

2008年3月期決算説明資料

2008年4月25日

川崎汽船株式会社

A. 2007年度決算概要

- A-1 決算概要
- A-2 業績のポイント
- A-3-1 部門別業績動向 -コンテナ船-
- A-3-2 部門別業績動向 -ドライバルク-
- A-3-3 部門別業績動向 -自動車船-
- A-3-4 部門別業績動向 -エネルギー-資源輸送 -
- A-3-5 部門別業績動向 -その他事業部門 -

B. 2008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-4-1 部門別業績動向 -コンテナ船-
- B-4-2 部門別業績動向 -ドライバルク・自動車船 -
- B-4-3 部門別業績動向 -その他事業部門 -

A. 2007年度決算概要

A-1. 決算概要

		(単位:億円)				(単位:億円)	
		2007年度	2006年度	増減額	増減率	公表数値	増減額
売上高	連結	13,310	10,855	2,455	23%	13,000	310
	単体	10,637	8,573	2,064	24%	10,500	137
営業利益	連結	1,296	614	683	111%	1,280	16
	単体	897	281	616	219%	860	37
経常利益	連結	1,259	639	620	97%	1,280	▲ 21
	単体	884	319	565	177%	890	▲ 6
当期純利益	連結	830	515	315	61%	840	▲ 10
	単体	589	253	337	133%	590	▲ 1
配当		¥26	¥18	¥8	-	¥25	¥1
為替レート	平均	¥115.29	¥116.91	¥-1.62	-	¥114.43	¥0.86
燃料油価格	平均	\$407	\$319	\$88	-	\$408	▲ \$1

【 前期比 為替変動: 1.62円高 ⇒ ▲19億円、 燃料油価格変動: \$88高 ⇒ ▲229億円 】 4

A-2. 業績のポイント

<前期比>増収(+2,455億円)・増益(+620億円)

増収要因:

- 全部門における営業規模拡大
新造船27隻竣工
- バルク市況の高騰

増益要因:

- コンテナ欧州向け運賃修復
- バルク市況の高騰

(07F通期実績 1,259億円 ⇒ 06F通期実績 639億円 / 3Q時見込 1,280億円)

損益変動要因	対前期比	対見込比
為替変動	▲ 19	10
バンカー変動	▲ 229	3
市況変動	786	27
営業規模拡大	258	0
コスト増減	▲ 46	▲ 18
その他	▲ 12	▲ 43
会計基準変更	▲ 118	0
合計	620	▲ 21

<公表比>増収(+310億円)・減益(▲21億円)

A-3-1. 部門別業績動向

－コンテナ船－



＜前期比＞ 増収・増益

売上5,998億円(963億円増収)・損益47億円(125億円増益)

増収要因

- 営業規模拡大
北米東岸向け新サービス2便、南北航路2航路新設、南ア航路大型船投入
8000TEU型の貢献
- 総積高(321.9万TEU)：堅調な荷動きにより前年比9.5%増

増益要因

- 運賃率（前期比）

	北米	欧州	大西洋	アジア	南北
往航	+4%	+30%	▲6%	+15%	+9%
復航	+3%	3%	+12%	+2%	+1%

- コスト増減

燃料油、貨物費、北米鉄道費用等の増加 > コスト削減効果

A-3-2. 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（2007年度 10隻竣工）
- 稼動延^{トシ}:187.4百万^{トシ}⇒202.3百万^{トシ}、前期比+8.0%増

増益要因

- 大型船市況:未曾有の高騰局面が続き、前期を大きく上回る
- 中型船市況:需要底堅く、前期を大きく上回る高値圏で推移
- 小型船市況:セメント・鋼材輸送等の需要増により高値圏で推移

ドライバルク市況 (太平洋ラウンド)	2006年度			2007年度			通期比較	
	上期	下期	通期	上期	下期	通期	増減	増減率
ケープ(170型)	\$42,000	\$67,000	\$54,500	\$100,500	\$144,000	\$122,250	\$67,750	124.3%
パナマックス(74型)	\$23,500	\$34,500	\$29,000	\$52,000	\$67,000	\$59,500	\$30,500	105.2%
ハンディ(53型)	\$24,000	\$34,500	\$29,250	\$43,000	\$56,000	\$49,500	\$20,250	69.2%

A-3-3. 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
 - 2007年度中に新造船5隻が竣工、2006年度竣工の8隻がフル稼働
 - 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
 - 中南米・カリブ、中近東・アフリカ向け、三国間輸送が増加
 - 欧州域内輸送も拡大
- 総積台数(含む欧州域内):311.5万台⇒338.2万台(前期比+8.6%)

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
- 中南米・カリブ方面向け、三国間輸送の旺盛な貨物需要を取込み

A-3-4. 部門別業績動向

－エネルギー資源輸送－

<前期比> 売上げ横這い・減益

液化ガス運搬船 : 新造船2隻竣工。各プロジェクト合計33隻順調に稼動
 旺盛なスポット貨物の動きを背景に短期備船した1隻も順調に稼動

油槽船 : 営業規模拡大 (新造船竣工 VLCC x 1隻、アンモニア x 2隻)
 稼動延^ト3,240万^ト⇒4,220万^ト(前期比+30.2%)

減益要因

- アフラマックス、クリーン船市況の軟化

油槽船市況 (WS)	2006年度			2007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 105	WS 67	WS 86	WS 60	WS 127	WS 94	WS 8	8.7%
Aframax (南方/日本)	WS 180	WS 148	WS 164	WS 137	WS 165	WS 151	▲WS 13	▲ 7.8%
クリーン7万 ^ト 型 (中東/日本)	WS 205	WS 149	WS 177	WS 140	WS 157	WS 148	▲WS 29	▲ 16.2%

A-3-5. 部門別業績動向 －その他事業部門－

(重量物船)

昨年4月、SALグループへの資本参加により重量物事業に再参入
－大型貨物の旺盛な輸送需要を受け収益確保

(内航・フェリー)

- ＜前期比＞ 増収・増益
- － 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
- － 荷動き堅調なるも原油価格高騰による収益圧迫
 - － 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. 2008年度通期業績予想

B-1. 通期業績予想

(単位:億円)

		2008年度 上期予想	2008年度 通期予想	2007年度 通期実績	通期増減額	通期増減率
売上高	連結	6,700	13,400	13,310	90	0.7%
	単体	5,200	10,400	10,637	△ 237	-2.2%
営業利益	連結	670	1,240	1,296	△ 56	-4.4%
	単体	420	750	897	△ 147	-16.4%
経常利益	連結	640	1,210	1,259	△ 49	-3.9%
	単体	450	800	884	△ 84	-9.5%
当期純利益	連結	410	780	830	△ 50	-6.0%
	単体	280	500	589	△ 89	-15.2%
配当	単体	¥13.5	¥27	¥26	¥1	-
為替レート	平均	¥100.00	¥100.00	¥115.29	¥-15.29	-
燃料油価格	平均	\$520	\$520	\$407	\$113	-

【為替変動:1円増減⇒±14億円、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		2008年度			2007年度			増減	
		上期	下期	通期	上期	下期	通期	上期	通期
コンテナ船*	売上高	3,100	3,060	6,160	3,008	2,990	5,998	92	162
	経常損益	60	▲ 25	35	81	▲ 34	47	▲ 21	▲ 12
その他海運	売上高	3,000	3,100	6,100	2,894	3,264	6,158	106	▲ 58
	経常損益	547	563	1,110	524	629	1,153	23	▲ 43
その他	売上高	600	540	1,140	564	591	1,155	36	▲ 15
	経常損益	33	32	65	32	27	59	1	6
合計	売上高	6,700	6,700	13,400	6,466	6,844	13,310	234	90
	経常損益	640	570	1,210	637	622	1,259	3	▲ 49

*コンテナ船は代理店、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(90億円)・減益(49億円)

前提:燃料油価格\$407⇒\$520、為替¥115.29⇒¥100、市況改善、規模拡大

(07F実績 1,259億円 ⇒ 08F見込 1,210億円)

損益変動要因	対前年比
為替変動	▲ 214
バンカー変動	▲ 294
市況変動	227
営業規模拡大	269
コスト増減	▲ 156
関係会社	▲ 1
その他	2
会計基準変更	118
合計	▲ 49

【為替変動:1円増減⇒±14億円、燃料油価格変動:\$10/MT変動⇒26億円】

B-4-1. 部門別業績動向 - コンテナ船 -



<コンテナ船>

前期比:売上**6,160**億円(+139億円増収)・経常利益**35**億円(▲12億円減益)

荷況・需給:堅調に推移、引き締まった需給状況継続

積高 : 350万TEU (前期比 +9%の増加を見込む)

運賃 : 引き締まった需給関係を背景に、運賃修復は継続

航路拡充・再編 : 日本-中国-ベトナムサービス開始
アジア欧州既存航路に新造8000TEU型船投入

運賃修復、営業規模拡大・積高増 < コスト増、燃料油高 ⇒ 減益

B-4-2 . 部門別業績動向 - ドライバルク・自動車船 -



<ドライバルク> 減収・減益

- 中国や新興国を中心に資源輸送の需要増加 : 市況は高値圏で推移するものの
大型船市況は軟化
- 新造船の竣工 (2007年度 10隻、2008年度 13隻) : 営業規模拡大
- 円高・燃料油価格高騰 : 輸送コスト増加

ドライバルク市況 (太平洋ラウンド)	直近市況	上期見込	下期見込	通期見込	2007年度 通期実績
ケープ(170型)	US\$133,000	US\$100,000	US\$100,000	US\$100,000	US\$122,250
パナマックス(74型)	US\$63,000	US\$60,000	US\$60,000	US\$60,000	US\$59,500
ハンディ(53型)	US\$43,000	US\$50,000	US\$50,000	US\$50,000	US\$49,500

<自動車船> 増収・増益

- 完成車トレードの拡大による堅調な荷動き : 市況は堅調に推移
- 新造船の竣工 (2007年度 5隻、2008年度 4隻) : 営業規模拡大
⇒ 積台数 前期比 +5%増加見込
- サービス拡充 : 最適配船による輸送効率上昇
- 円高・燃料油価格高騰 : 輸送コスト増加

B-4-3. 部門別業績動向 - その他事業部門 -

<エネルギー資源輸送> 増収・減益

LNG船 新造船14隻竣工、合計47隻に拡大
各プロジェクト船も順調に稼動するものの円高を受け収支悪化

油槽船 新造船4隻竣工
世界的な石油需要の伸び・船質重視傾向から、市況は堅調推移
円高・燃料費高騰により収益悪化

油槽船市況 (WS)	直近市況	上期見込	下期見込	通期見込	2007年度 通期実績
VLCC (中東/日本)	WS 125	WS 100	WS 100	WS 100	WS 94
Aframax (南方/豪州)	WS 160	WS 150	WS 150	WS 150	WS 151
クリーン7万トン型 (中東/日本)	WS 140	WS 180	WS 180	WS 180	WS 148

<重量物船> 業容拡大

タイプ176型 (2 x 700t、1 x 350t クレーン付き) 新造船3隻の竣工
競争力のある船隊で収益確保

<内航・フェリー> 業績改善

石炭国内二次輸送用新造船 2隻の竣工により安定収益の確保

<物流事業> 業績改善

顧客層拡大の取組みによる収益拡大を目指す