



2022年度第3四半期
決算説明会資料

2023年2月3日

 **K** **LINE**
川崎汽船株式会社

目次

■ A. 2022年度第3四半期決算概要

- A-1 : 2022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. 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（前年通期実績比）

■ C. 中期経営計画の状況・進捗

- C-1 : 株主還元政策の進捗（2022年度）
- C-2 : 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3四半期決算概要

A-1 : 2022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	2022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	4,829	2,459	7,288	5,565	1,723
営業損益	530	276	806	233	573
経常損益	5,675	744	6,419	4,336	2,083
親会社株主に帰属する 当期純損益	5,654	728	6,382	4,233	2,149
為替レート(/\$)	¥131.56	¥143.98	¥135.70	¥110.97	¥24.73
燃料油価格(/MT)	\$850	\$727	\$808	\$521	\$286

■ 主な変動要素（前年同期比）

- ▶ 主にドライバルクにおける輸送需要の増加及び、自動車船事業を含む製品物流におけるCOVID-19感染拡大の影響からの回復を受け営業利益が増加
- ▶ 持分法適用関連会社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、特に上期において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3Q末	2021年度末	増減額
自己資本	14,774	8,846	5,928
有利子負債	3,757	4,235	△ 478
DER	25%	48%	△23ポイント
自己資本比率	71%	56%	15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

(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	
	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	1,716	762	2,478	2,073	405
	260	△ 29	231	147	83
エネルギー資源	508	262	769	666	104
	92	1	93	21	72
製品物流	2,546	1,413	3,959	2,748	1,212
	5,369	790	6,159	4,253	1,906
うち、コンテナ船事業	244	128	373	314	58
	5,040	607	5,646	4,159	1,487
その他	59	22	82	79	2
	5	0	5	2	4
本部・調整	-	-	-	-	-
	△ 50	△ 19	△ 69	△ 87	18
合計	4,829	2,459	7,288	5,565	1,723
	5,675	744	6,419	4,336	2,083

■ 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、期首にはCOVID-19対策に伴う滞船により、船腹供給が引き締まり高水準で推移したが、期央からCOVID-19の影響緩和による滞船の減少及び中国向けの輸送需要減少により市況が軟化
- 中小型船市況は、中国向け穀物の需要増加により概ね堅調に推移

▶ 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、半導体及び自動車部品の供給不足などにより一部で生産・出荷への影響はあったものの、引き続き旺盛な貨物需要に基づいた収益率、運航効率の改善により収益改善
- コンテナ船事業では、米国の金利引き上げなどによる消費の減退と季節要因が重なり一時的な貨物需要落ち込みにより市況が軟化

* 全事業セグメントに影響のある為替評価損を含む

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

(億円)

売上高及び段階損益	2022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	4,829	2,459	2,112	4,571	9,400	7,570	1,830	9,200	200
営業損益	530	276	45	320	850	177	674	800	50
経常損益	5,675	744	181	924	6,600	6,575	25	7,100	△ 500
親会社株主に帰属する 当期純損益	5,654	728	117	845	6,500	6,424	76	7,000	△ 500
為替レート(/\$)	¥131.56	¥143.98	¥129.57	¥136.77	¥134.17	¥112.06	¥22.11	¥132.02	¥2.15
燃料油価格(/MT)	\$850	\$727	\$662	\$695	\$772	\$551	\$222	\$780	△\$8

■ 通期業績 主な変動ポイント (前年同期比)

- ▶ 営業利益は主に自動車船事業が堅調に推移し、2021年度比674億円増加の850億円を見込む
- ▶ 経常利益は足元の軟調なコンテナ船市況が続くと予想されるものの6,600億円を見込む
- ▶ 当期純利益は経常利益の改善に伴い前年同期比で増加
- ▶ 当社持分法適用関連会社を含む連結子会社収支に関わる期末為替換算レートは¥128/\$を想定 (前回公表期末換算レート ¥130/\$)
- ▶ 2Q公表比較においては、コンテナ船市況下落、期末為替想定変更及び期央以降の急激な為替変動に伴う一過性の為替差損発生等により経常収益悪化を見込む

■ 前提

- ▶ 為替レート ¥134.17/\$
(期中平均レート)
- ▶ 燃料油価格 \$772/MT
- ▶ 市況前提 Appendix参照

■ 変動影響(4Q3か月間)

- ▶ 為替レート変動
1円変動 ±48億円
- ▶ 燃料油価格変動
10ドル変動 ±0億円

*ONE社持分法損益に係る為替変動を含めています

■ 還元

配当： 期末配当予想は、前回予想から1株当たり200円を増額し、300円/株といたします。中間配当100円/株と合わせ、通期で400円/株となる見通しです (株式分割後基準*)
株式分割前基準による年間配当金の予想は1,200円/株です

➡ 詳細：P11 株主還元政策の進捗 (2022年度)

*2022年10月1日付けで実施した株式分割の影響を考慮して記載しています。

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		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	1,716	762	612	1,374	3,090	2,765	325	3,030	60
	260	△ 29	10	△ 20	240	237	3	330	△ 90
エネルギー資源	508	262	240	502	1,010	897	112	970	40
	92	1	7	8	100	48	52	130	△ 30
製品物流	2,546	1,413	1,221	2,634	5,180	3,802	1,378	5,090	90
	5,369	790	201	992	6,360	6,408	△ 48	6,750	△ 390
うち、コンテナ船事業	244	128	127	256	500	417	83	460	40
	5,040	607	54	661	5,700	6,238	△ 538	6,130	△ 430
その他	59	22	39	61	120	106	14	110	10
	5	0	4	5	10	△ 1	11	10	△ 0
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 50	△ 19	△ 42	△ 61	△ 110	△ 117	7	△ 120	10
合計	4,829	2,459	2,112	4,571	9,400	7,570	1,830	9,200	200
	5,675	744	181	924	6,600	6,575	25	7,100	△ 500

■ 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

- 主要国でのインフレなどによる市況軟化も予想されるため、市況エクスポージャーを適切に管理するとともに配船効率を向上することにより収益性の改善を継続

▶ エネルギー資源

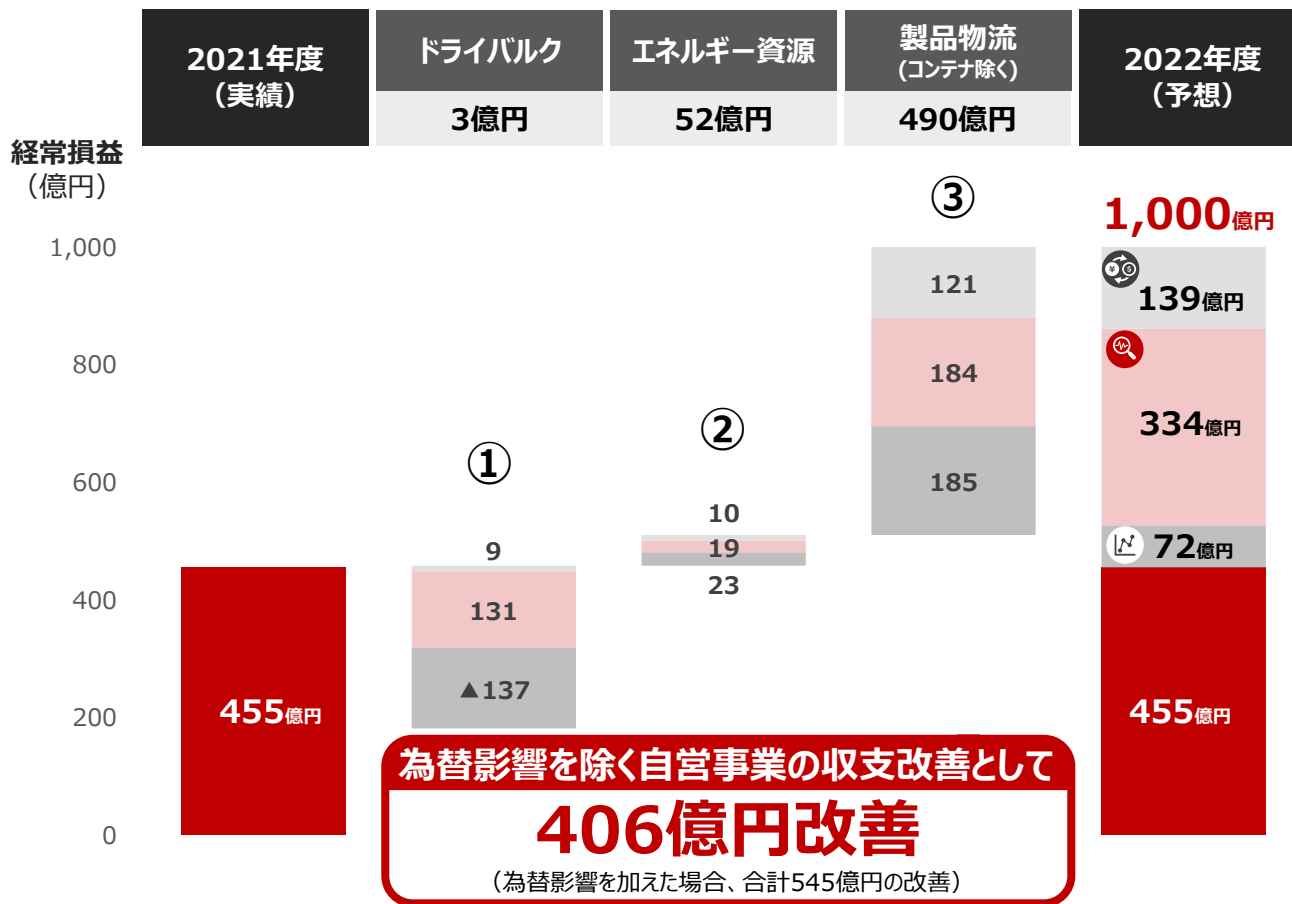
- LNG船、電力炭船、VLCC（大型原油船）及びLPG船において、中長期契約のもとで安定収益を確保する見込み

▶ 製品物流

- 自動車船事業では、半導体供給制約などによる乗用車生産への影響はあるものの、引き続き旺盛な貨物需要を見込み、世界経済動向や荷動き需要変化に対応する船隊・配船柔軟性を維持しつつ、運賃修復、H&H貨*増量などの諸施策に取り組む
- コンテナ船事業では、サプライチェーンの混乱が収束し、欧米を中心とした景気減速・需要減退により、下期以降市況の調整が継続すると見込む

* High & Heavy貨物：建設機械、農機、鉄道車両などの大型貨物

B-3 : 自営事業改善ポイント (前年通期実績比)



為替影響
合計 **139億円**

- ドライバルク : 9億円
- エネルギー資源 : 10億円
- 製品物流 : 121億円

自営事業収支改善
合計 **334億円**

- 事業施策効果*1 : 301億円
- 構造改革効果 : 33億円

市況・荷況・その他*2
合計 **72億円**

- ドライバルク : △137億円
- エネルギー資源 : 23億円
- 製品物流 : 185億円

① ドライバルク

- 構造改革により船隊適正化を実現し、効率的な運航・配船の実施継続により運航コストが削減
- 顧客密着の営業体制強化による中長期契約の新規獲得により、安定収益が拡充

② エネルギー資源

- 中長期契約による安定収益確保
- 不採算事業からの撤退による収益改善

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
- 大型船の確保などにより船隊の競争力が向上
- COVID-19の影響から荷量は回復基調が継続し、ひっ迫した需給状況が継続する見込み
- 既存貨物へのスペース供給を維持しつつ、新規貨物、H&H貨物の戦略的な取り込み
- 航路網再編などによる運航効率向上への継続的な取組み

近海内航・港湾・物流

- グループ各社の知見と経験を生かしたグループ会社協業によるビジネスの促進
- グループ内事業とのシナジー創出に向けた取組みの継続

*1 新規契約獲得、配船効率化など *2 油価の影響を含む

C. 中期経営計画の状況・進捗

C-1：株主還元政策の進捗（2022年度）

期末配当においては追加的な還元策として増配を実施予定、自己株式取得は予定どおり進捗

- 中計初年度の業績及び営業キャッシュフローは期首想定を上回る出だし
5月の決算発表に向けて、引き続き2026年度までの中計期間における営業キャッシュフロー、企業価値向上に必要な投資、そして追加株主還元を含む最適資本構成を意識した資本政策のアップデートを進める

	FY22中間	FY22期末	FY22合計
追加配当		200円/株	200円/株 前期比 +200円
公表済み	100円/株	100円/株	200円/株
配当金額 株式分割後基準*1	100円/株	300円/株 (予定)	400円/株 (予定) 期首公表比300円の増配を予定
参考) 配当予想推移	期首公表50円→1Q公表100円	期首公表50円→1Q公表100円	期首公表100円→1Q公表200円
参考) 株式分割前基準	(株式分割前基準 300円/株)	(株式分割前基準 900円/株)	(株式分割前基準 1,200円/株)

- 自己株式取得を、取得価額の総額1,000億円（上限）及び取得する株式の総数35,236,000株(上限)（株式分割後基準）として実施
2023年1月末時点において、総額784億円(78.4%*2)及び、株式総数31,791,400株(90.2%*3)の取得を完了
(2022/11/8～2023/1/31)
取得した自己株式については、原則として消却を予定

*1 FY21通期及びFY22中間配当については、FY22期末・合計との比較のために株式分割前基準の金額で表示しています。

当社は、2022年9月30日を基準日として、同日の最終の株主名簿に記載又は記録された株主の所有する当社普通株式1株につき3株の割合をもって分割しました。

*2 「取得する株式の取得価額の総額(上限) (1,000億円)」に対する充足率

*3 「取得する株式の総数(上限)(35,236千株)」に対する充足率

C-2 : 川崎汽船グループを取りまく事業環境

引き続き事業環境の不透明感は継続





更なるリスク要因

世界経済の分断
(米中デカップリング)

エネルギー価格
(金利政策、エネルギー価格による
世界経済への影響)

**ゼロコロナ政策解除後の
中国経済動向**

- 米中対立を中心にした世界経済の分断、先の見えないウクライナ情勢などの地政学的リスクの継続
- 欧米の金利上昇・高止まりや、エネルギー価格を含む資源価格上昇による根強いインフレ圧力の継続
- 中国のゼロコロナ政策解除による感染再拡大と経済回復による不透明な経済動向

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、市況影響は軽微と見込む ● ロシアからのガス供給減長期化による欧州経済への影響 	<ul style="list-style-type: none"> ● 構造改革効果現出による市況耐性の強化
 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 ● 中国ゼロコロナ政策解除後の経済動向 	<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 ● 中国の感染再拡大と経済回復 	<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"> ● 不透明な為替変動 ● 根強いインフレ圧力 ● 欧米における金利上昇・高止まり ● 資源価格の高騰 	<ul style="list-style-type: none"> ● 調達コストの上昇などによる実体経済の減速と欧米購買力への影響 ● 世界的なインフレ圧力の継続 	<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
 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 ● EU-ETS*導入対象産業拡大の影響 	<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

* EU-ETS : 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	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実績	3Q実績	4Q予想	通期予想
CAPE	\$31,100	\$42,400	\$42,650	\$14,750	\$32,750	\$21,600	\$13,700	\$14,900	\$10,650	\$15,200
PANAMAX	\$24,700	\$32,300	\$27,900	\$21,900	\$26,750	\$25,300	\$15,850	\$14,700	\$12,000	\$16,950
HANDYMAX	\$25,550	\$34,250	\$30,500	\$25,150	\$28,900	\$28,900	\$19,750	\$14,850	\$12,000	\$18,850
SMALL HANDY	\$22,500	\$32,200	\$31,350	\$24,100	\$27,600	\$27,550	\$18,700	\$15,050	\$11,000	\$18,100

■ 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実績	3Q実績	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	71 \$32,250	95 \$66,200	45 \$26,150	64 \$30,350
AFRAMAX (南方/日本)	84 \$5,000	91 \$5,650	103 \$6,650	109 \$7,000	97 \$6,100	167 \$18,000	214 \$35,500	254 \$55,000	181 \$48,350	204 \$39,200

■ 期末運航隻数規模

船型	2020年度末	2021年度末	2022年度 12月末
CAPE	86	88	81
中・小型船	88	80	74
チップ船	7	6	7
合計	181	174	162
VLCC	6	6	6
LPG船	4	4	4
他油槽船	6	5	2
電力炭船	26	31	30
LNG船	44	43	44
合計	86	89	86

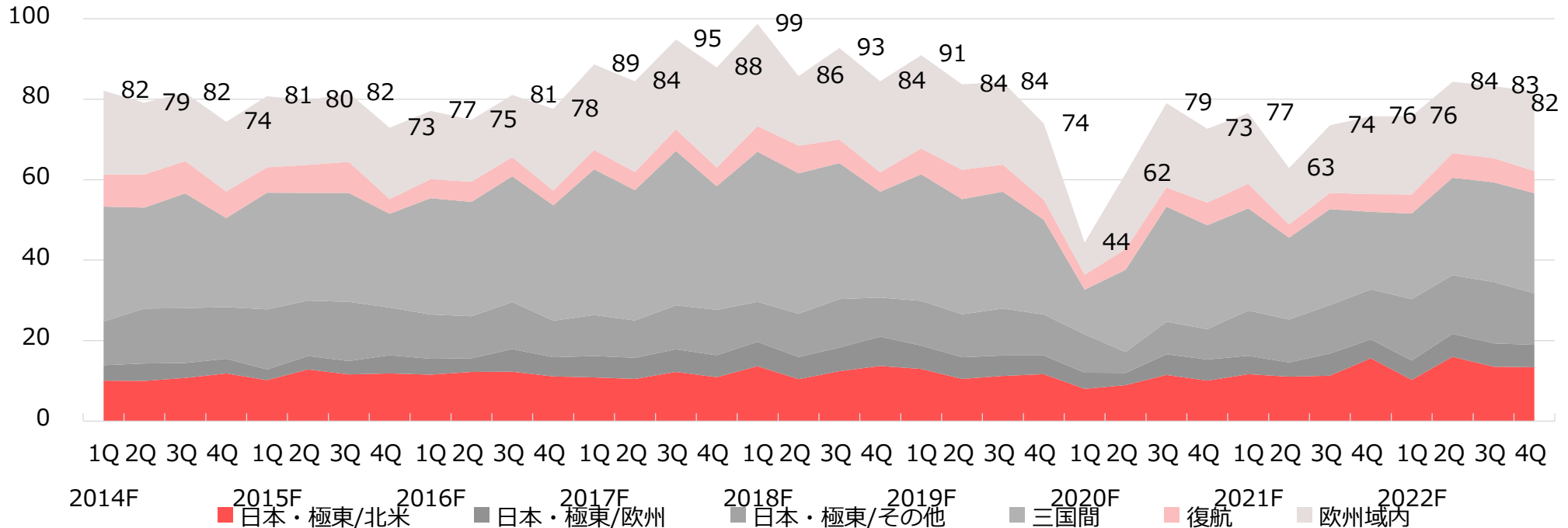
■ 2022年度：運航規模におけるエクスポージャー率

船型	エクスポージャー率
CAPE	9%
中・小型船	4%
チップ船	0%
VLCC	0%
LPG船	0%
電力炭船	2%

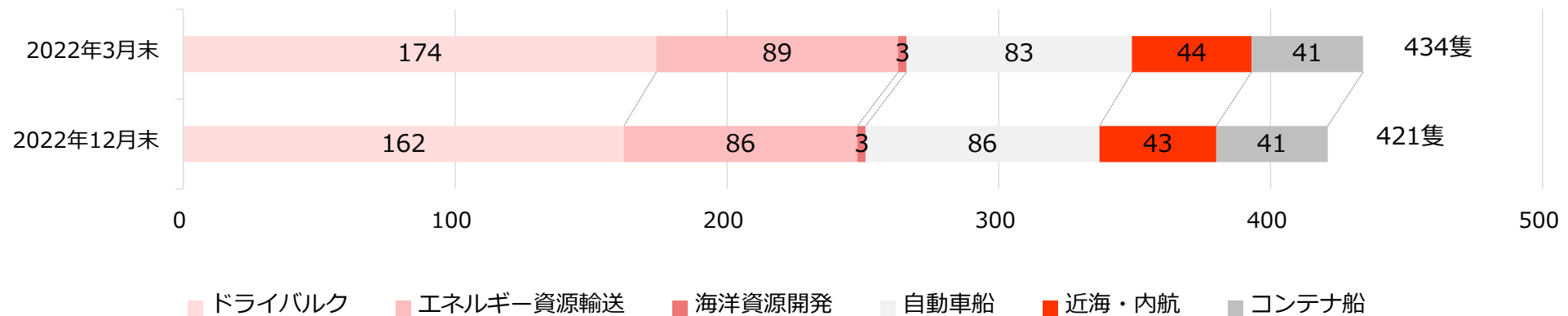
自動車船航路別積高実績・前提

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実績	3Q実績	4Q予想	通期予想
往航	275	252	288	327	1,142	303	362	346	317	1,329
復航	61	33	40	44	179	48	62	60	55	224
三国間	254	203	238	193	889	212	242	248	249	951
欧州域内	175	140	168	193	677	195	177	179	198	748
合計	765	629	735	757	2,886	758	843	832	819	3,252
船隊規模 (隻数)	81	80	84	83	83	87	86	86	86	86

(10,000 Units)



グループ船隊構成



船種	2022年12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	5,938,202	113	14,929,410	162	20,867,612	174	22,490,344
電力炭船	8	702,507	22	1,969,322	30	2,671,829	31	2,762,433
LNG船	43	3,590,640	1	77,163	44	3,667,803	43	3,652,067
油槽船	9	1,869,817	3	410,808	12	2,280,625	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	963,562	86	1,409,674	83	1,362,224
近海・内航	24	227,489	19	199,646	43	427,135	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	13,627,054	241	21,520,106	421	35,147,160	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12月末
ドライバルク	CAPE	80	76
	OVER PANAMAX	8	5
	PANAMAX	46	36
	HANDYMAX	30	31
	SMALL HANDY	4	7
	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	0
	LPG船	4	4
	合計	15	12
	LNG船	43	44
	電力炭船	31	30
	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
製品物流	7,000台型	17	17
	6,000台型	38	39
	5,000台型	10	11
	自動車船		
	4,000台型	3	4
	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	43	
セグメント合計		168	170
総合計		434	421

■ 新造船竣工予定（年度別）

竣工隻数	2022	2023	2024
CAPE		2	1
OVER PANAMAX		1	
HANDYMAX			1
LPG船		1	
LNG船		1	
FPSO		1	
液化CO2船			2
自動車船(7,000台型)		1	4
近海・内航船	1	2	2
合計	1	9	10

【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。

