

2010年3月期決算説明資料

2010年4月27日

川崎汽船株式会社

A. 2009年度決算概要

A-1 決算概要

A-2 通期実績のポイント

B. 2010年度業績予想

B-1 業績予想

B-2 通期業績予想のポイント

B-3 部門別業績動向

C. 財務指標と配当政策

C-1 財務指標

C-2 配当政策

A. 2009年度決算概要

A-1-1. 決算概要

第4四半期は営業黒字転換

(単位:億円)

	2009年度					前回公表比		前期比	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期見込	増減額	2008年度 通期	増減額
売上高	1,919	2,085	2,125	2,251	8,380	8,300	80	12,443	▲ 4,063
営業損益	▲ 221	▲ 204	▲ 104	8	▲ 521	▲ 580	59	716	▲ 1,237
経常損益	▲ 227	▲ 272	▲ 146	▲ 18	▲ 663	▲ 710	47	600	▲ 1,263
当期純損益	▲ 149	▲ 284	▲ 187	▲ 67	▲ 687	▲ 700	13	324	▲ 1,011
為替レート	¥97.50	¥94.74	¥89.49	¥90.43	¥93.04	¥93.11	¥▲ 0.07	¥100.82	¥▲ 7.77
燃料油価格	\$304	\$399	\$447	\$473	\$407	\$408	▲ \$1	\$504	▲ \$97

構造対策費用を除いた場合

経常損益	▲ 227	▲ 220	▲ 146	▲ 18	▲ 611
------	-------	-------	-------	------	-------

【前期比】燃料油価格変動:\$97/MT安⇒+178億、為替変動:7.78円高⇒▲33億円

A-1-2. 決算概要 (事業別売上高・経常利益)

第4四半期 コンテナ船改善幅拡大・その他海運黒字化

(単位：億円)

事業部門		2009年度					前回公表比		前期比	
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期見込	増減額	2008年度 通期	増減額
コンテナ船	売上高	862	921	906	950	3,640	3,600	40	5,301	▲ 1,661
	経常損益	▲ 200	▲ 271	▲ 155	▲ 44	▲ 670	▲ 720	50	▲ 373	▲ 297
その他海運	売上高	861	971	1,021	1,095	3,948	3,900	48	6,091	▲ 2,143
	経常損益	▲ 42	▲ 4	▲ 2	19	▲ 29	10	▲ 39	929	▲ 958
その他	売上高	196	193	197	206	793	800	▲ 7	1,052	▲ 259
	経常損益	15	3	11	8	37	0	37	44	▲ 7
合計	売上高	1,919	2,085	2,125	2,251	8,380	8,300	80	12,443	▲ 4,063
	経常損益	▲ 227	▲ 272	▲ 146	▲ 18	▲ 663	▲ 710	47	600	▲ 1,263

(*) 第2四半期では、経常利益にコンテナ構造対策費用の一部 ▲52億円を計上

A-2. 通期実績のポイント

< 前回公表比 > 増収(+80億円)・増益(+47億円)

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	0	為替はほぼ見込み通りで推移
バンカー変動	4	4Qバンカー価格\$12/MT安
市況変動	46	コンテナ船の北米・欧州・南北航路にて運賃修復進展
営業規模	7	コンテナ、自動車の荷動きが緩やかに回復
コスト変動	-8	—
関係会社	8	—
その他	-10	—
合計	47	

< 前期比 > 減収(▲4,063億円)・減益(▲1,263億円)

損益変動要因	前期比	概況
為替変動	-33	円高▲7.78円
バンカー変動	178	バンカー価格\$97/MT安
市況変動	-1,535	全体の市況低迷
営業規模	-367	荷況の低迷による積高減少
コスト変動	635	—
関係会社	-59	—
その他	-82	—
合計	-1,263	

B. 2010年度業績予想

B-1. 業績予想

コンテナ船黒字化・復配

(単位: 億円)

	2010年度			2009年度			前期比 増減額
	上期	下期	通期予想	上期	下期	通期実績	
売上高	4,700	4,800	9,500	4,005	4,376	8,380	1,120
営業利益	170	150	320	▲ 425	▲ 96	▲ 521	841
経常利益	140	120	260	▲ 499	▲ 164	▲ 663	923
当期純利益	110	70	180	▲ 433	▲ 255	▲ 687	867
為替レート	¥90.00	¥90.00	¥90.00	¥96.12	¥89.96	¥93.04	¥ ▲ 3.04
燃料油価格	\$500	\$500	\$500	\$353	\$459	\$407	\$93

事業部門		2010年度		
		上期	下期	通期
コンテナ船	売上高	2,100	2,100	4,200
	経常損益	40	10	50
不定期専用船	売上高	2,200	2,250	4,450
	経常損益	110	105	215
その他	売上高	400	450	850
	経常損益	▲ 10	5	▲ 5
合計	売上高	4,700	4,800	9,500
	経常損益	140	120	260

【配当計画】

年間配当5.5円(中間配当2.5円)

連結配当性向24%

【収支前提】

為替レート前提 90円

バンカー価格前提 \$500/MT

【変動影響】

為替変動: 1円増減⇒±11億円

燃料油価格変動: \$10/MT変動⇒±12億円

B-2. 通期業績予想のポイント

増収(+1,120億円)・増益(+923億円)

(億円)

損益変動要因	前年比	概況
為替変動	-33	円高▲3.04円
バンカー変動	-110	バンカー価格 \$93/MT高
市況変動	700	コンテナ船運賃修復・油槽船市況上向き
営業規模変動	130	自動車船積高増加
コスト変動	220	コンテナ船構造改革効果、エコ減速効果、配船合理化
関係会社	10	—
その他	6	—
合計	923	

B-3-1(1). 部門別業績動向 コンテナ船

＜2009年度実績＞ 前期比 減収・減益 / 公表比 増収・赤字幅縮小
3Qより欧州・南北航路、4Qより北米航路の運賃修復進展

＜2010年度予想＞ 前期比 増収・黒字転換
売上高 4,200億円 560億円増収
経常利益 +50億円 720億円改善⇒黒字転換
総積高 327万TEU 19万TEU増加

北米航路SCの運賃修復による収支改善
欧州、南北、アジア航路の運賃修復
航路改編・エコ減速航海によるコスト削減

⇒ 1Qより黒字化

	2008年度					2009年度					2010年度
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期
売上高(億円)	1,488	1,660	1,343	810	5,301	862	921	906	950	3,640	4,200
経常利益(億円)	▲ 10	▲ 49	▲ 144	▲ 170	▲ 373	▲ 200	▲ 271	▲ 155	▲ 44	▲ 670	50
運賃推移 08年1Q=100											
北米往航	100	102	99	87	-	71	66	70	79	-	89
欧州往航	100	93	75	47	-	46	61	76	97	-	97
積高(万TEU)											
北米往航	18.6	20.2	17.0	13.9	69.7	15.9	18.0	16.8	16.0	66.7	66.0
欧州往航	14.3	15.3	13.4	11.7	54.7	11.1	12.1	10.3	9.9	43.4	47.9
総積高	85.9	86.5	75.1	62.8	310.3	72.9	81.0	78.9	75.3	308.1	327.0
スペース(万TEU)											
北米往航	22.5	23.1	21.3	17.4	84.2	17.8	18.4	17.4	16.6	70.1	69.2
欧州往航	15.4	16.6	15.2	12.4	59.7	12.3	12.4	10.7	10.5	46.1	51.4
消席率(%)											
北米往航	83%	88%	80%	80%	83%	89%	98%	97%	97%	95%	95%
欧州往航	93%	92%	88%	94%	92%	90%	98%	96%	94%	94%	93%

*運賃推移・消席率については、通年は平均値、輸送量・スペースは累計値

B-3-1(2). 部門別業績動向 コンテナ船

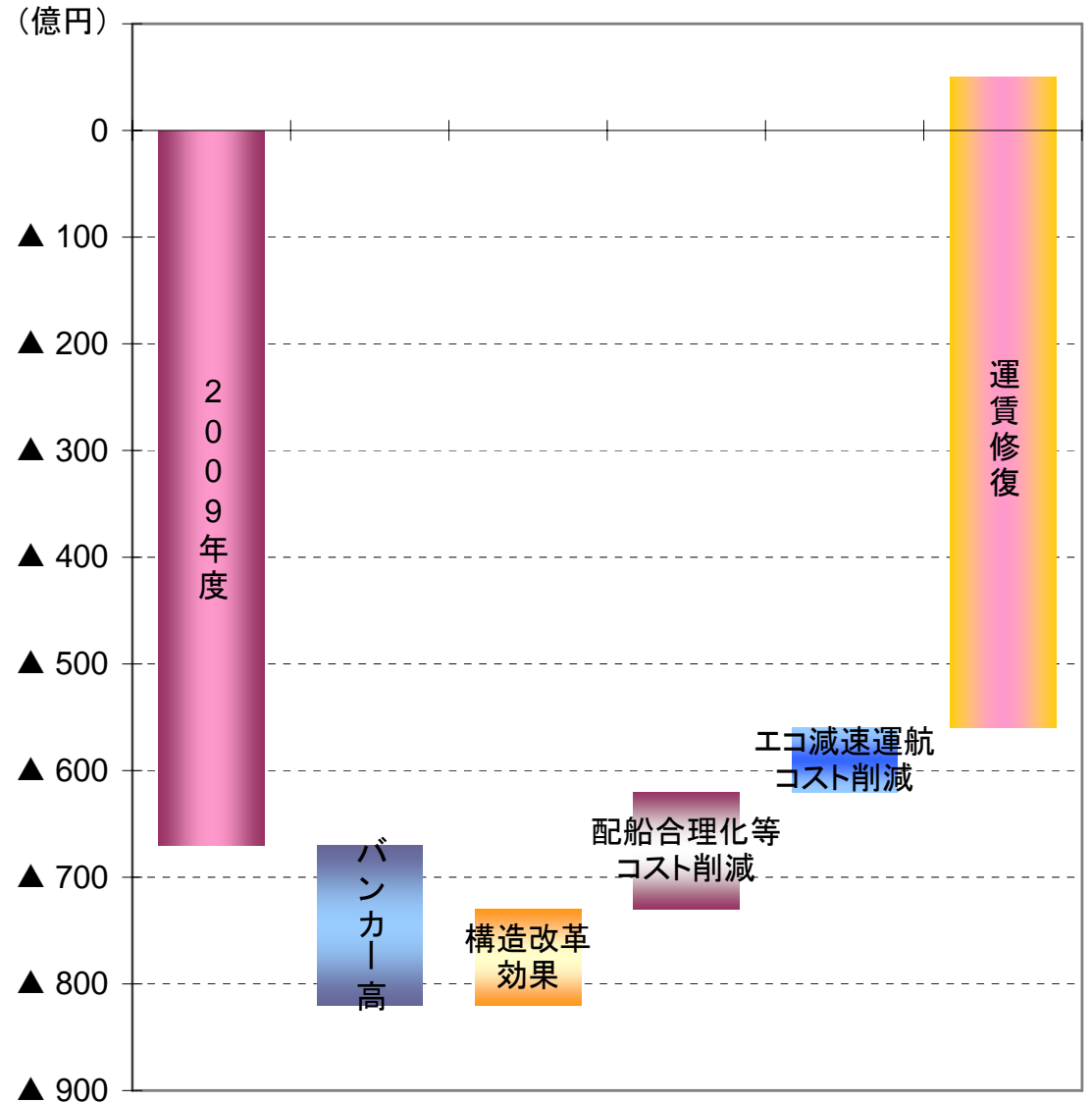
【事業戦略】

- ・事業継続のために必要な運賃修復を目指す
- ・本格的な需給均衡まで新規投資凍結
- ・アジア・南北地域重視の事業展開
- ・グリーンアライアンスを軸とした
配船合理化・コスト削減の深化と環境対策
(エコ減速運航を含む徹底したコストダウン)

(注) コンテナ船事業構造改革費用
(2009年度443億円)

新造船・・・船種変更
既存船・・・傭船解約
海外関係会社売却
固定資産の減損

コンテナ収支均衡化への取り組み



B-3-2. 部門別業績動向

ドライバルク

＜2009年通期実績＞前期比 減収・減益 / 公表比 ほぼ見込み通り

2009年稼働延^{トシ} 213 百万^{トシ} (前期比 +1.0%)

市況回復傾向も市況高騰した前期比、通期では減収減益

＜2010年通期予想＞前期比 増収・増益

2010年稼働延^{トシ}見込 242 百万^{トシ} (前期比 +3.8%)

市況は中小型船中心に堅調、大型船は底固い

バルク市況	2008年度					2009年度					2010年度 通期予想
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	
ケープ(170型)	\$165,000	\$115,000	\$5,700	\$19,000	\$73,000	\$46,000	\$40,500	\$53,000	\$30,600	\$42,500	\$35,000
パナマックス(74型)	\$67,000	\$48,000	\$3,500	\$7,000	\$28,650	\$16,000	\$18,500	\$27,000	\$27,250	\$22,200	\$20,000
ハンディ(53型)	\$57,500	\$40,500	\$4,750	\$6,400	\$25,800	\$12,500	\$15,000	\$20,500	\$21,500	\$17,500	\$18,000

(*) 2009年度までは太平洋ラウンド。2010年度より4T/C Average。

B-3-3. 部門別業績動向

自動車船

＜2009年度実績＞ 前期比 減収・減益 / 公表比 増収・赤字幅縮小

輸送台数：213万台（前期比 約3割減）

荷動きは5月に底打ち後、緩やかに回復

船腹調整終了

＜2010年度予想＞ 前期比 増収・黒字転換

荷動きは緩やかに回復

往航貨 08年度比7割程度まで回復を予想

		2008年度					2009年度					2010年度
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期
輸送台数 (千台)	往航	409	375	384	229	1,397	140	185	251	226	802	990
	復航/三国間	309	312	304	158	1,083	150	153	258	247	809	1,010
	欧州域内	188	170	135	96	590	96	115	117	188	517	640
	合計	905	857	823	484	3,069	386	454	626	661	2,127	2,640
当社船隊規模	隻数	101	100	100	93	-	84	86	82	78	-	-

B-3-4. 部門別業績動向

— エネルギー資源輸送 —

＜2009年度実績＞ 前期比 減収・赤字転落 / 公表比 減収・低調推移

【LNG】 短期備船市況軟調

【油槽船】 中小型原油船及び石油製品船の市況低迷

＜2010年度予想＞ 前期比 増収・改善

【LNG】 市況やや改善 余剰船腹の調整効果

【油槽船】 市況緩やかに回復

油槽船市況 (WS)	2008年度					2009年度					2010年度 通期
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	
VLCC(中東/日本)	174	133	79	47	108	35	35	50	93	53	80
Aframax(南方/日本)	195	235	165	70	166	60	60	80	127	82	70
クリーン7万トン型(中東/日本)	193	325	191	79	203	63	83	110	130	97	150

B-3-5. 部門別業績動向

【重量物船事業】

＜2009年度実績＞前期比 減収・減益 / 公表比 ほぼ見込通り

経済停滞による大型プロジェクト先送りの影響で荷動き減少

＜2010年度予想＞前期比 減収・赤字転落

本格的荷動き回復は後半以降

【物流・港運】

＜2009年度実績＞前期比 減収・減益 / 公表比 ほぼ見込通り

市況回復傾向もコスト上昇が収支を圧迫

コンテナ陸送取扱事業 軟調に推移

＜2010年度予想＞前期比 増収・増益

荷動き回復基調

【内航・フェリー】

＜2009年実績＞前期比 減収・減益 / 公表比 ほぼ見込通り

経済停滞による市況低迷も期央以降回復傾向 輸送量増加

＜2010年度予想＞前期比 横ばい

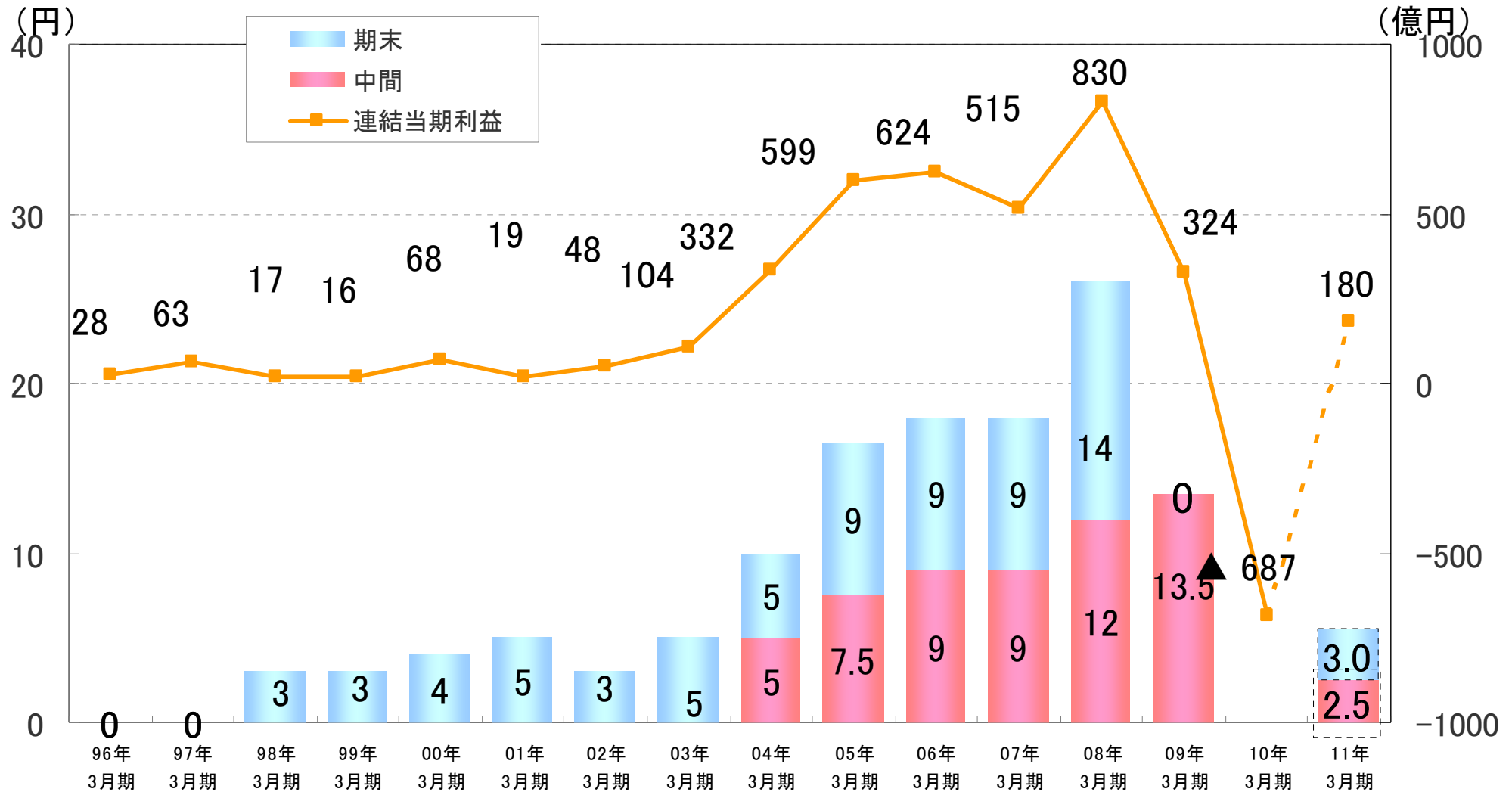
市況は安定的に推移

C. 財務指標と配当政策

C-1. 財務指標

		2009年度 (実績)	2010年度 (見通し)	2010年度 (KV2010)	2010年代央
売上高	【億円】	8,380	9,500	10,000	13,000
経常利益	【億円】	-663	260	110	1,100
当期利益	【億円】	-687	180	75	700
自己資本	【億円】	3,081	3,261	2,700	4,500
有利子負債	【億円】	5,160	5,287	5,600	3,800
営業CF	【億円】	-239	780	580	-
投資CF	【億円】	-637	-860	-850	-
DER	【倍】	1.67	1.62	2.07	95%以下
ROA		-	2%	1%	8%以上
自己資本比率		30%	29%	24%	40%以上
DEBT/営業CF	【倍】	-	6.8	9.7	4.5倍以下
配当性向		-	24%	24%	30%
【前提】					
(ドライバルク船市況)					
CAPE	【US\$ / day】	42,500	35,000	35,000	
PMAX	【US\$ / day】	22,200	20,000	20,000	
HMAX	【US\$ / day】	17,500	18,000	17,500	
Small	【US\$ / day】	12,000	13,000	13,000	
為替	【YEN / US\$】	93.04	90.00	90.00	
バンカー	【US\$ / MT】	407	500	500	

C-2. 配当政策



* 配当方針: 連結配当性向は2010年度24%とし、2010年代半ば30%を目指して徐々に上昇。