



2020年3月期 第2四半期決算ご説明資料

2019年11月13日 (水)



目次

I . 2020年 3月期 第2四半期決算概要

II . 2020年 3月期 通期業績見込み

III . 船隊整備

IV . SO_x規制への対応

V . 補足資料

I .2020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 2019.4.26
売上高	22,505	22,197	308	1.4%	23,400
営業利益	1,444	681	762	111.9%	1,050
経常利益	1,398	760	637	83.8%	1,050
親会社株主に 帰属する四半期 純利益	1,086	896	189	21.2%	750
為替レート	¥109.42	109.19	0.23	0.2%	¥108.00
バンカー価格	¥55,650	58,400	△ 2,750	△ 4.7%	¥57,100

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	6,148	△ 6	6,371	174	△ 222	△ 180
内航部門	15,467	1,372	15,013	544	454	828
OSV部門(※)	887	77	810	△ 37	77	115
その他	1	0	1	0	△ 0	△ 0
合計	22,505	1,444	22,197	681	308	762

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

近
海
部
門

前年同期をやや下回る輸送量。稼働の落ち込みにより売上が減少し、収支は想定を下回る。
 (鋼材輸送) 日本出し鋼材の減少が懸念されるなか、当社の輸送量は前年同期並み。
 (木材輸送) 発電所の新規稼働などでバイオマス発電用燃料は大幅に増加。
 (バルク輸送) セメントなどの輸送量が増加した一方、主力貨物のロシア炭は減少。

内
航
部
門

修繕費や耐用年数の変更等による減価償却費の減少、燃料油価格の下落もあり営業増益。
 (定期船輸送) 運航船の入れ替えで、清水/大分、常陸那珂/苫小牧航路で輸送量が増加。
 (フェリー輸送) 大型連休により旅客、乗用車の利用は増加するも、トラックは前年同期並み。
 (不定期船輸送) 石灰石・石炭の各専用船は安定した稼働を維持。

O
S
V
部
門

地球深部探査船“ちきゅう”の支援や基礎試錐でのサプライ業務などにより稼働率が改善。

2020年3月期2Q TOPICS①

2018年度

釧路/日立航路	
(旧)ほくれん丸	130台積み
(旧)第二ほくれん丸	130台積み

常陸那珂/苫小牧航路	
(旧)ほっかいどう丸	} 160台積み
(旧)富王丸	
北王丸	160台積み

清水/大分航路	
(旧)ほっかいどう丸	} 160台積み
北王丸	
勇王丸	105台積み

2019年度

(新)ほくれん丸		160台積み
(新)第二ほくれん丸		160台積み

(新)ほっかいどう丸		160台積み
北王丸		160台積み

豊王丸		130台積み
富王丸		130台積み

新造投入

大型化

安定化

→ 売船((新)ほっかいどう丸へリプレイス)

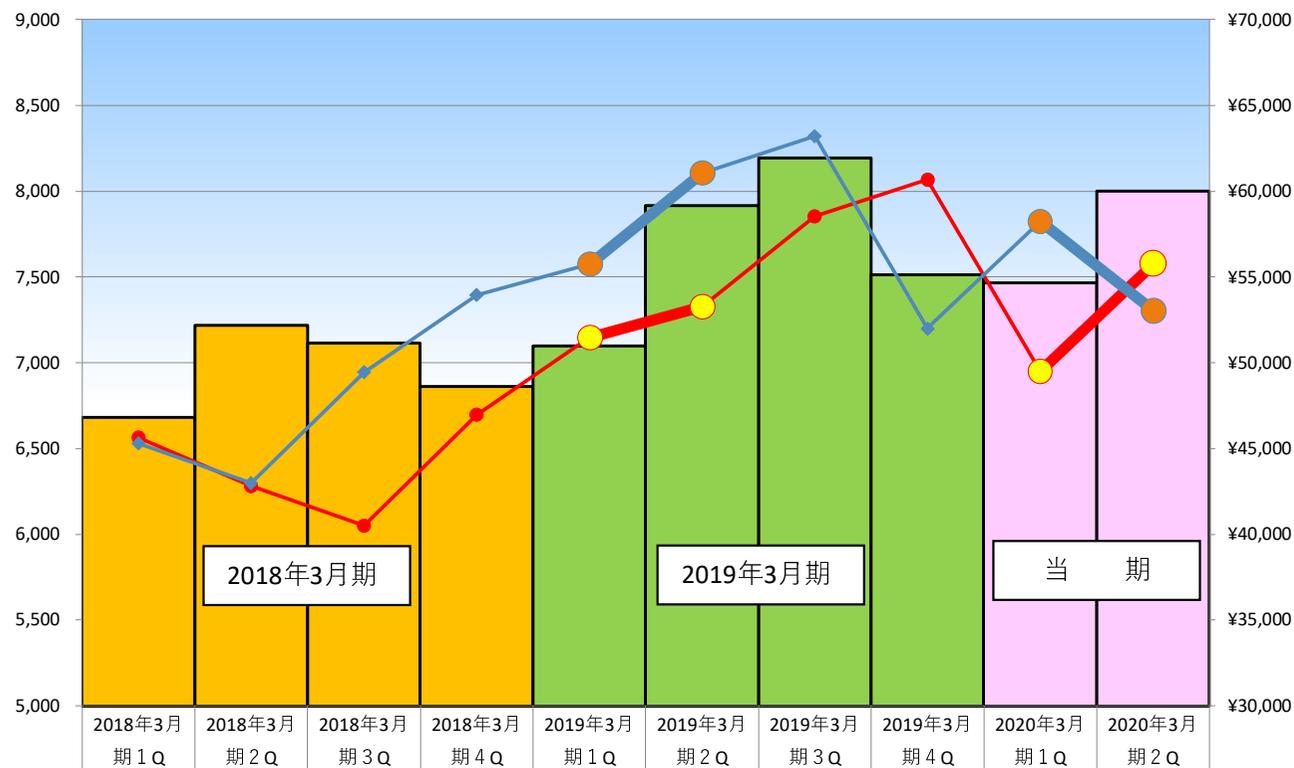
2020年3月期2Q TOPICS②

燃料油価格の変動が当期の業績に与える影響

内航調整金基準価格の上昇 ↗ = 売上高UP

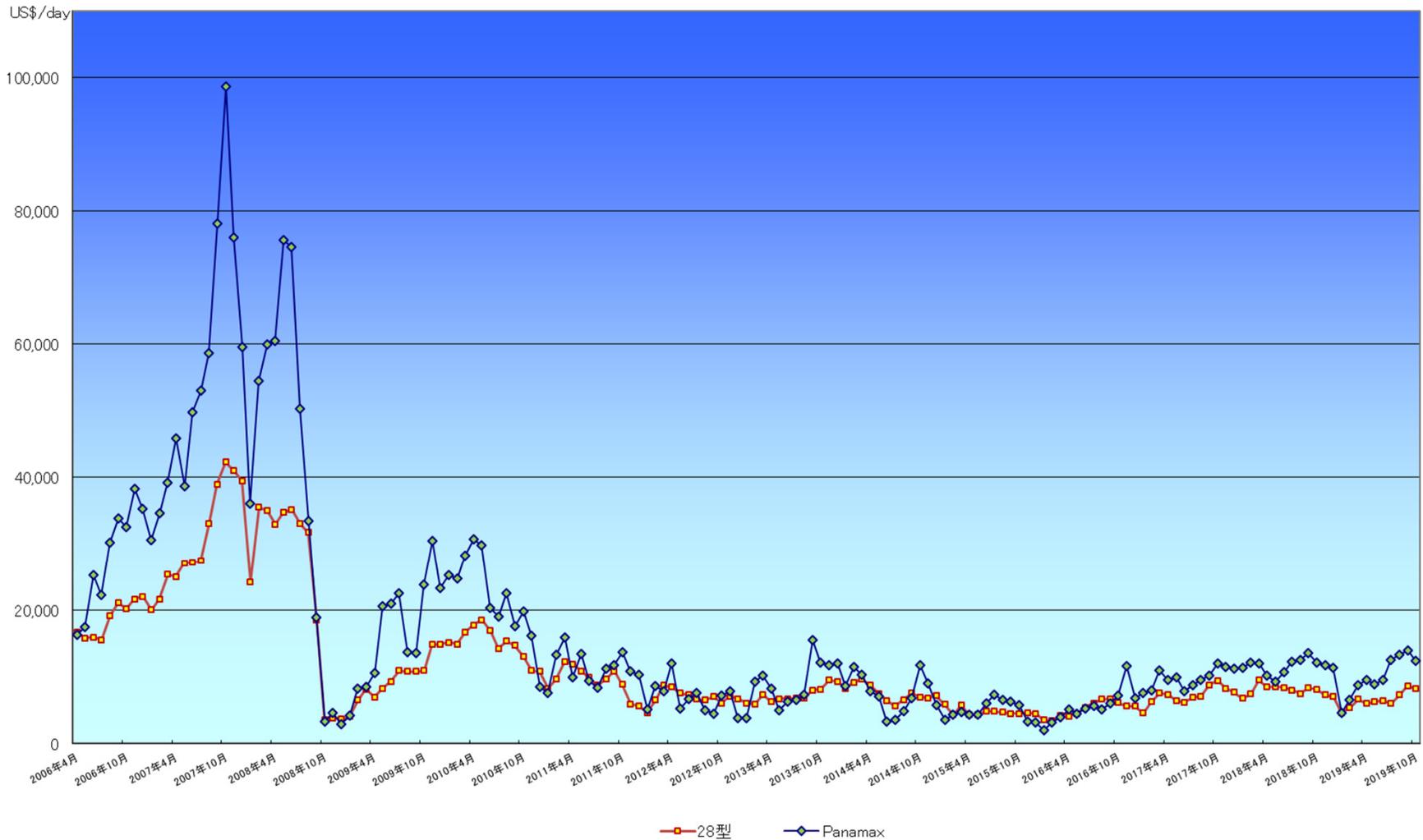
燃料油価格が下降 ↘ = 燃料費DOWN

売上高 (百万円)



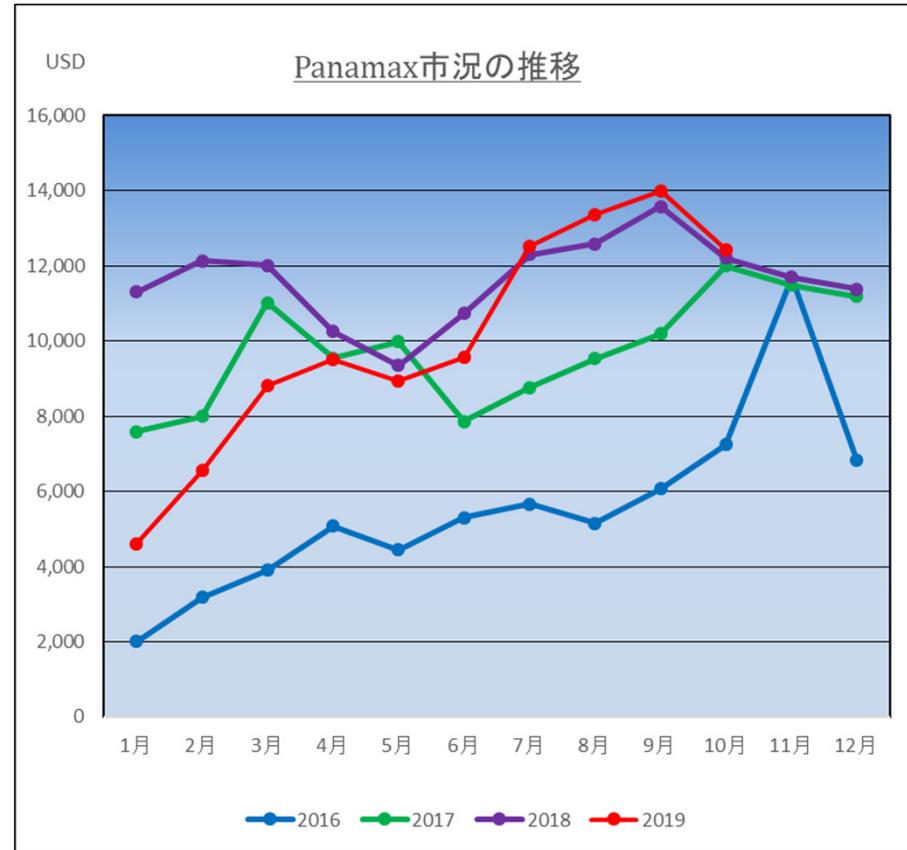
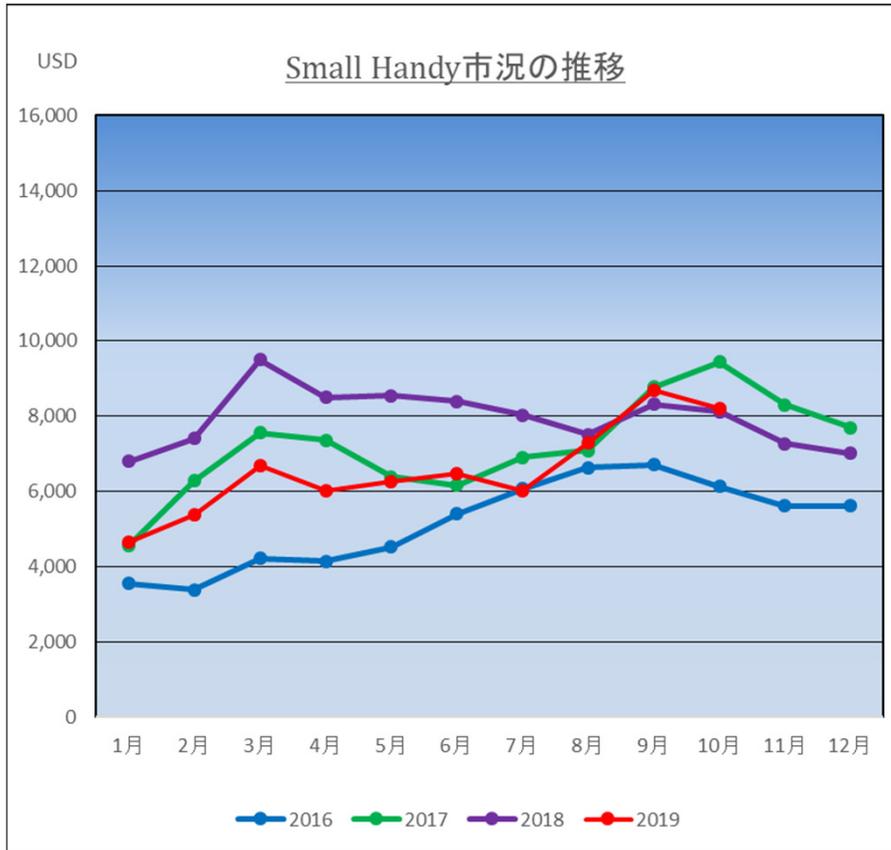
	2018年3月期 1Q	2018年3月期 2Q	2018年3月期 3Q	2018年3月期 4Q	2019年3月期 1Q	2019年3月期 2Q	2019年3月期 3Q	2019年3月期 4Q	2020年3月期 1Q	2020年3月期 2Q
売上高	6,681百万円	7,219百万円	7,114百万円	6,860百万円	7,099百万円	7,914百万円	8,194百万円	7,513百万円	7,466百万円	8,001百万円
調整金基準価格 (紙/パ)	45,650	42,800	40,500	46,950	51,450	53,250	58,550	60,700	49,500	55,750
燃料油価格	45,300	43,000	49,450	53,950	55,750	61,050	63,200	52,000	58,250	53,050

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)

Small Handy 及びPanamax 用船市況②



Ⅱ. 2020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 2019.4.26
売上高	45,000	45,734	△ 734	△ 1.6%	47,900
営業利益	1,900	2,005	△ 105	△ 5.3%	1,550
経常利益	1,850	2,047	△ 197	△ 9.6%	1,550
親会社株主に 帰属する 当期純利益	1,450	1,697	△ 247	△ 14.6%	1,000
為替レート	¥107.71	¥110.43	△¥2.72	△ 2.5%	¥108.00
バンカー価格	¥57,375	¥58,000	△¥625	△ 1.1%	¥64,200

下期の前提

為替レート: 106円/1ドル

バンカー価格: 59,100円 ※C重油と適合油の価格を加重平均した価格

Ⅱ. 2020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	6,148	△ 6	6,452	△ 44	12,600	△ 50
内航部門(その他含む)	15,469	1,372	14,931	528	30,400	1,900
OSV部門	887	77	1,113	△ 27	2,000	50
合計	22,505	1,444	22,495	456	45,000	1,900

全
部
門

SOx規制について適切な対応を進める。

近
海
部
門

(鋼材輸送) 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。
 (木材輸送) 需要が高まるバイオマス関連貨物輸送について、一層の貨物獲得を目指す。
 (バルク輸送) 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。

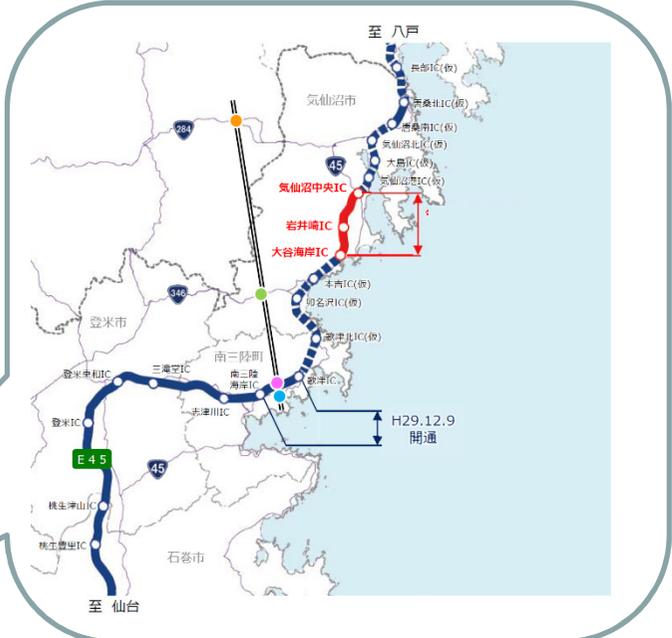
内
航
部
門

(定期船輸送) 当期実施した運航船の入れ替えを活かして、更なる収支の向上を目指す。
 (フェリー輸送) 宮古/室蘭航路の収支改善に向け全力で取り組む。
 (不定期船輸送) 各専用船では安定した荷動きを見込む。

O
S
V
部
門

洋上風力発電など、新たな案件の獲得を目指す。

三陸復興道路の開通状況



路線名	計画延長	供用中	事業中
三陸沿岸道路	359km	261km	98km
うち宮城県	126km	115km	11km
三陸沿岸道路 4車線化	52km	52km	0km

R1.6.22時点

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

宮古/室蘭航路の状況

復興道路の開通が進むなか、八戸への追加寄港やキャンペーンの実施により宮古/室蘭航路の利用促進に取り組んでいます。



2018.05.28

【八戸～苫小牧航路】と【宮古～室蘭航路】を利用する際の復路割引のご案内

【八戸～苫小牧航路】と【宮古～室蘭航路】は往路と復路とでは別々の航路となりますが、復路割引の対象となります。お得な復路割引をぜひご利用ください。

下記の場合、復路料金が10%割引となります。

例)

- ①往路：八戸→苫小牧 復路：室蘭→宮古
- ②往路：苫小牧→八戸 復路：宮古→室蘭
- ③往路：宮古→室蘭 復路：苫小牧→八戸
- ④往路：室蘭→宮古 復路：八戸→苫小牧

※往路のご乗船日を含め14日以内に復路便をご利用される場合、旅客・車両の「復路」料金が10%割引になります。

※学生料金には適用されません。

※往路のチケットをご乗船手続きの際に窓口でご提示ください。

三陸復興キャンペーン

宮古/室蘭航路 開設1周年記念

宮古⇄室蘭

40%割引

期間延長

割引対象

乗用車(運転者含む)、旅客、バイク、自転車

適用区間

宮古発/室蘭行
室蘭発/八戸行 室蘭発/宮古行

割引期間

2020年1月31日室蘭発日まで

運航ダイヤ

宮古発 09:25 → 室蘭着 19:25
室蘭発 20:50 → 宮古着 翌日07:55
室蘭発 20:50 → 八戸着 翌日03:30

運賃表 (2019年10月現在)

旅客運賃

	往路⇄復路		往路⇄八戸	
	片道 (片乗)	40%割引	片道 (片乗)	40%割引
初等	15,380	9,170	11,940	7,160
1等	12,220	7,340	9,560	5,740
2等	8,140	4,890	6,100	3,670
3等	4,100	2,460	3,050	1,840

乗用車運賃

	往路⇄復路		往路⇄八戸	
	片道 (片乗)	40%割引	片道 (片乗)	40%割引
10m未満	21,140	12,700	19,330	11,600
10m未満	24,440	14,660	24,440	14,700
10m未満	31,780	19,100	29,530	17,700

自転車・オートバイ運賃

	往路⇄復路		往路⇄八戸	
	片道 (片乗)	40%割引	片道 (片乗)	40%割引
自転車	2,450	1,470	2,440	1,470
125cc以下	5,300	3,180	4,990	2,940
125cc以上	7,440	4,470	6,930	4,140
750cc以上	9,580	5,750	8,970	5,390

適用条件

(1) 対象となる乗客等は、乗客の乗客が同一航路のものに限ります。
(2) 対象となる乗客等は、乗客の乗客が同一航路のものに限ります。
(3) 乗客の乗客が同一航路のものに限ります。
(4) 乗客の乗客が同一航路のものに限ります。
(5) 乗客の乗客が同一航路のものに限ります。

下期 為替と燃料油価格の影響

為替変動の影響について

予算設定(1ドル=106円) ⇒ 10円変動 110百万円(下期)

燃料油価格変動の影響について

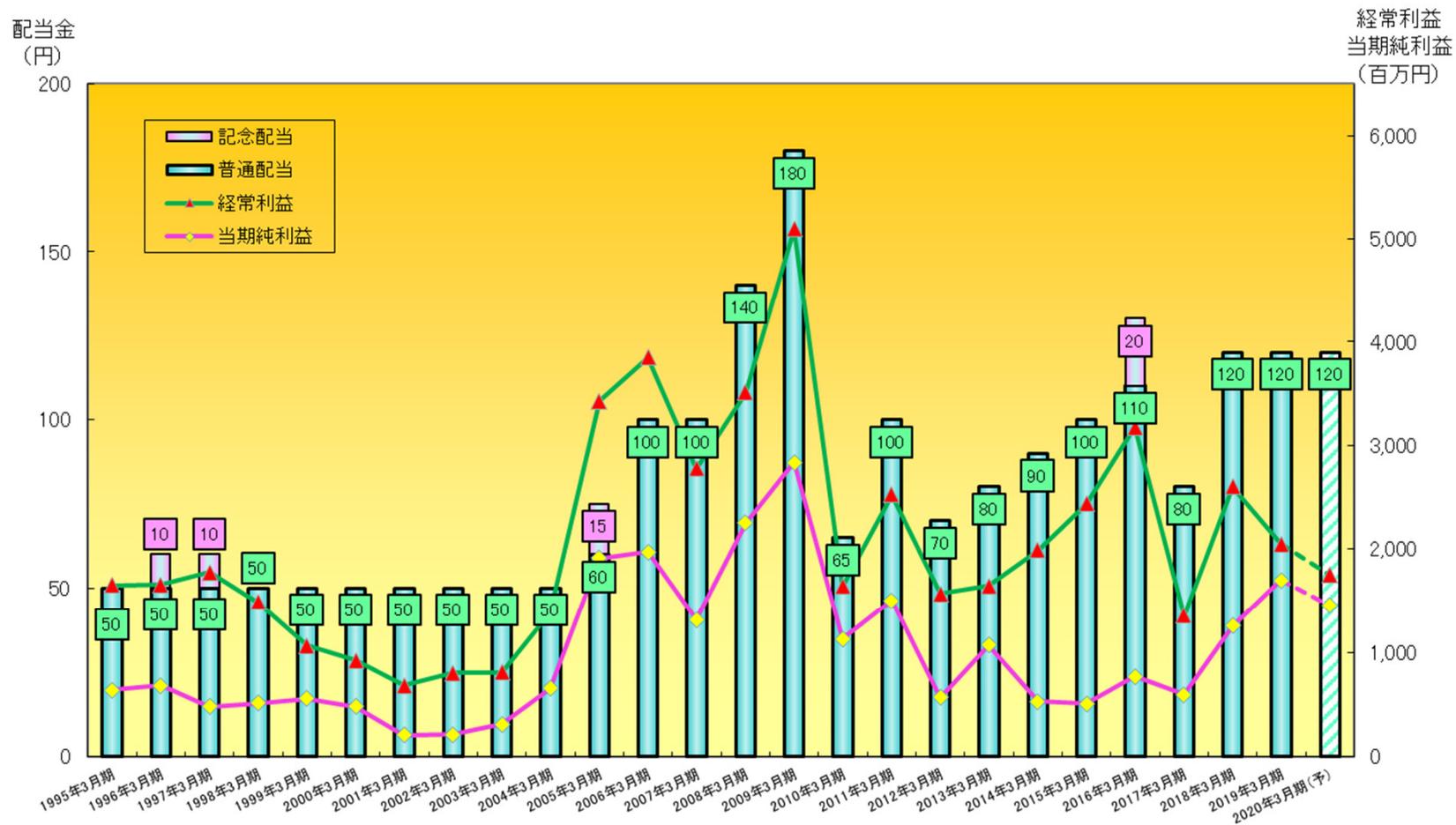
予算設定(原油価格60ドル/バレル)
⇒ 10ドル変動 20百万円(下期)

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

2020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

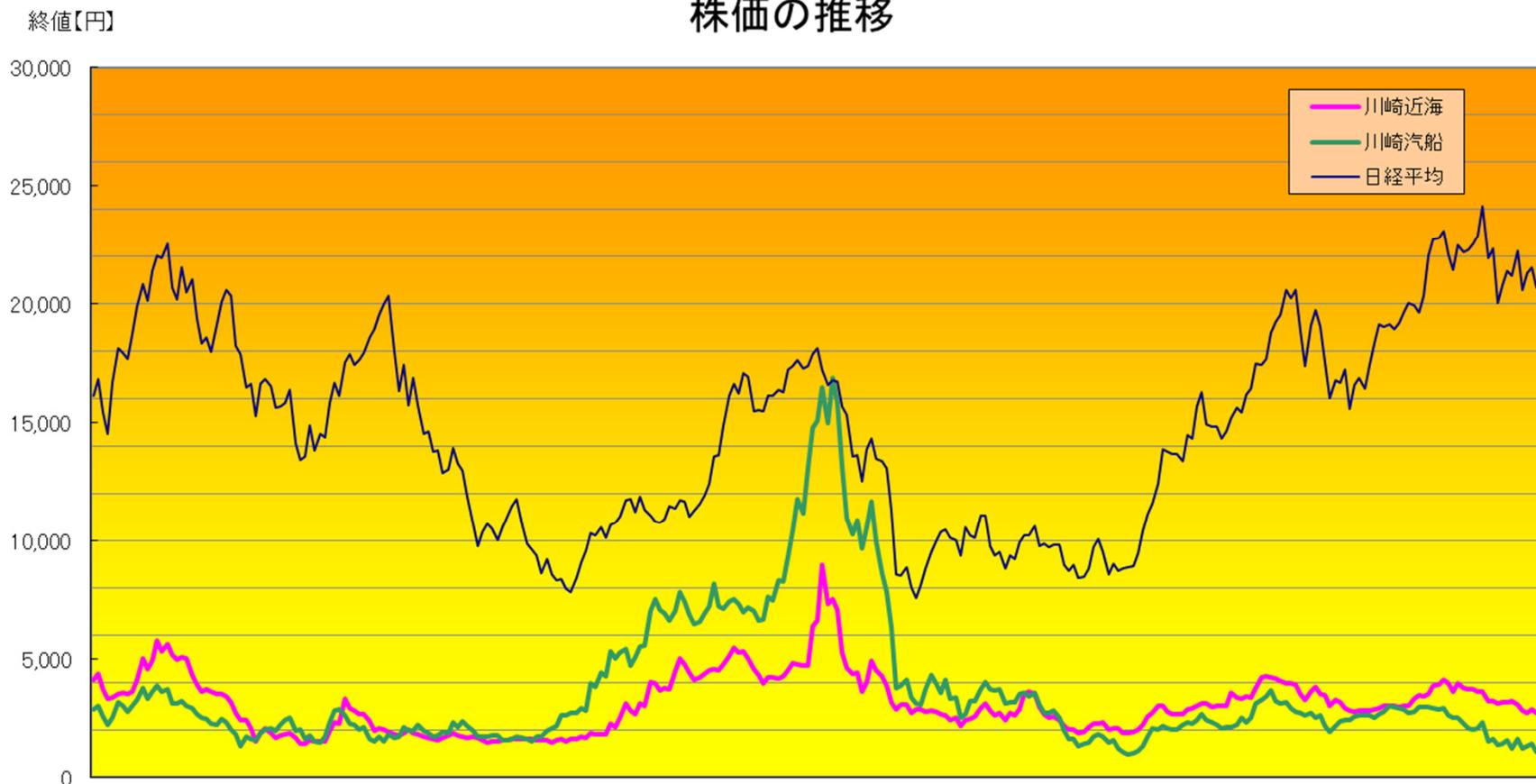
経常利益・当期純利益及び配当



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 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。

財務狀況

	2018年9月末	2019年3月末	2019年9月末	2020年3月末 (予想)
純資産(百万円)	26,379	26,902	27,782	27,970
有利子負債(百万円)	12,731	14,211	12,786	11,775
自己資本比率	53.8%	53.2%	55.1%	56.5%
DER	0.50	0.55	0.48	0.44
ROE	3.6%	6.8%	4.2%	5.5%
ROA	2.0%	3.7%	2.2%	3.0%

中期経営計画 新造予定船

2019年4月~2022年3月

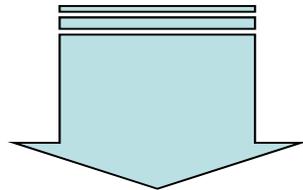
期間中の新造予定船

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)

Ⅲ. 船隊整備〔近海部門〕

〔2019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



〔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



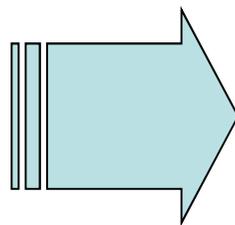
船隊整備〔内航部門〕

〔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 2隻
 - 石炭専用船 4隻
 - 一般船 4隻
- 定期船輸送 9隻
- フェリー輸送 5隻

〔2022年3月末計画〕

- 内航部門 25隻
- 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



〔2022年3月末計画〕

OSV部門 5隻

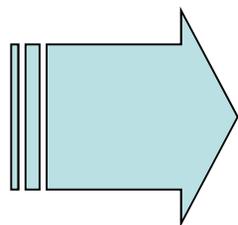
あかつき

かいゆう

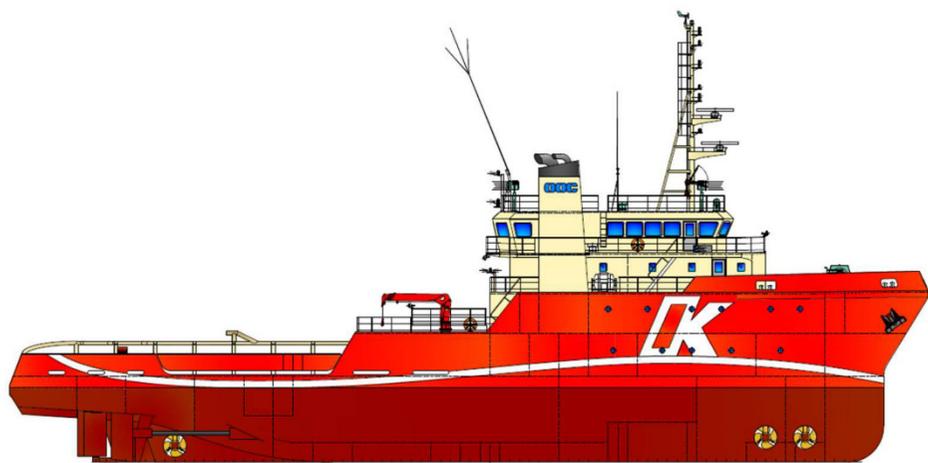
かいよう

第7海工丸(1982年建造)リプレイス予定

第8海工丸



船隊整備〔OSV部門〕 第7海工丸リプレイス船



【新造船要目】

総トン数：約 890 トン
 主機関：3,000 馬力× 2
 主要寸法：全長 56m x 幅 12m
 定員：40 名
 船位保持装置：DPS-2
 速力：約 13 ノット
 推進機：可変ピッチプロペラ× 2
 満載喫水：4.5m
 曳航力：ボラードプル 75~80 トン
 消火装置：FiFi-1 (* All Abt)

※11月11日付 プレスリリースご参照

《第7海工丸》



要目

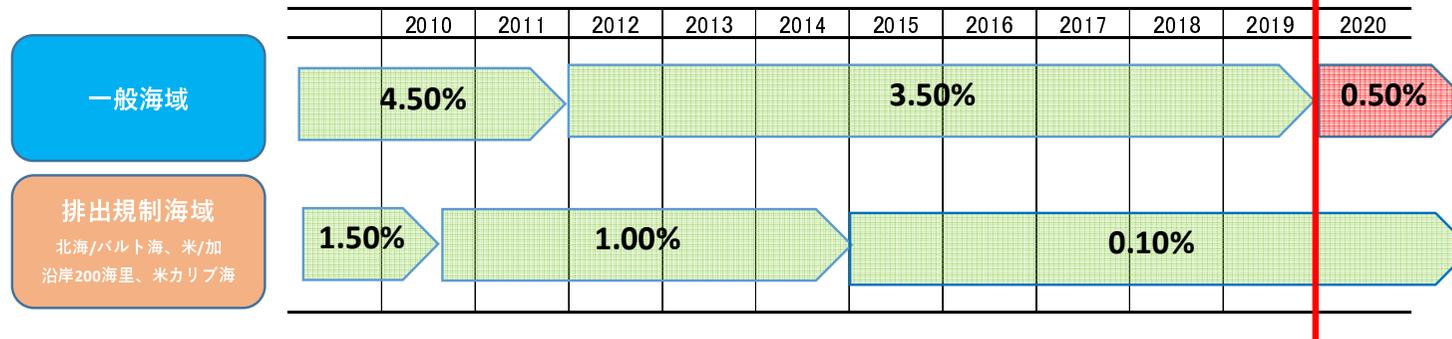
建造年月	1982年6月	長さ	52.6m	- 全長
船級	NK (NS MNS) Ice Class C		47.0m	- 垂線間長
船舶番号	第124380号	幅	11.0m	
IMO No.	8131099	深さ	5.00m	
信号符字	JHZL	喫水	4.10m	
用途	引き船兼作業船	トン数	684t	- 総トン数
航行区域	近海区域 A3		848t	- 国際トン数
		定員	35名 (乗組員15名、その他20名)	

機関・推進機

主機関	4,200PS ニイガタ 6MG31FZ 1,545kW(2,100PS) ×2	曳航力	392kN (40t)	- 瞬間最大 - 連続最大
推進器	可変ピッチプロペラ ×2	速力	13.2kts	- 試運転最高速力
発電機	主発電機 300kVA ×2 補助発電機 150kVA ×1 観測用発電機 50kVA ×2	パワースラスタ	10.0kts	- 巡航速力
			可変ピッチ式 31.4kN (3.2t) ×1	

IV. SOx規制への対応

MARPOL条約 船舶燃料油の硫黄分濃度の上限值



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. SOx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】

- SOxだけでなく、NOx及びCO₂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

内航燃料油の価格想定（下期）

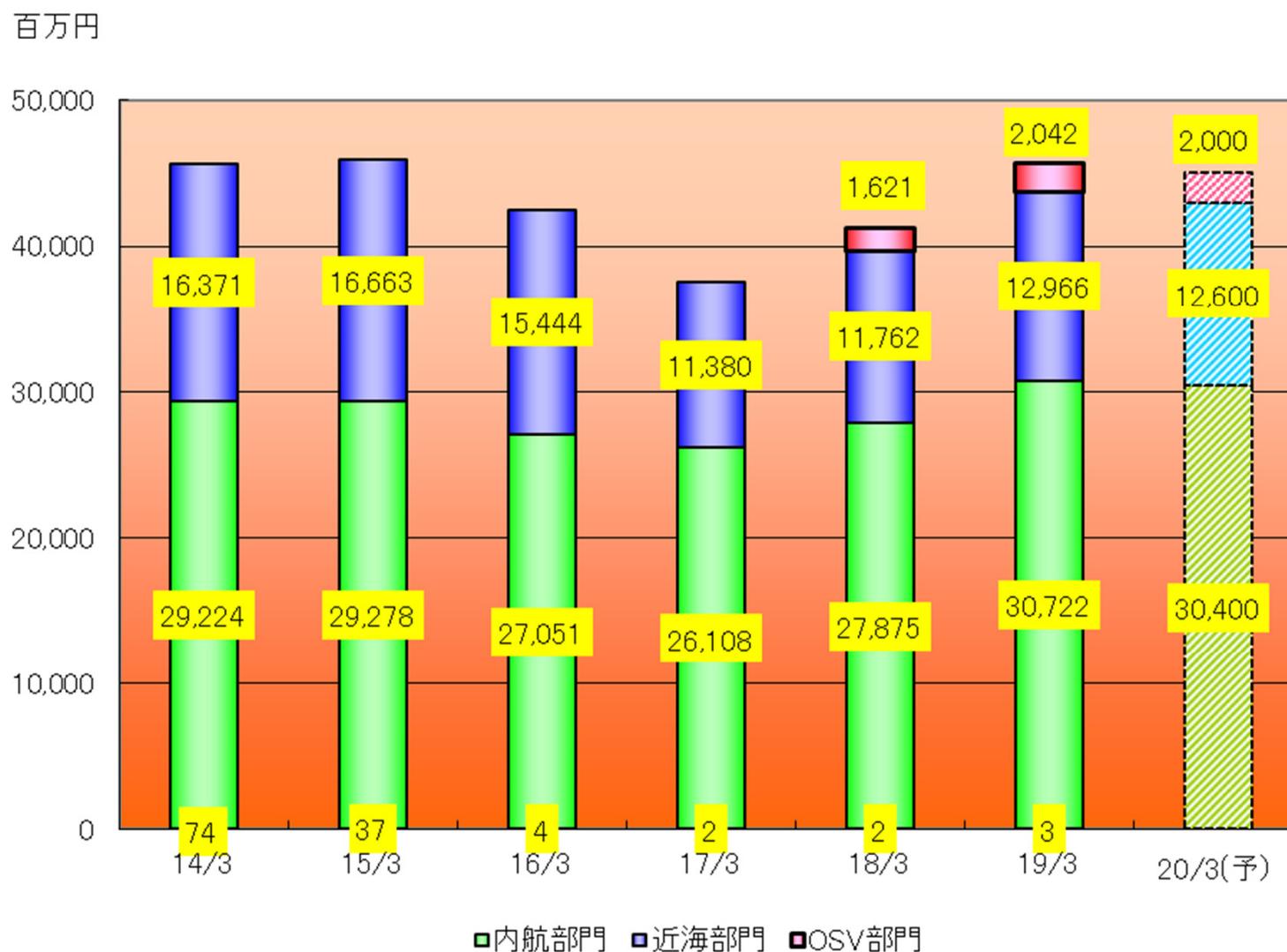
燃料油価格 : 59,100円/K L

※C重油と適合油の価格を加重平均した価格

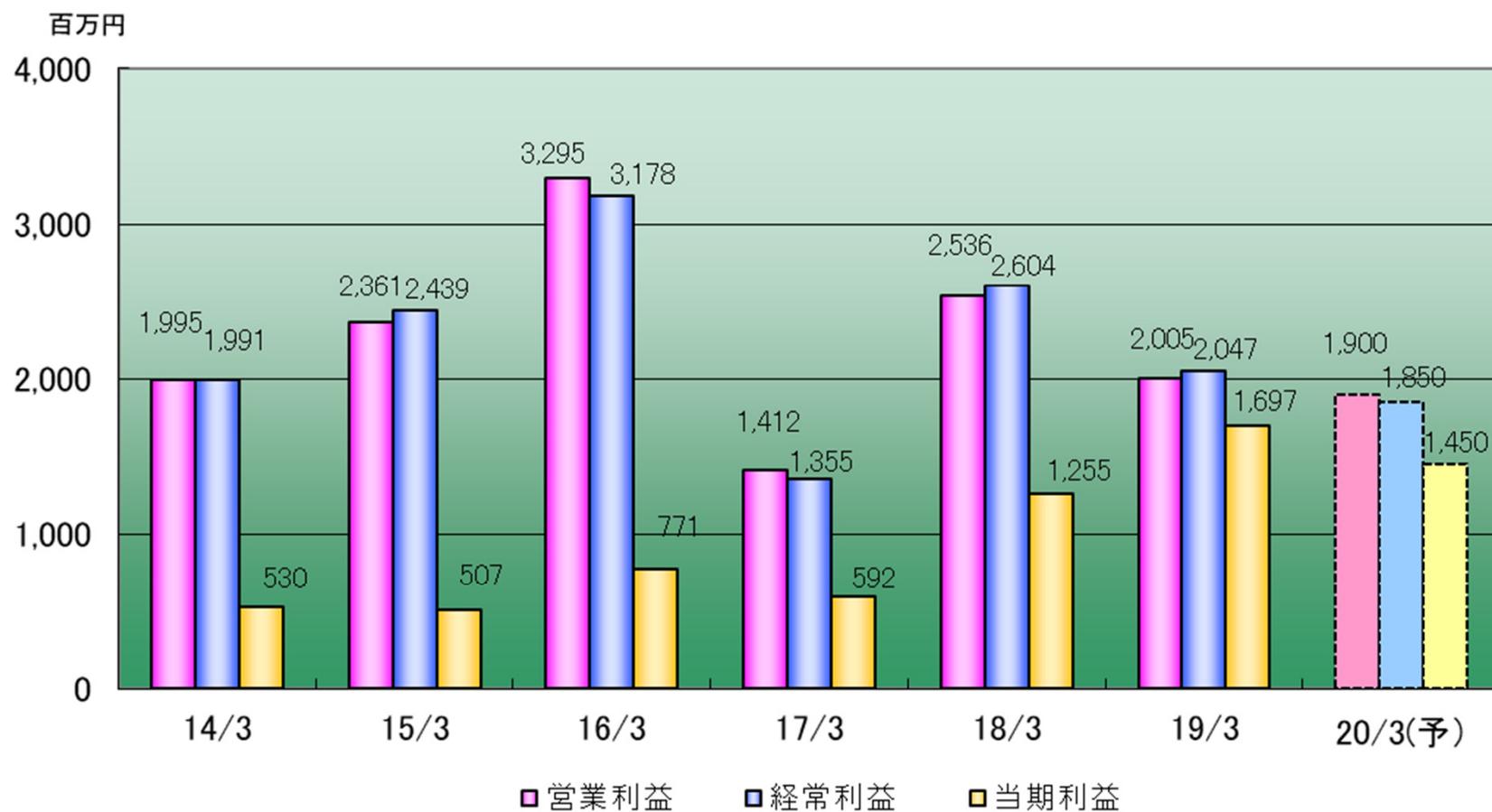


V. 補足資料

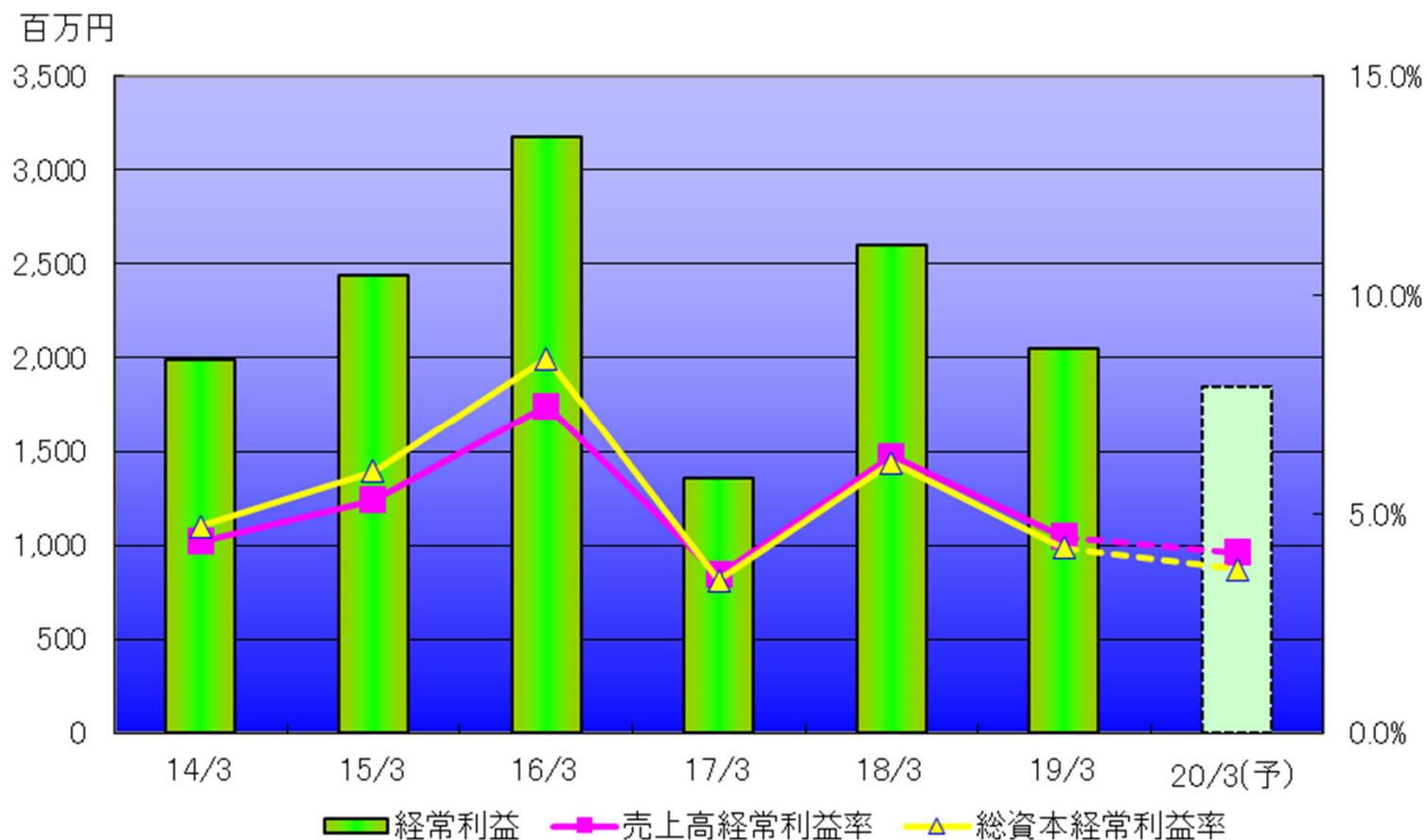
部門別連結売上高の推移



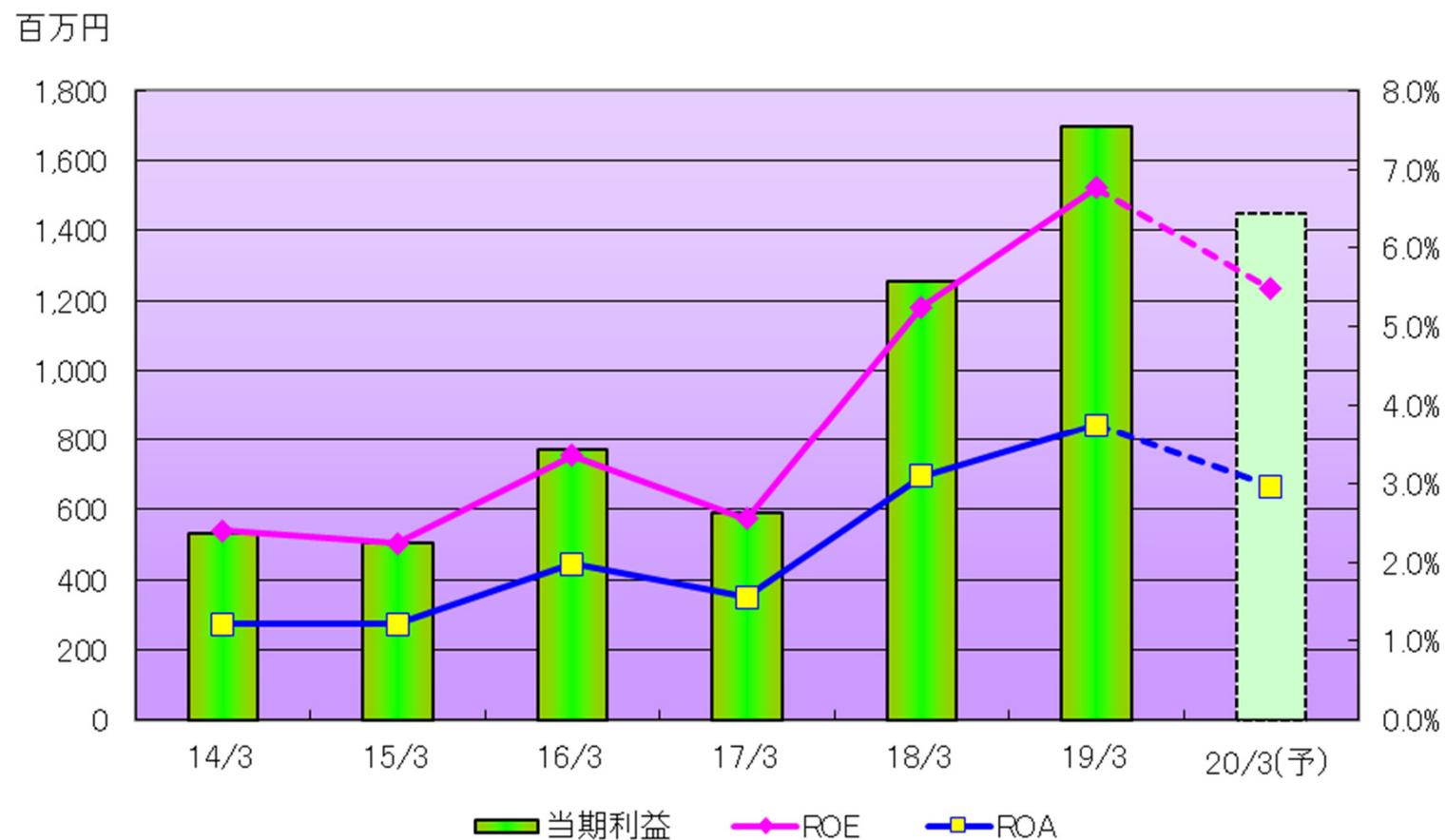
連結業績推移



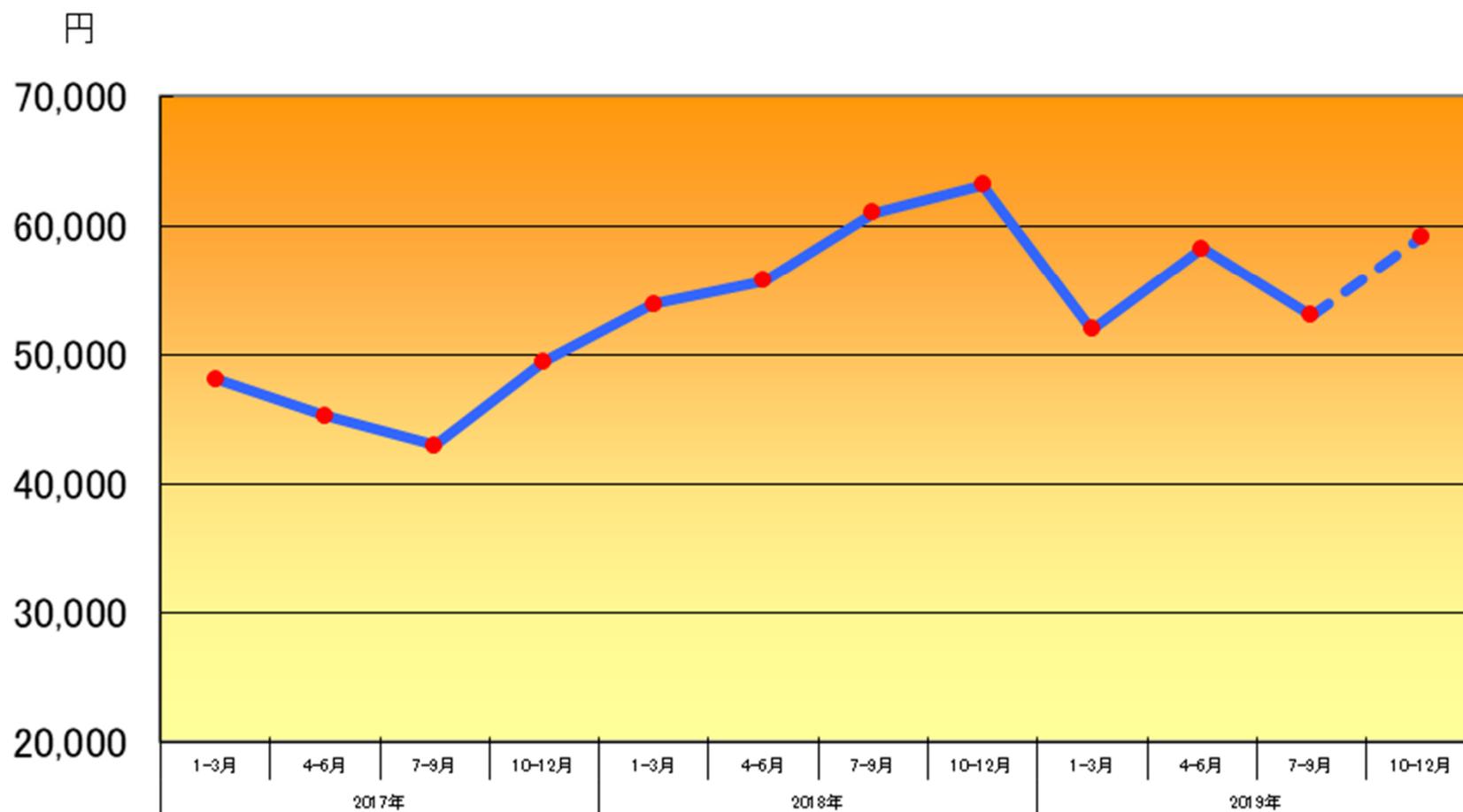
(連結) 売上高経常利益率/総資本計上利益率



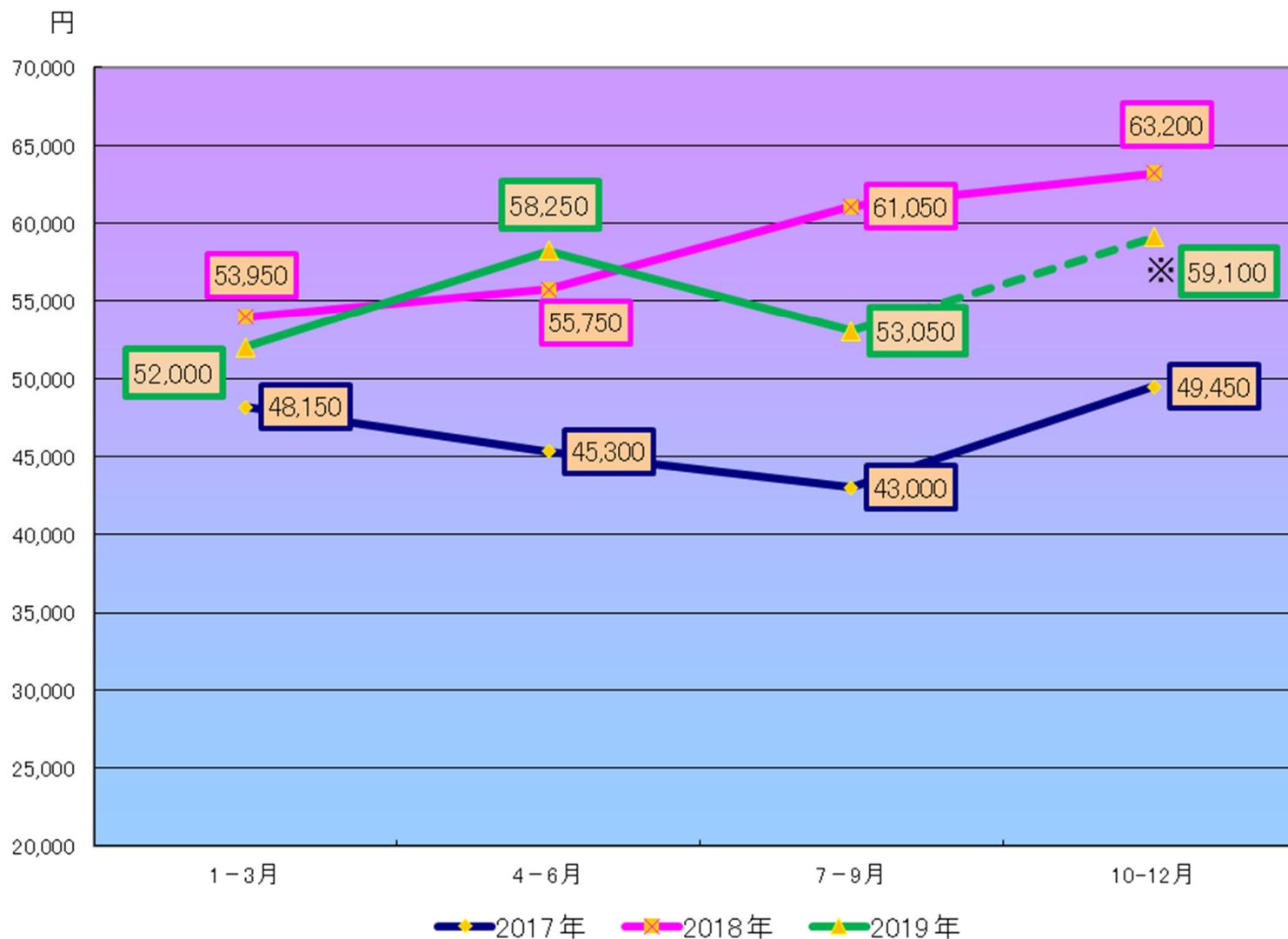
(連結) ROE/ROA



内航燃料油価格推移表



内航燃料油価格前年同期比較



※2019年10-12月の価格はC重油と適合油の価格を下期期間で加重平均した価格

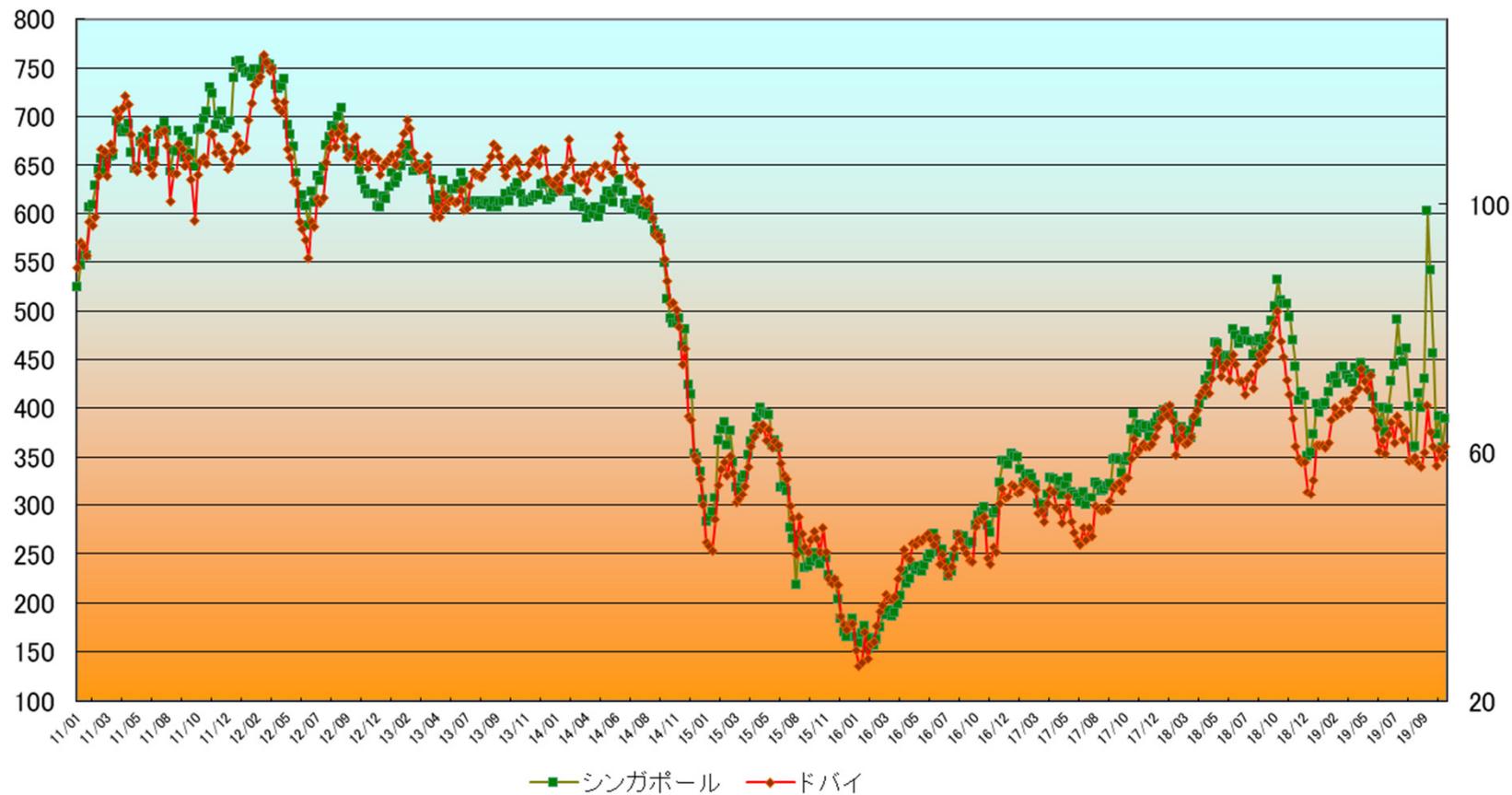
最近のBOND油 極東価格

シンガポール

ドバイ

(\$/トン)

(\$/バレル)



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9月30日現在）
運航船	53隻
URL	https://www.kawakin.co.jp/