

川崎汽船株式会社 個人投資家向け WEB会社説明会

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

2026年3月3日

 **K** **K** **L** **I** **N** **E**
川崎汽船株式会社

目次

- 1. 川崎汽船の紹介
- 2. 成長を牽引する3事業
- 3. 低炭素・脱炭素に向けた事業
- 4. コンテナ船事業
- 5. 通期業績・事業環境について
- 6. 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 ～

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

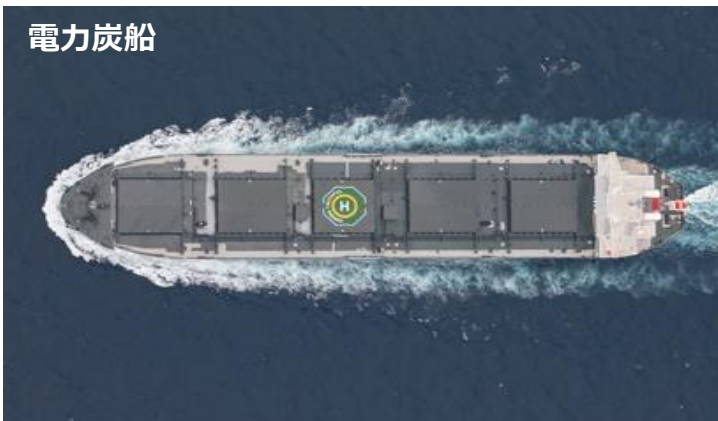
ドライバルク船



LNG船



電力炭船



油槽船



川崎汽船 グループ運航船舶



合計 440隻

(2025年12月末時点)

液化CO₂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



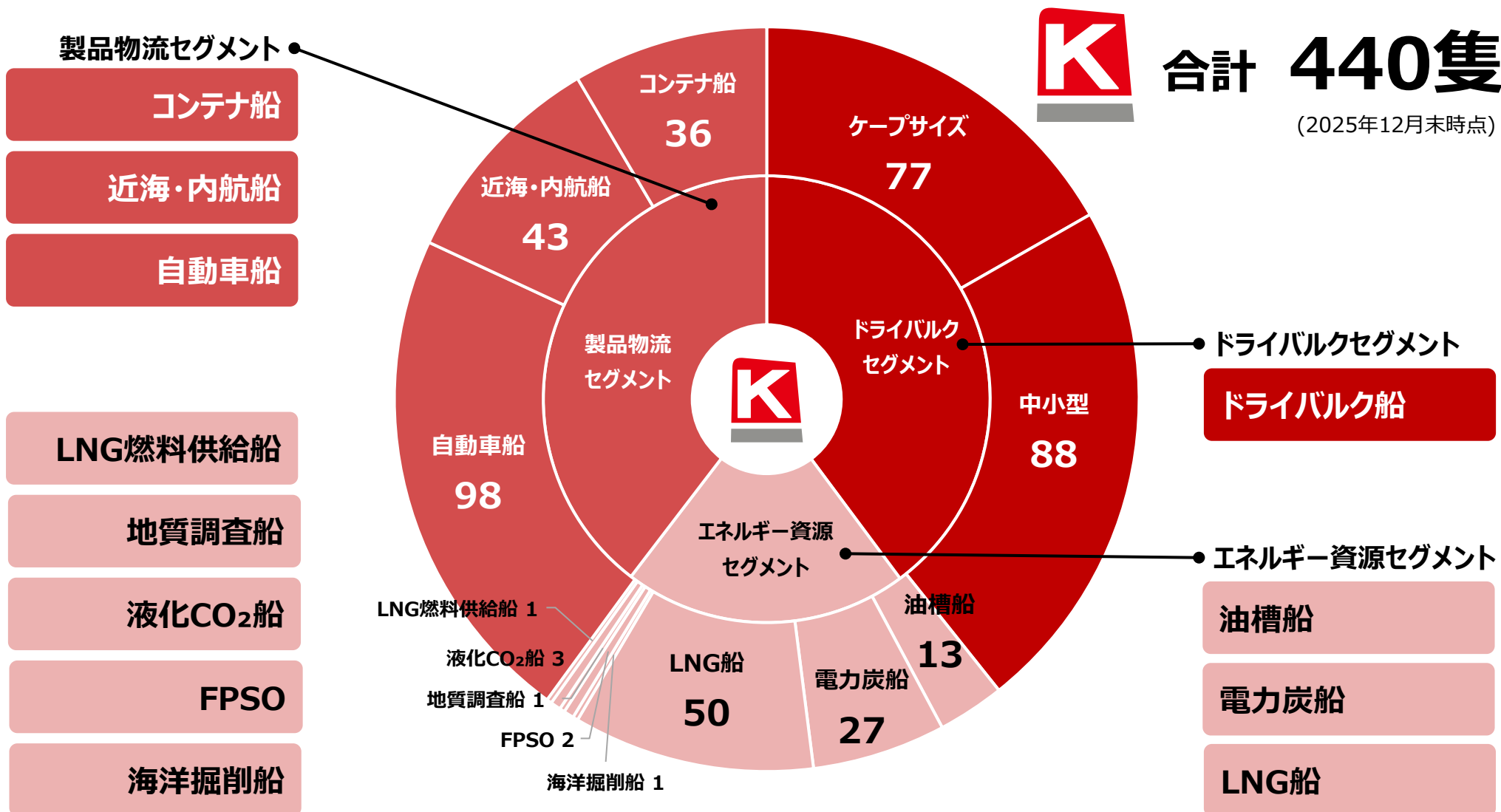
コンテナ船



1. 川崎汽船の紹介

グループ運航船舶

海運会社として様々な種類の船舶を、現在合計440隻運航



2. 成長を牽引する3事業

自動車船・鉄鋼原料・LNG輸送船



2. 成長を牽引する3事業

成長を牽引する役割を担う3事業

自営事業について、現行の中期経営計画において自動車船事業、鉄鋼原料事業、LNG輸送船事業を「成長を牽引する役割を担う3事業」と位置付け

自動車船事業



LNG燃料船 “NEREUS HIGHWAY”

- 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年度からLNG燃料自動車専用船の就航を開始し環境配慮型の船隊整備を推進、既にLNG燃料自動車船13隻が竣工済みで、環境対応船は2030年度までに30隻体制を目指す。

鉄鋼原料事業



ケープサイズ(21万DWT LNG燃料船“CAPE HAYATE”)

- 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。
- 2024年にLNG燃料船「CAPE HAYATE」が竣工し環境対応船シフトを進める。2030～2035年度に向けて運航船隊を100～110隻規模へ拡大する計画。

LNG輸送船事業






LNG船 “尾州丸”

- 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。

事業戦略：「成長を牽引する役割を担う事業」の位置付け

「成長を牽引する役割を担う事業」は持続的な成長と当社の強みの発揮が期待できる事業であると同時に、成長実現の時間軸やボラティリティが異なる点がポイント。それらをポートフォリオとして組み合わせることで、選択と集中によるメリットの実現と、過度な集中によるリスクの低減の両立を図る

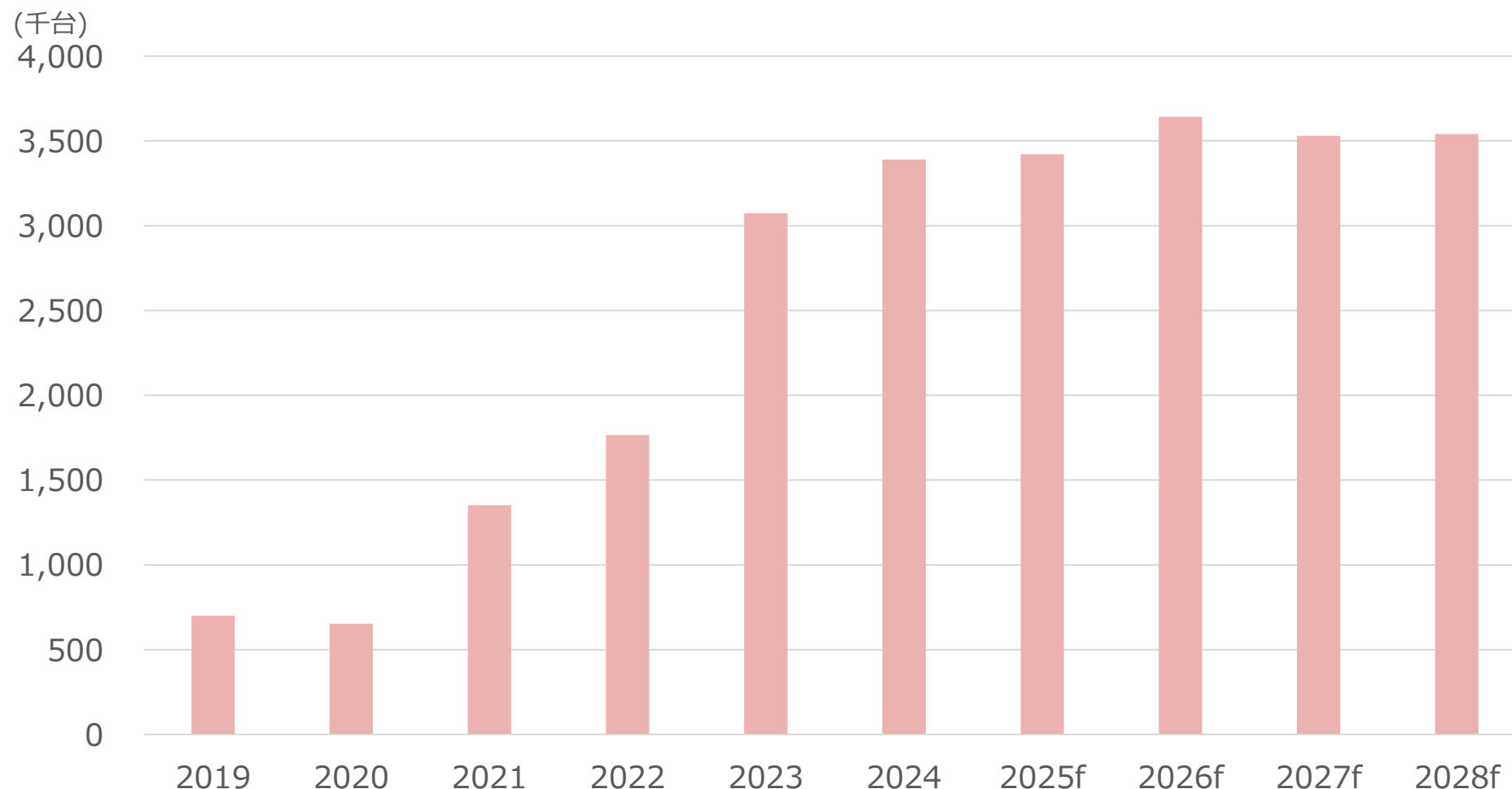
事業特性	自動車船 	鉄鋼原料船 	LNG輸送船 
成長実現の時間軸	短期	← →	長期
ボラティリティ	中	← →	小
契約期間	短中期	← →	長期
航路網	グローバルで幅広くカバー (極東出し+大西洋航路)	グローバルで幅広くカバー (特に中東・インド航路に強み)	— (船主業の為、顧客ニーズに基づく)
事業形態	オペレーター	オペレーター／船主	船主
当社の強み			
環境対応による差別化	○ (顧客要望と規制強化に応じた代替燃料船の整備に加え、環境対応付加物も活用を進める)	○ (代替燃料船や自動カイトシステムなど、パートナーと共同して技術開発)	— (顧客との協議の中で、最新鋭の環境負荷低減船を使用)
顧客密着	○ (安定キャパシティの提供に基づく、顧客との相互の信頼関係の構築)	○ (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複数顧客と締結)	○ (船舶管理と営業が一体となった、顧客密着のサポート提供)
成長市場の取り込み	○ (H&H貨物含め、堅調な需要を背景に取り込み)	○ (印・中東向けの輸送拡大の取り込み)	○ (新興地域における需要拡大の取り込み)

2. 成長を牽引する3事業

【自動車船事業】需給バランスの見通し

2025年の中国出し自動車海上荷動き量は、2019年との比較で約5倍に拡大
世界の海上輸送台数の約20%を占める

■ 中国出し 自動車海上荷動き推移

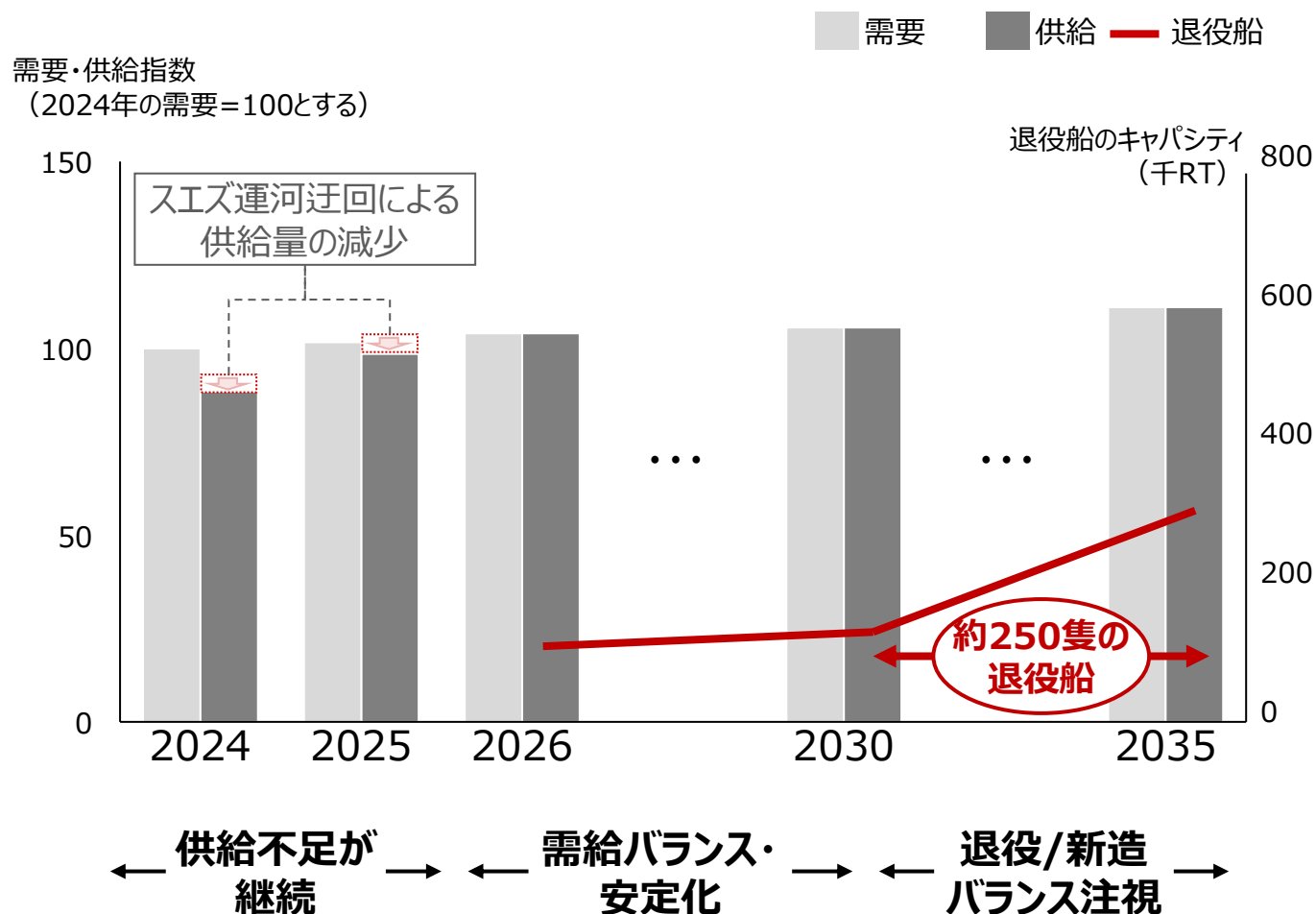


2. 成長を牽引する3事業

【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**

2. 成長を牽引する3事業

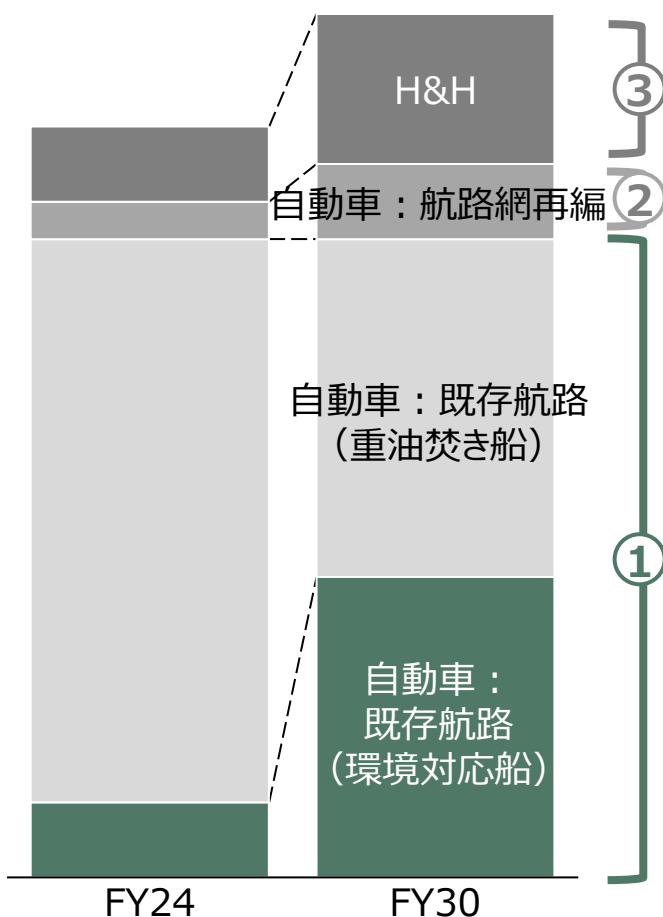
【自動車船事業】事業KPIの進捗と見通し

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

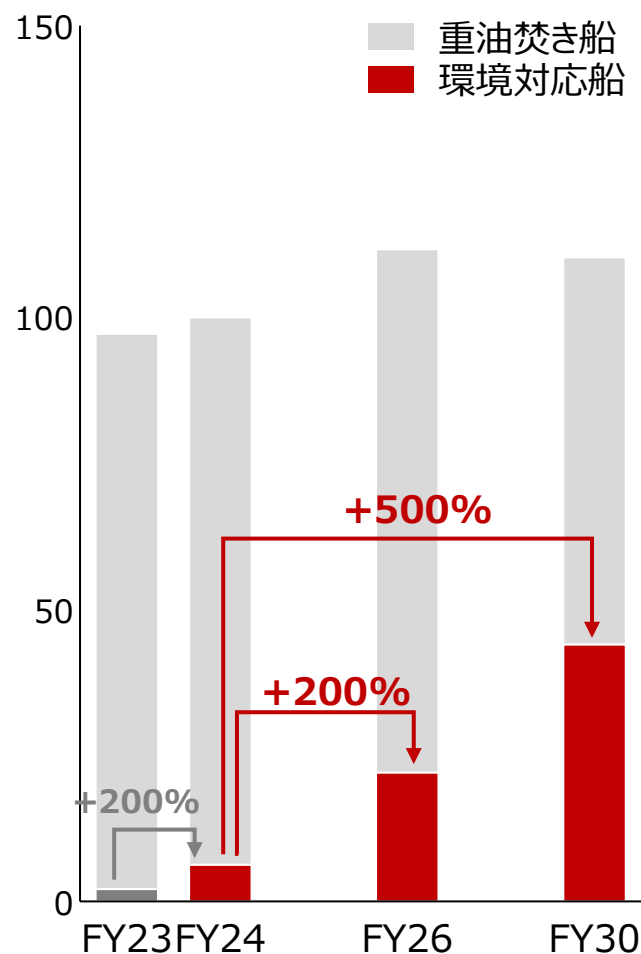
／イメージ



*Breakbulk: 非自走貨物を指す

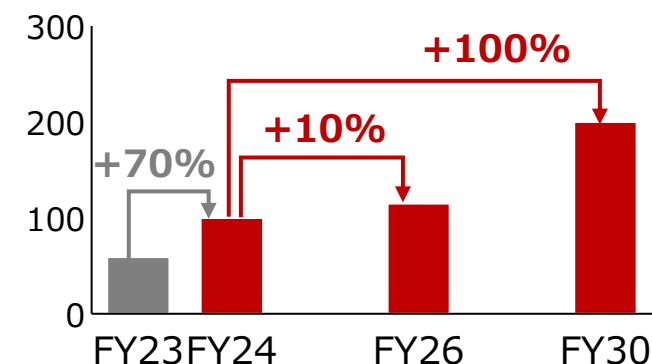
① 環境対応船(LNG燃料自動車船など)

輸送量 (FY24全輸送量=100とする)



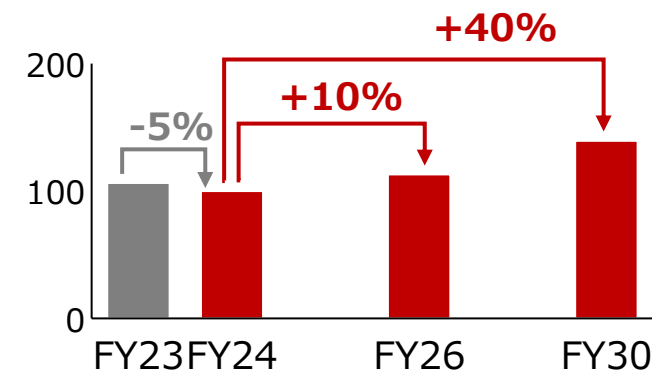
② 航路網の再編

輸送量 (FY24=100とする)



③ H&H (含、BB*)

輸送量 (FY24=100とする)

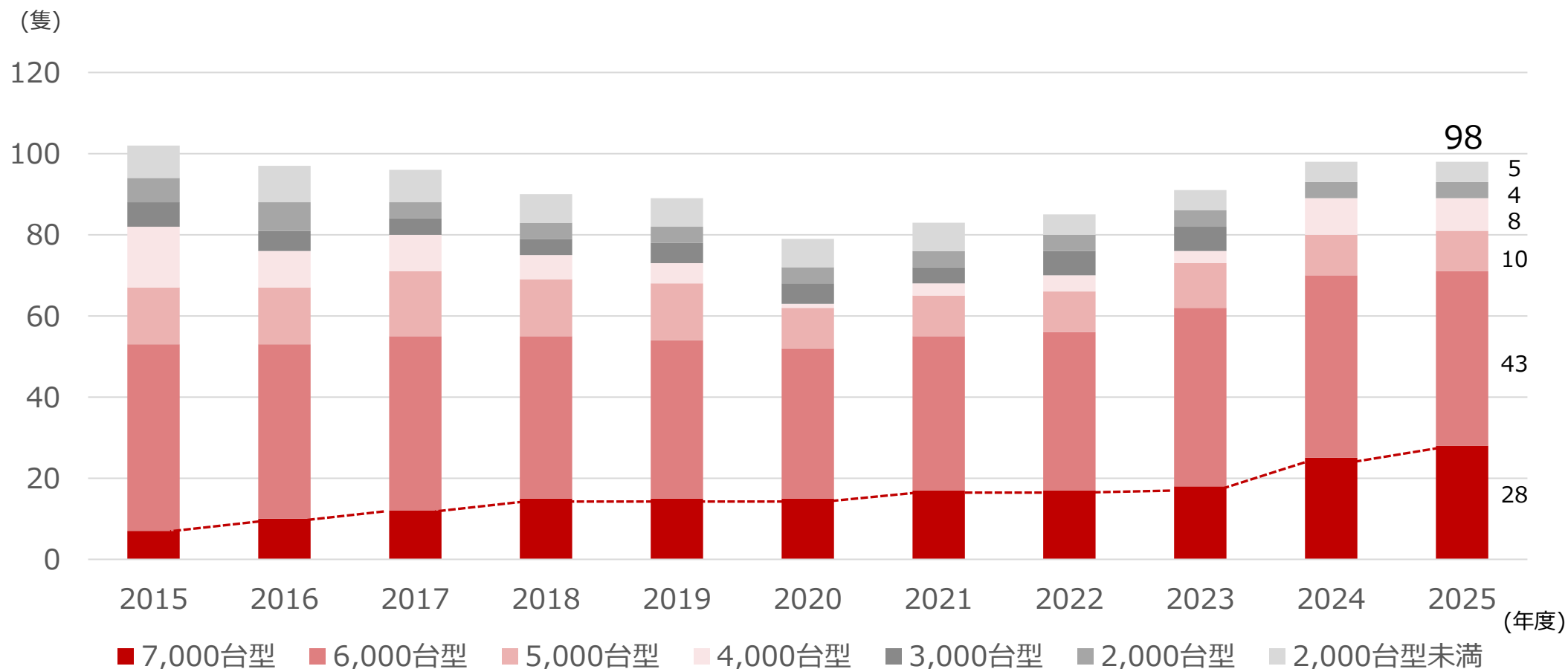


2. 成長を牽引する3事業

【自動車船事業】事業KPIの進捗と見通し

積載能力を向上させるべく、本船大型化などにより競争力の高い船隊整備を進めていく計画

■ 当社自動車船 運航隻数の推移



*短期備船、およびグループ会社運航船を含む。

*2025年度は2025年12月末時点の隻数。

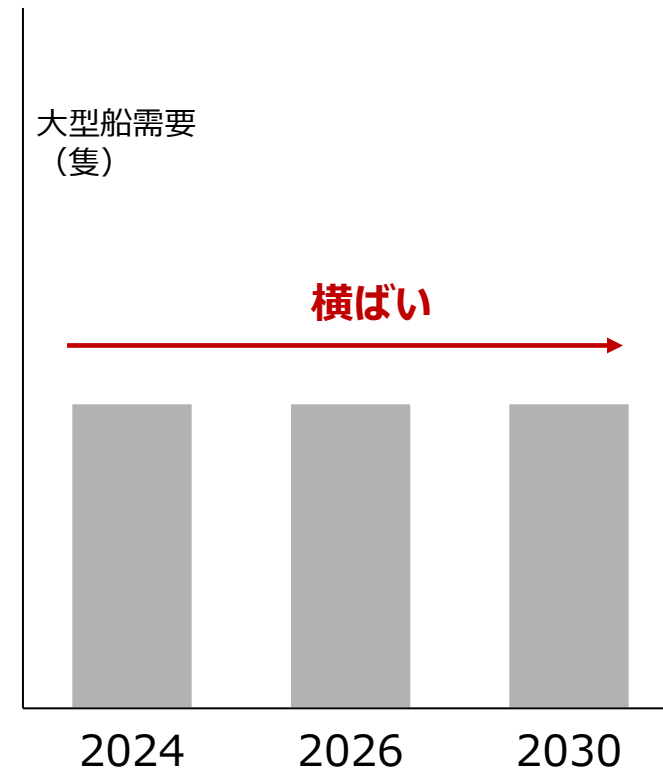
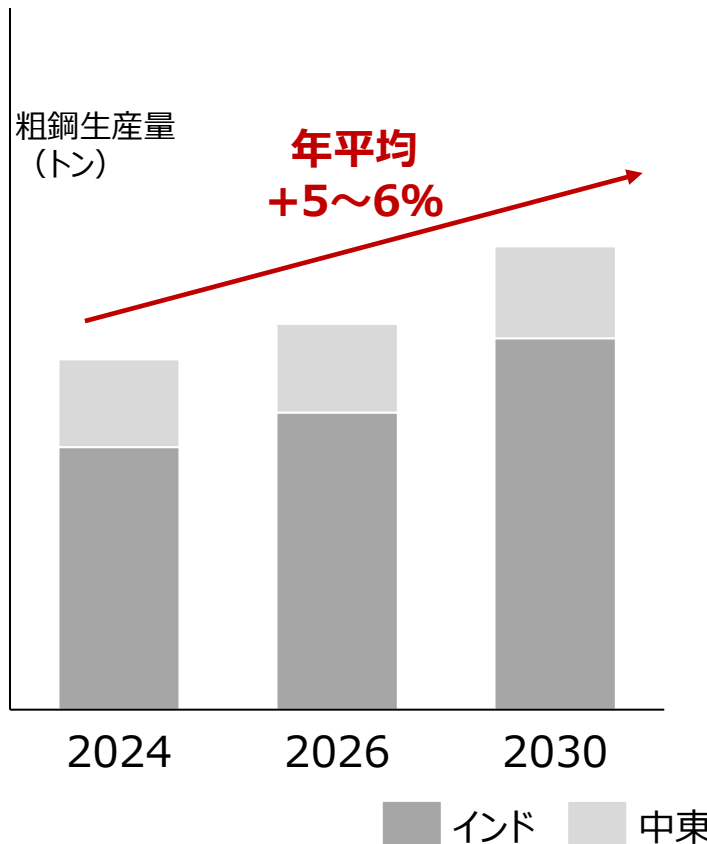
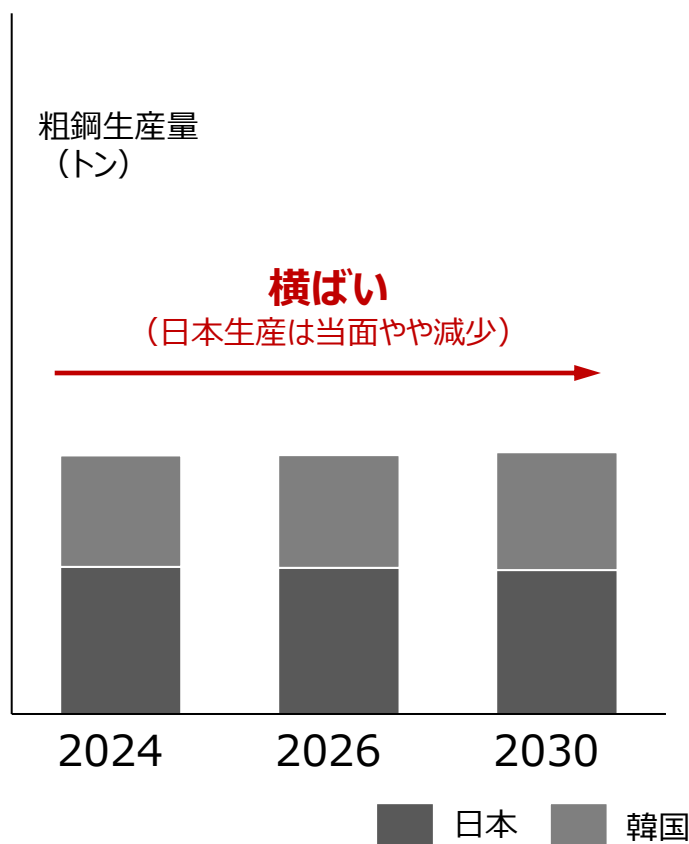
【鉄鋼原料事業】顧客戦略

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

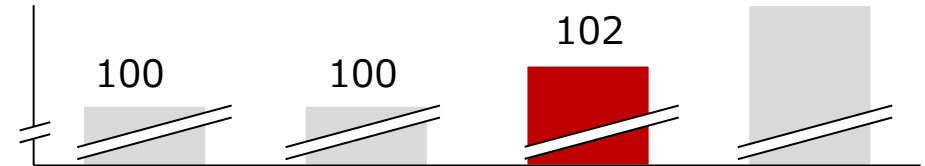
船隊規模 (FY22=100)

FY22

FY23

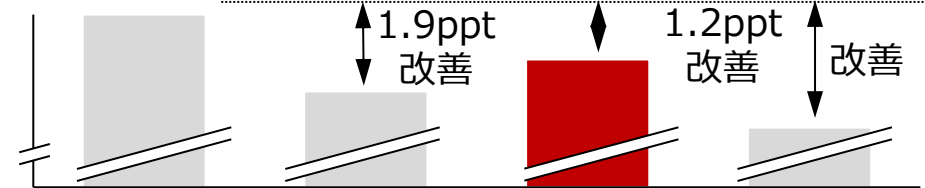
FY24

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

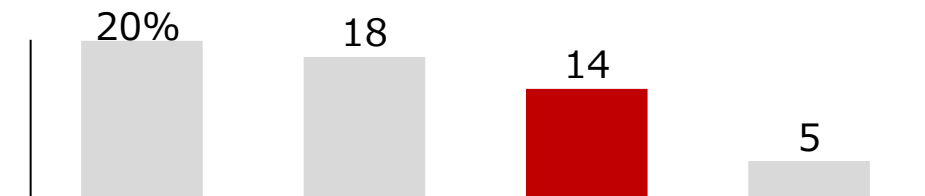
継続的に強化



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

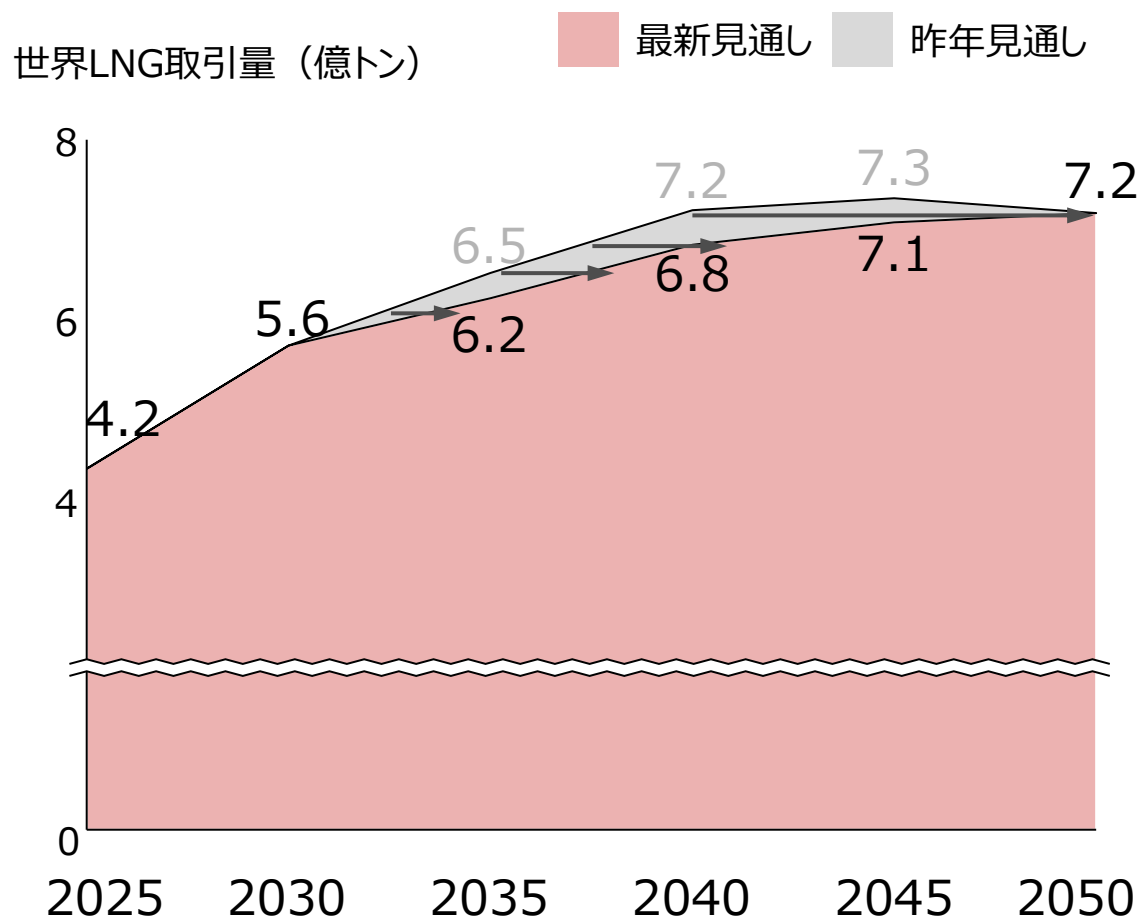


*バラスト航海比率とは、船舶が貨物を積まずに目的地に向かう航海日数の比率を指す

【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



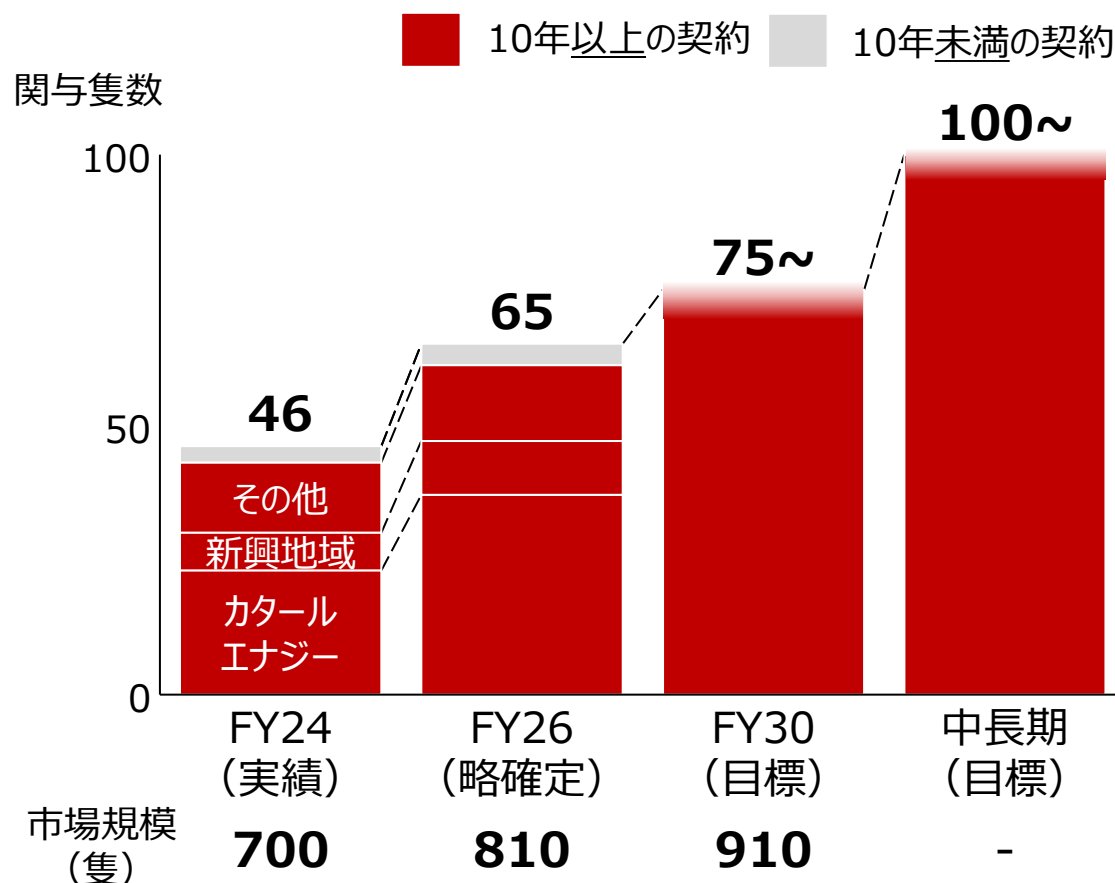
■ 需要に関する見立て

- 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

3. 低炭素・脱炭素に向けた事業



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CO₂輸送事業では、Northern Lights社と3隻の液化CO₂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CO₂回収プロジェクトを開始。12,000m³型液化CO₂輸送船1隻追加受注、4月にはさらに追加で1隻追加予定

液化CO₂輸送事業



液化CO₂船“CORTHEN PIONEER”
(画像提供：Northern Lights社)

CCSの輸送手段である液化CO₂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CO₂回収施設からノルウェーにあるNorthern Lights社のCO₂受入基地まで液化CO₂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*4/SOV*5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*2・FSRU*3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)

【新規事業】液化CO₂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CO₂輸送は、CCS事業を支えるCO₂輸送手段

回収・液化：

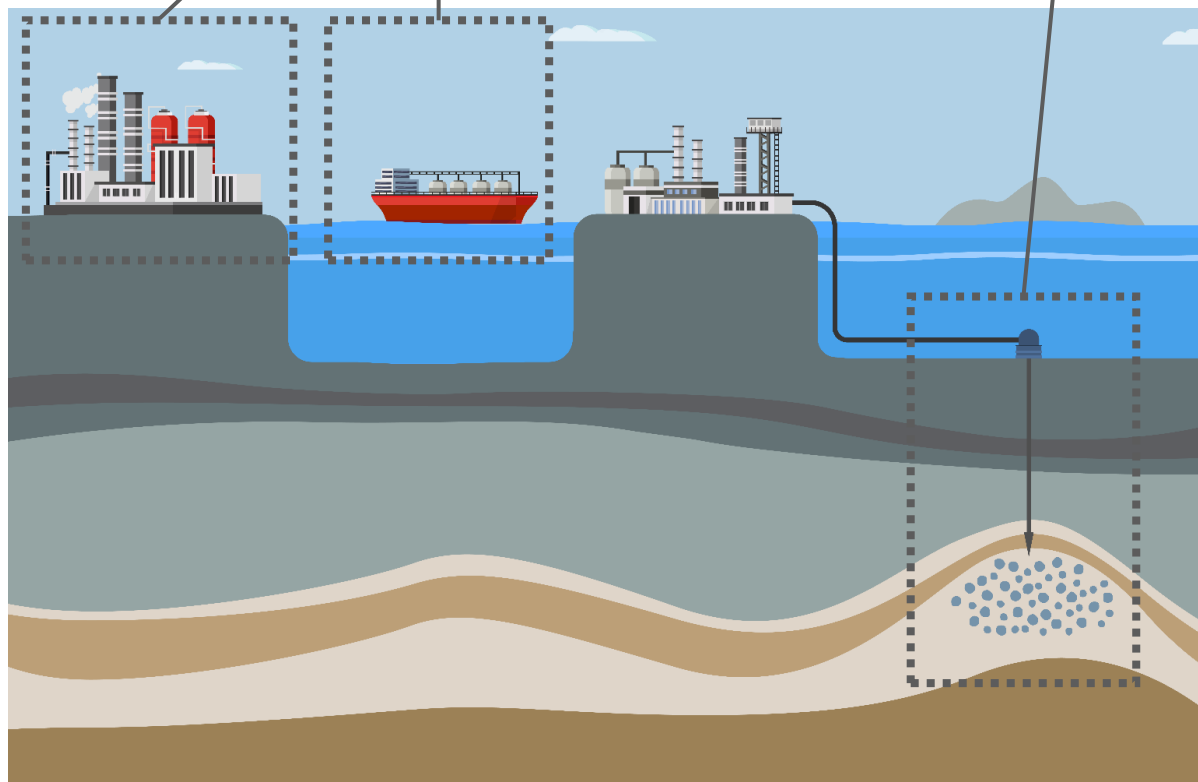
専用の装置を用いて工場等の排出源からCO₂を回収
回収したCO₂を圧縮し、液化

輸送：

液化されたCO₂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CO₂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CO₂輸送が必要

CCSは工場などから排出されたCO₂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CO₂の海上輸送が必要

■ CCSは魅力的なCO₂削減手段

CCSのCO₂削減量は世界全体のCO₂削減量の約14%を占める54億トン（2050年）

CO₂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CO₂漏洩リスクは低い

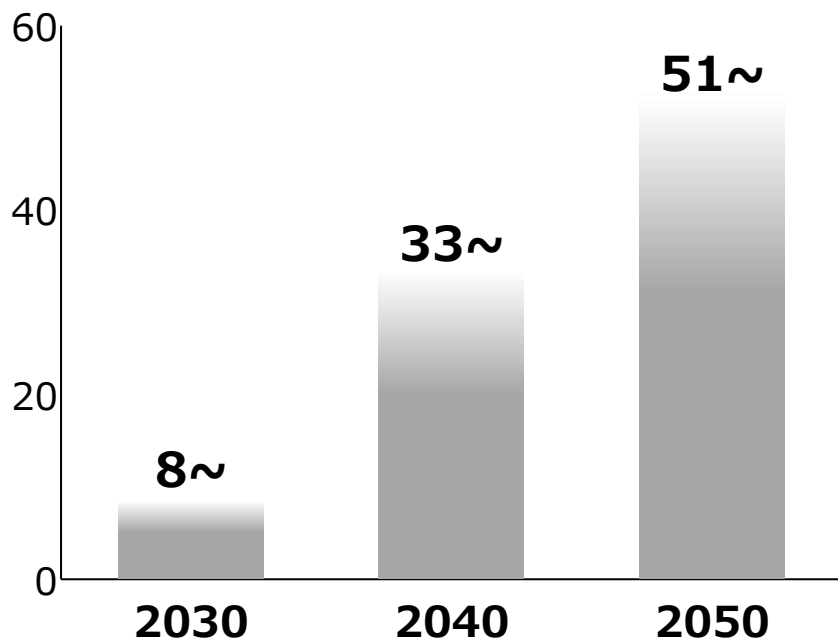
3. 低炭素・脱炭素に向けた事業

【新規事業】需要の見通し

需要が増大する液化CO₂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

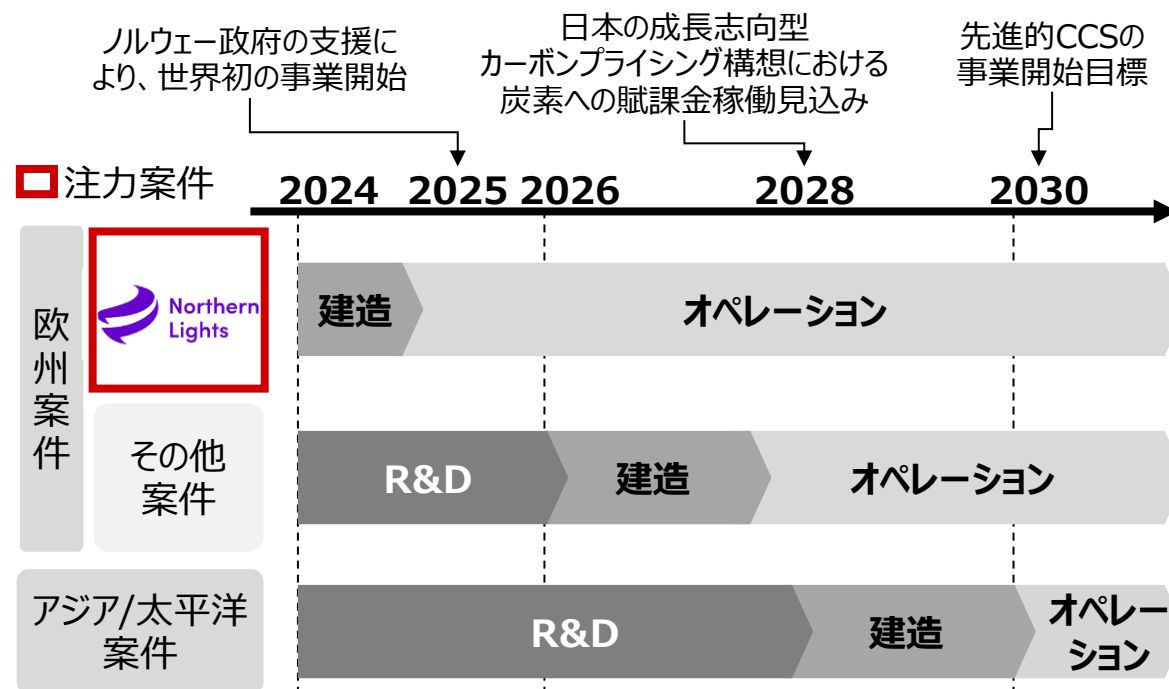
■ 需要予測

CCSの想定年間貯留量（億トン）



- 2030年代に200隻程度の液化CO₂輸送船需要を見込む

■ 事業戦略の進捗と今後の展望

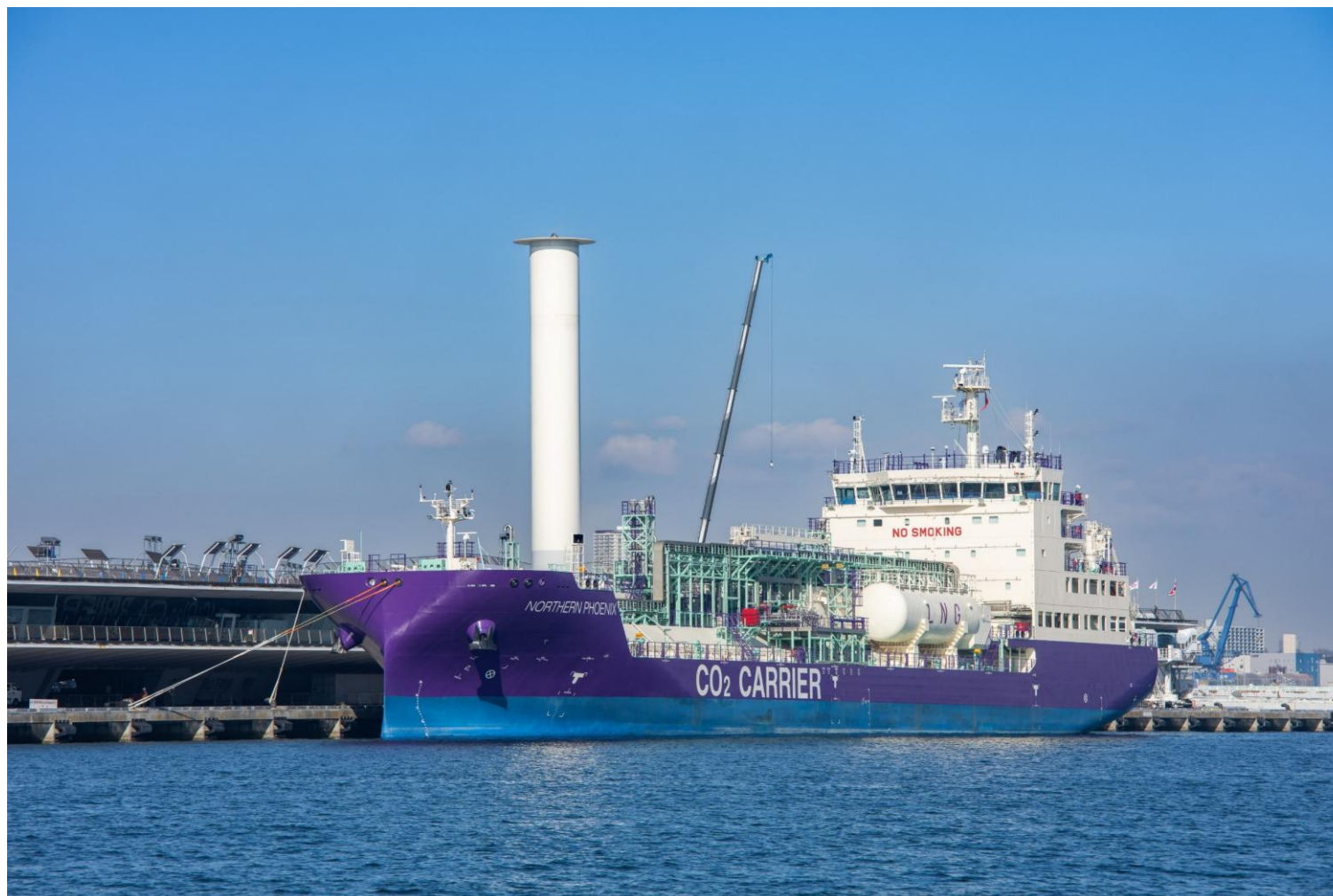


- Northern Lightsプロジェクトの3隻すべて竣工が完了
- 12,000m³型液化CO₂輸送船1隻追加受注、4月にはさらに追加で1隻追加予定
- 竣工ベースで2030年までは環境対応が先行する欧州の案件に注力し、2030年以降はアジア/太平洋の案件に拡大

【新規事業】 Northern Lightsプロジェクト

世界初の本格的なCCS向け商業輸送であるNorthern Lightsプロジェクトにおいて
液化CO₂輸送船8隻のうち、5隻の運航に携わる

2025年12月に竣工した3番船「NORTHERN PHOENIX」



4. コンテナ船事業



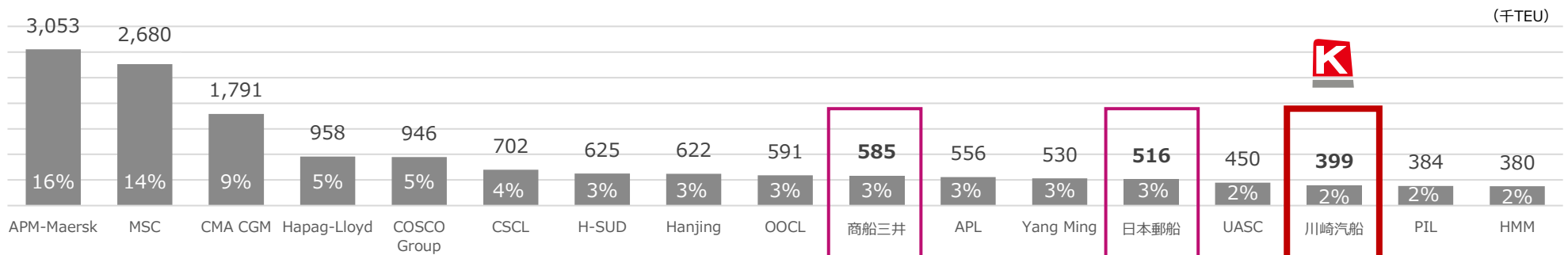
コンテナ船事業

製品物流セグメント

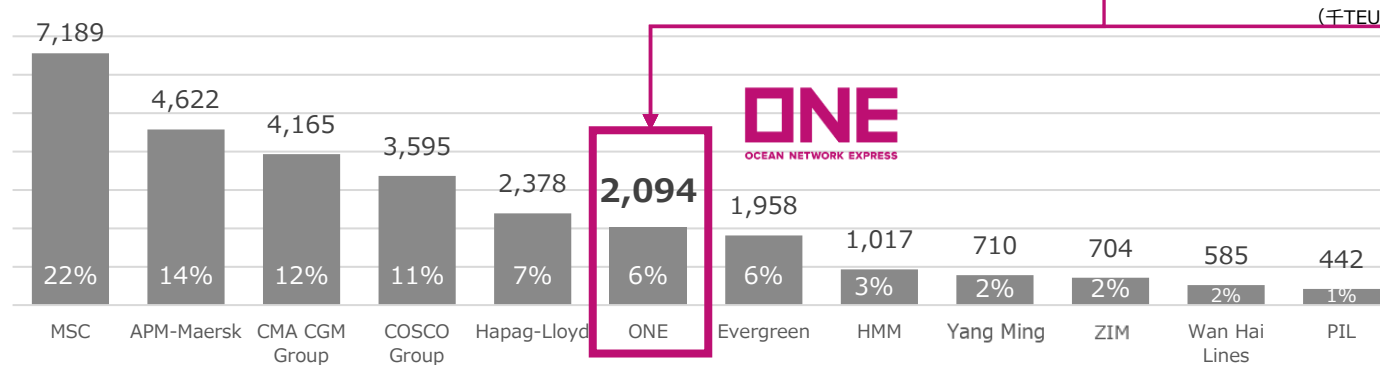
コンテナ船業界では合従連衡が進んだことで船社数は減少
大手船社も7社に集約

■ コンテナ船 船社数・規模の変化

2015年9月時点 運行船腹量



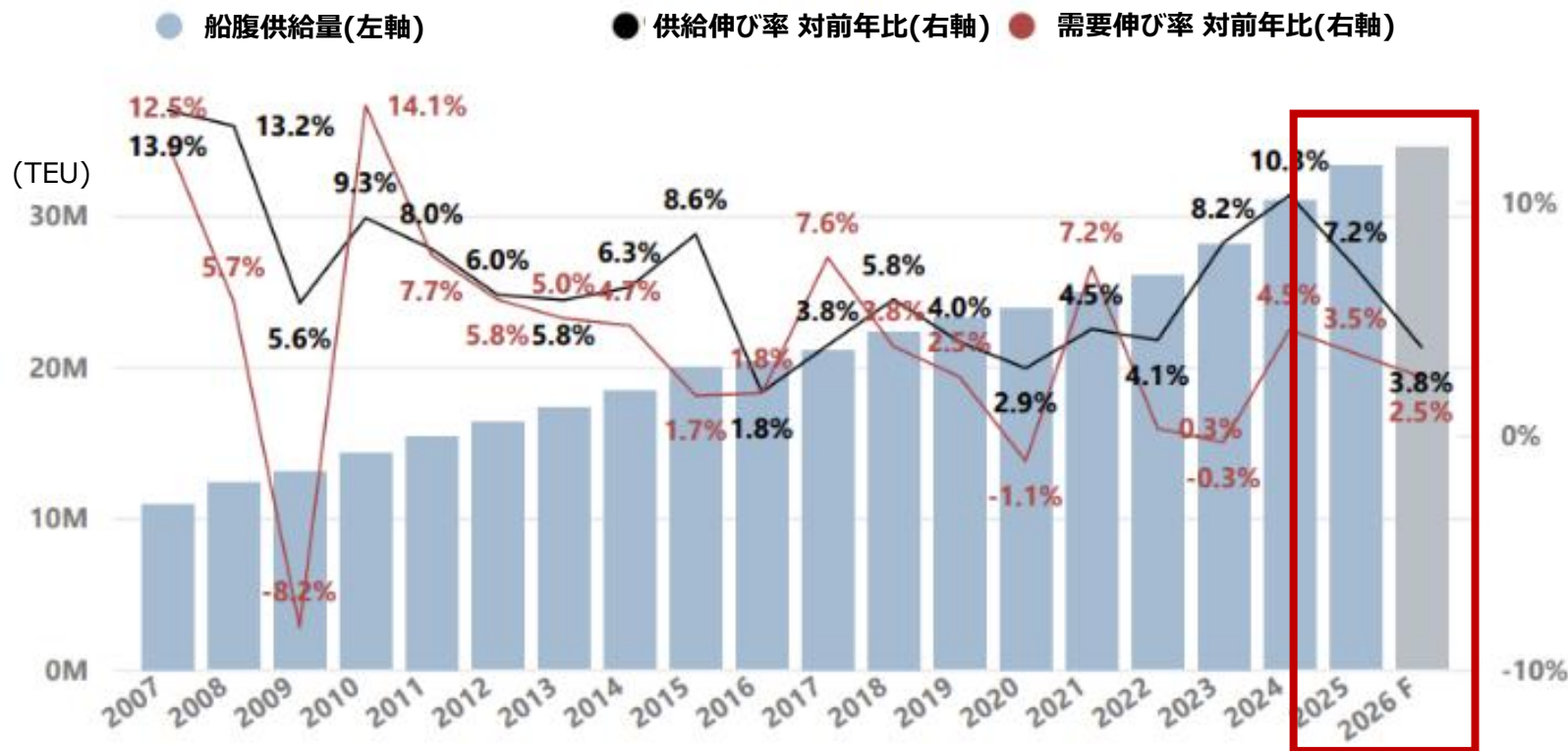
2026年2月時点 運行船腹量



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



出所：Alphaliner

■ 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%

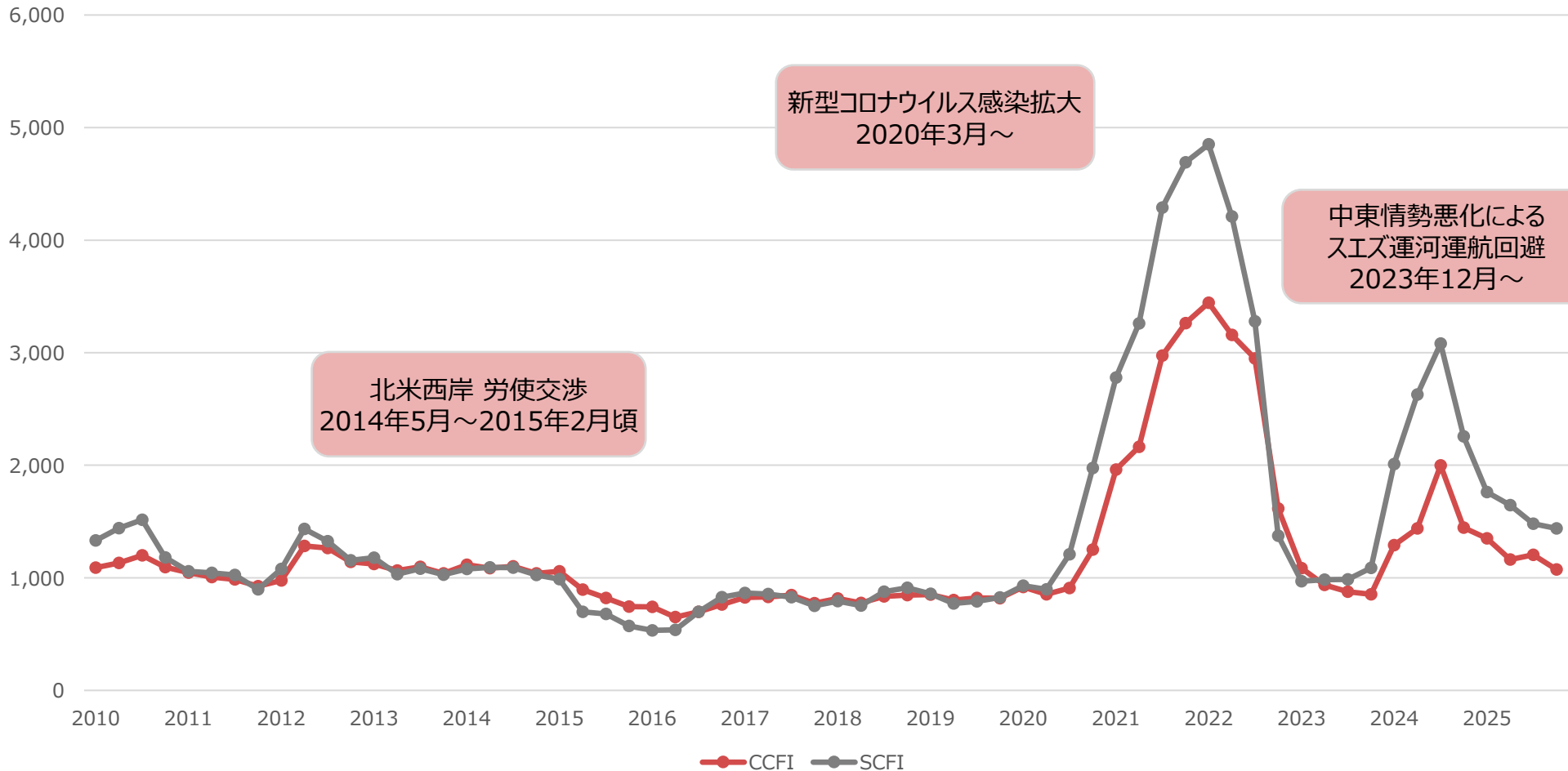
■ 2024年の需要は前年比+4.5%、2025年の見通しは同+2.5%

■ 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。

SCFI/CCFI推移

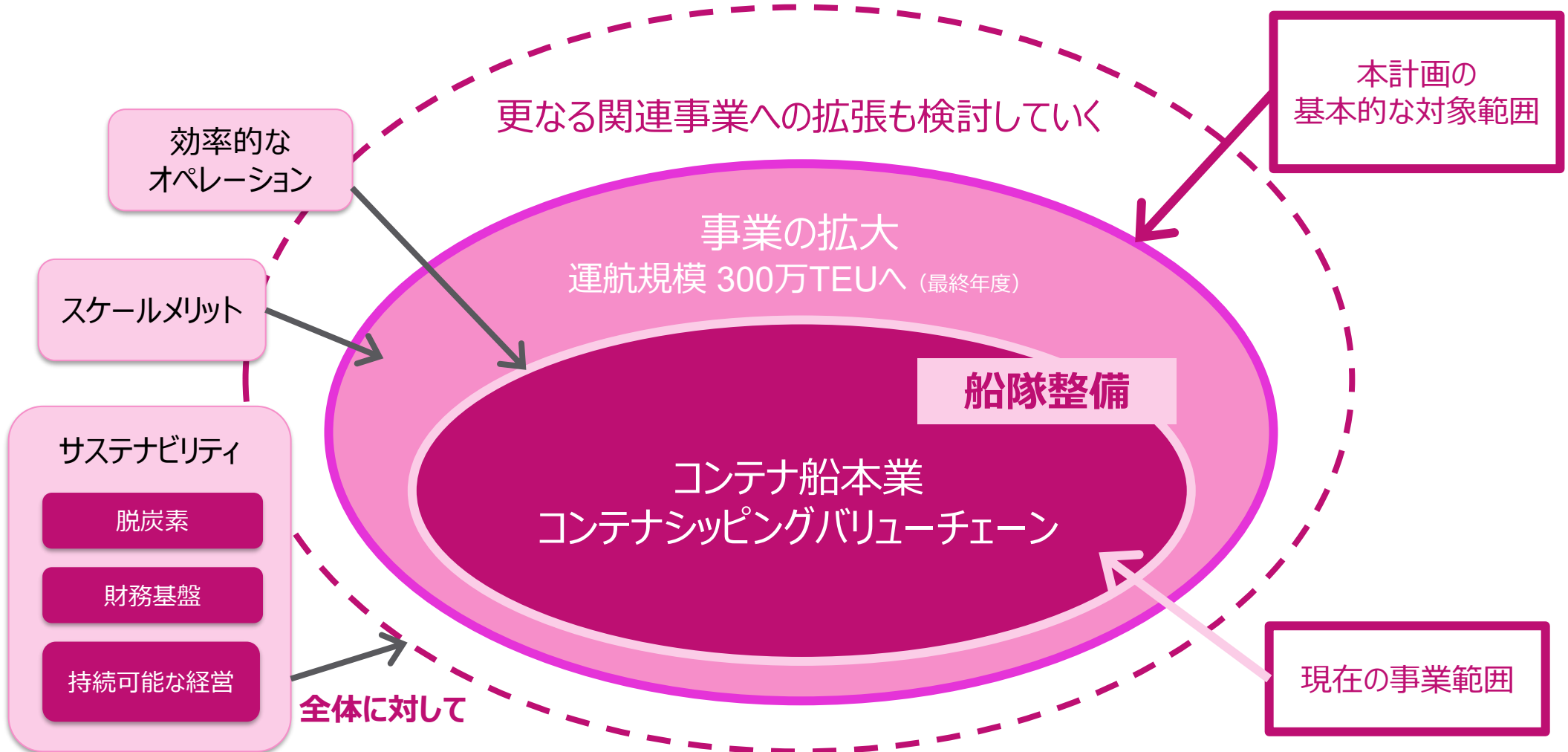
SCFI（上海発）、CCFI（中国全土発）は、主要航路のコンテナ運賃水準を示す指標。
 コロナ禍で物流停滞と需要急増により急騰後いったん収れんしたものの、スエズ回避で再び上昇し、足元は落ち着きつつある

SCFI/CCFI推移



ONE 2030 計画全体の見取り図

ONE2030では、“持続可能な成長”に向けて世界有数のコンテナ海運会社を目指し、その実現に必要な投資を行うことで、幅広いステークホルダーへの長期的な貢献を実現する





5. 通期業績・事業環境について

2025年度通期業績予想及び変動要素(2026年2月3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		2025/11/5公表比	
	上期実績	3Q実績	4Q予想	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	5,005	2,671	2,382	5,053	10,060	10,479	△ 419	9,840	220
営業損益	429	257	153	410	840	1,028	△ 188	860	△ 20
経常損益	596	289	114	403	1,000	3,080	△ 2,080	1,000	-
親会社株主に帰属する 当期純損益	686	339	124	463	1,150	3,053	△ 1,903	1,050	100
為替レート(/\$)	¥146.18	¥153.20	¥152.19	¥152.70	¥149.44	¥152.73	△¥3.29	¥145.91	¥3.52
燃料油価格(/MT)	\$547	\$512	\$489	\$501	\$524	\$610	△\$86	\$536	△\$12

■ 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運航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
- ▶ 4Qの為替前提を変更(¥145/\$ → ¥150/\$)
- ▶ (前期比) 営業損益は自動車船・ドライバルクなどの利益減少により、188億円減少の840億円、経常損益はコンテナ船事業の大幅減益により1,000億円を見込む
- ▶ (25年11月公表比) 当期純損益は繰延税金資産にかかる法人税等調整額の見直しにより100億円増加し、1,150億円を見込む

■ 前提

- ▶ 為替レート ¥149.44/\$ (期中平均レート)
- ▶ 燃料油価格 \$524/MT
- ▶ 市況前提 Appendixご参照

■ 変動影響(4Q 3か月間)

- ▶ 為替レート変動 1円変動 ±7億円
- ▶ 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

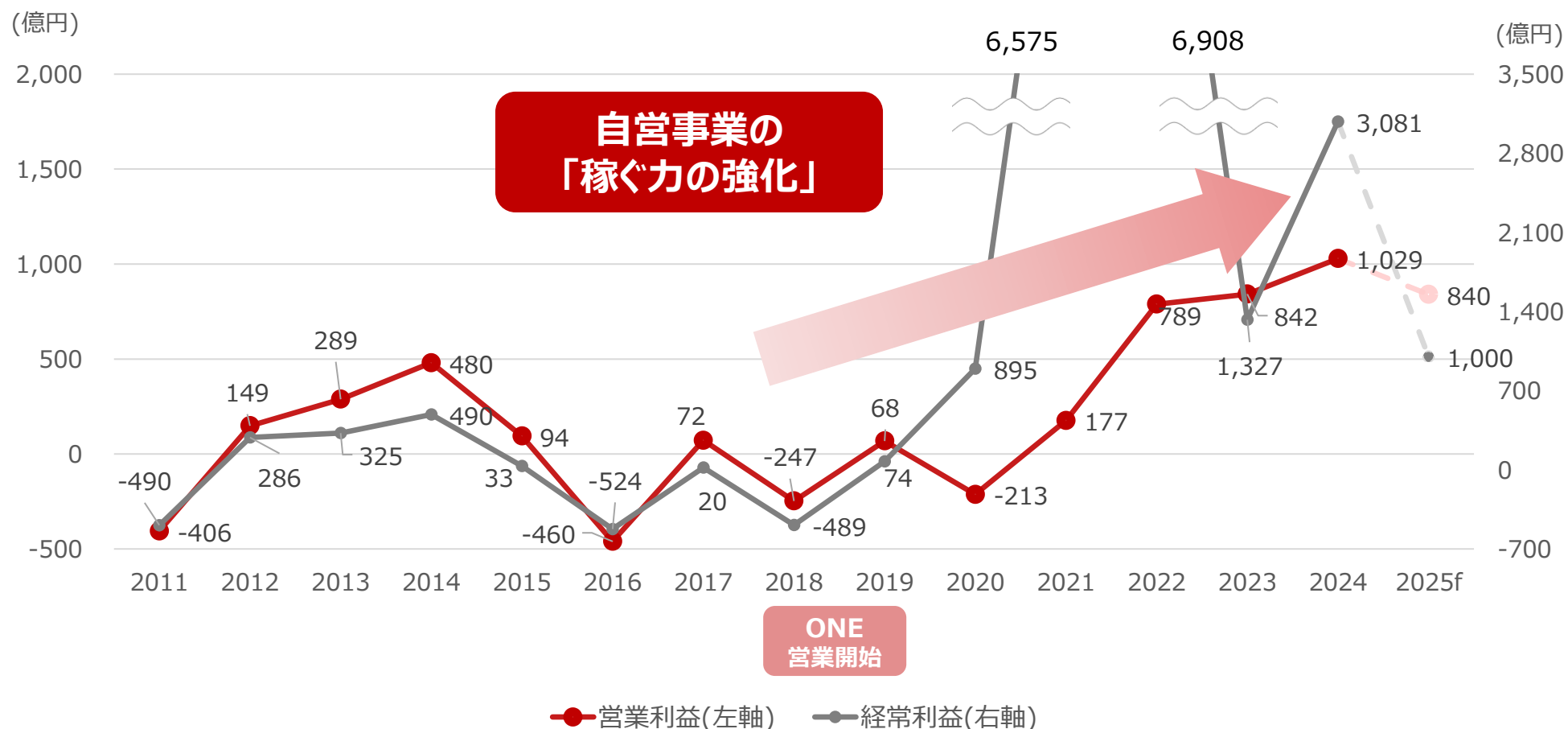
- ▶ 配当 2025年度の年間配当は、40円/株の基礎配当に80円/株の追加配当を加え、120円/株(中間・期末配当:各60円/株)を予定(25年11月公表比変更なし)

* 25年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の時期・手法は、引き続き検討中

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

ONE 2025年度通期見通し

第3四半期は荷動き・運賃が低調だったが第4四半期に回復と緩やかな上昇を見込む。
紅海情勢を注視しつつ、機動的・効率的なオペレーションと高品質なサービス提供に注力する。

- 第3四半期の荷動きは低調であったが、第4四半期に回復を見込む。
- 第3四半期の運賃水準は想定より軟調に推移するも、第4四半期には緩やかな上昇を見込む。
- 本予測は、引き続き船舶が喜望峰経由で運航を行う見通しに基づいている。紅海情勢については引き続き注視する。
- 機動的かつ効率的なオペレーションを維持するとともに、顧客への高品質なサービスの提供に注力していく。







(単位：百万US\$)

	2025年度 (前回予想)			2025年度 (最新予想)					通期 (対前回予想)	
	上期実績	下期予想	通期予想	上期実績	3Q実績	4Q予想	下期予想	通期予想	増減	増減 (%)
売上高	8,504	7,996	16,500	8,504	4,074	4,022	8,096	16,600	100	1%
EBITDA	1,497	1,103	2,600	1,497	536	667	1,203	2,700	100	4%
EBIT	320	-70	250	320	-84	64	-20	300	50	20%
税引後損益	371	-61	310	371	-88	27	-61	310	0	0%

	2024年度 実績			通期(対前年)	
	上期	下期	通期	増減	増減 (%)
売上高	10,075	9,158	19,233	-2,633	-14%
EBITDA	3,603	2,364	5,966	-3,266	-55%
EBIT	2,532	1,272	3,804	-3,504	-92%
税引後損益	2,778	1,465	4,244	-3,934	-93%

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

	 地政学的リスク	 世界経済	 エネルギー・環境政策
 外部環境	<ul style="list-style-type: none"> 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 中東停戦合意後の情勢は引き続き不透明 各国政治状況の不確実性の継続 日中情勢についても注視が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 世界各国の政策変更など引き続き不透明な状況 欧米景況感、消費マインドの動向 中国の景気減速 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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各国政策の不透明感 新たなCO₂排出規制開始と対応
 想定されるリスク・機会	<ul style="list-style-type: none"> 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 貿易への影響懸念 資源供給への影響懸念 	<ul style="list-style-type: none"> サプライチェーンの再編と貿易パターン変化 各国の金融・通商政策の変更に伴う経済動向への影響 インフレ・人件費上昇等による実体経済への影響 	<ul style="list-style-type: none"> 業界としての低・脱炭素化進展への遅れ懸念 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 環境規制並立による二重負担などの可能性
 中計に基づいた対応	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 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 		

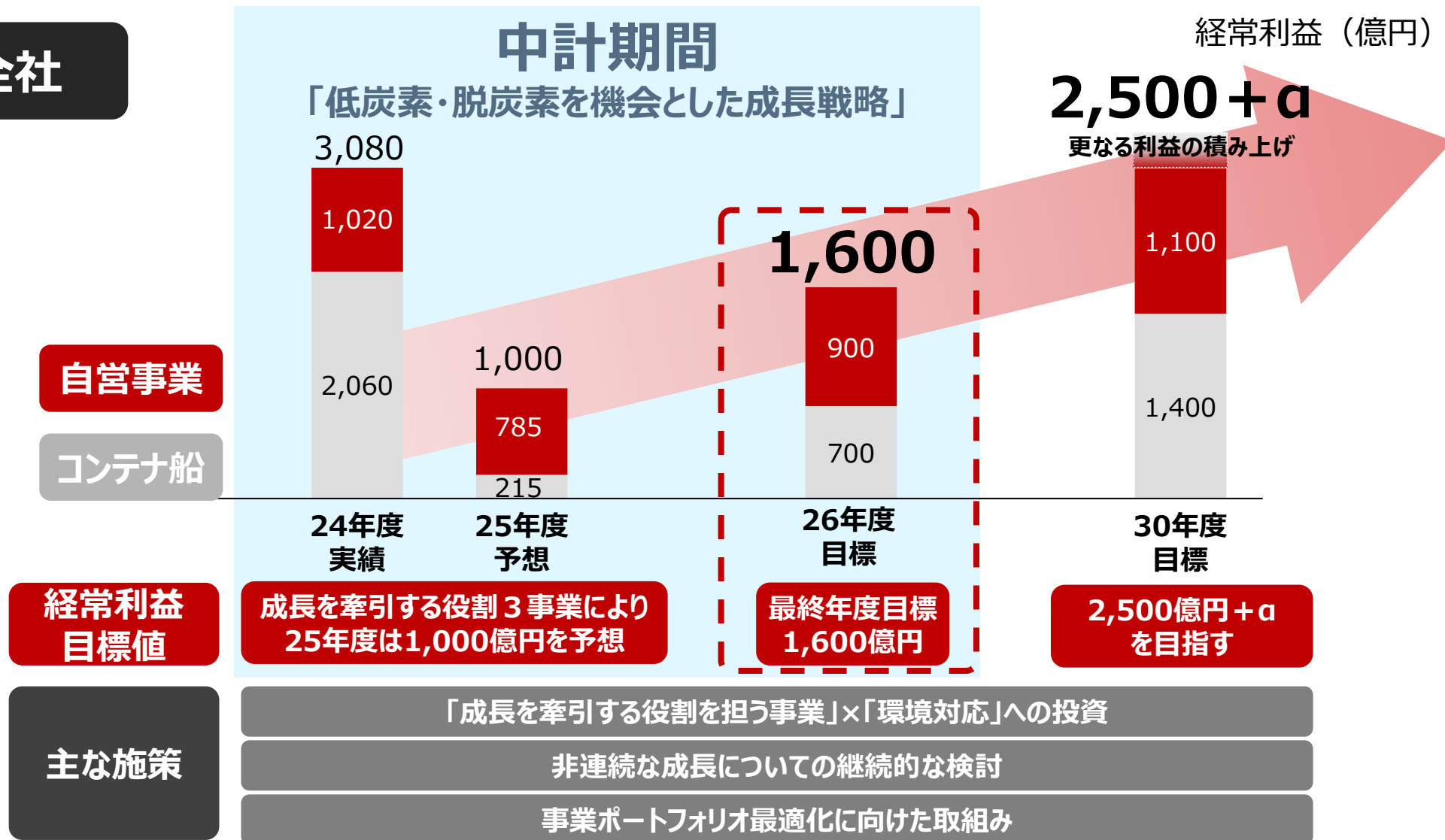


6. 中期経営計画の進捗

【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

中計最終年26年度の経常利益目標値1,600億円、
30年度は2,500億円+aを目指す

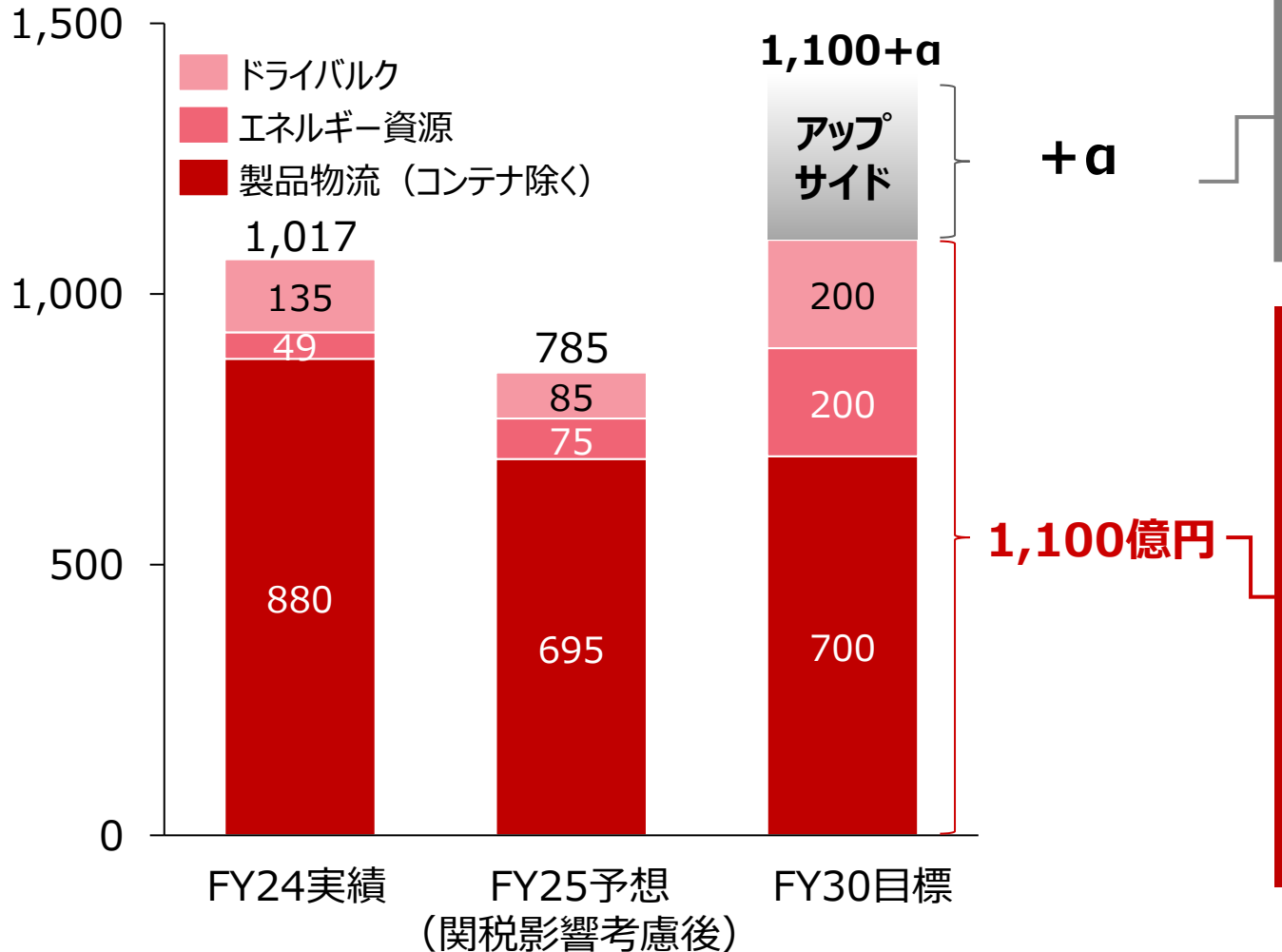
全社



【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・CO₂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

6. 中期経営計画の進捗

【資本政策】キャッシュアロケーション

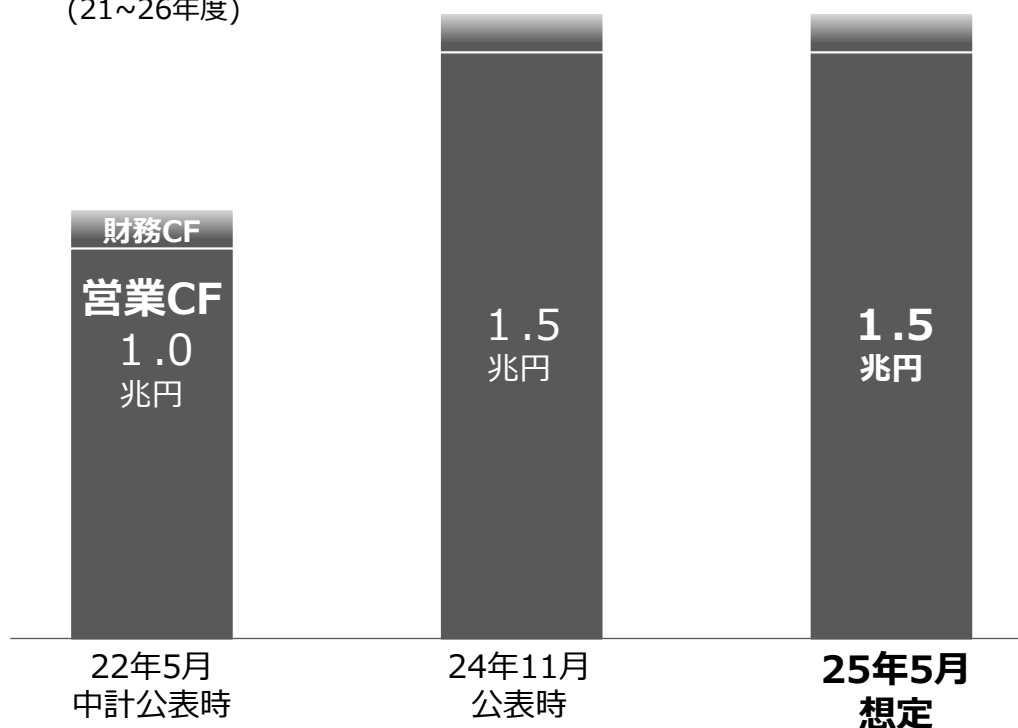
営業CFは1兆5,000億円、投資CFは6,100億円

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を考慮

■ キャッシュインフロー

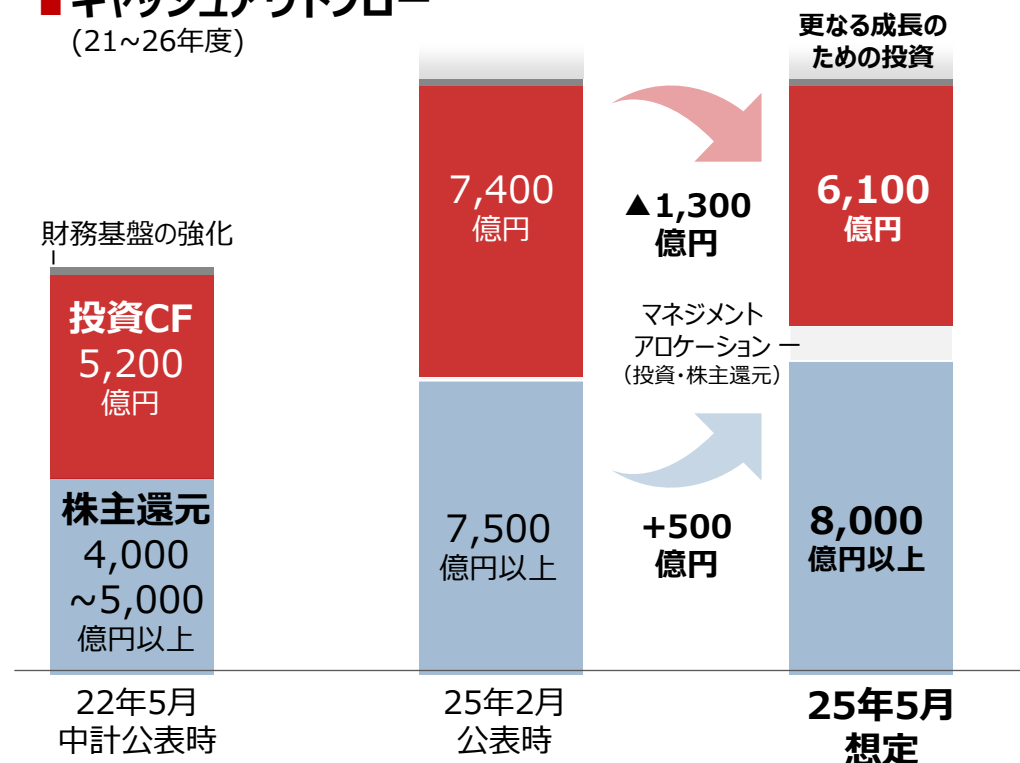
(21~26年度)



最新の業績見込みを踏まえて、**営業CFは1.5兆円**

■ キャッシュアウトフロー

(21~26年度)



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)

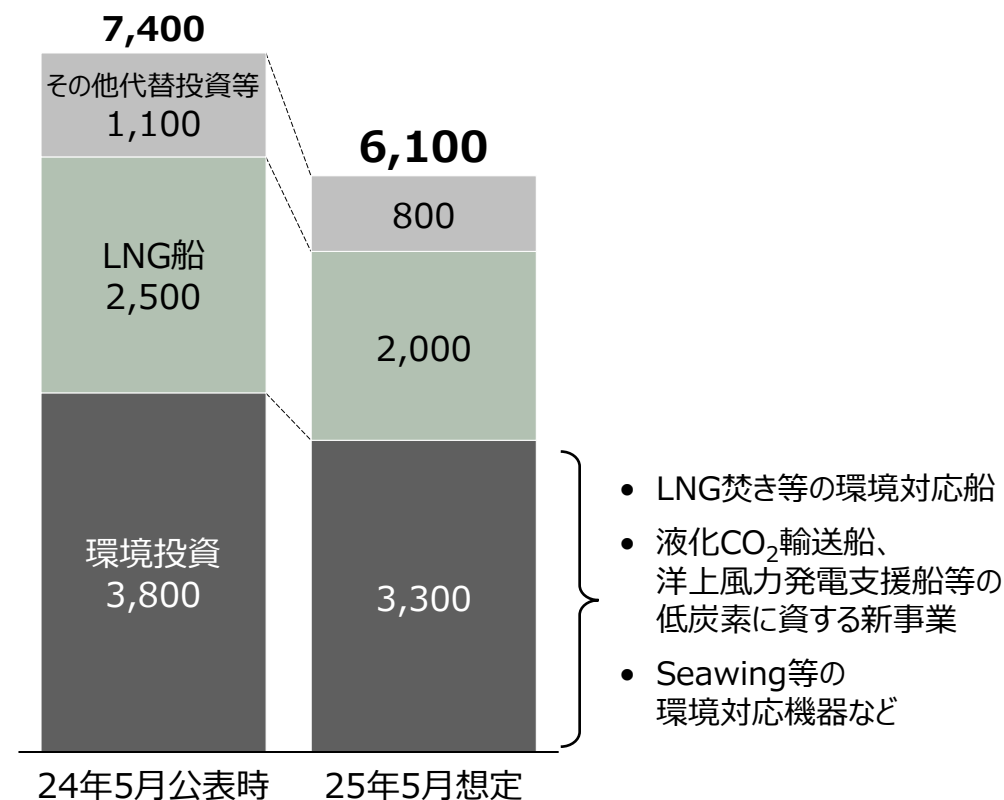
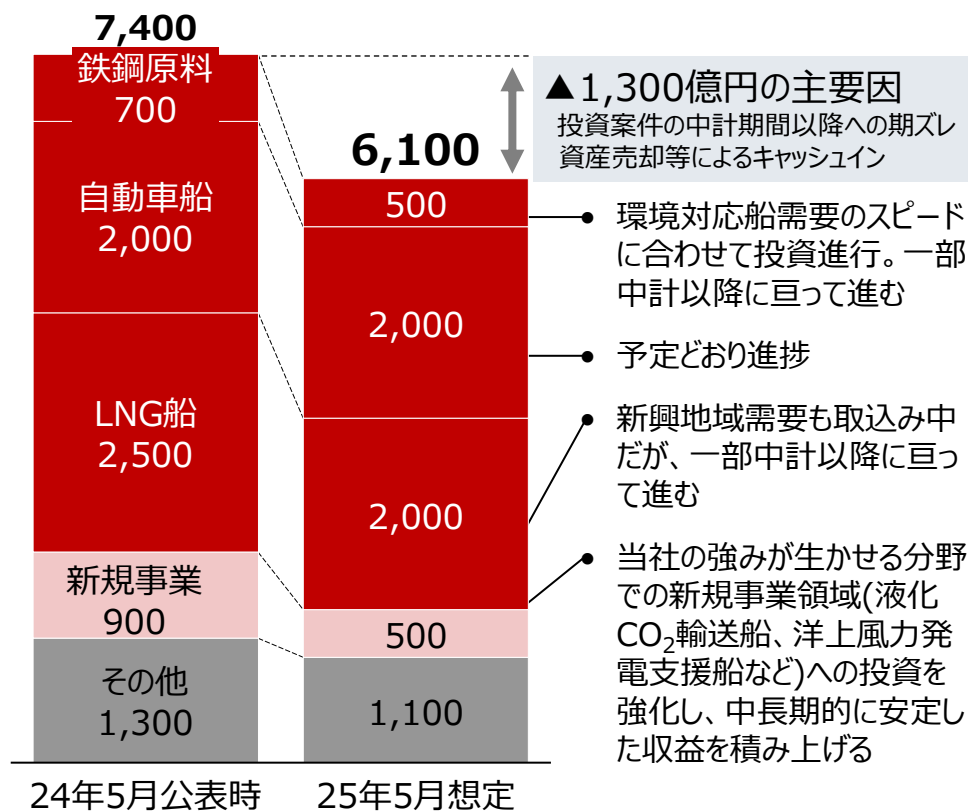
6. 中期経営計画の進捗

【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(2026年2月3日時点)

2026年度の年間配当予定120円/株に増配
公表済の500億円以上の機動的な追加還元は中計期間中(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11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11月公表比変更なし)

2026年度

120円/株
(25年11月公表比+20円/株)

■ 更なる機動的な追加還元

事業環境を踏まえて、25年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の時期・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	80円/株	80円/株
	基礎配当		40円/株	40円/株	40円/株
還元総額*	自己株式取得		1,700億円	500億円以上機動的な追加還元	
	追加配当		700億円(100円/株)	800億円(120円/株)	800億円(120円/株)
	基礎配当				
	還元総額	3,700億円	2,400億円	2,000億円以上	
		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

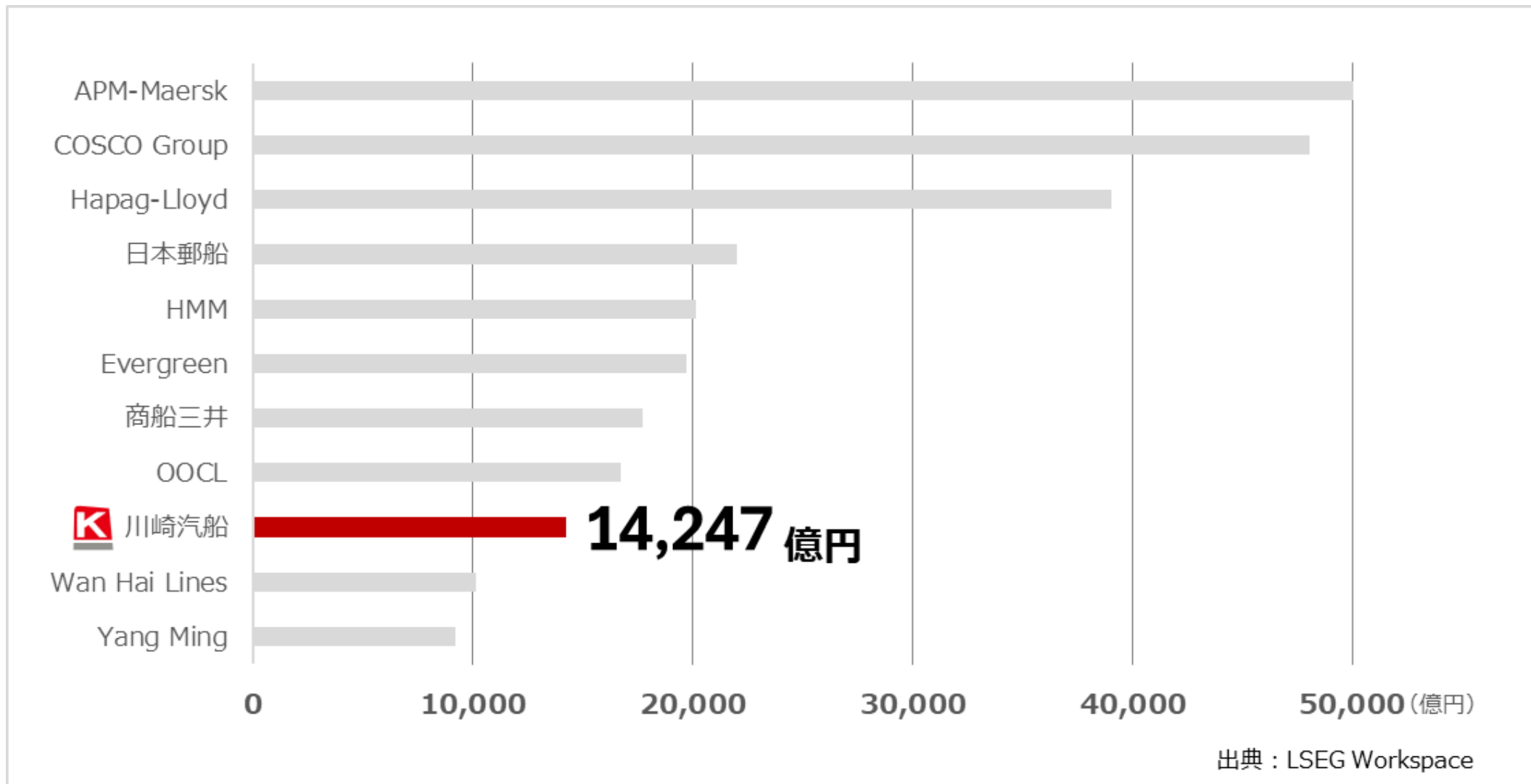
本日のまとめ

- **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、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、2030年度自営事業で1,100億円 + aを目指す。
- 2025年度の年間配当予定120円/株。
2026年度の年間配当予定120円/株に増配。
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。
- 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。

| Appendix

世界の上市海運会社時価総額ランキング

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



* 2026年1月末時点の株価と為替レートを基準に算出

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

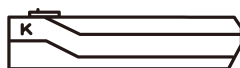
自営事業



ドライバルク



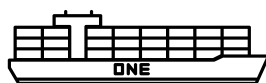
エネルギー資源



製品物流



コンテナ船事業



コンテナ船

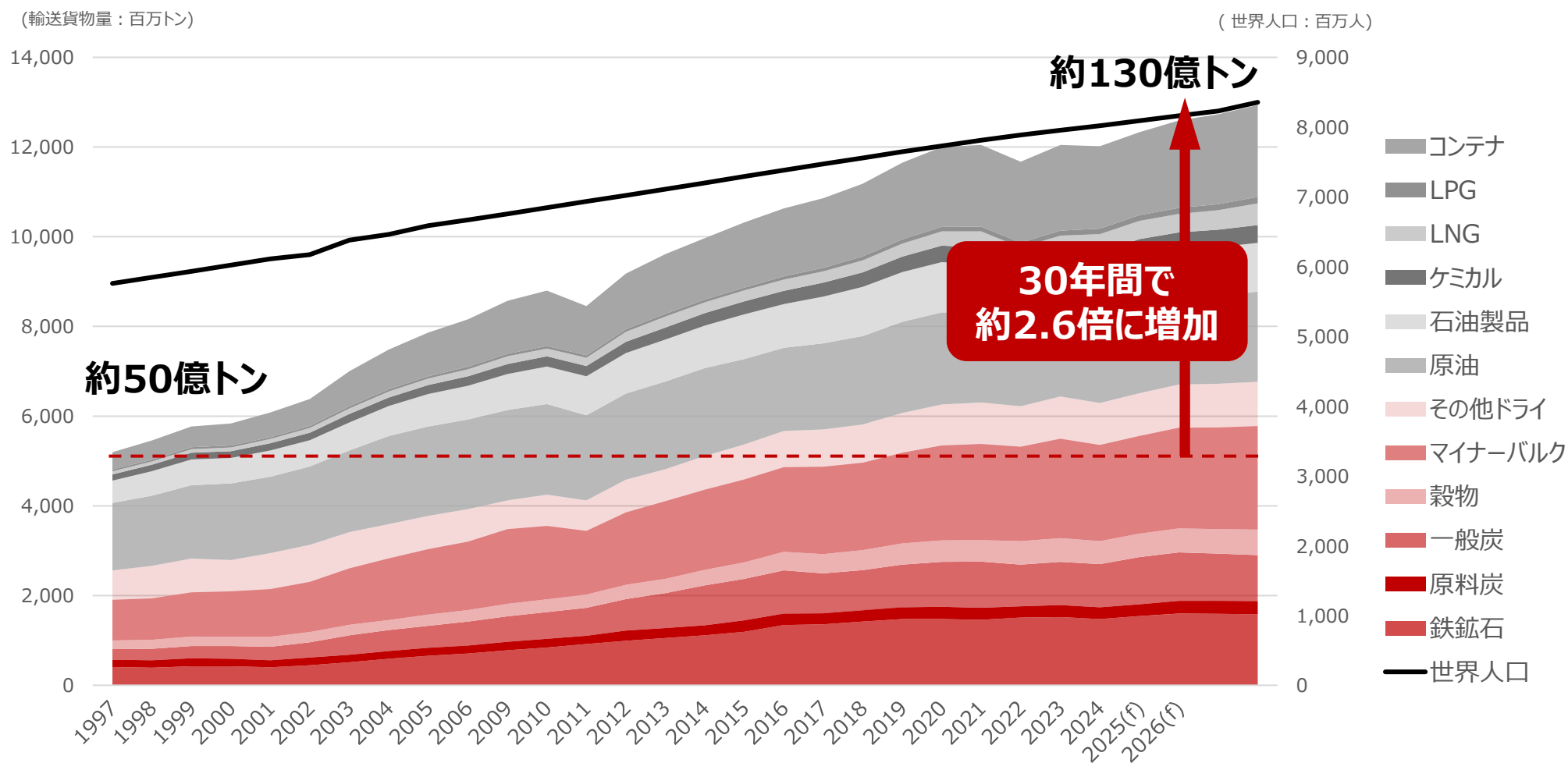


ONE
OCEAN NETWORK EXPRESS

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

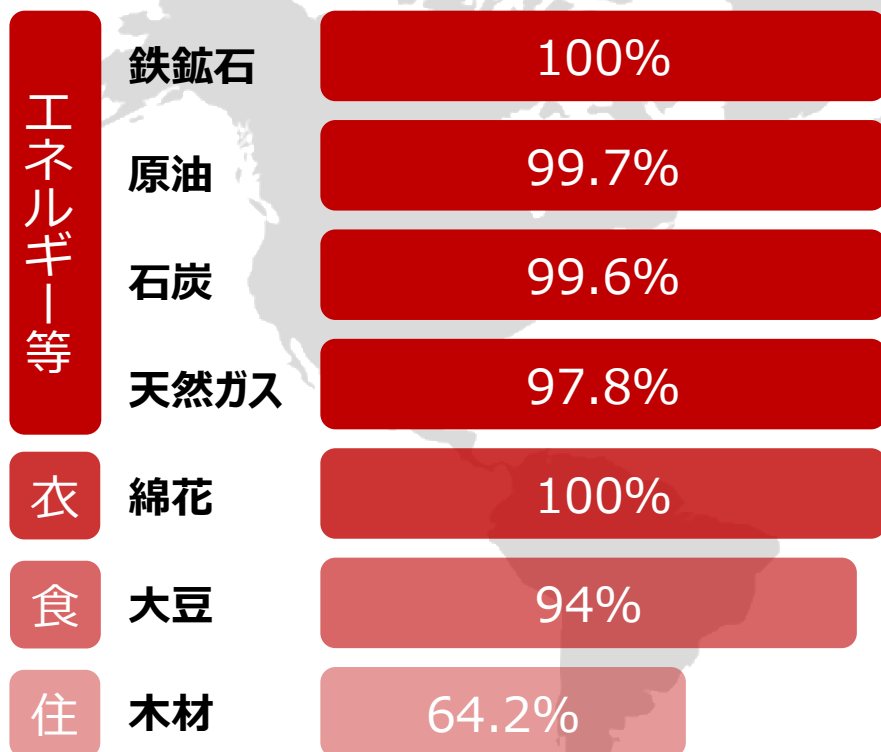


出所：Clarksons、総務省データベース他より当社作成

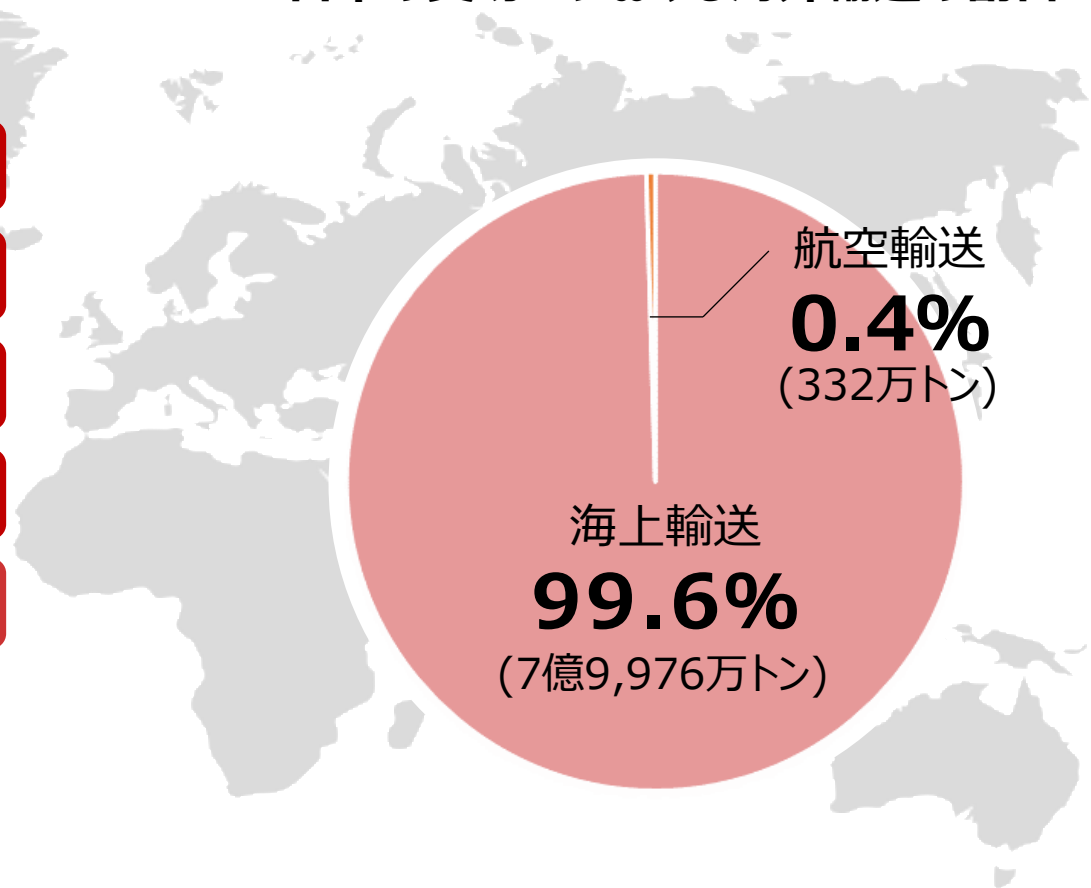
日本にとっての海運

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



出所：SHIPPING NOW 2024-2025より当社作成

海運業を取りまく環境

中東情勢(イスラエル・パレスチナ、イラン、紅海情勢等)に加え、米国の安全保障・通商政策など地政学的要因に起因して不透明な事業環境が継続

	概要	船会社の対応	事業への影響
中東情勢	<ul style="list-style-type: none"> 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、脆弱な停戦状態が継続 イランでは反政府デモが発生し、トランプ政権による軍事介入の可能性も示唆された。デモは沈静化の兆しを見せるが緊張が継続 	<ul style="list-style-type: none"> 一部のコンテナ船会社では、スエズ運河への通航復帰を発表 スエズ運河への通航復帰には、安全性の確認が前提。当社はモニタリングを継続し、専門家の見解、保険等の情報収集を行ったうえで復帰時期を判断 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 	<ul style="list-style-type: none"> ドライバルク：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 LNG輸送：中長期契約により短期的影響はない見込み 自動車船：スエズ運河回避に伴う船腹供給への影響は5～6%程度 コンテナ船：スエズ運河回避に伴う船腹供給への影響は10%程度。スエズ運河通航復帰の際は高齢船の解撤が増加する可能性あり
米国関税政策	<ul style="list-style-type: none"> 25年10月30日の米中協議により延期されていた追加関税発動を1年再延期、一部取り消しなどに合意 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車船・コンテナ船：一定の影響あり
USTRによる中国関連船対抗措置	<ul style="list-style-type: none"> 25年10月30日の米中協議により、互いの入港料課徴を1年延期 	<ul style="list-style-type: none"> 中国造船所への新規発注は、全体の船隊整備も踏まえて適宜検討 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車船：一定の影響あり

【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CO₂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CO₂輸送事業

CCS^{*1}の輸送手段である液化CO₂輸送船の保有・運航



LNG輸送船周辺事業

FSU^{*2}・FSRU^{*3}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^{*4}/SOV^{*5}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

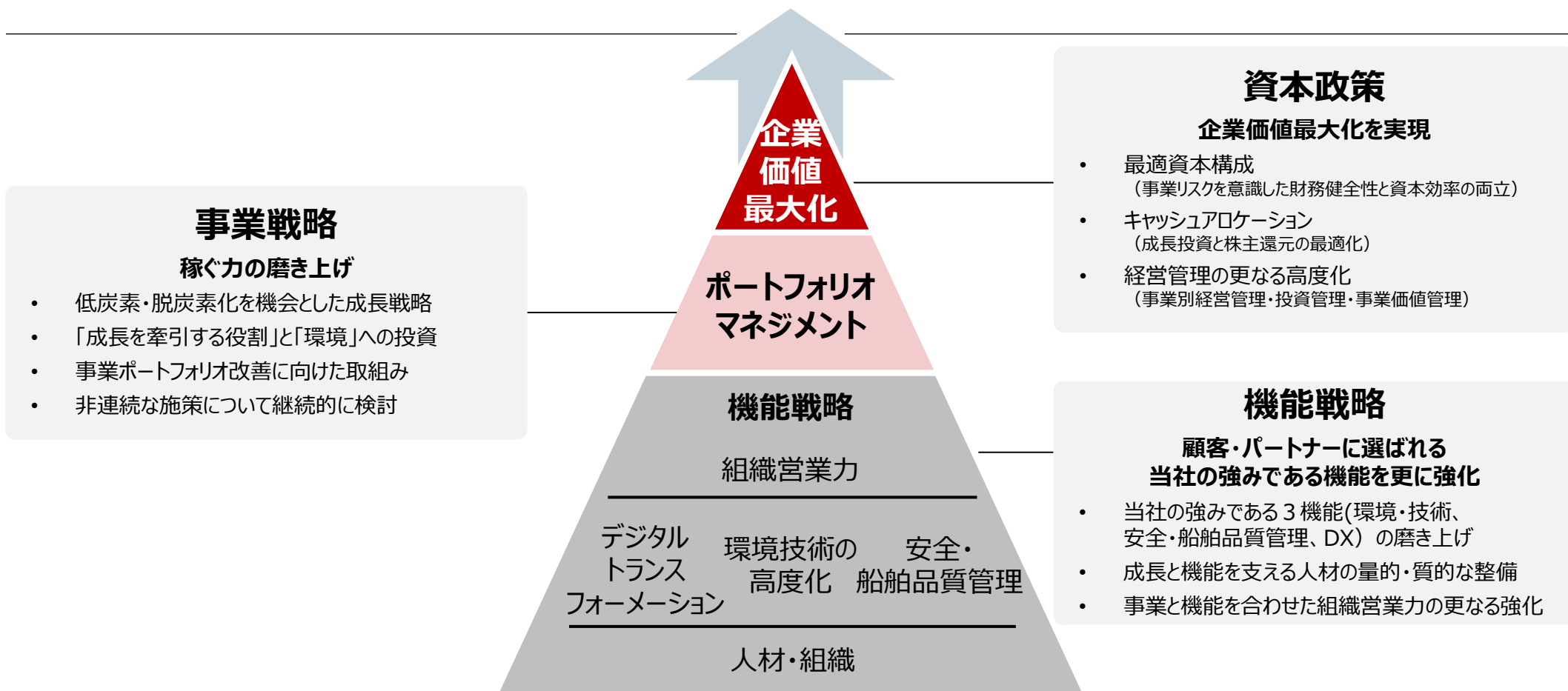


■ 中期経営計画のポイント

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

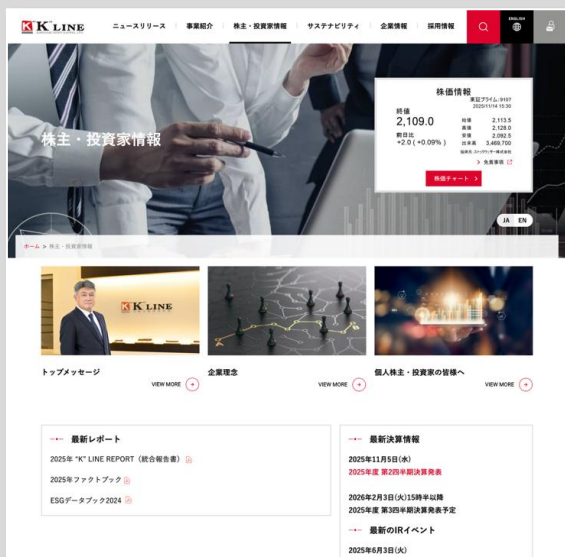


* 成長を牽引する役割：鉄鋼原料、自動車船、LNG輸送船

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

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

The screenshot shows the K LINE website's navigation menu. A red box labeled '1' highlights '株主・投資家情報' (Shareholder/Investor Information). Below, a red box labeled '2' highlights 'IRメール配信サービス' (IR Email Distribution Service) in the sub-menu. At the bottom, a red box labeled '3' highlights the 'IRメール配信サービス登録' (Register for IR Email Distribution Service) button.

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。

