

# FACT BOOK

*July, 2008*



INDEX



1. 経営計画と企業体質改善

- 1-1. "K" Line Vision 100 全体図
- 1-2. Vision 2008+からVision100へ

- ①実績と目標 P1
- ②業績推移 (P/L) P1
- ③財務体質改善 P2
- ④船隊整備計画 P3
- ⑤新造船の竣工実績と予定 P3
- ①一株当り当期純利益・配当 P4
- ②連結ROE・ROA P4
- ③連結総資本回転率 P4
- ④連結EV、EBITDA P4
- ⑤営業キャッシュフロー P4
- ⑥連結Interest Coverage Ratio P4

- 1-4. 経営計画の変遷 P5
- 1-5. 構造改革・規模拡大への取組み P6
- 1-6. 現在の部門別構成 P7

- ①当社従業員・日本人船員数推移 P6
- ②運航規模・売上高・経常利益推移 P6
- ①売上高・経常利益<部門別> P7
- ②売上高・経常利益<セグメント別と部門別> P7
- ③船隊構成 P7

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 P8
- ② コンテナ アジア・北米航路船社別積高 P8
- ③ フルコンテナ船運航船腹上位20社推移 P9
- ④ コンテナ船 アライアンスの推移 P10
- ⑤ ケープ・サイズ ハルカー 保有船隊 P11
- ⑥ ハルカー(全船型) 保有船隊 P11
- ⑦ 自動車専用船(運航ベース) P11
- ⑧ 自動車専用船(保有ベース) P11
- ⑨ アフラ・マックス タンカー 保有船隊 P11
- ⑩ LNG船舶管理隻数 P11

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) P12
- ② 自動車専用船(既存・増減予想) P13
- ③ 油槽船(既存・増減予想) P13
- ④ コンテナ船(既存・増減予想) P14
- ① 発注時船価の推移 P15
- ② 竣工時船価の推移 P15
- ③ 世界の発注受注量の推移 P15
- ④ 世界の発注竣工量の推移 P15
- ⑤ 世界の船種別船腹量の推移 P15
- ⑥ 世界の船舶解撤量の推移 P15

- 3-2. 新造船動向

- ① 世界の海上荷動き推移 P16
- ② ドライ・バルク市況の推移 P16
- ③ タンカー市況の推移 (VLCC・アフラ) P16
- ④ コンテナ船北米・欧州航路運賃推移 P16
- ① 各国経済成長率 (GDP・鉱工業生産) P17
- ② 中国の貿易動向 P17
- ③ 中国のエネルギー消費量 P17
- ④ 都市部と農村部の格差 (所得・消費財保有) P17
- ⑤ 中国の地域間経済格差 (1人当りGDP) P17
- ⑥ 中国の地域間の所得格差 P17

- 3-3. 世界の荷動き・市況

- 3-4. 新興諸国の動き(中国)



- 3-5. 新興諸国の動き(印・越) P18
  - ① インドの経済成長・輸出額・輸入額 P18
  - ② ベトナムの経済成長・輸出額・輸入額 P18
- 3-6. 新興諸国の動き(トルコ他) P19
  - ① BRICS諸国の輸出額・輸入額 P19
  - ② VISTA諸国の輸出額・輸入額 P19
  - ③ トルコの輸出額・輸入額 P19

4. バルク事業

- 4-1. 当社船隊 P20
  - ① 当社ドライ・バルク船隊 P20
  - ② 当社エネルギー資源輸送船隊 P20
  - ③ 発注時船価の推移 (3-2-①に同じ) P20
  - ④ 竣工時船価の推移 (3-2-②に同じ) P20
- 4-2. ドライバルク部門の海外展開 P21
- 4-3. ドライバルクの需要 P21
  - ① 世界の粗鋼生産量の推移 P22
  - ② 国別石炭輸出货量(原料炭・一般炭別) P23
  - ③ 国別石炭輸入量 P23
  - ④ アジア主要国鉄鉱石輸入量 P23
  - ⑤ 国別石炭消費量 P23

5. 自動車船事業

- 5-1. 当社船隊、荷動き P24
  - ① 当社PCC船隊 P24
  - ② 当社輸送台数 P24
  - ③ 日本出し輸出台数 P24
- 5-2. 自動車の需要 P25
  - ① 世界の自動車生産台数 P25
  - ② 世界の自動車保有台数 P25
  - ③ 日本メーカーの海外生産台数 P25
  - ④ 米国における四輪車生産・販売台数 P25

6. コンテナ船事業

- 6-1. 当社コンテナ船隊、積高 P26
  - ① 当社コンテナ船隊 P26
  - ② 当社全航路平均運賃・積高 P26
  - ③ 北米・欧州航路 当社積高・シェア P26
  - ④ 北米・欧州航路 当社/全社積高・消費率 P27
- 6-2. 当社運営コンテナ・ターミナル P28
- 6-3. 世界のコンテナ荷動き P29
  - ① 世界のコンテナ荷動き動向 P29
  - ② アジア⇒北米・欧州 積み地別輸送量 P29
- 6-4. 港別コンテナ取扱い P30
  - ① アジア各港におけるコンテナ取扱量の推移 P30
  - ② 2007年コンテナ取扱量 世界上位10港 P30
  - ③ アジア主要港のコンテナ取扱量推移 P30
- 6-5. 世界の生産拠点アジア P31
  - ① アジアの生産比率 P31
  - ② アジア主要国・地域の輸出額推移 P31

7. 新規事業

- ① 重量物船事業 P32
- ② オフショア支援船事業 P32
- ③ 洋上LNG生産船事業 P32

8. 財務諸表主要数値

9. 会社紹介

- 9-1. 当社のコーポレート・ガバナンス組織図 P34
- 9-2. 安全運航 P35
- 9-3. 環境保全 P36
- 9-4. 略年表 P37
- 9-5. 2007年度プレス・リリース P38
- 9-6. 第三者機関の認証と転換社債情報 P39
- 9-7. 企業理念・行動憲章等 P40



# 新経営計画（“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」＝ ともに利益を受ける関係。

<p><b>社会</b> 社会貢献、環境重視、ガバナンス 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</p>	<p><b>1. 環境保護への取組み</b> ○より良い地球環境へ向けての全社あがりの取組み 地球温暖化の防止 きれいな海、きれいな空気環境の確保</p> <p><b>2. 戦略投資と経営資源の適正配分</b> ○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</p> <p><b>3. 確固たる安全運航管理体制</b> ○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</p> <p><b>4. 最適・最強組織によるボーダレス経営</b> ○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</p> <p><b>5. 企業価値の向上とリスク管理の徹底</b> ○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</p>
<p><b>顧客</b> 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</p>	
<p><b>株主</b> 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</p>	
<p><b>お取引先</b> 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</p>	
<p><b>従業員</b> 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</p>	

連結財務数値目標（前提：為替¥100/US\$, DubaiOil100<sup>ドル</sup>、燃料油価格US\$520/MT）

	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2010年代半ば	100周年
売上高	13,310億円	13,400億円	14,500億円	16,000億円	17,500億円	売上高 22,000億円	売上高 3兆円
経常利益	1,259億円	1,210億円	1,350億円	1,450億円	1,600億円		
当期純利益	830億円	780億円	850億円	950億円	1,050億円		
ROA	13%	12%			10%以上		
株主資本	3,800億円	4,480億円			6,800億円以上		
株主資本比率	38%	38%			40%以上		
DER	84%	94%			85%以下		
有利子負債/営業CF	2.6	4.2			3.5以下		
配当性向	20%	22%			25%		30%

船隊整備・運航規模

	2007年度末	船隊整備（2008～2011年度）	2011年度末	2010年代半ば	2019年度末
コンテナ船	99	43	132	約750隻	約900隻
ドライバルク船	169	65	225		
自動車船	102	27	106		
LNG船	34	15	48		
油槽船	28	13	45		
重量物・オフショア船	15	13	24		
近海・RORO船	52	4	60		
合計	499隻	180隻	640隻		

（約11,800億円）

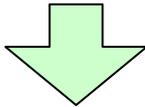


## 1-2. Vision2008 からVision100へ

### ① “K”Line Vision 2008+ から 新計画 “K”Line Vision100に

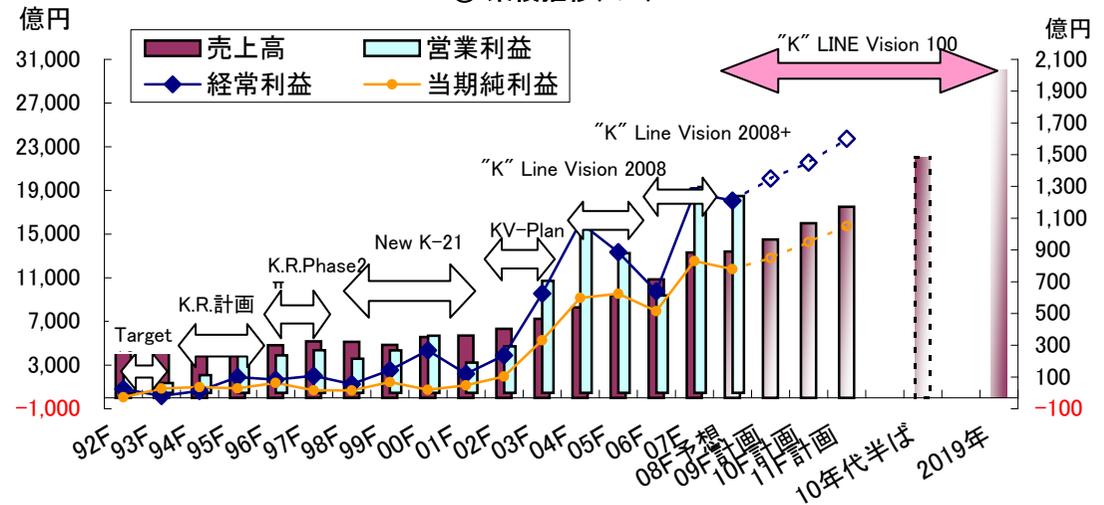
	2006年度 計画	2006年度 実績	2007年度 計画	2007年度 実績	2008年度 計画	達成 度
売上高	9,700億円	10,855億円	10,500億円	13,310億円	11,000億円	◎
経常利益	750億円	639億円	900億円	1,259億円	1,100億円	◎
当期純利益	530億円	515億円	600億円	830億円	700億円	◎
ROE	19%	17%	19%	24%	19%	◎
株主資本	2,930億円	3,445億円	3,420億円	3,558億円	4,000億円	○
株主資本比率	35%	38%	37%	37%	39%	○
DER	109%	95%	99%	93%	88%	○
有利子負債	3,200億円	3,262億円	3,400億円	3,297億円	3,500億円	◎
配当性向	連結20%				20%	◎

(計画前提: 為替 ¥110 燃料価格US\$300/MT)



◎ 前倒し達成  
○ 計画達成

### ② 業績推移(P/L)



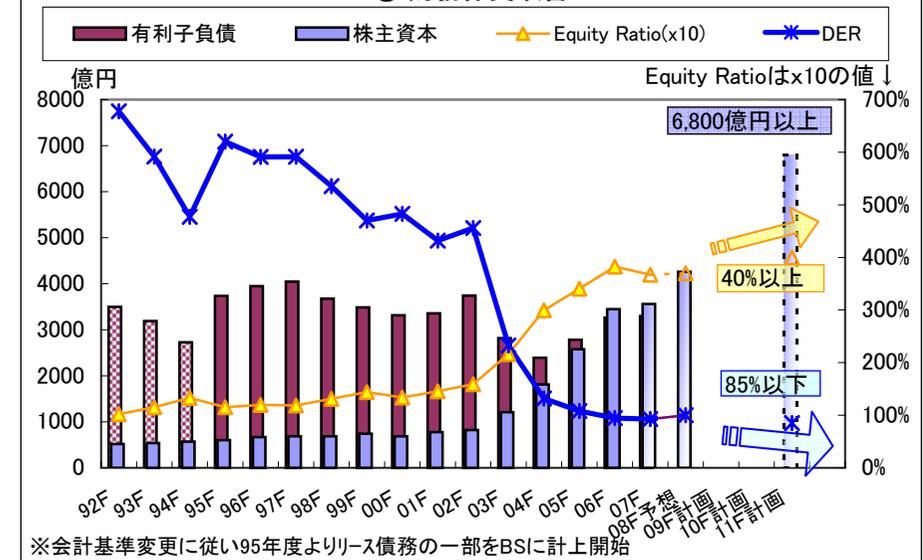
### 目標数値を1年前倒し達成。2008年4月～新中期経営計画“K”LINE Vision 100に。

#### “K” LINE Vision 100 業績・財務数値目標

	2007年度 実績	2008年度 計画	2009年度 計画	2010年度 計画	2011年度 計画	2019年	
						2010年代半ば	100周年
売上高	13,310億円	13,400億円	14,500億円	16,000億円	17,500億円	売上高 2.2兆円	売上高 3兆円
経常利益	1,259億円	1,210億円	1,350億円	1,450億円	1,600億円		
当期純利益	830億円	780億円	850億円	950億円	1,050億円		
ROA	13%	12%			10%以上		
自己資本	3,558億円	4,260億円			6,800億円以上		
自己資本比率	37%	37%			40%以上		
DER	93%	100%			85%以下		
有利子負債/ 営業CF	2.3	4.2			3.5以下		
配当性向	20%	22%			25%	配当性向 30%	

(計画前提: 為替 ¥100 燃料価格US\$520/MT)

### ③ 財務体質改善



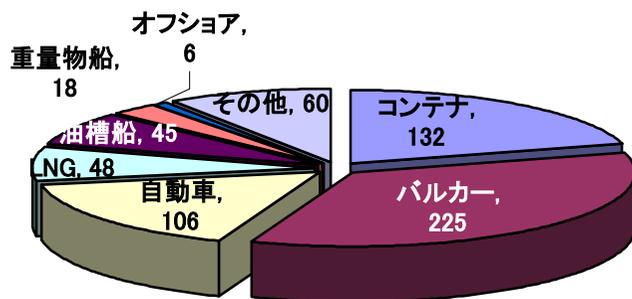
(年度)	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08~11
平均為替(円/ドル)	125	108	99	96	113	123	128	112	110	125	122	114	107	113	117	115	100
平均燃料価格(\$/T)	99	83	99	108	118	104	76	117	158	134	161	170	192	286	319	407	520

④ 【船隊整備計画】

2019年度運航規模 約900隻体制に向けて:2008-2011年度 180隻、約11,800億円の投資

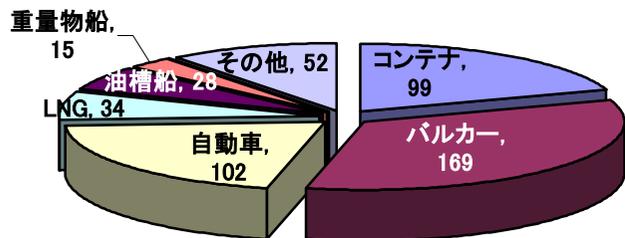
船種	2007年度末	船隊整備計画					2011年度末	2010年代半ば	2019年度末(100周年)
		2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	4ヵ年計			
コンテナ	99	4	15	15	9	43	132	約750隻体制	約900隻体制
バルカー	169	13	16	16	20	65	225		
自動車	102	4	10	8	5	27	106		
LNG	34	14	1	0	0	15	48		
油槽船	28	4	5	0	4	13	45		
重量物船	15	3	1	3	0	7	18		
オフショア	0	0	0	3	3	6	6		
その他	52	2	0	1	1	4	60		
計	499	44	48	46	42	180	640		

2011年度末 隻数(計画)  
(合計640隻)



新造船180隻 建造

2007年度末 隻数  
(合計499隻)

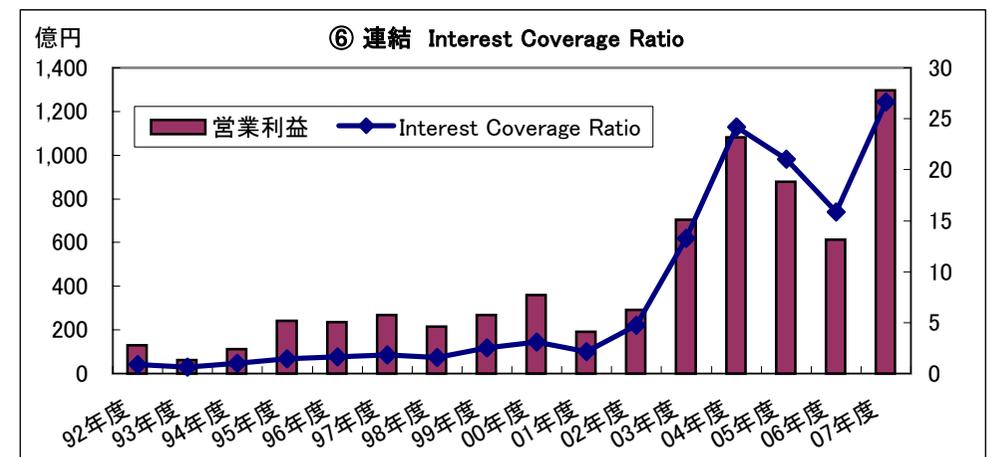
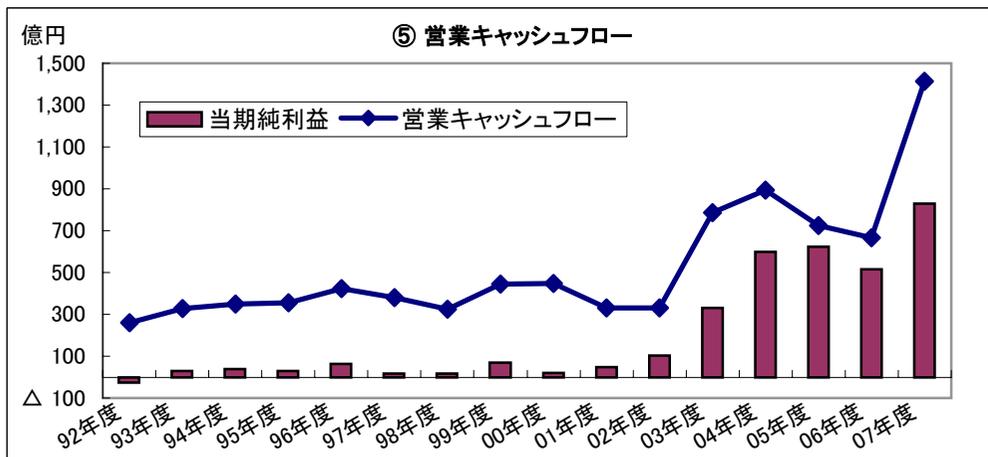
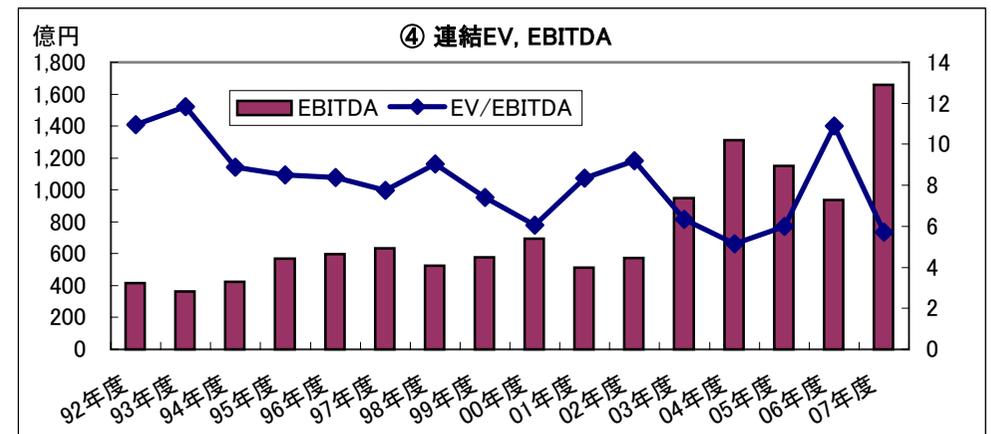
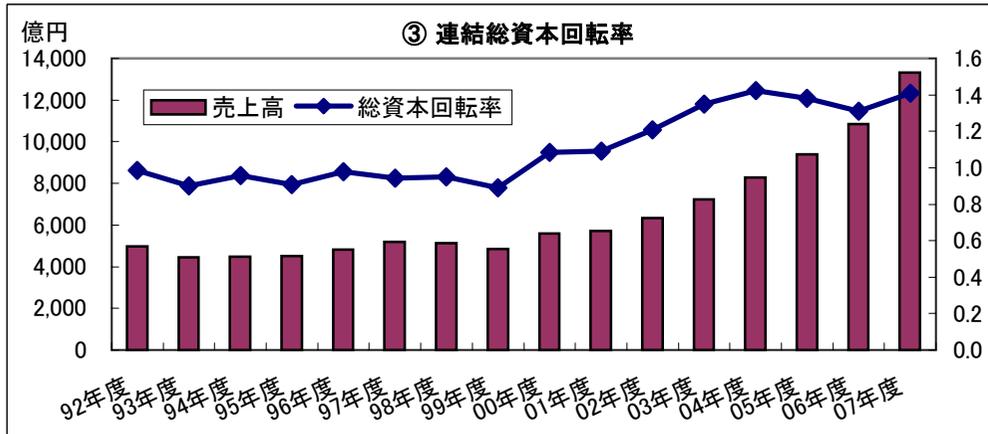
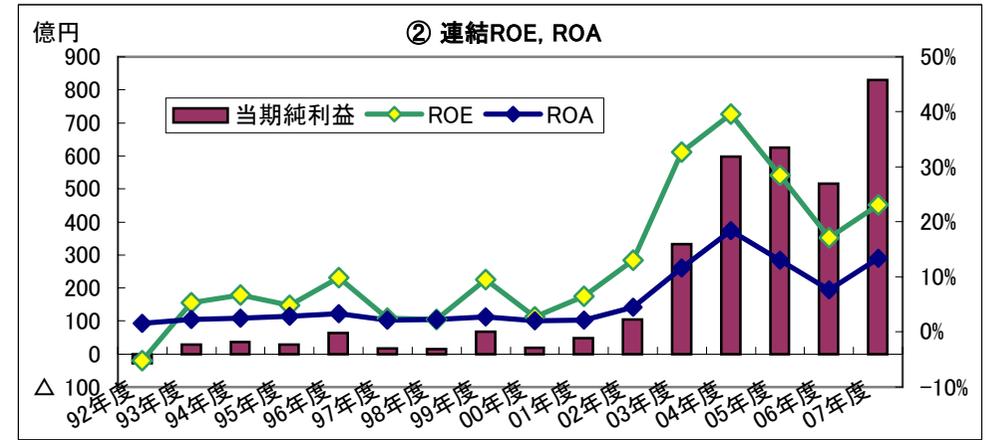
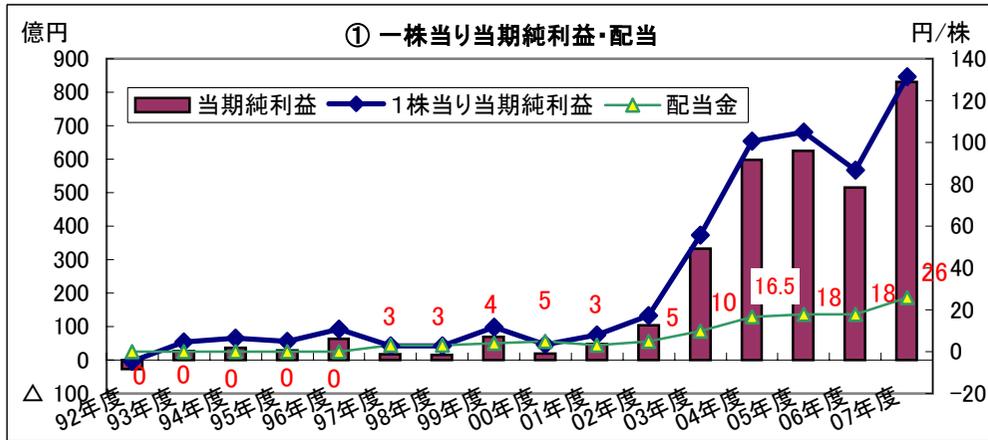


⑤ 新造船の竣工実績と予定

(2008年4月現在)

	2004年度実績	2005年度実績	2006年度実績	2007年度竣工隻数	2008年度竣工予定	2009年度竣工予定
コンテナ	5隻	5隻	6隻	4隻	4隻	15隻
1,700TEU		0	0	3	2	4
2,400TEU		0	0	0	1	2
3,500TEU		3	0	0	0	4
4,500TEU		2	3	0	0	1
6,400TEU		0	0	0	0	1
8,000TEU		0	3	1	1	3
バルカー	5隻	19隻	22隻	10隻	13隻	16隻
Capesize	3	8	9	2	4	7
Panamax	2	3	4	4	0	5
Handymax		5	4	2	2	0
SmallHandy		1	2	1	3	2
Chip/Pulp		0	1	0	3	0
Corona		2	2	1	1	2
自動車	3隻	8隻	8隻	4隻	5隻	9隻
2,000台		2	2	0	0	1
3,800台		0	2	1	0	1
4,000台		1	2	0	0	2
5,000台		3	1	0	0	3
6,000台		2	1	4	4	3
LNG	2隻	4隻	2隻	2隻	14隻	1隻
油槽船	3隻	1隻	4隻	3隻	4隻	5隻
VLCC		0	1	1	0	4
AFRAMAX		1	1	0	2	0
LR II		0	2	0	1	1
LPG		0	0	2	1	0
重量物	0隻	0隻	0隻	1隻	3隻	1隻
内航近海	0隻	1隻	5隻	2隻	2隻	0隻
合計	18隻	38隻	47隻	27隻	44隻	48隻

### 1-3. 近年の財務指標推移



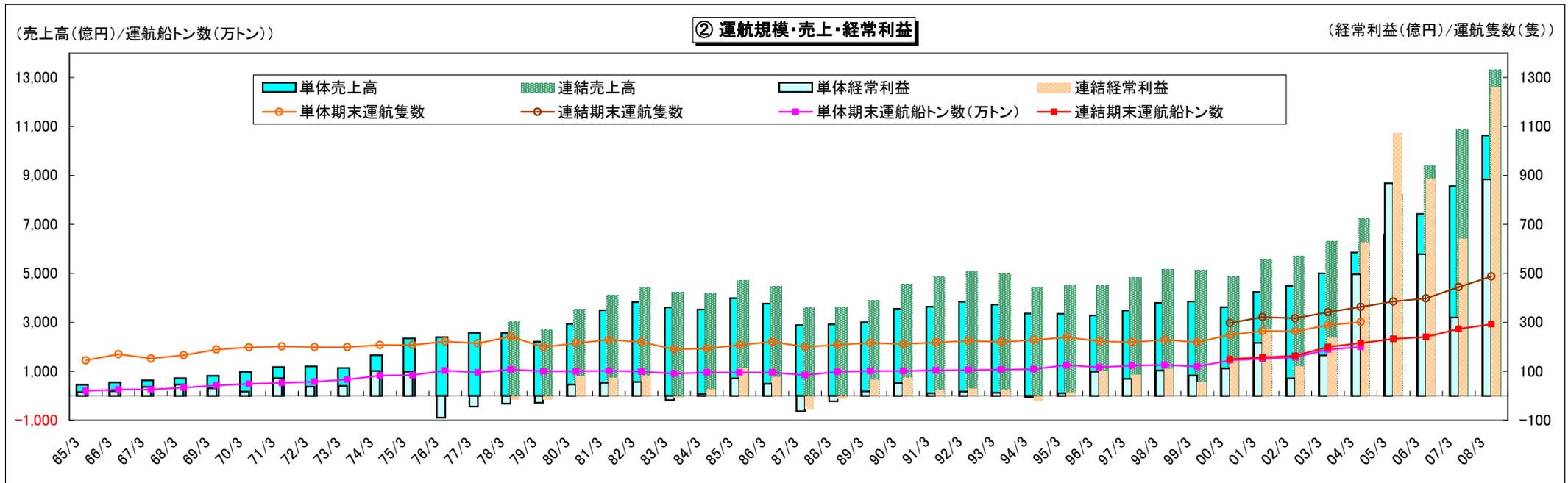
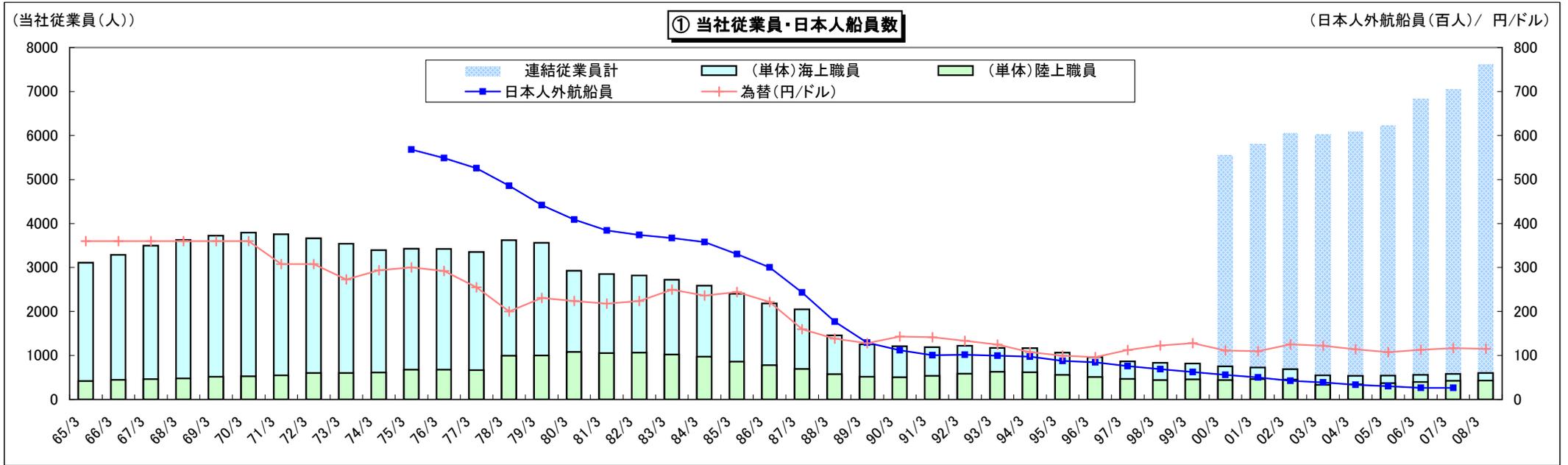
#### 1-4. 経営計画の変遷

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 (参考-83年6月、現所在地に移転)
～ 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	
1984年4月 ～ 1987年3月	中期経営改善計画 (一部をニューKプラン運動と称した)	1)緊急対策(不経済船の処分、海陸要員計画の確立) 2)営業力の強化(国際競争力ある船隊の整備、コストコントロールの強化、新規事業の推進) 3)財務対策の充実 4)業務体勢の近代化・効率化(陸上業務の効率化・情報通信システムの再編と活用) 5)船舶の安全運航の推進とコストの節減	復配体制の確立を目指した。 (が、85年にプラザ合意。為替レートは150円に84年米新海事法よりコンテナ運賃は値下り。損失は拡大した)
1987年4月 ～ 1989年3月	緊急合理化計画	1)不経済船の処分 2)組織の効率化、簡素化(分社化を含む) 3)特別退職制度導入による海陸従業員のスリム化<「緊急雇用対策」(海運労使合意) 4)営業力の改善と強化 5)円高対策 6)経費節減対策の実行	全項目ほぼ計画通りに。 ⇒88年度に一旦営業段階で黒字に。

この間、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年前倒しで終了)	○全体として規模拡大を目指しつつ利益重視の基本を堅持し、安定配当を継続する ○海運業を中核とする物流事業を、顧客志向でグローバルに展開する、 堅実且つ進取の気性あふれる企業グループを目指す	KRPhaseIIでも達成できなかったコンテナ事業の黒字化目標 久々の前向きな計画 ⇒目標はかなり達成。が911で環境激変
2002年4月 ～ 2004年3月	KV-Plan (目標ほぼ達成につき1年前倒し終了)	①コスト削減・IT活用等による企業体質の一層の強化 ②地域密着型グローバル化の推進と営業分野間シナジー効果の追求 ③ロジスティクス事業への取組み強化 ④輸送技術革新の追求、安全運航の徹底と環境保全への取組み強化 ⑤経営の透明性と効率性を目指すコーポレート・ガバナンス体制の強化	コンテナ事業建て直し-コストスラッシュ300(300億のコスト削減-うち150億は船舶大型化) 2004年3月期において当初目標より1年早く数値目標も含めほぼ最終目標を達成 ⇒"K"Line Vision 2008に
2004年4月 ～ 2006年3月	"K"Line Vision 2008 -持続的成長と安定収益体制の確立 (目標ほぼ達成につき前倒し終了)	1.企業基盤の強化による安定収益体制の確立 2.夢のあるグループ企業文化の創造と"K" LINEブランド価値の向上 3.コーポレート・ガバナンス体制の強化とリスクマネジメントの推進	90周年になる'09年度への助走期間として「夢」を2004.5&08の夢、という利益目標の出し方 05年度で最終数値目標ほぼ達成&重油高⇒2008に
2006年4月 ～ 2008年3月	"K"Line Vision 2008+ -持続的成長と安定収益体制の確立 (目標ほぼ達成につき前倒し終了)	○事業規模の計画的拡大を支えるための取り組み(新規) ○事業環境の変化への対応(新規)	06年度はコンテナ運賃下落より未達 07年度はコンテナ運賃回復、バルク市況高騰より 08年度数値目標ほぼ達成&環境変化⇒Vision100
2008年4月 ～ 2012年3月 + 2019年のイメージ	"K"Line Vision 100 主要テーマ「共利共生と持続的成長」	1.環境保護への取組み 2.戦略投資と経営資源の適正配分 3.最適・最強組織によるボーダレス経営 4.確固たる安全運航管理体制 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

# 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

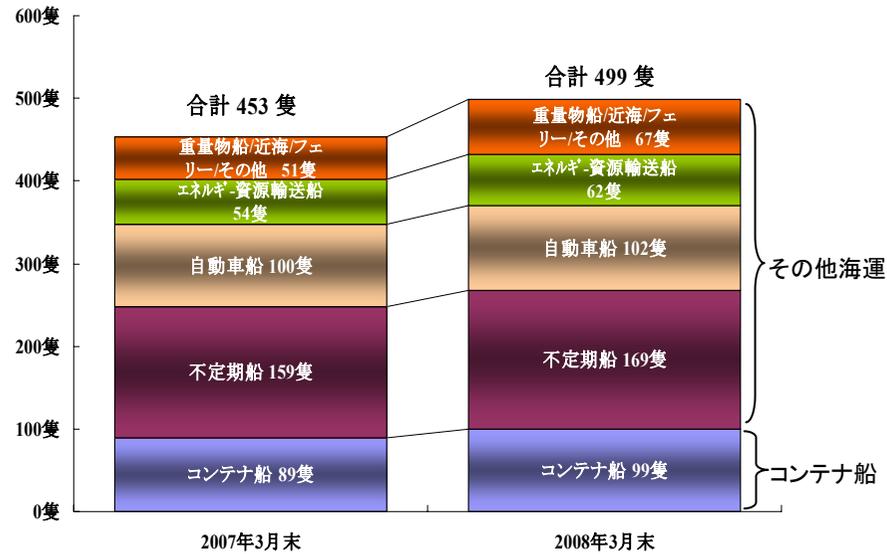
## ① 売上高・経常利益 <部門別>

(単位: 億円)

事業部門		2005年度	2006年度	2007年度
コンテナ船	売上高	4,514	5,035	5,998
	経常利益	305	-78	47
その他海運	売上高		4,684	6,158
	経常利益		660	1,153
その他	売上高	2,894	1,136	1,154
	経常利益	581	57	59
合計	売上高	7,408	10,855	13,310
	経常利益	886	639	1,259

※ 2005年度の区分けはコンテナ船部門とそれ以外の2部門

## ③ 船隊構成

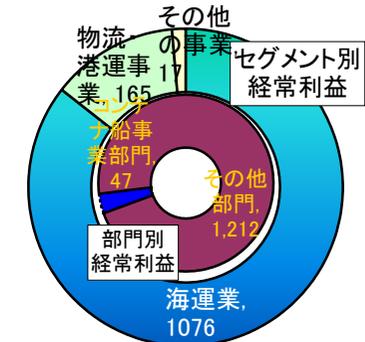
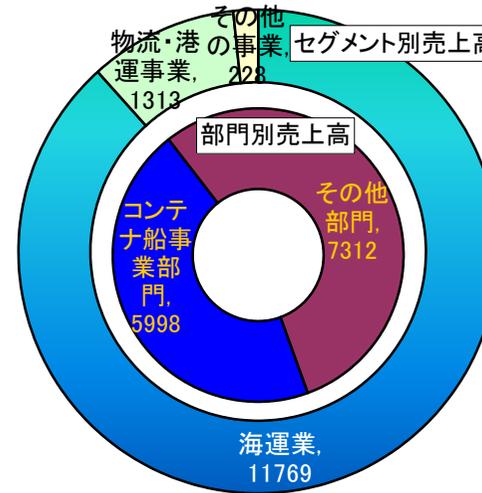


※ 船隊には備船も含む

## ② 売上高・経常利益<セグメント別と部門別>

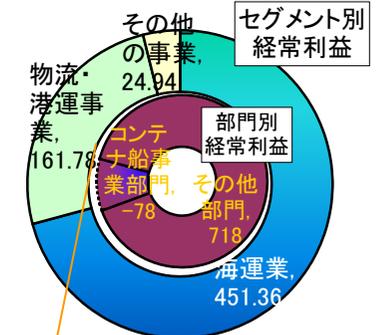
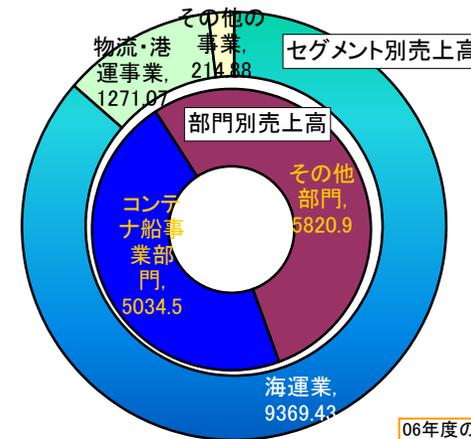
2007年度 連結売上高 1兆3,310億

連結経常利益 1,259億円



2006年度 連結売上高 1兆855億円

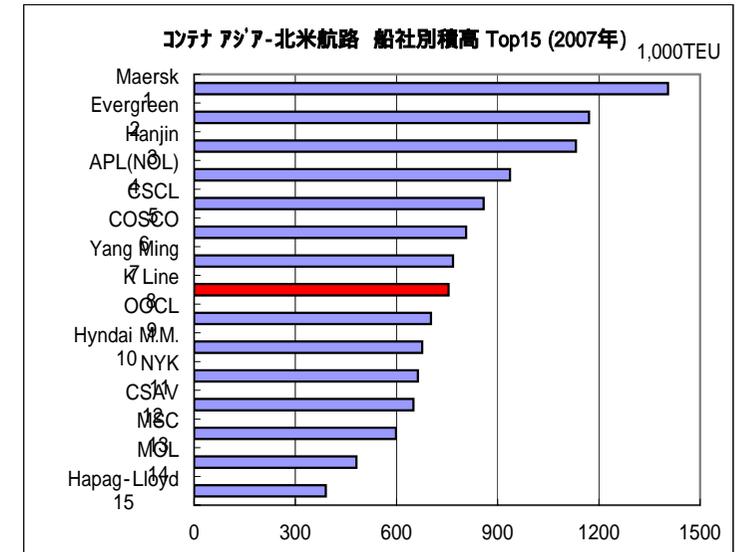
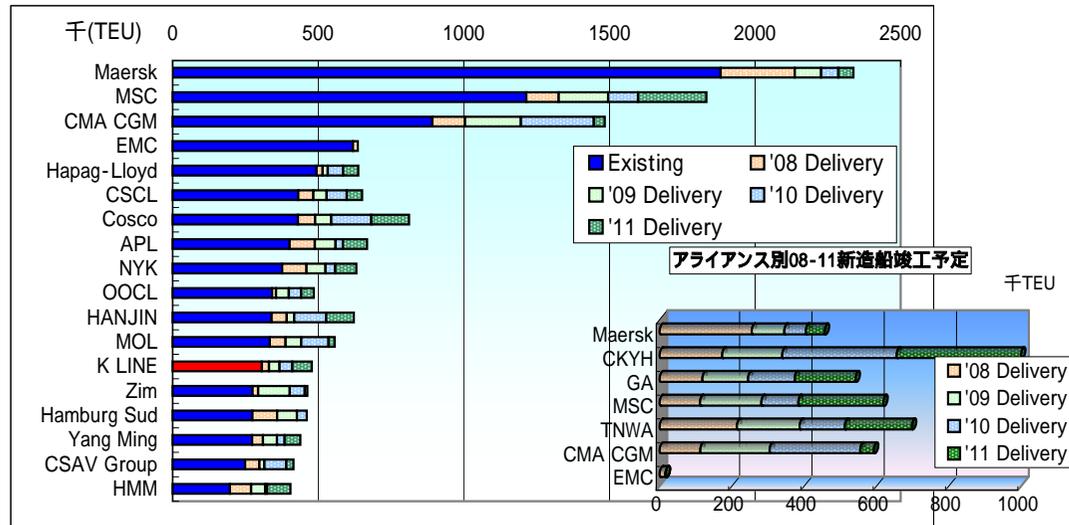
連結経常利益 639億円



06年度のコンテナ船部門利益は△78億円

## 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

Rank	Operator	Operating Fleet	'08-'11 Delivery	Total
1	Maersk	1,881,619	456,763	2,338,382
2	MSC	1,214,486	619,010	1,833,496
3	CMA CGM	891,803	592,747	1,484,550
4	EMC	619,462	16,642	636,104
5	HAPAG	494,516	143,235	637,751
6	CSCL	431,550	219,716	651,266
7	Cosco	430,472	382,044	812,516
8	APL	401,625	266,370	667,995
9	NYK	375,925	255,257	631,182
10	OOCL	341,583	143,366	484,949
11	HANJIN	339,681	283,254	622,935
12	MOL	333,857	222,927	556,784
13	K Line	306,486	171,960	478,446
14	Zim	274,828	188,423	463,251
15	Hamburg Sud	273,959	187,235	461,194
16	YML	272,813	166,508	439,321
17	CSAV	248,987	166,412	415,399
18	HMM	196,782	208,468	405,250

Rank	Operator	Cargo Loaded
1	Maersk	1,404,849
2	Evergreen	1,170,708
3	Hanjin	1,131,684
4	APL(NOL)	936,566
5	CSCL	858,519
6	COSCO	806,488
7	YML	767,464
8	"K" LINE	754,456
9	OOCL	702,425
10	Hyundai M.M.	676,409
11	NYK	663,401
12	CSAV	650,393
13	MSC	598,362
14	MOL	481,291
15	Hapag-Lloyd	390,236

Rank	Alliance	Operating	On Order	Total
1	Maersk	1,881,619	456,763	2,338,382
2	CKYH	1,349,452	1,003,766	2,353,218
3	GA	1,294,912	541,858	1,836,770
4	MSC	1,214,486	619,010	1,833,496
5	TNWA	932,264	697,765	1,630,029
6	CMA	891,803	592,747	1,484,550
7	EMC	619,462	16,642	636,104

Rank	Alliance	Cargo
1	CKYH (Kline含む)	3,460,092
2	TNW	2,094,266
3	GA (MISC除く)	1,756,062
4	Maersk	1,404,849
5	Evergreen	1,170,708

Source: Piers, as of 2007

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

(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
米国	3	3	2	2	2	2	2	1	0	0	0	0	0
欧州	7	7	7	7	6	5	7	6	5	6	6	5	5
日本	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
その他	2	2	2	2	2	2	1	1	4	3	2	2	2

84年米国新海事法発効 85年 プラザ合意 86年US LINE倒産 86年HANJIN登場 86年緊急雇用対策 88年昭和定航より撤退 88年NLS設立 (邦船6社→4社) 88年海造審北米航路WG答申 91年NYK,NLS合併 (邦船4社→3社) 92年HYUNDAI登場 96年CKYアライアンス結成 96年P&O、補合併 97年NOLがAPLを買収 97年HANJIN/SENATORの誕生 99年マースクがシーラントを買収 (米コンテナ船社の消滅) 00年China ShippingがTop20登場 04年MAERSK,P&O合併 05年HAPAG,CP SHIP合併

- 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。
- 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したため、07年の上位6社中、5社は欧州船社
- 欧州船社の規模拡大により数が減ったため、アジアのコンテナ専門船社(PIL、ワンハイ等)が近年、20傑入りするようになり、アジア船社の数が増える。
- 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)

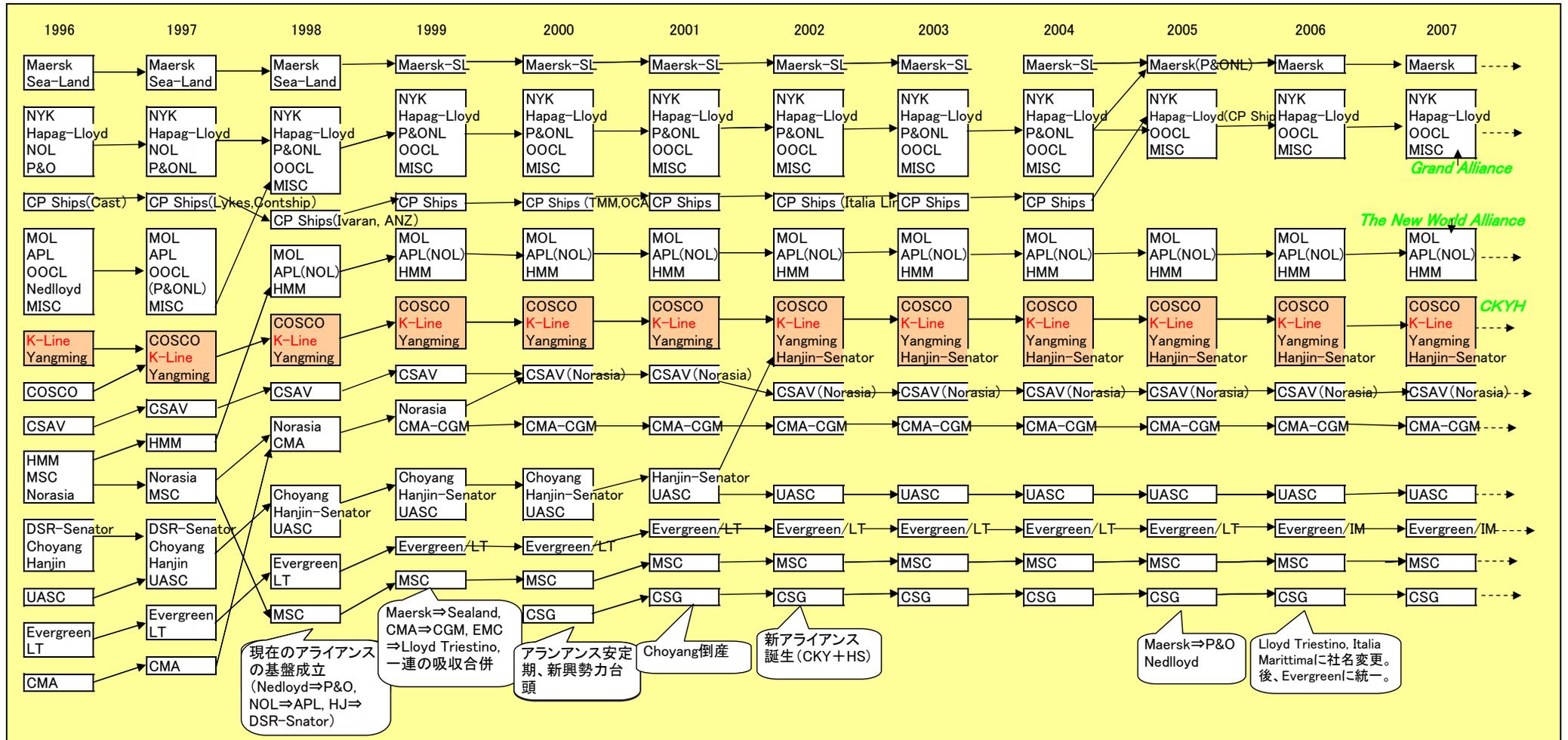
- 時系列主要イベント  
84年 米国新海事法発効  
85年 プラザ合意  
86年 USライン倒産 (米船 3社→2社)  
緊急雇用対策  
88年 海造審北米定期航路ワーキンググループ答申  
昭和海運撤退、NLS\*設立 (邦船 6社→4社)  
91年 NYK、NLS合併 (邦船 4社→3社)  
96年 P&O NEDO誕生  
97年 NOLがAPL買収 (米船2社→1社)  
99年 マースクがシーラントを買収 (米船の消滅)  
04年 マースク、P&ONが合併

\*日本ライナーシステム: 山下新日本汽船とジャパンラインによるJV

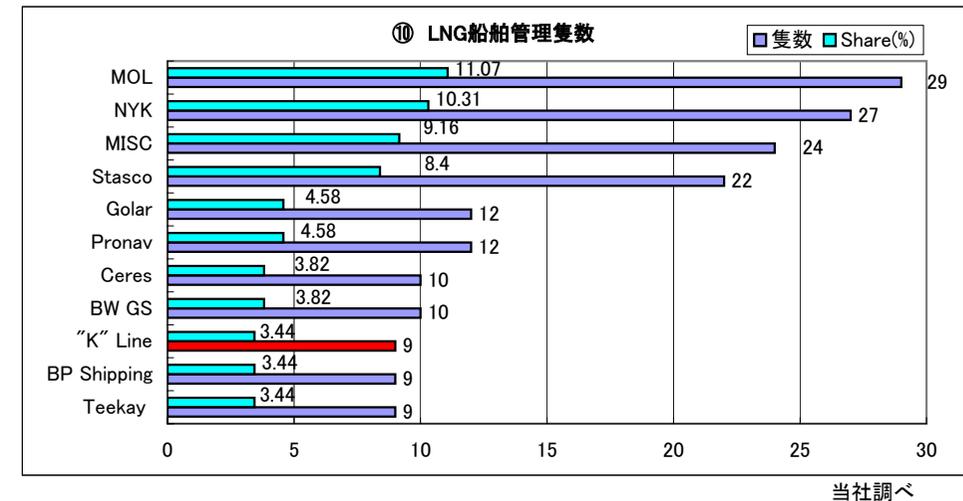
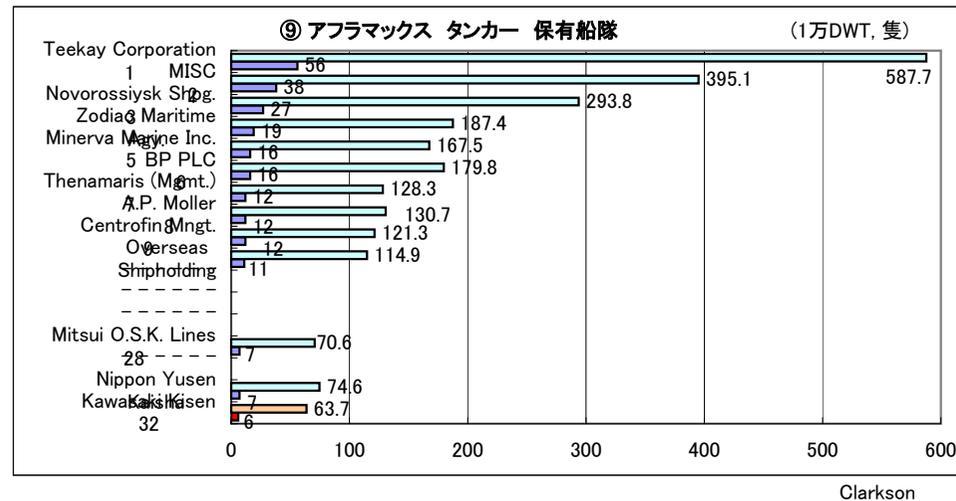
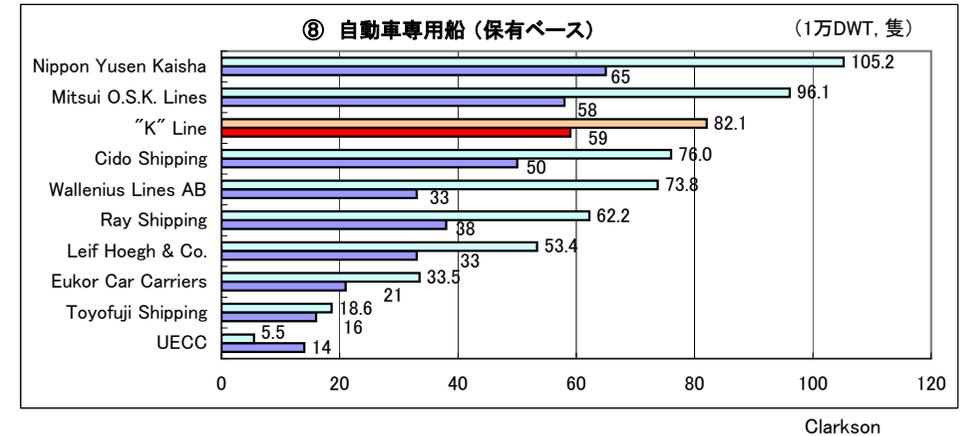
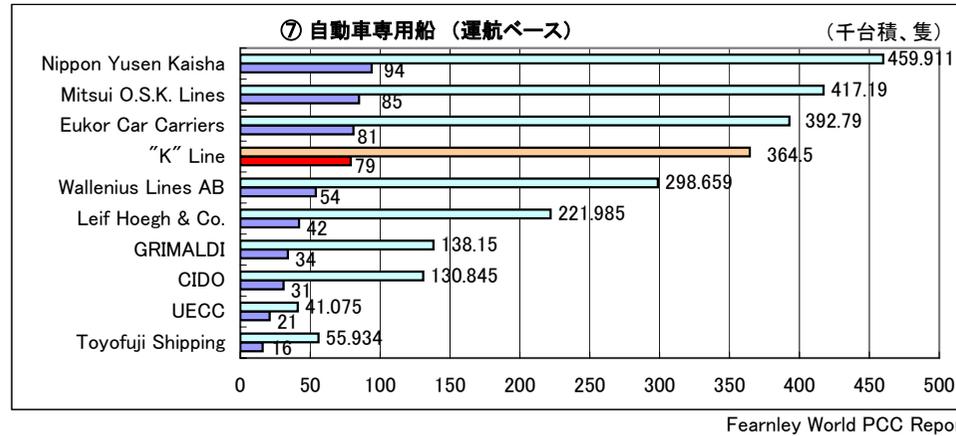
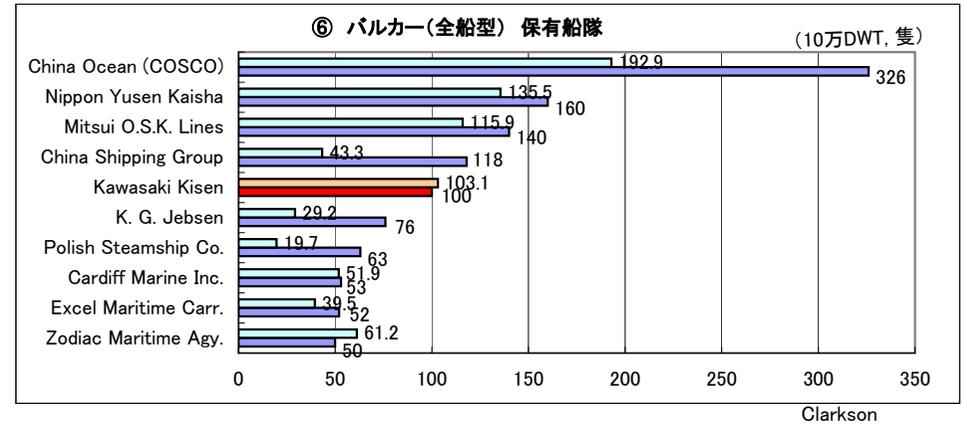
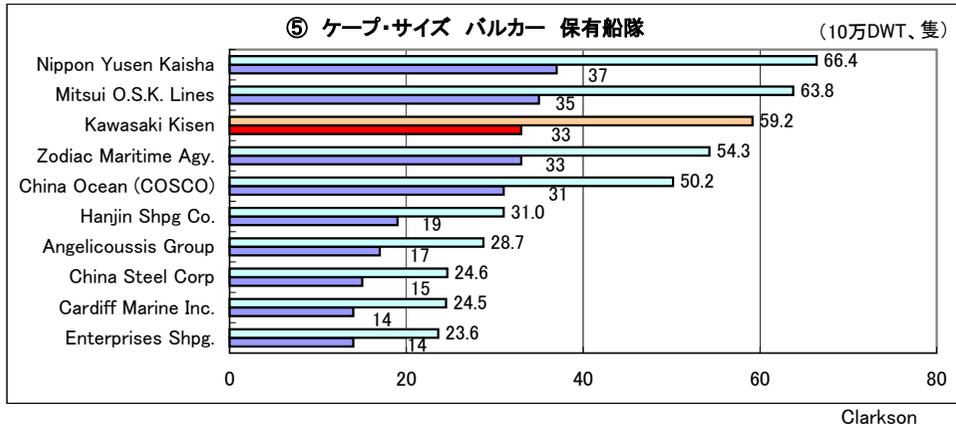
出典: Containerisation International Yearbook

## 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

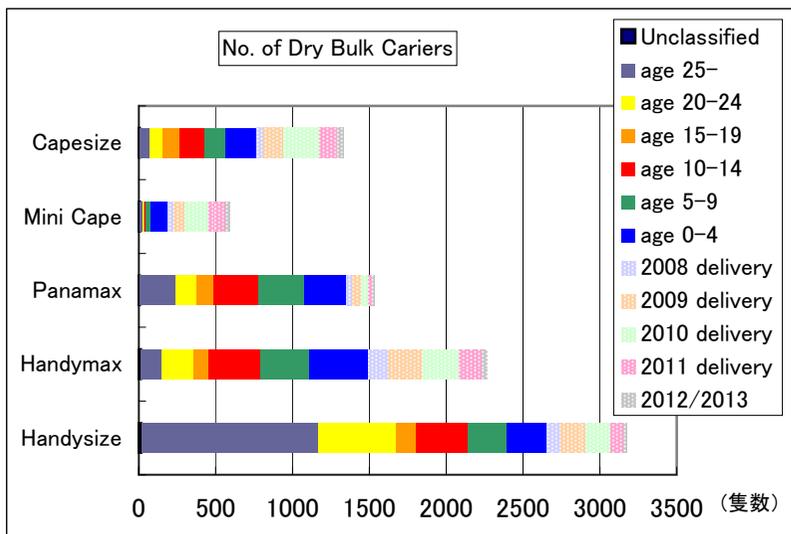


## 2-1. 船種別船社ランキング



### 3. 世界のマーケット <3-1.船種別船型・船齢別船隊>

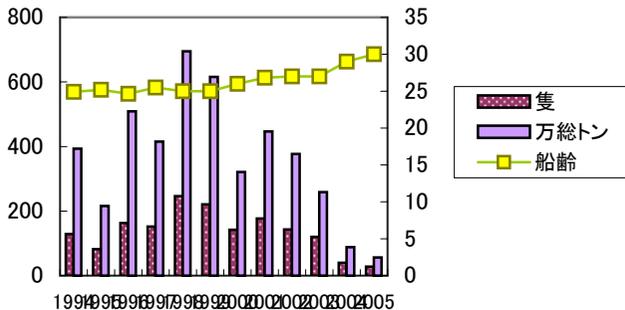
#### ① ドライ・バルク船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



Lloyd's Shipping Economist as of April 1 2008

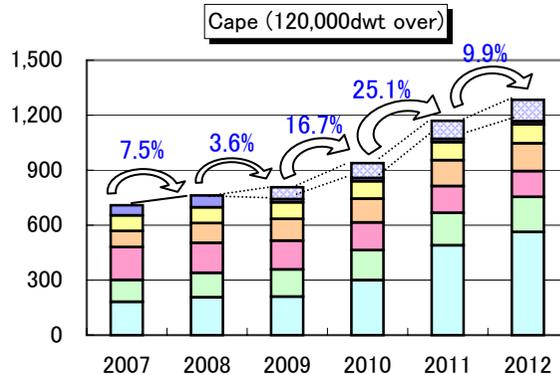
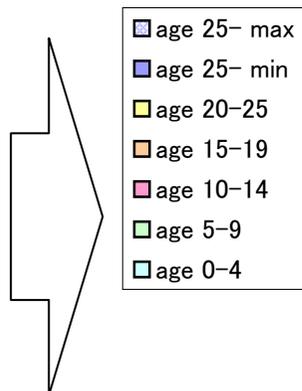
\*min/maxの計算は、現在の船齢25歳以上の船が解撤されない場合をmax、船齢25歳より上の船は全て解撤される場合をminとした。実際には下図の如く、解撤船齢はバルカーでも平均30歳程度まで上昇している。船齢区分は5歳刻みのカテゴリの中では平均的に分布しているとして作成。以下PCC、コンテナ船隊についても同じ。

#### 隻/万総トン ドライバルカー(広義)解撤 船齢

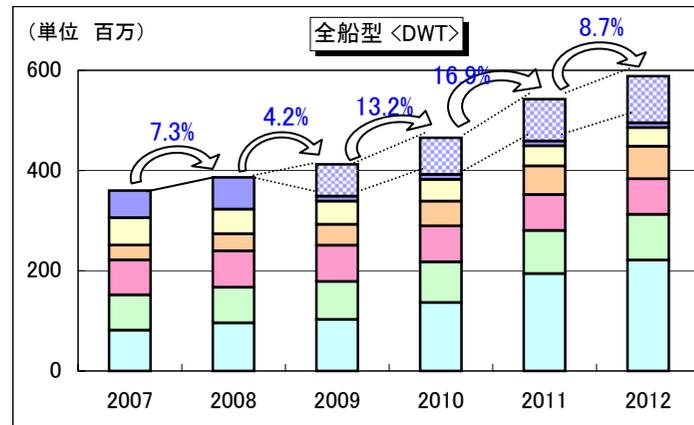
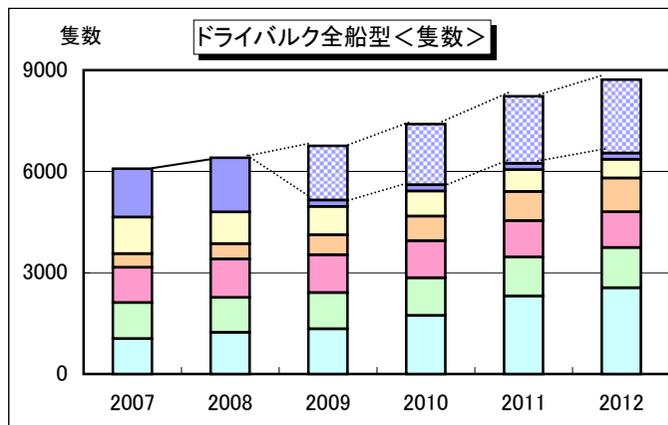
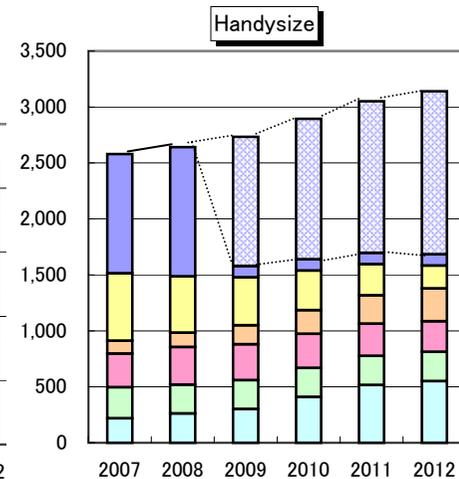
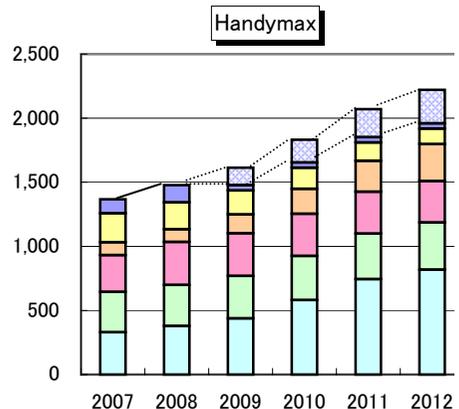
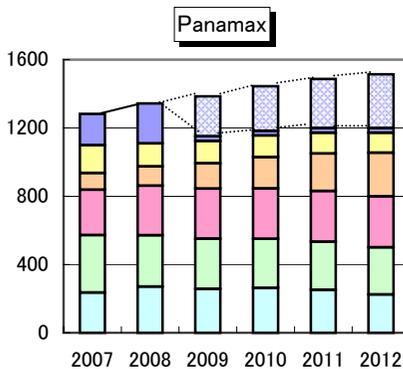
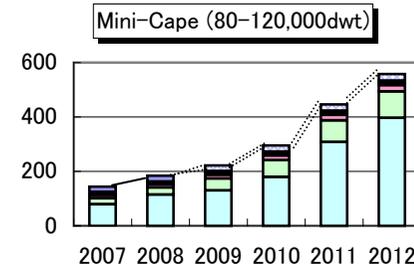


日本船主協会

#### 船隊増減予想(概算)min/max\*



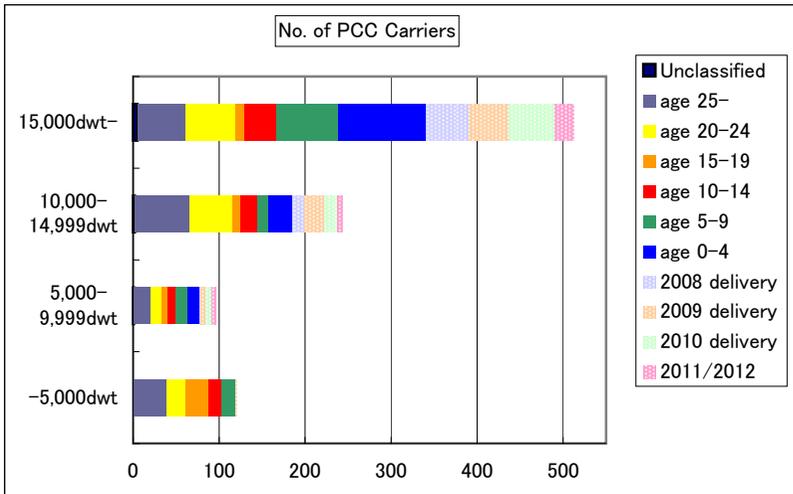
\*青字はMaxの際の前年比増加率



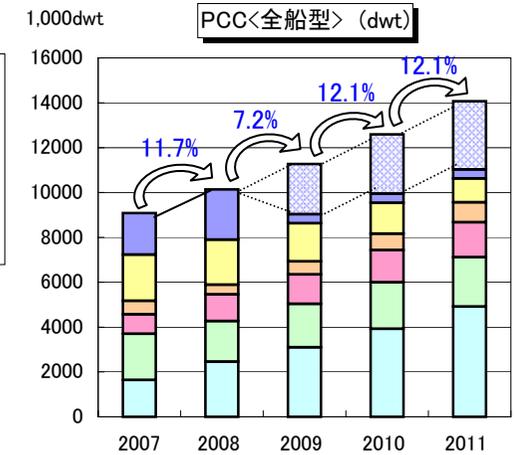
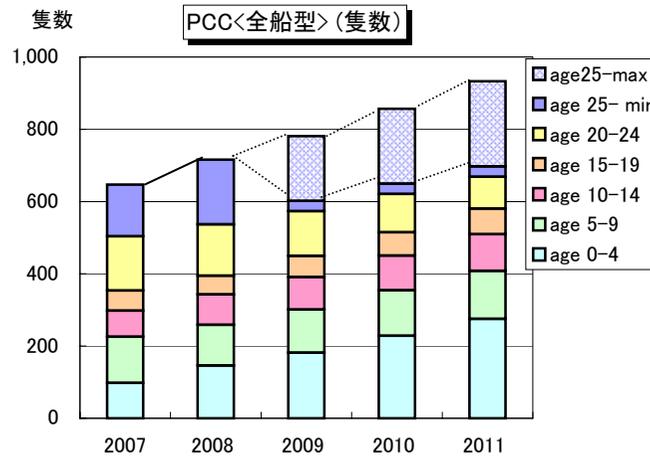
\*青字はMaxの際の前年比増加率

### 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

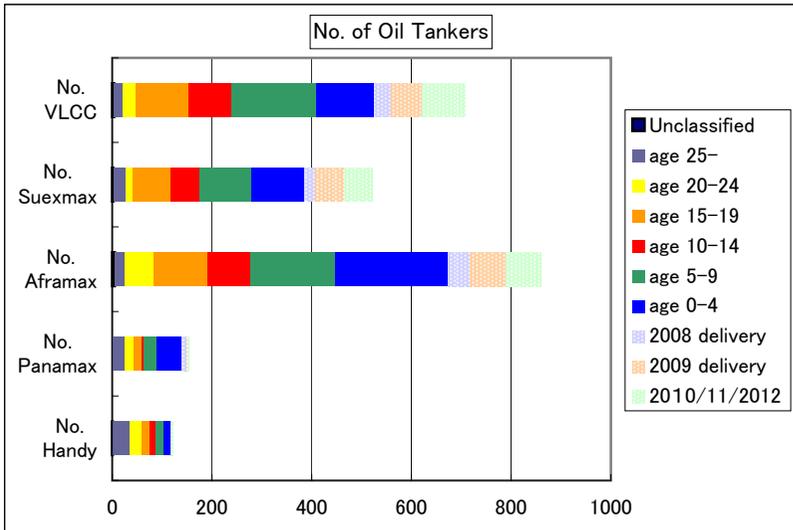


Lloyd's Shipping Economist as of April 1 2008

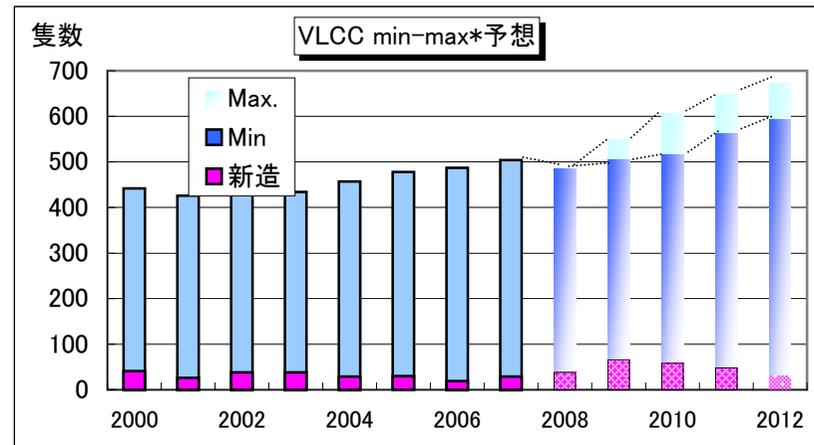


\*青字はMaxの際の前年比増加率

#### ③ 油槽船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



Lloyd's Shipping Economist as of April 1 2008



Fearnleys 等より  
当社予想

※各年の年末時点の数値。08年1月現在、VLCCは504隻(内151隻がNon Double Hull船。353隻がDouble Hull船)

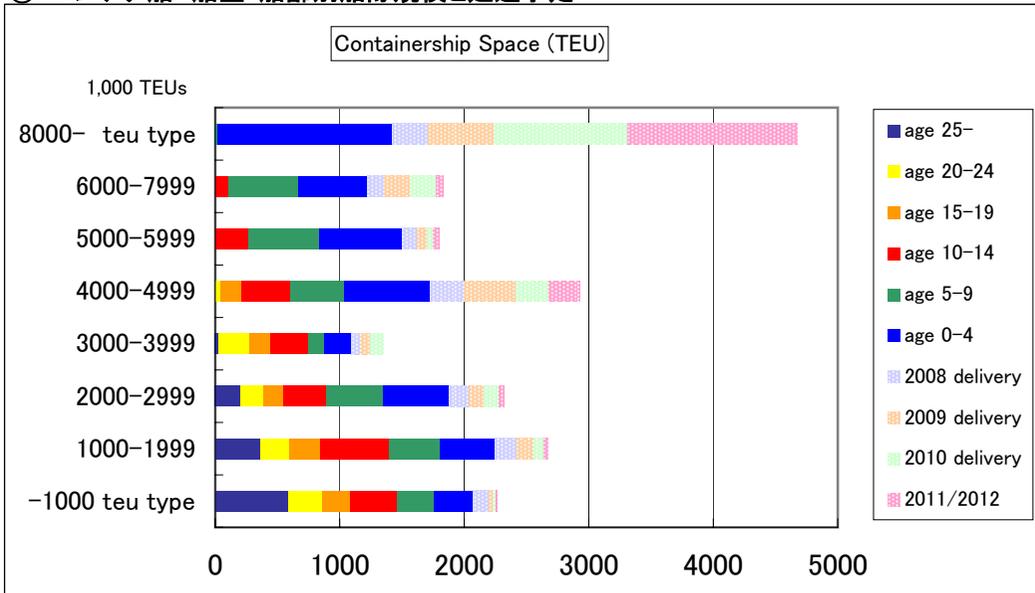
※2008年以降のスクラップor転用の隻数の前提:

Min 2008年: 既に転用が決まった船+船齢25歳以上船がスクラップ  
2009年、2010年: 2008年末のNon Double Hull船94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

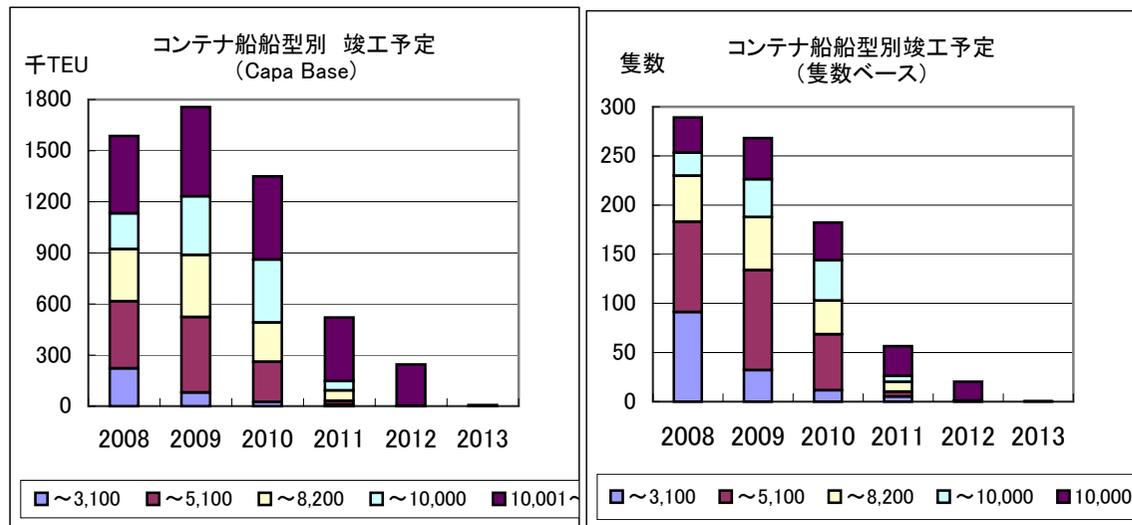
### 3. 世界のマーケット <3-1.船種別船型・船齢別船隊>

#### ④ コンテナ船 船型・船齢別船隊規模と建造予定



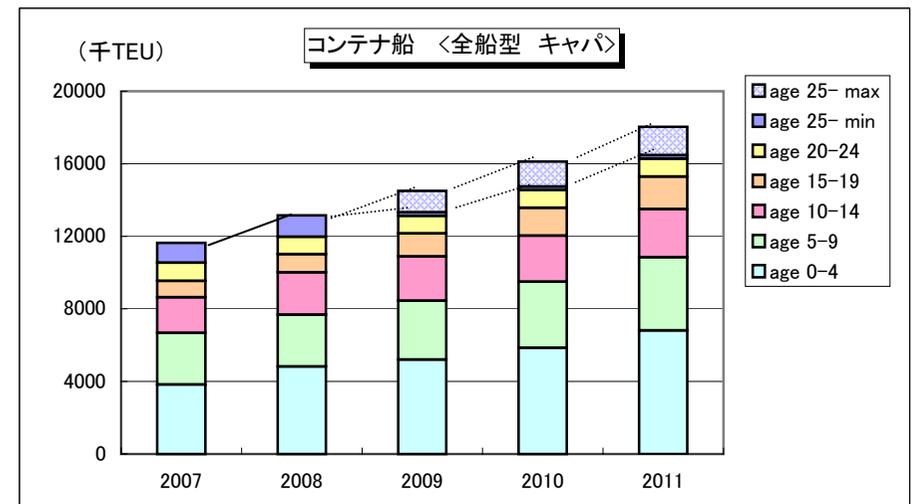
Lloyd's Shipping Economist as of April 1 2008

※以下の表は別資料をベースに隻数等を纏めたもの

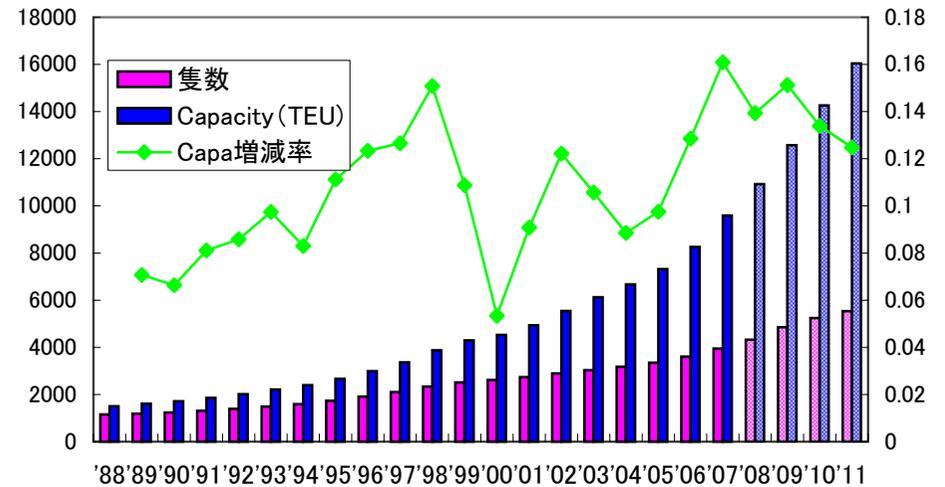


PR News Service

#### 船隊増減予想(概算) min/max\*

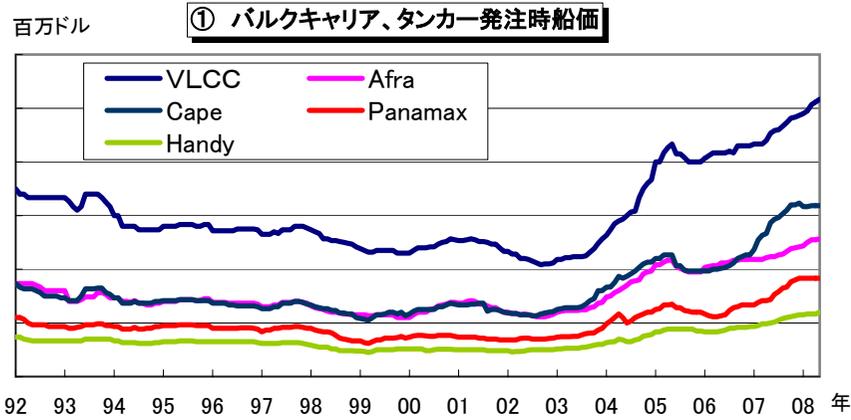


#### 世界のコンテナ船隊の増加(実績と予想)

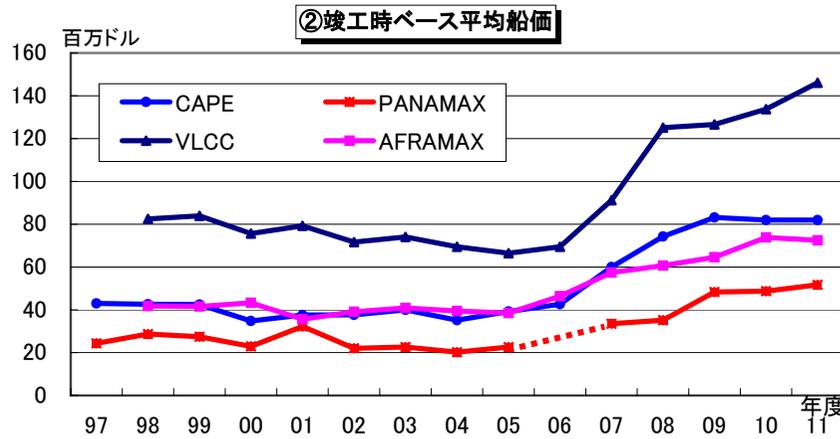


BRS-Alphaliner Annual Report2007 / Dataは各年1月1日

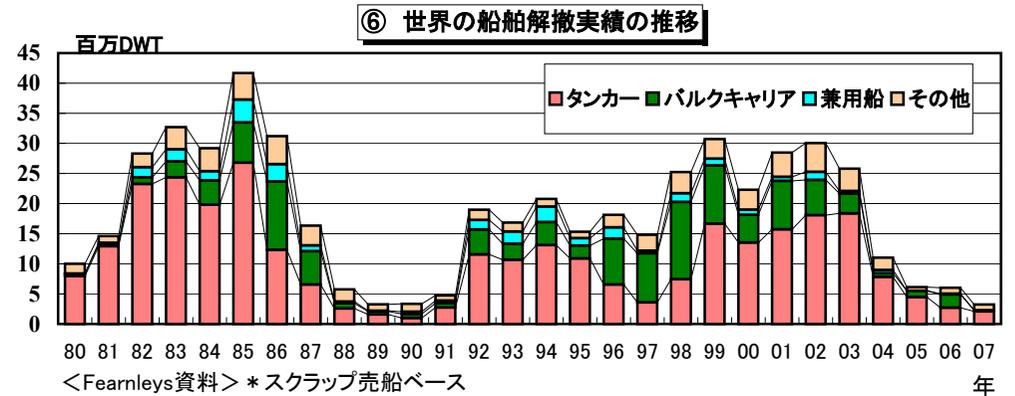
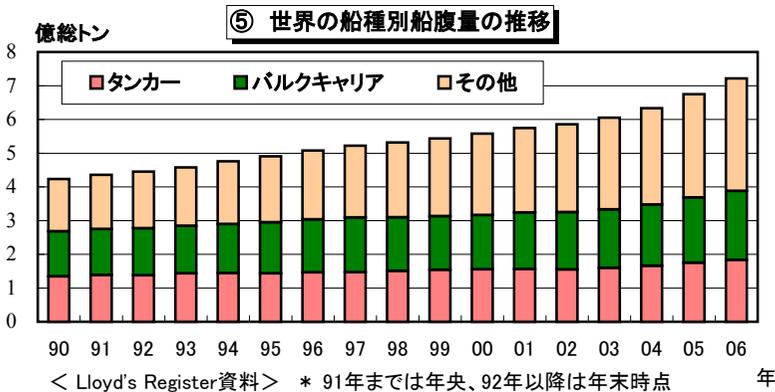
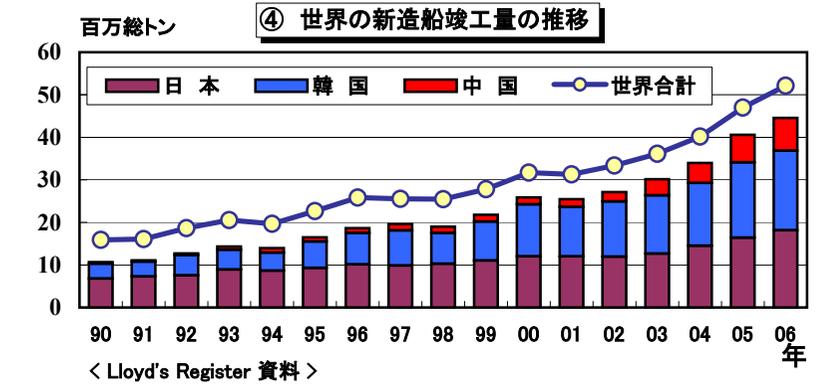
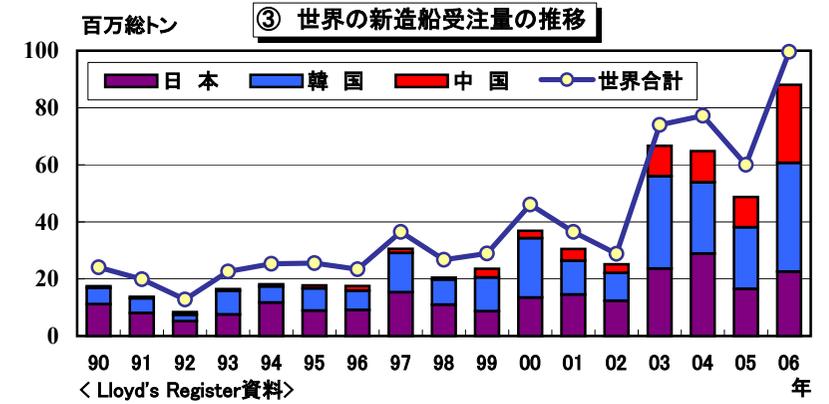
### 3-2. 新造船動向



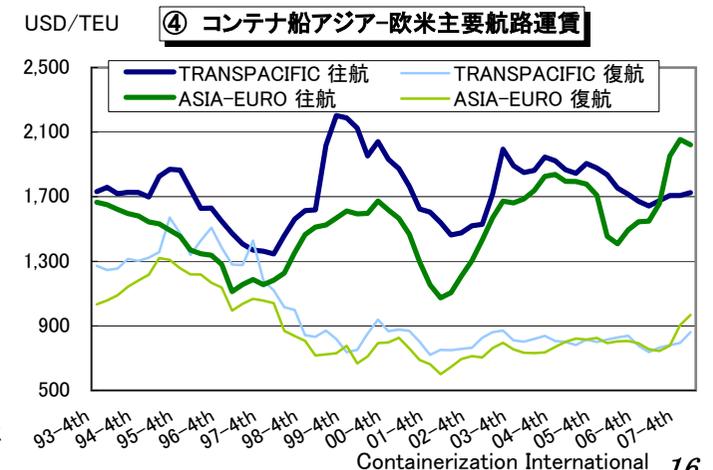
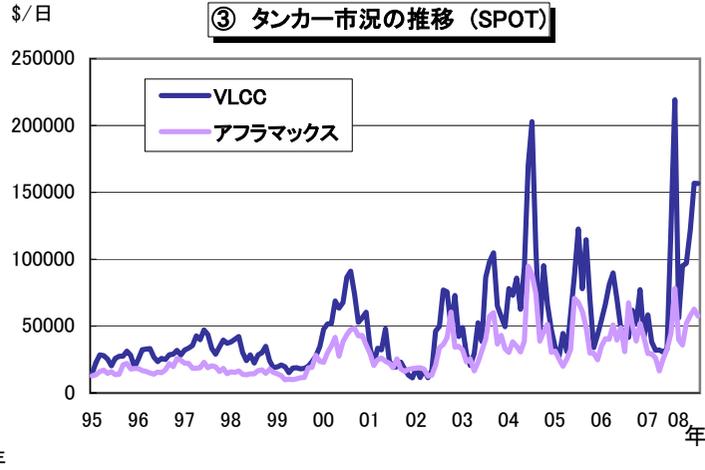
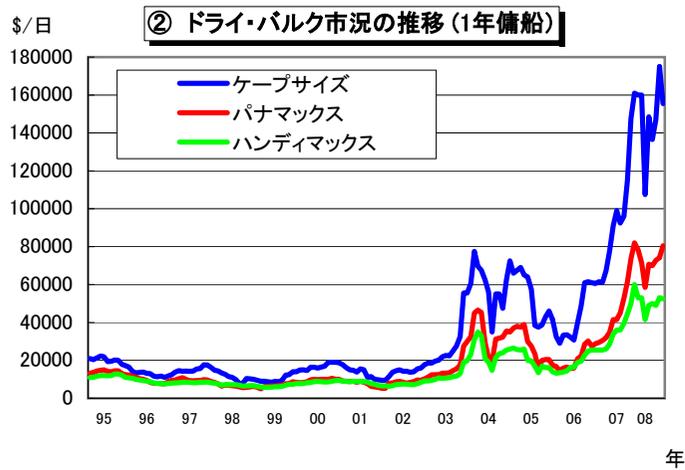
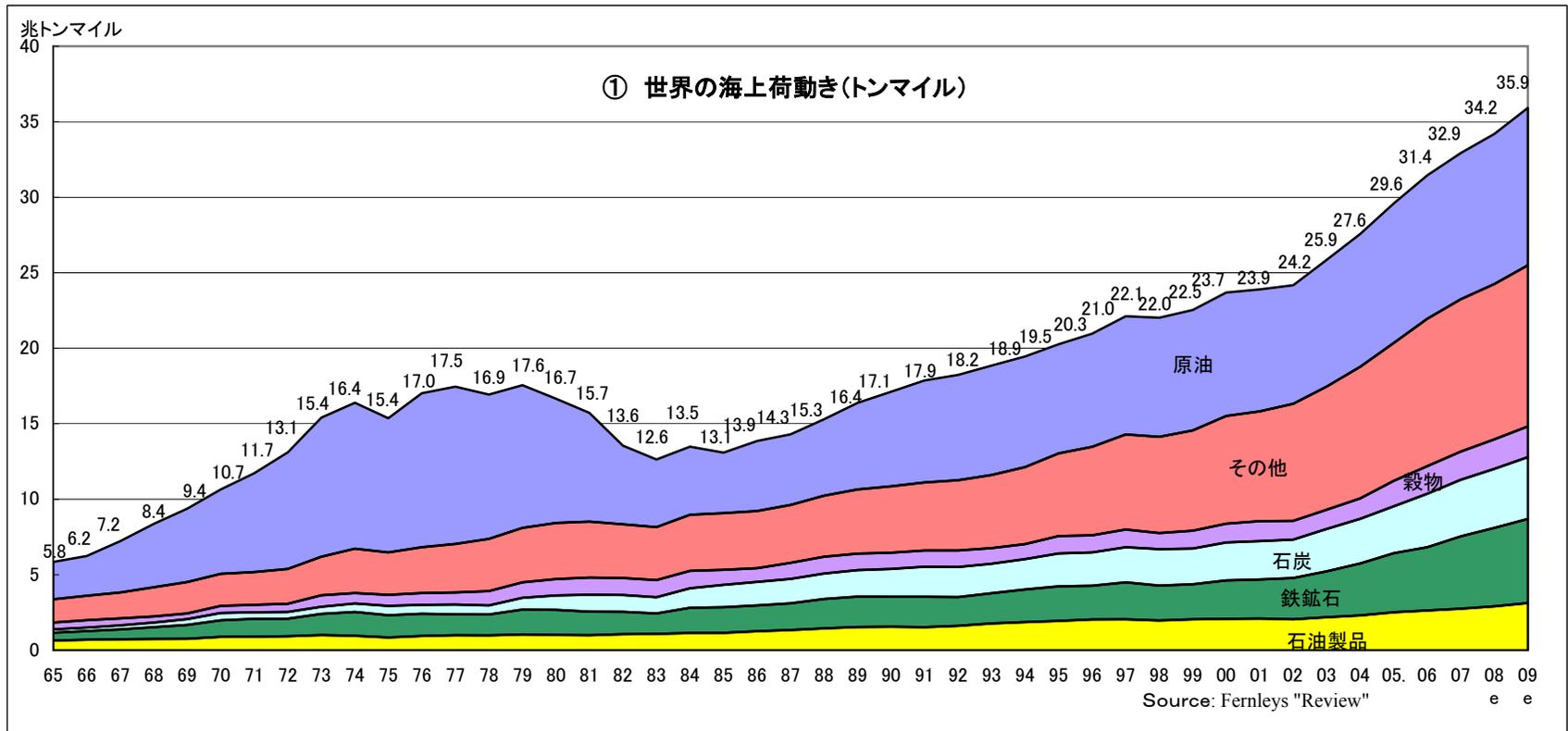
<Clarkson資料>



<国内業界紙より当社調べ>

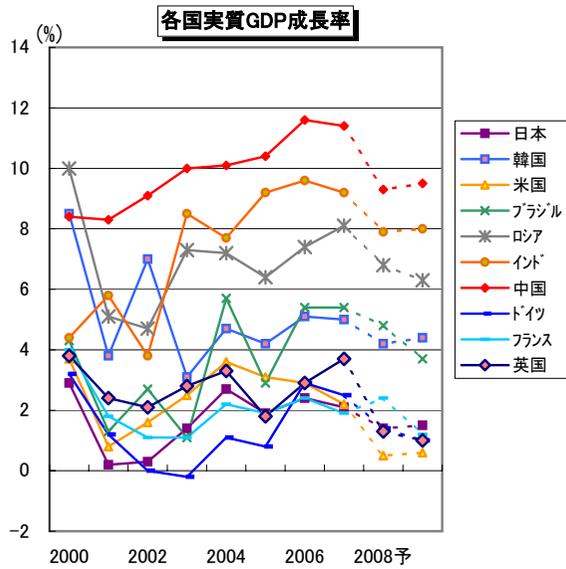


### 3-3. 世界の荷動き・市況

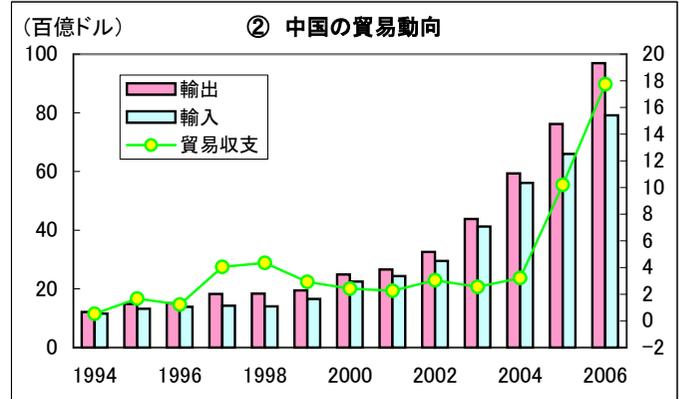


### 3-4. 新興諸国の動き (中国)

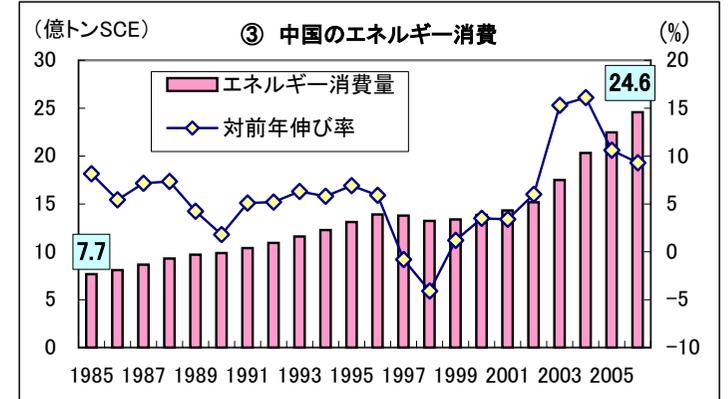
#### ① 各国経済成長率



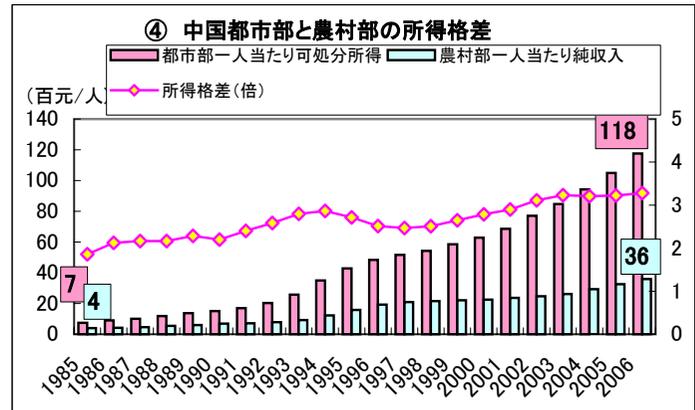
<外務省「主要経済指標」> \*07以降の値はIMF値



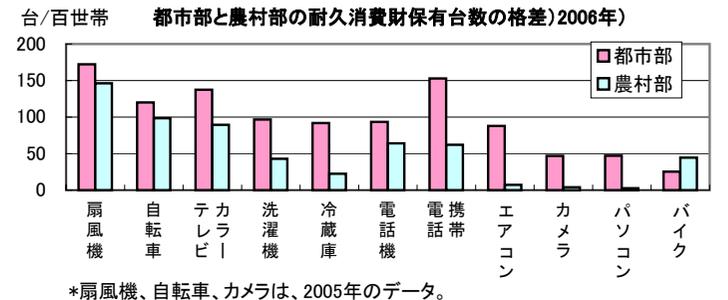
<通商白書>



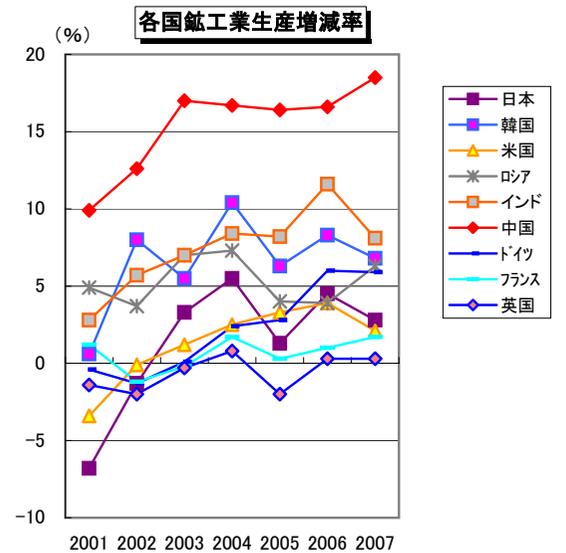
<通商白書> \*SCE(Standard Coal Equivaqlent は石炭換算トン)



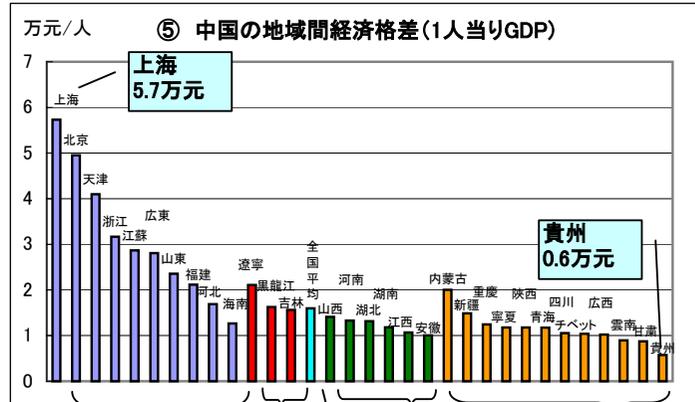
<通商白書>



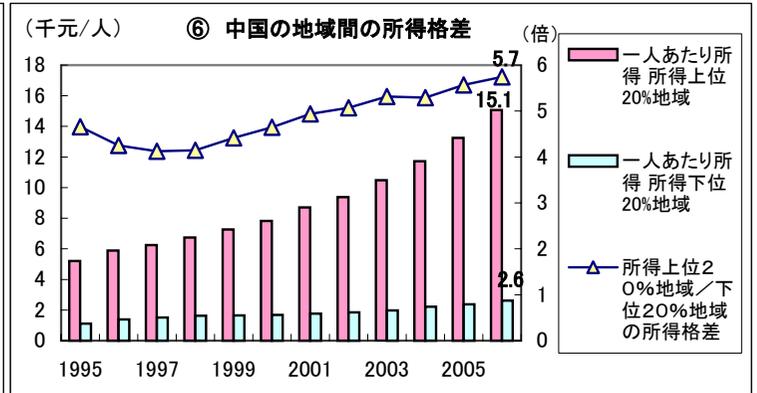
<通商白書>



<外務省「主要経済指標」>



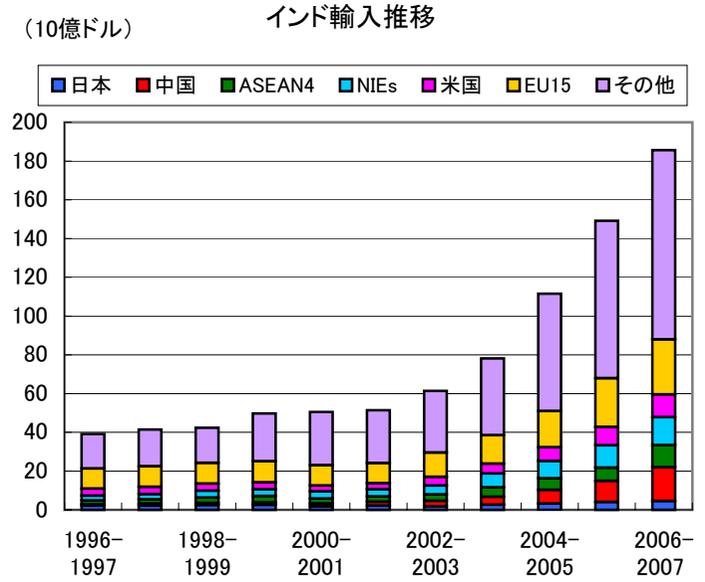
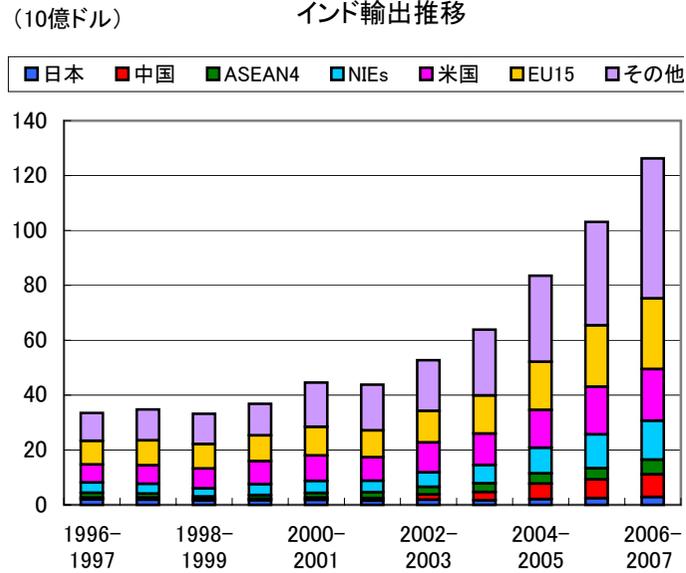
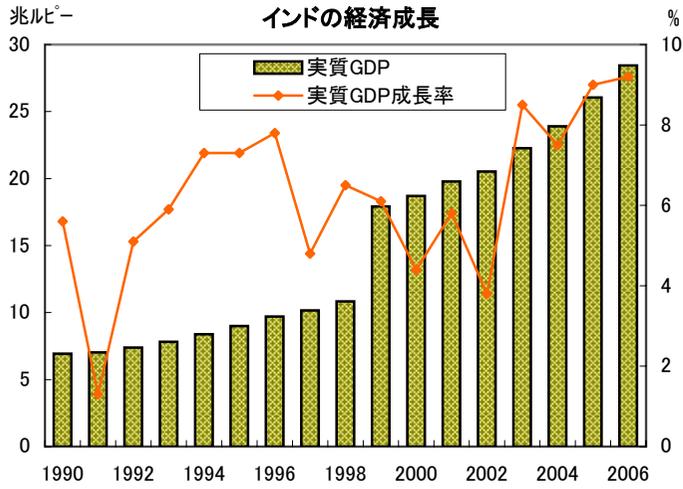
<通商白書>



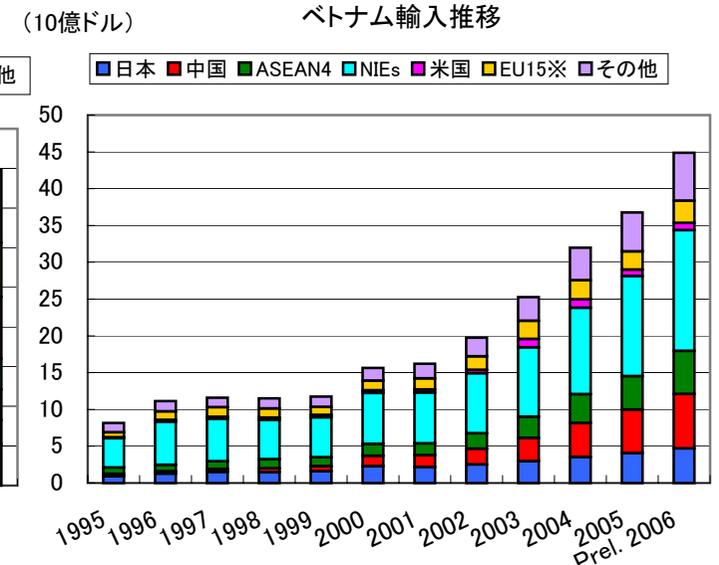
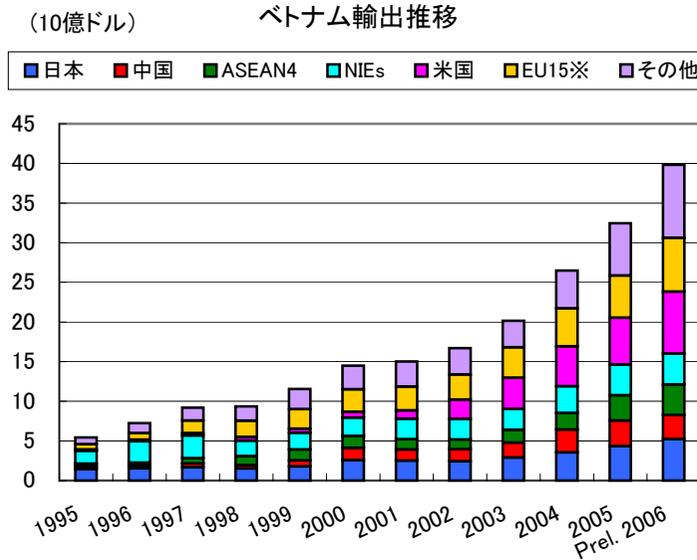
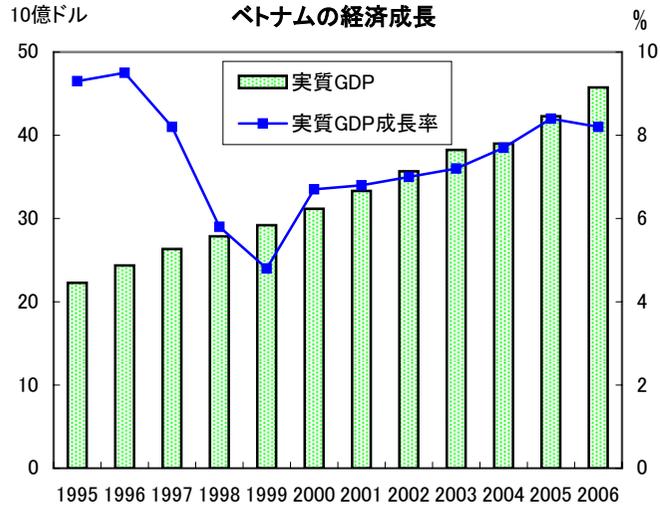
<通商白書> 1. 全国の31省市を都市部及び農村部に分割して得られる全62地域について、各年の1人当たり所得(都市部は可処分所得、農村部は純収入)を用いて階層化。2. 各年の1人当たり所得の上位20%(累計人口)地域と下位20%(同)地域の1人当たり所得の加重平均を使用して所得格差(倍率)を算出。

### 3-5. 新興諸国の動き(インド・ベトナム)

#### ① インド



#### ② ベトナム



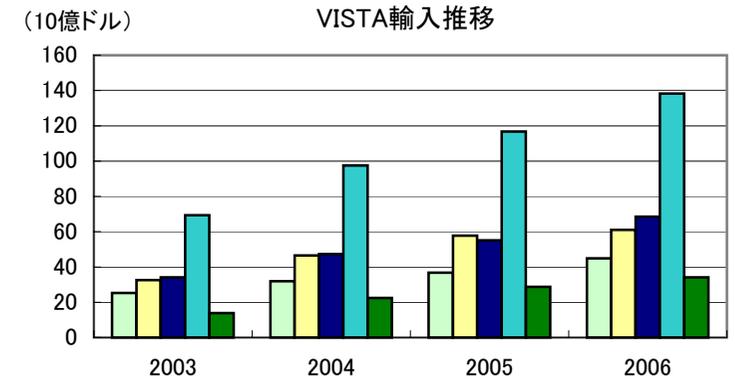
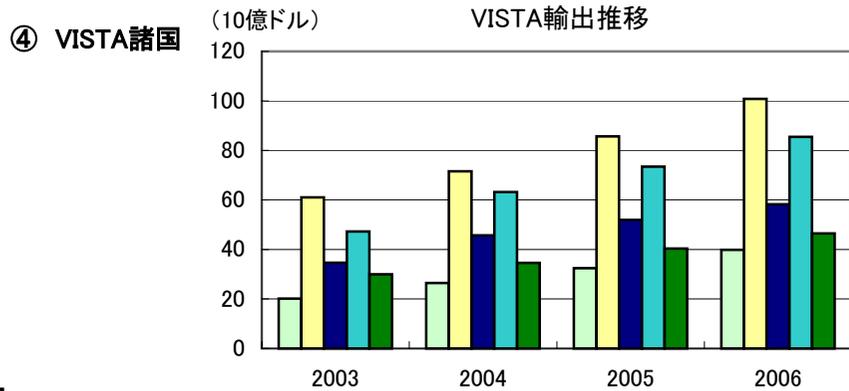
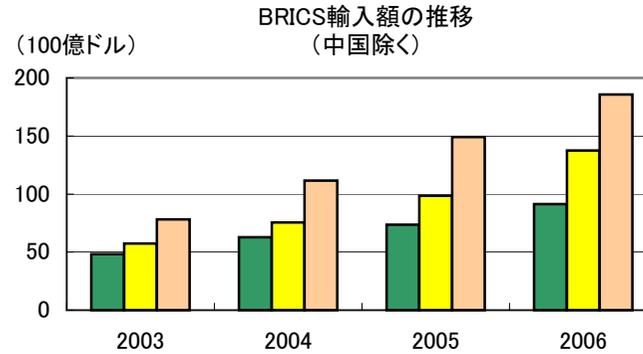
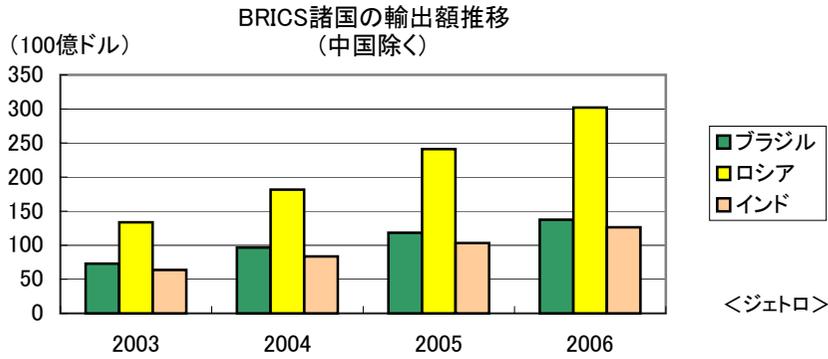
※ルセンプルクの統計なし。

<インド商工省>

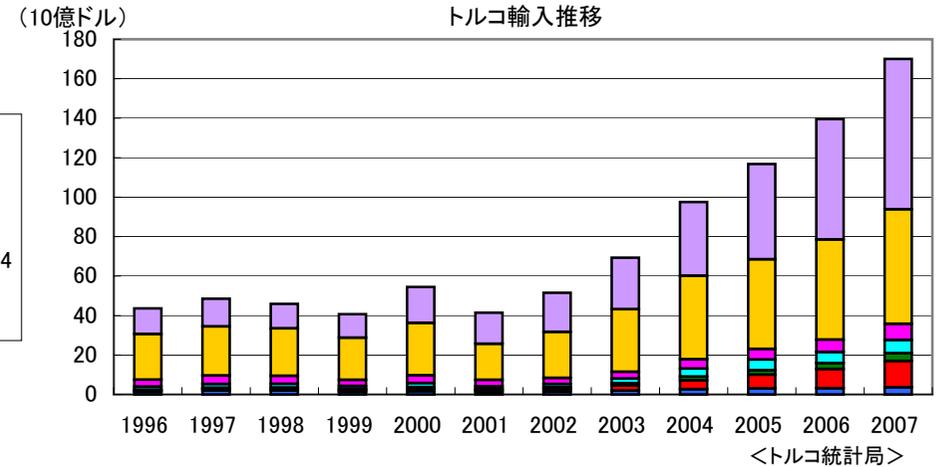
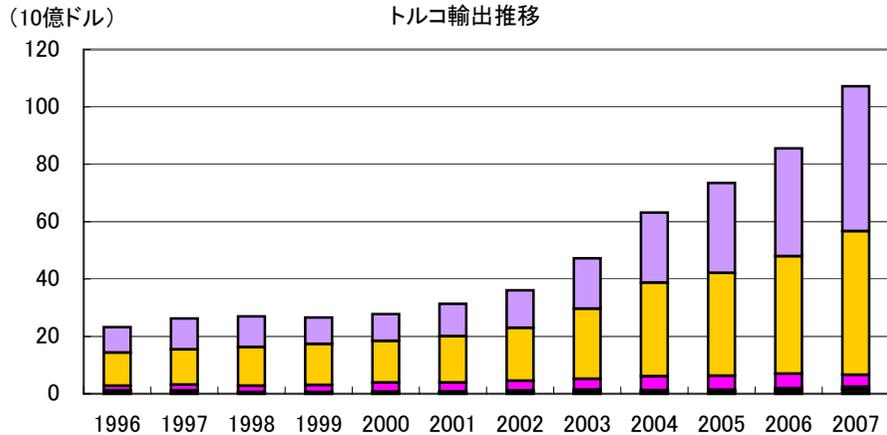
<ベトナム統計局>

### 3-6. 新興諸国の動き(BRICS・VISTA・トルコ)

#### ③ BRICS諸国 (中国除く)



#### ⑤ トルコ

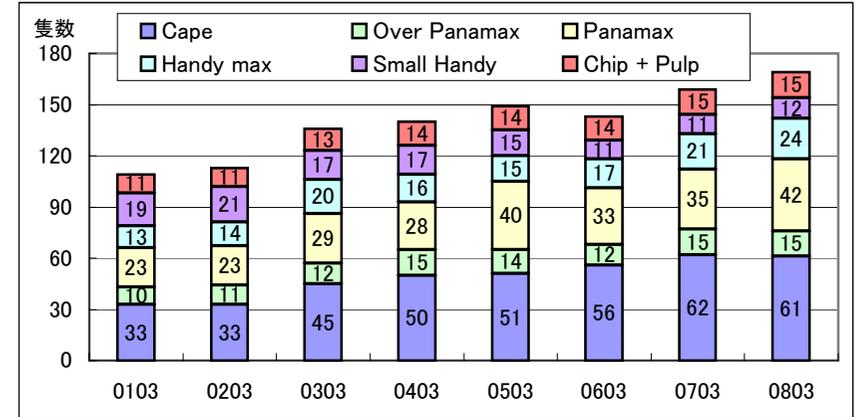


#### 4. バルク事業 <4-1. 当社船隊>

##### ① 当社ドライ・バルク船隊

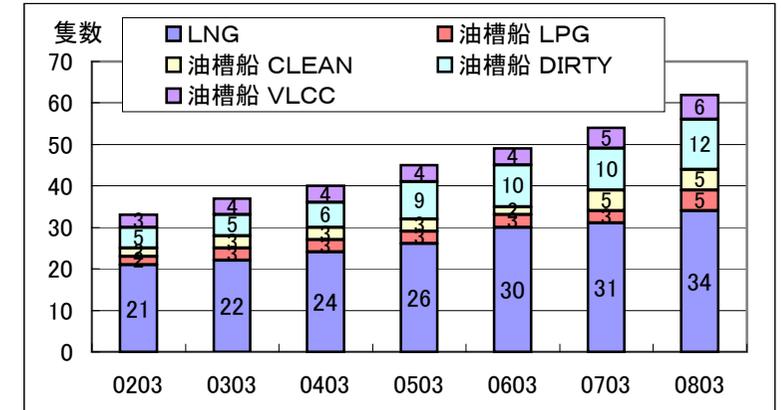
		0103	0203	0303	0403	0503	0603	0703	0803
Cape	(DWT 170,000位～)	33	33	45	50	51	56	62	61
Over Panamax	(DWT 100,000前後)	10	11	12	15	14	12	15	15
Panamax	(DWT 6-70,000程度)	23	23	29	28	40	33	35	42
Handy max	(DWT 4-50,000程度)	13	14	20	16	15	17	21	24
Small Handy	(DWT 3-40,000程度)	19	21	17	17	15	11	11	12
Chip + Pulp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

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

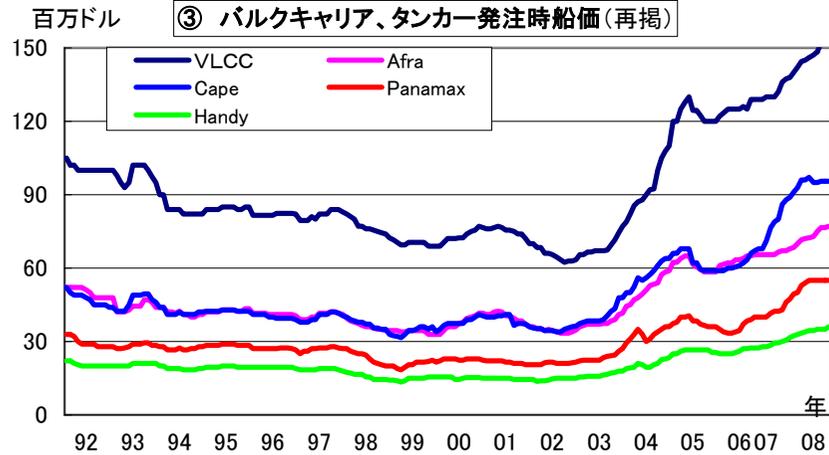


##### ② 当社エネルギー資源輸送船隊

		0203	0303	0403	0503	0603	0703	0803
LNG		21	22	24	26	30	31	34
油槽船	LPG	2	3	3	3	3	3	5
	CLEAN	2	3	3	3	2	5	5
	DIRTY	5	5	6	9	10	10	12
	VLCC	3	4	4	4	4	5	6
<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>

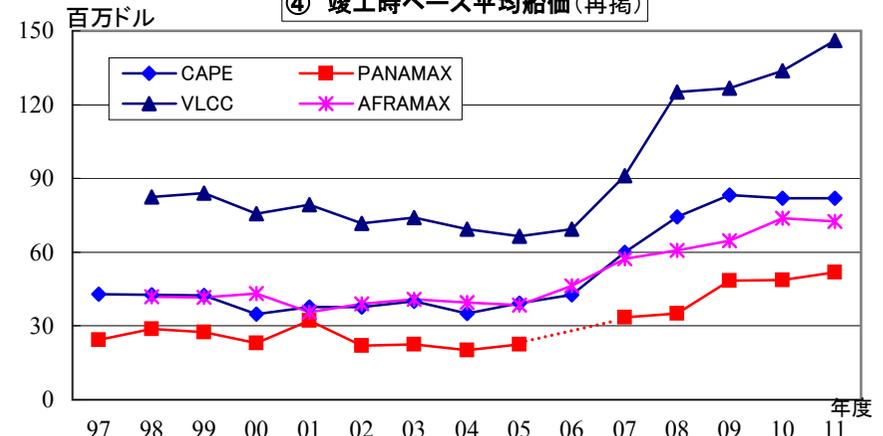


##### ③ バルクキャリア、タンカー発注時船価(再掲)



<Clarkson資料より>

##### ④ 竣工時ベース平均船価(再掲)



<国内業界誌より当社調べ>

## 4-2. ドライ・バルク部門の海外展開

### 1. 組織展開

- 02年5月: 英国法人“K” Line (Europe) Ltd.内にバルク部門を設置
- 06年2月: 中国、上海にバルク担当駐在員を派遣
- 06年7月: 本社にドライバルク海外事業開発室を設置
- 07年7月: インド、ムンバイにバルク担当駐在員を派遣

### 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

### 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

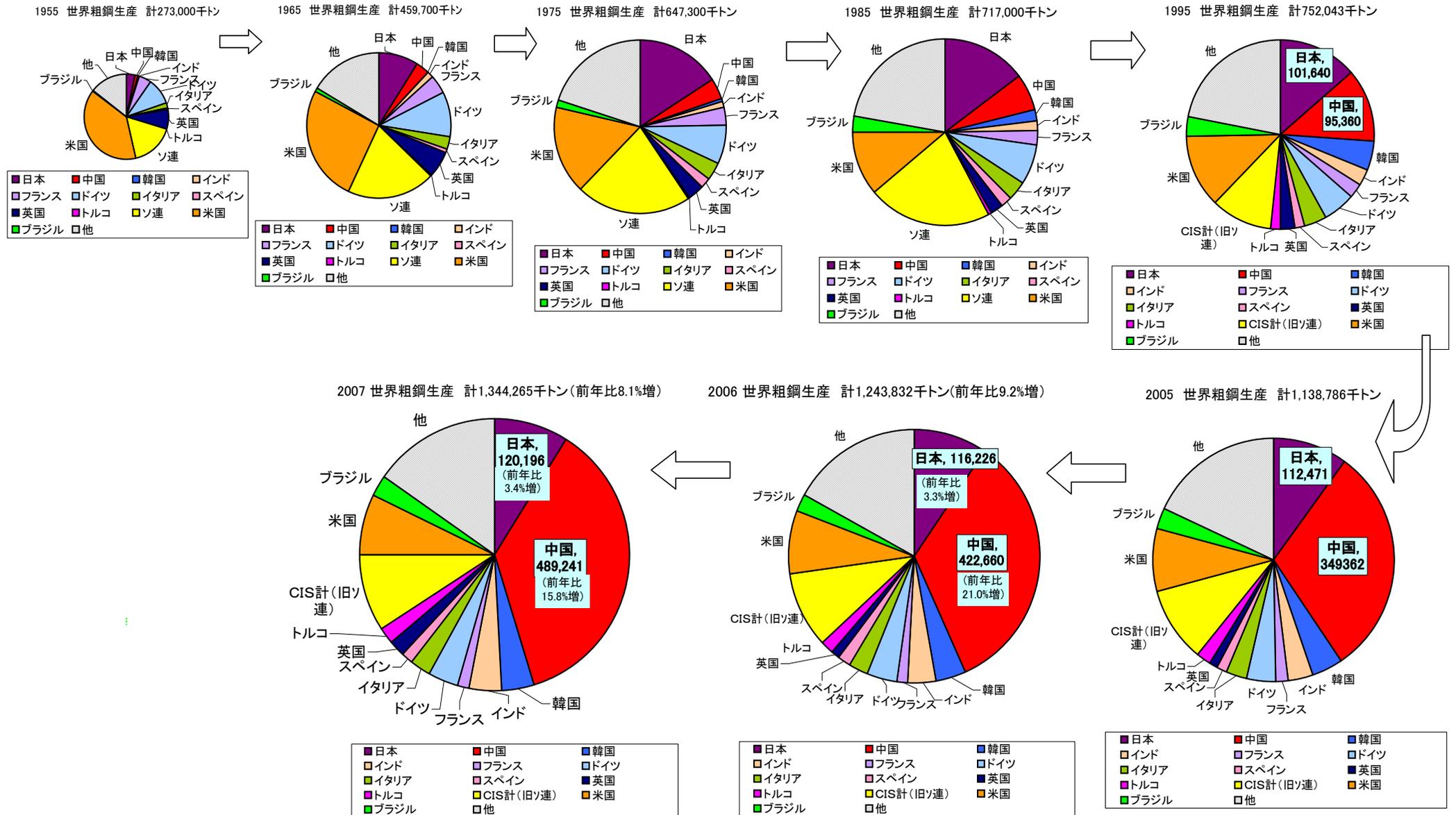
契約先	期間	カーゴ・数量	航海数	航路	対外発表日
ILVA(伊)	09年より	鉄鉱石	長期航海傭船・30万トン型	ブラジル～伊	2004年5月24日
EDF(仏)	09年より		17-18万トンケープサイズ長期貸船		2006年11月17日

### 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
ケロビス社(韓)	12年より20年間	鉄鉱石300万トン/年	連続航海傭船契約・25万トン型鉄石船	西豪州～韓国	2008年2月29日

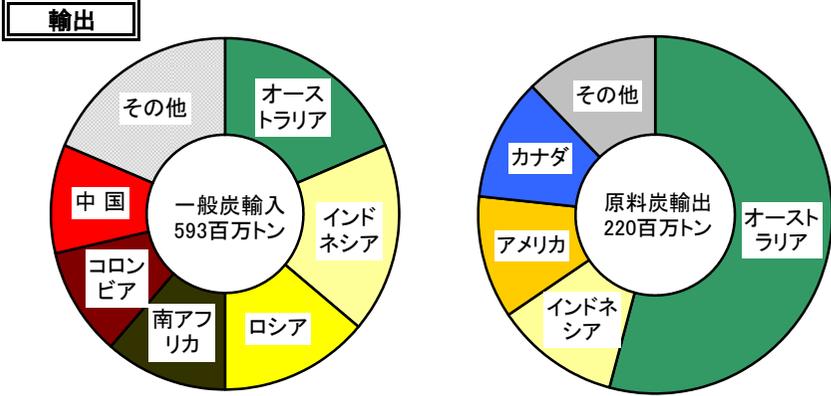
# 4-3. ドライ・バルクの需要

## ① 世界の粗鋼生産量の推移

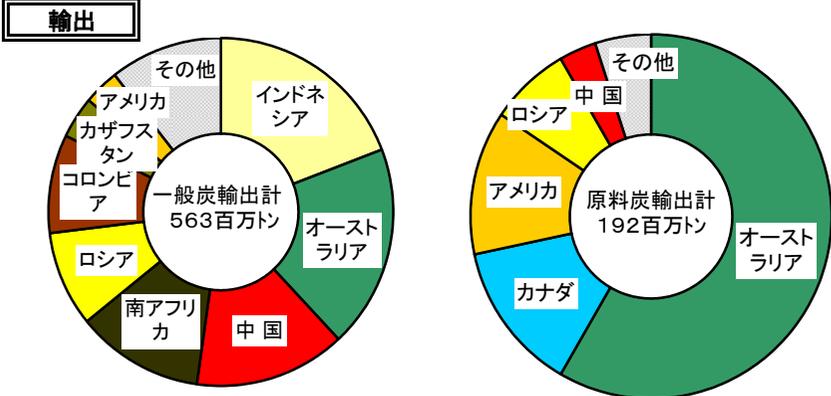


### 4-3. ドライバルクの需要

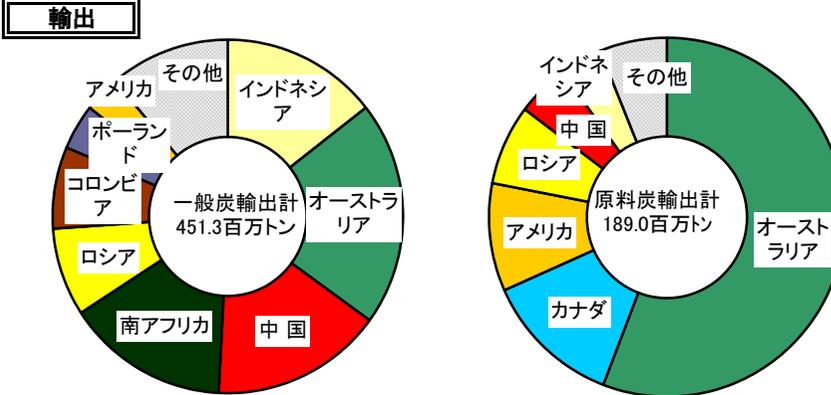
② 世界の一般炭・原料炭別の輸出货量 (2006年)



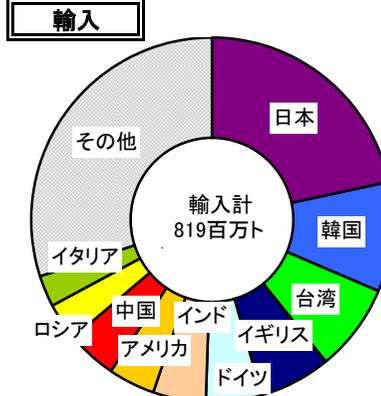
(2004年)



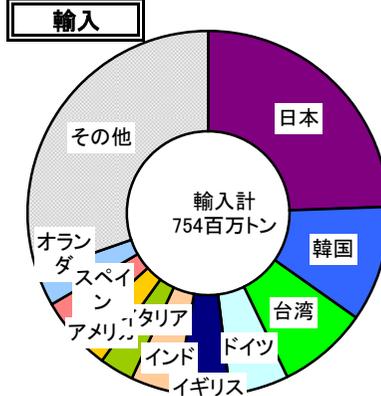
(2002年)



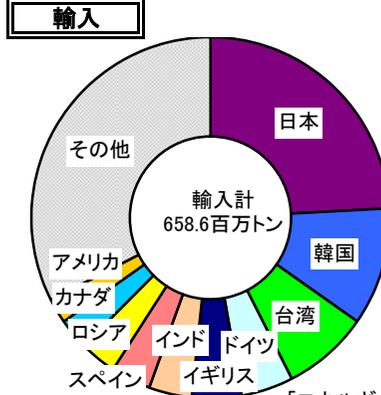
③ 石炭合計の輸入量 (2006年)



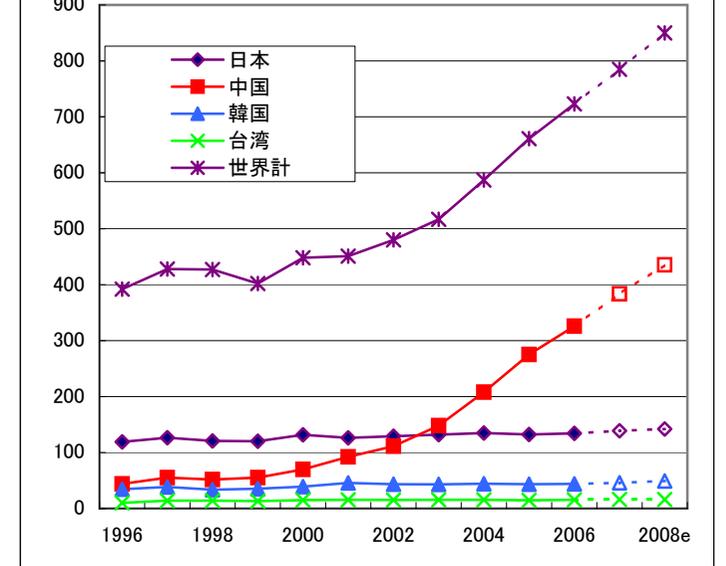
(2004年)



(2002年)

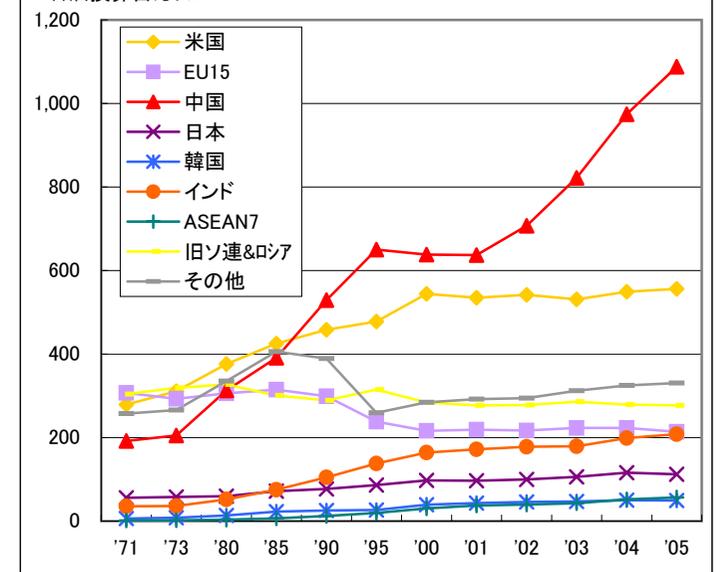


④ アジア主要国鉄鋼石輸入量



IISIレポート、鉄鋼要覧、Clarkson等

⑤ 世界の石炭消費量



「エネルギー・経済統計要覧」等

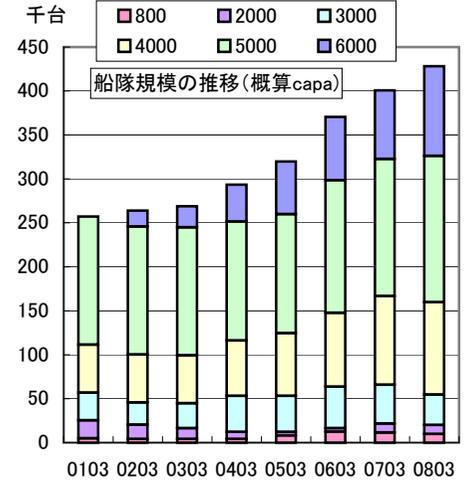
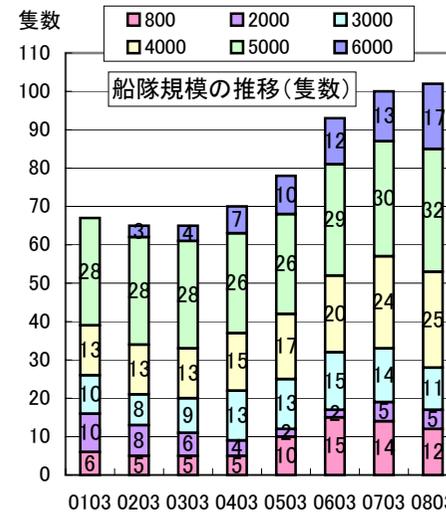
輸出計と輸入計では、元のデータが異なるため数値が一致しない。

「エネルギー白書」等

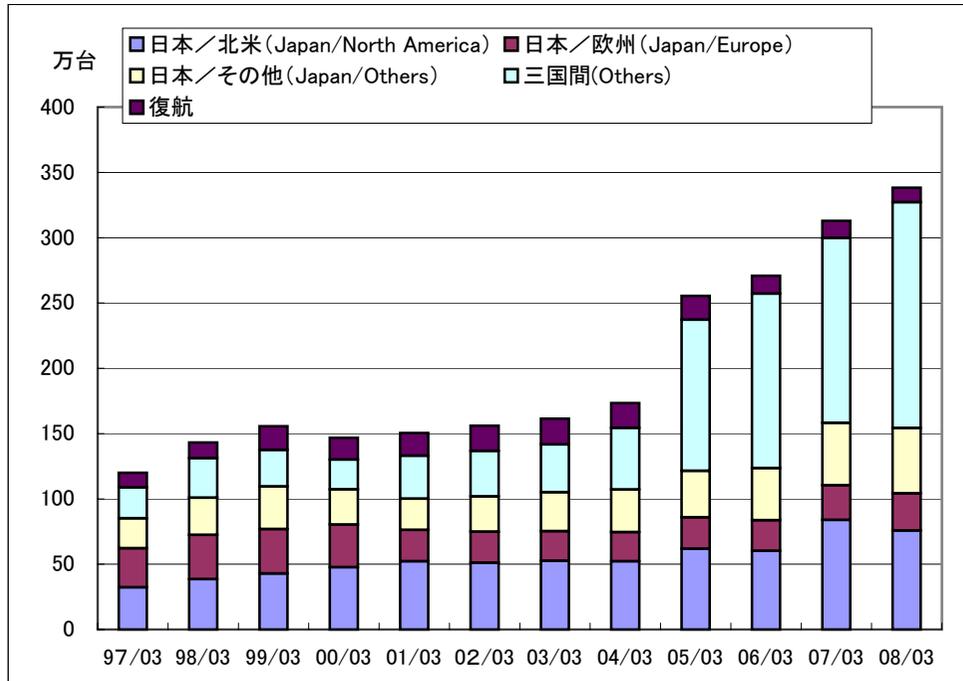
## 5. 自動車船事業 <5-1. 当社船隊、荷動き>

### ① 当社PCC船隊

No. of Cars (RT)	0103	0203	0303	0403	0503	0603	0703	0803
6000	-	3	4	7	10	12	13	17
5000 (4750-5650)	28	28	28	26	26	29	30	32
4000 (3800-4600)	13	13	13	15	17	20	24	25
3000 (2800-3500)	10	8	9	13	13	15	14	11
2000 (1600-2500)	10	8	6	4	2	2	5	5
800 (800-850)	6	5	5	5	10	15	14	12
<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>

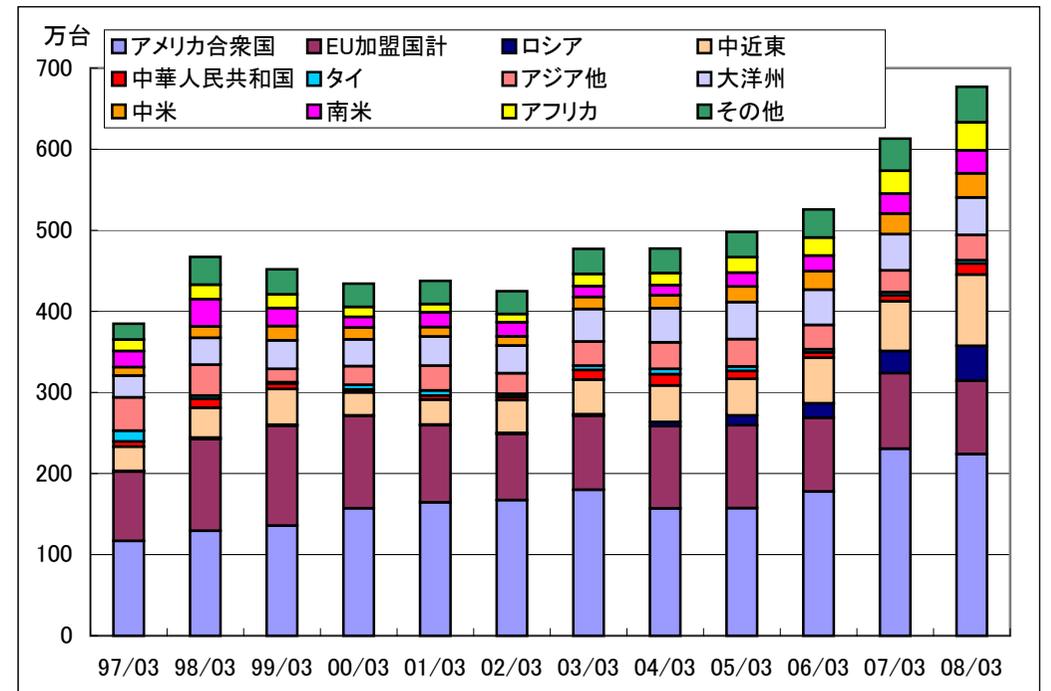


### ② 当社自動車輸送台数



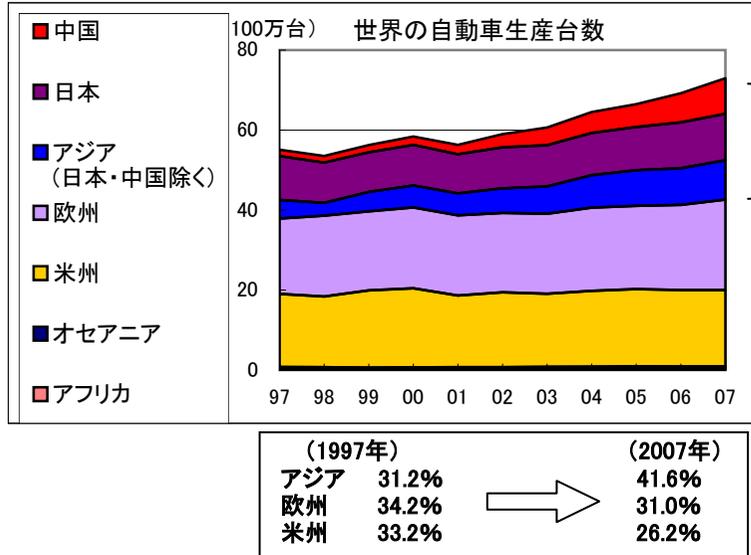
※04年より欧州域内輸送台数を「三国間」に含む

### ③ 日本出し輸出台数(日本GM含む)

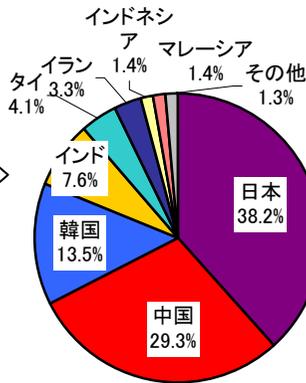


## 5-2. 自動車の需要

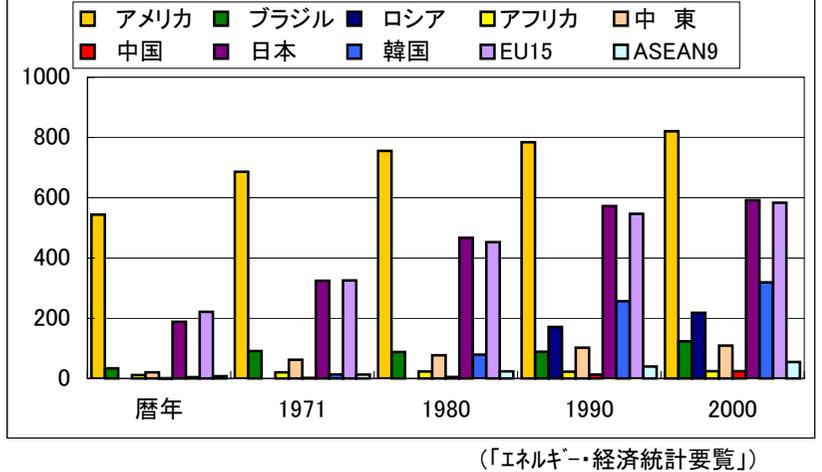
### ① 世界の自動車生産台数 (2007年) <OICA>



2007年におけるアジアの内訳

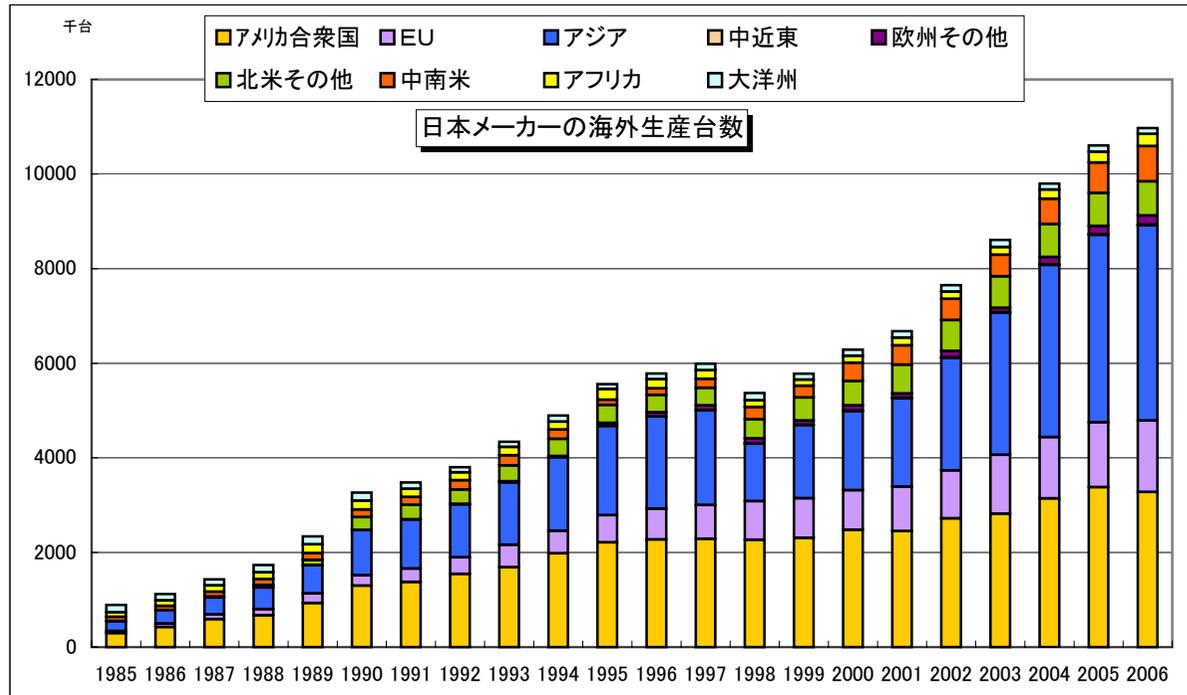


### ② 世界の自動車保有台数(台/千人)

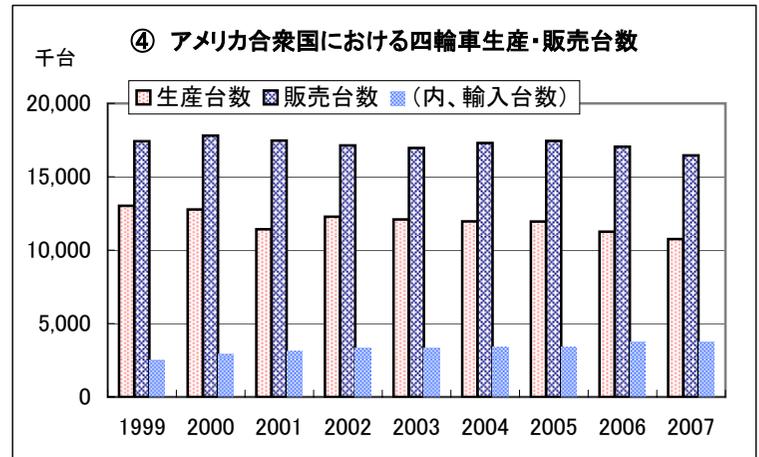


### ③ 日本メーカーの海外生産台数の推移

<自動車工業会資料>



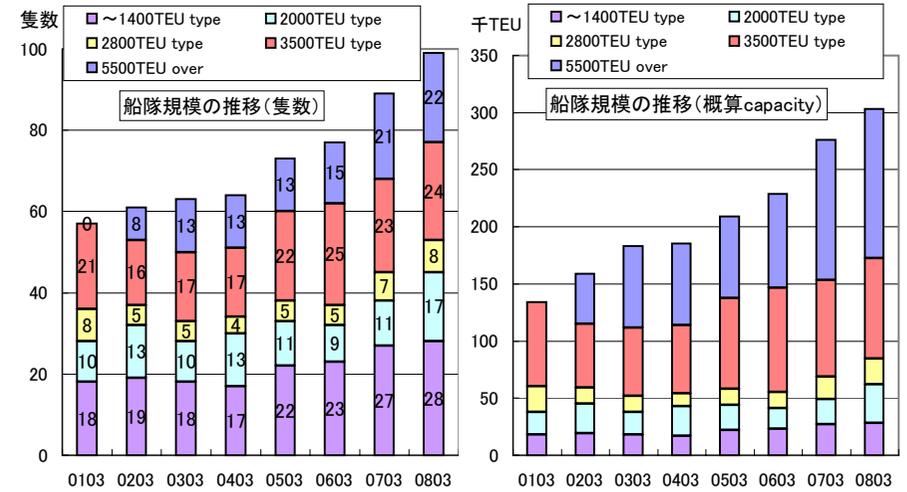
<自動車工業会資料>



## 6. コンテナ船事業 <6-1. 当社コンテナ船隊、積高>

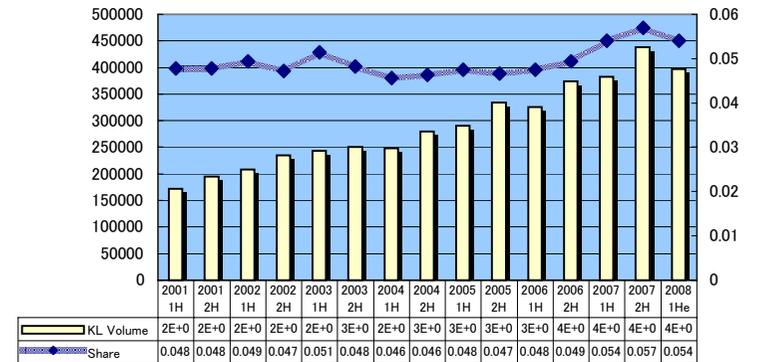
### ① 当社コンテナ船隊

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

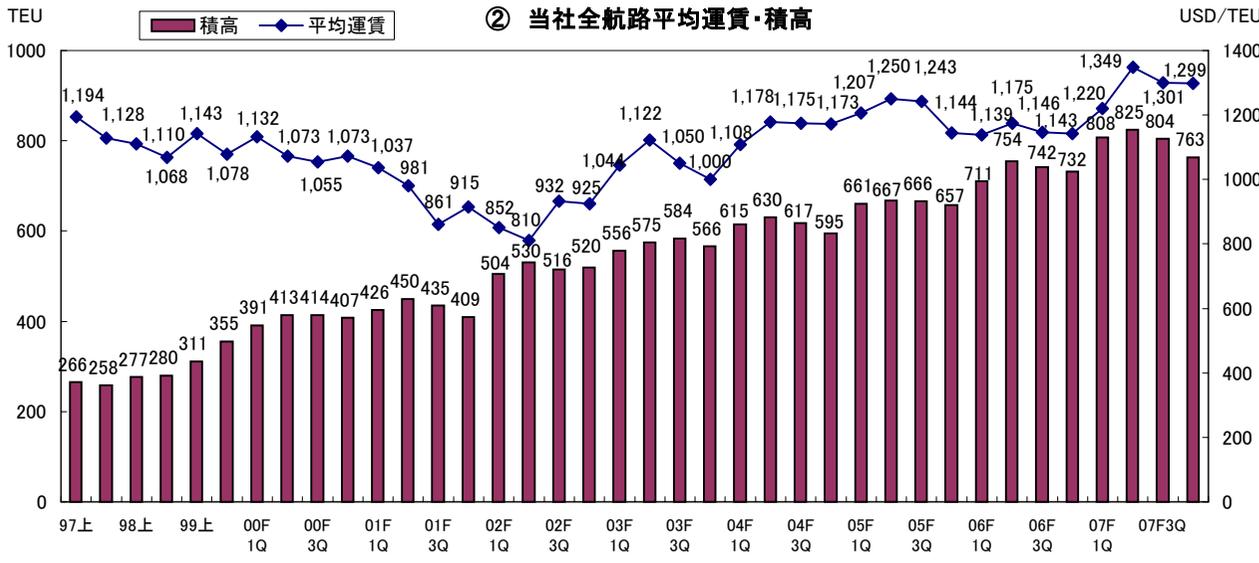
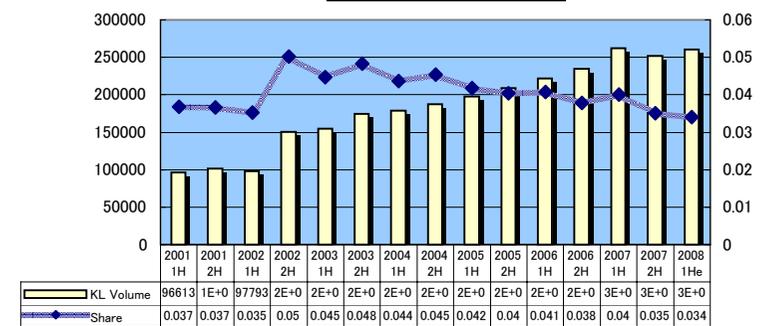


### ③ 北米・欧州航路 当社積高・シェア

(千TEU) **北米往航 当社積高・シェア** (Share)



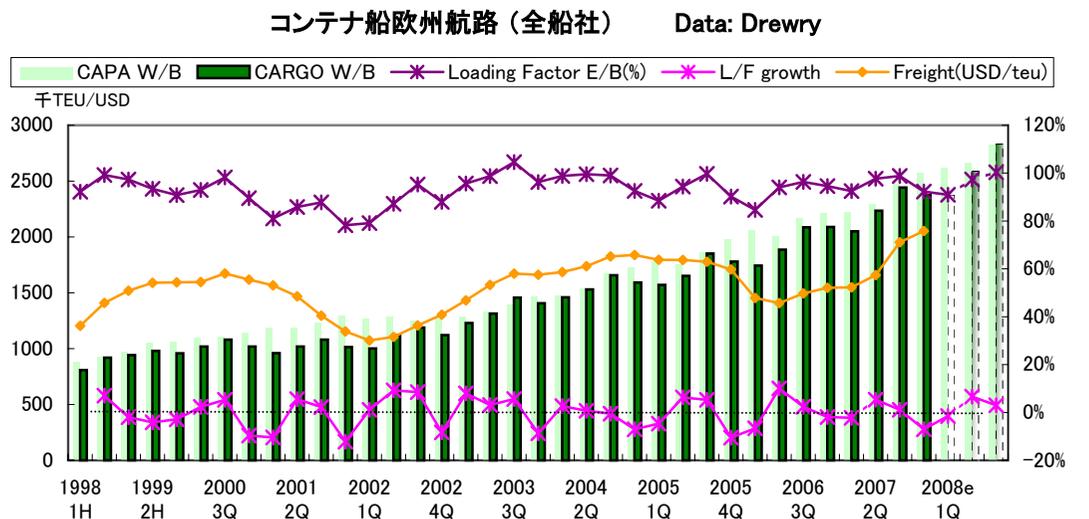
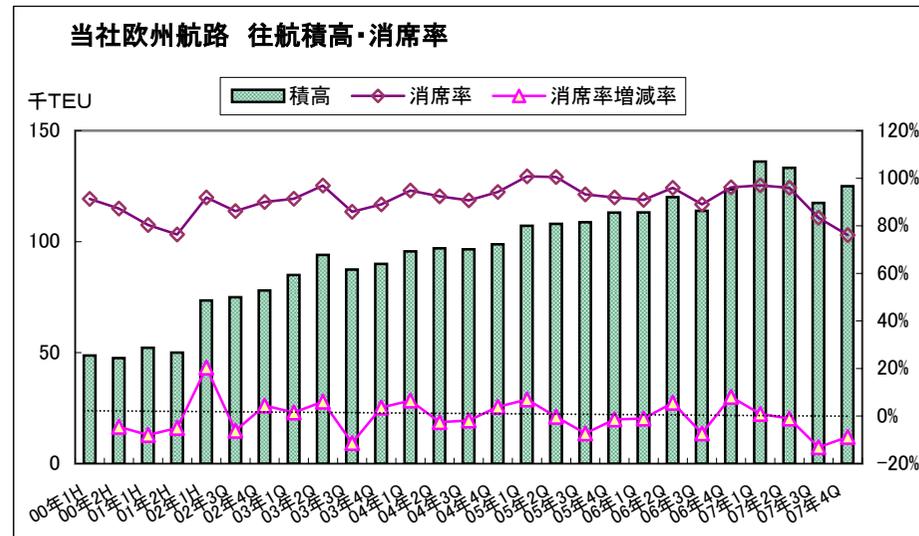
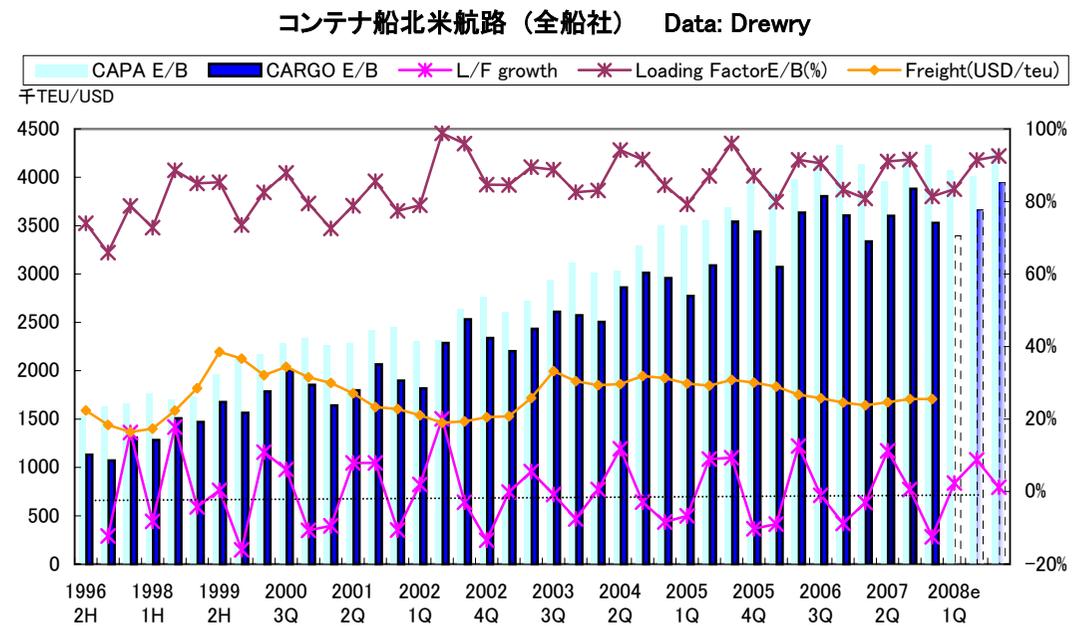
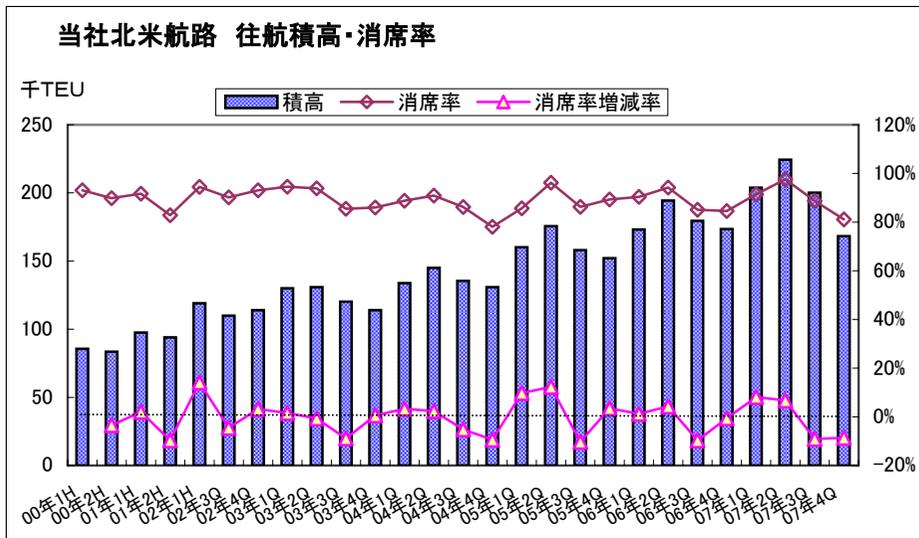
(千TEU) **欧州往航 当社積高・シェア** (Share)



※97-99の積高はx2分の1の数字をおいた。

## 6-1. 当社コンテナ船隊、積高

### ④ 北米・欧州航路 当社/全社積高・消席率



## 6-2. 当社運営コンテナ・ターミナル



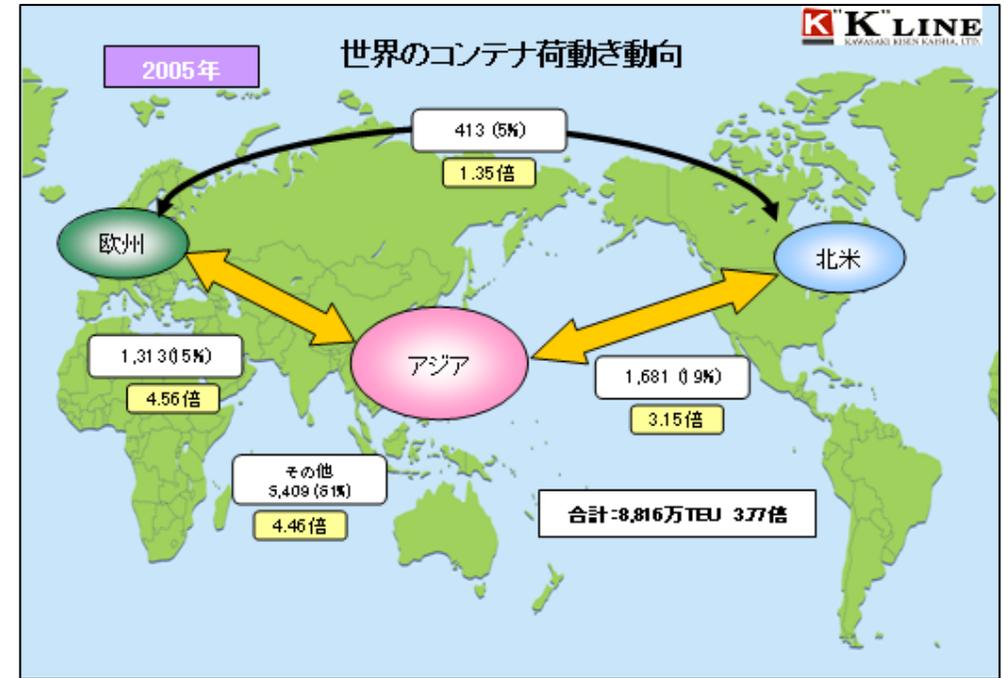
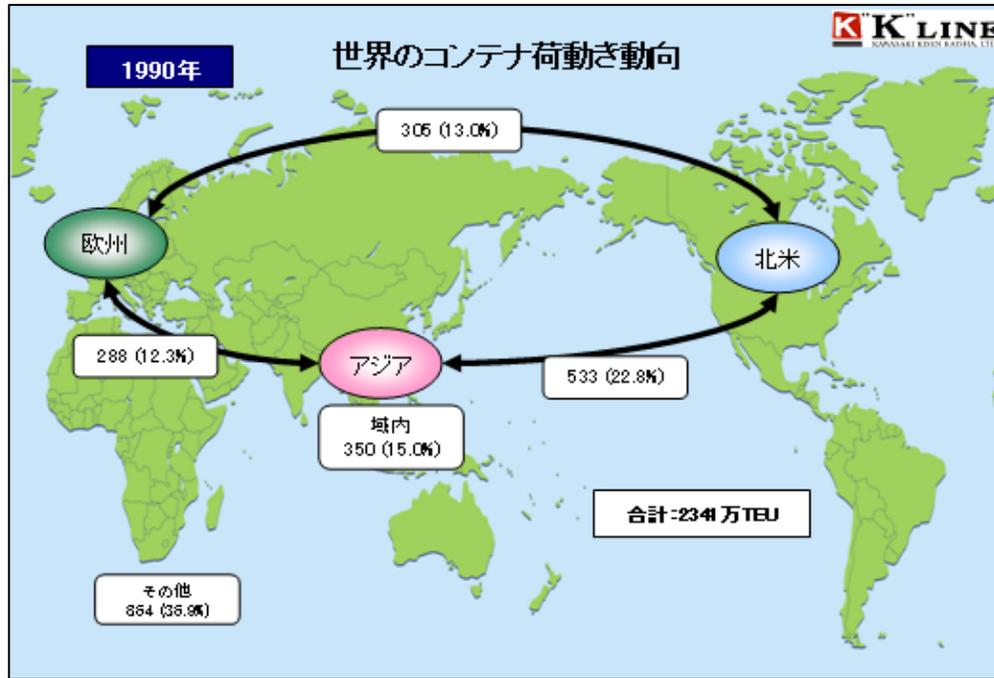
		所在地	岸壁長	水深	敷地総面積	蔵置能力(平積み)	ガントリークレーン
日本	川崎汽船東京コンテナターミナル	東京港大井埠頭第1号・2号バース	660 m	15 m	259,500 m <sup>2</sup>	4,370 TEU	5基
	川崎汽船横浜コンテナターミナル	横浜港本牧埠頭A突堤第5号・6号バース	400 m	12 m	133,591 m <sup>2</sup>	1,968 TEU	3基
	川崎汽船大阪コンテナターミナル	大阪港南港第8号バース	350 m	14 m	63,031 m <sup>2</sup>	1,082 TEU	2基
	川崎汽船神戸コンテナターミナル*	神戸港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

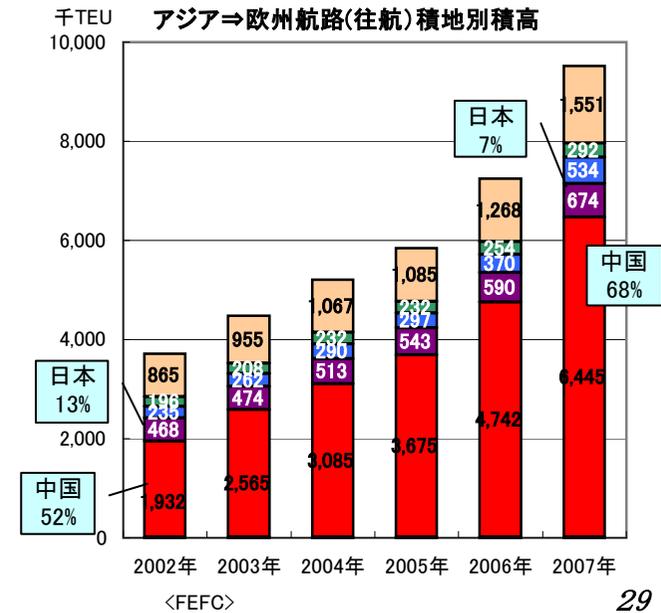
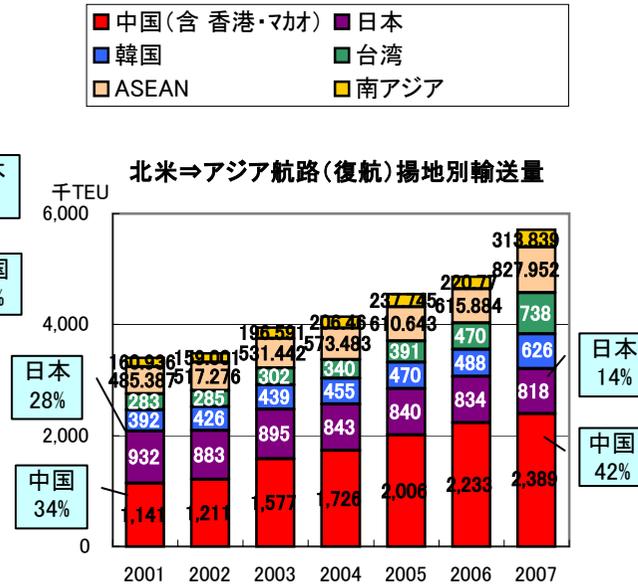
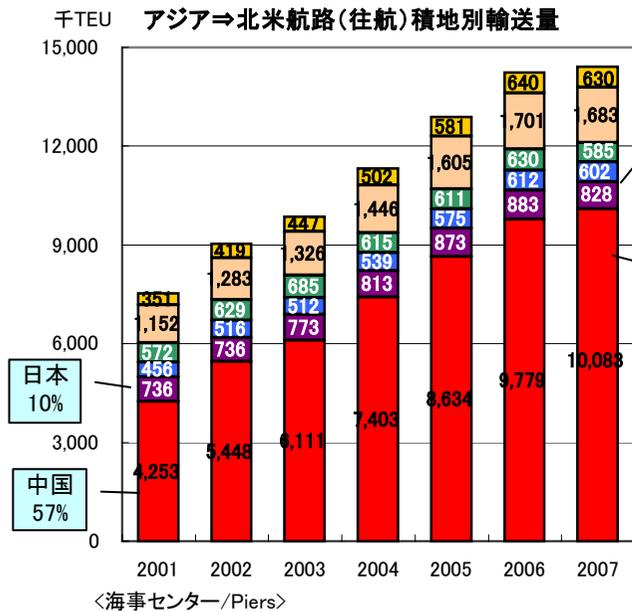
\*\*共同経営による資本参加

### 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

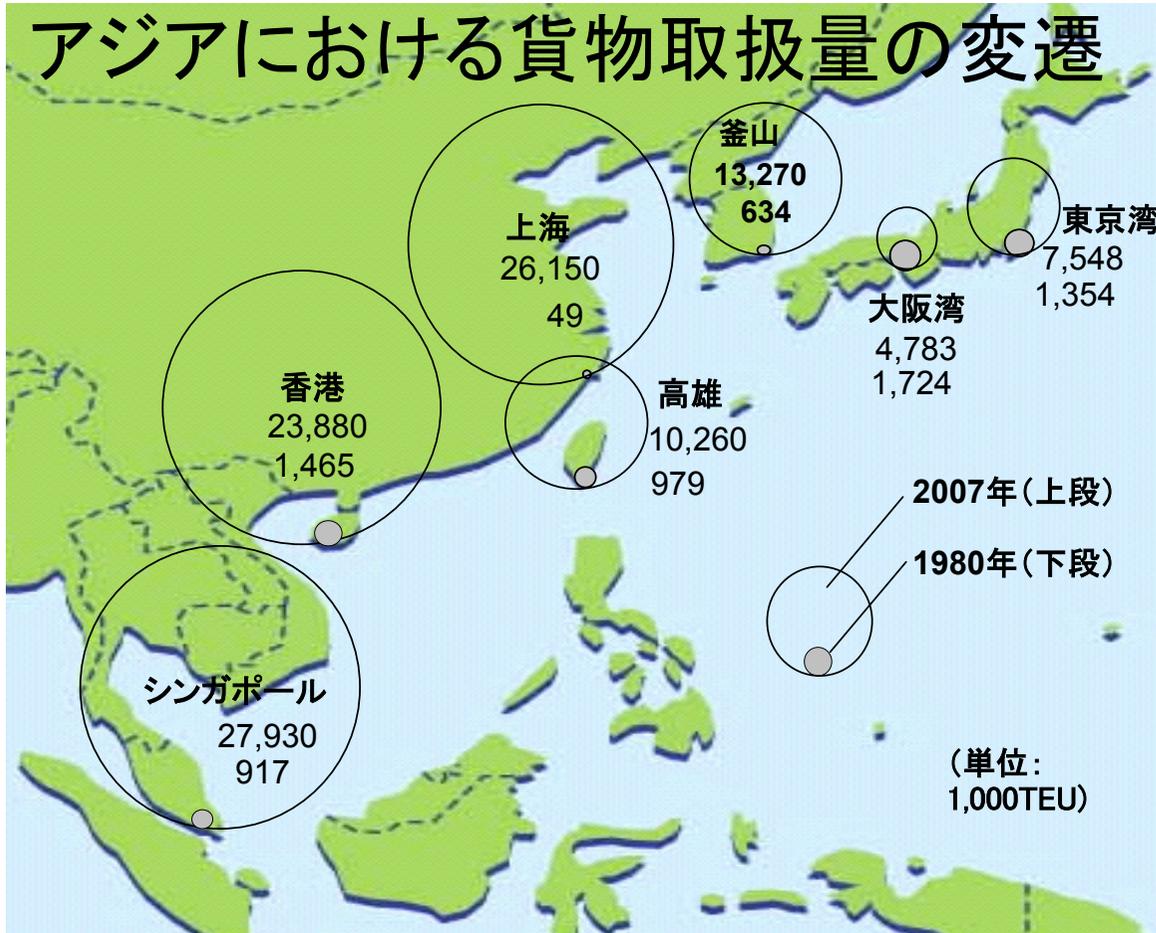


#### ② アジア⇒北米・欧州 積み地別輸送量



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



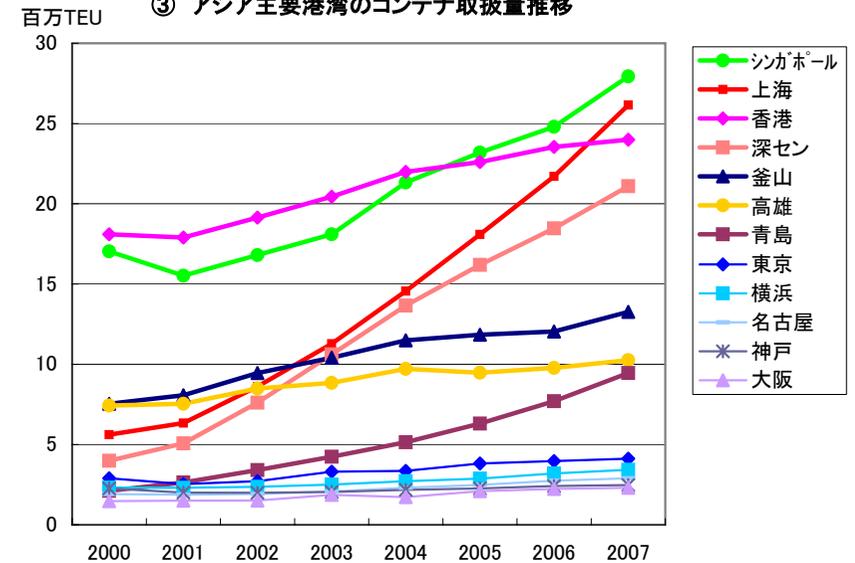
② 2007年コンテナ取扱量 世界上位10港

(単位: 百万TEU)

港	2007	2006	成長率
1 Singapore	27.9	24.8	12.5%
2 上海	26.2	21.7	20.5%
3 香港	23.9	23.5	1.4%
4 深セン	21.1	18.5	14.2%
5 釜山	13.3	12.0	10.3%
6 Rotterdam	10.8	9.7	11.8%
7 Dubai	10.7	8.9	19.4%
8 高雄	10.3	9.8	5.0%
9 Hamburg	9.9	8.9	11.7%
10 青島	9.5	7.7	22.9%

※ は中国諸港 (Containerization International)

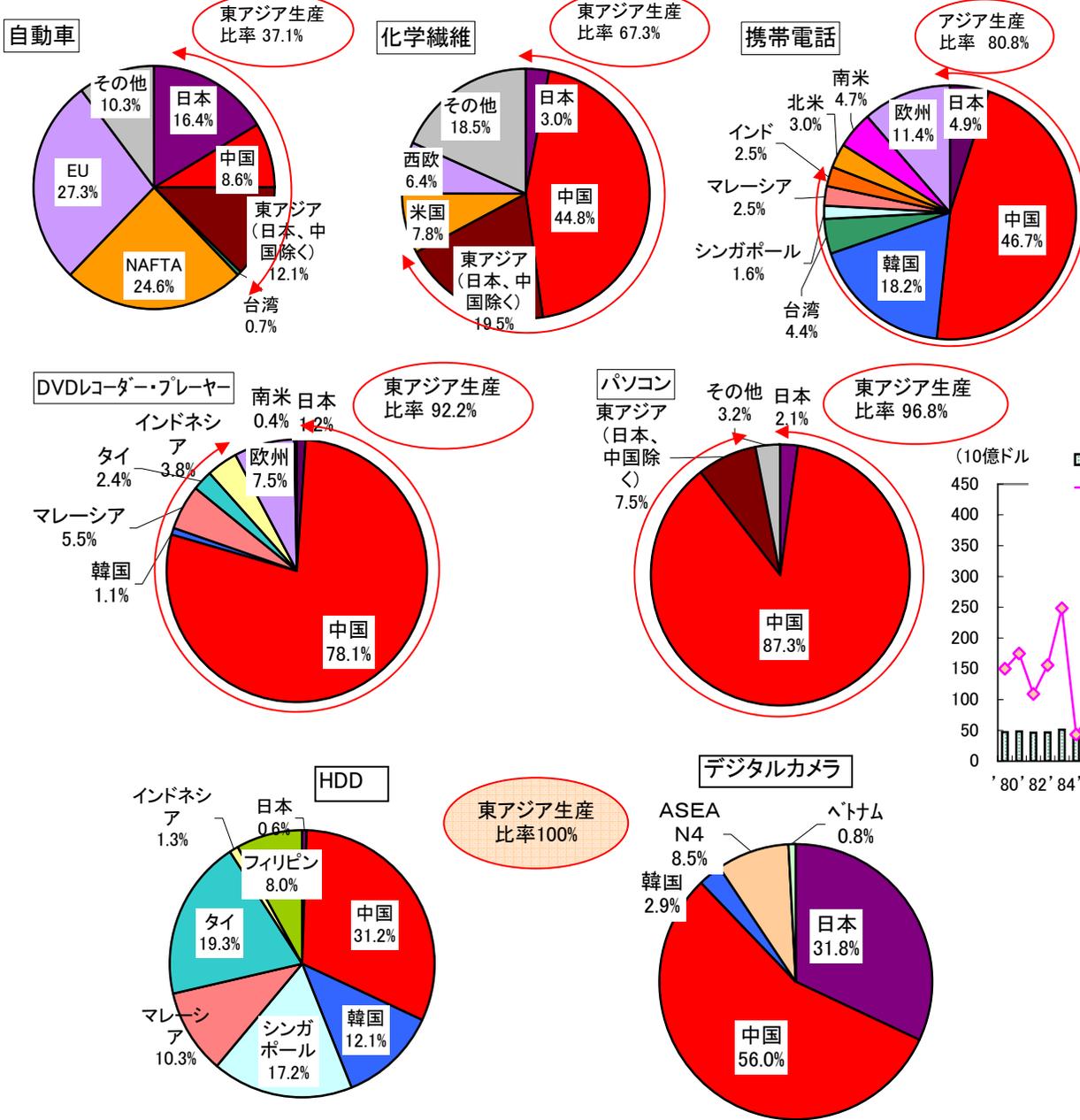
③ アジア主要港湾のコンテナ取扱量推移



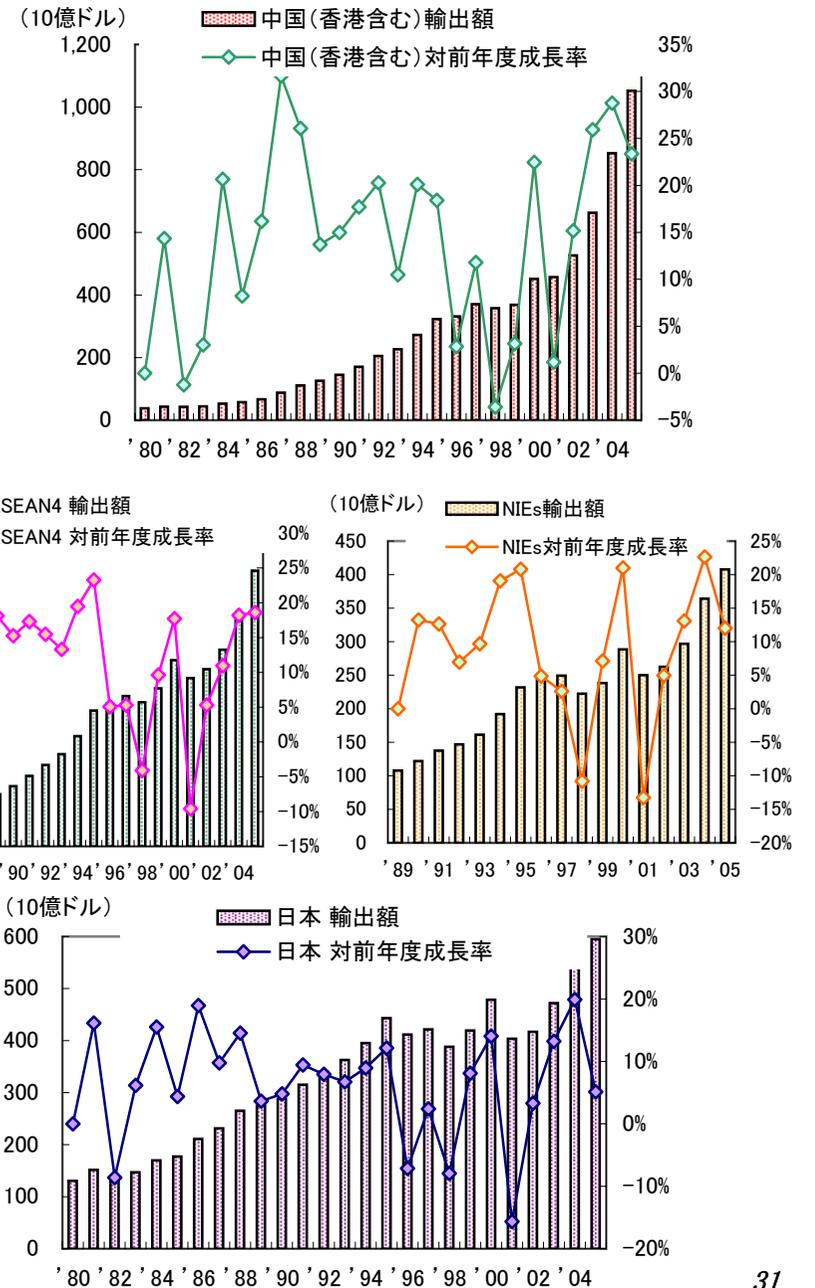
<Containerization International年鑑、各港HP>

# 6-5. 世界の生産拠点 アジア

## ① アジアの生産比率



## ② アジア主要国・地域の輸出額推移



<通商白書> \*数値は'06年の見込みベース

## 7. 新規事業

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	船隊15隻 2007年時点	2008年4隻(各700tクレーンx2基搭載) 2009年、10年各1隻(1000tクレーンx2基搭載) 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
2011年頃	K LINE OFFSHOER AS	共同出資者 CH. Sørensen Management AS(ノルウェー)	2011年時点 船隊6隻	2010年12月~2011年7月 AHTS*x2隻 PSV**x4隻 竣工予定(@ AkerYard)	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
2011年以降	FLEX LNG Ltd. (英領バークマン諸島籍、 ノルウェー店頭市場上場) <a href="http://www.flexlng.com">http://www.flexlng.com</a>	15%=約180億円程度  その他大口出資者 証券会社等	2011年時点 船隊4隻	2011年 洋上LNG生産船x4隻 竣工予定(@三星重工)	Peak Petroleum社、 Rift Oil 社と各LNG 開発検討の基本 合意済み



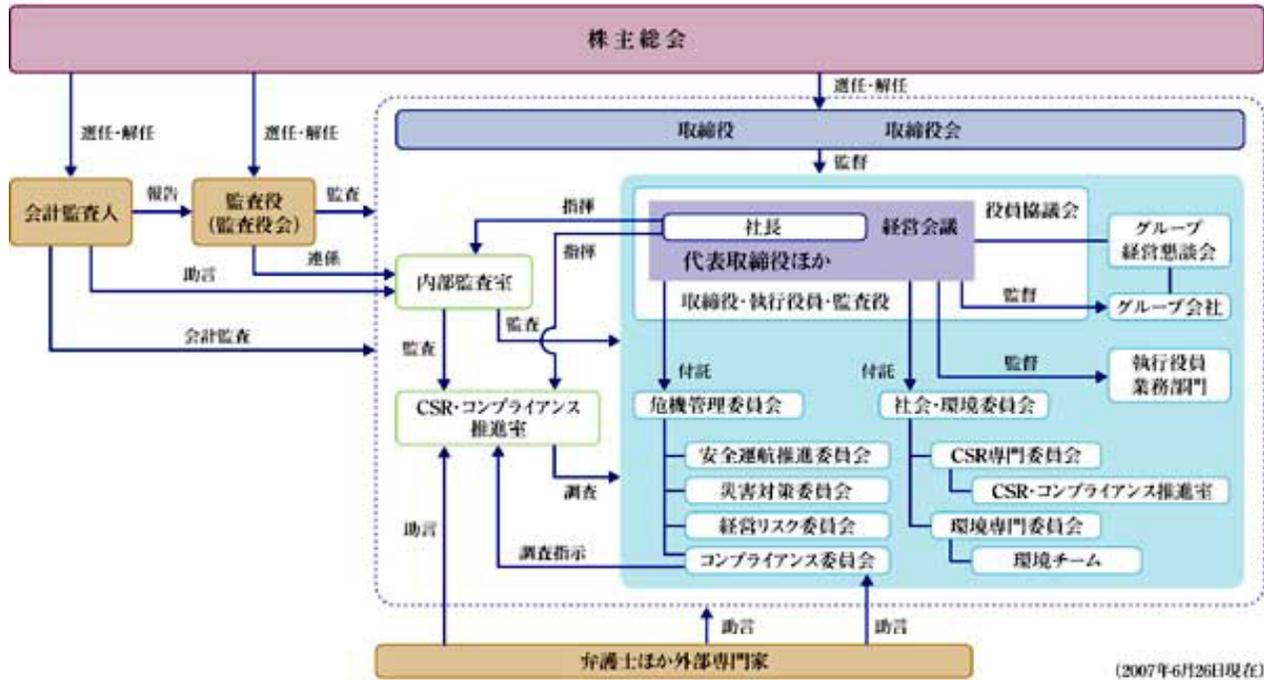
8.財務諸表 <8-1.財務諸表主要数値推移>

(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
	S.53.3月期	S.54.3月期	S.55.3月期	S.56.3月期	S.57.3月期	S.58.3月期	S.59.3月期	S.60.3月期	S.61.3月期	S.62.3月期	S.63.3月期	H.元.3月期	H.2.3月期	H.3.3月期	H.4.3月期	H.5.3月期	H.6.3月期	H.7.3月期	H.8.3月期	H.9.3月期	H.10.3月期	H.11.3月期	H.12.3月期	H.13.3月期	H.14.3月期	H.15.3月期	H.16.3月期	H.17.3月期	H.18.3月期	H.19.3月期	H.20.3月期
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
持分法適用会社数	0	2	2	2	2	2	10	11	11	10	10	7	6	10	11	11	10	11	10	11	12	13	17	21	19	18	18	26	28	28	28
計	17	20	21	22	22	21	29	31	31	34	37	38	45	58	63	64	70	92	101	107	104	105	108	112	131	160	194	204	233	248	303
売上高合計	302,337	269,724	352,273	410,759	443,010	423,686	416,555	470,640	447,617	359,916	362,869	389,387	454,551	488,107	511,235	498,843	444,093	448,969	450,095	482,620	517,755	513,100	485,693	557,869	571,013	632,725	724,666	828,443	940,818	1,085,539	1,331,048
売上原価合計	275,553	239,709	309,013	363,774	391,646	384,079	370,752	408,518	397,213	327,939	329,582	332,726	388,172	419,512	428,886	425,786	378,112	377,201	376,748	407,755	439,656	441,843	411,741	473,365	502,762	552,006	601,552	666,099	791,803	957,847	1,127,017
売上総利益	26,784	30,015	43,260	46,985	51,364	39,607	45,803	62,122	50,404	31,977	33,287	56,661	66,379	72,194	82,348	73,057	65,981	71,767	73,347	74,865	78,098	71,256	73,951	84,504	68,251	80,719	123,113	162,343	149,015	127,692	204,030
販売費及び一般管理費	21,014	23,734	24,731	28,187	29,981	31,314	32,514	35,171	35,675	34,239	32,531	41,458	44,100	57,260	63,094	60,155	59,779	60,594	49,280	51,265	51,176	49,748	47,133	48,494	49,202	51,436	52,579	54,289	61,039	66,335	74,381
営業損益	5,770	6,281	18,529	18,798	21,383	8,293	13,289	26,951	14,729	△ 2,262	756	15,203	22,279	14,934	19,254	12,902	6,202	11,173	24,067	23,599	26,922	21,507	26,817	36,009	19,048	29,282	70,534	108,054	87,976	61,356	129,648
受取利息・配当金	3,858	3,105	3,382	3,760	4,216	4,791	3,213	2,995	2,662	2,240	2,000	2,135	2,559	3,267	2,748	2,716	2,046	1,588	1,701	1,960	1,841	2,157	2,100	1,992	1,463	1,332	1,904	2,030	3,213	5,896	6,546
持分法による投資損益	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	797	654	312	178	208	528	790	-	1,572	1,642
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
営業外収益計	7,745	7,663	6,007	5,290	6,781	10,837	8,389	4,767	10,852	15,757	16,939	9,723	9,214	12,471	8,990	9,121	8,354	5,778	7,273	3,306	3,146	4,398	4,699	3,470	3,323	2,659	3,261	4,140	5,804	9,032	10,192
支払利息及び割引料	13,165	13,222	15,158	16,280	17,472	17,728	18,587	18,386	17,264	17,455	17,574	17,902	21,297	22,443	22,457	17,159	13,746	12,767	17,720	15,840	15,652	15,128	11,591	12,240	9,478	6,487	5,451	4,546	4,336	4,228	5,105
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	871	2,233	8,868
営業外費用計	14,902	15,465	16,789	16,760	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	18,574	19,282	20,411	17,157	12,675	10,403	8,269	11,230	4,959	5,207	6,461	13,973
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	8,331	10,806	5,494	14,358	26,804	11,968	23,672	62,565	107,235	88,573	63,927	125,867
特別利益	4,694	5,296	4,963	5,997	5,928	11,026	5,566	2,900	3,493	5,838	13,275	6,639	2,647	2,829	10,753	2,957	9,898	10,745	5,043	6,920	2,927	7,899	4,232	2,579	14,505	4,263	1,860	1,980	8,498	14,384	11,834
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
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	76,352	136,282
法人税等	747	977	2,241	3,742	2,975	2,976	1,480	3,084	2,995	1,323	1,202	1,762	4,839	6,193	4,386	5,037	1,334	1,780	2,649	3,387	4,074	4,044	4,855	8,626	3,985	8,662	20,103	37,420	27,126	23,006	47,579
法人税等調整額(△が加算)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	△ 1,198	△ 8,348	△ 1,090	△ 872	857	△ 3,209	3,952	315	2,422
少数株主利益(△が加算)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	377	192	380	585	518	870	1,446	1,775	1,516	3,815
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(+が加算)	-	-	-	-	-	649	96	3	222	124	279	336	248	418	209	119	152	306	687	248	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
当期純損益	413	536	2,035	3,192	4,073	4,079	2,371	4,802	160	△ 6,557	△ 8,044	△ 108	2,687	△ 3,092	4,355	△ 2,707	2,787	3,712	2,834	6,303	1,667	1,596	6,843	1,948	4,767	10,373	33,196	59,852	62,423	51,515	83,012
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
株主資本(△19.3月期より純資産)	25,216	24,498	26,545	29,667	37,573	50,872	53,700	57,901	67,850	61,074	51,674	51,933	54,971	50,501	55,245	51,604	53,894	57,163	60,235	66,773	68,435	68,606	74,131	68,647	77,716	82,039	121,006	181,276	257,809	357,624	376,277
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
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%
株主資本当期利益率(ROE)	-	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%	3.95%	2.73%	6.51%	12.99%	32.70%	39.60%	28.43%	16.74%	22.62%	
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	394,619	404,633	367,352	348,601	331,482	335,620	306,573	281,809	239,248	257,231	326,185	329,714
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	1,441
連乗倍率(売上高)	1.18	1.22	1.20	1.18	1.16	1.17	1.18	1.18																							

## 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ご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。

詳細につきましては、2006年5月19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）に関するお知らせ」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。

##### 役員協議会

- ◆ 取締役、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。全役員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。



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、備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り、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かつ確か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ノ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。

### 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



↑「K」Line Maritime Academy(比)開所式でアロ比大統領と前川社長

## 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 シップマネジメント株式会社、太洋日本汽船株式会社、株式会社エスコバル・ジャパン)、株式会社ケイラインジャパン、川崎近海汽船株式会社、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 1853 1878 1881 1896 1904	天保 8年 嘉永 6年 明治11年 14年 29年 37年	鹿児島城下大黒町 長崎で貿易開始 東京築地に川崎築地造船所創業 兵庫東出町に川崎兵庫造船所開設 株式会社 川崎造船所設立 海運業開始、川崎船舶部と呼称される
(川崎汽船)	1 川崎芳太郎	1919	大正 8年	川崎汽船設立登記完了、営業開始
	2 松方幸次郎	1920	9年	
		1921	10年	川崎造船所船舶部、国際汽船と提携して“K”ライン結成
		1927	昭和 2年	国際汽船離脱
	3 鹿島房次郎	1928	昭和 3年	
	4 平生鈆三郎	1933	8年	
			9年	川崎船舶部整理、“K”ライン単独運航
	5 鑄谷正輔	1935	10年	
	6 君島興一	1946	21年	
		1948	23年	聖川丸浮揚に成功
	7 服部元三	1950	25年	
		1951	26年	日本-バンコク定期航路開設
		1953	28年	油槽船自社運航開始(アンドリュウディロン号)
			35年	鉱石専用船富久川丸建造
		1964	39年	海運集約合併、6グループ発足、飯野汽船と合併
		1968	43年	フルコンテナ船第1号ごうるでんげいとぶりっじ就航 第1とよた丸竣工(カーバルカー)
	8 足立護	1970	45年	わが国初の自動車専用船第10とよた丸竣工
	9 岡田貢助	1976	51年	
	10 熊谷清	1980	55年	
		1983	58年	邦船初のLNG船尾州丸竣工
	11 伊藤潔	1985	60年	
	12 松成博茂	1988	63年	まんはったんぶりっじ日本初の11人体制で運航開始
	13 南雲四郎	1992	平成 4年	
		1993	5年	KR計画策定
	14 新谷功	1994	6年	
		1996	8年	KR PHASE II
		1998	10年	New K-21策定、15年ぶりに復配
	15 崎長保英	2000	12年	
		2002	14年	KV-Plan策定
		2004	16年	“K”LINE Vision 2008策定
	16 前川 弘幸	2005	17年	
		2006	18年	新経営計画 “K”LINE Vision 2008策定
		2008	20年	新経営計画 “K”LINE Vision 100策定

(1)川崎汽船の設立

(2)“K”ライン結成

(3)聖川丸

(4)海運集約

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

同じ旗印、ファンネルマーク、トレードネームで運航

戦後復興の象徴、聖川丸引き上げ

朝鮮戦争、スエズ閉鎖による海運ブームの後の不況—政府による日本海運強化策

(詳細は当社HP (<http://www.kline.co.jp/news/2007/index.html>)にてご確認ください)

<p>&lt;2007年4月&gt;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● アジア・日本／北米南西岸サービス(CALCO-A) 四日市寄港の件[2007.04.02]</li> <li>● シンガポール港に初の自動車専用ターミナル開設へ[2007.04.24]</li> <li>● アジア／南米東岸サービス開設の件[2007.04.24]</li> <li>● 北中国／海峡地直行サービス開設の件[2007.04.26]</li> <li>● 伊勢・三河湾内減速航行によるCO2排出の削減[2007.04.26]</li> <li>● インド駐在員事務所設置の件[2007.04.27]</li> <li>● 取締役人事ならびに監査役人事について[2007.04.27]</li> </ul>
<p>&lt;2007年5月&gt;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コロナシリーズ石炭専用船「CORONA MAJESTY」竣工[2007.05.24]</li> </ul>
<p>&lt;2007年6月&gt;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● “K”Line Maritime Academy(India) 開所式について[2007.06.06]</li> <li>● 重量物船社SALの日本拠点を設立[2007.06.15]</li> <li>● 宝山鋼鉄、首都鋼鉄、武漢鋼鉄とブラジル鉄鉱石輸送契約を締結[2007.06.15]</li> <li>● JSW Energy社とインドネシア炭連続航海備船契約を締結[2007.06.18]</li> <li>● ブラジル現法 “K”LINE BRASIL LTDA. 設立及び披露パーティー開催[2007.06.22]</li> <li>● 米国ウォルマート社より「オーシャン・キャリア・オブ・ザ・イヤー」受賞の件[2007.06.25]</li> </ul>
<p>&lt;2007年7月&gt;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「地中海／日本・アジア／北米南西岸」振り子サービスへ改編の件[2007.07.02]</li> <li>● 米国ターゲット・コーポレーションより「オーシャン・キャリア・オブ・ザ・イヤー」受賞の件[2007.07.06]</li> <li>● ケイライン・マリタイム・アカデミー 第一回グローバルミーティング開催の件[2007.07.11]</li> <li>● コンテナ船船隊整備について[2007.07.20]</li> <li>● 第一回 船主安全対策連絡会 開催[2007.07.20]</li> <li>● インドにおける機関士育成のための船員教育機関との提携について[2007.07.25]</li> <li>● 業績予想及び配当予想修正、並びに収益計上基準変更に関するお知らせ[2007.07.26]</li> </ul>
<p>&lt;2007年8月&gt;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地中海／北米東岸航路サービス改編[2007.08.02]</li> <li>● 米国 ロウズ社より「2006年 オーシャン・キャリア・オブ・ザ・イヤー」を受賞[2007.08.15]</li> <li>● 「社会・環境レポート2007」発行のお知らせ[2007.08.17]</li> <li>● アジア／黒海 直航サービス開設の件[2007.08.27]</li> <li>● 当社長期格付けの引上げ「BBB-」→「BBB」[2007.08.28]</li> </ul>
<p>&lt;2007年9月&gt;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本牧ターミナル ハイブリッド型トランスファークレーン稼働開始[2007.09.14]</li> <li>● JSW Steel社と原料炭連続航海備船契約を締結[2007.09.28]</li> </ul>
<p>&lt;2007年10月&gt;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● VLCC「最上川」接触事故(4)-和解成立-[2007.10.02]</li> <li>● 川崎汽船研修所・別館竣工のお知らせ[2007.10.04]</li> <li>● 子会社の解散及び生産に関するお知らせ[2007.10.11]</li> <li>● 三菱商事とロングビーチ港におけるLNG仕様ヤードトラックの試験運転を基本合意[2007.10.19]</li> <li>● 「LNG船船員研修」、SIGTTOスタンダード認証取得[2007.10.24]</li> <li>● 業績予想の修正、剰余金の配当及び配当予想の修正に関するお知らせ[2007.10.30]</li> </ul>
<p>&lt;2007年11月&gt;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● オフショア支援船事業への投資について[2007.11.02]</li> <li>● CKYHアジア-欧州航路サービス改編[2007.11.15]</li> <li>● アジア-メキシコ-南米西岸航路サービス改編[2007.11.16]</li> </ul>
<p>&lt;2007年12月&gt;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 145,000M<sup>3</sup> LNG船 “CELESTINE RIVER” 竣工 [2007.12.14]</li> </ul>
<p>&lt;2008年1月&gt;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 社長年頭所信[2008.01.04]</li> <li>● 韓国西部発電との電力炭・連続航海備船契約締結[2008.01.30]</li> <li>● 執行役員異動について[2008.01.31]</li> </ul>
<p>&lt;2008年2月&gt;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● アジア／紅海コンテナサービス拡充の件[2008.02.12]</li> <li>● “K”Line Maritime Academy(Philippines) 開所式について[2008.02.22]</li> <li>● 韓国グロービス社との鉄鉱石・連続航海備船契約締結[2008.02.29]</li> </ul>
<p>&lt;2008年3月&gt;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● アジア／メキシコ-南米西岸航路で2ループサービスを開始[2008.03.12]</li> <li>● JSWグループと10隻の超大型輸送契約を締結[2008.03.17]</li> <li>● 当社「造船計画グループ」、品質管理のISO9001認証を取得[2008.03.27]</li> <li>● シェニエールプロジェクト向け154,900m<sup>3</sup> LNG船 “TRINITY ARROW” 竣工[2008.03.31]</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2008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併会社)により、同社の代表的な社会的責任投資指標である同インデックスに採用。(2003年3月より継続採用)

社債格付 格付推移(長期債)

R&I						JCR						S&P					
2003	2004	2005	2006	2007	2008	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2003	2004	2005	2006	2007	2008
BBB+	A-	A-	A-	A-	A	A-	A	A	A	A	A	BB+	BB+	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>)



**【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/080514/14/ac8b57712f/index.html>

各部門ビジネス紹介  
(運航船リスト含む)

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

メーリングリスト登録  
(プレスリリース等配信)

⇒ <https://www.kline.co.jp/sec/mlist/index.asp>