



2022年度第1四半期
決算説明会資料

2022年8月3日

 **K LINE**
川崎汽船株式会社

目次

■ A. 2022年度第1四半期決算概要

- A-1 : 2022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. 2022年度通期業績予想と取組み

- B-1 : 2022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 : 自営事業改善ポイント

■ C. 中期経営計画の状況・進捗

- C-1 : 営業キャッシュフロー
- C-2 : 株主還元政策
- C-3 : 川崎汽船グループを取りまく事業環境

■ 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. 2022年度 第1四半期決算概要

A-1 : 2022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	2022年度	前年同期比	
	1Q 実績	1Q 前年実績	増減額
売上高	2,285	1,747	538
営業損益	189	24	165
経常損益	2,674	884	1,790
親会社株主に帰属する 当期純損益	2,666	1,020	1,647
為替レート(/\$)	¥126.49	¥109.80	¥16.69
燃料油価格(/MT)	\$821	\$479	\$342

■ 主な変動要素

- ▶ 主にドライバルク及び自動車船事業を含む製品物流においてCOVID-19感染拡大の影響からの回復を受け営業利益が増加
- ▶ 持分法適用会社OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. (ONE社) の運営するコンテナ船事業において、旺盛な貨物需要に伴い、市況が高水準で推移したことに加えて、急激な円安への変動もあり経常利益、当期純利益が増加

■ 主な財務指標

(億円)

指標	2022年度1Q末	2021年度末	増減額
自己資本	11,878	8,846	3,032
有利子負債	4,104	4,235	△ 131
DER	35%	48%	△13ポイント
NET DER	13%	20%	△7ポイント
自己資本比率	64%	56%	8ポイント

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)	2022年度	前年同期比	
	1Q 実績	1Q 前年実績	増減額
ドライバルク	846	597	249
	150	9	141
エネルギー資源	247	204	43
	58	9	50
製品物流	1,157	919	239
	2,488	888	1,599
うち、コンテナ船事業	119	107	12
	2,380	877	1,502
その他	34	28	7
	1	△ 1	2
本部・調整	-	-	-
	△ 24	△ 21	△ 3
合計	2,285	1,747	538
	2,674	884	1,790

■ セグメント別 主な変動ポイント

▶ ドライバルク

- 大型船、中小型船ともに輸送需要が大きく回復し市況は総じて堅調に推移し、加えて運航、配船の効率化により収益改善

▶ 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

- 自動車船事業において、半導体・部品供給不足などがあったものの、前年度のCOVID-19影響からの回復基調が継続
- コンテナ船事業では、旺盛な貨物需要が継続するなか、サプライチェーンの混乱及び輸送需要の逼迫が継続しており、運賃市況は高水準で推移

B. 2022年度 通期業績予想と取組み

B-1 : 2022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	2022年度					2021年度		前年同期比		2022/5/9公表比	
	1Q 実績	2Q 予想	上期 予想	下期 予想	通期 予想	上期 実績	通期 実績	上期 増減額	通期 増減額	通期 予想	通期 増減額
売上高	2,285	2,415	4,700	4,200	8,900	3,576	7,570	1,125	1,330	7,800	1,100
営業損益	189	201	390	180	570	102	177	288	393	410	160
経常損益	2,674	2,326	5,000	2,000	7,000	2,380	6,575	2,620	425	4,700	2,300
親会社株主に帰属する 当期純損益	2,666	2,284	4,950	1,950	6,900	2,460	6,424	2,490	476	4,600	2,300
為替レート(/\$)	¥126.49	¥132.23	¥129.36	¥130.00	¥129.68	¥109.90	¥112.06	¥19.46	¥17.62	¥117.70	¥11.98
燃料油価格(/MT)	\$821	\$932	\$876	\$916	\$896	\$497	\$551	\$380	\$345	\$764	\$132

■ 通期業績 主な変動ポイント

- ▶ 営業利益は主にドライバルク事業、自動車船事業が回復し、2021年度比393億円増加の570億円を見込む
- ▶ 経常利益はサプライチェーンの混乱の収束が進むことにより、コンテナ船市況の調整が下期に予想されるものの、依然として高い市況水準が継続し7,000億円を見込む
- ▶ 当期純利益は経常利益の改善に伴い前年同期比で増加
- ▶ 2022年7月21日付適時開示「2023年3月期 連結業績予想の修正に関するお知らせ」時点の業績予想数値から変更無し

■ 前提

- ▶ 為替レート ¥129.68/\$
- ▶ 燃料油価格 \$896/MT
- ▶ 市況前提 Appendixご参照

■ 変動影響(2Q~4Q 9か月間)

- ▶ 為替レート変動 1円変動 ±55億円
- ▶ 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めています。

■ 配当

現時点での中間配当金予想を、前回予想の1株当たり150円から、150円増額し、1株当たり300円、期末配当予想を前回予想の1株当たり150円から、150円（株式分割前基準*）増額し、1株当たり300円（株式分割前基準*）に、それぞれ増額修正とさせていただく予定です。また、今回修正した配当予想に加えて、更なる配当や自己株取得等の1,000億円以上の追加的な株主還元策を、今後の業績見通し等を総合的に勘案しつつ検討いたします。

* 2022年10月1日付けで実施予定の株式分割の影響を考慮して記載しています。
詳細につきましては、本日付け適時開示「株式分割及び株式分割に伴う定款の一部変更並びに配当予想の修正に関するお知らせ」をご参照ください。

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)	2022年度					前年同期比		2022/5/9公表比	
	1Q 実績	2Q 予想	上期 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	846	884	1,730	1,450	3,180	2,765	415	2,730	450
	150	105	255	105	360	237	123	240	120
エネルギー資源	247	272	520	470	990	897	93	880	110
	58	27	85	45	130	48	82	60	70
製品物流	1,157	1,243	2,400	2,250	4,650	3,802	848	4,120	530
	2,488	2,232	4,720	1,910	6,630	6,408	222	4,510	2,120
うち、コンテナ船事業	119	131	250	250	500	417	83	460	40
	2,380	2,150	4,530	1,740	6,270	6,238	32	4,250	2,020
その他	34	16	50	30	80	106	△ 26	70	10
	1	△ 1	0	0	0	△ 1	1	0	0
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 24	△ 36	△ 60	△ 60	△ 120	△ 117	△ 2	△ 110	△ 10
合計	2,285	2,415	4,700	4,200	8,900	7,570	1,330	7,800	1,100
	2,674	2,326	5,000	2,000	7,000	6,575	425	4,700	2,300

■ セグメント別 主な変動ポイント

▶ ドライバルク

- ・ 主要都市における経済活動正常化を背景に輸送需要は底堅く推移し、市況は堅調に推移していくと見込む
- ・ 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の拡充に努める

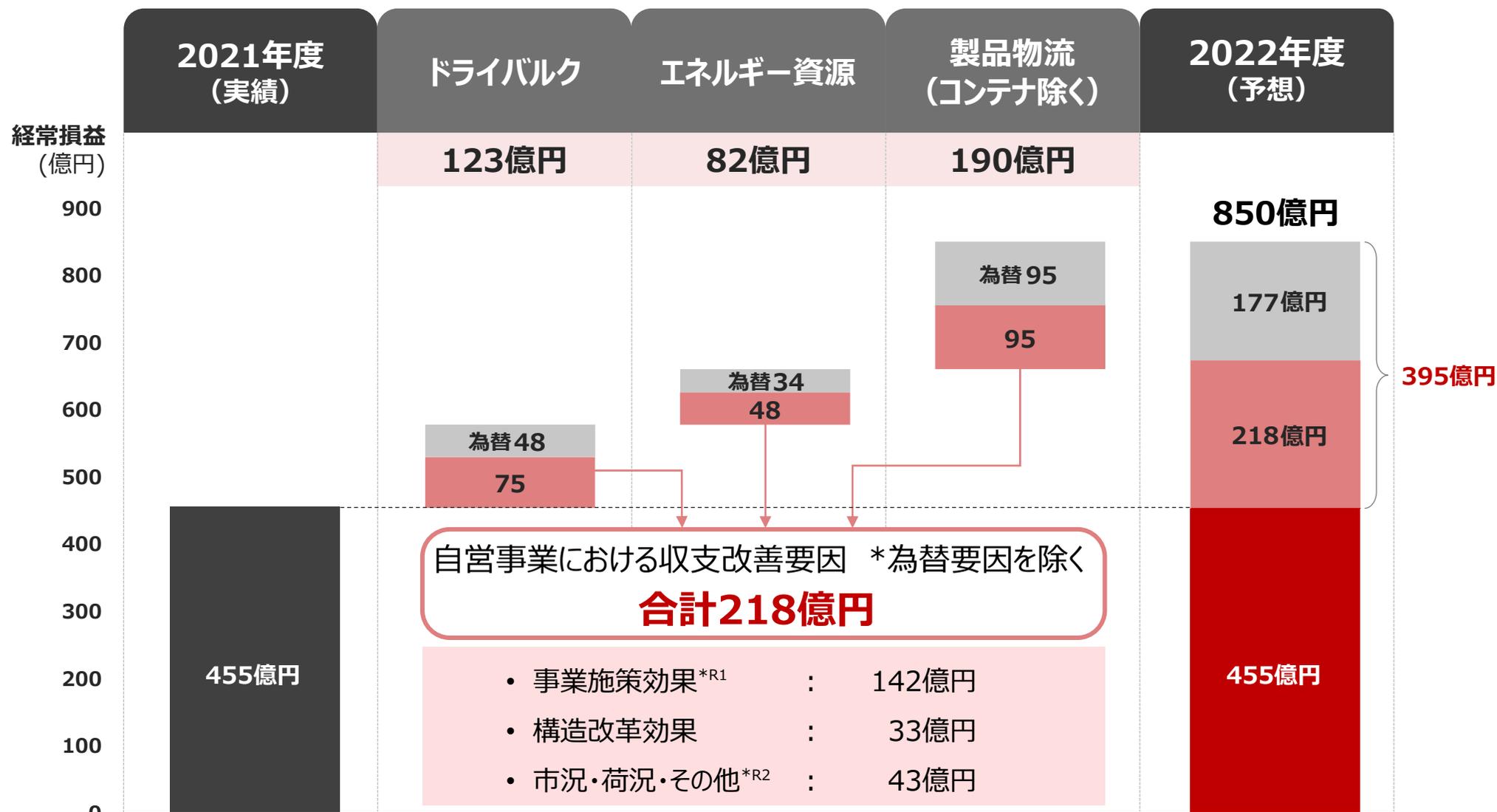
▶ エネルギー資源

- ・ 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の確保に努める
- ・ オフショア支援船事業などの不採算事業からの撤退による収益改善効果が現出する

▶ 製品物流

- ・ 自動車船事業において、COVID-19の影響から荷量は回復基調を継続。船隊適正化、運賃修復、航路網再編等による運航効率向上に継続して取り組む
- ・ コンテナ船事業では、サプライチェーンの混乱が収束し、下期には市況は調整局面に入ると見込む

B-3 : 自営事業改善ポイント



*R1 : 新規契約獲得、配船効率化など

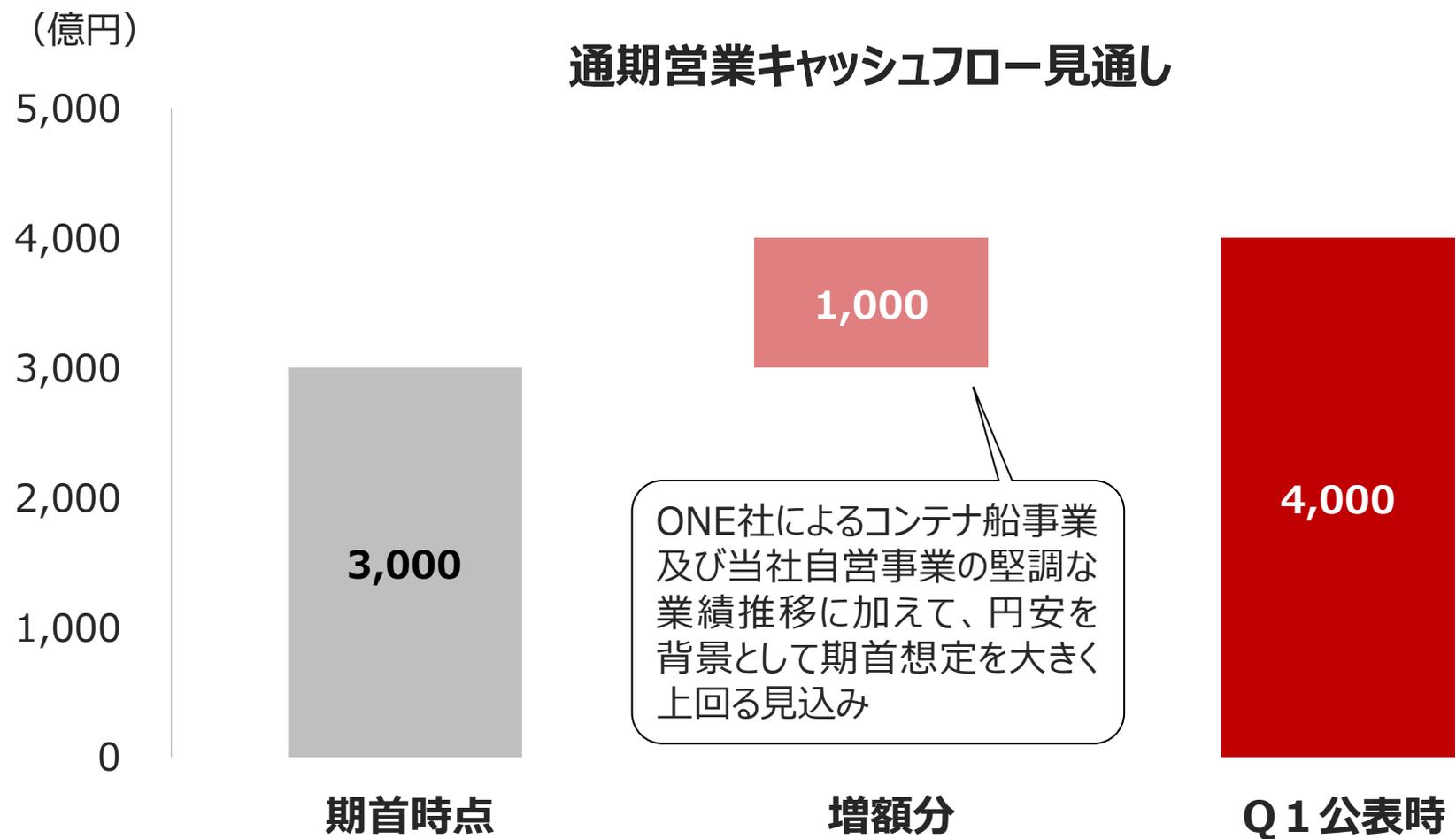
*R2 : 油価の影響を含む

C. 中期経営計画の状況・進捗

C-1：営業キャッシュフロー



海運市況の堅調な推移を背景に、通期営業キャッシュフローは上振れ見込み



通期平均為替前提 ¥117.70/\$

¥129.68/\$

*制度会計上のキャッシュフローとは異なるご参考値です。

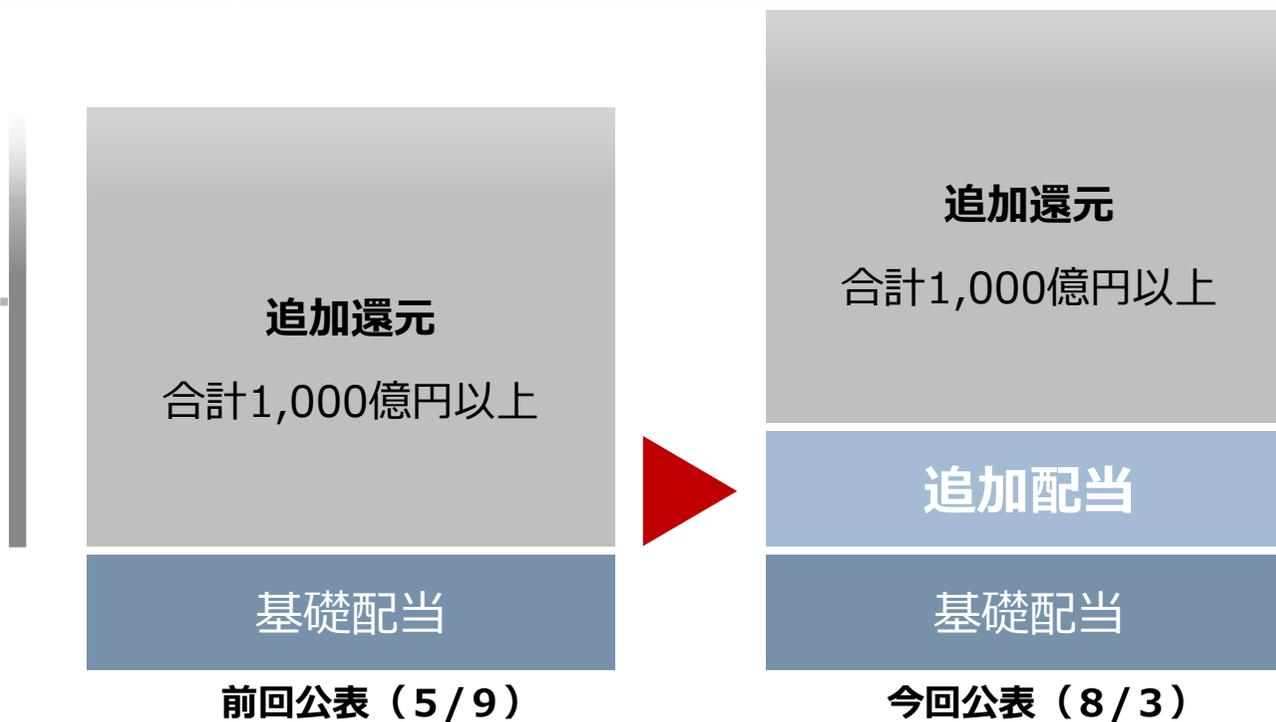
C-2 : 株主還元政策



**中間・期末配当予想に、それぞれ150円/株の追加配当を実施予定
これに加えて、合計1,000億円以上の追加還元は引き続き検討**

追加還元については、
期中のキャッシュ・インフローの
変化と事業への投資メニューを
検討したうえで機動的に決定

【株式分割について】
2022年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を3株に分割を予定しています



	前公表 (5/9)	今回公表 (8/3)
中間配当 (予想)	150円	300円/株 +150円
期末配当 (予想)	50円*	100円/株*
(株式分割前基準)	(150円)	(300円/株) +150円
合計 (予想)	—	—
(株式分割前基準)	(300円)	(600円/株) +300円

* 2022年10月1日付けで実施予定の株式分割の影響を考慮して記載しています。
合計の1株当たり配当金予想につきましては、株式分割の実施により単純比較ができないため表示しておりませんが、株式分割前基準による1株当たり年間配当金の予想は600円です。

C-3 : 川崎汽船グループを取りまく事業環境

海運を取りまく外部環境は引き続き流動的だが、収支へのマイナス影響は限定的となる見通し

	外部環境	想定されるリスク・機会	中計に基づいた対応
 国際情勢	<ul style="list-style-type: none"> ロシア・ウクライナ情勢に起因する物価高など経済への影響 エネルギー禁輸措置などロシアに対する経済制裁の範囲拡大 	<ul style="list-style-type: none"> 貨物によっては貿易への影響が懸念されるものの、市況への影響は軽微と見込む 	<ul style="list-style-type: none"> 構造改革効果現出による市況耐性の強化 外部環境の見通しを前提とした収支影響は、計画に折り込み済
 パンデミック	<ul style="list-style-type: none"> 変異株の発生による世界的な感染者数の増加 主要都市のロックダウン 	<ul style="list-style-type: none"> サプライチェーン全体への負荷の継続や、部品や半導体の不足などによる製品の生産量減少 	<ul style="list-style-type: none"> 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
 世界経済	<ul style="list-style-type: none"> 急激な円安の進行 世界的なインフレの進行 資源価格の高騰 	<ul style="list-style-type: none"> 一般消費財関連の需要減退 調達コストの上昇などによる実体経済の減速 	<ul style="list-style-type: none"> 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
 脱炭素化に関連する各種規制の強化	<ul style="list-style-type: none"> 大型外航船への新たな CO₂ 排出規制*に関する条約の適用 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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

*「既存船燃費規制(EEXI)、燃費実績格付け制度(CII)」が2023年1月から適用開始されます。

| 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	2021年度					2022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	\$31,100	\$42,400	\$42,650	\$14,750	\$32,750	\$21,600	\$27,000	\$27,000	\$14,000	\$22,400
PANAMAX	\$24,700	\$32,300	\$27,900	\$21,900	\$26,750	\$25,300	\$24,500	\$20,000	\$15,000	\$21,200
HANDYMAX	\$25,550	\$34,250	\$30,500	\$25,150	\$28,900	\$28,900	\$24,500	\$20,000	\$15,000	\$22,100
SMALL HANDY	\$22,500	\$32,200	\$31,350	\$24,100	\$27,600	\$27,550	\$20,500	\$18,000	\$13,000	\$19,750

■ 油槽船市況実績・前提

油槽船市況 (WS)	2021年度					2022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 \$4,850	33 \$2,750	42 \$7,700	39 △\$2,050	37 \$3,300	46 △\$3,250	69 \$20,050	54 \$26,000	58 \$31,000	57 \$18,450
AFRAMAX (南方/日本)	84 \$5,000	91 \$5,650	103 \$6,650	109 \$7,000	97 \$6,100	167 \$18,000	174 \$15,000	133 \$20,500	133 \$20,500	152 \$18,500

■ 期末運航隻数規模

船型	2020年度末	2021年度末	2022年度 6月末
CAPE	86	88	79
中・小型船	88	80	73
チップ船	7	6	7
合計	181	174	159

船型	2020年度末	2021年度末	2022年度 6月末
VLCC	6	6	6
LPG船	4	4	4
他油槽船	6	5	5
電力炭船	26	31	29
LNG船	44	43	43
合計	86	89	87

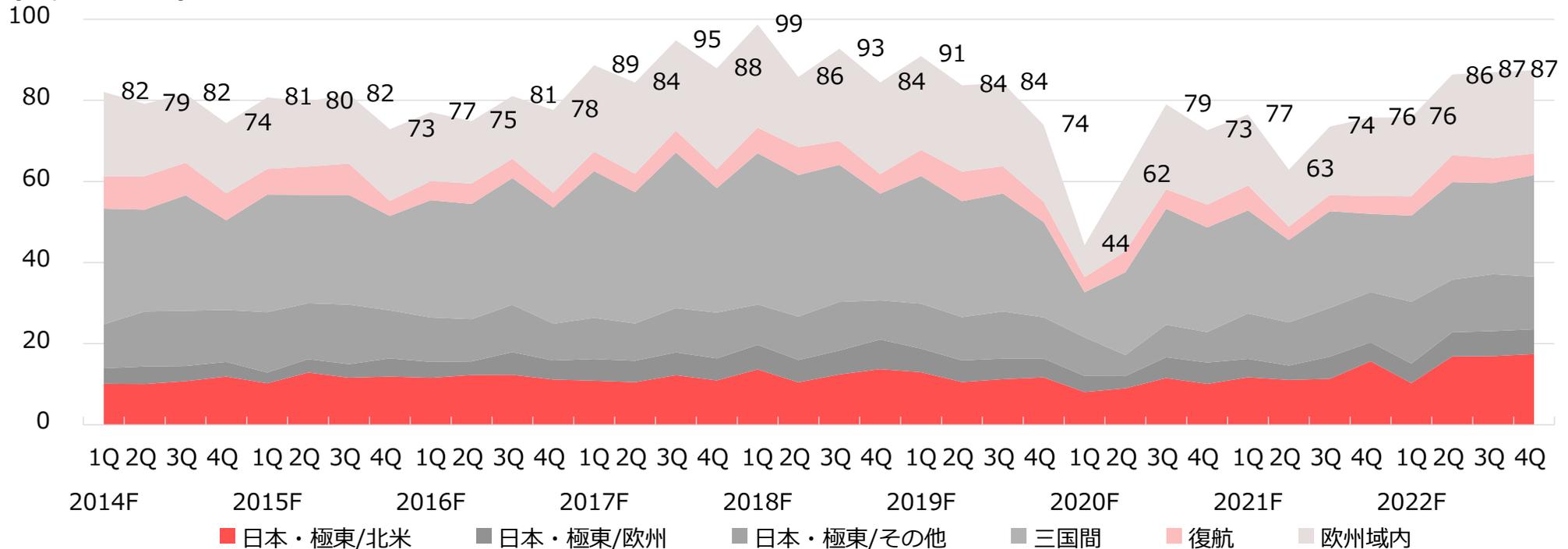
■ 2022年度：運航規模におけるエクスポージャー率

船型	エクスポージャー率
CAPE	11%
中・小型船	18%
チップ船	7%
VLCC	0%
LPG船	0%
電力炭船	3%

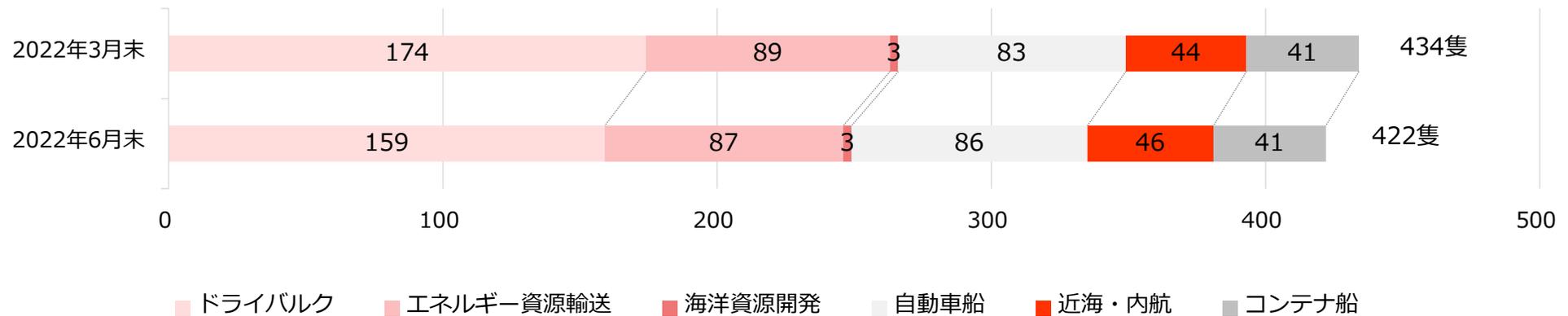
自動車船航路別積高実績・前提

輸送台数 (千台)	2021年度					2022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	275	252	288	327	1,142	303	358	371	365	1,398
復航	61	33	40	44	179	48	67	61	53	229
三国間	254	203	238	193	889	212	240	225	251	928
欧州域内	175	140	168	193	677	195	199	212	205	810
合計	765	629	735	757	2,886	758	864	869	874	3,365
船隊規模 (隻数)	81	80	84	83	83	87	87	86	86	86

(10,000 Units)



グループ船隊構成



船種	2022年6月末						2022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	5,938,351	110	15,375,576	159	21,313,927	174	22,490,344
電力炭船	8	702,507	21	1,890,412	29	2,592,919	31	2,762,433
LNG船	41	3,499,795	2	152,272	43	3,652,067	43	3,652,067
油槽船	11	1,658,729	4	722,598	15	2,381,327	15	2,381,297
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	33	446,112	53	961,798	86	1,407,910	83	1,362,224
近海・内航	24	232,482	22	260,194	46	492,676	44	489,046
コンテナ船	11	849,856	30	2,970,195	41	3,820,051	41	3,820,051
合計	180	13,330,263	242	22,333,045	422	35,663,308	434	36,959,893

* 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	2022年3月末	2022年6月末
ドライバルク	CAPEXSIZE	80	79
	OVER PANAMAX	8	5
	PANAMAX	46	39
	HANDYMAX	30	26
	SMALL HANDY	4	3
	CHIP	6	7
	セグメント合計		174
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
	油槽船		
	ケミカル船	3	3
	LPG船	4	4
	合計	15	15
	LNG船	43	43
	電力炭船	31	29
	海洋掘削船	1	1
	FPSO	1	1
	LNG燃料供給船	1	1
セグメント合計		92	90
製品物流	7,000台型	17	17
	6,000台型	38	39
	5,000台型	10	10
	自動車船		
	4,000台型	3	5
	3,000台型	4	4
	2,000台型	4	4
	2,000台型未満	7	7
	合計	83	86
	14,000TEU	12	12
	8,000TEU以上	13	13
	5,500TEU以上	4	4
	コンテナ船		
	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	44	46	
セグメント合計		168	173
総合計		434	422

■ 新造船竣工予定（年度別）

竣工隻数	2022	2023	2024
CAPEXSIZE	1	3	
OVER PANAMAX		1	
HANDYMAX	1		1
LPG船		1	
LNG船	2		
FPSO		1	
自動車船(7,000台)		1	4
近海・内航船	1	2	2
合計	5	9	7

【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。

