川崎近海汽船

もうすぐ上場10周年

物流のベストパートナーへ

「内航海運のリーディングカンパニー」として、内航海運業界や国内の荷主の多くから、その役割が知られている川崎近海汽船。現在国土交通省を中心に、政府が強く旗を振っている、物流コストの見直しや道路混雑緩和など多くの観点からトラック輸送を海上輸送へと転換する「モーダルシフト」に早くから取り組んでいることでも、既に名高い存在だ。また内航、近海、フェリーの3つの事業部門がバランス良く伸長していることでも、関係者の注目度は高いものがある。同社は来年（05年）3月、東京証券取引所への上場10周年を迎える。「物流のベストパートナー」を目指している同社の荒木武文社長に聞いた。

モーダルシフトを先取り

―現在、地球環境問題の解決に向けて、「モーダルシフト」が、内外で強く叫ばれています。荒木社長の「モーダルシフト」へのお考えから、お願いします。

「この『モーダルシフト』という考え方は、実は昔からあったわけですが、国の政策としての正式なスタートは、90年代に入ってからです。一方、私ども川崎近海汽船は、69年に陸上貨物を積載したトラックやトレーラーをそのまま海上輸送するRORO船を苫小牧―東京航路に就航させるなど、（国の政策を）先取りしています。北海道は津軽海峡があり、トラック一貫輸送ができないところですから、RORO船が活躍できる余地があります。が、今後の課題は、大動脈の京浜―阪神間をいかにモーダルシフト化するか、ということだと思います」

「もう一つの観点は、国が推進しているCO2の削減問題です。国は2010年に、500億トンキロ以上の長距離での貨物輸送の50%をモーダルシフト化しようという目標を打ち出しています。海上輸送はトラック輸送よりも時間がかかるのは事実ですので、荷主さんがモーダルシフトにより総合的にメリットを受けられるようにすることが肝要です。そのため、国に対し内航海運が使用する燃料油の石油税負担の廃止、シャシーの車検延長、車庫規制の緩和など、業界全体で要望しています」

―川崎近海汽船は、これまでも、内航・近海・フェリーという3つの事業部門のバランスが良いことでも有名ですが、各部門でのポイントは何でしょうか。

「当社は売上高で見ると内航と近海が4割ずつ、フェリーが2割となっており、全体を伸ばしつつ、バランス良く成長して、90年3月期以降安定配当を続けています」

「3部門のうちまず内航では不定期船に関し、鉄鋼副原料の石灰石、釧路から京浜地区に運ぶ電力用石炭が伸びています。定期船では、紙・パルプ専用船により、まず完成した製品を運んで来て、帰りは雑貨を運ぶ体制を確立しました。苫小牧と常陸那珂間を20時間で結ぶデーリー・サービスを実現していますし、日立―釧路向けでは、新鮮な生の牛乳を運ぶデーリー・サービスが順調に伸びています」

大型・高速船投入で攻勢

―近海とフェリーの現状はいかがですか。

「日本からアジアを結ぶ近海は、定期船では、往航で鋼材製品を日本から東南アジアに運び、帰りにマレーシアから合板や銅材などを輸送しています」

「ちなみに当社は、この輸入合板のシェア（市場占有率）では35%もあります。また、この航路には、昨年の8月から今年5月にかけて、1万重量トンクラスのボックス・シェイプ型の新造船を5隻相次いで完成させ、投入しています」

「次いで、近海の不定期船では、石炭やチップの輸送が柱となっています。ここでは昨年の秋口から、主に中国での鉄鋼原料輸入の大量増などを背景にして、船腹がタイトになり、海運市況が大変に高騰しました。このため当社では、さらに大型24000型バルカー2隻の建造を決定しています」

「フェリーでは、東京と苫小牧間を時速30ノット、20時間で結ぶ超高速貨物フェリーが就航していることが、注目されています。この船は世界レベルで見ても最新鋭のフェリーであり、生鮮食品を運ぶ冷凍トラックに対応するため、専用の冷凍車用電源も備えていて、例えば、まず外国から輸入された果物を、次いで関東から北海道へと国内輸送する場合に好評です」

「このように各部門が順調な成長にある今、当社は3カ年の中期計画を策定し、ここでは、06年には、売上高で300億円をターゲット（目標）としています。この計画の策定にあたっては、私から各部門に、ターゲットを与えて、収支、要員、船隊整備に関する新規の投資まで、総合的な検討を加えたものとなっています」

安全と環境を大前提に

―船会社にとって、船舶の安全運航と環境保全への取り組みは、欠かせません。

「お客様の大事な貨物と人命を預かる私どものような船会社の場合、船舶の安全運航は、すべての大前提です。私をトップとする『安全運航推進委員会』を作っており、施策を鋭意進めています」

「環境保全についていえば、環境にやさしい企業を目指す当社にとり、具体的な施策をいくつかお話したい。まず、廃油を船内で再度燃やす装置を既に導入していること。硫黄酸化物（SOx）対策では、SOxの排出が少ないエンジンを導入しています。また、当社全船に船底塗料として、海洋生物にやさしいスズフリーペイントを採用しています」

―最近産業界では、コンプライアンス（法令順守）が特に注目されています。このコンプライアンスでの取り組みの状況はいかがですか。

「当社では株式上場以来、内部監査室があり、監査役が行うこと以外にも、この内部監査室が社内的な監査を行ってきました」

「さらに今年3月には、この内部監査室を事務局にして『コンプライアンス委員会』を作り、コンプライアンス体制を整備しました。既に、社員倫理規定や内部通報制度もできています。コンプライアンスへの取り組みでは、企業のトップ自らが行い、社内に浸透させないといけないと考えています」

情報開示し適正な評価を

―川崎近海汽船は05年3月には東京証券取引所への上場10周年を迎えます。次の10年を含めた展望を、いくつかお願いします。

「この10年間は幸い成長を遂げながら、安定的な経営ができたことは、まず荷主であるお客様のおかげですし、社員の頑張りにも感謝したい」

「当然ながら次の10年を考えないといけませんが、まず中期経営計画を着実に実行していきたい。その初年度の今期（05年3月期）は売上高280億円、経常利益17・5億円を目指しています。配当でも来年春には（上場10周年での）記念配当の実施を含めた増配を予定しています」

「さらに、当社は積極的な情報開示を徹底し、市場から適正な評価を得るべく、昨年秋には、IR（投資家向け広報）委員会も設けましたし、ホームページ（HP）に掲載する内容も一新しました」

「またこの5月上旬に当社は、茨城県庁において橋本昌県知事から、『日立港の主要航路である日立―釧路航路を10年以上運航、さらに常陸那珂―苫小牧航路についても茨城県と北海道を結ぶ航路の充実に貢献した』との功績に対し、感謝状を拝領しました。つまり、日立港と常陸那珂港の発展に対し、当社が貢献したということで、表彰されたわけです」

「こうした各種の企業活動を、多くの方に知っていただくことは、とても大切です。その結果として、当社の実態をよくわかっていただき、『内航海運のトップリーダー』であること、また『川崎近海汽船は、小粒だけれども存在感のある会社である』と、皆様から正当な評価をいただきたいと考えています」

中期経営計画

	04年度	05年度	06年度
売上高	28,000	28,800	30,000
経常利益	1,750	2,000	2,000
当期純利益	950	1,100	1,100

（単位：百万円）