

2007年3月期決算説明資料

2007年5月10日

川崎汽船株式会社

A. 2006年度決算概要

- A-1 決算概要
- A-2 業績のポイント
- A-3 部門別業績動向

B. 2007年度通期業績予想

- B-1 通期業績予想
- B-2 事業別売上高経常利益予想
- B-3 通期業績予想のポイント
- B-4 部門別業績動向

C. “K”LINE Vision2008⁺進捗状況

- C-1 課題と取り組み
- C-2 2006年度のコスト削減の状況
- C-3 船隊整備計画
- C-4 財務数値推移

A. 2006年度決算概要

A-1. 決算概要

(単位:億円)

		2006年度	2005年度	増減額	増減率
売上高	連結	10,855	9,408	1,447	15.4%
	単体	8,573	7,426	1,147	15.4%
営業利益	連結	614	880	▲ 266	-30.3%
	単体	281	567	▲ 286	-50.4%
経常利益	連結	639	886	▲ 247	-27.9%
	単体	319	578	▲ 259	-44.7%
当期純利益	連結	515	624	▲ 109	-17.4%
	単体	253	388	▲ 136	-34.9%
配当	単体	¥18	¥18	-	-
為替レート	平均	¥117	¥113	¥4	-
燃料油価格	平均	\$319	\$286	\$33	-

公表数値	増減額
10,800	55
8,400	173
610	4
280	1
630	9
300	19
515	-
240	13
¥18	-
¥116	¥1
\$317	-

【 前期比 為替変動: 4円安 +25億円、 燃料油価格変動: \$33高 88億円 】

A-2. 業績のポイント

< 前期比 > 増収 (+1,447億円)・減益 (247億円)

増収要因:

- 全部門における営業規模拡大
新造船47隻竣工
- バルク市況の高騰
- 円安効果等

(05F 886億円、06F公表630億円 => 06F 639億円)

損益変動要因	対前期比	対公表比
為替変動	25	5
バンカー変動	▲ 88	▲ 6
市況変動	▲ 179	10
営業規模拡大	398	7
コスト増減	▲ 364	▲ 8
その他	▲ 39	1
合計	▲ 247	9

減益要因:

- コンテナ船運賃軟化
 - 燃料油等コスト増
- >
- 規模拡大
 - コスト削減

< 公表比 > 増収 (+55億円)・増益 (9億円)

A-3. 部門別業績動向

- コンテナ船 -

<前期比> 売上5035億円(521億円増収)・損益▲78億円(▲383億円減益)

増収要因

- 営業規模拡大
当社最大船型8,000TEU型3隻竣工
スエズ経由アジア・北米東岸航路開設、北米北西岸航路の増強等
- 総積高(293.8万TEU)：堅調な荷動きにより前期比10.9%増
東西航路往航消席率9割超

減益要因

- 運賃率（前期比）

	北米	欧州	大西洋	アジア	南北
往航(西航)	▲5%	▲9%	+2%	▲2%	▲4%
復航(東航)	+3%	▲7%	+10%	▲6%	▲6%

- コスト増減

配船変更に伴う積替え費用増加
フィーダー、トラック、変動費用増加



省エネ運航等、コスト削減効果

A-3. 部門別業績動向

- ドライバルク -

< 前期比 > 増収・増益

増収要因

- 営業規模拡大 新造船竣工(22隻)
稼動延^ト:168.8百万^ト 187.4百万^ト(前期比+11.0%)

増益要因

- 大型船市況:第1四半期の市況調整後、高値で推移
- 中型船市況:需要底堅く、高値で推移
- 小型船市況:セメント・鋼材輸送等の需要増により高値で推移

バルク市況 (太平洋ラウンド)	2005年度			2006年度			増減率
	上期	下期	通期	上期	下期	通期	
170型	\$37,333	\$38,333	\$37,833	\$42,167	\$66,833	\$54,500	44%
74型	\$18,583	\$17,900	\$18,242	\$23,434	\$34,708	\$29,071	59%
53型	\$17,200	\$16,800	\$17,000	\$24,200	\$30,592	\$27,396	61%

A-3. 部門別業績動向

- 自動車船 -

< 前期比 > 増収・増益

増収要因

- 営業規模拡大 新造船竣工(8隻)
- 総積台数(含む欧州域内):271万台 312万台(前期比+15%)
 - 日本・極東より北米、欧州各方面に荷動き増加
 - 中近東・アフリカ向け増加

増益要因:

- 輸送能力増強に伴う積高増加
- 荷動きに応じた各航路への最適配船の実施

A-3. 部門別業績動向

- エネルギー資源輸送 -

< 前期比 > 増収・横這い

増収要因

- 液化ガス運搬船： 各プロジェクト合計31隻順調に稼動
- 油槽船： 新造VLCC竣工(1隻)、AFRAMAX船隊の安定的稼動

稼動延^ト3,098万^ト 3,240万^ト(前期比+4.6%)

横這い要因

- 油槽船市況の軟化

油槽船市況 (WS)	2005年度			2006年度			増減率
	上期	下期	通期	上期	下期	通期	
VLCC(中東/日本)	78	138	108	105	67	86	-21%
Aframax(南方/日本)	138	245	192	180	148	164	-14%
クワン7万 ^ト 型(中東/日本)	203	256	230	205	149	177	-23%

A-3. 部門別業績動向

- その他事業部門 -

(内航・フェリー)

< 前期比 > 増収・減益

- 旺盛な需要と営業規模拡大
- 燃料油の高騰

(物流事業)

< 前期比 > 増収・増益

- 海上、航空ともに堅調な荷動き
- ケイラインロジスティクスの海陸空一貫輸送サービス体制

B. 2007年度通期業績予想

B-1. 通期業績予想

(単位: 億円)

		2007年度 上期予想	2007年度 通期予想	2006年度 通期実績	通期増減額	通期増減率
売上高	連結	6,000	12,000	10,855	1,145	10.5%
	単体	4,700	9,400	8,573	827	9.6%
営業利益	連結	470	940	614	326	53.2%
	単体	310	600	281	319	113.5%
経常利益	連結	480	950	639	311	48.7%
	単体	330	630	319	311	97.2%
当期純利益	連結	320	630	515	115	22.3%
	単体	200	390	253	138	54.5%
配当	単体	¥10	¥20	¥18	¥2	-
為替レート	平均	¥115	¥115	¥117	¥-2	-
燃料油価格	平均	\$340	\$340	\$319	\$21	-

【2007年度年間配当20円、連結配当性向20%】_

【為替変動: 1円増減 ± 12億円、燃料油価格変動: \$10/MT変動 26億円】

B-2. 事業別売上高経常利益予想

(単位:億円)

事業部門		2007年度			2006年度			増減 (通期)
		上期	下期	通期	上期	下期	通期	
コンテナ船	売上高	2,900	2,800	5,700	2,439	2,596	5,035	665
	経常損益	70	15	85	▲ 32	▲ 46	▲ 78	163
その他事業	売上高	3,100	3,200	6,300	2,741	3,079	5,820	480
	経常損益	410	455	865	278	439	717	148
合計	売上高	6,000	6,000	12,000	5,180	5,675	10,855	1,145
	経常損益	480	470	950	246	393	639	311

コンテナ船には代理店、ターミナル事業を含む

B-3. 通期業績予想のポイント

< 前期比 > 増収(1,145億円)・増益(311億円)

前提:燃料油価格\$319 \$340、為替¥117 ¥115、市況改善、規模拡大

< 計画比 > 増収(1,500億円)・増益(50億円)

前提:燃料油価格\$300 \$340、為替¥110 ¥115、市況改善

(06F実績 639億円、07F計画 900億円 =>07F 950億円)

損益変動要因	対前期比	対計画比
為替変動	▲ 24	60
バンカー変動	▲ 55	▲ 104
市況変動	269	196
営業規模拡大	255	▲ 35
コスト増減	▲ 139	▲ 67
その他	5	0
合計	311	50

【為替変動:1円増減 ±12億円、燃料油価格変動:\$10/MT変動 26億円】

B-4. 部門別業績予想

<コンテナ船>

前期比:売上5700億円(+665億円増収)・経常利益85億円(+163億円増益)

荷況・需給:堅調に推移、引き締まった需給状況継続

積高 : 321万TEU (前期比 +9%超の増加を見込む)

運賃 : 2005年後半からの運賃下落は、2006年度に底を打ち、
2007年度は反転、修復を見込む

航路拡充・再編 : 欧州-南米東岸及びアジア-南米東岸の開設
アジア-南アフリカ航路の大型化
北アジア 海峡地フィダーサービスの開設

運賃修復、営業規模拡大・積高増 > コスト増、燃料油高 大幅増益

B-4. 部門別業績予想

<自動車船> 業績改善

日本・韓国車の需要、自動車メーカー海外生産による堅調な荷動き
新造船4隻投入により営業規模拡大・サービス拡充

<ドライバルク> 業績改善

中国を含むBRICs諸国を中心とした輸送需要の拡大： 市況の高値圏での推移
新造船の竣工（2006年：22隻、2007年：10隻）： 営業規模拡大

バルク市況 (太平洋ラウンド)	2007年度			
	直近	上期	下期	通期
170型	US\$105,000	\$60,000	\$60,000	\$60,000
74型	US\$46,000	\$30,000	\$30,000	\$30,000
53型	US\$38,500	\$27,000	\$27,000	\$27,000

<エネルギー資源輸送> 業績安定推移

LNG： 新造船3隻竣工、合計34隻に拡大

油槽船： 中国・米国・インド向け中心に荷動き堅調、ダブルハル、船質重視傾向にて
季節的調節を繰り返し市況堅調推移、新造船3隻竣工

油槽船市況 (WS)	2007年度			
	直近	上期	下期	通期
VLCC (中東/日本)	55	70	70	70
Aframax (南方/日本)	155	140	140	140
クワン7万トン型 (中東/日本)	135	150	150	150

C. “K”LINE Vision2008⁺進捗状況

< 課題と取り組み >

【持続的成長と安定収益体制の確立】

- 事業規模の計画的拡大を支えるための取り組み
 - 船隊整備計画の推進(後述)
 - 安全運航を支える船舶管理体制の構築(ケイライン・マリタイム・アカデミー設立)
 - 重量物船事業への参入
 - 物流事業の取り組み(川崎航空サービスとケイロジスティックスの合併等)

- 事業環境の変化への対応
 - コスト構造改革の取り組み(後述)
 - 環境対策(減速航行実施、ハイブリッド型クレーン導入等)
 - リスク管理(大規模買付行為への対応方針導入)

C-2. “K”LINE Vision2008+進捗状況

< コスト削減の状況 >

(単位: 億円)

コストセーブ項目	2006年度	2007年度
運航費削減	86	52
機器費・空コンテナ費削減	14	10
船費・傭船料削減	6	13
販管費削減	2	6
合計	108	81
(部門別内訳)		
コンテナ船事業部門(含む海外)	100	60
他事業部門(含む海外)	8	21

C-3. “K”LINE Vision2008+進捗状況

< 船隊整備計画 >

2007～2009年度竣工船隻数

Vision2008+において2008年度末
運航規模500隻体制を目指す。

2006年度は新造船47隻竣工

(2006年度末運航規模453隻)

2007年度は新造船25隻竣工

	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
	竣工隻数	竣工隻数	竣工隻数	竣工隻数
コンテナ	6隻	3隻	6隻	14隻
1620TEU	0	2	4	3
2400TEU	0	0	1	2
4000TEU	0	0	0	4
5500TEU	3	0	0	0
6400TEU	0	0	0	2
8000TEU	3	1	1	3
バルカー	22隻	10隻	13隻	16隻
Capesize	9	2	4	6
Panamax	4	4	0	5
Handymax	4	2	2	1
SmallHandy	2	1	3	2
Chip/Pulp	1	0	3	0
Corona	2	1	1	2
自動車	8隻	4隻	5隻	9隻
2000台	2	0	0	0
3800台	2	1	0	1
4300台	2	0	0	2
5000台	1	0	0	3
6000台	1	3	5	3
LNG	2隻	3隻	13隻	1隻
油槽船	4隻	3隻	2隻	4隻
VLCC	1	1	0	3
AFRAMAX	1	0	1	1
LR	2	0	0	0
LPG	0	2	1	0
内航近海	5隻	2隻	2隻	0隻
合計	47隻	25隻	41隻	44隻

C-4. “K”LINE Vision2008+進捗状況

< 財務数値推移 >

	2006年度 実績	2007年度 予想	2008年度 計画*
売上高	10,855億円	12,000億円	11,000億円
経常利益	639億円	950億円	1,100億円
当期利益	515億円	630億円	700億円
営業CF	665億円	1,085億円	-
(減価償却額)	(323億円)	(345億円)	-
投資CF	1,029億円	1,300億円	-
船舶関連	1,870億円	1,150億円	-
その他	380億円	470億円	-
資産処分	1221億円	320億円	-
自己資本	3,445億円	4,000億円	4,000億円
有利子負債残高	3,262億円	3,600億円	3,500億円
ROE	17%	18%	19%
ROA	8%	11%	11%
自己資本比率	38%	40%	39%
DER	0.95	0.90	0.88

