

# 2019年3月期本決算説明資料

2019年5月17日（金）



川崎近海汽船株式会社

# INDEX

I . 2019年 3月期 決算概要

II . 2020年 3月期 業績予想

III . 中期経営計画

IV . SO<sub>x</sub>規制への対応

V . 会社概要

# I .2019年3月期 決算概要

百万円

	2019年3月期			2018年3月期	増減額	増減率
		上期	下期			
売上高	45,734	22,197	23,537	41,262	4,472	10.8 %
営業利益	2,005	681	1,323	2,536	△ 531	△ 20.9 %
経常利益	2,047	760	1,286	2,604	△ 557	△ 21.4 %
親会社株主に帰属する 当期純利益	1,697	896	800	1,255	441	35.2 %
為替レート	¥ 110.43	¥ 109.19	¥ 111.66	¥ 111.55	¥ △ 1.12	△ 1.0 %
バンカー価格	¥ 58,000	¥ 58,400	¥ 57,600	¥ 47,925	¥ 10,075	21.0 %

# セグメント別売上高・営業利益・業績動向

百万円

		2019年3月期		2018年3月期	増減額	増減率	
		上期	下期				
近海部門	売上高	12,966	6,371	6,595	11,762	1,204	10.2 %
	営業利益	41	174	△ 133	△ 796	837	—
内航部門	売上高	30,722	15,013	15,708	27,875	2,846	10.2 %
	営業利益	1,816	544	1,271	3,277	△ 1,461	△ 44.6 %
OSV部門(※)	売上高	2,042	810	1,232	1,621	421	26.0 %
	営業利益	147	△ 37	185	54	92	169.2 %
その他	売上高	3	1	1	3	0	2.3 %
	営業利益	0	0	0	0	0	—
合計	売上高	45,734	22,197	23,537	41,262	4,472	10.8 %
	営業利益	2,005	681	1,323	2,536	△ 531	△ 20.9 %

(※) OSV部門の2018年3月期実績は4-12月の9カ月の実績になります。

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

近  
海  
部  
門

前期から市況が改善し、営業損益は黒字に転換。

(鋼材輸送) 国内需要の増加により輸出向け出荷が減少し、輸送量は前期を下回る。

(木材輸送) バイオマス燃料(PKS・ウッドペレット)は前期を上回る輸送量を確保。

(バルク輸送) 穀物など減少する一方で、主要貨物のロシア炭は大幅に増加。

内  
航  
部  
門

新規航路の未達、社船の修繕費と新造フェリーの減価償却費の増加及び台風の頻発などにより営業減益。

(定期船輸送) 苫小牧航路は積載スペース増強効果、清水航路は西日本豪雨などで輸送量が増加。

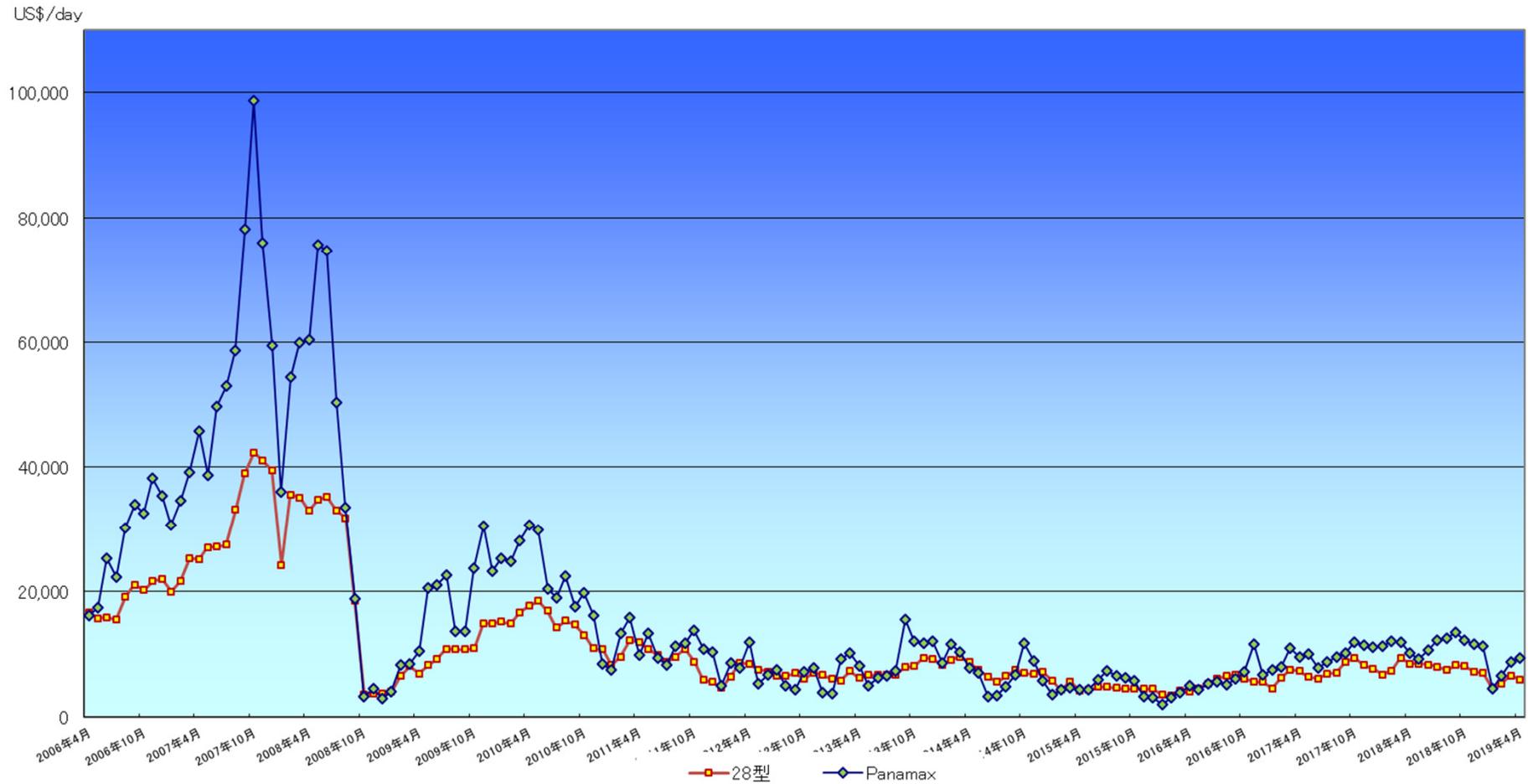
(不定期船輸送) 夏場の台風で不稼働が増加するも、鉄鋼・セメントの需要は堅調で、専用船は安定稼働。

(フェリー輸送) 八戸航路は航海数増で利用増加。宮古航路は復興道路の開通遅れもあり想定を下回る。

O  
S  
V  
部  
門

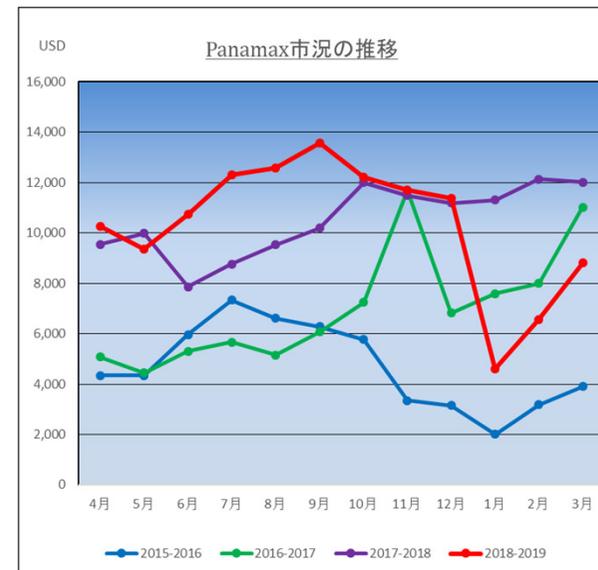
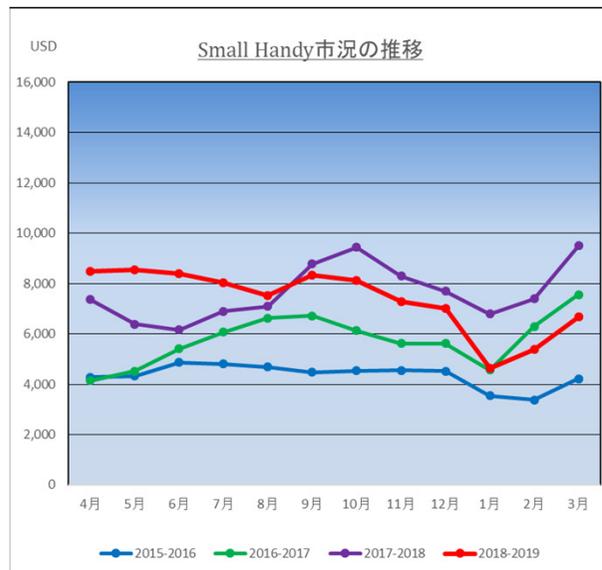
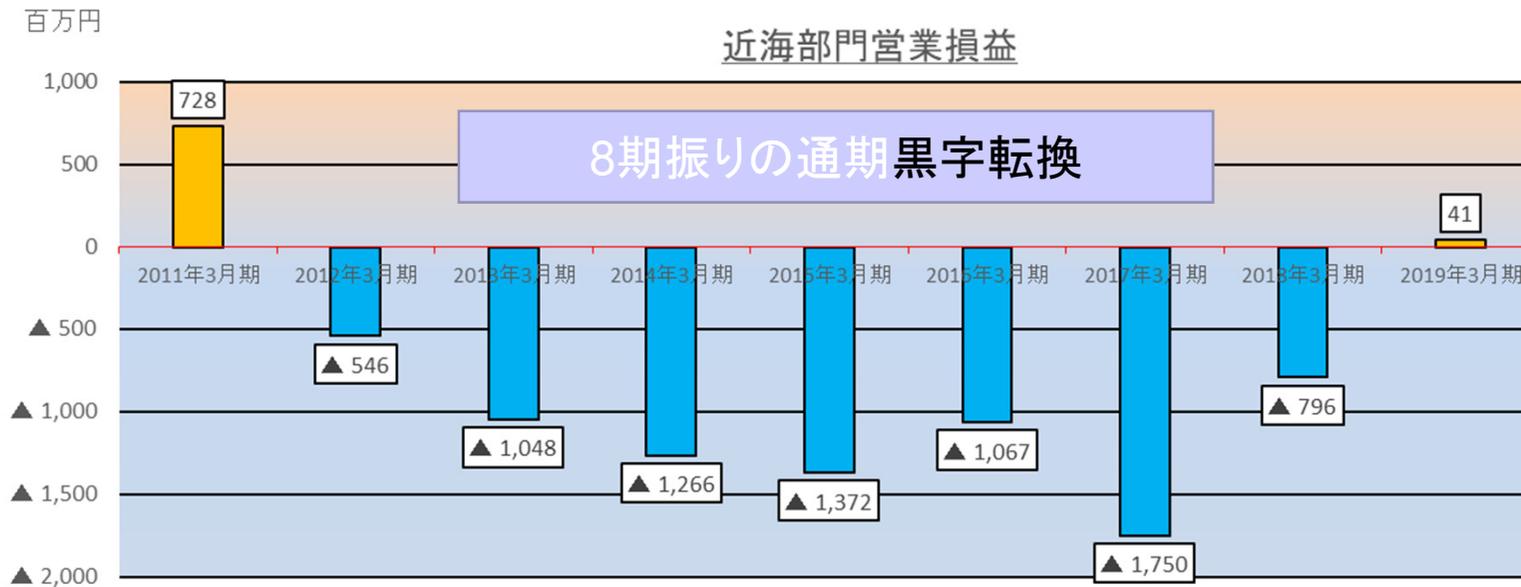
支援船事業に加え、VLCCの救難作業などに従事。子会社の統合で一層の事業効率化を図る。

# Small Handy及びPanamax用船市況

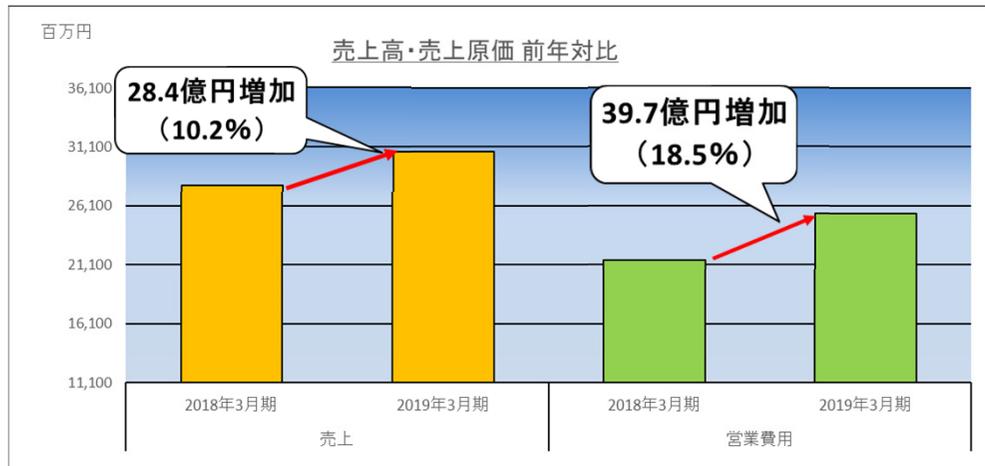


出典：BDI(バルティックドライバルクインデックス)

# [近海部門]外航海運市況と近海部門の収支



# 〔内航部門〕営業利益減少の要因となる費用の増加

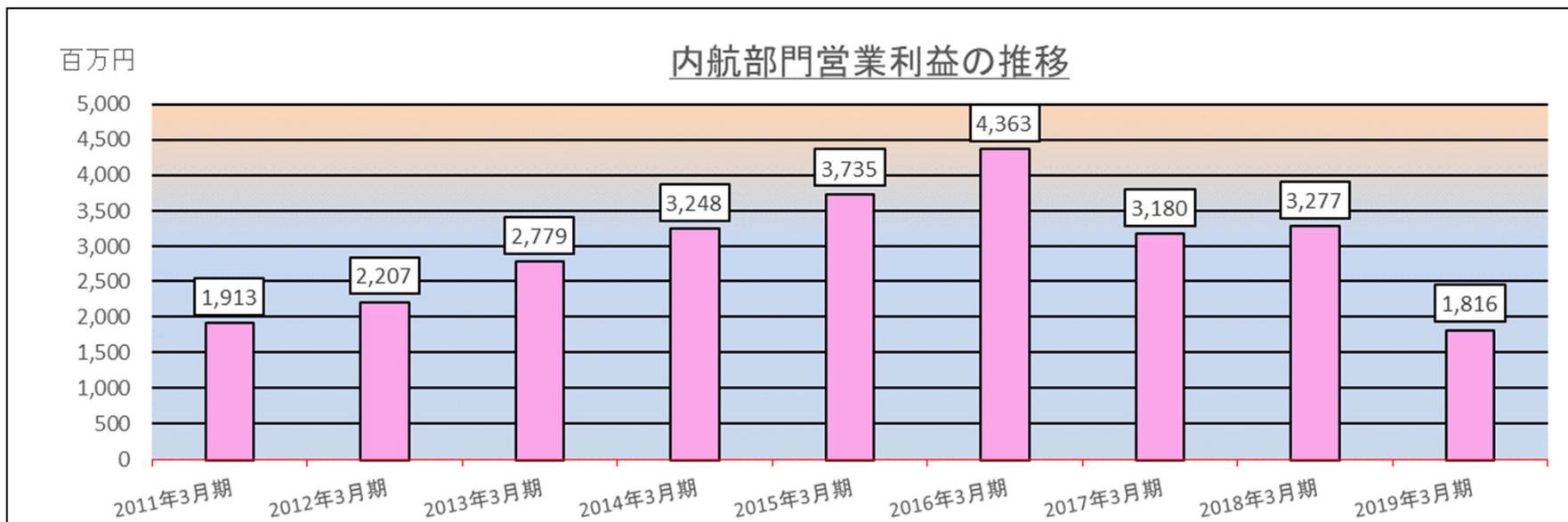


## 〔売上の増加要因〕

- 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



# 〔OSV部門〕 オフショア支援船事業



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月上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。



## Ⅱ.2020年3月期 業績予想

百万円

	2020年3月期(予)		2019年3月期	増減額	増減率	
	上期	下期				
売上高	47,900	23,400	24,500	45,734	2,165	4.7 %
営業利益	1,550	1,050	500	2,005	△ 455	△ 22.7 %
経常利益	1,550	1,050	500	2,047	△ 497	△ 24.3 %
親会社株主に帰属する 当期純利益	1,000	750	250	1,697	△ 697	△ 41.1 %
為替レート	¥ 108.00	¥ 108.00	¥ 108.00	¥ 110.43	△ ¥2.43	△ 2.2 %
バンカー価格	¥ 64,200	¥ 57,100	¥ 71,300 (※)	¥ 58,000	¥ 6,200	10.7 %

(※)2020年1月から適用されるSOx規制への対応として、2019年10月以降適合油へ切り替える前提

# 2020年3月期 セグメント別業績予想

百万円

		2020年3月期(予)		2019年3月期	増減額	増減率	
		上期	下期				
近海部門	売上高	14,000	6,700	7,300	12,966	1,033	8.0 %
	営業利益	△ 150	0	△ 150	41	△ 191	-
内航部門(※)	売上高	31,800	15,700	16,100	30,725	1,074	3.5 %
	営業利益	1,600	1,000	600	1,816	△ 216	△ 11.9 %
OSV部門	売上高	2,100	1,000	1,100	2,042	57	2.8 %
	営業利益	100	50	50	147	△ 47	△ 32.2 %
合計	売上高	47,900	23,400	24,500	45,734	2,165	4.7 %
	営業利益	1,550	1,050	500	2,005	△ 455	△ 22.7 %

(※)内航部門には、その他を含みます。

近  
海  
部  
門

- ( 鋼 材 輸 送 ) 高炉の復調により輸送量の増加を見込む。
- ( 木 材 輸 送 ) バイオマス発電用燃料は堅調な荷動きにより輸送量の増加を見込む。
- ( バ ル ク 輸 送 ) 主要貨物のロシア炭は近距離ソースとしての優位性で増加に期待。

内  
航  
部  
門

- ( 定 期 船 輸 送 ) 運航船舶の入れ替えを実施し、サービスを向上。
- ( 不 定 期 船 輸 送 ) 堅調な鉄鋼需要などで各専用船は安定稼働を見込む。
- ( フ ェ リ ー 輸 送 ) 顧客に対して復興道路の情報周知に努め、宮古航路の集客に取り組む。

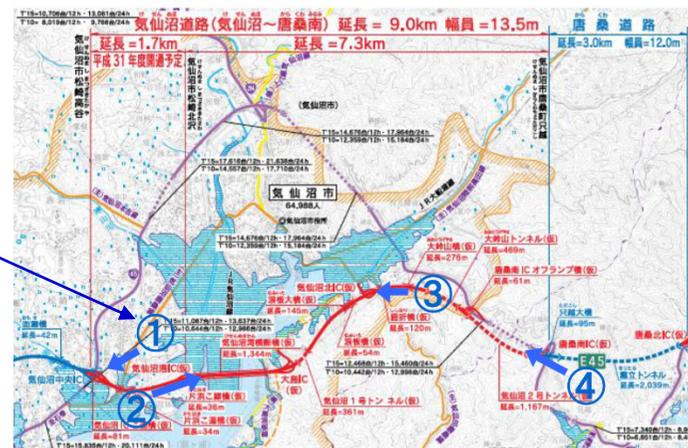
O  
S  
V  
部  
門

南海トラフでの海底地震調査や基礎試錐への支援業務を見込む。

# 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: 気仙沼湾横断橋付近  
2019年度開通



出典: 東北地方整備局ホームページ  
<http://www.thr.mlit.go.jp/road/fukkou/>

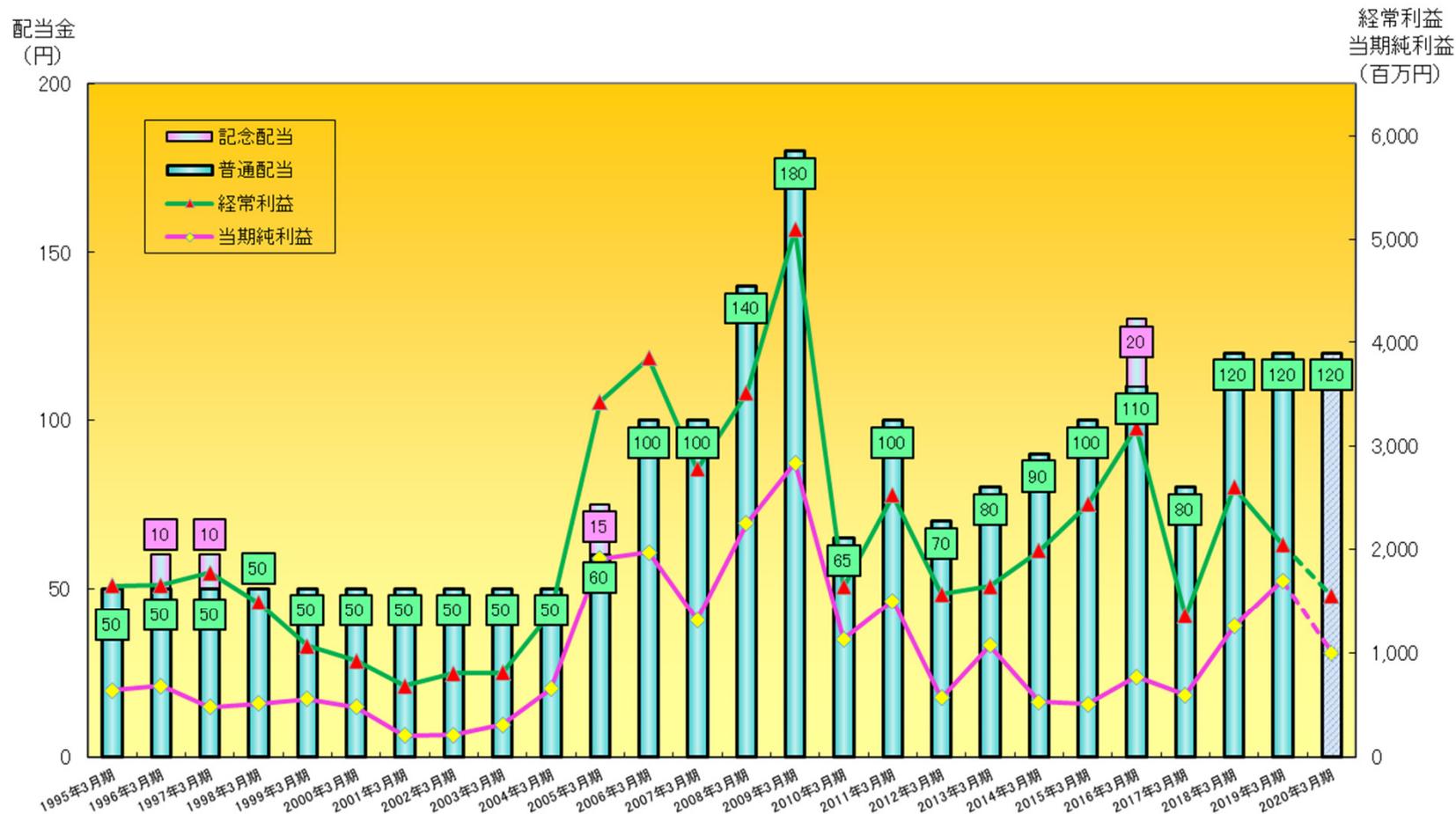
## 為替変動の影響について

予算設定(1ドル=108円) ⇒ 10円変動 189百万円

## 燃料油価格変動の影響について

予算設定(原油価格70ドル/バレル)  
⇒ 10ドル変動 80百万円

# 経常利益・当期純利益及び配当

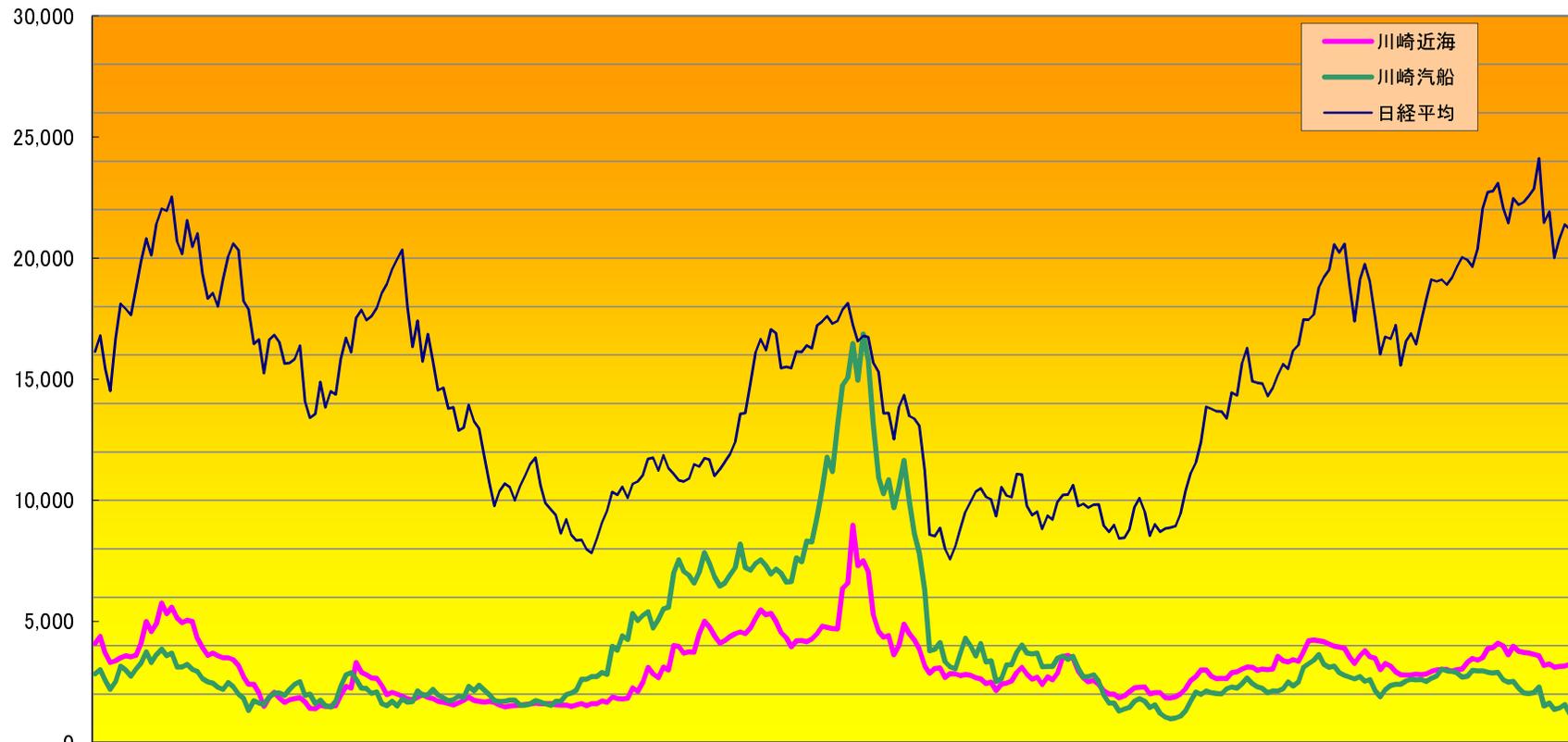


当社は、2017年10月1日を効力発生日として普通株式10株につき1株の割合で株式併合を実施しております。上記のグラフは、1995年3月期から当該株式併合が行われたものと仮定して、一株当たり年間配当金額を記載しております。

# 株価の推移及び配当利回り

終値【円】

## 株価の推移



	1995年 3月期	1996年 3月期	1997年 3月期	1998年 3月期	1999年 3月期	2000年 3月期	2001年 3月期	2002年 3月期	2003年 3月期	2004年 3月期	2005年 3月期	2006年 3月期	2007年 3月期	2008年 3月期	2009年 3月期	2010年 3月期	2011年 3月期	2012年 3月期	2013年 3月期	2014年 3月期	2015年 3月期	2016年 3月期	2017年 3月期	2018年 3月期	2019年 3月期
配当利回り	1.2%	1.2%	1.7%	2.7%	2.6%	2.6%	2.9%	3.2%	3.3%	1.6%	1.6%	1.9%	2.1%	3.9%	6.3%	2.2%	3.4%	3.1%	2.7%	3.0%	3.0%	4.0%	2.6%	3.3%	3.7%

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。

# Ⅲ. 中期経営計画(2019~2022年度)

単位：百万円

	19年3月期実績	20年3月期			21年3月期	22年3月期
		上期	下期	通期		
売上高	45,734	23,400	24,500	47,900	52,700	53,200
近海部門	12,966	6,700	7,300	14,000	17,800	18,400
内航部門（その他含む）	30,725	15,700	16,100	31,800	32,800	32,600
OSV部門	2,042	1,000	1,100	2,100	2,100	2,200
営業利益	2,005	1,050	500	1,550	2,750	3,200
経常利益	2,047	1,050	500	1,550	2,750	3,200
親会社株主に帰属する 当期純利益	1,697	750	250	1,000	1,800	2,100

為替レート	¥110.43	¥108.00	¥108.00	¥108.00	¥108.00	¥108.00
燃料油価格	¥58,000	¥57,100	¥71,300	¥64,200	¥71,300	¥71,300

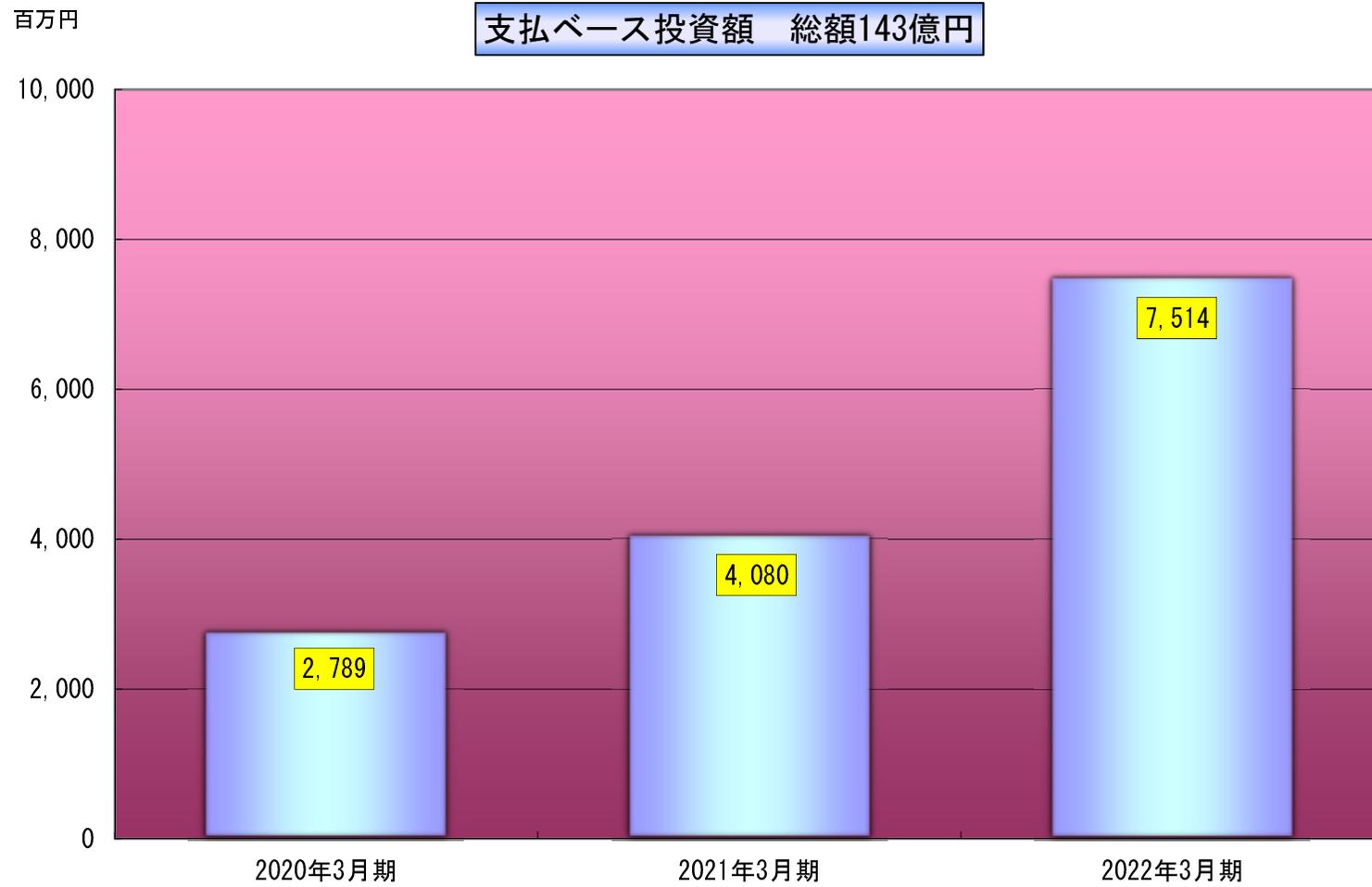
1株当たり配当金	¥120.00	¥60.00	¥60.00	¥120.00	—	—
1株当たり利益	¥578.15	—	—	¥340.65	¥613.16	¥715.36
予想配当性向	21%	—	—	35%	—	—

	19年3月期実績	20年3月期			21年3月期	22年3月期
		上期	下期	通期		
営業利益	2,005	1,050	500	1,550	2,750	3,200
近海部門	41	0	▲ 150	▲ 150	250	350
内航部門（その他含む）	1,816	1,000	600	1,600	2,350	2,650
OSV部門	147	50	50	100	150	200

海上輸送を通じて社会への貢献に努めるとともに、収益力の向上と安定配当の継続を目指し、以下の全体的課題に取り組んでまいります。

- (1) 近海部門では、市況動向と顧客のニーズをしっかりと把握したうえで、必要な船隊整備を行い、長期的な収支の安定を目指してまいります。
- (2) 内航部門では、モーダルシフトの拡大を念頭に顧客のニーズに沿った輸送サービスを提供し、収益力の向上に努めてまいります。
- (3) OSV部門では、オフショア支援船事業の充実化に取り組み、収益の拡大を図ってまいります。  
※ OSVとは、「Offshore Support Vessel(オフショア支援船)」の略称です。
- (4) 当事業年度の2020年1月から適用されるSO<sub>x</sub>規制(船舶用燃料油の低硫黄化環境規制)については、適切に対応を行ってまいります。

# 投資額の推移



2022年4月以降竣工の新造船建造資金が含まれております。

# 期間中の新造予定船

## 期間中の新造予定船

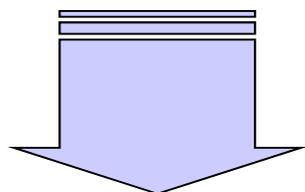
近海部門：一般貨物船	13,000型	3隻 (社船1隻+用船2隻)
	19,000型	2隻 (用船)
内航部門：RORO船 旅客フェリー	11,000型	1隻 (社船)
	8,800型	2隻 (社船1隻+用船1隻)
OSV部門：オフショア支援船	6,000馬力型	1隻 (社船)

# 船隊整備〔近海部門〕

〔2019年3月末現在〕

## 近海部門 23隻

バルク輸送	15隻
鋼材・木材輸送	8隻



〔2022年3月末計画〕

## 近海部門 25隻+α

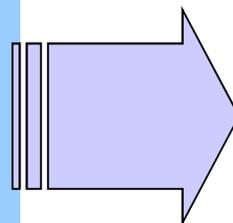
バルク輸送	13隻+α
鋼材・木材輸送	12隻



# 船隊整備〔内航部門〕

〔2019年3月末現在〕

<b>内航部門 25隻</b>	
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	10隻
フェリー輸送	5隻



〔2022年3月末計画〕

<b>内航部門 25隻</b>	
不定期船輸送	11隻
石灰石専用船	2隻
石炭専用船	4隻
一般船	5隻
定期船輸送	9隻
フェリー輸送	5隻



# 船隊整備〔OSV部門〕

〔2019年3月末現在〕

## OSV部門 5隻

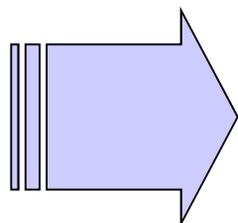
あかつき  
かいゆう  
かいよう  
第7海工丸  
第8海工丸



〔2022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



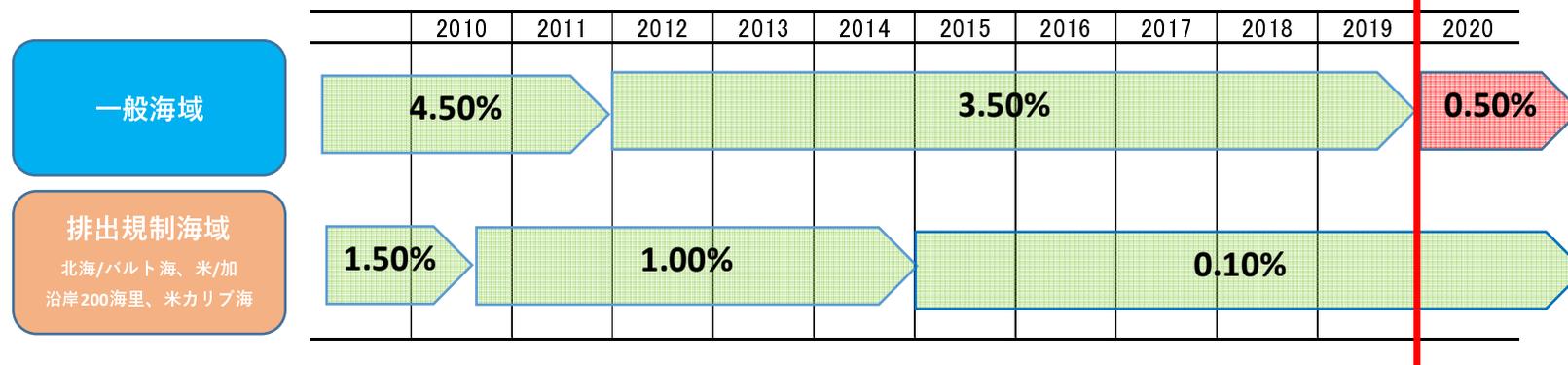
# 有利子負債・純資産の予想推移

百万円

	2019年3月期実績	2020年3月期	2021年3月期	2022年3月期
純資産	26,902	27,550	28,848	30,496
有利子負債	13,963	11,434	11,965	13,251
自己資本比率	53.2%	56.6%	57.1%	56.9%
ROE	6.8%	3.8%	6.1%	7.0%
DER(倍)	0.54	0.43	0.43	0.45

# IV. SO<sub>x</sub>規制への対応

## MARPOL条約 船舶燃料油の硫黄分濃度の上限値



### 0.5%規制への対応方法と留意点

**【1. 規制適合油の使用】**

燃料油コストの増加  
2020年以降に流通する燃料油品質のバラツキ

**【2. SO<sub>x</sub>スクラバの搭載】**

安価な高硫黄C重油を使用可能  
搭載コストの増加  
設置スペースの確保

**【3. 代替燃料(LNG等)への転換】**

SO<sub>x</sub>だけでなく、NO<sub>x</sub>及びCO<sub>2</sub>放出量も削減可能  
供給インフラが未整備  
改造コストの増加(対応機関や供給設備等)  
設置スペースの確保

**当社の対応**

⇒ 1. 規制適合油の使用

**船舶燃料油の価格想定 (内航)**

C重油 : 57,100円/K L

適合油 : 71,300円/K L

## V. 会社概要

会社名	川崎近海汽船株式会社 KAWASAKI KINKAI KISEN KAISHA, LTD.
設立	1966年5月
本社所在地	東京都千代田区霞が関三丁目2番1号
資本金	23億6,865万円
代表者	代表取締役社長 赤沼 宏
従業員数	522名（連結ベース 2019年3月31日現在）
運航船	53隻
URL	<a href="http://www.kawakin.co.jp/">http://www.kawakin.co.jp/</a>