

# 2009年3月期決算説明資料

2009年4月27日

川崎汽船株式会社

# アジェンダ

---

## A. 2008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. 2009年度業績予想

- 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 通期部門別業績予想
- B-5 経営指標の推移
- B-6 経済危機緊急対策

# A. 2008年度決算概要

# A-1-1. 決算概要



連結業績	2008年度			2007年度	(単位:億円)		(単位:億円)		
	上期実績	下期実績	通期実績	通期実績	前期比 増減額	前期比 増減率	公表 3Q決算時	増減額	増減率
売上高	7,355	5,088	12,443	13,310	▲ 867	-7%	12,800	▲ 357	-3%
営業利益	747	▲ 31	716	1,296	▲ 580	-45%	770	▲ 54	-7%
経常利益	751	▲ 151	600	1,259	▲ 659	-52%	670	▲ 70	-10%
当期純利益	512	▲ 188	324	830	▲ 506	-61%	300	24	8%
配当	¥13.5	¥0.0	¥13.5	¥26.0	▲¥12.5	-48%	¥13.5	¥0.0	0%
為替レート	¥105.66	¥95.98	¥100.82	¥115.29	▲¥14.48	-13%	¥100.21	¥0.60	1%
燃料油価格	\$601	\$394	\$504	\$407	\$97	24%	\$490	\$14	3%

【前期比：為替変動14.5円円高 133億円、燃料油価格変動:\$97/MT高 211億円】

【関係会社株式・投資有価証券評価損： 173億円】

## A-1-2. 決算概要 (事業別売上高・経常利益)



(単位:億円)

(単位:億円)

事業部門		2008年度			2007年度	前期比 増減額	前期比 増減率	公表		
		上期実績	下期実績	通期実績	通期実績			3Q決算時	増減額	増減率
コンテナ船	売上高	3,148	2,153	5,301	5,998	▲ 697	-12%	5,370	▲ 69	-1%
	経常損益	▲ 59	▲ 314	▲ 373	47	▲ 420	-886%	▲ 338	▲ 35	10%
その他海運	売上高	3,642	2,449	6,091	6,158	▲ 67	-1%	6,314	▲ 223	-4%
	経常損益	779	150	929	1,153	▲ 223	-19%	973	▲ 44	-4%
その他	売上高	565	486	1,052	1,155	▲ 103	-9%	1,116	▲ 64	-6%
	経常損益	31	13	44	59	▲ 15	-25%	35	9	25%
合計	売上高	7,355	5,088	12,443	13,310	▲ 867	-7%	12,800	▲ 357	-3%
	経常損益	751	▲ 151	600	1,259	▲ 659	-52%	670	▲ 70	-10%

## A-2. 業績のポイント

< 前期比 > 減収( 867億円)・減益( 659億円)

### 減収要因:

- 運賃・傭船市況の悪化

(07F実績 1,259億円 / 08F公表 670億円 08F累計 600億円)

損益変動要因	対前期比	対公表比
為替変動	▲ 133	0
バンカー変動	▲ 211	▲ 6
市況変動	▲ 394	▲ 78
積高変動	150	▲ 8
コスト増減	▲ 191	15
関係会社	▲ 8	▲ 11
その他	128	18
合計	▲ 659	▲ 70

### 減益要因:

- 円高(14.5円高)
- 燃料油単価(97ドル高)
- 荷動きの急減
- 運賃・傭船市況の悪化
- 船舶経費増加

# A-3-1. 部門別業績動向

## - コンテナ船 -



売上5,301億円、損益 373億円

< 前期比 > 減収( 697億円)・減益( 420億円) < 公表比 > 減収( 61億円)・減益( 35億円)

総積高(310.3万TEU)前期比 3.6%減

公表比 0.5%減

### 前期比減益要因

- 円高(14.5円高)
- 燃料油単価増(97ドル高)、平均運賃下落他
- 積高減、内陸費等変動経費増、船舶経費増

### 運賃率:

前期比  
通期実績

	北米	欧州	大西洋*	アジア	南北
往航	+4.3%	17.7%	7.2%	4.3%	4.7%
復航	+28.2%	+9.2%	+34.9%	+1.5%	+13.0%

\*大西洋往航=西航

## A-3-2. 部門別業績動向

### - ドライバルク -



#### < 前期比・公表比 > 減収・減益

- 稼働延<sup>ト</sup> 210.5 百万<sup>ト</sup> (前期比 + 4.0%)

#### 前期比減益要因:

- 大型船市況: 9月以降急落。2月に一時的に復調の兆し見せるも再度悪化
- 中型船市況: 大型船同様に9月以降急落。上値は限定的
- 小型船市況: 上位船型に影響を受け低調に推移

ドライバルク市況 (太平洋ラウンド)	2007年度			2008年度			通期比較	
	上期	下期	通期	上期	下期	通期	増減	増減率
ケーブ(170型)	\$100,500	\$144,000	\$122,250	\$134,000	\$12,000	\$73,000	▲ \$49,250	▲ 40.3%
パナマックス(74型)	\$52,000	\$67,000	\$59,500	\$52,000	\$5,300	\$28,650	▲ \$30,850	▲ 51.8%
ハンディ(53型)	\$43,000	\$56,000	\$49,500	\$46,000	\$5,600	\$25,800	▲ \$23,700	▲ 47.9%



## A-3-3. 部門別業績動向 - 自動車船 -

---

### < 前期比・公表比 > 減収・減益

前期比減益要因:

- 積台数(含む欧州域内): 306.9万台 (前期比 9.3%)
- 景気減速の影響を受け積台数減
  - 世界的な景気減速による在庫調整の影響を受け、第3四半期半ばより荷況は急速に悪化
- 北米向け及び欧州域内での荷況悪化
- 比較的堅調であった新興国・資源国向けの荷動きも大幅に落ち込み

# A-3-4. 部門別業績動向

## - エネルギー資源輸送 -

### < 前期比 > 増収・増益

液化ガス運搬船 : 2008年度中に当社関与プロジェクト船 14隻竣工  
 各プロジェクト船 合計 47隻 順調に稼動

油槽船 : 稼動延トン 4,571万トン (前期比 + 8.3%)  
 営業規模拡大 (2008年度中にLPG船 1隻、Aframax 2隻、LR 1隻竣工)  
 Aframax・クリーン船市況は前年を上回る水準にて推移

### < 公表比 > 減収・減益

第4四半期に入りタンカー市況急激に悪化

油槽船市況 (WS)	2007年度			2008年度			通期比較	
	上期	下期	通期	上期	下期	通期	増減	増減率
VLCC (中東/日本)	WS 60	WS 127	WS 94	WS 154	WS 63	WS 108	WS 14	14.9%
Aframax (南方/日本)	WS 137	WS 165	WS 151	WS 215	WS 118	WS 166	WS 15	9.9%
クワン7万トン型 (中東/日本)	WS 140	WS 157	WS 148	WS 271	WS 135	WS 203	WS 55	37.2%

## A-3-5. 部門別業績動向

### - その他事業部門 -

---

#### (重量物船事業)

< 前期比 > 増収・増益

- 資源価格の高騰を受け石油化学プラントやインフラ整備関連重量物の荷動き活況 ほぼ満船基調を維持し、安定した収益を確保

#### (内航・フェリー)

< 前期比 > 増収・増益

- 不定期船専用船は鉄鋼、セメント向けで安定した輸送量を確保
- 八戸 / 苫小牧フェリー航路では、トラック輸送量増加

#### (物流事業)

< 前期比 > 減収・減益

- 国内事業は前期並みを確保
- 航空貨物、海上貨物ともに取扱量が大幅に減少

## B. 2009年度業績予想

## B-1. 通期業績予想

(単位: 億円)

連結業績	2009年度			2008年度		
	上期	下期	通期予想	通期実績	増減額	増減率
売上高	4,500	5,000	9,500	12,443	▲ 2,943	-24%
営業利益	▲ 50	210	160	716	▲ 556	-78%
経常利益	▲ 70	180	110	600	▲ 490	-82%
当期純利益	▲ 60	125	65	324	▲ 259	-80%
配当	¥0.0	¥2.5	¥2.5	¥13.5	▲ ¥11.0	-81%
為替レート(平均)	¥100.00	¥100.00	¥100.00	¥100.82	▲ ¥0.82	-1%
燃料油価格(平均)	\$300	\$300	\$300	\$504	-\$204	-40%

【2009年度年間配当2.5円、連結配当性向23%】

【為替変動: 1円増減 ± 4.5億円、燃料油価格変動: \$10/MT変動 ± 19億円】

【燃料油価格 \$300 ドバイ原油価格 \$53程度】

## B-2. 事業別売上高経常利益予想

(単位:億円)

事業部門		2009年度			2008年度	前期比 増減額	前期比 増減率
		上期	下期	通期	通期実績		
コンテナ船	売上高	2,080	2,160	4,240	5,301	▲ 1,061	-20%
	経常損益	▲ 140	▲ 80	▲ 220	▲ 373	153	-41%
その他海運	売上高	1,900	2,260	4,160	6,091	▲ 1,931	-32%
	経常損益	45	235	280	929	▲ 649	-70%
その他	売上高	520	580	1,100	1,052	48	5%
	経常損益	25	25	50	44	6	15%
合計	売上高	4,500	5,000	9,500	12,443	▲ 2,943	-24%
	経常損益	▲ 70	180	110	600	▲ 490	-82%

## B-3. 通期業績予想のポイント

< 前期比 > 減収( 2,943億円)・減益( 490億円)

通期前提：燃料油価格\$504 \$300、為替¥100.82 ¥100.00

(08F実績 600億円 09F見込 110億円)

損益変動要因	対前期比
為替変動	▲ 3
バンカー変動	520
市況変動	▲ 1,160
積高変動	▲ 180
コスト減	310
関係会社	7
その他	16
合計	▲ 490

## B-4-1. 通期部門別業績予想

< コンテナ船 > 売上4,240億円 経常利益 220億円

前期比: 減収 1,061億円・赤字幅減少(+153億円)

積高: 313万TEU(+0.9%増)

世界的な景気悪化により、コンテナ海上荷動きの減退見込まれるも  
積高は前期比横這いを見込む。

改善要因 収益改善・コスト削減取組み(+300億円、「B-6-1」ご参照)

燃料油単価安(+380億円)、その他

悪化要因 運賃率下落(下記ご参照)

前期比

通期見込み

	北米	欧州	大西洋*	アジア	南北
往航	17.4%	26.9%	13.3%	12.8%	20.7%
復航	18.5%	15.4%	0.8%	9.2%	4.9%

\*大西洋往航=西航



## B-4-2. 通期部門別業績予想

### <ドライバルク>

前期比 減収・減益

減益要因：不定期船市況の下落、景気減速・信用収縮による貨物量の減少

バルク市況 (太平洋ラウンド)	直近市況	上期見込み	下期見込	通期見込	2008年度 通期実績
ケープ(170型)	\$20,000	\$30,000	\$30,000	\$30,000	\$73,000
パナマックス(74型)	\$12,700	\$12,500	\$15,000	\$13,750	\$28,650
ハンディ(53型)	\$10,000	\$7,000	\$8,000	\$7,500	\$25,800

### <自動車船>

前期比 減収・減益

減益要因：景気減速による在庫調整の影響を受けた荷動きの悪化

停船・係船、売船含め、収益改善、コスト削減に向け取組み中。

## B-4-3. 通期部門別業績予想

### < エネルギー資源輸送 >

前期比 減収・減益

中型油槽船・石油製品船市況が年明けより下落

油槽船市況 (WS)	直近市況	上期見込み	下期見込	通期見込	2008年度 通期実績
VLCC (中東/日本)	WS 33	WS 50	WS 57	WS 54	WS 108
Aframax (南方/日本)	WS 65	WS 90	WS 100	WS 95	WS 166
クワン7万ト型 (中東/日本)	WS 55	WS 115	WS 120	WS 118	WS 203

### < 重量物船事業 >

前期比 減収・減益

昨年度竣工の新造船が通年で稼働し、運航規模は拡大するものの  
市況悪化の影響を受け収支悪化

## B-5. 経営指標の推移

	2007年度 実績	2008年度 実績	2008年度 計画*	2008年度公表 (第3四半期)	2009年度 予想
売上高	13,310億円	12,443億円	13,400億円	12,800億円	9,500億円
経常利益	1,259億円	600億円	1,210億円	670億円	110億円
当期利益	830億円	324億円	780億円	300億円	65億円
営業CF	1,412億円	776億円	-	620億円	610億円
(減価償却額)	348億円	394億円	-	418億円	444億円
投資CF	1,455億円	1,483億円	-	1,460億円	789億円
フリーCF	43億円	707億円	-	840億円	179億円
自己資本	3,558億円	3,348億円	4,260億円	3,206億円	3,327億円
有利子負債残高	3,297億円	4,396億円	-	4,313億円	4,590億円
自己資本比率	37%	35%	37%	32%	37%
ROE	24%	9%	-	9%	2%
ROA	13%	6%	12%	7%	2%
NET DER	78%	110%	-	117%	117%
有利子負債/営業CF	2.3	5.7	-	7.0	7.5

(注)DER: 2008年度末131% 2009年度末予想138%

# B-6-1. 経済危機緊急対策

## 収益改善・コスト削減の取り組み



(億円)

	コンテナ船	不定期専用船他	合計
<b>収益改善策</b>	<b><u>165</u></b>	<b><u>45</u></b>	<b><u>210</u></b>
配船合理化(減便、船型/航路見直し等)	145	10	155
傭船料改定・キャンセル他	20	35	55
<b>運航経費削減</b>	<b><u>100</u></b>	<b><u>35</u></b>	<b><u>135</u></b>
フィーダー/ドレイ/空コン費用	55		55
貨物費/港費/その他	45	35	80
<b>船舶経費削減</b>	<b><u>15</u></b>	<b><u>20</u></b>	<b><u>35</u></b>
<b>燃料費削減</b>	<b><u>10</u></b>	<b><u>40</u></b>	<b><u>50</u></b>
<b>一般管理費</b>	<b><u>10</u></b>	<b><u>10</u></b>	<b><u>20</u></b>
<b>合計</b>	<b><u>300</u></b>	<b><u>150</u></b>	<b><u>450</u></b>

# B-6-2 経済危機緊急対策 船隊整備計画見直し



## 船隊規模推移

(単位：隻)

船種	2008年		2009年		2010年		2011年		Vision 100 見込み
	竣工	未船 腹	竣工	未船 腹	竣工	未船 腹	竣工	未船 腹	
コンテナ	6	98	11	82	12	88	14	98	132
バルカー	15	166	17	170	19	191	23	221	225
自動車	4	93	10	83	7	85	8	91	106
イベル-新事業	0	0	0	3	3	7	4	10	6
LNG	14	47	1	48	0	44	0	43	48
油槽船	5	30	4	36	0	36	2	40	45
重量物船	3	18	0	17	0	14	0	16	18
その他	2	52	0	57	0	57	0	60	60
計	49	504	43	496	41	522	51	579	640
Vision 100見込み	44	518	48	573	46	608	42	640	

### 停・係船数の見込み(2009年度)

コンテナ船	: 10 ~ 20隻
自動車船	: 15 ~ 25隻
LNG船	: 1 ~ 3隻
計	: 25 ~ 40隻

### 売船・返船の見込み(2009年度)

コンテナ船	: 15隻程度
自動車船	: 20隻程度 ほか

- ・荷況悪化の影響を受け船隊規模を柔軟に調整、竣工時期を後ろ倒し
- ・現時点での見込みはVision 100 比較で11年度末運航隻数 61隻減
- ・高傭船料の早期返船や船舶経費の精査を行い競争力の高いフリート構成を強化
- ・バルカーは長期契約船の規模を着実に拡大