

2006年度上期決算説明資料

2006年11月10日

川崎汽船株式会社

アジェンダ

- 2006年度上期決算概要
 - 2006年度上期決算概要
 - 上期業績のポイント
 - 部門別業績動向
- 2006年度通期業績予想
 - 通期業績予想
 - 事業別売上高経常利益予想
 - 通期業績予想のポイント
 - 部門別業績動向
 - コスト削減
 - 船隊整備計画
 - Vision2008⁺の進捗

A. 2006年度上期決算概要

A-1. 2006年度上期決算概要



(単位: 億円)

		2006年度 上期	2005年度 上期	増減額	増減率
売上高	連結	5,180	4,548	633	13.9%
	単体	4,100	3,629	471	13.0%
営業利益	連結	235	502	▲ 267	-53.2%
	単体	89	351	▲ 262	-74.6%
経常利益	連結	246	496	▲ 250	-50.5%
	単体	120	359	▲ 239	-66.6%
当期純利益	連結	206	349	▲ 143	-41.1%
	単体	102	228	▲ 126	-55.3%
配当	単体	¥9	¥9	-	-
為替レート	平均	¥115	¥109	¥6	-
燃料油価格	平均	\$337	\$261	\$76	-

公表数値	増減額
5,150	30
4,050	50
260	▲ 25
105	▲ 16
265	▲ 19
130	▲ 10
210	▲ 4
85	17
¥9	-
¥115	-
\$344	\$7

【 前年同期比 為替変動: 6円安 +24億円、燃料油価格変動: \$76高 103億円 】

A-2. 上期業績のポイント

< 前年同期比 > 増収(+633億円)・減益(250億円)、公表比若干悪化

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
 - 1Qのバルク市況低迷
 - 燃料油高等コスト増
- > 規模拡大
コスト削減

(05F上期 496億円: 06F上期 公表265億円=>246億円)

損益変動要因	対公表比	対前年同期比
為替変動	1	24
バンカー変動	9	103
市況変動	1	193
営業規模等	30	22
合計	19	250

A-3. 部門別業績動向

- コンテナ船 -



前年同期比増収・減益（売上高2,439億円、経常利益 32億円）、公表比若干悪化

- 営業規模拡大（新造船5,500TEU5隻の北米北西岸航路への入れ替え完了
北米東岸、中東航路の増強）
 - 総積高（146万TEU）：堅調な荷動きにより前年同期比 + 10.3% 増
東西航路往航消席率9割超
 - 運賃率（前年同期比下落も、概ね当初見込み通り）
 - 北米航路：往航 5%、復航横ばい
 - 欧州航路：往航 16%、復航 4%
 - 大西洋航路：西航 + 9% 東航 + 13%
 - アジア航路：往航 2% 復航 6%
 - 南北航路：往航 14% 復航 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
 - コンテナ取得費用の一括計上
- > 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 -



(ドライバルク) 前年同期比増収・減益

- 新造船竣工(上期10隻)により営業規模拡大

稼動延^ト: 84.5百万^ト 92.5百万^ト、前年同期比+9.4%増

・市況

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

	2005年度	2006年度			前年同期比	
	上期実績	第1四半期 実績	第2四半期 実績	上期実績	増減額	増減率
ケーブル	\$37,333	\$30,000	\$54,333	\$42,167	\$4,833	12.9%
パナマックス	\$18,583	\$18,450	\$28,417	\$23,434	\$4,850	26.1%
ハンディ	\$17,200	\$22,100	\$26,300	\$24,200	\$7,000	40.7%

- 年初1月から4月までの市況は前年を下回り今上半期は前年同期比では減益となる。

A-5. 部門別業績動向

- 自動車船 -

(自動車船) 前年同期比増収・増益

- 輸送量増加(含む欧州域内): 130.8万台 → 152.2万台(前年同期比+16.4%)
 - 日本・極東より北米、欧州各方面に荷動き増加
 - 2005年度竣工8隻が輸送量増加にフルに寄与、
今上期にも2隻が竣工
 - 欧州域内輸送も拡大 25%の増加
- 収支圧迫要因:
 - 新造船投入にもかかわらず、船腹不足状況続く
 - 燃料油高、船舶経費増加(ドック関連費用)

A-6. 部門別業績動向

- エネルギー資源輸送 -

(エネルギー資源輸送) 前年同期比増収・増益、公表比横ばい

- 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：AFRAMAX船隊10隻の安定的稼動と規模拡大
(稼動延トン1,468万トン 1,560万トン+6.3%増)
堅調な石油需要を背景に市況は安定的に推移

	2005年度	2006年度			前年同期比	
	上期実績	第1四半期 実績	第2四半期 実績	上期実績	増減額	増減率
VLCC(中東/日本)(WS)	78	80	130	105	27	34.0%
AFRAMAX(南方/日本)(WS)	138	145	215	180	42	30.1%
クリーン7万トン型(中東/日本)(WS)	203	193	217	205	2	0.8%

A-7. 部門別業績動向

- その他事業部門 -

(内航・フェリー)

安定した輸送量を確保するも燃料油価格の高騰を受けて、
前年同期比増収・減益

(物流事業)

海上・航空共に堅調な荷動きを反映し、前年同期比増収・増益
川崎航空サービス・ケイロジスティクスの合併、ケイラインロジスティクスの
立ち上げにより営業規模拡大を目指す

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	第1四半期 決算時 公表	増減額
売上高	連結	5,180	5,320	10,500	10,200	300
	単体	4,100	4,200	8,300	8,100	200
営業利益	連結	235	365	600	560	40
	単体	89	201	290	275	15
経常利益	連結	246	364	610	570	40
	単体	120	200	320	310	10
当期純利益	連結	206	304	510	420	90
	単体	102	158	260	210	50
配当	単体	¥9	¥9	¥18	¥18	-
為替レート	平均	¥115	¥115	¥115	¥113	¥2
燃料油価格	平均	\$337	\$315	\$326	\$347	\$21

2005年度		
通期実績	増減額	増減率
9,408	1,092	11.6%
7,426	874	11.8%
880	▲ 280	-31.8%
567	▲ 277	-48.9%
886	▲ 276	-31.2%
578	▲ 258	-44.6%
624	▲ 114	-18.3%
388	▲ 128	-33.0%
¥18	¥0	-
¥113	¥2	1.7%
\$286	\$40	14.1%

【為替変動: 下半期 ± 3億円/1円、 燃料油価格変動: 下半期 ± 1.4億円/1\$】

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	
コンテナ事業	売上高	2,439	2,561	5,000	2,228	2,286	4,514	486
	経常損益	▲ 32	▲ 16	▲ 48	206	99	305	▲ 353
その他事業	売上高	2,741	2,759	5,500	2,319	2,575	4,894	606
	経常損益	278	380	658	290	291	581	77
合計	売上高	5,180	5,320	10,500	4,548	4,861	9,408	1,092
	経常損益	246	364	610	496	389	886	▲ 276

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・減益、公表比増収・増益+40億円(上期 19億円、下期+59億円)

・下期前提:燃料油価格\$350 \$315、為替¥110 ¥115

(コンテナ)荷況堅調に推移、運賃は概ね想定通り

(自動車)荷動き堅調推移

(ドライバルク)旺盛な輸送需要に支えられ市況堅調推移

(油槽船)石油需要に支えられ市況は堅調推移

・コンテナの悪化<バルク・油槽船好市況享受、燃料油価格、円安効果

(05F 886億円, 06F公表570億円 => 06F 610億円)

損益変動要因	対公表比	対前期比
為替変動	16	16
バンカー変動	67	▲ 108
市況変動	61	▲ 171
営業規模拡大等	▲ 104	▲ 13
合計	40	▲ 276

B-4. 部門別業績動向

<コンテナ船> 前期比増収・減益、公表比 35億円(上期 14億円、下期 21億円)

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北米内陸貨物増によるコスト増他

<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(下期新造船22隻竣工) 業績改善

	公表 (8/3)	直近市況 (11/3)	下期予想	通期予想
ケープ	\$33,000	\$69,000	\$55,000	\$48,583
パナマックス	\$18,000	\$36,000	\$30,000	\$26,717
ハンディ	\$16,000	\$29,000	\$26,500	\$25,350

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

	公表 (8/3)	直近市況 (11/3)	下期予想	通期予想
VLCC(中東/日本)(WS)	80	69	100	103
AFRAMAX(南方/日本)(WS)	150	133	200	190
クリーン7万トﾝ型(中東/日本)(WS)	185	120	210	208

B-5. “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)

B-6. “K”LINE Vision2008⁺進捗状況

船隊整備計画



2005、2006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

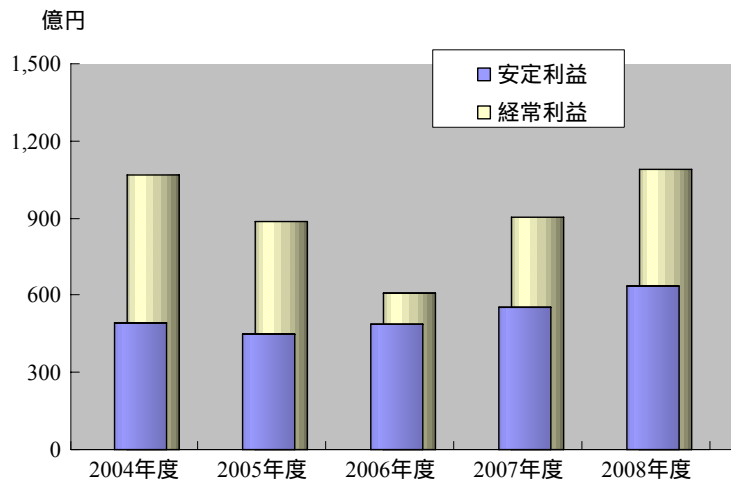
	2005年度	2006年度		合計
		上期	下期	
コンテナ	5隻			6隻
4000TEU	3			
5500TEU	2	3		3
8000TEU			3	3
バルカー	19隻			22隻
Capesize	8	3	6	9
Panamax	3	4		4
Handymax	5	2	2	4
SmallHandy	1		2	2
Chip/Pulp			1	1
Corona	2	1	1	2
自動車	8隻			8隻
2000台	2		2	2
3800台			2	2
4300台	1	1	1	2
5000台	3	1		1
6000台	2		1	1
LNG	4隻			2隻
スノービット	1	1		1
RASGAS	3		1	1
油槽船	1隻			4隻
VLCC			1	1
AFRAMAX	1		1	1
LR			2	2
内航近海	1	4	1	5隻
合計	38隻	20隻	27隻	47隻

B-7. “K”LINE Vision2008+進捗状況

収益安定化の進捗状況



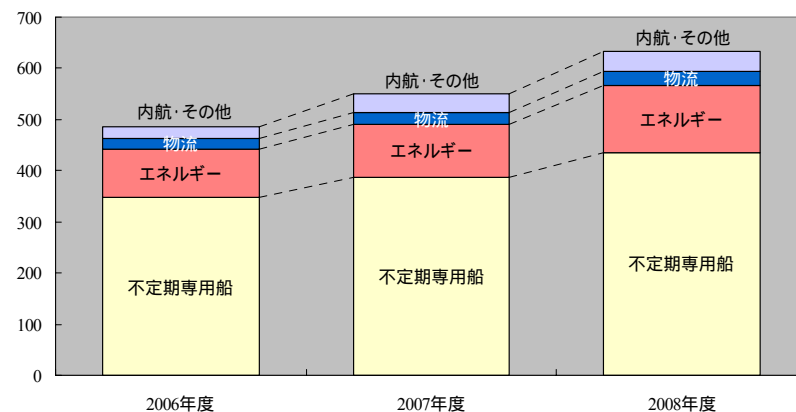
安定利益の積み上がり



2007年、2008年の為替 ¥110/\$、燃料油\$300/MT前提

備考: 安定利益とは、契約により確定しているか、或いは他の理由により極めて安定性の高い収益源から見込まれる利益を言う。自動車船、ドライバルクの専用船、中期のCOA契約の損益、エネルギー資源でスポット契約を除くもの。関連会社の損益が対象。

部門別安定利益推移



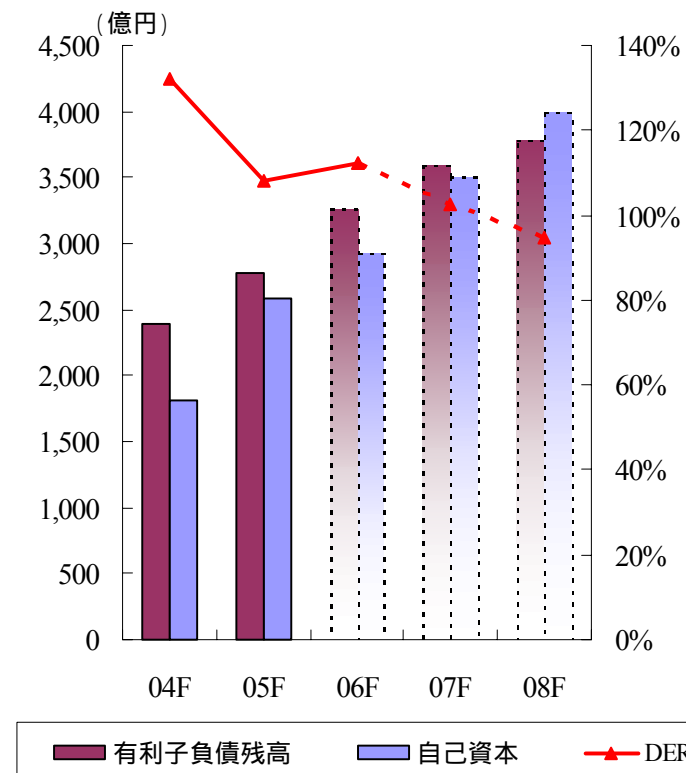
安定利益を積上げる竣工予定船

	2006年度	2007年度	2008年度
バルカー	22	10	13
自動車	8	4	5
LNG	2	3	13
油槽船	4	4	3
内航	5	2	1
計	41	23	35

B-8. Vision2008⁺の進捗状況

財務数値推移

	2005年度 通期実績	2006年度 上期実績	2006年度 通期見込
営業CF	723億円	208億円	630億円
(減価償却額)	(286億円)	(152億円)	(312億円)
投資CF	833億円	602億円	1000億円
フリーCF	110億円	395億円	370億円
投資額	833億円	602億円	1000億円
船舶関連	1025億円	736億円	1500億円
その他	125億円	69億円	300億円
資産処分	317億円	203億円	800億円
自己資本	2578億円	2855億円	2920億円
有利子負債残高	2782億円	3218億円	3270億円
ROE	28%	15%	18%
ROA	13%	6%	7%
自己資本比率	34%	35%	33%
DER	1.08	1.13	1.12



自己資本 = 純資産から少数株主持分を除く