



株主通信

第156期 第2四半期報告書

2023.4.1 → 9.30





CEO MESSAGE

**事業戦略、資本政策、機能戦略を
着実に実行し、
更なる企業価値の向上を
目指します。**

代表取締役社長 CEO
明珍 幸一

株主の皆さまには、平素から格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

第2四半期連結累計期間（2023年4月1日から2023年9月30日まで）における事業活動の結果、今後の見通し及び中期経営計画の進捗状況につきましてご報告申し上げます。

事業の概況について

世界経済は、インフレに対応した高金利政策の継続に伴う欧米の景気減速懸念や不動産不況の影響を受ける中国経済の動向など不透明な状況が続き、また、ロシアによるウクライナ侵攻に加えて新たにイスラエル・パレスチナ情勢の悪化などの地政学的リスクが継続的に存在しています。

当社の第2四半期の業績は、コンテナ船事業が軟調な市況の影響を受けたものの、輸送需要の回復や運賃修復による自動車船事業の改善、そして円安によって、当初計画を上回るものとなりました。

通期においても、コンテナ船事業は厳しい事業環境が続く見通しですが、自営事業では堅調な業績を予想しており、通期の親会社株主に帰属する当期純利益は、1,050億円を見込んでいます。

事業戦略の進捗について

2022年度から5か年の中期経営計画では、企業価値の向上に向けて事業戦略・資本政策・機能戦略に着実に取り組んでいます。計画では2026年度の経常利益目標を1,400億円としています。この目線を上げて、更なるステップアップに繋がる事業戦略の検討にも着手しました。

この中核となるのは「成長を牽引する役割」と位置付ける鉄鋼原料、自動車船、LNG輸送船の3事業です。鉄鋼原料事業では、顧客密着と環境営業を梃子に新たな中長期契約を拡充し、持続的な収益成長に繋げることを目指しています。自動車船事業では、環境対応を進め顧客と長期的な関係を築くことで、さらに収益基盤の

強化を進めています。LNG輸送船事業では、技術・営業が一体となった顧客サポートを展開し、安定収益確保に資する新たな長期契約の確保を着実に進めています。

また、新規事業領域においては、海運事業で培った豊富な経験とノウハウを生かし、液化CO₂輸送事業など社会の低炭素・脱炭素化に資する事業への参画を進めるとともに、水素やアンモニアなど新たなエネルギー輸送需要への取組みも進めています。

資本政策と株主還元について

中期経営計画では、事業戦略に基づき「稼ぐ力」を強化するとともに、最適資本構成とキャッシュアロケーションを意識し、資本効率と財務健全性を両立することで、更なる企業価値の向上を目指しています。

投資においては、投資規律を緩めずに、成長を牽引する役割を担う事業へ投資の8割を配分し、環境投資を強化することで「低炭素・脱炭素化を機会とした成長」を実現します。

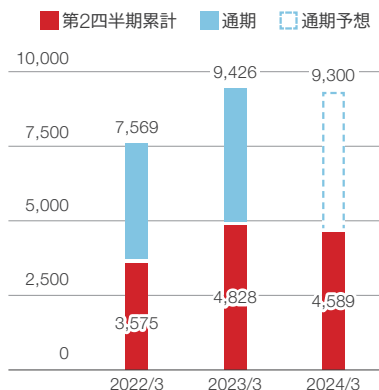
株主還元については、今期は、1株当たり200円（基礎配当120円、追加配当80円）の配当予定に加えて、562億円の自己株式取得を実施しました。残りの中計期間では基礎配当に加えて538億円以上の追加還元を行い、中計全期間の通算で5,000億円以上の還元を行うことを予定しており、引き続き積極的かつ機動的な株主還元を実施していきます。

今後とも川崎汽船グループの役職員一丸となって、中長期的な企業価値の向上に向けて取り組んでまいりますので、何卒ご支援ご鞭撻を賜りたく、よろしくご願ひ申し上げます。

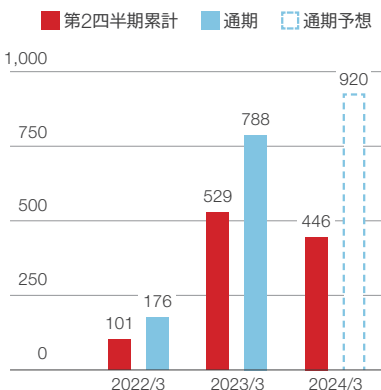
POINT

自動車船事業において輸送台数の増加による改善があったものの、ドライバルク事業においてはコロナ影響剥離による滞船緩和などを受け市況が軟化し、コンテナ船事業においても市況の平常化の過程にあることに加え荷動きに力強さが見られず、営業利益、経常利益、当期純利益それぞれが、前年同期比で減少しました。

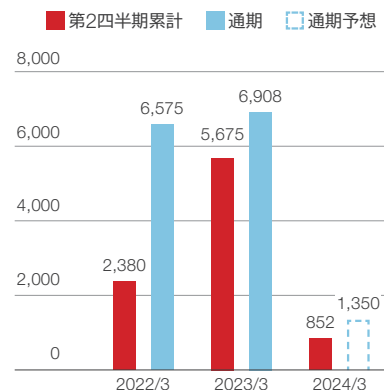
連結売上高 (億円)



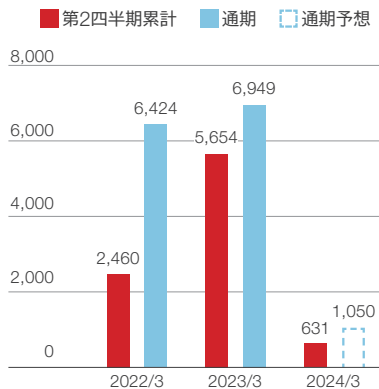
連結営業利益 (億円)



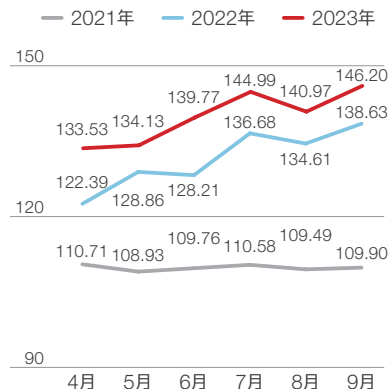
連結経常利益 (億円)



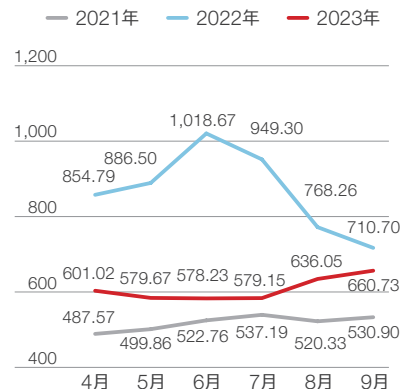
親会社株主に帰属する当期(四半期)純利益 (億円)



為替推移 (円/USドル)



燃料油価格推移 (USドル/MT*)



(金額の記載については、億円単位で表示しているものは億円未満を切り捨てております) ※MT:メトリックトン(1メトリックトンは1,000キログラム)

ドライバルクセグメント

ドライバルクセグメントは、鉄鉱石や穀物等の原材料をばら積船で輸送するドライバルク事業により構成されています。

運ぶもの
鉄鉱石、石炭、穀物、製紙原料等



売上高構成比 30.0%

当第2四半期累計期間の概況

ドライバルク事業

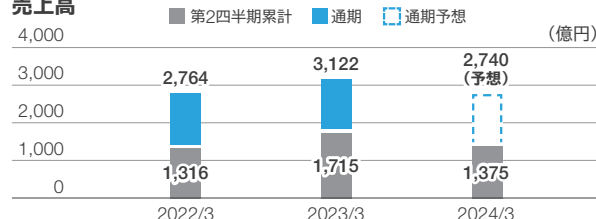
大型船市況は、中国の実需回復の遅れに加えて、滞船緩和が進んだことで船腹需給が緩み軟化。足元では中国の鉄鋼内需回復への期待感と雨期の明けたギニアからのポーキサイト輸送需要の回復などの季節的要因も重なり上昇。中・小型船市況は、欧州等遠隔地向け石炭・鋼材輸送の減少などにより下落したが、穀物の輸送需要増加による滞船とパナマ運河の濁水等の季節的要因により船舶稼働率が押し下げられ、後半は上昇。このような状況下、市況エクスポージャーを適切に管理すると同時に運航コストの削減や配船効率向上に努めた。ドライバルクセグメント全体では前年同期比で減収減益。



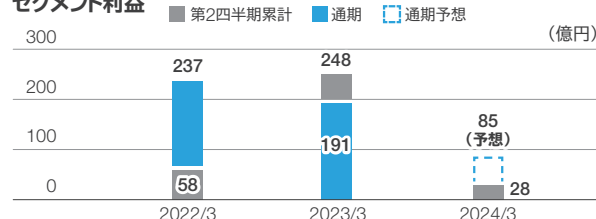
通期の見通し

中国経済の先行き不透明感、欧米を中心としたインフレ・高金利による景気停滞などの懸念要素があるものの、限定的な新造船竣工を背景に中期的な船腹需給は引き締まり、市況は底堅く推移していく見込み。引き続き運航効率の改善等の収支改善策に取り組むとともに、環境対応のニーズが高まるなか、事業基盤と高い輸送品質を生かした営業活動を積極的にに行い、中長期契約の上積みによる安定収益拡充と適切なリスクコントロールによる収益最大化に努める。

売上高



セグメント利益



(注) 各セグメントの状況を適切に反映させるため全社費用の配賦方法を2024年3月期から変更しています。なお、2023年3月期のセグメントにつきましても変更後の方法により表示しています。

エネルギー資源セグメント

エネルギー資源セグメントは、LNG（液化天然ガス）、電力炭、原油、LPG（液化石油ガス）の各エネルギー資源の海上輸送を担う事業と、石油や天然ガスを探鉱、開発、生産する際に物資の輸送や、掘削、生産そのものを支援する海洋事業から構成されています。

運ぶもの
LNG、電力炭、原油、LPG等



売上高構成比 **11.2%**

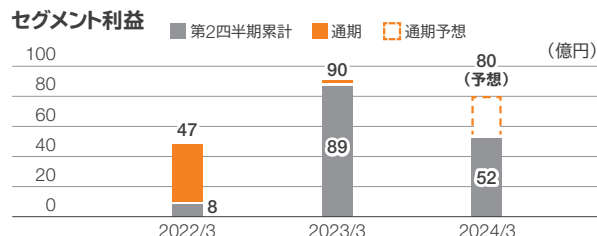
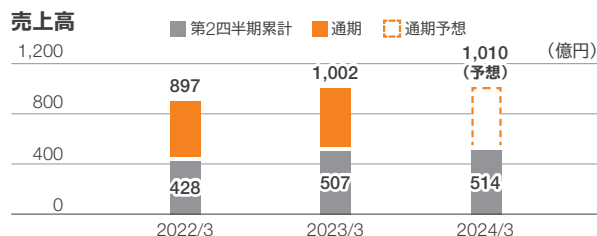
当第2四半期累計期間の概況

液化天然ガス輸送船事業・電力事業・油槽船事業・海洋事業

LNG船、電力炭船、大型原油船、LPG船、ドリルシップ（海洋掘削船）及びFPSO（浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備）は、中長期契約のもとで順調に稼働し、安定収益を確保。一方で、前年度に実施した運航船舶の見直し等もあり、前年同期比で増収となるも減益。

通期の見通し

LNG船、電力炭船、大型原油船、LPG船、ドリルシップ及びFPSOにおいて、中長期の備船契約のもとで、引き続き安定収益の確保に努める。



製品物流セグメント

製品物流セグメントは、乗用車やトラック、建設機械等を輸送する自動車船事業、航空運送、内陸運送、倉庫業、ターミナル等の物流事業、近海・内航事業、そしてコンテナ船事業統合会社ONE社を通じ、多種多様な貨物を世界中に展開する航路網により輸送するコンテナ船事業から構成されています。

運ぶもの

自動車、旅客、衣類、家具、電化製品、食料品、自動車部品、原料素材等



売上高構成比 57.7%

当第2四半期累計期間の概況

自動車船事業

世界自動車販売市場は、半導体及び自動車部品の供給不足を背景とした生産・出荷への影響が漸減するなかで、回復基調が継続。また、運賃修復及び運航効率の改善に継続的に取り組んだ。



近海・内航事業

近海事業では、石炭の輸送量は減少した一方で、鋼材輸送の新規契約獲得により全体では前年同期に比べて大幅に輸送量が増加。内航事業では、物価上昇の影響によりトラックやシャーシの輸送量が減少したものの、新型コロナウイルス感染症による影響が縮小したことで、乗用車・旅客の乗船数は増加。



通期の見通し

自動車船事業は、経済活動が正常化に向かうなかで、半導体や部品供給の改善に伴い、生産・出荷の回復基調によりタイトな需給が継続する見込み。近海・内航事業は、市況は前年比で低調な推移が見込まれるため、引き続き運航効率の改善やコスト削減に取り組む。コンテナ船事業は、荷量は年度後半にかけ緩やかな回復を見込むものの、船腹供給の増加もあり厳しい事業環境が継続する見通し。ONE社では、引き続き需要変動に合わせた機動的な対応を実施し、着実な事業運営に努める。

物流事業

国内物流・港湾事業では、コンテナターミナルの取扱量が前年同期を下回った。曳船事業・倉庫事業は堅調に推移。国際物流事業では、フォワーディング事業における海上及び航空輸送需要の減少傾向が継続。完成車物流事業では、需要は依然高く陸送取扱台数及び保管台数が増加。

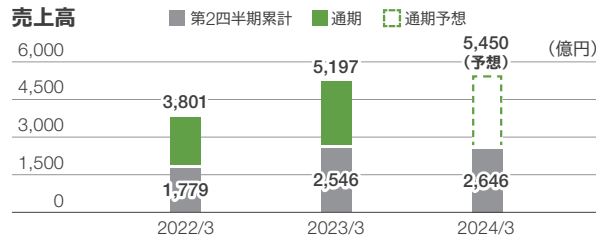


コンテナ船事業

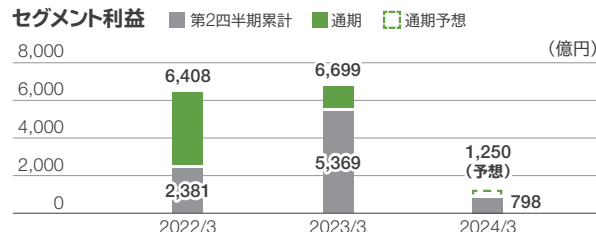
コンテナ船事業では、ピークシーズンに入っても荷動きの回復に力強さは見られず、新造船竣工の増加もあり短期運賃市況の上昇トレンドは継続せず。ONE社では、減便やサービスの合理化を実施し黒字を確保したものの、前年同期比で大幅に減益。



売上高



セグメント利益



特集

資本政策の進捗と企業価値向上に向けて

中期経営計画「資本政策」に掲げる重点項目を着実に実行することで、
企業価値の更なる向上を促進

稼ぐ力の強化

- 中計で定めた「事業戦略」に基づく資本コストを満たした利益成長
- 中計期間における**経常利益目標1,400億円**については前倒しでの達成を視野に入れて進捗
- 営業CF1.2兆円へ順調に進捗
- **更なる稼ぐ力の強化に向け、経常利益1,400億円の**中計目標値の目線を上げ「成長を牽引する役割」を担う事業（鉄鋼原料・自動車船・LNG輸送船）を中核とした成長戦略を検討****

営業CF
1.2兆円*

投資計画 (成長投資の促進)

- 企業価値向上に必要な投資は、**投資規律を緩めずに促進**
- 「**成長を牽引する役割を担う事業への投資**」と事業・機能戦略に基づいて「**低炭素・脱炭素化を機会とした環境投資**」を強化することで成長を実現

投資CF
6,300億円*

株主還元政策

- FY23は公表済みの年間配当予定200円/株に加え、**自己株式取得562億円を実施**
- 残りの中計期間（足元～FY26）では基礎配当に加えて538億円以上の機動的な追加還元、中計期間累計（FY22～26）では5,000億円以上の還元を予定（従来計画どおり）
- 資本効率の改善を念頭に、引き続き積極的かつ機動的な株主還元政策を計画

株主還元
5,000億円
～*

企業価値向上

- 資本効率の改善と稼ぐ力の強化により**ROE10%以上**を持続的に達成
- **IR活動の強化**により、ステークホルダーとの対話を促進し、成長戦略の市場へ向けて更なる浸透を図る（24年に事業説明会の開催を予定）

PBR
1.0倍以上を
目指す

経営管理の 更なる高度化の 推進

- 資本コストとキャッシュフローを意識した経営管理として事業別責任会計による新たな事業別KPIを導入し事業価値向上への施策を強化（ROIC、WACC、EVA等）
- 事業ポートフォリオ経営及びキャッシュフローを重視した経営を強化

FY26目標
ROIC
6.0～7.0%

* 2023年5月に公表した中期経営計画期間（FY26まで）における営業CF、投資CF、還元総額のキャッシュアロケーション計画値

中期経営計画に基づき、「稼ぐ力」の強化を進め最適資本構成とキャッシュアロケーションを意識し
資本効率と財務健全性を維持し更なる企業価値の向上に努める

中期経営計画の詳細につきましては、こちらをご参照ください。
<https://www.kline.co.jp/ja/ir/management/strategy.html>



2023年5月公表の株主還元政策に基づいた中計期間の 還元総額5,000億円~について、株主価値向上のための適切な配当と 機動的な自己株式取得を積極的に実施

配当

実績 2023年度
中間配当100円/株を実施
(公表どおりの進捗、
引き続き年間配当200円/株を計画)

自己株式
取得

**実績 562億円、11,676,000株の
自己株式取得が終了(公表どおりの進捗)**
・今回取得した自己株式については、原則として
売却を予定

← 実績 → ← 計画 →

		FY21	FY22	FY23	FY24	FY25	FY26
1株当たり株式への配当及び追加還元	追加還元	中計公表時以上に実施		年間配当:200円/株 (基礎配当120円+追加配当80円) 自己株式取得:562億円			
	機動的な還元		自己株式取得 900億円				追加還元1,100億円~
	追加配当	追加配当 100円/株	追加配当 300円/株	自己株式取得 562億円	← 引き続き足元から538億円~の機動的な還元を予定 →		
	基礎配当	基礎配当 100円/株	基礎配当 100円/株	追加配当 80円/株	基礎配当 120円/株	基礎配当 120円/株	基礎配当 120円/株

還元総額	機動的な還元			562億円	引き続き足元から538億円~ の機動的な還元を予定		
	追加配当			200億円 (追加配当80円/株)			
	基礎配当			300億円 (基礎配当120円/株)	900億円(300億円/年) (基礎配当120円/株)		
	還元総額	500億円	2,000億円		2,500億円~		

* 配当金額は株式分割後(2022年10月1日に実施)

引き続き中計期間において業績動向を見極め、最適資本構成を常に意識し
企業価値向上に必要な投資及び財務健全性を確保のうえ、適正資本を超える部分については
キャッシュフローを踏まえて積極的に自己株式取得を含めた株主還元を検討

TOPICS

液化CO₂輸送を通じて CCSバリューチェーンの構築に貢献

カーボンニュートラルの達成に向けて、水素やアンモニア等の新エネルギー源の活用といった取組みに加えて注目されているのが、CCS（二酸化炭素の回収・貯留）です。CCSはCO₂（二酸化炭素）の発生元から貯留地への移送を前提としており、CO₂を液化した形での海上輸送に期待が寄せられます。

当社は、世界初のフルスケールCCSプロジェクトを進めるノルウェーのNorthern Lights JV DA社と長期契約を締結し、2024年から新造船2隻で液化CO₂の海上輸送を開始します。商業ベースでのCCSを目的とした輸送船としては世界初となるもので、複数のCO₂回収施設からNorthern Lights社のCO₂受入基地まで液化CO₂を輸送します。

また、当社は2021年から参画する液化CO₂の船舶輸送に関する日本における実証事業において低温低圧でのCO₂輸送運航技術の開発に携わるとともに、2022年からはパトロナス社（マレーシア）、石油資源開発株式会社、日揮グローバル株式会社とともにCCS事業化の検討を行っており、排出事業者であるJFEスチール株式会社とも連携しています。加えて、2023年9月、住友商事株式会社、東邦ガス株式会社、Woodside Energy Ltd社（豪州）と日豪間のCCSバリューチェーン構築に向けた事業性調査の実施に合意し、4社間で覚書を締結しました。今後も、国際的なCCSバリューチェーン構築とその事業性の調査を行ってまいります。

当社は1974年にLPG輸送船、1983年に日本籍初のLNG輸送船を就航以来、多様な液化ガス船の建造・運航実績を持ち、世界各国のお客さまから高い評価を得てきました。当社は長年にわたる実績と知見を生かし、CCSバリューチェーンという新たな事業領域での液化CO₂の安全な輸送サービス提供を通じて、持続可能な社会の実現と更なる企業価値の向上を目指してまいります。

（本冊子の表紙は液化CO₂船のイラストで、「低炭素、脱炭素へ、全力前進」シリーズの広告として使用しているものです。）

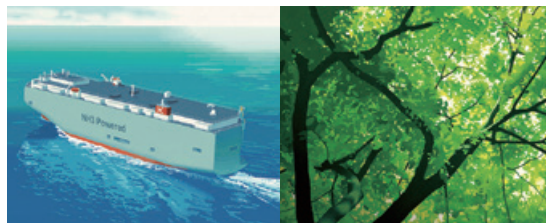
DXの活用で安全運航を強化

当社は、海運DX事業を展開するノルウェーのNAVFOR社が提供する船舶モニタリングシステム「NavFleet」を採用し、同システムを通じた24時間365日の船舶モニタリング・サポート体制の強化について、同社と覚書を取り交わしました。

NavFleetは、船陸間のデータ通信により、本船の位置情報や気象・海象、予定航路などを陸上側に表示させ、潜在的な航行リスクに対して自動アラートを発する総合的な船舶運航プラットフォームです。航海事故の防止だけでなく、船舶データの収集・統合により船隊全体の運航状況を一元的に把握することができ、船隊の安全な航行支援の強化を図ります。

当社は、経験と人材を擁する船舶管理ノウハウと、それを補完するテクノロジーとの両輪で安全運航と輸送品質管理を極め、お客様を第一に考えた安全で最適なサービスを提供することで、企業価値の向上を図ってまいります。

環境シリーズ広告が金賞を受賞



当社の環境シリーズ広告4点「低炭素、脱炭素へ、全力前進」は、第44回「2023日本BtoB広告賞」（主催：一般社団法人日本BtoB広告協会）の雑誌広告の部において金賞を受賞しました。上図はアンモニア燃料の自動車船をモチーフにした1点です。

会社概況 (2023年9月30日現在)

会社概要

商号	川崎汽船株式会社 Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.
本店	〒650-0024 兵庫県神戸市中央区海岸通8番 (神港ビルディング)
本社	〒100-8540 東京都千代田区内幸町二丁目1番1号 (飯野ビルディング)
資本金	75,457百万円
株式市場	東京
支店	名古屋、関西

運航船腹

区分	隻数
所有船	135
共有船	5
備船	251
合計	391

大株主 (上位10名)

株主名	持株数(千株)	持株比率(%)
イーシーエム エムエフ	32,149	13.48
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	23,884	10.01
エムエルアイ フォー セグリゲートイット ピーピー クライアント	16,954	7.10
J.P. MORGAN SECURITIES PLC FOR AND ON BEHALF OF ITS CLIENTS JPMS RE CLIENT ASSETS-SEGR ACCT	15,313	6.42
ゴールドマン サックス インターナショナル	13,415	5.62
CGML PB CLIENT ACCOUNT/COLLATERAL	9,518	3.99
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	7,651	3.20
今治造船株式会社	5,652	2.36
株式会社みずほ銀行	4,755	1.99
CGML-LONDON EQUITY	4,582	1.92

(注) 持株比率は自己株式(12,223,996株)を控除して計算しています。

株式の状況

発行可能株式総数	600,000,000株
発行済株式の総数	250,712,389株
株主数	59,367名

従業員の状況

従業員数	5,458名
運航船腹	323隻
従業員数	843名

参考(単体)

役員

取締役	代表取締役社長 社長執行役員	明珍 幸一	
	代表取締役 副社長執行役員	浅野 敦男	
	代表取締役 専務執行役員	鳥山 幸夫	
取締役		針谷 雄彦	
		山田 啓二 [※]	
		内田 龍平 [※]	
		志賀 こそ江 [※]	
		小高 功嗣 [※]	
		牧 寛之 [※]	
監査役	監査役(常勤)	荒井 邦彦	
		新井 真	
	監査役	原澤 敦美 [※]	
		久保 伸介 [※]	
執行役員 (取締役兼務者を除く)	専務執行役員	綾 清隆	
		小樽 慎吾	
	常務執行役員		五十嵐 武宣
			山鹿 徳昌
			久保 敬二
			岩下 方誠
			田口 雅俊
			金森 聡
			藤丸 明寛
		芥川 裕	
	執行役員		中山 久
			佐藤 文芳
			内田 洋
		亀山 真吾	
		池田 真吾	
		玉置 伸哉	
		杉本 治彦	

(注) ※は、社外取締役、社外監査役です。

株主メモ

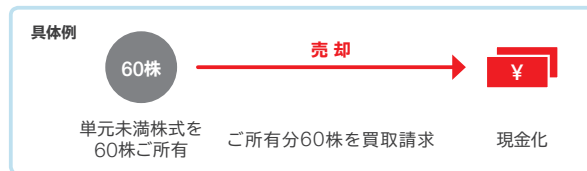
事業年度	4月1日から翌年3月31日まで
定時株主総会	6月
基準日 定時株主総会・期末配当 中間配当	3月31日 9月30日
株主名簿管理人及び 特別口座の口座管理機関	東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社
株主名簿管理人 事務取扱場所	東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部
郵便物送付先 (電話照会先)	〒168-0063 東京都杉並区和泉二丁目8番4号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部 電話：0120-782-031(フリーダイヤル) 受付時間：9:00-17:00(土日休日を除く)
住所変更、単元未満株式の 買取・買増等の 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。
特別口座から証券会社の 口座への振替申請について	特別口座の株式については、単元未満株式の買取・買増請求を除き、売買ができません。 売買を行う場合は証券会社の口座への振替が必要となります。 お手続の詳細について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問い合わせください。
未払配当金の 支払いについて	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。

単元未満株式(100株に満たない株式)の 買取請求・買増請求について

100株に満たない株式は市場での売買ができません。
当社では、その株式を買い取らせていただく「買取請求制度」と、株主様が不足する株式を買い増し、単元株式(100株)とする「買増請求制度」を導入しています。

● 買取請求制度(株主様が売却をご希望の場合)

ご所有の単元未満株式(1株から99株)を株主様が当社に対して市場価格で買い取ることをご請求いただく制度です。



● 買増請求制度(株主様が購入をご希望の場合)

ご所有の単元未満株式と合わせて1単元株式(100株)となるように、株主様が当社から不足分の株式を市場価格にて買い増すことをご請求いただく制度です。



なお、買取・買増請求の場合、当社所定の手数料が必要となります。
また、中間及び期末などの基準日の権利確定日前一定期間並びにその他受付停止期間が設定された場合は、買取・買増請求の受付を停止させていただきますので、あらかじめご了承ください。

川崎汽船株式会社

〒100-8540
東京都千代田区内幸町二丁目1番1号(飯野ビルディング)

<https://www.kline.co.jp>



UD FONT

見やすいユニバーサルデザイン
フォントを採用しています。

