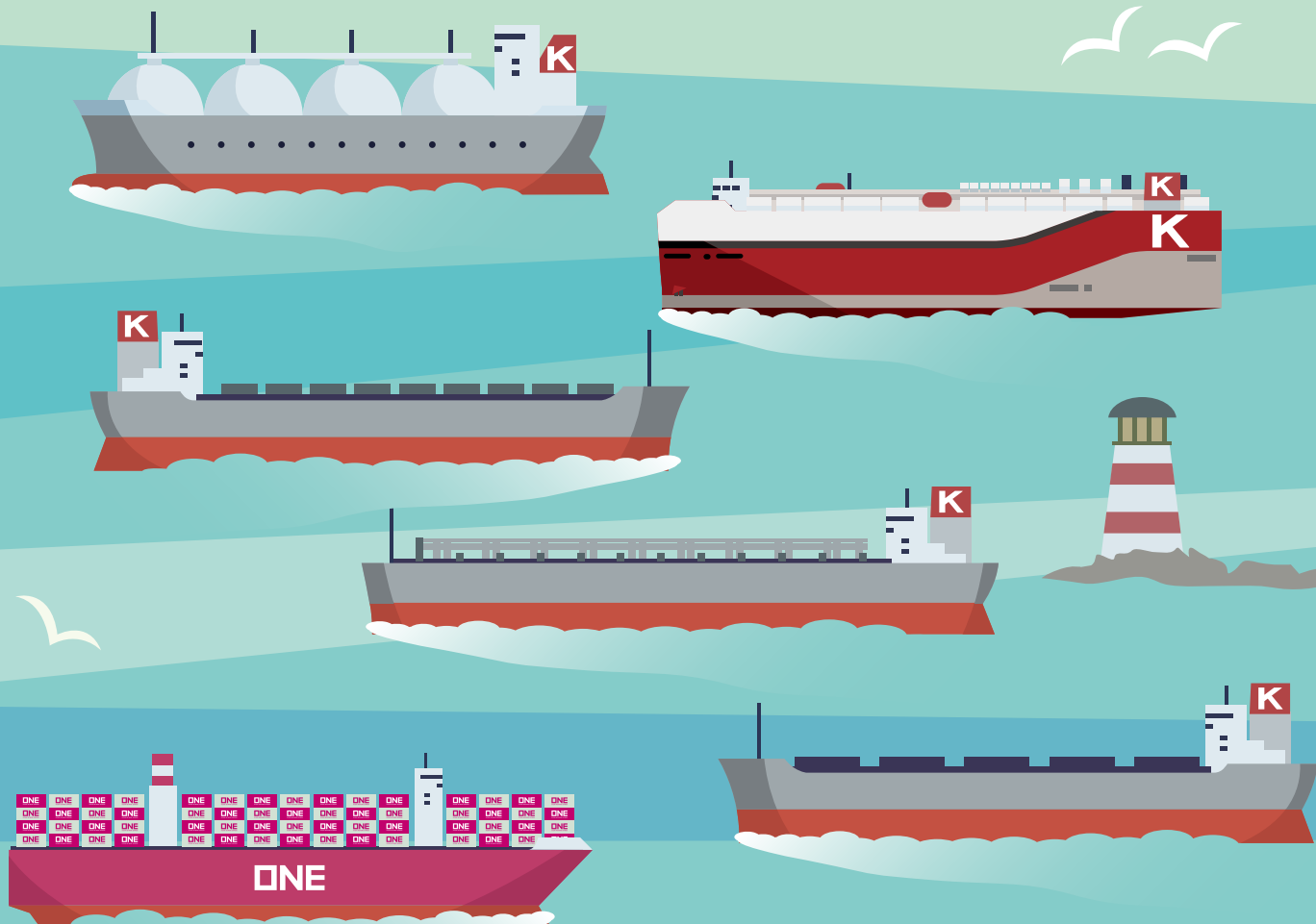


“K” LINE

川崎汽船株式会社®

株 主 通 信

第**153**期
第2四半期報告書
2020.4.1 ▶ 9.30



企業理念

～グローバルに信頼されるK～

海運業を母体とする総合物流企業グループとして、
人々の豊かな暮らしに貢献します。

ビジョン

お客さまを第一に考えた高いレベルの物流サービスを提供することで、
重要なパートナーとして選ばれ続け、
グローバル社会の重要なインフラとして信頼されることを目指します。

安全で最適な
サービス

公正な事業活動

変革への飽くなき
チャレンジ

人間性の尊重

ウィズコロナの事業環境を見据え、
より堅実なシナリオをもとに事業計画を
練り直しました。

代表取締役社長 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（2020年4月1日から2020年9月30日まで）における事業活動の結果と今後の見通しにつきましてご報告申し上げます。

上期を振り返って

世界経済は、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）（以下、「新型コロナウイルス感染症」という。）拡大により、グローバルな経済活動の停滞が起き、大きな影響を受けました。

ドライバルク事業では、当初新型コロナウイルス感

染症拡大により荷動きは一時的に大きく減少しました。その後、市況は大型船、中・小型船ともに、中国の需要の高まりにより回復を見せたものの、低迷した前期末の市況の影響が残り、前年同期比で減収となり損失を計上しました。

エネルギー資源輸送事業では、大型原油船、LPG船、電力炭船及びLNG船などが、中長期の期間傭船契約のもとで順調に稼働し、安定的に収益に貢献しました。一方でオフショア支援船事業においては、油価下落の影響により市況が悪化したため、セグメント全体では前年同期比で減収減益となりました。

自動車船事業では、新型コロナウイルス感染症拡大による世界的な販売の低迷、各国工場での生産停止



に伴い、海上輸送需要が大幅に減少したことにより、前年同期比で減収となり、損失を計上しました。

コンテナ船事業では、当社持分法適用会社である OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. (以下、「ONE社」という。) の業績は、新型コロナウイルス感染症拡大により、グローバルでの積高は前年同期比で減少しましたが、荷動きに応じた配船や貨物ポートフォリオの見直しなどの収益改善への取り組みに加えて、運賃市況が堅調に推移したことで、前年同期比で増益となりました。

当社グループは継続して配船効率化やコスト削減に取り組みましたが、親会社株主に帰属する純損益は前年同期比で67億円減少し96億円の利益となりました。

下期の見通しについて

国際通貨基金 (IMF) によれば、2020年の世界経済の成長はマイナス4.4%と今年4月の世界経済見通しの予想から、更に1.4ポイント低く修正されています。新型コロナウイルス感染症のパンデミックは、2020年前半の経済活動に予想以上のマイナス影響を及ぼしており、回復は従来予想より緩やかになると見込まれています。

当社における事業状況は、ドライバルク事業では、各国の経済刺激策により原材料を中心とした海上輸送の需給環境にも復調の兆しが見られる一方で、欧州を中心に新型コロナウイルス感染症の再拡大も懸念されるなか、本格的な市況回復には今しばらく時間を要する見込みです。

エネルギー資源輸送事業では、大型原油船、LPG船、電力炭船及びLNG船において、中長期の期間傭船契約を中心に安定収益の確保に努めます。オフショア支援船事業においては、引き続きコスト削減などにより収支の改善に努めます。なお、油価下落が収支に与える影響については、引き続き状況を注視してまいります。

自動車船事業では、海上輸送需要は下期に向け回復傾向ではあるものの、第3四半期以降も需要に即したサービスの一時的な見直し、不経済船処分等による船隊適正化などの収支改善策に一層取り組みます。

コンテナ船事業では、第3四半期以降も新型コロナウイルス感染症拡大の影響による荷動きの状況が不透明なか、ONE社では需要動向を注視しながらさまざまな収支改善策に引き続き取り組んでまいります。

以上のとおり、当期の業績につきましては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、厳しい事業環境が見込まれ、また総じて予断を許さない状況が続くものと思われまます。当社グループは当期の業績へのダメージコントロールを最優先として、貨物減少に応じた船隊適正化、配船合理化、停船などによる運航費削減に努めるとともに、十分な手元流動性の確保及び財務体質の強化のための施策を着実に進めてまいります。

経営計画（足元の対応）

2020年8月5日に発表した経営計画では、今年度から来年度にかけて取り組むべきさまざまな経営課題をまとめています。短期的な視点だけでなく、年初から感染が広がる新型コロナウイルスの影響を大きく受けるなか、当社としてウィズコロナの世界を見据え、中長期的な視野のもと、当社の目指すべき方向性を示し、足元で取り組むべき課題を整理しました。

新型コロナウイルス感染症拡大は、ある意味、潜在的な課題や懸念を顕在化させたとも考えられます。近い将来起こり得ると想定していたさまざまな課題が、

あぶり出される結果となり、新型コロナウイルス感染症が時計を早回したように認識しています。経済活動における不確実性が増すなか、顧客を取りまくそれぞれの事業環境も大きく変わり、投資行動もより抑制的になることが想定されます。今回、すべての事業部門につき、ウィズコロナの事業環境を想定し、事業計画を一から見直し、投資計画もそれに合わせて全面的な修正を実施しました。財務体質の改善も経営課題の一つであるなか、個々の事業、契約を見直し、より堅実なシナリオ、市況前提をもとに事業計画を練り直しました。中期的な目標として、2020年代半ばに、経常利益250億円、自己資本比率20%を目指すものです。不透明な事業環境を踏まえて、今後も経営計画を定期的に見直し、アップデートを図ることで、中長



期的な企業価値向上に努めてまいります。

ドライバルク、エネルギー資源輸送では、中長期の契約を丹念に積み重ねていくと同時に、固定船腹量を適正なレベルまで絞り込むことを進めてまいります。核となる契約をベースとし、船隊規模を適正化することで、より安定収益を積み上げる体制を目指します。

自動車船事業では、顧客のニーズを丹念に吸い上げ、信頼関係を更に強固なものとするとともに、船隊規模の適正化を図り、環境に優しい船隊を整備してまいります。物流及び近海・内航事業は、一つひとつの課題に対処し、外部知見も取り入れながら、アジアを中心に業容の拡大を進めてまいります。コンテナ船事業も、統合によるシナジー効果が現出し、収支改善が見られるONE社を、引き続き良質な船舶の提供と人材面で支え、株主として更なる発展に向け、サポートしてまいります。

LNG 燃料船の採用に加えて、さまざまな新しい環境技術の開発、導入を促進することで、環境に優しい高品質かつ競争力のある船隊整備を進めます。GHG(温室効果ガス)削減に向けて、当社は「環境ビジョン2050」において、国連機関であるIMO(国際海事機関)が設定した目標のCO₂排出効率40%改善を更に上回る、50%のCO₂排出効率改善(2008年比)を2030年までに実現させる目標を掲げています。厳しい事業環境ではありますが、当社の強みを生かし、研究開発を進め、顧客へ提案する

ことで、環境に優しく、高品質なサービスの実現に取り組んでまいります。

株主還元について

当社は持続的成長のための投資への充当や、企業体質の充実・強化のために必要な内部留保の確保などを勘案しつつ安定的な配当を実施し、株主の皆さまへの利益還元を最大化することを経営の重要課題と位置づけています。しかしながら、財務体質の改善と事業基盤の安定化を最優先課題ととらえ、誠に遺憾ながら当期の中間配当は無配とさせていただきます。株主の皆さまには誠に申し訳なく存じますが、ご理解のほどお願い申し上げます。なお、期末配当については引き続き未定といたします。

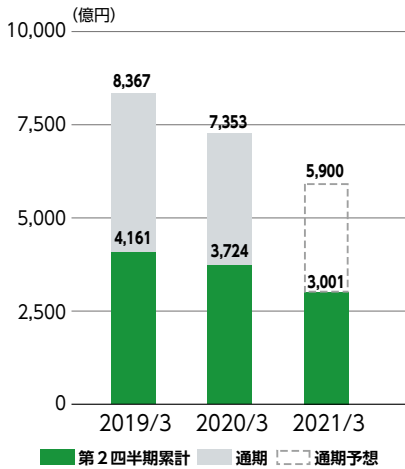
今後とも川崎汽船グループ企業の役職員一丸となって、早期の復配に向けた業績回復と中長期的な企業価値の向上に努めてまいりますので、何卒ご支援ご鞭撻を賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

代表取締役社長

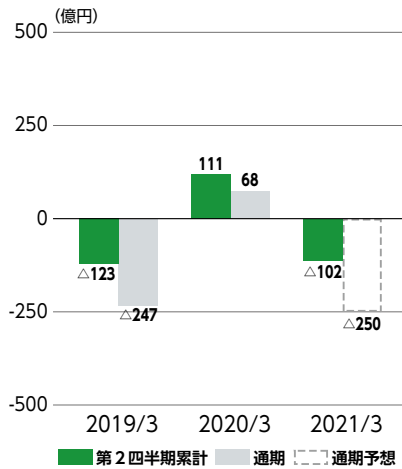
明珍幸一

エネルギー資源セグメントを中心に中長期契約により安定収益を積み上げ、持分法適用会社であるONE社の損益が大幅に改善したものの、新型コロナウイルス感染症拡大によりドライバルク事業では第1四半期を中心に市況が低迷し、自動車船事業も大幅に荷量が減少したため、業績は前年同期比で減収減益となりました。

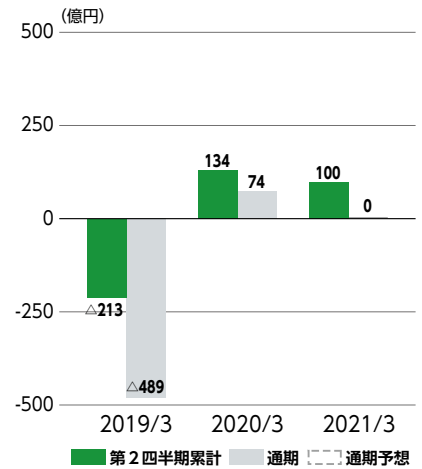
連結売上高



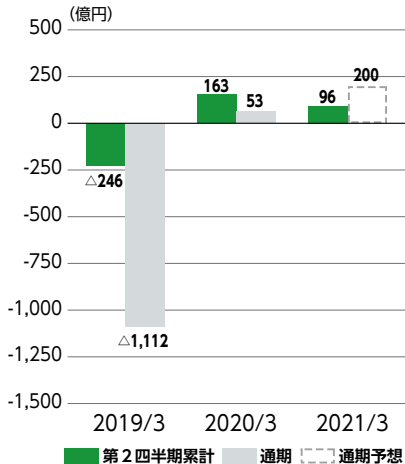
連結営業損益



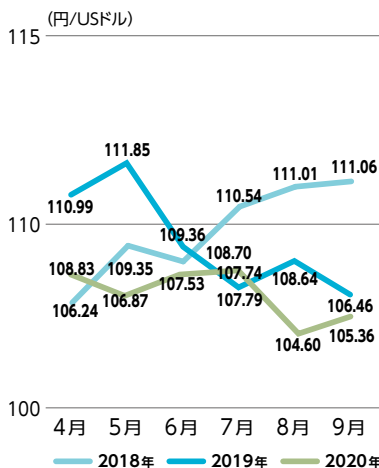
連結経常損益



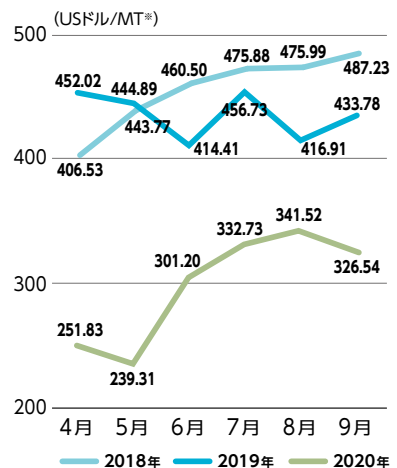
親会社株主に帰属する当期(四半期)純損益



為替推移



燃料油価格推移



※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、鉄鉱石や穀物などの原材料を**ばら積みせん**撤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

当第2四半期累計期間の概況

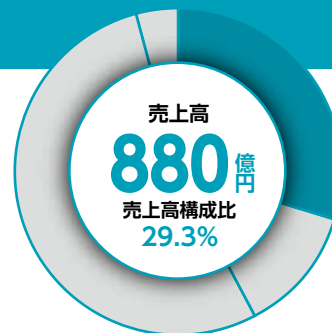
ドライバルク事業

大型船市況は、主にブラジルから中国への鉄鉱石の荷動きが回復したことで高い水準で推移。中・小型船市況は、中国による米国産農産品の輸送需要の急拡大や、インド出し鉄鉱石が伸びたことで堅調に推移。船腹需給バランスは、コロナ禍で撤積件数が伸びない一方で竣工が相次いだ結果、改善には至らず、低迷した前期市況の影響も残り、前年同期比で減収となり損失を計上。

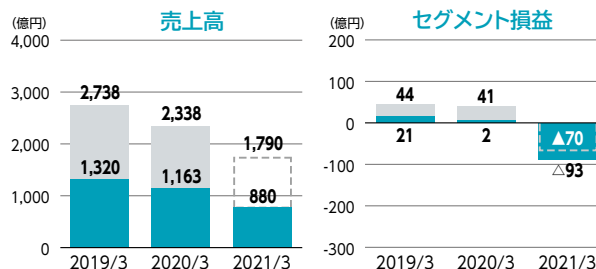


通期の見通し

各国の経済刺激策で海上輸送需給に復調の兆しが見られる一方、欧州を中心に新型コロナウイルス感染症の再拡大も懸念され、本格的な回復には時間を要する見込み。しかし船腹供給圧力の抑制等により、大型船を中心に市況は次第に回復するものと予想され、引き続き収支改善策に取り組み、中長期契約の上積みによる安定収益拡充に努める。



■ 第2四半期累計 ■ 通期 □ 通期予想



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、原油、LPG（液化石油ガス）、電力炭やLNG（液化天然ガス）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資源開発事業から構成されています。

運ぶもの 原油、LPG、電力炭、LNG等

当第2四半期累計期間の概況

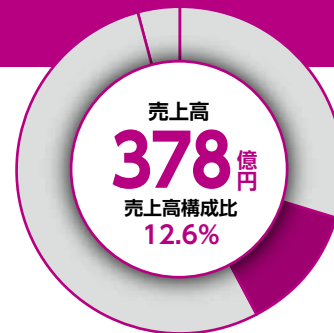
油槽船事業・電力炭船事業

大型原油船、LPG船及び電力炭船は中長期の期間備船契約のもと順調に稼働、安定的に収益に貢献。



液化天然ガス輸送船事業・海洋資源開発事業

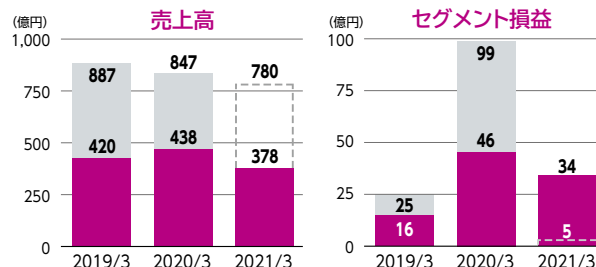
LNG船、ドリルシップ（海洋掘削船）及びFPSO（浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備）は中長期の期間備船契約のもと順調に稼働、安定的に収益に貢献。オフショア支援船は、油価下落の影響で市況が悪化。



通期の見通し

大型原油船、LPG船、電力炭船及びLNG船は中長期の期間備船契約により安定収益の確保を見込む。オフショア支援船はコスト削減等により収支改善に努める。

■ 第2四半期累計 ■ 通期 □ 通期予想



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、建設機械などを輸送する自動車船事業、航空運送、内陸運送、倉庫業、ターミナルなどの物流・港湾事業、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



当第2四半期累計期間の概況

自動車船事業

新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、世界的な販売の低迷、各国工場での生産停止などにより、海上輸送需要が大幅に減少。停船やサービスの一時的な見直し、余剰船処分等によるコスト削減策を実施するも、前年同期比で減収となり損失を計上。



近海・内航事業

近海事業は、輸送需要の低迷や新型コロナウイルス感染症拡大の影響により輸送量は前年同期を下回る。内航事業は、食品関連の貨物を取り込んだものの輸送量は前年同期を下回り、フェリー事業も緊急事態宣言の影響で輸送量は前年同期を下回り、近海・内航事業全体では前年同期比で減収減益。



物流・港湾事業

国内物流事業は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により貨物量が減少。国際物流事業は、荷動き減少の影響を受けたものの、eコマース事業を主要顧客とするバイヤーズコンソリデーションの荷動きは好調に推移。国内ターミナルは、基幹航路の取扱高が堅調に推移し海外ターミナルも、コンテナ取扱量が堅調に推移。



コンテナ船事業

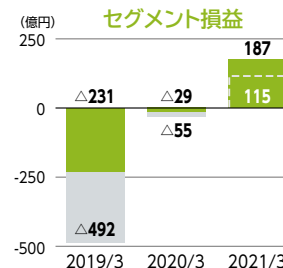
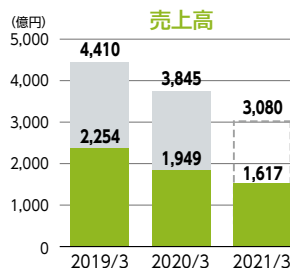
ONE社の業績は、新型コロナウイルス感染症拡大により、積高は前年同期比で減少したものの、荷動きに応じた配船・貨物ポートフォリオの見直し等の収益改善への取り組みに加え、運賃市況が堅調に推移したことで、前年同期比で増益。



通期の見通し

自動車船事業は、新型コロナウイルス感染症拡大により、海上輸送需要の大幅な減少を見込み、一層のコスト削減に取り組む。物流事業は、国内・海外ともに荷動きは徐々に回復すると予想。世界的な生活様式の変容で増加するeコマース事業関連の荷動きを注視し、追加貨物を確実に確保し、収支回復に努める。ONE社では、荷動きの見通しが不確実な状況下、市況を注視しながらさまざまな収支改善策に引き続き取り組む。

■ 第2四半期累計 ■ 通期 □ □ □ 通期予想



その他

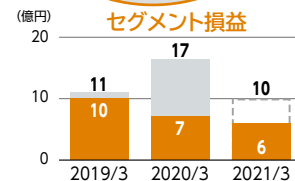
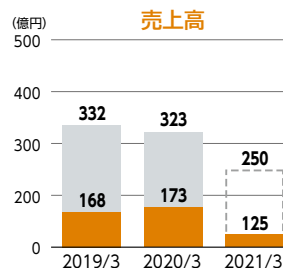
船舶管理業、旅行代理店業、不動産賃貸・管理業等を行っています。

当第2四半期累計期間の概況

前年同期比で減収減益。



■ 第2四半期累計 ■ 通期
□ 通期予想



乗船勤務が長引く船員を応援する動画を公開

～ 船上の仲間へ届け!! 家族とつなぐ応援メッセージ ～

新型コロナウイルス感染症拡大に伴う各国の渡航制限によって、世界中の人々の生活を支えるために日夜海上で働いている我々の仲間が母国や家族のもとに戻れない状況が続いています。

世界中の船乗りさんへの感謝と応援の気持ちを込めて、船上で頑張っている仲間と応援するその家族との絆をつなぐメッセージとして動画を制作しましたので、ぜひご覧ください。コメント欄への船員応援メッセージもお待ちしております。(URL <https://youtu.be/lo7ey4vMols>)

適正な勤務環境を確保し、安全運航を遂行することで人々のライフラインを支え続けるため、当社では関係機関とも協力しながら、船員の円滑な交代に向けた取り組みを継続していきます。



Movie



TOPICS



「K」LINE 環境ビジョン2050 ～青い海 ～新たなマイルストーンに向けて始動～

当社は2015年に、2050年までの環境保全に関わる長期目標を掲げた「K」LINE 環境導入に取り組んできました。当ビジョンで定めたCO₂排出量削減や環境フラッグシップ導入取りまく社会情勢の大きな変化に対応すべく、2050年のゴールを見直しました。

GHG削減促進の企業連合
「Getting to Zero Coalition」に加盟

国連グローバル・コンパクトに署名

「技術研究組合CO₂フリー水素
サプライチェーン推進機構 (HySTRA)」に
参画

LNGを燃料とする
次世代型環境対応自動車船の建造

脱炭素社会の実現に向けた
「チャレンジ・ゼロ」に参加

2019年

中期
マイルストーン

世界初
船上でのCO₂回収試験を実施

4年連続
CDP^{※1}の「気候変動アリスト」企業に認定

※1企業の温室効果ガス排出量や気候変動などに関する取り組みの情報を収集・評価を行う国際非営利団体

を明日へつなぐ〜」を改訂

境ビジョン2050」を業界に先駆けて策定し、これを活動推進の道標として環境負荷の低減と先進技術の研究・など多くの2019年の中期マイルストーンを達成したため、新たなマイルストーンを設定しました。また、環境を

2030年

中期 マイルストーン

自社からの海洋・大気への環境影響低減

油濁事故ゼロを含む船舶運航における海洋・大気への環境影響低減

社会の環境改善支援

社会の環境改善に向けた対話・活動の強化

自社の低炭素化

CO₂排出効率2008年比50%改善

社会の低炭素化支援

社会の低炭素化に向けた新しいエネルギー輸送・供給の推進

2050年

ゴール

自社からの海洋・大気への環境影響の限りないゼロ化

- 油濁事故ゼロ
- 船舶運航における海洋・大気への環境影響の限りないゼロ化

社会の環境改善支援

- 社会の環境改善支援
- 生態系保護の業界トップ

自社の脱炭素化

GHG排出総量半減^{※2}
(CO₂排出効率2008年比70%改善)

社会の脱炭素化支援

社会の脱炭素化を支える新エネルギー輸送・供給の担い手に

※2日本政府は「2050年の温暖化ガス排出を実質ゼロにする」という目標を発表しましたが、国際海運は、各国の個別の目標とは別に、IMO（国際海事機関）により設定された「2050年GHG排出総量半減」という目標を達成することが求められています。

LNGを燃料とする次世代型環境対応自動車船を建造

環境負荷を低減した次世代型自動車船として、LNGを燃料とする自動車専用船を2020年度中の竣工を目指して建造しています。「K」LINE環境ビジョン2050に掲げた「CO₂排出効率2008年比50%改善」というマイルストーン達成に向けた取り組みの一環です。

昨今の環境意識の高まりを踏まえ、LNG燃料船の実船化に向けた構想を本格化し、環境省及び国土交通省の連携事業である「代替燃料活用による船舶からのCO₂排出削減対策モデル事業」の支援も得て具現化に至りました。LNG燃料は従来の船舶燃料である重油に比べて温室効果ガスであるCO₂の排出量を25～30%程度抑え、大気汚染の原因となるSOxの排出量は100%、NOxの排出量は80～90%程度少ない低環境負荷エネルギーであり、有力な代替燃料として注目されています。

本船概要

全長	：約199.9メートル
型幅	：約37.2メートル
最大積載自動車台数	：約7,020台
総トン数	：約73,800トン
船籍	：日本



脱炭素社会の実現に向けて「チャレンジ・ゼロ」に参加

脱炭素社会の実現に向けたチャレンジを促すことを狙いとして、一般社団法人日本経済団体連合会（経団連）が策定した「チャレンジ・ゼロ」に参加しました。

「チャレンジ・ゼロ」における具体的な取り組みとして、当社は以下の3つをイノベーション事例として公表しています。

自然エネルギー利用の自動カイトシステム“Seawing”および“K-IMS”を利用した効率運航によるカーボン排出抑制

水素社会の実現に向け、世界初の液化水素運搬船の実証試験に協力

LNGを燃料とする次世代型環境対応自動車船建造およびLNG燃料供給事業開始



自然エネルギーを利用する
自動カイトシステム“Seawing”



LNG燃料供給船「かぐや」
写真提供：川崎重工業株式会社

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
株式上場	東京、名古屋、福岡
支店	名古屋、関西

運航船腹

区分	隻数
所有船	149
共有船	16
備船	249
合計	414

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	12,716	13.56
ゴールドマン サックス インターナショナル	10,448	11.14
エムエルアイ フォークライアントジェネラル オムニノンコラテラルノントリーティーピーピー	5,651	6.02
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	4,776	5.09
J.P. MORGAN SECURITIES PLC FOR AND ON BEHALF OF ITS CLIENTS JPMSP RE CLIENT ASSETS-SEGR ACCT	4,100	4.37
CGML PB CLIENT ACCOUNT/COLLATERAL	3,708	3.95
みずほ信託銀行株式会社 退職給付信託 川崎重工業口 再信託受託者 株式会社日本カストディ銀行	3,392	3.61
今治造船株式会社	2,852	3.04
損害保険ジャパン株式会社	1,910	2.03
株式会社みずほ銀行	1,868	1.99

(注)持株比率は自己株式(195,924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	200,000,000株
発行済株式の総数	93,938,229株
株主数	27,540名

従業員の状況

従業員数	6,772名
------	--------

参考(単体)

運航船腹	330隻
従業員数	788名

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 針谷 雄彦
取締役 専務執行役員		園部 恭也
取締役 常務執行役員		新井 真
取締役		☆田中 誠一 ☆山田 啓二 ☆内田 龍平 ☆志賀 こず江
監査役	監査役(常勤)	山内 剛 荒井 邦彦
	監査役	☆原澤 敦美 ☆久保 伸介
執行役員 (取締役兼務者を除く)	常務執行役員	中川 豊 新井 大介 綾 清隆 小樽 慎吾
	執行役員	中野 豊久 浅野 裕史 鶴川 隆彦 岩下 方誠 五十嵐 武宣 金森 聡 田口 雅俊 山鹿 徳昌 久保 敬二 藤丸 明寛 中山 久

(注) ☆は、社外取締役、社外監査役です。

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 TEL: 0120-782-031 (フリーダイヤル)
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。

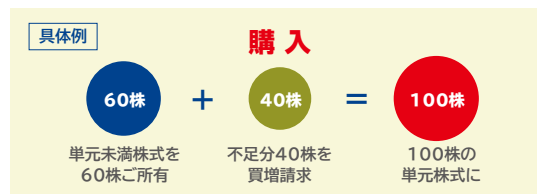
買取請求制度(株主様が売却をご希望の場合)

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)

TEL: 03-3595-5061

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



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。

