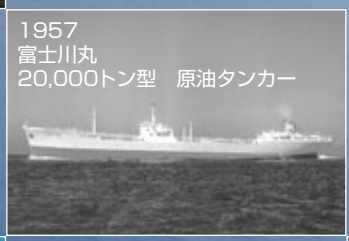
90th – Since 1919 Anniversary

1937
聖川丸
9,000トン型　貨物船


1957
富士川丸
20,000トン型　原油タンカー

1968
ごうるでん げいと ぶりっじ
700TEU型　コンテナ船

1973
ゆーろぴあん はいうぇい
4,200台型　自動車船

1983
尾州丸
125,000m³型　LNG船

1960
富久川丸
22,000トン型　鉄鉱石専用船

2006
HUMBER BRIDGE
8,000TEU型　コンテナ船

2008
AEGEAN HIGHWAY
6,200台型　自動車船

2007
TAMAGAWA
315,000トン型
原油タンカー

1994
CORONA ACE
77,000トン型　電力炭専用船

2008
FRAUKE
12,000トン型　重量物船

2008
GRANDE PROGRESSO
300,000トン型
鉄鉱石専用船

"K" LINE

アニュアルレポート 2009

2009年3月期

目　次

企業理念／ビジョン／グループ企業行動憲章　P1

ステークホルダーの皆さまへ　P2

創立90周年記念特集
2000年度から10年間の歩み

財務ハイライト　P4
主要財務指標の10年間の推移

社長インタビュー　P6

特集1 自動車船就航40周年の歩み　P12

特集2 海洋資源開発事業への参入　P14

マーケットデータ　P16

“K”LINE at a Glance（セグメント別事業概観）　P18

事業の概況と見通し　P20
2008年度における各事業部門の事業概況とトピックスおよび
2009年度の計画と見通しについて

- コンテナ船事業部門　P20
- ドライバルク事業部門　P22
- 自動車船事業部門　P24
- エネルギー資源輸送事業部門　P26
- 重量物船事業部門　P28
- 近海・内航・フェリー事業部門　P29
- 総合物流事業部門　P30

コーポレート・ガバナンス　P31
コーポレート・ガバナンスへの取り組みとリスク管理体制　P31
取締役および監査役、執行役員の紹介　P33

企業の社会的責任（CSR）　P34
安全運航と環境保全への取り組みおよび社会貢献活動を紹介

サービスネットワーク　P36

組織　P38

グループ運航船舶およびコンテナターミナル　P39

主要連結子会社および関連会社　P40

財務セクション　P42
2008年度の概況および財政状態の分析と連結財務諸表

- 当期の概況および財政状態の分析　P43
- 事業等のリスク　P47
- 財務要約データ　P48
- 連結貸借対照表　P50
- 連結損益計算書　P52
- 連結株主資本等変動計算書　P53
- 連結キャッシュ・フロー計算書　P54
- 連結財務諸表注記　P55
- 独立監査人の監査報告書　P68

会社概要、株式情報　P69

将来見通しに関する注意事項

本アニュアルレポートには、川崎汽船グループの今後の計画や戦略など、将来見通しに関する記述が掲載されています。これらの将来見通しにはリスクや不確実性が内在しており、実際には、当グループの事業領域を取り巻く経済情勢や市場環境、為替レート等、さまざまな要因により記述とは大きく異なる結果が生じる可能性があります。

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

・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
・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
・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できる企業グループ

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。

ステークホルダーの皆さまへ

創立90周年を迎えて

当社は2009年4月に創立90周年を迎えることができました。これもひとえに当社に対する皆さま方からの絶大なるご支援の賜物と感謝申し上げます。振り返ってみますと1919年の会社設立以来、戦前戦後の動乱期を経て、特に1970年代に入ってからは急激かつ度重なる円高と燃料油価格の高騰、わが国のバブルの崩壊など幾度か当社の経営基盤は揺るがされました。しかしながら、その都度全社員一丸となって難局を乗り切り、今日では世界の上位に名を連ねる事業規模の海運会社に成長することができました。

90周年という節目を期に、過去の実績や従来の慣例にとらわれることなく、新たな気持ちで挑戦し続け、100周年そして更なる未来に向け確かな航海を続けていく決意です。

逆境を飛躍のチャンスにして

これまで好調を維持してきた世界経済は、2008年9月に発生した米国の一部大手金融機関の経営破綻を契機に急速に減速し、世界は100年に一度と形容されるほどの未曾有の金融危機と経済危機に見舞われました。

当社を取りまく事業環境も、2008年度第３四半期に入り燃料油価格が下落傾向となったものの、ドライバルク船市況の急落、コンテナ船および自動車船事業関連の荷動きの急減などにより、極めて厳しいものになりました。

この結果、2008年度連結ベースの売上高は1兆2,443億17百万円、営業利益は716億4百万円、経常利益は600億11百万円、当期純利益は324億21百万円といずれも、目標を大幅に下回りました。当社グループは昨年4月に10年後の会社創立100周年に向け「共利共生と持続的成長」をメインテーマとした新中期経営計画「“K” LINE Vision 100」をスタートしましたが、その後の想定を超えた事業環境の急変に対応すべく、昨年12月に経済危機緊急対策を取りまとめ、ただちに実施し、収益改善と新たな飛躍に向けてグループを挙げて全力で取り組んでいます。

今後ともステークホルダーの皆さまのご支援とご理解をお願いいたします。

代表取締役社長　前川弘幸

創立90周年記念特集
（2000年度～2009年度）

2009年4月、川崎汽船は創立90周年を迎えました。

1919年の会社創立以来、当社の経営基盤は揺るがされる時もありましたが、今日では世界上位に名を連ねる事業規模の海運会社に成長することができました。

大きな飛躍を遂げたこの10年間。その歩みをご紹介いたします。

西　暦	2000
中期経営計画	New "K" LI
年頭メッセージ	新しい時代に対応するためにグループの力の結集を 代表取締役社長　新谷　功
トピックス	•新コンテナ船サービス3航路（アジア／北米東岸、アジア／地中海、地中海／北米東岸）を開設。東西基幹航路網が完成 •町田研修所に最新鋭のLNG船とLPG船の訓練シミュレーターを導入 •子会社の太洋海運（株）と神戸日本汽船（株）が合併、太洋日本汽船（株）を設立。グループ内船舶管理会社の再編成が完了

売上高（単位：百万円）

458,693

グループ運航隻数

297

2001

LINE Spirit for 21

スピードをあげてグループ総力で New K-21 を達成する

代表取締役社長　**﨑長保英**

- 当社初の30万トン型VLCC "KUMANOGAWA"竣工（川崎重工業）

- 川崎汽船グループ環境憲章発表
- シンガポールの海運子会社"K" Line Pte Ltdが営業開始
- 5,500TEU型コンテナ船13隻シリーズの1番船"GOLDEN GATE BRIDGE"竣工（現代重工業）

- 当社、陽明海運、COSCON、韓進海運、セネターラインズの5社はアライアンス構築で合意
- 総合物流会社、（株）ケイロジスティックスを設立
- スノービットLNGプロジェクト向けLNG船傭船契約をノルウェー国営石油会社スタットオイル社と締結

557,869

320

2002

KV-Plan

New K-21 の終結と 新3カ年経営計画策定に向けて

代表取締役社長　**﨑長保英**

- 日本海事協会（NK）よりISO 14001環境マネジメントシステムの認証を取得

- グループのロジスティクス事業強化のため"K" Line Total Logistics, LLC（略称KLTL）を設立

- 資源輸送事業の欧州拠点として"K" Line (Europe)LimitedにBulk & Gas Divisionを設置
- 「環境レポート2002」を初めて発行

- 国内のコンテナ船集荷関連業務を分社化し"K" Line (Japan) Ltd.を設立

571,014

317

2003

成長する新世界市場へ グループ総力を結集

代表取締役社長　**﨑長保英**

- 当社、日本郵船、商船三井ならびに海外パートナー船社と共同で、ラスガスⅡと新造LNG船の長期傭船契約締結

- "K" Line Pte Ltdがアフラマックス型タンカー事業の自営を開始
- 日本／ベトナム直航サービス開始
- 英国の株式指数開発機関であるFTSE社より「FTSE4 Good Global Index」（社会的責任投資指標）に採用される

- "K" Line European Sea Highway Services GmbH設立・営業開始。欧州近海完成車輸送の完全自営化

- "K" Line Bulk Shipping（UK）Limited設立
- 中国完成車輸送に参画。上海に完成車輸送合弁会社・中海川崎汽車船運輸有限公司を設立

632,725

342

2004

"K" LINE Vision 2008

Kラインググループの夢に向かって大航海に船出

代表取締役社長　崎長保英

- 北京駐在事務所設立
- 韓進海運、商船三井、Zim Israel Navigationと共同で北米東岸／南米東岸サービスを開始
- 当社、商船三井、プリモルスクシッピング社の3社でサハリンエナジー社と新造LNG船の20年にわたる長期傭船契約を締結
- 30万重量トン型鉱石専用船3隻建造決定
- タイに物流センター"K" Line Amata Nakorn Distribution Center(KADC)を新設し、オペレーションを開始

- Yara社と新造アンモニア輸送船2隻の長期傭船契約を締結。初めてのアンモニア輸送契約

724,667

363

2005

"K" LINE Vision 2008で世界の高峰を目指そう

代表取締役社長　崎長保英

- ロンドンに"K" Line LNG Shipping (UK) Limited設立
- タングーLNGプロジェクト向け153,200m³型新造LNG船3隻の定期傭船契約を締結
- 陽明海運、韓進海運、PSA-HNNと共にアントワープにターミナル運営会社Antwerp International Terminal NVを設立

- 世界最大のオイルメジャー、エクソンモービル社と新造VLCC長期傭船契約を締結
- 中国・天津に倉庫会社、川崎振華物流（天津）有限公司を設立

828,444

385

2006

Kラインならではの商品、それを支える組織と人

代表取締役社長　前川弘幸

- K Line (China) Ltd.にバルク部門(Bulk Division)を設置。バルク貨物の中国営業拠点を開設
- 川崎航空サービスとケイロジスティックスが合弁し、ケイラインロジスティックス設立
- 8,000TEU型コンテナ船シリーズ8隻の第一番船 "HUMBER BRIDGE"竣工（IHIマリンユナイテッド）

- 中国最大の鉄鋼会社である宝山鉄鋼とブラジルおよび豪州／中国間の鉄鉱石輸送契約を締結

- 欧州最大の電力会社であるElectricite de France (EDF社) とばら積み船の長期傭船契約を締結

940,819

- CKYHとロッテルダム港大手ターミナル業者ECT（ヨーロッパコンテナターミナルズ）と、同港専用ターミナル運営の合弁会社設立の趣意書に調印

398

2007	2008	2009
LINE Vision 2008+	"K" LINE Vision 100	
安全運航にグループの総力を結集 代表取締役社長　前川弘幸	“K” LINE Vision2008+ の見直しで、2010年代に向け新たな船出 代表取締役社長　前川弘幸	巡航速度経営へ舵を切る 代表取締役社長　前川弘幸

- 重量物船事業で独SALグループと共同事業を開始
- 米国大手小売業のウォルマート・ストアーズ、ターゲット・コーポレーションおよびロウズ社より「2006年オーシャン・キャリア・オブ・ザ・イヤー」を受賞
- 海事技術者育成施設“K” Line Maritime Academyをインドに開設

- チリ船社CSAVとの協調により、アジア／南米東岸サービスを開始
- ブラジル現地法人“K” Line Brasil Ltda.設立

1,085,539

- ノルウェー船舶投資会社とK Line Offshore ASを設立。オフショア支援船事業へ投資

444

- “K” Line Maritime Academyをフィリピンに開設

- インドJSWグループと10隻の原料炭、電力炭の超大型輸送契約締結
- ノルウェーの船級協会DNVより当社造船グループとケイラインシップマネージメント（株）新造船・船体グループ共同でISO 9001認証を取得
- 当社初の30万トン型鉄鉱石船（ユニマックス・オア）“GRANDE PROGRESSO”竣工（ユニバーサル造船）

1,331,048

- 洋上LNG生産プロジェクトを推進するFLEX LNG社へ出資
- 船舶修繕事業の戦略的パートナーとして、中国福建省のTitan Quanzhou Shipyard Ltdとの資本業務提携

- ITSロングビーチのコンテナターミナルで陸上電源供給（Cold Ironing）が本格稼動開始

488

- 当社、PSA Corporation、日本郵船の3社共同で自動車船専用ターミナル会社、Asia Automobile Terminal（Singapore）Private Limitedをシンガポールに開設

- Biowood Norway AS社とバイオマス燃料となる木材チップの長期輸送契約を締結
- ブラジルでの自動車船、バルク船、エネルギー船の事業強化を目的に自営代理店“K” Line RORO & Bulk Agencia Maritima Ltdaを設立

1,244,317

- 他4社と共同でブラジル・ペトロブラス社向け掘削船事業に参画

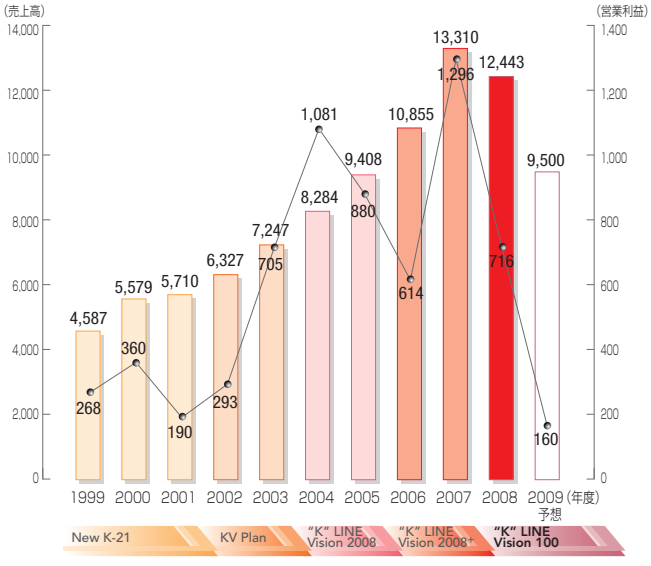
482

財務ハイライト

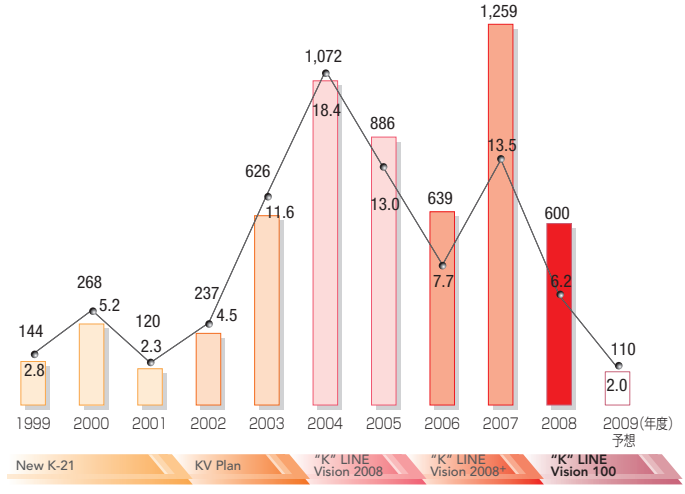
川崎汽船株式会社及び連結子会社 3月31日に終了した各連結会計年度	New K-21 1999年度	2000年度	KV Plan 2001年度	2002年度	2003年度	"K" LINE Vision 2008 2004年度
売上高	¥458,693	¥557,869	¥571,014	¥632,725	¥724,667	¥828,444
営業利益	26,817	36,009	19,049	29,282	70,534	108,054
経常利益	14,358	26,804	11,968	23,672	62,564	107,235
当期純利益	6,843	1,948	4,768	10,373	33,196	59,853
純資産(注2)	74,132	68,647	77,716	82,040	121,006	181,276
ROE(%)(注4)	9.6	2.7	6.5	13.0	32.7	39.6
ROA(%)(注5)	2.8	5.2	2.3	4.5	11.6	18.4
DER(倍)	4.70	4.83	4.32	3.74	2.33	1.32
総資産	514,802	513,797	533,295	515,825	559,135	605,331
1株当たりの情報(円)						
当期純利益	11.68	3.28	8.03	17.24	55.71	100.70
純資産	125.01	115.61	130.88	138.29	204.37	306.06
配当金	4.00	5.00	3.00	5.00	10.00	16.50
従業員数(人)						
海運業	1,256	1,180	1,133	991	1,000	885
物流・港湾事業	3,601	3,911	4,066	4,166	4,212	4,412
その他の事業	686	716	859	856	876	929
合計	5,543	5,807	6,058	6,013	6,088	6,226

(注) 1. 記載している金額は百万円となります(但し特に指定のある場合を除く)。
2. 2005年度までの純資産の金額については、従来より記載の資本の部の金額を記載しています。
3. 2008年度の米ドル金額は2009年3月31日の東京外国為替市場における為替相場(1米ドル=98.23円)で計算されたものです。
4. ROE: 自己資本当期純利益率
5. ROA: 総資産経常利益率

売上高／営業利益
(億円)

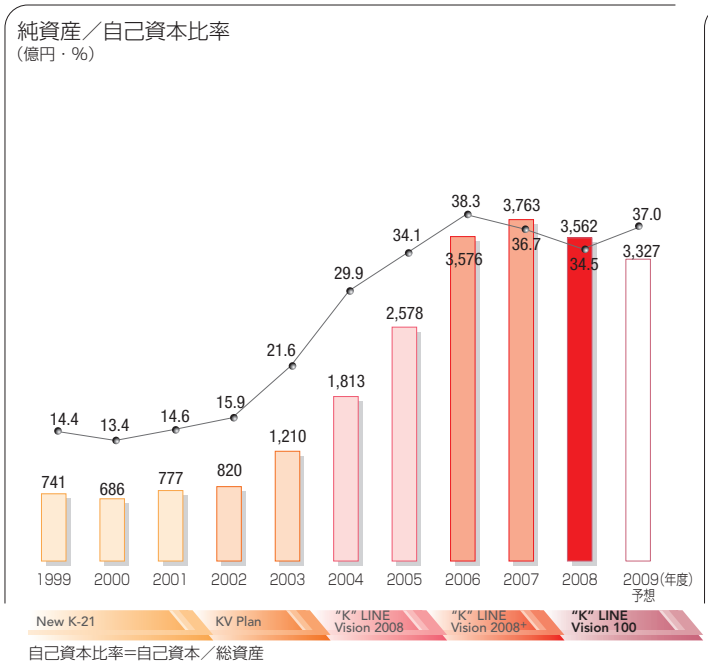


経常利益／ROA
(億円・%)

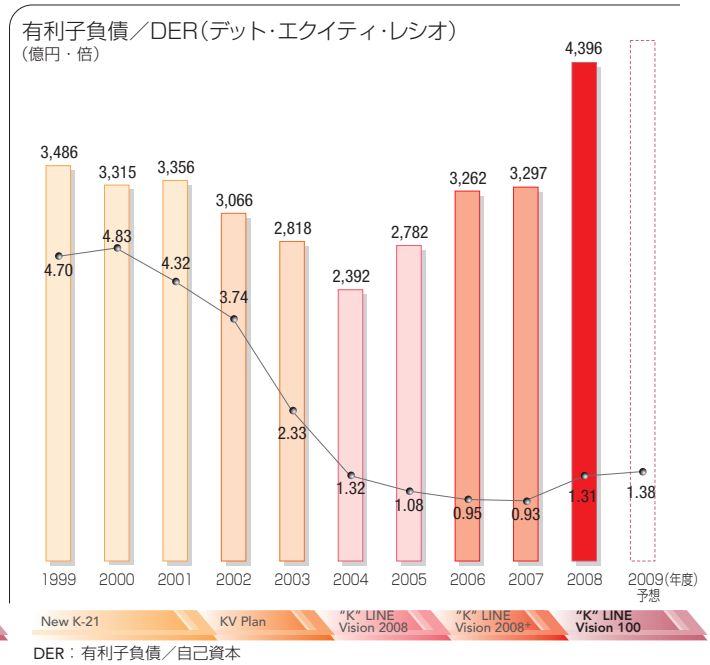


"K" LINE Vision 2008+			"K" LINE Vision 100			
2005年度	2006年度	2007年度	2008年度実績	2008年度 千米ドル(注3)	2009年度予想	
¥940,819	¥1,085,539	¥1,331,048	**¥1,244,317**	$12,667,387	¥950,000	売上高
87,976	61,357	129,649	**71,604**	728,941	16,000	営業利益
88,573	63,928	125,868	**60,011**	610,919	11,000	経常利益
62,424	51,514	83,012	**32,421**	330,047	6,500	当期純利益
257,810	357,625	376,277	**356,153**	3,625,700	332,700*	純資産
28.4	17.1	23.7	**9.4**			ROE(%)
13.0	7.7	13.5	**6.2**		2.0	ROA(%)
1.08	0.95	0.93	**1.31**		1.38	DER(倍)
757,040	900,439	968,630	**971,603**	9,891,102		総資産
				(米ドル)		**1株当たりの情報(円)**
104.89	86.67	131.36	**50.89**	0.52	10.20	当期純利益
435.19	556.55	558.46	**525.43**	5.35		純資産
18.00	18.00	26.00	**13.50**	0.14	2.50	配当金
						従業員数(人)
898	961	1,041	**1,064**			海運業
4,986	5,190	5,522	**5,460**			物流・港湾事業
943	890	1,052	**1,182**			その他の事業
6,827	7,041	7,615	**7,706**			合計

* 自己資本の見込み数値



自己資本比率=自己資本／総資産
自己資本=純資産－(少数株主持分+新株予約権)



DER：有利子負債／自己資本

社長インタビュー

未曾有の景気悪化のなかで、持続的成長とステークホルダーとの共利共生を目指す川崎汽船の経営方針と戦略・株主価値向上への取り組みなどについて、前川社長にインタビューしました。

Q 2008年度の業績概要と2009年度の見通しについて解説してください。

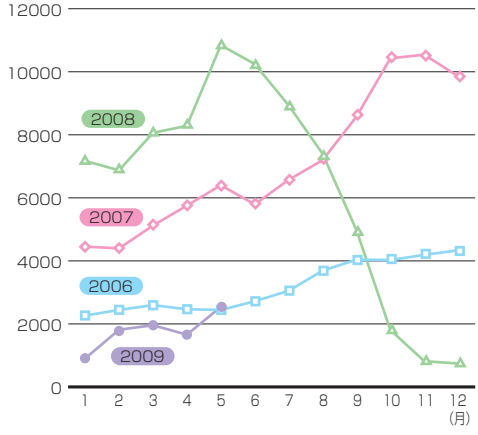
2008年度は、上期は天国・下期は地獄とまではいいませんが、前半と後半で明暗の分かれた1年でした。上期は売上高・利益ともに史上最高を記録しましたが、下期は一転、営業利益も赤字に転落し、通期での売上高は、前年比約7%減の1兆2,443億円、経常利益は52%減の600億円となりました。

2007年度の後半から米国経済に減速兆候が見られたため、2008年度の米国向けの荷動きについては注意深く見守ってきました。ただ、米国にけん引されてきた世界経済が新興国、資源国の経済発展により、多極構造に変わりつつあるという認識が世界に広まり、たとえ米国で昨年夏より懸念が広がっていたサブプライム問題が顕在化しても、世界への影響は比較的限定的だろうという楽観論が世間に存在していたのも事実でした。しかしながら、リーマンブラザーズ社の経営破たんを契機に、世界経済は急速に冷え込む結果となり、改めて米国経済の影響度の大きさと深化したグローバリゼーションを認識させられる結果となりました。

ドライバルク市況は2008年5月には史上最高値を記録し、自動車船においては夏場までは旺盛な輸送需要に船腹手配が追いつかない状況でしたが、秋以降はコンテナ、ドライバルク、自動車ともに急速に需要が減退し、市況は急落しました。まさに需要が蒸発してしまったというのが正直な印象です。

2009年度についても、コンテナ船の供給過剰の中での厳しい事業環境が当分続くと見込んでいます。ドライバルクに関しては、日本向けは未だ厳しい状況ですが、中国向けの鉄鉱石輸送には明るい兆しが見えており、中国の4兆元規模ともいわれる内需拡大策の効果も期待され、比較的堅調に推移すると見込んでいます。自動車については、消費地での在庫調整が夏場までにはひと段落し、徐々に出荷が回復して、下半期にかけて期待が持てると考えています。エネルギー関係は、これまで比較的堅調に市況が推移してきましたが、前年度末頃から急落し、さすがに世界経済の影響を受け始めています。

バルチックドライバルク指数



※ バルチックドライバルク指数：ロンドン海運取引所（The Baltic Exchange）が算出する外航不定期船の運賃指数。1985年4月1日を1,000として運賃を指数化している。

Q 激変する経営環境の中、どういった対策を打つことを考えていらっしゃいますか？

かつて経験したことのない未曾有の大不況といわれていますが、確かにその落ち込む速度と深さは経験したことのないレベルでした。その急変に対処するため、私自身を本部長とした経済危機緊急対策本部を昨年12月に設置し、その下で、収支改善・コスト削減部会として徹底的なコストの検証と合理化を推し進め、結果として2009年3月末までに総額450億円の合理化・コスト削減策をまとめ、実行可能なものから迅速に行動に移しました。2009年1月以降、役員報酬を10～20%カットする等、実際に取り組み可能な項目だけを積み上げたもので、実行性に疑問の残るものは外してありますので、充分に達成可能な金額であるといえます。リスク対策部会では各種の潜在リスクを洗い出し、顕在化のおそれがあるリスクに対しては予防的措置を講じ、その他のリスクには警戒の目を注いでいます。

また、ほとんどの船種で船腹需給がバランスするまで相当な時間を要すると考えています。このため、昨年秋以降、新規の船舶投資を原則凍結しました。特に需給バランスが悪化したコンテナ船と自動車船を中心に、停船・係船といった運航上の対応に加え、スクラップを含む売船の前倒しと比較的高いレートの傭船契約の解除により、船隊規模の適正化に努めてきました。

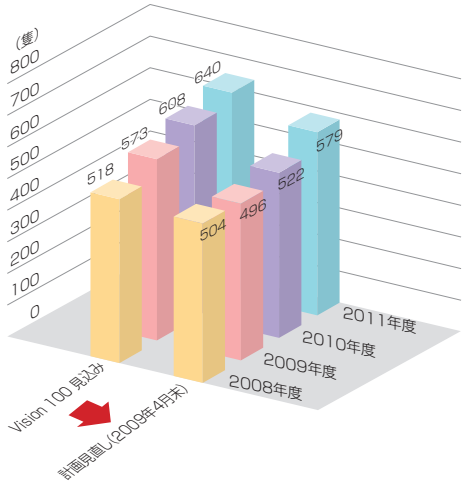
このような施策により営業キャッシュフローの落ち込みを最小限にとどめ、投資キャッシュフローを抑制し、直面している厳しい環境を乗り切ることで、かつ次のチャンスに備える体力を蓄えたいと考えています。

Q “K” LINE Vision 100の見直しは行いますか？

“K” LINE Vision 100は、海上貨物荷動きの多面化と持続的増加に積極的に対応していくという計画でした。その後世界経済が急速に冷え込んだことで、消費国での在庫調整もあって船腹需給関係が想定より大幅に悪化してしまい、回復時期および回復スピードの予測が困難な状況になっています。従って数値はどこかのタイミングで見直す必要があると思っていますが、定性的な部分、すなわち、ビジョンそのものを変えるつもりはありません。運航船腹数については、当初計画では2011年度末で640隻を見込んでいましたが、特にコンテナ船や自動車船を中心に削減し、現時点では580隻程度まで縮小する見込みです。

収益目標などの数値については、前提とすべき今後の市況や荷況など事業環境を見極めたうえで、しかるべき時点で2011年度までの収支を見直して、皆さんにお伝えしたいと考えています。

運航船腹数の見直し



運航船腹数の見直し　（単位：隻）

	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度
Vision 100 見込み	518	573	608	640
計画見直し（2009年4月末）	504	496	522	579

Q グループ経営の強化の進捗状況についてご説明ください。

経営上の判断は迅速性が重要で、マーケットに近いところで行うのが一番です。市場を万遍なくカバーすることがグループ力強化につながると思っています。

太平洋と大西洋ではドライマーケットの状況が全く異なりますので、英国にドライバルク事業を独立経営する“K” Line Bulk Shipping (UK) Limitedを設立し、ここを大西洋の拠点として、マーケットに根差した事業を幅広く展開しています。また、エネルギー資源輸送では主として大西洋水域でLNG輸送事業を展開する事業体として“K” Line LNG Shipping (UK) Limitedを、ノルウェーにはオフショア支援船事業を手がけるK Line Offshore ASを設立しました。自動車輸送の分野では、ドイツに設立しました“K” Line European Sea Highway Services GmbHが欧州域内で自動車輸送サービスを行っており、重量物輸送ではドイツの重量物専業船社SAL(エスエイエル)に資本参加したことで、新たな輸送分野へ進出し着実に実績をあげております。

またアジアでは、シンガポールの現地法人“K” Line Pte Ltdが独立した海運会社として、コンテナ船事業、油槽船事業、ドライバルク船事業でマーケットに密着した事業展開を加速しており、今やシンガポールを代表する総合海運会社となっています。

世界経済が回復してくるにつれ、海上輸送に対する需要も回復し、再び緩やかながらも拡大していくものと考えており、これまで当社が進めてきた海外展開をさらに強化し、力のあるグループ会社を増やしていきたいと考えています。

Q 安全運航に関してどのような取り組みをしていますか？

当社グループの船隊規模は、現在500隻前後ですが、長期的にはさらに拡大する計画です。船隊規模の拡大にともない、事故や危険に遭遇するリスクも高まります。安全運航は海運会社にとって基本中の基本、生命線ですので、安全運航の維持には海上・陸上を問わずグループを挙げて最大の緊張感をもって取り組んでいかねばなりません。

当社では1983年に安全運航に関する組織体制として安全運航推進委員会を立ち上げ、同委員会で安全に関する全社的な方針を決定しています。設立以来、会社トップがその委員長を務めており、現在、私自身が委員長です。委員会では、下部組織である安全対策小委員会、液化ガス輸送船・タンカー対策特別委員会で検討された重要事項が報告された後、討議の上、方針が決定され、運航全船に適用されています。

川崎汽船グループが所有する船舶の保守管理や乗組員配乗業務等の大部分は、グループ内の船舶管理会社であるケイラインシップマネージメント(KLSM)と太洋日本汽船(TNKC)が行っています。これにより新造船から船舶の生涯にわたる一貫した船舶管理が可能となり、このことが当社グループの安全運航と品質維持での強みにもなっています。

KLSMはコンテナ船やタンカー、LNG船、LPG船などの危険物運搬船を、TNKCはばら積み船と自動車船を管理し、それぞれの専門分野に特化することで品質の向上につなげています。

訪船検査

また傭船も含め、すべての運航船に対しての船舶検査も定期的に実施しています。船長、機関長などを経験したベテランの検船監督を国内外に配し、当社独自に定めた検査マニュアル、KL Safety Standard(ケイライン・セーフティー・スタンダード)をもとに、各船が基準を満たしているかチェックし、問題があれば指摘し、技術的アドバイスを行っています。

今後とも船主、グループ船舶管理会社との連携を強化し、訪船活動や検船業務を通じ、安全運航の維持に努めていきたいと思います。

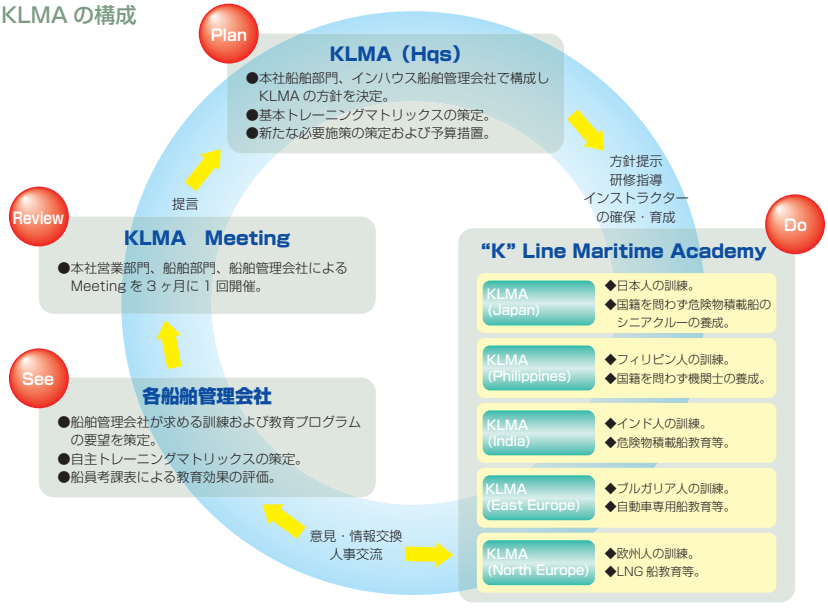
Q 人材育成(陸上と船員教育)についてはどのようにお考えですか?

事業活動のグローバル化が加速する中で、将来へ向けた人材の育成は最重要課題のひとつです。特に昨今のように、世界の政治や経済が大きく変動し、今後の事業環境の見通しがつけにくい情勢にあっては、従来の経験則に捉われない鋭い感性と実行力で変革を実現できる人材がますます求められています。

当社グループ事業の将来を担える優秀な人材の育成とレベルアップを追求するために、世界各地から集まったメンバーが一同に短期間研修を行う"K" Lineユニバーシティという取り組みを行っています。2002年に東京で開講したのを皮切りに、2004年からはロンドンと米国リッチモンドにも拡大し、卒業生の数は累計500人を超えています。研修後は各地の職場に戻り、研修の成果を実践に移すことで業務改善とVisionの共有に効果をあげています。

船の安全運航を支える海事技術者については、現在、日本(東京)、フィリピン(マニラ)、インド(ムンバイ)、東欧、北欧の5カ所に「ケイライン・マリタイム・アカデミー(KLMA)」と称する船員研修センターを設立し、安全運航はもとより海運全般にわたる専門知識と技能を持つ船員の育成を行っています。KLMAでは高いレベルでの海事技術の標準化を図るために「KLMAマスタープラン」を策定しています。この育成プログラムにもとづき、段階的に訓練・研修を受けることで上位職に必要な知識と技能を習得することができます。また、船員・海技者をケイライン水準で

KLMA の構成



養成するための鍵を握る優秀なインストラクターの確保・育成にも注力しています。

さらに、中期経営計画にもとづく船員確保・育成方針や各KLMAの取り組み状況につき関係者間のベクトル合わせと意見交換を主たる目的として、定期的に「KLMAグローバルミーティング」を開催しています。この会議には私も出席しており、世界各地のKLMAインストラクター、グループ内の船舶管理会社、関係マンニングエージェントの代表などが一堂に会し、KLMAが担う課題の重要性を共有しています。

Q 環境問題対策について、どのような取り組みをしていますか？

陸電供給

海運業を営む上で環境に配慮することは当然の責務であり、当社グループの最重要課題として捉えています。「川崎汽船グループ環境憲章」により環境保全活動に対する行動指針を定め、“K” LINE Vision 100でも環境保護を第一の目標としています。

これらの指針のもと、船舶の運航により排出されるCO_2、窒素酸化物、硫黄酸化物の排出、生態系への影響が懸念されるバラスト水の移動、船舶から発生する廃棄物等、あらゆる環境負荷に対する取り組みを行っています。

特に、地球温暖化の一因として大きく取り上げられているCO_2については、自主的な取り組みである伊勢・三河湾や米国ロングビーチ港における減速航行、気象・海象情報システムを利用し効率的な運航を行う等、様々な手法により排出量の削減を図っています。さらに、省エネ機器、省エネ船型、船体抵抗を低減させる船底塗料の採用等による燃料消費の低減などによるCO_2削減にも努めています。

また、米国ロングビーチ港に寄港するコンテナ船には陸上からの電源受電装置を設置し、停泊中のディーゼル発電機を停止することにより着岸中のCO_2排出を削減しています。

温暖化対策をはじめとする地球環境保全は、当社事業活動においても極めて重要なテーマとして位置づけており、細心の注意を払い、最新の知見のもと日々取り組んでいます。

Q 株主還元方針、配当政策についてどのようにお考えですか？

当社は経営計画の主要課題である持続的成長のための設備投資等への充当や、財務体質の充実・強化のために必要な内部留保の確保等を勘案しつつ、株主の皆様への利益還元を最大化することを重要課題と位置づけています。2010年代半ばでの連結純利益に対する配当性向30%を念頭に、2011年度の配当性向25%を中間目標とし、配当性向を徐々に高めていく方針を維持します。

2008年度の配当金につきましては、中間期は予定通り13.5円を配当させていただきましたが、その後の世界経済の急減速に伴い、下期は損失計上を余儀なくされたため、誠に遺憾ながら期末配当は見送りさせていただきました。

2009年度の配当金につきましては、配当性向23%とし、年間配当金1株当たり2.5円とさせていただく予定です。しかしながら、事業環境が極めて不透明であることから、中間配当は現時点では見送らせていただく予定です。

財務体質の健全性維持を現下の最重要経営課題とし、引き続き徹底的な合理化とコスト削減を軸とする緊急収支改善対策に取り組み、利益配分の押し上げに最大限努めていきます。

Q 10年後の100周年に向けての取り組みについてご説明ください。

世界の海上荷動量は金融危機および経済危機の影響を受け、大きく落ち込んでおりますが、中長期的にみると世界の人口は増加傾向にあり、また、中国をはじめとする新興諸国の経済活動が再び成長路線に復帰すると見込まれるので、海上荷動きは緩やかながらも伸びていくものと考えられています。

私達も広く視野を持ち、“K” LINE Vision 100に掲げてられている5つの取組み、すなわち環境保護への取組み、確固たる安全運航管理体制、最適・最強組織によるボーダレス経営、戦略投資と経営資源の適正配分、企業価値の向上とリスク管理の徹底を粛々とかつ大胆に実行し、世界とともに持続的成長を続けていきたいと思います。

投資については、ここ暫くは厳しい経営環境にあるとして、昨年秋以降、新規投資は原則凍結しております。将来の収益の元になることが期待される事業については、社内財務規律を大きく毀損しない範囲で、引き続き取り組んでいきたいと考えています。

“K” LINE Vision 100のテーマである「共利共生と持続的成長」についても、このような時期でこそ活きてくるテーマだと考えています。「苦しいときの友こそ真の友」とよく言われますが、互いのパートナーシップが試されるときですし、荷主さんや船主さんとも互いを尊重しあって、先々に好影響となるような対応を互いに考えていきたいと思っています。

この未曾有の大不況を乗り切ることで、私達自身も強くなるはずですし、そうならねばなりません。その荒波を乗り越える舵をしっかり取っていくのが、私自身を含めたトップマネジメントの役目と肝に銘じて、全グループの社員みんなと共に進んでいきたいと考えています。

<船隊整備計画>

2008～2011年度竣工隻数

（単位：隻）

	2008年度（実績）	2009年度（計画）	2010年度（計画）	2011年度（計画）
コンテナ船	6	11	12	14
バルカー	15	17	19	23
自動車船	4	10	7	8
エネルギー新事業	0	0	3	4
LNG船	14	1	0	0
油槽船	5	4	0	2
重量物船	3	0	0	0
その他	2	0	0	0
合　計	49	43	41	51

特集1

自動車船就航40周年の歩み

川崎汽船が1968年にカーバルカー（ばら積み自動車兼用船）“第一とよた丸”（1,200台積み）を竣工させてから40年。当社は、自動車の海上輸送分野におけるパイオニアとして、多様化する輸送ニーズに対応してきました。

自動車専用船のパイオニア

世界的にPCC（Pure Car Carrier）の呼び名が定着している自動車船ですが、その起源は、当社が1970年に建造した日本初の自動車専用船“第十とよた丸”に冠せられたものです。自動車という梱包されていない高価な貨物を、安全かつスピーディに輸送することを目的に開発・建造されたこの船は、自動車の輸送形態に革命をもたらしたと同時に、当社の自動車輸送事業の基礎を築いたものとなり、当社のチャレンジ精神の象徴ともいえるものです。

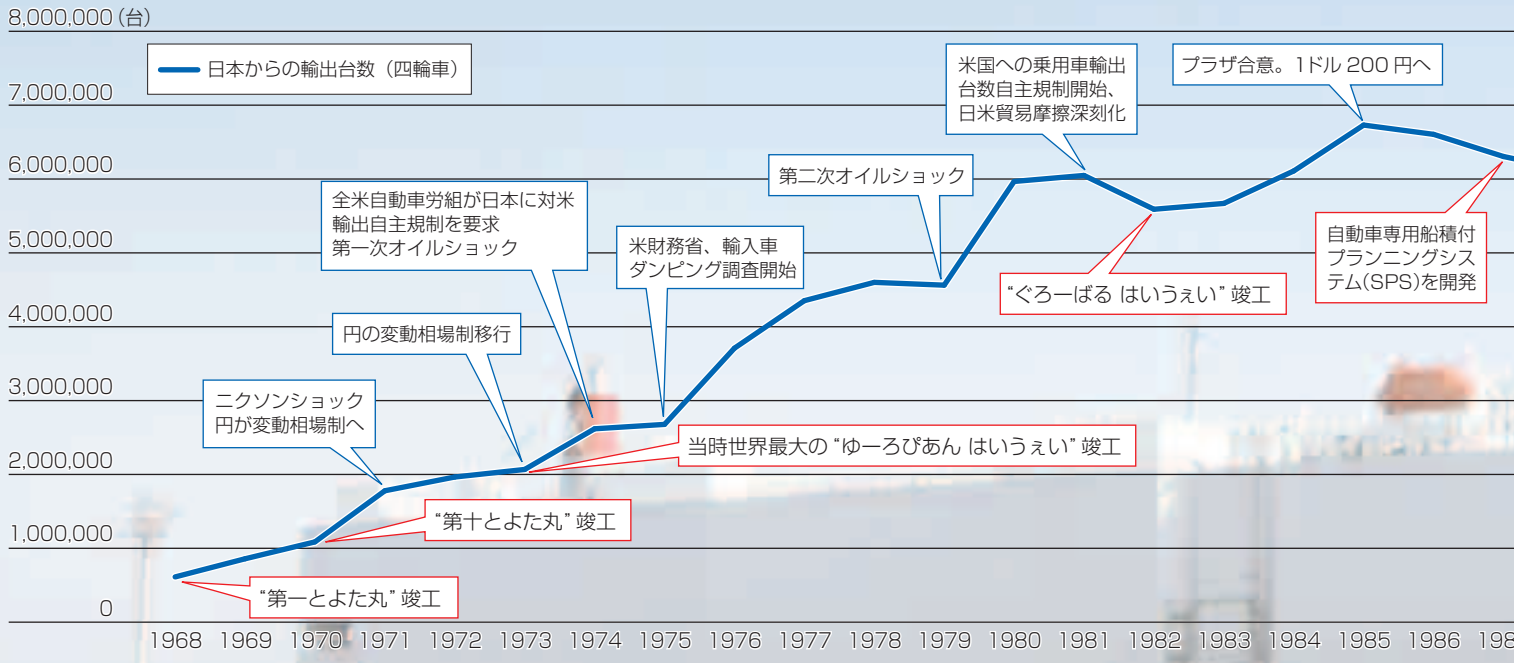
その後も多様化する輸送ニーズに対応し、RVキャリア（背高車対応船）や省エネ・環境対応船などの開発など、時代を先取りした船型を投入しています。

ダメージゼロへの取り組み

当社は自動車という貨物を、スピーディかつダメージ（損傷）ゼロで輸送するために、荷役中や海上輸送中のダメージ防止に徹底的にこだわり続けてきました。

“第十とよた丸”の就航に際して、揚げ荷役を優先した積み付け方式（フロー・ストウェージ・システム）を導入しました。この方式により自動車荷役時のダメージを劇的に減少することに成功しました。

また当社では、貨物のラッシング（固縛）方法から作業員の作業服に至るまで独自のノウハウを集積した貨物の取り扱い基準をハンドブックとしてまとめ、乗組員や世界中の荷役担当者に配布、定期的な指導も実施して、輸送中のダメージ低減に努めています。



川崎汽船初のカーバルカー
1968年竣工　1,200台積み

日本初の自動車専用船
（PCC：Pure Car Carrier）
1970年竣工　2,000台積み

当時世界最大のPCC
1982年竣工　6,300台積み

フレキシブルなサービス展開

川崎汽船グループの自動車船輸送サービスは、自動車生産拠点のグローバル化を背景とした三国間輸送の開始や、新興国の急激な経済成長による海外での域内サービスなど、荷動きの変化をいち早くとらえ、需要を先取りした航路開設と船隊整備で、多様化する輸送ニーズに対応しています。

当社では、大型船による基幹輸送に加えて、中・小型船による域内輸送サービスも提供しています。1992年に開始した欧州域内サービスをはじめとして、ロシア・中国など新興国における域内輸送や中米フィーダーサービスを提供、地域密着型のサービスネットワークの拡充に努めています。

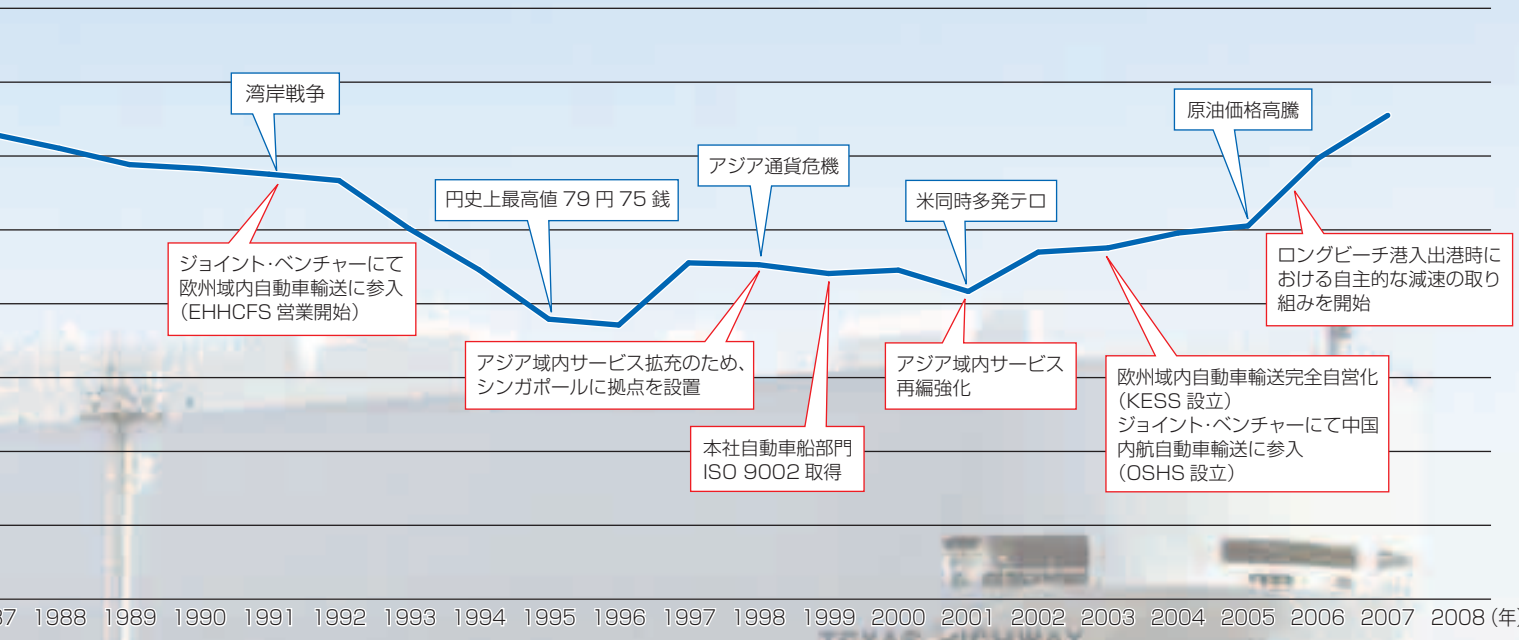
海上輸送サービスだけにとどまらず、顧客ニーズに応じたフレキシブルな物流サービスも展開しています。タイ、インドネシア、フィリピンなどでは内陸輸送事業を実施しています。またアジア各国から世界各地に輸出される完成車の集積港であるシンガポール港では、自動車専用ターミナルの運営を開始、今後増加が見込まれるアジア各国からの完成車輸送需要に対応しています。

環境保全への取り組み

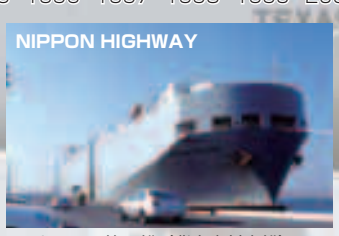
ロングビーチ港における減速航行で、約3,800トンのCO_2排出量を削減（2008年）

当社では、船舶から排出される大気汚染物質の削減に取り組んでいます。米ロングビーチ港で実施されている減速航行プログラムにおいては、2006年以降4年連続で表彰を受けているほか、日本国内では2007年から伊勢・三河湾内を航行する自動車船を対象に減速運航を実施しています。当社の試算では、船速を12ノット以下に減速することで1隻当たり平均4トンのCO_2排出削減効果があり、2008年にはCO_2を818トン削減することができました。

一方ハード面では、船体損傷時の油濁防止のために、燃料油タンクの3重底内配置を自動車船で採用したほか、主機関に電子制御エンジンを採用し、大気汚染物質の排出削減を実現しています。さらに最先端の設備を積極的に導入して環境負荷低減に努めています。



欧州域内サービス用
1991年竣工　800台積み



RVキャリア第一船（背高車対応船）
1999年竣工　5,000台積み

省エネ・環境対応船
2005年竣工　5,000台積み

特集2 海洋資源開発事業への参入

川崎汽船は、エネルギー資源輸送分野における収益性の向上と業容の拡大を図るため、海洋資源開発事業分野へ参入しました。資源開発の上流分野への進出により既存事業とのシナジー効果に加えて、海洋資源開発関連の派生ビジネスへの新たな参入なども期待でき、エネルギー関連ビジネスにおけるプレゼンスの向上を図っていきます。

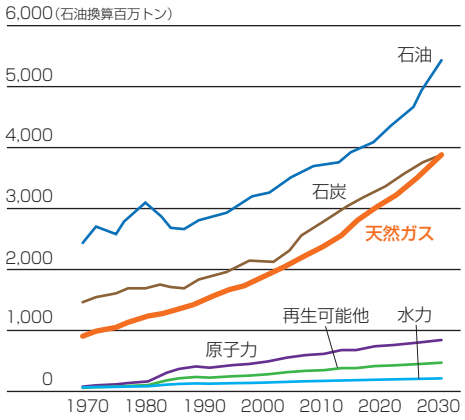
世界のエネルギー需給動向と海洋資源開発

世界のエネルギー需要は、2008年秋以降、世界的な景気減速により一時的に減退しているものの、長期的にみれば人口の増加や新興国の経済発展を背景に増大し、2030年には1990年の約2倍、2005年の約1.6倍に増加すると予測されています。

資源別に見ると、石炭、石油、天然ガスがエネルギー需要全体の8割以上を占めていますが、それらの陸上での大規模な産出地域が中東など一定地域に偏在していることや、資源価格の高騰により採算性が向上したことなどにより、近年海底下における資源開発が注目を集めています。また、科学技術の進歩により海底下での資源探査が可能になり、大陸棚や深海底に豊富な資源が存在することが判明しており、今後、海洋での資源開発はさらに活発化していくことが予想されています。

しかしながら、海洋資源開発には海底パイプラインの敷設をはじめとした莫大な投資が必要となり、原油価格や資機材価格の動向など商業化への障壁が多く、また埋蔵量が小規模の未開発油田やガス田など、通常のスキームでは採算が合わないものも多く、海洋資源開発の低コスト化が近年の課題となっていました。

世界の一次エネルギー消費（エネルギー源別）



＜IEA World Energy Outlook 2008より作成＞

エネルギー関連中流から上流への事業展開

当社では中期経営計画“K” LINE Vision 100において「エネルギー関連上流ビジネスへの事業領域の拡大」を事業戦略のひとつとして掲げております。石油・天然ガス等の海洋資源開発は大水深化、沖合化が進んでおり、探査・探鉱、開発・生産といった上流部分における船腹の需要は資源開発の進展とともに堅調に推移していくものと見込まれます。

当社は海洋資源開発支援事業や掘削事業などへ積極的に進出することにより、豊富な輸送ノウハウを持つエネルギー資源輸送、重量物輸送とのシナジー効果による収益力の向上を図っていきます。

※1 FPSO: Floating Production Storage and Offloading System（浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備）
※2 FSO：Floating Storage and Offloading System（浮体式海洋石油・ガス貯蔵積出設備）

オフショア支援船事業への参入とその将来性

当社は、2007年11月にノルウェーの船舶投資会社と合弁でK Line Offshore AS（KOAS）を設立し、オフショア支援船ビジネスに参入することを決定し、大型アンカーハンドリング・タグサプライ船（AHTS*）2隻と大型プラットフォーム・サプライ船（PSV*）4隻を新造発注しました。この6隻は2010年12月から2011年7月に竣工予定です。PSVをはじめとしたオフショア支援船は、世界で約4,000隻が運航しているといわれていますが、その約半数が船齢20年以上の老齢船で小型のものが多いため、高性能の大型船による新規参入で競争力のあるサービスを展開し、早期にオフショア支援船事業でのブランドを確立していく予定です。

2008年10月には事業基盤を早期に確立してKOASブランドの浸透をはかるためオフショア支援船の運航業務を開始しました。現在は中型PSV1隻を傭船し、北海水域を中心にスポット配船しております。将来的には運航・活動エリアを北海に限定せず、海洋資源開発の活発化が予想されるブラジル、西アフリカ、メキシコ、豪州等へも事業を拡大していく方針です。

＊AHTS：洋上の石油掘削設備、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・物資の輸送に従事する船舶
＊PSV：洋上の石油掘削設備、石油生産プラットフォームへの生産資材、燃料、作業従事者への飲食料等の輸送に従事する船舶

現在運航中の中型PSV

FLEX LNG社への投資により洋上LNG生産実現へ

当社は2008年6月、中小天然ガス田からの洋上LNG生産プロジェクトを推進するFLEX LNG Ltd社（FLEX社）に出資し、同社の戦略的パートナーとなりました。同社が推進する洋上LNG生産プロジェクトは、洋上LNG生産船（LNG Producer）を利用するために、陸上までのパイプライン敷設や生産プラントの建設、港湾設備等への莫大な投資が不要となり、少ない投資で早期のプロジェクト立ち上げが可能となります。洋上LNG生産に適する中小ガス田は、世界に2,000ヵ所以上存在すると言われており、LNG Producerは、これまで商業化の対象となりえなかったエネルギー資源を開発可能にするという意味からも画期的な技術といえます。

当社は戦略的パートナーとして、洋上LNG生産設備からのLNG輸送並びにその他のオフショア関連サービスを優先的に提供することにより、25年の実績を持つLNG輸送事業およびオフショア支援船事業とのシナジー効果を活かす他、アジア・太平洋地域での共同マーケティング活動を行います。

◇ エネルギービジネスのシナジー効果を期待 ◇

専務執行役員
（エネルギー資源輸送事業管掌）
皆川　善一

エネルギー分野では、開発や生産などの上流関連分野に近づくことで、輸送者としてのビジネスチャンスが早期に捉えられることに加えて、開発段階での物資輸送をはじめとした、プロジェクトから派生するさまざまな事業に携わる機会が生まれます。今回当社が洋上LNG生産船事業へ進出した背景には、25年の実績を持つLNG輸送事業へのシナジー効果の期待とともに、洋上LNG開発にかかるさまざまなノウハウの蓄積による収益体制の構築があります。

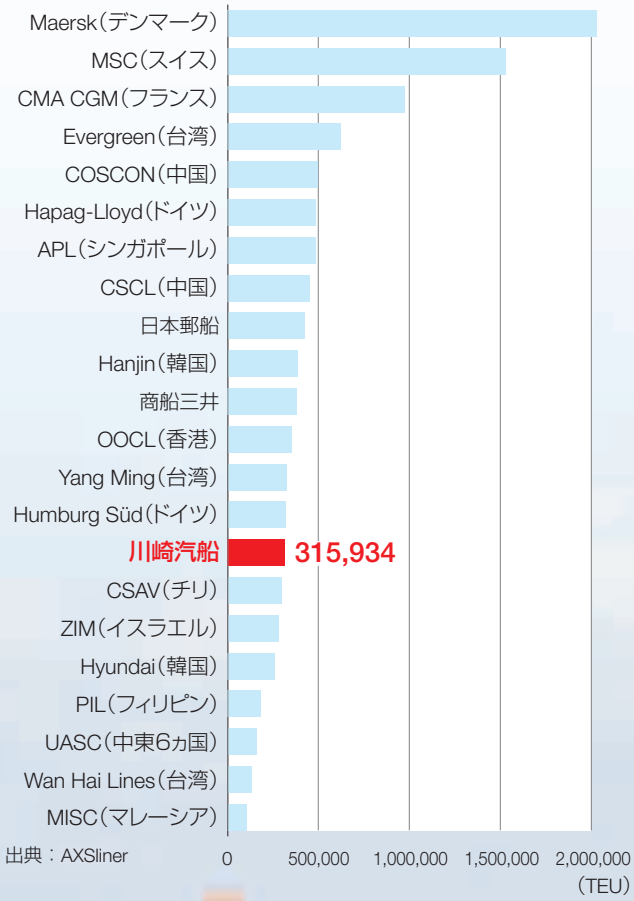
当社では、2001年にノルウェーでのスノービットプロジェクトにLNG輸送船社として参画したことを契機に、北欧や北海域内での海底資源開発に関連する情報に接する機会が増加しました。また2002年からのCNG（圧縮天然ガス）輸送開発を通じて、海洋エネルギー資源開発が身近なものに感じられる土壌ができていたことが大きく、オフショア支援船事業などの上流関連分野への進出を検討、2007年のオフショア支援船事業への進出に続き、2008年のFLEX LNG社への出資という形で海洋資源開発事業への参入を果たすに至りました。これにより、天然ガス開発やLNG生産分野への進出が可能となり、エネルギー業界において幅広いサービスの提供により、お客様の要望に応えるとともに、マーケットでのプレゼンスを高めることが可能となりました。さらに2008年7月にエネルギー資源輸送事業開発グループを設置し、上流ならび海洋資源開発事業に集中して取り組み、その一環として海洋掘削船事業への参入も果たし、事業間のシナジー効果を高め、一段の収益性の向上を図っていきます。

マーケットデータ

“K”ライングループは、世界市場での輸送ニーズに適応した、
さまざまなタイプの船隊を保有・運航し、世界でも確固たる地位を築いています。

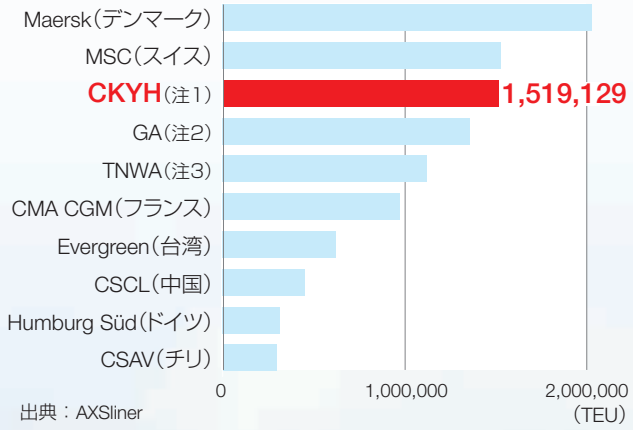
コンテナ船

船社別 運航スペース比較(2009年4月時点)



出典：AXSliner

アライアンス別 運航スペース比較(2009年4月時点)



出典：AXSliner

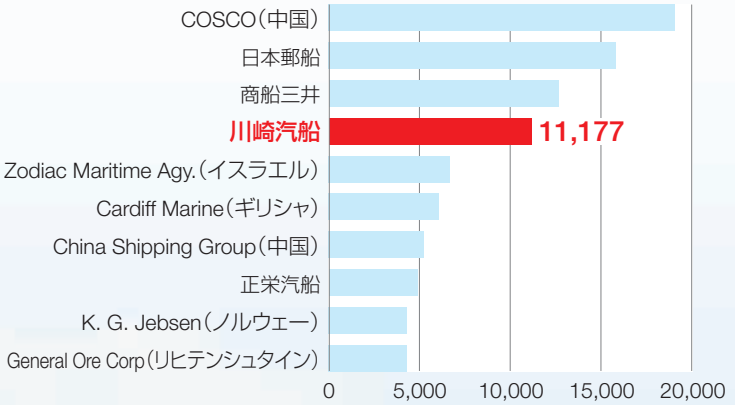
(注1) CKYH:
COSCON、川崎汽船、Yang Ming、Hanjin

(注2) GA:Grand Alliance
Hapag-Lloyd、日本郵船、MISC、OOCL

(注3) TNWA:The New World Alliance
APL、Hyundai、商船三井

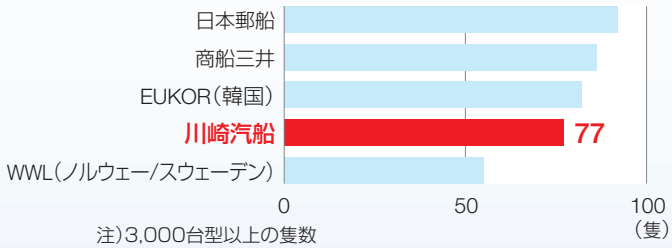
不定期専用船

ドライバルカー所有船船腹量トップ10(2009年3月時点)



出典：Clarkson Bulkcarrier Register

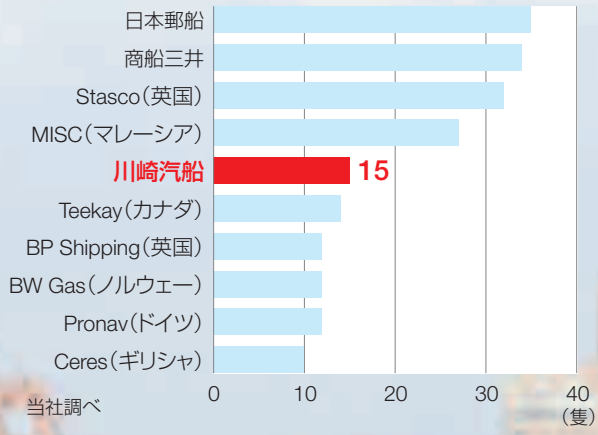
自動車船運航隻数トップ5(2008年7月時点)



注)3,000台型以上の隻数
出典：Fearnleys World PCC Fleet

エネルギー資源輸送船

LNG船管理隻数(2009年3月末)



当社調べ

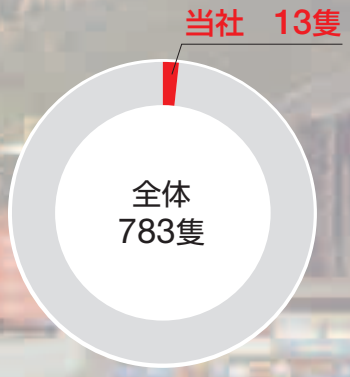
大型タンカー(VLCC)運航隻数(2009年1月時点)

VLCC：Very Large Crude oil Carrier の略。20万～30万重量トンのタンカー

出典：Clarkson Tanker Register

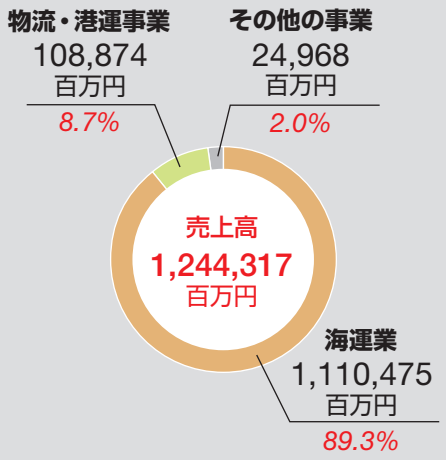
中型タンカー(アフラマックス)運航隻数(2009年1月時点)

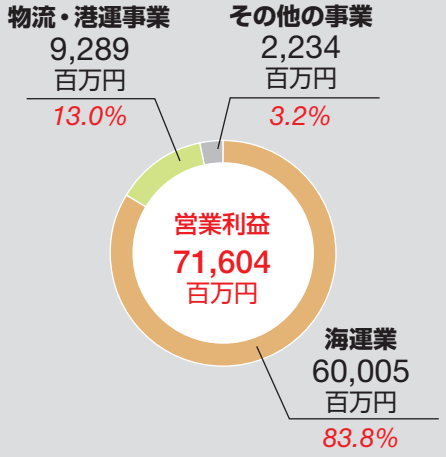
アフラマックス:8万～12万重量トン程度のタンカー



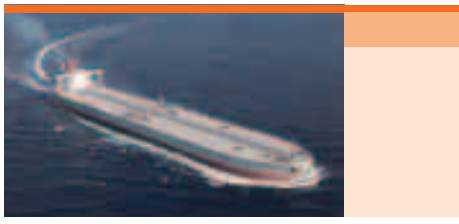
出典：Clarkson Tanker Register

“K” LINE at a Glance（セグメント別事業概観）





（注）営業利益の合計はセグメント間の内部取引高消去後の数字です。

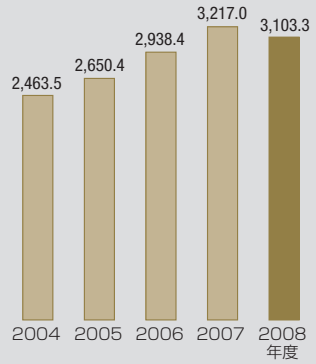
セグメント（連結会社数）	部　門	
海運業（235社）	コンテナ船部門	
	不定期専用船部門	
	エネルギー資源輸送部門	
	重量物船事業部門	
	近海・内航・フェリー部門	
物流・港運事業（55社）	総合物流部門	
	港運事業部門	
その他の事業（21社）	その他の事業	

事業内容	部門業績概要
コンテナ船事業 ➡P20 中国、台湾、韓国の海運会社とアライアンスを組み、アジア／北米、アジア／欧州、欧州／北米の東西基幹航路を運営しています。加えて、アジア域内や南北航路で世界的なサービス・ネットワークを誇ります。2009年3月末現在、運航船舶は98隻、4,321,788重量トンです。	世界的な景気後退による荷動きの減少は、欧米だけにとどまらず、全世界に広がりました。その影響を受けて2008年度の当社コンテナ積高は、全体で前期比4%の減少となりました。荷動きの減退につれ、船腹需給は悪化し、平均運賃も下落する中で、東西航路での減便合理化をはじめとした配船の合理化とコスト削減に努めましたが、前期比で減収減益となりました。
ドライバルク事業 ➡P22 ばら積み船による石炭、鉄鉱石、穀物、製紙原料などの原材料輸送サービスを提供しています。最近では日本向けの輸送に加えて、中国・インド向け、大西洋水域などにおける三国間輸送も積極的に展開しています。2009年3月末現在、運航船舶は166隻、17,506,414重量トンです。	ドライバルク輸送においては、中国の鉄鉱石輸入量急増などを背景にばら積み船市況が一時史上最高を記録するなど急騰し、第2四半期累計で史上最高益を記録しました。第3四半期以降は世界規模の景気後退により、荷動きが低迷し、市況は一転して歴史的安値圏まで急落しました。当社は、中長期契約比率を高め市況変動による影響の最小化に取り組むとともに、燃料費や運航コストの削減に努めましたが、急激な市況悪化による影響を補いきれず、前期比減収減益となりました。
自動車船事業 ➡P24 1970年に日本初の自動車専用船“第十とよた丸”を完成車輸送サービスに投入して以来、自動車輸送のパイオニアとして、完成車の安全かつ迅速な輸送サービスを提供しています。積極的に船隊整備を進め、輸送品質の向上に努めています。2009年3月末現在、運航船舶は93隻、1,282,222重量トンです。	自動車船においては、第2四半期までの荷動きは好調に推移しましたが、第3四半期後半以降は世界経済の減速の影響を受け、米国向けをはじめとして、新興国・資源国向けの荷動きも大幅に落ち込みました。燃料消費量削減、老齢船の廃棄による船腹調整などのコスト削減に努めましたが、前期比減収減益となりました。
エネルギー資源輸送事業 ➡P26 LNG(液化天然ガス)船やLPG(液化石油ガス)船による液化ガス輸送および各種タンカーによる原油や石油製品の輸送サービスを提供しています。2009年3月末現在、運航船舶は55隻、5,856,250重量トンです。	LNG輸送船は、新たにRasGasⅢプロジェクト向けの大型船8隻やタングープロジェクト向けの3隻など、合計14隻の新造船が竣工し、船隊を大幅に拡大するとともに、安定的な収益を確保しました。 油槽船および石油製品船においては、運賃市況が強含みで推移したことにより、前年を大幅に上回る収益を確保できました。
重量物船事業 ➡P28 ドイツの重量物専業船社SALグループに資本参加し、同事業を共同で展開しています。エネルギー開発やインフラ整備関連の大型貨物の輸送需要は堅調で、本事業は当社にとっての新しい収益の柱の1つとなっています。2009年3月末現在、運航船舶は18隻、167,413重量トンです。	資源価格の高騰を受けて石油化学プラントやインフラ関係重量物の荷動きの活況が継続し、ほぼ満船基調を維持しました。この結果、第3四半期以降の燃料油価格の下落効果もあり、安定した収益を確保できました。
近海・内航・フェリー事業 ➡P29 川崎近海汽船をはじめとするグループ会社では、貨客フェリー・高速貨物フェリー・紙輸送用RORO船・鉄鋼およびセメント生産向け石灰石専用船・一般貨物船などで国内の海上輸送ならびにアジア発着の貨物向けに定期船や不定期船を運航しています。2009年3月末現在、運航船舶は52隻、471,801重量トンです。	前期比増収増益となりました。近海部門では年度後半に翳りが見られたものの不定期船市況が総じて高水準で推移し、定期船において引き続き安定輸送量を確保しました。内航部門では不定期船における新造石炭専用船2隻の竣工等と定期船における長期契約により安定輸送量を確保しました。フェリー部門では八戸／苫小牧航路増便効果によりトラック輸送量が増加しました。
総合物流事業 ➡P30 高度化の著しい物流ニーズに的確に応えるよう、川崎汽船グループ各社のノウハウとサービスを結集して、物流ソリューションの提供をはじめとした、総合物流事業を展開しています。	総合物流事業においては、国内のトレーラー航送事業などで前年並みの利益水準を確保できたものの、世界的な海上コンテナ貨物の落ち込みを受け、バイヤーズコンソリデーション事業などで収益が悪化しました。第3四半期以降の航空貨物激減の影響で航空フォワーディング事業についても収益が悪化しました。
川崎汽船グループ各社では、上記以外に船舶管理業、不動産賃貸・管理業等を営んでいます。	売上高・利益とも増加しました。

事業の概況と見通し

コンテナ船事業部門

コンテナ取扱量
(1,000 TEU)



TEU：長さ20フィートのコンテナを1単位とした換算個数

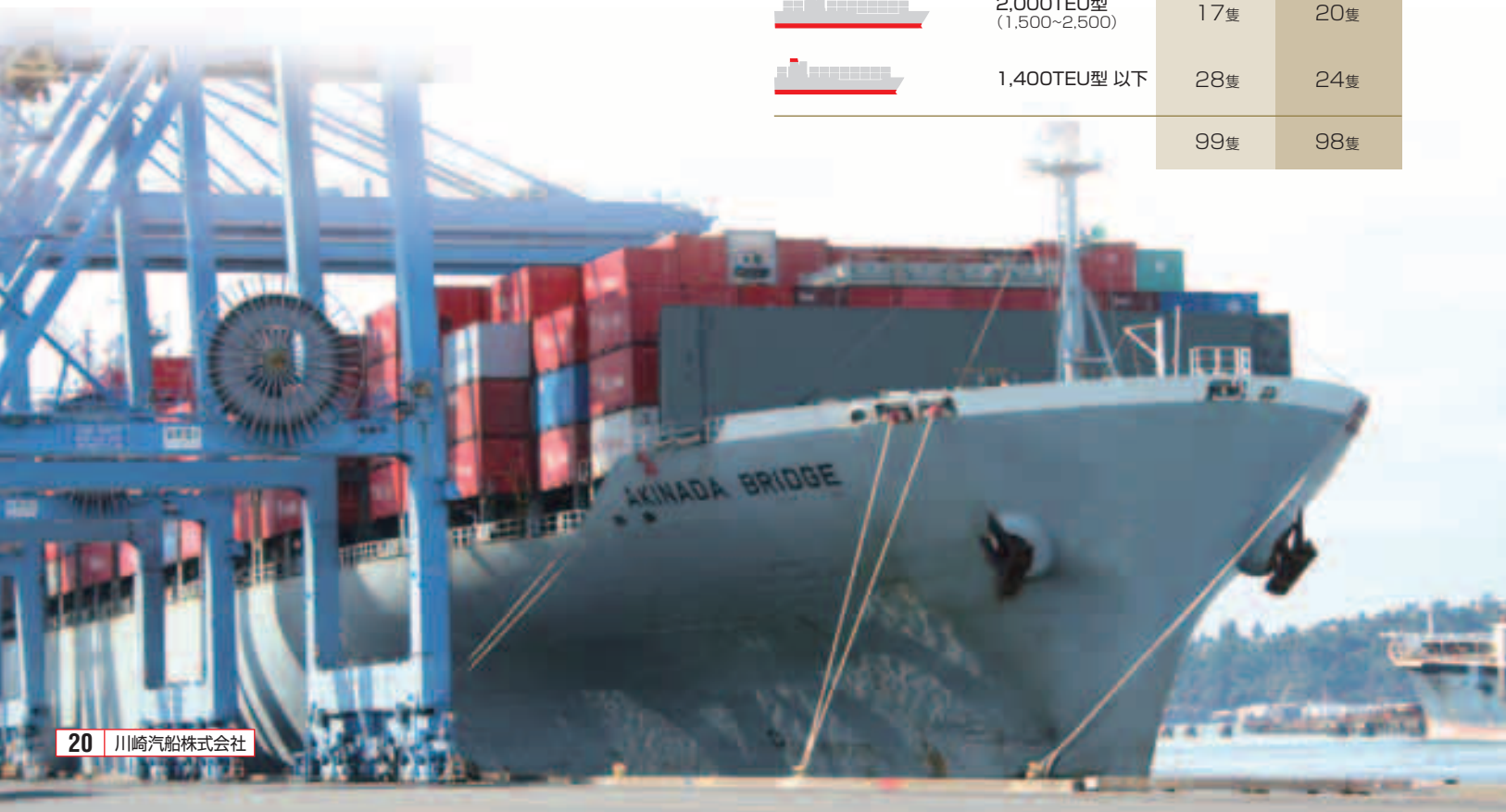
2008年度概況

米国サブプライムローン問題を発端とした米国経済停滞の影響により、2007年後半からマイナス成長に転じた北米向け荷動きは、2008年に入りさらに悪化しました。特に2008年9月のリーマン・ショックを境に、個人消費材や自動車関連貨物を中心に荷動きの減少傾向の度合いが増し、通年で対前年比約マイナス8%の大幅減となりました。

前年に2ケタ成長を記録し、2008年も成長が期待されていた欧州向けでは欧州航路を一便増加し、サービス増強に努めました。しかし米国発の金融危機が欧州にも飛び火したかたちで、2008年後半から急速に荷動きが減退し、通年ではマイナス2%程度の減少となりました。高い成長を続けていた南米・アフリカなどの南北航路では、ブラジルを中心とした南米向けが好調を維持し、往航の荷動きは2ケタ増となりましたが、欧州同様2008年後半から荷動きが急減速しました。南北航路については、成長市場と位置づけ中長期的に計画的にサービスの拡充を実施しており、南米東岸航路・南米西岸航路でサービスを拡大するとともに、持続的成長が期待できるブラジルアマゾン河流域、西アフリカ諸国を対象にフィーダーサービスを開始しました。

コンテナ船サイズ別隻数

	2008年3月末	2009年3月末
5,500TEU型 以上	22隻	24隻
3,500TEU型 (3,400~4,700)	24隻	25隻
2,800TEU型 (2,700~2,900)	8隻	5隻
2,000TEU型 (1,500~2,500)	17隻	20隻
1,400TEU型 以下	28隻	24隻
	99隻	98隻



一方、アジア域内では、5%前後の安定成長を続けているものの、主力の自動車関連貨物の荷動きが減速し、中東向けも通年で約7%の伸びを示したものの、船腹供給増加による運賃市況変動の影響が顕著になりました。

当社では、2008年10月以降の急激な事業環境の悪化と荷動きの減退に対応するため、北米航路・欧州航路での減便や中東航路でのサービスの統合、さらには他社との協調など、さまざまな配船合理化策を実行し、コスト削減と競争力の向上に努めましたが、需給関係の悪化による運賃市況の下落の影響が大きく、減収減益となりました。

2009年度の計画と見通し

2009年度の荷動きは、世界経済停滞の影響により、北米・欧州のみならず南北航路も含めて2008年度に引き続き、低迷すると予想されます。また、超大型船の大量竣工による需給の悪化による市況回復の遅れも懸念され、事業環境は依然として厳しい状況が予想されます。

航路別の荷動きについては、北米航路では2009年前半で荷動きは底を打ち、後半以降緩やかな回復に転じるものの、通期ベースでは2008年並みと予想しています。一方欧州航路は、通期ベースでマイナス、本格的な回復は2010年以降と予測しています。南北航路・アジア域内航路については、5～10%程度の荷動き増加を見込んでいます。

厳しい事業環境のもと、当社では新造竣工が予定されている9,000TEU型2隻、4,300TEU型4隻をそれぞれ北欧州航路・北米西岸航路に投入し、サービス品質の向上を図る一方で、2009年度中に契約が満了する既存傭船の返船と、老朽船の処分を進めるとともに余剰船腹の係船を実施し、船隊規模の適正化を図ります。また南米東岸航路でPIL*/日本郵船/HMM*との協調により、週二便を一便に統合するなど、荷動きに合わせて一層の配船合理化・コスト削減に努めます。

*PIL:Pacific International Lines（シンガポール）
*HMM:Hyundai Merchant Marine（韓国）

トピックス

配船合理化の動き

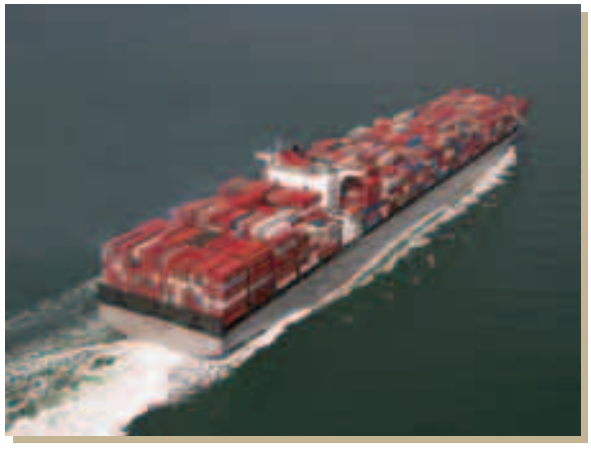
✤ **北米航路：**
- 北米東岸航路の減便（CKYH※アライアンスベースで週6便を週4便に減便。2008年10月以降）
- 北米西岸航路（アジア/カリフォルニア航路）で、Wan Hai Line/PILと協調配船開始（2009年3月以降）
- 北米西岸航路（アジア/北米西岸北部航路）を小型化（2009年2月以降）

✤ **欧州航路：**
- 北欧州航路（CKYH※アライアンスベースで週8便を週5便に減便。2008年12月以降）
- 地中海航路の減便（CKYH※アライアンスベースで週5便を週3便に減便。2008年10月以降）

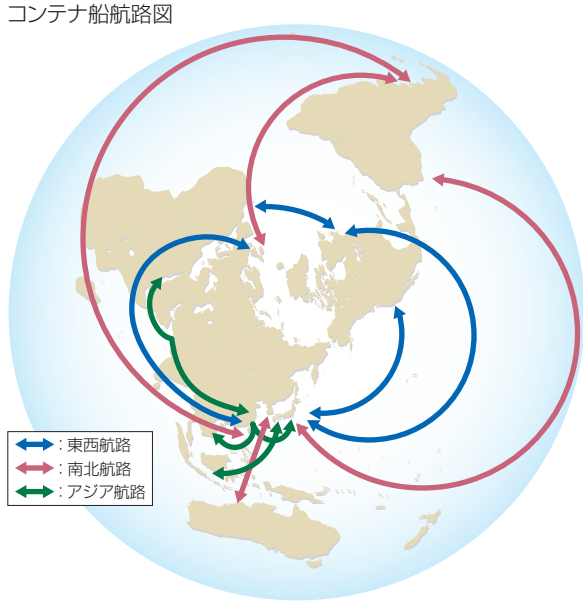
✤ **南米西岸航路：**
- 商船三井との協調で、週2便を週1便に減便（2009年2月以降）

✤ **中東航路：**
- Wan Hai Line/PILとの協調で2航路を1航路に統合、船型大型化し配船合理化（2008年11月以降）

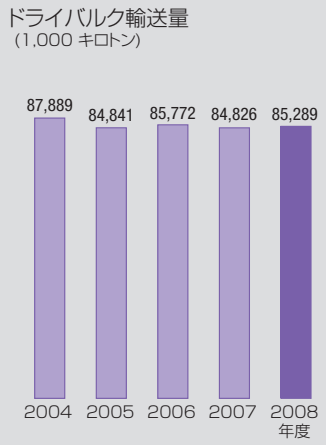
※CKYH：コスコン（COSCON、中国）、当社（"K" Line）、陽明海運（Yang Ming、台湾）、韓進海運（Hanjin、韓国）の頭文字をつけた4社で組織される世界最大級の海運アライアンス



コンテナ船航路図



ドライバルク事業部門

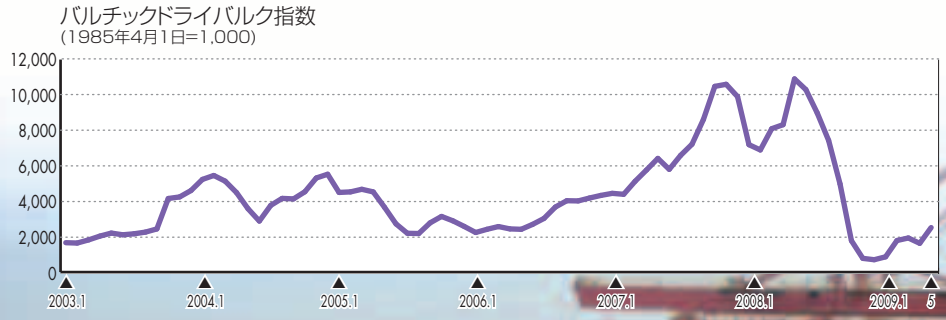


2008年度概況

2008年度は、前年度に引き続き中国の粗鋼生産量・鉄鉱石輸入量が年初から前年比10%を超えるハイペースで増加しました。この旺盛な荷動き需要を背景に、ばら積船市況は急騰、2008年5月にはケープサイズの傭船料が一時30万ドル／日に迫り、史上最高を記録しました。しかしながら、6月を境に生産活動のスローダウンとともに荷動きも鈍化するなど、市況は調整局面へ入りました。下期に入ると、9月のリーマン・ブラザーズの経営破綻を契機とした金融不安・信用収縮により、世界規模で景気後退が進むと同時に、新興国向けの資源需要が急減しました。また輸入信用状の発行停止など、金融不安が荷動きの低迷に追い打ちをかける事態も生じ、上期から一転して船腹需給は供給過多の状況となりました。さらに、投機資金の引き上げによる運賃先物の急落が実需以上に市況を冷え込ませるなど、実体経済を無視した水準まで市況は軟化し、低迷が続きました。

その中で当社は、信頼できる顧客との中長期契約比率を高め、スポット市況の変動リスクの最小化を図るとともに、効率的配船と減速航行実施による燃料費の削減等、運航コストの削減に注力しました。しかし部門全体では、上期に最高益を記録した後、下期の市況環境の急激な悪化の影響を受け、通期では前年度比で減収減益となりました。

部門別の営業活動としては、鉄鋼原料部門において国内外の製鉄会社と複数の中・長期の連続航海契約を締結する一方で、ケープサイズが入港可能な大規模港湾を備えているという点に着目し、韓国西部発電と2009年から10年間の電力炭連続航海契約を締結するなど、顧客基盤の拡大と安定収益の確保に努めました。また、欧州自営会社 "K" Line Bulk Shipping (UK) Limitedが大西洋域内の需要



を取り込み、運航規模拡大と収益に貢献しました。

電力炭部門では、2008年度の国内電力会社の石炭輸入量約8,000万トンに対して、当社電力炭輸送量は前年度並の約1,400万トンを確保しました。製紙原料部門では、北越製紙向け初の専用船“HOKUETSU IBIS”の竣工など、専用船を中心に順調に稼動し、安定輸送に貢献するとともに営業規模を拡大しました。

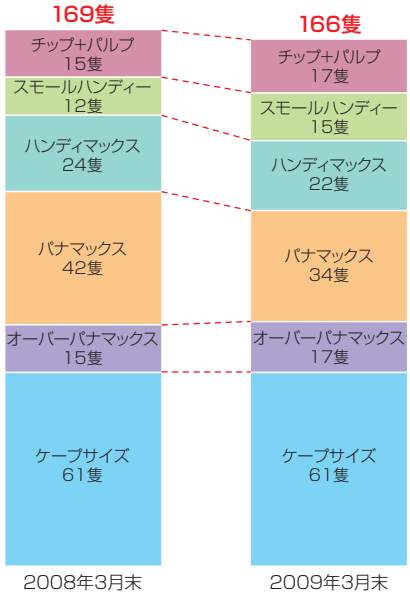
一般不定期部門では、インドJSW Steel社向け専用船“YUSHO SPICA”を投入したほか、シンガポールの自営会社“K” Line Pte Ltdを含めた中小型船隊の整備が進展、上期の市況高騰を享受し収益に貢献しました。

2009年度の計画と見通し

世界経済については、現在中国政府の内需拡大政策をはじめ、各国政府が積極的な景気刺激策を打ち出しておりますが、本格的な回復までには暫く時間を要するとみられ、荷動き量も2008年度比で横ばいを見込んでおります。船舶需給については、市況の低迷による老齢船の解撤、資金調達難による新興造船所の破綻や市況高騰時に大量発注された新造船の引き渡し遅れ等により、船腹供給面での調整が進むものと見込まれます。

その中で当社は、2009年度中に30万トン型鉱石船2隻を含む17隻の最新鋭新造船を投入、船体整備の拡充を図りますが、今後の新造船投資については一時凍結し、高コスト傭船の早期返船、不採算船や余剰船腹の売船・解撤による船腹調整の実行など、従来の船隊整備計画の見直しを行い、徹底したコスト削減による収益力の改善を図ります。また、2008年下期以降の景況悪化により、荷主・船社の双方で破綻リスクが認識され取引相手の選別が進んだことで、世界トップクラスの運航規模と輸送実績を持つ当社の存在感が高まっていることから、この機会を逃さず米国、英国、シンガポール、中国、インド、ブラジル、中東の拠点を中心に海外営業を一層強化していきます。

不定期船舶種別隻数

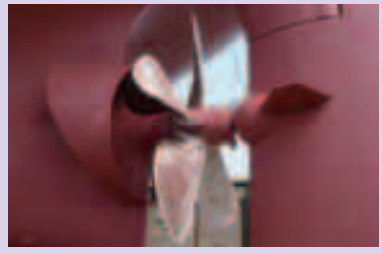


スモールハンディー：
積載量が1万～3万5千重量トン程度
ハンディマックス：
積載量が3万5千～6万重量トン程度
パナマックスサイズ：
パナマ運河の通航制限内での最大船型6万～8万重量トン程度のばら積み船
オーバーパナマックス：
最大積載量8万～10万重量トン程度のばら積み船で、船体幅がパナマ運河の通峡制限を超える船（コロナシリーズが代表例）
ケープサイズ：
積載量が10万重量トン程度以上のばら積み船

トピックス

当社初の30万トン型鉱石専用船“GRANDE PROGRESSO”竣工

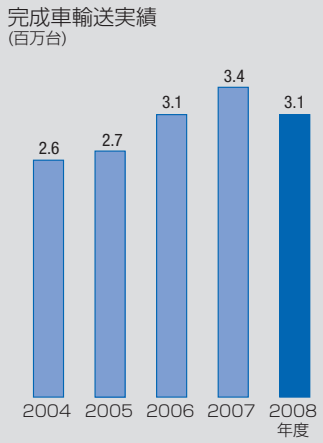
2008年5月JFEスチール向けのブラジル積み・フィリピン揚げの超大型鉱石専用船“GRANDE PROGRESSO”が竣工しました。「鉄鉱石輸送に最も適した大型船」を目標に開発し、最大級の鉄鉱石積出地であるブラジルの大水深ターミナルを主眼に置きながらも、西オーストラリアの主要港湾にも入港できるという汎用性をもたせた画期的な30万重量トン型鉱石船、通称「ユニマックス・オア」の記念すべき第一番船です。
本船は、多様な積付けへの対応も容易にできるように、船体に十分な強度をもたせるとともに、効率的な荷役を可能とするため、各カーゴホールドに対して各々ワンパネルの世界最大のハッチカバーを装備しました。また、ユニバーサル造船で開発した燃費を低減するデザインを採用することにより、従来の大型鉱石船に比べ、格段に優れた推進性能と燃費を実現しています。


燃費低減効果のある船尾プロペラ周辺部分

ノルウェーのBiowood Norway AS社とチップ船2隻の専用船契約締結

ノルウェーのBiowood Norway AS社と木材ペレットの材料となる木材チップの輸送契約を締結、2010年12月より当社のチップ船2隻を専用船として投入します。Biowood社は輸入した木材チップを使用して木材ペレットを年間45万トン生産し、国内外の電力会社に販売する計画です。木材ペレットは地球温暖化への影響が少ない持続可能なエネルギーとして注目されており、欧州各国の電力会社ではCO_2排出量削減のため、火力発電の燃料の一部に木材チップ・木材ペレットなどのバイオマス燃料を導入する動きがあります。

自動車船事業部門



2008年度概況

2008年度の完成自動車荷動きは、前年度に引き続き上半期は堅調に推移していましたが、2008年9月のリーマン・ショック以降、世界的な金融不安を背景とした実体経済の低迷を受けて、自動車販売の低迷も世界的な広がりを見せました。今回の金融危機の震源地である米国や欧州向けのみならず、それまで比較的落ち込みの少なかった新興国・資源国向けの海上輸送需要も2009年に入ると大幅な落ち込みを示しました。

当上半期の当社輸送量は、米国市場の販売減により米国向けの荷動きが減少傾向となりましたが、新興国および資源国向けの旺盛な需要に支えられ、前年同期比6%増と好調に推移しました。下半期に入り、比較的堅調であった同地域向けの荷動きも大幅に落ち込み、通期ベースでは309万台と前年比9%の減少にとどまりました。特に2009年1～3月期だけで見れば、各自動車メーカーの在庫調整という要因もあり、前年同期比で4割を超える大幅な荷量減となりました。

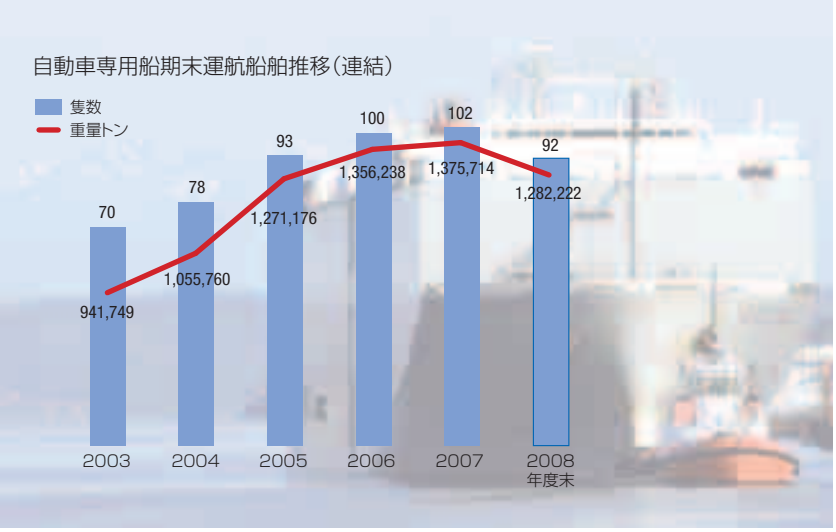
引き続き船隊の拡充と輸送能力の増強を図るべく、当期においても4隻の新造船を投入しましたが、このように著しく変化する事業環境の中、当社グループでは荷動きの急激な減少への対応として、2008年末以降自社保有船腹の廃船を開始しました。さらに長期係船による船腹調整を進め、それらの減船措置の結果、2007年度末に100隻超を数えた当社グループの運航船腹は、2008年度末には90隻程度まで減少しました。

2009年度の計画と見通し

2009年1月以降、急速に落ち込んだ国外販売状況を反映して、各自動車メーカーは一斉に在庫調整へと入り、輸出量は従来の半数を割り込む状況となっています。2009年度の業況を予測する上で重要な鍵を握る米国での自動車販売状況は、現在のところ回復の目処が立ちづらい状況が続いています。しかしながら各地域の在庫は、2009年4月末を目処に概ね適正範囲に近づくものと見込まれていることから、5月以降は徐々に荷動きが回復に向かうものと思われます。

当社では、2009年度の日本からの輸出台数は前年度比3割程度減少、また世界の総荷動きも同様に3割弱程度減少するものと予想しています。その後、2011年までの2年間をかけて2008年度の荷動き程度にまで回復するものと想定した上で、余剰となる船腹の前倒し減船を検討しています。

2009年度はこれまでになく厳しい事業環境となると予測されていますが、当社では減速航行による燃料費の削減や喜望峰廻りによるスエズ・パナマ通峡料の削減をはじめとした運航費の削減を図るなど、地道な努力を重ねて収益の改善に努めます。また一方で、当社の特色とも言える世界中に張り巡らせた広範なサービスネットワークについては、できる限り維持し、顧客ニーズに的確に応えることのできる体制を堅持していく方針です。



トピックス

シンガポールに本格的な積み替え専用ターミナルを開設（AATS）

当社は、ハブ&スポーク機能の強化に向けて、PSA Corporation Limitedおよび日本郵船と3社共同で自動車船専用ターミナル（Asia Automobile Terminal (Singapore) Private Limited）をシンガポールに開設、2009年1月より運営を開始しました。当社初となるこの自動車船ターミナルは、地理的にアジア、欧州、中近東、アフリカをはじめとした主要マーケットの中心に位置しており、当社が提供する既存のサービスに加えて、将来的には中国やインドからの輸出への活用も期待されています。

物流環境大賞特別賞を受賞

環境保全に貢献するために伊勢・三河湾において、当社独自の取り組みとして、湾内を航行する自動車専用船の速力を12ノット以下にする活動に取り組んでおり、2008年にはCO_2を818トン削減することができました。
この活動が評価され、第9回物流環境大賞特別賞（日本物流団体連合会主催）を受賞しました。

エネルギー資源輸送事業部門

2008年度概況

【LNG船部門】

2008年の世界の天然ガス需要は、夏場以降、世界的規模での急激な景気後退の影響を受けながらも年間ベースでは新興国の経済成長の伸びにより、前年度比4%の増加となりました。一方、天然ガスの貿易量は中央アジア・中東等からのパイプライン輸送が20%強伸びましたが、LNG(液化天然ガス)での海上輸送量は1.65億トンで前年比横這いで推移しました。

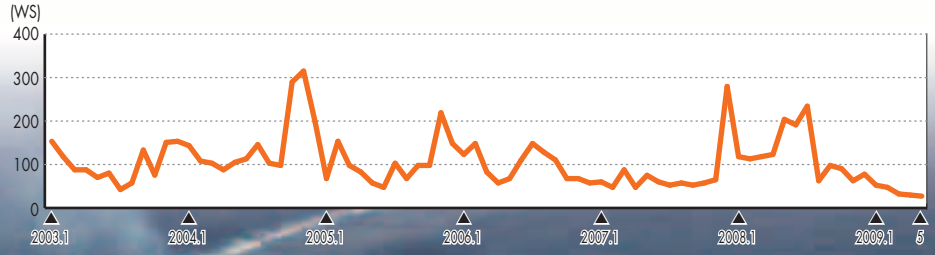
このような市況環境の下で当社は、安定成長の見込める長期傭船契約を基本としたLNG船の船隊整備を積極的に進めました。カタールのラスガスⅢ社向けの超大型船8隻をはじめ、極東での新たな天然ガス供給元として期待される、サハリン・プロジェクト向け1隻の新造共有船を順次プロジェクトに投入しました。

さらに、当社単独で落札したインドネシア・タングープロジェクト向けに、最新鋭の推進システムを採用した環境負荷の低い3隻が竣工し、2009年度より同プロジェクトのLNG輸送に従事する予定です。その他にも2隻の新造船の引渡しを受けた結果、当年度末時点の当社関与隻数は47隻に拡大しました。

【油槽船部門】

期首にニューヨーク先物市場WTI(ウエスト・テキサス・インターミディエート)で100ドルを超えて始まった2008年度の原油相場は、7月に147ドル台という過去最高値をつけましたが、下期の原油相場は、世界的な経済危機の懸念の高まりにより、石油需要が減少し急落しました。一方VLCCマーケットは、年度前半は高

VLCC月間運賃指数
(VLCCs, Arabian Gulf/Japan in Worldscale)



い水準で推移した後、8月に急落、年間最低水準まで落ち込んだものの、秋以降は持ち直し、ほぼ安定した水準で推移しました。その結果、中東／日本の年間平均ではWS110レベルと高い水準で推移しました。

油槽船においては、大型原油タンカーおよびLPGタンカーは、長期契約のもとで安定した収益を確保し、中型原油タンカーは船隊を拡大し、これらが堅調な運賃市況を享受しました。

また大型石油製品輸送の分野では、中東から日本、韓国、台湾向けナフサの輸送需要が順調であったことに加え、欧州での低硫黄燃料の新規制適用や、製油所能力の不足による極東、中東からの欧州向け輸送需要が大きく増加したことにより、マーケットが高い水準で推移した結果、当社は前年度を大きく上回る収益を確保することができました。

2009年度の計画と見通し

【LNG船部門】

世界的な景気減速の影響を受けて天然ガスの需要の伸びは、短期的には停滞感があるものの、長期的には環境問題を背景にクリーンなエネルギー源として堅調に増加して行くと見込まれています。LNG船傭船市況は、新規LNGプロジェクトの立上げ遅延や、景気の減速により低迷しているものの、今後立ち上がる新規プロジェクトが順次稼働する事で、需給関係は徐々に引き締まり、回復して行くものと考えられます。

当社では2009年度半ばに、インドのペトロネットLNG社向けの追加新造船1隻が竣工する予定です。今後も、多様化するLNG輸送のニーズにあわせ、引き続き市況に応じた柔軟な船隊整備に努めていきます。

【油槽船部門】

原重油輸送は、世界経済の先行き不透明感から、一時的に低迷することが見込まれます。先進国では荷動きの急回復が期待できない状況ですが、中国、インドをはじめとした新興国では、経済発展を背景に需要が伸び続ける可能性が高いと予想しています。また船腹需給面では、マーケットの低迷により、2010年に向けたシングルハル船の退役がさらに促進される一方で、新造船については、金融不安等から新規発注が抑制されていることに加え、一部造船所の引渡し遅延も予想されており、極端な船腹供給過多にはならないと思われます。

石油製品輸送分野についても石油製品需要の減退と季節的な要因が相まって、マーケットが一時的に低迷することが考えられますが、欧州では環境規制強化により、低硫黄軽油の需要増に伴い、不足分を極東・インド等からの輸入に依存するという構造的要因もあるため欧州向けの堅調な荷動きが見込まれ、石油製品輸送全体としては徐々に回復基調に戻るものと思われます。

当社は原重油輸送および石油製品輸送それぞれの分野で大型新鋭船を投入し、船隊の拡充を進めるとともに、引き続き安全運航を基盤としつつ、将来を見据えた事業戦略のもと業容の充実を図ります。また、グループ会社の"K" Line Pte Ltdでは、10万トン型原重油タンカー船隊を着実に拡充させており、アジア地域を中心に堅実な事業の拡大を進めていきます。

トピックス

タングー・プロジェクト向け新造船3隻竣工

タングーLNGプロジェクト向けに3隻の新造船が竣工しました。いずれも当社グループのケイライン・シップマネジメント（株）が管理運航するLNG船となります。

第1船　TANGGUH FOJA（2008年11月竣工）
第2船　TANGGUH JAYA（2008年12月竣工）
第3船　TANGGUH PALUNG（2009年3月竣工）
傭 船 者　THE TANGGUH PRODUCTION SHARING CONTRACTORS 社
傭船期間　20年間（定期傭船契約）
船　　型　全船　154,800m³ メンブレン型 GTTマークⅢ方式
そ の 他　最新鋭のDFDE (Dual Fuel Diesel Electric)※ エンジンを搭載
※輸送中に発生する天然ガスと重油をボイラーで混焼することで発生するエネルギーを発電機経由で電気エネルギーへ転換し、モーターの回転で推進するディーゼル型エンジン。従来のスチームタービン型エンジンより熱効率の面で優れている。

LPG船"SUMMIT RIVER"竣工

2008年7月、（株）川崎造船 坂出工場にて8万m³型大型ＬＰＧ船"SUMMIT RIVER"が竣工しました。本船はブースターポンプ（昇圧ポンプ）、ヒーター（LPGを温めるためのヒーター）を備えた最新鋭船で、将来の当社船隊の中核を担う1隻です。

重量物船事業部門

トピックス

2008年2月に航海速力20ノット、吊り上げ能力700トンのクレーン2基（併用使用時最大吊り上げ能力1,400トン）を擁する最新鋭船が竣工しました。その後、同型船が同年4月、11月並びに2009年2月に相次いで竣工し、計4隻のシリーズ船が出揃いました。そのなかで2008年5月、新造船“FRAUKE”の日本初入港にあたり、披露見学会を実施し多数の顧客・取引先に対して最新鋭重量物船をアピールすることができました。

2008年度概況

2007年4月にSALグループへの資本参加という形で重量物船事業に再参入してから2年目を迎え、業容・業績とも順調に拡大することができました。

年度前半に顕著であった原油をはじめとする資源価格の高止まりを背景に、石油精製・石油化学プラント関連貨物をはじめとしたエネルギー開発関連設備や、発電所向け変圧器などインフラ整備関連の大型貨物の荷動きは好調に推移しました。これらの貨物の荷動きは2008年9月のリーマン・ショック以降も堅調に推移し、同年度中に竣工した3隻の新造船の投入効果も相まって好業績に結びつきました。

2009年度の計画と見通し

プラント関連貨物の荷動きは一般消費財とは異なり、景気の影響を直接的には受けにくいと考えられていますが、世界的な景気後退とそれに伴う資源エネルギー価格の低迷を受けてエネルギー開発プロジェクトの延期の動きが顕著になっています。それが貨物の輸送需要の減退に結びつき、それに伴う運賃水準の下落に繋がることが懸念されています。

かかる事業環境下で収益性の維持を図るために、配船の効率化や燃料消費量の削減などにより運航経費の節減に努めます。また、質の維持・向上を図りながら船員コストの増加を抑制すべく、フィリピンにSAL自営の配乗代理店を設立します。船員には川崎汽船の船員トレーニング施設である“K” Line Maritime Academyでの研修を行います。

2008年度概況

【近海部門】不定期船部門では年度後半において翳りは見られたものの、市況は総じて高水準で推移し、収益は大幅に向上しました。定期船部門では往航の東南アジア向け鋼材輸送において引き続き安定した輸送量を確保し、復航においても低迷するマレーシア積み木材製品を補完するため石膏、砂糖輸送などに積極的に取り組みました。

【内航部門】不定期船部門では、鉄鋼・セメント向け各専用船が引き続き安定した輸送量を確保しました。また4月、11月に新造石炭専用船が竣工し、東京湾内での石炭輸送を開始しました。

定期船部門では、紙専用船が顧客との長期契約により安定輸送量を確保しましたが、年度前半の燃料油価格の高騰が収益を圧迫しました。

【フェリー部門】八戸／苫小牧航路は、4隻運航体制での増便効果もあり、トラック輸送量が増加しました。

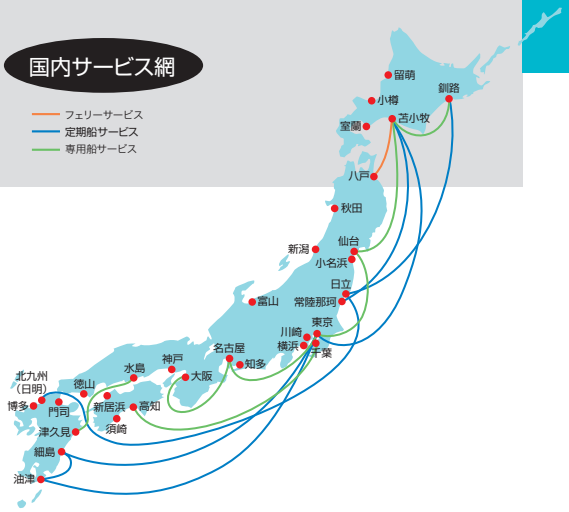
2009年度の計画と見通し

【近海部門】不定期船部門では市況の急落により、主力貨物の石炭等のばら積み輸送は一転して厳しい環境となる見込みです。また定期船部門においても、鉄鋼製品、木材製品ともに運賃、輸送量の低下による収支の悪化は避けられない情勢にありますが、適正船腹量の調整や運航コストの低減等を図り、きめ細かい事業運営に努めます。

【内航部門】不定期船部門では、国内輸送において石灰石および石炭専用船の安定輸送量の確保を図るとともに、定期船部門では、関東圏の貨物を常陸那珂港を中心に航路運営の効率化を図ります。

【フェリー部門】八戸／苫小牧航路は、安全運航を第一に旅客・トラック輸送の安定化を図り、地域に密着した生活基幹航路としてさらなる利便性とサービスの向上に努めます。

近海・内航・フェリー事業部門



トピックス

新造石炭専用船 “JP COSMOS” “JP TSUBAKI” 竣工

電源開発株式会社 磯子発電所向けに4月に “JP COSMOS”、11月には “JP TSUBAKI” がそれぞれ就航しました。本船は地域の環境規制に対応するため、粉塵の飛散防止のため自動揚荷役設備装置を備えるとともに接岸時には陸上電源からの受電システムを搭載し東京湾航行時にはA重油のみを使用するなどNOx、SOx等の排出量の大幅な削減を達成しています。

総合物流事業部門

タイにおける総合物流事業の取り組み

ミルクランサービス

K Line (Thailand) Ltd. は現在、約70台の6輪車(貨物約7トン積み)を主に使用し、自動車メーカー、自動車用部品メーカー、および家電メーカー向けミルクランサービス(各メーカーの工場へ部品供給配送を行う巡回サービス)を行っています。GPSが装備されたこれらの全車両は、分刻みのスケジュールの中、安全輸送を最優先に24時間態勢で運行されており、延べ台数にして1日200台を運行しています。

キャリアカーサービス

40台のキャリアカーを保有し2004年4月から大手自動車メーカー向け輸出入完成車の輸送およびタイ全土の国内ディーラー向け完成車の配送サービスを開始しています。5年間で約45万台の完成車を輸送し、高い評価を受けています。

(写真下:タイでの陸送車両)

2008年度概況

当社では、中期経営計画 “K” LINE Vision 100において、「物流ニーズを先取りした提案型セールス」と「地域密着型で行き届いたサービスの提供」を通じて「顧客とのグローバルなパートナーシップ」を築くことをグループ物流事業の営業戦略として掲げています。

航空貨物フォワーディング部門では、前年度からの活発な荷動きが継続し、特に日本発混載貨物で大きく取扱高を伸ばすなど、夏頃までは順調に推移しました。しかしながら、10月頃から世界的な金融危機の影響を受け、輸送ニーズも大きく減退、特に半導体市況の冷え込みが顕著で、得意としていた半導体製造装置などの取り扱いが激減する結果となりました。このような状況の下、収益力の低下に歯止めをかけるため、仕入れコスト削減をはじめ、あらゆる分野でのコスト削減などの対策を講じました。

一方、海上貨物フォワーディング部門でもコンテナ貨物の世界的な荷動き低迷の影響を受けましたが、一部顧客のコスト削減策として航空輸送から海上輸送への切り替えニーズを捉え、強化中の海上貨物の増量に繋げることができました。

またバイヤーズコンソリデーション部門も海上コンテナ貨物の落ち込みで、需要の減少は避けられなかったものの、書籍・音楽ソフト・雑貨等のネット通販を手掛ける世界的大手企業に当社グループの物流管理システムVMS(Visibility Management System)の有効性を評価いただき、これを用いた国際輸送・サプライチェーン管理サービスを受注するなど、顧客層の拡大を図ることができました。

2009年度の計画と見通し

2008年秋以降大きく減退した物流ニーズは、航空・海上貨物ともに短期間で荷動きが急激に回復する見込みは薄いと思われます。その中で当事業部門では、収益力の改善を重要課題として位置づけ、徹底的なコスト管理とグループ内企業との連携営業を強化するとともに、ITを武器にした高度な物流管理システムの提案など、高品質なサービスを提供することにより、取扱高および収益の改善に努めていきます。

コーポレート・ガバナンス

企業がその社会的責任を果たし持続的に成長していくためには、コーポレート・ガバナンスの確立と、経営上のさまざまなリスクに対応し得る体制の整備が必要です。グループ全体に企業倫理を徹底し、有機的･効果的なガバナンスの仕組みを構築するとともに、危機管理体制として、船舶の安全運航、災害、コンプライアンスおよびその他の経営に関わるリスクそれぞれに対応する委員会と、この4委員会を統括する危機管理委員会を設置し、企業価値の向上に努めています。

業務遂行の体制

当社は執行役員制度を導入し、権限委譲と決定の迅速化による経営の効率化を図っています。

取締役会は月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。2009年6月から、新たに社外取締役2名を導入しました。

執行役員会は取締役兼務を含む全執行役員と全監査役が出席し、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、情報を共有しコンプライアンスの徹底を推し進めます。

監査役5名のうち3名は会社法に定める社外監査役です。

経営会議は業務担当役員が、業務執行に係る方針や留意事項等について、専務以上の執行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。

（2009年7月1日現在の取締役および監査役、執行役員は、33ページをご覧ください。）

内部統制システムの整備

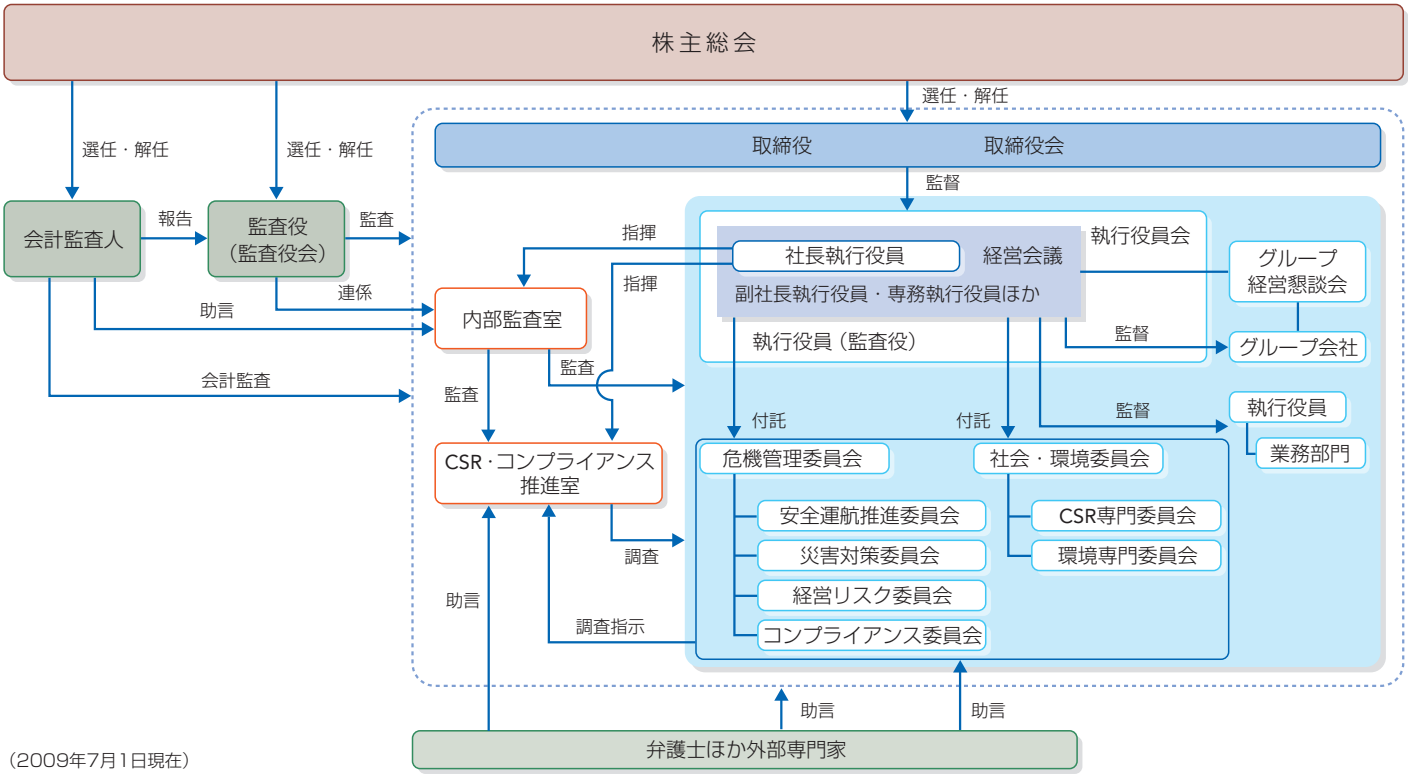
取締役会ならびにその監督の下で業務担当執行役員および各部門長が内部統制の枠組みを構築し、その有効性を評価し機能を確保していきます。

監査役は取締役による内部統制の構築とその仕組みが有効に機能するよう監視します。

内部監査室は、内部統制の構築と維持に関わる取締役の責務が遂行されるように、内部監査や改善提案を通じて支援します。また2008年度から始まったJ-SOX（内部統制報告制度）において、当社グループの内部統制評価の取り組みの推進役となり内部統制報告書をとりまとめています。

グループとしての統制

当社は、グループ会社の業務の適正さを確保するため、グループ企業行動憲章を定め、グループ各社はこれを基礎として行動指針を定めています。



（2009年7月1日現在）

リスク・マネジメント

◇ 船舶の運航に関わるリスク・マネジメント

●安全運航推進委員会を設置し、当社経営陣およびグループ船舶管理会社役員が安全運航に関わる諸施策を策定し実行しています。また、当社独自のノウハウをもとに、船舶の安全性確保に関する国際条約(SOLAS条約)の下にある安全管理コードおよびISO 9000の規格要件を取り入れた安全管理システムを構築し、陸上と船舶とで適正に運用しています。さらに、傭船を含めた全運航船を対象として独自に策定した、法定水準を上回る船舶管理標準品質(KL-QUALITY)にもとづき、専門技術者による訪船検査を定期的に実施して輸送品質の安定化に努めています。

●コンテナターミナル等は、船舶と港湾施設が協調して、テロ行為などの保安に脅威を与える行動を阻止することを目的とした国際条約(ISPSコード)にもとづき、保安体制が確立されています。

●当社は、米国税関が米国トレード関係者に対し参加を呼びかけているテロ防止・治安確保のための税関産業界提携活動(C-TPAT)にいち早く加入しています。当社はこの提携プログラムを通して、高いレベルでのセキュリティを確保しています。

◇ 災害に対するリスク・マネジメント

●大災害発生時の人・財産の安全確保および緊急連絡を含む復旧への対応と、大災害発生後の業務継続のための対応の両面を規定し、その具体的な対応内容を盛り込んだ「災害対応要綱」を整備しており、従業員はその要点をまとめたハンドブックを携帯しています。

●災害発生時に備え、従業員を対象に携帯電話のメール機能を利用した安否確認システムを導入しています。

●災害によるコンピューターデータの破壊に備えて遠隔地にバックアップデータを蓄積し、経営上の重要情報の保全と営業の早期復旧を図るシステムを構築しています。

◇ コンプライアンスに関わるリスク・マネジメント

●グループ各社は、コンプライアンス・マニュアルや就業規則を従業員がいつでも参照できるようにし、各社のコンプライアンス体制と遵守すべき法令規範等を周知しています。

●ホットラインによる内部通報や内部監査によって法令等に対する違背を発見した場合、コンプライアンス委員会によって早期の是正を図ります。

●グループ会社でコンプライアンス問題が発生した場合には、各社のホットラインに加え当社ホットライン窓口にも通報できるようにしています。

◇ その他の経営に関わるリスク・マネジメント

●テロ、脅迫等の社会犯罪、風評被害、為替・金利変動、各国税制、インフレなどの経済情勢、自国保護貿易政策などの法規制・政策の発動、競争環境の変化等、その他の経営に関わるリスクが当社の事業に少なからず影響を与える可能性がある場合には、経営リスク委員会にて、それらの予防策を講じるとともに、万一の発生時には適切に対応します。

社外監査役からのメッセージ

監査役
渡邉　文夫

私は36年間金融機関業務に従事しておりましたが、縁がありまして昨年の株主総会で社外監査役に選任されました。監査役の役割は、申すまでもない事ですが、「企業の健全で持続的な成長を確保し、社会的な信頼に応える良質な企業統治体制の確立」を念頭に置き職務を全うすることです。特に私が社外監査役として、常日頃意識しているのは、当社が行う個々の経営判断が合理的であり、かつアカウンタビリティ(対外説明力)が十分なのかどうかを、社外の眼でチェックする事にあります。

取締役会等の重要会議で、意思決定が行われる際には、十分な情報収集で適正な事実認識が行われているか、看過しているリスクはないのか、将来の見通しは適切なのか等の観点で、積極的に発言する事を心掛けております。当社の経営陣には、こうした社外の意見を真摯に受け止めて、経営に活かそうとの姿勢が備わっています。私は社外監査役の職責を担うために、海運業務を理解する事が肝要ですので、平素から社長を始めとする役員の皆さん、同僚の監査役、現場のスタッフ、グループ会社の役職員の方々とオープンで緊密な意見交換に努めています。また国内外のグループ会社への往査、船舶往査、コンテナターミナル往査等を通じて現場の業務運営について学習しております。

海運業は運賃市況、バンカー価格、為替等の環境要因に、他産業に比し、業績が影響を受け易い特徴を有しており、同時にワールドワイドの熾烈な競争に創業時から晒されてきました。昨年来の急激な環境変化による未曾有の経済危機の状況下でも、当社には変化に対する柔軟性、逞しさ、そして困難に挑戦して、克服する気概とノウハウが、創業90年間の時を経て役員、社員に浸透しております。これをグループ内では“K” Lineスピリットと呼んでいます。今般の経済危機でもこれを十分に発揮し、いち早く対策を講じグループを挙げて取り組んでおり、川崎汽船のガバナンスは良く機能していると判断しております。

当社が本年4月に90周年を迎え、10年後の100周年に向け、グローバル企業として一層の飛躍と社会的信頼の更なる向上を目指すにあたり、社外監査役として貢献したいと思います。

取締役および監査役、執行役員

（2009年7月1日現在）

代表取締役社長　前川 弘幸

代表取締役　清水 俊雄

代表取締役　守田 敏則

代表取締役　村上 榮一

代表取締役　皆川 善一

代表取締役　朝倉 次郎

代表取締役　佐伯 隆

代表取締役　村上 英三

取締役　吉田 圭介

取締役　佐々木 真己

取締役　鳥住 孝司

取締役　竹永 健次郎

取締役　山内 剛

取締役　古河 潤之助

取締役　小林 俊

取締役

代表取締役社長	前川　弘幸
代表取締役	清水　俊雄
代表取締役	守田　敏則
代表取締役	村上　榮一
代表取締役	皆川　善一
代表取締役	朝倉　次郎
代表取締役	佐伯　隆
代表取締役	村上　英三
取締役	吉田　圭介
取締役	佐々木真己
取締役	鳥住　孝司
取締役	竹永健次郎
取締役	山内　剛
取締役（社外･非常勤）	古河潤之助
取締役（社外･非常勤）	小林　俊

監査役

監査役	塩田　哲夫
監査役	向川　譲
監査役（社外）	渡邉　文夫
監査役（社外）	重田　晴生
監査役（社外）	野口　二郎

執行役員

社長執行役員	前川　弘幸	
副社長執行役員	清水　俊雄	社長補佐
専務執行役員	守田　敏則	総務、法務、経理、技術部門管掌、人事、情報システム担当
専務執行役員	村上　榮一	自動車船事業管掌
専務執行役員	皆川　善一	エネルギー資源輸送事業管掌、重量物船、新事業推進担当
専務執行役員	朝倉　次郎	ドライバルク事業管掌、鉄鋼原料輸送事業、ドライバルク事業企画調整担当
専務執行役員	佐伯　隆	財務、経営企画管掌、IR広報担当
専務執行役員	村上　英三	コンテナ船事業管掌、港湾事業担当
常務執行役員	森　護	香港駐在（“K” Line（Hong Kong）Limited 社長）
常務執行役員	吉田　圭介	財務担当
常務執行役員	寺島　喜義	欧州駐在（“K” Line Holding（Europe）Limited 社長）
常務執行役員	佐々木真己	船舶部門担当
常務執行役員	鳥住　孝司	経理、総務、法務、CSR・コンプライアンス推進担当、内部監査担当補佐
執行役員	板家　茂雄	中国駐在（K Line（China）Ltd. 社長）
執行役員	今泉　一隆	一般不定期船事業、電力炭・製紙原料輸送事業担当
執行役員	鈴木　俊幸	コンテナ船事業担当、コンテナ船事業グループ長委嘱
執行役員	青木　宏道	エネルギー資源輸送事業担当
執行役員	竹永健次郎	造船計画、環境担当
執行役員	青木　良行	自動車船事業担当
執行役員	福沢　優	（株）ケイラインジャパン代表取締役社長
執行役員	山内　剛	経営企画、物流事業、調査担当
執行役員	山口　高志	自動車船営業グループ長委嘱
執行役員	門野　英二	船舶部門担当補佐、海事人材グループ長委嘱

企業の社会的責任(CSR)

CSR活動の目的と使命

川崎汽船グループは企業理念を「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」と定め、その実現をCSR活動の目的としています。また、グローバルに成長を続ける企業グループとして、社会、顧客、株主、お取引先、従業員などのステークホルダーの期待に応え、自らの社会的価値を向上させることを、CSR活動の使命としています。またCSRが企業の「社会的責任」と「社会的貢献」より構成されると認識し、CSR活動の基本方針を次の通りとしています。

CSR活動の基本方針

●社会的責任 ―法令を遵守し、社会規範を尊重し、公正な事業活動を行い、安全の確保と環境保全に努めます。

●社会的貢献 ―グループの事業活動を通して社会に貢献します。また、「良き企業市民」として、社会貢献活動を積極的に実践します。

さらに、ステークホルダーとの共利共生を目指す中期経営計画のもと、さまざまなステークホルダーとの信頼関係の構築に向けた取り組みを推進しています。

安全運航への取り組み

安全運航と環境保全は船舶の運航に携わる海運企業にとって非常に重要なものであり、その実現と維持には、さまざまな視点から物事を見て、日々これを改善していく地道な活動が必要です。

当社グループは、船舶をはじめとしたハード面と人材育成などソフト面の両面から安全運航に取り組み、事故ゼロを目指します。

●ケイライン・マリタイム・アカデミー（KLMA）

KLMAはグローバルな規模で、安全運航を支える海事技術者を確保し育成することを目的としており、国内外にある研修施設と、キャデット育成プログラム、キャリアパスを含んだ教育・研修・育成プログラムのことです。

●KL-QUALITYの維持

安全運航には、その一番の当事者である船舶の安全が確保されていなければなりません。当社は、「“K” LINE船舶品質指針」を定め、当社運航船がこの指針に合致していることを検船監督が訪船して確認し、本船乗組員との意見交換等を通じ、より良い船質の維持を図っています。

●事故対応演習

事故ゼロを目指す当社は、万一の事故に備えた演習を実施し、事故対応手順や連絡手順等の確認を行っており、その結果をもとに改善していくことは非常に重要なものであると認識し実行しています。

直近では2009年2月に、伊良湖水道沖にて石炭専用船が小型船と衝突し本船から燃料油が流出したとの想定のもと、関係者一同による大規模流出油事故対応演習を行いました。また、演習後の反省会において挙げられた問題点については、事故対応マニュアルの見直しや体制の見直しを行って改善し、不測の事態に即応できるよう体制を整えています。

●船舶運航データ管理システム

当社運航船の運航データは、専用のシステムによりデータサーバーに蓄積され、各地の運航担当者、船舶管理会社担当者がデータ確認、解析等を実施、効率的かつ安全な航海を図るべく活用しています。このシステムはほとんどの当社運航船に搭載されており、安全運航や省エネ運航に大きく役立っています。

環境保全への取り組み

当社グループでは、1998年に環境保全を経営課題の一つとして掲げて以来、グループの環境憲章に則り、環境マネジメントシステムを適切に運用して、環境保全のための活動に取り組んでいます。2008年度より開始した中期経営計画においても、最重要課題として環境保護への取り組みを掲げています。さらに毎年度、環境への取り組みを検証しながら、次年度そして中長期に向けた新たな環境目標を設定し、海洋汚染や大気汚染の防止、温室効果ガスの抑制、天然資源の消費節減に継続的に努力しています。

最近の取り組み

●“K” Line America, Inc.では、2008年2月より、循環型エネルギーの一つである風力エネルギーによる電力を購入し、同社米国内全事務所で使用される電力のうち60%をこのエネルギーで賄いました。

2009年は、年間使用電力の約80%にあたる約110万kWhを購入しました。これはCO_2の排出を約673トン削減することに相当します。

米国環境保護庁グリーンパワーリーダーシップクラブの資格証（上）とグリーン電力証書（右）

●2008年11月、米国ロングビーチ港コンテナターミナルにおいて、停泊中の本船への陸上電源供給設備の運用を開始し、5,500 TEU型コンテナ船の寄港時には、停泊中に必要な電力をすべて陸上からの電力で賄い、本船のディーゼル発電機からの排気ガスをゼロとしています。ロングビーチ港では、発電機を止めた船を「冷えた鉄」すなわち「COLD IRONING(コールド アイロニング)」と呼んでおり、陸上電源供給の代名詞となっています。この「COLD IRONING」により、本船がターミナル周辺地域に与える環境負荷は大きく減少し、発電機エンジン停止により騒音も軽減されました。

社会貢献活動

グループの事業活動を通じて、また良き企業市民として、社会貢献活動を積極的に実践します。

従来からの活動の継続・発展に加え、新しい活動を行いました。以下はその一部です。

◇ 災害支援

2008年に発生したミャンマー大型サイクロン、中国四川省の大地震の災害では広大な地域で多数の被害がありました。当社はこれらの災害に対し、社員一人ひとりの思いを込めて日本赤十字社を通じ被災地へ義捐金を寄付しました。

また、同年大型台風の直撃による、フィリピン　ビサヤ地方の土砂災害では、500世帯以上の当社グループ所属の船員家族が住むパナイ島で広範囲にわたり洪水や土石流が発生したため、当社およびグループ会社では、現地状況の調査や船員家族の安否確認をただちに実施し、また、救援物資の手配および搬送などの支援活動を行いました。

◇ 新造船見学会

船や海運により親しみを感じていただける場として、新造船見学会を行っています。造船会社と共同のこの会では、近隣の小学生をはじめ多くの方々にご来訪いただき、普段はあまり目にする機会のない船内のご案内や、航海中や建造中の話を担当者が披露するなど、皆様に楽しんでいただいています。より海運業を身近に感じていただけるよう、今後も継続して取り組んでいきます。

◇ フィリピンにおける奨学制度

当社グループではフィリピンの私立商船大学クリスタルeカレッジと、船舶職員育成に関する提携をしました。フィリピン全土において高校卒業見込みの生徒を対象に独自の選抜試験を実施し、これに合格した機関科奨学生(24名)が2008年6月同校に入学しました。

これまでにもフィリピン･ビサヤス工科大学の卒業生を対象に海技教育をする「“K” ラインクラス」を開設するなど、独自の奨学制度によりフィリピンにおける船員教育に積極的に協力しています。

◇ タイ国大学生への奨学金

K Line (Thailand) Ltd.は、スラナリ工科大学で輸送工学を学ぶ学生に奨学金を提供しています。これは、創立40周年の記念事業として2004年に始めたもので、2005年度以降毎年行っており、現在まで延べ34名に提供しています。

◇ ピースパックプロジェクトへの輸送協力

当社は、社団法人ガールスカウト日本連盟が取り組んでいる海外の難民支援活動である「ピースパックプロジェクト」に海上輸送で協力しています。

ピースパックとは、難民の子どもたちのために日本全国のガールスカウトが真心をこめてつくったプレゼント(手づくりの巾着袋に鉛筆やノートなど文房具を詰めたもの)で、すべての袋のなかには手紙も添えられており、ピースパックを通して友だちになること、そして平和な世界になることをともに願う気持ちも入っています。

はるか海を越えて、日本のガールスカウトの子どもたちと難民の子どもたちの心をつなぐ贈り物を、確実にお届けするための協力を行いました。

◇ 海岸の清掃活動

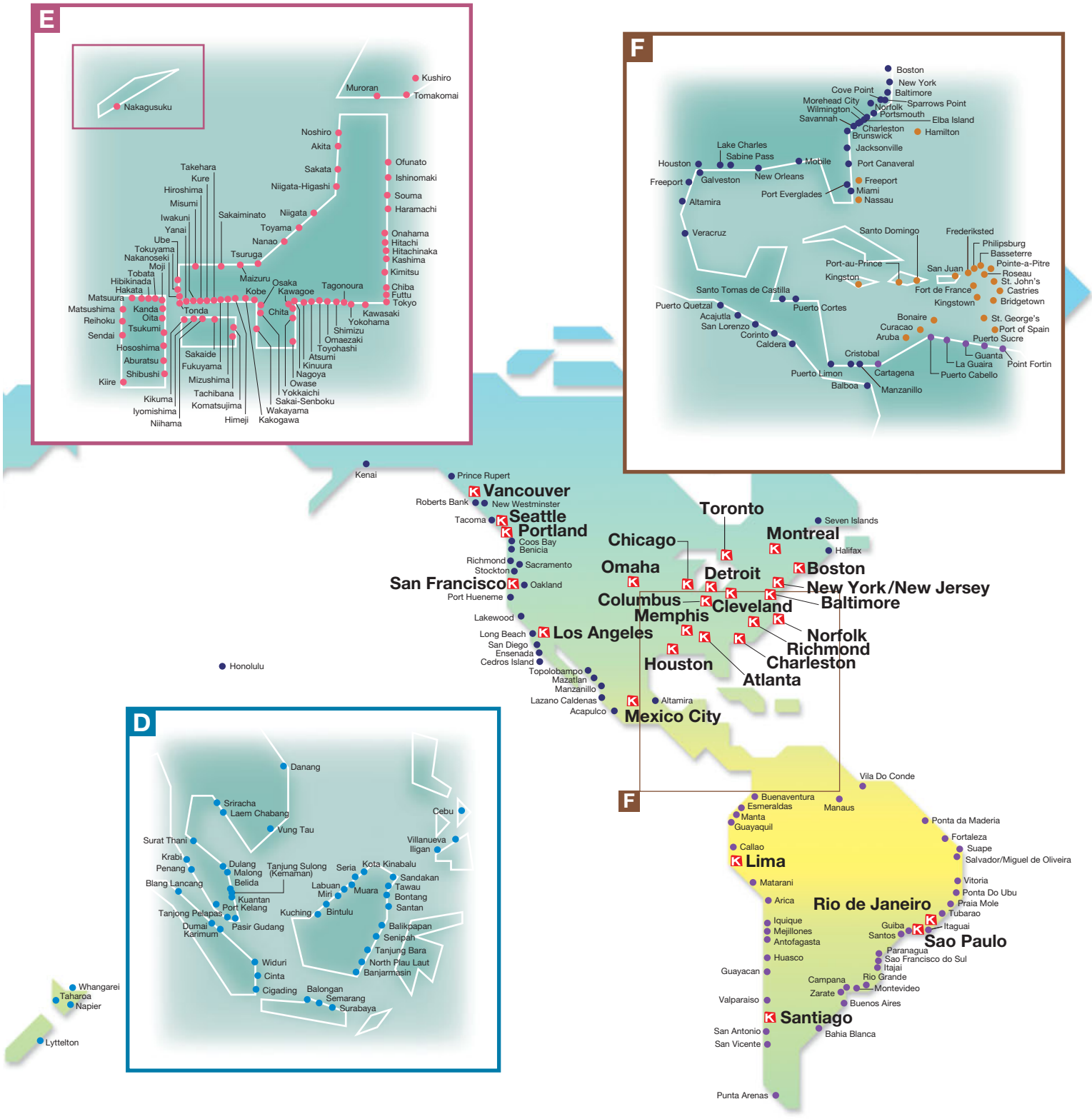
2008年6月、東京お台場で開催された海岸の清掃活動「東京ベイ･クリーンアップ大作戦」に当社グループ従業員とその家族(20名)が参加しました。海に親しみながら、環境への意識を高める機会となりました。

サービスネットワーク

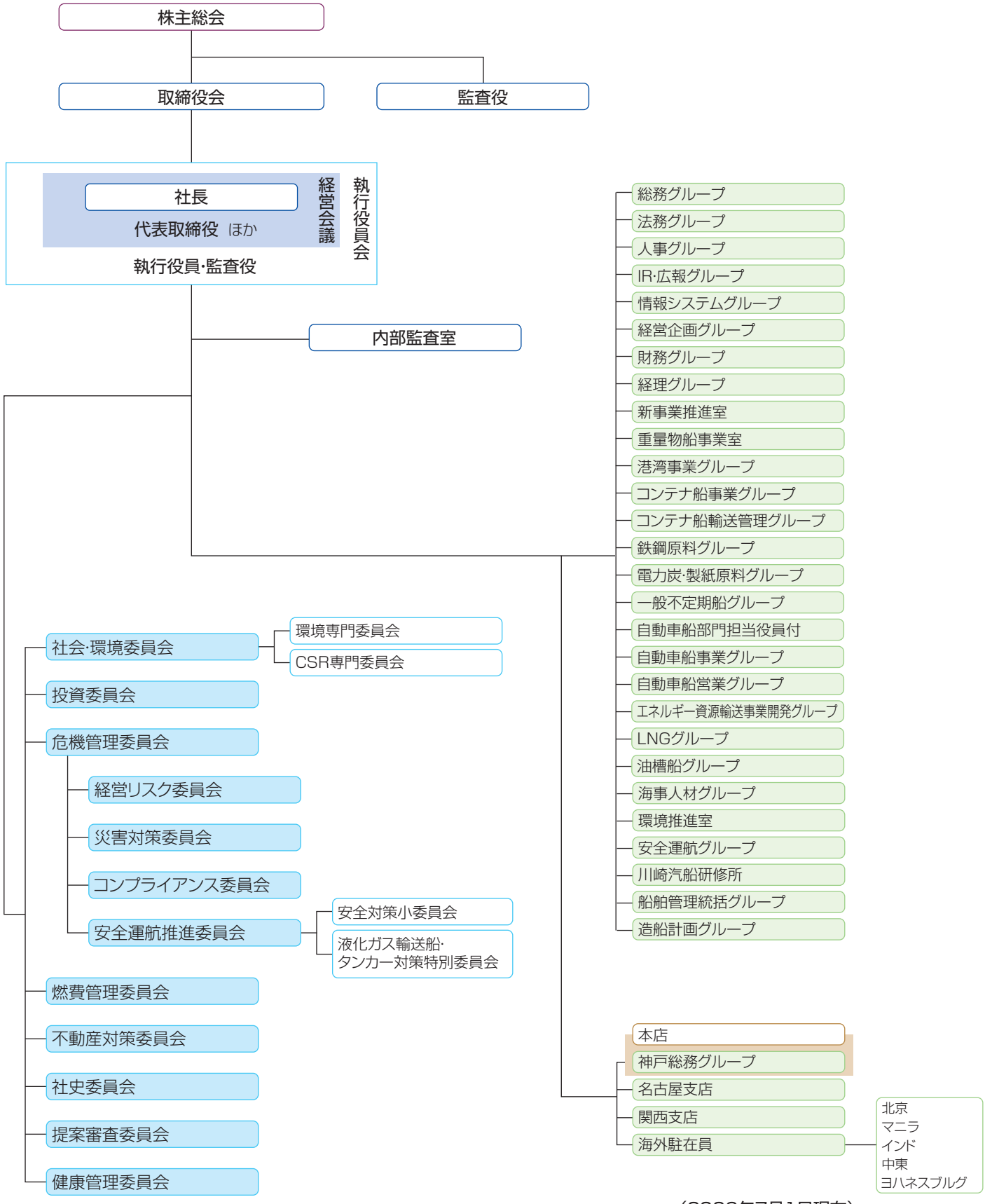
K “K” LINE 海外現地法人、駐在員事務所

● 寄港地

★ “K” LINE 本社


E
Nakagusuku
Kushiro
Muroran
Tomakomai
Noshiro
Akita
Ofunato
Ishinomaki
Sakata
Niigata-Higashi
Souma
Haramachi
Takehara
Kure
Hiroshima
Misumi
Iwakuni
Yanai
Sakaiminato
Niigata
Toyama
Onahama
Hitachi
Hitachinaka
Kashima
Ube
Tokuyama
Nakanoseki
Moji
Nanao
Tsuruga
Kimitsu
Tobata
Hibikinada
Hakata
Matsuura
Maizuru
Osaka
Kawagoe
Kobe
Tagonoura
Chiba
Futtu
Tokyo
Matsushima
Kanda
Oita
Reihoku
Tonda
Chita
Kawasaki
Yokohama
Tsukumi
Sendai
Shimizu
Omaezaki
Toyohashi
Hososhima
Sakaide
Atsumi
Aburatsu
Fukuyama
Kinuura
Shibushi
Nagoya
Kiire
Mizushima
Owase
Tachibana
Yokkaichi
Kikuma
Komatsujima
Sakai-Senboku
Iyomishima
Wakayama
Himeji
Kakogawa
Niihama
F
Boston
New York
Baltimore
Cove Point
Morehead City
Sparrows Point
Wilmington
Norfolk
Portsmouth
Savannah
Elba Island
Charleston
Hamilton
Brunswick
Jacksonville
Lake Charles
Sabine Pass
Houston
Mobile
Port Canaveral
Freeport
Galveston
New Orleans
Freeport
Port Everglades
Miami
Nassau
Altamira
Veracruz
Santo Domingo
Frederiksted
Philipsburg
Basseterre
Port-au-Prince
Pointe-a-Pitre
San Juan
Roseau
Kingston
St. John's
Fort de France
Castries
Santo Tomas de Castilla
Kingstown
Bridgetown
Puerto Quetzal
Puerto Cortes
Acajutla
Bonaire
St. George's
San Lorenzo
Curacao
Port of Spain
Corinto
Aruba
Puerto Sucre
Caldera
Guanta
Cristobal
La Guaira
Point Fortin
Puerto Limon
Cartagena
Puerto Cabello
Balboa
Manzanillo
Kenai
Prince Rupert
Vancouver
Roberts Bank
New Westminster
Tacoma
Seattle
Portland
Coos Bay
Benicia
Richmond
Sacramento
Stockton
San Francisco
Oakland
Port Hueneme
Lakewood
Long Beach
Los Angeles
San Diego
Ensenada
Cedros Island
Honolulu
Topolobampo
Mazatlan
Manzanillo
Lazano Caldenas
Altamira
Acapulco
Mexico City
Toronto
Seven Islands
Chicago
Montreal
Halifax
Omaha
Detroit
Boston
New York/New Jersey
Columbus
Cleveland
Baltimore
Memphis
Norfolk
Richmond
Houston
Charleston
Atlanta
D
Danang
Sriracha
Laem Chabang
Cebu
Vung Tau
Villanueva
Iligan
Surat Thani
Krabi
Dulang
Tanjung Sulong
(Kemaman)
Seria
Kota Kinabalu
Penang
Malong
Belida
Sandakan
Blang Lancang
Labuan
Tawau
Miri
Muara
Bontang
Kuantan
Port Kelang
Santan
Tanjong Pelapas
Kuching
Bintulu
Dumai
Pasir Gudang
Balikpapan
Karimum
Senipah
Tanjung Bara
Widuri
North Plau Laut
Cinta
Banjarmasin
Whangarei
Cigading
Balongan
Taharoa
Semarang
Napier
Surabaya
Lyttelton
F
Vila Do Conde
Buenaventura
Manaus
Esmeraldas
Manta
Ponta da Maderia
Guayaquil
Fortaleza
Suape
Callao
Salvador/Miguel de Oliveira
Lima
Vitoria
Matarani
Ponta Do Ubu
Praia Mole
Arica
Rio de Janeiro
Tubarao
Iquique
Guiba
Itaguai
Mejillones
Santos
Sao Paulo
Antofagasta
Paranagua
Huasco
Sao Francisco do Sul
Itajai
Guayacan
Campana
Rio Grande
Zarate
Montevideo
Valparaiso
Buenos Aires
Santiago
San Antonio
Bahia Blanca
San Vicente
Punta Arenas

組　織



（2009年7月1日現在）

グループ運航船舶およびコンテナターミナル

グループ運航船舶 （2009年3月31日現在）

船種	2009 所有船 隻数	2009 所有船 重量トン	2009 傭船 隻数	2009 傭船 重量トン	2009 合計 隻数	2009 合計 重量トン	2008 合計 隻数	2008 合計 重量トン
コンテナ船	13	616,342	85	3,705,446	98	4,321,788	99	4,194,472
		14%		86%		100%		100%
ドライバルク船	51	5,654,181	115	11,852,233	166	17,506,414	169	17,614,846
		32%		68%		100%		100%
自動車専用船	36	498,040	57	784,182	93	1,282,222	102	1,375,714
		39%		61%		100%		100%
エネルギー資源輸送船								
LNG（液化天然ガス）船	24	1,727,621	1	77,163	25	1,804,784	23	1,635,267
原油タンカー	9	1,760,372	10	1,442,584	19	3,202,956	18	3,077,895
プロダクトタンカー	1	99,992	5	536,434	6	636,426	5	521,425
LPG（液化石油ガス）船	1	49,996	4	162,088	5	212,084	5	209,092
小計	35	3,637,981	20	2,218,269	55	5,856,250	51	5,443,679
		62%		38%		100%		100%
重量物船	13	128,982	5	38,431	18	167,413	15	131,459
		77%		23%		100%		100%
その他								
近海船	9	127,707	19	219,604	28	347,311	29	363,894
内航船	14	79,403	5	20,386	19	99,789	17	87,252
フェリー	2	6,807	2	6,819	4	13,626	5	19,563
その他	1	11,075	–	–	1	11,075	1	11,075
小計	26	224,992	26	246,809	52	471,801	52	481,784
		48%		52%		100%		100%
合計	**174**	**10,760,518**	**308**	**18,845,370**	**482**	**29,605,888**	**488**	**29,241,954**
		36%		64%		100%		100%

注：当社および連結子会社運航船舶（短期傭船を含む。）

コンテナターミナル （2009年3月31日現在）

ターミナル	所在地	岸壁長	水深	敷地総面積	蔵置能力（平積みベース）
日本					
川崎汽船東京コンテナターミナル	東京大井	660m	15m	259,500m²	4,370 TEU※
川崎汽船横浜コンテナターミナル	横浜本牧	400m	12m	133,591m²	1,968 TEU
川崎汽船大阪コンテナターミナル	大阪南港	350m	14m	63,031m²	1,082 TEU
川崎汽船神戸コンテナターミナル	神戸六甲	800m	14m	355,900m²	4,716 TEU
アメリカ					
International Transportation Service, Inc.	ロングビーチ	1,920m	13–16m	955,000m²	15,905 TEU
Husky Terminal and Stevedoring, Inc.	タコマ	830m	16m	376,000m²	4,800 TEU
TransBay Container Terminal Inc.	オークランド	320m	14m	182,000m²	2,551 TEU
ベルギー（注：共同経営による資本参加）					
Antwerp International Terminal NV	アントワープ	350m	15.5m	175,000m²	2,990 TEU

※ TEU：長さ20フィートのコンテナを1単位とした換算個数

主要連結子会社および関連会社

（2009年3月31日現在）

国内	社名	出資比率（%）※	資本金（単位：百万円）	2008年度売上高（単位：百万円）
海運	川崎近海汽船株式会社	50.7	2,368	47,830
	旭汽船株式会社	100.0	100	582
	神戸棧橋株式会社	100.0	100	68
	★ バダック・エル・エヌ・ジー輸送株式会社	25.0	80	7,030
	★ 芝浦海運株式会社	100.0	20	410
海運代理店	株式会社ケイラインジャパン	100.0	150	3,103
	★ 清水川崎運輸株式会社	50.0	10	317
船舶管理	ケイライン シップマネージメント株式会社	100.0	75	14,249
	太洋日本汽船株式会社	100.0	400	29,412
	株式会社エスコバル・ジャパン	100.0	10	396
港湾・倉庫	株式会社ダイトーコーポレーション	100.0	842	26,215
	日東物流株式会社	100.0	1,596	13,068
	北海運輸株式会社	80.1	60	11,387
	株式会社シーゲート コーポレーション	100.0	270	8,271
	日東タグ株式会社	100.0	150	3,812
	東京国際港運株式会社	70.0	75	1,971
	★ 株式会社リンコーコーポレーション	25.1	1,950	12,484
	★ 株式会社コクサイ港運	83.3	100	1,266
ロジスティックス	ケイライン ロジスティックス株式会社	90.7	400	29,073
陸運	日本高速輸送株式会社	100.0	100	5,973
	新東陸運株式会社	100.0	30	1,239
	舞鶴高速輸送株式会社	100.0	25	880
コンテナ機器管理	インターモーダル エンジニアリング株式会社	100.0	40	972
旅行代理店	ケイライントラベル株式会社	100.0	100	9,573
その他	ケイライン エンジニアリング株式会社	100.0	50	4,165
	株式会社シンキ	100.0	80	2,180
	株式会社ケイライン システムズ	100.0	40	1,518
	株式会社ケイ・エム・ディ・エス	100.0	40	1,443
	川汽興産株式会社	100.0	30	839
	株式会社クラウンエンタープライズ	100.0	10	405
	ケイライン アカウンティング アンド ファイナンス株式会社	100.0	100	204

海外	社名	出資比率（%）※	資本金（単位：百万）	2008年度売上高（単位：百万）
海運	"K" Line Pte Ltd	100.0	US$1.1	US$550
	"K" Line Bulk Shipping (UK) Limited	100.0	US$34	US$327
	"K" Line European Sea Highway Services GmbH	100.0	EUR5	EUR109
	"K" Line LNG Shipping (UK) Limited	100.0	US$6	US$70
	★ Northern LNG Transport Co., Ⅰ Ltd.	49.0	US$40	US$14
	★ Northern LNG Transport Co., Ⅱ Ltd.	36.0	US$42	US$15
	SAL Schiffahrtskontor Altes Land GmbH & Co. KG	50.0	EUR0.2	EUR8.6
海運代理店	"K" Line America, Inc.	100.0	US$15.5	US$81
	"K" Line (Australia) Pty Limited	100.0	A$0.0001	A$15
	"K" Line (Belgium)	51.0	EUR0.06	EUR3.1
	"K" Line Canada Ltd.	100.0	C$0.1	US$1.5
	K Line (China) Ltd.	100.0	US$2	US$24
	"K" Line (Deutschland) GmbH	100.0	EUR0.2	EUR8.3
	"K" Line (Europe) Limited	100.0	£0.01	£17
	"K" Line (Finland) OY	51.0	EUR0.01	EUR1.5
	"K" Line (France) SAS	100.0	EUR0.5	EUR3.8
	"K" Line (Hong Kong) Limited	100.0	HK$15	HK$284
	"K" Line (Korea) Ltd.	100.0	WON400	WON8,651
	"K" Line Maritime (M) Sdn Bhd	57.5	MYR0.3	MYR14.5
	K Line Mexico SA de CV	100.0	MXN0.9	US$0.3

	社名	出資比率（%）※	資本金（単位：百万）	2008年度売上高（単位：百万）
	"K" Line (Nederland) B.V.	100.0	EUR0.1	EUR4.6
	K Line (Norway) AS	100.0	NOK0.1	NOK3.2
	"K" Line (Portugal)–Agentes de Navagação, S.A.	51.0	EUR0.2	EUR2
	"K" Line (Scandinavia) Holding A/S	51.0	DKK1	DKK17
	"K" Line (Singapore) Pte Ltd	95.0	S$1.5	S$15
	K Line (Sweden) AB	100.0	SEK0.1	SEK17.8
	"K" Line (Taiwan) Ltd.	60.0	NT$60	NT$290
	K Line (Thailand) Ltd.	34.0	BAT30	BAT1,698
	"K" Line (Western Australia) Pty Limited	100.0	A$0.0001	A$0
	PT. K Line Indonesia	95.0	RP463.6	RP69,698
ターミナル運営	International Transportation Service, Inc.	100.0	US$20	US$201
	The Rail-Bridge Terminals (New Jersey) Corporation	100.0	US$3	US$0
	TransBay Container Terminal, Inc.	95.0	US$0.1	US$26
	★ Husky Terminal & Stevedoring, Inc.	50.0	US$0.1	US$36
貨物混載	Century Distribution Systems, Inc.	99.5	US$2.3	US$7
	Century Distribution Systems (Europe) B.V.	100.0	EUR0.02	EUR0.3
	Century Distribution Systems (Hong Kong) Limited	100.0	HK$0.08	HK$70
	Century Distribution Systems (Shenzhen) Limited	100.0	RMB6.5	RMB53
	Century Distribution Systems (International) Limited	100.0	HK$1.8	HK$102
	*1 Century Distribution Systems (Shipping) Limited	100.0	HK$0.000001	
倉庫	Universal Logistics System, Inc.	100.0	US$12.3	US$0.7
	Universal Warehouse Co.	100.0	US$0.05	US$4.8
	Universal Warehouse Co. (NW)	100.0	US$0.0001	US$1
ロジスティックス	"K" Line Logistics (Hong Kong) Ltd.	100.0	HK$8	HK$198
	"K" Line Logistics (U.K.) Ltd.	100.0	£0.2	£4
	"K" Line Logistics (U.S.A.) Inc.	100.0	US$0.5	US$41
	"K" Line Logistics (Singapore) Pte. Ltd.	100.0	S$1.15	S$21
	K Line Logistics (Thailand) Ltd.	86.4	BAT20	BAT401
	K Line Logistics South East Asia Ltd.	95.0	BAT73	BAT0
陸運	James Kemball Limited	100.0	£0.01	£14
	ULS Express, Inc.	100.0	US$0.05	US$7
コンテナ機器管理	★ Multimodal Engineering Corporation	100.0	US$0.15	US$8
金融附帯	"K" Line New York, Inc.	100.0	US$17.1	US$35
持株会社	Kawasaki (Australia) Pty. Ltd.	100.0	A$4.8	A$8.6
	"K" Line Holding (Europe) Limited	100.0	£20	£0
	"K" Line Heavy Lift (UK) Limited	100.0	EUR22	EUR25
その他	Connaught Freight Forwarders Limited	100.0	HK$0.01	HK$0.09
	Cygnus Insurance Company Limited	100.0	US$3	US$4
	"K" Line TRS S.A.	100.0	US$0.006	US$0
	Marinus Enterprise, Inc.	100.0	US$0.5	US$0
	★ PrixCar Services Pty Limited	33.3	A$2.2	A$57.5

*1 Century Distribution Systems (Shipping) Limited の2008年度売上高は親会社であるCentury Distribution Systems (International) Limitedに合算されています。

★持分法適用子会社および関連会社
※ 間接所有を含む。

¥：円
£：英ポンド
A$：豪ドル
RMB：中国人民元
BAT：タイバーツ
RP：インドネシアルピー
S$：シンガポールドル
EUR：ユーロ
HK$：香港ドル
MYR：マレーシアリンギット
US$：米ドル
NT$：台湾ドル
WON：韓国ウォン
C$：カナダドル
MXN：メキシコペソ
DKK：デンマーククローネ
NOK：ノルウェークローネ
SEK：スウェーデンクローナ

財務セクション

目 次

43 当期の概況および財政状態の分析
47 事業等のリスク
48 財務要約データ
50 連結貸借対照表
52 連結損益計算書
53 連結株主資本等変動計算書
54 連結キャッシュ・フロー計算書
55 連結財務諸表注記
68 独立監査人の監査報告書

2008年度の概況

2003年から好調を維持してきた世界経済は、2008年9月に発生した米国の一部大手金融機関の経営破綻を契機に急速に減速し、世界は未曾有の金融危機と経済危機に見舞われました。米国では金融市場の機能不全から住宅や乗用車などの耐久消費財の販売に加え、雇用環境の悪化と資産価値の下落により一般消費も減退し、企業収益も大きく悪化しました。欧州各国でも金融危機による信用収縮を背景に、設備投資･個人消費とも減退傾向を強めました。この結果、これまで世界経済を牽引してきた中国をはじめ、その他の新興諸国や資源国の経済も少なからず影響を受けました。わが国経済も、欧米の景気悪化と秋口からの急激な円高にともなって、特に輸出依存型企業の事業環境は急速に悪化しました。

海運業を取り巻く環境としては、高騰が続いていた燃料油価格が第3四半期に入って下落傾向となりましたが、急激な円高と第2四半期以降のドライバルク船市況の急落、コンテナ船および自動車船事業関連の荷動きの急減など、第3四半期以降の事業環境は極めて厳しいものになりました。

当社グループは2008年4月に中期経営計画「“K” LINE Vision 100」を策定しましたが、金融危機･経済危機にともなう海上貨物量の急激な減少により、船腹需給関係が急速に悪化、事業環境も大きく変化しました。事業環境の本格的回復までには多少の時間を要すると見込まれたため、当社グループは昨年12月に『経済危機緊急対策本部』を設置し、収支改善･コスト削減とリスク管理の徹底に向けた計画を策定し、2009年3月末までの短期間で実効ある諸策に取り組みました。

当期の連結売上高は1兆2,443億17百万円(前期比867億31百万円減少)、営業利益は716億4百万円(前期比580億45百万円減少)、経常利益は600億11百万円(前期比658億57百万円減少)、当期純利益は324億21百万円(前期比505億91百万円減少)となりました。

各事業セグメントの概況

海運業

海運業セグメント全体では、売上高は1兆1,104億75百万円（前期比5.6%減）、営業利益は600億5百万円（前期比47.2%減）となりました。

◇ コンテナ船部門 ◇

景気後退による荷動き減少は欧米だけでなく全世界に広がりました。北米航路においては、アジア出し北米向け荷動きが減少し、当社の積高も前期比13%減少しました。北米出しアジア向けについては、下期は世界的な景気後退の影響により荷動きが急減しましたが、上期の活況が貢献し、通期では前期比8%の積高増となりました。欧州航路においても全体の荷動きは減少局面に入りましたが、当社は大型船投入によるサービス増強効果もあり、前期比13%の積高増となりました。一方、地中海航路では荷動き減少に対応しサービス合理化を進め、東地中海向けサービスを一便休止し、積高も前期比6%減少しました。当社の積高は全体で前期比4%の減少となりました。

欧州航路、アジア／南米航路などでは荷動き減退につれ船腹需給も悪化し、平均運賃も下落する中、東西航路（北米航路・欧州航路など）での減便合理化、南北航路（アジア／南米東岸・南米西岸・中東航路など）でのサービス統合などの配船合理化とコスト削減に努めましたが、前期比で減収減益となりました。

◇ 不定期専用船部門 ◇

ドライバルク輸送においては、北京オリンピック特需の影響を含む中国の鉄鉱石輸入量急増などを背景に、ばら積船市況が一時史上最高を記録するなど急騰し、第2四半期累計で史上最高益を記録しました。第3四半期以降は世界規模の景気後退によって、新興国を中心に資源需要が急速に減少した影響から荷動きが低迷し、市況は一転して歴史的安値圏まで急落しました。当社は中長期契約比率を高めてスポット市況の変動による影響の最小化に取り組むとともに、効率的配船と減速航行による燃料費や運航コストの削減に努めましたが、急激な市況悪化による影響を補いきれず、前期比減収減益となりました。

自動車船においては、第2四半期までの荷動きは好調に推移していましたが、第3四半期後半以降は世界経済の減速の影響を受け、米国向けをはじめとして、比較的堅調であった新興国・資源国向けの荷動きも大幅に落ち込み、当社の総輸送台数は前期比9%減となりました。燃料油単価の下落に加え減速航行の徹底による燃料消費量削減、老齢船の廃棄による船腹調整などのコスト削減に努めましたが、前期比減収減益となりました。

不定期専用船部門全体として当期の業績は前期比減収減益となりました。

◇ エネルギー資源輸送部門 ◇

液化天然ガス輸送船においては、新たにRasGasⅢプロジェクト向けの大型船8隻やタングープロジェクト向けの3隻など、合計14隻の新造船が竣工しました。これにより、当社が保有・関与する船舶は合計で47隻となり、船隊を大幅に拡大するとともに、安定的な収益を確保することができました。

油槽船においては、大型原油タンカーおよびLPGタンカーは、長期契約のもとで安定した収益を確保し、中型原油タンカーは船隊を拡大し、これらが堅調な運賃市況を享受しました。

石油製品船は、主として欧州向け軽油・ジェット燃料の旺盛な輸送需要に支えられて運賃市況が強含みに推移しました。

エネルギー資源輸送部門全体では、前期比増収増益となりました。

◇ 重量物船部門 ◇

重量物船事業においては、資源価格の高騰を受けて石油化学プラントやインフラ関係重量物の荷動きの活況が継続し、ほぼ満船基調を維持しました。この結果、第3四半期以降の燃料油価格の下落効果もあり、安定した収益を確保できました。

◇ 内航・フェリー部門 ◇

内航・フェリー部門においては、不定期船では鉄鋼・セメント向け各専用船が引き続き安定した輸送量を確保しました。第1四半期、第3四半期に新造石炭専用船それぞれ1隻が竣工し、東京湾内での石炭輸送を開始しました。定期船では、紙専用船が顧客との長期契約により安定輸送量を確保しましたが、第2四半期までの燃料油価格の高騰が収益を圧迫しました。八戸／苫小牧航路は、4隻運航体制での増便効果もあり、トラック輸送量が増加しました。

物流・港運事業

総合物流部門においては、国内のトレーラー航送事業などで前年並みの利益水準を確保できたものの、世界的な海上コンテナ貨物の落ち込みを受け、バイヤーズコンソリデーション事業などで収益が悪化しました。第3四半期以降の航空貨物激減の影響で航空フォワーディング事業についても収益が悪化しました。

この結果、セグメント全体では、売上高は1,088億74百万円（前期比17.1％減）、営業利益は92億89百万円（前期比32.3%減）となりました。

その他の事業

上記以外の事業においては、売上高は全体で249億68百万円（前期比9.6%増）、営業利益は22億34百万円（前期比2.1％増）となりました。

2009年度の見通し

2009年度の業績につきましては、連結売上高9,500億円、営業利益160億円、経常利益110億円、当期純利益65億円を見込んでいます。

2009年度の海運市況は世界的な景気後退により、全般的に事業環境はさらに悪化すると考えられます。コンテナ船の海上荷動きの減退が顕著になっており、当社は、アライアンス僚社と協調し、ほぼすべての主要航路において、減便・臨時欠航・航路の統合・スケジュール見直しなどの合理化とともに、全世界でグループ会社をあげてコスト削減を推進しています。一部の航路では運賃の値上げを実施できる見込みもありますが、主要航路での運賃市況の悪化などにより、2009年度は減収となる見込みですが、収益改善・コスト削減策の実施により赤字幅の縮小を見込んでいます。

不定期専用船部門においては、ドライバルク部門では、海上荷動き量は前期並みを見込んでいます。当社は徹底したコスト削減を行うとともに、新造船の新規投資を凍結し、高コスト船の返船、不採算船や余剰船腹の売船・解撤を含めた船隊規模の見直しにより収益力の改善を図るとともに、海外拠点を中心に海外営業を一層強化し、営業基盤の拡大に努めます。自動車船については、世界各地の完成車在庫は適正範囲に収束に向かうと予想されますが、海上輸送台数の回復にはまだ時間を要するものと見ており、世界の総荷動きは前期比3割弱程度減少するものと予想しています。かつてない厳しい事業環境下、当社では減速航行による燃料費の削減や喜望峰廻りによるスエズ・パナマ通峡料の削減をはじめとした運航費の削減など、コスト削減努力を重ねて収益の改善に努めます。

エネルギー資源輸送については、当社のLNG船隊は新造船1隻を加え、48隻に拡大する予定です。引き続き多様化するLNG輸送のニーズに柔軟かつ積極的に取り組み、一層の業容拡大に努めます。油槽船では世界的な景気低迷を受けて、市況は当面低調に推移するものと予測されますが、新興国の石油需要は底堅いと見込まれ、また船腹需給面ではシングルハル船の退役、新造船引渡しの遅延も予想されることから、極端な船腹過剰にはならないと見ています。石油製品船の分野では一時的な市況低迷が予想されますが、新規輸出型製油所の本格稼働、および欧州での継続的な石油製品需要により、荷動きは徐々に回復すると見込まれます。

以上のとおり2009年度の海運業を取り巻く事業環境は需給面、為替、金利動向も含め予断を許さない状況にありますが、さらなる効率的配船、コスト削減に努めていきます。

なお、通期の為替レートについては1ドル＝100円、燃料油価格はトン当たり300ドルを想定しています。

資産、負債および純資産の状況

2009年3月末の資産の部は9,716億3百万円となりました。前期末に比べて営業未収金および保有株式の値下り等により投資有価証券が減少しましたが、船舶の増加が主な要因となり29億73百万円増加しました。

負債の部は、6,154億50百万円となり、前期末に比べ230億97百万円増加しました。流動負債は荷動きの減少による営業未払金の減少、短期借入金および未払法人税等の減少により前期末に比べて589億28百万円減少しました。固定負債は長期借入金の増加が主な要因となり前期末より820億25百万円増加しました。

純資産の部は、保有株式の値下がり等により評価･換算差額等が減少し前期末に比べ201億24百万円減少し、3,561億53百万円となりました。

以上の結果、2008年度末の自己資本比率は、前期比2.2ポイント低下して34.5%となりました。また、自己資本当期利益率(ROE)は前期比14.3ポイント低下して9.4%、デット･エクイティ･レシオ(DER)は前期比0.38ポイント悪化して1.31となりました。

キャッシュ・フローの状況

当連結会計年度末における現金及び現金同等物は697億円となり、前連結会計年度末より216億56百万円増加しました。

営業活動によるキャッシュ･フローは、主として当期純利益の減少等により、当期は776億14百万円のプラス(前期は1,412億38百万円のプラス)となりました。投資活動によるキャッシュ･フローは、船舶の取得による支出等により、当期は1,483億4百万円のマイナス(前期は1,455億41百万円のマイナス)となりました。財務活動によるキャッシュ･フローは、借入による収入等により、当期は998億44百万円のプラス(前期は74億60百万円のマイナス)となりました。

利益配分に関する基本方針および当期・次期の配当

当社は経営計画の主要課題である持続的成長のための設備投資等への充当や、企業体質の充実･強化のために必要な内部留保の確保等を勘案しつつ、株主の皆様への利益還元を最大化することを重要課題と位置づけています。2010年代半ばでの連結純利益に対する配当性向30%を念頭に、2011年度の配当性向25%を中間目標とし、配当性向を徐々に高めていく方針です。

当期の配当金につきましては、2008年度下期業況の著しい悪化により、中間配当(1株当たり13.5円)だけをもって、通期で目標としていた配当性向22%を超え26%に達する結果となりましたので、遺憾ながら期末配当は見送らせていただきました。

次期の配当金につきましては、配当性向を23%とし、年間配当金１株当たり2.5円とさせていただく予定です。中間配当金につきましては、当社を取り巻く情勢が極めて不透明であることから、現時点においては見送らせていただく予定です。

なお、事業環境が厳しくかつ今後の市況見通しも困難な状況において、当面は財務体質の健全性維持を最重要経営課題とし、引き続き徹底的な合理化とコスト削減を推進し、利益配分の押し上げに最大限努めていきます。

当社グループは国際的な事業展開を行っており、政治的･社会的な要因や自然現象により、予期せぬ事象が発生した場合には、関連の地域や市場において、事業に悪影響を及ぼす可能性があります。また、主たる事業である海上輸送の分野においては、荷動き･海運市況は、世界各国の景気動向、商品市況、船腹の需給バランス、競合関係など、様々な要因の影響を受け、その変化は当社グループの営業活動、経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。特に、主要な貿易国(地域)である北米、欧州、日本、中国の税制、インフレなど経済情勢や、自国保護貿易政策などの法規制･政策の発動は、国際間の輸送量の減少や価格競争の厳しいマーケットにおいて運賃市況の下落を招き、当社グループの財務状態、経営成績に影響を与える可能性があります。

この他に当社グループの事業活動において、悪影響を及ぼす可能性があると考えられる主なリスクには、次のようなものがあります。

為替レートの変動

当社グループの事業売上においては米ドル建ての運賃収入の比率が大きく、換算時の為替レートにより円換算後の価値が影響を受ける可能性があります。費用のドル化や通貨ヘッジ取引を行うことで、為替レートの変動による影響を最小限に止める努力をしていますが、米ドルに対する円高は当社グループの財務状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

燃料油価格の変動

燃料油代は当社グループ船舶運航コストの中で大きなウェートを占めています。燃料油価格の変動は、原油の需給バランス、OPECや産油国の動向、産油国の政情や局地的な産油状況など当社グループの関与が不可能な要因により決定されることが多く、その予想は極めて困難なものです。かかる不安定要素の収支影響を軽減すべく、先物契約も取入れていますが、著しく、かつ持続的な燃料油価格の高騰、および供給量の減少は当社グループの事業コストを押し上げ、財務状態･経営成績に悪影響を与える可能性があります。

金利の変動

当社グループは継続的に新造船舶の建造などの設備投資を行っています。当社グループは可能な限り自己資金を投入したり、オペレーティングリースなどオフバランス化による有利子負債の削減を図っていますが、金融機関からの借入に依存する割合も少なくありません。船舶･設備投資資金の借入におきましては、固定金利での借入、償還に合わせた金利固定化スワップの取組を行い、将来の金利上昇による資金調達コストの増加を回避すべく備えていますが、これら資金調達コストは金利変動による影響を受け、当社グループの財務状態･経営成績に悪影響を与える可能性があります。

公的規制

海運事業は一般的に船舶の運航、登録、建造にかかる様々な国際条約、各国･地域の事業許可や租税にかかる法･規制による影響を受けています。今後、新たな法･規制が制定され、当社グループの事業展開を制限し、事業コストを増加させ、結果として当社グループの財務状態･経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。当社グループの運航船舶は、現行の法･規制に従い管理･運航され、かつ適正な船舶保険が付保されていますが、関連法･規制の変更が行われる可能性はあり、また新たな法･規制への対応に費用が発生する可能性があります。

安全運航･環境保全

当社グループは安全運航の徹底、環境保全を最優先課題として、当社グループの安全運航基準と危機管理体制の維持強化を図っていますが、不測の事故が発生し、とりわけ油濁による海洋汚染を引き起こした場合、当社グループの財務状態･経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。また、昨今増加傾向にある船舶の海賊被害、政情不安･武力紛争地域での運航、船舶へのテロ行為リスクの増大は、当社グループの船舶に重大な損害を与え、また当社グループの船員を危険に曝すなど、当社グループ船舶の安全運航、航海計画管理、海上輸送事業全般に悪影響を与える可能性があります。

競争環境など

当社グループは国際的な海運市場の中で事業展開を行っており、優良な国内外の海運企業グループとの競合関係の中では、他企業との各事業分野への経営資源の配分の度合い、およびコスト･技術面などの競争力の差によって、当社グループの業界での地位や経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。

競争環境の厳しいコンテナ船事業においては、海外海運企業とのアライアンスに参加することでサービスの競争力の維持･向上を図っていますが、一方で、アライアンスメンバーの一方的離脱等当社グループが関与しえない事由により、当社グループの営業活動、財務状態、経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。

※上記の将来に関する事項は、2009年3月末現在において当社グループが判断したものです。また、ここに記載するものが当社グループの全てのリスクではありません。

財務要約データ

川崎汽船株式会社及び連結子会社
3月31日に終了した各連結会計年度

連結	2009	2008	2007	2006	2005	2004
	百万円					
売上高	**¥1,244,317**	¥1,331,048	¥1,085,539	¥940,819	¥828,444	¥724,667
営業利益	**71,604**	129,649	61,357	87,976	108,054	70,534
営業利益率	**5.8%**	9.7%	5.7%	9.4%	13.0%	9.7%
当期純利益	**32,421**	83,012	51,514	62,424	59,853	33,196
資産合計	**971,603**	968,630	900,439	757,040	605,331	559,135
資本(2006まで)／純資産(2007より)合計	**356,153**	376,277	357,625	257,810	181,276	121,006
自己資本比率	**34.5%**	36.7%	38.3%	34.1%	29.9%	21.6%
有利子負債	**439,622**	329,716	326,187	278,234	239,249	281,811
有利子負債比率	**45.2%**	34.0%	36.2%	36.8%	39.5%	50.4%
デット・エクイティ・レシオ	**1.31**	0.93	0.95	1.08	1.32	2.33
自己資本当期純利益率	**9.4%**	23.7%	17.1%	28.4%	39.6%	32.7%
インタレスト・カバレッジ・レシオ	**12.61**	27.69	15.97	16.16	19.47	14.32
金融収支	**(1,218)**	1,441	1,468	(1,122)	(2,517)	(3,546)
減価償却費及び償却費	**39,427**	36,362	32,294	28,623	24,634	25,558

注（1）2005年3月31日に終了した連結会計年度において、当社及び国内連結子会社は、固定資産の減損会計に係る会計基準を早期適用しました。この基準の早期適用により、2005年3月31日に終了した連結会計年度の税金等調整前当期純利益は、従来の方法に比べて7,038百万円減少しています。

（2）2007年3月31日に終了した連結会計年度において、当社及び国内連結子会社は、「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準」（企業会計基準第5号　平成17年12月9日）及び「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準等の適用指針」（企業会計基準適用指針第8号　平成17年12月9日）を適用しました。従来の資本合計に相当する2007年3月31日に終了した連結会計年度の金額は330,260百万円です。

（3）2008年3月31日に終了した連結会計年度において、当社及び連結子会社は、コンテナ船の収益について、貨物毎にその輸送期間の経過に応じて運賃を計上することとしました。この基準の適用により、2008年3月31日に終了した連結会計年度の売上高、営業利益、経常利益、及び税金等調整前当期純利益がそれぞれ11,791百万円減少しています。

（4）2008年3月31日に終了した連結会計年度において、当社及び国内連結子会社は、法人税法の改正（所得税法等の一部を改正する法律（2007年3月30日法律第6号）、及び法人税法施行令の一部を改正する政令（2007年3月30日政令第83号））に伴い、当連結会計年度より2007年4月1日以降に取得した固定資産については改正後の法人税法に基づく減価償却の方法に変更しています。これによる損益への影響は軽微です。

（5）2008年3月31日に終了した連結会計年度において、当社及び国内連結子会社は、2007年3月31日以前に取得した有形固定資産について、償却可能限度額まで償却が終了した翌年から5年間で均等償却する方法に変更しています。これにより、当連結会計年度の営業利益・経常利益及び税金等調整前当期純利益はそれぞれ609百万円減少しています。

（6）2009年3月31日に終了した連結会計年度において、当社及び国内連結子会社は、所有権移転外ファイナンス・リース取引については、「リース取引に関する会計基準」（企業会計基準第13号（平成5年6月17日（企業会計審議会第一部会）、平成19年3月30日改正））及び「リース取引に関する会計基準の適用指針」（企業会計基準適用指針第16号（平成6年1月18日（日本公認会計士協会　会計制度委員会）、平成19年3月30日改正））を適用し、通常の売買取引に係る方法に準じた会計処理によっています。当該リース資産の償却は主としてリース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法を採用しています。ただし、所有権移転外ファイナンス・リース取引のうち、リース取引開始日が平成20年3月31日以前のリース取引については、通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によっています。これによる当連結会計年度の損益への影響は軽微です。

（7）2009年3月31日に終了した連結会計年度において、当社は「連結財務諸表作成における在外子会社の会計処理に関する当面の取り扱い」（実務対応報告第18号（平成18年5月17日））を適用し、連結決算上必要な修正を行っています。これによる当連結会計年度の損益への影響は軽微です。

単体	百万円					
	2009	2008	2007	2006	2005	2004
売上高	**¥960,109**	¥1,063,705	¥857,279	¥742,569	¥658,700	¥584,958
営業利益	**24,613**	89,715	28,103	56,679	85,288	55,068
営業利益率	**2.6%**	8.4%	3.3%	7.6%	12.9%	9.4%
当期純利益	**799**	58,939	25,250	38,820	49,012	24,452
資産合計	**498,022**	541,450	518,501	481,542	376,345	329,965
資本(2006まで)／純資産(2007より)合計	**225,505**	258,075	241,181	188,966	143,019	96,839
自己資本比率	**45.3%**	47.7%	46.5%	39.2%	38.0%	29.3%
有利子負債	**177,027**	91,124	133,109	145,129	108,421	132,460
有利子負債比率	**35.5%**	16.8%	25.7%	30.1%	28.8%	40.1%
デット・エクイティ・レシオ	**0.79**	0.35	0.55	0.77	0.76	1.31
自己資本当期純利益率	**0.3%**	23.6%	11.7%	23.4%	40.9%	30.1%
インタレスト・カバレッジ・レシオ	**(0.25)**	39.03	8.64	18.98	25.35	17.49
金融収支	**4,117**	5,531	5,523	1,342	1,017	(859)
減価償却費及び償却費	**8,371**	7,329	6,815	7,503	6,114	6,358

注（1）2005年3月31日に終了した事業年度において、当社は、固定資産の減損会計に係る会計基準を早期適用しました。
この基準の早期適用により、2005年3月31日に終了した事業年度の税引前当期純利益は、従来の方法に比べて4,684百万円減少しています。

（2）2007年3月31日に終了した事業年度において、当社は、「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準」（企業会計基準第5号　平成17年12月9日）及び「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準等の適用指針」（企業会計基準適用指針第8号　平成17年12月9日）を適用しました。従来の資本合計に相当する2007年3月31日に終了した事業年度の金額は231,961百万円です。

（3）2008年3月31日に終了した事業年度において、当社は、コンテナ船の収益について、貨物毎にその輸送期間の経過に応じて運賃を計上することとしました。この基準の適用により、2008年3月31日に終了した事業年度の売上高、営業利益、経常利益、及び税引前当期純利益がそれぞれ11,669百万円減少しています。

（4）2008年3月31日に終了した事業年度において、当社は、法人税法の改正（所得税法等の一部を改正する法律（2007年3月30日法律第6号）、及び法人税法施行令の一部を改正する政令（2007年3月30日政令第83号））に伴い、当事業年度より2007年4月1日以降に取得した固定資産については改正後の法人税法に基づく減価償却の方法に変更しています。これによる損益への影響は軽微です。

（5）2008年3月31日に終了した事業年度において、当社は、2007年3月31日以前に取得した有形固定資産について、償却可能限度額まで償却が終了した翌年から5年間で均等償却する方法に変更しています。これにより、当事業年度の営業利益・経常利益及び税引前当期純利益はそれぞれ425百万円減少しています。

（6）2009年3月31日に終了した事業年度において、当社は、所有権移転外ファイナンス・リース取引については、「リース取引に関する会計基準」（企業会計基準第13号（平成5年6月17日（企業会計審議会第一部会）、平成19年3月30日改正））及び「リース取引に関する会計基準の適用指針」（企業会計基準適用指針第16号（平成6年1月18日（日本公認会計士協会　会計制度委員会）、平成19年3月30日改正））を適用し、通常の売買取引に係る方法に準じた会計処理によっています。当該リース資産の償却は主としてリース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法を採用しています。ただし、所有権移転外ファイナンス・リース取引のうち、リース取引開始日が平成20年3月31日以前のリース取引については、通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によっています。これによる当事業年度の損益への影響はありません。

連結貸借対照表

川崎汽船株式会社及び連結子会社
2009年及び2008年3月31日現在

資産の部	百万円 2009	百万円 2008	千米ドル (注記 1(a)) 2009
流動資産：			
現金及び預金（注記 15）	¥ 73,145	¥ 50,701	$ 744,627
有価証券（注記 3）	1	22	8
受取手形及び営業未収金	80,392	112,128	818,401
貸倒引当金	(504)	(678)	(5,132)
たな卸資産（注記 4）	20,072	34,265	204,346
繰延及び前払費用	22,964	37,281	233,775
繰延税金資産（注記 7）	978	7,662	9,959
その他流動資産	37,439	24,799	381,137
流動資産合計	234,487	266,180	2,387,121
投資及びその他の資産：			
非連結子会社及び関連会社に対する投資及び貸付金	37,317	45,557	379,894
投資有価証券（注記 3 及び 6）	62,712	94,233	638,418
長期貸付金	8,829	9,594	89,877
繰延税金資産（注記 7）	10,103	2,839	102,851
その他	24,368	20,907	248,069
貸倒引当金	(891)	(582)	(9,066)
投資及びその他の資産合計	142,438	172,548	1,450,043
船舶及びその他の有形固定資産：			
船舶（注記 6）	629,587	542,897	6,409,314
建物及びその他の有形固定資産（注記 6）	104,294	109,848	1,061,734
減価償却累計額	(342,061)	(340,557)	(3,482,242)
	391,820	312,188	3,988,806
土地（注記 6 及び 12）	30,990	32,441	315,489
建設仮勘定	155,653	170,041	1,584,569
船舶及びその他の有形固定資産（純額）合計	578,463	514,670	5,888,864
無形固定資産			
のれん（注記 5）	10,229	9,120	104,133
その他無形固定資産	5,986	6,112	60,941
無形固定資産合計	16,215	15,232	165,074
資産合計	¥971,603	¥968,630	$9,891,102

負債及び純資産の部	百万円 2009	百万円 2008	千米ドル (注記 1(a)) 2009
流動負債：			
短期借入金（注記 6）	¥ 13,102	¥ 39,165	$ 133,380
コマーシャル・ペーパー（注記 6）	22,000	—	223,964
一年以内に返済・償還予定の長期債務（注記 6）	42,241	28,754	430,026
支払手形及び営業未払金	66,281	86,206	674,756
前受金	16,739	26,643	170,405
一年以内に返済予定のリース債務	588	818	5,982
未払法人税等（注記 7）	4,527	36,210	46,085
繰延税金負債（注記 7）	1,772	3,032	18,034
その他の流動負債	20,304	25,654	206,709
流動負債合計	187,554	246,482	1,909,341
固定負債：			
長期債務（一年以内の返済・償還予定分を除く）（注記 6）	358,653	256,598	3,651,154
退職給付引当金（注記 9）	8,526	9,672	86,794
役員退職慰労引当金	1,942	2,023	19,768
特別修繕引当金	20,236	24,655	206,007
長期リース債務	3,038	4,382	30,927
繰延税金負債（注記 7）	2,304	9,549	23,460
土地再評価に係る繰延税金負債（注記 12）	2,635	3,943	26,825
その他固定負債 (注記 5)	30,562	35,049	311,126
固定負債合計	427,896	345,871	4,356,061
約定済債務及び偶発債務（注記 13）			
純資産：			
株主資本（注記 10）:			
普通株式：授権株式数 — 2,000,000,000株(2009・2008)			
発行済株式数 — 638,882,298株(2009)、638,764,790株(2008)	45,869	45,819	466,959
資本剰余金	30,714	30,664	312,677
利益剰余金	298,638	281,384	3,040,192
自己株式	(938)	(929)	(9,553)
株主資本合計	374,283	356,938	3,810,275
評価・換算差額等：			
その他有価証券評価差額金（注記 3）	(4,875)	17,809	(49,623)
繰延ヘッジ損失	(17,708)	(23,141)	(180,276)
土地再評価差額金（注記 12）	2,048	4,186	20,850
為替換算調整勘定	(18,975)	(29)	(193,177)
評価・換算差額等合計	(39,510)	(1,175)	(402,226)
少数株主持分	21,380	20,514	217,651
純資産合計	356,153	376,277	3,625,700
負債純資産合計	¥971,603	¥968,630	$9,891,102

連結財務諸表注記参照

連結損益計算書

川崎汽船株式会社及び連結子会社
2009年及び2008年3月31日に終了した連結会計年度

	百万円		千米ドル (注記 1(a))
	2009	2008	2009
海運業収益及びその他営業収益（注記 16）	¥1,244,317	¥1,331,048	$12,667,387
海運業費用及びその他営業費用（注記 16）	1,105,346	1,127,017	11,252,632
売上総利益	138,971	204,031	1,414,755
販売費及び一般管理費（注記 16）	67,367	74,382	685,814
営業利益（注記 16）	71,604	129,649	728,941
その他収益（費用）：			
受取利息及び受取配当金	4,964	6,547	50,531
支払利息	(6,181)	(5,106)	(62,927)
持分法による投資利益	1,120	1,643	11,405
為替差損－純額	(11,832)	(7,689)	(120,448)
有形固定資産売却益－純額	3,683	3,474	37,499
投資有価証券売却益－純額	452	7,738	4,602
関連会社清算損－純額	(103)	—	(1,049)
投資有価証券評価損益－純額	(17,812)	(257)	(181,343)
その他－純額	(122)	829	(1,238)
その他収益－純額	(25,831)	7,179	(262,968)
税金等調整前当期純利益	45,773	136,828	465,973
法人税等（注記 7）：			
当年度分	6,997	47,579	71,235
法人税等調整額	1,189	2,422	12,101
法人税等合計	8,186	50,001	83,336
少数株主利益	5,166	3,815	52,590
当期純利益	¥ 32,421	¥ 83,012	$ 330,047

連結財務諸表注記参照

連結株主資本等変動計算書

川崎汽船株式会社及び連結子会社
2009年及び2008年3月31日に終了した連結会計年度

	百万円		千米ドル (注記 1(a))
	2009	2008	2009
株主資本			
資本金			
前期末残高	¥ 45,819	¥ 39,357	$ 466,450
新株の発行	50	6,462	509
当期末残高	45,869	45,819	466,959
資本剰余金			
前期末残高	30,664	24,202	312,168
新株の発行	50	6,462	509
当期末残高	30,714	30,664	312,677
利益剰余金			
前期末残高	281,384	211,603	2,864,543
在外子会社の会計処理の変更に伴う増減	180	—	1,833
剰余金の配当	(17,534)	(13,211)	(178,498)
当期純利益	32,421	83,012	330,047
自己株式の処分	(13)	(13)	(134)
土地再評価差額金の取崩	2,134	9	21,728
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	66	(16)	673
当期末残高	298,638	281,384	3,040,192
自己株式			
前期末残高	(929)	(989)	(9,462)
自己株式の取得	(56)	(248)	(572)
自己株式の処分	47	308	481
当期末残高	(938)	(929)	(9,553)
評価・換算差額等			
その他有価証券評価差額金			
前期末残高	17,809	46,251	181,294
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	(22,684)	(28,442)	(230,917)
当期末残高	(4,875)	17,809	(49,623)
繰延ヘッジ損益			
前期末残高	(23,141)	14,215	(235,578)
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	5,433	(37,356)	55,302
当期末残高	(17,708)	(23,141)	(180,276)
土地再評価差額金			
前期末残高	4,186	5,515	42,621
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	(2,138)	(1,329)	(21,771)
当期末残高	2,048	4,186	20,850
為替換算調整勘定			
前期末残高	(29)	4,322	(300)
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	(18,946)	(4,351)	(192,877)
当期末残高	(18,975)	(29)	(193,177)
少数株主持分			
前期末残高	20,514	13,149	208,837
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	866	7,365	8,814
当期末残高	21,380	20,514	217,651
純資産合計	¥356,153	¥376,277	$3,625,700

連結財務諸表注記参照

連結キャッシュ・フロー計算書

川崎汽船株式会社及び連結子会社
2009年及び2008年3月31日に終了した連結会計年度

	百万円		千米ドル (注記 1(a))
	2009	2008	2009
営業活動によるキャッシュ・フロー：			
営業活動によるキャッシュ・フローへの調整：			
税金等調整前当期純利益	¥ 45,773	¥136,828	$ 465,973
減価償却費及び償却費	39,427	36,362	401,378
退職給付引当金の繰入（取崩）額	(1,142)	(637)	(11,630)
特別修繕引当金の（取崩）繰入額	(4,031)	7,568	(41,035)
役員退職慰労引当金の（取崩）繰入額	(64)	(741)	(655)
受取利息及び受取配当金	(4,964)	(6,547)	(50,531)
支払利息	6,181	5,106	62,927
短期資産の減少（増加）額	15,409	(10,122)	156,866
有価証券及び投資有価証券売却損益	(452)	(7,738)	(4,602)
有形固定資産売却益	(3,713)	(3,942)	(37,803)
有形固定資産売却損	30	468	304
営業資産・負債の増減額			
受取手形及び営業未収金の減少額	22,885	1,321	232,976
支払手形及び営業未払金の増減額（減少はマイナス）	(11,853)	3,858	(120,669)
たな卸資産の（増加）減少額	13,416	(12,381)	136,574
その他－純額	13,760	16,309	140,088
小計	130,662	165,712	1,330,161
利息及び配当金の受取額	4,959	6,441	50,489
利息の支払額	(6,154)	(5,101)	(62,651)
法人税、住民税及び事業税の支払額	(51,853)	(25,814)	(527,869)
営業活動によるキャッシュ・フロー	77,614	141,238	790,130
投資活動によるキャッシュ・フロー：			
有価証券及び投資有価証券の取得による支出	(28,326)	(23,236)	(288,368)
有価証券及び投資有価証券の売却による収入	3,910	14,122	39,809
船舶及びその他の有形固定資産の取得による支出	(164,711)	(158,438)	(1,676,790)
船舶及びその他の有形固定資産の売却による収入	48,036	28,216	489,016
無形固定資産の増加額	(1,285)	(1,204)	(13,083)
長期貸付金の増加	(13,125)	(16,596)	(133,620)
長期貸付金の回収による収入	34,614	24,288	352,378
その他－純額	(27,417)	(12,693)	(279,106)
投資活動によるキャッシュ・フロー	(148,304)	(145,541)	(1,509,763)
財務活動によるキャッシュ・フロー：			
短期借入金の減少額－純額	(5,852)	(7,724)	(59,575)
コマーシャル・ペーパーの増加額	22,000	–	223,964
長期借入金の借入による収入	140,954	77,225	1,434,942
長期借入金の返済による支出	(37,650)	(53,382)	(383,285)
社債の償還による支出	–	(10,000)	–
配当金の支払額	(17,529)	(13,215)	(178,446)
少数株主への配当金の支払額	(2,924)	(414)	(29,768)
少株への株式発行収入	867	–	8,822
その他－純額	(22)	50	(225)
財務活動によるキャッシュ・フロー	99,844	(7,460)	1,016,429
現金及び現金同等物に係る換算差額	(7,506)	(866)	(76,411)
現金及び現金同等物の増減額	21,648	(12,629)	220,385
現金及び現金同等物の期首残高	48,044	60,493	489,101
連結子会社増加に伴う現金及び現金同等物の増加額	8	186	81
連結子会社減少に伴う現金及び現金同等物の減少額	–	(6)	–
現金及び現金同等物の期末残高（注記 15）	¥ 69,700	¥ 48,044	$ 709,567

連結財務諸表注記参照

川崎汽船株式会社及び連結子会社
2009年3月31日

1. 重要な会計方針の要約

(a) 作成基準

川崎汽船株式会社（以下「当社」という）及び連結子会社の添付の連結財務諸表は、日本国内において一般に公正妥当と認められる会計原則に従って日本の金融商品取引法に基づいて作成された連結財務諸表から作成されており、国際財務報告基準において要求される会計処理及び開示の方法とはいくつかの点で異なっています。添付の連結財務諸表は、日本国外の利用者に理解しやすい様式で開示するために表示上の組替等を行っていますが、この組替等は、原文の連結財務諸表で公表された財政状態及び経営成績に変更を加えるものではありません。

連結株主資本等変動計算書の表示形式は連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則の改正により、前年度の表示形式から変更されています。その結果、2008年3月31日時点の金額を2009年の表示方法に合わせています。

また、2009年3月31日に終了した連結会計年度の連結財務諸表の表示との整合性を保つため、2008年3月31日に終了した連結会計年度において開示された連結財務諸表上の一部の金額の組替を行っています。これらの組替は、当期純利益、純資産には何ら影響を及ぼすものではありません。

米ドル金額は、2009年3月31日の東京外国為替市場における為替相場（1米ドル=98.23円）で計算されたものです。この換算は、単に便宜のためのものであり、前述の為替相場又は他の為替相場で日本円が実際の米ドルに換金されたり、将来換金されるということを表示しているものではありません。

(b) 連結の方針

添付の連結財務諸表は、当社と連結子会社311社（2009年3月31日に終了した連結会計年度）及び275社（2008年3月31日に終了した連結会計年度）の財務諸表を連結しています。当社は、当社グループが議決権の40%以上を所有し、かつ、事業運営にかかわる意思決定に財務、技術支援、人的関係及び取引等を通じて重要な影響を与えることができる会社のうち、重要性のある会社を連結子会社としています。さらに、関連会社のうち、事業運営にかかわる意思決定に当社グループが重要な影響を与えることができ、かつ、重要性のある会社については、持分法を適用しています。

連結財務諸表の作成にあたっては、すべての重要な内部取引及び債権債務並びに未実現利益を消去しています。

のれん及び負ののれんは、原則として5年間の定額法で償却しています。

(c) 会計期間

大部分の連結子会社は、12月31日を決算日としており、当社の決算日と異なっています。そのため、当該各連結子会社の決算日と当社の決算日の間に発生した重要な取引について、調整を行っています。

(d) 外貨換算

外貨建金銭債権及び債務については、為替予約でヘッジされているものを除いて、決算日の為替相場で円換算し、換算の結果生じた差額は当期の損益として計上しています。

(e) 海外連結子会社の財務諸表項目の換算

海外連結子会社の財務諸表項目は、純資産の部（少数株主持分を除く）に属する項目を除き、決算日の為替相場で円換算しています。純資産の部（少数株主持分を除く）に属する項目は、発生時の為替相場で円換算しています。換算の結果生じた差額は、連結貸借対照表上、為替換算調整勘定及び少数株主持分として表示しています。

(f) 収益及び費用の認識

当社及び連結子会社は、コンテナ船に係る海運業収益・費用以外は、海運業収益及び対応する海運業費用の全額を航海完了時に計上しています（航海完了基準）。コンテナ船に係る海運業収益は、貨物毎にその輸送期間の経過に応じて運賃を計上しています（複合輸送進行基準）。一方、対応する海運業費用は発生時に計上しています。また、船舶貸渡業の収益及び費用の計上は発生主義によっています。

（会計処理の変更）

2008年3月31日に終了した連結会計年度より、収益計上基準を積切出港基準から複合輸送進行基準に変更しました。

2007年3月31日に終了した連結会計年度まで、コンテナ船に係る海運業収益は従来積地を出港した時点で全額を計上しており、未航海部分についての期末の調整は行われていませんでした（積切出港基準）。

コンテナ輸送について、内陸輸送を含む輸送モードの拡大など輸送のサービス形態が著しく変化し多様化してきており、また、ここ数年、貨物の輸送量が急激な伸びを示してきています。かかる状況下では、コンテナ船の運賃につき、輸送期間の経過に応じて運賃を計上する複合輸送進行基準の方が事業の実態をより適切に把握することが出来ると判断しました。

この会計処理の変更により、2008年3月31日に終了した連結会計年度の海運業及びその他営業収益、営業利益、及び税金等調整前当期利益は、前連結会計年度からそれぞれ11,791百万円減少しています。

(g) 現金及び現金同等物

現金及び現金同等物には、手許現金、随時引き出し可能な預金及び取得日から3ヶ月以内に償還期限が到来する短期投資が含まれています。

(h) 投資有価証券

有価証券は、売買目的有価証券、満期保有目的の債券及びその他有価証券の3種類に分類されます。売買目的有価証券には、債券及び市場性のある株式が含まれ、公正価値で評価され、実現損益と同様に、未実現損益についても損益として計上されます。満期保有目的の債券は、償却原価法により評価されます。その他有価証券に分類された市場性のある有価証券は、公正価値で評価され、未実現損益は税効果適用後の金額で純資産の部に区分表示されます。その他有価証券に分類された市場性のない有価証券は、移動平均法による原価法により評価されます。なお、日本の会社法により、その他有価証券に関わる税効果適用後の未実現利益（その他有価証券評価差額金）は、剰余金の処分に際しての分配可能額には含めないことになっています。

(i) たな卸資産

たな卸資産は、移動平均法による原価法（収益性の低下による薄価切下げの方法）で評価されています。

(j) 船舶及びその他の固定資産と減価償却

船舶及びその他の有形固定資産は、取得原価で計上されています（注記12参照）。

船舶の減価償却については、見積り耐用年数に応じた定率法または定額法を各船別に選択適用しています。船舶以外の有形固定資産の減価償却は、主として見積り耐用年数に応じた定率法によっています。

整備、修繕及び小規模な改修に伴う支出については発生時に費用として計上していますが、大規模な改修に伴う支出については資産計上しています。

（会計処理の変更）

法人税法の改正に伴い、前連結会計年度より当社及び連結子会社は、2007年4月1日以降に取得した固定資産については改正後の法人税法に基づく減価償却の方法に変更しています。これによる損益への影響は軽微です。

（追加情報）

また、前連結会計年度より2007年3月31日以前に取得した船舶及びその他有形固定資産について、償却可能限度額まで償却が終了した翌連結会計年度から5年間で均等償却する方法によっています。

これにより、当連結会計年度の営業利益及び税金等調整前当期純利益はそれぞれ609百万円減少しています。

(k) 支払利息の資産化

支払利息は、通常、発生時に費用として計上していますが、船舶の建造期間に係る支払利息については、建造期間が長期にわたり、多額となる場合には、取得価額に算入しています。

(l) 貸倒引当金

貸倒引当金は、債権の貸倒損失に充てるため、一般債権については貸倒実績率に基づき、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を勘案して計上しています。

(m) 船舶の特別修繕引当金

当社及び連結子会社の保有する船舶は、定期検査が義務付けられています。定期検査の際に発生すると見込まれる費用の見積額のうち、当期に帰属する部分は引当計上しています。

(n) リース

（会計処理の変更）

所有権移転外ファイナンス・リース取引については、従来、賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によっていましたが、当社及び一部の連結子会社は当連結会計年度より、「リース取引に関する会計基準」（企業会計基準第13号（平成5年6月17日（企業会計審議会第一部会、平成19年3月30日改正））及び「リース取引に関する会計基準の適用指針」（企業会計基準適用指針第16号（平成6年1月18日（日本公認会計士協会　会計制度委員会）、平成19年3月30日改正））を適用しました。これにより所有権移転外ファイナンス・リース取引については通常の売買取引に係る方法に準じた会計処理に変更しています。なお、当該リース資産の減価償却の方法については、主としてリース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法を採用しています。

これによる当連結会計年度の損益への影響は軽微です。

(o) 法人税、住民税及び事業税

会計上の資産及び負債と税務上の資産及び負債との一時差異に関して、税効果を認識しています。税効果は、資産及び負債が解消されると見込まれる連結会計年度に適用される税率（連結会計年度末現在に適用されている税率または次期以降に適用される税率に基づく）を用いて測定しています。

(p) 退職給付

当社及び国内連結子会社は、確定給付型年金制度及び退職一時金制度を設けています。一部の海外連結子会社も確定給付型の制度を設けています。

退職一時金制度では、退職時の賃金、勤続年数及び退職時の状況に応じて計算された退職一時金が支給されます。各連結会計年度末における退職給付債務から年金資産の公正価額を差し引いた額に基づき、退職給付引当金を計上しています。

数理計算上の差異は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（主として9年）で、発生の翌期から主として定額法により償却しています。

過去勤務債務は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（主として9年）による定額法により償却しています。

また、一部の連結子会社は、内規に基づく期末要支給額（取締役及び監査役が決算日に退職したと仮定した場合の要支給額）を役員退職慰労引当金として計上しています。

（追加情報）

当社は、2006年5月19日開催の取締役会において、役員退職慰労金制度を廃止する決議を行いました。この決議に基づき、2006年6月26日の定時株主総会の日以降、当社は役員退職慰労引当金の繰入を行っていません。前連結会計年度から2007年4月13日に改正された「日本公認会計士協会　監査・保証実務委員会報告第42号」が適用されたことにより、前々連結会計年度末における当社の「役員退職慰労引当金」の残高を、「長期未払金」に振り替えています。なお、前連結会計年度末残高（593百万円）は「その他固定負債」に含まれています。

(q) 金融商品

当社及び連結子会社は、為替・金利及び市場価格の変動にかかるリスクを管理するため、デリバティブ取引を行っております。デリバティブ取引に関する規程に従い、デリバティブ取引を投機目的には使用しません。

デリバティブ金融商品は公正価値で評価され、未実現損益の変動は利益又は損失として計上されます。ただし、繰延ヘッジ会計の要件を満たす場合には、税効果適用後の未実現損益は純資産の部に表示されます。

なお、一定の要件を満たす場合には、金利スワップ取引は時価評価されず、取引による受取または支払利息の純額を、ヘッジの対象から発生する受取または支払利息に含めています。

また、為替予約のうち一定の要件を満たす場合は、振当処理を採用しており、振当処理に該当する外貨建金銭債権及び債務は予約レートで換算されています。

(r) 剰余金の処分

剰余金の処分は、日本の会社法の規定により、決算日後に開催される定時株主総会における承認に基づき行われています。当連結会計年度の連結財務諸表には、決算日後に開催された定時株主総会で承認を得た剰余金の処分を反映していません。

2. 会計処理の変更

「連結財務諸表作成における在外子会社の会計処理に関する当面の取り扱い」の適用

2009年3月31日に終了する連結会計年度より、「連結財務諸表作成における在外子会社の会計処理に関する当面の取り扱い」（実務対応報告第18号（平成18年5月17日））を適用し、連結決算上必要な修正を行っています。これによる当連結会計年度の損益への影響は軽微です。

3. 有価証券及び投資有価証券

2009年及び2008年3月31日現在において、その他有価証券で時価のあるものは、以下の通りです。

	百万円					
	2009			2008		
	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額
連結貸借対照表計上額が取得原価を超えるもの						
株式	¥24,363	¥32,807	¥ 8,444	¥53,815	¥82,890	¥29,075
その他	—	—	—	20	20	0
小計	24,363	32,807	8,444	53,835	82,910	29,075
連結貸借対照表計上額が取得原価を超えないもの						
株式	32,949	19,500	(13,449)	1,739	1,440	(299)
合計	¥57,312	¥52,307	¥ (5,005)	¥55,574	¥84,350	¥28,776

	千米ドル		
	2009		
	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額
連結貸借対照表計上額が取得原価を超えるもの			
株式	$248,018	$333,985	$ 85,967
連結貸借対照表計上額が取得原価を超えないもの			
株式	335,426	198,513	(136,913)
合計	$583,444	$532,498	$ (50,946)

2009年及び2008年3月31日現在において、その他有価証券で時価評価されていないものは、以下の通りです。

	連結貸借対照表計上額		
	百万円		千米ドル
	2009	2008	2009
非上場株式等	¥10,303	¥9,803	$104,882

2009年及び2008年3月31日に終了した連結会計年度中に売却したその他有価証券は、以下の通りです。

	百万円		千米ドル
	2009	2008	2009
売却額	¥3,889	¥14,142	$39,591
売却益の合計	463	7,785	4,715
売却損の合計	2	5	17

2009年及び2008年3月31日現在において、その他有価証券で満期のあるもの及び満期保有目的債券の償還スケジュールは、以下の通りです。

	百万円		
	2009		
	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内
債券	¥23	¥16	¥—

	百万円		
	2008		
	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内
債券	¥3	¥3	¥1

	千米ドル		
	2009		
	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内
債券	$238	$163	$—

4. たな卸資産

2009年及び2008年3月31日現在において、たな卸資産の内訳は以下の通りです。

	百万円		千米ドル
	2009	2008	2009
原材料及び貯蔵品	¥19,974	¥34,204	$203,347
その他	98	61	999
合計	¥20,072	¥34,265	$204,346

5. のれん

2009年及び2008年3月31日現在において計上されている、のれん及び負ののれんの詳細は以下の通りです。

	百万円		千米ドル
	2009	2008	2009
のれん	¥10,344	¥9,294	$105,300
負ののれん	(115)	(174)	(1,167)
合計（純額）	¥10,229	¥9,120	$104,133

6. 短期借入金、コマーシャル・ペーパー及び長期債務

2009年及び2008年3月31日現在における銀行及び保険会社からの短期借入金の平均利率は、それぞれ1.76%及び3.95%です。

2009年3月31日現在におけるコマーシャル・ペーパーの平均利率は、0.95%です。

2009年及び2008年3月31日現在における長期債務の概要は、以下の通りです。

	百万円		千米ドル
	2009	2008	2009
銀行及び保険会社からの借入金 分割返済（期限： 2008年4月～2028年12月） 変動金利及び固定金利 （平均利率: 2009年3月31日現在1.99% 2008年3月31日現在1.91%）	¥343,253	¥227,611	$3,494,384
ユーロ円建転換社債型 新株予約権付社債（利率:0% 償還期限:2011年3月22日）	2,145	2,145	21,837
ユーロ円建転換社債型 新株予約権付社債（利率:0% 償還期限:2013年4月4日）	25,496	25,596	259,553
円建社債（利率:1.48% 償還期限:2011年12月14日）	15,000	15,000	152,703
円建社債（利率:1.83% 償還期限:2014年4月14日）	15,000	15,000	152,703
合計	400,894	285,352	4,081,180
1年以内返済及び償還予定額	(42,241)	(28,754)	(430,026)
	¥358,653	¥256,598	$3,651,154

2011年満期ユーロ円建転換社債型新株予約権付社債の行使価格は1株につき700円（株式分割等の特定事象が生じた場合には調整）です。2009年3月31日現在の残高が全てこの行使価格で転換された場合、3,064千株の新株が新たに発行されます。

2013年満期ユーロ円建転換社債型新株予約権付社債の行使価格は1株につき851円（株式分割等の特定事象が生じた場合には調整）です。2009年3月31日現在の残高が全てこの行使価格で転換された場合、29,960千株の新株が新たに発行されます。

2009年3月31日現在における長期債務の2009年4月1日以降の3月31日に終了する各連結会計年度別返済及び償還予定額は、以下の通りです。

	百万円	千米ドル
2010年	¥ 42,241	$ 430,026
2011年	49,949	508,486
2012年	57,830	588,717
2013年	36,352	370,069
2014年	68,294	695,241
2015年以降	146,228	1,488,641
合計	¥400,894	$4,081,180

2009年3月31日現在における短期借入金（20,591百万円(209,622千米ドル)）、長期借入金（161,091百万円(1,639,939千米ドル)）及び将来の負債の担保に供している資産の概要は、以下の通りです。

	百万円	千米ドル
船舶（償却後薄価）	¥228,937	$2,330,617
建物及び構築物（償却後薄価）	9,068	92,319
投資有価証券	8,422	85,737
その他	5,414	55,112

7. 法人税等

当社及び連結子会社は、利益を基準とする数種の税金が課せられ、2009年及び2008年3月31日に終了した各連結会計年度における法定実効税率は37.6%です。

2009年3月31日に終了した連結会計年度における法定実効税率と税金等調整前当期純利益に対する実際の法人税等の負担率との差異の原因となった項目別の内訳は、以下の通りです。

	2009
法定実効税率	37.6%
（調整）	
実効税率の異なる子会社の利益	(22.8)
連結調整勘定当期償却額	2.2
その他	0.9
税効果会計適用後の法人税等の負担率	17.9%

2008年3月31日に終了した連結会計年度については法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間の差異が、軽微であるため注記を省略しています。

繰延税金資産及び負債の発生の主な原因別の内訳は、以下の通りです。

	百万円		千米ドル
	2009	2008	2009
繰延税金資産			
退職給付引当金	¥ 2,867	¥ 2,852	$ 29,182
減損損失	1,704	1,707	17,352
未実現損益の消去	1,145	1,151	11,653
その他の引当金	2,375	2,704	24,177
営業未払金自己否認額	4,551	6,207	46,332
繰延ヘッジ損失	—	2,460	—
その他有価証券差額金	5,914	—	60,209
繰越欠損金	2,317	—	23,594
その他	1,516	3,418	15,428
繰延税金資産小計	22,389	20,499	227,927
評価性引当額	(3,053)	(3,025)	(31,078)
繰延税金資産合計	19,336	17,474	196,849
繰延税金負債			
特別償却準備金	(1,657)	(1,003)	(16,867)
圧縮記帳積立金	(3,131)	(2,168)	(31,871)
その他有価証券評価差額金	(3,366)	(11,547)	(34,267)
海外子会社の加速度償却費	(2,520)	(3,525)	(25,650)
海外子会社及び持分法適用関連会社の未配分利益に係る繰延税金負債の増加	(482)	—	(4,911)
その他	(1,175)	(1,311)	(11,967)
繰延税金負債合計	(12,331)	(19,554)	(125,533)
差引:純額（繰延税金資産(負債)）	¥ 7,005	¥ (2,080)	$ 71,316

8. リース

2009年及び2008年3月31日現在の通常の賃貸借処理に準じて会計処理されているリース資産について、売買処理によって会計処理された場合に、連結貸借対照表に計上されることになる当該リース資産の取得価額相当額、減価償却累計額相当額及び帳簿価額相当額は、以下の通りです。

	百万円							
	2009				2008			
	船舶	器具・備品	その他	合計	船舶	器具・備品	その他	合計
取得価額相当額	¥22,413	¥47,118	¥3,439	¥72,970	¥22,413	¥54,782	¥3,468	¥80,663
減価償却累計額相当額	2,123	30,530	1,625	34,278	1,150	32,350	1,259	34,759
帳簿価額相当額	¥20,290	¥16,588	¥1,814	¥38,692	¥21,263	¥22,432	¥2,209	¥45,904

	千米ドル			
	2009			
	船舶	器具・備品	その他	合計
取得価額相当額	$228,165	$479,676	$35,010	$742,851
減価償却累計額相当額	21,610	310,803	16,548	348,961
帳簿価額相当額	$206,555	$168,873	$18,462	$393,890

2009年及び2008年3月31日に終了した連結会計年度において、通常の賃貸借処理に準じて会計処理されたファイナンス・リースの支払リース料、減価償却費相当額及び支払利息相当額は、以下の通りです。

	百万円		千米ドル
	2009	2008	2009
支払リース料	¥7,926	¥9,418	$80,693
減価償却費相当額	7,260	7,256	73,908
支払利息相当額	1,219	1,491	12,409

2009年3月31日現在における通常の賃貸借処理に準じて会計処理されたファイナンス・リースの2009年4月1日以降の期間（3月31日に終了する各年度）に係る未経過支払リース料相当額は、以下の通りです。

	百万円	千米ドル
2010年	¥ 6,231	$ 63,429
2011年以降	32,380	329,639
合計	¥38,611	$393,068

2009年3月31日現在における解約不能なオペレーティング・リースの2009年4月1日以降の期間（3月31日に終了する各年度）に係る未経過支払リース料は、以下の通りです。

【借主側】

	百万円	千米ドル
2010年	¥ 20,158	$ 205,210
2011年以降	99,121	1,009,068
合計	¥119,279	$1,214,278

【貸主側】

	百万円	千米ドル
2010年	¥ 683	$ 6,950
2011年以降	1,671	17,009
合計	¥2,354	$23,959

9. 退職給付

2009年及び2008年3月31日現在における当社及び連結子会社の確定給付型退職給付に関する退職給付債務、年金資産の積立状況及び連結貸借対照表に計上された退職給付引当金は、以下の通りです。

	百万円		千米ドル
	2009	2008	2009
退職給付債務*	¥(26,528)	¥(30,772)	$(270,061)
年金資産の公正価額	14,746	19,354	150,113
未積立退職給付債務	(11,782)	(11,418)	(119,948)
未認識数理計算上の差異	4,079	2,157	41,528
未認識過去勤務債務	439	695	4,469
連結貸借対照表計上額純額	(7,264)	(8,566)	(73,951)
前払年金費用	1,262	1,106	12,843
退職給付引当金	¥ (8,526)	¥ (9,672)	$ (86,794)

* 国内連結子会社の一部は、受給資格を有する従業員が期末に全員自己都合で退職したと仮定した場合の要支給額に基づいて退職給付債務を計算しています。

なお、当連結会計年度中に一部の海外子会社は確定給付型の制度から確定拠出型へ一部移行しており、それに伴う影響額は、以下の通りです。

	百万円	千米ドル
退職給付債務の減少額	¥(589)	$(6,002)
未認識数理計算上の差異	284	2,890
未認識過去勤務債務	164	1,674
退職給付引当金の減少	¥(141)	$(1,438)

2009年及び2008年3月31日に終了した連結会計年度における退職給付費用の内訳は、以下の通りです。

	百万円		千米ドル
	2009	2008	2009
勤務費用*	¥1,853	¥1,889	$18,861
利息費用	397	588	4,047
年金資産の期待運用収益	(431)	(566)	(4,391)
（償却額）			
数理計算上の差異	254	23	2,589
過去勤務債務	78	160	795
退職給付費用	2,151	2,094	21,901
確定拠出型の制度への移行に伴う損益	(141)	—	(1,438)
その他	333	—	3,392
合計	¥2,343	¥2,094	$23,855

* 受給資格を有する従業員が期末に全員自己都合で退職したと仮定した場合の要支給額に基づいて退職給付債務を計算している一部の国内連結子会社の退職給付費用は、全て勤務費用に計上されています。

2009年及び2008年3月31日に終了した連結会計年度における退職給付債務等の計算に関する基礎率は、以下の通りです。

	2009	2008
割引率	主として 2.0%	主として 2.0%
年金資産の期待運用収益率	主として 3.5%	主として 3.5%

10. 株主資本

日本の会社法では資本剰余金（資本準備金を除いたもの）と利益剰余金（利益準備金を除いたもの）から配当として払い出されるべき金額の10%に相当する金額を、資本準備金と利益準備金の合計額が資本金の25%に達するまで資本準備金又は利益準備金に積み立てることを規定しています。なお、会社法においては一定の条件が満たされれば、株主総会や取締役会の決議によっていつでも配当することが出来ます。

2009年及び2008年3月31日現在における利益剰余金に含まれる当社の利益準備金は、それぞれ2,540百万円（25,858千米ドル）及び2,540百万円です。

会社法の下では普通株式の新株の発行の際、原則として払込（給付）額の全額が資本金の増加とされます。ただし、取締役会の決議により、払込（給付）額の半分を超えない額を資本準備金とすることもできます。

旧商法の規定に基づいて、当社の取締役、従業員及び子会社の取締役に対してストック・オプションを付与することが定時株主総会において承認されております。この承認日及びストック・オプションの状況については下記の通りです。
2002年ストック･オプションは2002年6月27日の定時株主総会において承認されております。
2003年ストック･オプションは2003年6月27日の定時株主総会において承認されております。
2004年ストック･オプションは2004年6月29日の定時株主総会において承認されております。
2005年ストック･オプションは2005年6月29日の定時株主総会において承認されております。

当社のストック･オプションの状況は以下の通りです。

ストック･オプションの内容	付与日	権利行使期間
2002年 ストック・オプション	2002年9月2日	2004年6月28日～2012年6月27日
2003年 ストック・オプション	2003年7月24日	2005年6月28日～2013年6月27日
2004年 ストック・オプション	2004年8月9日	2006年6月30日～2014年6月29日
2005年 ストック・オプション	2005年7月25日	2007年6月30日～2015年6月29日

2009年及び2008年3月31日に終了した連結会計年度における当社の各ストック･オプションの個数の変動は以下の通りです。

	2002年 ストック・オプション	2003年 ストック・オプション	2004年 ストック・オプション	2005年 ストック・オプション
ストック･オプションの数:				
2007年3月31日残高	30	372	209	488
権利確定	–	–	–	–
権利行使	8	95	92	275
失効	–	–	7	–
2008年3月31日残高	22	277	110	213
権利確定	–	–	–	–
権利行使	–	14	4	19
失効	–	–	–	–
2009年3月31日残高	22	263	106	194

ストック･オプション1個当たり普通株式1,000株が交付されます。

2009年及び2008年3月31日に終了した連結会計年度における当社の各ストック・オプションに対する単価情報は以下の通りです。

	2002年 ストック・オプション	2003年 ストック・オプション	2004年 ストック・オプション	2005年 ストック・オプション
単価情報:			(円)	
2008年3月31日現在権利行使価格	¥ 156	¥ 278	¥ 633	¥ 693
行使時平均株価（2008）	1,435	1,416	1,416	1,573
2009年3月31日現在権利行使価格	¥ 156	¥ 278	¥ 633	¥ 693
行使時平均株価（2009）	–	789	288	803
			(ドル)	
2009年3月31日現在権利行使価格	$1.59	$2.83	$6.44	$7.05
行使時平均株価（2009）	–	8.03	2.93	8.17

1株当たりの行使金額は、株式分割などの特定事象が生じた場合には調整されます。

2009年及び2008年3月31日に終了する連結会計年度の自己株式の株式数の変動は以下の通りです。

	株式数			
	2007年3月31日	増加	減少	2008年3月31日
自己株式	2,024,448	184,717	484,054	1,725,111

	株式数			
	2008年3月31日	増加	減少	2009年3月31日
自己株式	1,725,111	81,373	68,808	1,737,676

11. 1株当たり情報

2009年及び2008年3月31日に終了した連結会計年度の1株当たり当期純利益及び配当金並びに2009年及び2008年3月31日現在の1株当たり純資産額は、以下の通りです。

	円		米ドル
	2009	2008	**2009**
当期純利益:			
潜在株式調整前	**¥ 50.89**	¥131.36	**$0.52**
潜在株式調整後	**48.36**	123.72	**0.49**
純資産額	**525.43**	558.46	**5.35**
配当金	**13.50**	26.00	**0.14**

潜在株式調整前の1株当たり当期純利益は、普通株主に帰属する各連結会計年度の当期純利益、及び各連結会計年度において市場で流通している発行済普通株式数の加重平均株式数に基づいて算出しています。潜在株式調整後の1株当たり当期純利益は、潜在株式調整後の普通株主に帰属する各連結会計年度の当期純利益、及び新株予約権の行使にかかる潜在株式の影響を調整した後の各連結会計年度において市場で流通している発行済普通株式数の加重平均株式数に基づいて算出しています。1株当たり純資産額は、市場で流通している期末の発行済普通株式数に基づいて算出しています。

1株当たり配当金は、中間配当額と各連結会計年度に係る期末配当金の合計額です。

12. 土地再評価差額金

当社及び一部の国内連結子会社は、「土地の再評価に関する法律」(1998年3月31日公布法律第34号)及び「土地の再評価に関する法律の一部を改正する法律」(2001年3月31日公布法律第19号)に基づき、事業用の土地の再評価を行っています。再評価差額は、税効果適用後の金額で「土地再評価差額金」として純資産の部に計上しています。

再評価の時期は2002年3月31日です。

一部の持分法適用会社も同様に、「土地の再評価に関する法律」(1998年3月31日公布法律第34号)及び「土地の再評価に関する法律の一部を改正する法律」(2001年3月31日公布法律第19号)に基づき、事業用の土地の再評価を行っています。

2009年3月31日現在における当該土地の時価と再評価後の帳簿価額との差額については、時価が再評価後の帳簿価格を上回っているため差額の記載を省略しています。

13. 契約債務及び偶発債務

2009年3月31日現在における当社及び連結子会社の船舶建造に係る契約債務は、463,736百万円(4,720,916千米ドル)です。

2009年3月31日現在における保証債務、保証予約及び連帯債務は、以下の通りです。

	百万円	千米ドル
保証債務	¥25,502	$259,611
保証予約	1,177	11,983
連帯債務	18,136	184,633
合計	¥44,815	$456,227

14. デリバティブ及びヘッジ会計

当社及び連結子会社は、外貨建予定取引等に係る外国為替相場の変動リスクを回避するため、為替予約取引、通貨スワップ取引及び通貨オプション取引を行っています。また、現有債務及びリース取引に係る金利の変動リスクを回避するため、金利スワップ取引を行っています。また、市況の変動リスクを回避するため、燃料油スワップ取引及び運賃先物取引を行っています。

当社及び連結子会社は、通貨及び金利に係るデリバティブ取引において、取引の相手方の債務不履行から生じる信用リスクにさらされ、また、燃料油スワップ取引及び運賃先物取引における市場リスクにもさらされています。しかし、取引の相手方は格付けの高い金融機関に限定しているため、債務不履行は想定していません。また、デリバティブ取引は貸借対照表上の資産・負債の有する市場リスクを効果的に相殺しています。

デリバティブ取引はすべてヘッジ会計の対象となっており、繰延ヘッジ利益及び損失は時価評価されています。

当社では社内規程に則ってデリバティブ取引を執行・管理しております。当該規程ではデリバティブ取引の利用目的・利用範囲及び報告体制等について定め、デリバティブ取引が一定の枠を超えて行われることによって想定していた以上の損害を被ることを防止すると共に、社内における相互牽制並びに経営機関による監視機能を働かせることを目的としております。全てのデリバティブ取引は経営機関に付議もしくは報告され、その後のポジションの管理は財務グループが行い定期的に且つ必要に応じて経営機関に報告します。

また、連結子会社のデリバティブ取引も同様に各社の社内規程に則って執行・管理されているとともに、決算期毎に当社に対し各社の取引毎の契約額及び時価等の情報が報告されています。

当社及び連結子会社は、ヘッジ対象の相場変動又はキャッシュ・フロー変動の累計とヘッジ手段のそれとを比較し、両者の変動額を基礎にしてヘッジの有効性を判断しています。なお、特例処理の要件を満たしている金利スワップについては、有効性の判定を省略しています。

デリバティブ取引の時価については、全てヘッジ会計を適用しているため記載を省略しています。

15. キャッシュ・フロー計算書についての追加情報

2009年及び2008年3月31日に終了した連結会計年度の連結キャッシュ・フロー計算書上の現金及び現金同等物と、2009年及び2008年3月31日現在の連結貸借対照表上の現金及び預金との調整の内訳は、以下の通りです。

	百万円		千米ドル
	2009	2008	**2009**
現金及び預金	**¥73,145**	¥50,701	**$744,627**
預入期間が3ヶ月を超える定期預金	**(3,445)**	(2,657)	**(35,060)**
現金及び現金同等物	**¥69,700**	¥48,044	**$709,567**

2008年3月31日に終了した連結会計年度における重要な非資金取引は、以下の通りです。

	百万円
	2008
新株予約権の行使による資本金増加額	¥ 6,462
新株予約権の行使による資本準備金増加額	6,462
新株予約権の行使による新株予約権付社債減少額	¥12,924

2009年3月31日に終了した連結会計年度において、株式の取得により新たにHLL Heavy Lift + Load ANNEGRET GmbH & Co. KG及びその関連会社を連結したことに伴う連結開始時の資産負債の内訳は次の通りです。

	百万円	千米ドル
流動資産	¥ 216	$ 2,199
固定資産	11,944	121,601
資産合計	¥12,160	$123,800
流動負債	¥ 1,147	$ 11,672
固定負債	7,810	79,514
負債合計	¥ 8,957	$ 91,186

2008年3月31日に終了した連結会計年度において、株式の取得により新たにSALグループ会社を連結したことに伴う連結開始時の資産負債の内訳は次の通りです。

	百万円
流動資産	¥ 6,555
固定資産	30,980
資産合計	¥37,535
流動負債	¥ 6,144
固定負債	12,706
負債合計	¥18,850

16. セグメント情報

(a) 事業の種類別セグメント情報

事業の種類別セグメントは、海運業、物流・港運事業及びその他の事業に分類されています。

	百万円					
	2009年3月31日に終了した連結会計年度					
	海運業	物流・港運事業	その他の事業	計	消去又は全社	連結
1. 売上高						
(1) 外部顧客に対する売上高	¥1,110,475	¥108,874	¥24,968	¥1,244,317	¥ —	¥1,244,317
(2) セグメント間の内部売上高又は振替高	11,459	52,383	46,965	110,807	(110,807)	—
総売上高	1,121,934	161,257	71,933	1,355,124	(110,807)	1,244,317
2. 営業費用	1,061,929	151,968	69,699	1,283,596	(110,883)	1,172,713
営業利益	¥ 60,005	¥ 9,289	¥ 2,234	¥ 71,528	¥ 76	¥ 71,604
3. 資産、減価償却費、減損損失及び資本的支出						
(1) 資産	¥ 829,147	¥140,878	¥83,919	¥1,053,944	¥(82,341)	¥ 971,603
(2) 減価償却費	32,348	5,577	1,502	39,427	—	39,427
(3) 減損損失	21	81	5	107	—	107
(4) 資本的支出	153,407	13,369	1,670	168,446	—	168,446

	百万円					
	2008年3月31日に終了した連結会計年度					
	海運業	物流・港運事業	その他の事業	計	消去又は全社	連結
1. 売上高						
(1) 外部顧客に対する売上高	¥1,176,944	¥131,315	¥22,789	¥1,331,048	¥ —	¥1,331,048
(2) セグメント間の内部売上高又は振替高	11,318	62,858	47,162	121,338	(121,338)	—
総売上高	1,188,262	194,173	69,951	1,452,386	(121,338)	1,331,048
2. 営業費用	1,074,686	180,458	67,764	1,322,908	(121,509)	1,201,399
営業利益	¥ 113,576	¥ 13,715	¥ 2,187	¥ 129,478	¥ 171	¥ 129,649
3. 資産、減価償却費及び資本的支出						
(1) 資産	¥ 831,722	¥157,722	¥47,743	¥1,037,187	¥(68,557)	¥ 968,630
(2) 減価償却費	29,257	5,881	1,224	36,362	—	36,362
(3) 資本的支出	150,295	8,089	2,949	161,333	—	161,333

	千米ドル					
	2009年3月31日に終了した連結会計年度					
	海運業	物流・港運事業	その他の事業	計	消去又は全社	連結
1. 売上高						
(1) 外部顧客に対する売上高	$11,304,849	$1,108,362	$254,176	$12,667,387	$ —	$12,667,387
(2) セグメント間の内部売上高又は振替高	116,649	533,272	478,112	1,128,033	(1,128,033)	—
総売上高	11,421,498	1,641,634	732,288	13,795,420	(1,128,033)	12,667,387
2. 営業費用	10,810,637	1,547,074	709,544	13,067,255	(1,128,809)	11,938,446
営業利益	$ 610,861	$ 94,560	$ 22,744	$ 728,165	$ 776	$ 728,941
3. 資産、減価償却費及び資本的支出						
(1) 資産	$ 8,440,876	$1,434,161	$854,313	$10,729,350	$ (838,248)	$ 9,891,102
(2) 減価償却費	329,307	56,773	15,298	401,378	—	401,378
(3) 減損損失	217	822	46	1,085	—	1,085
(4) 資本的支出	1,561,717	136,095	16,997	1,714,809	—	1,714,809

注記1(f)に記載の通り、2008年3月31日に終了する連結会計年度より、コンテナ船事業について貨物毎にその輸送期間の経過に応じて運賃を計上することとしました。この基準の適用により、2008年3月31日に終了した連結会計年度の売上高及び営業利益は、海運業セグメントにおいて11,791百万円減少しています。

注記1(j)に記載の通り、2007年3月31日以前に取得した有形固定資産について、償却可能限度額まで償却が終了した翌年から5年間で均等償却する方法によっています。これにより、2008年3月31日に終了した連結会計年度の営業利益及び税金等調整前当期純利益、海運業セグメントにおいて606百万円、その他の事業セグメントにおいて3百万円減少しています。

2.「会計処理の変更」に記載の通り、2009年3月31日に終了する連結会計年度より、「連結財務諸表作成における在外子会社の会計処理に関する当面の取り扱い」（実務対応報告第18号（平成18年5月17日））を適用し、連結決算上必要な修正を行っています。これによる当連結会計年度の各区分の売上高への影響は軽微です。

注記1(n)に記載の通り、2008年3月31日に終了する連結会計年度より、「リース取引に関する会計基準」（企業会計基準第13号（平成5年6月17日（企業会計審議会第一部会、平成19年3月30日改正））及び「リース取引に関する会計基準の適用指針」（企業会計基準適用指針第16号（平成6年1月18日（日本公認会計士協会　会計制度委員会）、平成19年3月30日改正））を適用しています。これに伴う当連結会計年度の各セグメントの損益への影響は軽微です。

(b) 所在地別セグメント情報

各セグメントに属する主な国または地域は、以下の通りです。

北米：アメリカ合衆国、カナダ
欧州：イギリス、ドイツ、オランダ、フランス
アジア：香港、シンガポール、タイ、インドネシア、韓国、マレーシア、中華人民共和国
その他の地域：オーストラリア

	百万円							
	2009年3月31日に終了した連結会計年度							
	日本	北米	欧州	アジア	その他の地域	計	消去又は全社	連結
1. 売上高								
(1) 外部顧客に対する売上高	¥1,095,039	¥20,040	¥ 71,866	¥57,122	¥ 250	¥1,244,317	¥ —	¥1,244,317
(2) セグメント間の内部売上高又は振替高	10,455	20,039	12,395	13,334	648	56,871	(56,871)	—
総売上高	1,105,494	40,079	84,261	70,456	898	1,301,188	(56,871)	1,244,317
2. 営業費用	1,070,129	40,720	60,999	56,913	885	1,229,646	(56,933)	1,172,713
営業利益又は営業損失	¥ 35,365	¥ (641)	¥ 23,262	¥13,543	¥ 13	¥ 71,542	¥ 62	¥ 71,604
3. 資産	¥ 808,537	¥23,873	¥114,014	¥84,894	¥2,831	¥1,034,149	¥(62,546)	¥ 971,603

	百万円							
	2008年3月31日に終了した連結会計年度							
	日本	北米	欧州	アジア	その他の地域	計	消去又は全社	連結
1. 売上高								
(1) 外部顧客に対する売上高	¥1,199,609	¥28,757	¥52,582	¥49,570	¥ 530	¥1,331,048	¥ —	¥1,331,048
(2) セグメント間の内部売上高又は振替高	14,702	25,059	14,921	17,459	931	73,072	(73,072)	—
総売上高	1,214,311	53,816	67,503	67,029	1,461	1,404,120	(73,072)	1,331,048
2. 営業費用	1,112,764	51,766	53,384	55,360	1,299	1,274,573	(73,174)	1,201,399
営業利益	¥ 101,547	¥ 2,050	¥14,119	¥11,669	¥ 162	¥ 129,547	¥ 102	¥ 129,649
3. 資産	¥ 803,184	¥31,395	¥90,906	¥91,107	¥4,723	¥1,021,315	¥(52,685)	¥ 968,630

	千米ドル							
	2009年3月31日に終了した連結会計年度							
	日本	北米	欧州	アジア	その他の地域	計	消去又は全社	連結
1. 売上高								
(1) 外部顧客に対する売上高	$11,147,700	$204,015	$ 731,610	$581,516	$ 2,546	$12,667,387	$ —	$12,667,387
(2) セグメント間の内部売上高又は振替高	106,437	204,002	126,180	135,742	6,601	578,962	(578,962)	—
総売上高	11,254,137	408,017	857,790	717,258	9,147	13,246,349	(578,962)	12,667,387
2. 営業費用	10,894,119	414,539	620,978	579,389	9,013	12,518,038	(579,592)	11,938,446
営業利益又は営業損失	$ 360,018	$ (6,522)	$ 236,812	$137,869	$ 134	$ 728,311	$ 630	$ 728,941
3. 資産	$ 8,231,057	$243,036	$1,160,682	$864,242	$28,811	$10,527,828	$(636,726)	$ 9,891,102

注記1(f)に記載の通り、コンテナ船事業について貨物毎にその輸送期間の経過に応じて運賃を計上することとしました。この基準の適用により、2008年3月31日に終了した連結会計年度の売上高及び営業利益は、日本セグメントにおいて11,669百万円、アジアセグメントにおいて122百万円減少しています。

注記1(j)に記載の通り、2007年3月31日以前に取得した有形固定資産について、償却可能限度額まで償却が終了した翌年から5年間で均等償却する方法によっています。これにより、2008年3月31日に終了した連結会計年度の営業利益・経常利益及び税金等調整前当期純利益は、日本セグメントにおいて609百万円減少しています。

注記1(n)に記載の通り、2008年3月31日に終了する連結会計年度より、「リース取引に関する会計基準」(企業会計基準第13号(平成5年6月17日(企業会計審議会第一部会、平成19年3月30日改正))及び「リース取引に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第16号(平成6年1月18日(日本公認会計士協会　会計制度委員会)、平成19年3月30日改正))を適用しています。これに伴う当連結会計年度の各セグメントの損益への影響は軽微です。

2. 「会計処理の変更」に記載の通り、2009年3月31日に終了する連結会計年度より、「連結財務諸表作成における在外子会社の会計処理に関する当面の取り扱い」(実務対応報告第18号(平成18年5月17日))を適用し、連結決算上必要な修正を行っています。これによる当連結会計年度の各区分の売上高への影響は軽微です。

(c) 海外売上高

海外売上高は、主として外航海運業収益です。

各セグメントに属する主な国または地域は、以下の通りです。

北米：アメリカ合衆国、カナダ
欧州：イギリス、ドイツ、オランダ、フランス
アジア：東南アジア、中近東、中華人民共和国、インド
オセアニア：オーストラリア、ニュージーランド、フィジー
その他の地域：中南米、アフリカ

	百万円					
	2009年3月31日に終了した連結会計年度					
	北米	欧州	アジア	オセアニア	その他の地域	計
1. 海外売上高	**¥287,416**	**¥259,573**	**¥294,823**	**¥108,530**	**¥127,273**	**¥1,077,615**
2. 連結売上高						**1,244,317**
連結売上高に占める海外売上高の割合	**23.1%**	**20.9%**	**23.7%**	**8.7%**	**10.2%**	**86.6%**

	百万円					
	2008年3月31日に終了した連結会計年度					
	北米	欧州	アジア	オセアニア	その他の地域	計
1. 海外売上高	¥343,607	¥246,595	¥294,767	¥121,974	¥132,667	¥1,139,610
2. 連結売上高						1,331,048
連結売上高に占める海外売上高の割合	25.8%	18.5%	22.1%	9.2%	10.0%	85.6%

	千米ドル					
	2009年3月31日に終了した連結会計年度					
	北米	欧州	アジア	オセアニア	その他の地域	計
1. 海外売上高	**$2,925,954**	**$2,642,500**	**$3,001,357**	**$1,104,856**	**$1,295,655**	**$10,970,322**
2. 連結売上高						**12,667,387**
連結売上高に占める海外売上高の割合	**23.1%**	**20.9%**	**23.7%**	**8.7%**	**10.2%**	**86.6%**

注記1(f)に記載の通り、2008年3月31日に終了する連結会計年度より、コンテナ船事業について貨物毎にその輸送期間の経過に応じて運賃を計上することとしました。この基準の適用により、2008年3月31日に終了した連結会計年度の海外売上高は、北米において3,381百万円、欧州において2,298百万円、アジアにおいて5,056百万円、オセアニアにおいて79百万円、その他の地域において977百万円減少しています。

17. 後発事象

2009年5月29日開催の取締役会決議に基づき、2014年満期無担保社債（社債間限定同順位特約付）を2009年6月19日に発行しました。

第11回無担保社債
（社債間限定同順位特約付）

本社債の発行総額	30,000百万円（305,406千米ドル）
本社債の発行価額	本社債の額面金額の100%
本社債の払込期日	2009年6月19日
本社債の償還方法及び期限	2014年6月19日 (満期一括償還)
本社債の利率	1.46%
資金の使途	借入金返済資金に充当する予定です。

独立監査人の監査報告書

川崎汽船株式会社
取締役会御中

我々は、円貨で示された川崎汽船株式会社及び連結子会社の2009年及び2008年3月31日現在の連結貸借対照表並びに2009年及び2008年3月31日に終了した各連結会計年度の連結損益計算書、連結株主資本等変動計算書、連結キャッシュ・フロー計算書について監査を実施した。これらの連結財務諸表の作成責任は経営者にあり、我々の責任は、監査に基づいてこれらの連結財務諸表について意見を表明することである。

我々は、日本において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。これらの監査の基準は、我々に連結財務諸表に重要な虚偽の表示がないかどうかの合理的な保証を得ることを求めている。監査は、試査を基礎として行われ、経営者が採用した会計方針及びその適用方法並びに経営者によって行われた見積りの評価も含め全体としての連結財務諸表の表示を検討することを含んでいる。我々は、監査の結果として意見表明のための合理的な基礎を得たと判断している。

我々は、上記の連結財務諸表が、日本において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、川崎汽船株式会社及び連結子会社の2009年及び2008年3月31日現在の連結財政状態並びに2009年及び2008年3月31日をもって終了する各連結会計年度の連結経営成績及び連結キャッシュ・フローの状況をすべての重要な点において適正に表示しているものと認める。

（追加情報）

注記１(f)に記載の通り、2008年3月31日に終了する連結会計年度から、会社及び海外の連結子会社はコンテナ船事業にかかる運賃の計上基準を変更した。

2009年3月31日に終了した連結会計年度の連結財務諸表の米ドル表記は、便宜上付したものである。我々の監査は、円金額の米ドルへの換算を含んでおり、我々は、当該換算が注記１(a)に述べられている方法により行われているものと認める。

新日本有限責任監査法人

2009年6月25日

（注）この監査報告書は英文アニュアルレポートに含まれている英文監査報告書の和訳です。川崎汽船株式会社及び連結子会社の連結財務諸表に係る日本語の監査報告書の正文につきましては、「有価証券報告書」をご参照下さい。

会社概要

（2009年3月31日現在）

社　名　川崎汽船株式会社
設　立　1919年（大正8年）4月5日
資本金　458億6,934万円
社　長　前川弘幸
従業員数　602名（陸員417名、海員185名）
事業内容　海上運送業、陸上運送業、航空運送業、陸海空通し運送業、港湾運送業等

事業所
本　社　〒105-8421
東京都港区西新橋1丁目2番9号（日比谷セントラルビル）電話(03)3595-5063　FAX(03)3595-5001
本　店　〒650-0024 神戸市中央区海岸通8番（神港ビル）
電話(078)332-8020　FAX(078)858-6509
支　店　名古屋
〒450-0001 名古屋市中村区那古野1丁目47番1号（名古屋国際センタービル11階）
電話(052)589-4510　FAX(052)589-4585
関西
〒650-0023
神戸市中央区栄町通1丁目2番7号大同生命神戸ビル5階
電話(078)325-8727　FAX(078)393-2676

海外駐在員事務所　北京、マニラ、中東、ヨハネスブルグ、インド

海外法人　韓国、香港、中国、台湾、タイ、ベトナム、フィリピン、シンガポール、マレーシア、インドネシア、オーストラリア、英国、ドイツ、フランス、オランダ、ベルギー、イタリア、フィンランド、デンマーク、ノルウェー、スウェーデン、スペイン、ポルトガル、トルコ、カナダ、米国、メキシコ、チリ、ペルー、ブラジル

関係会社（連結対象）　国内26社 海外285社

株式情報

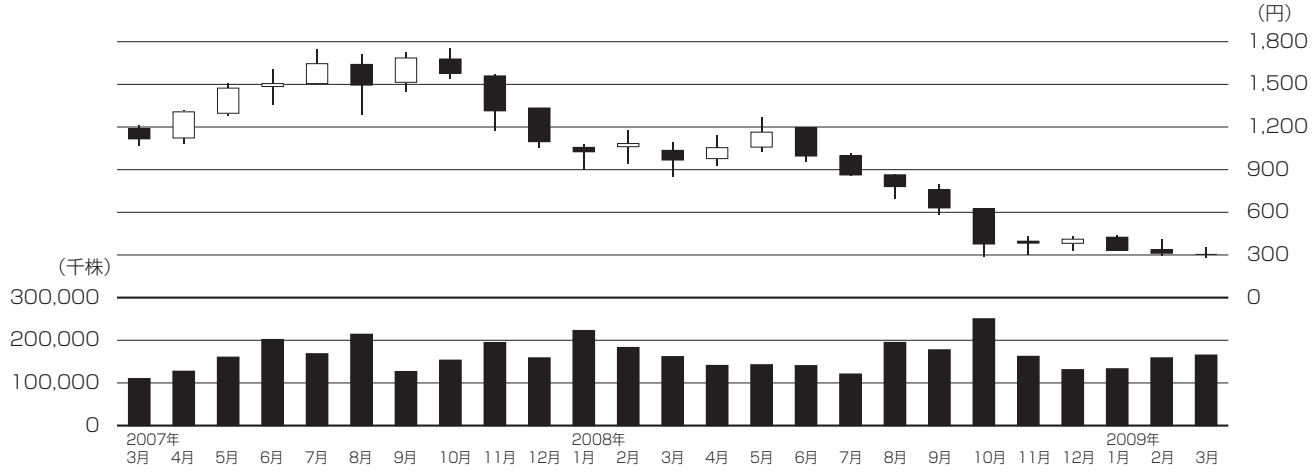
株式情報（2009年3月31日現在）

発行可能株式総数	2,000,000,000株
発行済株式数	638,882,298株
株主数	36,969名
株主名簿管理人	中央三井信託銀行株式会社 東京都港区芝3丁目33番1号
上場取引所	東京・大阪・名古屋・福岡

大株主

株主	持株数（千株）	持株比率（%）
日本マスタートラスト信託銀行株式会社（信託口）	51,771	8.10
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社（信託口）	50,812	7.95
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社（信託口4G）	31,505	4.93
みずほ信託銀行株式会社退職給付信託川崎重工業口 再信託受託者資産管理サービス信託銀行株式会社	30,000	4.69
JFEスチール株式会社	28,174	4.40
東京海上日動火災保険株式会社	28,020	4.38
株式会社損害保険ジャパン	27,295	4.27
日本生命保険相互会社	17,913	2.80
株式会社みずほコーポレート銀行	11,100	1.73
資産管理サービス信託銀行株式会社（証券投資信託口）	9,996	1.56

株価チャート



"K" LINE
川崎汽船株式会社 ®

〒105-8421
東京都港区西新橋 1-2-9 日比谷セントラルビル
電話： 03-3595-5063
ファックス： 03-3595-5001
URL ： http://www.kline.co.jp

この冊子は再生紙を使用しています。