



2016年度第2四半期決算 説明会資料

K[”]K[”]LINE
川崎汽船株式会社

2016年10月31日

A

2016年度第2四半期決算概要

- ▶ A-1 : 2016年度第2四半期決算概要
- ▶ A-2 : 上期業績変動のポイント[前年比較]
- ▶ A-3 : 通期業績予想
- ▶ A-4 : 通期業績変動のポイント[1Q公表比較]
- ▶ A-5 : 通期業績変動のポイント[前年通期比較/ 当期上下期比較]
- ▶ A-6 : 構造改革、コスト削減進捗

B

部門別業績動向

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

2016年度第2四半期決算概要



A-1 2016年度第2四半期決算概要

 Value for our Next Century
- Action for Future -

連結 2016年度上期業績実績

	2016年度			2015年度	2016年度
	1Q実績	2Q実績	上期実績	上期実績	1Q公表上期
売上高	2,446	2,466	4,912	6,683	5,000
営業損益	▲148	▲116	▲264	188	▲180
経常損益	▲225	▲136	▲361	160	▲270
当期純損益	▲268	▲237	▲505	117	▲400
為替レート	¥111.12	¥103.50	¥107.31	¥121.76	¥107
燃料油価格	\$208	\$246	\$226	\$352	\$224

(単位：億円)

増減額	
前年比	1Q公表比
▲1,772	▲88
▲452	▲84
▲521	▲91
▲621	▲105
▲¥14.45	¥0.31
▲\$125	\$2

事業部門別 売上高/経常損益

事業部門		2016年度			2015年度	2016年度
		1Q実績	2Q実績	上期実績	上期実績	1Q公表上期
コンテナ船	売上高	1,222	1,247	2,469	3,376	2,550
	経常損益	▲123	▲87	▲210	31	▲140
不定期専用船	売上高	1,092	1,086	2,177	2,967	2,200
	経常損益	▲73	▲26	▲98	188	▲80
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	46	48	95	150	90
	経常損益	▲18	1	▲17	▲36	▲30
その他	売上高	85	85	170	190	160
	経常損益	1	8	9	9	5
調整額	売上高	-	-	-	-	-
	経常損益	▲12	▲33	▲45	▲33	▲25
合計	売上高	2,446	2,466	4,912	6,683	5,000
	経常損益	▲225	▲136	▲361	160	▲270

(単位：億円)

増減額	
前年比	1Q公表比
▲907	▲81
▲241	▲70
▲790	▲23
▲287	▲18
▲56	5
20	13
▲20	10
▲0	4
-	-
▲12	▲20
▲1,772	▲88
▲521	▲91

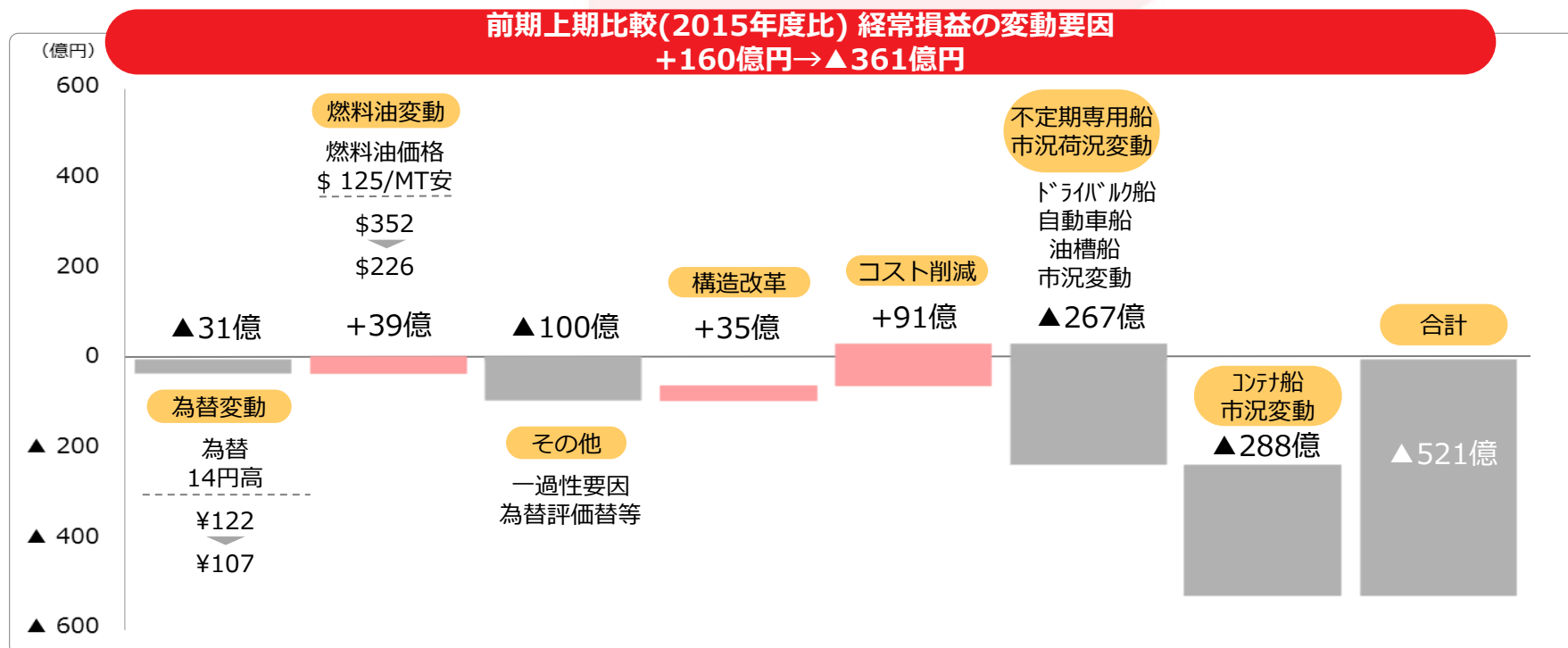
主な財務指標

	2016年度 2Q末	2015年度 期末	増減額
自己資本	2,830	3,554	▲723
有利子負債	5,479	5,252	227
DER	194%	148%	46%
NET DER	113%	80%	33%
自己資本比率	27%	32%	▲5%

2016年度上期変動に関して

- ✓ コンテナ船：大手船社の経営破綻を見るような想定以上に厳しい市況環境
- ✓ 自動車船：資源国・新興国向け貨物量低迷の継続
- ✓ 競争力確保に向けた事業構造改革は、計画に沿って着実に実施

A-2 上期業績変動のポイント[前年比較]



市況前提 比較

		2015年度			2016年度			上期差異 前年比
		1Q実績	2Q実績	上期実績	1Q実績	2Q実績	上期実績	
コンテナ船	北米往航運賃指数	97	93	95	73	71	71	▲24
	欧州往航運賃指数	49	51	50	40	47	44	▲6
ドライバルク	ケープ	\$5,800	\$12,500	\$9,150	\$6,700	\$8,000	\$7,400	▲\$1,750
	パナマックス	\$5,200	\$7,600	\$6,400	\$4,900	\$5,800	\$5,350	▲\$1,050
	ハンディマックス	\$6,700	\$8,800	\$7,750	\$5,800	\$7,000	\$6,450	▲\$1,300
	スモールハンディ	\$5,100	\$6,300	\$5,700	\$4,800	\$5,800	\$5,300	▲\$400
油槽船	VLCC(中東/日本)	\$63,000	\$56,000	\$59,500	\$42,000	\$16,000	\$29,000	▲\$30,500
	Aframax (南方/日本)	\$37,000	\$32,000	\$34,500	\$18,600	\$10,000	\$14,300	▲\$20,200
	クリーン船11万トン (中東/日本)	\$26,500	\$40,000	\$33,250	\$14,400	\$14,500	\$14,500	▲\$18,750

A-3 通期業績予想

 Value for our Next Century
- Action for Future -

連結 2016年度通期業績予想

	2016年度			2015年度 通期実績	2016年度 1Q公表通期
	上期実績	下期予想	通期予想		
売上高	4,912	4,788	9,700	12,439	10,300
営業損益	▲264	▲176	▲440	94	▲130
経常損益	▲361	▲179	▲540	33	▲215
当期純損益	▲505	▲435	▲940	▲515	▲455
為替レート	¥107.31	¥100	¥104	¥ 120.78	¥106
燃料油価格	\$226	\$310	\$268	\$295	\$267

(単位：億円)

増減額	
前年比	1Q公表比
▲2,739	▲600
▲534	▲310
▲573	▲325
▲425	▲485
▲¥17	▲¥2
▲\$27	\$1

事業部門別 売上高/経常損益

事業部門		2016年度			2015年度 通期実績	2016年度 1Q公表通期
		上期実績	下期予想	通期予想		
コンテナ船	売上高	2,469	2,361	4,830	6,149	5,350
	経常損益	▲210	▲150	▲360	▲100	▲105
不定期専用船	売上高	2,177	2,143	4,320	5,676	4,400
	経常損益	▲98	8	▲90	247	▲30
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	95	105	200	247	210
	経常損益	▲17	▲13	▲30	▲66	▲40
その他	売上高	170	180	350	368	340
	経常損益	9	1	10	18	10
調整額	売上高	-	-	-	-	-
	経常損益	▲45	▲25	▲70	▲65	▲50
合計	売上高	4,912	4,788	9,700	12,439	10,300
	経常損益	▲361	▲179	▲540	33	▲215

(単位：億円)

増減額	
前年比	1Q公表比
▲1,319	▲520
▲260	▲255
▲1,356	▲80
▲337	▲60
▲47	▲10
36	10
▲18	10
▲8	0
-	-
▲5	▲20
▲2,739	▲600
▲573	▲325

2016年度通期変動に関して

- ✓ コンテナ船：需給アンバランスにより、厳しい市況環境が継続
- ✓ 自動車船：資源国・新興国向け荷量の回復には時間を要する
- ✓ ドライバルク：歴史的低水準な市況からの緩やかな回復を想定
- ✓ 競争力強化に向けた事業構造改革を引き続き推進
- ✓ コンテナ船・自動車船を主として業績予想下方修正

変動影響（下期）

▶ 為替・燃料油価格変動影響

- 為替レート前提
1円増減 ±0.3 億円
- 燃料油価格前提
\$10/MT変動 ±1.7 億円

配当（2016年度）

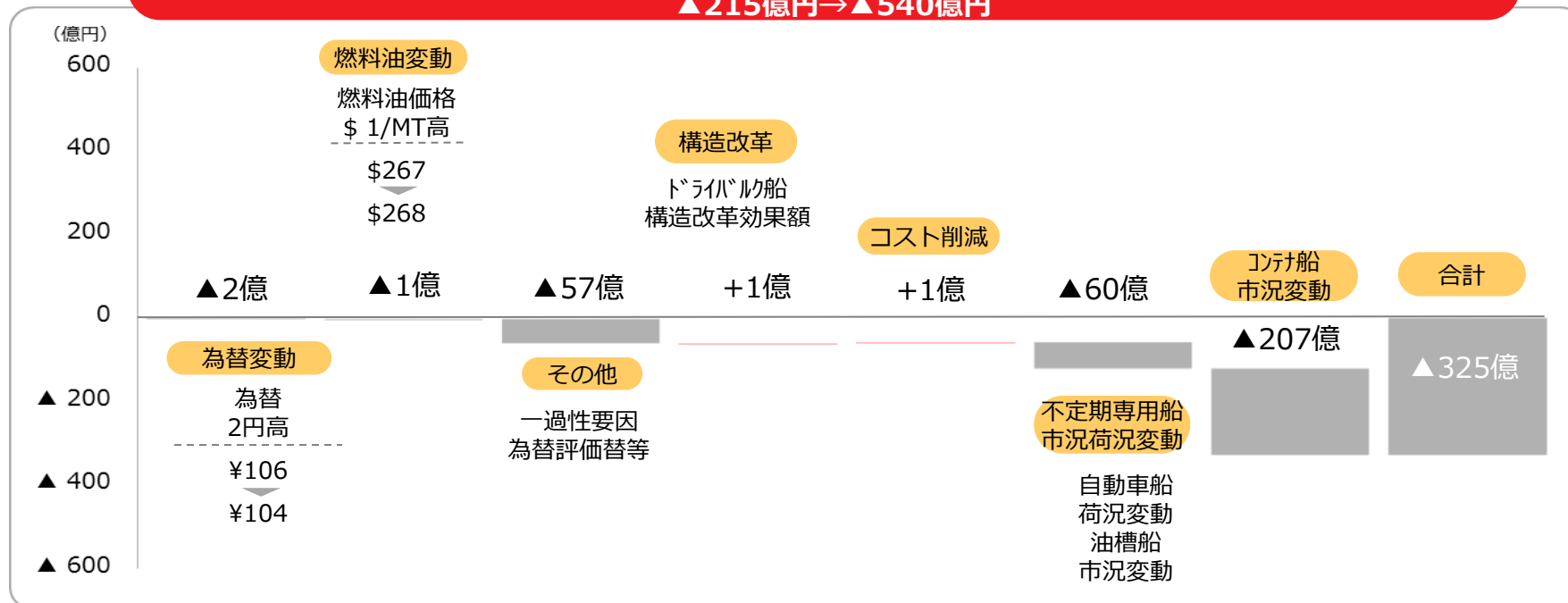
中間配当 - 無配
期末配当予想 - 無配

当期は当期純損失を見込むなか、財務体質の改善を喫緊の課題と捉え、遺憾ながら当期の中間配当は無配、期末配当予想も無配とさせていただきます。

A-4通期業績変動のポイント[1Q公表比較]

2016年度 1Q公表比較 経常損益の変動要因

▲215億円→▲540億円

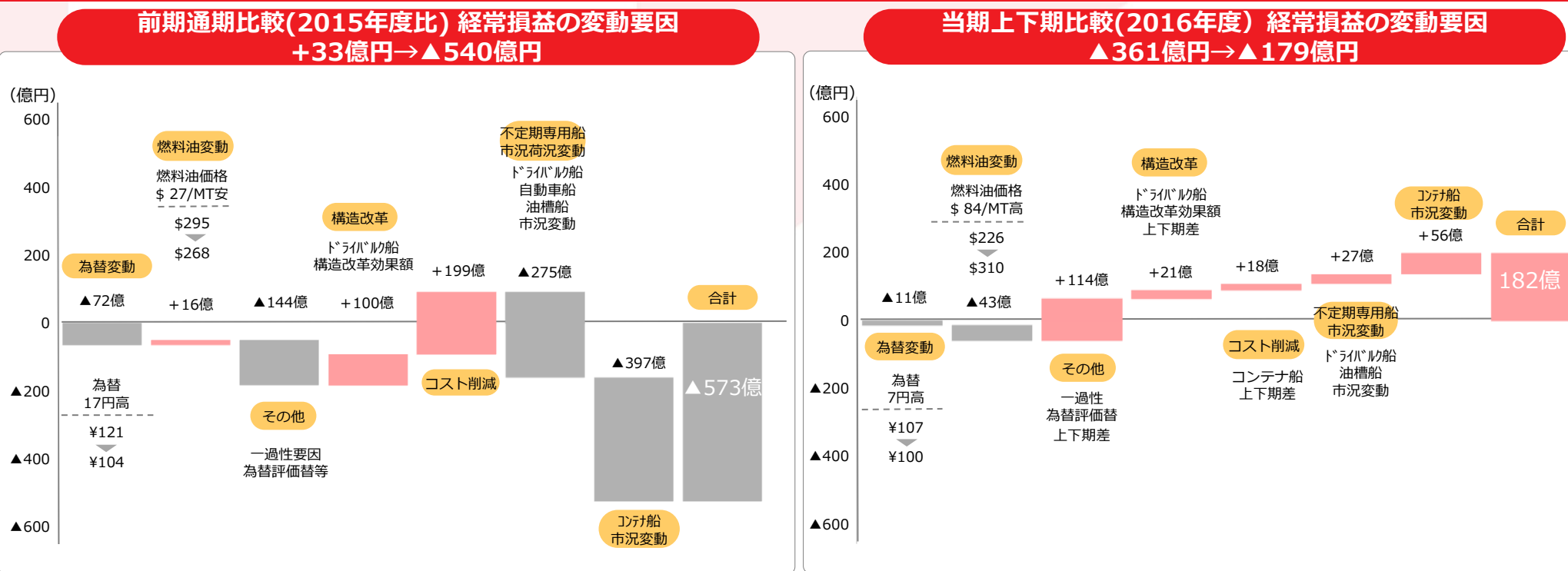


市況前提 比較

		1Q公表			2016年度			通期差異 1Q公表比
		上期予想	下期予想	通期予想	上期実績	下期予想	通期予想	
コンテナ船	北米往航運賃指数	75	82	78	71	73	72	▲6
	欧州往航運賃指数	50	64	57	44	50	47	▲10
ドライバルク	ケープ	\$6,850	\$12,000	\$9,400	\$7,400	\$12,000	\$9,700	\$300
	パナマックス	\$5,450	\$8,000	\$6,725	\$5,350	\$7,500	\$6,400	▲\$325
	ハンディマックス	\$5,900	\$6,000	\$5,950	\$6,450	\$6,000	\$6,200	\$250
	スモールハンディ	\$4,900	\$5,500	\$5,200	\$5,300	\$5,500	\$5,400	\$200
油槽船	VLCC(中東/日本)	\$34,900	\$45,000	\$40,000	\$29,000	\$35,000	\$32,000	▲\$8,000
	Aframax (南方/日本)	\$22,050	\$27,500	\$24,800	\$14,300	\$17,800	\$16,050	▲\$8,750
	クリーン船11万ト (中東/日本)	\$14,850	\$25,000	\$19,900	\$14,500	\$17,500	\$16,000	▲\$3,900

A-5 通期業績変動のポイント[前年通期比較/ 当期上下期比較]

Value for our Next Century
- Action for Future -



市況前提 比較

		2015年度			2016年度			前年比	当年
		上期実績	下期実績	通期実績	上期実績	下期予想	通期予想	通期差異	上下期差異
コンテナ船	北米往航運賃指数	95	87	91	71	73	72	▲19	2
	欧州往航運賃指数	50	43	47	44	50	47	0	6
ドライバルク	ケープ	\$9,150	\$5,350	\$7,250	\$7,400	\$12,000	\$9,700	\$2,450	\$4,600
	パナマックス	\$6,400	\$3,750	\$5,100	\$5,350	\$7,500	\$6,400	\$1,300	\$2,150
	ハンディマックス	\$7,750	\$4,750	\$6,250	\$6,450	\$6,000	\$6,200	▲\$50	▲\$450
	スモールハンディ	\$5,700	\$4,050	\$4,900	\$5,300	\$5,500	\$5,400	\$500	\$200
油槽船	VLCC(中東/日本)	\$59,500	\$76,250	\$68,000	\$29,000	\$35,000	\$32,000	▲\$36,000	\$6,000
	Aframax (南方/日本)	\$34,500	\$32,250	\$33,000	\$14,300	\$17,800	\$16,050	▲\$16,950	\$3,500
	クリーン船11万ト (中東/日本)	\$33,250	\$21,600	\$28,000	\$14,500	\$17,500	\$16,000	▲\$12,000	\$3,000

A-6 構造改革、コスト削減進捗

事業構造改革

● 期首における事業構造改革 計画

- ▶ 2015年度 構造改革費用(特別損失) ▶ 約▲340億円
- ▶ 2016年度 構造改革費用(特別損失) ▶ 約▲350億円
-
- ▶ 合計 ▶ 約▲690億円

(単位：億円)

	収益向上額	
	2016年度	2017年度
2015年度/2016年度 構造改革	100	135

● 2016年度第2四半期末における実施状況

(単位：億円)

	収益向上額	
	2016年度	2017年度
現在までの積み上げ済み	93	98
最新通期計画	100	135

✓ ドライバルク基幹船隊規模推移

(単位：隻)	14年度末	16年度末	
	実績	計画	14年度比
ドライバルク基幹船隊数	218	184	▲34
内数、中小型船	96	73	▲23

コスト削減/収支改善計画

● 16年度 期首目標 188億円

● 16年度 最新通期見込み 199億円

(単位：億円)

		最新見込み	1Q実績	2Q実績	上期実績	下期見込	期首目標比	達成率
コンテナ船	航路合理化							
	運航経費削減	197	42	48	90	106	15	46%
	コスト削減							
	収益改善	▲20	▲4	▲6	▲10	▲10	▲4	50%
合計		177	38	43	80	96	12	46%
不定期専用船・その他		22	4	6	10	12	▲1	46%
合計		199	42	49	91	108	11	46%

[取組み内容]

- 航路合理化：
大型船投入による東西航路配船合理化・南米東岸航路整理 等
- 運航経費削減・コスト削減：
コンテナ等機器管理強化・北米内陸費用削減・木目細かいYIELD MANAGEMENT強化 等
- 収益改善：
リーファー貨増強による収益性の向上(市況影響を受けて前年比効果は低下)

19年度末		
16年4月公表 中計 A)	15年3月公表 中計B)	A)-B)
196	239	▲43
70	99	▲29

部門別業績動向



B-1 部門別業績動向 コンテナ船

 Value for our Next Century
- Action for Future -

2016年度 上期実績

- 荷動き全体は緩やかな成長が継続したが、供給過多の状況に変化なく、大手船社経営破綻にみるように市況環境は、想定以上に厳しい
- 北米航路：需要は緩やかに伸びるも供給増により需給の改善は見られず、短期運賃市況の回復は限定的となった
- 欧州航路：一定の回復が見られたが需給ギャップは改善しておらず、短期運賃市況の回復には力強さを欠いた

2016年度3Q以降の取組み

- 運賃市況：需給アンバランスにより市況回復のスピードは遅く、厳しい市況環境は、下期も続く見通し
- 需給変動にあわせた確実な減便対応と、徹底した各種コスト削減、消席率改善及び収益性の高い特殊貨物の強化を進める
- 2017年4月の「ザ・アライアンス“THE Alliance”」立ち上げに向け、顧客ニーズに応える、より強力なネットワークの構築

		2015年度					2016年度			
		1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績	下期予想	通期予想
売上高（億円）		1,717	1,659	1,451	1,322	6,149	1,222	1,247	2,361	4,830
経常損益（億円）		41	▲ 10	▲ 74	▲ 57	▲ 100	▲ 123	▲ 87	▲ 150	▲ 360
運賃推移 08年1Q=100	北米往航	97	93	87	86	91	73	71	73	72
	欧州往航	49	51	43	43	47	40	47	50	47
積高（万TEU）	北米往航	24.3	24.8	21.0	19.7	89.8	23.3	26.6	48.0	97.8
	欧州往航	10.3	10.3	10.1	10.0	40.6	10.0	10.4	20.5	40.9
スペース（万TEU）	北米往航	24.3	26.2	25.8	24.5	100.9	26.5	27.7	53.5	107.7
	欧州往航	12.1	12.4	12.5	12.7	49.7	11.4	11.7	23.0	46.1
消席率（%）	北米往航	100%	95%	81%	80%	89%	88%	96%	90%	91%
	欧州往航	85%	83%	81%	79%	82%	88%	89%	89%	89%

B-2 部門別業績動向

不定期専用船 - 自動車船

 Value for our Next Century
- Action for Future -

2016年度上期実績

- 輸送台数：1,514千台（前年同期比6%減）
- 世界の完成車海上輸送需要：欧米向け輸送の緩やかな拡大もあり、全体量は堅調に推移したが、中近東、中南米、ロシア、アフリカなど資源国向けや、中国経済低迷を背景としたアジア向け貨物が軟調に推移
- 日本出し完成車輸送量：新興国向け輸送量減少も、欧州・北米向け等が堅調で、全体として漸減傾向に歯止め

2016年度3Q以降の取組み

- 完成車海上輸送需要は、太平洋・大西洋共に北米向けは引続き堅調に推移も、資源国・新興国向けの荷動き回復には時間を要する
- 短期傭船など、需要に即した運航船の船腹調整を実施
- 7,500台超自動車船15隻をはじめとする次世代大型船効果による競争力向上
- HIGH&HEAVY貨物(背高・重量貨物)増量の取組みの継続と収益拡大
- 新たな輸送需要に対応した新規ルート開設・取り込みによる事業基盤の拡大を進める

輸送台数 (千台)	2015年度					2016年度			
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績	下期予想	通期予想
往航	278	300	296	282	1,156	265	261	596	1,122
復航	63	70	77	37	247	47	50	92	189
三国間	290	267	271	233	1,060	289	283	598	1,170
欧州域内	176	161	171	177	685	170	149	314	633
合計	807	797	815	729	3,149	771	743	1,600	3,114
船隊規模（隻数）	98	102	101	102	102	100	97		

B-3 部門別業績動向

不定期専用船 - ドライバルク

 Value for our Next Century
- Action for Future -

2016年度上期実績

- 大型船 - 中国粗鋼生産量回復などにより市況は上昇に転じたものの、供給面の調整鈍化により上値の重い展開が続く
- 中小型船 - 歴史的市況低迷からは底打ちしたものの、船腹余剰の状態が継続
- 中小型船を始めとする不経済船の処分による船隊の縮小

2016年度3Q以降の取組み

- 歴史的な低水準の市況から緩やかな回復を見るものの余剰船腹の解消には時間を要する見込み
- 不経済船の処分等を継続し、より競争力のある船隊の構築を目指す
- 安定収益の確保と運航効率の改善に取り組み、市況の影響を受けにくい収益構造の強化

バルク市況	2015年度					2016年度			
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績	下期予想	通期予想
ケープ	\$5,800	\$12,500	\$8,000	\$2,700	\$7,250	\$6,700	\$8,000	\$12,000	\$9,700
パナマックス	\$5,200	\$7,600	\$4,500	\$3,000	\$5,100	\$4,900	\$5,800	\$7,500	\$6,400
ハンディマックス	\$6,700	\$8,800	\$5,700	\$3,800	\$6,250	\$5,800	\$7,000	\$6,000	\$6,200
スモールハンディ	\$5,100	\$6,300	\$4,700	\$3,400	\$4,900	\$4,800	\$5,800	\$5,500	\$5,400

B-4 部門別業績動向

不定期専用船 - LNG船・油槽船

 Value for our Next Century
- Action for Future -

2016年度上期実績

▶ LNG船

- 安定収益事業として中長期契約を基盤とした順調な稼動を継続

▶ 油槽船

- VLCC及びLPG船は、安定収益事業として中長期契約を基盤とし、順調な船腹稼動
- 中型船(アフラマックス及び石油製品船)は、船腹需給悪化により市況は低迷

2016年度3Q以降の取組み

▶ LNG船

- 足元のLNG取引は低調なるも、将来需要は継続して堅調
- 既確保契約(船隊合計49隻)を拡大し、2019年度57隻を目指す

▶ 油槽船

- VLCC及びLPG船は、引き続き順調な船腹稼動を見込む
- 新興国を中心に原油需要は引き続き堅調
- 冬季需要期を迎え船腹需要が高まる一方で、2016年度下期から新造船竣工による供給圧力で市況は昨年度に比べ上値の重い展開と予想

油槽船市況 (WS)	2015年度					2016年度			
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績	下期予想	通期予想
VLCC(中東/日本)	64 \$63,000	54 \$56,000	75 \$92,000	71 \$60,500	66 \$68,000	60 \$42,000	37 \$16,000	60 \$35,000	54 \$32,000
Aframax(南方/日本)	127 \$37,000	107 \$32,000	107 \$33,500	129 \$31,000	117 \$33,000	101 \$18,600	75 \$10,000	107 \$17,800	98 \$16,000
クリーン11万トン (中東/日本)	109 \$26,500	132 \$40,000	80 \$20,500	111 \$22,700	108 \$28,000	88 \$14,400	91 \$14,500	107 \$17,500	98 \$16,000

B-5 部門別業績動向

海洋資源開発 及び 重量物船

 Value for our Next Century
- Action for Future -

海洋資源開発

2016年度上期実績

- ▶ オフショア支援船
 - 原油価格低迷・海洋資源開発停滞により市況が低迷
- ▶ ドリルシップ
 - 長期契約による船腹の順調稼働により安定的収益を確保

2016年度3Q以降の取り組み

- ▶ オフショア支援船
 - 市況回復にはしばらく時間を要する見通し
 - 中長期契約の獲得とコスト削減による収益性確保に努める
 - 収益に影響を与える外貨建債務評価損益縮小に向けた対策を機会を捉え実施
- ▶ ドリルシップ
 - 引き続き船腹の順調な稼働による安定収益を計画

重量物船

2016年度上期実績

- 市況は弱含みで推移するも、船隊規模適正化により収支悪化抑制に一定の効果

2016年度3Q以降の取り組み

- 市況は引き続き厳しいと予想
- プロジェクト向け輸送への積極的取組、配船効率化、船舶経費削減による収益性改善への取組
- 抜本的な事業構造改革の検討

中期経営計画 見直し



中期経営計画

- ▶ 定期コンテナ船事業の統合に伴い、現行の中期経営計画を見直しの上、今年度中に公表する予定
- ▶ コンテナ船をはじめとする市況低迷に対応した追加対策につき、検討を進めており、詳細が決まり次第公表を行う

Value for our Next Century

- Action for Future -