

# 2006年度第1四半期決算説明資料

2006年8月4日

川崎汽船株式会社

# アジェンダ

- 2006年度第1四半期決算概要
  - 決算概要
  - 変動要因分析
  - 部門別業績動向
- 2006年度業績予想
  - 業績予想
  - 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

# A. 2006年度第1四半期決算概要

# A-1. 2006年度第1四半期決算概要



## 連結セグメント収支

(単位:億円)

		2006年度 第1Q実績	2005年度 第1Q実績	増減額
売上高	連結	<b>2,523</b>	2,211	312
	単体	<b>1,976</b>	1,762	214
営業利益	連結	<b>100</b>	240	△ 140
	単体	<b>10</b>	166	△ 156
経常利益	連結	<b>101</b>	241	△ 140
	単体	<b>33</b>	176	△ 143
当期純利益	連結	<b>97</b>	155	△ 58
	単体	<b>22</b>	109	△ 87
為替レート	平均	<b>¥114.71</b>	¥107.28	¥7.43
燃料油価格	平均	<b>\$338</b>	\$248	\$90

(単位:億円)

		2006年度 1Q実績	2005年度 1Q実績	増減
コンテナ船	売上高	1,170	1,063	107
	経常損益	<b>-34</b>	93	<b>-127</b>
その他	売上高	1,353	1,148	205
	経常損益	135	148	<b>-13</b>
連結合計	売上高	2,523	2,211	312
	経常損益	101	241	<b>-140</b>

【為替変動:四半期± 2億円/1円、燃料油価格変動:四半期±0.68億円/1\$】

## A-2. 変動要因分析

< 前年同期比 > 増収(+312億円)・減益( 140億円)

増収要因: 営業規模拡大、円安等

(05F 241億円 => 06F 101億円)

減益要因:

- コンテナ船運賃軟化
  - バルク市況軟化
  - 燃料油高等コスト増
- > 規模拡大・  
コスト削減効果

損益変動要因	対前年同期比
為替変動	15
バンカー変動	61
市況変動	79
営業規模拡大	81
規模拡大に伴うコスト増	73
その他	23
合計	140

## 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1,170億円、経常利益 34億円）

- 営業規模拡大（前下期より新造船竣工：4,000TEU2隻、5,500TEU3隻）

総積高：71万TEU（前年同期比 + 7.5%増）、東西航路往航消席率9割超

但し、運賃率維持のため当初目標積高には未達

- 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 3%、復航横ばい

欧州航路：往航 18%、復航 4%

大西洋航路：往航 + 11% 復航 + 13%

アジア航路：往航 3% 復航 5%

南北航路：往航 20% 復航 4%

- 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) 増収・減益

- 新造船竣工により営業規模拡大

(稼動延トシ: 45.7百万トシ、前年同期比+11.7%増)

・市況

大型船市況: 中国向け鉄鉱石価格交渉の影響で弱含みで推移

中型船市況: 需要底堅く、強含みで推移、但し、前年同期下回る

小型船市況: セメント・鋼材・中国国内の石炭輸送需要により堅調推移

市況(太平洋)	2005年度	2006年度	前年度	
	第1四半期	第1四半期	増減額	増減率
ケーブル	\$44,333	\$30,000	-\$14,333	-32%
パナマックス	\$21,750	\$18,450	-\$3,300	-15%
ハンディ	\$19,067	\$22,100	\$3,033	16%

## A-5. 部門別業績動向

### - 自動車船 -

---

(自動車船) 増収・横ばい

- 輸送量増加(含む欧州域内): 65.2万台 → 76.4万台(前年同期比+17.2%)
  - 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
  - 欧州域内輸送も拡大
- 収支改善圧迫要因:
  - 新造船投入にもかかわらず依然、船腹需要タイト
  - 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) 増収・増益

- 液化ガス運搬船:各プロジェクト共合計30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により改善  
(稼動延トン745万トン 779万トン+4.6%増)  
堅調な石油需要を背景に市況は安定的に推移

	2005年度 第1四半期	2006年度 第1四半期	前年度	
			増減額	増減率
AFRAMAX(インドネシア/韓国)	127	130	3	2%
クリ-ン7万トン型(Gulf/Jpn)	173	175	2	1%

## 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、増収・減益

(物流事業)

海上・航空共に堅調な荷動きを反映し、増収・増益

## B. 2006年度業績予想

# B-1. 2006年度業績予想



(単位:億円)

		上期予想		下期(注) 直近予想	通期		上期・通期 公表比	2005年度	
		直近予想	5月公表		直近予想	5月公表		通期実績	前期比
売上高	連結	5,150	5,050	5,050	10,200	10,100	100	9,408	792
	単体	4,050	4,050	4,050	8,100	8,100	0	7,426	674
営業利益	連結	260	310	300	560	610	50	880	-320
	単体	105	170	170	275	340	65	567	-292
経常利益	連結	265	325	305	570	630	60	886	-316
	単体	130	180	180	310	360	50	578	-268
当期純利益	連結	210	240	210	420	450	30	624	-204
	単体	85	115	125	210	240	30	388	-178
配当	単体	9円	9円	9円	18円		-	18円	-
為替レート	平均	¥115	¥115	¥110	¥113	¥113	¥0	¥113	¥-1
燃料油価格	平均	\$344	\$350	\$350	\$347	\$350	-\$3	\$286	\$61

(注)下期予想は5月公表数値据え置き

[【為替変動:年間±8億円/1円、燃料油価格変動:年間±2.7億円/1\\$】](#)

## B-2. 業績予想のポイント

(上期)公表比 60億円

1Q:コンテナ:積高未達成、コスト増

ノンコンテナ:ドック費用等追加計上

2Q:コンテナ:内陸費等コスト増等

(下期)期首公表と変わらず

・コンテナ:荷況堅調に推移

運賃は概ね期首想定通り

コスト増加が悪化要因

・自動車 :好調な日本車販売に支えられ好調

・ドライバルク:旺盛な貨物需要に支えられ市況改善

・油槽船 :石油需要に支えられ市況改善

コンテナの悪化要因

= バルク・油槽船市況改善にて相殺

(05F上期 496億円: 06F上期 表325億円=>265億円)

損益変動要因	対公表比	対前年同期比
為替変動	0	22
バンカー変動	5	111
市況変動	0	162
営業規模(積高変動)	7	198
規模拡大・コスト増	53	150
その他	5	28
合計	60	231

## B-3. 部門別業績動向

### < コンテナ船 > 増収・減益

荷況堅調に推移、コスト削減に向けた更なる取り組み

### < 不定期専用船 >

#### ドライバルク:

市況の回復、高値推移、営業規模拡大(新造船22隻竣工、中古船6隻買取) 業績改善

市況(太平洋)	期首公表 前提	直近市況	市況見込
ケープ	\$33,000	\$46,000	\$45,000
パナマックス	\$18,000	\$23,000	\$20,000
ハンディ	\$16,000	\$23,000	\$20,000

#### 自動車船:

新造船8隻投入により営業規模拡大・サービス拡充 > 燃料油高 業績安定推移

### < 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

	2006年度	
	期首公表 前提	直近市況
VLCC (Gulf/Jpn)	80	135
AFRAMAX (インドネシア/日本)	150	200
クリーン7万トン型 (Gulf/Jpn)	185	190

## B-4. コスト削減

(単位: 億円)

コストセーブ項目	2006年度		
	上期	下期	通期
運航費削減	17	30	47
貨物費削減	12	10	23
機器費・空コン費削減	6	6	13
船費・傭船料削減	3	4	7
一般管理費削減	2	1	2
その他	0	0	0
合計	40	51	91
(部門別内訳)			
コンテナ船事業部門(含む海外)	35	46	81
他事業部門(含む海外)	4	4	8
関係会社他	1	1	2

大型船投入効果28億円  
減速航行による燃料油削減14億円他

主にターミナル料金削減

コスト構造委員会のもと、部門横断的にコンテナ関連費用削減を中心にグローバルベースの取り組み実施中

# B-5. 船隊整備計画



## 2005、2006年度竣工船隻数

Vision2008+

運航規模500隻体制を目指す

船隊整備計画

2006年度は新造船47隻竣工、

中古船6隻買取にて

営業規模拡大

	2005年			2006年		
	新造船	中古船	合計	新造船	中古船	合計
コンテナ			7隻			6隻
4000TEU	3		3			
5500TEU	2		2	3 (1)		3 (1)
8000TEU			2	3		3
バルカー			21隻			28隻
Capesize	8	1	9	9 (3)	2	11 (3)
Panamax	3		3	4 (3)		4 (3)
Handymax	5		5	4		4
SmallHandy	1		1	2		2
Chip/Pulp				1	3 (1)	4 (1)
Corona	2	1	3	2 (1)	1	3 (1)
自動車			12隻			8隻
2000台	2	2	4	2		2
3800台				2		2
4300台	1	2	3	2		2
5000台	3		3	1		1
6000台	2		2	1		1
LNG			4隻			2隻
スノービット	1		1	1		1
RASGAS	3		3	1		1
油槽船			2隻			4隻
VLCC				1		1
AFRAMAX	1	1	2	1		1
LR				2		2
内航近海	1	1	2隻	5 (3)		5隻 (3)
合計	38隻	8隻	48隻	47隻 (11)	6隻 (1)	53隻 (12)

注) ( )内数字は第1四半期竣工船隻数