

証券コード：9179

K
"K"LINE KINKAI

株主通信

第53期 2018年4月1日 ▶ 2018年9月30日



シルバーティアラ

川崎近海汽船株式会社

株主の皆様へ

株主の皆様には、平素より格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

第53期第2四半期の営業概要ならびに事業内容をご理解いただくために、株主通信をお届けします。

当第2四半期連結累計期間（2018年4月1日から2018年9月30日まで）におけるわが国経済は、堅調な企業収益を背景に、雇用所得情勢に改善がみられるなど、緩やかな回復基調が続きました。

海運業界を取り巻く環境は、原油価格の上昇による燃料油高に加え、国内では台風の襲来や豪雨などの自然災害が頻発し、企業の物流や生産活動への影響が続くなど、先行き不透明な経営環境になりました。



代表取締役社長

赤 沼 宏

代表取締役会長

石 井 繁 礼

こうした情勢下、当社の第2四半期連結累計期間では、売上高は、燃料油価格の上昇に伴い燃料調整金収入が増加したことに加え、内航部門での清水—大分航路のデیلیー化や八戸—苫小牧航路の航海数の増加による貨物量の増加、近海部門での前年同期比での市況の改善などにより221億97百万円となり前年同期に比べて10.9%の増収となりました。営業利益は、近海船市況の改善があったものの、内航船で期間中の入渠による修繕費の増加や新造船「シルバーティアラ」の竣工による減価償却費の増加、頻発した台風の影響などで前年同期に比べて47.6%減益の6億81百万円となりました。経常利益は前年同期に比べて42.5%減益の7億60百万円となりました。

また、船隊整備計画の一環として外航船1隻を売船し、特別利益として固定資産売却益5億79百万円を計上した結果、親会社株主に帰属する四半期純利益は前年同期並みの8億96百万円となりました。

また、今後の事業展開の進捗状況も勘案し中間（第2四半期末）配当金を、1株当たり60円とさせていただくことにいたしました。なお、期末配当金につきましても1株当たり60円を予定しており、年間配当金は1株当たり120円となる予定です。

6月には、宮古—室蘭のフェリー航路を開設、7月には、オフショア支援船事業の主体である株式会社オフショア・オペレーション及び株式会社オフショア・ジャパンを一層の事業効率化と営業力の強化を目的に統合いたしました。

今後とも株主の皆様におかれましては、引き続き変わらぬご支援を賜りますようお願い申し上げます。

CONTENTS

株主の皆様へ	1
財務ハイライト	2
部門別営業概況	3
船舶紹介	4
特集：オフショア支援船事業	5
トピックス	7
連結財務諸表	9
会社概要・株式の状況	10
株主メモ	裏表紙

財務ハイライト

当第2四半期の業績結果

連結業績

売上高	221億97百万円	(前年同期比+10.9%)
営業利益	6億81百万円	(前年同期比-47.6%)
経常利益	7億60百万円	(前年同期比-42.5%)
親会社株主に帰属する 四半期純利益	8億96百万円	(前年同期比 +0.1%)

連結財務状況

総資産	470億30百万円
純資産	263億79百万円

連結キャッシュ・フロー

営業活動によるキャッシュ・フロー	19億38百万円
投資活動によるキャッシュ・フロー	△37億76百万円
財務活動によるキャッシュ・フロー	27億83百万円

中間（第2四半期末）配当金

1株当たり60円

通期の業績予想

連結業績

売上高	463.0億円
営業利益	17.0億円
経常利益	17.5億円
親会社株主に帰属する当期純利益	15.5億円

(下期の想定円ドル為替レート 1ドル=110円)

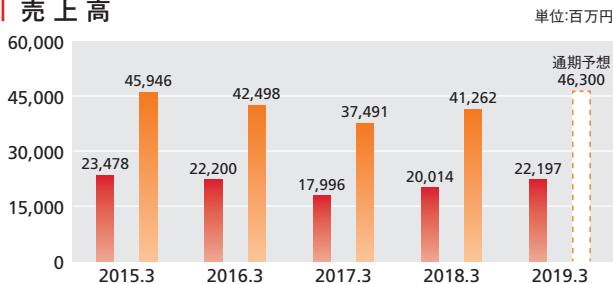
年間配当金

1株当たり120円(中間(第2四半期末)60円・期末60円)を予定

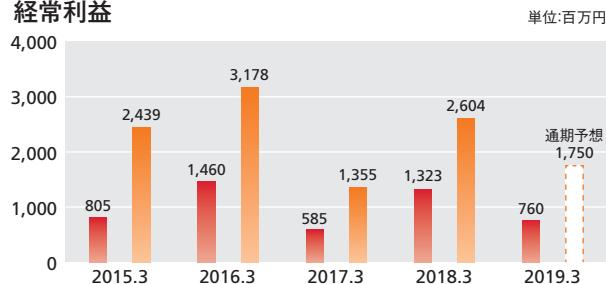


※当社は、2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を実施しております。上のグラフは当該併合を遡及し修正した金額としています。

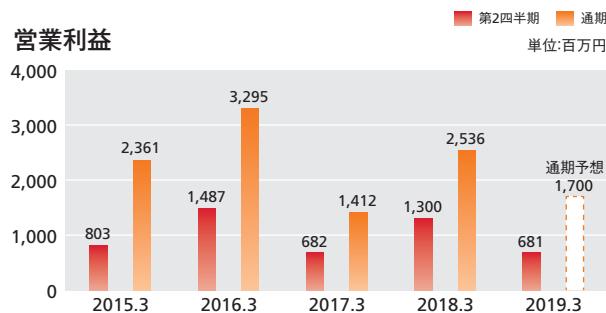
売上高



経常利益



営業利益



親会社株主に帰属する当期純利益



近海部門

売上高

63億71百万円



鋼材・雑貨輸送

鋼材輸送では、鉄鋼メーカーの国内向け出荷量が引き続き好調であったことから、輸出の出荷量は伸び悩みましたが、当社の輸送量は前年同期を上回る輸送量を確保しました。

木材輸送

輸入合板の日本への輸入量が減少する中、バイオマス燃料のPKS（ヤシ殻）やウッドペレットの輸送量は前年同期比で増加となりました。

バルク輸送

穀物輸送などは前年同期を下回る輸送量となりましたが、日本向けの石炭輸送は、先物貨物の取り込みにより前年同期を大幅に上回る輸送量となりました。

同部門では、前年同期に比べ市況が改善したことなどから売上高は63億71百万円で前年同期と比べて13.5%の増収となり、営業利益は前年同期の5億78百万円の損失から黒字転換し、当四半期は期初の計画を上回る1億74百万円の利益となりました。

内航部門

売上高

150億13百万円



不定期船輸送

鉄鋼・セメント生産は底堅く、石灰石専用船は概ね安定した稼働となりましたが、小型貨物船では台風の影響を受け稼働が落ち、輸送量は前年同期比で減少しました。

定期船輸送

常陸那珂一苫小牧航路は台風の影響により前年同期比で航海数は減少しましたが、スペース拡大の効果もあり前年並みの輸送量を確保しました。清水一大分航路は、デイリー化に加え、西日本豪雨の影響により不通となった鉄道の代替輸送として貨物量が大幅に増加いたしました。

フェリー輸送

八戸一苫小牧航路は、各船入渠時に効率的に船舶を入れ替え前年同期比で航海数、輸送量が増加しました。宮古一室蘭航路は、乗用車、旅客は好調な滑り出しとなりましたが定期貨物の定着が進まず、想定を下回る輸送量となりました。

同部門では、燃料調整金収入、輸送量の増加などにより売上高は150億13百万円となり前年同期比8.0%の増収となりました。営業利益は修繕費や新造船竣工に伴う減価償却費の増加、頻発した台風の影響、宮古一室蘭航路で定期貨物の定着が進まず、期初の計画を下回る5億44百万円となり、前年同期比70.2%の減益となりました。

売上高

8億10百万円

オフショア支援船事業の主体である株式会社オフショア・オペレーション及び株式会社オフショア・ジャパンを一層の事業効率化と営業力の強化を目的に、2018年7月1日付けにて統合いたしました。

同部門では、JAMSTECの地球深部探査船「ちきゅう」が渥美沖メタンハイドレート試験掘削の廃坑作業などに従事した結果、売上高は8億10百万円となり、営業損失は期初想定並みの37百万円となりました。

船舶紹介

計**23**隻

鋼材・雑貨輸送

日本から東南アジア向けに鋼材、機械、プラント部材を輸送しています。

木材輸送

マレーシア、インドネシアから日本向けに合板や製材、マレーシアから日本向けに繊維版用チップを輸送しています。バイオマス燃料として、マレーシア、インドネシアから日本向けにPKS（ヤシ殻）、ベトナムから日本向けにウッドペレットを輸送しています。

バルク輸送

ロシア、中国、インドネシアから日本向けに石炭、北米から日本向けに穀物、フィリピンから日本向けにドロマイト、タイからフィリピン向けに石膏、日本から韓国向けにスラグ、日本からシンガポール向けにセメントを輸送しています。



HELIOS



LAUREL ACE

不定期船輸送

10隻

鉄鋼副原料やセメント原料となる石灰石、電力（火力発電）用石炭のほか、石膏、国産材、木材チップなど多様な物資を日本各地に輸送しています。



美津川丸

定期船輸送

9隻

貨物を積載したトレーラーやトラック、建設機械等の無人航送を行う「RORO船」定期航路を関東―北海道間、関東・中部―九州間で運航、様々な品物を輸送しています。



富王丸

フェリー輸送

5隻

八戸と苫小牧の間を1日4往復運航し、本州と北海道を最短ルートで結ぶ重要基幹航路として、宅配貨物や生鮮食料品など人々の暮らしに必要な物資を輸送しています。また6月には宮古―室蘭航路を開設しました。



シルバープリンセス

オフショア支援船事業

5隻

国内最高性能を誇るオフショア支援船「あかつき」をはじめ合計5隻のオフショア支援船が海洋資源調査／探査支援、海洋構造物の曳航／設置等での海洋開発および海難救助等で活躍しています。



あかつき

日本は排他的経済水域世界6位の大海洋国家！ この広大な海をオフショア支援船で可能性追求に挑む！！

日本の排他的経済水域面積は447万m²で国土面積38万m²の約12倍と大きく、世界6位の海洋国家です。近年、海洋資源がもたらす効果に期待が膨らむ中、川崎近海汽船は、この新たなマーケットへの挑戦を始めます。

日本は、今様々な問題に直面しています。世界情勢が変化する中でエネルギー確保の問題、化石エネルギーから再生可能エネルギーへの転換の問題、加えて巨大台風、豪雨等、海洋環境の急激な変化は誰の目にも明らかです。

政府は2007年に海洋基本法を成立させ、5年ごとに見直しながら「海洋の開発及び利用と海洋環境の保全との調和」、「科学的知見の充実」、「海洋の総合的管理」等の海洋政策を強力に推し進めています。このような背景の中、当社はオフショア支援船（OSV）を活用し、海洋に対する可能性の追求に挑戦していきます。

排他的経済水域とは

領海の外側において水域全ての資源探査・開発・生産・保存・管理等の経済的権利を有する水域のこと。



船舶紹介



あかつき

- 総トン数 2,125t
- 航行区域 近海 (国際) A3
- 機関出力 12,240馬力
- 全長：68.0m
- 幅：16.4m
- 喫水：5.2m

オフショア支援船（OSV）とは

オフショア支援船（OFFSHORE SUPPORT VESSEL）、日本ではなじみの薄い船種ですが海外では海底油田・ガス田開発には欠かせない船で洋上の探索・生産プラットフォーム（リグ）まで人員・物資を輸送したり生産プラットフォームの設置・アンカーリング・チェーン展張・固縛及び曳航等に活用されています。自船の推進装置を利用して船を洋上で一定の位置に保持できるダイナミック・ポジショニング・システム（DPS）を装備し高馬力エンジンを持つ高機能船舶です。日本には残念ながら海底油田・ガス田市場と呼ばれるものは存在ませんが海洋開発事業・洋上風車設置・救難船曳航（サルベージ）事業等、日本独自の活用での新しい船型登場に期待が高まっています。



当社の取り組み

新規事業として排他的経済水域で海洋鉱物資源開発・メタンハイドレート試掘調査・石油／天然ガス試掘・南海トラフ海底地震層調査・二酸化炭素海底貯留調査・離島支援・墜落機捜査・超巨大タンカーのサルベージ等色々な場面で実績を積み上げ、その実践力は高く評価されています。

代表的な 取り組み

- 内閣府SIP戦略的イノベーション創造プログラム→海底熱水鉱床・レアアース泥調査
- メタンハイドレート試掘調査支援
- CCS（回収したCO₂二酸化炭素の海底貯留）海域調査
- 基礎試錐事業（日本海での天然ガス試掘調査）
- 南海トラフ巨大地震層調査支援
- 自力航行不能のVLCC（27万トン原油満載の超巨大タンカー）曳航サルベージ

今後は環境に優しい再生可能エネルギーとして注目される洋上風力発電事業にも積極的に関わっていきます。

今後の活躍にご期待ください

人間の営みにとって海洋の果たす役割が近年ますます重要になってきています。船舶乗務員のサバイバルトレーニング受講、海外での船位保持システム（Dynamic Positioning System）のオペレーター研修等の実施に加え、社内での安全・衛生・環境に対する方針（HSE:Health,Safety&Environment Policy Statement）を整えたオフショア支援船運航のプロフェッショナル集団として活躍の場を拡げてまいります。

TOPICS 1

株式会社オフショア・オペレーションと 株式会社オフショア・ジャパンが合併しました

近海部門・内航部門に次ぐ新規事業部門を模索していた当社は、洋上風力・海洋開発の将来に着目し、連結子会社である株式会社オフショア・オペレーションをパートナーにオフショア支援船事業への参入を決定、2013年10月に同社と株式会社オフショア・ジャパンを設立、海洋資源開発支援等の事業に参画しました。そして、このたび一層の事業効率化と営業力の強化を目指し、株式会社オフショア・オペレーションを存続会社として本年7月1日に2社を合併いたしました。

こうした中、本年8月には、同社のAHTS（アンカー・ハンドリング・タグ・サプライ）が、台風により自力航行不能となった大型油タンカーを修繕ヤードまで約1か月にわたり曳航するなど、様々なシーンで活躍しています。



(日本海事新聞 2018年10月9日 掲載)

TOPICS 2

清水一大分RORO船 デイリー化

2016年10月に開設しました清水一大分航路は、本年3月より「勇王丸」を加え2隻体制によるデイリー運航（日曜除く）となりました。

首都圏・甲信一九州全域のRORO船による「3日目配送」を毎日行うことで、年々深刻化するトラックドライバー不足に対する受け皿となるものと確信しております。

当航路は、6月に第19回物流環境大賞において、「RORO船を利用した静岡一九州間のモーダルシフト」がCO₂削減と省人化に繋がることが評価され「物流環境特別賞」を受賞いたしました。

清水⇄大分 物流の未来をむすぶ、海の架け橋

20時間の航海で結ぶことで、翌日着、翌朝3日目配送。市場3日目売りなど様々な幹線輸送の無人化に貢献いたします

長距離輸送はRORO船にモーダルシフト

首都圏・甲信一九州 3日目配送

デイリー運航 開始!

TOPICS 3

新航路 宮古—室蘭 フェリー就航

当社では、2015年より岩手県の宮古港と北海道の室蘭港を結ぶ新たなフェリー航路開設を目指してまいりましたが、2018年6月22日の宮古発より宮古—室蘭航路の営業を開始いたしました。

現在、宮古港周辺では三陸沿岸道路、東北横断自動車道、宮古盛岡横断道路等の整備が進められており、2020年代前半には整備が完了することから、同航路は北海道と本州主要都市を結ぶルートとして、運送事業関係者に注目されています。

なお、10月6日の室蘭発より、さらなるサービス向上のため南下便のみ八戸へ寄港させ、併せて運航ダイヤの改編を行うことといたしました。

■新ダイヤ

南下便 運航日 月～土	室蘭港	八戸港	宮古港
	20:50発	03:30着 04:00発	07:55着
北上便 運航日 火～日	宮古港	八戸港	室蘭港
	09:25発	寄港せず	19:25着

※北上便は宮古出港後、八戸へ寄港せず室蘭入港となります。

TOPICS 4

宮古支店、室蘭支店のご紹介

宮古—室蘭航路就航に伴い、宮古支店、室蘭支店を開業いたしました。

宮古支店 (宮古港フェリーターミナル)

住所 〒027-0024
岩手県宮古市磯鶏第4地割114-1
宮古港フェリーターミナル内
電話 050-3821-1546

室蘭支店 (室蘭港フェリーターミナル)

住所 〒051-0023
北海道室蘭市入江町1番地50
室蘭港フェリーターミナル内
電話 050-3821-1551

表紙の船 The Ship on the Cover

「シルバーティアラ」

船舶概要

総トン数	8,543t	車両積載能力	トラック82台 (12m換算)、 乗用車30台、バイク57台
全長	148.80m	旅客定員	494名
航海速度	19.7ノット		

本船は、八戸—苫小牧航路の新造船として内海造船株式会社瀬戸田工場で建造されました。シルバーフェリーの開設日(1979年9月25日)から45周年を迎えた2018年4月25日の苫小牧発がデビューとなりました。本船は、「シルバークイーン」の代替船として就航し、車両積載能力を20%アップさせ、またプライバシーと快適性向上をコンセプトにオーシャンビューを満喫できるビューシートなど今までにないタイプの客室を新たに設けました。



連結財務諸表

第2四半期連結貸借対照表(要約)

(単位:千円)

資産の部	当第2四半期末 2018年9月30日現在	前期末 2018年3月31日現在
流動資産	15,664,550	13,688,128
固定資産	31,365,984	28,600,271
有形固定資産	28,310,712	25,488,137
無形固定資産	80,116	88,481
投資その他の資産	2,975,155	3,023,653
資産合計	47,030,534	42,288,399
負債の部	当第2四半期末 2018年9月30日現在	前期末 2018年3月31日現在
流動負債	8,996,061	7,411,269
固定負債	11,655,151	9,340,744
負債合計	20,651,213	16,752,013
純資産の部	当第2四半期末 2018年9月30日現在	前期末 2018年3月31日現在
株主資本	24,667,565	23,974,834
資本金	2,368,650	2,368,650
資本剰余金	1,250,124	1,248,849
利益剰余金	21,077,400	20,385,945
自己株式	△28,609	△28,609
その他の包括利益累計額	613,087	460,170
その他有価証券評価差額金	383,929	327,745
土地再評価差額金	123,543	123,543
為替換算調整勘定	154,728	59,743
退職給付に係る調整累計額	△49,113	△50,862
非支配株主持分	1,098,668	1,101,381
純資産合計	26,379,321	25,536,385
負債純資産合計	47,030,534	42,288,399

第2四半期連結損益計算書(要約)

(単位:千円)

	当第2四半期 累計期間 自 2018年4月1日 至 2018年9月30日	前第2四半期 累計期間 自 2017年4月1日 至 2017年9月30日
売上高	22,197,119	20,014,337
売上原価	19,318,487	16,730,888
売上総利益	2,878,631	3,283,449
販売費及び一般管理費	2,197,067	1,982,715
営業利益	681,564	1,300,734
営業外収益	147,923	88,232
営業外費用	68,856	65,013
経常利益	760,630	1,323,953
特別利益	579,229	489,536
特別損失	—	661,456
税金等調整前四半期純利益	1,339,860	1,152,032
法人税、住民税及び事業税	367,174	393,818
法人税等調整額	77,175	△151,477
四半期純利益	895,509	909,691
非支配株主に帰属する四半期純利益又は 非支配株主に帰属する四半期純損失(△)	△1,437	13,777
親会社株主に帰属する四半期純利益	896,946	895,913

第2四半期連結キャッシュ・フロー計算書(要約)

(単位:千円)

	当第2四半期 累計期間 自 2018年4月1日 至 2018年9月30日	前第2四半期 累計期間 自 2017年4月1日 至 2017年9月30日
営業活動によるキャッシュ・フロー	1,938,553	3,171,582
投資活動によるキャッシュ・フロー	△3,776,394	△260,076
財務活動によるキャッシュ・フロー	2,783,465	△819,585
現金及び現金同等物に係る換算差額	14,224	9,549
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	959,848	2,101,469
現金及び現金同等物の期首残高	6,581,782	5,843,868
現金及び現金同等物の四半期末残高	7,541,631	7,945,338

記載金額は千円未満の端数を切り捨てて表示しております。

社名 川崎近海汽船株式会社
KAWASAKI KINKAI KISEN KAISHA,LTD.

設立 1966年(昭和41年)5月1日

本社 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 524名(グループ会社含む)

主な事業内容 海上運送事業
海運仲立業
港湾運送事業および倉庫業
貨物運送取扱事業
海運代理店業

役員

代表取締役会長	石井 繁礼
代表取締役社長	赤沼 宏
専務取締役	久下 豊
常務取締役	杉本 利文
常務取締役	寅谷 剛
常務取締役	小山 卓三
常務取締役	川崎 誠司
常務取締役	佐野 秀広
取締役	馬場 信行
取締役	川戸 淳
取締役(社外)	陶浪 隆生*
監査役(常勤)	西浦 廣明
監査役(社外)	鈴木 修一*
監査役(社外)	倉富 正敏

(注)* 陶浪隆生・鈴木修一は東京証券取引所の規則に定める独立役員として届け出ております。

発行済株式の総数 2,952,500株(自己株式16,904株を含む)

株主数 1,724名(前期末比4名増)

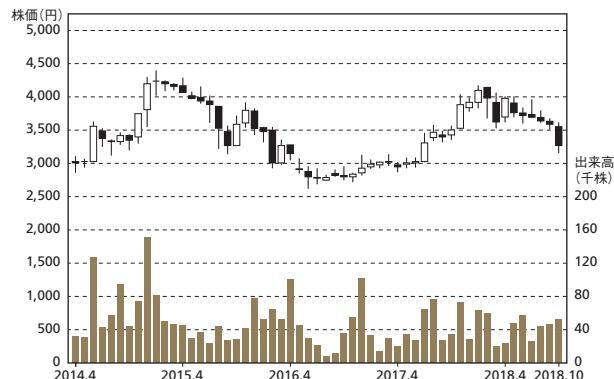
大株主(上位10名)

株主名	当社への出資状況	
	株式数 (百株)	持株比率 (%)
川崎汽船株式会社	14,040	47.55
東京海上日動火災保険株式会社	1,104	3.74
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社	823	2.79
NOMURA PB NOMINESS LIMITED OMNIBUS-MARGIN (CHASHPB)	731	2.48
損害保険ジャパン日本興亜株式会社	650	2.20
三井住友海上火災保険株式会社	598	2.03
川崎近海汽船従業員持株会	443	1.50
SICAV ESSOR JAPON OPPORTUNITES	402	1.36
小池 恒三	373	1.26
北海運輸株式会社	350	1.19

株式の所有者別状況



株価及び株式売買高の推移(2018年9月末現在)



*株価および出来高は株式併合の影響を踏まえて換算しています。

川崎近海汽船株式會社

東京都千代田区霞が関三丁目2番1号 (〒100-0013)

TEL:03-3592-5800 FAX:03-3592-5911

株主メモ

■事業年度	毎年4月1日から翌年3月31日まで
■定時株主総会	6月
■同上権利行使株主確定日	3月31日
■期末配当金受領株主確定日	3月31日
■中間(第2四半期末)配当金受領株主確定日	9月30日
■基準日	上記確定日のほか必要があるときは、あらかじめ公告して定めます。
■株主名簿管理人	東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社
■特別口座の口座管理機関	東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社
■郵送物送付先 (電話照会先)	〒168-0063 東京都杉並区和泉二丁目8番4号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部 電話 0120-782-031 (フリーダイヤル)
■公告方法	電子公告により行います。公告掲載URL (https://www.kawakin.co.jp/) ただし、やむを得ない事由により電子公告をすることができない場合は、日本経済新聞に掲載いたします。
■住所変更、単元未満株式の 買取等のお申出先について	株主様の口座のある証券会社にお申出ください。 なお、証券会社等に口座がないため特別口座が開設されました株主様は、特別口座の口座管理機関である三井住友信託銀行株式会社にお申出ください。
■未払配当金の支払について	株主名簿管理人である三井住友信託銀行株式会社にお申出ください。
■配当金計算書について	配当金お支払いの際にご送付しております「配当金計算書」は、租税特別措置法の規定に基づく「支払通知書」を兼ねております。確定申告を行う際は、その添付資料としてご使用いただくことができます。確定申告をなされる株主様は大切に保管願います。 ただし、株式数比例配分方式をご選択いただいている株主様につきましては、源泉徴収税額の計算は証券会社にて行われます。確定申告を行う際の添付資料につきましては、お取引の証券会社にご確認をお願いいたします。

当社IRサイトをご活用ください。→ <https://www.kawakin.co.jp/ir/>

当社ホームページでは、プレスリリースや決算情報等を掲載しております。ぜひご活用ください。



古紙配合率70%再生紙を使用しています