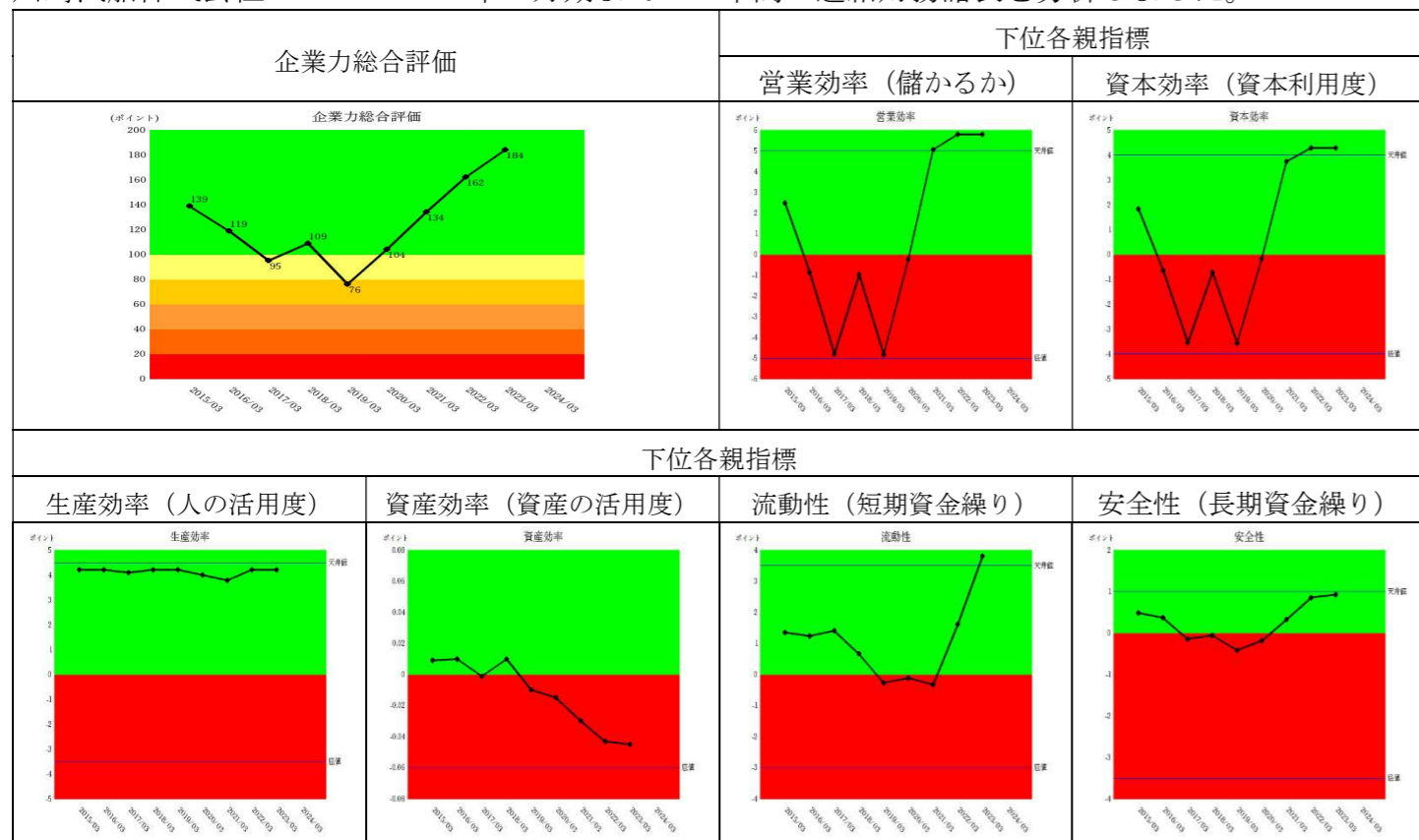


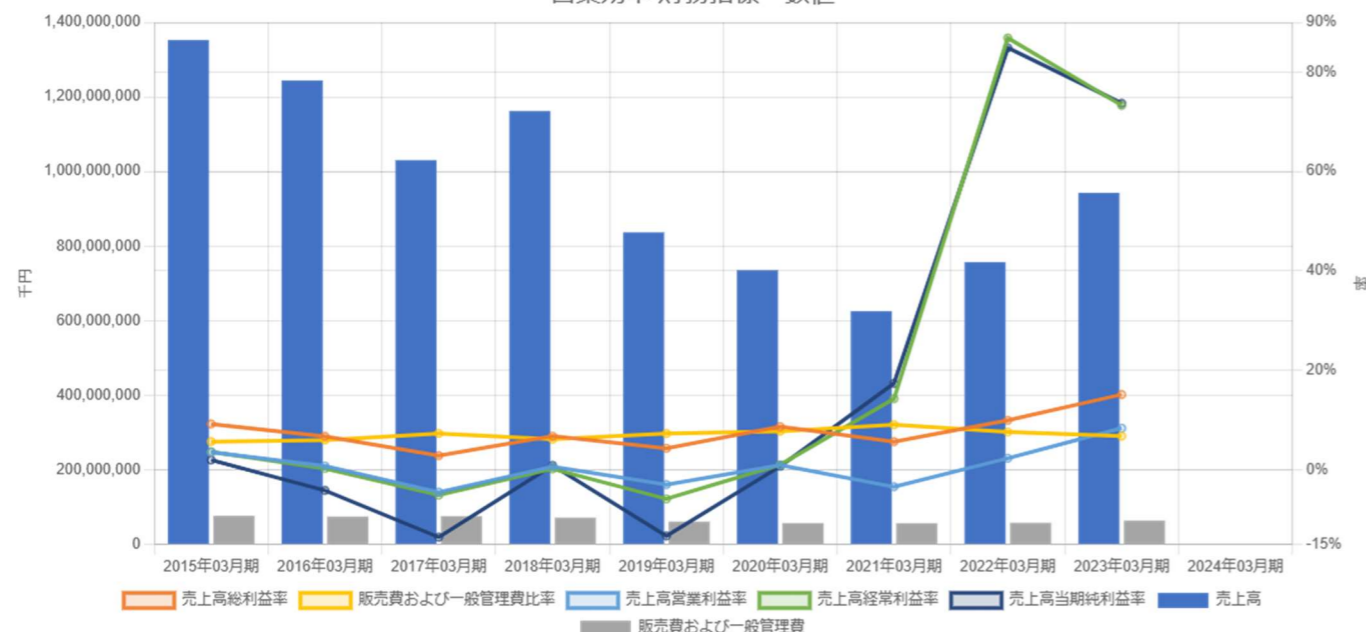
日本の海運業界 3 位の川崎汽船株式会社。日本の経済を支えるインフラ事業でありながら、日頃気にしない方も多いのではないのでしょうか。企業力総合評価のうなぎ上り度は圧巻です。

川崎汽船株式会社の 2015～2023 年 3 月期までの 9 年間の連結財務諸表を分析しました。



2019 年から 2023 年までの 4 年間で 108 ポイント改善の超うなぎ上り。2019 年までの悪化トレンドから見事反転しました。企業力総合評価の改善は営業効率・資本効率に牽引された財務体質（流動性・安全性）の改善による。生産効率は僅かに悪化トレンドであり、増収ではなく、強烈な増益があったと思われる。資産効率は唯一悪化トレンドです。

営業効率 財務指標・数値

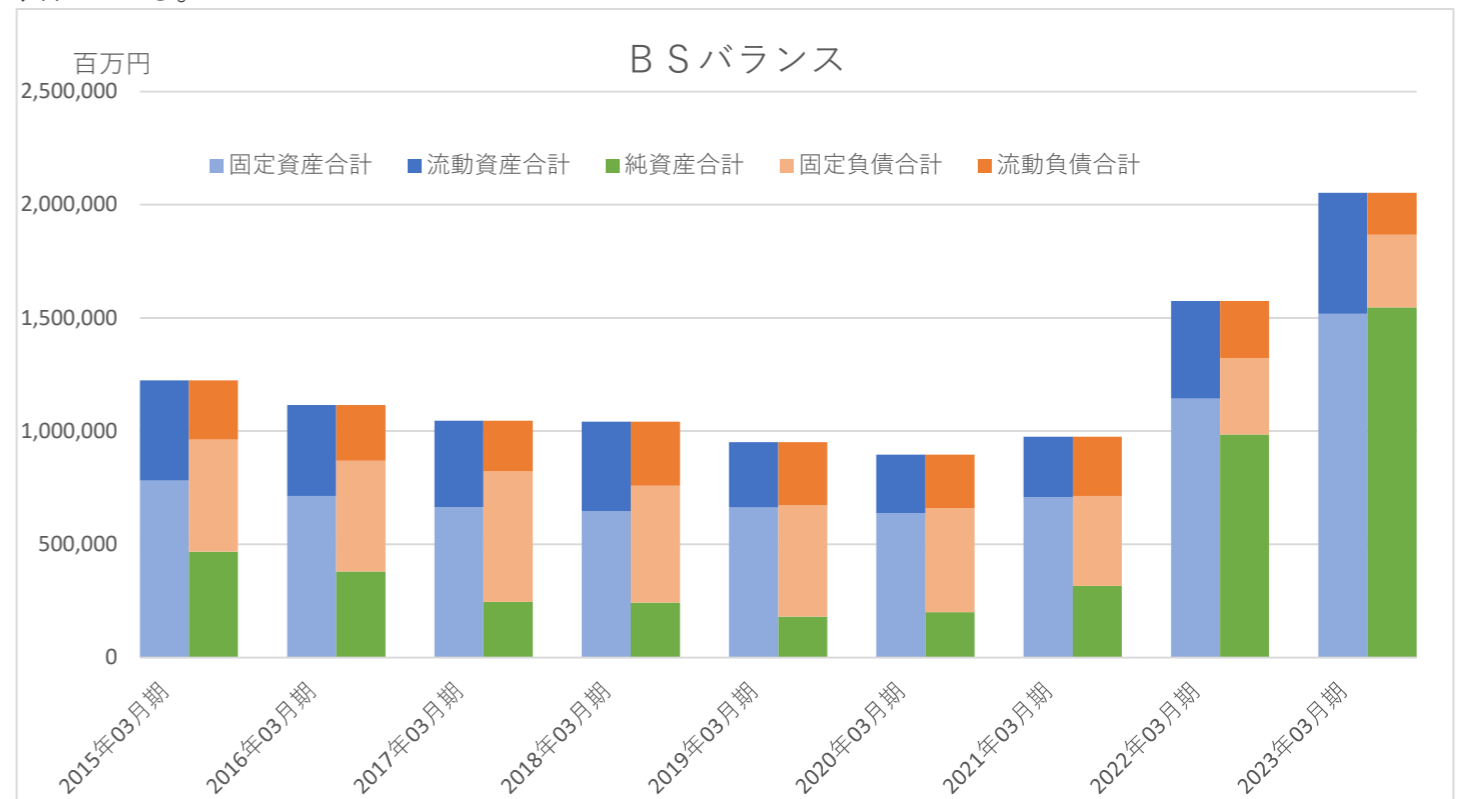


営業効率各下位指標のグラフを見て下さい。

2021 年まで 1,352,421 百万円から 625,486 百万円へ減収トレンド。2017 年 2019 年 2021 年は営業損失を計上しているが、2022 年営業利益率 2.33%2023 年 8.37%と改善した。

2021 年から売上高経常利益率が急改善し 2022 年は 86.86%となった。キツネにつままれたよう。経常利益率の改善は、商船三井・日本郵船と 3 社で設立した OceanNetworkExpress からの持分法投資利益による。OceanNetworkExpress は定期コンテナ船事業を行っており、商船三井・日本郵船も同じトレンドである。業界を挙げて定期コンテナ船事業の集約に成功したと読める。

BS バランスを考察してみる。2020 年までは BS は縮小、原因は純資産の減少、流動資産の減少と営業効率・流動性のグラフどおりで厳しい状況にあった。しかし、2021 年以降、固定資産（投資有価証券）の増加と純資産の増加で総資産は増加に転じた。OceanNetworkExpress への投資とその結果が表れている。



川崎汽船株式会社は OceanNetworkExpress 事業で大きな利益を得て、業績も財務状況も改善トレンドに向かったといえる。

生産効率各下位指標（不掲載）を見ると、従業員数は減っており、2022 年 1 人当たり売上高 133,436 千円、1 人当たり経常利益 115,901 千円と驚異の数字となっている。

**まとめ**

業界再編でこれほど利益を上げた事例は見たことがありません。川崎汽船株式会社は、不効率だった定期コンテナ船事業を OceanNetworkExpress に任せ、残った事業の利益率を上げることに集中できるようになりました。

**編集後記**

電車が込み合っているとき、荷物を網棚に載せます。いやなことがあった時、電車の網棚に置き忘れたことにします。電車の網棚は使えます。(^-)-☆

文責 JY