

# FACT BOOK

**K "K" LINE**  
KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.



*July, 2010*

## 1. 経営計画と企業体質改善

1-1. "K" Line Vision 100 全体図	P1
1-2. Vision100からKV2010へ	①新たな取り組み課題 P2 ②KV2010財務指標 P3 ③業績推移(P/L) P3 ④財務体質改善 P4 ⑤船隊規模と投資 P4 ⑥船隊整備計画(金融危機以降) P4 ⑦船舶処分実績 P4 ⑧新造船の竣工実績と予定 P5 ①一株当たり当期純利益・配当 P5 ②連結ROE・ROA P5 ③連結総資本回転率 P5 ④連結EV、EBITDA P5 ⑤営業キャッシュフロー P5 ⑥連結Interest Coverage Ratio P5
1-3. 近年の財務指標推移	P5
1-4. 経営計画の変遷	P6
1-5. 構造改革・規模拡大への取り組み	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 P7 ①売上高・経常利益<部門別> P8 ②売上高・経常利益<セグメント別と部門別> P8 ③船隊構成 P8
1-6. 現在の部門別構成	P8

## 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 P10 ③フル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ケープ・サイズ ハルカー 保有船隊 P12 ⑥ハルカー(全船型) 保有船隊 P12 ⑦自動車専用船(運航ベース) P12 ⑧自動車専用船(保有ベース) P12 ⑨アフラ・マックス タンカー 保有船隊 P13 ⑩LNG船舶管理隻数 P13 ⑪重量物船 保有船隊 P13 ⑫ブロードバント タンカー(LR II) 保有船隊 P13
-----------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 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(既存・増減予想) P16 ④コンテナ船(既存・増減予想・係船) P16 ①発注時船価の推移 P17 ②竣工時船価の推移 P17 ③世界の新造船受注量の推移 P18 ④世界の新造船竣工量の推移 P18 ⑤世界の新造船手持工事量の推移 P18 ⑥世界の船種別船腹量の推移 P18 ⑦世界の船舶解撤量の推移(月単位) P18 ⑧世界の船舶解撤価格の推移(月単位) P18 ⑨世界の係船隻数推移(年単位) P18 ⑩世界の船舶解撤隻数の推移(年単位) P18
3-2. 船腹供給動向	①世界の海上荷動き推移 P19 ②ドライバルク市況の推移 P19 ③タンカー市況の推移(VLCC・アフラ) P19 ④コンテナ船北米・欧州航路運賃推移 P19
3-3. 世界の荷動き・市況	①主要経済指標 P20 ②粗鋼生産量(08年1月以降) P20 ③中国鋼材輸出入量(08年1月以降) P20 ④鉄鉱石輸入量(08年1月以降) P20 ⑤自動車販売台数(08年1月以降) P20
3-4. 最新の経済動向	①中国が牽引する穀物輸送 P21 ②中国の貿易動向 P21
3-5. 新興諸国の動き(中国)	P21

## INDEX



3-5. 新興諸国の動き(中国)	③中国のエネルギー消費量 P21 ④中国の地域間経済格差(平均給与) P21 ⑤中国の都市部と農村部の経済格差(消費財保有台数) P22
3-6. 新興諸国の動き	①インドの経済成長・輸出額・輸入額 P22 ②ベトナムの経済成長・輸出額・輸入額 P23 ③BRICs, VISTA諸国の輸出額・輸入額 P24 ④トルコの輸出額・輸入額 P25
<b>4. バルク事業</b>	
4-1. 当社船隊	①当社ドライバルク船隊 P26 ②当社エネルギー資源輸送船隊 P26 ③発注時船価の推移(3-2-①に同じ) P26 ④竣工時船価の推移(3-2-②に同じ) P26
4-2. ドライバルク部門の海外展開	P27
4-3. ドライバルクの需要	①世界の粗鋼生産量の推移 P28 ②世界の主な石炭貿易 P29 ③世界の石炭消費量 P29 ④アジア主要国鉄鉱石輸入量 P29 ⑤世界の石炭需要見通し P29 ⑥豪州主要港滞船隻数 P29
<b>5. 自動車船事業</b>	
5-1. 当社船隊、荷動き	①当社PCC船隊 P30 ②当社輸送台数 P30 ③日本出し輸出台数 P30
5-2. 自動車の需要	①世界の自動車生産台数 P31 ②世界の自動車保有台数 P31 ③日本メーカーの海外生産台数 P31 ④米国における四輪車生産・販売台数 P31 ⑤月次自動車輸出台数 P31
<b>6. コンテナ船事業</b>	
6-1. 当社コンテナ船隊、積高	①当社コンテナ船隊 P32 ②当社全航路平均運賃・積高 P32 ③北米・欧州航路 当社積高・シェア P33 ④北米・欧州航路 当社/全社積高・消費率 P34
6-2. 当社運営コンテナターミナル	P34
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 P35 ②アジア⇒北米・欧州 積み地別輸送量 P35 ③アジア各港におけるコンテナ取扱量の変遷 P36 ④2009年コンテナ取扱量 世界上位10港 P36 ⑤アジア主要港のコンテナ取扱量推移 P36 ⑥アジア-北米間品目別荷動き(上位10品目) P36
6-4. 世界の生産拠点アジア	①アジアの生産比率 P37 ②アジア主要国・地域の輸出額推移 P37
<b>7. 新規事業</b>	
7-1. 当社の新規事業展開	①重量物船事業 P38 ②オフショア支援船事業 P38 ③洋上LNG生産船事業 P38 ④ドリルシップ事業 P38
7-2. 当社エネルギー資源輸送部門の事業領域	P39
<b>8. 財務諸表主要数値</b>	P40
<b>9. 会社紹介</b>	
9-1. 当社のコーポレート・ガバナンス組織図	P41
9-2. 安全運航	P42
9-3. 環境保全	P43
9-4. 略年表	P44
9-5. 2009年度プレス・リリース	P45
9-6. 第三者機関の認証と転換社債情報	P46
9-7. 企業理念・行動憲章等	P47
<b>10. トン数標準税制</b>	P48
<b>11. IRポリシー</b>	P49
<b>12. 株主構成</b>	P49

1-1. “K”Line Vision 100 全体図 【2008年4月発表】



新中期経営計画（“K” LINE Vision100）

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

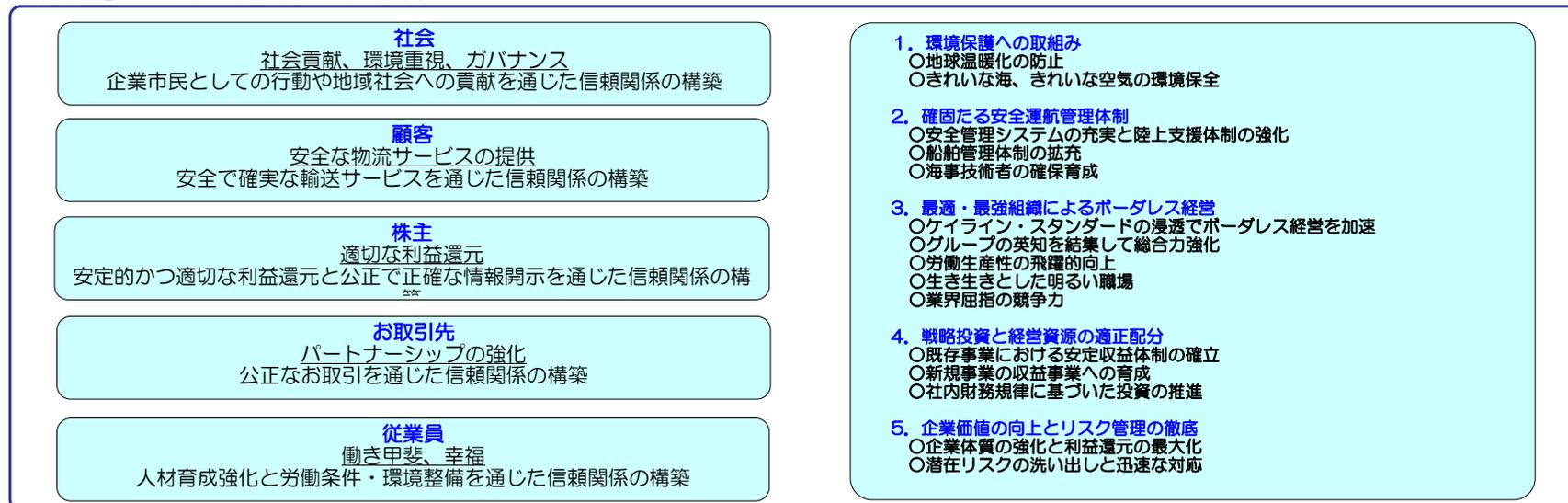
“K” LINEグループは、海運業を中核とする海運企業グループとして、安全運航と環境保全に努め、お客様のニーズに全力で応え、サービス品質の向上を通じ、世界の人々の豊かな生活の実現に貢献します。

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」＝ とともに利益を受ける関係。



## 1-2. Vision100からKV2010へ

### ① 新たな取り組み課題

2008年3月に策定された中期経営計画『“K” Line Vision 100』は、2008年秋以降の経済状況の急激な悪化により、見直しが必要となりました。

新たに策定した“K”LINE Vision 100 KV2010では、従来の5つの基本課題に加え、新たに3つのMissionから成る収益構造改革を通じ、『共利共生と持続的成長』を引き続き目指します。

## “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  
ボーダレス経営

戦略投資と  
経営資源の  
適正配分

企業価値の  
向上とリスク  
管理の徹底

環境保護への取り組み

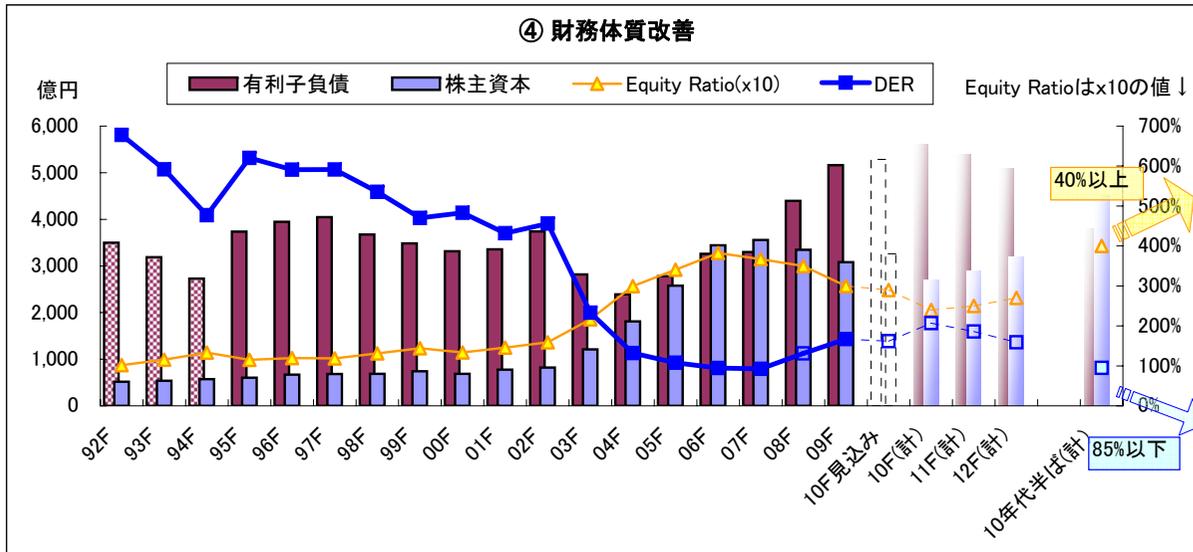
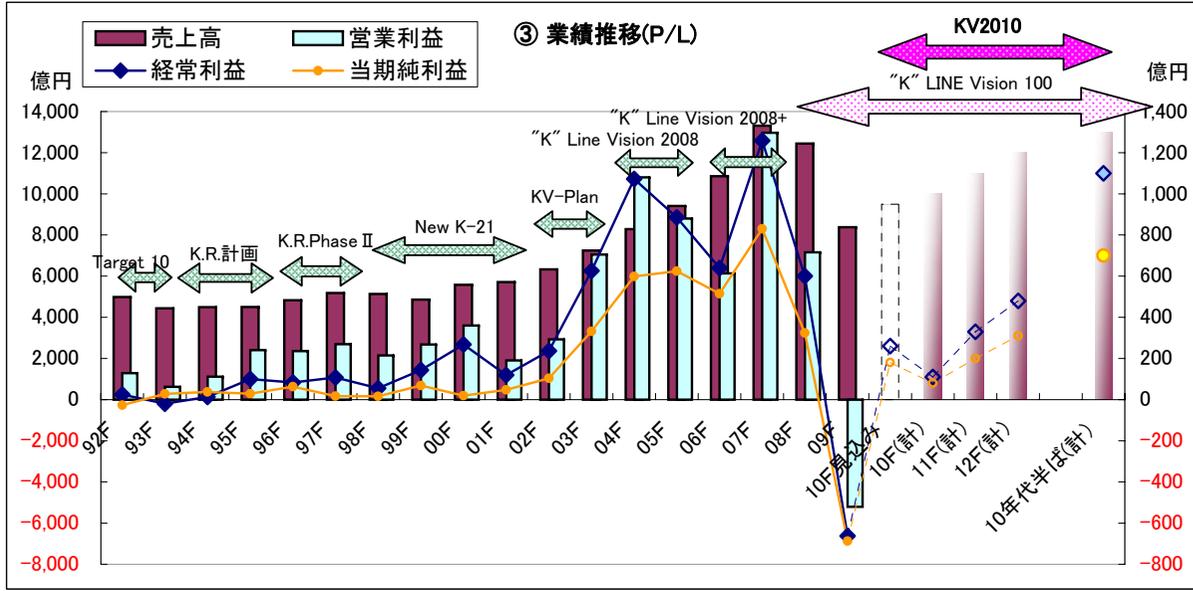
確固たる安全運航管理体制

### ② KV2010財務指標

2010年4月

		2009年度(実)	2010年度(予)	2010年度(計)	2011年度(計)	2012年度(計)	Mid 2010's(計)
売上高	【億円】	8,300	9,500	10,000	11,000	12,000	13,000
経常利益	【億円】	-710	260	110	330	480	1,100
当期利益	【億円】	-700	180	80	200	310	700
自己資本	【億円】	2,600	3,261	2,700	2,900	3,200	4,500
有利子負債	【億円】	5,200	5,287	5,600	5,400	5,100	3,800
営業CF	【億円】	-180	780	580	830	960	-
投資CF	【億円】	-580	-860	-850	-560	-600	-
DER	【倍】	2.00	1.62	2.07	1.86	1.59	0.95 以下
ROA		-	2%	1%	3%	4%	8% 以上
自己資本比率		25%	29%	24%	25%	27%	40% 以上
DEBT / 営業CF	【倍】	-	6.8	9.7	6.5	5.3	4.5 以下
配当性向		-	24%	24%	25%	26%	30%
<b>【計画の前提】</b>							
(ドライバルク船市況) 太平洋ラウンド							
CAPE	【US\$ / day】	42,500	35,000	35,000	30,000	30,000	
PMAX	【US\$ / day】	22,200	20,000	20,000	20,000	15,000	
HMAX	【US\$ / day】	17,500	18,000	17,500	13,000	13,000	
Small	【US\$ / day】	12,000	13,000	13,000	10,000	10,000	
Exchange Rate	【YEN / US\$】	93	90	90	90	90	
Bunker Price	【US\$ / MT】	410	500	500	500	500	

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	100
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	500

⑤ 船隊規模と投資 (10年4月現在)

船種	年度	投資CF				当初計画	
		07年度末隻数	08-09年度投入隻数	09年度末隻数	10-12年度投入隻数	12年度末隻数	10年代半ば隻数
コンテナ船	99隻	19隻	88隻	21隻	81隻	75隻	150隻
ドライバルク	169隻	35隻	170隻	60隻	217隻	250隻	265隻
自動車船	102隻	12隻	76隻	17隻	84隻	100隻	105隻
LNG/油槽船	62隻	23隻	81隻	3隻	74隻	75隻	136隻
オフショア等	0隻	1隻	1隻	7隻	8隻	10隻	10隻
重量物船	15隻	3隻	14隻	2隻	16隻	16隻	14隻
近海船 他	52隻	2隻	57隻	2隻	63隻	70隻	70隻
計	499隻	95隻	487隻	112隻	543隻	596隻	750隻

当初計画 → 573隻 → 677隻 → 750隻

(ポイント)

- 2010年度～2012年度の投資CFを5,500億円から2,000億円まで圧縮
- コンテナ船の新造船発注凍結、ドライバルク、オフショア事業等成長分野への戦略投資
- 所有船、長期・中短期備船の船隊バランスを重要視し、機動性の高い船隊構成を目指す

⑥【船隊整備計画】

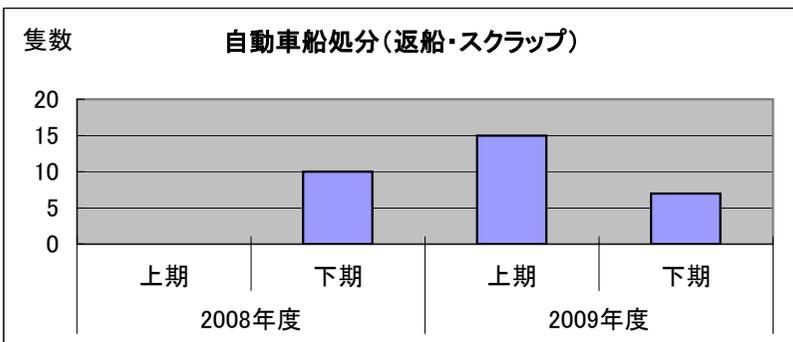
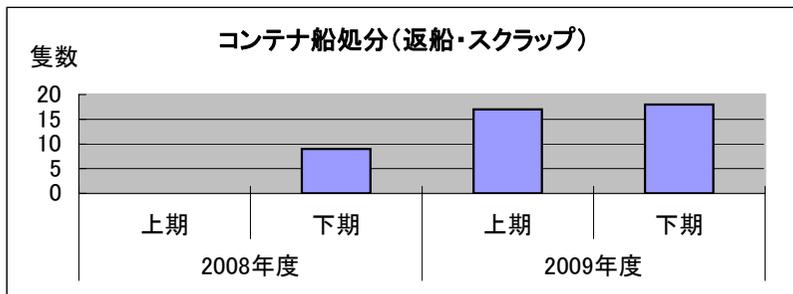
2008年秋以降の荷況悪化を受けコンテナ船、自動車船を中心に「船隊整備計画を変更

船種	07年度末	船隊整備計画					5か年計	12年度末	10年代半ば
		08年度	09年度	10年度	11年度	12年度			
コンテナ	99	6	13	11	6	4	40	81	75
バルカー	169	16	20	17	29	14	96	219	250
自動車	102	4	8	7	8	2	29	76	90
LNG	34	14	1	0	0	0	15	74	75
油槽船	28	4	4	0	1	2	11		
重量物船	15	3	0	2	0	0	5	16	16
オフショア等	0	0	0	3	4	0	7	8	10
その他	52	2	0	1	1	0	4	63	70
計	499	49	46	41	49	22	207	537	586

当初*見込	-	44	48	46	42	-	677	750
-------	---	----	----	----	----	---	-----	-----

\*2008年4月発表「K」Line Vision100の時点

⑦【船舶処分実績】

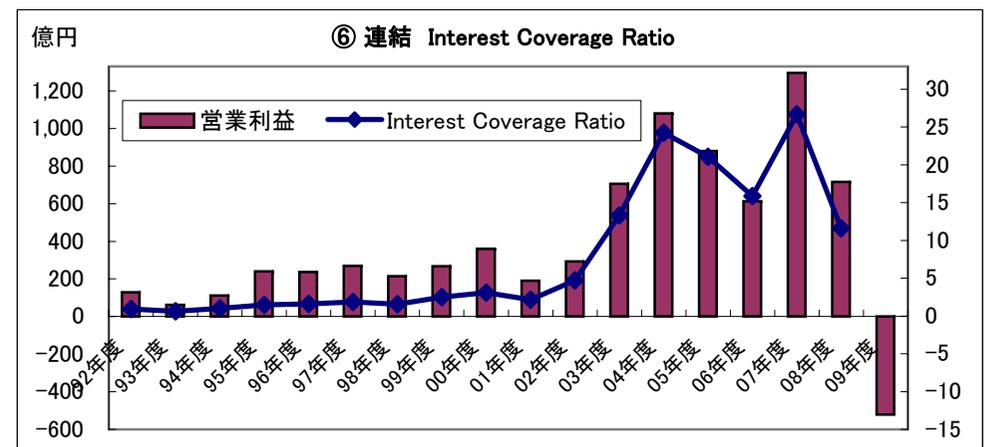
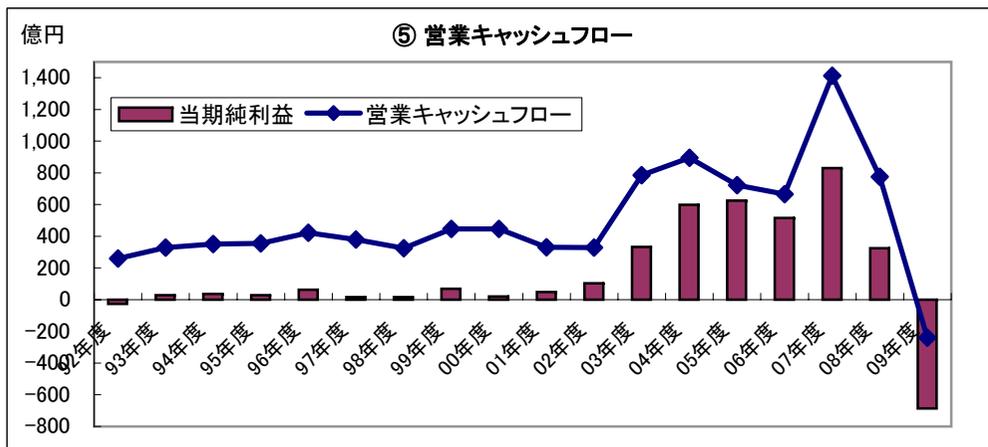
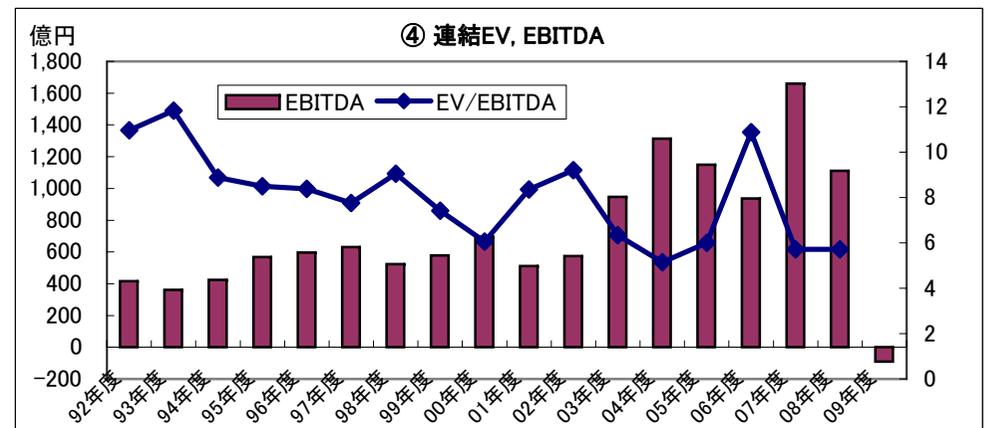
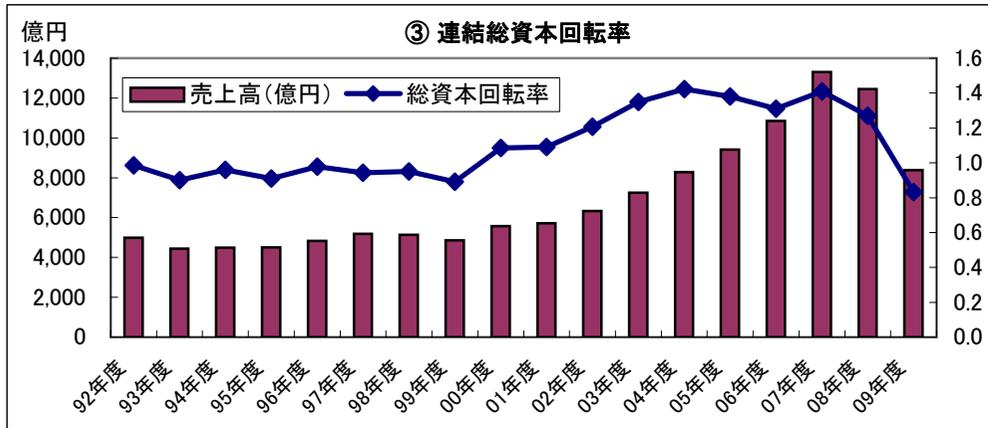
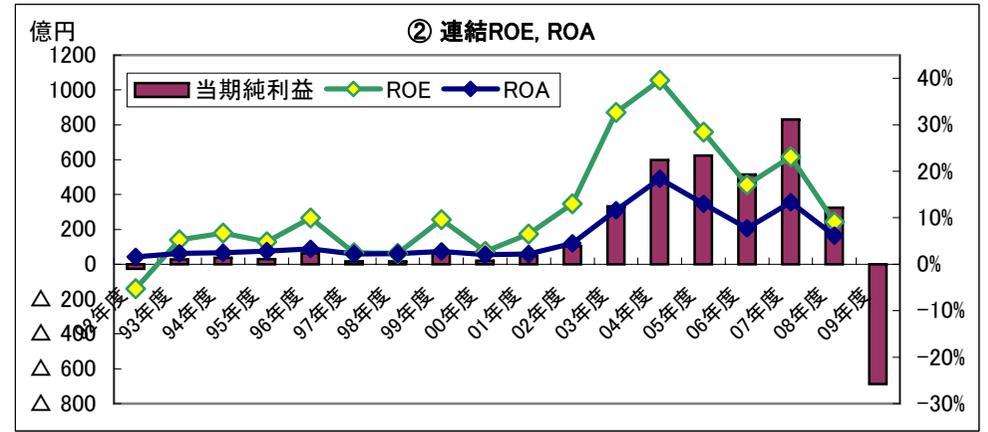
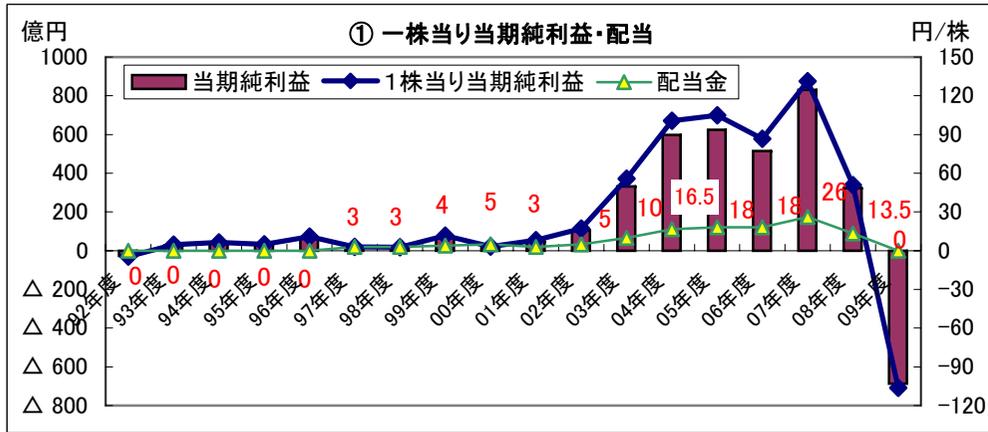


⑧ 新造船の竣工実績と予定

(2010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年度竣工予定	11年度竣工予定	12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
1,700TEU		0	0	3	3	4	0	0	0
2,400TEU		0	0	0	1	3	1	0	0
3,500TEU		3	0	0	0	4	0	0	0
4,500TEU		2	3	0	0	0	7	5	0
6,400TEU		0	0	0	0	0	3	0	0
8,000TEU		0	3	1	2	2	0	1	4
バルカー	5隻	19隻	22隻	10隻	16隻	20隻	17隻	29隻	14隻
Capesize	3	8	9	2	6	9	9	18	10
Panamax	2	3	4	4	0	6	3	4	0
Handymax		5	4	2	2	1	4	2	0
SmallHandy		1	2	1	4	2	0	2	1
Chip/Pulp		0	1	0	3	0	0	0	1
Corona		2	2	1	1	2	1	3	2
自動車	3隻	8隻	8隻	5隻	4隻	8隻	7隻	8隻	2隻
2,000台		2	2	0	0	1	1	0	0
3,800台		0	2	1	0	1	0	0	0
4,000台		1	2	0	0	0	2	2	0
5,000台		3	1	0	0	3	0	0	0
6,000台		2	1	4	4	3	4	6	2
LNG	2隻	4隻	2隻	2隻	14隻	1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
VLCC		0	1	1	0	3	0	0	0
AFRAMAX		1	1	0	2	0	0	0	0
LR II		0	2	0	1	1	0	0	0
LPG							0	0	0
CHEMICAL		0	0	2	1	0	0	1	2
エネルギー新事業						0隻	3隻	4隻	0隻
Offshore							3	3	0
Drillship							0	1	0
重量物	0隻	0隻	0隻	1隻	3隻	0隻	2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	0隻
合計	18隻	38隻	47隻	27隻	49隻	46隻	41隻	49隻	22隻

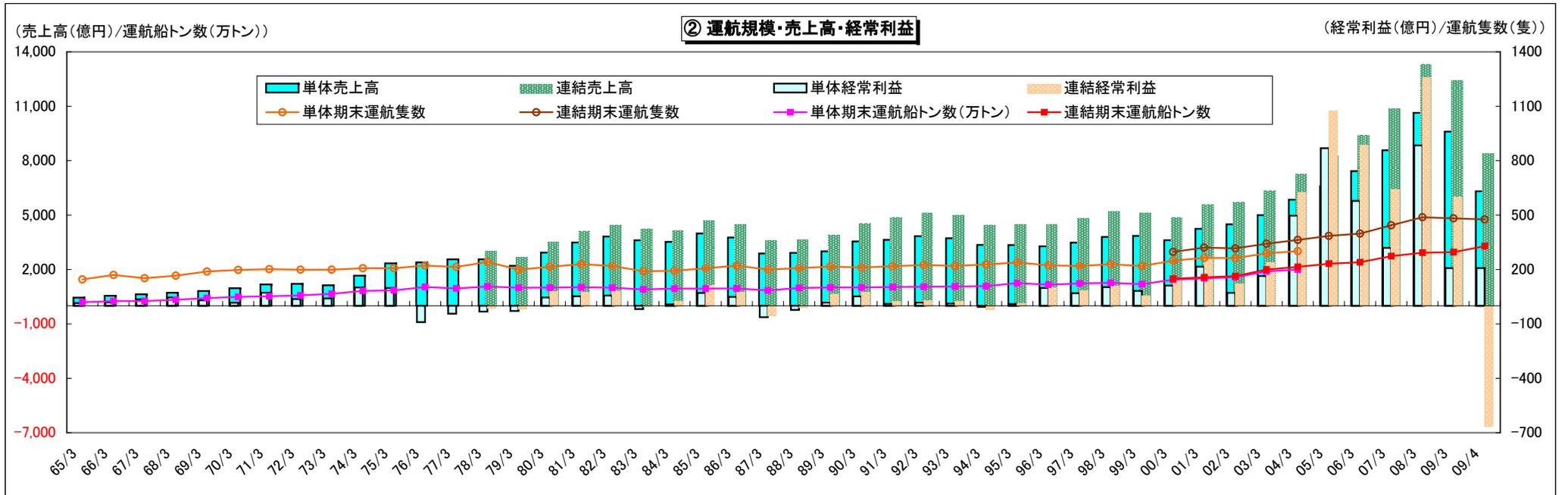
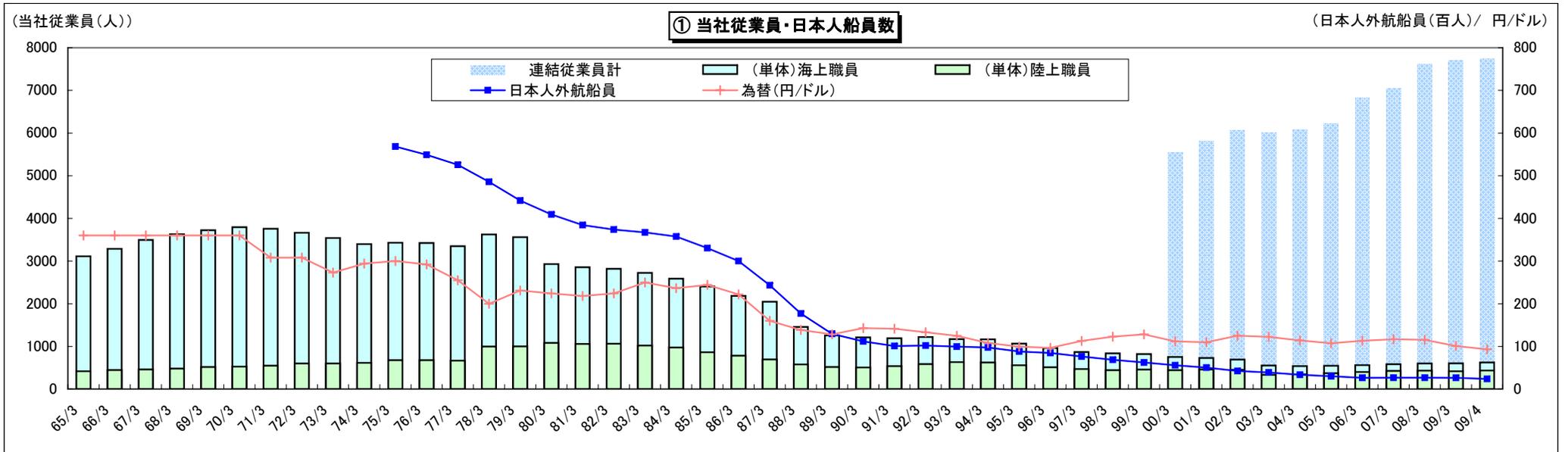
### 1-3. 近年の財務指標推移



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、執務行動の改善、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年米新海軍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

# 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>

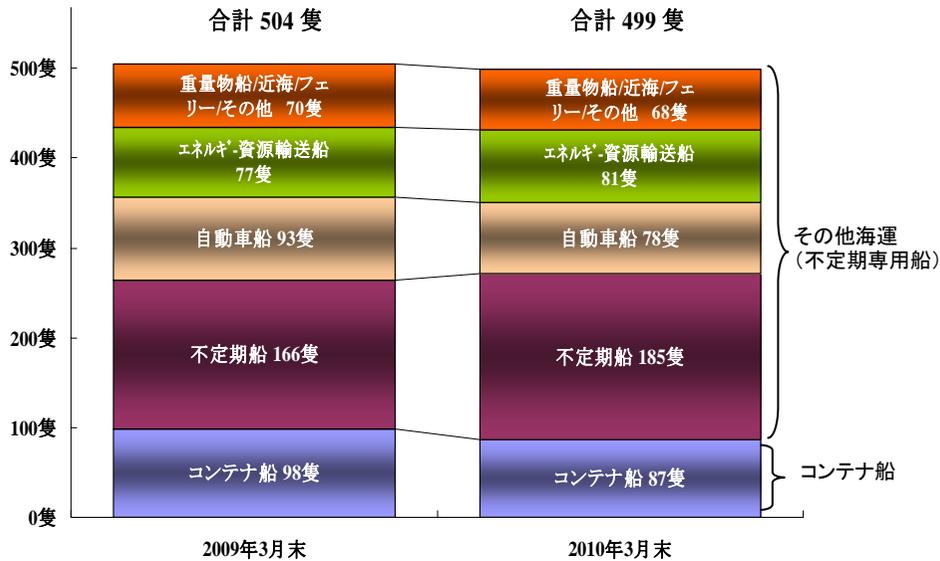
(単位: 億円)

事業部門		2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
コンテナ船	売上高	4,514	5,035	5,998	5,301	3,640
	経常利益	305	▲ 78	47	▲ 373	▲ 670
その他海運	売上高		4,684	6,158	6,091	3,948
	経常利益		660	1,153	929	▲ 29
その他	売上高	4,894	1,136	1,154	1,052	793
	経常利益	581	57	59	44	37
合計	売上高	9,408	10,855	13,310	12,443	8,380
	経常利益	886	639	1,259	600	▲ 663

※ 2005年度の区分けはコンテナ船部門とそれ以外の2部門

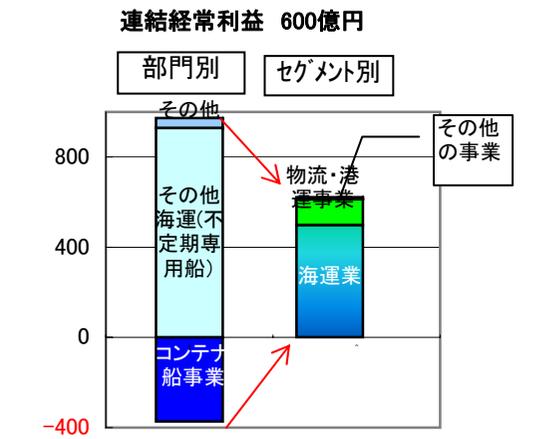
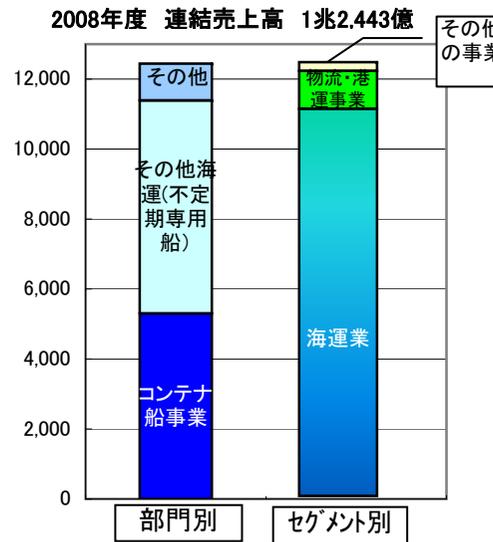
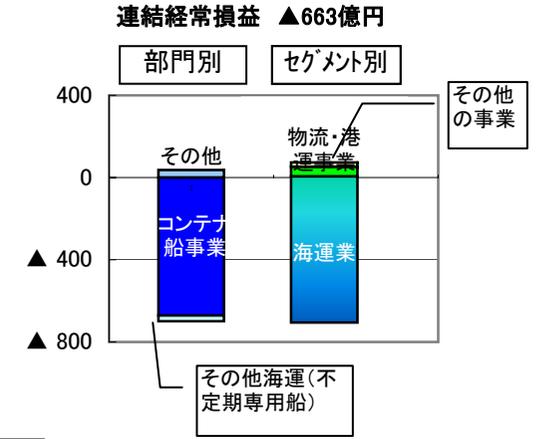
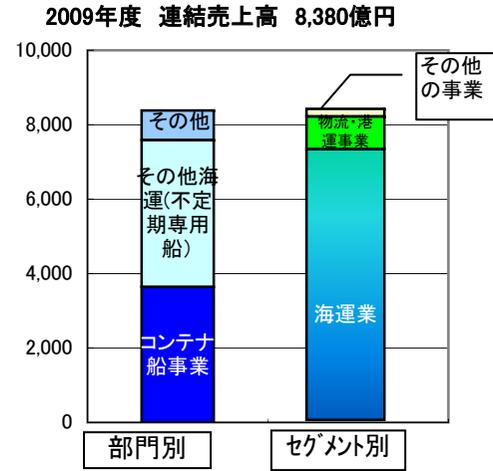
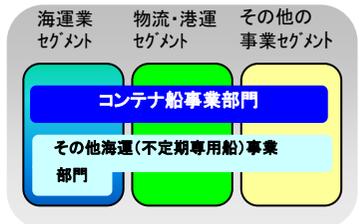
セグメント		2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
海運業	売上高	8,066	9,369	11,769	11,105	7,297
	経常利益	729	451	1,076	480	▲ 728
物流港湾事業	売上高	1,141	1,271	1,313	1,089	879
	経常利益	136	162	165	111	48
その他の事業	売上高	201	215	228	250	204
	経常利益	20	25	17	8	22

## ③ 船隊構成



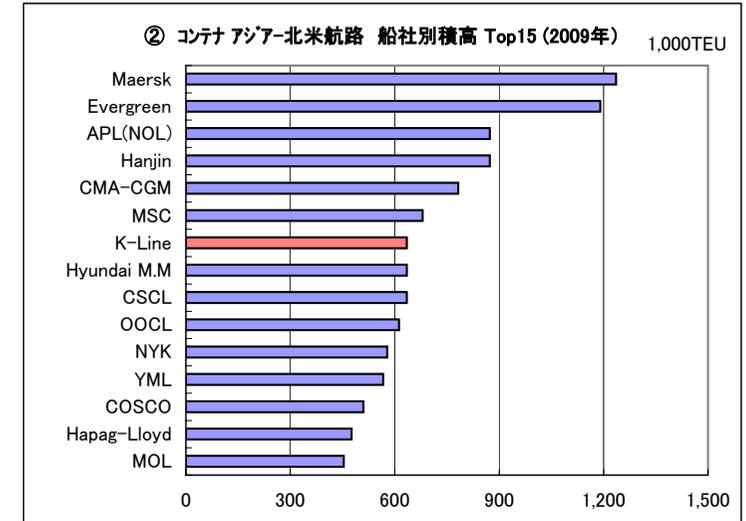
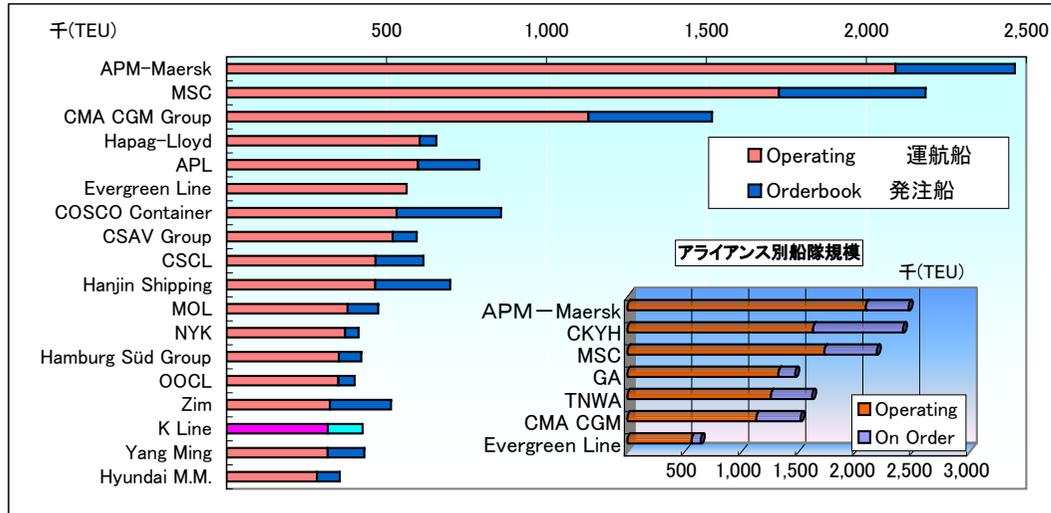
※ 船隊には傭船も含む

## ② 売上高・経常利益<セグメント別と部門別>



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	2,090,997	373,754	2,464,751	2,384,812	3.4%
2	MSC	1,726,596	458,812	2,185,408	2,159,804	1.2%
3	CMA CGM Group	1,131,108	386,699	1,517,807	1,530,478	▲ 0.8%
4	Hapag-Lloyd	603,811	52,500	656,311	688,989	▲ 4.7%
5	APL	598,134	192,480	790,614	609,370	29.7%
6	Evergreen Line	562,944	0	562,944	609,487	▲ 7.6%
7	COSCO Container	531,216	327,110	858,326	932,843	▲ 8.0%
8	CSAV Group	518,767	76,085	594,852	415,780	43.1%
9	CSCL	465,595	150,400	615,995	604,303	1.9%
10	Hanjin Shipping	464,485	234,914	699,399	644,443	8.5%
11	MOL	378,037	96,273	474,310	500,105	▲ 5.2%
12	NYK	370,304	42,962	413,266	560,871	▲ 26.3%
13	Hamburg Süd Group	350,721	71,000	421,721	468,858	▲ 10.1%
14	OOCL	349,180	51,600	400,780	436,013	▲ 8.1%
15	Zim	322,989	191,271	514,260	534,432	▲ 3.8%
16	K Line	316,307	109,160	425,467	510,766	▲ 16.7%
17	Yang Ming	315,798	115,374	431,172	459,437	▲ 6.2%
18	Hyundai M.M.	282,272	71,810	354,082	358,116	▲ 1.1%

Rank	Alliance	Operating	On Order	Total	前年Total	前年比
1	APM-Maersk	2,090,997	373,754	2,464,751	2,384,812	3.4%
2	CKYH	1,627,806	786,558	2,414,364	2,547,489	▲ 5.2%
3	MSC	1,726,596	458,812	2,185,408	2,159,804	1.2%
4	GA	1,323,295	147,062	1,470,357	1,780,266	▲ 17.4%
5	TNWA	1,258,443	360,563	1,619,006	1,547,210	0.0
6	CMA CGM Group	1,131,108	386,699	1,517,807	1,530,478	▲ 0.8%
7	Evergreen Line	562,944	80,000	642,944	609,487	0.1

Rank *	Operator	Cargo Loaded
1 (2)	Maersk	1,236
2 (1)	Evergreen	1,190
3 (4)	APL(NOL)	873
4 (3)	Hanjin	873
5 (5)	CMA-CGM	782
6 (11)	MSC	680
7 (6)	K-Line	635
8 (8)	Hyundai M.M	635
8 (12)	CSCL	635
10 (10)	OOCL	612
11 (8)	NYK	578
12 (7)	YML	567
13 (13)	COSCO	510
14 (15)	Hapag-Lloyd	476
15 (14)	MOL	453

Rank	Alliance	Cargo
1 (1)	CKYH (K-Line含む)	2,585
2 (2)	TNWA	1,961
3 (3)	GA (MISC除く)	1,667
4 (5)	Maersk	1,236
5 (4)	Evergreen	1,190

\* ( ) 内は昨年順位

Source: 日本海事センター

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
1	HAPAG	EVERGREEN	EVERGREEN	EVERGREEN	EVERGREEN	MAERSK	MAERSK	MAERSK	MAERSK/SL	MAERSK	MAERSK	MAERSK	MAERSK	MAERSK
2	SEA-LAND	USL	MAERSK	MAERSK	MAERSK	EVERGREEN	SEA-LAND	SEA-LAND	EVERGREEN	P&ON	MSC	MSC	MSC	MSC
3	MAERSK	MAERSK	NYK	SEA-LAND	SEA-LAND	SEA-LAND	EVERGREEN	EVERGREEN	P&ON	EVERGREEN	P&O/FARREL	EVERGREEN	CMA CGM	CMA CGM
4	OCL	SEA-LAND	APL	APL	APL	NYK	COSCO	EVERGREEN	HANJIN/SEN	HANJIN	EVERGREEN	CMA CGM/ANL	EVERGREEN	COSCO
5	NYK	HAPAG	YANGMING	NYK	NYK	GOSCO	COSCO	COSCO	MSC	MSC	HANJIN/SEN	HAPAG	HAPAG	APL
6	OOCL	OCL	SEA-LAND	COSCO	APL	P&OCL	P&OCL	HANJIN	COSCO	APL(NOL)	COSCO	HANJIN/SEN	CSCL	HANJIN
7	APL	NYK	HAPAG	OOCL	OOCL	HANJIN	NEDLLOYD	NOL/APL	NOL(APL)	COSCO	APL(NOL)	COSCO	COSCO	EVERGREEN
8	NEDLLOYD	OOCL	OOCL	HAPAG	OOCL	*K*LINE	HANJIN	MSC	NYK/TSK	CP SHIPS	CMA CGM/ANL	CSCL	NYK	HAPAG
9	EVERGREEN	*K*LINE	P&OCL	*K*LINE	HAPAG	NEDLLOYD	MOL	NYK	CMA/CGM	NYK	*K*LINE	APL(NOL)	APL(NOL)	CSCL
10	UASC	APL	*K*LINE	YANGMING	HANJIN	HAPAG	APL	HMM	CP	CMA CGM	NYK	NYK	HANJIN	NYK
11	MOL	MOL	MOL	HANJIN	*K*LINE	APL	HAPAG	MOL	ZIM	MOL	CP SHIPS	MOL	OOCL	ZIM
12	USL	GOSCO	GOSCO	MOL	YANGMING	YANGMING	DSR-SENATOR	ZIM	MOL	OOCL	MOL	OOCL	*K*LINE	*K*LINE
13	YANGMING	NEDLLOYD	NEDLLOYD	P&OCL	P&OCL	MOL	*K*LINE	YMTC	*K*LINE	*K*LINE	ZIM	OOCL	MOL	MOL
14	CGM	UASC	ZIM	NEDLLOYD	NOL	NOL	OOCL	OOCL	HMM	ZIM	OOCL	*K*LINE	ZIM	OOCL
15	ZIM	CGM	HANJIN	ZIM	ZIM	OOCL	YANGMING	OOCL	OOCL	HL	HAPAG	ZIM	YANGMING	YANGMING
16	*K*LINE	ZIM	CGM	NOL	SCANDUTCH	ZIM	NOL	HL	YMTC	HMM	YANGMING	YANGMING	CSAV	HAMBURG SUD
17	BALTIC	YANGMING	UASC	CGM	UASC	HYUNDAI	HMM	DSR-SENATOR	HL	UASC	CSCL	HAMBURG SUD	HAMBURG SUD	CSAV
18	W.WILHELMSSEN	W.WILHELMSSEN	NOL	UASC	NEDLLOYD	UASC	ZIM	CMA	UASC	YANGMING	HMM	HMM	HMM	HMM
19	NOL	BALTIC	BSC	W.WILHELMSSEN	CHO YANG	CGM	CMA	WAN HAI	CSAV	CSCL	HAMBURG SUD	PIL	PIL	PIL
20	GOSCO	NOL	W.WILHELMSSEN	BSC	CGM	CHO YANG	MSC	CONTSIP	CHO YANG	HAMBURG SUD	CSAV	WAN HAI LINES	WAN HAI LINES	UASC

(地域別船社数)	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
米国	3	3	2	2	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0
欧州	7	7	7	6	5	5	7	6	5	6	6	5	5	5
日本	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
その他	2	2	2	2	2	2	1	1	4	3	2	2	2	3

84年米国新海事法発効 86年US LINE倒産 88年昭和定航より撤 91年NYK,NLS合併 92年HYUNDAI登場 96年CKYアライアンス結 99年マースクがシーランド 00年China ShippingがTop20登場 04年MAERSK,P&O合併  
 85年 プラザ合意 86年HANJIN登場 88年NLS設立 (邦船4社→3社) (邦船6社→4社) 97年NOLがAPLを買収 05年HAPAG,CP SHIP合併  
 86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 97年HANJIN/SENATORの誕生

- 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。
- 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)

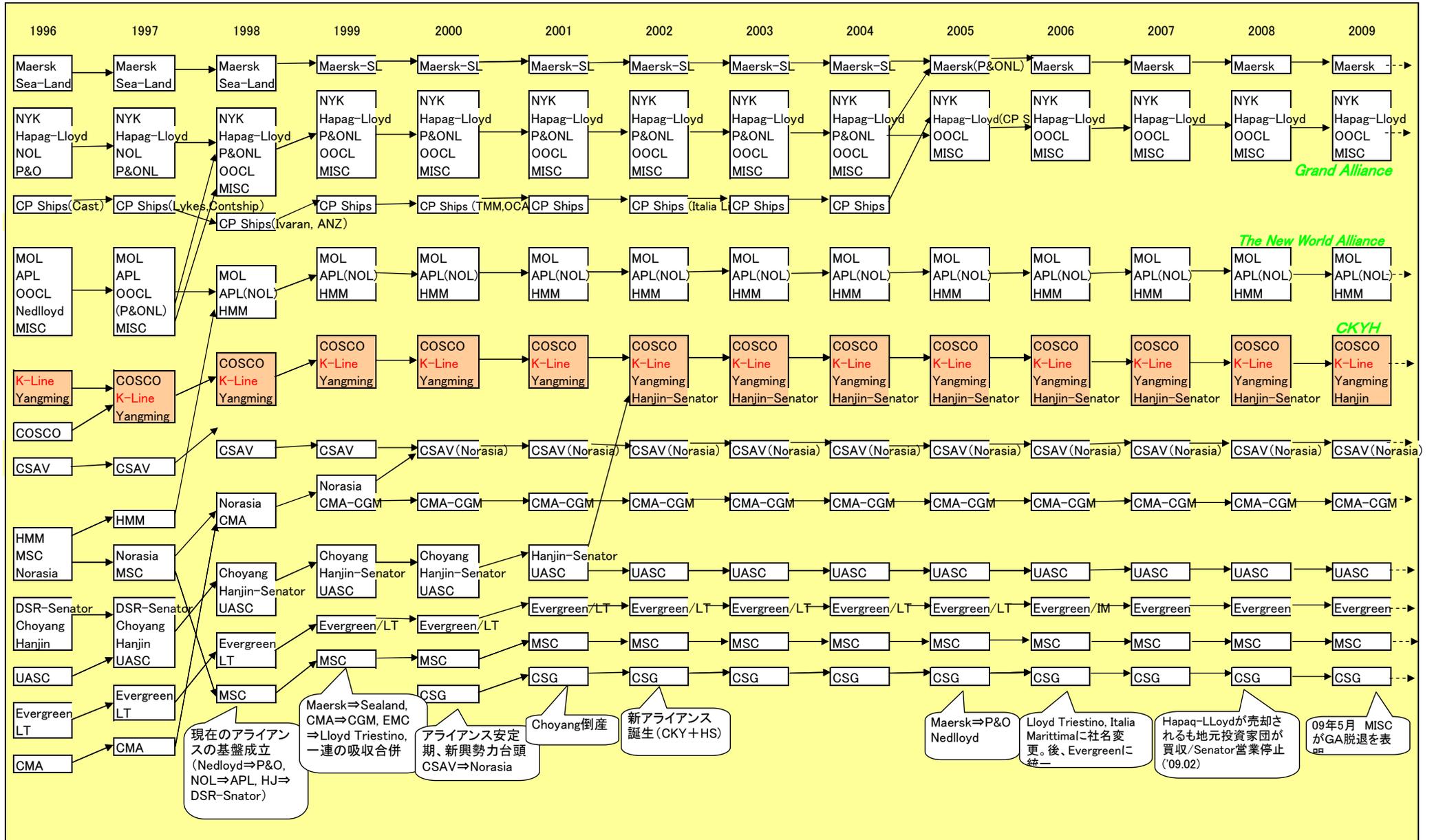
- 時系列主要イベント  
 84年 米国新海事法発効  
 85年 プラザ合意  
 86年 USライン倒産 (米船 3社→2社)  
 緊急雇用対策  
 88年 海造審北米定期航路ワーキンググループ答申  
 昭和海運撤退、NLS\*設立 (邦船 6社→4社)  
 91年 NYK、NLS合併 (邦船 4社→3社)  
 96年 P&O NEDO誕生  
 97年 NOLがAPL買収 (米船2社→1社)  
 99年 マースクがシーランドを買収 (米船の消滅)  
 04年 マースク、P&ONが合併  
 05年 HAPAG、CP SHIP合併  
 08年 世界経済危機 (9月に'リー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

\*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

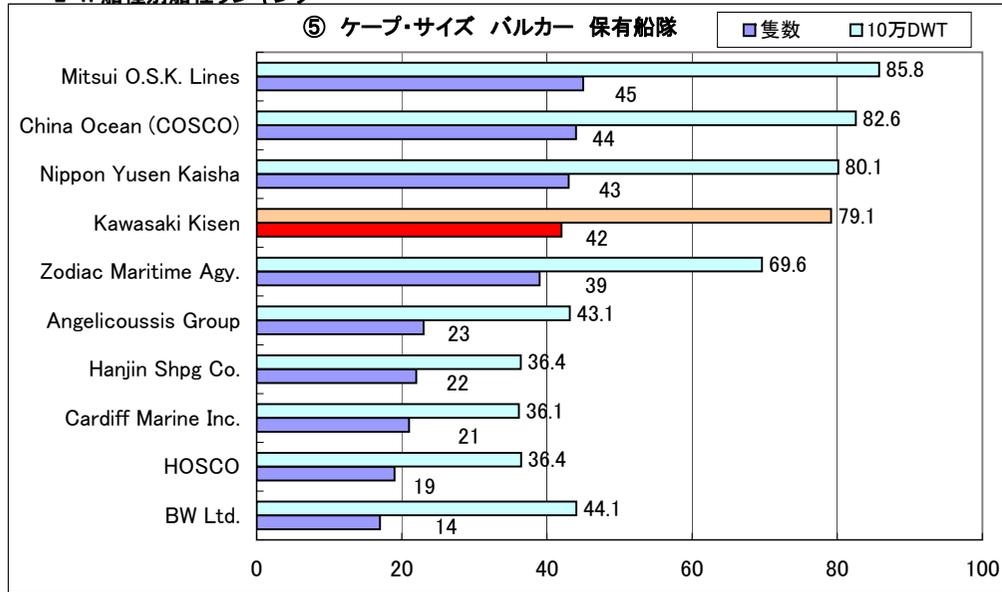
出典: Containerisation International Yearbook ほか

## 2-1. 船種別船社ランキング

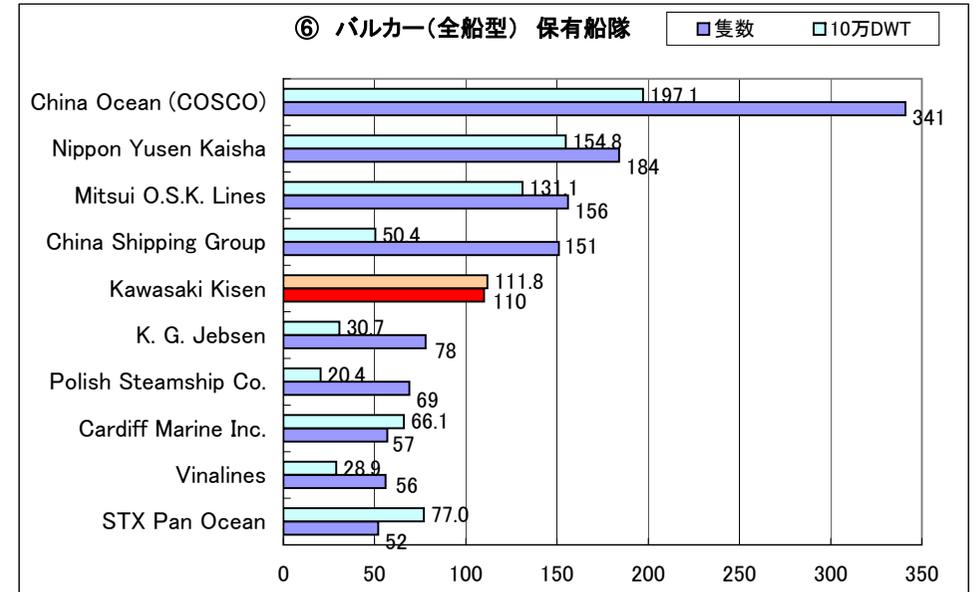
### ④ コンテナ船 アライアンスの推移



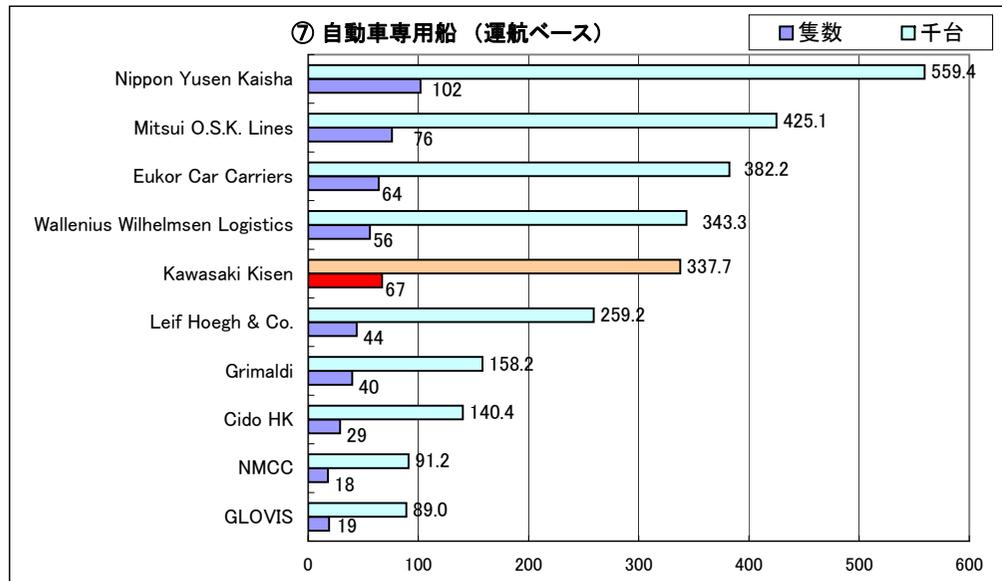
2-1. 船種別船社ランキング



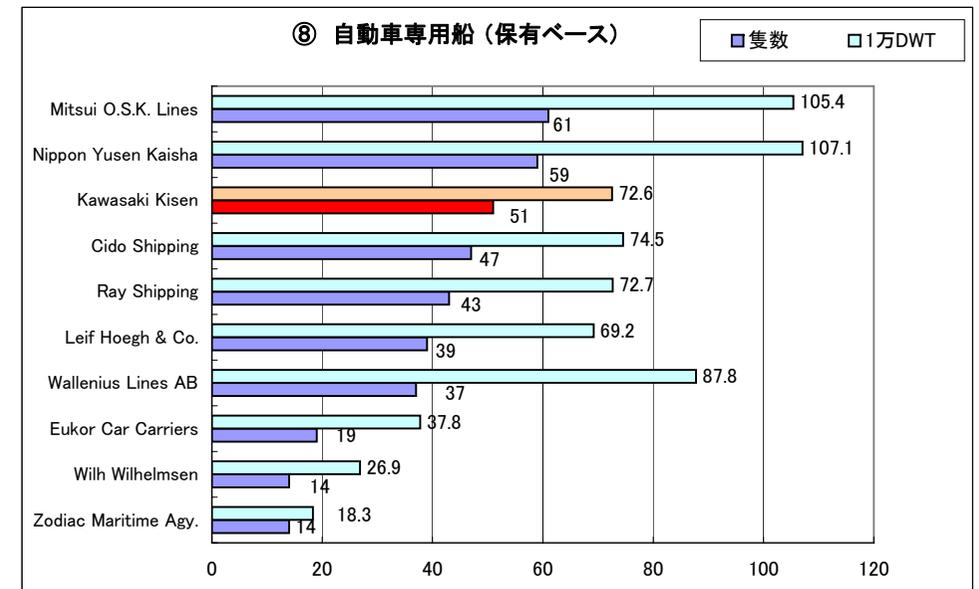
Clarkson 2010年5月現在



Clarkson 2010年5月現在

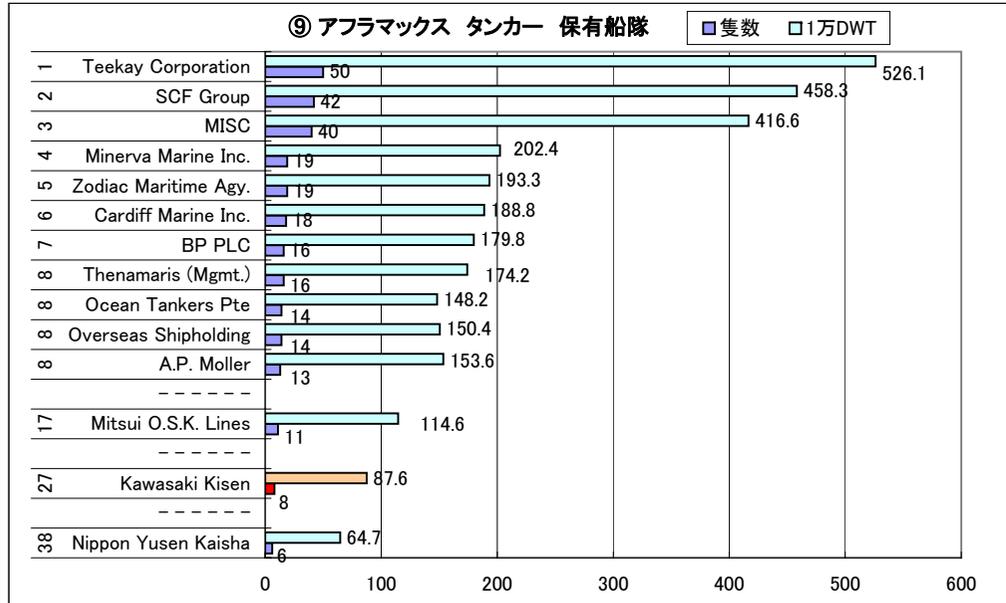


Fearnley World PCC Report July 2010

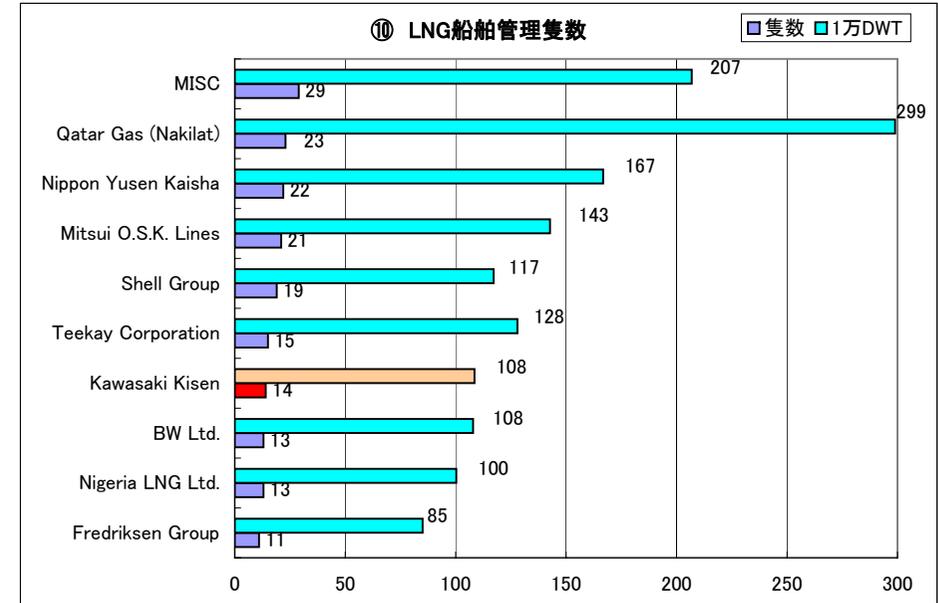


Clarkson 2010年5月現在

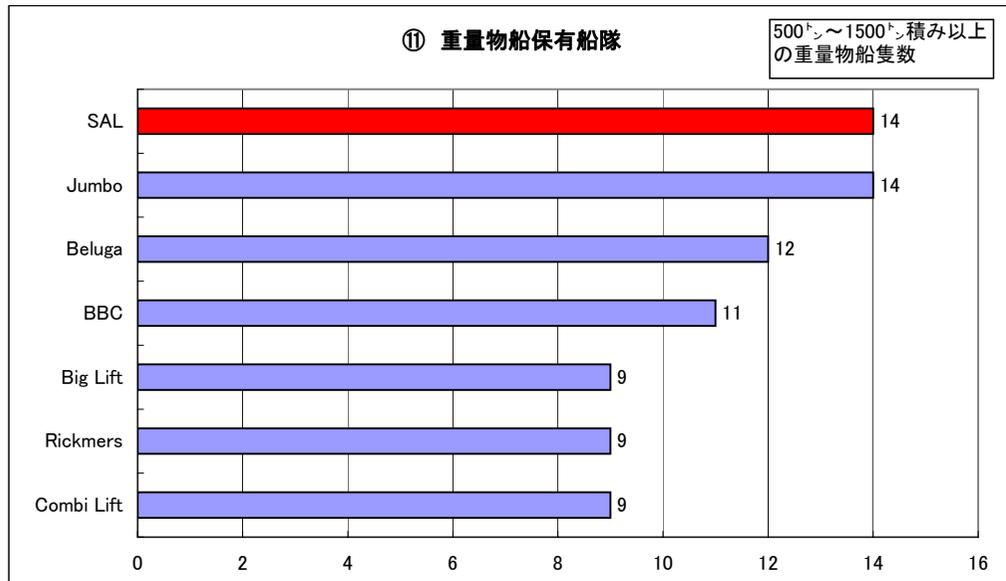
2-1. 船種別船社ランキング



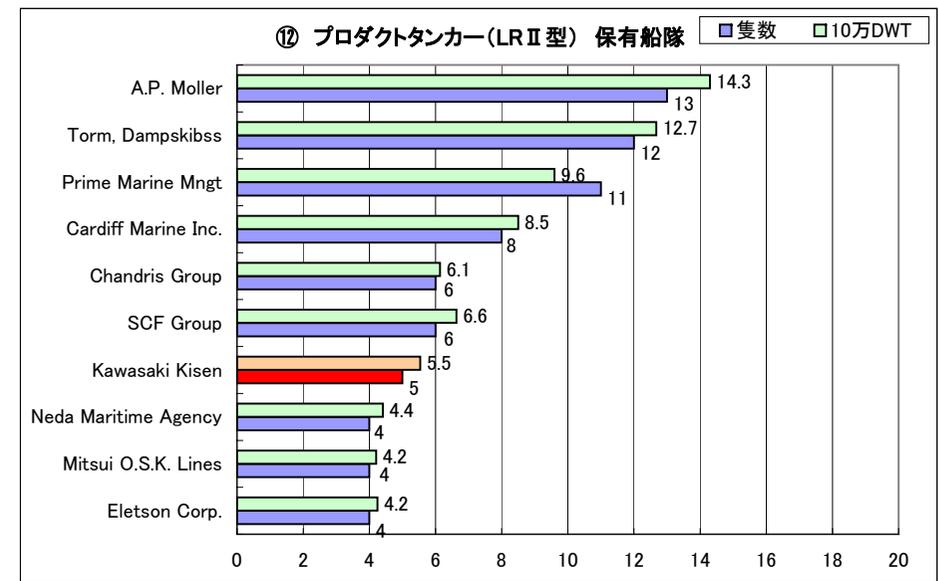
Clarkson 2010年5月現在



当社調べ 2010年5月現在



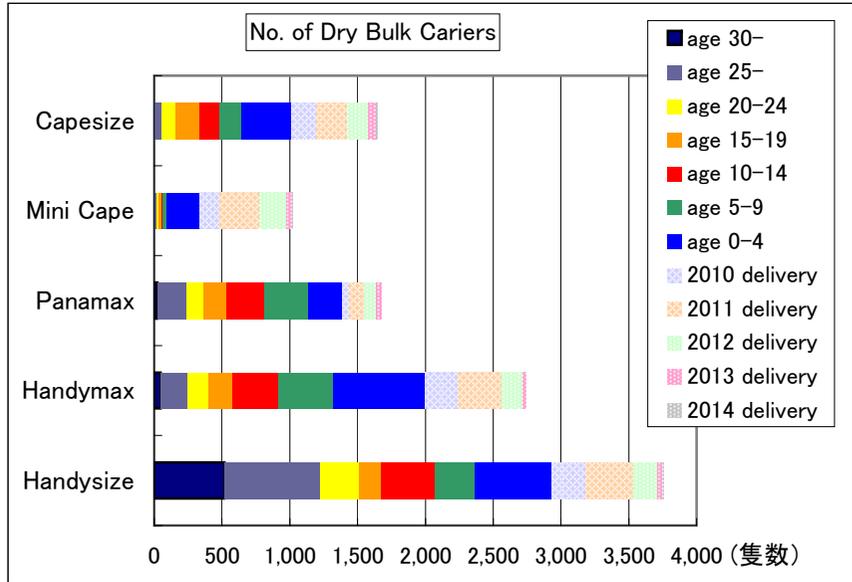
当社調べ 2010年6月現在



Clarkson 2010年5月現在

### 3. 世界のマーケット <3-1.船種別船型・船齢別船隊>

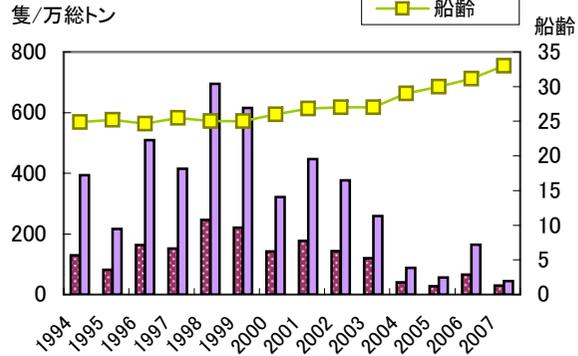
#### ① ドライ・バルク船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



Clarkson as of June 2010

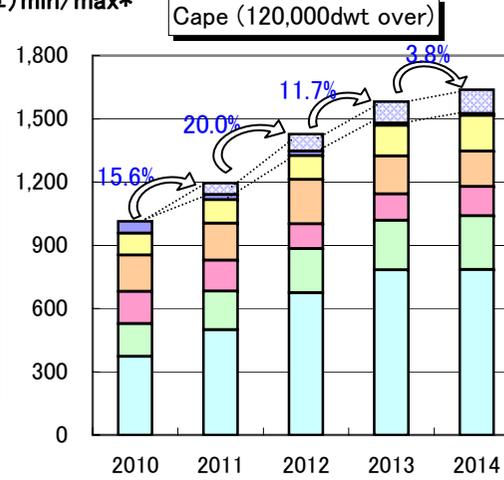
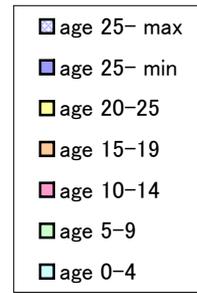
\*min/maxの計算は、Handy以外は現在の船齢25歳以上の船が解撤されない場合をmax、船齢25歳より上の船は全て解撤される場合をminとした。(以下タンカー、コンテナ船についても同じ) Handyについては解撤船齢を30歳とした。  
 実際に下図の如く、解撤船齢はバルカー全体の平均で30歳強まで上昇している。

#### ドライバルカー(広義)解撤

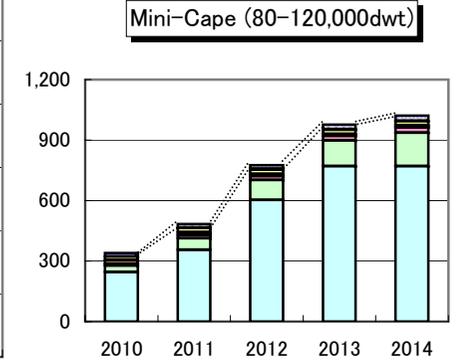


日本船主協会

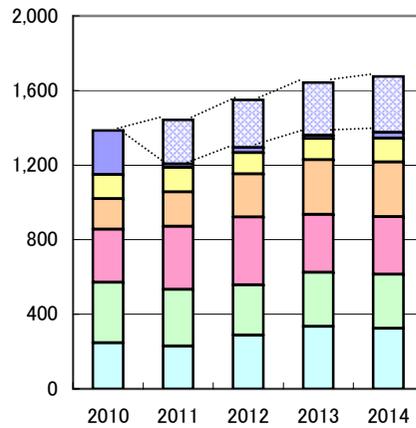
#### 船隊増減予想(概算)min/max\*



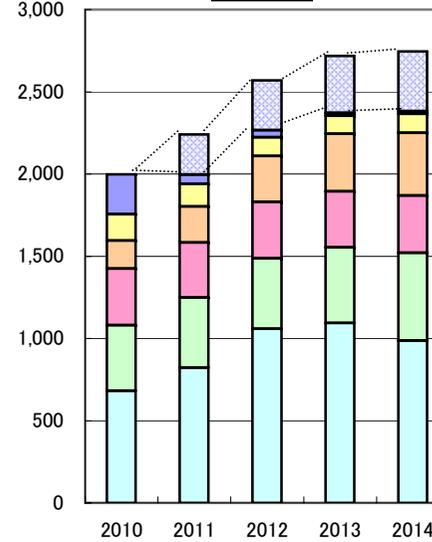
\*青字はMaxの際の前年比増加率



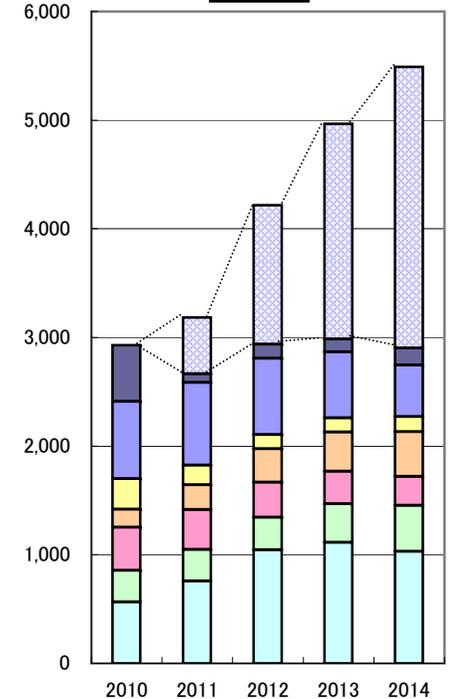
#### Panamax



#### Handymax

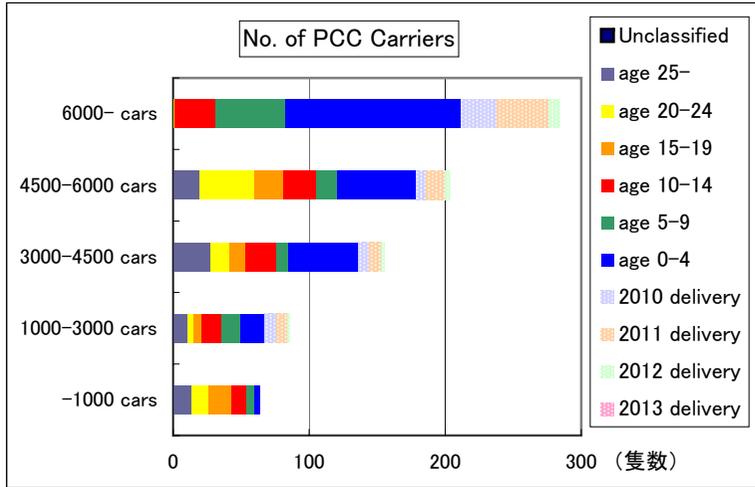


#### Handysize

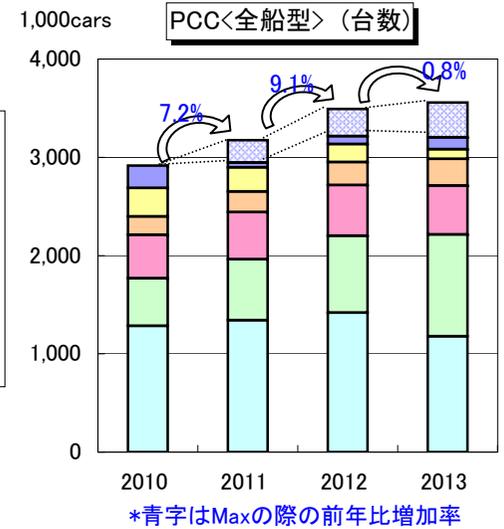
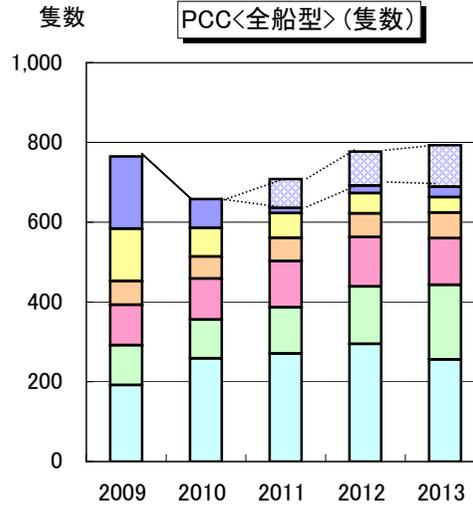


### 3. 世界のマーケット <3-1.船種別船型・船齢別船隊>

#### ② 自動車専用船 船型・船齢別船隊規模と建造予定

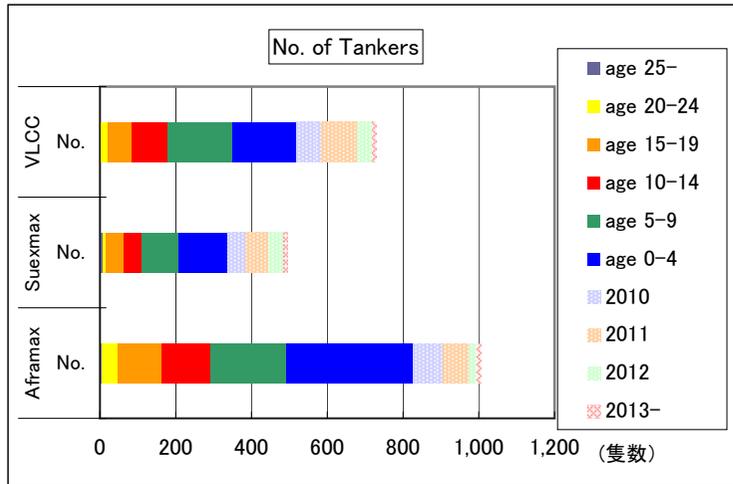


Clarkson as of June 2010

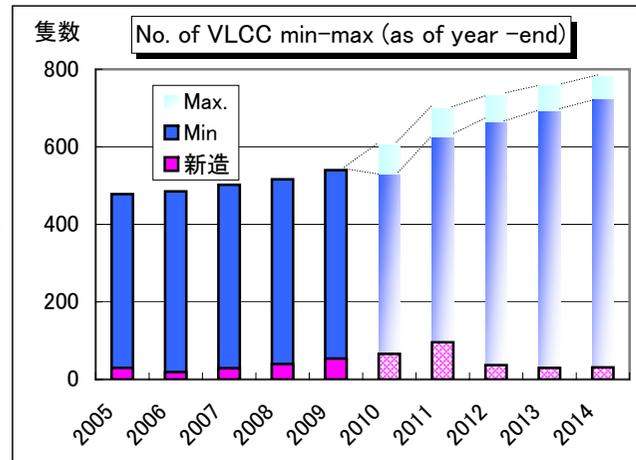


\*青字はMaxの際の前年比増加率

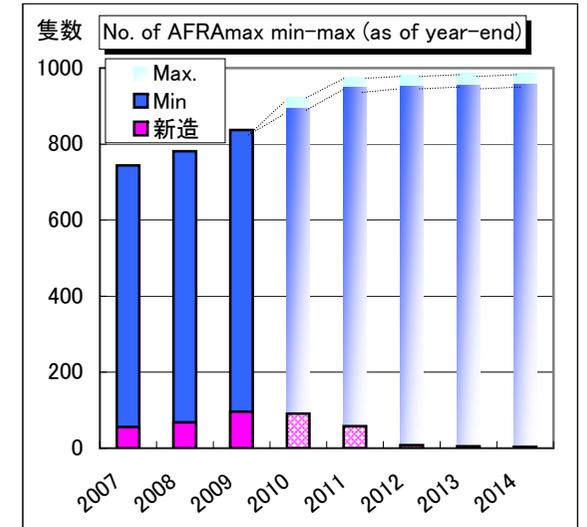
#### ③ 油槽船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



Clarkson as of June 2010  
(AFRAMaxには製品船を含む)



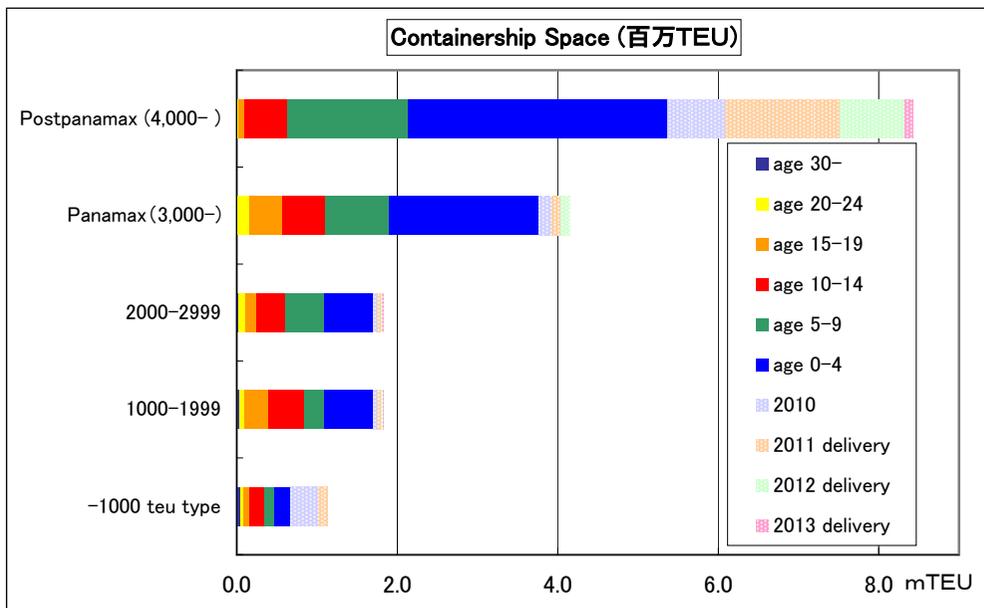
※各年末時点の数値。10年6月現在、Non-double Hull 船は68隻  
※MAX前提：2010年以降、船齢25歳以上の船のみスクラップ



※AFRAMaxは10年3月のClarkson がベース

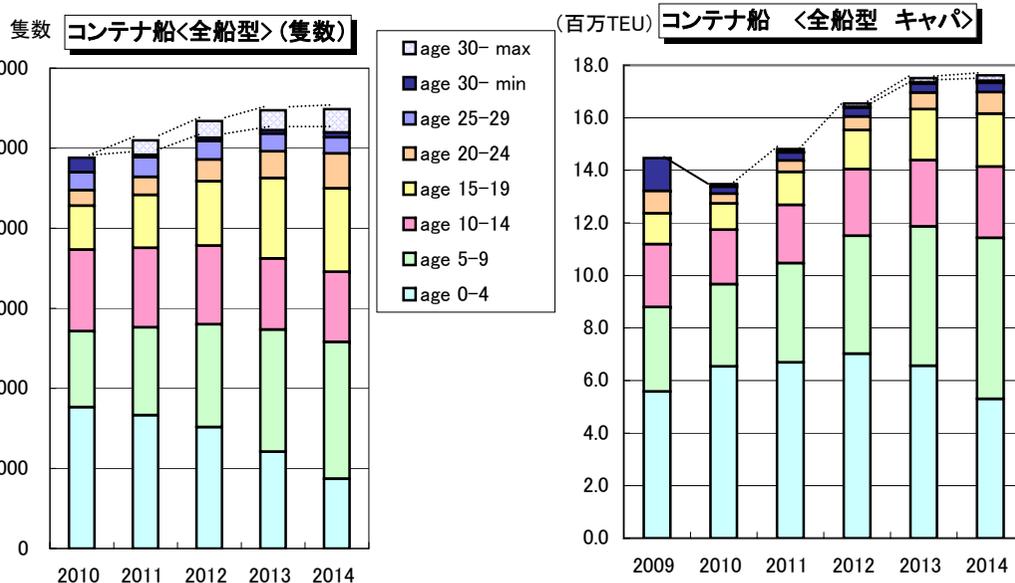
### 3. 世界のマーケット <3-1.船種別船型・船齢別船隊>

#### ④ コンテナ船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



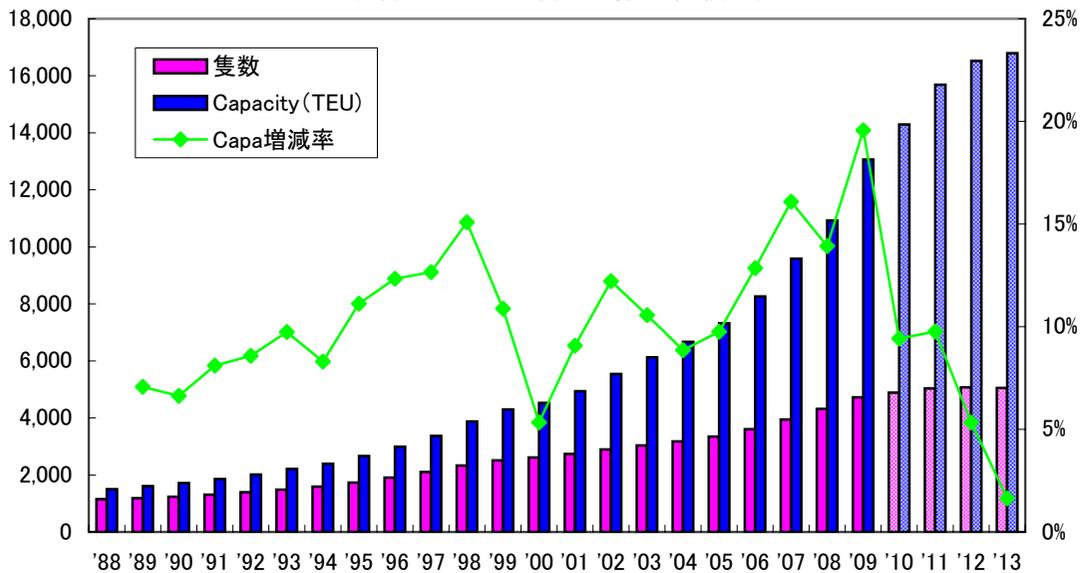
Clarkson as of June 2010

#### 船隊増減予想(概算) min/max\*

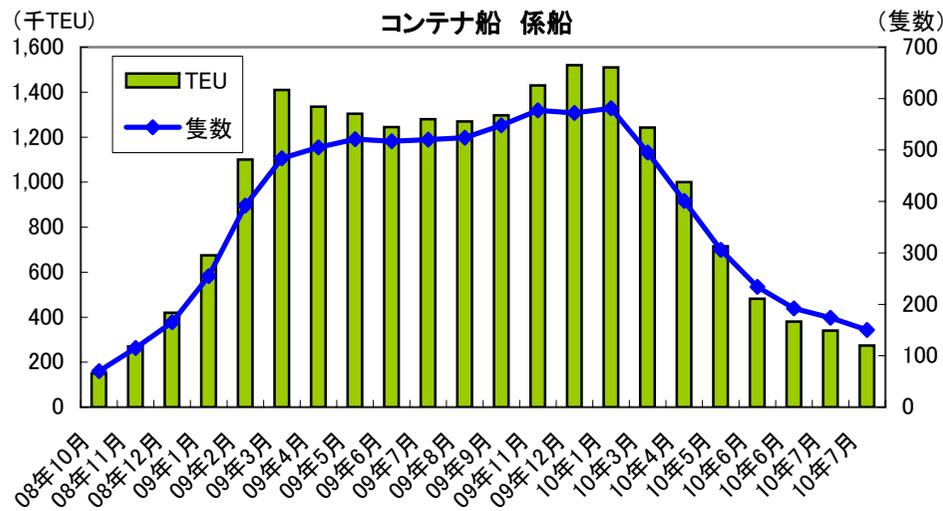


\*2009年の25-29歳のグループには30歳以上を含む

#### 世界のコンテナ船隊の増加(実績と予想)

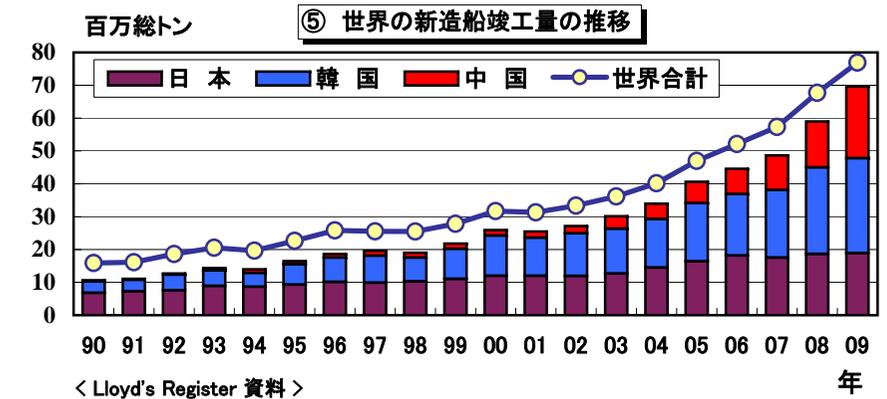
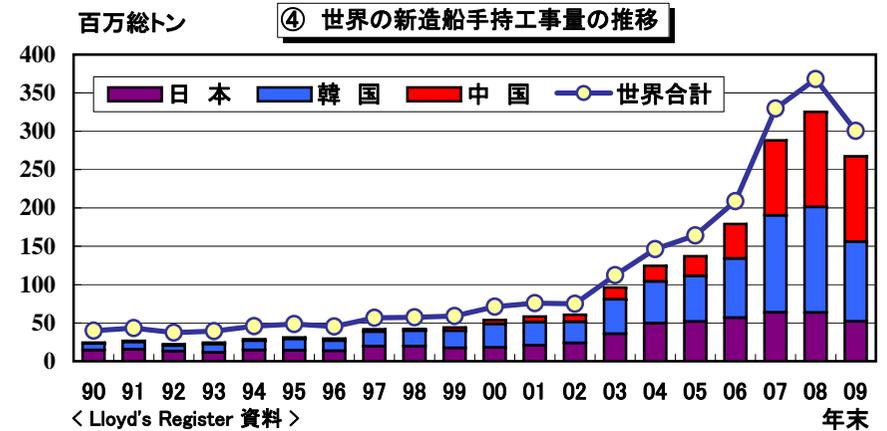
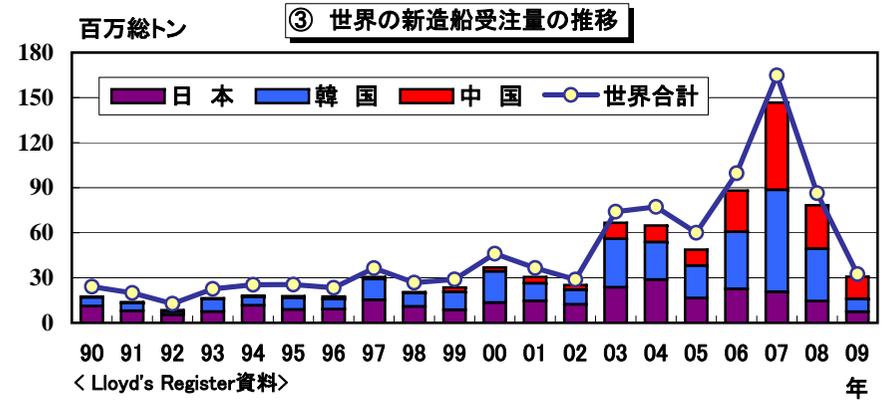
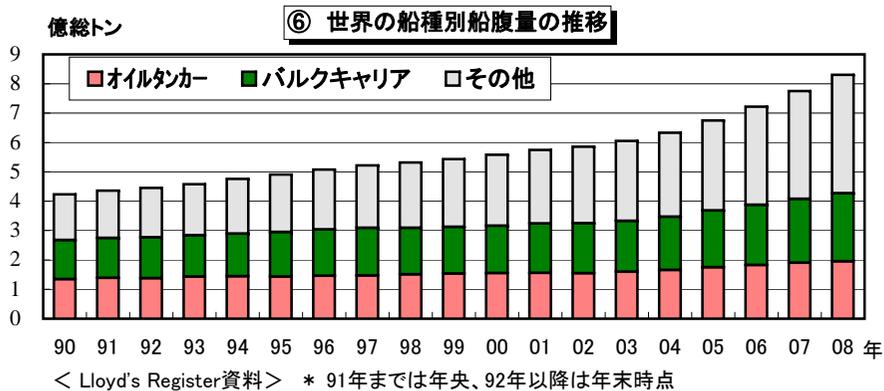
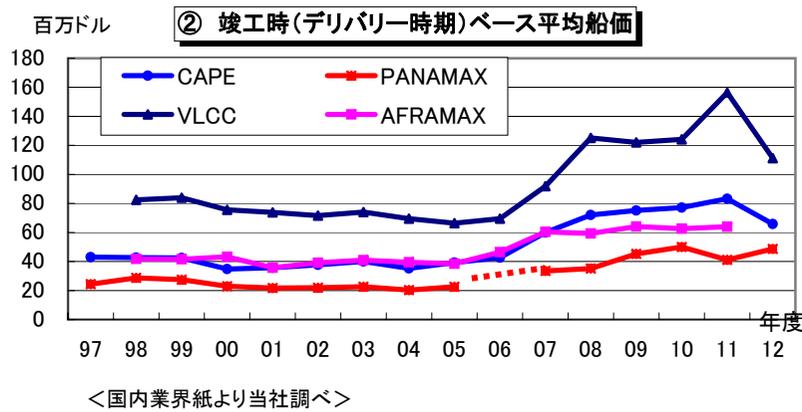
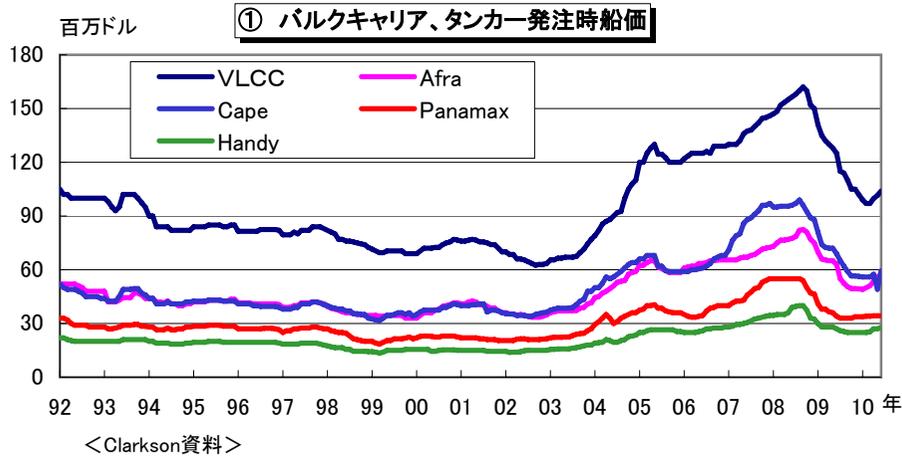


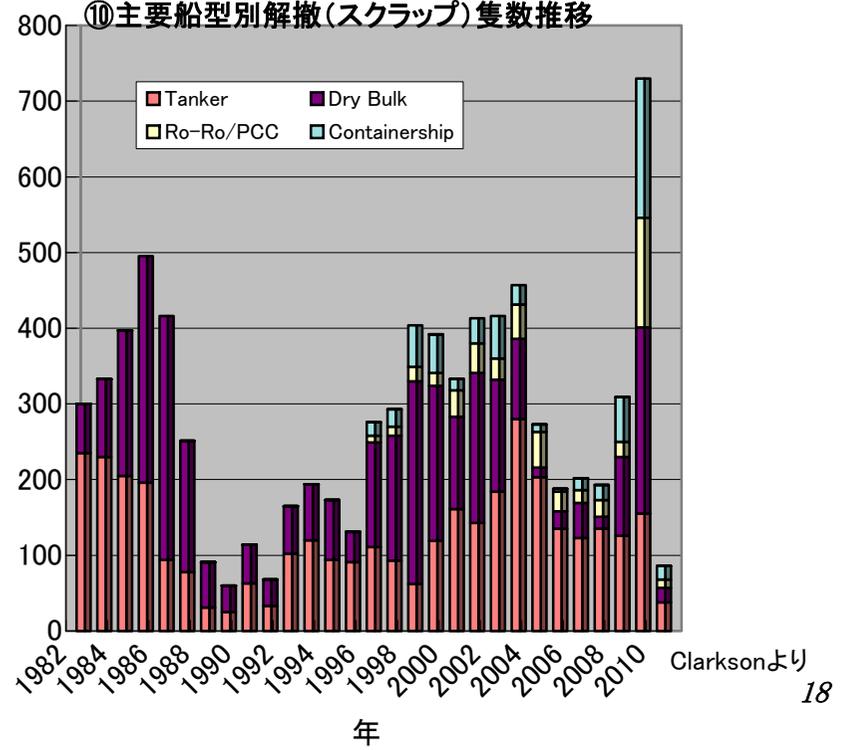
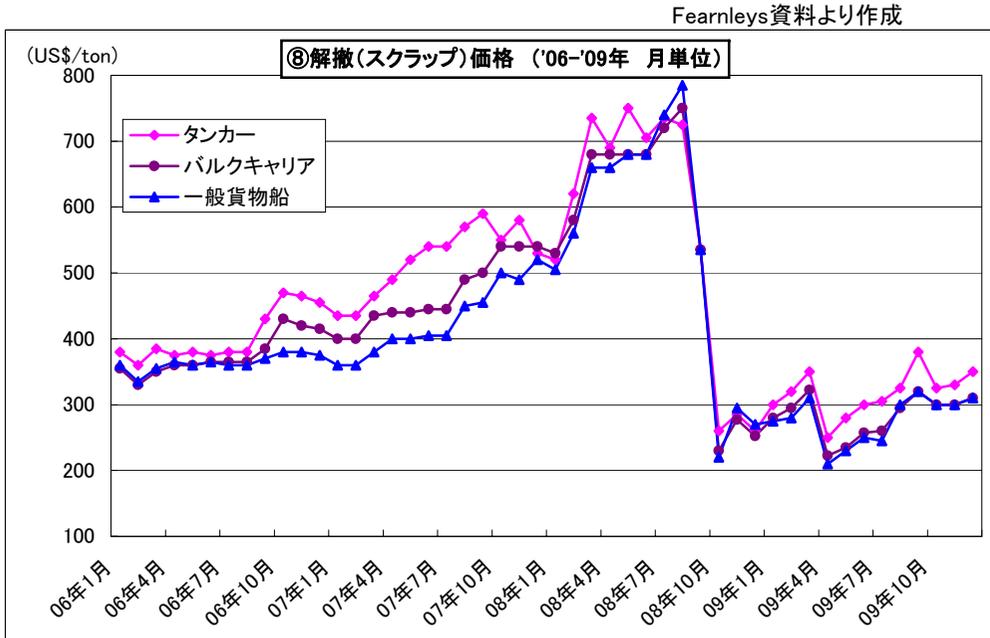
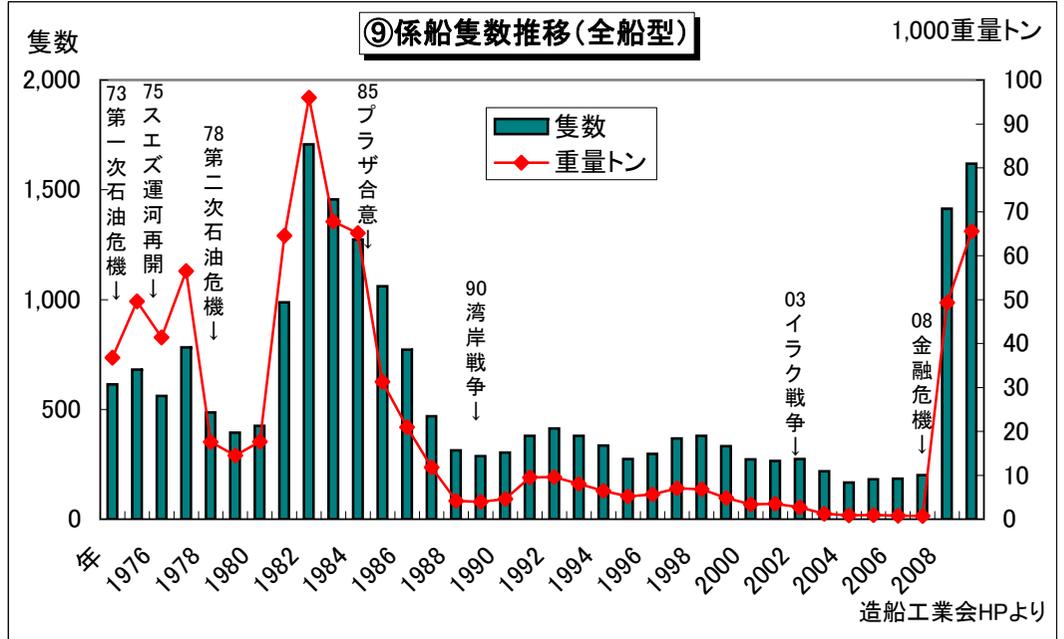
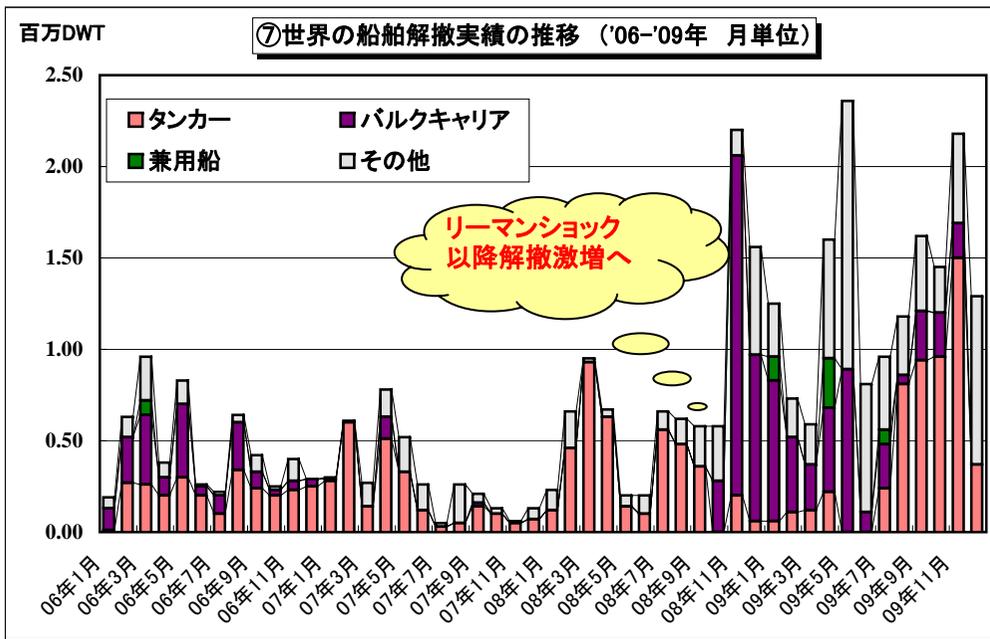
Alphaliner Report 2010 June



Source: AXS Marine 社

### 3-2. 船腹供給動向

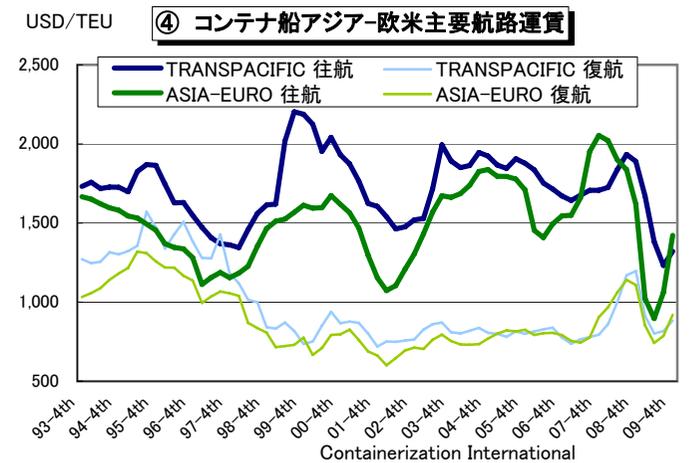
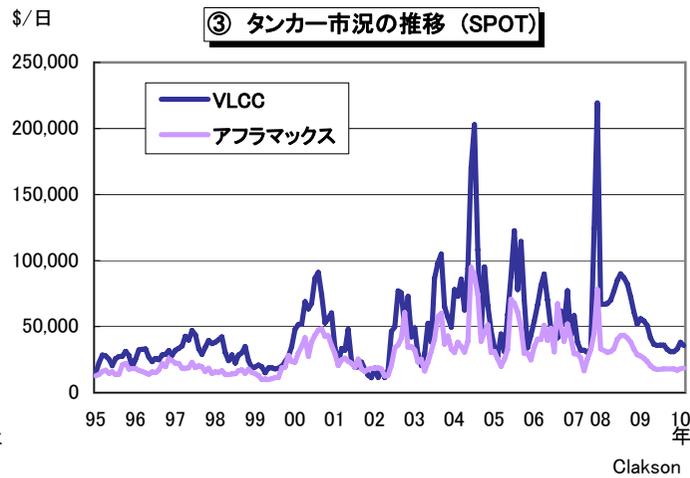
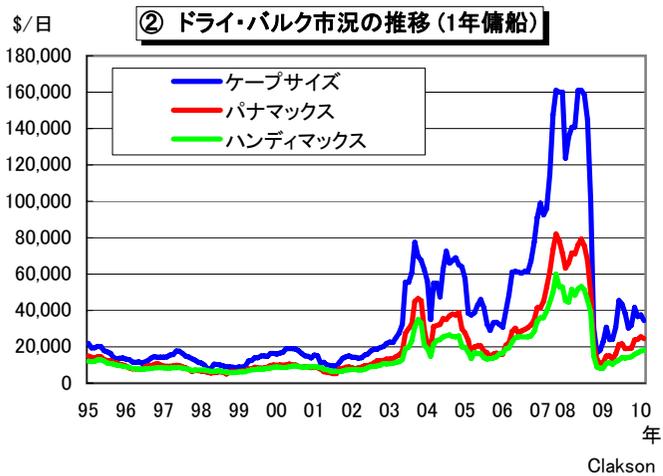
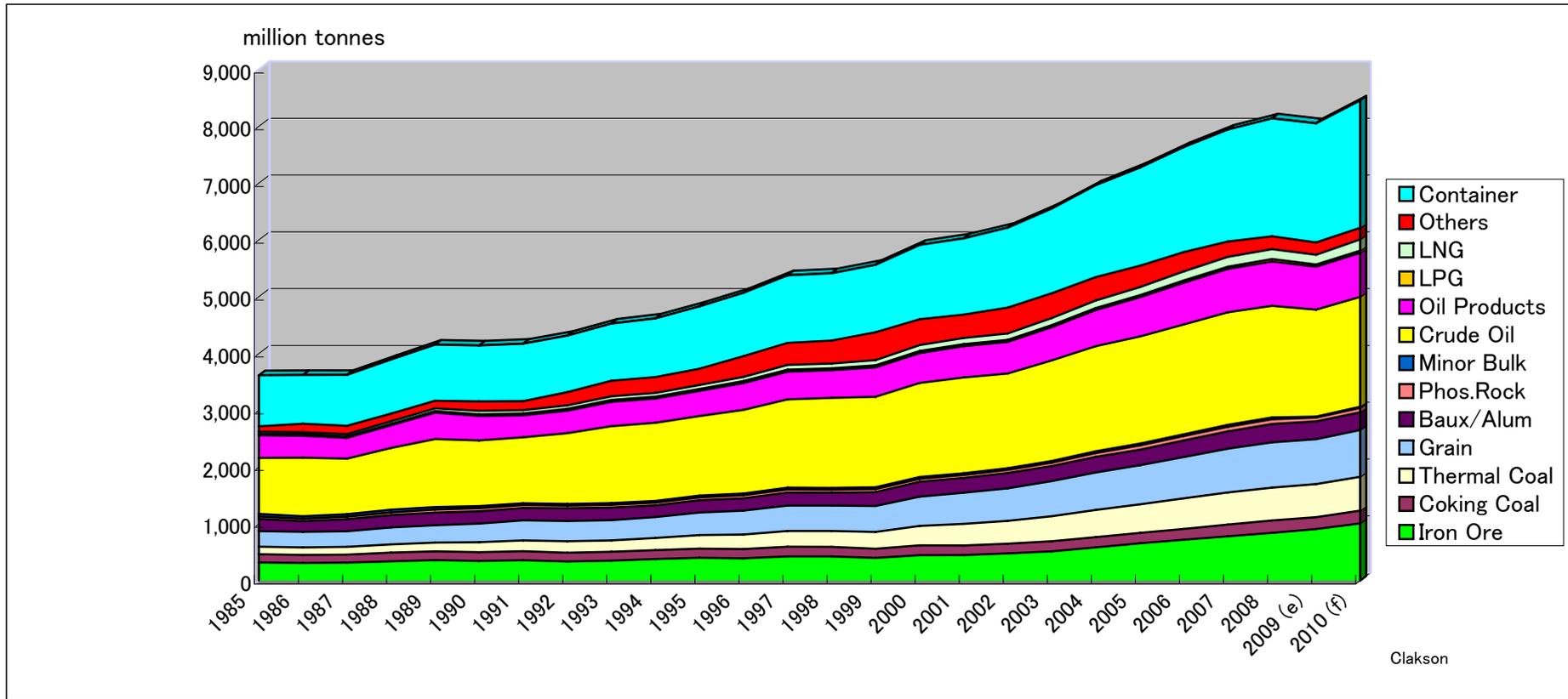




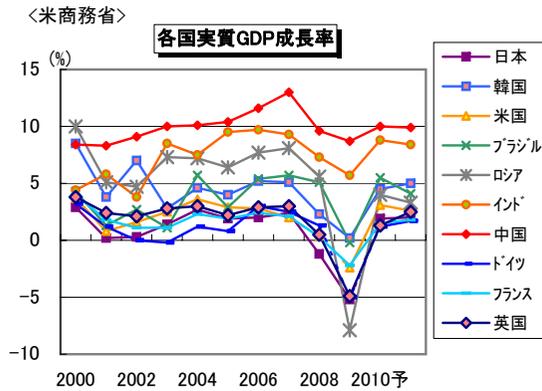
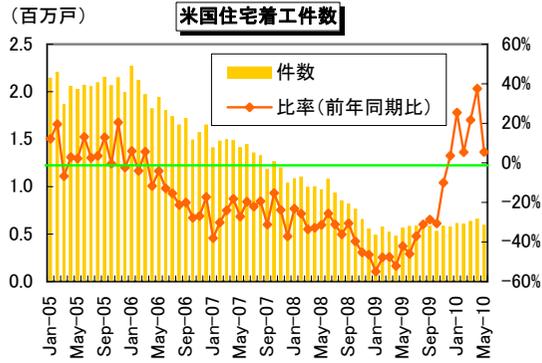
Fearnleys資料より作成

Fearnleys資料より作成

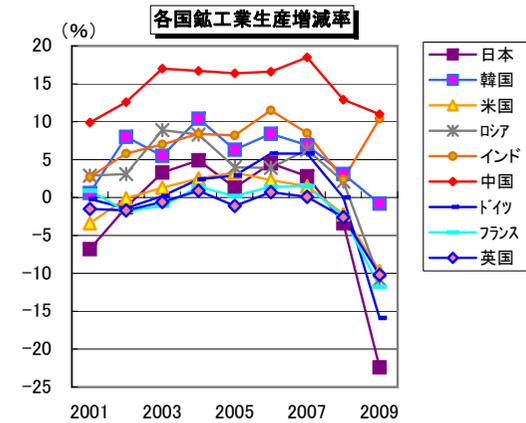
### 3-3. 世界の荷動き・市況



# ①主要経済指標

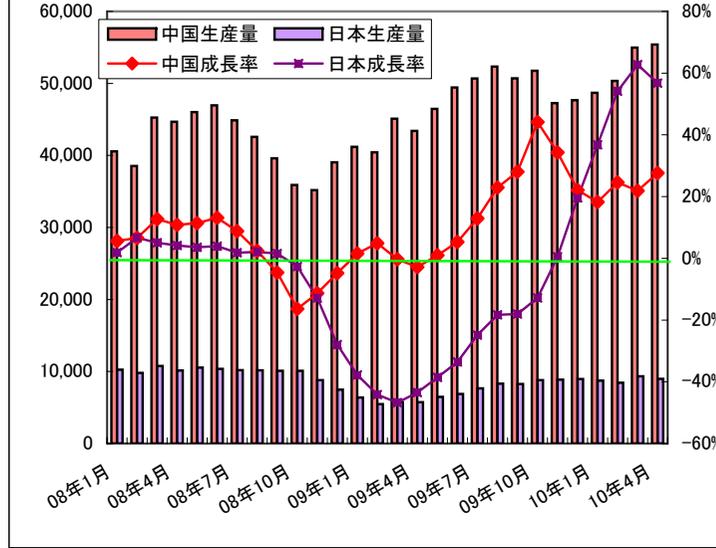


<外務省「主要経済指標」> \*10以降の値はIMF値

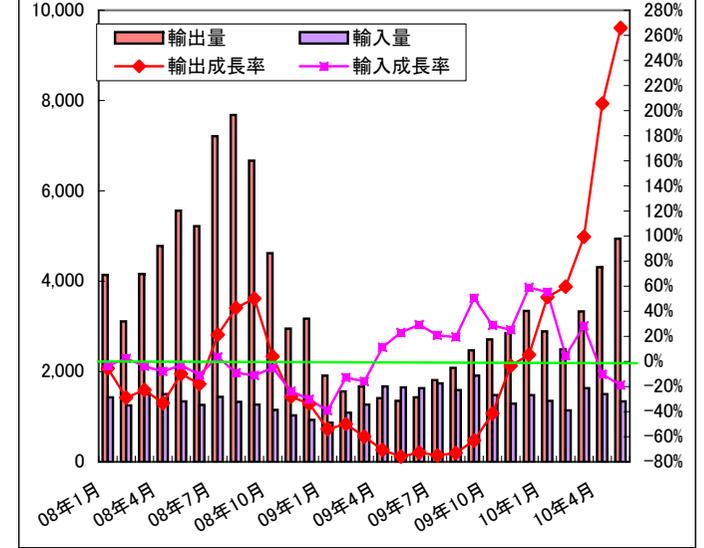


<外務省「主要経済指標」>

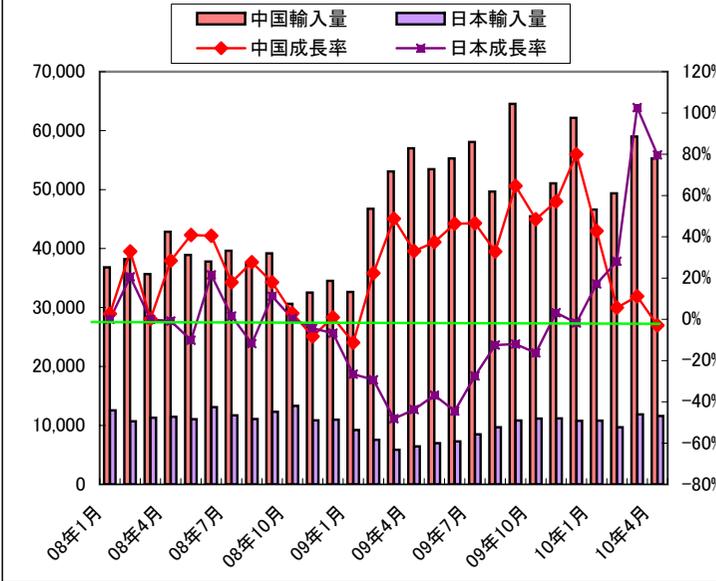
## ②粗鋼生産量



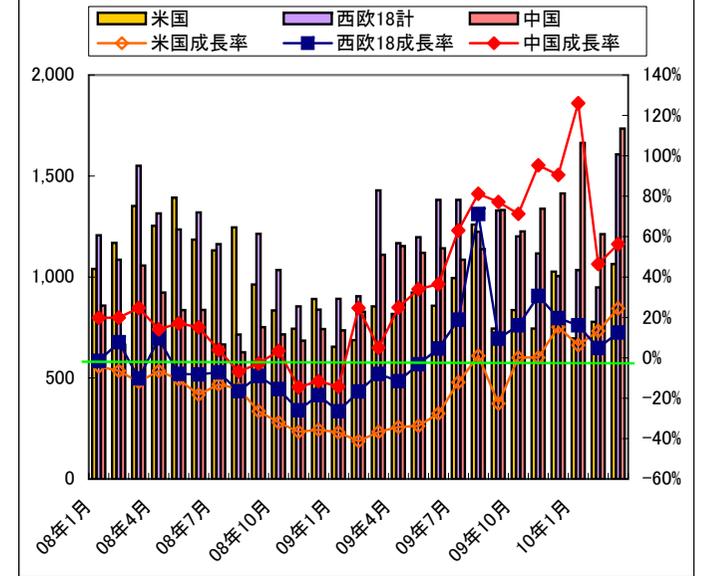
## ③中国鋼材輸出入量



## ④鉄鋼石輸入量



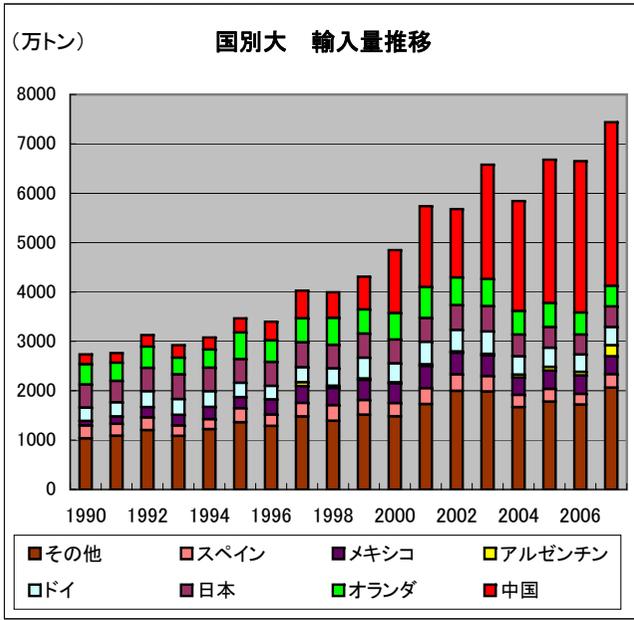
## ⑤自動車販売台数



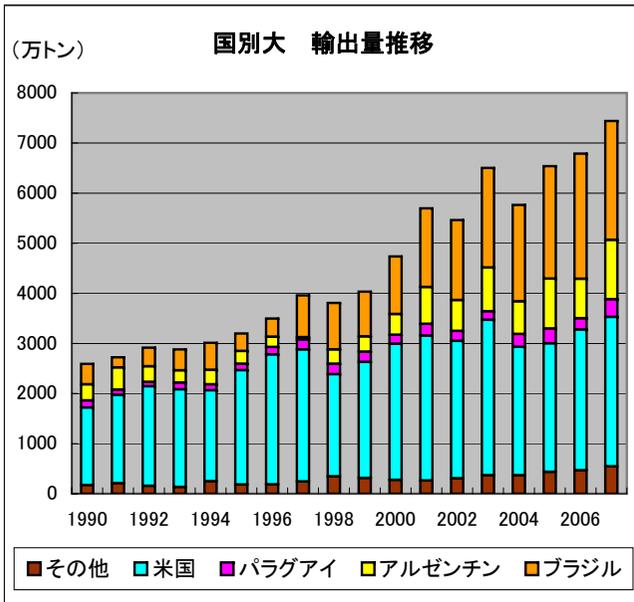
<鉄鋼連盟、自動車工業会ほか>  
成長率:対前年同期比

### 3-5. 新興諸国の動き (中国)

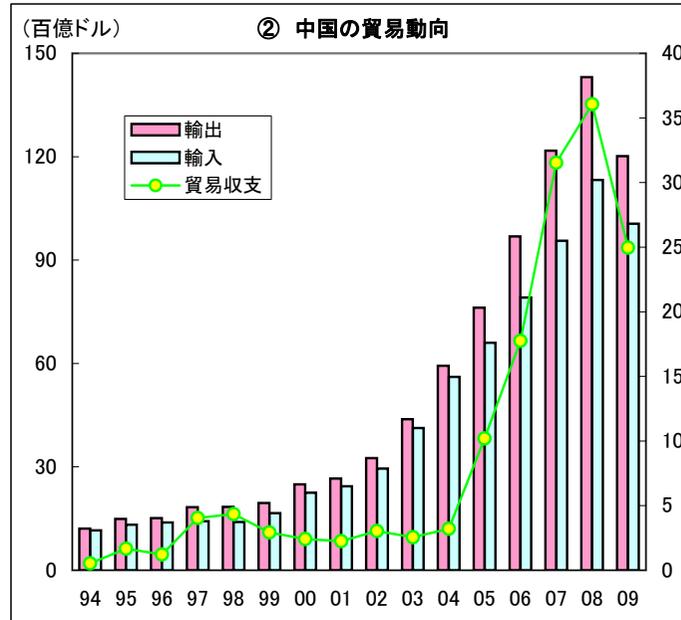
#### ① 中国が牽引する穀物輸送



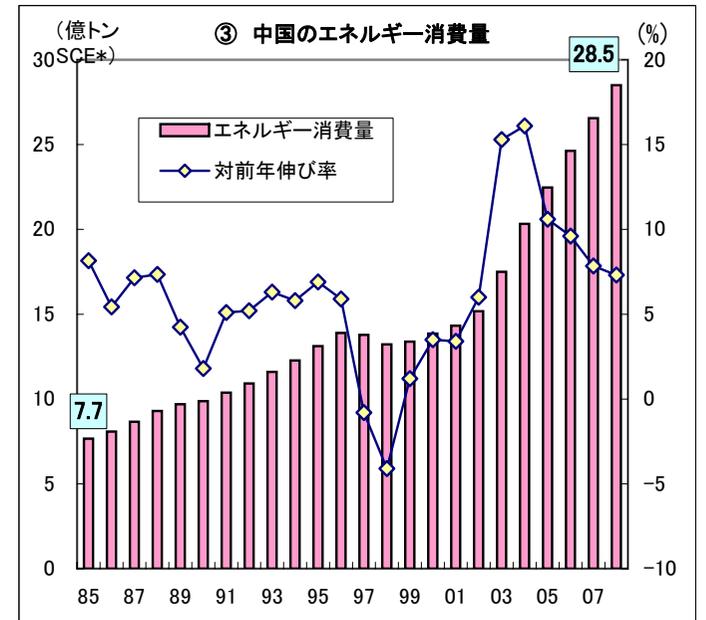
国連食 農業機関HPより



国連食 農業機関HPより

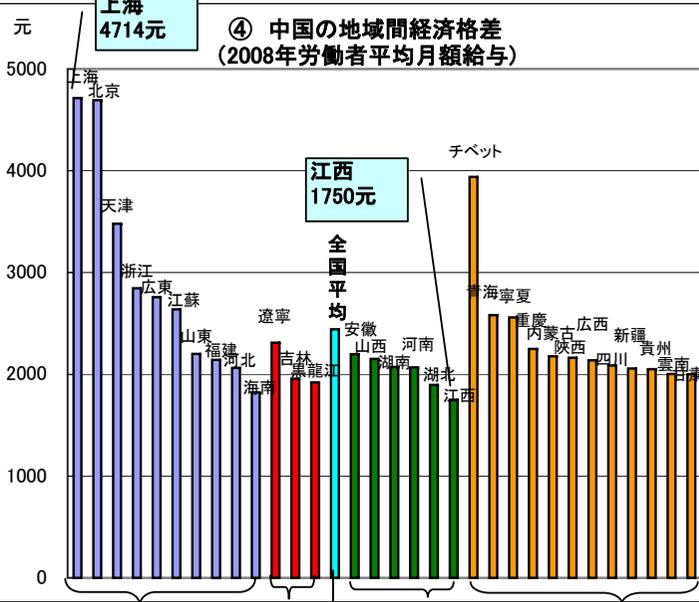


<Jetro>

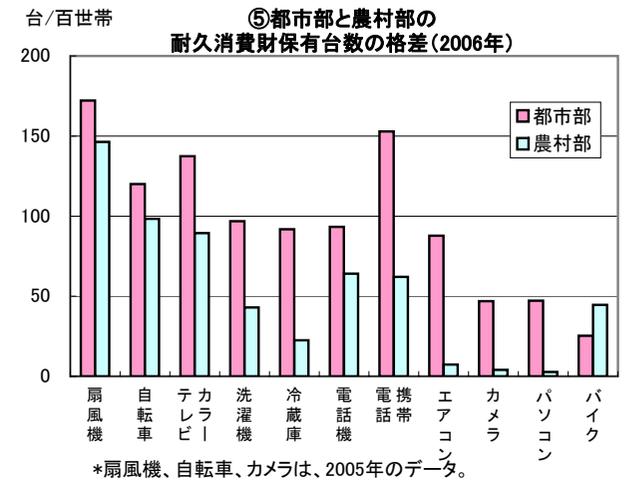


<National Bureau of Statistics of China>

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



<Jetro>



<通商白書>

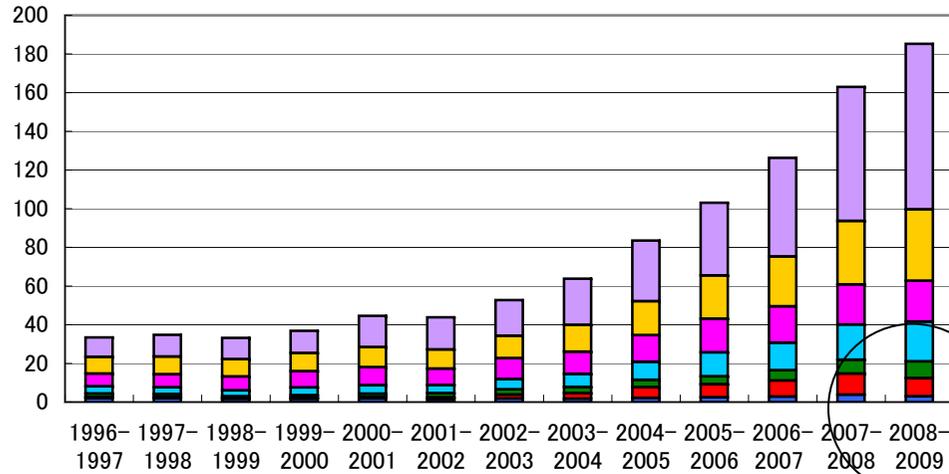
### 3-6. 新興諸国の動き

#### ① インド

(10億ドル)

#### インド輸出推移

■日本 ■中国 ■ASEAN4 ■NIEs ■米国 ■EU15 ■その他



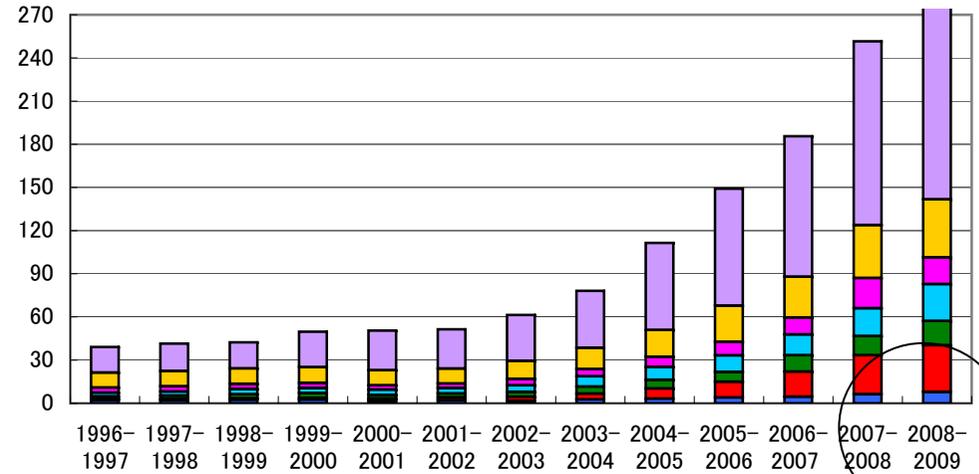
\*基準年は99年(それより前の年も引き直し)

\*インドの年度は4-3月

(10億ドル)

#### インド輸入推移

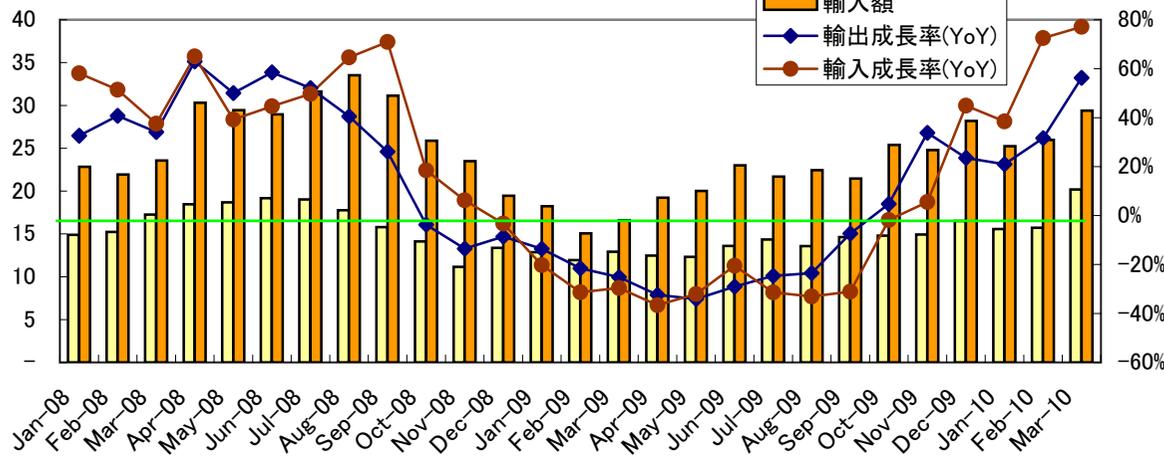
■日本 ■中国 ■ASEAN4 ■NIEs ■米国 ■EU15 ■その他



(10億ドル)

#### インド輸出入月額

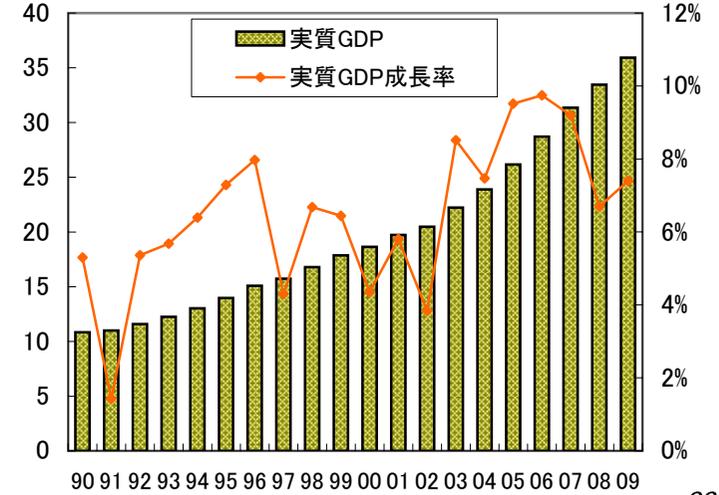
■輸出額 ■輸入額  
◆輸出成長率(YoY) ●輸入成長率(YoY)



兆ルピー

#### インドの経済成長

■実質GDP ◆実質GDP成長率



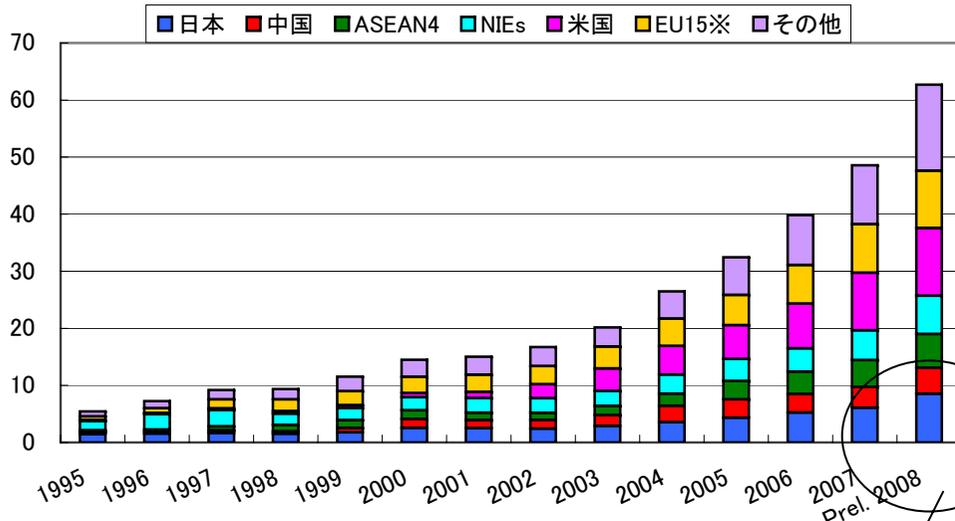
<インド工商省・インド財務省・JETRO>

### 3-6. 新興諸国の動き

#### ② ベトナム

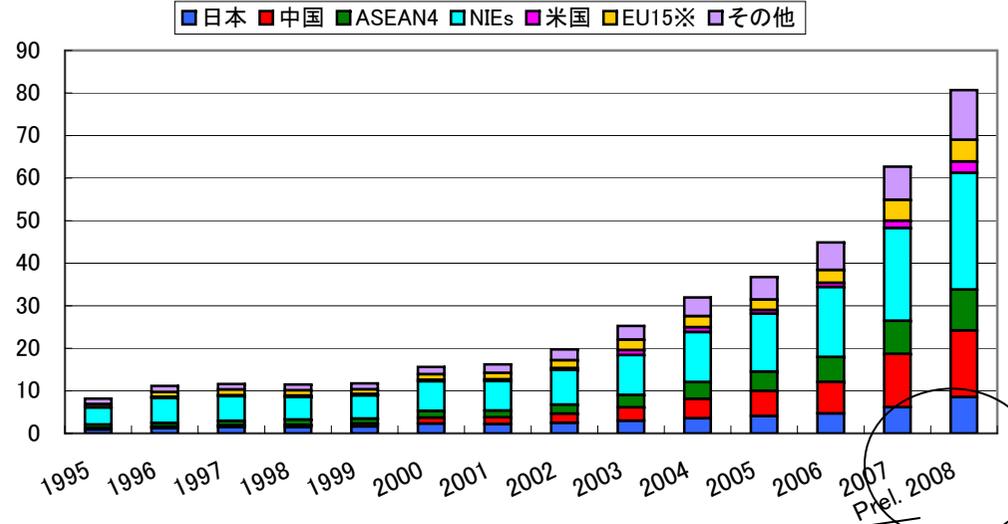
(10億ドル)

ベトナム輸出推移



(10億ドル)

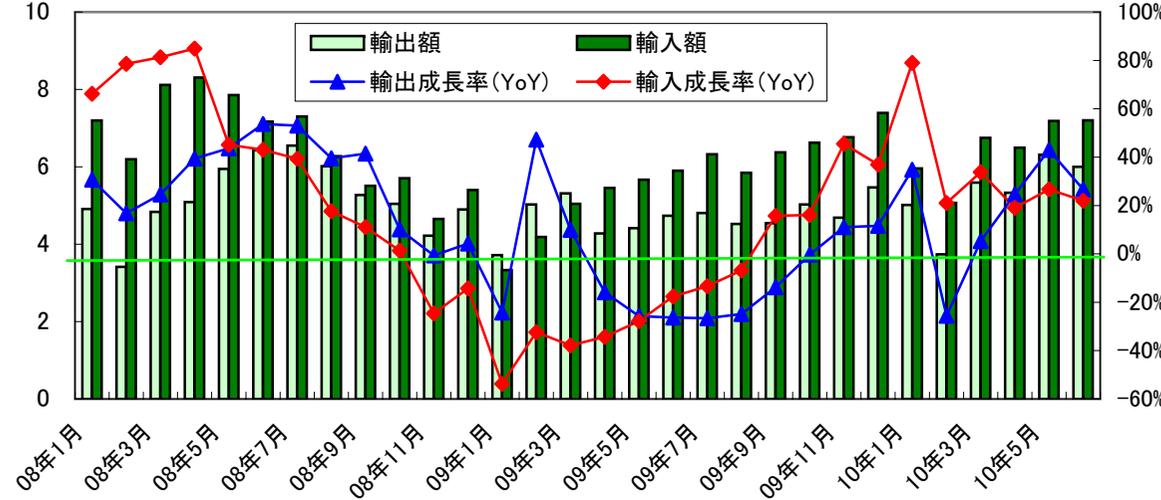
ベトナム輸入推移



※ルクセンブルクの統計なし。また08年「その他」は未着データあり

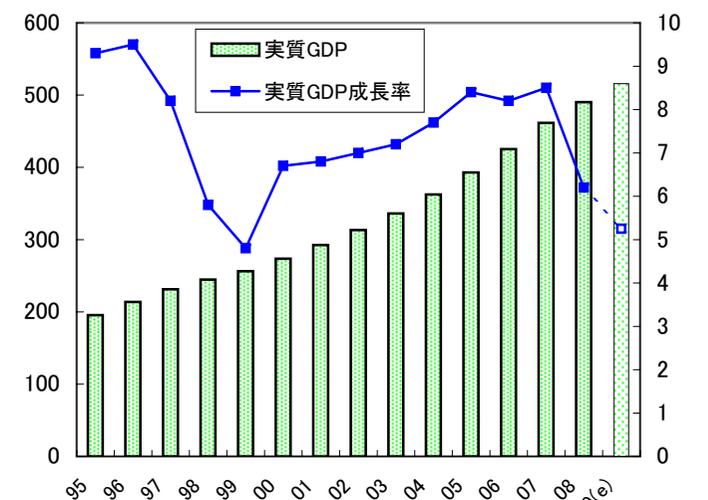
(10億ドル)

ベトナム輸出入月額



兆トン

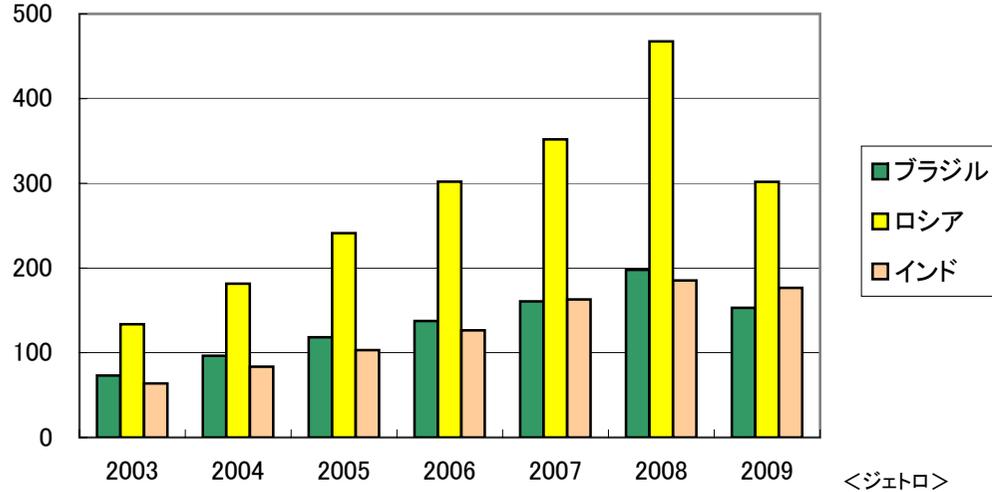
ベトナムの経済成長



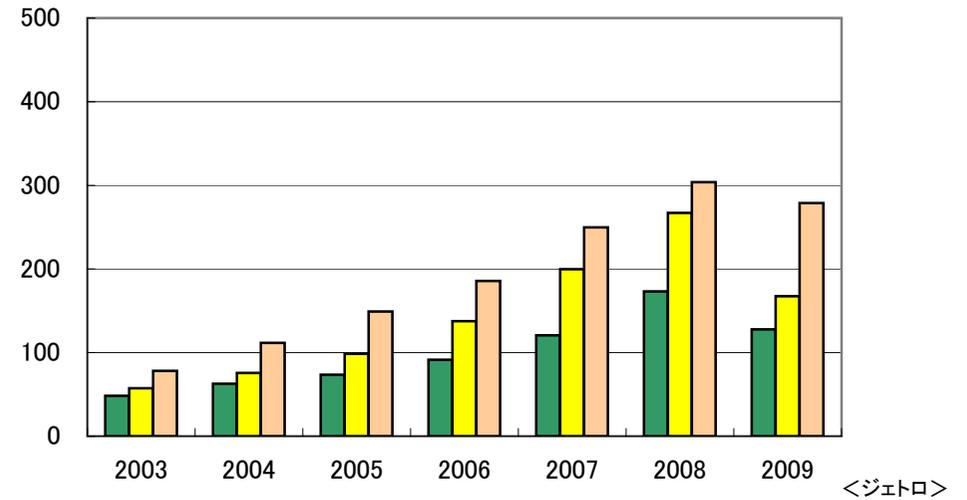
<ベトナム統計局>

3-6. 新興諸国の動き  
③ BRICS諸国（中国除く）

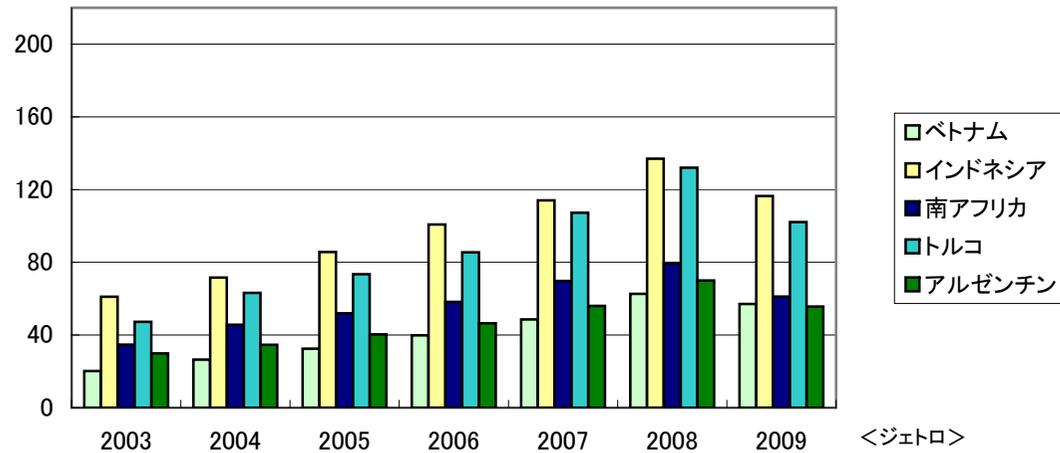
(10億ドル) BRICS諸国の輸出額推移  
(中国除く)



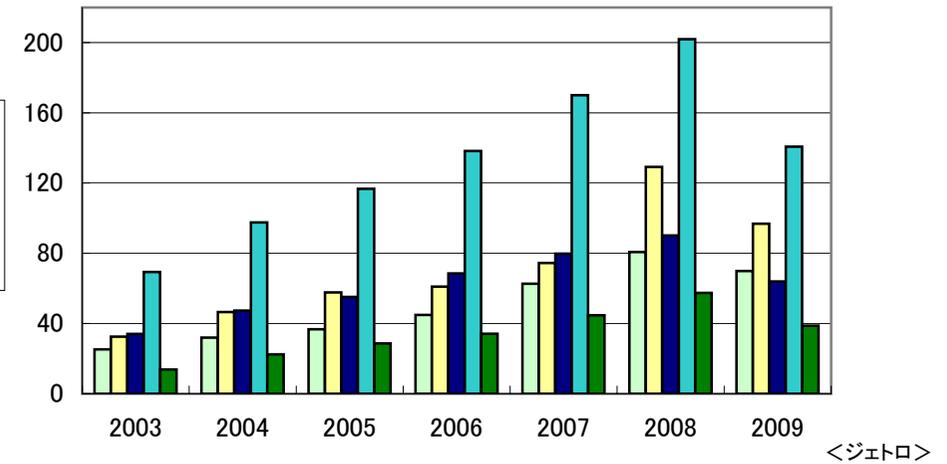
(10億ドル) BRICS輸入額の推移  
(中国除く)



(10億ドル) VISTA輸出推移

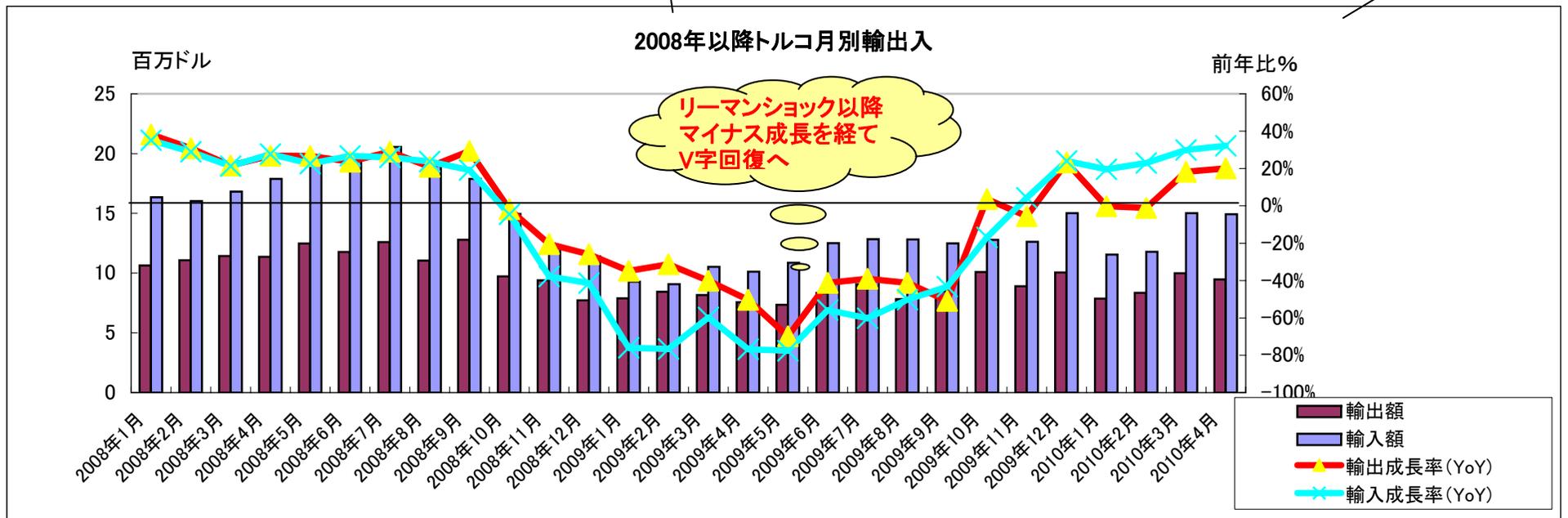
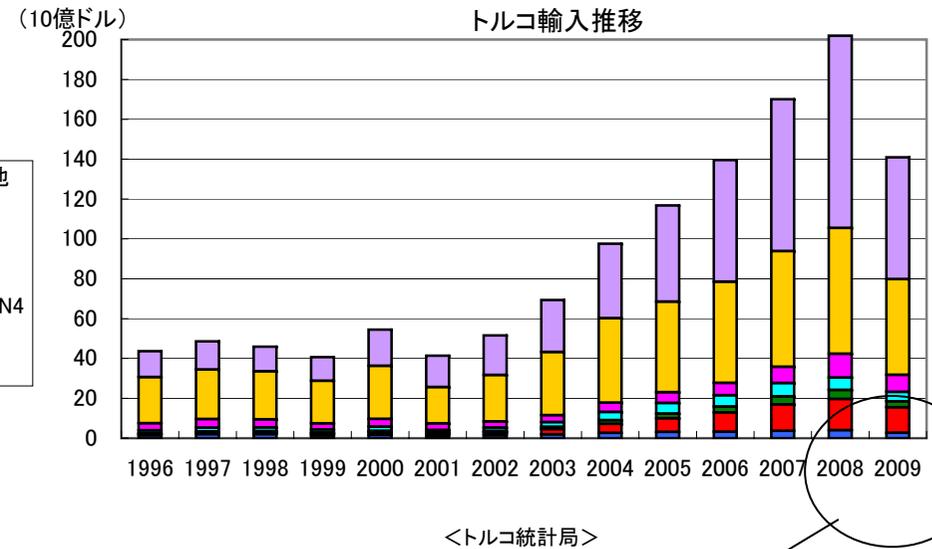
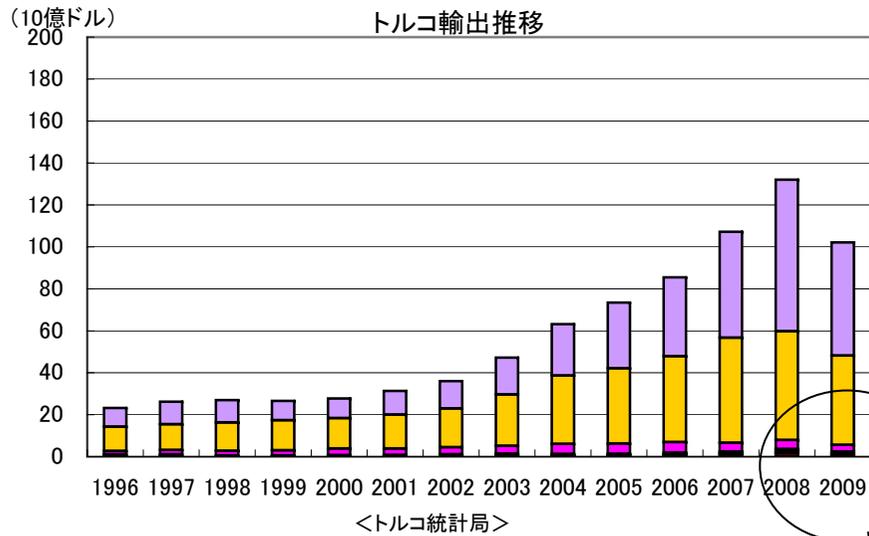


(10億ドル) VISTA輸入推移



### 3-6. 新興諸国の動き

#### ④ トルコ

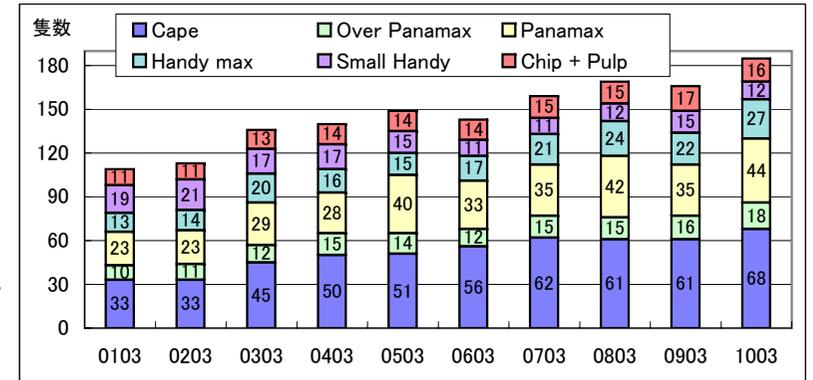


#### 4. バルク事業 <4-1. 当社船隊>

##### ① 当社ドライ・バルク船隊

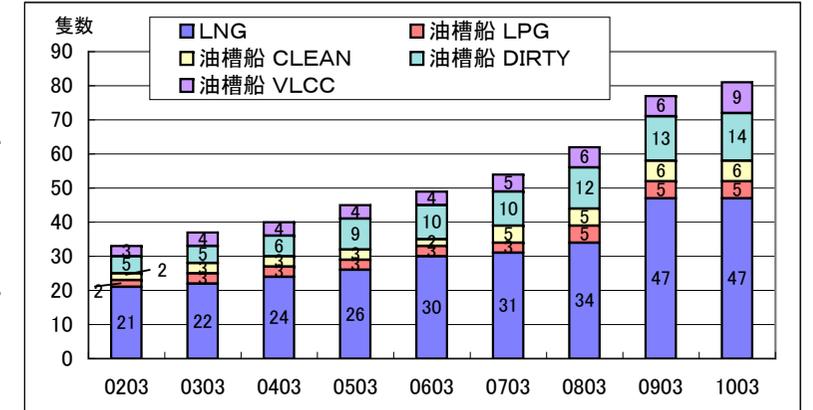
	0103	0203	0303	0403	0503	0603	0703	0803	0903	1003
Cape (DWT 170,000位～)	33	33	45	50	51	56	62	61	61	68
Over Panamax (DWT 100,000前後)	10	11	12	15	14	12	15	15	16	18
Panamax (DWT 6-70,000程度)	23	23	29	28	40	33	35	42	35	44
Handy max (DWT 4-50,000程度)	13	14	20	16	15	17	21	24	22	27
Small Handy (DWT 3-40,000程度)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

※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

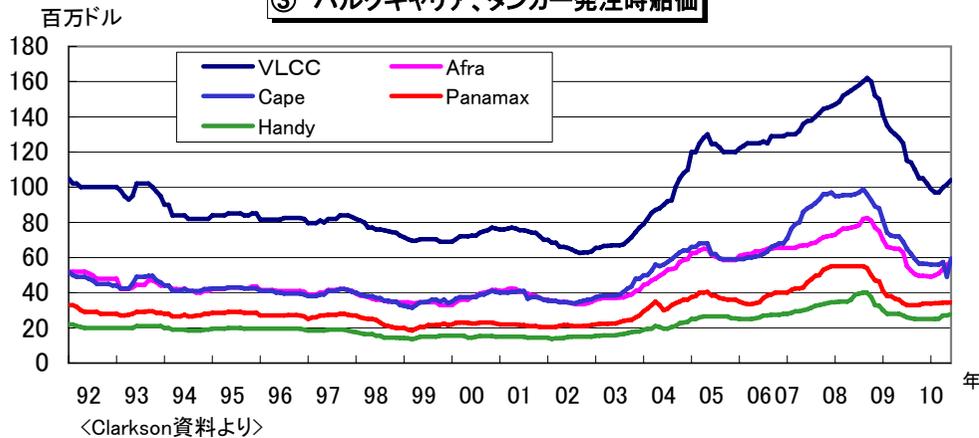


##### ② 当社エネルギー資源輸送船隊

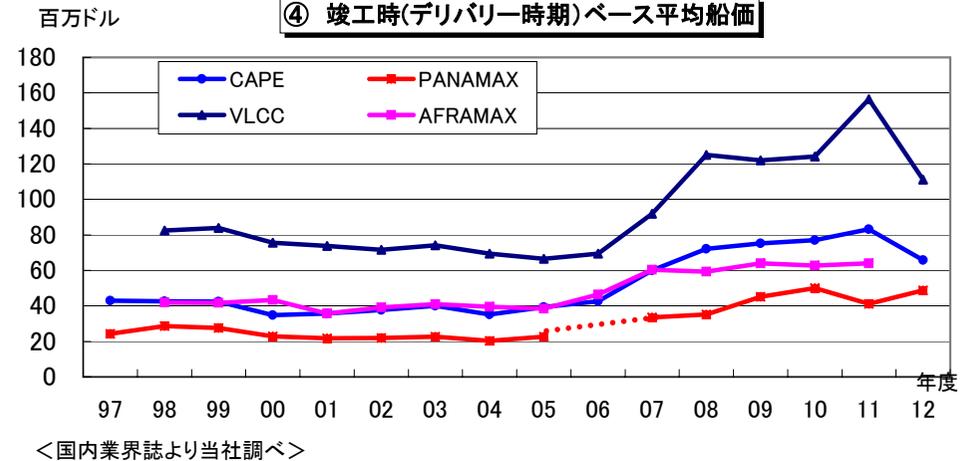
	0203	0303	0403	0503	0603	0703	0803	0903	1003
LNG	21	22	24	26	30	31	34	47	47
油槽船									
LPG	2	3	3	3	3	3	5	5	5
CLEAN	2	3	3	3	2	5	5	6	6
DIRTY	5	5	6	9	10	10	12	13	14
VLCC	3	4	4	4	4	5	6	6	9
<b>油槽船 Total</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>23</b>	<b>28</b>	<b>30</b>	<b>34</b>



##### ③ バルクキャリア、タンカー発注時船価



##### ④ 竣工時(デリバリー時期)ベース平均船価



## 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年9月9日
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年11月8日
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年11月8日
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年6月15日
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年6月15日
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年6月15日
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年6月15日
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年9月2日

### 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年12月25日
JSW Energy	09年より15年間	電力炭約250万トン/年	連続航海輸送・ポストパナマックス 2隻	インドネシア～インド	2007年6月18日
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・パナマックス又はポストパナマックス	豪州、南阿、中国～インド	2007年9月28日
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年3月17日
	12-14年より10年間		連続航海輸送・ポストパナマックス 3隻		
	11-14年より10年間		連続航海輸送・ケープサイズ 5隻		

### 4. 欧州における事業拡大

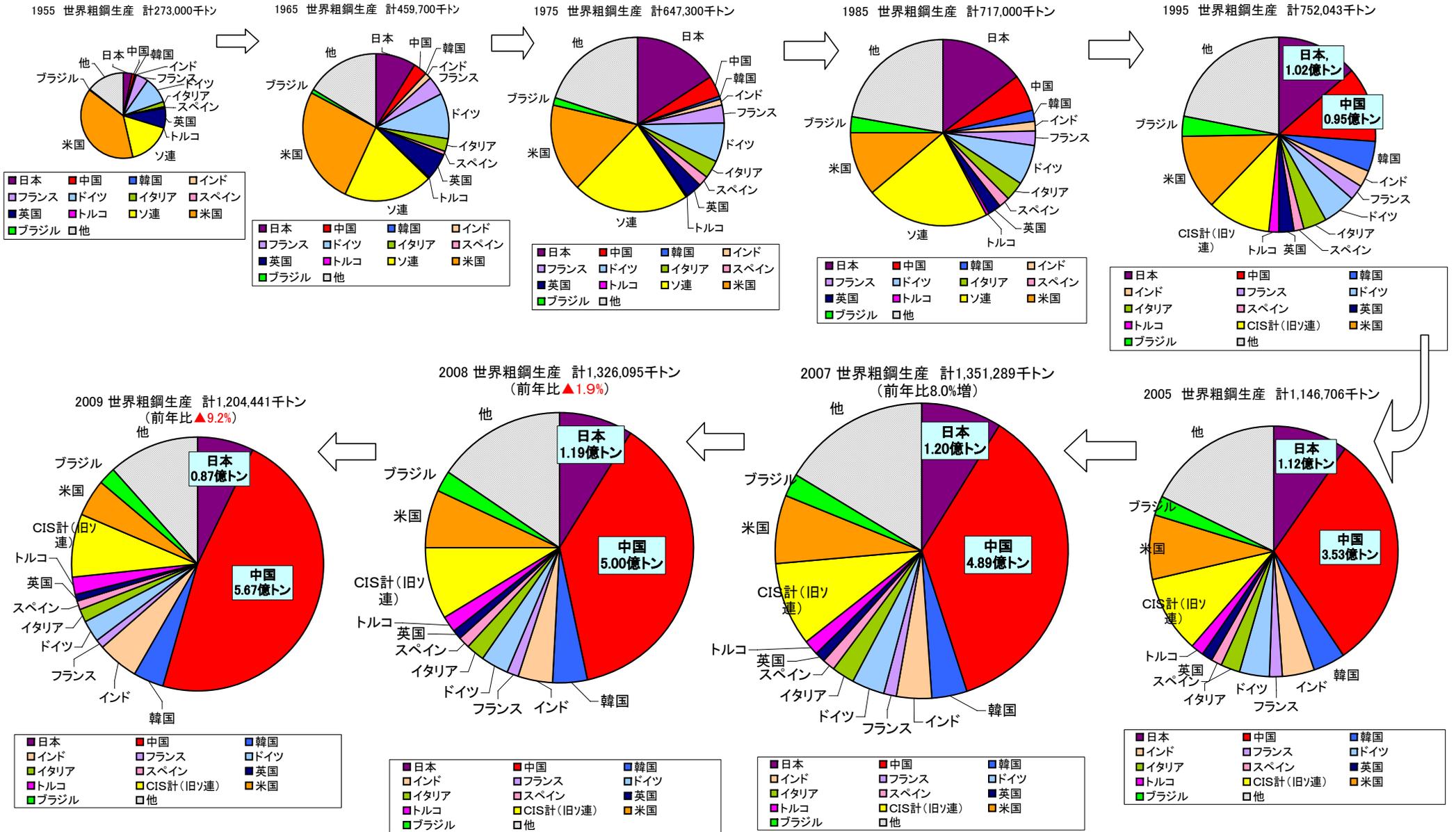
契約先	期間	カーゴ・数量	航海数	航路	対外発表日
ILVA(伊)	09年より	鉄鉱石	長期航海傭船・30万トン型	ブラジル～伊	2004年5月24日
EDF(仏)	09年より		17-18万トンケープサイズ長期貸船		2006年11月17日
Biowood Norway	10年12月より	木材チップ	チップ船 2隻	大西洋域内積港～ノルウェー	2009年3月12日

### 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・ケープサイズ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年1月30日
グローバル社(韓)	12年より20年間	鉄鉱石300万トン/年	連続航海傭船契約・25万トン型鉄鉱石船	西豪州～韓国	2008年2月29日
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・ケープサイズ	豪州又は南阿、インドネシア、カナダ、中国～韓国	2008年11月13日
リオ テイント	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・ケープサイズ	主に豪州～中国	2009年12月18日
リオ テイント	11年より15年間		長期傭船契約・ケープサイズ	主に豪州～中国	2009年12月18日

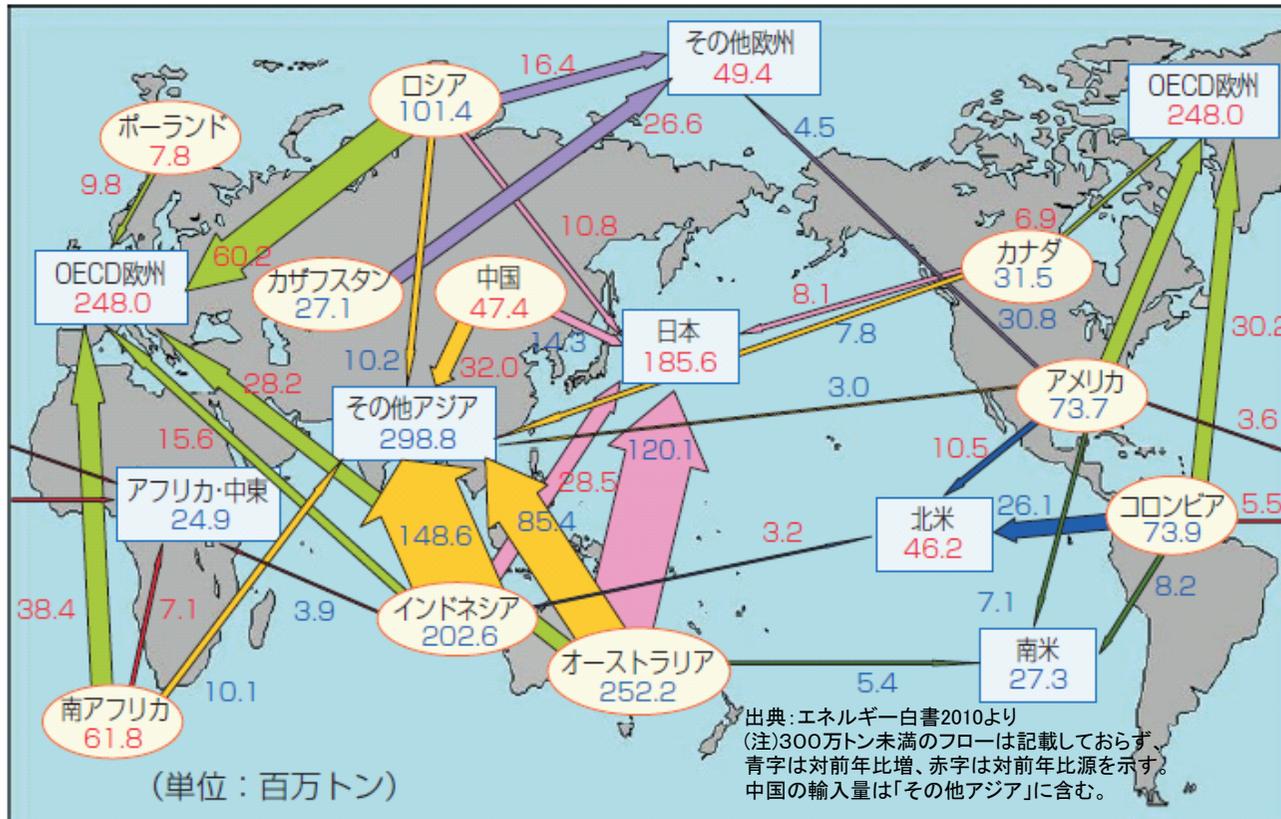
# 4-3. ドライ・バルクの需要

## ① 世界の粗鋼生産量の推移

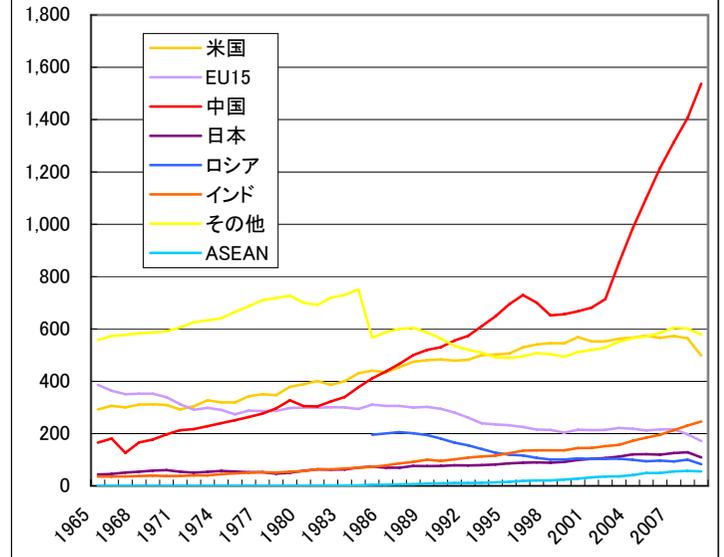


### 4-3. ドライバルクの需要

#### ② 世界の主な石炭貿易 (2008 年見込み)

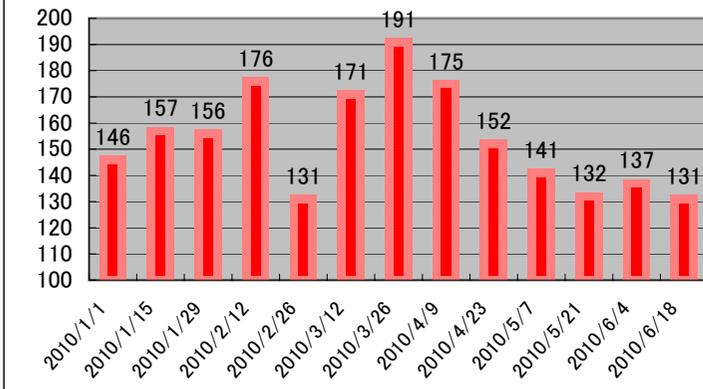


#### ③ 世界の石炭消費量



BP Statistical Review of World Energy June 2010  
 ロシアは1984年以前のデータなし

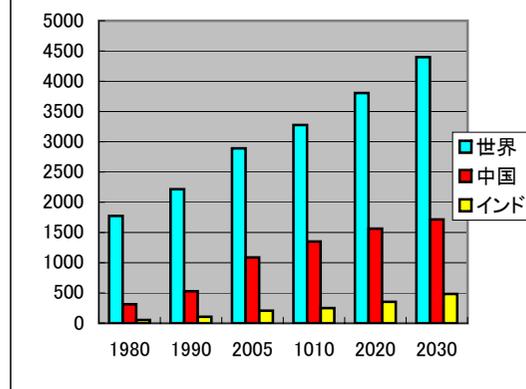
#### ⑥ 豪州主要港滞船隻数\*



当社社内資料より

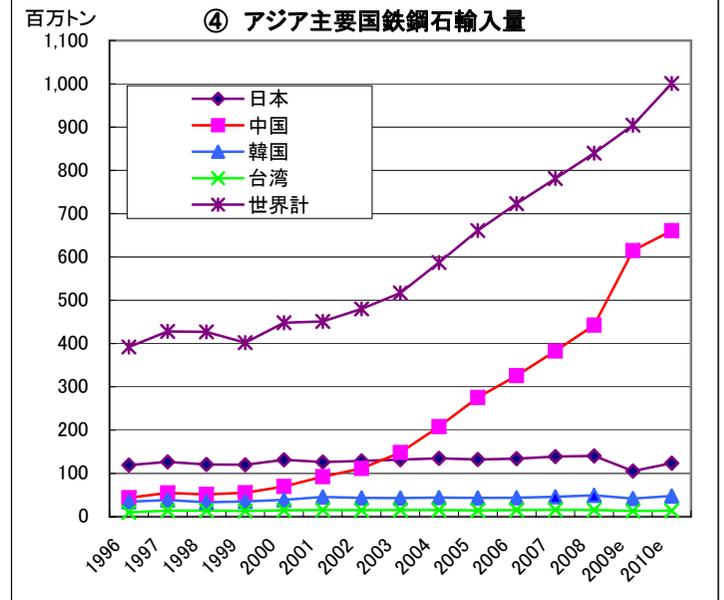
\*主要港: Newcastle, Dalrymple Bay, Gladstone, Hay Point, Port Hedland, Dampier, Port Walcott

#### ⑤ 世界の石炭需給見通し



EDMC アジア/エネルギーアウトルックより

#### ④ アジア主要国鉄鋼石輸入量

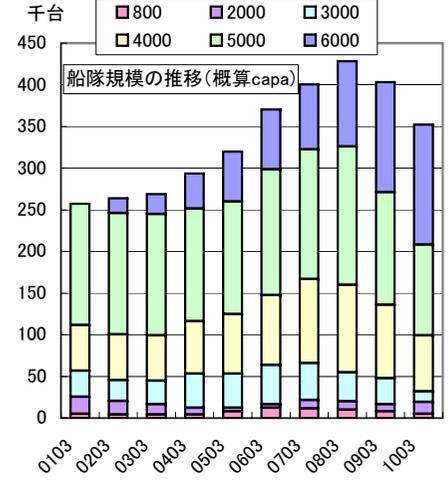
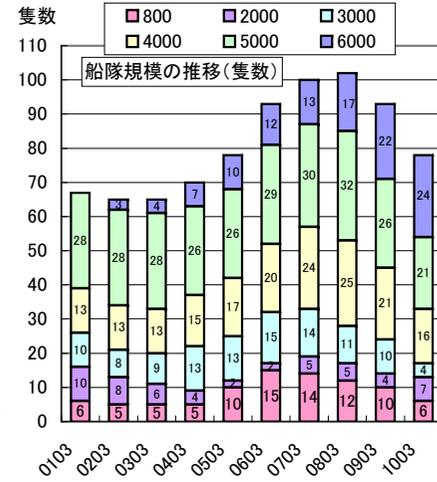


Clarksonより

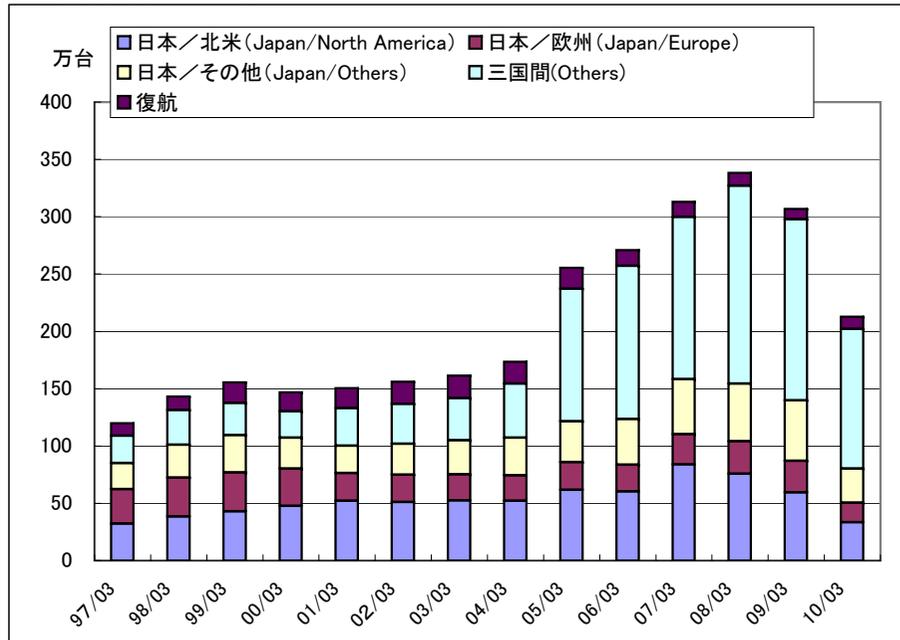
## 5. 自動車船事業 <5-1. 当社船隊、荷動き>

### ① 当社PCC船隊

No. of Cars (RT)	01/03	02/03	03/03	04/03	05/03	06/03	07/03	08/03	09/03	10/03
6000	-	3	4	7	10	12	13	17	22	24
5000 (4750-5650)	28	28	28	26	26	29	30	32	26	21
4000 (3800-4600)	13	13	13	15	17	20	24	25	21	16
3000 (2800-3500)	10	8	9	13	13	15	14	11	10	4
2000 (1600-2500)	10	8	6	4	2	2	5	5	4	7
800 (800-850)	6	5	5	5	10	15	14	12	10	6
<b>Total</b>	<b>67</b>	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>70</b>	<b>78</b>	<b>93</b>	<b>100</b>	<b>102</b>	<b>93</b>	<b>78</b>

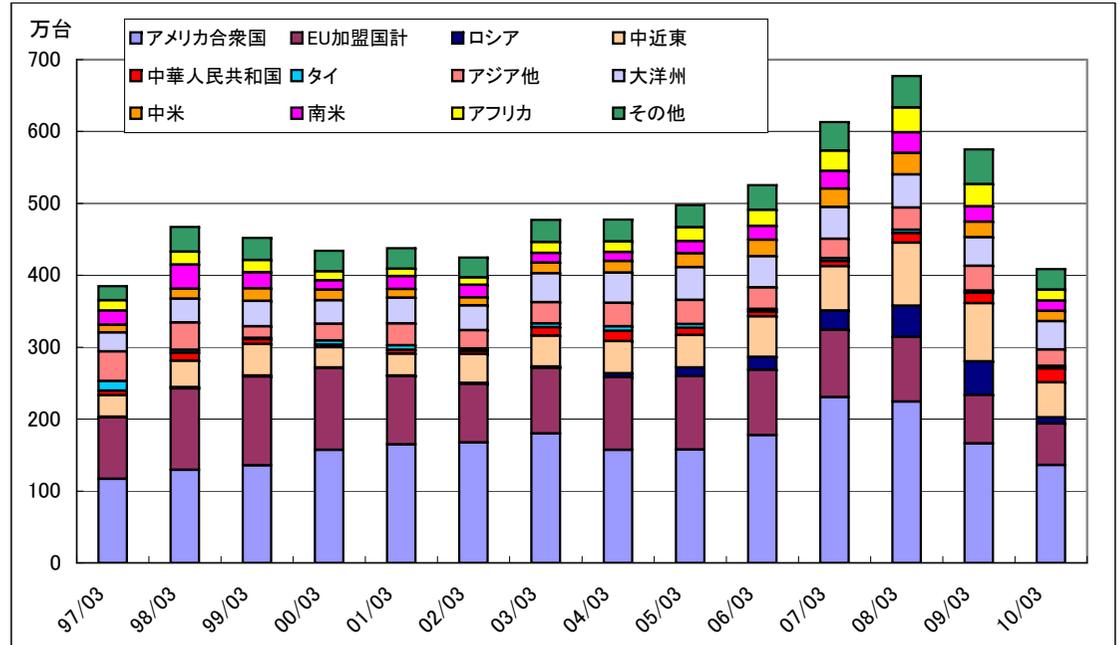


### ② 当社自動車輸送台数



※04年度より欧州域内輸送台数を「三国間」に含む

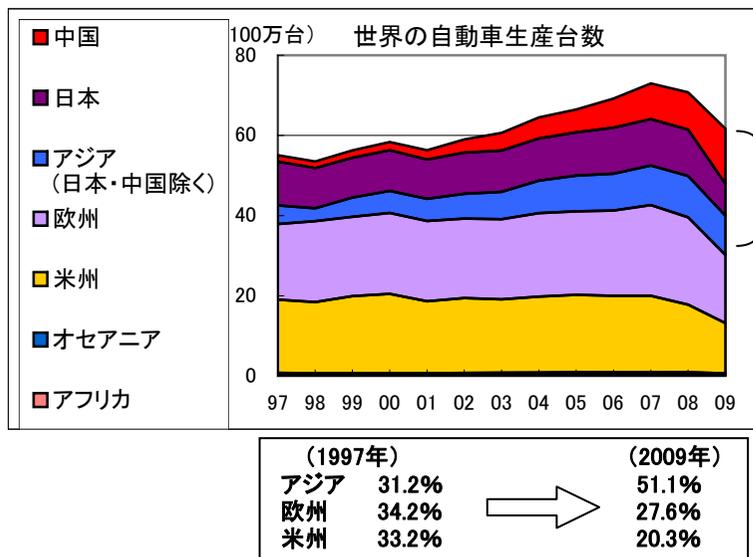
### ③ 日本出し輸出台数(日本GM含む)



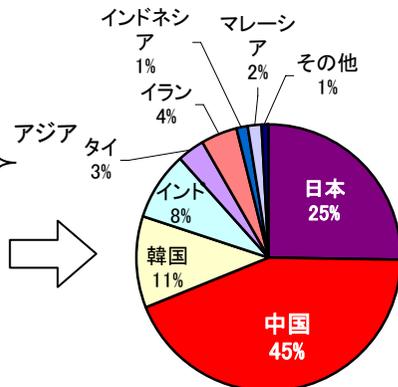
<自動車工業会資料>

## 5-2. 自動車の需要

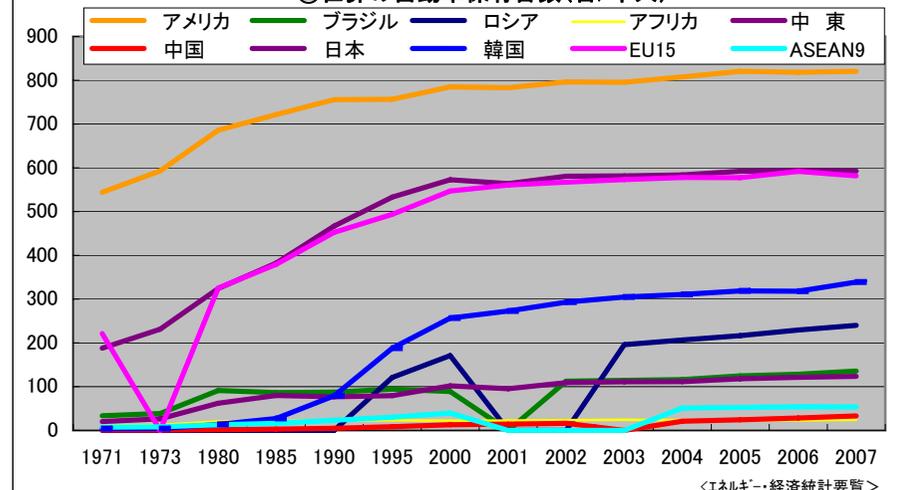
① 世界の自動車生産台数 (2009年) <OICA>



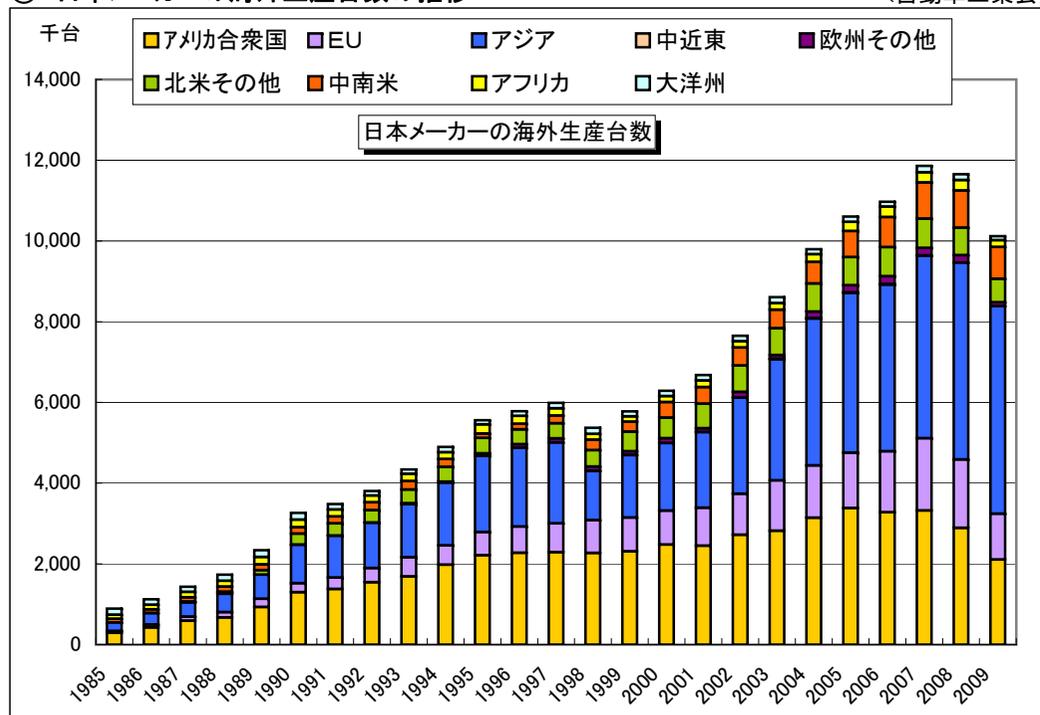
2009年におけるアジアの内訳



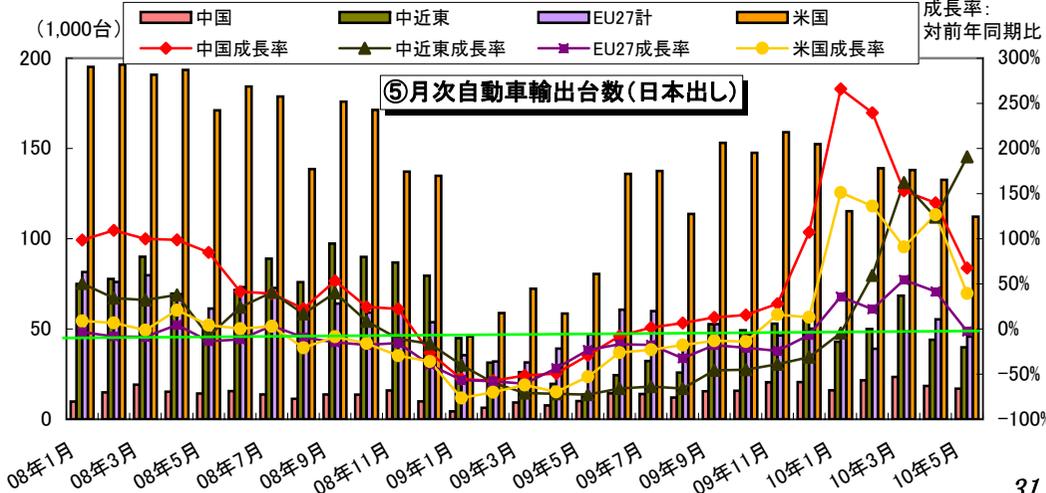
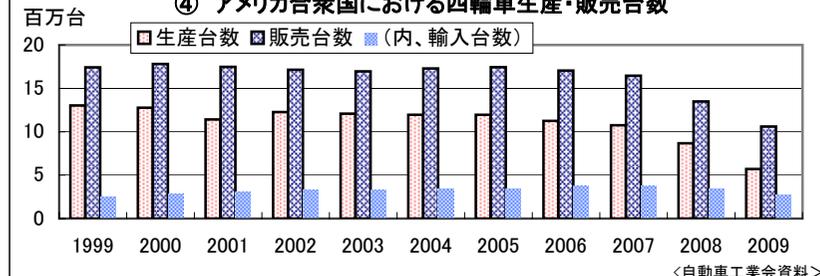
②世界の自動車保有台数(台/千人)



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>



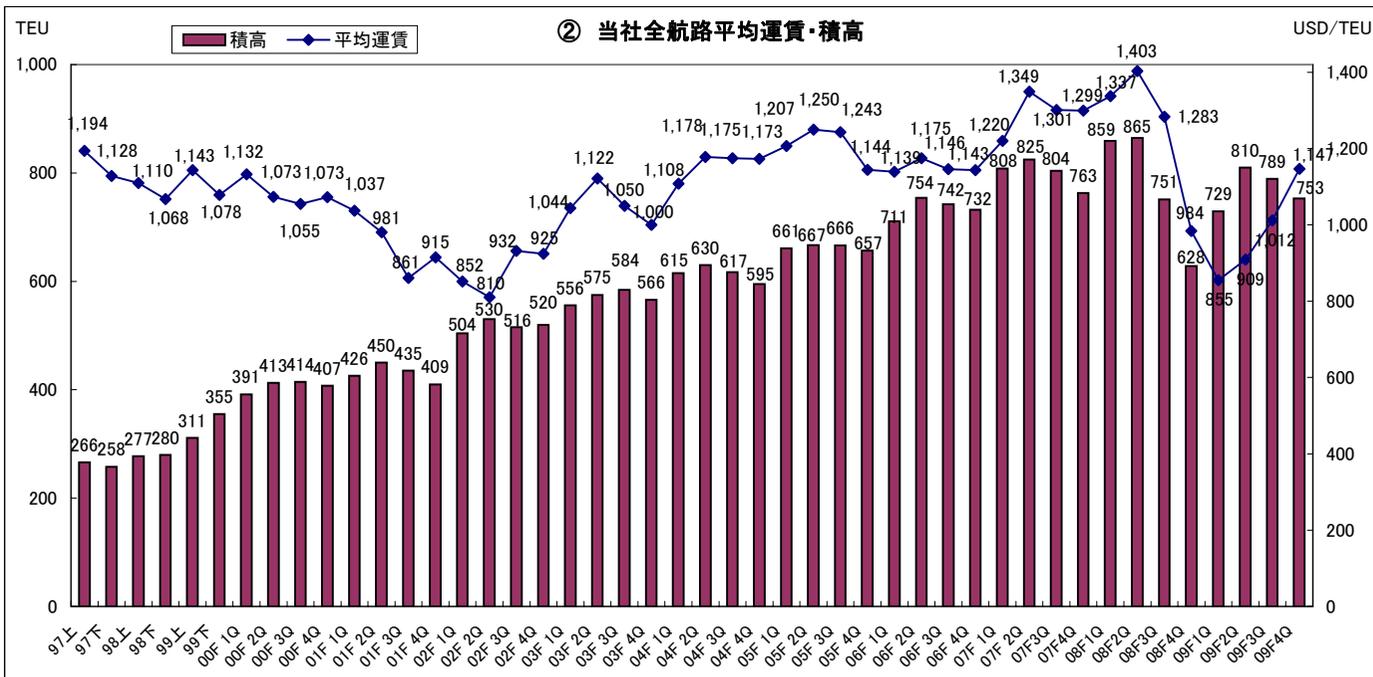
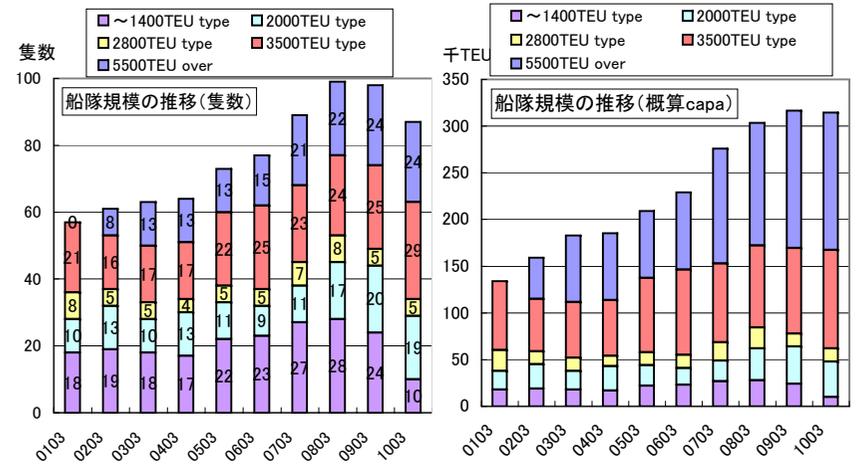
④ アメリカ合衆国における四輪車生産・販売台数



## 6. コンテナ船事業 <6-1. 当社コンテナ船隊、積高>

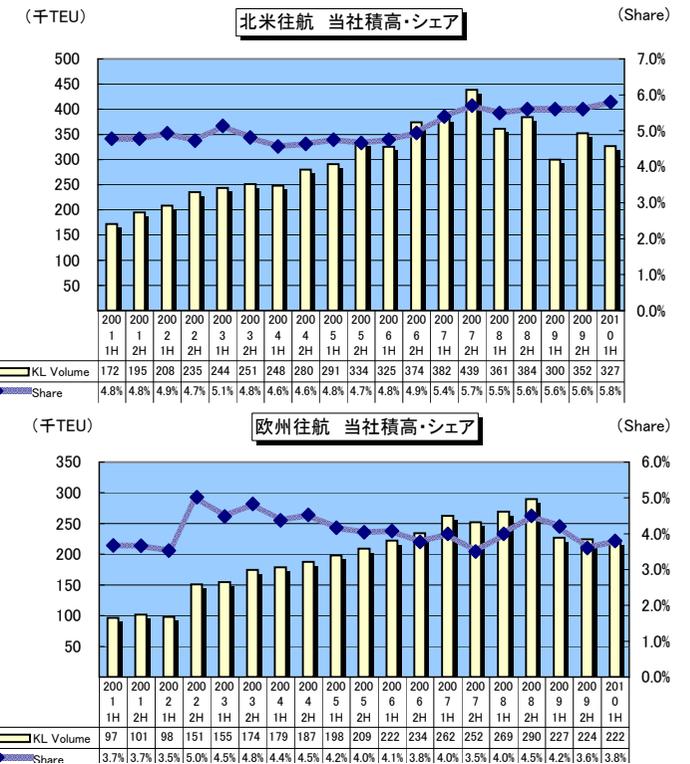
### ① 当社コンテナ船隊

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



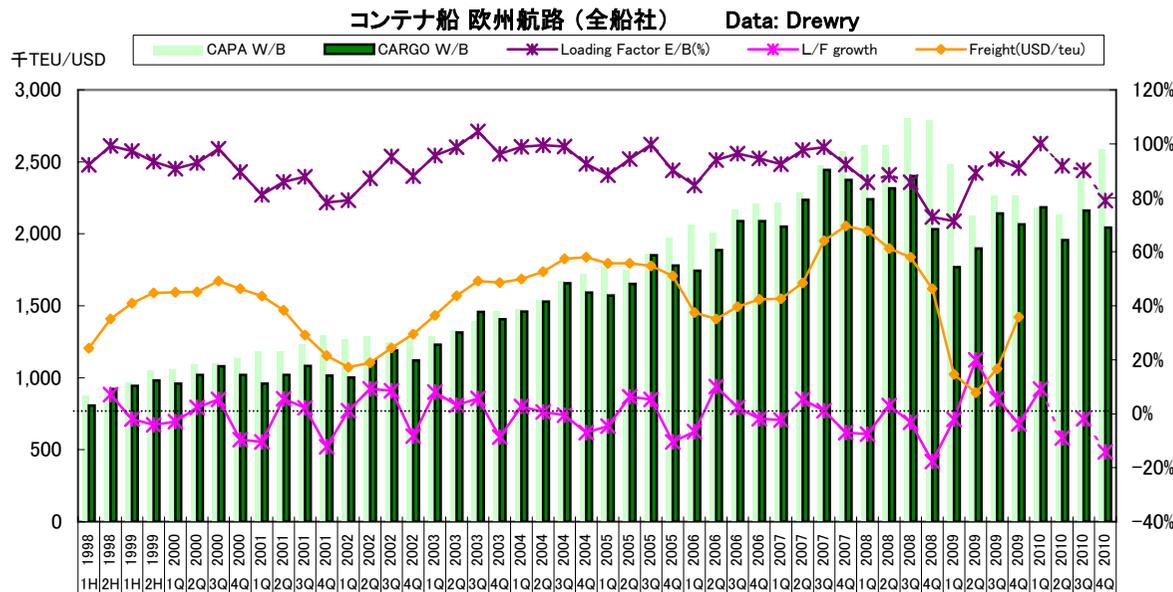
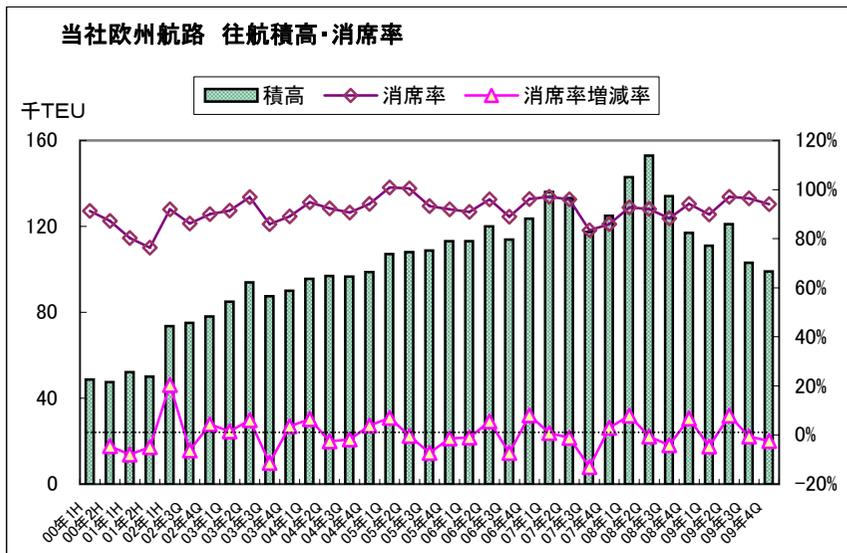
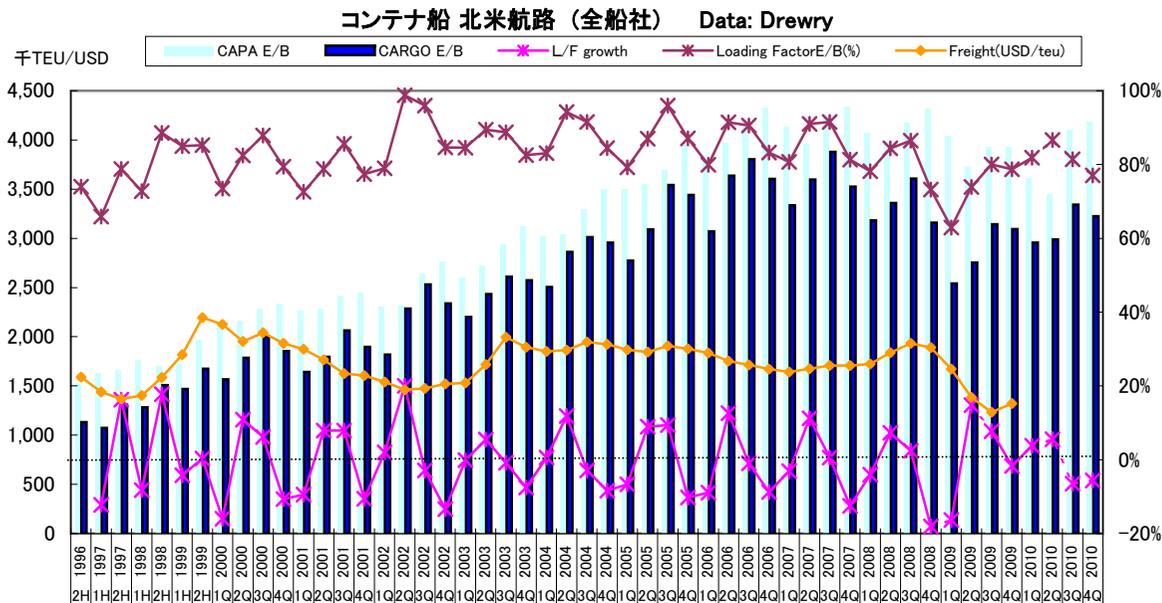
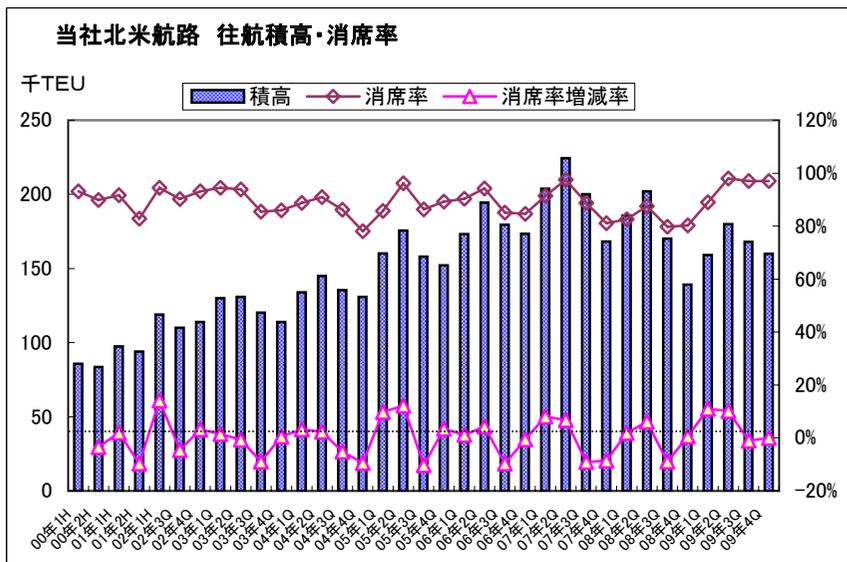
※97-99の積高はx2分の1の数字をおいた。

### 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



## 6-2. 当社運営コンテナ・ターミナル



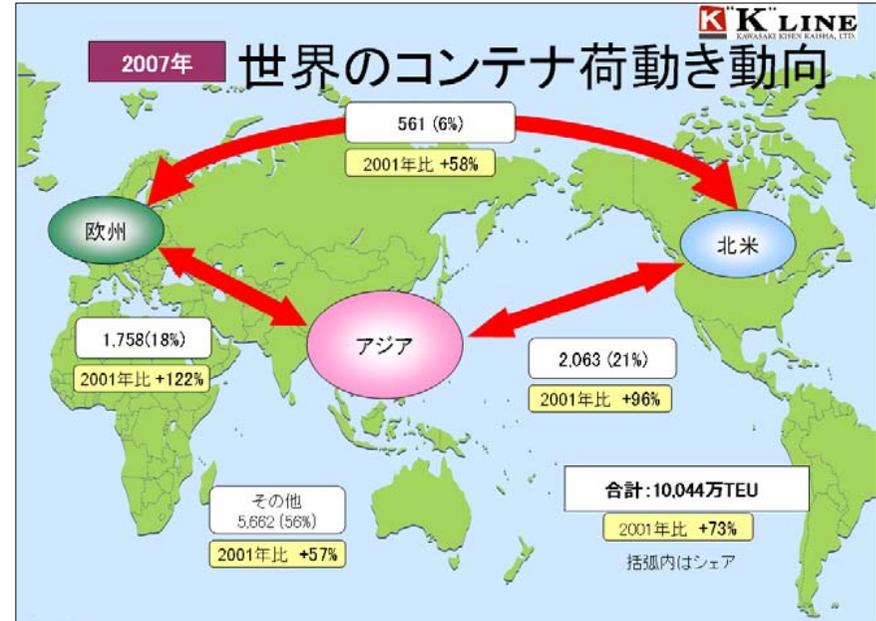
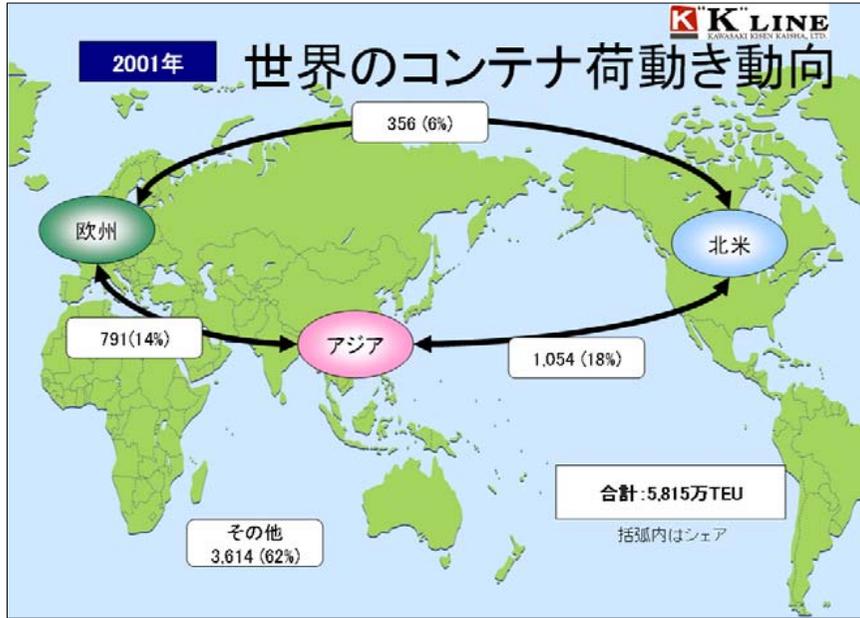
		所在地	岸壁長	水深	敷地総面積	蔵置能力(平積み)	ガントリークレーン
日本	川崎汽船東京コンテナターミナル	東京港大井埠頭第1号・2号パース	660 m	15 m	259,500 m <sup>2</sup>	4,370 TEU	5基
	川崎汽船横浜コンテナターミナル	横浜港本牧埠頭A突堤第5号・6号パース	400 m	12 m	133,591 m <sup>2</sup>	1,968 TEU	3基
	川崎汽船大阪コンテナターミナル	大阪港南港第8号パース	350 m	14 m	63,031 m <sup>2</sup>	1,082 TEU	2基
	川崎汽船神戸コンテナターミナル*	神戸港六甲第4号西、第4号、第5号パース	800 m	14 m	355,900 m <sup>2</sup>	4,716 TEU	6基
米国	International Transportation Service, Inc.	Long Beach, CA., Pier G	1,920 m	13-16 m	955,000 m <sup>2</sup>	15,905 TEU	19基
	Husky Terminal and Stevedoring Inc.	Tacoma, WA., Berth 3&4	830 m	16 m	376,000 m <sup>2</sup>	4,800 TEU	4基
	TransBay Container Terminal Inc.	Oakland, CA., Berth 25	320 m	14 m	182,000 m <sup>2</sup>	2,551 TEU	2基
ベルギー	Antwerp Internatinal Terminal NV**	Antwerp, PSA-HNN Deurganck Terminal	350 m	15.5 m	175,000 m <sup>2</sup>	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。

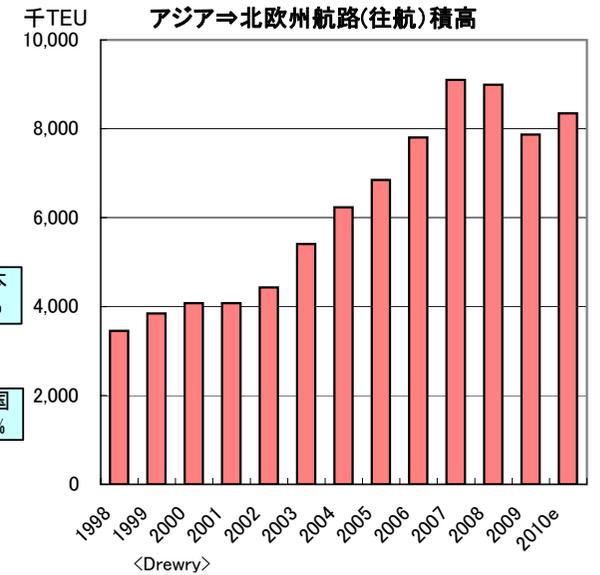
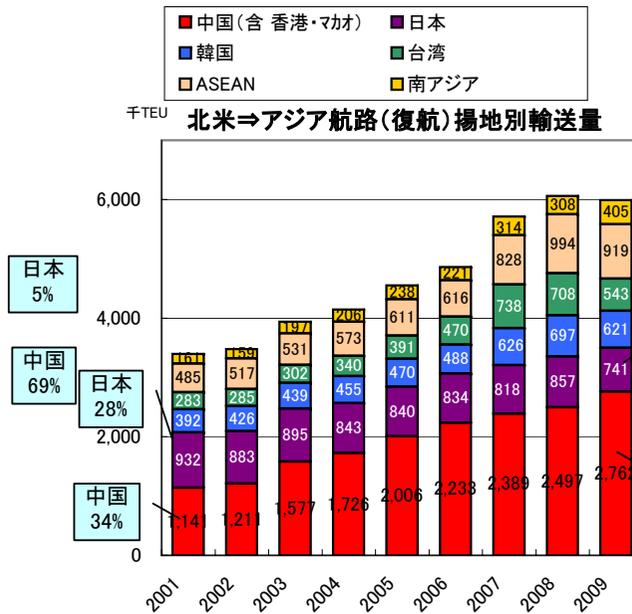
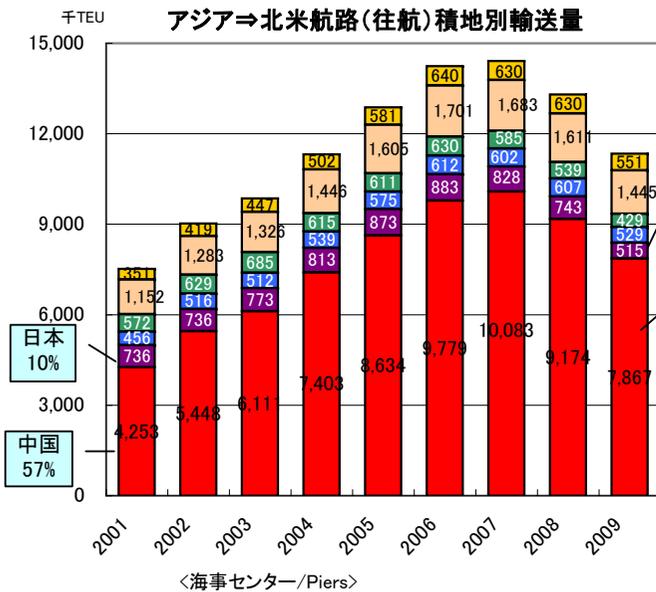
\*\*共同経営による資本参加

### 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



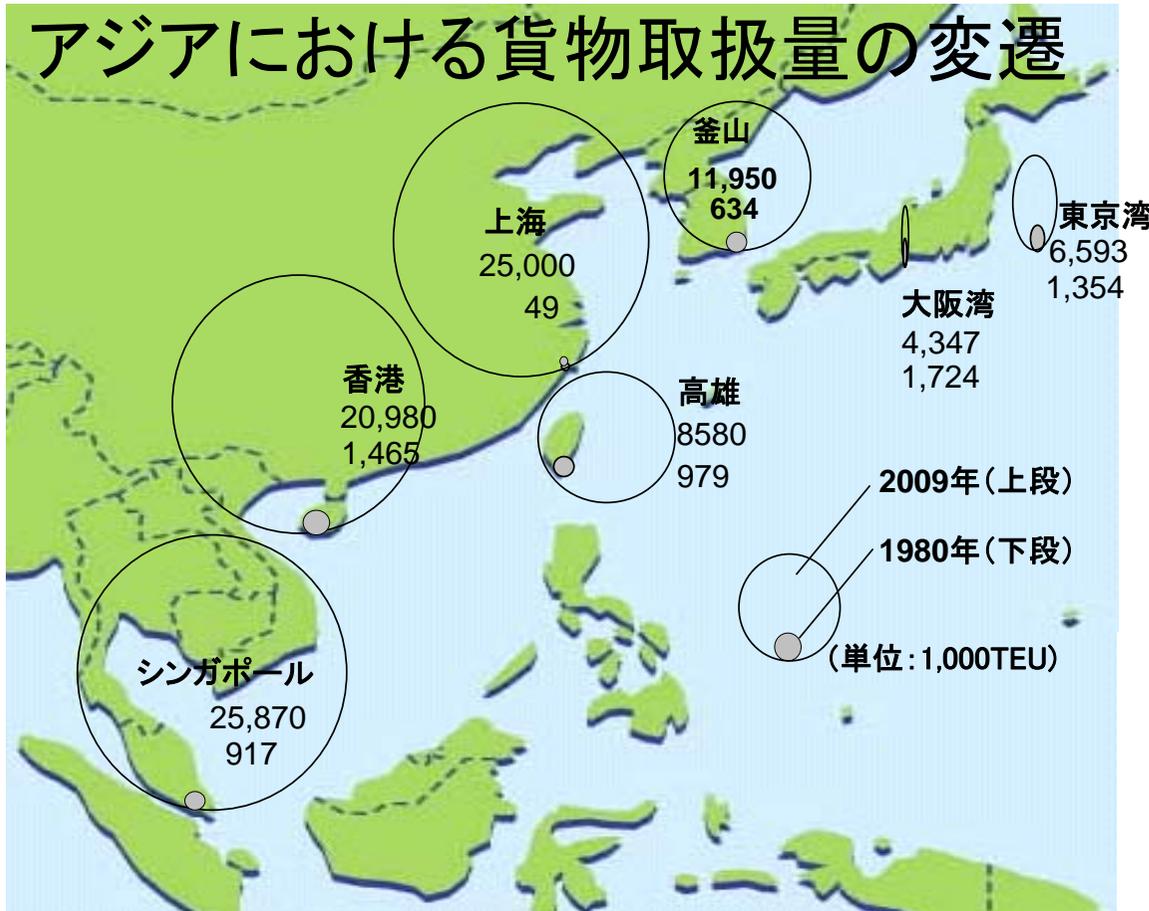
#### ② アジア⇒北米・欧州 積み地別輸送量



〈海事レポート〉

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 2009年コンテナ取扱量 世界上位10港

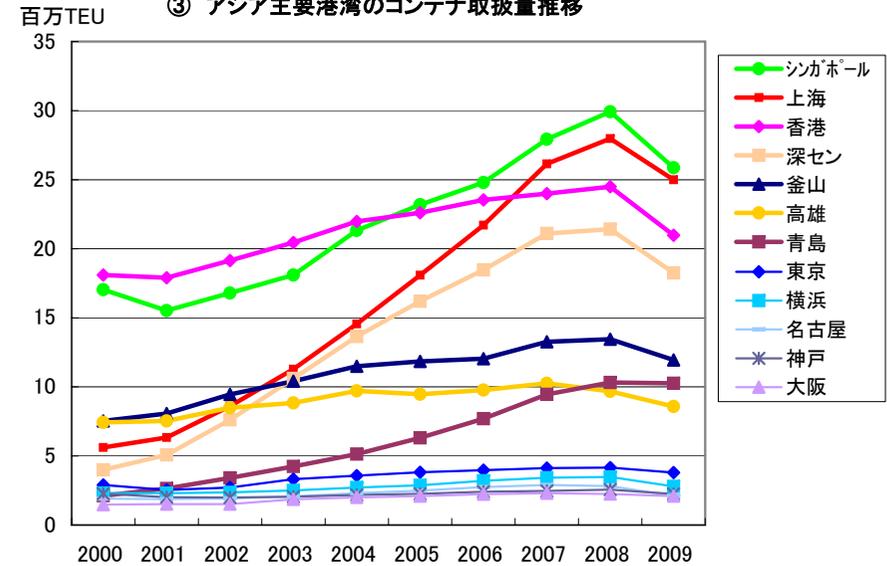
港	2009	2008	成長率	参考値 2006年順位
1 Singapore	25.9	29.9	-13.5%	Singapore
2 上海	25.0	28.0	-10.7%	香港
3 香港	21.0	24.5	-14.3%	上海
4 深セン	18.3	21.4	-14.8%	深セン
5 釜山	12.0	13.4	-11.0%	釜山
6 広州	11.2	11.0	1.7%	高雄
7 Dubai	11.1	11.8	-6.0%	Rotterdam
8 寧波	10.5	11.2	-6.5%	Hamburg
9 青島	10.3	10.3	-0.6%	Dubai
10 Rotterdam	9.7	10.8	-9.8%	Los Angeles

(単位: 百万TEU) ※   は中国諸港 (Containerization International)

<④アジアー北米間品目別荷動き(上位10品目)><日本海事センター>

往航(アジア→北米): 2010年4月の品目別荷動き		復航(北米→アジア): 2010年4月の品目別荷動き	
品目名	シェア	品目名	シェア
1 家具及び家財道具	15.1%	1 紙、板紙類及びその製品	19.8%
2 衣類及びその他関連品	11.0%	2 金属鋤およびくず	5.0%
3 一般電気機器	9.0%	3 穀物およびその調製品	5.0%
4 おもちゃ	3.5%	4 ペットフード及び動物性飼料	4.7%
5 自動車部品	3.3%	5 衣類及びその関連品	4.4%
6 履物及び付属品	3.1%	6 レジン等の合成樹脂	4.0%
7 建築用具及びその関連品	3.0%	7 原木及びその製品	3.7%
8 テレビ・ビデオ等の映像・音響製品	2.9%	8 家具及び家財道具	3.5%
9 床材、ブラインド等のプラスチック製品	2.8%	9 肉及びその調整品	3.2%
10 自動車、トラック等のタイヤ及びチューブ	2.6%	10 果物類	2.5%

③ アジア主要港湾のコンテナ取扱量推移

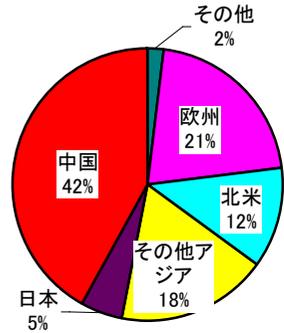


<Containerization International年鑑、各港HP等

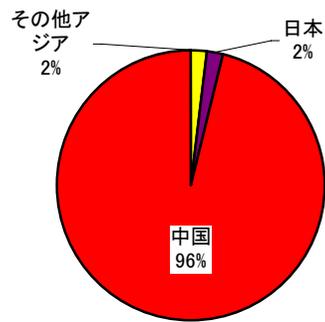
## 6-5. 世界の生産拠点 アジア

### ① アジアの生産比率

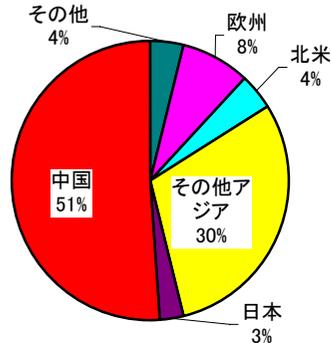
カーテレビ 2008年 1億9,000万台



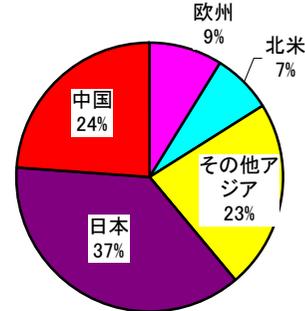
パソコン 2008年2億8,000万台



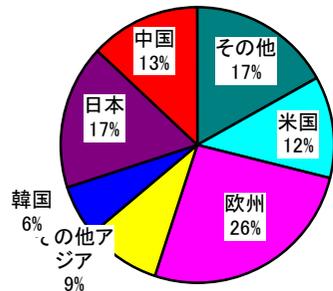
携帯電話 2008年 11億9,000万台



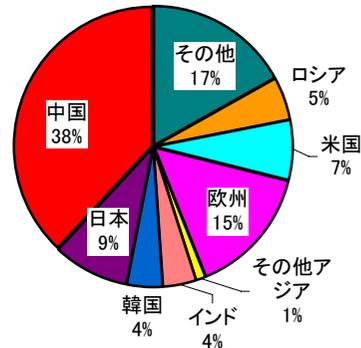
電子部品 2008年 3兆8千億円



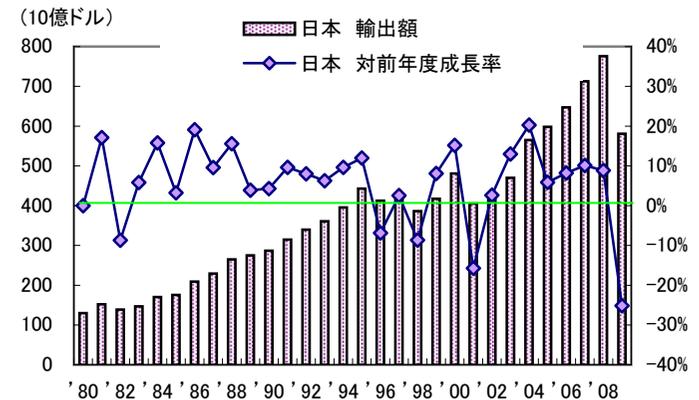
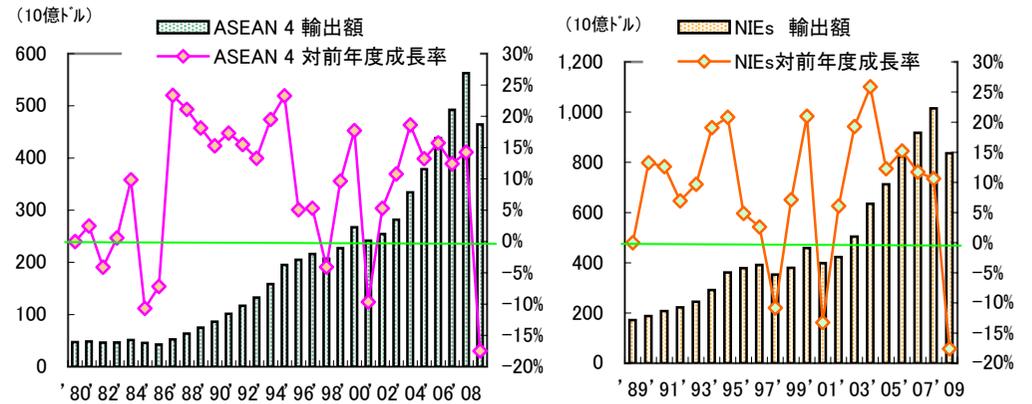
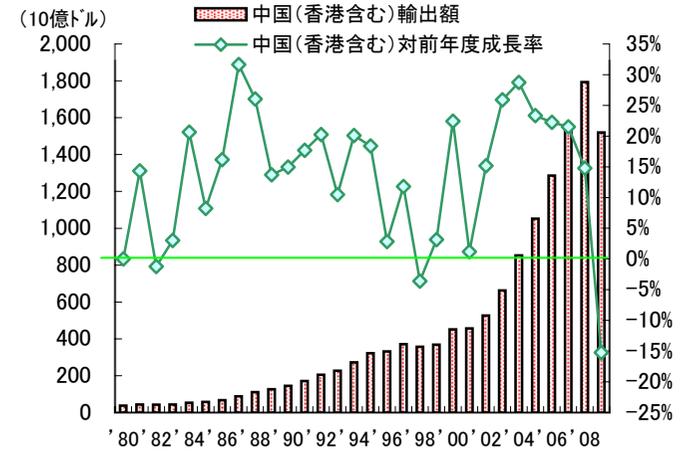
自動車 2008年 7,053万台



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	今後の展開	備考
2007年4月	SAL*社(独)	当社50%(連結子会社) 共同出資者 SAL社	2010年時点 船隊14隻	14隻は500-1400トンのクラスでは世界最大の船隊規模 世界最大の吊り上げ能力2000トンの重量物船2隻が 2010年12月、2011年3月に竣工予定	当社出資は K Line Heavy Lift (UK) Ltd.社を通じて

\*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	今後の展開	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	2010年10月～2011年7月 AHTS*x2隻 PSV**x4隻 竣工予定(@ STX EUROPE)	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) <a href="http://www.flexlng.com">http://www.flexlng.com</a>	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

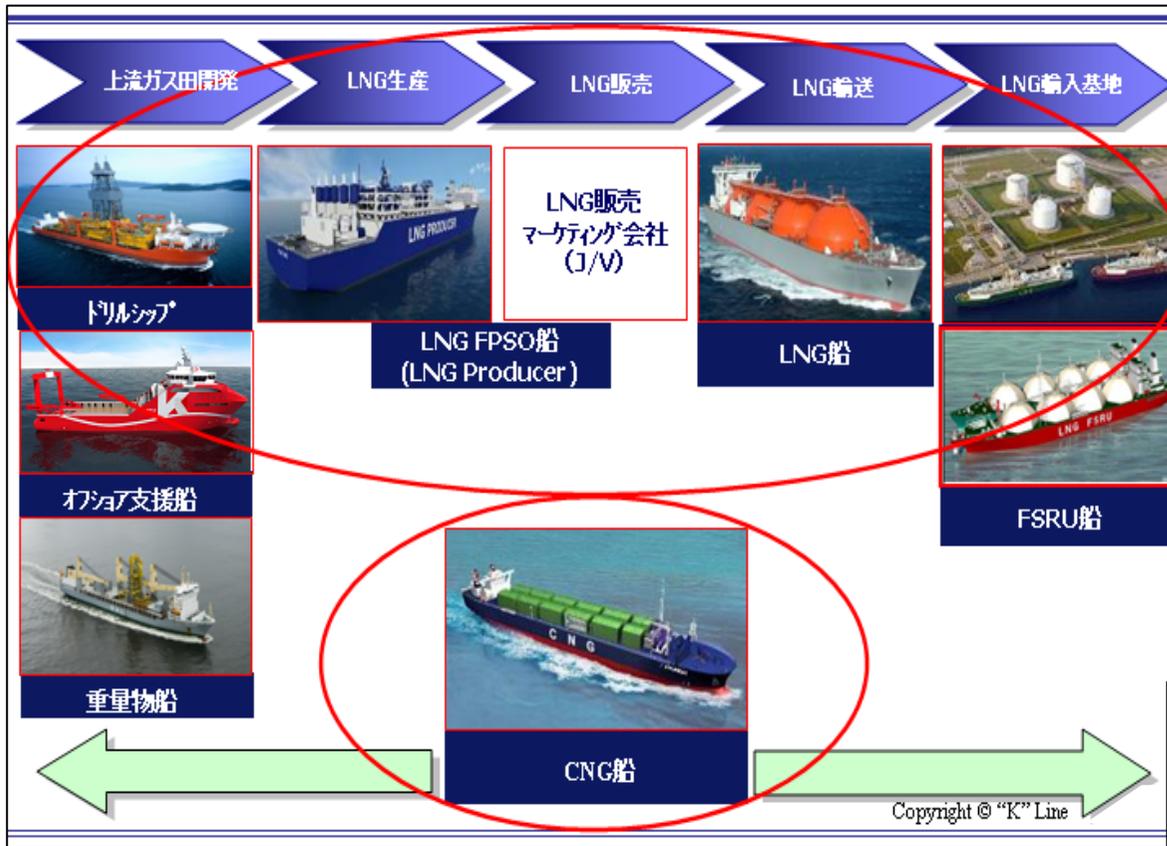
### ④ ドリルシップ事業

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) 備船契約にのっとり最長20年間に亘り 備船サービスを提供	ベトロプラス社と備船 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

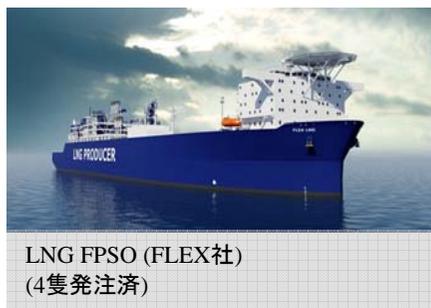
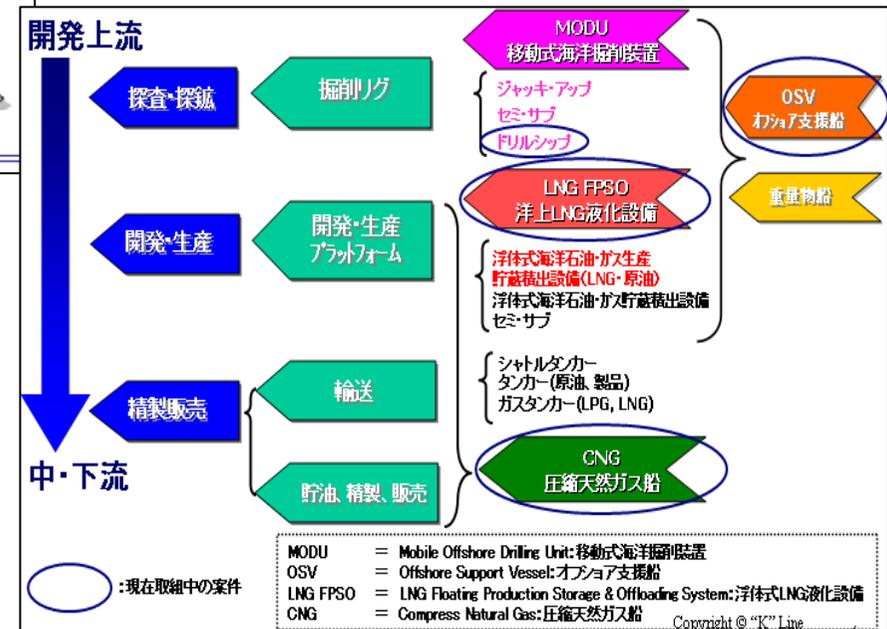


オフショア支援船  
(K LINE OFFSHOER AS社)  
(1隻 稼動中+6隻 発注済)



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)



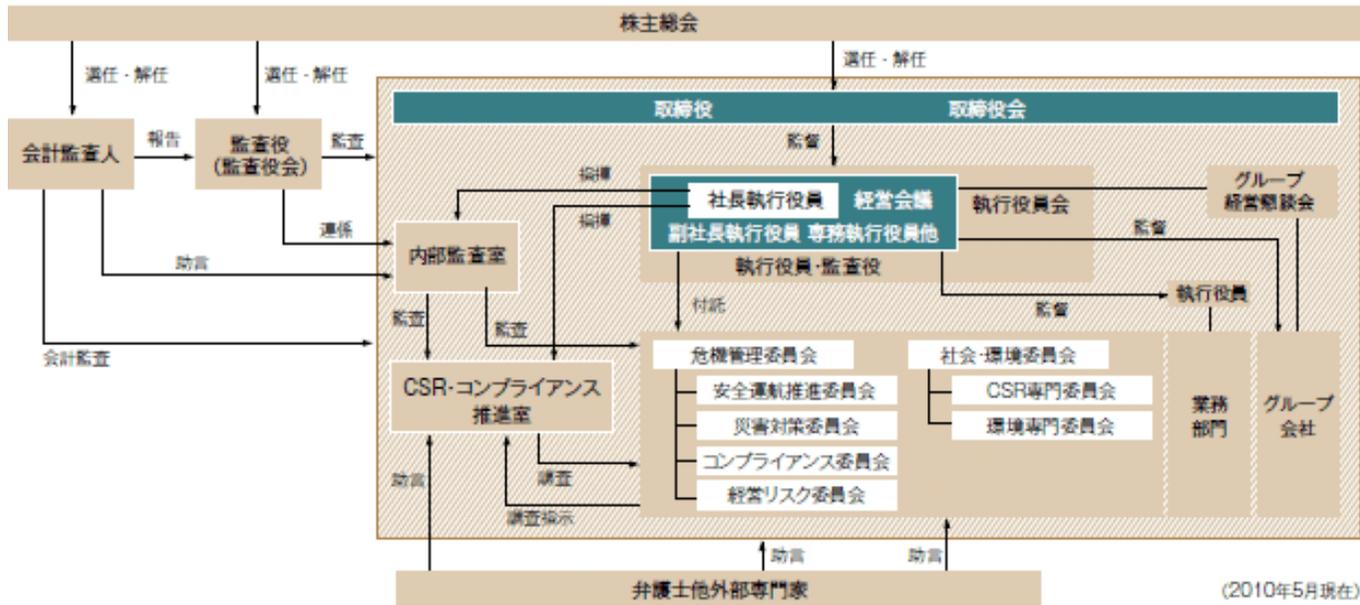
CNG船(開発中)



## 9. 会社紹介 <9-1. 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」をご高覧ください。

#### 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。

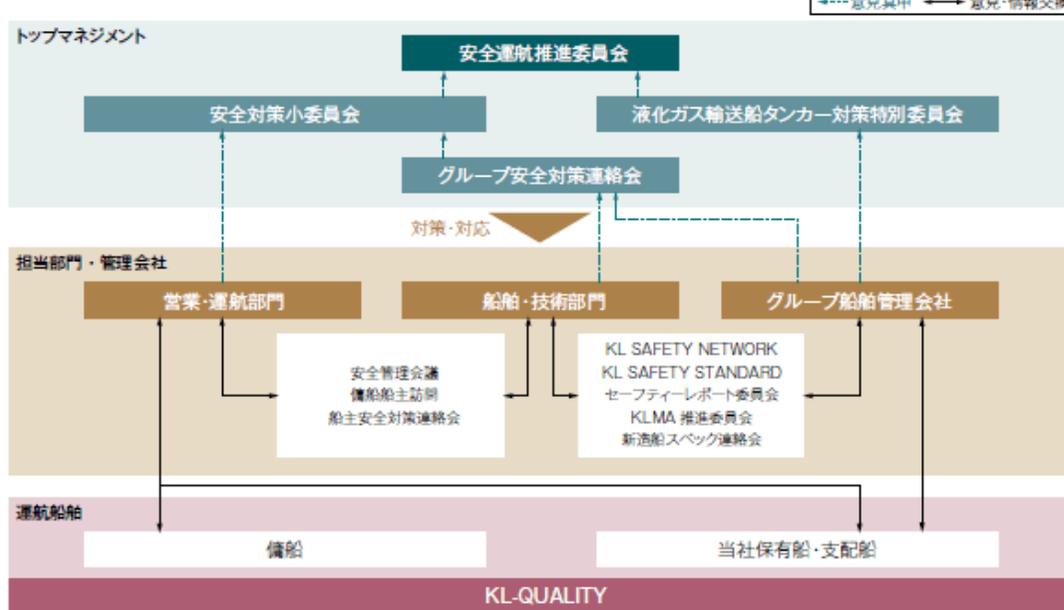
## 9-2. 安全運航

### 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にも実施し、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。

### 9-3. 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(ケイラインシッピング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、日東物流株式会社(ターミナル部門)を構成組織としています。(現在の認証は2011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、ぜひご一読ください



## 川崎汽船歴代社長と主な動き

	社長	就任	(和暦)	主な動き
(川崎重工)	川崎正蔵	1837生	天保 8年	鹿児島城下大黒町
		1853	嘉永 6年	長崎で貿易開始
		1878	明治11年	東京築地に川崎築地造船所創業
		1881	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 鏑谷正輔	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	

(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

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/2009/index.html>)にてご確認いただけます)

<2009年4月>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <a href="#">当社株式の大規模買付行為に関する対応方針(買収防衛策)の更新について</a>[2009.4.27]</li> <li>● <a href="#">監査役の異動に関するお知らせ</a>[2009.4.20]</li> <li>● <a href="#">日本-海峡地 / インドネシアサービス改編</a>[2009.4.16]</li> <li>● <a href="#">米国ロングビーチ港の「グリーンフラッグ」4年連続受賞</a>[2009.4.14]</li> <li>● <a href="#">CKYH 2009年サミット会議開催</a>[2009.4.13]</li> </ul>
<2009年5月>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <a href="#">ブラジルに於ける当社自営代理店設立について</a>[2009.5.29]</li> <li>● <a href="#">定款一部変更に関するお知らせ</a>[2009.5.22]</li> </ul>
<2009年6月>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <a href="#">コロナシリーズ石炭専用船「CORONA NATURE」竣工</a>[2009.6.25]</li> <li>● <a href="#">「社会・環境レポート2009」(和文版)発行のお知らせ</a>[2009.6.22]</li> <li>● <a href="#">ブラジル・ベトロラス社プレソルト層鉱区開発向け大水深鉱区掘削船事業に参画</a>[2009.6.16]</li> <li>● <a href="#">第11回無担保社債の発行に関するお知らせ</a>[2009.6.12]</li> </ul>
<2009年7月>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <a href="#">業績予想の修正及び配当予想の修正に関するお知らせ</a>[2009.7.27]</li> <li>● <a href="#">FTSE4Good Global Index 継続採用について</a>[2009.7.15]</li> <li>● <a href="#">30万重量トン型鉱石船“豊国”竣工</a>[2009.7.07]</li> <li>● <a href="#">CKYHアジア/北米東岸航路 ベトナム直接寄港開始の件</a>[2009.7.07]</li> <li>● <a href="#">南アフリカ共和国における海運代理店 設立について</a>[2009.7.01]</li> </ul>
<2009年8月>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <a href="#">CKYH アジア-北欧州・地中海サービス合理化</a>[2009.8.28]</li> <li>● <a href="#">北欧州/北米東岸航路サービス改編</a>[2009.8.27]</li> <li>● <a href="#">米国ロングビーチのコンテナターミナル運営子会社 環境への取り組みに対し「Leadership at the Corporate Level」を受賞</a>[2009.8.07]</li> <li>● <a href="#">K LINE (THAILAND) LTD.新倉庫「KADC-ANNEX」をオープン</a>[2009.8.07]</li> </ul>
<2009年9月>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <a href="#">30万重量トン型鉱石船“RIGEL”竣工</a>[2009.9.09]</li> <li>● <a href="#">鞍山鋼鉄集団との鉄鉱石・長期輸送契約締結の件</a>[2009.9.02]</li> </ul>
<2009年10月>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <a href="#">業績予想との差異及び通期業績予想の修正並びに配当予想の修正に関するお知らせ</a>[2009.10.27]</li> <li>● <a href="#">特殊貨物積載検討のためのデッキ強度計算システム「Deck Strength Check」の開発について</a>[2009.10.14]</li> </ul>
<2009年11月>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <a href="#">CKYHアジア-北米航路 冬季プラン</a>[2009.11.25]</li> <li>● <a href="#">中国浙江省の船舶修繕ドックに出資</a>[2009.11.05]</li> </ul>
<2009年12月>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <a href="#">社長交代についてのお知らせ</a>[2009.12.25]</li> <li>● <a href="#">執行役員の異動に関するお知らせ</a>[2009.12.25]</li> <li>● <a href="#">リオティント社との長期傭船契約締結の件</a>[2009.12.18]</li> <li>● <a href="#">常磐共同火力株式会社向け専航船“CORONA OPTIMUM”竣工</a>[2009.12.02]</li> </ul>
<2010年1月>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <a href="#">中期経営計画“K”LINE Vision100見直しのお知らせ</a>[2010.01.29]</li> <li>● <a href="#">米国物流会社に資本参加</a>[2010.01.29]</li> <li>● <a href="#">CKYHアジア-欧州・地中海航路 減速運航開始</a>[2010.01.26]</li> <li>● <a href="#">電子アプログシステム (SPAS)で環境対策を強化</a>[2010.01.07]</li> <li>● <a href="#">社長年頭所感</a>[2010.01.04]</li> </ul>
<2010年2月>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <a href="#">発行価格等の決定に関するお知らせ(金融商品取引法第15条第5項に基づく公表文)</a>[2010.02.23]</li> <li>● <a href="#">発行価格及び売出価格等の決定に関するお知らせ</a>[2010.02.23]</li> <li>● <a href="#">新株式発行及び株式売出しに関するお知らせ</a>[2010.02.12]</li> </ul>
<2010年3月>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <a href="#">第三者割当増資の結果に関するお知らせ</a>[2010.03.19]</li> <li>● <a href="#">代表取締役および執行役員の異動について</a>[2010.03.12]</li> <li>● <a href="#">先進国型シップリサイクルシステム構築に向け当社自動車運搬専用船が室蘭入港</a>[2010.03.09]</li> <li>● <a href="#">日本/アジア-北米西岸サービス改編</a>[2010.03.05]</li> <li>● <a href="#">JSW Group 向け “VIJAYANAGAR”竣工</a>[2010.03.02]</li> </ul>

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

\*2002年2月26日承認(現有効期限2011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、建造船仕様の決定 建造契約後の承認図面と承認業務、建造中の監督業務

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 2011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)

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

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

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

## 9-7.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

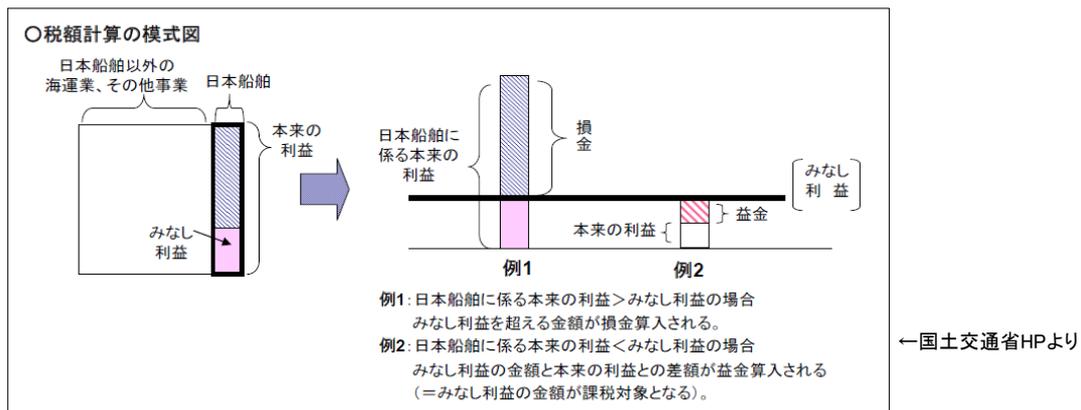
### 1. 海洋基本法(2007年4月20日成立、同年7月20日施行)

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人の船員を配置すること。
- ・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・船員確保計画の初の認定(2009年3月24日)

- ・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10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

【上記10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(10社計)	76.4隻 ⇒ 159.8隻(約2.1倍)
○ 外航日本人船員の訓練計画(10社計)	5年間 688人(うち社船実習352人)
○ 外航日本人船員の確保計画(10社計)	1,050人 ⇒ 1,138人(+88人、約1.1倍)

## 11. IRポリシー

当社は株主・投資家の皆様にご理解いただき、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・投資家の皆様にご理解いただき、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・投資家の皆様にご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。

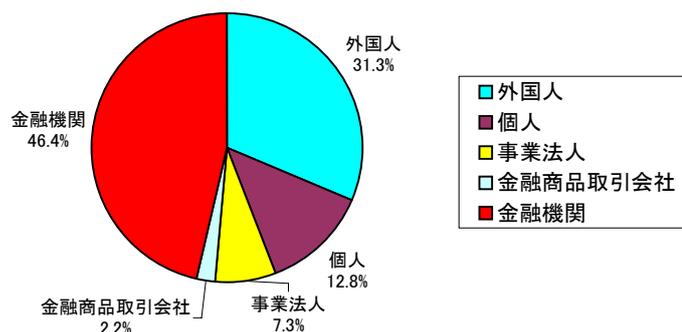
### 5. 将来予測に関する考え方

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。

## 12. 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](mailto: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  
営業報告書  
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/mllist/index.asp>