

2019年3月期第2四半期決算説明資料

2018年11月14日(水)



川崎近海汽船株式会社

- I . 2019年 3月期 第2四半期決算概要
- II . 2019年 3月期 通期業績見込み
- III . 船隊整備
- IV . 宮古/室蘭 ダイヤ改編後の状況
- V . 補足資料

I .2019年3月期第2四半期決算概要

(単位:百万円)

	当第2四半期	前第2四半期	増減額	増減率	期首予想数値 2018.4.27
売上高	22,197	20,014	2,182	10.9%	22,400
営業利益	681	1,300	△ 619	△ 47.6%	600
経常利益	760	1,323	△ 563	△ 42.5%	550
親会社株主に 帰属する四半期 純利益	896	895	1	0.1%	350
為替レート	¥109.19	111.59	△ 2.40	△ 2.2%	¥110.00
バンカー価格	¥58,400	44,150	14,250	32.3%	¥54,500

セグメント別売上高・営業利益・業績動向

(単位:百万円)

	当第2四半期		前第2四半期		増減額	
	売上高	営業利益	売上高	営業利益	売上高	営業利益
近海部門	6,371	174	5,614	△ 578	756	753
内航部門	15,013	544	13,900	1,824	1,113	△ 1,279
OSV部門(※)	810	△ 37	497	54	313	△ 92
その他	1	0	1	0	0	0
合計	22,197	681	20,014	1,300	2,182	△ 619

※OSVとは「Offshore Support Vessel(オフショア支援船)」の略称です。

※OSV部門の前第2四半期実績は3カ月分(4-6月)になります。

近
海
部
門

前年同期から市況が改善し、営業利益は黒字転換。

(鋼材・雑貨輸送) 鉄鋼メーカーの輸出は伸び悩んだものの、前年同期を上回る輸送量を確保。

(木材貨物輸送) バイオマス燃料(PKS・ウッドペレット)は前年同期比で増加。

(バルク貨物輸送) 穀物など減少する一方で、主力の石炭輸送は大幅に増加。

内
航
部
門

社船の修繕費、新造フェリーの減価償却費の増加及び台風の高発などにより営業減益。

(定期船輸送) 苫小牧航路はスペース拡大効果、清水航路は西日本豪雨で輸送量が増加。

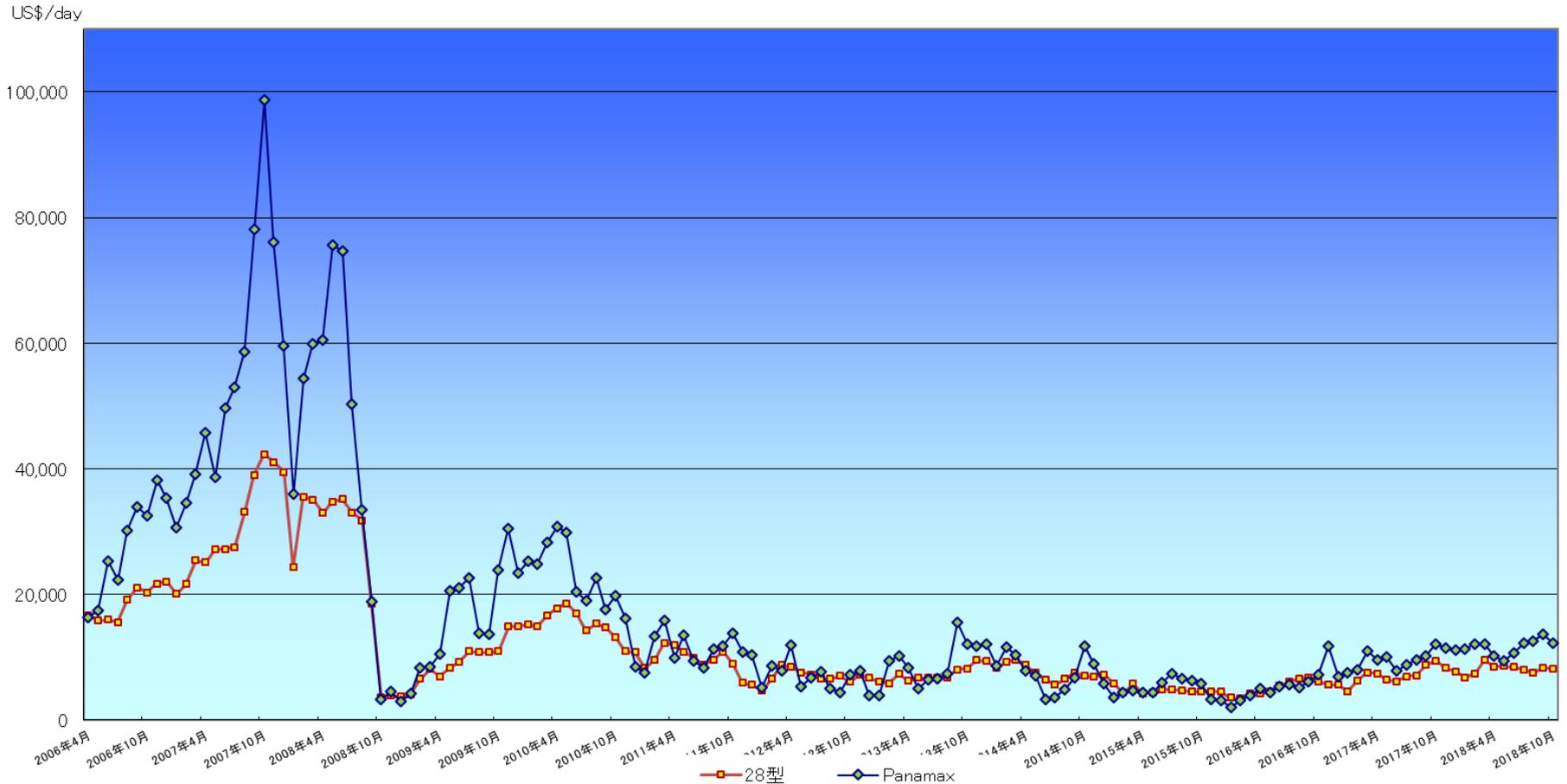
(不定期船輸送) 台風で不稼働が増加するも、石灰石の需要は底堅く、専用船は安定稼働。

(フェリー輸送) 八戸航路は航海数増で利用増加。宮古航路は貨物の定着が遅れ予想下回る。

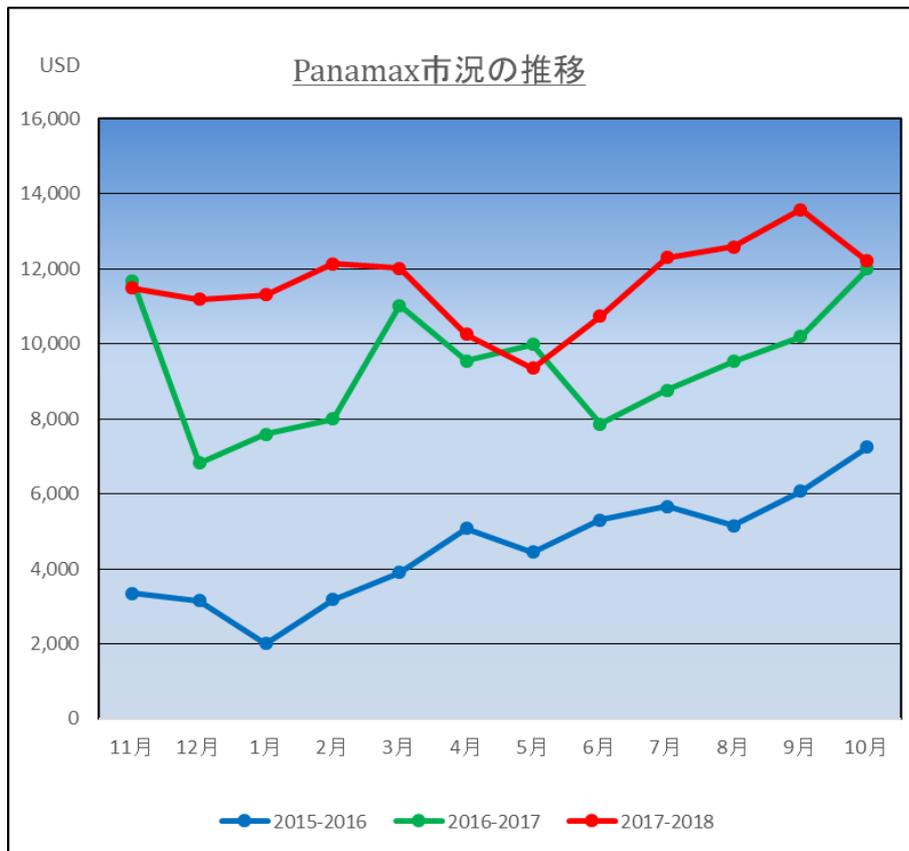
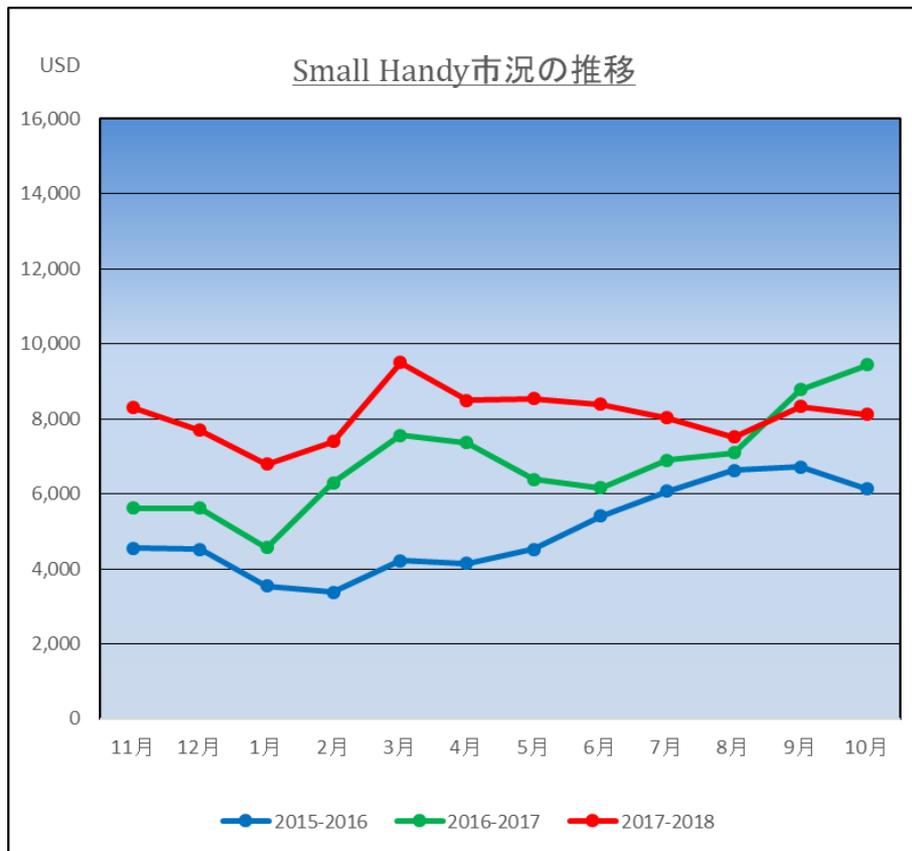
O
S
V
部
門

メタンハイドレート試験掘削の廃坑作業支援等を実施。子会社の統合で一層の事業効率化を図る。

Small Handy及びPanamax用船市況①



Small Handy及びPanamax用船市況②



Ⅱ.2019年3月期 業績見込み

(単位:百万円)

	通期見込	前 期	増減額	増減率	期首公表数値 2018.4.27
売上高	46,300	41,262	5,037	12.2%	45,400
営業利益	1,700	2,536	△ 836	△ 33.0%	2,000
経常利益	1,750	2,604	△ 854	△ 32.8%	1,950
親会社株主に 帰属する四半期 純利益	1,550	1,255	294	23.5%	1,250
為替レート	¥109.60	¥111.55	△¥1.95	△ 1.7%	¥110.00
バンカー価格	¥61,950	¥47,925	¥14,025	29.3%	¥54,500

下期の前提

為替レート 110円/1ドル

バンカー価格 65,500円

2019年3月期 セグメント別業績見込み

(単位:百万円)

	上期		下期(予)		通期(予)	
	売上高	営業利益	売上高	営業利益	売上高	営業利益
近海部門	6,371	174	6,629	26	13,000	200
内航部門	15,015	545	16,185	805	31,200	1,350
OSV部門	810	△ 37	1,290	187	2,100	150
合計	22,197	681	24,103	1,019	46,300	1,700

近海部門 (鋼材・雑貨輸送) 往航における大宗貨物の鋼材に関して、更なる取り込みを図る。
 (木材貨物輸送) 需要が高まるバイオマス関連貨物輸送について、シェアの拡大を目指す。
 (バルク貨物輸送) 当社の強みであるロシア炭の一層の輸送量の増加を図る。

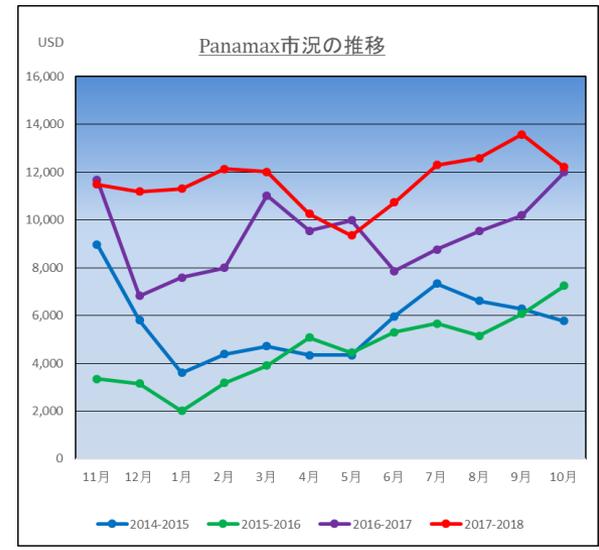
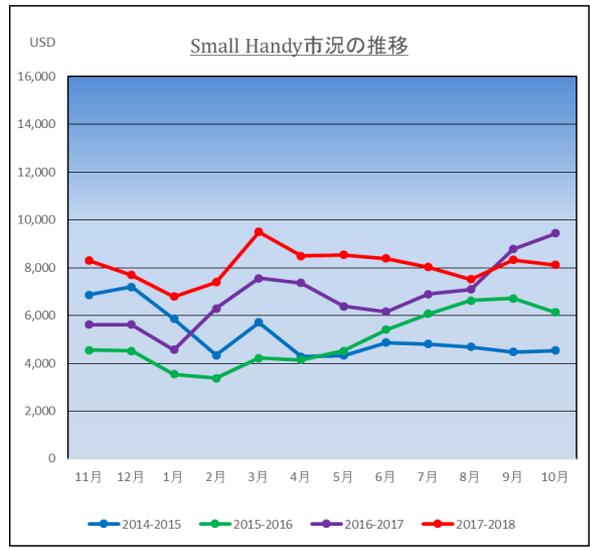
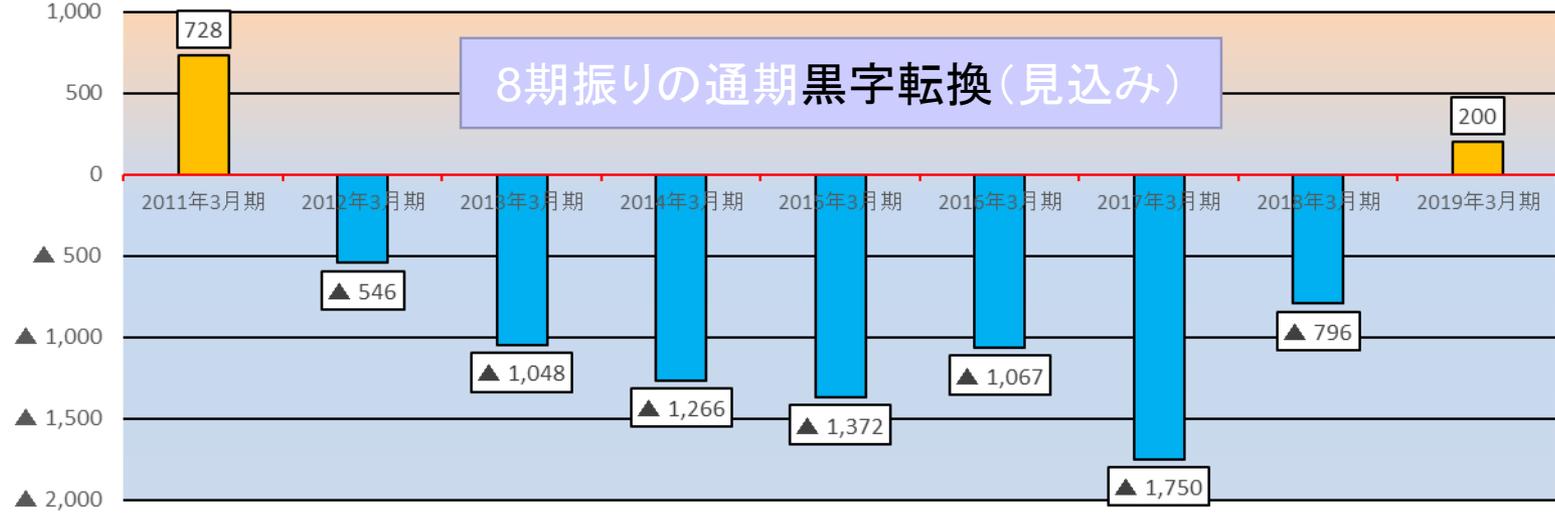
内航部門 (不定期船輸送) 各専用船では安定した荷動きを見込む。
 (定期船輸送) 燃料油価格の高止まりが見込まれるなか、適切な配船計画に取り組む。
 (フェリー輸送) 宮古/室蘭航路での定期貨物の利用促進に全力で取り組む。

OSV部門 OOCによるOJCの吸収合併で営業力を強化。南海トラフ地震計設置支援等を予定。

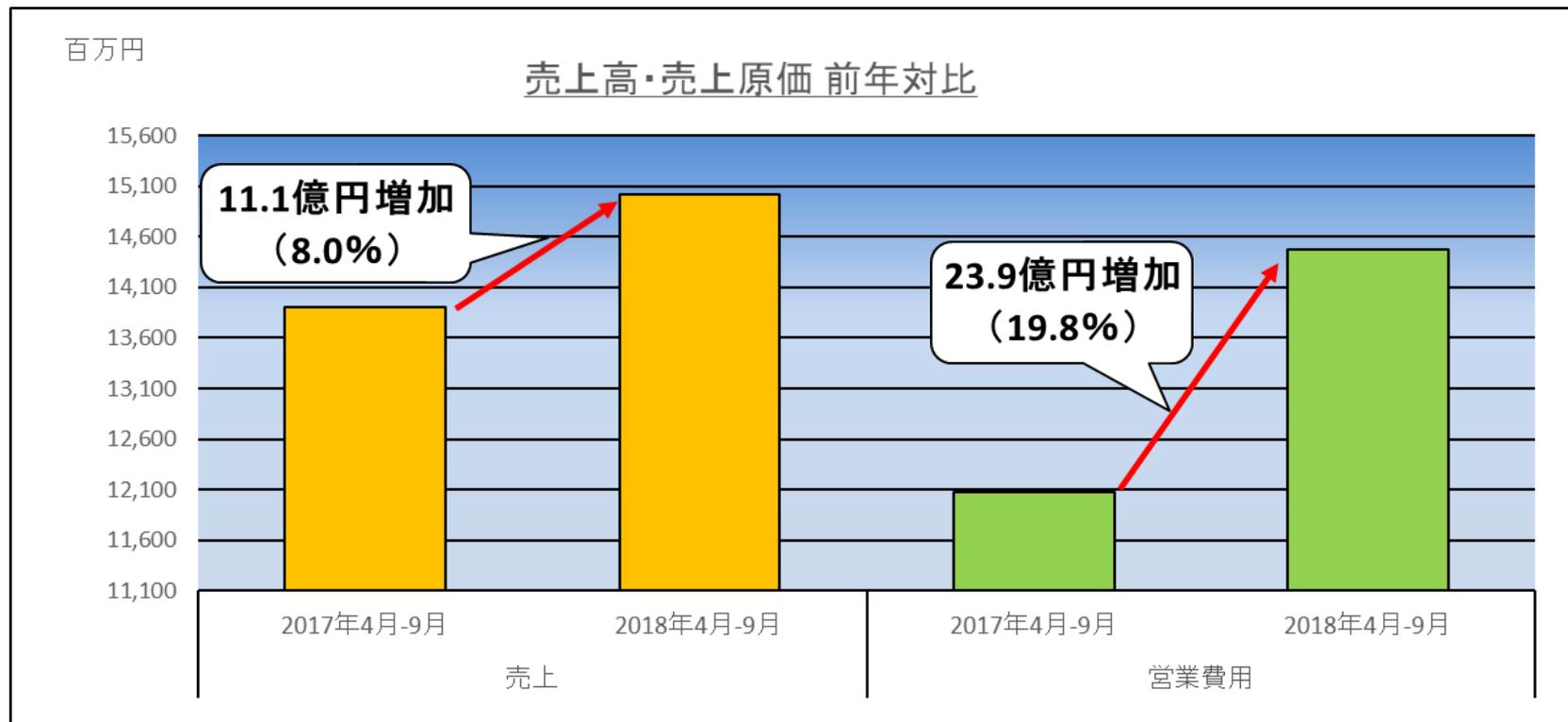
[近海部門] 外航海運市況と近海部門の収支

百万円

近海部門営業利益



〔内航部門〕費用の増加による



〔売上の増加要因〕

- 燃料調整金収入の増加
- 八戸/苫小牧航路の航海数増加による貨物の増加
- 清水/大分航路のデイリー化と西日本豪雨による貨物の増加
- 宮古/室蘭航路の新規開設による貨物の増加

〔営業費用(販管費含む)の増加要因〕

- 価格の上昇による燃料費の増加
- 修繕費の増加
- 新造船シルバーティアラの竣工に伴う、減価償却費の増加
- 台風等の荒天による運航費の増加
- 事務所開設等による一般管理費の増加



サウジアラビアで原油を積載した超巨大タンカー（VLCC）が、8月5日の未明、千葉県館山市の西の海上においてエンジンルームから出火し、自力航行不能となった。

左の写真は、当社グループ（株）オフショア・オペレーションの“あかつき”を中心とする船団がこの曳航作業を実施した写真です。

“あかつき”は8月6日より曳航作業にあたり8月中旬の千葉港到着まで曳航。荷揚げ後、中国舟山の修繕ヤードまで回航し9月の下旬に曳航作業は終了しました。

〈曳航した船舶の概要〉

全長 332.95m
最大幅 60.04m
総トン数 159,383

2018年7月1日付けで、OOCはOJCを吸収合併しました。



為替変動の影響について

予算設定(1ドル=110円) ⇒ 10円変動 80百万円(下期)

燃料油価格変動の影響について

予算設定(原油価格80ドル/バレル)

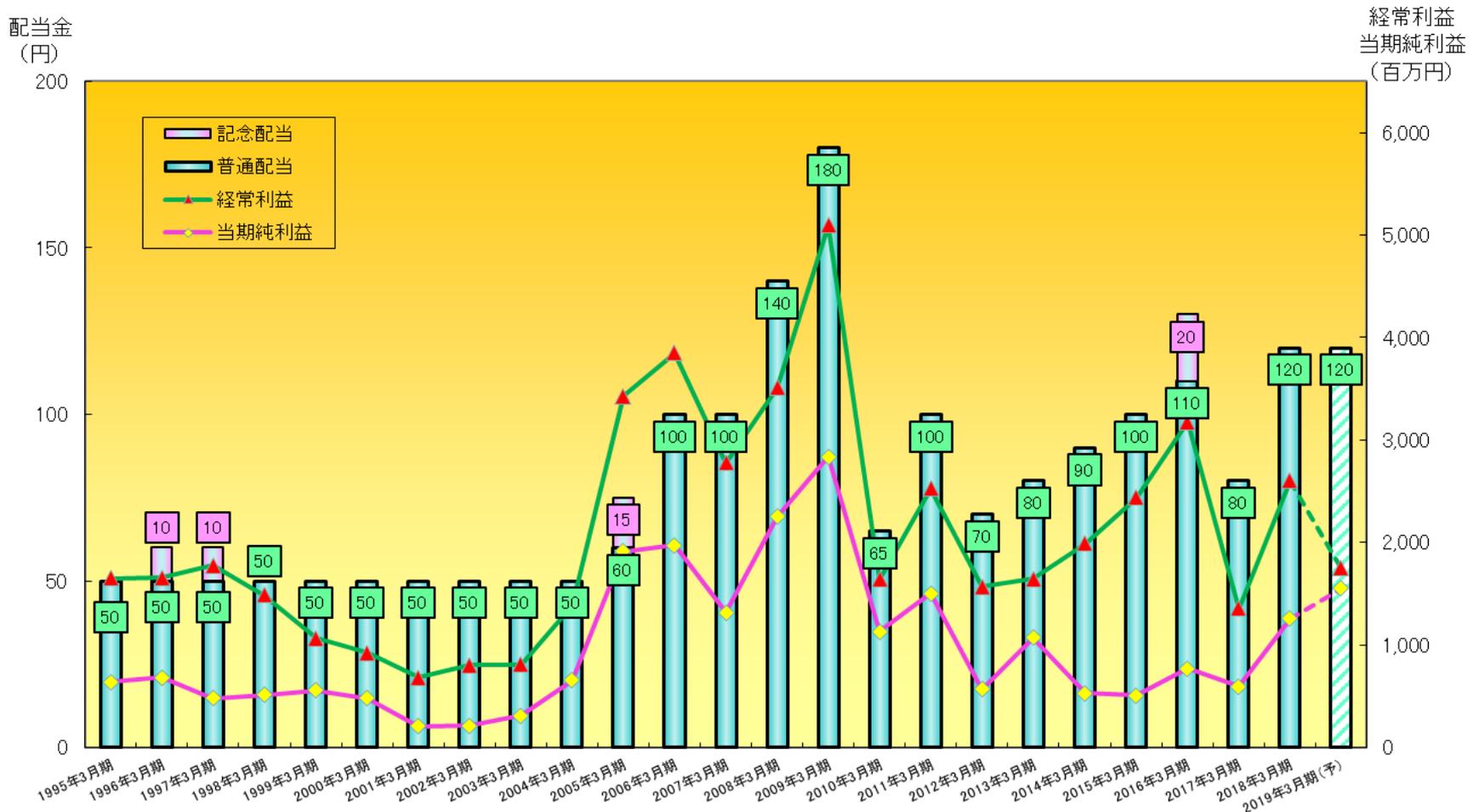
⇒ 10ドル変動 40百万円(下期)

安定配当の継続

1995年の上場以来、経常利益・当期純利益ともに黒字を継続しており、連続配当を継続中

2019年3月期 中間配当金60円の実施決定
年間配当金は120円を予定

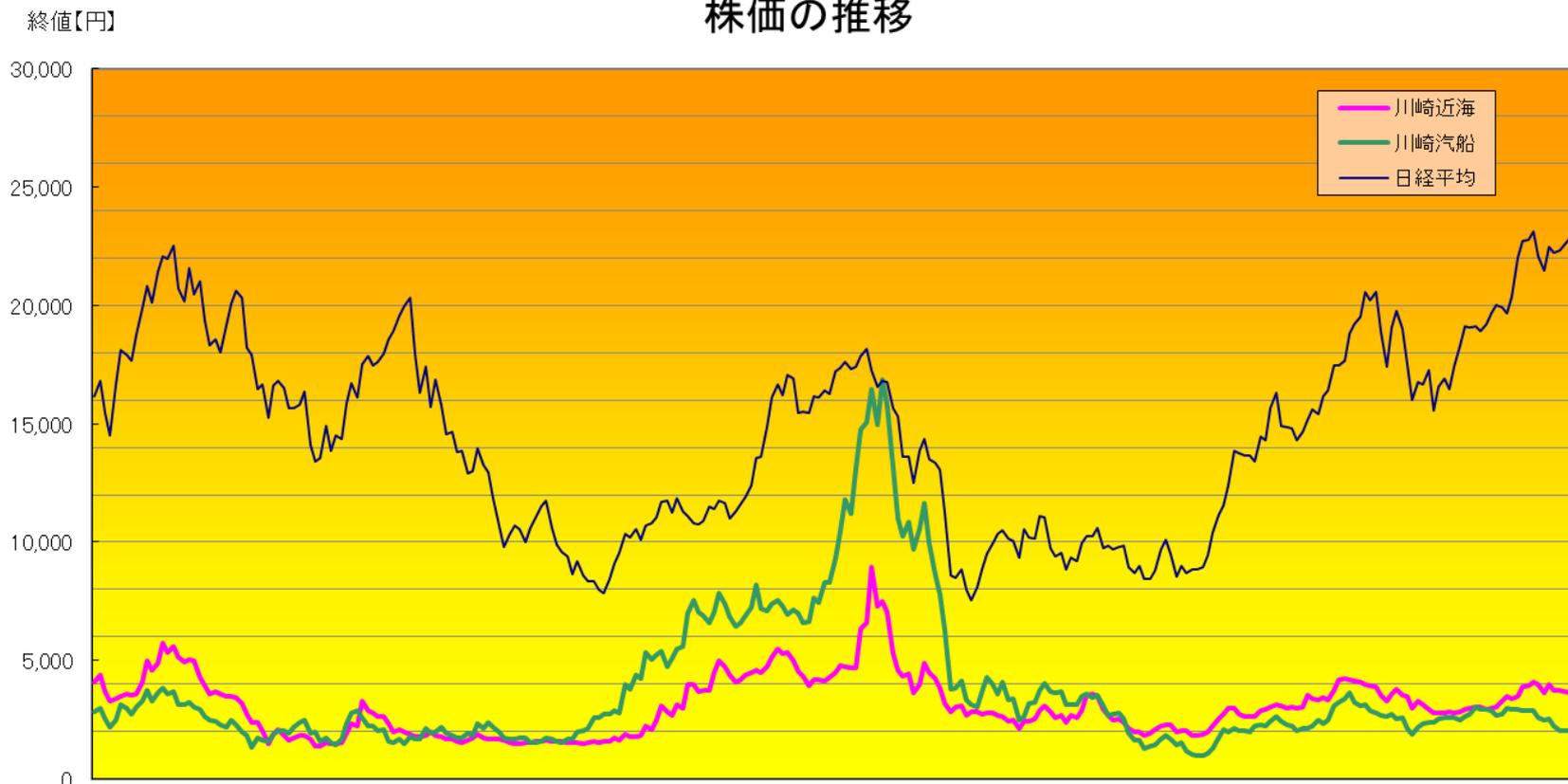
経常利益・当期純利益及び配当



当社は、2017年10月1日を効力発生日として普通株式10株につき1株の割合で株式併合を実施しております。上記のグラフは、1995年3月期から当該株式併合が行われたものと仮定して、一株当たり年間配当金額を記載しております。

株価の推移及び配当利回り

株価の推移



	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
	3月期																							
配当利回り	0.1%	0.1%	0.2%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.4%	0.6%	0.2%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.4%	0.3%	0.3%

当社は、2017年10月1日を効力発生日として普通株式10株につき1株の割合で株式併合を実施しております。上記のグラフは、1995年3月期から当該株式併合が行われたものと仮定して、株価を記載しております。

百万円

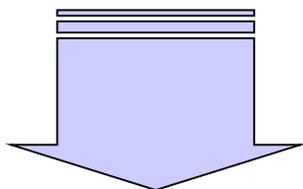
	2017年9月末	2018年3月末	2018年9月末	2019年3月末 (予想)
純資産	25,318	25,536	26,379	26,856
有利子負債	10,730	9,377	12,460	14,747
自己資本比率	55.7%	57.8%	53.8%	52.7%
DER	0.44	0.38	0.49	0.57
ROE	0.4%	5.2%	3.6%	6.2%
ROA	0.3%	3.1%	2.0%	3.4%

Ⅲ 船隊整備〔近海部門〕

〔2018年9月末現在〕

近海部門 23隻

バルク輸送	14隻
鋼材・木材輸送	9隻



〔2021年3月末計画〕

近海部門 23隻+α

バルク輸送	13隻
鋼材・木材輸送	10隻



Ⅲ 船隊整備〔内航部門〕

〔2018年9月末現在〕

内航部門 24隻

不定期船輸送 10隻

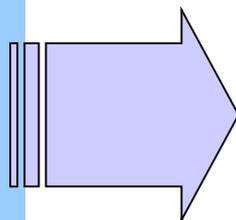
石灰石専用船 3隻

石炭専用船 4隻

一般船 3隻

定期船輸送 9隻

フェリー輸送 5隻



〔2021年3月末計画〕

内航部門 24隻

不定期船輸送 10隻

石灰石専用船 3隻

石炭専用船 4隻

一般船 3隻

定期船輸送 9隻

フェリー輸送 5隻

2019年3月竣工

160台積RORO船

総トン数 約12,400トン

全長 約180m



Ⅲ 船隊整備〔OSV部門〕

〔2018年9月末現在〕

OSV部門 5隻

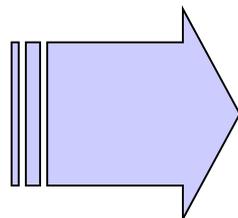
あかつき
かいゆう
かいよう
第7海工丸
第8海工丸



〔2021年3月末計画〕

OSV部門 5隻

あかつき
かいゆう
かいよう
第7海工丸(1982年建造) **リプレイス予定**
第8海工丸



IV. 宮古/室蘭ダイヤ改編後の状況について

2018年
10月6日
より

宮古/室蘭航路

室蘭 → 八戸 運航開始!

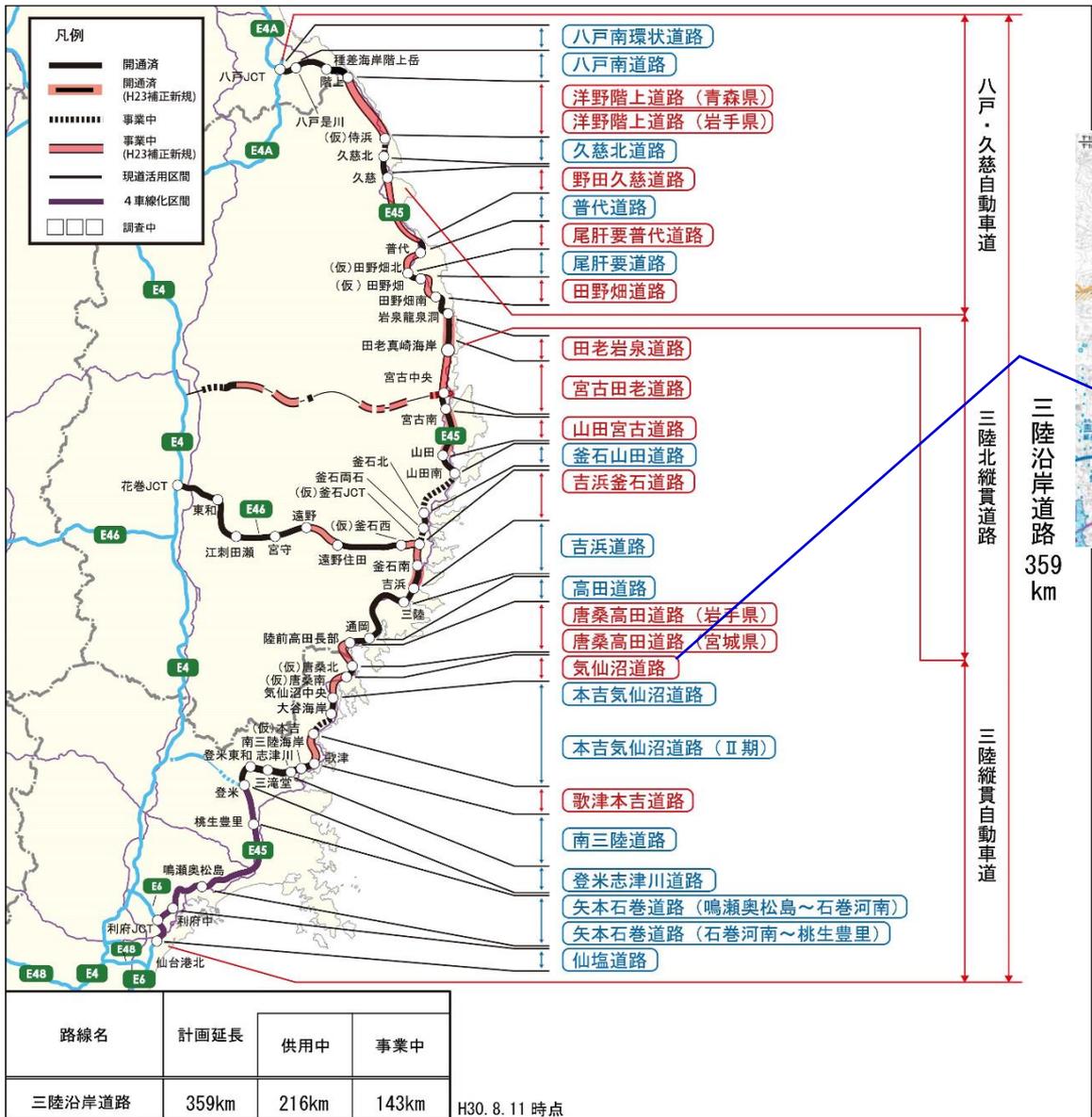




運航日	運航時間
火曜日	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">宮古</div> 09:25 ↓ <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">室蘭</div> 19:25
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">室蘭</div> 20:50 ↓ 翌日 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">八戸</div> 03:30 着 04:00 発 ↓ <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">宮古</div> 07:55
月・土	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">宮古</div> 07:55

※宮古発は従来通り室蘭発便となります。

三陸復興道路の開通状況



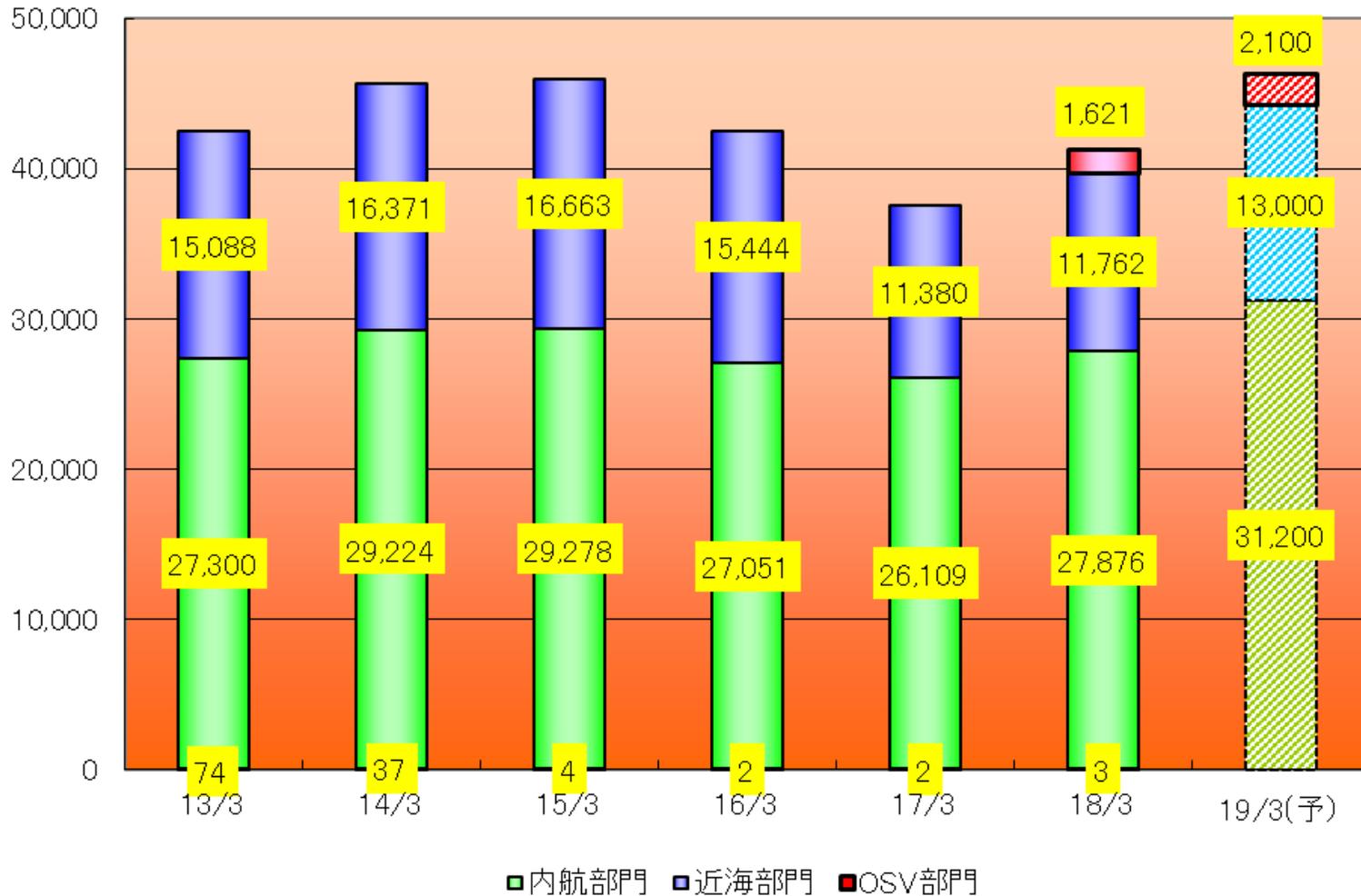
【未開通区間の一つ、気仙沼道路】
下記②区間: 気仙沼湾横断橋 (仮) 付近
2019年度開通予定



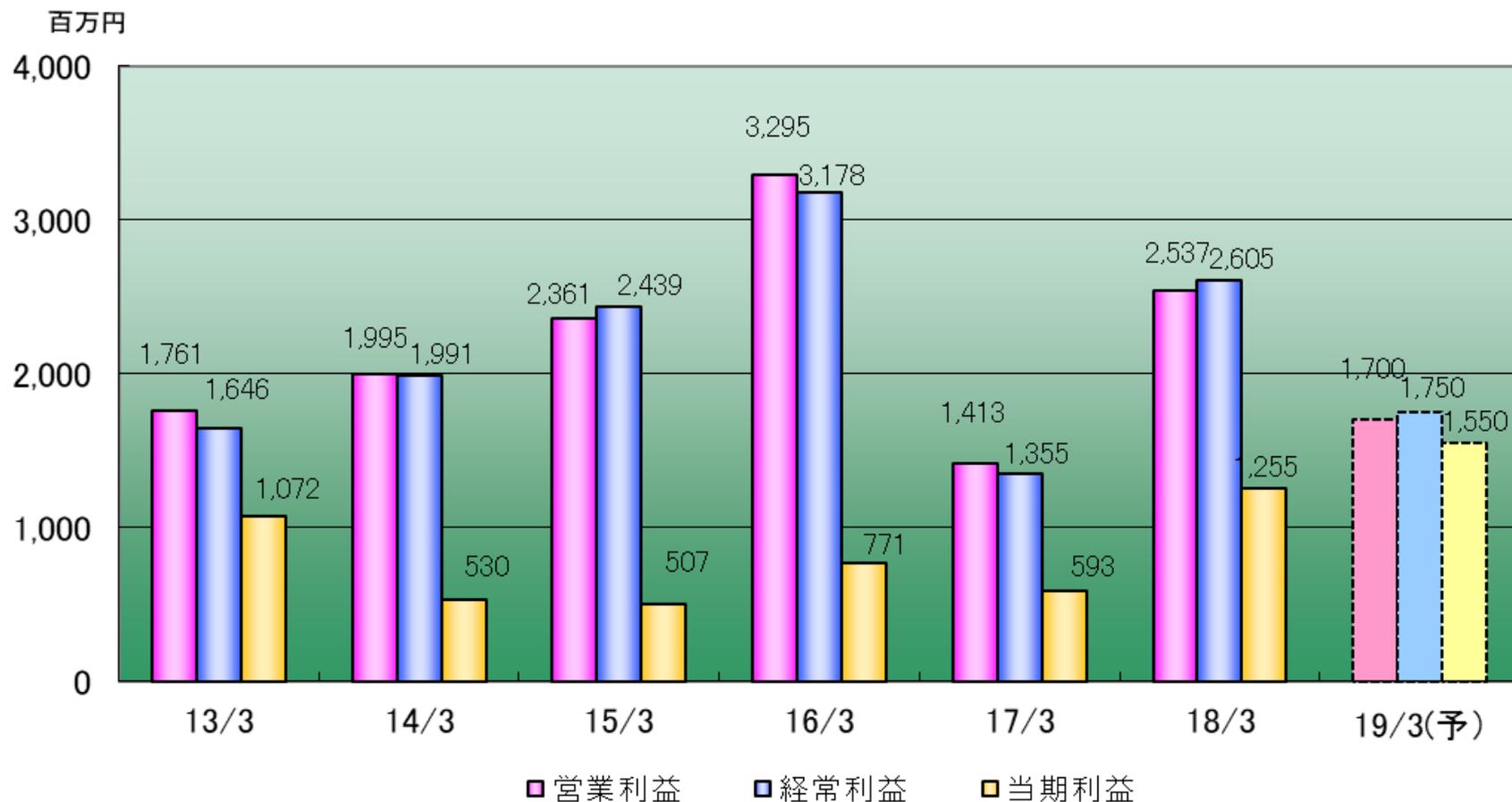
V. 補足資料

部門別連結売上高の推移

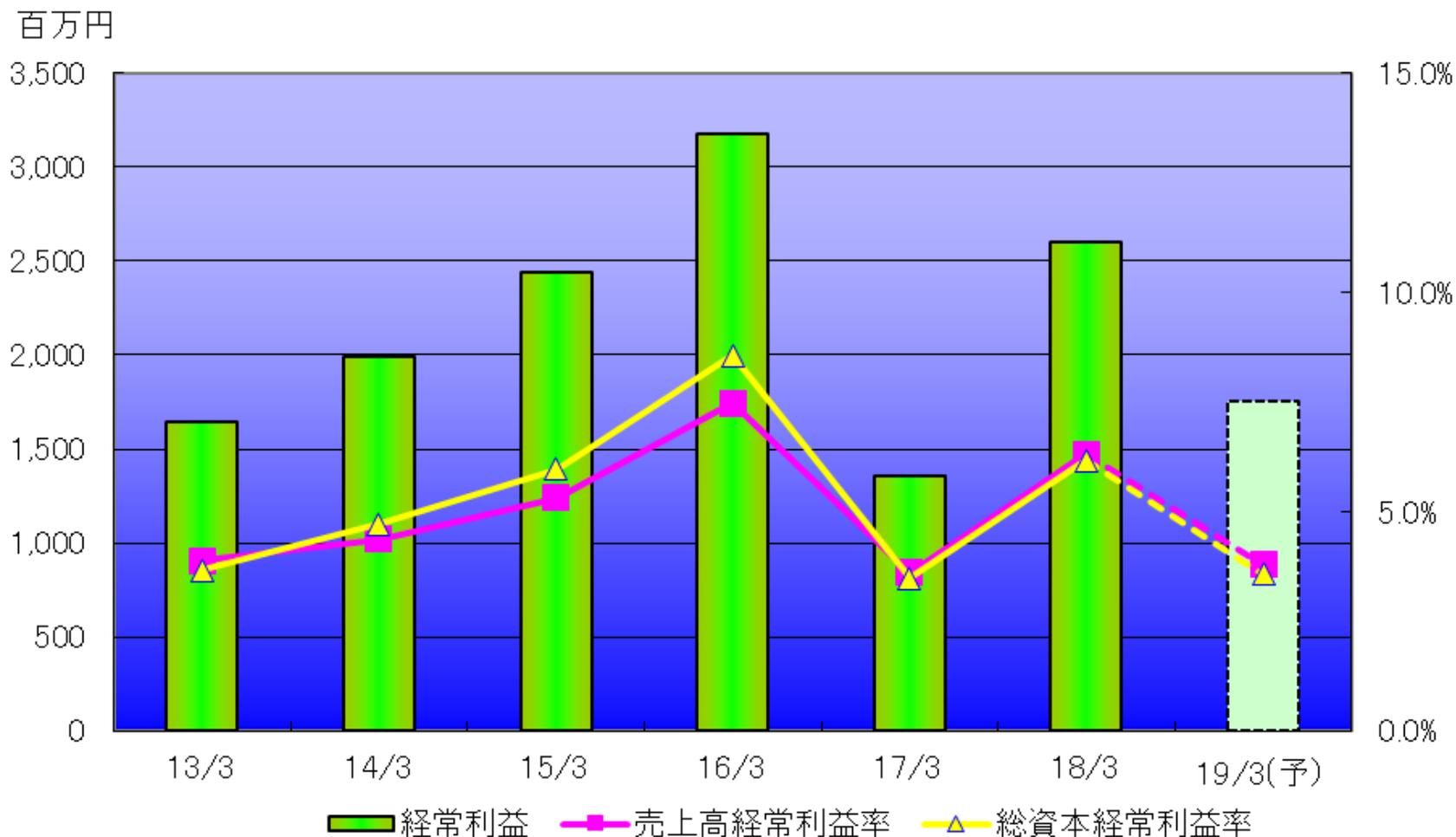
百万円



連結業績推移

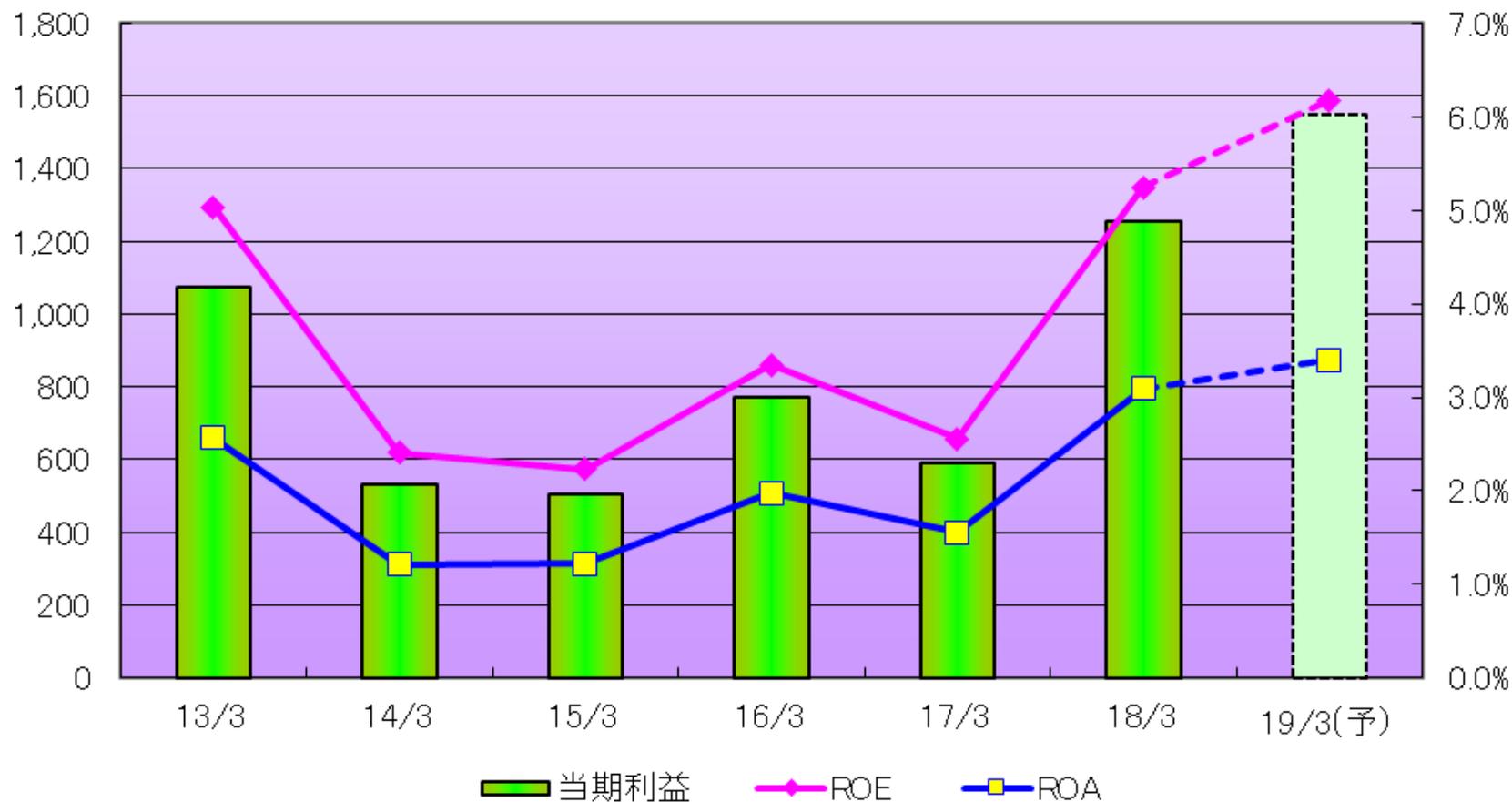


(連結)売上高經常利益率/總資本經常利益率



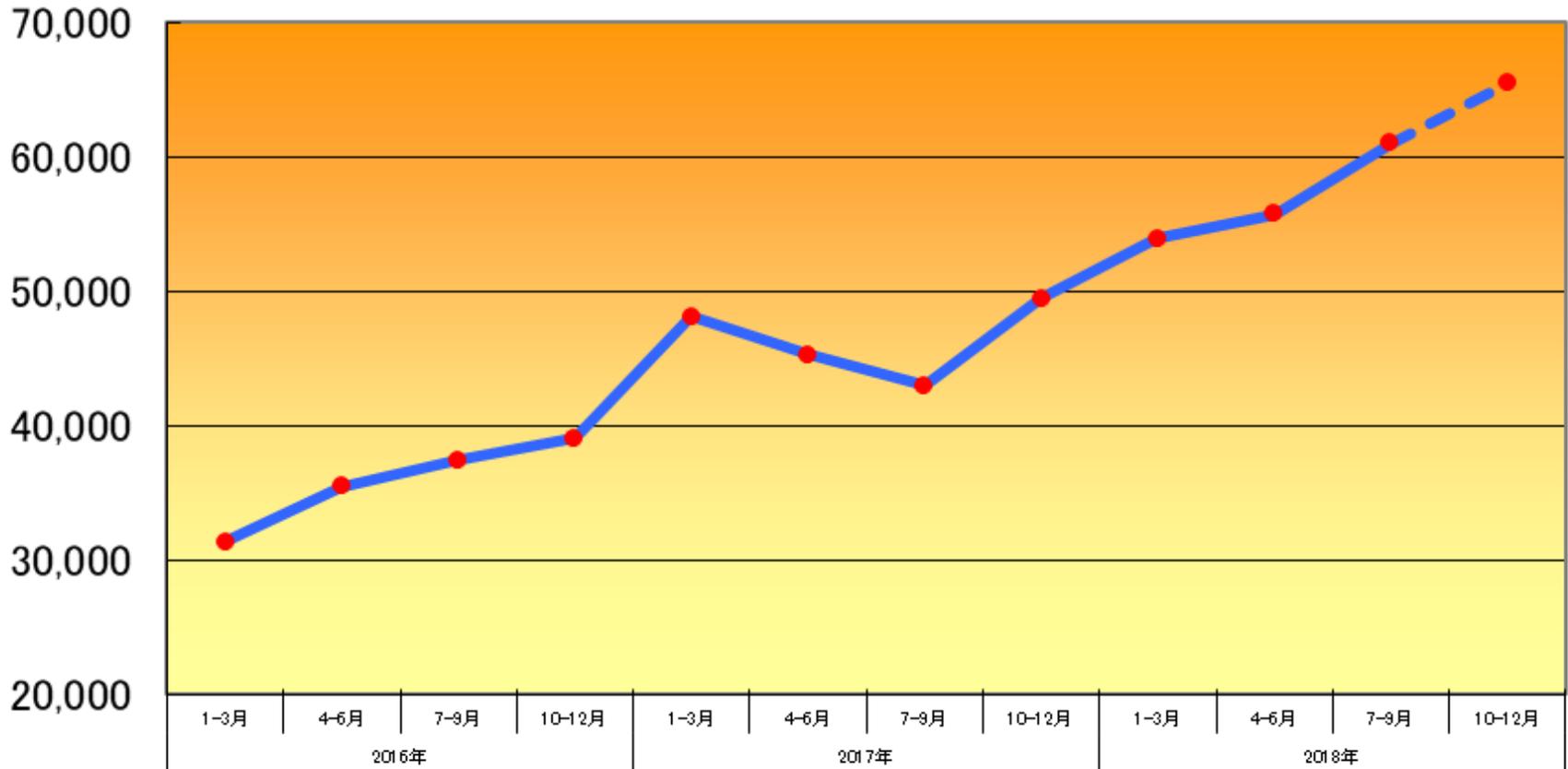
(連結) ROE/ROA

百万円

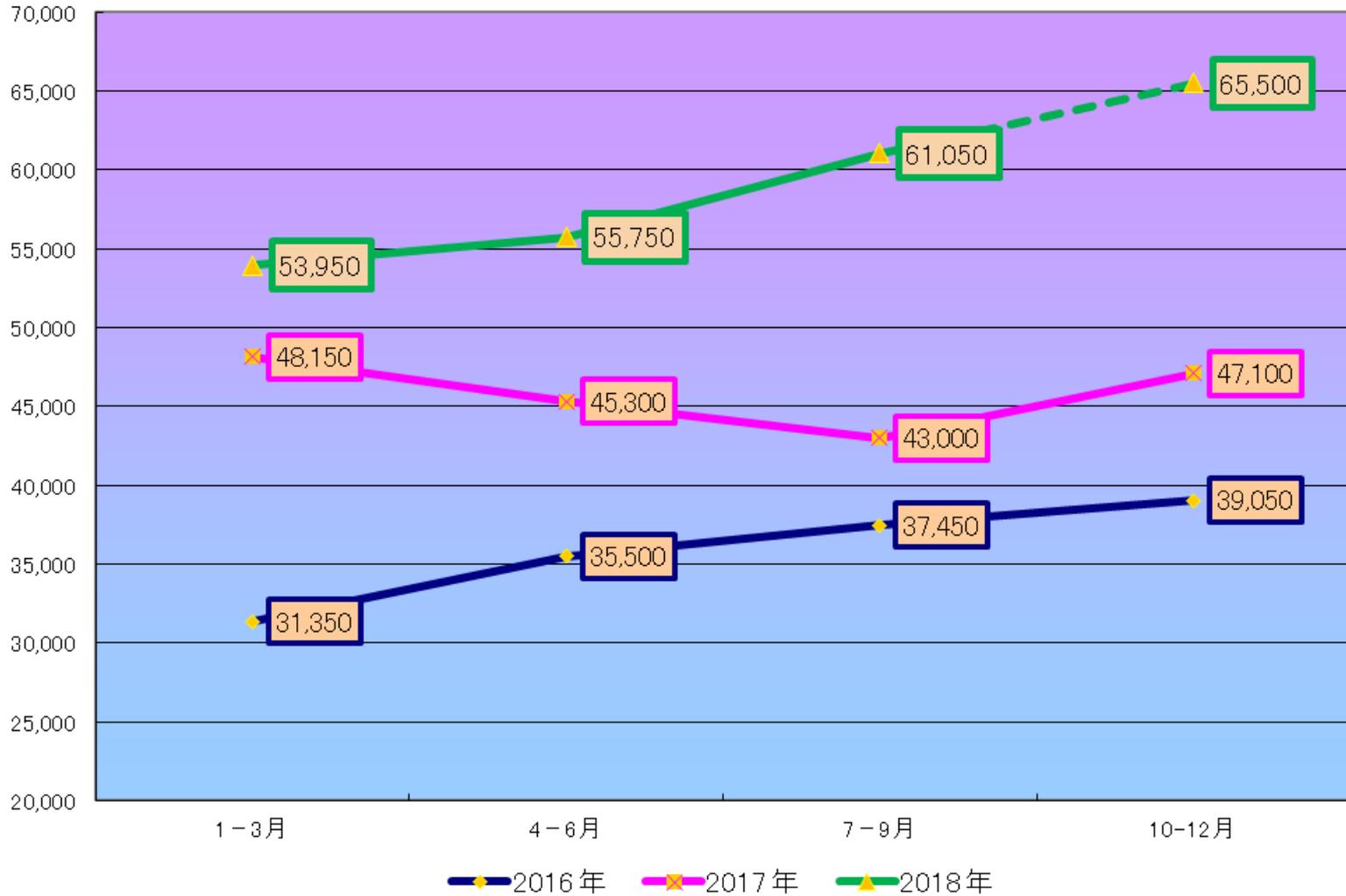


内航燃料油価格推移表

円/KL



内航燃料油価格前年同期比較



最近のBOND油 極東価格

シンガポール

ドバイ

(\$/トン)

(\$/バレル)

