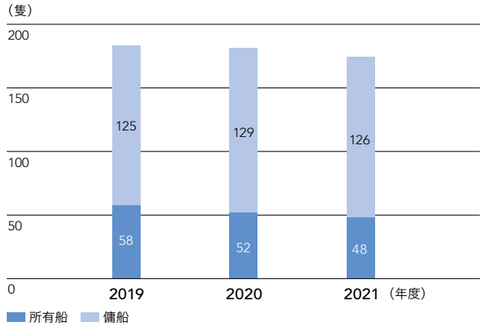
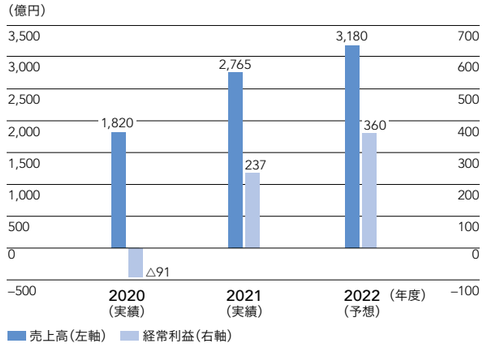
At a Glance

セグメント	事業		事業概要
ドライバルク	鉄鋼原料事業／バルクキャリア事業		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、インドや中東のほか、大西洋水域での三国間輸送も積極的に展開しています。ドライバルク事業ユニットでは風力利用やLNG燃料・バイオ燃料など低炭素化に挑戦しています。
エネルギー資源	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。燃料事業においては燃料(重油、軽油、LNG、バイオ燃料等)調達に加え、LNG･アンモニア燃料供給事業や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、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。
	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事業では、洋上風力発電支援船事業（支援船・輸送船）、CO_2回収・利用・貯留（CCUS）事業、燃料転換関連事業などを推進しています。
製品物流	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、乗用車やトラックを中心に高品質な輸送サービスを提供しています。また、50年の歴史で培ったノウハウをもとにRORO貨物（シャーシなどを使い荷役される貨物）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、環境負荷低減にも配慮した船隊整備に取り組んでいます。
	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。

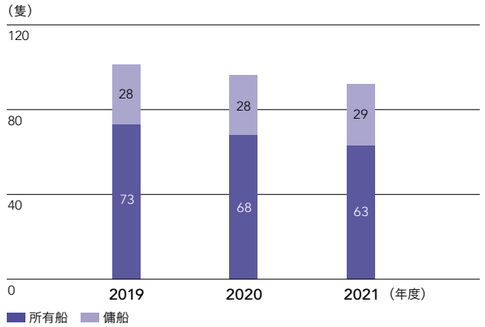
ドライバルク 船隊推移



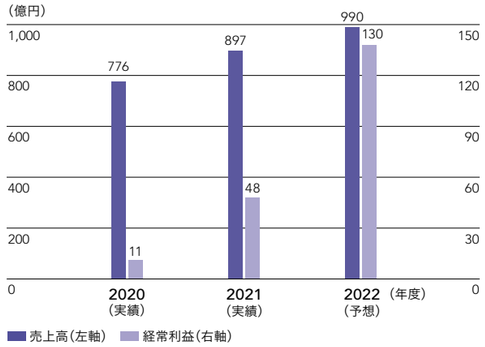
ドライバルク 売上高・経常利益



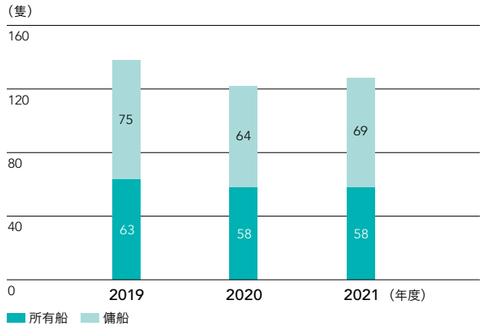
エネルギー資源 船隊推移



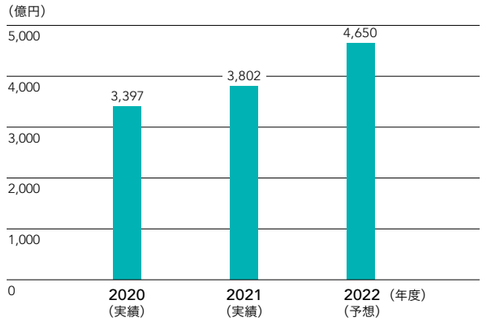
エネルギー資源 売上高・経常利益



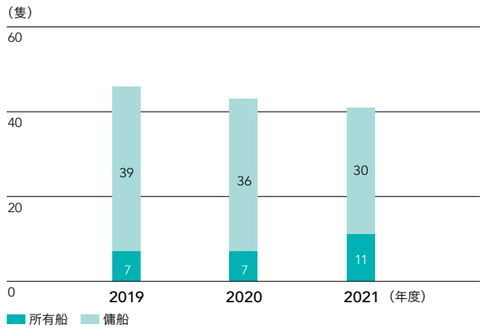
製品物流 船隊推移（コンテナ船除く）



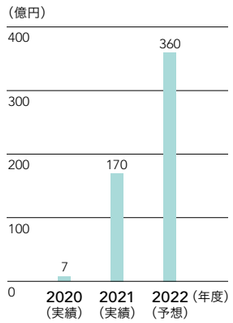
製品物流 売上高



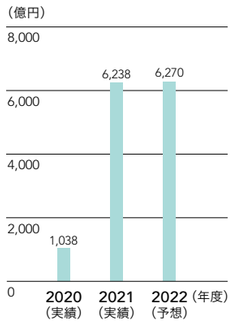
製品物流 船隊推移（コンテナ船）



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2022年度予想は、2022年8月時点。

事業概況

ドライバルク

鉄鋼原料事業　バルクキャリア事業

副社長執行役員
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、ドライバルク企画調整担当

ケープサイズバルカー

パナマックスサイズバルカー

常務執行役員
田口 雅俊
鉄鋼原料営業、
鉄鋼原料事業担当

2021年度の概況

鉄鋼原料事業

鉄鋼原料の海上荷動きは、中国をはじめとした各国の旺盛な粗鋼生産を背景に年初から堅調に推移し、期央にかけて各国での新型コロナウイルス検疫体制強化や極東各港での滞船の増加が船腹供給を引き締め、大型船市況は高騰しました。年後半に入ると中国の粗鋼生産抑制により輸送需要が鎮静化し、期末には鉄鉱石主要産地での悪天候による出荷減少の影響を受け市況は軟化したものの、年間を通じ振幅を伴いながらも概ね堅調に推移しました。

バルクキャリア事業

中小型船では中国向け穀物輸送需要の大幅増に加え、経済活動の活発化により一般炭などのバルクの荷動きが回復し、当初想定を大きく上回る市況水準で推移しました。また、新型コロナウイルス検疫体制強化で世界各港での出入港規制が滞船を引き起こし、一部コンテナ貨物のバルク船輸送への流入なども、好市況を支える格好となりました。

不採算船の処分や返船による船隊構成の最適化を図るとともに、安定収益基盤の維持・拡大、配船効率化による稼ぐ力の最大化に取り組みました。

中期的市場環境（機会・リスク）

鉄鋼原料事業

全体の輸送需要の伸びは緩やかなものに留まりますが、安全・環境対応に伴う不経済船の退役や燃費抑制、新造船の投機的発注の抑制で、当面の船腹需給バランスは改善方向に向かうと見込まれます。一方で、サプライチェーン全体での低炭素・脱炭素化に向けたLNG燃料やバイオ燃料、ゼロエミッション船による燃料転換需要が見込まれ、既存船からの置き換わりが進むとともに、既存船においても燃費抑制技術の進化、深度化が進むと見込まれます。

バルクキャリア事業

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ですが、新興国を中心に穀物／石炭などのバルク輸送需要は増加し、堅調に推移すると見込まれます。

新造船供給は次世代燃料対応の見極めから引き続き限定的であり、船腹需給バランスは引き締まっていくと予想します。中小型船では省エネ装置やバイオ燃料、また、さらなる運航効率の改善により、環境負荷低減と安全運航・安全輸送の確立に取り組みます。

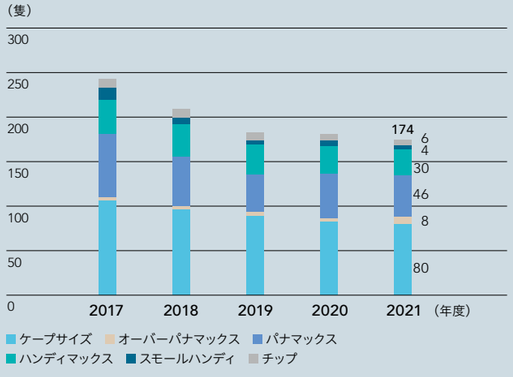
ドライバルク（全船型）船社ランキング
（2022年7月時点）

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

（注）保有船および一部傭船を含む。

出典：Clarksons

当社ドライバルク サイズ別船隊推移



2022年度中期経営計画（中計）

	区分	中計に基づく戦略的方向性	中計に基づく主要施策・投資計画
鉄鋼原料事業	成長を牽引する役割	• 日本および広域アジアにおける既存の顧客との強固な関係を維持し、安定した事業運営を行うと共に収益基盤の維持と拡大を図る。 • 安定収益の拡大を目指して、資源メジャー等の環境対応需要へ積極的に取り組む。	• 顧客の環境対応に積極的に応え、安定収益基盤を維持、拡大し、LNGやアンモニアなどの代替燃料船需要に応える成長投資と運航体制の整備を推進。 • 顧客密着の営業体制を進化・発展させるため、営業・運航要員を増員・育成、専任海技者を配置し環境営業を強化。 • 適正な船隊規模と船隊構成を維持し、市況エクスポジャーをコントロールして市況変動への対応力と耐性の強化を継続。
バルクキャリア事業	稼ぐ力の磨き上げで貢献する役割	• 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と強化を図る。 • 当社が強みを持つ中東、インド、東南アジア地域において顧客基盤を強化し、配船効率のさらなる向上を目指す。	• 貨物契約と船舶保有（傭船）契約の期間を整合させライトアセット化を推進。 • アセット管理および事業拠点としてシンガポールの機能を拡充、伸張していく広域アジアへのアクセスを強化。

Topics

自動カイトシステム「Seawing」を鉄鋼原料輸送船に搭載

検討を始めて足掛け5年、導入決定から約3年半を経て、いよいよケープサイズ型ばら積船にSeawingを搭載します。搭載工事は2022年12月を予定しており、搭載後の試運転を経て、2023年から実海域での運用を開始します。

Seawingは大手航空機メーカーAIRBUS社から分社したAIRSEAS社の技術を活用、船首から上空に飛行させた自動カイトの牽引力によって本船の推進力を補助するシステムです。これにより航海中のCO_2排出を20%削減する効果を見込みます。鉄鋼原料輸送船では、2024年竣工のLNG燃料焚きケープサイズ型にも同システムを導入予定です。

ドライバルク部門では、代替燃料の研究と船舶導入に加え、風力利用をはじめとする付加システムによる温室効果ガスの削減にチャレンジしています。

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

2021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。新たに期間傭船契約を得てVLGC1隻を新造発注しました。

燃料事業

LNG燃料供給事業では、中部地区においてLNG燃料自動車船向けに、Ship to Ship方式でのLNG燃料の供給を実施しました。また、シンガポールにおいてFueLNG Pte Ltdが保有するLNG燃料供給船「FueLNG Bellina」の船舶管理を行い、同じくShip to Ship方式でのLNG燃料の供給を実施しました。水素事業では、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協議に参加しました。

* HySTRA：CO_2-free Hydrogen Energy Supply-chain Technology Research Association（技術研究組合CO_2フリー水素サプライチェーン推進機構）

中期的市場環境（機会・リスク）

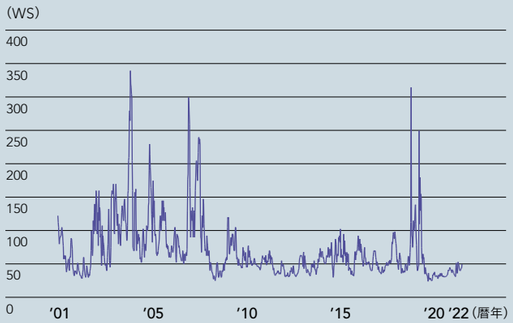
油槽船事業

大型原油船（VLCC）、大型LPG船（VLGC）の重油船から代替燃料船への移行は、新たな収益機会を得る機会となります。同時に低炭素化・脱炭素化に伴うエネルギー需要の変化は原油やLPGの海上輸送需要にも影響しますが、原油、LPG共に新型コロナウイルスの影響から回復が見込まれている状況です。

燃料事業

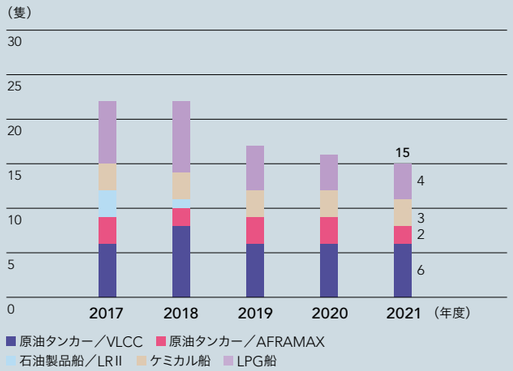
海運業界では、脱炭素化に向けて、重油燃料船から、代替燃料船への移行が徐々に進み、LNGやバイオ燃料に加え、メタノール、アンモニア、バッテリー推進などの導入が進行。同時に次世代燃料の供給事業が拡大しました。

タンカー 運賃指数（WS：ワールドスケール）推移



出典：Clarksons

当社油槽船（タンカー）船種別船隊推移



2022年度中期経営計画（中計）

	区分	中計に基づく戦略的方向性	中計に基づく主要施策・投資計画
油槽船事業	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	• 大型原油船（VLCC）、大型LPG船（VLGC）の輸送品質技術維持、向上を継続。 • 代替燃料船やアンモニア輸送などの新しい輸送需要に対応する船舶管理体制の維持。	• 大型原油船（VLCC）、大型LPG船（VLGC）の代替燃料船需要へ対応。
燃料事業	当社の強みを生かせる分野での新規事業領域の拡大	• 次世代燃料調達、供給事業への取り組み。	• LNG燃料やバイオ燃料調達、供給のネットワーク拡大。 • アンモニアバンカリング拠点構築、バンカリング事業への参画。

Topics

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共同検討に参加

© Keppel Offshore & Marine

2022年4月、当社は世界最大の船舶燃料供給拠点であるシンガポールにおいて、船舶向けアンモニア燃料供給の実現に向けたコンソーシアム*に新たなメンバーとして加入、共同研究の加速に向けて覚書を締結しました。

アンモニアは燃焼時にCO_2を排出しないため、海運業界におけるGHG排出量削減に大きく寄与する可能性のある次世代の代替船舶燃料として期待されています。本コンソーシアムでは、アンモニア燃料供給船の設計基本承認（Approval in Principle）を、米国の船級協会であるAmerican Bureau of Shippingより2022年5月6日に取得しています。

2020年代後半からの船舶向けアンモニア燃料供給の実現を目標として、アンモニア輸送船保有・管理経験やShip to ShipでのLNGバンカリング船管理経験から得られる知見を具体的な貢献領域として提供し、共同研究に取り組んでいます。

* SABRE Consortium (Singapore Ammonia Bunkering Feasibility Study)

エネルギー資源

電力事業　海洋事業

常務執行役員
岩下 方誠
造船技術、GHG削減戦略管掌、
電力・海洋事業、先進技術担当

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）

2021年度の概況

電力事業

日本国内の経済活動の回復とともに増加する電力需要を満たすため石炭火力発電所の稼働率は上昇し、石炭火力発電所で使用する石炭の量は増加しました。当社グループ運航船は中長期の輸送契約を主とする石炭輸送に従事し、効率的かつ発電所の需要変動に対応する柔軟な配船に努めることで安定収益・安定輸送に貢献しました。

海洋事業

FPSO事業（浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備）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、安定収益に寄与しました。

市況低迷が継続し長期にわたり業績が低迷していたオフショア支援船事業においては、当社連結子会社が保有するすべての船舶を売却し、同事業を清算することを決定しました。

中期的市場環境（機会・リスク）

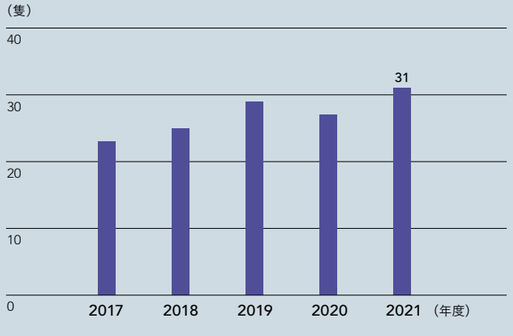
電力事業

老朽火力発電所の廃止と原子力発電所の再稼働遅れによる電力供給力の不足が懸念されるため、比較的新しい石炭火力発電所はCO_2排出削減を図りつつも当面は継続使用されると考えられます。一方、2050年のカーボンニュートラルを目指し、アンモニア・水素等の代替燃料やCCUS等の導入が検討されており、これら代替燃料や液化CO_2の輸送需要が生じてくることが予想されます。

海洋事業

世界的な脱炭素化の流れに沿って、化石燃料の開発投資額はこの5年で半減しました。一方、新型コロナウイルス感染症からの経済回復とロシアのウクライナ侵攻のためエネルギー価格は急騰し、必要な石油・ガス確保のために開発投資は一時的に増加すると考えます。ただし、海洋ガス・油田の開発・運用コストは陸上に劣後するため、長期的に資金回収が見込めない場合には投資が停滞する可能性があります。

当社電力炭船隻数推移



FPSO事業の進捗

ガーナ向け
- 順調に稼働中

ブラジル向け
- ブラジル沖Marlim鉱区向けFPSO保有、傭船事業への出資参画に関する契約締結を発表（2020年7月）
- 本船命名式を6月8日に開催し、「FPSO Anna Nery」と命名（2022年6月）
- 2023年に本事業に正式に参画予定

FPSO John Agyekum Kufuor（インソン社提供）

2022年度中期経営計画（中計）

	区分	中計に基づく戦略的方向性	中計に基づく主要施策・投資計画
電力事業	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	• エネルギーミックス転換の過渡期においても、高品質の石炭輸送サービス船隊をお客さまに提供。 • Seawingを主とする環境対策設備の搭載により、自社石炭輸送船隊から排出するCO_2を削減。 • アンモニア・水素・液体CO_2等の新たな輸送需要に対応するための技術的課題の解決。	• 省エネ性能に優れ、CO_2排出量を削減した新設計船への入れ替え。 • 既存船へSeawing等を設置し、ライフサイクルでのCO_2排出量削減。 • アンモニア輸送船の整備と、水素・液体CO_2輸送船の研究開発。
海洋事業	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	• エネルギーミックス転換の過渡期において、必要なリスクヘッジを講じながら安定した収益基盤を構築。	• 既存事業においては高稼働率を維持することで安定収益を確保。

Topics

低炭素化に寄与する環境対策設備を搭載したグループ船隊の構築

2020年に発表された2050年カーボンニュートラル宣言と、2021年に提示された2030年GHG排出量46%削減目標（2013年度比）により、日本国内における電力事業の環境は大きく変化しました。一方で、さまざまな要因により国内電力需給が逼迫する事態が頻発し、2022年7月から9月までは7年ぶりに全国に節電要請が出されることとなりました。脱炭素化の流れから将来的には石炭火力発電所向け石炭輸送需要は減少することが予想されますが、当面の間は電力安定供給の観点から、石炭火力発電所はバイオマス混焼や発電効率改善等による低炭素化を進めながら、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、脱炭素化の進展を見極めつつ、また、低炭素化を達成する環境対策設備を搭載するグループ船隊を構築することにより、本邦電力会社の輸送需要と低炭素化のご要望にお応えしていきます。

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

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

2021年度の概況

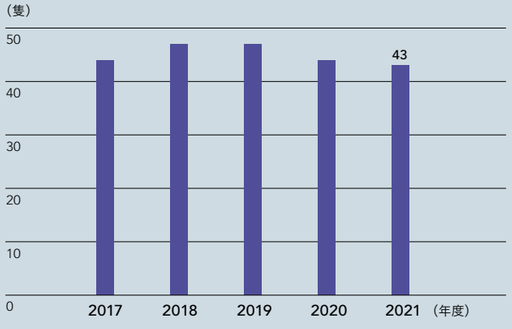
LNG船事業

LNG船事業は、既存船隊が順調に稼働し、中長期の期間傭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年度以降に引き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や産ガス国、新興国を中心として見込まれるLNGの長期的な需要増への対応を進めました。

カーボンニュートラル推進事業

従来取り組んでいるLNGバリューチェーンに加えて、洋上風力発電支援船やCO_2回収・利用・貯留（CCUS）に伴う液化CO_2輸送船などの事業開発に積極的に取り組んでいます。洋上風力発電支援船については、川崎近海汽船株式会社と共同で設立したケイライン・ウインド・サービス株式会社（KWS）による営業活動が実を結びつつあり、液化CO_2輸送船については、「NEDO／CCUS実証実験」においてパートナー企業と共同で研究開発や実証船の開発・建造に取り組みました。

当社LNG船隻数推移（共有船含む）



中期的市場環境（機会・リスク）

LNG船事業

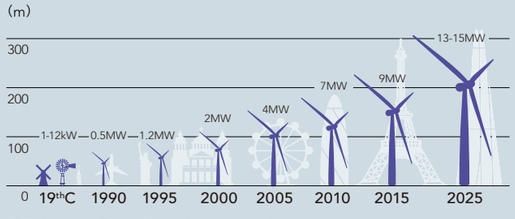
脱炭素に向けたトランジションエネルギーとして、LNGは重要な役割を担うことが想定されます。LNG需要のピークも最近の予測では2040年代とされており、再エネ投資に向かっていたEUが天然ガス・原子力へ方針転換したこと、アジア特に中国を中心に20年単位の長期契約でLNGを調達していることなどから、中長期的に底堅い需要を予想します。

一方で、新型コロナウイルス感染拡大の懸念、ロシア・ウクライナ問題の長期化などによる世界経済の大きな変化により、荷動き停滞の可能性はあります。

カーボンニュートラル推進事業

洋上風力発電支援船については、日本は今後洋上風力発電の成長期を迎えるため、国内においてさまざまな作業船・輸送船が必要となります。また、陸から距離が離れた沖合での浮体式風力発電プロジェクトが増えるとさらに作業船・輸送船のニーズが高まります。CCUSは、カーボンニュートラル達成に向けた取り組みの一つとしてあらゆる産業で検討が進められており、欧州や日本を含むアジアを中心に液化CO_2船による海上輸送ポテンシャルは大きいです。一方でこれらの事業は、一連の環境対策の社会実装に向けたルールや制度設計、またそれらの将来にわたるスケジュールに沿った対応が求められるため、環境を巡る社会の情勢を広く見据えて取り組んでいきます。

風車サイズと出力の推移



出典：Various; Bloomberg New Energy Finance

2022年度中期経営計画（中計）

	区分	中計に基づく戦略的方向性	中計に基づく主要施策・投資計画
LNG船事業	成長を牽引する役割	• 最大の事業規模を誇るカタールなど既存事業拡大を最優先事項として取り組み。 • これまで実績を重ねてきた中国・マレーシア等での顧客基盤強化。 • 今後の成長市場であるアジア・米国での案件獲得。	• 投資枠を拡大し、顧客ニーズに応じた船舶隻数増に柔軟に対応。 • アジアでの需要獲得に向け、シンガポールへの船舶管理拠点の移行・現地営業体制の強化により、顧客との密接な関係性を構築。
カーボンニュートラル推進事業	当社の強みを生かせる分野での新規事業領域の拡大	• 当社の強みを生かせる新規事業領域として、洋上風力発電支援船や液化CO_2輸送船などに注力。 • 洋上風力発電支援船事業における川崎汽船グループのシナジーを追求。	• KWSにおけるグループの総合力を生かしたサービスを提供。（オフショア支援船、港湾、曳船など） • 「NEDO／CCUS実証実験」における実証船などを通じて蓄積した知見を生かした液化CO_2船の営業を展開。

Topics

マレーシアPETRONASグループ向けLNG船「LAGENDA SURIA」「LAGENDA SERENITY」竣工

2022年5月および6月にマレーシア国営石油ガス会社PETRONAS Chemicals Group Bhd. (PETRONASグループ)向け新造LNG船2隻が、それぞれ滬東中華造船において竣工しました。

両船は、2020年1月に調印したPETRONASグループが新造船をベースにマレーシア国外船社と締結した初めての長期定期傭船契約に基づくもので、それぞれ「LAGENDA SURIA」「LAGENDA SERENITY」と命名され、船名はマレー語で伝説（LAGENDA）／太陽（SURIA）／安定（SERENITY）を意味します。両船は今後マレーシア（Bintulu港）から中国Shenergy (Group) Co., Ltd.向けのLNG輸送に従事します。

引き続き、拡大するアジア需要の取り込みに向けて、変化する顧客ニーズに的確に応えた成長戦略に取り組みます。

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

2021年度の概況

世界の自動車販売市場は、半導体・自動車部品の供給不足ならびにロシア・ウクライナ情勢により、生産・出荷への影響があったものの、新型コロナウイルス感染症の影響から回復基調が継続し、世界販売台数は前年比4%増加の8,026万台、海上荷動きは前年比12%増加の1,508万台となりました。

当社グループの輸送台数も前年度の258万台から約12%増加の289万台まで回復したことに加えて、運賃修復や成長市場の取り込み、船隊整備適正化と航路再編を含む配船効率化を進めることで、収益力／コスト競争力向上に取り組み、前年度比で増収増益となりました。

中期的市場環境（機会・リスク）

完成車の世界販売台数や海上輸送量は、半導体不足などによる自動車メーカーの減産やウクライナ危機などもあり、新型コロナウイルス感染症拡大前の水準には届いていませんが、乗用車販売市場は堅調で、海上輸送量の回復が想定以上に進んでいることや中国出し輸送需要も増加しており、当面はタイトな需給環境が継続すると予測します。今後は、環境規制強化による輸送能力への影響もある中で、カーボンニュートラル実現に向かいながら、適切な輸送能力の確保、新造船を含む船隊整備を進めることが重要と考えます。

また、電動車の普及を含め、世界の自動車産業は質的に大きく変化しつつあり、自動車船もそれに合わせた輸送体制の整備を行い、顧客需要に密着した形で市場成長を上回る高成長の実現を目指します。

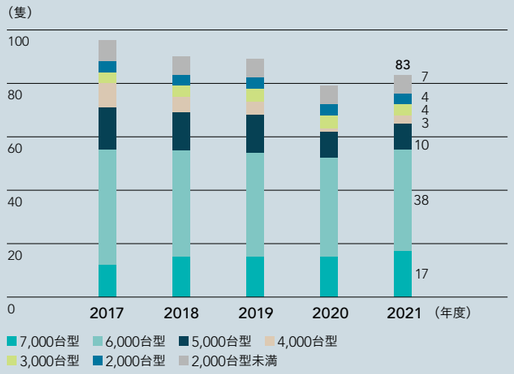
自動車船 船社ランキング

（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（RT）	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

当社自動車船 サイズ別船隊推移



（注）短期傭船、およびグループ会社運航船を含む。

2022年度中期経営計画（中計）

	区分	中計に基づく戦略的方向性	中計に基づく主要施策・投資計画
自動車船事業	成長を牽引する役割	• 既存完成車OEM輸送基盤の拡充と環境対応需要の獲得。 • 増加するBEV輸送需要獲得を目指し、新興BEV荷主との取引拡大。 • High & Heavyの輸送能力を向上し、貨物ポートフォリオの拡充を継続。	• 低炭素・脱炭素化の目標達成に向けた、LNG燃料自動車専用船の船隊増強、次世代ゼロエミッション船・新技術の導入。 • EX／DXにおける顧客要望に応える提案型営業によるパートナーシップ確立とプレゼンスの向上。 • 新興BEV取り込みのための営業体制強化、およびEnd-to-Endでの完成車物流サービス事業化による安定収益の増強。 • High & Heavy貨物の拡大をはじめとした取扱貨物の多角化。

Topics

環境に配慮した最新鋭「横浜港大黒C-4ターミナル」の運営を開始

2022年度より、当社グループで国内初となる自営完成車ターミナル「横浜港大黒C-4ターミナル」の運営を開始しました。同ターミナルでは、完成車（新車・中古車）のほか、敷地内に屋根付きの大型作業施設を備え、建設機械や重量物、長尺貨物など、多種多様な貨物の取り扱いが可能です。

環境に対する配慮に関しても、港湾用LED照明の導入や構内業務車両のEV化、風力由来の再生可能エネルギー100%の電力使用による実質CO_2排出ゼロの実現など、最新鋭の機能を備えています。さらに、デジタル技術を活用した搬出入ゲートの自動化や高度なターミナル管理システムの導入など、モノのインターネット（IoT）を活用したデジタルトランスフォーメーション（DX）を実現し、お客さまに高い付加価値を提供するターミナル運営を目指していきます。

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

2021年度の概況

国内物流・港湾部門においては、コンテナ海上輸送需要および当社5大港国内コンテナターミナル全体の取扱量は前年度比増加となりました。曳船事業においても需要が増加し作業数が回復しました。倉庫事業も増加したコンテナ需要とともに順調に推移しました。国際物流部門では、フォワーディング事業において、従来の海上および航空貨物輸送での高い需要が継続しており、特にコンテナ海上輸送スペースの逼迫に伴い、航空へ輸送手段が移ったことを背景として、年間を通して航空貨物輸送量の増加につながりました。完成車物流事業では、主に半導体不足の影響から完成車の生産台数が世界的に減少したことに伴い取扱台数が減少しましたが、完成車の需要は全体的に高止まりしており、生産台数の段階的な回復とともに完成車物流事業の取扱台数も改善しました。

中期的市場環境（機会・リスク）

国際物流部門のフォワーディング事業をはじめとして、海上および航空輸送の需要は足元で堅調に推移しているものの、米国の景気後退局面への移行の可能性が輸送需要へ影響することの懸念と、2024年以降に多数竣工する新造コンテナ船による需給バランスの変化が市況へもたらす影響にも注視が必要です。

また、北米西岸における港湾混雑は改善に向かっているものの、2022年6月末に期限を迎えた北米西岸港湾労使協約については労使交渉が継続しており、もし交渉が長期化すればサプライチェーンの混乱が再発し、抜港など当社日本国内物流・港湾に関わる事業への影響が懸念されるため、今後の状況を注視します。

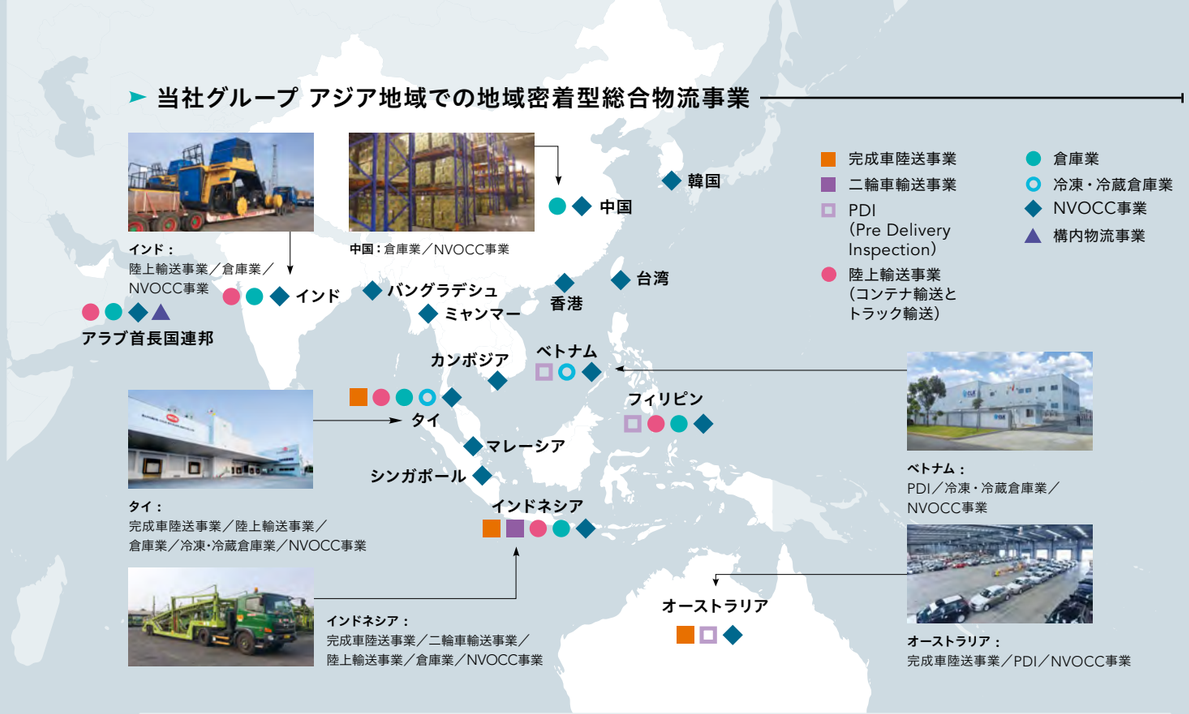
2022年度中期経営計画（中計）

	区分	中計に基づく戦略的方向性	中計に基づく主要施策・投資計画
物流・港湾事業	稼ぐ力の磨き上げで貢献する役割	• 各事業会社と協力して事業の収支KPIをはじめとした収支管理強化に取り組み、収益性の向上を目指す。 • 各事業のより詳細な検証・評価を進め、グループ内シナジー、キャッシュ創出をより明確にし、事業のポートフォリオの適正化を推進。 • 国内港湾は、大型船の受け入れ体制を整え、港ごとの経営の適正化を図り、グループの収益の拡大を目指す。	• 社会の低炭素化に貢献すべく、グループ会社（株式会社シーゲートコーポレーション）にてハイブリッドEV曳船建造を決定。 • 国土交通省が進めている脱炭素化に配慮した国内港湾における環境対策に沿って、グループ内の国内ターミナルにおいて、荷役機器のゼロエミッション化や再生可能エネルギー由来の実質CO_2排出ゼロの電力の活用等、「“K”LINE環境ビジョン2050」に向けた取り組みを促進。

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

当社グループ アジア地域での地域密着型総合物流事業



Topics

川崎近海汽船株式会社の完全子会社化について

川崎近海汽船株式会社は、1966年の創業以来、近海、内航不定期、フェリーの三部門を事業の柱に、近年ではオフショア支援船にも業容を広げ、事業を展開してきました。川崎汽船が外航海運、川崎近海汽船が内航海運を主に、異なる領域において事業を運営してきましたが、完全子会社化によってグループの限られた経営資源を集約し、安全・環境・品質を磨き、持続的成長を共に目指すという結論に至りました。

経営方針や中長期的な戦略が合致していること、DXや環境に対応した技術導入の必要性が急激に高まっていること、また、モーダルシフトの促進や船員の労務管理の適正化など一層の事業環境の変化が見込まれることから、両社の方向性が一致したものです。

今後、電力、鉄鋼、エネルギーなどインフラを支えるお客さまに対して、両社が持つネットワークを活用することで、営業力を強化します。環境、安全、経済運航を支援する技術開発や、デジタルテクノロジーの活用、次世代燃料対応についても、両社の経営陣が緊密な連携を取りながら機動的な意思決定を行い、グループとして企業価値向上を目指します。

製品物流

川崎近海汽船運航のフェリー

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

2021年度の概況

新型コロナウイルス感染症により依然として人の移動が制限された影響が残るなどの不安定要素はありましたが、近海事業では貨物輸送量が減少したものの、好調な市況が続き、運賃収入や貸船料が増加したことから、増収増益となりました。内航事業では八戸／室蘭航路はコロナ禍により旅客の低迷が続いたことなどにより、2022年2月に休止しました。その他航路では貨物が増加し、増収増益となりました。オフショア支援船（OSV）事業は、海洋調査業務は減少したものの、サプライ業務やサルベージ作業が増加したことにより稼働率が増加し増収となりましたが、新造船の竣工により償却費が増加し減益となりました。

中期的市場環境（機会・リスク）

近海事業では、前年度より好市況が続いており、また、バイオマス発電燃料の需要は底堅く続くものと見込まれます。内航事業では、eコマース市場の拡大による荷動きの増加が見込まれます。また、環境規制強化、トラックドライバーの労働時間規制の強化に伴うドライバー不足によりモーダルシフトの進展が見込まれます。OSV事業では、今後本格化する洋上風力発電事業の市場拡大が見込まれます。

一方で、近海事業ではウクライナ侵攻に対するロシアへの制裁のため、これまで主力貨物であったロシア炭の配船が事実上不可となり、船腹量の調整と他航路への転配を進めていきます。

2022年度中期経営計画（中計）

	区分	中計に基づく戦略的方向性	中計に基づく主要施策・投資計画
近海・内航事業	稼ぐ力の磨き上げで貢献する役割	• 近海事業では、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、船体整備を継続し、商圏の拡充を図る。 • 内航事業では、国内の環境規制、労働規制が強化される中、国内の内航・フェリーにおけるモーダルシフトを加速させる。 • OSV事業では、従来の事業に加え、ケイライン・ウインド・サービス株式会社を通じ、洋上風力発電事業の支援事業を行う。	• バイオマス事業向けの40型バルク船2隻の投入。 • オフショア支援船事業を推進するためケイライン・ウインド・サービス株式会社への増資。

製品物流

コンテナ船

コンテナ船事業

常務執行役員
新井 大介
コンテナ船事業ユニット統括、
デジタライゼーション戦略ユニット統括、CIO（チーフインフォメーションオフィサー）

2021年度の概況

当社持分法適用関連会社であるOcean Network Express（ONE）は、新型コロナウイルスの感染拡大によるサプライチェーンの混乱が世界規模で継続する中、巣ごもり消費の拡大などによる旺盛な輸送需要により、需給はひっ迫し、運賃市況が高水準で推移したことで上半期の業績は改善しました。第3四半期は、北米を中心に旺盛な輸送需要が続く中、港湾混雑や、ドライバー不足などによる内陸部の混雑などのサプライチェーンの混乱が継続しました。第4四半期は、サプライチェーンの混乱と需給のひっ迫が長引く中、旧正月などの季節要因、ロシア・ウクライナ問題、中国ロックダウンなどの影響はありましたが、運賃市況が堅調で業績も維持できました。ONEは、コンテナ発注、臨時船の投入による輸送スペースの最大化を図るなど、サプライチェーンの混乱回避を目的とした対応に努めました。

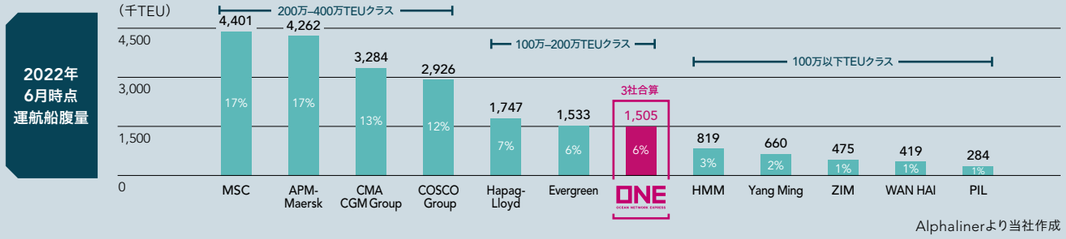
中期的市場環境（機会・リスク）

一部の港湾では混雑が緩和され、サプライチェーンの混乱は徐々に解消されつつありますが、長引くロシア・ウクライナ問題や世界規模で急速に進むインフレーションや金利の上昇などにより、世界経済の不透明感はさらに増しています。今後の動向次第では経済環境がさらに変化し、コンテナ船輸送需要も大きく影響を受けると予想されます。事業環境の変化を正確に見通すことは非常に困難ですが、ONEはお客さまの輸送需要を着実に支えるべく、安全運航とサステナビリティを軸として事業運営に努めていきます。

2022年度中期経営計画（中計）

	区分	中計に基づく戦略的方向性	中計に基づく主要施策・投資計画
コンテナ船事業	株主として事業を支え収益基盤を安定させる役割	• ONEは企業価値向上のため、資本効率、ROEなどをより意識した経営を推進。 • 当社はONEの持続的な成長と発展のため、経営・オペレーション両面での人材提供などによる下支えを実施。	• ONEはトレードの成長に見合った事業規模の維持と脱炭素化目標を達成するため、環境性能に優れた船舶への投資を継続。 • ターミナルなどの分野にも投資し、End to Endのロジスティックス・プロバイダーとして、顧客により良いサービスを提供。 • 顧客とのコミュニケーションを円滑にするため、「ONE QUOTE」をはじめとしたeコマースの拡充を図り、カスタマーサービス機能を強化。

コンテナ船 船社数・規模の変化



Alphalinerより当社作成