2026年度第２四半期

決算説明会資料

2026年11月４日

"K" LINE
川崎汽船株式会社

目次

■A. 2026年度第２四半期決算概要

A-１　：2026年度第２四半期業績

A-２　：セグメント別第２四半期業績

■B. 2026年度通期業績予想

B-１　：2026年度通期業績予想

B-２　：セグメント別通期業績予想

B-３　：2026年度収支変動要因（2026年８月公表比）

■C. 中期経営計画の状況・進捗

C-１～２　：資本政策

C-３～４　：事業環境

■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. 2026年度
第２四半期決算概要

A-１：2026年度第２四半期業績

連結　第２四半期決算概要

（億円）

売上高及び段階損益	2026年度 1Q 実績	2026年度 2Q 実績	2026年度 上期 実績	2025年度 上期 実績	前年同期比 増減額	2026年度 8月公表 上期 予想	8月公表比 増減額
売上高	2,868	3,151	6,020	5,005	1,014	5,745	275
営業損益	195	316	512	429	82	420	92
経常損益	240	943	1,183	596	587	800	383
親会社株主に帰属する中間純損益	233	1,011	1,245	686	558	860	385
為替レート(/$)	¥159.89	¥161.04	¥160.47	¥146.18	¥14.29	¥157.01	¥3.46
燃料油価格(/MT)	$787	$788	$788	$547	$241	$790	△$2

主な財務指標（連結）

（億円）

指標	2026年度 2Q末	2025年度末	増減額
自己資本	17,468	18,027	△ 558
有利子負債	3,225	2,960	264
DER	18.5%	16.4%	2.0ポイント
自己資本比率	75.5%	76.9%	△1.4ポイント

*2026年度２Q末のオフバラ傭船料（5,500～6,500億円）含む自己資本比率は59~61%

主な変動ポイント（前年同期比）

- 営業損益：中東情勢による燃料価格の上昇など費用増はあったものの、ドライバルク事業の堅調な市況に支えられ増益
- 経常損益：ONE社からの持分法損益が増加した結果、大幅増益
- 中間純損益：保有船舶の売却等により特別利益を計上

A-２：セグメント別第２四半期業績

セグメント別　第２四半期業績

（億円）

セグメント （上段：売上高） （下段：経常損益）	2026年度 1Q 実績	2026年度 2Q 実績	2026年度 上期 実績	2025年度 上期 実績	前年同期比 増減額	2026年度 8月公表 上期 予想	8月公表比 増減額
ドライバルク	903	992	1,895	1,443	452	1,840	55
	90	70	160	13	146	145	15
エネルギー資源	298	303	602	491	110	570	32
	32	15	48	54	△ 6	40	8
製品物流	1,660	1,855	3,515	3,055	459	3,325	190
	108	872	981	573	407	625	356
うち、自動車船事業	1,014	1,186	2,200	1,889	310	2,110	90
	21	132	153	301	△ 147	120	33
うち、コンテナ船事業	186	195	381	326	55	370	11
	54	689	744	221	523	435	309
その他	5	0	6	14	△ 7	10	△ 4
	4	1	6	0	5	0	6
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-
	4	△ 17	△ 12	△ 45	33	△ 10	△ 2
合計	2,868	3,151	6,020	5,005	1,014	5,745	275
	240	943	1,183	596	587	800	383

*2026年度からの一部事業のセグメント変更に伴い、2025年度はセグメント変更後の数値を記載

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**
  - 活発な輸送需要を背景に、大型船、中・小型船ともに市況は堅調に推移
  - 前年同期を上回る市況水準に加え、為替影響などもあり前年同期比で大幅増益
- **エネルギー資源**
  - LPG船・タンカー市況が好調に推移した一方で、前年同期の投資先の税効果見直しによる一過性利益の剥落などもあり、前年同期比で減益
- **製品物流**
  - 自動車船事業：中東情勢に起因する船腹稼働率の低下、燃料費等の運航費増加などの影響を受け、前年同期比で大幅減益
  - コンテナ船事業：燃料価格上昇などにより運航コストが増加したものの、中東情勢や港湾混雑による船腹需給の引き締まりを背景に、短期運賃が上昇。前年同期比で大幅増益

B. 2026年度
通期業績予想

B-１：2026年度通期業績予想

連結　通期業績予想（2026年10月23日付適時開示「2027年３月期 業績予想の修正に関するお知らせ」の業績予想数値から変更無し）

（億円）

売上高及び段階損益	2026年度 1Q 実績	2026年度 2Q 実績	2026年度 上期 実績	2026年度 下期 予想	2026年度 通期 予想	2025年度 通期 実績	前期比 通期 増減額	2026年度 8月公表 通期 予想	8月公表比 通期 増減額
売上高	2,868	3,151	6,020	5,680	11,700	10,183	1,517	10,700	1,000
営業損益	195	316	512	398	910	841	69	850	60
経常損益	240	943	1,183	717	1,900	1,091	809	1,350	550
親会社株主に帰属する当期純損益	233	1,011	1,245	655	1,900	1,329	571	1,350	550
為替レート(/$)	¥159.89	¥161.04	¥160.47	¥151.23	¥155.85	¥150.23	¥5.62	¥153.50	¥2.34
燃料油価格(/MT)	$787	$788	$788	$821	$805	$528	$277	$718	$87

通期業績　主な変動ポイント

- 経常損益は堅調な市況推移を見込むドライバルク事業の増益、短期運賃の上昇によるコンテナ船事業の収支改善などにより、８月公表比＋550億円の1,900億円、当期純損益も同＋550億円の1,900億円を見込む

前提

- 為替レート　¥155.85/$（期中平均レート）
- 燃料油価格　$805/MT
- 市況前提　Appendixご参照
- ホルムズ海峡は27年３月末に向けて正常化し、27年４月以降は通航再開前提
- 通期でスエズ運河の通航は見込まず、喜望峰経由ルート継続前提*1

変動影響（６か月間）

- 為替レート変動　１円変動　±12億円 *2
- 燃料油価格変動　10ﾄﾞﾙ変動　±5.0億円

*1 ONE社は一部航路でスエズ運河の通航を再開予定
*2 ONE社持分法損益に係る為替変動を含む

株主還元

- 配当　2026年度の年間配当は、120円/株（中間・期末配当：各60円/株）を予定
- 自己株式取得　2026年５月29日に公表した自己株式の取得については、９月18日に公表したとおり、44,429千株/1,225億円の自己株式取得が終了

今回取得した自己株式については、10月２日に消却

➡ 詳細： C-2

B-２：セグメント別通期業績予想

連結　通期業績予想

（億円）

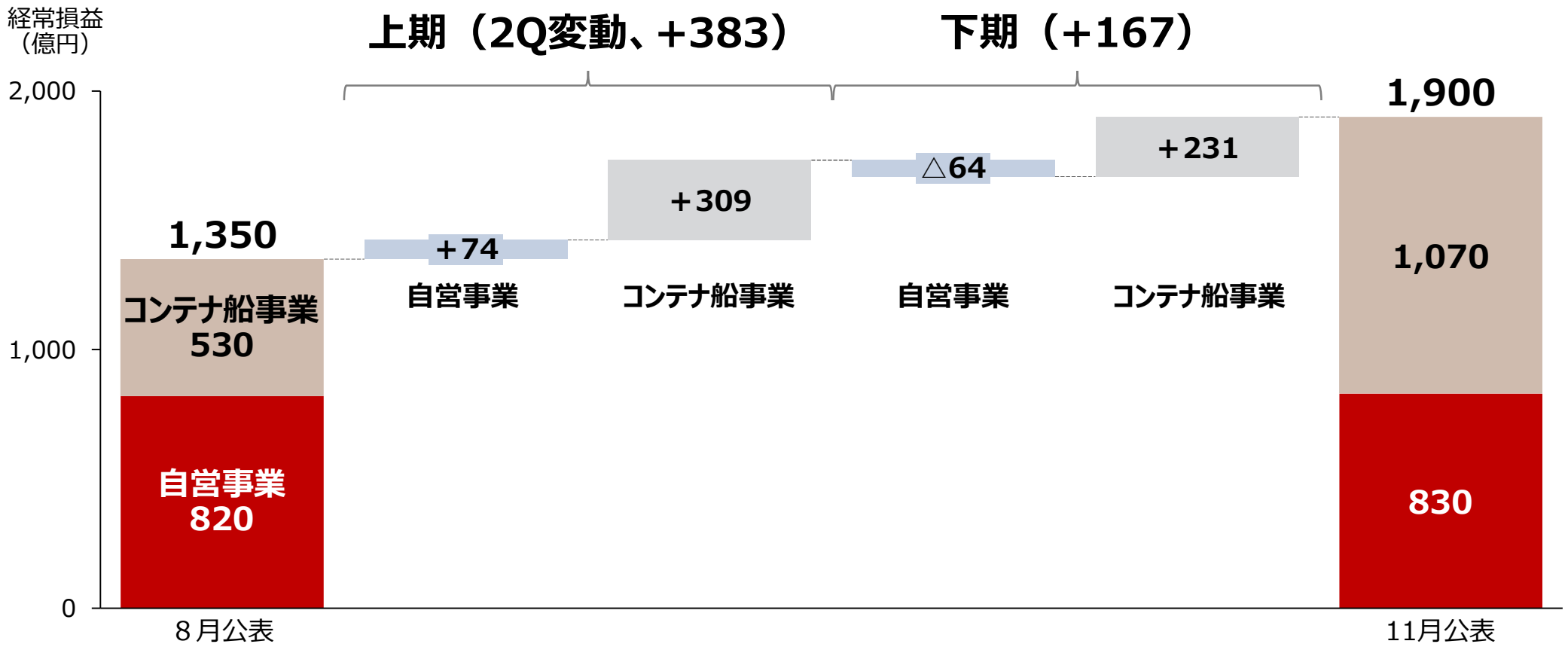
セグメント （上段：売上高） （下段：経常損益）	2026年度 1Q 実績	2026年度 2Q 実績	2026年度 上期 実績	2026年度 下期 予想	2026年度 通期 予想	2025年度 通期 実績	前期比 通期 増減額	2026年度 8月公表 通期 予想	8月公表比 通期 増減額
ドライバルク	903	992	1,895	1,730	3,625	2,955	670	3,155	470
	90	70	160	160	320	115	205	215	105
エネルギー資源	298	303	602	523	1,125	1,004	121	1,025	100
	32	15	48	12	60	107	△ 47	75	△ 15
製品物流	1,660	1,855	3,515	3,425	6,940	6,200	740	6,500	440
	108	872	981	584	1,565	908	657	1,090	475
うち、自動車船事業	1,014	1,186	2,200	2,205	4,405	3,831	574	4,105	300
	21	132	153	177	330	511	△ 181	405	△ 75
うち、コンテナ船事業	186	195	381	339	720	668	52	705	15
	54	689	744	326	1,070	240	830	530	540
その他	5	0	6	4	10	22	△ 12	20	△ 10
	4	1	6	△ 6	0	5	△ 5	0	-
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4	△ 17	△ 12	△ 33	△ 45	△ 46	1	△ 30	△ 15
合計	2,868	3,151	6,020	5,680	11,700	10,183	1,517	10,700	1,000
	240	943	1,183	717	1,900	1,091	809	1,350	550

*2026年度からの一部事業のセグメント変更に伴い、2025年度はセグメント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**
  - 底堅い輸送需要により、大型船、中・小型船ともに前期を上回る市況推移を見込み、前期比で大幅増益を見込む
- **エネルギー資源**
  - 前期に生じた税効果見直しによる一過性利益の剥落等で減益を見込む
- **製品物流**
  - **自動車船事業**：中東情勢悪化を受け、燃料価格の上昇等により運航費増加、大幅減益を見込む
    引き続き不透明な状況が続くと予想され、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**：中東情勢などの不透明な事業環境が継続
    上期の堅調な市況を背景に、前期比で大幅増益を見込む
    ONE社は、情勢変化を注視し、機動的な配船と効率的なオペレーションを継続

B-３：2026年度収支変動要因（2026年８月公表比）



■変動要因（8月公表比）

➢ **上期**

- **自営事業：**自動車船では中東情勢の影響が続くも、高収益貨が増加、また堅調なドライバルク市況の影響などにより、増益
- **コンテナ船事業：**船腹需給の引き締まりを背景にした短期運賃の上昇により、大幅増益

➢ **下期**

- **自営事業：**ドライバルク市況は底堅い推移を見込むが、燃料価格高止まり等による自動車船の運航費増加などにより、減益を見込む
- **コンテナ船事業：**短期運賃は、従来予想を上回る水準で推移する見通しで大幅増益を見込む

C. 中期経営計画の状況・進捗

C-１：資本政策の進捗と企業価値向上に向けて

「稼ぐ力」の強化を進めるとともに、最適資本構成とキャッシュアロケーションを意識する
資本効率と財務健全性を両立し、更なる企業価値の向上に努める

稼ぐ力の強化

中計期間 営業CF 1.5兆円

- **中計最終年26年度の経常損益は1,900億円を見込む**(26年８月公表比+550億円)
- **中計期間の営業CF見込みは1.5兆円**(26年８月公表比変更なし)

投資計画（成長投資の促進）

中計期間 投資CF 6,100億円

- 企業価値向上に必要な投資は投資規律を緩めず促進
- **中計期間の投資CFは6,100億円**(26年８月公表比変更なし)を見込む
- 「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
- **「まずは短期的に自己資本比率(オフ込)50%前後をめど」に資本適正化を目指す**

経営管理の更なる高度化

ROIC ７%（26年度見込み）

- 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

株主還元政策

株主還元 8,800億円以上

還元方針		**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** **中計期間の還元総額は8,800億円以上**(26年８月公表比変更なし)を予定
26年度還元	配当	**26年度：年間配当120円/株を予定**(26年８月公表比変更なし)
	機動的な追加還元	**44,429千株/1,225億円の自己株式取得が終了し、全量を消却**

企業価値向上に向けて

PBR 1.0倍以上の定常化

- 将来的な**ROE15%以上**の実現を目指し、資本コストの低減、成長戦略の遂行による市場への成長期待の浸透を図ることで、**PBR1.0倍以上**の定常化を目指す
- 2025年３月28日から指名委員会等設置会社に移行

C-２：株主還元政策

まずは短期的に自己資本比率(オフ込)50%前後をめどに資本適正化を目指す方針に基づき、
44,429千株/1,225億円の自己株式取得を実施

■ 中計期間の還元総額（予定）

8,800億円以上
(26年８月公表比変更なし)

■ 配当（予定）

2026年度
120円/株 (中間・期末、各60円/株)
（26年８月公表比変更なし）

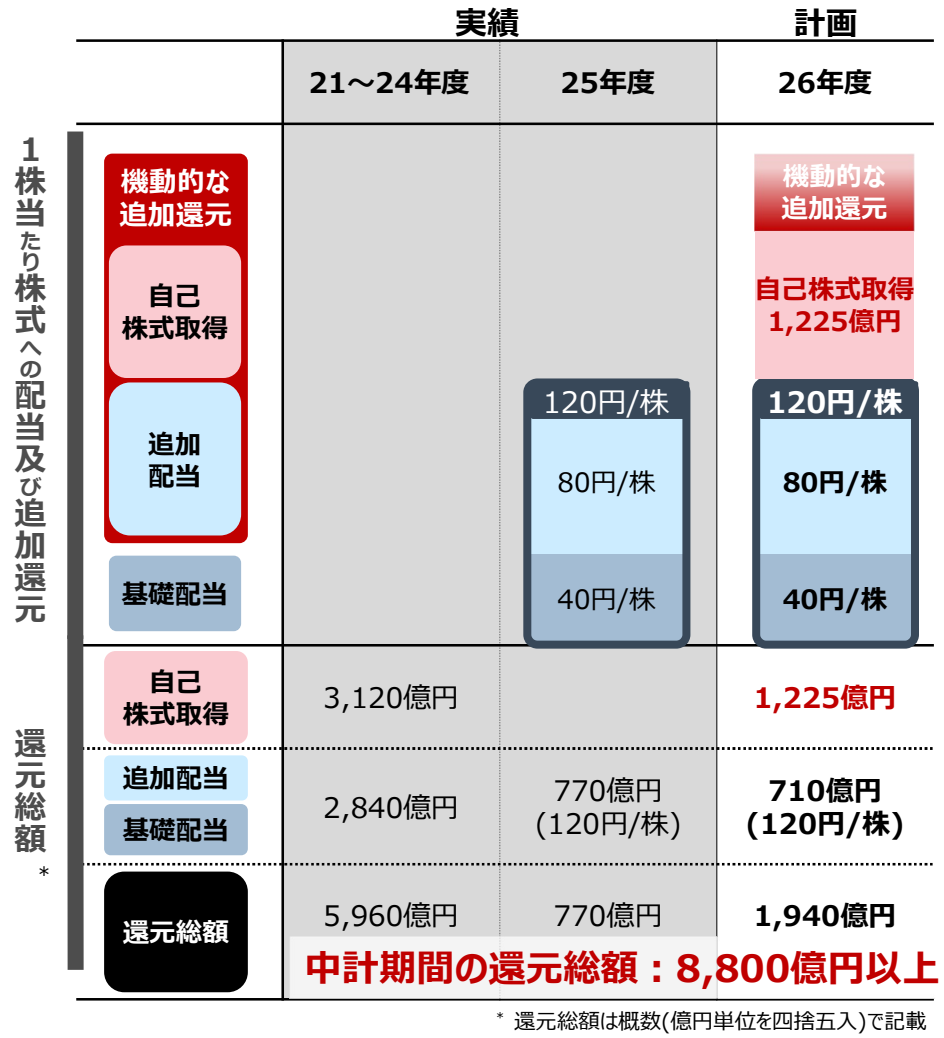
■ 更なる機動的な追加還元

44,429千株/1,225億円の自己株式取得が終了

- 今回取得した自己株式については、2026年10月２日に消却

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



* 還元総額は概数(億円単位を四捨五入)で記載

C-３：事業環境の変化

**中東情勢をはじめとする地政学的リスクの顕在化による世界経済の下押し懸念は継続、
各国の通商政策や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	• **米中対立や、ロシア・ウクライナ、中東情勢の緊迫化などによる経済分断は継続** • **ホルムズ海峡を巡る中東情勢の緊迫化により、エネルギーサプライチェーンが不安定化し、サプライチェーンに変化の兆しも** • 日中情勢についても注視が必要	• **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	• 2025年10月の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CO_2排出規制開始と対応 • **中東情勢悪化によるエネルギー不足・価格高騰**
想定されるリスク・機会	• **ホルムズ海峡の通航については、船員・貨物・船舶の安全を最優先に慎重に対応** • **スエズ運河回避・喜望峰経由といった迂回対応の解除については、引き続き慎重な見極めが必要な状況**（ONE社は一部航路でスエズ運河の通航を再開予定） • 貿易への影響懸念 • 資源供給への影響懸念	• **サプライチェーンの再編とトレードパターン変化** • **人件費上昇や原油高を通じたインフレ圧力が世界経済の下押し要因となる可能性** • **各国の金融・通商政策の変更に伴う経済動向への影響**	• 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 • 短期的に中東情勢によるエネルギー価格高騰を背景としたコスト増 • エネルギー価格高騰により長期的に低・脱炭素化が加速し、エネルギー調達方針の変更に伴う事業機会創出の可能性も

当社の対応

- 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

C-４：海運業を取りまく環境

中東情勢(イスラエル・米国とイラン、イスラエルとパレスチナ、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	• 米国・イラン間の軍事衝突及び報復の応酬により、ホルムズ海峡やバブ・エル・マンデブ海峡では商船攻撃を受けて通航が大きく制約されるなど、中東の安全保障リスクは高止まり	**ホルムズ海峡**	• ホルムズ海峡の通航については、関係当局および業界団体からの航行回避勧告を踏まえ、船員・貨物の安全を最優先とし、お客様や関係者と協議の上、慎重に対応	• 短期的には滞船の発生や燃料費・戦争保険料の上昇を通じて運航コストを押し上げる一方、世界景気の減速が進んだ場合には、中長期的に荷動きが鈍化し、市況の下押し要因となる • **ドライバルク**：影響は軽微 • **エネルギー資源**：中東積みから他地域積地へ代替配船 • **自動車船・コンテナ船**：一定の影響あり
		スエズ運河	• スエズ運河の通航再開には、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再開を判断（ONE社は一部航路でスエズ運河の通航を再開予定）	• **ドライバルク**：船腹供給への影響は1～2%程度のため限定的 • **LNG船**：中長期契約により短期的影響はない見込み • **自動車船**：船腹供給への影響は4～5%程度 • **コンテナ船**：船腹供給への影響は10%程度 スエズ運河通航再開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	• 米国は7月24日、通商法301条に基づく新関税を日本・EU等60カ国・地域に発動すると発表（日本は原則として12.5%適用） • 一方、232条関税対象品目（鉄鋼、アルミ、自動車・同部品等）は対象外となり、既存の232条関税体系が継続適用される	• 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		• **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	• 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 • USTRは、入港料課徴の停止措置を2027年1月9日まで2か月延長する案を公表	• 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		• **自動車船・コンテナ船**：一定の影響あり

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	2025年度					2026年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績	3Q予想	4Q予想	通期予想
CAPE (180/182型)*	$18,700	$24,700	$28,900	$22,900	$23,800	$39,800	$44,850	$41,000	$27,000	$38,150
PANAMAX (82型)	$11,850	$15,950	$16,050	$15,400	$14,800	$19,250	$20,250	$20,000	$16,000	$18,850
HANDYMAX (58型)	$10,150	$15,050	$15,400	$12,550	$13,300	$17,350	$19,250	$18,000	$14,000	$17,150
SMALL HANDY (38型)	$10,600	$13,050	$15,000	$12,400	$12,750	$14,950	$16,450	$16,500	$12,500	$15,100

*ドライバルク市況のCAPEは、2025年度はCAPE180型、2026年度はCAPE182型を用いて記載

油槽船市況実績・前提

油槽船市況	2025年度					2026年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績	3Q予想	4Q予想	通期予想
VLCC (中東/日本)	$33,150	$47,650	$113,650	$246,150	$110,150	$130,350	$336,350	$42,000	$42,000	$137,700
AFRAMAX (南方/日本)	$22,650	$21,350	$35,850	$42,350	$30,550	$40,650	$43,850	$26,000	$26,000	$34,150

運航隻数規模

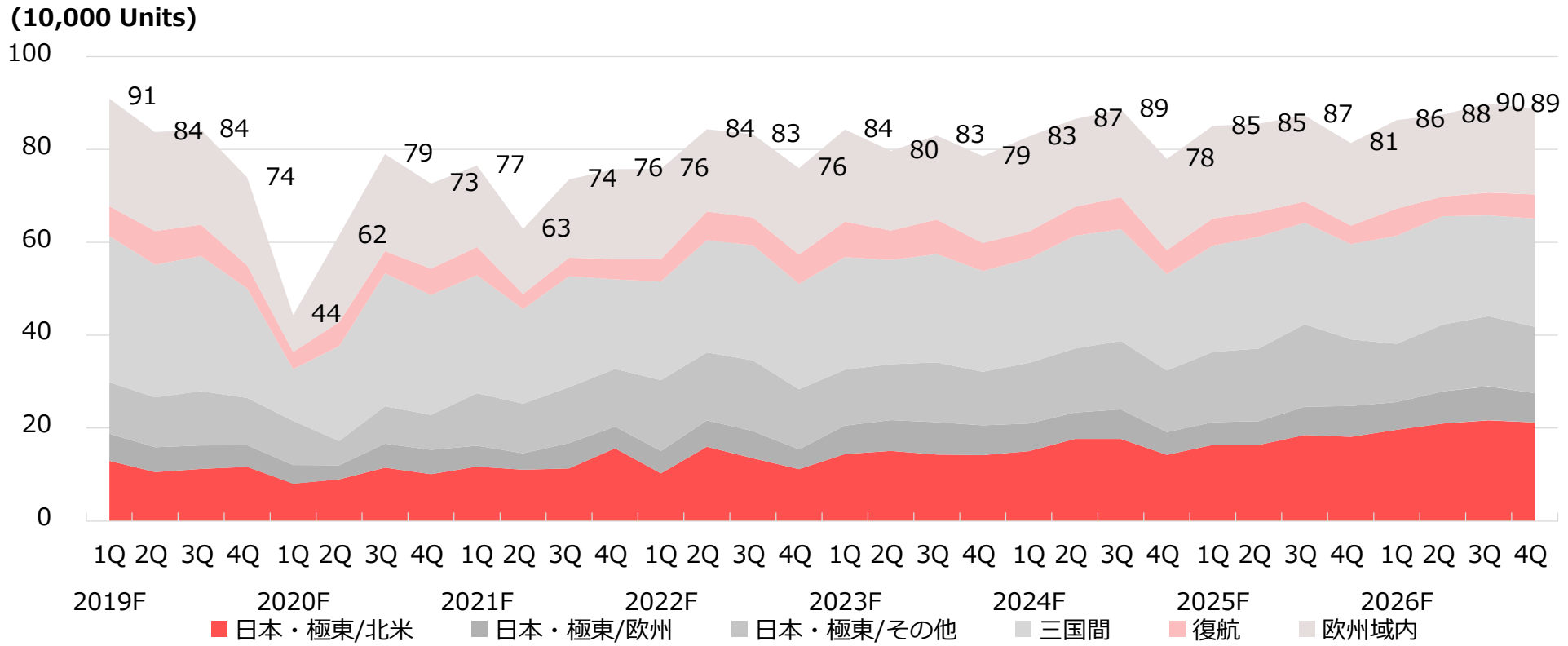
船型	2024年度末	2025年度末	2026年度 9月末
CAPE	85	73	79
中・小型船	86	84	80
チップ船	7	6	6
合計	**178**	**163**	**165**
VLCC	6	6	5
LPG船	5	5	5
他油槽船	2	2	2
LNG船	46	53	54
電力炭船	24	26	23
合計	**83**	**92**	**89**

2026年度：運航規模におけるエクスポージャー率（６か月間）

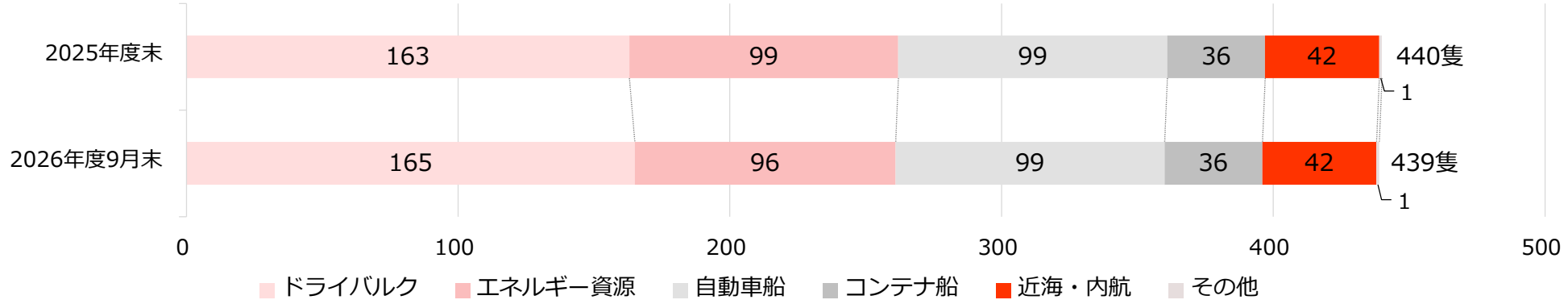
船型	エクスポージャー率
CAPE	12%
中・小型船	21%
チップ船	0%
VLCC	0%
LPG船	0%
電力炭船	0%

自動車船航路別積高実績・前提

輸送台数（千台）	2025年度					2026年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績	3Q予想	4Q予想	通期予想
往航	364	371	423	391	1,549	381	423	441	418	1,663
復航	58	54	45	40	197	58	42	49	52	201
三国間	229	240	219	205	893	233	233	217	233	916
欧州域内	199	189	186	176	751	191	177	192	184	744
合計	850	855	873	812	3,390	863	875	899	887	3,524
船隊規模（隻数）	95	98	98	99	99	98	99	100	100	100



グループ船隊構成



	2026年度9月末						2025年度末	
	所有船		傭船		合計		合計	
船種	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	46	5,910,847	119	14,924,241	165	20,835,088	163	20,051,466
油槽船	11	1,980,282	1	54,149	12	2,034,431	13	2,336,919
LNG船	52	4,419,857	2	153,950	54	4,573,807	53	4,441,332
電力炭船	9	792,298	14	1,272,926	23	2,065,224	26	2,316,433
海洋掘削船	1	-	0	-	1	-	1	-
FPSO	2	-	0	-	2	-	2	-
地質調査船	1	3,587	0	-	1	3,587	1	3,587
液化CO_2船	3	30,541	0	-	3	30,541	3	30,541
自動車船	49	771,476	50	928,494	99	1,699,970	99	1,693,358
コンテナ船	12	1,149,634	24	2,306,986	36	3,456,620	36	3,456,620
近海・内航	28	310,135	14	118,715	42	428,850	42	428,850
LNG燃料供給船	1	2,431	0	-	1	2,431	1	2,431
合計	215	15,371,088	224	19,759,461	439	35,130,549	440	34,761,537

*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
*2026年度からの一部事業のセグメント変更に伴い、2025年度末はセグメント変更後の区分で記載

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		2025年度末	2026年度9月末
ドライバルク		CAPE	73	79
		PANAMAX	35	38
		HANDYMAX	42	32
		SMALL HANDY	7	10
		CHIP	6	6
	セグメント合計		**163**	**165**
エネルギー資源	油槽船	原油タンカー/VLCC	6	5
		原油タンカー/AFRAMAX	2	2
		LPG船	5	5
		合計	13	12
		LNG船	53	54
		電力炭船	26	23
		海洋掘削船	1	1
		FPSO	2	2
		地質調査船	1	1
		液化CO_2船	3	3
	セグメント合計		**99**	**96**
製品物流	自動車船	7,000台型	29	30
		6,000台型	43	43
		5,000台型	10	10
		4,000台型	8	7
		3,000台型	0	0
		2,000台型	4	4
		2,000台型未満	5	5
		合計	99	99
	コンテナ船	14,000TEU	12	12
		8,000TEU以上	11	11
		5,500TEU以上	2	2
		4,200TEU以上	7	7
		1,700TEU以上	4	4
		1,200TEU以上	0	0
		合計	36	36
	近海・内航船		42	42
	セグメント合計		**177**	**177**
その他	LNG燃料供給船		1	1
総合計			**440**	**439**

今後の新造船竣工予定（年度別）

竣工隻数	2026	2027	2028
CAPE	1	4	8
PANAMAX	1		
HANDYMAX	2	1	1
SMALL HANDY	1		
LNG船	8	5	
電力炭船	1	2	
液化CO_2船			1
自動車船(7,000台型)		3	1
自動車船(2,000台型未満)			3
近海・内航船	2	1	1
合計	16	16	15

*2026年度からの一部事業のセグメント変更に伴い、2025年度末はセグメント変更後の区分で記載

【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。

"K" LINE
川崎汽船株式会社