



川崎近海汽船株式会社

KAWASAKI KINKAI KISEN KAISHA, LTD.



2021年3月期 決算 説明会

2021年5月

目次

I. 2021年 3月期 決算概要

(TOPICS) 新型コロナ禍への対応等

II. 2022年 3月期 業績予想

III. 中期経営計画 進捗状況

IV. 今後の取り組み

(TOPICS) 合併会社 KWS(株) 設立

I.2021年3月期 決算概要

(単位:百万円)

	前連結会計期間 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計期間 (自 2020年4月1日 / 至 2021年3月31日)		増減額	増減率	
		上期	下期			
売上高(百万円)	44,337	37,059	18,154	18,905	△7,277	△16.4%
営業利益(百万円)	1,913	404	235	168	△1,508	△78.9%
経常利益(百万円)	1,907	187	132	55	△1,719	△90.2%
親会社株主に帰属する 当期純利益(百万円)	1,370	△112	462	△575	△1,483	-
為替レート	¥109.06	¥106.03	¥107.32	¥104.74	△¥3.03	△2.8%
燃料油価格 (国内価格)	¥57,675	¥48,725	¥45,750	¥51,700	△¥8,950	△15.5%

※営業利益・経常利益は黒字となるも、内航船で減損損失を計上した結果、親会社株主に帰属する当期純利益は上場以来初の赤字となった。

セグメント別売上高・営業利益・業績動向

(単位:百万円)

		前連結会計期間 (自 2019年 4月 1日 至 2020年 3月 31日)	当連結会計期間 (自 2020年 4月 1日 / 至 2021年 3月 31日)		増減額	増減率	
			上期	下期			
近海部門	売上高	11,935	9,494	4,320	5,174	△ 2,441	△ 20.5%
	営業損益	△ 350	△ 291	△ 89	△ 201	59	-
内航部門	売上高	30,339	26,140	13,076	13,063	△ 4,199	△ 13.8%
	営業損益	2,085	1,142	553	588	△ 943	△ 45.2%
OSV部門 (※)	売上高	2,059	1,421	755	665	△ 637	△ 31.0%
	営業損益	177	△ 448	△ 229	△ 218	△ 625	-
その他	売上高	3	3	1	1	0	15.5%
	営業損益	0	1	0	0	0	107.1%
合計	売上高	44,337	37,059	18,154	18,905	△ 7,277	△ 16.4%
	営業損益	1,913	404	235	168	△ 1,508	△ 78.9%

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

近
海
部
門

新造船の竣工を市況回復に合わせて延長するなど、荷動きに伴う船隊規模の調整を行い、損失を縮小。
 (鋼材輸送) 上期の鉄鋼需要の低迷は下期で回復し、前期並み。
 (木材輸送) 輸入合板が減少した一方で、バイオマス発電用燃料が大幅に増加し、前期を上回る。
 (バルク輸送) 主力貨物であるロシア炭の国内需要が減少し、前期を大幅に下回る。

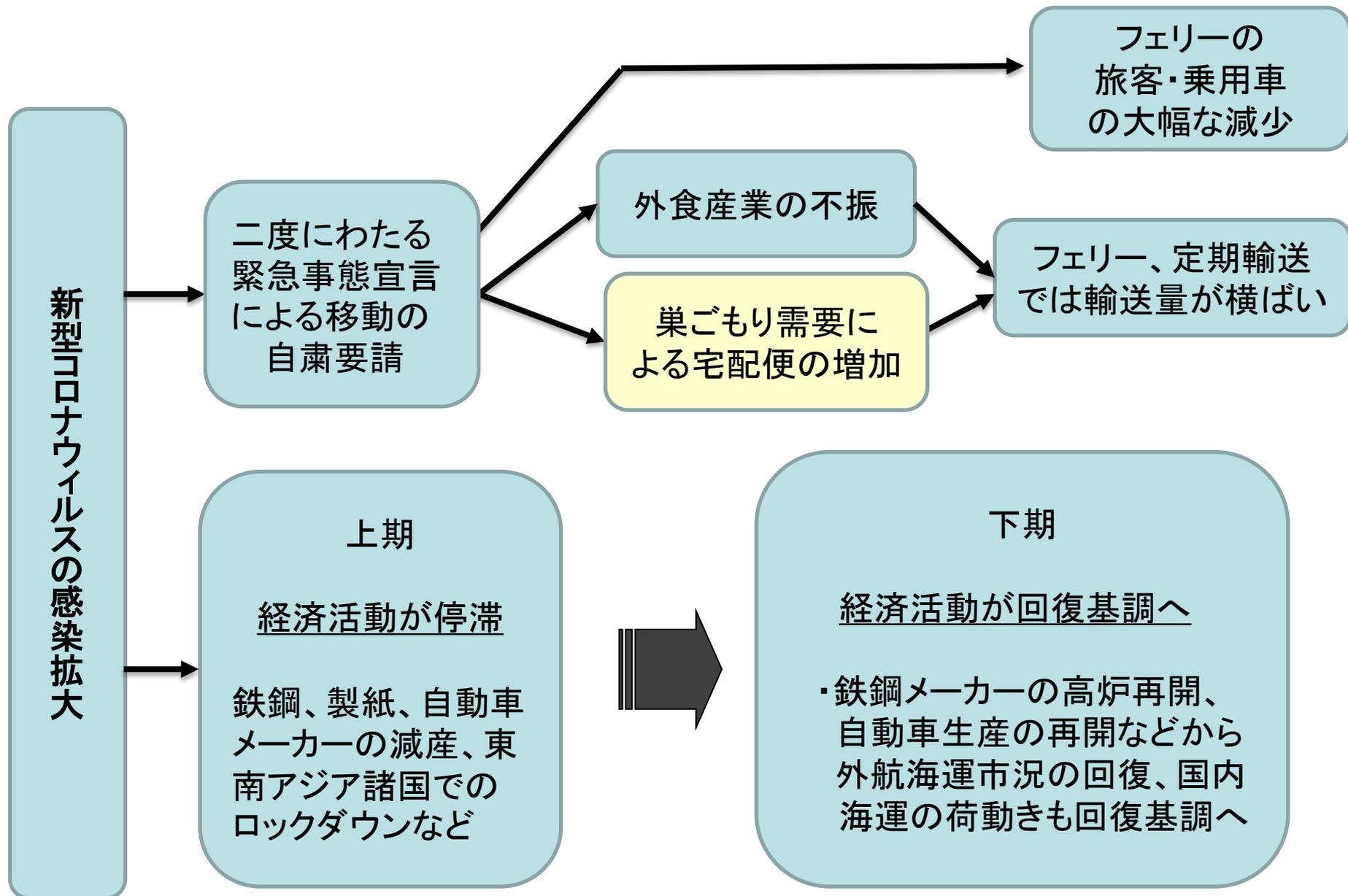
内
航
部
門

コロナ禍の影響が大きく、借船料や燃料費などが減少するも、輸送量の減少などにより減収減益。
 (定期船輸送) 製紙関連などの大宗貨物の減少や運航隻数の減少などにより前期を下回る。
 (フェリー輸送) トラックは微減にとどまるも、旅客・乗用車が前期を大幅に下回る。
 (不定期船輸送) 貨物輸送需要の減退により、専用船や一般船共に稼働は前期を下回る。

O
S
V
部
門

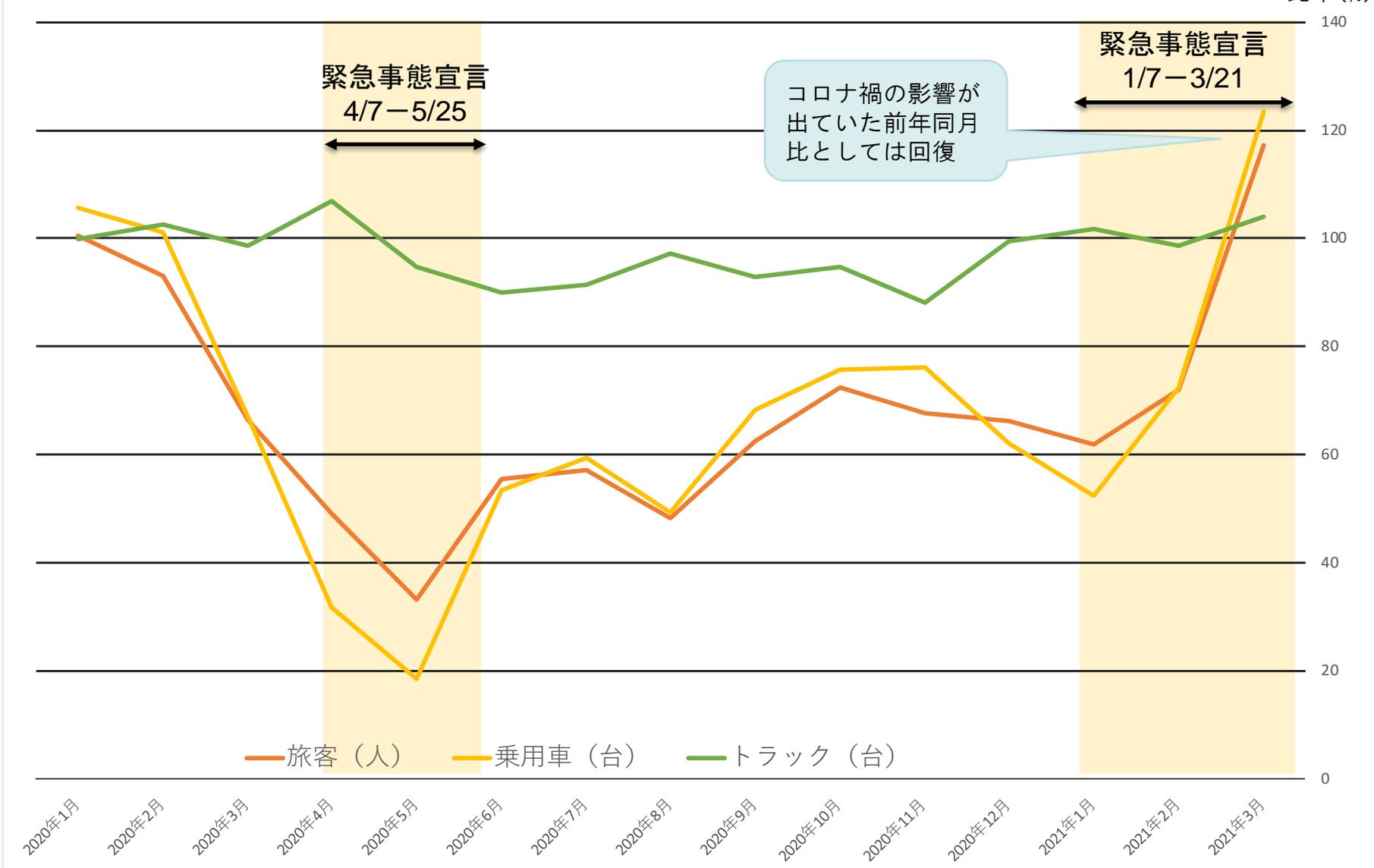
海洋調査業務へのサプライ業務は増加したものの、サルベージ業務が減少したことで損失となる。

(TOPICS) 新型コロナ禍と当社への影響



(TOPICS) フェリー輸送の推移

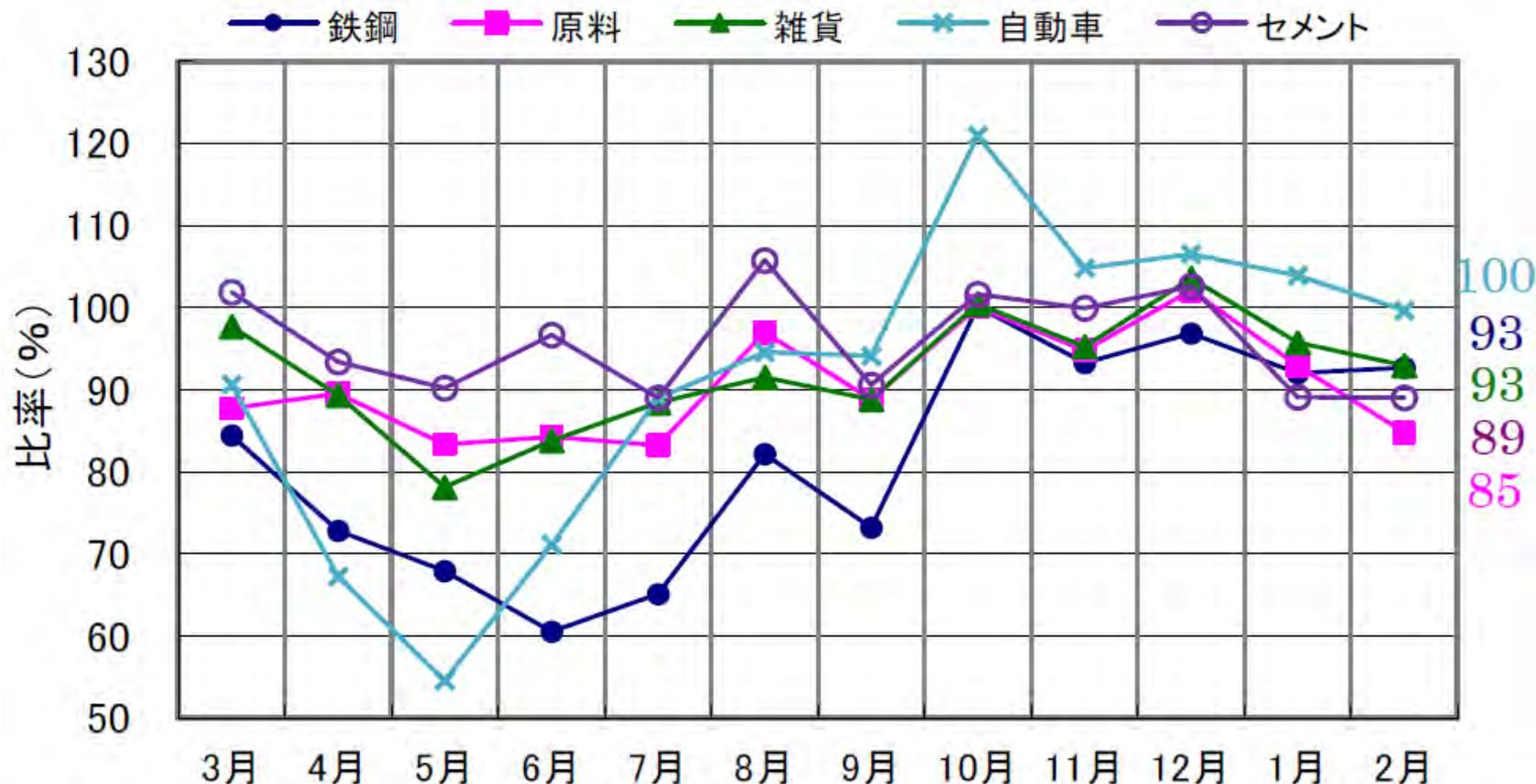
コロナ禍の八戸/苫小牧航路の利用客・輸送量(前年同月比)



(TOPICS) 内航海運の荷動

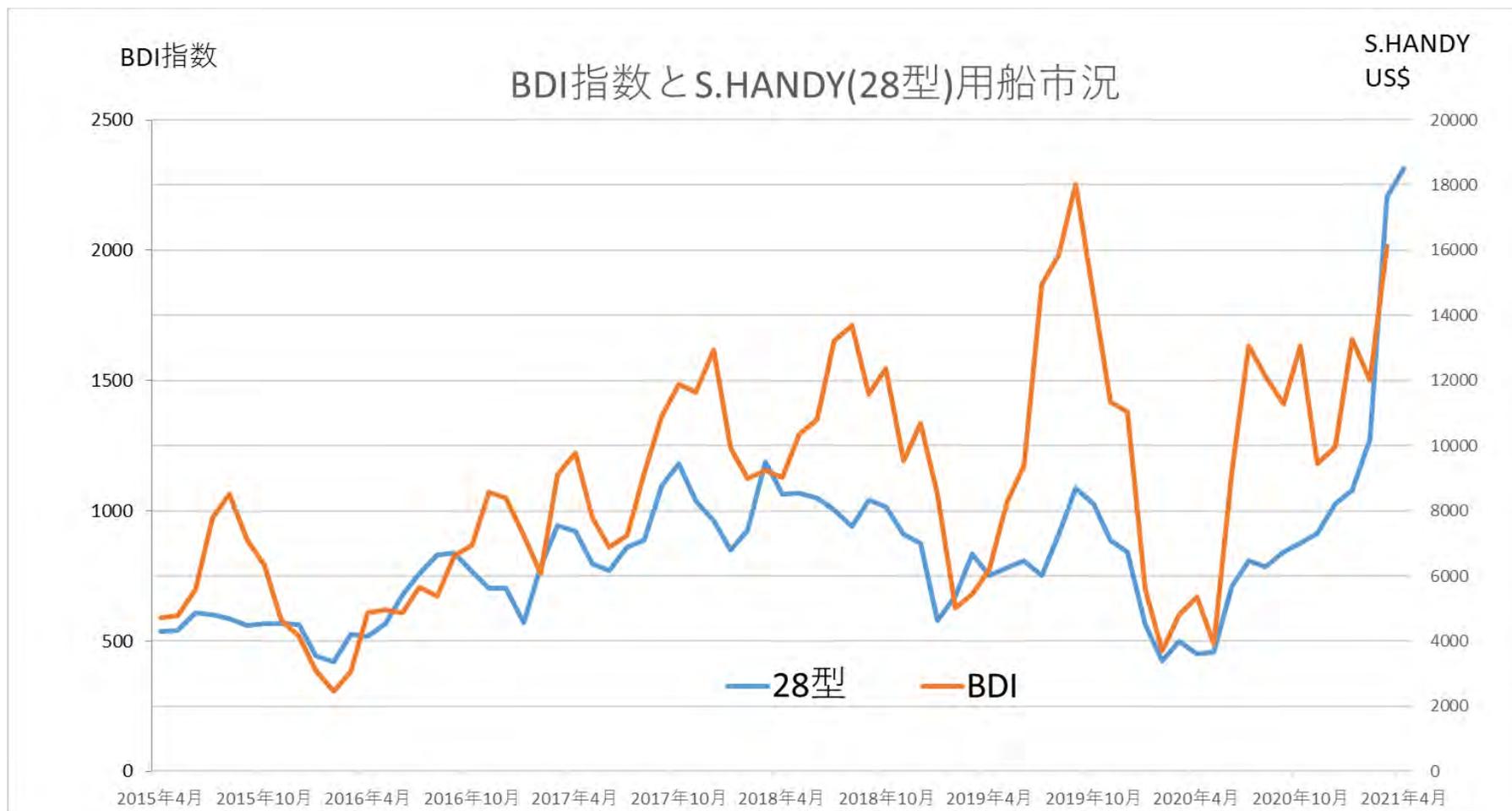
2020年3月～2021年2月

【貨物船】 主要品目の輸送実績の推移<前年同月対比>



【出典：日本内航海運組合総連合会】

BDI指数とSmall Handy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)】

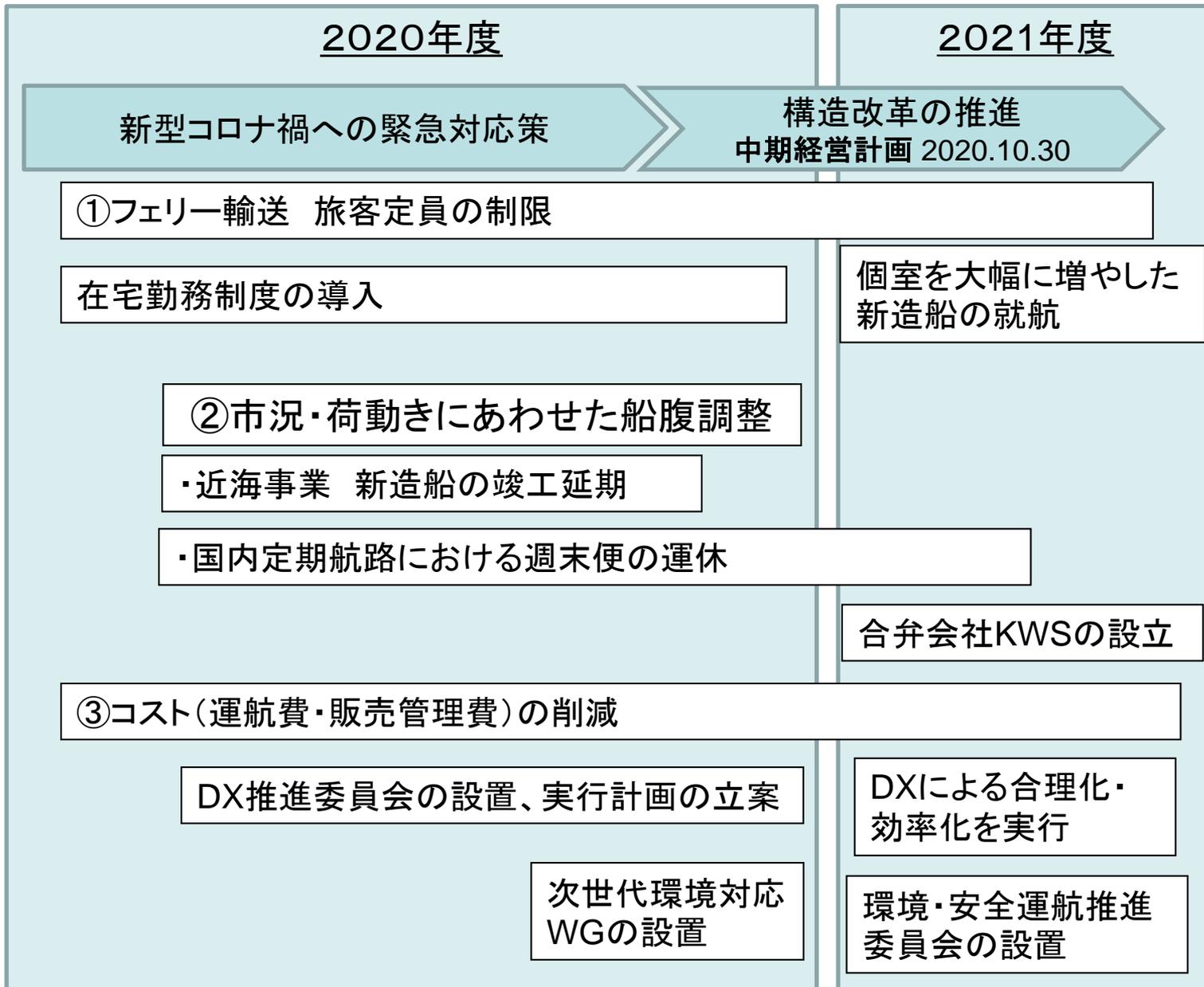
【出典:TDS(トランプデータサービス)】

(TOPICS) 新型コロナ禍における当社の取り組み

安心
・
安全

事業

DX・
環境



Ⅱ. 2022年3月期 業績予想

(単位：百万円)

	当連結会計期間 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	翌連結会計期間 (自 2021年4月1日 / 至 2022年3月31日)		増減額	増減率	
		上期	下期			
売上高(百万円)	37,059	38,500	19,000	19,500	1,440	3.9%
営業利益(百万円)	404	250	△300	550	△154	△38.2%
経常利益(百万円)	187	200	△320	520	12	6.5%
親会社株主に帰属する 当期純利益(百万円)	△112	150	△170	320	262	-

為替レート	¥106.03	¥108.00				
燃料油価格 (国内価格)	¥48,725	¥58,800				

2022年3月期 セグメント別業績予想

(単位：百万円)

		当連結会計期間 (自 2020年 4月 1日 至 2021年 3月 31日)	翌連結会計期間 (自 2021年 4月 1日 / 至 2022年 3月 31日)		増減額	増減率	
			上期	下期			
近海部門	売上高	9,494	10,000	5,150	4,850	505	5.3%
	営業損益	△ 291	△ 200	△ 70	△ 130	91	-
内航部門 (その他含む)	売上高	26,140	27,000	13,350	13,650	859	3.3%
	営業損益	1,142	600	30	570	△ 542	△47.5%
OSV部門 (※)	売上高	1,421	1,500	500	1,000	78	5.5%
	営業損益	△ 448	△ 150	△ 260	110	298	-
合計	売上高	37,059	38,500	19,000	19,500	1,440	3.9%
	営業損益	404	250	△ 300	550	△ 154	△38.2%

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

近
海
部
門

当期末までに投入した新造船を中心に更なる配船効率化により、収支改善に努めてまいります。

内
航
部
門

定期船輸送においては、食品関連貨物などの取り込みを図ります。フェリー輸送では、巣ごもり需要による輸送が見込まれる一方で、一部の貨物の荷動きの低迷が懸念されます。旅客・乗用車の利用はコロナ禍のなか、低調に推移することが見込まれますが、新造船を就航させ、乗用車・旅客の集客に努めます。不定期船輸送では、小型貨物船では新規案件の獲得にも取り組んでまいります。

O
S
V
部
門

新造船“かいこう”の竣工による船隊整備によりSEP船（自昇式台船）の支援業務や、予算化されているわが国の資源探査への支援業務や安定的な洋上基地へのサプライ業務を見込んでおりますが、コロナ禍で先送りになる案件が出るなど、次期については厳しい収支が予想されるため、稼働率の向上に努め、収支改善を図ってまいります。

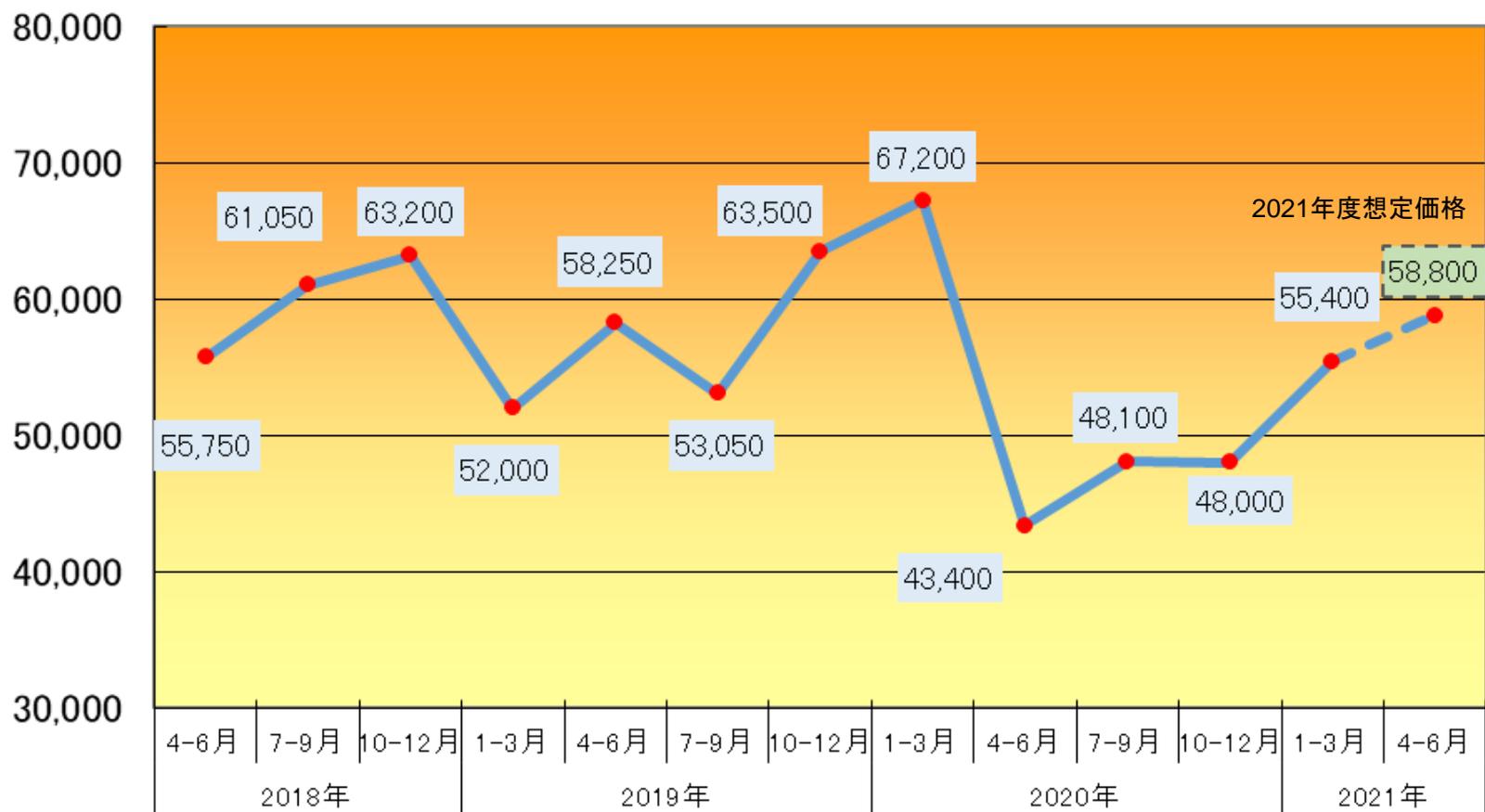
為替変動の影響について

予算設定(1ドル=108円) ⇒ 10円変動 97百万円

燃料油価格変動の影響について

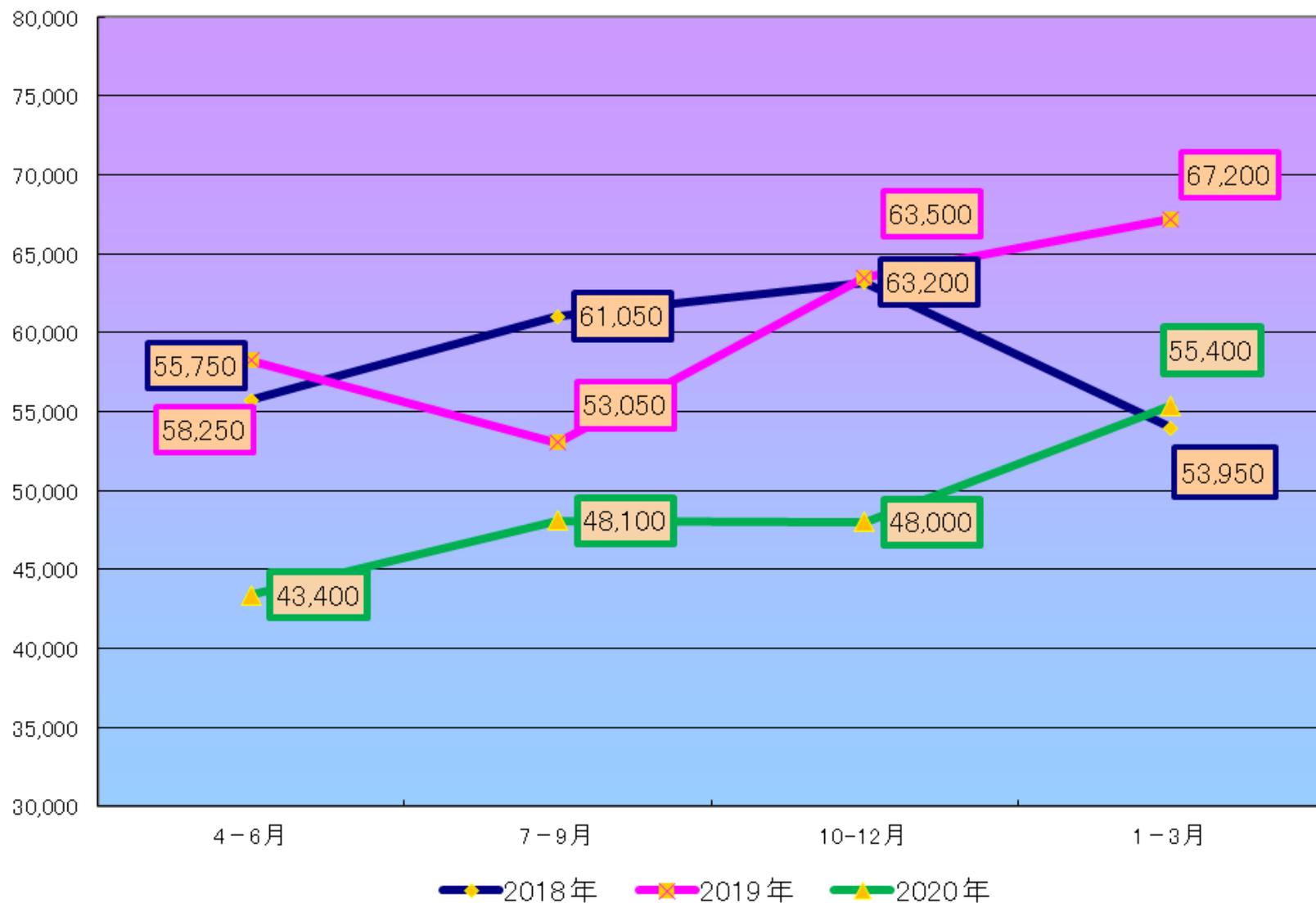
予算設定(原油価格60ドル/バレル)
⇒ 10ドル変動 2百万円

内航燃料油価格の推移



← 2019年12月まで内航C重油
→ 2020年1月より適合C重油

内航燃料油価格の3ヶ年同期比較



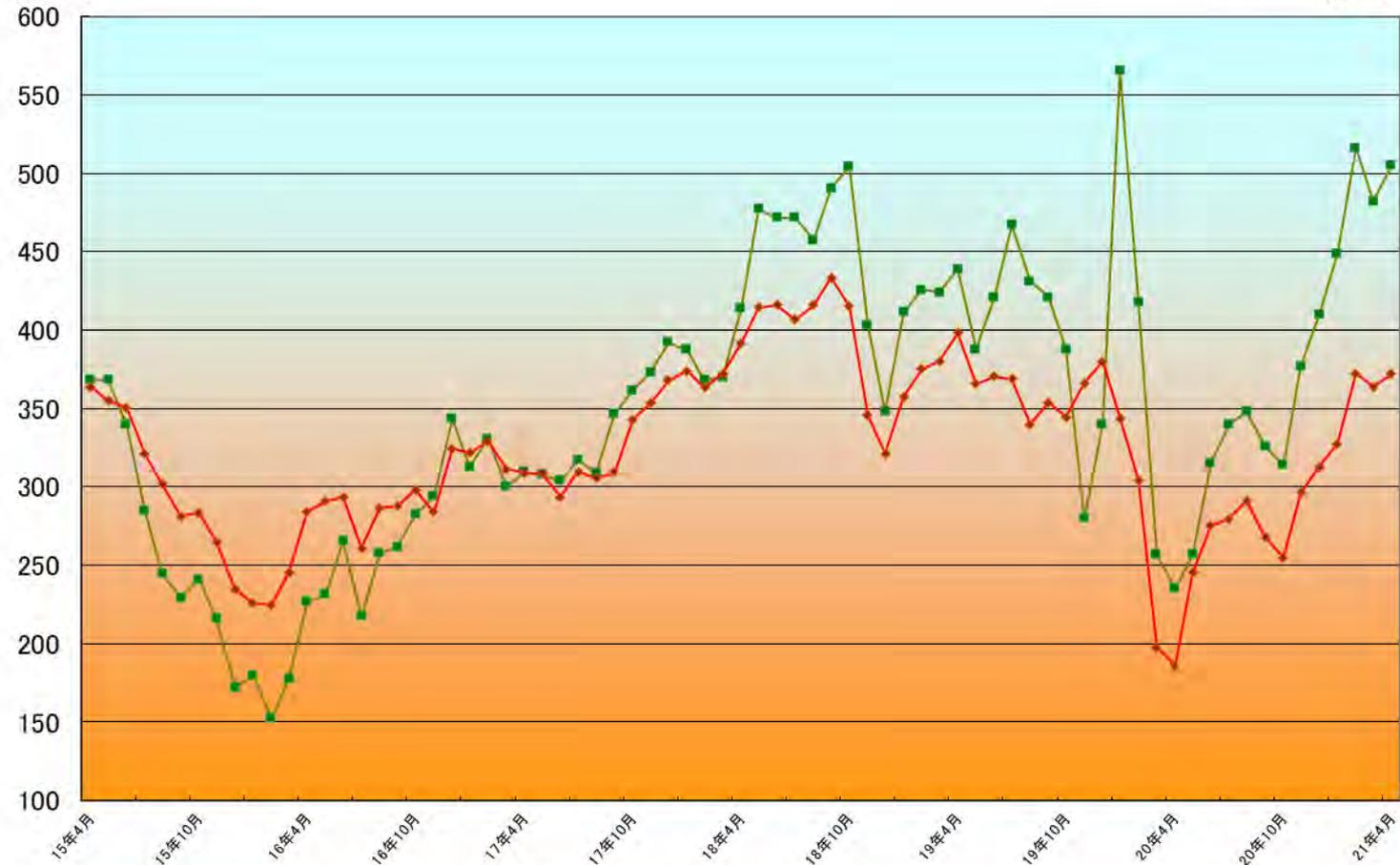
シンガポールC重油/ドバイ原油の価格推移(月末価格)

シンガポールC重油

ドバイ原油

(\$/トン)

(\$/バレル)



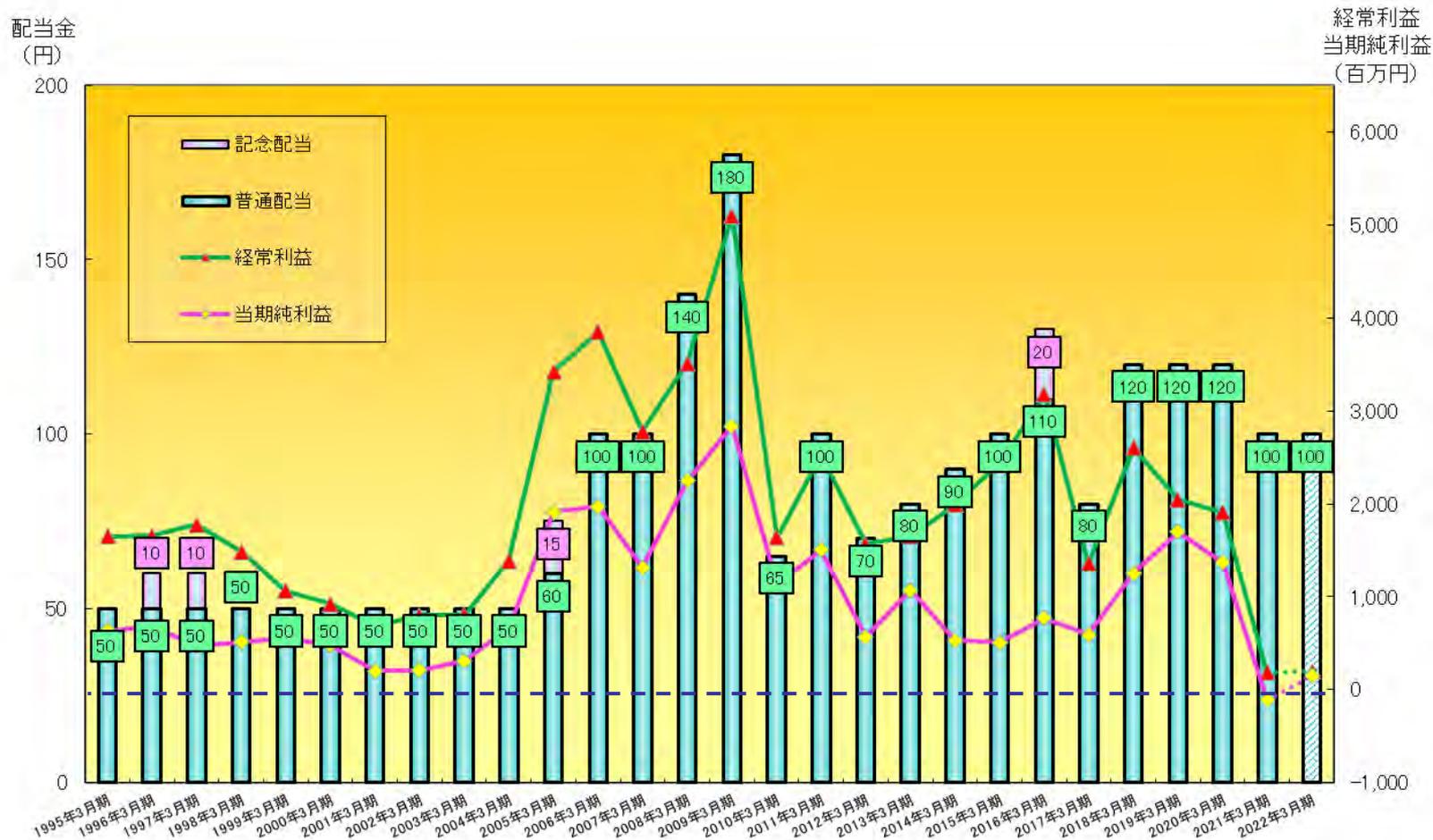
—■— シンガポールC重油 —◆— ドバイ原油

安定配当の継続

2021年3月期 年間配当金100円の実施予定

2022年3月期 年間配当金100円の予定

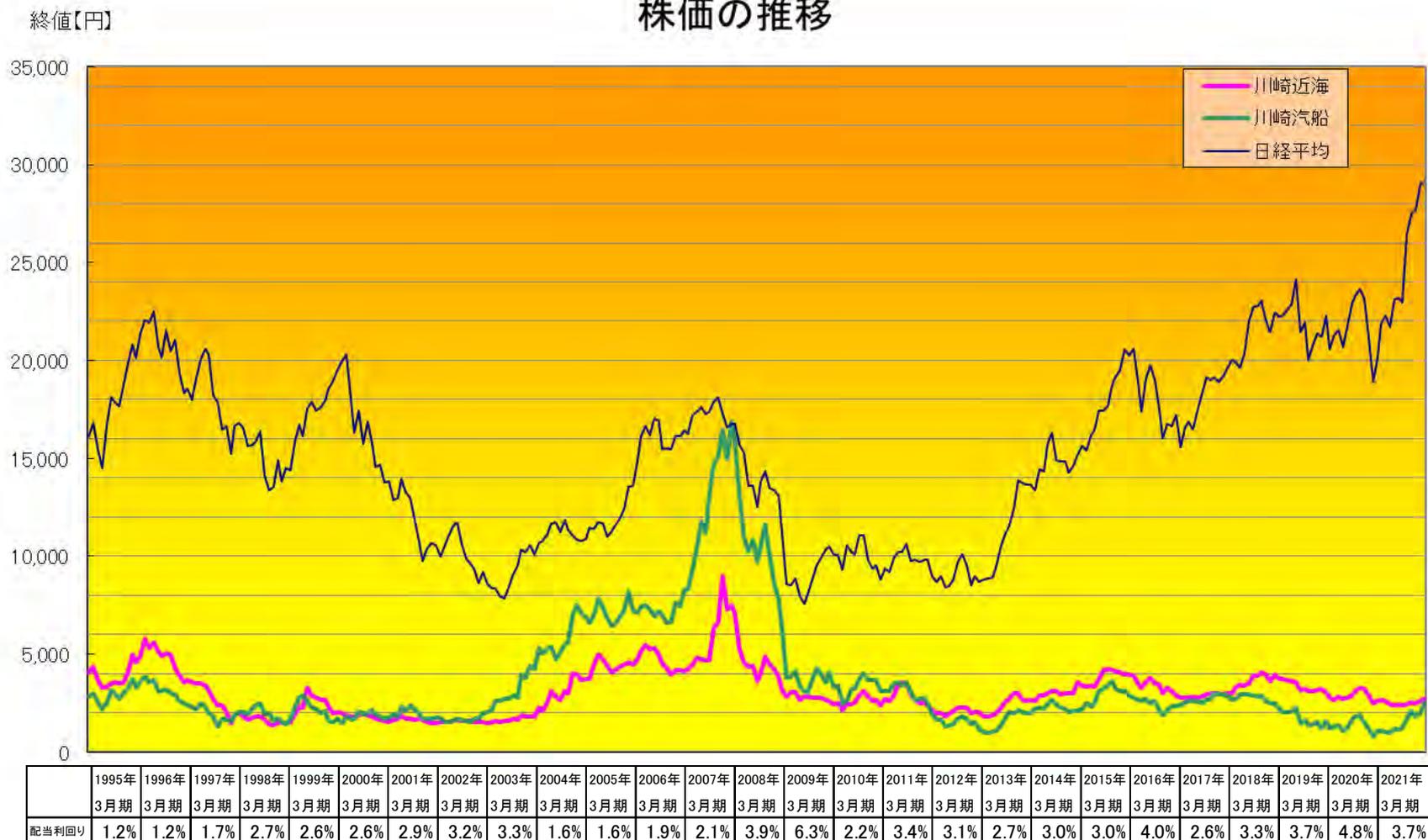
経常利益・当期純利益及び配当



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



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（2020年度～2022年度）進捗状況

単位：百万円

	20年3月期	21年3月期		22年3月期		23年3月期
	実績	計画	実績	計画	予想	計画
売上高	44,337	35,600	37,059	37,400	38,500	38,800
近海部門	11,935	8,400	9,494	9,200	10,000	10,100
内航部門（その他含む）	30,342	25,800	26,143	26,400	27,000	26,800
OSV部門	2,059	1,400	1,421	1,800	1,500	1,900
営業利益	1,913	▲200	404	100	250	600
経常利益	1,907	▲550	187	0	200	450
親会社株主に帰属する 当期純利益	1,370	0	▲112	0	150	300

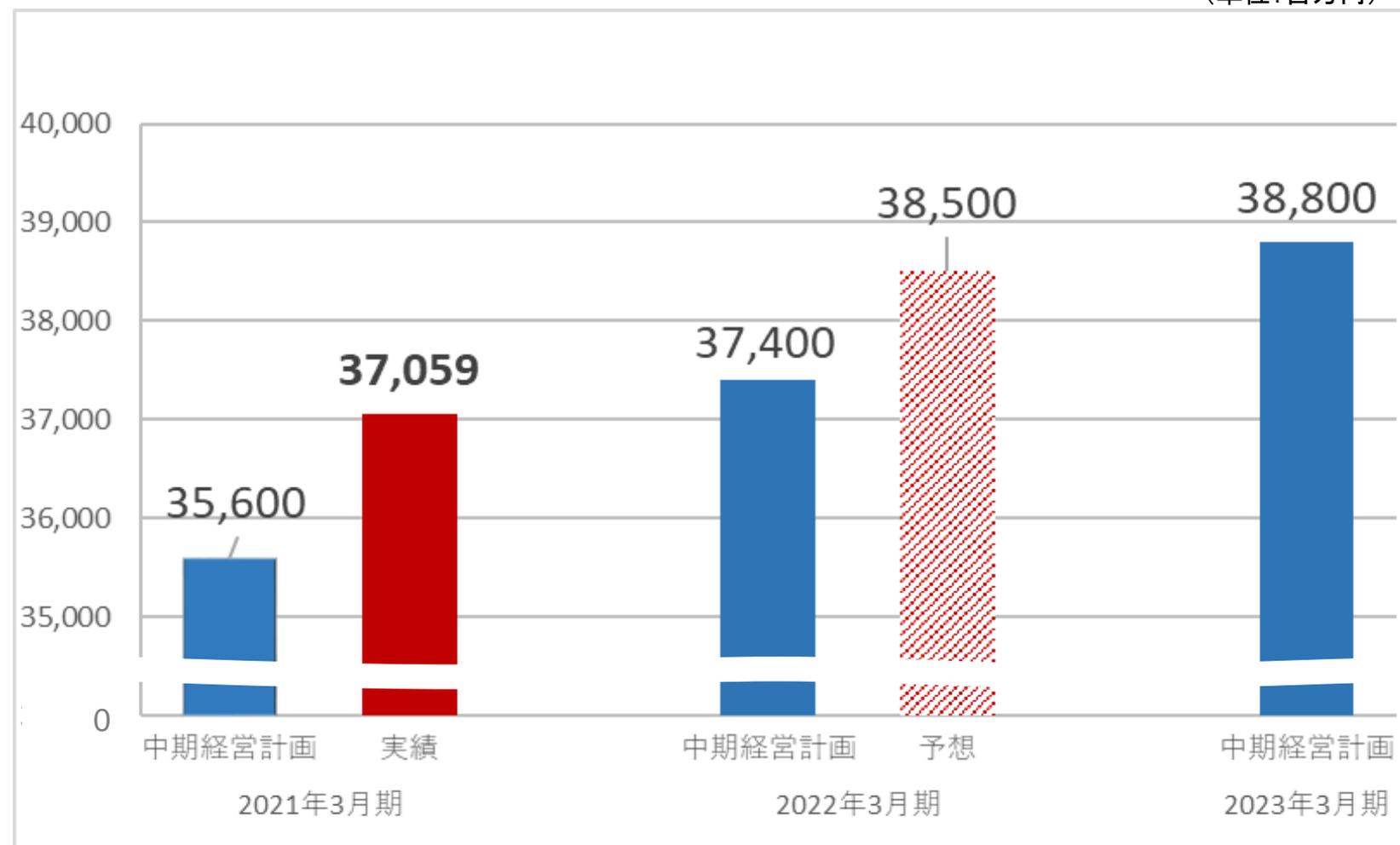
為替レート	¥109.06	¥106.16	¥106.03	¥105.00	¥108.00	¥105.00
燃料油価格	¥57,675	¥49,625	¥48,725	¥54,000	¥58,800	¥56,700

1株当たり配当金	¥120.00	¥100.00	¥100.00	-	¥100.00	-
1株当たり当期純利益	¥466.90	¥0.00	¥-38.47	¥0.00	¥51.10	¥102.20
配当性向	25.7%	0%	-	-	195.7%	-

	20年3月期	21年3月期		22年3月期		23年3月期
	実績	計画	実績	計画	予想	計画
営業利益	1,913	▲200	404	100	250	600
近海部門	▲350	▲300	▲291	▲600	▲200	▲200
内航部門（その他含む）	2,085	600	1,143	550	600	600
OSV部門	177	▲500	▲448	150	▲150	200

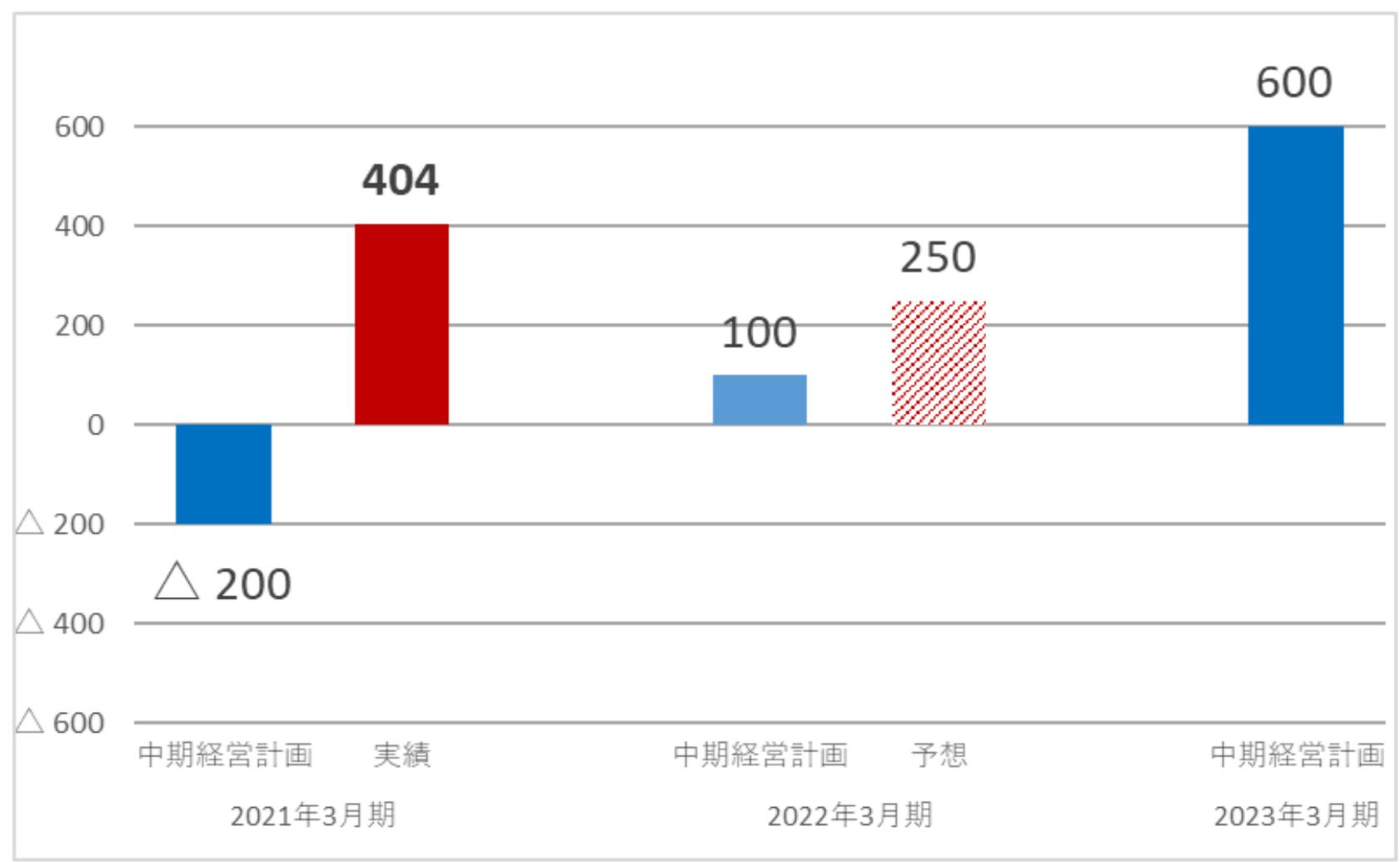
中期経営計画 進捗状況（売上高）

（単位：百万円）



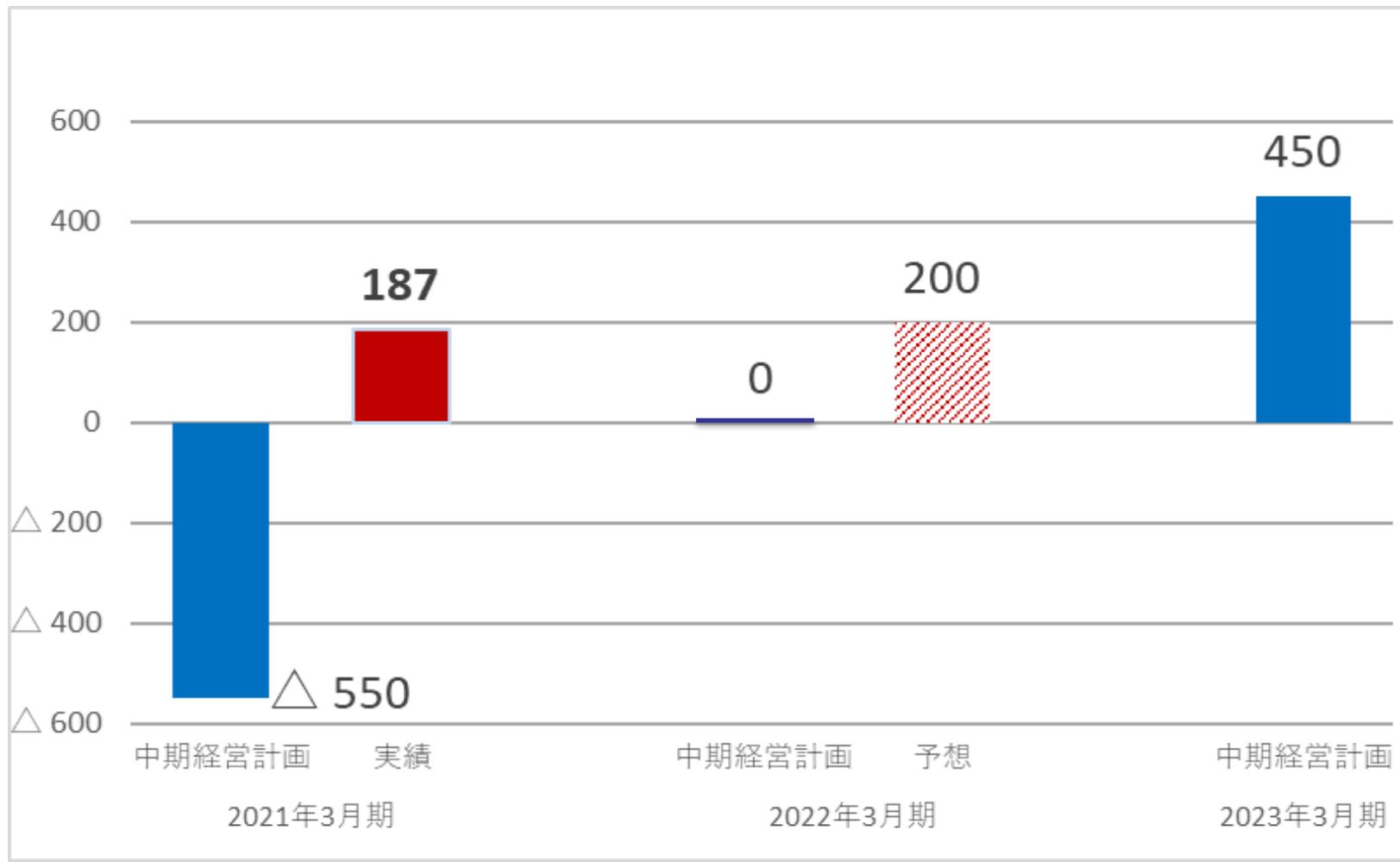
中期経営計画 進捗状況（営業利益）

（単位：百万円）

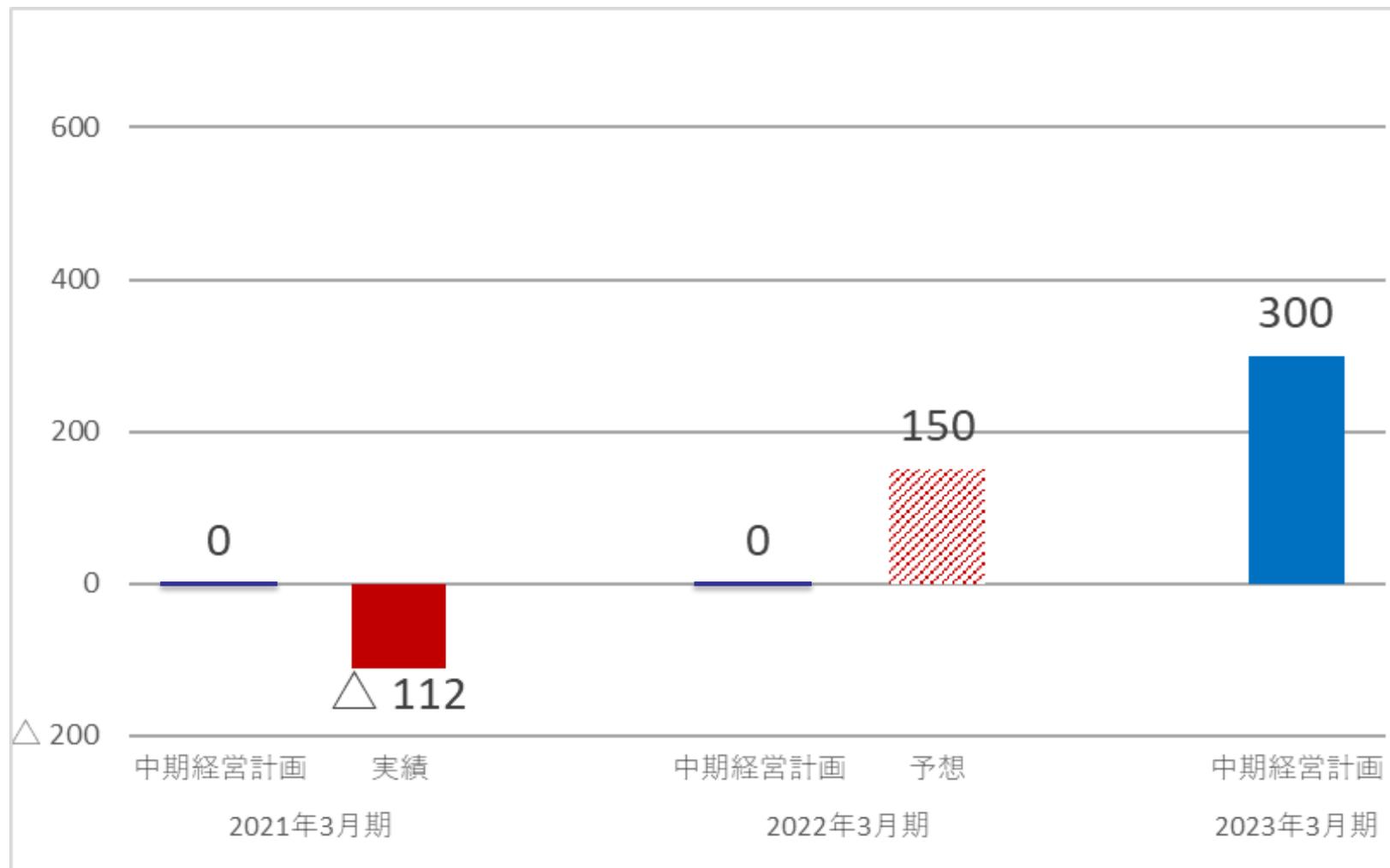


中期経営計画 進捗状況（經常利益）

（単位：百万円）



（単位：百万円）



Ⅲ. 中期経営計画（2020年度～2022年度）

近
海
部
門

鋼材輸送では、ツインデッカーの往航は従来の輸送に加え、アジア向け車両などの有利貨物の取り込みを継続してまいります。木材輸送では、バイオマス発電用燃料の輸送について、近海地域に留まらず遠隔地からの輸送案件も含め、長期契約の獲得に向け取り組んでまいります。バルク輸送では、主要貨物であるロシア炭の輸送について、顧客のニーズに合った船隊を維持・増強しながら、シェアの確保を図るとともに、その他の新規貨物の輸送需要の取り込みも目指してまいります。

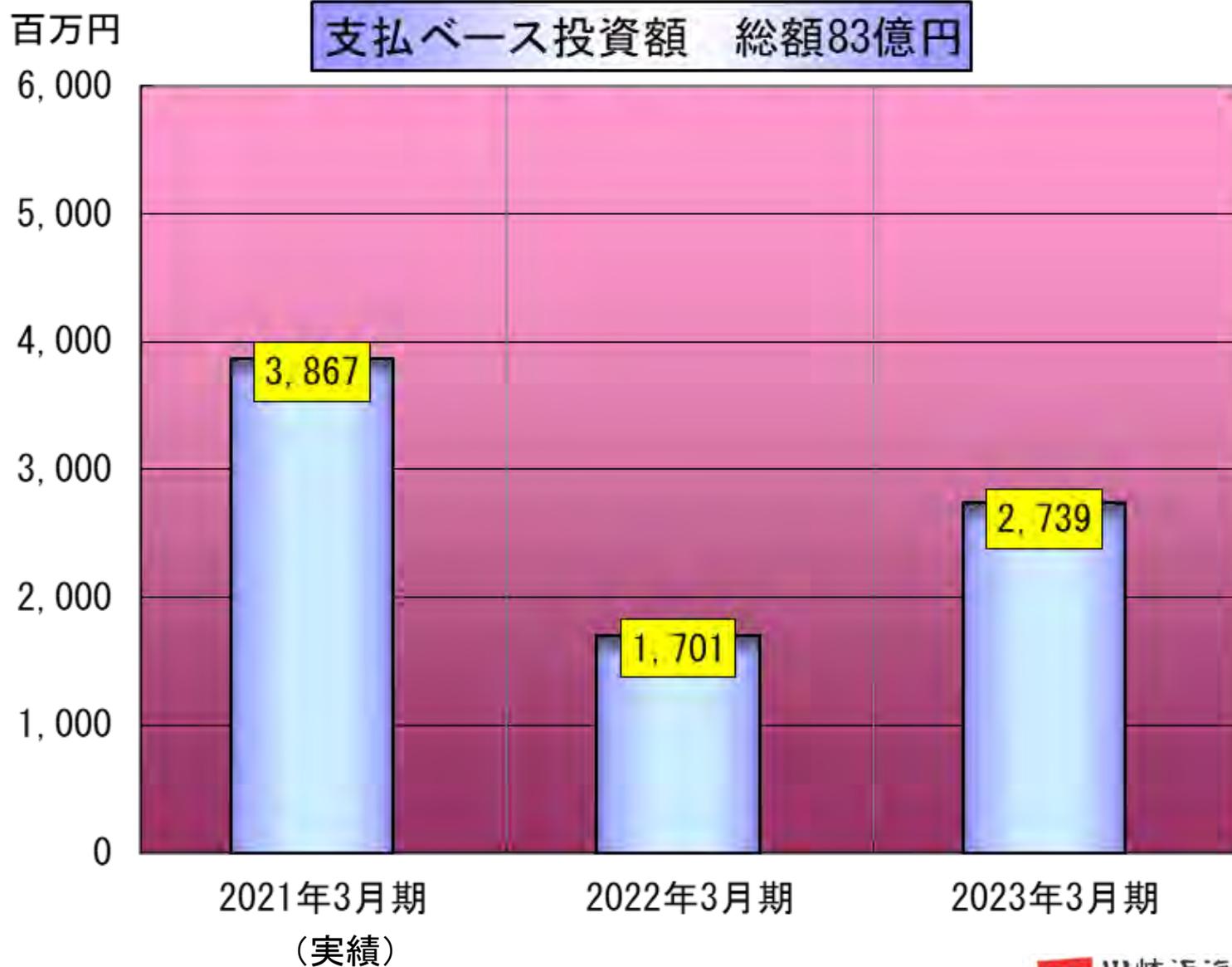
内
航
部
門

定期船輸送では、北海道航路、九州航路ともに、紙製品などの大宗貨物が減少するなか、新規貨物の獲得に取り組むとともにコストの更なる削減に取り組んでまいります。不定期船輸送では、石灰石および石炭の各専用船の安全運航に努め、商権の維持に努めるとともに新規案件の獲得にも取り組んでまいります。フェリー輸送では、八戸／苫小牧航路においては、新型コロナウイルスの感染防止に適切に対応するため旅客定員の制限等を行い、また個室を大幅に増やした新造船を投入し、乗用車・旅客の集客に努めるとともに、新造船の積載能力を活かした貨物の開拓に取り組み、効率的な航路運営に取り組んでまいります。

O
S
V
部
門

実績のあるCCS（二酸化炭素の回収・海底貯蔵）調査や国の資源探査への支援業務や安定的な洋上基地へのサプライ業務などに取り組むとともに、今後発展が期待される洋上風力事業の支援業務についても積極的な参画を目指してまいります。

投資額の推移



期間中の新造予定船

内航部門:旅客フェリー 備船(総トン数 8,900トン)

シルバークリーズ 2021年6月就航予定



有利子負債・純資産の実績及び予想

(単位：百万円)

	15年3月期	16年3月期	17年3月期	18年3月期	19年3月期	20年3月期	21年3月期	22年3月期	23年3月期
純資産	23,036	22,993	23,406	25,536	26,902	27,817	27,436	27,292	27,236
有利子負債	10,678	8,159	9,602	9,670	14,211	11,815	14,927	11,005	9,108
自己資本比率	56.3%	62.0%	60.2%	57.8%	53.2%	56.2%	53.9%	58.6%	59.4%
ROE	2.2%	3.4%	2.6%	5.2%	6.8%	5.2%	-0.4%	0.6%	1.1%
DER (倍)	0.46	0.35	0.41	0.40	0.55	0.44	0.57	0.42	0.35
EBITDA ※	5,856	6,243	4,220	6,096	5,114	5,023	3,331	3,360	3,541

※営業利益＋減価償却費



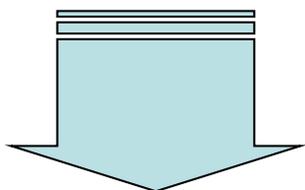
船隊整備〔近海部門〕

〔2021年3月末現在〕

近海部門 18隻

バルク輸送	9隻
鋼材・木材輸送	9隻

新造船5隻を投入



〔2023年3月末計画〕

近海部門 15隻

バルク輸送	8隻
鋼材・木材輸送	7隻



船隊整備〔内航部門〕

〔2021年3月末現在〕

内航部門 20隻

不定期船輸送 8隻

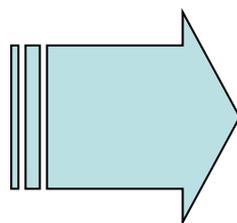
石灰石専用船 2隻

石炭専用船 3隻

一般船 3隻

定期船輸送 7隻

フェリー輸送 5隻



〔2023年3月末計画〕

内航部門 21隻

不定期船輸送 9隻

石灰石専用船 2隻

石炭専用船 3隻

一般船 4隻

定期船輸送 7隻

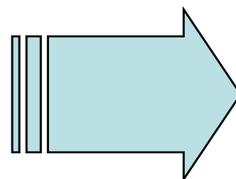
フェリー輸送 5隻



船隊整備〔OSV部門〕

〔2021年3月末現在〕

OSV部門 5隻



〔2023年3月末計画〕

OSV部門 5隻

【かいこう】2021年2月竣工



総トン数	: 890 ^{トン}
主機関	: 3,000馬力×2
主要寸法	: 全長56m×幅12m
定員	: 40名
船位保持装置	: DPS-2
速力	: 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

IV. 今後の取り組み

新型コロナウイルス感染症の影響により、景気は依然として厳しい状況が予想されるなか、当社では安全運航を第一に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、以下の課題に取り組んでまいります。

- (1) 近海部門では、市場動向と顧客ニーズをしっかりと把握したうえで、市況にあった船隊整備の継続と配船効率化を行い、商権の維持とコスト削減に努め収支の改善を図ってまいります。
- (2) 内航部門では、新型コロナウイルス感染症へ適切に対応し、きめ細かい航路管理とともに海上輸送需要の掘り起こしに取り組むことで、収支の向上に努めてまいります。
- (3) OSV部門では、今後発展が期待される洋上風力発電事業の支援業務について、川崎汽船グループの総力を結集した合併会社ケイライン・ウインド・サービスを通じて参画を目指し、商機拡大を図ってまいります。
- (4) 昨年より始めた全社的なDX推進につき、通常業務への浸透を目指し、さらに加速して取り組んでまいります。

■全社的なDXの推進

→DX推進委員会の設置 (2020年12月1日)

データとデジタル技術を活用して、合理化、効率化をより一層進める

■環境への対応

→次世代環境対応ワーキンググループ設置
(2021年1月1日)

→安全運航推進委員会を
「環境・安全運航推進委員会」に改称
(2021年4月1日)

川崎汽船株式会社と川崎近海汽船株式会社で洋上風力発電を対象とした作業船事業の合弁会社(ケイライン・ウインド・サービス株式会社)を設立

合弁会社設立の趣旨と目的

日本国政府は2050年カーボンニュートラルに向けたグリーン成長戦略において、洋上風力産業を重点分野と位置付け、それに伴うサプライチェーン形成に向けた取組みを進めています。

川崎汽船および川崎近海汽船は、これまで国内外のオフショア支援船事業を通じて、洋上での支援作業に関する知見と経験を蓄積しており、多様な作業船の運航業務に対応できる技術とそれを活用する体制を構築してきました。

今般この両社のもつリソースを統合し、さらには川崎汽船グループの総力も結集して、洋上風力発電事業の開発、建設、操業等に係る作業の支援をおこなうために、今回の合弁会社の設立を決定いたしました。

当合弁会社としては、すでに川崎近海汽船グループが保有運航しているOSV(オフショア支援船・Offshore Support Vessel)の「あかつき」、「かいこう」を活用しつつ、その他の各種作業船への取り組みも強化し、社会のカーボンニュートラル化に向けた洋上風力産業の発展に寄与することを目指します。

(2021年4月30日プレスリリースより)

会社名	ケイライン・ウインド・サービス株式会社
設立	2021年6月 新会社の営業開始予定(関係当局からの許認可等を前提)
本社所在地	東京都千代田区霞が関三丁目2番1号
株主	川崎汽船 50%・川崎近海汽船 50%
代表者	代表取締役社長 久下 豊