



2024年度第1四半期 決算説明会資料

2024年8月2日

 **K** **LINE**
川崎汽船株式会社

目次

■ A. 2024年度第1四半期決算概要

- A-1 : 2024年度第1四半期業績
- A-2 : セグメント別第1四半期業績

■ B. 2024年度通期業績予想と取組み

- B-1 : 2024年度通期業績予想及び変動要素
- B-2 : セグメント別通期業績予想
- B-3 : 海運業を取りまく環境

■ C. 中期経営計画の状況・進捗

- C-1 : 【資本政策】資本政策の進捗と企業価値向上に向けて
- C-2 : 【資本政策】株主還元政策
- C-3 : 事業環境の変化

■ Appendix. インデックス等指標一覧

(市況・積高実績/前提、エクスポージャー比率)



A. 2024年度 第1四半期決算概要

A-1 : 2024年度第1四半期業績

■ 連結 第1四半期決算概要

売上高及び段階損益	2024年度	前年同期比	
	1Q 実績	1Q 前年実績	増減額
売上高	2,676	2,207	468
営業損益	307	194	113
経常損益	748	472	276
親会社株主に帰属する 四半期純損益	725	368	356
為替レート(/\$)	¥155.02	¥135.81	¥19.21
燃料油価格(/MT)	\$629	\$609	\$20

(億円)

■ 主な変動要素（前年同期比）

- ▶ ドライバルク事業、自動車船事業において、堅調な輸送需要に支えられ、営業利益が増加
- ▶ 持分法適用関連会社OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD.（ONE社）が運営するコンテナ船事業において、荷動きの回復に加えて、中東情勢に起因する喜望峰経由の迂回ルート利用の長期化により船腹需給が引き締まり、経常利益、当期純利益が増加

■ 主な財務指標

指標	2024年度1Q末		
	2024年度1Q末	2023年度末	増減額
自己資本	16,319	15,919	400
有利子負債	2,842	2,877	△ 34
DER	17%	18%	△1ポイント
自己資本比率	76%	75%	1ポイント

(億円)

A-2：セグメント別第1四半期業績

■ セグメント別 第1四半期業績

		(億円)	
セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2024年度	前年同期比	
	1Q 実績	1Q 前年実績	増減額
ドライバルク	883	720	162
	76	14	61
エネルギー資源	256	231	25
	12	21	△ 9
製品物流	1,511	1,226	285
	664	443	220
うち、コンテナ船事業	180	102	78
	410	240	170
その他	24	28	△ 4
	4	7	△ 3
本部・調整	-	-	-
	△ 8	△ 16	7
合計	2,676	2,207	468
	748	472	276

■ セグメント別 主な変動ポイント（前年同期比）

▶ ドライバルク

- ・ 大型船市況は、大西洋地域から東アジア向けの鉄鉱石やボーキサイトの堅調な輸送需要に加え、西豪州からの鉄鉱石輸出が増加するなど、総じて順調な輸送需要に支えられて堅調に推移
- ・ 中・小型船市況は、南米穀物生産の端境期にもかかわらず輸出量が多く、太平洋地域においても石炭が順調に出荷され、底堅く推移

▶ 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順調に稼働し、安定収益を確保したが、一過性要因により前年同期比で減益

▶ 製品物流

- ・ 自動車船事業では、半導体及び自動車部品の供給不足が概ね解消され、全体的に回復基調が継続、引き続き運賃修復及び運航効率の改善に取り組む
- ・ コンテナ船事業では、北米や欧州での個人消費により荷動きが回復傾向となり、中東情勢に起因する喜望峰経由の迂回ルート利用の長期化を背景とする船腹需給の引き締まりや一部地域でのコンテナ不足により短期運賃が上昇し、前年同期比で増収増益



B. 2024年度 通期業績予想と取組み

B-1：2024年度通期業績予想及び変動要素

■ 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日に消却予定）

B-2：セグメント別通期業績予想

■ 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

B-3：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

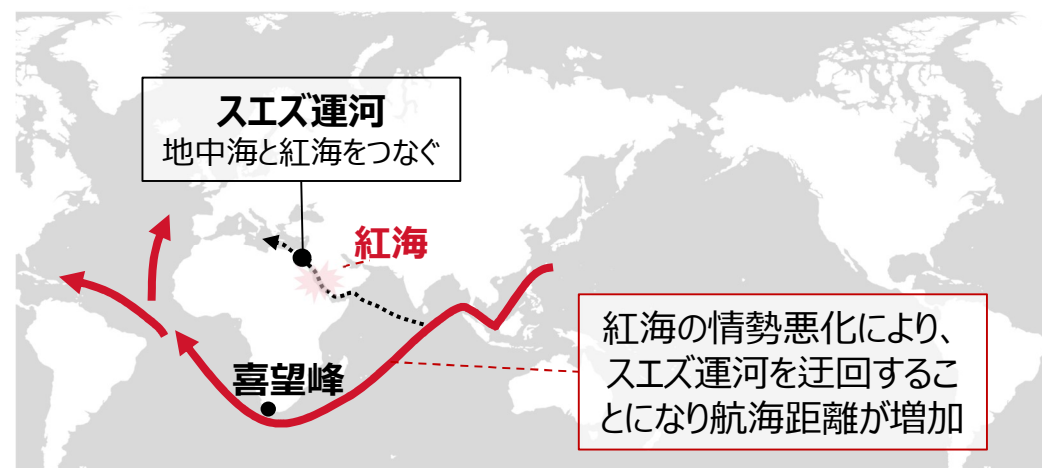
発生事象：中東情勢の悪化による航路長距離化の継続

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

C. 中期経営計画の状況・進捗

C-1：【資本政策】資本政策の進捗と企業価値向上に向けて

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

 稼ぐ力の強化	営業CF 1.4兆円 24年5月に引き上げた中計最終年26年度の経常利益目標値1,600億円に対して、24年の通期経常利益予想は2,200億円(24年5月公表比+850億円) - 中計に基づく資本コストを満たした利益成長により、中計期間の営業CF1.4兆円	経営管理の 更なる高度化 ROIC 6.0~7.0% (26年度目標) - 事業別経営管理財務3表の整理 - 事業価値管理の高度化 - 投資管理の高度化の実施
投資計画 (成長投資の促進)	投資CF 7,400億円 - 企業価値向上に必要な投資は投資規律を緩めず促進し、投資CF7,400億円 「成長を牽引する役割を担う事業」と「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	
最適資本構成	事業リスク・財務健全性・資本効率 - 事業リスクを意識した財務健全性・資本効率の両立 - 最適資本構成検討のために、引き続き自営事業及びコンテナ船事業に必要な資本レベルを検証	
株主還元政策	株主還元 7,000億円以上 還元方針 24年度還元配当自己株式取得 機動的な追加還元 - 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株主還元を検討 中計期間累計7,000億円以上の還元を予定 24~26年度の年間配当予定は85円/株 - 年間配当予定は85円/株(中間配当42.5円/株、期末配当42.5円/株) 909億円、39,556,000株の自己株式取得を終了(8月7日に消却予定) 還元方針に基づき、足元から500億円以上の更なる機動的な追加還元を実施予定	
	企業価値向上に向けて	PBR 1.0倍以上維持・向上 - 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、資本コストの低減、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 - 取締役会による経営方針の決定及び監督と、経営陣による業務執行の迅速な意思決定等、経営力の強化により、更なるガバナンスの改善と経営の改革を通じた企業価値の向上を目指し、指名委員会等設置会社への移行を前提として準備中 - IR活動を通してステークホルダーとの対話を促進し、当社の成長について、市場への更なる浸透を図る

C-2：【資本政策】株主還元政策

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日に消却予定）

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

C-3：事業環境の変化

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

| Appendix

市況実績・前提/エクスポージャー比率

■ ドライバルク市況実績・前提

ドライバルク市況	2023年度					2024年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
CAPE	\$15,550	\$13,400	\$28,150	\$24,300	\$20,300	\$22,650	\$25,000	\$25,000	\$14,000	\$21,650
PANAMAX	\$10,900	\$10,550	\$14,800	\$14,100	\$12,600	\$15,050	\$15,000	\$15,000	\$13,000	\$14,500
HANDYMAX	\$10,750	\$10,050	\$14,150	\$12,950	\$11,950	\$15,000	\$14,500	\$14,500	\$12,500	\$14,150
SMALL HANDY	\$10,400	\$8,850	\$12,850	\$12,000	\$11,000	\$13,050	\$12,500	\$12,500	\$10,500	\$12,150

■ 油槽船市況実績・前提

油槽船市況 (WS)	2023年度					2024年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
VLCC	59	50	61	61	58	61	57	57	57	58
(中東/日本)	\$43,450	\$30,150	\$43,950	\$44,750	\$40,600	\$36,650	\$30,000	\$30,000	\$30,000	\$31,650
AFRAMAX	159	124	159	147	147	166	150	180	180	169
(南方/日本)	\$42,650	\$25,150	\$38,350	\$35,250	\$35,350	\$35,900	\$30,000	\$40,000	\$40,000	\$36,500

■ 期末運航隻数規模

船型	2022年度末	2023年度末	2024年度 6月末
CAPE	85	86	85
中・小型船	87	95	89
チップ船	7	11	11
合計	179	192	185
VLCC	6	6	6
LPG船	4	5	5
他油槽船	2	2	2
LNG船	44	46	46
電力炭船	28	25	25
合計	84	84	84

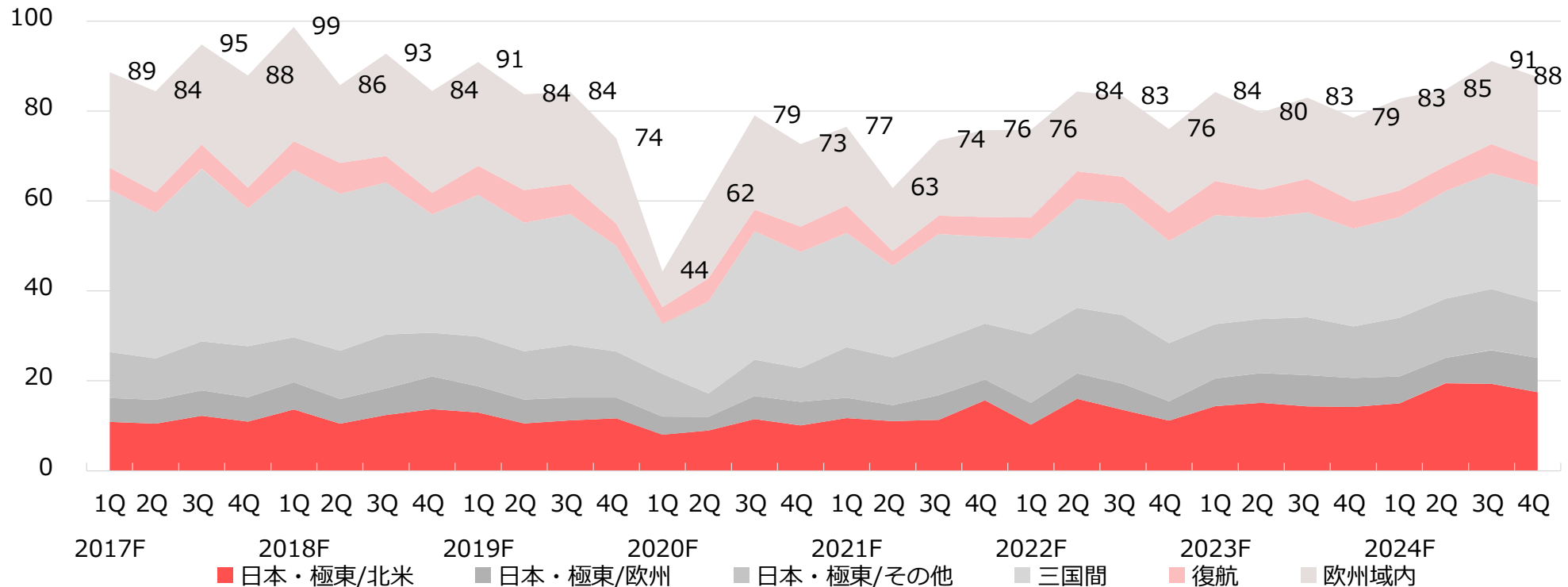
■ 2024年度：運航規模におけるエクスポージャー率

船型	エクスポージャー率
CAPE	10%
中・小型船	7%
チップ船	0%
VLCC	0%
LPG船	0%
電力炭船	11%

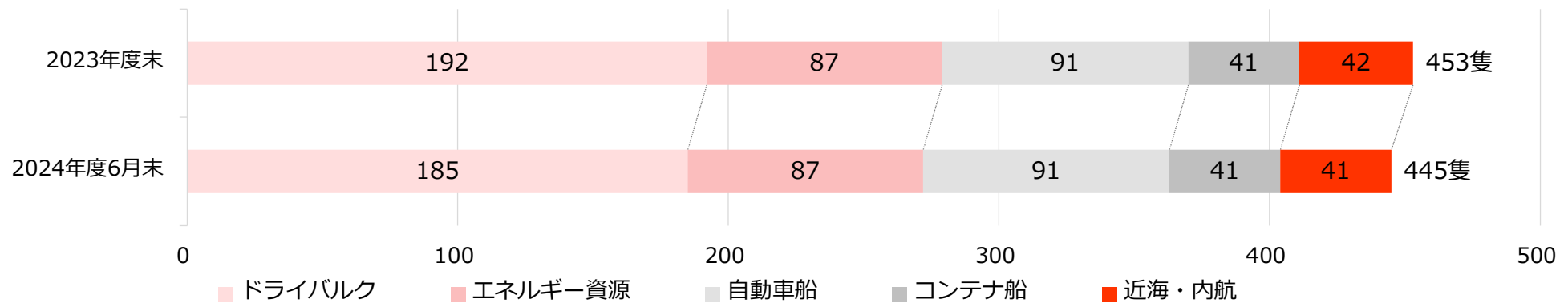
自動車船航路別積高実績・前提

輸送台数 (千台)	2023年度					2024年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
往航	326	337	341	321	1,325	340	383	404	376	1,502
復航	76	63	75	60	274	58	55	65	54	233
三国間	242	225	233	217	917	224	239	257	258	979
欧州域内	198	171	181	187	737	205	170	184	188	747
合計	842	796	830	785	3,254	827	847	911	875	3,461
船隊規模 (隻数)	87	88	87	91	91	91	91	94	92	92

(10,000 Units)



グループ船隊構成



船種	2024年度6月末						2023年度末	
	所有船		傭船		合計		合計	
	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン
ドライバルク	54	6,576,905	131	16,530,900	185	23,107,805	192	23,672,479
油槽船	11	2,228,671	2	108,320	13	2,336,991	13	2,337,128
LNG船	44	3,636,087	2	153,909	46	3,789,996	46	3,789,996
電力炭船	9	791,236	16	1,450,522	25	2,241,758	25	2,241,893
海洋掘削船	1	-	0	-	1	-	1	-
FPSO	1	-	0	-	1	-	1	-
LNG燃料供給船	1	2,431	0	-	1	2,431	1	2,431
自動車船	32	456,088	59	1,076,073	91	1,532,161	91	1,528,078
コンテナ船	11	849,856	30	2,970,195	41	3,820,051	41	3,820,051
近海・内航	23	178,484	18	162,645	41	341,129	42	345,784
合計	187	14,719,758	258	22,452,564	445	37,172,322	453	37,737,840

* 所有船の隻数は共有船を含み、重量トン数は共有船の当該船舶における他社持分を含む

* 基幹船隊に加え、期末時点の短期・スポット傭船を含んだ隻数

グループ運航船舶/新造船竣工予定

■ グループ運航船舶

セグメント	事業部門・船種	2023年度末	2024年度6月末
ドライバルク	CAPE	86	85
	PANAMAX	49	44
	HANDYMAX	36	37
	SMALL HANDY	10	8
	CHIP	11	11
	セグメント合計	192	185
エネルギー資源	原油タンカー/VLCC	6	6
	油槽船 原油タンカー/AFRAMAX	2	2
	LPG船	5	5
	合計	13	13
	LNG船	46	46
	電力炭船	25	25
	海洋掘削船	1	1
	FPSO	1	1
	LNG燃料供給船	1	1
	セグメント合計	87	87
製品物流	自動車船 7,000台型	18	19
	6,000台型	44	44
	5,000台型	11	10
	自動車船 4,000台型	3	3
	3,000台型	6	6
	2,000台型	4	4
	2,000台型未満	5	5
	合計	91	91
	コンテナ船 14,000TEU	12	12
	8,000TEU以上	13	13
	5,500TEU以上	4	4
	4,200TEU以上	7	7
	1,700TEU以上	5	5
	1,200TEU以上	0	0
	合計	41	41
	近海・内航船	42	41
	セグメント合計	174	173
総合計		453	445

■ 新造船竣工予定（年度別）

竣工隻数	2024	2025	2026
CAPE	1		2
PANAMAX	2	1	2
HANDYMAX		1	5
LNG船		6	13
電力炭船			1
FPSO	1		
液化CO ₂ 船	2	1	
オフショア支援船	1		
自動車船(7,000台型)	5	5	
近海・内航船	3		
合計	15	14	23

【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等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。

