

川崎汽船株式会社 WEB会社説明会

証券コード9107

常務執行役員
山鹿 徳昌

2024年3月8日
 **K LINE**
川崎汽船株式会社

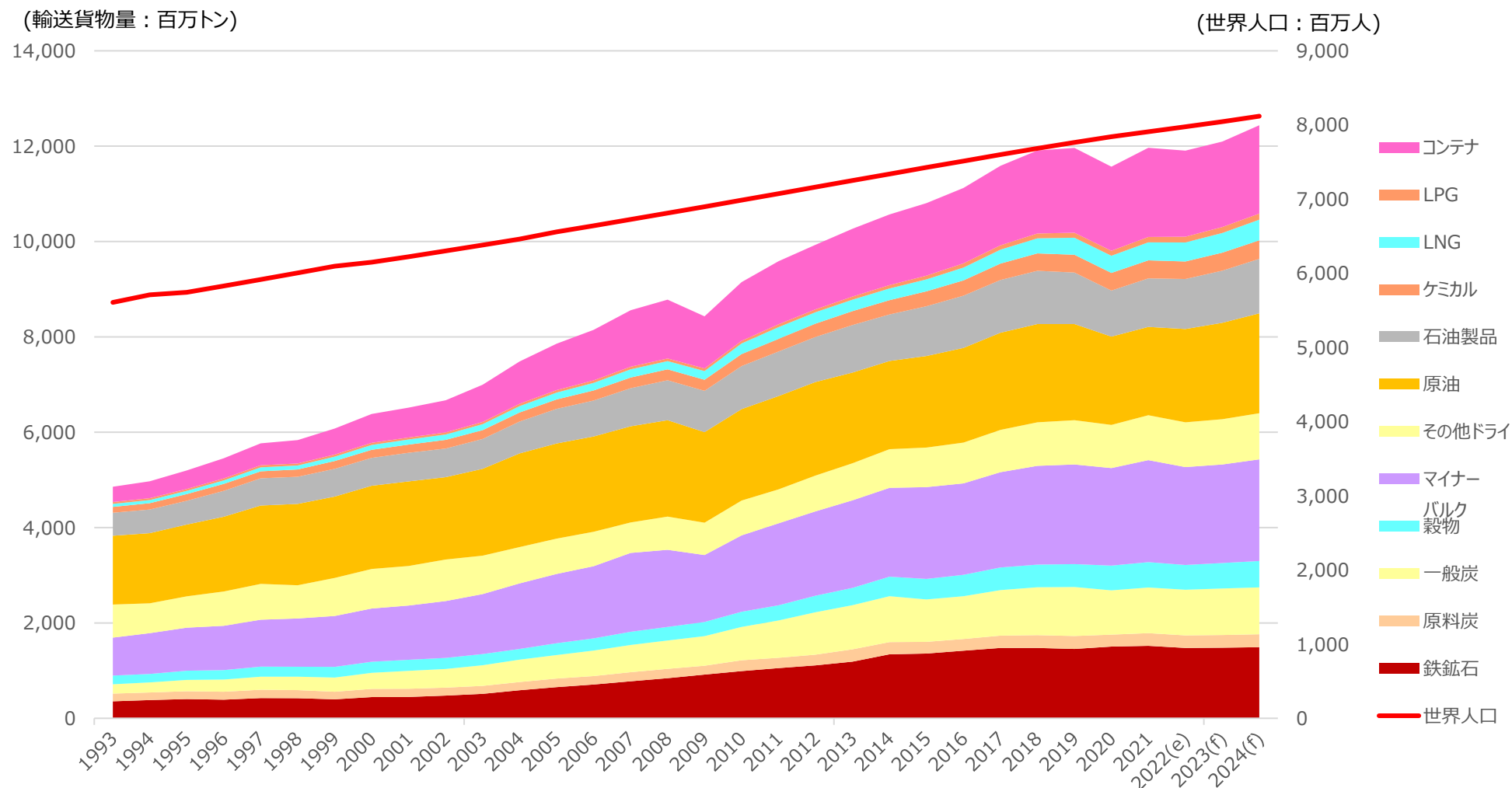
本日の内容

- 1. 当社を取りまく事業環境
 - 2. 通期業績・事業概況について
 - 3. 中期経営計画(2022年5月発表)の進捗
株主還元について
- ▶ Appendix ~事業紹介/企業情報~

1. 当社を取りまく事業環境

拡大する海上輸送需要

■ 世界の海上貨物輸送量は、人口増加、経済成長、自由貿易拡大により、30年間で約2.5倍に増加（約50億トン→約120億トンへ）

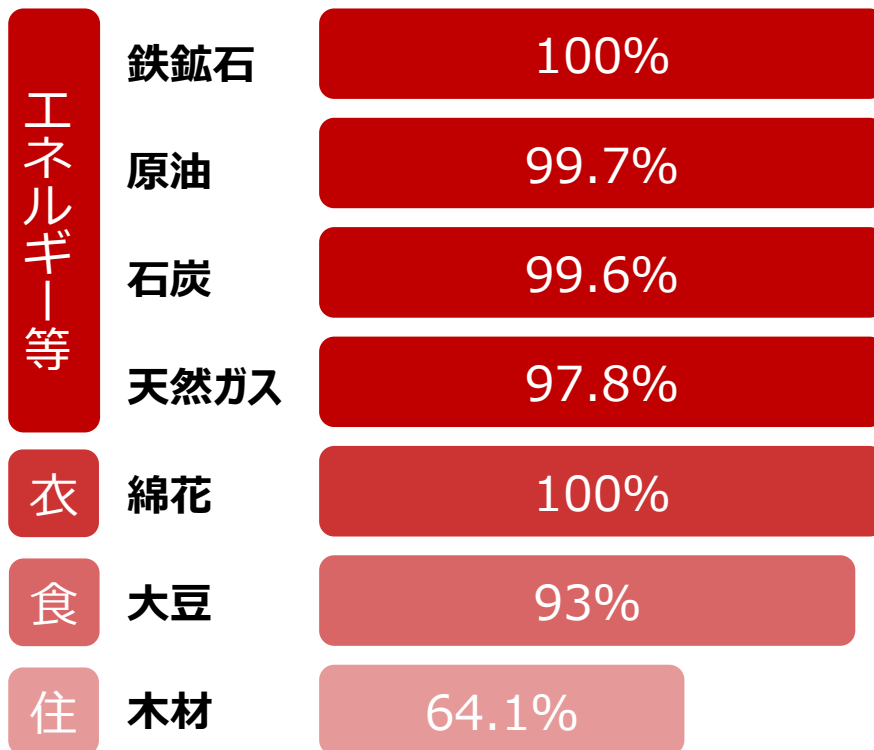


出典：Clarksons、総務省データベース他より当社作成

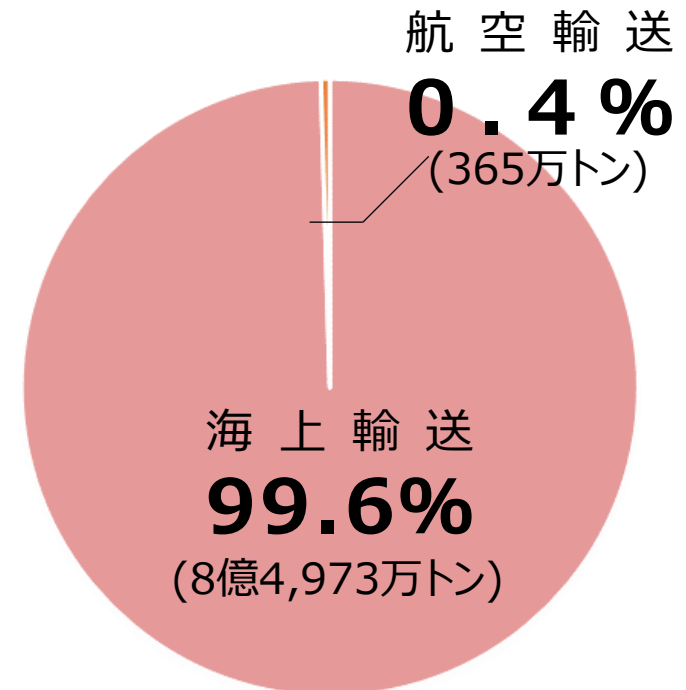
日本にとっての海運

■ 日本の生活・産業は海外の物資に依存しており、輸出入のほぼ100%が海上輸送によるもの

▶ 主な資源の対外依存度



▶ 日本の貿易量における海上輸送の割合



出典：SHIPPING NOW 2023-2024より当社作成

1. 当社を取りまく事業環境

川崎汽船グループを取りまく外部環境(2024年2月2日時点)

経済デカップリングや世界経済の下押し懸念継続、
各国のエネルギー政策動向など引き続き不透明な事業環境は継続

外部環境



🌐 経済デカップリング

- 米中対立や、ロシア・ウクライナ、東アジア、中東情勢などによる経済の分断
- 地政学的リスクの継続
- 2024年の各国政治状況の不確実性

⚖️ 世界経済

- 高金利政策継続による世界経済の停滞
- 欧米景況感、消費マインドの動向
- 中国の景気減速

♻️ エネルギー政策

- 再生可能エネルギー、原子力、化石燃料などといったエネルギーミックスについての**各国の流動的なエネルギー政策**
- 大型外航船への新たなCO₂排出規制に関する条約の適用

想定される リスク・機会



- 貿易への影響懸念
- 資源供給への影響懸念
- 紅海情勢不安によるスエズ運河通航回避・喜望峰経由への迂回対応

- 調達コストの上昇などによる実体経済の減速と購買力の動向
- 世界的なインフレ圧力の継続

- エネルギー価格高騰
- 新たなエネルギー資源の輸送需要
- 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
- 24年1月からのEU-ETS*開始及び他地域への拡大

中計に 基づいた 対応



- 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
- 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
- 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
- グローバル社会のインフラを支える海運会社として、安全・品質管理体制の強化

*EU排出量取引制度

1. 当社を取りまく事業環境

中東情勢悪化によるスエズ運河通航回避・パナマ運河通航隻数制限対応

中東情勢の悪化によるスエズ運河通航回避、渇水によるパナマ運河通航隻数制限への対応を実施中

スエズ運河：中東情勢の悪化による航行回避

概要

- 23年10月に、パレスチナ・ガザ地域のイスラム組織ハマスがイスラエルに対し攻撃を開始し、イスラエルが反撃
- 23年11月に、紅海航行中の自動車船がホーシー派に拿捕される
- 23年12月中旬から、紅海にて商船に攻撃が相次ぎ現在も継続
- 23年12月中旬から、スエズ運河経由のコンテナ船、一部の自動車船等は、喜望峰経由に航路を変更
- 24年1月中旬から、航行途中で喜望峰経由に航路変更した船が、アジア、欧州、北米に遅れて到着を始めている
- 紅海情勢の影響がどの程度続くかは不透明であるが、船腹不足が解消するまで船腹需給はタイトな状況が継続する可能性がある
- 引き続き、紅海航行の安全を確認する必要があり、喜望峰経由の迂回の継続性が読み難い状況

船会社の影響と対応

- 喜望峰経由への迂回により航海日数が増加し船腹不足が発生
- 紅海情勢の悪化により、一部水域の船舶保険料が上昇
- コンテナ船では船腹不足への対応として、配船変更、寄港地削減、航路再編、臨時船・待機船の投入、高齢船の解撤予定の延期、新造船の航路投入等を検討・実施
- 自動車船等でも喜望峰経由への迂回対応を実施

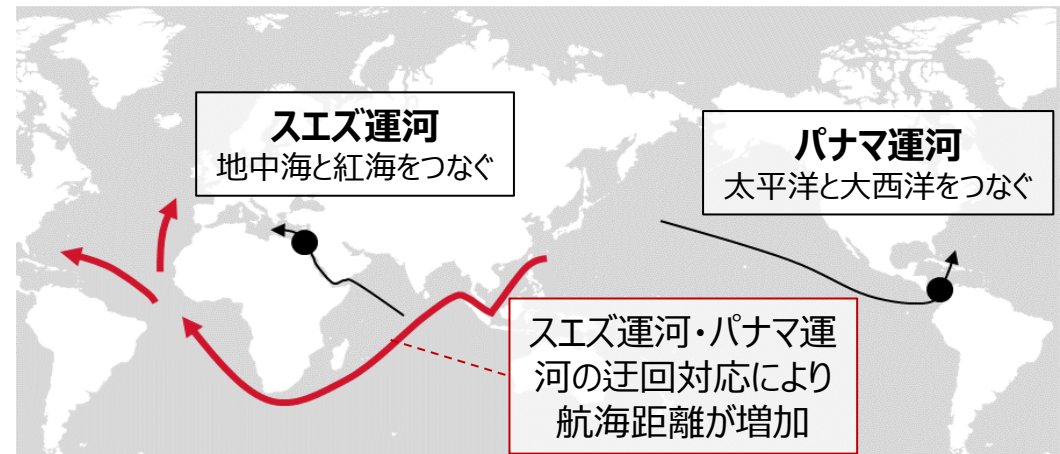
パナマ運河：渇水による通航隻数制限

概要

- 23年はエルニーニョ現象の影響で降水量が観測史上最も少なく、パナマ運河通航に利用される湖の渇水が深刻化*
- 23年7月から、通航可能隻数が減少
- 根本的な解決は水量の改善を待つしかないが、パナマは1月から乾季のため、現在の状況が当面続く可能性あり

船会社の影響と対応

- 通航隻数制限により、通航待ちの滞船が発生
- 23年12月からコンテナ船は一部スエズ運河経由へ変更、その後、中東情勢悪化により、更に喜望峰経由への迂回対応を実施
- 他船種もパナマ運河の迂回対応、荷揚港変更等の対応を実施



*パナマ運河では船舶を昇降させる閘門を使い、湖の水位の変化によって船舶の通航を行う

2. 通期業績・事業概況について

通期業績予想 (2024年2月2日時点)

■ 連結 通期業績予想

(億円)

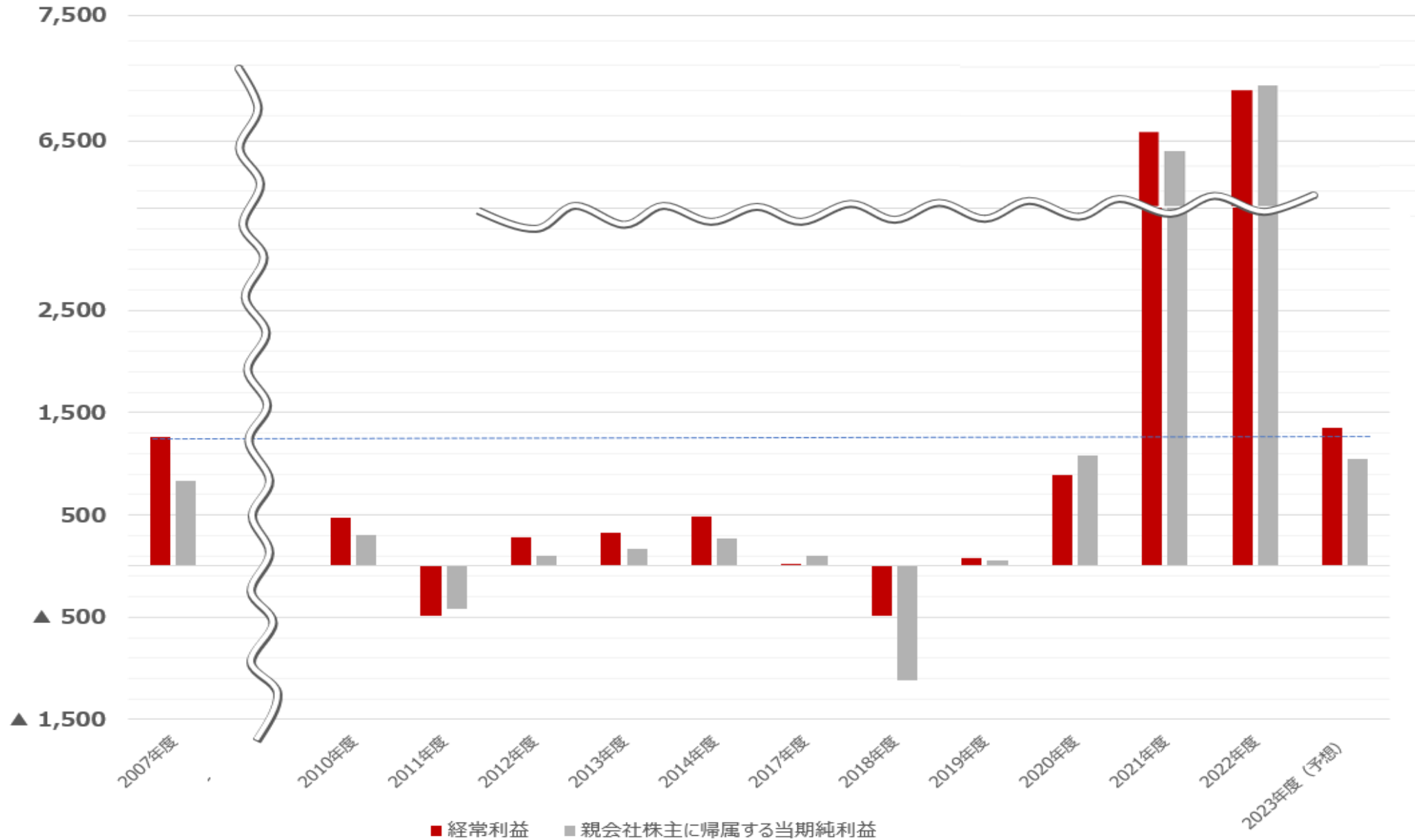
売上高及び段階損益	2023年度					前年同期比		2Q公表比	
	上期実績	3Q実績	4Q予想	下期予想	通期予想	通期実績	通期増減額	通期予想	通期増減額
売上高	4,589	2,563	2,248	4,811	9,400	9,426	△ 26	9,300	100
営業損益	446	254	170	424	870	788	82	920	△ 50
経常損益	852	132	366	498	1,350	6,908	△ 5,558	1,350	-
親会社株主に帰属する 当期純損益	631	108	311	419	1,050	6,949	△ 5,899	1,050	-
為替レート(/\$)	¥139.93	¥148.72	¥143.94	¥146.33	¥143.13	¥135.07	¥8.06	¥140.76	¥2.37
燃料油価格(/MT)	\$605	\$645	\$629	\$637	\$621	\$769	△\$148	\$624	△\$3

■ 通期業績 主な変動ポイント (前年同期比)

- ▶ 営業損益は、ドライバルク市況の軟化による影響などがあるものの、自動車船事業が堅調に推移する予想により2022年度比82億円の改善を見込む
- ▶ 経常損益は、コンテナ船事業において3Qは一旦、想定を下回る市況悪化に見舞われたが、4Qは回復、自動車船事業も堅調に推移しており、1,350億円を見込む

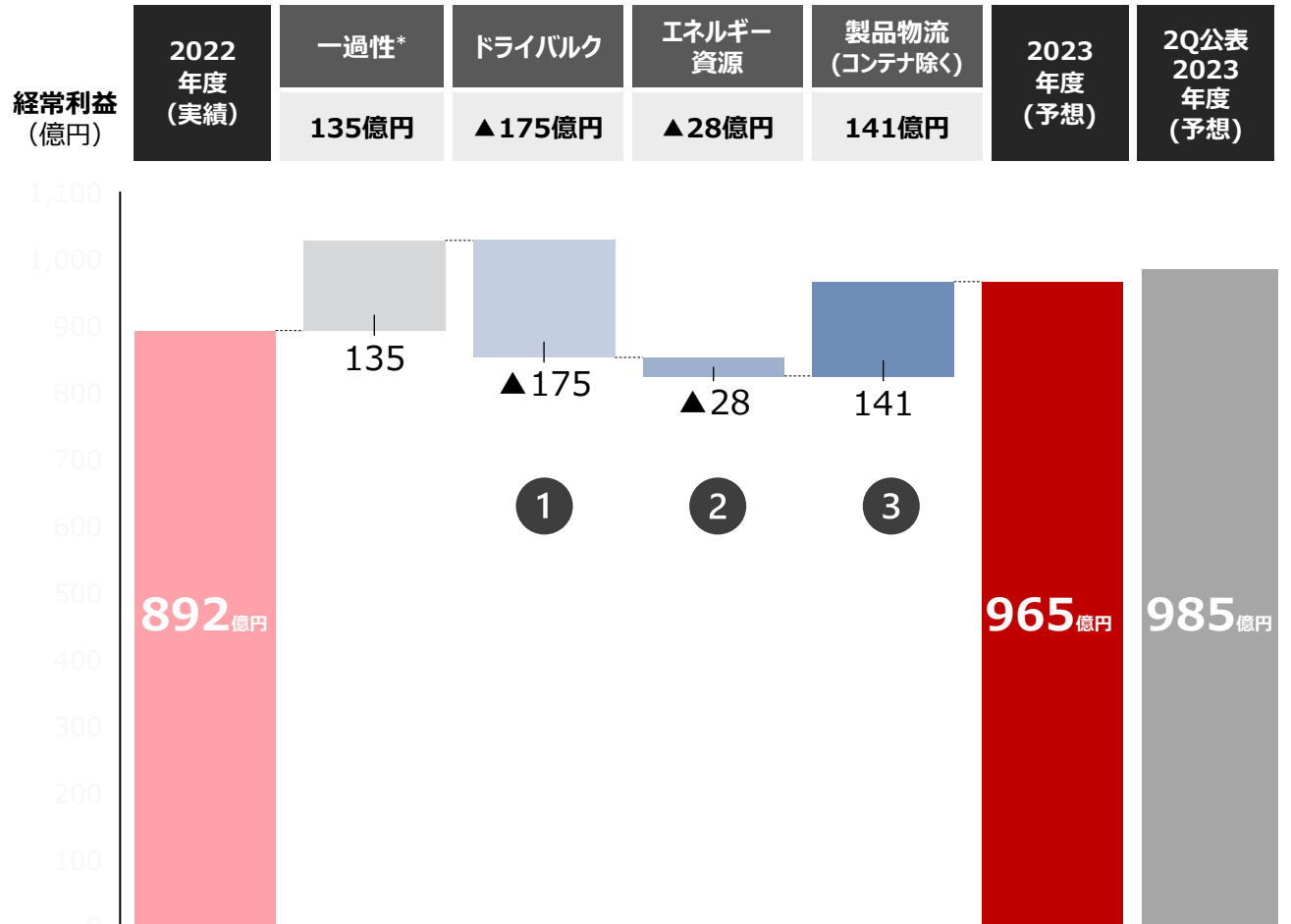
通期業績の推移 (2024年2月2日時点)

(単位：億円)



2. 通期業績・事業概況について

自営事業のポイント（前年通期実績比）（2024年2月2日時点）



市況・荷況・事業施策等
合計▲62億円

- ・ドライバルク : ▲175億円
- ・エネルギー資源 : ▲28億円
- ・製品物流 : 141億円

① ドライバルク

- 運航効率改善やコスト削減等の収支改善策に取り組む
- 環境対応ニーズが強まるなか、事業基盤と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拡充と適切なリスクコントロールを実施

② エネルギー資源

- 中長期契約により想定どおりの安定収益を確保

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
- 船隊適正化及び運航・配船効率向上の継続的取組み
- 世界自動車販売市場は、世界経済の停滞や地政学的リスク等が懸念されるものの、半導体や部品供給制約の緩和に伴い、前年度比での生産・出荷の回復基調が継続する見通し

近海・内航・港湾・物流

- 近海事業では、貨物獲得に向けた営業を強化するとともに、船隊規模の適正化を図りながら効率配船を目指す
- 内航事業では、物流の2024年問題で輸送に課題を抱える荷主への積極的な働きかけを進める

*一過性要因:主に為替影響

*2023年度より一般管理費等の配賦方法を一部変更しており、比較対象になる2022年度実績の数値も変更後の方法により作成

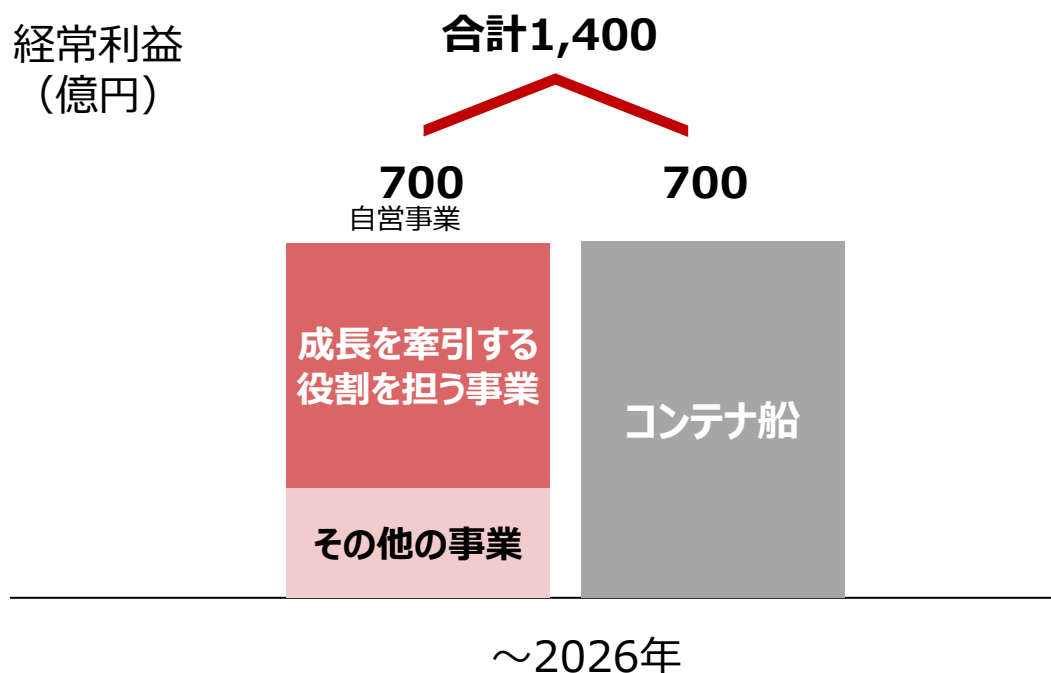
2. 通期業績・事業概況について

中期経営計画 収益目標と実績の進捗

中計期間における経常利益目標1,400億円については前倒しでの達成を視野に入れて進捗更なる稼ぐ力の強化にむけ、経常利益1,400億円の中計目標値の目線を上げ「成長を牽引する役割」を担う事業を中核とした成長戦略を検討

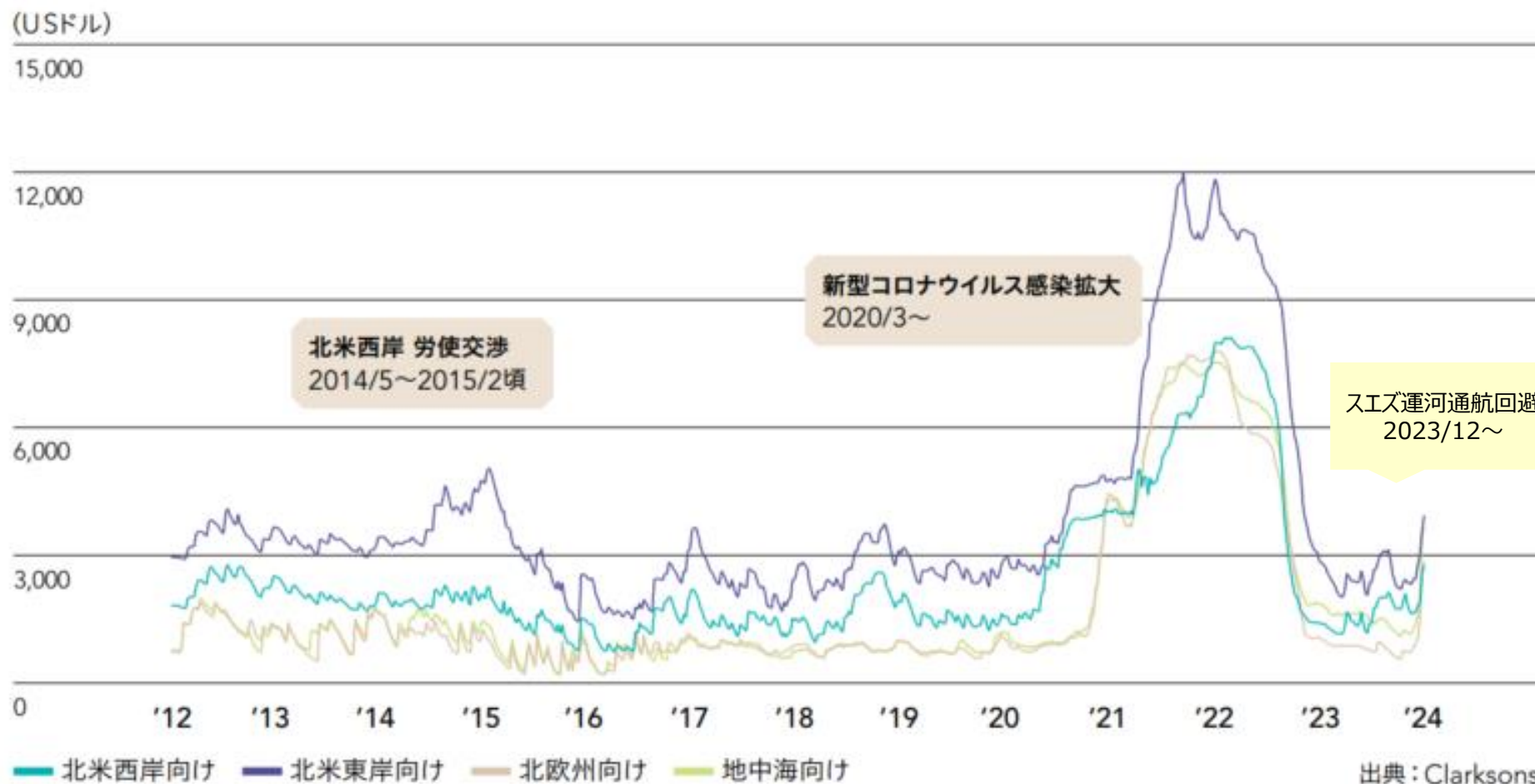


中計収支目標の安定的かつ前倒しでの達成を視野に入れて取り組む



コンテナ船事業：SCFI（上海積みスポット運賃）推移

- 欧米を中心とした荷動き需要の減退やサプライチェーン混乱の終息により市況はコロナ禍前の水準に
- 足もとには紅海情勢などの影響も受けた動きを見せている



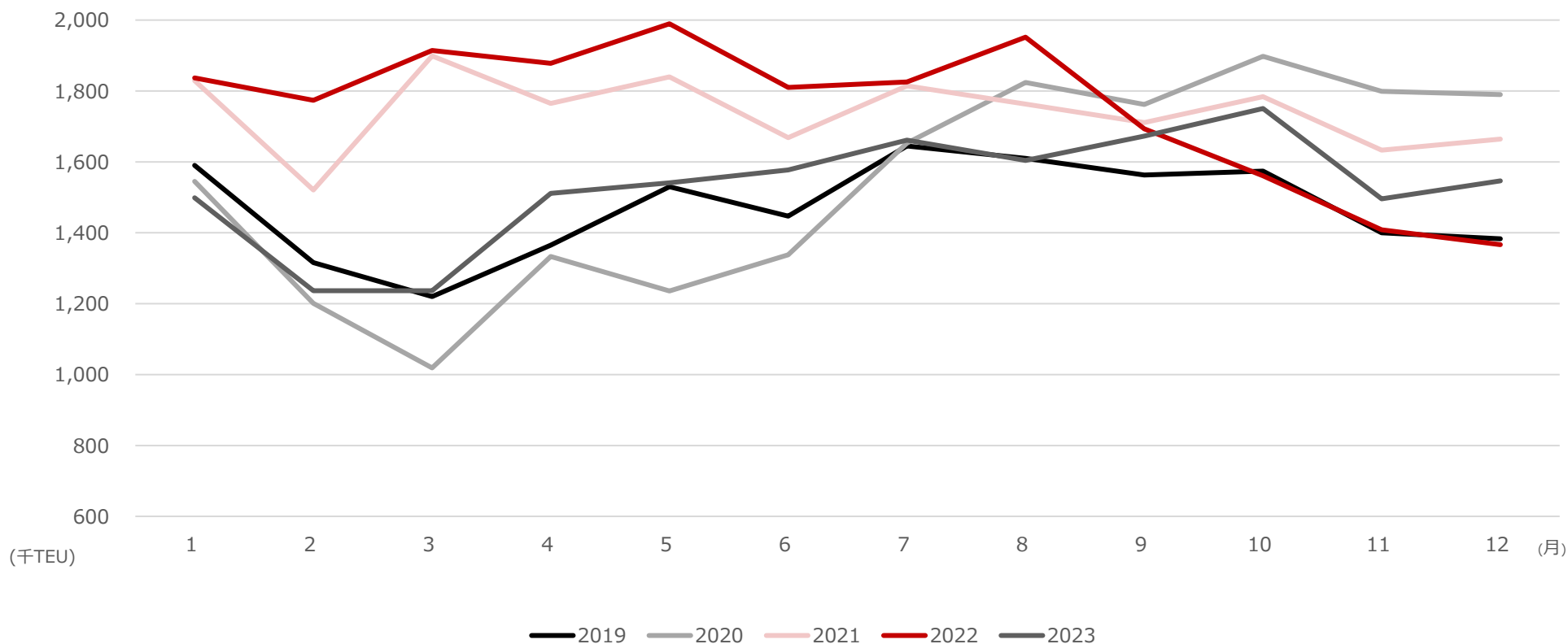
* SCFI: Shanghai Containerized Freight Index

* 地中海・北欧州運賃は\$/TEU、北米西岸・東岸運賃は\$/FEU

アジアー北米航路 コンテナ貨物荷動き (2023年12月迄)

2023年1-12月累計の荷動き

- ▶ 2019年1-12月累計(コロナ禍前)対比：約4%増加
- ▶ 2020年1-12月累計対比：約0.4%減少
- ▶ 2021年1-12月累計対比：約14%減少
- ▶ 2022年1-12月累計対比：約15%減少

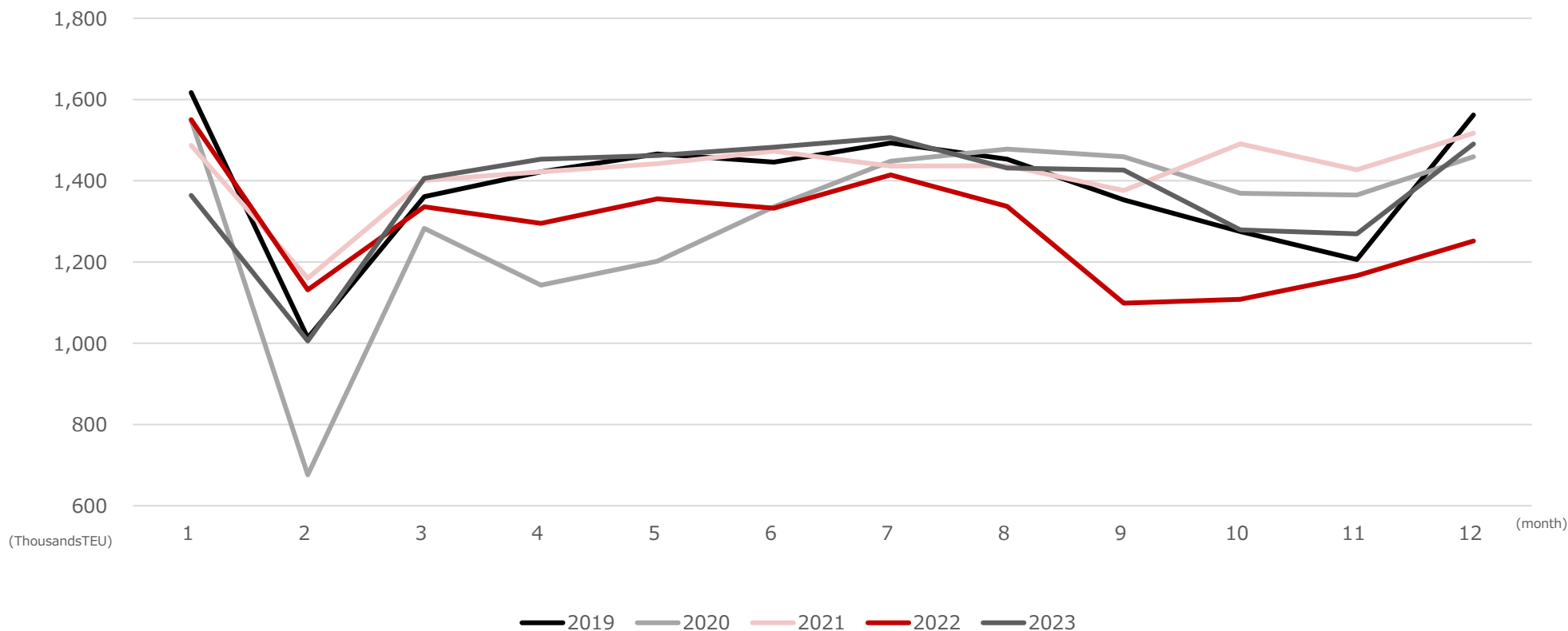


出典：日本海事センター/Piers

アジアー欧州航路 コンテナ貨物荷動き (2023年12月迄)

2023年1-12月累計の荷動き

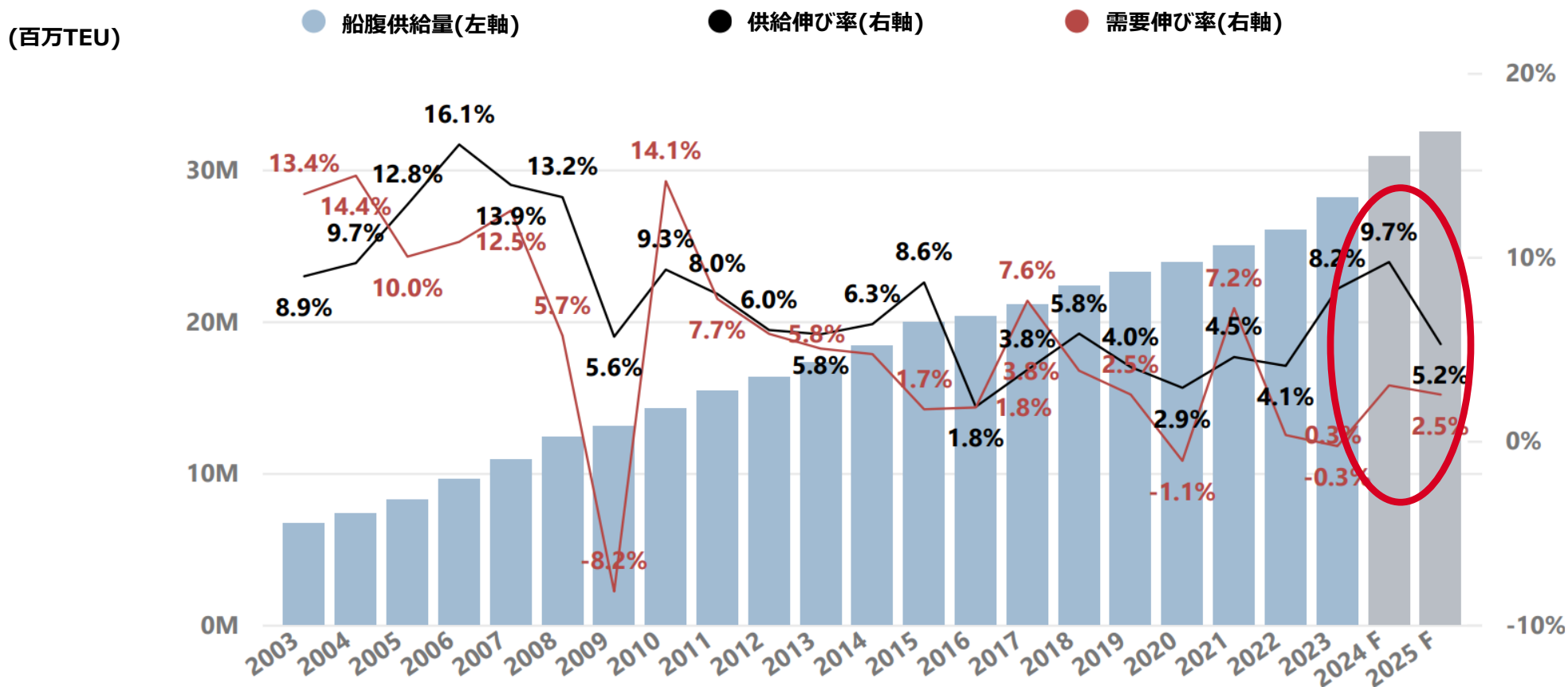
- ▶ 2019年1-12月累計(コロナ禍前)対比：約0.5%減少
- ▶ 2020年1-12月累計対比：約5%増加
- ▶ 2021年1-12月累計対比：約3%減少
- ▶ 2022年1-12月累計対比：約7%増加



出典：日本海事センター/Piers

コンテナ船：需給伸び率見通し

- 2024年の新造船の供給見通しは前年比+9.7%、需要見通しは前年比+3%
- 2024年も新造船の供給増加があるが、昨年から導入された環境規制（就航船の燃費＝GHG排出量を制限）により、既存船の減速運航などの対応が予想され、供給増加が一定程度は吸収される見込み

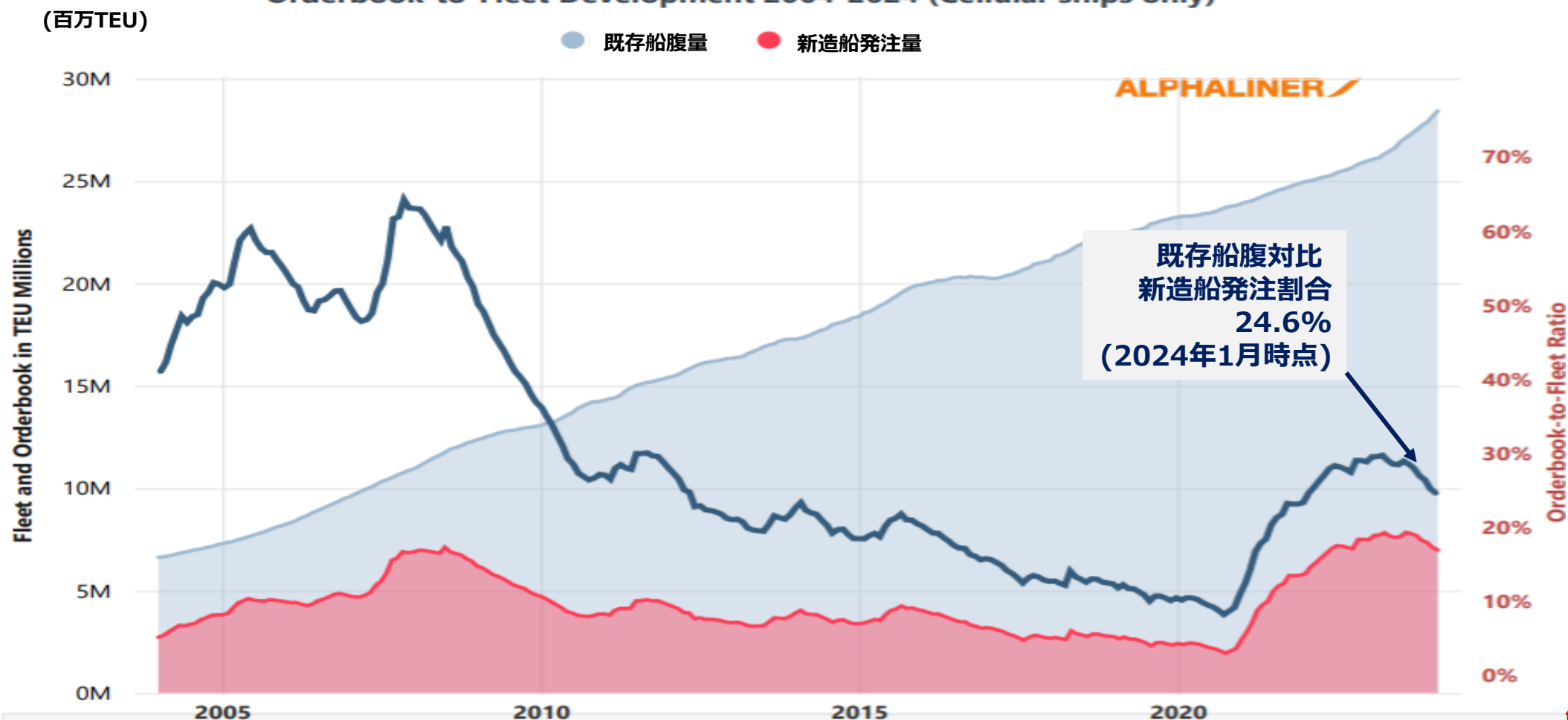


出典：Alphaliner

コンテナ船：既存船対比 新造船発注割合

- 既存船対比の新造船の発注割合は2024年1月時点で24.6%
- 過去の発注ブーム時との比較では引き続き低い水準に止まる
- 発注者も大半が事業者(船主やオペレーター)であり、過去とは異なる

Orderbook-to-Fleet Development 2004-2024 (Cellular ships only)



コンテナ船：船社数・規模の変化

- 2015年時点と比較して、合従連衡が進んだことで船社数は大きく減少
- 運航船腹量が150万TEUを超える大手船社も7社に集約され、三大アライアンスの船社数もそれぞれ減少しており、より機動的な配船サービスを提供

コンテナ船 船社数・規模の変化



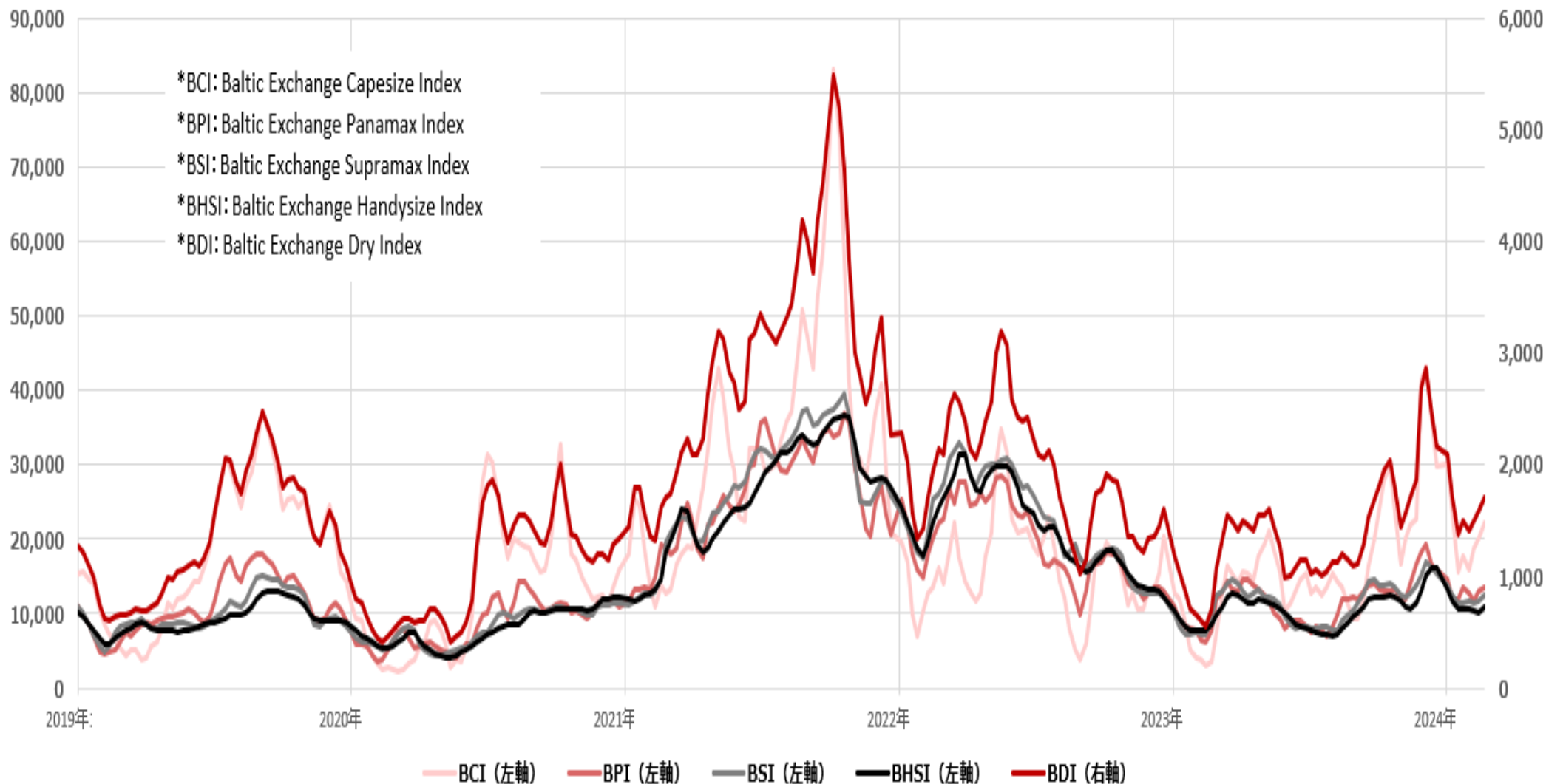
Alphalinerより当社作成

ドライバルク：BDI（バルチックドライバルク指数）推移

■ 足元CAPESIZEは堅調に推移、年末にかけて安定する見込。

(BCI/BPI/BSI/BHSI : US\$)

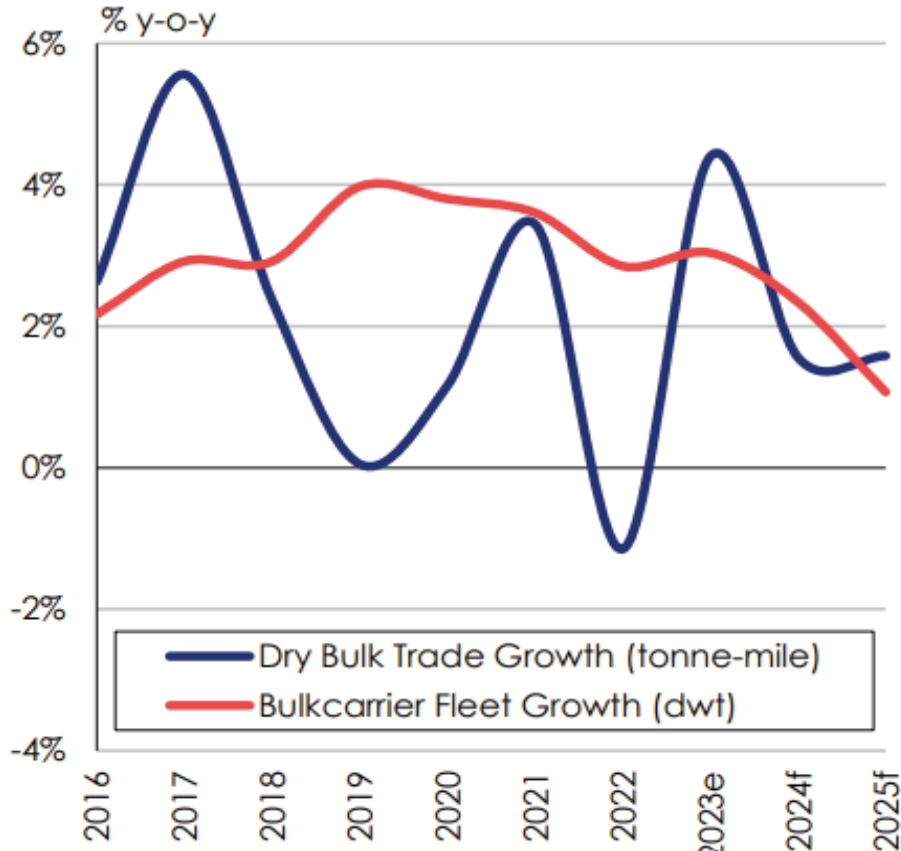
(BDI : ポイント)



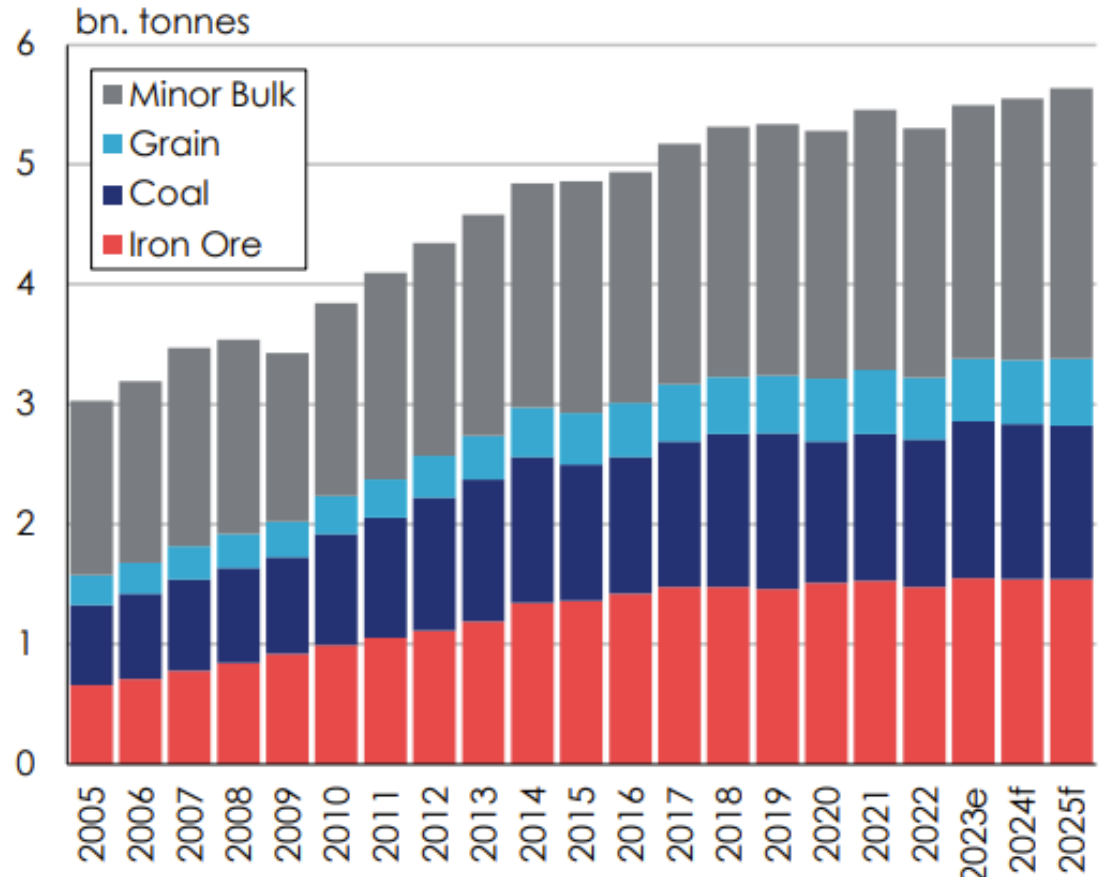
需給の見通し (ドライバルク)

- 供給サイドは、新造船の発注残は全体フリートの約9%と、過去30年で最低水準に留まる。
- 2024年には需要増加を供給増加が上回るものの、2025年には需給が改善する見込み。

■ 需給予想



■ 海上荷動き



(Clarksons Drybulk Outlook 2024年1月)

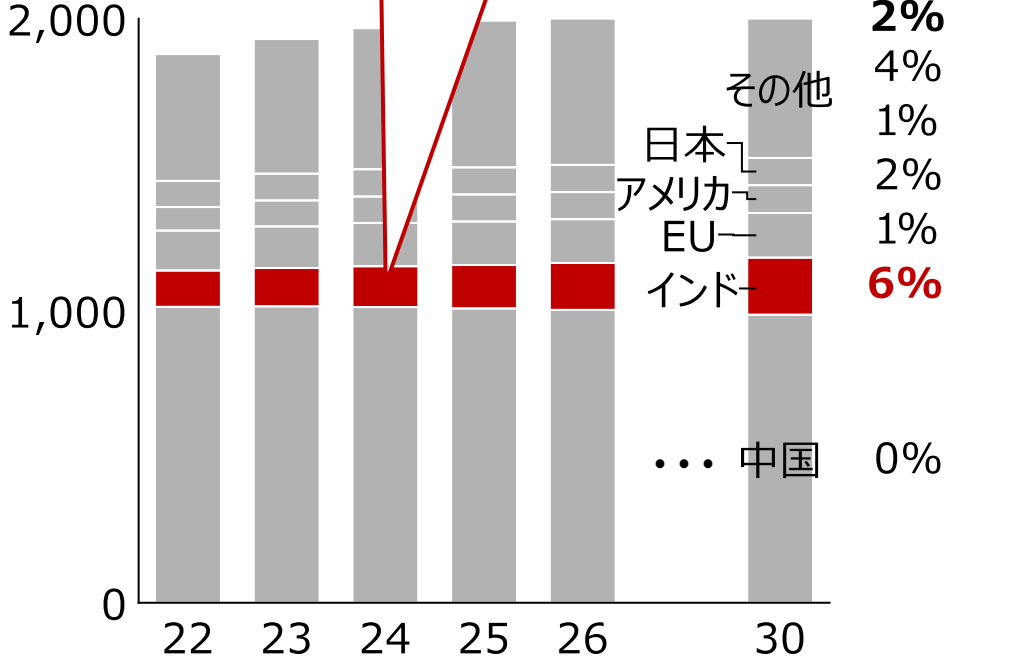
2. 通期業績・事業概況について

需要の見通し（鉄鋼原料）

海上輸送量は23年半ば以降は需要回復期に入り、インド等の新興地域が市場を牽引することで全体として横ばい~微増

粗鋼生産量

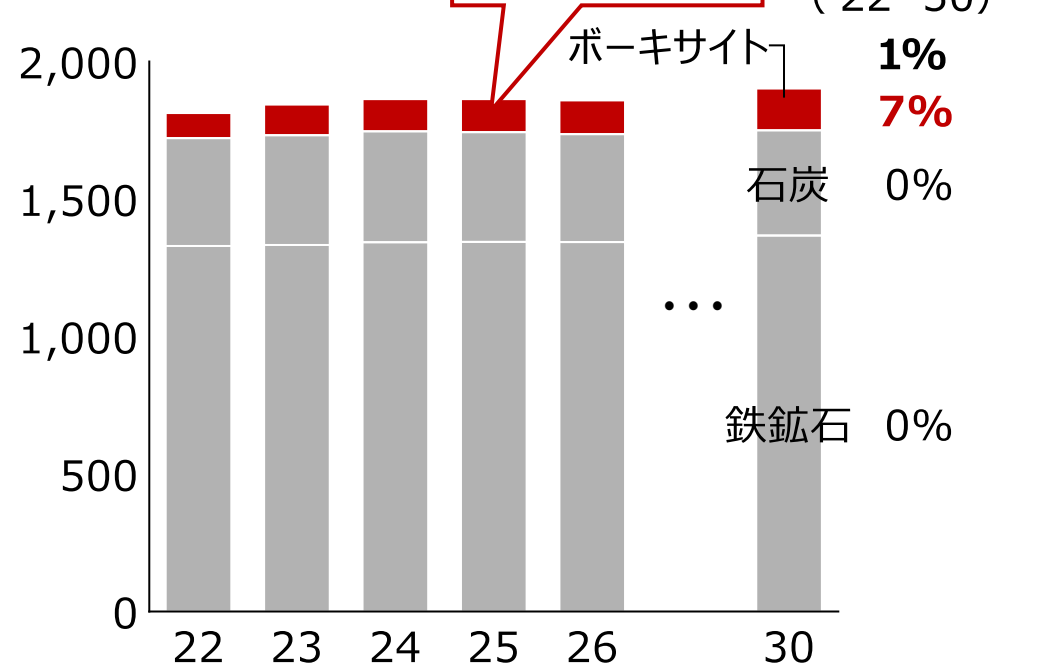
粗鋼生産量
(百万トン)



中国の粗鋼生産量は横ばいの一方、インド等の増加により、市場全体として微増の見通し

大型船海上輸送量

原料別海上輸送量
(百万トン)

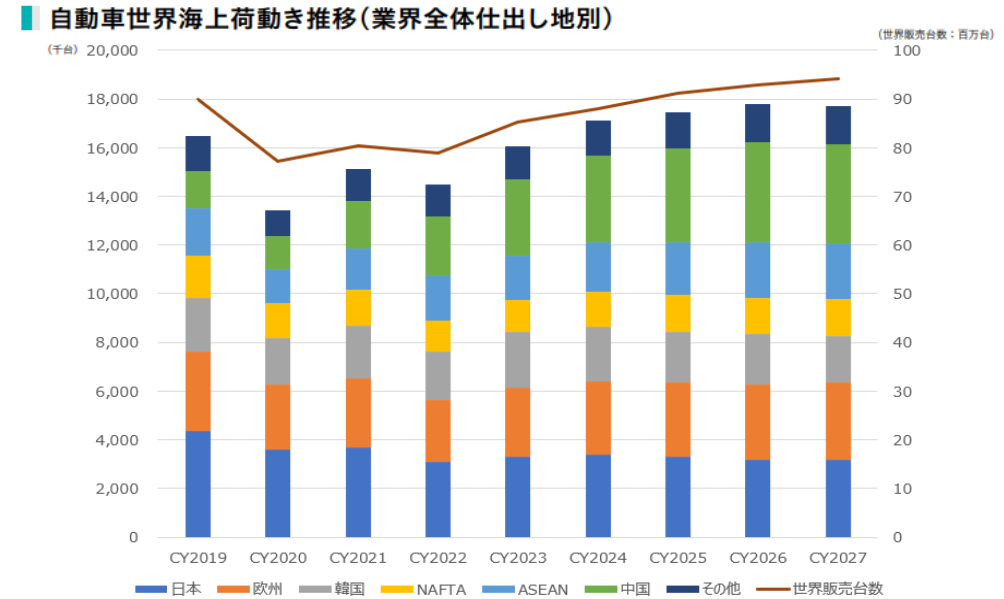
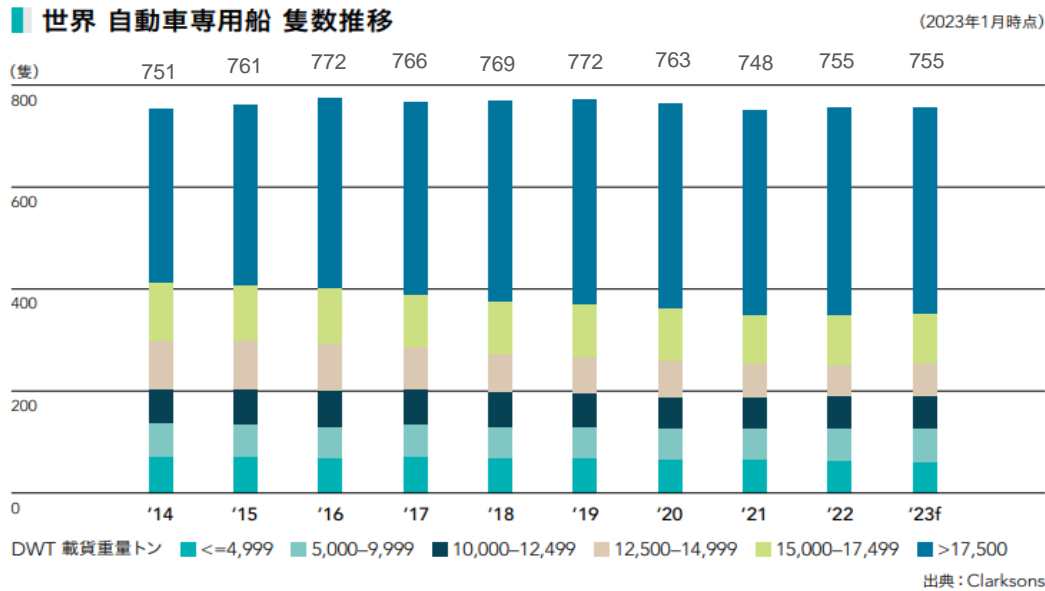


鉄鉱石・石炭の輸送量は横ばいだが、ボーキササイトの需要増により全体として微増の見通し

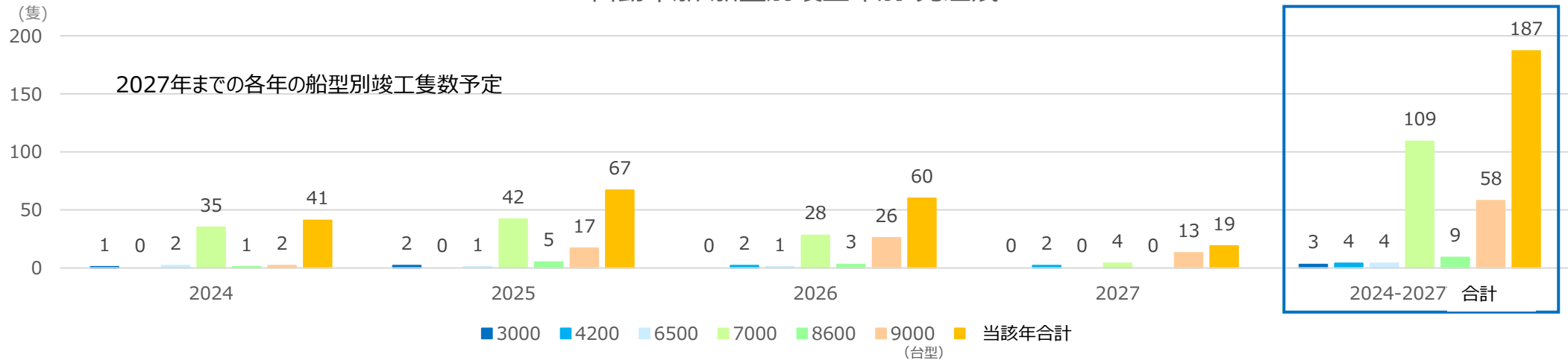
2. 通期業績・事業概況について

自動車船：需給動向

- ✓ 自動車船は全体で約700-800隻のフリート。
- ✓ 2023年以降約190隻の新造船竣工があるが、半導体など部品供給制限の緩和に伴う日系自動車メーカーの輸出拡大や中国出し貨物の増加などにより、需給タイトな状態は2026年ころまでは継続する見込み。



自動車船 船型別竣工年別 発注残



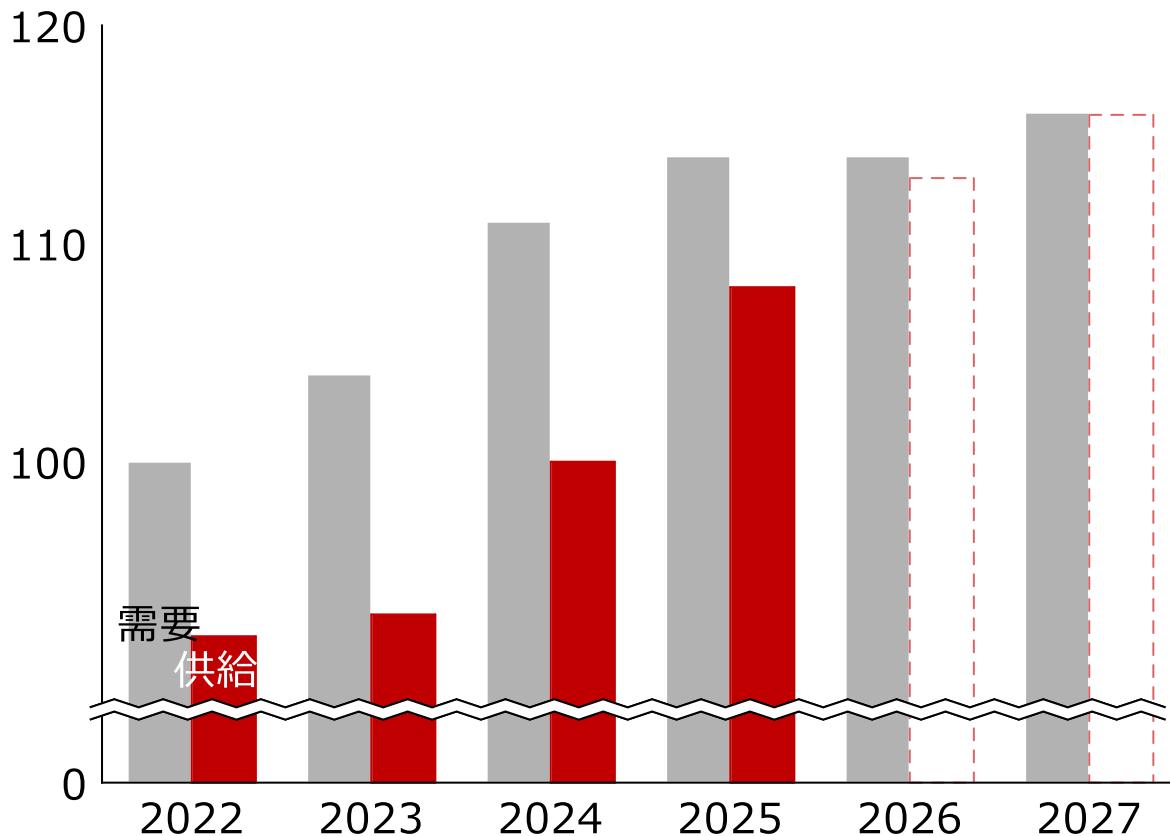
2. 通期業績・事業概況について

自動車船 需給の見通し

業界として順次新造船投入が進むも、2025年頃までは供給不足は継続する見通し。26年以降も環境対応船中心に追加新造発注は続き、27年に向かって需給はバランス・安定化していく予想

需給ギャップ予測

需要・供給指数（2022年の需要量を100とする）



【顕在化した供給トレンド】

既発注船竣工や、足もとの供給不足解消に向けた追加新造発注により供給増
顧客の脱炭素ニーズと環境規制強化を受け、新造は新燃料船が中心（当面はLNG船）

環境規制(CII等)の影響で、重油焚船の輸送能力減少(減速や老齢船退役)

【潜在的な供給トレンド】

[増加] 足もとの供給不足を受け追加の新造発注が拡大

[減少] 環境規制の厳格化が進み、重油焚船の輸送能力が想定以上に減少

[減少] ゼロエミッション船*の不透明性や需要減退懸念から、新造発注が滞る

* アンモニア、水素、メタノール、バイオ燃料等を燃料とする船舶
出典：S&Pデータ、業界紙・ブローカー情報を基に当社作成

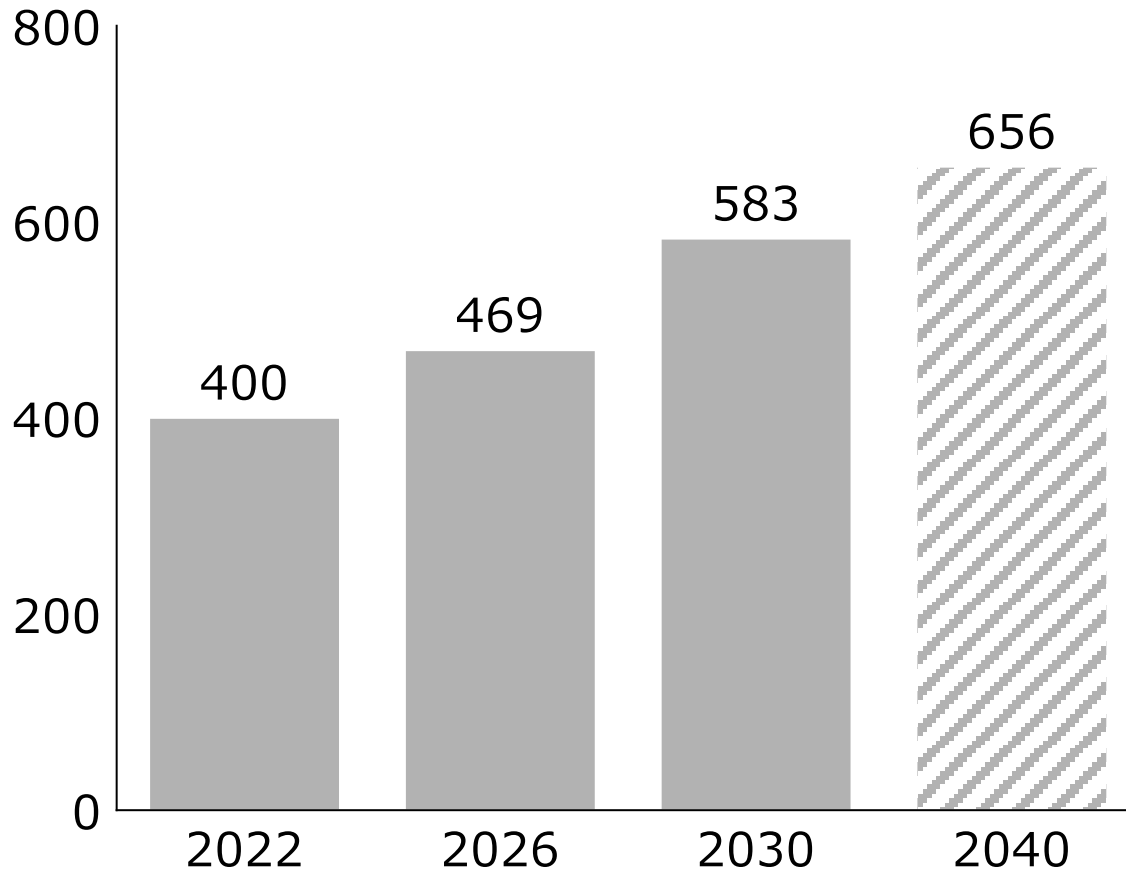
2. 通期業績・事業概況について

LNG需要の見通し

新興国におけるエネルギー需要増、代替エネルギーの普及時期に鑑みて、LNG需要は2030年、2040年に向けて堅調に増加する見通し

LNG需要量予測

世界LNG需要（百万トン／年）



LNG需要に関する見立て

新興国を中心とした経済成長に伴い、世界全体のエネルギー消費量が増加

脱炭素化の流れの中で、移行エネルギー（Transition Energy）としてのLNG需要は、2040年ころまでは順調に増加すると見込む

3. 中期経営計画(2022年5月発表)の 進捗、株主還元について

【事業戦略】鉄鋼原料・自動車船 – 成長戦略の進捗(2023年11月2日時点)

鉄鋼原料

持続的な収益成長を目指し、顧客密着と環境営業を梃子に日韓ミルとの関係を維持・強化しつつ、今後の成長が見込まれるインド・中東ミルや資源メジャーの長期契約を獲得

■ 需給

- ▶ 中国経済の先行き不透明感、欧米を中心としたインフレ・高金利による景気停滞などの不確実性
- ▶ 業界全体は燃料転換の方向性を見極めており、当面新造船竣工は限定的。老齢船(2010-12年の大量竣工)の退役などもあり、船腹供給量は横ばいから微減
- ▶ 30年度には100~110隻規模の船隊を想定、26年度以降も持続的な収益成長を目指す

■ 足元の対応、進捗

- ▶ 環境営業強化の実績として脱炭素化に向けた共同研究・包括協議に関する基本合意を2022年度に締結(JSW Steel(インド)、EGA(UAE)、Anglo American(英国))後、各社と脱炭素化の協議会を定期的に開催。具体化に向けて取組みを加速
- ▶ 船価高止まりなどを背景に、荷主の燃料転換が後ろ倒し、当社の新造船環境対応船発注についてもタイミングを見定めているところ
- ▶ AIを活用した喫水自動計測アプリケーションおよびドライバルク船のレイタイム計算書*¹自動作成システム“CHRONUS”を開発、特許出願。DXアプローチによる顧客サービス強化につなげる



*¹ レイタイム計算書：許容荷役時間と実際の荷役の時間の差を記録した滞船料と早出料の計算書

*³ OEM(Original Equipment Manufacturing)：自社製品製造企業で、資料上の意味は自動車メーカー

自動車船

堅調な需要を背景に、環境対応、H&H*²貨物の取り込みを機会として捉え、持続的な事業経営を実現

■ 需給

- ▶ 海上輸送需要は、世界販売台数の回復に加え中国輸出量の急激な増加もあり、今後も堅調に伸長する見通し
- ▶ EU当局による中国製EV車への補助金調査について今後の荷動きへの影響を注視
- ▶ 新造船竣工数は24年以降増加するが、荷動き増加に加え、環境規制による減速運航や老齢船の退役、港湾混雑などで26年にかけて供給不足が継続

■ 足元の対応、進捗

- ▶ 既存完成車OEM*³に対しての輸送能力を確保、需要増へ対応
- ▶ 配船効率改善、船入替による大型化など競争力ある船隊を整備
- ▶ H&H輸送能力増強に合わせ、H&H貨物集荷の更なる強化
- ▶ 輸送能力の拡充、及び低炭素・脱炭素化の目標達成に向けたLNG焚き燃料船の船隊増強(23年度1隻、24年度4隻、25年度5隻の調達・竣工を決定済)
- ▶ 当社の船腹数は23年9月末の79隻から、既存完成車OEMを中心とした輸送需要の見通しに沿って船隊を整備。低炭素・脱炭素化の目標達成に向け環境対応船の船隊を増強
- ▶ 次世代ゼロエミッション船・新技術の導入の検討開始
- ▶ EU-ETS*⁴への対応含めた環境対応について顧客との協議開始



*² High & Heavy貨物：建設機械、農機、鉄道車両などの大型貨物

*⁴ EU-ETS：EU排出量取引制度

【事業戦略】LNG輸送船・新規事業領域 – 成長戦略の進捗(2023年11月2日時点)

LNG輸送船

安定収益拡大による成長に向け、信頼できるパートナーとタッグを組み、川崎汽船の強みである「技術・営業一体となった顧客サポート」で顧客のニーズに応え、長期契約を拡大

■ 需給

- ▶ LNG需要は2030年、2040年に向けて堅調に増加の見通し
- ▶ 船腹供給面では、LNG輸送需要の堅調な成長を見越して新造発注が増加しており、造船キャパシティは逼迫
- ▶ 市場成長により、タイトな需給は継続
- ▶ 22年度(実績)44隻、26年度(目標)67隻と順調に隻数を伸ばしており、30年度には75隻以上の船隊を視野に入れる。中計期間以降の成長も目指す

■ 足元の対応、進捗

- ▶ 安定収益確保のために順調に契約を獲得。DGIとの長期契約締結(5月)。他にも国内外の顧客との商談が順調に進んでいる
- ▶ ペトロナスグループ向けマレーシア-中国間に従事する中型LNGシリーズ船3隻が9月までに滬東中華造船(集団)より全て竣工済み
- ▶ 6月にシンガポールにKME(K LINE MARINE & ENERGY PTE. LTD.)を設立。また、海技者の中国駐在も開始。市場の近くで海陸一体となった営業活動を展開



新規事業領域

中期経営計画に基づき、海運事業で培った豊富な経験とノウハウを生かし、社会の低・脱炭素化に資する新規事業領域に参画

■ 液化CO₂輸送事業への参画

- ▶ 2023年下期以降、世界初のフルスケールCCS*事業Northern Lightsでの船舶管理、NEDO実証事業での低温低圧でのCO₂輸送船を通じてノウハウを獲得し、脱炭素社会実現に貢献すべく取り組む
- ▶ 日本では経産省・JOGMECによる先進的CCS事業の獲得を目指して多くのコンソーシアムが検討を開始。当社も様々な輸送ネットワーク・バリューチェーン構築の検討に参加

■ 洋上風力発電支援事業

- ▶ 五洋建設と洋上風力の建設・保守分野における協業に関する覚書を2022年に締結、検討継続
- ▶ NEDOの洋上風力発電の低コスト化に向けた実証事業に採択され、日本での浮体式洋上風力の設置ガイドラインの策定を目指す

■ 水素/アンモニア輸送事業への参画

- ▶ 海上輸送を主とする国際水素サプライチェーンの構築に向け、JSE Oceanへの出資を通じ、液化水素の海上輸送確立を目指し協業することに合意(2023年9月)



* CCS : Carbon Capture and Storage

社会の低・脱炭素化(CCS事業による取り組み)

ノルウェー

Northern Lights

ノルウェー政府主導
フルスケールCCS
事業の輸送を担う

日本

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

NEDO公募事業
低温低圧の液化CO₂船舶輸送の技術開発

オーストラリア

日豪 CCS バリューチェーン構築に向けた 事業性調査

住友商事株式会社・東邦ガス株式会社・
Woodside Energy Ltd社・"K"LINE
日豪間の長距離・大規模な国際輸送の検討

マレーシア

マレーシアにおける CCS 共同開発

Petronas・石油資源開発株式会社・
日揮グローバル株式会社・"K"LINE
液化CO₂船・浮体式設備による長距離・大規模な
国際輸送の検討

欧州

Northern Lightsに続く案件への
参画をターゲットとする

- ▶ オペレーションノウハウ確立
- ▶ トラックレコードの積上
- ▶ 船陸一帯の組織体制強化

日本

NEDO公募事業での実地検証

- ▶ 実際の液化CO₂船舶輸送
- ▶ 低温低圧輸送オペレーション
技術の確立








アジア・
太平洋

大規模な液化CO₂国際輸送事業化
に向けて、バリューチェーン全体の検討に
参画

3. 中期経営計画(2022年5月発表)の進捗、株主還元について

【資本政策】資本政策の進捗と企業価値向上に向けて(2024年2月2日時点)

中計「資本政策」に掲げる重点項目を着実に実行することで、企業価値の更なる向上を促進

 稼ぐ力の強化	<ul style="list-style-type: none">中計事業戦略に基づく資本コストを満たした利益成長として営業CF1.2兆円へ順調に進捗中計期間に於ける経常利益目標1,400億円の安定的かつ前倒し達成が視野に	営業CF 1.2 兆円*	 経営管理の更なる高度化の推進
 投資計画 (成長投資の促進)	<ul style="list-style-type: none">企業価値向上に必要な投資は、投資規律を緩めずに促進「成長を牽引する役割を担う事業」への投資強化と、事業・機能戦略に基づいて「低炭素・脱炭素化を機会とした環境投資」を強化することで成長を実現	投資CF 6,300 億円*	<ul style="list-style-type: none">資本コストとキャッシュフローを意識した経営管理として事業別責任会計によるKPIの運用を開始
 株主還元政策	<ul style="list-style-type: none">23・24年度は年間配当250円/株(基礎配当120円/株+追加配当130円/株)を予定引き続き、中計期間累計(26年度迄)5,000億円以上の還元を予定(従来計画どおり)資本効率の改善を念頭に、積極的かつ機動的な株主還元政策を引き続き検討	株主還元 5,000 億円~*	<ul style="list-style-type: none">事業ポートフォリオ経営及びキャッシュフローを重視した経営を強化 →当社事業特性を考慮した事業別経営管理3表を導入
 企業価値向上に向けて	<ul style="list-style-type: none">PBR1.0倍以上を足元で達成。稼ぐ力の強化と資本効率の改善によりROE10%以上を持続的に達成し、更なる成長期待醸成によるPERの改善を念頭にPBR1.0倍以上の維持・向上を目指す事業リスクを意識した財務健全性と資本効率を両立した最適資本構成についての検討を継続最適資本構成含む中計資本政策における株主還元政策と「成長を牽引する役割を担う事業」を中核とした更なる成長戦略のアップデートについて24年5月に公表予定IR活動の強化によりステークホルダーとの対話を促進し、成長戦略の市場への更なる浸透を図る「成長を牽引する役割を担う事業」及び「新規事業領域」について24年度第1四半期に事業説明会を開催予定	PBR 1.0倍以上 維持・向上	ROIC 6.0~7.0% (26年度目標)

中期経営計画に基づき、「稼ぐ力」の強化を進め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

*23年5月に公表した中計期間(26年度迄)における営業CF、投資CF、還元総額のキャッシュアロケーション計画値

3. 中期経営計画(2022年5月発表) の進捗、株主還元について

【資本政策】：キャッシュアロケーション

中期経営計画発表時より、中計期間における営業CFは2,000億円の上振れを計画
 企業価値向上に必要な事業投資を実施したうえで、5,000億円以上の株主還元を実施する計画

業績改善により、営業CFが発表時より2,000億円増加する見込み

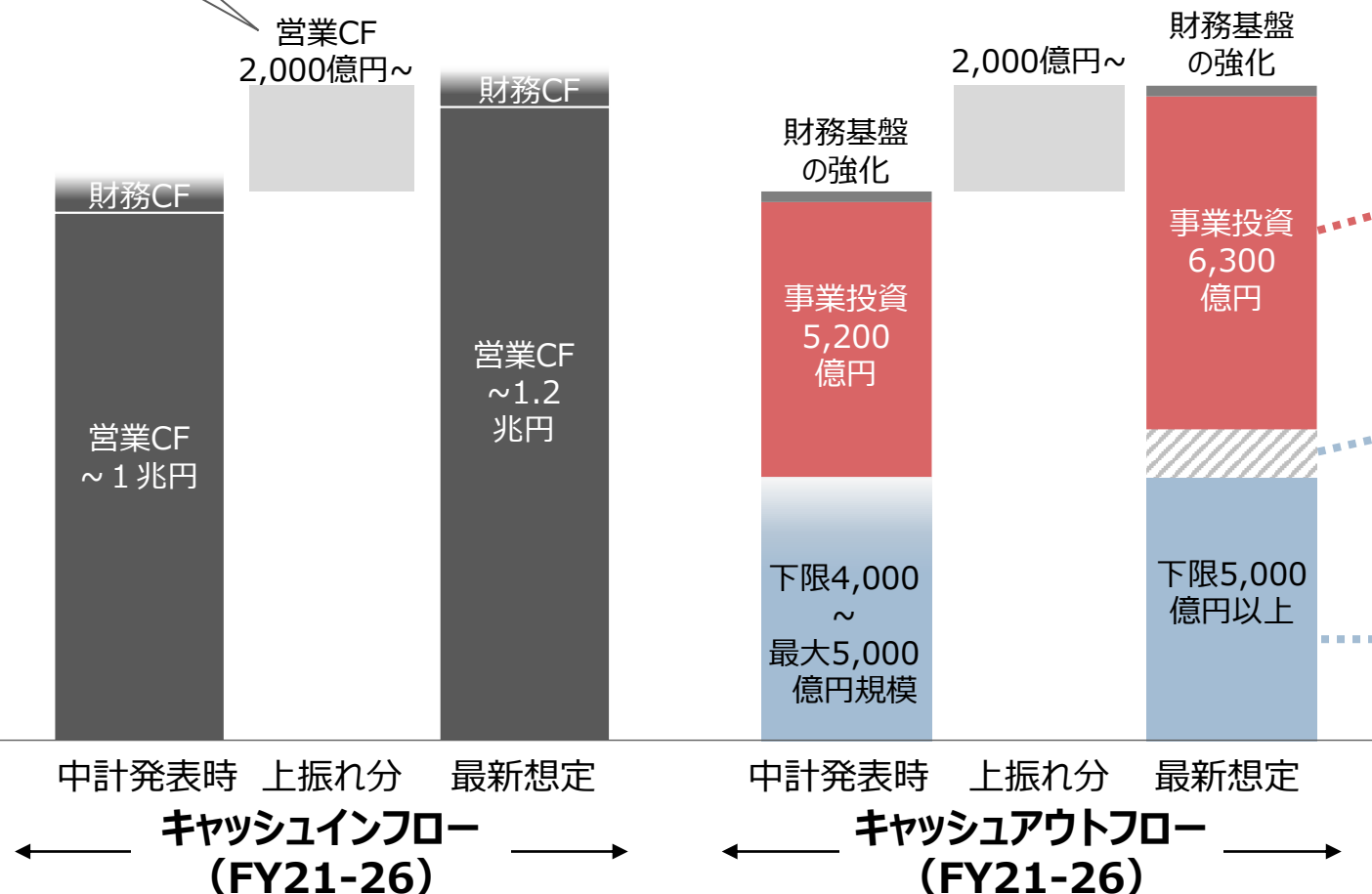
上振れCFについての 資源配分の考え方

創出キャッシュは成長投資と株主還元のバランスを考慮

為替影響や新たな投資機会等により、中期経営計画発表時点より投資CF1,100億円増の6,300億円を計画

投資／株主還元

営業CF上振れにより、5,000億円以上の株主還元を実施する計画（下限を4,000億円から1,000億円以上引き上げ）

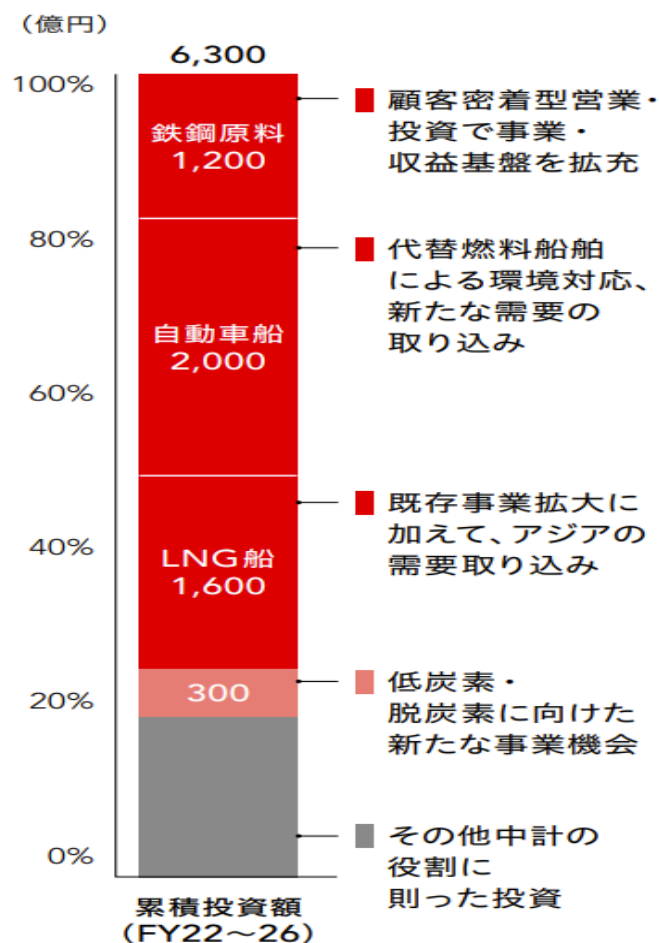


3. 中期経営計画(2022年5月発表)の進捗、株主還元について

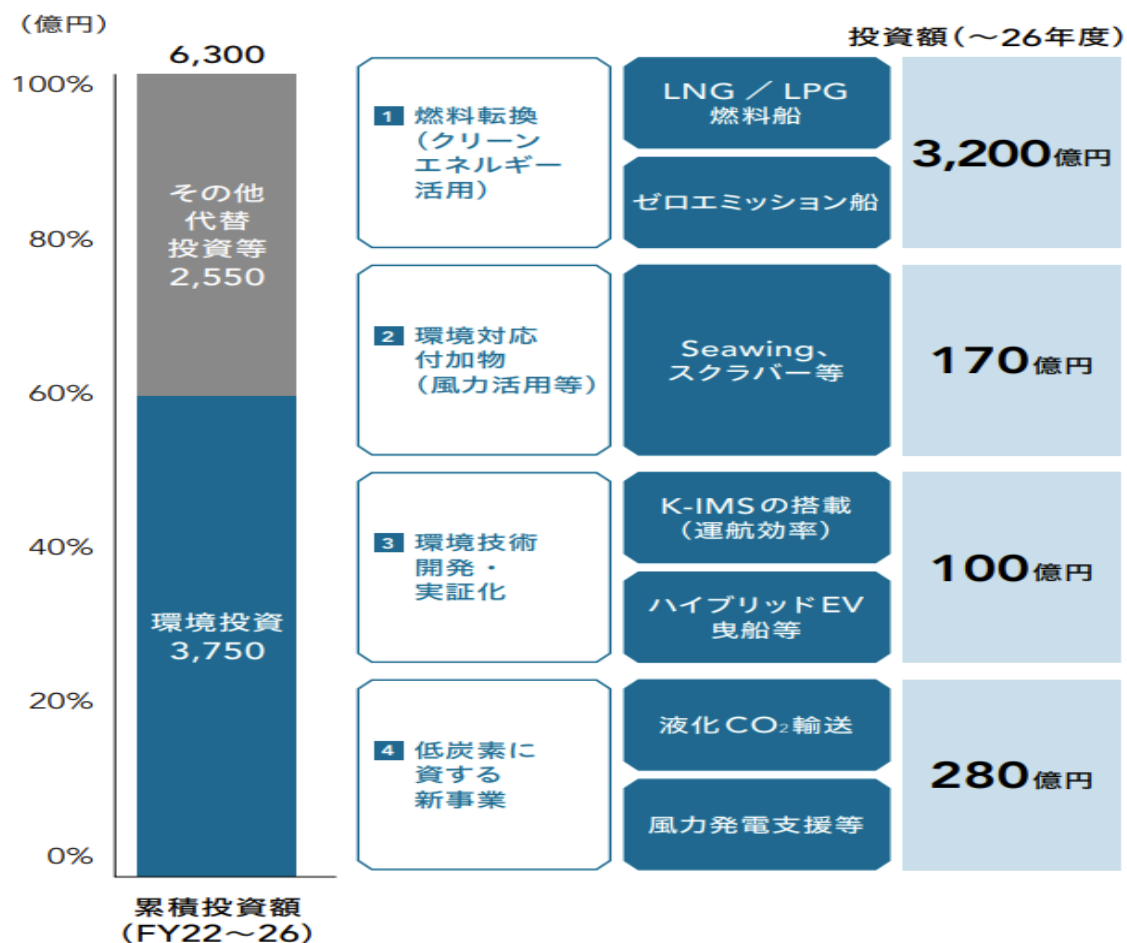
事業投資計画内訳

26年度までの中計期間における投資総額6,300億円の80%を成長を牽引する役割の3事業に集中させ、また60%を環境投資に配分し、成長投資と環境投資を戦略的に進める計画。

「成長を牽引する役割」に
投資の80%を集中



競争優位性を確立する
環境への投資は60%



【資本政策】株主還元政策(2024年2月2日時点)

23年5月公表の株主還元政策に基づいた中計期間の還元総額5,000億円~について、株主価値向上のための適切な配当と機動的な自己株式取得を積極的に実施

■ 配当

2023年度

年間配当予想

今回公表：**250円/株**(前回公表：200円/株)

期末配当予想は**150円/株**(前回公表：100円)

+50円の追加配当

2024年度

年間配当予想

今回公表：**250円/株**(前回公表：120円/株)

(株式分割前基準)

+130円の追加配当

【株式分割について】

2024年4月1日を効力発生日として普通株式1株を3株に分割いたします

1株当たり株式への配当及び追加還元

還元総額

	実績		計画		
	21~22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
追加還元			<ul style="list-style-type: none"> 還元総額5,000億円~について、検討を継続 24年5月に24年度以降の中計期間の還元方針を公表予定 		
機動的な還元		自己株式取得 562億円			
追加配当		追加配当 130円/株	追加配当 130円/株		
基礎配当		基礎配当 120円/株	基礎配当 120円/株	基礎配当 120円/株	基礎配当 120円/株
機動的な還元		562億円			
追加配当		310億円 (130円/株)	310億円 (130円/株)		
基礎配当		290億円 (120円/株)	870億円(290億円/年) (120円/株)		
還元総額	2,500億円	2,500億円~			

引き続き中計期間において業績動向を見極め、最適資本構成を常に意識し企業価値向上に必要な投資及び財務健全性を確保のうえ、適正資本を超える部分についてはキャッシュフローを踏まえて積極的に自己株式取得を含めた株主還元を検討

本日のまとめ

- コンテナ船市況は正常化に向かっており、ONEの今期業績は過去2年と比較すると大幅減
- 自営事業が好調で川崎汽船全体の経常利益レベルでは2022年度、2021年度に次ぐ過去3番目のレベル
- 中期経営計画における自営事業の経常利益目標引き上げる予定
 - ✓ 中計では2026年度の経常利益目標として1,400億円、このうち700億円は自営事業
 - ✓ 2023年度の経常利益は既にこの目標に近い水準→経常利益1,400億円の目線の引き上げを検討、5月に公表予定
- 株主還元について2023年度、2024年度の増配を公表。2024年度以降の追加株主還元政策については、5月にアップデート予定
- ONEが成長していくための、事業計画、投資計画、資本政策などを策定中
- PER、ROE向上で引き続き、PBR1倍以上を目指す

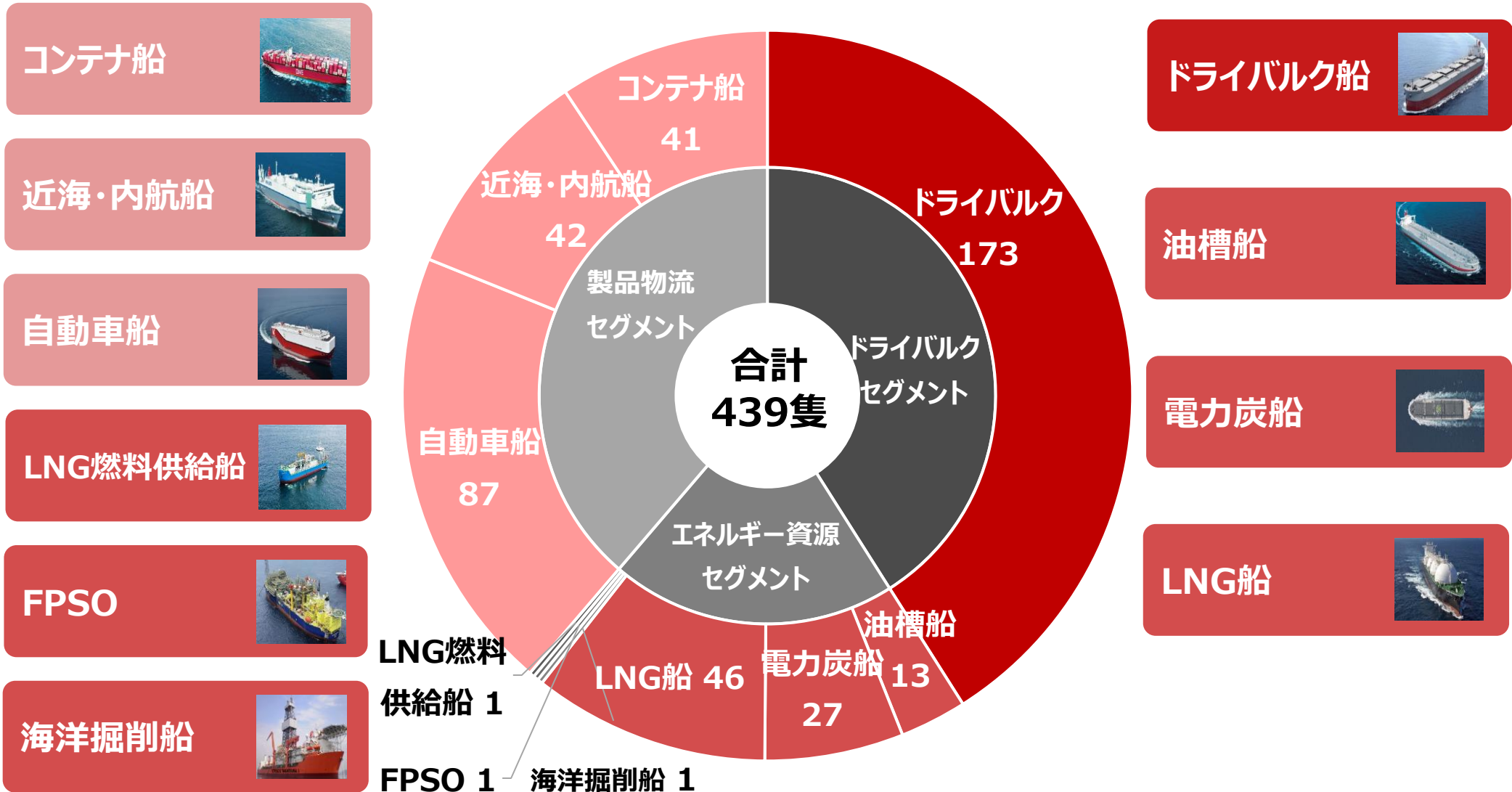
| Appendix ~事業紹介/企業情報~

沿革～挑戦・変革の連続～

 	<p>2022 世界初のCCS(CO2回収貯留)プロジェクトである液化CO2船2隻の長期契約を締結 ※2024年に3隻目についても契約締結</p> <p>CDP「気候変動」分野で最高評価「Aリスト」に7年連続選定</p>	  	<p>2016 環境フラッグシップ「DRIVE GREEN HIGHWAY」竣工</p>	
 	<p>2021 LNG燃料自動車専用船「CENTURY HIGHWAY GREEN」竣工 国内初のトランジション・ファイナンス（脱炭素に向けた移行ファイナンス）を導入</p> <p>「K LINE 環境ビジョン2050」2050年目標改定</p> <p>シンガポール初となる LNG 燃料供給船「FUELNG BELLINA」の船舶管理を開始</p>	  	<p>2015 環境長期指針「K LINE 環境ビジョン2050」策定</p> <p>14,000TEU型コンテナ船「MILLAU BRIDGE」竣工</p>	
	<p>2020 国内初の LNG燃料供給船「かぐや」竣工</p>		<p>1994 電力炭輸送船「CORONA ACE」竣工 幅広浅喫水で日本の石炭火力発電所向け船型のスタンダードに</p>	
	<p>2019 創立100周年</p>		<p>1986 北米で日本船社初のダブルスタックトレイン（コンテナ2段積み鉄道輸送）サービス開始</p>	
	<p>HySTRAに加入 世界初の液化水素運搬船の実証試験に参画</p>		<p>1983 日本籍初のLNG船「尾州丸」竣工</p>	
	<p>風力利用の自動カイトシステム「Seawing」搭載を決定</p>		<p>1970 日本初の自動車専用船「第十とよた丸」竣工</p>	
	<p>2018 Ocean Network Express (ONE) スタート</p>		<p>1968 当社初のフルコンテナ船「ごうるでんげいとぶりっし」竣工</p>	
			<p>1919 川崎汽船設立</p>	

グループ運航船舶 (2023年12月末時点)

■ 総合海運会社として様々な種類の船舶を運航しています。



ドライバルクセグメント (鉄鋼原料/バルクキャリア事業)

- 鉄鉱石・石炭・穀物の3大貨物の他、木材・ニッケル・製紙原料などバラ積み貨物を輸送。
- 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。
- 同事業規模は世界でもトップクラス。



ケープサイズ



パナマックス

ドライバルク(全船型) 船社ランキング

(2024年1月時点)

ランキング	会社名	重量(10万トン)	隻数
1	China COSCO Shipping	365.9	328
2	Fredriksen Group	152.7	108
3	日本郵船	133.3	146
4	Star Bulk Carriers	131.8	117
5	Berge Bulk	124.6	66
6	China Merchants	119.3	97
7	川崎汽船	119.1	98
8	Pan Ocean	113.4	77
9	ICBC	109.7	35
10	China Dev Bank (CDB)	104.7	118

* 保有船および一部備船を含む

出典: Clarksons

エネルギー資源セグメント (油槽船/燃料事業)

- 油槽船事業は原油やLPG（液化石油ガス）など石油関連の海上輸送を担う。
- 培われた技術と安全運航を強みとし、国内外顧客向けにグローバルな事業を展開。
- 大型原油タンカー（VLCC）は一度に34万キロリットルの原油を運ぶ事が可能。



油槽船(VLCC)



LPG船

- 燃料事業は燃料調達に加え、LNG燃料供給の事業化、アンモニア燃料供給の共同検討、液化水素運搬船の実証試験に取り組み、環境負荷の低減に貢献。
- 2020年10月に、合併会社を通じて、中部地区における船舶向けのLNG燃料供給事業開始
- 2021年2月にシンガポール初となるLNG燃料供給船「FUELNG BELLINA」の船舶管理を開始。



LNG燃料供給船
“FUELING BELLINA”



液化水素運搬船「すいそ ふろんていあ」
(写真提供：川崎重工業株式会社)

エネルギー資源セグメント (海洋・電力事業)

- 火力発電所の燃料として使用する石炭を輸送する電力炭船は、日本の火力発電所の寄港制限に合わせて独自に開発した幅広浅喫水の石炭輸送専用船隊「コロナシリーズ」により、日本国内と台湾の電力会社向けに主にオーストラリアやインドネシアから安全かつ安定的に輸送。
- 海洋事業は、当社が参画するドリルシップはブラジル沖、FPSOはガーナ沖で稼働。
- “世界初” 船上CO2回収装置の実証試験 (“CC-Ocean”プロジェクト)を実施、排ガスからのCO2分離・回収に成功。



コロナシリーズ



船上CO2回収装置と “CC-Ocean”
(Carbon Capture on the Ocean)
プロジェクトロゴ



**海洋掘削船
(ドリルシップ)**

油田・天然ガス田の探査掘削などを目的とした浮体式海洋掘削装置の一種。



FPSO

(Floating Production, Storage and Offloading system: 浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備)

エネルギー資源セグメント (LNG船/カーボンニュートラル事業)

- LNG(液化天然ガス)船事業は、クリーンエネルギーとして世界的に需要が広がるLNGの輸送をグローバルに提供。液化された天然ガスをマイナス162度に冷却した状態で輸送。高度な安全性が求められる。同事業規模は世界でもトップクラス
- カーボンニュートラル事業においては、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、CO2ネットゼロに向けた事業展開を促進。



LNG船

LNG船社ランキング

(2023年3月時点)

ランキング	会社名	隻数
1	商船三井	94
2	日本郵船	86
3	Nakilat	69
4	Seapeak	47
5	川崎汽船	44
5	Maran Gas	44
7	MISC	29
8	Gaslog	26
9	飯野海運	25
10	Bergesen Worldwide	23



オフショア支援船“あかつき”

・2021年6月に、川崎近海汽船株式会社との洋上風力発電向け作業船事業会社(ケイライン・ウィンド・サービス株式会社)を設立。2022年8月に五洋建設と洋上風力の建設・保守分野における船舶管理業に関する協業についての覚書を締結。



当社作成

液化CO2船(画像提供: Northern Lights社)

・2022年12月に、当社子会社を通じて、Northern Lights JV DA社(海外エネルギー大手3社が出資する合弁会社)と7,500m3の液化CO2船2隻の長期契約を締結。世界初のCO2回収貯留プロジェクトに従事する予定。

製品物流セグメント (自動車船事業)

- 自動車船事業は、自動車輸送のパイオニアとして、乗用車やトラックなどの完成車の安全かつ迅速な輸送サービスを提供。自動車のほか、建設機械や鉄道車両などのRORO貨物（シャーシなどを使って積み上げされる貨物）輸送も強化。
- 環境対応にも配慮しながら船隊整備に取り組み、当社初のLNGを燃料とする自動車専用船「CENTURY HIGHWAY GREEN」が2021年3月竣工。



CENTURY HIGHWAY GREEN

自動車船 船社ランキング

(2023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	キャパシティシェア
1	WWO AS	115	16.9%	776,556	19.2%
2	日本郵船	104	15.2%	638,106	15.8%
3	商船三井	88	12.9%	525,859	13.0%
4	川崎汽船	77	11.3%	462,087	11.4%
5	GLOVIS	75	11.0%	490,630	12.2%
6	Grimaldi	53	7.8%	255,692	6.3%
7	HOEGH	36	5.3%	248,515	6.2%
8	トヨフジ海運	16	2.3%	70,000	1.7%
9	ZIM	14	2.1%	70,070	1.7%
	その他	104	15.2%	500,428	12.4%
	合計	682	100.0%	4,037,943	100.0%

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



鉄道車両の荷役作業

製品物流セグメント (物流・港湾事業)

- 物流事業では、海上貨物輸送のみならず、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た総合物流事業を展開。
- 港湾事業では、国内4港（東京、横浜、大阪、神戸）でコンテナターミナルも運営。

当社グループ アジア地域での地域密着型総合物流事業



インド：
陸上輸送事業/倉庫業/
NVOCC事業



中国：倉庫業/NVOCC事業



タイ：
完成車陸送事業/陸上輸送事業/
倉庫業/冷凍・冷蔵倉庫業/
NVOCC事業



インドネシア：
完成車陸送事業/二輪車輸送/
陸上輸送事業/倉庫業/
NVOCC事業

当社グループ 自動車物流事業展開 (11ヶ国11拠点)



ベトナム：
PDI/冷凍・冷蔵倉庫業/
NVOCC事業



オーストラリア：
完成車陸送事業/PDI/
NVOCC事業

- 完成車陸送事業
- 二輪車輸送事業
- PDI (Pre Delivery Inspection)
- 陸上輸送事業 (コンテナ輸送とトラック輸送)
- 倉庫業
- 冷凍・冷蔵倉庫業
- ◆ NVOCC事業
- ▲ 構内物流

製品物流セグメント (近海・内航事業)

- 近海・内航事業は、2022年6月に完全子会社化した川崎近海汽船株式会社にて、国内旅客フェリー、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、またアジア発着の貨物向けに一般貨物船やバルク船も運航。
- 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を拡充。(以下、写真)



国内旅客フェリー



オフショア支援船“あかつき”



内航RORO船

製品物流セグメント (コンテナ船事業)

- 国際規格のコンテナを利用することで、家具、衣料品、生鮮食料品など多様な貨物を、内陸も含めて効率よく輸送。
- 2018年4月以降、邦船3社で設立したONE社へ事業を統合。
- 統合により約150万TEU、世界第7位、グローバルシェア約6%へと規模を拡大、競争力を強化。



コンテナ船船社ランキング

(2023年12月時点)

ランキング	会社名	TEU	隻数	シェア
1	● MSC	5,506,913	792	19.8%
2	● APM-Maersk	4,152,375	684	14.9%
3	● CMA CGM Group	3,542,748	619	12.7%
4	● COSCO Group	3,051,113	491	11.0%
5	● Hapag-Lloyd	1,968,136	266	7.1%
6	● ONE	1,731,270	228	6.2%
7	● Evergreen	1,642,979	210	5.9%
8	● HMM	783,732	70	2.8%
9	● Yang Ming	707,423	94	2.5%
10	● ZIM	585,010	121	2.1%
11	● Wan Hai Lines	470,177	119	1.7%
12	● PIL	298,653	91	1.1%
	その他	3,417,528	2,156	12.3%
	合計	27,858,057	5,941	100.0%

各アライアンスメンバー

● THE Alliance : ONE、Hapag-Lloyd、Yang Ming、HMM

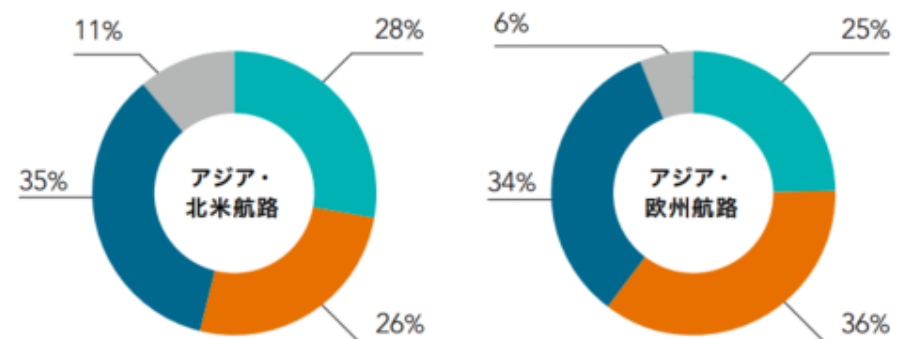
● OCEAN Alliance : COSCO Group、CMA CGM Group、Evergreen

● 2M : APM-Maersk、MSC

Alphalinerより当社作成

主要アライアンス 航路別投入キャパシティ比率

(2023年12月時点)

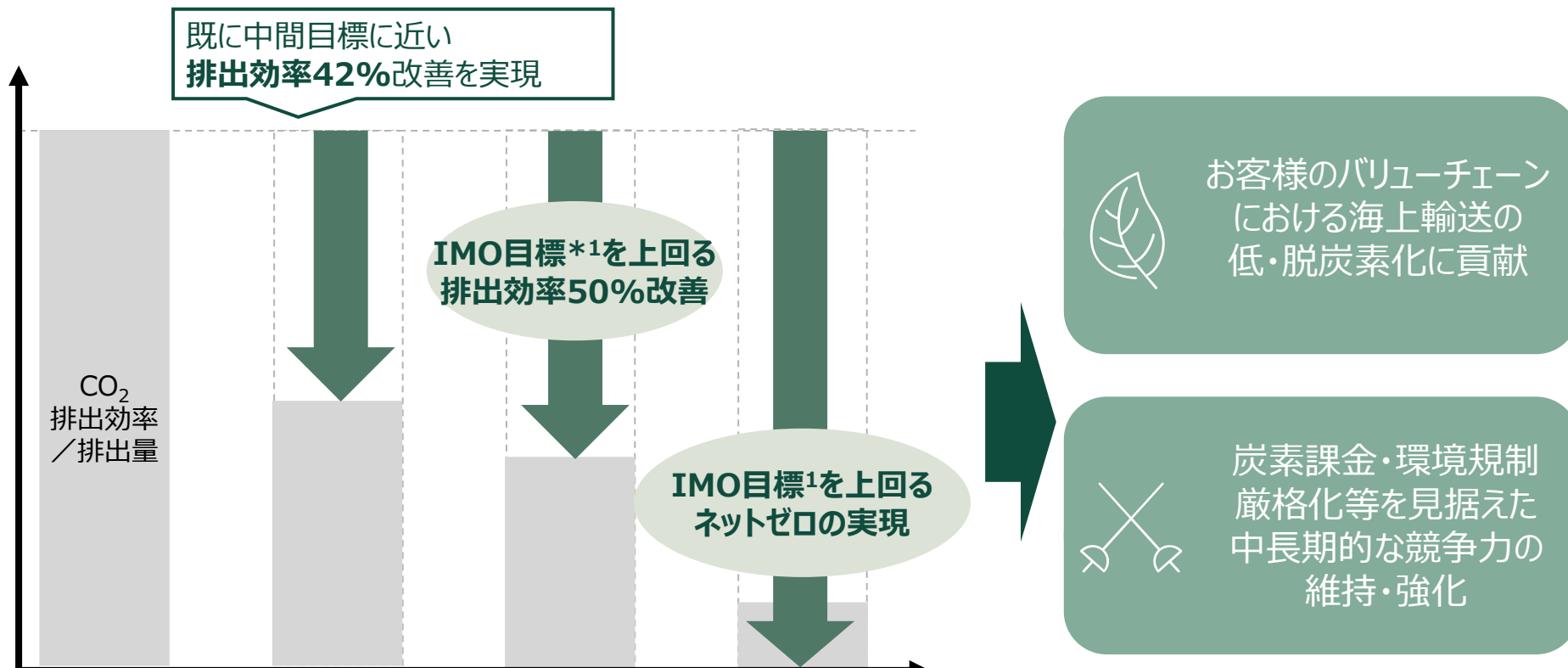


■ THE Alliance ■ 2M ■ OCEAN Alliance ■ Other Non-Alliance

出典：Alphaliner

自社の低・脱炭素化における目標

“K” LINE環境ビジョン2050で掲げたIMO基準を上回る独自目標を目指し、業界を牽引する積極的な環境対応によって、競争優位性を発揮していく



	2008年 (基準年)	2022年 現在	2030年 中間目標	2050年 目標
CO ₂ 排出効率*2	7.21	4.20	3.61	—
CO ₂ 排出総量*3	1,368万	666万	—	ネットゼロ

ネガティブエミッション

*1 IMOでは、2030年までにCO2排出量40%以上削減（輸送量あたり、2008年比）、2050年までにGHG排出量50%以上削減（2008年比）、今世紀中なるべく早期の排出ゼロという目標を設定

*2 単位: g-CO2/トンマイル, *3 スコープ1 + 2の合計値、単位: トン

事業拠点



◎ 本社
● 海外現地法人
駐在員事務所、支店

国内

東京(本社)
神戸(本店)
名古屋
関西

欧州

イギリス London
Southampton
ドイツ Bremen
Bremerhaven
Hamburg
ベルギー Antwerp

アフリカ

南アフリカ Durban

中東

アラブ首長国連邦 Dubai

アジア

インド Mumbai
インドネシア Jakarta
韓国 Seoul
台湾 Kaohsiung
Taipei
シンガポール Singapore

タイ Bangkok
Laem Chabang
中国 Shanghai
Tianjin
フィリピン Manila
ベトナム Haiphong
Hanoi
HoChi Minh City
マレーシア Shah Alam

大洋州

オーストラリア Melbourne

北米

アメリカ Baltimore
Houston
Los Angeles
Lothian
New York
Portland
Richmond
San Francisco

中南米

チリ Santiago
ブラジル Sao Paulo
ペルー Lima
メキシコ Mexico City

会社情報

会社概要 (2023年9月30日時点)

社名	川崎汽船株式会社
設立	1919年(大正8年)4月5日
資本金	754億5,764万円
社長	明珍 幸一 (2019年4月1日就任)
従業員数	単体：843名(陸員638名、海員205名) 連結：5,458名
事業内容	海上運送業、陸上運送業、航空運送業、海陸空通し運送業、 港湾運送業等

事業所

本社	〒100-8540 東京都千代田区内幸町二丁目1番1号 (飯野ビルディング) 電話(03)3595-5000/FAX(03)3595-5001
本店	〒650-0024 神戸市中央区海岸通8番 (神港ビルヂング) 電話(078)332-8020/FAX(078)393-2676
支店	
名古屋	〒450-0001 名古屋市中村区那古野一丁目47番1号 (名古屋国際センタービル) 電話(052)589-4510/FAX(052)589-4585
関西	〒650-0024 神戸市中央区海岸通8番 (神港ビルヂング) 電話(078)325-8727/FAX(078)393-2676
海外駐在員事務所	台北、マニラ、デュバイ
海外法人	韓国、中国、台湾、タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、 ベトナム、インド、豪州、英国、ドイツ、ベルギー、米国、メキシコ、 ペルー、チリ、ブラジル、南アフリカ
関係会社 (連結対象)	国内27社 海外257社

株式情報 (2023年9月30日時点)

発行可能株式総数	600,000,000株
発行済株式数	250,712,389株
株主数	59,367名
株主名簿管理人	三井住友信託銀行株式会社 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号
上場証券取引所	東京(プライム市場)

当社格付 (2024年2月20日時点)

JCR	A-(安定的)
-----	---------

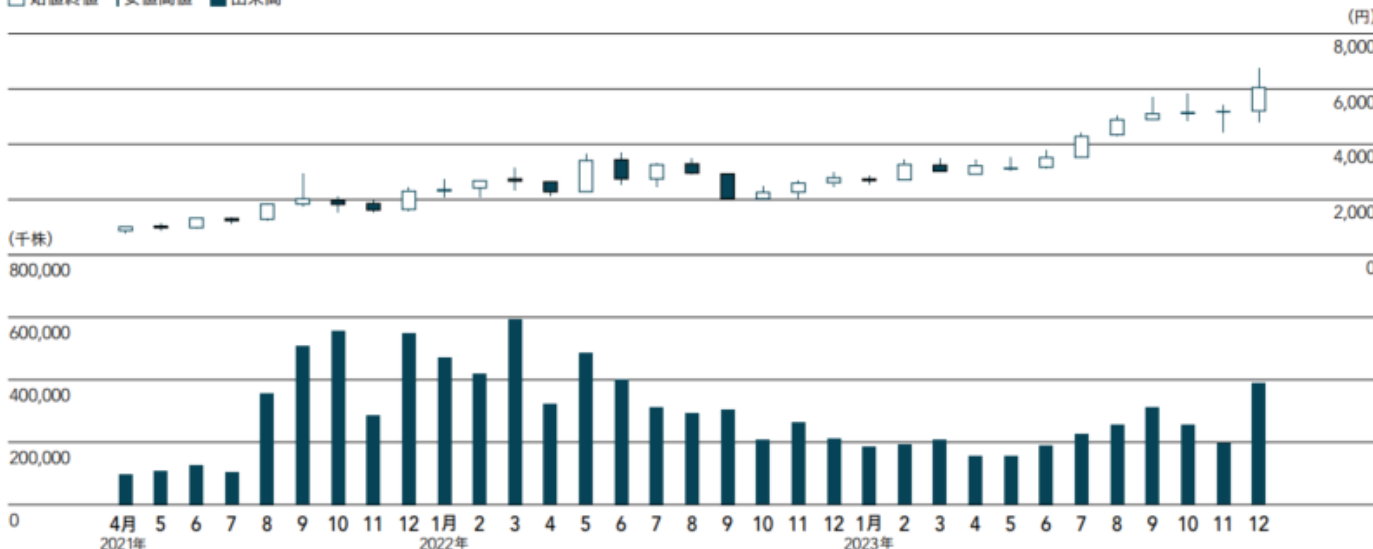
大株主 (2023年9月30日時点)

株主名	持株数(千株)	持株比率(%)
イーシーエム エムエフ	32,149	13.48
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	23,884	10.01
エムエルアイ フォー セグリゲータイツド ビービー クライアント	16,954	7.10
J.P. MORGAN SECURITIES PLC FOR AND ON BEHALF OF ITS CLIENTS JPMSP RE CLIENT ASSETS-SEGR ACCT	15,313	6.42
ゴールドマン サックス インターナショナル	13,415	5.62
CGML PB CLIENT ACCOUNT/COLLATERAL	9,518	3.99
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	7,651	3.20
今治造船株式会社	5,652	2.36
株式会社みずほ銀行	4,755	1.99
CGML-LONDON EQUITY	4,582	1.92

(注)所有株式割合は自己株式(12,223,996株)を控除して計算しています。

株価および出来高の推移

□ 始値終値 | 安値高値 ■ 出来高



* 2022年10月1日より、普通株式1株を3株に分割しました。2022年9月以前については、株式分割実施前の株価および出来高を分割後の値に調整しています。

ウェブサイト・開示物のご案内

■ 当社のウェブサイトでは、より詳細な情報を提供しておりますので、ぜひご覧ください。

▶ 投資家情報サイト



<https://www.kline.co.jp/ja/ir.html>

▶ 統合報告書
("K"LINE REPORT)



<https://www.kline.co.jp/ja/ir/library/report.html>

▶ FACTBOOK



<https://www.kline.co.jp/ja/ir/library/fact.html>

▶ "K"LINE 環境ビジョン2050



<https://www.kline.co.jp/ja/csr/environment/management.html#002>

▶ ESGデータブック



https://www.kline.co.jp/ja/sustainability/esg_data.html

【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。

