



2021年度本決算 決算説明会資料

2022年5月9日

 **K LINE**
川崎汽船株式会社

目次

■ A. 2021年度決算概要

- A-1 : 2021年度通期業績
- A-2 : セグメント別通期業績
- A-3 : 2021年度事業総括 インサイト

■ 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 : ロシア・ウクライナ情勢

■ 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年度決算概要

A-1 : 2021年度通期業績

■ 連結 決算概要

(億円)

売上高及び段階損益	2021年度							前年同期比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績	4Q 実績	下期 実績	通期 実績	通期 実績	増減額
売上高	1,747	1,828	3,576	1,989	2,005	3,994	7,570	6,255	1,315
営業損益	24	78	102	131	△ 56	75	177	△ 213	389
経常損益	884	1,496	2,380	1,956	2,239	4,195	6,575	895	5,680
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,020	1,440	2,460	1,773	2,191	3,964	6,424	1,087	5,337
為替レート(/\$)	¥109.80	¥109.99	¥109.90	¥113.12	¥115.34	¥114.23	¥112.06	¥105.79	¥6.27
燃料油価格(/MT)	\$479	\$514	\$497	\$570	\$641	\$605	\$551	\$363	\$188

■ 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、経常損益が改善
- ▶ 財務体質の改善に伴いドライバルク事業、オフショア支援船事業などにおいて、特別損失を伴う構造改革を実施

■ 主な財務指標

(億円)

指標	2021年度末	2020年度末	増減額
自己資本	8,846	2,182	6,664
有利子負債	4,235	5,070	△ 835
現金及び現金同等物 期末残高	2,443	1,300	1,143
DER	48%	232%	△184ポイント
NET DER	20%	172%	△152ポイント
自己資本比率	56%	22%	34ポイント

■ 配当

当期の期末配当については、下期の業績改善に伴い、前回予想の300円/株から、300円/株を追加配当として増額し、通期600円/株とする予定

A-2：セグメント別通期業績

■ セグメント別 通期業績

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2021年度							(億円) 前年同期比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績	4Q 実績	下期 実績	通期 実績	通期 実績	増減額
ドライバルク	597	719	1,316	757	692	1,449	2,765	1,820	945
	9	49	59	89	90	179	237	△ 91	329
エネルギー資源	204	224	428	238	232	469	897	776	121
	9	△ 0	8	12	27	39	48	11	37
製品物流	919	861	1,780	968	1,054	2,022	3,802	3,397	405
	888	1,493	2,381	1,872	2,155	4,027	6,408	1,045	5,363
うち、コンテナ船事業	107	102	209	106	103	209	417	422	△ 4
	877	1,478	2,355	1,804	2,079	3,883	6,238	1,038	5,200
その他	28	24	52	27	27	54	106	262	△ 156
	△ 1	△ 0	△ 1	3	△ 3	△ 0	△ 1	11	△ 12
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 21	△ 46	△ 67	△ 19	△ 30	△ 50	△ 117	△ 81	△ 36
合計	1,747	1,828	3,576	1,989	2,005	3,994	7,570	6,255	1,315
	884	1,496	2,380	1,956	2,239	4,195	6,575	895	5,680

■ セグメント別 主な変動ポイント

▶ ドライバルク

- 各国の堅調な輸送需要や滞船増加等に伴う船腹供給の引き締めにより、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

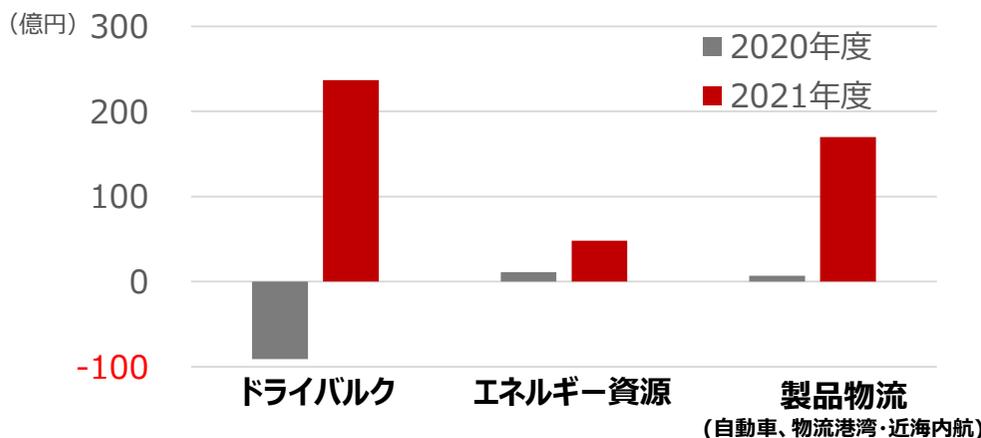
▶ 製品物流

- 自動車船事業において、前年度のCOVID-19が影響し、半導体・部品供給不足等があったものの、荷量は回復基調を継続
- コンテナ船事業では、旺盛な貨物需要がある中、サプライチェーンの混乱により需給はひっ迫し、運賃率は高水準で推移

A-3 : 2021年度事業総括 インサイト

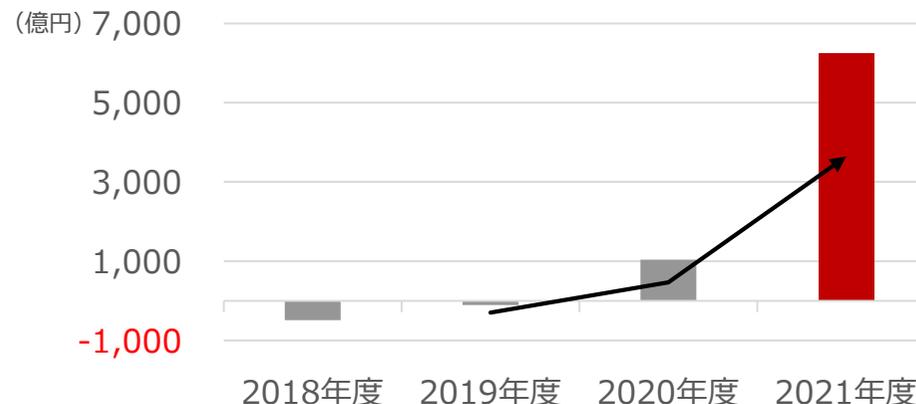
～各種施策効果及び市況・荷況の回復による全事業黒字化と構造改革完遂により将来の収益力を向上～

① 自営事業の収支改善



- ▶ 船隊規模適正化、配船効率改善及び荷況・市況改善による収支改善
- ▶ 安定収益積上げによる収益性強化により、全セグメントで黒字化

② コンテナ船事業の収益性改善



- ▶ 旺盛な貨物需要に伴い市況は高水準で推移
- ▶ 配当収益による当社営業キャッシュフローへの貢献

③ 構造改革及び新たな事業領域への展開

▶ ポートフォリオ戦略に基づく機動的な事業入替及び構造改革を実施

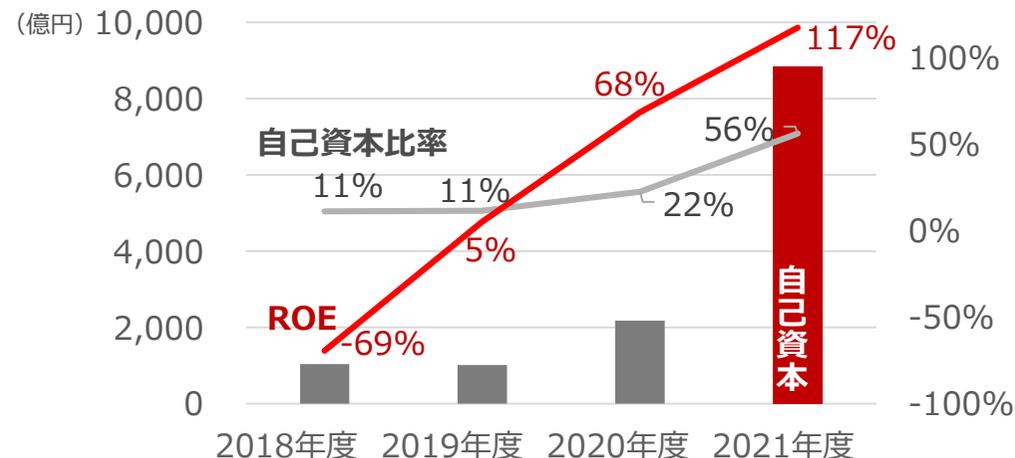
- ▶ 不採算事業・船腹の整理によって市況耐性を強化し、収益構造の安定化に寄与

事業入替	✓ ポートフォリオ戦略に基づくノンコア事業の売却	約+200億円
構造改革	✓ 不採算事業からの撤退 (オフショア支援船事業、他)	約△160億円
	✓ 不採算船売却及び早期返船 (ドライバルク、他)	約△100億円

▶ 自社・社会の低・脱炭素化の実現へグループ力を結集した事業の発足

- ▶ 川崎近海汽船の完全子会社化により、更なるグループ内シナジーを創出
- ▶ グループ各社の知見と専門性を生かした「ケイライン・ウィンド・サービス」発足による、洋上風力発電支援船事業など低・脱炭素に資する事業に着手

④ 財務基盤の安定



- ▶ 自己資本及び自己資本比率の改善による財務基盤の強化
- ▶ コンテナ船事業及び自営事業の収支改善が寄与し、ROE10%以上を実現 **6**

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			2021年度比	
	上期 予想	下期 予想	通期 予想	通期 実績	増減額
売上高	4,100	3,700	7,800	7,570	230
営業損益	250	160	410	177	233
経常損益	3,100	1,600	4,700	6,575	△ 1,875
親会社株主に帰属する 当期純損益	3,050	1,550	4,600	6,424	△ 1,825
為替レート(/\$)	¥120.40	¥115.00	¥117.70	¥112.06	¥5.64
燃料油価格(/MT)	\$799	\$728	\$764	\$551	\$213

■ 通期業績 主な変動ポイント

- ▶ 営業利益は主にCOVID-19感染拡大の影響を受けた自動車船事業が回復し、2021年度比233億増加の410億円を見込む
- ▶ 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予想されるものの、依然として高い水準が継続する見込みにて4,700億円を見込む
- ▶ 当期純利益は経常利益の悪化に伴い前年同期比で減少

■ 前提

- ▶ 為替レート ¥117.70/\$
- ▶ 燃料油価格 \$764/MT
- ▶ 市況前提 Appendixご参照

■ 変動影響(12か月間)

- ▶ 為替レート変動 1円変動 ±45億円
- ▶ 燃料油価格変動 10ドル変動 ±0.4億円

*ONE社持分法損益に係る為替変動を含めています。

■ 配当

2023年3月期の株主還元は、基礎配当として300円/株に加え1,000億円以上の追加的な株主還元策を検討する予定

追加的な株主還元策については配当に加え自己株式取得も検討予定

B-2：セグメント別通期業績予想

■ 連結 通期業績予想

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2022年度			2021年度比	
	上期 予想	下期 予想	通期 予想	通期 実績	増減額
ドライバルク	1,500	1,230	2,730	2,765	△ 35
	140	100	240	237	2
エネルギー資源	480	400	880	897	△ 17
	30	30	60	48	12
製品物流	2,080	2,040	4,120	3,802	318
	2,990	1,520	4,510	6,408	△ 1,898
うち、コンテナ船事業	240	220	460	417	43
	2,890	1,360	4,250	6,238	△ 1,988
その他	40	30	70	106	△ 35
	0	0	0	△ 1	2
本部・調整	-	-	-	-	-
	△ 60	△ 50	△ 110	△ 117	7
合計	4,100	3,700	7,800	7,570	230
	3,100	1,600	4,700	6,575	△ 1,875

(億円)

■ セグメント別 主な変動ポイント

▶ ドライバルク

- ・ 経済活動の正常化を背景に、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とともに、カーボンニュートラルに資する事業への舵取りを推進する

▶ 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
- ・ 物流事業において、国際・国内共に堅調な輸送需要により、フォワーディング、陸送、倉庫、内航、港湾等の国内外各事業が好調に推移。今後も収益性の安定化、向上に努める
- ・ コンテナ船事業では、8月以降にサプライチェーンの混乱は収束し、市況は調整局面に入ると見込む

B-3 : ロシア・ウクライナ情勢

■懸念される影響について

セグメント		懸念される影響
ドライバルク		<ul style="list-style-type: none"> 石炭、鉄鉱石、小麦などを中心とした、当該地域からの輸送については禁輸となる懸念があるが代替需要も想定され、市況への影響は軽微と考えられる
エネルギー資源輸送		<ul style="list-style-type: none"> LNG、原油、石油製品などを中心とした、当該地域からの輸送については禁輸となる懸念があるものの、当社は長期契約が中心であり、影響は軽微と見込む
製品物流	自動車船	<ul style="list-style-type: none"> ロシア・ウクライナ向け輸送減少による直接的な影響は配船調整等に対応し、業績への影響は軽微と思われる。一方で資源高、インフレによる世界経済への影響を注視する必要がある
	物流・港湾・関連事業	<ul style="list-style-type: none"> 当該地域からの貨物輸入が行われなくなった場合も、当社事業への大きな影響は見込んでいない
	コンテナ船	<ul style="list-style-type: none"> ロシア・ウクライナ向け荷量は限定的だが、世界経済への影響を注視

| 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予想	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
CAPE	\$31,100	\$42,400	\$42,650	\$14,750	\$32,750	\$22,650	\$30,000	\$30,000	\$17,000	\$24,900
PANAMAX	\$24,700	\$32,300	\$27,900	\$21,900	\$26,750	\$24,500	\$24,500	\$22,000	\$17,000	\$22,000
HANDYMAX	\$25,550	\$34,250	\$30,500	\$25,150	\$28,900	\$24,500	\$24,500	\$22,000	\$17,000	\$22,000
SMALL HANDY	\$22,500	\$32,200	\$31,350	\$24,100	\$27,600	\$20,500	\$20,500	\$18,000	\$13,000	\$18,000

■ 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予想	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
VLCC	33	33	42	39	37	64	54	54	58	57
(中東/日本)	\$4,850	\$2,750	\$7,700	△\$2,050	\$3,300	\$20,550	\$26,000	\$26,000	\$31,000	\$25,900
AFRAMAX	84	91	103	109	97	122	110	133	133	124
(南方/日本)	\$5,000	\$5,650	\$6,650	\$7,000	\$6,100	\$15,000	\$15,000	\$20,500	\$20,500	\$17,750

■ 期末運航隻数規模

船型	2019年度末	2020年度末	2021年度 3月末
CAPE	93	86	88
中・小型船	92	88	80
チップ船	10	7	6
合計	195	181	174

船型	2019年度末	2020年度末	2021年度 3月末
VLCC	6	6	6
LPG船	5	4	4
他油槽船	6	6	5
電力炭船	29	26	31
LNG船	47	44	43
合計	93	86	89

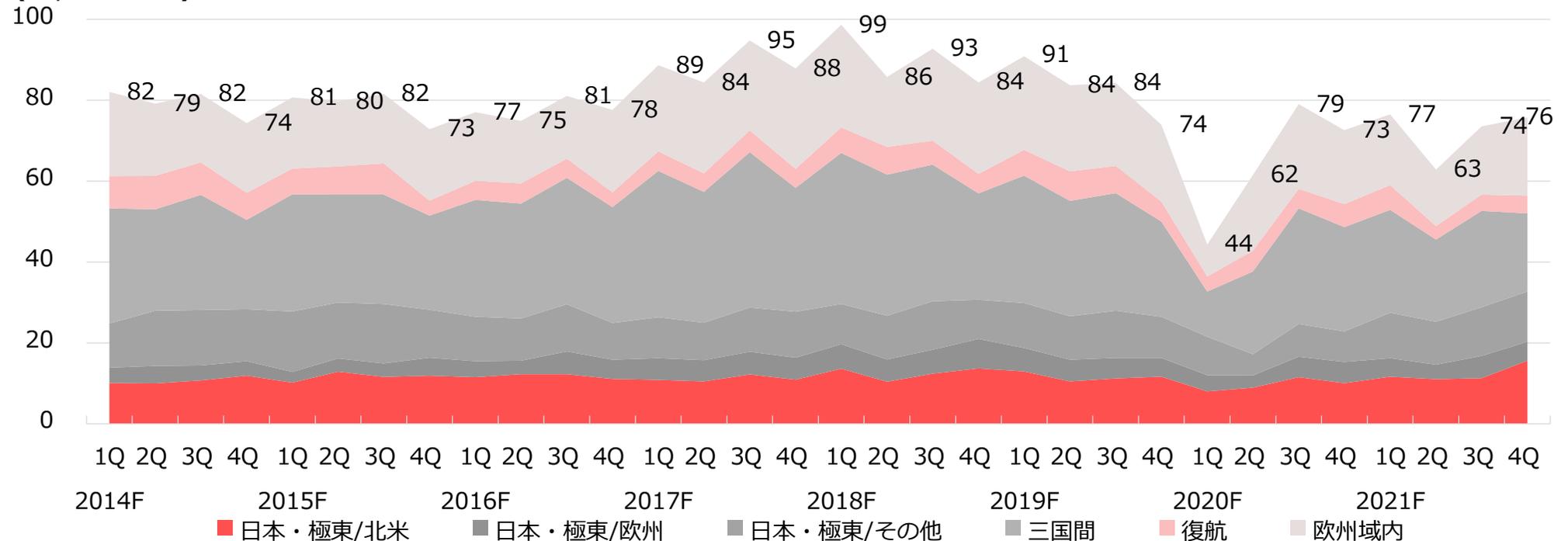
■ 2022年度：運航規模におけるエクスポージャー率

船型	エクスポージャー率
CAPE	14%
中・小型船	19%
チップ船	5%
VLCC	0%
LPG船	0%
他油槽船	50%
電力炭船	8%

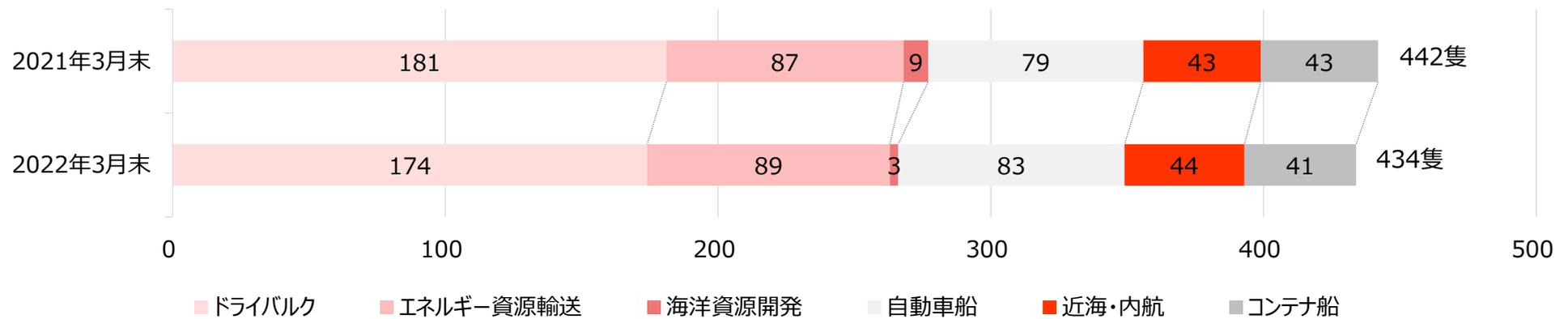
自動車船航路別積高実績・前提

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予想	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
往航	275	252	288	327	1,142	330	349	371	365	1,416
復航	61	33	40	44	179	57	49	61	53	221
三国間	254	203	238	193	889	230	232	225	251	937
欧州域内	175	140	168	193	677	205	207	212	205	828
合計	765	629	735	757	2,886	821	837	869	874	3,402
船隊規模 (隻数)	81	80	84	83	83	86	86	86	86	86

(10,000 Units)



グループ船隊構成



船種	2022年3月末		2022年3月末		合計		2021年3月末	
	所有船 隻数	重量トン	備船 隻数	重量トン	隻数	重量トン	合計 隻数	重量トン
ドライバルク	48	5,888,871	126	16,601,473	174	22,490,344	181	23,087,036
電力炭船	8	702,581	23	2,059,852	31	2,762,433	27	2,418,614
LNG船	41	3,499,795	2	152,272	43	3,652,067	44	3,731,623
油槽船	11	1,658,699	4	722,598	15	2,381,297	16	2,496,362
オフショア支援船	0	-	0	-	0	-	6	29,186
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	50	916,112	83	1,362,224	79	1,296,617
近海・内航	25	233,488	19	255,558	44	489,046	43	471,923
コンテナ船	11	849,856	30	2,970,195	41	3,820,051	43	3,963,794
合計	180	13,281,833	254	23,678,060	434	36,959,893	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	2022年3月末	
ドライバルク	CAPE SIZE	82	80	
	OVER PANAMAX	4	8	
	PANAMAX	50	46	
	HANDYMAX	31	30	
	SMALL HANDY	7	4	
	CHIP	7	6	
	セグメント合計		181	174
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	
	ケミカル船	3	3	
	LPG船	4	4	
	合計	16	15	
	LNG船	44	43	
	電力炭船	27	31	
	オフショア支援船	6	0	
	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	92
	製品物流	7,000台型	15	17
		6,000台型	37	38
5,000台型		10	10	
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	83	
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	44	
セグメント合計			165	168
総合計		442	434	

■ 新造船竣工予定 (年度別)

竣工隻数	2022	2023	2024
CAPE SIZE	1	3	
OVER PANAMAX		1	
HANDYMAX	1		1
CHIP	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
合計	6	7	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。

