



バリュエーション講座
ケース「晴海汽船株式会社」
第4回

第4回目講義のトピック

- 将来の事業計画策定 – PL編 2
- PL – 貸船料
- PL – 燃料費
- PL – 港湾関連経費
- PL – 船員費

ケース「晴海汽船株式会社」⑤ (再掲)

将来計画－船舶事業概要 1

- 各船舶について、償却期間と対応する形で長期的な運送契約が締結されており、償却が完了するまでは毎年運賃収入を獲得し、償却完了後には定期的な修繕を実施しながら傭船契約を締結して貸船料を徴収する経営方針となっている
- **2023年3月期以降**、対象企業の貨物運賃については毎年**3%**、貸船料については毎年**1%**ずつ値上げを実施する計画である
- 運送契約終了後の貸船料については、運送契約の**7割程度**の金額に通常設定される
- 船舶毎の貨物運賃・貸船料および各種費用の実績は別紙を参照

ケース「晴海汽船株式会社」⑥ (再掲)

将来計画－船舶事業概要 2

- 燃料費は船舶の重量および航行距離に比例して消費されるが、事業計画としては運送契約の**40%**程度となることを想定する
- 傭船契約の場合、燃料費は傭船者負担となる一方、船員の給与や保険・定期修繕などの船舶管理に係る諸経費は船主の負担となる
- 港湾関連経費については固定金額として年間**20**百万円程度の支払を想定している
- 船員費については実績にて年間約**4**億円程度の支出であったが、保有・運行管理する船舶数に比例して増減する

ケース「晴海汽船株式会社」⑦(再掲)

将来計画－船舶事業概要 3

- 船舶修繕費については、償却を完了するまで通常取得から5年に1回、取得価額の10分の1程度の金額の定期修繕を実施する。償却完了後の修繕については、取得価額の15分の1程度の金額を船舶ごとに毎年実施する。会計処理方針は両者ともPLへの費用計上として処理する
- 各船舶の固定資産税については、課税標準額に税率1.4% を乗じて計算される。課税標準額については、おおむね会計上の期首簿価の70% 程度となっているが、2023年3月期および2024年3月期については政府による優遇措置があり、上記2年の期間については、課税標準額が簿価の概ね2分の1となる見込みである

ケース「晴海汽船株式会社」⑧ (再掲)

将来計画－船舶事業概要 4

- 船舶管理諸経費については、運送契約中の船舶については1隻あたり年間10百万円程度、傭船契約中の船舶については1隻あたり年間20百万円程度を想定

ケース「晴海汽船株式会社」⑨ (再掲)

将来計画 – 本社計画

- 役員報酬については海運業損益を基準とした成功報酬となっており、前年の海運業損益の10%程度水準を毎年支払う
- 従業員給与および一般管理費については過去の平均的な水準となる見込み
- 実効税率については長期にわたり 30.62% が適用される見通し
- 将来において大きな繰延税金資産・負債の発生や取崩は予定していない

ケース「晴海汽船株式会社」⑩ (再掲)

将来計画 – 設備投資・固定資産関連

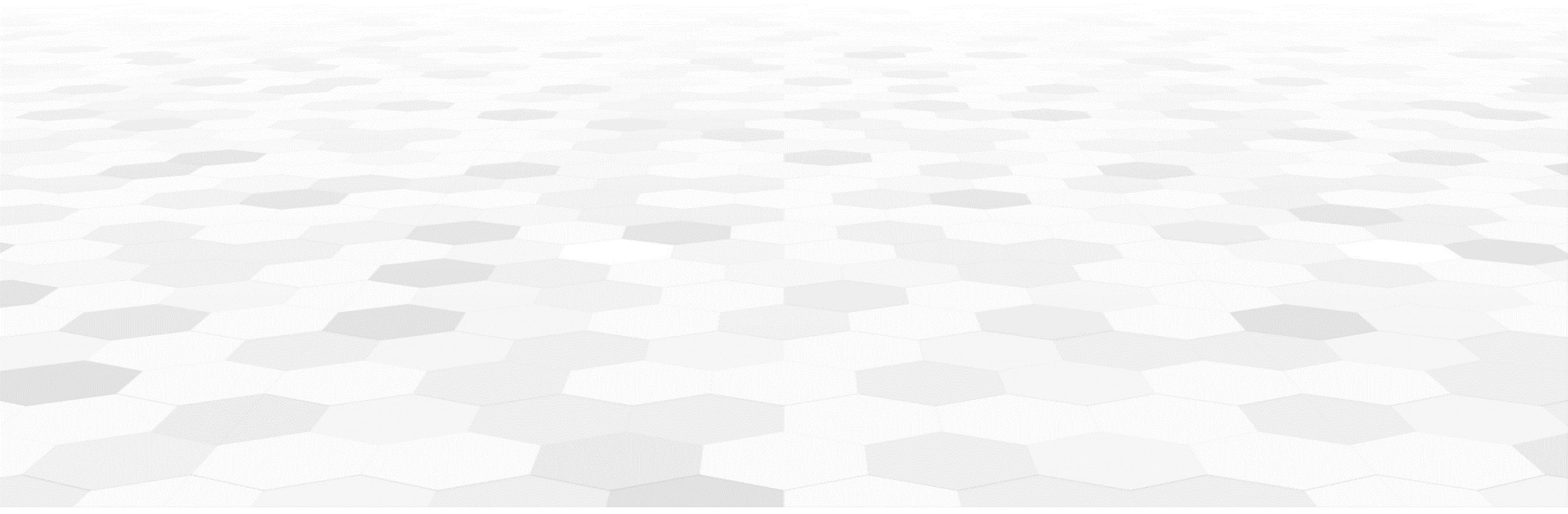
- 2024年3月期と2025年3月期において船舶を1隻ずつ購入する計画となっている。これらについては銀行から船舶を担保に3%の利息で借入を実施する計画であり、2024年3月期に13億円、2025年3月期に22億円の支払を予定している。尚、特殊船のため償却期間は両者とも5年となっており、初年度の運賃はそれぞれ3億円、5億円を想定している
- 勝鬨丸については修繕に特殊な技術が必要であり、2026年3月末に5億円程度で売却予定となっている
- 減価償却については、償却期間と対応した運送契約を締結する経営方針から、定額法を採用している。償却スケジュールや残存簿価については別紙を参照

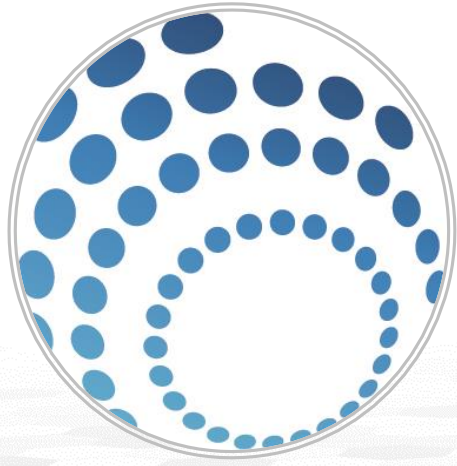
实训

講義まとめ

- 重要な前提条件については、財務モデルとして数式を用いたシミュレーションを構築をしておけば、後の前提値の変更が柔軟になり便利
- 可能な限りシンプルな数式、統一されたフォーマットを用いることで、関係者間のコミュニケーションコストを削減できる

質疑応答 - Q&A





バリュエーション講座
ケース「晴海汽船株式会社」
第4回

終了