2026年度第１四半期

決算説明会資料

2026年８月４日

"K" LINE
川崎汽船株式会社

目次

■A. 2026年度第１四半期決算概要

A-１　：2026年度第１四半期業績

A-２　：セグメント別第１四半期業績

■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

■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１四半期決算概要

A-１：2026年度第１四半期業績

連結　第１四半期決算概要

（億円）

売上高及び段階損益	2026年度 1Q 実績	2025年度 1Q 実績	前年同期比 増減額
売上高	2,868	2,449	419
営業損益	195	198	△ 2
経常損益	240	216	23
親会社株主に帰属する四半期純損益	233	299	△ 65
為替レート(/$)	¥159.89	¥145.32	¥14.57
燃料油価格(/MT)	$787	$550	$238

主な変動ポイント（前年同期比）

- 営業損益：堅調な市況によるドライバルク事業の増益や円安による増益効果等はあったものの、中東情勢による燃料価格の上昇など費用増もありほぼ前年同期並み
- 経常損益：主に為替影響等により増益
- 四半期純損益：特別利益の減少により減益

主な財務指標（連結）

（億円）

指標	2026年度 1Q末	2025年度末	増減額
自己資本	17,373	18,027	△ 653
有利子負債	2,968	2,960	7
DER	17.1%	16.4%	0.7ポイント
自己資本比率	75.9%	76.9%	△1.0ポイント

＊2026年度1Q末のオフバラ傭船料（6,000～7,000億円）含む自己資本比率は58~60%

A-２：セグメント別第１四半期業績

セグメント別　第１四半期業績

（億円）

セグメント （上段：売上高） （下段：経常損益）	2026年度 1Q 実績	2025年度 1Q 実績	前年同期比 増減額
ドライバルク	903	707	196
	90	△ 3	93
エネルギー資源	298	235	63
	32	26	5
製品物流	1,660	1,500	159
	108	243	△ 134
うち、自動車船事業	1,014	929	84
	21	152	△ 130
うち、コンテナ船事業	186	163	22
	54	66	△ 12
その他	5	6	△ 0
	4	△ 1	5
本部・調整	-	-	-
	4	△ 48	53
合計	2,868	2,449	419
	240	216	23

*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**
  - 大型船市況は、鉄鉱石やボーキサイト等の活発な荷動きにより、堅調に推移
  - 中・小型船市況は、中東情勢に起因した石炭輸送需要の高まりや、堅調な穀物輸送需要を受け、上昇基調で推移
  - 堅調な市況に加え、為替影響や前年度の積地の事故・争議による一過性損失の剥落もあり、前年同期比で大幅増益
- **エネルギー資源**
  - 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はあるも、LPG船・タンカー市況の好調を受け増益
- **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：中東情勢の影響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。一方で、燃料価格の急激な上昇などにより運航コストが増加し、前年同期比で減益

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7月24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 予想	2026年度 上期 予想	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 5月公表 通期 予想	5月公表比 通期 増減額
売上高	2,868	2,877	5,745	4,955	10,700	10,183	517	10,200	500
営業損益	195	225	420	430	850	841	9	830	20
経常損益	240	560	800	550	1,350	1,091	259	1,000	350
親会社株主に帰属する当期純損益	233	627	860	490	1,350	1,329	21	950	400
為替レート(/$)	¥159.89	¥154.13	¥157.01	¥150.00	¥153.50	¥150.23	¥3.28	¥150.82	¥2.68
燃料油価格(/MT)	$787	$793	$790	$646	$718	$528	$190	$697	$21

通期業績　主な変動ポイント（前期比）

- 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、１Q後半から２Qのコンテナ船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、5月公表比＋350億円の1,350億円、当期純損益も同＋400億円の1,350億円を見込む

前提

- 為替レート　¥153.50/$（期中平均レート）
- 燃料油価格　$718/MT
- 市況前提　Appendixご参照
- ホルムズ海峡は９月末に向けて正常化し、10月以降は通峡再開前提
- 通年でスエズ運河の通峡は見込まず、喜望峰経由ルート継続前提

変動影響(９か月間)

- 為替レート変動　１円変動　±13億円＊
- 燃料油価格変動　10ﾄﾞﾙ変動　±6.4億円

＊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日に総額1,300億円(上限)、株式総数44,429,000株(上限)の自己株式取得を公表(実施中)
  2026年7月末時点において、総額862億円(66.3%)及び、株式総数33,277,600株(74.9%)を取得完了
  今回取得した自己株式については、消却を予定

➡ 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 予想	2026年度 上期 予想	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 5月公表 通期 予想	5月公表比 通期 増減額
ドライバルク	903	937	1,840	1,315	3,155	2,955	200	2,900	255
	90	55	145	70	215	115	100	165	50
エネルギー資源	298	272	570	455	1,025	1,004	21	935	90
	32	8	40	35	75	107	△ 32	40	35
製品物流	1,660	1,665	3,325	3,175	6,500	6,200	300	6,285	215
	108	517	625	465	1,090	908	182	825	265
うち、自動車船事業	1,014	1,096	2,110	1,995	4,105	3,831	274	3,920	185
	21	99	120	285	405	511	△ 106	440	△ 35
うち、コンテナ船事業	186	184	370	335	705	668	37	690	15
	54	381	435	95	530	240	290	260	270
その他	5	5	10	10	20	22	△ 2	80	△ 60
	4	△ 4	0	0	0	5	△ 5	5	△ 5
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4	△ 14	△ 10	△ 20	△ 30	△ 46	16	△ 35	5
合計	2,868	2,877	5,745	4,955	10,700	10,183	517	10,200	500
	240	560	800	550	1,350	1,091	259	1,000	350

*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、中小型船ともに堅調な市況のもと、前期比で増益を見込む
- **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通期では減益を見込む
- **製品物流**
  - **自動車船事業**：中東情勢悪化を受け、急激な燃料価格の上昇等により運航費増加、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

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1,350億円を見込む**(26年５月公表比+350億円)
- **中計期間の営業CF見込みは1.5兆円**(26年５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５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
- **26年5月公表のとおり、「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 6%（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５月公表比+800億円)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５月公表比変更なし)
	機動的な追加還元	• **2026年5月29日に1,300 億円を上限とする自己株式取得を決定し、実施中**

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、
1,300億円を上限とする自己株式取得を決定し、実施中

中計期間の還元総額（予定）

8,800億円以上
(26年５月公表比＋800億円)

配当（予定）

2026年度
120円/株 (中間･期末、各60円/株)
（26年５月公表比変更なし）

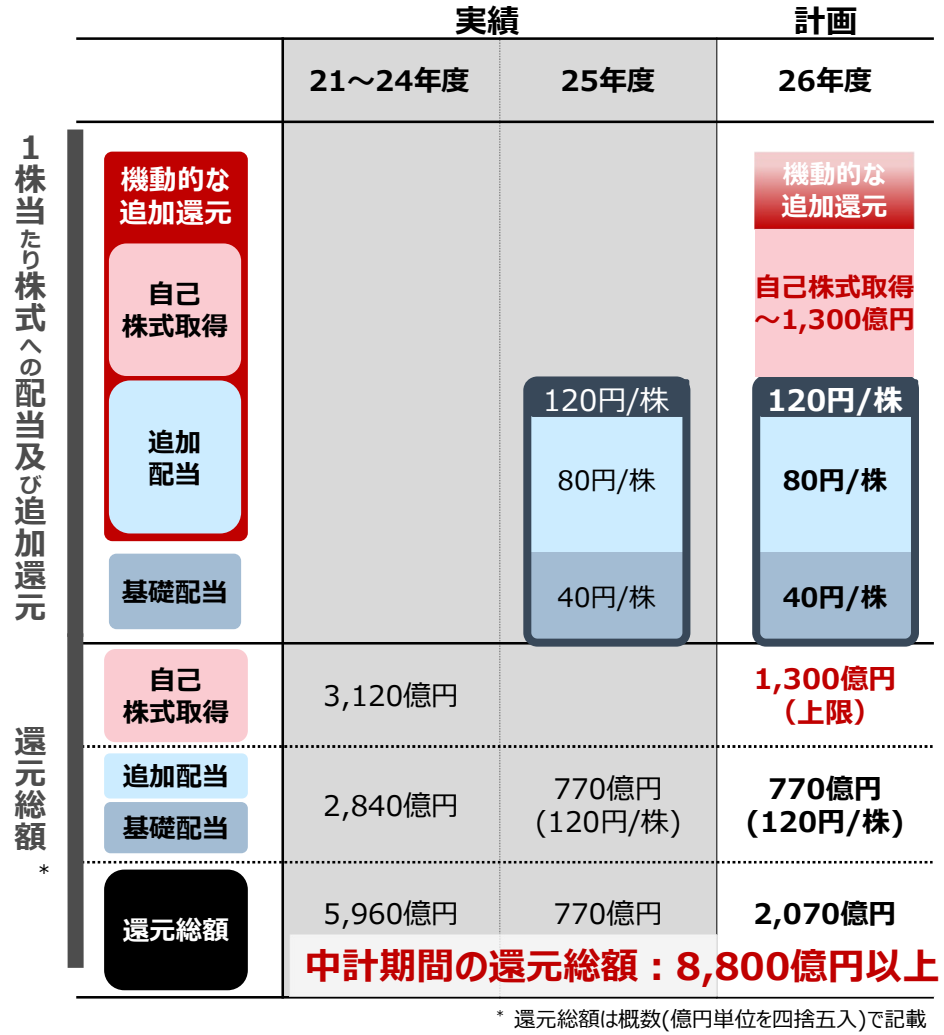
更なる機動的な追加還元

5/29に1,300 億円を上限とする自己株式取得を決定（実施中）

- 取得方法:自己株式立会外買付取引（ToSTNeT-3）
  及び東京証券取引所における市場買付け
- 取得期間:2026年６月１日から2026年９月30日まで
- 今回取得する自己株式については消却を予定

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** • **ホルムズ海峡を含む中東情勢により、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	• **ホルムズ通峡については、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** • 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貿易パターン変化** • **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およ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峡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**	• ホルムズ海峡の通峡については、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展した場合には、中長期的に荷動きの鈍化による市況下押し要因となる • **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	• スエズ運河への通峡復帰には、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復帰を判断	• **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輸送**：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5～6%程度 • **コンテナ船**：船腹供給への影響は10%程度 スエズ運河通峡復帰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	• 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予想	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	$30,000	$31,000	$20,000	$30,200
PANAMAX (82型)	$11,850	$15,950	$16,050	$15,400	$14,800	$19,250	$18,500	$16,000	$13,000	$16,700
HANDYMAX (58型)	$10,150	$15,050	$15,400	$12,550	$13,300	$17,350	$16,000	$14,000	$11,000	$14,600
SMALL HANDY (38型)	$10,600	$13,050	$15,000	$12,400	$12,750	$14,950	$14,000	$12,500	$9,500	$12,750

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予想	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	$42,000	$42,000	$42,000	$64,100
AFRAMAX (南方/日本)	$22,650	$21,350	$35,850	$42,350	$30,550	$40,650	$26,000	$26,000	$26,000	$29,650

期末運航隻数規模

船型	2024年度末	2025年度末	2026年度 6月末
CAPE	85	73	79
中・小型船	86	84	78
チップ船	7	6	6
合計	**178**	**163**	**163**
VLCC	6	6	6
LPG船	5	5	5
他油槽船	2	2	2
LNG船	46	53	53
電力炭船	24	26	26
合計	**83**	**92**	**92**

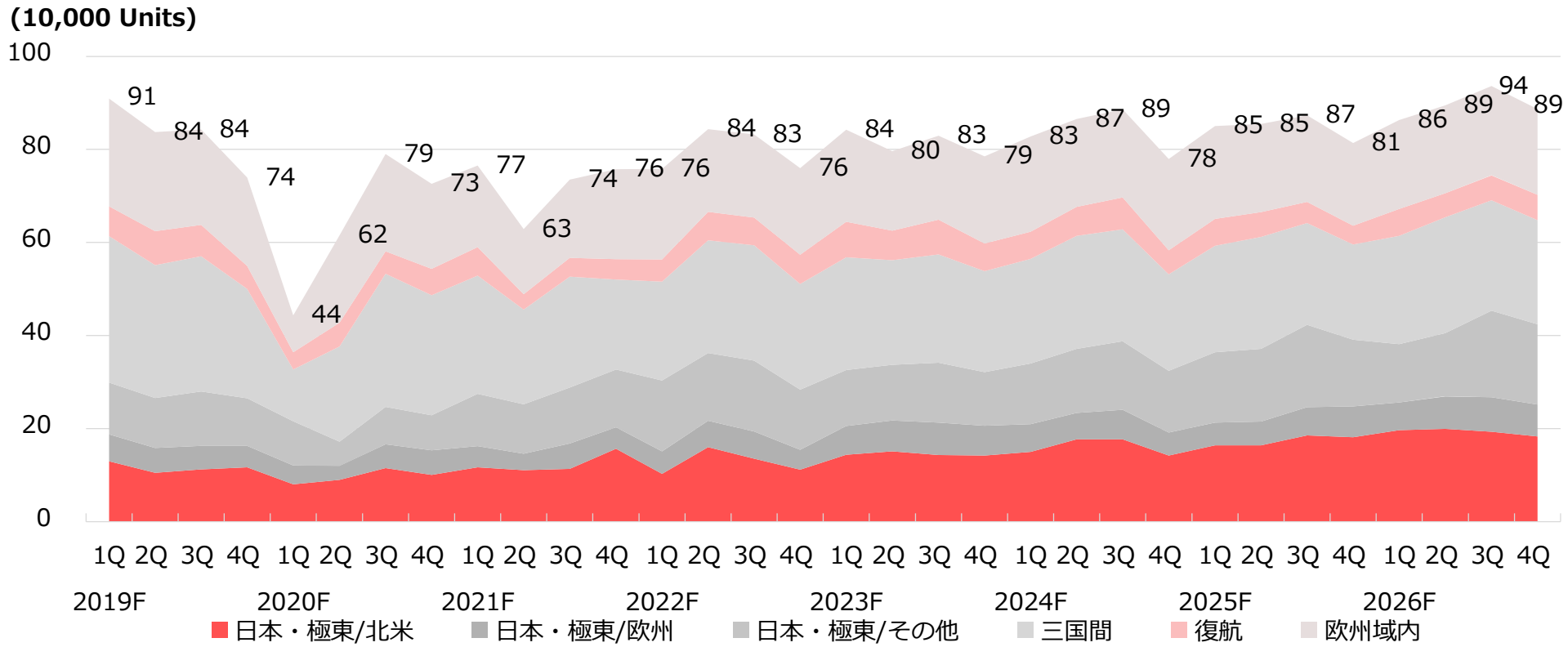
2026年度：運航規模におけるエクスポージャー率

船型	エクスポージャー率
CAPE	13%
中・小型船	15%
チップ船	0%
VLCC	0%
LPG船	0%
電力炭船	0%

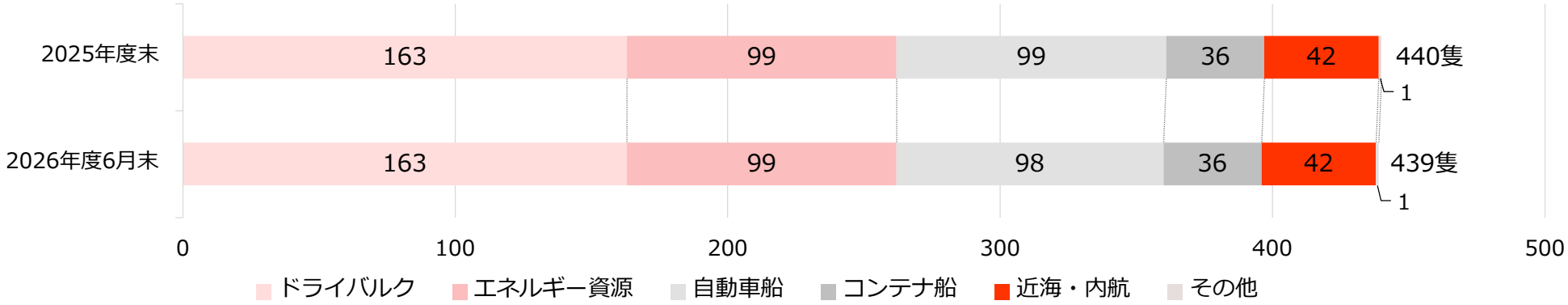
*ドライバルク市況のCAPEは、2025年度はCAPE180型、2026年度はCAPE182型を用いて記載

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予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
往航	364	371	423	391	1,549	381	405	453	424	1,664
復航	58	54	45	40	197	58	51	54	55	218
三国間	229	240	219	205	893	233	249	237	224	943
欧州域内	199	189	186	176	751	191	189	192	184	756
合計	850	855	873	812	3,390	863	895	936	887	3,581
船隊規模（隻数）	95	98	98	99	99	98	99	99	99	99



グループ船隊構成



	2026年度6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	6,059,964	117	14,634,339	163	20,694,303	163	20,051,466
油槽船	12	2,282,770	1	54,149	13	2,336,919	13	2,336,919
LNG船	51	4,307,975	2	153,950	53	4,461,925	53	4,441,332
電力炭船	10	850,926	16	1,463,631	26	2,314,557	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	46	711,893	52	968,877	98	1,680,770	99	1,693,358
コンテナ船	11	1,050,785	25	2,405,835	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	212	15,611,007	227	19,799,496	439	35,410,503	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6月末
ドライバルク		CAPE	73	79
		PANAMAX	35	36
		HANDYMAX	42	34
		SMALL HANDY	7	8
		CHIP	6	6
	セグメント合計		**163**	**163**
エネルギー資源	油槽船	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	53	53
		電力炭船	26	26
		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**	**99**
製品物流	自動車船	7,000台型	29	29
		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	98
	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**	**176**
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	2	4	6
PANAMAX	1		
HANDYMAX	3	1	1
SMALL HANDY	1		
LNG船	10	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	20	16	13

*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。