

証券コード：9179



"K" LINE KINKAI

株主通信

第54期 2019年4月1日 ▶ 2019年9月30日



ほくれん丸

川崎近海汽船株式會社

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54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（2019年4月1日から2019年9月30日まで）におけるわが国経済は、雇用や所得環境の改善が続くなか緩やかな回復が続きましたが、米中貿易摩擦や中国の景気減速などにより輸出や生産に弱さが見られるなど回復のペースは鈍化しました。

海運業界を取り巻く環境は、内航海運では堅調な荷動きが継続したものの、外航海運では中国経済の減速などにより市況が本格的な改善に至らず、総じて先行き不透明な経営環境になりました。

こうした情勢下、当社グループの第2四半期連結累計期

間の売上高は、外航部門で稼働が減少した一方で、内航部門の清水／大分航路や常陸那珂／苫小牧航路で輸送量が増加したことに加え、フェリー輸送で大型連休により旅客と乗用車の利用が増加したこともあり、前年同期に比べて1.4%の増収の225億5百万円となりました。営業利益は、売上高の増収とともに修繕費が減少したことや一部の船舶で耐用年数の変更等を行い減価償却費が減少したことなどにより、前年同期に比べて111.9%増益の14億44百万円となり、経常利益は前年同期に比べて83.8%増益の13億98百万円となりました。

また、船隊整備の一環として内航船1隻を売船し、固定資産売却益を計上するなどした結果、親会社株主に帰属する四半期純利益は前年同期に比べて21.2%増益の10億86百万円となりました。

中間（第2四半期末）配当金につきましては、今後の事業展開の進捗状況も勘案し、1株当たり60円とさせていただきます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。

第1四半期には、内航定期船輸送の運航船の入れ替えを完了し、清水／大分航路のスケジュールの安定化、常陸那珂／苫小牧航路および日立／釧路航路では、使用船舶が大型化することで輸送量の増強を図りました。

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。



代表取締役社長

赤沼 宏

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：バイオマス燃料輸送	5
	トピックス	8
	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	225億5百万円	(前年同期比 +1.4%)
営業利益	14億44百万円	(前年同期比+111.9%)
経常利益	13億98百万円	(前年同期比 +83.8%)
親会社株主に帰属する 四半期純利益	10億86百万円	(前年同期比 +21.2%)

連結財務状況

総資産	482億65百万円
純資産	277億82百万円

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	38億18百万円
投資活動によるキャッシュ・フロー	1億81百万円
財務活動によるキャッシュ・フロー	△17億56百万円

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	450.0億円
営業利益	19.0億円
経常利益	18.5億円
親会社株主に帰属する当期純利益	14.5億円

(下期の想定円ドル為替レート 1ドル=106円)

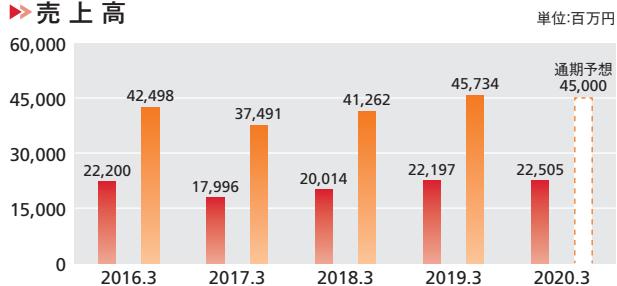
年間配当金

1株当たり120円(中間(第2四半期末)60円・期末60円)を予定

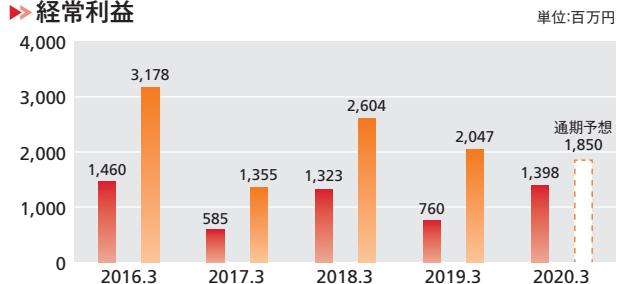


※当社は、2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を実施しております。上のグラフは当該併合を適及し修正した金額としています。

▶▶ 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



部門別営業概況

近海部門



売上高

61億48百万円

●鋼材・雑貨輸送

米中貿易摩擦など世界情勢の先行き不安により日本出し鋼材の減少が懸念されましたが、当社の輸送量は、概ね前年同期並みとなりました。

●木材輸送

国産合板の台頭で日本向け合板の輸入量が大幅に減少したことで、前年同期を若干下回る輸送量となりましたが、バイオマス発電用燃料（木質ペレットやPKS）では、日本各地での発電所の新規稼働などにより輸送量は大幅に増加しました。

●バルク輸送

セメント、穀物などの輸送量が増加しましたが、当社の主要貨物であるロシア炭では前年同期を下回る輸送量となりました。

前年同期に比べて稼働が減少したことなどもあり、売上高は61億48百万円となり前年同期に比べて3.5%の減収となりました。営業損益は前年同期比での市況の改善に伴う用船料の上昇もあり前年同期に比べて1億80百万円減益の6百万円の損失となりました。

内航部門



売上高

154億67百万円

●不定期船輸送

石灰石・石炭の各専用船は安定した稼働となりました。

●定期船輸送

当期は運航船の入れ替えによりスケジュールの安定化を図った清水／大分航路と大型化した常陸那珂／苫小牧航路などで輸送量が増加しました。

●フェリー輸送

大型連休により旅客と乗用車の利用は前年同期を大幅に上回りました。トラックの輸送量は、昨年6月に開設した宮古／室蘭航路と八戸／苫小牧航路を合わせ前年同期並みとなりました。

定期船輸送での輸送量の増加やフェリー輸送での旅客と乗用車の乗船が増加したことなどにより、売上高は154億67百万円となり前期に比べて3.0%の増収となりました。営業利益は修繕費の減少や一部の船舶での耐用年数の変更等による減価償却費の減少に加え、燃料油価格の下落などにより、前年同期に比べて152.2%増益の13億72百万円の利益となりました。

●オフショア支援船事業

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従事し前年同期を上回る稼働率となりました。

上記の支援事業などにより各船とも高稼働を維持したことから売上高は8億87百万円となり前年同期に比べて9.5%の増収となり、営業損益は前年同期37百万円の損失から1億15百万円改善し77百万円の利益となりました。

OSV部門

売上高

8億87百万円

船舶紹介

近海部門

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木質ペレットを輸送しています。

バルク輸送

ロシア、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。

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。

フェリー輸送

5 隻

八戸／苫小牧航路を1日4往復、宮古／室蘭航路を1日1往復運航し、本州と北海道を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。



美津川丸



ほっかいどう丸



シルバパーティアラ

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

OSV部門

特集：バイオマス燃料輸送

久下専務取締役 インタビュー

バイオマス発電の本格稼働を迎え、 さらに成長が見込まれる 近海部門・バイオマス燃料輸送事業



川崎近海汽船の事業は、近海部門、RORO船・内航バルク船や旅客フェリーも扱う内航部門、さらにオフショア支援船部門の3部門と、多様な部門を抱えていることが特長です。そのうち、近海部門は主に日本と東南アジア、極東アジアを結ぶ荷動きを主な対象として輸送サービスを展開しています。そのサービスは大きく鋼材輸送、木材輸送、バルク輸送の3領域に分かれますが、本特集では、木材輸送分野で大きく輸送量が増えているバイオマス発電向け木質系燃料（PKS・木質ペレット）輸送サービスの現状と今後に向けた取り組みを紹介します。

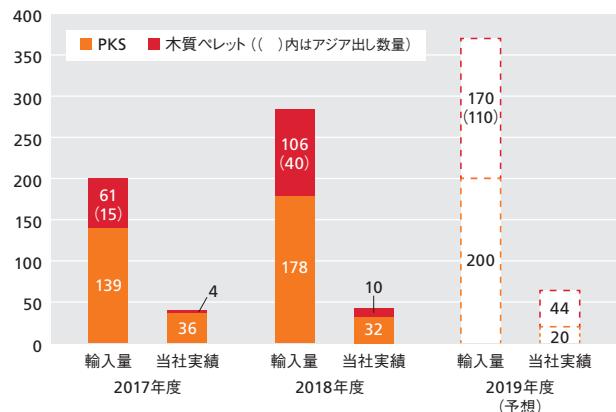
■ バイオマス燃料を取り巻く状況と川崎近海汽船の現状

Q 木質バイオマス燃料の輸送量拡大の背景についてお聞かせください。

A わが国には国の政策としてのエネルギー基本計画とその具体的目標としてのエネルギーミックスがありますが、そのなかにおいて2030年における電源構成比で再生可能エネルギーの比率は22～24%、そのなかでバイオマス由来のものは3.7～4.6%が目標値とされています。2012年に再生可能エネルギーの拡大をサポートするために国はFIT制度（固定価格買取制度）を導入しました。これをきっかけにして再生エネルギーの導入量が増加し、それにつれてバイオマス発電も増えたことがそもそもの背景となります。バイオマス発電と一口に言いましても、未利用材、建設資材

▶ バイオマス関連貨物輸入量と当社実績

単位：万トン



の廃材、下水の汚泥などの廃棄物も含まれますので、PKSや木質ペレットを使った発電というのはその一部ということになります。そのなかで、燃焼効率が良いこと、供給安定性も見込めることなどからPKSや木質ペレットを使った発電プロジェクトがこれから本格的に立ち上がってくるのが予定されており、将来に向けてますます需要が増えると思われる。

PKSとはアブラヤシの油を抽出した後の残渣物の一つでヤシのなかの種の殻です。英語でこれをPalm Kernel Shellと言ひ、その略語として頭文字をとってPKSと呼んでいます。一方木質ペレットは製材時や家具の製造後に出てくる端材などを碎いてペレット状にしたものです。PKSや木質ペレットの輸入についてですが、PKSはほぼマレーシアかインドネシアからの輸入、一方木質ペレットは従来、カナダなどの北米産が主だったものがここにきてコスト競争力のある、ベトナムなど東南アジア産の輸入量が急増しています。具体的な数量を見てみますと、PKSの輸入量は国内全体で2014年度に29万トンだったものが、2016年度76万トン、2017年度139万トン、2018年度178万トンと着実に増えてきており、2019年度は200万トンに達することになりそうです。さらに2020年にはPKSを燃料とする大型のバイオマス発電所の本格稼働が少なくとも3ヶ所予定されており、その消費量を合わせますと年間300万トンの輸入量を超えてくると予想されています。一方、木質ペレットの輸入量については2014年度は全体で11万トン、そのうち東南アジア産はほぼゼロでした。こ

れが2016年度には全体量が35万トンになり、うち東南アジアが9万トン、2017年度は61万トンのうち15万トン、2018年度は106万トンのうち40万トンとなり、2019年度は170万トンの全体量に対して東南アジア産が110万トンになる模様です。木質ペレットについてはバイオマス専焼発電所のみならず既存大型石炭発電所への混焼需要も多く、2020年以降PKSと同様に輸入量は大きく増加することが見込まれています。



Q 川崎近海汽船の輸送シェアを教えてください。

A PKSについては多少シェアを減らしており、2019年度は10%程度。一方で木質ペレットは東南アジア産においては40%となっています。川崎近海汽船としてはシェアを重視するより長期にWIN-WINの関係が築け川崎近海汽船のサービスを評価していただける顧客との取引を重視していきたいと考えており、ある程度のマーケットプレゼンスを維持していきながら、顧客により密着した形でのサービスに力を入れたいと考えています。

■ バイオマス燃料の取り組みにおける川崎近海汽船の特色

Q 他社に先駆けた取り組みについて教えてください。

A 当社はFIT制度以前からバイオマス燃料の輸送は細々と行っていましたが、2012年、その制度ができたことや従来、木材輸送で築いてきた顧客などのネットワー

クからの情報などを分析し、これからバイオマス燃料としてのPKSや木質ペレットの輸入量が急増するであろうことを予想しました。それに対する具体的な取り組みとして2016年10月に「バイオマス関連輸送ワーキンググループ」というバイオマス燃料の取り組みを専任とする営業部隊を立ち上げま

した。今振り返りますと、ほぼ完璧なタイミングで始動し、顧客開拓の大きなエンジンになったと思っています。そして、その営業力が発揮できたのは情報を人より早く持つことができたことだと感じています。立ち上げ以来約3年が過ぎましたが、貨物に関する情報、産地や発電所プロジェクトの情報、港や航路、さらには貨物を保管する倉庫などについて様々な情報の蓄積ができています。ただ、まだまだこれから伸びしろがある世界なので、常に情報のアップデートは欠かせません。引き続き、顧客の役に立つことは何かということを考えて日々頑張っているところです。

Q 今後のバイオマス燃料輸送の船隊整備についてお聞かせください。

A 2019年9月末時点近海部門の船隊はシングルデッキのバルク船14隻、ツインデッカー船9隻となります。このうち、現在PKSや木質ペレット輸送を行っている船は10隻程度あります。現在、新造発注についてはシングル

デッキ2隻、ツインデッカー3隻を抱えています。バイオマス燃料輸送についてはこれらの船隊を機動的に活用し、顧客のニーズに合った最適船型を提案しながら、業容を充実させていきたいと思っています。



■ 長期の契約主体にバイオマス輸送事業の安定成長を目指します

Q わが国の2030年のエネルギー長期見通しで一般木質系のバイオマス発電は270~400万KWを目指す計画です。長期的な輸入数量の見通しを教えてください。

A 例えば、2030年に400万KWの発電量を想定すると、PKSや木質ペレットの必要量は2,000万トン程度が必要になると言われています。一方で現在の状況を見ますと一筋縄ではいかない要素もあり、そのうちの程度が実現するかを見極めるのは難しいところです。私たちなりの分析で、2022年~23年に両方合わせて700~



800万トン程度にはなるだろうと見えています。また、これからは燃料の長期輸送契約をベースにしたプロジェクトが本格化してきます。私たちとしては従来のスポットや短期のCOA（数量輸送契約）にきめ細かく対応しつつ、これら長期契約とのポートフォリオを組むことによってバイオマス燃料輸送事業の安定的な発展を目指しています。

Q ワーキンググループの情報収集力の真価が問われます。

A 大型プロジェクトになるほど、プロジェクトに深くかかわって顧客に満足いただける質の高い提案をしていくことが不可欠です。バイオマス燃料の輸送市場は新規参入も多く、競争が厳しくなっていますが、顧客にとって何が役に立つのかを常に考えて、営業展開を行ってまいります。

トピックス

TOPICS

1

新「ほくれん丸」・新「第二ほくれん丸」就航

2019年4月に三代目となる新「ほくれん丸」、5月に新「第二ほくれん丸」が就航しました。両船の大型化によって積載能力が約20%増加し、車両甲板の総延長は1,920m、12mシャーシ換算で積載台数が133台から160台に増えました。

両船は日立／釧路航路のデイリー運航に投入、北海道の新鮮な農畜産物を全国の食卓に届ける一翼を担っております。

「ほくれん丸」



船舶概要

総トン数	11,386t
全長	173.08m
航海速度	22.6ノット
車両積載能力	160台 (12mシャーシ換算)

「第二ほくれん丸」



船舶概要

総トン数	11,413t
全長	173.08m
航海速度	22.6ノット
車両積載能力	160台 (12mシャーシ換算)

TOPICS

2

災害派遣車両輸送 表彰

2019年7月15日の「海の日」に国土交通省東北運輸局長より北海道胆振東部地震による海上運送事業（海事振興等への貢献）に対して特別功勞の表彰状をいただきました。当社は電源車など災害派遣車両を輸送し、被災地の復旧・復興に大きく貢献しました。



TOPICS

3

清水・大分事務所が支店に昇格

2016年10月の清水／大分航路開設に伴い、清水事務所は同年6月、大分事務所は7月に開設し、2018年3月には2隻体制によるデイリー運航を開始しました。そして2019年8月1日付で臨港店の機能強化を図るため清水事務所および大分事務所を支店とする組織変更を行いました。

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 2019年9月30日現在	前期末 2019年3月31日現在
流動資産	17,144,966	15,688,298
固定資産	31,120,426	32,682,690
有形固定資産	28,348,106	29,847,202
無形固定資産	92,455	103,965
投資その他の資産	2,679,864	2,731,522
資産合計	48,265,392	48,370,988
負債の部	当第2四半期末 2019年9月30日現在	前期末 2019年3月31日現在
流動負債	8,950,156	9,222,519
固定負債	11,532,717	12,245,495
負債合計	20,482,873	21,468,015
純資産の部	当第2四半期末 2019年9月30日現在	前期末 2019年3月31日現在
株主資本	26,204,905	25,291,688
資本金	2,368,650	2,368,650
資本剰余金	1,252,800	1,250,124
利益剰余金	22,612,171	21,701,523
自己株式	△28,716	△28,609
その他の包括利益累計額	382,473	431,022
その他有価証券評価差額金	215,417	224,028
土地再評価差額金	123,543	123,543
為替換算調整勘定	78,656	120,389
退職給付に係る調整累計額	△35,143	△36,939
非支配株主持分	1,195,139	1,180,262
純資産合計	27,782,518	26,902,973
負債純資産合計	48,265,392	48,370,988

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 2019年4月1日 至 2019年9月30日	前第2四半期 累計期間 自 2018年4月1日 至 2018年9月30日
売上高	22,505,571	22,197,119
売上原価	18,884,448	19,318,487
売上総利益	3,621,123	2,878,631
販売費及び一般管理費	2,176,970	2,197,067
営業利益	1,444,152	681,564
営業外収益	47,030	147,923
営業外費用	93,083	68,856
経常利益	1,398,100	760,630
特別利益	431,004	579,229
特別損失	142,098	—
税金等調整前四半期純利益	1,687,007	1,339,860
法人税、住民税及び事業税	608,343	367,174
法人税等調整額	△35,473	77,175
四半期純利益	1,114,136	895,509
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(△)	27,352	△1,437
親会社株主に帰属する四半期純利益	1,086,783	896,946

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 2019年4月1日 至 2019年9月30日	前第2四半期 累計期間 自 2018年4月1日 至 2018年9月30日
営業活動によるキャッシュ・フロー	3,818,910	1,938,553
投資活動によるキャッシュ・フロー	181,428	△3,776,394
財務活動によるキャッシュ・フロー	△1,756,952	2,783,465
現金及び現金同等物に係る換算差額	△6,111	14,224
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	2,237,274	959,848
現金及び現金同等物の期首残高	7,881,537	6,581,782
現金及び現金同等物の四半期末残高	10,118,812	7,541,631

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。

会社概要 (2019年9月30日現在)

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	523名(グループ会社含む)
主な事業内容	海上運送事業 海洋作業支援船業 等
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 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 山崎 壽夫 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。

株式の状況 (2019年9月30日現在)

発行済株式の総数 2,952,500株 (自己株式16,942株を含む)

株主数 1,770名 (前期末比 58名増)

大株主(上位10名)

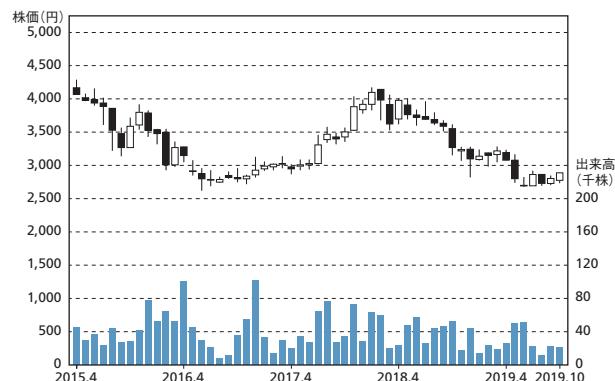
株主名	当社への出資状況	
	株式数 (百株)	持株比率 (%)
川崎汽船株式会社	14,040	47.8
東京海上日動火災保険株式会社	1,104	3.8
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社	823	2.8
BINYM SA / NV FOR BINYM FOR BINY GCM CLIENT ACCOUNTS M LSCB RD	631	2.1
損害保険ジャパン日本興亜株式会社	611	2.1
三井住友海上火災保険株式会社	598	2.0
川崎近海汽船従業員持株会	496	1.7
北海運輸株式会社	350	1.2
UBS EUROPE SE LUXEMBOURG BRANCH-UCITS CLIENTS	314	1.1
株式会社栗林商會	304	1.0

(注) 持株比率は、自己株式(16,942株)を控除して計算しています。

株式の所有者別状況



株価及び株式売買高の推移 (2019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