

証券コード：9179

K

"K"LINE KINKAI

# 株主通信

第55期 2020年4月1日 ▶ 2020年9月30日



GRIFFIN

川崎近海汽船株式会社

# 株主の皆様へ

株主の皆様には、平素より格別のご配慮を賜り厚く御礼申し上げます。

第55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（2020年4月1日から2020年9月30日まで）におけるわが国経済は、新型コロナウイルス感染拡大防止と経済活動の両立を図った政府の対策などにより、このところ持ち直しの動きもみられますが、依然として厳しい状況にあります。

海運業界を取り巻く環境は、外航海運では、徐々に市況の回復の兆しが見えてきているものの、新型コロナウイルス感染症の影響により荷動きは低迷し、内航海運では、低調な荷動きに加え、段階的に人の移動が緩和されつつあるが、旅客フェリーでは利用者が減少するなど、内外航ともに厳しい経営環境が続きました。



代表取締役社長

久下 豊

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、コロナ禍による市況の悪化や輸送量の減少に加え、燃料費に基づく運賃の減少などにより、前年同期に比べて19.3%減収の181億54百万円となりました。営業利益については、燃料費や借船料が減少したものの、大幅な減収の影響を受け、前年同期に比べて83.7%減益の2億35百万円となり、経常利益は前年同期に比べて90.5%減益の1億32百万円となりました。

また、船隊整備の一環として外航船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57.5%減益の4億62百万円となりました。

中間（第2四半期末）配当金につきましては、厳しい経営環境ではありますが、当社は持続的な企業価値向上と安定配当を経営の最重要政策の一つと位置づけており、総合的に勘案して、1株当たり50円とさせていただくことになりました。なお、期末配当金につきましても1株当たり50円を予定しており、年間配当金は1株当たり100円となる予定です。

新型コロナウイルス感染症の影響で、内外の経営環境は非常に厳しい状況が続いておりますが、新型コロナウイルス感染症への対応を適切に行い、顧客のニーズと中長期的な市場動向を見極めながら、構造改革に取り組んでまいります。

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：トップインタビュー	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	181億54百万円 (前年同期比△19.3%)
営業利益	2億35百万円 (前年同期比△83.7%)
経常利益	1億32百万円 (前年同期比△90.5%)
親会社株主に帰属する 四半期純利益	4億62百万円 (前年同期比△57.5%)

### 連結財務状況

総資産	470億68百万円
純資産	279億81百万円

### 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	15億83百万円
投資活動によるキャッシュ・フロー	△12億37百万円
財務活動によるキャッシュ・フロー	2億75百万円

### 中間(第2四半期末)配当金

1株当たり50円

## 通期の業績予想

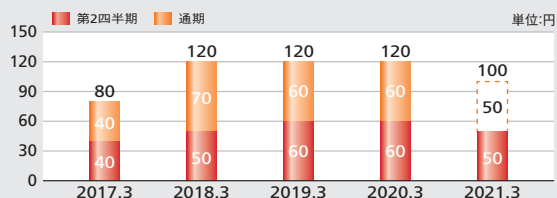
### 連結業績

売上高	356.0億円
営業利益	△2.0億円
経常利益	△5.5億円
親会社株主に帰属する当期純利益	0.0億円

(下期の想定円ドル為替レート 1ドル=105円)

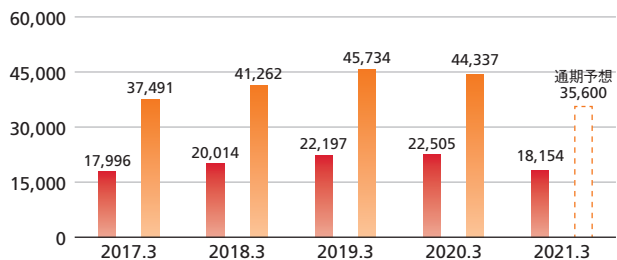
### 年間配当金

1株当たり100円(中間(第2四半期末)50円・期末50円)を予定

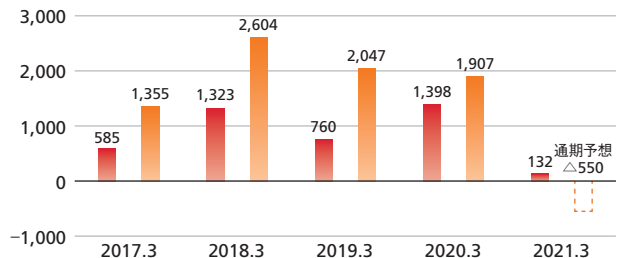


※当社は、2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を実施しております。上のグラフは当該併合を遡及し修正した金額としています。

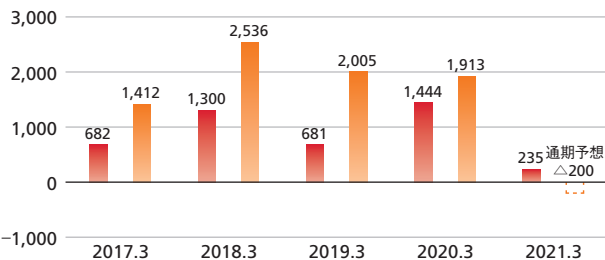
### 売上高



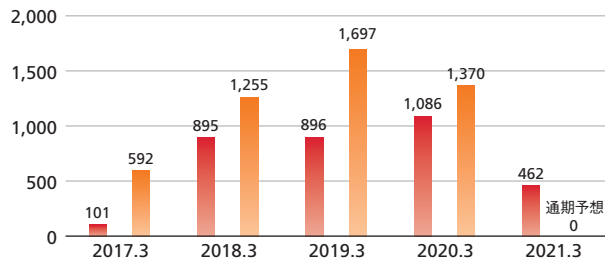
### 経常利益



### 営業利益



### 親会社株主に帰属する当期純利益



# 部門別営業概況

## 近海部門

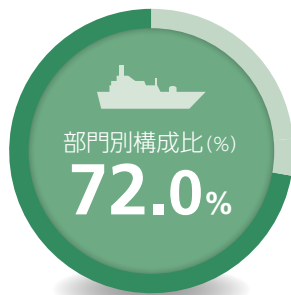
売上高

43億20百万円



売上高

130億76百万円



売上高

7億55百万円



## OSV部門

### ● 鋼材・雑貨輸送

世界的な鉄鋼需要の低迷により鉄鋼製品の出荷量が減少するなか、当社グループの輸送量も前年同期を下回りました。

### ● 木材輸送

輸入合板の需要低迷により、輸送量は前年同期を下回ったものの、環境対応エネルギーとして底堅い需要のあるバイオマス発電用燃料の輸送量は前年同期を上回りました。

### ● バルク輸送

主要貨物であるロシア炭の輸送量は国内需要が減少したことにより前年同期を下回りました。

当社はコロナ禍における貨物輸送量の減少による航海数の減少や市況の低迷などから、売上高は前年同期に比べて29.7%減収の43億20百万円となりました。営業損益は貨物の減少に対応して新造船の竣工の延期を含め船隊規模の縮小などの対策を講じたほか、航海数の減少による借船料や燃料費の減少などがあったものの、市況の低迷などの影響をカバーするには至らず、前年同期6百万円の損失に対して当四半期は損失が拡大し89百万円の損失となりました。

### ● 不定期船輸送

貨物輸送需要の減退により、石灰石・石炭の各専用船や一般貨物船ともに輸送量は前年同期を下回りました。

### ● 定期船輸送

製紙関連や自動車関連の大宗貨物が減少するなか、食品貨物などの取り込みを図りましたが、輸送量は前年同期を下回りました。

### ● フェリー輸送

コロナ禍のなか緊急事態宣言発令の影響で、旅客と乗用車による利用が前年同期を大幅に下回り、トラックの利用についても建設用資材などの荷動きは低下しましたが、冷凍食品や宅配貨物が増加したことにより、輸送量は前年同期から微減にとどまりました。

当社はコロナ禍の影響を受け、売上高は前年同期に比べて15.5%減収の130億76百万円となり、営業損益については、運航隻数の減少による借船料や燃料費などの費用の減少はありましたが、入渠費などの増加もあり、前年同期に比べて59.6%減益の5億53百万円の利益となりました。

### ● オフショア支援船事業

主にCCS（二酸化炭素の回収・海底貯蔵）関連の調査業務および海洋資源開発の分野におけるサプライ業務などに従事しました。

当社は海洋調査業務が増加したものの、サプライ業務が減少したことなどにより、売上高は前年同期から14.9%減収の7億55百万円となりました。営業損益は、売上高の減少に加え、入渠費などの増加により前年同期77百万円の利益から2億29百万円の損失となりました。



# 船舶紹介

近海部門

計14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板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

9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

8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。



ほっかいどう丸

## フェリー輸送

5隻

八戸―苫小牧航路を1日4往復、八戸―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、宅配貨物や生鮮食品など人々の暮らしに必要な物資を輸送しています。



シルバーティアラ

## 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

内航部門

OSV部門

### 社会や経済の変化を的確に 捉えながら最適なソリューションを お客様に提供したい



#### 安全第一など「3つのS」を基本に 業績の改善を図ってまいります

—今年6月に社長に就任しました。川崎近海汽船の社長として大事にしたいこと、重視したいことを教えてください。

新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大によって、川崎近海汽船はその半世紀超の歴史の中でも最大級の危機に直面しています。こうした逆境の時こそ、企業としての真価が問われると思っています。

当社を舵取りするにあたり、私が大事にしたいのが「3つのS」です。まずは運輸業の基本である安全第一の徹底という“Safety”、次にステークホルダーの皆様に対し誠意を尽くす“Sincerity”、そして企業として持続的成長を目指す“Sustainability”です。これら「3つのS」を念頭において、業績の改善を図ってまいります。

今、特に重視すべきだと感じているのが現場です。当社がお客様にとって海上輸送のベストパートナーであり続けるためにも、お客様の様々なニーズに応えるアイデアは不可欠です。これまで以上に社員のモチベーションを高め、アイデアの源泉である現場からの意見などをさらに吸い上げる必要があると考えています。

さらに将来への布石として、主に次の3つの取り組みを講じていきます。第一に、デジタルトランスフォーメーション

(DX)の推進が挙げられます。デジタル化と併せ、今の仕事のやり方にムリ・ムダがないかを洗い出し、業務効率化を実現することで、お客様に経済的なメリットを提供していく考えです。

第二に、海運業の使命である環境対応の強化です。単に温室効果ガス(GHG)などの各種規制を満たすだけ(ルールミニマム)ではなく、技術的側面からより積極的に臨んでいきます。例えば、当社では安全運航をサポートする設備や電気推進船の実現を見据えた検討を行っています。

第三の布石は、社員のエンゲージメントの向上です。単純な年功序列ではなく、一人ひとりのパフォーマンスに応じた人事評価を行うことと、当社で働くことに安心感をもってもらえるような施策を合わせて行っていき、社員の帰属意識を高めつつ、全体の能力の底上げを目指したいと思います。

—今年度上期の振り返りをお願いします。

内航・近海・オフショア支援船(OSV)の各事業部門で、業績は厳しい状況となりました。

近海部門の収支は4~6月にかなり落ち込みました。ツインデッカーは復航のPKS(パームヤシ殻)や木質ペレットの輸送で健闘しましたが、往航の輸出鋼材の荷動きが減り、全体として採算は例年よりも悪くなりました。一方のシングルデッカーは主力のロシア炭が予定通りの輸送量をほぼ確保し

ています。また、ここにきて国内高炉が再開するなど、全体的には徐々に明るさが戻っています。

内航部門も4～6月は苦しい状況でした。とりわけ、内航不定期船においては、フリー船向けの荷物が激減し、収支にかなり影響しました。他方、RORO船の内航定期船は紙製品などBtoB（企業間取引）向け貨物の減少をBtoC（企業対消費者間取引）、CtoC（消費者間取引）関連の貨物がカバーし、大幅な荷動きの減少にならず、ある程度収支を下支えしました。また、フェリー事業については貨物輸送こそ微減でしたが、旅客輸送が大きく落ち込み、収支もかなり悪化しました。ただ、内航部門全体としては7～8月から回復基調をみせております。今後はGo Toキャンペーンなどが追い風になり、旅客の動きがさらに戻ってくることを期待しています。

OSV部門は連結子会社の株式会社オフショア・オペレーション（OOC）が主体となり日本近海における資源や地震の探査、油ガス田掘削作業、CCS（二酸化炭素の回収・海底貯蔵）調査関連作業、離島支援作業などのサポートに加え、サルベージなどの業務に従事しています。今年は資源探査の仕事がほとんどないため、収支的には苦しい状況になっていますが、当期末から次年度にかけてはいくつか新規の仕事も出てきています。また、2021年1月にはOOCで新たなOSVをリプレース投入します。この新造船と既存のAHTSV（Anchor Handling Tug Supply Vessel）の「あかつき」と併せて長期固定契約の獲得を目指しているところです。

## 大胆な構造改革を下期に実行

### 次年度以降の本格復活につなげます

—下期の見通しと今後の事業方針についてお聞かせください。

経常収支をみますと今年上半期は約1億円強の黒字だったのに対し、下期は約7億円弱の赤字を見込んでいます。終息の目途がみえない新型コロナウイルス感染症の影響はまだ続くとみており、本格的な景気回復はまだ先になると想定して、かなり固めの予算を立てました。

加えて、下期においては、次年度以降につなげるべく、すべての部門において収益構造を見直し、必要な構造改革を行ってまいります。

まず、当社の収益基盤である内航部門ですが、内航定期船とフェリーにおいては航路ごとの問題点を洗い出し、必要な施策を立てます。コストダウンを徹底し、需要の掘り起こしを改めて行い、必要に応じ、航路運営のやり方も考え直していきたいと思います。ただ、内航は地域に密着した事業でもあるので、そこは関係先ともしっかりした合意形成を図りながら、バランスの取れた施策を取っていきたくと考えています。次に、内航不定期船は、現在の状況下での収支改善に向け、船隊縮小を図ってまいります。

近海部門は常に大きなマーケット変動にさらされています。それに対し、以前から収支の安定のために、長期契約の獲得を目指してきました。これからもその方針の下、貨物と船のバランス上、余剰になった船腹の整理やコスト削減を行ってまいります。とはいえ、常に貨物の量やマーケットの“潮目の変化”に応じて動けるように備えておくということも大事です。今まで以上にアジリティ（機敏性）が求められると考えています。

そして、当社が中長期的に強化していきたいのがOSV部門です。今はその準備を着々と進めているところです。なるべく長期安定型を志向しつつも、従来のように「向こうから商売がやって来るのを待つ」という“待ち”のビジネスモデルから“攻め”のビジネスモデルへの転換を図ります。

## 部門間の壁を取り払うことが

### 企業価値を高める大きな一歩

—解決すべき課題は何でしょうか。

部門間にある壁を取り払いたいと思っています。当社の強みは事業展開の“間口の広さ”と社員一人ひとりの“専門性の高さ”にあると思っています。しかし、今はこれら2つの強みが十分に発揮できているとはいえません。確かに、自分

の手元にある仕事を行う分には“専門性の高さ”があれば問題は無いでしょう。ところが、会社全体の継続性を考えた場合、それだけでは限界がきてしまいます。例えば、投資や営業活動の優先度を決める際、多少なりとも各部門の発言力の強弱が働きます。結論ありきで意思決定を行うと、現状は厳しくても将来性のある事業などは検討の対象から除外されてしまうおそれもあります。

そうではなく、部門に関係なく自由に意見を言い合えるフラットな環境を整え、“間口の広さ”と“専門性の高さ”をリンクさせることで、会社として納得のいく形で物事が決定される姿を目指す必要があります。同時に、一人の社員に様々な部門を経験してもらうなど、社内の人材の流動性も高めていきたいと考えています。そうやって部門間の壁を取り払うことが、当社自体の企業価値を高める大きな一歩になると思っています。

**一今は変化の時代と言われます。こうした時代にビジネスを展開する上での基本的な考え方を説明いただけますか。**

私は海運業に長年携わってきましたが、この仕事は「こうあるべき」という演繹的なやり方よりも帰納的なやり方を取るべきだと感じています。これは言い方を変えると、最初の話とも重複しますが、現場で起こっていることが何より大事な事実であるということを理解して、そこからアイデアを出すということです。現場で起こっていることを踏まえたアイデアを当社の特長である間口の広さと専門性の高さで取り上げれば、想定外の出来事に対しても柔軟な対応が可能と考えています。

## 株主重視の姿勢は“良き伝統” 「配当を欠かさない」が鉄則

**一株主還元の見方についてお聞かせください。**

従来から株主の皆様へ継続して安定した配当を実施することを基本方針としており、今年度は赤字決算となる見込みで

すが配当を実施するつもりです。

私が常に意識していることは、経常収支よりは営業収支、もっと大事なのはキャッシュフローというものです。営業収支はその会社の本当の営業力を表すものですし、キャッシュフローがプラスであれば会社は当然ながら大丈夫です。

今は苦しい時期ですが、キャッシュフローは健全であり、こういう時期であっても当社の配当方針のもと株主の皆様へ還元するのは当然です。今後も事業計画や収益環境などを勘案しながら最善の配当を検討していきます。

配当を大事にするという姿勢は当社の“良き伝統”とも言えます。当社の場合、長期で保有しインカムゲインを目指す株主様が多く、そのリクエストに応えるためにも「配当を欠かさないこと」は最も優先しなければいけないと思っています。

**一最後に、株主の皆様へのメッセージをお願いします。**

いつも当社をご支援いただき、ありがとうございます。今年度は収支が苦しい一年ではありますが、これまでのご恩に感謝して配当を継続してまいります。一刻も早く、この苦境を乗り越えるため、海・陸・役職員が一丸となって努力をしております。引き続き変わらぬご支援をお願いいたします。





# トピックス

TOPICS

1

## オフショア・オペレーション創立30周年

2020年4月26日、株式会社オフショア・オペレーションは会社創立30周年を迎えました。同社は1990年4月26日に設立。2013年10月に当社からのOSV事業のパートナー関係の構築の打診を受けて両社の利点をフルに生かそうと均等出資で株式会社オフショア・ジャパンを設立し、2016年3月には国内最強の牽引力をもつアンカーハンドリング・ダグ・サプライ船（AHTSV）「あかつき」が竣工しました。2017年4月に当社の資本参加を受け連結子会社になり、2018年7月にオフショア・オペレーションを存続会社としオフショア・ジャパンと合併しました。来年1月には、既存船のリプレースによる最新鋭のOSV船を竣工いたします。



AHTSV「あかつき」

### オフショア・オペレーションのあゆみ

- 1946・前身の東海サルベージ㈱ 設立
- 1990・㈱オフショア・オペレーション 設立
  - ・岩船沖原油・天然ガス生産プラットフォーム稼働
  - ・サプライ業務に従事
- 1999・「かいこう」DP装備 運用開始
- 2005・「かいゆう」竣工
- 2013・「かいよう」竣工
  - ・㈱オフショア・ジャパン 設立
- 2016・「あかつき」竣工
- 2017・川崎近海汽船㈱ 資本参加
- 2018・本社事務所移転
  - ・㈱オフショア・ジャパンを吸収合併

TOPICS

2

## 物流環境大賞受賞

2020年6月29日に一般社団法人日本物流団体連合会が開催した「第21回物流環境大賞」において「物流環境特別賞」を受賞しました。本賞は、クレスシア物流株式会社様、静岡運送株式会社様と当社の3社で共同受賞しました。評価ポイントはトイレットペーパー輸送に関して効率的な海上輸送への転換を図ることでモーダルシフトを推進し、二酸化炭素排出量削減を達成することで環境負荷低減の仕組みを確立したことが挙げられます。



## 表紙の船

The Ship on the Cover

## 「GRIFFIN」

船舶概要

総トン数

13,069t

載貨重量トン数

19,999t

全長

139.91m

型幅

24.00m

「GRIFFIN」は、19,999重量トンのシングルデッキバルカーで、株式会社新来島どっくの大西工場で建造され、今年10月6日に竣工しました。

本船は、近海航路におけるバイオマス発電所向けのPKS（ヤシ殻）や木質ペレット輸送、石炭等のバルク貨物や鉄鋼製品の輸送に投入しております。



# 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 2020年9月30日現在	前期末 2020年3月31日現在
<b>流動資産</b>	<b>16,892,891</b>	<b>17,503,543</b>
<b>固定資産</b>	<b>30,176,072</b>	<b>29,792,603</b>
有形固定資産	27,487,105	27,046,336
無形固定資産	79,858	75,623
投資その他の資産	2,609,108	2,670,643
<b>資産合計</b>	<b>47,068,963</b>	<b>47,296,146</b>
負債の部	当第2四半期末 2020年9月30日現在	前期末 2020年3月31日現在
<b>流動負債</b>	<b>8,990,679</b>	<b>8,056,973</b>
<b>固定負債</b>	<b>10,096,551</b>	<b>11,421,529</b>
<b>負債合計</b>	<b>19,087,230</b>	<b>19,478,502</b>
純資産の部	当第2四半期末 2020年9月30日現在	前期末 2020年3月31日現在
<b>株主資本</b>	<b>26,598,670</b>	<b>26,312,496</b>
資本金	2,368,650	2,368,650
資本剰余金	1,252,800	1,252,800
利益剰余金	23,006,048	22,719,874
自己株式	△28,828	△28,828
<b>その他の包括利益累計額</b>	<b>215,798</b>	<b>277,627</b>
その他有価証券評価差額金	109,819	140,071
土地再評価差額金	123,543	123,543
為替換算調整勘定	48,219	91,330
退職給付に係る調整累計額	△65,783	△77,317
<b>非支配株主持分</b>	<b>1,167,263</b>	<b>1,227,518</b>
<b>純資産合計</b>	<b>27,981,733</b>	<b>27,817,643</b>
<b>負債純資産合計</b>	<b>47,068,963</b>	<b>47,296,146</b>

## 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 2020年4月 1日 至 2020年9月30日	前第2四半期 累計期間 自 2019年4月 1日 至 2019年9月30日
<b>売上高</b>	<b>18,154,310</b>	<b>22,505,571</b>
<b>売上原価</b>	<b>15,903,589</b>	<b>18,884,448</b>
売上総利益	2,250,720	3,621,123
販売費及び一般管理費	2,015,162	2,176,970
<b>営業利益</b>	<b>235,558</b>	<b>1,444,152</b>
営業外収益	27,813	47,030
営業外費用	130,871	93,083
<b>経常利益</b>	<b>132,500</b>	<b>1,398,100</b>
特別利益	369,201	431,004
特別損失	—	142,098
<b>税金等調整前四半期純利益</b>	<b>501,701</b>	<b>1,687,007</b>
法人税、住民税及び事業税	114,130	608,343
法人税等調整額	△19,240	△35,473
<b>四半期純利益</b>	<b>406,810</b>	<b>1,114,136</b>
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(△)	△55,494	27,352
<b>親会社株主に帰属する四半期純利益</b>	<b>462,305</b>	<b>1,086,783</b>

## 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 2020年4月 1日 至 2020年9月30日	前第2四半期 累計期間 自 2019年4月 1日 至 2019年9月30日
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>1,583,269</b>	<b>3,818,910</b>
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>△1,237,447</b>	<b>181,428</b>
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>275,584</b>	<b>△1,756,952</b>
現金及び現金同等物に係る換算差額	△26,612	△6,111
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	594,793	2,237,274
現金及び現金同等物の期首残高	10,166,216	7,881,537
現金及び現金同等物の四半期末残高	10,761,009	10,118,812

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 (2020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 久下 豊
従業員数	528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 赤沼 宏 代表取締役社長 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 山崎 壽夫 取締役 岡田 悦明 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・倉富正敏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 (2020年9月30日現在)

発行済株式の総数 2,952,500株 (自己株式16,978株を含む)

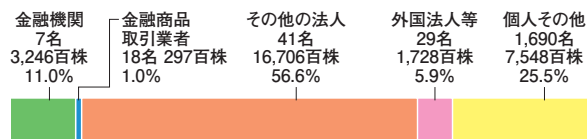
株主数 1,785名 (前期末比 28名増)

大株主(上位10名)

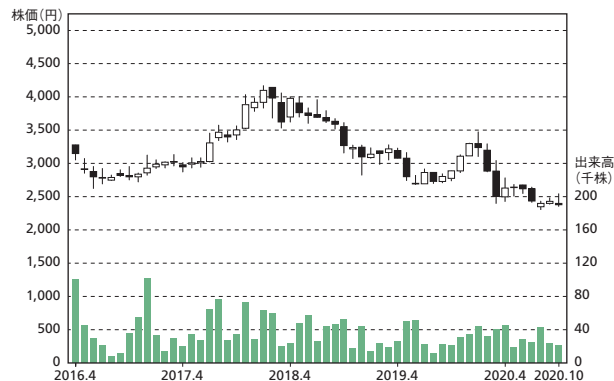
株主名	当社への出資状況	
	株式数 (百株)	持株比率 (%)
川崎汽船株式会社	14,040	47.8
東京海上日動火災保険株式会社	1,104	3.8
BNYM RE BNYMLB RE GPP CLIENT MONEY AND ASSETS AC	930	3.2
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	814	2.8
損害保険ジャパン株式会社	611	2.1
三井住友海上火災保険株式会社	595	2.0
川崎近海汽船従業員持株会	531	1.8
佐々木 保典	447	1.5
北海運輸株式会社	350	1.2
株式会社栗林商會	304	1.0

(注) 持株比率は、自己株式(16,978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 (2020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 ( <a href="https://www.kawakin.co.jp/">https://www.kawakin.co.jp/</a> ) 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。 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