



# 2015年3月期決算説明資料

2015年4月30日



## A. 2014年度決算概要

- A-1-1 決算概要
- A-1-2 決算概要（事業別売上高・経常損益）
- A-2 通期実績のポイント
- A-3 前中期経営計画との比較

## B. 2015年度通期業績予想

- B-1 通期業績予想
- B-2 通期業績予想のポイント
- B-3 コスト削減の進捗状況

## C. 部門別業績動向

- C-1 コンテナ船
- C-2 不定期専用船 – ドライバルク
- C-3 不定期専用船 – 自動車船
- C-4 不定期専用船 – LNG船・油槽船
- C-5 海洋資源開発及び重量物船事業

# A. 2014年度決算概要



# A-1-1. 決算概要

## <2014年度実績> 前期比 増収・増益 / 公表比 増収・増益

(単位：億円)

	2014年度					前回公表比		前期比	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期実績	通期見込	増減額	2013年度 通期	増減額
売上高	3,198	3,399	3,553	3,374	13,524	13,500	24	12,241	1,283
営業損益	97	152	154	77	480	460	20	289	191
経常損益	65	194	203	28	490	480	10	325	165
当期純損益	43	169	118	▲ 61	268	250	18	166	102
為替レート	¥102.40	¥102.65	¥112.34	¥119.36	¥109.19	¥108.56	¥0.63	¥99.75	¥9.44
燃料油価格	\$615	\$607	\$544	\$398	\$541	\$560	▲ \$19	\$626	▲ \$85

### 【前期比】

為替変動：9.44円安⇒+83億円  
 燃料油価格変動：\$85/MT安⇒+111億円

### 【フリーキャッシュフロー】

+906億円  
 (営業CF1,018億円、投資CF▲112億円)

### 【配当】

連結当期純利益の増加により、  
 期末配当1株あたり6円を予定  
 (配当予想比3.5円増配)

年間配当8.5円 (中間配当2.5円実施)  
 前期比4円増配 配当性向30%

# A-1-2. 決算概要 (事業別売上高・経常損益)

(単位：億円)

事業部門		2014年度					通期実績	前回公表比		前期比	
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期見込		増減額	2013年度通期	増減額	
コンテナ船	売上高	1,584	1,711	1,743	1,736	6,774	6,800	▲ 26	5,824	950	
	経常損益	22	73	87	23	206	185	22	▲ 1	208	
不定期専用船	売上高	1,437	1,488	1,594	1,488	6,007	5,950	57	5,727	280	
	経常損益	64	111	152	39	365	390	▲ 25	413	▲ 48	
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	84	102	113	54	353	370	▲ 17	328	25	
	経常損益	▲ 19	13	▲ 35	▲ 16	▲ 57	▲ 55	▲ 2	▲ 45	▲ 12	
その他	売上高	93	99	102	96	390	380	9	362	28	
	経常損益	4	14	14	▲ 1	30	25	5	26	4	
調整額	売上高	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	経常損益	▲ 7	▲ 16	▲ 15	▲ 17	▲ 55	▲ 65	10	▲ 68	13	
合計	売上高	3,198	3,400	3,553	3,373	13,524	13,500	24	12,241	1,283	
	経常損益	65	194	203	28	490	480	10	325	165	

# A-2. 通期実績のポイント

<前年比> 増収 (+1,283億円) ・ 増益 (+165億円)

(単位：億円)

損益変動要因	前年比	概況
為替変動	83	為替9.44円安
燃料油変動	111	燃料油価格\$ 85/MT安
市況変動	▲ 53	主に不定期専用船の市況低迷
コスト変動	155	コンテナ船をはじめとするコスト削減 (スライドB-3ご参照)
その他	▲ 131	燃料油スワップ精算、為替評価差損、その他
合計	165	

<前回公表比> 増収 (+24億円) ・ 増益 (+10億円)

(単位：億円)

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	4	為替0.63円安
燃料油変動	25	燃料油価格\$19/MT安
市況変動	▲ 13	バルク市況悪化
コスト変動	▲ 14	
その他	8	
合計	10	

# A-3. 前中期経営計画との比較

## 主要な数値比較

(億円、%)

	2012F			2013F			2014F		
	実績	中計	差異	実績	中計	差異	実績	中計	差異
売上高	11,348	11,200	148	12,241	10,700	1,541	13,524	11,100	2,424
経常利益	286	120	166	325	390	▲ 65	490	600	▲ 110
当期純利益	107	110	▲ 3	166	250	▲ 84	268	420	▲ 152
EBITDA	1,048	1,000	48	905	1,100	▲ 195	1,120	1,350	▲ 230
自己資本	3,406	2,600	806	3,888	2,800	1,088	4,415	3,300	1,115
有利子負債	6,299	5,800	499	6,438	5,400	1,038	5,368	4,900	468
営業CF	598	670	▲ 72	882	900	▲ 18	1,018	1,130	▲ 112
投資CF	▲ 272	▲ 500	228	▲ 51	▲ 500	449	▲ 112	▲ 500	388
DER	185%	223%	▲ 38%	166%	193%	▲ 27%	122%	148%	▲ 27%
NET DER	137%	186%	▲ 48%	105%	158%	▲ 53%	67%	119%	▲ 52%
ROE	3.7%	-	-	4.6%	-	-	6.5%	-	-
自己資本比率	28.9%	23.4%	5.4%	31.0%	25.7%	5.3%	36.1%	30.3%	5.8%

注：前中期経営計画は2012年4月公表の“K” Line Vision 100 - Bridge to the Future -

- ・ 投資CFは各年とも目標の500億円を大幅に下回り、3カ年累計のフリーキャッシュフロー2,063億円を創出。
- ・ 自己資本・自己資本比率・DERは目標を上回り、財務体質の強化を実現。

## B. 2015年度通期業績予想



# B-1. 通期業績予想

(単位：億円)

	2015年度			2014年度	前期比 増減額
	上期	下期	通期予想	通期実績	
売上高	7,350	7,250	14,600	13,524	1,076
営業損益	210	220	430	480	▲ 50
経常損益	200	200	400	490	▲ 90
当期純損益	115	115	230	268	▲ 38
為替レート	¥118.00	¥118.00	¥118.00	¥109.19	¥8.81
燃料油価格	\$350	\$350	\$350	\$541	▲\$191

(単位：億円)

事業部門		2015年度		
		上期	下期	通期
コンテナ船	売上高	3,700	3,500	7,200
	経常損益	80	40	120
不定期専用船	売上高	3,300	3,400	6,700
	経常損益	140	180	320
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	150	150	300
	経常損益	0	0	0
その他	売上高	200	200	400
	経常損益	10	10	20
調整額	売上高	0	0	0
	経常損益	▲ 30	▲ 30	▲ 60
合計	売上高	7,350	7,250	14,600
	経常損益	200	200	400

【配当】 年間 5円予定 (中間2.5円)

【収支前提】

為替レート前提 118円

燃料油価格前提 \$350/MT

【変動影響 (年間)】

為替変動 : 1円増減⇒±8.5億円

燃料油価格変動 : \$10/MT変動⇒±18億円

## B-2. 通期業績予想のポイント

＜前期比＞ 増収（+1,076億円）・減益（▲90億円）

（単位：億円）

損益変動要因	前年比	概況
為替変動	75	為替8.81円安
燃料油変動	345	燃料油価格\$191/MT安
市況変動	▲450	コンテナ、ドライバルクを中心とした市況変動・荷動き変動
コスト変動	137	コスト削減・収支改善策（スライドB-3ご参照）
その他	▲197	為替差損益変動、一過性その他
合計	▲90	

# B-3.コスト削減の進捗状況

- ・ 2014年度期首目標 131億円
- ・ 2014年度削減実績 155億円
- ・ 目標比 +24億円の上積みを達成

単位(億円)

	期首目標	上期実績	下期実績	通期実績	期首目標比	達成率
コンテナ船：航路合理化・コスト削減・収益改善	77	28	86	114	37	148%
不定期専用船・その他	54	21	20	41	▲ 13	76%
合計	131	49	106	155	24	118%

- ・ 2015年度のコスト削減目標は137億円。

単位(億円)

	期首目標	上期目標	下期目標
コンテナ船：航路合理化・コスト削減・収益改善	114	62	52
不定期専用船・その他	23	12	11
合計	137	74	63

## C. 部門別業績動向



# C-1. 部門別業績動向

## コンテナ船

### <2014年度実績> 前期比 増収・黒字回復 / 公表比 見込み上回る

- ・好調な荷動きを背景に積高が増加、北米航路を中心に運賃市況は安定的に推移
- ・高収益貨物への取組みやコスト削減に努め、黒字回復を達成

### <2015年度予想> 前期比 増収・減益

- ・新造大型船の大量竣工により厳しい需給状況
- ・燃料油価格の下落に伴う運賃の調整
- ・最新省エネ対応の14000個型新造大型船5隻投入による競争力強化
- ・コスト削減の推進、ITを活用したきめ細かい航路管理により、慎重な事業運営を継続

		2013年度	2014年度				2015年度	
		通期実績	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	通期予想
売上高 (億円)		5,824	1,584	1,711	1,743	1,736	6,774	7,200
経常損益 (億円)		▲ 1	22	73	87	24	206	120
運賃推移 08年1Q=100	北米往航	96	97	102	104	106	102	-
	欧州往航	73	78	78	65	69	73	-
積高 (万TEU)	北米往航	77.7	21.3	23.0	21.9	19.6	85.8	96.3
	欧州往航	45.8	12.7	12.9	12.0	11.0	48.6	46.9
スペース (万TEU)	北米往航	84.3	21.7	23.1	22.3	21.1	88.2	103.1
	欧州往航	49.2	13.4	13.9	13.5	12.9	53.8	51.6
消席率 (%)	北米往航	92%	98%	100%	98%	93%	97%	93%
	欧州往航	93%	95%	92%	89%	85%	90%	91%

# C-2. 部門別業績動向 不定期専用船 ドライバルク

## <2014年度実績> 前期比 増収・減益 / 公表比 見込み下回る

- ・大型船市況は12月に急落して以来過去最低水準で推移
- ・中小型船も市況低迷が継続

## <2015年度予想> 前期比 増収・減益

- ・大型船、中小型船ともに市況回復には時間を要す見込み
- ・効率的配船やコスト削減を継続しフリー船の削減を進め市況の影響を受けにくい収益体制の構築に努める

バルク市況 (4T/C Average)	2013年度	2014年度					2015年度		
	通期実績	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	上期予想	下期予想	通期予想
ケープ (170型)	\$17,300	\$11,900	\$13,000	\$14,100	\$4,600	\$10,900	\$8,000	\$15,000	\$11,500
パナマックス (74型)	\$10,400	\$6,300	\$5,900	\$8,300	\$4,800	\$6,325	\$6,000	\$10,000	\$8,000
ハンディ (53型)	\$11,200	\$9,000	\$8,900	\$9,800	\$6,400	\$8,525	\$7,500	\$9,500	\$8,500
スモール(28型)	\$8,400	\$7,800	\$6,500	\$7,100	\$5,200	\$6,650	\$6,000	\$8,000	\$7,000

# C-3. 部門別業績動向 不定期専用船 自動車船

## <2014年度実績> 前期比 増収・減益 / 公表比 見込み下回る

- ・ 輸送台数 : 317万台 (前期比3%減)
- ・ 欧州・北米出しの極東向けや大西洋域内の完成車荷動きは堅調に推移
- ・ 配船及び運航効率改善に継続的に取り組み

## <2015年度予想> 前期比 増収・減益

- ・ 完成車の海上輸送需要は世界的には堅調に推移
- ・ 日本出し完成車出荷台数は漸減傾向
- ・ 東南アジアからの出荷増及び大西洋の荷動き拡大等、トレードパターンの変化に対応
- ・ 次世代大型船が順次就航し、High & Heavy貨物の取り組み等により、更に安定的かつ強固な事業基盤の構築

輸送台数 (千台)	2013年度 通期実績	2014年度					2015年度		
		1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	上期予想	下期予想	通期予想
往航	1,095	248	280	281	283	1,092	540	600	1,140
復航	337	80	83	80	66	309	150	150	290
三国間	1,099	285	251	285	221	1,042	560	580	1,140
欧州域内	746	208	178	170	172	728	350	320	670
合計	3,278	821	791	816	743	3,171	1,600	1,650	3,250
船隊規模 (隻数)	98	98	96	97	102	-	-	-	-

# C-4. 部門別業績動向 不定期専用船

## LNG船・油槽船

### <2014年度実績> 前期比 増収・増益 / 公表比 見込み下回る

【LNG船】 中長期契約のもと、順調稼働

【油槽船】 市況の回復により収支改善

大型原油船/LPG船：中長期契約のもと順調稼働

### <2015年度予想> 前期比 増収・増益

【LNG船】 中長期契約により安定稼働

【油槽船】 大型原油船、LPG船は中長期契約のもとで安定収益の確保

中型原油船、石油製品船は効率的配船により収益の改善

油槽船市況 (WS)	2013年度	2014年度					2015年度		
	通期	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	上期予想	下期予想	通期予想
VLCC(中東/日本)	44 \$25,170	38 \$12,200	45 \$22,700	57 \$50,000	59 \$60,833	50 \$36,433	41 \$30,000	47 \$40,000	44 \$35,000
Aframax(南方/日本)	80 \$11,470	91 \$14,200	102 \$18,800	104 \$23,500	106 \$28,667	101 \$21,292	109 \$28,000	109 \$28,000	109 \$28,000
クリーン7万トン型(中東/日本)	84 \$14,460	88 \$14,600	106 \$20,000	111 \$26,500	99 \$23,800	101 \$21,225	91 \$20,000	91 \$20,000	91 \$20,000

# C-5. 部門別業績動向

## 海洋資源開発及び重量物船

### 【海洋資源開発】

**<2014年度実績> 前期比 増収・赤字計上 / 公表比 見込み下回る**

【オフショア支援船】

船隊は順調に稼働し、運航収支は黒字

NOK（ノルウェークローネ）安による為替評価損発生

原油価格下落の影響で、昨年秋以降市況軟化

【ドリルシップ】

順調に稼働し、長期安定収益の確保に貢献

**<2015年度予想> 前期比 減収・黒字回帰**

【オフショア支援船】

市況回復には今しばらく時間を要する見込み

中長期契約の確保により収益改善に努める

【ドリルシップ】

安定稼働による収益貢献を見込む

### 【重量物船】

**<2014年度実績> 前期比 増収・赤字縮小 / 公表比 見込み上回る**

大型船：オフショア作業など収益性の高いプロジェクトの受注を確保

中小型船：市況回復

**<2015年度予想> 前期比 減収・収支横ばい**

原油価格下落により荷動きへの影響が懸念

収益性の高いプロジェクト貨物輸送、及びオフショア作業の受注に注力