

# 川崎汽船株式会社 WEB会社説明会

証券コード9107

サステナビリティ・環境経営推進・  
IR・広報グループ  
理事・グループ長  
北村 午郎

2024年9月12日

 **K LINE**  
川崎汽船株式会社

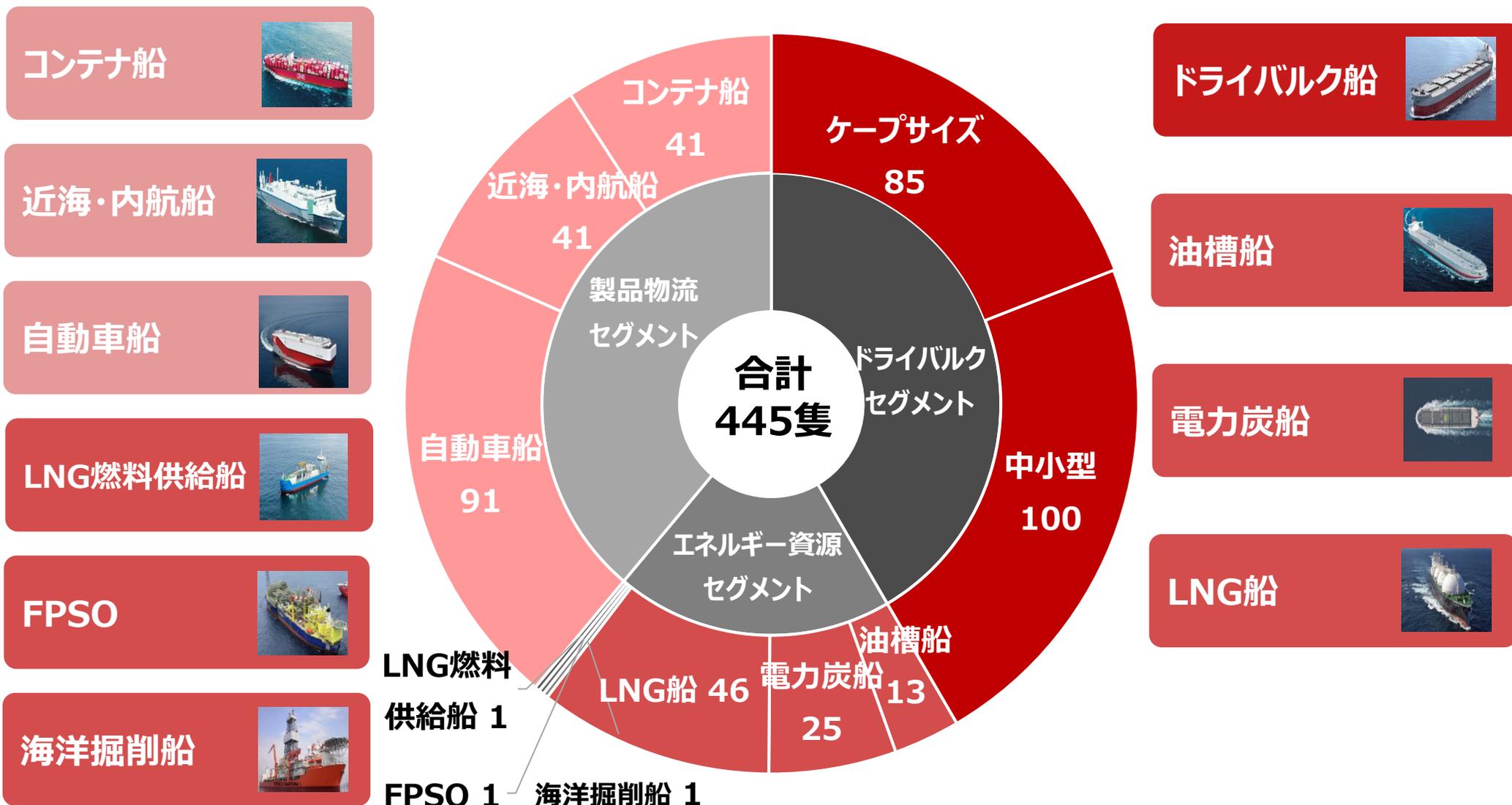
本日の内容

- 1. 川崎汽船の紹介
  - 2. 当社を取りまく事業環境
  - 3. 通期業績・事業概況について
  - 4. 中期経営計画の進捗
- ▶ Appendix ~液化CO<sub>2</sub>輸送事業紹介/企業情報~

# 1. 川崎汽船の紹介

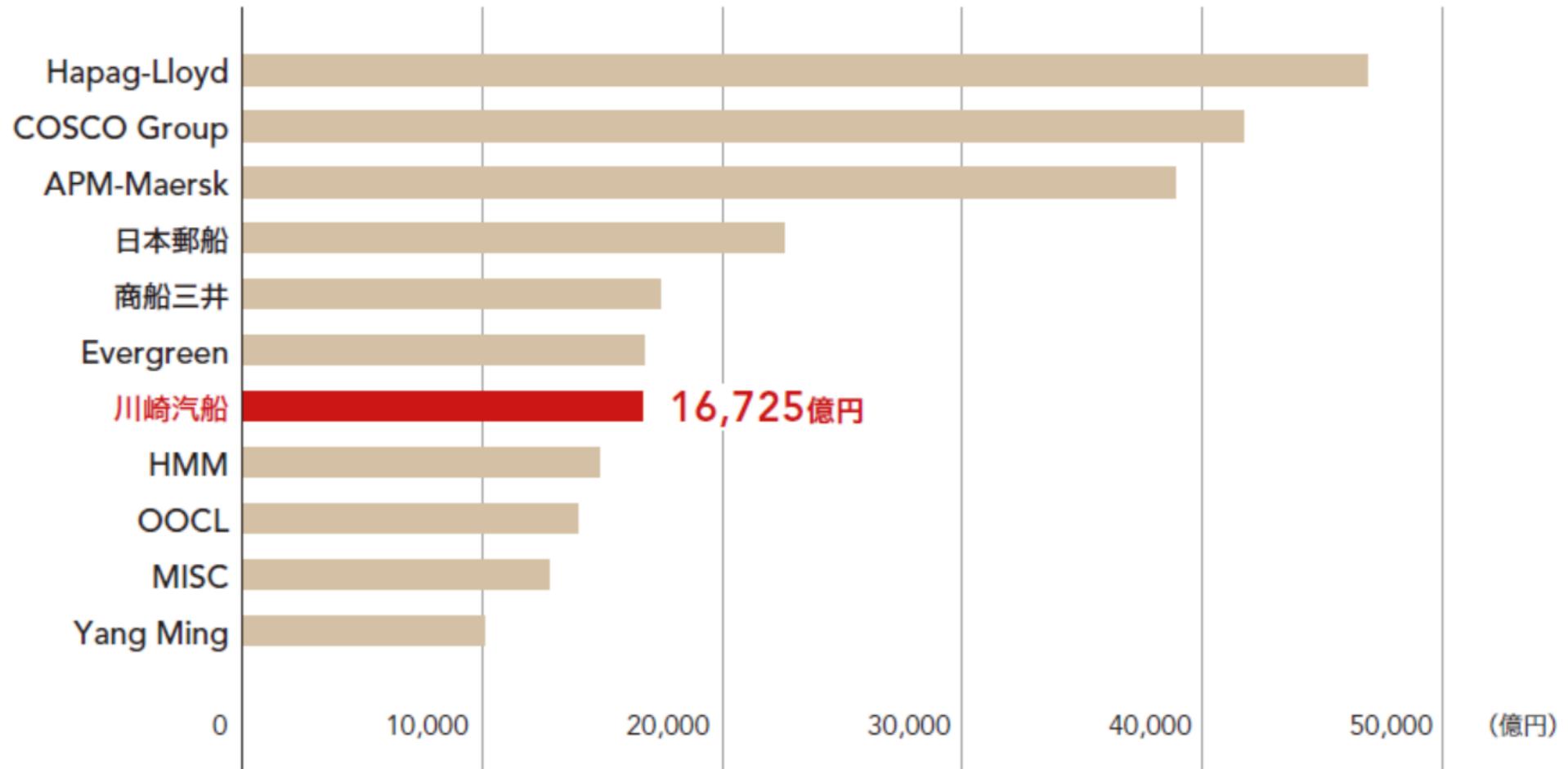
## グループ運航船舶 (2024年6月末時点)

■ 海運会社として様々な種類の船舶を運航しています。



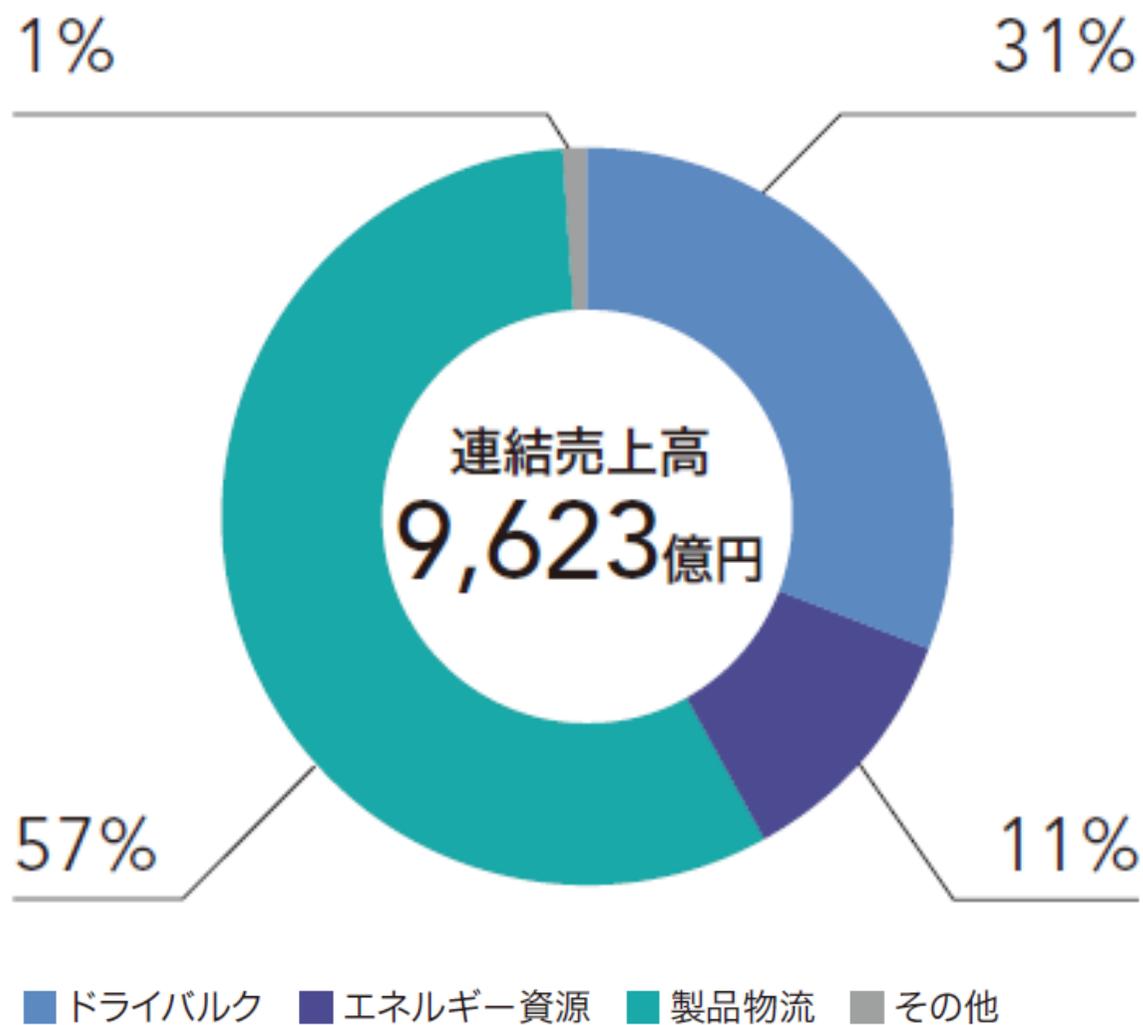
## 世界の上場海運会社時価総額ランキング

2024年7月時点



出典：Refinitiv

## セグメント別売上高構成比(2023年度)



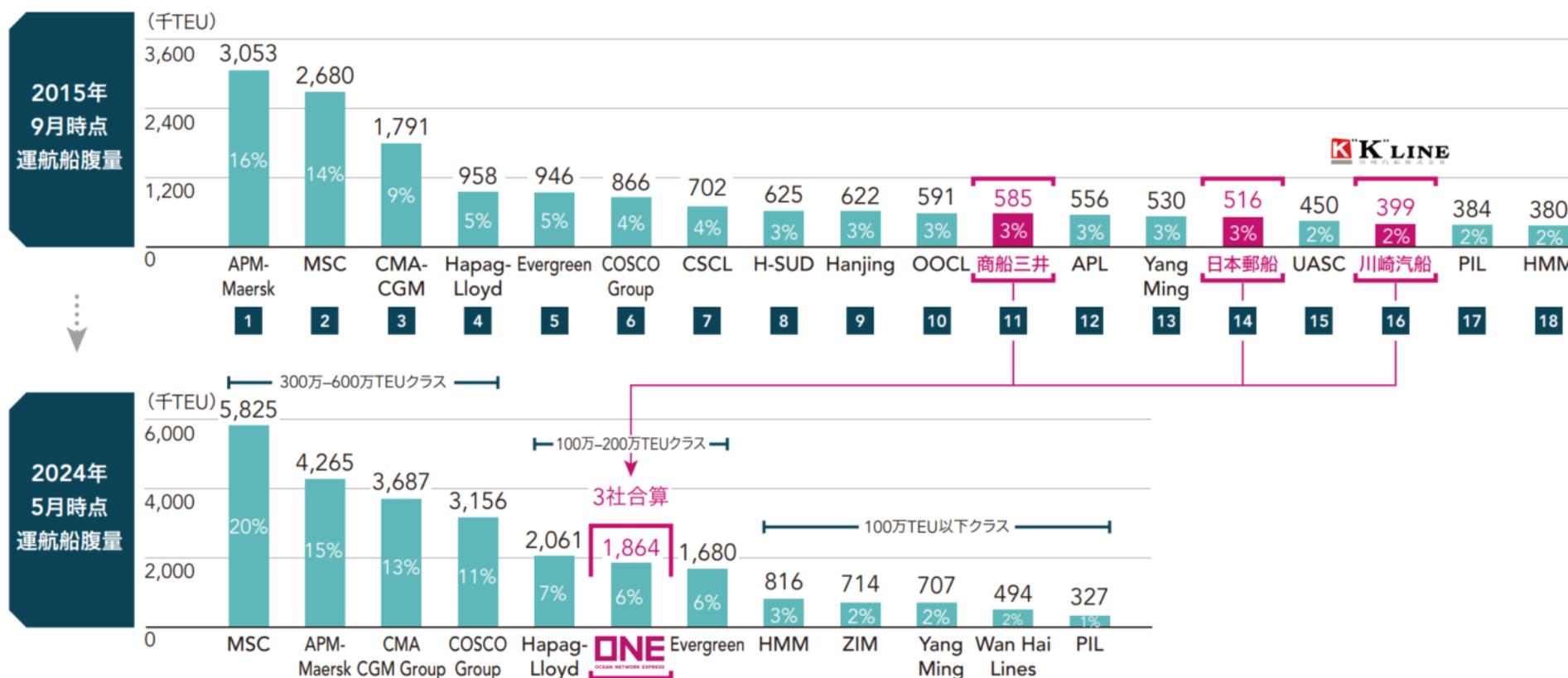
\*1 エネルギー資源セグメントには、油槽船・燃料、電力・海洋、LNG船、カーボンソリューション事業を含む。

\*2 製品物流セグメントには、自動車船、物流、港湾、近海・内航、コンテナ船事業を含む。

## 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、各アライアンスの構成船社数も減少しており、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

## 自動車船事業

- 1970年に日本初の自動車専用船を開発・運航開始以来、乗用車やトラックを中心に高品質な輸送サービスをグローバルに展開。
- 約55年の歴史で培ったノウハウをもとにHigh & Heavy (建設機械、農機、鉄道車両などの背高重量貨物) の輸送強化も図る。
- 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む。
- 2024年度、25年度はそれぞれ5隻の新造船が竣工予定であり、その全てがLNG燃料対応船。



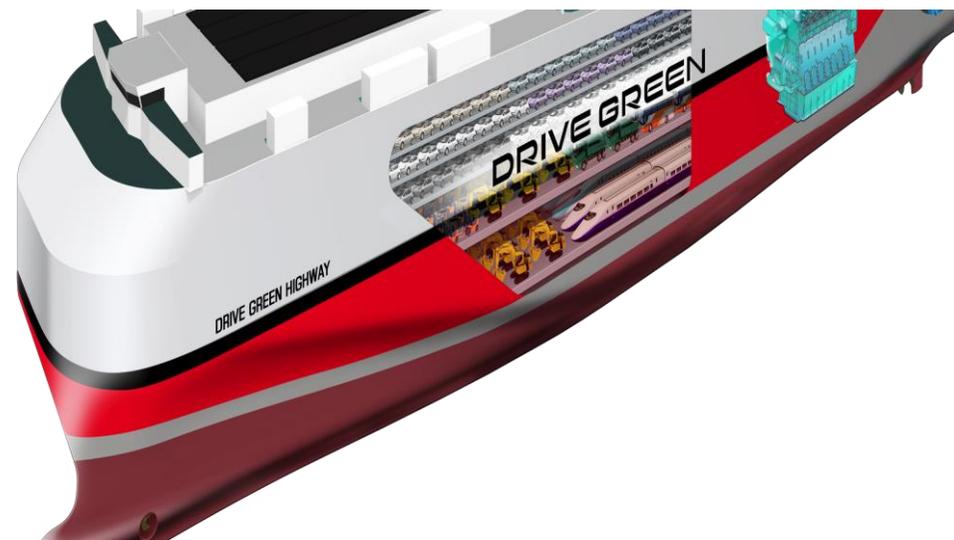
LNG燃料船 “NEREUS HIGHWAY”

### 自動車船 船社ランキング

(2024年3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	110	15.6%	748,871	17.9%
2	日本郵船	108	15.4%	668,806	16.0%
3	商船三井	90	12.8%	540,559	12.9%
4	川崎汽船	82	11.7%	503,438	12.0%
5	GLOVIS	73	10.4%	481,540	11.5%
6	Grimaldi	57	8.1%	280,580	6.7%
7	HOEGH	35	5.0%	241,615	5.8%
8	ZIM	16	2.3%	81,340	1.9%
8	トヨフジ海運	16	2.3%	70,000	1.7%
	その他	116	16.5%	573,635	13.7%
	合計	703	100.0%	4,190,384	100.0%

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



大型自動車運搬船 “DRIVE GREEN HIGHWAY”

## 鉄鋼原料事業

- 鉄鋼原料、鉄鋼製品 (鋼材)、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。
- 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。事業規模は世界でもトップクラス。
- 24年はLNG燃料船CAPE HAYATEが竣工済み。環境対応船シフトを進めている。



ケープサイズ(LNG燃料船“CAPE HAYATE”)

### ドライバルク(全船型) 船社ランキング

(2024年6月時点)

ランキング	会社名	重量 (10万トン)	隻数
1	China COSCO Shipping	360.1	320
2	Fredriksen Group	152.3	107
3	Star Bulk Carriers	150.9	157
4	日本郵船	132.1	143
5	Berge Bulk	128.8	68
6	China Merchants	120.2	99
7	川崎汽船	117.9	96
8	Pan Ocean	114.4	76
9	ICBC	113.0	39
10	China Dev Bank (CDB)	109.1	124

\* 保有船および一部備船を含む。

出典：Clarksons



パナマックス

## LNG船事業/カーボンソリューション事業

- 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む。
- カーボンソリューション事業では、液化CO<sub>2</sub>輸送事業、洋上風力発電支援船事業(作業船・輸送船)などを推進。



LNG船

### LNG船社ランキング

(2024年3月時点)

ランキング	会社名	隻数
1	商船三井	97
2	日本郵船	91
3	Nakilat	69
4	川崎汽船	46
5	Maran Gas	45
6	Seapeak	44
7	MISC	30
8	Gaslog	27
9	Bergesen Worldwide	26
10	飯野海運	25
10	Knutsen	25

当社作成



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。先行する豪州・台湾での案件獲得と同時に、五洋建設など既存顧客とのパートナーシップを追求し事業化を目指す。



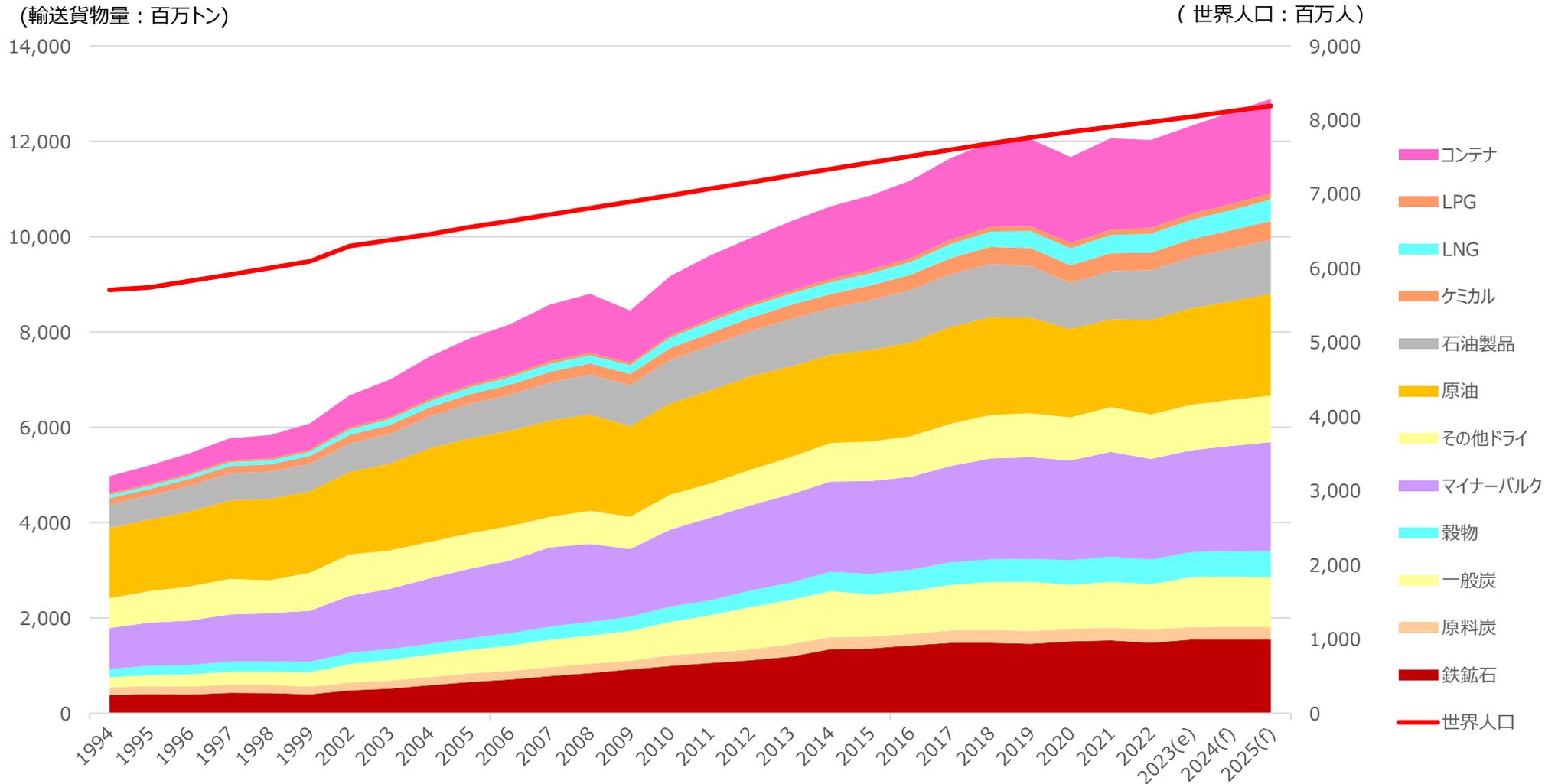
液化CO<sub>2</sub>船(画像提供: Northern Lights社)

・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7,500m<sup>3</sup>の液化CO<sub>2</sub>船3隻の長期契約を締結。世界初のCO<sub>2</sub>回収貯留プロジェクトに従事。

## 2. 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3倍に増加（約50億トン→約130億トンへ）



出典：Clarksons、総務省データベース他より当社作成

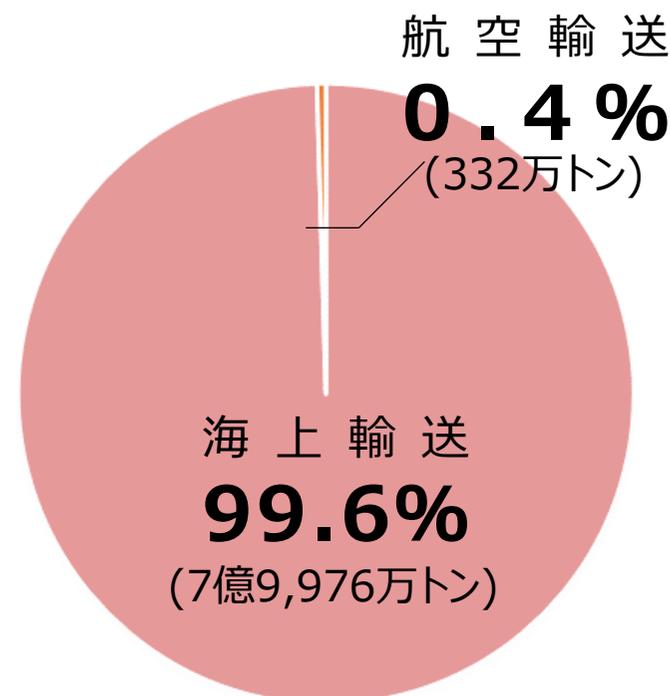
# 日本にとっての海運

■ 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

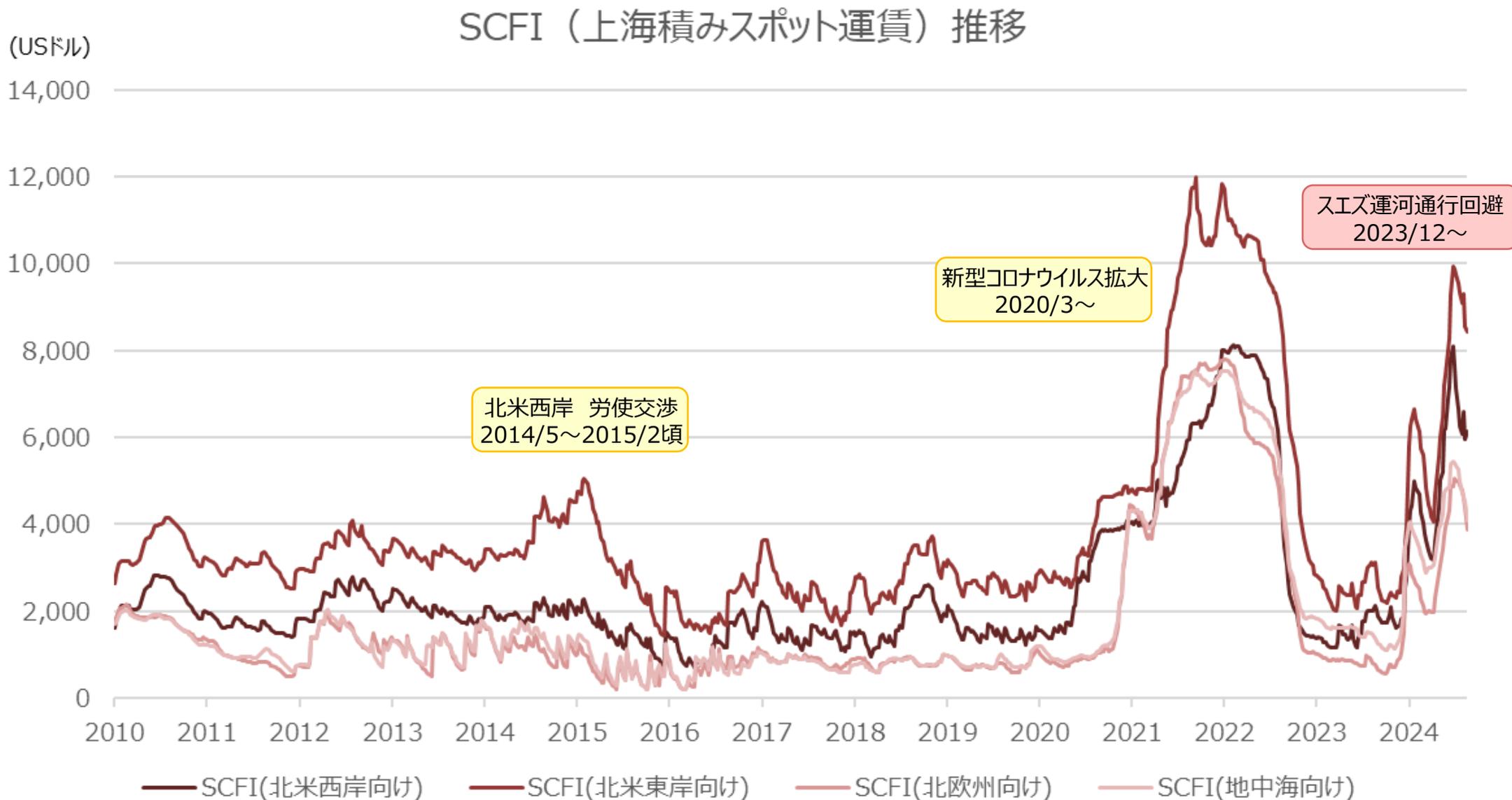


### ▶ 日本の貿易量における海上輸送の割合



出典：SHIPPING NOW 2024-2025より当社作成

# 海運業の歴史の流れ(SCFI)



出典：Clarksonsより当社作成

# 海運業の歴史の流れ(BDI)



出典：Clarksonsより当社作成

## 2. 当社を取りまく事業環境

### 外部環境(2024年8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

- インフレ鈍化による各国の金融政策の変更
- 欧米景況感、消費マインドの動向
- 中国の景気減速の可能性

#### ♻️ 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CO<sub>2</sub>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の長期化

- 各国の金融政策の変更に伴う為替相場の変動とそれに伴う経済への影響
- 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

- 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
- 地域規制と国際規制が併存することによる二重負担の懸念

#### 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

## 2. 当社を取りまく事業環境

### 海運業を取りまく環境

中東情勢の悪化を背景としたスエズ運河通航回避による航海日数の増加が継続するなかで、サプライチェーンの混乱を最小限に抑えるべく、オペレーション効率の最大化に努める

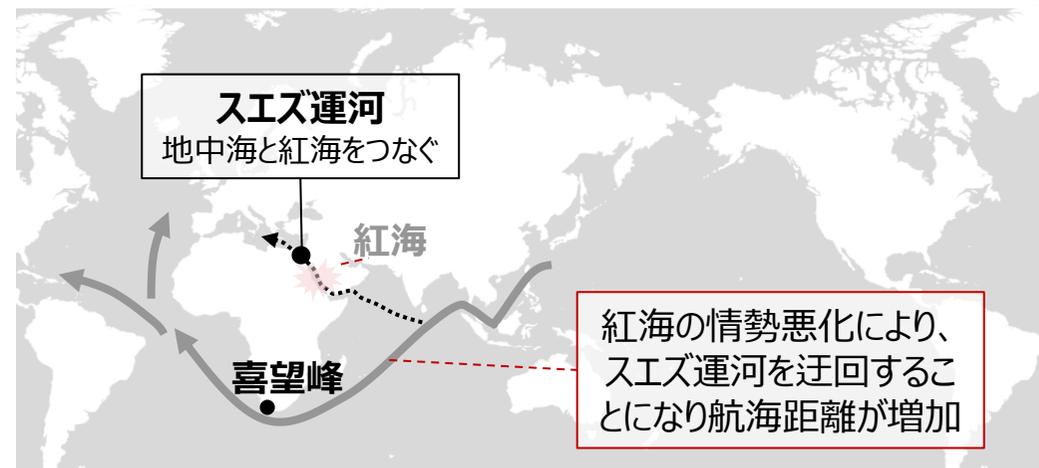
#### 発生事象：中東情勢の悪化による航路長距離化の継続

##### 概要

- 2023年10月に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
- ホーシー派による船舶への攻撃が発生し、現在も継続中（2023年11月～2024年7月中旬時点までに民間商船への攻撃事案は100件以上、うち死傷者発生事案は4件）

##### 船会社の対応と影響

- 紅海航行の安全を確認する必要があり、喜望峰経由の迂回が継続
- 喜望峰経由への迂回により航海日数が増加し、船腹需給のタイト化が発生
- 事業ごとに受けている影響は異なるが、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・待機船の投入などを実施



#### 自営事業への影響

- 当社は2024年1月12日以降、紅海の航行を全船禁止としているが、事業ごとにサービス地域が異なるため、影響の度合いも異なる
- ドライバルク事業**：当社の船隊は元々スエズ運河はほとんど通航しておらず、直接的な影響はないものの、業界では航海日数の増加により需給がタイト化
- LNG輸送船**：ロシア・ウクライナ情勢により、LNGの欧州ロシアパイプライン輸入量が大幅に減少し、海上輸送量が増加しているなかで、中東情勢の悪化による航海日数の増加が重なり、需給がタイト化
- 自動車船**：喜望峰経由への迂回対応を実施中。需要も堅調に推移するなかで航海日数の増加の影響を最小限にすべく、配船効率化を実施中

#### コンテナ船事業への影響

- 中東情勢の悪化による喜望峰経由への迂回に伴い、航海日数が増加
- 航海日数の増加により乱れたスケジュールの改善のために、寄港地の合理化、アジアのハブ港や欧州など主要港での荷下ろしを実施
- 欧州向けでは輸送日数の増加による洋上在庫の増加が見られ、北米向けでは堅調な個人消費を背景として荷動きが増加
- これら中東情勢に起因する航海日数の増加、主要港湾の混雑、コンテナ不足に加え、需要の増加が重なり、欧米向けのみならず他の航路でも需給がタイト化
- ONE社はサプライチェーンの混乱を最小限に抑えるべく、柔軟な配船及びコンテナフローの最適化によるオペレーション効率の最大化に努めている

## 3. 通期業績・事業概況について

### 3. 通期業績・事業概況について

## 2024年度通期業績予想及び変動要素 (2024年8月2日時点)

#### ■ 連結 通期業績予想

(億円)

売上高及び段階損益	2024年度					前期比		2024/5/7公表比	
	1Q実績	2Q予想	上期予想	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	2,676	2,654	5,330	4,870	10,200	9,579	621	9,800	400
営業損益	307	293	600	420	1,020	841	179	930	90
経常損益	748	917	1,665	535	2,200	1,327	873	1,350	850
親会社株主に帰属する 当期純損益	725	895	1,620	480	2,100	1,019	1,081	1,200	900
為替レート(/\$)	¥155.02	¥153.69	¥154.35	¥140.00	¥147.18	¥143.82	¥3.36	¥140.95	¥6.23
燃料油価格(/MT)	\$629	\$632	\$630	\$643	\$637	\$620	\$17	\$640	△\$3

#### ■ 通期業績 主な変動ポイント (前期比)

- ▶ 営業利益は、ドライバルク事業において市況が底堅く推移し、自動車船事業における自動車の生産・出荷台数が堅調に推移することにより、2023年度比179億円の改善を見込む
- ▶ 経常利益、当期純利益は、コンテナ船事業において、一定の不透明感はあるものの、現時点では堅調に推移する見立てにより、増加を見込む
- ▶ 2024年7月25日付適時開示「2025年3月期 業績予想の修正に関するお知らせ」時点の業績予想数値から変更無し

#### ■ 前提

- ▶ 為替レート ¥147.18/\$ (期中平均レート)
- ▶ 燃料油価格 \$637/MT
- ▶ 市況前提 Appendixご参照

#### ■ 変動影響(2Q~4Q 9か月間)

- ▶ 為替レート変動 1円変動 ±16億円
- ▶ 燃料油価格変動 10ドル変動 ±0.1億円

\*ONE社持分法損益に係る為替変動を含む

#### ■ 還元

配 当 : 24年度の年間配当予定は、40円/株の基礎配当に45円/株の追加配当を加え、85円/株 (中間配当: 42.5円/株、期末配当: 42.5円/株)

追加還元 : 2024年5月7日に公表した自己株式の取得については、7月24日に公表したとおり、総額約909億円、39,556,000株の自己株式取得を終了 (8月7日に消却完了)

### 3. 通期業績・事業概況について

## セグメント別通期業績予想 (2024年8月2日時点)

#### ■ 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)	2024年度					前期比		2024/5/7公表比	
	1Q 実績	2Q 予想	上期 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
ドライバルク	883	817	1,700	1,490	3,190	2,935	255	3,080	110
	76	19	95	55	150	35	115	150	-
エネルギー資源	256	244	500	460	960	1,056	△ 96	900	60
	12	13	25	35	60	75	△ 15	50	10
製品物流	1,511	1,569	3,080	2,870	5,950	5,486	464	5,720	230
	664	896	1,560	480	2,040	1,286	754	1,200	840
うち、コンテナ船事業	180	170	350	300	650	593	57	620	30
	410	710	1,120	160	1,280	458	822	450	830
その他	24	26	50	50	100	100	-	100	-
	4	1	5	△ 5	0	14	△ 14	0	-
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 8	△ 12	△ 20	△ 30	△ 50	△ 84	34	△ 50	-
合計	2,676	2,654	5,330	4,870	10,200	9,579	621	9,800	400
	748	917	1,665	535	2,200	1,327	873	1,350	850

#### ■ セグメント別 主な変動ポイント (前期比)

##### ▶ ドライバルク

- 中国経済の先行き不透明感、中東での地政学的リスクの継続などの懸念要素はあるものの、限定的な新造船竣工量を背景に、中長期的に船腹需給が引き締まる方向に向かい、市況は底堅く推移していく見込み

##### ▶ 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を確保する見込み

##### ▶ 製品物流

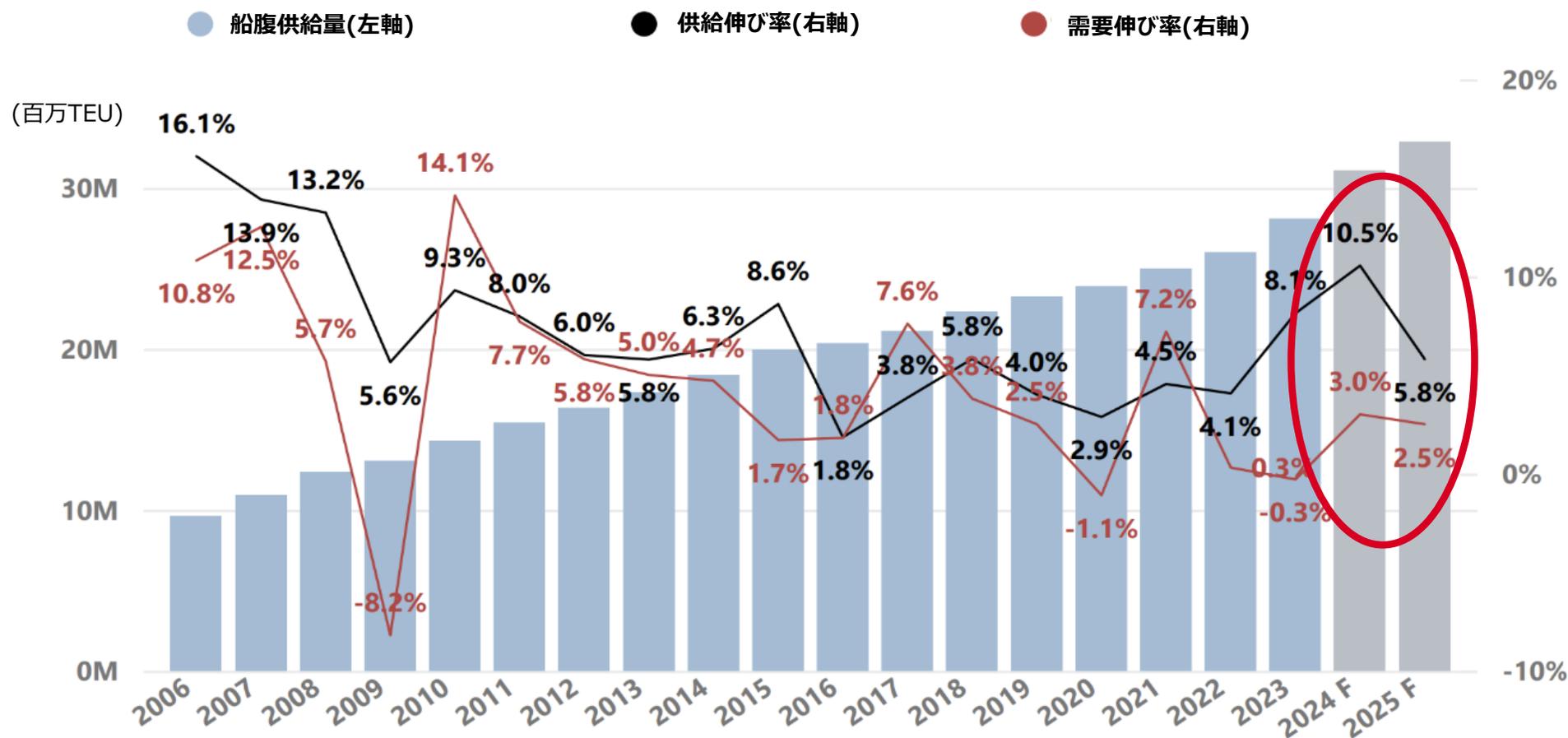
- 自動車船事業では、世界経済のリセッションリスクや地政学的リスクによる影響が懸念されるものの、生産・出荷は堅調に推移する見込み
- 引き続き、船隊適正化や運航・配船効率向上に取り組む

- コンテナ船事業では、中東情勢の正常化に一定程度の時間を要する見通しで、地政学的な事業環境の複雑さが増し、需給環境が不透明な見通し
- ONE社では需給動向に合わせた機動的な対応を引き続き実施

\*2023年度は会計方針変更による遡及適用後の数値を記載

## 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+10.5%、2025年は同+5.8%
- 2024年の需要見通しは前年比+3%、2025年は同+2.5%
- 中東情勢の悪化を背景としたスエズ運河通航回避による航海日数の増加が継続しており、24年の供給増加は一定程度吸収され需給はバランス傾向にて推移(足元までスポット運賃市況も堅調に推移)



出典：Alphaliner

# ONE 2024年度通期見通し

**第2四半期以降については需給環境が不透明であり、また地政学的な環境の複雑さも増している。2024年度通期予想は非常に困難なるも、種々の要因・状況を最大限勘案して、税引き後利益2,745百万US\$を見込む。**

- 特に第2四半期以降の見通しが極めて不透明である。
- 中東情勢の正常化には一定程度時間を要する見通し。
- 情勢の変化を注視し、機動的かつ効率的なオペレーションを継続するとともに、顧客に対する高品質なサービスの提供を目指す。

(単位：百万US\$)

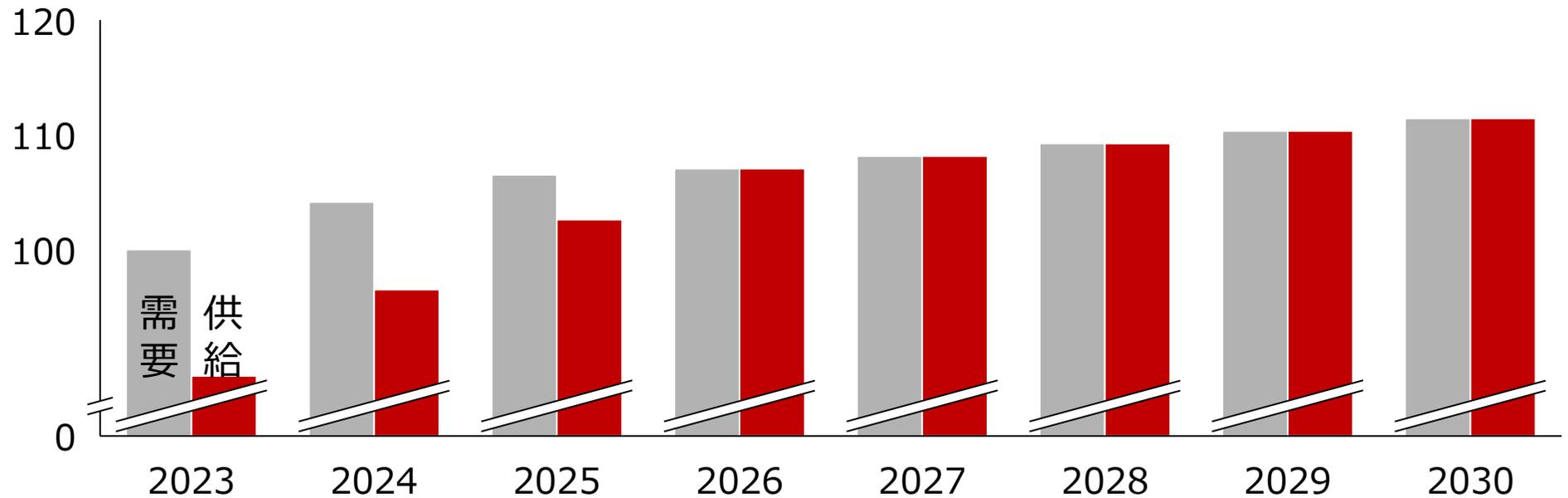
	前回予想		
	上期 予想	下期 予想	通期 予想
税引後損益	800	200	1,000

最新予想				
1Q 実績	2Q 予想	上期 予想	下期 予想	通期 予想
779	1,466	2,245	500	2,745

## 【自動車船事業】需給バランスの見通し

25年までは供給不足継続。26年頃に需給はバランスし、その後安定化していくと予測

需要・供給指数  
(2023年の需要指数を100とする)



← 供給不足が継続 → ← - - - - 需給がバランス・安定化 - - - - →

変動  
要因

需要

2030年までに約8%増加 (FY23 : 約120億トンデイズ → FY30 : 約130億トンデイズ)

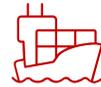
供給

需給逼迫の解消に向けて増加

需要に即した緩やかな増加と老齢船退役

## 【自動車船事業】船隊整備の進捗

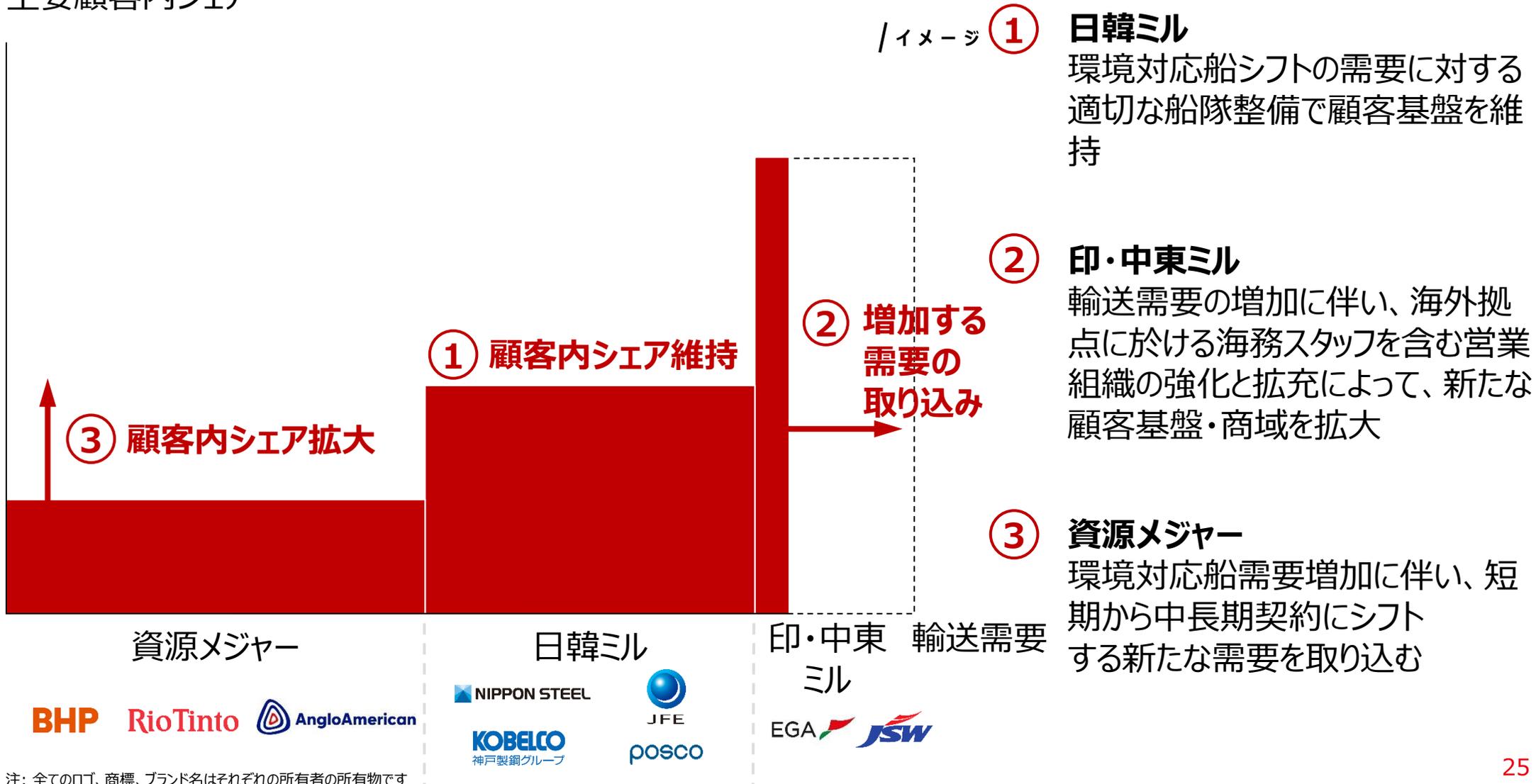
“三位一体”のバランスを保った成長を掲げた事業戦略は順調に進捗。23年度は、競争力のある船隊整備を進めると共に、船隊の下方柔軟性確保などを通じ、事業基盤を強化

船隊整備 					
	施策	施策の進捗を測るKPI	FY22 実績値	FY23 実績値	FY26 目標値
競争力のある 船隊整備	船隊の大型化	1隻あたり 平均RT	6,000	6,024	6,209
	H&H輸送能力 強化	H&H輸送能力 強化船隻数	26	32	43
	環境対応船 増加	環境対応船 隻数	1	2	13
柔軟性を持つ 船隊整備	船隊の下方 柔軟性向上	下方柔軟性	3%	12%	11%

# 【鉄鋼原料事業】顧客戦略

今後は、顧客密着の組織営業を深化させ、環境対応船需要を梃子に顧客内シェアを維持・拡大し、主力キャリアの実現を目指す

## 主要顧客内シェア



## 【鉄鋼原料事業】事業戦略の進捗

安定収益基盤の維持・拡大、組織営業力強化、船隊ポートフォリオコントロールの事業戦略は順調に進捗

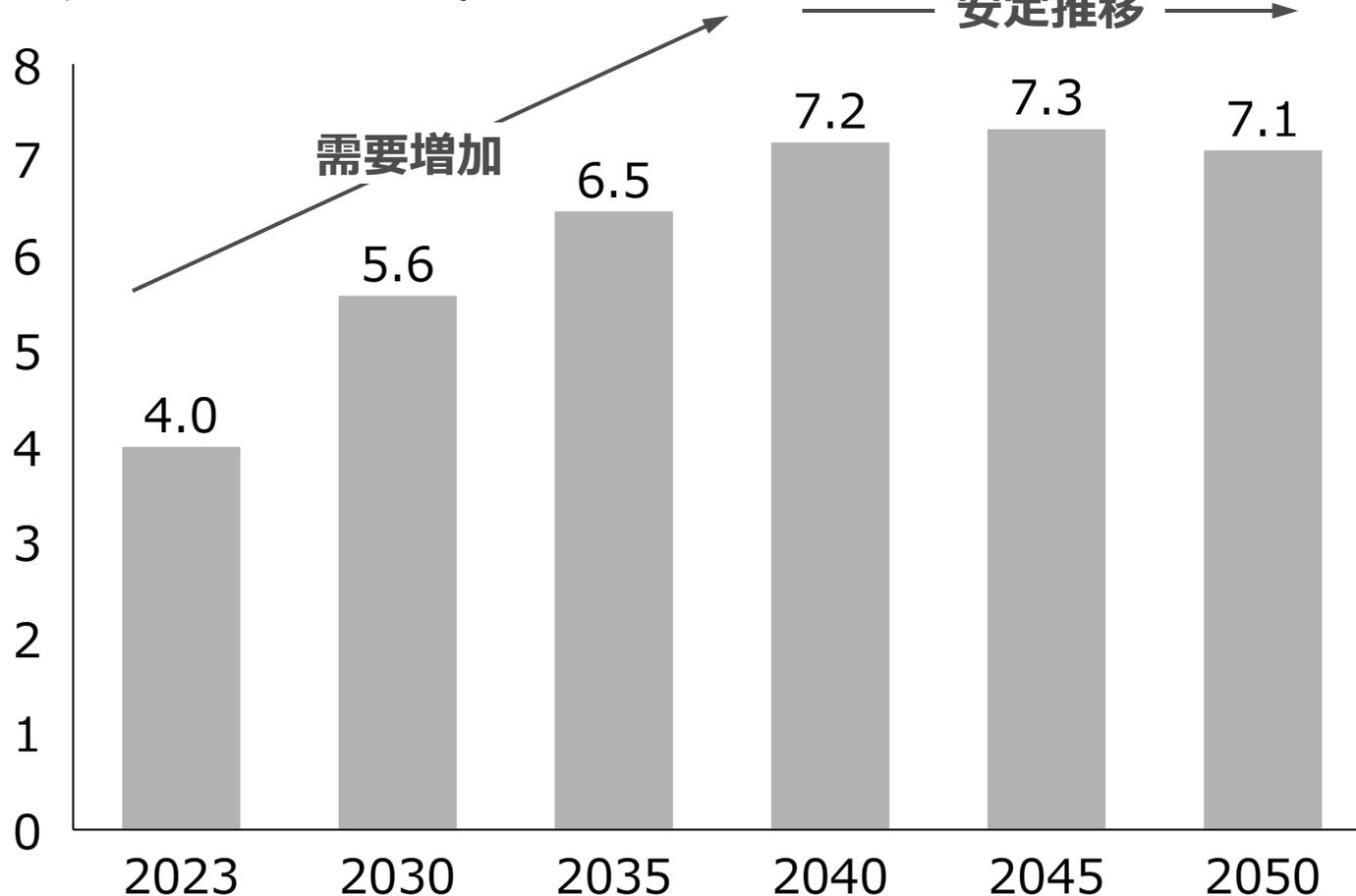
	施策	施策の進捗を測るKPI	FY22 実績値	FY23 実績値	FY26 目標値	
 <b>安定収益の維持・拡大</b>	<b>収益基盤の維持</b> <small>日韓ミル 印・中東ミル 資源メジャー</small>	<b>運航規模の維持</b>	船隊規模 (FY22=100)	100	100	100-110
	<b>配船効率の深化</b>	<b>バラスト航海日数の減少</b>	バラスト航海比率 (FY22基準比)	-	1.9ppt改善	改善
 <b>組織営業力の強化</b>	<b>営業力強化</b>	<b>注力領域の営業力強化</b>	注力地域での人員数	-	印・中東・シンガポールで組織力強化	印・中東を中心に更なる組織力強化
 <b>エクスポージャー・船隊ポートフォリオコントロール</b>	<b>貨物契約と船隊構成のバランス適正化</b>	<b>船隊と契約の期間マッチング</b>	長期契約の割合と保有・長期傭船のバランス	20ppt	18ppt	5ppt

## 【LNG船事業】需要の見通し

LNG需要はカーボンニュートラル社会実現に向けた現実解であることを背景に長期的に堅調に推移する見通し。長期安定型のLNG輸送船需要も2040年までは堅調に増加する予測

### LNG需要量予測

世界LNG需要（億トン）



### 需要に関する見立て

新興国を中心とした経済成長、AI等による電力需要増加に伴い、世界全体のエネルギー消費量が増加

カーボンニュートラル社会実現に向けた現実解であることを背景に、**LNG需要は、2040年に向け堅調に増加し、その後も安定的に推移**

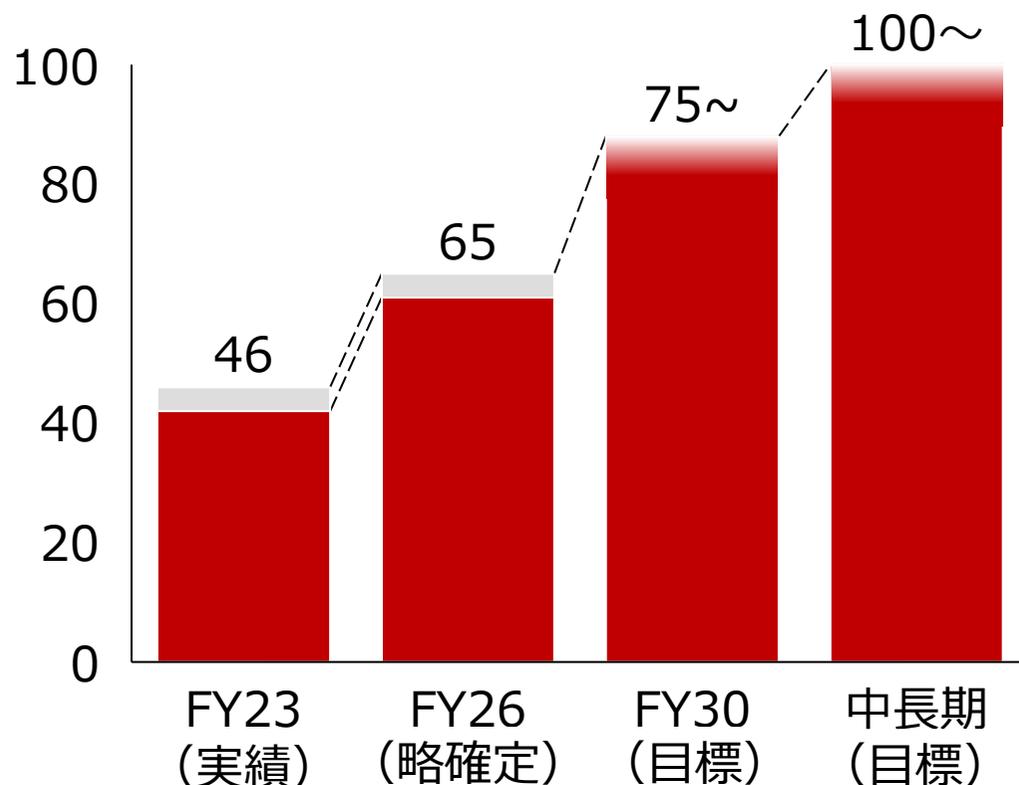
2050年まで約7億トンのLNG需要が維持されるため、2040年までは**長期安定型のLNG輸送船需要も堅調に増加する予測**

## 【LNG船事業】事業戦略

30年度に向けては、既存顧客の案件積み上げと、新規顧客の開拓に注力。  
長期契約を中心として75隻以上の船隊拡充を目指し、中長期的に100隻体制を視野に入れる

### 関与隻数の推移

関与隻数 ■ : 10年以上の契約 ■ : 10年未満の契約



市場規模 (隻)	FY23 (実績)	FY26 (略確定)	FY30 (目標)	中長期 (目標)
市場規模 (隻)	630	840	910	-

### 事業戦略

#### 既存顧客の案件積み上げ



カタル・ペトロナス等の既存顧客が計画する新規プロジェクトの契約、及び、既存契約の代替需要を獲得し、案件の積み上げを行う

#### 新規顧客の開拓



中国・インド・東南アジア等の新興地域向け及び、世界最大の輸出国となる北米出し貨物を中心に、新規顧客を開拓

## 【新規事業】低炭素・脱炭素に向けた事業の全体像

川崎汽船の環境ビジョンの1つである「社会の脱炭素化支援」に向けて、液化CO<sub>2</sub>輸送事業・LNG輸送船周辺事業・洋上風力発電支援船事業・水素/アンモニア輸送事業の4つの事業へ取り組む

### “K” Line 環境ビジョン2050

自社の脱炭素化

GHG排出送量半減  
(CO<sub>2</sub>排出効率2008年比70%改善)



社会の脱炭素化支援

社会の脱炭素化を支える  
新しいエネルギー輸送・供給の担い手に

ネットゼロに向けた現実解

再生エネルギーの発展

燃料転換

#### 液化CO<sub>2</sub>輸送事業

#### LNG輸送船周辺事業

#### 洋上風力発電支援船事業

#### 水素/アンモニア輸送事業

CCS<sup>\*1</sup>の輸送手段である液化CO<sub>2</sub>輸送船の保有・運航

FSU<sup>\*2</sup>・FSRU<sup>\*3</sup>を中心としたLNG輸送に関する周辺事業

CTV<sup>\*4</sup>/SOV<sup>\*5</sup>による洋上風力車の設置や保守管理作業のサポート

代替燃料として期待が高まっている水素/アンモニアの輸送船の保有・運航



\*1 二酸化炭素回収・貯留 (Carbon dioxide Capture and Storage) ; \*2 浮体式LNG貯蔵設備 (Floating Storage Unit) ; \*3 浮体式LNG貯蔵再ガス化設備 (Floating Storage and Regasification Unit) ; \*4 人員輸送船 (Crew Transfer Vessel) ; \*5 オフショア支援船 (Service Operation Vessel)

## 【新規事業】液化CO<sub>2</sub>輸送事業の社会的意義

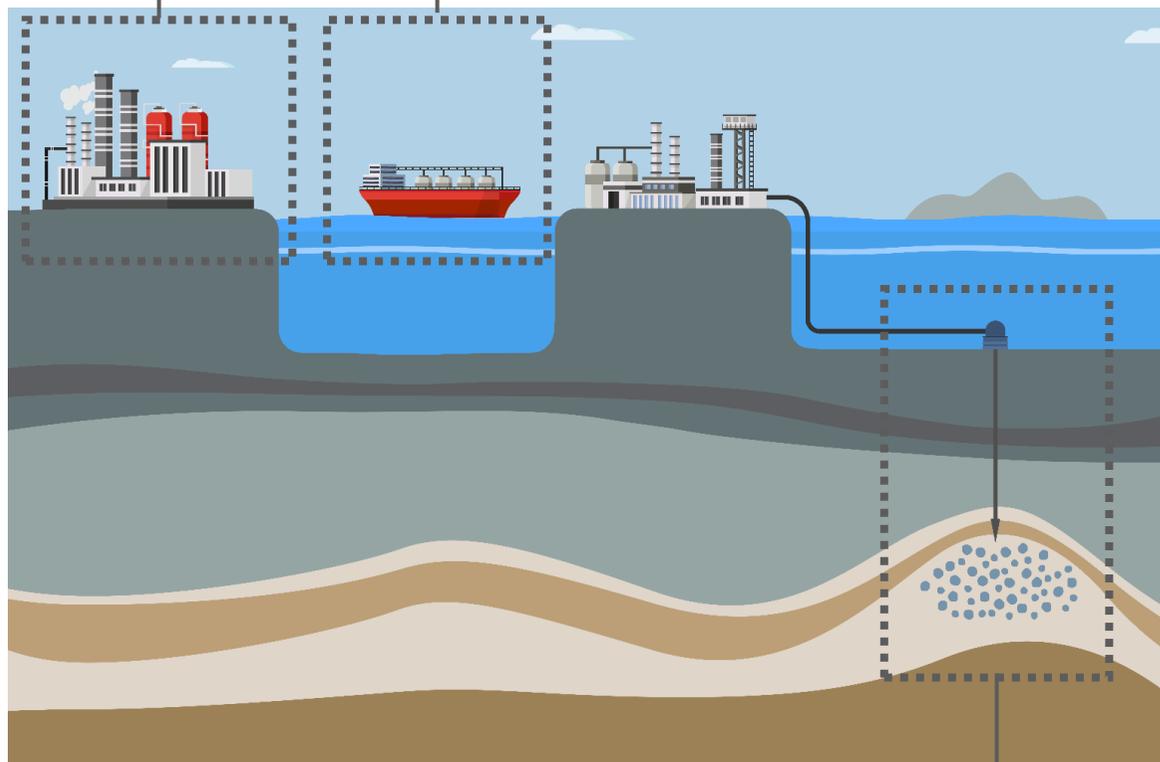
ネットゼロの現実解の一つとして、天然ガスとCCSが両輪として不可欠。液化CO<sub>2</sub>輸送事業は、CCSを支える有効なCO<sub>2</sub>輸送手段

#### 回収・液化：

専用の装置を用いて工場等の排出源からCO<sub>2</sub>を回収  
回収したCO<sub>2</sub>を圧縮し、液化

#### 輸送：

液化されたCO<sub>2</sub>を船舶を用いて集積地の施設まで輸送



貯留：パイプラインによってCO<sub>2</sub>を地下の地層内に圧入

### CCSへの注目度が近年高まっている

欧州では、2010年代に再生可能エネルギーが勃興したが、再エネのみではネットゼロ達成は困難との認識が広がる

ネットゼロの達成に向けた現実解の一つとして、天然ガスとCCSの両輪が必要

### CCS実現には、船舶のCO<sub>2</sub>輸送が必要

CCSは工場などから排出されたCO<sub>2</sub>を回収し、地層中に圧入する手法

長距離の輸送では船舶による液化CO<sub>2</sub>の海上輸送が必要

### CCSは魅力的なCO<sub>2</sub>削減手段

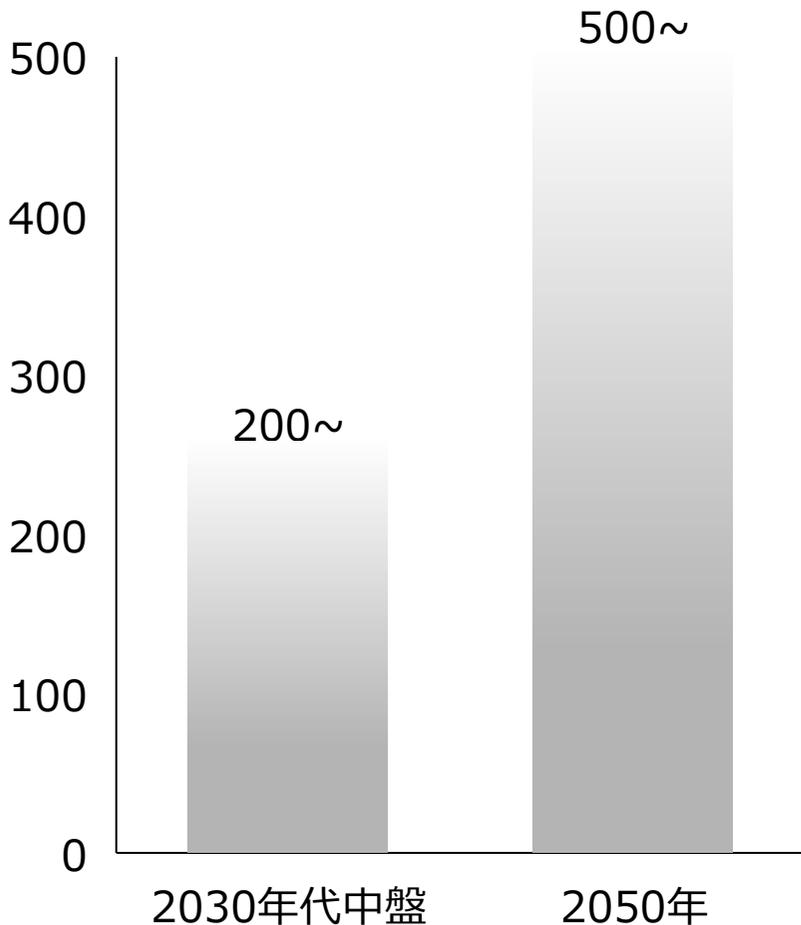
CCSのCO<sub>2</sub>削減量は世界全体のCO<sub>2</sub>削減量の約14%を占める54億トン（2050年）

CO<sub>2</sub>はCCSに適した地層（断層から遠い枯渇ガス田、帯水層等）に貯留するため、大規模地震によるCO<sub>2</sub>漏洩リスクは低い

## 【新規事業】需要の見通し

2030年代中盤には年間20億トンの貯留需要が生じ、その内、船舶輸送を必要とする液化CO<sub>2</sub>量は全体の約10%のため、船舶需要は約200隻を予測

### 液化CO<sub>2</sub>輸送船需要（隻）



### 予測（2030年代中盤）

液化CO<sub>2</sub>  
輸送船

約200隻



CCS  
貯蔵トン  
数

年間20億トン



船舶の  
輸送割合

10%



1隻あたり  
輸送能力

年間  
100万トン

### 前提

IEA\*の持続可能な開発シナリオ（先進国は2050年、中国は2060年、他国は2070年までのネットゼロ達成）を仮定

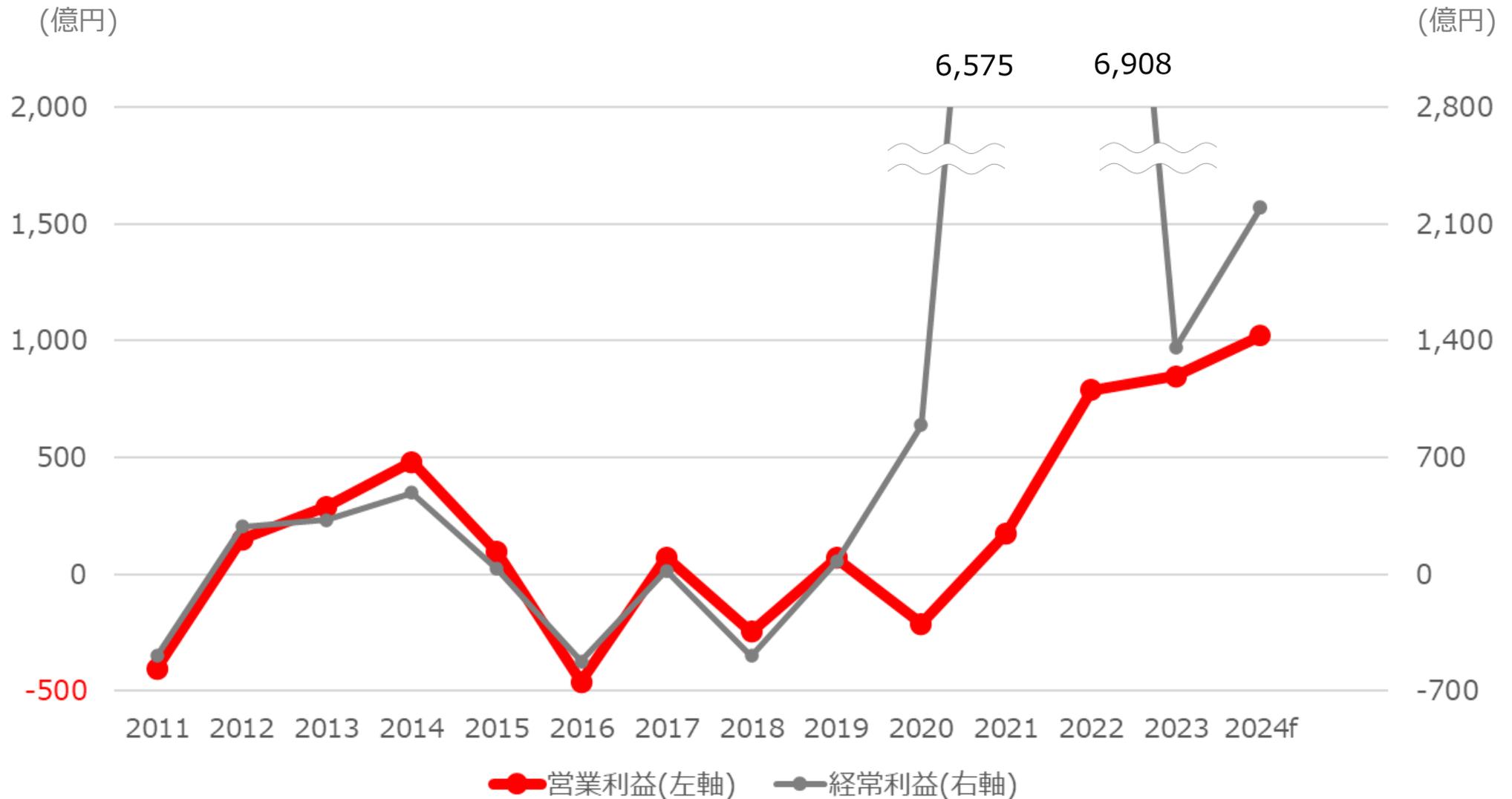
長距離輸送では、船舶のコスト競争力が高く、現状の10%程度が今後も維持されると仮定

欧州では1ロット2万トンを年間50回輸送。アジアでは1ロット4~5万トンを年間25回輸送

### 3. 通期業績・事業概況について

## 業績推移(売上高・営業利益・経常利益)

コンテナ船以外の自営事業の「稼ぐ力」の強化により、営業利益は海運バブル期以降の高水準



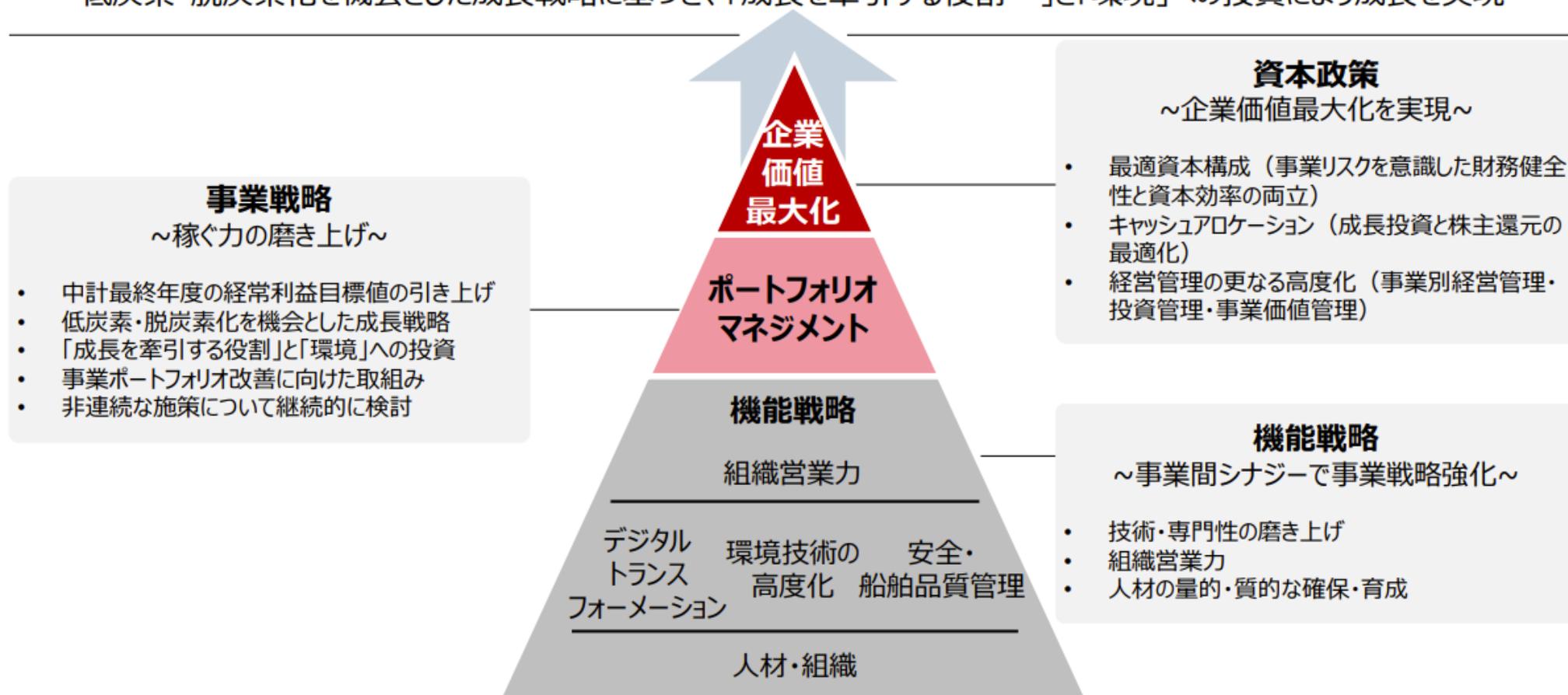
## **4. 中期経営計画の進捗**

# 中期経営計画のポイント

更なる成長と企業価値向上を達成するために  
 中期経営計画にて設定した資本政策・事業戦略・機能戦略の施策を着実に実行

## 更なる成長と企業価値向上

中計目標値を経常利益1,400億円から1,600億円に引き上げ、2030年に向けて2,500億円+αを目指す  
 低炭素・脱炭素化を機会とした成長戦略に基づき、「成長を牽引する役割\*1」と「環境」への投資により成長を実現

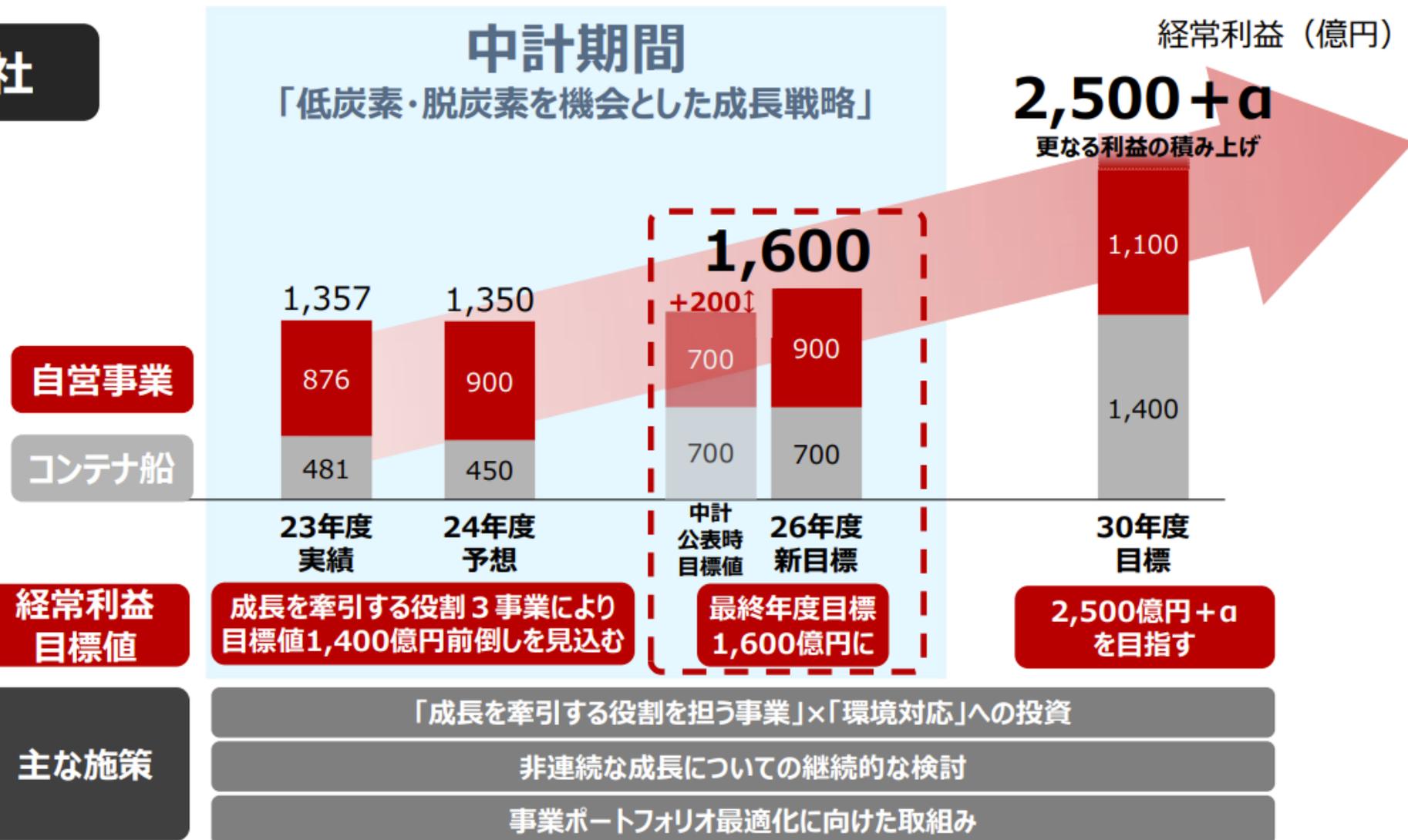


\*1 成長を牽引する役割：鉄鋼原料、自動車船、LNG輸送船

## 【資本政策】稼ぐ力の強化による経常利益目標値の引き上げ

成長を牽引する役割を担う事業を中心として経常利益の中計目標値1,400億円に向け着実に進捗  
中計最終年26年度1,600億円、その先の30年度2,500億円+αを目指す

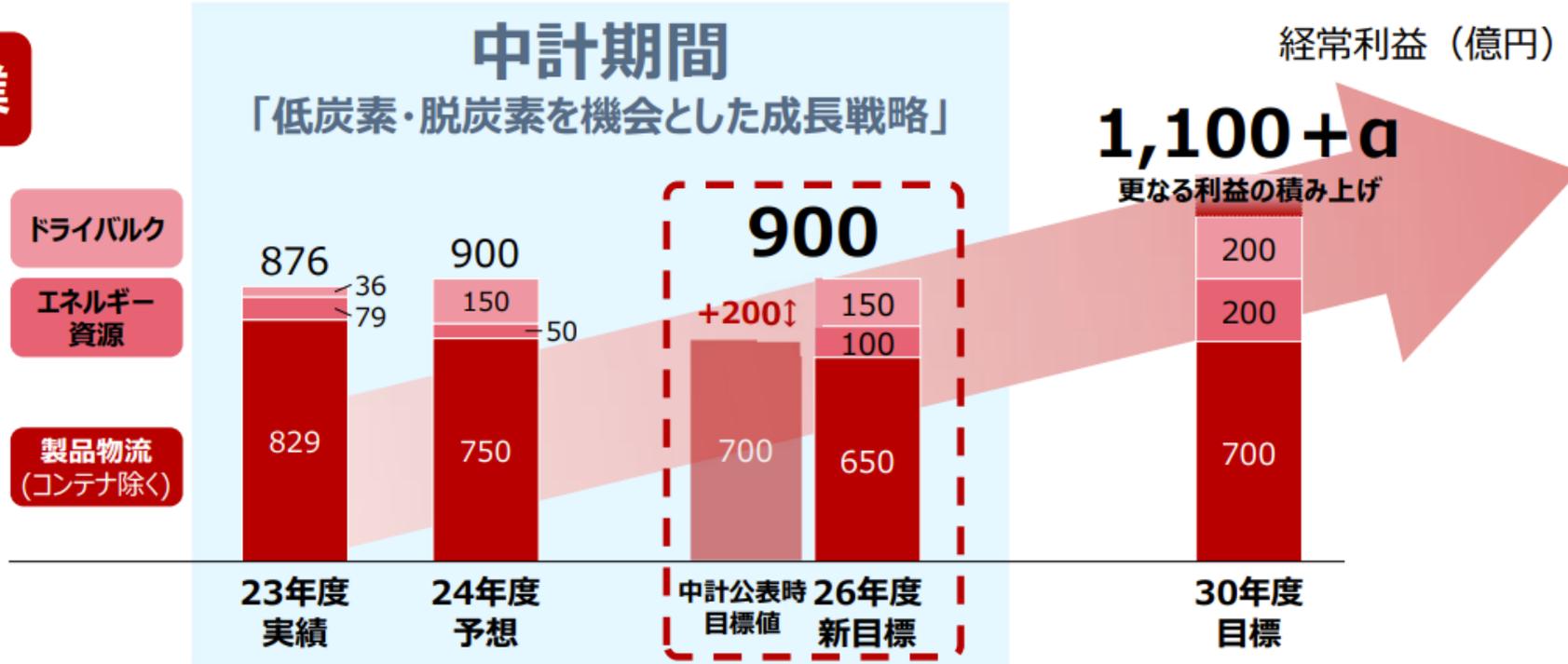
全社



# 【事業戦略】自営事業の成長戦略

低炭素・脱炭素化を機会とした成長戦略に基づき、「成長を牽引する役割」と「新規事業領域」の稼ぐ力の磨き上げにより成長を実現

## 自営事業



主な変動要因 30年度 vs 23年度	ドライバルク	鉄鋼原料、バルクキャリア	顧客密着と環境を梃子に顧客基盤の維持・拡大により収益力・長期安定契約を拡大
	エネルギー資源	LNG輸送船、電力炭船、VLGC・VLCC、新規事業領域	技術・営業一体となり、顧客のニーズに応え、長期契約を拡大 当社の強みを生かせる分野での新規事業領域における収益力強化
	製品物流 (コンテナ除く)	自動車船 近海内航・港湾・物流	自動車船において環境需要の取込みにより収益力を強化 近海内航・港湾・物流の各事業において稼ぐ力の磨き上げを進める
非連続な成長に向けた施策			当社の強みを生かせる事業において非連続な成長に向けた施策について継続的に検討

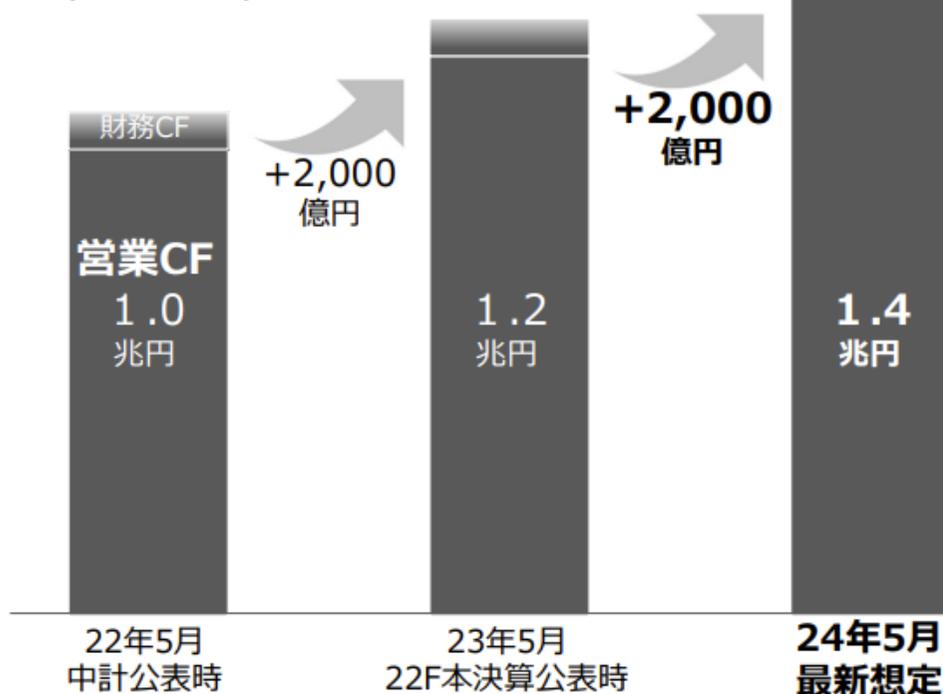
\* 1 経常利益の合計値には本部費用を含む

## 【資本政策】キャッシュアロケーション

営業CFは23年5月公表時から+2,000億円の1.4兆円に増加見込み  
 最適資本構成の考えに基づき、創出キャッシュは成長投資と株主還元を考慮  
 中計期間において7,400億円の事業投資、7,000億円以上の株主還元を実施する計画

### キャッシュインフロー

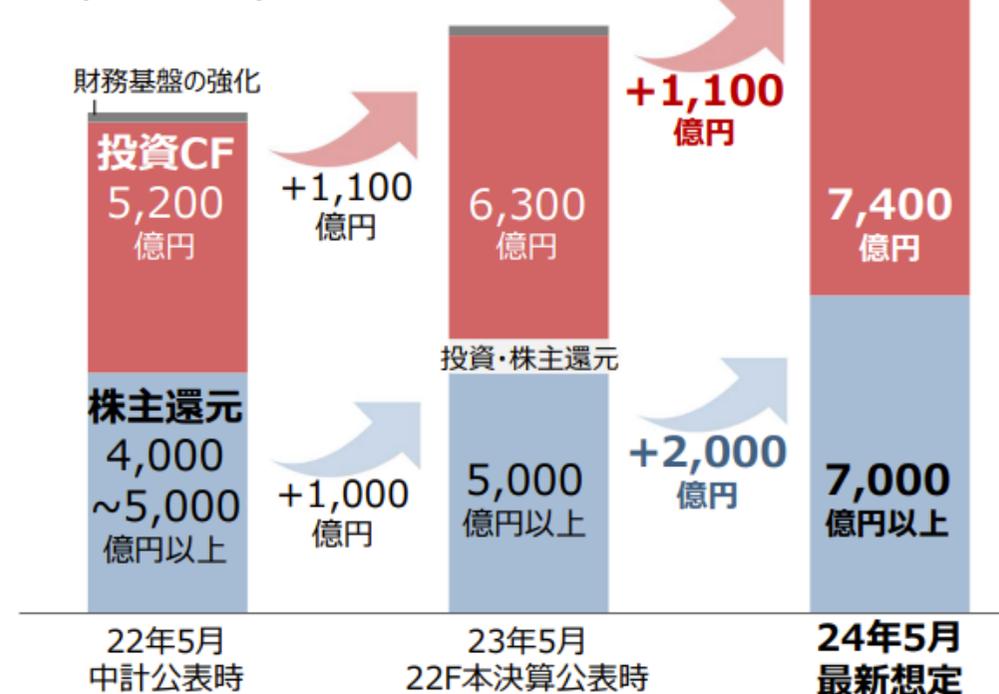
(21~26年度)



23年5月公表時から営業CFが2,000億円改善する見込み

### キャッシュアウトフロー

(21~26年度)



23年5月公表時から投資CF1,100億円増の7,400億円を計画

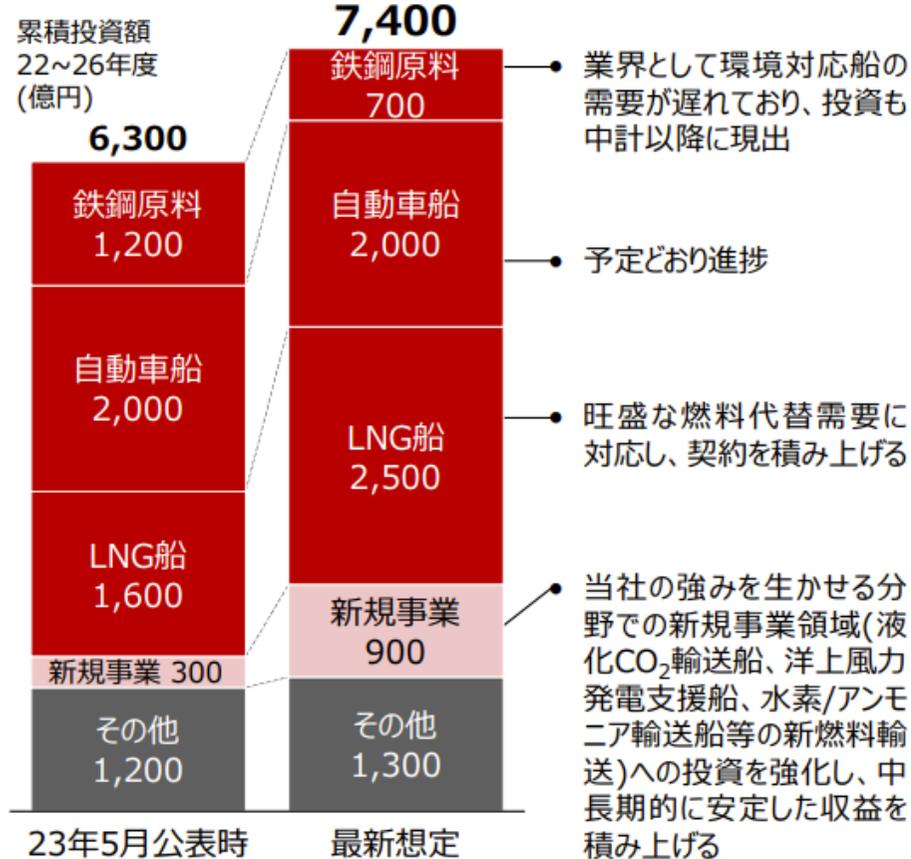
営業CFの上振れも踏まえて、23年5月公表時から株主還元は2,000億円増の7,000億円以上を計画

## 【資本政策】事業投資計画

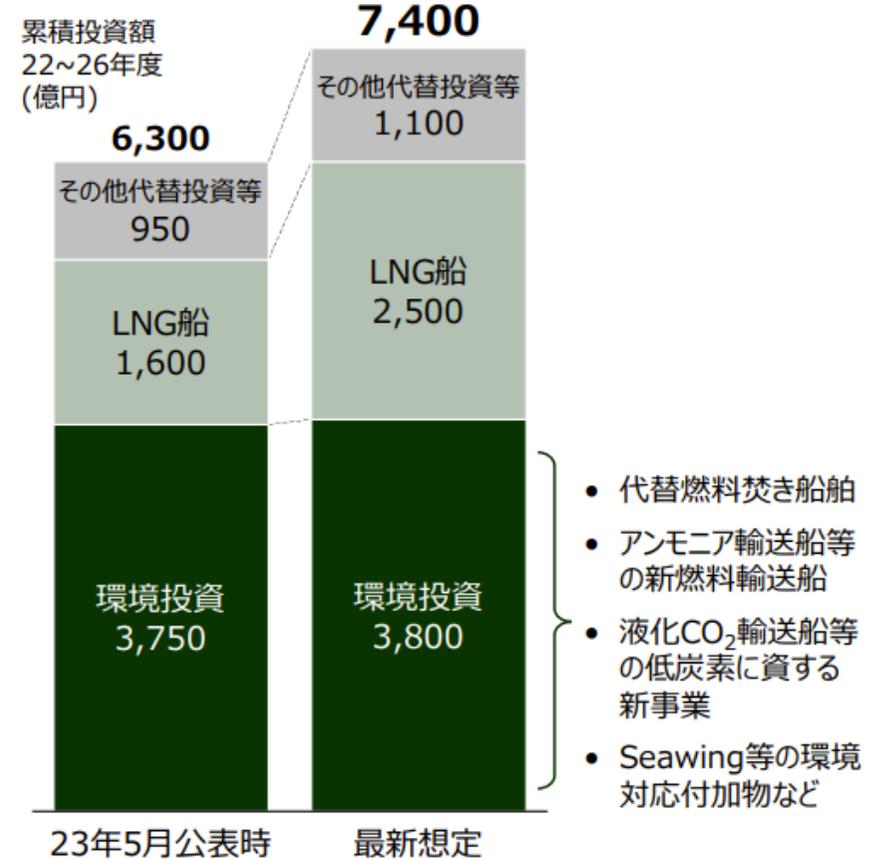
中期経営計画に基づき、「成長を牽引する役割」と「環境対応」に重点を置き、事業・目的に応じたリスク・リターンを鑑みて投資規律を効かせ、好況の際は抑制的に、市況が悪化した折には戦略的に投資を実行

■ 中計期間の投資CFは23年5月公表時から+1,100億円の7,400億円(うち4,600億円確定済)を計画

70%を「成長を牽引する役割」、  
10%を「新規事業機会」に投資



50%(LNG船を含むと80%)を  
環境に投資→競争優位性確立



## 【資本政策】株主還元政策 (2024年8月2日時点)

中計期間の還元総額7,000億円以上  
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

#### 2024年度

年間配当予想：85円/株 (中間・期末、各42.5円/株)

### ■ 機動的な追加還元

#### 2024年度

909億円、39,556,000株の自己株式取得が終了  
(8月7日に消却完了)

#### 2024~26年度 (中計期間中)

還元方針に基づきキャッシュフローを踏まえて、足元から、  
500億円以上の更なる機動的な追加還元を予定

		実績		計画		
		21~22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
1株当たり株式への配当及び追加還元	追加還元			機動的な追加還元 500億円~		
	機動的な還元		自己株式取得 562億円	自己株式取得 909億円 (実施済)		
	追加配当		追加配当 43円/株*1	追加配当 45円/株	追加配当 45円/株	追加配当 45円/株
	基礎配当		基礎配当 40円/株*1	基礎配当 40円/株	基礎配当 40円/株	基礎配当 40円/株
還元総額	機動的な還元		562億円	1,500億円~ (内、909億円は実施済)		
	追加配当		600億円 (83円/株)	610億円*2 (85円/株)	610億円*2 (85円/株)	610億円*2 (85円/株)
	基礎配当					
	還元総額	2,500億円	1,162億円	3,330億円~		
				中計期間総還元額：7,000億円以上		

\*1 2024年4月1日株式分割後基準にて記載、\*2 39,556,000株の消却前の株数を基準とし記載

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

- コンテナ船事業以外の当社自営事業の内、成長を牽引する役割を担う「自動車船」「鉄鋼原料」「LNG輸送船」の3事業に加え、「低炭素・脱炭素に向けた事業」にも取り組み、「稼ぐ力」の強化を進める。
- 経常利益は、成長を牽引する役割を担う3事業を中心として着実に進捗。中計最終年度の2026年度1,600億円、その先の2030年度2,500億円 + aを目指す。
- 最適資本構成とキャッシュアロケーションを意識し、資本効率を高め、財務健全性を維持し、更なる企業価値の向上に努めるべく、機動的・積極的な株主還元を進める。

# Appendix

## ~液化CO<sub>2</sub>輸送事業紹介/企業情報~

## 川崎汽船の取組意義

液化CO<sub>2</sub>輸送事業は川崎汽船の取組意義が大きい。液化ガス輸送船事業で培ったノウハウ・安定運航実績と既存顧客とのパートナーシップが活用可能で、カーボンニュートラルへも貢献できる

### オペレーションノウハウの活用



当社LNG船Pacific Breezeが  
豪州イクシスLNG基地に着積する様子

液化ガス（LPG・LNG）輸送船で、  
国内外の多数のプロジェクトに参画

液化ガスの輸送船事業で培った  
オペレーションノウハウと実績を液化  
CO<sub>2</sub>輸送事業に活用可能

### 既存顧客とのパートナーシップ



「日ASEAN協創フォーラム」にて「瀬戸内・四国CO<sub>2</sub>ハブ構想」  
実現に向けた事業性調査の覚書署名式の様子

液化CO<sub>2</sub>輸送ニーズを持つ産業は、  
電力・ガス、エネルギー、鉄鋼、石油  
化学、製紙、セメントなどの多岐に渡  
る

上記産業の大半は、川崎汽船と  
取引関係がある既存顧客であり、共  
同研究等のパートナーシップを  
結ぶ関係

### カーボンニュートラルへの貢献



Northern Lights社との傭船契約締結の様子

CO<sub>2</sub>の排出量を急激に減らすことができ  
ない中で、カーボンニュートラルの実現に  
寄与するCCSに注目が集まる

2050年時点のCCSのCO<sub>2</sub>削減量は  
約54億トンの予想であり、世界  
全体のCO<sub>2</sub>削減量の14%を占める見  
通し

## 顧客戦略

液化CO<sub>2</sub>輸送ニーズを持つ産業は、石油・鉄鋼・ガス・電力・製紙・セメントなどの多岐に渡り、多くが既存事業の顧客のため、既存顧客の脱炭素課題解決にも資する（\*）下記は公表済み案件

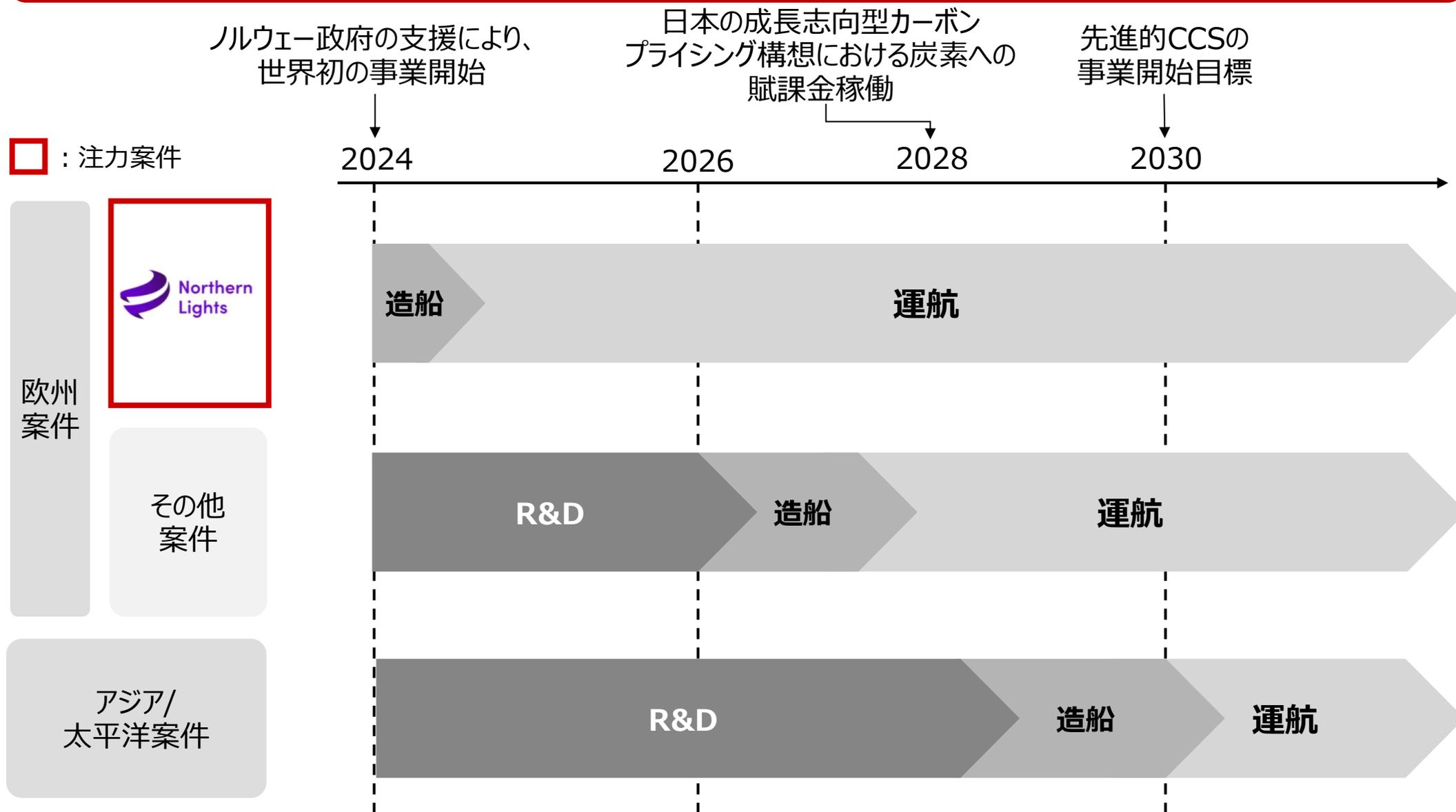
	CO <sub>2</sub> の貯留を担う顧客		CO <sub>2</sub> を排出する顧客				
	エネルギー	ガス	鉄鋼	電力			
顧客 (公表済 の企業)	 *   				 中国電力		
CO <sub>2</sub> 排出源	欧州の石油工場等	マレーシア/海外のCO <sub>2</sub>	首都圏のCO <sub>2</sub>	JFEスチール保有の国内製鉄所	瀬戸内・四国地域の工場等	マレーシア/海外のCO <sub>2</sub>	関西電力の火力発電所
貯留地	ノルウェー	マレーシア	国内/アジア地域	豪州	マレーシア	国内外	国内外
共同検討内容	液化CO <sub>2</sub> 輸送の社会実装	必要な設備の仕様や費用、スキーム	液化CO <sub>2</sub> 輸送船の経済性 液化CO <sub>2</sub> 輸送船のオペレーション	液化CO <sub>2</sub> 輸送船のバリューチェーン構築に必要な設備/コスト		輸送・貯留に関する最適なスキーム 液化CO <sub>2</sub> 輸送船の設計	

本年度商用開始  
(川崎汽船が液化CO<sub>2</sub>輸送船の運航企業として関与)

\*Northern Lightsプロジェクトに参画している企業

## 地域戦略

2030年までは炭素排出コストの導入やCCSへの補助政策の施行が早い欧州の有力案件に参入し、それ以降は、アジア太平洋へ拡大

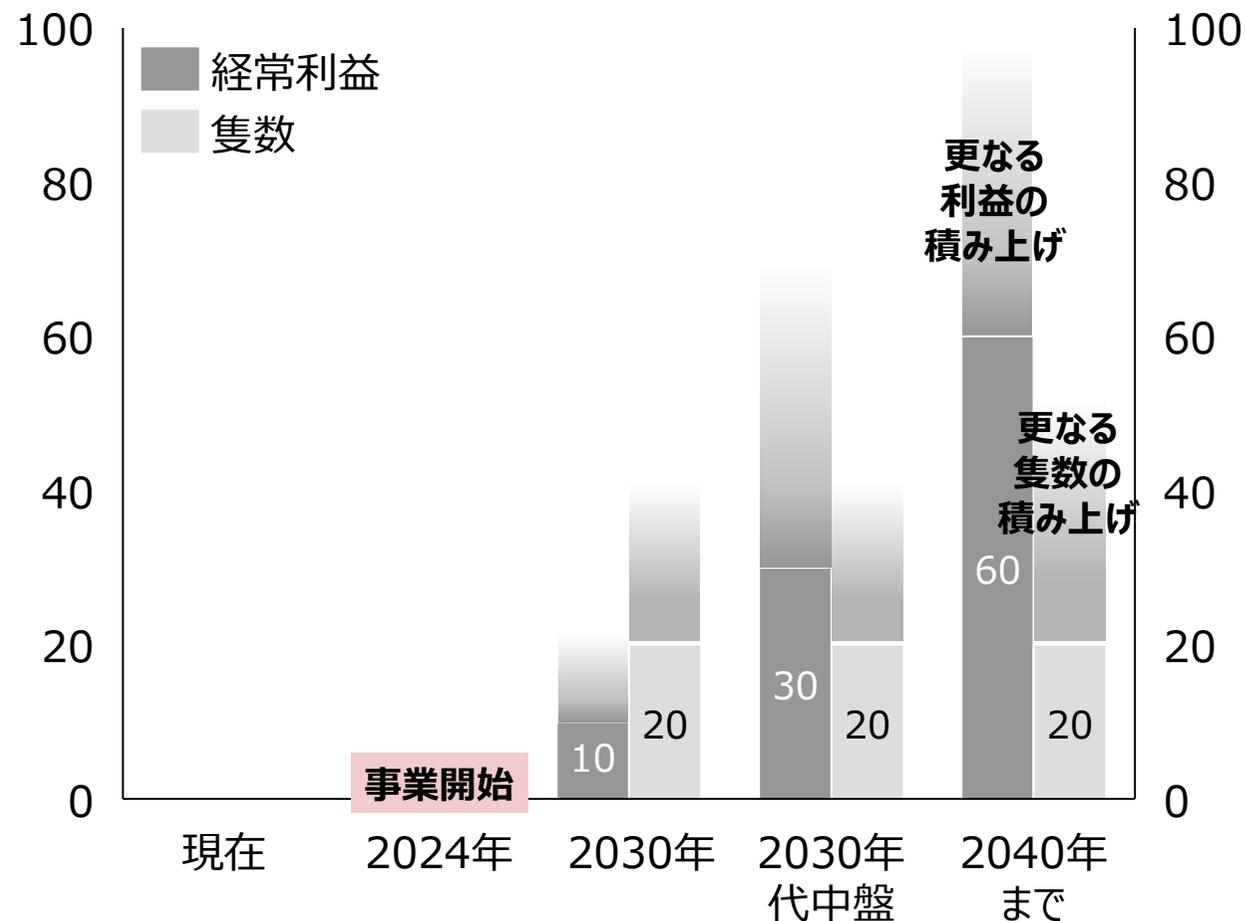


## 収支計画

2030年代中盤の経常利益目標は30~60億円。経常利益目標の実現に向けて、運航隻数20隻以上を目指す

液化CO<sub>2</sub>輸送事業の  
経常利益（億円）

液化CO<sub>2</sub>輸送船の隻数（隻）



## 2030年代中盤の目標

液化CO<sub>2</sub>輸送船運航隻数  
**20隻以上**

# 沿革～挑戦・変革の連続～

1919  
川崎汽船設立

1968

当社初のフルコンテナ船  
「ごうるでん げいと  
ぶりっじ」竣工



1983

日本籍初のLNG  
(液化天然ガス)船  
「尾州丸」竣工



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



2016

環境フラッグシップ「DRIVE  
GREEN HIGHWAY」竣工



2019

風力利用の自動カイトシステム  
「Seawing」搭載を決定



創立100周年

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・ローン  
(脱炭素に向けた移行  
ファイナンス)を導入



2024

当社が運航・保有するばら積  
み船では初のLNGを主燃料  
とするケーブサイズバルカー  
「CAPE HAYATE」竣工



1970

日本初の自動車専用船  
「第十とよた丸」竣工



1986

北米で日本船社初のダブルス  
タクトレイン(コンテナ2段  
積み鉄道輸送)サービス開始



2015

環境長期指針「K」LINE  
環境ビジョン2050」策定  
14,000TEU型コンテナ船  
「MILLAU BRIDGE」竣工



2018

Ocean Network  
Express (ONE) スタート



2020

「K」LINE環境ビジョン  
2050」改定(P.27参照)  
LNG/バンカリング船  
「かくや」竣工(P.17参照)



提供: セントラルLNG  
マリンフューエル社

2023

世界初のフルスケール二酸化炭  
素回収貯留バリューチェーンブ  
ロジェクト向け液化CO<sub>2</sub>船2隻\*  
の長期契約を締結(P.17参照)  
\* 2024年2月に3隻目の液化CO<sub>2</sub>船  
の準備船契約および定期用船契約  
を締結



提供: Northern Lights JV DA

2024

# 事業拠点



国内	欧州	アフリカ	アジア		大洋州	北米	中南米
東京 (本社)	イギリス	南アフリカ	インド	中国	オーストラリア	アメリカ	チリ
神戸 (本店)	London	Durban	Mumbai	Shanghai	Melbourne	Baltimore	Santiago
名古屋	Southampton		インドネシア	Tianjin		Houston	ブラジル
関西	ドイツ	<b>中東</b>	Jakarta	フィリピン		Los Angeles	Sao Paulo
	Bremen	アラブ首長国連邦	韓国	Manila		Lothian	ペルー
	Bremerhaven	Dubai	Seoul	ベトナム		New York	Lima
	Hamburg		台湾	Haiphong		Portland	メキシコ
	ベルギー		Kaohsiung	Hanoi		Richmond	Mexico City
	Antwerp		Taipei	Ho Chi Minh City		San Francisco	
	フランス		シンガポール	マレーシア			
	Nantes		Singapore	Shah Alam			
			タイ				
			Bangkok				
			Laem Chabang				

# 会社情報

## 会社概要 (2024年6月30日現在)

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: 909名(陸員683名、海員226名) 連結: 5,570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、フランス、米国、  
メキシコ、ペルー、チリ、ブラジル、南アフリカ

関係会社 国内27社 海外253社  
(連結対象)

## 株式情報 (2024年3月31日現在)

発行可能株式総数	600,000,000株
発行済株式数	238,242,689株
株主数	73,107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日現在)

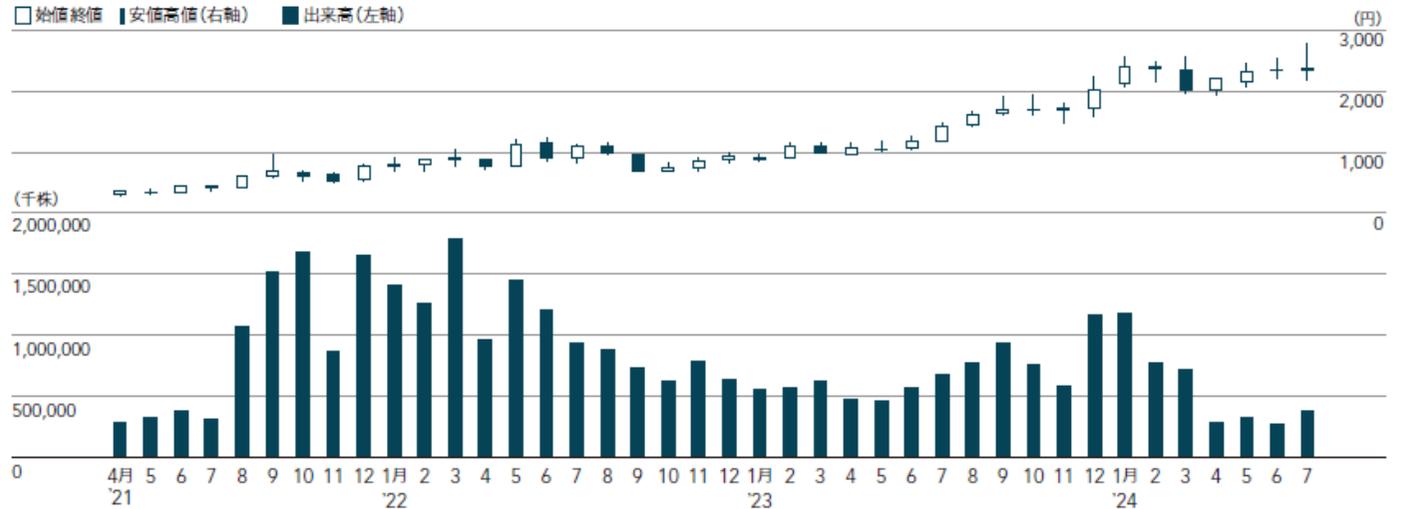
JCR	A- (安定的)
-----	----------

## 大株主 (2024年3月31日現在)

株主名	所有株式数 (千株)	持株比率 (%)
イーシーエム エムエフ	32,149	13.51
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	22,262	9.35
エムエルアイ フォー セグリゲーティッド ビービー クライアント	16,954	7.12
J.P. MORGAN SECURITIES PLC FOR AND ON BEHALF OF ITS CLIENTS JPMSP RE CLIENT ASSETS-SEGR ACCT	15,300	6.43
CGML PB CLIENT ACCOUNT/COLLATERAL	14,125	5.93
サンテラ(ケイマン)リミテッド アズ トラスティ オブ イーシーエム マスター ファンド	13,238	5.56
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	6,644	2.79
今治造船株式会社	5,652	2.37
SMBC日興証券株式会社	5,308	2.23
株式会社みずほ銀行	4,755	1.99

(注) 所有株式割合は自己株式(370,480株)を控除して計算しています。

## 株価および出来高の推移



(注) 2022年10月1日付及び2024年4月1日付の株式分割(普通株式1株につき3株の割合)を考慮し調整しています。

# 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](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。

