

FACT BOOK

K "K" LINE
KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.



July, 2011

1.経営計画と企業体質改善

1-1. “K” Line Vision 100 全体図

1-2. Vision100-「新たな挑戦」-

①見直しの経緯

②数値指標

③業績推移(P/L)

④財務体質改善

⑤主要収益・経営指標推移

⑥船隊整備計画と投資

⑦船隊規模推移

⑧新造船の竣工実績と予定

①一株当り当期純利益・配当

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

1-4. 経営計画の変遷

1-5. 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

②運航規模・売上高・経常利益推移

①売上高・経常利益<部門別>

②売上高・経常利益<部門別>と船隊規模

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

②コンテナ アジア-北米航路船社別積高

③フルコンテナ船運航船腹量上位20社推移

④コンテナ船 アライアンスの推移

⑤ケープ・サイズ`ハルカー 保有船隊

⑥ハルカー(全船型) 保有船隊

⑦自動車専用船(運航ベース)

⑧自動車専用船(保有ベース)

⑨アフラ・マックス タンカー 保有船隊

⑩LNG船舶管理隻数

⑪重量物船 保有船隊

⑫フロダウト タンカー(LRⅡ) 保有船隊

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)

②自動車専用船(既存・増減予想)

③油槽船(既存・増減予想)

④コンテナ船(既存・増減予想・係船)

①発注時船価の推移

②市況の推移

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ドライバルカー解撤推移

⑧オイルタンカー解撤推移

⑨解撤(スクラップ)価格

⑩主要船型別解撤隻数推移

①世界の海上荷動き推移

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コンテナ船主要航路運賃指数推移

①北米主要経済指標(住宅・失業・小売)

②各国GDP成長率

③各国鉱工業生産増減率

④鉄鉱石輸入量(08年1月以降)

⑤中国鋼材輸出入量(08年1月以降)

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

②中国の貿易動向

③中国のエネルギー消費量

INDEX

◆◆◆◆◆

3-5. 新興諸国の動き(中国)

4.バルク事業

4-1. 当社船隊

4-2. ドライバルク部門の海外展開

4-3. ドライバルクの需要

④中国の地域間経済格差(平均給与)

⑤中国の都市部と農村部の経済格差(消費財保有台数)

①当社ドライ・バルク船隊

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

①世界の粗鋼生産量の推移

②世界の主な石炭貿易

③世界の石炭消費量と需給見通し

④アジア主要国鉄鉱石輸入量

⑤中国の鉄鋼石港頭在庫推移

⑥BDIと豪州滞船日数

5.自動車船事業

5-1. 当社船隊、荷動き

5-2. 自動車の需要

①当社PCC船隊

②当社輸送台数

③日本出し輸出台数

①世界の自動車生産台数

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

6-2. 当社運営コンテナ・ターミナル

6-3. 世界のコンテナ荷動き

6-4. 港別コンテナ取扱い

6-5. 世界の生産拠点アジア

①当社コンテナ船隊

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・CCFI

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

①アジア各港におけるコンテナ取扱量の変遷

②2010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)

①アジアの生産比率

②アジア主要国・地域の輸出額推移

7.新規事業

7-1. 当社の新規事業展開

7-2. 当社エネルギー資源輸送部門の事業領域

8.財務諸表主要数値

9.東日本大震災と産業

①重量物船事業

②オフショア支援船事業

③洋上LNG生産船事業

④ドリルシップ事業

①日本の主要産業の生産動向

②日本からの自動車輸出

③日本の輸出動向

④米国鉱業生産動向への影響

⑤被災地周辺港の輸出動向

10.会社紹介

10-1 当社のコーポレート・ガバナンス組織図

10-2 安全運航

10-3 環境保全

10-4 LNG燃料船開発計画

10-5 略年表

10-6 2010年度プレス・リリース

10-7 第三者機関の認証と転換社債情報

10-8 企業理念・行動憲章等

11.トン数標準税制

12.IRポリシー

13.株主構成

P21

P22

P23

P24

P25

P26

P27

P28

P29

P30

P31

P32

P33

P34

P35

P36

P37

P38

P39

P40

P41

P42

P43

P44

P45

P46

P47

1. 経営計画と企業体質改善 <1-1. “K” Line Vision 100 全体図【2008年4月発表】>



中期経営計画（“K” LINE Vision100）【2008年4月策定】

テーマ：「共利共生と持続的成長」

川崎汽船グループ企業理念

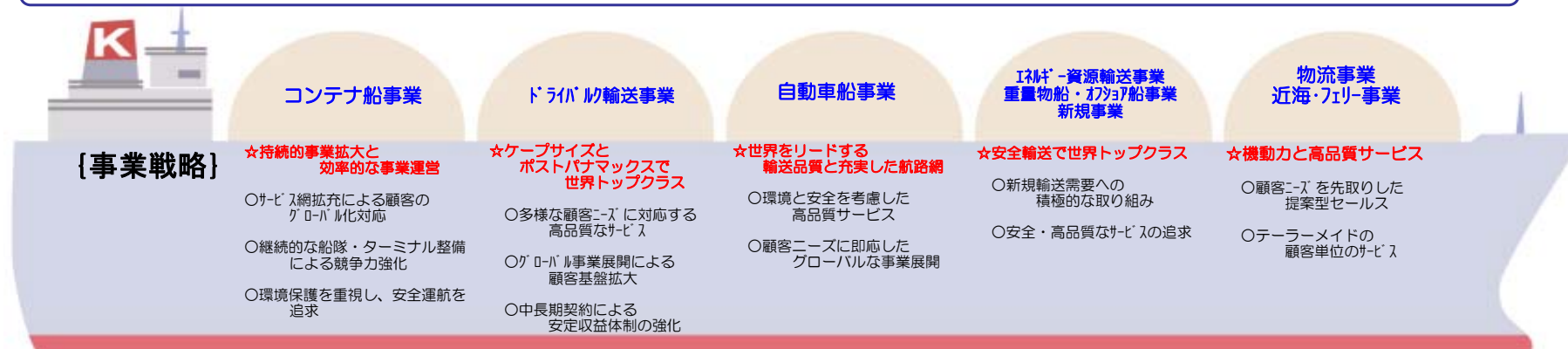
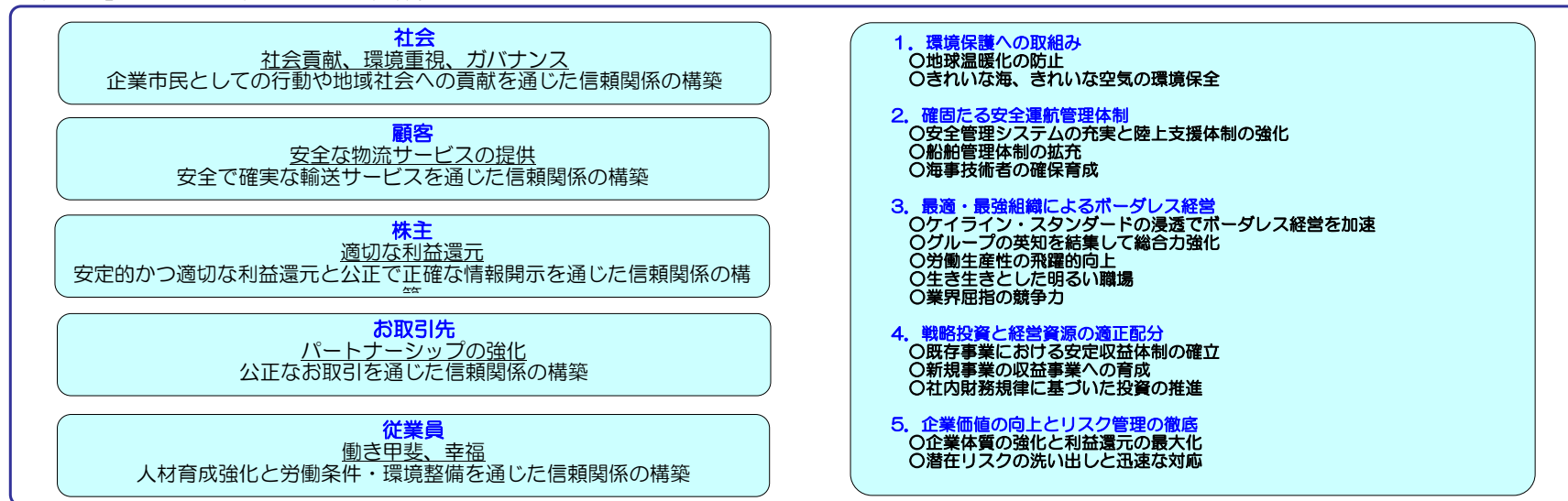
“K” LINEグループは、海運業を中核とする海運企業グループとして、安全運航と環境保全に努め、お客様のニーズに全力で応え、サービス品質の向上を通じ、世界の人々の豊かな生活の実現に貢献します。

グループビジョン：

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

共利共生と持続的成長に向けた取り組み

「共利共生」＝ ともに利益を受ける関係。



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

2010年度は当初計画を上回る実績
ただし、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

“K” LINE Vision 100 KV 2010

2010年度黒字化と早期復配

安定収益基盤の拡大
と持続的成長

財務体質の
改善・強化

“K” LINE Vision 100

最適・最強
組織による
ボーダレス経

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

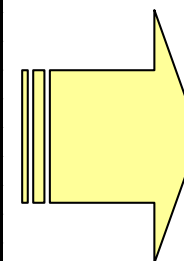
確固たる安全運航管理体制

② 数値目標

2011年4月

	(億円)			
	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
売上高	9,851	10,900	11,600	12,500
経常利益	474	30	460	710
当期純利益	306	20	320	520
自己資本	2,916	2,900	3,200	3,700
有利子負債	4,833	5,300	5,100	4,600
営業CF	849	490	1,050	1,250
投資CF	-783	-950	-800	-650
DER	166%	183%	159%	124%
ROA	5%	0%	4%	6%
自己資本比率	28%	26%	28%	31%
有利子負債/営業CF	5.69	10.82	4.86	3.68
配当性向	24%	25%	26%	27%

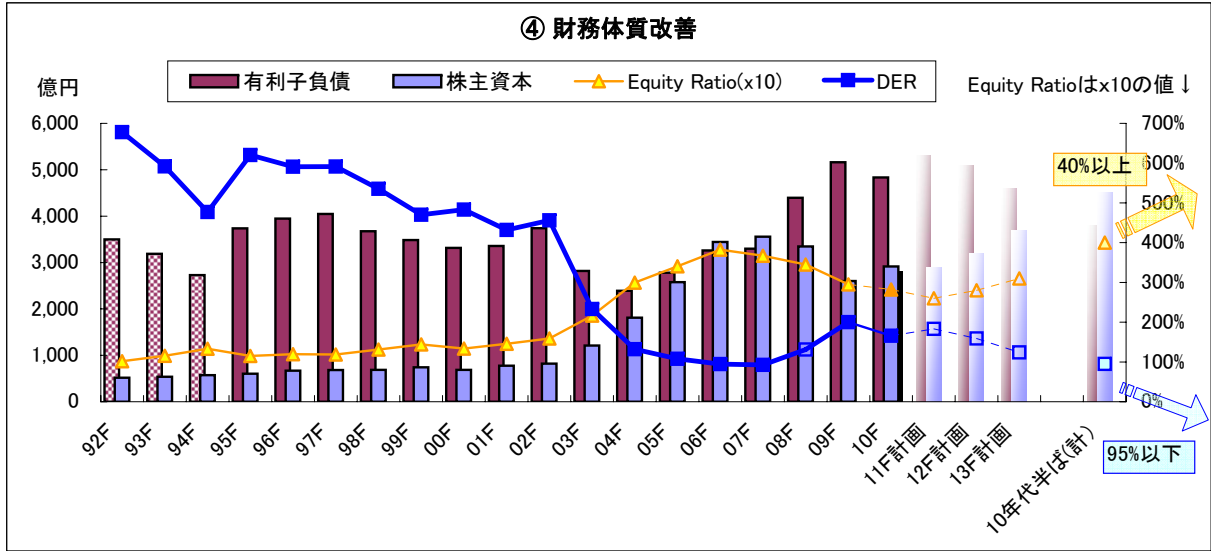
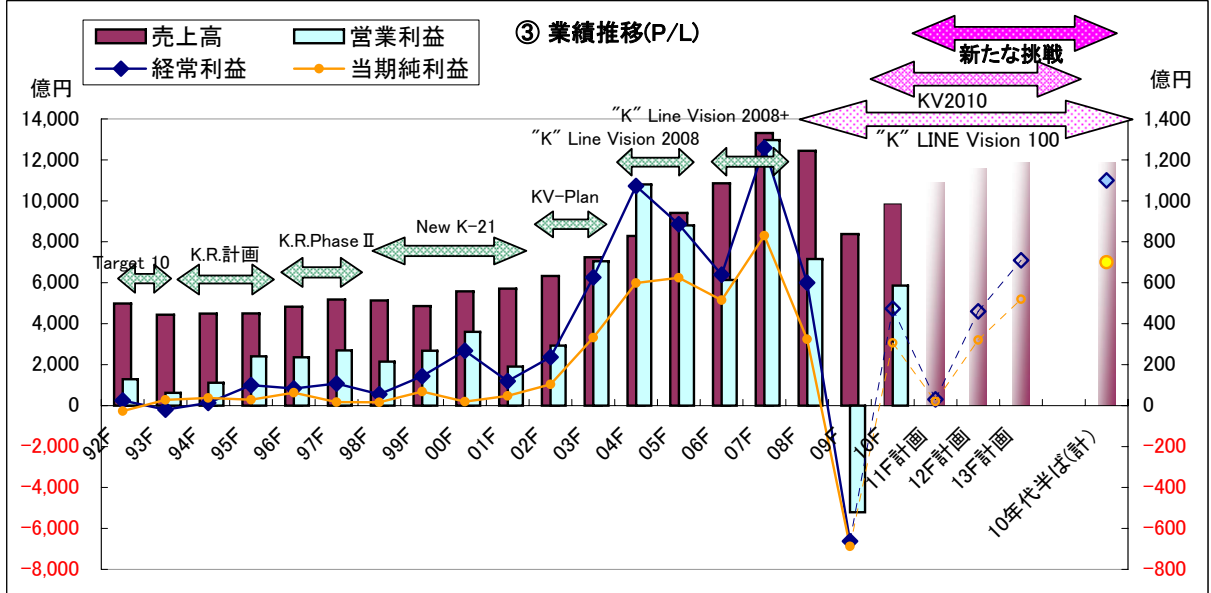
為替前提 (YEN/US\$)	-	85	85	85
バンカー前提 (US\$/day)	-	650	600	600



2010年代半ば
13,000 億円
1,100
700
4,500
3,800
95%以下
8%以上
40%以上
4.5倍以下
30%

KV2010から変更なし

③ 業績推移(P/L)

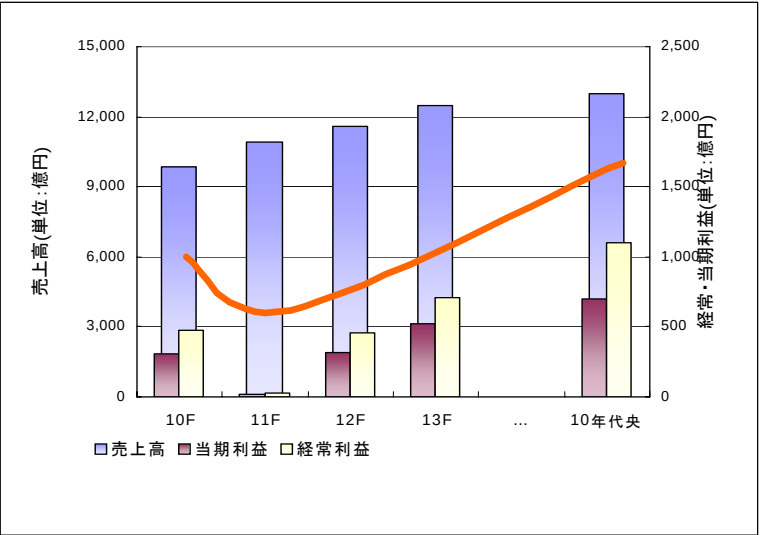


(年度)	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10
平均為替(円/ドル)	125	108	99	96	113	123	128	112	110	125	122	114	107	113	117	115	101	93	86
平均燃料価格(\$/T)	99	83	99	108	118	104	76	117	158	134	161	170	192	286	319	407	504	407	489

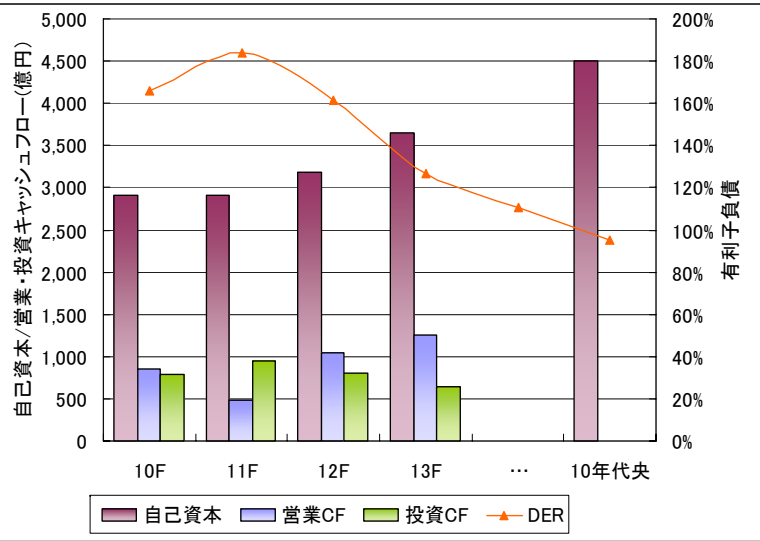
⑤ 中計期間における主要収益・経営指標推移

(11年4月現在)

収益推移



主要経営指標推移



⑥ 船隊整備計画と投資

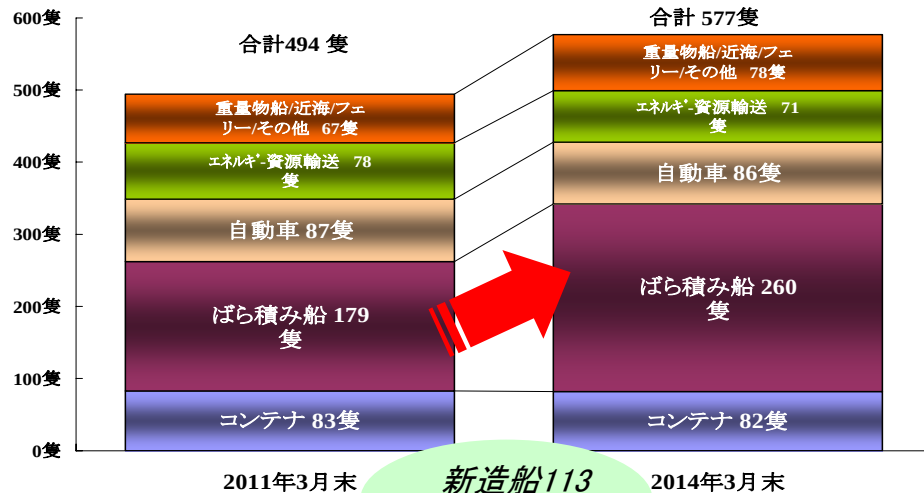
(単位: 隻)

年度	2010年度 竣工	2010年度末 隻数	2011年度 竣工	2012年度 竣工	2013年度 竣工	11-13年度竣工	2013年度末 隻数
コンテナ船	11	83	6	4	0	10	82
ドライバルク	16	179	35	23	27	85	260
自動車船	7	87	7	1	0	8	86
油槽船	0	29	1	2	0	3	29
LNG船	0	45	0	0	0	0	42
オフショア・資源輸送	3	4	4	0	0	4	8
重量物船	2	16	0	0	0	0	16
近海船	1	51	1	2	0	3	54
計	40	494	54	32	27	113	577

	2010年度		2011年度	2012年度	2013年度	11-13年度計
投資CF (見直し)	783億円		950億円	800億円	650億円	2,400億円
投資CF (前回) (2010年1月時点)	854億円		563億円	613億円		

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

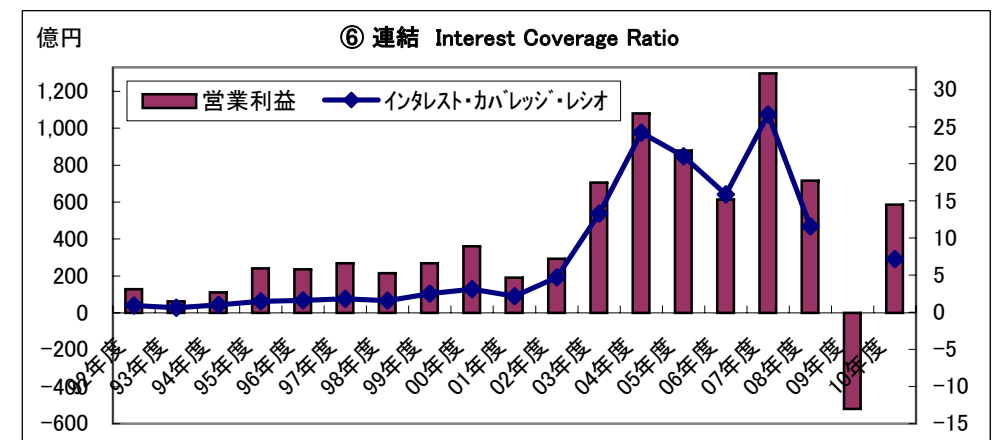
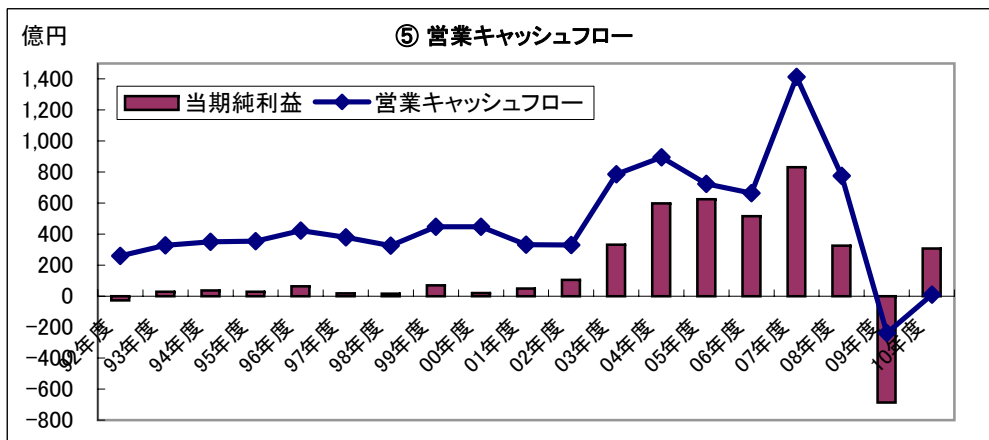
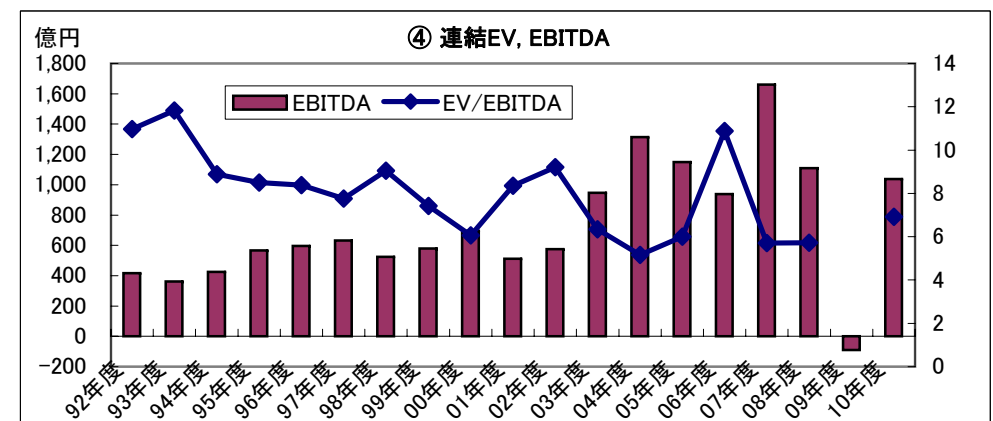
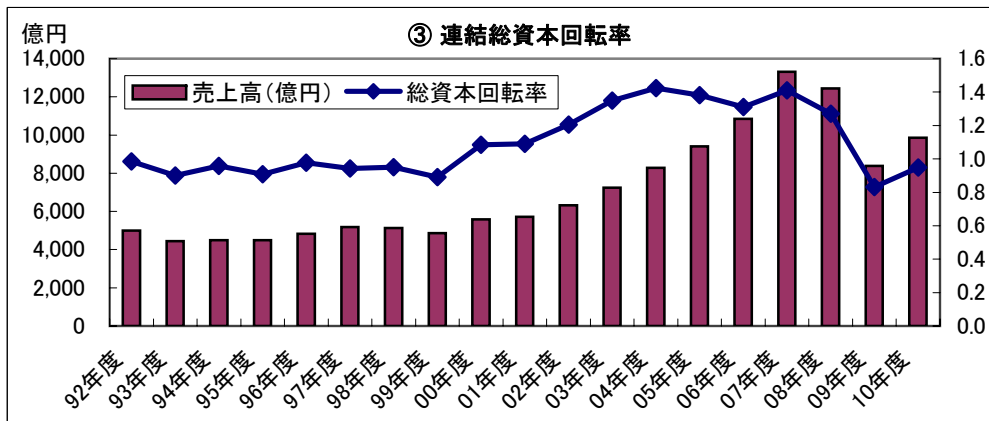
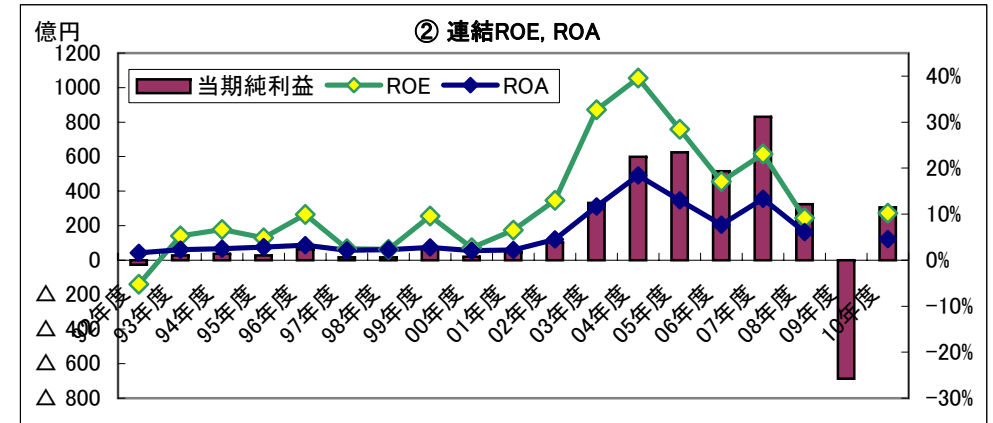
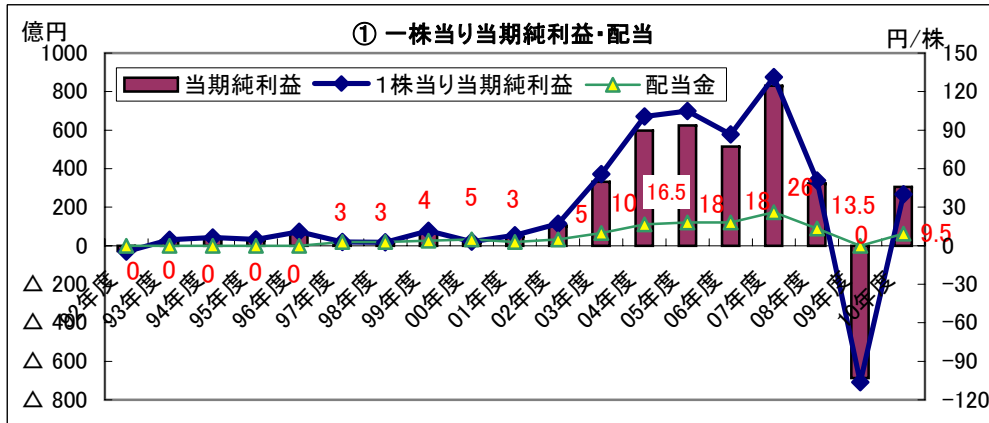
KV2010

前回(2010年1月時点)

(2011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 竣工予定	12年度 竣工予定	13年度 竣工予定
コンテナ	5隻	5隻	6隻	4隻	6隻	13隻	11隻	6隻	4隻	0隻
1,700TEU		0	0	3	3	4	0	0	0	0
2,400TEU		0	0	0	1	3	1	0	0	0
3,500TEU		3	0	0	0	4	0	0	0	0
4,500TEU		2	3	0	0	0	7	5	0	0
6,400TEU		0	0	0	0	0	3	0	0	0
8,000TEU		0	3	1	2	2	0	1	4	0
バルカー	5隻	19隻	22隻	10隻	16隻	20隻	16隻	35隻	23隻	27隻
Capesize	3	8	9	2	6	9	8	20	10	4
Panamax	2	3	4	4	0	6	3	4	1	9
Handymax		5	4	2	2	1	4	6	5	4
SmallHandy		1	2	1	4	2	0	3	3	6
Chip/Pulp		0	1	0	3	0	0	0	1	0
Corona		2	2	1	1	2	1	2	3	4
自動車	3隻	8隻	8隻	5隻	4隻	8隻	7隻	7隻	1隻	0隻
2,000台		2	2	0	0	1	1	0	0	0
3,800台		0	2	1	0	1	0	0	0	0
4,000台		1	2	0	0	0	2	2	0	0
5,000台		3	1	0	0	3	0	0	0	0
6,000台		2	1	4	4	3	4	5	1	0
LNG	2隻	4隻	2隻	2隻	14隻	1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	2隻	0隻
VLCC		0	1	1	0	3	0	0	0	0
AFRAMAX		1	1	0	2	0	0	0	0	0
LR II		0	2	0	1	1	0	0	0	0
LPG							0	0	0	0
CHEMICAL		0	0	2	1	0	0	1	2	0
エネルギー新事業						0隻	3隻	4隻	0隻	0隻
Offshore							3	3	0	0
Drillship							0	1	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
内航近海	0隻	1隻	5隻	2隻	2隻	0隻	1隻	1隻	2隻	0隻
合計	18隻	38隻	47隻	27隻	49隻	46隻	40隻	54隻	32隻	27隻

1-3. 近年の財務指標推移



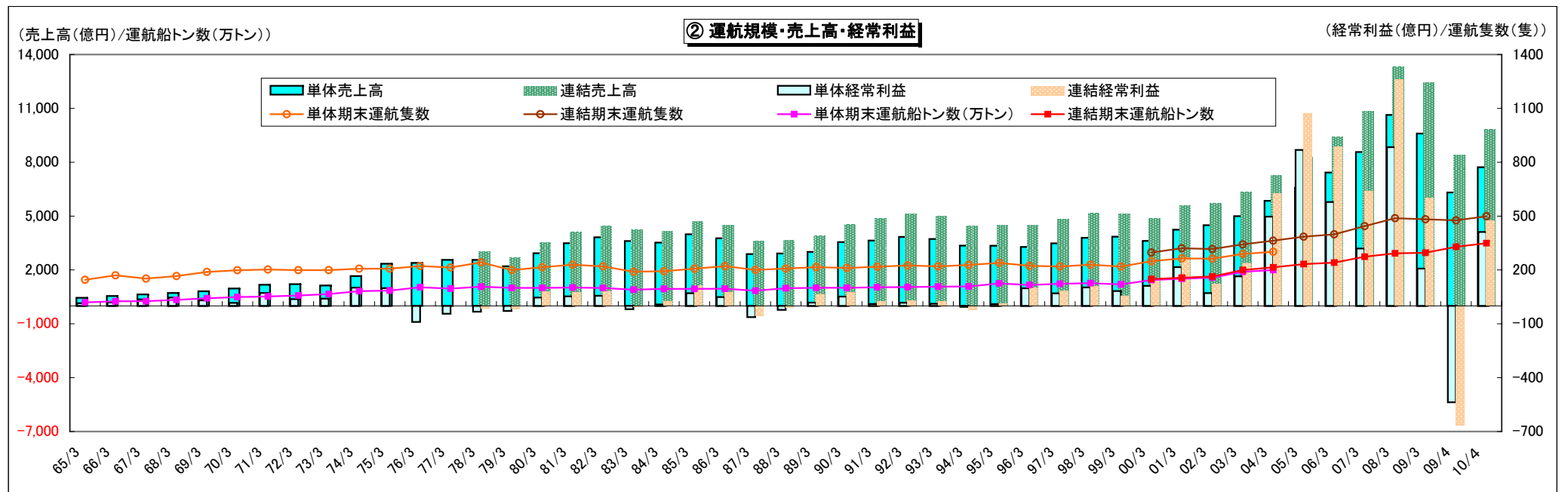
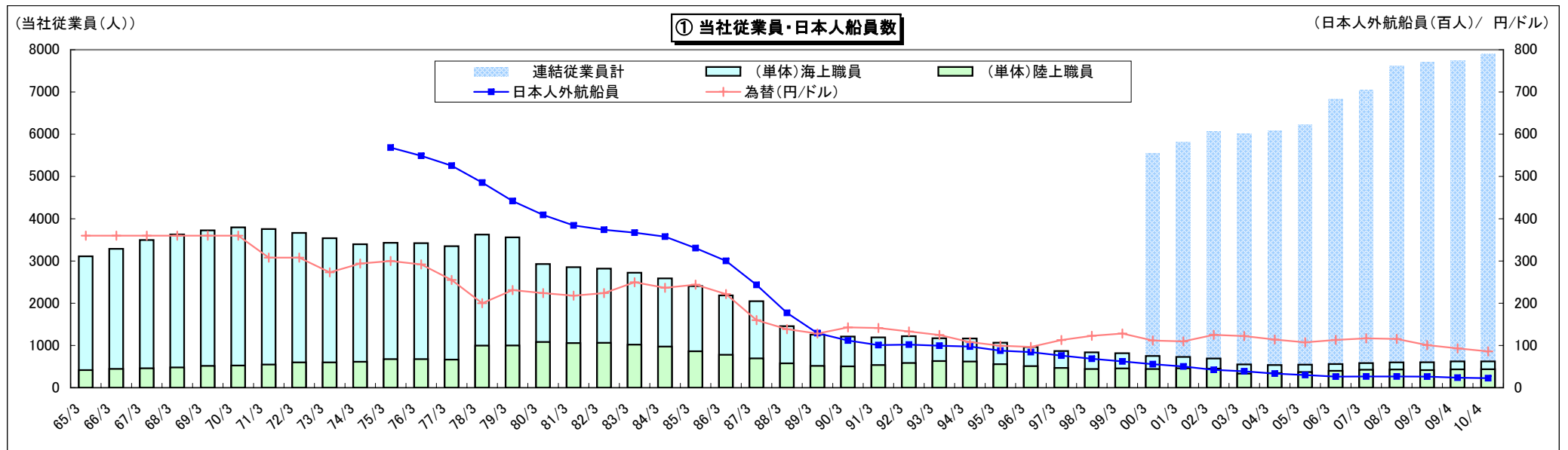
1-4. 経営計画の変遷

時期	計画名称	課題	備考
1982年11月 ～ 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節減運動	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、執行行動の改善、コスト節減等	(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、特に全社の経営計画として纏まったものは無いが、サービス向上運動(One for All, All for One)(1990.04～1994.03)や、
91年頃にはコンテナ部門の部内運動として プロジェクト20・20(2000万ドル収入up/2000万ドル コストダウンで4000万ドル(約50億)の収支改善をめざす)等

1992年12月 ～ 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うるサービス体制と 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、 堅実且つ進取の気風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

1-5. 構造改革・規模拡大への取組み



1-6. 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>

(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
コンテナ船	売上高	4,514	5,035	5,998	5,301	3,640	3,609	4,474
	経常利益	305	▲ 78	47	▲ 373	▲ 670	▲ 656	290
不定期専用船	売上高		4,684	6,158	6,091	3,948	3,951	4,488
	経常利益		660	1,153	929	▲ 29	11	170
その他	売上高	4,894	1,136	1,154	1,052	793	1,295	1,346
	経常利益	581	57	59	44	37	23	47
調整額							▲ 475	▲ 458
							▲ 41	▲ 34
合計	売上高	9,408	10,855	13,310	12,443	8,380	8,380	9,851
	経常利益	886	639	1,259	600	▲ 663	▲ 663	474

※ 2005年度の区分けはコンテナ船部門とそれ以外の2部門

※ ~2009年の区分は「コンテナ船」「その他海運」「その他」

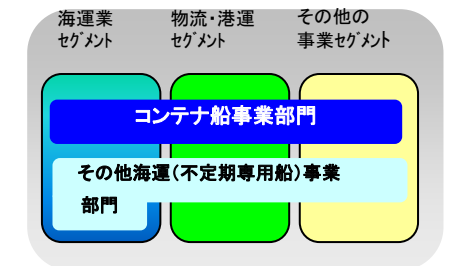
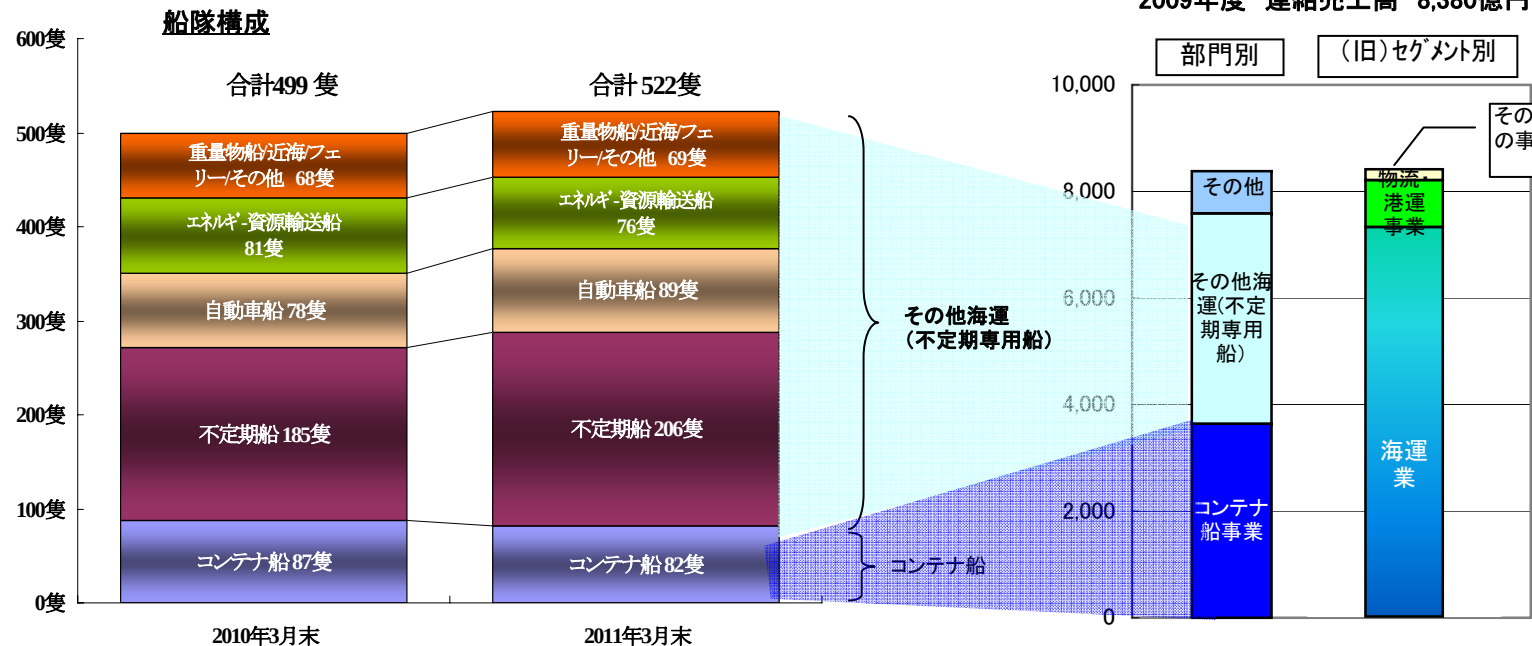
※ 2010年度~導入の新セグメントにおける「不定期専用船」セグメントは、旧セグメントにおける「その他海運」セグメントと略等しい。

【参考】

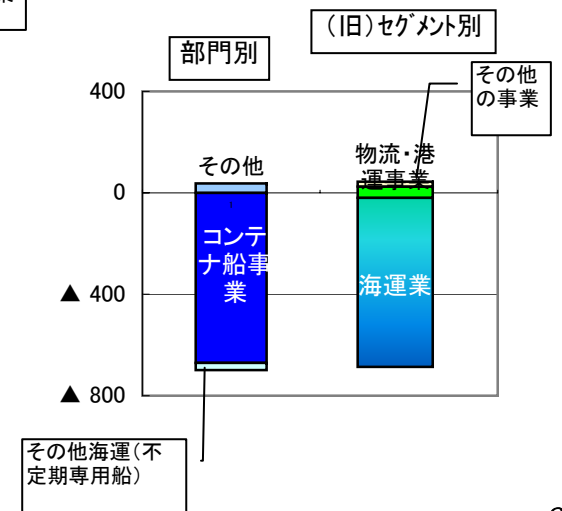
(旧)セグメント		2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
海運業	売上高	8,066	9,369	11,769	11,105	7,297
	経常利益	729	451	1,076	480	▲ 728
物流港湾事業	売上高	1,141	1,271	1,313	1,089	879
	経常利益	136	162	165	111	48
その他の事業	売上高	201	215	228	250	204
	経常利益	20	25	17	8	22

※2010年度以降 旧セグメント別 数値は無し

② 売上高・経常利益<セグメント別と部門別>と船隊構成

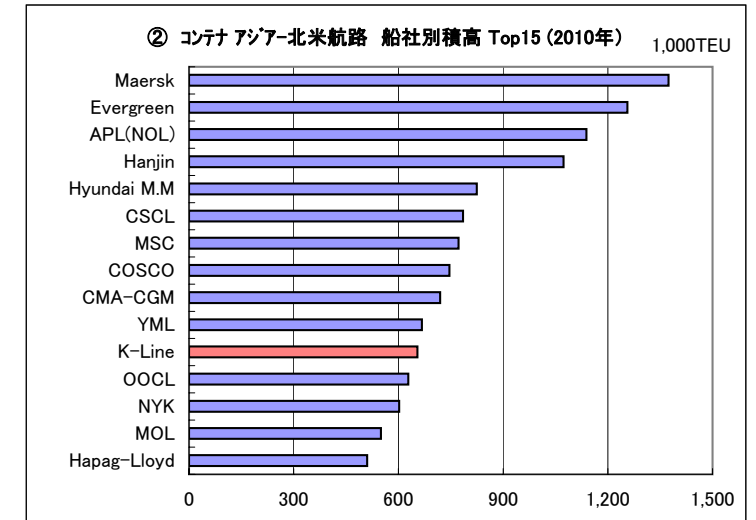
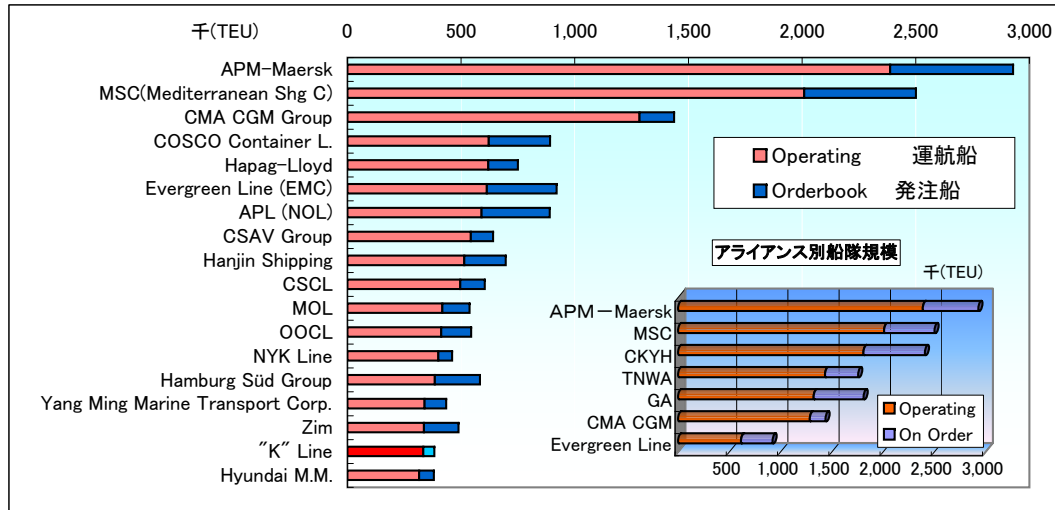


2009年度 連結経常損益 ▲663



2. 主要船社との比較 <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	APM-Maersk	2,387,397	541,476	2,928,873	2,464,751	18.8%
2	MSC(Mediterranean Shg C)	2,009,119	492,308	2,501,427	2,185,408	14.5%
3	CMA CGM Group	1,285,113	152,762	1,437,875	1,517,807	▲ 5.3%
4	COSCO Container L.	621,755	270,352	892,107	858,326	3.9%
5	Hapag-Lloyd	619,401	131,000	750,401	656,311	14.3%
6	Evergreen Line (EMC)	612,960	308,000	920,960	642,944	43.2%
7	APL (NOL)	589,903	300,880	890,783	790,614	12.7%
8	CSAV Group	542,765	98,589	641,354	594,852	7.8%
9	Hanjin Shipping	513,864	182,927	696,791	699,399	-0.4%
10	CSCL	496,713	107,970	604,683	615,995	-1.8%
11	MOL	417,407	120,830	538,237	474,310	13.5%
12	OOCL	412,906	131,928	544,834	400,780	35.9%
13	NYK Line	399,819	61,476	461,295	413,266	11.6%
14	Hamburg Süd Group	384,124	199,738	583,862	421,721	38.4%
15	Yang Ming Marine Transport C	339,154	95,626	434,780	431,172	0.8%
16	Zim	336,399	153,216	489,615	514,260	▲ 4.8%
17	"K" Line	333,559	49,720	383,279	425,467	▲ 9.9%
18	Hyundai M.M.	315,305	65,460	380,765	354,082	7.5%

Rank	Alliance	Operating	On Order	Total	前年Total	前年比
1	APM-Maersk	2,387,397	541,476	2,928,873	2,464,751	18.8%
3	MSC	2,009,119	492,308	2,501,427	2,185,408	14.5%
2	CKYH	1,808,332	598,625	2,406,957	2,414,364	▲ 0.3%
5	TNWA	1,432,126	324,404	1,756,530	1,470,357	19.5%
4	GA	1,322,615	487,170	1,809,785	1,619,006	11.8%
6	CMA CGM Group	1,285,113	152,762	1,437,875	1,517,807	▲ 5.3%
7	Evergreen Line	612,960	308,000	920,960	642,944	43.2%

Rank *	Operator	Cargo Loaded
1 (1)	Maersk	1,374
2 (2)	Evergreen	1,256
3 (3)	APL(NOL)	1,138
4 (4)	Hanjin	1,073
5 (8)	Hyundai M.M.	824
6 (8)	CSCL	785
7 (6)	MSC	772
8 (13)	COSCO	746
8 (5)	CMA-CGM	720
10 (12)	YML	667
11 (7)	K-Line	654
12 (10)	OOCL	628
13 (11)	NYK	602
14 (15)	MOL	550
15 (14)	Hapag-Lloyd	510

(単位:1,000TEU)

Rank	Alliance	Cargo
1 (1)	CKYH (K-Line含む)	3,141
2 (2)	TNW	2,512
3 (3)	GA (MISC除く)	1,740
4 (4)	Maersk	1,374
5 (5)	Evergreen	1,256

* () 内は昨年の順位

Source: 日本海事センター (2011年7月現在)

③ フル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	EVERGREEN	SEA-LAND	SEA-LAND	EVERGREEN	P&ON	MSC	MSC	MSC	MSC	MSC
3	MAERSK	MAERSK	NYK	SEA-LAND	SEA-LAND	SEA-LAND	SEA-LAND	P&ON	P&ON	EVERGREEN	P&O/FARREL	EVERGREEN	CMA CGM	CMA CGM	CMA CGM
4	OCL	SEA-LAND	APL	APL	APL	NYK	NYK	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	OCL	MOL	HANJIN	NEDLLOYD	NOL/APL	NOL(APL)	COSCO	APL(NOL)	COSCO	COSCO	EVERGREEN	APL
8	NEDLLOYD	OOCL	OOCL	HAPAG	OOCL	"K"LINE	HANJIN	MSC	NYK/TSK	CP SHIPS	CMA CGM/ANL	CSCL	NYK	HAPAG	CSAV
9	EVERGREEN	"K"LINE	P&OCL	"K"LINE	HAPAG	NEDLLOYD	MOL	NYK	CMA/CGM	NYK	"K"LINE	APL(NOL)	APL(NOL)	CSCL	HANJIN
10	UASC	APL	USL	YANGMING	HANJIN	HAPAG	APL	HMM	CP	NYK	CMA CGM	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	YMTC	"K"LINE	"K"LINE	ZIM	CSAV	MOL	MOL	NYK
14	CGM	UASC	ZIM	NEDLLOYD	NOL	NOL	OOCL	OOCL	HMM	ZIM	OOCL	"K"LINE	ZIM	OOCL	HAMBURG SUD
15	ZIM	CGM	HANJIN	ZIM	OOCL	YANGMING	YANGMING	"K"LINE	OOCL	HL	HAPAG	ZIM	YANGMING	YANGMING	YANGMING
16	"K"LINE	ZIM	CGM	NOL	SCANDUTCH	ZIM	NOL	HL	YMTC	HMM	YANGMING	YANGMING	CSAV	HAMBURG SUD	ZIM
17	BALTIC	YANGMING	UASC	CGM	UASC	HYUNDAI	HMM	DSR-SENATOR	HL	UASC	CSCL	HAMBURG SUD	HAMBURG SUD	CSAV	"K"LINE
18	WILHELMSEN	WILHELMSEN	NOL	UASC	NEDLLOYD	UASC	ZIM	CMA	UASC	YANGMING	HMM	HMM	HMM	HMM	HMM
19	NOL	BALTIC	BSC	WILHELMSEN	CHO YANG	CGM	CMA	WAN HAI	CSAV	CSCL	HAMBURG SUD	PIL	PIL	PIL	PIL
20	GOSCO	NOL	WILHELMSEN	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	6	5	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	7	8	7	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
88年NLS設立
88年緊急雇用対策 (邦船6社→4社)
88年海造審北米航路WG答申

96年CKYアライアンス結
96年P&O、和合併
97年NOLがAPLを買収
97年HANJIN/SENATORの誕生

00年China ShippingがTop20登場
04年MAERSK,P&O合併
05年HAPAG,CP SHIP合併

1. 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。
2. 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。
3. 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)

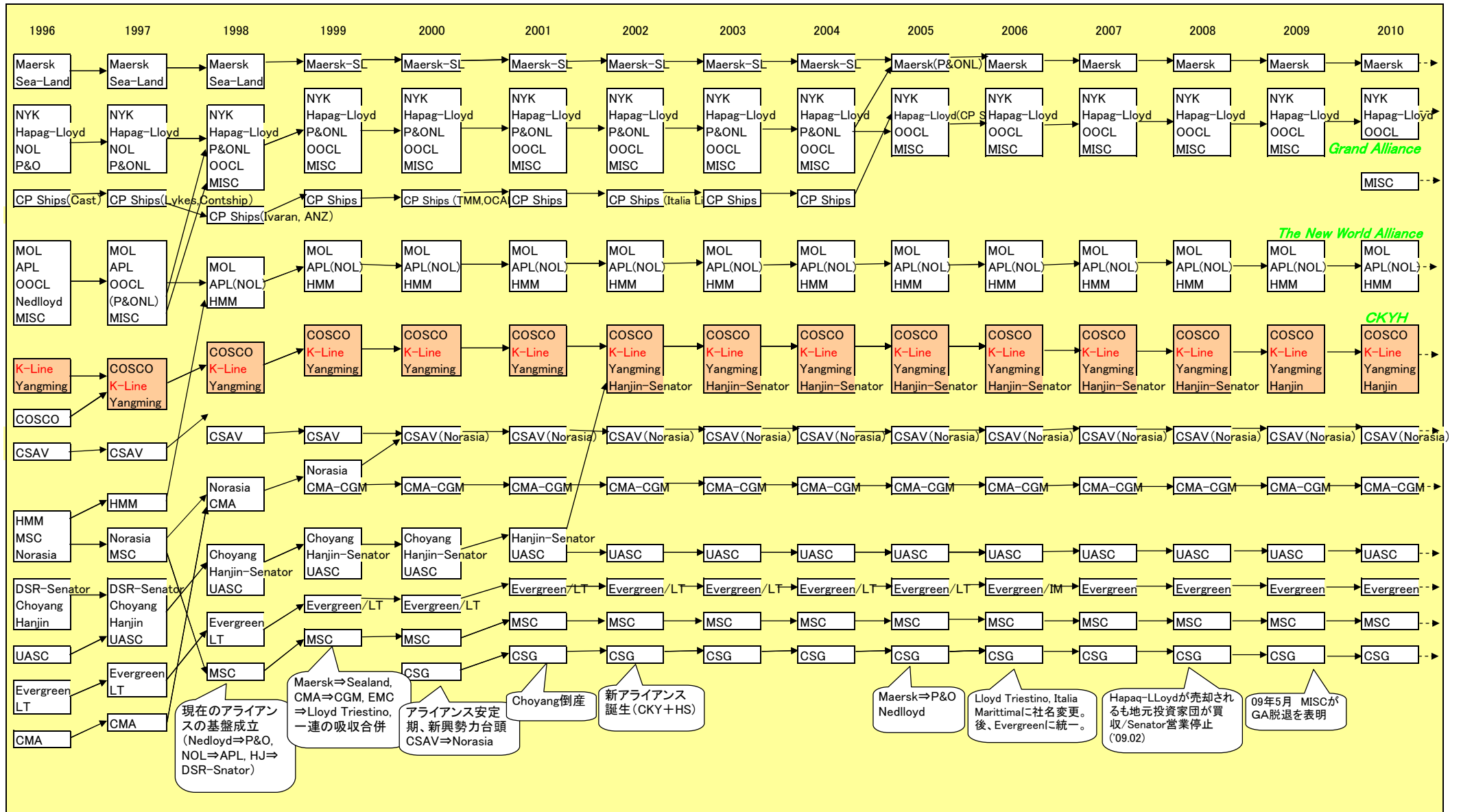
*日本ライナーシステム: 山下新日本汽船とジャパンラインによるJV

4. 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ドを買収 (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')

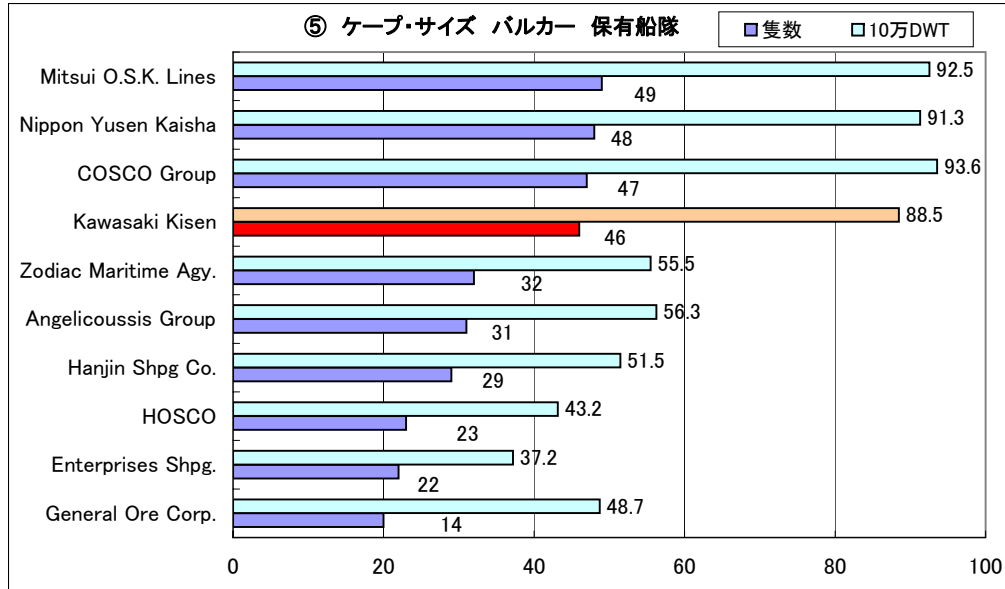
出典: Containerisation International Yearbook ほか

2-1. 船種別船社ランキング

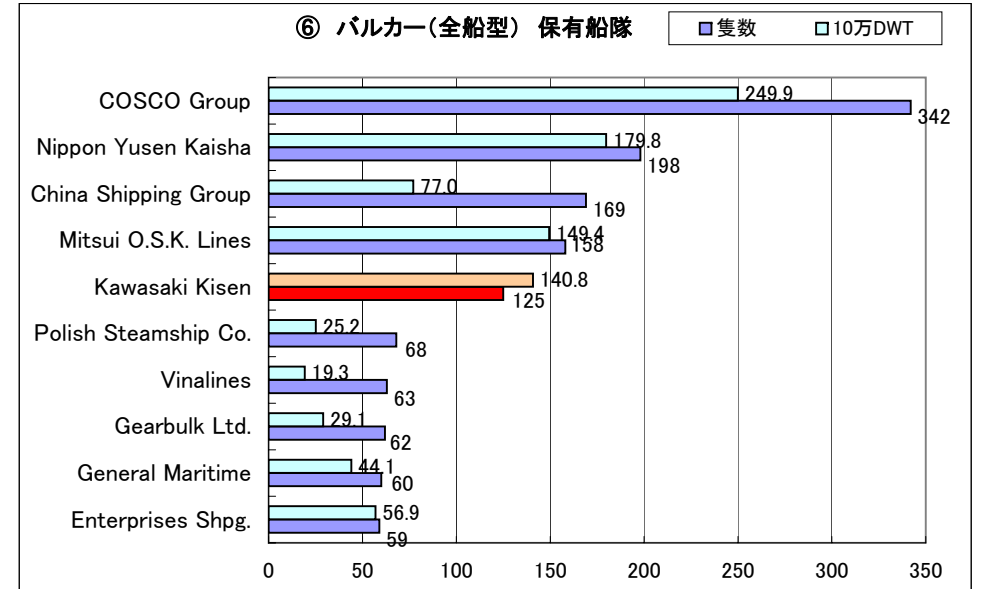
④ コンテナ船 アライアンスの推移



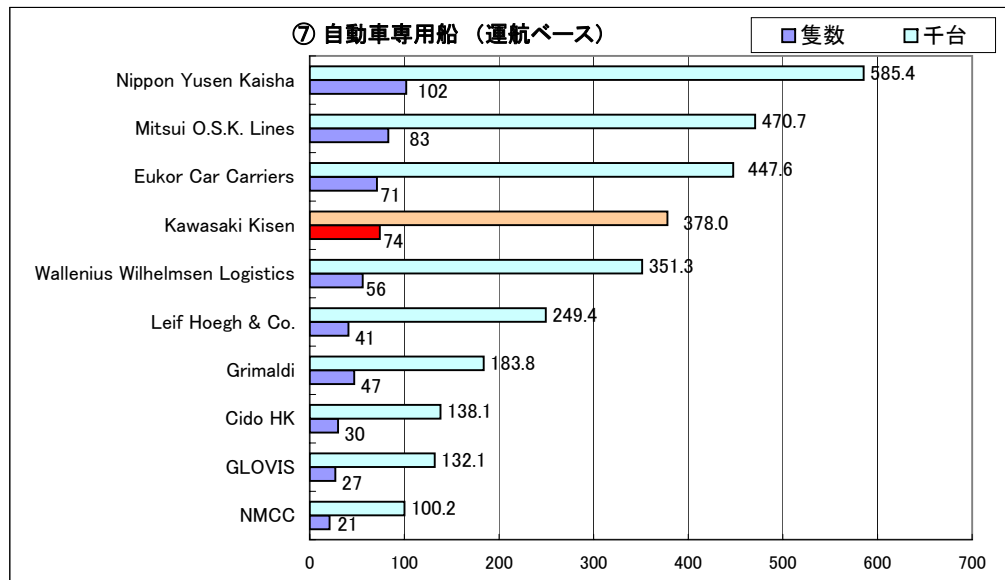
2-1. 船種別船社ランキング



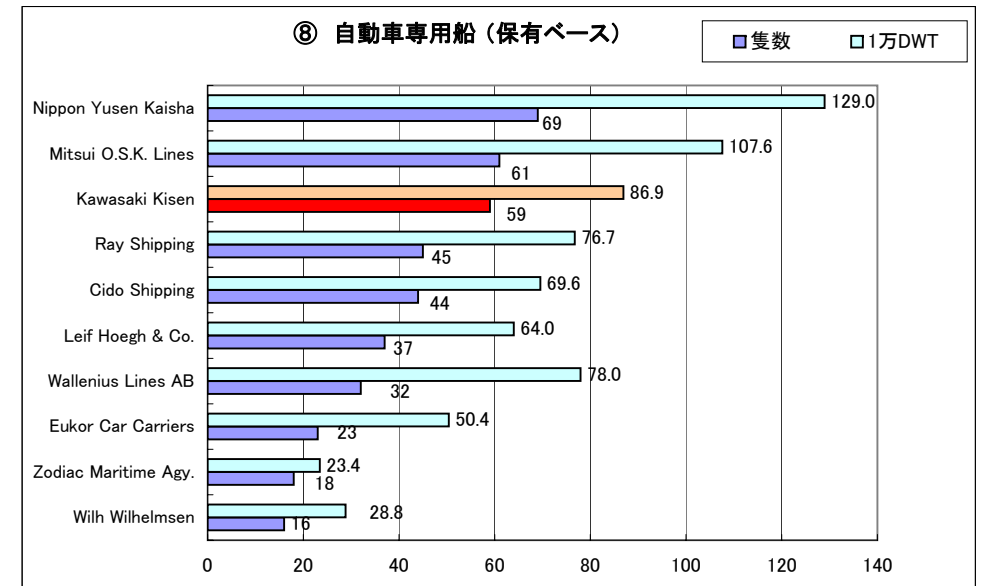
Clarkson 2011年7月現在



Clarkson 2011年7月現在

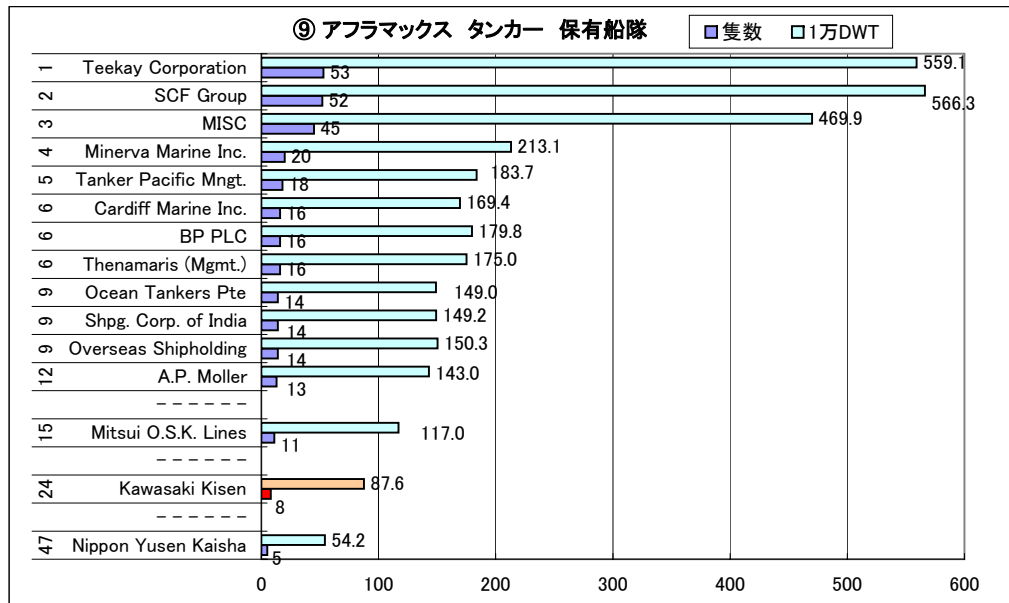


Fearnley World PCC Report July 2011

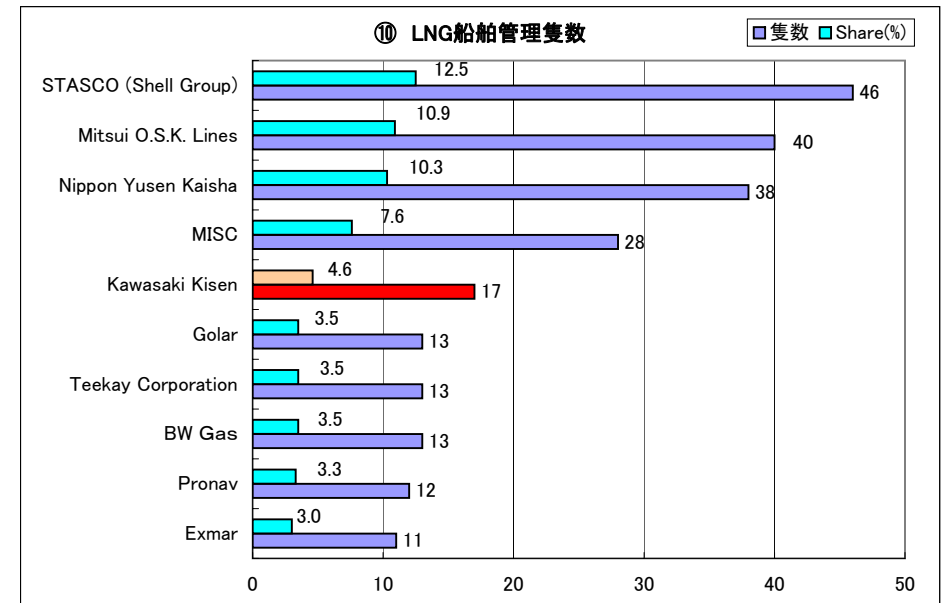


Clarkson 2011年7月現在

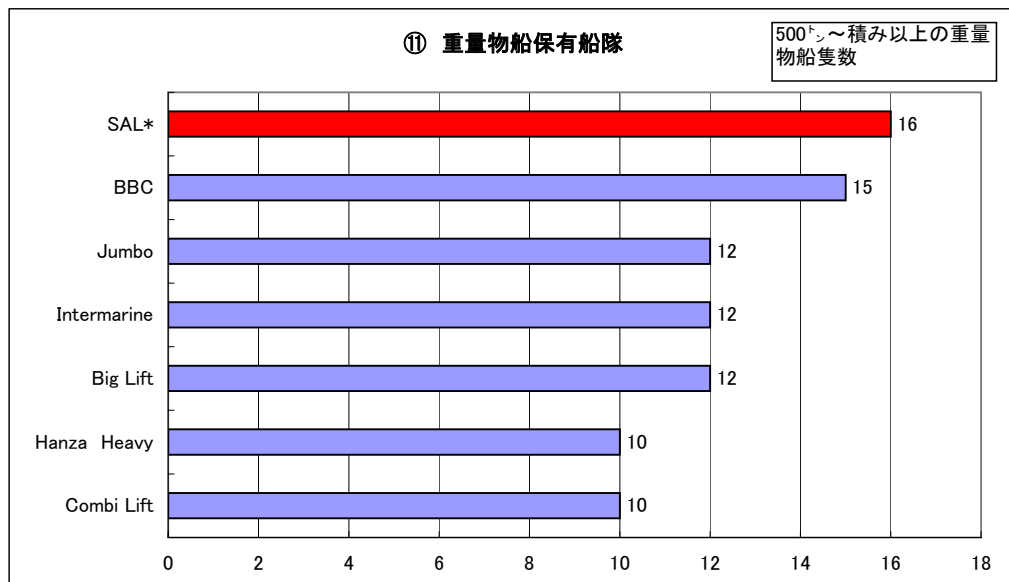
2-1. 船種別船社ランキング



Clarkson 2011年7月現在

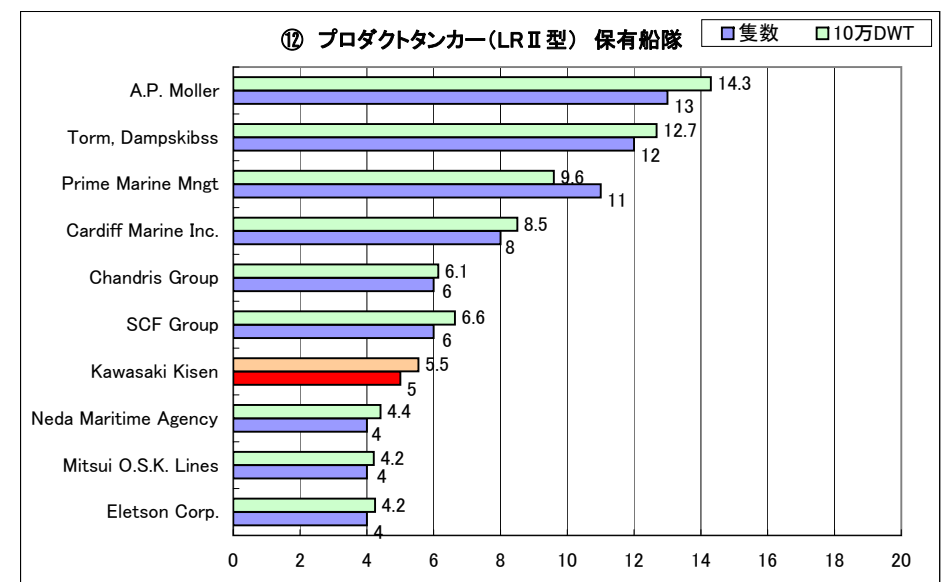


当社調べ 2011年5月現在



*SAL は当社100%子会社

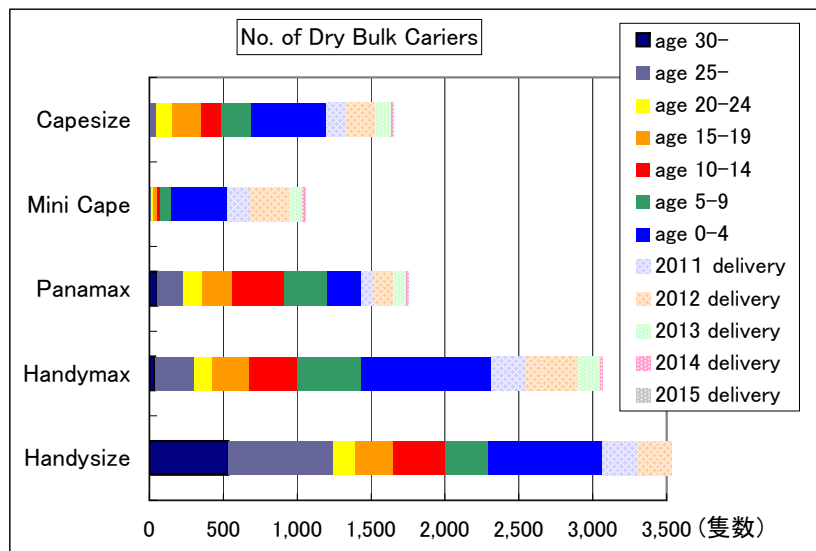
当社調べ 2011年7月現在



Clarkson 2011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>

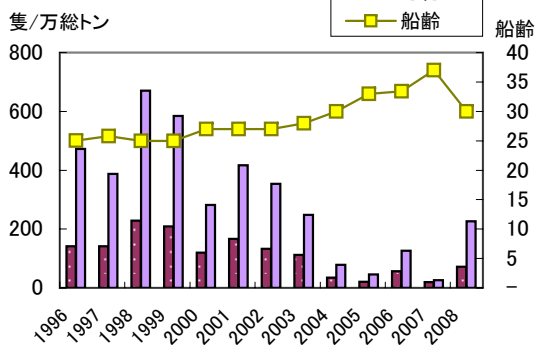
① ドライ・バルク船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



Clarkson as of July 2011

*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歳強まで上昇している。

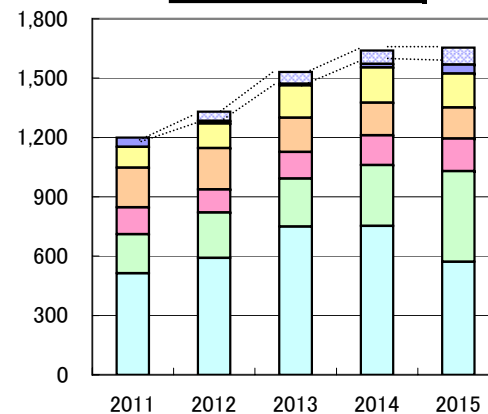
ドライバルカー(広義)解撤



日本船主協会「海運統計要覧(2010)」

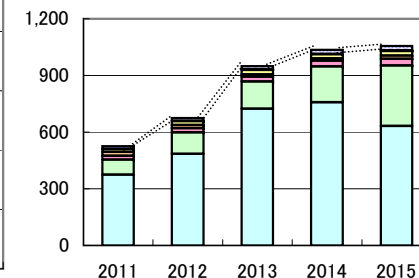
船隊増減予想(概算)min/max*

Cape (120,000dwt over)

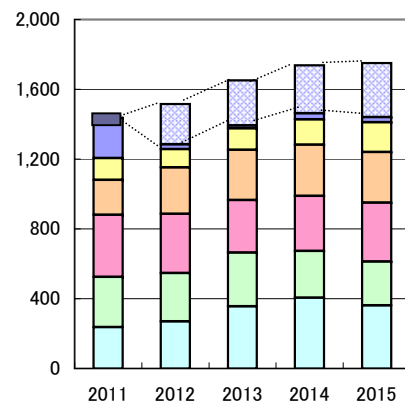


*青字はMaxの際の前年比増加率

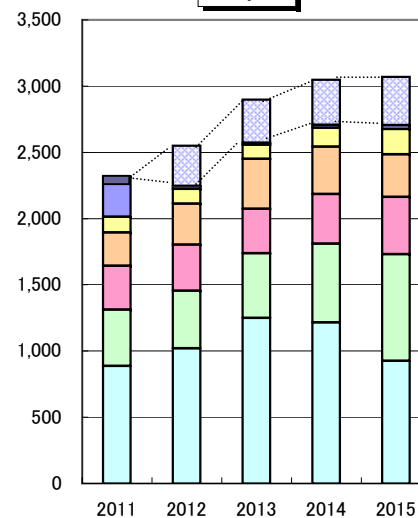
Mini-Cape (80-120,000dwt)



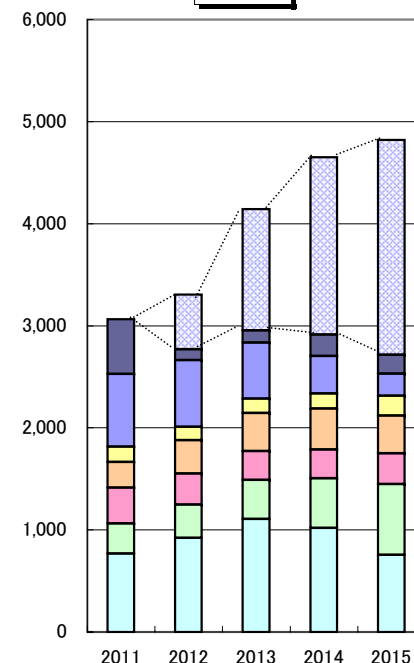
Panamax



Handymax

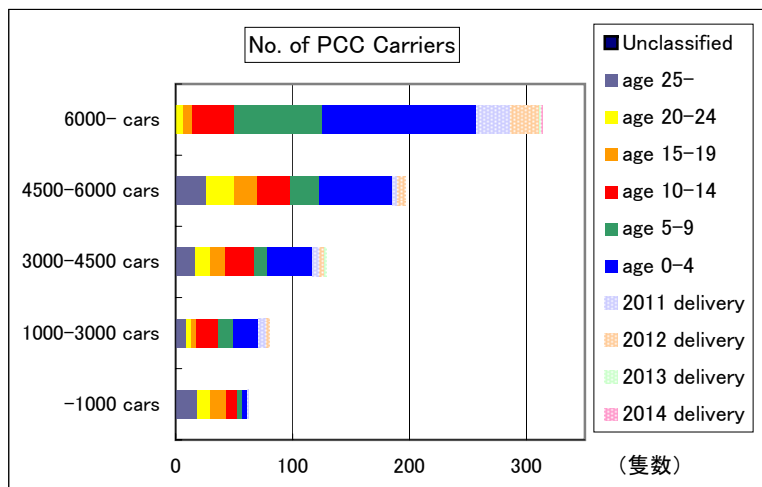


Handysize

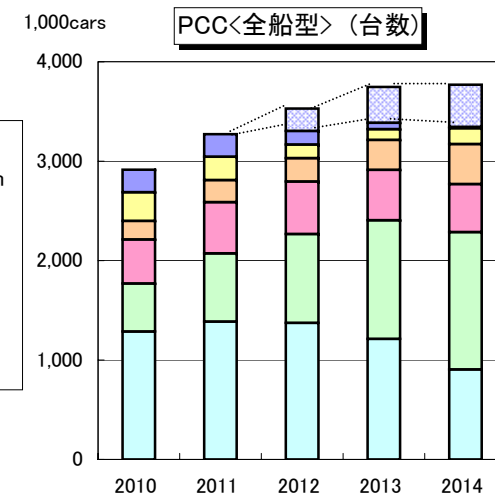
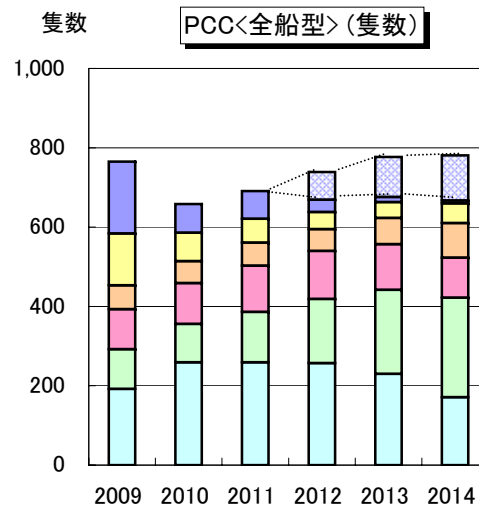


3. 世界のマーケット <3-1.船種別船型・船齢別船隊>

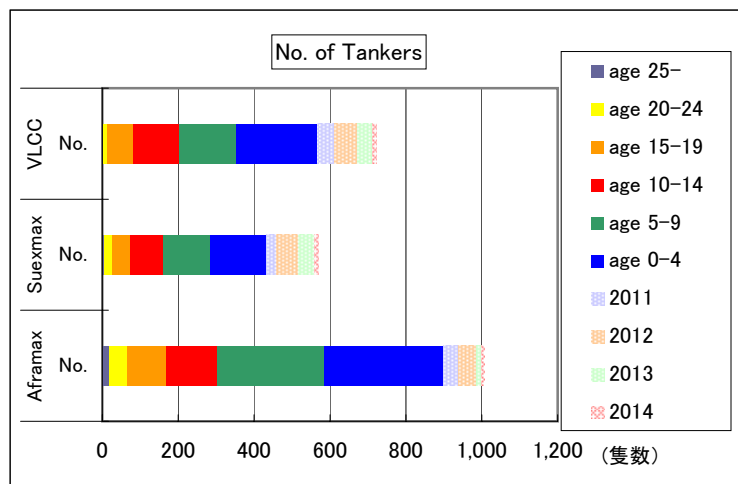
② 自動車専用船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



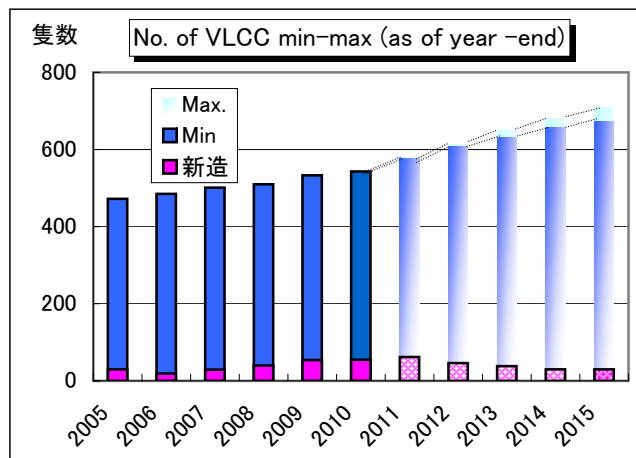
Clarkson as of July 2011



③ 油槽船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



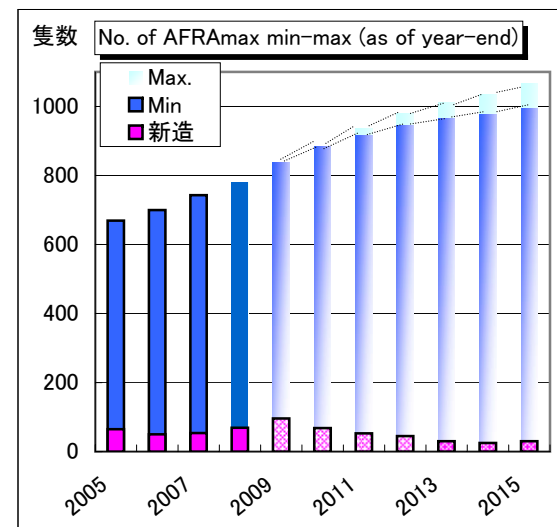
Clarkson as of July 2011
(Aframaxには製品船を含む)



※各年末時点の数値。11年初現在、Single Hull 船は38隻

現存のSingle Hull船は3分の2が2011年、残りが2012年に退役の前提

※MIN前提: 2011年以降、船齢20歳以上の船は全てスクラップ

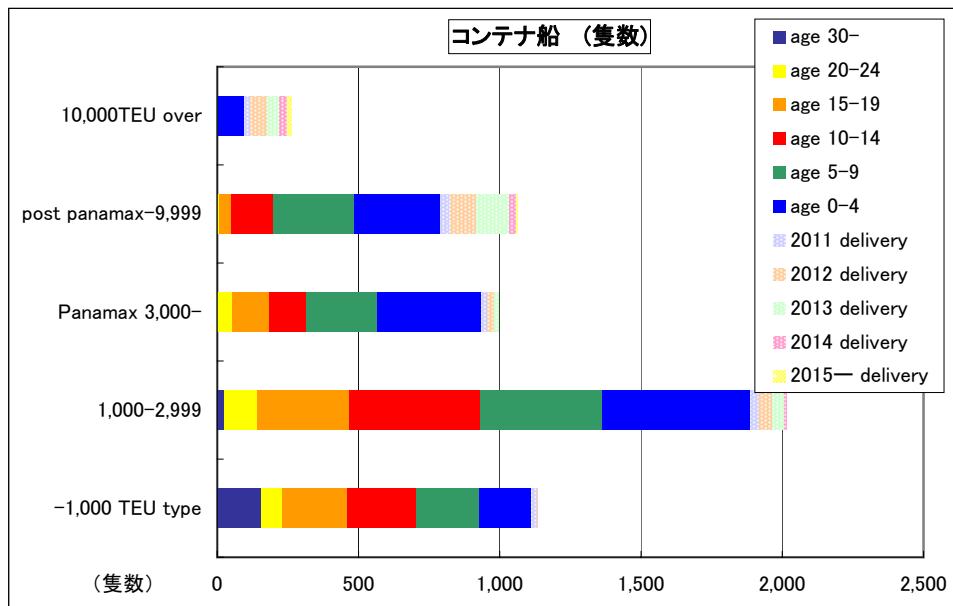


※ 製品船を含む

当社予想

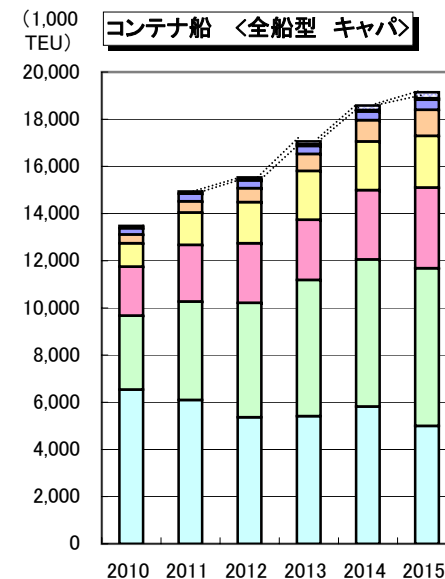
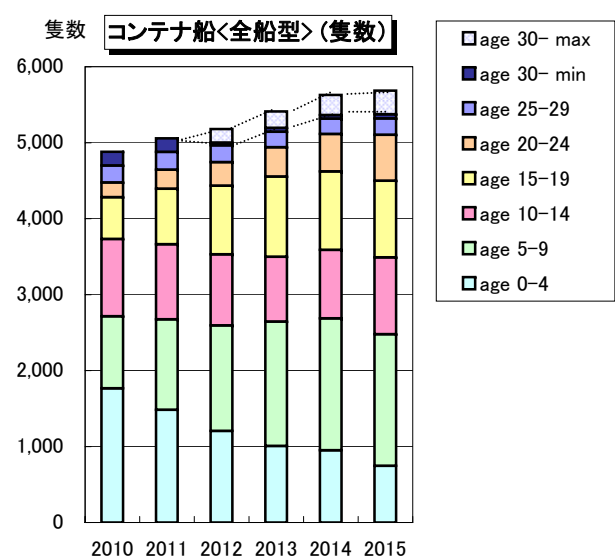
3. 世界のマーケット <3-1.船種別船型・船齢別船隊>

④ コンテナ船 船型・船齢別船隊規模と建造予定

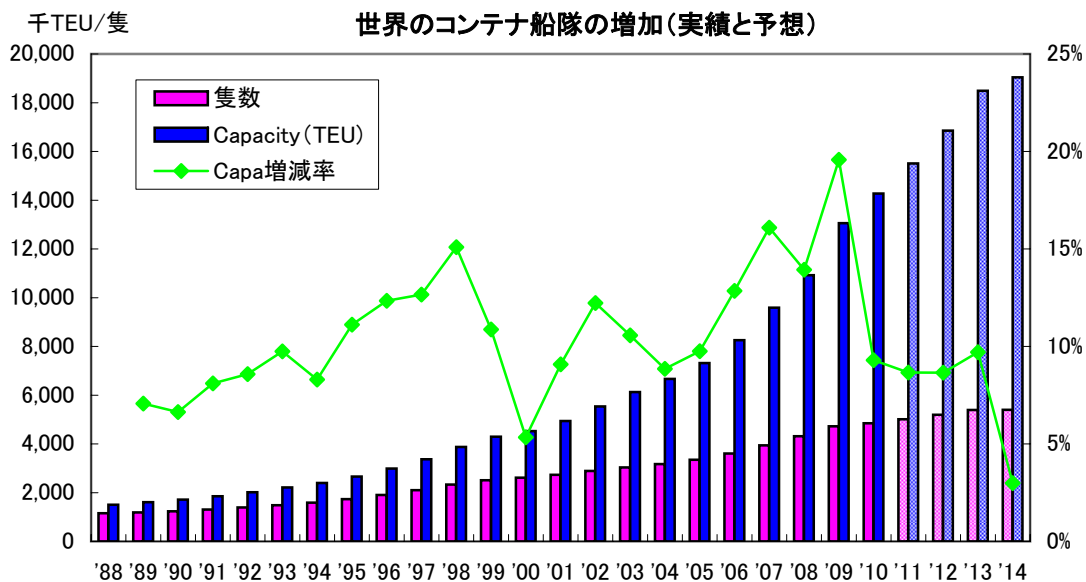


Clarkson as of July 2011

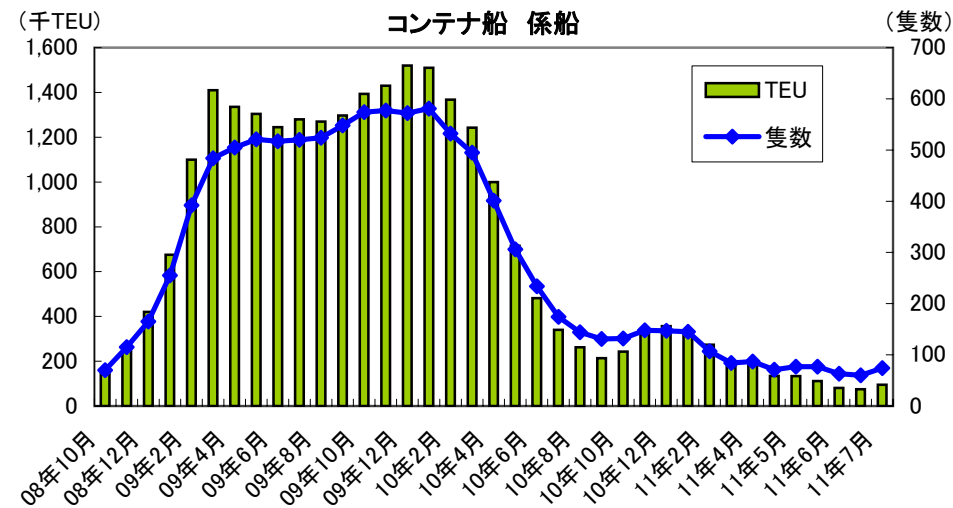
船隊増減予想(概算) min/max*



世界のコンテナ船隊の増加(実績と予想)



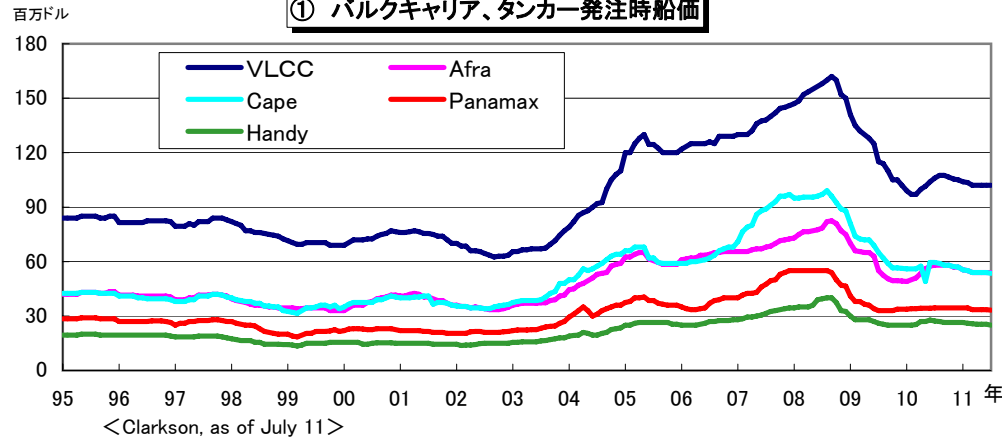
Alphaliner Report 2011 July



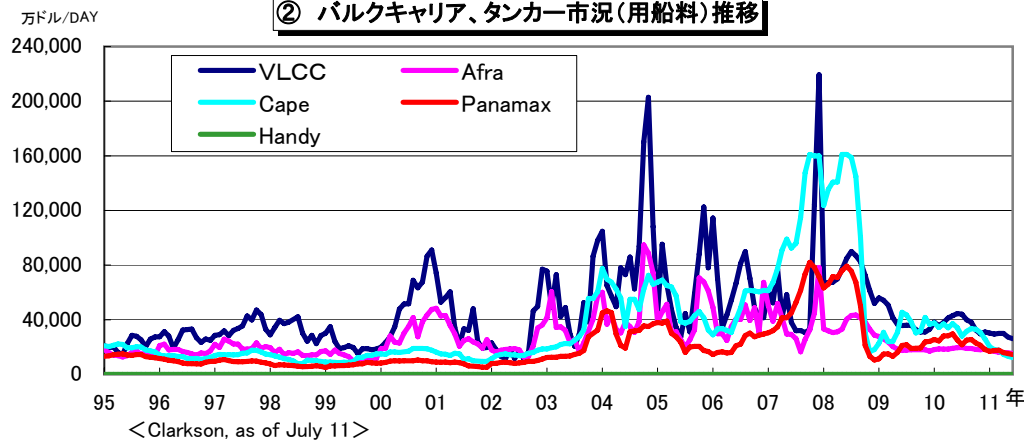
Source: AXS Marine 社 (11年7月現在)

3-2. 船腹供給動向

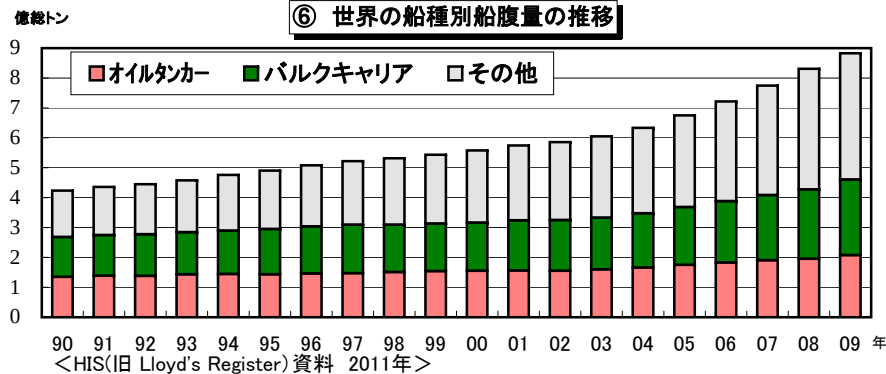
① バルクキャリア、タンカー発注時船価



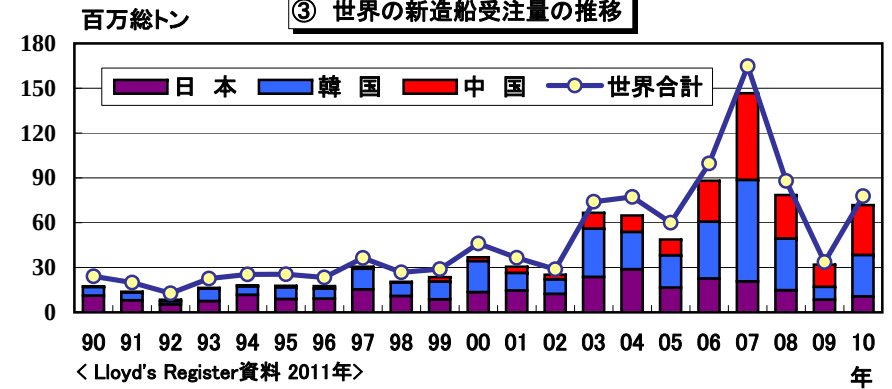
② バルクキャリア、タンカー市況(用船料)推移



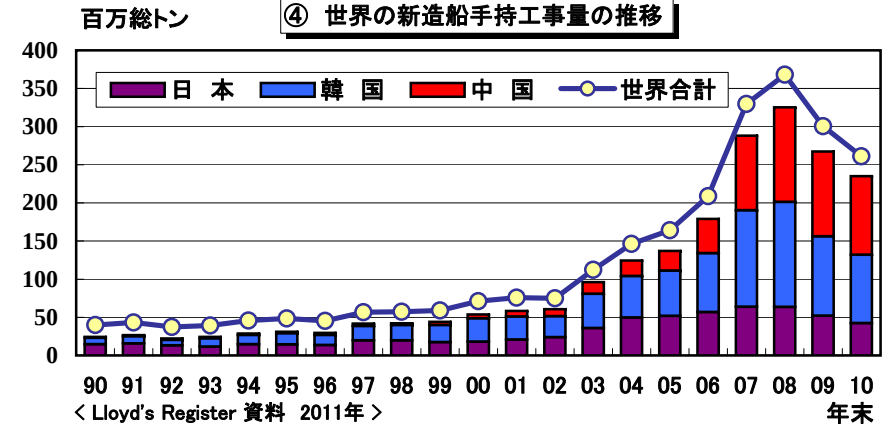
⑥ 世界の船種別船腹量の推移



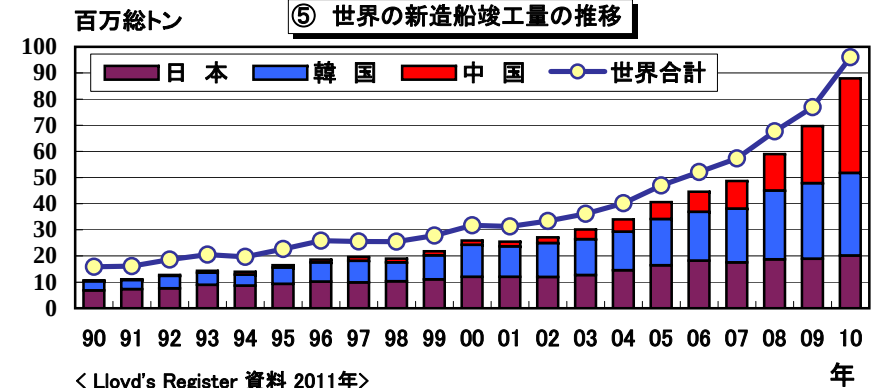
③ 世界の新造船受注量の推移

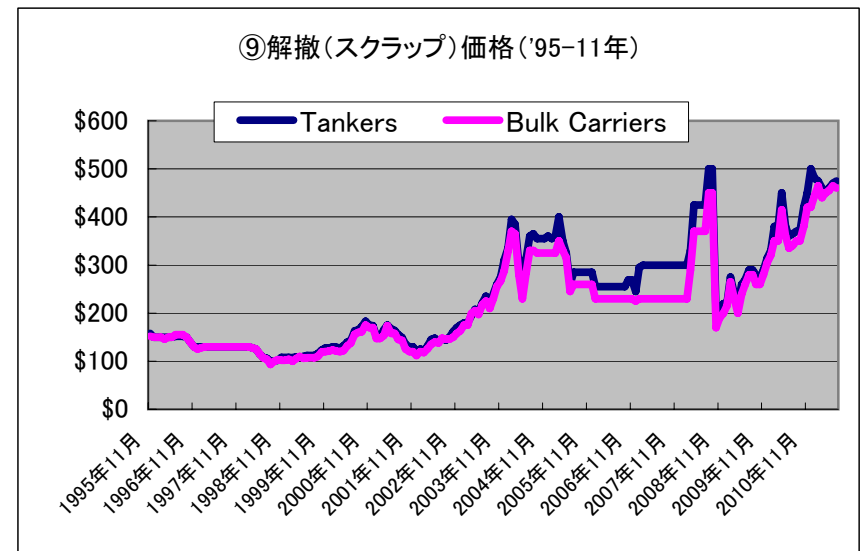
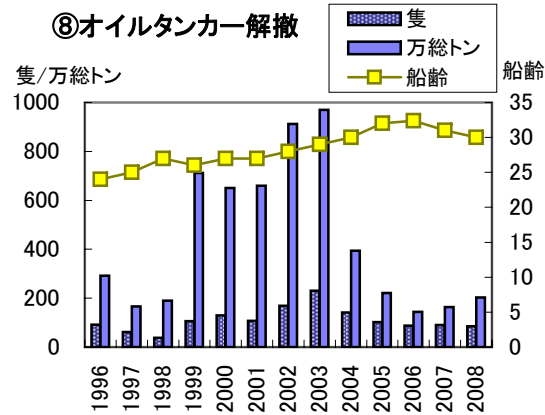
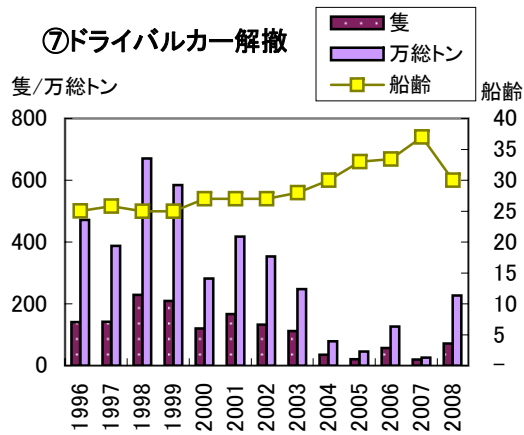


④ 世界の新造船手持工事項量の推移



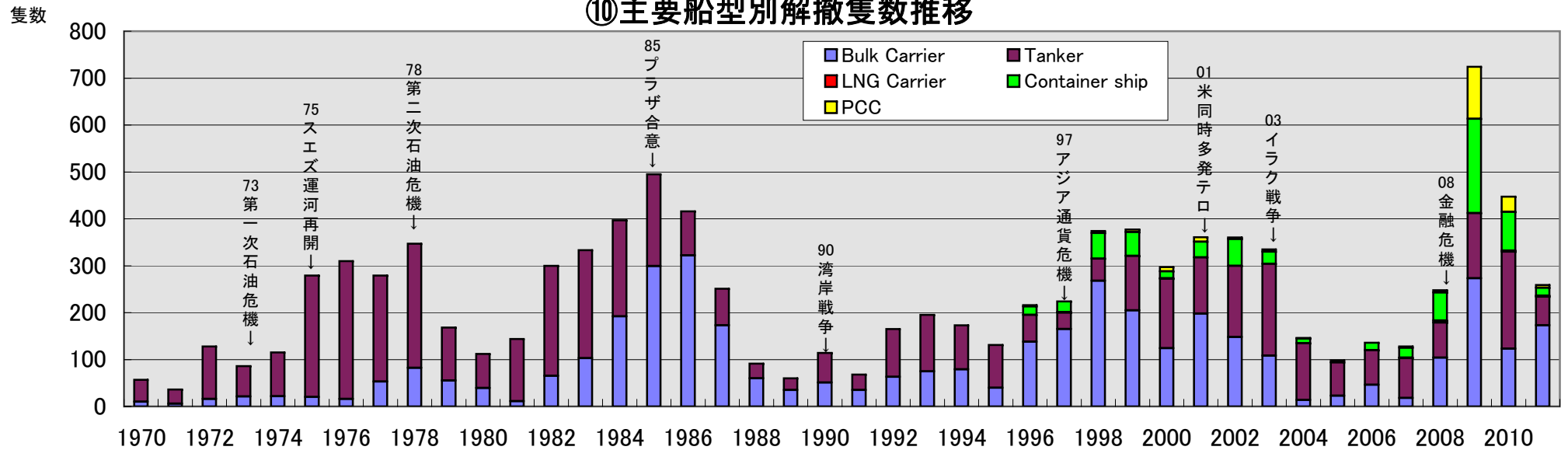
⑤ 世界の新造船竣工量の推移





日本船主協会「海運統計要覧(2010)」

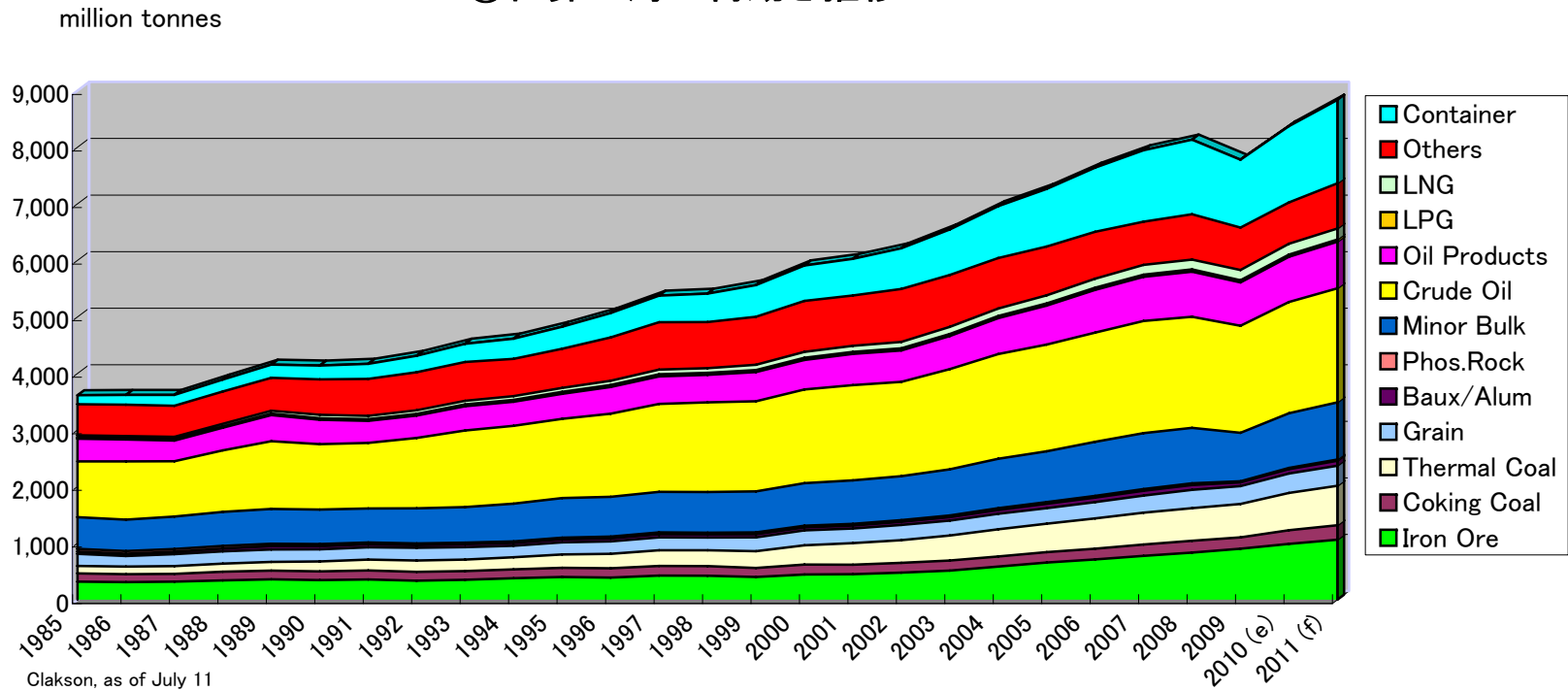
Clarkson, as of July 11



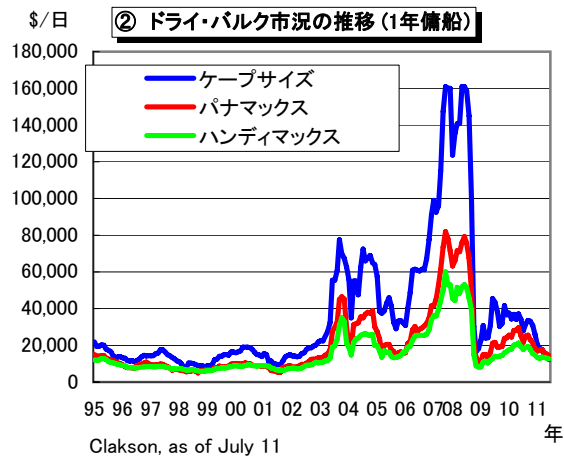
Clarkson, as of July 11

3-3. 世界の荷動き・市況

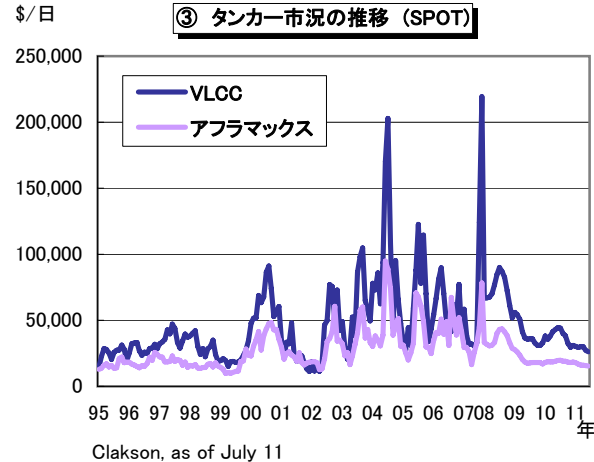
① 世界の海上荷動き推移



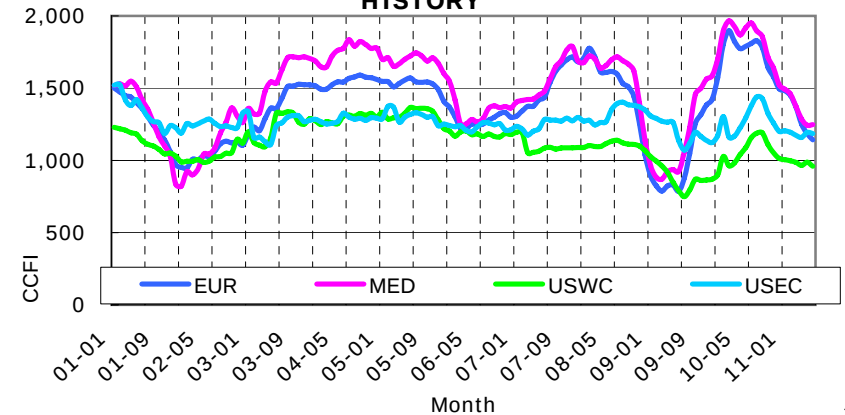
② ドライ・バルク市況の推移 (1年備船)



③ タンカー市況の推移 (SPOT)

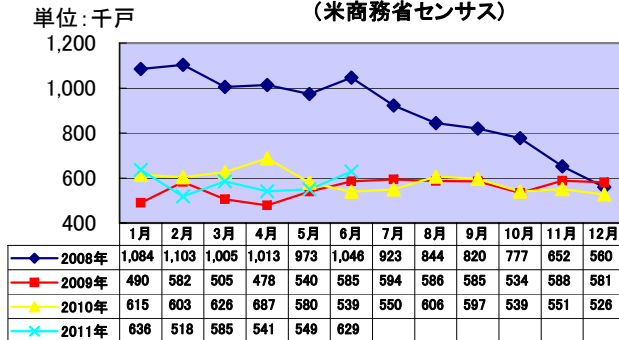


④ コンテナ船アジア-欧米主要航路運賃指数 CCFI HISTORY



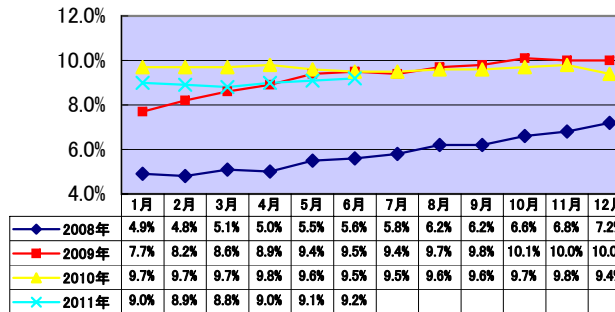
3-4.最新の経済動向

米国住宅着工件数推移
(米商務省センサス)

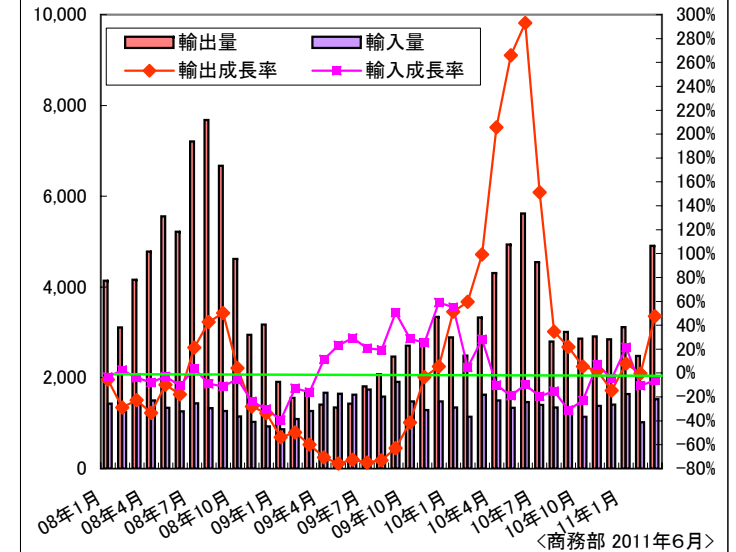


①北米主要経済指標

米国失業率推移
(米国労働省労働統計局)

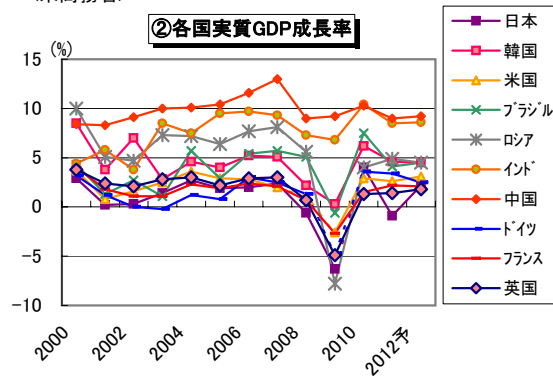


⑤中国鋼材輸出入量



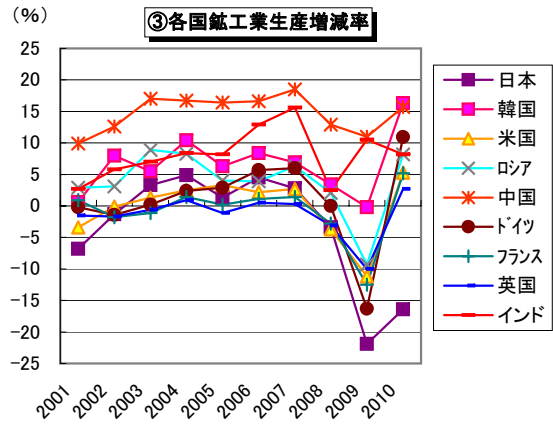
〈米商務省〉

②各国実質GDP成長率



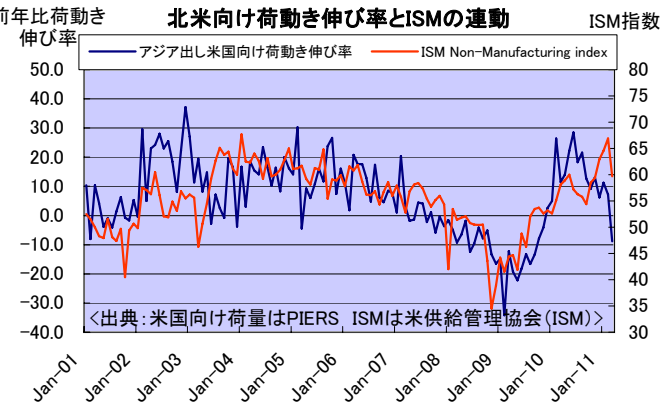
〈外務省「主要経済指標」〉 *'11以降の値はOECD値

③各国鉱工業生産増減率

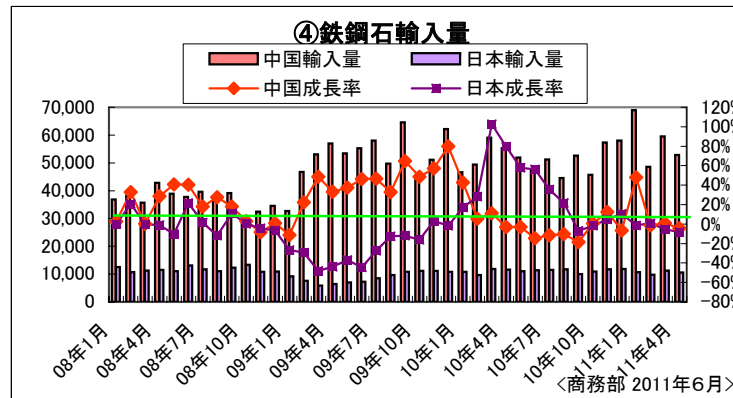


〈外務省「主要経済指標」〉

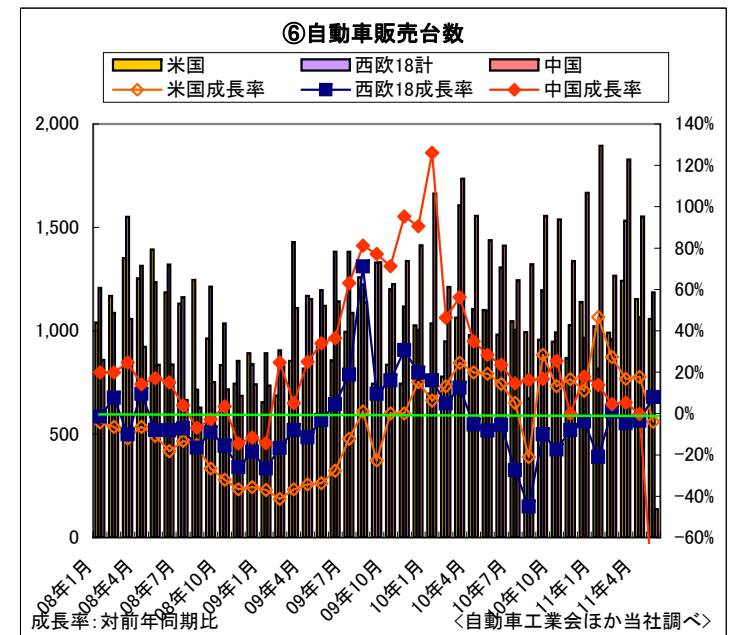
北米向け荷動き伸び率とISMの運動



④鉄鋼石輸入量

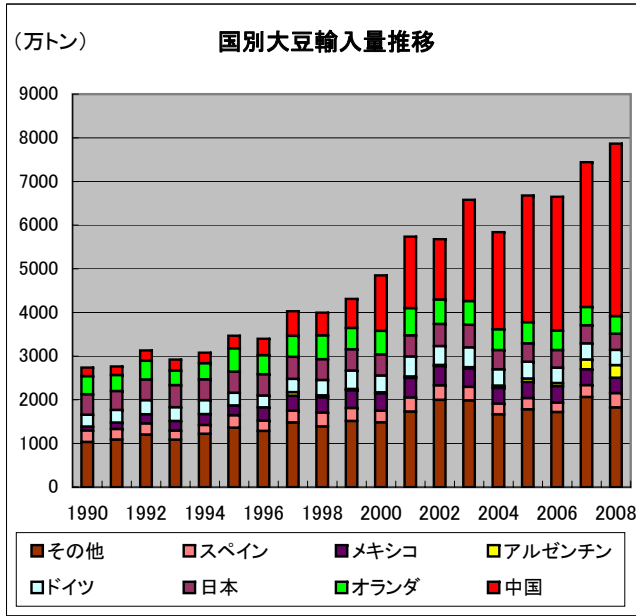


⑥自動車販売台数

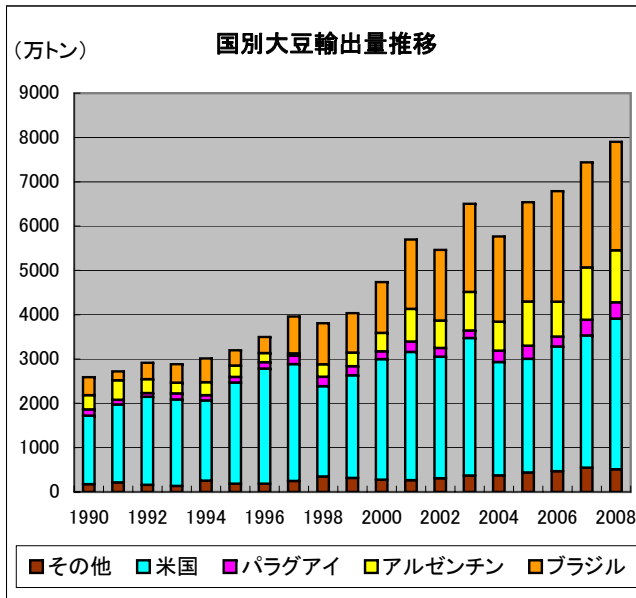


3-5. 新興諸国の動き(中国)

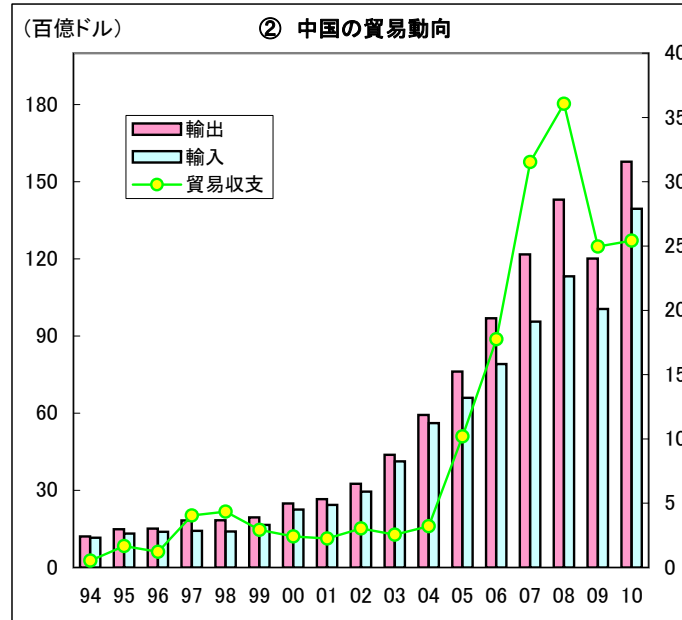
①中国が牽引する穀物輸送



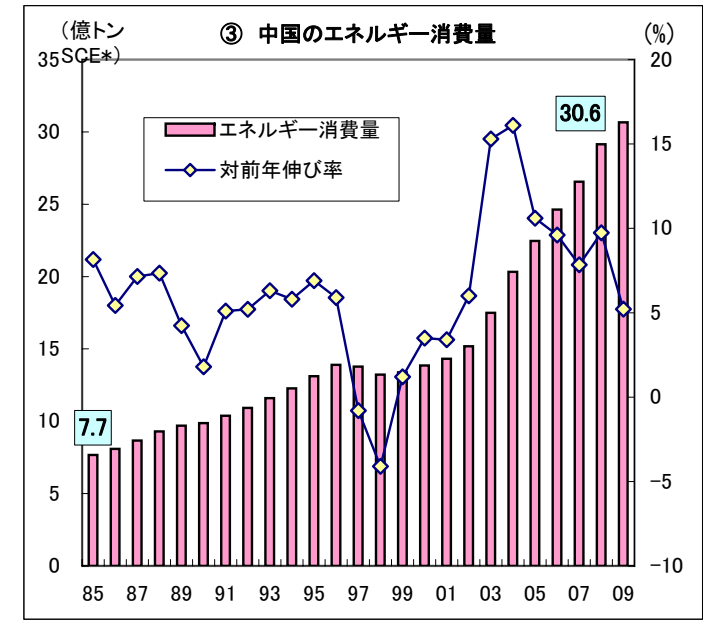
国連食糧農業機関HPより(2011年7月現在)



国連食糧農業機関HPより(2011年7月現在)

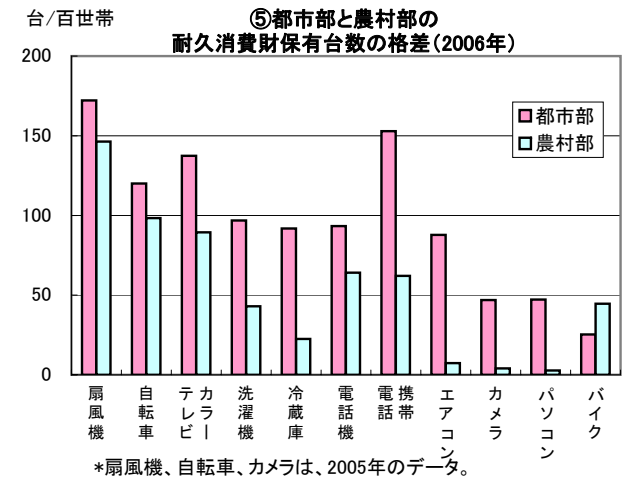
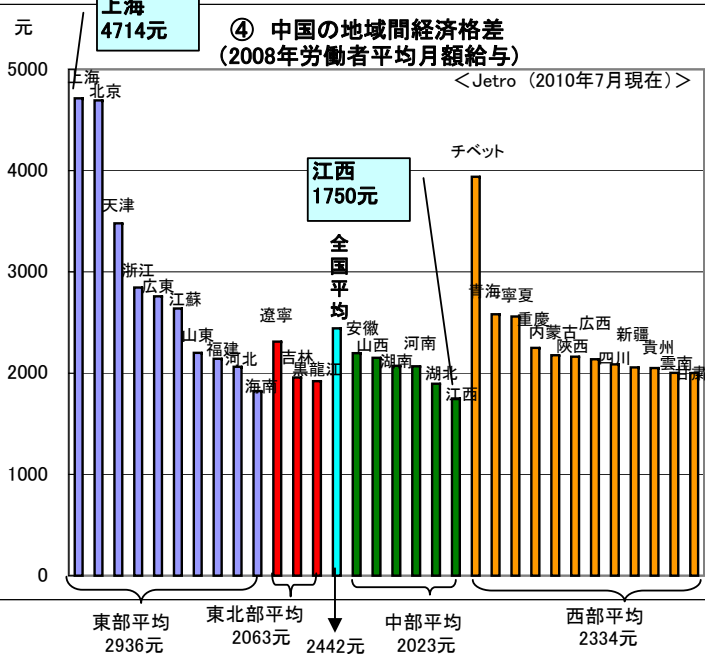


<Jetro (2011年7月現在)>



<National Bureau of Statistics of China as of July 2011>

*SCE(Standard Coal Equivaqlent は石炭換算トン



<通商白書09>

4. バルク事業 <4-1. 当社船隊>

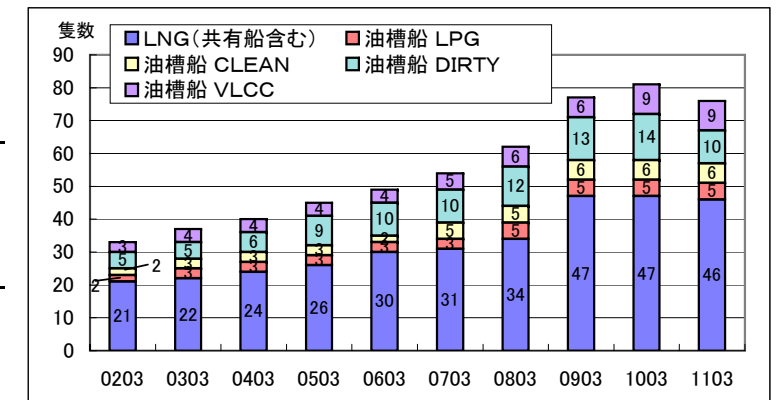
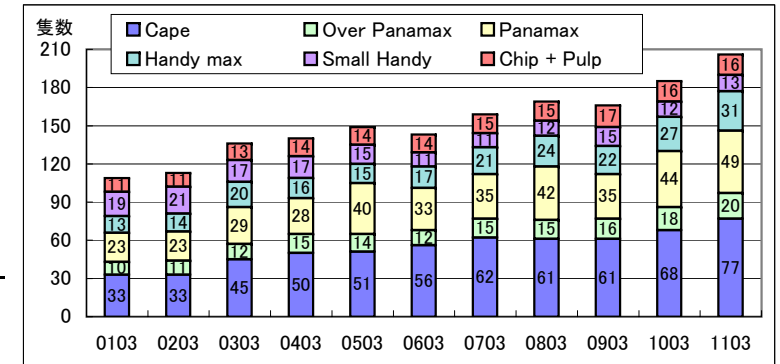
① 当社ドライ・バルク船隊

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

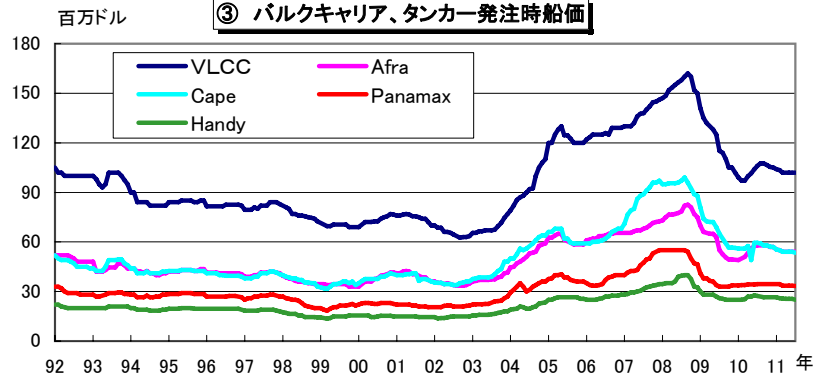
※2005年3月期までのOver Panamaxの数値は石炭船部門運航の船舶数で代用

② 当社エネルギー資源輸送船隊

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

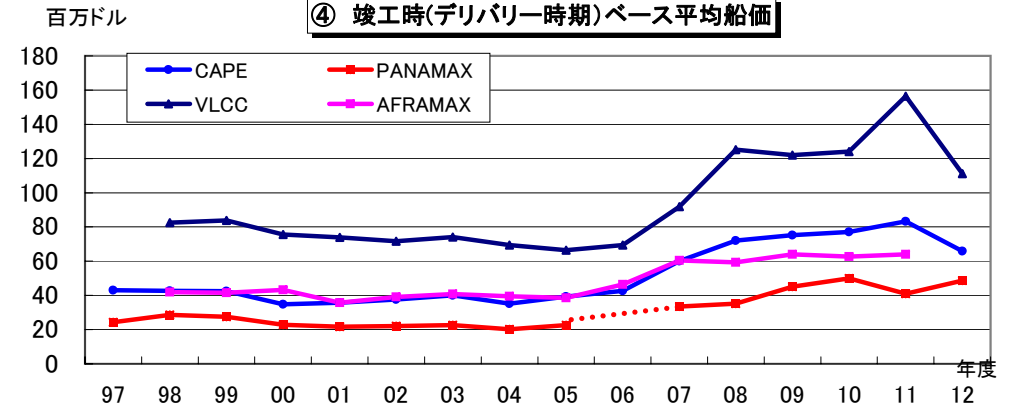


③ バルクキャリア、タンカー発注時船価



<Clarkson資料 (11年7月現在)>

④ 竣工時(デリバリー時期)ベース平均船価



<国内業界誌より当社調べ>

4-2. ドライ・バルク部門の海外展開

1. 組織展開

02年5月：英国法人“K” Line (Europe) Ltd.内にバルク部門を設置
 06年2月：中国、上海にバルク担当駐在員を派遣
 06年7月：本社にドライバルク海外事業開発室を設置
 07年7月：インド、ムンバイにバルク担当駐在員を派遣
 08年5月：インドに代理店K-Line Indiaを設立し、営業開始
 09年5月：ブラジルに代理店“K” LINE RORO & BULK AGENCIA MARITIMA を設立
 09年7月：南アフリカに代理店“K” LINE SHIPPING(SOUTH AFRICA) PTY LTD を設立

2. 中国における事業拡大

契約先	期間	カーゴ・数量	航海数・投入船型	航路	対外発表日
江蘇沙鋼集団	05年1Qより10年間	鉄鉱石約200万トン/年	連続航海輸送・大型船	西豪州或いは南アフリカ～中国	2004/9/9
宝山鋼鉄	06年4Qより約3年間	鉄鉱石約50万トン/年	18.5万トン型	ブラジル～中国	2006/11/8
宝山鋼鉄	08年後半より10年間	鉄鉱石約240万トン/年	連続航海輸送・20万トン型	西豪州～中国	2006/11/8
宝山鋼鉄	07年下期より3年間	鉄鉱石約50万トン/年	17万トン型	ブラジル～中国	2007/6/15
宝山鋼鉄	11年1Qより15年間	鉄鉱石約120万トン/年	連続航海輸送・30万トン型	ブラジル～中国	2007/6/15
首都鋼鉄	07年3Qより5年間	鉄鉱石約50万トン/年	17万トン型	ブラジル～中国	2007/6/15
武漢鋼鉄	08年1Qより5年間	鉄鉱石約50万トン/年	17万トン型	ブラジル～中国	2007/6/15
鞍山鋼鉄集団	09年3Qより10年間	鉄鉱石約150万トン/年	17万トン型	豪州～中国	2009/9/2

3. インドにおける事業拡大

契約先	期間	カーゴ・数量	航海数	航路	対外発表日
JSW Steel	07年1月より7年間	原料炭約50万トン/年	年間約7航海・パナマックス	東豪州～インド	2006/12/25
JSW Energy	09年より15年間	電力炭約250万トン/年	連続航海輸送・ホストパナマックス 2隻	インドネシア～インド	2007/6/18
JSW Steel	08年4月より15年間	原料炭約70万トン/年	連続航海輸送・パナマックス又はホストパナマックス	豪州、南阿、中国～インド	2007/9/28
JSW Group	08-09年より10年間	原料炭・電力炭約1,200万トン/年	連続航海輸送・パナマックス 2隻	豪州、インドネシア、南阿、中国等 ～インド西岸及び東岸	2008/3/17
	12-14年より10年間		連続航海輸送・ホストパナマックス 3隻		
	11-14年より10年間		連続航海輸送・ケーブサイズ 5隻		
Gujarat NRE Coke	11年より5年間	原料炭約50万トン/年	年間4航海・ケーブサイズ	豪州～インド	-

4. 欧州における事業拡大

契約先	期間	カーゴ・数量	航海数	航路	対外発表日
ILVA(伊)	09年より	鉄鉱石	長期航海傭船・30万トン型	ブラジル～伊	2004/5/24
EDF(仏)	09年より		17-18万トンケーブサイズ 長期貸船		2006/11/17
Biowood Norway	10年12月より	木材チップ	チップ船 2隻	大西洋域内積港～ノルウェー	2009/3/12
RWE	11年より5年間	電力炭	長期傭船契約・ケーブサイズ	欧州向け	-
E.ON Energy Trading	10年～11年	電力炭	中期用船契約・ケーブサイズ	欧州向け	-

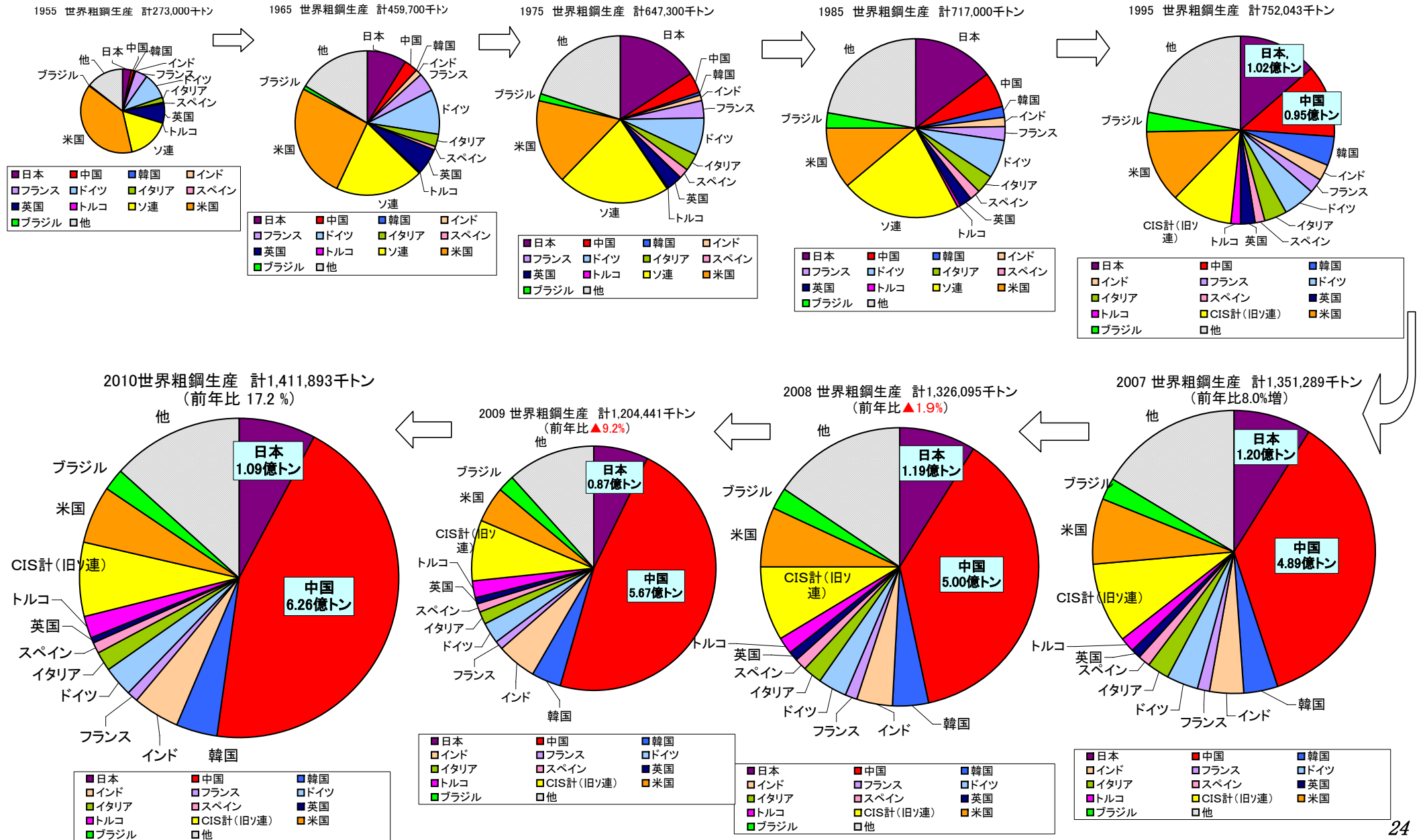
5. その他地域における事業拡大

契約先	期間	カーゴ・数量	航海数	航路	対外発表日
韓国西部発電	11年後半より10年間	電力炭250万トン/年	連続航海傭船契約・ケーブサイズ1隻、パナマックス1隻	豪州又は南阿、インドネシア、カナダ、中国～韓国	2008/1/30
グローバル・スチール(韓)	12年より20年間	鉄鉱石300万トン/年	連続航海傭船契約・25万トン型鉱石船	西豪州～韓国	2008/2/29
韓国西部発電	09年より10年間	上記含め全量400万トン/年	連続航海傭船契約・ケーブサイズ	豪州又は南阿、インドネシア、カナダ、中国～韓国	2008/11/13
リオ ティント	11年より5年間	2系列で全量約300万トン/年	長期傭船契約・ケーブサイズ	主に豪州～中国	2009/12/18
リオ ティント	11年より15年間		長期傭船契約・ケーブサイズ	主に豪州～中国	2009/12/18

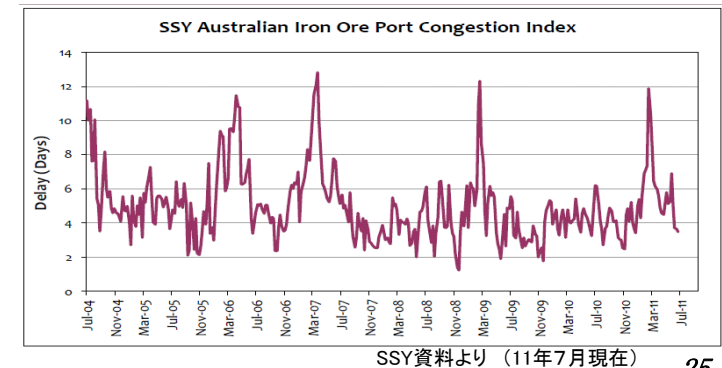
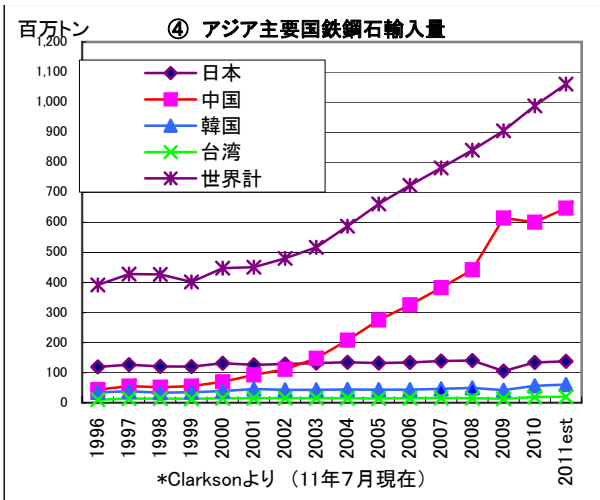
4-3. ドライ・バルクの需要

① 世界の粗鋼生産量の推移

<鉄鋼連盟(2011年7月)>

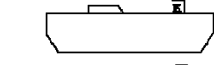


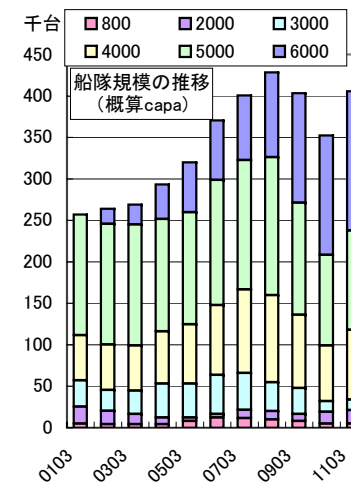
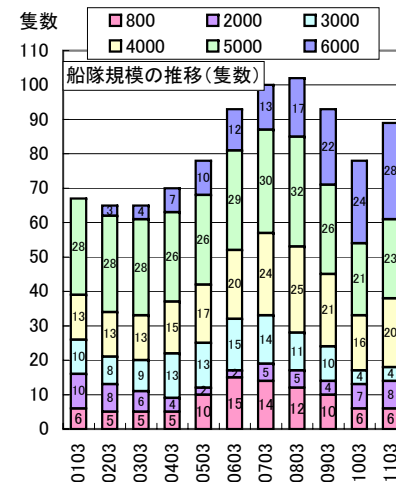
② 世界の主な石炭貿易(2008 年見込み)



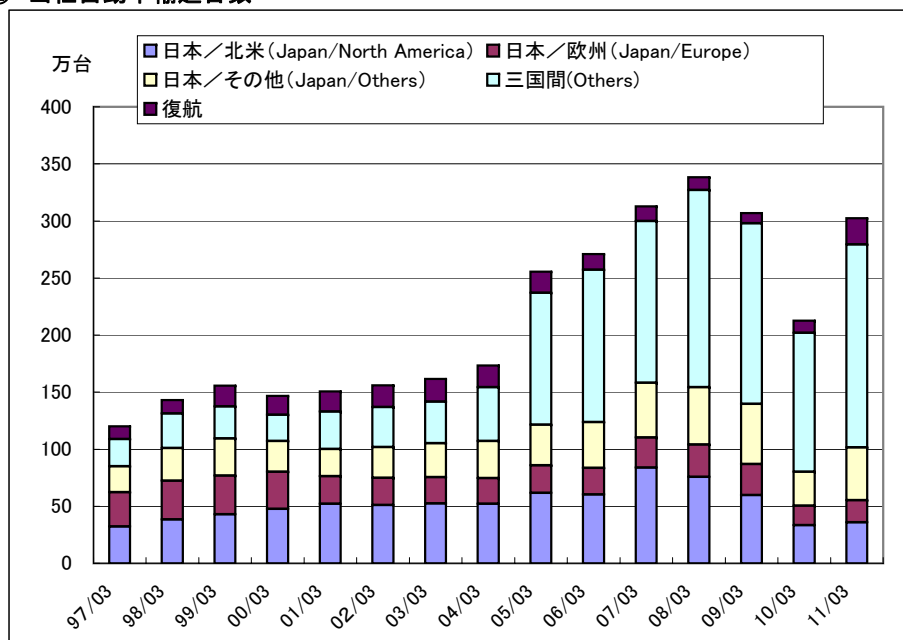
5. 自動車船事業 <5-1. 当社船隊、荷動き>

① 当社PCC船隊

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

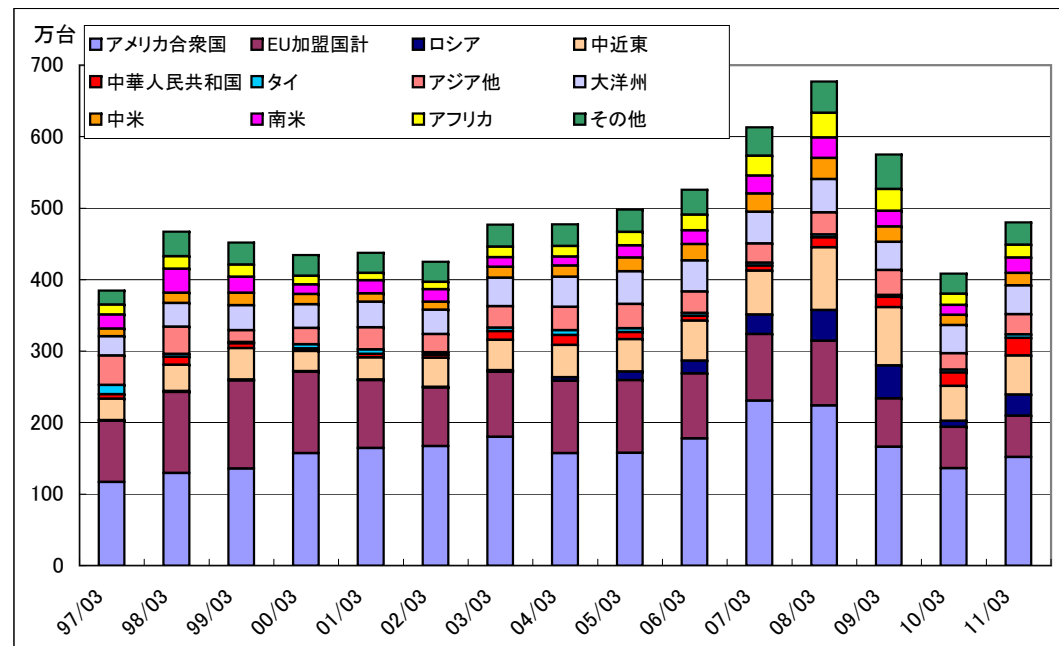


② 当社自動車輸送台数



※04年度より欧州域内輸送台数を「三国間」に含む

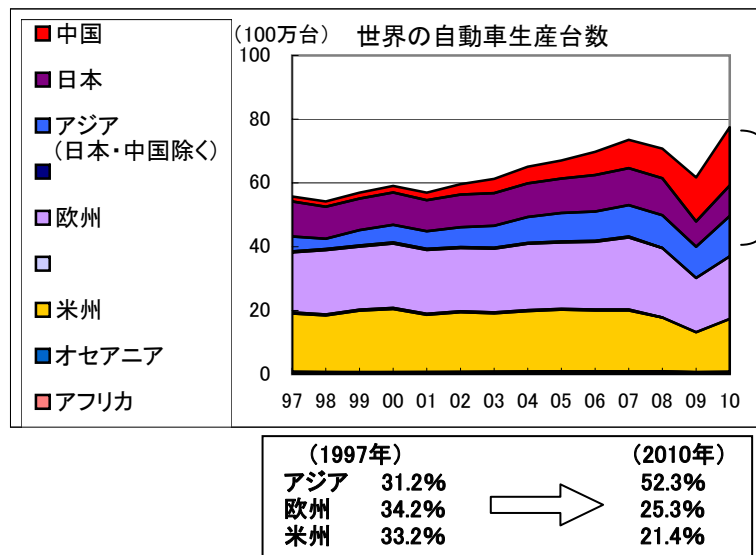
③ 日本出し輸出台数(日本GM含む)



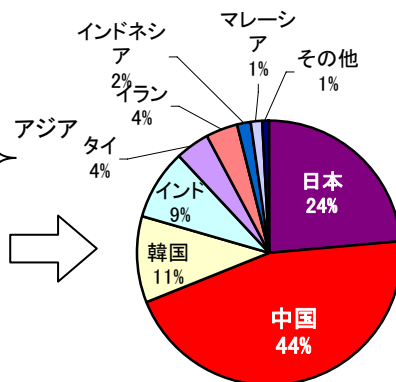
<自動車工業会資料(11年7月)>

5-2. 自動車の需要

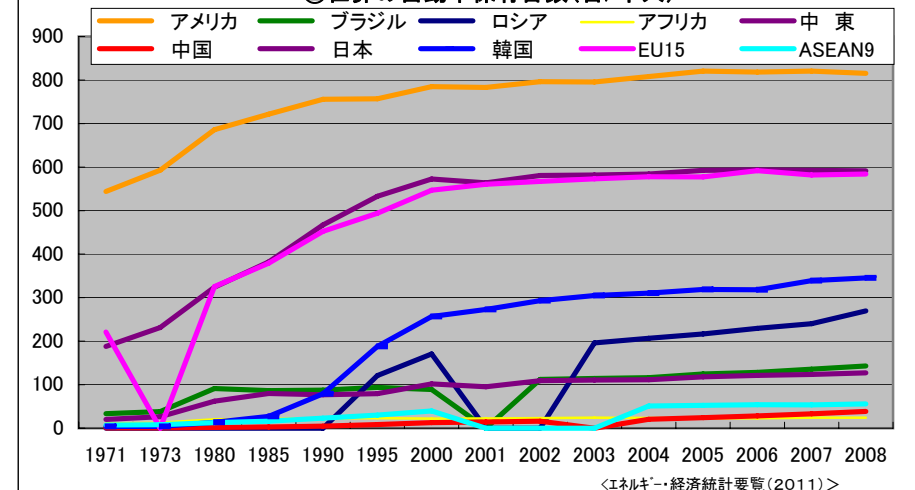
① 世界の自動車生産台数（2010年） <OICA（2011年7月）>



2010年におけるアジアの内訳

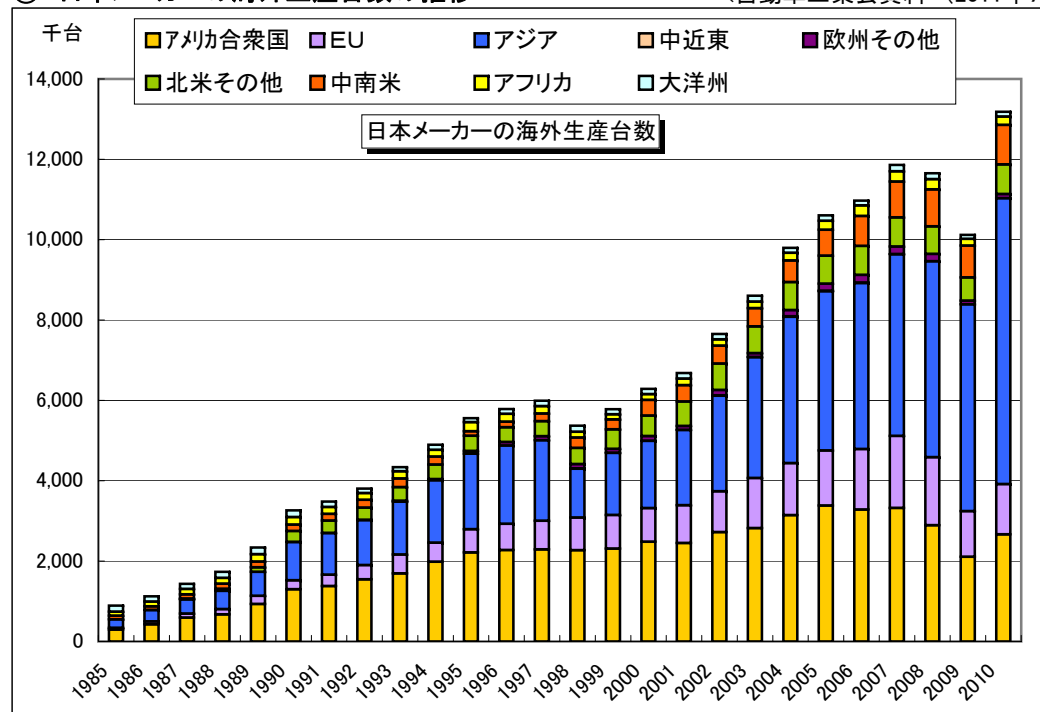


② 世界の自動車保有台数(台/千人)

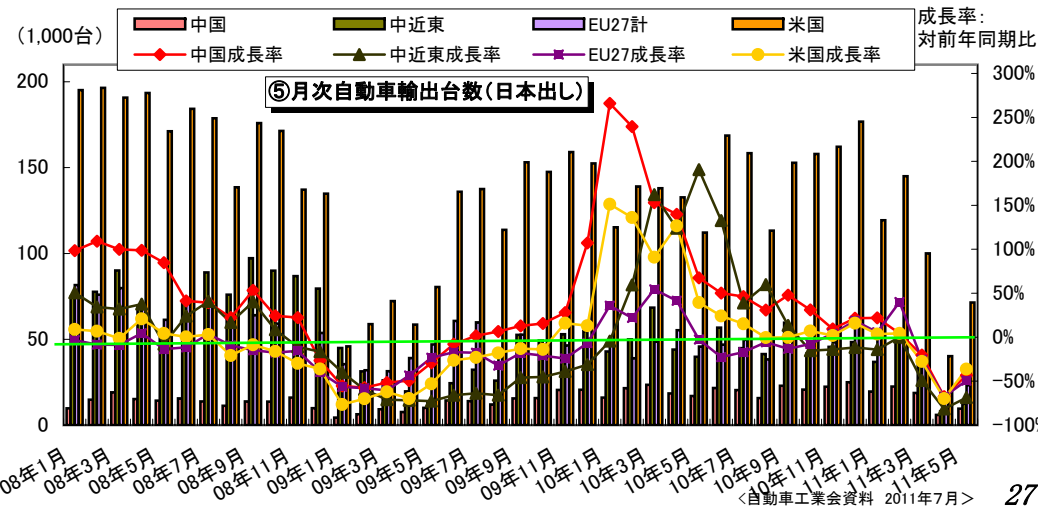
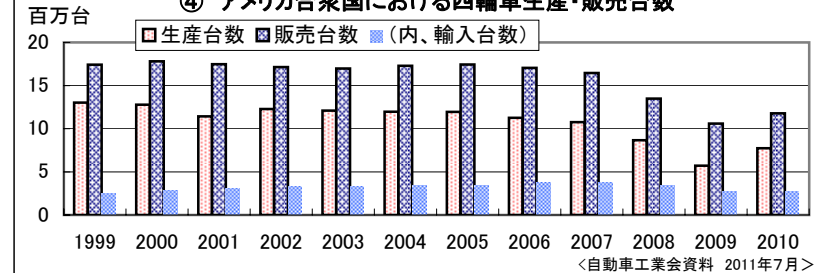


③ 日本メーカーの海外生産台数の推移

<自動車工業会資料（2011年7月）>



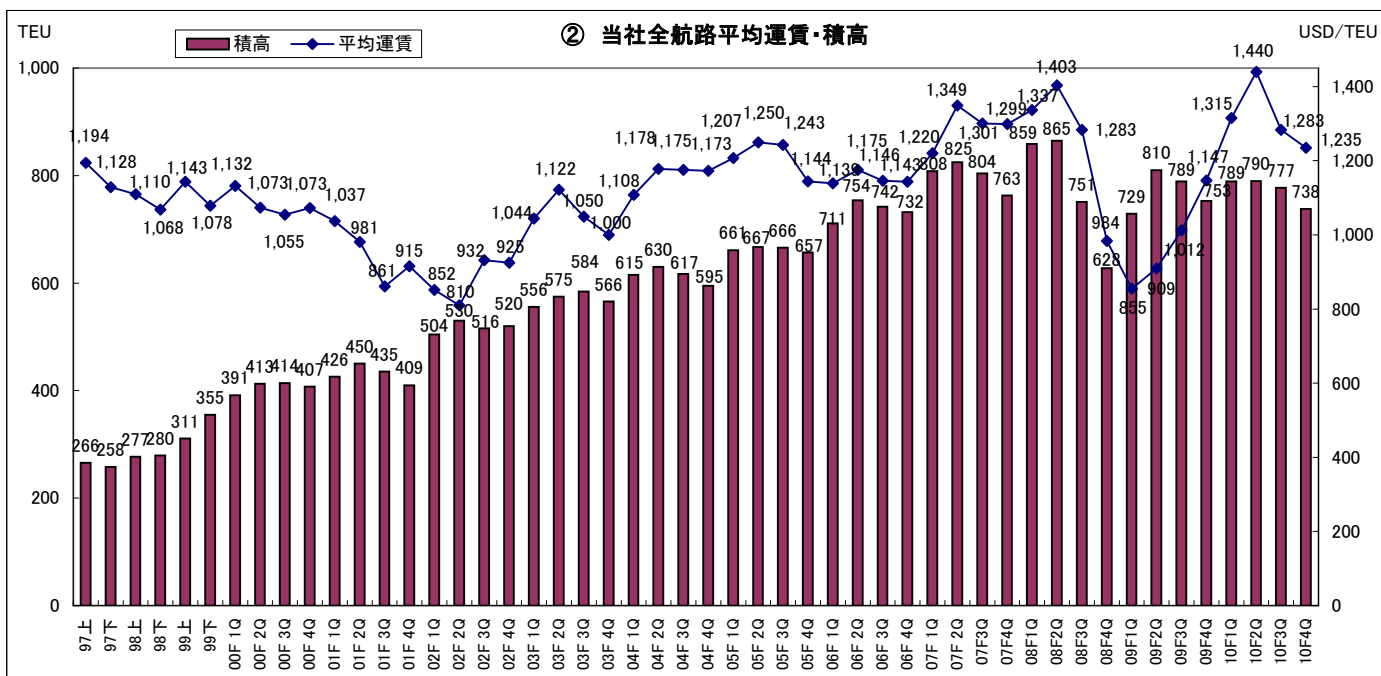
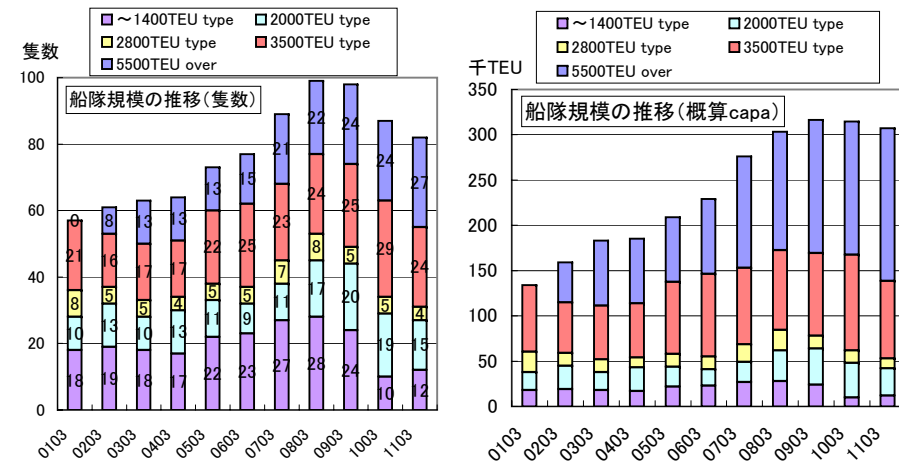
④ アメリカ合衆国における四輪車生産・販売台数



6. コンテナ船事業 <6-1. 当社コンテナ船隊、積高>

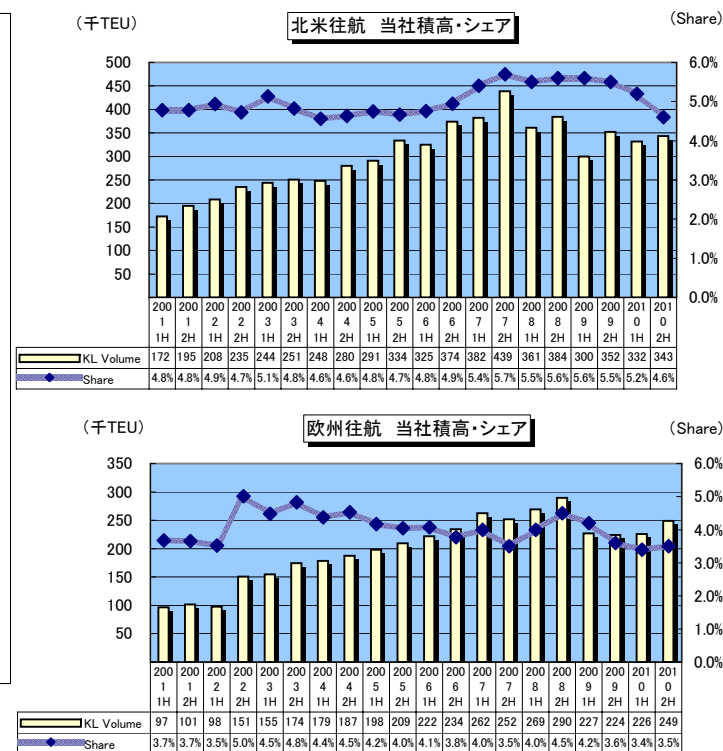
① 当社コンテナ船隊

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



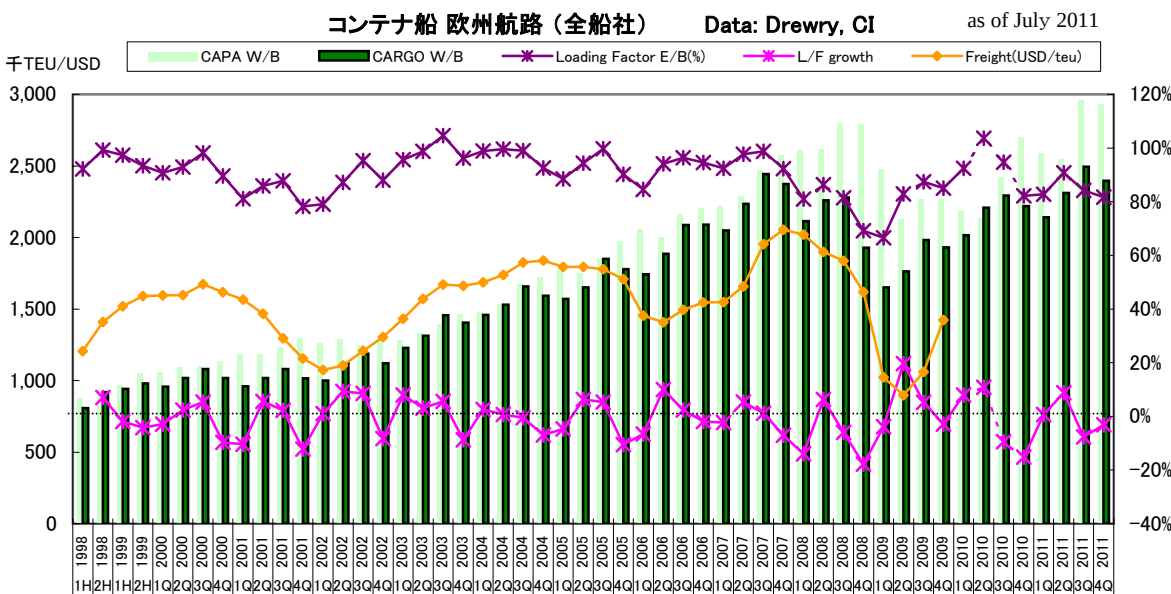
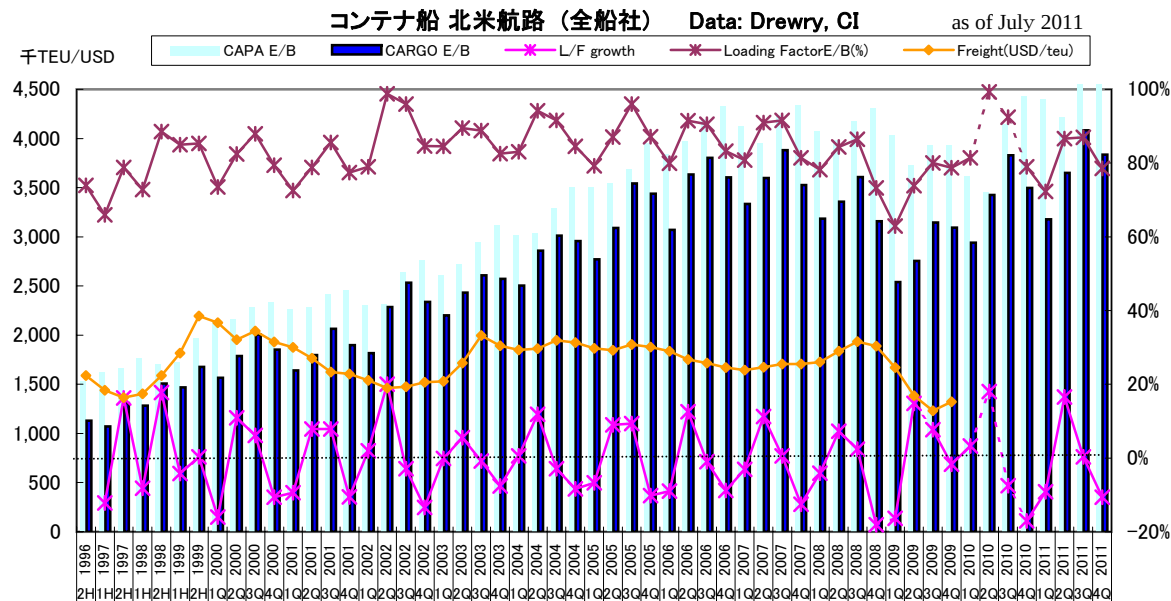
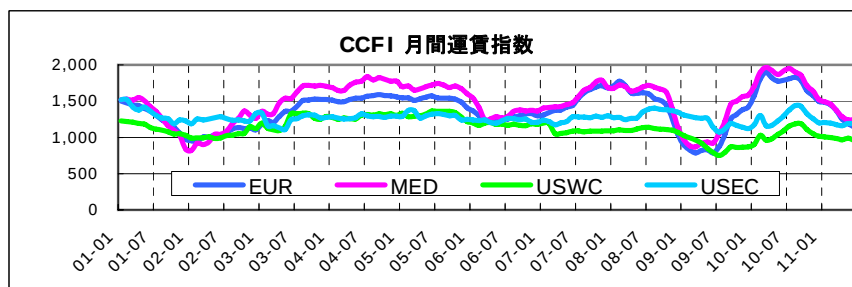
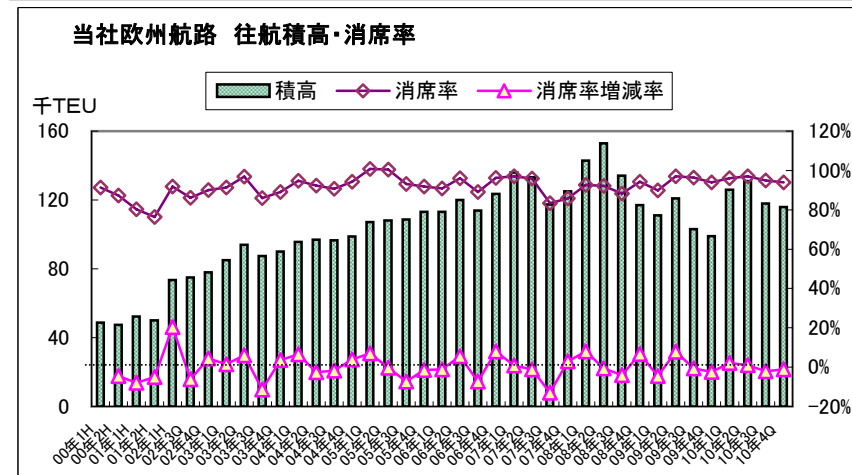
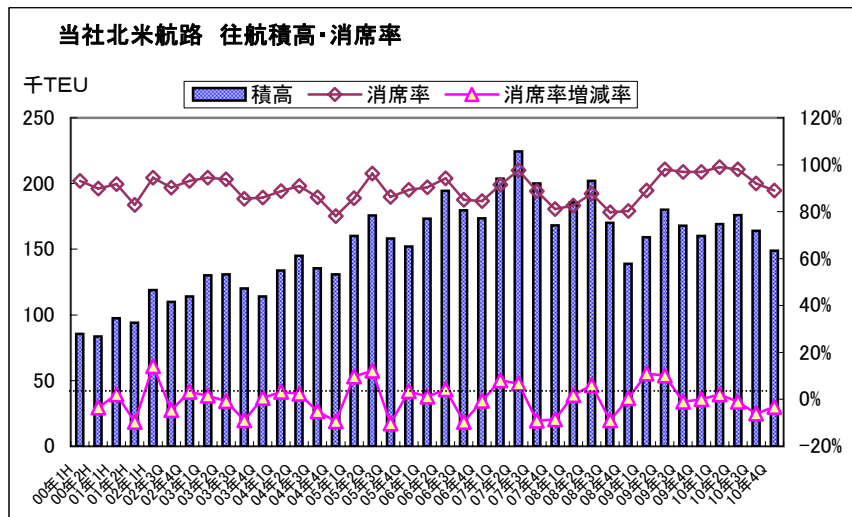
※97-99の積高はx2分の1の数字を記した。

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・CCFI運賃指数



6-2. 当社運営コンテナ・ターミナル



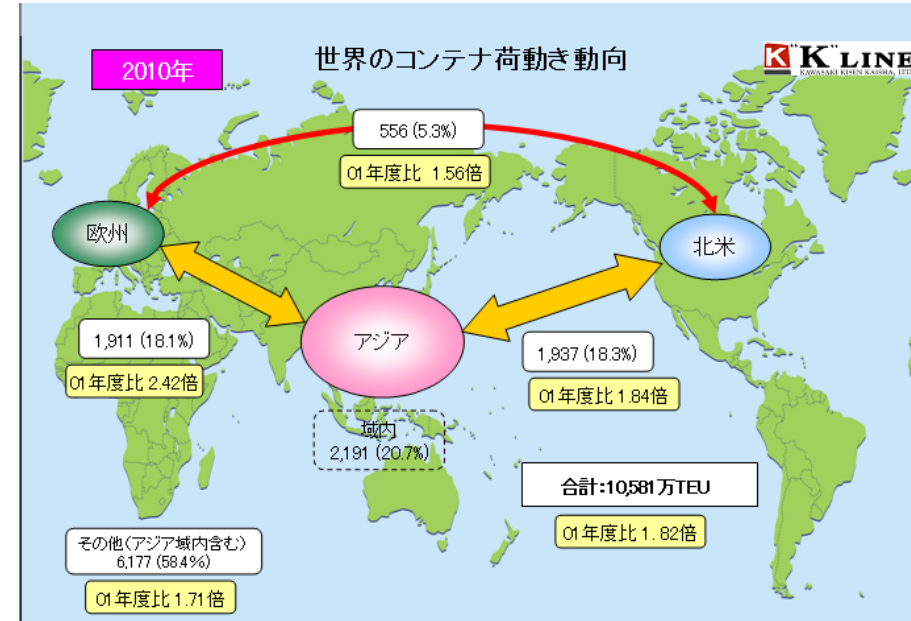
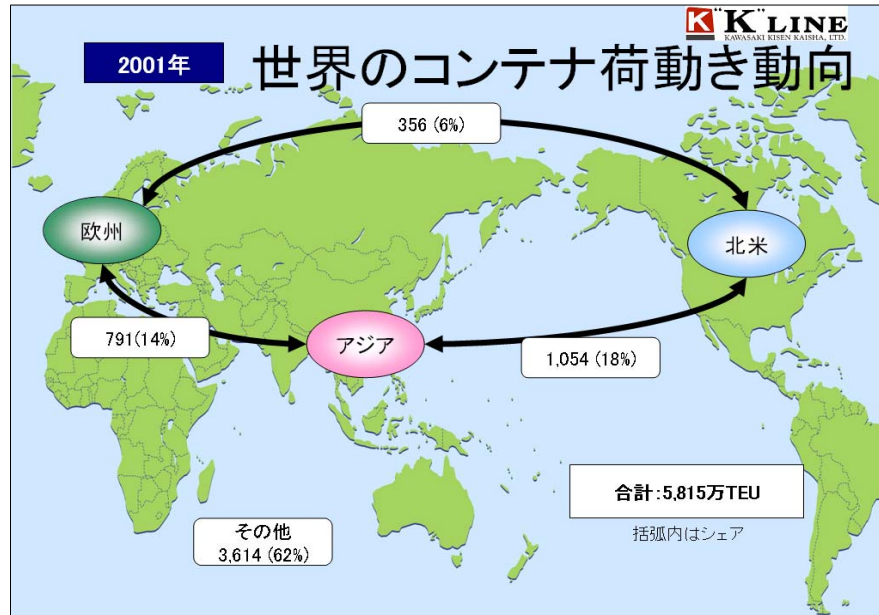
		所在地	岸壁長	水深	敷地総面積	蔵置能力(平積み)	ガントリークレーン
日本	川崎汽船東京コンテナターミナル	東京港大井埠頭第1号・2号バース	660 m	15 m	259,500 m ²	4,370 TEU	5基
	川崎汽船横浜コンテナターミナル	横浜港本牧埠頭A突堤第5号・6号バース	400 m	12 m	133,591 m ²	1,968 TEU	3基
	川崎汽船大阪コンテナターミナル	大阪港南港第8号バース	350 m	14 m	63,031 m ²	1,082 TEU	2基
	川崎汽船神戸コンテナターミナル*	神戸港六甲第4号西、第4号、第5号バース	700 m	14 m	278,445 m ²	4,416 TEU	6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	19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

*マースクとの共同運営。面積等はマースク使用部分との合計。

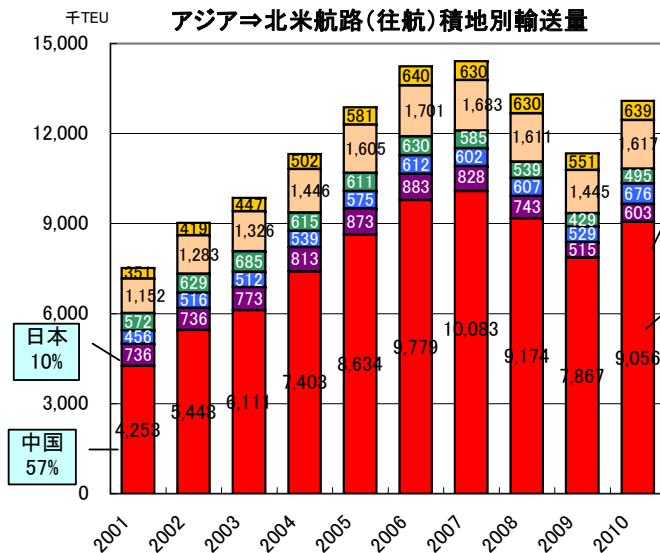
**共同経営による資本参加

6-3. 世界のコンテナ荷動き

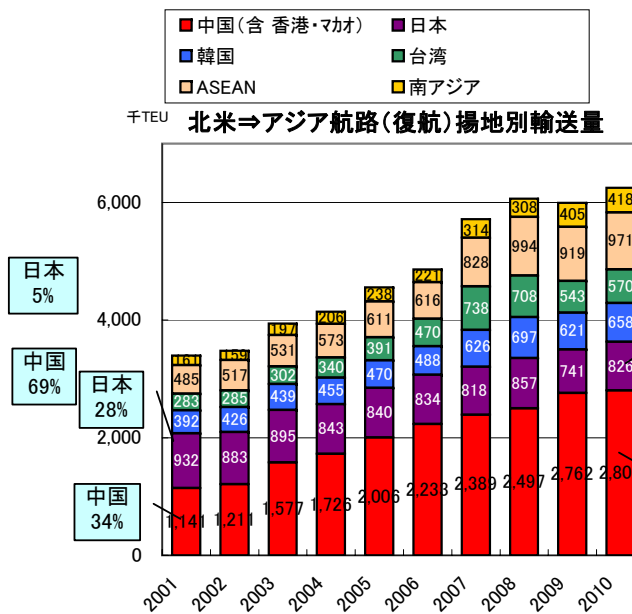
① 世界のコンテナ荷動き動向



② アジア⇒北米・欧州 積み地別輸送量

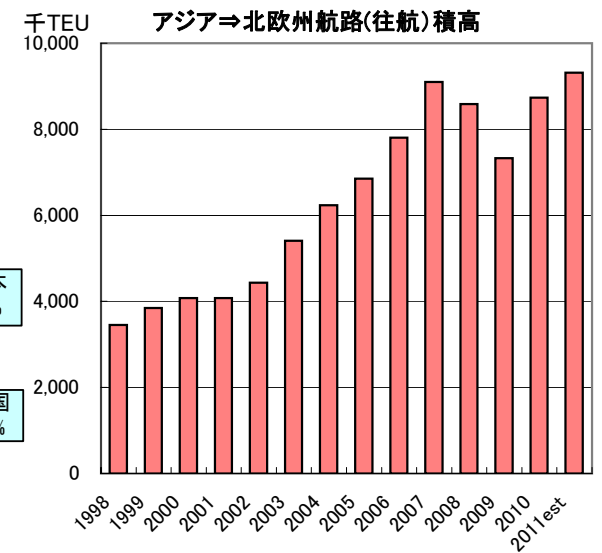


<海事センター/Piers (2011年7月)>



日本 5%
 中国 69%

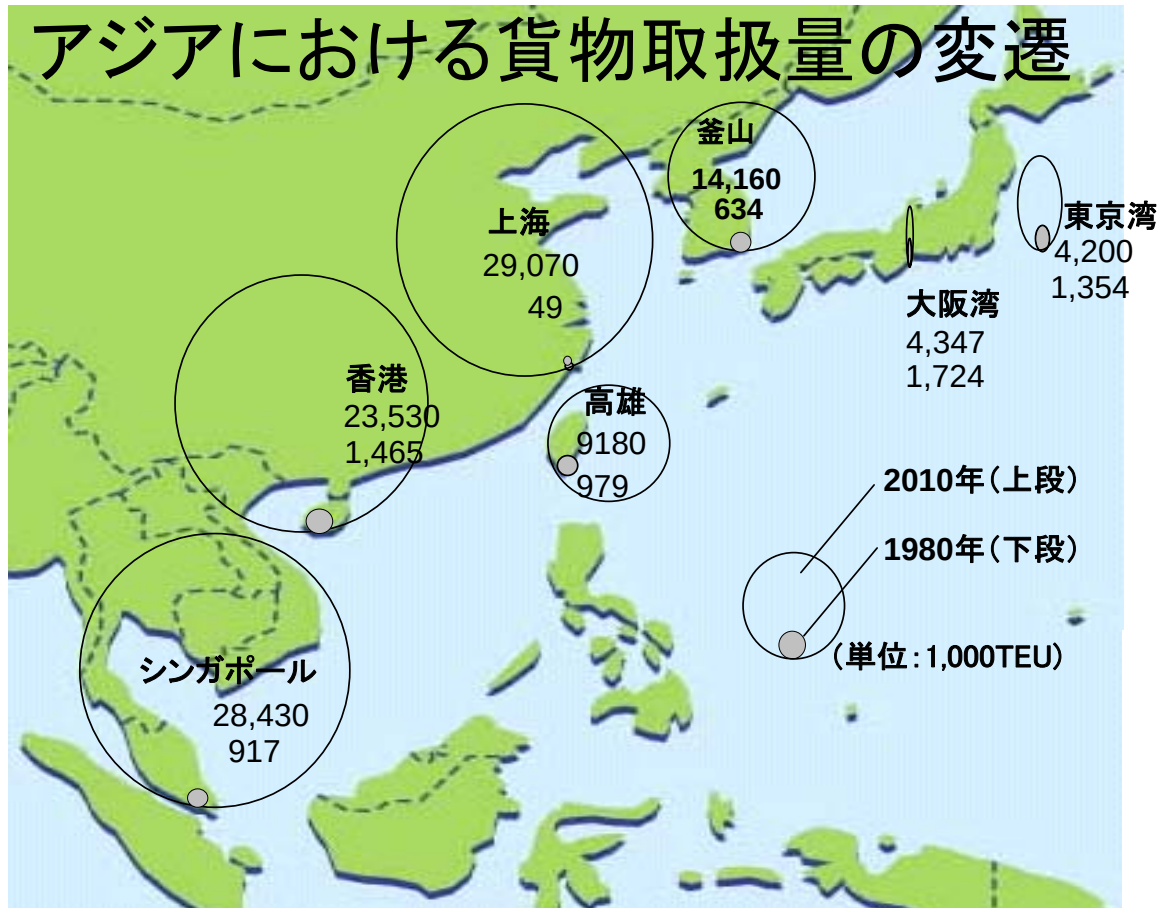
日本 28%
 中国 34%



<Drewry as of July 2011>

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



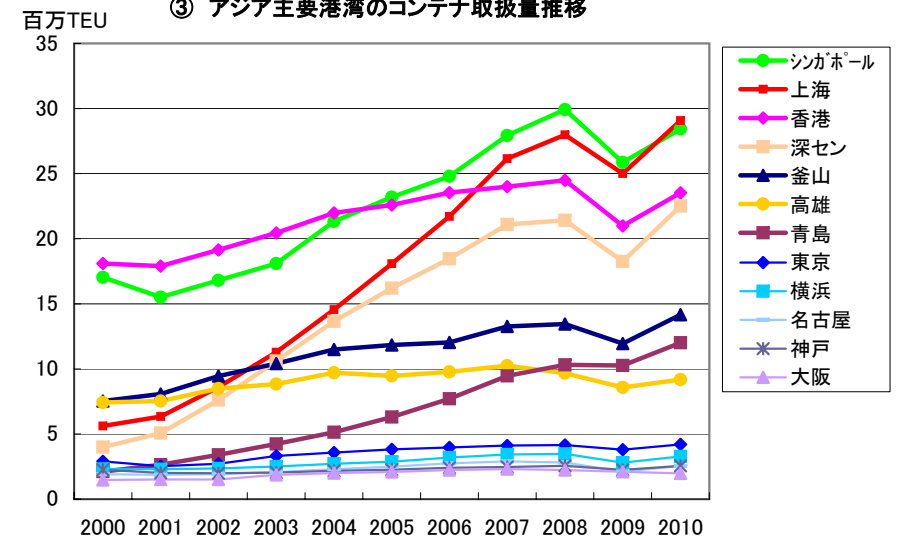
② 2010年コンテナ取扱量 世界上位10港

(単位: 百万TEU)				参考値	
港	2010	2009	成長率	2006年順位	
1 上海	29.1	25.0	16.3%	Singapore	
2 Singapore	28.4	25.9	9.9%	香港	
3 香港	23.5	21.0	11.8%	上海	
4 深セン	22.5	18.3	23.3%	深セン	
5 釜山	14.2	12.0	18.5%	釜山	
8 寧波	13.1	10.5	25.1%	高雄	
6 広州	12.6	11.2	12.2%	Rotterdam	
9 青島	12.0	10.3	17.1%	Hamburg	
7 Dubai	11.6	11.1	4.3%	Dubai	
10 Rotterdam	11.2	9.7	14.5%	Los Angeles	

(Containerization International, March 2011)

※ は中国諸港

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(11年7月現在)>

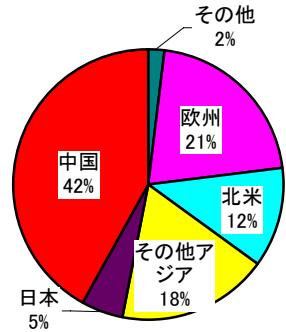
<④アジア-北米間2010年品目別荷動き(上位10品目)> <日本海事センター(11年7月)>

往航(アジア→北米): 2010年の品目別荷動き		復航(北米→アジア): 2010年の品目別荷動き	
品目名	シェア	品目名	シェア
1 家具及び家財道具	13.9%	1 紙、板紙類及びその製品	19.9%
2 衣類及びその他関連品	12.6%	2 金属鉱物及びスクラップ	5.1%
3 一般電気機器	7.7%	3 ペットフード及び動物性飼料	4.8%
4 おもちゃ	4.5%	4 穀物およびその調製品	4.6%
5 履物及び付属品	3.5%	5 レジン等の合成樹脂	4.4%
6 自動車部品	3.2%	6 繊維及びその関連品	4.1%
7 テレビ・ビデオ等の映像・音響製品	3.0%	7 木材及びその製品	3.6%
8 建築用具及びその関連品	2.8%	8 鋼材及びその製品	3.6%
9 床材、ブラインド等のプラスチック製品	2.7%	9 家具及び家財道具	3.5%
10 自動車、トラック等のタイヤ及びチューブ	2.6%	10 肉及びその調整品	3.2%

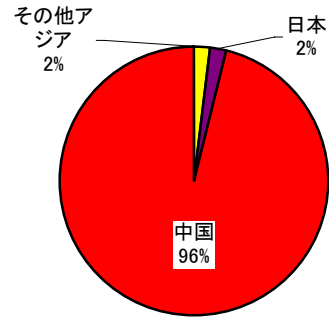
6-5. 世界の生産拠点 アジア

① アジアの生産比率

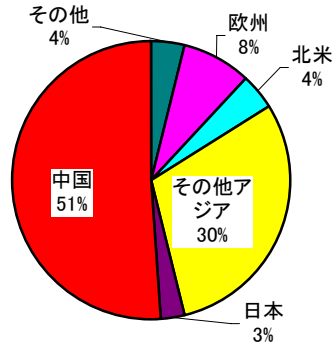
カラーテレビ 2008年 1億9,000万台



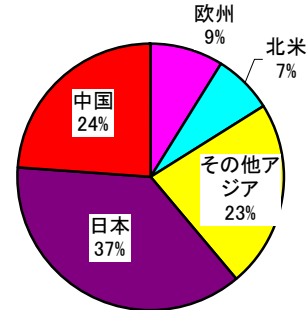
パソコン 2008年 2億8,000万台



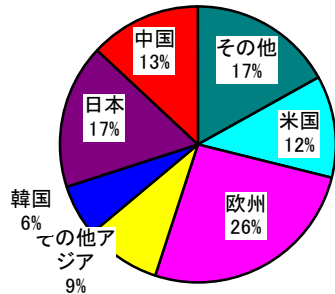
携帯電話 2008年 11億9,000万台



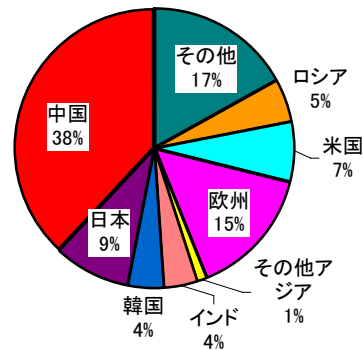
電子部品 2008年 3兆8千億円



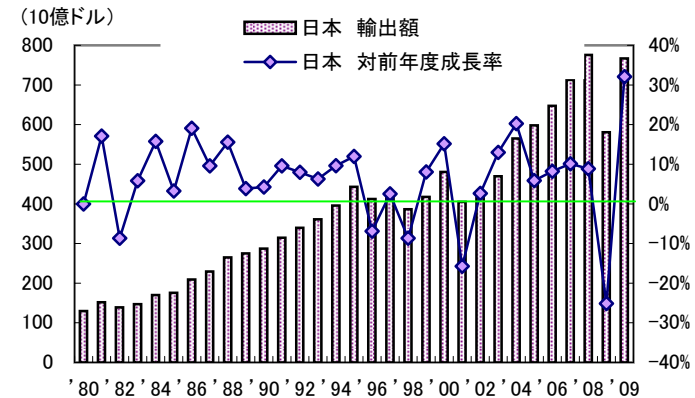
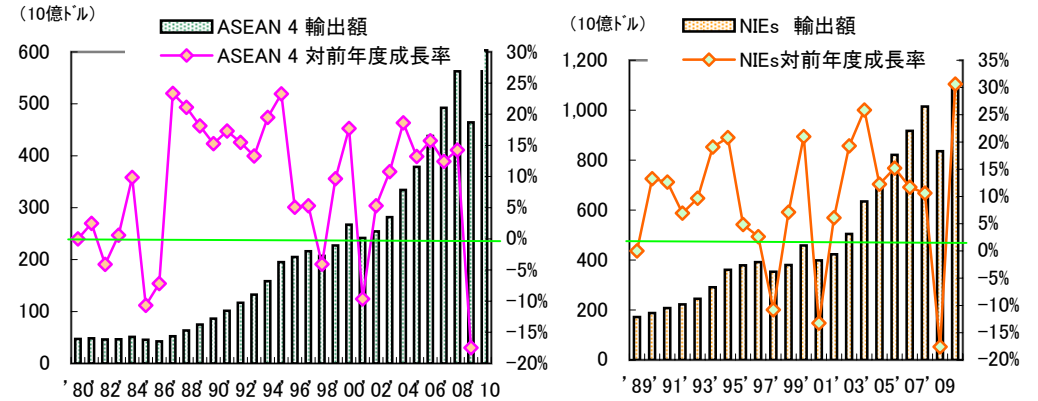
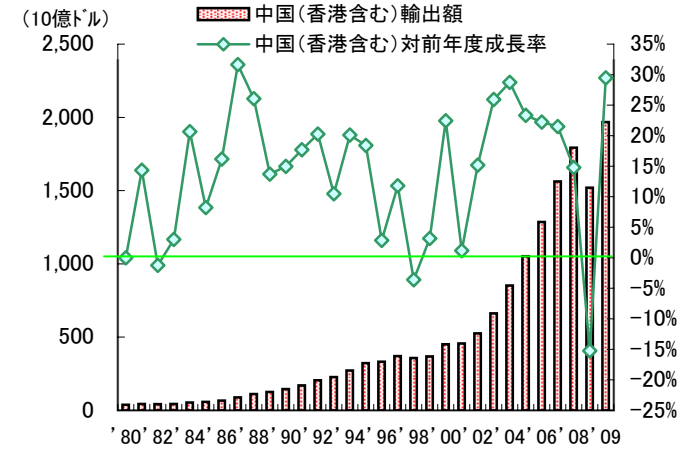
自動車 2008年 7,053万台



粗鋼 2008年 133万ギトン



② アジア主要国・地域の輸出額推移



7. 新規事業 <7-1.当社の新規事業展開>

重量物船

① 重量物船事業

事業開始時期	事業母体	出資比率	事業規模	現在の事業	備考
2007年4月	SAL*社(独)	当社100%(連結子会社)	2011年時点 船隊16隻	16隻は500-1400トクラスでは世界最大の船隊規模 最新鋭の世界最大の吊り上げ能力2000トの 重量物船を昨年デリバリー済み	当社出資は K Line Heavy Lift (UK) Ltd.社を通じて 2011年6月より100%

*Schiffahrtskontor Altes Land GmbH & Co KG



② オフショア支援船事業

事業開始時期	事業母体	出資比率	事業規模	現在の事業	備考
2007年10月	K LINE OFFSHORE AS	共同出資者 ADS OFFSHORE AS (ノルウェー)	2011年時点船 隊7隻 2008年10月よ りPSV 1隻運 航開始	AHTS*x2隻 PSV**x5隻(1隻は傭船) 自社保有PSV4隻はベトロプラス(伯)、コノコ フィリップス(英)と長期用船契約締結済み	船舶管理業務は OSM Group AS社 (ノルウェー)に委託

*アンカーハンドリング・タグ・サプライ船: 主に石油生産プラットフォームの設置や移動時の投錨、揚錨、転錨作業や同設備への人員・物資の輸送に従事。

**プラットフォーム・サプライ船: リグへの生産資材サプライ、燃料、作業従事者への飲料、食料輸送等に従事。

AHTS



PSV



③ 洋上LNG生産船事業

事業開始時期	事業母体	当社出資比率	事業規模	今後の展開	備考
2014年以降	FLEX LNG Ltd. (英領バージン諸島籍、 ノルウェー二部市場上場) http://www.flexlng.com	15%=約190億円程度 その他大口出資者 証券会社等	4隻を発注済	2014年以降 洋上LNG生産船x4隻 竣工予定(@三星重工)	第一船は北西豪州の ガス田開発プロジェクト に参加検討中



洋上LNG生産船

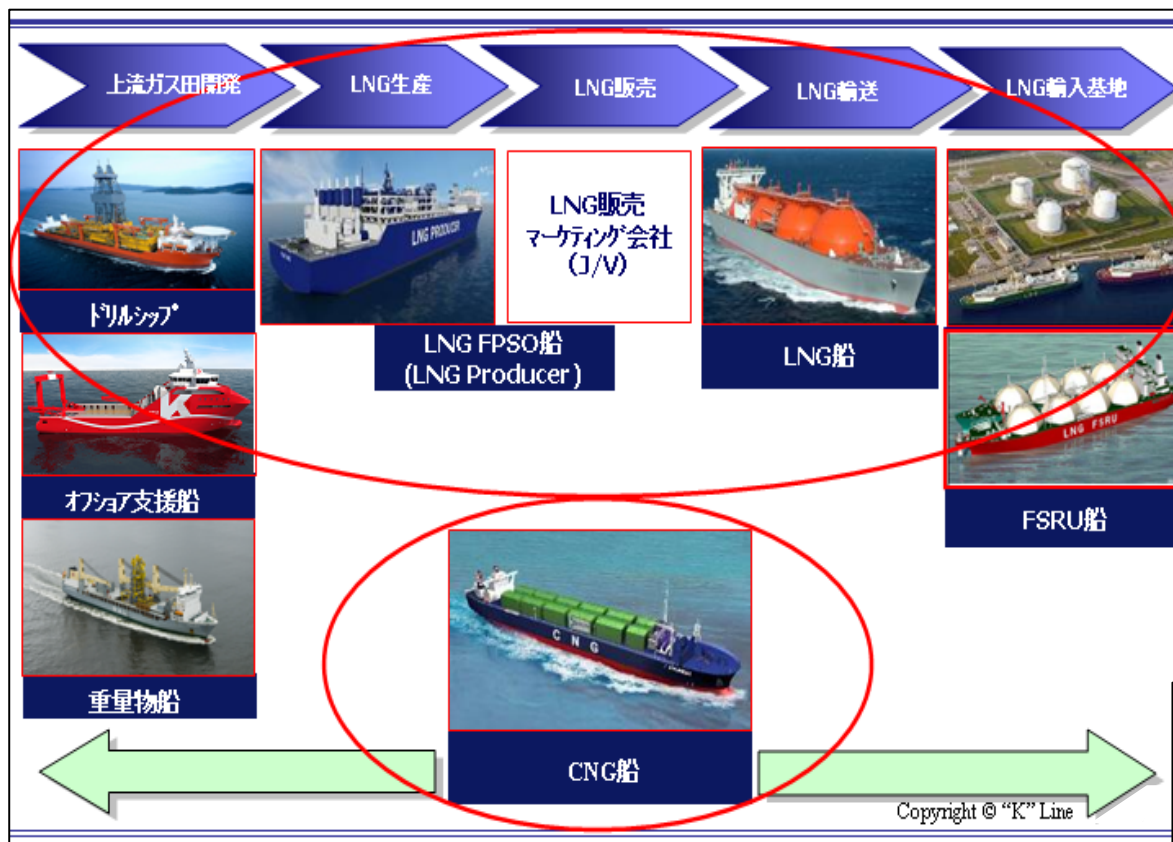
④ ドリルシップ事業

事業開始時期	事業母体	当社出資比率	事業規模	今後の展開	備考
2012年以降	エテスコ・ドリリング・ サービス・エル・エル・ シー社 (EDS社)	21.5% その他大口出資者 三井物産(株)、日本郵船 (株)	ドリルシップ 1隻	2012年ドリルシップ1隻完成予定(@三星重工) 傭船契約にのっとり最長20年間に亘り 傭船サービスを提供	ベトロプラス社と傭船 契約を締結済み



ドリルシップ

7-2. 当社エネルギー資源輸送部門の事業領域

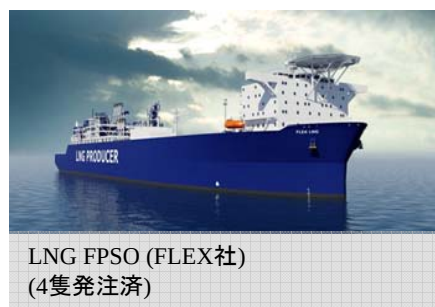
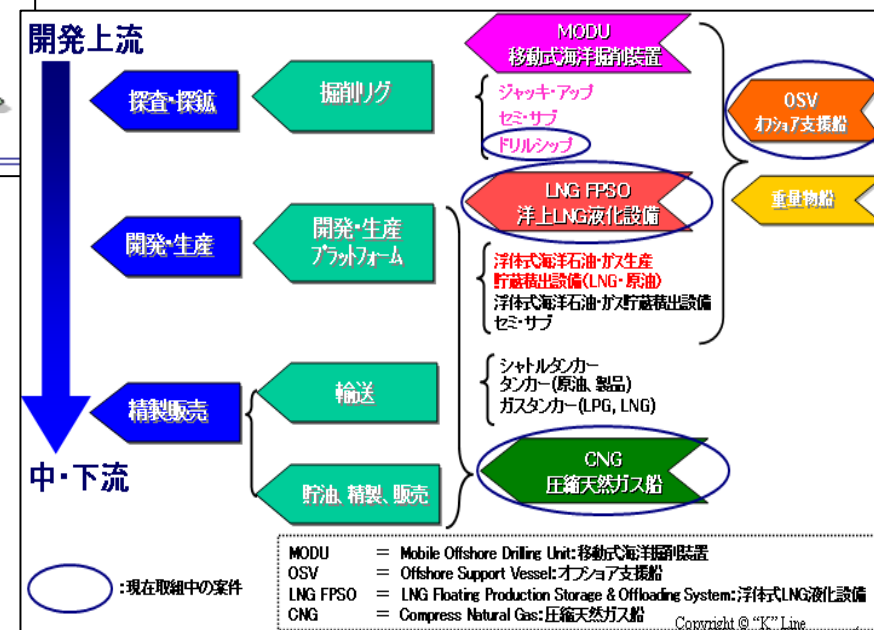


オフショア支援船
(K LINE OFFSHORE AS社)
(7隻 稼動中)



ドリルシップ
(1隻発注済+プロジェクト開発中)

中流から上流への事業展開



LNG FPSO (FLEX社)
(4隻発注済)



CNG船(開発中)

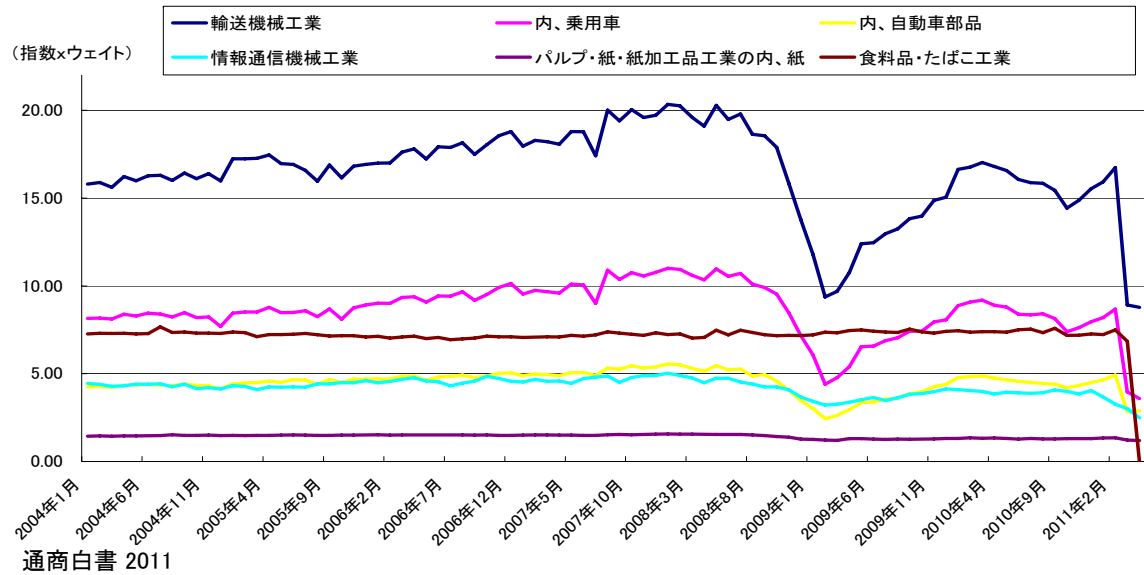
8.財務諸表 <8-1. 財務諸表主要数値推移>

(単位:百万円)

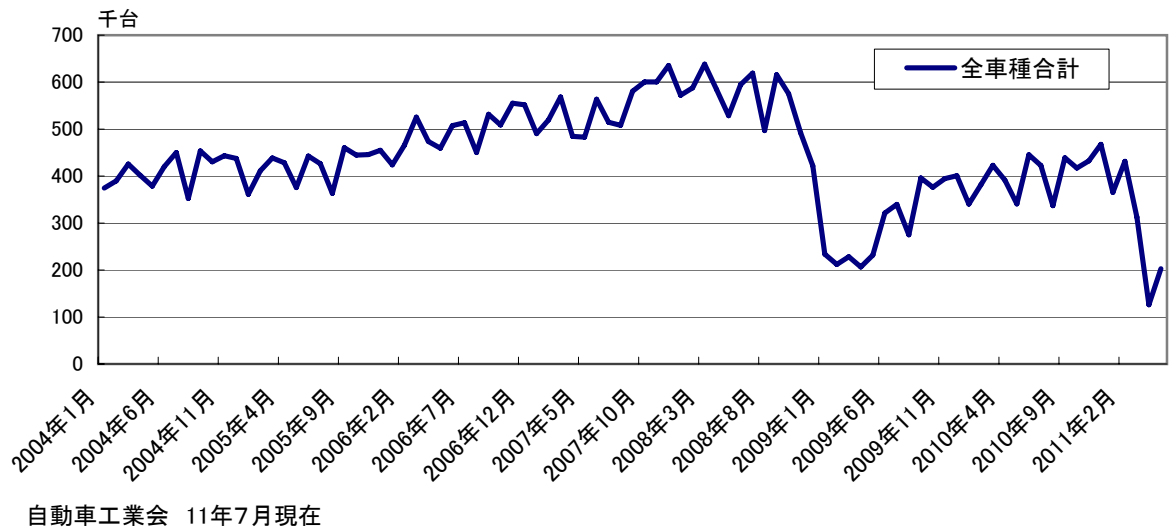
	110期 78/3	111期 79/3	112期 80/3	113期 81/3	114期 82/3	115期 83/3	116期 84/3	117期 85/3	118期 86/3	119期 87/3	120期 88/3	121期 89/3	122期 90/3	123期 91/3	124期 92/3	125期 93/3	126期 94/3	127期 95/3	128期 96/3	129期 97/3	130期 98/3	131期 99/3	132期 00/3	133期 01/3	134期 02/3	135期 03/3	136期 04/3	137期 05/3	138期 06/3	139期 07/3	140期 08/3	141期 09/3	142期 10/3	143期 11/3	
連結子会社数	S.53.3月期	17	18	19	20	20	19	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	
持分法適用会社数	0	2	2	2	2	2	10	11	11	10	10	7	6	10	10	11	11	10	11	12	13	17	21	19	17	18	18	18	26	28	28	30	30	29	
売上高	17	20	21	22	22	21	29	31	31	34	37	38	45	58	63	64	70	92	101	107	104	105	108	112	131	160	195	204	248	303	341	349	345		
海運業収益	266,396	230,692	309,424	366,024	398,368	378,152	369,981	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	
その他役務収益	35,941	39,032	42,848	44,735	44,642	45,534	46,574	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	
売上高合計	302,337	269,724	352,273	410,759	443,010	423,686	416,555	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	
海運業費用	242,330	204,391	271,059	322,707	348,586	342,986	328,673	361,772	348,404	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	
その他役務原価	33,223	35,318	37,954	41,067	43,060	41,093	42,079	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	
売上原価合計	275,553	239,709	309,013	363,774	391,646	384,079	370,752	408,518	397,213	327,939	329,582	332,726	388,172	415,912	428,886	425,786	378,112	377,201	376,748	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	
売上総利益	26,784	30,015	43,260	46,985	51,364	39,607	45,803	62,122	50,404	31,977	33,287	56,661	66,379	72,194	82,348	73,057	65,981	71,767	73,347	74,865	78,098	71,256	73,951	84,504	68,251	80,719	123,113	162,343	149,015	127,692	204,030	138,970	14,010	123,088	
販売費及び一般管理費	21,014	23,734	24,731	28,187	29,981	31,314	32,514	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	
営業損益	5,770	6,281	18,529	18,798	21,383	8,293	13,289	26,951	14,729	▲2,262	756	15,203	22,279	14,934	19,254	12,902	6,202	11,173	24,067	23,599	26,922	21,507	26,817	36,009	19,048	29,282	70,534	108,053	87,976	61,356	129,648	71,603	▲52,074	58,609	
受取利息・配当金	3,858	3,105	3,382	3,760	4,216	4,791	3,213	2,995	2,662	2,240	2,000	2,135	2,559	3,267	2,748	2,716	2,046	1,588	1,701	1,960	1,841	2,157	2,100	1,992	1,463	1,332	1,904	2,030	3,213	5,696	6,547	4,962	2,744	2,749	
持分法による投資利益	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	797	654	312	178	208	528	790	-	1,572	1,642	1,120	-	101
その他営業外収益	3,887	4,558	2,625	1,530	2,565	6,046	5,176	1,772	8,190	13,517	14,939	7,588	6,655	9,203	6,241	6,402	6,305	4,188	5,570	1,344	1,304	1,442	1,944	1,164	1,680	1,118	827	1,319	2,590	1,763	2,004	1,643	2,406	1,974	
営業外収益計	7,745	7,663	6,007	5,290	6,781	10,837	8,389	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	
支払利息及び割引料	13,165	13,222	15,158	16,280	17,472	17,728	18,587	18,386	17,264	17,455	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	
持分法による投資損失	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	379
その他営業外費用	1,737	2,243	1,631	480	2,634	1,836	574	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	4,34	925	1,781	5,778	412	742	2,233	8,869	13,138	10,209	7,521	
営業外費用計	14,902	15,465	16,788	16,760	20,106	19,564	19,161	20,614	18,097	18,825	18,688	18,538	24,166	25,131	25,401	19,526	16,498	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	
経常損益	▲1,387	▲1,521	7,747	7,328	8,058	▲4,344	2,517	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	
特別利益	4,694	5,296	4,963	5,997	5,928	11,026	5,566	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	
特別損失	2,128	2,530	8,650	6,791	7,357	3,436	5,034	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	
税金等調整前当期純損益	1,179	1,245	4,060	6,534	6,629	7,156	3,049	7,823	3,083	▲6,630	▲20,099	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	
法人税等	747	977	2,241	3,742	2,975	2,976	1,480	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	
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	
少数株主損益等(△が加算)	19	▲268	0	▲162	▲193	86	▲97	64	▲130	▲361	▲625	197	210	489	623	398	▲114	▲141	30	333	250	-	377	192	380	585	818	870	1,446	1,775	1,516	5,165	2,651	-	
為替換算調整額(△が加算)	-	▲216	▲238	▲226	▲226	15	▲56	▲31	61	▲813	▲618	▲669	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
持分法による投資損益(△が加算)	-	-	-	-	-	-	649	96	3	222	124	279	336	248	418	209	119	152	306	687	248	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
当期純損益	413	536	2,035	3,192	4,073	4,079	2,371	4,802	160	▲6,557	▲8,044	▲108	2,687	▲3,092	4,355	▲2,707	2,787	3,712	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	
総資産	306,332	306,352	314,391	334,636	380,955	426,624	432,387	439,903	441,476	461,444	447,644	437,795	461,068	505,026	518,672	506,988	467,293	429,477	522,836	557,892	576,109	522,498	514,802	513,797	533,295	515,824	559,135	605,331	757,040	900,438	968,629	971,602	1,043,884	1,032,505	
株主資本(H19.3月期より純資産)	25,216	24,498	26,545	29,667	37,573	50,872	53,700	57,901	67,850	61,074	51,674	51,933	54,971	50,501	55,245	51,604	53,894	57,163	60,235	66,773	68,435	68,606	74,131	68,647	77,716	82,039	121,006	181,276	257,809	357,624	376,277	356,152	331,864	314,986	
純資産のうち、自己資本	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
平均為替レート	256.54	201.43	223.82	218.33	223.75	249.73	236.42	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	
売上高経常利益率	-	-	2.20%	1.78%	1.82%	-	0.60%	2.36%																											

9. 東日本大震災と産業

① 日本の主要産業の生産動向



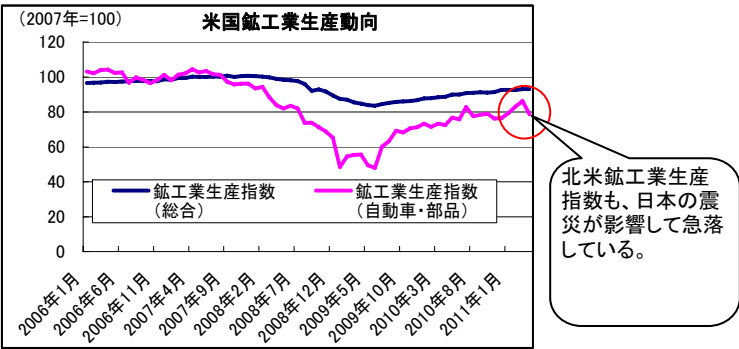
② 日本からの自動車輸出



③ 日本の輸出動向（前年同月比 向け地別）

	1月	2月	3月	4月
全世界	1.4%	9.0%	▲2.3%	▲12.4%
中国	0.9%	29.1%	3.7%	▲6.8%
米国	6.0%	2.0%	▲3.5%	▲23.3%
EU27	▲0.7%	12.7%	4.2%	▲10.7%

④ 米国の鋳工業生産動向への影響



通商白書 2011

⑤ 被災地周辺港の輸出動向（前年同月比）

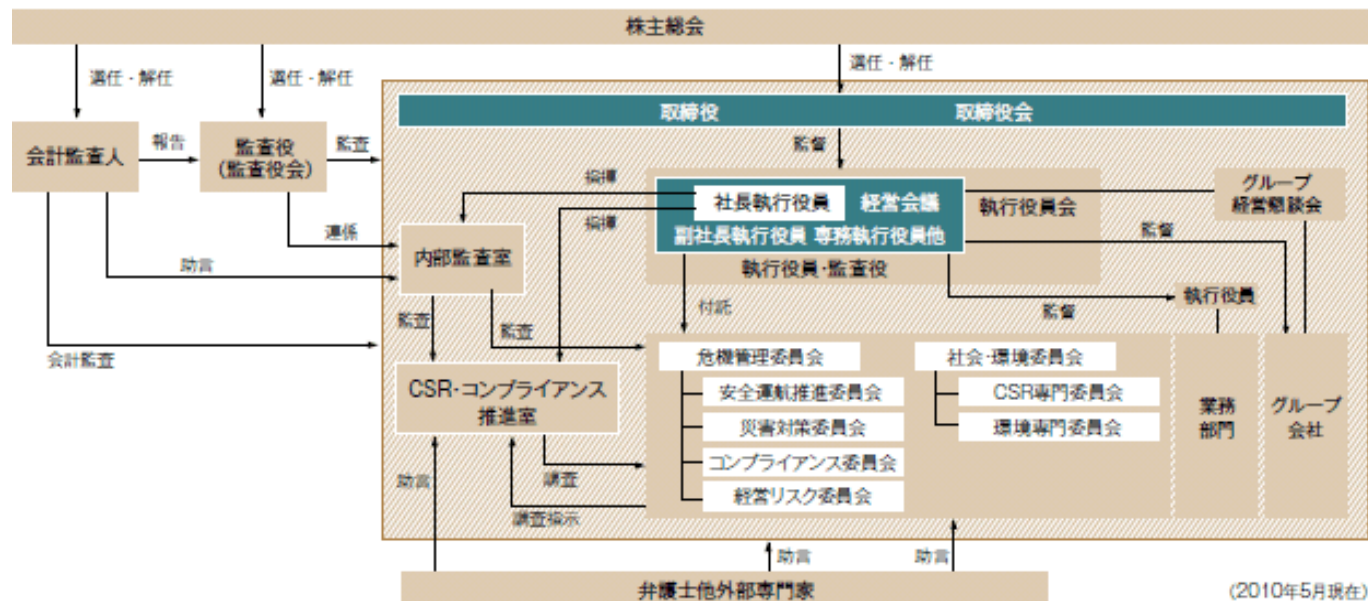
所在県	港名	3月	4月
青森	青森	19.1%	15.9%
	八戸	▲37.4%	▲90.6%
岩手	宮古	—	▲100.0%
	釜石	▲45.3%	▲98.4%
	大船渡	▲27.6%	▲5.4%
宮城	仙台塩釜	▲48.2%	▲95.7%
	石巻	43.6%	▲100.0%
	気仙沼	▲88.1%	▲100.0%
福島	小名浜	▲31.2%	▲55.6%
	相馬	▲48.7%	▲87.4%
茨城	鹿島	▲23.1%	▲61.3%
	日立	▲30.3%	▲68.6%

通商白書 2011

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

業務遂行の体制、経営監視および内部統制の仕組み



◎買収防衛策について◎

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

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

また平成21年6月24日開催の第141期定時株主総会において、買収防衛策を更新し、更に内容を明確化するとともに、所要の変更をしております。

詳細につきましては、2009年4月27日付の当社プレスリリース「大規模買付行為への対応方針(買収防衛策)の更新について」をご覧ください。

機関の内容

- ◆ 取締役会
月1回以上開催され、経営の基本方針、法令で定められた事項やその他の経営に関する重要事項を決定します。同時に業務執行状況を監督します。
- ◆ 監査役会
監査役4名のうち2名は、会社法に定める社外監査役です。
月1回以上開催され、法定事項等について必要な決議協議を行うと共に、取締役会議案、重要な経営課題等について、経営判断に著しい不当がないか、法令違反がないか等を審議します。
- ◆ 執行役員会
監査役および執行役員が出席し、原則月2回開催されます。
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、重要事項に係る情報を共有化し、コンプライアンスの徹底を推し進めます。
- ◆ 経営会議
業務担当役員が業務の執行に係る方針や留意事項等について、代表取締役および関連部門の担当役員等と意見交換する場として、原則週1回開催されます。

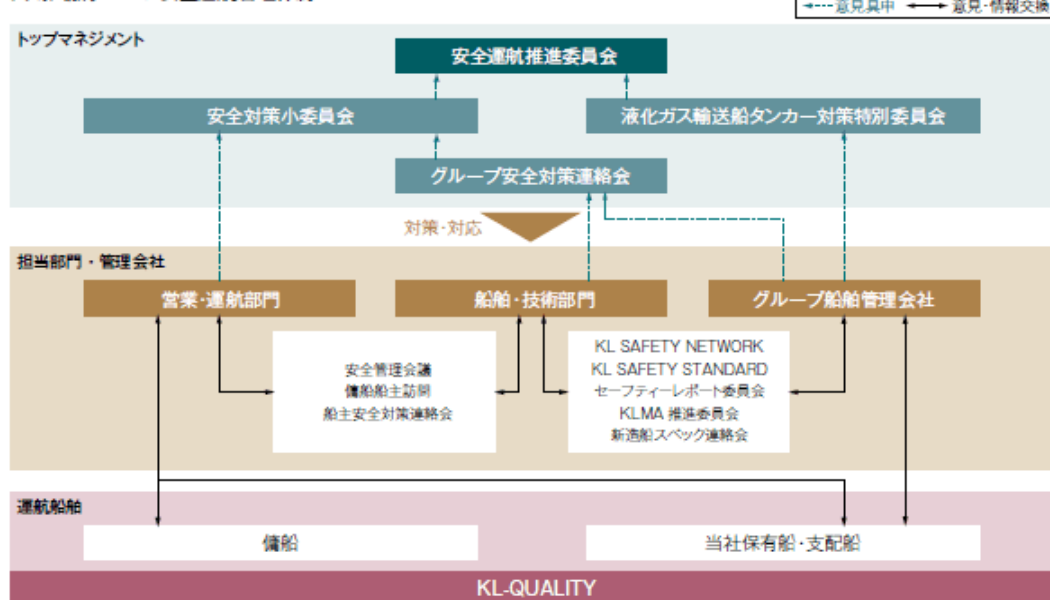
10-2. 安全運航

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。同年秋の金融危機および事業環境の変化を受け、この中期経営計画を「K」LINE Vision 100 KV 2010として見直しましたが、安全運航管理体制の確立は、環境保全の維持とともに絶対的に必要な変わらないもの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、その後グループ船舶管理会社なども加わ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。

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。

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」として取りまとめており、これを基にした事故対応演習を定期的実施し、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、2009年11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。

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

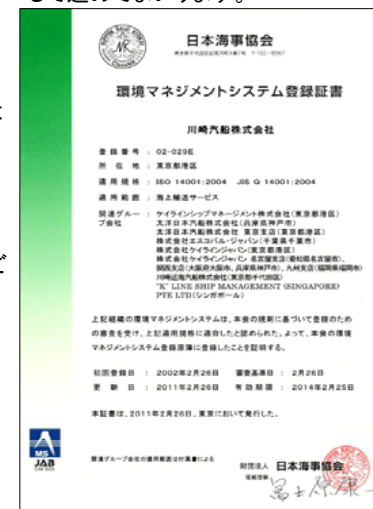
- ・ 環境保全のための組織・体制を整備し、研究・教育・訓練を行います。
- ・ 環境問題についての企業グループ全員の意識・理解を高めます。
- ・ 環境に関する適正な情報開示を行います。
- ・ 環境保全に向けた社会貢献活動をグループとして支援し、それに参画します。

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組みについても紹介し、「社会・環境レポート」としてホームページにも掲載を始めました。当社の環境保全への取組みについて、より詳しくお知りになりたい場合は、ぜひご覧ください



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。

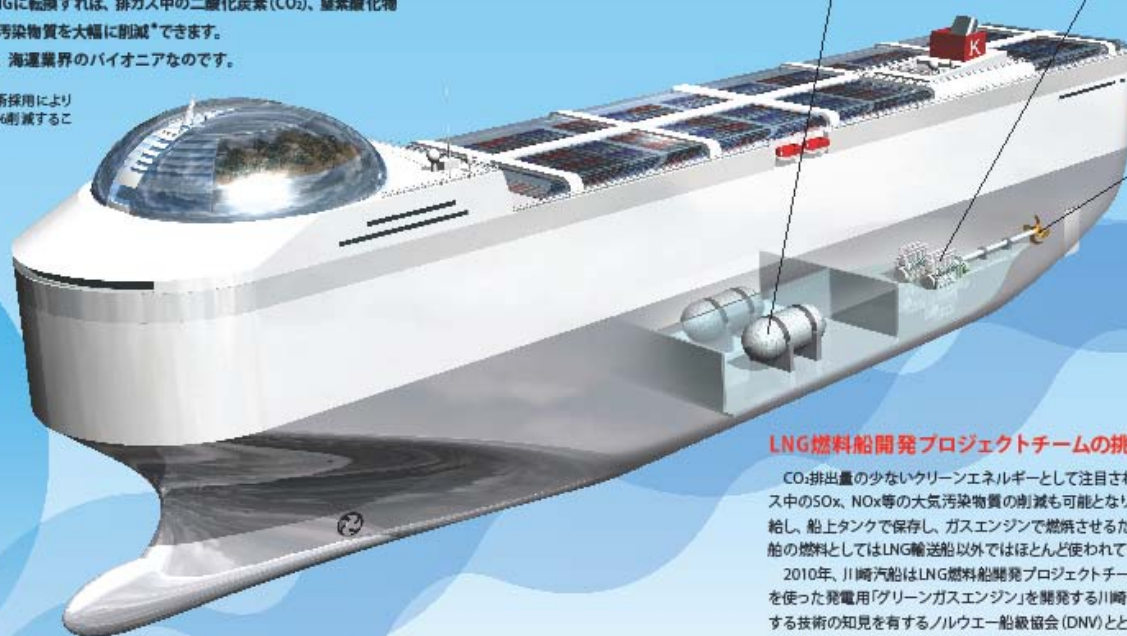
川崎汽船は燃料転換技術の実用化に挑戦する、海運業界のバイオニアなのです。

*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でー



●LNG燃料タンク



円筒型の蓄圧式(6気圧)2基を搭載。万が一、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。シリンダーごとに耐燃焼室を持ち、プラグ点火でターボジェットと呼ばれる火花を発生、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誇ります。

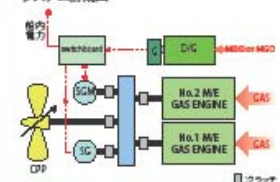
●推進系

2基のエンジンで発生した出力は、特設ギア(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基のエンジンに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、航行中は1基の軸発電機が発電した電力で、船内電力をまかなえます。また、岸壁に繋がる際には軸発電機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	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 平生鈆三郎	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	

(1)川崎汽船の設立*

(2)“K”ライン結成**

(3)聖川丸***

(4)海運集約****

第一次大戦後に余ったストックポートを生かし郵船、商船に並び国際的に活躍出来る海運企業を企図

同じ旗印、ファンネルマーク、トレードネームで運航

戦後復興の象徴、聖川丸引き上げ

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/2010/index.html>)にてご確認ください)

<2010年4月>	取締役人事ならびに監査役人事について[2010.04.27] 油槽船“ISUZUGAWA”海賊による襲撃の件[2010.04.26] CKYHアライアンス 2010年サミット会議開催 [2010.04.19] FTSE4Good Global Index 継続採用について[2010.04.12] 米国ロングビーチ港の「グリーンフラッグ」15年連続受賞[2010.04.12] アジア-北米東岸サービス改編[2010.04.09] コンテナ船“HAMBURG BRIDGE”海賊による襲撃の件[2010.04.06]
<2010年5月>	関西電力株式会社向け専用船“MAIZURU BENTEN”竣工[2010.05.21]
<2010年6月>	180,000重量トン型ばら積み船“CAPE TSUBAKI”竣工[2010.06.29] 米国物流会社Air Tiger Express Companies Inc.の株式譲渡契約締結[2010.06.16] 「社会・環境レポート 2010」(和文版)発行のお知らせ[2010.06.14]
<2010年7月>	業績予想の修正に関するお知らせ[2010.07.29] ケイライン・マリタイム・アカデミー 第4回グローバルミーティングを開催[2010.07.20] 子会社に対する下水道使用料の差額徴収について[2010.07.08] アジア-西アフリカ 直航サービス開設[2010.07.01] アジア-メキシコ・南米西岸サービス改編[2010.07.01]
<2010年9月>	大型プラットフォーム・サプライ船(PSV)“KL BREVIK FJORD” 竣工[2010.09.30] 最新型自動操舵装置を既存船腹にも拡大採用[2010.09.28] 世界初、長期水エマルジョン燃料実船試験実施[2010.09.21] FTSE4Good Global Index 継続採用について[2010.09.21]
<2010年10月>	自動車運搬専用船にLED照明の試験搭載を実施[2010.10.15]
<2010年11月>	6200台積み自動車運搬専用船 “CHESAPEAKE HIGHWAY”竣工[2010.11.09] 日本・アジア-ホノルルサービス開始[2010.11.05]
<2010年12月>	英国現地法人AEO取得[2010.12.27] 代表取締役および執行役員の異動について [2010.12.24] 運航中大型石炭船へのバラスト水処理装置搭載実験[2010.12.21]
<2011年1月>	執行役員の新体制について[2011.01.31] 大型アンカーハンドリング・タグサプライ船(AHTS)“KL SANDEFJORD”及び大型プラットフォーム・サプライ船(PSV)“KL BRISFJORD” 竣工[2011.01.18] 社長年頭所感[2011.01.04]
<2011年2月>	「環境マネジメントシステム」(ISO14001)の更新について [2011.02.28] アジア-南米東岸サービス改編 [2011.02.23]
<2011年3月>	東北地方太平洋沖地震の被災地・被災者への支援について[2011.03.16] ばら積み船「China Steel Integrity」鹿島港内での座礁事故の件[2011.03.12] CKYHアジア-欧州航路改編 [2011.03.02]

環境・CSRI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

*2002年2月26日承認(現有効期限2014年2月25日)

品質マネジメントシステム ISO9001(自動車船グループ)

適用範囲：自動車、農建機及びその他の自走機の
自動車専用船海上輸送サービス及び
その設計・開発

*1999年11月29日承認(現有効期限2011年11月28日)

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)

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

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%

10-7.企業理念・行動憲章等

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

“K”LINEグループ企業理念

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

ビジョン

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

グループ企業行動憲章

川崎汽船グループは、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
船舶の安全運航をはじめとして、安全かつ有用なサービスを提供し、顧客と社会の満足と信頼を得る。
4. 環境問題への積極的取組
環境問題への取組みは人類共通の課題であり、企業の活動と存続に必須の要件であることを強く認識し、環境の保全のために自主的、積極的に取り組む。
5. 情報の開示と社会とのコミュニケーション
事業と個人に係る情報を適切に管理し、企業情報を適時・適切に開示し、株主はじめ広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/>川崎汽船企業行動憲章実行要点.pdf)

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

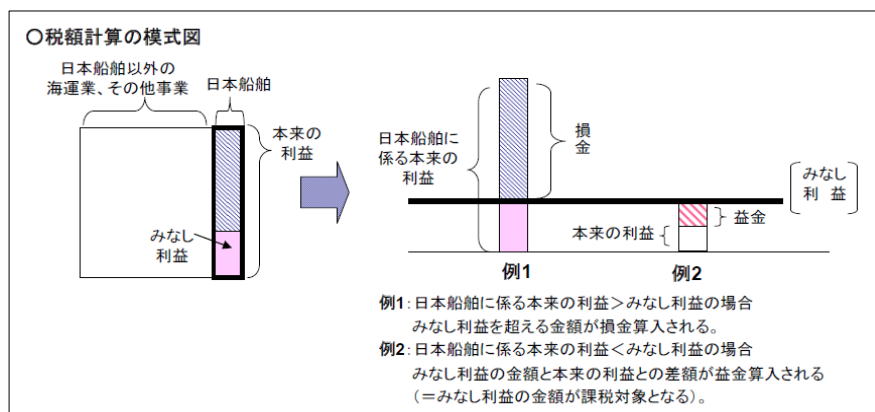
1. 海洋基本法(2007年4月20日成立、同年7月20日施行)

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年間は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)

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られとさ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。

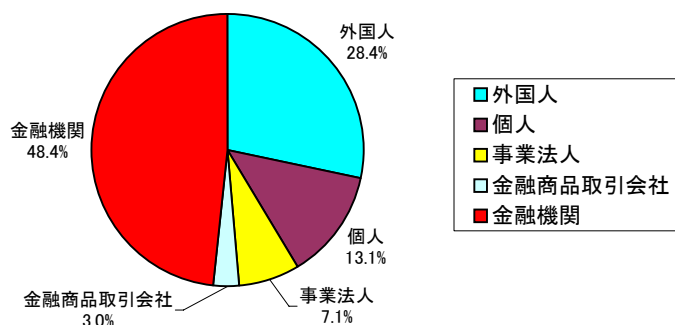
5. 将来予測に関する考え方

当社が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半期決算期日の翌日から当該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

〒105-8421

東京都港区西新橋1-2-9日比谷セントラルビル

E-Mail: kljtyoir@jp.kline.com

Tel. (03)3595-5063

Fax. (03)3595-5001

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

社長メッセージ
会社・グループ案内

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

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

決算短信
有価証券報告書
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/financial.html>

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

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

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

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

決算説明会
(プレゼン資料/録音ほか)

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

経営計画
経営計画説明会資料

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

⇒ <http://www.irwebcasting.com/100129/20/3d2789381b/index.htm>

各部門ビジネス紹介
(運航船リスト含む)

⇒ <http://www.kline.co.jp/biz/container/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/sec/mlist/index.asp>