

INDEX

1. 経営計画と企業体質改善		P1	3-5.	新興諸国の動き(印・越)	イントの経済成長・輸出額・輸入額	P14
1-1. "K" Line Vision 2008+ 全体図	](オリジナル)	P1	1		ベトナムの経済成長・輸出額・輸入額	
1-2. Vision 2008+の進捗状況	数値目標と実績・予想	P2	<u>4. パル</u>			P15
	業績推移(P/L)		4-1.	当社船隊	当社ドライ・バルク船隊	P15
	財務体質改善		I I		当社エネルギー資源輸送船隊	
	コスト削減達成額				発注時船価の推移(3-2- に同じ)	
	船隊投資計画(オリジナル計画)	P3	I 		竣工時船価の推移(3-2- に同じ)	
	新造船の竣工実績と予定		4-2.	トライルルクの需要	世界の粗鋼生産量の推移	P16
1-3. 近年の財務指標推移	一株当り当期純利益・配当	P4			豪州Newcastle港 滞船状況	
	連結ROE·ROA		i İ		アジア主要国鉄鉱石輸入量	P17
	連結総資本回転率				国別穀物輸入量	
	連結EV、EBITDA				国別石炭輸出量(原料炭·一般炭別)	
	営業キャッシュフロー		I I		国別石炭輸入量	
	連結Interest Coverage Ratio		I I		国別石炭消費量	
1-4. 経営計画の変遷		P5	5. 自動	車船事業		P18
1-5. Restructuring	当社従業員·日本人船員数推移	P6	5-1.	当社船隊、荷動き	当社自動車船隊	P18
-	運航規模·売上高·経常利益推移		i i		当社輸送台数	
2. 主要海運会社との比較		P7			日本出し輸出台数	
2-1. 売上高比較	主要海運会社売上高ランキング	P7	5-2.	自動車の需要	世界の自動車生産台数	P19
	主要船社の売上高構成				世界の自動車保有台数	
	当社売上高·経常利益				日本メーカーの海外生産台数	
2-2. 船種別船社ランキング	コンテナ船	P8	! 		米国における四輪車生産・販売台数	
	ケープ・サイズ バルカー		<u>6. コンラ</u>	・ナ船事業		P20
	自動車専用船		6-1.	当社コンテナ船隊、積高	当社コンテナ船隊	P20
<u>3. 世界のマーケット</u>		P9	i İ		当社全航路平均運賃·積高	
3-1. 船種別船型·船齡別船隊	ドライ・バルク船隊(既存・増減予想)	P9			北米・欧州航路 当社積高・シェア	
	自動車専用船(既存·増減予想)				北米·欧州航路 当社/全社積高·消席率	P21
	コンテナ船(既存・増減予想)	P10	6-2.	世界のコンテナ荷動き	世界のコンテナ荷動き動向	P22
3-2. 新造船動向	発注時船価の推移	P11	1 1		アジア 北米・欧州 積み地別輸送量	
	竣工時船価の推移		6-3	港別コンテナ荷動き	アジア各港におけるコンテナ取扱量の変遷	P23
	世界の新造船受注量の推移		i		2006年コンテナ取扱量 世界上位10港	
	世界の新造船竣工量の推移		1 1		アジア主要港のコンテナ取扱量推移	
	世界の船種別船腹量の推移		6-4	世界の生産拠点アジア	主要電子機器の国別生産状況	P24
	世界の船舶解撤量の推移		i		アジア主要国・地域の輸出額推移	
3-3. 世界の荷動き・市況	世界の海上荷動き推移	P12	6-5.	コンテナ船アライアンスの推移		P25
	ドライ・バルク市況の推移		<u>7. 財務</u>	<del>諸表</del>		P26
	タンカー市況の推移(VLCC・アフラ)		7-1.	財務諸表主要数値推移('7	78~'07.3月期)	P26
	コンテナ船北米・欧州航路運賃		<u>8. 会社</u>			P27
3-4. 新興諸国の動き(中国)	各国経済成長率(GDP·鉱工業生産)	P13	8-1.	当社のコーポレート・ガバナンスタ	組織図	P27
	中国の貿易動向		8-2	安全運航		P28
	中国のエネルギー消費量			環境保全		P29
	都市部と農村部の格差(所得・消費財			略年表		P30
	中国の地域間経済格差(1人当りGDF	P)		2006年度プレス・リリース		P31
	中国農村部における貧困人口		8-6	第三者機関の認証(格付)	、ISO、FTSE)と転換社債情報	P32
			8-7.	企業理念·行動憲章等		P33

# 新中期経営計画 ("K"LINE Vision 2008<sup>+</sup>)



## コンテナ船事業分野

年度	2005年度	2008年度	10年代半ば
売上高	4600億円	5700億円	7400億円
積高	250万TEU	340万TEU	450万TEU
運航規模	78隻	90隻	120雙
船舶投資	(06年~0	8年)16隻	

- ・コンテナ船航路ポートフォリオの改善
- ・船隊整備によるコストの安定化とコスト競争力の強化
- ・運賃・費用安定のための複数年契約の拡大
- ・サービス網の拡充による顧客のグローバル化対応
- ・ターミナル事業への積極的展開

## 自動車船事業分野

年度	2005年度	2008年度	10年代半ば
売上高	1420億円	1600億円	2000億円
積高	270万台	320万台	400万台
運航規模	84	90雙	110雙
船舶投資	(06年~0		

- ・マーケットの伸長に応えうる計画的船隊整備
- ・トレードの多様化への的確な対応
- ・地域に根ざした営業展開と海外拠点活動の更なる強化
- ·安全かつ安定的な輸送への不断の取り組みと 世界均一な高品質サービスの提供

## ドライバルク事業分野

	4 44 4 4	M. GAGGE	
年度	2005年度	2008年度	10年代半ば
売上高	1700億円	1800億円	2500億円
運航規模	151隻	185隻	250窶
(内、Cape型)	(60雙)	(70雙)	(100雙)
40404048	(06年~0	8年)53年	

- ・ドライバルク事業分野の再編と強化
- ・グローバルな事業展開の加速
- アジア・欧州・BRICETへの進出
- ・多様な顧客ニーズに対応する高品質なサービス提供
- ・競争力のある船隊整備
- ・コロナ船隊の拡充と置力炭輸送の海外展開

#### 川崎汽船グループ企業理念

"K"LINEグループは、海運業を中核とする海運企業グループとして、 安全運航と環境保全に努め、お客様のニーズに全力で応え、

サービス品質の向上を通じ、世界の人々の豊かな生活の実現に貢献します。

## テーマ:持続的成長と安定収益体制の確立

## 事業規模の計画的拡大を支えるための取り組み

- ・投資効果を最大化する船隊整備計画
- ・安全運航を支える船舶管理体制
- ・最適・最強のグローバル経営組織へ
- ・機動力ある意思決定のための制度・機関の再構築

## 事業環境の変化への対応

- ·CSR·環境対策
- ・コスト権造改革
- ・リスク管理

## 連結財務数値目標

(前提:為替¥110 燃料価格US\$300/MT)

	2006年度	2007年度	2008年度
売上高	9,700億円	10,500億円	11,000億円
経常利益	750億円	900億円	1,100億円
当期純利益	530億円	600億円	700億円
配当性向		連結20%	
ROE	19%	19%	19%
有利子負債	3,200億円	3,400億円	3,500億円
株主資本	2,930億円	3,420億円	4,000億円
株主資本比率	35%	37%	39%
DER	109%	99%	88%
船隊規模			500隻

	10年代半ば
	15,000億円
	1,500億円
	1,000億円
۱	連結30%
۱	10%以上
I	3,500億円
П	7,500億円
П	50%以上
	50%以下
	700隻

エネルキ	<b>上不ルキー資源輸达事業分野</b>											
年度	2005年度	2008年度	10年代半ば									
売上高 LNG保有	470億円 30隻	600億円 48隻	1000億円 90隻									
油槽船	20隻	31雙	60雙									
船舶投資	(06年~0											

- ・世界屈指のエネルギー船社としての地位確立
- ・安全で環境に優しい船舶運航管理
- ・海外荷主との取引拡大
- ・事業基盤のグローバル化
- ・新規貨物分野への積極的参入

## 物流事業分野

	年度	2005年度	2008年度	10年代半ば
Ī	売上高	700億円	900億円	1500億円

- ・グループ企業群による地域密着型の物流事業の展開
- 航空貨物事業強化のための積極投資
- ・中国を含むアジアでの物流への積極投資
- ·自社開発物流システム(VMS)による営業展開

## 関連事業分野

and A decessors Alb And	Land du Sill Source Sill	
2005年度	2008年度	10年代半ば
360億円	400億円	600億円
	2005年度	

- ・モーダルシフトの一蹴を担う
- ・グループの総合力発揮を支援
- ・社会・週境に役立つ事業を
- ・船舶の安全運航への貢献

安全運航を支える船舶管理体制

最適·最強のグローバル経営組織へ

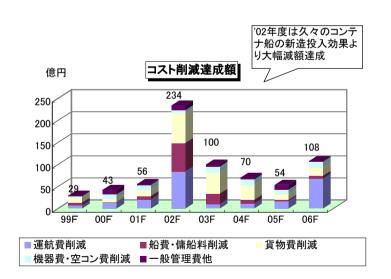
CSR・環境対策の推進

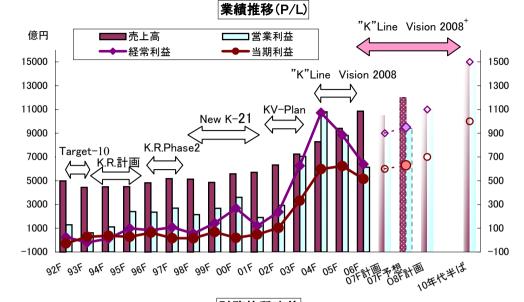
## <u>1-2. Vision2008⁺の進捗</u>状況

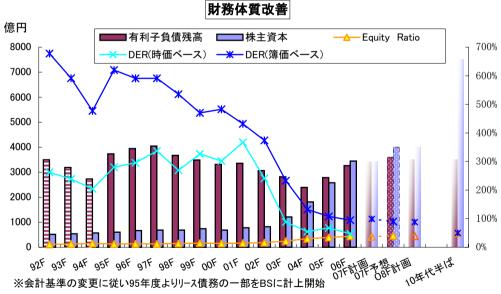
#### "K"Line Vision 2008<sup>†</sup> 数値目標と実績・予想

	2006年度 計画	2006年度 実績	2007年度 計画	2007年度 予想	2008年度 計画		10年代 半ば
売上高	9,700億円	10,855億円	10,500億円	12,000億円	11,000億円		15,000億円
経常利益	750億円	639億円	900億円	950億円	1,100億円		1,500億円
当期純利益	530億円	515億円	600億円	630億円	700億円		1,000億円
配当性向			連結20%				連結30%
ROE	19%	17%	19%	18%	19%		10%以上
有利子負債	3,200億円	3,262億円	3,400億円	3,600億円	3,500億円		3,500億円
株主資本	2,930億円	3,445億円	3,420億円	4,000億円	4,000億円		7,500億円
株主資本比率	35%	38%	37%	40%	39%		50%以上
DER	109%	95%	99%	90%	88%		50%以下
船隊規模					500隻	'	700隻

(計画前提: 為替¥110 燃料価格US\$300/MT)







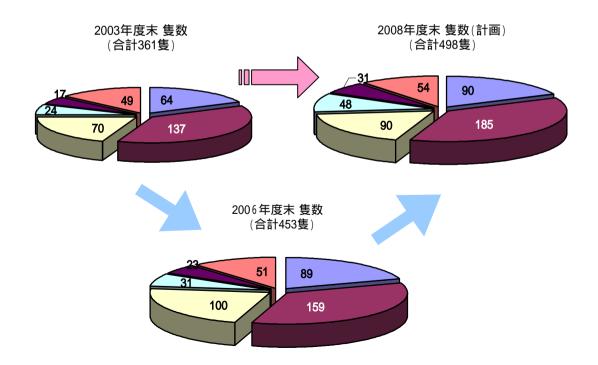
(年度)	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07予	'08~計	
平均為替(円/ドル)	125	108	99	96	113	123	128	112	110	125	122	114	107	113	117	115	110	
平均燃料価格(\$/T)		83	99	108	118	104	76	117	158	134	161	170	192	286	319	340	300	

## 【船隊整備計画】= オリシ ナル計画 =

## 2008年末に運航規模500隻体制確立:5年間に192隻、総額約8000億円の投資

船種	2003	200	5年	200	2006年		2007年		2008年		
	年期末	2004- 5年 投資	末船 腹	投資	末船 腹	投資	末船 腹	投資	末船 腹	投資 合計	
コンテナ	64	11	78	6	83	3	86	7	90	27	
バルカー	137	30	151	29	165	10	173	14	185	83	
自動車	70	15	84	8	90	4	94	5	90	32	
LNG	24	6	30	2	32	3	35	13	48	24	
油槽船	17	3	20	4	23	5	28	4	31	16	
その他	49	3	46	3	52	3	52	1	54	10	
計	361	68	409	52	445	28	468	44	498	192	

(注)各年度の船舶投資は中古船買取も含むベース。 末船腹は返船・売船も考慮後の期末運航隻数。

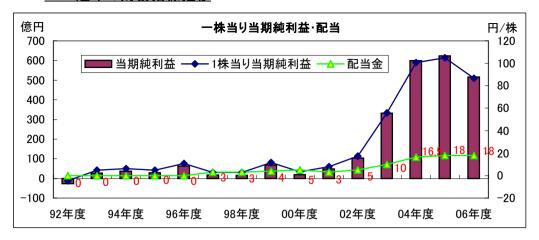


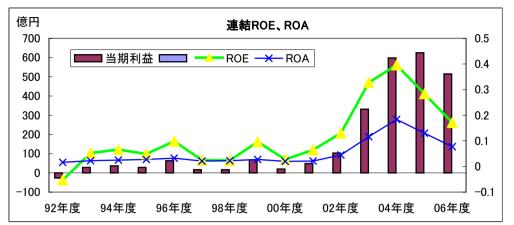
## 新造船の竣工実績と予定

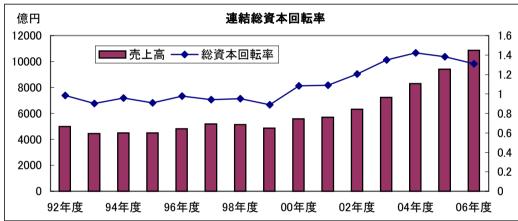
(2007年3月現在)

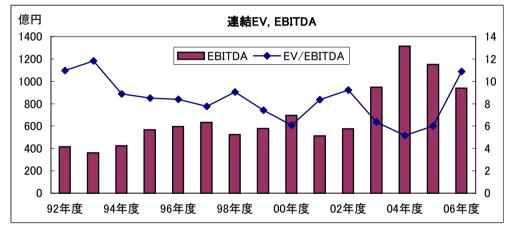
(2007年3月現任	)		ı	ı		1
	2004年度 実績	2005年度 実績	2006年度 実績	2007年度 予定	2008年度 予定	2009年度 予定
コンテナ	5隻	5隻	6隻	3隻	6隻	14隻
1620TEU		0	0	2	4	3
2400TEU		0	0	0	1	2
4000TEU		3	0	0	0	4
5500TEU		2	3	0	0	0
6400TEU		0	0	0	0	2
8000TEU		0	3	1	1	3
パルカー	5隻	19隻	22隻	10隻	13隻	16隻
Capesize	3	8	9	2	4	6
Panamax	2	3	4	4	0	5
Handymax		5	4	2	2	1
SmallHandy		1	2	1	3	2
Chip/Pulp		0	1	0	3	0
Corona		2	2	1	1	2
自動車	3隻	8隻	8隻	4隻	5隻	9隻
2000台		2	2	0	0	0
3800台		0	2	1	0	1
4300台		1	2	0	0	2
5000台		3	1	0	0	3
6000台		2	1	3	5	3
LNG	2隻	4隻	2隻	3隻	13隻	1隻
 油槽船	3隻	1 <b>隻</b>	4隻	3隻	2隻	4隻
VLCC		0	1	1	0	3
AFRAMAX		1	1	0	1	1
LR		0	2	0	0	0
LPG		0	0	2	1	0
CHEMICAL		0	0	0	0	0
内航近海		1隻	5隻	2隻	2隻	0隻
合計	18隻	38隻	47隻	25隻	41隻	44隻

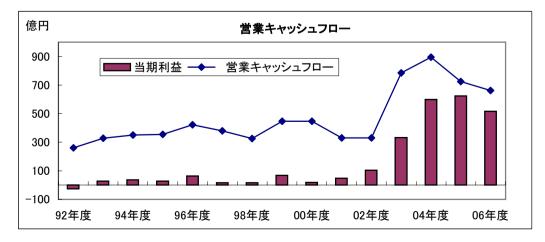
### 1-3. 近年の財務指標推移

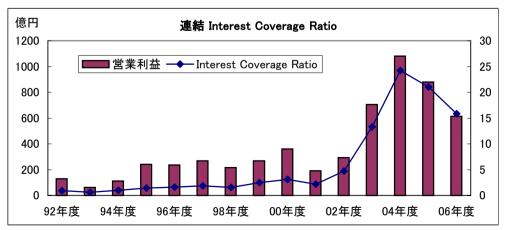












## 1−4. 経営計画の変遷

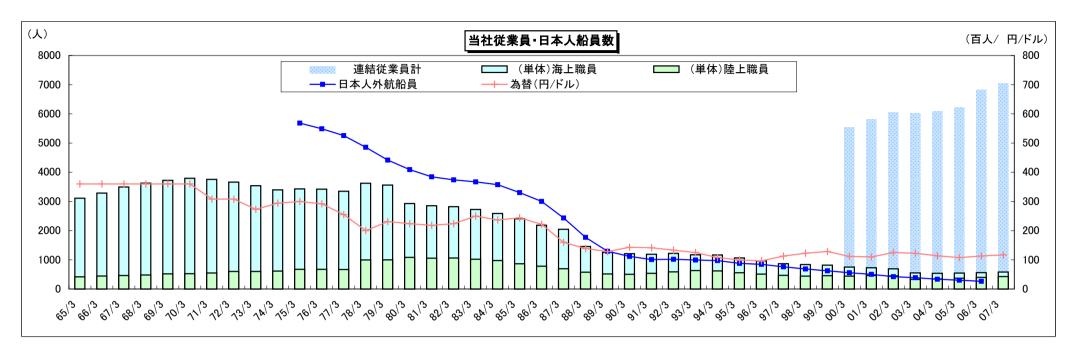
時期	計画名称	課題	備考
1982年11月	「企業基盤強化緊急計画」		長期化した営業三部門同時不況及び円高を
~	(Kプラン) 第一ステージ	第2テーマ 業務体勢の近代化・効率化	危機ととらえ経営体質の抜本的改善を
1983年8月		第3テーマ 全社員の参加によるコスト節減運動	図るべく策定
	「企業基盤強化緊急計画」	上記第2テーマを中心に推進体制再構築	(参考-83年6月、現所在地に移転)
~	(Kプラン) 第二ステージ	OA推進、執務行動の改善、コスト節減等	
1984年3月			
1984年4月	中期経営改善計画	1)緊急対策(不経済船の処分、海陸要員計画の確立)	復配体制の確立を目指した。
	(一部をニューKプラン運動と称した)	2) 営業力の強化(国際競争力ある船隊の整備、コストコントロールの強化、新規事業の推進)	(が、85年にプラザ合意。為替レートは150円に
~		3)財務対策の充実	84年米新海事法よりコンテナ運賃は値下り。
		4)業務体勢の近代化・効率化8陸上業務の効率化・情報通信システムの再編と活用	損失は拡大した)
1987年3月		5)船舶の安全運航の推進とコストの節減	
1987年4月	緊急合理化計画	1)不経済船の処分	
		2)組織の小売ウカ、簡素化(分社化を含む)	
		3)特別退職制度導入による海陸従業員のスリム化く「緊急雇用対策」(海運労使合意)	全項目ほぼ計画通りに。
~		4) 営業力の改善と強化	⇒88年度に一旦営業段階で黒字に。
		5)円高対策	
1989年3月		6) 経費節減対策の実行	

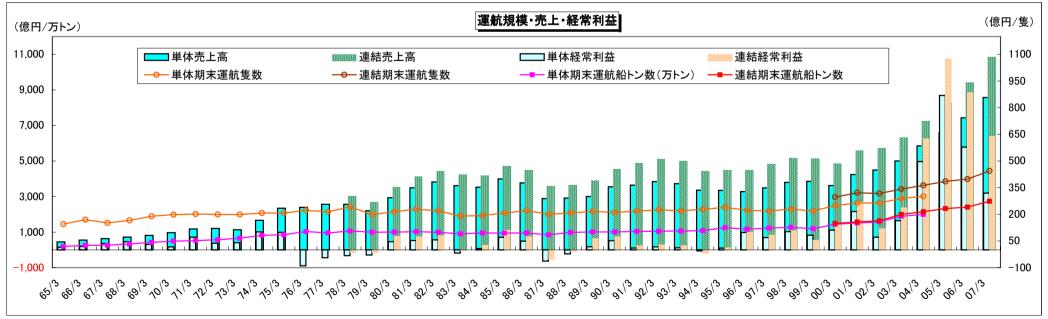
この間、特に全社の経営計画として纏まったものは無いが、サービス向上運動(One for All, All for One)や、

91年頃にはコンテナ部門の部内運動として プロジェクト20・20(2000万ドル収入up/2000万ドル コストダウンで4000万ドル(約50億)の収支改善をめざす)等

1992年12月	Target-10	○あらゆる角度からのコスト見直し	
~			
1993年10月5	頁		
1993年10月	K.R.計画	○徹底した業務の海外シフトとコスト削減による国際競争力の強化	
~		○1 1元 = ¥100の状況下でも顧客の期待に応えうるサービス体制と	
1996年3月		安定した収益を確保できる体制の確立	
1996年4月	K.R.Phase II	〇安定的に配当が可能となる状況の実現	KR計画のやり残した部分。単体から連結に
~		〇川汽グループとして連結ベースでの経営の健全化	アジア船社並みの競争力をめざす
1998年3月			⇒最終年15期ぶりの復配実施
1998年4月	New K-21(New "K"Line Spirit for 21)	○全体として規模拡大を目指しつつ利益重視の基本を堅持し、安定配当を継続する	KRPhaseIIでも達成できなかったコンテナ事業の
~	(2000年度数値目標上方修正)	○海運業を中核とする物流事業を、顧客志向でグローバルに展開する、	黒字化目標 久々の前向きな計画
2002年3月	(目標ほぼ達成より1年前倒しで終了)	堅実且つ進取の気象あふれる企業グループを目指す	⇒目標はかなり達成。が911で環境激変
2002年4月	KV-Plan	①コスト削減・IT活用等による企業体質の一層の強化	コンテナ事業建て直し-コストスラッシュ300
~		②地域密着型グローバリゼーションの推進と営業分野間シナジー効果の追求	(300億のコスト削減-うち150億は船舶大型化)
~		③ロジスティクス事業への取組み強化	2004年3月期において当初目標より1年早く
		④輸送技術革新の追求、安全運航の徹底と環境保全への取組み強化	数値目標も含めほぼ最終目標を達成
2004年3月	(目標ほぼ達成につき1年前倒し)	⑤経営の透明性と効率性を目指すコーポレート・ガバナンス体制の強化	⇒"K"Line Vision 2008(⊂
2004年4月	"K"Line Vision 2008	1.企業基盤の強化による安定収益体制の確立	90周年になる'09年度への助走期間として「夢」を
~	-持続的成長と安定収益体制の確立	2.夢のあるグループ企業文化の創造と"K"LINEブランド価値の向上	2004、5、6&08の夢、という利益目標の出し方
2006年3月	(目標ほぼ達成につき計画改訂)	3.コーポレート・ガバナンス体制の強化とリスクマネジメントの推進	05年度で最終数値目標ほぼ達成&重油高⇒2008⋅に
2006年4月	"K"Line Vision 2008+	〇事業規模の計画的拡大を支えるための取り組み(新規)	06年度はコンテナ運賃下落より未達
	-持続的成長と安定収益体制の確立	○事業環境の変化への対応(新規)	07年度はコンテナ運賃回復、バルク市況高騰より
2009年3月			計画を上回る業績を見込む

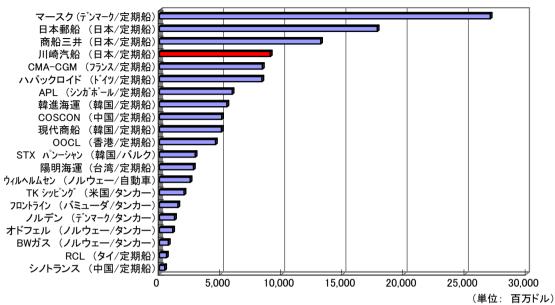
#### 1-5. Restructuring



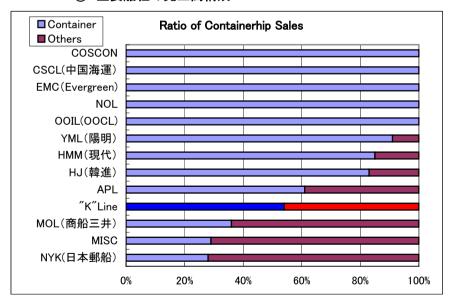


#### 2. 主要海運会社との比較 <2-1. 売上高比較>

#### ① 主要海運会社売上高ランキング (2006年)

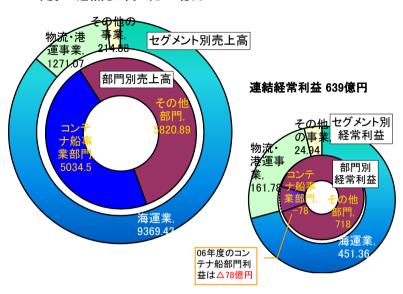


#### ② 主要船社の売上高構成

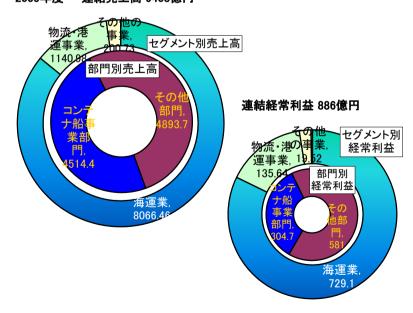


#### ③ 当社売上高・経常利益

#### 2006年度 連結売上高 1 兆855億円

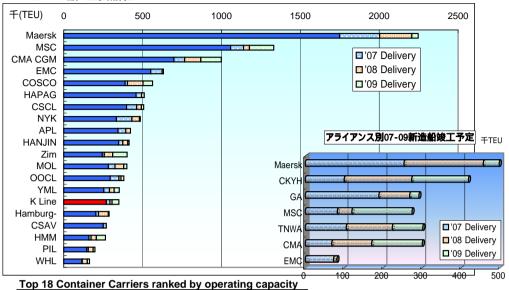


#### 2005年度 連結売上高 9408億円



#### 2-2. 船種別船社ランキング

#### コンテナ船 主要船社



APL	T								54	t. [	
HANJIN Zim				アライアンス別07-09新造	記記 新竣工予定 千TEU	NYK		27	48.4		
MOL OOCL			Maersk CKYH		0	Hanjin	19	31.0			
YML K Line			GA			General Ore Corp.	13	30.8			
mburg- CSAV HMM			MS¢ TNWA		□ '07 Delivery	Bergesen	12	30.2			
PIL			CMA EMC		□ '08 Delivery □ '09 Delivery	Angelicoussis	16	26.8			
on 18 (	Container Carries	rs ranked by ope	rating capacity	100 200 300	<del>3 400 5</del> 00		20	4	0	60	8
OD 10 C		erating '07-'0		1					Cla	arkson Bulkcarrier Re	nister

MOL

Zodiac

K Line

COSCO

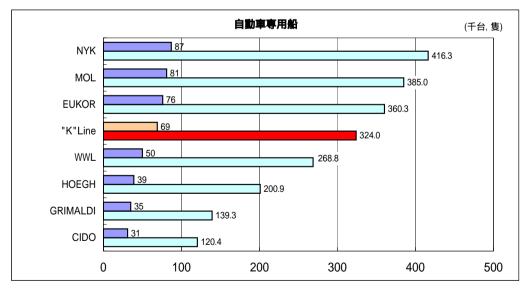
Clarkson Bulkcarrier Register 2007

80

(1万DWT、隻)

61.7





ケープ・サイズ バルカー 保有船隊

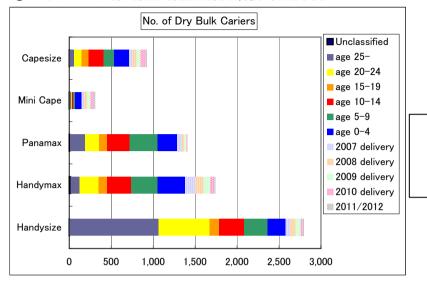
32

34

Fearnleys World PCC Fleet, Updated 1 July 2006

#### 3. 世界のマーケット 〈3-1.船種別船型・船齢別船隊〉

#### ① ドライ・バルク船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



## 船隊増減予想(概算) min/max\*

1500

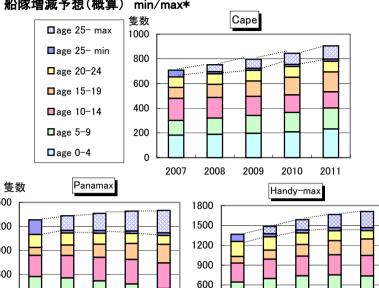
1200

900

600

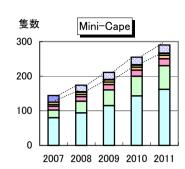
300

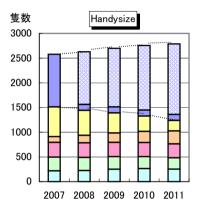
2007



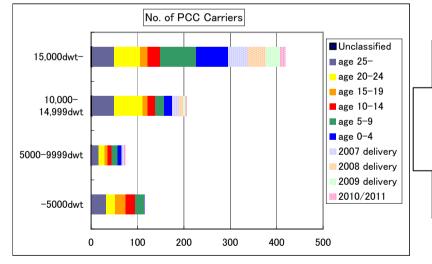
300

2007 2008 2009 2010 2011





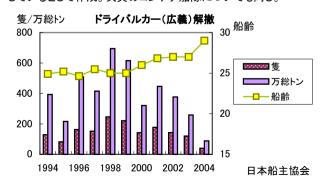
### ② 自動車専用船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



隻数 PCC 〈全船型〉 900 600 300 2,007 2008 2010 2011 2009

2008 2009 2010 2011

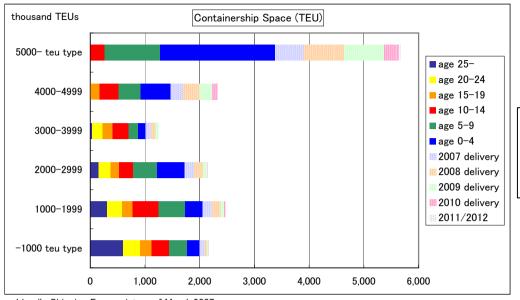
\* min/maxの計算は、現在船齢25歳以上の船が全て解撤されない 場合をmax、25歳より上の船は全て解撤される場合をminとした。 実際には下図の如く、解撤船齢はバルカーでも平均30歳程度。 その他の船齢区分は5歳刻みのカテゴリーの中では平均的に分布 しているとして作成。次頁のコンテナ船隊についても同じ。



Lloyd's Shipping Economist as of Mar 1 2007

## 3. 世界のマーケット 〈3-1.船種別船型・船齢別船隊〉

#### ③ コンテナ船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



隻数

350

300

250

200

150

100

50

2007

□~10,000 ■10,000~

2008

□~3,100 □~5,100 □~8,200

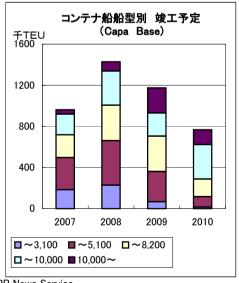
コンテナ船船型別竣工予定

(隻数ペース)

2009

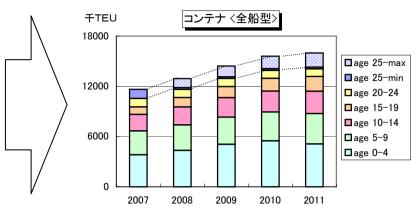
2010

Lloyd's Shipping Economist as of Mar 1 2007

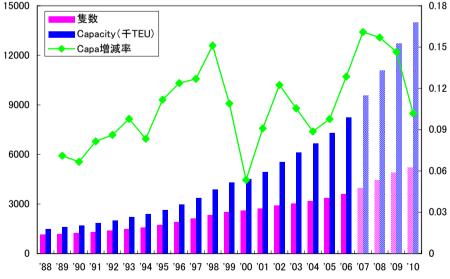


PR News Service

# 船隊増減予想(概算) min/max\*

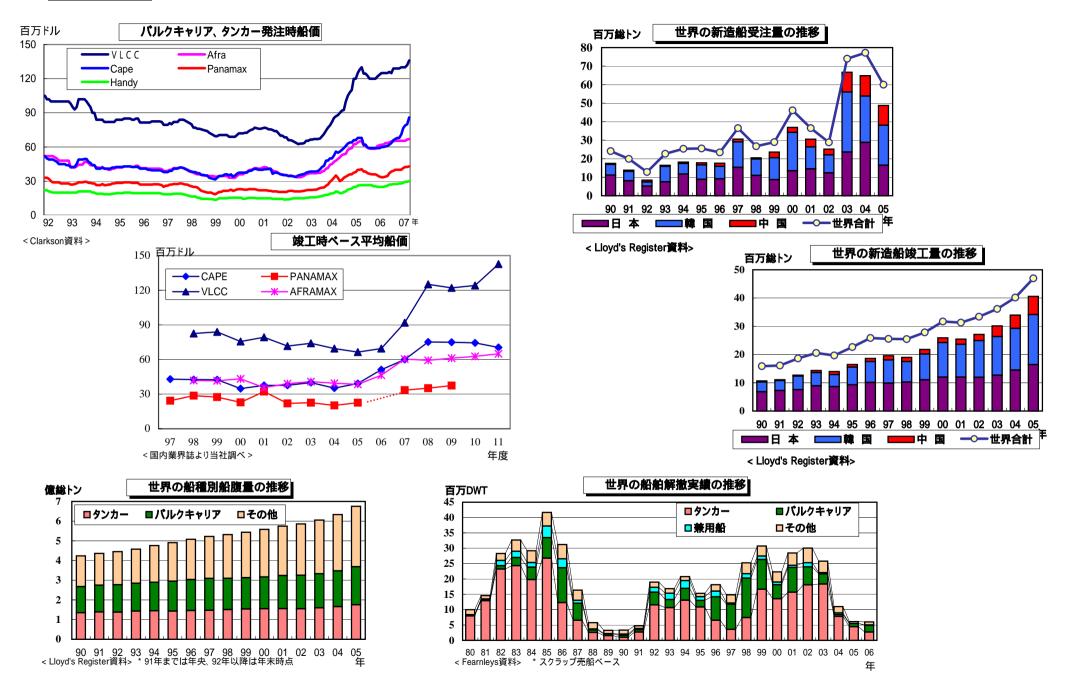




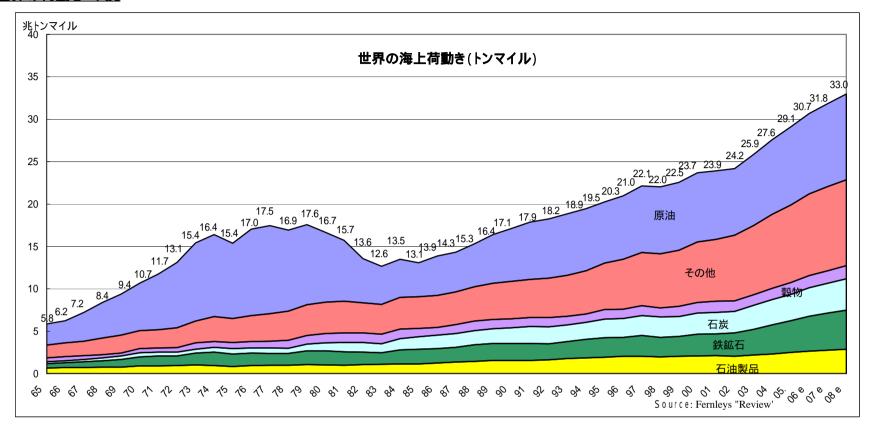


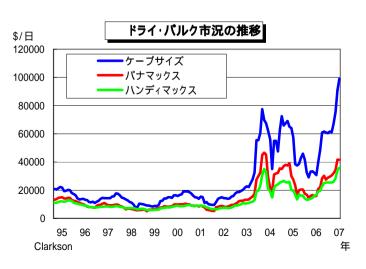
BRS-Alphaliner/『荷主と輸送』。Dataは各年1月1日ベース

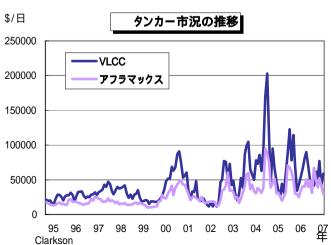
## 3-2. 新造船動向

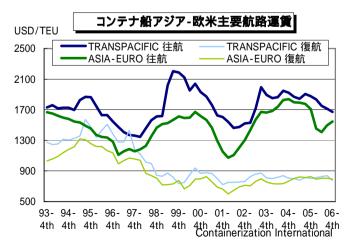


## 3-3. 世界の荷動き・市況



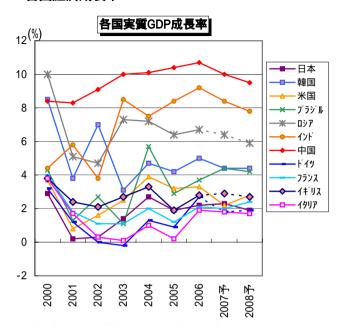




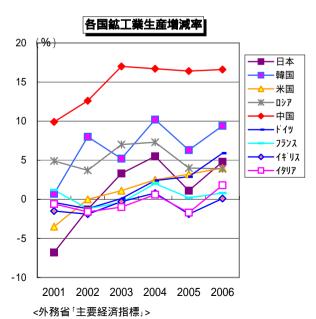


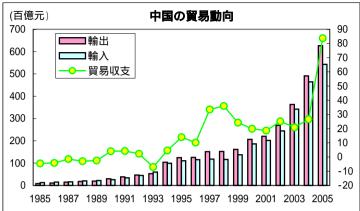
#### 3-4. 新興諸国の動き (中国)

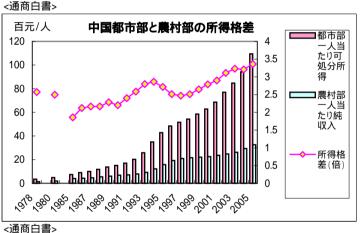
#### 各国経済成長率

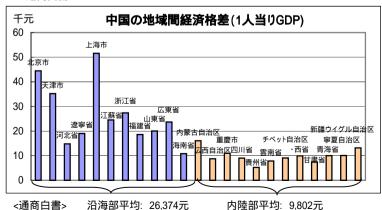


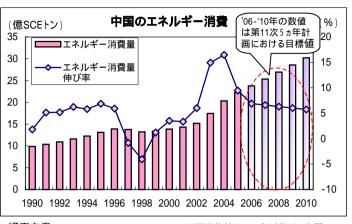
<外務省「主要経済指標」> \*予想はIMF値 \*\*インドの'06年の値は同レボート中に引用されたIMF数値を充てた



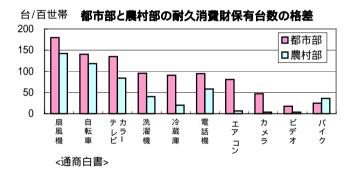


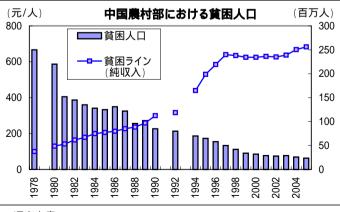






<通商白書>\*SCE(Standard Coal Equivalent)は石炭換算り。'06年以降は、実質GDP伸び率を年平均7.5%とし、エネルギー消費原単位が年平均4%改善する仮定の推計値。

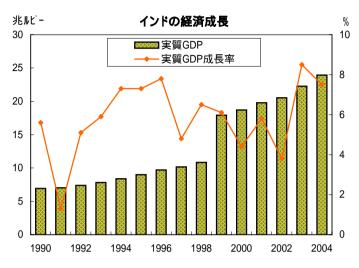


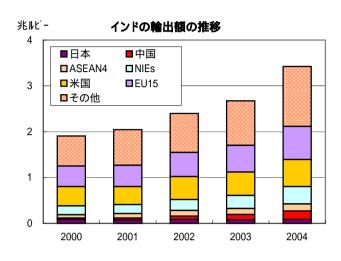


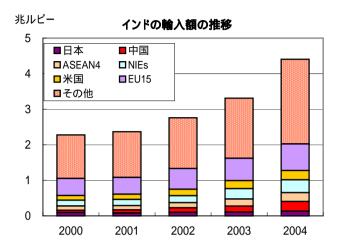
<通商白書>

## 3-5. 新興諸国の動き(インド・ベトナム)

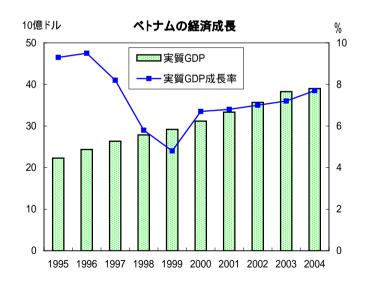
インド

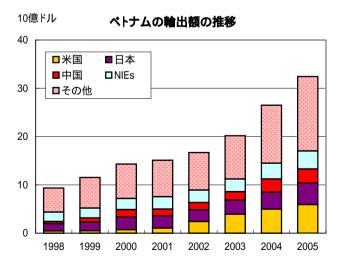


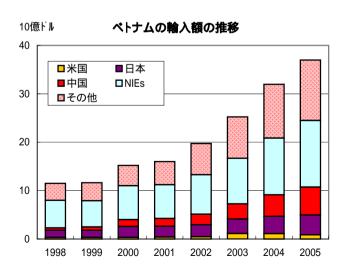




## ペトナム







## 4. バルク事業 <4-1. 当社船隊>

#### 当社ドライ・バルク船隊

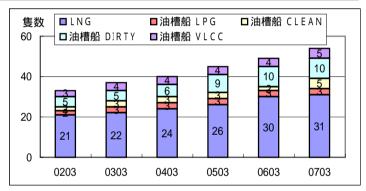
		0103	0203	0303	0403	0503	0603	0703
Cape	(DWT 170,000位~)	33	33	45	50	51	56	62
Over Panamax	(DWT 100,000前後)	10	11	12	15	14	12	15
Panamax	(DWT 6-70,000程度)	23	23	29	28	40	33	35
Handy max	(DWT 4-50,000程度)	13	14	20	16	15	17	21
Small Handy	(DWT 3-40,000程度)	19	21	17	17	15	11	11
Chip + Pulp		11	11	13	14	14	14	15
Total		109	113	136	140	149	143	159

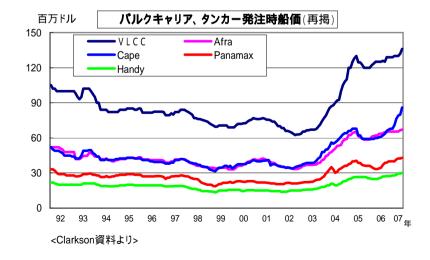
2005年3月期までのOver Panamaxの数値は石炭船部門運航の船舶数で代用

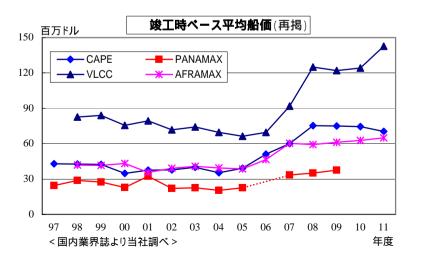
#### 隻数 ■ Cape □ Over Panamax □ Panamax ■ Handy max ■ Small Handv ■ Chip + Pulp 11 15 11 <u>11</u> 19

## 当社エネルギー資源輸送船隊

		0203	0303	0403	0503	0603	0703
LNG		21	22	24	26	30	31
油槽船	LPG	2	3	3	3	3	3
	CLEAN	2	3	3	3	2	5
	DIRTY	5	5	6	9	10	10
	VLCC	3	4	4	4	4	5
Total		12	15	16	19	19	23

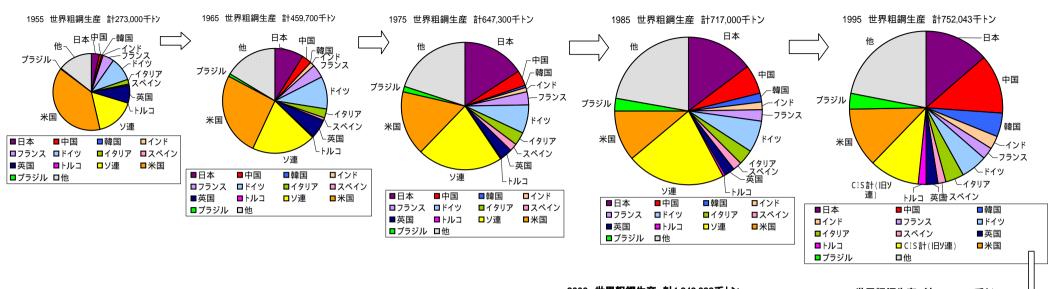


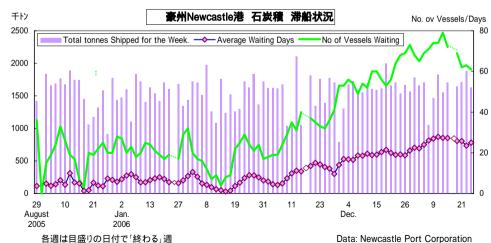




## 4-2. ドライ・バルクの需要

#### 世界の粗鋼生産量の推移

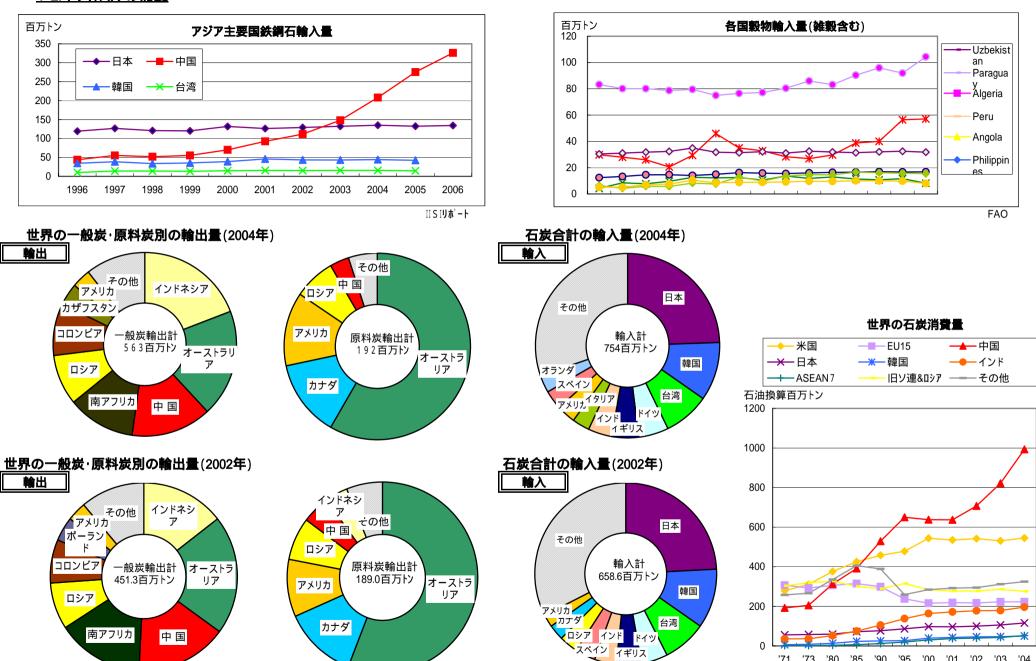




6月4日週のレポートでは待ち船の平均積取り予定数量は約90,000 トン/隻



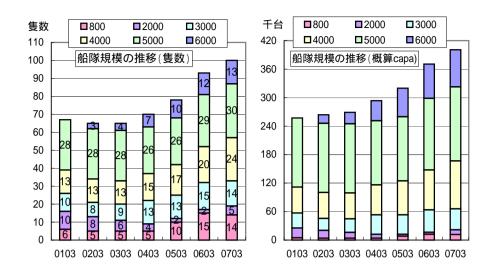
## 4-2. ドライバルクの需要



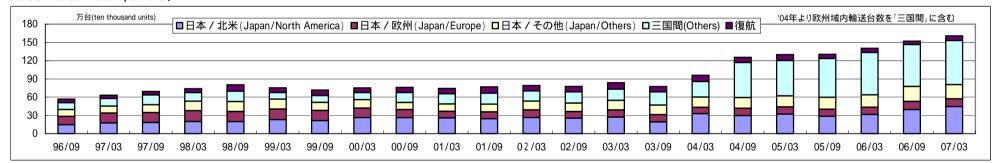
'71 '73 '80 '85 '90 '95 '00 '01 '02 '03 '04

## 5. 自動車船事業 <5-1. 当社船隊、荷動き>

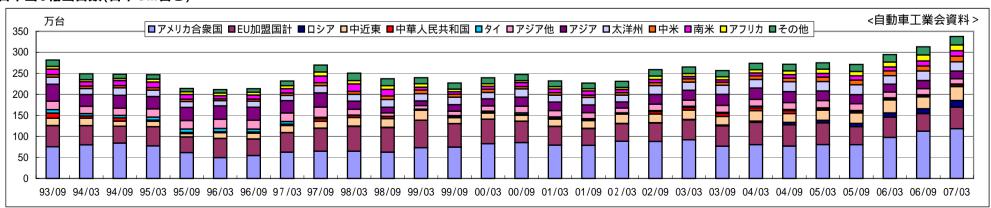
当社PCC船隊	No. of Cars (RT)	0103	0203	0303	0403	0503	0603	0703
	6000	-	3	4	7	10	12	13
	5000 (4750-5650)	28	28	28	26	26	29	30
	4000 (3800-4600)	13	13	13	15	17	20	24
	3000 (2800-3500)	10	8	9	13	13	15	14
	2000 (1600-2500)	10	8	6	4	2	2	5
	800 (800-850)	6	5	5	5	10	15	14
	Total	67	65	65	70	78	93	100



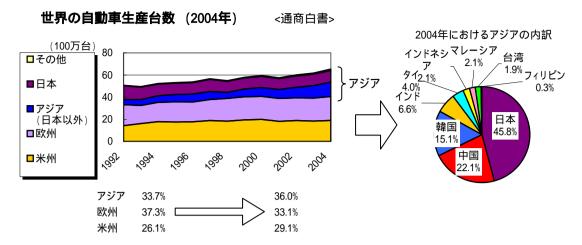
## 当社自動車輸送台数(半期毎)

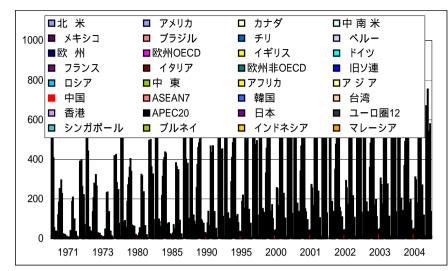


## 日本出し輸出台数(日本GM含む)



## 5-2. 自動車の需要

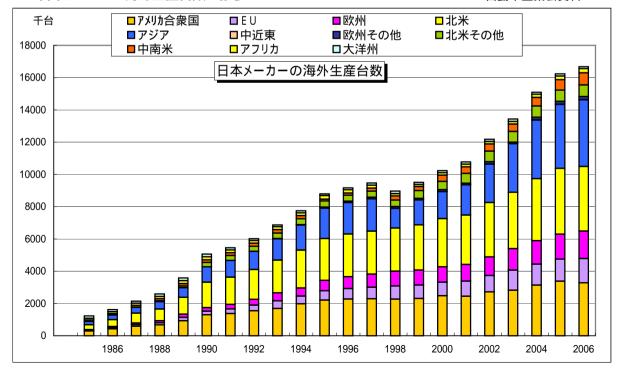




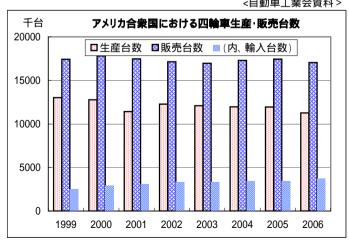
(「エネルキ'-・経済統計要覧」)

#### 日本メーカーの海外生産台数の推移

#### <自動車工業会資料>



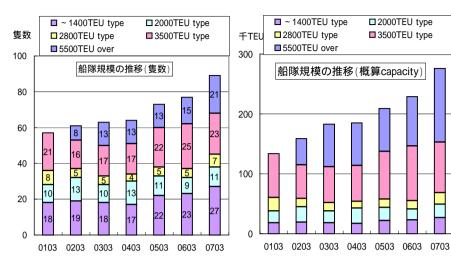
## <自動車工業会資料>



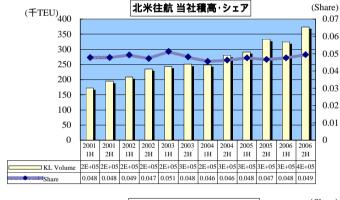
#### 6. コンテナ船事業 <6-1. 当社コンテナ船隊、積高>

#### 当社コンテナ船隊

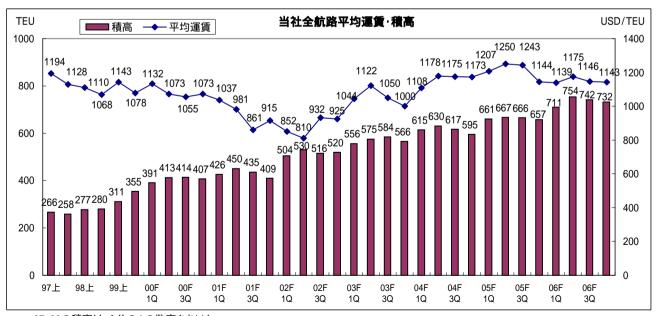
	0103	0203	0303	0403	0503	0603	0703
5500TEU over (5500-80	000) 0	8	13	13	13	15	21
3500TEU type (3400-40	000) 21	16	17	17	22	25	23
2800TEU type (2700-29	8 (000	5	5	4	5	5	7
2000TEU type (1500-25	500) 10	13	10	13	11	9	11
	18	19	18	17	22	23	27
Total	57	61	63	64	73	77	89



#### 北米・欧州航路 当社積高・シェア





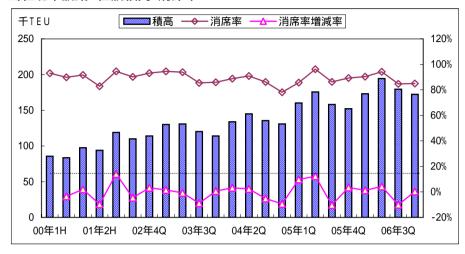


97-99の積高はx2分の1の数字をおいた。

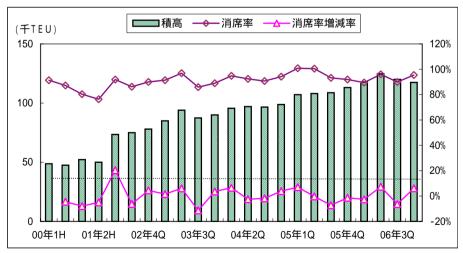
## 6-1. 当社コンテナ船隊、積高

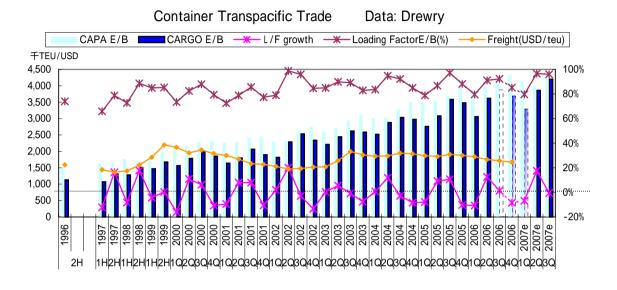
#### 北米·欧州航路 当社/全社積高·消席率

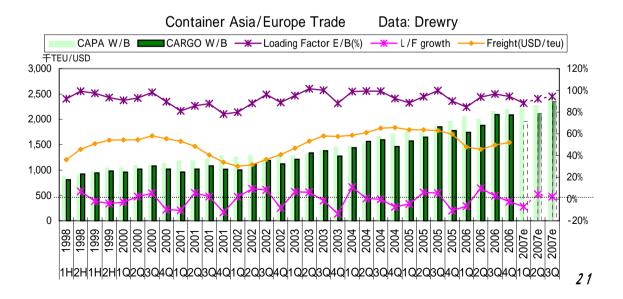
#### 当社北米航路 往航積高·消席率



## 当社欧州航路 往航積高·消席率

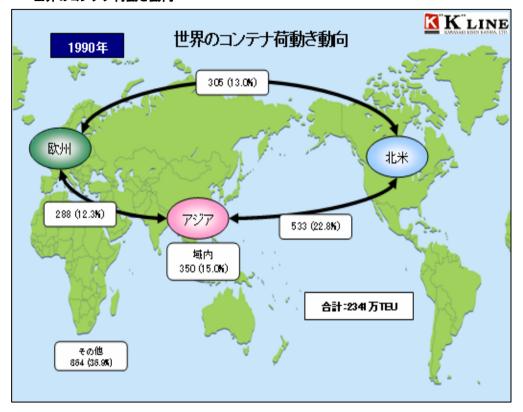


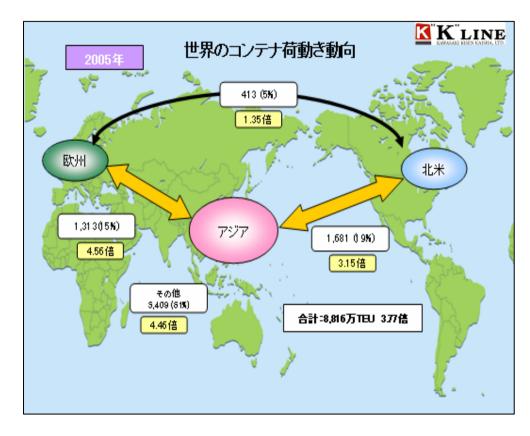




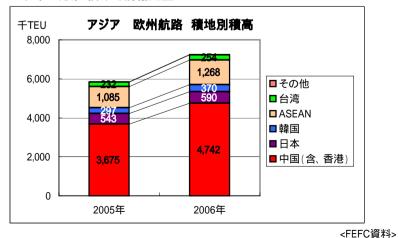
## 6-2. 世界のコンテナ荷動き

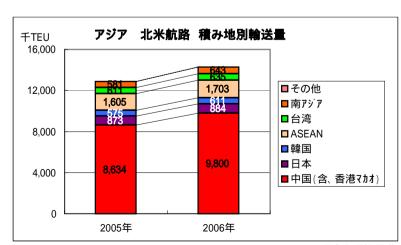
#### 世界のコンテナ荷動き動向





### アジア 北米・欧州 積み地別輸送量

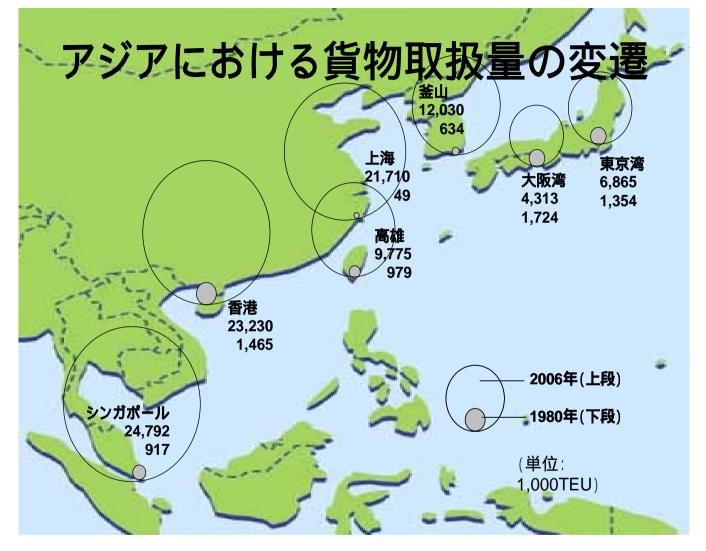




<日本海運振興会>

## 6-3. 港別コンテナ荷動き

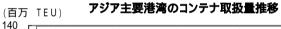
アジア各港におけるコンテナ取扱量の変遷

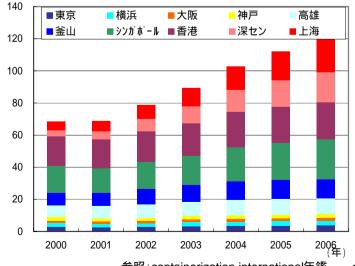


#### 2006年コンテナ取扱量 世界上位10港

			(単位:	千TEU)
	港	2006	2005	成長率
1	Singapore	24,792	23,200	7%
2	香港	23,234	22,420	4%
3	上海	21,710	18,084	20%
4	深セン	18,469	16,190	14%
5	釜山	12,030	11,840	2%
6	高尾	9,775	9,471	3%
7	Rotterdam	9,600	9,300	3%
8	Hamburg	8,900	8,100	10%
9	Dubai	8,783	7,620	15%
10	Los Angels	8,470	7,484	13%
			冶岩市	<b>-</b> 7

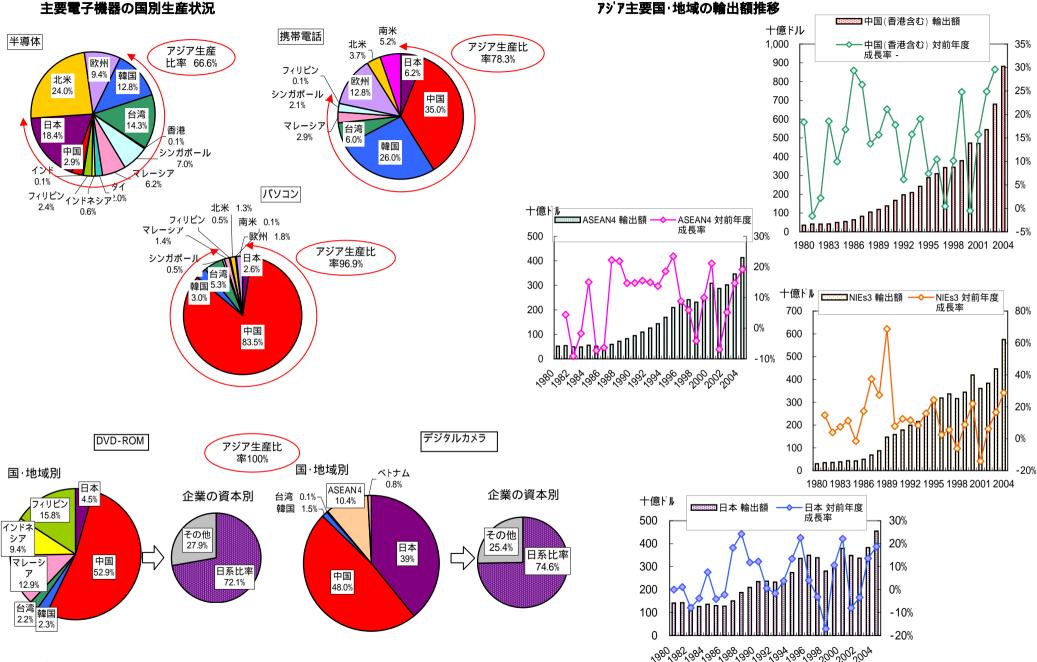
(海事プレス)





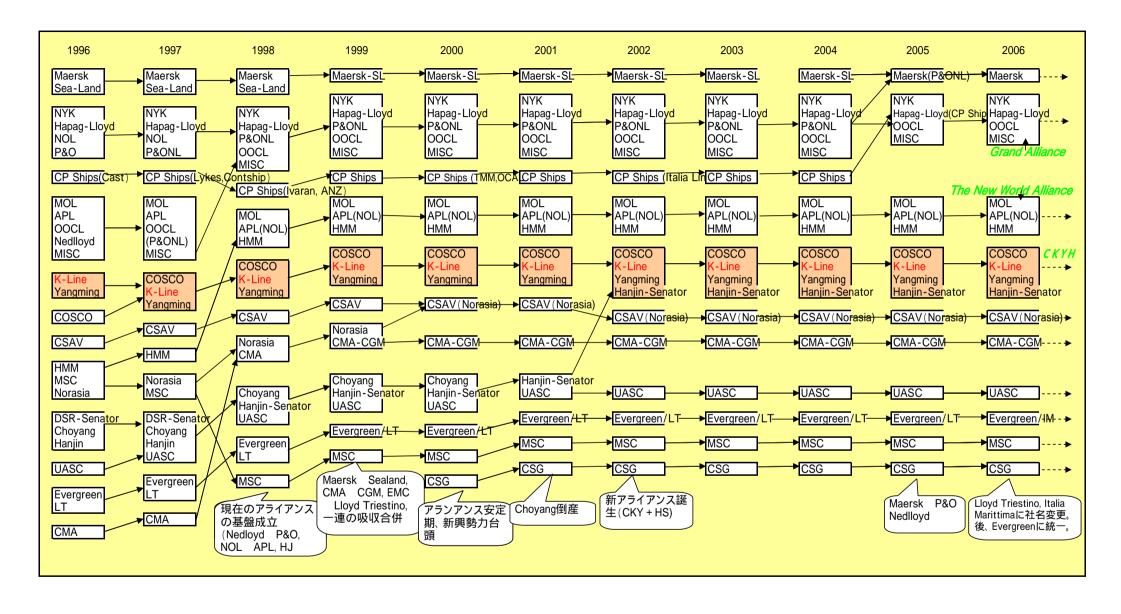
参照: containerization international年鑑

## 6-4. 世界の生産拠点 アジア



<通商白書> \*半導体は'04年の販売額、それ以外は'05年の生産台数ペース

## 6-5. コンテナ船 アライアンスの推移



## 7.財務諸表 <7-1. 財務諸表主要数值推移>

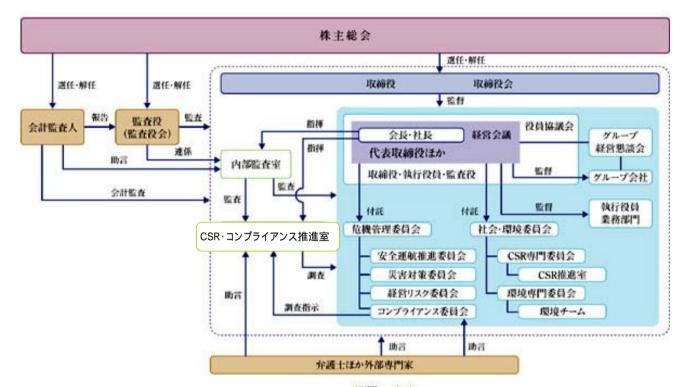
																													(単	单位:百万円)
	110期	111期	112期	113期	114期	115期	116期	117期	118期	119期	120期	121期	122期	123期	124期	125期	126期	127期	128期	129期	130期	131期	132期	133期	134期	135期	136期	137期	138期	139期
	78/3	79/3	80/3	81/3	82/3	83/3	84/3	85/3	86/3	87/3	88/3	89/3	90/3	91/3	92/3	93/3	94/3	95/3	96/3	97/3	98/3	99/3	00/3	01/3	02/3	03/3	04/3	05/3	06/3	07/3
	S.53.3月期	8.54.3月期	S.55.3月期	S.56.3月期	S.57.3月期	S.58.3月期	S.59.3月期	6.60.3月期	3.61.3月期	S.62.3月期	3.63.3月期	H.元.3月期	H.2.3月期	H.3.3月期	H.4.3月期	H.5.3月期	H.6.3月期 H	H.7.3月期	H.8.3月期	H.9.3月期	H.10.3月期ŀ	1.11.3月期	1.12.3月期⊩	1.13.3月期	H.14.3月期	1.15.3月期	H.16.3月期	1.17.3月期⊩	I.18.3月期	H.19.3月期
連結子会社数	17	18	19	20	20	19	19	20	20	24	27	31	39	48	53	53	59	82	90	95	91	88	87	93	114	142	177	186	207	220
持分法適用会社数	0	2	2	2	2	2	10	11	11	10	10	7	6	10	10	11	11	10	11	12	13	17	21	19	17	18	18	18	26	28
計	17	20	21	22		21	29	31	31	34	37	38	45	58	63	64	70	92		107	104	105	108	112	131	160	195	204	233	248
売上高合計	302,337	269,724		410,759			416,555	470,640	447,617	359,916	362,869	389,387	454,551	488,107	511,235	498,843	444,093	448,969	-	482,620	517,755	513,100	485,693	557,869	571,013	632,725	724,666	828,443	940,818	1,085,539
売上原価合計	275,553	239,709	309,013	363,774		384,079	370,752	408,518	397,213	327,939	329,582	332,726	388,172	415,912	428,886	425,786	378,112	377,201	376,748		439,656	441,843	411,741	473,365	502,762	552,006	601,552	666,099	791,803	957,847
売上総利益	26,784	30,015	43,260	46,985		39,607	45,803	62,122	50,404	31,977	33,287	56,661	66,379	72,194	82,348	73,057	65,981	71,767	73,347	74,865	78,098	71,256	73,951	84,504	68,251	80,719	123,113	162,343	149,015	127,692
販売費及び一般管理費	21,014	23,734	24,731	28,187	29,981	31,314		35,171	35,675	34,239	32,531	41,458	44,100	57,260	63,094	60,155	59,779	60,594	49,280	51,265	51,176	49,748	47,133	48,494	49,202	51,436	52,579	54,289	61,039	66,335
営業損益	5,770	6,281	18,529	18,798	21,383	8,293	13,289	26,951	14,729	2,262	756	15,203	22,279	14,934	19,254	12,902	6,202	11,173	24,067	23,599	26,922	21,507	26,817	36,009	19,048	29,282	70,534	108,054	87,976	61,356
受取利息・配当金	3,858	3,105	3,382	3,760	4,216	4,791	3,213	2,995	2,662	2,240	2,000	2,135	2,559	3,267	2,748	2,716	2,046	1,588	1,701	1,960	1,841	2,157	2,100	1,992	1,463	1,332	1,904	2,030	3,213	5,696
持分法による投資損益	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	797	654	312	178	208	528	790	-	1,572
その他営業外収益	3,887	4,558	2,625	1,530	2,565	6,046	5,176	1,772	8,190	13,517	14,939	7,588	6,655	9,203	6,241	6,402	6,305	4,188	5,570	1,344	1,304	1,442	1,944	1,164	1,680	1,118	827	1,319	2,590	1,763
営業外収益計	7,745	7,663	6,007	5,290		10,837	8,389	4,767	10,852		16,939	9,723	9,214	12,471	8,990	9,121	8,354	5,778	-		3,146	4,398	4,699	3,470	3,323	2,659	3,261	4,140	5,804	9,032
支払利息及び割引料	13,165	13,222	15,158	16,280	17,472	17,728	18,587	18,386	17,264		17,574	17,902	21,297	22,443	22,457	17,159	13,746	12,767	17,720	15,840	15,652	15,128	11,591	12,240	9,478	6,487	5,451	4,546	4,336	4,228
その他営業外費用	1,737	2,243	1,631	480	2,634		574	2,218	833	1,370	1,114	636	2,869	2,688	2,946	2,367	2,752	2,913		2,734	3,610	5,281	5,564	434	925	1,781 8,269	5,778	412	871	2,233 6,461
営業外費用計経常損益	14,902	15,465	16,789	16,760	20,106		19,161	20,604	18,097	18,825	18,688	18,538	24,166	25,131	25,404	19,526	16,499	15,681	21,356	18,574	19,262	20,411	17,157	12,675	10,403		11,230	4,959	5,207	
	1,387 4,694	1,521	7,747	7,328 5,997	8,058	434	2,517 5,566	11,114	7,484		13,275	6,388	7,327 2,647	2,274	2,840	2,496 2,957	1,943	1,271	9,983	8,331	10,806	5,494 7,899	14,358	26,804	11,968	23,672 4,263	62,565	107,235	88,573	63,927 14,384
特別利益		5,296	4,963		5,928	11,026		2,900	3,493			6,639		2,829	10,753		9,898	10,745		6,920	2,927		4,232		14,505		1,860	1,980	8,498	
特別損失	2,128 1,179	2,530 1,245	8,650 4,060	6,791 6,534	7,357	3,436 7,156	5,034 3,049	6,191 7,823	7,894		20,491	12,124	2,574 7,400	1,760 3,342	4,648 8,946	2,935 2,518	4,068 3,886	6,817	9,817	5,915 9,336	7,987 5.745	7,376	7,899 10,691	26,776	18,226 8,247	9,255	9,398 55,026	13,704 95,510	1,793	1,959 76,352
税金等調整前当期純損益 法人税等	747	977	2,241	3,742	6,629 2,975	2,976	1,480	3,084	2,995	6,630 1,323	8,209 1,202	1,762	4,839	6,193	4,386	5,037	1,334	5,199 1,780	5,208 2,649	3,387	4.074	6,018 4,044	4,855	8,626	3,985	8,662	20,103	37,420	95,278 27,126	23,006
法人税等調整額( が加算)	/4/	911	2,241	3,742	2,975	2,976	1,400	3,004	2,990	1,323	1,202	1,762	4,039	6,193	4,300	5,037	1,334	1,700	2,049	3,307	4,074	4,044	1,198	8,348	1,090	872	857			315
公人代号嗣聖韻( が加算) 少株株主利益( が加算)		-	-	-	-	-						-						-	-			377	1,190	380	585	518	870	3,209 1,446	3,952 1,775	1,516
少数株主損益等( が加算)	10	268	-	162	193	86	97	64	130	361	625	197	210	489	623	398	114	141	30	333	250	3//	132	300	303	310	0/0	1,440	1,773	1,510
ラ 数 休 工 損 血 寺 ( が 加 算 ) 為 替 換 算 調 整 額 ( が 加 算 )	13	200	216	238	226	15	56	31	61	813	618	669	210	405	023	330	114	141	30	333	230					]		]		
持分法による投資損益(+が加算)		_	210	200	-	- 10	649	96	3	222	124	279	336	248	418	209	119	152	306	687	248	_	_	_		_		_	_	
当期純損益	413	536	2.035	3,192	4.073	4.079	2.371	4.802	160	6.557	8.044	108	2,687	3.092	4,355	2.707	2.787	3,712		6,303	1.667	1.596	6.843	1,948	4.767	10.373	33,196	59.852	62,423	51.515
総資産	306.332	306.352	314,391	334,636		71 1	432.387	439,903	441,476	461,444	447,644	437.795	461.068	505.026	518,672	506.988	467,293	429,477	522,836	557.892	576,109	522,498	514,802	513,797	533,295	515,824	559.135	605,331	757.040	900,438
株主資本 (H19.3月期より純資産)	25,216	24,498	26,545	29,667	37,573	50.872	53,700	57,901	67,850	61.074	51.674	51,933	54.971	50,501	55,245	51,604	53,894	57,163	60,235	66,773	68,435	68,606	74,131	68,647	77,716	82.039	121,006	181,276	257,809	357.624
平均為替レート	256.54	201.43	223.82	218.33	223.75	249.73		244.00	221.73	159.91	138.49	128.31	142.85	141.29	133,18	124.84	107.85	99.43		112.70	122.68	128,27	111.62	109.71	125,11	122.29	113.97	107.46	113.09	116.91
売上高経常利益率	-	-	2.20%	1.78%	1.82%	-	0.60%	2.36%	1.67%	-	-	1.64%	1.61%	0.47%	0.56%	0.50%	-	0.28%	2.22%	1.73%	2.09%	1.07%	2.96%	4.80%	2.10%	3.74%	8.63%	12.94%	9.41%	5.89%
株主資本当期利益率(ROE)	-	2.16%	7.97%	11.36%	12.11%	9.22%	4.53%	8.61%	0.25%	-	-	-	5.03%	-	8.24%	-	5.28%	6.68%	4.83%	9.93%	2.47%	2.33%	9.59%	2.73%	6.51%	12.99%	32.70%	39.60%	28.43%	16.74%
有利子負債残高	196,863	203,874	196,156	193,321	235,810	281,553	290,878	283,504	286,536	319,172	309,105	295,912	311,468	348,861	350,201	349,777	318,820	272,775	373,559	394,619	404,633	367,352	348,601	331,482	335,620	306,573	281,809	239,248	257,231	326,185
金融収支	9,307	10,117	11,776	12,520	13,256	12,937	15,374	15,391	14,602	15,215	15,574	15,767	18,738	19,176	19,709	14,443	11,700	11,179	16,019	13,880	13,811	12,971	9,491	10,248	8,015	5,155	3,547	2,516	1,123	1,468
連単倍率 (売上高)	1.18	1.22	1.20	1.18	1.16	1.17	1.18	1.18	1.19	1.25	1.24	1.30	1.28	1.34	1.33	1.34	1.32	1.34	1.37	1.38	1.36	1.33	1.34	1.32	1.27	1.27	1.24	1.26	1.27	1.27
(営業利益)	3.97	2.74	1.61	1.51	1.57	5.89	2.14	1.49	1.58	-	-	2.21	1.66	2.66	2.21	2.21	2.62	1.53	1.88	1.92	1.57	1.68	1.60	1.47	2.30	1.48	1.28	1.27	1.55	2.18
(経常利益)	-	-	1.69	1.39	1.43	-	3.34	1.57	1.53	-	-	3.59	1.41	2.18	1.65	2.11	-	1.29	1.02	1.20	1.05	0.67	1.29	1.24	1.68	1.44	1.26	1.23	1.53	2.00
(当期利益)	5.88	4.05	102.07	1.59	1.90	1.41	1.74	1.46	-	-	-	-	0.88	-	1.20	-	-	70.04	1.78	3.48	0.74	0.53	1.69	0.43	1.71	1.59	1.36	1.22	1.61	2.04
(総資産)	1.41	1.33	1.36	1.37	1.32	1.32	1.31	1.34	1.34	1.39	1.41	1.44	1.53	1.63	1.63	1.69	1.67	1.69	2.13	2.19	2.23	2.16	2.12	2.13	2.06	1.92	1.69	1.61	1.57	1.74
-				'														,							·					
単体 売上高	256,449	220,464	293,388	348,977	381,889	361,104	352,618	399,026	376,780	288,602	291,652	300,366	355,085	363,942	384,257	372,516	335,758	334,859	328,123	348,613	379,602	385,482	362,029	424,021	449,157	499,791	584,957	658,699	742,568	857,278
(百万円) 営業利益	1,453	2,293	11,499	12,461	13,627	1,407	6,221	18,121	9,322	7,505	3,975	6,884	13,453	5,622	8,731	5,846	2,363	7,319	12,788	12,281	17,171	12,766	16,809	24,444	8,299	19,843	55,068	85,288	56,678	28,103
経常利益	3,235	2,878	4,592	5,276	5,647	1,817	753	7,065	4,893		2,260	1,777	5,182	1,045	1,719	1,181	588	988	9,827	6,949	10,258	8,233	11,133	21,582	7,115	16,434	49,670	86,873	57,849	31,941
当期利益	70	132	20	2,006	2,138	2,903	1,362	3,279	1,346	6,953	6,019	2,009	3,044	3,224	3,615	1,280	2,457	53	1,593	1,811	2,244	3,015	4,042	4,532	2,786	6,535	24,452	49,012	38,820	25,250
総資産額	217,005	229,570	230,649	243,858	288,104	323,523	331,220	327,856	328,925	332,692	316,538	303,906	301,968	310,498	317,388	300.579	279.380	253.502	245.896	255.032	258.367	241,432	242.278	241,295	259,200	269.140	329.965	376.344	481,541	518,500
1株当り配当額(円)	0.0	0.0	0.0	4.0	4.0	4.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	3.0	4.0	5.0	3.0	5.0	10.0	16.5	18.0	18.0
							- 1										-										- 1			

註1: 数値は原則として百万円単位の有価証券報告書記載値だが、百万円未満の数値の扱いが122期以前は四捨五入ベース、123期以降は切捨てベースとなっている。

註2: '07年3月期の配当額は予定。

#### 8. 会社紹介 <8-1. 当社コーボレート・ガバナンス組織図>

#### 当社のコーポレート・ガバナンス 組織図





#### 買収防衛策について

当社は、2006年6月26日開催の第138期定時株主 総会において、「大規模買付行為への対応方針 (買収防衛策)導入の件」を決議しました。

この対応方針は、当社株式の大規模買付行為に関するルールを定め、株主の皆様が適切な判断をするための十分な情報と時間を確保するとともに、買付者が当該ルールを遵守しなかった場合や企業価値及び株主の皆様の共同の利益を損なうような不適切な当社株式の買付であった場合には、当社株主全体の利益を守ることを目的として対抗措置を講じる可能性を担保するためのものです。

詳細につきましては、2006年5月19日付の当社プレスリリース「大規模買付行為への対応方針(買収防衛策)に関するお知らせ」をご高覧ください。

#### 機関の内容

取締役会

月一回以上開催され、経営の基本方針、法令で定められた事項やその他の経営に関する重要事項を決定します。同時に業務執行状況を監督します。

● 監査役会

監査役4名のうち2名は会社法に定める社外監査役です。

● 役員協議会

取締役、監査役および執行役員が出席し、原則月2回開催されます。全役員の自由な討議を通して社長の意思決定に資するとともに、重要事項に係る情報を共有化し、コンプライアンスの徹底を推し進めます。

● 経営会議

業務担当役員が業務の執行に係る方針や留意事項等について、代表取締役および関連部門の担当役員等と意見交換する場として、原則週1回開催されます。

#### 8-2. 安全運航

安全運航の維持・達成を至上命題とし、船舶の運航と貨物の取扱いという、私たちの業務にとってのこの命題に答えるため、"K"ラインは、全社を挙げて「安全運航管理体制」の充実と、陸上、海上 従業員の安全運航に対する教育・研修の徹底に取り組んでいます。

「人と船と貨物の安全を守り、地球環境を保護する」方針のもと、安全運航に対する意識をさらに高め、貨物とともに安心もお届けしたい。それが私たちの願いです。



# 安全運航を支える船舶管理の理念

SKILL: 経験に根付いた技術力

PROFESSIONALISM: 船の個性を熟知した専門性

INTELLIGENCE: 社会貢献への知性、知識

RESPONSIBILITY: 強い責任感 INNOVATION: 新しい技術の導入

TEAMWORK: 目標達成に向けたチームワーク







1984年に当社役員およびグループ管理会社の役員による「安全運航推進委員会」を設置し、傭船も含む船舶の 安全運航に関する諸施策の実行を図っています。また、その下部組織として「安全対策小委員会」、当社及びグ ループ各管理会社による「"K"ライングループ安全対策部会」が設置されており、発生した事故の原因調査、対 応策の検討および事故防止のための諸施策の立案。安全運航に関する具体的な指針や情報等。「安全運航推 進委員会」に上程されます。

当社では、国際安全管理コード(ISMコード)の強制化に先立ち、1995年にISMコードおよびISO9002の規格要件 をすべて取り入れた「安全管理システム」を構築し、(財)日本海事協会の認証を取得しました。 当社の「安全管理システム」は、安全運航と環境保護についてのすべての対応をマニュアル化し、乗組員や会 社従業員は、文書化された指示とマニュアルに基づいて業務を実行します。また、実行した結果は記録として残 し、定期的にその実行状況を確認し、不具合があれば、マニュアルの改訂等の是正処置を実施します。このよう にして、会社が具体的な指示を作成・一括管理し、同一マニュアルを会社・船舶が共有することで、会社と船舶 が一体となって安全運航管理を実行できるようになったと同時に、指示や実行の記録が残されることから、事故 原因の究明が容易となり、その対策が立てやすくなったことに加えて、外部に対する安全運航管理業務の透明 性も確保できるようになりました。

当社は、人命や環境、船舶にかかるどのようなリスクに対しても適切な対応、処置を実行するために、陸上・海 トの業務に関わるすべての人々に対する全社的な危機管理システムの構築とその拡充を図っています。 不幸にして油漏による海洋汚染や海上での人身事故、衝突・船舶火災・座礁などの海難事故が発生した場合、 当社では、担当役員が「Company Emergency Procedures」によって組織された緊急対策チームを召集し、事故 による被害を最小限にとどめるための適切な処置を実行します。事故の規模によっては、社長を本部長とした 「緊急対策本部」が社長もしくは社長が指名した役員により召集され、全社一丸となって、対応策を早急に検討・ 実行します。

実際の緊急事態の際に素早く的確な行動が取れるよう、対応手順の演習を定期的に実施しています。

「船上での業務は、日本をはじめ、フィリピン、インドやバングラデッシュなど、様々な国籍のクルーが行っていま す。技術·知識のみならず、"K"ラインの安全に対する基本方針の浸透は、船上業務の円滑な遂行には不可欠で す。当社ではクルーに対して、安全運航および貨物の管理徹底、技術と知識の向上を目的とした教育・研修体系 を構築しています。

中期経営計画では2010年代半ばに運航隻数700隻という規模と、その安全運航を支える船舶管理体制確立を 目標にしています。これに従い、グループ船舶管理会社のグローバル展開と競争力の強化、「ケイライン・マリタ イム・アカデミー(KMA)」のコンセプトのもと、グローバル規模での海事技術者確保と育成による優秀な乗組員 の確保を柱に諸施策を実行しました。

2006年6月にはインド(ムンバイ)に研修センターがオープンし、フィリピン(マニラ)における新研修センターは2007 年末の完工に向け建築作業が進んでいます。こうした研修施設で有効な研修を行なうため、船舶の安全運航、 環境保護と労働安全衛生を確保するための基本原則を定めた「KMA マスタープラン」を策定しました。 また、実際に運航している船舶上で研修を実施するため、コンテナ船、VLCC、LPG船において訓練船対応の改 造・整備を進めています。これにより年間最大60人程度の上級職員の訓練が可能になります。

#### 8-3. 環境保全

海はわたしたちの活動のステージです。そして、海は人類に多くの恩恵を与えてくれます。船舶はエネルギー効率に優れた環境にやさしい輸送モードではありますが、地球環境への感心が高まる なか、外航海運を中核とした総合物流事業を展開する上で、地球を守り、限りある資源の有効利用とそのリサイクルを最大限にすることが求められています。多くの船舶を世界各地で運航する当 社は、事業活動から生じる環境負荷を認識し、低減に向けて海陸ともに日々努力しています。美しく豊かな人類の生まれ故郷を慈しみ、守ってゆくこと、それは企業が果たすべき社会的責任である と同時に21世紀を生きるわたしたちに与えられた重要な宿題のひとつです。

当社グループでは、長年にわたり「安全運航」と「環境保全」を経営の重要方針として積極的に取り組んでおり、その姿勢をグループ内外へ周知するために、2001年5月に「川崎汽船グループ環境 憲章」を制定しました。

## 川崎汽船グループ環境憲章

私たちは、海運を中核とするグローバルな物流企業グループとして、物流事業が必要とする動力エネルギーの消費や事業活動から生じる排出物・廃棄物が、限りある資源と地球・海洋環境への負荷となること、および海難事故等による海洋汚染の防止の重要性を正しく自覚し、環境保全を恒久的な経営課題に掲げます。

海を含む地球の環境を守りながら社会の発展に貢献していくため、私たち川崎汽船グループは事業活動において各グループ企業および従業員ひとりひとりが関連条約・法規を遵守し、全員で環境阻害要因の排除・最小化に尽くします。

#### (行動指針)

- 1. 事業活動の遂行にあたって
- ・ 海難事故による燃料油・貨物油、その他有害物質の流出を未然に防止するために、船舶の安全運航を徹底します。
- 船舶の運航や陸上での業務にともない発生する排出物、廃棄物を適正に管理し、そのリサイクルを進めます。
- 船舶の運航や業務の効率向上を図り、省エネルギー・省資源を推進します。
- 2. 環境技術の開発・導入について
- · 大気汚染や地球温暖化の原因となる有害排気を削減するため、船舶他設備や使用燃料の研究・改善、および 最新機器・技術の開発・導入を推進します。
- 船舶や機器から、有害塗料・オゾン層破壊物質を排除します。
- 3. 環境保全推進のために
- ・ 環境保全のための組織・体制を整備し、研究・教育・訓練を行います。
- 環境問題についての企業グループ全員の意識・理解を高めます。
- 環境に関る適正な情報開示を行います。
- 環境保全に向けた社会貢献活動をグループとして支援し、それに参画します。

2001年5月制定





2001年10月、環境マネジメントシステム(EMS)を構築し、運用を開始しました。そして、2002年2月26日、財団法人日本海事協会より、ISO 14001環境マネジメントシステムの認証を取得しました。当社の環境マネジメントシステムは、海上輸送サービスをその適用範囲とし、当社の全部門と当社グループの船舶管理会社3社(ケイライン シップマネージメント株式会社、太洋日本汽船株式会社、株式会社エスコバル・ジャパン)、株式会社ケイラインジャパン、川崎近海汽船株式会社、日東物流株式会社(ターミナル部門)を構成組織としています。また、2005年2月26日に3年目の更新認証を取得しています。(2008年2月25日まで有効)

このように物流に関わる海上輸送サービス全体を環境マネジメントシステムの適用範囲とすることで、船舶自体のハード面の管理のみならず、船舶の運航や配船計画などのソフト面での管理にも重点を置いています。これにより、当社の環境保全への取組みは当社グループの海運事業を幅広くカバーして進めてまいります。

2002年度から環境レポートを発行しました。2004年度よりは社会的責任への取組みについても紹介し、「社会・環境レポート」としてホームページにも掲載を始めました。当社の環境保全への取組みについて、より詳しくお知りになりたい場合は、ぜひご一読ください





## 川崎汽船歴代社長と主な動き

	社長	就任	(和暦)	主な動き
(川崎重工)				
	川崎正蔵	1837生	天保 8年	鹿児島城下大黒町
		1853	嘉永 6年	長崎で貿易開始
		1878	明治11年	東京築地に川崎築地造船所創業
		1881		兵庫東出町に川崎兵庫造船所開設
		1896		株式会社 川崎造船所設立
	ļ	1904		海運業開始、川崎船舶部と呼称される
(川崎汽船)	ļ		·	
	川崎芳太郎	1919	大正 8年	川崎汽船設立登記完了、営業開始
	松方幸次郎	1920		
		1921	10年	川崎造船所船舶部、国際汽船と提携して"K"ライン結成
	ļ	1927		国際汽船離脱
3	鹿島房次郎		昭和 3年	
	平生釟三郎	1933		
	. —			川崎船舶部整理、"K"ライン単独運航
5	鋳谷正輔	1935		
	君島興一	1946	21年	
		1948		聖川丸浮揚に成功
7	服部元三	1950	25年	
		1951	26年	日本-バンコク定期航路開設
		1953	28年	油槽船自社運航開始(アンドリューディロン号)
	ļ		35年	鉱石専用船富久川丸建造
	ļ	1964	39年	海運集約合併、6グループ発足、飯野汽船と合併
	ļ	1968		フルコンテナ船第1号ごうるでんげいとぶりっじ就航
	ļ			第1とよた丸竣工(カーバルカー)
8	足立護	1970	45年	わが国初の自動車専用船第10とよた丸竣工
9	岡田貢助	1976	51年	
10	熊谷清	1980	55年	
		1983		邦船初のLNG船尾州丸竣工
11	伊藤潔	1985	60年	
12	松成博茂	1988		まんはったんぶりっじ日本初の11人体制で運航開始
13	南雲四郎	1992	平成 4年	
		1993		KR計画策定
14	新谷功	1994		
		1996	8年	KR PHASE
		1998		New K-21策定、15年ぶりに復配
15	﨑長保英	2000		
		2002	14年	KV-Plan策定
		2004	16年	"K"LINE Vision 2008策定
16	前川 弘幸	2005	17年	
		2006	18年	新経営計画 "K"LINE Vision 2008 <sup>+</sup> 策定

(1)川崎汽船の設立 第一次大戦後に余ったストックボートを生かし郵船、商船に並び国際的に活躍出来る海運企業を企図

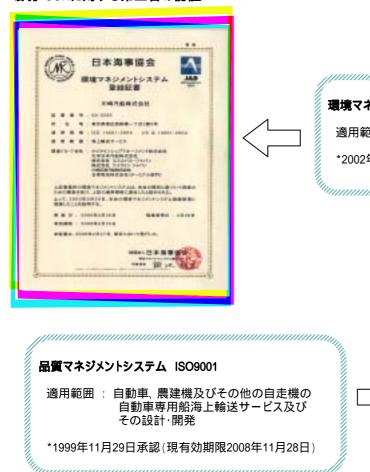
(2) "K" ライン結成 同じ旗印、ファンネルマーク、トレードネイムで運航 (3)聖川丸 戦後復興の象徴、聖川丸引き上げ

(4)海運集約 朝鮮戦争、スエズ閉鎖による海運ブームの後の不況 - 政府による日本海運強化策

(詳細は当社HP(http://www.kline.co.jp/news/2007/index.html)にてご確認いただけます)

(計論は当社口F(IIIIp.	//www.kiine.co.jp/news/200//index.ntmi)にとこ確認いだだけまり)
<2006年4月>	・ 米国ロングビーチ港の「グリーンフラッグ」表彰で特別賞賛を受ける[2006.04.05]
12000-1-1/3	<ul><li>日本経団連日中環境植林プロジェクトに参加[2006.04.12]</li></ul>
	・ 新造VLCC3隻発注の件[2006.04.14]
	• 東京港大井コンテナターミナルにコンテナ・クレーン増設[2006.04.20]
	アジア/メキシコ·南米西岸コンテナ航路第1船 満船で出航[2006.04.20]
	・ 役員人事について[2006.04.21]
	CKYH アジア/北米東岸 - ガルフ航路(AWE-5)新設の件[2006.04.26]
	社会·環境委員会及びCSR専門委員会を設置[2006.04.28]
4000CÆE□ \	→ 大型コンテナ船船隊整備について[2006.05.08]
<2006年5月>	・ 大宝コンテケ 加加
•	
•	・ 定款一部変更に関するお知らせ[2006.05.19]
	大規模買付行為への対応方針に関するお知らせ[2006.05.19]
•	川崎航空サービスとケイロジスティックスの合併について[2006.05.19]
	・ 米国タコマ港におけるターミナル拡充について[2006.05.22]
.•	・ 川崎汽船の安全運航を支える船舶管理体制[2006.05.25]
•	・ アントワープ・インターナショナル・ターミナル 開所式について[2006.05.25]
	・ ロングビーチ港におけるターミナル契約更新について[2006.05.26]
	<ul><li>米国コンテナ・ターミナルでの排気ガス抑制に取り組む[2006.05.26]</li></ul>
•	▶ 川崎汽船グループ カフン社がブレイクバルクトラッキングサービス開始[2006.05.29]
<2006年6月>	アジア / 中東航路改編の件[2006.06.02]
~2000年0月/	CKYHサミット会議開催[2006.06.13]
	・ 新株予約権に係る発行登録に関するお知らせ[2006.06.27]
	- 利休 Pini推にはる光17豆球に関するの知らと[2006.06.27] - 電源開発株式会社向け専用船 "JP GUNJO" 竣工[2006.06.29]
	・ 電源開光株式会社向け等用品 3P G0N3O 竣工[2006.06.29] ・ CKYH アジア/北米東岸航路(AWE-5)北米寄港地変更の件[2006.06.30]
100005-5	
<2006年7月>	スノービットプロジェクト向け140,000 m3型 LNG船"ARCTIC VOYAGER"竣工[2006.07.14]
	・ アジア / アデン湾・紅海サービス開設[2006.07.24]
	・ コンテナ船サービス イエメン及びヨルダン代理店指名の件[2006.07.24]
	・ 中間期業績予想(連結及び単独)修正に関するお知らせ[2006.07.28]
	・ コンテナ·ターミナル優先使用契約締結に関する記念文書調印[2006.07.31]
<2006年8月>	• 「社会·環境レポート2006」発行のお知らせ[2006.08.04]
	🕨 陸上従業員キャリア採用ホームページ開設[2006.08.23]
<2006年9月>	・ CKYH アジア / 欧州航路合理化の件[2006.09.21]
12000-073	• スエズ経由アジア·インド - 北米東岸サービス新設の件[2006.09.28]
<2006年10月>	・ ベトナム航路及び東南アジア航路改編の件[2006.10.06]
\2000 <del>+</del> 10/3	● "K" Line Maritime Academy(Philippines)鍬入れ式開催について[2006.10.17]
	• 横浜コンテナターミナル移転の件[2006.10.18]
	8000TEU積みコンテナ船 "HUMBER BRIDGE" 竣工[2006.10.27]
<2006年11月>	ケイライン ロジスティックス、メルボルンに現地法人設立[2006.11.01]
<b>~2006年11月</b> /	・ ケイライングループ 日東物流株式会社ISO14001認証取得[2006.11.06]
	・ アジア / 地中海航路改編の件[2006.11.07]
	・ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
•	宝山鋼鉄とブラジル・豪州鉄鉱石輸送契約を締結[2006.11.08]
	"K" Line Maritime Academy (India) 設立について[2006.11.13]
	EDF社とばら積船長期契約を締結[2006.11.17]
	・ LNG船の船舶管理体制変更について[2006.11.24]
,•	海上保安庁との海賊対策官民連携訓練実施[2006.11.30]
<2006年12月> *	🕨 川崎汽船株式会社と株式会社韓進海運の株式の相互保有について[2006.12.06]
	冬季安全キャンペーンの実施[2006.12.08]
	🕨 船員労働災害防止優良事業者認定の取得について[2006.12.12]
•	・ 東京湾大規模排出油事故対応訓練について[2006.12.13]
	・ 自動車専用船 MORNING SUN」燃料油漏洩事故の件[2006.12.21]
	・ ロッテルダム港におけるCKYH専用ターミナル運営合弁会社設立趣意書に調印[2006.12.21]
	・ CKYH アジア / 欧州航路合理化 詳細決定の件[2006.12.22]
	・ UKTT アンア EXAMILIE 日 年 日 計画   大足の   F[2006.12.22]
	9 自動車専用船「MORNING SUN」燃料油漏洩事故の件(最終報)[2006.12.25]
•	・ 自動車等用品 MORNING 30M 燃料用機争成の件(取終報/[2006.12.25] ・ 物流アドバイザリー・コミッティ設置[2006.12.26]
1000=====	・ 初流アドバイ りりー・コミッティ 設量[2006.12.20]
<2007年1月>	
	・ VLCC「最上川」接触事故の件[2007.01.09]
	VLCC「最上川」 接触事故の件 (2)[2007.01.10]
.*	・ VLCC「最上川」 接触事故の件 (3)[2007.01.11]
,•	ポーランド支店設立の件[2007.01.17]
	● コロナシリーズ石炭専用船 CORONA LIONS」竣工[2007.01.22]
	• CKYH アジア / 東地中海サービス改編の件[2007.01.26]
	▶ ベトナム現地法人 "K"LINE (VIETNAM) LIMITED 設立について[2007.01.26]
	・ 子会社の吸収合併に関するお知らせ[2007.01.26]
	執行役員異動について[2007.01.26]
<2007年2月 >	北欧州/南米東岸サービス開設の件[2007.02.01]
<b>〜2007年2月</b> /	・ ロングビーチ港の「グリーンフラッグ」2年連続受賞[2007.02.08]
	・ ロングと 7 200 プラ ファック 2 年度減失員[2007.02.00] ・ アジア/中東サービス アブダビ寄港の件[2007.02.13]
•	・ アシアパー泉リーとス アフタと奇港の[12007.02.13] ・ 川崎汽船グループ カフン社が広東省にてウイング・トレーラーを投入[2007.02.14]
	P アジア・日本 / 北米北西岸サービス(PNW) バンクーバー港ターミナル変更の件[2007.02.15]
<2007年3月>	・ 360万CFT型木材チップ専用船「FOREST HARMONY」号竣工[2007.03.02]
	・ ダイトーコーポレーション ハイブリッド型トランスファークレーン導入決定[2007.03.16]
	・ 北米北西岸航路にて低硫黄燃料を使用[2007.03.22]
	• 北アジア/南アフリカサービス改編の件[2007.03.27]
	・ 子会社の解散および清算に関するお知らせ[2007.03.28]
•	重量物船事業でSALグループと共同事業[2007.03.28]
	・ CKYH アジア / 北米東岸サービス改編の件[2007.03.29]

#### 環境・CSRに対する第三者の認証



**マネジメントシステム ISO14001** \*\*サービス







#### FTSE4 Good Index Series への採用

シャル・タイムズとロンドン証券取引所の合弁会社)によ り、同社の代表的な社会的責任投資指標である同イン デックスに採用。(2003年3月より継続採用)

#### 社債格付 格付推移(長期債)

	R&I				JCR				S&P			
	2003	2004	2005	2006	2003	2004	2005	2006	2003	2004	2005	2006
当 社	BBB+	Α-	A-	A-	A-	Α	Α	Α	BB+	BB+	BBB-	BBB-

## 転換社債(転換社債型新株予約権付社債)の発行 (詳細は弊社HPより発行時のプレス・リリースをご参照下さい)

発行日	発行総額	利率	転換価額	償還期限
2004年3月 22日	300億額	利息無し	700円/株	2011年3月22日
2005年4月 4日	300億額	利息無し	851円/株	2013年4月4日



#### 8-7.企業理念·行動憲章等

当社は平成16年4月(2004年4月)に始めた経営計画において、海運企業グループとして磐石でゆるぎない事業基盤を確立することを掲げ、そのための企業理念及びビジョンとして以下を定めました。

## "K"LINEグループ企業理念

"K"LINEグループは、海運業を中核とする海運企業グループとして、安全運航と環境保全に努め、お客様のニーズに全力で応え、サービス品質の向上を通じ、世界の人々の豊かな生活の実現に貢献します。

## ビジョン

- 1 世界中の顧客から信頼、支持され、グローバルに成長を続ける企業グループ
- 2 いかなる環境変化にも対応できる強固で柔軟な事業基盤の確立とグローバル市場で勝ち残るために変革を実践し続ける企業グループ
- 3 従業員の一人ひとりがいきいきと希望に満ち、創造性とチャレンジ精神を発揮出来る企業グループ

#### グループ企業行動憲章

川崎汽船ゲループは、人権の尊重及び法令等の遵守が事業活動の基本であること、並びに企業の発展は社会と共にあることを認識し、以下の原則に従って行動することを宣言する。

1. 人権の尊重

国の内外を問わず人権を尊重すると共に、グループ従業員の人格、個性および多様性を尊重し、安全で働きやすい職場環境の整備・向上を図り、ゆとりと豊かさを実現する。

2.企業倫理の遵守

法令や国際ルールを遵守し、公正、透明、自由な競争ならびに適正な取引を行う。

- 3.信頼される企業グループ
  - 船舶の安全運航をはじめとして、安全かつ有用なサービスを提供し、顧客と社会の満足と信頼を得る。
- 4. 環境問題への積極的取組
  - 環境問題への取組みは人類共通の課題であり、企業の活動と存続に必須の要件であることを強く認識し、環境の保全のために自主的、積極的に取り組む。
- 5.情報の開示と社会とのコミュニケーション
  - 事業と個人に係る情報を適切に管理し、企業情報を適時・適切に開示し、株主はじめ広〈社会との双方向のコミュニケーションを図る。
- 6. 社会貢献活動への取組
  - 良き企業市民として、社会貢献活動に積極的に取り組むと共に、グループ従業員の社会貢献活動を支援す
- 7. 国際社会との調和
  - 国際的な事業展開に際しては、関係各国の文化や慣習を尊重し、国際社会の発展に貢献する。
- 8. 反社会勢力との対決
  - 社会秩序や市民の安全を脅かす反社会的勢力及び団体とは断固たる態度をもって対決する。

グループ各社の経営者は、本憲章の精神の実現が自らの役割であることを認識し、率先垂範の上、社内に徹底し、その実現のために実効ある社内体制を整備すると共に、取引先等にも周知を図る。

本憲章に反するような事態が発生したときには、経営者自らが問題解決にあたり、原因究明、

再発防止に努めると共に、迅速かつ的確に情報を公開する。

- 尚、本憲章の各論である「行動憲章実行要点」を別途定め、HP上に公開しております。ご参照下さい。
  - ( http://www.kline.co.jp/csr/川崎汽船企業行動憲章実行要点.pdf)



## 【連絡先】 川崎汽船株式会社 IR·広報グループ

〒105-8421

東京都港区西新橋1-2-9日比谷セントラルビル

E-Mail: kljtyoir@jp.kline.com Tel. (03)3595-5063 Fax. (03)3595-5001

Home Page: http://www.kline.co.jp/

社長メッセージ 会社・グループ案内

 決算短信
 ht

 有価証券報告書
 ht

 営業報告書
 ht

 アニュアル・レホート
 ht

 社会・環境報告書
 ht

決算説明会 (プレゼン資料/録音ほか

経営計画 経営計画説明会資料

各部門ビジネス紹介 (運航船リスト含む)

メーリングリスト登録 (プレスリリース等配信) http://www.kline.co.jp/ir/index.html http://www.kline.co.jp/corp/index.html

http://www.kline.co.jp/ir/financial.html http://www.kline.co.jp/ir/yukashouken.html http://www.kline.co.jp/ir/fullinfo.html http://www.kline.co.jp/ir/annual.html http://www.kline.co.jp/csr/csr.html

http://www.kline.co.jp/ir/info.html

http://www.kline.co.jp/ir/plan.html

http://www.irwebcasting.com/060310/01/d5090e2bda/index.htm

http://www.kline.co.jp/biz/container/index.html

https://www.kline.co.jp/sec/mllist/index.asp