



2021年度第3四半期
決算説明会資料

2022年2月3日

 **K LINE**
川崎汽船株式会社

目次

■ A. 2021年度第3四半期決算概要

- A-1 : 2021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. 2021年度通期業績予想と取組み

- B-1 : 2021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 : 2021年度の改善ポイント

■ C. 次期中期経営計画について

- C-1 : 2021年度経営計画進捗
- C-2 : 次期中期経営計画の考え方

■ 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. 2021年度 第3四半期決算概要

A-1 : 2021年度第3四半期業績

■ 連結 決算概要

(億円)

| 売上高及び段階損益 | | | | 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 | 3,576 | 1,989 | 5,565 | 4,687 | 878 |
| 営業損益 | 102 | 131 | 233 | △ 32 | 265 |
| 経常損益 | 2,380 | 1,956 | 4,336 | 429 | 3,907 |
| 親会社株主に帰属する 当期純損益 | 2,460 | 1,773 | 4,233 | 632 | 3,601 |
| 為替レート(/\$) | ¥109.90 | ¥113.12 | ¥110.97 | ¥106.14 | ¥4.83 |
| 燃料油価格(/MT) | \$497 | \$570 | \$521 | \$347 | \$175 |

■ 主な変動要素

- ▶ 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損益が改善
- ▶ 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、経常損益、当期純損益が改善

■ 主な財務指標

(億円)

| 指標 | 2021年度3Q末 | 2020年度末 | 増減額 |
|-------------------|-----------|---------|----------|
| 自己資本 | 6,556 | 2,182 | 4,374 |
| 有利子負債 | 4,435 | 5,070 | △ 635 |
| 現金及び現金同等物 期末残高 | 1,059 | 1,300 | △ 241 |
| DER | 68% | 232% | △165ポイント |
| NET DER | 51% | 172% | △121ポイント |
| 自己資本比率 | 49% | 22% | 26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) | | | | 前年同期比 | |
|--------------------------------|----------|----------|-----------|---------------|-------|
| | 上期 実績 | 3Q 実績 | 9ヶ月 累計 | 9ヶ月累計 前年実績 | 増減額 |
| ドライバルク | 1,316 | 757 | 2,073 | 1,355 | 718 |
| | 59 | 89 | 147 | △ 76 | 224 |
| エネルギー資源 | 428 | 238 | 666 | 576 | 90 |
| | 8 | 12 | 21 | 40 | △ 19 |
| 製品物流 | 1,780 | 968 | 2,748 | 2,540 | 208 |
| | 2,381 | 1,872 | 4,253 | 519 | 3,734 |
| うち、コンテナ船事業 | 209 | 106 | 314 | 321 | △ 6 |
| | 2,355 | 1,804 | 4,159 | 517 | 3,643 |
| その他 | 52 | 27 | 79 | 216 | △ 137 |
| | △ 1 | 3 | 2 | 7 | △ 5 |
| 本部・調整 | - | - | - | - | - |
| | △ 67 | △ 19 | △ 87 | △ 60 | △ 27 |
| 合計 | 3,576 | 1,989 | 5,565 | 4,687 | 878 |
| | 2,380 | 1,956 | 4,336 | 429 | 3,907 |

■ セグメント別 主な変動ポイント

▶ ドライバルク

- ・ 滞船増加等に伴う船舶供給量の抑制効果により、船舶需給が逼迫し、市況は堅調に推移

▶ 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・部品供給不足の影響はあるものの、総じてCOVID-19感染拡大の影響の低減から荷量は回復基調が継続
- ・ コンテナ船市況は、引き続き旺盛な貨物需要が継続し、高水準で推移

B. 2021年度 通期業績予想と取組み

B-1 : 2021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 | 2021年度 | | | 2020年度 | | 前年同期比 | | 2Q公表比 | |
|---------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|-------|---------|-------|
| | 上期実績 | 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 | 3,576 | 3,725 | 7,300 | 3,001 | 6,255 | 575 | 1,045 | 6,900 | 400 |
| 営業損益 | 102 | 78 | 180 | △ 102 | △ 213 | 204 | 393 | 150 | 30 |
| 経常損益 | 2,380 | 3,020 | 5,400 | 100 | 895 | 2,280 | 4,505 | 3,900 | 1,500 |
| 親会社株主に帰属する 当期純損益 | 2,460 | 2,740 | 5,200 | 96 | 1,087 | 2,364 | 4,113 | 3,700 | 1,500 |
| 為替レート(/\$) | ¥109.90 | ¥112.40 | ¥111.15 | ¥106.82 | ¥105.79 | ¥3.07 | ¥5.36 | ¥108.02 | ¥3.12 |
| 燃料油価格(/MT) | \$497 | \$572 | \$535 | \$353 | \$363 | \$144 | \$172 | \$517 | \$18 |

■ 通期業績 主な変動ポイント

- ▶ 営業利益はCOVID-19感染拡大の影響を受けたドライバルク事業・自動車船事業が回復し、2020年度比393億改善の180億円を見込む
- ▶ 経常利益はコンテナ船市況が引き続き旺盛な貨物需要により堅調に推移し、5,400億円を見込む
- ▶ 上期に米国の物流事業会社CENTURY DISTRIBUTION SYSTEMS, INC. の保有株式売却により、特別利益を計上
- ▶ 下期に不定期船やオフショア支援船事業などの不採算船・事業の構造改革を前倒しで実施

■ 前提

- ▶ 為替レート ¥111.15/\$
- ▶ 燃料油価格 \$535/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 ±49億円
- ▶ 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めています。

■ 配当

期末配当については、最終的な通期業績を踏まえて決定いたしますが、現時点では2021年11月4日に発表のとおり、1株当たり300円の予想を継続いたします。

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) | 2021年度 | | | 2020年度 | | 前年同期比 | | 2Q公表比 | |
|--------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|----------|-----------|
| | 上期 実績 | 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 |
| ドライバルク | 1,316 | 1,369 | 2,685 | 880 | 1,820 | 436 | 865 | 2,490 | 195 |
| | 59 | 141 | 200 | △ 93 | △ 91 | 151 | 291 | 195 | 5 |
| エネルギー資源 | 428 | 422 | 850 | 378 | 776 | 51 | 74 | 820 | 30 |
| | 8 | 27 | 35 | 34 | 11 | △ 26 | 25 | 35 | 0 |
| 製品物流 | 1,780 | 1,880 | 3,660 | 1,617 | 3,397 | 162 | 263 | 3,490 | 169 |
| | 2,381 | 2,894 | 5,275 | 187 | 1,045 | 2,194 | 4,230 | 3,785 | 1,490 |
| うち、コンテナ船事業 | 209 | 211 | 420 | 213 | 422 | △ 4 | △ 2 | 410 | 10 |
| | 2,355 | 2,785 | 5,140 | 215 | 1,038 | 2,140 | 4,102 | 3,695 | 1,446 |
| その他 | 52 | 54 | 105 | 125 | 262 | △ 74 | △ 157 | 100 | 5 |
| | △ 1 | 1 | 0 | 6 | 11 | △ 7 | △ 11 | 0 | △ 0 |
| 本部・調整 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | △ 67 | △ 43 | △ 110 | △ 35 | △ 81 | △ 32 | △ 29 | △ 115 | 5 |
| 合計 | 3,576 | 3,724 | 7,300 | 3,001 | 6,255 | 575 | 1,045 | 6,900 | 400 |
| | 2,380 | 3,020 | 5,400 | 100 | 895 | 2,280 | 4,505 | 3,900 | 1,500 |

■ セグメント別 主な変動ポイント

▶ ドライバルク

- 世界経済の回復基調が継続する中、市況は安定的な輸送需要や滞船による船舶供給量の抑制により、高水準で推移。年度末に向け、季節的要因、COVID-19変異株の世界的流行や中国経済の減速等の成長鈍化リスクがあるが、通期平均市況は前年度を大きく上回る見込み

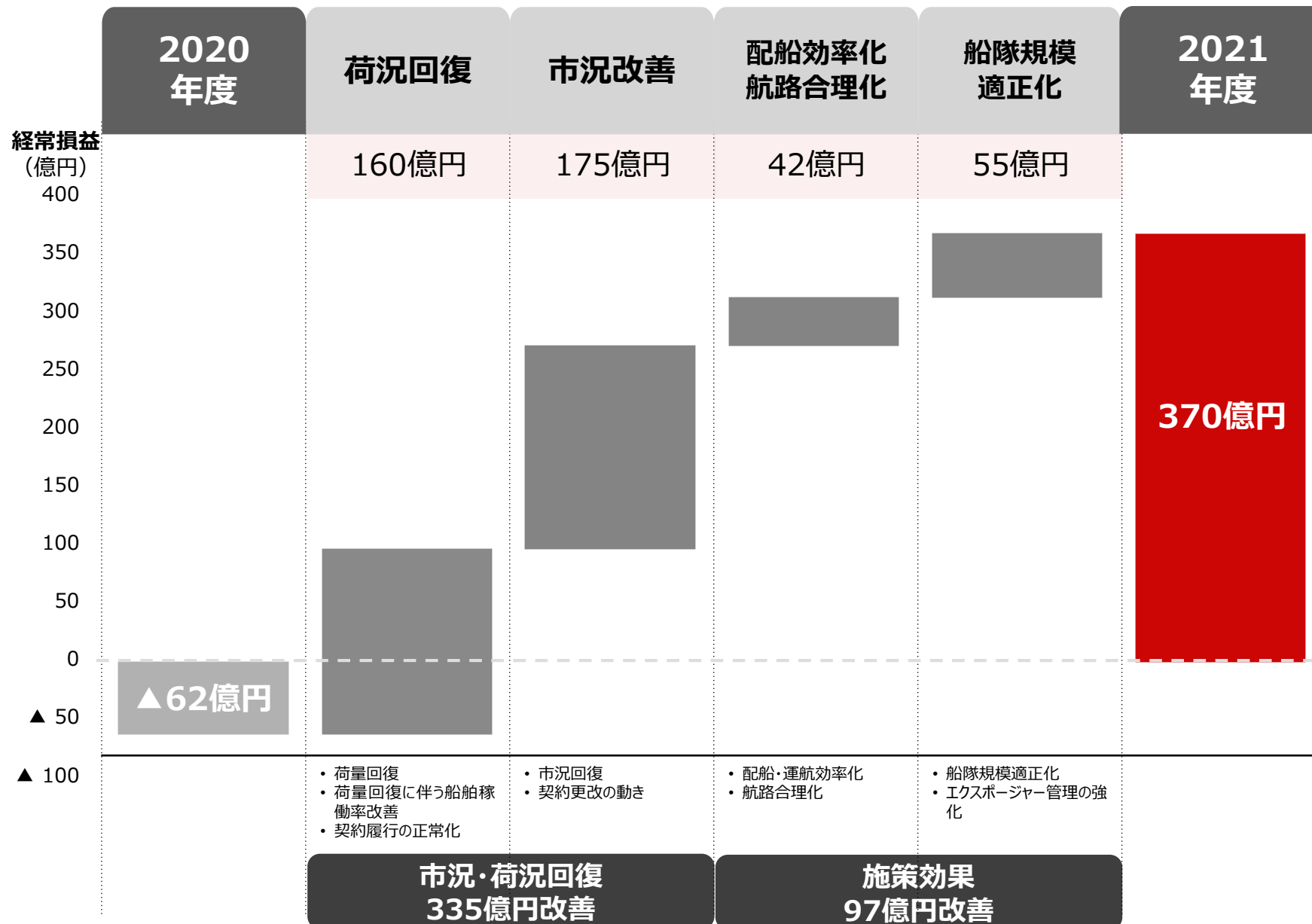
▶ エネルギー資源

- 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の確保を見込む

▶ 製品物流

- 自動車船事業において、COVID-19感染拡大影響の低減から荷量は回復基調を継続。前年度の船隊規模適正化、航路網再編の取組み等による効果も現出
- 物流事業において、COVID-19感染拡大の影響から立ち戻り、荷動きは堅調に推移する見込み
- コンテナ船事業では、旺盛な荷動きとサプライチェーンの混乱により輸送需要の逼迫が続く中、サービス品質の向上に努める

B-3 : 2021年度自営事業セグメントの改善ポイント (2020年度比)



C. 次期中期経営計画について

C-1 : 2021年度経営計画進捗

■ 2021年度 – ポストコロナを見据えたローリングでの経営計画目標は全て順調に進捗

| 施策 | 進捗評価 |
|-------------------|---|
| 自営事業 4 本柱の磨き上げ | ○ 自営 4 事業の黒字化 |
| アジアを中心にグローバル展開を加速 | ○ アジア拠点での営業強化 |
| 新たな事業領域への挑戦 | ○ カーボンニュートラル事業への挑戦としてKWS* 発足など各種案件への着手 |
| コンテナ船事業の競争力向上 | ○ ONE社収益の大幅な改善 |
| 継続的な財務基盤の拡充 | ○ 30年度までに掲げていた目標を、予定を大幅に上回り進捗(経常利益500億円、自己資本4,000億円、自己資本比率40%、ROE10%以上) |

将来課題も前倒しで達成

- ✓ 50隻の船隊規模適正化の実行
- ✓ 不採算船・事業の構造改革
- ✓ ノンコア事業の整理



企業価値向上へ向けたより積極的な経営基盤の確立

- ✓ 財務体質の大幅な改善
- ✓ 自営事業に加えONE社からの配当によるキャッシュ創出
- ✓ 復配(300円)を予定。今後最終的な業績動向及び次期中期経営計画における資本政策に基づき引き続き追加的な株主還元策も含めて検討。5月に公表予定。

■ 企業価値向上へ向けより成長に軸足を置いた中期経営計画を策定中。5月公表予定

C-2 : 次期中期経営計画の考え方

■ 脱・低炭素への移行に象徴される社会・事業環境のメガトレンドに基づく「長期経営ビジョン」を描き、成長市場を見定め、当社の「ありたい姿」に向けた中期経営計画を策定

- ▶ 各事業の役割を明確化
- ▶ 各事業を支える「船舶管理・環境対応・DX戦略・人材戦略」などの機能戦略の強化
- ▶ 各事業の戦略に応じた中長期的な経営資源配分の実施
- ▶ 企業価値向上へ向けた創出キャッシュ分配の最適化の実現

成長戦略

- ▶ 自営事業の収益性強化の為に具体的な中長期戦略の策定及び実施
- ▶ 低炭素化・脱炭素化に向けた取組み強化と環境投資の実施
- ▶ グローバル展開の加速と成長市場への事業領域の拡大

株主還元

- ▶ 最適資本構成を踏まえた株主還元方針の検討

企業価値向上に向けた経営課題

財務体質の一層の強化

- ▶ 改善する財務基盤を踏まえ、適正資本レベルを考慮した最適資本構成の実現を検討

| 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 | 2020年度 | | | | | 2021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 | \$9,950 | \$20,750 | \$16,950 | \$17,150 | \$16,300 | \$31,100 | \$42,400 | \$42,650 | \$16,000 | \$33,050 |
| PANAMAX | \$6,050 | \$11,750 | \$10,700 | \$17,150 | \$11,500 | \$24,700 | \$32,300 | \$27,900 | \$20,000 | \$26,250 |
| HANDYMAX | \$5,500 | \$9,950 | \$10,750 | \$16,650 | \$10,750 | \$25,550 | \$34,250 | \$30,500 | \$20,000 | \$27,600 |
| SMALL HANDY | \$3,250 | \$7,150 | \$9,200 | \$14,650 | \$8,600 | \$22,500 | \$32,200 | \$31,350 | \$15,000 | \$25,250 |

*2021年度のSMALL HANDY市況をBHSI-38に変更

■ 油槽船市況実績・前提

| 油槽船市況 (WS) | 2020年度 | | | | | 2021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 | 94 | 35 | 29 | 33 | 47 | 33 | 33 | 42 | 45 | 38 |
| (中東/日本) | \$107,850 | \$19,750 | \$10,900 | \$5,750 | \$36,050 | \$4,850 | \$2,750 | \$7,700 | \$15,800 | \$7,800 |
| AFRAMAX | 119 | 69 | 54 | 73 | 79 | 84 | 91 | 103 | 114 | 98 |
| (南方/日本) | \$26,350 | \$9,650 | \$4,650 | \$2,650 | \$10,850 | \$5,000 | \$5,650 | \$6,650 | \$12,650 | \$7,500 |

■ 期末運航隻数規模

| 船型 | 2019年度末 | 2020年度末 | 2021年度 12月末 |
|-------|---------|---------|----------------|
| CAPE | 93 | 86 | 89 |
| 中・小型船 | 92 | 88 | 74 |
| チップ船 | 10 | 7 | 6 |
| 合計 | 195 | 181 | 169 |

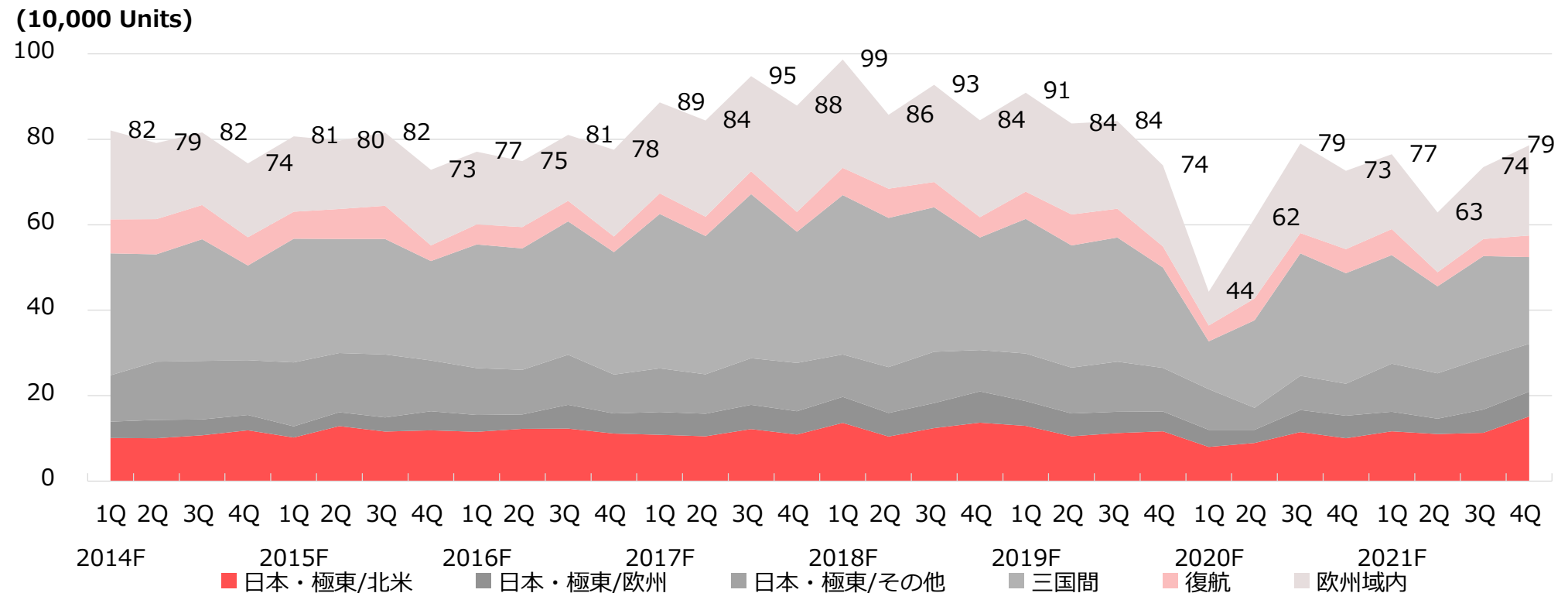
| 船型 | 2019年度末 | 2020年度末 | 2021年度 12月末 |
|------|---------|---------|----------------|
| VLCC | 6 | 6 | 6 |
| LPG船 | 5 | 4 | 4 |
| 他油槽船 | 6 | 6 | 5 |
| 電力炭船 | 29 | 26 | 28 |
| LNG船 | 47 | 44 | 43 |
| 合計 | 93 | 86 | 86 |

■ 2021年度：運航規模におけるエクスポージャー率

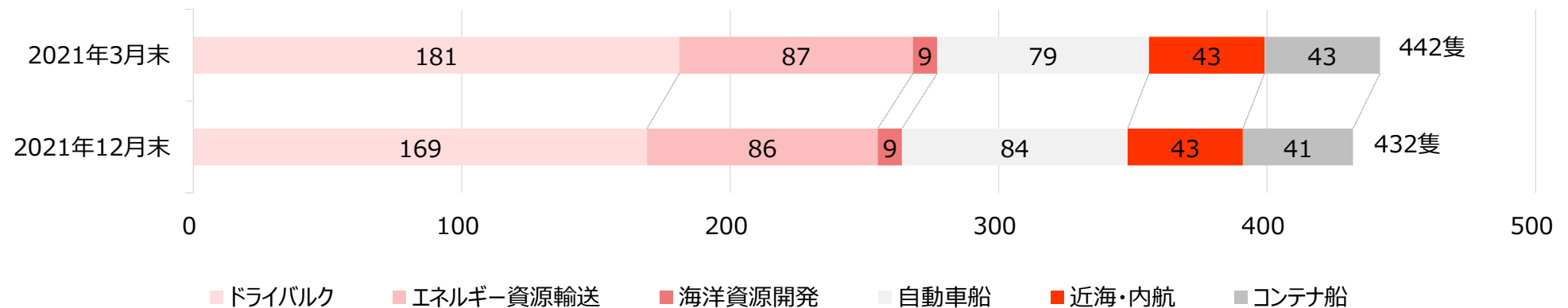
| 船型 | エクスポージャー率 |
|-------|-----------|
| CAPE | 1% |
| 中・小型船 | 4% |
| チップ船 | 0% |
| VLCC | 0% |
| LPG船 | 0% |
| 他油槽船 | 80% |
| 電力炭船 | 1% |

自動車船航路別積高実績・前提

| 輸送台数 (千台) | 2020年度 | | | | | 2021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 | 215 | 172 | 247 | 228 | 862 | 275 | 252 | 288 | 321 | 1,136 |
| 復航 | 37 | 51 | 48 | 57 | 193 | 61 | 33 | 40 | 50 | 185 |
| 三国間 | 112 | 204 | 286 | 258 | 860 | 254 | 203 | 238 | 203 | 899 |
| 欧州域内 | 79 | 187 | 209 | 183 | 659 | 175 | 140 | 168 | 211 | 694 |
| 合計 | 443 | 615 | 790 | 726 | 2,575 | 765 | 629 | 735 | 786 | 2,915 |
| 船隊規模 (隻数) | 84 | 76 | 75 | 79 | 79 | 81 | 80 | 84 | 83 | 83 |



グループ船隊構成



| 船種 | 2021年12月末 | | | 2021年3月末 | | |
|----------|-----------|------------|----------|------------|----------|------------|
| | 所有船 隻数 | 重量トン | 備船 隻数 | 重量トン | 合計 隻数 | 重量トン |
| ドライバルク | 51 | 6,308,232 | 118 | 16,091,904 | 169 | 22,400,136 |
| 電力炭船 | 8 | 702,581 | 20 | 1,801,965 | 28 | 2,504,546 |
| LNG船 | 41 | 3,499,795 | 2 | 152,272 | 43 | 3,652,067 |
| 油槽船 | 11 | 1,658,699 | 4 | 722,598 | 15 | 2,381,297 |
| オフショア支援船 | 6 | 29,186 | 0 | - | 6 | 29,186 |
| 海洋掘削船 | 1 | - | 0 | - | 1 | - |
| FPSO | 1 | - | 0 | - | 1 | - |
| LNG燃料供給船 | 1 | 2,431 | 0 | - | 1 | 2,431 |
| 自動車船 | 32 | 427,444 | 52 | 953,344 | 84 | 1,380,788 |
| 近海・内航 | 26 | 236,943 | 17 | 224,916 | 43 | 461,859 |
| コンテナ船 | 11 | 849,856 | 30 | 2,970,195 | 41 | 3,820,051 |
| 合計 | 189 | 13,715,167 | 243 | 22,917,194 | 432 | 36,632,361 |
| | | | | | 442 | 37,497,586 |

* 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 | 2021年3月末 | 2021年12月末 |
|------------|----------------|------------|------------|
| ドライバルク | CAPE SIZE | 82 | 83 |
| | OVER PANAMAX | 4 | 6 |
| | PANAMAX | 50 | 40 |
| | HANDYMAX | 31 | 28 |
| | SMALL HANDY | 7 | 6 |
| | CHIP | 7 | 6 |
| | セグメント合計 | | 181 |
| エネルギー資源 | 原油タンカー/VLCC | 6 | 6 |
| | 原油タンカー/AFRAMAX | 3 | 2 |
| | 油槽船 | 3 | 3 |
| | ケミカル船 | 4 | 4 |
| | LPG船 | 4 | 4 |
| | 合計 | 16 | 15 |
| | LNG船 | 44 | 43 |
| | 電力炭船 | 27 | 28 |
| | オフショア支援船 | 6 | 6 |
| | 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 | | 96 |
| 製品物流 | 7,000台型 | 15 | 17 |
| | 6,000台型 | 37 | 38 |
| | 5,000台型 | 10 | 11 |
| | 4,000台型 | 1 | 3 |
| | 3,000台型 | 5 | 4 |
| | 2,000台型 | 4 | 4 |
| | 2,000台型未満 | 7 | 7 |
| | 合計 | 79 | 84 |
| | 14,000TEU | 12 | 12 |
| | 8,000TEU以上 | 13 | 13 |
| | 5,500TEU以上 | 6 | 4 |
| | 4,200TEU以上 | 7 | 7 |
| | 1,700TEU以上 | 5 | 5 |
| | 1,200TEU以上 | 0 | 0 |
| | 合計 | 43 | 41 |
| | 近海・内航船 | 43 | 43 |
| | セグメント合計 | | 165 |
| 総合計 | | 442 | 432 |

■ 新造船竣工予定 (年度別)

| 竣工隻数 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--------------|----------|----------|----------|
| CAPE SIZE | | 1 | 2 |
| OVER PANAMAX | | | 1 |
| HANDYMAX | | 1 | |
| CHIP | | 1 | |
| LPG船 | | | 1 |
| LNG船 | | 2 | |
| FPSO | | | 1 |
| 自動車船(7,000台) | | | 1 |
| 近海・内航船 | | | |
| 合計 | 0 | 5 | 6 |

【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。

