

FACT BOOK

K "K" LINE
KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.



July, 2013

1. 経営計画と企業体質改善

1-1. 中期経営計画“K” Line Vision 100 Bridge to the Future

①中期経営計画見直しの経緯	P2
②中期経営計画の課題	
③中期経営計画の目標	
③業績推移(P/L)	P3
④財務体質改善	
⑤部門別業績推移	
⑥船隊整備計画	P4
⑦投資CF	
⑧新造船の竣工実績と予定	
1-2. 近年の財務指標推移	
①一株当たり当期純利益・配当	P5
②連結ROE・ROA	
③連結総資本回転率	
④連結EV・EBITDA	
⑤営業キャッシュフロー	
⑥連結Interest Coverage Ratio	

1-3. 経営計画の変遷

1-4. 構造改革・規模拡大への取組み

①当社従業員・日本人船員数推移	P7
②運航規模・売上高・経常利益推移	
1-5. 現在の部門別構成	
①売上高・経常利益<部門別・セグメント別>	P8
②部門別売上高と船隊構成	

2. 主要海運会社との比較

2-1. 船種別船社ランキング

①コンテナ船 主要船社	P9
②コンテナ アシア・北米航路船社別積高	
③コンテナ船運航船腹量上位20社推移	P10
コンテナ航路別シェア	
④コンテナ船 アライアンスの推移	P11
⑤ケープサイズ・バルカー 船隊	P12
⑥パナマックス・バルカー 船隊	
⑦ハンディマックス・バルカー 船隊	
⑧バルカー(全船型) 船隊	
⑨自動車専用船(運航ベース)	P13
⑩LNG船舶管理隻数	
⑪重量物船 保有船隊	
⑫コンテナ船 船隊	

3. 世界のマーケット

3-1. 船種別船型・船齢別船隊

①ドライバルク船隊(既存・増減予想)	P14
②自動車専用船(既存・増減予想)	P15
③油槽船・LNG船(既存・増減予想)	
④コンテナ船(既存・増減予想・係船)	P16
①発注時船価の推移	P17

3-2. 船腹供給動向

②市況(用船料)の推移	
③世界の新造船受注量の推移	
④世界の新造船手持工事量の推移	
⑤世界の新造船竣工量の推移	
⑥世界の船種別船腹量の推移	
⑦ドライバルカーの解撤推移と船齢	P18
⑧オイルタンカーの解撤推移と船齢	
⑨解撤価格の推移	
⑩世界の主要船型船舶解撤隻数の推移	

3-3. 世界の荷動き・市況

①世界の海上荷動き推移	P19
②ドライバルク市況の推移	
③タンカー市況の推移(VLCC・アフラ)	
④コンテナ船北米・欧州航路運賃推移	

3-4. 最新の経済動向

①北米主要経済指標	P20
②各国実質GDP成長率	
③各国鉱工業生産増減	
④鉄鉱石輸入量(08年1月以降)	
⑤中国鋼材輸出入量	
⑥自動車販売台数(08年1月以降)	

3-5. 新興諸国の動き(中国)

①中国が牽引する穀物輸送(大豆)	P21
②中国の貿易動向	
③中国のエネルギー消費量	
④中国の省市別の一人当たりGDP推移	
⑤中国の都市部と農村部の経済格差(資産平均)	

INDEX



4. バルク事業

4-1. 当社船隊	① 当社ドライバルク船隊	P22
	② 当社エネルギー資源輸送船隊	
	③ 発注時船価の推移(3-2-①に同じ)	
	④ LNG船隻数推移	
4-2. ドライバルクの需要	① 世界の粗鋼生産量の推移	P23
	② 世界の主な石炭貿易	P24
	③ 世界の石炭消費量	
	④ アジア主要国鉄鉱石輸入量	
	⑤ 中国鉄鉱石在庫量	
	⑥ BDIと豪州平均滞船日数	

5. 自動車船事業

5-1. 当社船隊、荷動き	① 当社PCC船隊	P25
	② 当社輸送台数	
	③ 日本出し輸出台数(年毎/仕向け地別)	
5-2. 自動車の需要	① 世界の自動車生産台数	P26
	② 世界の自動車保有台数	
	③ 日本メーカーの海外生産台数	
	④ 米国における四輪車生産・販売台数	
	⑤ 月次自動車輸出台数	

6. コンテナ船事業

6-1. 当社コンテナ船隊、積高	① 当社コンテナ船隊	P27
	② 当社全航路平均運賃・積高	
	③ 北米・欧州航路 当社積高・シェア	
	④ 北米・欧州航路 当社/全社積高・消費率	P28
6-2. 当社運営コンテナ・ターミナル		P29
6-3. 世界のコンテナ荷動き	① 世界のコンテナ荷動き動向	P30
	② アジア⇄北米・欧州 積み地別輸送量	
6-4. 港別コンテナ取扱	① アジア各港におけるコンテナ取扱量の変遷	P31
	② 2012年コンテナ取扱量 世界上位10港	
	③ アジア主要港のコンテナ取扱量推移	
	④ アジア⇄北米間品目別荷動き(上位10品目)	
6-5. 世界の生産拠点アジア	① アジアの生産比率	P32
	② アジア主要国・地域の輸出額推移	

7. 新規事業

7-1. 当社エネルギー資源輸送部門の事業領域		P33
7-2. 当社の新規事業展開	① 重量物船事業	P34
	② オフショア支援船	P35
	③ ドリルシップ事業	P36
	④ 洋上LNG生産事業	

8. 財務諸表主要数値

9. パナマ運河拡張計画

10. 2030年の海運産業

① 人口前提	P39
② GDP	
③ アジアの購買力	
④ 自動車販売台数	P40
⑤ 海上輸送量の実績と予想	
⑥ 深海油田の原油生産量	

11. 会社紹介

11-1 当社のコーポレート・ガバナンス組織図	P41
11-2 安全運航	P42
11-3 環境保全	P43
11-4 バラスト水管理への取り組み	P44
11-5 略年表	P45
11-6 2012年度プレス・リリース	P46
11-7 第三者機関の認証と社債・格付け情報等	P47
10-8 企業理念・行動憲章等	P48

12. トン数標準税制

13. IRポリシー

14. 株主構成

① 中期経営計画『“K” LINE Vision100』見直しの経緯

2008年4月 “K” LINE Vision 100

世界経済の成長に伴う海上輸送需要の拡大を背景に、2010年代半ばを見据え、また、会社創立100周年となる2019年も視野に入れた中期経営計画を策定、テーマは「共利共生と持続的成長」

2010年1月 “K” LINE Vision 100 KV2010

2008年9月のリーマンショックによる世界経済の低迷に対し、緊急対策を実施するとともに、激変した事業環境に対応するべく見直し

2011年4月 “K” LINE Vision100 - 新たな挑戦

エネルギー需要、新興国の台頭等、市場の構造変化に対応し、安定収益拡大と持続的成長へ向け、“K” LINE Vision 100を土台に新たな中期経営計画を策定

2012年4月 “K” LINE Vision100 - Bridge to the Future

新造船供給過多、燃油高騰、円高進行、震災影響といった環境の中、市況変動、不透明な事業環境へ対処し、構造改革により、安定収益を拡大し、市況変動に強い体質に変化

② 中期経営計画の課題

3つの課題

2012年度経常損益の黒字化

安定収益体制の構築

財務体質の強化

5つの取り組み

- 1 コスト削減の徹底と2012年度経常損益の黒字化
- 2 コンテナ船事業の構造改革
- 3 ドライバルク事業・自動車船事業の安定収益拡大
- 4 エネルギー資源輸送事業・新規事業などの安定収益化
- 5 投資抑制による財務体質強化

“K” LINE Vision 100 (メインテーマ: 共利共生と持続的成長)

5つの基本課題

最適・最強組織によるボーダレス経営

戦略投資と経営資源の適正配分

企業価値の向上とリスク管理の徹底

環境保護への取り組み

確固たる安全運航管理体制

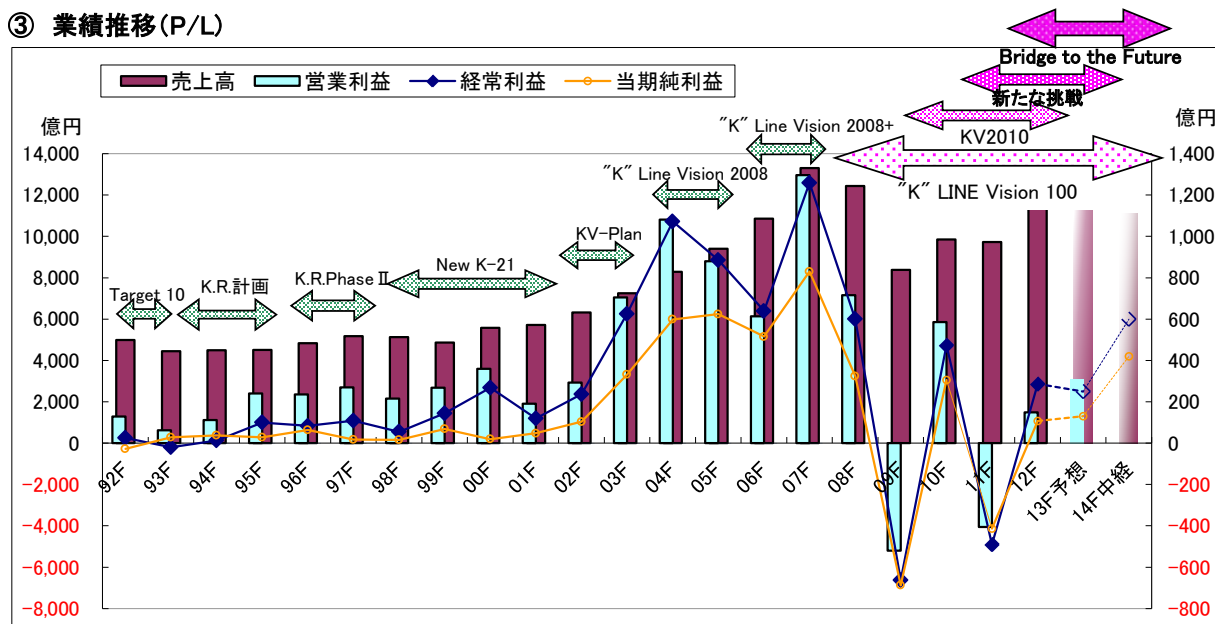
③ 中期経営計画の達成目標 2012年4月策定

指標	単位	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
売上高	(億円)	9,723	11,200	10,700	11,100
経常利益	(億円)	▲490	120	390	600
当期純利益	(億円)	▲414	110	250	420
EBITDA	(億円)	138	1,000	1,100	1,350
自己資本	(億円)	2,426	2,600	2,800	3,300
有利子負債	(億円)	5,925	5,800	5,400	4,900
営業CF	(億円)	▲29	670	900	1,130
投資CF	(億円)	▲832	▲500	▲500	▲500
DER	—	244%	223%	193%	148%
ROA	—	-5%	1%	4%	6%
自己資本比率	—	23%	23%	26%	30%
有利子負債 / 営業CF	(倍)	—	8.7	6.0	4.3
前提	為替	(¥/US\$)	79	80	80
	バンカー	(US\$/MT)	672	720	650
	T/C Average				
	CAPE	(US\$/Day)	15,350	18,750	23,000
	PMAX	(US\$/Day)	12,325	13,500	17,000
	HMAX	(US\$/Day)	13,225	13,500	15,000
	Small	(US\$/Day)	10,075	10,750	12,000

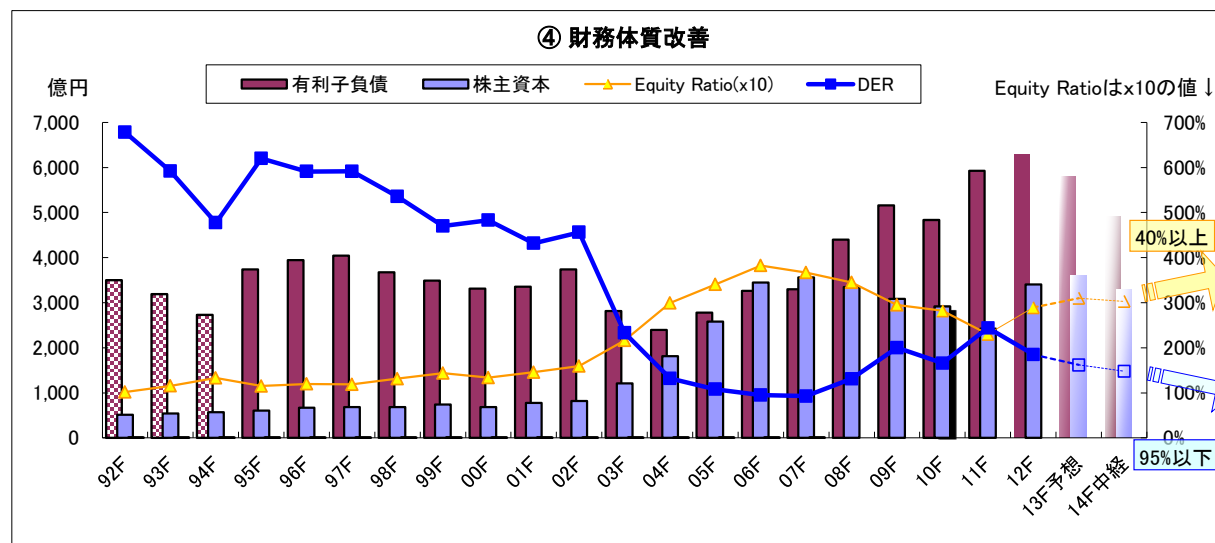
2013年4月時点

2012実績	2013予想
11,348	11,600
286	250
107	130
1,048	840
3,406	3,600
6,299	5,800
598	700
▲272	▲500
185%	162%
2.5%	2.1%
28.9%	31.0%
11	8
82	95
671	620
7,350	12,000
7,575	8,500
9,250	9,500
7,800	8,000

③ 業績推移(P/L)



④ 財務体質改善



(年度)	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12
平均為替(円/ドル)	125	108	99	96	113	123	128	112	110	125	122	114	107	113	117	115	101	93	86	79	82
平均燃料価格(\$/T)	99	83	99	108	118	104	76	117	158	134	161	170	192	286	319	407	504	407	489	672	671

⑤ 部門別業績推移

2012年4月時点

	単位	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
コンテナ船	売上高 (億円)	3,955	4,600	4,600	4,600
	経常損益 (億円)	▲ 418	▲ 30	100	150
不定期専用船	売上高 (億円)	4,635	5,300	5,000	5,200
	経常損益 (億円)	▲ 86	120	260	420
その他	売上高 (億円)	1,133	1,300	1,100	1,300
	経常損益 (億円)	66	70	60	70
調整額	売上高 (億円)	0	0	0	0
	経常損益 (億円)	▲ 52	▲ 40	▲ 30	▲ 40
合計	売上高 (億円)	9,723	11,200	10,700	11,100
	経常損益 (億円)	▲ 490	120	390	600
前提	為替 (円/US\$)	79	80	80	80
	パンカー (US\$/MT)	672	720	650	650
	T/C Average				
	CAPE (US\$/Day)	15,350	18,750	23,000	25,000
	PMAX (US\$/Day)	12,325	13,500	17,000	20,000
	HMAX (US\$/Day)	13,225	13,500	15,000	18,000
	Small (US\$/Day)	10,075	10,750	12,000	14,000

2013年4月時点(セグメント変更後)

	単位	2011年度	2012年度	2013年度(予)	2014年度(計)
コンテナ船	売上高 (億円)	4,680	5,528	5,800	4,600
	経常損益 (億円)	▲ 385	66	80	150
不定期専用船	売上高 (億円)	4,431	5,026	5,000	5,200
	経常損益 (億円)	▲ 1	241	220	420
海洋資源開発及び重量物船	売上高 (億円)	204	357	400	
	経常損益 (億円)	▲ 85	▲ 24	▲ 10	
その他	売上高 (億円)	408	437	400	1,300
	経常損益 (億円)	33	66	20	70
調整額	売上高 (億円)	-	-	-	0
	経常損益 (億円)	▲ 52	▲ 63	▲ 60	▲ 40
合計	売上高 (億円)	9,723	11,348	11,600	11,100
	経常損益 (億円)	▲ 490	286	250	600
前提	為替 (円/US\$)	79	82	95	80
	パンカー (US\$/MT)	672	671	620	650
	T/C Average				
	CAPE (US\$/Day)	15,350	7,350	12,000	25,000
	PMAX (US\$/Day)	12,325	7,575	8,500	20,000
	HMAX (US\$/Day)	13,225	9,250	9,500	18,000
	Small (US\$/Day)	10,075	7,800	8,000	14,000

※2012年度より事業セグメント変更

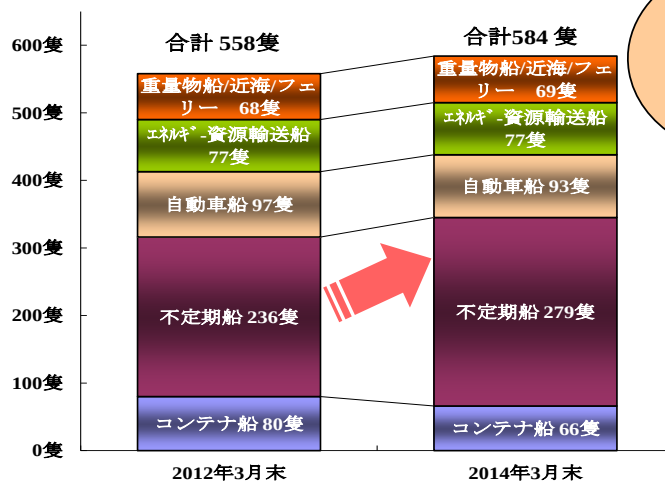
⑥ 船隊整備計画（2012年4月 中期経営計画）

2012年7月時点

（隻数）

船隊規模推移	2011 年度竣工	2011 年度末	2012 年度竣工	2013 年度竣工	2014 年度竣工	2012-2014年 竣工隻数	2014 年度末
コンテナ船事業	6	80	4	0	0	4	66
ドライバルク事業	34	236	23	25	11	59	279
自動車船事業	6	97	2	0	0	2	93
エネルギー資源輸送事業	5	77	1	1	1	3	77
重量物船・その他事業	1	68	3	0	0	3	69
計	52	558	33	26	12	71	584

（投資の確定した竣工船のみ表示）



表中には竣工隻数のみ記載。
（返船、売却処分等による隻数減は記載せず）

⑦ 投資CF

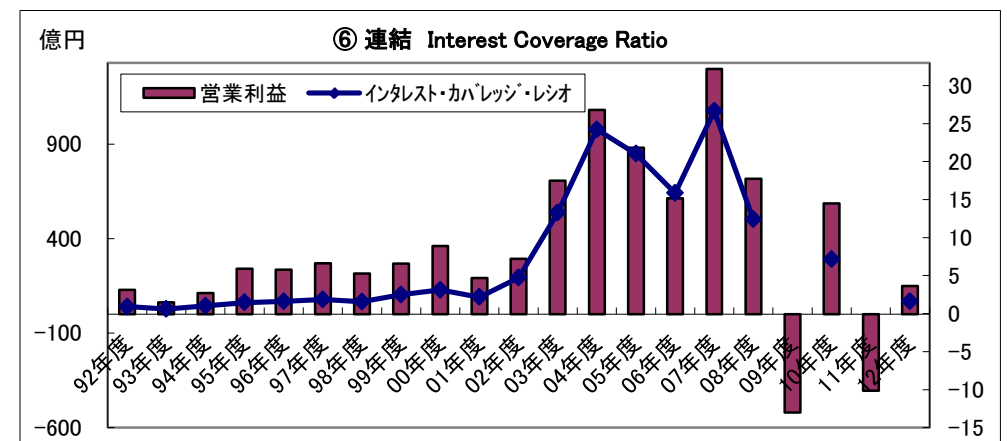
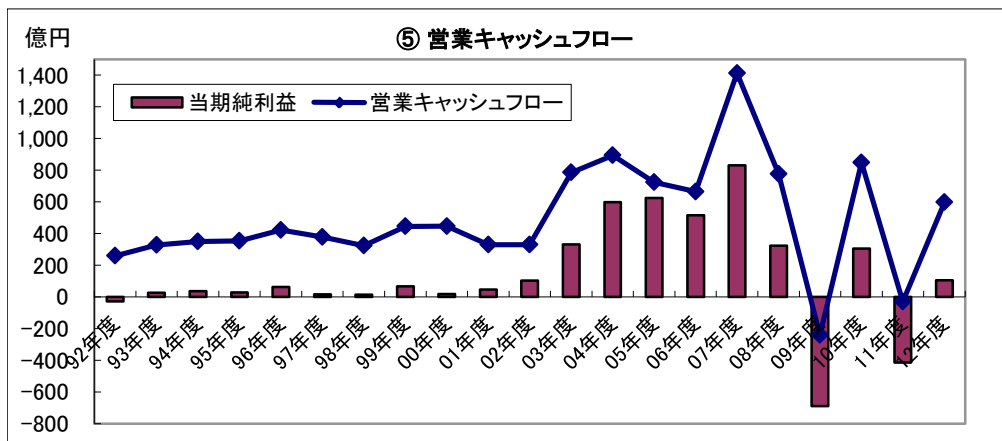
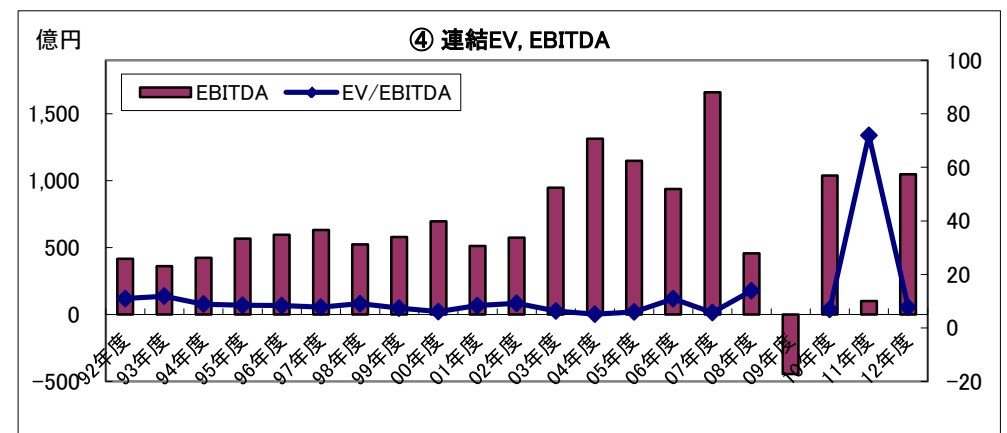
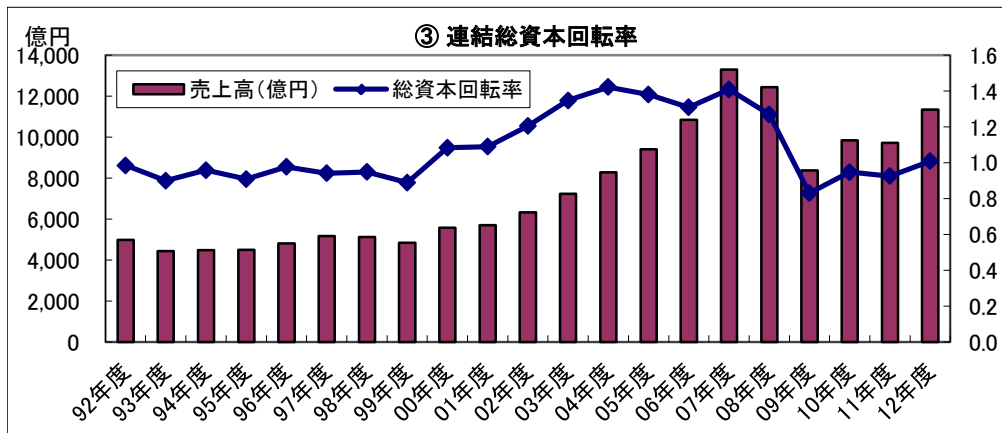
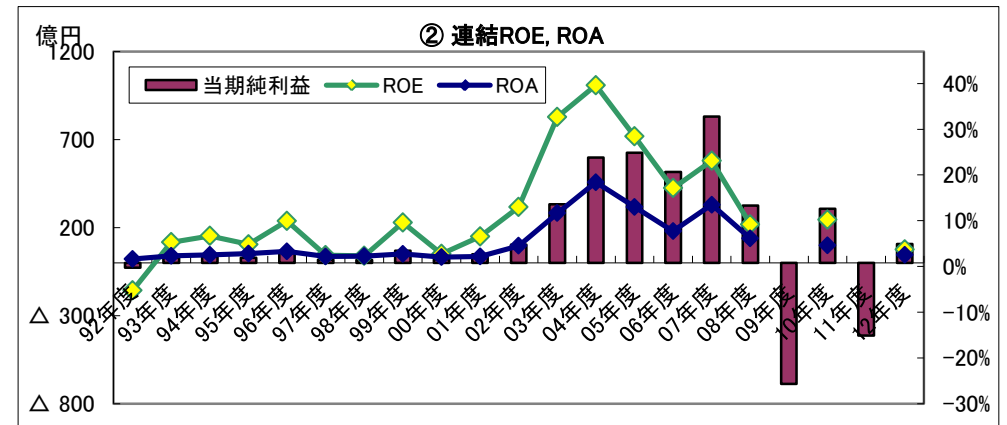
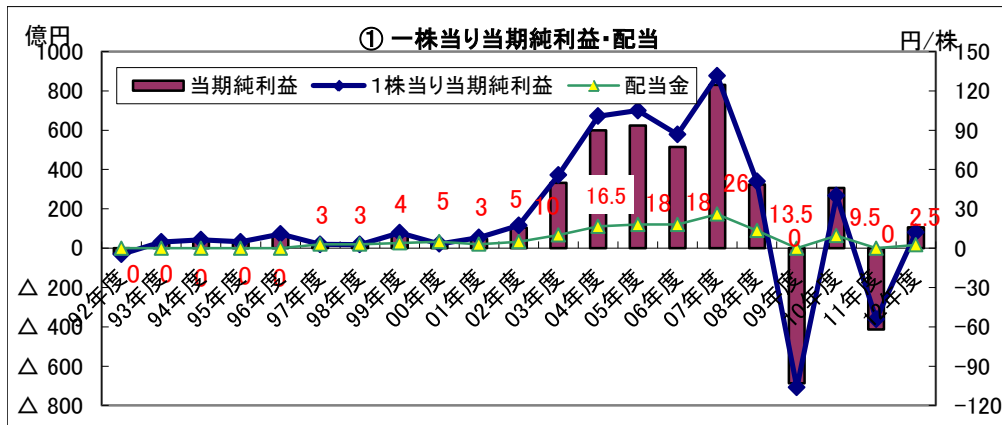
投資CF(億円)	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
中計(2012年4月)	832	500	500	500
見込み(2013年4月)	832	272	500	500
前中計(2011年4月)	950	800	650	-

⑧ 新造船の竣工実績と予定（2013年7月時点）

2013年7月時点

	04年度 実績	05年度 実績	06年度 実績	07年度 実績	08年度 実績	09年度 実績	10年度 実績	11年度 実績	12年度 実績	13年度 予定	14年度 予定	15年度 予定	16年度 予定
コンテナ	5隻	5隻	6隻	4隻	6隻	13隻	11隻	6隻	4隻	0隻	1隻	4隻	0隻
1,700TEU		0	0	3	3	4	0	0	0	0	0	0	0
2,400TEU		0	0	0	1	3	1	0	0	0	0	0	0
3,500TEU		3	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0
4,500TEU		2	3	0	0	0	7	5	0	0	0	0	0
6,400TEU		0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
8,000TEU 超		0	3	1	2	2	0	1	4	0	1	4	0
バルカー	5隻	19隻	22隻	10隻	16隻	20隻	16隻	34隻	25隻	23隻	10隻	8隻	1隻
Capesize	3	8	9	2	6	9	8	18	14	4	2	1	0
Panamax	2	3	4	4	0	6	3	4	1	8	6	3	0
Handymax		5	4	2	2	1	4	7	5	5	1	0	0
SmallHandy		1	2	1	4	2	0	3	3	2	0	2	0
Chip/Pulp		0	1	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0
Corona		2	2	1	1	2	1	2	1	4	1	2	1
自動車	3隻	8隻	8隻	5隻	4隻	8隻	7隻	6隻	4隻	4隻	0隻	0隻	0隻
2,000台		2	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
3,800台		0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
4,300台		1	2	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0
5,000台		3	1	0	0	3	0	0	2	0	0	0	0
6,000台超		2	1	4	4	3	4	5	1	4	0	0	0
LNG	2隻	4隻	2隻	2隻	14隻	1隻	0隻	0隻	0隻	0隻	0隻	1隻	2隻
油槽船	3隻	1隻	4隻	3隻	4隻	4隻	0隻	1隻	1隻	1隻	1隻	0隻	0隻
VLCC		0	1	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0
AFRAMAX		1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
LR II		0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
LPG							0	0	0	0	1	0	0
CHEMICAL		0	0	2	1	0	0	1	1	1	0	0	0
エネルギー新事業						0隻	3隻	4隻	0隻	0隻	0隻	0隻	0隻
Offshore							3	3	0	0	0	0	0
Drillship							0	1	0	0	0	0	0
重量物	0隻	0隻	0隻	1隻	3隻	0隻	2隻	0隻	0隻	0隻	0隻	0隻	0隻
内航近海	0隻	1隻	5隻	2隻	2隻	0隻	1隻	1隻	3隻	1隻	1隻	0隻	0隻
合計	18隻	38隻	47隻	27隻	49隻	46隻	40隻	52隻	37隻	29隻	13隻	13隻	3隻

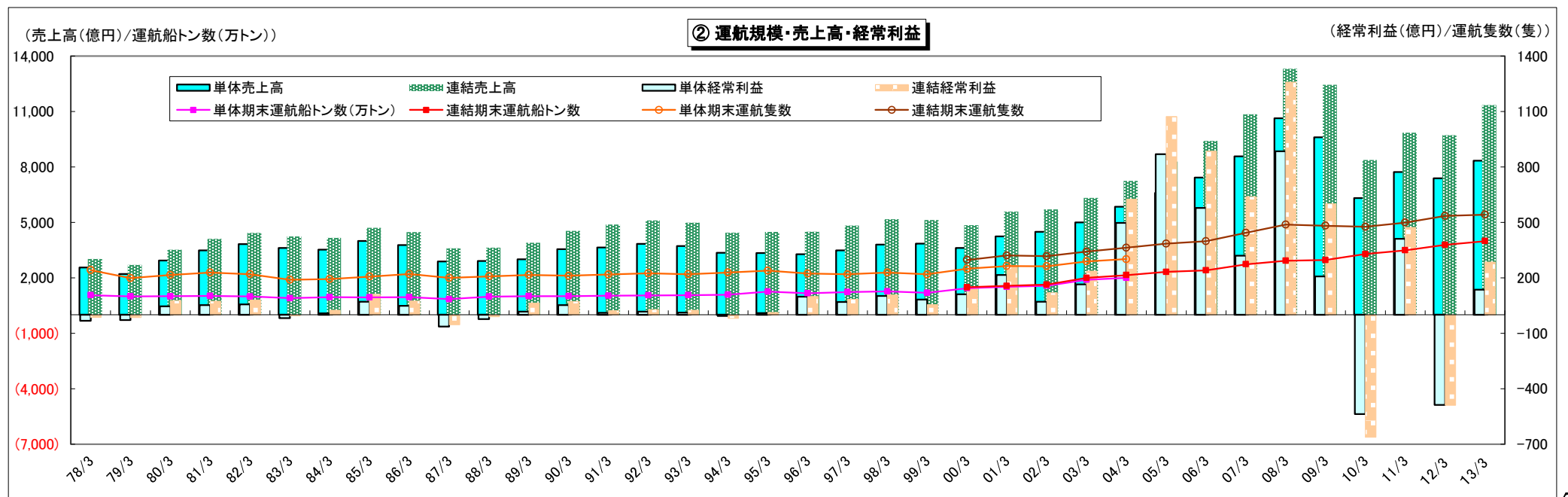
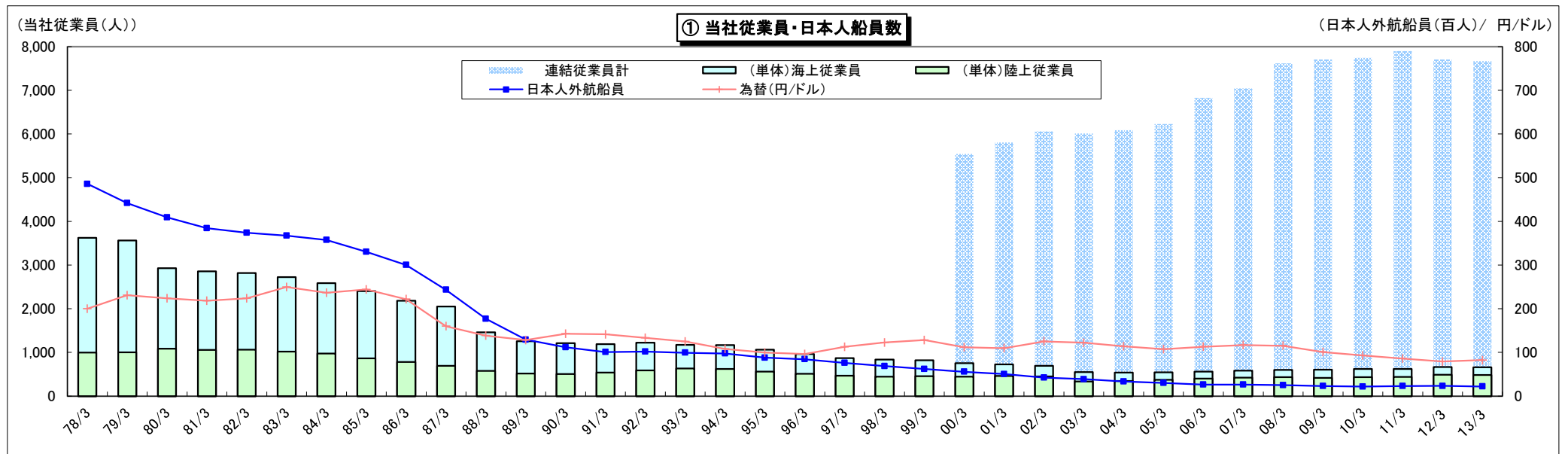
1-2. 近年の財務指標推移



1-3. 経営計画の変遷

時期	計画名称	課題	備考
1982年11月 ～ 1983年8月	「企業基盤強化緊急計画」 (Kプラン)第一ステージ	第1テーマ 収益力改善計画 第2テーマ 業務体勢の近代化・効率化 第3テーマ 全社員の参加によるコスト削減運動	長期化した営業三部門同時不況及び円高を 危機ととらえ経営体質の抜本的改善を 図るべく策定
～ 1984年3月	「企業基盤強化緊急計画」 (Kプラン)第二ステージ	上記第2テーマを中心に推進体制再構築 OA推進、執務行動の改善、コスト削減等	(参考'83年6月、現所在地に移転)
1984年4月 ～ 1987年3月	中期経営改善計画 (一部をニューKプラン運動と称した)	1)緊急対策(不経済船の処分、海陸要員計画の確立) 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) 3)財務対策の充実 4)業務体勢の近代化・効率化(陸上業務の効率化・情報通信システムの再編と活用) 5)船舶の安全運航の推進とコストの削減	復配体制の確立を目指した。 (が、85年にプラザ合意。為替レートは150円に 84年米新海事法よりコンテナ運賃は値下り。 損失は拡大した)
1987年4月 ～ 1989年3月	緊急合理化計画	1)不経済船の処分 2)組織の効率化、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<「緊急雇用対策」(海運労使合意) 4)営業力の改善と強化 5)円高対策 6)経費削減対策の実行	全項目ほぼ計画通りに。 ⇒88年度に一旦営業段階で黒字に。
この間、全社的な経営計画は無いが、サービス向上運動(One for All, All for One)(’90.04～’94.03)、プロジェクト20・20(91年頃 コンテナ部門で2000万ドル収入up/2000万ドル コストdownで4000万ドル収支改善をめざす)等			
1992年12月 ～ 1993年10月頃	Target-10	○あらゆる角度からのコスト見直し	
1993年10月 ～ 1996年3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ドル＝¥100の状況下でも顧客の期待に応えるサービス体制と 安定した収益を確保できる体制の確立	
1996年4月 ～ 1998年3月	K.R.Phase II	○安定的に配当が可能となる状況の実現 ○川汽グループとして連結ベースでの経営の健全化	KR計画のやり残した部分。単体から連結に アジア船社並みの競争力をめざす ⇒最終年15期ぶりの復配実施
1998年4月 ～ 2002年3月	New K-21(New “K”Line Spirit for 21) (2000年度数値目標上方修正) (目標ほぼ達成より1年前倒しで終了)	○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 ○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、 堅実且つ進取の気性あふれる企業グループを目指す	KRPhaseIIでも達成できなかったコンテナ事業の 黒字化目標 久々の前向きな計画 ⇒目標はかなり達成。が911で環境激変
2002年4月 ～ 2004年3月	KV-Plan (目標ほぼ達成につき1年前倒し終了)	①コスト削減・IT活用等による企業体質の一層の強化 ②地域密着型グローバル化の推進と営業分野間シナジー効果の追求 ③ロジスティクス事業への取組み強化 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 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	コンテナ事業建て直しコストスラッシュ300 (300億のコスト削減-うち150億は船舶大型化) 2004年3月期において当初目標より1年早く 数値目標も含めほぼ最終目標を達成 ⇒“K”Line Vision 2008に
2004年4月 ～ 2006年3月	“K”Line Vision 2008 -持続的成長と安定収益体制の確立 (目標ほぼ達成につき前倒し終了)	1.企業基盤の強化による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 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	90周年になる’09年度への助走期間として「夢」を 2004、5&08の夢、という利益目標の出し方 05年度で最終数値目標ほぼ達成&重油高⇒2008 ⁺ に
2006年4月 ～ 2008年3月	“K”Line Vision 2008 ⁺ -持続的成長と安定収益体制の確立 (目標ほぼ達成につき前倒し終了)	○事業規模の計画的拡大を支えるための取り組み(新規) ○事業環境の変化への対応(新規)	06年度はコンテナ運賃下落より未達 07年度はコンテナ運賃回復、バルク市況高騰より 08年度数値目標ほぼ達成&環境変化⇒Vision100
2008年4月 ～ 2012年3月 + 2019年のイメージ	“K”Line Vision 100 主要テーマ「共利共生と持続的成長」 (2008年秋のリーマン・ショック以降の 事業環境激変を受け見直し2010年1月)	1.環境保護への取組み 2.確固たる安全運航管理体制 3.最適・最強組織によるボーダレス経営 4.戦略投資と経営資源の適正配分 5.企業価値の向上とリスク管理の徹底	創立100周年に当たる2019年を見据えた計画 精緻な数値目標は2008-2011の4年分
2010年1月 ～ 2013年3月+ 2010年代半ば	“K”LINE Vision100 KV2010 メインテーマ「共利共生と持続的成長」(継続)	(上記5つの基本課題に加え、新たに以下の3つのミッション) 1. 2010年度黒字化と早期復配 2. 安定収益基盤の拡大と持続的成長 3. 財務体質の改善・強化	○基本戦略 1. コンテナ船事業の体質強化 2. 事業ポートフォリオの再構築 3. 事業環境変動への即応と財務基盤強化
2011年4月 ～ 2014年3月+ 2010年代半ば	“K”LINE Vision100 KV2010 -新たな挑戦-	(KV100の基本課題に加え、以下のミッション) 1. 安定収益基盤の拡大と持続的成長 2. 市場の構造と需要増に対する戦略投資 機動性の高い船隊構築と新規事業への投資 財務体質の改善・強化への継続的取り組み	2010年度は当初計画を上回る実績。但、足元は震災の影響 もあり、不確定要素を残す。エネルギー需要、新興国の台頭等、 市場の構造変化に対応し、安定収益の拡大と持続的成長へ向け “K”LINE Vision 100を土台に新たな中期経営計画を策定
2012年4月 ～ 2015年3月+ 2010年代半ば	“K”LINE Vision100 KV2010. Bridge to the Future	(KV100の5つの基本課題を踏襲した上、以下の課題) 1. 2012年度経常増益の黒字化 2. 安定収益体制の構築 3. 財務体質の強化	2011年度はコンテナ船、ドライバルク市況が大幅に悪化、加えて 東日本大震災、円高、燃料油高騰の影響もあり当期純損失を計上。 この結果を受け、左記の3つの課題を掲げ新中期経営を策定。 構造改革により安定収益を拡大し、市況変動に強い体質に変化

1-4. 構造改革・規模拡大への取組み



1-5. 現在の部門別構成

① 売上高・経常利益 <部門別・セグメント別>

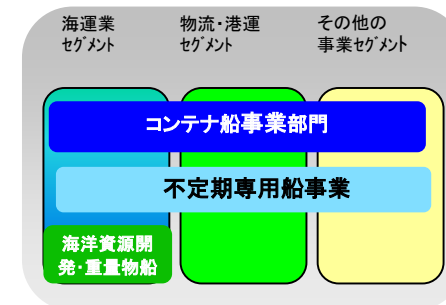
		区分けの変更										区分けの変更		(単位:億円)	
事業部門		2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2009年度	2010年度	2011年度	2011年度	2012年度				
コンテナ船	売上高	4,514	5,035	5,998	5,301	3,640	3,585	4,450	3,955	4,630	5,528				
	経常利益	305	▲ 78	47	▲ 373	▲ 670	▲ 656	290	▲ 418	▲ 397	66				
不定期専用船	売上高		4,684	6,158	6,091	3,948	3,931	4,471	4,635	4,431	5,026				
	経常利益		660	1,153	929	▲ 29	11	170	▲ 86	▲ 0	241				
海洋資源開発及び重量物船	売上高									204	357				
	経常利益									▲ 86	▲ 24				
その他	売上高	4,894	1,136	1,154	1,052	793	864	930	1,133	458	437				
	経常利益	581	57	59	44	37	23	47	66	41	66				
調整額	売上高														
	経常利益														
合計	売上高	9,408	10,855	13,310	12,443	8,380	8,380	9,851	9,723	9,723	11,348				
	経常利益	886	639	1,259	600	▲ 663	▲ 663	474	▲ 490	▲ 490	286				

※ 2005年度の区分けはコンテナ船部門とそれ以外の2部門のみ

※ ~2009年の区分は「コンテナ船」「その他海運」「その他」

※ 2010年度~導入の新セグメントにおける「不定期専用船」セグメントは、旧セグメントにおける「その他海運」セグメントと略等しい。

※ 2012年度~旧「不定期専用船」セグメントより「海洋資源開発及び重量物船」を切り出し、「その他」にあった物流事業をコンテナ船事業に移した



※新セグメント(12F1Q決算発表より)

「コンテナ船」 コンテナ船事業・港湾・物流

「不定期専用船」 ドライバルク・自動車船・LNG船・

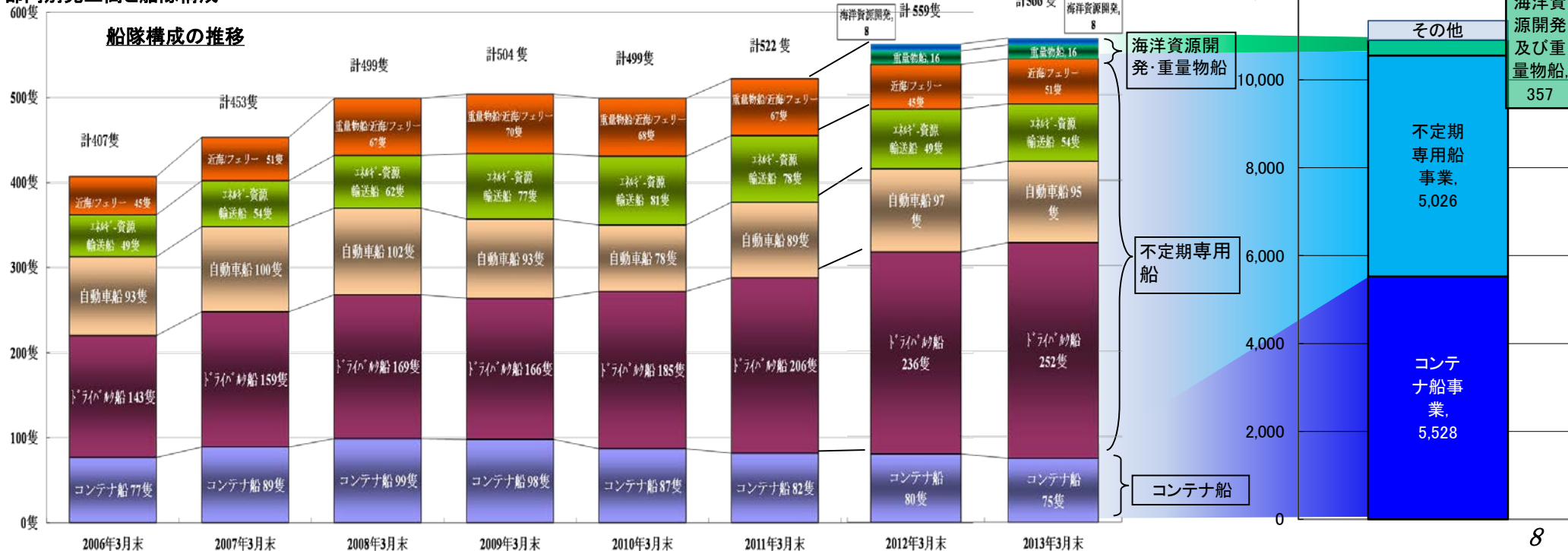
油槽船 内航・フェリー(川崎近海)

「海洋資源開発及び重量物船」 海洋資源開発事業・

オフショア支援船事業・重量物船事業

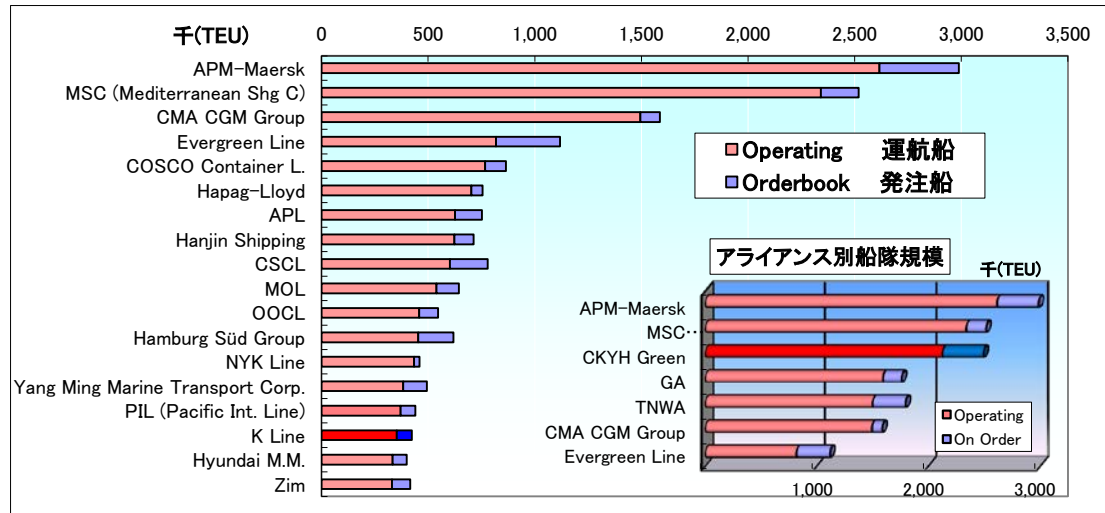
「その他」 船舶管理統括・グループ共通事業等

② 部門別売上高と船隊構成



2. 主要海運会社との比較 <2-1. 船種別船社ランキング>

① コンテナ船 主要船社



Top 18 Container Carriers ranked by operating capacity (TEU)

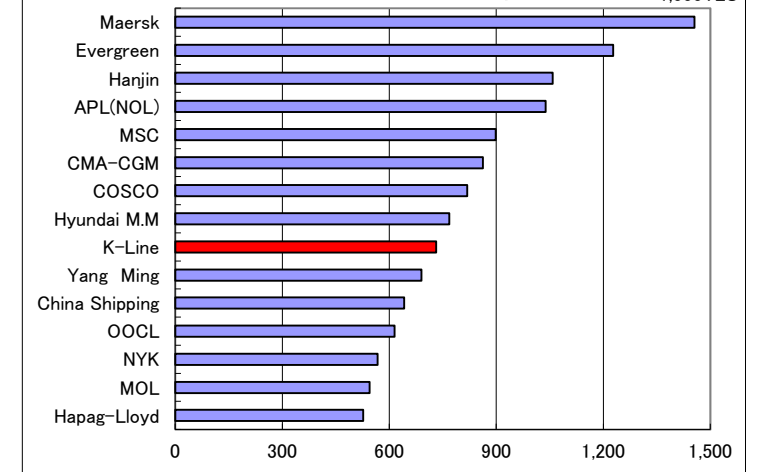
Rank*	Operator	Operating 運航船	Orderbook 発注船	Total 合計	Prev. Total 前年計	YoY 前年比
1	(1) APM-Maersk	2,615,937	372,281	2,988,218	3,040,603	▲ 1.7%
2	(2) MSC (Mediterranean Shg C)	2,340,801	177,534	2,518,335	2,508,819	0.4%
3	(3) CMA CGM Group	1,494,347	92,890	1,587,237	1,416,459	12.1%
4	(5) Evergreen Line	818,417	300,273	1,118,690	1,115,668	0.3%
5	(4) COSCO Container L.	767,735	97,328	865,063	887,703	▲ 2.6%
6	(6) Hapag-Lloyd	702,210	52,676	754,886	774,291	▲ 2.5%
7	(9) APL	626,861	124,800	751,661	854,453	▲ 12.0%
8	(8) Hanjin Shipping	623,594	89,000	712,594	759,216	▲ 6.1%
9	(7) CSC	601,753	176,738	778,491	687,701	13.2%
10	(10) MOL	539,426	104,600	644,026	594,415	8.3%
11	(11) OOCL	457,677	88,384	546,061	562,193	▲ 2.9%
12	(13) Hamburg Süd Group	453,659	165,458	619,117	590,305	4.9%
13	(12) NYK Line	433,503	26,416	459,919	454,619	1.2%
14	(16) Yang Ming Marine Transport	382,489	111,250	493,739	425,450	16.1%
15	(15) PIL (Pacific Int. Line)	370,871	68,512	439,383	367,437	19.6%
16	(17) K Line	353,448	69,350	422,798	370,588	14.1%
17	(14) Hyundai M.M.	333,900	65,500	399,400	447,560	▲ 10.8%
18	(18) Zim	330,043	85,408	415,451	476,439	▲ 12.8%

Rank	Alliance	Operating	On Order	Total	前年Total	前年比
1	(1) APM-Maersk	2,615,937	372,281	2,988,218	3,040,603	▲ 1.7%
2	(2) MSC (Mediterranean Shg C)	2,340,801	177,534	2,518,335	2,508,819	0.4%
3	(3) CKYH Green	2,127,266	366,928	2,494,194	2,442,958	2.1%
4	(4) GA	1,593,390	167,476	1,760,866	1,791,103	▲ 1.7%
5	(5) TNWA	1,500,187	294,900	1,795,087	1,896,428	▲ 5.3%
6	(6) CMA CGM Group	1,494,347	92,890	1,587,237	1,416,459	12.1%
7	(7) Evergreen Line	818,417	300,273	1,118,690	1,115,668	0.3%

*() 内は昨年の順位

Source : <http://www.alphaliner.com/top100/index.php> 2013年6月現在

② コンテナアジア-北米航路 船社別積高 Top 15 (2012年)



Rank *	Operator	Cargo Loaded (単位:1,000TEU)
1	(1) Maersk	1,455
2	(2) Evergreen	1,228
3	(4) Hanjin	1,058
4	(3) APL(NOL)	1,038
5	(5) MSC	898
6	(6) CMA-CGM	863
7	(8) COSCO	819
8	(7) Hyundai M.M	769
9	(10) K-Line	732
10	(9) Yang Ming	691
11	(12) China Shipping	642
12	(11) OOCL	615
13	(13) NYK	568
14	(14) MOL	545
15	(15) Hapag-Lloyd	527

Rank	Alliance	Cargo
1	(1) CKYH (K-Line含む)	3,299
2	(2) TNW	2,352
3	(3) GA	1,709
4	(4) Maersk	1,455
5	(5) Evergreen	1,228

*() 内は昨年の順位

Source: 日本海事センター (2013年6月現在) 資料より当社作成

2.主要海運会社との比較 <2-1.船種別船社ランキング>

③ コンテナ船運航船腹量上位20社推移(1983年より隔年)

順位	83年	85年	87年	89年	91年	93年	95年	97年	99年	2001年	2003年	2005年	2007年	2009年	2011年	2013年
1	HAPAG	EVERGREEN	EVERGREEN	EVERGREEN	EVERGREEN	MAERSK	MAERSK	MAERSK	MAERSK/SL	MAERSK	MAERSK	MAERSK	MAERSK	MAERSK	MAERSK	MAERSK
2	SEA-LAND	USL	MAERSK	MAERSK	MAERSK	EVERGREEN	SEA-LAND	SEA-LAND	EVERGREEN	P&O NED	MSC	MSC	MSC	MSC	MSC	MSC
3	MAERSK	MAERSK	NYK	SEA-LAND	SEA-LAND	SEA-LAND	EVERGREEN	P&O NED	P&O NED	EVERGREEN	P&O/FARREL	EVERGREEN	CMA CGM	CMA CGM	CMA CGM	CMA CGM
4	OCL	SEA-LAND	APL	APL	NYK	NYK	COSCO	EVERGREEN	HANJIN/SEN	HANJIN	EVERGREEN	CMA CGM/AN	EVERGREEN	COSCO	COSCO	EVERGREEN
5	NYK	HAPAG	YANGMING	NYK	COSCO	COSCO	NYK	COSCO	MSC	MSC	HANJIN/SEN	HAPAG	HAPAG	APL	HAPAG	COSCO
6	OOCL	OCL	SEA-LAND	COSCO	APL	P&OCL	P&OCL	HANJIN	COSCO	APL(NOL)	COSCO	HANJIN/SEN	CSCL	HANJIN	EVERGREEN	HAPAG
7	APL	NYK	HAPAG	OOCL	MOL	HANJIN	HANJIN	NOL/APL	NOL(APL)	COSCO	APL(NOL)	COSCO	COSCO	EVERGREEN	APL	APL
8	NEDLLOYD	OOCL	OOCL	HAPAG	OOCL	"K"LINE	HANJIN	MSC	NYK/TSK	CP SHIPS	CMA CGM/AN	CSCL	NYK	HAPAG	CSAV	HANJIN
9	EVERGREEN	"K"LINE	P&OCL	"K"LINE	HAPAG	NEDLLOYD	MOL	NYK	CMA/CGM	NYK	"K"LINE	APL(NOL)	APL(NOL)	CSCL	HANJIN	CSCL
10	UASC	APL	"K"LINE	YANGMING	HANJIN	HAPAG	APL	HMM	CP	CMA CGM	NYK	NYK	HANJIN	NYK	CSCL	MOL
11	MOL	MOL	MOL	HANJIN	"K"LINE	HAPAG	HAPAG	MOL	ZIM	MOL	CP SHIPS	MOL	OOCL	ZIM	MOL	OOCL
12	USL	COSCO	COSCO	MOL	YANGMING	YANGMING	DSR-SENATOR	ZIM	MOL	OOCL	MOL	OOCL	"K"LINE	"K"LINE	OOCL	H-SUD
13	YANGMING	NEDLLOYD	NEDLLOYD	P&OCL	P&OCL	MOL	"K"LINE	YMTG	"K"LINE	"K"LINE	ZIM	CSAV	MOL	MOL	NYK	NYK
14	CGM	UASC	ZIM	NEDLLOYD	NOL	NOL	OOCL	OOCL	HMM	HL	HAPAG	ZIM	YANGMING	YANGMING	H-SUD	YANGMING
15	ZIM	CGM	HANJIN	ZIM	ZIM	OOCL	YANGMING	YMTG	OOCL	HMM	YANGMING	CSAV	YANGMING	YANGMING	ZIM	PIL
16	"K"LINE	ZIM	CGM	NOL	SCANDUTCH	ZIM	NOL	HL	HL	UASC	CSCL	H-SUD	H-SUD	CSAV	"K"LINE	HMM
17	BALTIC	YANGMING	UASC	CGM	UASC	HYUNDAI	HMM	DSR-SENATOR	UASC	YANGMING	HMM	HMM	HMM	HMM	HMM	ZIM
18	W.WILHELMSSEN	W.WILHELMSSEN	NOL	UASC	NEDLLOYD	UASC	ZIM	CMA	CSAV	CSCL	H-SUD	PIL	PIL	PIL	PIL	UASC
19	NOL	BALTIC	BSC	W.WILHELMSSEN	CHO YANG	CGM	CMA	WAN HAI	CHO YANG	H-SUD	CSAV	WAN HAI	WAN HAI	UASC	UASC	CSAV
20	COSCO	NOL	W.WILHELMSSEN	BSC	CGM	CHO YANG	MSC	CONTSIP	CHO YANG	H-SUD	CSAV					
(地域別船社数)																
米国	3		3	2	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
欧州	7	7	7	7	6	5	7	6	5	6	6	5	5	5	5	5
日本	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
アジア	5	5	6	6	7	8	7	9	8	8	8	10	10	9	9	9
その他	2	2	2	2	2	2	1	4	3	2	2	2	2	3	3	3

84年米国新海法発効
 85年 プラザ合意
 86年US Line倒産
 86年HANJIN登場
 86年緊急雇用対策 (邦船6社→4社)
 88年昭和定航より撤退
 88年NLS*設立 (邦船4社→3社)
 88年海造審北米航路WG答申

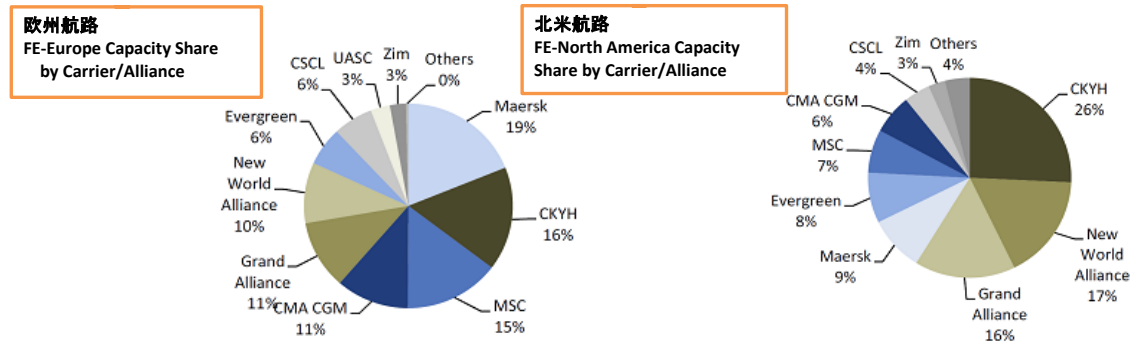
91年NYK/NLS合併
 92年HYUNDAI登場
 96年CKYHアライアンス結成
 96年P&O、ネド合併
 97年NOLがAPLを買収
 97年HANJIN/SENATORの誕生

99年MAERSK、SEA-LANDを買収(米コンテナ船社消滅)
 00年China ShippingがTop20登場
 04年MAERSK,P&O合併
 05年HAPAG,CP SHIP合併

11年アライアンス再編の動き
 GA+TNWA⇒G6
 MSC+CMA-CGM
 CKYH+EVERGREEN

- 83年当時の20傑は 米国:3社、欧州:7社、日本:3社、アジア:5社、その他:2社
07年には欧州:5社、日本:3社、アジア:10社、その他:2社と米国社は姿を消し、アジア船社が伸張。
09年は経済危機の影響により、中位以下の船社で大きく順位が変動している。
- 欧州船社の数は減ったが、95年以降のM&Aにより1社あたりの規模は拡大。
- 日本のコンテナオペレーター船社数推移
87年まで 6社 (現在の3社に加え、山下新日本汽船、ジャパンライン、昭和海運)
88年 4社 (昭和撤退、NLS*設立)
91年 3社 (NYK、NLS*合併)
*日本ライナーシステム: 山下新日本汽船とジャパンラインによるJV

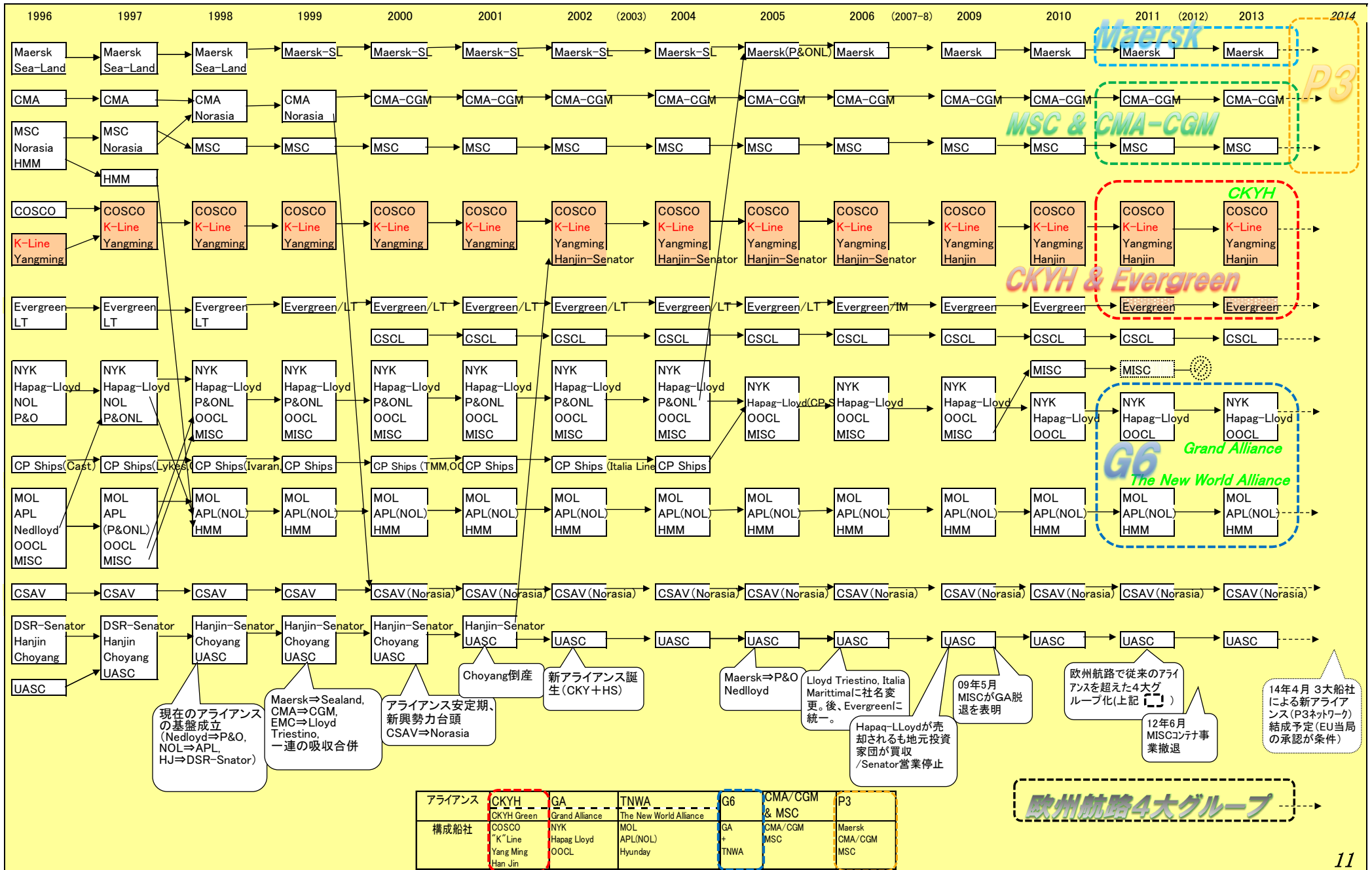
コンテナ船 欧州/北米航路 シェア (Alphaliner資料より)



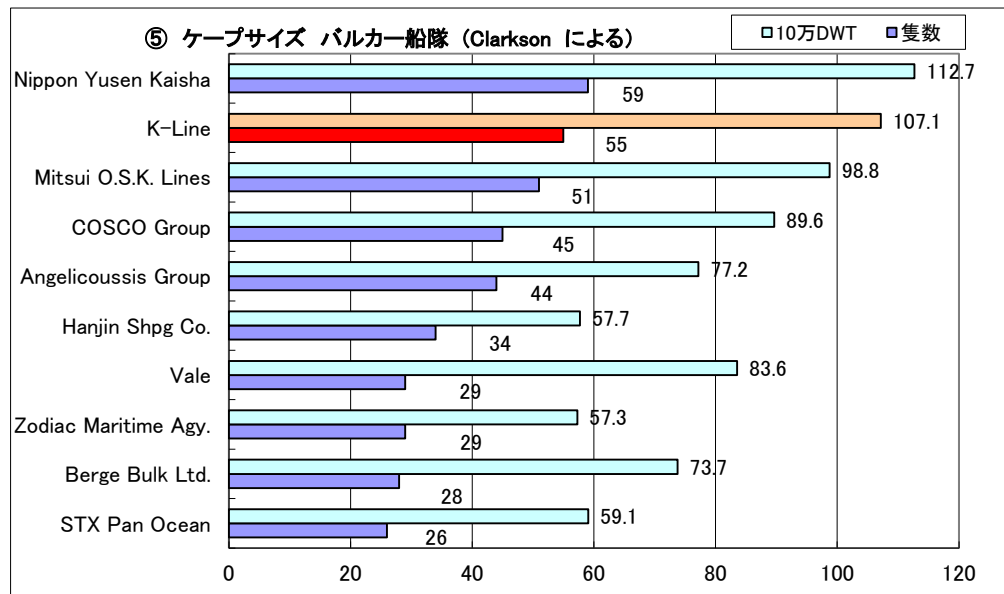
出典: Containerisation International Yearbook ほか

2-1. 船種別船社ランキング

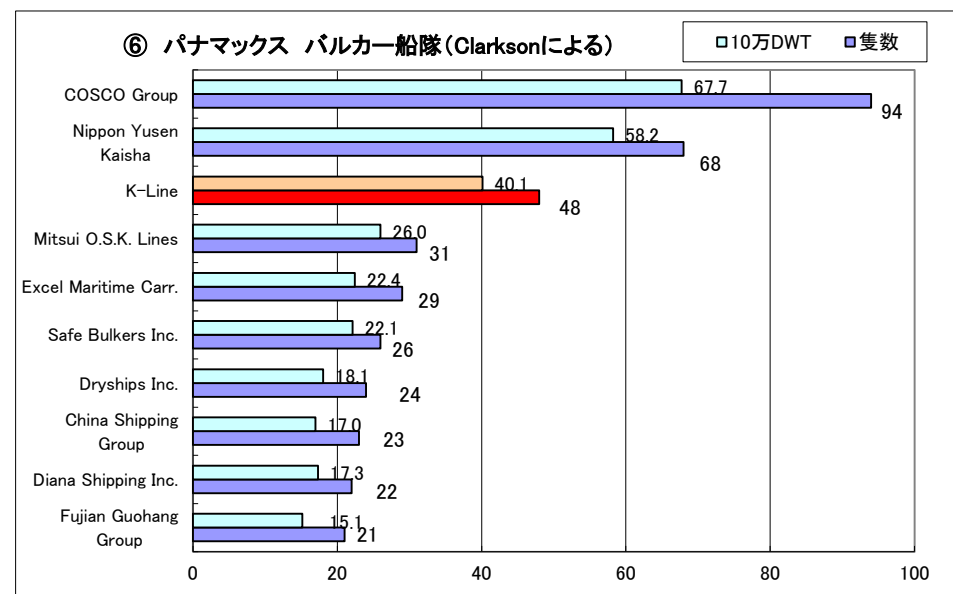
④ コンテナ船 アライアンスの推移



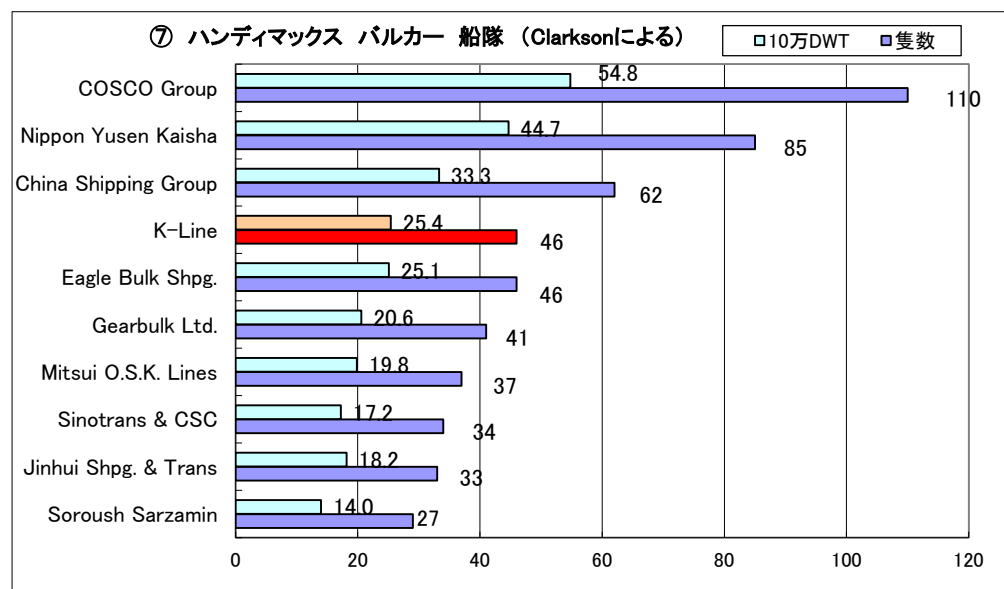
2-1. 船種別船社ランキング



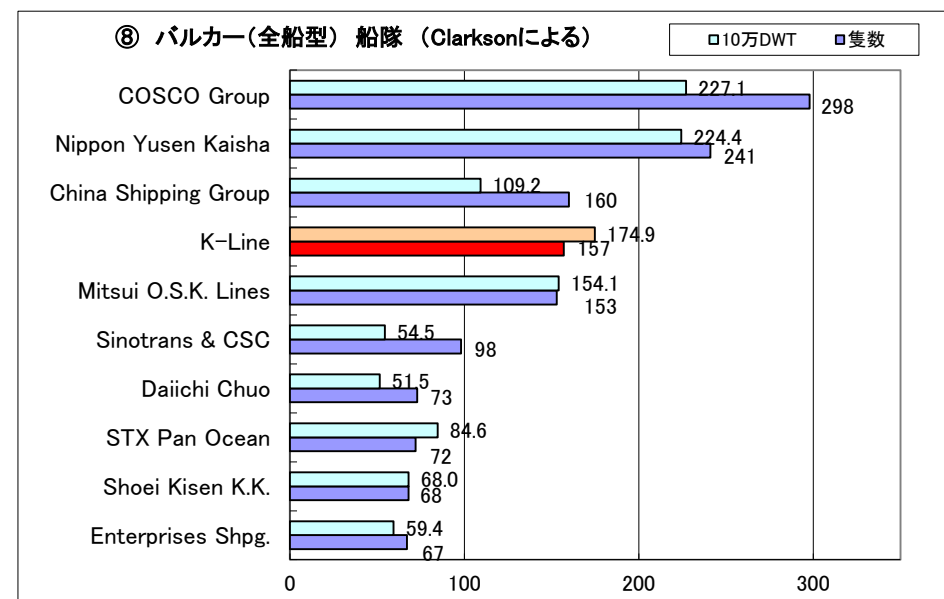
Clarkson 2013年7月現在



Clarkson 2013年7月現在

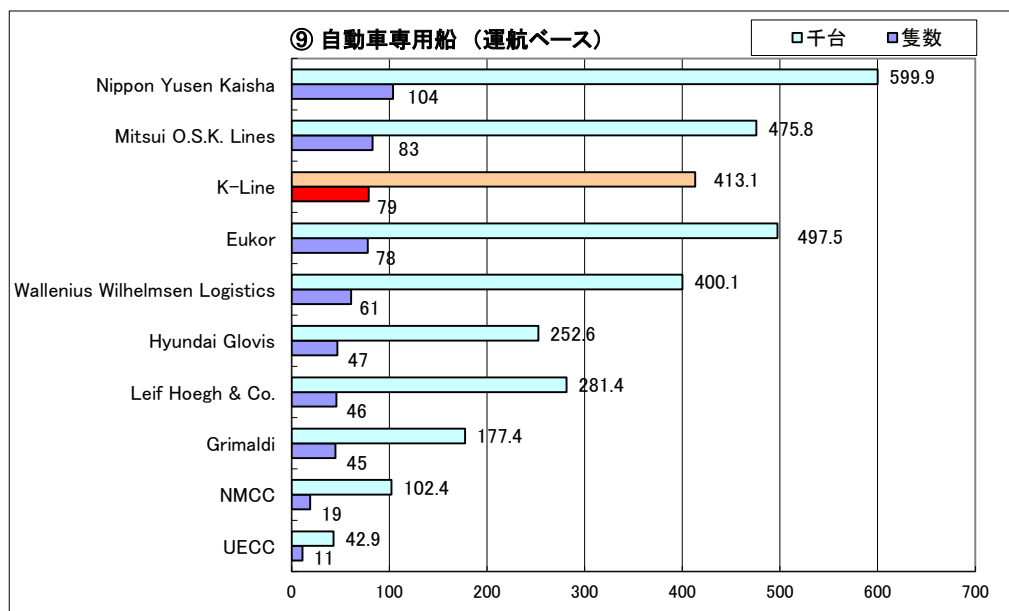


Clarkson 2013年7月現在

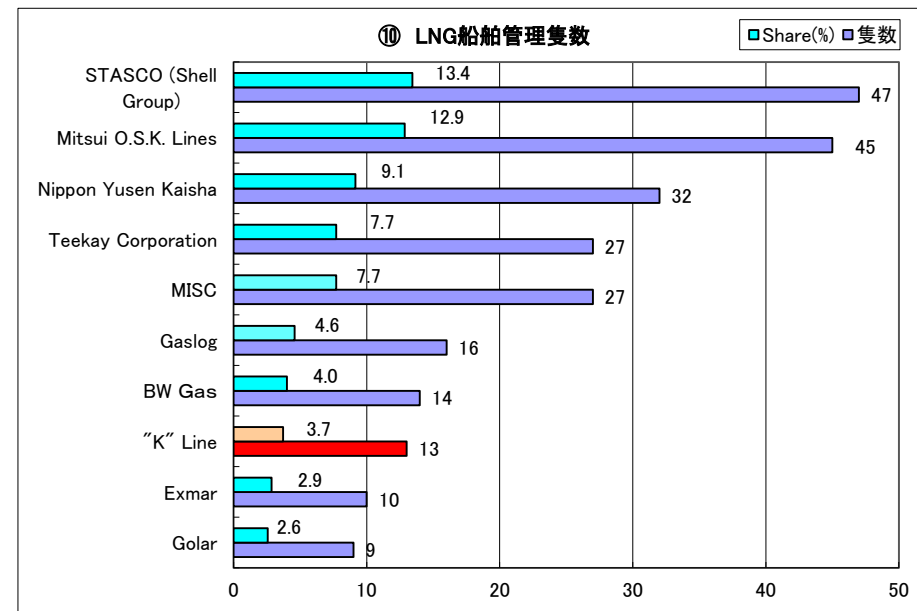


Clarkson 2013年7月現在

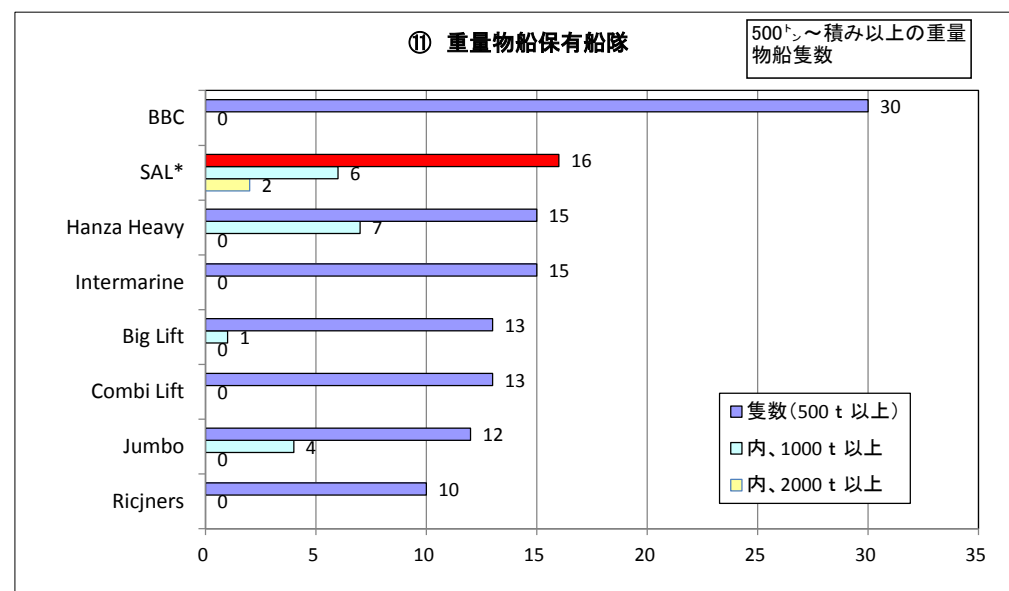
2-1. 船種別船社ランキング



Hesnes The World Car Carrier Fleet, July 2013

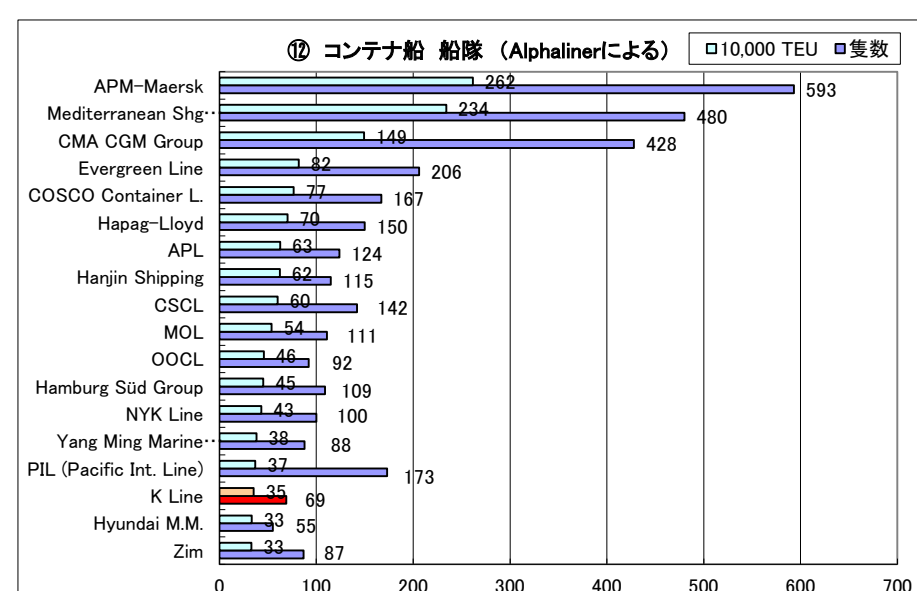


当社調べ 2013年3月現在



*SAL は当社100%子会社

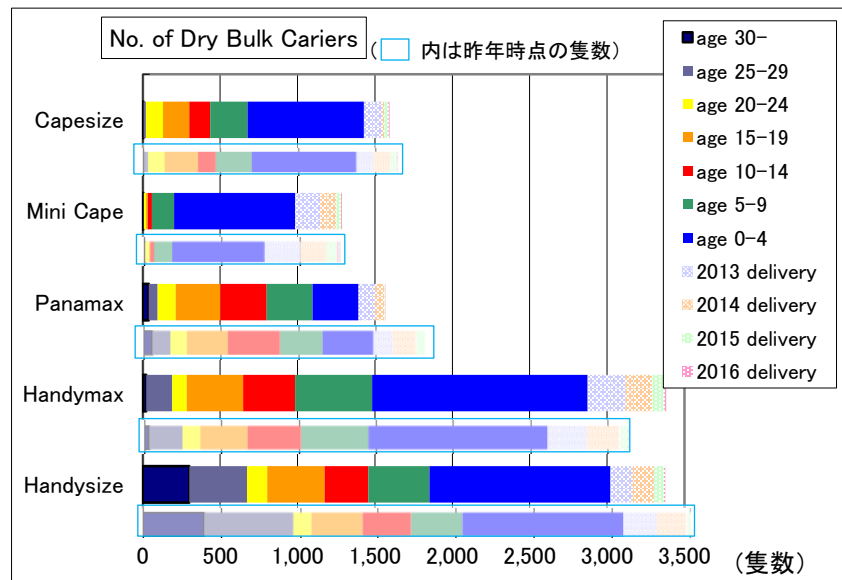
当社調べ 2012年10月現在



Alphaliner 2013年7月現在

3. 世界のマーケット <3-1.船種別船型・船齢別船隊>

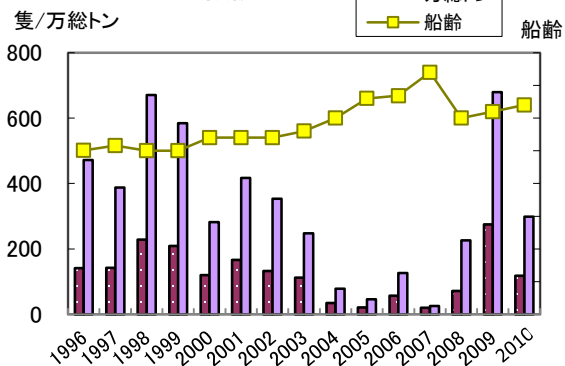
① ドライバルク船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



Clarkson as of July 2013

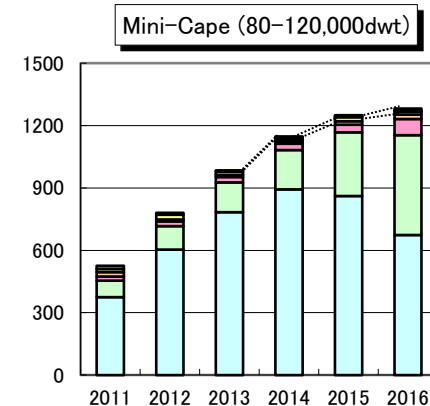
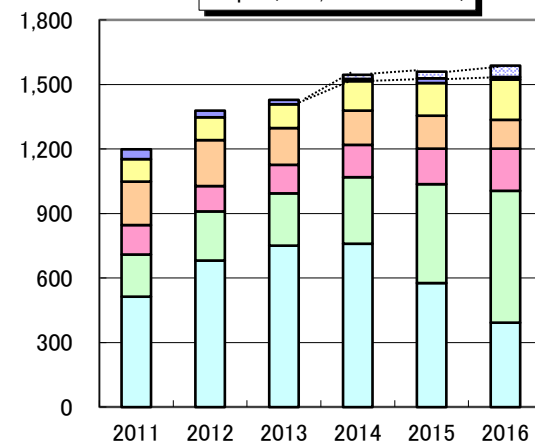
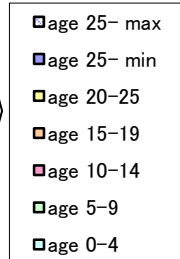
*min/maxの計算は、Handy、タンカー以外は現在の船齢25歳以上の船が解撤されない場合をmax、船齢25歳以上の船は全て解撤される場合をminとした。(以下コンテナ船についても同じ)Handyについては解撤船齢を30歳とした。(タンカーは個別項目参照)
実際に下図の如く、解撤船齢はバルカー全体の平均で30歳強となっている。

ドライバルカー解撤

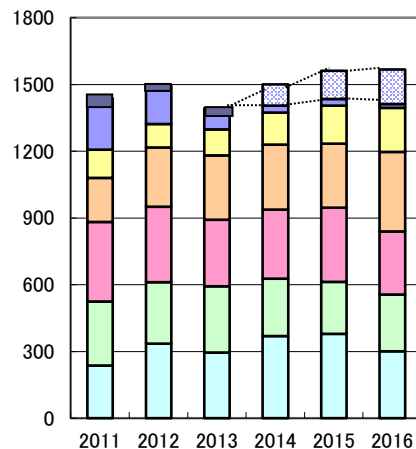


日本船主協会「海運統計要覧(2012)」

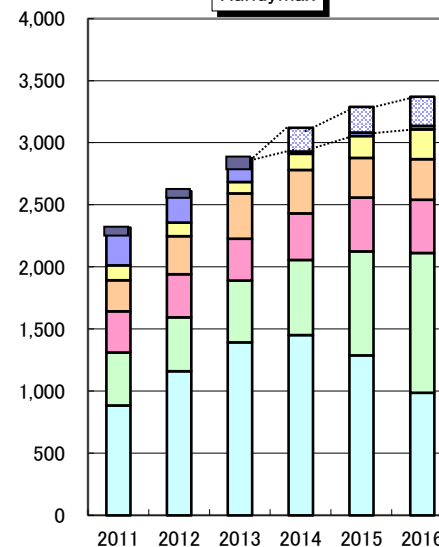
船隊増減予想(概算)min/max*



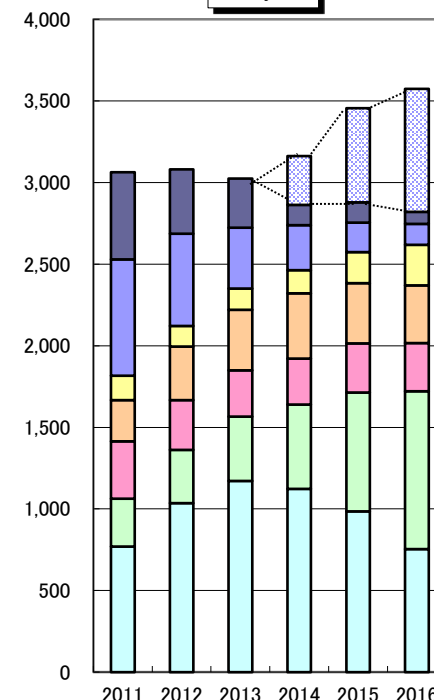
Panamax (-80,000dwt)



Handymax

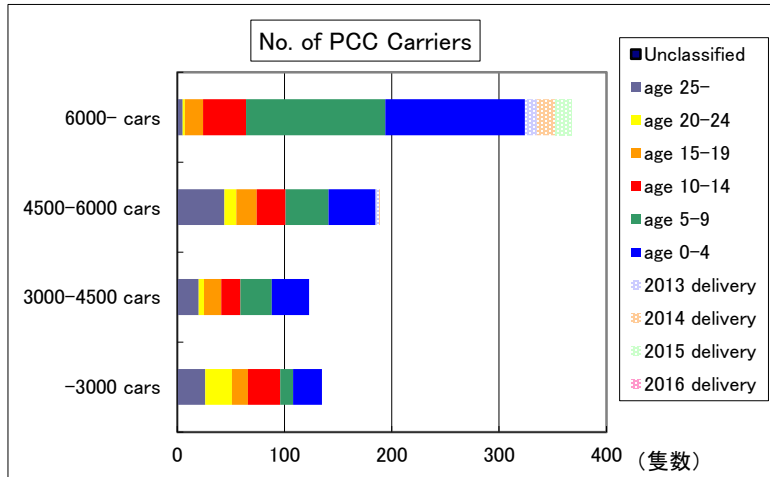


Handysize



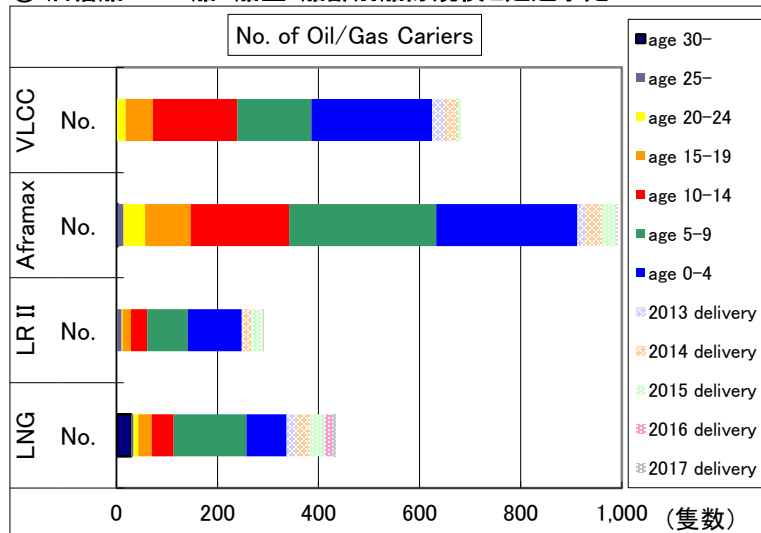
3. 世界のマーケット <3-1.船種別船型・船齢別船隊>

② 自動車専用船 船型・船齢別船隊規模と建造予定

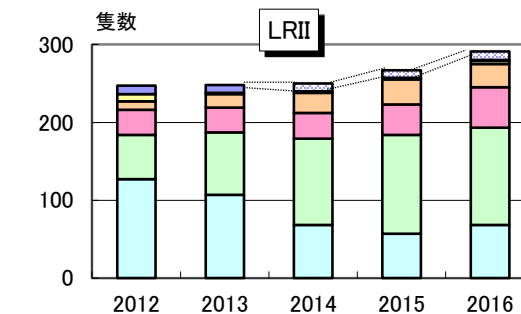
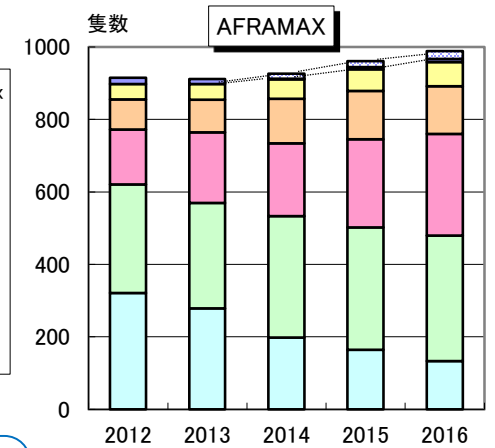
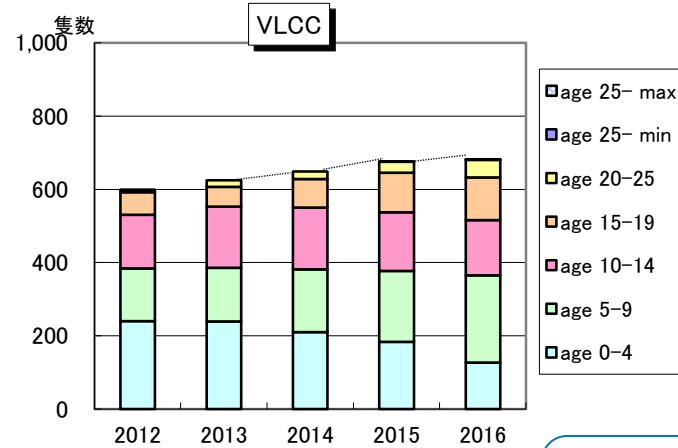
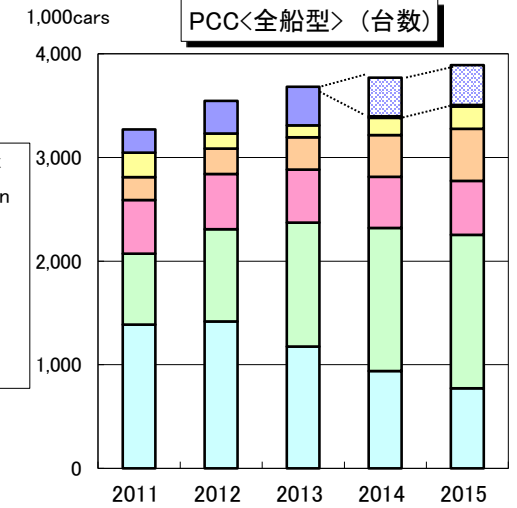
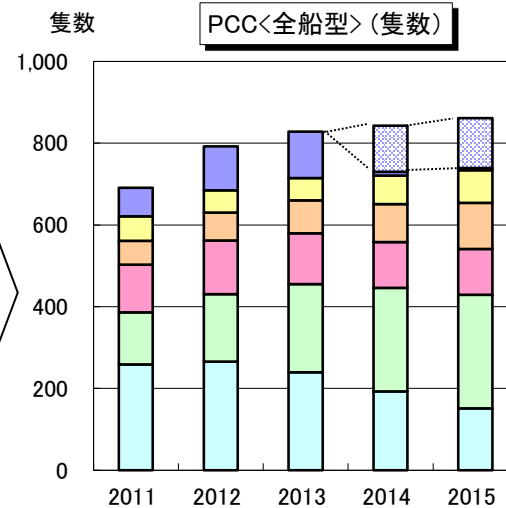


Clarkson as of July 2013

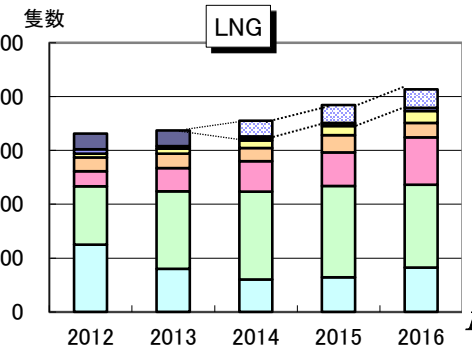
③ 油槽船 LNG船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



Clarkson as of July 2013
(AFRAMaxには製品船を含む)

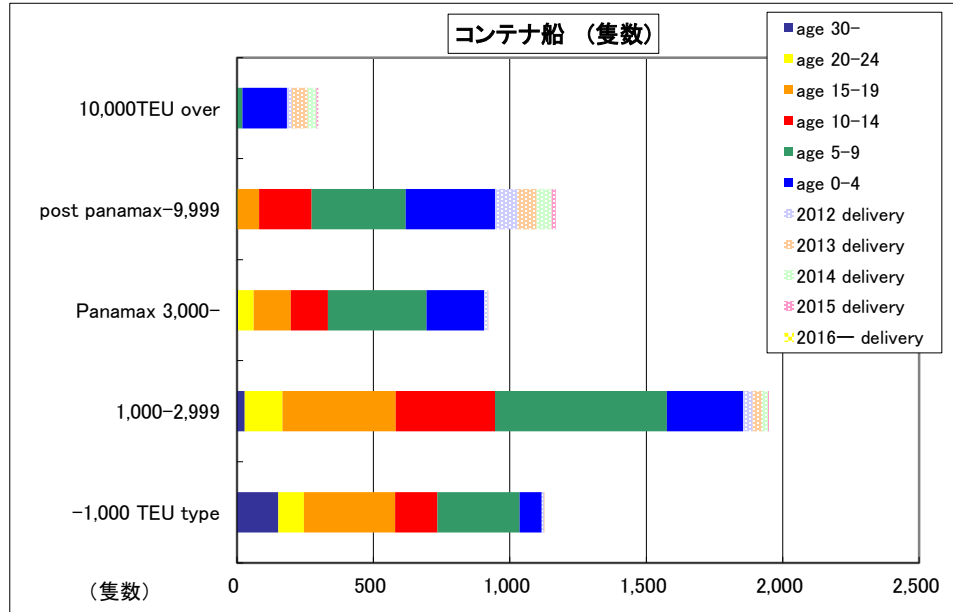


※LNG船は30歳でスクラップになる場合をmin.とした



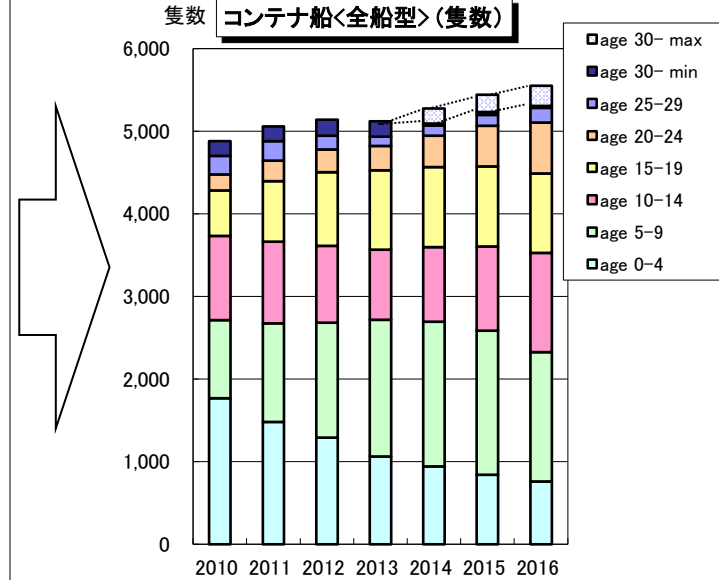
3. 世界のマーケット <3-1.船種別船型・船齢別船隊>

④ コンテナ船 船型・船齢別船隊規模と建造予定

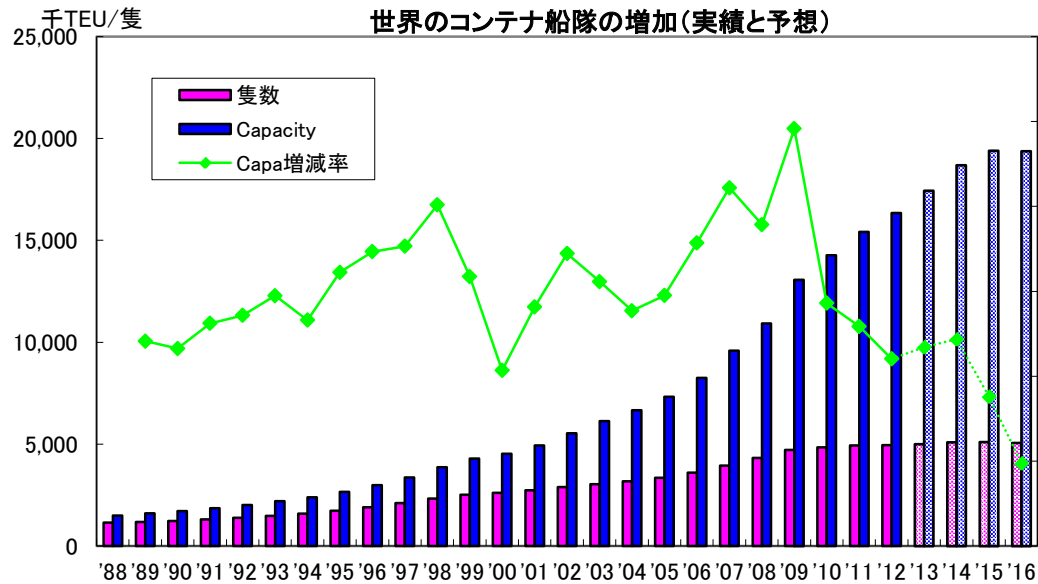
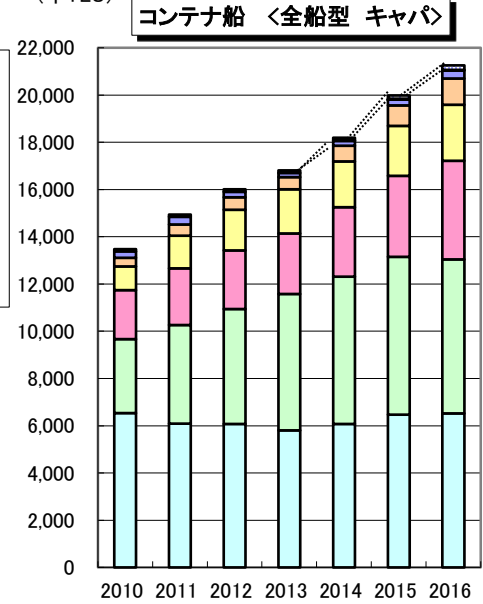


Clarkson as of July 2013

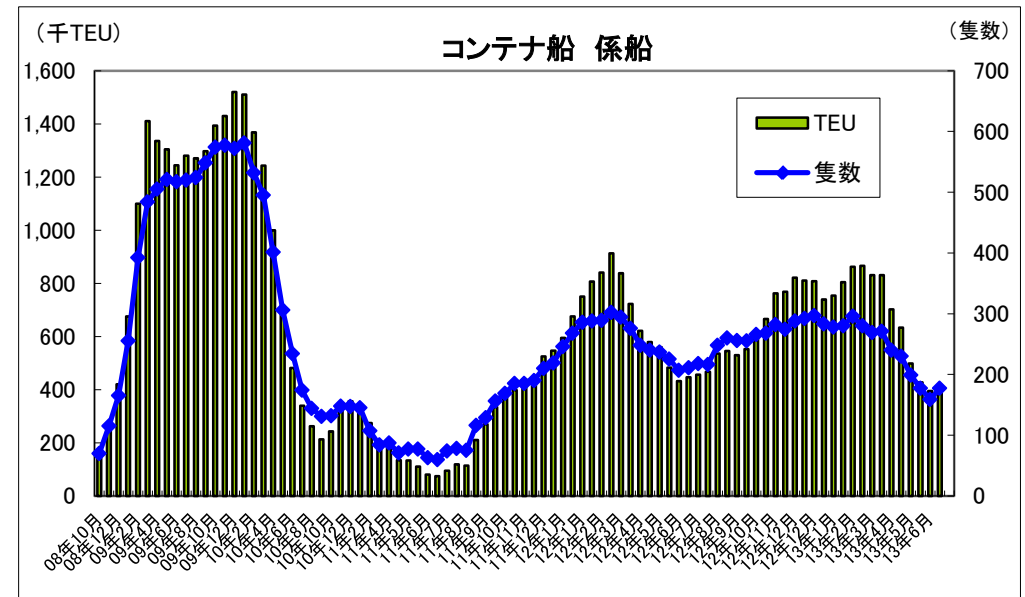
船隊増減予想(概算) min/max*



(千TEU)

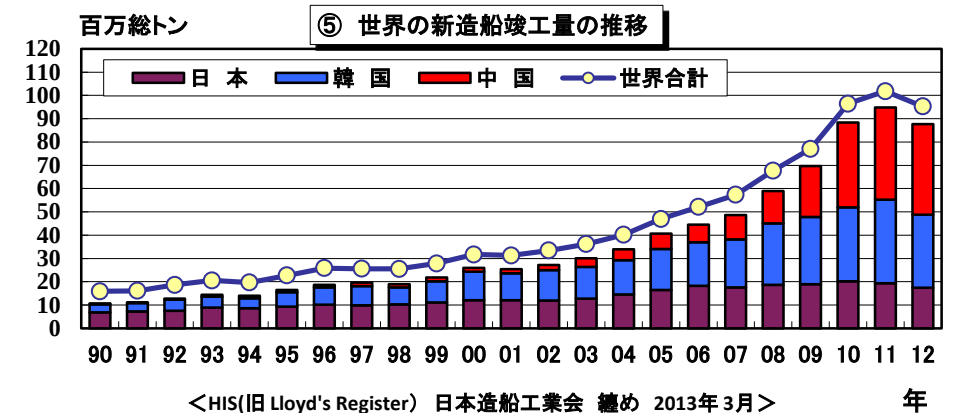
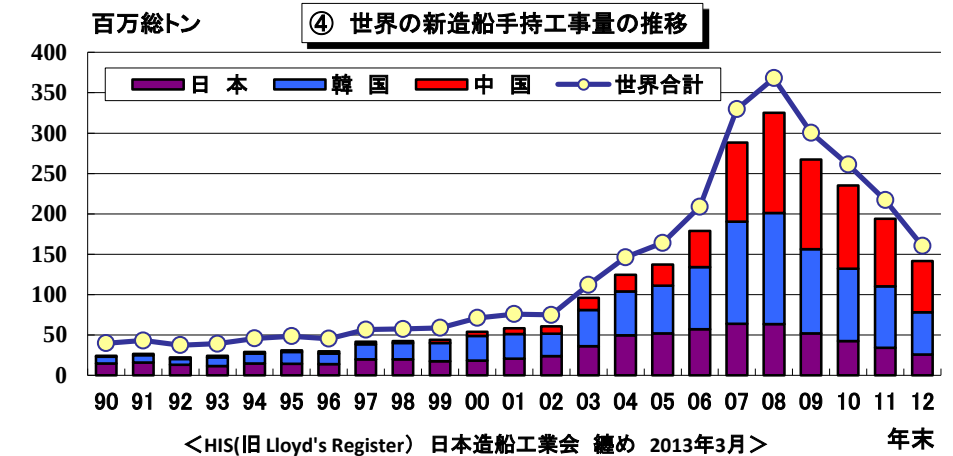
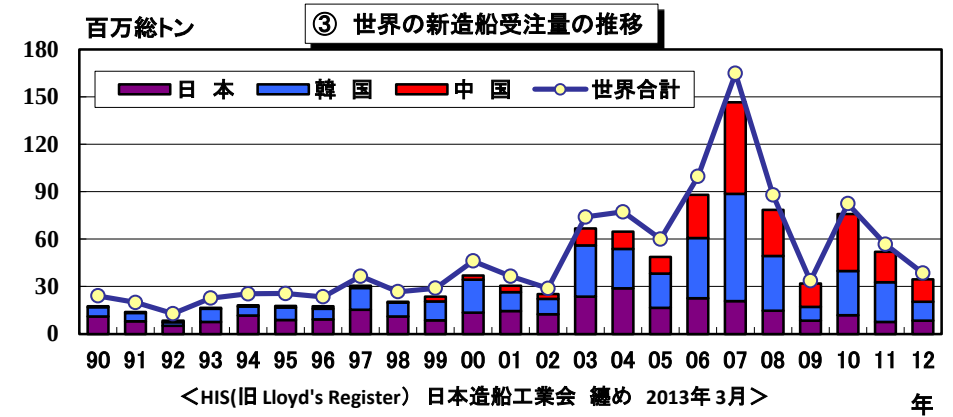
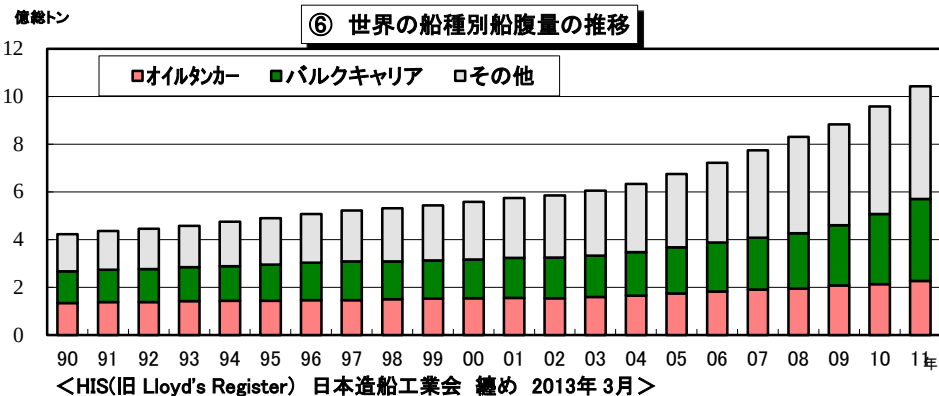
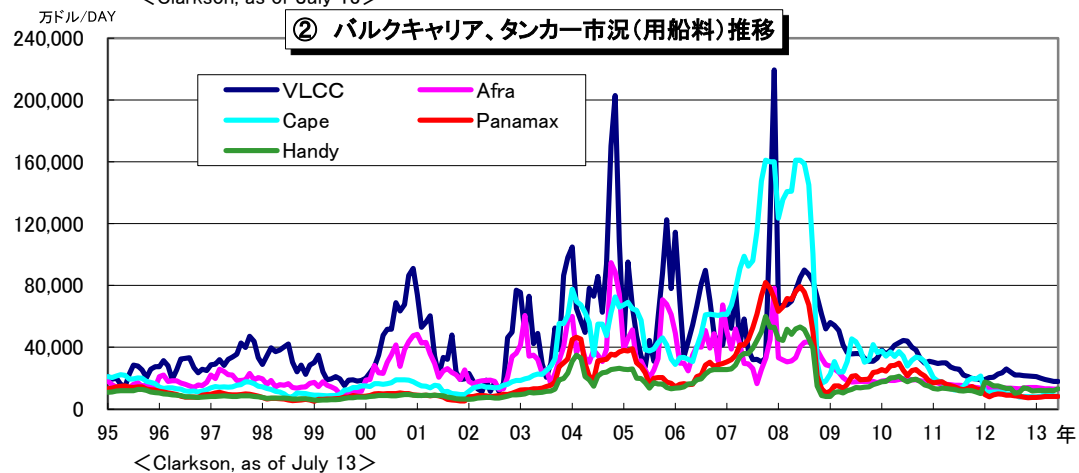
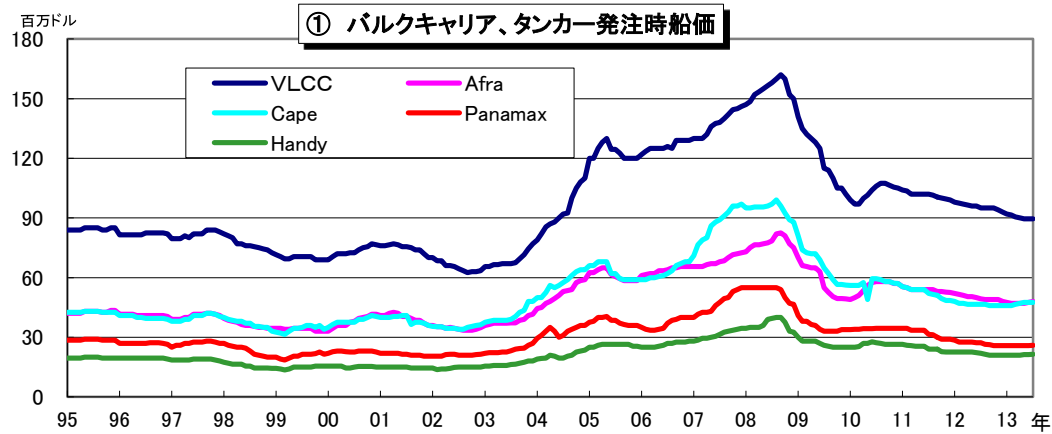


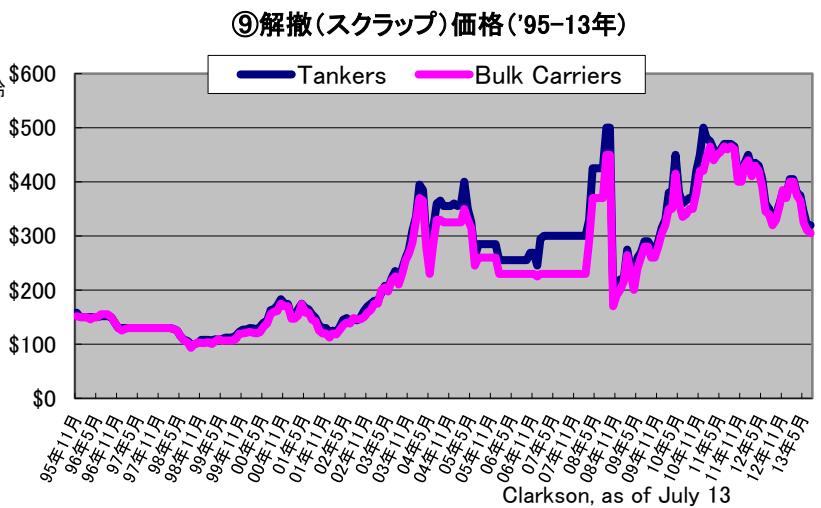
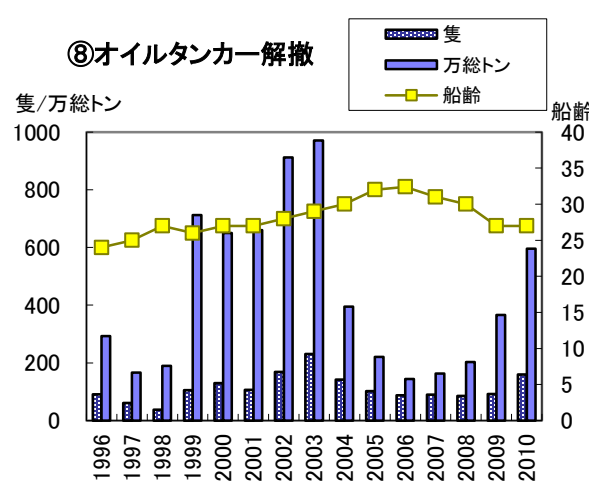
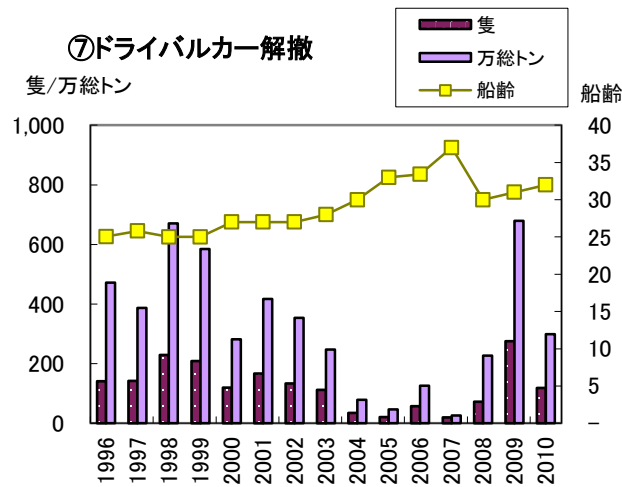
Alphaliner Report 2013 July



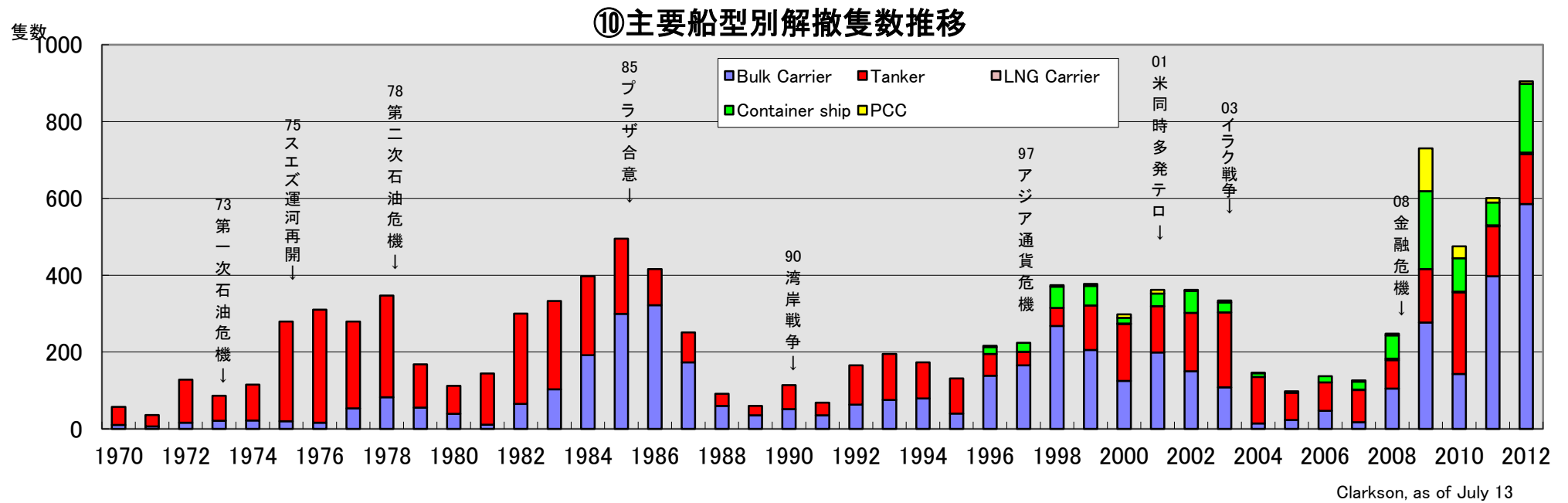
Source: AXS Marine 社 (13年7月現在)

3-2. 船腹供給動向

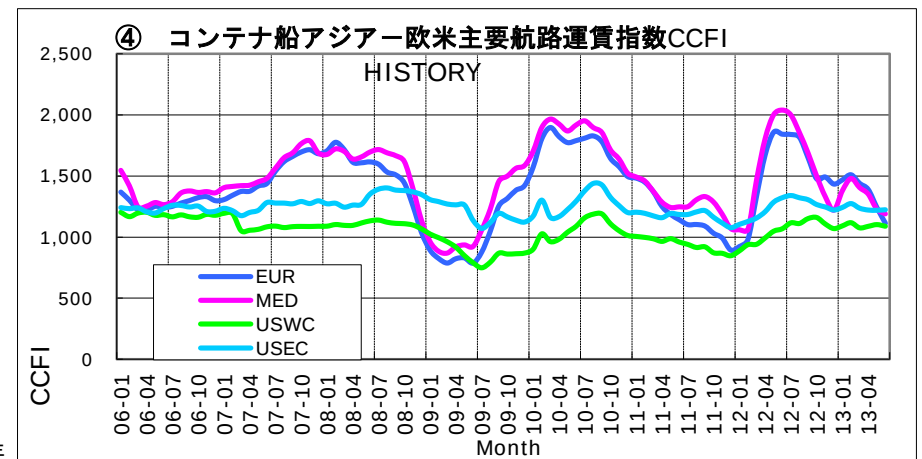
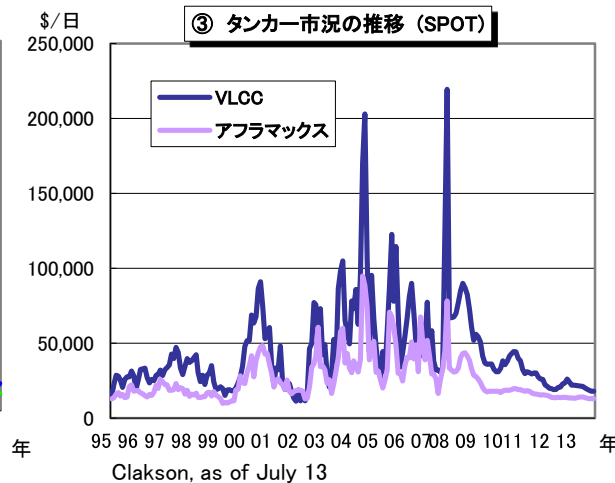
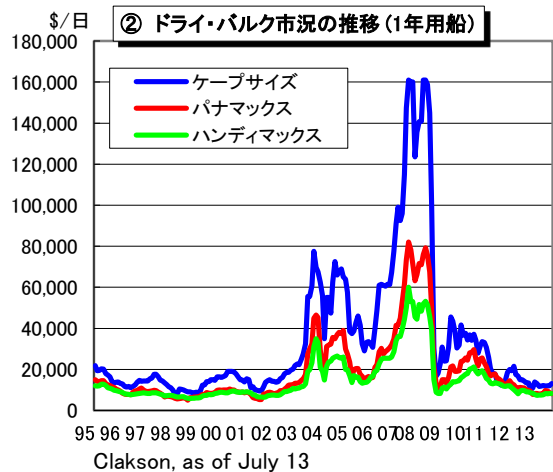
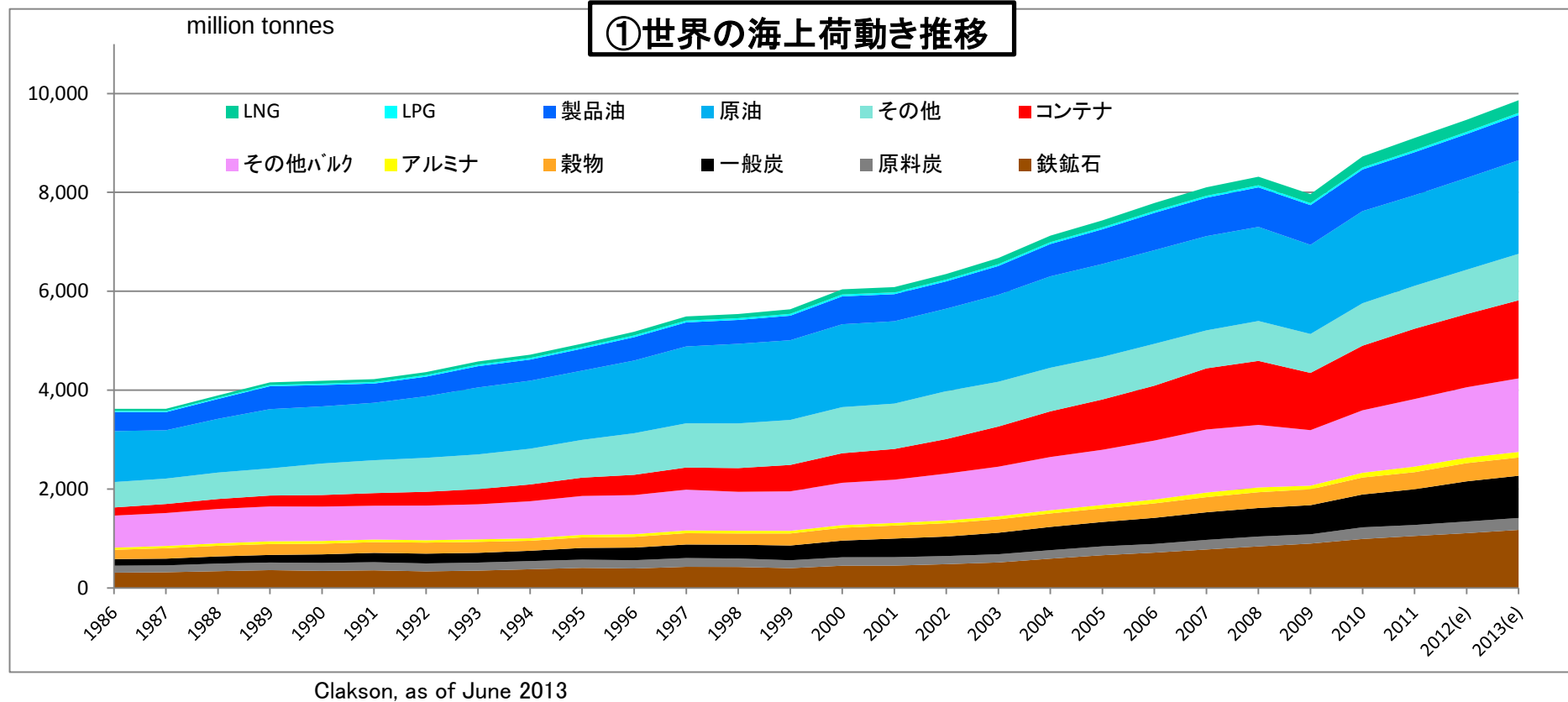




日本船主協会「海運統計要覧(2012)」

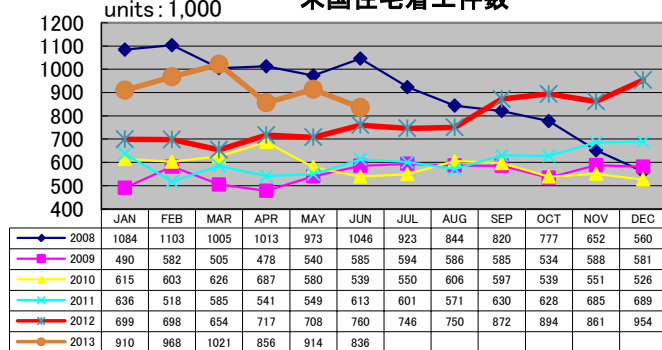


3-3. 世界の荷動き・市況



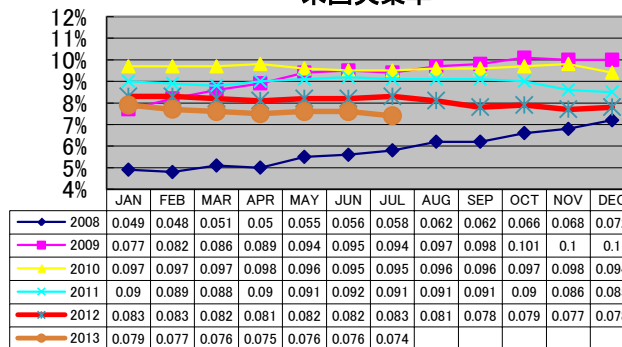
3-4.最新の経済動向

米国住宅着工件数



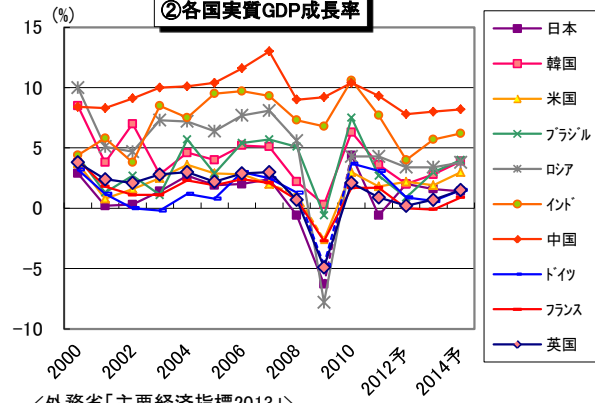
①北米主要経済指標

米国失業率



<米商務省>

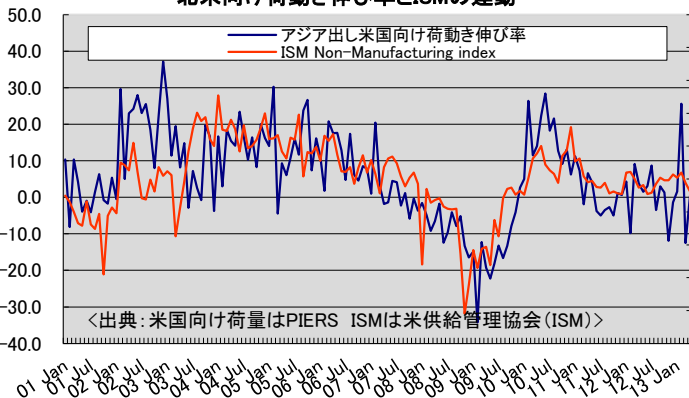
②各国実質GDP成長率



<外務省「主要経済指標2013」>

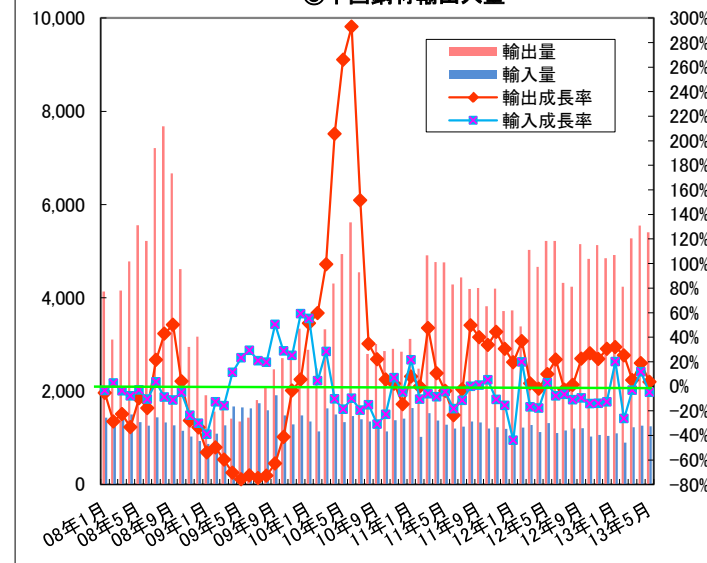
前年比荷動き
伸び率

北米向け荷動き伸び率とISMの連動

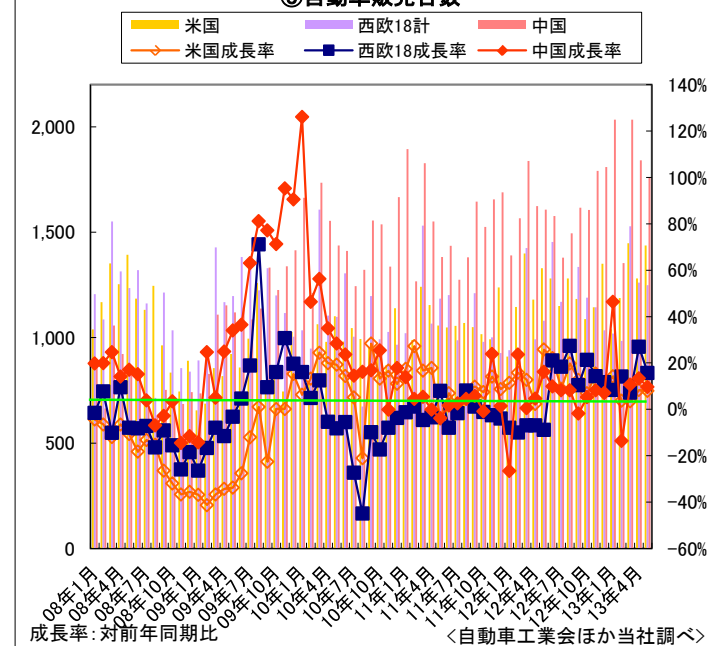


ISM指数

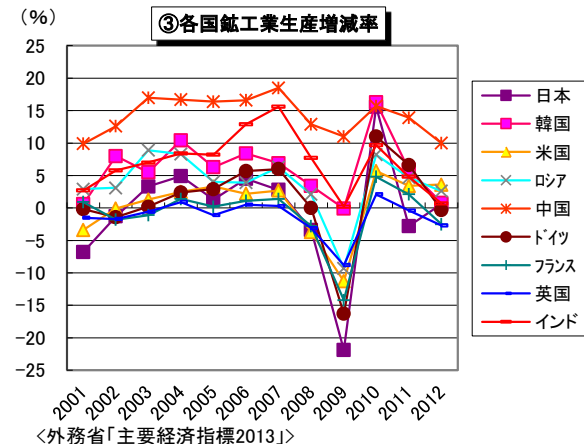
⑤中国鋼材輸出入量



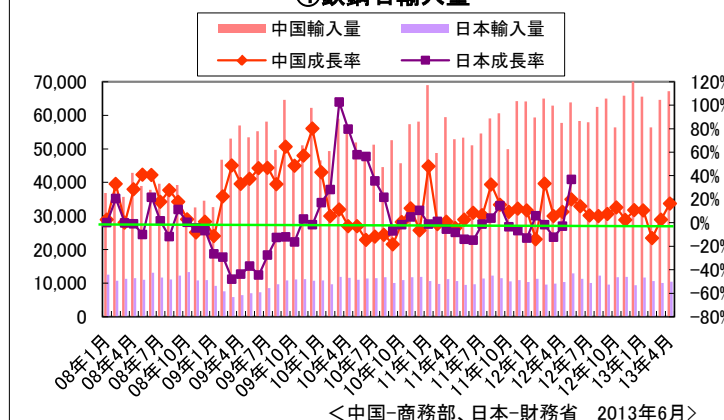
⑥自動車販売台数



③各国鉱工業生産増減率

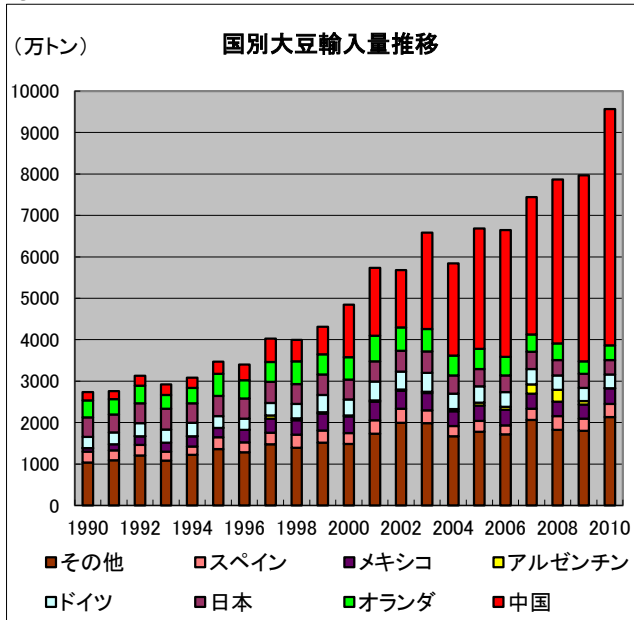


④鉄鋼石輸入量

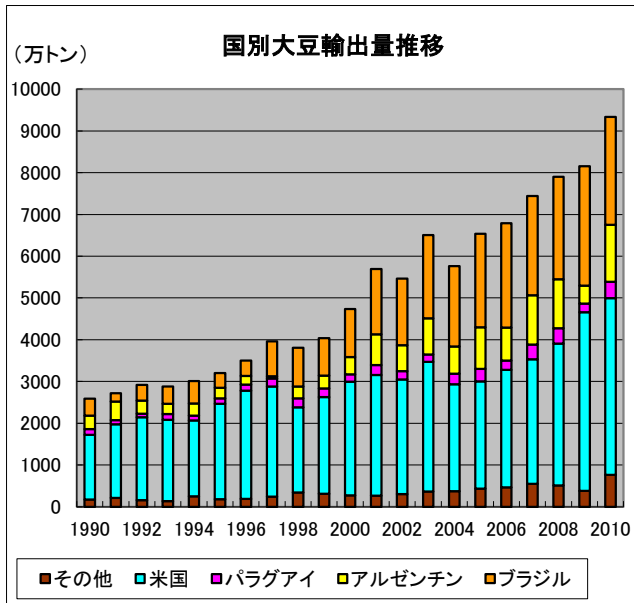


3-5. 新興諸国の動き（中国）

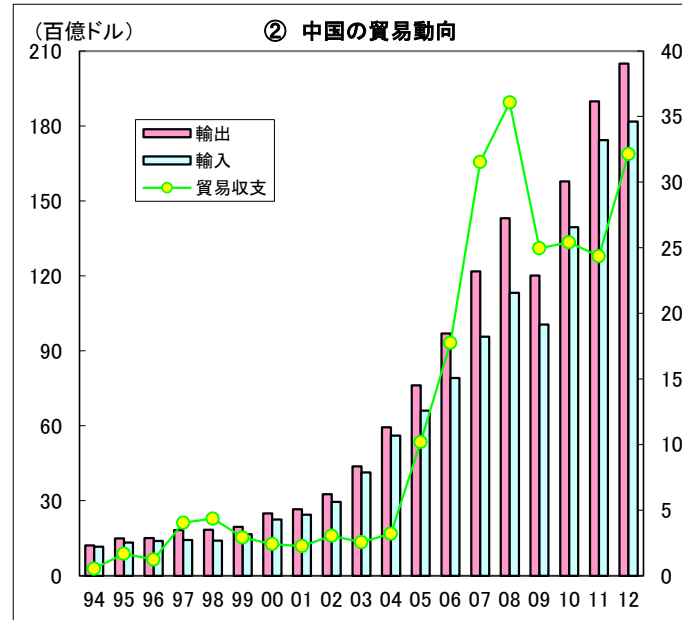
①中国が牽引する穀物輸送（大豆）



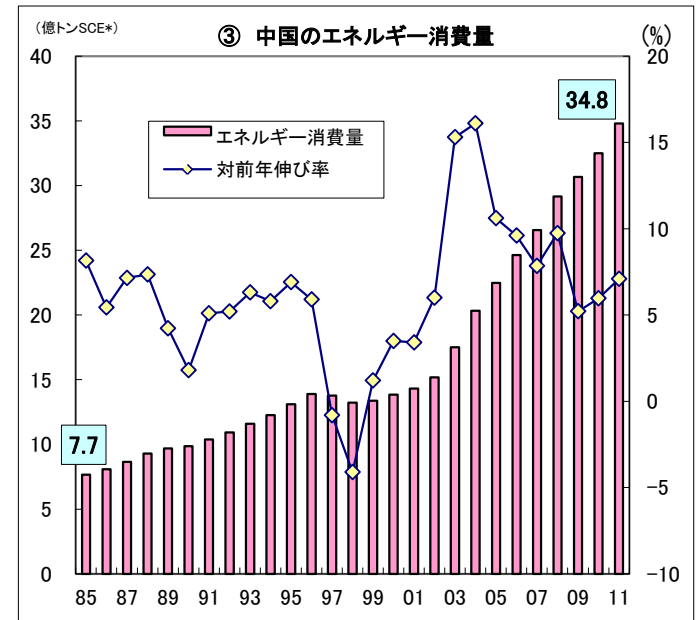
国連食糧農業機関HPより（2013年7月現在）



国連食糧農業機関HPより（2013年7月現在）



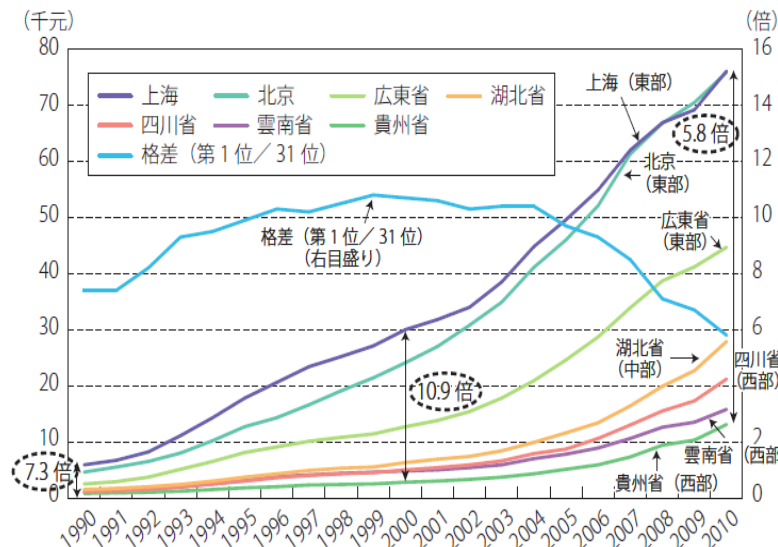
<Jetro（2013年7月現在）>



<National Bureau of Statistics of China as of July 2013>

*SCE(Standard Coal Equivalent)石炭換算トン

④中国の省市別の一人当たりGDPの推移



<通商白書 2012年>

⑤都市部と農村部の格差（2012年）

中国の家計資産平均			単位: 万元
	都市	農村	都市/農村(倍)
金融資産	11.2	3.1	3.6
非金融資産	145.7	12.3	11.8
総資産	156.9	15.4	10.2

中国家計金融調査・研究センター「中国家計金融調査報告」より

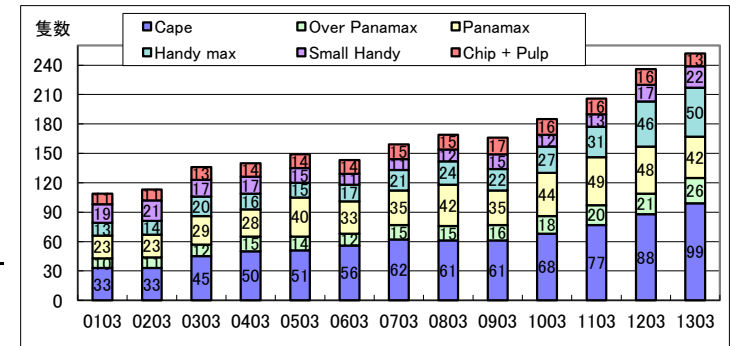


4. バルク事業 <4-1. 当社船隊>

① 当社ドライ・バルク船隊

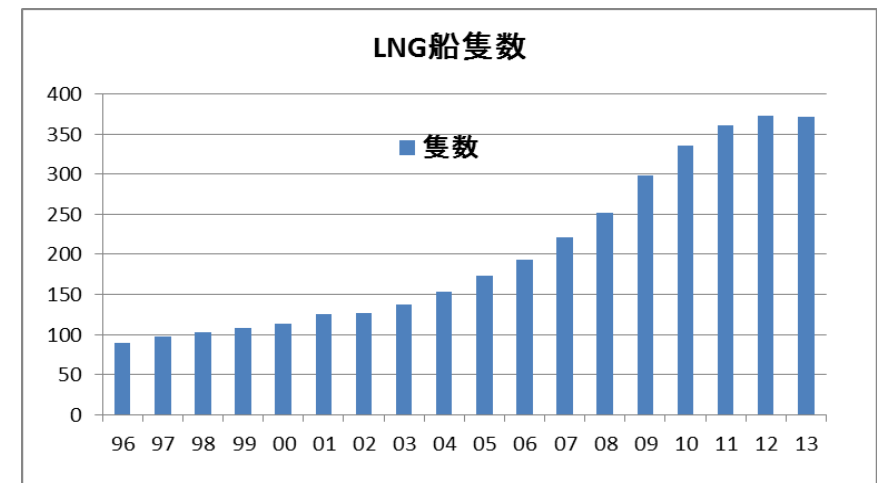
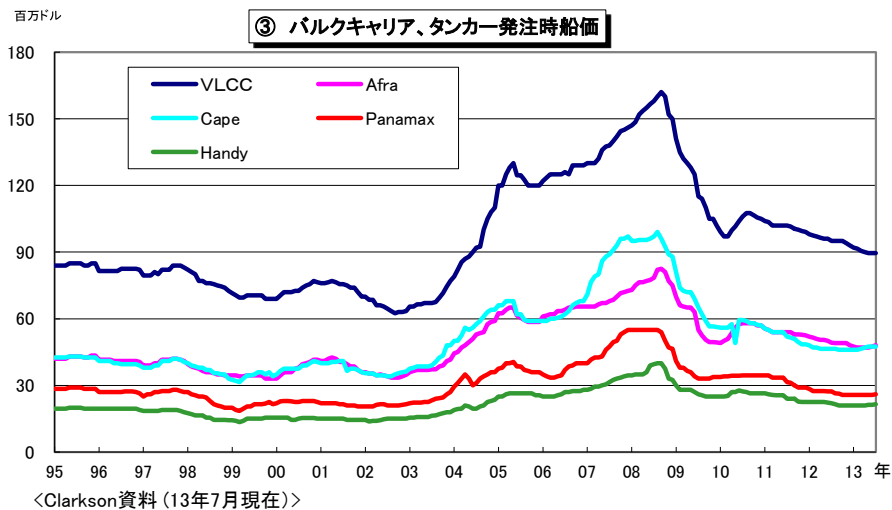
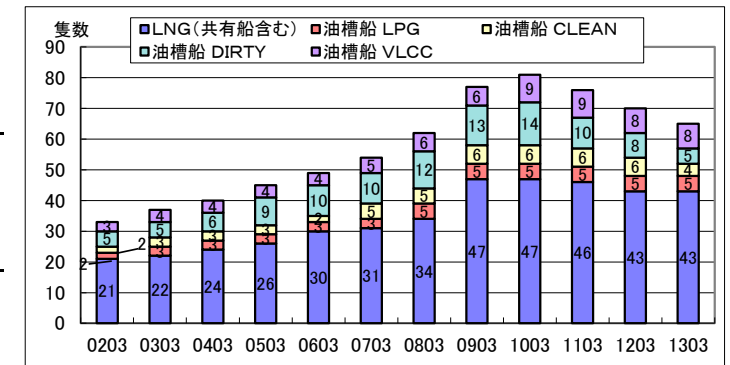
		0103	0203	0303	0403	0503	0603	0703	0803	0903	1003	1103	1203	1303
Cape	(DWT 170,000位～)	33	33	45	50	51	56	62	61	61	68	77	88	99
Over Panamax	(DWT 100,000前後)	10	11	12	15	14	12	15	15	16	18	20	21	26
Panamax	(DWT 6～70,000程度)	23	23	29	28	40	33	35	42	35	44	49	48	42
Handy max	(DWT 4～50,000程度)	13	14	20	16	15	17	21	24	22	27	31	46	50
Small Handy	(DWT 3～40,000程度)	19	21	17	17	15	11	11	12	15	12	13	17	22
Chip + Pulp		11	11	13	14	14	14	15	15	17	16	16	16	13
Total		109	113	136	140	149	143	159	169	166	185	206	236	252

※2005年3月期までのOver Panamaxの数値は石炭船舶部門運輸の船舶数で代用



② 当社エネルギー資源輸送船隊

		0203	0303	0403	0503	0603	0703	0803	0903	1003	1103	1203	1303
LNG(共有船含む)		21	22	24	26	30	31	34	47	47	46	43	43
油槽船	LPG	2	3	3	3	3	3	5	5	5	5	5	5
	CLEAN	2	3	3	3	2	5	5	6	6	6	6	4
	DIRTY	5	5	6	9	10	10	12	13	14	10	8	5
	VLCC	3	4	4	4	4	5	6	6	9	9	8	8
油槽船 Total		12	15	16	19	19	23	28	30	34	30	27	22



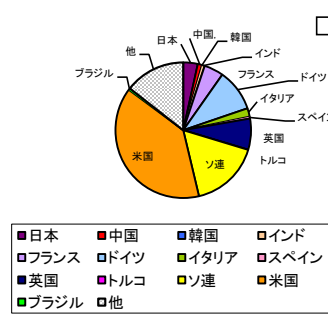
<海事新聞より>

4-2. ドライバルの需要

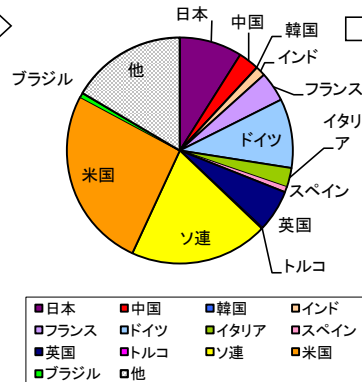
① 世界の粗鋼生産量の推移

<鉄鋼連盟(2013年7月)>

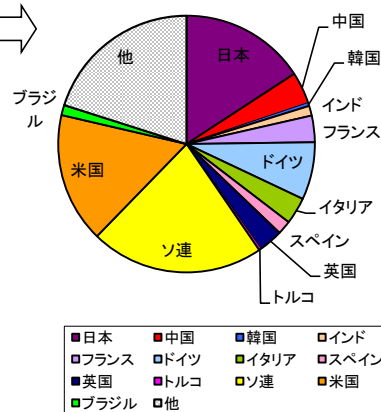
1955 世界粗鋼生産 計273,000千トン



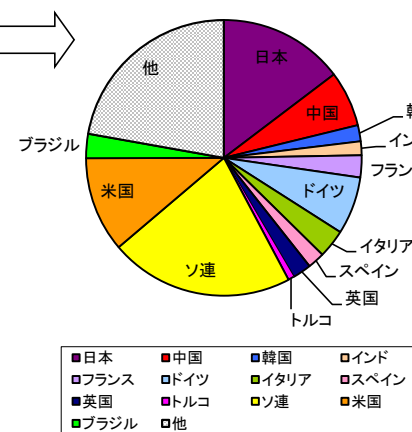
1965 世界粗鋼生産 計459,700千トン



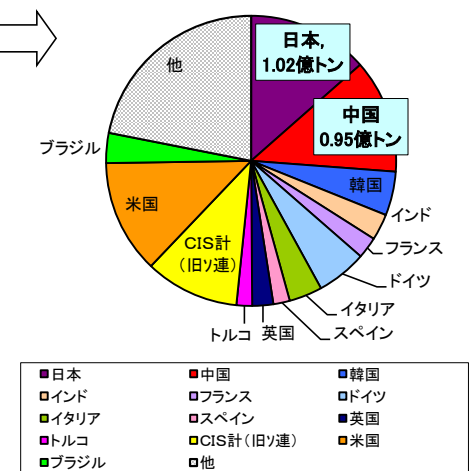
1975 世界粗鋼生産 計647,300千トン



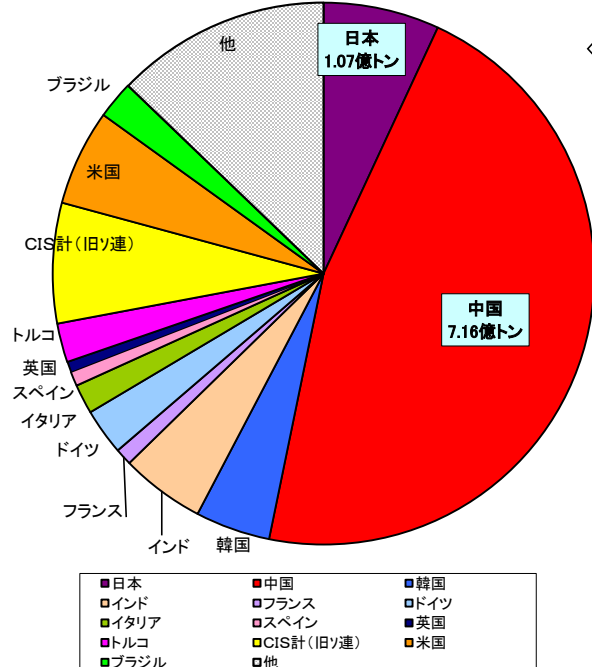
1985 世界粗鋼生産 計717,000千トン



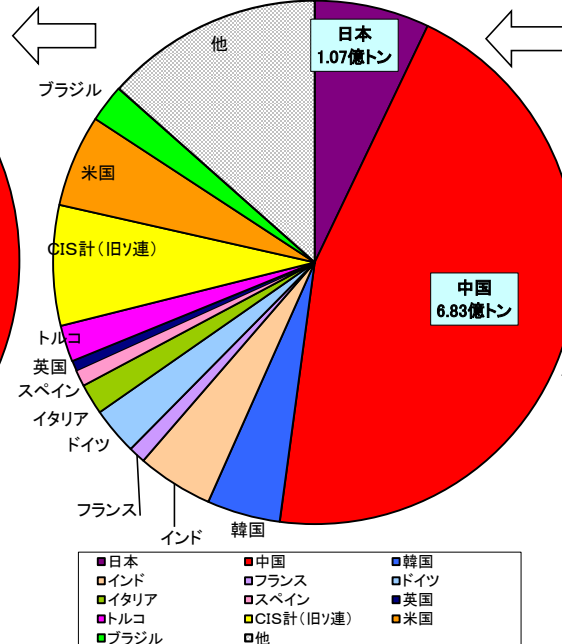
1995 世界粗鋼生産 計752,043千トン



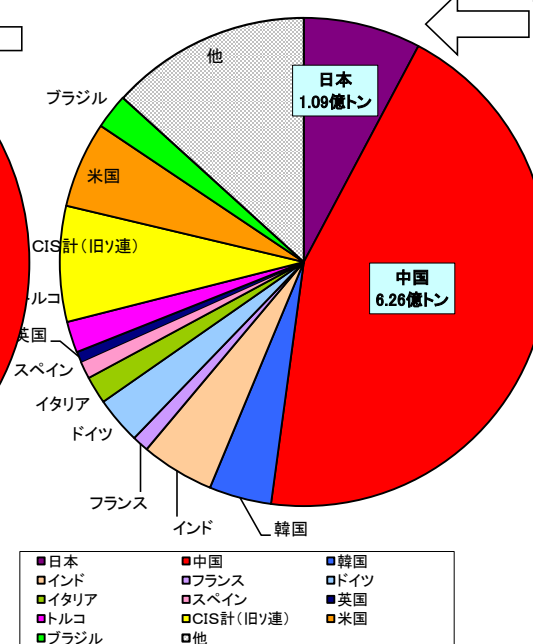
2012世界粗鋼生産 計1,547,702千トン
(前年比 2.0 %)



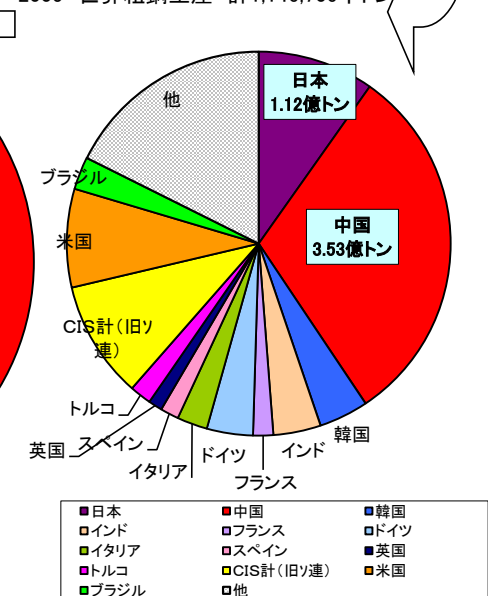
2011世界粗鋼生産 計1,516,794千トン
(前年比 7.4 %)



2010世界粗鋼生産 計1,411,893千トン
(前年比 17.2 %)

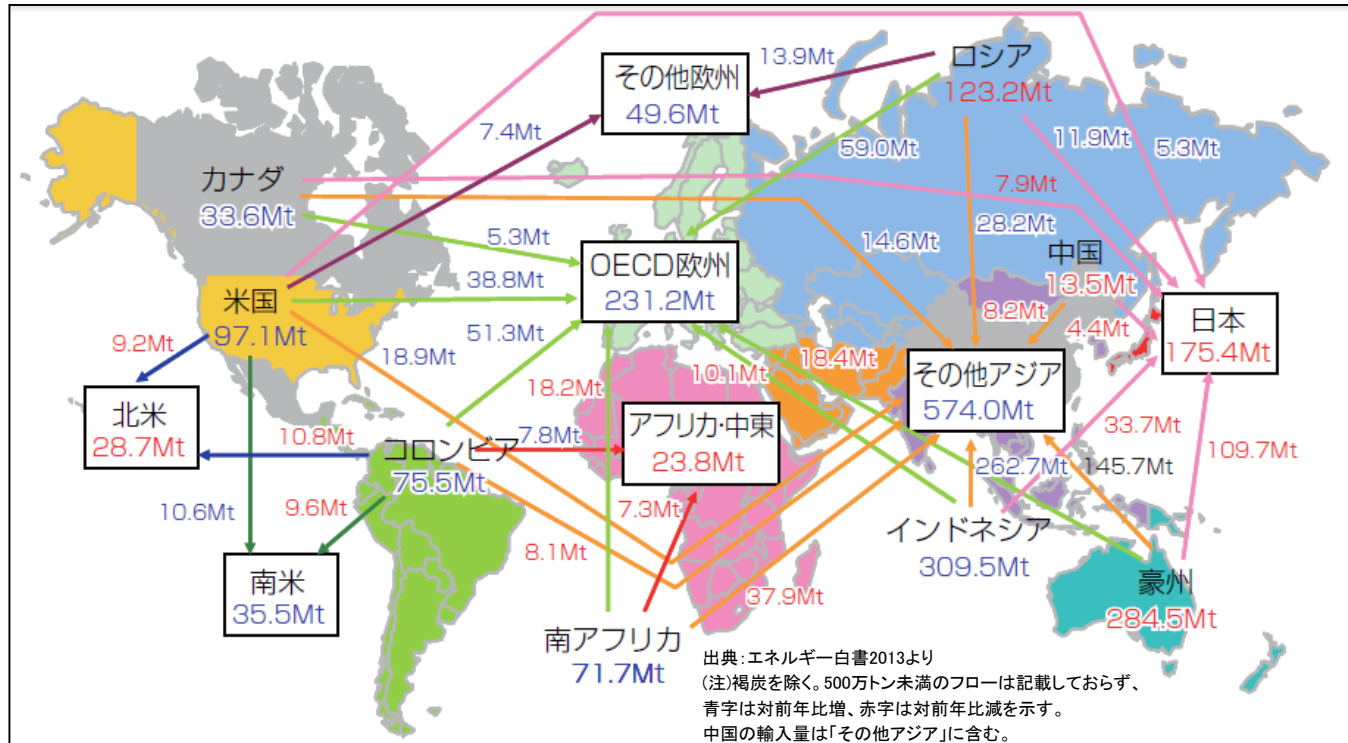


2005 世界粗鋼生産 計1,146,706千トン

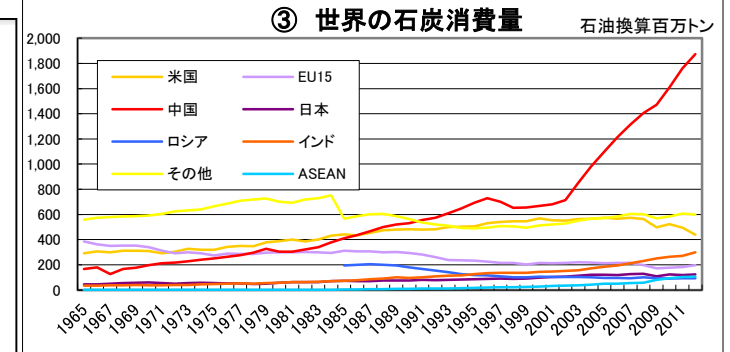


4-2. ドライバルクの需要

② 世界の主な石炭貿易(2010年見込み)

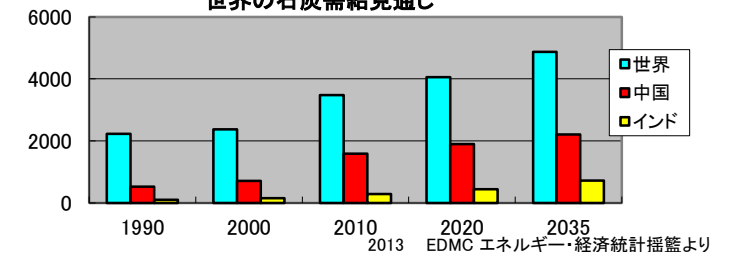


③ 世界の石炭消費量



BP Statistical Review of World Energy 2013

世界の石炭需給見通し

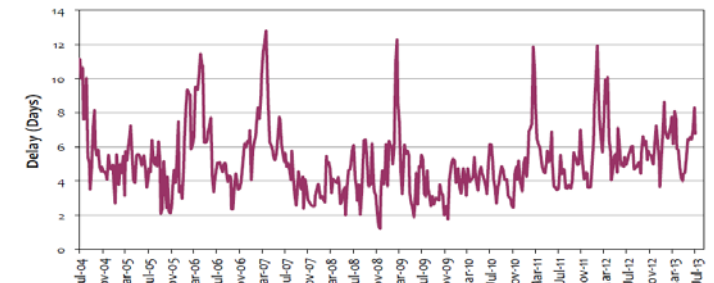


⑥ BDIと豪州滞船日数

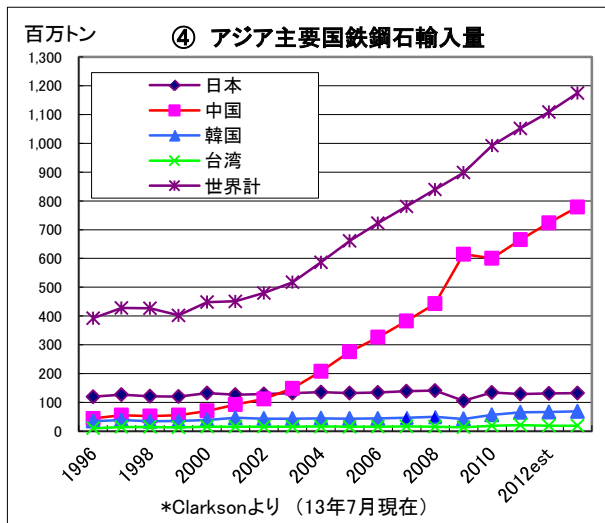
Dry Bulk Index (BDI)



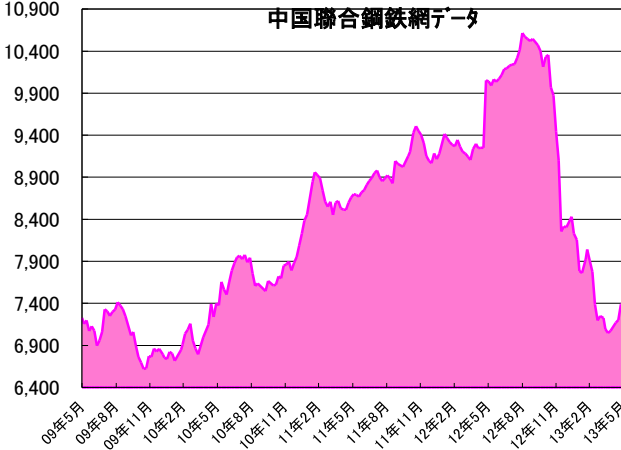
SSY Australian Iron Ore Port Congestion Index



SSY資料より (13年7月現在)



⑤ 中国輸入鉄鉱石在庫量 (港) 中国聯合鋼鉄網データ

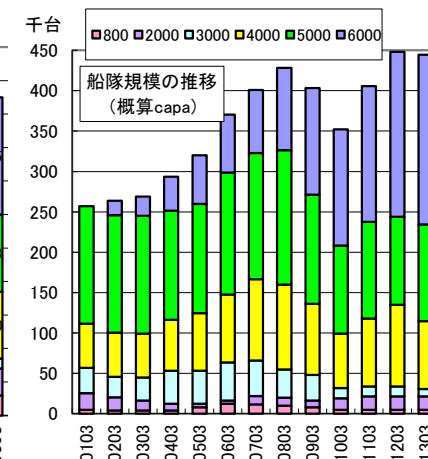
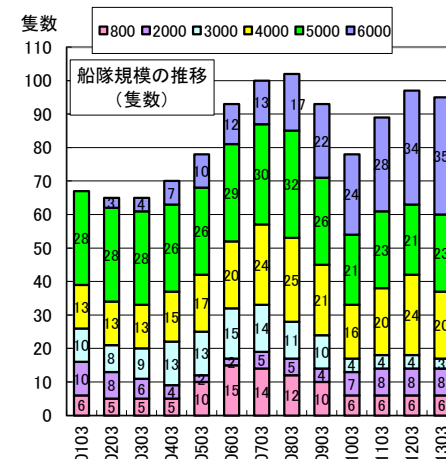


(中国聯合鋼鉄網データ 13年7月現在)

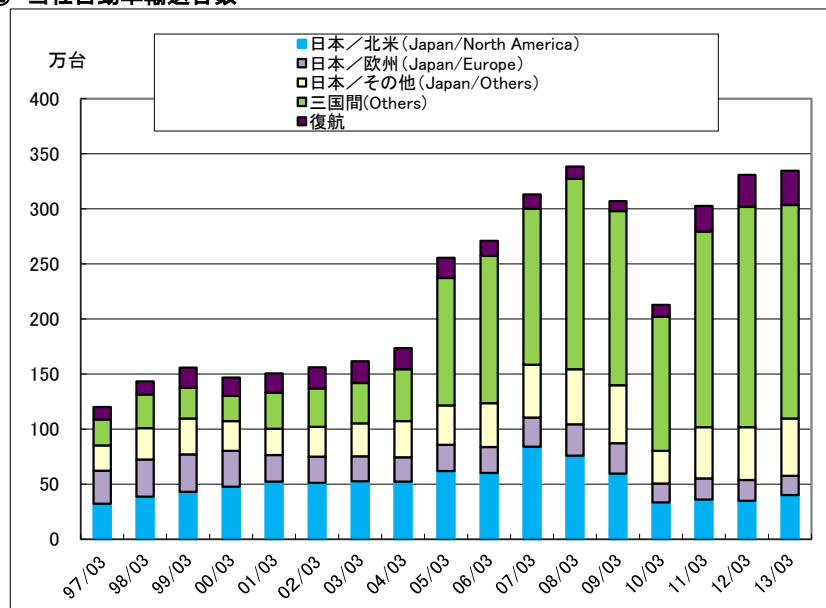
5. 自動車船事業 <5-1. 当社船隊、荷動き>

① 当社PCC船隊

No. of Cars (RT)	0103	0203	0303	0403	0503	0603	0703	0803	0903	1003	1103	1203	1303
6000	—	3	4	7	10	12	13	17	22	24	28	34	35
5000 (4750-5650)	28	28	28	26	26	29	30	32	26	21	23	21	23
4000 (3800-4600)	13	13	13	15	17	20	24	25	21	16	20	24	20
3000 (2800-3500)	10	8	9	13	13	15	14	11	10	4	4	4	3
2000 (1600-2500)	10	8	6	4	2	2	5	5	4	7	8	8	8
800 (800-850)	6	5	5	5	10	15	14	12	10	6	6	6	6
Total	67	65	65	70	78	93	100	102	93	78	89	97	95

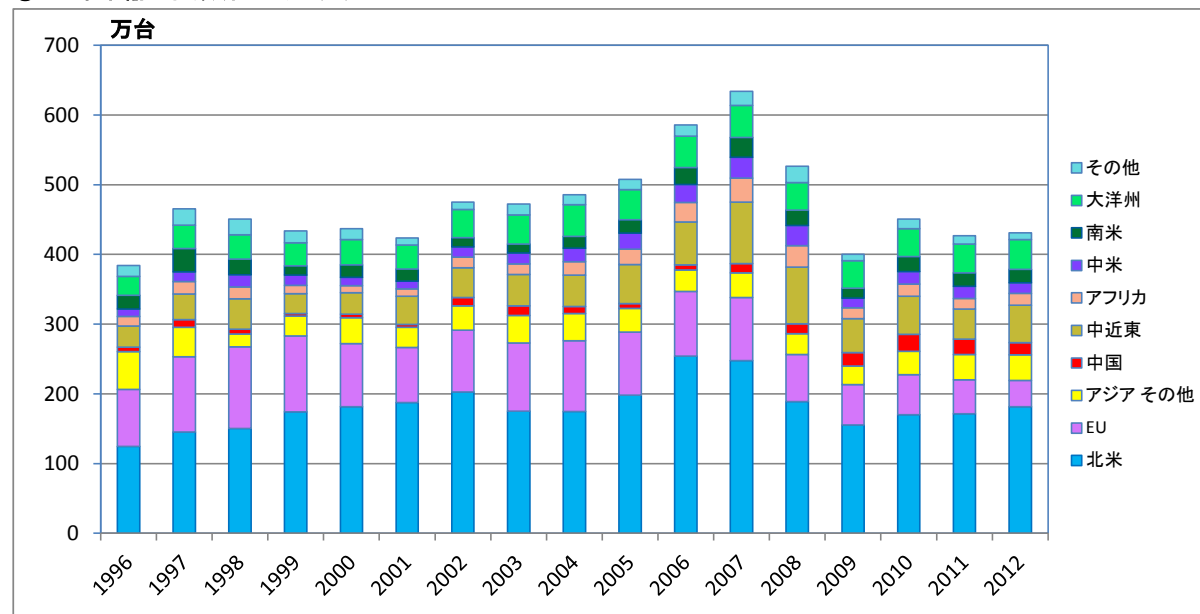


② 当社自動車輸送台数



※04年度より欧州域内輸送台数を「三国間」に含む

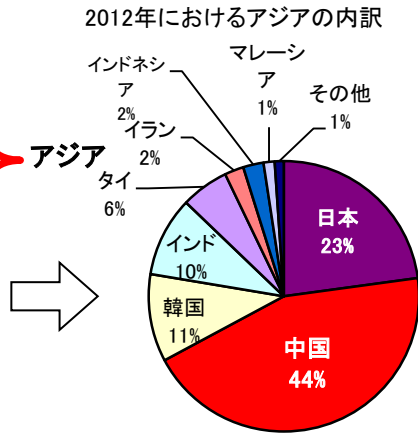
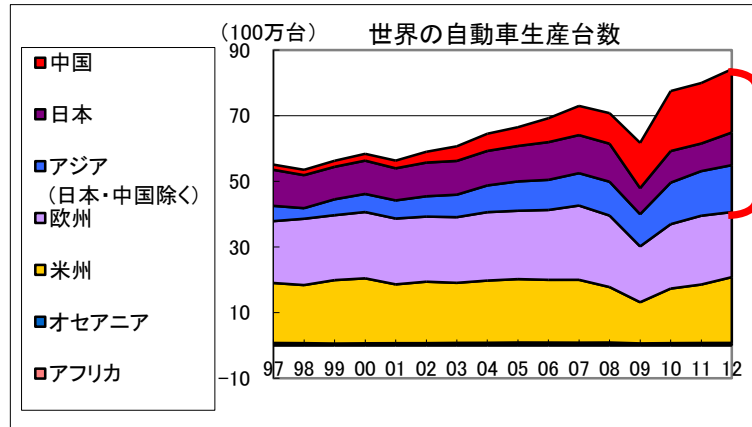
③ 日本車輸出台数(仕向け地別)



<自動車工業会資料(13年7月)>

5-2. 自動車の需要

① 世界の自動車生産台数（2011年）

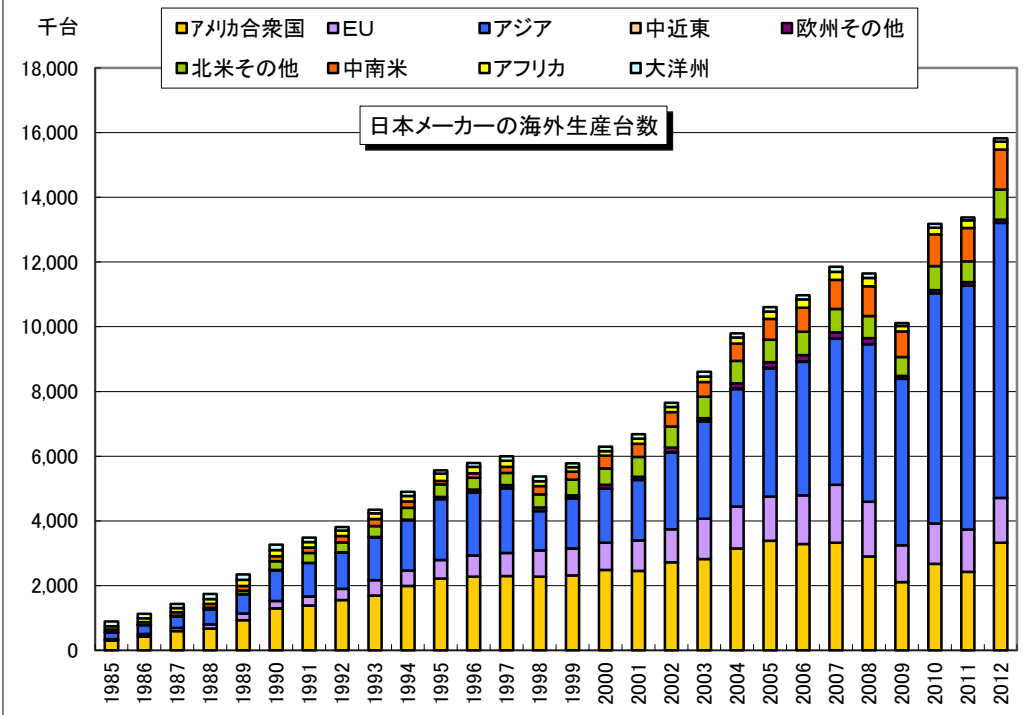


	(1997年)	(2012年)
アジア	31.2%	51.7%
欧州	34.2%	23.6%
米州	33.2%	23.8%

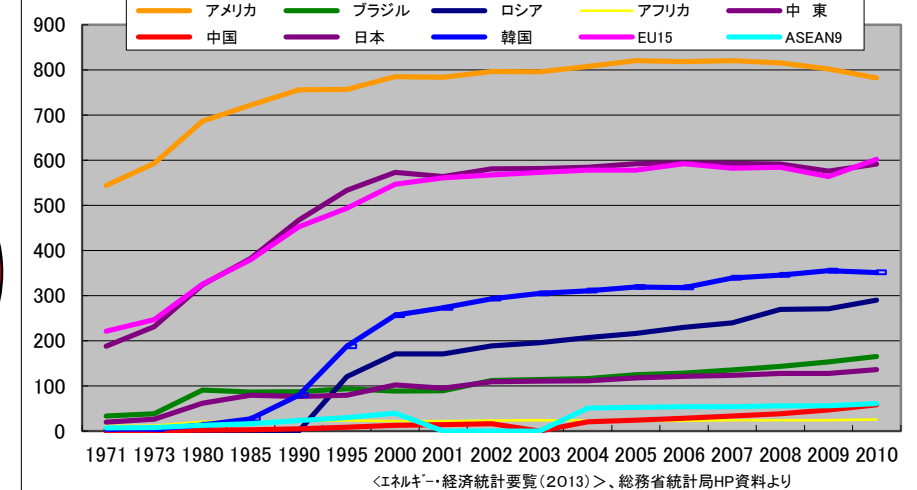
<OICA (The International Organization of Motor Vehicle Manufacturers) 2013年7月より>

③ 日本メーカーの海外生産台数の推移

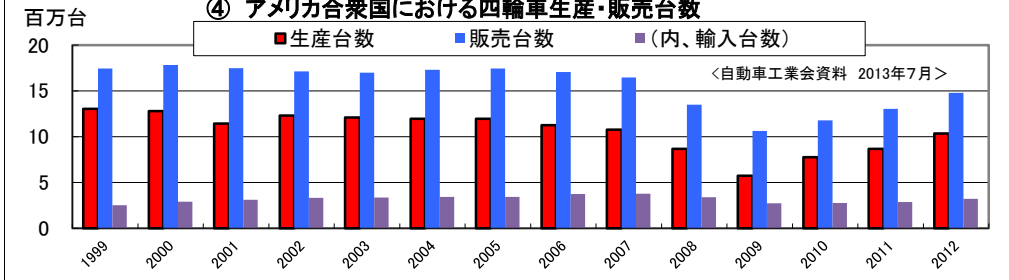
<自動車工業会資料 (2013年7月)>



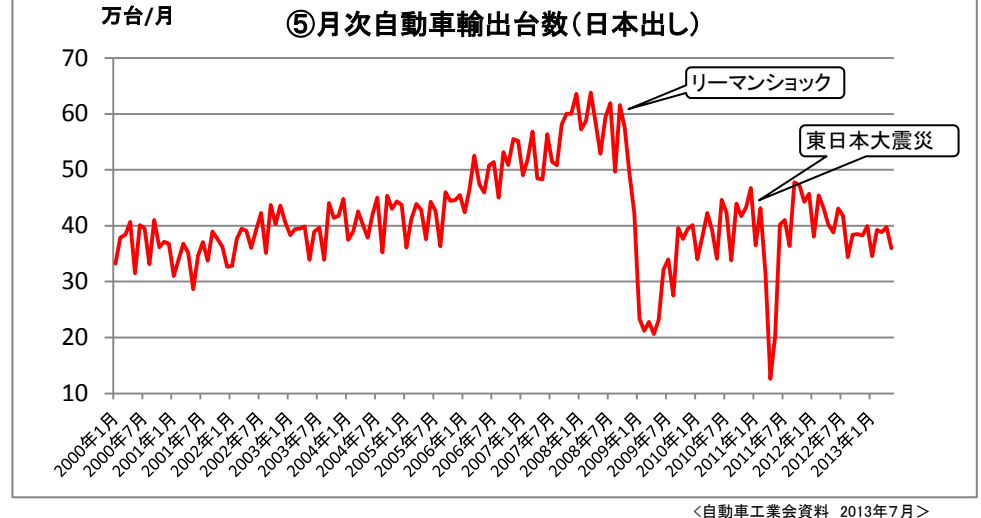
② 世界の自動車保有台数(台/千人)



④ アメリカ合衆国における四輪車生産・販売台数



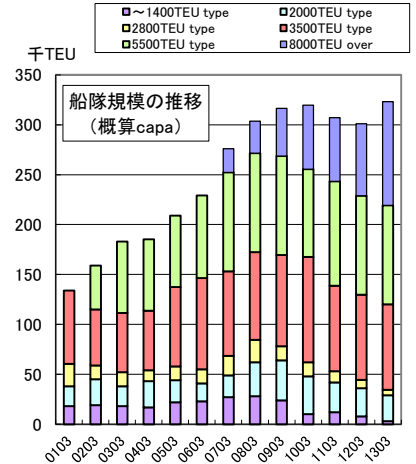
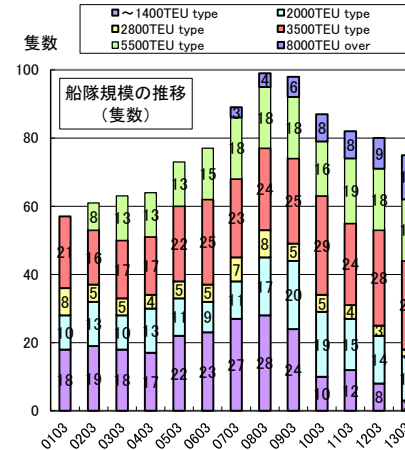
⑤ 月次自動車輸出台数(日本出し)



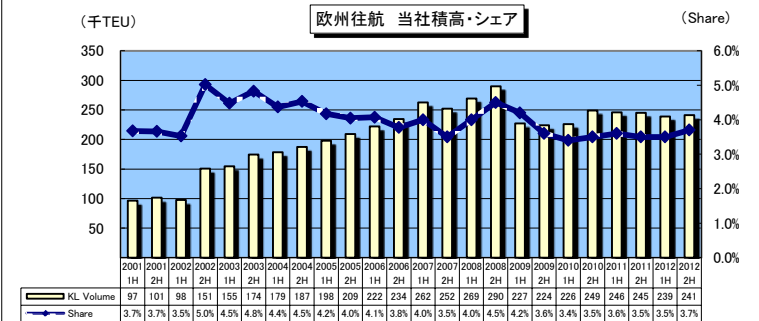
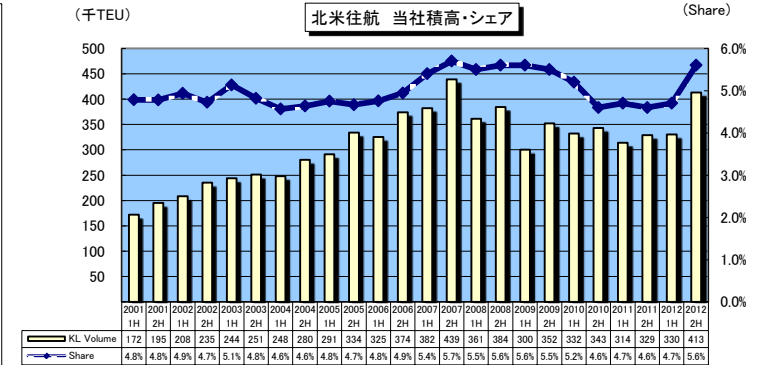
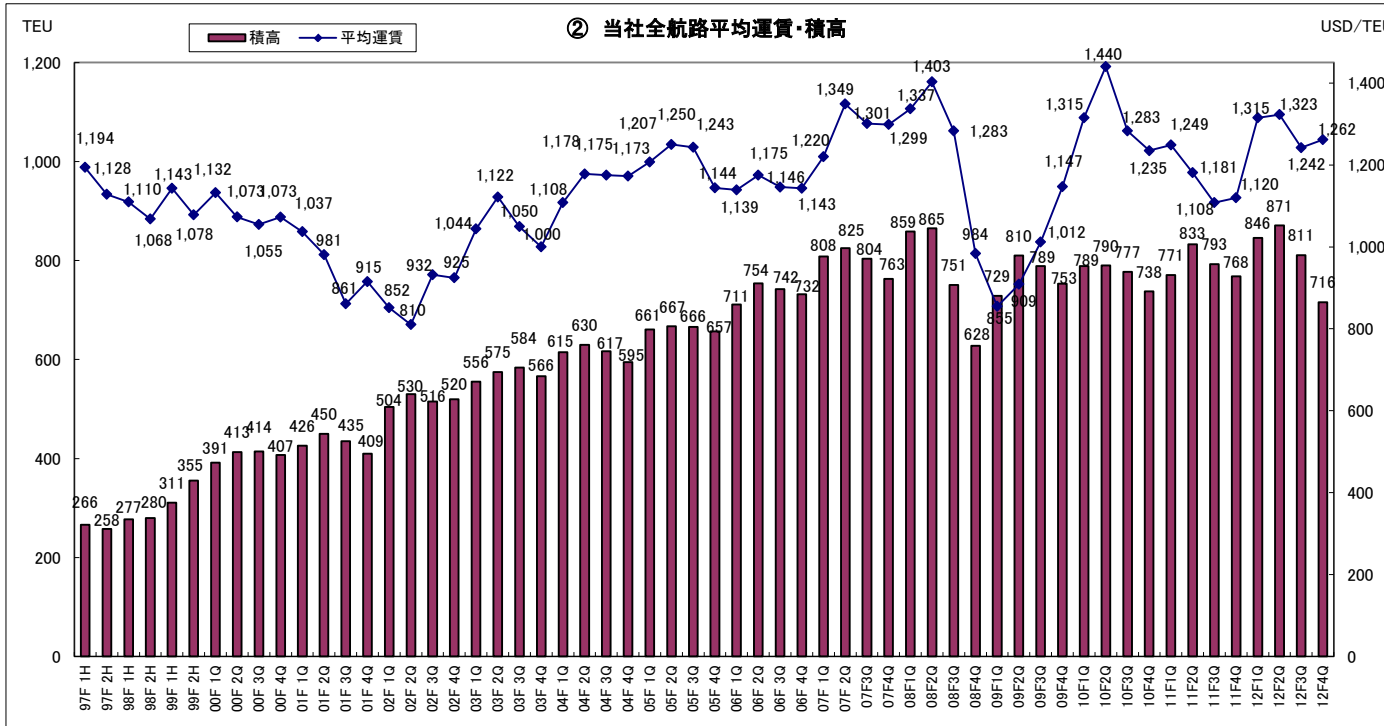
6. コンテナ船事業 <6-1. 当社コンテナ船隊、積高>

① 当社コンテナ船隊

	0103	0203	0303	0403	0503	0603	0703	0803	0903	1003	1103	1203	1303
8000TEU over (8000-)	0	0	0	0	0	0	3	4	6	8	8	9	13
5500TEU type (5500-6500)	0	8	13	13	13	15	18	18	18	16	19	18	18
3500TEU type (3400-4000)	21	16	17	17	22	25	23	24	25	29	24	28	26
2800TEU type (2700-2900)	8	5	5	4	5	5	7	8	5	5	4	3	2
2000TEU type (1500-2500)	10	13	10	13	11	9	11	17	20	19	15	14	13
~1400TEU type	18	19	18	17	22	23	27	28	24	10	12	8	3
Total	57	61	63	64	73	77	89	99	98	87	82	80	75

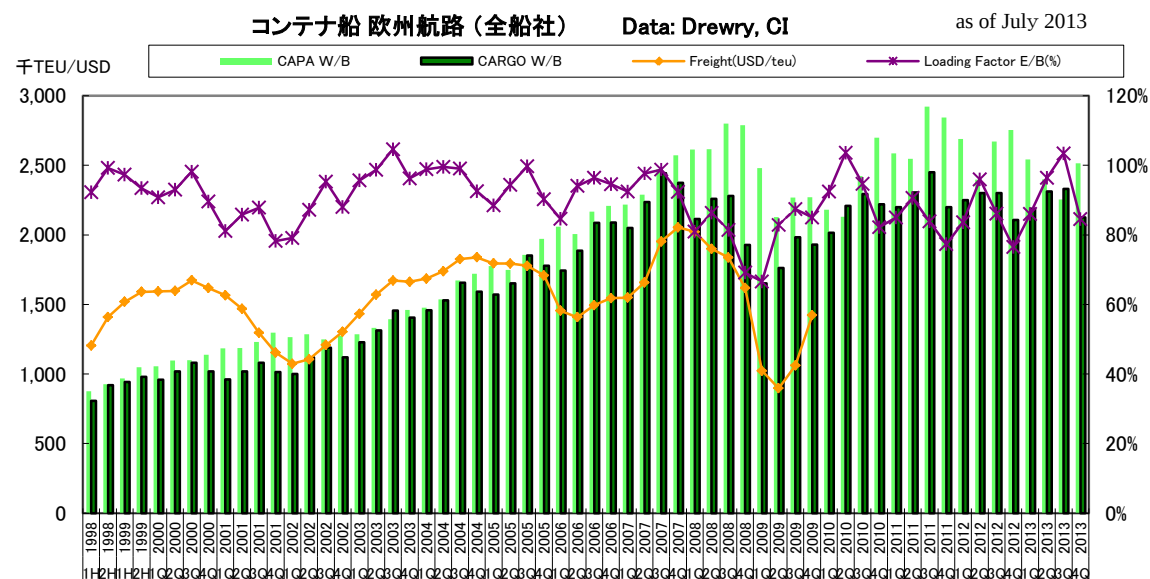
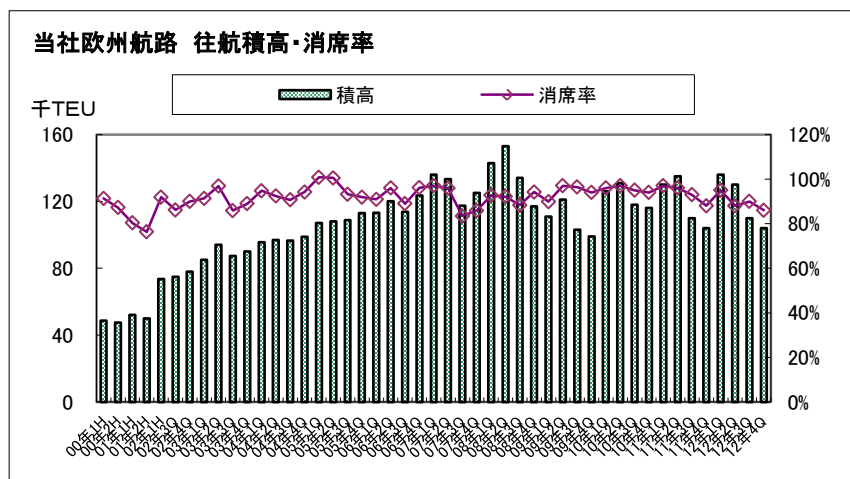
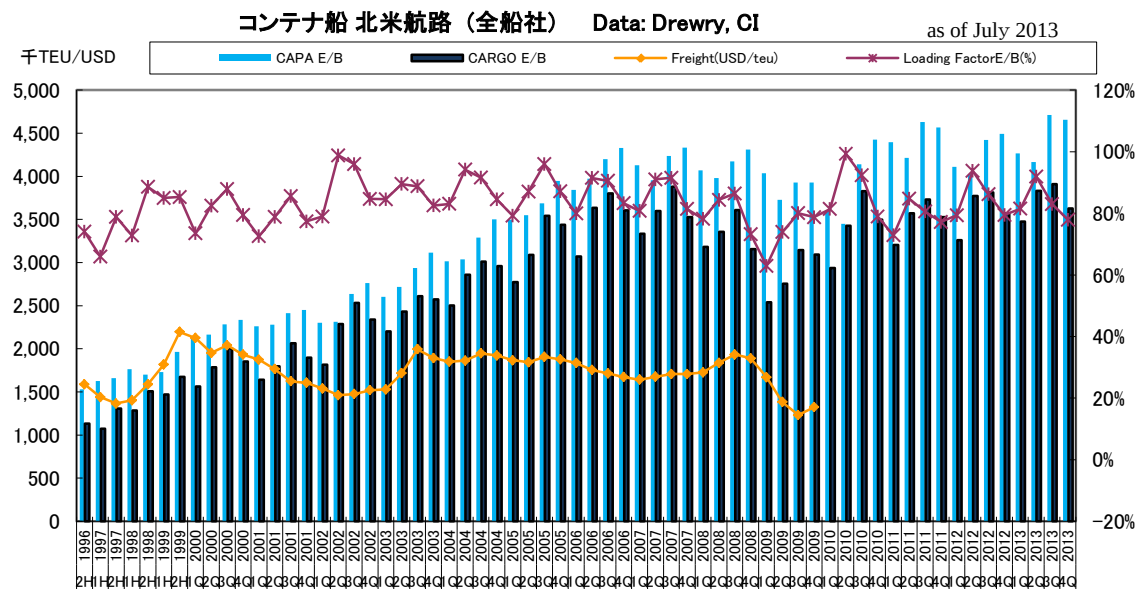
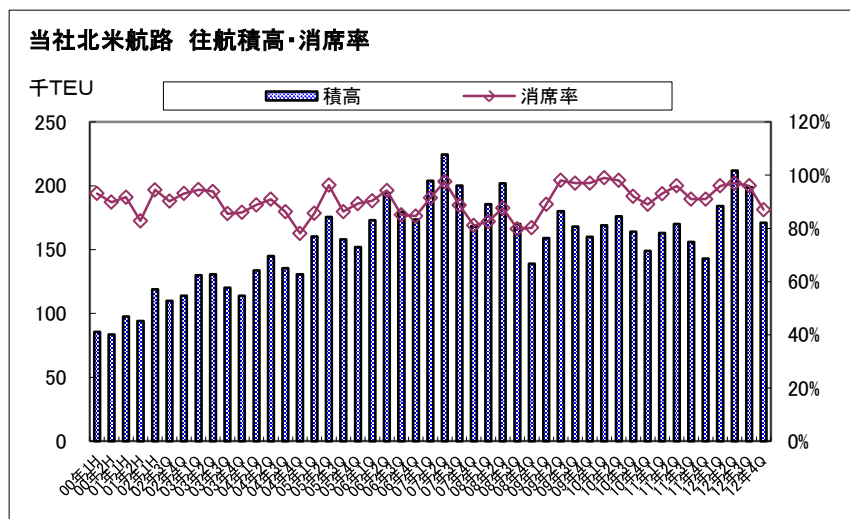


③ 北米・欧州航路 当社積高・シェア



6-1. 当社コンテナ船隊、積高

④ 北米・欧州航路 当社/全社積高・消席率



6-2. 当社運営コンテナ・ターミナル



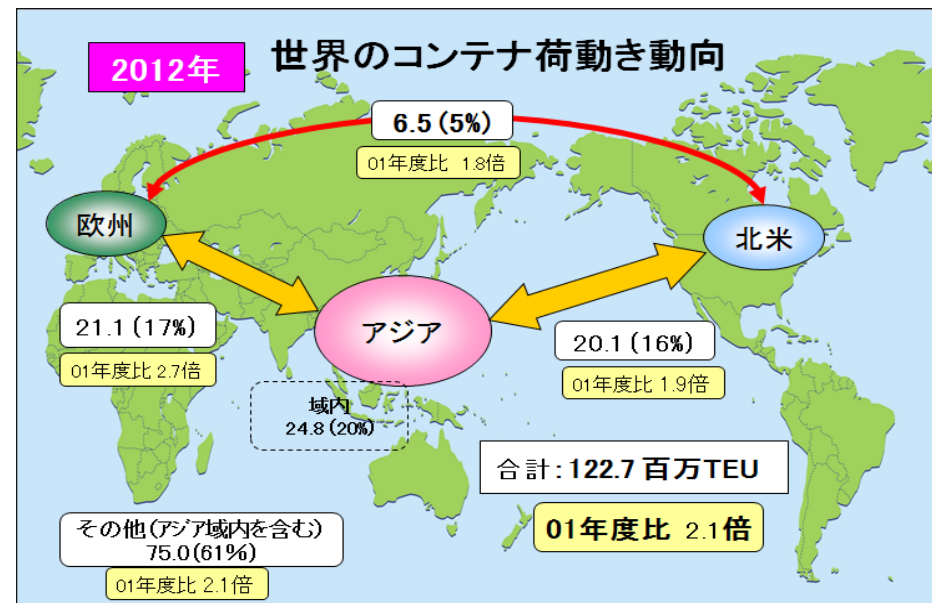
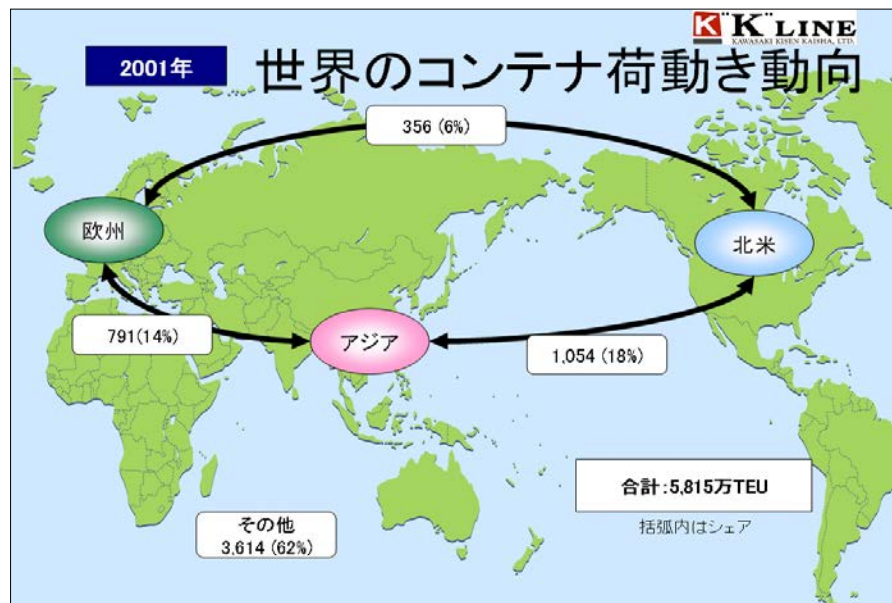
		所在地	岸壁長	水深	敷地総面積	蔵置能力(平積み)	ガントリークレーン
日本	川崎汽船東京コンテナターミナル	東京港大井埠頭第1号・2号バース	660 m	15 m	259,500 m ²	4,370 TEU	5基
	川崎汽船横浜コンテナターミナル	横浜港本牧埠頭A突堤第5号・6号バース	400 m	12 m	133,591 m ²	1,968 TEU	3基
	川崎汽船大阪コンテナターミナル	大阪港南港第8号バース	350 m	14 m	63,031 m ²	1,082 TEU	2基
	川崎汽船神戸コンテナターミナル*	神戸港六甲第4号西、第4号、第5号バース	700 m	14 m	283,510 m ²	4,478 TEU	5基
米国	International Transportation Service, Inc.	Long Beach, CA., Pier G	1,552 m	13-16 m	955,000 m ²	12,155 TEU	17基
	Husky Terminal and Stevedoring Inc.	Tacoma, WA., Berth 3&4	830 m	16 m	376,000 m ²	4,800 TEU	4基
ベルギー	Antwerp Internatinal Terminal NV**	Antwerp, PSA-HNN Deurganck Terminal	340 m	15.5 m	175,000 m ²	2,990 TEU	3基

*APMターミナルズジャパン株式会社との共同運営。面積等はAPMターミナルズジャパン株式会社使用部分との合計。

**共同経営による資本参加

6-3. 世界のコンテナ荷動き

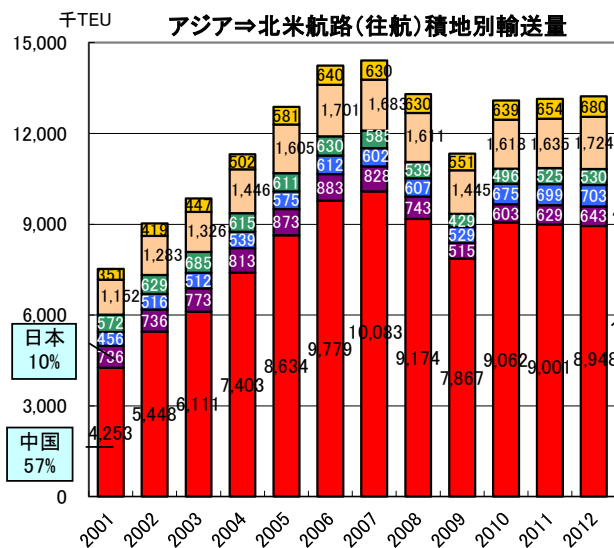
① 世界のコンテナ荷動き動向



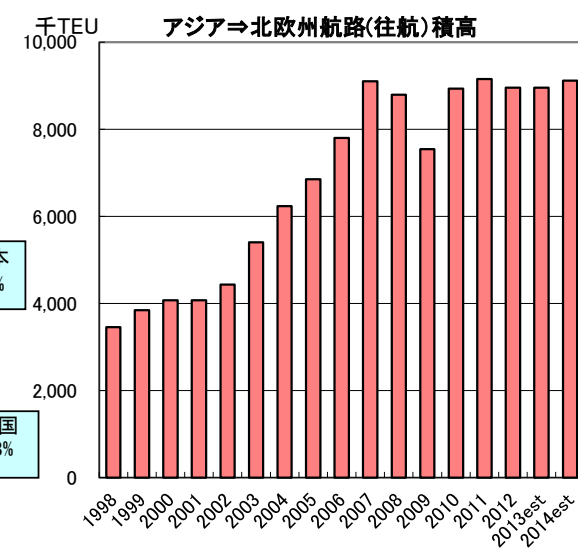
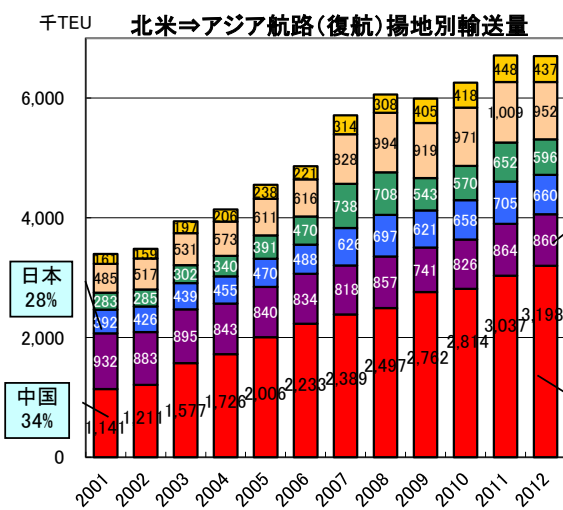
② アジア⇄北米・欧州 積み地別輸送量

<海事レポート 2002>

<IHS Global Insight Trade and Transportation: Report May 2013>



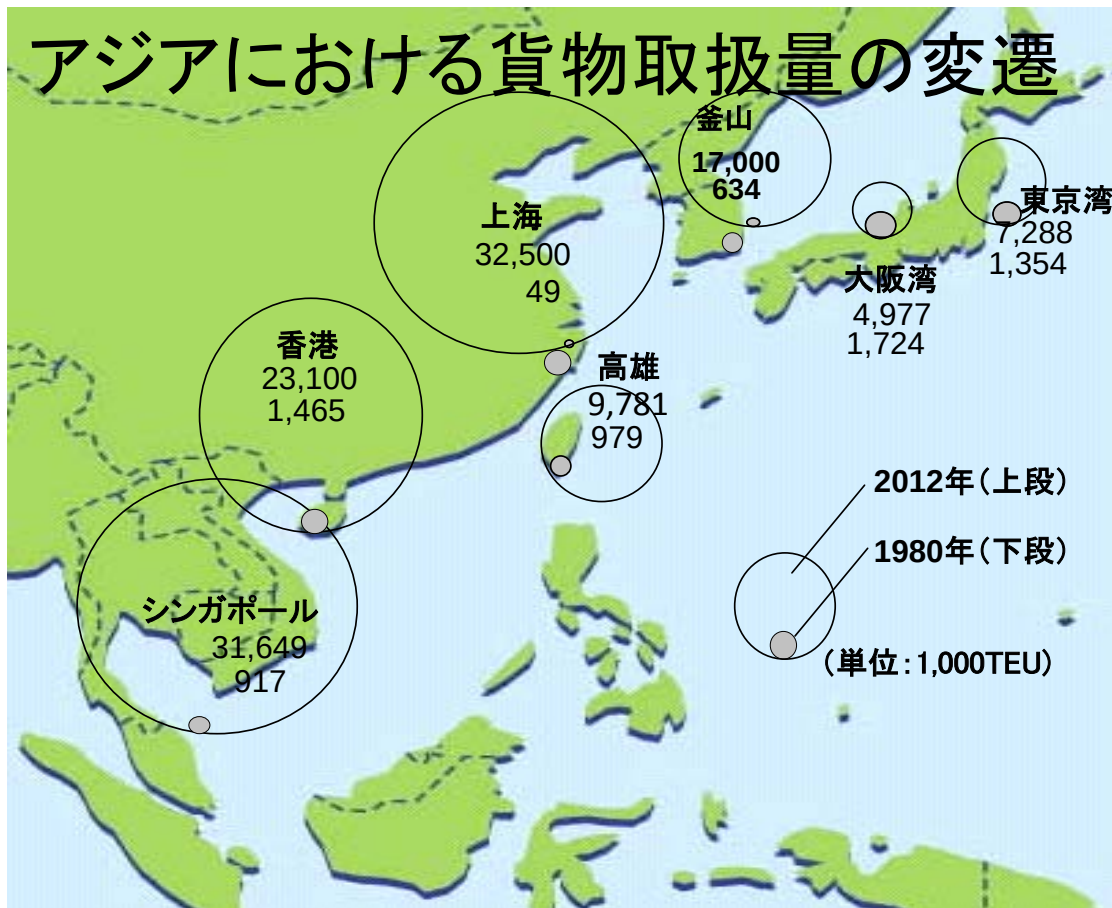
<海事センター/Piers (2013年7月)>



<Drewry as of July 2013>

6-4. 港別コンテナ取扱

① アジア各港におけるコンテナ取扱量の変遷



<④アジア-北米間2012年品目別荷動き(上位10品目)>

<日本海事センター>

品目名	シェア
1 家具及び家財道具	14.3%
2 繊維及びその他関連品	11.6%
3 一般電気機器	7.8%
4 自動車部品	4.2%
5 おもちゃ	3.9%
6 履物及び付属品	3.0%
7 テレビ・ビデオ等の映像・音響製品	2.9%
8 床材、ブラインド等のプラスチック製品	2.8%
9 建築用具及びその関連品	2.8%
10 自動車、トラック等のタイヤ及びチューブ	2.6%

品目名	シェア
1 紙、板紙類及びその製品	21.9%
2 ペットフード及び動物性飼料	7.7%
3 金属スクラップ	5.2%
4 鋼材及びその製品	4.2%
5 家具及び家財道具	4.2%
6 繊維及びその関連品	4.1%
7 木材及びその製品	3.6%
8 肉及びその調整品	3.4%
9 レジン等の合成樹脂	3.2%
10 採油用の種及び油脂	2.7%

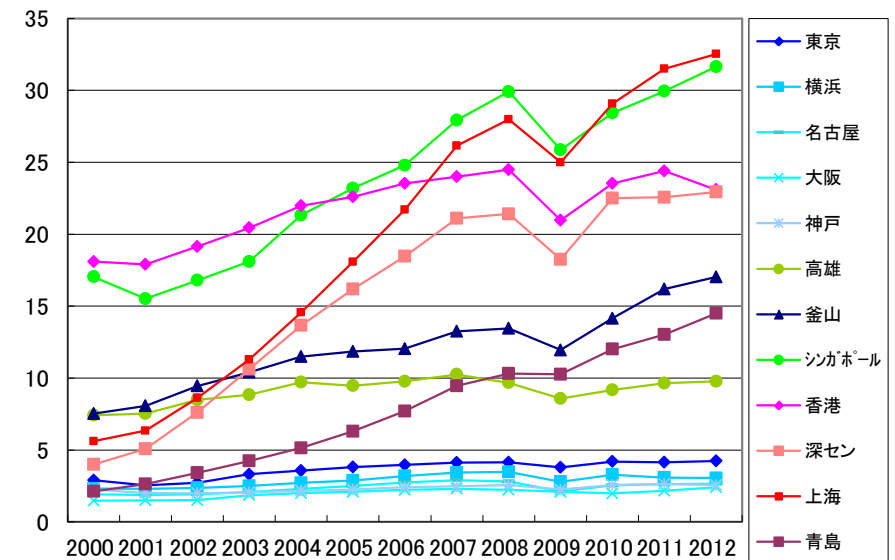
② 2012年コンテナ取扱量 世界上位10港

港	2012	2011	成長率	参考値
1 上海	32.5	31.7	2.5%	2006年順位
2 Singapore	31.6	29.8	5.7%	Singapore
3 香港	23.1	24.3	-5.3%	香港
4 深セン	22.9	22.5	1.6%	上海
5 釜山	17.0	16.1	5.2%	深セン
8 寧波	16.8	14.4	14.3%	釜山
6 広州	14.7	14.4	2.2%	高雄
9 青島	14.5	12.8	11.4%	Rotterdam
7 Dubai	13.2	11.8	10.6%	Hamburg
10 天津新港	14.5	13.6	6.2%	Dubai
				Los Angeles

※ は中国諸港 (Containerization International, March 2013)

百万TEU

③ アジア主要港湾のコンテナ取扱量推移

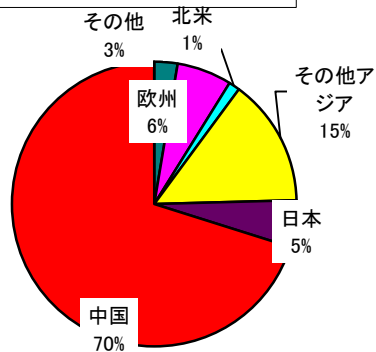


<Containerization International年鑑、各港HP等(13年7月現在)>

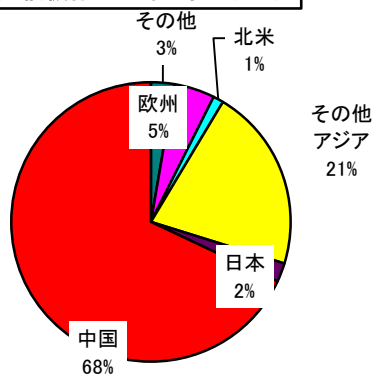
6-5. 世界の生産拠点 アジア

① アジアの生産比率

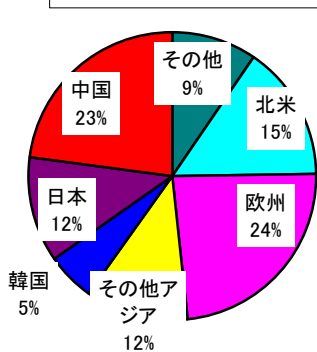
AV機器 2009年8億7千万台



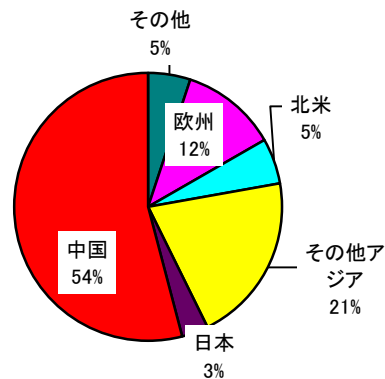
情報通信機器 2009年18億9千万台



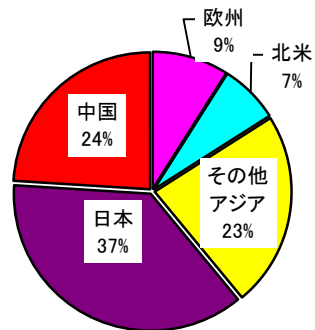
自動車 2012年 8,414万台



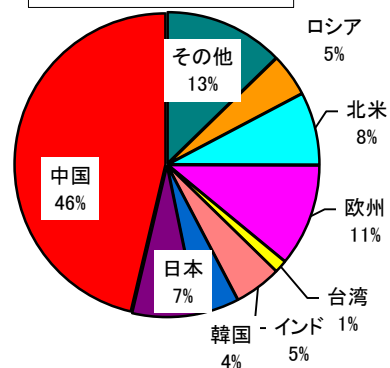
家電製品 2009年4億8千万台



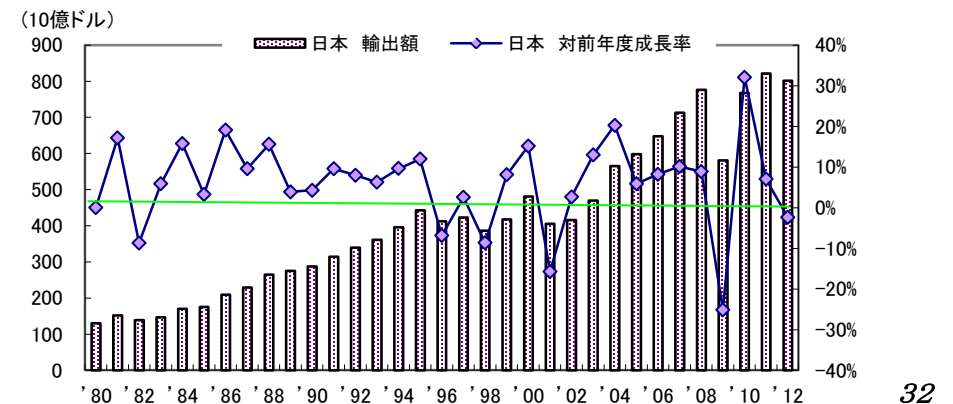
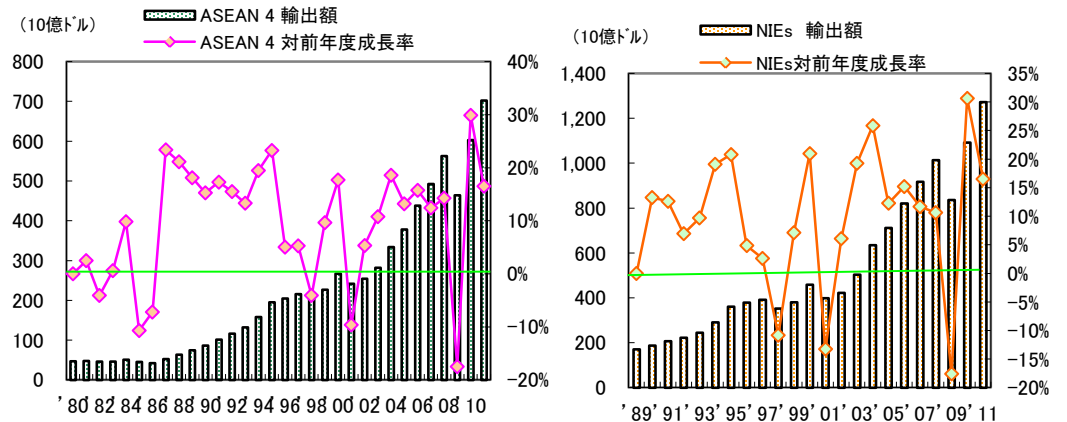
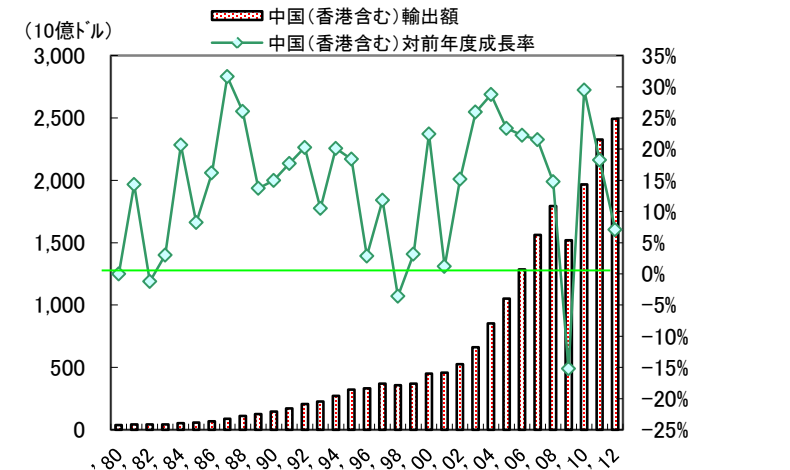
電子部品 2008年 3兆8千億円



粗鋼 2012年 15.4億トン



② アジア主要国・地域の輸出額推移



7-1. 当社エネルギー資源輸送部門の事業領域



オフショア支援船
(K LINE OFFSHORE AS社)
(7隻 稼働中)



ドリルシップ
(1隻稼働中)

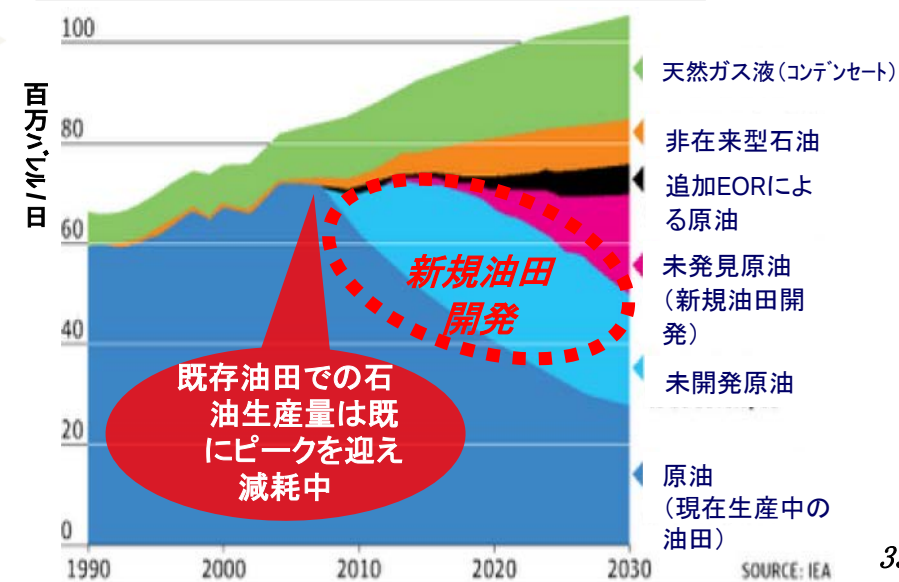


LNG FPSO (FLEX社)
(開発中)



CNG船(開発中)

世界の石油生産量



既存油田の生産量が減耗する中、年々伸び続けるエネルギー需要に対応するため、未開発の沖合・大水深の石油、天然ガス開発が必至な状況です。ブラジルがサントス海盆のプレソルトと呼ばれる岩塩層下での資源開発に成功し、積極的に投資していることを筆頭に、世界各地で沖合・大水深の海上鉱区で使われる最新鋭のドリルシップ(掘削船)やオフショア支援船に対する需要は急速に拡大しています。

川崎汽船はこうした環境変化に対応し、2008年度からのグループ中期経営計画で、エネルギー資源関連事業の対象を原油・石油製品タンカー、液化ガス船など従来の海上輸送から拡大し、オフショア支援船、ドリルシップ、FPSO * 1など上流部門関連の新事業を開発していく方針を打ち出しました。川崎汽船グループは、海洋エネルギー資源関連事業の川上から川下まで広範囲の輸送事業への参画を可能にするビジネスモデルを確立し、エネルギー資源輸送事業、重量物船事業およびオフショア支援船事業の間でシナジー効果を更に高め、安定収益基盤を築いていきます。

FPSO(Floating Production Storage and Offloading system): 浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備
CNG船(Compressed Natural Gas船): 圧縮天然ガス輸送船

①重量物船事業



製油所向け大型リアクターの荷役作業



プロジェクト貨物:LNG設備の組み立て済みモジュール



プロジェクト貨物:風力発電



プロジェクト貨物:
ノルウェーハンマフェストのGOLIAT OFFSHORE
プロジェクトで使用されるドリル設備

●事業環境

中東や豪州といった地域を中心としたインフラ関連の荷動きに加え、原油価格の高止まりにより、洋上の石油・ガス田開発をはじめ、風力発電装置への投資も活発なことから、荷動きは堅調に推移する見通しです。

●事業の沿革

川崎汽船は2007年に重量物船事業に再参入し、2011年にはSALグループ(本社ドイツ)を完全子会社化し、重量物船事業を中核事業へと発展させてきました。

●運航船隊

現在のフリートは600-2,000トンのクレーンを装備した16隻、吊り上げ能力2,000トンの世界最大のクレーンを船上に備えた重量物船2隻("SVENJA" & "LONE")は、船位保持システム(Dinamic Positioning Syetem:DPS)を装備しており、石油ガス開発・オフショア関連といった高度な技術を要する輸送に対応しています。

世界各国に展開するグローバルネットワーク



全世界に営業拠点を構え、SALの高度な海技力や知識に裏打ちされた営業力と川崎汽船のグローバルネットワークをいかした事業展開を図っていきます。

②オフショア支援船



世界のエネルギー需要の高まりとともに、海洋でのエネルギー資源開発の動きが活発化するなか、川崎汽船グループでは、海洋資源開発支援事業に積極的に進出しています。
なかでも2011年6月までに最新鋭の新造船6隻が竣工した大型で高品質なオフショア支援船(資源開発支援船)では、優良顧客との長期傭船契約を結ぶなど、北海やブラジル沖の洋上生産・掘削設備で稼働しています。
これからも海洋資源開発という成長市場で、新たなビジネスの獲得を目指していきます。

●事業環境

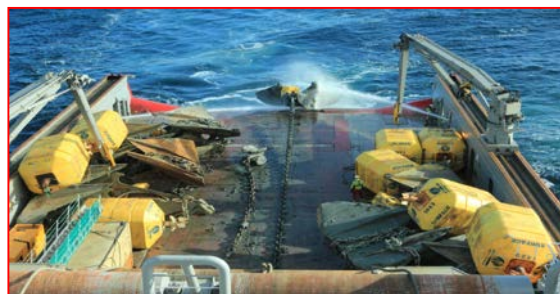
世界のエネルギー需要の高まりとともに、未開発の沖合いや大水深での資源開発が活発化しています。多額の海洋石油・天然ガス開発投資が行われているブラジルを筆頭に、世界各地で海洋エネルギー資源開発に使われるオフショア船の需要が拡大しています。

●事業の沿革

川崎汽船は2007年にノルウェーのパートナーと、オフショア支援船会社、K LINE OFFSHORE AS(本社ノルウェー)を設立、2008年には北海での自主運航を開始しました。

●運航船隊と中長期契約

現在のフリートは、アンカーハンドリング・タグサプライ船(AHTS)2隻と、プラットフォーム・サプライ船(PSV)5隻の合計7隻、全船稼働中です。
うちPSVは、2隻をブラジル・ペトロブラス社と、2隻を米国・コノコフィリップス社の英国法人とそれぞれ長期契約を結んでいます。PSV1隻とAHTS2隻はスポット運航しておりますが、北海で実績を積み、傭船者から高評価を受けております。



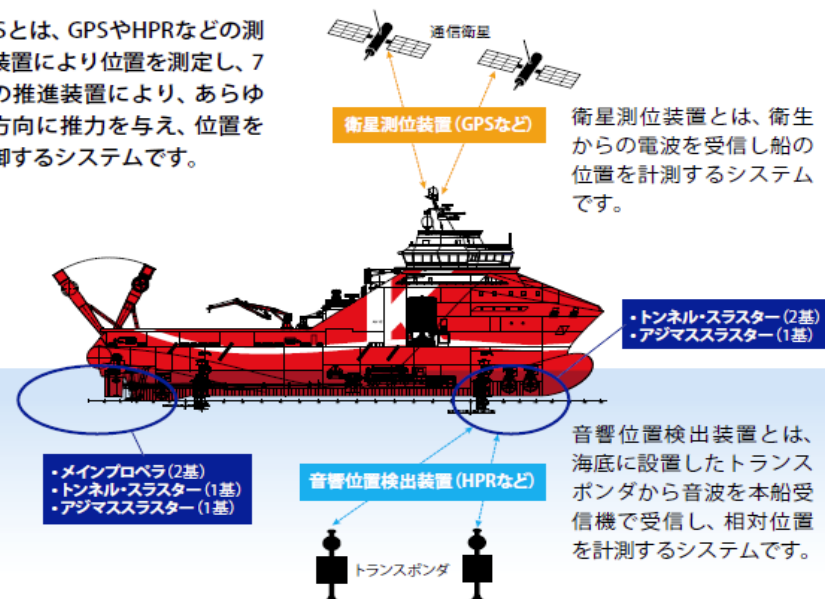
●アンカーハンドリング・タグサプライ船(AHTS)
AHTSは掘削用のリグを移設する際、海底からのアンカー巻き上げやリグの曳航作業、海底パイプラインの敷設補助などに従事します。
本AHTSは、全長95m幅24m、34,000馬力のプロペラ出力を持ち、牽引力は390トンと世界最大級です。自船の推進装置を利用して船を一定の位置に保持するダイナミック・ポジショニング・システム(DPS)、海底での作業を船上から映像で監視するROV、といった最新の機器を数多く装備しています。



●プラットフォーム・サプライ船(PSV)
PSVは、主に石油・ガス田開発リグへの資材や燃料の輸送などに従事する「海のトラック」です。本PSVは全長95m幅20m、載貨重量5,100トン、甲板スペース1,100平方メートルと、PSVとしては世界最大級です。本船もDPSといった最新の機器を数多く装備しています。

船位保持システム(Dynamic Positioning System:DPS)

DPSとは、GPSやHPRなどの測位装置により位置を測定し、7基の推進装置により、あらゆる方向に推力を与え、位置を制御するシステムです。



③ドリルシップ事業



本船 MV"ETESCO TAKATSUGU J"

●ブラジル・ペトロbras社向け超大水深掘削船の操業開始

水深10,000フィート(3,000m)、海底下30,000フィート(9,000m)までの掘削が可能な世界最高クラスの性能を備えたドリルシップ「ETESCO TAKATSUGU J」が2011年12月に韓国のサムスン重工で竣工しました。

本船は2012年4月から、ブラジルの国営石油会社・ペトロbras社向けに最長20年間の傭船に従事しており、リオデジャネイロ沖200kmにペトロbras社が権益を保有するプレソルト層(岩塩下層)にある各鉱区(水深約2,000m)で掘削作業を行っております。

本ドリルシップは、本邦企業4社(当社、三井物産、日本郵船、日本海洋掘削株式会社)が85%強出資して米国に設立されたエテスコ・ドリリング・サービス・エル・エル・シー社が保有しております。

近年、ブラジル近海ではプレソルト層鉱区において大型油田・ガス田の発見が相次いでおり、巨大な埋蔵量が世界的な注目を集めています。当社は本事業を通じ、ペトロbras社の注力地域であり今後更なる発展が見込まれる同鉱区の資源開発に寄与していきます。

④洋上LNG生産事業



筆頭株主として資本参加しているFLEX LNG社の洋上LNG生産事業を戦略的パートナーとして支援しています。

●事業環境

LNGはクリーン・エネルギーとして今後世界的に需要が見込まれており、世界中に数多く点在する中・小型のガス田や、陸上液化設備・港湾設備の建設がコスト高となる地域において、低コストで効率良く開発するツールとして、洋上LNG生産船への期待は益々高まっています。

●事業への取り組み

当社が筆頭株主として資本参加しているFLEX LNG社は各種案件の実現に向けて取り組んでいます。

8.財務諸表 <8-1. 財務諸表主要数値推移>

(単位:百万円)																													
	117期 85/3	118期 86/3	119期 87/3	120期 88/3	121期 89/3	122期 90/3	123期 91/3	124期 92/3	125期 93/3	126期 94/3	127期 95/3	128期 96/3	129期 97/3	130期 98/3	131期 99/3	132期 00/3	133期 01/3	134期 02/3	135期 03/3	136期 04/3	137期 05/3	138期 06/3	139期 07/3	140期 08/3	141期 09/3	142期 10/3	143期 11/3	144期 12/3	145期 13/3
	S.60.3月期	S.61.3月期	S.62.3月期	S.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.7.3月期	H.8.3月期	H.9.3月期	H.10.3月期	H.11.3月期	H.12.3月期	H.13.3月期	H.14.3月期	H.15.3月期	H.16.3月期	H.17.3月期	H.18.3月期	H.19.3月期	H.20.3月期	H.21.3月期	H.22.3月期	H.23.3月期	H.24.3月期	H.25.3月期
連結子会社数	20	20	24	27	31	39	48	53	53	59	82	90	95	91	88	87	93	114	142	177	186	207	220	275	311	319	316	288	288
持分法適用会社数	11	11	10	10	7	6	10	10	11	11	10	11	12	13	17	21	19	17	18	18	26	28	28	28	30	30	29	26	27
計	31	31	34	37	38	45	58	63	64	70	92	101	107	104	105	108	112	131	160	195	204	204	248	303	341	349	345	314	315
海運業収益	417,404	395,279	309,293	312,946	323,908	383,541	394,933	413,470	402,960	359,809	361,318	352,090	378,793	411,893	416,308	398,602	464,341	493,832	540,208	633,564	730,633	831,638	961,419	1,203,183	1,132,348	751,006	890,921	859,202	1,004,945
その他役務収益	53,236	52,338	50,623	49,923	65,479	71,010	93,173	97,765	95,883	84,283	87,651	98,004	103,827	105,862	96,791	87,090	93,527	77,181	92,516	91,102	97,810	109,180	124,120	127,865	111,969	87,026	94,163	113,108	129,825
売上高合計	470,640	447,617	359,916	362,869	389,387	454,551	488,107	511,235	498,843	444,093	448,969	450,095	482,620	517,755	513,100	485,693	557,869	571,013	632,725	724,666	828,443	940,818	1,085,539	1,331,048	1,244,317	838,032	985,084	972,310	1,134,771
海運業費用	361,772	348,040	275,833	276,898	273,747	319,454	330,387	335,125	333,645	298,281	289,322	272,963	299,352	322,695	338,768	323,902	370,014	410,022	446,189	496,401	550,443	659,447	811,439	973,758	966,226	713,084	748,012	817,051	880,475
その他役務原価	46,746	49,173	52,106	52,684	58,979	68,718	85,524	93,761	92,140	79,831	87,879	103,784	108,403	116,961	103,075	87,839	103,351	92,740	105,816	105,151	115,656	132,356	146,408	153,259	139,119	110,938	113,984	129,811	158,743
売上原価合計	408,518	397,213	327,939	329,582	332,726	388,172	415,912	428,886	425,786	378,112	377,201	376,748	407,755	439,656	441,843	411,741	473,365	502,762	552,006	601,552	666,099	791,803	957,847	1,127,017	1,105,346	824,022	861,996	946,863	1,039,218
売上総利益	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	204,030	138,970	14,010	123,088	25,447	95,552
販売費及び一般管理費	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	74,381	67,367	66,085	64,478	66,010	80,666
営業損益	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	108,053	87,976	61,356	129,648	71,603	▲52,074	58,609	▲40,563	14,886
受取利息・配当金	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	6,547	4,962	2,744	2,749	4,078	4,513
持分法による投資利益	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	797	654	312	178	208	528	790	-	1,572	1,642	1,120	-	101	546
その他営業外収益	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	2,004	1,643	2,406	1,974	1,955	20,768
営業外収益計	4,767	10,852	15,757	16,939	9,723	9,214	12,471	8,990	9,121	8,354	5,778	7,273	3,306	3,146	4,398	4,699	3,470	3,323	2,659	3,261	4,140	5,804	9,032	10,193	7,727	5,150	4,825	6,581	27,664
支払利息及び割引料	18,386	17,264	17,455	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	5,105	6,181	8,759	8,564	9,261	12,262
持分法による投資損失	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	129	-	-	-	379	-	-	-
その他営業外費用	2,218	833	1,370	1,114	636	2,869	2,688	2,946	2,367	2,752	2,913	3,636	2,734	3,610	5,281	5,564	434	925	1,781	5,778	412	742	2,233	8,869	13,138	10,209	7,521	5,711	1,699
営業外費用計	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	8,269	11,230	4,959	5,207	6,461	13,974	19,320	19,348	16,085	14,973	13,961
経常損益	11,114	7,484	▲5,330	▲993	6,388	7,327	2,274	2,840	2,496	▲1,943	1,271	9,983	8,331	10,806	5,494	14,358	26,804	11,968	23,672	62,564	107,235	88,573	63,927	125,867	60,010	▲66,272	47,350	▲48,955	28,589
特別利益	2,900	3,493	5,838	13,275	6,639	2,647	2,829	10,753	2,957	9,898	10,745	5,043	6,920	2,927	7,899	4,232	2,579	14,505	4,263	1,860	1,980	8,498	14,384	11,834	6,392	17,782	7,900	15,584	16,286
特別損失	6,191	7,894	7,138	20,491	12,124	2,574	1,760	4,648	2,935	4,068	6,817	9,817	5,915	7,987	7,376	7,899	26,776	18,226	9,255	9,398	13,704	1,793	1,959	873	20,630	47,865	5,041	15,767	12,008
税金等調整前当期純損益	7,823	3,083	▲6,630	▲8,209	903	7,400	3,342	8,946	2,518	3,886	5,199	5,208	9,336	5,745	6,018	10,691	2,606	8,247	18,680	55,026	95,510	95,278	76,352	136,828	45,772	▲96,355	50,209	▲49,138	32,867
法人税等	3,084	2,995	1,323	1,202	1,762	4,839	6,193	4,386	5,037	1,334	1,780	2,649	3,387	4,074	4,044	4,855	8,626	3,985	8,662	20,103	37,420	27,126	23,006	47,579	6,997	3,846	5,297	5,123	7,585
過年度法人税等	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
法人税等調整額(△が加算)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	▲1,198	▲8,348	▲1,090	▲872	857	▲3,209	3,952	315	2,422	1,188	▲34,132	13,002	▲13,432	11,902
少数株主利益(△が加算)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	377	192	380	585	518	870	1,446	1,775	1,516	3,815	5,165	2,651	1,306	1,575
少数株主損益等(△が加算)	64	▲130	▲361	▲625	197	210	489	623	398	▲114	▲141	30	333	250	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
為替換算調整額(△が加算)	▲31	61	▲813	▲618	▲669	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
持分法による投資損益(＋)	96	3	222	124	279	336	248	418	209	119	152	306	687	248	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
当期純損益	4,802	160	▲6,557	▲8,044	▲108	2,687	▲3,092	4,355	▲2,707	2,787	3,712	2,834	6,303	1,667	1,596	6,843	1,948	4,767	10,373	33,196	59,852	62,423	51,514	83,011	32,420	▲68,721	30,603	▲41,351	10,669
総資産	439,903	441,476	461,444	447,644	437,795	461,068	505,026	518,672	506,988	467,293	429,477	522,836																	

9. パナマ運河拡張計画

【パナマ運河】

3ヶ所の閘門と湖により太平洋と大西洋を結ぶ全長約80kmの水路。

現状 2レーンの閘門(Lock)があるが、第3のレーンとして大型の閘門を整備すると共に、水路の浚渫等を行い、12,000TEU級の大型コンテナ船も通峡可能とする計画。2014年末-15年頃完工予定。

■ 現行の最大船型（パナマックス）

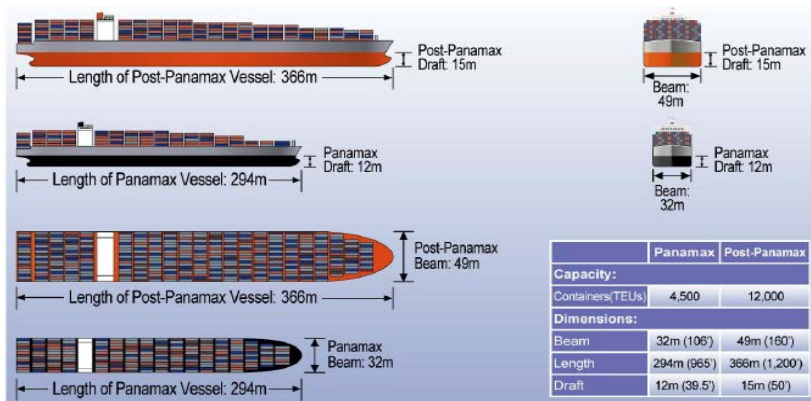
全幅: 32.3m
全長: 294.1m
深さ: 12.04m



■ 第3レーン整備後の最大船型（計画）

全幅: 49m
全長: 366m
深さ: 15.2m

（下図参照）



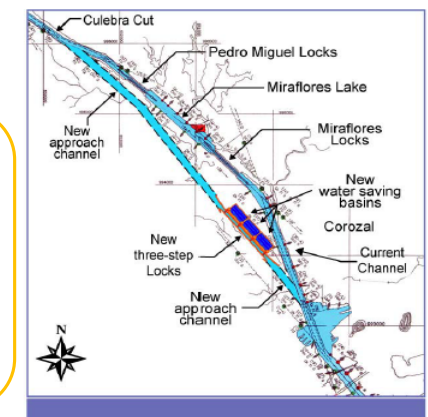
【大西洋側】

現GatunLocksの東に建設予定の新Locks



【太平洋側】

現Miraflores Locksの南西に建設予定の新Locks



★ パナマ運河の通峡料はいくらくらい？ ★

⇒ 船の種類や大きさにより大きく異なるが、4700TEU型コンテナ船（パナマックス）の場合

⇒ **38万ドル程度/回（2012年）**

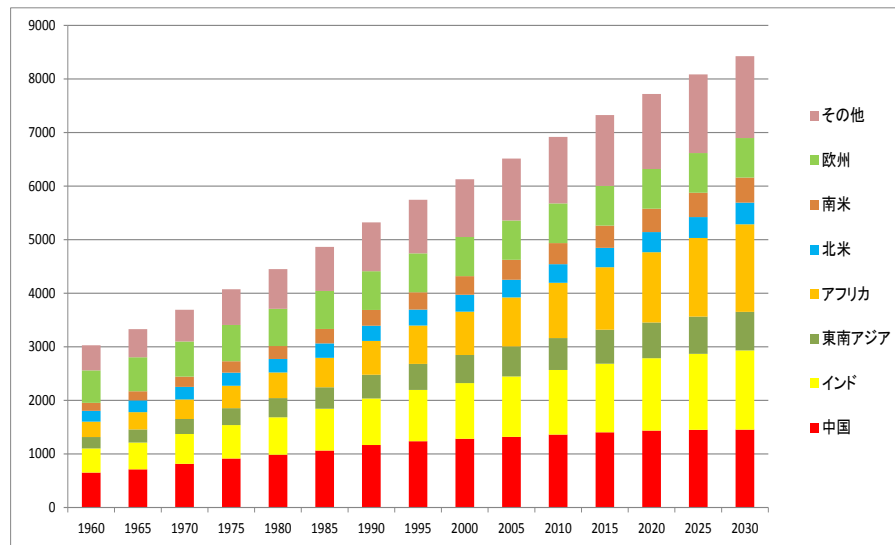
*03年の通峡料は13万ドル程度であり、12年は38万ドル程度と、約3倍近くまで跳ね上がっており、今後の料金値上は海運業界の懸念となっている。

⇒ 詳細はパナマ運河HPへ

<http://www.pancanal.com/eng/plan/documentos/propuesta/acp-expansion-proposal.pdf>

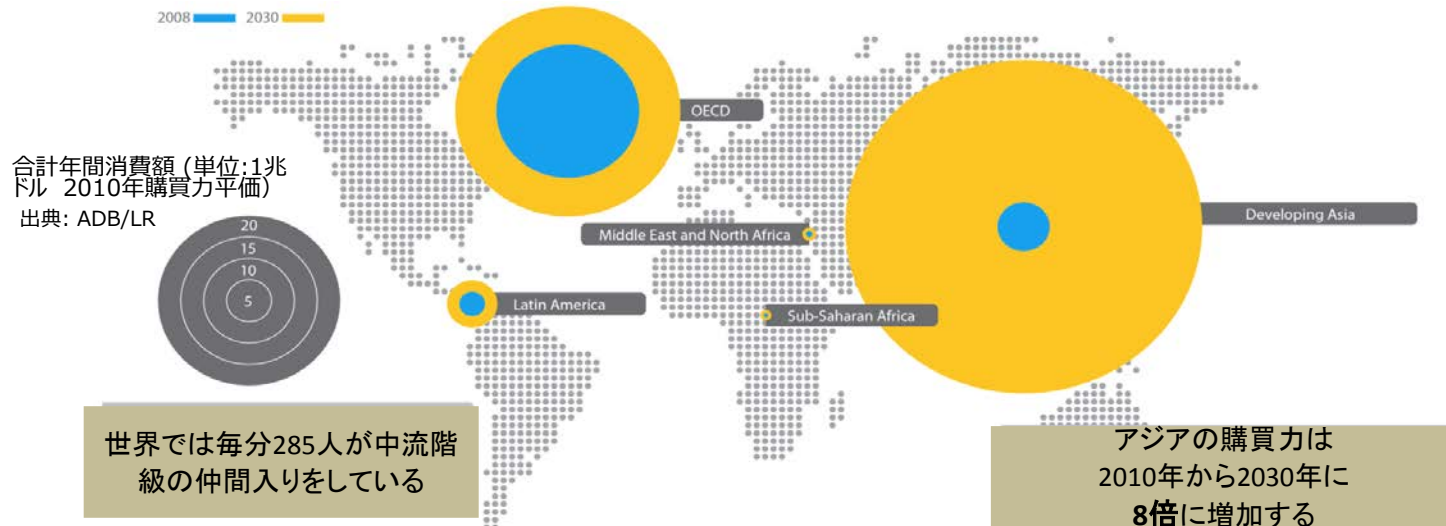
10. 2030年の海事産業

①人口前提



出典: 国連経済社会局 2012改訂版世界人口予想

③ アジアの購買力

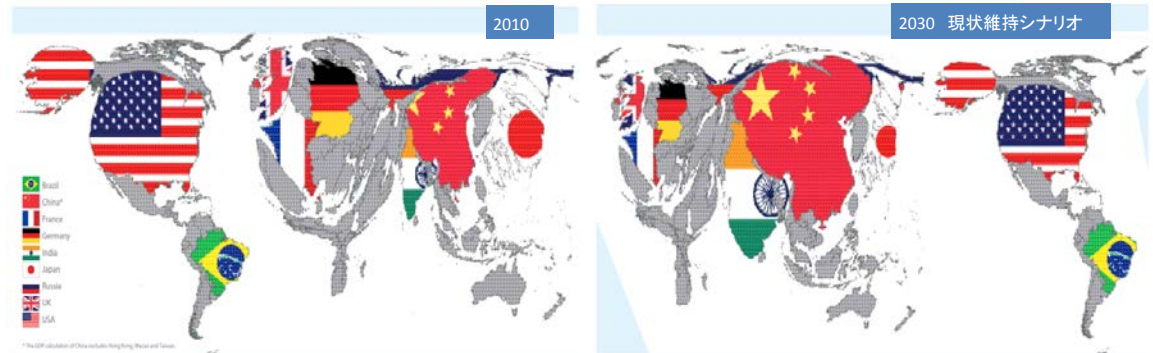


出典: Lloyd's Register Global Marine Trends 2030

② GDP

単位: 10億USドル 出典: シティグループ2011年2月発表

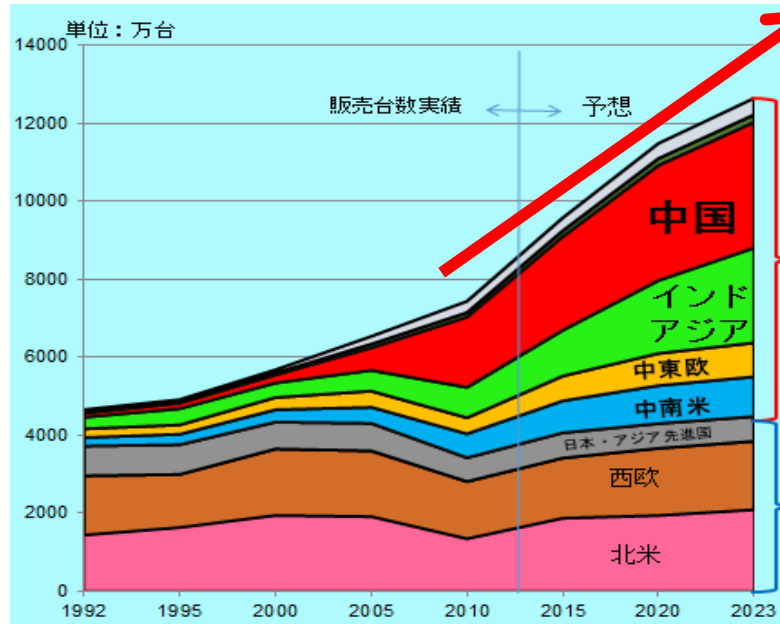
2010				2030			
1		米国	14,612	1		中国	57,138
2		中国	5,860	2		米国	35,739
3		日本	5,465	3		インド	24,824
4		ドイツ	3,292	4		日本	9,213
5		フランス	2,602	5		ブラジル	8,780
6		英国	2,259	6		ロシア	7,380
7		イタリア	2,044	7		インドネシア	7,299
8		ブラジル	1,989	8		ドイツ	6,466
9		インド	1,596	9		英国	5,819
10		カナダ	1,572	10		フランス	5,236



出典: Lloyd's Register Global Marine Trends 2030

10. 2030年の海事産業

④ 自動車の販売



出典：FOURIN 2012

インド・中国等の新興国を中心に自動車市場は更に拡大する予想

新興国市場：

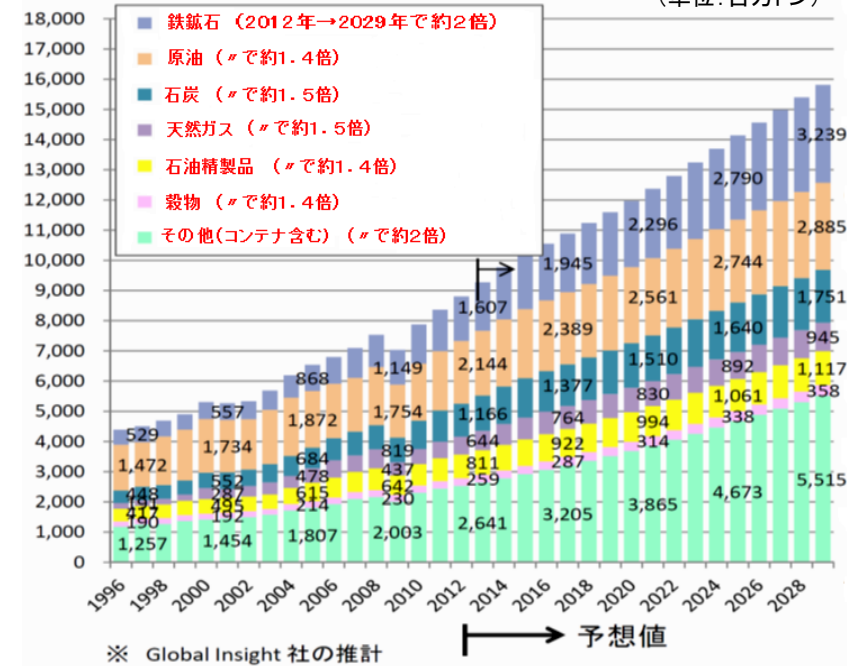
2010年時点で、中国は約17人に1台、インドは約69人に1台しか自動車が普及しておらず(出典：FOURIN2012)、まだまだ「伸びしろ」が大きい

先進国市場：

高齢化と人口縮小が進む国では市場縮小の可能性(出典：FOURIN2012)

⑤ 海上輸送量の実績と予想

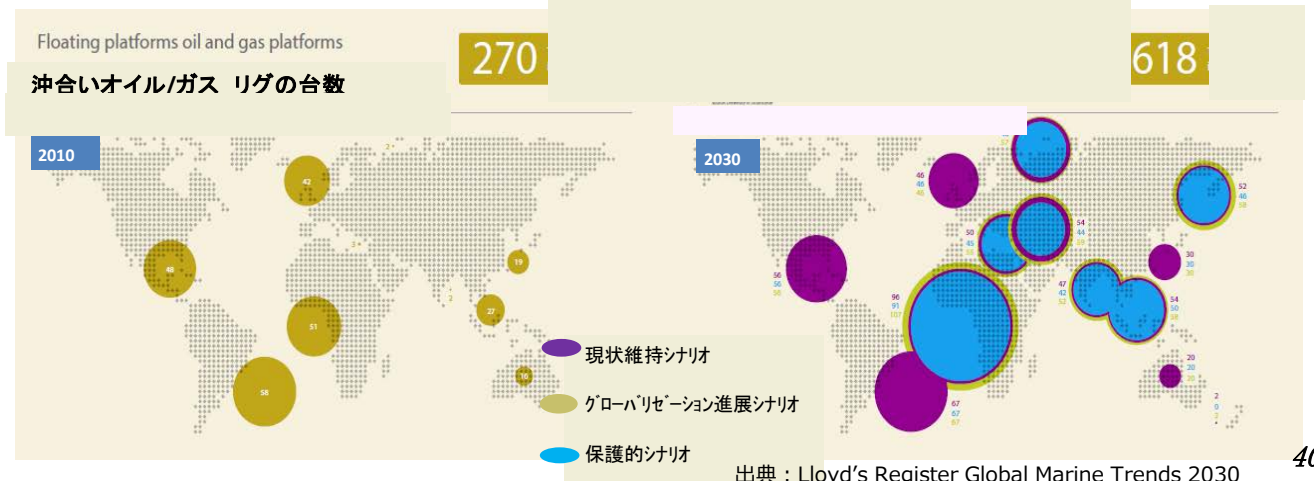
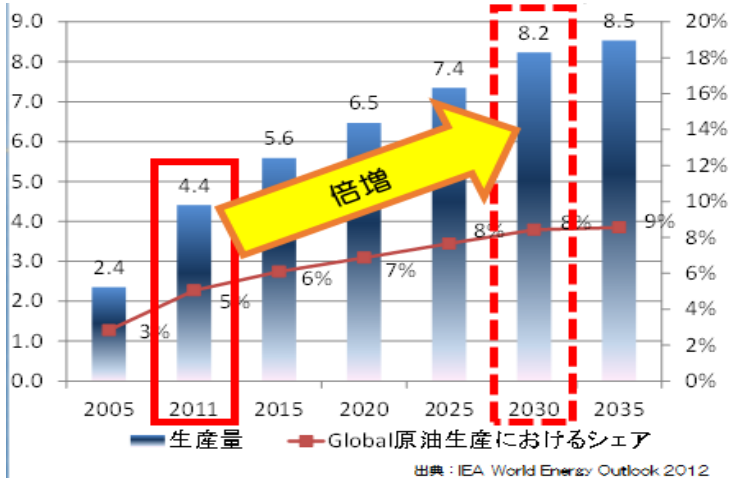
(単位：百万トン)



出典：国土交通省HP 2013年3月6日「経済連携協定等と海上貿易への影響に関するセミナー」資料より

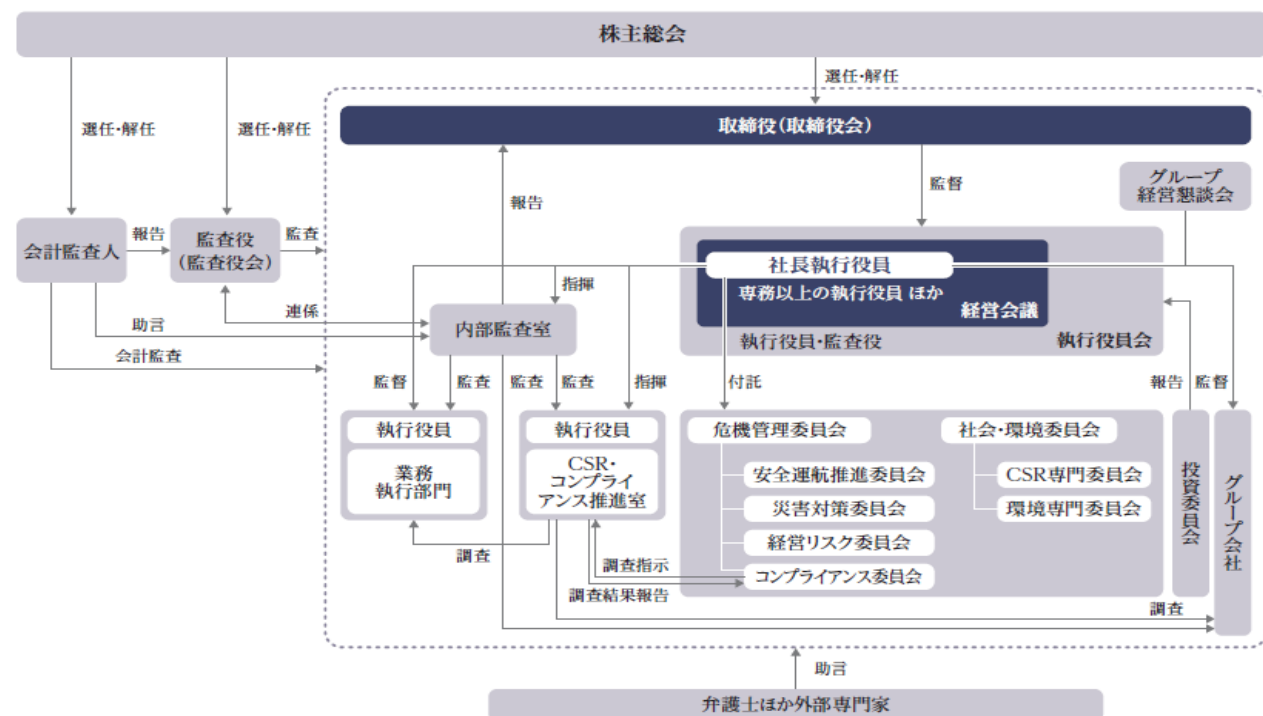
⑥ 深海油田の原油生産量

(百万バレル/日)



当社のコーポレート・ガバナンス 組織図

(2013年7月1日現在)



- ・ガバナンス体制を構築し、企業価値向上に努めています

当社は執行役員制度を導入し、権限委譲と決定の迅速化による経営の効率化を図っています。

・取締役会

月1回以上開催し、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すると同時に、業務執行状況を監督しています。取締役13名中2名は会社法に定める社外取締役です。

・執行役員会

原則月2回開催しています。執行役員および監査役が出席し、役員間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、情報の共有とコンプライアンスの徹底を図っています。

・監査役会／監査役会

監査役5名のうち3名は会社法に定める社外監査役です。監査役会で監査方針・監査計画等を策定し、機能的・機動的監査の実施を目指しています。監査役は、取締役会やその他の重要会議への出席や決裁文書の閲覧等を通じて、独立の機関として取締役の職務の執行を監査しています。監査役には専任スタッフを配しています。

・経営会議

専務執行役員以上の執行役員を中心とし、討議案件ごとにその関係者も出席して意見交換を行う場として、原則週1回開催しています。

◎コンプライアンス推進体制

- ・社長が委員長を務めるコンプライアンス委員会を設置し、グループ全体のコンプライアンス問題を取り扱っています。
- ・専門部署（CSR・コンプライアンス推進室）を設け、役職員への意識浸透に努めています。

◎コンプライアンスへの取り組み

・更なる徹底を図るために「コンプライアンス月間」を設け、グループ各社も 含めたセミナーを開催し、さまざまな啓発活動を実施しています。
・英国贈収賄法、EU競争法、日本の独占禁止法等に関する研修も国内外 グループ各社に展開しています。

◎違反があった場合の対応策

・適正な手続きに則り調査され、コンプライアンス委員会で、再発防止策を検討します。当社案件では人事担当役員が就業規則に則った処分を提案します。委員会では、守秘義務が徹底され、また弁護士相談も認めるなどの配慮もしています。

◎内部通報制度

・「ホットライン制度」と称する内部通報制度を導入しています。通報先として内部窓口の他、弁護士を起用して外部窓口を設けています。

◎個人情報保護に関わる取り組み

- ・個人情報保護方針および個人情報管理規定を策定し、研修・教育を実施し、個人情報保護体制の一層の充実を図っています。

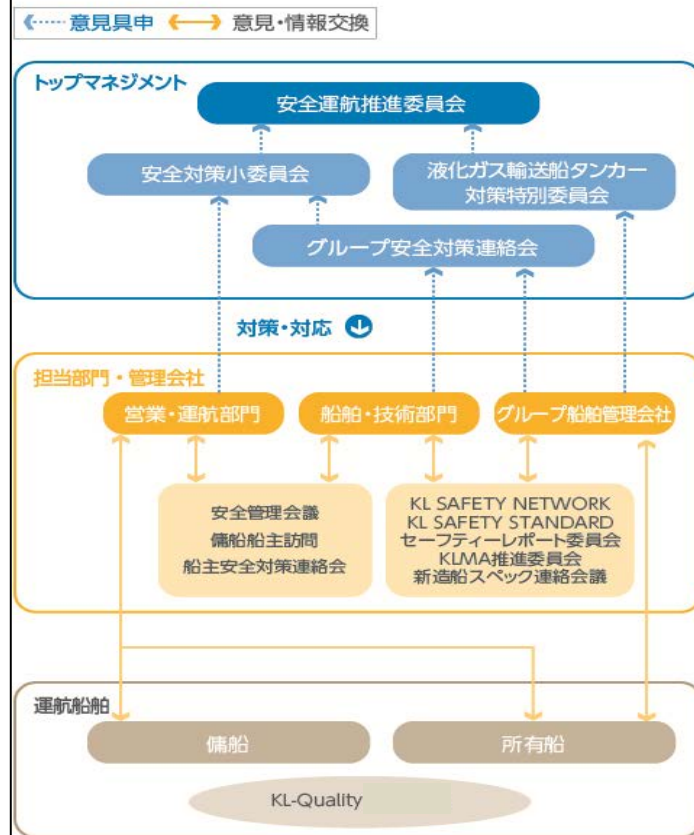
11-2. 安全運航

安全運航は海運業の要です

海運業を営む上で、安全運航・環境保全・経済運航の確立および維持は不変の使命です。とりわけ安全運航の遂行は事業の基盤であり、この基盤を確立し維持していくため、確固たる安全運航体制の構築に積極的に取り組んでいます。

2008年4月策定の中期経営計画「K」LINE Vision100において、「確固たる安全運航管理体制」がすべての事業活動の根幹にあることをあらためて定義しました。2012年4月に、中期経営計画を「K」LINE Vision 100 Bridge to the Future」として見直しましたが、安全運航管理体制の確立は、環境保全の維持等とともに絶対的に必要な変わらない継続課題として再確認しています。

川崎汽船グループ安全運航管理体制



安全運航推進委員会の設置 安全運航は経営の柱です

「安全運航推進委員会」は、安全運航に対するより組織的な取り組みを具現化したもので、1983年に社内委員会として設置され、その後社長を委員長として、グループ船舶管理会社なども加わり、グループ一丸となって活動しています。三ヶ月ごとに開催される同委員会では、期中の不具合情報の集計・要因解析および必要な対策の策定を主に、国際条約への対応、新技術情報の共有、最近ではアデン湾海賊対策など、安全運航に関わるすべての案件についてあらゆる視点に基づいた取り組みを行っています。

人々の生活と産業活動を支えます

数ある輸送モードの中で、大量の貨物を長距離であっても経済的に輸送できるのが海上輸送の特徴で、各国間の貿易に重要な役割を果たしています。例えば、日本の貿易では、重量ベースで実に99.7%の貨物を海上輸送が担っており、原油やLPG、LNG、石炭などのエネルギー源、鉄鉱石、石膏、飼料、穀物などの原材料、自動車や家電製品などの消費財など、人々の生活や産業活動に必要な不可欠の物資の輸送を担う、非常に重要な物流インフラといえます。安全運航の維持は、乗組員と船舶の安全を図り、お預かりした貨物の安全・確実な輸送を行うという目的がありますが、この国際的な物流インフラを支えるためにも欠くことのできない活動であり、社会的責任を伴った使命であるという自覚の下、日々取り組んでいます。

Safety Management System (SMS: 安全管理システム)

SMSは、船舶運航時の安全な業務体制および作業環境の確保、予想されるすべての危険に対する予防措置の確立、安全および環境保護に関する緊急事態への準備を含めた陸上および船上の要員の安全管理技術の継続的な改善を図る、法により要求されるシステムです。当社では、SMSの規定を満たすことはもちろんのこと、当社グループ独自の基準に基づく取り組みを行うなど、さらなる安全運航体制の確立に努めています。

事故対応演習 万一の事故発生に備えます

例えば、船が衝突事故を起こし燃料油が流出した場合、当社もしくは従業員が何を行うべきか？ その対応を「事故対応マニュアル」として取りまとめ、これを基にした事故対応演習を毎年定期的に実施し、各担当者・担当部署の対応能力を維持・向上させています。直近では、2012年2月に大規模流出油事故対応演習を実施し、このマニュアルの機能を確認しました。また、演習後の反省会にて運用上の問題点を検討し、さらなる改善を図っています。このマニュアルは、演習で積み重ねられたノウハウの集大成ですが、実際に使用する機会がないように、日々安全運航に取り組んでいます。

海賊被害撲滅の取り組み 国際社会において決議、対応しています

近年、欧州とアジアを結ぶ重要海域であるソマリア沖およびアデン湾、さらにペルシャ湾とアジアを結ぶ海域であるアラビア海にも重火器で武装した海賊が出没しており、国際社会はこの卑劣な行為に断固に対抗するべく必要な措置を取ることを国連安全保障理事会にて決議、また、国際海事機関においても、海賊撲滅のための措置を取ることを各国に要請することを決議しています。これらの決議に基づいて、欧州連合軍や各国海軍、日本の海上自衛隊による当該海域通航船舶の護衛が開始されており、自衛艦には、警察権を持つ海上保安官が海賊の不法行為を取り締まるべく同乗しています。当社運航船については、護衛活動を受けることを基本に、ソマリア沖およびアラビア海航行ガイドラインを策定して船舶の安全を確保し、万一、海賊に遭遇した場合は、ベスト・プラクティスに従った回避行動を行うことにより、海賊によるハイジャックの防止を図っています。

教育・訓練体制 ケイライン・マリタイム・アカデミー(KLMA)

KLMAは、国内外にある研修施設と船員訓練プログラムやキャリアパスを含んだ教育・研修・育成プログラムの集合体です。当社創立以来長年にわたって培われてきた当社グループの海技を次世代に継承する「KLMAマスタープラン」に基づき、当社グループ管理船に乗船する船員の育成を行っています。これにより、当社の安全基準や安全運航、環境保全に関する意識の醸成を図り、その海技力のさらなる向上と未来への継承を具現化するべく取り組んでいます。

11-3. 環境保全

海を舞台に

海はわたしたちの活動のステージです。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、地球環境を守るために、限りある資源の有効利用とそのリサイクルを最大限に行うことが求められています。

美しく豊かな、人類の生まれた故郷を慈しみ、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課題のひとつです。

当社グループでは、「安全運航」と「環境保全」を経営の重要方針として掲げ、その姿勢をグループ内外へ周知するために、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

基本理念

川崎汽船グループは、環境問題への取り組みを人類共通の課題であると認識し、企業の存在と活動に必須の要件としてグループ事業活動における環境負荷の低減のために主体的に行動し、持続可能な社会の実現に貢献します。

行動指針

1. 環境保全を実現するための環境目的および目標を設定し、事業活動における環境負荷の低減の継続的な改善を行います。また環境に関連する条約・法令および川崎汽船グループが同意する指針・自主基準を遵守します。
2. 船舶の安全運航を徹底することにより地球・海洋環境の保全に努めると共に、これを実現するための組織・体制を整備します。
3. 温室効果ガスの排出量削減と大気汚染の防止を図るため、最新の省エネ設備や最適な運航のための機器の研究・開発・導入を推進し、船舶のエネルギー効率、運航効率の改善を図ります。
4. バラスト水の移動や船体付着生物による生態系への影響を認識し、生物多様性の保全に努めます。
5. 3R(リデュース、リユース、リサイクル)を推進し、シップリサイクルによる資源の有効利用を図るなど、循環型社会の形成に努めます。
6. 川崎汽船グループとして環境保全に向けた社会貢献活動を支援し、それに参画します。
7. 川崎汽船グループ構成員の環境保全の意識・理解を高めるため教育・訓練を行います。

2001年5月制定 2012年8月改正

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、ISO14001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)、川崎近海汽船株式会社を構成組織としています。(現在の認証は2014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り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いたしました。2004年度よりは社会的責任への取り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り組みについて、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



LNG燃料船開発プロジェクト

川崎汽船は大幅に排気ガス中の地球温暖化ガスや環境破壊原因物質を削減できる船舶動力源の転換に挑戦しています。クリーンエネルギーと言われるLNG(液化天然ガス)を燃料とする船舶の開発です。



11-4. バラスト水管理への取り組み

☆ バラスト水

主に船舶が荷物を積んでいない空船の時に、船体を必要な喫水まで沈め、船体のバランスを取るための“重し”に使用する海水。

【伝統的な取水・排水方法】 揚げ地で荷揚げ後に取水、積み地で積み荷前に排水

海水に混入した水生生物が、外来種として積み地側の生態系に大きく影響を与える危険性
(例: オーストラリアで繁殖する日本のワカメ、)

【現在の対応方法】

公海上でバラスト水の入れ替えを実施
(一部 バラスト水 不使用の船舶の開発)

バラスト水管理条約

2004年 IMO(国際海事機関)が「バラスト水管理条約」を採択。
船舶にバラスト水処理装置を搭載し、バラスト水中の水生生物を減少させた上で排出することを義務付ける内容。

第18条⇒「30ヶ国の批准とそれらの国の総船腹量が総トン数で世界の商船総船腹量の35%に達した日以降12ヶ月後に発効する」(2013年7月現在、船腹量未達のため未発効)

<適用開始時期>

IMO原則: 新造船については原則として2012年以降起工船* (船型等により例外あり)
既存船も含め2020年には原則全ての商船に搭載

IMO改訂案(2013年11月 IMO総会にて審議予定)

⇒ 条約発効時期により異なる

新造船については原則として条約発効後の起工船* (船型等により例外あり)
既存船は2016年までに条約が発効すれば、2022年には原則全ての商船に搭載

USCGによる米国ルール

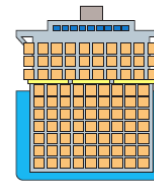
※ 米国寄港船に適用される。

IMOとは別個に、米国の沿岸警備隊(US Coast Guard/USCG)も同種の規則を設定
⇒2012年6月発効 新造船は2013年12月以降の起工船*
既存船については2021年には原則全ての商船に搭載

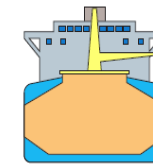
IMOのバラスト水管理条約の発効時期に関わらず、米国寄港船、及び寄港の可能性のある船舶について、具体的な検討を開始

* 厳密にはキールが据付けられる日、または特定の船舶として確認できる建造が開始され、かつ少なくとも50トン又は全建造材料の見積重量の1%のいずれか少ないものが組立てられた状態にある日から

コンテナ船



ばら積み船



■ バラストタンク

日本船主協会 「Shipping Now 2012-13」より引用

【IMOの認証済の処理装置】

代表的処理方法	処理の流れ	特徴	代表的メーカー	
フィルター+UV照射	・バラスト漲水時 Filtration、UV Reactorで各々殺菌後にタンクに漲水。	・薬剤等が不要で船上で自己完結可能。 ・電力消費量が大きい。	Alfa Laval	スウェーデン
	・バラスト排水時 再びUVで殺菌後に船外へ排水。		Optimarine	ノルウェー
フィルター+海水電解	・バラスト漲水時 Filtration、電気分解で各々殺菌後にタンクに漲水	・淡水・汽水域では電気分解による処理が困難なため、別途対策が必要。 ・電気分解により発生する水素ガス取り扱いに注意 ・電気消費量は中程度。	Panasia	韓国
	・バラスト排水時 必要に応じて中和剤を投入後に船外へ排水。		Hyundai Heavy Industry	韓国
海水電解	・バラスト漲水時 電気分解で殺菌後にタンクに漲水	・淡水・汽水域では電気分解による処理が困難なため、別途対策が必要。 ・電気分解により発生する水素ガス取り扱いに注意	MAHLE Industrial Filtration	ドイツ
	・バラスト排水時 必要に応じて中和剤を投入後に船外へ排水。		Hyde Marine	米国
フィルター+薬剤注入	・バラスト漲水時 Filtration、薬剤注入で各々殺菌後にタンクに漲水	・薬剤の手配が継続的に必要。 ・薬剤の取り扱い注意。 ・電力消費量が小さい。	Wuxi Brightsky Electronic	韓国
	・バラスト排水時 必要に応じて中和剤を投入後に船外へ排水。		Aura Marine	フィンランド
オゾン注入	・バラスト漲水時 オゾンで殺菌後にタンクに漲水	・オゾンの取り扱い注意。 ・構成機器が多い。 ・電気消費量がやや大きい。	Wartsila Water System	オランダ
	・バラスト排水時 必要に応じて中和剤を投入後に船外へ排水。		Ocean Saver	ノルウェー
その他(省略)	-	-	RWO	ドイツ
	-		SunRui Marine Environment Engineering Company	中国
海水電解	・バラスト漲水時 電気分解で殺菌後にタンクに漲水	・淡水・汽水域では電気分解による処理が困難なため、別途対策が必要。 ・電気分解により発生する水素ガス取り扱いに注意	Hyundai Heavy Industry	韓国
	・バラスト排水時 必要に応じて中和剤を投入後に船外へ排水。		Seven Trent DeNora	米国
フィルター+薬剤注入	・バラスト漲水時 Filtration、薬剤注入で各々殺菌後にタンクに漲水	・薬剤の手配が継続的に必要。 ・薬剤の取り扱い注意。 ・電力消費量が小さい。	Samsung Heavy Industry	韓国
	・バラスト排水時 必要に応じて中和剤を投入後に船外へ排水。		Erma First	ギリシャ
オゾン注入	・バラスト漲水時 オゾンで殺菌後にタンクに漲水	・オゾンの取り扱い注意。 ・構成機器が多い。 ・電気消費量がやや大きい。	Techcross	韓国
	・バラスト排水時 必要に応じて中和剤を投入後に船外へ排水。		JFEエンジニアリング	日本
その他(省略)	-	-	Ecochlor	米国
	-		クラレ	日本
フィルター+薬剤注入	・バラスト漲水時 Filtration、薬剤注入で各々殺菌後にタンクに漲水	・薬剤の手配が継続的に必要。 ・薬剤の取り扱い注意。 ・電力消費量が小さい。	NK	韓国
	・バラスト排水時 必要に応じて中和剤を投入後に船外へ排水。		-	-

日本海事協会 (Class NK) Home Page 掲載資料等より 当社まとめ

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	14年	兵庫東出町に川崎兵庫造船所開設
		1896	29年	株式会社 川崎造船所設立
		1904	37年	海運業開始、川崎船舶部と呼称される
(川崎汽船)	1 川崎芳太郎	1919	大正 8年	川崎汽船設立登記完了、営業開始*
	2 松方幸次郎	1920	9年	
		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**
		1927	昭和 2年	国際汽船離脱
	3 鹿島房次郎	1928	昭和 3年	
	4 平生釼三郎	1933	8年	
			9年	川崎船舶部整理、“K”ライン単独運航
	5 鑄谷正輔	1935	10年	
	6 君島興一	1946	21年	
		1948	23年	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(アンドリュウディロン号)
			35年	鉱石専用船富久川丸建造
		1964	39年	海運集約合併、6グループ発足、飯野汽船と合併****
		1968	43年	フルコンテナ船第1号ごうるでんげいとぶりっじ就航
				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	58年	邦船初のLNG船尾州丸竣工
	11 伊藤潔	1985	60年	
	12 松成博茂	1988	63年	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	5年	KR計画策定
	14 新谷功	1994	6年	
		1996	8年	KR PHASE II
		1998	10年	New K-21策定、15年ぶりに復配
	15 崎長保英	2000	12年	
		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策定
		2008	20年	新経営計画 “K”LINE Vision 100策定
		2010	22年	中期経営計画の見直し“K”LINE Vision 100 “KV 2010”
	17 黒谷 研一	2010	22年	
		2011	23年	中期経営計画の見直し“K”LINE Vision 100“新たな挑戦”
	18 朝倉 次郎	2011	23年	
		2012	24年	中期経営計画の見直し“Bridge to the Future”

(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、トレードネームで運航

(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

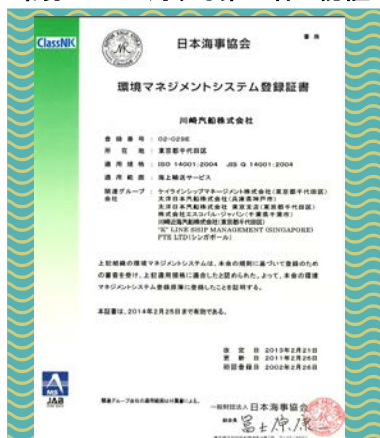
11-6. 2012年度(2012年4月～2013年3月)プレスリリース

46

(詳細は当社HP(<http://www.kline.co.jp/news/index.html>)にてご確認ください)

2012年4月2日	投資有価証券評価損の戻入益に関するお知らせ
2012年4月6日	南アフリカ共和国 クワズールー・ナタール州ムキゼ首相一行、東京大井コンテナターミナル視察
2012年4月6日	FTSE4Good Global Index 継続採用について
2012年4月11日	アジア-メキシコ/南米西岸航路 サービス改編
2012年4月17日	新たなCO2排出量削減目標の設定について
2012年4月20日	船社満足度調査において当社が11項目中6項目において最高得点を獲得
2012年4月27日	中期経営計画 “K” LINE Vision 100 見直し
2012年5月8日	フィリピン提携商船大学の「K」ラインクラス第一期生が卒業
2012年5月9日	CKYHアライアンス、アジア-北米東岸サービス改編
2012年5月15日	国税不服審判所における当社請求認容について
2012年5月16日	ブラジル・ペトロブラス社 プレソルト鉱区向け超大水深掘削船の操業開始について
2012年5月22日	当社株式の大規模買付行為に関する対応方針(買収防衛策)の更新について
2012年6月7日	川崎汽船 米国ロングビーチ港の「グリーンフラッグ」7年連続受賞
2012年6月13日	漂流中の手漕ぎボートの海難救助に協力-自動車船“TEXAS HIGHWAY”-
2012年6月13日	ノーブルチャーターリング社とのケープサイズバルカーの共同運航事業について
2012年6月20日	当社提携フィリピン商船大学が国土交通省機関承認制度における認定校となる
2012年6月26日	「社会・環境レポート 2012」(和文版)発行のお知らせ
2012年7月2日	新株式発行及び株式売出し並びに劣後特約付ローンによる資金調達に関するお知らせ
2012年7月2日	平成25年3月期第1四半期連結会計期間 投資有価証券評価損に関するお知らせ
2012年7月18日	2013年満期ユーロ円建転換社債型新株予約権付社債の転換価額の調整に関するお知らせ
2012年8月1日	コンテナ船サービス 定時到着遵守率のお知らせ
2012年8月27日	CKYHグリーンアライアンス、アジア-欧州航路にて冬季プラン
2012年9月6日	公正取引委員会による立ち入り検査について
2012年9月18日	当社フィリピン研修施設のShip Simulator & Bridge Teamwork訓練コースが日本海事協会の認証を取得
2012年9月28日	FTSE4Good Global IndexおよびDow Jones Sustainability Asia Pacific Index 継続採用について
2012年10月31日	業績予想との差異及び通期業績予想の修正並びに剰余金の配当(中間配当)の決定に関するお知らせ
2012年11月6日	アジア-地中海航路にて冬季欠航プラン
2012年12月12日	アジア-北欧州/地中海航路にて追加欠航プラン
2012年12月27日	フィリピン台風24号被害への支援について
2013年1月4日	平成25年3月期第3四半期連結会計期間 投資有価証券評価損の戻入益に関するお知らせ
2013年1月4日	2013年 年頭所感 ―変化に対応し構造改革を成し遂げる―
2013年1月28日	日本-タイサービス(JABCO-1, JABCO-2)改編の件
2013年2月7日	インドにて二輪車3段階シャーン国内輸送を開始
2013年2月8日	ソマリア雇用機会創出プロジェクトへの資金拠出について
2013年2月15日	産学協働による里山活動の取り組みについて
2013年2月22日	インドネシア-海峡地サービス(JASECO)改編の件
2013年3月11日	CKYHグリーンアライアンス、2013年アジア/北欧州・地中海航路サービス改編
2013年3月18日	新造大型コンテナ船 船隊整備の件~14000TEU型船5隻発注を決定~
2013年3月19日	CKYHグリーンアライアンス、2013年アジア/北米東岸航路 サービス改編
2013年3月21日	8,600TEU型新造コンテナ船“HANOI BRIDGE”にて、SCR装置の運用試験を開始
2013年3月29日	中部電力向け新造LNG船 長期定期傭船契約・造船契約締結

環境・CSRに対する第三者の認証



環境マネジメントシステム ISO14001

適用範囲：海上輸送サービス

品質マネジメントシステム ISO9001 (造船計画グループ/
ケイライン シップマネジメント(株) 新造船・船体グループ)適用範囲:新造船の計画、設計開発と仕様の決定
建造図面の承認、並びに建造監督の業務

認証者:デットノルスケベリタス(DNV-ノルウェー船級協会)

*2008年3月13日承認(現有効期限 2014年3月13日)



FTSE4 Good Index Series への採用

英国の株式指数開発機関であるFTSE社(ファイナンシャル・タイムズとロンドン証券取引所の合併会社)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)
2013年3月更新

	96年度	97年度	98年度	99年度	00年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	08年度	09年度	10年度	11年度	12年度
R&I	BBB-	BBB	BBB	BBB	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	A-	A-	A-	A-	A	A-	A-	BBB-	BBB-
JCR			BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	A-	A	A	A	A	A	A-	A-	BBB+	BBB+
S&P		BB	BB	BB	BB+	BB+	BB+	BB+	BB+	BBB-	BBB-	BBB	BBB	BBB-	BBB-	BB	BB-

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
2005年4月4日	300億額	利息無し	851円/株	2013年4月4日

※2012年7月19日以降832.4円

公募増資

(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)

決議日	増資総額	発行価額	株式数	希薄化
2010年2月12日	383億額	316円/株	1億2650万株	19.80%
2012年7月2日	208億額	125円/株	1億7400万株	22.73%

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

川崎汽船グループは、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、持続可能な社会の発展に資するよう、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ともに、グループ従業員の人格、個性及び多様性を尊重し、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

国内外の法令や社会規範を遵守し、公正、透明、自由な競争及び適正な取引を行う。

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. 環境問題への主体的取り組み

環境問題への取り組みを人類共通の課題と認識し、企業の活動と存続に必須の要件と位置付け、主体的に取り組む。

5. 情報の保護・管理・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保護・管理し、企業情報を適時・適切に開示し、株主はじめ広く社会と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り組み

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ともに、グループ従業員の社会貢献活動を支援する。

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. 反社会的勢力との関係遮断

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として対決し、関係遮断を徹底する。

以上 制定2006年12月 改正2012年8月

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/group/charter.html>

日本籍船と日本人船員を取り巻く環境の変化 トン数標準税制について

1. 安定的な海上輸送確保のために

海洋基本法では「海上輸送の確保」を掲げており、以下のような規定がある。

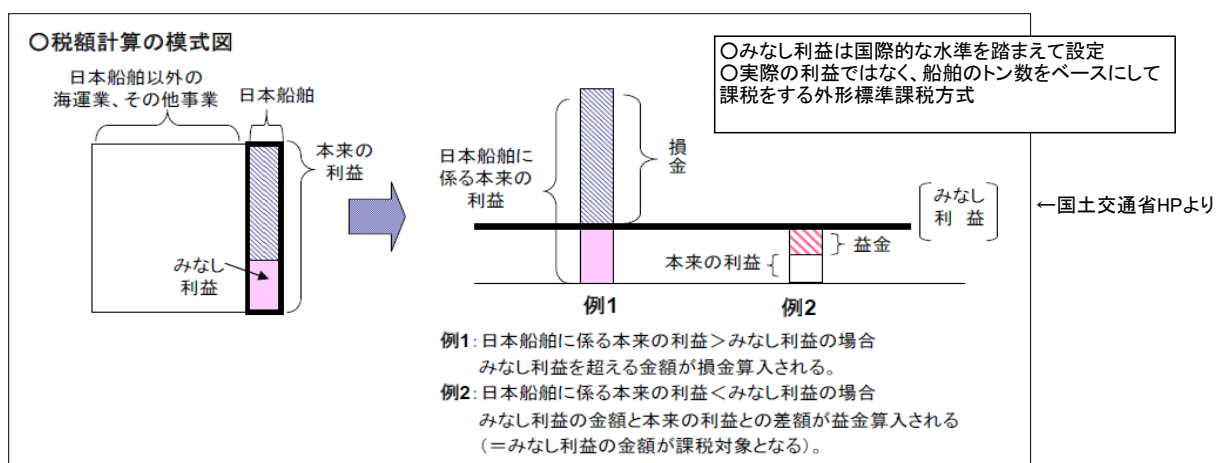
(海上輸送の確保)

第二十条 国は、効率的かつ安定的な海上輸送の確保を図るため、日本船舶の確保、船員の育成及び確保、国際海上輸送網の拠点となる港湾の整備その他の必要な措置を講ずるものとする。

しかし、近年 ・日本籍船の減少 1972年 1580隻 ⇒ 2007年 92隻
 ・日本人船員の減少 1974年 58000人 ⇒ 2006年 2600人
 非常時の対応を含め、わが国にとって不可欠な国際海上輸送を確保する上で懸念される状況。

2. トン数標準税制に関する改正海上運送法(2008年5月30日成立、同年7月17日施行)

・外航船舶運航事業者が国土交通大臣の認定を受けた場合、日本船舶に係る利益について通常法人税に代えて、みなし利益課税を選択できる。



3. トン数標準税制に係る日本船舶・船員確保計画の認定

- ・トン数標準税制の適用を受けるために必要な日本船舶・船員確保計画の認定申請について、国土交通省による審査の結果、当社を含めた以下の申請事業者11社全てが認定基準を満たしていることから、認定を受けた。
- ・【認定申請事業者(50音順)】 旭海運、旭タンカー、飯野海運、川崎汽船、三光汽船、商船三井、新和海運、第一中央汽船、日正汽船、日本郵船、日鉄海運

【上記11社による計画の概要】

- 計画期間
5年間(平成21年4月1日～平成26年3月31日)
- 外航日本船舶の確保計画(11社計) 77.4隻 ⇒ 161.8隻(約 2.1倍)
- 外航日本人船員の訓練計画(11社計) 5年間 698人
- 外航日本人船員の確保計画(11社計) 1,072人 ⇒ 1,162人(+90人、約1.1倍)

4. トン数標準税制の拡充(2013年以降)

拡充トン税の概要

東日本大震災や原発事故を契機として、日本商船隊による安全輸送の重要性がより明確化されたことを背景に、平成24年度税制改正大綱において、トン数標準税制は、適用対象を「我が国外航海運業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶に拡充」することとされた。

	現行制度	後継制度
対象期間	2009年-2013年(5年間)	2013年-2017年(5年間)
対象船舶	日本籍船	・日本籍船 ・準日本船舶
日本人船員確保要件	日本籍船1隻につき日本人船員4名	・日本籍船1隻につき日本人船員4名 ・準日本船舶1隻につき日本人航海士2名

・準日本船舶は2013年より、日本籍船の増加1隻に対し、3隻まで適用可能。
 ・準日本船舶は所謂「自社仕組船」であることが必要。

<国土交通省HP,船主協会HP,日本海事新聞>

13. IRポリシー

当社は株主・投資家の皆様に当社をご理解いただき、適正な評価に資するために、以下の基本方針に基づいてIR活動を行っております。

1. IR活動の基本方針

当社は株主・投資家の皆様に、当社に関する情報を正確にわかりやすく、公平、かつ迅速に、適時・適切に開示することをIR活動の基本方針としております。正確な情報開示を通じた信頼関係の構築を目指します。

2. 開示情報の基準

金融商品取引法等の諸法令および東京証券取引所の適時開示規則を遵守し、これらに沿って情報開示を行います。適時開示規則に該当しない場合でも、株主・投資家の皆様に有用であると考えられる情報は積極的に開示を行います。

3. 情報開示の方法

適時開示規則に該当する情報や投資判断に実質的な影響を与えられる情報は東京証券取引所の提供する適時開示情報伝達システム(TDnet)にて開示しています。TDnetにて開示された情報は当ホームページも可及的速やかに掲載します。またこれに該当しない情報についても、プレスリリース、ホームページ等で情報開示します。

4. コミュニケーションの充実

説明会、日々のお問い合わせに対するご回答などにより、株主・投資家の皆様との双方向のコミュニケーションを積極的に充実させて参ります。皆様の当社に関する理解がさらに深まるようホームページ等のIR資料を充実させることに努めます。

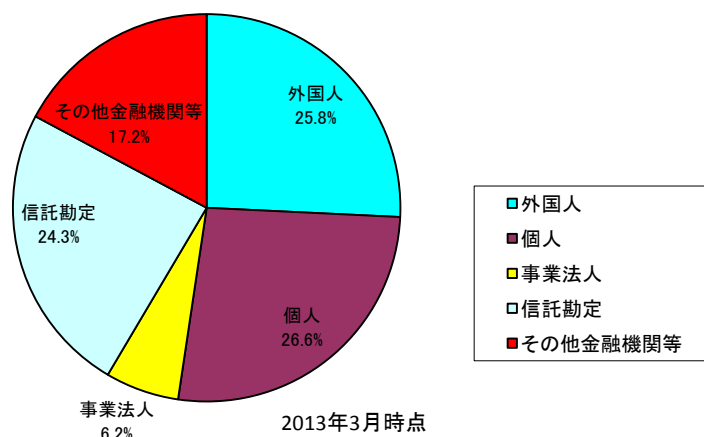
5. 将来予測に関する考え方

社がIR情報として発信する情報には、将来の予測、計画、戦略等に関する情報を含む場合があります。これらの情報は当社の予測であり、リスク要因や不確実な要素を含んでおります。詳しくはリスク情報をご覧ください。

6. 沈黙期間の設定

当社では、重要な会社情報の漏洩を防ぎ、公平性を確保する為、原則として各4半期決算発表日の2週間前から当該4半期決算発表までを沈黙期間としています。この期間中は、決算に関するコメント、関連質問への回答を控えさせていただきますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

14. 株主構成





【連絡先】

川崎汽船株式会社 IR・広報グループ

〒100-8540

東京都千代田区内幸町2-1-1 飯野ビルディング

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

⇒ <http://www.kline.co.jp/ir/policy/message.html>

⇒ <http://www.kline.co.jp/corporate/group/index.html>

決算短信
有価証券報告書
アニュアル・レポート
社会・環境報告書

⇒ <http://www.kline.co.jp/ir/library/bs/index.html>

⇒ <http://www.kline.co.jp/ir/library/report/index.html>

⇒ <http://www.kline.co.jp/ir/library/annual/index.html>

⇒ <http://www.kline.co.jp/csr/report/index.html>

決算説明会
(プレゼン資料/録音ほか)

⇒ <http://www.kline.co.jp/ir/library/pr/index.html>

経営計画

⇒ <http://www.kline.co.jp/ir/library/plan/index.html>

各部門ビジネス紹介
(運航船リスト含む)

⇒ <http://www.kline.co.jp/service/index.html>

メーリングリスト登録
(プレスリリース等配信)

⇒ https://www.kline.co.jp/contact/ir_mailmag_index.php