



2023年度第3四半期  
**決算説明会資料**

2024年2月2日

 **K** **LINE**  
川崎汽船株式会社

# 目次

## ■ A. 2023年度第3四半期決算概要

- A-1 : 2023年度第3四半期業績
- A-2 : セグメント別第3四半期業績

## ■ 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）
- B-4 : 中東情勢悪化によるスエズ運河通航回避・パナマ運河通航隻数制限対応

## ■ 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. 2023年度 第3四半期決算概要

# A-1 : 2023年度第3四半期業績

## ■ 連結 第3四半期決算概要

(億円)

売上高及び段階損益	2023年度			前年同期比	
	上期実績	3Q実績	9ヶ月累計	9ヶ月 前年実績	増減額
売上高	4,589	2,563	7,153	7,287	△ 134
営業損益	446	254	701	805	△ 104
経常損益	852	132	985	6,419	△ 5,433
親会社株主に帰属する 四半期純損益	631	108	740	6,382	△ 5,642
為替レート(/\$)	¥139.93	¥148.72	¥142.86	¥135.70	¥7.16
燃料油価格(/MT)	\$605	\$645	\$619	\$808	△\$189

## ■ 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期初に滞船緩和などコロナ影響剥離を受け軟化
- ▶ 一過性の収益悪化要因もあり営業損益が減少
- ▶ 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、消費の伸び悩みや新造船の竣工増により需給が軟化し、経常損益、当期純損益が減少

## ■ 主な財務指標

(億円)

指標	2023年度3Q末	2022年度末	増減額
自己資本	15,085	15,153	△ 68
有利子負債	3,501	3,516	△ 15
DER	23%	23%	-
自己資本比率	73%	74%	△1ポイント

## A-2 : セグメント別第3四半期業績

### ■ セグメント別 第3四半期業績

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2023年度			前年同期比	
	上期 実績	3Q 実績	9ヶ月 累計	9ヶ月 前年実績	増減額
ドライバルク	1,375	787	2,163	2,477	△ 314
	28	△ 11	16	214	△ 197
エネルギー資源	514	295	809	769	40
	52	△ 4	47	90	△ 42
製品物流	2,646	1,457	4,103	3,959	143
	798	168	966	6,161	△ 5,194
うち、コンテナ船事業	292	154	447	372	74
	362	△ 24	338	5,658	△ 5,320
その他	53	23	76	81	△ 4
	11	1	12	5	7
本部・調整	-	-	-	-	-
	△ 38	△ 19	△ 57	△ 52	△ 5
合計	4,589	2,563	7,153	7,287	△ 134
	852	132	985	6,419	△ 5,433

(億円)

### ■ 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、期初には滞船緩和が進んだことで船腹需給が緩み軟化し、収益が悪化
- ・ 9月以降はボーキサイト輸送需要の回復等により市況は上昇
- ・ 中・小型船市況は、期初に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、穀物の輸送需要の回復による滞船とパナマ運河の渇水等の影響により、船舶稼働率が押し下げられ、8月中旬から上昇

#### ▶ 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、消費の伸び悩みに加え、新造船の竣工増による需給の軟化傾向が続いたことから、短期運賃市況は引き続き低迷
- ・ ONE社では、冬季減便やサービス合理化を実施し費用の圧縮を試みたものの、前年同期比で大幅な減益



## **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

売上高及び段階損益	2023年度					前年同期比		2Q公表比	
	上期実績	3Q実績	4Q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	4,589	2,563	2,248	4,811	9,400	9,426	△ 26	9,300	100
営業損益	446	254	170	424	870	788	82	920	△ 50
経常損益	852	132	366	498	1,350	6,908	△ 5,558	1,350	-
親会社株主に帰属する 当期純損益	631	108	311	419	1,050	6,949	△ 5,899	1,050	-
為替レート(/\$)	¥139.93	¥148.72	¥143.94	¥146.33	¥143.13	¥135.07	¥8.06	¥140.76	¥2.37
燃料油価格(/MT)	\$605	\$645	\$629	\$637	\$621	\$769	△\$148	\$624	△\$3

## ■ 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82億円の改善を見込む
- ▶ 経常損益は、コンテナ船事業において3Qは一旦、想定を下回る市況悪化に見舞われたが、4Qは回復、自動車船事業も堅調に推移しており、1,350億円を見込む

### ■ 前提

- ▶ 為替レート ¥143.13/\$（期中平均レート）
- ▶ 燃料油価格 \$621/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 ±4億円
- ▶ 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 : 期末配当予想は、前回予想から1株当たり50円を増額し、150円/株といたします  
中間配当100円/株と合わせ、年間配当予想は250円/株となる見通しです

→ 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)	2023年度					前年同期比		2Q公表比	
	上期 実績	3Q 実績	4Q 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	1,375	787	638	1,425	2,800	3,122	△ 322	2,740	60
	28	△ 11	38	27	55	191	△ 136	85	△ 30
エネルギー資源	514	295	241	536	1,050	1,002	48	1,010	40
	52	△ 4	27	23	75	90	△ 15	80	△ 5
製品物流	2,646	1,457	1,347	2,804	5,450	5,197	253	5,450	-
	798	168	319	487	1,285	6,699	△ 5,414	1,250	35
うち、コンテナ船事業	292	154	134	288	580	493	87	560	20
	362	△ 24	112	88	450	6,088	△ 5,638	430	20
その他	53	23	24	47	100	103	△ 3	100	-
	11	1	△ 2	△ 1	10	8	2	10	-
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 38	△ 19	△ 18	△ 37	△ 75	△ 80	5	△ 75	-
合計	4,589	2,563	2,248	4,811	9,400	9,426	△ 26	9,300	100
	852	132	366	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、欧州での景気停滞、中東情勢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中期的な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

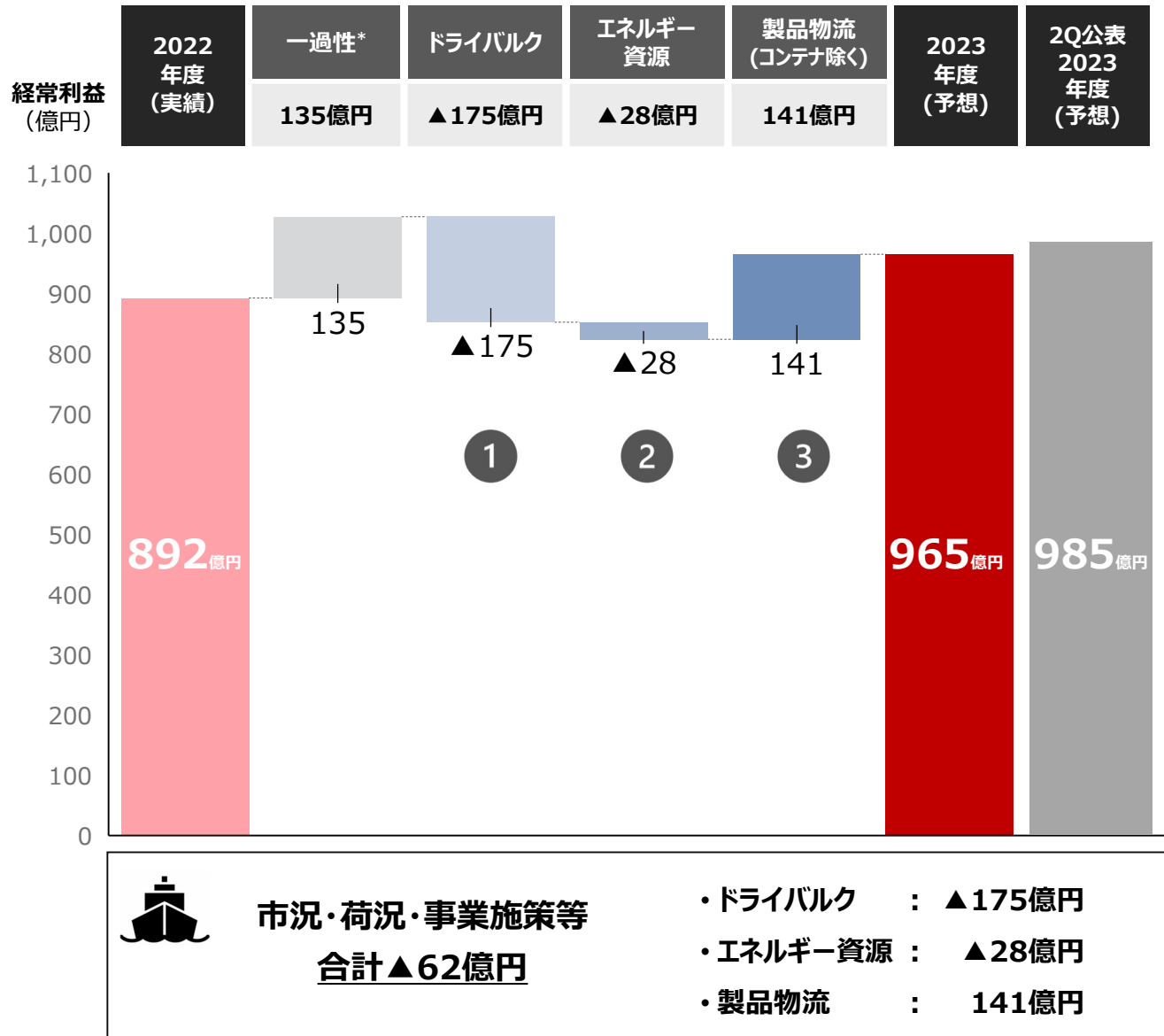
#### ▶ 製品物流

- 自動車船事業では、世界経済の停滞や地政学的リスク等が懸念されるものの、半導体や部品供給制約の緩和に伴う生産・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、新造船竣工の増加や中東情勢に起因するサプライチェーンの混乱などにより、船腹需給や運賃市況に影響が出ている
- ONE社では、経済環境を注視し、輸送需要の変動に合わせ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

- 運航効率改善やコスト削減等の収支改善策に取り組む
- 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、世界経済の停滞や地政学的リスク等が懸念されるものの、半導体や部品供給制約の緩和に伴い、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

- 近海事業では、貨物獲得に向けた営業を強化するとともに、船隊規模の適正化を図りながら効率配船を目指す
- 内航事業では、物流の2024年問題で輸送に課題を抱える荷主への積極的な働きかけを進める

\*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

# B-4 : 中東情勢悪化によるスエズ運河通航回避・パナマ運河通航隻数制限対応

中東情勢の悪化によるスエズ運河通航回避、渇水によるパナマ運河通航隻数制限への対応を実施中

### スエズ運河：中東情勢の悪化による航行回避

#### 概要

- 23年10月に、パレスチナ・ガザ地域の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
- 23年11月に、紅海航行中の自動車船がホーシー派に拿捕される
- 23年12月中旬から、紅海にて商船に攻撃が相次ぎ現在も継続
- 23年12月中旬から、スエズ運河経由のコンテナ船、一部の自動車船等は、喜望峰経由に航路を変更
- 24年1月中旬から、航行途中で喜望峰経由に航路変更した船が、アジア、欧州、北米に遅れて到着を始めている
- 紅海情勢の影響がどの程度続くかは不透明であるが、船腹不足が解消するまで船腹需給はタイトな状況が継続する可能性がある
- 引き続き、紅海航行の安全を確認する必要があり、喜望峰経由の迂回の継続性が読み難い状況

#### 船会社の影響と対応

- 喜望峰経由への迂回により航海日数が増加し船腹不足が発生
- 紅海情勢の悪化により、一部水域の船舶保険料が上昇
- コンテナ船では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、高齡船の解撤予定の延期、新造船の航路投入等を検討・実施
- 自動車船等でも喜望峰経由への迂回対応を実施

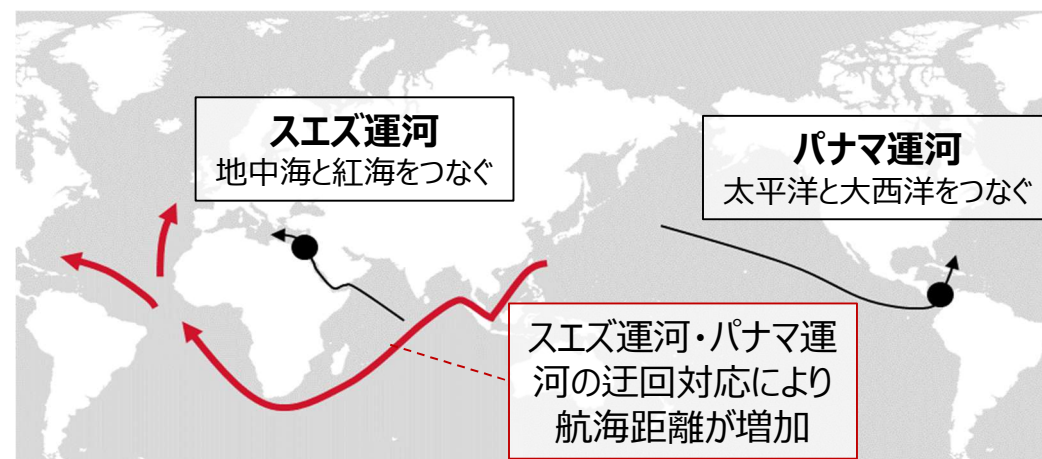
### パナマ運河：渇水による通航隻数制限

#### 概要

- 23年はエルニーニョ現象の影響で降水量が観測史上最も少なく、パナマ運河通航に利用される湖の渇水が深刻化\*
- 23年7月から、通航可能隻数が減少
- 根本的な解決は水量の改善を待つしかないが、パナマは1月から乾季のため、現在の状況が当面続く可能性あり

#### 船会社の影響と対応

- 通航隻数制限により、通航待ちの滞船が発生
- 23年12月からコンテナ船は一部スエズ運河経由へ変更、その後、中東情勢悪化により、更に喜望峰経由への迂回対応を実施
- 他船種もパナマ運河の迂回対応、荷揚港変更等の対応を実施








\*パナマ運河では船舶を昇降させる閘門を使い、湖の水位の変化によって船舶の通航を行う

## 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>中計事業戦略に基づく資本コストを満たした利益成長として<b>営業CF1.2兆円</b>へ順調に進捗</li> <li>中計期間に於ける<b>経常利益目標1,400億円</b>の安定的かつ前倒し達成が視野に</li> </ul>	<p>営業CF <b>1.2</b> 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>「成長を牽引する役割を担う事業」への投資強化と、事業・機能戦略に基づいて「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>投資CF <b>6,300</b> 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KPIの運用を開始</li> </ul>
 <p><b>株主還元政策</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>23・24年度は年間配当250円/株</b>(基礎配当120円/株+追加配当130円/株)を予定引き続き、中計期間累計(26年度迄) <b>5,000億円以上</b>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、積極的かつ機動的な株主還元政策を引き続き検討</li> </ul>	<p>株主還元 <b>5,000</b> 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 →当社事業特性を考慮した事業別経営管理3表を導入</li> </ul>
 <p><b>企業価値向上に向けて</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>PBR1.0倍以上を足元で達成</b>。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、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倍以上の維持・向上</b>を目指す</li> <li>事業リスクを意識した財務健全性と資本効率を両立した<b>最適資本構成</b>についての検討を継続</li> <li><b>最適資本構成</b>含む中計資本政策における<b>株主還元政策</b>と「成長を牽引する役割を担う事業」を中核とした更なる<b>成長戦略のアップデート</b>について<b>24年5月に公表予定</b></li> <li>IR活動の強化によりステークホルダーとの対話を促進し、成長戦略の市場への更なる浸透を図る</li> <li>「成長を牽引する役割を担う事業」及び「新規事業領域」について<b>24年度第1四半期に事業説明会を開催予定</b></li> </ul>	<p>PBR <b>1.0倍以上</b> 維持・向上</p>	<p>ROIC <b>6.0~7.0%</b> (26年度目標)</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

## C-2 : 【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

#### 2023年度

##### 年間配当予想

今回公表 : **250円/株** (前回公表 : 200円/株)

期末配当予想は **150円/株** (前回公表 : 100円)

**+ 50円**の追加配当

#### 2024年度

##### 年間配当予想

今回公表 : **250円/株** (前回公表 : 120円/株)

(株式分割前基準)

**+ 130円**の追加配当

#### 【株式分割について】

2024年4月1日を効力発生日として普通株式1株を3株に分割いたします

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		
	21~22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
追加還元			<ul style="list-style-type: none"> <li>還元総額5,000億円~について、検討を継続</li> <li>24年5月に24年度以降の中計期間の還元方針を公表予定</li> </ul>		
機動的な還元		自己株式取得 562億円			
追加配当		追加配当 130円/株	追加配当 130円/株		
基礎配当		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			
追加配当		310億円 (130円/株)	310億円 (130円/株)		
基礎配当		290億円 (120円/株)	870億円(290億円/年) (120円/株)		
還元総額	2,500億円	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

## 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

- 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

#### ♻️ 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
- 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

- 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

### 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

\*EU排出量取引制度

# | 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実績	4Q予想	通期予想
CAPE	\$21,600	\$13,700	\$14,900	\$9,150	\$14,750	\$15,550	\$13,400	\$28,150	\$14,000	\$17,750
PANAMAX	\$25,300	\$15,850	\$14,700	\$10,000	\$16,350	\$10,900	\$10,550	\$14,800	\$12,000	\$12,050
HANDYMAX	\$28,900	\$19,750	\$14,850	\$10,150	\$18,300	\$10,750	\$10,050	\$14,150	\$11,000	\$11,500
SMALL HANDY	\$27,550	\$18,700	\$15,050	\$9,700	\$17,650	\$10,400	\$8,850	\$12,850	\$9,500	\$10,400

### ■ 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実績	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	61 \$43,950	55 \$32,000	56 \$37,400
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	159 \$38,350	165 \$40,000	152 \$36,550

### ■ 期末運航隻数規模

船型	2021年度末	2022年度末	2023年度 12月末
CAPE	88	85	88
中・小型船	80	87	84
チップ船	6	7	8
<b>合計</b>	<b>174</b>	<b>179</b>	<b>180</b>
VLCC	6	6	6
LPG船	4	4	5
他油槽船	5	2	2
電力炭船	31	28	27
LNG船	43	44	46
<b>合計</b>	<b>89</b>	<b>84</b>	<b>86</b>

### ■ 2023年度：運航規模におけるエクスポージャー率

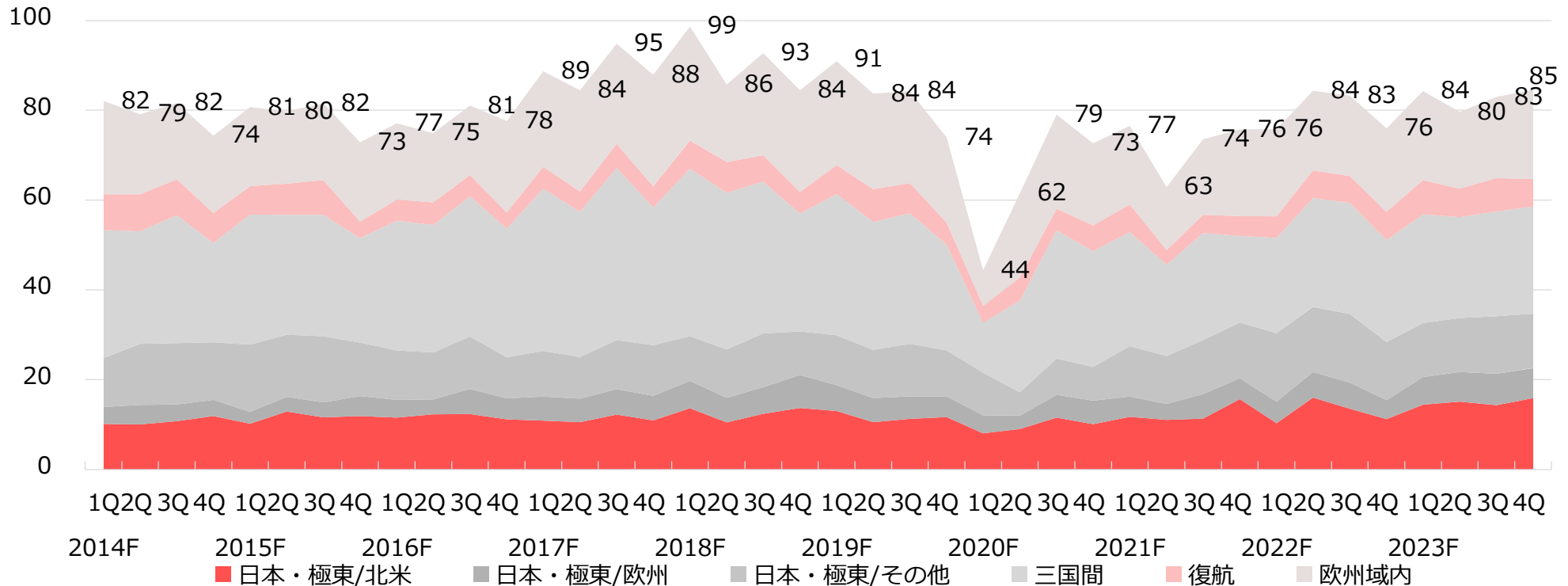
船型	エクスポージャー率
CAPE	5%
中・小型船	0%
チップ船	0%
VLCC	0%
LPG船	0%
電力炭船	0%



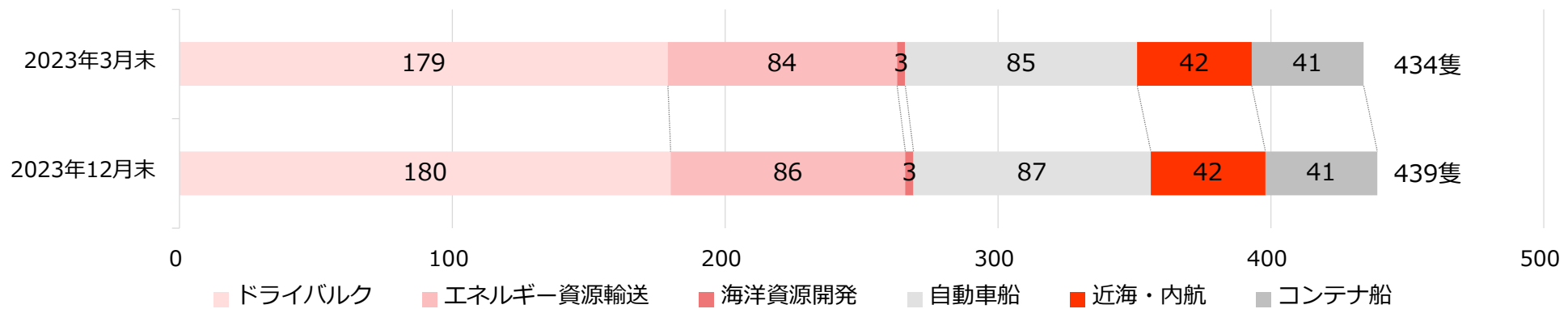
## 自動車船航路別積高実績・前提

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実績	4Q予想	通期予想
往航	303	362	346	283	1,295	326	337	341	347	1,351
復航	48	62	60	63	232	76	63	75	61	275
三国間	212	242	248	227	929	242	225	233	239	939
欧州域内	195	177	179	186	737	198	171	181	199	749
合計	758	843	832	760	3,193	842	796	830	845	3,314
船隊規模 (隻数)	87	87	86	86	86	87	88	87	91	91

(10,000 Units)



# グループ船隊構成



船種	2023年12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	51	6,256,242	129	16,677,280	180	22,933,522	179	22,629,402
電力炭船	9	791,501	18	1,620,083	27	2,411,584	28	2,508,293
LNG船	44	3,636,087	2	153,909	46	3,789,996	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	55	992,440	87	1,448,528	85	1,413,796
近海・内航	24	206,881	18	153,632	42	360,513	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	184	14,125,406	255	22,978,347	439	37,103,753	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12月末
ドライバルク	CAPE	80	81
	OVER PANAMAX	5	7
	PANAMAX	43	41
	HANDYMAX	39	39
	SMALL HANDY	5	4
	CHIP	7	8
	<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	46
	電力炭船	28	27
	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	10
	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	87
	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	42	
<b>セグメント合計</b>		<b>168</b>	<b>170</b>
<b>総合計</b>		<b>434</b>	<b>439</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		2	1
HANDYMAX		1	
LPG船			
LNG船			6
FPSO	1		
液化CO <sub>2</sub> 船		2	
自動車船(7,000台型)	1	5	6
近海・内航船	1	3	
<b>合計</b>	<b>5</b>	<b>15</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。

