

2023年度第1四半期 決算説明会資料

2023年8月2日

 **K** **LINE**
川崎汽船株式会社

目次

■ A. 2023年度第1四半期決算概要

- A-1 : 2023年度第1四半期業績
- A-2 : セグメント別第1四半期業績

■ B. 2023年度通期業績予想と取組み

- B-1 : 2023年度通期業績予想及び変動要素
- B-2 : セグメント別通期業績予想
- B-3 : 自営事業のポイント（前年通期実績比）

■ C. 中期経営計画の状況・進捗

- C-1 : 事業環境の変化
- C-2 : 【資本政策】資本政策の進捗と企業価値向上に向けて
- C-3 : 【資本政策】株主還元政策

■ Appendix. インデックス等指標一覧

（市況・積高実績/前提、エクスポージャー比率）



A. 2023年度 第1四半期決算概要

A-1 : 2023年度第1四半期業績

■ 連結 第1四半期決算概要

(億円)

売上高及び段階損益	2023年度	前年同期比	
	1Q 実績	1Q 前年実績	増減額
売上高	2,222	2,284	△ 62
営業損益	196	188	7
経常損益	491	2,673	△ 2,182
親会社株主に帰属する 四半期純損益	385	2,666	△ 2,280
為替レート(/\$)	¥135.81	¥126.49	¥9.32
燃料油価格(/MT)	\$609	\$821	△\$212

■ 主な変動要素（前年同期比）

- ▶ 輸送需要の減退によるドライバルク市況の軟化などがあったものの、自動車船事業での輸送台数の増加により、営業利益が増加
- ▶ 持分法適用関連会社OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD.（ONE社）が運営するコンテナ船事業において、市況は徐々に巡航速度に戻る過程にあり、経常利益、当期純利益が減少

■ 主な財務指標

(億円)

指標	2023年度1Q末	2022年度末	増減額
自己資本	15,701	15,153	548
有利子負債	3,588	3,516	72
DER	23%	23%	-
自己資本比率	74%	74%	-

A-2 : セグメント別第1四半期業績


■ セグメント別 第1四半期業績

(億円)

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2023年度	前年同期比	
	1Q 実績	1Q 前年実績	増減額
ドライバルク	725	846	△ 120
	15	145	△ 130
エネルギー資源	236	247	△ 11
	24	56	△ 31
製品物流	1,231	1,157	73
	459	2,486	△ 2,027
うち、コンテナ船事業	102	118	△ 16
	255	2,382	△ 2,127
その他	28	34	△ 5
	7	1	6
本部・調整	-	-	-
	△ 16	△ 16	-
合計	2,222	2,284	△ 62
	491	2,673	△ 2,182

■ セグメント別 主な変動ポイント（前年同期比）

- ▶ **ドライバルク**
 - ・ 大型船市況は、中国の経済回復への期待感を背景に、一時的に回復基調となったが、中国国内での実需回復の遅れに伴う滞船緩和が進んだことで船腹需給バランスが緩み、軟調に推移
 - ・ 中・小型船市況は、需要地での在庫高を背景とした欧州向け石炭・鋼材輸送の減少、中国向け穀物の輸送需要の減退などにより、軟調に推移
- ▶ **エネルギー資源**
 - ・ LNG船、電力炭船、VLCC（大型原油船）及びLPG船において、中長期契約のもとで順調に稼働し、安定収益を確保
 - ・ 一方で、一過性の収益の剥落など、複数のマイナス要因の累積により、前年同期比で収支悪化
- ▶ **製品物流**
 - ・ 自動車船事業では、半導体及び自動車部品の供給不足を背景とした生産・出荷への影響が漸減するなかで、回復基調が継続
 - ・ また、運賃修復及び運航効率の改善に継続的に取り組む
 - ・ ONE社業績は、混乱していたサプライチェーンの正常化に加え、輸送需要が低迷したことにより短期運賃市況が下落した結果、軟調に推移



B. 2023年度 通期業績予想と取組み

B-1 : 2023年度通期業績予想及び変動要素

■ 連結 通期業績予想

(億円)

売上高及び段階損益	2023年度					2022年度		前年同期比		2023/5/8公表比	
	1Q実績	2Q予想	上期予想	下期予想	通期予想	下期実績	通期実績	上期増減額	通期増減額	通期予想	通期増減額
売上高	2,222	2,288	4,510	4,490	9,000	4,596	9,426	△ 318	△ 426	8,700	300
営業損益	196	239	435	455	890	258	788	△ 94	102	850	40
経常損益	491	209	700	650	1,350	1,232	6,908	△ 4,975	△ 5,558	1,300	50
親会社株主に帰属する当期純損益	385	165	550	650	1,200	1,293	6,949	△ 5,104	△ 5,749	1,200	-
為替レート(/\$)	¥135.81	¥138.33	¥137.07	¥135.00	¥136.04	¥138.57	¥135.07	¥5.51	¥0.97	¥125.29	¥10.75
燃料油価格(/MT)	\$609	\$602	\$605	\$622	\$613	\$688	\$769	△\$245	△\$156	\$679	△\$66

■ 通期業績 主な変動ポイント (前年同期比)

- ▶ 営業利益は、ドライバルク市況の軟化による影響などがあるものの、自動車船事業が堅調に推移する予想により2022年度比102億円の改善を見込む
- ▶ 経常利益は、2022年度比でコンテナ船市況は徐々に巡航速度に戻る過程にあり、1,350億円を見込む

■ 前提

- ▶ 為替レート ¥136.04/\$ (期中平均レート)
- ▶ 燃料油価格 \$613/MT
- ▶ 市況前提 Appendixご参照

■ 変動影響(2Q~4Q 9か月間)

- ▶ 為替レート変動 1円変動 ±12億円
- ▶ 燃料油価格変動 10ドル変動 ±0.6億円

*ONE社持分法損益に係る為替変動を含む

■ 還元

配 当 : 年間配当金は、1株当たり120円の基礎配当に追加配当金80円を加え、200円/株を予定

追加還元 : 2023年5月8日に公表した、2023年度の最低500億円の追加還元については、その規模に鑑み全額を自己株式取得の方法によることが望ましいと判断し、株式取得価額の総額600億円(上限)及び取得する株式の総数11,676,000株(上限)として自己株式取得を実施

→詳細 : P13 株主還元政策

B-2 : セグメント別通期業績予想

■ 連結 通期業績予想

(億円)

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2023年度					前年同期比		2023/5/8公表比	
	1Q 実績	2Q 予想	上期 予想	下期 予想	通期 予想	通期 実績	通期 増減額	通期 予想	通期 増減額
ドライバルク	725	705	1,430	1,220	2,650	3,122	△ 472	2,570	80
	15	15	30	60	90	191	△ 101	120	△ 30
エネルギー資源	236	234	470	480	950	1,002	△ 52	890	60
	24	11	35	45	80	90	△ 10	80	-
製品物流	1,231	1,329	2,560	2,740	5,300	5,197	103	5,140	160
	459	206	665	585	1,250	6,699	△ 5,449	1,180	70
うち、コンテナ船事業	102	143	245	275	520	493	27	510	10
	255	30	285	205	490	6,088	△ 5,598	500	△ 10
その他	28	22	50	50	100	103	△ 3	100	-
	7	3	10	0	10	8	2	0	10
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 16	△ 24	△ 40	△ 40	△ 80	△ 80	-	△ 80	-
合計	2,222	2,288	4,510	4,490	9,000	9,426	△ 426	8,700	300
	491	209	700	650	1,350	6,908	△ 5,558	1,300	50

■ セグメント別 主な変動ポイント (前年同期比)

▶ ドライバルク

- 足元の市況は軟調に推移しているが、ロシア・ウクライナ情勢の長期化や限定的な新造船竣工を背景とした船舶需給の引き締めにより、期末にかけて改善を見込む

▶ エネルギー資源

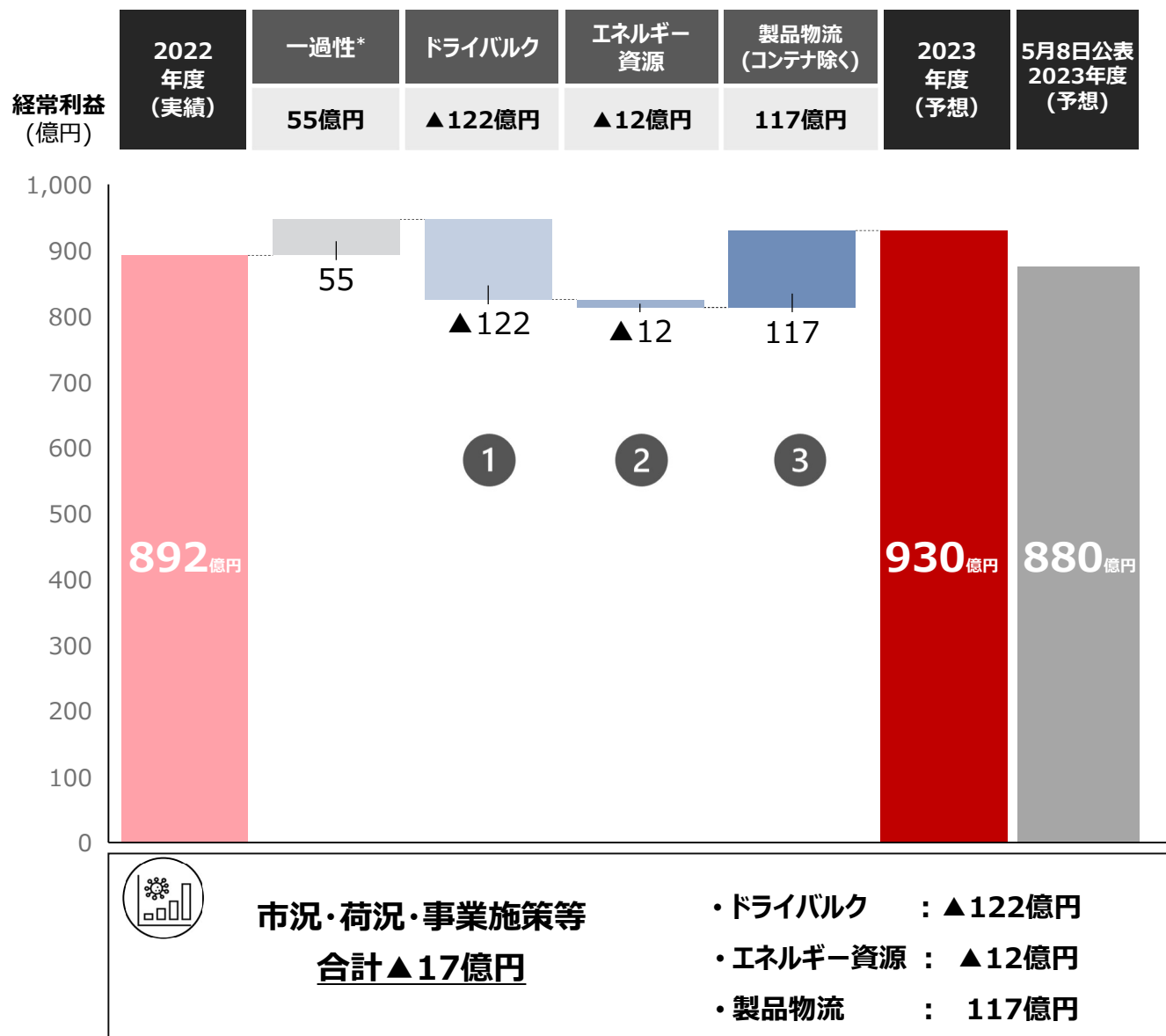
- LNG船、電力炭船、VLCC（大型原油船）及びLPG船において、中長期契約のもとで安定収益を確保する見込み

▶ 製品物流

- 自動車船事業では、経済活動が正常化に向かうなかで、半導体や部品供給の改善に伴い、生産・出荷の回復基調継続を見込む
- 引き続き、船隊適正化や運航・配船効率向上に取り組む

- コンテナ船事業では欧米消費国での過剰在庫により輸送需要の回復に時間を要しているが、下期には底を打つ見込み。ONE社では需給動向に合わせた機動的な対応を引き続き実施

B-3 : 自営事業のポイント (前年通期実績比)



1 ドライバルク

- 昨年度と比べ、足元はドライバルク市況の軟化による影響があるものの、運航効率改善やコスト削減等の収支改善策に取り組む
- 中長期契約の継続・上積みによる安定収益を確保
- 環境対応ニーズが強まるなか、事業基盤と高い輸送品質を生かした営業活動を積極的に行い、中長期契約の上積みによる安定収益拡充と適切なリスクコントロールを実施

2 エネルギー資源

- 中長期契約により安定収益を確保

3 製品物流 (コンテナ船を除く)

自動車船

- 運賃修復による収益性の改善
- 船隊適正化及び運航・配船効率向上の継続的取組み
- 世界自動車販売市場は、地政学的リスク及び世界経済のリセッションリスクは残るものの、経済活動が正常化に向かうなかで、半導体や部品供給の改善に伴い、前年度比での生産・出荷の回復基調が継続する見通し

近海・内航・港湾・物流

- 近海・内航事業では、市況は低調な推移が見込まれるため、適切な市況エクスポージャーの管理を継続するとともに、運航効率の改善やコスト削減に取り組む
- グループ内事業とのシナジー創出に向けた、知見と経験を生かしたグループ会社協業によるビジネスの促進

*一過性要因:主に為替影響
 *2023年度より一般管理費等の配賦方法を一部変更しており、比較対象となる2022年度実績の数値も変更後の方法により作成

C. 中期経営計画の状況・進捗

C-1 : 事業環境の変化

経済デカップリングや世界経済の下押し懸念継続、
各国のエネルギー政策動向など引き続き不透明な事業環境は継続

外部環境



🌐 経済デカップリング

- 米中対立や、ロシア・ウクライナ、東アジア情勢などによる経済の分断
- 地政学的リスクの継続

⚖️ 世界経済

- 高金利政策継続による世界経済の停滞
- 欧米景況感、消費マインドの動向
- 中国経済回復の遅れ

♻️ エネルギー政策

- 再生可能エネルギー、原子力、化石燃料などといったエネルギーミックスについての、**各国の流動的なエネルギー政策**
- 大型外航船への新たなCO₂排出規制に関する条約の適用

想定される リスク・機会



- 貿易への影響懸念
- 資源供給への影響懸念

- 調達コストの上昇などによる実体経済の減速と購買力の動向
- 世界的なインフレ圧力の継続

- エネルギー価格高騰
- 新たなエネルギー資源の将来的な輸送需要
- 既存船への出力制限や燃費改善のため減速や付帯設備の追加の必要性などにより、環境対応船のメリット拡大
- EU-ETS*導入対象産業拡大の影響

中計に 基づいた 対応








- 長期経営ビジョンに基づき、自社・社会の低炭素・脱炭素化を事業機会として捉え、成長を実現
- ポートフォリオ戦略による各事業の特性に応じた資源配分によって収益力を強化
- 顧客とともに「事業環境の変化」、「エネルギーミックス転換期」に対応
- グローバル社会のインフラを支える海運会社として、安全・品質管理体制の強化

* EU-ETS : EU排出量取引制度

C-2【資本政策】：資本政策の進捗と企業価値向上に向けて

中計「資本政策」に掲げる重点項目を着実に実行することで、企業価値の更なる向上を促進

 <p>稼ぐ力の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> 中計で定めた「事業戦略」に基づく資本コストを満たした利益成長 「成長を牽引する役割」を担う事業*を中核として収益性を高め、中計期間における経常利益目標1,400億円の安定的かつ前倒しでの達成を視野に入れて取り組む 	<p>営業CF 1.2兆円*</p>	 <p>経営管理の 更なる高度化の推進</p>
 <p>投資計画 (成長投資の促進)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 企業価値向上に必要な投資は、投資規律を緩めずに促進 「成長を牽引する役割」を担う事業*へ投資の8割を配分 事業・機能戦略に基づいて環境投資を強化することで「低炭素・脱炭素化を機会とした成長」を実現 	<p>投資CF 6,300億円*</p>	<ul style="list-style-type: none"> 資本コストとキャッシュフローを意識した経営管理として事業別責任会計による新たな事業別KPIを導入し事業価値向上への施策を強化(ROIC、WACC、EVA等) 事業ポートフォリオ経営及びキャッシュフローを重視した経営を強化
 <p>株主還元政策</p>	<ul style="list-style-type: none"> 資本効率の改善を念頭に、積極的かつ機動的な株主還元政策として、 公表済みの基礎配当(120円/株)及び追加配当(80円/株)により、年間配当200円/株に加え、600億円を上限とした自己株式取得を決定 	<p>株主還元 5,000 億円~*</p>	
 <p>企業価値向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> 資本効率の改善と稼ぐ力の強化によりROE10%以上を持続的に達成 IR活動の強化により、ステークホルダーとの対話を促進し、成長戦略の市場へ向けて更なる浸透を図る(事業説明会等の積極開催) 	<p>PBR 1.0倍以上 を目指す</p>	<p>FY26目標 ROIC 6.0~7.0%</p>

中期経営計画に基づき、「稼ぐ力」の強化を進め最適資本構成とキャッシュアロケーションを意識し
資本効率と財務健全性を維持し更なる企業価値の向上に努める

C-3【資本政策】：株主還元政策

23年5月公表の株主還元政策に基づいた中計期間の還元総額5,000億円～について、株主価値向上のための適切な配当と機動的な自己株式取得を積極的に実施

■ 配当

公表済

2023年度 年間配当200円/株

- ▶ 基礎配当120円/株と追加配当80円/株を計画
- ▶ 中間配当100円/株、期末配当100円/株を予定

■ 自己株式取得

New!

600億円、11,676,000株を上限とする自己株式取得を決定

- ▶ 取得方法：自己株式立会外買付取引（ToSTNeT-3）及び株式会社東京証券取引所における市場買付けを予定
- ▶ 取得期間：2023年8月3日から2023年10月31日まで
- ▶ 今回取得する自己株式については、原則として消却を予定

← 実績 → 計画 →

	FY21	FY22	FY23	FY24	FY25	FY26
1株当たり株式への配当及び追加還元	中計公表時以上に実施		年間配当：200円/株 (基礎配当120円+追加配当80円) 自己株式取得：～600億円(上限)			
		自己株式取得 900億円	追加還元 1,100億円～			
		追加配当 300円/株	自己株式取得 ～600億円(上限) ← 引き続き足元から500億円～の機動的な還元を予定 →			
	追加配当 100円/株	追加配当 100円/株	追加配当 80円/株			
基礎配当	基礎配当 100円/株	基礎配当 100円/株	基礎配当 120円/株	基礎配当 120円/株	基礎配当 120円/株	基礎配当 120円/株
還元総額			～600億円 (上限)	引き続き足元から500億円～ の機動的な還元を予定		
			200億円 (追加配当80円/株)			
			300億円 (基礎配当120円/株)	900億円 (300億円/年) (基礎配当120円/株)		
還元総額	500億円	2,000億円	2,500億円～			

引き続き中計期間において業績動向を見極め、最適資本構成を常に意識し企業価値向上に必要な投資及び財務健全性を確保の上、適正資本を超える部分についてはキャッシュフローを踏まえて積極的に自己株式取得を含めた株主還元を検討

*自己株式取得の詳細は、2023年8月2日公表の適時開示「自己株式取得及び自己株式立会外買付取引（ToSTNeT-3）による自己株式の買付けに係る事項の決定に関するお知らせ」を参照
*配当金額は株式分割後(2022年10月1日に実施)

| Appendix

市況実績・前提/エクスポージャー比率

■ ドライバルク市況実績・前提

ドライバルク市況	2022年度					2023年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
CAPE	\$21,600	\$13,700	\$14,900	\$9,150	\$14,750	\$15,550	\$16,000	\$20,000	\$10,000	\$15,400
PANAMAX	\$25,300	\$15,850	\$14,700	\$10,000	\$16,350	\$10,900	\$12,000	\$15,000	\$13,000	\$12,750
HANDYMAX	\$28,900	\$19,750	\$14,850	\$10,150	\$18,300	\$10,750	\$11,000	\$13,000	\$11,000	\$11,450
SMALL HANDY	\$27,550	\$18,700	\$15,050	\$9,700	\$17,650	\$10,400	\$11,000	\$11,500	\$9,500	\$10,600

■ 油槽船市況実績・前提

油槽船市況 (WS)	2022年度					2023年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
VLCC (中東/日本)	46 △\$3,250	71 \$32,250	95 \$66,200	65 \$50,350	69 \$36,400	59 \$43,450	55 \$32,000	55 \$32,000	55 \$32,000	56 \$34,850
AFRAMAX (南方/日本)	167 \$18,000	214 \$35,500	254 \$55,000	206 \$57,650	210 \$41,550	159 \$42,650	115 \$26,000	166 \$40,000	166 \$40,000	152 \$37,150

■ 期末運航隻数規模

船型	2021年度末	2022年度末	2023年度 6月末
CAPE	88	85	84
中・小型船	80	87	82
チップ船	6	7	7
合計	174	179	173
VLCC	6	6	6
LPG船	4	4	5
他油槽船	5	2	2
電力炭船	31	28	28
LNG船	43	44	44
合計	89	84	85

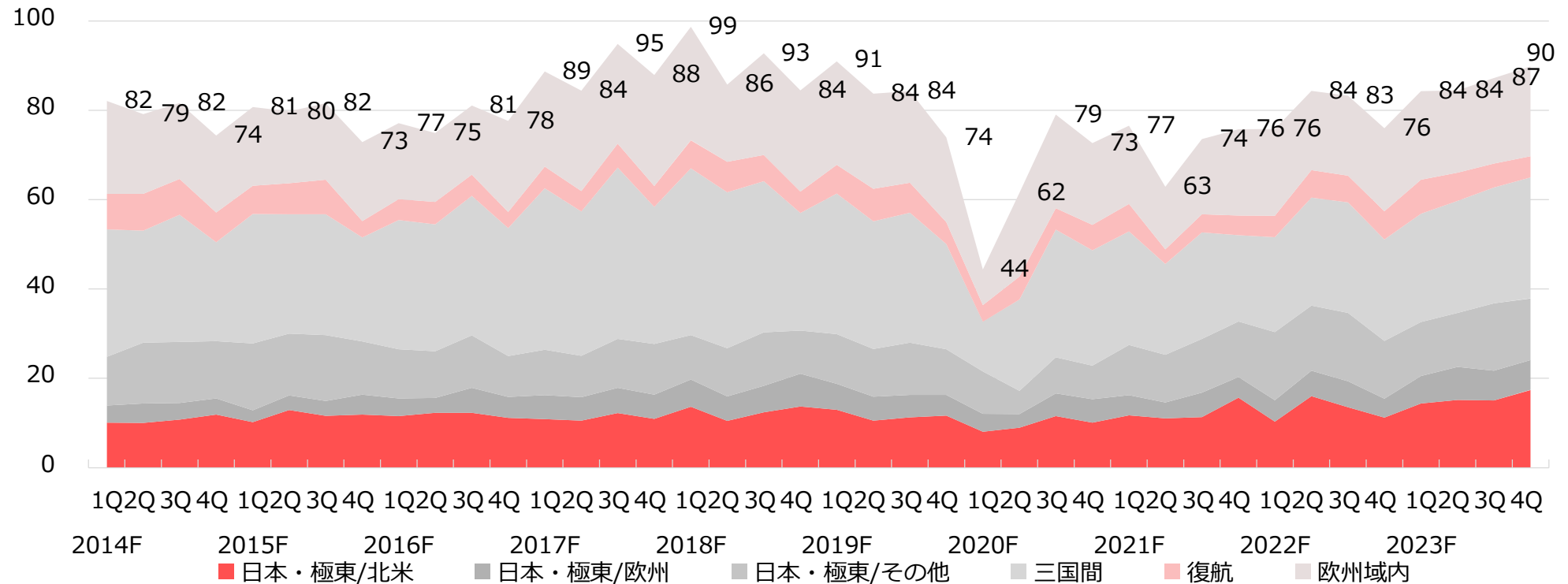
■ 2023年度：運航規模におけるエクスポージャー率

船型	エクスポージャー率
CAPE	22%
中・小型船	16%
チップ船	0%
VLCC	0%
LPG船	0%
電力炭船	3%

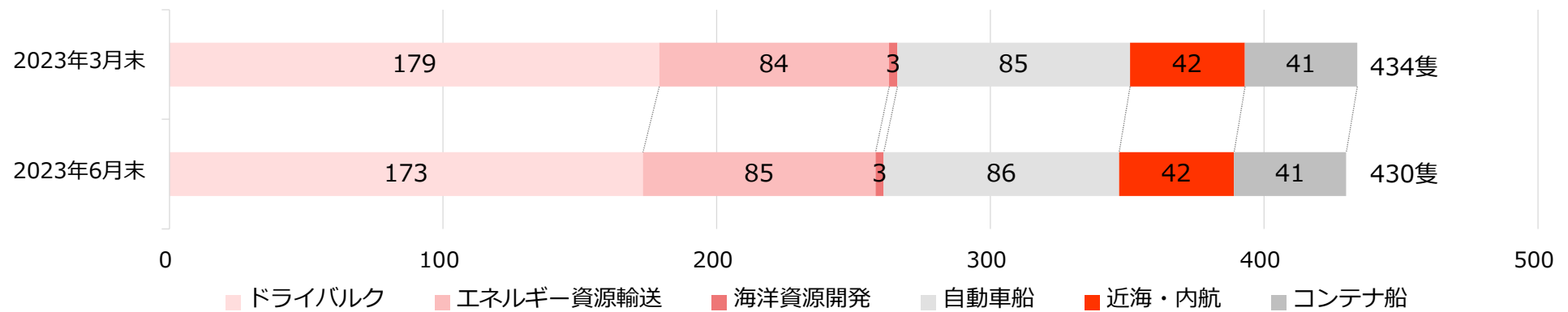
自動車船航路別積高実績・前提

輸送台数 (千台)	2022年度					2023年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
往航	303	362	346	283	1,295	326	346	368	379	1,419
復航	48	62	60	63	232	76	64	54	48	241
三国間	212	242	248	227	929	242	250	260	271	1,023
欧州域内	195	177	179	186	737	198	184	191	201	775
合計	758	843	832	760	3,193	842	845	872	898	3,457
船隊規模 (隻数)	87	87	86	86	86	87	87	86	86	86

(10,000 Units)



グループ船隊構成



船種	2023年6月末						2023年3月末	
	所有船		傭船		合計		合計	
	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン
ドライバルク	49	5,939,127	124	16,293,470	173	22,232,597	179	22,629,402
電力炭船	9	791,501	19	1,704,526	28	2,496,027	28	2,508,293
LNG船	43	3,590,640	1	77,163	44	3,667,803	44	3,667,803
油槽船	10	1,926,320	3	410,808	13	2,337,128	12	2,280,625
海洋掘削船	1	-	0	-	1	-	1	-
FPSO	1	-	0	-	1	-	1	-
LNG燃料供給船	1	2,431	0	-	1	2,431	1	2,431
自動車船	32	456,088	54	975,766	86	1,431,854	85	1,413,796
近海・内航	24	206,881	18	152,997	42	359,878	42	405,678
コンテナ船	11	849,856	30	2,970,195	41	3,820,051	41	3,820,051
合計	181	13,762,844	249	22,584,925	430	36,347,769	434	36,728,079

* 所有船の隻数は共有船を含み、重量トン数は共有船の当該船舶における他社持分を含む

* 基幹船隊に加え、期末時点の短期・スポット傭船を含んだ隻数

グループ運航船舶/新造船竣工予定

■ グループ運航船舶

セグメント	事業部門・船種	2023年3月末	2023年6月末
ドライバルク	CAPE	80	79
	OVER PANAMAX	5	5
	PANAMAX	43	47
	HANDYMAX	39	31
	SMALL HANDY	5	4
	CHIP	7	7
	セグメント合計		179
エネルギー資源	原油タンカー/VLCC	6	6
	原油タンカー/AFRAMAX	2	2
	油槽船		
	ケミカル船	0	0
	LPG船	4	5
	合計	12	13
	LNG船	44	44
	電力炭船	28	28
	海洋掘削船	1	1
	FPSO	1	1
	LNG燃料供給船	1	1
セグメント合計		87	88
製品物流	7,000台型	17	17
	6,000台型	39	40
	5,000台型	10	10
	自動車船		
	4,000台型	4	4
	3,000台型	6	6
	2,000台型	4	4
	2,000台型未満	5	5
	合計	85	86
	14,000TEU	12	12
	8,000TEU以上	13	13
	5,500TEU以上	4	4
	コンテナ船		
	4,200TEU以上	7	7
	1,700TEU以上	5	5
1,200TEU以上	0	0	
合計	41	41	
近海・内航船	42	42	
セグメント合計		168	169
総合計		434	430

■ 新造船竣工予定（年度別）

竣工隻数	2023	2024	2025
CAPE	2	2	
OVER PANAMAX	1		
PANAMAX		1	
HANDYMAX	1	1	
LPG船			
LNG船	1		6
FPSO	1		
液化CO ₂ 船		2	
自動車船(7,000台型)	1	4	5
近海・内航船	2	2	
合計	9	12	11

【免責事項】

本資料は投資判断の参考となる情報提供のみを目的とし、当社株式の購入や売却等を勧誘するものではありません。投資に関する決定は、投資家ご自身の判断において行われるようお願いいたします。

【見通しに関する注意事項】

本資料には将来についての予想や見通しが含まれておりますが、これらは当社が現時点で入手可能な情報に基づいており、経済動向、海運業界需給、燃料価格、為替相場等の動向により変動することをご了承下さい。

