

2024年度第3四半期 決算説明会資料

2025年2月4日

 **K** **LINE**
川崎汽船株式会社

目次

■ A. 2024年度第3四半期決算概要

- A-1 : 2024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. 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

■ 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
- C-4 : 海運業を取りまく環境

■ 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. 2024年度 第3四半期決算概要

A-1 : 2024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	2024年度			前年同期比	
	上期実績	3Q実績	9か月累計	9か月前年実績	増減額
売上高	5,380	2,669	8,049	7,154	895
営業損益	611	311	922	701	220
経常損益	1,873	1,015	2,888	985	1,903
親会社株主に帰属する 四半期純損益	1,832	1,014	2,847	741	2,105
為替レート(/\$)	¥153.89	¥149.04	¥152.27	¥142.86	¥9.41
燃料油価格(/MT)	\$627	\$601	\$618	\$619	△\$1

■ 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、短期運賃の上昇により、経常利益、当期純利益が増加

■ 主な財務指標

(億円)

指標	2024年度3Q末	2023年度末	増減額
自己資本	17,073	15,919	1,154
有利子負債	3,429	2,877	551
DER	20%	18%	2ポイント
自己資本比率	75%	75%	-

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)	2024年度			前年同期比	
	上期 実績	3Q 実績	9か月 累計	9か月 前年実績	増減額
ドライバルク	1,715	818	2,533	2,165	368
	62	99	162	16	146
エネルギー資源	507	260	767	811	△ 43
	6	57	63	45	18
製品物流	3,097	1,565	4,663	4,100	562
	1,830	867	2,697	967	1,729
うち、コンテナ船事業	356	166	522	447	75
	1,364	574	1,938	340	1,597
その他	60	24	85	76	8
	△ 4	6	2	12	△ 10
本部・調整	-	-	-	-	-
	△ 22	△ 16	△ 38	△ 57	19
合計	5,380	2,669	8,049	7,154	895
	1,873	1,015	2,888	985	1,903

- ・ 業績には為替差損益として、上期、3Qでそれぞれ以下を含む
- ・ 上期：△8.68円/\$の円高により、△86億円の為替差損
- ・ 3Q：+15.45円/\$の円安により、+149億円の為替差益

■ 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、年末にかけて中国の景気減退により鉄鉱石の荷動きが減退し船腹に余剰感が強まり軟化したものの、期初からの堅調な市況に支えられ第3四半期累計では改善
- ・ 中・小型船市況は、穀物は中国での豊作もあり南米からの出荷量が減少したため第3四半期には船腹余剰感が強まり軟化した。石炭や鋼材の輸送需要は堅調に推移

▶ 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

▶ 製品物流

- ・ 自動車船事業では、中東情勢の影響や一部地域での港湾混雑が継続したものの、効率的な配船計画と本船運航を推進し、海上輸送台数は堅調に推移
- ・ コンテナ船事業においては、北米での堅調な個人消費や北米東岸での労使交渉決裂によるストライキ発生を懸念した船積み時期の前倒し需要、欧州でのインフレ緩和による個人消費の回復に伴う好調な荷動きにより、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

売上高及び段階損益	2024年度					前期比		2024/11/5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	5,380	2,669	2,451	5,120	10,500	9,579	921	10,300	200
営業損益	611	311	138	449	1,060	841	219	1,060	-
経常損益	1,873	1,015	112	1,127	3,000	1,327	1,673	2,400	600
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,832	1,014	103	1,118	2,950	1,019	1,931	2,350	600
為替レート(/\$)	¥153.89	¥149.04	¥152.73	¥150.88	¥152.39	¥143.82	¥8.57	¥147.17	¥5.21
燃料油価格(/MT)	\$627	\$601	\$579	\$590	\$608	\$620	△\$12	\$624	△\$16

■ 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、自動車船事業が堅調に推移することにより、前期比219億円の改善を見込む
- ▶ 経常利益、当期純利益は、コンテナ船事業において、3Qまでは好調な荷動きにより収支は堅調に推移、4Qでは季節要因やアライアンス再編費用の影響があるものの、通期では前期比で増加を見込む
- ▶ 11月5日公表比、主にコンテナ船事業において短期運賃が高水準で推移することにより、経常利益、当期純利益は600億円の改善を見込む

■ 前提

- ▶ 為替レート ¥152.39/\$（期中平均レート）
- ▶ 燃料油価格 \$608/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 ±10億円
- ▶ 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 : 2024年度の年間配当予定は、40円/株の基礎配当に60円/株の追加配当を加え、100円/株（中間・期末配当：各50円/株）

自己株式取得 : 2024年度中に、既の実施した908億円の自己株式取得に加えて、追加で株式取得価額の総額900億円（上限）、及び取得する株式の総数36,000,000株（上限）として自己株式取得を実施中
（取得期間：2024年11月6日～2025年2月28日）

B-2 : セグメント別通期業績予想

■ 連結 通期業績予想

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2024年度					前期比		(億円) 2024/11/5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	1,715	818	707	1,525	3,240	2,935	305	3,170	70
	62	99	△ 18	81	145	35	110	130	15
エネルギー資源	507	260	262	522	1,030	1,056	△ 26	1000	30
	6	57	1	58	65	75	△ 10	50	15
製品物流	3,097	1,565	1,457	3,022	6,120	5,486	634	6,030	90
	1,830	867	153	1,020	2,850	1,286	1,564	2,275	575
うち、コンテナ船事業	356	166	168	334	690	593	97	670	20
	1,364	574	32	606	1,970	458	1,512	1,450	520
その他	60	24	25	49	110	100	10	100	10
	△ 4	6	△ 7	△ 1	△ 5	14	△ 19	△ 5	-
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 22	△ 16	△ 17	△ 33	△ 55	△ 84	29	△ 50	△ 5
合計	5,380	2,669	2,451	5,120	10,500	9,579	921	10,300	200
	1,873	1,015	112	1,127	3,000	1,327	1,673	2,400	600

■ セグメント別 主な変動ポイント (前期比)

▶ ドライバルク

- 中国経済の不透明感、米国新政権による通商政策の不確実性、中東情勢の影響の継続などの懸念要素があるものの、限定的な新造船竣工量を背景に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積み上げるものの、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、米国新政権による通商政策への懸念、中東情勢の変化など事業環境の複雑さが増す見込み
- 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引き続き実施

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

<p> 稼ぐ力の強化</p>	<p>中計期間 営業CF -精査中-</p> <ul style="list-style-type: none"> 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3,000億円(24年11月公表比+600億円) 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CFは11月5日公表の通り1.5兆円を見込むも25年度期首予算策定(5月公表)に向けて精査中 	<p> 経営管理の更なる高度化</p> <p>ROIC 6.0~7.0% (26年度目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
<p> 投資計画 (成長投資の促進)</p>	<p>中計期間 投資CF -精査中-</p> <ul style="list-style-type: none"> 企業価値向上に必要な投資は投資規律を緩めず促進し、中計期間の投資CFは11月5日公表では7,400億円を見込むも25年度期首予算策定(5月公表)に向けて投資の実行時期を含めて精査中 「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 	
<p> 最適資本構成</p>	<p>事業リスク・財務健全性・資本効率</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	
<p> 株主還元政策</p>	<p>株主還元 7,500億円以上</p> <p>還元方針</p> <ul style="list-style-type: none"> 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7,500億円以上(24年11月公表比+200億円)の還元を予定 年間配当予定は24年度100円/株、25・26年度も85円/株から100円/株に増配 <p>24年度還元</p> <p>配当</p> <ul style="list-style-type: none"> 年間配当予定100円/株(中間・期末配当 各50.0円/株) <p>自己株式取得</p> <ul style="list-style-type: none"> 24年5月~7月: 908億円、39,556,000株の自己株式を取得 24年11月~25年2月: 900億円、36,000,000株を上限とする自己株式取得を実施中 <p>機動的な追加還元</p> <ul style="list-style-type: none"> 還元方針に基づきキャッシュフローを踏まえて、継続的に機動的な追加還元を検討 	
<p> 企業価値向上に向けて</p>	<p>PBR 1.0倍以上 復帰・維持・向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 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倍以上への復帰・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、2025年3月28日の臨時株主総会において、指名委員会等設置会社への移行を決議予定 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

**25～26年度の年間配当を85円/株から100円/株に増配予定
中計期間の還元総額を7,300億円以上から7,500億円以上に増額**

■ 配当

2024～26年度

年間配当予想

24年度 : 100円/株(中間・期末、各50円/株)
25～26年度 : 100円/株(前回公表85円/株)

■ 機動的な追加還元

2024年度

自己株式取得

前回公表(実施中) : 900億円、36,000,000株の上限

*24年5～7月に実施した908億円の自己株式取得に加えて実施中

*取得方法 : 自己株式立会外買付取引(ToSTNet-3)及び
 株式会社東京証券取引所における市場買付

*取得期間 : 2024年11月6日～2025年2月28日

*今回取得する自己株式については、原則として消却を予定

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
 継続的に機動的な追加還元を検討**

		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		
	機動的な追加還元		自己株式取得 562億円	自己株式取得 908億円	中計期間の安定配当を予定	
	追加配当		43円/株*	60円/株	60円/株	60円/株
	基礎配当		40円/株*	40円/株	40円/株	40円/株
還元総額 *2	自己株式取得			900億円(実施中) 900億円(済) 継続的に機動的な追加還元を検討		
	追加配当			700億円 (100円/株)	700億円 (100円/株)	700億円 (100円/株)
	基礎配当					
	還元総額	2,500億円	1,200億円	3,800億円以上 中計期間総還元額 : 7,500億円以上		

* 2024年4月1日株式分割後基準にて記載、*2 還元総額は概数(10億円単位を四捨五入)で記載

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



想定される リスク・機会



中計に 基づいた 対応



🌐 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
 - 各国政治状況の不確実性の継続
-
- 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
 - 貿易への影響懸念
 - 資源供給への影響懸念

⚖️ 世界経済

- 米国政権交代に伴う政策（通商政策など）の変更
 - 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
-
- 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
-
- 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
 - EU-ETS^{*1}に加え、25年1月から適用開始されたFuelEU Maritime^{*2}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

- 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

*1 EU排出量取引制度（24年1月より開始）、*2 船舶で使用する燃料の脱炭素化の促進を目的として、EU/EEA加盟国で2025年から導入された規制

C-4 : 海運業を取りまく環境

米国政権交代 政策変更による不確実性の増加
中東情勢 停戦合意などにより地域の平常化は前進するも、スエズ復帰には安全の確認が必要
海運業を取りまく環境について、引き続き状況注視を続ける

		想定される一般的な影響可能性	想定される当社事業への影響可能性			
			ドライバルク	エネルギー資源	製品物流	
					自動車船	コンテナ船
米国 政権交代	エネルギー政策	<ul style="list-style-type: none"> 脱炭素、環境対応の一時的な後退 自動車産業について、EV後退など販売車種の変化 LNG等の化石燃料の生産最大化による影響 	<ul style="list-style-type: none"> 環境対応の一時的後退による米炭の生産量、輸出货量への影響 	<ul style="list-style-type: none"> 石油やLNG等化石燃料増産に伴い米国からの輸出が増える可能性（中長期的に増加） 	<ul style="list-style-type: none"> 米国内EV販売の後退に伴う販売車種、輸送量と輸出地の変化 米国自動車産業による環境対応の減速 	<ul style="list-style-type: none"> 太陽光パネル、風力発電関連貨物やEV部品など、脱炭素に関連する貨物の荷動への影響、貨物構成変化の可能性
	通商政策	<ul style="list-style-type: none"> 今後の関税引き上げ、デール外交による特定国への高い関税による供給ソースやサプライチェーン見直し、原材料輸送への影響 労働力不足によるコストアップ、サプライチェーン混乱 	<ul style="list-style-type: none"> 中国による穀物輸入元が変わる可能性 中国出し北米向け鋼材輸出は限定的 中国からの製品輸出の変化による、原料需要減の可能性 	<ul style="list-style-type: none"> コスト増加による代替燃料移行の遅れ 	<ul style="list-style-type: none"> 輸入元国との関税デールによる影響 	<ul style="list-style-type: none"> 関税の条件次第で、中国から東南アジア等への輸出基地変更の可能性等、サプライチェーン見直しの動き
	米国経済	<ul style="list-style-type: none"> 移民政策による労働力不足 関税引き上げによるインフレ懸念 金利政策、為替への影響 GDPの約70%を占める個人消費の動向 	<ul style="list-style-type: none"> 直接的な影響は想定されない 	<ul style="list-style-type: none"> 移民政策により労働力不足が生じる場合や、インフレや金利高などの影響で将来のLNGプロジェクトの立ち上げりに影響が出る可能性 	<ul style="list-style-type: none"> 米国の経済、消費動向による自動車販売や荷動きの変動 	<ul style="list-style-type: none"> 米国の経済、消費動向による荷動きの変動 移民政策により労働力不足が生じる場合、倉庫、港湾等の適切な運営に影響が出る可能性
中東情勢		<ul style="list-style-type: none"> イスラエルとイスラム組織ハマスの停戦合意に加え、ホーシー派により船舶攻撃の縮小姿勢が示されるなど、中東地域の平常化に向けて前進 一方でスエズ運河への復帰については、スエズ運河通航の安全の確認が必須。復帰のタイミングについては不透明な状況 	<ul style="list-style-type: none"> スエズ復帰により吸収されていた供給が戻ることによる市況への影響可能性は限定的 スエズ迂回による船腹供給引き締め効果は1～2%程度 	<ul style="list-style-type: none"> スエズ復帰により吸収されていた供給が戻ることによる短期的な市況への影響可能性はあるが、トランジションエネルギーとしてLNG等の中長期の需要は底堅く推移する可能性 	<ul style="list-style-type: none"> スエズ復帰により吸収されていた供給が戻ることによる、一時的な混乱、市況への影響可能性 スエズ迂回による船腹供給引き締め効果は6-7%程度 	<ul style="list-style-type: none"> スエズ復帰により吸収されていた供給が戻ることによる市況への影響可能性 そこから、競争力のない老齢船の解撤量が増加する可能性 スエズ迂回による船腹供給引き締め効果は約10%

| 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実績	3Q実績	4Q予想	通期予想
CAPE	\$15,550	\$13,400	\$28,150	\$24,300	\$20,300	\$22,650	\$24,900	\$18,300	\$12,500	\$19,600
PANAMAX	\$10,900	\$10,550	\$14,800	\$14,100	\$12,600	\$15,050	\$12,600	\$9,200	\$9,500	\$11,600
HANDYMAX	\$10,750	\$10,050	\$14,150	\$12,950	\$11,950	\$15,000	\$14,550	\$11,850	\$10,000	\$12,850
SMALL HANDY	\$10,400	\$8,850	\$12,850	\$12,000	\$11,000	\$13,050	\$13,300	\$12,250	\$10,000	\$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実績	3Q実績	4Q予想	通期予想
VLCC (中東/日本)	59 \$43,450	50 \$30,150	61 \$43,950	61 \$44,750	58 \$40,600	61 \$36,650	51 \$25,850	50 \$26,000	58 \$32,000	55 \$30,150
AFRAMAX (南方/日本)	159 \$42,650	124 \$25,150	159 \$38,350	147 \$35,250	147 \$35,350	166 \$35,900	142 \$28,450	135 \$27,000	115 \$20,000	140 \$27,850

■ 期末運航隻数規模

船型	2022年度末	2023年度末	2024年度 12月末
CAPE	85	86	85
中・小型船	87	95	86
チップ船	7	11	9
合計	179	192	180
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
合計	84	84	83

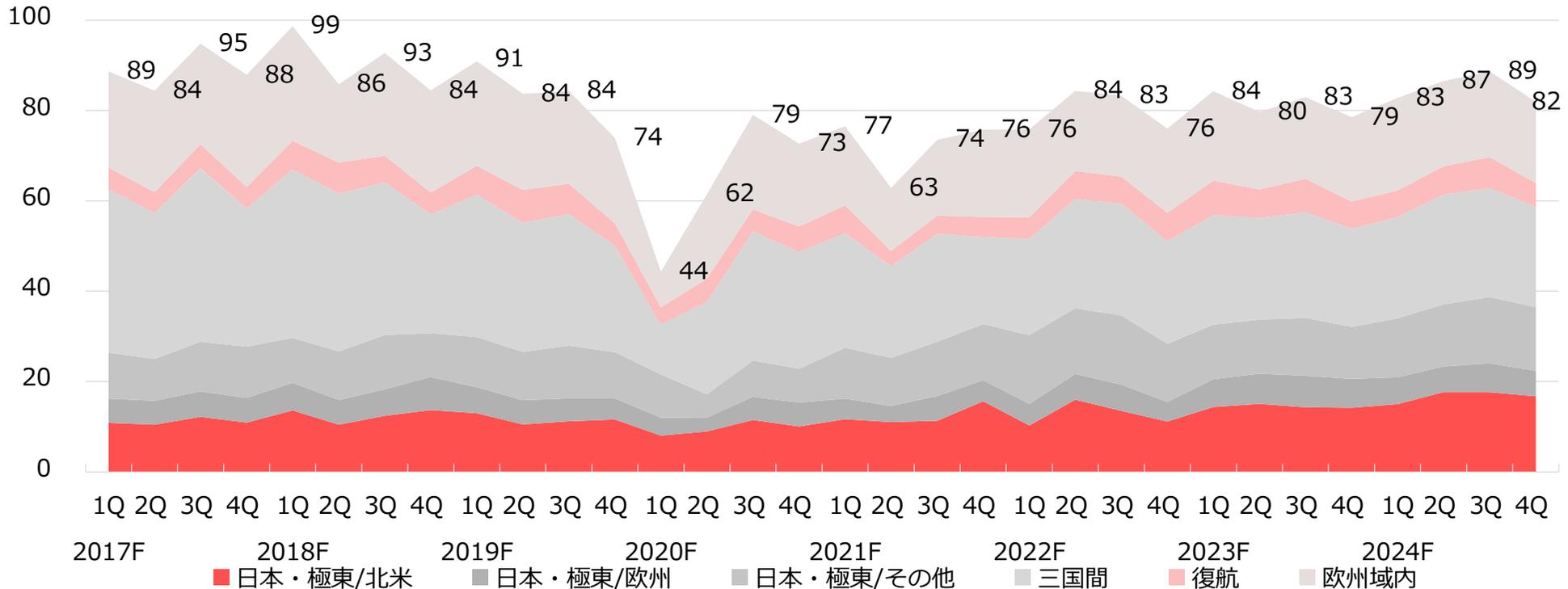
■ 2024年度：運航規模におけるエクスポージャー率

船型	エクスポージャー率
CAPE	6%
中・小型船	3%
チップ船	0%
VLCC	0%
LPG船	0%
電力炭船	4%

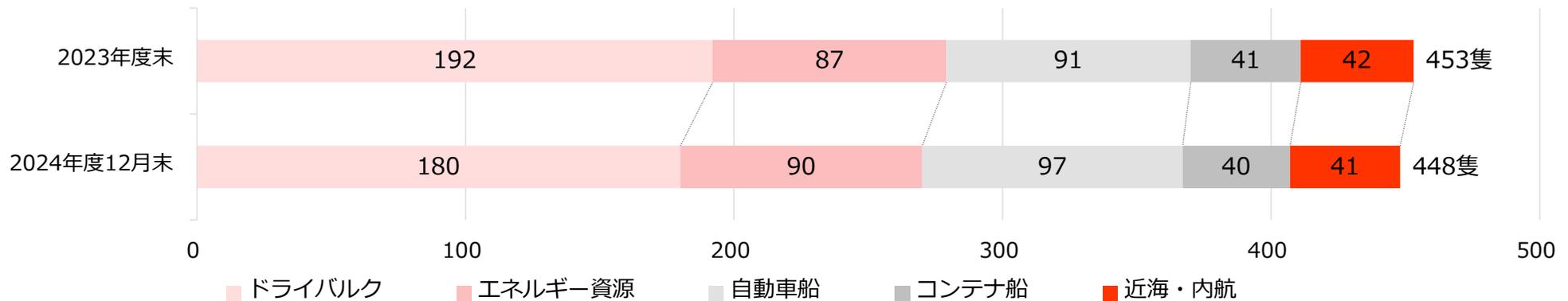
自動車船航路別積高実績・前提

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実績	3Q実績	4Q予想	通期予想
往航	326	337	341	321	1,325	340	371	387	365	1,463
復航	76	63	75	60	274	58	63	69	53	242
三国間	242	225	233	217	917	224	243	241	222	930
欧州域内	198	171	181	187	737	205	189	189	180	762
合計	842	796	830	785	3,254	827	865	886	819	3,397
船隊規模 (隻数)	87	88	87	91	91	91	92	97	97	97

(10,000 Units)



グループ船隊構成



船種	2024年度12月末						2023年度末	
	所有船		備船		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	127	16,279,573	180	22,827,909	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	8	703,003	16	1,450,522	24	2,153,525	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 ₂ 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	39	580,331	58	1,063,812	97	1,644,143	91	1,528,078
コンテナ船	13	1,143,606	27	2,577,596	40	3,721,202	41	3,820,051
近海・内航	25	249,255	16	132,597	41	381,852	42	345,784
合計	200	15,115,594	248	21,766,329	448	36,881,923	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・スポット備船を含んだ隻数

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12月末	
ドライバルク	CAPE	86	85	
	PANAMAX	49	48	
	HANDYMAX	36	30	
	SMALL HANDY	10	8	
	CHIP	11	9	
	セグメント合計		192	180
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	
	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 ₂ 船	0	2	
	LNG燃料供給船	1	1	
	セグメント合計		87	90
	製品物流	7,000台型	18	22
		6,000台型	44	46
5,000台型		11	11	
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	97	
14,000TEU		12	12	
8,000TEU以上		13	12	
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	40	
近海・内航船		42	41	
セグメント合計			174	178
総合計		453	448	

■ 新造船竣工予定（年度別）

竣工隻数	2024	2025	2026
CAPE	1		2
PANAMAX		1	2
HANDYMAX		1	5
LNG船		6	13
電力炭船			1
液化CO ₂ 船		1	
自動車船(7,000台型)	2	5	
近海・内航船	2		2
合計	5	14	25

【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。

