

川崎汽船、2Q売上高は前期比878億円増 コンテナ船・不定期専用船の市況回復を見込む

2017年10月31日に行われた、川崎汽船株式会社2018年3月期第2四半期決算説明会の内容を書き起こしでお伝えします。

第2四半期決算概要

A-1 2017年度 第2四半期決算概要 第2四半期決算概要



連結 第2四半期決算概要				主な財務指標			
				(億円)			
2017年度				前年同期比		1Q公表比	
	1Q実績	2Q実績	1-3Q実績	上期 前年実績	今回 実績	上期 予想	今回 実績
売上高	2,871	2,916	5,789	4,912	1078	5,700	89
営業損益	39	26	62	▲264	327	100	▲38
経常損益	60	52	111	▲361	473	100	11
親会社株主に帰属する当期純利益	85	47	132	▲505	636	150	▲18
燃料費(※)	▲111.48	▲110.92	▲311.20	▲107.31	83.89	▲110.74	80.45
燃料費単価(※)	▲326	▲322	▲324	▲226	997	▲325	▲51

2016年度期末				2017年度2Q末		増減	
自己資本	2,195	2,320	125				
有利子負債	5,505	5,579	74				
DER	251%	241%	▲10%				
NET DER	160%	149%	▲12%				
自己資本比率	21%	22%	0%				

セグメント				前年同期比		1Q公表比	
	1Q実績	2Q実績	1-3Q実績	前年実績	今回 実績	上期 予想	今回 実績
コンテナ船	売上高 1,472	1,573	3,044	2,469	575	2,990	54
	経常損益 61	29	90	▲210	300	110	▲20
不定期専用船	売上高 1,264	1,245	2,509	2,177	331	2,480	29
	経常損益 4	26	27	▲98	126	15	12
海洋資源開発及び重量物船	売上高 49	14	62	95	▲32	60	2
	経常損益 ▲2	10	8	▲37	25	▲5	12
その他	売上高 89	86	174	170	3	170	4
	経常損益 10	9	20	9	11	15	5
調整額	売上高 -	-	-	-	-	-	-
	経常損益 ▲13	▲21	▲34	▲45	11	▲35	1
合計	売上高 2,871	2,916	5,789	4,912	1078	5,700	89
	経常損益 60	52	111	▲361	473	100	11

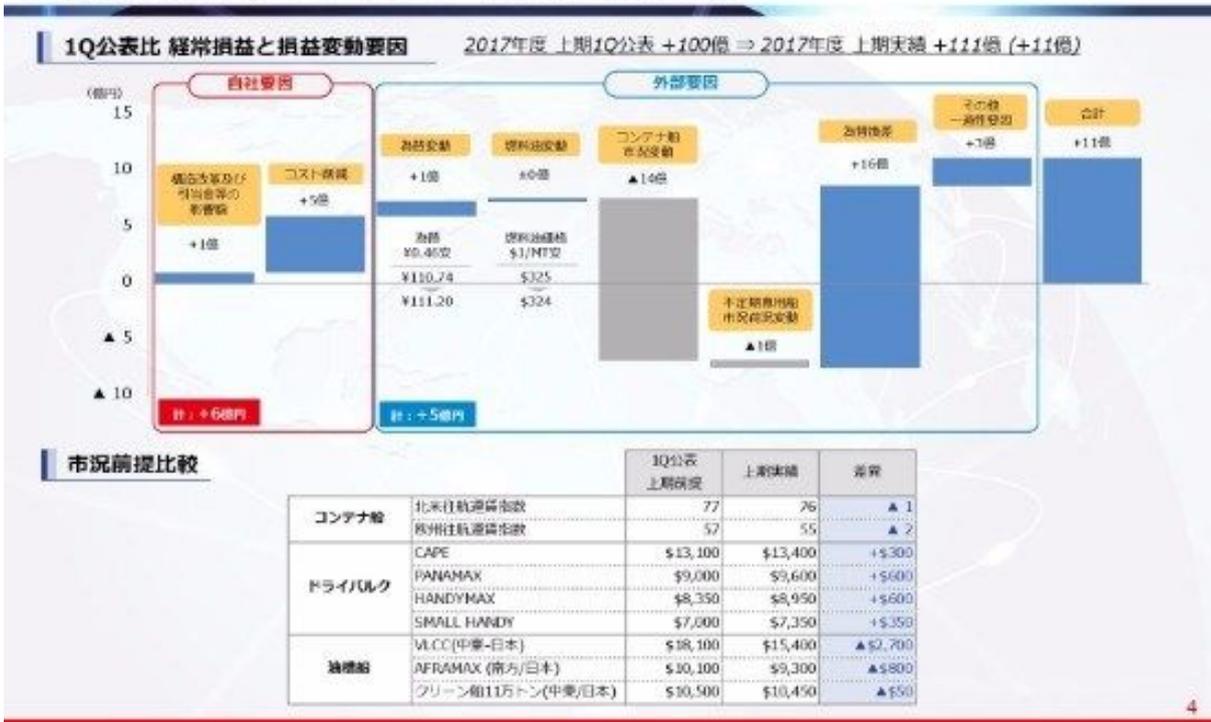
- ▶ コンテナ船事業**
欧米航路を中心に市況は底入れ/上半期で黒字を継続
- ▶ 不定期専用船事業**
油槽船市況は軟調に推移。ドライバルクは中国向けを中心とした輸送需要の拡大を背景に堅調に推移。自動車専用船は遠東向け荷量(引)と船体低減も、欧州向け・大西洋域内貨物の積み増しが堅調に推移。狼狽法資産損失引当金の戻し入れあり
- ▶ 海洋資源開発及び重量物船事業**
重量物船事業の売却を実施(7月)
オフショア支援船は市況が低迷。収益安定化に向けた事業構造改革を進める

村上英三氏：2017年度第2四半期決算概要であります。2017年度の上期の売上高は、前回第1四半期の公表並みの、5,789億円。営業損益は、コンテナ船の市況の影響、それから輸送船を主とする不定期専用船の市況の影響などがあり、38億円の悪化。経常損益は、前回第1四半期の公表時より、11億円上振れの111億円となりました。

親会社株主に帰属する当期純利益は、資産売却の時期など特利損の変動がありまして、前回第1四半期の公表時より18億円の悪化、132億円となりました。為替平均は111円20銭、燃料費は1トンあたり324ドルということでありまして。主要財務指標およびセグメント情報は、資料に記載のとおりでございます。当上半期では、すでに公表のとおり、重量物船事業の売却を実施しております。

上期業績変動のポイント [1Q公表比較]

A-2 2017年度 第2四半期決算概要 上期業績変動のポイント [1Q公表比較]



続きまして、2017年度上半期の、前回第1四半期公表比較での経常損益の変動のポイントであります。先ほど申しましたように、経常損益は11億円上振れの111億円となったわけですが、この11億円の内訳でございます。

自社要因（赤色の枠）として、6億円。これは、コスト積上げ等による自助努力効果によるものです。それから、外部要因（青色の枠）として5億円の改善。これは、コンテナ船市況は事業統合・集約等が発表され、プロセスが進む中の過渡期としまして、やはり若干メンバー間と申しますか、参画船社間のシェア争奪に向かった傾向があると考えております。

大型船竣工などによる影響もあり、想定を下回る14億円の悪化の影響となりましたが、不定期専用船の市況は全体として想定どおりです。上半期での為替換差益16億円などの影響を含めまして、外的要因は差し引き5億円の改善。最終的に111億円となり、11億円のの上振れとなりました。

通期業績予想

連結 2017年度上期及び通期業績予想

	2017年度					前期比		1Q公表比	
	1Q実績	2Q実績	上期実績	下期予想	通期予想	通期実績	増減額	公表通期	増減額
売上高	2,874	2,916	5,789	5,611	11,400	10,302	1,098	11,220	180
営業利益	39	24	62	68	130	▲ 460	590	230	▲ 100
経常利益	60	52	111	19	130	▲ 524	654	210	▲ 80
親会社株主に帰属する当期純利益	85	47	132	▲ 47	85	▲ 1,395	1,480	210	▲ 125
為替レート(¥/¢)	¥111.48	¥110.92	¥111.20	¥110	¥111	¥108.76	¥2.07	¥110.37	¥0.46
燃料油価格(\$)	\$326	¥322	\$324	\$326	\$325	\$265	\$60	\$322	\$3

▶ 2017年度に見込んでいた一部特別損益の2018年度への後倒れにより、当期純利益予想を修正

変動影響（下期）

為替レート 1円変動 ▶ ±2億円 燃料油価格 10ドル変動 ▶ ±2億円

配当（2017年度）

中間配当 - 無配
 期末配当予想 - 無配

財務体質の改善を喫撃の課題と捉え、適格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。

2017年度の通期予想でございます。それぞれ前回の第1四半期公表比較で、売上高は微増の1兆1,400億円。営業損益は100億円悪化の130億円。経常損益は80億円悪化の130億円。当期純利益につきましては、125億円悪化の85億円を見込んでおります。下期の為替レートは、1円変動については、プラスマイナス2億円。燃料油価格については、10ドル変動で、影響額はプラスマイナス2億円。これ（変動影響）は下期ということなので、6ヶ月でございます。当期純利益につきましては、当期に見込んでいた資産売却などの特利損の一部が、来年度に後ろ倒れする影響も含んだ業績予想として、修正をしております。配当は資料に記載のとおり、前回に発表いたしました。当2017年度は無配とさせていただきます。

セグメント別 通期業績予想

A-4 2017年度 第2四半期決算概要 セグメント別 通期業績予想



連結 2017年度上期及び通期業績予想

(億円)

セグメント	2017年度					前期比		1Q公表比	
	1Q実績	2Q実績	上期実績	下期予想	通期予想	通期実績	増減額	公表通期	増減額
コンテナ船	売上高	1,472	1,573	3,044	2,896	5,940		5,190	750
	経常損益	61	29	90	0	90	▲ 315	405	▲ 100
不定期専用船	売上高	1,264	1,245	2,509	2,511	5,020		4,565	455
	経常損益	4	24	27	43	70	▲ 95	165	75
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	49	14	62	18	80		194	▲ 114
	経常損益	▲ 2	10	8	▲ 4	4	▲ 51	55	▲ 15
その他	売上高	89	84	174	186	360		353	7
	経常損益	10	9	20	9	29	25	4	25
調整額	売上高	-	-	-	-	-		-	-
	経常損益	▲ 13	▲ 21	▲ 34	▲ 29	▲ 63	▲ 88	25	▲ 65
合計	売上高	2,874	2,916	5,789	5,611	11,400		10,302	1,098
	経常損益	60	52	111	19	130	▲ 524	654	210

▶ コンテナ船事業

コンテナ船市況は上値の重い展開を予想。今年度中のONE社設立関連費用約40億円を繰り込む

▶ 不定期専用船事業

油槽船市況は秋頃に推移するも、ドライバルク市況は回復基調を見込む

自動車専用船は、韓国向け荷量は引き続き低調に推移するものの、欧州/北米向け・大西洋域内貨物積み取りは堅調に推移するものとする

▶ 海洋資源開発事業

オフショア支援船事業において、引き続き収益安定化に向けた事業構造改革を進める

6

2017年度セグメント別通期業績予想でございます。主なセグメント別の通期経常損益予想です。コンテナ船セグメントは、コンテナの合併会社ONEの設立関連費用約40億円を含め、前回第1四半期公表比で100億円悪化の90億円。それから不定期専用船セグメントは、前回第1四半期の公表値から5億円悪化の70億円。海洋資源開発および重量物船セグメントは、公表比19億円改善の4億円を見込んでおります。

通期業績変動のポイント [前期比較]

A-5 2017年度 第2四半期決算概要 通期業績変動のポイント [前期比較]



続きまして、2017年度通期業績予想の、前年同期比の変動のポイントであります。ポイントは資料に記載のとおりであります。自社要因（赤色の枠）といたしまして453億円の改善。それから、外部要因（青色の枠）としまして201億円の改善。合計654億円の改善を見込んでおります。

まず前の決算期までに実施いたしました、構造改革および損失引当金等の影響額の251億円。また、コスト削減の積上げが202億円。合計で453億円の自社要因に加えまして、コンテナ船・不定期専用船を合わせた市況の回復影響が、208億円ございます。

それから、燃料油の単価は上げ傾向にあります。52億円の悪化要因でございますが、為替換差影響で68億円の改善。これらを合計した外部要因としまして、201億円の改善。こういうこととあります。

通期業績変動のポイント [1Q公表比較]

A-6 2017年度 第2四半期決算概要
 通期業績変動のポイント [1Q公表比較]



1Q公表比 経常損益と損益変動要因 2017年度通期 1Q公表 +210億 ⇒ 2017年度通期 最新予想 +130億(▲80億)



市況前提比較

		1Q公表			2017年度			通期差額 前年比
		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	77	82	80	76	77	76	▲4
	欧州往航運賃指数	57	58	57	55	55	55	▲2
ドライバルク	CAPE	\$13,100	\$16,000	\$14,550	\$13,400	\$16,000	\$14,700	+5150
	PANAMAX	\$9,600	\$11,000	\$10,000	\$9,600	\$12,000	\$10,800	+1800
	HANDYMAX	\$8,350	\$9,000	\$8,700	\$8,950	\$10,000	\$9,500	+5800
	SMALL HANDY	\$7,600	\$7,000	\$7,000	\$7,350	\$7,750	\$7,550	+5550
油輪船	VLCC(中東/日本)	\$18,100	\$33,000	\$25,600	\$15,400	\$21,000	\$18,200	▲57,400
	AFRAMAX(西ア/日本)	\$10,100	\$18,000	\$14,300	\$9,300	\$10,000	\$9,650	▲4,450
	フライング11万吨(中東/日本)	\$10,500	\$18,000	\$14,300	\$10,450	\$12,000	\$11,200	▲3,300

2017年度通期業績予想の、前回第1四半期公表比較のポイントであります。自社要因（赤色の枠）としまして12億円の改善。これは、コストセーブの積上げの部分であります。それから外部要因（青色の枠）が、合計92億円の悪化。合計で80億円の悪化を見込んでおります。

外部要因では、コンテナ船で統合・集約の過程において、シェアへの各社懸念・大型船の竣工などにより、2017年度下期の運賃想定を上期並みとしたことによる影響額が、76億円の悪化要因。供給過剰が継続する輸送船を中心とした不定期専用船の市況変動影響が、20億円の悪化要因。合計で、92億円の悪化要因となっております。

構造改革及び引当金等による収支影響額・コスト削減進捗

2015・16年度に行った構造改革
及び引当金等による2017年度収支影響額

	期首前戻	通期見込	増減 前戻比
不定期専用船事業	118	119	+1
コンテナ船事業	203	202	▲1
海洋資源開発及び重運物船	22	23	+1
合計	343	344	+1

コスト削減実績 (対期首目標比)

		期首目標	1Q実績	2Q実績	上期実績	下期見込	通期見込	期首 目標比	達成率
コンテナ船	航路合理化	145	32	47	80	70	150	+5	103%
	運航経費削減								
	コスト削減								
	収益改善								
不定期専用船・その他	47	14	13	26	26	53	+6	112%	
合計	192	46	60	106	96	202	+10	105%	

構造改革および引当金等の収支影響・コスト削減進捗です。これはもう、資料に記載のとおりでございます。構造改革および引当金は、ほぼ期初の見込みどおり、344億円となる予定であります。コスト削減につきましては若干積み増しまして、202億円の見込みとなっております。

中期経営計画 進捗状況 [2017年度上期]

事業ポートフォリオ戦略転換

- 重慶船舶空港空港実証実験(2017年7月)
- コーナサ 動力系用FPSO事業計画基本合意(2017年7月)
- マレーシア・テナガシバ発電用石炭COAなど安定収益事業拡充に取り組む
- コンテナ船事業統合の完了に向けて稼働済み
- 豊州イクシスプロジェクト向けLNG船2隻：4Qに竣工予定

【安定収益型事業 拡充状況】

2016年度	2017年度見込み
資産規模 5,000億円	資産規模 5,000億円
経常損益 250億円	経常損益 270億円

経営管理高度化と機能別戦略強化

- 経営管理高度化
 - 事業リスクリターン管理を軸とした経営管理高度の概要公表とともに、2017年度下期より順次運用開始【後述説明ご参照】
- CRM(カスタマー・リレーションシップ・マネジメント)強化
 - 国内外グループを含め、顧客基盤強化へ取り組み中
- 技術革新・ビジネスモデル変革
 - ✓ 最適運航支援システム「K-IMS」搭載決定(2017年9月)
 - ✓ 日本初のLNG燃料フェリー就航へ共同検討(2017年9月)

ESGの取組み

- 次世代環境フラッグシップ・シップ・オブ・ザ・イヤー2016受賞
 - 当社7,500トン積自動車専用船「DRIVE GREEN HIGHWAY」が日本船舶海洋工学会主催の顕彰賞を受賞
- SRI投資関連 構成銘柄選定
 - 「FTSE4Good Global Index」構成銘柄選定(15年連続)
 - 「MSCI 日本株女性活躍指数」構成銘柄選定
 - 「ETHIBEL EXCELLENCE 投資ユニバース」紹介企業継続選定
 - 「Dow Jones Sustainability Asia Pacific Index」構成銘柄選定(7年連続)
- CDP「気候変動 Aリスト」に選定(2017年10月、2年連続)

2017年度上期までの、主な中期経営計画の進捗状況でございます。

まず、2017年度の安定収益型事業拡充の見込みにつきましては、現段階で安定収益型事業に投入している期末資産の規模は、2016年並みの5,000億円です。経常損益では、安定収益型事業の効率化コスト削減による改善と、新規契約の積み上げなどにより、2016年度比20億円の積み増しの270億円を見込んでおります。

今後もここに挙げたように、引き続きこつこつと安定収益型事業を積上げていく。こういうことに、注力していきたいと思っております。また、こちらの資料の左下にありますように、経営管理高度化につきましては、今年度下期より順次運用を開始する計画です。

機能別戦略強化の中で、CRM（カスタマー・リレーションシップ・マネジメント）では、顧客の基盤強化へ向けたグループ全体での取り組みを、一つひとつスタートさせております。

技術革新・ビジネスモデル変革では、川崎重工業株式会社との共同開発の最適運航支援システム「K-IMS」を搭載して、より効率のいい省エネ最適運航を実施してまいります。それから、川崎近海汽船株式会社との日本初のLNG燃料フェリーの共同開発検討などは、着実にその取り組みを進めております。