

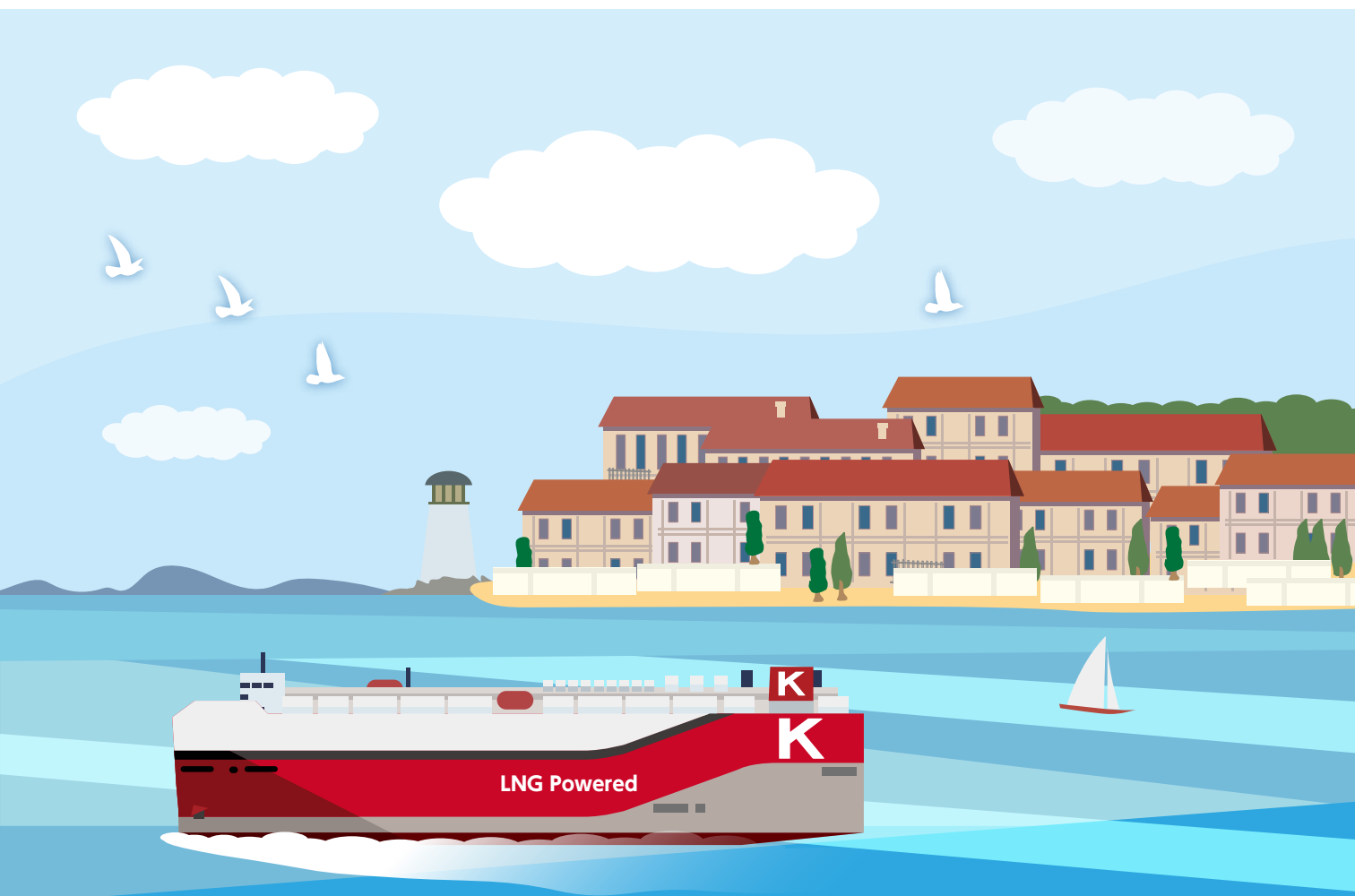


株主通信

第154期

第2四半期報告書

2021.4.1 ▶ 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

「海と技術で世界をつなぐ」をテーマに
継続的な企業価値の向上に向けた
事業戦略を展開しています。

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（2021年4月1日から2021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

世界経済が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）からの回

復基調を続けるなか、私たちは、モノの流れは止めない、人々の生活を支えるライフラインとして働き続けるという海運の重要な役割を改めて認識しました。

ドライバルク事業では、新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う検疫体制強化により、主要な輸入国である中国の港湾を中心に船舶の滞留が拡大し、船腹需給が引き締まったことにより、大型船及び中・小型船ともに市況は高水準で推移しました。その結果、前年同期比で増収となり、黒字に転換しました。

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、油価は回復したものの、市況低迷が継続したため、セグメント全体では前年同期比で増収となるも減益となりました。

自動車船事業では、世界自動車販売市場において前年度の新型コロナウイルス感染症の拡大影響からの回復基調が継続しました。また、半導体不足等による生産への影響が懸念されていたものの、輸送需要は堅調に回復しました。

コンテナ船事業では、2020年度からの旺盛な荷動

きとサプライチェーンの混乱による輸送需給のひっ迫により、当社持分法適用関連会社であるOCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. (以下、「ONE社」という)の全航路における運賃市況が高水準で推移したことで、前年同期比で大幅な改善となりました。

当社グループでは継続して配船効率化やコスト削減に取り組み、親会社株主に帰属する純損益は前年同期比で2,364億円改善し2,460億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) では、世界経済成長率を7月時点の見通しである6.0%から、10月に5.9%と下方改定しました。2022年については変わらず4.9%になると予測されています。世界経済の回復は続いています。感染力の強い新型コロナウイルス変異株によりその勢いは弱まっています。

当社における事業状況は、ドライバルク事業では、世界経済の回復基調継続に伴いばら積み貨物の海上輸送需要は堅調に推移していくことが見込まれます。一方で中国における粗鋼生産抑制の動きや電力不足といった懸念材料があり、新型コロナウイルス変異株の再拡大等による実体経済への影響とともに、ドライバルク市況に与える影響に注視が必要です。

エネルギー資源輸送事業では、大型原油船、LPG船、電力炭船、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）において、中長期の傭船契約のもとで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取り組み、収支の改善に努めます。

自動車船事業では、世界自動車販売市場は足元での半導体や自動車部品の不足による影響を受けるものの、前年度の新型コロナウイルス感染症の影響からの回復基調を継続する見通しです。2020年度来取り組んできた船隊規模適正化、航路網再編の取り組みなどによる運航効率の向上を継続し、2021年度は収益の確保を見込みます。

コンテナ船事業では、下半期は新型コロナウイルス感染症のワクチン接種が世界規模で進むにつれてサプライチェーンの混乱は解消に向かい、需給は徐々に平常化すると予想します。ONE社では、今後の経済環境を注視しながら、着実な事業運営に努めます。

以上のとおり、新型コロナウイルス感染症の今後の広がり方や収束時期は不確実性を内包していますが、各国財政支援・景気刺激策の継続もあって世界経済は順調に回復基調であり、コンテナ船事業を中心として当面堅調な輸送需要が見込まれるなか、当期の親会社株主に帰属する純利益は3,700億円を見込んでいます。

経営計画（足元の対応）

2021年5月10日に、当社グループは、「海と技術で世界をつなぐ」というテーマを掲げ、2021年度経営計画ローリングプランを公表し、継続的な企業価値の向上に向けた事業戦略を展開しています。不確実な将来に適応して柔軟な進化を遂げる力を強化する。そして、変化に立ち向かう先進的な挑戦を継続し独自性を追求する。こうした課題意識を持ち、私たちは、社会環境・事業環境の大きな潮流を見通したうえで当社が打つべき手を検討し、その推進を通じて継続的な企業価値向上を実現すべく、2021年度経営方針として次の5つの事業戦略を打ち出しました。



- ① 自営事業4本柱の磨き上げ
- ② 新たな事業領域への挑戦
- ③ アジアを中心としたグローバル展開の加速
- ④ コンテナ船事業の競争力向上
- ⑤ 企業価値向上への取組み

当社は、2020年代半ばの達成を目標としていた自己資本3,000億円以上を、ONE社の業績改善及びポートフォリオ見直しに伴う事業売却による利益剰余金の増加により、大幅な前倒しで2021年度第1四半期に達成しました。

想定よりも早い財務の改善状況を踏まえ、次のステージに向けて、成長戦略と規律ある投資を盛り込んだ新たな経営計画を策定中です。コアバリューを再定義したうえで成長戦略を策定し、継続的な財務基盤の拡充と安定収益の確保を維持しつつ、リターンとのバランスが取れるリスクを見極めながら成長投資も検討し、株主還元も含めた資本政策の見直しを進めてまいります。

// 株主還元について

コンテナ船事業を中心とした大幅な増益及び自営事業の収支改善により、財務体質の改善が進捗し、配当可能利益も創出されたことから、配当予想を修正いたします。

当期の中間配当については、無配とすることを決定

いたしました。期末配当については、復配の目処がついたことから、1株当たり300円とする方針といたしました。

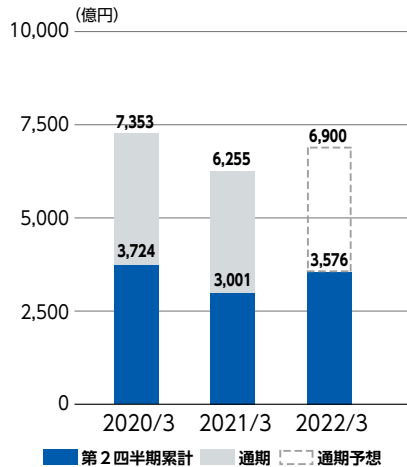
今後とも川崎汽船グループ企業の役職員一丸となつて、中長期的な企業価値の向上に努めてまいりますので、何卒ご支援ご鞭撻を賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

代表取締役社長

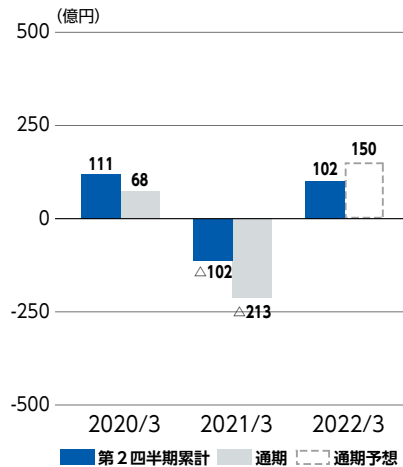
明珍幸一

ドライバルクセグメント及び自動車船事業を含む製品物流セグメントにおいて、新型コロナウイルス感染症拡大の影響からの回復を受け、営業損益が改善。旺盛な貨物需要に伴いコンテナ船市況も安定し、持分法適用関連会社であるONE社の運営するコンテナ船事業において経常損益、当期純損益が改善した結果、業績は前年同期比で増収増益となりました。

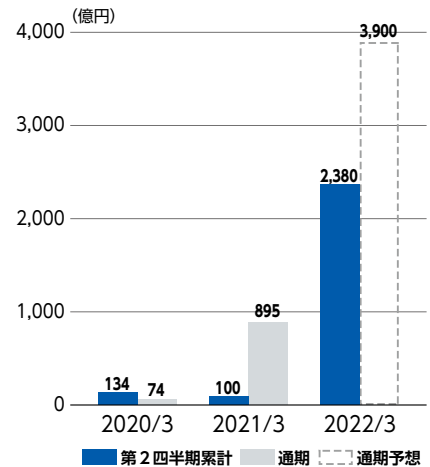
連結売上高



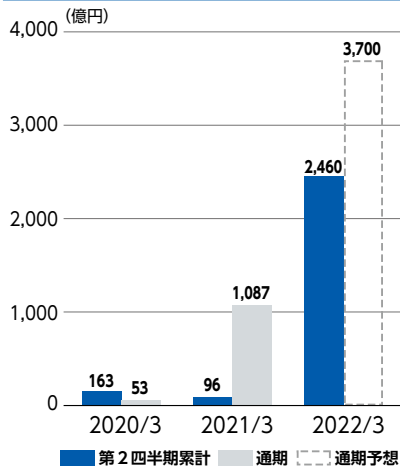
連結営業損益



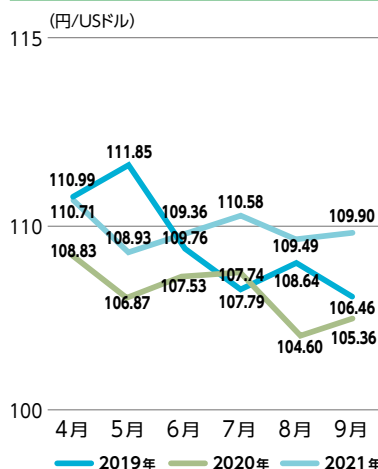
連結経常損益



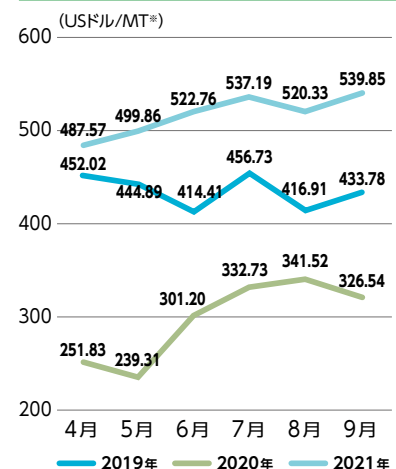
親会社株主に帰属する当期(四半期)純損益



為替推移



燃料油価格推移



(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四捨五入しております)

※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

当第2四半期累計期間の概況

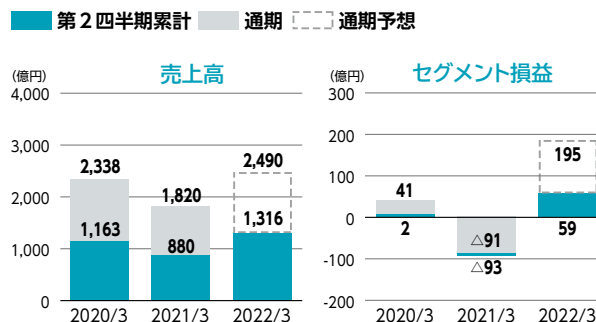
ドライバルク事業

大型船市況は、堅調な輸送需要が続くなか、新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う検疫体制強化が続き、中国を中心に船舶の滞留が拡大したことで船腹需給が引き締まり高水準で推移。中・小型船市況は、穀物、石炭及びマイナーバルクの輸送需要が増加するとともに中国での滞船の影響を受け、総じて堅調に推移。このような状況下、市況エクスポージャーの適切な管理、運航コスト削減や配船効率向上に努めた結果、前年同期比で増収となり黒字に転換。



通期の見通し

世界経済の回復基調継続に伴い、ばら積み貨物の海上輸送需要は堅調に推移する見込み。一方で中国での粗鋼生産抑制の動きや電力不足等の懸念材料もあり、新型コロナウイルス変異株の再拡大等の実体経済と市況に与える影響を注視しながら、運航効率改善とコスト削減等の収支改善策に取り組み、高い輸送品質を生かした積極的な営業活動で中長期契約の上積みによる安定収益拡充に努める。



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・電力事業

大型原油船、LPG船及び電力炭船は中長期の傭船契約のもとで順調に稼働し、安定的に収益に貢献。



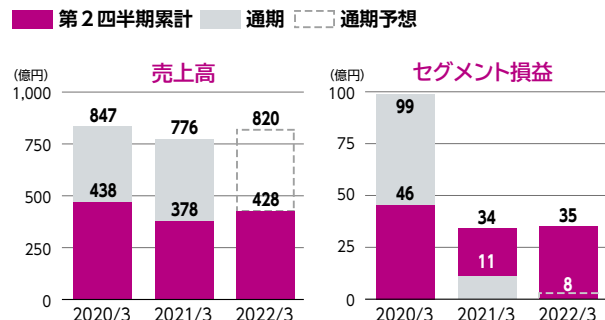
液化天然ガス輸送船事業・海洋事業

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）は中長期の期間傭船契約のもとで順調に稼働し、安定的に収益に貢献。オフショア支援船事業は、油価は回復したものの市況低迷が継続。



通期の見通し

大型原油船、LPG船、電力炭船、LNG船、ドリルシップ及びFPSOでは、中長期の傭船契約のもとで安定収益の確保に努める。オフショア支援船事業は、引き続きコスト削減等に取り組み、収支の改善に努める。



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



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、前年度の新型コロナウイルス感染症拡大の影響からの回復基調が継続。足元では半導体及び自動車部品の供給不足による生産への影響はあるものの、輸送需要は回復。



近海・内航事業

近海事業では、スラグ等の輸送量減により、輸送量は前年同期を下回る。内航事業は国産製材や建設関連貨物等の取り込みにより、輸送量は前年同期を上回る。フェリー事業は緊急事態宣言等により、人の移動が制限されたものの、旅客乗船者数、車両輸送量はともに前年同期を上回る。



物流事業

国内物流・港湾事業では、旺盛なコンテナ海上輸送需要に下支えされ、コンテナターミナル取扱量が堅調に推移。国際物流事業では、コンテナ海上輸送の需給ひっ迫に伴う、航空貨物への輸送シフトや自動車産業関連の需要回復等で、航空貨物輸送量の改善が継続。完成車向け陸送事業は活発な新車販売を背景に好調に推移。



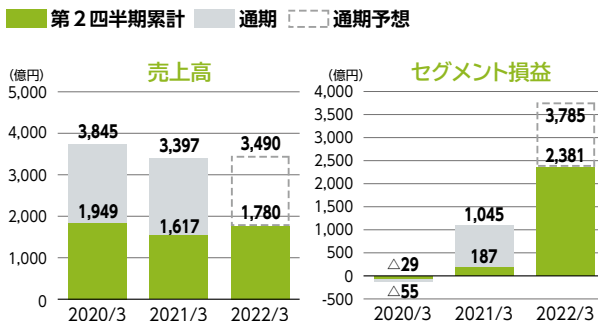
コンテナ船事業

ONE社の業績は、サプライチェーンの混乱と旺盛な荷動きにより輸送需給がひっ迫するなか、全航路において運賃市況が高水準で推移したことで、前年同期比で大幅に改善。



通期の見通し

自動車船事業は、半導体や自動車部品不足の影響を受けるも、世界の自動車販売市場は回復基調を継続する見通し。船隊規模適正化、航路網再編による運航効率向上を継続し、今期末の収益確保を見込む。物流事業はコンテナターミナル取扱量、航空貨物ともに引き続き堅調な推移を見込む。コンテナ船事業は、新型コロナウイルス感染症のワクチン接種の進展でサプライチェーンは混乱解消に向かい、需給は徐々に平常化すると予想。

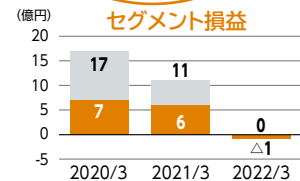
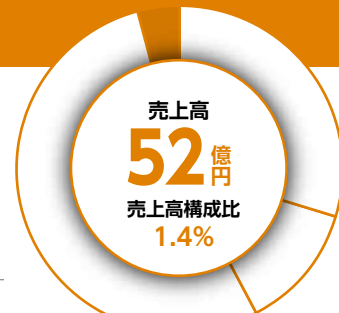
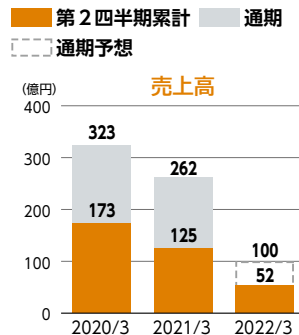


その他

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

前年同期比で減収となり損失を計上。



TOPICS

“世界初” 船上CO₂回収試験装置を当社運航船に搭載 ～“CC-OCEAN”プロジェクトの実証実験開始、分離・回収に成功～

当社は、国土交通省海事局の補助事業である「海洋資源開発関連技術高度化研究開発事業」の対象プロジェクトとして、三菱造船株式会社（以下、「三菱造船」という）と一般財団法人日本海事協会と共同で「洋上におけるCO₂回収装置検証のための小型デモプラント試験搭載と装置コンパクト化の研究開発」（“CC-OCEAN”プロジェクト）を実施しており、この度、当社運航の石炭運搬船「CORONA UTILITY」に搭載したCO₂回収小型デモプラントで本船エンジンの排ガスからCO₂を分離・回収した結果、回収CO₂純度が99.9%以上と計画どおりの性能を達成しました。

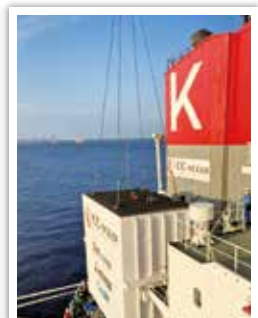
8月上旬にデモプラントが搭載された後の一航海においては、三菱造船の専門技師が本船に便乗し、CO₂回収小型デモプラントのコミッションング、洋上における運転性能評価及び分離・回収したCO₂の分析を行いました。9月中旬からは、本船乗組員がデモプラントの運転、計測及びメンテナンスを実施しており、引き続き安全性、操作性の評価を蓄積していくことで、今後の商用実機へ向けての課題整理、研究開発に取り組んでまいります。



ロゴのデザインは「Carbon Capture on the Ocean」の頭文字をかたどったもので、中にCO₂を包み込んで（回収している様子）を表しています。



搭載前のCO₂回収装置



本船に搭載



脱炭素とサステナビリティ経営への取組み サステナビリティ経営に基づく成長戦略の口

パンデミックを契機として、当社の事業を取りまく環境も大きく変化し「機会」と「脅威」
私たちは、事業を取りまく環境の劇的な変化に立ち向かい、さらに、競争優位性の
自らの変革を進めることで企業価値の向上に努めていきます。

2020

2021

2025

ロードマップ



安全・品質



環境



新技術
研究・開発

脱炭素・低炭素のポイント

- ・新たな社会インフラの整備の役割
- ・顧客への付加価値
- ・自社船舶燃料の代替

具体的な取組み

環境ビジョン2030目標

- ・LNG燃料船、省エネ機器導入、オペレーションの最適化、
船型大型化の進捗により2030年の目標である排出効率2008年比50%改善達成へ

社長直轄のプロジェクトチームによる推進

- ・次世代自動運航船開発
- ・代替燃料・供給研究開発 ▶ GHG削減戦略委員会の設置
- ・船上働き方改革

足元で進めている研究・開発案件の取組み拡大

- ・LNG燃料船の導入拡大
- ・LPG燃料船の導入
- ・アンモニア燃料船の開発
- ・液化CO₂輸送の実証事業参画

(注) 運航データ活用により効率運航を図る統合船舶運航・性能管理システム

ロードマップ

が同時にもたらされようとしています。

強化と新たな成長機会の獲得につなげるために、サステナビリティの視点を経営の意思決定に統合し、

2030までに達成

2050までに達成

🌡️ CO₂排出効率
2008年比50%改善

🌡️ GHG排出量ネットゼロへの挑戦

🌱 2050年対応環境
フラッグシップの導入

🌱 ゼロエミフラッグシップの開発

📡 自動運航船の取組み

📡 安全自律運航船の取組み

環境ビジョン2050目標

- ・脱炭素化
- ・環境影響の限らないゼロ化への取組み

安全・環境・品質への取組み拡大

- ・Seawingの実装予定
- ・CCS実証実験

- ・CO₂フリー水素サプライチェーンHySTRA 参画
- ・K-IMS^(注)の実装拡大
- ・自動運航船実現に向けた操船支援システムの開発
- ・船上でのデジタル技術活用 (AI利用による荷役品質向上ほか)

2030年中期マイルストーン達成に向けて LNG燃料自動車専用船8隻の調達を決定



当社は2023年度から2025年度までに計8隻のLNG燃料自動車専用船の調達を決定しました。LNG燃料船は、従来の重油燃料船に比べ、CO₂排出を25%～30%、SO_x排出をほぼ100%削減するとともに、排気ガスを再循環することでNO_xの排出が80%～90%削減できる環境対応船です。今後拡大が予想される環境対応を含めた顧客ニーズに柔軟かつ積極的に対応するとともに、「K」LINE環境ビジョン2050に基づき、事業活動を通じて環境保全を図りつつ、経済・社会の持続的な発展に貢献し、企業価値の向上に努めていきます。



サステナビリティを 競争力につなげる体制を整備



サステナビリティを司るガバナンス体制の強化とともに、経営の意思決定を全社的に展開し競争力の強化につなげるため、社長執行役員を委員長とする「サステナビリティ経営推進委員会」を発足させ、その下部組織となる「サステナビリティ専門委員会」「環境専門委員会」と併せ、企業価値向上に資する方向性を討議し、施策を策定する体制を整備しました。さらに2020年4月に組成した「代替燃料プロジェクトチーム」は、取り組みをより一層加速するために「GHG削減戦略委員会」に改組しました。

また、サステナビリティ推進の実務を担う部署として、「サステナビリティ推進・IR・広報グループ」「GHG削減戦略グループ」「カーボンニュートラル推進グループ」をそれぞれ新設しました。

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 (神港ビルヂング)
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	145
共有船	14
備船	260
合計	419

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	10,716	11.43
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	8,133	8.67
ゴールドマン サックス インターナショナル	7,315	7.80
エムエルアイ フォー セグリゲーテ イットド ピーピー クライアント	5,651	6.02
バンク オブ ニューヨーク シーシーエム クライアント アカウント ジェイビーアールディ アイエスジー エフイーイーイー	3,344	3.56
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	2,824	3.01
J.P. MORGAN SECURITIES PLC FOR AND ON BEHALF OF ITS CLIENTS JPMS RE CLIENT ASSETS-SEGR ACCT	2,608	2.78
CGML PB CLIENT ACCOUNT/COLLATERAL	2,360	2.51
今治造船株式会社	2,352	2.50
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	2,035	2.17

(注)持株比率は自己株式(197,064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	34,422名

従業員の状況

従業員数	5,730名
------	--------

参考(単体)

運航船腹	338隻
従業員数	797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	☆山田 啓二	
	☆内田 龍平	
	☆志賀 こそ江	
	☆亀岡 剛	
監査役	監査役(常勤)	荒井 邦彦 芥川 裕
	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
	常務執行役員	中川 豊
		新井 大介
		小樽 慎吾
		五十嵐 武宣
		山鹿 徳昌
	久保 敬二	
	執行役員	中野 豊久
		浅野 裕史
		鶴川 隆彦
岩下 方誠		
金森 聡		
田口 雅俊		
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。

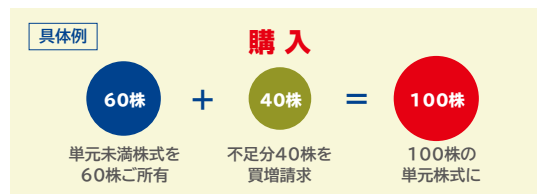
買取請求制度(株主様が売却をご希望の場合)

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>

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。

