

2006年度第3四半期決算説明資料

2007年2月9日

川崎汽船株式会社

- A. 2006年度第3四半期決算概要
 - A-1 2006年度第3四半期決算概要
 - A-2 第3四半期業績のポイント
 - A-3/7 部門別業績動向

- B. 2006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. 2007年度の経営環境

- D. (参考資料) “K”LINE Vision2008⁺進捗状況
 - D-1 コスト削減
 - D-2 船隊整備計画

A. 2006年度第3四半期決算概要

A-1. 2006年度第3四半期決算概要

		2006年度 上期	2006年度 第3四半期	2006年度 9ヶ月累積	2005年度 9ヶ月累積	増減額	増減率
売上高	連結	5,180	2,825	8,005	6,890	1,115	16.2%
	単体	4,100	2,228	6,328	5,508	820	14.9%
営業利益	連結	235	162	397	692	▲ 295	-42.6%
	単体	89	74	163	479	▲ 316	-65.9%
経常利益	連結	246	171	417	695	▲ 278	-40.0%
	単体	120	73	193	493	▲ 300	-60.9%
当期純利益	連結	206	150	356	506	▲ 150	-29.7%
	単体	102	45	147	337	▲ 190	-56.4%
為替レート	平均	¥115	¥117	¥116	¥112	¥4	3.5%
燃料油価格	平均	\$337	\$302	\$325	\$275	\$50	18.2%

【 前年同期比 為替変動： 4円安 +26億円、 燃料油価格変動： \$50高 101億円 】

A-2. 第3四半期業績のポイント

< 前年同期比 > 増収(+1,115億円)・減益(278億円)

増収要因:

- 全部門における営業規模拡大
- 円安効果等

減益要因:

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

(第3四半期累計 695億円 => 417億円)

損益変動要因	対前年同期比
為替変動	26
バンカー変動	101
市況変動	206
営業規模拡大	300
コスト増	269
その他	28
合計	278

A-3. 部門別業績動向

- コンテナ船 -

< 前年同期比 > 増収・減益 増収(+353億円)・減益(338億円)

増収要因

- 営業規模拡大
当社最大船型8,000TEU型2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(221万TEU)：堅調な荷動きにより前年同期比 + 10.7%増
東西航路往航消席率9割超

減益要因

- 運賃率 (前年同期比)

	北米	欧州	大西洋	アジア	南北
往航(西航)	5%	14%	+5%	3%	8%
復航(東航)	+2%	4%	+11%	6%	8%

但し、中間期見込み比較では変動なし

- 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-4. 部門別業績動向

- ドライバルク -

< 前年同期比 > 増収・増益

増収要因

- 営業規模拡大 新造船竣工(16隻)
- 稼働延^ト: 126.8百万^ト 140.9百万^ト、前年同期比+11.1%増

増益要因

- 大型船市況: 第1四半期の市況調整後、堅調推移
- 中型船市況: 需要底堅く、夏枯れも見られず強含みで推移
- 小型船市況: セメント・鋼材輸送等の需要増により堅調推移

バルク市況 (太平洋ラウンド)	2005年度	2006年度		
	第1-3 四半期平均	第1-3 四半期平均	第3四半期 実績	中間時 下期見込
170型	\$38,778	\$50,111	\$66,000	\$55,000
74型	\$18,417	\$27,233	\$34,833	\$30,000
53型	\$16,678	\$26,367	\$30,700	\$26,500

A-5. 部門別業績動向

- 自動車船 -

< 前年同期比 > 増収・増益

増収要因

- 営業規模拡大
第3四半期の3隻を含め、5隻が竣工
– 欧州域内輸送も拡大 21%の増加
- 総積台数(含む欧州域内): 200.0万台 232.1万台(前年同期比+16.0%)

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適船配船の実施

A-6. 部門別業績動向

- エネルギー資源輸送 -

< 前年同期比 > 増収・増益

増収要因

- 営業規模拡大

液化ガス運搬船：各プロジェクト合計31隻順調に稼働

油槽船：アフラマックス船隊10隻の安定的稼働と規模拡大

- 稼働延トン：2,273万トン（2,348万トン+3.3%増）

増益要因

- 世界的暖冬傾向により、アフラマックス、石油製品運賃市況は軟化するも、効率的な配船によって安定的な収益を確保

油槽船市況 (WS)	2005年度	2006年度		
	第1-3 四半期平均	第1-3 四半期平均	第3四半期 実績	中間時 下期見込
VLCC (中東/日本)	104	92	67	100
AFRAMAX (南方/日本)	200	172	155	200
クリーン7万トン型 (中東/日本)	246	191	163	210

A-7. 部門別業績動向

- その他事業部門 -

(内航・フェリー)

< 前年同期比 > 増収・減益

- 安定した輸送量を確保 < 燃料油価格の高騰

(物流事業)

< 前年同期比 > 増収・増益

- 海上・航空共に堅調な荷動き
- ケイラインロジスティックスの立ち上げを機に営業拡大

B. 2006年度通期業績予想

B-1. 2006年度通期業績予想

(単位: 億円)

		上期実績	下期予想			通期予想	中間期公表	増減額	2005年度	
			第3四半期実績	第4四半期予想					通期実績	増減率
売上高	連結	5,180	2,825	2,795	5,620	10,800	10,500	300	9,408	14.8%
	単体	4,100	2,228	2,072	4,300	8,400	8,300	100	7,426	13.1%
営業利益	連結	235	162	213	375	610	600	10	880	-30.7%
	単体	89	74	117	191	280	290	▲ 10	567	-50.6%
経常利益	連結	246	171	213	384	630	610	20	886	-28.9%
	単体	120	73	107	180	300	320	▲ 20	578	-48.1%
当期純利益	連結	206	150	159	309	515	510	5	624	-17.5%
	単体	102	45	93	138	240	260	▲ 20	388	-38.1%
配当	単体	¥9	-	-	¥9	¥18	¥18	-	¥18	-
為替レート	平均	¥115	¥117	¥116	¥117	¥116	¥115	¥1	¥113	2.6%
燃料油価格	平均	\$337	\$302	\$290	\$296	\$317	\$326	\$9	\$286	11.0%

(参考: 四半期決算推移)

(単位: 億円)

	2005年				2006年			
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
連結 経常利益	241	255	199	191	101	145	171	213

2006年第1四半期を底に収支回復基調

B-2. 事業別売上高経常利益予想

(単位:億円)

事業部門		2006年度			2005年度			増減 (通期)
		上期	下期	通期	上期	下期	通期	
コンテナ船事業	売上高	2,439	2,661	5,100	2,228	2,286	4,514	586
	経常損益	▲ 32	▲ 46	▲ 78	206	99	305	▲ 383
その他事業	売上高	2,741	2,959	5,700	2,319	2,575	4,894	806
	経常損益	278	430	708	290	291	581	127
合計	売上高	5,180	5,620	10,800	4,548	4,861	9,408	1,392
	経常損益	246	384	630	496	389	886	▲ 256

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(+1392億円)・減益(256億円)

公表比増収(+300億円)・増益(+20億円)

・第4四半期前提：燃料油価格下落\$315 \$290、為替円安¥115 ¥116

(コンテナ)

荷況堅調に推移、航路再編を含むコスト削減に取り組むも変動費の増加 減益
(ドライバルク)旺盛な輸送需要に支えられ市況堅調推移 増益

(自動車)荷動き堅調推移 増益

(油槽船)石油需要に支えられ季節調整
を受けるも安定的に推移 横ばい

(06F公表610億円、05F 886億円 => 06F 630億円)

コンテナの悪化

< バルク・自動車船の改善、
燃料油価格安、円安効果

損益変動要因	対公表比	対前期比
為替変動	8	20
バンカー変動	32	▲ 84
市況変動	5	▲ 190
営業規模拡大	6	392
コスト増	▲ 39	▲ 352
その他	8	▲ 42
合計	20	▲ 256

B-4. 部門別業績動向

< コンテナ船 > 前期比増収・減益、公表比 30億円

荷況堅調に推移、航路再編を含むコスト削減に取り組むも変動費の増加

< 不定期専用船 > 前期比増収・増益、公表比増収・増益

ドライバルク：市況は堅調推移、営業規模拡大(新造船22隻竣工) 業績改善

バルク市況 (太平洋ラウンド)	2005年度			2006年度			
	上期実績	下期実績	通期実績	上期実績	第1-3 四半期平均	第4四半期 予想	通期予想
170型	\$37,333	\$35,000	\$38,481	\$42,167	\$50,111	\$66,000	\$54,083
74型	\$18,583	\$17,717	\$18,072	\$23,434	\$27,233	\$33,000	\$28,675
53型	\$17,200	\$17,967	\$16,759	\$24,200	\$26,367	\$31,500	\$27,650

自動車船：新造船下期6隻竣工により営業規模拡大・サービス拡充 業績安定推移、改善

< エネルギー資源輸送 >

LNG：新造船2隻竣工、合計32隻に拡大

油槽船：運賃市況堅調推移、新造船4隻竣工 業績安定推移

油槽船市況(WS)	2005年度			2006年度			
	上期実績	下期実績	通期実績	上期実績	第1-3 四半期平均	第4四半期 見込	通期予想
VLCC(中東/日本)	78	120	127	105	92	60	83
AFRAMAX(南方/日本)	138	167	230	180	172	155	165
クリーン7万ト型(中東/日本)	203	182	252	205	191	165	176

C. 2007年度の事業展望について

C. 2007年度の経営環境

< 事業環境 >

原油価格の落ち着き見せるなか、事業環境は2006年度後半以降と概ね変わらず推移の見込み

(コンテナ船) 世界的に荷動きは底堅く推移するなか平均運賃も回復基調

(ドライバルク) 大型船: 中国の粗鋼生産、鉄鉱石輸入は堅調推移

中小型船: 中国を中心にグローバルベースでの底堅い荷動き
引き続き高位安定的に推移

(自動車) 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

(タンカー) 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 季節的調節を繰り返し堅調推移。

(参考資料)

D. “K”LINE Vision2008⁺進捗状況

D-1. “K”LINE Vision2008⁺進捗状況

2006年度のコスト削減の状況

コストセーブ項目	2006年度		
	上期	下期	通期
運航費削減	34.0	46.7	80.7
機器費・空コンテナ費削減	6.6	3.5	10.1
船費・傭船料削減	2.3	4.6	6.8
関係会社営業関連費用	-1.2	4.3	3.1
一般管理費削減	1.4	0.5	1.9
合計	43.0	59.6	102.6
(部門別内訳)			
コンテナ船事業部門(含む海外)	41.6	50.4	92.0
他事業部門(含む海外)	1.4	9.2	10.6

(単位:億円)

D-2. “K”LINE Vision2008⁺進捗状況

船隊整備計画

2006～2008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:47隻

2007年度:25隻

2008年度:41隻

引き続き新造船が竣工予定。

	2006年度		2007年度	2008年度
	竣工済	竣工隻数	竣工隻数	竣工隻数
コンテナ	5隻	6隻	3隻	6隻
1620TEU			2	4
2400TEU				1
5500TEU	3	3		
8000TEU	2	3	1	1
バルカー	16隻	22隻	10隻	13隻
Capesize	6	9	2	4
Panamax	4	4	4	
Handymax	4	4	2	2
SmallHandy	1	2	1	3
Chip/Pulp		1		3
Corona	1	2	1	1
自動車	5隻	8隻	4隻	5隻
2000台	1	2		
3800台	1	2	1	
4300台	1	2		
5000台	1	1		
6000台	1	1	3	5
LNG	1隻	2隻	3隻	13隻
油槽船	2隻	4隻	3隻	2隻
VLCC	1	1	1	
AFRAMAX		1		1
LR	1	2		
LPG			2	1
内航近海	5隻	5隻	2隻	2隻
合計	34隻	47隻	25隻	41隻