

2024年度第2四半期 決算説明会資料

2024年11月5日

 **K** **LINE**
川崎汽船株式会社

目次

■ A. 2024年度第2四半期決算概要

- A-1 : 2024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. 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】キャッシュアロケーション
- C-3 : 【資本政策】株主還元政策
- C-4 : 【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
- C-5 : 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. 2024年度 第2四半期決算概要

A-1 : 2024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	2024年度			前年同期比		2024/8/2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	2,676	2,704	5,380	4,563	816	5,330	50
営業損益	307	304	611	442	169	600	11
経常損益	748	1,124	1,873	825	1,047	1,665	208
親会社株主に帰属する 中間純損益	725	1,106	1,832	608	1,224	1,620	212
為替レート(/\$)	¥155.02	¥152.77	¥153.89	¥139.93	¥13.96	¥154.35	△¥0.46
燃料油価格(/MT)	\$629	\$624	\$627	\$605	\$21	\$630	△\$4

■ 主な財務指標

(億円)

指標	2024年度2Q末	2023年度末	増減額
自己資本	15,808	15,919	△ 110
有利子負債	2,878	2,877	0
DER	18%	18%	-
自己資本比率	76%	75%	1ポイント

■ 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、中間純利益が増加

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)	2024年度			前年同期比		2024/8/2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	883 76	831 △ 13	1,715 62	1,366 28	348 34	1,700 95	15 △ 33
エネルギー資源	256 12	250 △ 5	507 6	505 48	1 △ 42	500 25	7 △ 19
製品物流	1,511 664	1,585 1,166	3,097 1,830	2,638 775	458 1,054	3,080 1,560	17 270
うち、コンテナ船事業	180 410	175 953	356 1,364	292 341	63 1,022	350 1,120	6 244
その他	24 4	36 △ 9	60 △ 4	53 11	7 △ 15	50 5	10 △ 9
本部・調整	- △ 8	- △ 13	- △ 22	- △ 39	- 17	- △ 20	- △ 2
合計	2,676 748	2,704 1,124	5,380 1,873	4,563 825	816 1,047	5,330 1,665	50 208

- ・ 業績には為替差損益として、1Q、2Qでそれぞれ以下を含む
- ・ 1Q：+9.66円/\$の円安により、+68億円の為替差益
- ・ 2Q：△18.34円/\$の円高により、△154億円の為替差損

■ セグメント別 主な変動ポイント（前年同期比）

(億円)

▶ ドライバルク


- ・ 大型船市況は、期初から大西洋地域発東アジア向けの鉄鉱石やボーキサイト輸送需要が堅調に推移するなか、豪州からの鉄鉱石出荷量減少等により一時軟化するも、その後の出荷の回復や極東での荒天等の影響により船腹需給は引き締まり、総じて堅調に推移
- ・ 中・小型船市況は、南米穀物のお荷量減少やパナマ運河の水位回復等により船腹需給が一時緩んだが、北米からの穀物出荷、中国・インド向け石炭需要、鋼材輸送需要等に下支えられ全般的に底堅く推移
- ・ パナマックス市況は、中国での穀物豊作により南米からの貨物量が当初の予測を下回り、第2四半期に軟化

▶ 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、安定収益を確保したが、1Qに発生した一過性要因により前年同期比で減益

▶ 製品物流

- ・ 自動車船事業では、中東情勢の緊張や一部地域での港湾混雑が継続したものの、安定した完成車輸送の需要を背景に、効率的な運航・配船を推進し、海上輸送台数は引き続き堅調に推移
- ・ 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、中東情勢の影響により欧州での年末に向けた需要増加が例年よりも早く始まったことから好調な荷動きとなり、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		2024/8/2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	2,676	2,704	5,380	4,920	10,300	9,579	721	10,200	100
営業損益	307	304	611	449	1,060	841	219	1,020	40
経常損益	748	1,124	1,873	527	2,400	1,327	1,073	2,200	200
親会社株主に帰属する 当期純損益	725	1,106	1,832	518	2,350	1,019	1,331	2,100	250
為替レート(/\$)	¥155.02	¥152.77	¥153.89	¥140.46	¥147.17	¥143.82	¥3.36	¥147.18	△¥0.00
燃料油価格(/MT)	\$629	\$624	\$627	\$621	\$624	\$620	\$4	\$637	△\$13

■ 通期業績 主な変動ポイント (前期比)

- ▶ 営業利益は、ドライバルク事業において市況が底堅く推移し、自動車船事業において自動車の生産・出荷台数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、上期は好調な荷動きにより収支は堅調に推移。下期の事業環境に不透明感が残るものの、通期では前期比で増加を見込む

■ 前提

- ▶ 為替レート ¥147.17/\$ (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 ±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 : 2024年度の年間配当予定は、40円/株の基礎配当に60円/株(24年5月公表時45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、既に実施した908億円の自己株式取得に加えて、新たに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
(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

(億円)

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2024年度					前期比		2024/8/2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	883	831	1,715	1,455	3,170	2,935	235	3,190	△ 20
	76	△ 13	62	68	130	35	95	150	△ 20
エネルギー資源	256	250	507	493	1,000	1,056	△ 56	960	40
	12	△ 5	6	44	50	75	△ 25	60	△ 10
製品物流	1,511	1,585	3,097	2,933	6,030	5,486	544	5,950	80
	664	1,166	1,830	445	2,275	1,286	989	2,040	235
うち、コンテナ船事業	180	175	356	314	670	593	77	650	20
	410	953	1,364	86	1,450	458	992	1,280	170
その他	24	36	60	40	100	100	-	100	-
	4	△ 9	△ 4	△ 1	△ 5	14	△ 19	0	△ 5
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 8	△ 13	△ 22	△ 28	△ 50	△ 84	34	△ 50	-
合計	2,676	2,704	5,380	4,920	10,300	9,579	721	10,200	100
	748	1,124	1,873	527	2,400	1,327	1,073	2,200	200

■ セグメント別 主な変動ポイント (前期比)

▶ ドライバルク

- 中国経済の先行き不透明感、中東での地政学的リスクの継続などの懸念要素はあるものの、限定的な新造船竣工量を背景に、中長期的に船腹需給が引き締まる方向に向かい、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、中東情勢や北米東岸の労使交渉などの不透明な事業環境は継続する一方で、新造船竣工が需給状況に影響を与える見込み
- 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>営業CF 1.5兆円</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2,400億円(24年8月公表比+200億円) 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CF1.5兆円 	 <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>投資CF 7,400億円</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、投資CF7,400億円 「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 7,300億円以上</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7,300億円以上(24年8月公表比+300億円)の還元を予定 年間配当予定は24年度100円/株(24年8月公表比+15円/株)、25・26年度85円/株 15円/株の追加配当を加え、年間配当予定100円/株(中間・期末配当 各50.0円/株) 新たに900億円、36,000,000株の自己株式取得を予定(24年11月~25年2月実施)*1 還元方針に基づき、機動的な追加還元を検討 <p>24年度還元: 配当 自己株式取得</p> <p>機動的な追加還元</p>	
 <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、指名委員会等設置会社への移行を前提として準備中 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 	

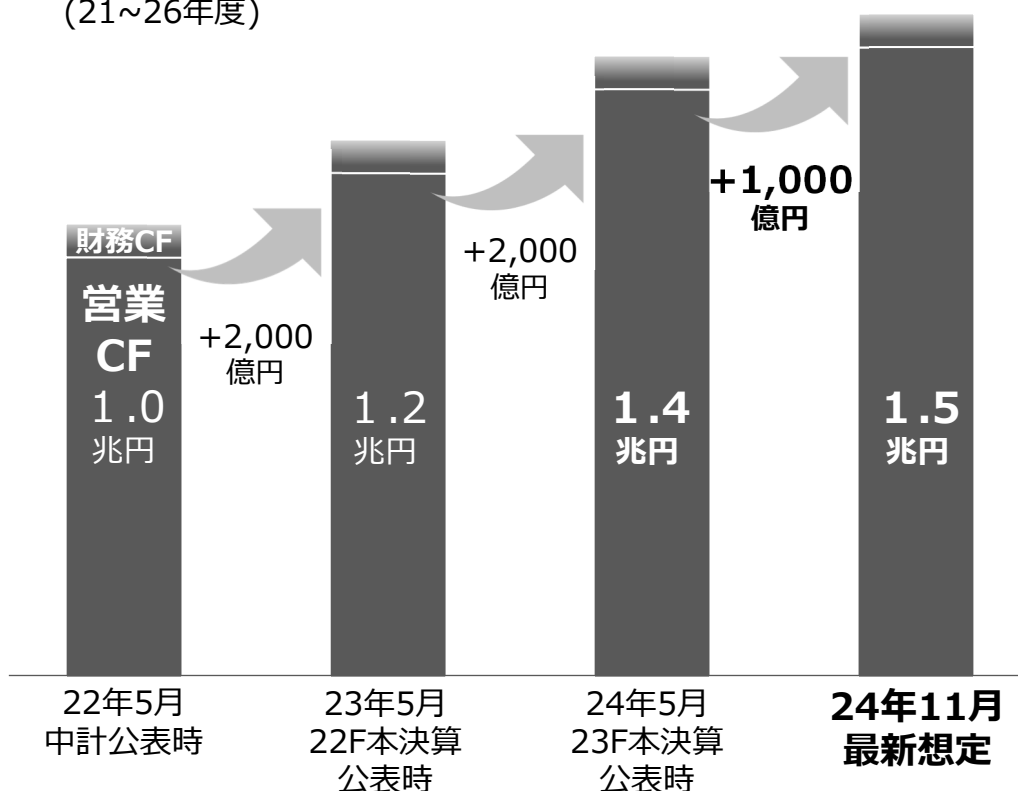
*1 2024年5~7月に実施した908億円の自己株式取得に加えての実施

C-2 : 【資本政策】キャッシュアロケーション

営業CFは24年5月公表時から+1,000億円の1.5兆円に改善する見込み
 営業CFの改善を踏まえて、中計期間における株主還元を7,000億円以上から7,300億円以上を計画
 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

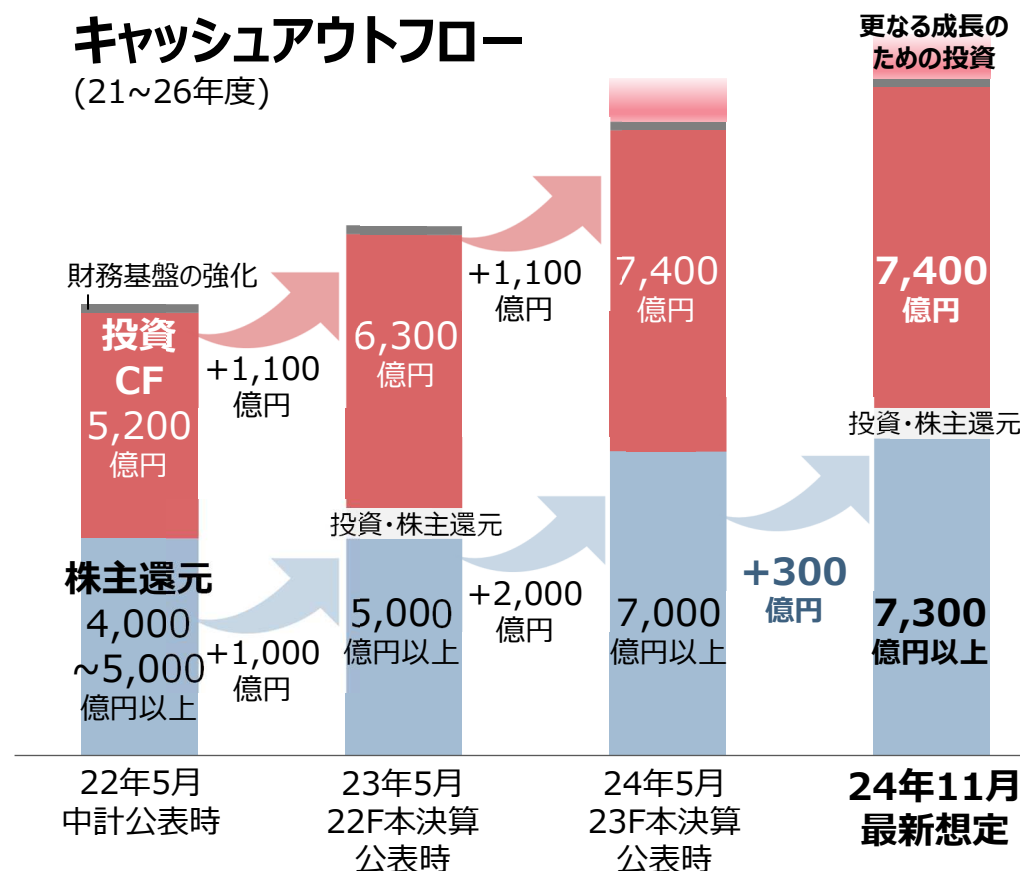
(21~26年度)



24年5月公表時から業績の改善により、**営業CFが1,000億円改善する見込み**

キャッシュアウトフロー

(21~26年度)



企業価値向上に必要な**投資CFは7,400億円を計画**

営業CFの上振れも踏まえて、24年5月公表時から**株主還元は300億円増の7,300億円以上を計画**

C-3 : 【資本政策】株主還元政策

新たな追加還元により、中計期間の還元総額を7,000億円から7,300億円以上に更新
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

2024年度

年間配当予想

今回公表：**100円/株(中間・期末、各50円/株)**
前回公表： 85円/株 (中間・期末、各42.5円/株)

■ 機動的な追加還元

2024年度

自己株式取得

今回公表：**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の実施

- 取得方法：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けを予定
- 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、
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株当たり株式の配当及追加還元	追加還元		機動的な追加還元		
	機動的な還元	自己株式取得 562億円	自己株式取得 908億円(済)		
	追加配当	追加配当 43円/株*1	追加配当 60円/株	追加配当 45円/株	追加配当 45円/株
	基礎配当	基礎配当 40円/株*1	基礎配当 40円/株	基礎配当 40円/株	基礎配当 40円/株
還元総額	機動的な還元		900億円(予定) 900億円(済)	機動的な追加還元を検討	
	追加配当		700億円 (100円/株)	600億円 (85円/株)	600億円 (85円/株)
	基礎配当				
	還元総額	2,500億円	1,200億円	3,600億円以上	
			中計期間総還元額：7,300億円以上		

*1 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-4 : 【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

安定収益基盤の維持・拡大、組織営業力強化、船隊ポートフォリオコントロールの事業戦略は順調に進捗

- 当社ばら積み船では初のLNGを主燃料とするケープサイズバルカー「CAPE HAYATE」竣工、今後も環境対応船の転換を進める予定
- 30年度には100~110隻規模の船隊を想定



自動車船

堅調な需要を背景に、環境対応、H&H貨物*1の取込みを機会として捉え、持続的な事業経営を実現

- 安定的かつ持続的な輸送サービスの提供により、既存完成車OEMとの強固な関係を拡充
- 本船のH&H貨物輸送能力増強と特殊機器整備拡充による、同貨物積取りの更なる強化
- 低炭素・脱炭素化、船型大型化による船隊競争力強化と柔軟性の確保。LNG燃料自動車船は5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

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、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

- Qatar Energy向けLNG船を昨年の12隻に続いて、追加で4隻の長期定期備船契約・造船契約締結
- 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

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し、中長期的に安定した収益を積み上げ

- 液化CO₂輸送事業：NL社*2と3隻目のLCO₂船備船契約締結。世界初のCCS*3向け輸送を本年開始予定
- 洋上風力発電支援船事業：KWS*4はEGS*5と海洋地質調査事業を対象としたEKGS*6設立。地質調査船「EK HAYATE」が就航



*1 H&H(High & Heavy貨物)。建設機械、農機、鉄道車両などの大型貨物、*2 NL社(Northern Lights JV DA)、*3 CCS(Carbon Capture and Storage)。CO₂の回収・貯蔵、*4 KWS(ケイライン・ウインド・サービス株式会社)、*5 EGS(EGS Survey Pte Ltd)、*6 EKGS(EK Geotechnical Survey合同会社)

C-5 : 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

- 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
- 中国の景気減速の可能性

♻️ 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

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の長期化

- 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
- 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

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	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予想	4Q予想	通期予想
CAPE	\$15,550	\$13,400	\$28,150	\$24,300	\$20,300	\$22,650	\$24,900	\$22,000	\$15,000	\$21,150
PANAMAX	\$10,900	\$10,550	\$14,800	\$14,100	\$12,600	\$15,050	\$12,600	\$13,500	\$11,500	\$13,150
HANDYMAX	\$10,750	\$10,050	\$14,150	\$12,950	\$11,950	\$15,000	\$14,550	\$14,500	\$12,500	\$14,150
SMALL HANDY	\$10,400	\$8,850	\$12,850	\$12,000	\$11,000	\$13,050	\$13,300	\$12,500	\$10,500	\$12,350

■ 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予想	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	58 \$32,000	58 \$32,000	57 \$31,650
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	180 \$40,000	180 \$40,000	167 \$36,100

■ 期末運航隻数規模

船型	2022年度末	2023年度末	2024年度 9月末
CAPE	85	86	89
中・小型船	87	95	90
チップ船	7	11	10
合計	179	192	189
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	25
合計	84	84	84

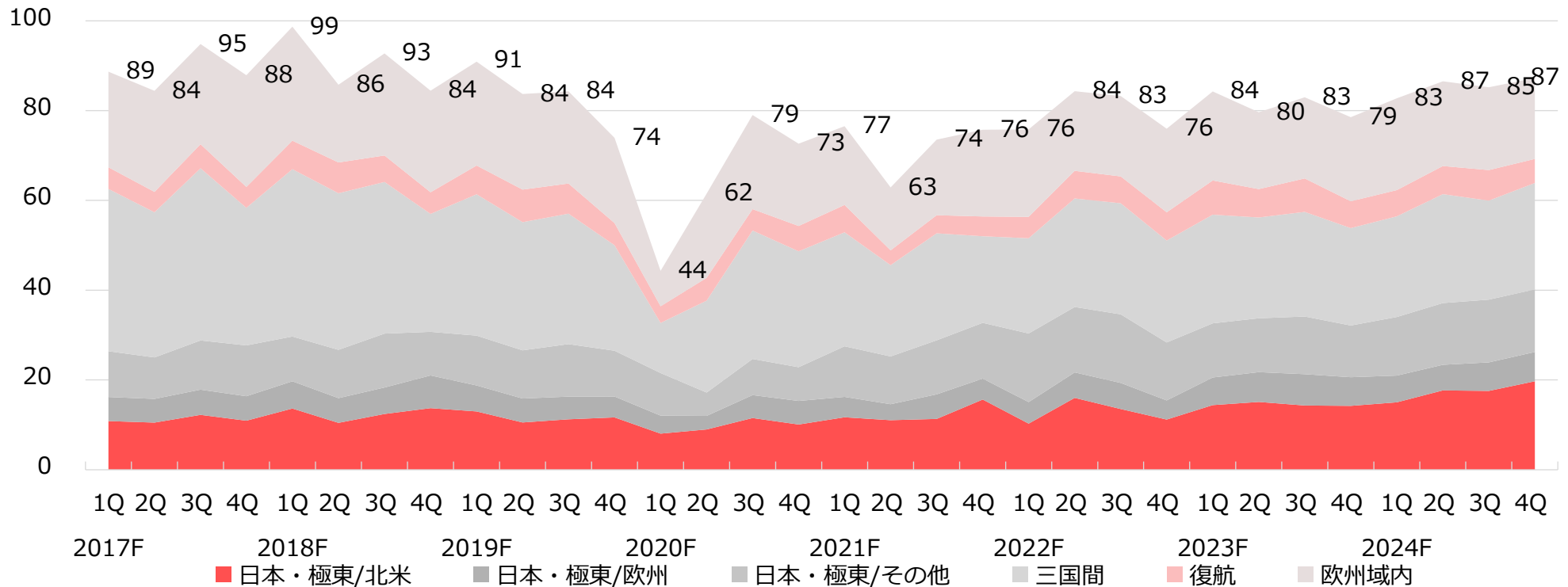
■ 2024年度：運航規模におけるエクスポージャー率

船型	エクスポージャー率
CAPE	10%
中・小型船	9%
チップ船	0%
VLCC	0%
LPG船	0%
電力炭船	5%

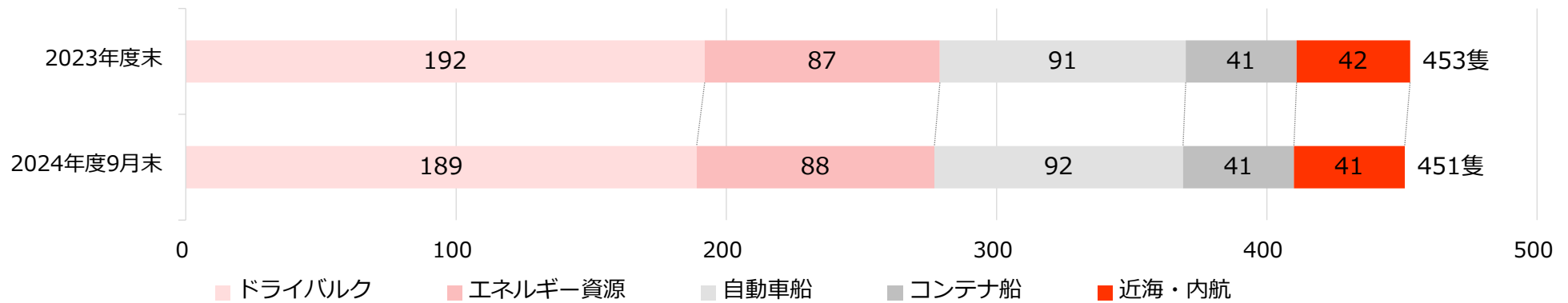
自動車船航路別積高実績・前提

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予想	4Q予想	通期予想
往航	326	337	341	321	1,325	340	371	379	402	1,492
復航	76	63	75	60	274	58	63	68	54	243
三国間	242	225	233	217	917	224	243	221	237	925
欧州域内	198	171	181	187	737	205	189	184	180	757
合計	842	796	830	785	3,254	827	865	852	873	3,417
船隊規模 (隻数)	87	88	87	91	91	91	92	95	92	92

(10,000 Units)



グループ船隊構成



船種	2024年度9月末						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	54	6,630,590	135	17,017,434	189	23,648,024	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	791,236	16	1,450,522	25	2,241,758	25	2,241,893
海洋掘削船	1	-	0	-	1	-	1	-
FPSO	1	-	0	-	1	-	1	-
地質調査船	1	3,587	0	-	1	3,587	0	-
LNG燃料供給船	1	2,431	0	-	1	2,431	1	2,431
自動車船	34	492,133	58	1,060,732	92	1,552,865	91	1,528,078
コンテナ船	11	849,856	30	2,970,195	41	3,820,051	41	3,820,051
近海・内航	24	206,881	17	134,427	41	341,308	42	345,784
合計	191	14,841,400	260	22,895,539	451	37,736,939	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9月末
ドライバルク	CAPE	86	89
	PANAMAX	49	45
	HANDYMAX	36	36
	SMALL HANDY	10	9
	CHIP	11	10
	セグメント合計		192
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	25
	海洋掘削船	1	1
	FPSO	1	1
	地質調査船	0	1
	LNG燃料供給船	1	1
	セグメント合計		87
製品物流	7,000台型	18	20
	6,000台型	44	44
	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	92
	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	41	
セグメント合計		174	174
総合計		453	451

■ 新造船竣工予定（年度別）

竣工隻数	2024	2025	2026
CAPE	1		2
PANAMAX	2	1	2
HANDYMAX		1	5
LNG船		6	14
電力炭船			1
FPSO	1		
液化CO ₂ 船	2	1	
自動車船(7,000台型)	4	5	
近海・内航船	3		1
合計	13	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。

