

# 2024年度本決算 決算説明会資料

2025年5月7日

# 目次

## ■ A. 2024年度決算概要

- A-1 : 2024年度通期業績
- A-2 : セグメント別通期業績

## ■ B. 2025年度通期業績予想と取組み

- B-1 : 2025年度通期業績予想及び変動要素
- B-2 : 2025年度収支比較（前期比、関税影響）
- B-3 : セグメント別通期業績予想

## ■ C. 中期経営計画の状況・進捗

- C-1 : 中期経営計画のポイント
  - C-2～6 : 資本政策
  - C-7～8 : 機能戦略
  - C-9～10 : 事業戦略
  - C-11～12 : 事業環境
- ご参考：事業説明会の開催予定

## ■ 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年度決算概要

# A-1 : 2024年度通期業績

## ■ 連結 決算概要

売上高及び段階損益	2024年度							前期比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績	4Q 実績	下期 実績	通期 実績	通期 前年実績	増減額
売上高	2,676	2,704	5,380	2,669	2,429	5,099	10,479	9,579	900
営業損益	307	304	611	311	106	417	1,028	841	187
経常損益	748	1,124	1,873	1,015	192	1,207	3,080	1,327	1,753
親会社株主に帰属する 当期純損益	725	1,106	1,832	1,014	206	1,221	3,053	1,019	2,033
為替レート(/\$)	¥155.02	¥152.77	¥153.89	¥149.04	¥154.09	¥151.57	¥152.73	¥143.82	¥8.91
燃料油価格(/MT)	\$629	\$624	\$627	\$601	\$585	\$593	\$610	\$620	△\$10

## ■ 主な変動要素 (前期比)

- ▶ ドライバルク事業、自動車船事業などの自営事業において、堅調な輸送需要に支えられ、営業利益が増加
- ▶ コンテナ船事業において、短期運賃の上昇により、持分法適用関連会社であるONE社の業績が好調であったことから持分法適用収益が大幅に増加し、経常利益、当期純利益が増加

## ■ 主な財務指標

指標	2024年度末	2023年度末	増減額
自己資本	16,484	15,919	565
有利子負債	3,448	2,877	570
DER	21%	18%	3ポイント
自己資本比率	75%	75%	△1ポイント

### ■ 還元

- ▶ 配当 2024年度の期末配当は、25年2月公表時予想通り50円/株といたします  
中間配当50円/株と合わせ、通期では100円/株となります

\*2023年度は会計方針変更による遡及適用後の数値を記載

\*2024年度末のオフバロ備船料 (6,000~7,000億円) 含む自己資本比率は57~59%

## A-2 : セグメント別通期業績

### ■ セグメント別 通期業績

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2024年度							前期比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績	4Q 実績	下期 実績	通期 実績	通期 前年実績	増減額
ドライバルク	883	831	1,715	818	690	1,508	3,223	2,935	288
	76	△ 13	62	99	△ 26	73	135	35	100
エネルギー資源	256	250	507	260	251	511	1,019	1,056	△ 37
	12	△ 5	6	57	△ 14	43	49	75	△ 25
製品物流	1,511	1,585	3,097	1,565	1,465	3,031	6,128	5,486	641
	664	1,166	1,830	867	245	1,113	2,943	1,286	1,657
うち、コンテナ船事業	180	175	356	166	163	329	685	593	92
	410	953	1,364	574	125	699	2,063	458	1,605
その他	24	36	60	24	22	47	108	100	7
	4	△ 9	△ 4	6	6	13	9	14	△ 4
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 8	△ 13	△ 22	△ 16	△ 19	△ 35	△ 57	△ 84	26
合計	2,676	2,704	5,380	2,669	2,429	5,099	10,479	9,579	900
	748	1,124	1,873	1,015	192	1,207	3,080	1,327	1,753

### ■ セグメント別 主な変動ポイント (前期比)

#### ▶ ドライバルク

- 大型船市況は輸送需要に支えられ堅調に推移
- 中小型船市況は輸送需要に支えられ上期は前期比で改善
- 前期に発生した一過性要因の剥落もあり、前期比で増益


#### ▶ 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積み上げたものの、一過性要因により前期比で減益

#### ▶ 製品物流

- 自動車船事業：世界自動車販売市場は、半導体及び自動車部品の供給不足が概ね解消され、回復基調が継続
- また、運賃修復及び運航効率の改善への取組みを継続

- コンテナ船事業：堅調な個人消費や港湾混雑を背景に船腹需要は好調に推移
- 旧正月以降、荷動きの鈍化や新造船竣工の影響により運賃は下落傾向にあったが、前期比では大幅に増加



## **B. 2025年度 通期業績予想と取組み**

# B-1 : 2025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	2025年度			前期比	
	上期 予想	下期 予想	通期 予想	通期 前年実績	通期 増減額
売上高	4,760	4,740	9,500	10,479	△ 979
営業損益	410	390	800	1,028	△ 228
経常損益	575	475	1,050	3,080	△ 2,030
親会社株主に帰属する 当期純損益	660	340	1,000	3,053	△ 2,053
為替レート(/\$)	¥141.59	¥140.00	¥140.79	¥152.73	△¥11.94
燃料油価格(/MT)	\$573	\$575	\$574	\$610	△\$36

## ■ 通期業績 主な変動ポイント (前期比)

- ▶ 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にて作成
- ▶ 米国の関税政策の不透明感や為替の影響等により、営業利益は前期比228億円減少の800億円、経常利益は前期比2,030億円減少の1,050億円を見込む [→ 詳細 : B-2](#)

### ■ 前提

- ▶ 為替レート ¥140.79/\$ (期中平均レート)
- ▶ 燃料油価格 \$574/MT
- ▶ 市況前提 Appendixご参照

### ■ 変動影響(12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 ±0.3億円

\*ONE社持分法損益に係る為替変動を含む

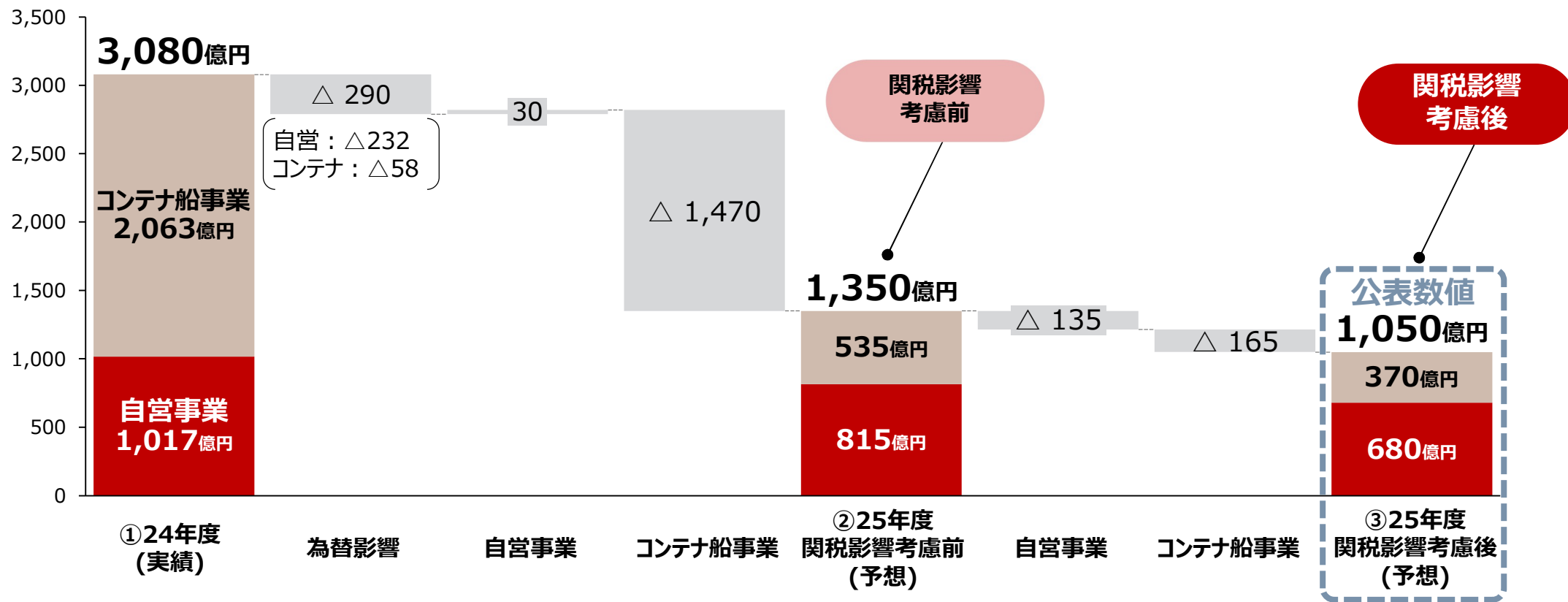
### ■ 還元

- ▶ 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（25年2月公表時60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

\* 中計期間中の株主還元総額を500億円増額し、8,000億円以上とし、引き続き機動的な株主還元を検討 [→ 詳細 : C-5](#)

## B-2 : 2025年度収支比較 (前期比、関税影響)

経常利益 (億円)



### ■ 前期比

①24年度実績:3,080億円 → ②25年度関税影響考慮前予想:1,350億円

- 為替影響：約12円の円高変動により、290億円(自営232億円、コンテナ58億円)の影響を見込む
- コンテナ船事業：新造船竣工による船腹供給量の増加に伴う需給バランスの悪化等により、1,470億円の減少を見込む

### ■ 関税影響

②25年度関税影響考慮前予想:1,350億円 → ③関税影響考慮後予想:1,050億円

- 自営事業：自動車船事業での輸送台数減少などにより135億円の減少を見込む
- コンテナ船事業：荷量減少や運賃下落等により165億円の減少を見込む



## B-3 : 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)	2025年度			前期比	
	上期 予想	下期 予想	通期 予想	通期 前年実績	通期 増減額
ドライバルク	1,400	1,320	2,720	3,223	△ 503
	40	50	90	135	△ 46
エネルギー資源	470	460	930	1,019	△ 89
	35	30	65	49	15
製品物流	2,840	2,910	5,750	6,128	△ 379
	610	415	1,025	2,943	△ 1,918
うち、コンテナ船事業	320	310	630	685	△ 56
	290	80	370	2,063	△ 1,694
その他	50	50	100	108	△ 8
	△ 0	0	0	9	△ 10
本部・調整	-	-	-	-	-
	△ 110	△ 20	△ 130	△ 57	△ 72
合計	4,760	4,740	9,500	10,479	△ 979
	575	475	1,050	3,080	△ 2,030

### ■ セグメント別 主な変動ポイント (前期比・為替影響除く)

#### ▶ ドライバルク

- 米国の関税政策の影響により、不透明ながら荷況等の変動リスクを反映し前期比減益を見込む。荷況動向を注視しつつ、引き続き運航効率の改善とコスト削減等に取り組む

#### ▶ 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
- 前期の一過性要因の剥落により増益を見込む

#### ▶ 製品物流

- 自動車船事業：米国の関税政策の影響により、米国内の自動車需要の減退が予想され、それに伴う米国向け海上荷動きの減少を見込む。輸送需要の変化に注視しつつ船隊適正化や運航・配船効率向上に取り組む
- コンテナ船事業：新造船竣工による船腹供給量の増加に伴う需給バランスの悪化、米国の関税政策による荷量の減少や運賃下落等により、減益を見込む
- ONE社では、情勢の変化を注視しつつ、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を継続

\* 2025年度より、為替差損益の配賦手法を一部変更予定

\* 2025年度第1四半期公表より、自動車船事業を参考情報としてコンテナ船事業と同様に記載予定



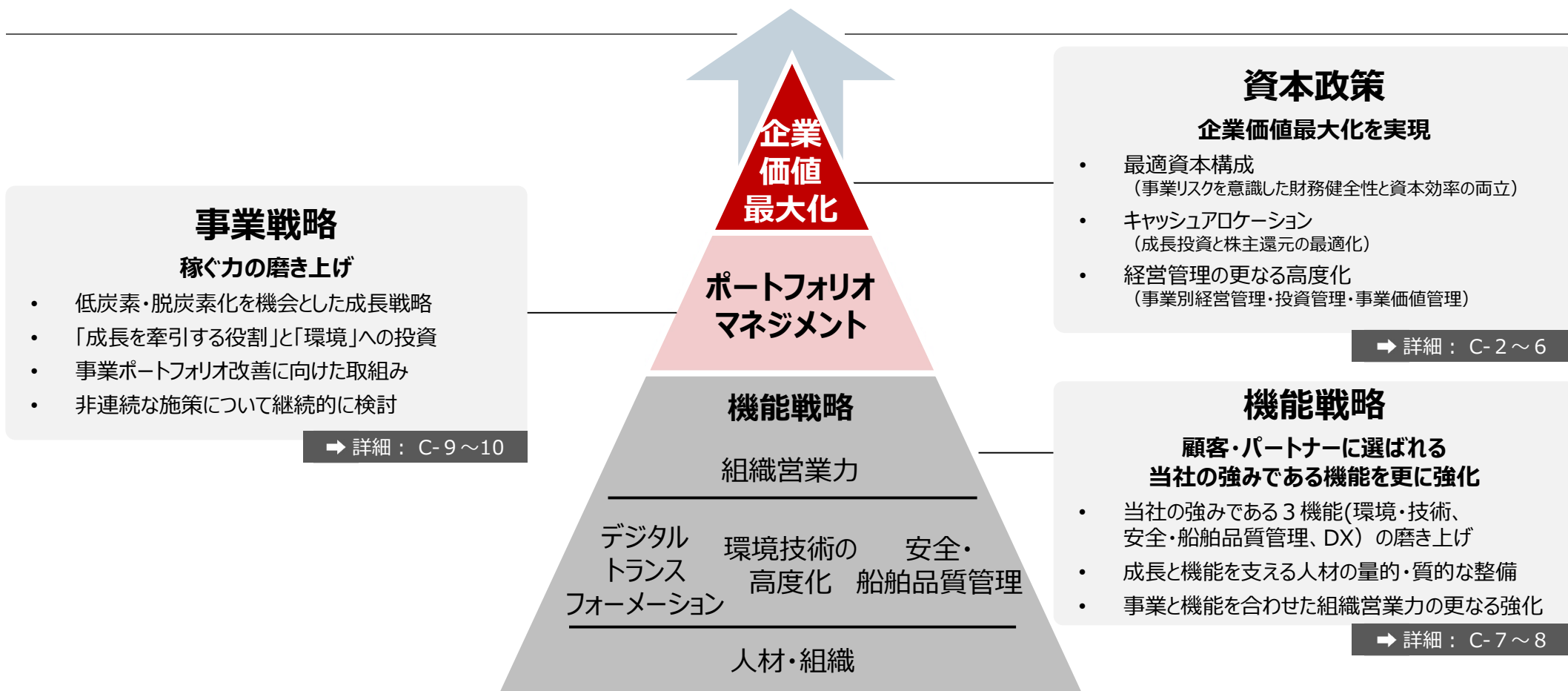
## C. 中期経営計画の状況・進捗

## C-1 : 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

## C-2 : 【資本政策】資本政策の進捗と企業価値向上に向けて

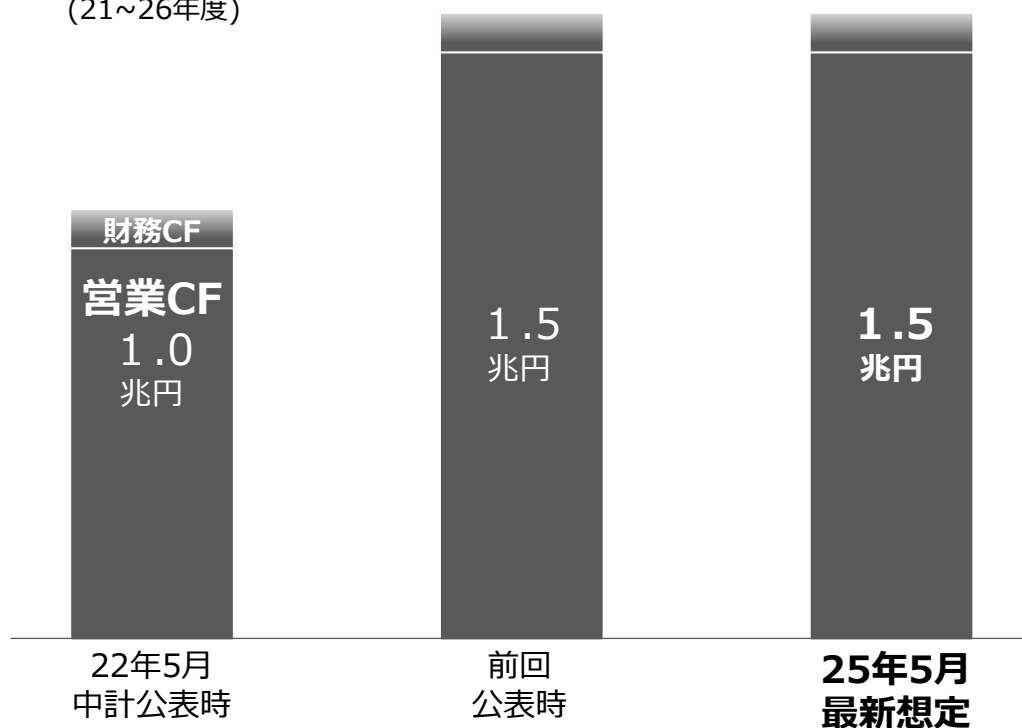
中期経営計画に基づき、「稼ぐ力」の強化を進め最適資本構成とキャッシュアロケーションを意識し  
資本効率と財務健全性を維持し更なる企業価値の向上に努める

<p><b>稼ぐ力の強化</b></p>	<p>中計期間 営業CF 1.5兆円</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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年度通期経常利益は3,080億円(前回公表+80億円)</li> <li>中計期間の営業CF見込みは1.5兆円(前回公表から変更なし)</li> </ul>	<p><b>経営管理の更なる高度化</b></p> <p><b>ROIC</b> 6.0~7.0% (26年度目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業別経営管理財務3表の整理</li> <li>事業価値管理の高度化</li> <li>投資管理の高度化の実施</li> </ul>								
<p><b>投資計画</b> (成長投資の促進)</p>	<p>中計期間 投資CF 6,100億円</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>企業価値向上に必要な投資は投資規律を緩めず促進しているなか、投資案件の現中計期間以降への期ズレ、資産売却等によるキャッシュインがあり、<b>中計期間の投資CFは6,100億円(前回公表▲1,300億円)</b>を見込む</li> <li>「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</li> </ul>									
<p><b>最適資本構成</b></p>	<p>事業リスク・ 財務健全性・ 資本効率</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業リスクを意識した財務健全性・資本効率の両立</li> <li>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</li> </ul>									
<p><b>株主還元政策</b></p>	<p>株主還元 8,000億円 以上</p>	<table border="1"> <tr> <td colspan="2">還元方針</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、<b>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</b></li> <li>中計期間の還元総額は<b>8,000億円以上(前回公表+500億円)</b>を予定</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>25~26 年度 還元</td> <td>配当</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>25年度</b>：追加配当として25年2月公表から<b>20円/株を増額し、年間配当120円/株</b>を予定</li> <li><b>26年度</b>：年間配当100円/株を予定(前回公表から変更なし)</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td colspan="2">機動的な追加還元</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き事業環境を踏まえ、還元方針に基づき、<b>足元から500億円以上の機動的な追加還元</b>を検討</li> </ul> </td> </tr> </table>		還元方針		<ul style="list-style-type: none"> <li>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、<b>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</b></li> <li>中計期間の還元総額は<b>8,000億円以上(前回公表+500億円)</b>を予定</li> </ul>	25~26 年度 還元	配当	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>25年度</b>：追加配当として25年2月公表から<b>20円/株を増額し、年間配当120円/株</b>を予定</li> <li><b>26年度</b>：年間配当100円/株を予定(前回公表から変更なし)</li> </ul>	機動的な追加還元	
還元方針		<ul style="list-style-type: none"> <li>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、<b>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</b></li> <li>中計期間の還元総額は<b>8,000億円以上(前回公表+500億円)</b>を予定</li> </ul>									
25~26 年度 還元	配当	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>25年度</b>：追加配当として25年2月公表から<b>20円/株を増額し、年間配当120円/株</b>を予定</li> <li><b>26年度</b>：年間配当100円/株を予定(前回公表から変更なし)</li> </ul>									
機動的な追加還元		<ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き事業環境を踏まえ、還元方針に基づき、<b>足元から500億円以上の機動的な追加還元</b>を検討</li> </ul>									
<p><b>企業価値向上に向けて</b></p>	<p>PBR 1.0倍以上 復帰・ 維持・ 向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>稼ぐ力の強化と資本効率の改善により<b>ROE10%以上</b>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<b>PERの改善</b>を念頭に<b>PBR1.0倍以上</b>への復帰・維持・向上を目指す</li> <li>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強化と経営の改革を通じた企業価値の向上を目指し、<b>2025年3月28日から指名委員会等設置会社へ移行</b></li> <li>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、資本市場への更なる浸透を図る</li> </ul>									

## C-3 : 【資本政策】キャッシュアロケーション

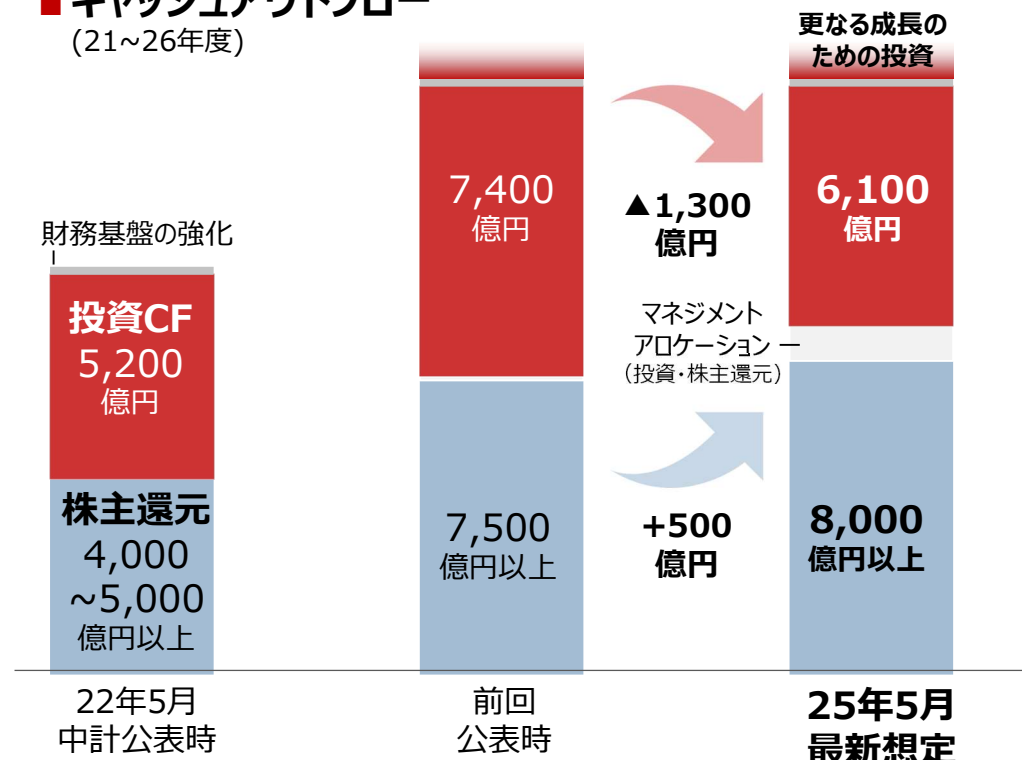
**営業CFは1兆5,000億円、投資CFは6,100億円**  
**中計期間における株主還元は7,500億円以上から8,000億円以上に増額**  
**引き続き、最適資本構成の考えに基づき、創出キャッシュは成長投資と株主還元のバランスを考慮**

### ■ 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**(前回公表比▲1,300億円)

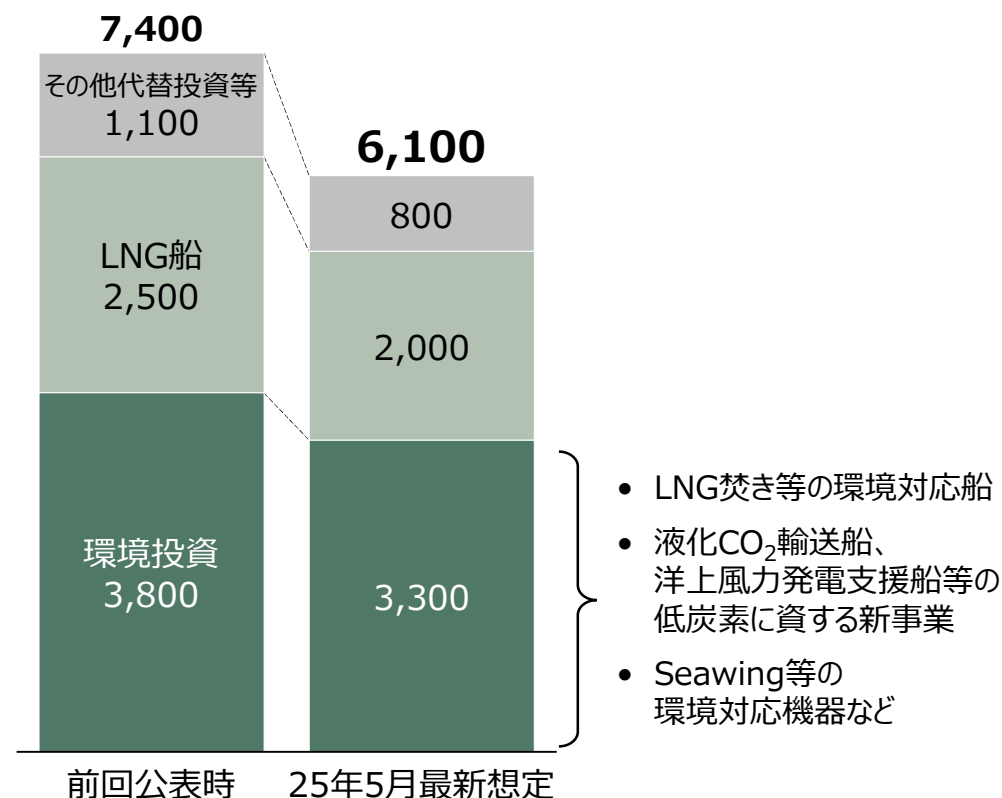
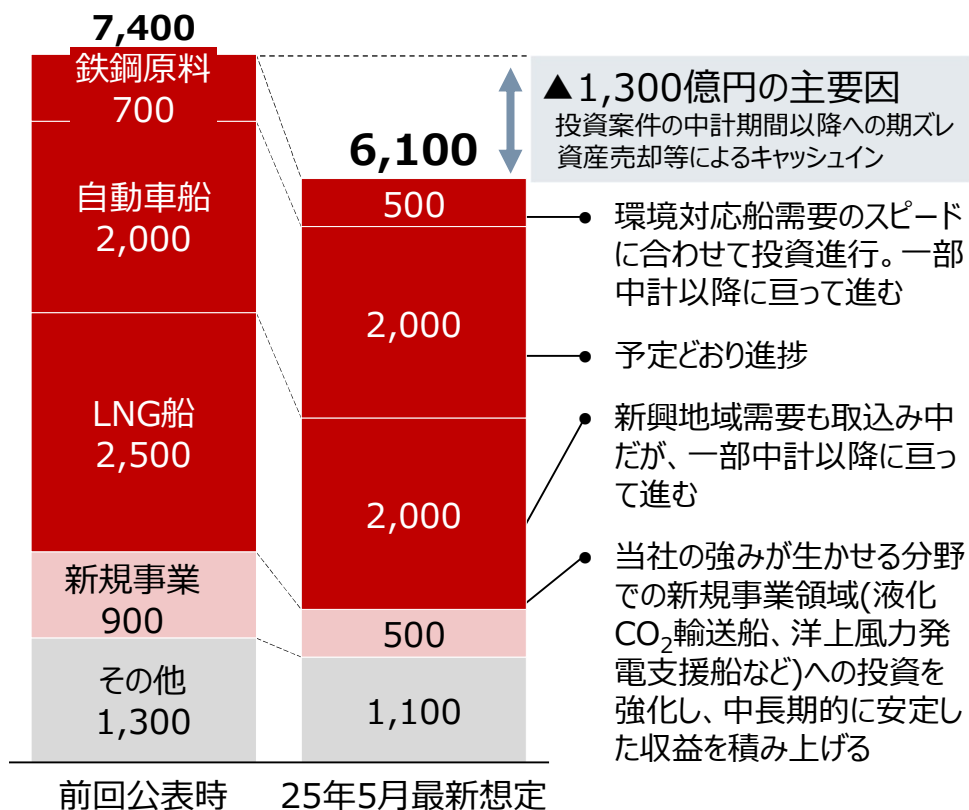
還元方針に基づき、**株主還元は8,000億円以上**(前回公表比+500億円)

## C-4 : 【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は前回公表時から▲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

## C-5 : 【資本政策】株主還元政策

中計期間の還元総額8,000億円以上に増額  
2025年度の年間配当予定を100円/株から120円/株に

### ■ 中計期間の還元総額

今回公表 : **8,000億円以上**  
(前回公表 : 7,500億円以上)

✓ 還元方針に基づき、キャッシュフローを踏まえて還元総額を500億円増額

### ■ 配当

#### 2025年度

今回公表 : **120円/株(中間・期末、各60円/株)**  
(前回公表 : 100円/株)

✓ 前回公表の株主還元総額7,500億円の未確定分に関して、追加配当として25年2月公表から20円/株を増額し、120円/株を予定

### ■ 更なる機動的な追加還元

事業環境を踏まえて、還元方針に基づき、  
足元から500億円以上の機動的な追加還元を検討

		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*1	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	60円/株
	基礎配当		40円/株	40円/株	40円/株
還元総額*2	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)	600億円(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	
		<b>中計期間の還元総額 : 8,000億円以上</b>			

\*1 自己株式取得は終了し、2025年3月に消却済、\*2 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



## C-6 : 【資本政策】経営管理の更なる高度化 各KPIの目標値

持続的成長と企業価値向上を目指し、  
中期経営計画の各KPIを念頭に資本効率を意識した経営を継続

	ROIC*	ROE	収支目標
2024年度 (実績)	12%	18.5%	<b>経常利益</b> <b>3,080億円</b> (うち、自営事業1,017億円)
2026年度 (目標)	6.0~7.0%	10%以上	<b>経常利益</b> <b>1,600億円</b> (うち、自営事業900億円)
足元の進捗と 対応方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>経営管理の更なる高度化プロジェクトによって、中計期間において企業価値最大化に向けた事業別財務KPI(ROIC、EVA等)を用いた社内管理体制を整備し、持続的な成長を達成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>足元ではコンテナ船と自営事業の業績改善により目標を大きく上回り達成</li> <li>中計期間においては事業ポートフォリオ改善に向けた取組みも含め資本効率を意識し持続的な達成を目指す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>足元では製品輸送セグメントが牽引して好調を維持</li> <li>「成長を牽引する役割」と「環境」への投資により稼ぐ力を強化</li> <li>非連続施策も継続検討</li> </ul>

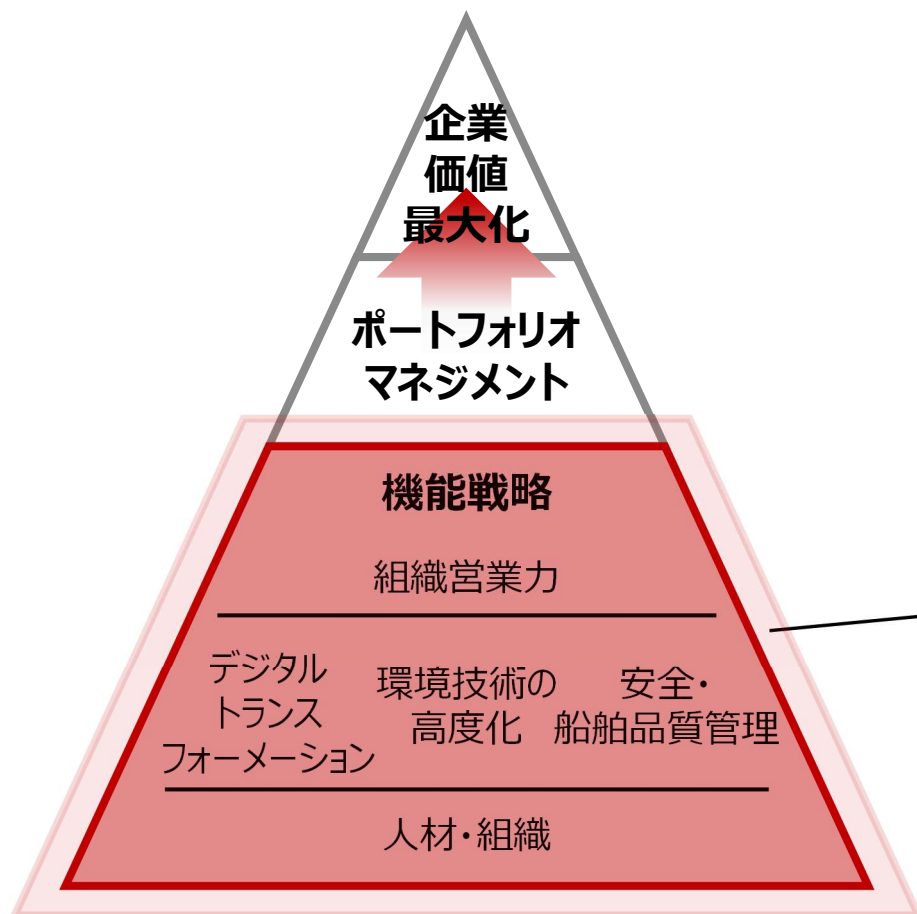
\* ROICにはオフバラ備船料6,000~7,000億円を含む



## C-7 : 【機能戦略】機能戦略のポイント

当社の強みである機能を磨き上げることで、  
顧客・パートナーに選ばれ、低炭素・脱炭素化を事業機会とした成長戦略を実現へ

### 低炭素・脱炭素化を 機会とする成長戦略



### ■背景・ポイント

社会・自社の環境対応の目標と、  
その実現のための選択肢がより具体的に進展しつつある

低炭素・脱炭素化に向けたエネルギー転換により、  
新たなサプライチェーン構築の必要性が高まっている

新たな顧客ニーズ、新たな事業機会・収益機会の出現

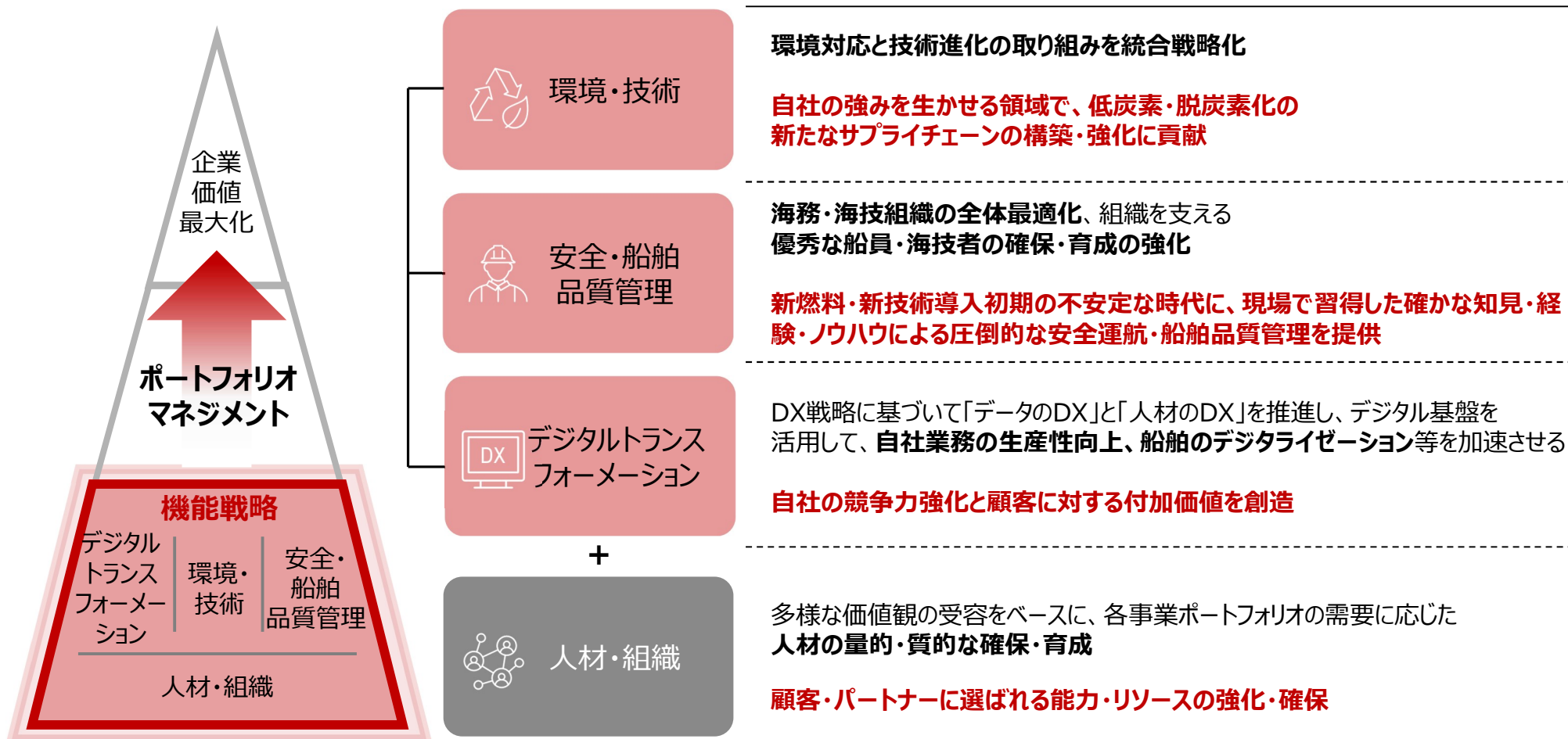
当社の強みである機能を磨き上げることで  
変化する事業環境と新たなニーズ・機会の出現に対応し、  
新たなビジネスモデル構築に向けた取組みを強化

「ポートフォリオマネジメント」と「機能戦略」で  
成長戦略実現へ

## C-8 : 【機能戦略】3機能+人材・組織の方針

「環境・技術」、「安全・船舶品質管理」、「デジタルトランスフォーメーション」の3機能+人材・組織事業基盤を強化することで選ばれる能力とリソースを備え、事業の獲得へとつなげてゆく

### ■ 当社の強みの基盤となる3機能+人材・組織の方針



## C-9 : 【事業戦略】各事業の位置付け・進捗

中期経営計画での各事業の役割に沿った施策実行により、  
26年度・30年度の収支目標の達成へ

### 成長を牽引する役割

鉄鋼原料

顧客密着と環境営業を通じて、「日韓ミルとの関係を維持・強化」  
+ 「今後成長するインド・中東顧客や資源メジャーとの関係を強化」

自動車船

堅調な需要を背景に、環境対応、H&H貨物\*取込みを機会とし、  
契約の中長期化などを通し、持続的な事業経営を実現

LNG輸送船

有力なパートナーと強い信頼を築くことで連携を強化し、  
当社の強みである「技術・営業一体となったサポート」で顧客ニーズに応え、長期契約を拡大

### スムーズなエネルギー 転換をサポートし新たな 事業機会を担う役割

電力炭

エネルギーミックス転換期のなかでも、必要とされる化石燃料の輸送需要量に対応しながら、  
顧客の低炭素・脱炭素化に寄与し、提案営業を通じて顧客との長期的関係を構築

VLGC・VLCC

バルクキャリア

効率配船の深化、国内・広域アジア地域での顧客基盤の維持・強化、  
海外での営業強化・発展、船隊のライトアセット化による収益力強化

近海内航  
港湾・物流

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とともに、グループ各社の知見を生かしたシナジー創出・強化を促進。物流事業は、設立した持株会社を通じて、パートナー会社との協業を進め、更なる成長を目指す

### 株主として事業を支え 収益基盤を安定させる役割

コンテナ船

株主の立場から継続的な人的支援と経営ガバナンスの関与を通じた企業価値の最大化を実現

### 当社の強みを生かせる分野 での新規事業領域の拡大

低炭素・脱炭素に  
向けた事業

液化CO2輸送事業・洋上風力発電支援船事業など当社の強みを生かした  
社会の低・脱炭素化に資する新規事業領域に参画

\* H&H(High & Heavy貨物)。建設機械、農機、鉄道車両などの大型貨物

# C-10 : 【事業戦略】成長を牽引する3事業・新規事業領域 – 成長戦略の進捗

## 鉄鋼原料

顧客密着と環境営業を梃子に  
既存顧客との関係を一層強化すると共に、  
インド・中東マーケットや資源メジャーとの関係強化にも取り組む

- 当社ばら積み船初のLNGを主燃料とするケープサイズバルカー「CAPE HAYATE」が24年5月に竣工。今後も日中韓ミル、インド・中東における需要家、資源メジャー等の低炭素化の動きを捉え、環境対応船への転換を進める
- 中短期備船による燃費性能に優れた新鋭船の導入で顧客の中期需要にも対応
- 30～35年度に向けて100～110隻規模の運航船隊を計画



## 自動車船

環境対応船投入、航路網再編を通じて顧客ニーズに応える形で  
収益基盤と競争力を強化 / 契約中長期化やH&H貨物の  
増量も進み収支構造含めた事業環境の安定化が進捗

- 安定的かつ持続的な輸送サービスの提供により、荷主との強固な関係を拡充
- 荷主との契約の中長期化を進め、安定サービス提供基盤を強化
- 低炭素・脱炭素化への取り組みと船型大型化による船隊の競争力強化。LNG燃料自動車船は9隻が竣工済
- 30年に向けては次世代ゼロエミッション船・新技術の実装を推進



## LNG輸送船

日本、韓国、中国、欧州などに加え、東南アジアやインドなどの  
新たなマーケットでの取組みを強化しており、  
26年度には足元の46隻から65隻まで拡大する計画

- Qatar Energy向けLNG船を昨年の12隻に続いて、24年度は追加で4隻の長期定期備船契約・造船契約を締結
- インド国営・同国最大の天然ガス供給会社GAIL向けLNG船の長期定期備船契約・造船契約を締結
- 移行エネルギーとしての需要伸長の下、長期備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隻以上への船隊拡充を想定



## 新規事業領域

液化CO<sub>2</sub>輸送事業にてノルウェーのノーザンライツ・プロジェクトが  
本年から本格稼働し、3隻の船舶管理がスタート  
洋上風力発電支援で日本籍の地質調査船が事業展開を開始

- 液化CO<sub>2</sub>輸送事業: NL社\*1と3隻目のLCO<sub>2</sub>船備船契約締結。先行2隻は現地への回航終え、本年より世界初のCCS\*2向け輸送を開始予定
- 洋上風力発電支援船事業: KWS\*3はEGS\*4との合併による海洋地質調査事業を開始。地質調査船「EK Hayate」を中核に実績を積み上げ



\*1 NL社(Northern Lights JV DA)、\*2 CCS(Carbon Capture and Storage)。CO<sub>2</sub>の回収・貯蔵  
\*3 KWS(ケイライン・ウインド・サービス株式会社)、\*4 EGS(EGS Survey Pte Ltd)

## C-11 : 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、東アジア、中東情勢などによる経済の分断</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>米国新政権による政策の変更（関税政策、USTRによる中国関連船対抗措置など）</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>再生可能エネ・原子力・化石燃料などエネルギーミックスの各国政策の流動性・不安定さ</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</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</li> <li>様々なコスト上昇圧力による実体経済減速</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境規制並立による二重負担などの可能性</li> <li>エネルギー価格高騰</li> <li>新たなエネルギー資源の輸送需要</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> </ul>
<b>中計に基づいた対応</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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>当社事業展開の対象とする領域で強みとして生きる機能強化も継続的に取り組む</li> <li>様々な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>		



## C-12 : 海運業を取りまく環境

米国新政権による政策変更や中東情勢に起因するスエズ運河の迂回対応など  
不透明な事業環境は継続

		米国関税政策	USTRによる中国関連船対抗措置	スエズ運河
<b>概要</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>米国の関税政策とそれに伴う各国の報復関税の発動の可能性による貨物量減少・トレードパターン変更の可能性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中国造船分野等における不正慣行への対抗措置として米国寄港船に対する入港料課徴。今年10月14日に発効予定</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失効。米軍とホーシー派間での双方による攻撃やイスラエルのガザ地区への攻撃が続くなど、情勢は再び緊迫化</li> </ul>
<b>船会社の対応</b>		<ul style="list-style-type: none"> <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>内容の詳細確認・情報収集を継続。配船入れ替えの検討など社内に対応につき協議を開始するとともに、顧客とも情報共有を行っている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>スエズ運河への復帰については、安全の確認が必須であり、タイミングについては不透明な状況</li> </ul>
<b>当社事業への業績影響</b>	<b>自営事業</b>	<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> <li><b>ドライバルク</b>：中長期契約主体の鉄鋼原料船の影響は短期的には限定的。中・小型船は貨物毎にトレードパターンの変化があるものの全体の影響としては限定的と見込む</li> <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> <li><b>自動車船</b>：米国の販売台数1,650万台が相応の規模で減少する可能性あり。当社輸送台数にも影響を見込む</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> <li><b>ドライバルク</b>：鉄鋼原料船は米国寄港が少なく、中・小型船も船型による除外対象が多い上、積荷での寄港は少ないため、影響は限定的</li> <li><b>LNG輸送</b>：中長期的に米国船での輸出割合を増やす内容。短期的には影響なし</li> <li><b>自動車船</b>：米国へ入港する実質すべての自動車船に課徴されるため、影響を見込む</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> <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</li> <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> <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6～7%程度あり、市況への影響あり</li> </ul>
	<b>コンテナ船事業</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>米国発着貨物は世界の2割弱あり、影響を見込む。サービス変更には時間を要するため荷量減少に備え、対応策を検討中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中国建造船による米国寄港回避を検討</li> <li>中国造船所への新規発注に関しては動向を見た上で検討</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。スエズ運河通航復帰の際は高齡船の解撤が増加する可能性あり</li> </ul>

## ご参考：事業説明会の開催予定

事業説明会を近日中に開催する予定です

### ■ 内容について

当社の成長を牽引する役割を担う3事業についてご説明

### ■ 資料のご案内

当日の説明資料やアーカイブ配信については、当社ホームページにて開示予定

### ■ 事業説明会トピックス

		メインスピーカー
開会挨拶		代表執行役社長：五十嵐 武宣
 成長を牽引する役割	自動車船	常務執行役員：杉本 治彦
	鉄鋼原料	専務執行役員：田口 雅俊
	LNG輸送船	専務執行役員：岩下 方誠
閉会挨拶		代表執行役専務：芥川 裕

# | 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	2024年度					2025年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q予想	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
CAPE	\$22,650	\$24,900	\$18,300	\$13,000	\$19,750	\$17,000	\$22,000	\$22,000	\$15,000	\$19,000
PANAMAX (*)	\$16,400	\$13,950	\$10,550	\$9,600	\$12,650	\$13,500	\$13,500	\$13,500	\$11,500	\$13,000
HANDYMAX	\$15,000	\$14,550	\$11,850	\$8,300	\$12,450	\$12,000	\$12,500	\$12,500	\$11,000	\$12,000
SMALL HANDY	\$13,050	\$13,300	\$12,250	\$9,050	\$11,900	\$12,000	\$12,500	\$12,500	\$10,500	\$11,900

### ■ 油槽船市況実績・前提

油槽船市況	2024年度					2025年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q予想	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
VLCC (中東/日本)	\$36,650	\$25,850	\$26,000	\$36,350	\$31,200	\$42,000	\$42,000	\$42,000	\$42,000	\$42,000
AFRAMAX(南方/日本)	\$35,900	\$28,450	\$27,000	\$21,150	\$28,150	\$21,000	\$21,000	\$21,000	\$21,000	\$21,000

### ■ 期末運航隻数規模

船型	2022年度末	2023年度末	2024年度末
CAPE	85	86	85
中・小型船	87	95	86
チップ船	7	11	7
<b>合計</b>	<b>179</b>	<b>192</b>	<b>178</b>
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	24
<b>合計</b>	<b>84</b>	<b>84</b>	<b>83</b>

### ■ 2025年度：運航規模におけるエクスポージャー率

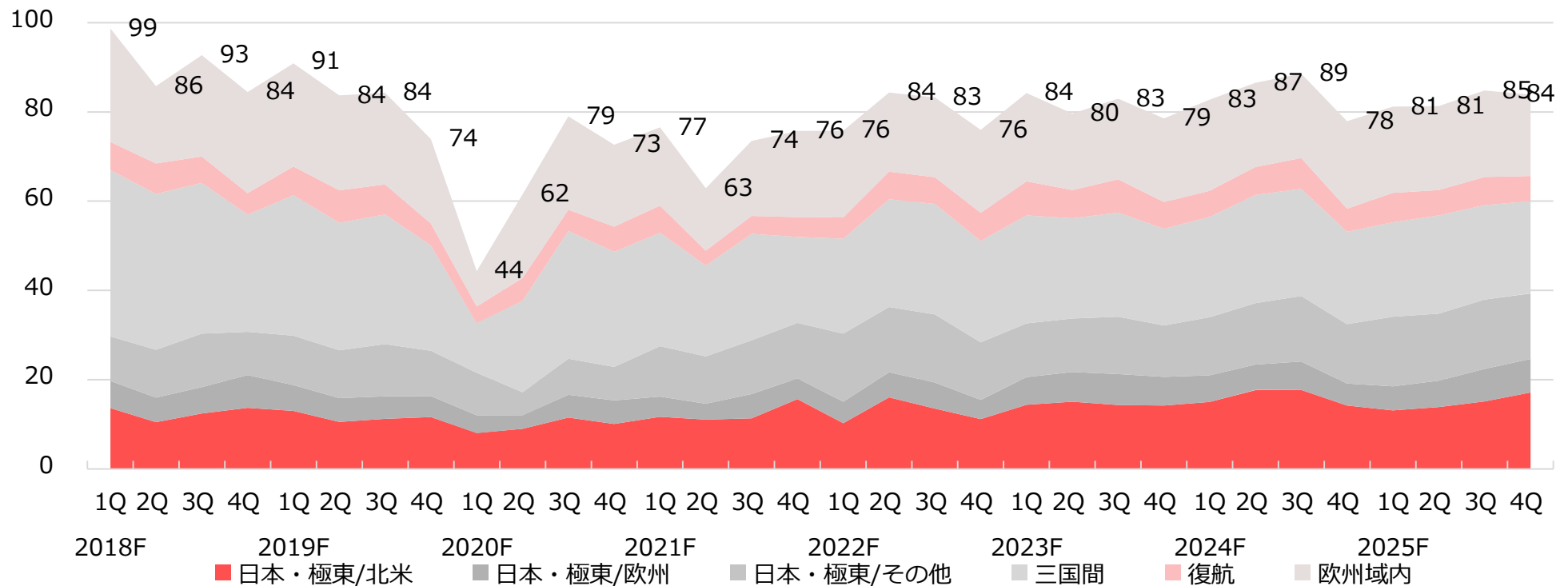
船型	エクスポージャー率
CAPE	16%
中・小型船	21%
チップ船	0%
VLCC	0%
LPG船	0%
電力炭船	15%

\*ドライバルク市況のPANAMAXは、今回より2024年度、2025年度ともに5航路平均を記載

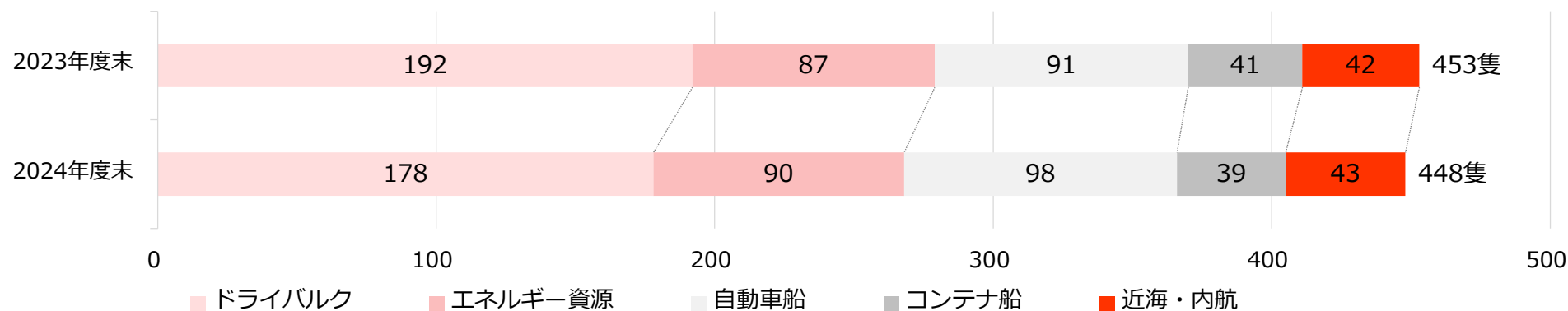
# 自動車船航路別積高実績・前提

輸送台数 (千台)	2024年度					2025年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q予想	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
往航	340	371	387	324	1,423	341	348	379	393	1,461
復航	58	63	69	52	242	66	57	63	56	242
三国間	224	243	241	207	915	211	220	212	207	850
欧州域内	205	189	189	196	778	193	188	193	183	758
合計	827	865	886	779	3,358	812	813	848	839	3,312
船隊規模 (隻数)	91	92	97	98	98	96	98	98	99	99

(10,000 Units)



# グループ船隊構成



船種	2024年度末						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	53	6,548,336	125	15,777,149	178	22,325,485	192	23,672,479
油槽船	11	2,228,599	2	108,320	13	2,336,919	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	791,718	15	1,361,678	24	2,153,396	25	2,241,893
海洋掘削船	1	-	0	-	1	-	1	-
FPSO	2	-	0	-	2	-	1	-
地質調査船	1	3,587	0	-	1	3,587	0	-
液化CO <sub>2</sub> 船	2	20,359	0	-	2	20,359	0	-
LNG燃料供給船	1	2,431	0	-	1	2,431	1	2,431
自動車船	42	634,637	56	1,033,038	98	1,667,675	91	1,528,078
コンテナ船	13	1,143,606	26	2,478,747	39	3,622,353	41	3,820,051
近海・内航	28	310,135	15	131,591	43	441,726	42	345,784
合計	207	15,319,495	241	21,044,432	448	36,363,927	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年度末	
ドライバルク	CAPE	86	85	
	PANAMAX	49	41	
	HANDYMAX	36	39	
	SMALL HANDY	10	6	
	CHIP	11	7	
	<b>セグメント合計</b>		<b>192</b>	<b>178</b>
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	24	
	海洋掘削船	1	1	
	FPSO	1	2	
	地質調査船	0	1	
	液化CO <sub>2</sub> 船	0	2	
	LNG燃料供給船	1	1	
	<b>セグメント合計</b>		<b>87</b>	<b>90</b>
	製品物流	7,000台型	18	24
6,000台型		44	46	
5,000台型		11	10	
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	98	
14,000TEU		12	12	
8,000TEU以上		13	11	
5,500TEU以上		4	4	
コンテナ船 4,200TEU以上		7	7	
1,700TEU以上		5	5	
1,200TEU以上		0	0	
合計		41	39	
近海・内航船		42	43	
<b>セグメント合計</b>			<b>174</b>	<b>180</b>
<b>総合計</b>		<b>453</b>	<b>448</b>	

## ■ 新造船竣工予定（年度別）

竣工隻数	2025	2026	2027
CAPE		2	2
PANAMAX	1	2	
HANDYMAX	1	5	1
LNG船	6	13	4
電力炭船		1	2
液化CO <sub>2</sub> 船	1		
自動車船(7,000台型)	5		3
近海・内航船		2	1
<b>合計</b>	<b>14</b>	<b>25</b>	<b>13</b>

**【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。

