



# 2023年度第2四半期 決算説明会資料

2023年11月2日

 **K** **LINE**  
川崎汽船株式会社

# 目次

## ■ A. 2023年度第2四半期決算概要

- A-1 : 2023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. 2023年度通期業績予想と取組み

- B-1 : 2023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 : 自営事業のポイント（前年通期実績比）

## ■ 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 : 【事業戦略】鉄鋼原料・自動車船－成長戦略の進捗
- C-3 : 【事業戦略】LNG輸送船・新規事業領域－成長戦略の進捗
- C-4 : 【資本政策】企業価値向上へ向けた取組みとPBRの関係性
- C-5 : 【資本政策】資本政策の進捗と企業価値向上に向けて
- C-6 : 【資本政策】株主還元政策
- C-7 : 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. 2023年度 第2四半期決算概要

# A-1 : 2023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	2023年度			前年同期比		1Q公表比	
	1Q実績	2Q実績	上期実績	上期前年実績	増減額	上期予想	増減額
売上高	2,222	2,367	4,589	4,828	△ 239	4,510	79
営業損益	196	250	446	529	△ 83	435	11
経常損益	491	361	852	5,675	△ 4,822	700	152
親会社株主に帰属する 四半期純損益	385	246	631	5,654	△ 5,022	550	81
為替レート(/\$)	¥135.81	¥144.05	¥139.93	¥131.56	¥8.37	¥137.07	¥2.86
燃料油価格(/MT)	\$609	\$602	\$605	\$850	△\$245	\$605	△\$0

## ■ 主な財務指標

(億円)

指標	2023年度2Q末	2022年度末	増減額
自己資本	15,837	15,153	683
有利子負債	3,570	3,516	53
DER	23%	23%	△1ポイント
自己資本比率	74%	74%	-

## ■ 主な変動要素（前年同期比）

- ▶ 自動車船事業において、輸送台数の増加による改善があったものの、ドライバルク市況が滞船緩和などコロナ影響剥離を受け、軟化したことにより、営業損益が減少
- ▶ 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、市況の平常化の過程にあることに加え荷動きに力強さは見られず、経常損益、当期純損益が減少

# 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

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2023年度			前年同期比		1Q公表比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	上期 前年実績	増減額	上期 予想	増減額
ドライバルク	725	650	1,375	1,715	△ 339	1,430	△ 55
	15	13	28	248	△ 219	30	△ 2
エネルギー資源	236	278	514	507	6	470	44
	24	27	52	89	△ 36	35	17
製品物流	1,231	1,414	2,646	2,546	99	2,560	86
	459	339	798	5,369	△ 4,570	665	133
うち、コンテナ船事業	102	190	292	244	48	245	47
	255	107	362	5,047	△ 4,684	285	77
その他	28	24	53	59	△ 5	50	3
	7	3	11	5	6	10	1
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-
	△ 16	△ 22	△ 38	△ 36	△ 1	△ 40	2
合計	2,222	2,367	4,589	4,828	△ 239	4,510	79
	491	361	852	5,675	△ 4,822	700	152

## ■ 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、中国の実需回復の遅れに加えて、滞船緩和が進んだことで船腹需給が緩み軟化したが、足元では中国の鉄鋼内需回復への期待感と季節的要因により上昇
- 中・小型船市況は、欧州等遠隔地向け石炭・鋼材輸送の減少等により下落したが、穀物の輸送需要増加による滞船とパナマ運河の渾水等の季節的要因により、船舶稼働率が押し下げられ、足元では上昇

### ▶ 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
- 一方で、前年度に実施した運航船舶の見直し等もあり、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を背景とした生産・出荷への影響が漸減するなかで、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り組みを継続
- コンテナ船事業では、ピークシーズンに入っても荷動きの回復に力強さは見られず、また新造船竣工もあり市況の上昇トレンドは継続せず
- ONE社では、減便やサービスの合理化を実施し黒字を確保したものの、前年同期比で大幅な減益

\*2023年度より一般管理費等の配賦方法を一部変更しており、比較対象となる2022年度実績の数値も変更後の方法により作成



## **B. 2023年度 通期業績予想と取組み**

# B-1 : 2023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	2023年度					前年同期比		1Q公表比	
	1Q実績	2Q実績	上期実績	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	2,222	2,367	4,589	4,711	9,300	9,426	△ 126	9,000	300
営業損益	196	250	446	474	920	788	132	890	30
経常損益	491	361	852	498	1,350	6,908	△ 5,558	1,350	-
親会社株主に帰属する 当期純損益	385	246	631	419	1,050	6,949	△ 5,899	1,200	△ 150
為替レート(/\$)	¥135.81	¥144.05	¥139.93	¥141.60	¥140.76	¥135.07	¥5.70	¥136.04	¥4.73
燃料油価格(/MT)	\$609	\$602	\$605	\$644	\$624	\$769	△\$145	\$613	\$11

## ■ 通期業績 主な変動ポイント (前年同期比)

- ▶ 営業損益は、ドライバルク市況の軟化による影響などがあるものの、自動車船事業が堅調に推移する予想により2022年度比132億円の改善を見込む
- ▶ 経常損益は、コンテナ船事業における想定以上の市況悪化が見込まれるものの、自動車船事業は堅調に推移しており、1,350億円の見込みを維持
- ▶ 当期純損益は、一過性影響により、1,050億円を見込む

### ■ 前提

- ▶ 為替レート ¥140.76/\$ (期中平均レート)
- ▶ 燃料油価格 \$624/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 ±9億円
- ▶ 燃料油価格変動 10ドル変動 ±0.2億円

\*ONE社持分法損益に係る為替変動を含む

### ■ 還元

配当 : 中間配当は100円/株を実施、期末配当は引き続き100円/株を予定、年間配当は200円/株を予定

追加還元 : 2023年8月3日に公表した自己株式の取得については、10月18日に公表したとおり、総額562億円、株式総数11,676,000株の自己株式取得を実施  
今回取得した自己株式については、原則として消却を予定

→ 詳細 : C-6

## 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)	2023年度					前年同期比		1Q公表比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	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	725	650	1,375	1,365	2,740	3,122	△ 382	2,650	90
	15	13	28	57	85	191	△ 106	90	△ 5
エネルギー資源	236	278	514	496	1,010	1,002	8	950	60
	24	27	52	28	80	90	△ 10	80	-
製品物流	1,231	1,414	2,646	2,804	5,450	5,197	253	5,300	150
	459	339	798	452	1,250	6,699	△ 5,449	1,250	-
うち、コンテナ船事業	102	190	292	268	560	493	67	520	40
	255	107	362	68	430	6,088	△ 5,658	490	△ 60
その他	28	24	53	47	100	103	△ 3	100	-
	7	3	11	△ 1	10	8	2	10	-
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 16	△ 22	△ 38	△ 37	△ 75	△ 80	5	△ 80	5
合計	2,222	2,367	4,589	4,711	9,300	9,426	△ 126	9,000	300
	491	361	852	498	1,350	6,908	△ 5,558	1,350	-

### ■ 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

- 中国経済の先行き不透明感、欧米を中心としたインフレ・高金利による景気停滞などの懸念要素があるものの、限定的な新造船竣工を背景に船腹需給が引き締まり、市況は底堅く推移していく見込み

#### ▶ エネルギー資源

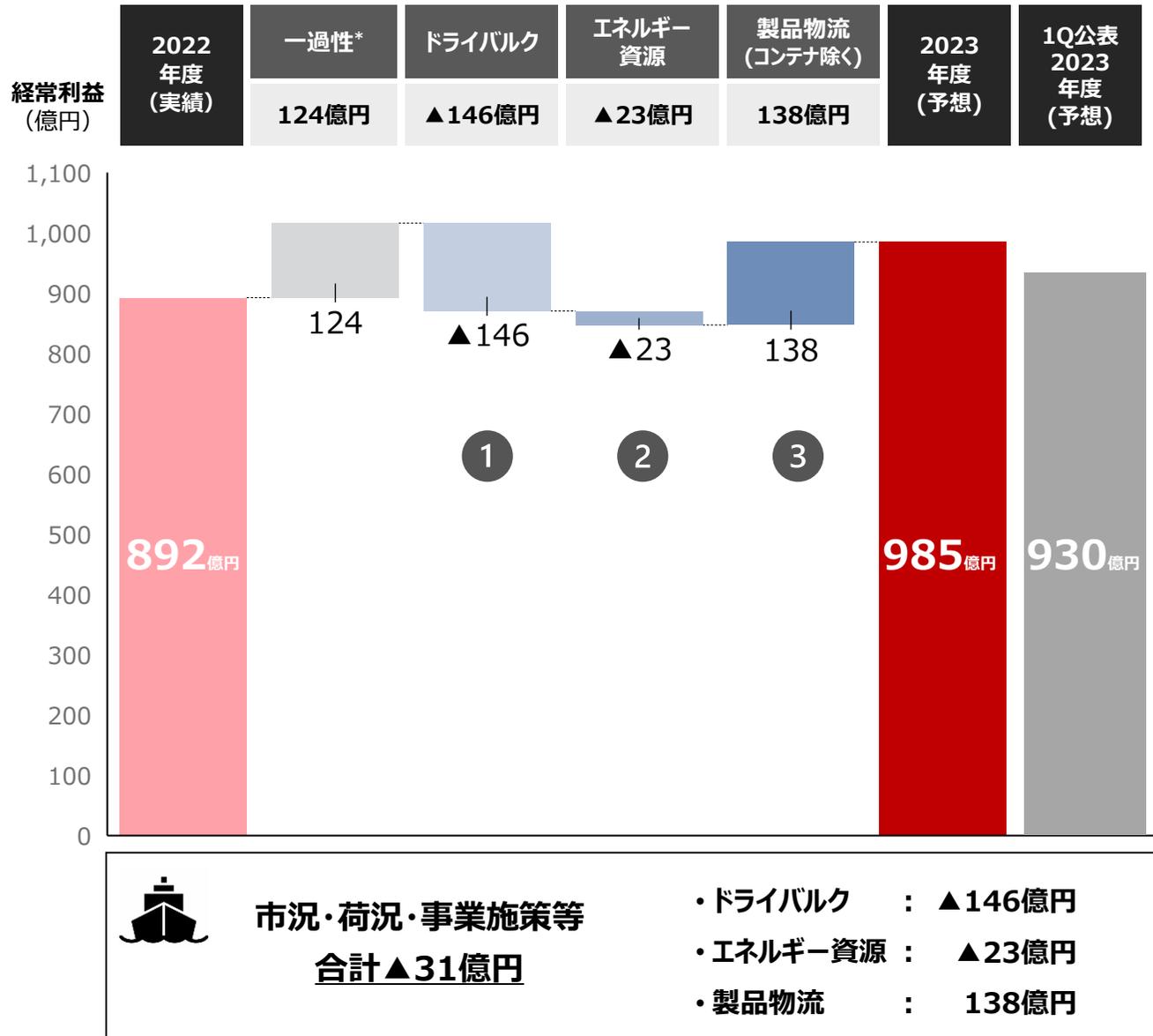
- LNG船、電力炭船、VLCC（大型原油船）及びLPG船において、中長期契約のもとで安定収益を確保する見込み

#### ▶ 製品物流

- 自動車船事業では、経済活動が正常化に向かうなかで、半導体や部品供給の改善に伴い、生産・出荷の回復基調により、タイトな需給が継続する見込み
- 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、荷量は年度後半にかけて緩やかな回復を見込むが、欧米の消費国での在庫の高止まりと新造船による船舶供給増加に加え季節要因もあり下期は厳しい事業環境が継続する見通し
- ONE社では、引き続き需要変動に合わせた機動的な対応を実施

# B-3 : 自営事業のポイント (前年通期実績比)



## 1 ドライバルク

- 昨年度と比べ、市況の軟化による影響があるものの、運航効率改善やコスト削減等の収支改善策に取り組む
- 中長期契約の継続・上積みによる安定収益を確保
- 環境対応ニーズが強まるなか、事業基盤と高い輸送品質を生かした営業活動を積極的に行い、中長期契約の上積みによる安定収益拡充と適切なリスクコントロールを実施

## 2 エネルギー資源

- 中長期契約により想定どおりの安定収益を確保

## 3 製品物流 (コンテナ船を除く)

### 自動車船

- 運賃修復による収益性の改善
- 船隊適正化及び運航・配船効率向上の継続的取組み
- 世界自動車販売市場は、地政学的リスク及び世界経済のリセッションリスクは残るものの、経済活動が正常化に向かうなかで、半導体や部品供給の改善に伴い、前年度比での生産・出荷の回復基調が継続する見通し

### 近海・内航・港湾・物流

- 近海・内航事業では、市況が低調に推移する見通しであるため、適切な市況エクスポージャーの管理を継続するとともに、運航効率の改善やコスト削減に取り組む

\*一過性要因:主に為替影響

\*2023年度より一般管理費等の配賦方法を一部変更しており、比較対象になる2022年度実績の数値も変更後の方法により作成

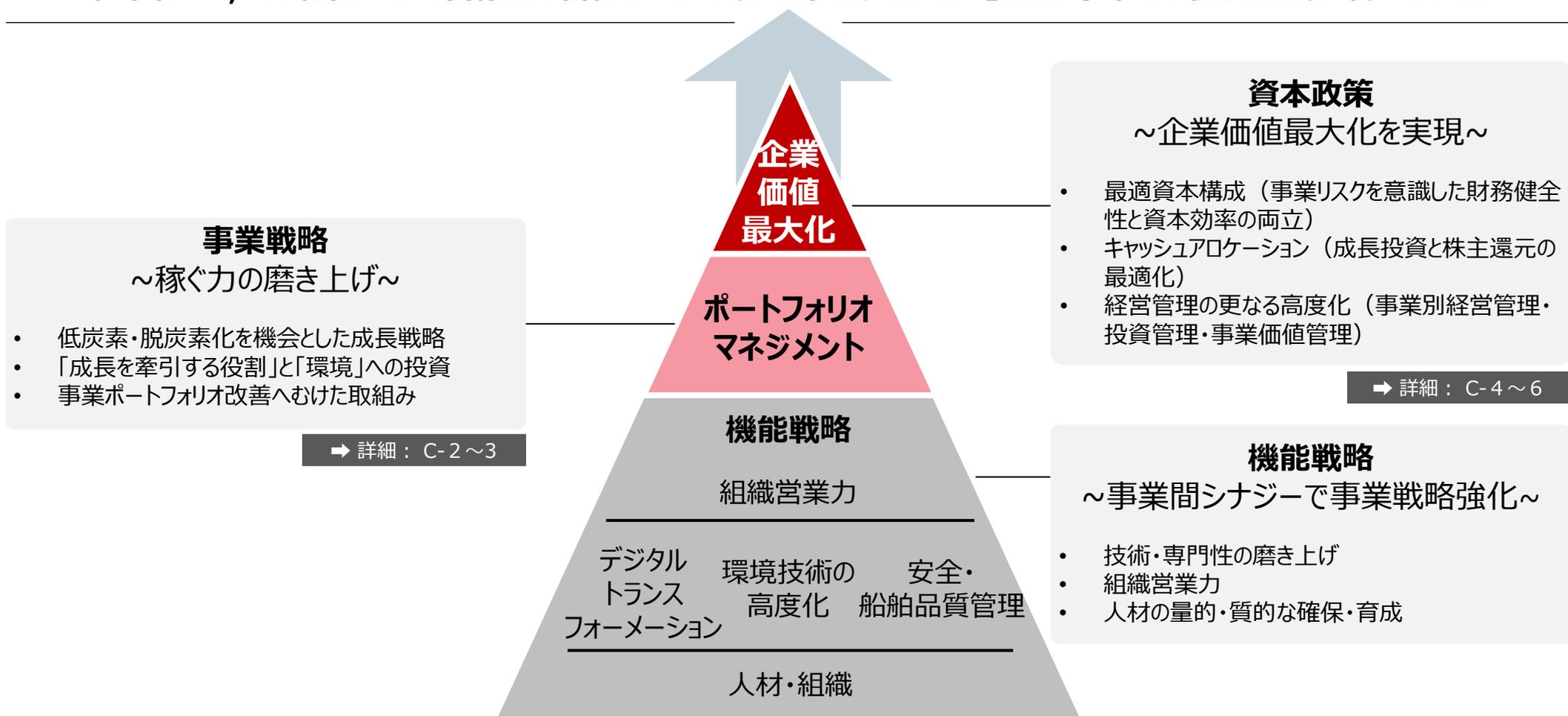
## C. 中期経営計画の状況・進捗

# 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事業戦略・資本政策・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

経常利益1,400億円の中計目標値の目線を上げ「成長を牽引する役割\*」を担う事業を中核とした成長戦略を検討



\*成長を牽引する役割：鉄鋼原料、自動車船、LNG輸送船

## C-2 : 【事業戦略】鉄鋼原料・自動車船 – 成長戦略の進捗

### 鉄鋼原料

持続的な収益成長を目指し、顧客密着と環境営業を梃子に日韓ミルとの関係を維持・強化しつつ、今後の成長が見込まれるインド・中東ミルや資源メジャーの長期契約を獲得

#### ■ 需給

- ▶ 中国経済の先行き不透明感、欧米を中心としたインフレ・高金利による景気停滞などの不確実性
- ▶ 業界全体は燃料転換の方向性を見極めており、当面新造船竣工は限定的。老齢船（2010-12年の大量竣工）の退役などもあり、船腹供給量は横ばいから微減
- ▶ 30年度には100～110隻規模の船隊を想定、26年度以降も持続的な収益成長を目指す

#### ■ 足元の対応、進捗

- ▶ 環境営業強化の実績として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2022年度に締結（JSW Steel（インド）、EGA（UAE）、Anglo American（英国））後、各社と脱炭素化の協議会を定期的に開催。具体化に向けて取組みを加速
- ▶ 船価高止まりなどを背景に、荷主の燃料転換が後ろ倒し、当社の新造船環境対応船発注についてもタイミングを見定めているところ
- ▶ AIを活用した喫水自動計測アプリケーションおよびドライバルク船のレイタイム計算書\*<sup>1</sup>自動作成システム“CHRONUS”を開発、特許出願。DXアプローチによる顧客サービス強化につなげる



\*<sup>1</sup> レイタイム計算書：許容荷役時間と実際の荷役の時間の差を記録した滞船料と早出料の計算書

\*<sup>3</sup> OEM(Original Equipment Manufacturing)：自社製品製造企業で、資料上の意味は自動車メーカー

### 自動車船

堅調な需要を背景に、環境対応、H&H\*<sup>2</sup>貨物の取り込みを機会として捉え、持続的な事業経営を実現

#### ■ 需給

- ▶ 海上輸送需要は、世界販売台数の回復に加え中国輸出量の急激な増加もあり、今後も堅調に伸長する見通し
- ▶ EU当局による中国製EV車への補助金調査について今後の荷動きへの影響を注視
- ▶ 新造船竣工数は24年以降増加するが、荷動き増加に加え、環境規制による減速運航や老齢船の退役、港湾混雑などで26年にかけて供給不足が継続

#### ■ 足元の対応、進捗

- ▶ 既存完成車OEM\*<sup>3</sup>に対するの輸送能力を確保、需要増へ対応
- ▶ 配船効率改善、船入替による大型化など競争力ある船隊を整備
- ▶ H&H輸送能力増強に合わせ、H&H貨物集荷の更なる強化
- ▶ 輸送能力の拡充、及び低炭素・脱炭素化の目標達成に向けたLNG焚き燃料船の船隊増強（23年度1隻、24年度4隻、25年度5隻の調達・竣工を決定済）
- ▶ 当社の船腹数は23年9月末の79隻から、既存完成車OEMを中心とした輸送需要の見通しに沿って船隊を整備。低炭素・脱炭素化の目標達成に向け環境対応船の船隊を増強
- ▶ 次世代ゼロエミッション船・新技術の導入の検討開始
- ▶ EU-ETS\*<sup>4</sup>への対応含めた環境対応について顧客との協議開始



\*<sup>2</sup> High & Heavy貨物：建設機械、農機、鉄道車両などの大型貨物

\*<sup>4</sup> EU-ETS：EU排出量取引制度

## C-3 : 【事業戦略】LNG輸送船・新規事業領域 – 成長戦略の進捗

### LNG輸送船

安定収益拡大による成長に向け、信頼できるパートナーとタッグを組み、川崎汽船の強みである「技術・営業一体となった顧客サポート」で顧客のニーズに応え、長期契約を拡大

#### ■ 需給

- ▶ LNG需要は2030年、2040年に向けて堅調に増加の見通し
- ▶ 船腹供給面では、LNG輸送需要の堅調な成長を見越して新造発注が増加しており、造船キャパシティは逼迫
- ▶ 市場成長により、タイトな需給は継続
- ▶ 22年度（実績）44隻、26年度（目標）67隻と順調に隻数を伸ばしており、30年度には75隻以上の船隊を視野に入れる。中計期間以降の成長も目指す

#### ■ 足元の対応、進捗

- ▶ 安定収益確保のために順調に契約を獲得。DGIとの長期契約締結（5月）。他にも国内外の顧客との商談が順調に進んでいる
- ▶ ペトロナスグループ向けマレーシア-中国間に従事する中型LNGシリーズ船3隻が9月までに滬東中華造船（集団）より全て竣工済み
- ▶ 6月にシンガポールにKME（K LINE MARINE & ENERGY PTE. LTD.）を設立。また、海技者の中国駐在も開始。市場の近くで海陸一体となった営業活動を展開



### 新規事業領域

中期経営計画に基づき、海運事業で培った豊富な経験とノウハウを生かし、社会の低・脱炭素化に資する新規事業領域に参画

#### ■ 液化CO<sub>2</sub>輸送事業への参画

- ▶ 2023年下期以降、世界初のフルスケールCCS\*事業Northern Lightsでの船舶管理、NEDO実証事業での低温低圧でのCO<sub>2</sub>輸送船を通じてノウハウを獲得し、脱炭素社会実現に貢献すべく取り組む
- ▶ 日本では経産省・JOGMECによる先進的CCS事業の獲得を目指して多くのコンソーシアムが検討を開始。当社も様々な輸送ネットワーク・バリューチェーン構築の検討に参加

#### ■ 洋上風力発電支援事業

- ▶ 五洋建設と洋上風力の建設・保守分野における協業に関する覚書を2022年に締結、検討継続
- ▶ NEDOの洋上風力発電の低コスト化に向けた実証事業に採択され、日本での浮体式洋上風力の設置ガイドラインの策定を目指す

#### ■ 水素/アンモニア輸送事業への参画

- ▶ 海上輸送を主とする国際水素サプライチェーンの構築に向け、JSE Oceanへの出資を通じ、液化水素の海上輸送確立を目指し協業することに合意（2023年9月）



\* CCS : Carbon Capture and Storage

## C-4 : 【資本政策】企業価値向上へ向けた取組みとPBRの関係性

企業価値向上へ向けた取組みにより、PBR1.0倍以上を目指す

収益性の向上及び中長期的な価値創造を踏まえた企業価値向上に対する市場期待を醸成

### PBRの要素分解

株価純資産倍率

$$PBR = \frac{\text{株式時価総額}}{\text{純資産額}}$$

企業の成長期待

$$PER = \frac{\text{株価}}{\text{1株純利益}}$$



経営の収益性・効率性

$$ROE = \frac{\text{純利益}}{\text{株主資本}}$$

#### 稼ぐ力の強化

- ▶ 低炭素・脱炭素化を機会とした成長戦略
- ▶ 「成長を牽引する役割」と「環境」への投資
- ▶ 事業ポートフォリオ改善へむけた取組み

#### 最適資本構成

- ▶ 最適資本構成(事業リスクを意識した財務健全性と資本効率の両立)
- ▶ キャッシュアロケーション(成長投資と株主還元最適化)

#### コーポレートガバナンスの強化

#### 経営管理の更なる高度化

- ▶ 事業毎の資本コストとキャッシュフローを意識した事業別経営管理体制の強化
- ▶ 投資管理の高度化として事業投資マネジメント導入による投資規律の維持強化
- ▶ 将来キャッシュフローを重視した事業価値管理による事業ポートフォリオ経営の推進

#### IR戦略強化

- ▶ 企業価値向上の為のIR戦略強化
- ▶ 事業説明会の継続開催を始めとするステークホルダーとの対話促進
- ▶ 開示情報の充実

## C-5 : 【資本政策】資本政策の進捗と企業価値向上に向けて

中計「資本政策」に掲げる重点項目を着実に実行することで、企業価値の更なる向上を促進

 <p><b>稼ぐ力の強化</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中計で定めた「事業戦略」に基づく資本コストを満たした利益成長</li> <li>中計期間における<b>経常利益目標1,400億円</b>については前倒しでの達成を視野に入れて進捗</li> <li>営業CF<b>1.2兆円</b>へ順調に進捗</li> <li><b>更なる稼ぐ力の強化にむけ、経常利益1,400億円の中計目標値の目線を上げ「成長を牽引する役割」を担う事業を中核とした成長戦略を検討</b></li> </ul>	<p>営業CF 1.2兆円*</p>	 <p><b>経営管理の更なる高度化の推進</b></p>
 <p><b>投資計画</b> (成長投資の促進)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>企業価値向上に必要な投資は、<b>投資規律を緩めずに促進</b></li> <li>「<b>成長を牽引する役割を担う事業への投資</b>」と事業・機能戦略に基づいて「<b>低炭素・脱炭素化を機会とした環境投資</b>」を強化することで成長を実現</li> </ul>	<p>投資CF 6,300億円*</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>資本コストとキャッシュフローを意識した経営管理として事業別責任会計による新たな事業別KPIを導入し事業価値向上への施策を強化 (ROIC、WACC、EVA等)</li> </ul>
 <p><b>株主還元政策</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>23年度は公表済みの年間配当予定200円/株に加え、<b>自己株式取得562億円を実施</b></li> <li>残りの中計期間 (足元~26年度) では基礎配当に加えて538億円以上の機動的な追加還元、中計期間累計 (22~26年度) では5,000億円以上の還元を予定 (従来計画どおり)</li> <li>資本効率の改善を念頭に、引き続き積極的かつ機動的な株主還元政策を計画</li> </ul>	<p>株主還元 5,000億円~*</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業ポートフォリオ経営及びキャッシュフローを重視した経営を強化</li> </ul>
 <p><b>企業価値向上</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>資本効率の改善と稼ぐ力の強化により<b>ROE10%以上</b>を持続的に達成</li> <li><b>IR活動の強化</b>により、ステークホルダーとの対話を促進し、成長戦略の市場へ向けて更なる浸透を図る (来年に事業説明会の開催を予定)</li> </ul>	<p>PBR 1.0倍以上を目指す</p>	<p>26年度目標 ROIC 6.0~7.0%</p>

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

\*23年5月に公表した中期経営計画期間 (26年度迄) における営業CF、投資CF、還元総額のキャッシュアロケーション計画値

## C-6 : 【資本政策】株主還元政策

23年5月公表の株主還元政策に基づいた中計期間の還元総額5,000億円～について、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

実績

2023年度 中間配当100円/株を実施  
(公表どおりの進捗、引き続き年間配当200円/株を計画)

### ■ 自己株式取得

実績

562億円、11,676,000株の  
自己株式取得が終了 (従来計画どおり)

- ▶ 今回取得した自己株式については、原則として消却を予定

1株当たり株式への配当及び追加還元

還元総額

	実績		計画			
	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
追加還元	中計公表時以上に実施		年間配当：200円/株 (基礎配当120円+追加配当80円) 自己株式取得：562億円 追加還元 1,100億円～			
機動的な還元		自己株式取得 900億円	自己株式取得 562億円 ← 引き続き足元から538億円～の機動的な還元を予定 →			
追加配当		追加配当 300円/株	追加配当 80円/株			
基礎配当	追加配当 100円/株 基礎配当 100円/株	基礎配当 100円/株	基礎配当 120円/株	基礎配当 120円/株	基礎配当 120円/株	基礎配当 120円/株
機動的な還元			562億円	引き続き足元から538億円～ の機動的な還元を予定		
追加配当			200億円 (追加配当80円/株)			
基礎配当			300億円 (基礎配当120円/株)	900億円 (300億円/年) (基礎配当120円/株)		
還元総額	500億円	2,000億円	2,500億円～			

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

\* 自己株式取得の詳細は、2023年10月18日公表の適時開示「自己株式の取得状況及び取得終了に関するお知らせ」を参照

\* 配当金額は株式分割後 (2022年10月1日に実施)

## C-7 : 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

### 経済デカップリング

### 世界経済

### エネルギー政策

#### 外部環境



- 米中対立や、ロシア・ウクライナ、東アジア、イスラエル・パレスチナ情勢などによる経済の分断
- 地政学的リスクの継続

- 高金利政策継続による世界経済の停滞
- 欧米景況感、消費マインドの動向
- 中国の景気減速

- 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CO<sub>2</sub>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

- 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
- 世界的なインフレ圧力の継続

- エネルギー価格高騰
- 新たなエネルギー資源の将来的な輸送需要
- 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
- EU-ETS導入対象産業拡大の影響

#### 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	2022年度					2023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	\$21,600	\$13,700	\$14,900	\$9,150	\$14,750	\$15,550	\$13,400	\$20,000	\$10,000	\$14,750
PANAMAX	\$25,300	\$15,850	\$14,700	\$10,000	\$16,350	\$10,900	\$10,550	\$13,500	\$12,000	\$11,750
HANDYMAX	\$28,900	\$19,750	\$14,850	\$10,150	\$18,300	\$10,750	\$10,050	\$13,000	\$11,000	\$11,200
SMALL HANDY	\$27,550	\$18,700	\$15,050	\$9,700	\$17,650	\$10,400	\$8,850	\$11,500	\$9,500	\$10,050

### ■ 油槽船市況実績・前提

油槽船市況 (WS)	2022年度					2023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)	46 △\$3,250	71 \$32,250	95 \$66,200	65 \$50,350	69 \$36,400	59 \$43,450	50 \$30,150	55 \$32,000	55 \$32,000	55 \$34,400
AFRAMAX (南方/日本)	167 \$18,000	214 \$35,500	254 \$55,000	206 \$57,650	210 \$41,550	159 \$42,650	124 \$25,150	153 \$36,150	166 \$40,000	151 \$36,000

### ■ 期末運航隻数規模

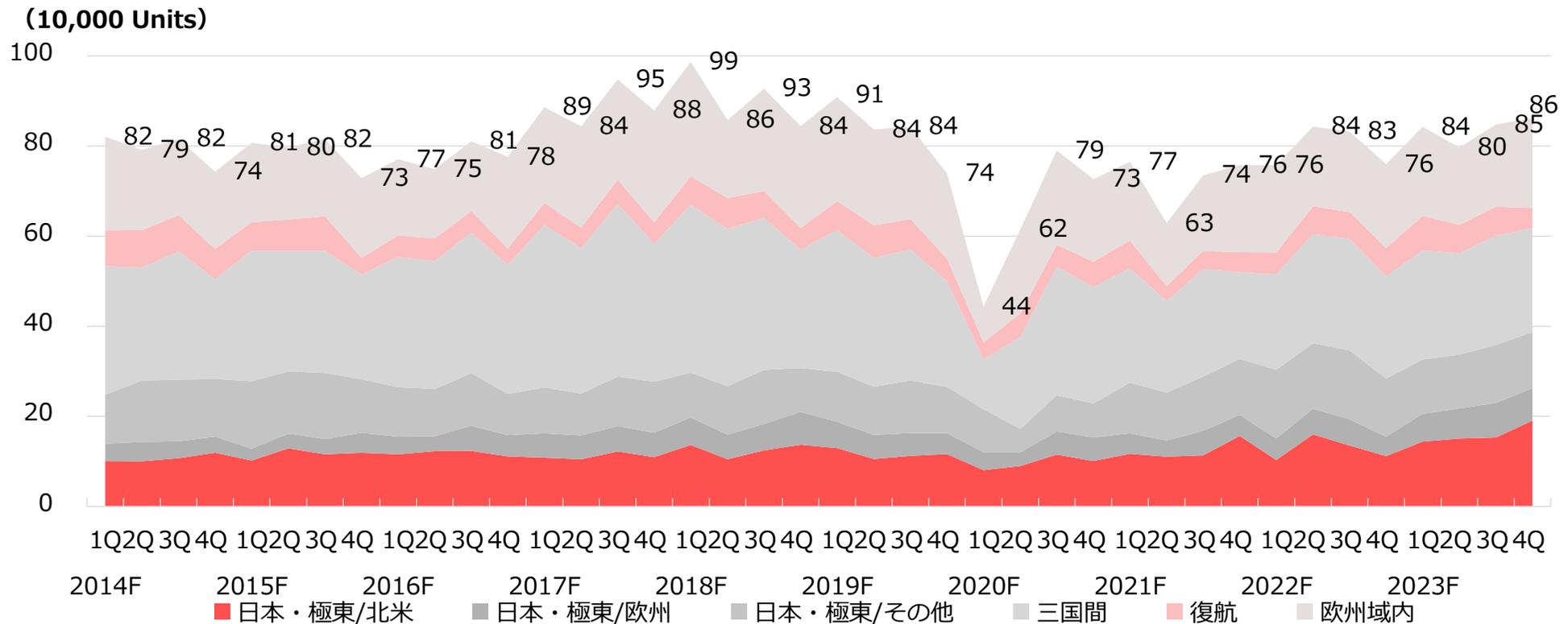
船型	2021年度末	2022年度末	2023年度 9月末
CAPE	88	85	86
中・小型船	80	87	80
チップ船	6	7	7
<b>合計</b>	<b>174</b>	<b>179</b>	<b>173</b>
VLCC	6	6	6
LPG船	4	4	5
他油槽船	5	2	2
電力炭船	31	28	26
LNG船	43	44	45
<b>合計</b>	<b>89</b>	<b>84</b>	<b>84</b>

### ■ 2023年度：運航規模におけるエクスポージャー率

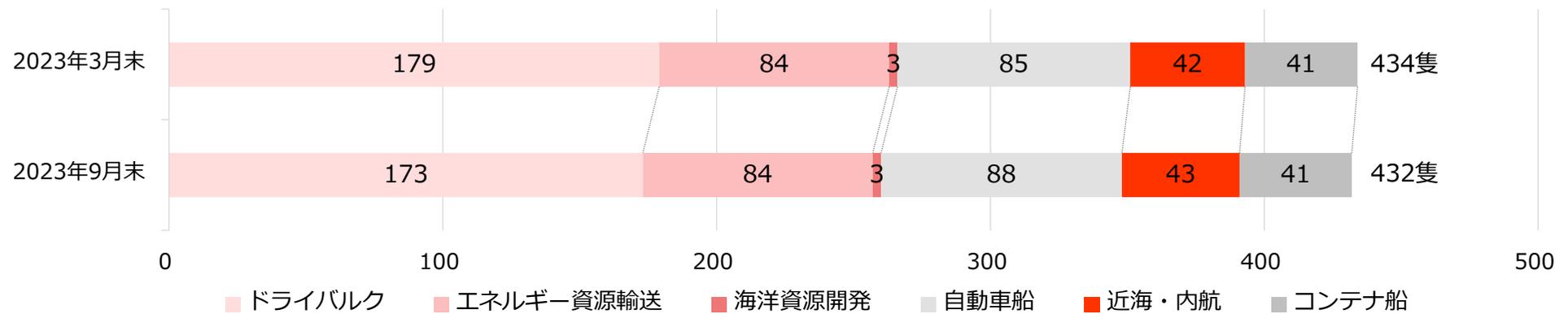
船型	エクスポージャー率
CAPE	17%
中・小型船	16%
チップ船	0%
VLCC	0%
LPG船	0%
電力炭船	0%

# 自動車船航路別積高実績・前提

輸送台数 (千台)	2022年度					2023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	303	362	346	283	1,295	326	337	358	387	1,408
復航	48	62	60	63	232	76	63	64	45	249
三国間	212	242	248	227	929	242	225	243	231	941
欧州域内	195	177	179	186	737	198	171	183	199	751
合計	758	843	832	760	3,193	842	796	848	862	3,348
船隊規模 (隻数)	87	87	86	86	86	87	88	89	91	91



# グループ船隊構成



船種	2023年9月末						2023年3月末	
	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	49	5,939,038	124	16,389,510	173	22,328,548	179	22,629,402
電力炭船	9	791,501	17	1,538,771	26	2,330,272	28	2,508,293
LNG船	43	3,590,640	2	153,909	45	3,744,549	44	3,667,803
油槽船	10	1,926,320	3	410,808	13	2,337,128	12	2,280,625
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	56	1,007,567	88	1,463,655	85	1,413,796
近海・内航	24	206,881	19	166,639	43	373,520	42	405,678
コンテナ船	11	849,856	30	2,970,195	41	3,820,051	41	3,820,051
合計	181	13,762,755	251	22,637,399	432	36,400,154	434	36,728,079

\* 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3月末	2023年9月末
ドライバルク	CAPE	80	80
	OVER PANAMAX	5	6
	PANAMAX	43	43
	HANDYMAX	39	35
	SMALL HANDY	5	2
	CHIP	7	7
	<b>セグメント合計</b>		<b>179</b>
エネルギー資源	原油タンカー/VLCC	6	6
	原油タンカー/AFRAMAX	2	2
	ケミカル船	0	0
	LPG船	4	5
	合計	12	13
	LNG船	44	45
	電力炭船	28	26
	海洋掘削船	1	1
	FPSO	1	1
	LNG燃料供給船	1	1
	<b>セグメント合計</b>		<b>87</b>
製品物流	7,000台型	17	17
	6,000台型	39	41
	5,000台型	10	11
	4,000台型	4	4
	3,000台型	6	6
	2,000台型	4	4
	2,000台型未満	5	5
	合計	85	88
	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	43
	<b>セグメント合計</b>		<b>168</b>
<b>総合計</b>		<b>434</b>	<b>432</b>

## ■ 新造船竣工予定（年度別）

竣工隻数	2023	2024	2025
CAPE	1	2	
OVER PANAMAX	1		
PANAMAX		1	
HANDYMAX		1	
LPG船			
LNG船	1		6
FPSO	1		
液化CO <sub>2</sub> 船		2	
自動車船(7,000台型)	1	4	5
近海・内航船	1	3	
合計	6	13	11

**【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。

