

FACT BOOK

K "K" LINE
KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.



July, 2012



INDEX



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
- ④業績推移(P/L) P3
- ⑤財務体質改善
- ⑥2012年経常損益黒字化とコスト削減プラン
- ⑦船隊整備計画と投資 P4
- ⑧船隊規模推移
- ⑨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 P6

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<セグメント別と部門別> 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 アジア-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
- ④コンテナ船 アライアンスの推移 P11
- ⑤ケブサイズ ハルカー 船隊 P12
- ⑥パナマックス ハルカー 船隊
- ⑦ハンディマックス ハルカー 船隊
- ⑧ハルカー(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プロダクト タンカー(LR II) 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

3-2. 船腹供給動向

- ①発注時船価の推移 P17
- ②市況(用船料)の推移
- ③世界の造船受注量の推移
- ④世界の造船船手持工事量の推移
- ⑤世界の造船竣工量の推移
- 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)

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竣工時船価の推移

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
- ⑥BDI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

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 P28
- ④北米・欧州航路 当社/全社積高・席席率 P29

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. 港別コンテナ取扱い

- ①アジア各港におけるコンテナ取扱量の変遷 P31
- ②2011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) P32
- ①アジアの生産比率
- ②アジア主要国・地域の輸出額推移

6-5. 世界の生産拠点アジア

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オフショア支援船事業 P35
- ③洋上LNG生産船事業 P36
- ④ドリルシップ事業

8. 財務諸表主要数値

9. パナマ運河拡張計画

10. 会社紹介

10-1 当社のコーポレート・ガバナンス組織図 P39

10-2 安全運航 P40

10-3 環境保全 P41

10-4 LNG燃料船開発計画 P42

10-5 略年表 P43

10-6 2011年度プレス・リリース P44

10-7 第三者機関の認証と社債・格付け情報等 P45

10-8 企業理念・行動憲章等 P46

11. トン数標準税制

12. IRポリシー

13. 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 中期経営計画の新たな達成目標

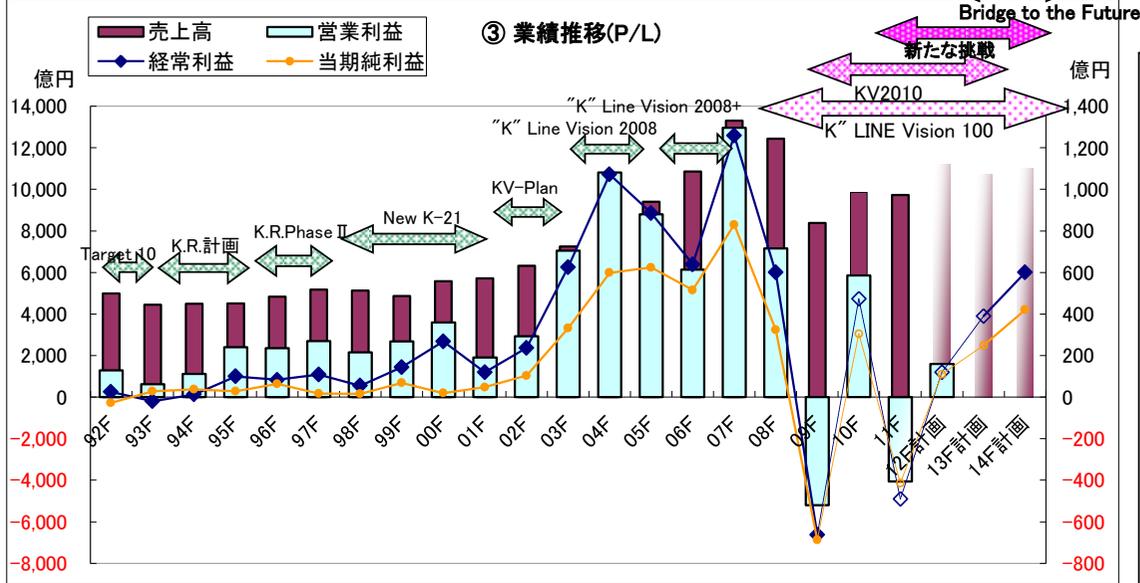
2012年4月

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

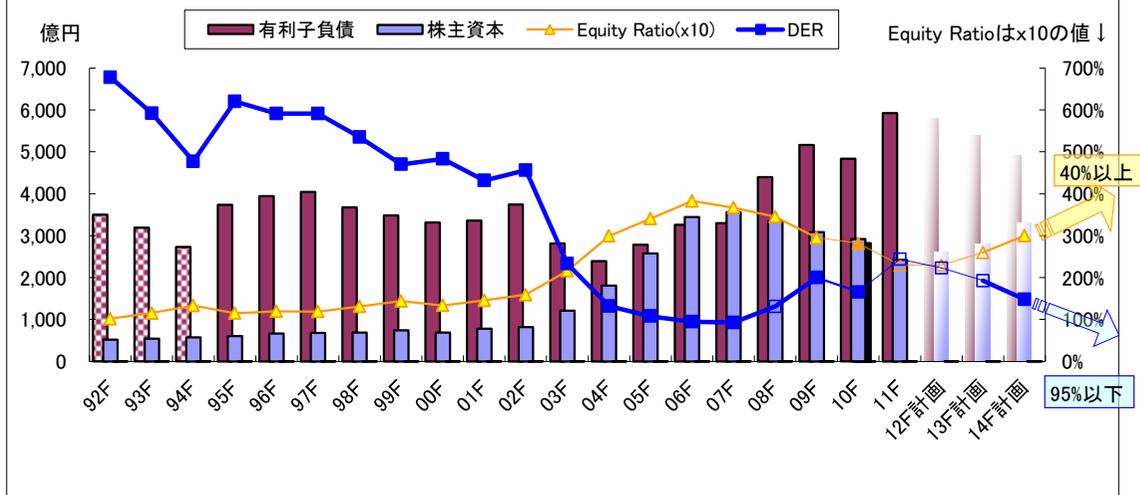
部門別損益推移

		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	(¥/US\$)	79	80	80	80
	バンカー	(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	

③ 業績推移(P/L)

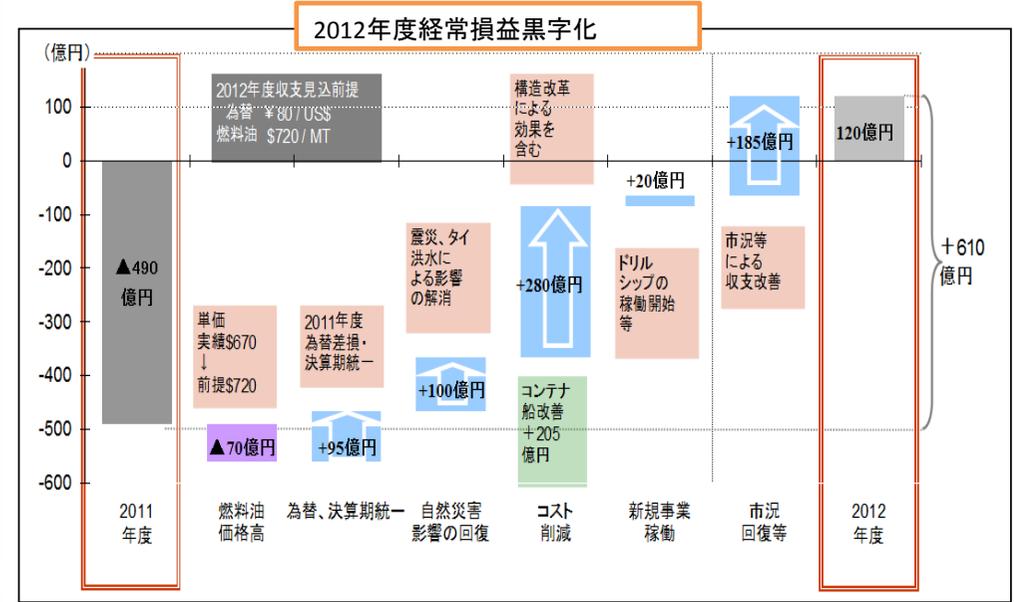


④ 財務体質改善



⑤ 2012年経常損益黒字化とコスト削減プラン

(12年4月現在)



2012年度コスト削減プラン

(単位:億円)

項目	2011年度 コスト削減	2012年度【2011年度比】		
		コスト削減	内容	
コンテナ船	構造改革効果	28	105	省エネ新造大型船投入、各航路大型船化によるコンテナあたりの単価低減(30億円)、不採算航路の整理、不経済船処分による収益改善(35億円)、減速航行強化による燃料費削減(40億円)
	運航コスト削減・収益改善	122	100	運航費(貨物費、港費、フィーダーコスト等)削減(40億円)、グループ会社収益改善等(40億円)、コンテナ売却等(20億円)
	小計	150	205	-
不定期専用船・その他	運航コスト削減	53	25	燃料費・減速航行の拡大(5億円)、船舶経費・備船料等削減(20億円)
	グループ会社収益改善・コスト削減	14	35	営業コスト削減(15億円)、一般管理費削減(人件費、物件費等削減)(20億円)
	小計	67	60	-
本部	一般管理費コスト削減	3	15	人件費(役員報酬、臨時手当等)、物件費(旅費・交通費、接待費等)の削減
合計	220	280	-	

(年度)	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11
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
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

⑥ 船隊整備計画と投資

(隻数)

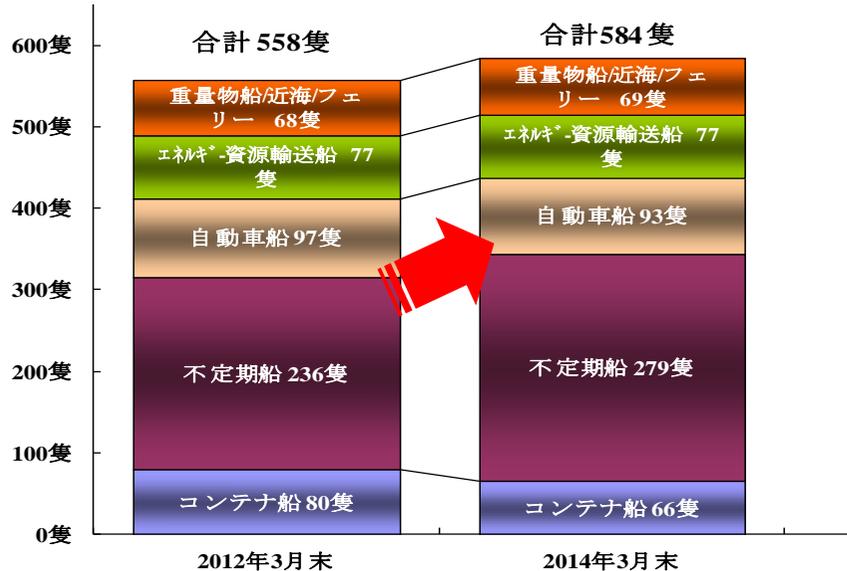
船隊規模推移	2011年度竣工	2011年度末	2012年度竣工	2013年度竣工	2014年度竣工	2012-2014年竣工隻数	2014年度末
コンテナ船事業	6	80	4	0	0	4	66
ドライバルク事業	34	236	23	25	11	59	279
自動車船事業	6	97	2	0	0	2	93
エネルギー資源輸送事業	5	77	1	1	1	3	77
重量物船・その他事業	1	68	3	0	0	3	69
計	52	558	33	26	12	71	584

(投資の確定した竣工船のみ表示)

	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
投資CF【億円】	832	500	500	500
前回(2011年4月)	950	800	650	-
前回との差異	▲118	▲300	▲150	-

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 船隊規模推移

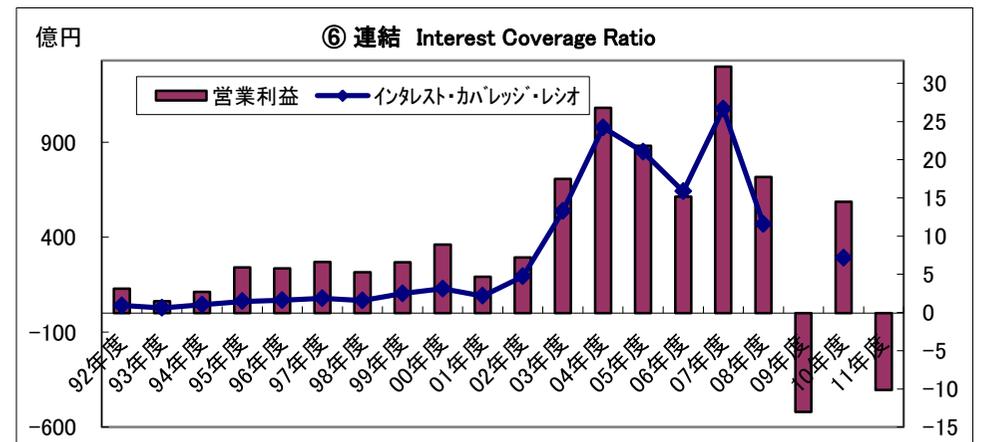
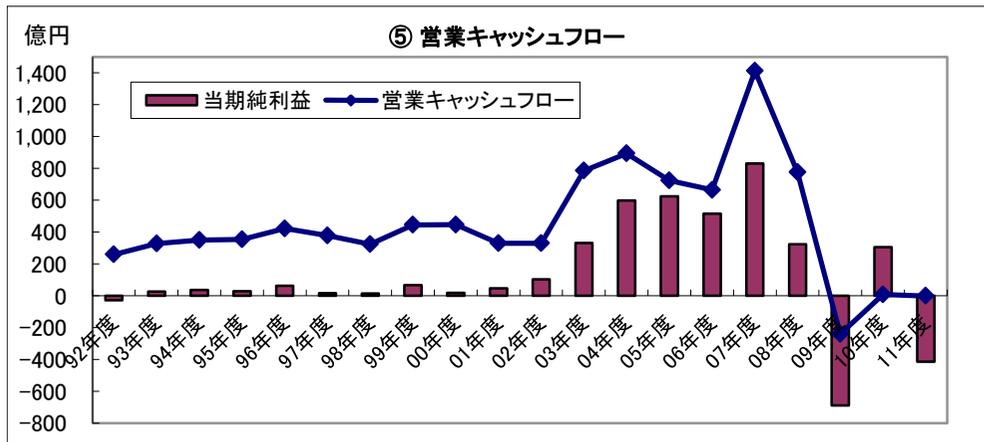
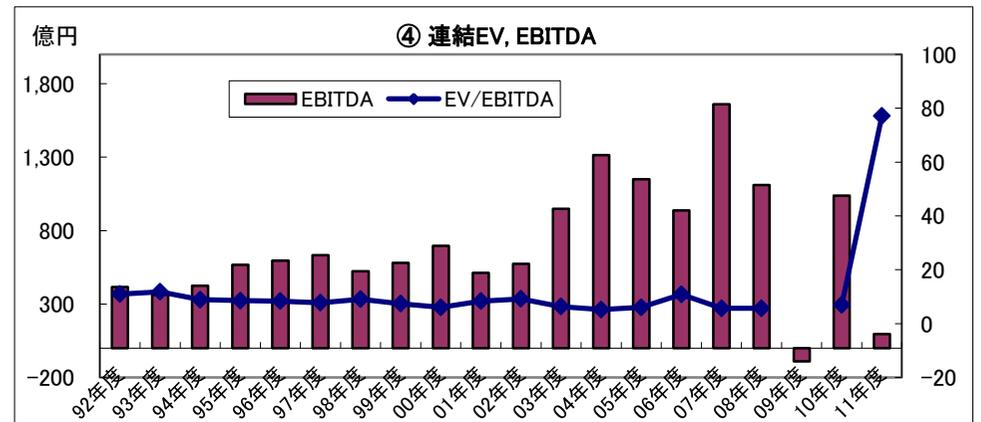
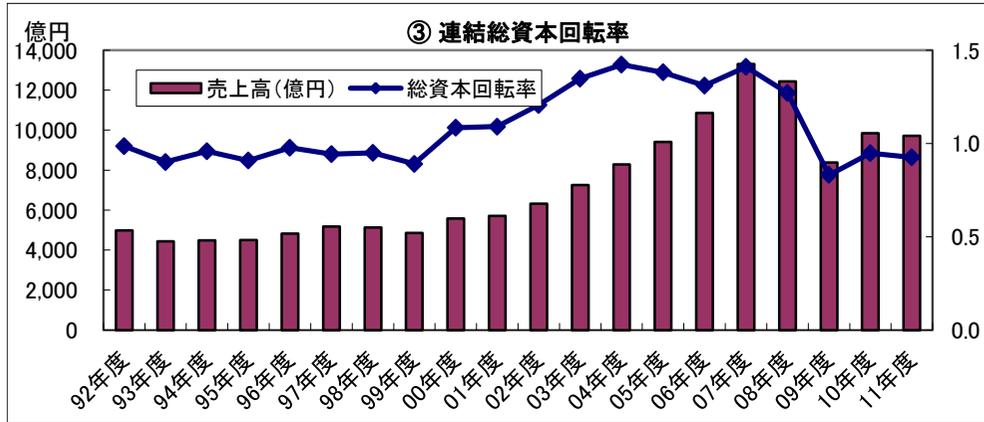
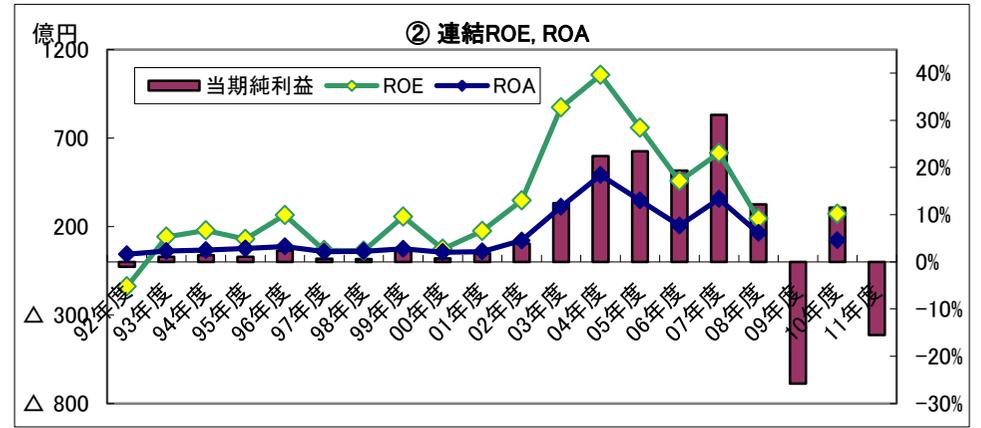
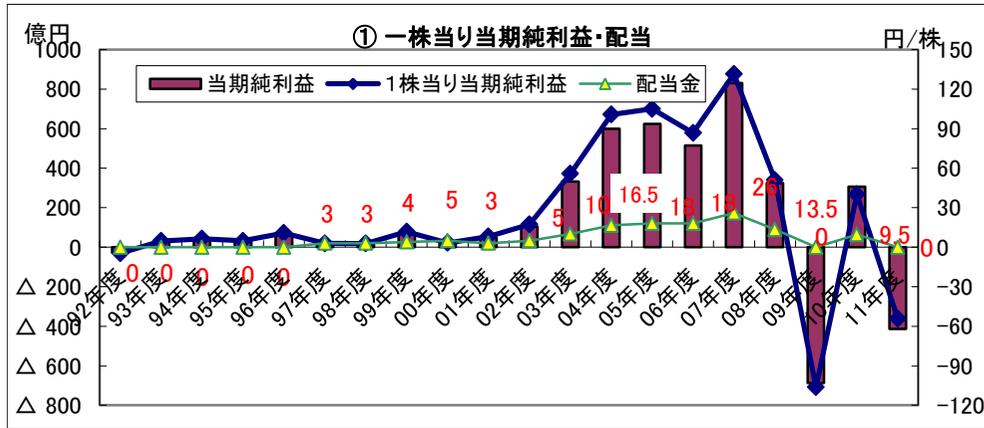


⑧ 新造船の竣工実績と予定

(2012年4月現在)

	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年度予定	13年度予定	14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	0隻
1,700TEU	0	0	0	3	3	4	0	0	0	0	0
2,400TEU	0	0	0	0	1	3	1	0	0	0	0
3,500TEU	3	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
4,500TEU	2	3	0	0	0	0	7	5	0	0	0
6,400TEU	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
8,000TEU	0	0	3	1	2	2	0	1	4	0	0
バルカー	5隻	19隻	22隻	10隻	16隻	20隻	16隻	34隻	23隻	25隻	11隻
Capesize	3	8	9	2	6	9	8	18	12	4	1
Panamax	2	3	4	4	0	6	3	4	0	8	4
Handymax	5	4	4	2	2	1	4	7	4	5	1
SmallHandy	1	2	1	1	4	2	0	3	3	4	0
Chip/Pulp	0	1	0	0	3	0	0	0	1	0	0
Corona	2	2	1	1	1	2	1	2	3	4	5
自動車	3隻	8隻	8隻	5隻	4隻	8隻	7隻	6隻	2隻	0隻	0隻
2,000台	2	2	2	0	0	1	1	0	0	0	0
3,800台	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0
4,300台	1	2	0	0	0	2	1	1	0	0	0
5,000台	3	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0
6,000台	2	1	4	4	3	4	5	1	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
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
VLCC	0	1	1	0	3	0	0	0	0	0	0
AFRAMAX	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0
LR II	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0
LPG	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
CHEMICAL	0	0	2	1	0	0	1	1	1	1	0
エネルギー新事業						0隻	3隻	4隻	0隻	0隻	0隻
Offshore							3	3	0	0	0
Drillship							0	1	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
内航近海	0隻	1隻	5隻	2隻	2隻	0隻	1隻	1隻	3隻	0隻	0隻
合計	18隻	38隻	47隻	27隻	49隻	46隻	40隻	52隻	33隻	26隻	12隻

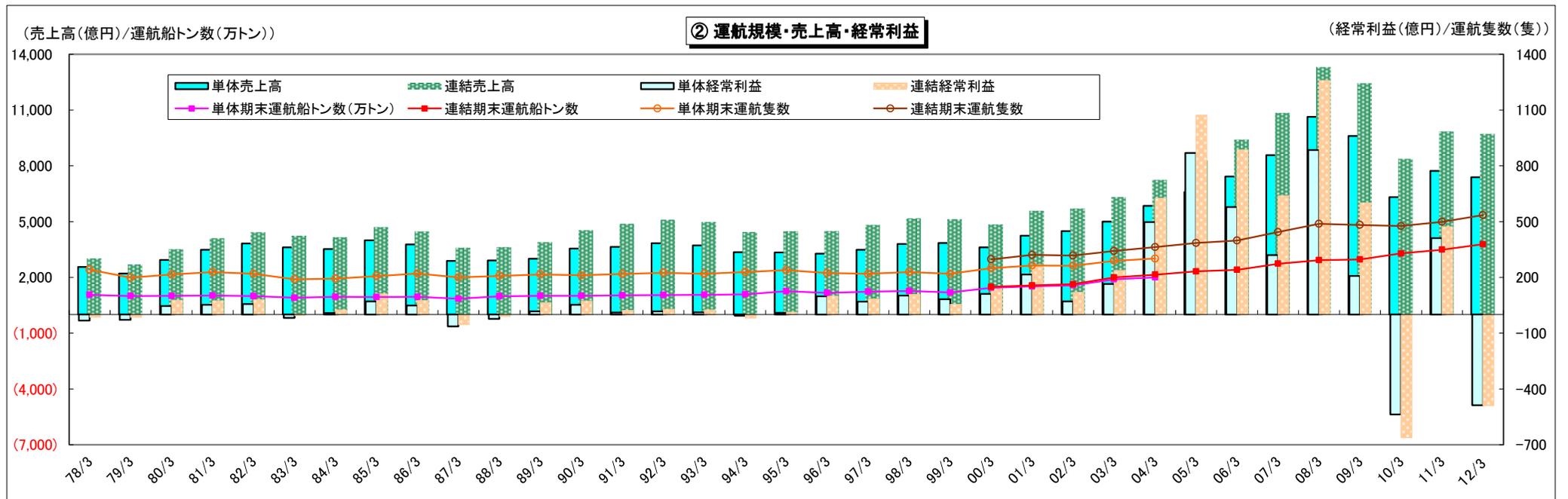
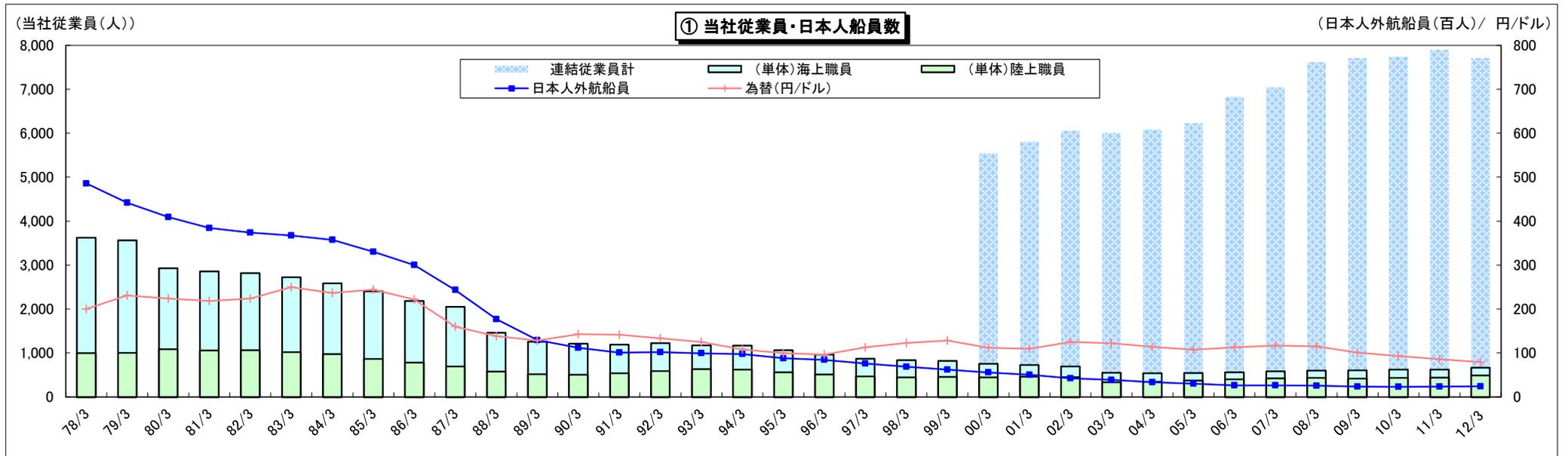
1-2. 近年の財務指標推移



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節減	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)経費節減対策の実行	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'91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年度経常損益の黒字化 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



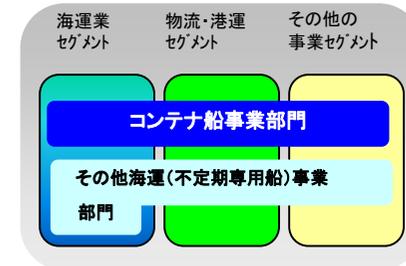
1-5. 現在の部門別構成

① 売上高・経常利益 <部門別・セグメント別>

区分けの変更

(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
コンテナ船	売上高	4,514	5,035	5,998	5,301	3,640	3,585	4,450	3,955
	経常利益	305	▲ 78	47	▲ 373	▲ 670	▲ 656	290	▲ 418
不定期専用船	売上高		4,684	6,158	6,091	3,948	3,931	4,471	4,635
	経常利益		660	1,153	929	▲ 29	11	170	▲ 86
その他	売上高	4,894	1,136	1,154	1,052	793	864	930	1,133
	経常利益	581	57	59	44	37	23	47	66
調整額							-	-	-
							▲ 41	▲ 34	▲ 52
合計	売上高	9,408	10,855	13,310	12,443	8,380	8,380	9,851	9,723
	経常利益	886	639	1,259	600	▲ 663	▲ 663	474	▲ 490

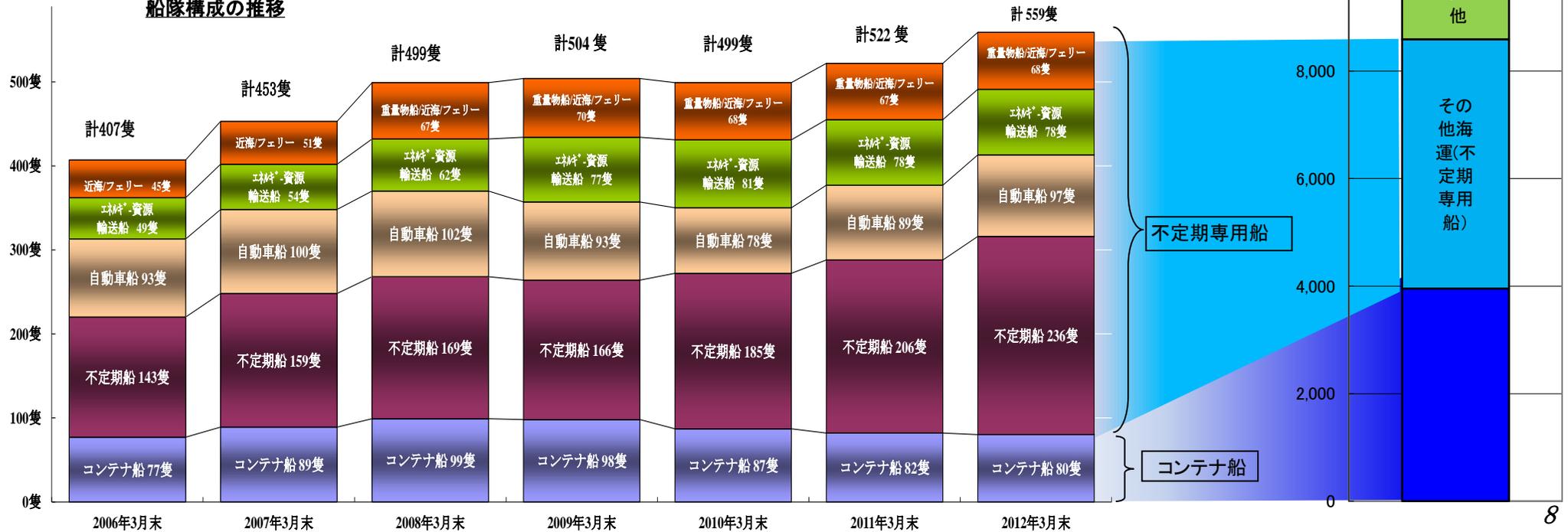


- ※ 2005年度の区分けはコンテナ船部門とそれ以外の2部門のみ
- ※ ~2009年の区分は「コンテナ船」「その他海運」「その他」
- ※ 2010年度~導入の新セグメントにおける「不定期専用船」セグメントは、旧セグメントにおける「その他海運」セグメントと略等しい。

☆ 2012年度より新セグメント導入予定

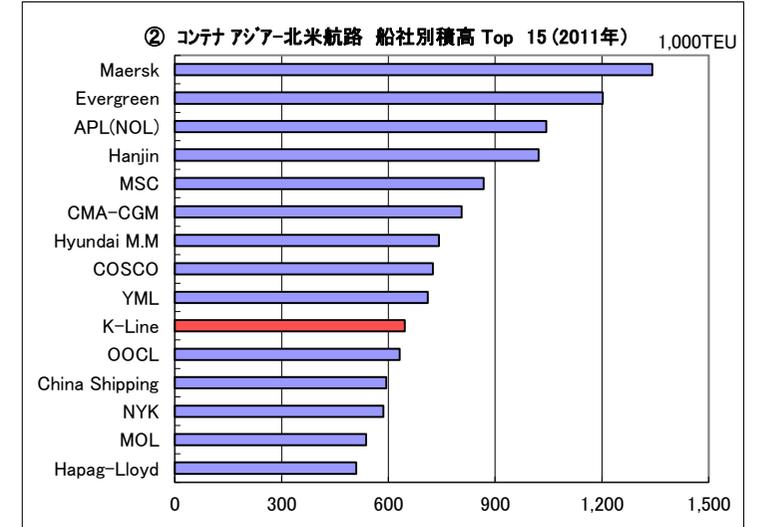
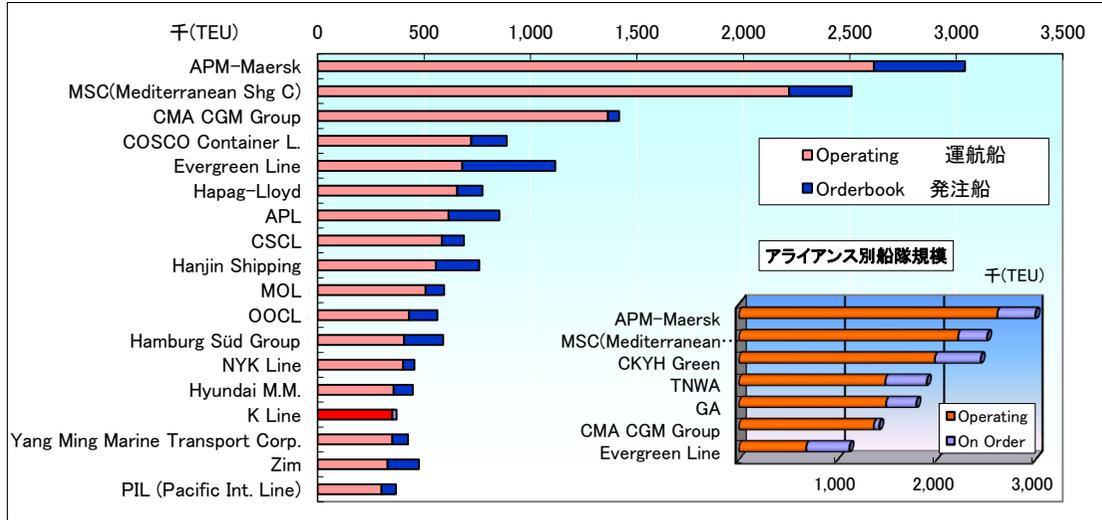
② 部門別売上高と船隊構成

船隊構成の推移



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	2,612,672	427,931	3,040,603	2,928,873	3.8%
2	(2) MSC(Mediterranean Shg C)	2,214,759	294,060	2,508,819	2,501,427	0.3%
3	(3) CMA CGM Group	1,363,245	53,214	1,416,459	1,437,875	▲ 1.5%
4	(4) COSCO Container L.	721,361	166,342	887,703	892,107	▲ 0.5%
5	(6) Evergreen Line	680,108	435,560	1,115,668	920,960	21.1%
6	(5) Hapag-Lloyd	655,491	118,800	774,291	750,401	3.2%
7	(7) APL	615,053	239,400	854,453	890,783	▲ 4.1%
8	(10) CSCL	584,011	103,690	687,701	604,683	13.7%
9	(9) Hanjin Shipping	554,568	204,648	759,216	696,791	9.0%
10	(11) MOL	507,215	87,200	594,415	538,237	10.4%
11	(12) OOCL	429,617	132,576	562,193	544,834	3.2%
12	(14) Hamburg Süd Group	406,121	184,184	590,305	583,862	1.1%
13	(13) NYK Line	401,787	52,832	454,619	461,295	▲ 1.4%
14	(18) Hyundai M.M.	356,945	90,615	447,560	380,765	17.5%
15	(17) K Line	351,405	19,184	370,589	383,279	▲ 3.3%
16	(15) Yang Ming Marine Transport	351,240	74,210	425,450	434,780	▲ 2.1%
17	(16) Zim	328,271	148,168	476,439	489,615	▲ 2.7%
18	(19) PIL (Pacific Int. Line)	300,607	66,830	367,437	267,350	37.4%

Rank *	Operator	Cargo Loaded (単位:1,000TEU)
1	(1) Maersk	1,342
2	(2) Evergreen	1,203
3	(3) APL(NOL)	1,044
4	(4) Hanjin	1,023
5	(7) MSC	867
6	(9) CMA-CGM	806
7	(5) Hyundai M.M	743
8	(8) COSCO	726
9	(10) YML	711
10	(11) K-Line	647
11	(12) OOCL	632
12	(6) China Shipping	594
13	(13) NYK	586
14	(14) MOL	538
15	(15) Hapag-Lloyd	510

Rank	Alliance	Operating	On Order	Total	前年Total	前年比
1	(1) APM-Maersk	2,612,672	427,931	3,040,603	2,928,873	3.8%
2	(2) MSC(Mediterranean Shg C)	2,214,759	294,060	2,508,819	2,501,427	0.3%
3	(3) CKYH Green	1,978,574	464,384	2,442,958	2,406,957	1.5%
4	(5) TNWA	1,479,213	417,215	1,896,428	1,756,530	8.0%
5	(4) GA	1,486,895	304,208	1,791,103	1,809,785	▲ 1.0%
6	(6) CMA CGM Group	1,363,245	53,214	1,416,459	1,437,875	▲ 1.5%
7	(7) Evergreen Line	680,108	435,560	1,115,668	920,960	21.1%

Rank	Alliance	Cargo
1	(1) CKYH (K-Line含む)	3,106
2	(2) TNW	2,324
3	(3) GA	1,728
4	(4) Maersk	1,342
5	(5) Evergreen	1,203

* () 内は昨年の順位

Source: 日本海事センター (2012年7月現在)

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
1	HAPAG	EVERGREEN	EVERGREEN	EVERGREEN	EVERGREEN	MAERSK	MAERSK	MAERSK	MAERSK/SL	MAERSK	MAERSK	MAERSK	MAERSK	MAERSK	MAERSK
2	SEA-LAND	USL	MAERSK	MAERSK	MAERSK	SEA-LAND	SEA-LAND	SEA-LAND	EVERGREEN	P&ON	P&ON	MSC	MSC	MSC	MSC
3	MAERSK	MAERSK	NYK	SEA-LAND	SEA-LAND	SEA-LAND	EVERGREEN	P&ON	EVERGREEN	EVERGREEN	P&O/FARREL	EVERGREEN	CMA CGM	CMA CGM	CMA CGM
4	OCL	SEA-LAND	APL	APL	NYK	NYK	COSCO	EVERGREEN	HANJIN/SEN	HANJIN	EVERGREEN	CMA CGM/ANL	EVERGREEN	COSCO	COSCO
5	NYK	HAPAG	YANGMING	NYK	COSCO	COSCO	NYK	COSCO	MSC	MSC	HANJIN/SEN	HAPAG	HAPAG	APL	HAPAG
6	OOCL	OCL	SEA-LAND	COSCO	APL	P&OCL	P&OCL	HANJIN	COSCO	APL(NOL)	COSCO	HANJIN/SEN	CSCL	HANJIN	EVERGREEN
7	APL	NYK	HAPAG	OOCL	HAPAG	HANJIN	NEDLLOYD	NOL/APL	NYK/TSK	COSCO	COSCO	COSCO	COSCO	EVERGREEN	APL
8	NEDLLOYD	OOCL	OOCL	HAPAG	OOCL	HANJIN	HANJIN	MSC	CMA/CGM	CP SHIPS	CMA CGM/ANL	CSCL	NYK	HAPAG	CSAV
9	EVERGREEN	"K"LINE	P&OCL	HAPAG	HAPAG	NEDLLOYD	MOL	NYK	CMA/CGM	NYK	"K"LINE	APL(NOL)	APL(NOL)	CSCL	HANJIN
10	UASC	APL	"K"LINE	YANGMING	HANJIN	HAPAG	APL	HMM	CP	CMA CGM	NYK	NYK	HANJIN	NYK	CSCL
11	MOL	MOL	MOL	HANJIN	"K"LINE	APL	HAPAG	MOL	ZIM	MOL	CP SHIPS	MOL	OOCL	ZIM	MOL
12	USL	COSCO	COSCO	MOL	YANGMING	YANGMING	DSR-SENATOR	ZIM	MOL	OOCL	OOCL	OOCL	"K"LINE	"K"LINE	OOCL
13	YANGMING	NEDLLOYD	NEDLLOYD	P&OCL	P&OCL	MOL	"K"LINE	YMTG	"K"LINE	"K"LINE	ZIM	CSAV	MOL	MOL	NYK
14	CGM	UASC	ZIM	NEDLLOYD	NOL	OOCL	OOCL	OOCL	HMM	ZIM	OOCL	"K"LINE	ZIM	OOCL	HAMBURG SUD
15	ZIM	CGM	HANJIN	ZIM	ZIM	OOCL	YANGMING	"K"LINE	OOCL	HL	HAPAG	ZIM	YANGMING	YANGMING	YANGMING
16	"K"LINE	ZIM	CGM	NOL	SCANDUTCH	ZIM	NOL	HL	YMTG	HMM	YANGMING	YANGMING	CSAV	HAMBURG SUD	ZIM
17	BALTIC	YANGMING	UASC	CGM	UASC	HYLUNDAI	HMM	DSR-SENATOR	HL	UASC	CSCL	HAMBURG SUD	HAMBURG SUD	CSAV	"K"LINE
18	W.WILHELMSSEN	W.WILHELMSSEN	NOL	UASC	NEDLLOYD	UASC	ZIM	CMA	UASC	YANGMING	HMM	HMM	HMM	HMM	HMM
19	NOL	BALTIC	BSC	W.WILHELMSSEN	W.WILHELMSSEN	CHO YANG	CGM	WAN HAI	CSAV	CSCL	HAMBURG SUD	PIL	PIL	PIL	PIL
20	COSCO	NOL	W.WILHELMSSEN	BSC	CGM	CHO YANG	MSC	CONTSIP	CHO YANG	HAMBURG SUD	CSAV	WAN HAI LINES	WAN HAI LINES	UASC	UASC
(地域別船社数)															
米国	3	3	2	2	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0
欧州	7	7	7	7	7	7	7	6	5	6	6	5	5	5	5
日本	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
アジア	5	5	6	6	6	7	8	9	8	8	8	10	10	9	9
その他	2	2	2	2	2	2	1	1	4	3	2	2	2	3	3

84年米国新海事法発効 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 88年NLS設立 (邦船4社→3社)
 91年NYK,NLS合併 92年HYUNDAI登場
 88年海造審北米航路WG答申

96年CKYアライアンス 99年マースクがシーラント 00年China ShippingがTop20登場
 96年P&O、社合併 買収(米コンテナ船社の消滅)
 97年NOLがAPLを買収
 97年HANJIN/SENATORの誕生
 04年MAERSK,P&O合併
 05年HAPAG,CP SHIP合併

- 83年当時の20社は 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)

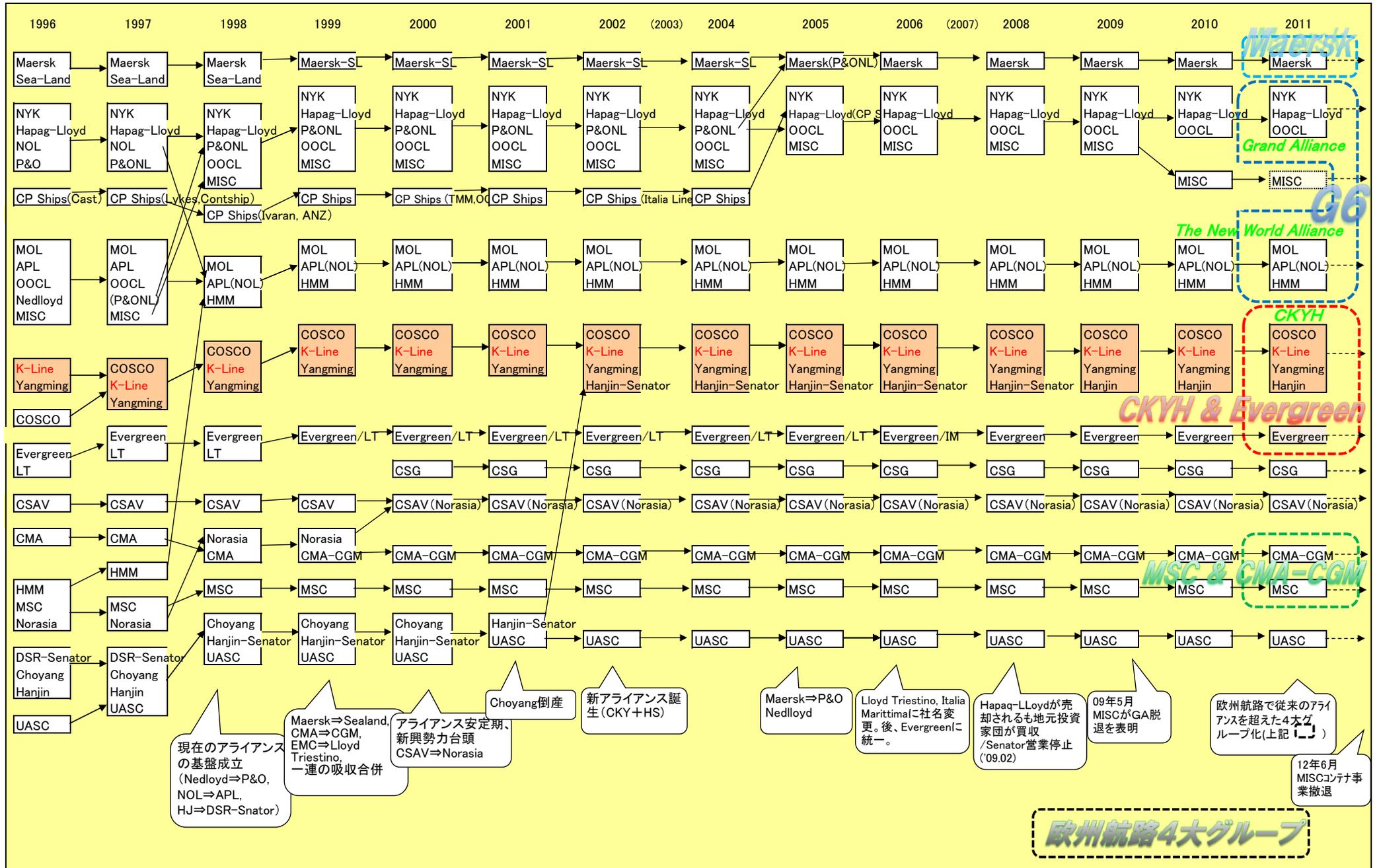
*日本ライナーシステム: 山下新日本汽船とジャパンラインによるJV

- 時系列主要イベント
 84年 米国新海事法発効
 85年 プラザ合意
 86年 USライン倒産 (米船 3社→2社)
 緊急雇用対策
 88年 海造審北米定期航路ワーキンググループ答申
 昭和海運撤退、NLS*設立 (邦船 6社→4社)
 91年 NYK、NLS合併 (邦船 4社→3社)
 96年 P&O NEDO誕生
 97年 NOLがAPL買収 (米船2社→1社)
 99年 マースクがシーラントを買収 (米船の消滅)
 04年 マースク、P&ONが合併
 05年 HAPAG、CP SHIP合併
 08年 世界経済危機 (9月に'リーマン・ショック')

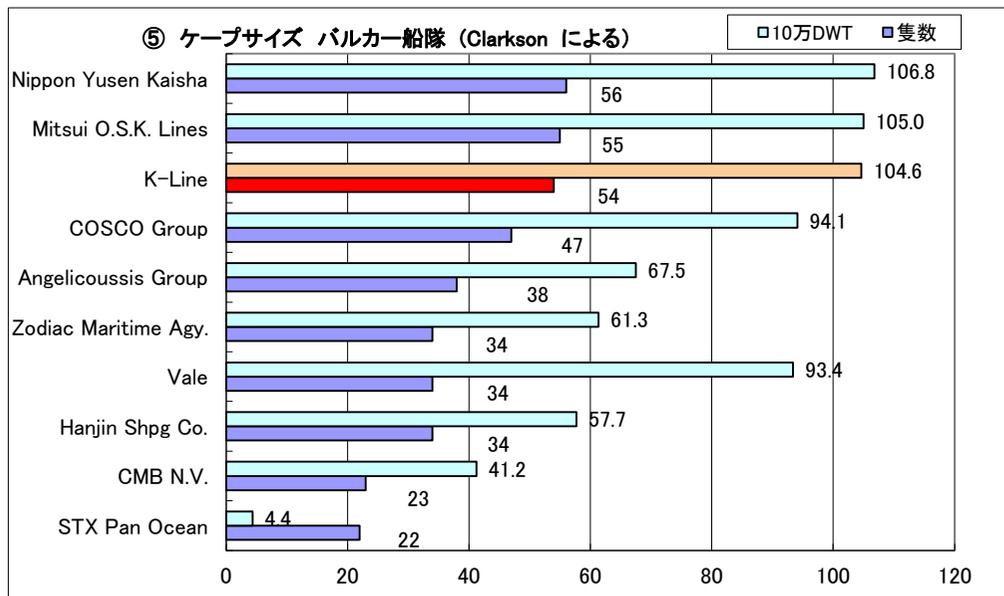
出典: Containerisation International Yearbook ほか

2-1. 船種別船社ランキング

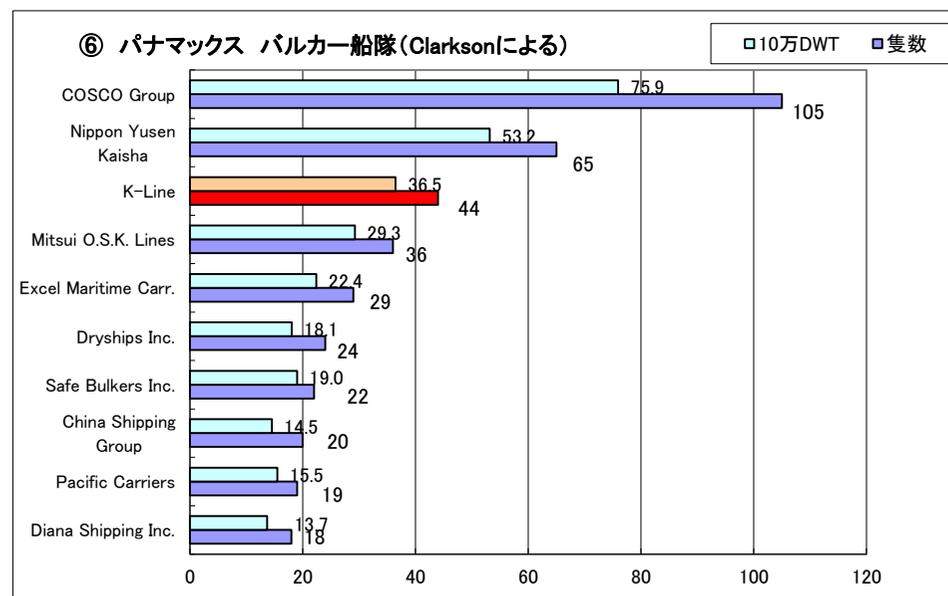
④ コンテナ船 アライアンスの推移



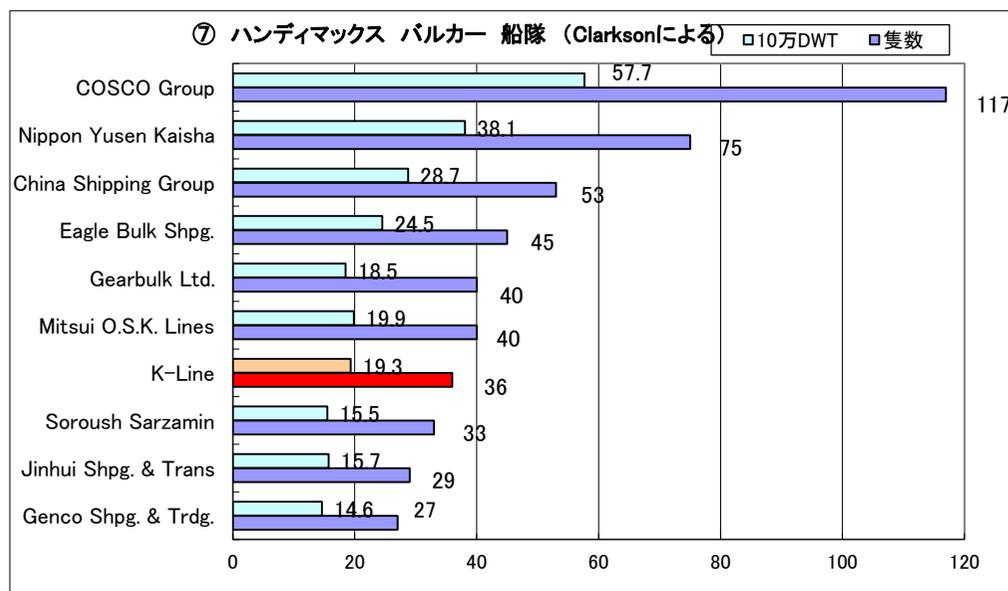
2-1. 船種別船社ランキング



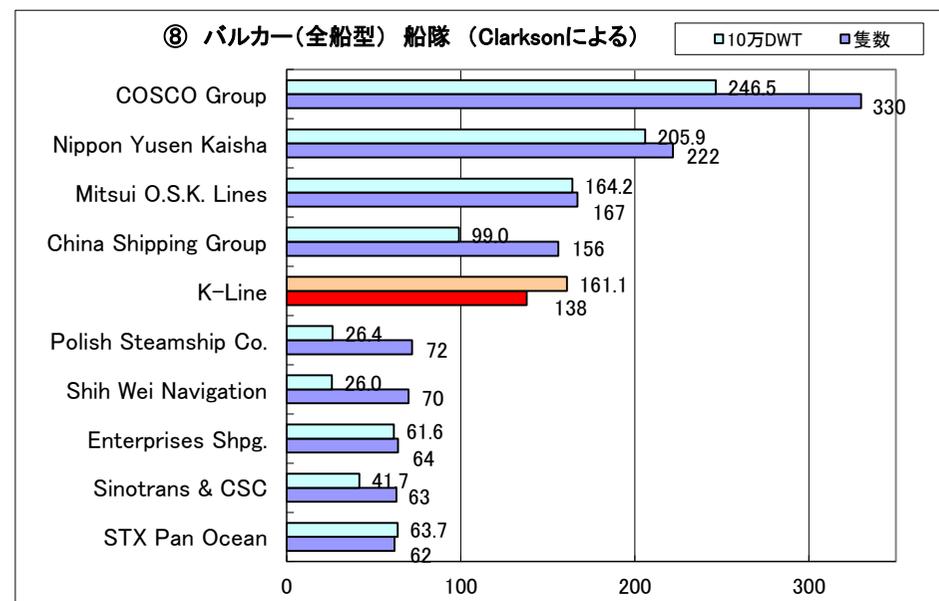
Clarkson 2012年7月現在



Clarkson 2012年7月現在

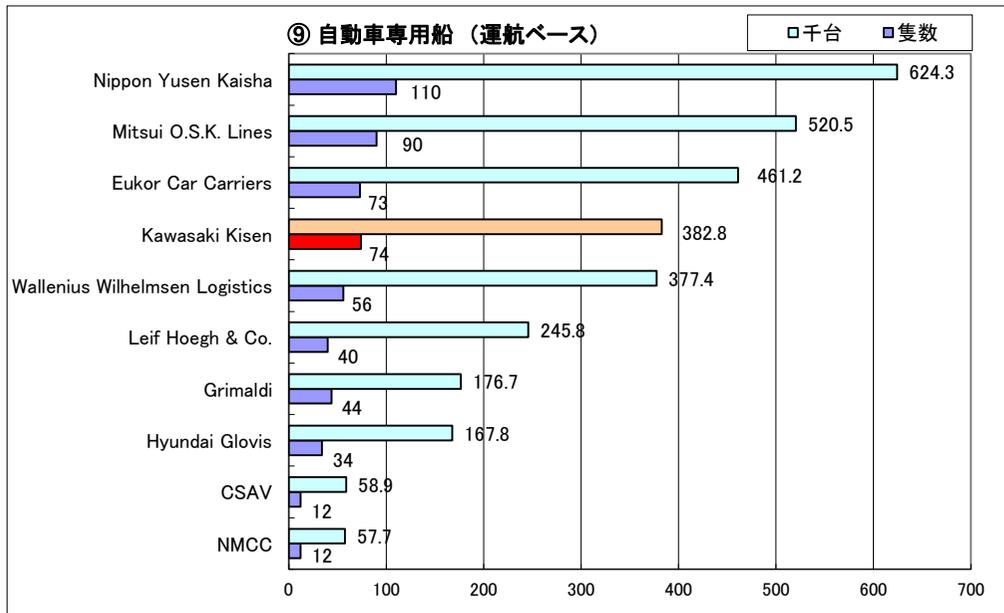


Clarkson 2012年7月現在

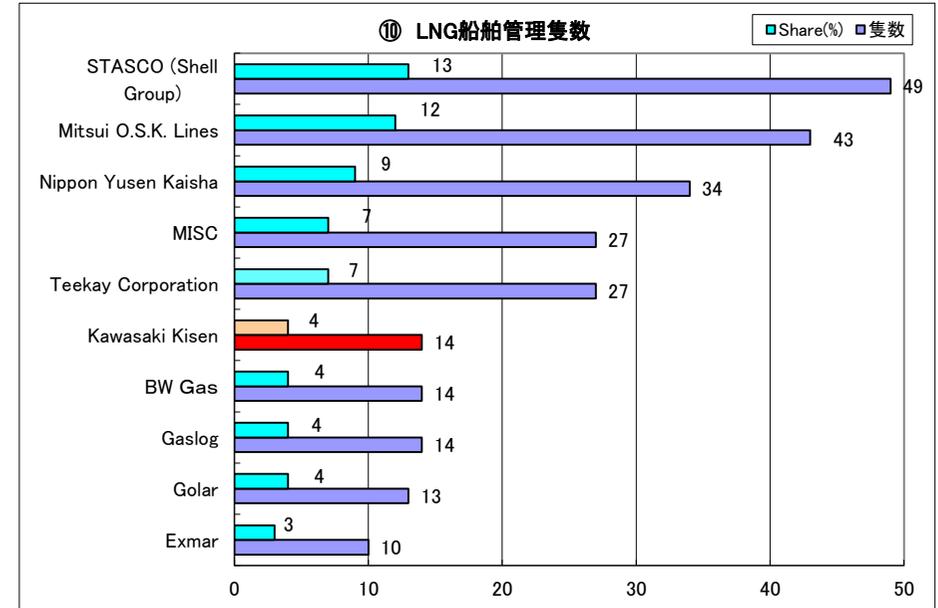


Clarkson 2012年7月現在

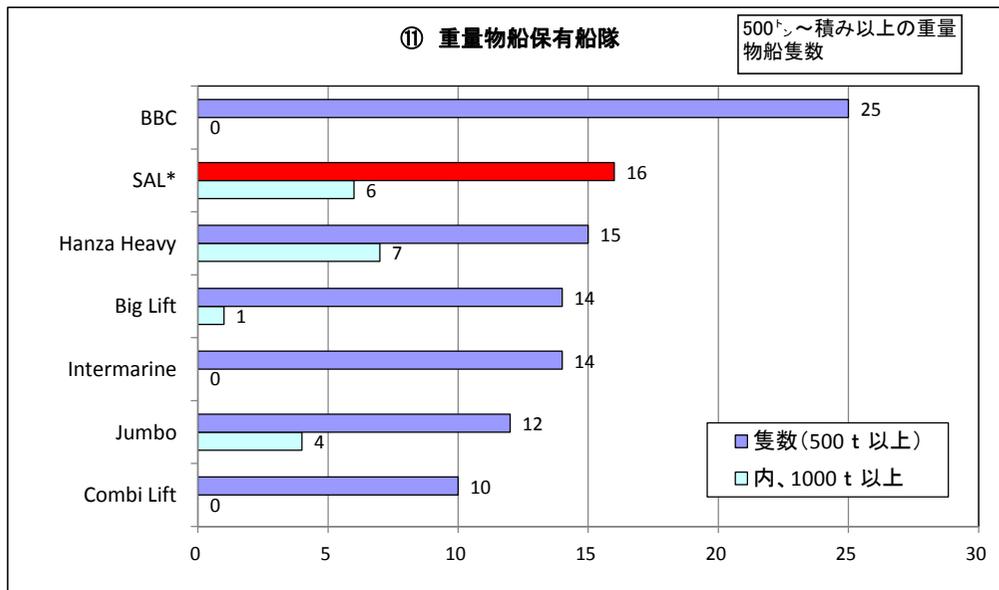
2-1. 船種別船社ランキング



Hesnes The World Car Carrier Fleet, July 2012

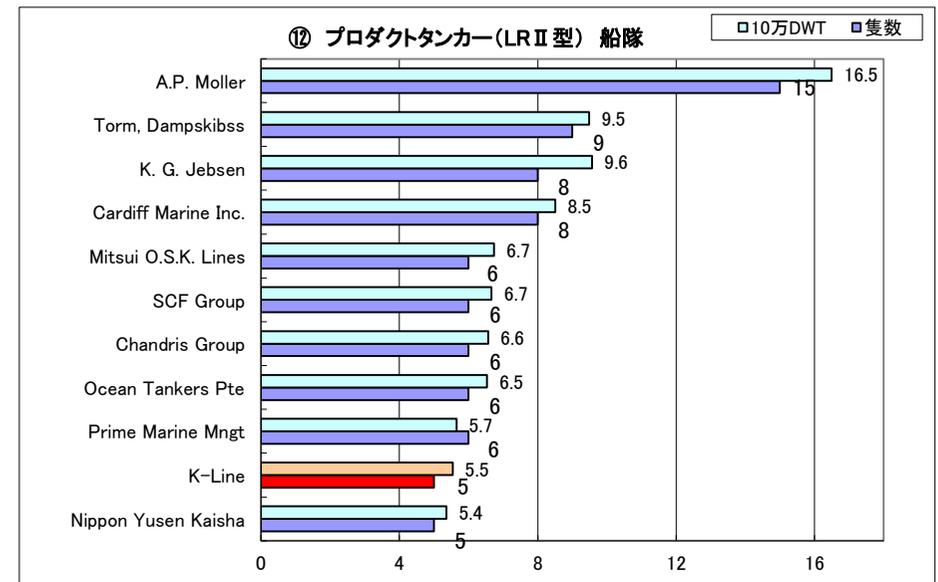


当社調べ 2012年5月現在



*SAL は当社100%子会社

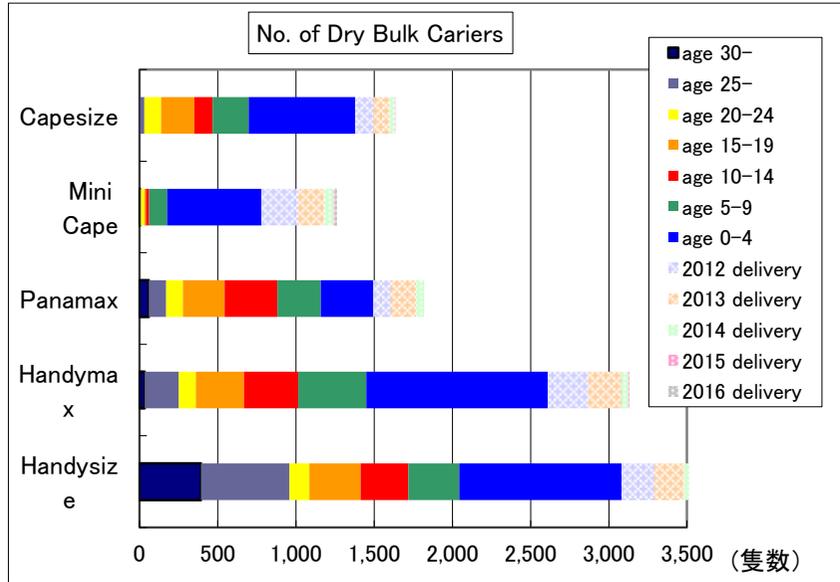
当社調べ 2012年7月現在



Clarkson 2012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>

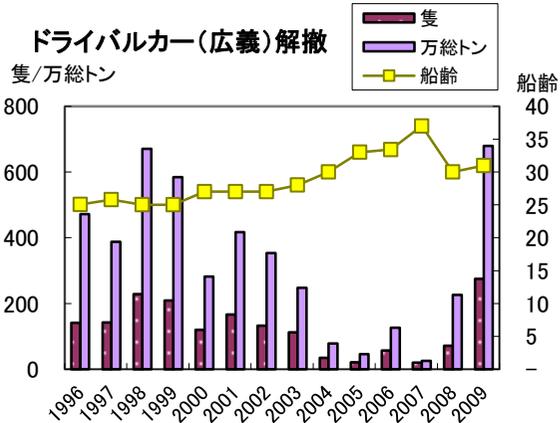
① ドライバルク船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



Clarkson as of July 2012

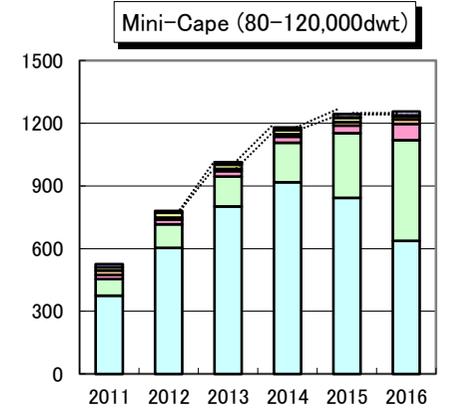
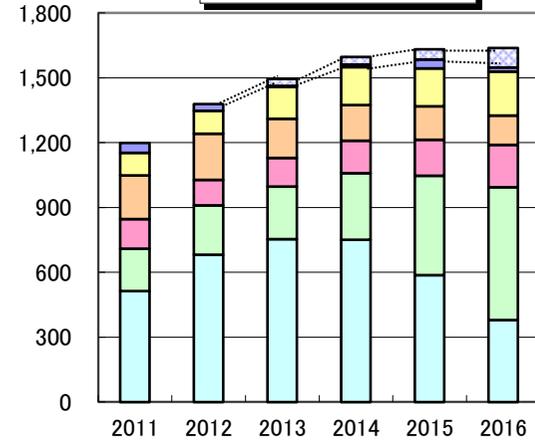
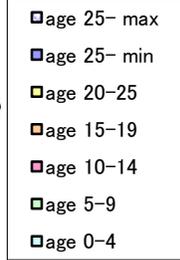
*min/maxの計算は、Handy、タンカー以外は現在の船齢25歳以上の船が解撤されない場合をmax、船齢25歳より上の船は全て解撤される場合をminとした。(以下コンテナ船についても同じ) Handyについては解撤船齢を30歳とした。(タンカーは個別項目参照)

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

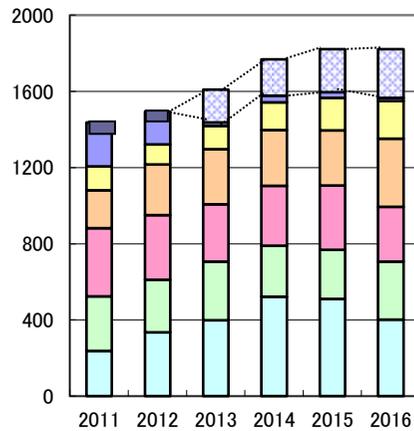


日本船主協会「海運統計要覧(2011)」

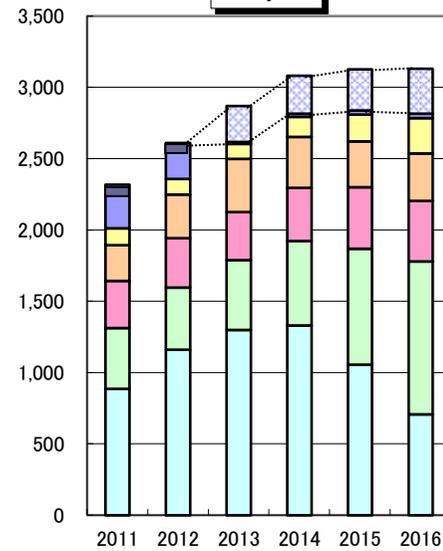
船隊増減予想(概算)min/max*



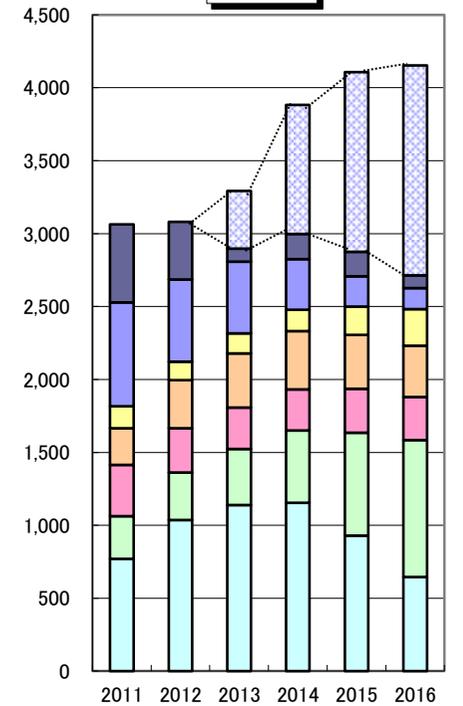
Panamax



Handymax

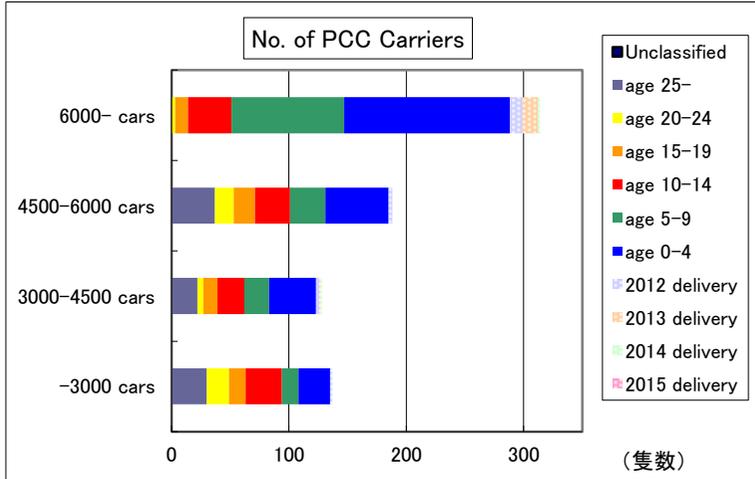


Handysize



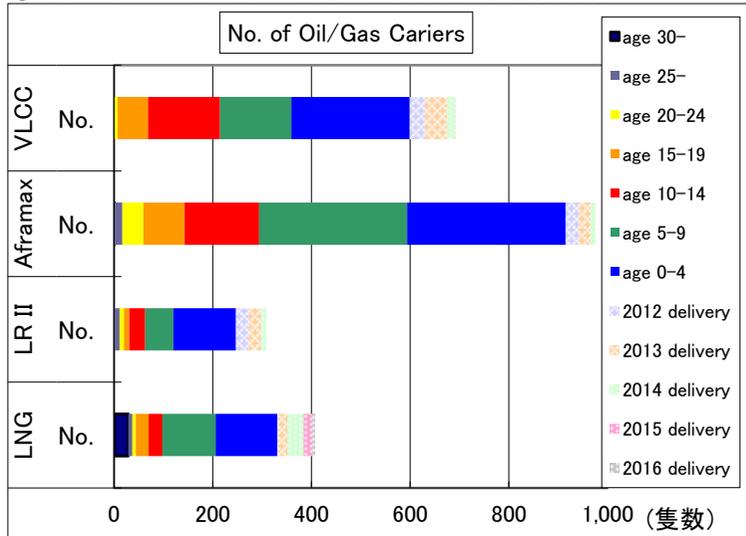
3. 世界のマーケット <3-1.船種別船型・船齢別船隊>

② 自動車専用船 船型・船齢別船隊規模と建造予定

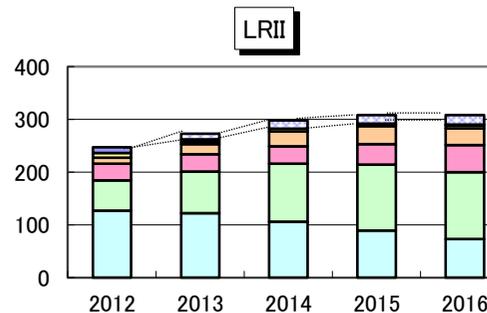
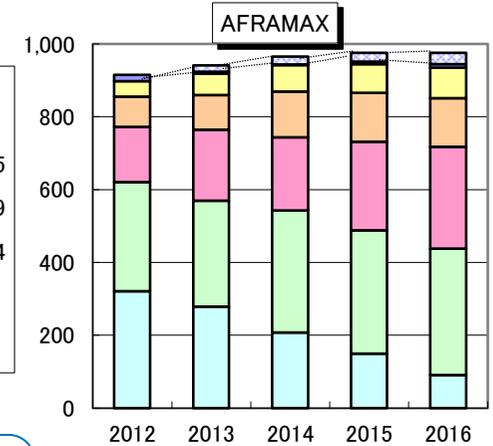
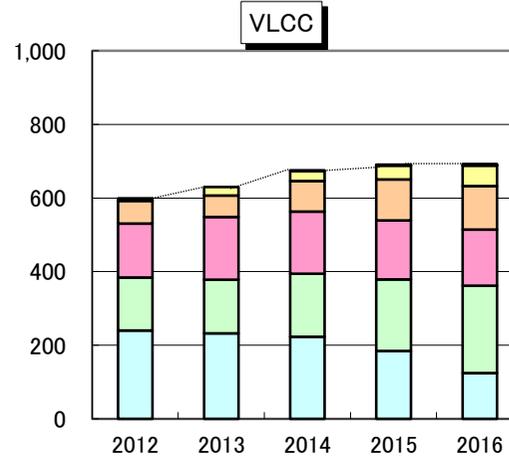
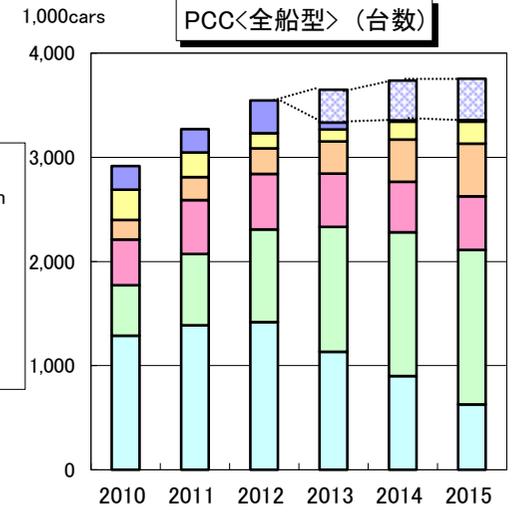
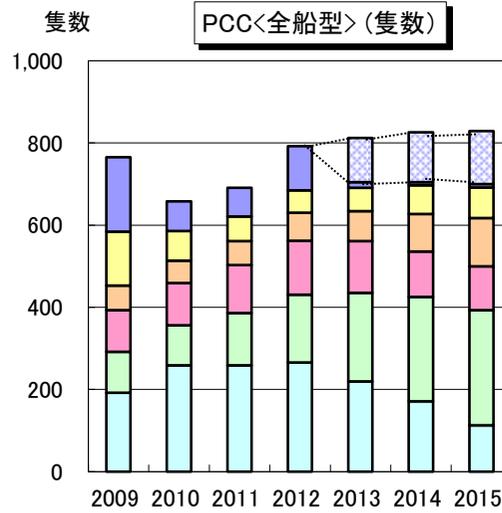


Clarkson as of July 2012

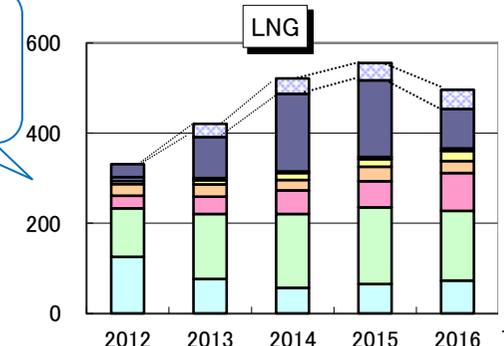
③ 油槽船 LNG船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



Clarkson as of July 2012
(AFRamaxには製品船を含む)

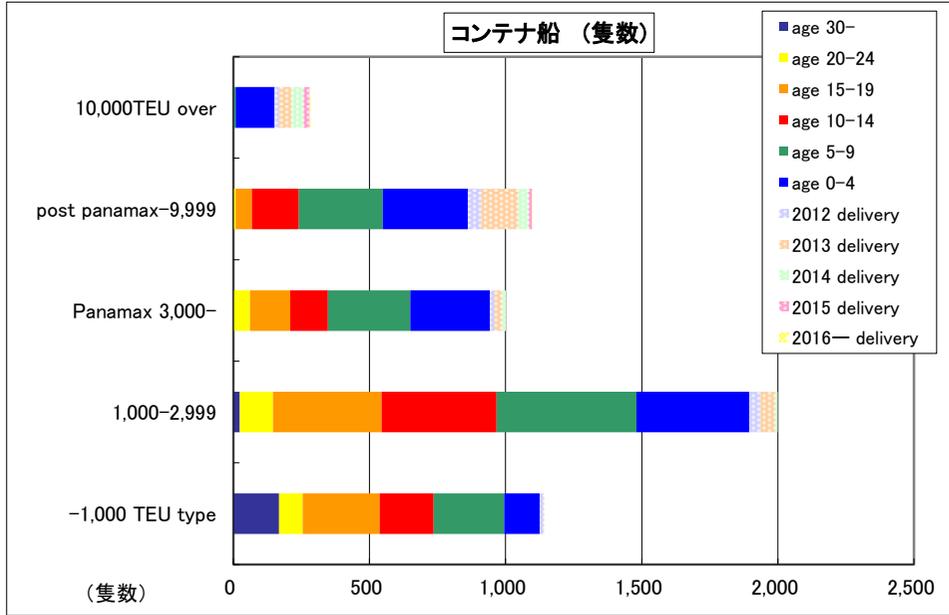


※LNG船は30歳でスクラップになるのがmin.とした



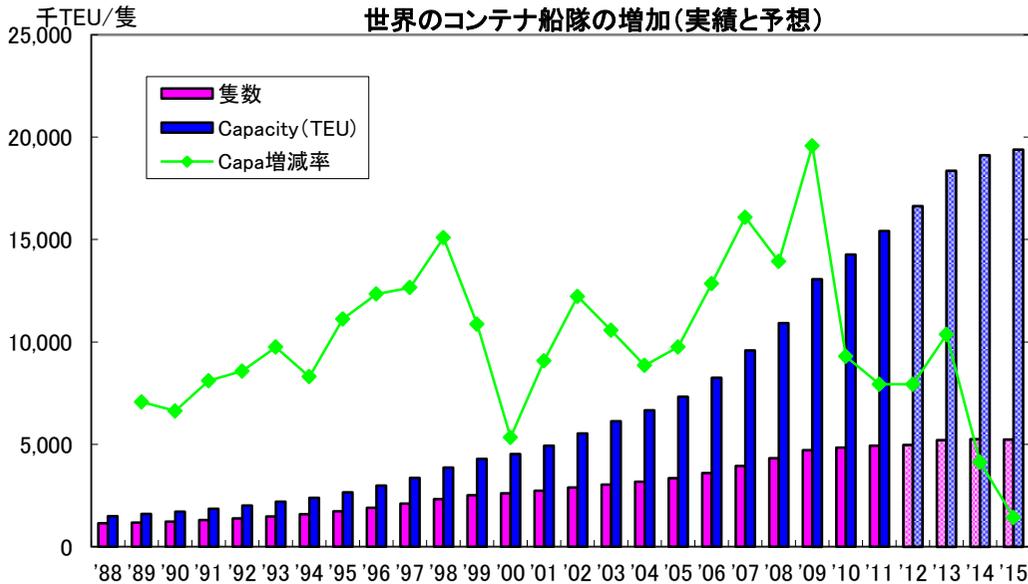
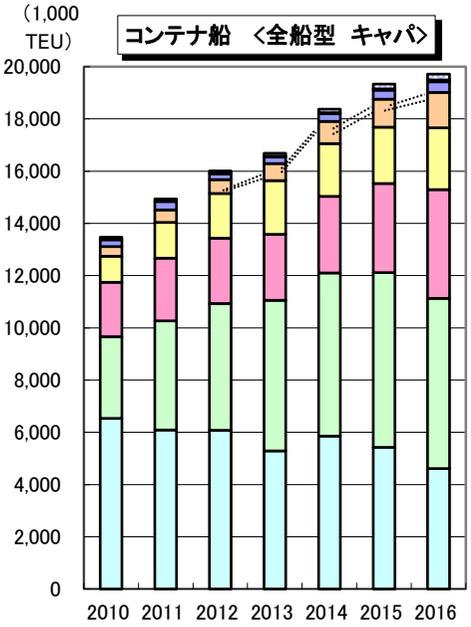
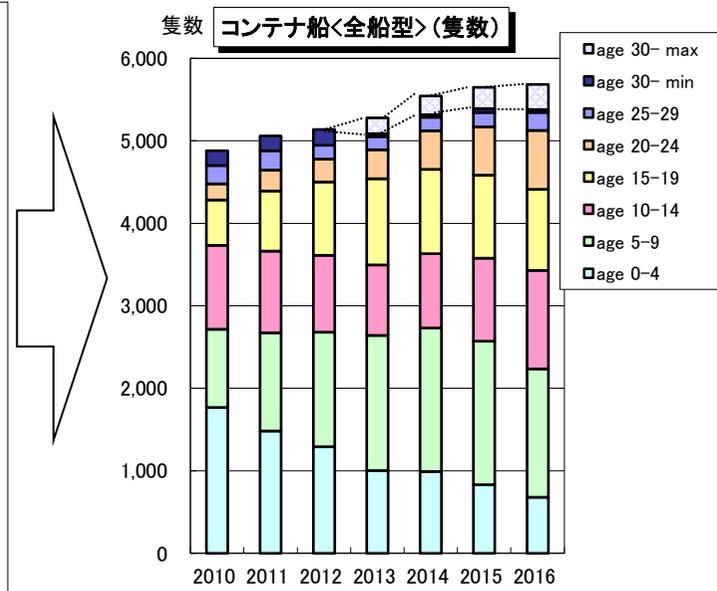
3. 世界のマーケット <3-1.船種別船型・船齢別船隊>

④ コンテナ船 船型・船齢別船隊規模と建造予定

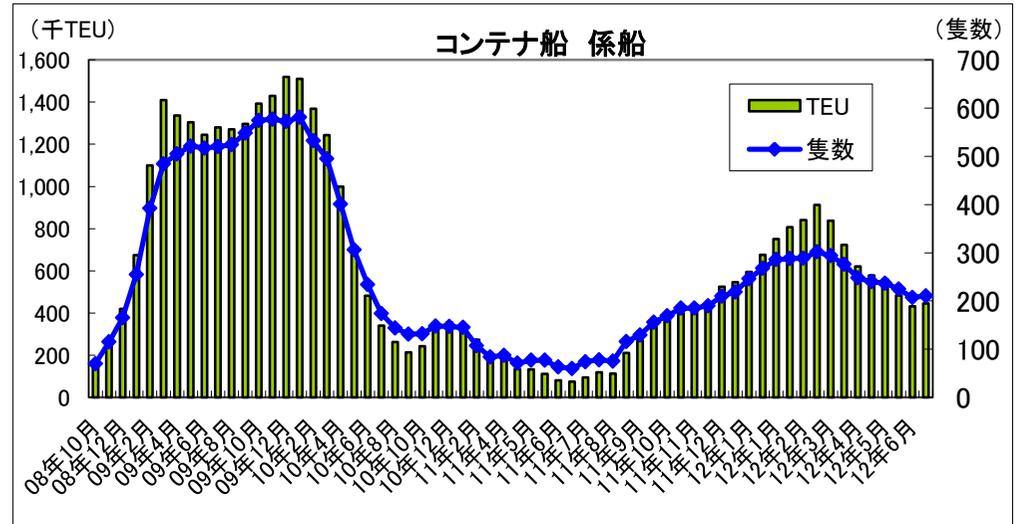


Clarkson as of July 2012

船隊増減予想(概算) min/max*



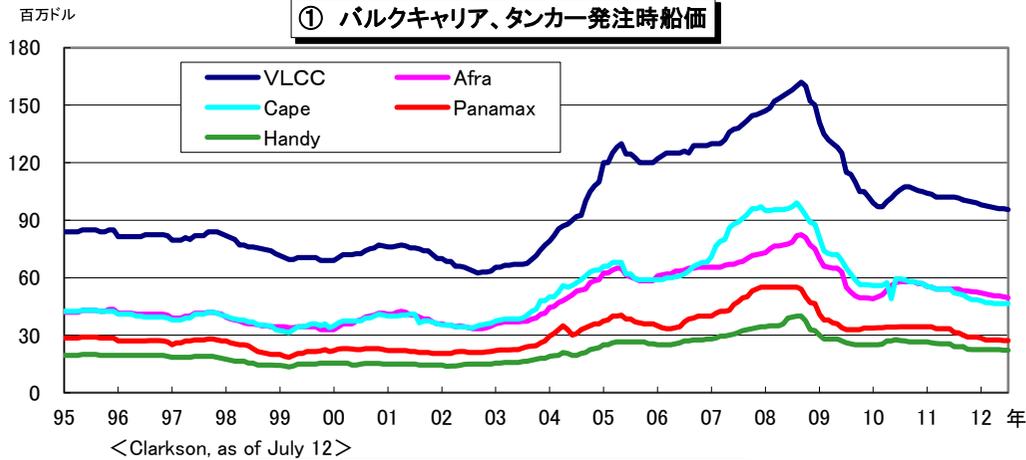
Alphaliner Report 2012 July



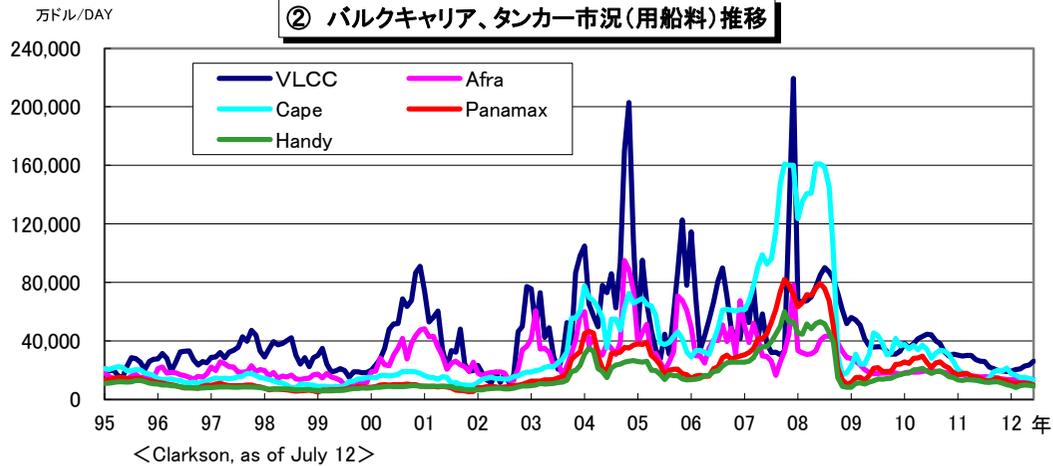
Source: AXS Marine 社 (12年7月現在)

3-2. 船腹供給動向

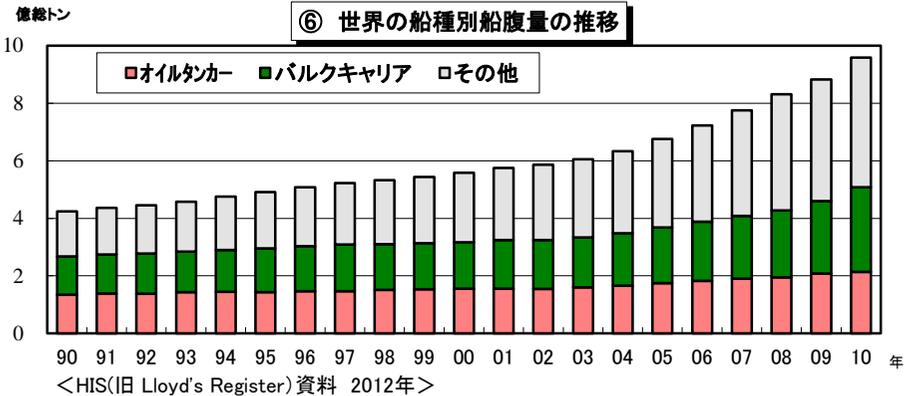
① バルクキャリア、タンカー発注時船価



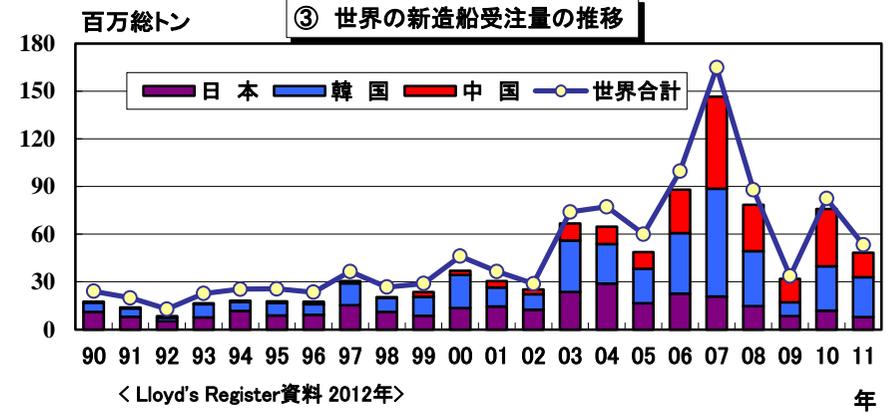
② バルクキャリア、タンカー市況(用船料)推移



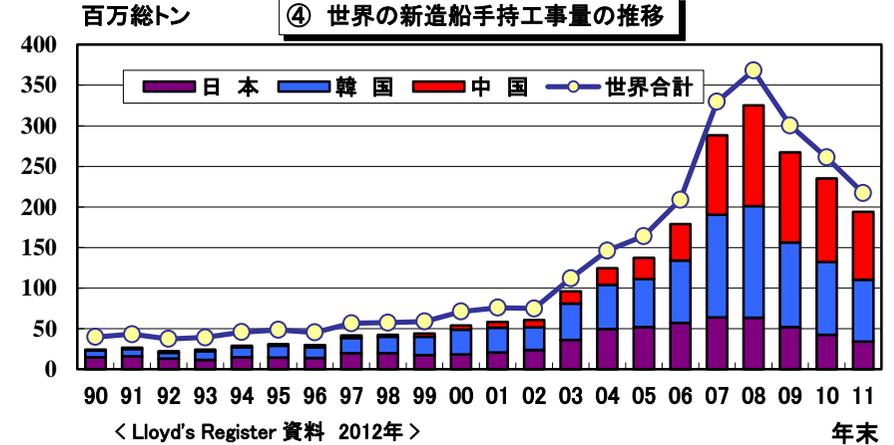
⑥ 世界の船種別船腹量の推移



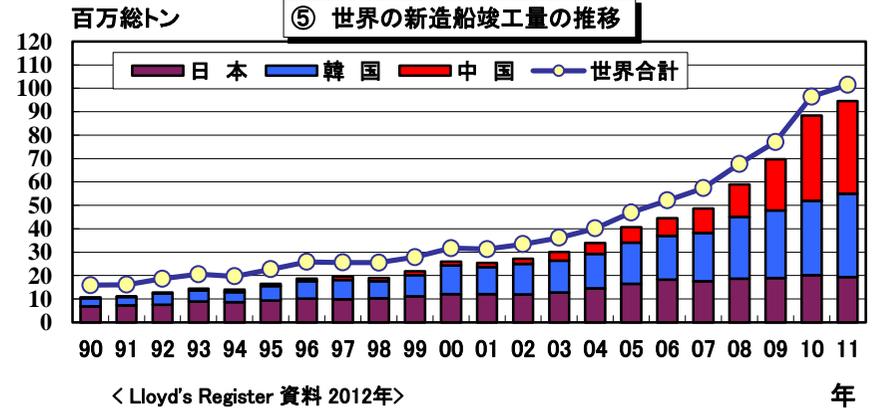
③ 世界の造船受注量の推移

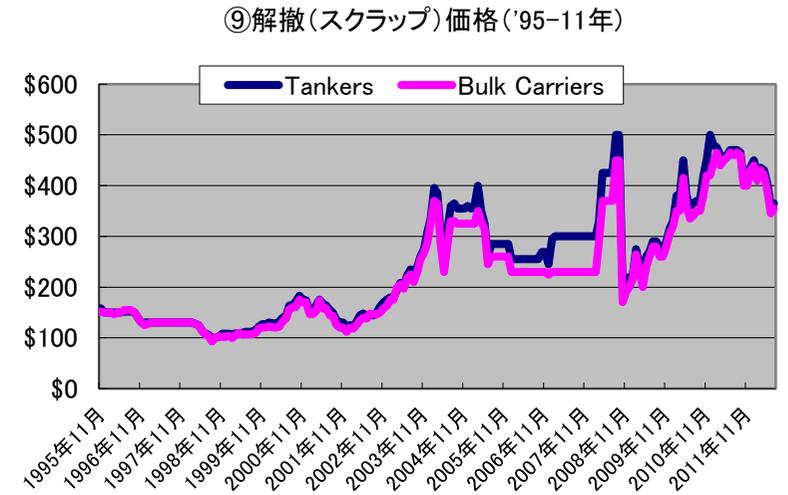
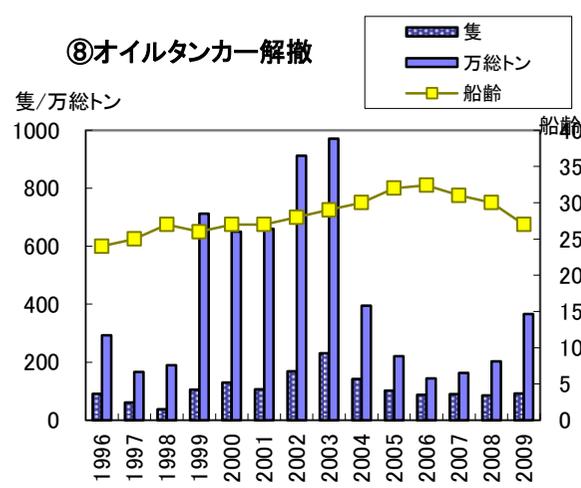
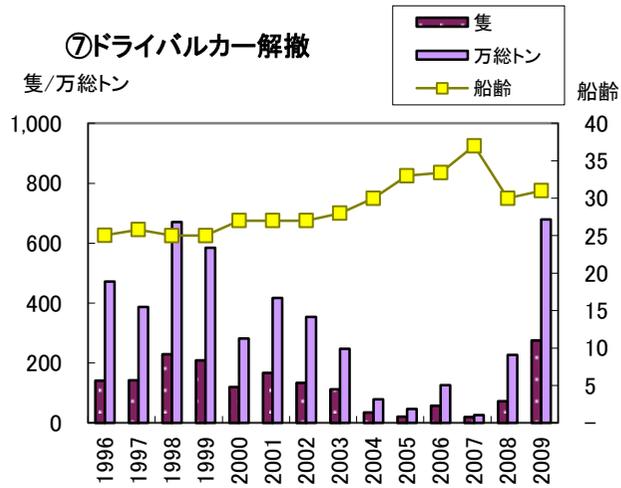


④ 世界の造船手持工事量の推移



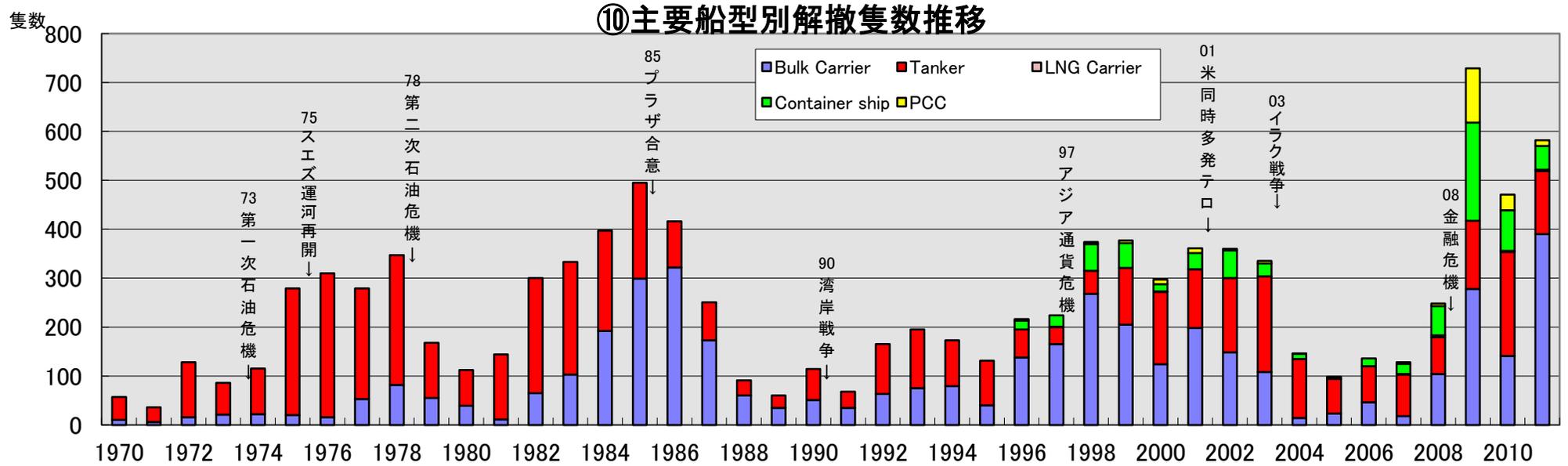
⑤ 世界の造船竣工量の推移





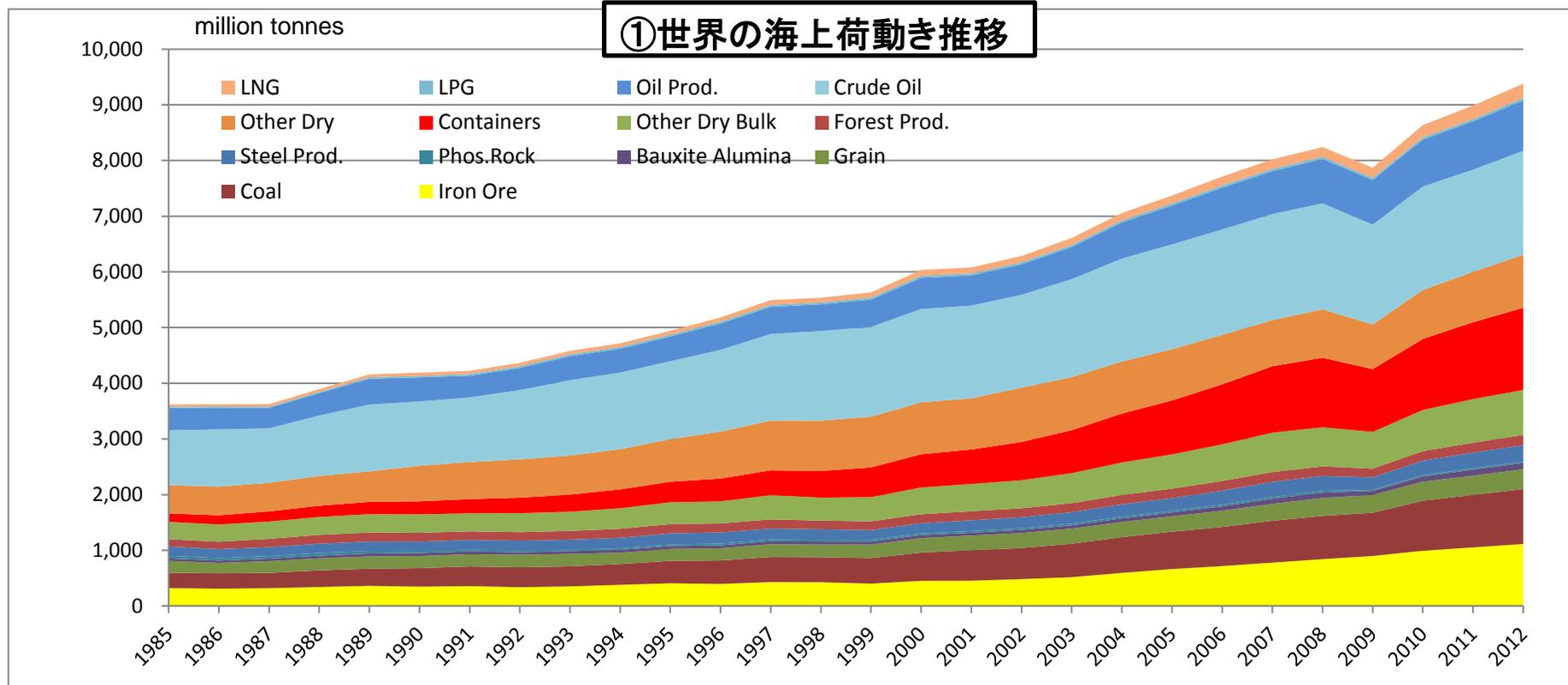
日本船主協会「海運統計要覧(2011)」

Clarkson, as of July 12

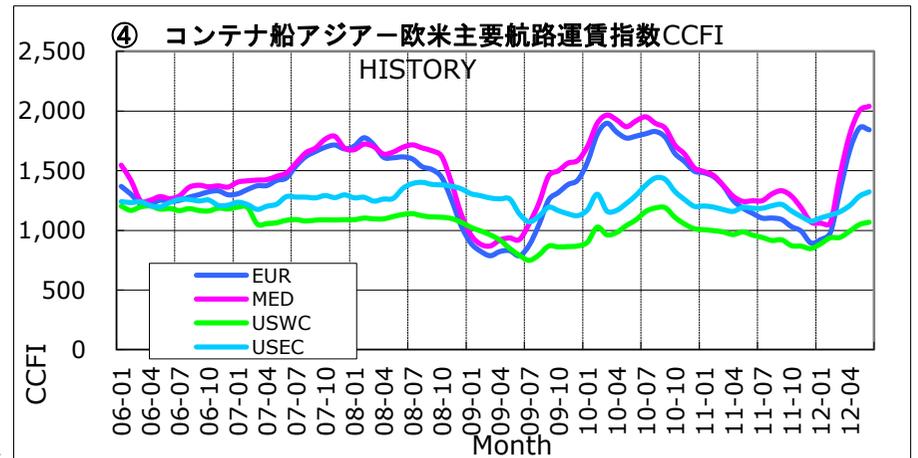
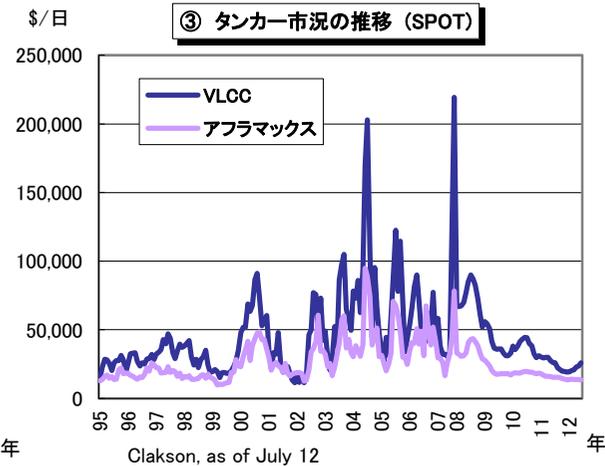
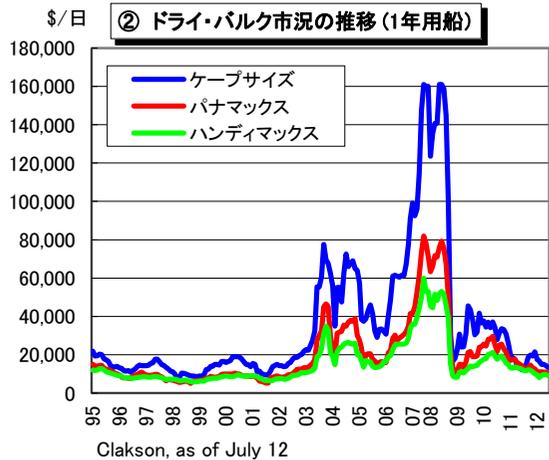


Clarkson, as of July 12

3-3. 世界の荷動き・市況



Clakson, as of July 2012

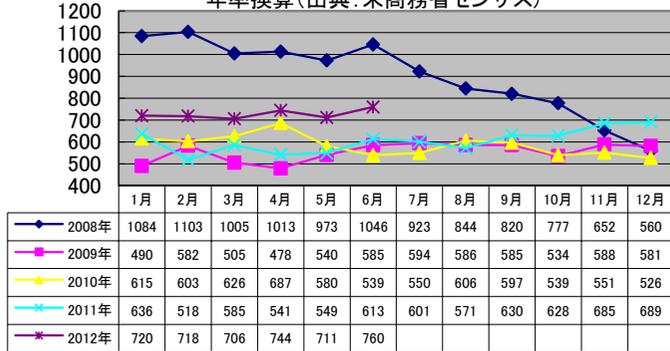


3-4.最新の経済動向

単位：千戸

米国住宅着工件数推移

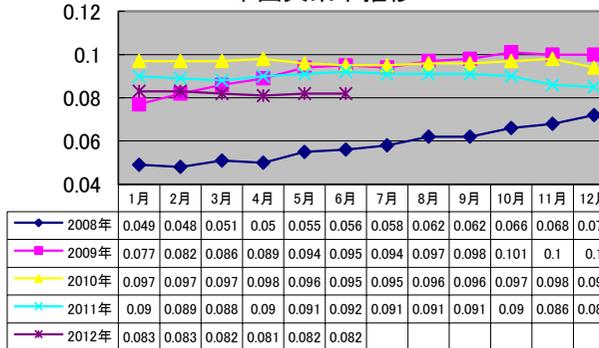
年率換算(出典：米商務省センサス)



<米商務省>

①北米主要経済指標

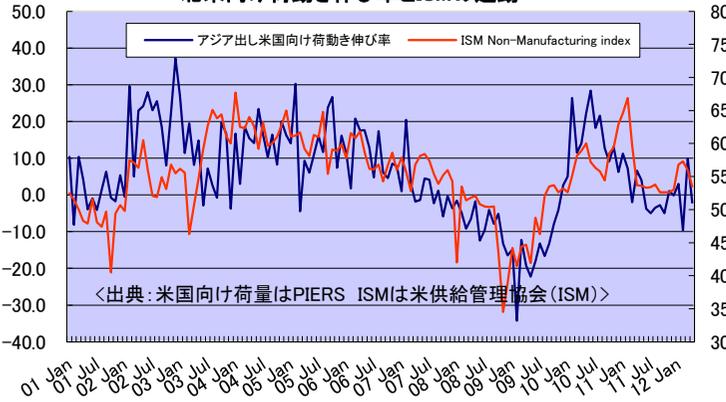
米国失業率推移



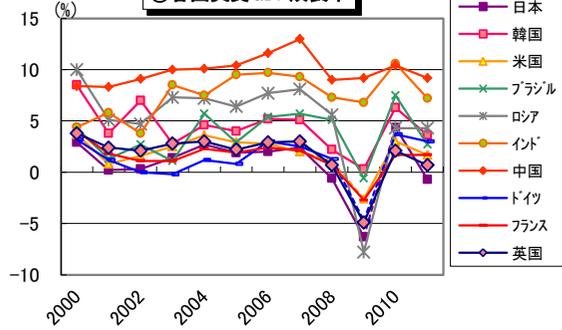
前年比荷動き伸び率

北米向け荷動き伸び率とISMの運動

ISM指数

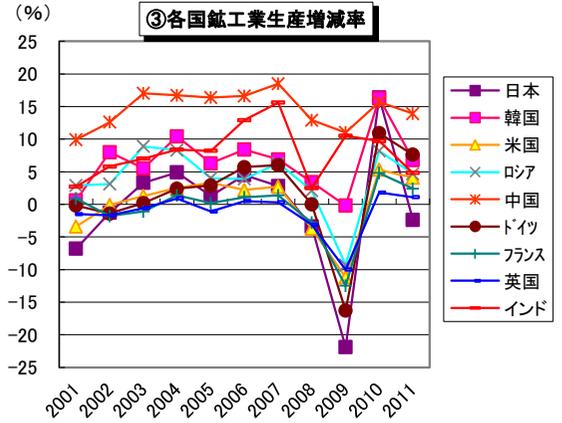


②各国実質GDP成長率



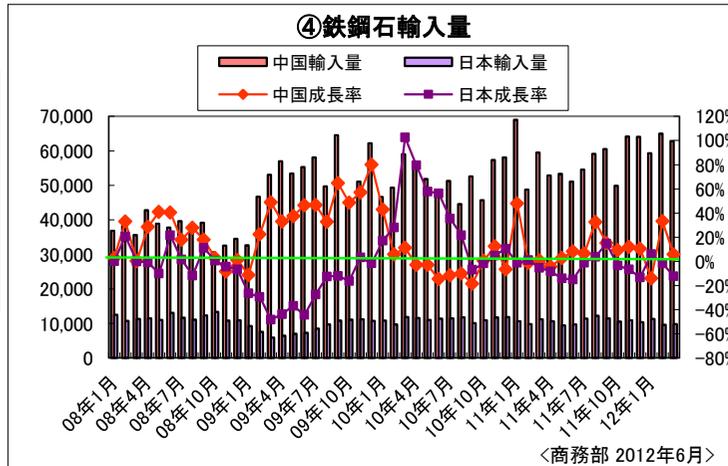
<外務省「主要経済指標」>

③各国鉱工業生産増減率

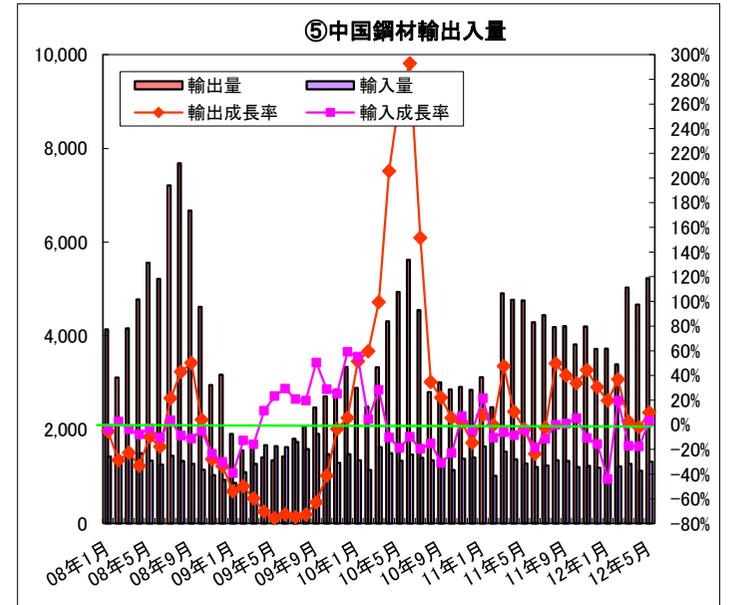


<外務省「主要経済指標」>

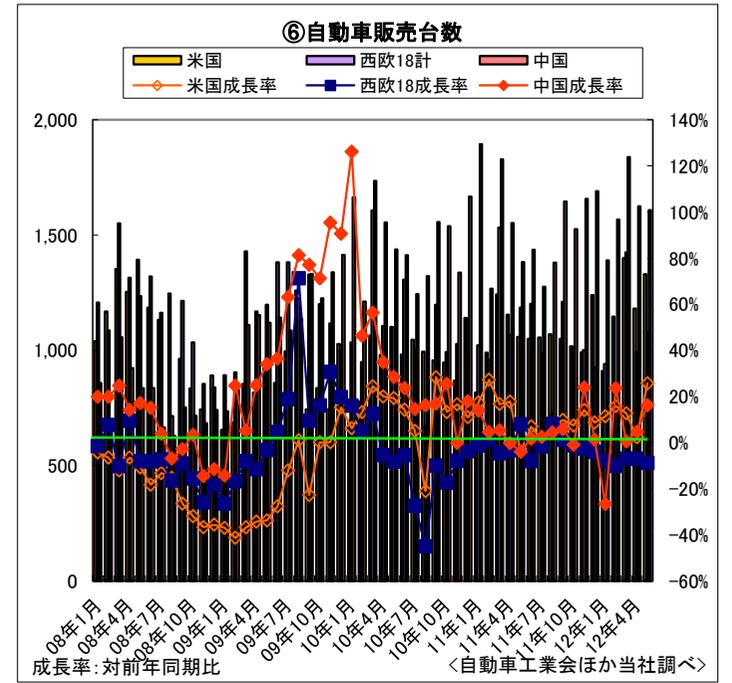
④鉄鋼石輸入量



⑤中国鋼材輸出入量

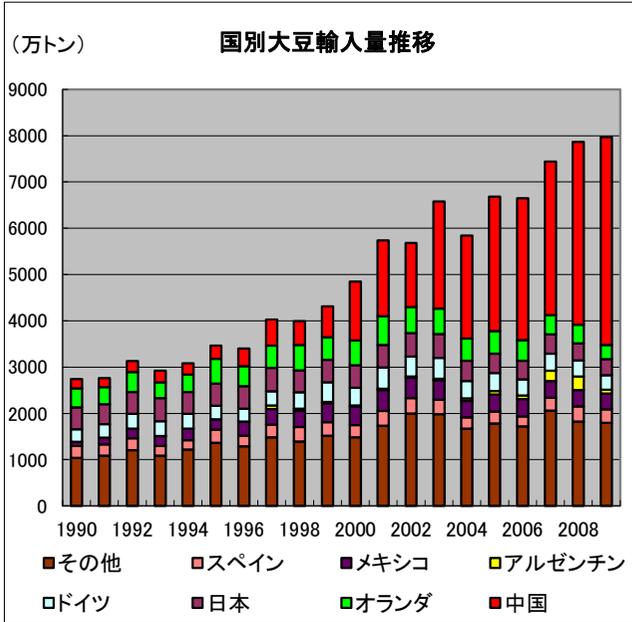


⑥自動車販売台数

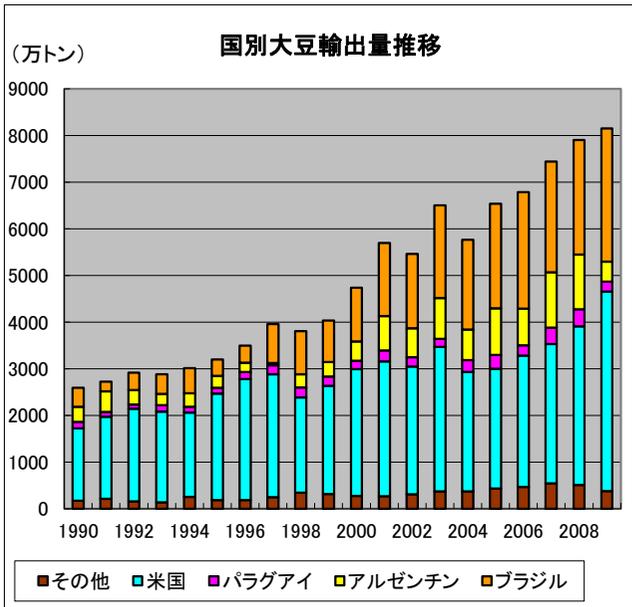


3-5. 新興諸国の動き (中国)

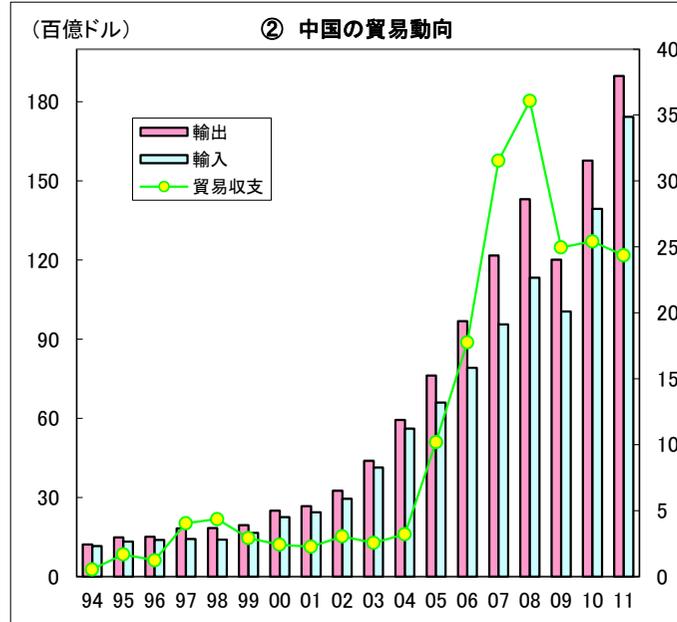
①中国が牽引する穀物輸送(大豆)



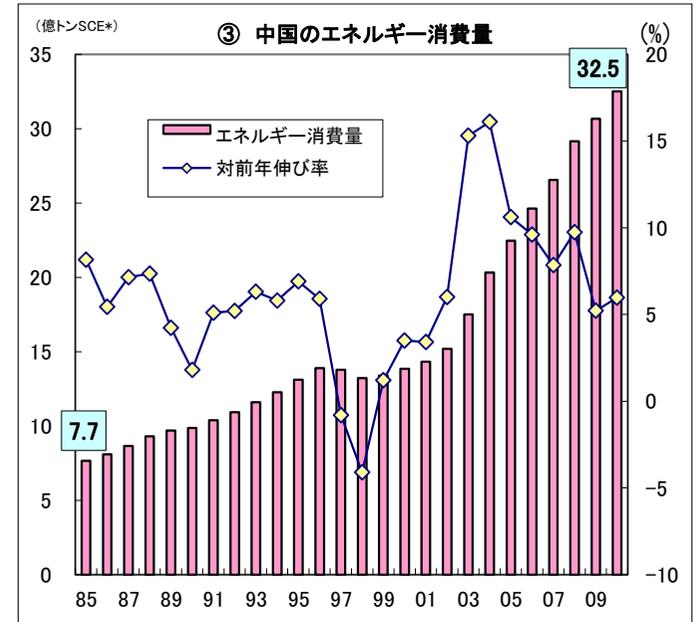
国連食糧農業機関HPより(2012年7月現在)



国連食糧農業機関HPより(2012年7月現在)

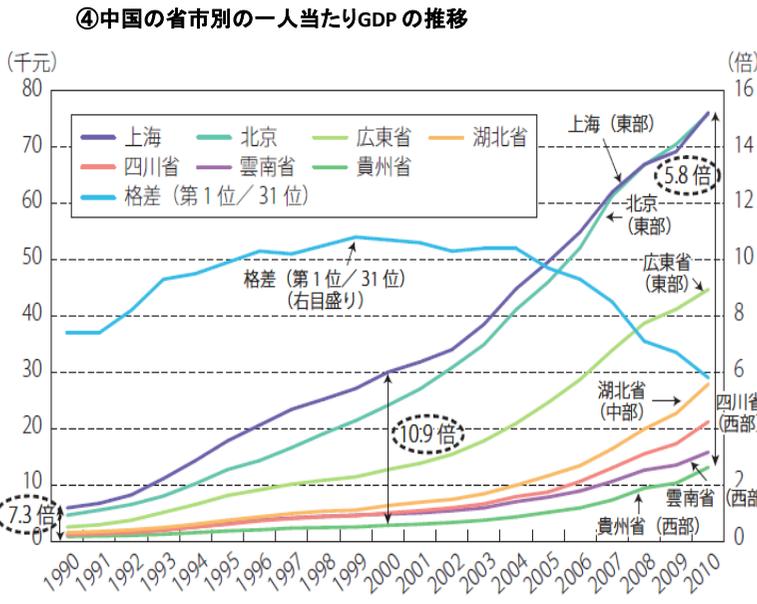


<Jetro (2012年7月現在)>



<National Bureau of Statistics of China as of July 2012>

*SCE(Standard Coal Equivalent)石炭換算トン



<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

中国国家計金融調査・研究センター「中国国家計金融調査報告」より

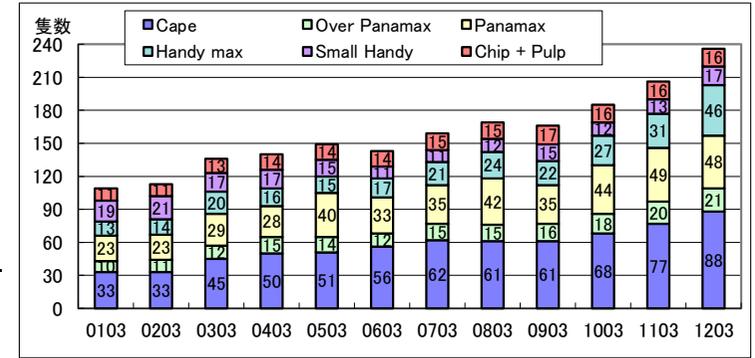


4. バルク事業 <4-1. 当社船隊>

① 当社ドライ・バルク船隊

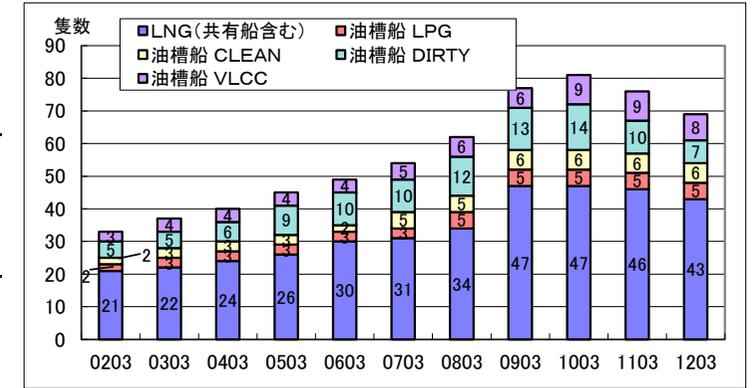
	0103	0203	0303	0403	0503	0603	0703	0803	0903	1003	1103	1203
Cape (DWT 170,000位～)	33	33	45	50	51	56	62	61	61	68	77	88
Over Panamax (DWT 100,000前後)	10	11	12	15	14	12	15	15	16	18	20	21
Panamax (DWT 6-70,000程度)	23	23	29	28	40	33	35	42	35	44	49	48
Handy max (DWT 4-50,000程度)	13	14	20	16	15	17	21	24	22	27	31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

※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



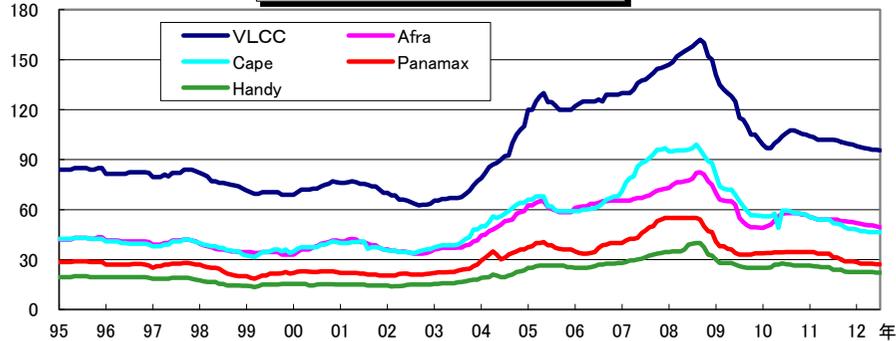
② 当社エネルギー資源輸送船隊

	0203	0303	0403	0503	0603	0703	0803	0903	1003	1103	1203
LNG(共有船含む)	21	22	24	26	30	31	34	47	47	46	43
油槽船											
LPG	2	3	3	3	3	3	5	5	5	5	5
CLEAN	2	3	3	3	2	5	5	6	6	6	6
DIRTY	5	5	6	9	10	10	12	13	14	10	7
VLCC	3	4	4	4	4	5	6	6	9	9	8
油槽船 Total	12	15	16	19	19	23	28	30	34	30	26



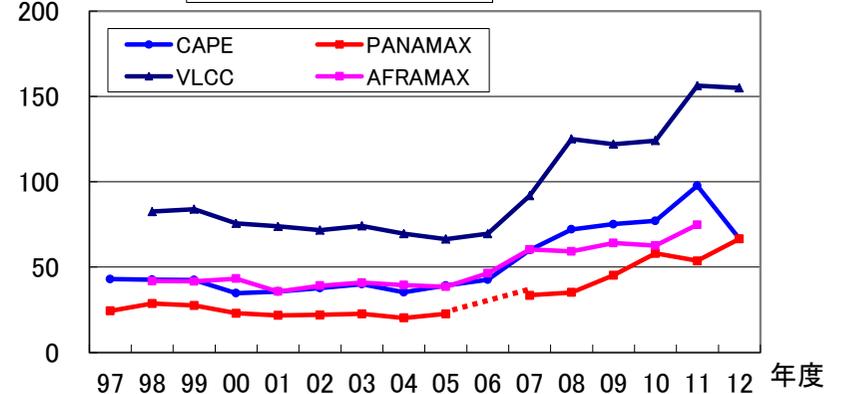
百万ドル

③ バルクキャリア、タンカー発注時船価



<Clarkson資料(12年7月現在)>

④ 竣工時ベース平均船価



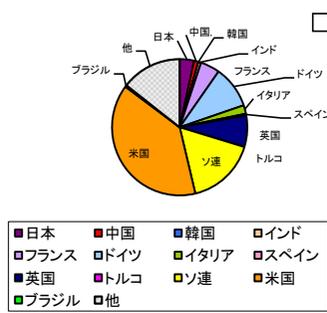
<業界紙等より当社調べ>

4-2. ドライバルの需要

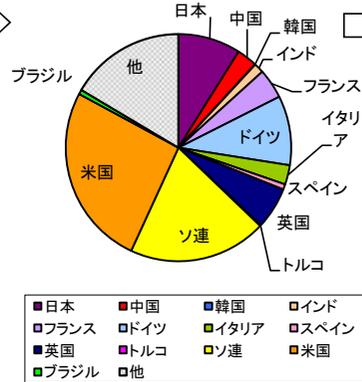
① 世界の粗鋼生産量の推移

<鉄鋼連盟(2012年7月)>

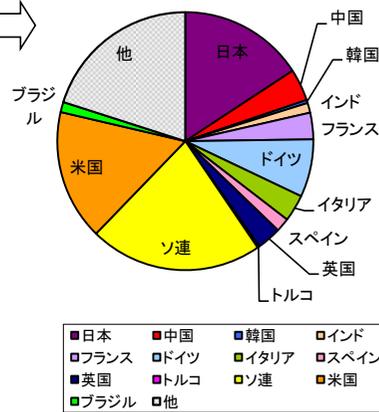
1955 世界粗鋼生産 計273,000千トン



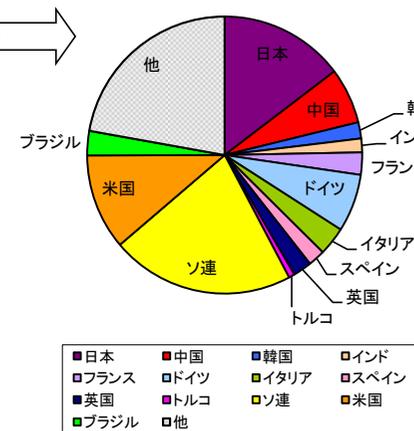
1965 世界粗鋼生産 計459,700千トン



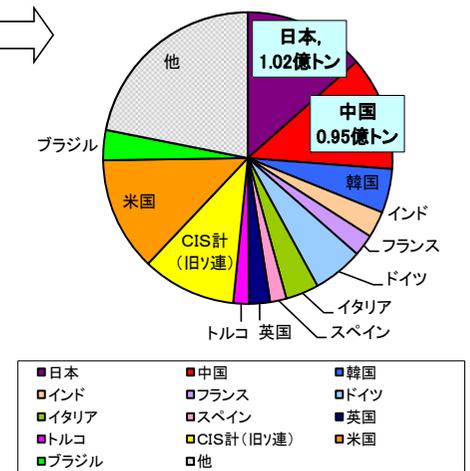
1975 世界粗鋼生産 計647,300千トン



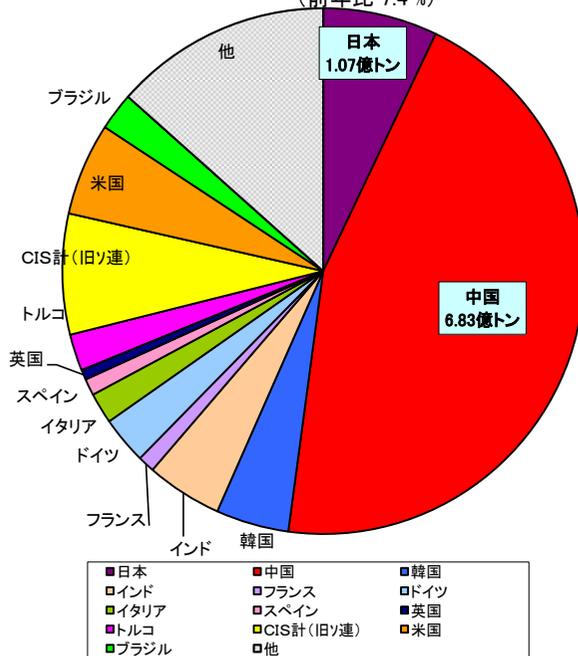
1985 世界粗鋼生産 計717,000千トン



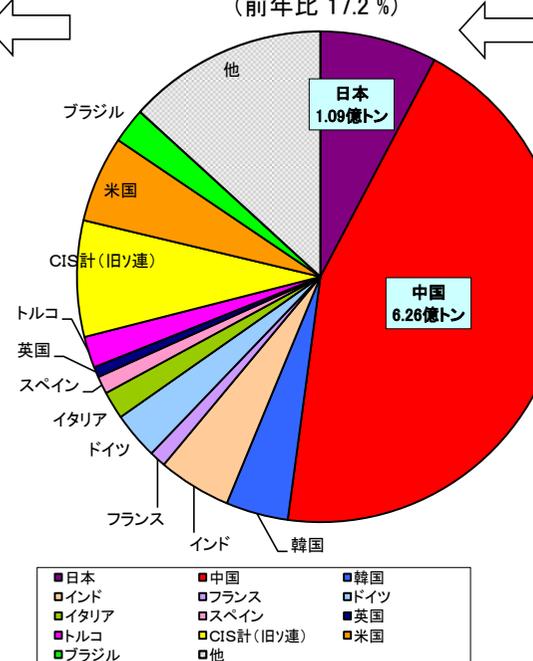
1995 世界粗鋼生産 計752,043千トン



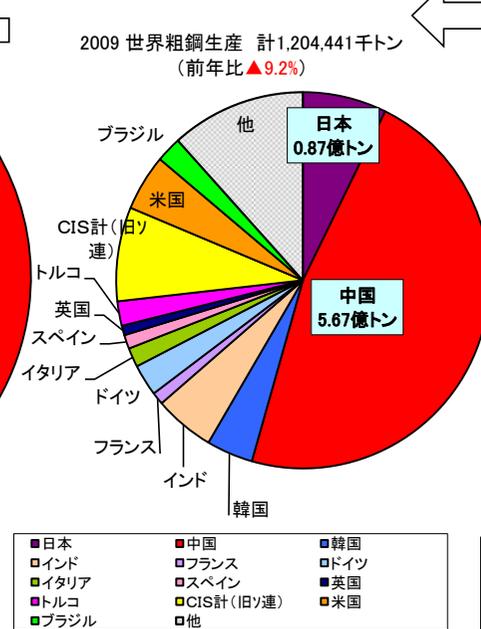
2011世界粗鋼生産 計1,516,794千トン
(前年比 7.4%)



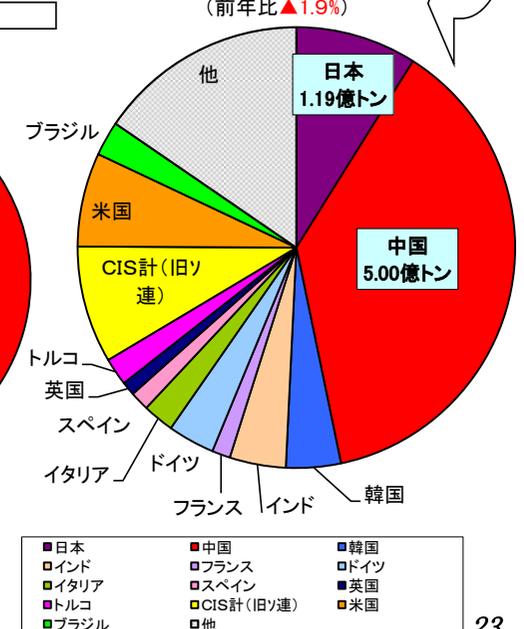
2010世界粗鋼生産 計1,411,893千トン
(前年比 17.2%)



2009世界粗鋼生産 計1,204,441千トン
(前年比 ▲9.2%)

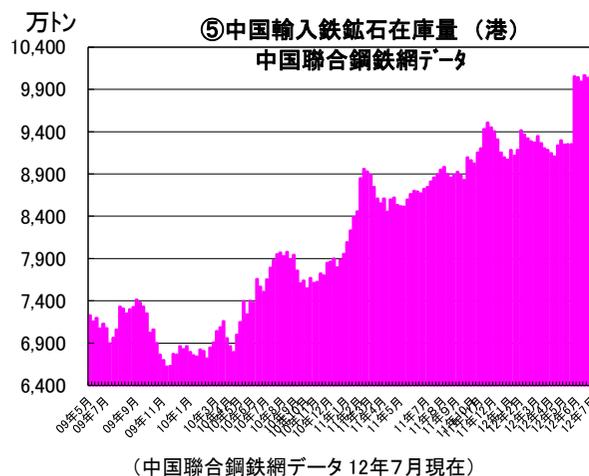
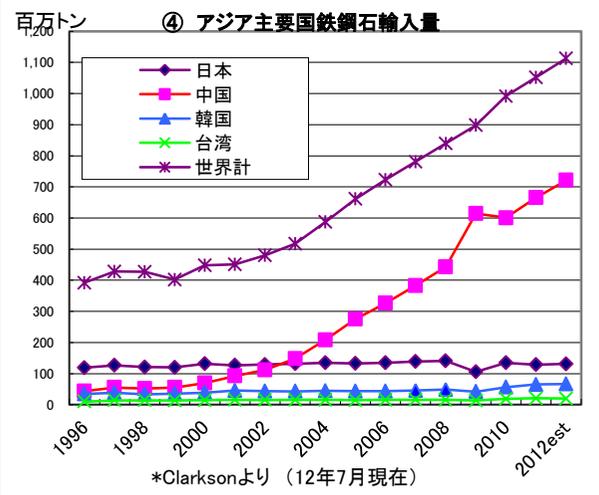
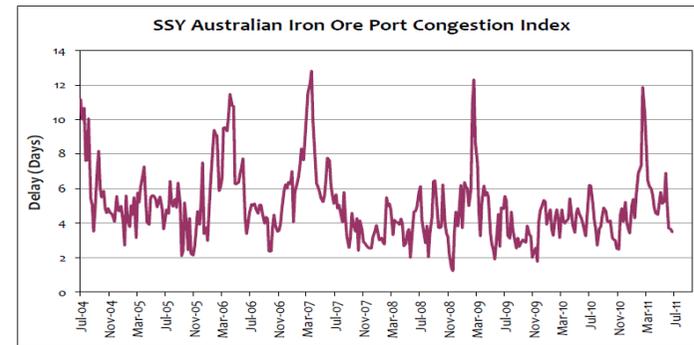
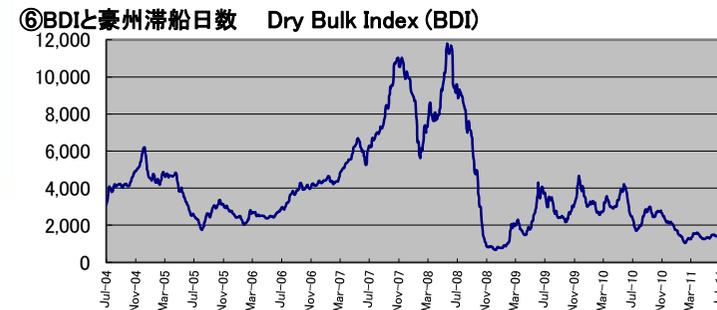
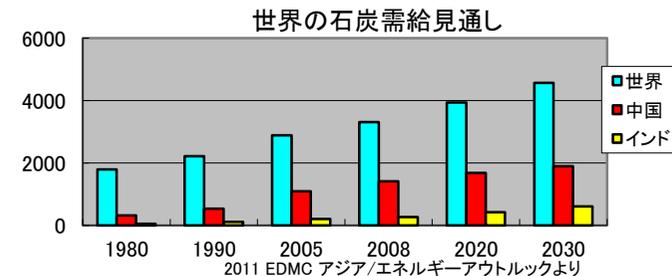
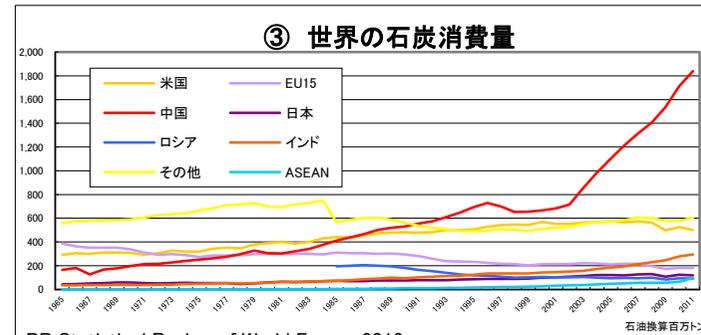
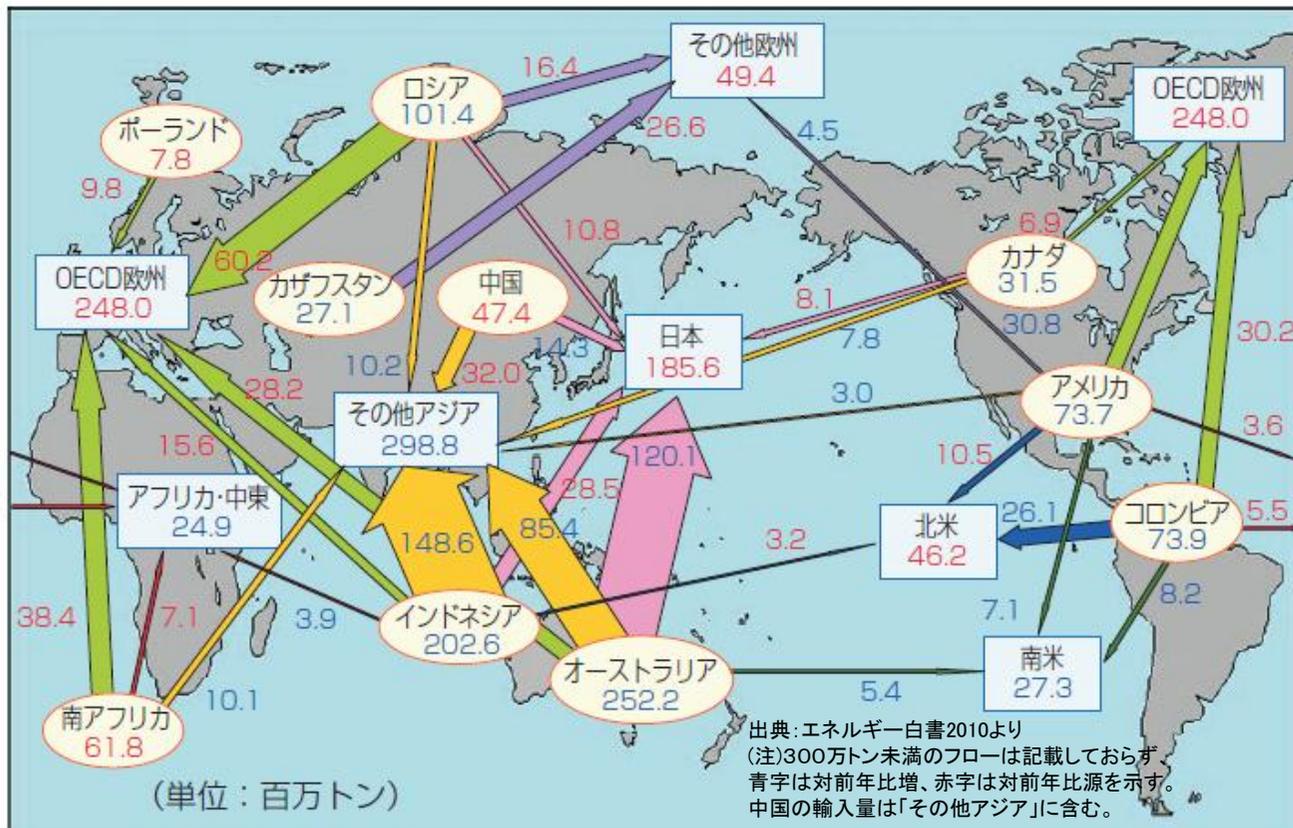


2008世界粗鋼生産 計1,326,095千トン
(前年比 ▲1.9%)



4-2. ドライバルクの需要

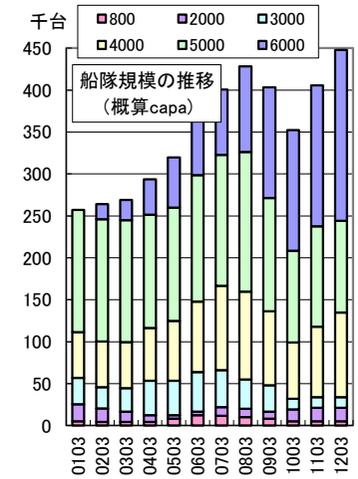
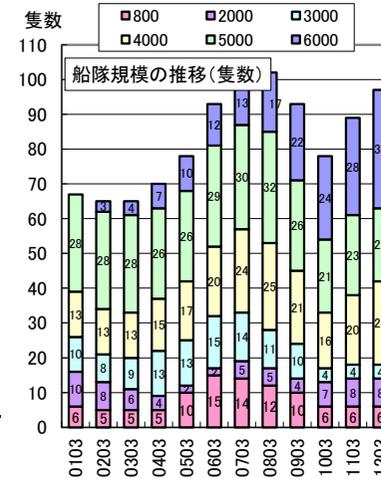
② 世界の主な石炭貿易 (2008 年見込み)



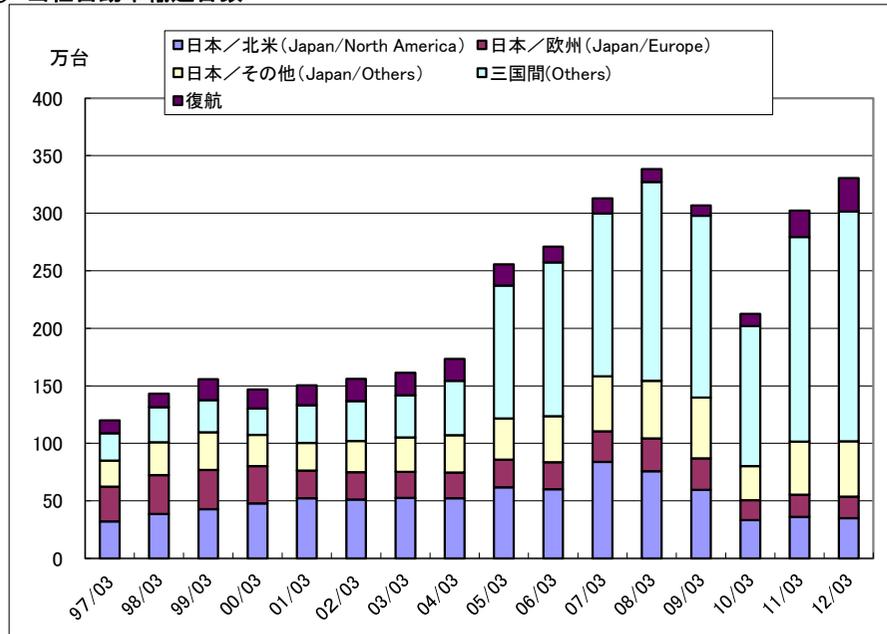
5. 自動車船事業 <5-1. 当社船隊、荷動き>

① 当社PCC船隊

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

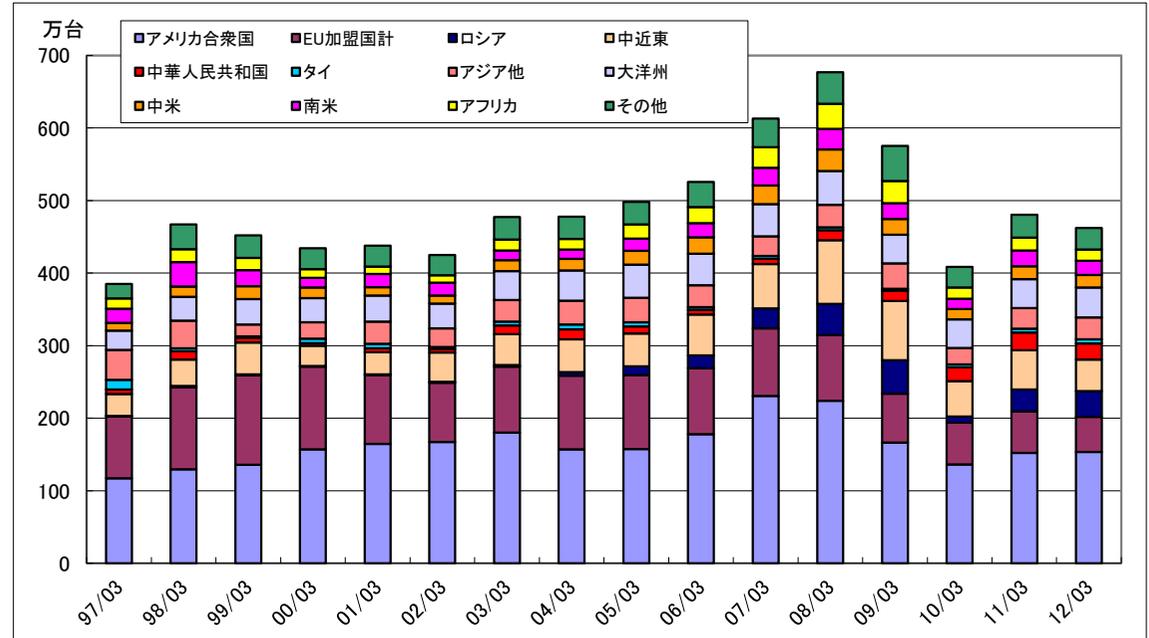


② 当社自動車輸送台数



※04年度より欧州域内輸送台数を「三国間」に含む

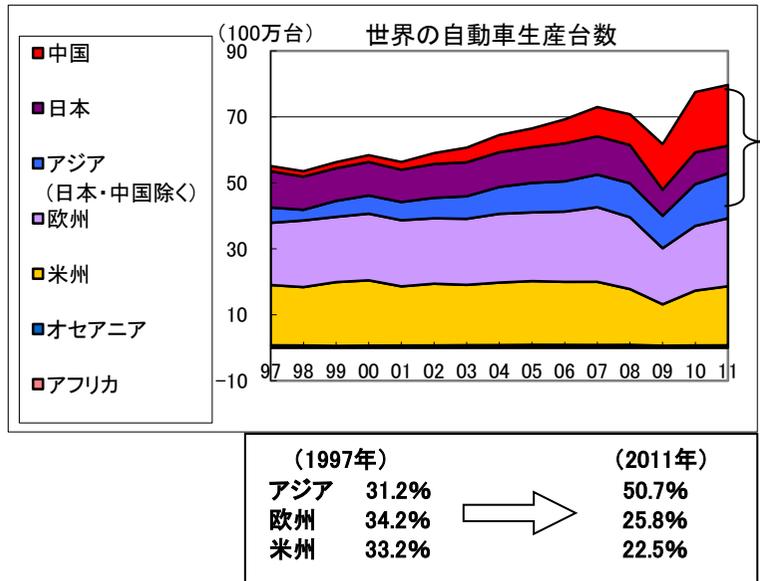
③ 日本出し輸出台数(日本GM含む)



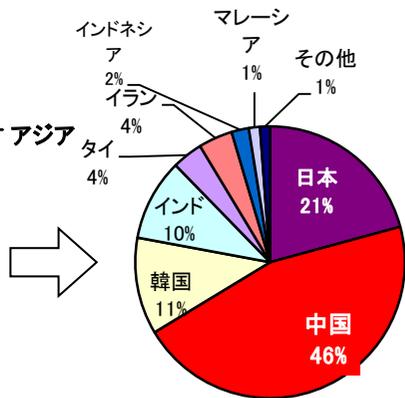
<自動車工業会資料(12年7月)>

5-2. 自動車の需要

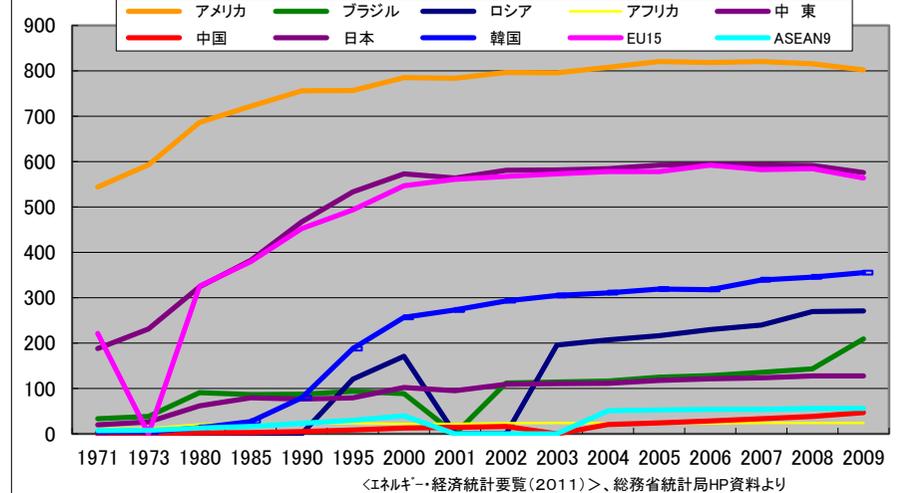
① 世界の自動車生産台数 (2011年) <OICA (2012年7月)>



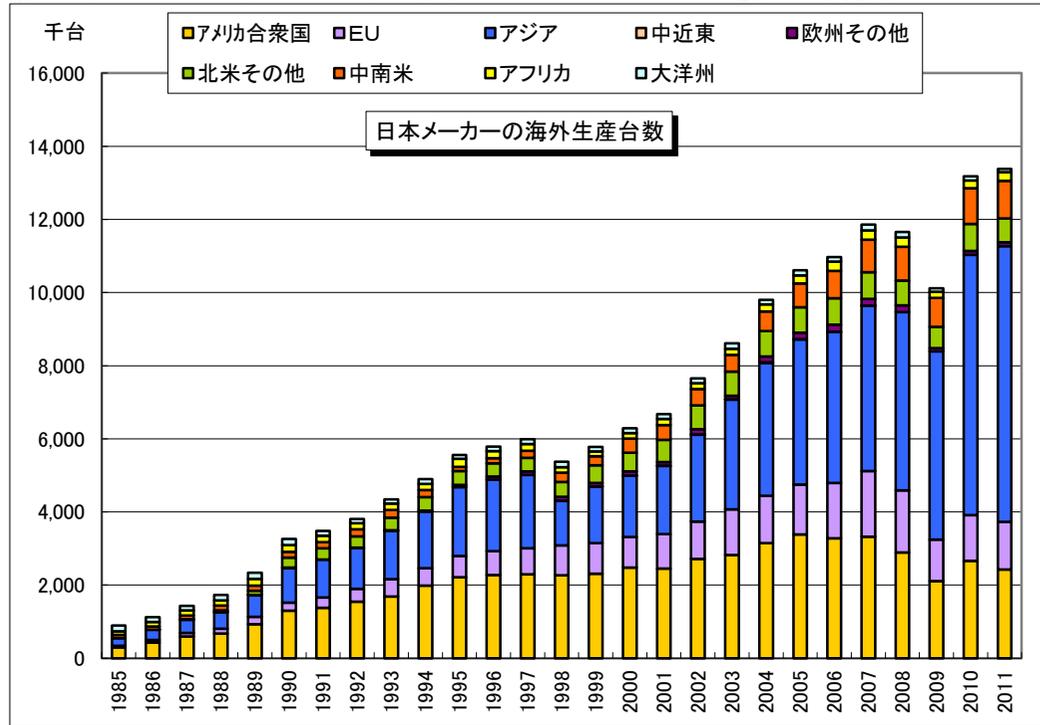
2011年におけるアジアの内訳



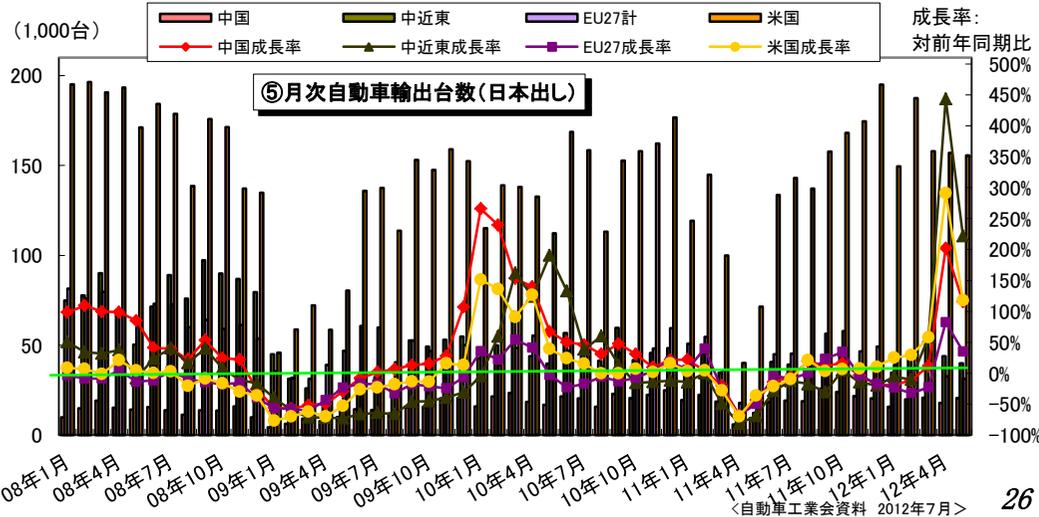
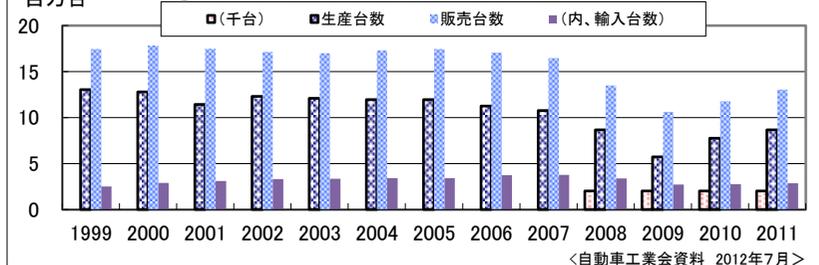
②世界の自動車保有台数(台/千人)



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 (2012年7月)>



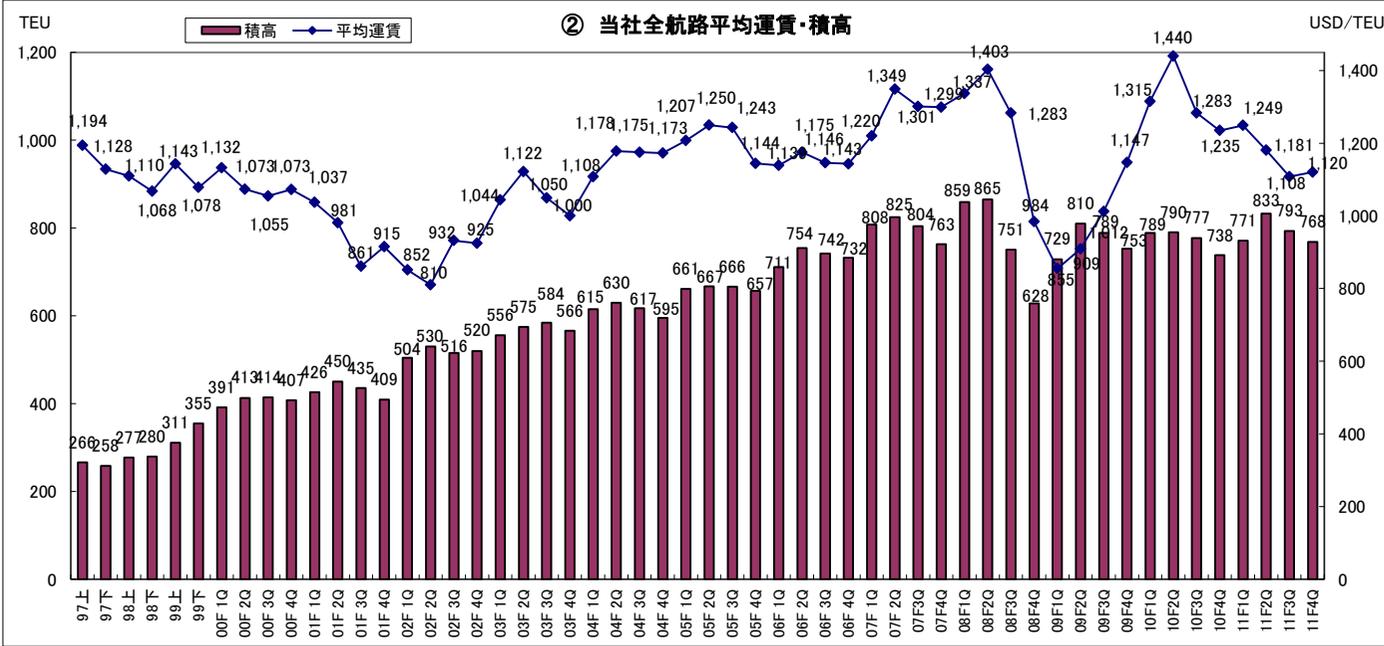
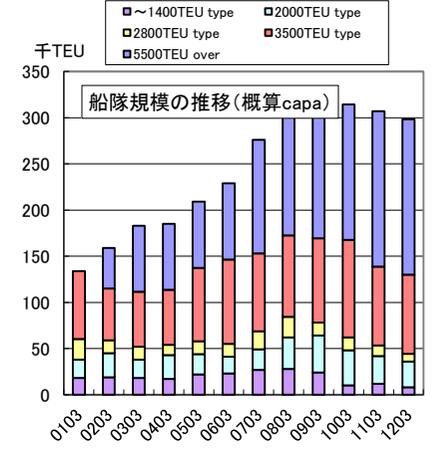
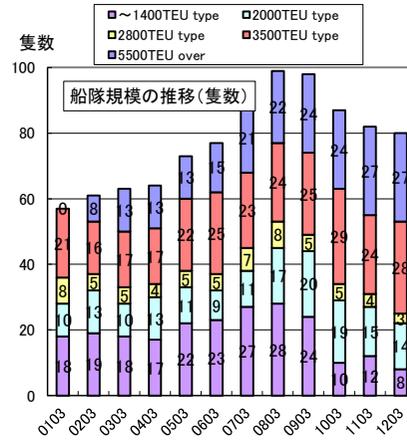
④ アメリカ合衆国における四輪車生産・販売台数



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

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

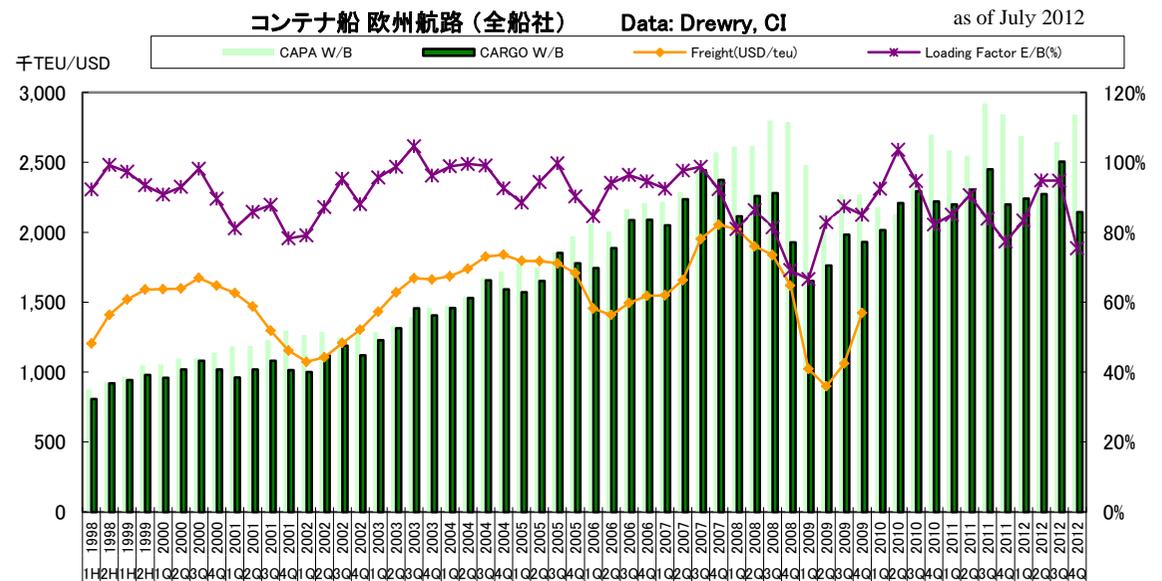
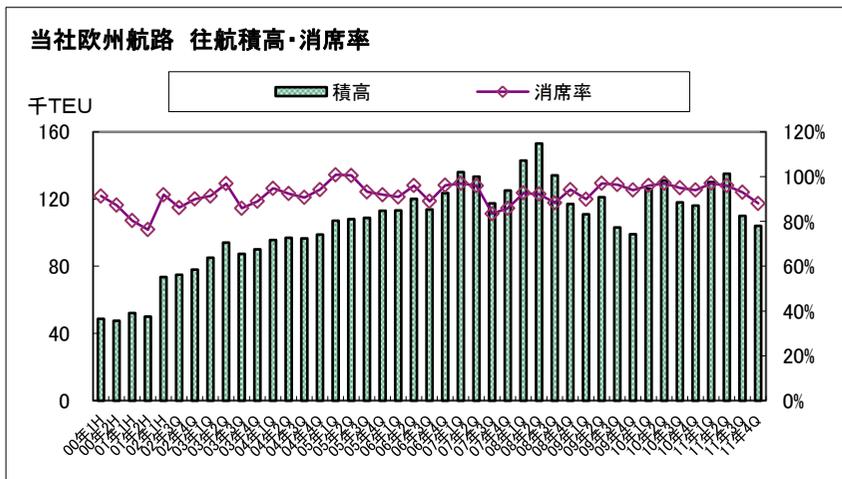
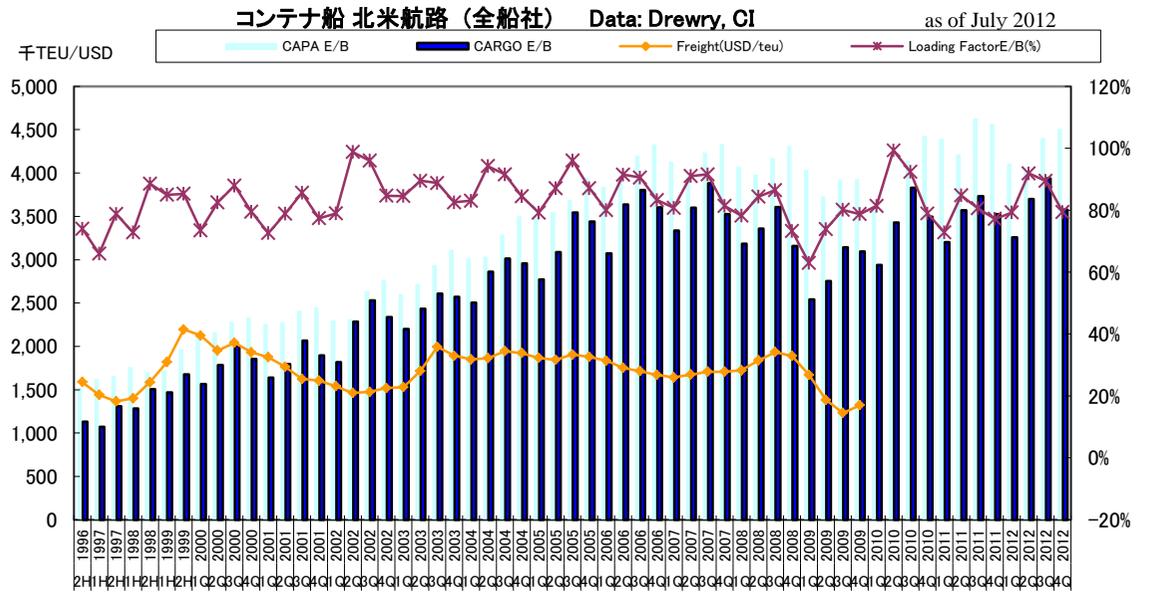
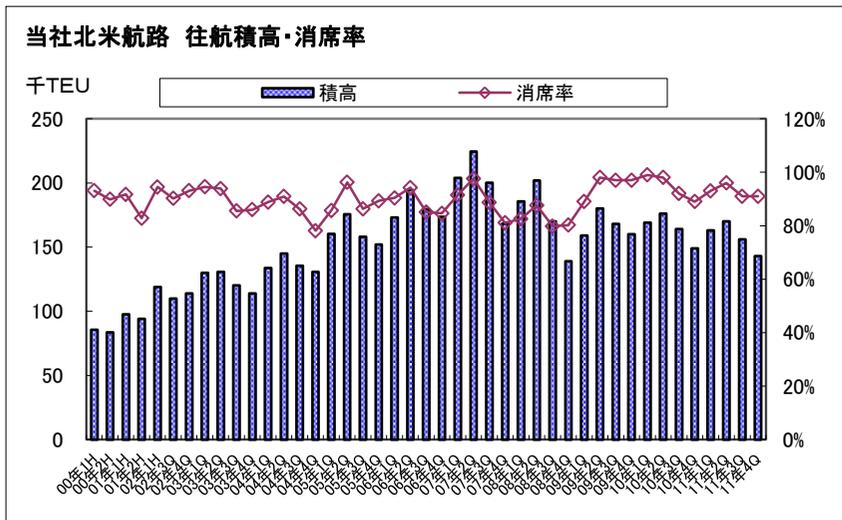


③ 北米・欧州航路 当社積高・シェア



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



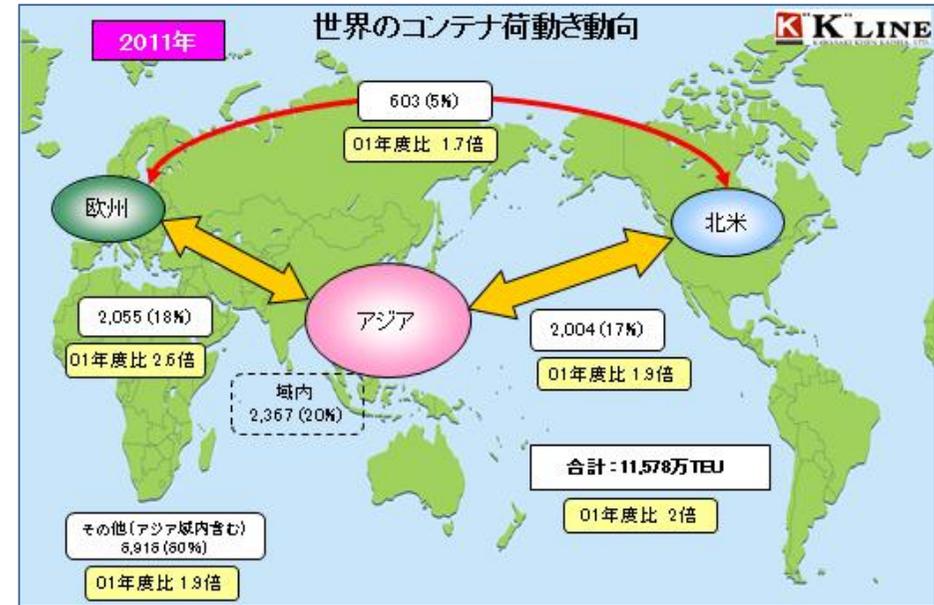
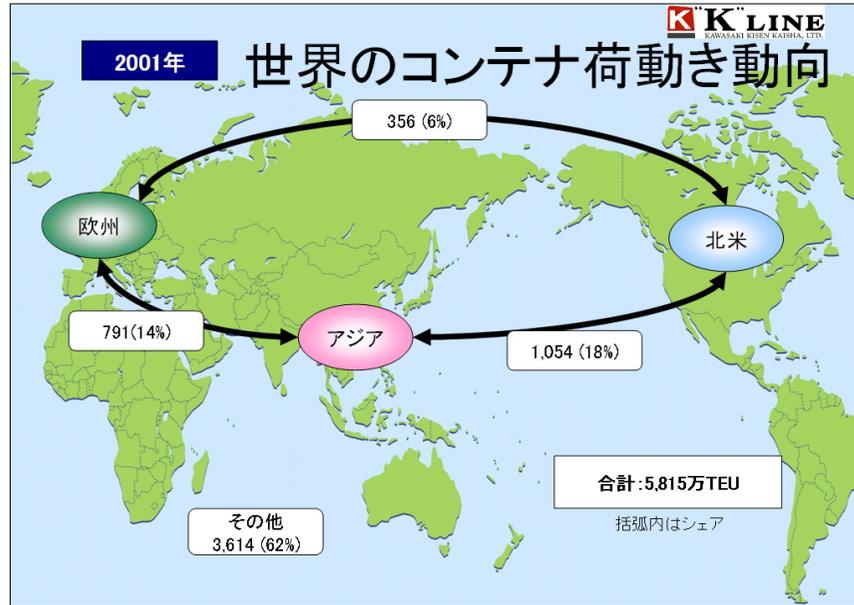
		所在地	岸壁長	水深	敷地総面積	蔵置能力(平積み)	ガントリークレーン
日本	川崎汽船東京コンテナターミナル	東京港大井埠頭第1号・2号バース	660 m	15 m	259,500 m ²	4,370 TEU	5基
	川崎汽船横浜コンテナターミナル	横浜港本牧埠頭A突堤第5号・6号バース	400 m	12 m	133,591 m ²	1,968 TEU	3基
	川崎汽船大阪コンテナターミナル	大阪港南港第8号バース	350 m	14 m	63,031 m ²	1,082 TEU	2基
	川崎汽船神戸コンテナターミナル*	神戸港六甲第4号西、第4号、第5号バース	700 m	14 m	269,510 m ²	3,510 TEU	5基
米国	International Transportation Service, Inc.	Long Beach, CA., Pier G	1,920 m	13-16 m	955,000 m ²	15,905 TEU	17基
	Husky Terminal and Stevedoring Inc.	Tacoma, WA., Berth 3&4	823 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。

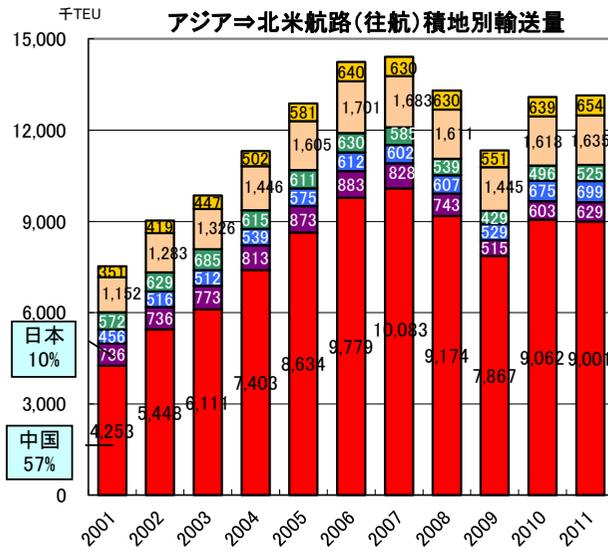
**共同経営による資本参加

6-3. 世界のコンテナ荷動き

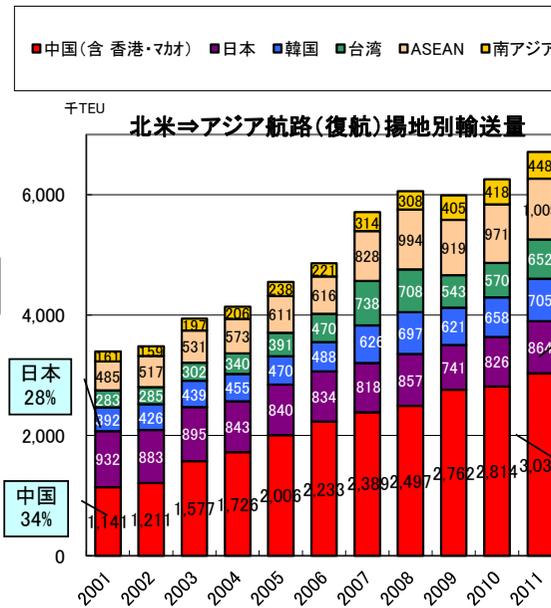
① 世界のコンテナ荷動き動向



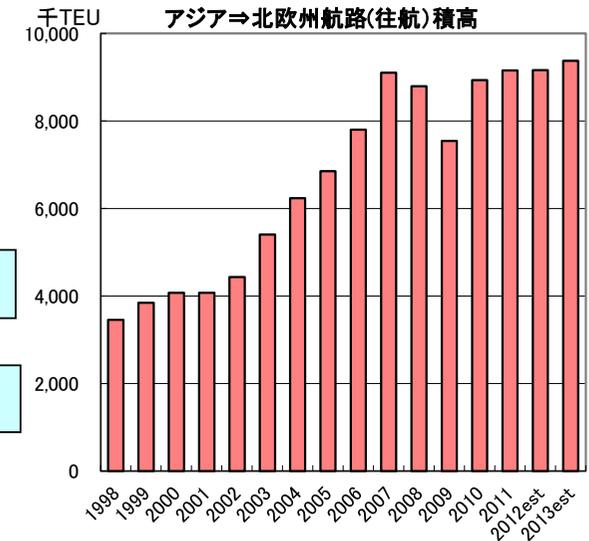
② アジア⇒北米・欧州 積み地別輸送量



<海事センター/Piers(2012年7月)>



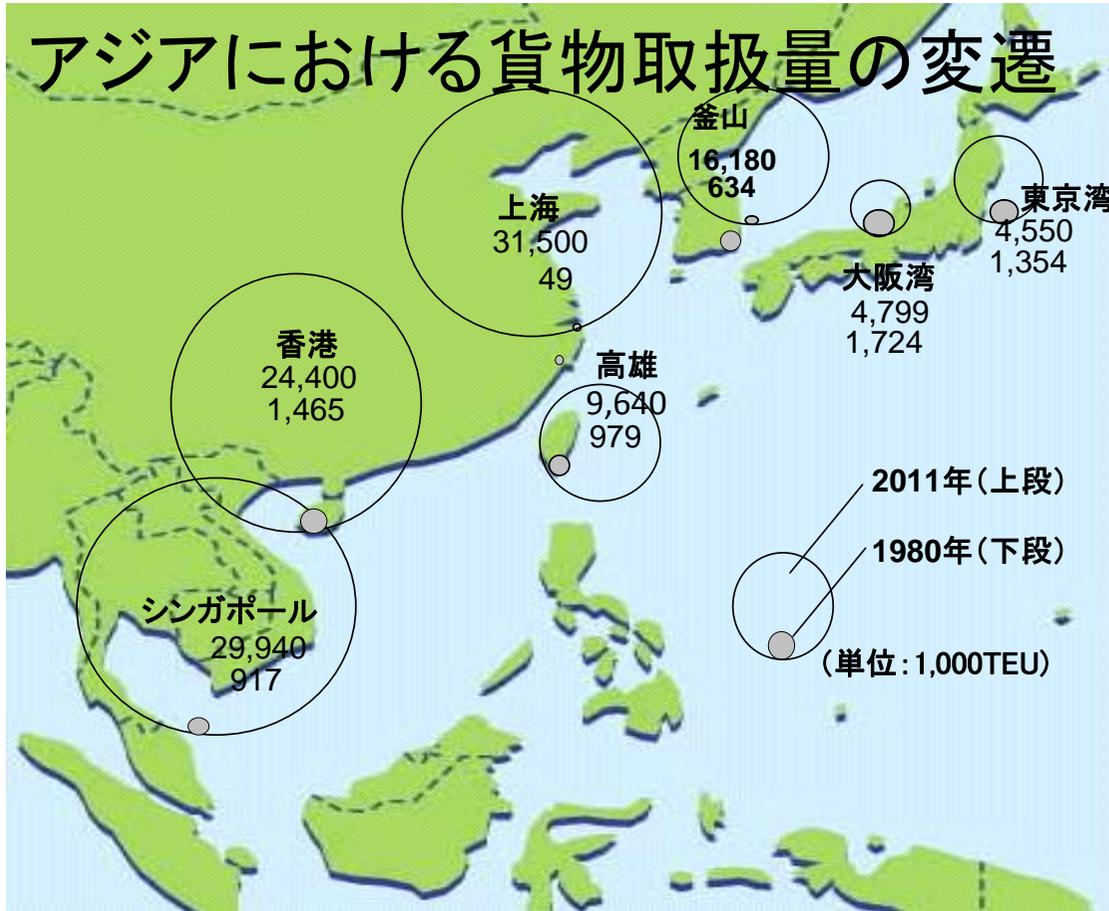
<海事レポート 2012>



<Drewry as of July 2012>

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2011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	13.7%
2 繊維及びその他関連品	12.0%
3 一般電気機器	7.8%
4 おもちゃ	4.1%
5 自動車部品	3.8%
6 履物及び付属品	3.5%
7 テレビ・ビデオ等の映像・音響製品	2.9%
8 建築用具及びその関連品	2.8%
9 自動車、トラック等のタイヤ及びチューブ	2.8%
10 床材、ブラインド等のプラスチック製品	2.7%

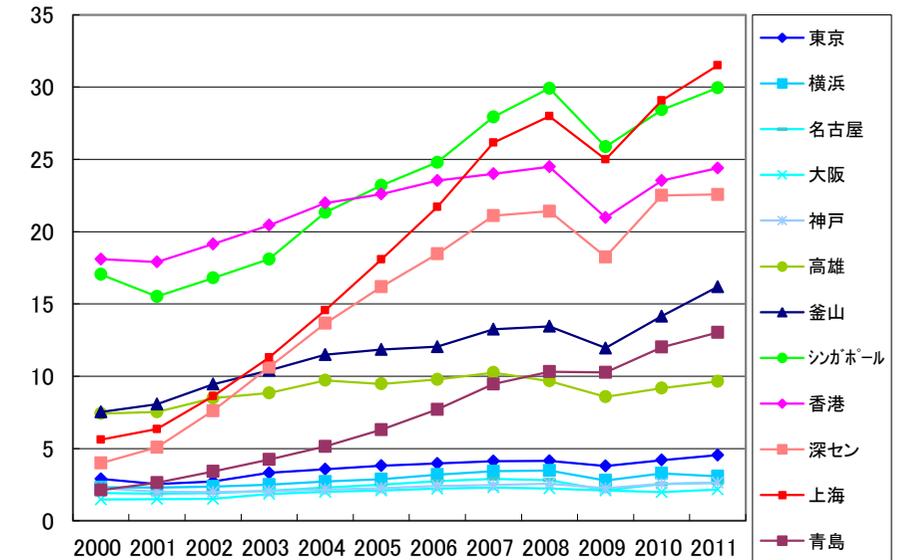
品目名	シェア
1 紙、板紙類及びその製品	20.8%
2 ペットフード及び動物性飼料	7.2%
3 非金属およびスクラップ	5.1%
4 鋼材及びその製品	4.5%
5 木材及びその製品	4.4%
6 家具及び家財道具	4.1%
7 レジン等の合成樹脂	3.9%
8 繊維及びその関連品	3.8%
9 肉及びその調整品	3.7%
10 採油用の種及び油脂	2.7%

② 2011年コンテナ取扱量 世界上位10港

港	2011	2010	成長率	参考値 2006年順位
1 上海	31.5	29.1	8.4%	Singapore
2 Singapore	29.9	28.4	5.3%	香港
3 香港	24.4	23.5	3.7%	上海
4 深セン	22.6	22.5	0.3%	深セン
5 釜山	16.2	14.2	14.3%	釜山
8 寧波	14.7	13.1	11.8%	高雄
6 広州	14.4	12.6	14.7%	Rotterdam
9 青島	13.0	12.0	8.4%	Hamburg
7 Dubai	13.0	11.6	12.1%	Dubai
10 Rotterdam	11.9	11.2	6.7%	Los Angeles

※ [中国諸港] (Containerization International, March 2012)

③ アジア主要港湾のコンテナ取扱量推移

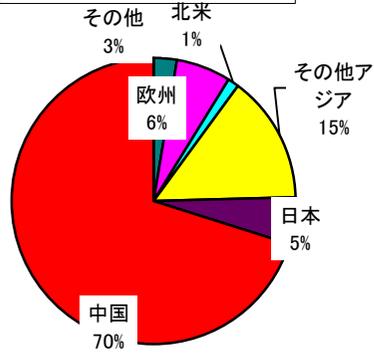


<Containerization International年鑑、各港HP等(12年7月現在)>

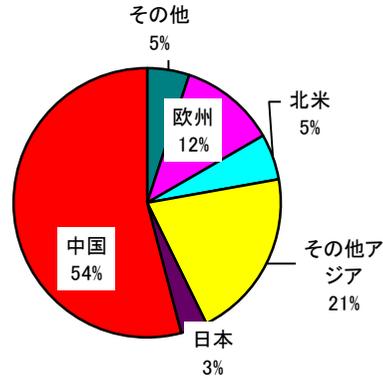
6-5. 世界の生産拠点 アジア

① アジアの生産比率

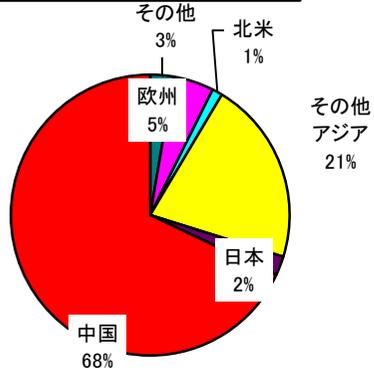
AV機器 2009年8億7千万台



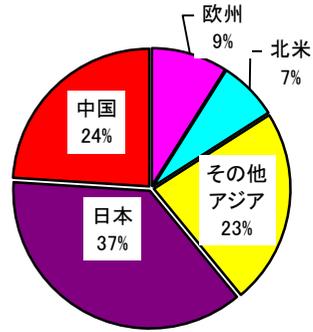
家電製品 2009年4億8千万台



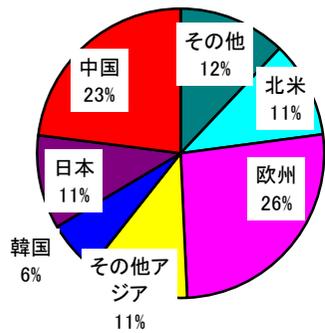
情報通信機器2009年18億9千万台



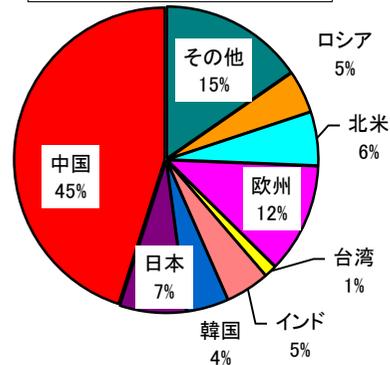
電子部品 2008年 3兆8千億円



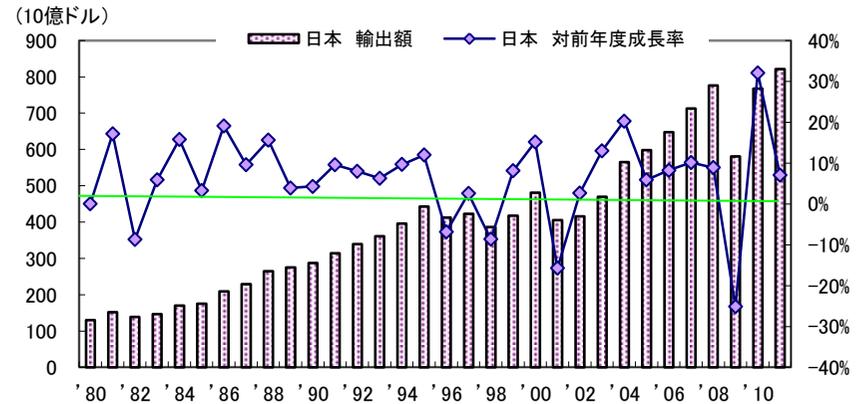
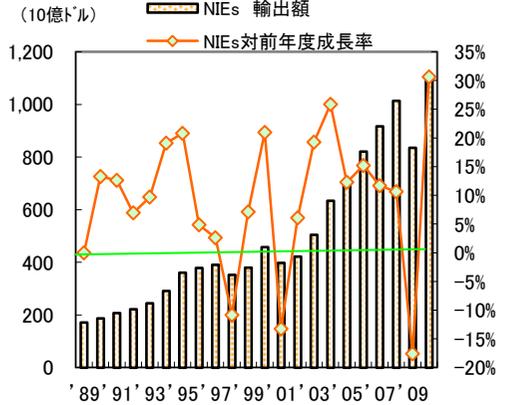
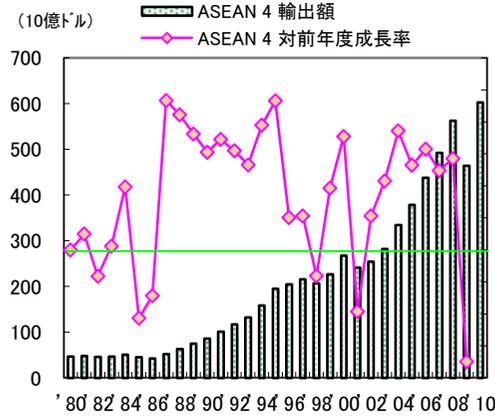
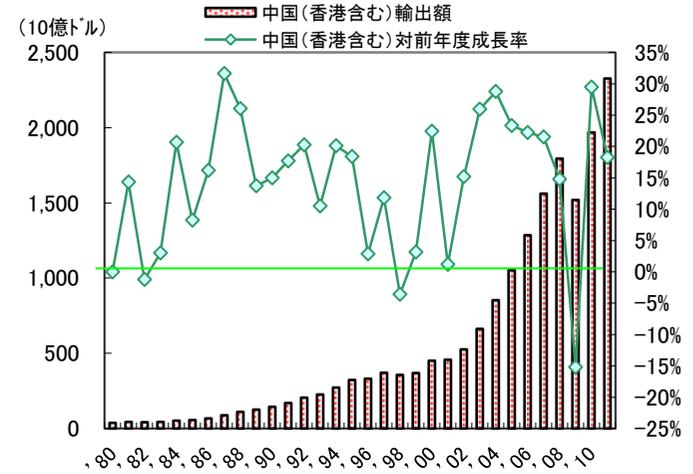
自動車 2011年8010万台



粗鋼 2011年 151万ギトン



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 OFFSHOER AS社)
(7隻 稼動中)



ドリルシップ
(1隻発注済+プロジェクト開発中)

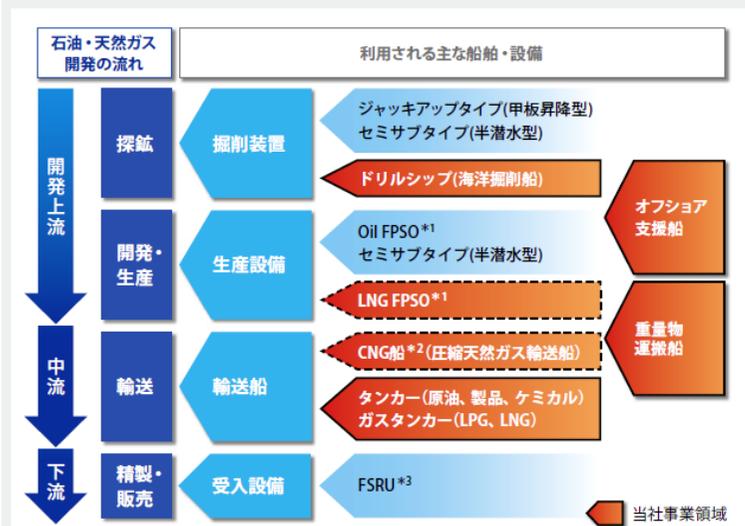


LNG FPSO (FLEX社)
(4隻発注済)



CNG船(開発中)

中流から上流への事業展開



- * 1. FPSO(Floating Production Storage and Offloading System) : 浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備
- * 2. CNG船(Compressed Natural Gas船) : 圧縮天然ガス輸送船
- * 3. FSRU(Floating Storage and Regasification Unit) : 浮体式LNG貯蔵ガス化設備

既存油田の生産量がピークを迎えるなか、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が急速に拡大してきたのです。

川崎汽船はこうした環境変化を見越して、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、LNG 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。

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。



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)が、優良顧客との長期備船契約を結ぶなど、ブラジル沖や北海の洋上生産・掘削設備で、本格稼働を開始しました。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。



●アンカーハンドリング・タグサプライ船(AHTS)
AHTSは掘削用のリグを別の場所に移動する際、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。

●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

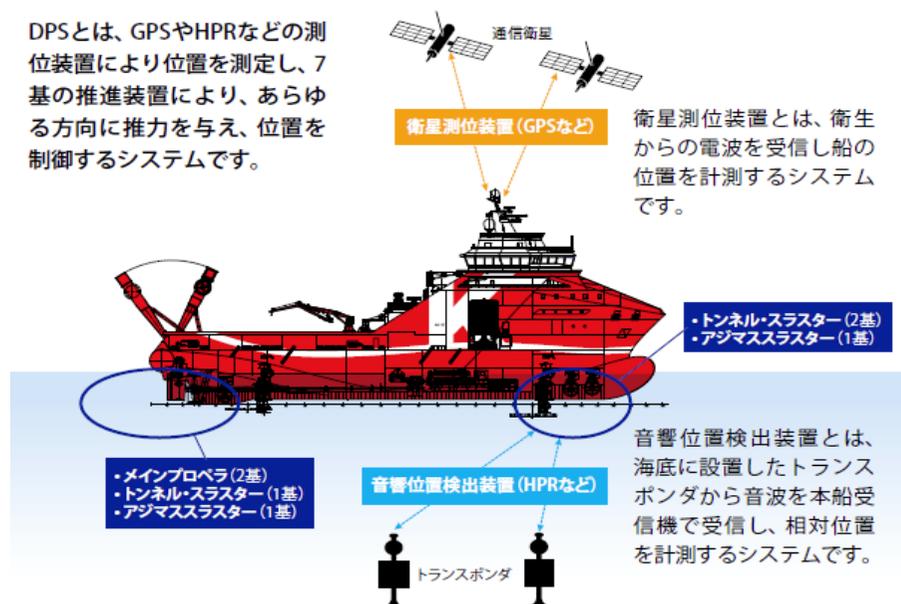
川崎汽船は2007年にノルウェーのパートナーと、オフショア支援船会社、K LINE OFFSHORE AS(本社ノルウェー)を設立、2008年には北海での自主運航を開始しました。

●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したが、近頃PSV1隻、AHTS1隻を北海最大の備船者であるスタットオイル社に中期備船を決めることが出来ました。

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・小型のガス田を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、パプアニューギニアのガス田権益を保有するインターオイル社と、同ガス田にて産出される天然ガスを洋上LNG生産船を用いて液化するプロジェクトをはじめとして各種案件の実現に向けて取り組んでいます。
尚、FLEX社以外ではオーストラリアのプレリウドガス田においてシェルが洋上LNG生産船による開発を決定しています。

④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、最初の掘削作業は、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FRANCO SW鉞区(水深約2,000m)で行われております。

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鉞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鉞区の資源開発に寄与していきます。

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	
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	
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	
11	10	10	10	7	6	10	10	11	11	10	11	12	12	13	17	17	17	18	18	18	26	28	28	30	30	29	26	
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	
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	
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	
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	
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	
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	
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	
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	
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	48,944	49,202	51,436	52,579	54,289	61,039	66,335	74,381	67,367	66,085	64,478	66,010	
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	
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	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
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	
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	
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	
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	
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	
11,114	7,484	▲ 5,330	▲ 993	6,388	7,327	2,274	2,840	2,496	▲ 1,943	1,271	9,883	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	
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	
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	
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	
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	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
64	▲ 130	▲ 361	▲ 625	197	210	489	623	398	▲ 114	▲ 141	30	333	250	377	192	380	585	518	870	1,446	1,775	1,516	3,815	5,165	2,651	1,306	1,575	
▲ 31	61	▲ 813	▲ 618	▲ 669	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
96	3	222	124	279	336	248	418	209	119	152	306	687	248	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
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	
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	968,629	971,602	1,043,884	1,032,505	1,066,648	
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	-	-	-	-	-	-	
244.00	221.73	159.91	138.49	128.31	142.85	141.29	133.18	124.84	107.85	99.43	96.48	112.70	122.68	128.27	111.62	109.71	125.11	122.29	113.97	107.46	113.09	116.91	115.29	100.82	93.04	86.04	79.06	
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%	9.46%	4.82%	-	4.81%	-	
#REF!	#REF!	-	-	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%	17.12%	23.71%	9.39%	-	10.20%	-	
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	239,249	278,233	326,187	329,716	439,621	516,000	483,362	592,522	
▲ 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	1,442	▲ 1,219	▲ 6,015	▲ 5,815	▲ 5,182	
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	1.25	1.30	1.33	1.28	1.32	
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	1.45	2.91	-	1.41	-	
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	1.05	1.44	1.26	1.23	1.53	2.00	1.42	2.89	-	1.15	-	
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	1.41	40.58	-	1.24	-	
1.34	1.34	1.39	1.41																									

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航可能とする計画。2014年末-15年頃完工予定。

■ 現行の最大船型 (パナマックス)

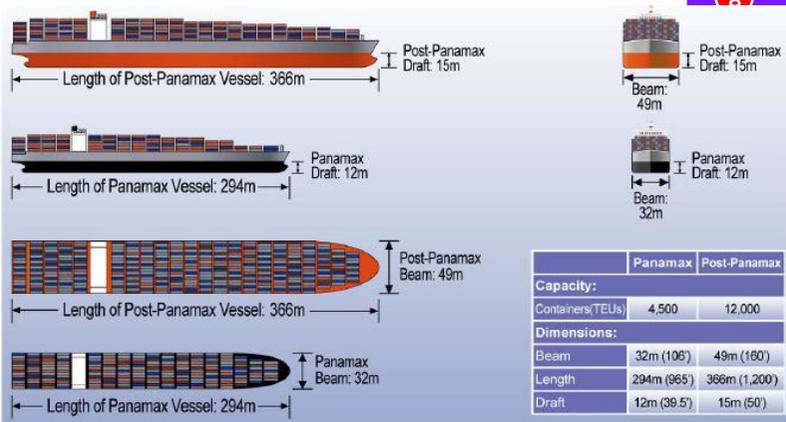
全幅: 32.2m
全長: 294.1m
深さ: 12.0m



■ 第3レーン整備後の最大船型(計画)

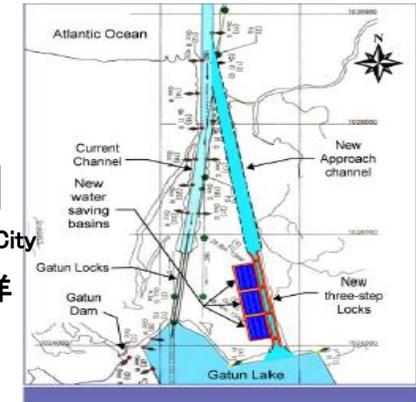
全幅: 49m
全長: 366m
深さ: 15m

(下図参照)



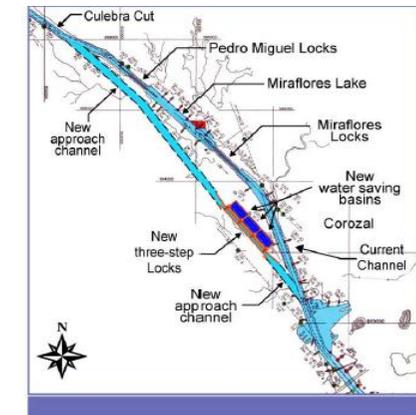
【大西洋側】

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



★パナマ運河の通航料はいくらくらい? ★

⇒船の種類や大きさにより大きく異なるが、
■ 貨物を積んだバルク船(パナマックス)の場合

⇒ 14万ドル程度/回 (’12年7月現在)

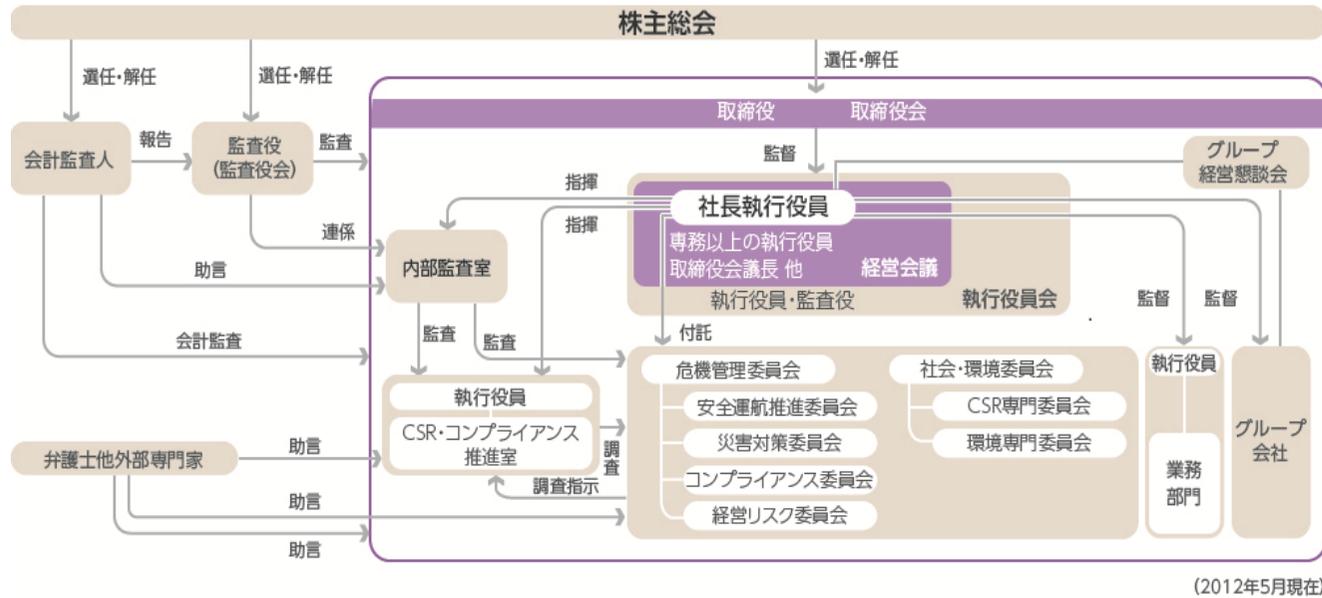
⇒詳細はパナマ運河庁HPへ

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

10. 会社紹介 <10-1. 当社コーポレート・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

業務執行の体制、経営監視および内部統制の仕組み



📌 ◎コンプライアンスへの取り組みについて◎

◎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。

■業務遂行の体制

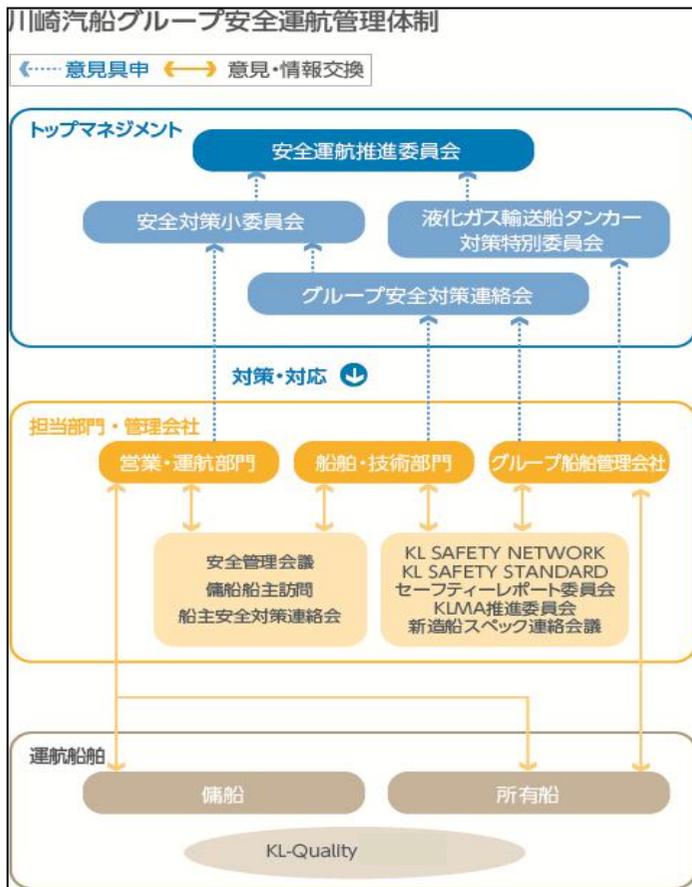
- ・ガバナンス体制を構築し、企業価値向上に努めています
当社は執行役員制度を導入し、権限委譲と決定の迅速化による経営の効率化を図っています。
- ・取締役会
月1回以上開催し、経営の基本方針、法令で定められた事項やその他の経営に関する重要事項を決定すると同時に、業務執行状況を監督しています。取締役13名中2名は会社法に定める社外取締役です。
- ・執行役員会
原則月2回開催しています。執行役員および監査役が出席し、役員間の自由な討議を通して社長の意思決定に資するとともに、情報の共有とコンプライアンスの徹底を図っています。
- ・監査役会／監査役会
監査役5名のうち3名は会社法に定める社外監査役です。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。監査役には専従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。

10-2. 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。



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。

10-3. 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

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)

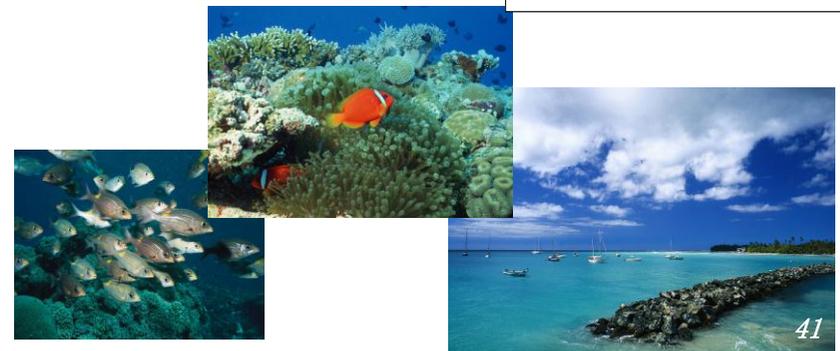
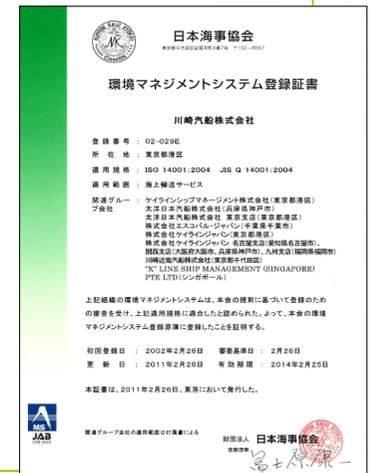
1. 事業活動の遂行にあたって
 - ・ 海難事故による燃料油・貨物油、その他有害物質の流出を未然に防止するために、船舶の安全運航を徹底します。
 - ・ 船舶の運航や陸上での業務にともない発生する排出物、廃棄物を適正に管理し、そのリサイクルを進めます。
 - ・ 船舶の運航や業務の効率向上を図り、省エネルギー・省資源を推進します。
2. 環境技術の開発・導入について
 - ・ 大気汚染や地球温暖化の原因となる有害排気を削減するため、船舶他設備や使用燃料の研究・改善、および最新機器・技術の開発・導入を推進します。
 - ・ 船舶や機器から、有害塗料・オゾン層破壊物質を排除します。
3. 環境保全推進のために
 - ・ 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。
 - ・ 環境に関す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、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)、株式会社ケイラインジャパン、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



川崎汽船の LNG燃料船開発計画

前世紀から今世紀にかけて地球人口が大幅に増えていることにより、エネルギー消費量が飛躍的に増加し、排出ガスによる地球温暖化や燃料費の高騰が問題になっています。この2つの問題を解決するために、川崎汽船は世界で初めて自動車専用船の燃料に液化天然ガス(LNG)を使い、ガスエンジンで推進する船舶「LNG燃料船」を実現するために研究を進めています。現在ほとんどの船舶はC重油を燃料とするディーゼルエンジンで推進していますが、次世代のクリーンエネルギーといわれるLNGに転換すれば、排ガス中の二酸化炭素(CO₂)、窒素酸化物(NOx)、硫黄酸化物(SOx)、煤塵(PM)といった環境汚染物質を大幅に削減*できます。

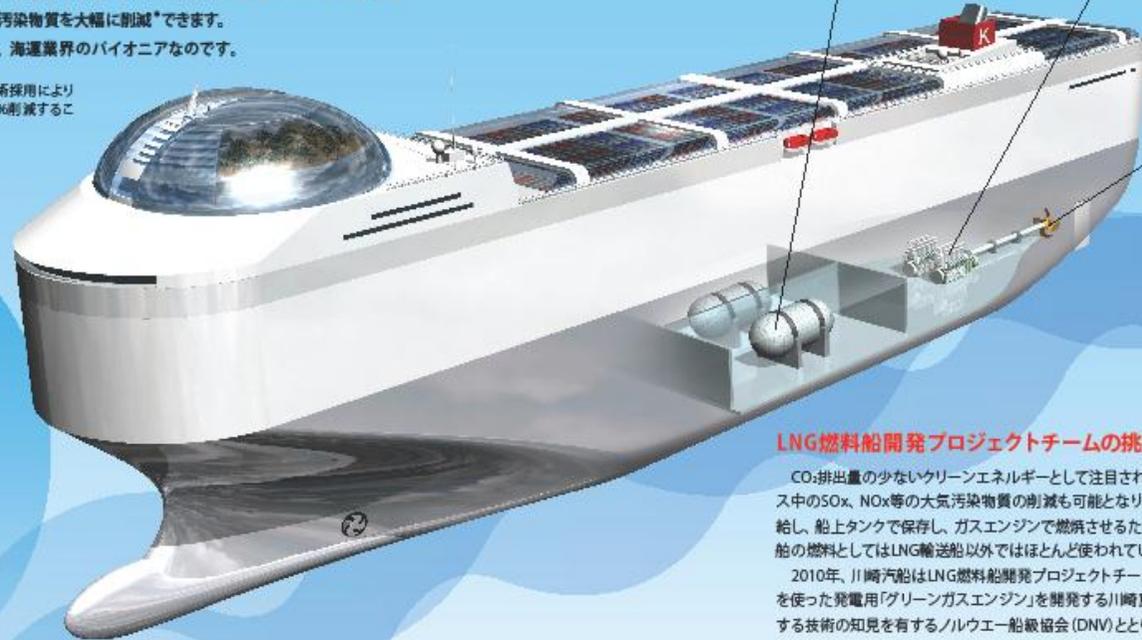
川崎汽船は燃料転換技術の実用化に挑戦する、海運業界のバイオニアなのです。

*C重油を使用した場合と比べ、LNG燃料への転換と新技術採用によりCO₂排出量を約4割、NOxを80~90%、SOxとPMを100%削減することができます。

今、地球はクリーンなエネルギーを求めている
環境に優しいクリーンなエネルギーを

世界は求めている
環境に優しいエコシップを

私たちは考えた
クリーンなエネルギーで船を動かすことを
一次世代のクリーンエネルギーLNGで—

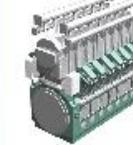


●LNG燃料タンク



円筒型の蓄圧式(6気圧)2基を搭載。万一、衝突事故が発生した場合にも安全性が保てるよう、外板や船底から一定の距離を置いた位置に配置されます。また、2つのLNG燃料タンクにはそれぞれ独立した区画を設けるなど、厳しい安全基準にも対応しています。更に、安全性を高めるため、燃料パイプを2重にするなどの対策も施しています。

●ガスエンジン



ガスエンジン2基(1基あたりの出力は5,000kW)を搭載。シリンダーごとに副燃焼室を持ち、プラグ点火でターボジェットと呼ばれる火炎を発生、主燃焼室の混合気を燃焼させる「リーンバーン」と呼ばれる方式によるガスエンジン。川崎重工のグリーンガスエンジンは世界最高効率を持ちます。

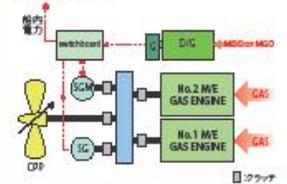
●推進系

2基のエンジンで発生した出力は、特殊なギア(減速機)で一つの推進力としてまとめられ、プロペラ1基に伝えられます。

●軸発電機

2基のエンジンが取り付けられたギアには軸発電機2基も取り付けられています。ギアと軸発電機はクラッチで接続、遮断でき、航海中は1基の軸発電機で発電した電力で、船内電力をまかなえます。また、岸壁に着碇する際には軸発電機2基を使用し、船底近くに設置された横方向推進装置(バウスラスター)用の電源にします。

システム構成図



LNG燃料船開発プロジェクトチームの挑戦

CO₂排出量の少ないクリーンエネルギーとして注目される天然ガスをガスエンジンに適用することで、排ガス中のSOx、NOx等の大気汚染物質の削減も可能となりますが、マイナス160度のLNGを燃料として船舶に供給し、船上タンクで保存し、ガスエンジンで燃焼させるための技術開発には解決すべき課題も多く、これまで船舶の燃料としてはLNG輸送船以外ではほとんど使われていませんでした。

2010年、川崎汽船はLNG燃料船開発プロジェクトチームを立ち上げました。LNG輸送船建造技術と天然ガスを使った発電用「グリーンガスエンジン」を開発する川崎重工とLNG燃料船技術のバイオニアとして欧州で先行する技術の知見を有するノルウェー船級協会(DNV)とともにLNGを燃料として運航される自動車専用船の開発検討に着手しました。

本プロジェクトではコンセプトに留まることなく、近い将来実際にLNG燃料船を建造し、運航することを想定して次世代の環境負荷低減技術を共同開発する事を目的としており、技術課題、開発要素の抽出を行いながら、将来の計画の具体化に向けて研究を進めています。

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 1853 1878 1881 1896 1904	天保 8年 嘉永 6年 明治 11年 14年 29年 37年	鹿児島城下大黒町 長崎で貿易開始 東京築地に川崎築地造船所創業 兵庫東出町に川崎兵庫造船所開設 株式会社 川崎造船所設立 海運業開始、川崎船舶部と呼ばれる
(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 1921 1927	9年 10年 昭和 2年	川崎造船所船舶部、国際汽船と提携して“K”ライン結成** 国際汽船離脱
	3 鹿島房次郎	1928	昭和 3年	
	4 平生鈞三郎	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 1948	21年 23年	聖川丸浮揚に成功***
	7 服部元三	1950 1951 1953	25年 26年 28年	日本-バンコク定期航路開設 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 1983	55年 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 1996	6年 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 2002	12年 14年	KV-Plan策定
		2004	16年	“K”LINE Vision 2008策定
	16 前川 弘幸	2005 2006 2008	17年 18年 20年	新経営計画 “K”LINE Vision 2008策定 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 2012	23年 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****

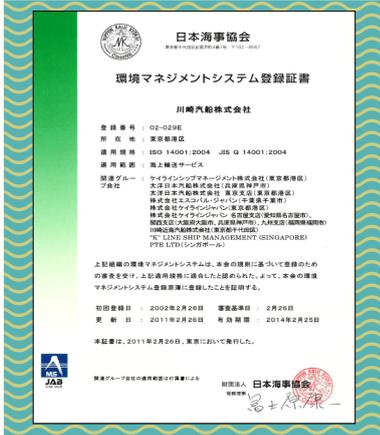
朝鮮戦争、スエズ閉鎖による海運ブームの後の不況-政府による日本海運強化策

(詳細は当社HP(<http://www.kline.co.jp/news/2011.html>))にてご確認いただけます)

2011年4月4日	重量物輸送船社SALグループの完全子会社化
2011年4月11日	アジア-北米東岸サービス改編
2011年4月12日	FTSE4Good Global Index 継続採用及びETHIBEL PIONEER、ETHIBEL EXCELLENCE 新規採用について
2011年4月15日	川崎汽船 米国ロングビーチ港の「グリーンフラッグ」6年連続受賞
2011年4月28日	中期経営計画“K”LINE Vision100見直し『新たな挑戦』
2011年4月28日	剰余金の配当(減配)に関するお知らせ
2011年5月6日	ばら積み船「China Steel Integrity」鹿島港内での座礁事故の件(No.2)
2011年6月2日	川崎汽船運航船、双胴船乗組員2人を救助―大西洋沖で救命ボート漂流中、健康状態は良好―
2011年6月16日	「社会・環境レポート2011」(和文版)発行のお知らせ
2011年7月1日	節電取り組みの強化を7月1日より開始
2011年7月14日	全国農業協同組合連合会(JA全農)との専用船契約締結の件
2011年7月15日	ケイライン・マリタイム・アカデミー 第5回グローバルミーティングを開催
2011年7月21日	アジア-西アフリカサービス改編
2011年7月22日	北中国-海峡地-インド西岸サービス開設
2011年7月29日	連結業績予想の修正及び配当予想の修正に関するお知らせ
2011年8月25日	タイ-インド東岸 直航サービス開始の件
2011年8月25日	宮城県気仙沼市および岩手県宮古市への海上輸送用冷凍コンテナの無償提供
2011年8月31日	20万重量トン型ばら積運搬船“CAPE SASANQUA”竣工
2011年9月14日	岩手県大船渡市への海上輸送用冷凍コンテナの無償提供
2011年9月21日	18万重量トン型ばら積運搬船“CAPE SAMPAGITA”竣工
2011年9月26日	FTSE4Good Global Index 継続採用およびDow Jones Sustainability Asia Pacific Index 採用について
2011年9月27日	本社事務所移転のお知らせ
2011年9月27日	「K」LINE (INDIA) PRIVATE LIMITEDにてドライバルカーの運航業務を開始
2011年10月3日	連結業績予想の修正及び配当予想の修正に関するお知らせ
2011年10月11日	ウェブサイトリニューアルのお知らせ
2011年10月14日	中国-フィリピン-インドネシア 直航コンテナサービス開始の件
2011年10月26日	タイ洪水被害への支援について
2011年10月28日	“ZEN-NOH GRAIN MAGNOLIA”竣工
2011年10月29日	コンテナ船「HAMBURG BRIDGE」衝突事故について
2011年11月1日	韓国-フィリピン-インドネシア 直航サービス開始の件
2011年11月14日	アジア-インド西岸コンテナサービス(FIX)開始の件
2011年11月16日	タイの洪水被災地への救援物資の無償海上輸送協力について
2011年12月9日	北中国-ベトナム コンテナサービス開始
2011年12月13日	ばら積み船「VANDA COLOSSUS」の座礁事故の件
2011年12月14日	20万重量トン型ばら積運搬船“CAPE COSMOS”竣工
2011年12月21日	タイの洪水被災地への救援物資の無償海上輸送協力について(第2報)
2011年12月27日	CKYHグリーンアライアンス、アジア-欧州航路にてエバーグリーンと協調関係の強化
2012年1月6日	フィリピン ミンダナオ島台風被害への支援について
2012年1月18日	20万重量トン型ばら積運搬船“CAPE UNIVERSE”竣工
2012年1月24日	フィリピン研修施設のECDIS訓練コースが日本海事協会から認証取得
2012年1月24日	当社グループマンニング会社が日本海事協会から認証取得
2012年2月17日	インドネシアにて二輪車3段積みシャーシの国内長距離輸送を開始
2012年2月27日	大規模事故演習の実施について
2012年3月8日	JFEスチール株式会社との鉄鉱石・石炭長期輸送契約締結の件
2012年3月8日	石炭専用運搬船“CORONA QUEEN”において 可変タービンノズル型過給機の長期実船運用試験を開始
2012年3月9日	自動車運搬船「DREAM DIVA」衝突事故について
2012年3月12日	コスコン・川崎汽船・陽明海運・韓進海運、エバーグリーンとの協調サービスを開始
2012年3月14日	アニュアルレポート2011がLACP主催の「Vision Awards2010/11」においてプラチナ賞受賞
2012年3月23日	日本-タイサービス(JABCO-1、JABCO-2)改編の件

10-7. 第三者機関の認証と社債・格付け情報等

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 シップマネージメント(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)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
R&I	A-	A-	A-	A	A	A-	BBB+	BBB-
JCR	A	A	A	A	A	A-	A-	BBB+
S&P	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
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

※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%
2010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、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
船船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、株主はじめ広く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/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

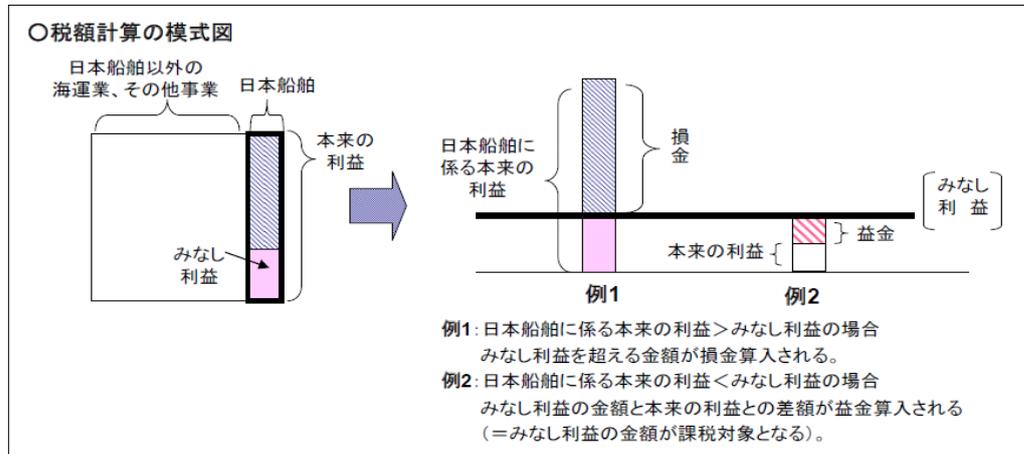
1. 海洋基本法(2007年4月20日成立、同年7月20日施行)

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。

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。



- ・日本版トン数標準税制は日本籍船を対象に、通常税制との選択制で、一度どちらかの税制を選ぶと、計画認定日の以後に開始する事業年度から5年間に変更することができない。
- ・外航海運会社がトン数標準税制の適用を選択する場合、国交省作成の日本船舶の確保、船員育成・確保に関する基本方針を踏まえ、各社が日本船舶、船員確保計画を作成し、認定を受ける必要がある。
- ・主な認定基準
 - ① 日本籍船を5年で2倍以上とすること
 - ② 日本籍船1隻につき年間1名以上の日本人船員を訓練すること(三級海技士免許の取得の為の訓練)
 - ③ 日本籍船1隻あたり4人の船員を確保すること
- ・特例の適用を受ける一方で適切な計画の担保措置(勧告、認定取り消し等)、航海命令の国際海上輸送への拡大といった要件がある。

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)

平成24年度税制改正大綱(平成23年12月)

対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例(トン数標準税制)については、更なる経済安全保障確保の観点から、日本船舶への迅速かつ確実な転換等の課題にも対応した次期通常国会における海上運送法改正、日本船舶や日本人船員を増加させるという日本船舶・船員確保計画の拡充を前提に、平成25年度税制改正において、日本船舶増加のインセンティブにも十分配慮しつつ、適用対象を我が国外航海運事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します。

<国土交通省HP,船主協会HP,日本海事新聞>

12. 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ると考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。

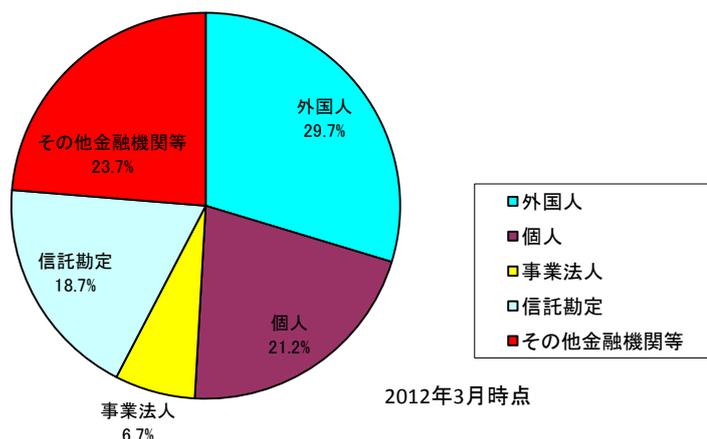
5. 将来予測に関する考え方

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。

13. 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