

# 川崎汽船株式会社 個人投資家向け IRセミナー

証券コード9107

CFOユニット  
(経営企画・調査・財務・経理・サステ  
ナビリティ・環境経営推進・IR・広報)

統括役員付  
理事

北村 午郎

2025年12月18日

 **K** LINE  
川崎汽船株式会社

## 目次

- 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



# 1. 川崎汽船の紹介

## “K” LINEグループの目指す姿

### 企業理念

～グローバルに信頼される **K** ～

海運業を主軸とする物流企業として、人々の豊かな暮らしに貢献します。

### ビジョン

全てのステークホルダーから信頼されるパートナーとして、  
グローバル社会のインフラを支えることで持続的成長と企業価値向上を目指します。

### 大事にする価値観

- お客様を第一に考えた安全で最適なサービスの提供
- たゆまない課題解決への姿勢
- 専門性を追求した川崎汽船ならではの価値の提供
- 変革への飽くなきチャレンジ
- 地球環境と持続可能な社会への貢献
- 多様な価値観の受容による人間性の尊重と公正な事業活動



自社・社会の  
低炭素・脱炭素化の  
推進と企業価値向上



成長を牽引する  
役割を担う事業への  
経営資源の集中



成長機会を  
ともにできる顧客との  
パートナーシップ

# 1.川崎汽船の紹介

## グループ運航船舶 (2025年9月末時点)

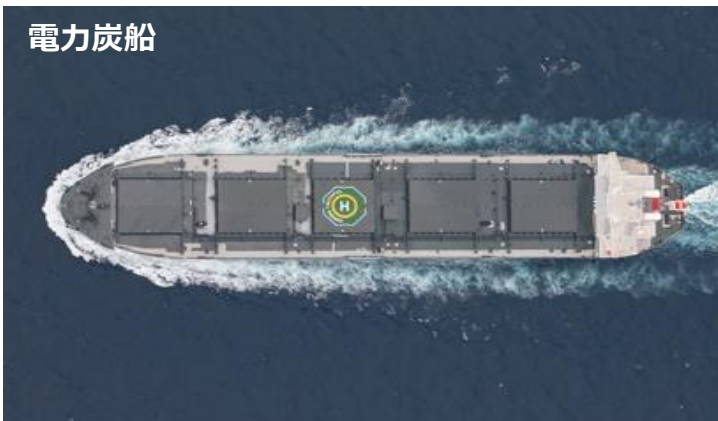
ドライバルク船



LNG船



電力炭船



油槽船



川崎汽船 グループ運航船舶



合計 **448隻**

(2025年9月末時点)

液化CO<sub>2</sub>船



地質調査船



海洋掘削船



FPSO



LNG燃料供給船



自動車船



近海・内航船



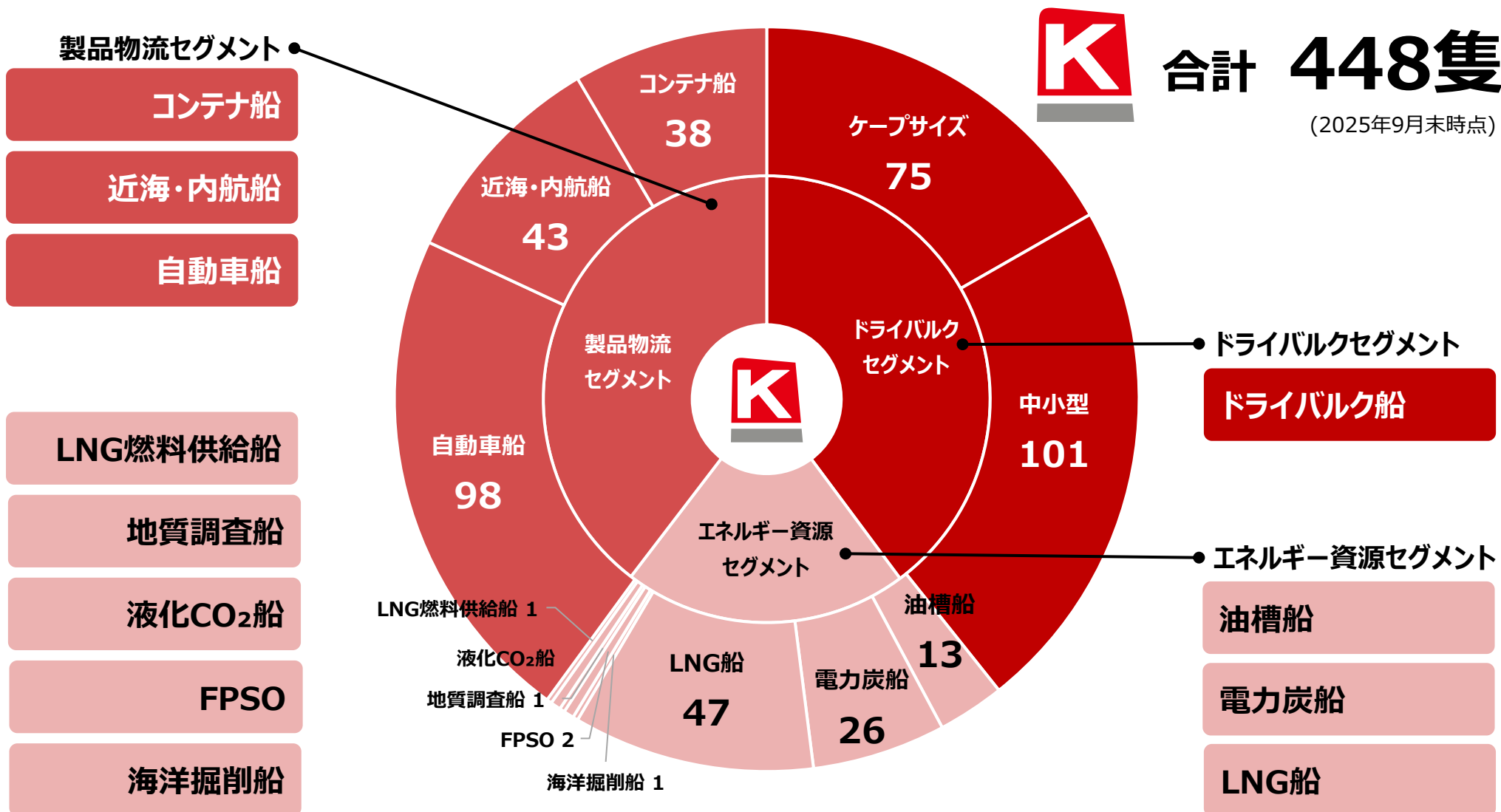
コンテナ船



# 1.川崎汽船の紹介

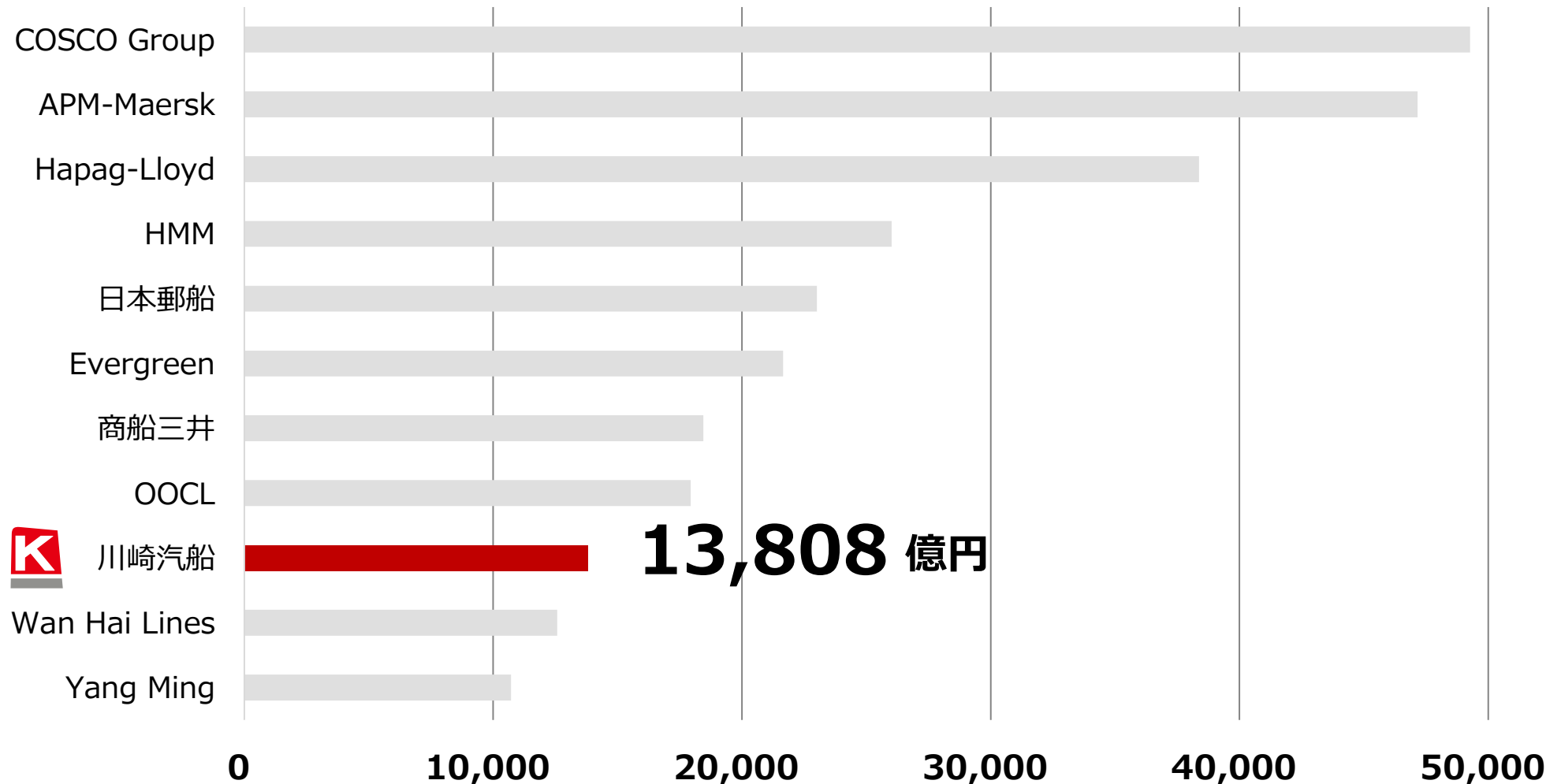
## グループ運航船舶 (2025年9月末時点)

海運会社として様々な種類の船舶を、現在合計448隻運航



## 世界の上市海運会社時価総額ランキング (2025年7月末時点)

当社は、上場している海運企業のなかで、グローバルで9位の時価総額



出典：Workspace

\* 2025年7月末時点の株価と為替レートを基準に算出

# 1.川崎汽船の紹介

## 当社の事業について

当社の事業は、ドライバルクやエネルギー資源輸送、自動車船などの「自営事業」と、「コンテナ船事業」(ONE社)の2つの柱に分けることができる

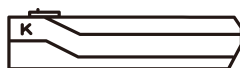
### 自営事業



ドライバルク



エネルギー資源



製品物流



### コンテナ船事業



コンテナ船



# 成長を牽引する役割を担う3事業

自動車船・鉄鋼原料・LNG輸送船



## 自動車船事業

製品物流セグメント

自動車輸送のパイオニアとして、完成車の安全かつ迅速な輸送サービスを提供

- 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。
- LNG燃料自動車船は12隻が竣工済、環境対応船は30年度に30隻へ。



LNG燃料船 “NEREUS HIGHWAY”



大型自動車運搬船 “DRIVE GREEN HIGHWAY”

## 鉄鋼原料事業

ドライバルクセグメント

“K” LINEは世界屈指の規模を誇る船隊で、その長距離かつ膨大な鉄鉱原料（鉄鉱石、原料炭）の海上輸送需要に応えている

- 鉄鉱石は主要な産地であるオーストラリアやブラジルから、中国向けをはじめとして需要の中心である極東向けの荷動きが多くを占めている。
- 日韓ミルに加えて、印・中東ミル、資源メジャーでのビジネス拡大や、還元鉄シフトによる新たな輸送需要の取り込みを狙う。
- 24年はLNG燃料船CAPE HAYATEが竣工。環境対応船シフトを進めている。
- 30～35年度に向けては100～110隻規模の運航船隊を計画



ケープサイズ(21万DWT LNG燃料船“CAPE HAYATE”)



パナマックス(8.2万DWTバルカー“ORATORIO”)

## LNG輸送船事業

エネルギー資源セグメント

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

- LNG需要の堅調な増加に沿って、LNG海上輸送船需要も2040年までは堅調に増加する見込みであり、LNG輸送船事業は、市場拡大と共に成長を遂げることができる事業。
- 24年は当社として初めてインド国営ガス会社とLNG船の長期定期傭船契約を締結。
- 長期傭船契約を中心として26年度の65隻体制は略確定、30年度には75隻以上を想定。



LNG船 “LAGENDA SETIA”



LNG船 “BISHU MARU (尾州丸)”

## 低炭素・脱炭素に向けた事業

エネルギー資源セグメント

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、4つの低炭素・脱炭素に向けた事業に同時並行で取り組み中

- 液化CO<sub>2</sub>輸送事業では、Northern Lights社と3隻の液化CO<sub>2</sub>輸送船の傭船契約を締結。3隻すべて竣工が完了し、世界初の本格的なCO<sub>2</sub>回収プロジェクトを開始。

### 液化CO<sub>2</sub>輸送事業



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

CCSの輸送手段である液化CO<sub>2</sub>輸送船の保有・運航

ロンドンを拠点とする子会社“K” Line LNG Shipping(UK) Ltd.が、本船の船舶管理を行い、複数のCO<sub>2</sub>回収施設からノルウェーにあるNorthern Lights社のCO<sub>2</sub>受入基地まで液化CO<sub>2</sub>を輸送。

### 水素/アンモニア輸送事業



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

### 洋上風力発電支援船事業



地質調査船“EK HAYATE”

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

洋上風力発電の建設及びケーブル敷設などに不可欠な、海洋地質調査を行うのに適した海洋地質調査船事業をイギリスの会社と合併で設立。日本籍船である海洋地質調査船“EK HAYATE”が2024年9月に就航。

### LNG輸送船周辺事業



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

\*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)

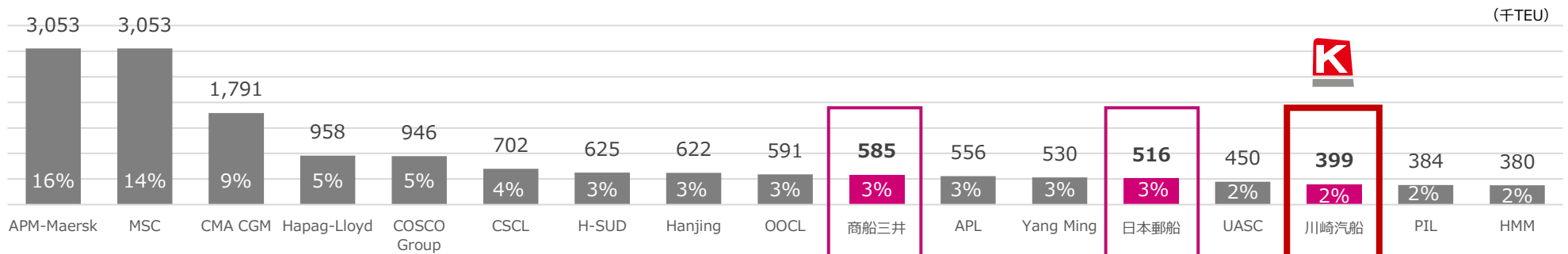
# コンテナ船事業

製品物流セグメント

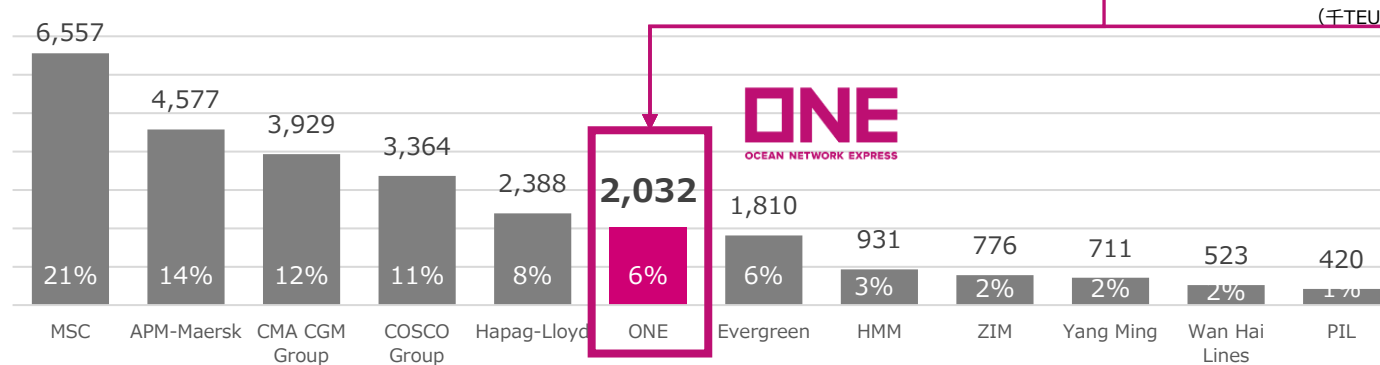
コンテナ船業界では合従連衡が進んだことで船社数は減少  
大手船社も7社に集約

## ■ コンテナ船 船社数・規模の変化

2015年9月時点 運行船腹量



2025年5月時点 運行船腹量





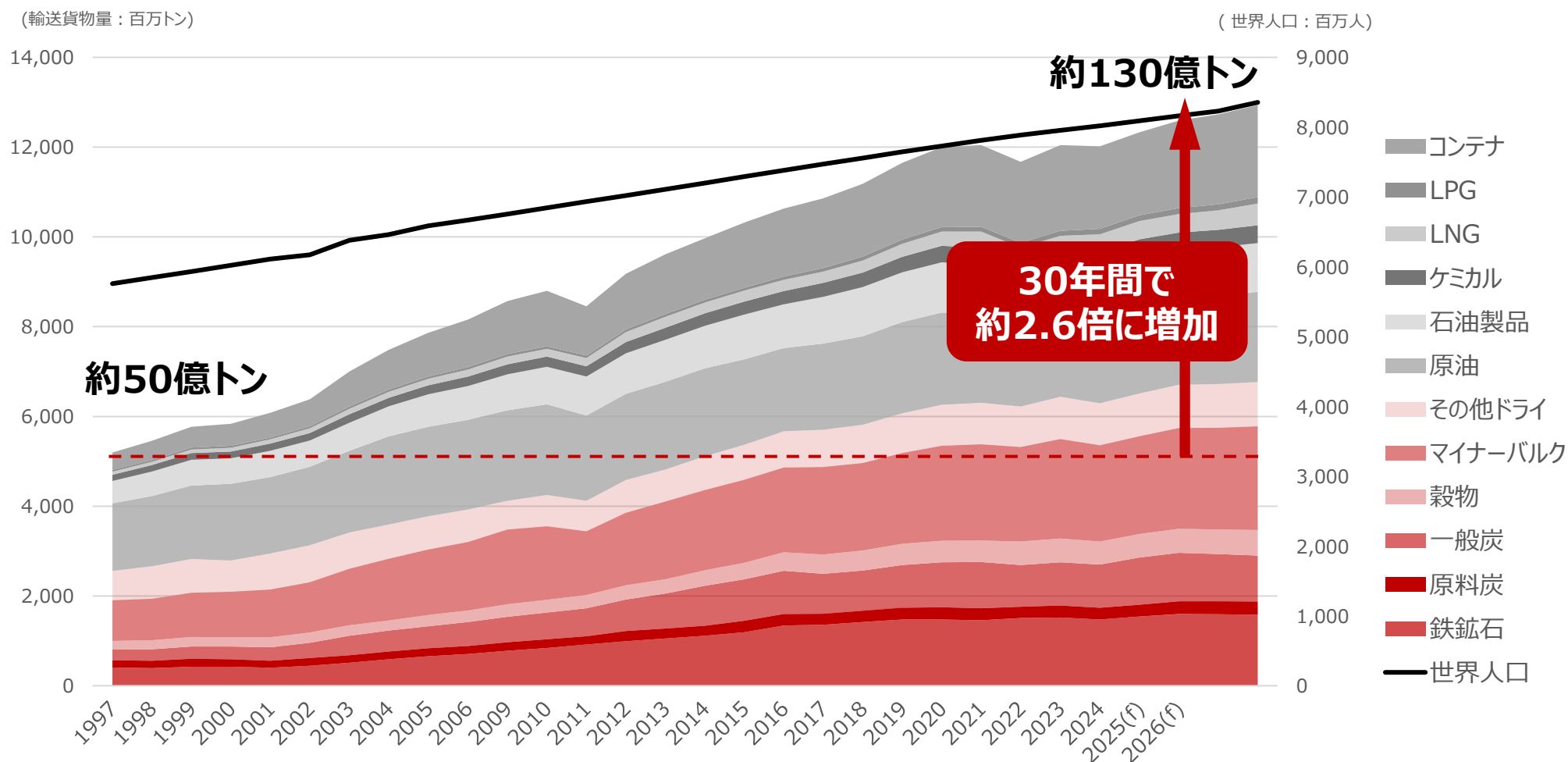
## 2. 当社を取りまく事業環境

## 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2.6倍に増加（約50億トン→約130億トンへ）

### ■ 世界の海上貨物輸送量

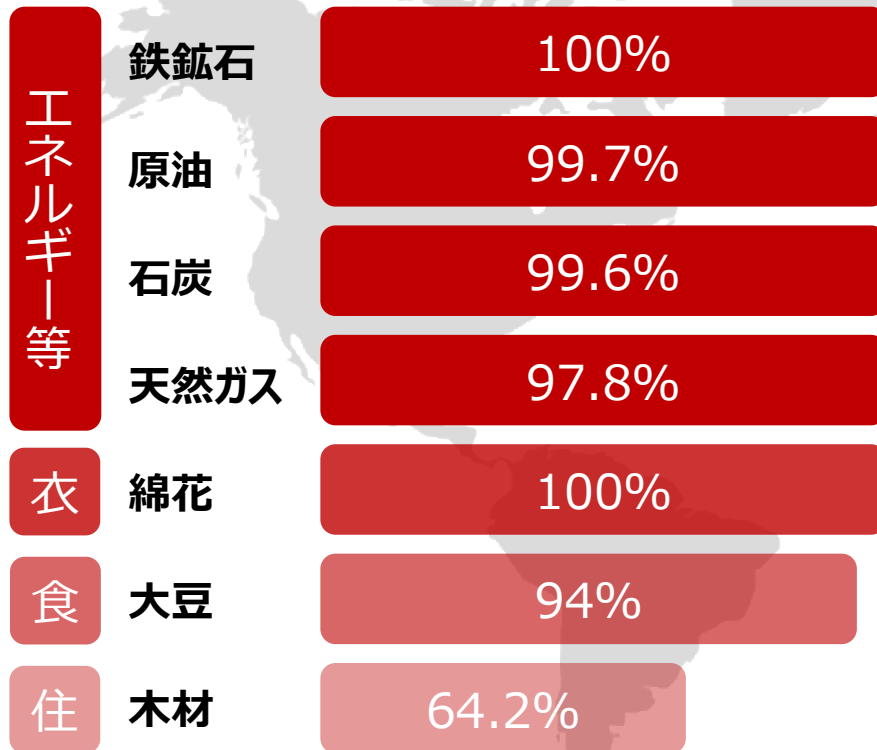


出典：Clarksons、総務省データベース他より当社作成

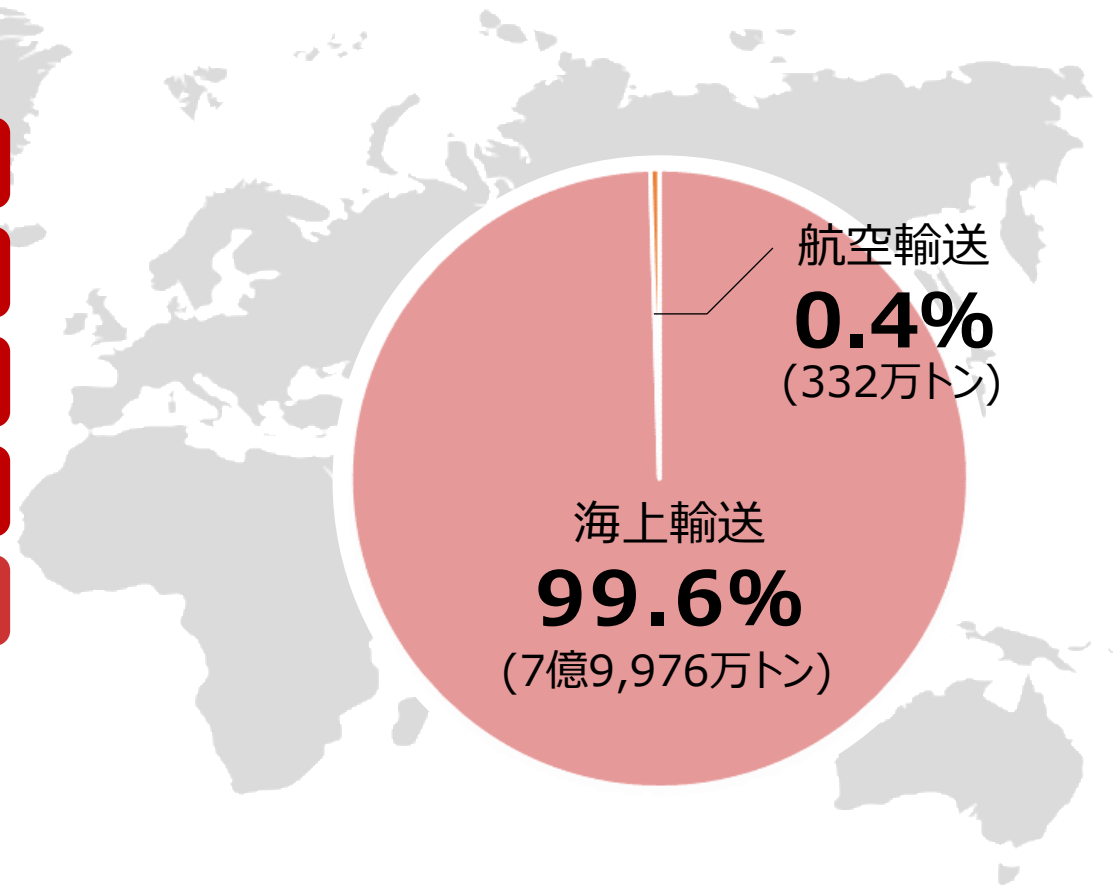
## 日本にとっての海運

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外輸送の割合



出典：SHIPPING NOW 2024-2025より当社作成

# 事業環境の変化

地政学的リスク顕在化・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

	 <b>地政学的リスク</b>	 <b>世界経済</b>	 <b>エネルギー・環境政策</b>
 <b>外部環境</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>米中対立や、ロシア・ウクライナ、中東情勢などによる経済分断は継続</li> <li>中東停戦合意後の情勢は引き続き不透明</li> <li>各国政治状況の不確実性の継続</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>米国政権による政策変更や相手国の対抗措置など引き続き不透明な状況</li> <li>欧米景況感、消費マインドの動向</li> <li>中国の景気減速</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>IMO 臨時MEPCではMARPOL改正採択は見送られ、国際海運での統一ルール化は先送りに</li> <li>再生可能エネ・原子力・化石燃料などエネルギーミックスに対する<b>各国政策の不透明感</b></li> <li>新たなCO<sub>2</sub>排出規制開始と対応</li> </ul>
 <b>想定されるリスク・機会</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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解除は見極めが必要</li> <li>貿易への影響懸念</li> <li>資源供給への影響懸念</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サプライチェーンの再編と貿易パターン変化</li> <li>各国の金融・通商政策の変更に伴う<b>経済動向への影響</b></li> <li>インフレ・人件費上昇等による実体経済への影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業界としての低・脱炭素化進展への遅れ懸念</li> <li>環境規制強化による新燃料船のサービス・コスト競争力向上</li> <li>環境規制並立による二重負担などの可能性</li> </ul>
 <b>中計に基づいた対応</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、自社・社会の低炭素・脱炭素化を事業機会とし、適正なポートフォリオ戦略により成長に向けて継続的に取り組む</li> <li>当社の強みである3機能（環境・技術、安全・船舶品質管理、DX）が活きる事業領域及び周辺領域において事業展開を図る</li> <li>事業環境のリスクの分析と対応手法の準備により、事業環境変化への備えを進める</li> </ul>		

# 海運業を取りまく環境

米国の政策変更、それに対する中国・他国の対抗措置  
ならびに中東情勢に起因するスエズ運河の迂回対応など不透明な事業環境が継続

		米国関税政策	USTRによる中国関連船対抗措置	中東情勢
概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>米国は主要国に対する関税を総じて上乗せすることとなり、日米間では2025年8月に相互関税率は一部を除き15%で合意</li> <li>10月30日の米中協議により延期されていた追加関税の発動を1年再延期、または一部取り消しなどに合意</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中国の造船支援政策等への対抗措置として、米国寄港船に対する入港料課徴。自動車船は従来公表より増額される形で10月14日から徴収開始。中国も米国の課徴に対抗する形で、同日から米国関連船に対して中国寄港時に入港料課徴開始</li> <li>その後、10月30日の米中協議により、両措置1年延期との情報</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>イスラエルとイスラム組織ハマスの停戦合意は成立したが、完全停戦には至っておらず予断を許さない状態が続く</li> </ul>
船会社の対応		<ul style="list-style-type: none"> <li>各国経済や企業サプライチェーンへの影響は引き続き注視が必要</li> <li>貨物需要に合わせた短中期的な船隊調整</li> <li>トレードパターンの変化に合わせたサービス・配船の見直し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、米国関係当局に対し業界で本制度の見直し提言を継続。日本政府と連携し対応</li> <li>中国造船所への新規発注は適宜検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>スエズ運河への復帰には、安全性の確認が前提となり、現時点での復帰時期は不透明</li> <li>情勢次第ではホルムズ海峡の不安定化が懸念され、安全運航に注意を要する</li> </ul>
当社事業への業績影響	自営事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>各事業の貨物・サービスにより影響異なる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各事業の貨物・サービスにより影響異なる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各事業のサービスにより影響異なる</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>ドライバルク</b>：中長期契約主体の鉄鋼原料船は影響限定的。中・小型船は貨物により影響が分かれるが全体の影響は限定的と見込む</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>ドライバルク</b>：中国の対抗措置も含めて影響は限定的と見込む</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>ドライバルク</b>：スエズ運河回避に伴う船腹供給への影響は1～2%程度のため限定的と見込む</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>LNG輸送</b>：中長期契約により短期的影響はない見込み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>LNG輸送</b>：中国の対抗措置も含めて影響はない見込み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>LNG輸送</b>：中長期契約により短期的影響はない見込み</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>自動車船</b>：米国向け輸出台数は25年度上期はほぼ影響なし。下期は一定減少を見込む</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>自動車船</b>：実質すべての自動車船への影響が想定されていたが、延期の場合は25年度業績に影響はない見込み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>自動車船</b>：スエズ運河回避に伴う船腹供給への影響は5～6%程度あり、市況への影響あり</li> </ul>	
コンテナ船事業		<ul style="list-style-type: none"> <li>米国発着貨は世界の2割弱あり、一定の影響あり。配船・サービス変更を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中国建造船による米国寄港回避を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>スエズ運河回避に伴う船腹供給への影響10%程度あり。スエズ運河運航復帰の際は高齢船の解撤が増加する可能性あり</li> </ul>



## 3. 通期業績・事業概況について

## 2025年度通期業績予想及び変動要素(2025年11月5日時点)

### ■ 連結 通期業績予想

(億円)

売上高及び段階損益	2025年度					前期比		2025/8/4公表比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	下期 予想	通期 予想	通期 前年実績	通期 増減額	通期 予想	通期 増減額
売上高	2,449	2,556	5,005	4,835	9,840	10,479	△ 639	9,680	160
営業損益	198	231	429	431	860	1,028	△ 168	900	△ 40
経常損益	216	379	596	404	1,000	3,080	△ 2,080	1,200	△ 200
親会社株主に帰属する 当期純損益	299	386	686	364	1,050	3,053	△ 2,003	1,150	△ 100
為替レート(/\$)	¥145.32	¥147.04	¥146.18	¥145.65	¥145.91	¥152.73	△¥6.82	¥141.73	¥4.18
燃料油価格(/MT)	\$550	\$544	\$547	\$525	\$536	\$610	△\$74	\$566	△\$30

### ■ 通期業績 主な変動ポイント

- ▶ 2025年度業績予想は、スエズ運河の通峡再開は見込まず喜望峰経由ルートの利用が継続する前提
- ▶ 下期の為替前提を変更(¥140/\$→¥145/\$)
- ▶ (前期比) 自動車船・ドライバルクなどの利益減少に加え、為替影響により、営業損益は前期比168億円減少の860億円、経常損益は前期比2,080億円減少の1,000億円を見込む
- ▶ (25年8月公表比) ONE社からの持分法損益減少などにより、経常損益は200億円、当期純損益は100億円の減少を見込む

#### ■ 前提

- ▶ 為替レート ¥145.91/\$ (期中平均レート)
- ▶ 燃料油価格 \$536/MT
- ▶ 市況前提 Appendixご参照

#### ■ 変動影響(3Q~4Q 6か月間)

- ▶ 為替レート変動 1円変動 ±10億円
- ▶ 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 2025年度の年間配当予定は、40円/株の基礎配当に80円/株の追加配当を加え、120円/株(中間・期末配当:各60円/株)を予定(25年8月公表比変更なし)

\*事業環境を踏まえて、5月に公表した中計期間中の500億円以上の機動的な追加還元手法は引き続き検討中

# セグメント別通期業績予想(2025年11月5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)	2025年度					前期比		2025/8/4公表比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	下期 予想	通期 予想	通期 前年実績	通期 増減額	通期 予想	通期 増減額
ドライバルク	697	728	1,425	1,385	2,810	3,223	△ 413	2,720	90
	△ 5	14	9	76	85	132	△ 47	70	15
エネルギー資源	236	257	493	477	970	1,019	△ 49	930	40
	23	25	48	12	60	49	11	60	-
製品物流	1,489	1,548	3,038	2,922	5,960	6,128	△ 168	5,930	30
	243	332	575	360	935	2,936	△ 2,001	1,170	△ 235
うち、自動車船事業	919	952	1,872	1,768	3,640	3,840	△ 200	3,655	△ 15
	151	151	303	287	590	764	△ 174	630	△ 40
うち、コンテナ船事業	163	162	326	324	650	685	△ 35	635	15
	66	154	221	△ 6	215	2,060	△ 1,845	390	△ 175
その他	26	21	47	53	100	108	△ 8	100	-
	3	4	8	2	10	9	1	5	5
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 48	2	△ 45	△ 45	△ 90	△ 47	△ 43	△ 105	15
合計	2,449	2,556	5,005	4,835	9,840	10,479	△ 639	9,680	160
	216	379	596	404	1,000	3,080	△ 2,080	1,200	△ 200

\*2024年度は、為替差損益の配賦手法変更後の数値を記載

## ■ セグメント別 主な変動ポイント (前期比)

### ▶ ドライバルク

- 大型船を中心に、下半期の市況は概ね堅調に推移する見込み
- 収支面では、為替影響を主な要因として、第1四半期での市況差及び積地事故・争議等の影響で、前期比で減益の見込み

### ▶ エネルギー資源

- LNG船、LPG船、電力炭船、大型原油船、ドリルシップ及びFPSO等において、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：米国の関税政策による影響は限定的。総じて世界各国の底堅い需要に支えられ輸送台数は前期比微増なるも、為替の影響、運航費用増加などにより減益

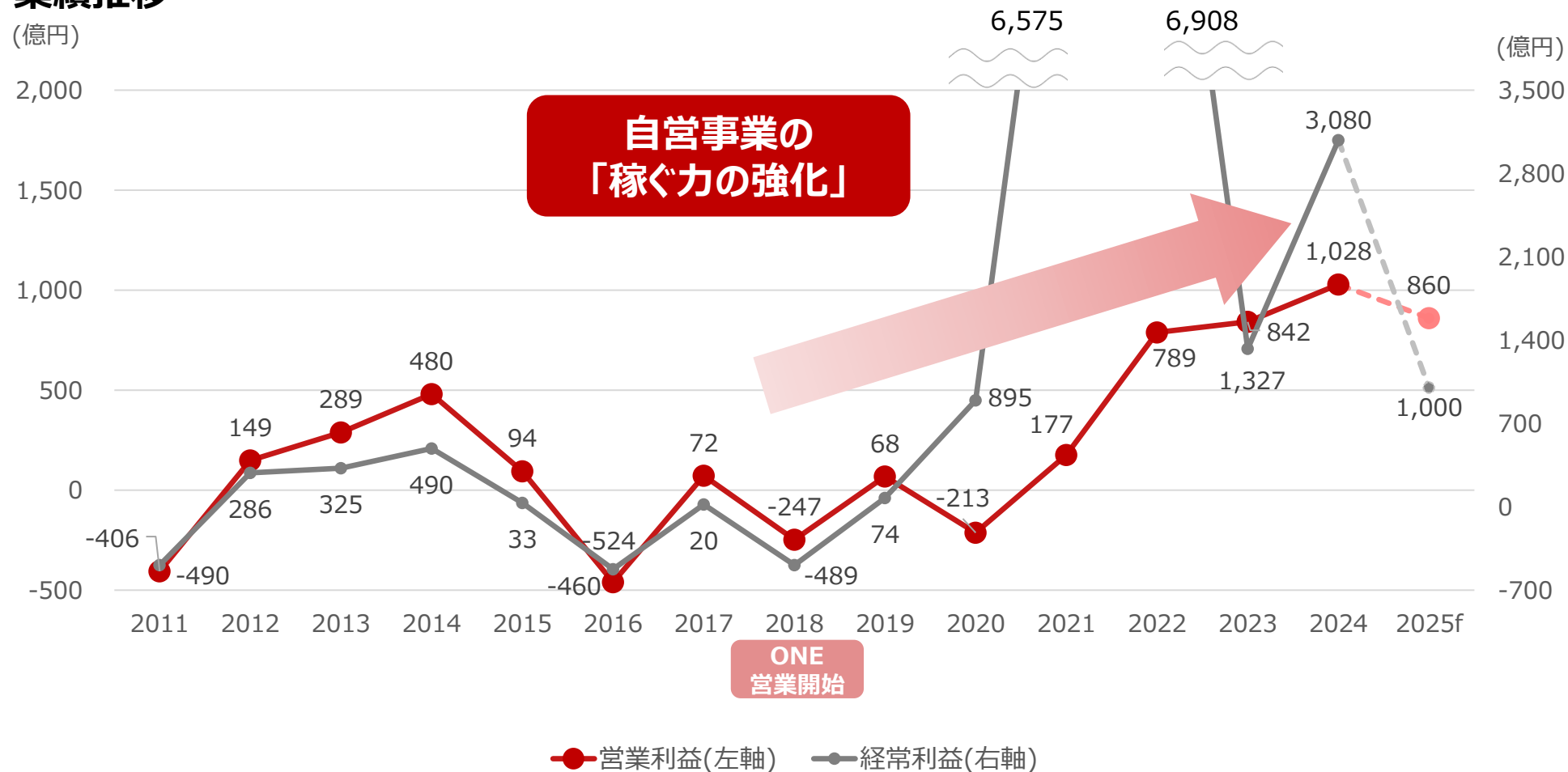
- コンテナ船事業：中東情勢の変化、米国の通商政策などにより不透明な事業環境は継続する見込み
- ONE社では需要に合わせた機動的な配船と効率的なオペレーションに取り組む

### 3. 通期業績・事業概況について

## 業績推移（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2000年代前半の好況時以来の高水準

### 業績推移



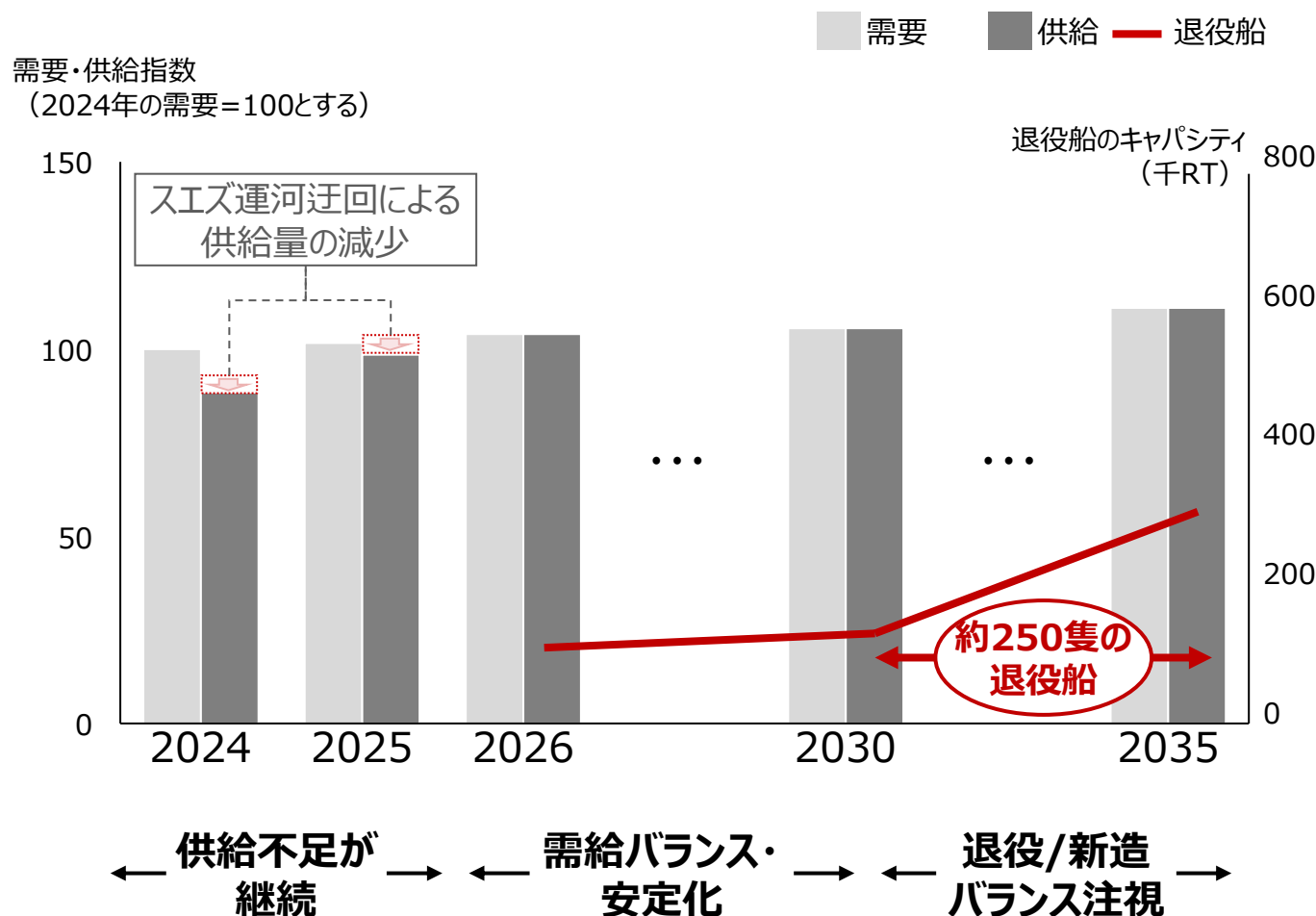
\*2024年度は会計方針変更による遡及適用後の数値を記載

### 3. 通期業績・事業概況について

## 【自動車船事業】需給バランスの見通し

2026年頃から需給はバランスする見通し。一方、2030年以降は退役/新造のバランスを要注視

### ■ 自動車船の需給見通し



### ■ 需要の見立て

- 自動車販売台数の堅調な成長に伴い、**毎年約1%で増加見通し**
- BEV\*増加等により、現地生産化 / 新興需要創出の両面の効果あり

### ■ 供給の見立て

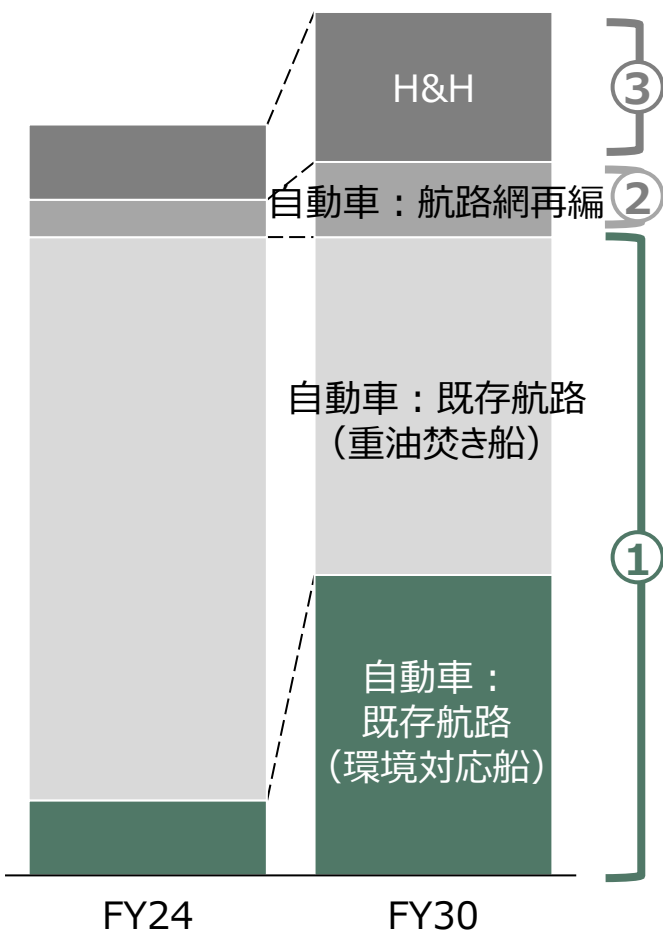
- 2025年から1-2年以内に約170隻の新造船竣工が予定**
- 一方、需給ひっ迫により抑えられていた**老齢船解撤が一定進む見通し**
- 2030-2035年は**大規模退役と代替新造とのバランスを要注視**

# 【自動車船事業】事業KPIの進捗と見通し

環境対応船の整備や航路網の再編、貨物ポートフォリオの最適化など成長戦略は順調に進捗しており、FY30に向けて成長を加速させる

## 当社の輸送割合

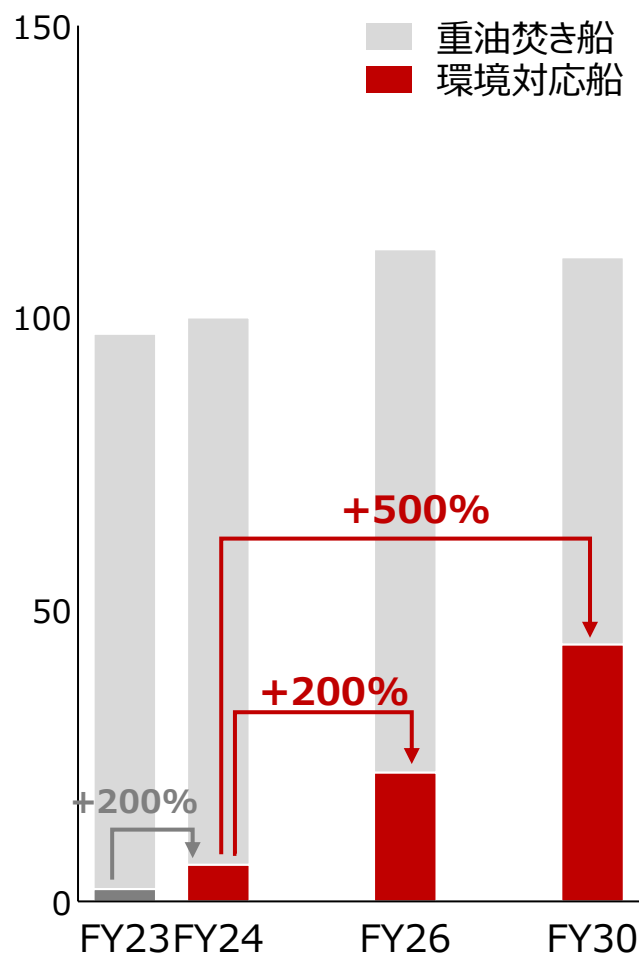
当社の全輸送量・割合 / イメージ



\*Breakbulk: 非自走貨物を指す

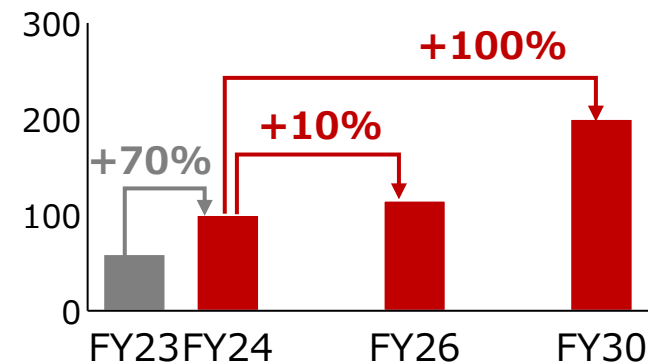
## ① 環境対応船 (LNG燃料自動車船など)

輸送量 (FY24全輸送量=100とする)



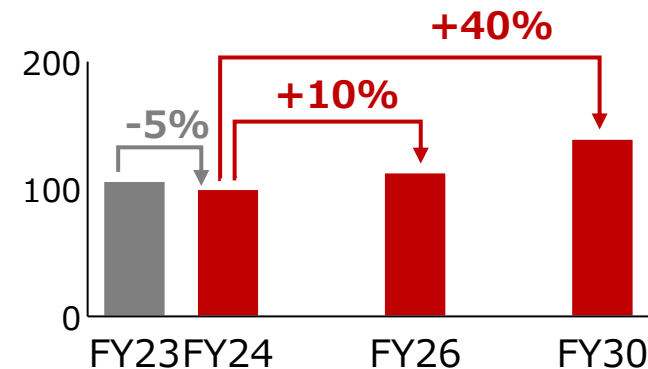
## ② 航路網の再編

輸送量 (FY24=100とする)



## ③ H&H (含、BB\*)

輸送量 (FY24=100とする)



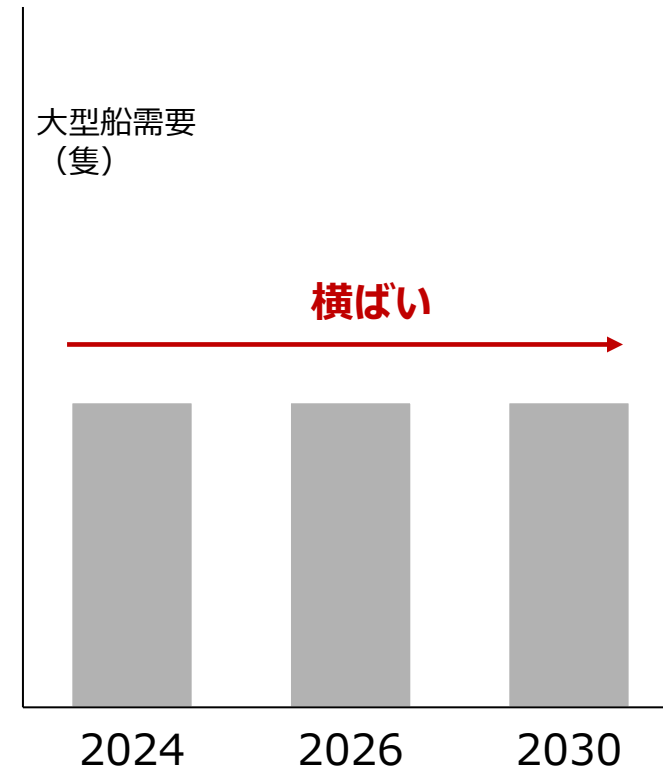
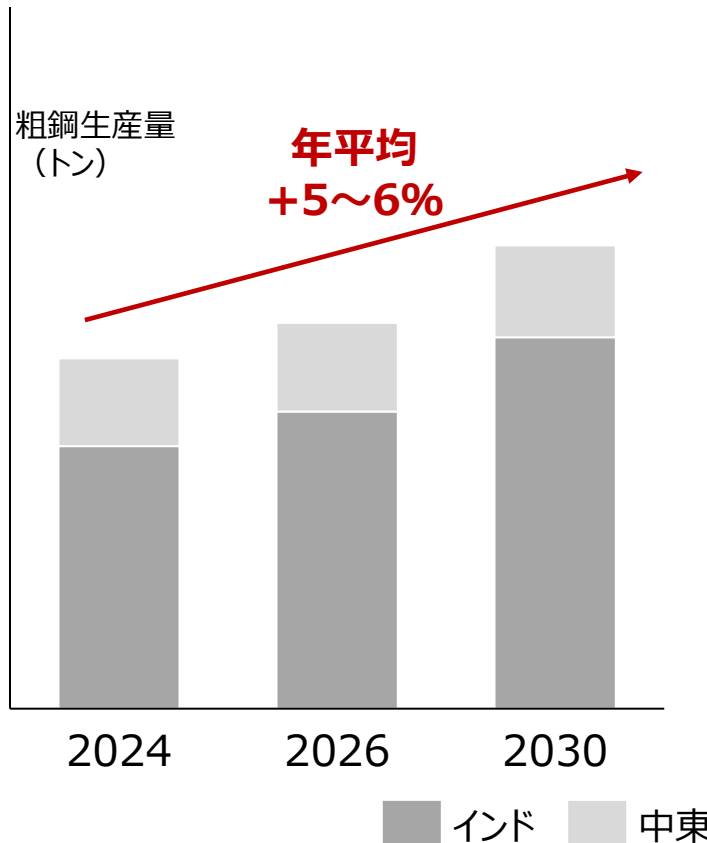
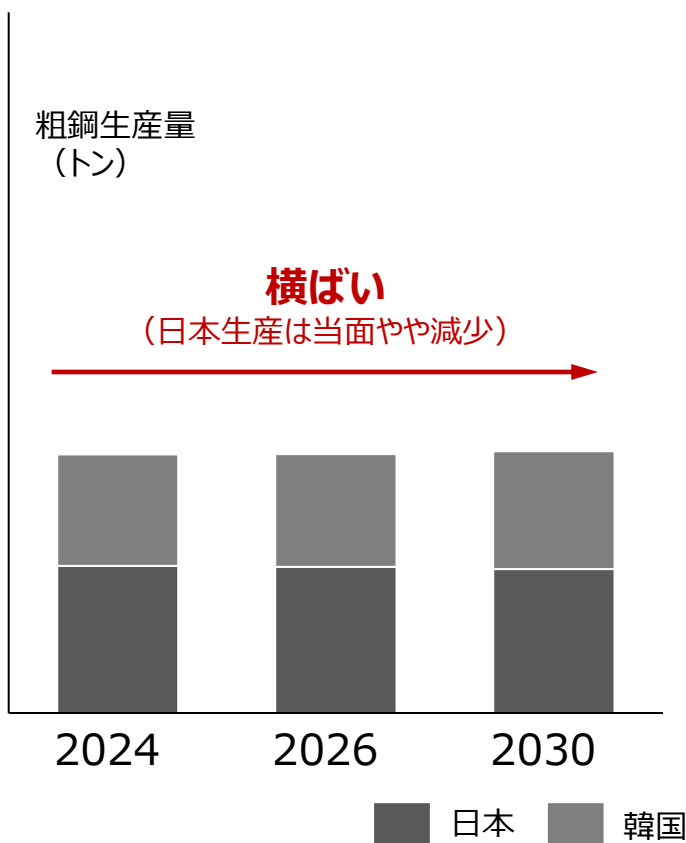
# 【鉄鋼原料事業】顧客戦略

日韓ミル・資源メジャーは概ね横ばい、印・中東顧客は拡大予想

## ■ 日韓ミル

## ■ 印・中東顧客

## ■ 資源メジャー



# 【鉄鋼原料事業】事業戦略の進捗

事業KPIは順調に進捗しており、更なる改善活動を通じ、FY26目標の達成を目指す

## 事業戦略



安定収益の  
維持・拡大

### 注力施策

運航規模の  
維持・拡大

### KPI

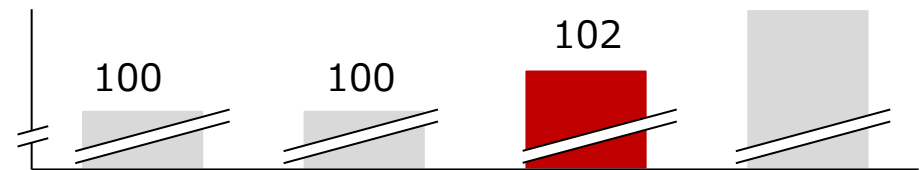
船隊規模  
(FY22=100)

FY22

FY23

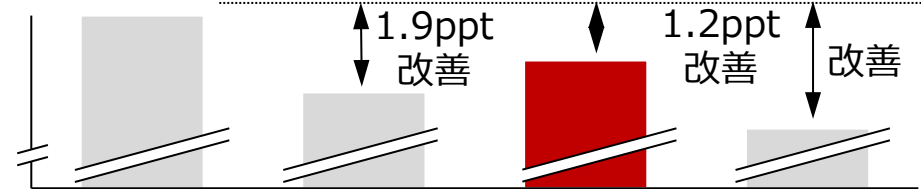
FY24

FY26



配船効率の  
向上

バラスト航海比率\*  
(FY22比)



組織営業力  
強化

注力領域への  
営業力強化

注力地域での  
営業・海技人員数  
(FY22比)

-

印・シンガ  
ポールで  
増員

印・中東・  
シンガポール  
で増員

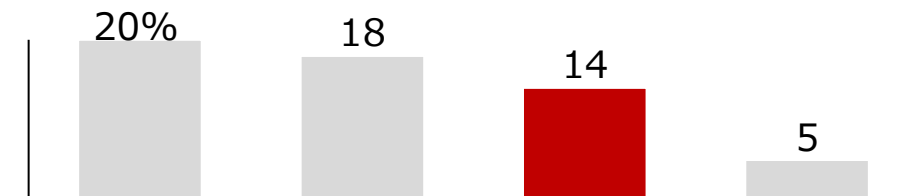
継続的に  
強化



船隊ポートフォリ  
オコントロール

貨物契約と  
船隊構成の  
バランス適正化

長期契約割合と  
自社船・長期  
傭船の比率差

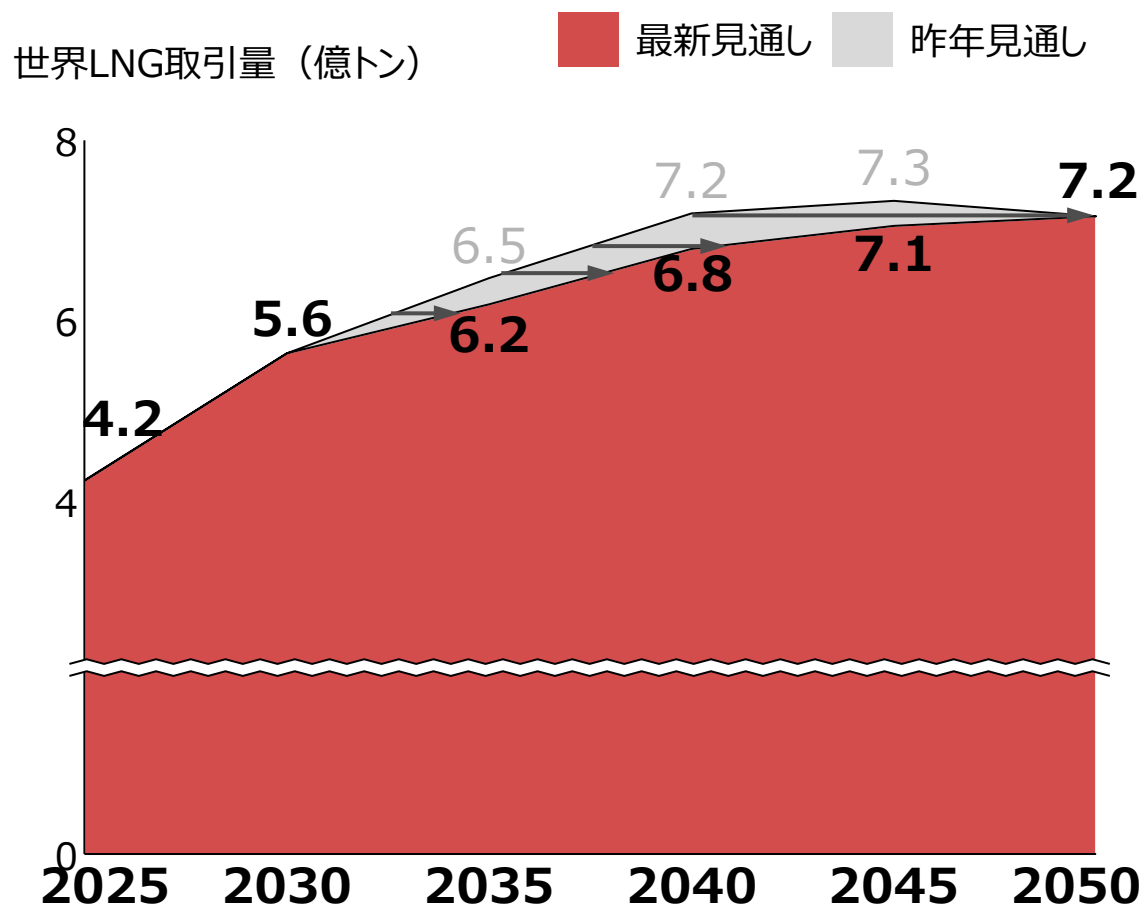


\*バラスト航海比率とは、船舶が貨物を積まずに目的地に向かう航海日数の比率を指す

## 【LNG船事業】需要の見通し

一部プロジェクトで後ろ倒しが見られるが、LNG輸送需要は2040年に向け堅調に成長する見込み

### ■ LNG需要予測



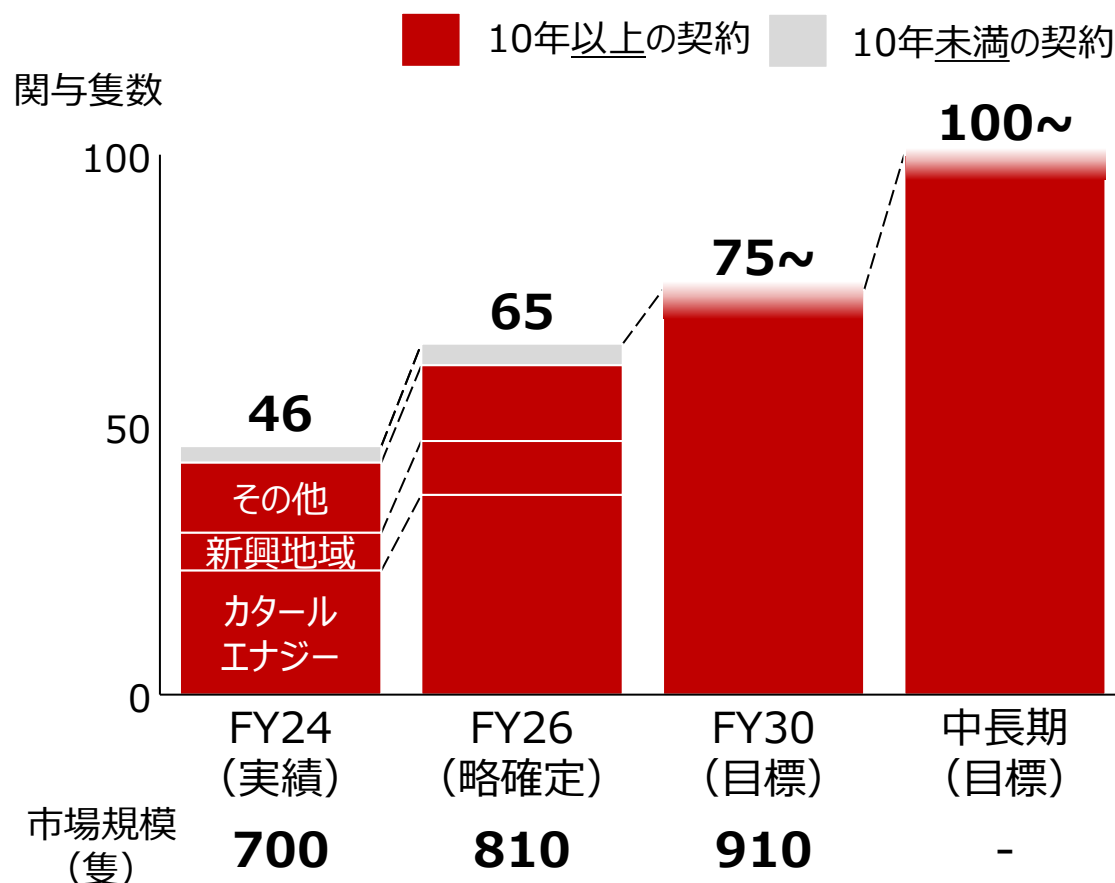
### ■ 需要に関する見立て

- 米国の政治的な動き、建設関連コスト上昇等により、一部のプロジェクトで後ろ倒しが見られる
- 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、**中長期的には変わらぬ需要が見込まれる**
- LNG取引量の増加に伴い、**LNG輸送需要も堅調に成長する見込み**

## 【LNG船事業】事業戦略

既存顧客の案件積み上げと新規顧客の開拓を継続し、中長期的に100隻体制を目指す

### ■ 当社LNG輸送船 関与隻数の推移



### ■ LNG船社ランキング (2025年3月時点)

ランキング	会社名	関与隻数
1	商船三井	107
2	日本郵船	89
3	Nakilat	69
6	川崎汽船	46

(当社ファクトブックより抜粋)

### ■ ターゲット案件



#### 既存顧客のシェア維持・向上

カタール・ペトロナス・エクイノール・国内需要家などの既存顧客の代替需要、拡張需要



#### 新規顧客のシェア獲得

南アジア・東南アジア・中国等の新興地域向け

世界最大の輸出国となる北米出し貨物

## 【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

2050年の目標として  
GHG排出送量ネットゼロを目指し挑戦



#### 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

##### 液化CO<sub>2</sub>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



##### LNG輸送船周辺事業

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



#### 再生エネルギーの発展

##### 洋上風力発電支援船事業

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



#### 燃料転換

##### 水素/アンモニア輸送事業

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



## 【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>輸送は、CCS事業を支えるCO<sub>2</sub>輸送手段

### 回収・液化：

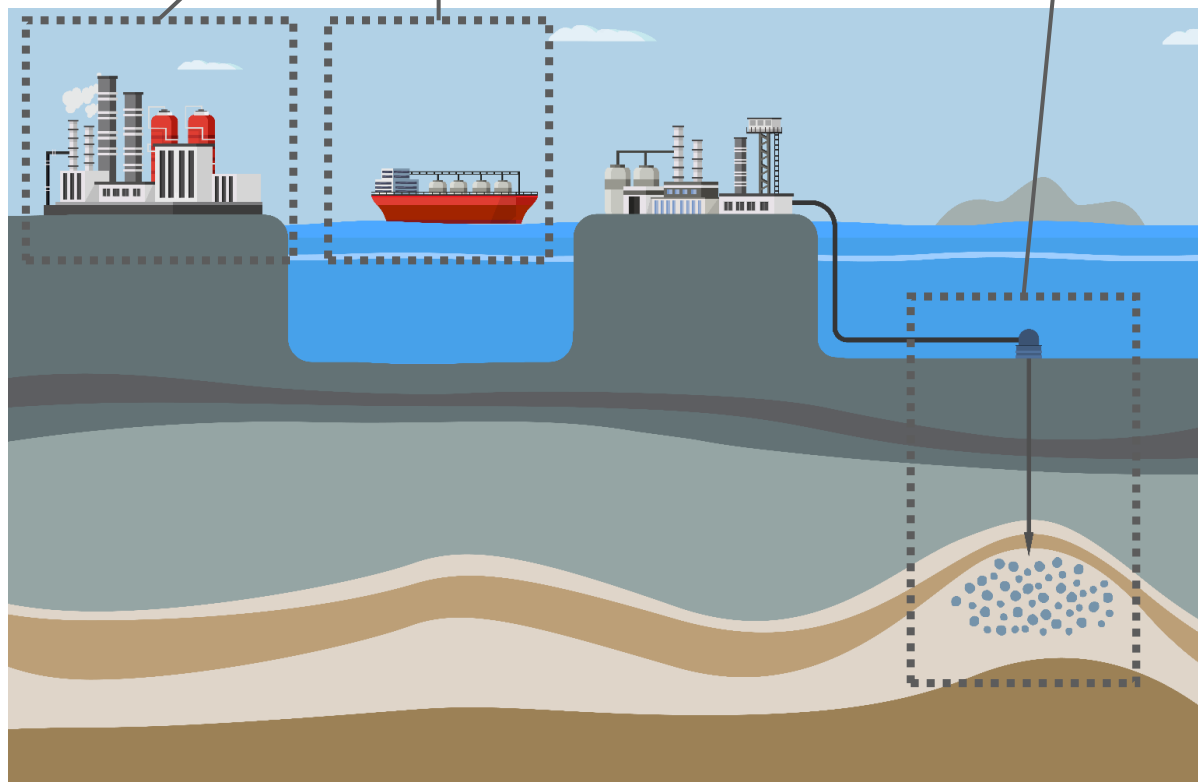
専用の装置を用いて工場等の排出源からCO<sub>2</sub>を回収  
回収したCO<sub>2</sub>を圧縮し、液化

### 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）

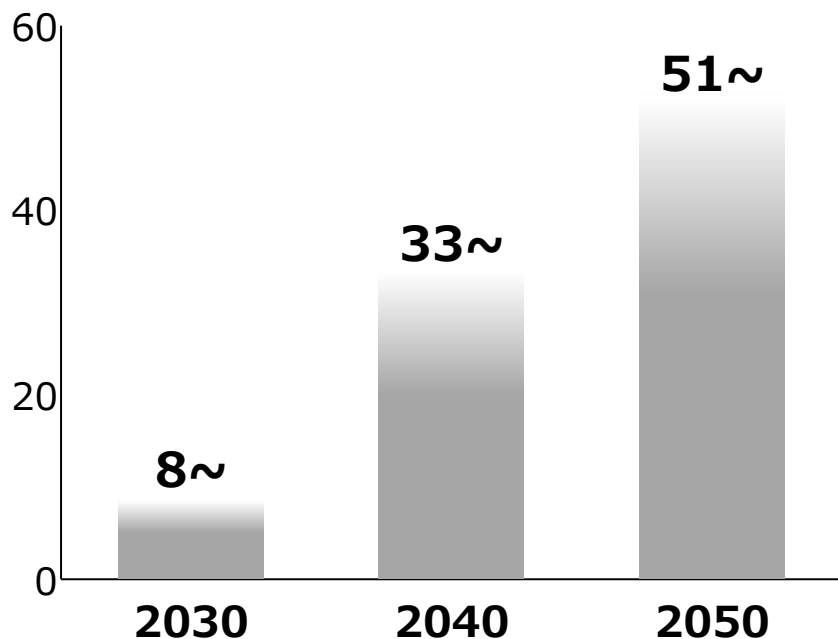
CO<sub>2</sub>はCCSに適した地層（断層から遠い枯渇ガス田、帯水層等）に貯留するため、大規模地震によるCO<sub>2</sub>漏洩リスクは低い

## 【新規事業】需要の見通し

需要が増大する液化CO<sub>2</sub>輸送への取り組みは順調に進捗し、後続案件の獲得を目指す

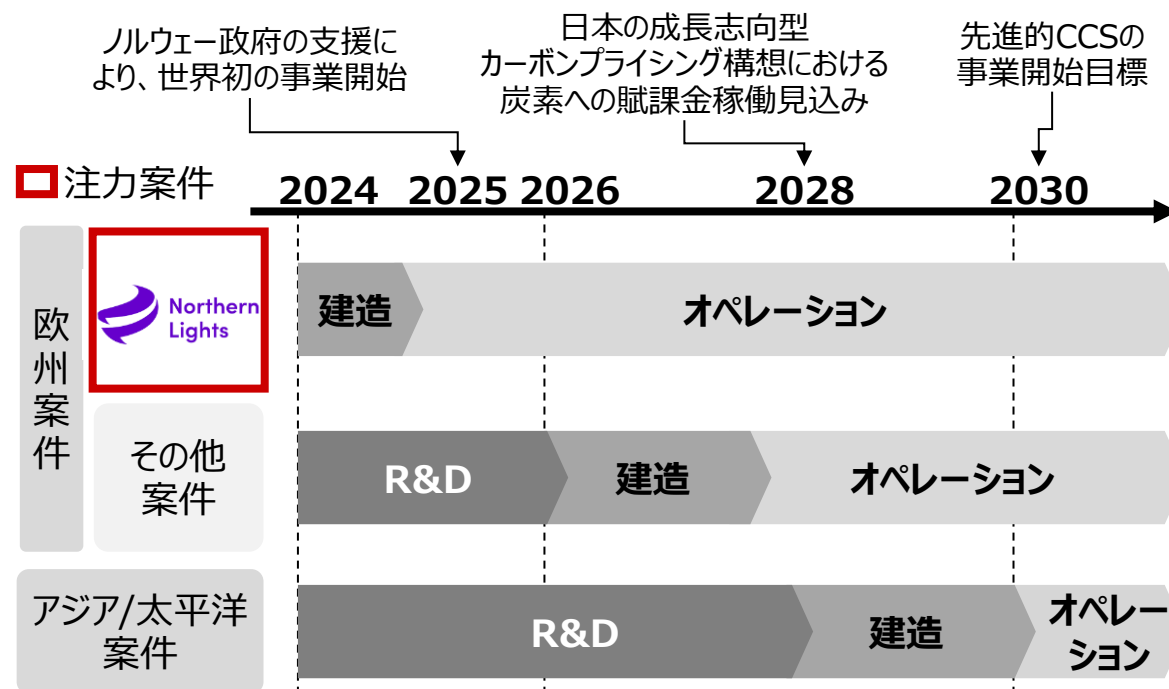
### ■ 需要予測

CCSの想定年間貯留量（億トン）



- 2030年代に200隻程度の液化CO<sub>2</sub>輸送船需要を見込む

### ■ 事業戦略の進捗と今後の展望

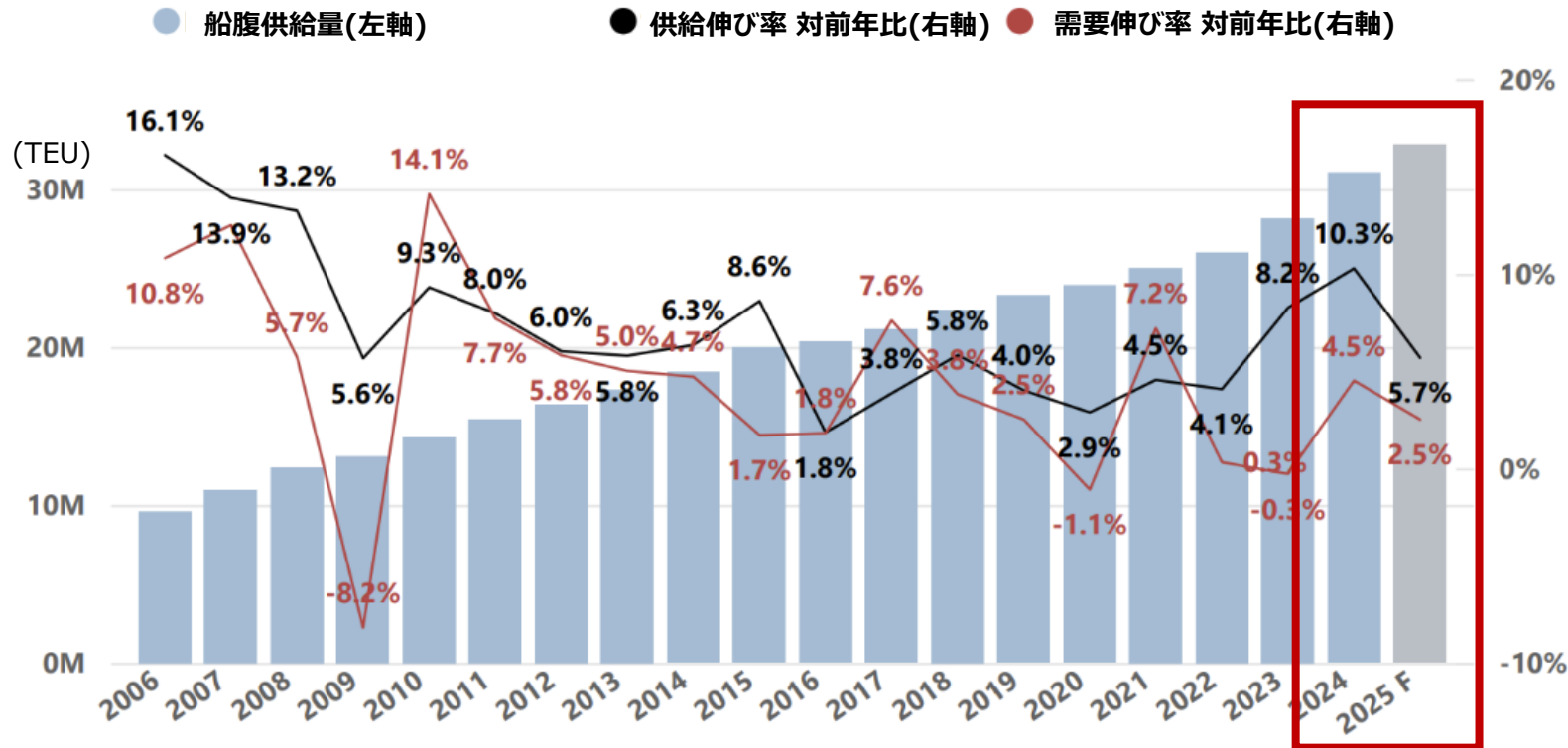


- Northern Lightsプロジェクトの3隻すべて竣工が完了
- 竣工ベースで2030年までは環境対応が先行する欧州の案件に注力し、2030年以降はアジア/太平洋の案件に拡大

# コンテナ船：需給見通し

新造船の竣工による供給増加はスエズ運河通航回避により一定程度吸収。  
 今後はスエズ運河の通航再開タイミングを注視。

## ■ コンテナ船の船腹供給量と需給見通し



■ 2024年の新造船の供給は前年比+10.3%、2025年の見通しは同+5.7%

■ 2024年の需要は前年比+4.5%、2025年の見通しは同+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、供給増加は一定程度吸収されてきた。今後スエズ運河の通航再開タイミングを注視。

出典：Alphaliner

### 3. 通期業績・事業概況について

## ONE 2025年度通期見通し

2025年度通期の業績見通しに関しては、新造船の竣工が今後も継続し、全体の市場環境に影響を及ぼす見込みである

- 2025年度通期の業績見通しに関しては、新造船の竣工が今後も継続し、全体の市場環境に影響を及ぼす見込みである
- 紅海情勢を背景に、引き続き船舶が喜望峰経由で運航を行う見通しである。
- グローバル環境については、関税・米通商代表部（USTR）による措置の影響など、不確実性が依然として大きい。
- 全体の市場環境は当初の想定ほど堅調とはならない可能性があるものの、これらの国際的動向を注視し、変化する環境にも柔軟に対応できるよう、オペレーション上での機動性を維持していく。

(単位: 百万 US\$)

今回予想					
	Q1	Q2	上期	下期	通期
	実績		見通し		
売上高	4,049	4,455	8,504	7,996	16,500
EBITDA	616	881	1,497	1,103	2,600
EBIT	38	282	320	-70	250
税引後損益	86	285	371	-61	310

(単位: 百万 US\$)

前回予想			
	上期	下期	通期
	見通し		
売上高	8,800	8,300	17,100
EBITDA	1,500	1,100	2,600
EBIT	400	0	400
税引後損益	550	150	700



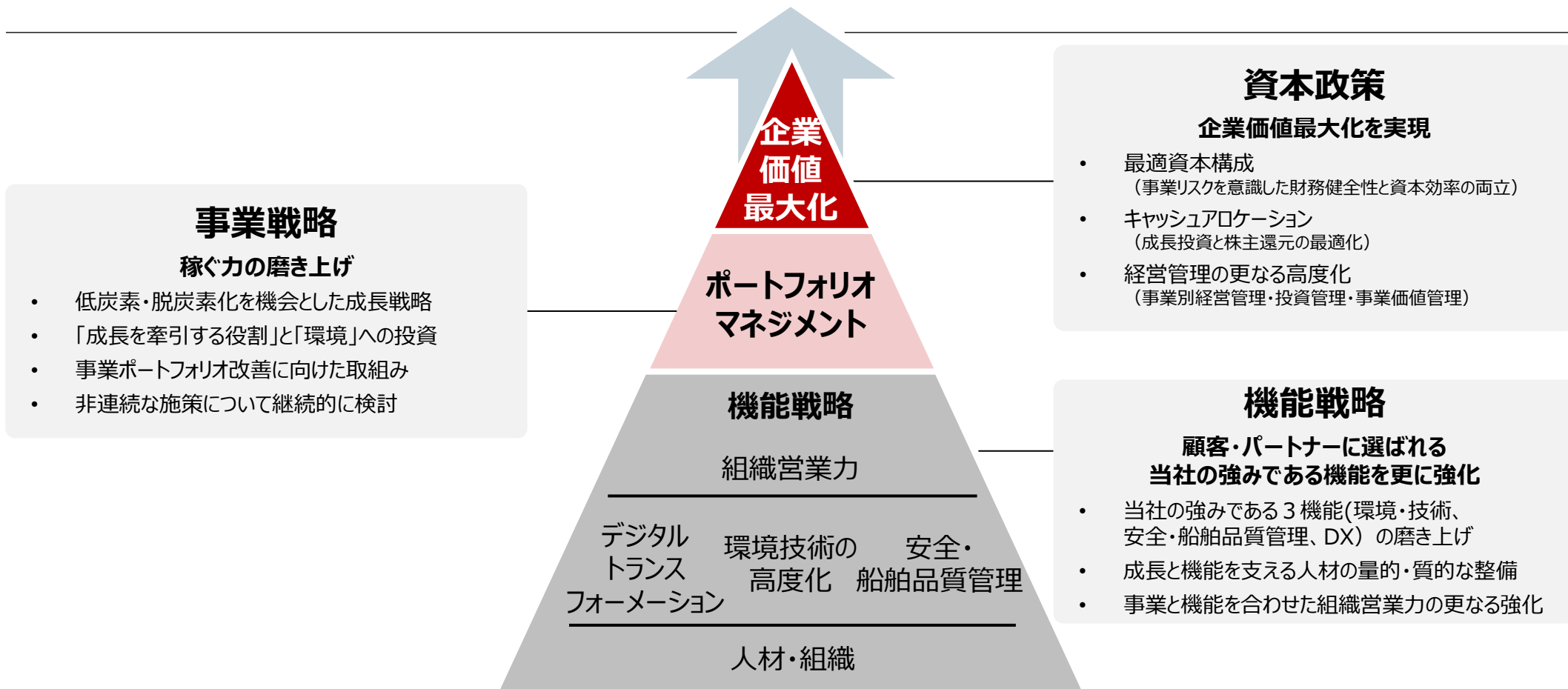
## 4. 中期経営計画の進捗

# 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

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「環境」への投資により成長を実現

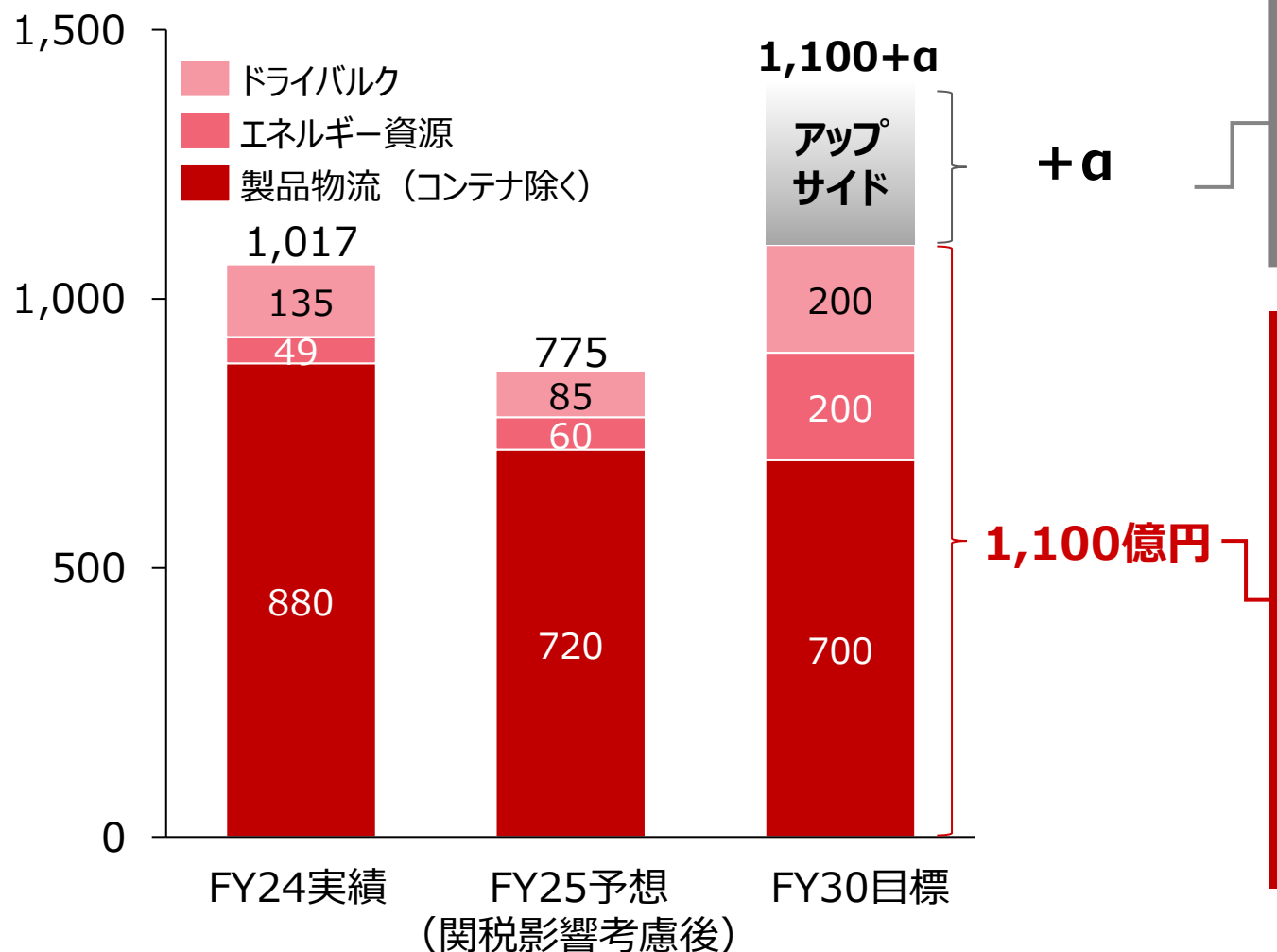


\* 成長を牽引する役割：鉄鋼原料、自動車船、LNG輸送船

# 【事業戦略】自営事業の成長戦略

FY30までに自営事業の経常利益で1,100億円 + aを実現する

自営事業の経常利益\* (億円)



- 自営事業における取り組みの深度化と、成長の加速を可能にする提携・M&Aの施策を組み合わせることで、+aを実現

- 当社の強みとなる3機能と各事業を掛け合わせ、成長目標を実現

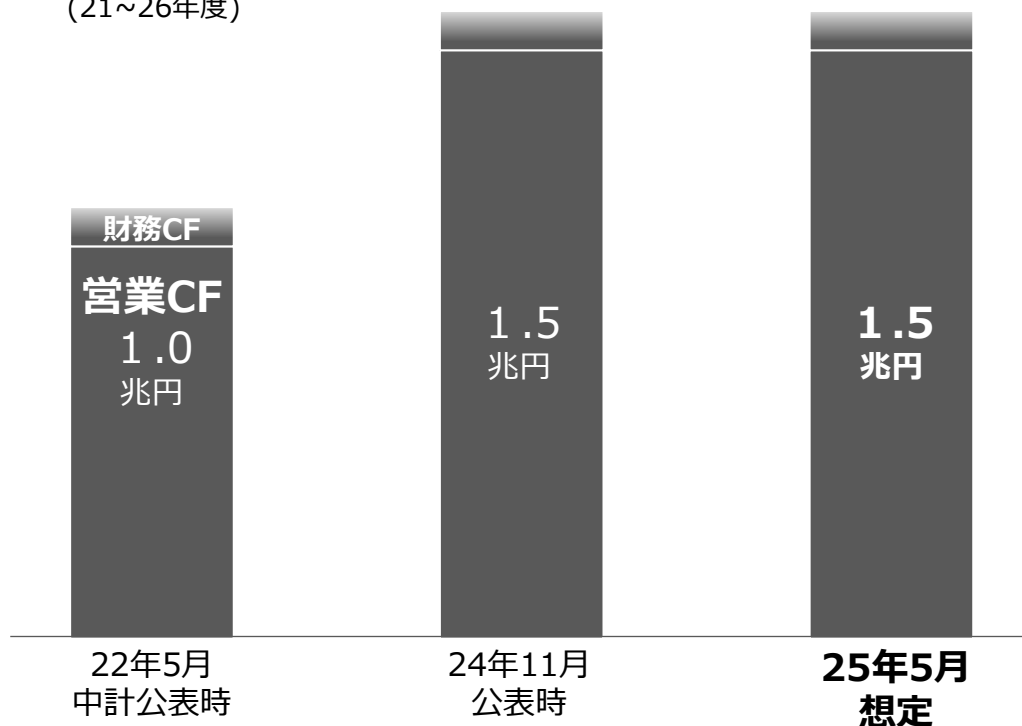
- ✓ 安全・船舶品質管理を活かした特殊貨物輸送能力の拡充 (液化ガス、還元鉄、H&H等)
- ✓ 低炭素船、ゼロエミ船投入による新たな製品サービス投入
- ✓ データ活用による効率化・CO<sub>2</sub>削減高度化、デジタル化徹底による自社業務競争力の向上

\*経常利益の合計値はその他、本部・調整を含む

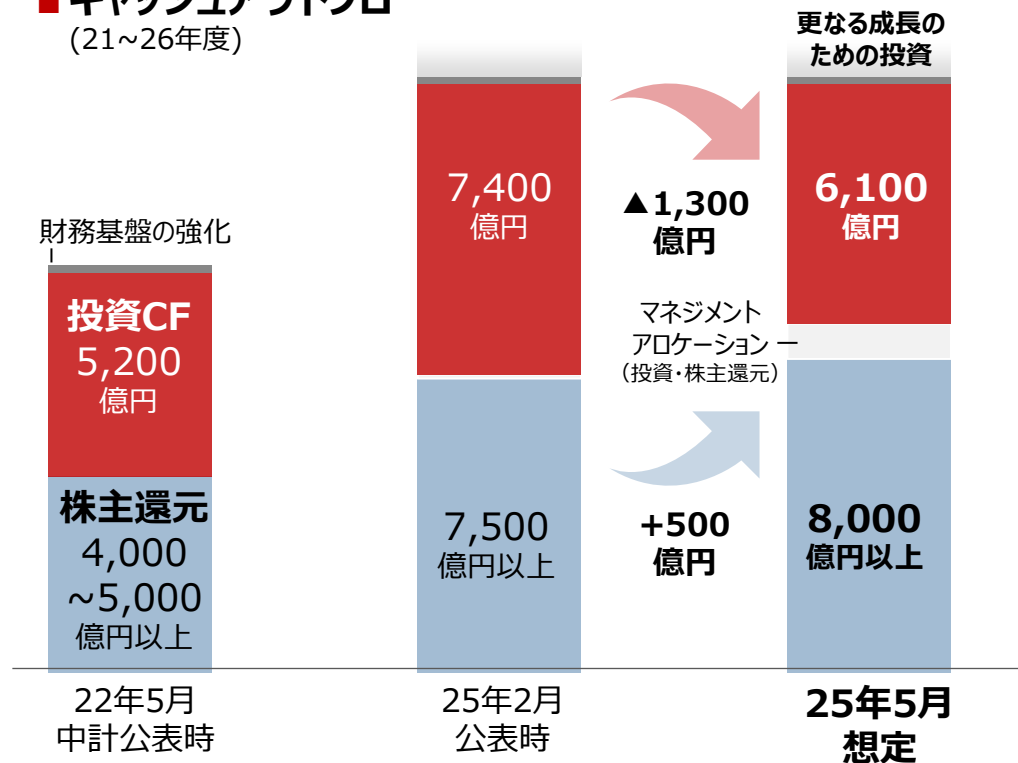
# 【資本政策】キャッシュアロケーション

営業CFは1兆5,000億円、投資CFは6,100億円  
 中計期間における株主還元は7,500億円以上から8,000億円以上に増額  
 最適資本構成の考えに基づき、創出キャッシュのアロケーションは成長投資と株主還元のバランスを考慮

## ■ キャッシュインフロー (21~26年度)



## ■ キャッシュアウトフロー (21~26年度)



最新の業績見込みを踏まえて、**営業CFは1.5兆円**

現中計期間以降への期ズレ、資産売却等により、**投資CFは6,100億円**(24年11月公表比▲1,300億円)

還元方針に基づき、**株主還元は8,000億円以上**(25年2月公表比+500億円)

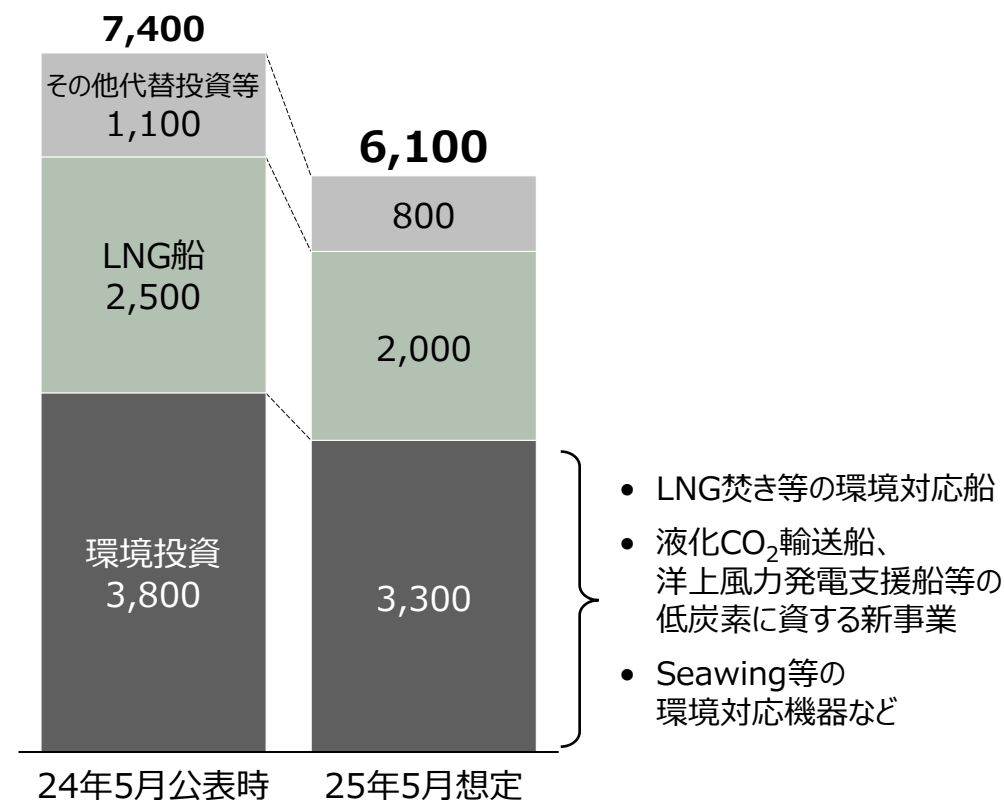
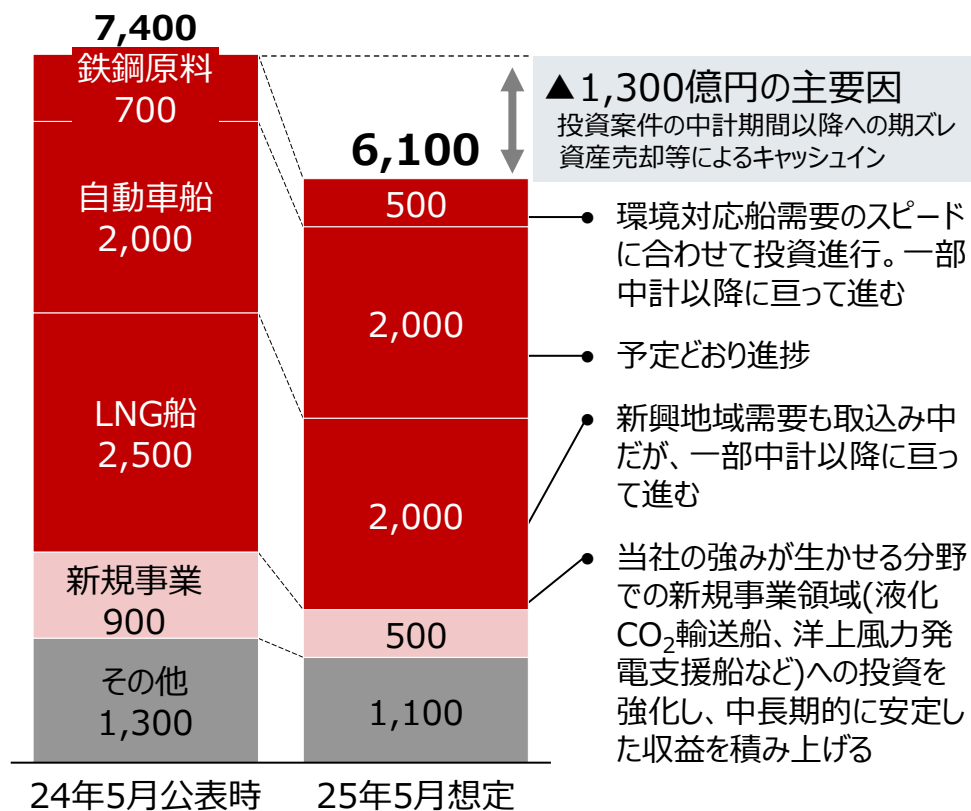
## 4. 中期経営計画の進捗

# 【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24年5月公表時から▲1,300億円の6,100億円(うち5,000億円確定済)を計画

22~26年度累積投資キャッシュフロー (億円)



75%を「成長を牽引する役割」、  
10%を「新規事業機会」に投資



55%(LNG船を含め90%)を  
環境に投資→競争優位性確立

# 【資本政策】株主還元政策(2025年11月5日時点)

中計期間の還元総額8,000億円以上、2025年度の年間配当予定120円/株  
公表済の500億円以上の機動的な追加還元に関しては中計期間中(2026年度まで)に実施

## ■ 中計期間の還元総額予定

**8,000億円以上**  
(25年8月公表比変更なし)

## ■ 配当予定

### 2025年度

**120円/株(中間・期末、各60円/株)**  
(25年8月公表比変更なし)

### 2026年度

**100円/株**  
(25年8月公表比変更なし)

## ■ 更なる機動的な追加還元

事業環境を踏まえて、5月に公表した中計期間中の500億円以上の機動的な追加還元手法は引き続き検討中

		実績		計画	
		21~23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	機動的な追加還元		752億円	事業環境を踏まえて還元方針に基づき足元から検討	
	自己株式取得		908億円	500億円以上の機動的な追加還元	
	追加配当		60円/株		
	基礎配当		40円/株	120円/株	100円/株
還元総額*	自己株式取得		1,700億円	500億円以上の機動的な追加還元	
	追加配当		700億円(100円/株)		
	基礎配当				
	還元総額	3,700億円	2,400億円	1,900億円以上	
		中計期間の還元総額：8,000億円以上			

\* 還元総額は概数(10億円単位を四捨五入)で記載

中計期間  
還元方針

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

- **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事業について、成長に向け投資を集中、自営事業は堅調に成長。**

自営事業：「低炭素・脱炭素に向けた事業」を新たな柱として、中長期的に安定した収益を積み上げる。

コンテナ船事業：当社グループの重要な事業部門であり、株主として関与を継続。

- **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。**

2030年度は自営事業で1,100億円 +  $\alpha$ を目指す。

- 中計期間（22～26年度）の還元総額8,000億円以上。

2025年度の年間配当予定120円/株。

公表済の500億円以上の機動的な追加還元に関しては中計期間中に実施。

- 中計期間累計の営業CFは1兆5,000億円、投資CFは6,100億円。

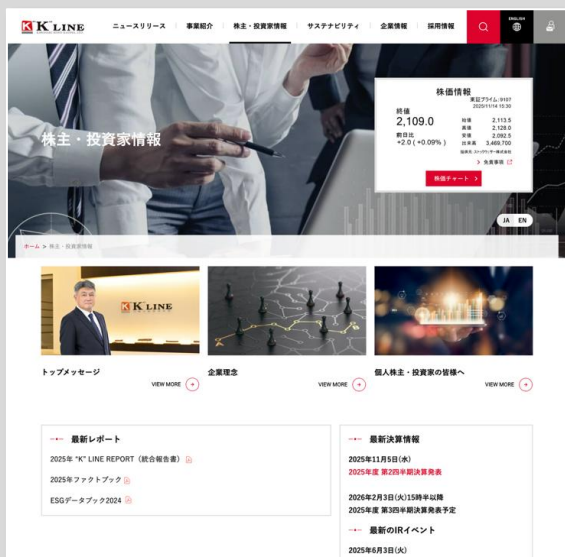
- 最適資本構成とキャッシュアロケーションを意識し、資本効率を高め、財務健全性を維持し、更なる企業価値の向上に努めるべく、**機動的・積極的な株主還元を進める。**

# | Appendix

# 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

## 投資家情報ページ



<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/sustainability/environment/management.html>

## ESGデータブック



[https://www.kline.co.jp/ja/sustainability/esg\\_data.html#db](https://www.kline.co.jp/ja/sustainability/esg_data.html#db)

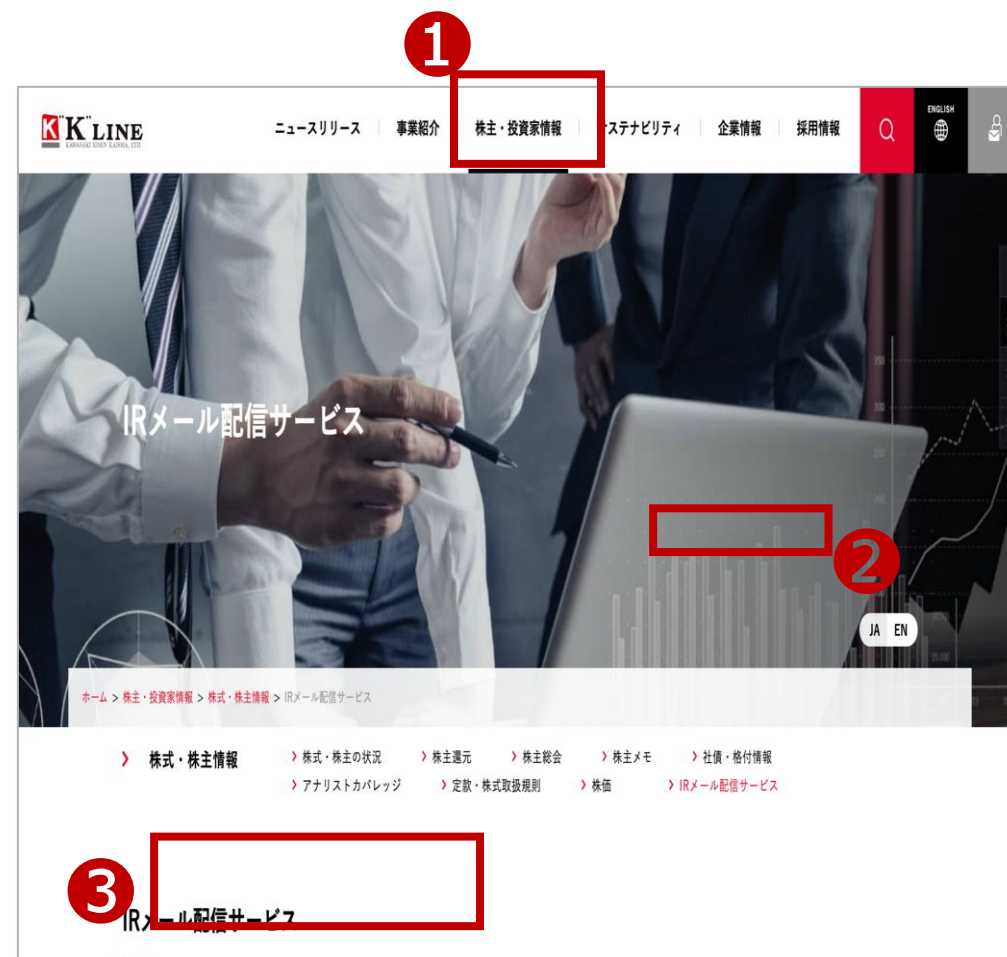
## ウェブサイト・開示物のご案内

IRメール配信サービスもございます。是非ご登録をお願いいたします

### ■ IRメール配信サービス



こちらからご登録をお願いいたします



[https://www.kline.co.jp/ja/ir/stock/ir\\_mail.html](https://www.kline.co.jp/ja/ir/stock/ir_mail.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。

