2021年度
経営計画
ローリングプラン

2021年５月10日

"K" LINE
川崎汽船株式会社

目次

2021年度経営計画テーマ	p. 3-5
2020年度経営経営計画振り返り	p. 6
2021年度経営方針	p. 7-10
脱炭素とサステナビリティ経営への取組み	p. 11-14
事業計画	p. 15-18
個別事業戦略	p. 19-23

2021年度経営計画テーマ

海と技術で世界をつなぐ

海運のプロフェッショナルとして、時代が求める使命を技術で支え

一歩先の未来を創っていく

2021年度経営計画テーマ

海運業の社会的使命を果たす

コロナ禍は世界の人々の価値観・行動様式を大きく変えました。環境への取組みやデジタル技術の活用などの従来からの課題も、その重要性が加速しています。このような中で、安全・安心に世界の物流をインフラとして支える海運業の社会的使命はより大きくなっています。

持続可能な社会の実現

世界経済はコロナ禍から確実に回復軌道にあり、モノの動きは更に漸増傾向が続くと見込まれます。環境関連技術を中心とした新たな事業領域や、成長市場であるアジアをはじめとしたグローバルな舞台で、一歩先の未来を見据えた新たな経済的・社会的価値を提供することで企業価値の向上と持続可能な社会の実現を目指します。

2021年度経営計画テーマ

全てのステークホルダーに選ばれ続ける会社

多くの顧客の皆様の事業環境も大変革期にあります。デジタル技術の活用で安全・安心な輸送品質を一層高めるとともに、新たな環境負荷低減に向けた技術を磨き、全てのステークホルダーに選ばれ続ける会社を目指します。

海運業のプロとして技術を磨く

将来の不確実性が増大するこの時代に、海運のプロ集団としてハードとソフト両面で多様な技術を磨いてゆくこと。これが事業を通じて持続可能な世界を創るために貢献できること。川崎汽船グループはこの課題に一丸となり、未来志向で取り組んでいきます。

継続的な企業価値向上へ向けて

足元では「守り」を固める

→予定どおり進捗

- 船隊規模適正化　：2020年度に25隻の船隊削減実施、筋肉質な船隊規模へ
- 投資の厳選　：経営計画に則り投資の厳選を継続

安全・環境・品質に対する取組みと成長戦略

→予定どおり進捗

- GHG排出削減
- LNG燃料船の導入拡大
- LNG燃料供給事業の拡大
- K-IMS（注１）実装拡充
- Seawing（注２）の研究開発
- CCS（注３）実証実験
- ”K” LINE環境ビジョン2050改訂版を策定
- 安全運航の継続

流動性確保

→予定どおり進捗

- コロナ禍による不測の事態に備え、手元現預金月商３か月分以上を安定的に確保

自己資本拡充

→予定を大幅に上回り進捗

- ONE社業績の大幅な改善及び北米西岸ターミナル事業売却の完遂により自己資本は2020年代半ばの目標（1,500億円）を大きく前倒しで達成

注１　入渠（船がドックに入ること）前後などの任意期間において、各船の船速、出力、燃料消費量といった性能の変化を可視化します。これにより、正確・迅速な船の性能悪化の確認と原因の特定が可能になるため、これまで以上に最適運航につなげていきます。
注２　風力を利用した自動カイトシステムを本船に設置することにより、1隻あたり20%以上、年間5,200トンのCO2削減を見込んでいます。（2022年度以降に実装予定。船舶統合システムK-IMSから得る運航・性能データを活用した性能向上も計画しています。）
注３　工場や発電所等から排出される CO2 を大気に放出前に回収し（Capture）、貯留（Storage）する仕組みは、一般的に CCS（ =Carbon dioxide Capture and Storage）と呼ばれます。
今回のプロジェクトは海上で CCS を実施するもので、”Carbon Capture on the Ocean”(CCOcean)と名付けました。

メガトレンド

グローバルな世の中の流れ

2025年、更にその先の将来を見据えた世界の変化・大きな潮流

- 持続可能な循環社会の実現と事業活動の共存
- 特にエネルギー戦略やライフサイクルアセスメントを含む脱炭素・低炭素化への取組み加速
- 米・中対立に象徴される地政学的な不確実性の増大
- 非接触型の行動様式とデジタルネイティブによる価値観の変容
- 業種や国境を越えた連携による付加価値の創出
- 事業環境の変化の短期化
- インフラとしての海運の重要性の再認識

川崎汽船グループの対応

不確実な将来への適応と柔軟な進化

海運を取りまく環境

「機会」と「脅威」が同時に到来

- 顧客を取りまく事業環境の変化への対応
  - 脱炭素・低炭素による影響とエネルギーバリューチェーンでの役割
  - 国内市場の伸び悩みとグローバル展開
  - CASEという課題に直面している自動車業界の動向
- 安全・品質意識の更なる高まり
- 地政学的要因による経済圏の分断やサプライチェーンの変容
- 環境関連技術の動向と新たな海上輸送需要の可能性
- 低炭素技術・代替燃料の検討と老齢船代替の動向
- 世界のインフラとしての成長産業

川崎汽船グループの対応

変化に立ち向かう先進的な挑戦と独自性

継続的企業価値向上へ向けて　～持続可能な社会との両立のために～

■ 自営事業４本柱の磨き上げ

ドライバルク、エネルギー資源
自動車船、物流・近海内航

- 顧客への提案力強化
- 成長市場における拠点強化
- 船隊規模適正化の継続推進
- 安定収益を重視して投資を厳選する一方で一定のリスクを取り成長領域の取り込みも並行して検討
- データ活用による安全・安心な高品質サービスの一層の向上
- 徹底した配船効率の追求

■ 新たな事業領域への挑戦

当社の知見を生かし信頼できる
パートナーと共同で成長分野に注力

- 再生可能エネルギー分野（洋上風力支援船等）
- 国内洋上風力発電事業に関する事業JVの設立
- 新エネルギー輸送需要（アンモニア、水素、CO2等）
- 小型LNG船輸送
- LNG燃料供給船等周辺事業
- 脱炭素・低炭素関連技術の活用
- DXを活用した新たな価値の提供

■ アジアを中心にグローバル展開を加速

- 成長市場のアジアを中心としたグローバルな事業展開の進展
- 当社グループのネットワーク活用、グローバルなパートナーとの協業

■ コンテナ船事業の競争力向上

- 主要事業部門として株主の立場からONE社へのサポートを継続

■ 継続的な財務基盤の拡充

事業戦略をサポートする８つの全社テーマ

全社横断テーマを梃子に事業戦略・機能戦略を推進し、企業価値向上を目指す

全社横断的な取組み

８項目の全社テーマ

	事業戦略	組織横断の機能戦略
安全・品質	顧客に選ばれる安心・安全なサービス品質の追求	
環境・技術	脱炭素・低炭素への取組みなど、環境技術の推進	
ガバナンス	ガバナンス・コンプライアンスの一層の徹底	
グループ経営	グループ全体での知見の共有と事業運営の最適化	
人材	適材適所によるグループ内タレントと外部知見の活用	
財務体質	財務基盤の強化・安定	
DX	デジタル技術による価値創造	
業務効率化	全社BPRの推進による業務効率の改善	

企業価値の向上

アジアを中心としたグローバル展開の加速

KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.

川崎汽船グループの四本柱とアジア戦略

ドライバルク
新興国や三国間輸送の更なる強化

エネルギー資源
多様なエネルギー需要への対応と営業強化

自動車船
中国を中心としたEV化への対応

物流・近海内航
現地に密着した展開

アジア戦略

- グローバル拠点の拡充
- 現地パートナーとの協業
- グループ間シナジーの創出
- マネジメント人材の育成

グループ主要拠点

重点ポイント

- エネルギー政策と環境関連事業
- EV化の進展と自動車物流の変化
- 人口増加と購買力向上による製品物流需要の増大
- インドでの鉄鋼需要動向
- 三国間トレードの強化

サステナビリティ経営に基づく成長戦略のロードマップ

2020 → 2021 → 2025 → 2030までに達成 → 2050までに達成

ロードマップ

- 安全・品質
- 環境
- 新技術 研究・開発

脱炭素・低炭素のポイント

- 新たな社会インフラの整備の役割
- 顧客への付加価値
- 自社船舶燃料の代替

2030までに達成	2050までに達成
CO_2排出効率50%改善	CO_2排出総量50%削減
2050年対応環境フラッグシップの導入	ゼロエミフラッグシップの開発
自動運航船の取組み	完全自律運航船の取組み

具体的な取組み

環境ビジョン2030目標

- LNG燃料船、省エネ機器導入、オペレーションの最適化、船型大型化の進捗により2030年の目標である排出効率50%改善達成へ目途

環境ビジョン2050目標

- 脱炭素化
- 環境影響の限りないゼロ化への取組み

社長直轄のプロジェクトチームによる推進

- 次世代自動運航船開発
- 代替燃料・供給研究開発
  - 正式な社内委員会へ（2021年度）
- 船上働き方改革

安全・環境・品質への取組み拡大

- Seawingの実装予定
- CCS実証実験

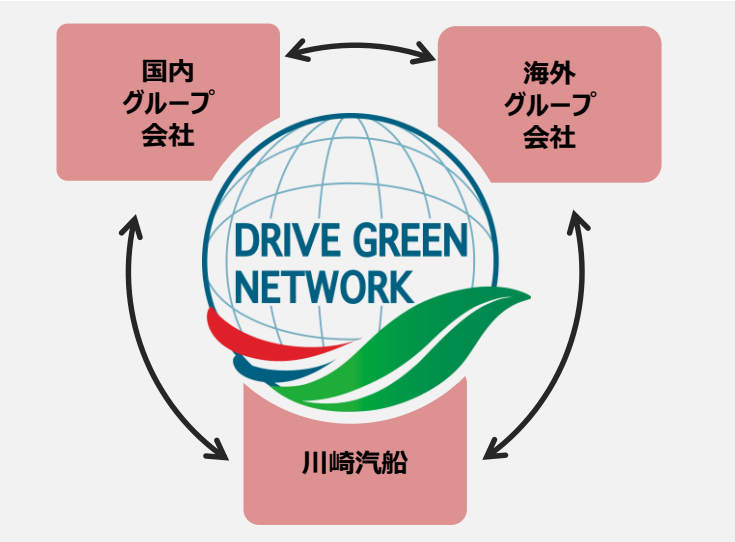
足元で進めている研究・開発案件の取組み拡大

- LNG燃料焚き“デジタルフラッグシップ”自動車船竣工
- FueLNG（注１）
- 伊勢湾LNG燃料供給船
- K-IMSの実装拡大
- フリー水素サプライチェーンHySTRA始動
- 次世代船陸間通信システムのトライアルと活用促進
- 船陸間映像通信強化
- 船上サイバーセキュリティの構築と維持

注１　FueLNG Pte Ltd は Keppel Offshore & Marine Ltd (Keppel O&M) と Shell EasternPetroleum (Pte) Ltd の合弁会社で、ワールドワイドでの LNG 燃料供給のネットワーク構築や、船舶燃料としての LNG の利用促進に取り組んでいます。

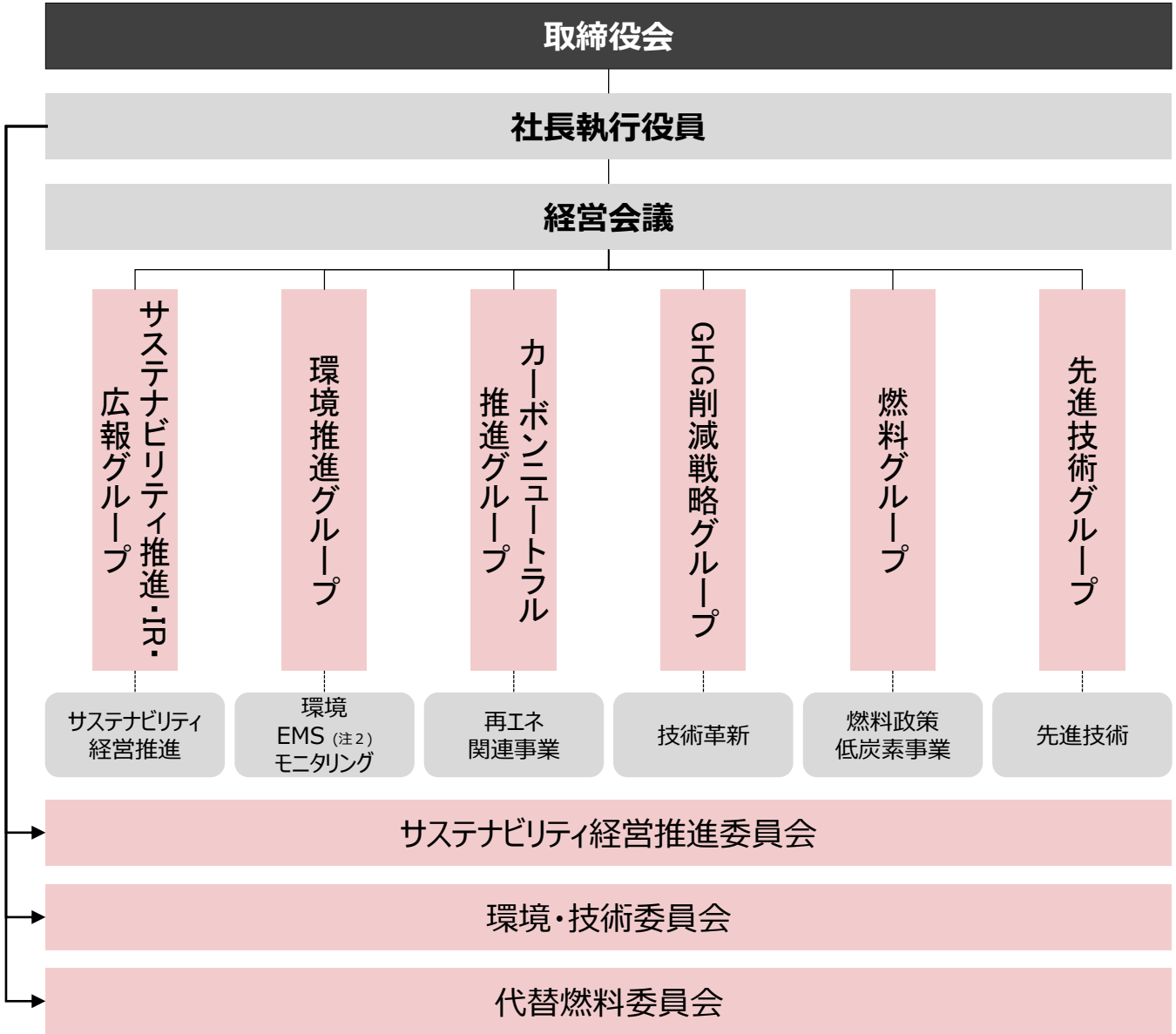
環境関連の取組み体制

環境マネジメント推進のための新しい組織体制と、DRIVE GREEN NETWORK（注1）の構築・運用



川崎汽船グループでは
環境マネジメントを推進するための体制
「DRIVE GREEN NETWORK」
を構築し、運用しています。

これは、グループ各社が行う環境マネジメント（環境方針・目標の設定とその達成に向けた取組み）を、内部監査の実施などを通じて一元的に管理するもので、グループ全体で環境コンプライアンスを確保しつつ、PDCAサイクルを活用して継続的に環境保全活動を推進することを目的としています。



注1「DRIVE GREEN NETWORK」の名称は、2016年に竣工した次世代環境対応フラッグシップ“DRIVE GREEN HIGHWAY”の、未来に向けて一歩先んじる志を受け継ぐ願いを込めて名付けたものです。川崎汽船グループでは、環境に関わる長期指針「“K”LINE環境ビジョン2050」に基づいた環境対応を進めています。今後も環境フロントランナーとして、世界中のより多くの人々が、より環境に低負荷で高効率な海運のメリットを享受できる事業の実現を目指してまいります。

注2 環境負荷を特定し、最小化する継続的な改善を行っていくため、ISO 14001（ISO（国際標準化機構）が策定した国際的なEMSの規格であり、EMSの要求事項を定めたもの）に基づいたEMSを構築し運用しています。当社のEMSは、2002年2月に第三者機関の認証を受け運用を開始、以降、年次審査、更新審査により、EMSがISO 14001に則っていること、PDCAサイクルによる運用が行われていること、改善や是正がなされていることなどを確認しながら、環境保全活動の充実に努めています。

環境投資について

環境関連投資予定額　1,000億円規模　（2021年度から５年間）

プロジェクト	金額	概要
環境技術開発	250億円	代替燃料技術など脱・低炭素に資する新技術、燃費改善に対する投資及び研究開発
環境対応付加物	100億円	SOxスクラバー、バラスト水処理装置、自動カイトシステムSeawing（注１）など
低炭素に資する新事業	100億円	LNG燃料供給船、再エネ関連事業など
代替燃料焚き船舶	500～700億円	自動車専用船は2020年度に１隻就航済 後続船を検討中

その他の取組み

- 投資に対するICP（注２）設定により低炭素投資を促進
  - 投資案件評価に際し、CO_2排出量1トン当たり4,000円の将来収益貢献を考慮した経済性指標を参考値として算定
- トランジションファイナンスの組成を活用した投資の推進

注1　風力を利用した自動カイトシステムを本船に設置することにより、１隻あたり20%以上、年間5,200トンのCO2削減を見込んでいます。
（2022年度以降に実装する予定で、船舶統合システムK-IMSから得る運航・性能データを活用した性能向上も計画しています。）
注2　インターナル・カーボンプライシング（ICP）とは、企業内部で独自に設定、使用する炭素価格のことを指します。

プロフェッショナルを目指し、組織と個々の力を発揮するために

人材育成と組織力強化　～一人ひとりの可能性を引き出す人材戦略～

- 川崎汽船グループ社員ひとり一人が、自らの能力を高めながら、高い成果を発揮できる環境を整える
  - 個々人のキャリアプランに配慮した人材育成の促進
  - 研修とOJTを通じた人材の能力開発を強化し海運のプロフェッショナルを育成
  - 専門知識の向上と提案力強化によるグローバルに活躍できる多様な人材層の構築

ワークライフバランスの向上　～幸福感をもって働ける職場環境の創出～

- 全社的なコミュニケーションとエンゲージメント強化への継続的取組みの促進
- 安全・安心な職場環境の創出（ワークライフバランスの向上、ライフイベントと仕事の両立支援強化）
- 働き方改革及び業務効率化への取組み継続

安全運航を支える　～船上働き方改革の促進と海陸連携強化による安全品質の更なる向上～

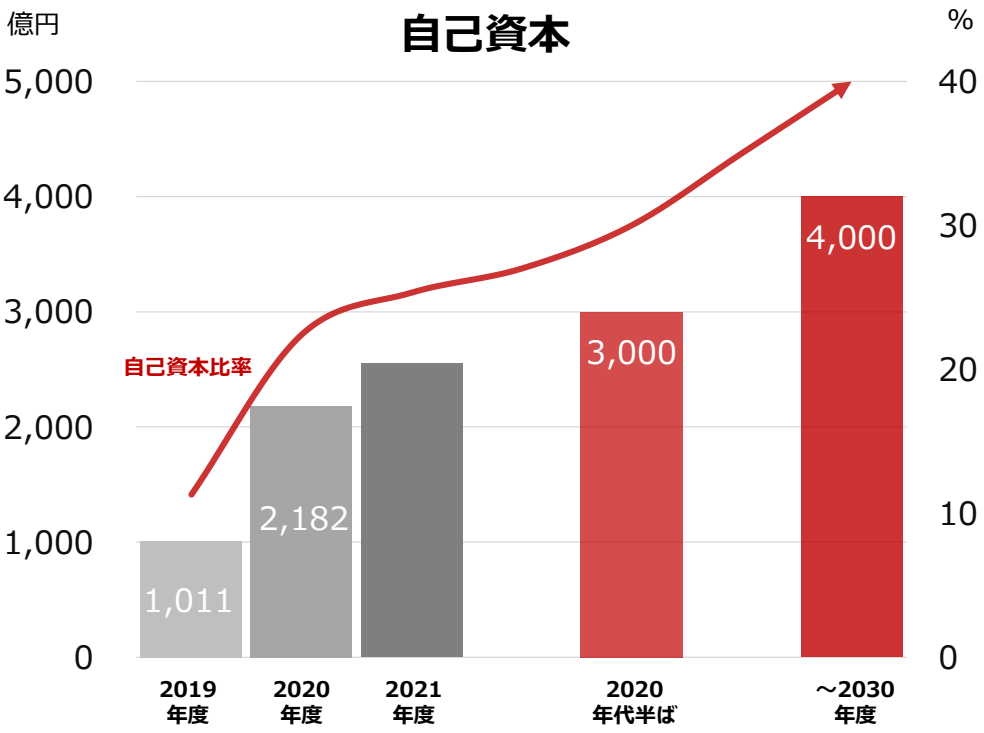
- 船上働き方改革による、制度見直し、業務効率化・軽減、乗船期間の多様化及び適正化の促進
- 海技者育成強化の徹底による、安全・品質へのより一層の対応強化、ノンテクニカルスキルの向上
  - スペシャリスト育成、ヒヤリハット・トラブル分析強化による再発防止、海陸連携による知識・技術力の強化等
- 本船のデジタル化推進プロジェクト（K-Smartプロジェクト）による、本船業務環境の向上を促進
  - 船内ビジネスWi-Fi敷設、船内ネットワーク環境強化、船陸間通信の強化への取組み

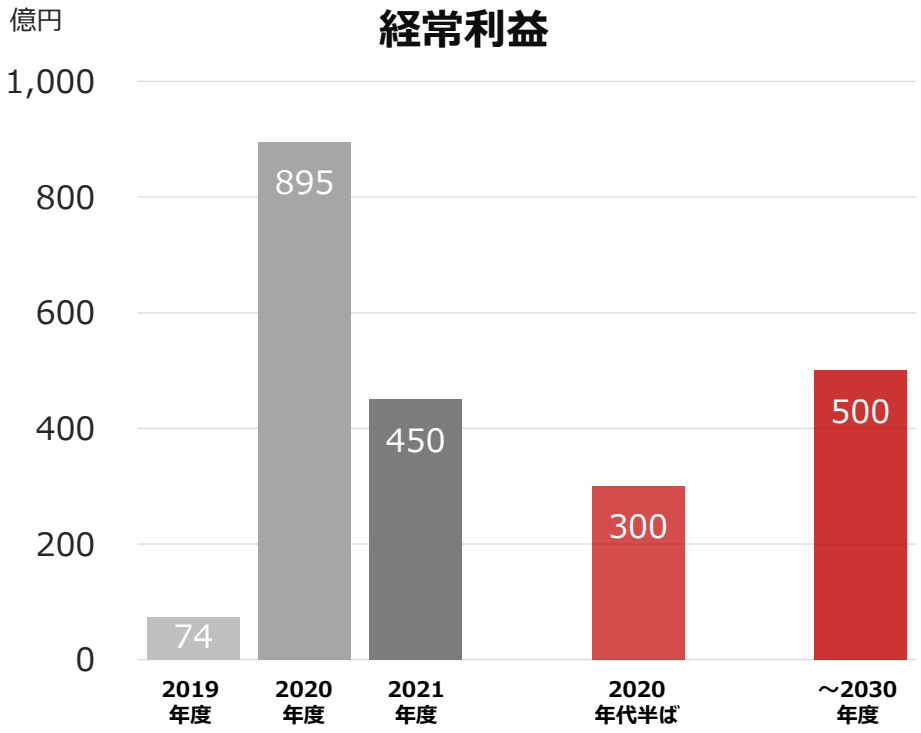
中長期的な経営目標

中長期的な利益水準・財務指標

	～2020年代半ば	～2030年度
経常利益	300億円	500億円
自己資本	3,000億円以上	4,000億円以上
自己資本比率	30%以上	40%以上
ROE （自己資本当期純利益率）	10%以上	

財務基盤の安定化





2021年度見込み

2021年度は経常利益として自営事業120億円を見込み、コンテナ船事業にて約330億円レベルを見込む

中長期目標

中長期目標としては、2020年代半ばに向けて経常利益300億円を超えるレベルを安定的に稼ぎ出すことを目指す

財務基盤安定

当面は自己資本の積上げと財務基盤の更なる安定化を重点課題と位置づけるとともに、早期復配及び安定的な配当を目指す

戦略投資

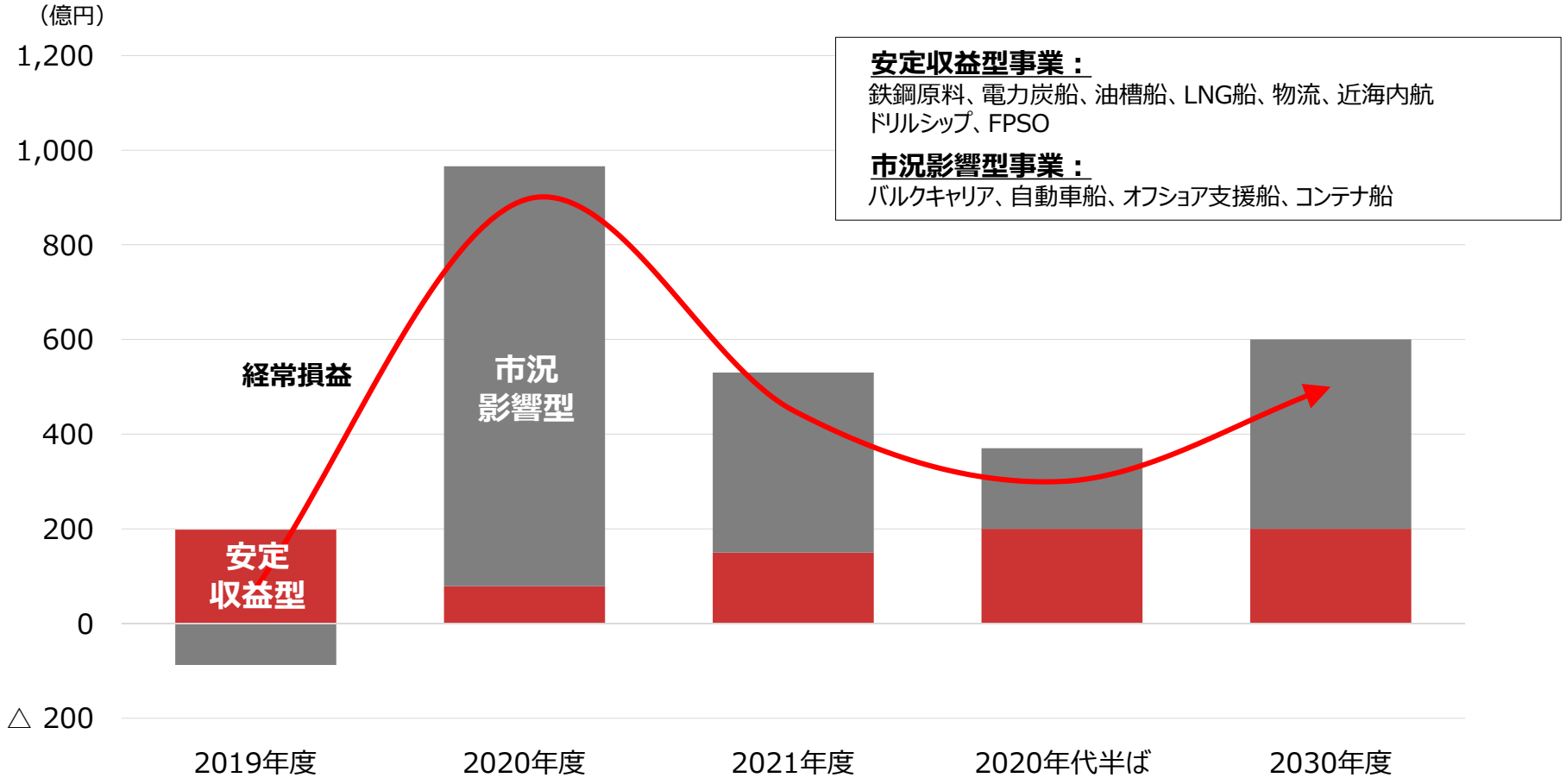
財務体質の改善に応じて戦略的成長分野への投資加速、事業入替え等のポートフォリオ見直しにも着手

安定収益型事業と市況影響型事業

安定収益型事業　：安定的な利益の積み上げを見込む

市況影響型事業　：船隊規模の適正化を進めながら、より利益を積み上げる

コンテナ船事業　：ONE社への傭船料収支は、順次返船により縮減予定なるも、同社の事業形態は市況影響型に分類



投資計画

足元投資は厳選

- 2021年度から５年間の総投資額を営業CFの範囲内に抑制し、2,500億円規模とする
- 財務体質改善後を見据え、新規成長分野への投資を検討

投資方針

投資ポートフォリオ					
	既存事業	代替投資	安定収益事業を中心とした代替投資	55%	• 長期安定契約に基づいた投資 • 安定収益事業の維持・拡大 • 稼ぐ力強化
	戦略的成長分野	成長分野環境対応	エネルギー資源等環境分野 成長市場を見据えた分野への重点的な投資	30%	• 代替燃料焚き船舶 • 環境対応付加物 • 低炭素に資する事業
		戦略投資枠 ・研究開発 ・DX	新たな環境技術に関する研究開発 DX推進のための投資	15%	• 環境技術開発への投資 • 脱炭素に向けた研究開発 • AI・デジタル分野強化

主要事業の市場環境・動向、全体像

		2021年の見通し	中期的な見通し	中長期的なポイント
ドライバルク	鉄鋼原料	☀ • 各国の経済活動回復により粗鋼生産も回復し輸送需要が増加 • 市況は振幅を伴いながらも堅調に推移する見込み	☁ • 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	• 中国粗鋼生産の成長鈍化 • 地産地消化と電炉との競合 • 環境規制と船舶燃料動向 • 安全要求の高まりと差別化
	中・小型バルク	☀ • コロナ禍からの経済回復と中国の旺盛な穀物輸入需要等により輸送需要が増加する一方、船腹供給圧力は限定的で需給バランスが改善する見込み	☀ • 新興国中心に穀物・マイナーバルク需要推移が堅調に推移。各国の化石燃料政策次第で石炭輸送需要の変化に注視。市況回復により新造船発注は回復するが老齢船の撤退も進む	• 石炭の輸送需要減少 • 人口増加と穀物輸送需要増加 • 米・中経済摩擦の行方 • 先進国の輸出入減少と新興国の輸出入増加
エネルギー資源	LNG	☀ • スポット/短期傭船市況は例年どおり夏場までは低位で推移し、秋口以降に高騰する見込み • 当社は長期契約に基づきマーケット影響は受けない	☀ • 大型案件のカタール拡張の立ち上がり後も複数の新規案件のFID（注1）が見込まれ、一定数の船腹調達が行われる見込み	• 中長期的にもLNG需要は伸びていく見込みだが、再生可能エネルギーの利用拡大・次世代エネルギーの開発の中での位置づけがポイント
	油槽船	☁ • 原油の減産によって荷動きが鈍く、船腹需給が緩みやすい状況が続くが、年度後半に向けて徐々に輸送需要が回復する見込み	☁ • コロナ禍からの回復に伴う経済活動の活発化により原油需要も回復し、輸送需要も回復の見込み	• 環境対応に伴うエネルギー転換によって原油需要もピークを迎え、環境対応船が原油輸送を担う
	電力炭	☁ • 再エネ導入量は増加するものの、再稼働が進まない原子力発電所の代替として、堅調な稼働の見込み	☁ • 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	• 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CN火力発電所の実現タイミング
	オフショア支援船	☁ • 油価は回復傾向にあるものの開発が停滞しており、市況回復は限定的となる見込み	☁ • 油価回復に伴う開発投資増により緩やかな市況回復の見込み	• 世界的な脱炭素への動きによる、開発投資計画への影響
製品物流	自動車船	☁ • 足元での半導体不足による生産影響懸念はあるものの、COVID-19の影響から大きく回復する見込み	☀ • 自動車販売市場は、新興国の緩やかな回復もあり、2023年初にはコロナ禍前のレベルに復帰する見込み	• 環境負荷低減、CASEによる影響等、社会と顧客の需要変化に沿ったビジネスモデルへの変革が重要
	物流・近海内航・港湾	☀ • 国際物流は昨年度に比べて需要が回復する見込み • 内航は昨年度に比べて横ばい。国内港湾は需要回復による取扱量の増加が継続する見込み	☀ • 国際物流は引き続き需要が回復していく見込み • 内航の本格的な回復は22年度以降に遅れる見込みだが、国内港湾はコロナ禍以前の堅調な伸び率を予想	• 新たな荷動きを見据え、顧客開拓を推進 • ネットワークを生かし、総合的な物流サービスを更に強化。国内港湾はグループ会社に加え、KLKG社運営と横断的な事業管理と合理化を促進し安定的な収益維持・拡大を目指す
コンテナ船		☀ • コンテナ船市況は、世界経済の回復基調が期待される一方で、COVID-19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見込み	☀ • ワクチン接種の開始によりCOVID-19感染拡大の状況は各国において改善が見込まれるも、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	• COVID-19の影響によるサプライチェーンの混乱からの回復を目指し、通常の状態に戻ることを最重要課題とする

注1　Final Investment Decision = プロジェクトへの最終投資決定

凡例：☀ 成長、拡大、強い需給関係　☁ 維持、市場停滞、不透明感あり　☂ 需要減退、需給悪化あるいは不透明

ドライバルク

輸送需要の多様化に対応し競争優位性を確立

	2021年	2020年代半ば
業績・市場環境	• 世界経済の回復による輸送需要の増加と、限定的な新造船竣工量により需給バランスは改善方向にあり、市況は上昇する見込み	• 輸送需要の伸びに対し、新造船供給圧力は限定的で不経済船の解撤は加速する見込み • 需給バランスの持続的な改善を予想
戦略と挑戦	• 輸送需要の多様化、複雑化に対応した効率的、経済的な配船を追求するとともに、グローバル営業拠点と連携して国内、海外における顧客基盤の強化や新規商売の開拓を促進 • 安全・環境・DXアプローチによる事業の差別化を図るとともに業務の効率化を追求	• 引き続き安定収益と顧客基盤の拡大を図るとともに、船隊の規模・ポートフォリオの適正化により市況耐性力強化を追求 • 新燃料転換、GHG削減施策への積極対応で環境負荷低減に貢献 • 専門性の高い人材育成とグループシナジー強化により競争力の強化を追求

エネルギー資源

高い輸送品質と先進的な環境対策による信頼の獲得

	2021年	2020年代半ば
業績・市場環境	• 感染症拡大によるエネルギー需要の落ち込みからの回復途上 • 脱炭素の取組み拡大	• 脱炭素の取組みは進展するものの、相対的にクリーンであるLNGに加え石油・石炭は主要エネルギーの地位を維持 • 新造船・既存船に対し更なる低炭素化仕様が要求される（EEDI (注1) /EEXI (注2) の強化）
戦略と挑戦	• エネルギー輸送需要回復期において、当社の高い輸送品質と環境対策（海洋汚染防止、Seawing等）をアピールポイントとして、重要顧客との安定収益積み上げを目指す • 新設したカーボンニュートラル推進グループを中心に再生エネルギー関連をはじめとする新たな事業への取組みを加速	• 船舶の低炭素化仕様と安全運航に寄与する新技術を積極的に採用し、先進的な環境対応を取る船社であるとの認識を顧客から獲得 • 進行中のFPSO含め既存事業については引き続きしっかり取り組むとともに、再エネ・GHG削減関連事業、液化水素・液化アンモニア輸送、CCUS等新たな事業を実現し、将来のカーボンニュートラル化への足場を固める

注1　EEDI（Energy Efficiency Design Index）とは、エネルギー効率設計指標のこと。1トンの貨物を1マイル運ぶ際に排出されるCO2のグラム数として定義されており、その算出には船舶固有のDWT（載貨重量トン数）が使用されています。
注2　EEXI（Energy Efficiency Existing Ship index）とは、現存船に対する燃費性能の規制案のこと。

製品物流　自動車船

カーボンニュートラルに向けた事業変革による新たなビジネスモデル確立

	2021年	2020年代半ば
業績・市場環境	• 足元の半導体不足による生産影響懸念はあるものの、輸送需要は前年度比、大きく改善 • 船隊適正化、航路網再編効果等により、収益確保	• 完成車輸送需要の緩やかな回復と事業収益基盤の拡充により、収益規模拡大と持続的成長の基盤を確立
戦略と挑戦	• High&Heavy貨積取増強、グローバル組織最適化を含む、事業収益基盤の拡充を実施するとともに、カーボンニュートラルに向けて船隊整備を実施し、更にDX等による品質・効率の管理や、新たな付加価値創出に取り組む	• カーボンニュートラルに向けた船隊整備と事業変革を実施するとともに、DX等による付加価値創造を実現し、社会・顧客需要変化に沿った、信頼される新たな完成車物流のビジネスモデルを確立

製品物流　物流・近海・内航・港湾

アジアを中心とした物流ネットワークによる組織力の発揮

	2021年	2020年代半ば
業績・市場環境	• コロナ禍の影響から回復する市場を迅速に、かつ的確に取り込み、事業全体の収支向上に繋げる	• 当社グループにおける安定収益の柱の事業のひとつとして収益を積み上げるとともに、市場の動きを的確に捉え、事業規模拡大に繋げる
戦略と挑戦	• 既存の営業体制を基盤とした収支の最大化を進めながら、事業の選択と集中を見定める • アジアを中心とした物流の横展開を含めた事業規模拡大に向けた投資を検討 • 国内港湾は、横浜港において大黒から南本牧への移転により、新たな第三者ユーザー船社の獲得を目指す	• 当社グループにおける物流ビジネスモデルを確立 • 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キング、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 • 国内港湾は、大型船の受入れ体制を整え、港毎の選択と集中により、収益拡大を目指す

【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。

"K" LINE
川崎汽船株式会社