが、年間の販売台数は、7,688万台と2019年度比約14%減少となりました。これにより、2020年度の世界の完成車海上輸送需要量も2019年度比約18%減少の1,372万台と大幅に落ち込みました。

当社グループの輸送台数は新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受け、第1四半期の需要減少が大きく、2020年9月以降は、米国向けなどを中心に回復を見せましたが、前年度の333万台から約23%減少の258万台となりました。サービスの一時的な見直しと改編、余剰船処分等によるコスト削減などの対応を実施したものの、前年度比で減収となり、損失を計上しました。

自動車船 船社ランキング

(2021年5月時点)

ランキング	会社名	隻数	シェア	キャパシティ	シェア
1	WWL ASA	115	17.2%	777,120	19.6%
2	日本郵船	97	14.5%	590,880	14.9%
3	商船三井	90	13.4%	534,530	13.5%
4	GLOVIS	86	12.8%	552,970	13.9%
5	川崎汽船	68	10.1%	422,573	10.6%
6	Grimaldi	57	8.5%	281,350	7.1%
7	HOEGH	40	6.0%	268,870	6.8%
8	トヨフジ海運	16	2.4%	70,850	1.8%
9	UECC (NYK+WWL)	11	1.6%	47,280	1.2%
10	その他	90	13.4%	426,558	10.7%
	合計	670	100.0%	3,972,981	100.0%

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

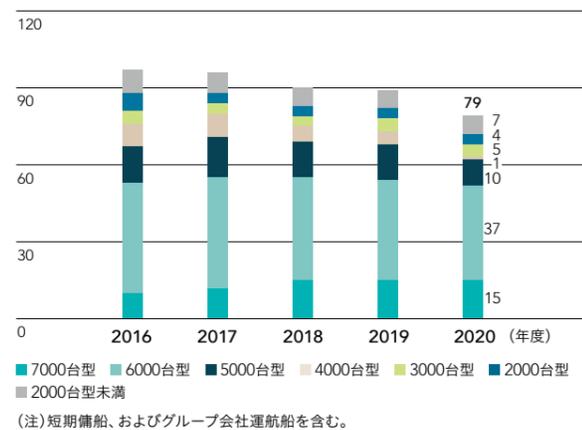
2021年度の事業方針

2021年度は、新型コロナウイルスの影響は残るものの、各地自動車販売市場の大きな回復が見られ、海上輸送需要の回復に合わせ、まず適正な船隊の確保とお客さまの需要に沿った輸送の実施を行います。また、従来取り組んできたHigh & Heavy貨物積取の拡充や、電動化などによる輸送需要の変化に対応した航路網への改編・強化など、事業基盤の強化に取り組んでいきます。

また、世界的なカーボンニュートラルに向けた取り組みを、自動車船事業でもさらに強化していく年とする計画です。当社は2021年3月に最初のLNG燃料自動車専用船「CENTURY HIGHWAY GREEN」を竣工させました。本船はさまざまな環境対応技術に加え、最新のデジタル技術を採用しています。今後も新燃料の検討など、カーボンニュートラルに向けた取り組みをさらに推し進めていく計画です。

自動車船 サイズ別船隊推移

(単位:隻)



中長期的見通し

- 新型コロナウイルスの影響収束後は、世界自動車販売台数および完成車海上輸送量は堅調な回復
- 電動車の普及などの自動車業界の変化に対応する完成車輸送需要の変化
- カーボンニュートラルに向けた環境負荷低減輸送の需要増加

中長期的な施策のポイント

- 完成車輸送需要の回復と事業基盤の拡充により、収益規模拡大と持続的成長を確立
- 環境負荷低減に向けた船隊整備と社会および顧客需要の変化に沿った事業変革の実施
- DX等による付加価値創造を実現し、新たな完成車物流ビジネスモデルの構築

TOPICS

環境対応やデジタル化を通じ、新たな選択肢を提示

2021年度はLNG燃料自動車専用船の運航開始をはじめとし、環境規制やデジタル化への対応を積極的に行ってまいります。自動車業界では環境負荷低減に向けて、電動車が主流になることで、完成車海上輸送需要も変化し、生産拠点や販売市場の変化により、自動車船のトレードパターンが変化すると見られます。そのような変化の中、カーボンニュートラルに向けた海上輸送の構築、デジタル化による安全で最適な海上輸送の提供と新たな付加価値の創出が大きな課題となります。これまでのサービスに加え、お客さま、社会の変化に対応したサービス提供を行い、完成車輸送における付加価値の提供に努めるとともに、陸上サービスも含め新たな選択肢を提供することを目指してまいります。



LNG燃料自動車専用船
CENTURY HIGHWAY GREEN

製品物流

▶ 物流・港湾事業

常務執行役員
久保 敬二
物流・港湾・
関連事業担当



タイの陸送事業グループ会社のトラック



ベトナムの冷凍・冷蔵倉庫

▶ 2020年度の概況

国内物流・港湾部門においては、上半期では新型コロナウイルスの影響を受けコンテナ海上輸送荷量が減少したものの、下半期から同輸送需要が回復し、前年度比ではコンテナターミナルにおける取扱量が増加となりました。同様に、曳船事業においても下半期の需要回復により作業数が回復基調となりました。倉庫事業は堅調に推移しました。国内ターミナルでは、株式会社上組との合併会社であり2019年度に営業を開始したKLKGホールディングス株式会社を通じて資産の有効活用を進めており、上組との協業によるシナジー効果により、当社の国内ターミナル子会社における取扱いは堅調に推移しています。

国際物流部門では、フォワーディング事業において、コンテナ海上輸送の逼迫に伴い、航空へ輸送手段が移ったことを背景として航空貨物輸送量の増加につながりました。

▶ 2021年度の事業方針

国内物流・港湾部門では、曳船、海陸一貫輸送、倉庫事業を中心に安定的な収益の確保に努めると同時に、上組との協調を一層深化し、サービス効率化、コスト競争力強化、資産の有効活用を目指します。また、港湾事業では、寄港コンテナ船の大型化に対応する、高規格かつ高品質なコンテナターミナルの運営・整備を推進します。

国際物流部門では、ケイラインロジスティクス株式会社のグローバルネットワークの再編とNVOCC事業*のさらなる顧客基盤の拡大を推進し、グループの総合力を活かした物流サービスの提供を行っていきます。

また、引き続き部品物流から完成車物流までを包括する総合的な自動車物流サービスも強化・推進していきます。

* Non Vessel Operating Common Carrierの略。貨物利用運送事業。貨物輸送に際し、荷主とキャリアー間において貨物の運送取扱など運送に付帯する業務を行うこと。

▶ 中長期的見通し

- 世界的な国際物流は今後も堅調な伸び率が見込まれるが、2020年度のコロナ禍のような予測不可能な需要低迷が局部的に発生することは今後も想定される。
- 国内物流では、内航事業においてはコロナ禍からの本格的な回復が2022年度以降に遅れる見込みだが、国内港湾は堅調な伸び率が継続する見込み。

▶ 中長期的な施策のポイント

- マーケットの変化に対応できる当社グループの物流ビジネスモデル(注力事業)を構築する。
- 各事業の水平展開、グローバル組織合理化によるネットワーク・連結経営強化に加え、次の時代を見据えた物流サービスの検討・具体化を進める。
- 国内港湾は、大型船の受け入れ体制を整え、港ごとの選択と集中により、収益拡大を目指す。

TOPICS

横浜港におけるコンテナターミナルの高規格化

横浜港においては、大黒ふ頭から南本牧ふ頭への移転が2021年4月に完了し、水深16~18m、総延長1,600mのコンテナターミナルとして、コンテナ船大型化に対応した環境が整いました。共同借受者であるAPMターミナルズジャパン株式会社と株式会社商船三井と併せ、南本牧ふ頭の施設全体の一体利用が可能となります。施設全体を柔軟に利用することで、高規格な施設能力を有効活用し、高品質のサービスを提供していきます。



南本牧ふ頭

当社グループ アジア地域での地域密着型総合物流事業



価値創造の最前線

製品物流

▶ 近海・内航事業

常務執行役員
久保 敬二
物流・港湾・
関連事業担当



川崎近海汽船運航のフェリー

▶ 2020年度の概況

新型コロナウイルスの感染拡大による影響で、近海事業は輸送量の減少などにより損失を計上しました。内航事業は、燃料油価格の下落などによりコストは減少しましたが、運航隻数や輸送量が減少し、旅客フェリーでは年間を通じて利用者の低迷が続いたことなどにより減益となりました。オフショア支援船(OSV)事業は、海洋調査業務が増加した一方でサルベージ業務は減少し、損失を計上しました。これらにより、近海・内航事業全体では前年度比で減収減益となりました。

▶ 中長期的見通し

- 近海事業の市況は回復基調にあり、主力貨物であるロシア炭は今後も鉄鋼・セメントメーカー用などの需要が見込まれるほか、バイオマス発電用燃料については、近海地域にとどまらず遠隔地からの輸送案件も見込まれる。
- 内航事業では、新型コロナウイルスの感染拡大による影響により、当面は旅客フェリーの旅客・乗用車の利用等が低調に推移することが見込まれる。また、環境規制強化への対応やトラックドライバーの労働時間規制強化に伴うドライバー不足により、モーダルシフトが進むことが見込まれる。
- OSV事業では、国の政策の後押しにより洋上風力発電事業のさらなる促進が見込まれる。

▶ 2021年度の事業方針

新型コロナウイルスの収束時期が不透明な中、近海事業では、市況動向と顧客ニーズを把握した上で、さらなる配船効率化を図り、収支改善を図ります。内航事業では、紙製品などの大宗貨物が減少する中、新規貨物の獲得に取り組みます。また、OSV事業では、これまでの業務実績に加え、洋上風力発電事業の支援業務についても積極的な参画を目指します。

▶ 中長期的な施策のポイント

- 近海事業は、従来の事業に加え、環境規制強化に伴う需要動向の変化をとらえ、船隊整備を継続し、商権の拡充を図る。
- 内航事業は、新型コロナウイルス感染防止に適切に対応する一方で、定時性の高い輸送サービスを引き続き提供することで、モーダルシフトを促進し、海上輸送需要の掘り起こしに取り組む。
- OSV事業は、従来の事業に加え、2021年6月にケイライン・ウインド・サービス株式会社(KWS)を設立、営業を既に開始しており、洋上風力発電事業の開発、建設、操業に関わる支援を行う。

TOPICS

新造フェリーが竣工

八戸/苫小牧航路では、新型コロナウイルスの感染防止に適切に対応するため、旅客定員の制限等を行う一方で、6月には個室を大幅に増やした新造船「シルバーブリーズ」(ページ上部画像参照)が竣工し、乗用車・旅客の集客に努めるとともに、新造船の積載能力を活かした貨物の開拓、効率的な航路運営に取り組めます。

製品物流

▶ コンテナ船事業

コンテナ船



常務執行役員
新井 大介
コンテナ船事業ユニット
統括

▶ 2020年度の概況

当社持分法適用会社であるONEは、新型コロナウイルスの感染拡大による影響に対して、機動的な配船見直しや運航効率の改善などの施策を実施したことで、上半期の積高は前年度比で減少しましたが、業績は改善しました。

第3四半期には、テレワークの普及や巣ごもりといった行動変容が起こり、巣ごもり需要拡大や、米国では給付金による個人消費の下支えにより、コトからモノ消費に変わる中、輸送需給は北米航路を中心として運賃および消費率が順調に推移しました。また旺盛な貨物量により内陸の鉄道輸送が処理能力を超えたためコンテナの引き取りに遅延が発生、コンテナシャーシの不足やトラックドライバーの不足などもサプライチェーンの混乱の原因となり、輸送需給が想定を超える事態となりました。

ONEでは臨時船の投入やオペレーションの改善による

▶ 中長期的見通し

- ワクチン接種の開始により、新型コロナウイルス感染症拡大の状況は各国において改善が見込まれるが、今後の動向次第で経済環境がダイナミックに変化する可能性がある。
- 北米でのターミナル、内陸輸送、倉庫等の混雑は、全体では緩和方向にあるが、依然として一部は逼迫している状況にあり、繁忙期の貨物量増加により混乱が生じる可能性がある。

混乱改善に向けた取り組みを継続していますが、第4四半期には、北米航路に加え、欧州航路をはじめとする全航路において需給が逼迫したことで、ONEでは短期市況の高騰を受けて運賃が高水準で推移したため、業績は前年度比で大幅な改善となりました。

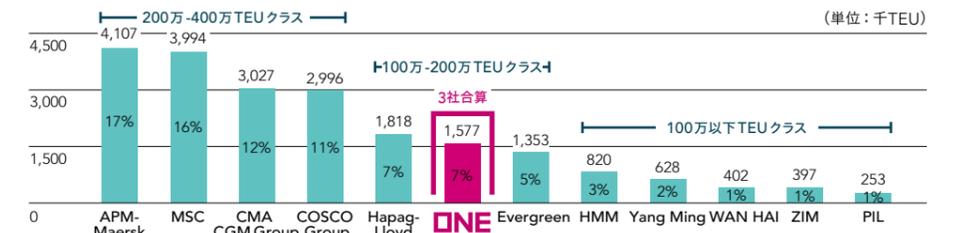
▶ 2021年度の事業方針

コンテナ船事業では、新型コロナウイルスの収束時期の予想は未だ困難であることから、不透明な状況が続くものと見込まれます。2020年度からの旺盛な荷動き、それに伴うサプライチェーンの混乱および輸送需給の逼迫が続いている状況を踏まえ、ONEとしては引き続き混乱回避を目的とした臨時船の投入、新造コンテナ機器の投入といった対策を積極的に実施しています。

▶ 中長期的な施策のポイント

- 3社合併により実現した規模の経済性と、ベストプラクティスを追求することにより、競争力が高いコンテナ船事業会社になることを目指す。
- アライアンスをベースに競争力を維持し、トレードの成長に見合った事業規模で、サステナブルな経営を行う。
- 有能な人材の確保と育成に注力し、ONEの株主として人材をサポートする。

コンテナ船会社運航船隻量
(2021年6月時点)



Alphalinerより当社作成