“K”LINEの軌跡

開拓と創造

“K”LINEの歴史がそれを証明している

常にこだわり続けた独自戦略とチャレンジ精神。“K”LINEの歴史は、新しい海運事業の開拓と創造の歴史でした。
時代の動きを敏感にとらえ、積極的かつ機敏な事業活動によって時代を切り拓いてきた、その証明がここにあります。

（大正）

1919
（大正８年）

川崎汽船設立

第一次世界大戦の勃発により船舶需要が世界的な高まりをみせる中、当時の川崎造船所ではストックボート(※)の建造を進めました。しかし、大戦の終了によって世界の船舶需要は平常に戻り、船舶の余剰が生じます。この状況に際しても積極的な前進策を進める当時の川崎造船所社長の松方幸次郎は「新造船を国外に売却することは、いたずらに外国海運に利益を与えるだけである。わが国の発展のためには、むしろ国内に新造船を温存し、郵船・商船に伍して活躍しうる程度の大規模な海運会社を新設し、船舶を運航する事業を興さねばならない」と考え、1919年4月、川崎汽船が設立されました。

※ストックボート：一定の需要を見越して特定の顧客を持つ前から建造された同一船型の船舶。

創業当時の社屋

1921
（大正10年）

“K”ライン誕生

1921年川崎汽船、川崎造船所、国際汽船の三社社長を兼任していた松方幸次郎はロンドンに逗留していました。松方はそこに関係者を集め、三社が持つ船隊をひとつの旗印の下に共同運航する構想を打ち明け、賛同を得るやただちに三社の本社にその旨指示を出しました。席上では新機構のトレードネーム、ファンネルマーク(※)などについても話し合われ、その名は三社のイニシャルをとって単純明快な「“K”ライン」とすることに決定、ファンネルマークはどこにいても一目でわかる赤地に白文字の「K」としました。こうして “K”ラインはロンドンの古風で格調高いホテルの一室で生まれたのです。

※ファンネルマーク：船の煙突部分をファンネルと呼び、船会社ごとにファンネルのデザインが異なる。

1921年ロンドンにおいて “K”ライン 設立。2列目中央が松方幸次郎

ファンネルマークは赤地に白文字の「K」

（昭和）

1948
（昭和23年）

戦後の再興

設立以来、紆余曲折を経ながらも業容を拡大してきた “K”ラインは、太平洋戦争によって壊滅的な打撃を受けることになりました。船の多くは軍に徴用されたうえ、各地で激しい攻撃を受けて1,400名余の乗組員の命が奪われました。戦争により失った船舶は56隻を数え、1945年の終戦時に残された船はわずか12隻でした。戦後の再建を進めるなか、“K”ラインは空爆により山口県沖でなかば沈没していた優秀船 “聖川丸”を引き揚げて復活させました。その後 “聖川丸”は “K”ライン船隊の主力として活躍し、復興の象徴的な存在となりました。

その後 “K”ラインは日本の高度経済成長の波に乗って運航船を増やして営業規模を拡大、バンコク航路を皮切りにアジア航路への進出を開始しました。1964年にタイ、1968年に香港、そして1974年にシンガポールと、積極的にアジア各地に拠点を設置していきます。その後、アジア域内ばかりでなく、アジア・北米間、アジア・欧州間など航路の再編成や拡大を次々に進め、アジア・北米間では邦船社で初めて単独配船を行うなど、その取り組みは大胆かつ進取に富んだものでした。現在も物流の中心はアジアであり、“K”ラインが世界でも有数のコンテナサービスを展開した背景には、いち早いアジアへの進出という布石があったのです。

引き揚げられた “聖川丸”を外国航路へ投入

引き揚げ中の “聖川丸”

1960
（昭和35年）

バルクキャリア事業と油槽船事業の発展

日本が高度経済成長を遂げた1960年代、工業化の進展や生活水準の向上に伴って資源や原料の需要が高まり、鉄鉱石、石炭、石油や木材、ウッドチップなど大量の資源が世界各国から輸入されてきました。これらの海上輸送を担ったのがタンカー（油槽船）であり、バルクキャリア（ばら積み船）です。輸入量が大幅に増えた貨物の輸送には、性状や積み揚げの効率を考慮しその貨物の輸送に特化した専用船が開発されました。“K”ラインでは1960年の鉄鉱石専用船 “富久川丸”を皮切りとして、石炭、穀物、木材、チップなど資源・工業原料の輸送で急速に専用船化を進めました。

後年のこととなりますが、1994年6月に川崎重工業と共同開発した “K”ライン初の電力炭専用船 “CORONA ACE”は、国内電力会社向けに最適な荷役効率を提供できる幅広浅喫水船で、その後、電力炭輸送の基本船型となり、「CORONAシリーズ」として高品質なブランドが浸透しています。

油槽船事業の歴史は古く、1934年に最初のタンカーを建造したのが始まりです。戦後は1953年に傭船によって事業を再開し、1960年代には “信濃川丸”を筆頭にタンカーを次々と新造しました。オイルショックによる需要の減退など様々な難局はあったものの堅実に事業を運営し、安全運航と環境保全に細心の注意を払ったその輸送品質の高さは、日本の顧客のみならずオイルメジャーからも高い評価を得るに至っています。

鉄鉱石専用船 “富久川丸”

幅広浅喫水が大きな特徴のCORONAシリーズ

1968
（昭和43年）

コンテナ船サービス開始

19世紀に世界の定期海運サービスが始まって以来、最大の技術革新といわれるのが「コンテナリゼーション」です。その世界的なうねりが訪れたのが、1960年代中盤のことでした。コンテナ船サービスを行うには莫大な投資が必要となるため、当初こそ共同経営でそのサービスを実施しましたが、“K”ラインは徐々にその独自性を発揮していくことになります。カリフォルニア航路をコンテナ化した翌年の1969年から主要航路のほとんどでコンテナ化を進め、さらに1971年には、日本に寄港しない三国間コンテナ航路として、極東・北米太平洋岸航路を単独で開設しました。最初のコンテナ化からわずか3年後の単独による三国間航路の開設は当時としては画期的ともいえる出来事で、“K”ラインの独自性を代表するエピソードです。

当社初のコンテナ船 “ごうるでん げいと ぶりっじ”

北米西岸に荷揚げされたコンテナは鉄道を使って内陸部へ輸送される

1970
（昭和45年）

日本初の「自動車専用船」

高度成長期に著しい発展を遂げた日本の自動車産業は、1980年に米国を抜いて世界一の生産国になって以降もその生産性を高め、日本を代表する輸出産業となりました。“K”ラインがこうした自動車産業の将来性に着目し、思い切った戦略を次々に打ち立てたのは 1960年代のことです。増加する輸出に対応するため、従来定期船で輸送されていた自動車の専用船化を検討し、北米向けに自動車を積み、復路には穀物を積んで帰るというカーバルカー “第一とよた丸”を 1968年に竣工させました。しかし穀物を積むために復航のスケジュールが安定せず、この問題を解消するため、“K”ラインは 1970年、日本で初めての自動車専用船 “第十とよた丸”を建造しました。このとき命名された「Pure Car Carrier（純自動車専用船）」という名称は、PCCとして自動車船の代名詞にもなっています。その後1973年には当時世界最大のPCCを建造、世界のPCC大型化の口火を切ることになりました。梱包しない裸の貨物を運ぶ自動車の輸送では高度な品質管理が求められ、その技術を持つ船社は世界でも限られています。“K”ラインは自動車輸送の先駆けとして、日本発着はもちろん、三国間輸送にも積極的に進出しており、世界の自動車産業の発展に貢献するとともに、トップクラスの自動車船社として確固たる地位を築き上げています。

初期の自動車穀物兼用船

日本初の自動車専用船 “第十とよた丸”

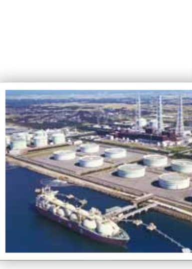
1983
（昭和58年）

わが国初のLNG船 “尾州丸”

第一次オイルショック後、LNG（液化天然ガス）はクリーンなエネルギーとして注目され、石油代替エネルギーとして需要が急増しましたが、その輸送はすべて外国船社の手に委ねられていました。そうしたなか、インドネシアのアルン、バダックLNG増量輸入プロジェクトが進展し、日本海運・造船界を含め、日本籍船によるLNG輸送実現への機運が高まり、アルン、バダック両ガス田産出のLNGを日本籍LNG船7隻で日本へ輸送するプロジェクトが立ち上げられました。“K”ラインは、このうちバダックプロジェクトで邦船他社と共同で 3 隻の LNG 船を発注・建造することとなり、その1隻が1983年に竣工した本邦初のLNG船 “尾州丸” です。

世界的に環境問題が厳しく意識される現在、LNGはクリーンなエネルギーとして、その需要は増加の一途を辿っています。“K”ラインも数多くのLNGプロジェクトに積極的に関与し、事業を拡大しています。

本邦初のLNG船 “尾州丸”



荷役中のLNG船

1985
（昭和60年）

国際競争を勝ち抜くための変革

1980年代末に外航海運をめぐる環境は大きく変化しました。エネルギーコストの暴騰と世界経済の成長減速による荷動きの低迷、船舶の過剰、途上国海運の台頭など、いずれも日本船の国際的なコスト競争力の低落を招くものでした。追い討ちをかけるように1985年、プラザ合意が成立。以後急速に円高が進行します。“K”ラインを含む日本の外航海運会社はその国際性ゆえにドルで収入を得ることが殆どであるため、円の対ドルレートが上がればそのまま円換算で収入が目減りする構造でした。“K”ラインもこうした多くの国際的な環境変化の中で、国際競争力の維持に苦心を重ねることになります。しかし、徹底的な事業の見直し、航路の再編、また海外オフィスの現地法人化などあらゆる施策をとってコストの削減に努め、その結果、国際的にも十分に競争力のある企業体質を構築するに至りました。“K”ラインは設立以来様々な荒波を乗り越えることで、“K”ラインスピリットと呼ばれる自主独立、自由闊達、進取の気象に代表される企業風土を培ってきたのです。

シンガポールの “K” Line Pte Ltd

ロンドンの “K” Line (Europe) Limited

（平成）

2001
（平成13年）

海外で事業を創造

めざましい経済発展を遂げた中国の需要創造もあって世界の物流は活況を呈しました。このグローバルな物流需要の成長に応えるため “K”ラインは日本のみならず海外のマーケットの中心地に海運事業拠点を置いて新たなビジネスの獲得を目指すことにしました。2001年にはシンガポールに “K”Line Pte Ltdを設立、タンカーやドライバルク輸送のビジネスを展開しています。2003年にはドイツで自動車の欧州域内輸送サービスを完全自営化した “K”Line European Sea Highway Services GmbHがスタートしました。同じく2003年にはロンドンに “K”Line Bulk Shipping（UK）Limitedを設立、さらに2008年にはこれも経済発展がめざましいインドに “K”Line（India） Private Limitedを設立して主にドライバルク輸送のビジネスを展開しています。

また、物流事業をタイ、インドネシア、インド、ベトナムなどで次々と拡大したほか、完成車物流事業の展開も積極的に進めています。

中国で鉄鉱石荷揚げ中の船

タイ陸送事業

2010
（平成22年）

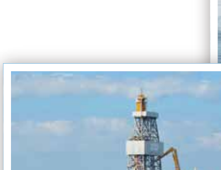
未来への投資

“K”ラインが長年培ってきた高い技術力と高い輸送品質は、お客様からも高い評価を頂いています。2015年から次世代を担う7,500台積み自動車専用船13隻が次々と投入され、その代表船 “Drive Green Highway”は様々な環境技術を先進的に取り入れた環境フラッグシップです。コンテナ船では競争力に優れた14,000TEU型10隻が投入されています。

人口の増加とそれに伴う経済活動の活発化によって、世界のエネルギー需要は拡大しており、エネルギー資源輸送の重要度はますます高まっています。“K”ラインは、原油やLNG、LPG などのエネルギー資源の海上輸送のほか、2007年にノルウェーで合弁により「K Line Offshore AS」を設立し、洋上の石油掘削設備、石油生産プラットフォームへの支援を行うオフショア支援船事業を開始、2009年にはブラジル沖での採掘船事業に参画、2017年にはガーナ沖で稼働するFPSO(※)事業に参画するなど、エネルギーバリューチェーンの上流・下流でのビジネス展開も行っています。

※FPSO：Floating Production Storage and Offloading System
浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備

オフショア支援船

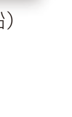


ドリルシップ（海洋掘削船）

2018
（平成30年）

Ocean Network Express（ONE）スタート

オーシャン ネットワーク エクスプレス（ONE）は川崎汽船、商船三井、日本郵船の三社が各々のコンテナ船事業と海外におけるコンテナターミナル事業をスピンオフしたうえ、それらを統合した新しい事業体です。全世界を舞台に250隻以上の船を運航し、三社が長年にわたり築き上げた高品質なサービスと安心・安全な運航を世界の顧客にお届けしていきます。ONEは品質、信頼性、イノベーション、顧客満足をコアバリューとし、海外の大手コンテナ船社と伍すことのできる規模を持ちつつも、きめ細かなサービスが提供できる機動力を兼ね備えた企業となることを目指します。



ONE
OCEAN NETWORK EXPRESS

ONEコンテナ船

2019
（平成31年）

創立100周年～ これからの“K”ライン

2019年は “K”ラインにとって創立100周年の年です。わたしたちが目指す四つのビジョンは「安全で最適なサービス提供」、「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」です。とりわけ、“K”LINE グループの存立基盤は、「安全で最適なサービス提供」にあると確信しています。また、持続可能な社会とこの青く美しい海を次の世代へと伝える使命を果たすため、環境問題にも積極的に取り組み、環境保全に関わる長期指針『“K”LINE 環境ビジョン 2050』のもと、将来の環境規制強化に先駆けたチャレンジを続け、企業価値の向上を図っていきます。

世界有数の総合海運会社として、安全運航への弛まぬ努力、新たな領域の開拓など、社会の皆さまに必要とされる存在であり続けるために、わたし達は次の 100年に向けて航海を続けていきます。

青い海を明日へつなぐ
“K”LINE 環境ビジョン
2050