

1 <u>1. 経</u> <u>2. 主</u> 3.世

営計画と企業体質改善		1	3-5.	新興諸国の動き(中国)	各国経済成長率(GDP·鉱工業生産)	P20
1-1. "K" Line Vision 100 全体図		P1			中国の貿易動向	
1-2. Vision 2008+からVision100へ	実績と財務目標数値	P2			中国のエネルギー消費量	
	業績推移(P/L)				中国の地域間経済格差(平均給与)	
	財務体質改善				中国の都市部と農村部の経済格差(消費財	,
	船隊整備計画(金融危機以降)	P3	3-6.	新興諸国の動き	インドの経済成長・輸出額・輸入額	P21
	新造船の竣工実績と予定				ベトナムの経済成長・輸出額・輸入額	P22
1-3. 近年の財務指標推移	一株当り当期純利益・配当	P4			BRICs諸国の輸出額・輸入額	P23
	連結ROE·ROA	į			トルコの輸出額・輸入額	P24
	連結総資本回転率		<u>4. パル</u>			
	連結EV、EBITDA		4-1.	当社船隊	当社ドライ・バルク船隊	P25
	営業キャッシュフロー	į			当社エネルギー資源輸送船隊	
	連結Interest Coverage Ratio	D-			発注時船価の推移(3-2- に同じ)	
1-4. 経営計画の変遷		P5			竣工時船価の推移(3-2- に同じ)	Doo
1-5. 構造改革・規模拡大への取組み	当社従業員・日本人船員数推移	P6		ドライバルク部門の海外展開	出田の収得生立目の状況	P26
	運航規模·売上高·経常利益推移	D7	4-3.	ドライバルクの需要	世界の粗鋼生産量の推移	P27
1-6. 現在の部門別構成	売上高・経常利益<部門別>	P7			国別石炭輸出量(原料炭・一般炭別)	P28
	売上高・経常利益<セグメント別と部門別>	į			国別石炭輸入量	
要海運会社との比較	船隊構成	ļ			アジア主要国鉄鉱石輸入量 世界の石炭消費量	
2-1. 船種別船社ランキング	コンテナ船 主要船社	P8	5. 自動	有机 有光	世外0010次/月貝里	
	コンテナ アジア・北米航路船社別積高	F0		当社船隊、荷動き	当社PCC船隊	P29
	フルコンテナ船運航船腹量上位20社推移	P9	J-1.	当江川内、中勤と	当社輸送台数	1 23
	コンテナ船 アライアンスの推移	P10			日本出し輸出台数	
	ケープ・サイス・ハルカー 保有船隊	P11	5-2	自動車の需要	世界の自動車生産台数	P30
	ハルカー(全船型) 保有船隊	' ' '	0 2.	口到牛奶而女	世界の自動車保有台数	1 00
	自動車専用船(運航ペース)				日本メーカーの海外生産台数	
	自動車専用船(保有ペース)	I I			米国における四輪車生産・販売台数	
	アフラ・マックス タンカー 保有船隊	P12	6. コンテ	ナ船事業		
	LNG船舶管理隻数		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	当社コンテナ船隊、積高	当社コンテナ船隊	P31
	重量物船 保有船隊	!		112-17-17-18-18-18-18-18-18-18-18-18-18-18-18-18-	当社全航路平均運賃·積高	
	プロダクト タンカー(LR) 保有船隊				北米・欧州航路 当社積高・シェア	
界のマーケット	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,				北米·欧州航路 当社/全社積高·消席率	P32
3-1. 船種別船型·船齢別船隊	ドライ・バルク船隊(既存・増減予想)	P13	6-2.	当社運営コンテナ・ターミナル		P33
	自動車専用船(既存・増減予想)	P14	6-3.	世界のコンテナ荷動き	世界のコンテナ荷動き動向	P34
	油槽船(既存·増減予想)				アジア 北米・欧州 積み地別輸送量	
	コンテナ船(既存・増減予想・係船)	P15	6-4.	港別コンテナ取扱い	アジア各港におけるコンテナ取扱量の変遷	P35
3-2. 船腹供給動向	発注時船価の推移	P16			2008年コンテナ取扱量 世界上位10港	
	竣工時船価の推移				アジア主要港のコンテナ取扱量推移	
	世界の新造船受注量の推移	!	6-5.	世界の生産拠点アジア	アシアの生産比率	P36
	世界の新造船竣工量の推移	I I			アシア主要国・地域の輸出額推移	
	世界の新造船手持工事量の推移		<u>7. 新規</u>	多業		
	世界の船種別船腹量の推移				重量物船事業	P37
	世界の船舶解撤量の推移	P17			オフショア支援船事業	
3-3. 世界の荷動き・市況	世界の海上荷動き推移	P18			洋上LNG生産船事業	
	ドライ・バルク市況の推移		o Direct	ote who also that the sale	ドリルシップ事業	Doo
	タンカー市況の推移(VLCC・アフラ)			<u>者表主要数值</u>		P38
	コンテナ船北米・欧州航路運賃推移	B.40	<u>9. 会社</u>		wh read	Doo
3-4. 最新の経済動向	米国住宅着工件数	P19		当社のコーポレート・ガバナンス組織	載凶	P39
	粗鋼生産量(08年1月以降)			安全運航		P40
	中国鋼材輸出入量(08年1月以降)			環境保全		P41
	鉄鉱石輸入量(08年1月以降)			略年表		P42
	自動車販売台数(08年1月以降)			2008年度プレス・リリース	+ I+ I=	P43
	世界恐慌時の貿易額推移			第三者機関の認証と転換社債	責情報	P44
				企業理念·行動憲章等		P45
			<u>10. トン</u>	女標準税制		P46

INDEX

1-1. "K"Line Vision 100 全体図 (2008年4月発表)

KWASAKI KISEN KAISHA, ETD. &

<u>新中期経営計画("K"LINE Vision100)</u> テーマ:「共利共生と持続的成長」

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

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。

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。

社会

社会<u>貢献、環境重視、ガバナンス</u> 企業市民としての行動や地域社会への貢献を通じた信頼関係の構築

顧客

安全な物流サービスの提供 安全で確実な輸送サービスを通じた信頼関係の構築

株主

適切な利益還元

安定的かつ適切な利益還元と公正で正確な情報開示を通じた信頼関係の構築

お取引先

パートナーシップの強化 公正なお取引を通じた信頼関係の構築

従業員

働き甲斐、幸福

人材育成強化と労働条件・環境整備を通じた信頼関係の構築

- 1.環境保護への取組み 地球温暖化の防止 きれいな海、きれいな空気の環境保全
- 2.確固たる安全運航管理体制 安全管理システムの充実と陸上支援体制の強化 船舶管理体制の拡充 海事技術者の確保育成
- 3. 最適・最強組織によるボーダレス経営 ケイライン・スタンダードの浸透でボーダレス経営を加速 グループの英知を結集して総合力強化 労働生産性の飛躍的向上 生き生きとした明るい職場 業界屈指の競争力
- 4. 戦略投資と経営資源の適正配分 既存事業における安定収益体制の確立 新規事業の収益事業への育成 社内財務規律に基づいた投資の推進
- 5.企業価値の向上とリスク管理の徹底 企業体質の強化と利益還元の最大化 潜在リスクの洗い出しと迅速な対応

K

{事業戦略}

コンテナ船事業

持続的事業拡大と 効率的な事業運営

サーピス網拡充による顧客の ク゚ローパル化対応

継続的な船隊・ターミナル整備 による競争力強化

環境保護を重視し、安全運航を 追求

ドライバルク輸送事業

ケープサイズと ポストパナマックスで 世界トップクラス

多様な顧客ニーズに対応する 高品質なサービス

グローバル事業展開による 顧客基盤拡大

中長期契約による安定収益体制の強化

自動車船事業

世界をリードする 輸送品質と充実した航路網

環境と安全を考慮した 高品質サービス

顧客ニーズに即応した グローバルな事業展開

エネルギー資源輸送事業 重量物船・オフショア船事業 新規事業

安全輸送で世界トップクラス

新規輸送需要への 積極的な取り組み

安全・高品質なサーピスの追求

物流事業 近海・フェリー事業

機動力と高品質サービス

顧客ニーズを先取りした 提案型セールス

テーラーメイドの 顧客単位のサーピス

1-2. Visio n2008 から Vision100へ

実績·財務数値目標

	2007年度	2008年度	2008年度	2009年度	2009年度
	実績	計画	実績	計画	見込み
売上高	13,310億円	13,400億円	12,443億円	14,500億円	9,500億円
経常利益	1,259億円	1,210億円	600億円	1,350億円	110億円
当期純利益	830億円	780億円	324億円	850億円	65億円
ROA	13%	12%	6%	1	2%
自己資本	3,558億円	4,260億円	3,348億円	1	3,327億円
自己資本比率	37%	37%	35%	1	37%
DER	93%	100%	131%	1	138%
有利子負債/営業CF	2.3	4.2	5.7	-	7.5
配当性向	20%	22%	22%		23%

(Vision100 計画前提: 為替 100円/ドル、燃料油 520ドル/トン)

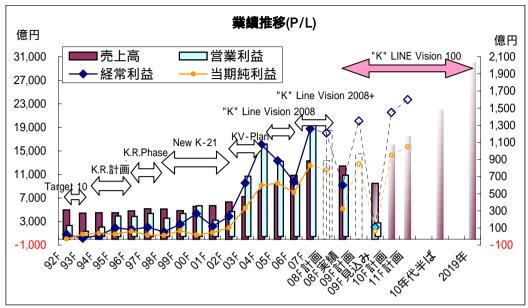


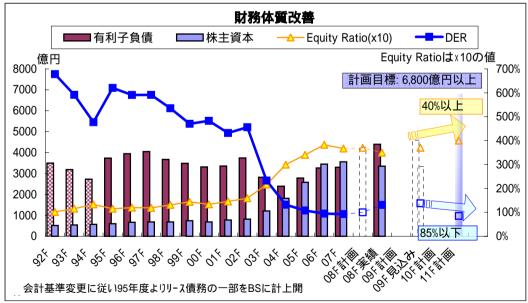
(('09年4月見込み前提) 為替 100円/ドル前後、燃料油 300ドル/トン)

2008年4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 済状況の大幅な変動により、数値目標につい ては早晩見直しを行う予定です。

ここに掲載されている計画値は2008年4月現在のもので、その後の変動については考慮されていません。

2009年度の見込みについては直近(2009年4 月時点)の予想値を使用しています。

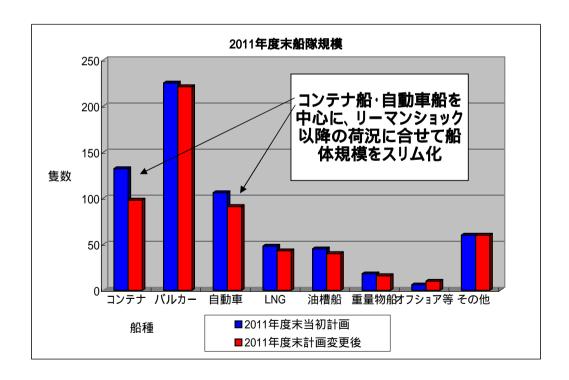




(年度)	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09
平均為替(円/ドル)	125	108	99	96	113	123	128	112	110	125	122	114	107	113	117	115	101	100
平均燃料価格(\$/T)	99	83	99	108	118	104	76	117	158	134	161	170	192	286	319	407	504	300

【船隊整備計画】 2008年秋以降の荷況悪化を受け船隊整備計画を 2011年末 640隻 579隻 へと計画変更

船種	2007		船	遂整備 計	一画		2011		当初	計画
	年度末	2008 年度	2009 年度	2010 年度	2011 年度	4ヵ年 計	年度		見込	変更
コンテナ	99	6	11	12	14	43	98	1 /	132	34
バルカー	169	16	17	19	23	75	221		225	4
自動車	102	4	10	7	8	29	91		106	15
LNG	34	14	1	0	0	15	43		48	5
油槽船	28	4	4	0	2	10	40		45	5
重量物船	15	3	0	0	0	3	16		18	2
オフショア等	0	0	0	3	4	7	10		6	4
その他	52	2	0	0	0	2	60		60	0
計	499	49	43	41	51	184	579		640	61
当初見込	-	44	48	46	42	180	640			

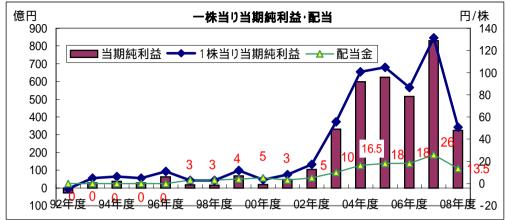


新造船の竣工実績と予定

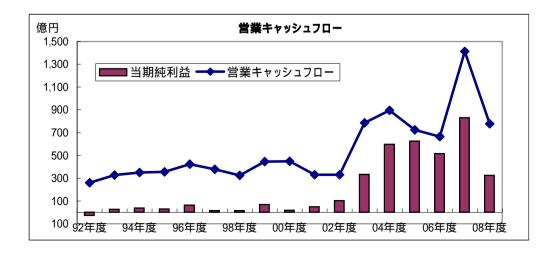
(2009年4月現在)

<u>(2009年4月現在)</u>					_		_	_
	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度
	実績	実績	実績	実績	実績	竣工予定	竣工予定	竣工予定
コンテナ	5隻	5隻	6隻	4隻	6隻	11隻	12隻	14隻
1,700TEU		0	0	3	3	3	0	0
2,400TEU		0	0	0	1	2	2	0
3,500TEU		3	0	0	0	4	0	0
4,500TEU		2	3	0	0	0	6	9
6,400TEU		0	0	0	0	0	4	1
8,000TEU		0	3	1	2	2	0	4
バルカー	5隻	19隻	22隻	10隻	16隻	17隻	19隻	23隻
Capesize	3	8	9	2	6	7	10	15
Panamax	2	3	4	4	0	6	4	4
Handymax		5	4	2	2	0	5	2
SmallHandy		1	2	1	4	2	0	1
Chip/Pulp		0	1	0	3	0	0	0
Corona		2	2	1	1	2	0	1
自動車	3隻	8隻	8隻	5隻	4隻	10隻	7隻	8隻
2,000台		2	2	0	0	1	1	0
3,800台		0	2	1	0	1	0	0
4,000台		1	2	0	0	2	2	2
5,000台		3	1	0	0	3	0	0
6,000台		2	1	4	4	3	4	6
LNG	2隻	4隻	2隻	2隻	14隻	1隻	0隻	0隻
油槽船	3隻	1隻	4隻	3隻	4隻	4隻	0隻	2隻
VLCC		0	1	1	0	3	0	0
AFRAMAX		1	1	0	2	0	0	1
LR		0	2	0	1	1	0	0
LPG		0	0	2	1	0	0	1
エネルギー新事業						0隻	3隻	4隻
Offshore							3	3
Drillship							0	1
重量物	0隻	0隻	0隻	1隻	3隻	0隻	0隻	0隻
内航近海	0隻	1隻	5隻	2隻	2隻	0隻	0隻	0隻
合計	18隻	38隻	47隻	27隻	49隻	43隻	41隻	51隻

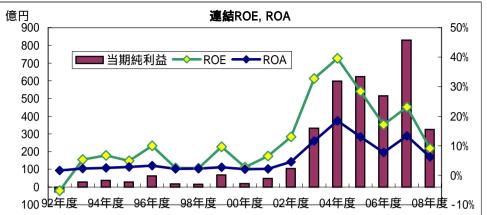
1-3. 近年の財務指標推移

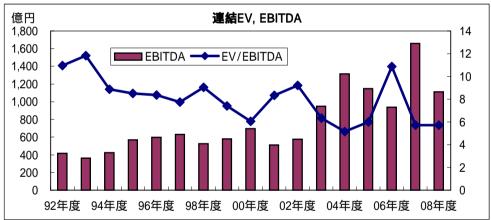


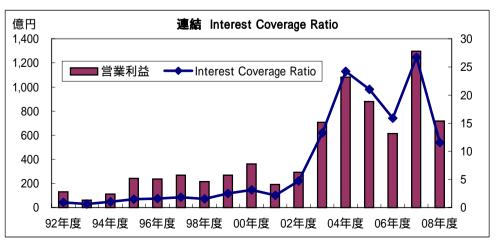




92年度 94年度 96年度 98年度 00年度 02年度 04年度 06年度 08年度







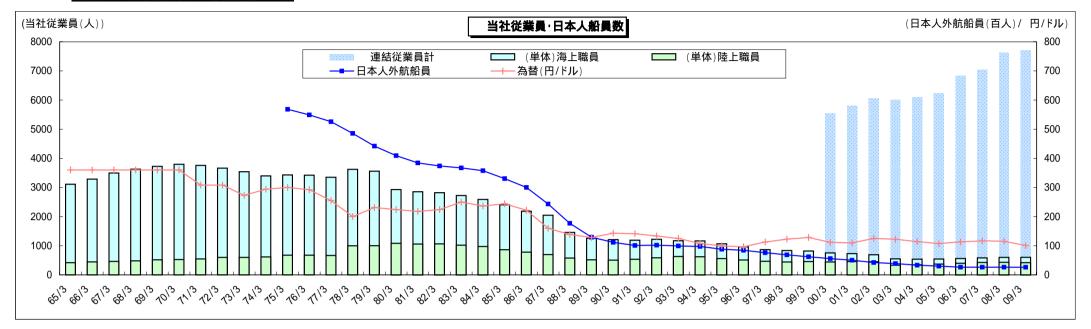
1-4. 経営計画の変遷

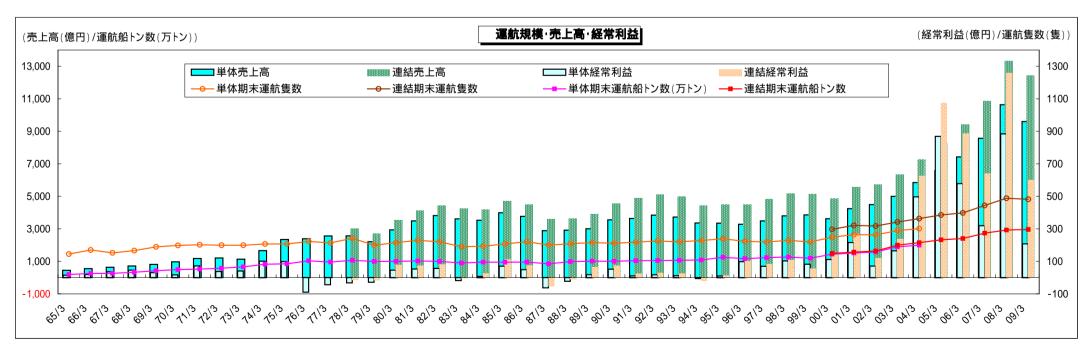
時期	計画名称	課題	備考
1982年11月			長期化した営業三部門同時不況及び円高を
~	(K プラン) 第一ステージ	第2テーマ 業務体勢の近代化·効率化	危機ととらえ経営体質の抜本的改善を
1983年8月			図るべ〈策定
	「企業基盤強化緊急計画」	上記第2テーマを中心に推進体制再構築	(参考-83年6月、現所在地に移転)
~	(Kプラン)第二ステージ	OA推進、執務行動の改善、コスト節減等	
1984年3月			
1984年4月	中期経営改善計画		復配体制の確立を目指した。
	(一部をニューKプラン運動と称した)	2) 営業力の強化(国際競争力ある船隊の整備、コストコントロールの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

この間、特に全社の経営計画として纏まったものは無いが、サービス向上運動(One for All, All for One)(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	Target-10	あらゆる角度からのコスト見直し	
~			
1993年10月比			
1993年10月	K.R.計画	徹底した業務の海外シフトとコスト削減による国際競争力の強化	
~		┃ 1 ^ト 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	
1996年3月		安定した収益を確保できる体制の確立	
1996年4月	K.R.Phase	安定的に配当が可能となる状況の実現	KR計画のやり残した部分。単体から連結に
~		川汽グループとして連結ベースでの経営の健全化	アジア船社並みの競争力をめざす
1998年3月			最終年15期ぶりの復配実施
1998年4月	New K-21(New "K"Line Spirit for 21)	全体として規模拡大を目指しつつ利益重視の基本を堅持し、安定配当を継続する	KRPhasellでも達成できなかったコンテナ事業の
~	(2000年度数値目標上方修正)	海運業を中核とする物流事業を、顧客志向でグローバルに展開する、	黒字化目標 久々の前向きな計画
2002年3月	(目標ほぼ達成より1年前倒しで終了)	堅実且つ進取の気性あふれる企業グループを目指す	目標はかなり達成。が911で環境激変
2002年4月	KV-Plan	コスト削減・IT活用等による企業体質の一層の強化	コンテナ事業建て直し-コストスラッシュ300
		地域密着型グローバリゼーションの推進と営業分野間シナジー効果の追求	(300億のコスト削減-うち150億は船舶大型化)
~		ロジスティクス事業への取組み強化	2004年3月期において当初目標より1年早く
		輸送技術革新の追求、安全運航の徹底と環境保全への取組み強化	数値目標も含めほぼ最終目標を達成
2004年3月	(目標ほぼ達成につき1年前倒し終了)	経営の透明性と効率性を目指すコーポレート・ガバナンス体制の強化	"K"Line Vision 2008に
2004年4月	"K"Line Vision 2008	1.企業基盤の強化による安定収益体制の確立	90周年になる'09年度への助走期間として「夢」を
~	-持続的成長と安定収益体制の確立	2.夢のあるグループ企業文化の創造と"K"LINEブランド価値の向上	2004、5&08の夢、という利益目標の出し方
2006年3月	(目標ほぼ達成につき前倒し終了)	3.コーポレート・ガバナンス体制の強化とリスクマネジメントの推進	05年度で最終数値目標ほぼ達成&重油高 2008・に
2006年4月	"K"Line Vision 2008+	事業規模の計画的拡大を支えるための取り組み(新規)	06年度はコンテナ運賃下落より未達
~	- 持続的成長と安定収益体制の確立	事業環境の変化への対応(新規)	07年度はコンテナ運賃回復、バルク市況高騰より
2008年3月	(目標ほぼ達成につき前倒し終了)		08年度数値目標ほぼ達成&環境変化 Vision100
2008年4月	"K"Line Vision 100	1. 環境保護への取組み	
~	主要テーマ「共利共生と持続的成長」	2. 確固たる安全運航管理体制	創立100周年に当たる2019年を見据えた計画
2012年3月		3. 最適・最強組織によるボーダレス経営	精緻な数値目標は2008-2011の4年分
+		4. 戦略投資と経営資源の適正配分	
2019年のイメー	·9ˈ	5. 企業価値の向上とリスク管理の徹底	

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

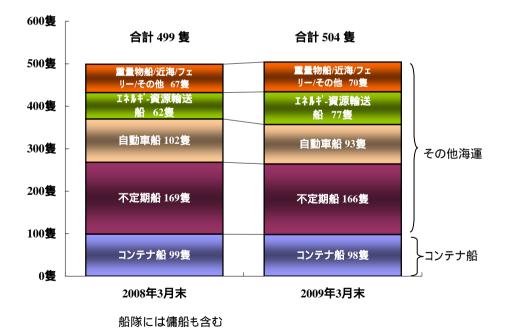
売上高·経常利益 <部門別>

(単位:億円)

					(干世・思口)
事業部門		2005年度	2006年度	2007年度	2008年度
コンテナ船	売上高	4,514	5,035	5,998	5,301
1 / J / J / J / J / J	経常利益	305	-78	47	-373
その他海運	売上高		4,684	6,158	6,091
ての心母座	経常利益		660	1,153	929
その他	売上高	2,894	1,136	1,154	1,052
C 07 18	経常利益	581	57	59	44
合計	売上高	7,408	10,855	13,310	12,443
	経常利益	886	639	1,259	600

2005年度の区分けはコンテナ船部門とそれ以外の2部門

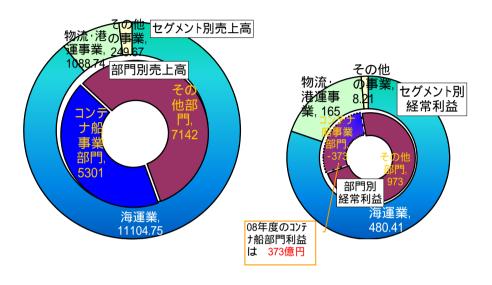
船隊構成



売上高・経常利益 < セグメント別と部門別>

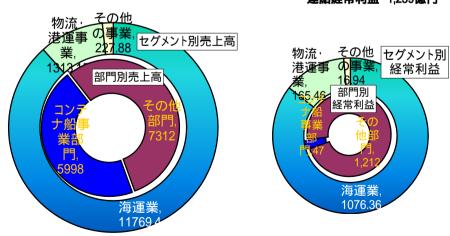
2008年度 連結売上高 1兆2,443億

連結経常利益 600億円



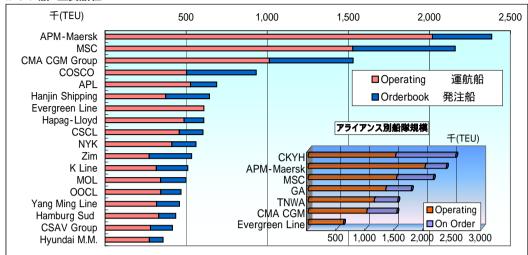
2007年度 連結売上高 1兆3,310億

連結経常利益 1,259億円



2. 主要船社との比較 <2-1. 船種別船社ランキング>

コンテナ船 主要船社

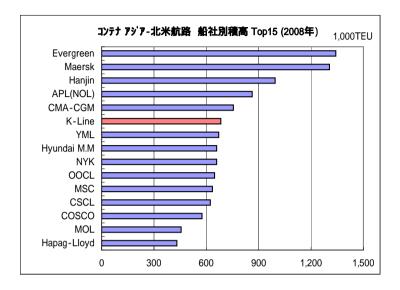


Top 18 Container Carriers ranked by operating capacity (TEU)

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	2,019,474	365,338	2,384,812	2,338,382	2.0%
2	MSC	1,527,600	632,204	2,159,804	1,833,496	17.8%
3	CMA CGM Group	1,013,516	516,962	1,530,478	1,484,550	3.1%
4	COSCO	502,641	430,202	932,843	812,516	14.8%
5	APL	526,813	162,176	688,989	667,995	3.1%
6	Hanjin Shipping	373,995	270,448	644,443	622,935	3.5%
7	Evergreen Line	609,487	0	609,487	636,104	4.2%
8	Hapag-Lloyd	486,870	122,500	609,370	637,751	4.5%
9	CSCL	457,759	146,544	604,303	651,266	7.2%
10	NYK	412,111	148,760	560,871	631,182	11.1%
11	Zim	272,222	262,210	534,432	463,251	15.4%
12	K Line	316,120	194,646	510,766	478,446	6.8%
13	MOL	342,369	157,736	500,105	556,784	10.2%
14	OOCL	343,804	125,054	468,858	484,949	3.3%
15	Yang Ming Line	318,035	141,402	459,437	439,321	4.6%
16	Hamburg Sud	331,343	104,670	436,013	461,194	5.5%
17	CSAV Group	280,343	135,437	415,780	415,399	0.1%
18	Hyundai M.M.	273,606	84,510	358,116	405,250	11.6%

Rank	Alliance	Operating	On Order	Total	前年Total	前年比
1	CKYH	1,510,791	1,036,698	2,547,489	2,353,218	8.3%
2	APM-Maersk	2,019,474	365,338	2,384,812	2,338,382	2.0%
3	MSC	1,527,600	632,204	2,159,804	1,833,496	17.8%
4	GA	1,341,192	439,074	1,780,266	1,836,770	3.1%
5	TNWA	1,142,788	404,422	1,547,210	1,630,029	5.1%
6	CMA CGM Group	1,013,516	516,962	1,530,478	1,484,550	3.1%
7	Evergreen Line	609,487	0	609,487	636,104	4.2%

Source: AXSliner (http://www1.axsmarine.com), 2009年7月現在



Rank *	Operator	Cargo Loaded	(単位:1,000TEU
1 (2)	Evergreen	1,342	
2 (1)	Maersk	1,306	

1	(2)	Evergreen	1,342
2	(1)	Maersk	1,306
3	(3)	Hanjin	994
4	(4)	APL(NOL)	862
5	(12)	CMA-CGM	755
6	(8)	K-Line	683
7	(7)	YML	671
8	(10)	Hyundai M.M	659
8	(11)	NYK	659
10	(9)	OOCL	647
11	(13)	MSC	635
12	(5)	CSCL	623
13	(6)	COSCO	575
14	(14)	MOL	455
15	(15)	Hapag-Lloyd	431

Rank	Alliance	Cargo
1 (1)	CKYH (K-Line含む)	2,923
2 (2)	TNW	1,977
3 (3)	GA (MISC除()	1,737
4 (5)	Evergreen	1,342
5 (4)	Maersk	1,306
+/\ + 1+06-6	このほと	

*() 内は昨年の順位

Source: Piers, as of 2008

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	1	EVERGREEN	\setminus	MAERSK	_	MAERSK		MAERSK		MAERSK/SL	Ī	► MAERSK	—	MAERSK		MAERSK		MAERSK	•	MAERSK
2 SEA-LAND	USL	7	MAERSK		MAERSK	-	MAERSK		EVERGREEN	\searrow	SEA-LAND	→	SEA-LAND	,	EVERGREEN	\searrow	P&ON	/	MSC		MSC MSC	-	► <mark>MSC</mark>		MSC
3 MAERSK	MAERSK		NYK	. ,	SEA-LAND	-	SEA-LAND		SEA-LAND	\sim	EVERGREEN	<u> </u>	P&ON		P&ON		EVERGREEN	\checkmark	P&O/FARREL		EVERGREEN	\searrow	CMA CGM		CMA CGM
4 OCL	SEA-LAND	/4	APL	$\rightarrow \leftarrow$	APL	_ 7	NYK		NYK	\searrow	COSCO		EVERGREEN	,	HANJIN/SEN	\neg	HANJIN	\checkmark	EVERGREEN		CMA CGM/AN		EVERGREEN	1	cosco
5 NYK	HAPAG	X	YANGMING	/ ×	NYK	\sim	COSCO	-	COSCO	/ >	NYK	√// ^	cosco	×,	MSC	_	MSC MSC	/ 3	HANJIN/SEN	/	HAPAG		HAPAG	√,¶	APL
6 OOCL	OCL		SEA-LAND	\ <u>,</u>	cosco	/ '	APL		P&OCL	-	P&OCL	χ×	HANJIN		cosco	\searrow	APL(NOL)	<u></u>	COSCO	$\langle \mathcal{L} \rangle$	HANJIN/SEN	٠,	CSCL	XX_{2}	HANJIN
7 APL	NYK	<u> </u>	HAPAG		OOCL		MOL	\\ <i>*</i>	HANJIN		NEDLLOYD NEDLLOYD	X_1	NOL/APL	//	NOL(APL)	′ ′	COSCO	\sim	APL(NOL)	\times /	COSCO	\times	COSCO		EVERGREEN
8 NEDLLOYD	OOCL	/ / }	OOCL	/ X3	HAPAG	$\sqrt{2}$	OOCL	\\ <i>\</i> //2	"K"LINE	\\ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \	HANJIN		MSC	1	NYK/TSK	\sim	CP SHIPS	1	CMA CGM/ANL	(CSCL	$\setminus_{\mathcal{I}}$	NYK	$\bigvee \bigvee$	HAPAG
9 EVERGREEN	"K"LINE	W.	P&OCL	1/	"K"LINE	\/°	HAPAG	XX.	NEDLLOYD	γ ;	MOL	X /1	NYK		CMA/CGM	\swarrow	NYK	\times_{i}	"K"LINE	\ //:	APL(NOL)		APL(NOL)		CSCL
10 UASC	/\ / APL		"K"LINE	Υ '	YANGMING	\triangleright	HANJIN	M	HAPAG	\sqrt{A}	APL	\\\dagger	HMM MOL		CP	7	CMA CGM		NYK	X/I	NYK	ľ	HANJIN		NYK
11 MOL	 		MOL	1/1/2	HANJIN	7	"K"LINE	/ \ X	APL		HAPAG -		MOL		ZIM		MOL	\times	CP SHIPS	1	MOL	\searrow	OOCL	\ 7	ZIM
12 USL	COSCO	/ <u>}</u>	COSCO		MOL		YANGMING	/ X3	YANGMING	Χ .	DSR-SENATOR	V / 1	ZIM		MOL	$^{\prime}$	OOCL	\times $^{\prime}$	MOL	[/]\x	OOCL	\searrow	"K"LINE		
13 YANGMING	NEDLLOYD	 	NEDLLOYD	\prec	P&OCL	-	P&OCL	/\`	MOL		"K"LINE	₩/•	YMTC	N/»	"K"LINE	\times	"K"LINE		ZIM	\mathcal{M}	CSAV	\times	MOL		MOL
14 CGM	UASC	N 🗷	ZIM	\swarrow	NEDLLOYD	1	NOL		NOL	\searrow	OOCL	**		X	HMM	Κ΄	ZIM		OOCL	//>	"K"LINE	$\langle \mathcal{V} \rangle$	ZIM		OOCL
15 ZIM	CGM	X .	HANJIN	7	ZIM	\times	ZIM	1	OOCL		YANGMING	///\\	"K"LINE	1///>	OOCL	' >	HL		HAPAG	/ /.	ZIM		YANGMING	-	YANGMING
16 "K"LINE	ZIM	1 6	CGIVI	\ <u></u>	NOL	r \	SCANDUTCH	/ '	ZIM		NOL	// \	HL	<i>H</i> .	YMTC	\ <u>`</u>	HMM	\ \ \	YANGMING	/ /	YANGMING		CSAV	\searrow	HAMBURG SUD
17 BALTIC	YANGMING		UASC	⋉.	COM	$\langle \rangle$	UASC		HYUNDAI	\prec	I HVHVI	// `	DSR-SENATO	<mark>"</mark> // "	HL	\times	UASC	$X_{\mathbf{k}}$	HMM	1/2	HAMBURG SU		HAMBURG SU	7	CSAV
18 W.WILHELMSEN	1 \	N	NOL	•	UASC		NEDLLOYD	-	UASC		ZIM		OWN	_/	UASC	r '	YANGMING	/	I IIVIIVI		HMM		HMM	→	HMM
19 NOL	BALTIC		BSC	> <	W.WILHELMSEN	/	CHO YANG	> <	CGM	,	MSC CMA	r	WAN HAI	/	CSAV		USUL		HAMBURG SUE	7	PIL		PIL	_	PIL
20 COSCO	NOL		W.WILHELMSE	_	BSC		CGM	_	CHO YANG		MSC		CONTSIP	-	CHO YANG		HAMBURG SUD		CSAV	1	WAN HAI LINE	,	WAN HAI LINE		UASC
(地域別船社数)																									
米国 3	3	3	2		2		2		2		2			ı	0		0		0		0		C		0
欧州 7		7	7		7		6		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		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				4		3		2		2		2		3
	84年米国新》	每事法発	86年US LINE	倒産	88年昭和定航	より撤	ij91年NYK,NLS	合併	92年HYUNDA	I登場			96年CKYアライ	アンス結	F.99年マースクが?	ーラント	₹00年China Sh	ipping	がTop20登場		04年MAERSK	,P&O≨	} 併		
	85年 プラザミ	合意	86年HANJIN	绪	88年NLS設立		(邦船4社 :	3社)					96年P&O、ネ	合併	買収(米コンテ	ナ船社	の消滅)				05年HAPAG,0	P SHI	IP合併		
			86年緊急雇用	対策	(邦船6社 4	1社)							97年NOLがA	PLを買	14又										

1. 83年当時の20傑は 米国:3社、欧州:7社、日本:3社、アジア:5社、その他:2社 07年には欧州:5社、日本:3社、アジア:10社、その他:2社と米国社は姿を消し、アジア船社が伸張。 09年は経済危機の影響により、中位以下の船社で大きく順位が変動している。

88年海造審北米航路WG答申

- 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)

3社 (NYK、NLS*合併) 91年

4. 時系列主要イベント

97年HANJIN/SENATORの誕生

84年 米国新海事法発効

85年 プラザ合意

86年 USライン倒産 (米船 3社 2社)

緊急雇用対策

88年 海造審北米定期航路ワーキンググループ答申 昭和海運撤退、NLS*設立 (邦船 6社 4社)

91年 NYK、NLS合併 (邦船 4社 3社)

96年 P&O NEDO誕生

97年 NOLがAPL買収 (米船2社 1社)

99年 マースクがシーラントを買収 (米船の消滅)

04年 マースク、P&ONが合併

05年 HAPAG, CP SHIP合併

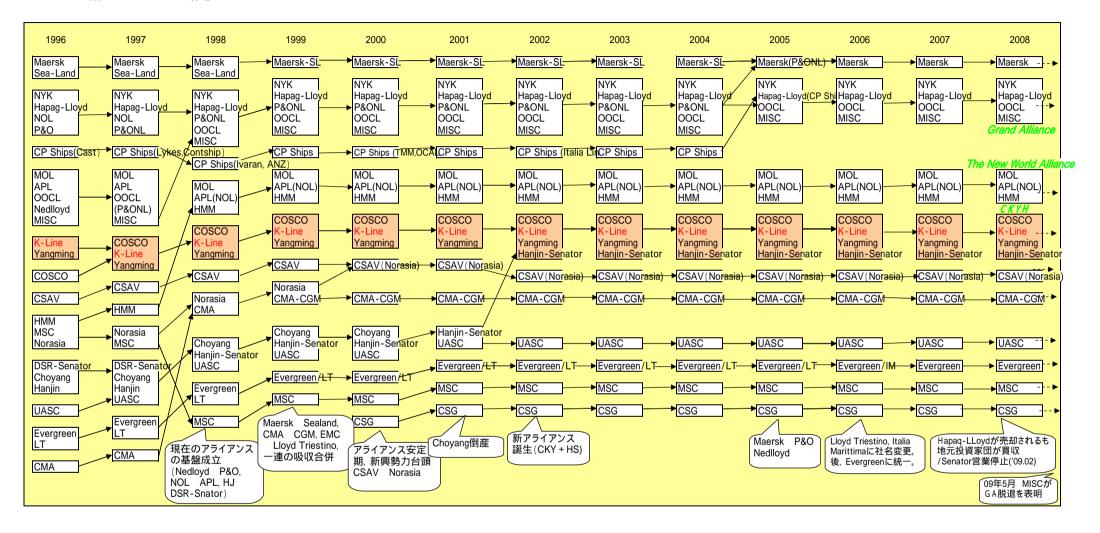
08年 世界経済危機 (9月に'リーマン・ショック')

出典: Containerisation International Yearbook ほか

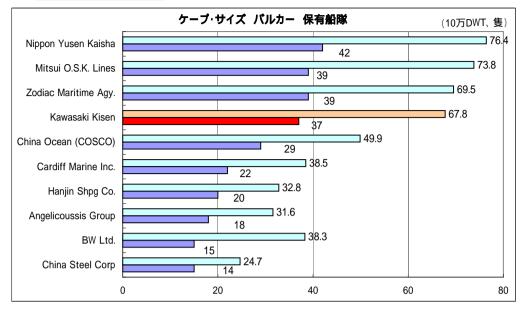
^{*}日本ライナーシステム: 山下新日本汽船とジャパンラインによるJV

2-1. 船種別船社ランキング

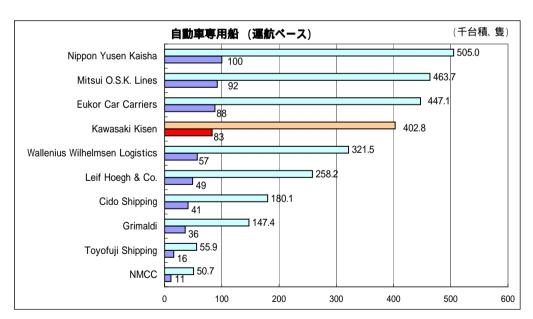
コンテナ船 アライアンスの推移



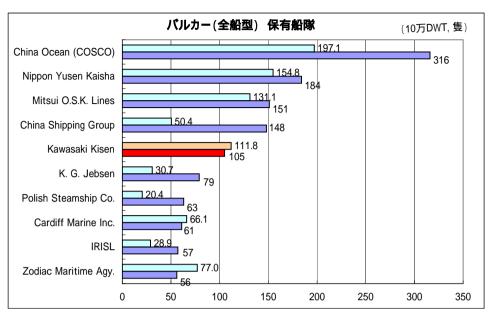
2-1. 船種別船社ランキング



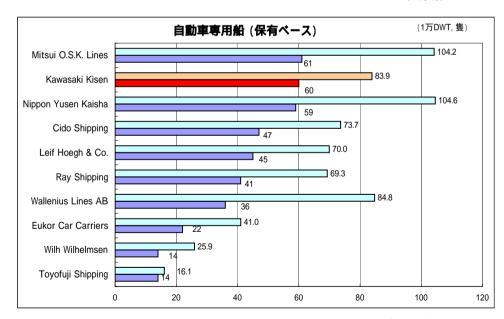
Clarkson 2009年6月現在



Fearnley World PCC Report July 2008

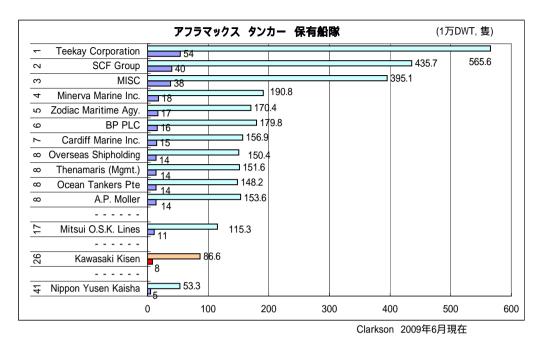


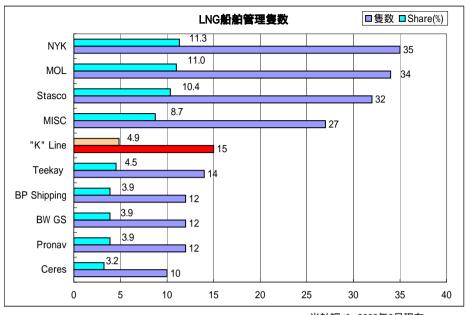
Clarkson 2009年6月現在



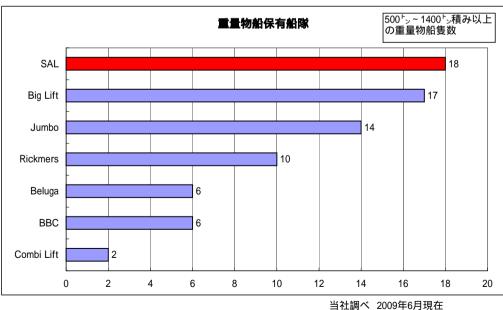
Clarkson 2009年6月現在

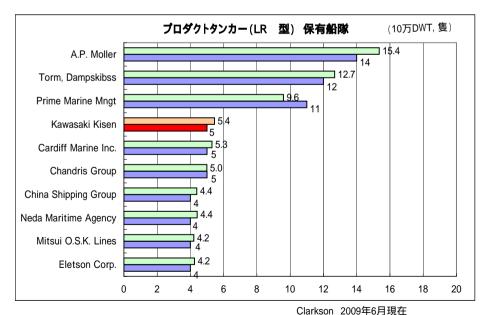
2-1. 船種別船社ランキング





当社調べ 2009年6月現在

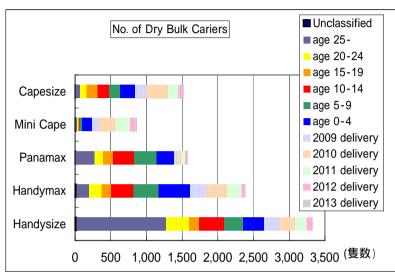




12

3. 世界のマーケット <3-1.船種別船型・船齢別船隊>

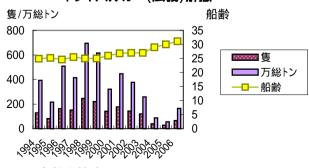
ドライ・バルク船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



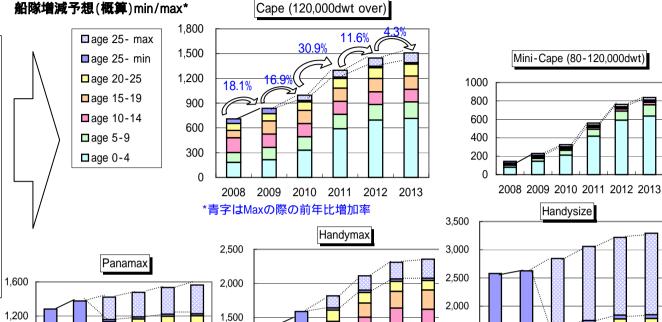
Lloyd's Shipping Economist as of April 1 2009

*min/maxの計算は、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。実際には下図の如く、解撤船齢はパルカーでも平均30歳程度まで上昇している。船齢区分は5歳刻みのカテコ゚リーの中では平均的に分布しているとして作成。以下PCC,コンテナ船隊についても同じ。

ドライバルカー(広義)解撤



日本船主協会



1.000

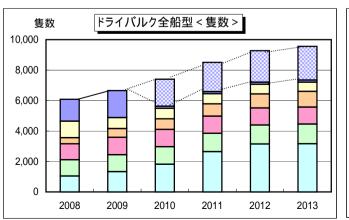
500

2008

2009

2010

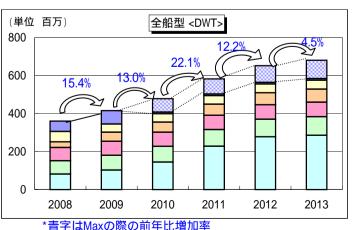
2011 2012 2013



2008 2009 2010 2011 2012 2013

800

400



2008

2009

2010 2011 2012 2013

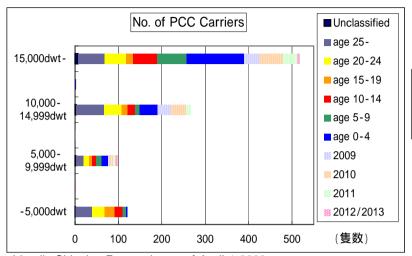
1.500

1.000

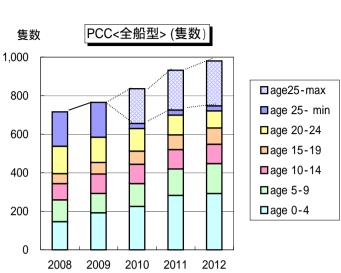
500

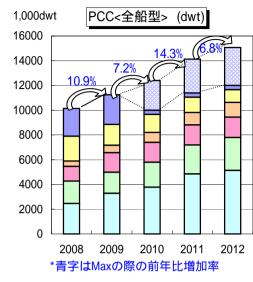
3. 世界のマーケット <3-1.船種別船型・船齢別船隊>

自動車専用船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



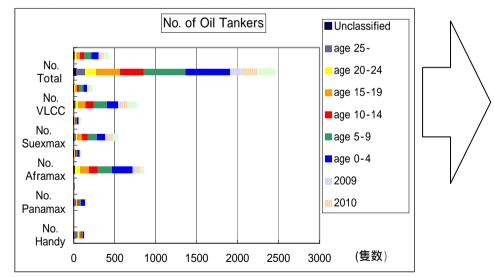
sified - -24 -19 -14 9 4 2013



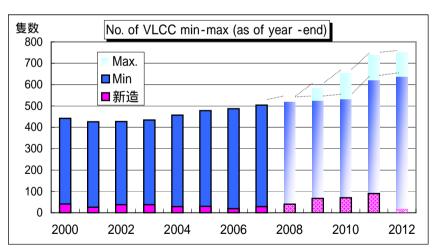


Lloyd's Shipping Economist as of April 1 2009

油槽船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



Lloyd's Shipping Economist as of April 1 2009



Fearnley 等より 当社予想

各年の年末時点の数値。09年1月現在、VLCCは518隻(内123隻がNon Double Hullf船。 395隻がDouble Hull船)

スクラップ前提

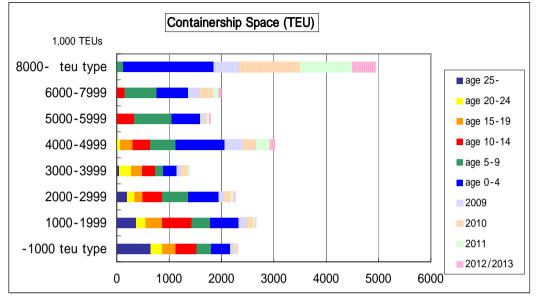
Min. 2009年、2010年 : 2008年末のNon Double Hull船125隻の半数がスクラップ。

2010年末にて全てのNon Double Hull 船がスクラップ。

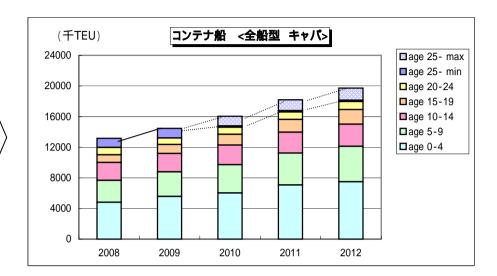
Max. 2009年以降: 船齢25歳以上船のみスクラップ

3. 世界のマーケット <3-1.船種別船型・船齢別船隊>

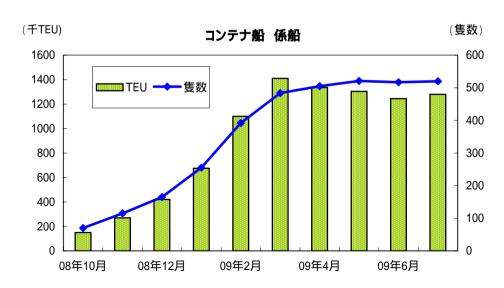
コンテナ船 船型・船齢別船隊規模と建造予定

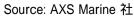


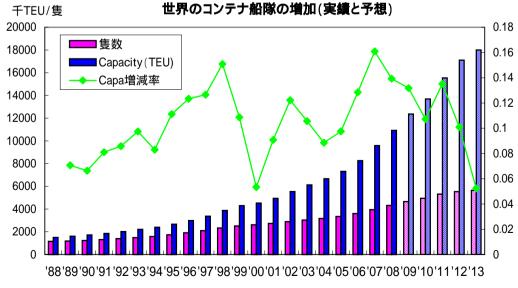
船隊増減予想(概算) min/max*



Lloyd's Shipping Economist as of April 1 2009

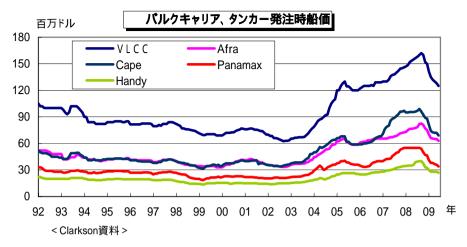


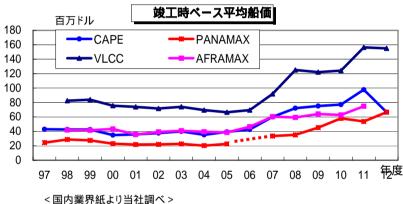


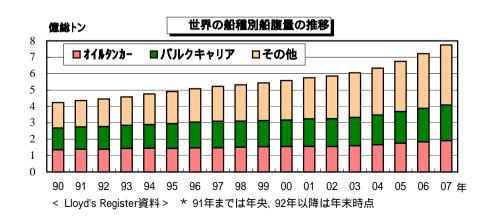


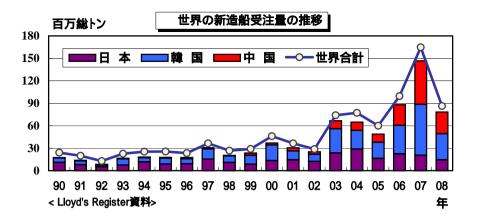
Alphaliner Report 2009 July

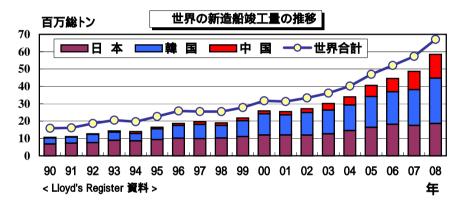
3-2. 船腹供給動向

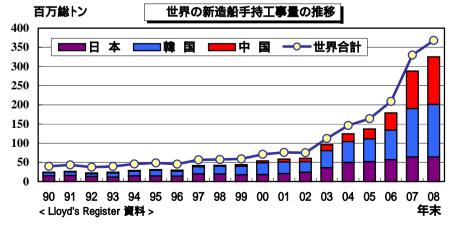


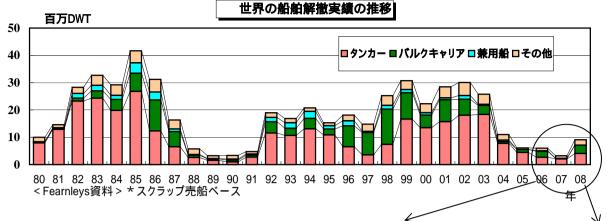


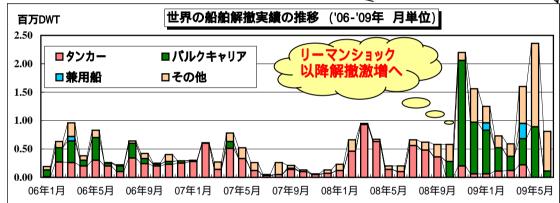


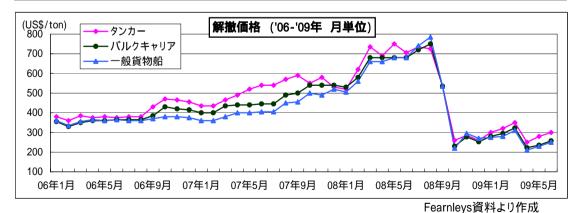


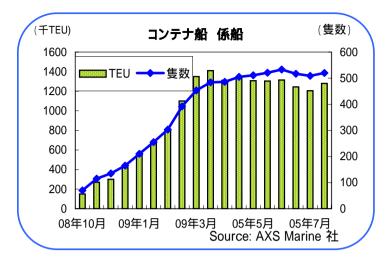


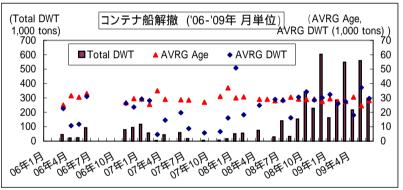


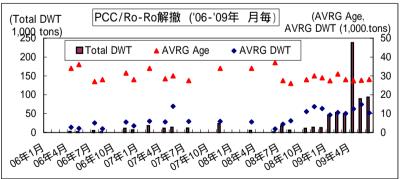






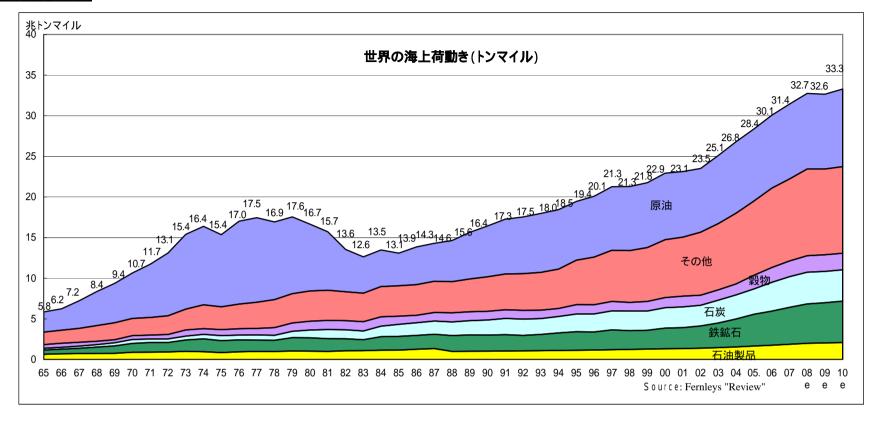


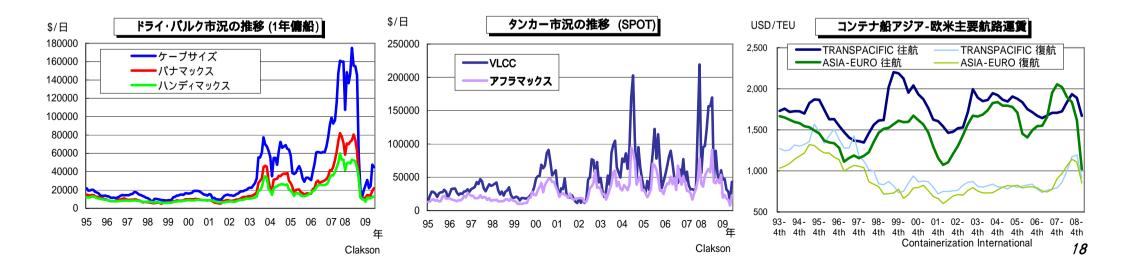




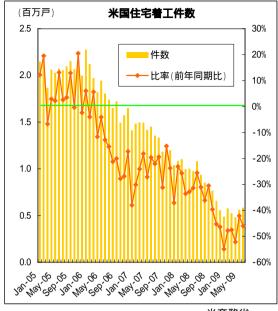
Clarkson

3-3. 世界の荷動き・市況

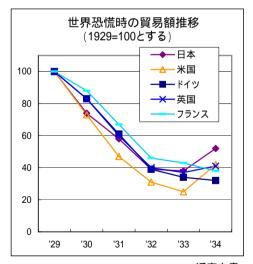




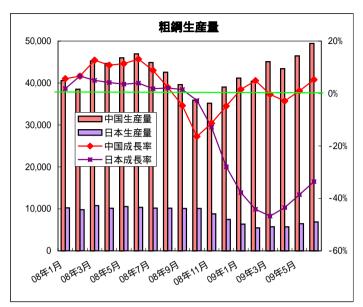
3-4.最新の経済動向

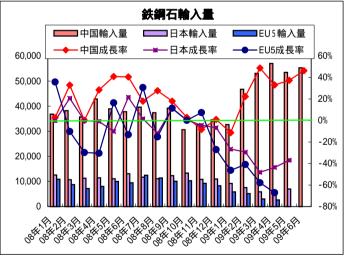


<米商務省>

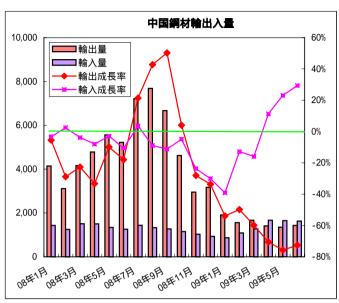


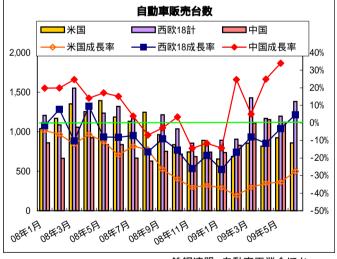
<通商白書>





*EU5カ国は独仏英伊蘭



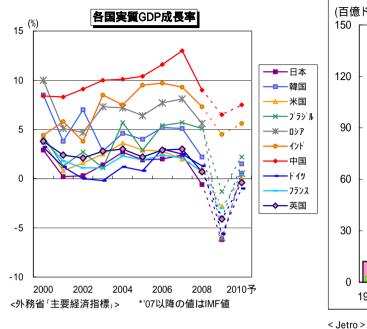


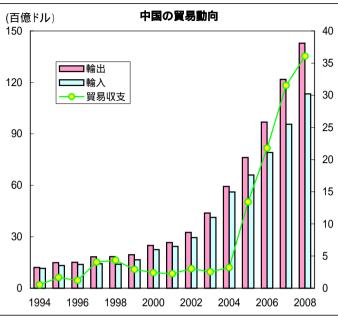
<鉄鋼連盟、自動車工業会ほか>

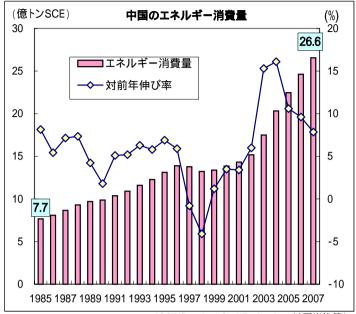
上記成長率:対前年同期比

3-5. 新興諸国の動き (中国)

各国経済成長率

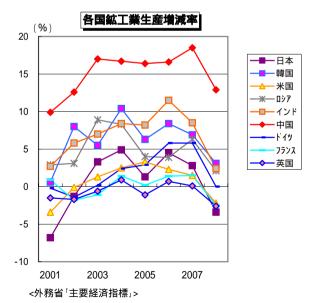


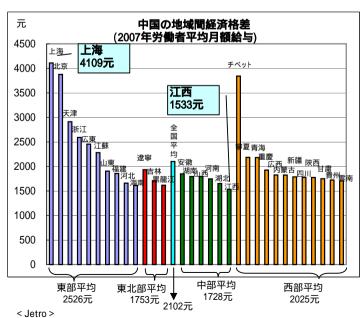


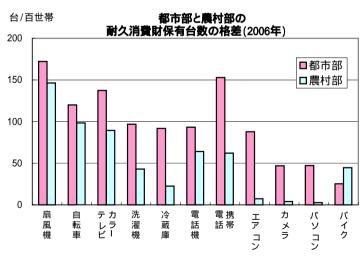


*SCE(Standard Coal Equivaglent は石炭換算トン

<National Bureau of Statistics of China >







*扇風機、自転車、カメラは、2005年のデータ。

< 通商白書 >

3-6. 新興諸国の動き

インド

5

08

08

Jan- Feb- Mar- Apr- May- Jun- Jul-08 Aug-

08

80

08

Sep-

08

08

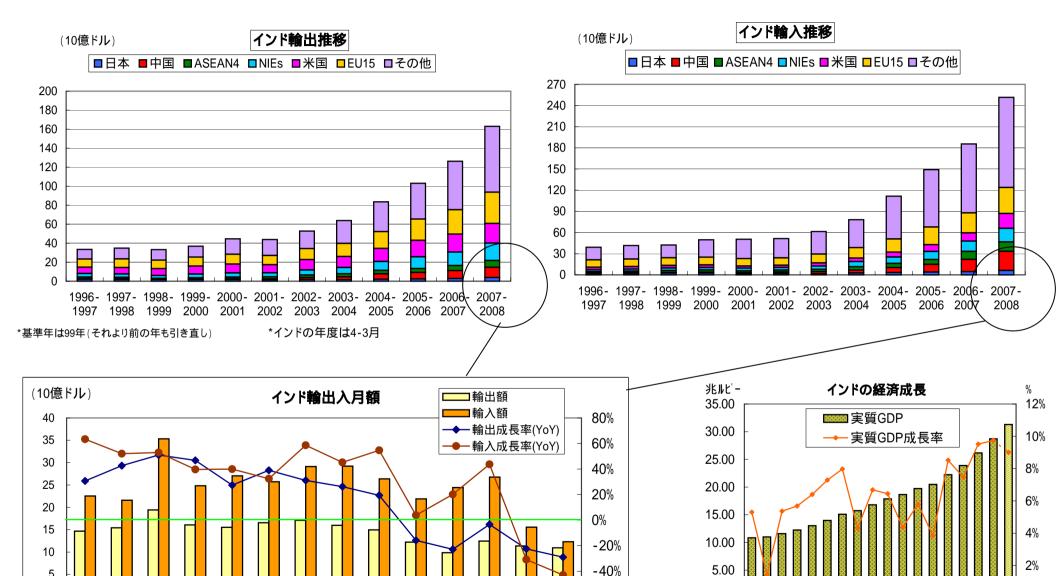
Oct-

80

Nov- Dec-

80

80



-60%

Jan- Feb-

09

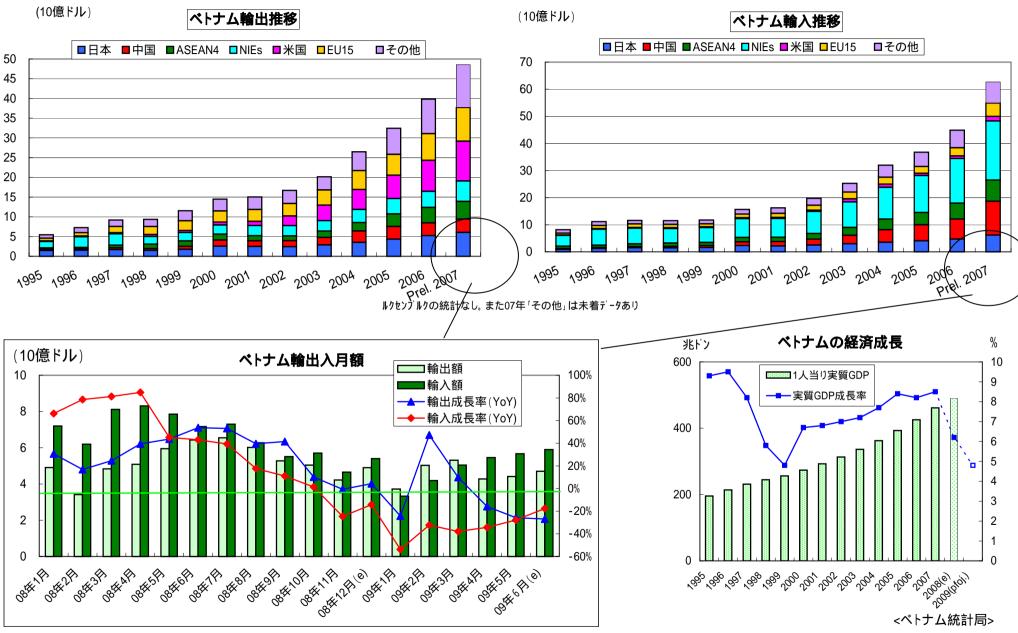
09

0.00

<インド商工省・インド財務省>

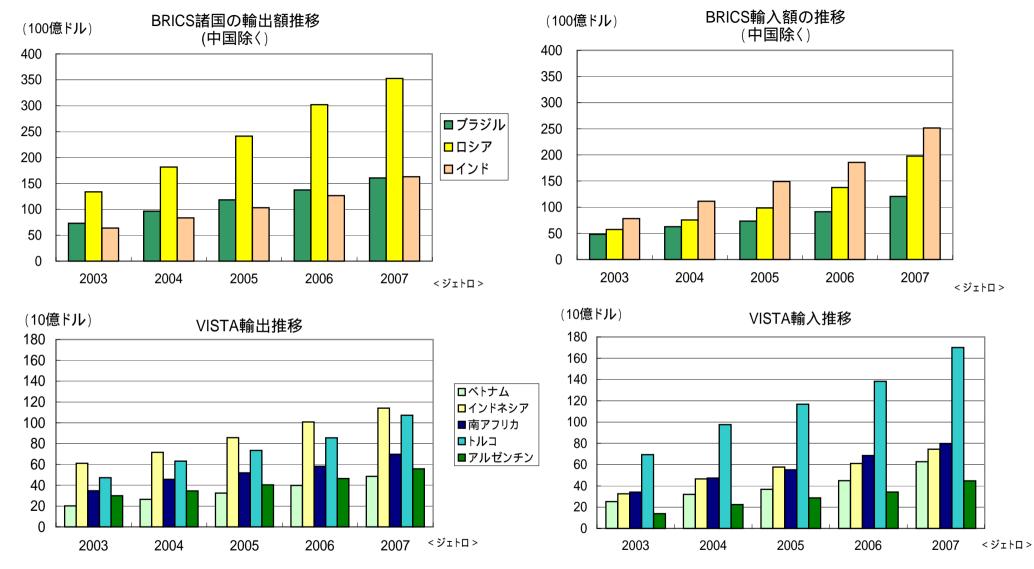
21

3-6. **新興諸国の動き** ペトナム



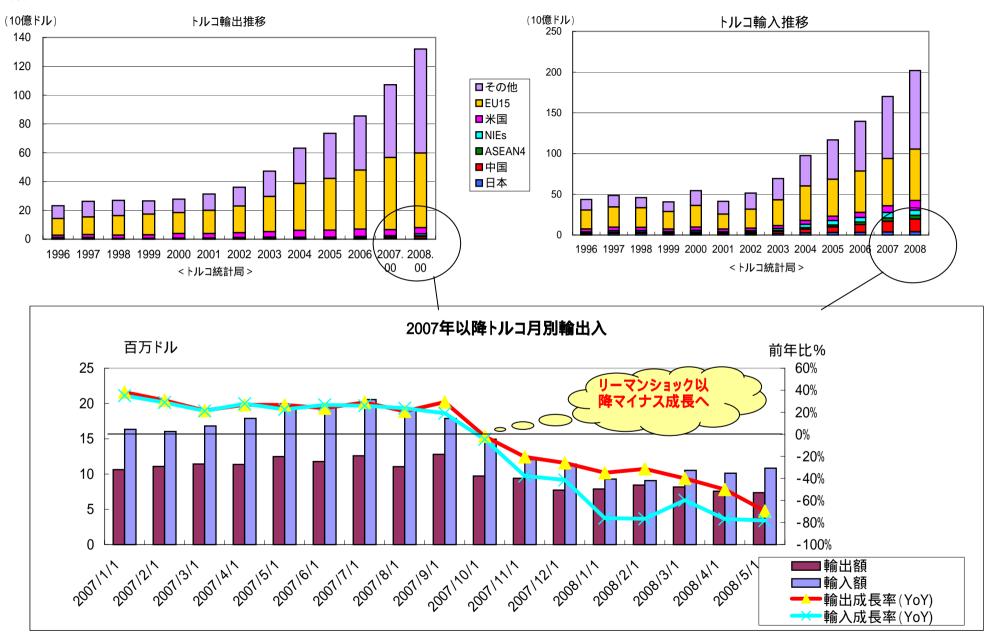
3-6. 新興諸国の動き

BRICS諸国 (中国除く)



3-6. 新興諸国の動き

トルコ



4. バルク事業 <4-1. 当社船隊>

当社ドライ・バルク船隊

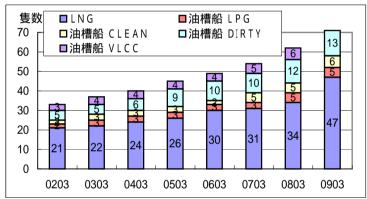
		0103	0203	0303	0403	0503	0603	0703	0803	0903
Cape	(DWT 170,000位~)	33	33	45	50	51	56	62	61	61
Over Panamax	(DWT 100,000前後)	10	11	12	15	14	12	15	15	16
Panamax	(DWT 6-70,000程度)	23	23	29	28	40	33	35	42	35
Handy max	(DWT 4-50,000程度)	13	14	20	16	15	17	21	24	22
Small Handy	(DWT 3-40,000程度)	19	21	17	17	15	11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

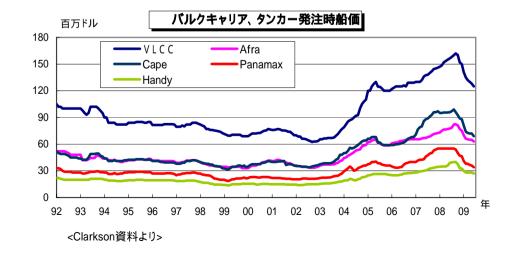
2005年3月期までのOver Panamaxの数値は石炭船部門運航の船舶数で代用

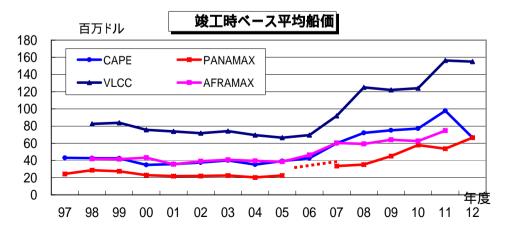
□ Over Panamax 隻数 Cape ■ Panamax ■ Handy max ■ Small Handy ■ Chip + Pulp 12 24 42 11 21 22 11 17 15 15 17 16 17 20

当社エネルギー資源輸送船隊

		0203	0303	0403	0503	0603	0703	0803	0903
LNG		21	22	24	26	30	31	34	47
油槽船	LPG	2	3	3	3	3	3	5	5
	CLEAN	2	3	3	3	2	5	5	6
	DIRTY	5	5	6	9	10	10	12	13
	VLCC	3	4	4	4	4	5	6	7
油槽船 Tota	1	12	15	16	19	19	23	28	31







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、ムンパイにパ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

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
	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
	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
	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
	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

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
	08-09年より10年間		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	
JSW Group	12-14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・ボストバナマックス 3隻	マース インド西岸及び東岸	2008年3月17日
	11-14年より10年間		連続航海輸送・ケープサイス 5隻	7 インド四年及び来拝	

4. 欧州における事業拡大

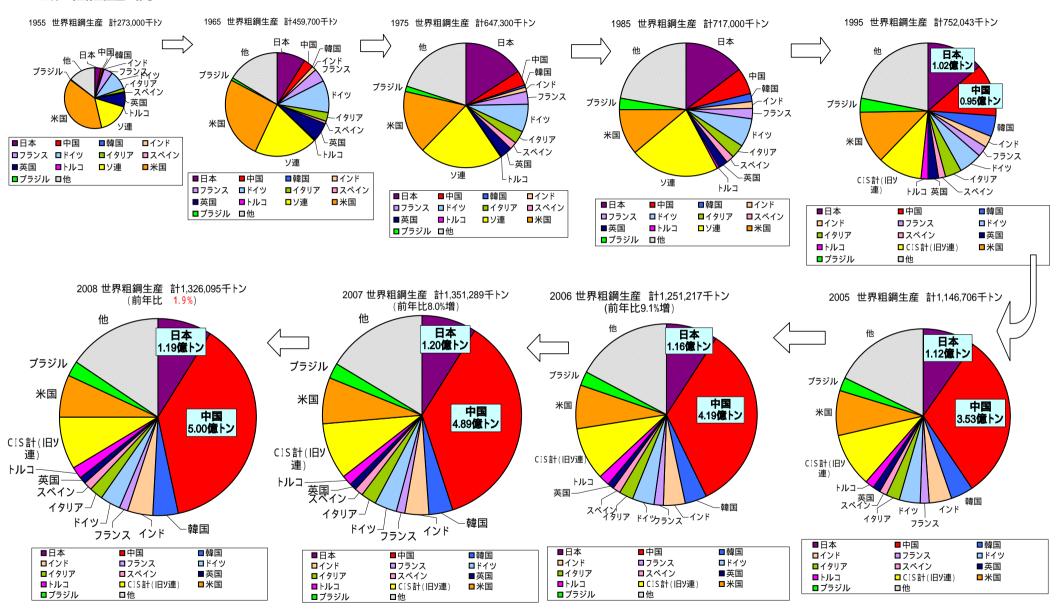
契約先	期間		航海数	航路	対外発表日
ILVA(伊)	09年より	鉄鉱石	長期航海傭船・30万トン型	ブラジル ~ 伊	2004年5月24日
EDF(仏)	09年より		17-18万トンケープサイズ長期貸船		2006年11月17日
Biowood Norway	10年より	木材チップ	チップ船 2隻	大西洋域内積港~ノルウェー	2009年3月12日

5. その他地域における事業拡大

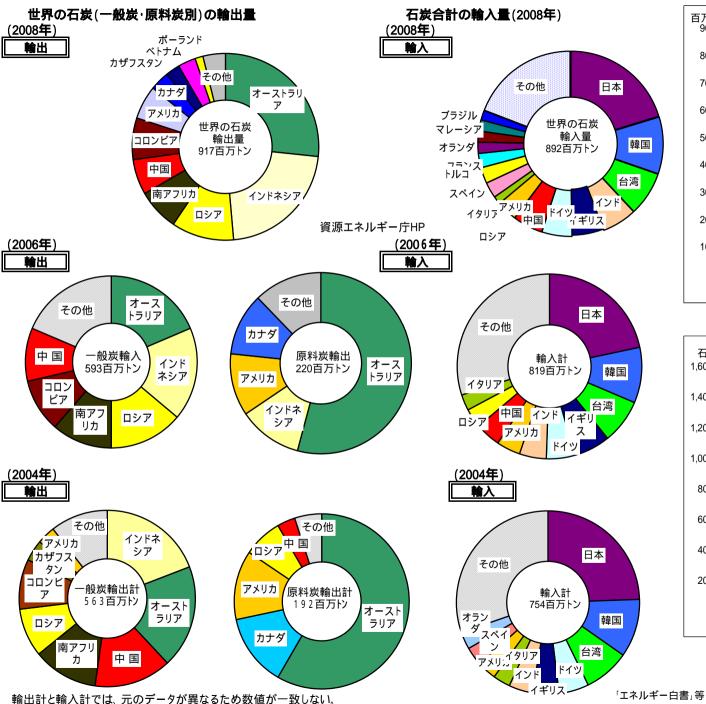
契約先	期間	カーゴ・数量	航海数	航路	対外発表日
韓国西部発電	11年後半より10年間	電力炭250万トン/年	連続航海傭船契約・ケープサイス・1隻、パナマックス1隻	豪州又は南阿、インドネシア、カナダ、中国~韓国	2008年1月30日
グロービス社(韓)	12年より20年間	鉄鉱石300万トン/年	連続航海傭船契約・25万トン型鉱石船	西豪州~韓国	2008年2月29日
韓国西部発電	09年より10年間	上記含め全量400万トン/年	連続航海傭船契約・ケープサイス	豪州又は南阿、インドネシア、カナダ、中国~韓国	2008年11月13日

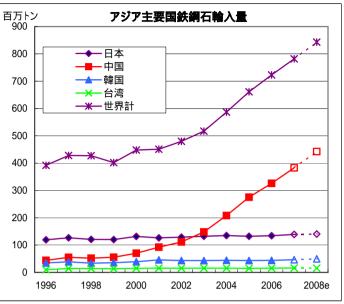
4-3. ドライ・バルクの需要

世界の粗鋼生産量の推移

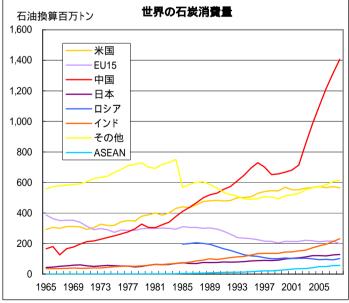


4-3. ドライバルクの需要





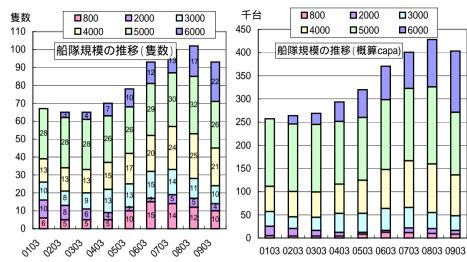
IISIリポート、鉄鋼要覧、Clarkson等



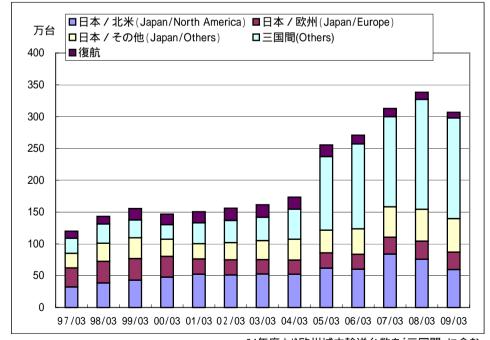
BP Statistical Review of World Energy June 2009 ロシアは1984年以前のデータなし

5. 自動車船事業 <5-1. 当社船隊、荷動き>

当社PCC船隊	No.	of Cars (RT)	0103	0203	0303	0403	0503	0603	0703	0803	0903
	7	6000	-	3	4	7	10	12	13	17	22
	Z	5000 (4750-5650)	28	28	28	26	26	29	30	32	26
	7	4000 (3800-4600)	13	13	13	15	17	20	24	25	21
	7	3000 (2800-3500)	10	8	9	13	13	15	14	11	10
	7	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
		Total	67	65	65	70	78	93	100	102	93

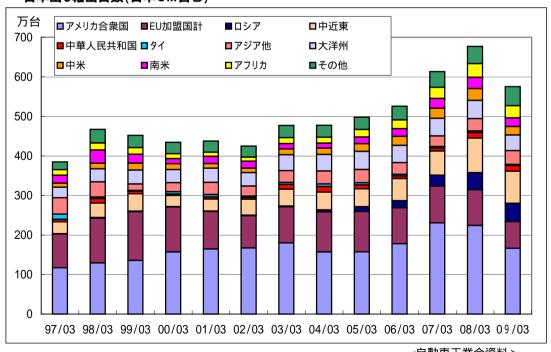


当社自動車輸送台数

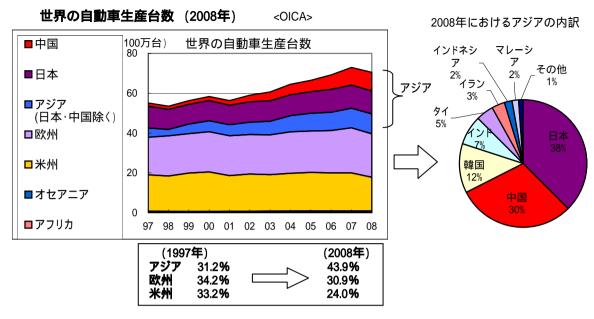


04年度より欧州域内輸送台数を「三国間」に含む

日本出し輸出台数(日本GM含む)

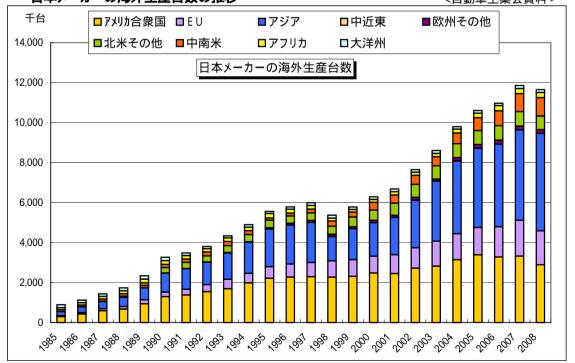


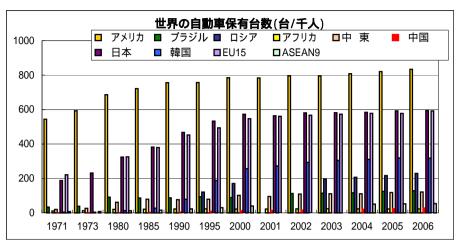
5-2. 自動車の需要



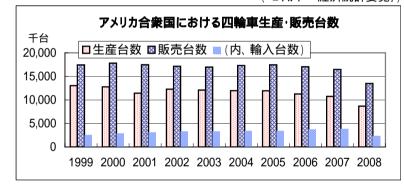




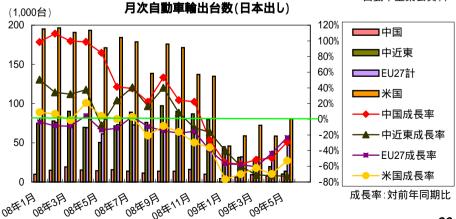




(「エネルキ'-・経済統計要覧」



<自動車工業会資料>

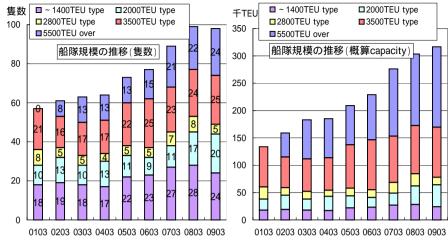


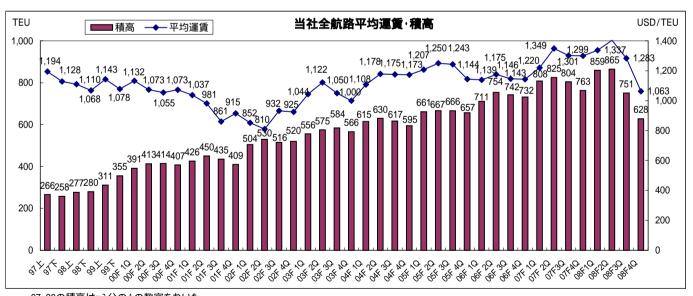
6. コンテナ船事業 <6-1. 当社コンテナ船隊、積高>

当社コンテナ船隊		0103	0203	0303	0403	0503	0603	0703	(
5500TEU over	(5500-8000)		8			13	15		•

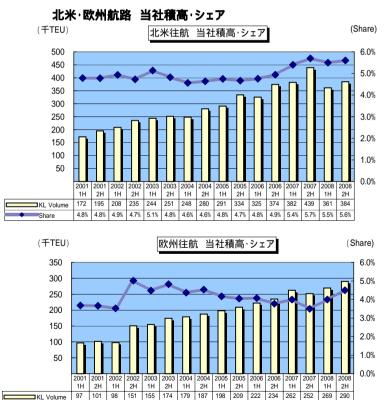
			0103	0203	0303	0403	0503	0603	0703	0803	0903
	5500TEU over	(5500-8000)	0	8	13	13	13	15	21	22	24
	3500TEU type	(3400-4000)	21	16	17	17	22	25	23	24	25
	2800TEU type	(2700-2900)	8	5	5	4	5	5	7	8	5
	2000TEU type	(1500-2500)	10	13	10	13	11	9	11	17	20
=	~ 1400TEU type	e	18	19	18	17	22	23	27	28	24
		Total	57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

0000 0000





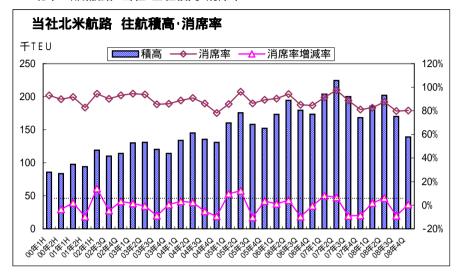
97-99の積高はx2分の1の数字をおいた。

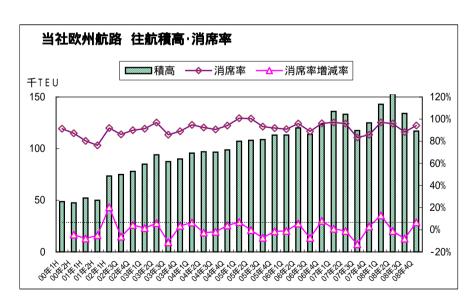


3.7% 3.7% 3.5% 5.0% 4.5% 4.8% 4.4% 4.5% 4.2% 4.0% 4.1% 3.8% 4.0% 3.5% 4.0% 4.5%

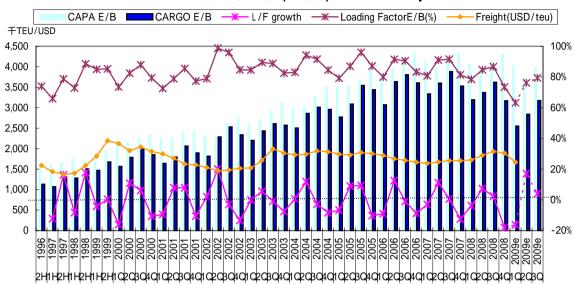
6-1. 当社コンテナ船隊、積高

北米·欧州航路 当社/全社積高·消席率

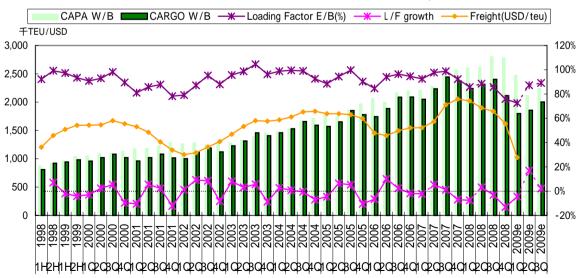




コンテナ船 北米航路 (全船社) Data: Drewry







6-2. 当社運営コンテナ・ターミナル



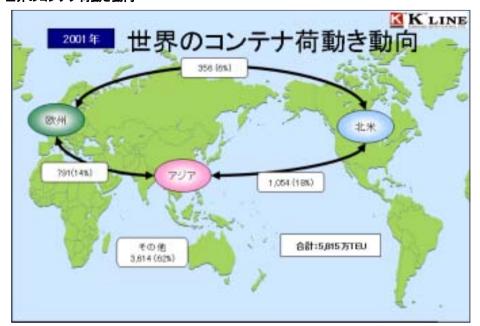
		所在地	岸壁長	水深	敷地総面積	蔵置能力(平積み)	ガントリークレーン
日本	川崎汽船東京コンテナターミナル	東京港大井埠頭第1号・2号パース	660 m	15 m	259,500 m2	4,370 TEU	5基
	川崎汽船横浜コンテナターミナル	横浜港本牧埠頭A突堤第5号·6号パース	400 m	12 m	133,591 m2	1,968 TEU	3基
	川崎汽船大阪コンテナターミナル	大阪港南港第8号パース	350 m	14 m	63,031 m2	1,082 TEU	2基
	川崎汽船神戸コンテナターミナル*	神戸港六甲第4号西、第4号、第5号パース	800 m	14 m	355,900 m2	4,716 TEU	6基
米国	International Transportation Service, Inc.	Long Beach, CA., Pier G	1,920 m	13-16 m	955,000 m2	15,905 TEU	19基
	Husky Terminal and Stevedoring Inc.	Tacoma, WA., Berth 3&4	830 m	16 m	376,000 m2	4,800 TEU	4基
	TransBay Container Terminal Inc.	Oakland, CA., Berth 25	320 m	14 m	182,000 m2	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 m2	2,990 TEU	3基

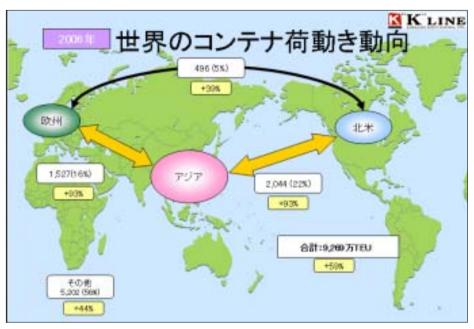
^{*}マースクとの共同運営。面積等はマースク使用部分との合計。

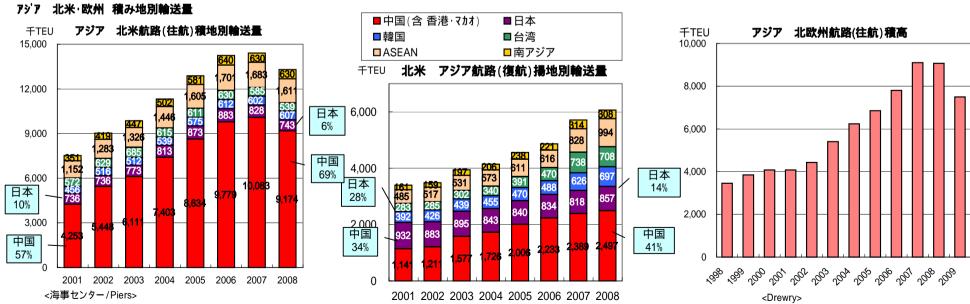
^{**}共同経営による資本参加

6-3. 世界のコンテナ荷動き

世界のコンテナ荷動き動向

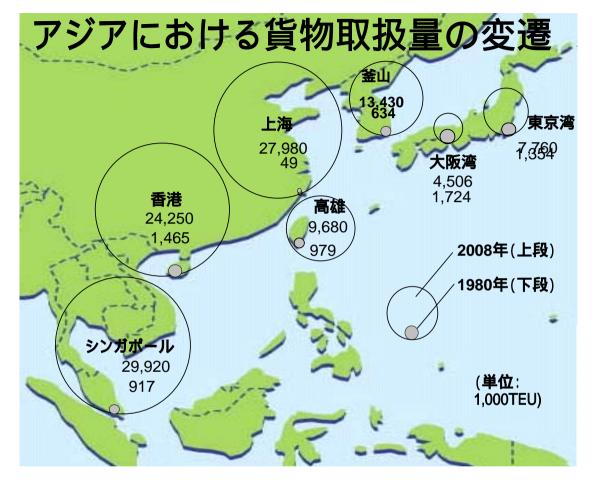






6-4. 港別コンテナ取扱い

アジア各港におけるコンテナ取扱量の変遷



2008年コンテナ取扱量 世界上位10港

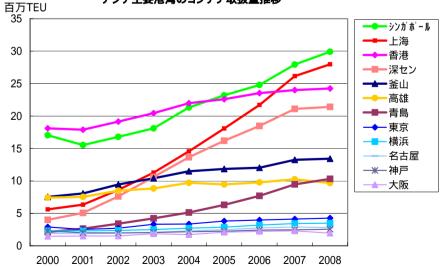
(単位: 百万TEU) 成長率 2008 2007 1 Singapore 29.9 27.9 7.2% 2上海 28.0 26.2 7.0% 3 香港 24.3 23.9 1.5% 4 深セン 21.1 21.4 1.5% 5 釜山 13.4 13.3 1.2% 6 Dubai 11.8 10.7 11.1% 7 寧波 11.2 9.0 20.0% 8 広州 11.0 8.8 19.6% 9 Rotterdam 10.8 10.8 0.0% 10 青島 9.1% 10.3

参考値
2006年順位
Singapore
香港
上海
深セン
釜山
高雄
Rotterdam
Hamburg
Dubai
Los Angels

は中国諸港

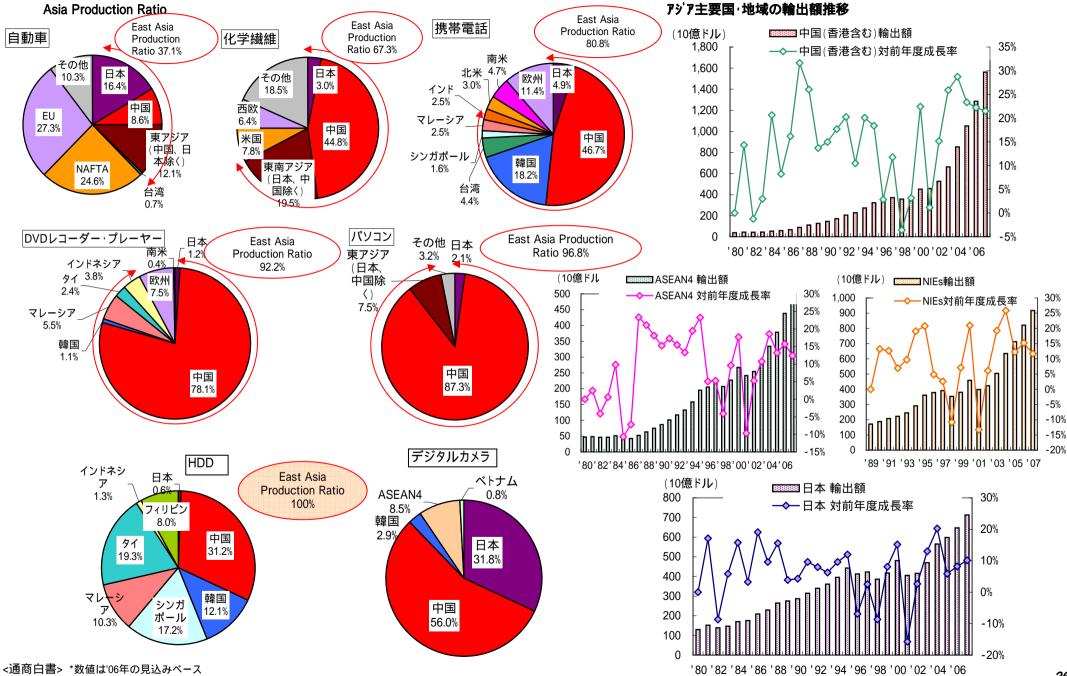
(Containerization International)

アジア主要港湾のコンテナ取扱量推移



<Containerization International年鑑、各港HP>

6-5. 世界の生産拠点 アジア



7. 新規事業

重量物船

AHTS

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)	船隊15隻	2008年4隻(各700tクレーンx2基搭載)	当社出資は
			2007年時点	2009年、10年各1隻(1000tクレーンx2基搭載)	K Line Heavy Lift
		共同出資者		竣工予定	(UK) Ltd.社を通じて
		SAL社			

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
2011年頃	K LINE OFFSHOER AS		2011年時点	2010年12月~2011年7月	船舶管理業務は
		共同出資者	船隊6隻	AHTS*x 2隻	OSM Group AS社
		CH. Sorensen		PSV**x4隻	(ノルウェー)に委託
		Management AS(ノルウェ	—)	竣工予定(@ AkerYard)	

*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。



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
2011年以降	FLEX LNG Ltd.	15%=約180億円程度	2011年時点	2011年	Peak Petroleum社、
	(英領パージン諸島籍、		船隊4隻	洋上LNG生産船×4隻	Rift Oil 社と各LNG
	ルウェー店頭市場上場)	その他大口出資者		竣工予定(@三星重工)	開発検討の基本
	http://www.flexlng.com	証券会社等			合意済み

洋上LNG生産船

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・	20%	ドリルシップ	2012年ドリルシップ1隻完成予定(@三星重工)	ペトロブラス社との傭船
		その他大口出資者	1隻	傭船契約にのっとり最長20年間に亘り	契約は既に締結済み
	シー社	日本郵船(株)、三井物		傭船サービスを提供	
	(EDS社)	産㈱、日本海洋掘削㈱			



^{*}Schiffahrtskontor Altes Land GmbH & Co KG

8.財務諸表 <8-1. 財務諸表主要数值推移>

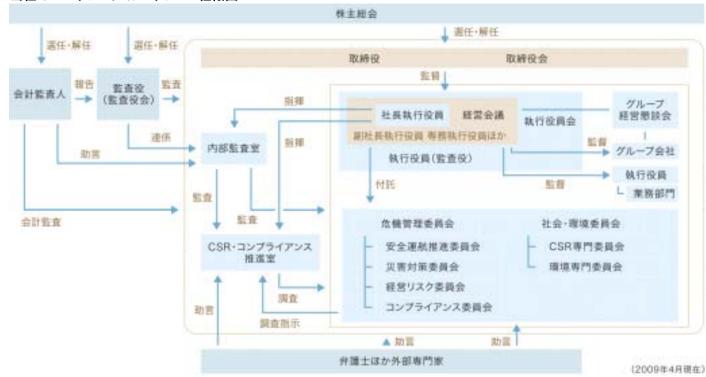
																															,	(単位:百万円)
	110期	111期	112期	113期	114期	115期	116期	117期	118期	119期	120期	121期	122期	123期	124期	125期	126期	127期	128期	129期	130期	131期	132期	133期	134期	135期	136期	137期	138期	139期	140期	141期
	78/3	79/3	80/3	81/3	82/3	83/3	84/3	85/3	86/3	87/3	88/3	89/3	90/3	91/3	92/3	93/3	94/3	95/3	96/3	97/3	98/3	99/3	00/3	01/3	02/3	03/3	04/3	05/3	06/3	07/3	08/3	09/3
	S.53.3月期S	.54.3月期	S.55.3月期	S.56.3月期	8.57.3月期			S.60.3月期								H.5.3月期		H.7.3月期 H		H.9.3月期H		I.11.3月期H		1.13.3月期								
連結子会社数	17	18	19	20	20	19	19	20	20	24	27	31	39	48	53	53	59	82	90	95	91	88	87	93	114	142	177	186	207	220	275	311
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
計	17	20	21		22	21	29	31	31	34	37	38	45	58	63	64	70	92	101		104	105	108	112	131	160	195	204	204	248	303	341
海運業収益	266,396	230,692	309,424		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		411,893	416,308	398,602	464,341	493,832	540,208	633,564	730,633	831,638		,203,183 1	, - ,
その他役務収益	35,941	39,032	42,849	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		105,862	96,791	87,090	93,527	77,181	92,516	91,102	97,810	109,180		127,865	111,969
売上高合計	302,337	269,724	352,273	- 7 - 7 - 7	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	- ,	517,755	513,100	485,693	557,869	571,013	632,725	724,666	828,443	,	1,085,539 1	/ /	, ,-
海運業費用	242,330	204,391	271,059		348,586	342,986	328,673		348,040	275,833	276,898	273,747	319,454	330,387	335,125	333,645	298,281	289,322	272,963		322,695	338,768	323,902	370,014	410,022	446,189	496,401	550,443	659,447		973,758	966,226
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	ф	116,961	103,075	87,839	103,351	92,740	105,816	105,151	115,656	132,356		153,259	139,119
売上原価合計	275,553	239,709	309,013			384,079			397,213	327,939	329,582	332,726	388,172	415,912	428,886	425,786	378,112	377,201	376,748		439,656		411,741	473,365	502,762	552,006	601,552	666,099	791,803		,127,017 1	
売上総利益	26,784 21,014	30,015 23,734	43,260 24,731		51,364	39,607 31,314	45,803 32,514	62,122	50,404 35,675	31,977 34,239	33,287 32,531	56,661 41,458	66,379 44,100	72,194 57.260	82,348	73,057 60,155	65,981 59,779	71,767 60.594	73,347 49,280	, , , , , ,	78,098 51,176	71,256 49,748	73,951 47,133	84,504 48,494	68,251 49,202	80,719 51,436	123,113 52.579	162,343 54,289	149,015 61.039	127,692 66.335	74,381	138,970 67.367
販売費及び一般管理費 営業損益			18,529	28,187	29,981	8,293	13,289	35,171 26,951	14,729	2,262		,		14,934	63,094 19,254		6,202	11,173	24,067			21,507			19,048	29,282	70,534				129,648	
受取利息·配当金	5,770 3,858	6,281 3,105	3,382	18,798 3,760	21,383 4,216	4,791	3,213	2,995	2,662	2,240	756 2,000	15,203 2,135	22,279	3,267	2,748	12,902 2,716	2,046	1,588	1,701	1,960	26,922 1,841	2,157	26,817	36,009 1,992	1,463	1,332	1,904	108,053 2,030	87,976 3,213	5,696	6.547	71,603 4,962
持分法による投資利益	3,000	3,103	3,302	3,700	4,210	4,791	3,213	2,995	2,002	2,240	2,000	2,133	2,559	3,207	2,740	2,710	2,040	1,300	1,701	1,900	1,041	797	654	312	178	208	528	790	3,213	1,572	1,642	1,120
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
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	٥٠٠٠٠٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	3,146	4.398	4.699	3,470	3,323	2,659	3.261	4.140	5.804	9.032	10.193	7.727
支払利息及び割引料	13,165	13,222	15,158		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		15,652	15,128	11,591	12,240	9,478	6,487	5,451	4,546	4,336	4,228	5,105	6,181
持分法による投資損失	10,100	10,222	10,100	10,200	- 17,472	17,720	10,007	10,000	17,204	17,400	- 11,014	17,502	21,207	22,440	22,407	17,100	10,740	12,707	17,720	10,040	10,002	10,120	11,001	12,240	3,470	0,407	0,401	4,040	129	4,220	0,100	0,101
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	434	925	1.781	5.778	412	742	2.233	8.869	13,138
営業外費用計	14.902	15.465	16.789		20,106	19,564	19.161	20.604	18.097	18.825	18.688	18.538	24.166	25.131	25.404	19.526	16.499	15.681	21.356	٥انستان مانستان می از در از	19.262	20,411	17.157	12.675	10.403	8,269	11.230	4.959	5.207	6.461	13.974	19.320
経常損益	1,387	1.521	7,747	7,328	8,058	434	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	-7-	10,806	5,494	14,358	26,804	11,968	23,672	62.564	107.235	88,573	63,927	125.867	60,010
特別利益	4,694	5,296	4,963		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	-7	2,927	7,899	4,232	2,579	14,505	4,263	1,860	1,980	8,498	14,384	11,834	6,392
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
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	8.209	903	7,400	3,342	8.946	2,518	3.886	5,199	5,208	9.336	5.745	6,018	10.691	2,606	8,247	18,680	55.026	95.510	95,278		136.828	45,772
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	-,	4.074	4.044	4.855	8,626	3,985	8,662	20,103	37,420	27,126	23,006	47,579	6,997
法人税等調整額(が加算)	-	-	-,	-,	-,	_,	-,,	-	-,	-,,	-,	.,	-,	-,	-,	-	- 1	-,,,,,,,	-,	-	.,	-,,	1,198	8,348	1.090	872	857	3,209	3,952	315	2,422	1.188
少株株主利益(が加算)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	377	192	380	585	518	870	1,446	1,775	1,516	3,815	5,165
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	-	-	-	-	-	-	-			-	-
為替換算調整額(が加算)	-	-	216	238	226	15	56	31	61	813	618	669	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
持分法による投資損益(+カ	-	-	-	-	-	-	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
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
株主資本(H19.3月期より純	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	-	- /	-
純資産																														357,624	376,277	356,152
純資産のうち、自己資本																														344,476	355,763	334,772
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
売上高経常利益率	-	-	2.20%	1.78%	1.82%	-	0.60%	2.36%	1.67%	-	-	1.64%	1.61%	0.47%	0.56%	0.50%	-	0.28%	2.22%	1.73%	2.09%	1.07%	2.96%	4.80%	2.10%	3.74%	8.63%	12.94%	9.41%	5.89%	9.46%	4.82%
株主資本当期利益率	3.28%	2.16%	7.97%	11.36%	12.11%	9.22%	4.53%	8.61%	0.25%	-	-	-	5.03%	-	8.24%	-	5.28%	6.68%	4.83%	9.93%	2.47%	2.33%	9.59%	2.73%	6.51%	12.99%	32.70%	39.60%	28.43%	17.12%	23.71%	9.39%
有利子負債残高	196,863	203,874	196,156	193,321	235,810	281,553	290,878	283,504	286,536	319,172	309,105	295,912	311,468	348,861	350,201	349,777	318,820	272,775	373,559		404,633	367,352	348,601	331,482	335,620	306,573	281,809	239,249	278,233		329,716	439,621
金融収支	9,307	10,117	11,776	12,520	13,256	12,937	15,374	15,391	14,602	15,215	15,574	15,767	18,738	19,176	19,709	14,443	11,700	11,179	16,019	13,880	13,811	12,971	9,491	10,248	8,015	5,155	3,547	2,516	1,123	1,468	1,442	1,219
連単倍፮(売上高)	1.18	1.22	1.20	1.18	1.16	1.17	1.18	1.18	1.19	1.25	1.24	1.30	1.28	1.34	1.33	1.34	1.32	1.34	1.37	1.38	1.36	1.33	1.34	1.32	1.27	1.27	1.24	1.26	1.27	1.27	1.25	1.30
(営業利益)	3.97	2.74	1.61	1.51	1.57	5.89	2.14	1.49	1.58	-	-	2.21	1.66	2.66	2.21	2.21	2.62	1.53	1.88	1.92	1.57	1.68	1.60	1.47	2.30	1.48	1.28	1.27	1.55	2.18	1.45	2.91
(経常利益)		-	1.69	1.39	1.43	-	3.34	1.57	1.53	-	-	3.59	1.41	2.18	1.65	2.11	-	1.29	1.02	1.20	1.05	0.67	1.29	1.24	1.68	1.44	1.26	1.23	1.53	2.00	1.42	2.89
(当期利益)	5.88	4.05	102.07	1.59	1.90	1.41	1.74	1.46	-	-	-	-	0.88	-	1.20	-	-	70.04	1.78	3.48	0.74	0.53	1.69	0.43	1.71	1.59	1.36	1.22	1.61	2.04	1.41	40.58
(総資産)	1.41	1.33	1.36	1.37	1.32	1.32	1.31	1.34	1.34	1.39	1.41	1.44	1.53	1.63	1.63	1.69	1.67	1.69	2.13	2.19	2.23	2.16	2.12	2.13	2.06	1.92	1.69	1.61	1.57	1.74	1.79	1.95
W4 + 1 +																																
単体 売上高	256,449	220,464	293,388	348,977	381,889	361,104	352,618	399,026	376,780	288,602	291,652	300,366	355,085	363,942	384,257	372,516	335,758	334,859	328,123		379,602	385,482	362,029	424,021	449,157	499,791	584,957	658,699	742,568	857,278 1		960,108
(百万円営業利益	1,453	2,293	11,499	12,461	13,627	1,407	6,221	18,121	9,322	7,505	3,975	6,884	13,453	5,622	8,731	5,846	2,363	7,319	12,788	12,281	17,171	12,766	16,809	24,444	8,299	19,843	55,068	85,288	56,678	28,103	89,715	24,612
経常利益	3,235	2,878	4,592	5,276	5,647	1,817	753	7,065	4,893	6,304	2,260	1,777	5,182	1,045	1,719	1,181	588	988	9,827	6,949	10,258	8,233	11,133	21,582	7,115	16,434	49,670	86,873	57,849	31,941	88,422	20,762
当期利益	70	132	20	2,006	2,138	2,903	1,362	3,279	1,346	6,953	6,019	2,009	3,044	3,224	3,615	1,280	2,457	53	1,593		2,244	3,015	4,042	4,532	2,786	6,535	24,452	49,012	38,820	25,250	58,938	799
総資産	217,005	229,570	230,649		288,104	323,523	331,220	327,856	328,925	332,692	316,538	303,906	301,968	310,498	317,388	300,579	279,380	253,502	245,896		258,367	241,432	242,278	241,295	259,200	269,140	329,965	376,344 16.5	481,541 18.0	518,500 18.0	541,450 26.0	498,021 13.5
1株当り配当額(円)	0.0	0.0	0.0	4.0	4.0	4.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	3.0	4.0	5.0	3.0	5.0	10.0	10.5	10.0	10.0	20.0	13.5

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

註2: 第110期および第111期の平均為替レートについては、決算概況説明資料に記載されていたものであるが、社内レートとして適用していたものか否かは不明である。

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





◎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、原則调1回開催されます。

9-2. 安全運航

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

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

安全運航 No.1 Quality 船舶管理体制の拡充 安全管理システム 海事技術者の確 (グループ船舶管理 の充実(傭船を含 保育成 会社のグローバルな めたフリート全体 (グローバルな の安全運航の維 展開と競争力強化、 規模での確保と 修繕ドックの確保) 持) 育成) 「KL Safety Standard」と「KL Quality」

安全運航を支える船舶管理の理念

SKILL:経験に根付いた技術力

PROFESSIONALISM: 船の個性を熟知した専門性

INTELLIGENCE: 社会貢献への知性、知識

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

TEAMWORK: 目標達成に向けたチームワーク

KLEVE

機関シュミレーター

操船シュミレーター

"K" Line Maritime Academy(比) 開所式でアロョ比大統領と前川社長

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

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

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

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

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

当社では新中期経営計画"K"Line Vision100においてテーマとして掲げた『共利共生と持続的成長』へ向けての取組みとして『確固たる安全運航体制の確立』を挙げています。グローバルスタンダードに独自の』ウハウを取り入れた管理システムである「KL Safety Standard」を確立し、「KL Quality」の充実と検船体制の強化により安全運航と運航全船の船質向上を確保します。また、グループ全体で情報の共有化を進めるため、「KL Safety Network」を構築するなど、安全管理システムの充実と陸上支援体制の強化に努めます。インハウス船舶管理会社の海外拠点の拡充、船種を特化した効率的な船舶管理の推進、質の高い乗組員と経験豊富な船舶管理監督による船質の維持などにより、船舶管理システムの充実を図ります。更には、海外船員供給ソースにおける船員確保体制の強化、K Line Maritime Academyのソフト面の充実、船員育成体制の強化、魅力ある職場の提供などにより海技技術者の確保育成に努め、確固たる安全運航体制を目指します。

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ージメント株式会社、太洋日本汽船株式会社、株式会社エスコバル・ジャパン)、株式会社ケイラインジャパン、川崎近海汽船株式会社、日東物流株式会社(ターミナル部門)を構成組織としています。(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			鹿児島城下大黒町
		1853	嘉永 6年	長崎で貿易開始
		1878	明治11年	東京築地に川崎築地造船所創業
		1881		兵庫東出町に川崎兵庫造船所開設
		1896		株式会社 川崎造船所設立
		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	平生釟三郎	1933	8年	
			9年	川崎船舶部整理、"K"ライン単独運航
5	鋳谷正輔	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		
		1951	26年	日本-バンコク定期航路開設
		1953	28年	油槽船自社運航開始(アンドリューディロン号)
				鉱石専用船富久川丸建造
		1964		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)
	足立護	1970		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		
10	熊谷清	1980		
		1983		邦船初のLNG船尾州丸竣工
	伊藤潔	1985		
	松成博茂	1988		まんはったんぶりっじ日本初の11人体制で運航開始
13	南雲四郎		平成 4年	
		1993		KR計画策定
14	新谷功	1994		
		1996		KR PHASE
		1998		New K-21策定、15年ぶりに復配
15	﨑長保英	2000		
		2002		KV-Plan策定
		2004		"K"LINE Vision 2008策定
16	前川 弘幸	2005		
		2006		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

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

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

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

(詳細は当社HP(http://www.kline.co.jp/news/2008/index.html)にてご確認いただけます)

<2008年4月> •	インドにおける海運代理店設立について[2008.04.30]
	剰余金の配当(増配)に関するお知らせ[2008.04.25]
•	新中期経営計画"K"LINE Vision100を発表しました。[2008.04.25]
•	執行役員の担当変更について[2008.04.25]
•	監査役人事について[2008.04.25]
•	南米東岸 - 北米東岸航路 コンテナサービス改編[2008.04.25]
•	430万CFT型木材チップ専用船「HOKUETSU IBIS」号竣工[2008.04.23]
•	フィリピンにおける新たなスカラーシップ制度について[2008.04.22]
•	WHL-"K"LINE 日本-中国-ベトナム協調サービス開始[2008.04.18]
•	CKYH2008サミット会議開催[2008.04.17]
•	北海道電力との CORONA ACE 専航船契約合意[2008.04.11]
<2008年5月> *	R &Iによる当社発行体格付けの引上げ「A - 」 「A」[2008.05.30]
•	30万重量トン型鉱石船「ユニマックス·オア」"GRANDE PROGRESSO" 竣工[2008.05.30]
•	アジア - 南米東岸サービス拡充[2008.05.22]
•	CKYH東西航路振り子配船開始 及び アジア/北米西岸航路改編[2008.05.19]
•	第2回 船主安全対策連絡会 開催[2008.05.16]
•	フォルクスワーゲンの完成車輸送30周年記念[2008.05.07]
<2008年6月>	洋上LNG生産実現に向けFLEX LNG社へ出資[2008.06.24]
<2008年7月 > •	ケイライン・マリタイム・アカデミー 第2回グローバルミーティングをフィリピンにて開催[2008.07.22]
•	上級職員訓練船第3船 "SUMMIT RIVER" における訓練の開始について[2008.07.14]
•	"K"LINE Vision 100 「確固たる安全運航体制」について[2008.07.10]
<2008年8月>	360万CFT型木材チップ専用船「SWEET BRIER」号竣工[2008.08.29]
•	・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
	船員労働災害防止優良事業者(一般型1級)認定の取得について[2008.08.26]
	「社会・環境レポート2008」発行のお知らせ[2008.08.20]
	中国福建省の船舶修繕ドックに出資[2008.08.05]
<2008年9月>	ロッテルダム・ユーロマックス・ターミナル 開所式について[2008.09.08]
<2008年10月>	
· 2000年10月2	剰余金の配当及び配当予想の修正に関するお知らせ[2008.10.27]
	業績予想との差異に関するお知らせ[2008.10.27]
	アジア - 中東航路サービス改編[2008.10.03]
∠2009年11日 > ●	関西電力との専用船契約合意の件[2008.11.27]
1月	タングープロジェクト向け154,800m3型LNG船"TANGGUH FOJA"竣工[2008.11.26]
	CKYH欧州サービス追加合理化策[2008.11.21]
	CKYHサービス合理化[2008.11.13]
	韓国西部発電との電力炭·連続航海傭船契約締結の件[2008.11.13]
	* * * * * * * * * * * * * * * * * * *
	ス国ロングピーナのコンナナターミナルと陸工電源供給(GOLD IKONING)を開始[2008.11.12] 360万CFT型木材チップ専用船「SENDAI SPIRIT」号竣工[2008.11.11]
10000/T40 🗆 🕨	- 300/JCFT空木材デック等用品 SENDAI SPIRIT 与竣工[2000.11.11] アジア - 紅海航路新サービス開設の件[2008.12.24]
<2008年12月> •	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
10000/74 🗆 .	アジア 南アフリカ航路 サービス改編[2008.12.10] 平成21年3月期通期業績予想の修正及び配当予想の修正に関するお知らせ[2009.01.30]
<2009年1月>	· · · · · ·
1	代表取締役および執行役員の異動に関するお知らせ[2009.01.29]
1	投資有価証券評価損および関係会社株式評価損の計上に関するお知らせ[2009.01.13]
1	アジア - メキシコ・南米西岸サービス冬季減便[2009.01.09]
	社長年頭所感[2009.01.05]
<2009年2月>	取締役人事ならびに監査役人事について[2009.02.26]
<u> </u>	東北電力株式会社向け専航船"TOHOKU MARU"竣工[2009.02.05]
-	西アフリカサービス開設[2009.02.03]
<2009年3月> •	CKYHアジア/北米東岸航路改編[2009.03.23]
•	子会社に対する行政処分について[2009.03.19]
•	アジア-南米東岸サービス改編[2009.03.18]
•	Biowood Norway AS社と木材チップ長期輸送契約の締結[2009.03.12]

環境・CSRに対する第三者の認証





****メントシステム ISO14001 **-ビス

品質マネジメントシステム ISO9001(自動車船グループ)





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 シップマネーシェメント(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

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					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2004	2005	2006	2007	2008	2009
当		A-	A-	A-	A	A	A	A	A	A	A	A	BB+	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より発行時のブレス・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

川崎汽船ケループは、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)

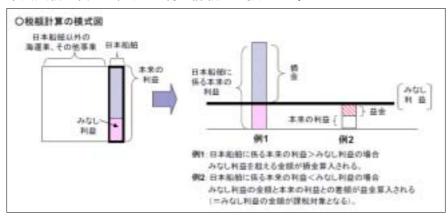
海洋基本法では「海上輸送の確保」を掲げており、以下のような規定がある。

(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。



国土交通省HPより

- ・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
 - 日本籍船を5年で2倍以上とすること
 - 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)
- 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)



【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 http://www.kline.co.jp/ir/index.html 会社・ゲループ案内 http://www.kline.co.jp/ir/index.html

決算短信http://www.kline.co.jp/ir/financial.html有価証券報告書http://www.kline.co.jp/ir/yukashouken.html営業報告書http://www.kline.co.jp/ir/fullinfo.htmlアニュアル・レオートhttp://www.kline.co.jp/ir/annual.html社会・環境報告書http://www.kline.co.jp/csr/report.html

決算説明会 http://www.kline.co.jp/ir/info.html (ブレゼン資料/録音ほか)

経営計画 http://www.kline.co.jp/ir/plan.html

経営計画説明会資料 http://www.irwebcasting.com/080514/14/ac8b57712f/index.html

各部門ビジネス紹介 http://www.kline.co.jp/biz/container/index.html (運航船リスト含む)

メーリング・リスト登録 https://www.kline.co.jp/sec/mllist/index.asp
(プレスリリース等配信)