

Choosing Our Opportunities Wisely



川崎汽船（“K”ライン）は世界海上輸送のニーズに適応した、さまざまなタイプの船隊を保有・運航する世界有数の総合海運会社です。

2013年3月末現在、連結対象会社は国内29社、海外286社となり世界各地の拠点や海上で働くグループ従業員約7,700人が“K” Lineブランドのもと、皆さまで信頼されるグローバルキャリアを目指して航海を続けています。

“K”ラインの船が世界の人々にとって必要なさまざまな貨物を運ぶことによって付加価値が生まれ、世界の人々の生活がより豊かとなるために役立っているという思いが、“K”ライングループの事業活動の原点となっています。

目次

ステークホルダーの皆さまへ	2
社長インタビュー	3
特集：安定収益基盤の拡大	8-11
LNG船事業	8
アジア新規物流事業	10
財務ハイライト	12
事業概要：At a Glance	14
事業の概況と見通し	16-25
コンテナ船事業	16
ドライバルク事業	18
自動車船事業	20
エネルギー資源輸送事業	22
エネルギー関連開発事業	23
オフショア支援船事業	24
重量物船事業	24
近海・内航事業	25
物流事業	25
世界市場でのランキング	26
CSRへの取り組み	27
経営体制	31
役員紹介	34
組織	35
主要連結子会社及び関連会社	36
サービスネットワーク	38
財務セクション	40
会社概要／株式情報	51

決算に関する詳細情報

2013年3月期決算の詳細につきましては、有価証券報告書をご覧ください。



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

ウェブサイトのご案内

CSRへの取り組みに関しましては、社会・環境レポートをご覧ください。



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

将来見通しに関する注意事項

本アニュアルレビューには、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、為替レートなど、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。



Steady and Reliable

確かな成長へ向けて

徹底的な合理化とコスト削減を推進し、 引続き財務体質の強化に努めます。

2012年度の世界経済は、欧州では債務問題が長期化し、景気は停滞しました。米国経済は、財政問題に一定の不安を抱えつつも、緩やかな回復基調を維持しました。中国及びインドをはじめとする新興国の景気は概ね堅調でしたが、経済成長のペースは鈍化しました。

ドライバルクや油槽船の市況は低迷を続けましたが、自動車船事業は、完成車の荷動きが日本発欧州向けで減少に転じたものの、全体としては概ね堅調に推移し、コンテナ船事業における運賃修復、コスト削減などに加え、年度後半からの円高是正などにより、中期経営計画「“K” LINE Vision 100－Bridge to the Future－」において必達目標として掲げた2012年度経常損益の黒字化をおかげさまで達成することができました。当社グループは、引き続き財務体質の強化を最重要経営課題として、役員・従業員一丸となって精励し、徹底的な合理化とコスト削減を推進して、皆様のご期待にお応えできるよう努めてまいります。

代表取締役社長

朝 倉 次 郎



Q: 中期経営計画「“K” LINE Vision 100 – Bridge to the Future –」
初年度となる2012年度をどのように評価していますか？

A: コスト削減に全社一丸となって取り組んだことで、
ほとんどの財務指標は中期経営計画の2012年度目標数値を
上回ることができました。

“K”LINE ANNUAL REVIEW 2013

当社は2011年度に大きな赤字を出し、自己資本にかなり影響を与えました。2012年度には、コンテナ船事業における運賃修復、コスト削減に加え、年度後半からの円高是正による為替差益の押上効果もあり、ほとんどの財務指標は中期経営計画の2012年度数値を上回ることができました。とりわけ、自己資本は、中期経営計画2,600億円に対して3月末で3,406億円となり、自己資本比率も、23%の計画から29%まで引き上げることができました。同様に、有利子負債比率 (DER) 及び現預金を勘案したNETのDERも、相当に改善することができました。唯一営業キャッシュ・フローが、670億円の計画に対して598億円ということで、事業環境が思わしくないということを反映し、中期経営計画を下回っています。その中でフリーキャッシュ・フローを黒字にするために、投資削減だけでなく、資産の処分にも会社全体で一丸となって取り組み、投資キャッシュ・フローを圧縮することに努めました。私は、引き続きやるべきことをきちんとやることによって、更に財務を健全化し株主の皆さまやお客さまからの信頼を取り戻すことが当社にとって今最も重要な課題だと認識しています。

財務指標推移

中期経営計画の目標 (2012年4月策定)

指標	2011年度 実績	2012年度	2013年度	2014年度	2012年度 実績	2013年度 見込み
売上高 (億円)	9,723	11,200	10,700	11,100	11,348	11,600
経常利益 (億円)	△490	120	390	600	286	250
当期純利益 (億円)	△414	110	250	420	107	130
EBITDA (億円)	138	1,000	1,100	1,350	1,048	840
自己資本 (億円)	2,426	2,600	2,800	3,300	3,406	3,600
有利子負債 (億円)	5,925	5,800	5,400	4,900	6,299	5,800
営業キャッシュ・フロー (億円)	△29	670	900	1,130	598	700
投資キャッシュ・フロー (億円)	△832	△500	△500	△500	△272	△500
DER (%)	244	223	193	148	185	162
NET DER (%)	204	186	158	119	137	125
ROA (%)	△5.0	1.0	4.0	6.0	2.5	2.1
自己資本比率 (%)	23	23	26	30	29	31
有利子負債／営業キャッシュ・フロー (倍)	—	8.7	6.0	4.3	11	8

※ 前提変動による損益への影響 (2013年度)

為替変動: ±1円/US\$1 → 約13億円 バンカー変動: ± US\$10/MT → 約15億円

Q: コスト削減の進捗についてお聞かせ下さい。

A: さまざまなコスト削減策を着実に進め、
目標値よりも45億円上まわる、
325億円のコスト削減を達成しました。

"K" LINE ANNUAL REVIEW 2013

2012年度は、コスト削減280億円を掲げていましたが、実際には325億円のコスト削減を達成しました。コンテナ船の構造改革によるコスト削減や一般管理費、運航費、スロースティーマリングや寄港地の合理化などによる燃費削減を中心に実施しました。2013年度につきましても引き続きできるものは全てやるというスタンスですが、運航費など、特に輸送トンマイルあたりの燃料消費の削減を徹底します。これまでは各部門別に燃費削減を管理していましたが、4月から燃費管理室を設け、全社横断的かつ一元的に燃費削減を強化していく体制としました。当社は年間400万トン弱のバンカーを消費し、金額ベースで2,000億円を超えます。これを減らすのが最も効果的かつ重要なコスト削減になると考えています。仮に、輸送トンマイルあたり5%の燃費削減を達成すれば100億円を捻出できることになるわけです。

コスト削減の進捗

(単位: 億円)

	2012年度 実績	2012年度 目標	2012年度 目標比	達成率
コンテナ船: 構造改革	100	105	△5	95%
コンテナ船: 運航費など	141	100	41	141%
不定期専用船・その他	68	60	8	114%
一般管理費削減	16	15	1	104%
合計	325	280	45	116%

Q: 2013年度の経営課題についてお聞かせ下さい。

A: 投資を抑制し財務基盤の強化を進めるなど、
中期経営計画の達成に向け
全力で取り組んでまいります。

"K" LINE ANNUAL REVIEW 2013

引き続き投資抑制を継続するつもりです。投資キャッシュ・フローは上限を500億円としています。それはあくまで上限に過ぎないと考えています。足元

の市況環境を見ると、コンテナ、ドライバルク、タンカーで運賃が低迷しており、フリーキャッシュ・フローを大きくしておきたいとの思いがあります。各船種での市況改善が進むといった楽観的な想定はしづらいため、2013年度は中期経営計画2年目となりますが、目標達成に全力で取り組んでまいります。そうした中で財務面での規律は必要だと考えています。2013年の当社運航規模は、新造船の竣工と売船、用船返却で差し引き微増か横ばいが良い所ではないかと思えます。2014年度までの現中期経営計画の期間中は、基本的に拡大路線はとらず、成長戦略は次の中期経営計画以降になると考えています。有利子負債については2013年3月期に6,000億円以下に抑えたかったのですが、不透明な市況環境を念頭に当面は現預金を手厚くすることを優先しました。自己資本比率は2013年度末の30%達成がみえてきましたが、財務基盤の更なる強化に努め、早期に40%を達成したいと考えています。

Q: 投資方針についてお聞かせ下さい。

A: 老齢船のリプレースの必要な自動車船と
長期安定収益の見込めるLNG船への
投資を検討していきます。

“K”LINE ANNUAL REVIEW 2013

投資キャッシュ・フローを500億円以内に抑えるという方針の通りに進め、より一層の財務指標の改善を図っていきます。個別案件としては、老齢船のリプレースの必要な自動車船と長期安定収益の見込めるLNG船への投資を検討しています。

自動車船は基本的に老齢船のリプレースで、船型はポストパナマックス型を考えています。発注するのは数隻単位で、自社保有するかはまだ決めていません。当社はこれまで自動車船を大型船から小型船までバランス良く揃えてきていますが、パナマ運河の拡張も考慮して、大型船を一定程度揃えることを検討しています。

LNG船については多くのプロジェクトがありますが、会社全体の投資計画の中でどの程度の船隊拡大が可能なのか、そして、自社管理できるLNG船職員や建造監督をどの程度、確保・育成できるのか、という2点が重要になってくると考えています。最終的には当社の投資基準に照らして是々非々で選別していくつもりです。

詳しくはP8をご参照ください。

P8

Q: コンテナ船の船隊整備では2015年竣工の14,000TEU型5隻を発注されましたが、その背景について教えてください。

A: 運航パートナーの発注計画、船価下落、省エネ型船の進化などを踏まえ、ベストのタイミングで発注できたと思っています。

“K” LINE ANNUAL REVIEW 2013

14,000TEU型については、以前から発注を検討していましたが、2011年にコンテナ船事業部門が極めて厳しい状況を迎え、先送りしていました。2012年前半にかけて欧州航路の運賃が回復したことや、運航パートナーである陽明海運の同型船の発注計画、また船価下落や省エネ型船の進化などを踏まえ、2015年春～夏竣工予定として今治造船へ発注することとしました。世界最高の燃費性能を持つ船を今治造船とともに開発していきます。燃費性能と競争力のある資本費の両面で、ほぼベストと思えるタイミングで発注できたと思っています。ただし、ハードだけいいものを揃えても意味がないと思っています。これらを使っていかに上手に商売するかが大事で、我々の営業力が試されることになります。当社は船型大型化を進める一方で、小・中型船を処分・整理することによって、スペース供給力は中期経営計画に沿った現行レベルと同じ35万～36万TEUを維持する予定です。

Q: アジア地域新規物流事業を強化する方針を打ち出されましたが、その狙いをお聞かせ下さい。

A: 地域に根ざした海外現地法人の特色を活かしつつ、新たな経営資源を投入し、成長著しいアジア地域の物流需要を取り込んでまいります。

“K” LINE ANNUAL REVIEW 2013

当社はこれまで物流をコア事業に育てようと取り組んできましたが、なかなか目指す成長レベルには至っていませんでした。一方で、当社の海外現地法人は、50年近い歴史のあるタイでの物流事業や、インドネシアでの二輪車陸送や内航事業など、顧客のニーズにあわせた、地域に根ざした事業に意欲的に取り組み、それぞれ独自の事業を伸ばしてきました。それぞれの海外現法の自主性に重きを置いたグループ運営が功を奏した結果ですが、今後はグループ全体で一体感を持って戦略を描くことを目指したいと思っています。ベトナム、マレーシア、ミャンマーなどのASEAN諸国、そしてインド、新興市場の成長がスピードアップしており、これまでのように各現法だけに任せるやり方では、その速度に追いつくことは難しいと判断しました。現法の特色を活かしつつ、東京本社が

資金・人材を含めて経営資源を配分し、コントロールタワーとして機能していくために、今年4月までインド現地法人トップを務めた今泉一隆専務執行役員の指揮のもと、関連事業推進室が運営に当たる体制を整えました。とくに成長の著しいアジア地域に焦点を当てていますが、成功事例を皆で共有し、アジア以外の地域にも水平展開するという動きがグループ内で起きています。私は、このような取り組みを全社的に更に推進したいと思っています。

詳しくはP10をご参照ください。

P10

Q: 株主還元についてお聞かせ下さい。

A: 徹底的な合理化とコスト削減を全社的に推し進め、
皆さまの期待にお応えできるよう、
配当利益の確保に最大限努めてまいります。

“K”LINE ANNUAL REVIEW 2013

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などへの充当や、企業体質の充実・強化のために必要な内部留保の確保などを勘案しつつ、株主の皆さま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。連結純利益に対する配当性向につきましては2010年代半ばでの目標である30%を念頭に置き、徐々に高めていく方針です。

2013年度(2014年3月期)の配当金につきましては、上記の方針に基づき、年間配当金を1株あたり3.5円とさせていただく予定です。

事業環境に改善の兆しは見えるものの、海運市況、為替・燃料油価格動向など、未だ予断を許さない状況にあります。当社グループは、引き続き役員・従業員一丸となって精励し、徹底的な合理化とコスト削減を推進し、皆さまの期待にお応えできるよう、配当利益の確保に最大限努めてまいります。

株主・投資家の皆さまにおかれましては、なにとぞ川崎汽船グループに変わらぬご支援ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。



2010年後半からLNGトレードの潮流に変化が現れました。供給面では、従来の豪州や中東、西アフリカなどに加え、北米のシェールガスをはじめ、北極圏を含むロシアや東アフリカなど新規のLNG供給地の開発が見込まれる一方で、需要面では、中国・インド・東南アジアなどの新興国が新たなLNG需要国としての動きを活発化しています。この供給地と需要地の変化が、LNGトレードのグローバル化・多様化を加速させているのです。このようにダイナミックに変化・拡大するLNGトレードを商機ととらえ、川崎汽船グループでは、1983年の“尾州丸”就航以来、重ねてきた30年間の運航実績を活かし、積極的に新たなビジネスを創造するとともに、LNG輸送ビジネスで安定収益の拡充を図っていきます。

LNG 船事業

ダイナミックに変化・拡大する LNGトレード



“尾州丸” (1983)
バダックⅡプロジェクト向け



(1997)
カタールガスプロジェクト向け



(2006)
スノービットプロジェクト向け

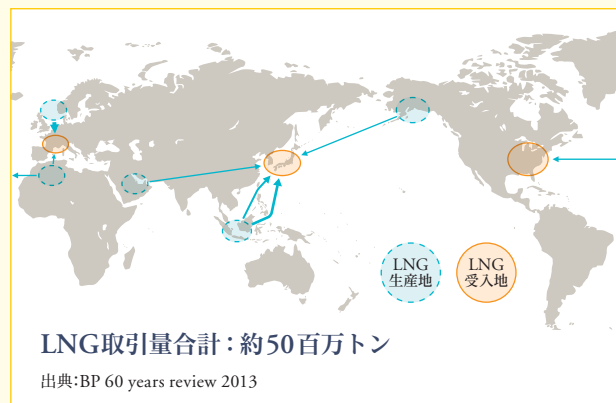


(2008)
短・中期トレード向け

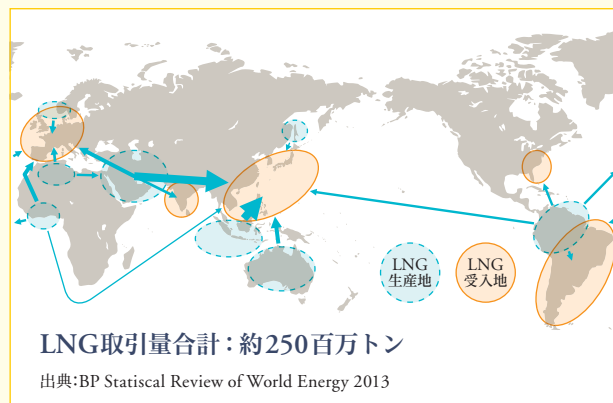


(2008)
タングープロジェクト向け

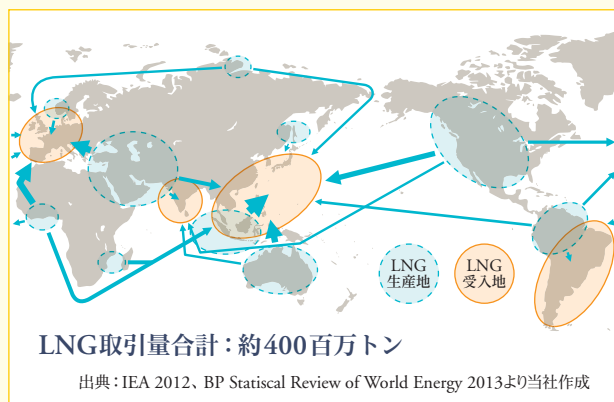
1980年代初頭 LNGトレード



2012年 LNGトレード

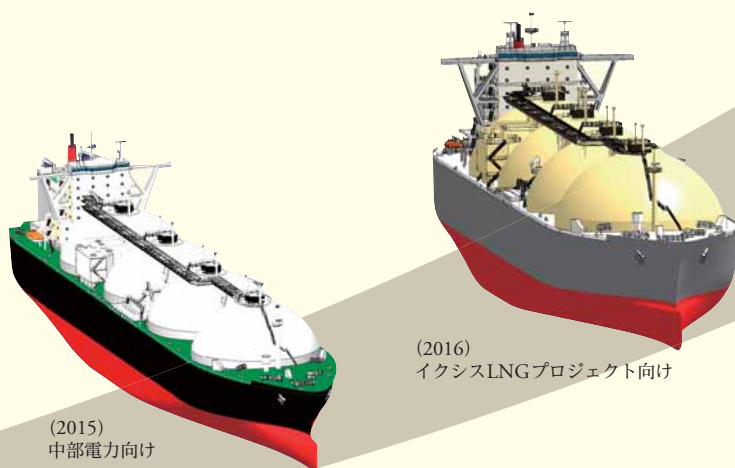
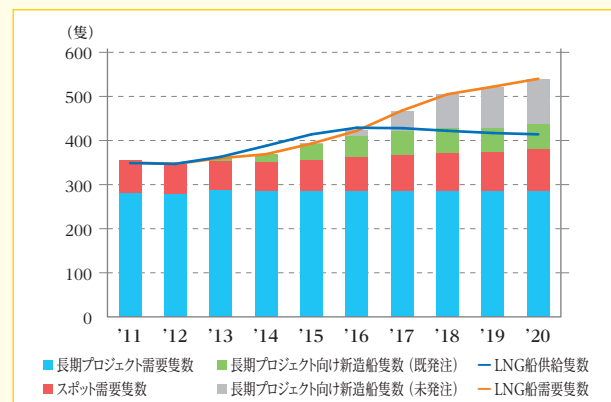


2020年 LNGトレード展望



LNG船需給バランス予測

出典：各種資料より当社まとめ



(2016)
国際石油開発帝石 (INPEX) 向け

30年間の運航実績を活かし、 安定収益の拡充を図っていきます。

常務執行役員
青木 宏道



当社は、1983年“尾州丸”竣工により、日本船社として初めてLNG船の保有・運航に携わって以来30年間、大きな事故もなく安全な運航を継続するとともに、高度なLNG輸送技術を蓄積してきました。当社のLNG船事業は、東京とロンドンを主な拠点とし、共有するLNG船を含めた関与船は43隻、そのうち自社で船員配乗や管理を行うものは13隻を数えます。当社事業の特色は、シェル、エクソンモービル、BP、フランスのトータル、ノルウェーのスタットオイルなど欧米メジャーとのビジネスを通じて世界的なネットワークを構築してきたことであり、日本のユーティリティ（電力やガスなどの需要家）にも高い評価をいただいています。この評価が、2013年4月の当社

単独としては初の中部電力向けや、2013年6月の国際石油開発帝石向け及びイクシスLNGプロジェクト向けの新造LNG船2隻の長期傭船契約の締結につながったと考えています。今後、当社の安全管理、技術力に磨きを掛け、運航実績を重ね、新規受注に向けて積極的に取り組み、中期経営計画にも掲げた安定収益の積み上げを図っていきます。船隊拡大については、現在の自社管理船の規模から年間3～4隻、2020年までに追加20隻までの拡大には対応可能です。また資金面では、LNG船は高船価であり、個別案件の投資規模が大きいため、会社全体の投資計画の中で自ずと制約は出てきますが、ファイナンスの工夫などにより対応していく考えです。

アジア
新規物流事業

拡がる、繋がる、形を変える — 手から手へ、人を繋ぐ物語

インドネシアから始まった二輪車3段積シャーシは
海を越え、インドで新しい形に生まれ変わり
新たな歩み始める。

タイで実績を積んだミルクラン[※]は、
インドでもサービスを始める。

インドネシア・インドでは
国内物流の需要を受け、内航を開始。

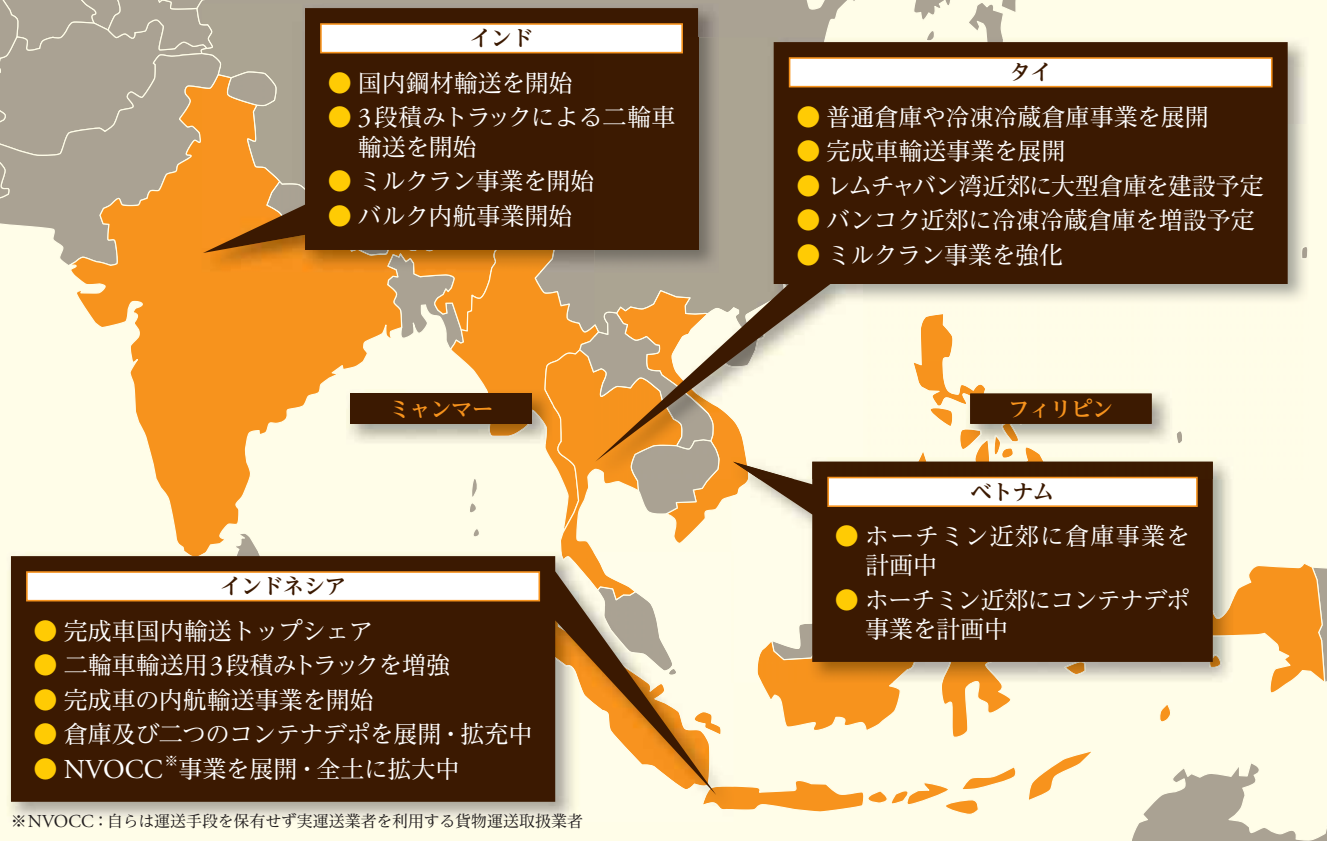
今、アジアのそれぞれの国で、その国の勢い、
動き、ニーズを受け、私達はそれぞれの歩みを続けます。
それぞれの地に生きる人々の溢れ出るエネルギー、
篤い想いを繋ぎながら。

始めは小さな一つ一つの点であった私たちの想いは、
共鳴し、海を渡り、独自の進化を遂げながら
各地へと繋がっていきます。

Bridge to the Futureの旗の下。

※ ミルクラン：各メーカーの工場へ部品供給配送を行う巡回サービス

東南アジア市場における取り組みの一例



二輪車3段積みトラック
(インドネシア)



PDI (納車前整備)
(オーストラリア)



内航RORO船
(インドネシア)



ミルクラン用トラック
(タイ)

成長するアジア市場の物流需要を 先取りし、安定収益事業に。

専務執行役員
今泉 一隆



21世紀はアジアの時代。人口増と都市化、中間所得層も着実に増加し、今後20年間で域内物流は2倍にもなるといわれています。

当社は既にタイやインドネシア、豪州などで地域密着型の高品質物流サービスを提供していますが、これらの取り

組みをグループ全体で更に推進、他の現地法人にも水平展開することでサービス網を拡げていく予定です。

実業を通じて各現地法人がアジアの活況を肌で感じ、それぞれ現地に根差した事業にすることで更なる需要を深掘りしていきます。

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

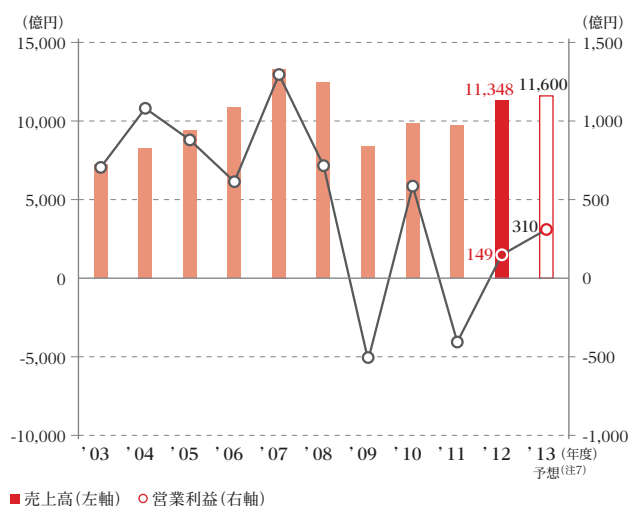
中期経営計画の変遷		KV Plan > “K” LINE Vision 2008 >			
		2003年度	2004年度	2005年度	2006年度
業績: (会計年度)	売上高	¥724,667	¥828,444	¥940,819	¥1,085,539
	営業利益	70,534	108,054	87,976	61,357
	経常利益	62,564	107,235	88,573	63,928
	当期純利益	33,196	59,853	62,424	51,514
財政状態: (会計年度末)	総資産	559,135	605,331	757,040	900,439
	純資産 ^(注2)	121,006	181,276	257,810	357,625
	有利子負債	281,811	239,249	278,234	326,187
	減価償却費	25,558	24,634	28,623	32,294
	営業活動によるキャッシュ・フロー	78,551	89,443	72,338	66,483
	投資活動によるキャッシュ・フロー	△51,775	△34,402	△83,342	△102,853
	フリーキャッシュ・フロー	26,776	55,041	△11,004	△36,370
1株当たりの情報: (円・ドル)	当期純利益	55.71	100.70	104.89	86.67
	純資産	204.37	306.06	435.19	556.55
	配当金	10.00	16.50	18.00	18.00
	配当性向(%)	18.0	16.4	17.2	20.8
経営指標: (%)	ROE ^(注4)	32.7	39.6	28.4	17.1
	ROA ^(注5)	11.6	18.4	13.0	7.7
	有利子負債比率	50.4	39.5	36.8	36.2
	DER(倍) ^(注6)	2.33	1.32	1.08	0.95
	自己資本比率	21.6	29.9	34.1	38.3
従業員数:	従業員数(人)	6,088	6,226	6,827	7,041

(注) 1. 記載している金額は百万円です(但し特に指定のある場合を除く)。百万円未満を四捨五入。

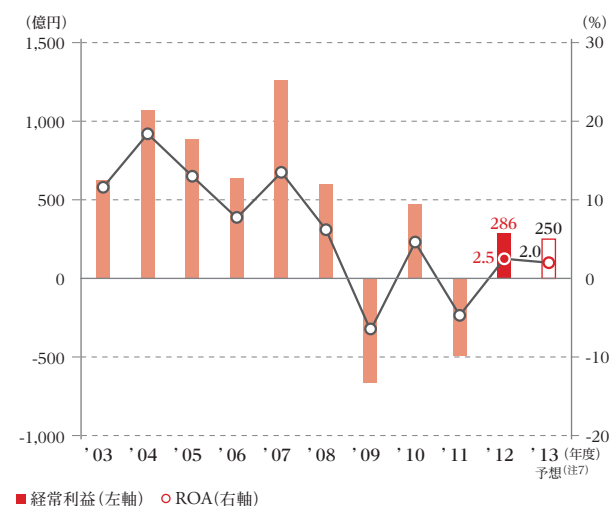
2. 2005年度までの純資産の金額については、改正前の資本の部の金額を記載しています。

3. 2012年度の米ドル金額は2013年3月29日の東京外国為替市場における為替相場(1米ドル=94.05円)で換算し、参考表示したものです。

売上高・営業利益



経常利益・ROA



2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2012年度	2013年度予想 ^(注7)
					(百万円)	(千米ドル) ^(注3)	(百万円)
¥1,331,048	¥1,244,317	¥ 838,033	¥ 985,085	¥ 972,311	¥1,134,772	\$12,065,625	¥1,160,000
129,649	71,604	△52,075	58,610	△40,563	14,887	158,288	31,000
125,868	60,011	△66,272	47,350	△48,956	28,589	303,979	25,000
83,012	32,421	△68,721	30,603	△41,351	10,669	113,440	13,000
968,630	971,603	1,043,885	1,032,505	1,066,649	1,180,434	12,551,132	
376,277	356,153	331,865	314,986	259,935	361,975	3,848,751	360,000 ^(注8)
329,716	439,622	516,001	483,363	592,523	629,864	6,697,118	580,000
36,362	39,427	45,281	44,722	50,044	59,668	634,428	
141,238	77,614	△23,941	84,902	△2,909	59,756	635,364	70,000
△145,541	△148,304	△63,737	△54,117	△83,233	△27,212	△289,335	△50,000
△4,303	△70,690	△87,678	30,785	△86,142	32,544	346,029	20,000
131.36	50.89	△106.24	40.08	△54.14	12.07	0.13	13.86
558.46	525.43	403.53	381.87	317.59	363.18	3.86	
26.00	13.50	—	9.50	—	2.50	0.03	3.50
19.8	26.5	—	23.7	—	20.7		25.3
23.7	9.4	△21.4	10.2	△15.5	3.7		3.6
13.5	6.2	△6.6	4.6	△4.7	2.5		2.0
34.0	45.2	49.4	46.8	55.5	53.4		
0.93	1.31	1.67	1.66	2.44	1.85		1.62
36.7	34.5	29.5	28.2	22.7	28.9		31.0
7,615	7,706	7,740	7,477	7,703	7,667		

4. ROE:自己資本当期純利益率

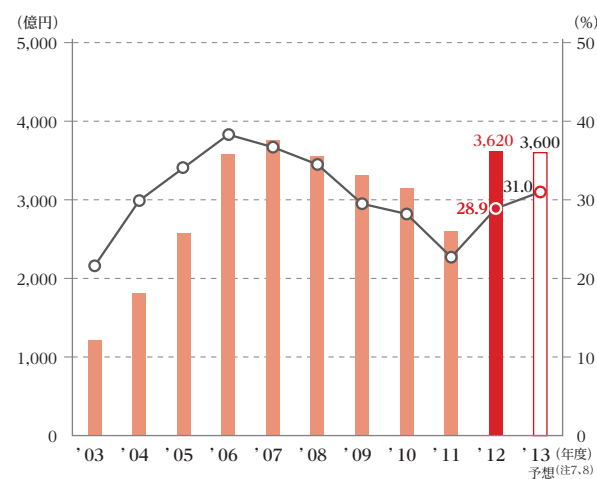
5. ROA:総資産経常利益率

6. DER:負債資本比率

7. 2013年4月30日発表の数値

8. 少数株主持分の調整前の純資産

純資産・自己資本比率

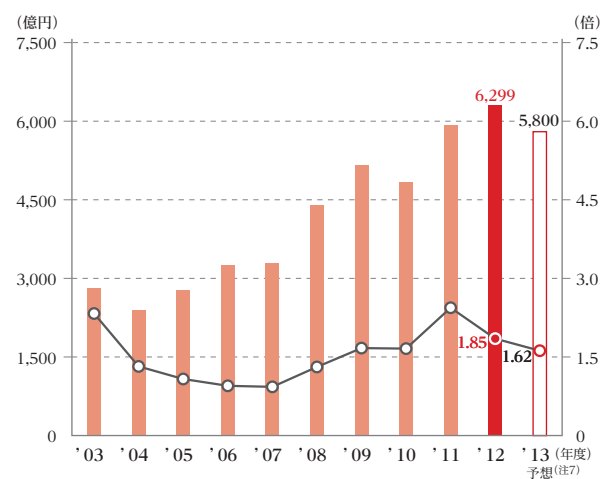


■ 純資産 (左軸) ○ 自己資本比率 (右軸)

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)

有利子負債・DER



■ 有利子負債 (左軸) ○ DER (右軸)

DER: 有利子負債/自己資本

At a Glance

さまざまなタイプの船を保有・運航する総合海運会社として事業環境に柔軟に対応できる船隊を整備し、拡大し続ける輸送需要に応えます。

“K” LINEグループは、これからも顧客第一の視点を大切に、高品質な輸送と信頼されるサービスを提供し続け、高い顧客満足を獲得していきます。

コンテナ船

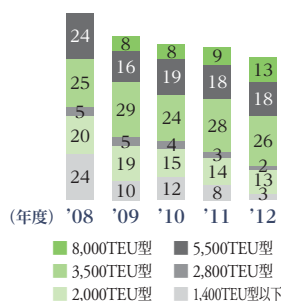


コンテナ船事業

航路の選択と集中で収益性を向上

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中心にアジア／南米、アジア／中近東・アフリカなどの南北航路や、アジア域内航路など、世界的なサービスネットワークを運営しています。電子機器、家電製品、家具、衣料品や食品・飲料、ホップなどの貨物をコンテナで輸送しています。

運航隻数の推移 (2013年3月末)



不定期専用船

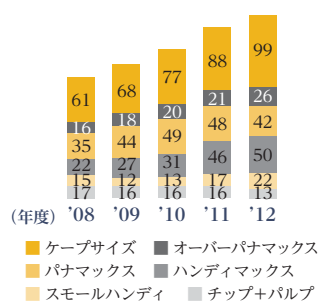


ドライバルク事業

厳しい市況環境にも柔軟かつ果敢にチャレンジ

ばら積み船による石炭、鉄鉱石、穀物（小麦、大豆、トウモロコシほか）、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・インドなどの新興国向けのほか、大西洋水域での三国間輸送も積極的に展開しています。

運航隻数の推移 (2013年3月末)

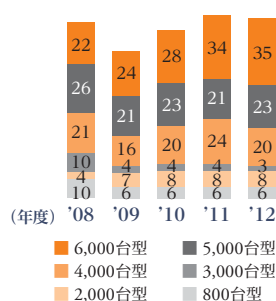


自動車船事業

自動車生産拠点の多様化に対応

1970年に日本初の自動車専用船（PCC：Pure Car Carrier）“第十とよ丸”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、乗用車やトラックなどの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。

運航隻数の推移 (2013年3月末)

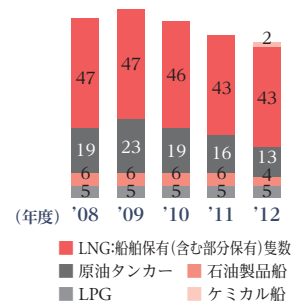


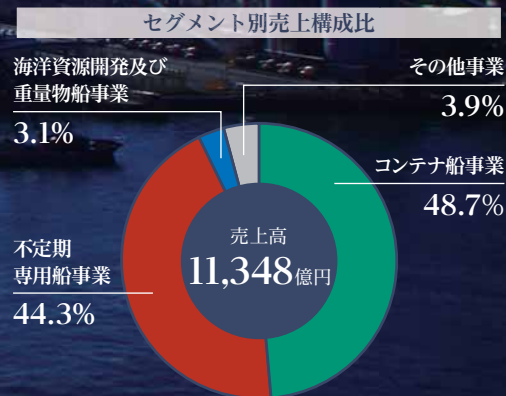
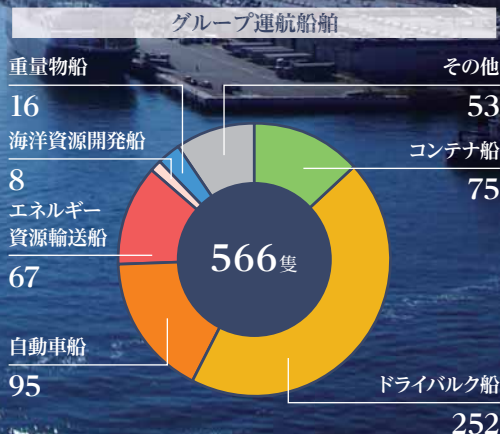
エネルギー資源輸送事業

世界規模で変化する新たな輸送ニーズに対応

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、各種タンカーによる原油や石油製品など、産業用だけでなく、都市ガスやガソリンなど国民生活に密接に関わるエネルギー資源の輸送サービスを提供しています。

運航隻数の推移 (2013年3月末)





海洋資源開発及び重量物船

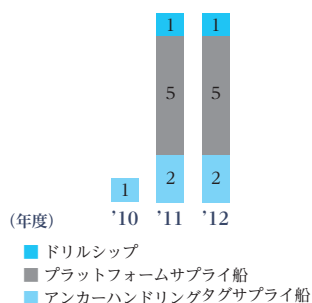


海洋資源開発事業

エネルギー関連開発事業
オフショア支援船事業

ノルウェーのK Line Offshore AS社では、最新鋭の超大型アンカーハンドリング・タグサプライ船 (AHTS)とプラットフォーム・サプライ船 (PSV)、合計7隻でオフショア支援船サービスを提供しています。また、当社が参画するドリルシップ第一船は、ブラジル・ペトロプラス社への長期傭船の下、リオデジャネイロ沖大水深鉱区で油田掘削作業に従事しています。

運航隻数の推移 (2013年3月末)

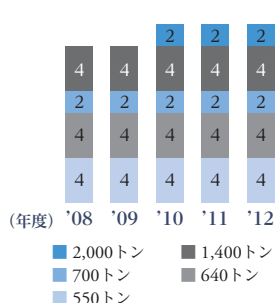


重量物船事業

高度な荷役ノウハウで
オフショア関連輸送にも
対応

ドイツの重量物専門船社SALグループでは、エネルギー産業やインフラ関連の大型貨物を主に輸送しています。船位保持システム (Dynamic Positioning System)を保持した新鋭船を中心に、石油・ガス開発施設やオフショア事業関連といった高度な技術を要する輸送にも対応しています。

保有船隊の推移 (2013年3月末)



不定期専用船

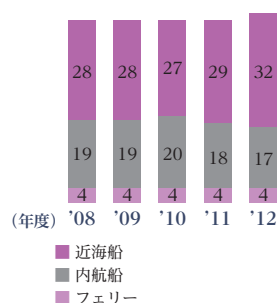


近海・内航事業

輸送サービスの充実で
顧客ニーズに応える

川崎近海汽船株式会社では、貨客フェリー、RORO船、鉄鋼及びセメント生産向け石灰石専用船、電力向けの石炭専用船、一般貨物船などで国内の海上輸送に従事しています。また、アジア発着の貨物向けに定期船や不定期船も運航しています。

運航隻数の推移 (2013年3月末)



コンテナ船



物流事業

アジア地域での
物流事業を積極的に拡大

川崎汽船グループ各社のノウハウとサービスネットワークを組み合わせ、海上貨物運送だけではなく、航空・海上貨物フォワーディング、陸上運送、倉庫事業や貨物混載事業など、顧客のニーズに応えた地域密着型の総合物流事業を展開しています。

コンテナ船事業

Containership Business



コンテナ船事業は、2013年度におきましても経営資産の「選択と集中」という基本方針の下、現在の営業規模を維持し、マーケットシェアの拡大を追及することなく、あくまでも収益性を最重要視することで利益の最大化を図ります。

また、当社はCKYHグリーンアライアンスメンバーの一員として、引き続きお客さまのニーズに沿った高頻度なサービス、充実した寄港地カバー、定時運航など、高品質なサービス提供を継続する一方で、減速運航を更に進めるなどのコスト削減策を実行します。



専務執行役員
村上 英三



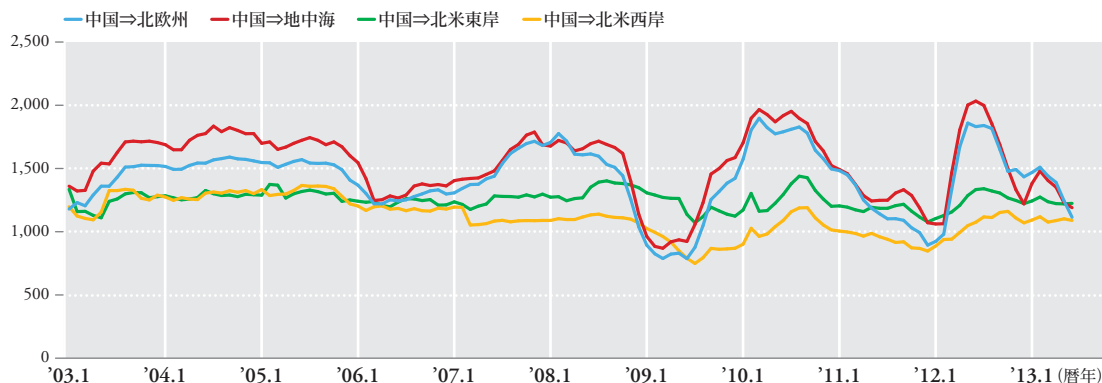
2012年度概況

欧州債務危機や回復の足取りが重い北米経済の影響でグローバルなコンテナ荷動きの伸びは限定的なものに留まりました。一方で世界的には新造大型船の竣工が続いており厳しい事業環境となりました。そのような逆風の状況下で当社は慎重かつ収益性を重視した事業運営を一層進め

ました。主に北米、欧州航路においては、運賃修復を実施、同時にアライアンスを通じた北米・欧州航路における一層の合理化、不採算航路の縮小・廃止を進めるとともに、一層の減速省エネ運航を含めた全世界的規模でのコスト削減策、業務の効率化に取り組みました。その結果、2年ぶりの黒字化を達成することができました。

中国発欧米運賃市況推移 (1998年1月1日=1,000)

出典: China Containerized Freight Index



2013年度の事業見通し

長引く欧州の景気低迷の影響が懸念されますが北米景気には本格回復の期待もあり、また東南アジアなどの新興国の伸びも見込まれ、引き続き船舶需要は増加していくと予想されます。しかしながら超大型船を中心とした新造船の竣工量は引き続き高いレベルにあり、需給が大きく崩れることは無いとみられるものの2013年度も引き続き厳しい事業環境が続くと予想しています。当社は今

後安定収益体制を確立していくために、「選択と集中」に基づく従来からの方針である慎重かつ収益性を重視した事業運営を一層強化していきます。具体的には、運賃修復への取り組みに加え航路需要に応じて柔軟に配船計画を見直していくなどの施策を進めると同時に、成長地域である東南アジアにおいては日本からの所要日数の短縮化を図るなど、顧客の要望に応じたサービス品質の向上にも努めていきます。また、省エネ減速運

航を一層深化させることにより環境に配慮した配船も進めていきます。

当社は、2015年竣工で5隻の14,000TEU型大型船の建造を決定しました。同船型は省エネ性能を究極まで追求しており、その品質・経済性において最新の技術を駆使したものです。竣工後は当社の中核船隊として一層競争力のあるサービスを顧客に提供することが可能となり、安定収益体制の確立に大きな貢献をしてくれるものと確信しています。



現在当社の最大船型
8,600TEU型コンテナ船
“HOUSTON BRIDGE”

Containership Business Topics

新造大型コンテナ船を整備

14,000TEU型大型コンテナ船5隻を2015年の竣工を目処とし発注しました。この新造大型船は、既存中型船の代替とする目的で建造し、最新省エネ機能を備えています。省エネ船の投入、そして船型の大型化により、運航費の削減、コスト競争力の一層の強化を図っていきます。

ドライバルク事業

Dry Bulk Business



ドライバルク事業は鉄鋼原料・電力炭・穀物輸送などの国内外の優良顧客との中長期契約を基にこれまで安定的収益を拡大し、成長してきました。今後もこの方針を継続し、国内外優良顧客との一層の関係強化により事業基盤の更なる安定化を図ります。一方、中長期的に成長が期待できる新興国の輸送ニーズに対しては、当社の誇る海外拠点ネットワークを活用し、世界規模で新規需要と顧客の開拓を行っていきます。



専務執行役員
今泉 一隆



2012年度概況

大型船(ケープサイズ)市況は、新造船の竣工圧力により上期は低迷が続きました。その後、季節要因による一時的な需要増加を受け、10月以降は1万ドル台後半まで回復しましたが、第4四半期は再び低水準での推移となりました。中小型船においては、南米からの穀物輸送や石炭・ニッケルなど東アジア地域からの荷

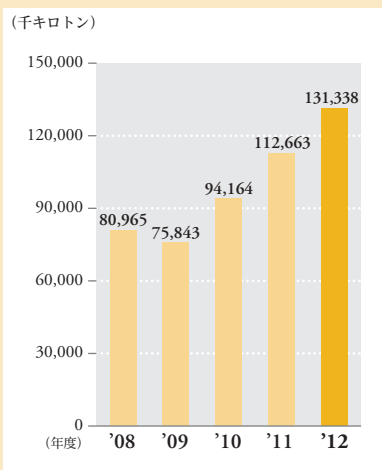
動きは底堅く推移しましたが、新造船の供給量過剰や、大型船市況の影響を受けたことにより、期を通じて低水準で推移しました。市況低迷による厳しい経営環境の中、当社は期を通じて減速運航の推進やフリー船の極小化に努めました。年度後半は、円安の影響もあり、部門全体では34期連続の黒字達成を果たしました。

2013年度の事業見通し

大型船においては、解撤の促進に加え、新造船の大量竣工がピークを過ぎることによる市況の底入れ感はあるものの、欧州金融不安に端を発する金融市場の不安定性及び中国経済成長の鈍化に伴い荷動きの伸張が鈍化する懸念もあり、厳しい市況展開となることが予想されます。中小型船においては、南米積み穀物の輸送量増加や石炭の供給地の分散による輸送需要の増大なども期待されますが、依然として船腹供給過剰感が継続することによって当面の間は厳しい市況展開が続くと予想されます。

鉄鋼原料グループでは、引き続き安定収益体制の確立に向けて国内外の顧客との中長期契約を事業の軸にしていきます。香港におけるノーブルチャーターリング社との共同運航事

当社のドライバルク輸送量



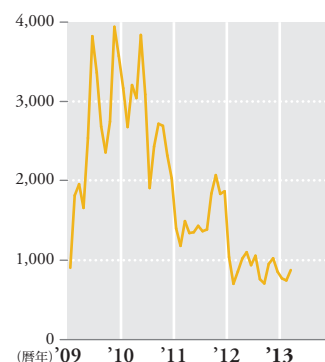
業 (K NOBLE社)は順調に推移しています。

バルクキャリアグループでは、フリー船の更なる圧縮、運航コストの削減、配船の効率化により収支改善を目指します。同時に市況低迷期をビジネスチャンスととらえ、新規マーケットの開拓を進め、鋼材輸送やニッケル鉱石などの新規の貨物輸送にも取り組んでおり、着実に成果をあげつつあります。

電力炭・製紙原料グループでは、

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1月4日 = 1,000)



電力炭輸送については、高品質なブランドとして浸透している幅広浅喫水のコロナ船隊による国内の電力会社との中長期契約を事業の核と位置づけたうえで、輸送量の上積みを図り、安定収益体制を強固なものにします。また、台湾など海外電力会社の貨物の取り込みも目指していきます。製紙原料輸送については、安定収益となる専用船契約を維持する一方、フリー船の処分も含めた効率配船を通して収支の改善を目指します。



インド国内輸送に従事する
ばら積み船の前にて

Dry Bulk Business Topics

“K” Line (India) Private Limitedインド内航事業参入

当社インド現地法人“K” Line (India) Private Limitedは、2013年4月よりインド国内での内航オペレーター事業に参入しました。今般開始したのは、ばら積み船による鉄鉱石輸送で、約5万5千トンの鉄鉱石をインド東岸から西岸まで無事輸送しました。今後は本航海を皮切りに鉄鉱石や石炭などばら積み貨物の内航輸送需要をとらえ、更なる事業拡大を図っていきます。

自動車船事業

Car Carrier Business



米国経済の改善や東南アジアの活況により2013年度の完成車輸送需要も相応に増加する機会があるものと期待しています。当社は昨年来、第二の柱であるRORO貨物（建機・重機・非自走貨物）の輸送強化にも取り組んできました。資源安により鉱山機械の輸送需要にかげりができましたが、こちらも世界経済の復調にあわせて盛り返してくるでしょう。同時に取り組み中の次世代船型の開発もいよいよ終盤を迎え、着々と準備を整えつつあります。新たな航路の開設も常に検討しており、事業基盤の安定化と更なる飛躍を目指します。



常務執行役員
青木 良行



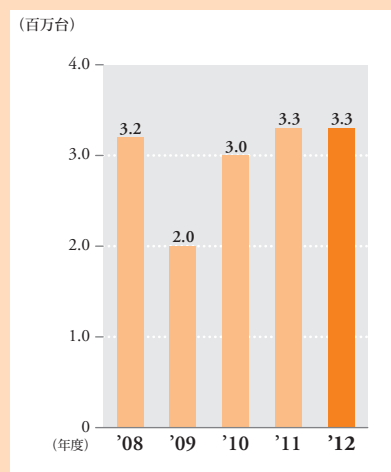
2012年度概況

欧州の債務危機により日本・アジア発欧州航路は低調に推移しましたが、そのほかの航路は概ね堅調な輸送台数を維持しました。特に日本メーカーの工場が集積するタイ・インドネシアを中心としたアジアからの輸出貨物、また欧米から中国・アジア向けは輸送需要が旺盛であり、それらを確実に取り込んだ結果、当社グループの輸送台数は前年比1.4%の増加となる335万台に達しました。前期は東日本大震災やタイに

おける大洪水の影響により日本の自動車メーカーやパーツメーカーが甚大な被害を蒙りましたが、パーツの供給不安も払拭され、日本出しの完成車輸出は前年比で約8%増の430万台となりました。

2011年度は東日本大震災の影響が色濃く残ったことから配船が非効率となる局面が多く収益的にも厳しい結果となりましたが、2012年度はその影響から脱し、省エネ運航を更に徹底することで燃料コストを大幅に低減、また旺盛な輸出に対応した

当社の完成車輸送実績

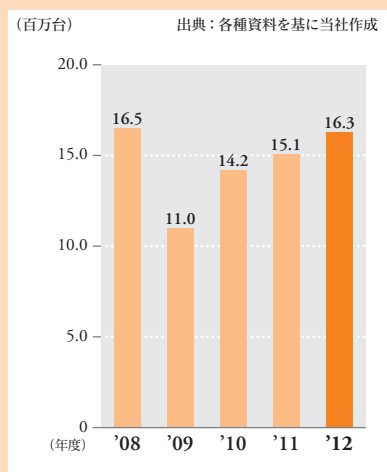


タイ発サービスの開始や大西洋航路網の再編などの合理化、更に2012年度より注力してきたRORO貨物（建機・重機・非自走貨物）の輸送需要取り込みなど、柱となる施策を着実に進めた結果、業績は前期比で増収増益となりました。

2013年度の事業見通し

事業環境としては、不安定要素としての欧州経済の減速傾向に大きな変化はないものの、米国経済の改善や東南アジアの活況などは好材料であり、またペースは落ちるといっても新興国を中心に世界の完成車販売

世界の完成車海上荷動き（欧州近海は含まず）



は堅調な成長が見込まれています。完成車の海上輸送需要においても持続的な成長を見込んでいます。

日本出し完成車輸出については、昨年末より円高は正が進んだものの、各メーカーが推進する生産地の多極化に伴い中長期的には増加は見込めないものとみております。一方で、東南アジアや中国・インド、また米国やメキシコなどの新たな生産拠点から近隣国への輸出が今後も増加することが予想されます。多様化する輸送需要とお客さまの声を的確に把握し、既存のサービスネットワークの拡充や配船頻度の増加など、事業

環境の変化に応じて柔軟に航路を統廃合し、基幹航路網の更なる強化を行います。また、新たな市場としての展望が開けてきたミャンマーなど魅力的なマーケットに向けたサービスの構築も考えていきます。加えて、事業基盤の安定化向上を目的として、昨年新設した専門チームによる建機・重機類及び各種大型非自走貨物の取り扱いを大幅に拡大する戦略を推し進め、引続き営業活動のみならず、特殊荷役機器の配備を強化していきます。更に省燃費性能と重量物の積載能力を追求した次世代大型船の開発を今期中に完了し、2015年度以降の就航を目指します。

われわれ自動車船オペレーターにとって最重要課題のひとつである輸送品質管理については、自動車専用船のパイオニアとして輸送開始以来40有余年の長きにわたり創意工夫と改善を重ねてきた実績と経験をいかし、お客さまの商品をいかに安全・確実に輸送するか、更なる工夫を突き詰めていきます。今年も安全荷役・安全運航のキャンペーンを張り、海陸関係者の力をひとつにして、この重要な課題に取り組みます。



Car Carrier
Business Topics

お客さまの多様な荷動きに迅速に対応するため、サービス網の拡充を図っていきます

- － 西向き（中近東）航路でのタイ発着サービスを開始
- － 東南アジア域内航路のサービス拡充
- － 極東ロシア航路の開設（2013年予定）
- － ベンガル湾航路の開設（2013年予定）

エネルギー資源輸送事業

LNG Carrier Business and Tanker Business

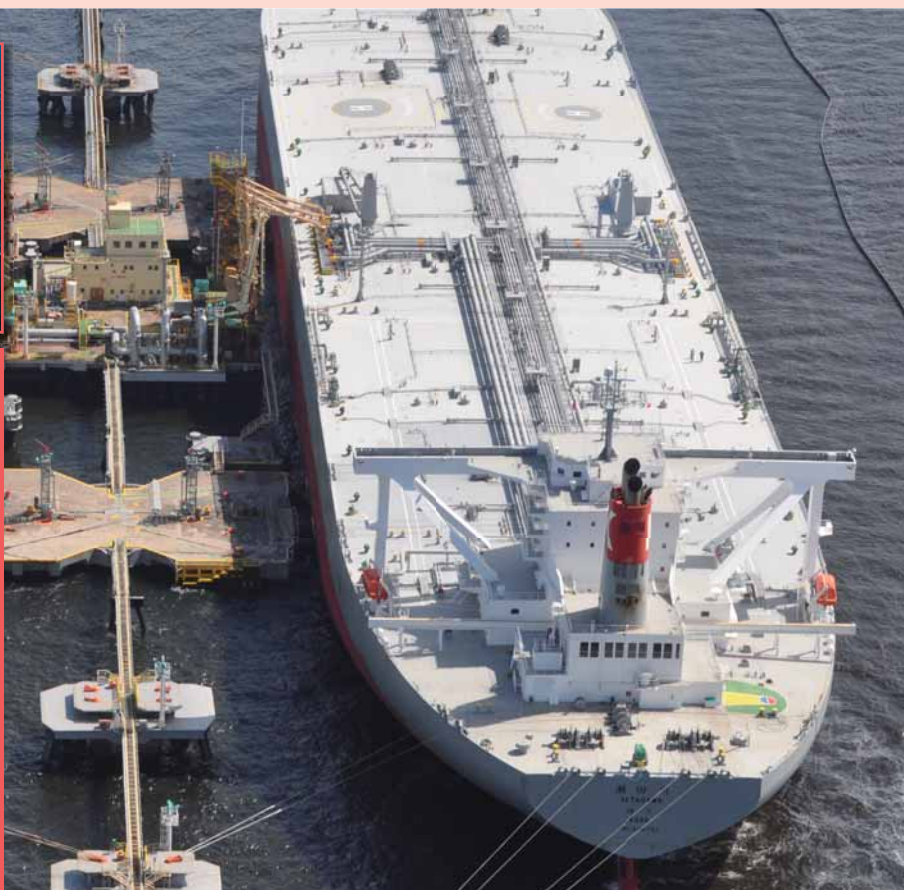


世界的にエネルギー需要が増大する中、供給体制では、シェールガス革命などによる世界規模の大きな変化が起きています。当社では、この変化を的確にとらえ、LNGをはじめとする新たな物流ニーズに対応していきます。

また、海洋のエネルギー資源開発の必要性が高まっている中、当社では、ドリルシップ（海洋資源掘削船）事業、オフショア支援船事業、洋上LNG生産船事業を含む海洋エネルギー資源開発関連事業に進出し、従来のエネルギー資源輸送に加え、エネルギー資源の開発・生産周辺事業を含めた総合的なエネルギー供給ソリューションを提供していきます。



常務執行役員
青木 宏道



2012年度概況

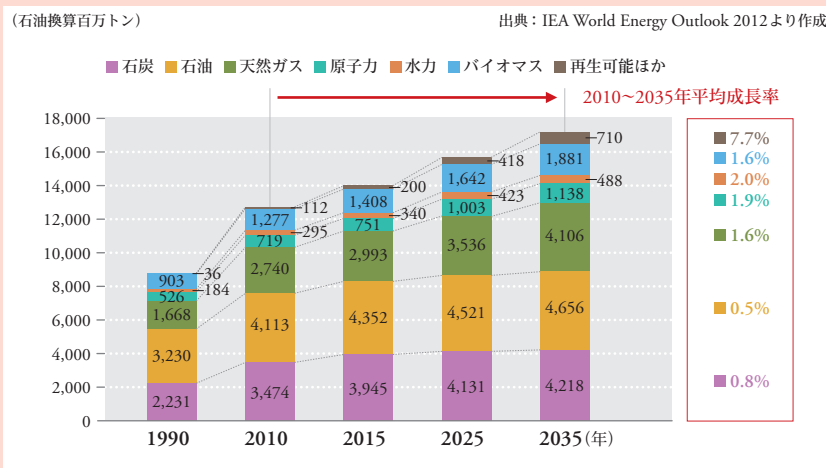
LNG（液化天然ガス）船・LPG（液化石油ガス）船においては、長期契約船ならびにスポット運航船が引き続き順調に稼働しました。油槽船においては、長期契約に従事する大型原油船は順調に稼働した一方で、スポット運航船につきましては原油船、石油製品船ともに市況が想定を下回る状況下、売船や返船などにより船隊縮小を実施し、収支改善に努めました。

2013年度の事業見通し

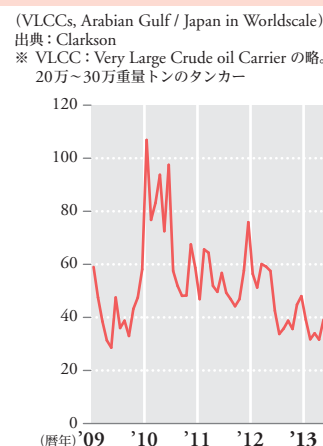
LNG・LPG船事業

新興国におけるエネルギー需要の堅調な増大、また、地球環境への配慮からも天然ガス需要は今後とも順調に拡大していくことが予想されます。こうした好事業環境の下、LNG船においては、当社が関与する全船とも安定稼働を見込んでいます。化石燃料の中では最も環境に優しいLNGの輸送につきましては、長期契約に従事する船隊の安定的稼働を維持しつつ、シェールガス革命により新たなトレードの可能性も期待されており、既存の長期プロジェクト向けの事業

世界の第一次エネルギー需要



VLCC※運賃指数



展開に加えて、新規ビジネス機会の獲得を目指していきます。LPG輸送船においては、荷動きが好調な一方で新造船竣工隻数は少なく、堅調に推移することが見込まれます。

LNG Carrier Business and Tanker Business Topics

油槽船事業

油槽船においては、原油、石油製品ともに荷動きは堅調であるものの、新造船竣工による船腹の供給圧力は依然として高く、市況回復にはしばらく時間を要する見込みです。当社グループの“K” Line Pte Ltd社では、2012年より化学品（ケミカル）輸送事業に参入しました。同社では既に大型ケミカル船2隻が竣工しており、2013年7月には第三船が竣工しました。

ケミカルタンカー事業に参入

“K” Line Pte Ltd社では2012年3月の“GENUINE GALAXY”竣工をもってケミカルタンカー事業に参入いたしました。その後、2013年3月に第二船“GENUINE HERCULES”、同年7月には第三船“GENUINE VENUS”が竣工いたしました。全タンクがステンレスタンクのケミカルタンカーとしては最大船型となる載貨重量33,400mt型であり、パーム油などの植物油からリン酸などの無機化学品、エチレングリコールなどの有機化学品と多種多様の貨物を輸送することができます。

“GENUINE GALAXY”



エネルギー関連開発事業

2012年度概況

当社が参画するドリルシップの第一船が2012年4月からリオデジャネイロ沖200Kmの大水深鉱区において稼働を開始し最長20年の長期契約の下、安定した収益を生み出しています。

2013年度の事業見通し

ドリルシップ第一船は、ブラジル・ペトロプラス社への長期傭船の下、油田掘削作業に従事しており、安定的な収益の実現が見込まれます。

また、ドリルシップの後続案件や、当社が株主となって事業実現を支援している洋上LNG生産船事業、CNG（圧縮天然ガス）輸送船事業などにも取り組んでいます。天然ガスは、クリーン・エネルギーとし



て今後世界的に需要が見込まれており、当社は、天然ガスの開発・生産周辺事業を今後とも推進していきます。

オフショア 支援船事業

既存陸上油田、ガス田での生産の減衰が懸念される中、探鉱・生産の舞台は遠洋、大水深へと向かっています。当社グループのK Line Offshore AS社（ノルウェー）は、大型PSV（Platform Supply Vessel）5隻、超大型AHTS（Anchor Handling Tug Supply Vessel）2隻の計7隻に及ぶ初期船隊整備を完了し、オフショア支援船のサービスを提供しております。

今後、オフショア支援船需要は益々高まっていくものと見込まれ、同社ではこうした海洋資源開発需要に応じていきます。

常務執行役員
青木 宏道

2012年度概況

K Line Offshore AS社は、海洋資源開発において、洋上での生産施設への物資の供給を行う大型PSV5隻、浮体式生産施設のアンカーの据付や移動に携わる超大型AHTS2隻を運航しており、ブラジル及び北海における大手石油・天然ガス開発会社向けの中長期備船や、北海でのスポット運航で全船安定的に稼働しました。

2013年度の事業見通し

大手石油・天然ガス開発会社向けの長期契約船は前期に引き続き安定稼働が見込まれます。そのほかスポット運航船においても北海海域での海洋資源開発の活発化による旺盛な需要により市況は前期を上回る



水準での推移が見込まれています。2011年に7隻の初期船隊整備後、着実に運航実績を積み重ねてきたK Line Offshore AS社の最新鋭船は、傭船者からの評価も高く、追加の長期契約を獲得することで事業の安定化を図る方針です。

同社は、引き続き安全で効率的かつ環境に配慮した、高品質なオフショア支援船サービスを提供していきます。

重量物船事業

洋上での石油・ガス田の探鉱及び生産のプロジェクトが増加しており、これに伴うオフショア関連貨物の輸送及び設置作業の需要拡大が期待されます。SAL社は、遠洋・大水深でも船位を保持することのできるDynamic Positioning System（DPS）装備の船舶を保有しており、従来の重量物輸送に加えてこの分野での受注の拡大を図り収益の幅を広げていきます。



執行役員
中川 豊

2012年度概況

重量物輸送市況は上期には下げ止まり、若干の回復傾向をみせましたが、下期途中から中小サイズのスポットカーゴを中心に市況は再び軟化しました。SAL社ではプロジェクト貨物輸送への配船割合を増加させ収益改善を図りましたが、市況悪化を埋めきれず前年比増収減益となりました。

一方SAL社が重点分野に掲げていた船位保持システムを使用するオフショア貨物輸送・設置作業を初受注したことで新たな収益分野を確立することができました。

2013年度の事業見通し

オフショア設置作業及びプロジェクト貨物の需要増が見込まれ、この分野での受注増を見込みます。一方



重量物船市況の低迷は当面続くと思われる、効率的な配船と運航コストの削減を推進し収益改善に努めます。

中期的には、世界経済の回復と原油価格の高止まりにより、洋上の石油・ガス田開発や欧州を中心に洋上風力発電施設への投資が活発化しています。インフラ関連プロジェクトの荷動きも期待されており、SAL社が持つ高度な荷役ノウハウを活かし、プロジェクト貨物、オフショア貨物輸送及び設置作業の受注に努め安定収益の確保を目指します。

近海・内航事業

近海部門では、顧客ニーズに応じた競争力のある船腹提供とともに、船腹量の適正化を図り、競争力を高めて収支改善に取り組んでいます。内航部門では、生活基幹航路として、環境対策に留意しつつ、安定的かつ長期的な事業継続とともに、新たな事業分野にも積極的に取り組んでいます。

執行役員
中川 豊

2012年度概況

近海部門のバルク輸送では、安定的な輸送量を確保しました。木材輸送では、前年を上回る輸送量を確保しましたが、船腹過剰により市況は低迷しました。鋼材・雑貨輸送では、輸送量は減少しました。内航部門の不定期船輸送では、年間を通して概ね安定稼働を維持しました。定期船輸送では、省エネ型新造船を代替投入し、前年を上回る輸送量を確保しました。フェリー航路では、大型新造船を投入した効果により、トラック輸送量、乗用車、旅客数も増加しました。

2013年度の事業見通し

近海部門のバルク輸送では、ばら積船の船隊整備を進め、顧客ニーズに応じた競争力のある船腹提供を心掛け、新規市場への業容拡大とともに



に収益力の向上に努めていきます。木材輸送と鋼材雑貨輸送では、船腹量の適正化を図り、アジア域内での競争力を高めて収支改善に取り組んでいます。内航部門における不定期船輸送では、石灰石専用船・石炭専用船の安定輸送継続に傾注し、定期船輸送では、北関東を中心に北海道から九州までの輸送量拡大を目指して、新造代替船への切り替えを図っていきます。フェリー輸送では、前年に引き続き最新鋭船“シルバーエイト”の連続投入で、更なるサービスの向上に努めていきます。

物流事業

物流事業を持続的成長分野の一つと位置づけ、特に経済成長が著しい東南アジア及びインド地域での物流需要拡大を見込み、自動車・二輪車の陸送事業や倉庫事業、内航事業など顧客のニーズに応えた地域密着型の総合物流サービスを拡大し、外航海運事業に続く安定収益基盤の強化・拡大に取り組めます。

執行役員
中川 豊

2012年度概況

物流事業全体としては、内需低迷や円高の影響を受けましたが、海上・航空フォワーディング事業や海外の地域密着型の物流事業が好調の結果、前年度比増収増益となりました。

国際物流事業は、タイ洪水後のサプライチェーン復旧のための緊急航空貨物の需要が収益増の大きな要因となりましたが、緊急需要が落ち着いた後は日本発の航空輸出貨物が減少しました。

国内物流事業は震災の復興需要が沈静化し、例年並の収支状況でした。

2013年度の事業見通し

海上貨物運送に加え、航空・海上貨物フォワーディング、陸上輸送、倉庫事業など、当社グループが各地で展開している地域密着型の総合物流サービスを組み合わせ、ネットワークを点か

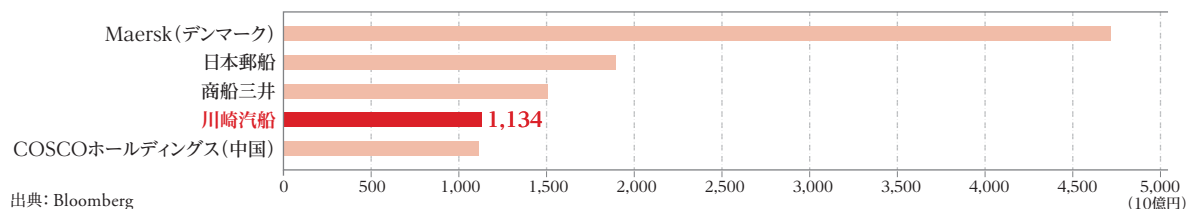


ら線、更には面へと展開していきます。

かねてより物流事業を展開しているタイ及びインドネシアに加え、今後益々の経済成長が見込まれる東南アジア・インドとその周辺地域を重点地域とし、陸送、内航など各地の需要に基づく事業展開、また二輪車3段階積みシャーシなど先行地域での成功事例を他地域にも展開するなどシナジー効果を発揮させた展開を加速していきます。

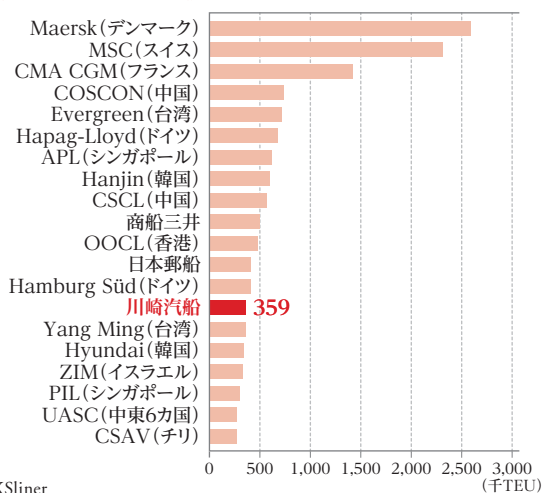
今年度の収支は、アジアを中心とする需要に基づき、堅調に推移すると見込みます。

海運上場会社売上高トップ5(2012年)

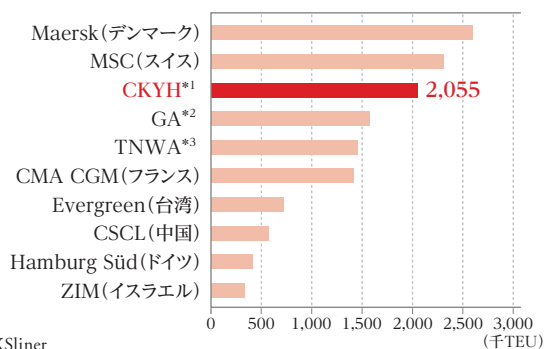


コンテナ船

船社別 運航スペース比較 (2013年4月時点)



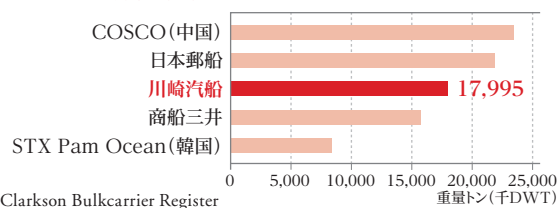
アライアンス別 運航スペース比較 (2013年4月時点)



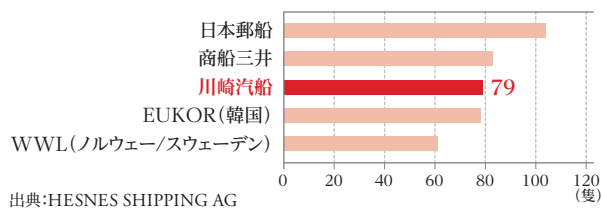
*1 CKYHグリーンアライアンス:
COSCON、川崎汽船、Yang Ming、Hanjin
*2 GA: Grand Alliance
Hapag-Lloyd、日本郵船、OOCL
*3 TNWA: The New World Alliance
APL、Hyundai、商船三井

不定期専用船

ドライバルカー所有船舶腹量トップ5 (2013年3月時点)

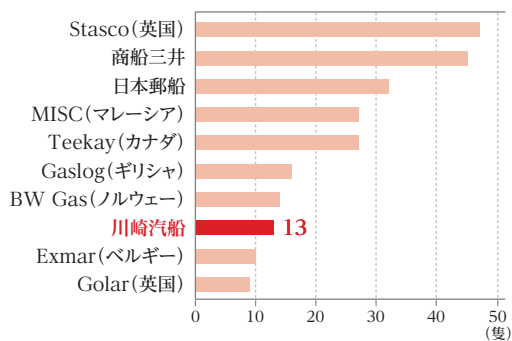


自動車船運航隻数トップ5 (2,500台型以上の隻数) (2012年12月時点)



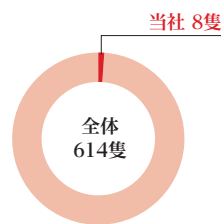
エネルギー資源輸送船

LNG船管理隻数 (2013年3月時点)



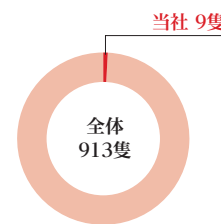
大型タンカー (VLCC)*1 運航隻数

(2013年3月時点)



中型タンカー*2 運航隻数

(2013年3月時点)



出典: Clarkson Tanker Register

*1 VLCC: Very Large Crude oil Carrier の略。20万~30万重量トンのタンカー
*2 8万~12万重量トン程度のタンカー



ビジョン

1. 世界中の
顧客から信頼、支持され、
グローバルに成長を続ける
企業グループ

2. いかなる環境変化にも
対応できる事業基盤の確立と
グローバル市場で勝ち残るために
変革を実践し続ける
企業グループ

3. 従業員の一人ひとりが
いきいきと希望に満ち、
創造性とチャレンジ精神を
発揮できる企業グループ

企業理念

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

持続可能なより良い社会の実現に向けて

CSR Initiatives

CSRの目的と使命

川崎汽船グループは、自社の事業活動が社会・環境に与える影響に最大限配慮しながら、海上輸送を中心とした物流サービスを通じて地域社会・国際社会の持続的な発展に貢献することにより、社会的責任を果たしてまいります。

川崎汽船グループが社会的責任を果たす上で、グループ役職員一人ひとりの行動や取り組みの指針となる「グループ企業行動憲章」ならびに「川崎汽船グループ環境憲章」を、2012年8月に改正いたしました。各憲章につきましては、社会・環境レポート2013または下記ウェブサイトをご覧ください。

ウェブサイトのご案内

 グループ企業行動憲章 <http://www.kline.co.jp/csr/group/charter.html>

 川崎汽船グループ環境憲章 <http://www.kline.co.jp/csr/environment/management.html>

安全運航への取り組み

～安全な運航の確保に向けて～

川崎汽船グループは、海運事業の根幹を支える確固たる安全運航体制を構築しています。安全・環境に配慮した船を運航する海陸の関係者をはじめとする人材育成や良好な職場環境の整備など、さまざまな活動を通じて、更なるサービス品質の向上に向けて取り組んでいます。

確固たる安全運航管理体制

社長を委員長、各営業部門と船舶部門及びグループ船舶管理会社の役員を委員とする「安全運航推進委員会」が四半期ごと、及び必要に応じて随時開催されます。ここでは、船舶運航時や荷役中に発生した不具合情報の要因解析及び再発防止や未然防止策の策定、新たに制定・改正される国際条約や関連法規への対応、海賊対策など、安全運航に関わるすべての案件に対して、グループ一丸となった情報共有及び、あらゆる視点に基づいた検討と取り組みを実施しています。

検船活動

全運航船の「安全運航の維持」を確実にするため、「KL-Quality」の品質管理指針に基づいた検船を定期的に行っています。「KL-Quality」とは、国際条約、ISO 9001（品質管理規格）、ISO 14001（環境管理規格）に基づいて定めた当社独自の品質管理指針です。その適用範囲は、備船契約、船舶管理契約を締結する船主や管理会社の船舶を含め、当社の全運航船舶が対象となります。

検船監督は、点検項目が約160ヶ所にも及ぶチェックリストをもとに検船を行い、船舶管理会社及び船舶のSMS^{*}運用・遵守状況、保守管理状況、環境保全への取り組み状況などを一船ごとに確認します。

※SMS：Safety Management System

海賊被害防止への取り組み

当社では、リスクアセスメントを行い、海賊対策の指針である「BMP（Best Management Practices）」の内容に沿った海賊対策を実施しています。

- 海賊専用の見張り員を配置
- 夜間はサーチライト、暗視装置を使用して海賊の早期発見を図る
- 船橋直直者、海賊見張り員は、安全対策として防弾チョッキ、防弾ヘルメットを着用
- 海賊の乗り込み阻止のため、甲板周囲にレーザーワイヤー（カミソリのついたワイヤー）を敷設し、船体外周への連続放水が可能な高圧水噴射ジェットノズルを設置



海賊の見張り

2013年2月には、当社は大手石油会社や大手船会社とともに、国連開発計画（UNDP：United Nations Development Programme）がソマリアで展開する雇用機会創出と職能開発プロジェクトに対する、総額100万米ドルにのぼる支援に参画しました。

事故対応演習による危機管理能力の向上

海難事故に備えた緊急対応訓練の一環として、大規模事故対応演習を毎年実施しています。2013年2月には、当社大型油槽船が漁船と衝突後、船底接触し油の流出が発生したとの想定で演習を実施しました。演習では、当社の「事故対応マニュアル」に基づき、社長をはじめとする関係者が、事故対策本部を設置し、同本部に届く情報を基に対策を検討し、適宜対応を取り、社外からの問い合わせへの対応や模擬記者会見を実施し、会見後には、保険会社、弁護士、コンサルティング会社などの講評を受けています。

決してあってはならない事故ですが、万一に備えた演習を継続的に繰り返し評価することを通じて、全従業員の更なる安全意識の啓発、危機管理能力の向上、「事故対応マニュアル」の改善などを図っています。



事故対応演習

環境保全の取り組み

～環境負荷の最小化に向けて～

事業活動による環境への影響を認識し、その最小化に向けた取り組みを推進しています。法令や規制の枠組を超えた、次世代の新技术の開発・推進や燃料消費の削減活動などを通じて、より地球環境に優しい物流インフラを構築・整備するとともに、新たな事業機会の創出に繋げていきます。

NO_xの3次規制に向けた次世代技術の開発

当社は、ジャパン マリンユナイテッド株式会社、ダイハツディーゼル株式会社と共同でNO_xの3次規制に対応する選択触媒還元法脱硝装置(SCR装置※)の運用試験を開始しました。

SCR装置とは、還元剤として使用する尿素水を排気ガスに噴霧することによって、排気ガスの熱で加水分解したアンモニア(NH₃)とNO_xを結びつけ、窒素ガス(N₂)と水(H₂O)に変換させる技術です。

当社は2013年3月に就航した大型新造コンテナ船の発電機用ディーゼル機関にSCR装置を搭載し、今後、約1年半にわたる運用上の性能評価を行うなど、環境負荷の最小化に向けた次世代技術の開発を積極的に推進していきます。

※ SCR装置：Selective Catalytic Reduction装置

燃料消費の最小化への取り組み

燃料消費の最小化とエネルギー効率の向上のために最も効果があるのは、燃料の消費と船の速力を最適化して、少ない燃料でより多くの貨物を運ぶことです。単位輸送距離あたりの燃料消費を下げることは、CO₂削減にもつながりますので、省エネ運航などさまざまな技術を取り入れながら、2019年までに輸送トンマイル(輸送する貨物の重量×輸送距離)当たりのCO₂排出量を2011年比で10%減の目標達成を目指します。当社は燃料管理を一元化すべく専門部署を新設し、環境負荷低減に向けた取り組みをより一層強化していきます。

“K” Lineの森 猿待塚里山プロジェクト

千葉県が推進する里山保全活動に賛同し、当社が保有する千葉県成田

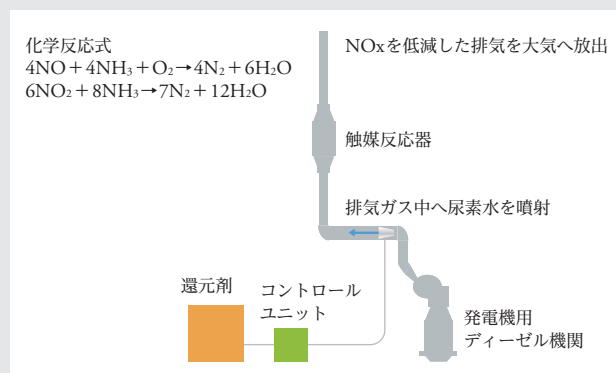
国際空港近隣の山林において里山保全活動を実施するため、特定非営利活動法人千葉大学環境ISO学生委員会及び千葉県と協定書を締結しました。また千葉県から森林整備によるCO₂吸収量について認定書の交付を受けました。(2013年2月)

当社は同学生委員会との協働により、生物多様性の保全、良好な景観の形成、環境意識の啓発を目的として、ボランティア活動による里山保全に取り組んでいきます。

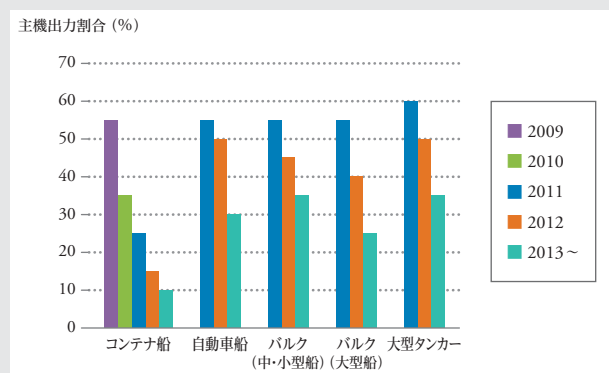


川崎汽船グループによる里山保全活動

SCR装置



省エネ減速運航推移と目標



人材育成の取り組みと職場環境の整備

～企業価値向上を目指す海陸の人材育成と職場づくり～

従業員は当社グループが新たな価値を生み出すための原動力であり、また重要なステークホルダーのひとつでもあります。お客さまのニーズを把握し、サービスの向上を果たしながら、安全や環境にも配慮できる人材の育成と、従業員一人ひとりが能力を最大限に発揮できる働きやすい職場づくりに、当社グループは積極的に取り組んでいます。

安全運航を支える 海事技術者の育成と安定確保

船の運航に関わる優れた海事技術者を確保、育成するために「ケイライン・マリタイム・アカデミー (KLMA)」を構築しています。海事技術者のキャリアパスを含む教育プログラムと各国の研修施設の集合体がKLMAであり、長年にわたって培われてきた当社グループの技術力を次世代に継承し、安全運航・環境保全に関する意識を醸成するための取り組みを推進しています。当社グループで働くすべての海事技術者は、この育成プログラムに基づいた訓練や研修を受けることにより、キャリアアップに必要な知識と技能を身につけています。

一方、世界一の船員大国であるフィリピンの各商船学校への奨学

金支援制度、工科大学卒業生を対象とした海技免許取得コース「ブリッジプログラム」の創出、フィリピンの商船大学「クリスタル・カレッジ」との提携などにより、優れた資質を備える海事技術者の育成による地域への貢献と持続的な確保に努めています。

視野の広い陸上従業員の育成

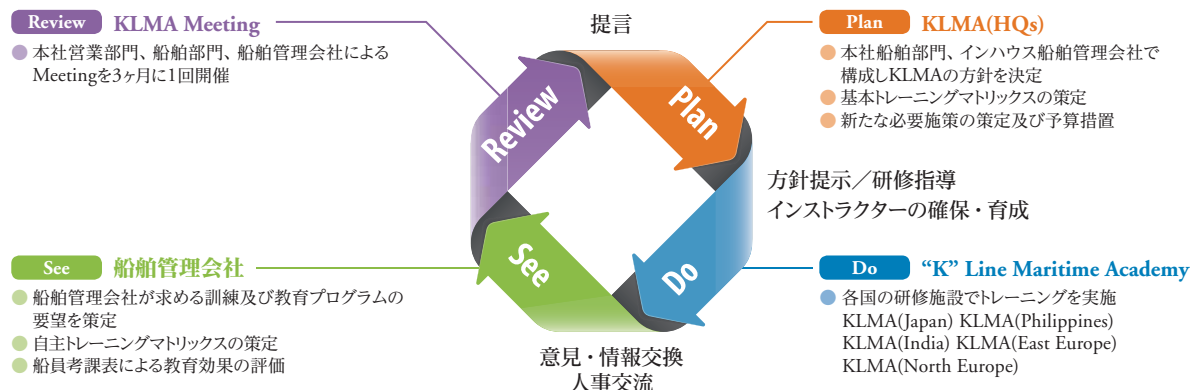
幅広い知識とノウハウを身につけ、物事を多角的にとらえる視点をもった人材を育成するために、ジョブローテーションにより入社10年目程度までの若手のうちに複数の異なる部門での経験を積ませています。新卒採用においても部門に特化した採用は行わず、例えば造船工学を専門に学んで入社した社員も、技術部門だけでなく営業部門や管理部

門を経験することにより、お客さまのニーズの把握やコスト感覚に優れた、広い視野を持った人材を育てています。

従業員との対話を通じた 働きやすい職場づくり

労使間の良好な関係を構築し、双方の建設的な話し合いを通じて労働環境の改善・向上を目指しています。働き方の多様化にあわせたワーク・ライフ・バランス (仕事と生活の調和) 改善への取り組みや、女性、外国籍人材、障害者などの雇用拡大を通じたダイバーシティ (多様性の尊重、多様な人材の活用) の推進により、多様な人材がいきいきと活躍する職場環境を整備することにより、中長期的な企業価値の向上を目指していきます。

KLMAの構成



社外取締役からのメッセージ



社外取締役

中三十二

1969年外務省入省、アジア大洋州局長、外務審議官（経済、政務）を経て、2008年に外務事務次官。2010年外務省退官後、外務省顧問、野村総合研究所顧問、立命館大学特別招聘教授、大阪大学特任教授。2011年から当社社外取締役。

コーポレート・ガバナンスについて

川崎汽船の取締役会に社外取締役として出席し、毎回、感心するのは社内各部門の業績や社の方針について月1回、各部門の責任者を交え、詳細に吟味する姿勢です。世界経済や世界の様々の出来事に左右される海運業界だけにそこで議論される内容は極めて国際色が強く、おそらく日本国内でも世界情勢に非常に敏感な企業だと思います。

そのなかでのコーポレート・ガバナンスですが、企業が世界の荒波、時には国際政治問題の影響も受けるなかで、単に日本国内での企業に求められるガバナンスに加え、世界的視野でのガバナンスも要求されるのだと感じています。その分野では少しでも私自身の外交分野での経験もお役にたてばと思いつつ、取締役会に緊張感をもちつつ参加しています。

このコーポレート・ガバナンスに求められることの一つは危機管理ではないかと思っています。もちろん、普段からしっかりとガバナンスをしていれば、危機を迎えることはないかもしれませんが、そうはいっ

ても世界情勢の変化や社会環境の変化から川崎汽船が新たな試練に直面したりすることがあるはずです。そうした時、危機管理の要諦は対応の方向性とスピード感だと思います。私自身、外務省で様々の修羅場をくぐり、危機管理の指揮もとってきました。そうした時に求められるのは何が危機事態かと言う判断でした。その判断は感性と言うか瞬発力で下す必要のあるものでした。何事にも初動が肝心と言います。これは重大事態だと感じる感性、そして瞬時に動き出す瞬発力が求められました。

企業の場合、危機管理と言っても少し性格は異なるかもしれませんが、やはり初動の重要性は同じだと思います。企業がたとえば外国での出来事で緊急事態に巻き込まれることもあるでしょう。そうした時の初動で企業の評価が定まることが多く、初動を間違えると、後のリカバーに多大のエネルギーを要することになります。

川崎汽船の場合、社内の風通しの良さを感じます。こうした風通しも正しい判断をするうえで非常に大事

な要素です。コーポレート・ガバナンスで最悪なのは何か拙いことが起きた時に隠ぺいする体質です。その意味で川崎汽船の風土、文化はとても素晴らしいものだと思います。この風通しの良さを守りつつ進んでいけば全く問題はないと思います。

もちろん、企業のコーポレート・ガバナンスでは単に危機管理だけではなく、企業のたゆまない改革、時代の行方に機敏に応じる形で自己変革していくことが必要だと思います。常に時代の流れを的確に読むこと、たとえば現在進行中のシェールガス革命は世界のエネルギー事情を大きく変えるゲーム・チェンジャーであり、その変化が海運にも大きな変化をもたらすのではないかと思います。そのような変化に的確に対応するには従来の常識を破るやり方が求められることもあるのではないかと思います。私は海運の素人ですが、少しは国際情勢の読み方を勉強してきたものですから、そうした面で少しでもお役にたてばと考えています。

コーポレート・ガバナンス体制

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

月1回以上開催し、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すると同時に、業務執行状況を監督しています。取締役13名中2名は社外取締役です。取締役会には、監査役も出席します。

執行役員会

原則月2回開催しています。執行役員及び監査役が出席し、役員間の自由な討議を通して社長執行役員の

意思決定に資するとともに重要事項に係る情報を共有しています。

監査役会

月1回以上開催しています。監査役4名のうち3名は会社法に定める社外監査役です。監査役会で監査方針・監査計画などを策定し機能的・機動的監査の実施を目指しています。監査役は、取締役会やその他の重要会議への出席や決裁文書の閲覧などを通じて、独立の機関として取締役の職務の執行を監査しています。監査役には専従スタッフを配しています。

経営会議

原則週1回開催し、経営判断・方向付けに係る透明性と迅速性のより

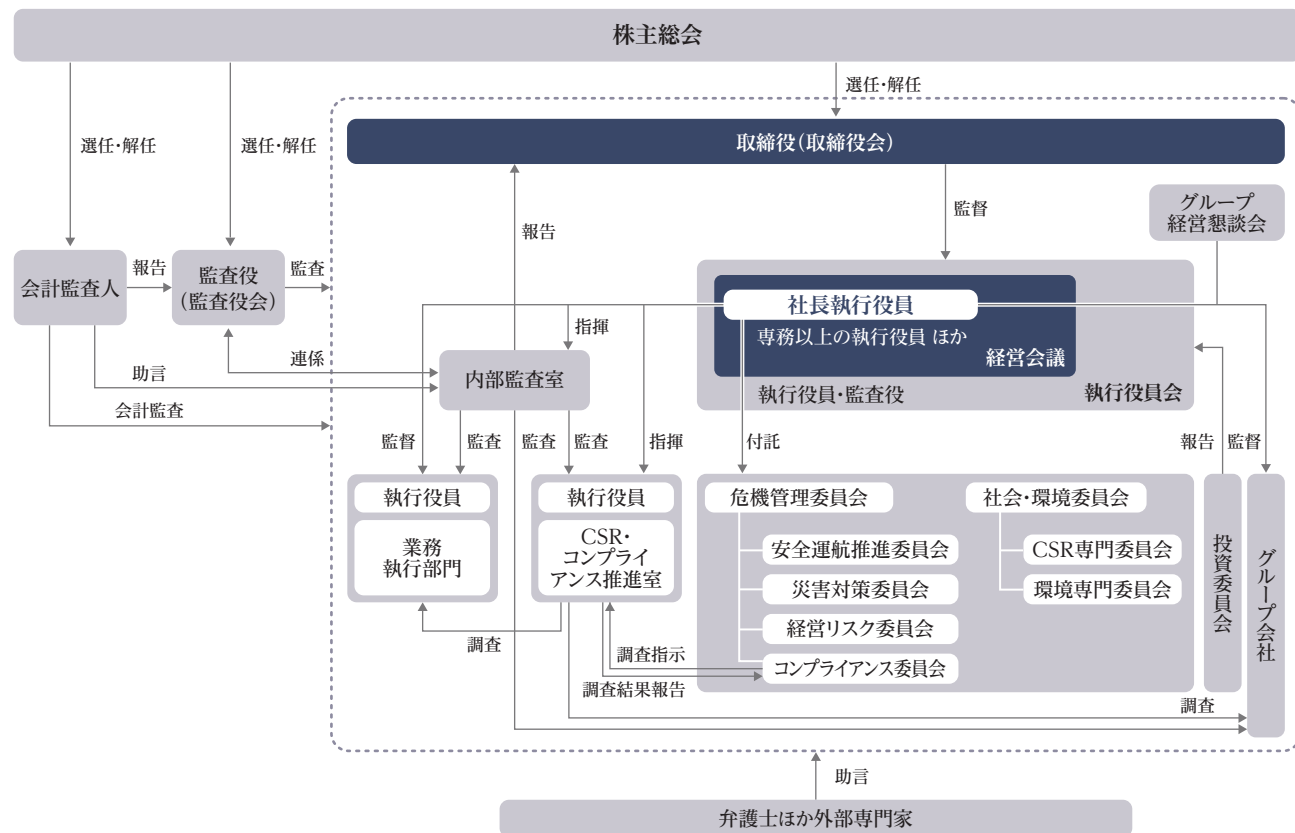
一層の向上を図っています。専務執行役員以上の執行役員を中心とし、討議案件ごとにその関係者も出席して意見交換を行っています。

内部統制システムの整備

取締役会が、内部統制システムを構築し、その有効性を評価し、その機能を確保していく責務を負っています。更に内部監査室が、内部統制の整備、維持向上に関わる取締役会の責務遂行を、内部監査による監視や検証を通じて支援しています。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ことの監視を行っています。

コーポレート・ガバナンス体制図

(2013年7月1日現在)

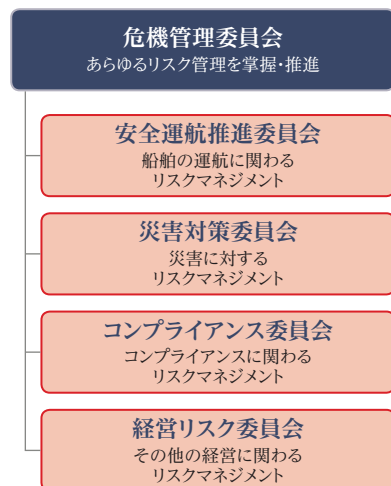


リスクマネジメント

リスクマネジメント体制

経営上のさまざまなリスクを認識し、それに備え、リスクが顕在化したときにも企業の社会的責任を果たせるよう、危機・リスク管理体制を構築しています。船舶運航に伴うリスク、災害リスク、コンプライアンスに関わるリスク、その他の経営に関わるリスクの4つのリスクに対し、それぞれ対応する委員会を設けています。また、この4委員会を束ね、リスクマネジメント全般を掌握・推進する組織として、危機管理委員会を設置しています。

リスクマネジメント体制



経営に関わるリスクへの対応

船舶運航・自然災害・コンプライアンスリスクの他にもリスクは多岐にわたっています。例えば、テロ、反社会的勢力からの攻撃、風評被害、為替・金利の変動、燃料油価格の変動、主要な貿易国（地域）である北米、欧州、中国などの税制・経済政策の変更、あるいは自国保護貿易政策などの発動などが挙げられます。

このうち、反社会的勢力に対しては、当社及びグループ会社を対象に不当要求対応窓口を設置し、具体的

な攻撃があった場合は組織を挙げて関係当局や顧問弁護士と連携して対応する体制を整えています。

テロの脅威に対しては、米国の税関のテロ行為対策プログラムであるC-TPATに参加し、船やオフィスへの訪問者に対する厳格な身元確認、自営ターミナルにおけるフェンスや照明などの適切な設置、情報セキュリティの確保などの対策を取っています。

為替や燃料価格、金利などの変動や公的規制に対しては動向をモニターし、適宜ヘッジを行う他、当社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、影響が顕在化した場合には適切に対応します。

大規模災害への対応

首都圏直下型地震と強毒性インフルエンザの流行というタイプの異なる災害について、それぞれBCP（事業継続計画）を策定しています。人命の尊重を第一とし、その上でライフラインを支える社会インフラの一翼を担う者として、内外の他店所への業務移管や在宅勤務などによる重要業務の継続を図っています。また、災害により電子データが滅失しないよう、遠隔地にバックアップデータを蓄積しています。

コンプライアンス推進体制

当社が社会から信頼され、事業活動を続けていくための根幹となるのがコンプライアンスです。

当社では社長が委員長を務めるコンプライアンス委員会を設置して、当社グループのコンプライアンスを担保するための方針及び対応措置を

審議しています。グループ各社はコンプライアンス問題を当社に報告することになっており、当社コンプライアンス委員会は、グループ全体のコンプライアンス問題を取り扱い、四半期ごとに取締役会に活動内容を報告しています。

また、専門部署（CSR・コンプライアンス推進室）はコンプライアンス委員会事務局としてグループ全体のコンプライアンス問題の調査・報告に当たる他、研修などを通じてグループ役職員へのコンプライアンス意識の浸透に努めています。

公正取引委員会の調査に関して

当社は、2012年9月、自動車、車両系建設機械などの貨物の運送に関する独占禁止法違反の疑いで公正取引委員会の立入検査を受けました。現在、公正取引委員会の調査は継続中で、欧州、米国その他海外の競争法当局による調査の対象にもなっています。

当社といたしましては、立入検査を受けたという事実を厳粛に受け止め、当局の調査に全面的に協力するとともに、「企業法務リスク管理室」を設置し、競争法をはじめとした国内外の法令遵守体制の強化に努めてまいります。

役員紹介



代表取締役社長
社長執行役員
朝倉 次郎



代表取締役
副社長執行役員
佐伯 隆



代表取締役
専務執行役員
村上 英三



代表取締役
専務執行役員
吉田 圭介



代表取締役
専務執行役員
鳥住 孝司



取締役
専務執行役員
佐々木 真己



専務執行役員
今泉 一隆

取締役

代表取締役社長 朝倉 次郎
代表取締役 佐伯 隆
代表取締役 村上 英三
代表取締役 吉田 圭介
代表取締役 鳥住 孝司
取締役 佐々木真己
取締役 鈴木 俊幸
取締役 有坂 俊一
取締役 山内 剛
取締役 鳥山 幸夫
取締役 中川 豊
取締役 (社外・非常勤) 藪中三十二
取締役 (社外・非常勤) 木下榮一郎

監査役

常勤監査役 堤 則夫
常勤監査役 (社外) 渡邊 文夫
監査役 (社外) 重田 晴生
監査役 (社外) 野口 二郎

執行役員

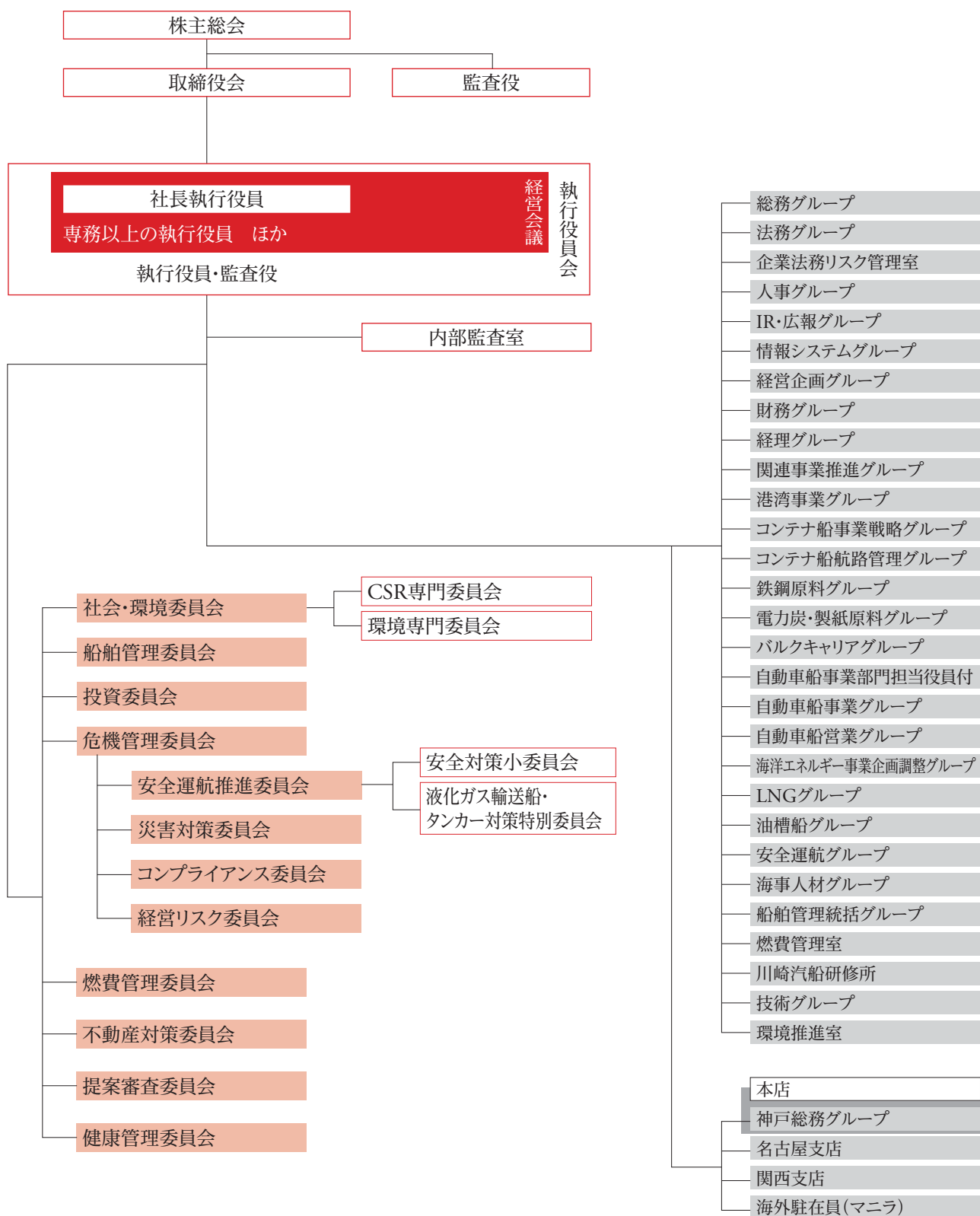
社長執行役員 朝倉 次郎
副社長執行役員 佐伯 隆
専務執行役員 村上 英三
専務執行役員 吉田 圭介
専務執行役員 鳥住 孝司
専務執行役員 佐々木真己
専務執行役員 今泉 一隆
常務執行役員 鈴木 俊幸
常務執行役員 青木 宏道
常務執行役員 青木 良行
常務執行役員 門野 英二
常務執行役員 針谷 雄彦
常務執行役員 有坂 俊一
常務執行役員 山内 剛
執行役員 浅野 敦男
執行役員 鳥山 幸夫
執行役員 坂本 憲司
執行役員 明珍 幸一
執行役員 松川 一裕
執行役員 園部 恭也
執行役員 中川 豊
執行役員 三崎 晃

社長補佐
コンテナ船事業部門、港湾事業、自動車船事業部門管掌、
情報システム担当
IR・広報、財務、経営企画、物流事業、関連事業推進管掌
総務、法務、企業法務リスク管理、人事、経理、
CSR・コンプライアンス推進管掌
船舶部門、技術、環境、燃費管理管掌
ドライバルク事業部門管掌、アジア地域新規物流事業開発担当
IR・広報、経営企画、調査担当
エネルギー資源輸送事業部門担当
自動車船事業部門担当
船舶部門、燃費管理担当、環境担当補佐
バルクキャリア事業、電力炭・製紙原料輸送事業担当
技術、環境担当、燃費管理担当補佐
総務、法務、企業法務リスク管理、財務、CSR・コンプライアンス推進担当
鉄鋼原料輸送事業、ドライバルク事業企画調整担当
経理担当、財務、内部監査担当補佐
インド駐在(“K” Line (India) Private Limited 会長)
コンテナ船事業、港湾事業担当
米国駐在(“K” Line America, Inc. 社長)
自動車船事業部門担当補佐
人事、物流事業、関連事業推進担当
エネルギー資源輸送事業部門担当補佐、LNGグループ長委嘱

(2013年7月1日現在)

組織

(2013年7月1日現在)



主要連結子会社及び関連会社

(2013年3月31日現在)

国内	社 名	所有割合 (%)*	資本金 (単位:百万円)	2012年度売上高 (単位:百万円)
海運	川崎近海汽船株式会社	51.0	2,368	42,208
	旭汽船株式会社	100.0	100	490
	神戸棧橋株式会社	100.0	100	78
	★ 芝浦海運株式会社	100.0	20	628
海運代理店	株式会社ケイラインジャパン	100.0	150	2,123
	★ 清水川崎運輸株式会社	50.0	10	206
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	9,946
	太洋日本汽船株式会社	100.0	400	25,479
	株式会社エスコバル・ジャパン	100.0	10	692
港湾・倉庫	株式会社グイトーコーポレーション	100.0	842	31,206
	日東物流株式会社	100.0	1,596	15,863
	北海運輸株式会社	80.1	60	13,295
	株式会社シーゲート コーポレーション	100.0	270	8,667
	日東タグ株式会社	100.0	150	5,237
	東京国際港運株式会社	70.0	75	2,600
	★ 株式会社リンコーコーポレーション	25.1	1,950	14,735
	★ 株式会社コクサイ港運	86.0	100	1,490
ロジスティクス	ケイライン ロジスティクス株式会社	91.9	600	21,437
陸運	日本高速輸送株式会社	100.0	100	4,985
	新東陸運株式会社	100.0	10	1,244
	舞鶴高速輸送株式会社	100.0	25	861
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	861
旅行代理店	ケイライントラベル株式会社	100.0	100	9,746
その他	ケイライン エンジニアリング株式会社	100.0	50	1,863
	株式会社シンキ	100.0	80	2,206
	株式会社ケイライン システムズ	100.0	40	1,474
	株式会社ケイ・エム・ディ・エス	100.0	40	1,213
	川汽興産株式会社	100.0	30	743
	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	255

海外	社 名	所有割合 (%)*	資本金 (単位:百万)	2012年度売上高 (単位:百万)
海運	“K” Line Pte Ltd	100.0	US\$41.1	US\$431.5
	“K” Line Bulk Shipping (UK) Limited	100.0	US\$33.9	US\$346.4
	“K” Line LNG Shipping (UK) Limited	100.0	US\$40.9	US\$93.1
	SAL Heavy Lift GmbH	100.0	EUR155.4	EUR220.4
	“K” Line European Sea Highway Services GmbH	100.0	EUR5.3	EUR144.9
	K Line Offshore AS	95.4	NOK717.5	NOK587.8
	★ Northern LNG Transport Co.,I Ltd.	49.0	US\$39.6	US\$16.8
	★ Northern LNG Transport Co.,II Ltd.	36.0	US\$42.3	US\$16.8
海運代理店	“K” Line America, Inc.	100.0	US\$15.5	US\$87.4
	“K” Line (Australia) Pty Limited	100.0	A\$0.0001	A\$18.2
	“K” Line (Belgium)	51.0	EUR0.06	EUR4.1
	“K” Line Canada Ltd.	100.0	US\$0.09	US\$1.8
	K Line (China) Ltd.	100.0	US\$2	RMB232.8
	“K” Line (Deutschland) GmbH	100.0	EUR0.1	EUR9.7
	“K” Line (Europe) Limited	100.0	£0.01	£19.5
	“K” Line (Finland) OY	51.0	EUR0.01	EUR1.0
	“K” Line (France) SAS	100.0	EUR0.5	EUR4.0
	“K” Line (Hong Kong) Limited	100.0	HK\$15	HK\$226.3
	“K” Line (Korea) Ltd.	100.0	WON400	WON11152.6
	“K” Line Maritime (M) Sdn Bhd	57.5	MYR0.3	MYR13.7
	K Line Mexico SA de CV	100.0	US\$0.005	US\$0.3

海外	社 名	所有割合(%)※	資本金 (単位:百万)	2012年度売上高 (単位:百万)
	“K” Line (Nederland) B.V.	100.0	EUR0.1	EUR4.9
	K Line (Norway) AS	100.0	NOK0.1	NOK2.0
	“K” Line (Portugal)-Agentes de Navegação, S.A.	51.0	EUR0.2	EUR2.3
	“K” Line (Scandinavia) Holding A/S	51.0	DKK1	DKK17.4
	“K” Line Shipping (South Africa) Pty Ltd	51.0	ZAR0.0001	ZAR119.1
	“K” Line (Singapore) Pte Ltd	95.0	S\$1.5	S\$17.5
	K Line (Sweden) AB	100.0	SEK0.1	SEK17.1
	“K” Line (Taiwan) Ltd.	60.0	NT\$60	NT\$357.1
	K Line (Thailand) Ltd.	34.0	BAT30	BAT3014.8
	“K” Line (Vietnam) Limited	51.0	US\$0.5	VND107406.5
	PT. K Line Indonesia	95.0	IDR463.6	IDR78538.9
船舶管理	“K” Line Ship Management (Singapore) Pte.Ltd.	100.0	S\$0.7	S\$96.4
ターミナル運営	International Transportation Service, Inc.	100.0	US\$33.8	US\$238.8
	Husky Terminal & Stevedoring, Inc.	100.0	US\$0.1	US\$68.5
貨物混載	Century Distribution Systems, Inc.	100.0	US\$2.3	US\$12.3
	Century Distribution Systems (Europe) B.V.	100.0	EUR0.02	EUR2.1
	Century Distribution Systems (Hong Kong) Limited	100.0	HK\$0.08	HK\$85.2
	Century Distribution Systems (Shenzhen) Limited	100.0	RMB6.5	RMB224.8
	Century Distribution Systems (International) Limited	100.0	HK\$1.8	HK\$113.3
	Century Distribution Systems (Shipping) Limited	100.0	HK\$0.000001	HK\$0.8
倉庫	Universal Logistics System, Inc.	100.0	US\$12.3	US\$0.9
	Universal Warehouse Co.	100.0	US\$0.05	US\$5.8
	Universal Warehouse Co. (NW)	100.0	US\$0.0001	US\$0.8
ロジスティックス	“K” Line Logistics (Hong Kong) Ltd.	100.0	HK\$8	HK\$201.5
	“K” Line Logistics (UK) Ltd.	100.0	£0.2	£5.2
	“K” Line Logistics (U.S.A.) Inc.	100.0	US\$0.5	US\$80.1
	“K” Line Logistics (Singapore) Pte. Ltd.	100.0	S\$1.15	S\$38.2
	K Line Logistics (Thailand) Ltd.	86.5	BAT20	BAT1423.7
	K Line Logistics South East Asia Ltd.	95.0	BAT73	BAT0.0
陸運	James Kemball Limited	100.0	£0.01	£24.5
	ULS Express, Inc.	100.0	US\$0.05	US\$6.5
	PMC Transportation Company, Inc.	100.0	US\$0	US\$1.9
コンテナ機器管理	★ Multimodal Engineering Corporation	100.0	US\$0.15	US\$9.3
	Bridge Chassis Supply LLC.	100.0	US\$0.01	US\$6.6
金融附帯	“K” Line New York, Inc.	100.0	US\$5.1	US\$21.1
持株会社	Kawasaki (Australia) Pty. Ltd.	100.0	A\$4.8	A\$0.6
	“K” Line Heavy Lift (UK) Limited	100.0	EUR46.6	EUR0.0
	“K” Line Holding (Europe) Limited	100.0	£84.8	£0.0
	“K” Line Heavy Lift (Germany) GmbH	100.0	EUR0.03	EUR0.0
	“K” Line Drilling/Offshore Holding, Inc.	100.0	US\$0.001	US\$0.0
その他	Connaught Freight Forwarders Limited	100.0	HK\$0.01	HK\$0.1
	Cygnus Insurance Company Limited	100.0	US\$3	US\$3.2
	“K” Line TRS S.A.	100.0	US\$0.006	US\$0.0
	Marinus Consulting, Inc.	100.0	US\$0.5	US\$0.0
	★ “K” Line Auto Logistics Pty Ltd.	50.0	A\$27	A\$0.2

★持分法適用子会社及び関連会社

※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:マレーシアリングギット

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

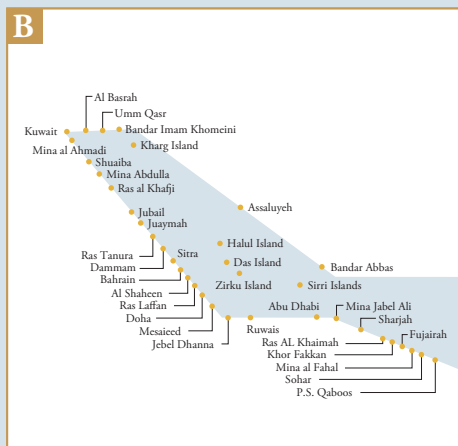
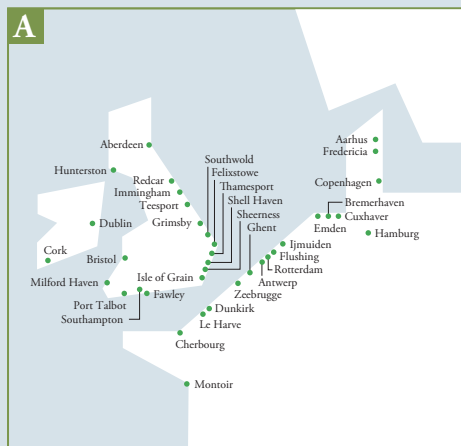
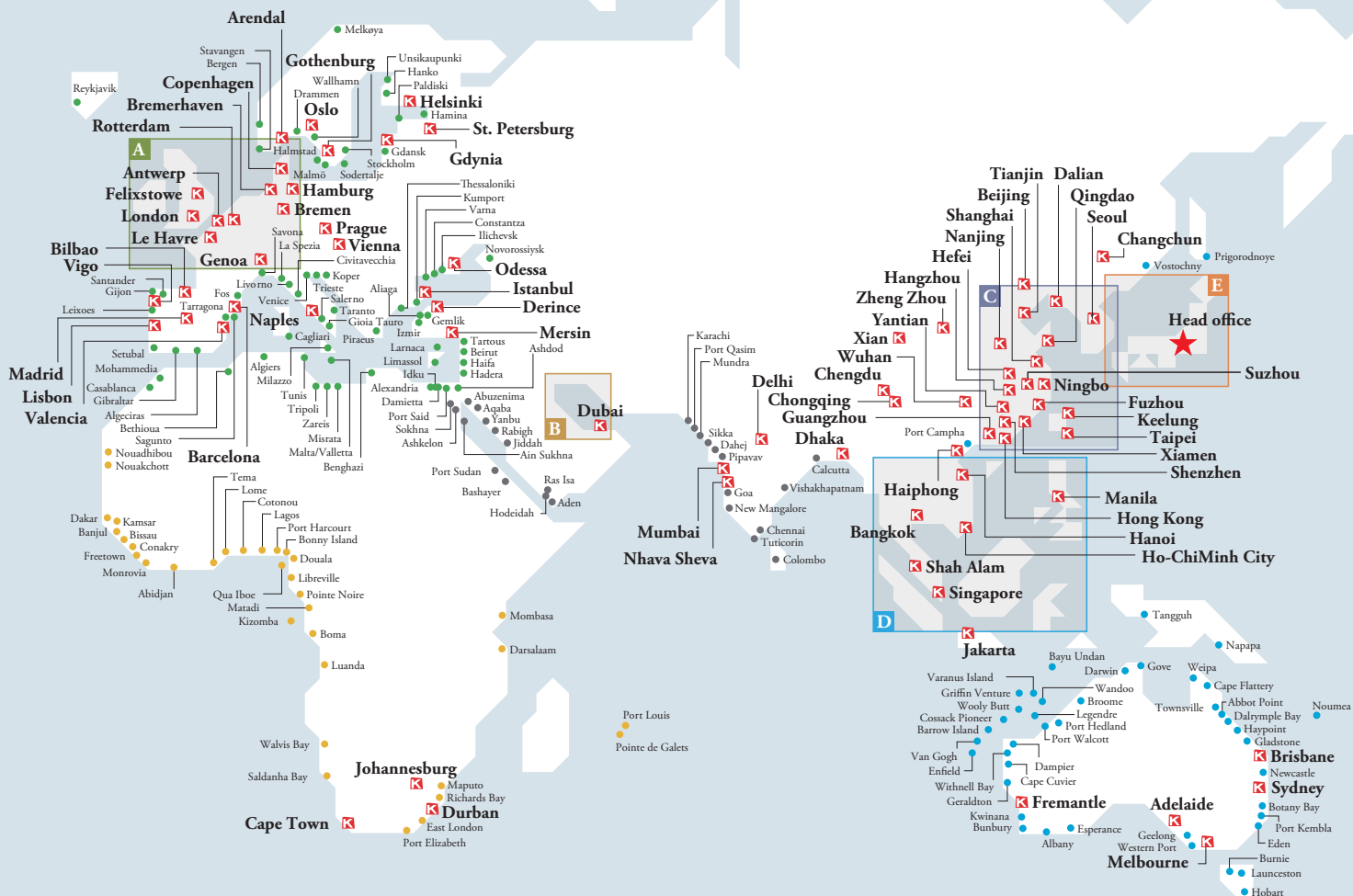
DKK:デンマーククローネ

NOK:ノルウェークローネ

SEK:スウェーデンクローネ

VND:ベトナムドン

ZAR:南アフリカランド



財務セクション

Contents

経営成績の分析	40
連結貸借対照表	42
連結損益計算書	44
連結包括利益計算書	45
連結株主資本等変動計算書	46
連結キャッシュ・フロー計算書	49

財務セクションについて

このアニュアルレビューにある財務セクションは、当社の第145期(自2012年4月1日至2013年3月31日)の有価証券報告書を基に編集作成したものです。

経営成績の分析

売上高

売上高は、連結子会社の決算期変更による15ヶ月決算の影響もあり、前年度に比べ16.7%増収の1兆1,347億71百万円となりました。報告セグメント別では、コンテナ船が前年度に比べ18.1%増収の5,528億10百万円となりました。これは、主に市況改善による運賃水準の上昇と積高の増加によるものです。不定期専用船はドライバルク事業の市況は低迷しましたが、船隊規模が拡大し、また自動車船事業では総輸送台数が約1%の増加となり、前年度に比べ13.4%増収の5,025億71百万円となりました。海洋資源開発及び重量物船はオフショア支援船事業において全7隻が順調に稼働したこともあり、前年度に比べ74.9%増収の357億11百万円となりました。その他は前年度に比べ7.0%増収の436億78百万円となりました。

売上原価、販売費及び一般管理費

売上原価は、運航船舶増加による運航費の増加や連結子会社の決算期変更による15ヶ月決算の影響により、前年度の9,468億63百万円から923億55百万円増加し、1兆392億18百万円(前年度比9.8%増)となり、営業収入に対する売上原価の比率は5.8ポイント減少して91.6%となりました。販売費及び一般管理費はコスト削減を図ったものの、連結子会社の決算期変更による15ヶ月決算の影響もあり、146億55百万円(前年度比22.2%)増加し、806億66百万円となりました。

営業利益

コンテナ船の市況改善やコスト削減効果等により前年度の405億63百万円の営業損失に対し148億86百万円の営業利益となりました。

営業外収益(費用)

受取利息・配当金から支払利息を差し引いた純額は、支払利息の増加により、77億49百万円の損失(前年度は51億83百万円)となり損失が拡大しました。また、186億44百万円の為替差益(前年度は52億28百万円の為替差損)、23億81百万円の持分法による投資利益(前年度は5億46百万円)を計上しました。これらが主要因となり、営業外損益は137億2百万円の利益(前年度は83億92百万円の損失)となりました。

税金等調整前当期純利益

固定資産の売却等により特別利益は162億86百万円となりました。一方主に減損損失と投資有価証券評価損等により特別損失は120億8百万円となりました。経常利益の発生の影響と併せ、税金等調整前当期純利益は328億67百万円(前年度は491

億38百万円の税金等調整前当期純損失)となりました。

法人税等

法人税等は、税金等調整前当期純利益の改善、及び提出会社における繰延税金資産の取崩しにより、前年度の93億62百万円のマイナスから288億49百万円増加し194億87百万円のプラスとなりました。

少数株主損益

少数株主損益は、KLINE(THAILAND)LTD.等の少数株主に帰属する利益が増加し、前年度の15億75百万円に対し、27億10百万円となりました。

当期純利益

当期純利益は、前年度の413億51百万円の当期純損失に対し、106億69百万円の当期純利益となりました。1株当たり当期純利益は、前年度の54.14円の1株当たり当期純損失に対し、12.07円の1株当たり当期純利益となりました。

資本の財源及び資金の流動性についての分析

キャッシュ・フローの状況

2012年度末における現金及び現金同等物は、前年度末より663億19百万円増加し1,590億75百万円となりました。各キャッシュ・フローの状況は次のとおりです。

営業活動によるキャッシュ・フローは、前年度より626億65百万円増加し597億56百万円の収入となりました。これは主に税金等調整前当期純利益328億67百万円によるものです。

投資活動によるキャッシュ・フローは、前年度より560億21百万円支出が減少し272億12百万円の支出となりました。これは主に、船舶設

備を中心とした有形固定資産の取得による支出1,322億88百万円、同売却による収入970億68百万円によるものです。

財務活動によるキャッシュ・フローは、前年度より599億42百万円収入が減少し263億64百万円の収入となりました。これは主に、劣後特約付ローンを含む長期借入金の純増額248億40百万円、株式の発行による収入208億52百万円、コマーシャル・ペーパーの純減額170億0百万円によるものです。

資金需要

当社グループの運転資金需要のうち主なものは、当社グループのコンテナ船事業や不定期専用船事業運営に関わる海運業費用です。この中には港費・貨物費・燃料費などの運航費、船員費・船舶修繕費などの船費及び借船料などが含まれます。このほか物流事業やターミナル関連事業の運営に関わる労務費等の役務原価、各事業についての人件費・情報処理費用・その他物件費等の一般管理費があります。また、設備資金需要としては船舶投資や物流設備・ターミナル設備等への投資があります。2012年度中に1,345億54百万円の設備投資を実施しました。

財務政策

当社グループの事業維持・拡大を支える低コストで安定的な資金の確保を重視しています。長期の資金需要に対しては金融機関からの長期借入金を中心に、社債発行、新株発行により調達しています。短期的な運転資金を銀行借入、コマーシャル・ペーパー（CP）発行により調達し、一時的な余資は安定性・流動性の高い金融資産で運用しています。また、キャッシュマネジメントシステム等

を利用して、国内・海外グループ会社の余剰資金を有効活用しています。

流動性の確保としまして、CP発行枠600億円、金融機関との当座貸越契約に基づき設定された借入極度枠470億円に加え、国内金融機関と200億円のコミットメントラインを設定し、緊急の資金需要に備えています。

当社は国内2社及び海外1社の格付機関から格付を取得しており、2013年6月25日0時現在の発行体格付は、日本格付研究所（JCR）「BBB+」、格付投資情報センター（R&I）「BBB-」、スタンダード&プアーズ（S&P）「BB-」となっております。また、短期債格付（CP格付）についてはJCR「J-2」、R&I「a-2」を夫々取得しています。

財政状態

2012年度末の資産合計は、前年度末比1,137億85百万円増加し1兆1,804億33百万円となりました。流動資産は、現金及び預金の増加が主な要因となり、前年度末比735億2百万円増加し3,542億46百万円となりました。

固定資産は前年度末比402億83百万円増加し8,261億87百万円となりました。固定資産のうち有形固定資産は、主に船舶の取得により、前年度末比446億1百万円増加し6,630億51百万円となりました。投資その他の資産は、繰延税金資産の取崩し等により、前年度末比2億63百万円減少し1,572億38百万円となりました。

2012年度末の負債合計は、前年度末比117億43百万円増加し8,184億58百万円となりました。流動負債は、主に短期借入金の増加により、前年度末比372億44百万円増加し2,615億73百万円となりました。固

定負債は、デリバティブ債務の減少が主な要因となり、前年度末比255億円減少し5,568億84百万円となりました。

2012年度末の純資産合計は、前年度末比1,020億41百万円増加し、3,619億75百万円となりました。純資産のうち株主資本は、主に資本金、資本剰余金、利益剰余金がそれぞれ104億26百万円、104億22百万円、104億37百万円増加し3,581億55百万円となりました。その他の包括利益累計額は、繰延ヘッジ損益が334億92百万円増加したこと及び為替換算調整勘定が246億55万円増加したことを主な要因として、前年度末比667億12百万円増加し△175億84百万円となりました。

配当政策

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。連結純利益に対する配当性向につきましては2010年代半ばにおける目標である30%を念頭に置き、徐々に高めていく方針です。

剰余金の配当につきましては、期末配当（毎年3月31日を基準日）を定時株主総会の決定事項とし、中間配当については定款に「取締役会の決議によって、毎年9月30日を基準日として中間配当をすることができ」旨を定め、実施しています。

2012年度の配当金につきましては、当社グループ一丸となって徹底的なコスト削減とサービス合理化に取り組んだ結果、通期での黒字化を達成し107億円の連結当期純利益が確保できたことから、期末配当は1株あたり2.5円と致します。

連結貸借対照表

川崎汽船株式会社及び連結子会社
2012年及び2013年3月31日現在

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2012年3月31日)	当連結会計年度 (2013年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	¥ 96,698	¥ 162,126
受取手形及び営業未収金	77,894	86,883
短期貸付金	7,022	1,961
原材料及び貯蔵品	38,303	42,690
繰延及び前払費用	36,758	41,090
繰延税金資産	4,988	3,067
その他流動資産	19,745	17,388
貸倒引当金	△666	△962
流動資産合計	280,744	354,246
固定資産		
有形固定資産		
船舶(純額)	473,552	560,474
建物及び構築物(純額)	24,262	23,675
機械装置及び運搬具(純額)	6,467	7,202
土地	29,825	28,202
建設仮勘定	78,797	39,291
その他有形固定資産(純額)	5,545	4,204
有形固定資産合計	618,449	663,051
無形固定資産		
のれん	4,473	674
その他無形固定資産	5,479	5,223
無形固定資産合計	9,952	5,898
投資その他の資産		
投資有価証券	75,214	87,118
長期貸付金	15,066	16,711
繰延税金資産	51,869	26,970
その他長期資産	15,843	26,769
貸倒引当金	△491	△332
投資その他の資産合計	157,501	157,238
固定資産合計	785,904	826,187
資産合計	¥1,066,648	¥1,180,433

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2012年3月31日)	当連結会計年度 (2013年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	¥ 75,275	¥ 82,606
短期借入金	72,049	96,578
コマーシャル・ペーパー	17,000	—
未払法人税等	2,661	1,990
賞与引当金	1,560	2,314
役員賞与引当金	171	71
その他流動負債	55,610	78,010
流動負債合計	224,328	261,573
固定負債		
社債	74,573	48,699
長期借入金	406,162	428,869
リース債務	13,428	23,190
再評価に係る繰延税金負債	2,590	2,590
退職給付引当金	7,525	7,300
役員退職慰労引当金	1,952	1,578
特別修繕引当金	17,555	16,483
デリバティブ債務	52,181	18,914
その他固定負債	6,416	9,257
固定負債合計	582,385	556,884
負債合計	806,714	818,458
純資産の部		
株主資本		
資本金	65,031	75,457
資本剰余金	49,892	60,315
利益剰余金	212,850	223,287
自己株式	△904	△904
株主資本合計	326,870	358,155
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	△6,036	2,475
繰延ヘッジ損益	△41,596	△8,104
土地再評価差額金	2,297	2,350
為替換算調整勘定	△38,962	△14,306
その他の包括利益累計額合計	△84,297	△17,584
少数株主持分	17,361	21,404
純資産合計	259,934	361,975
負債純資産合計	¥1,066,648	¥1,180,433

連結損益計算書

川崎汽船株式会社及び連結子会社

2012年及び2013年3月31日に終了した連結会計年度

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2011年4月 1 日 至 2012年3月31日)	当連結会計年度 (自 2012年4月 1 日 至 2013年3月31日)
売上高		
海運業収益及びその他の営業収益	¥ 972,310	¥1,134,771
売上原価		
海運業費用及びその他の営業費用	946,863	1,039,218
売上総利益	25,447	95,552
販売費及び一般管理費	66,010	80,666
営業利益又は営業損失(△)	△40,563	14,886
営業外収益		
受取利息	1,123	1,159
受取配当金	2,954	3,353
持分法による投資利益	546	2,381
為替差益	—	18,644
その他営業外収益	1,955	2,124
営業外収益合計	6,581	27,664
営業外費用		
支払利息	9,261	12,262
為替差損	5,228	—
その他営業外費用	482	1,699
営業外費用合計	14,973	13,961
経常利益又は経常損失(△)	△48,955	28,589
特別利益		
固定資産売却益	4,612	13,684
株式交換差益	6,344	—
その他特別利益	4,627	2,602
特別利益合計	15,584	16,286
特別損失		
減損損失	3,362	2,565
投資有価証券評価損	2,517	7,249
造船契約変更損	1,937	—
造船契約解約損	3,754	—
その他特別損失	4,195	2,194
特別損失合計	15,767	12,008
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	△49,138	32,867
法人税、住民税及び事業税	5,123	7,585
過年度法人税等	△1,053	—
法人税等調整額	△13,432	11,902
法人税等合計	△9,362	19,487
少数株主損益調整前当期純利益又は少数株主損益調整前当期純損失(△)	△39,776	13,379
少数株主利益	1,575	2,710
当期純利益又は当期純損失(△)	¥△41,351	¥ 10,669

連結包括利益計算書

川崎汽船株式会社及び連結子会社

2012年及び2013年3月31日に終了した連結会計年度

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2011年4月 1 日 至 2012年3月31日)	当連結会計年度 (自 2012年4月 1 日 至 2013年3月31日)
少数株主損益調整前当期純利益又は少数株主損益調整前当期純損失(△)	¥△39,776	¥13,379
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△7,966	8,498
繰延ヘッジ損益	16,112	33,642
土地再評価差額金	42	—
為替換算調整勘定	△10,053	25,954
持分法適用会社に対する持分相当額	△2,650	484
その他の包括利益合計	△4,515	68,579
包括利益	△44,291	81,959
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	△45,221	77,380
少数株主に係る包括利益	¥ 929	¥ 4,578

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

2012年及び2013年3月31日に終了した連結会計年度

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2011年4月 1 日 至 2012年3月31日)	当連結会計年度 (自 2012年4月 1 日 至 2013年3月31日)
株主資本		
資本金		
当期首残高	¥ 65,031	¥ 65,031
当期変動額		
新株の発行	—	10,426
当期変動額合計	—	10,426
当期末残高	65,031	75,457
資本剰余金		
当期首残高	49,892	49,892
当期変動額		
新株の発行	—	10,426
自己株式の処分	—	△3
当期変動額合計	—	10,422
当期末残高	49,892	60,315
利益剰余金		
当期首残高	258,075	212,850
当期変動額		
剰余金の配当	△4,202	—
当期純利益又は当期純損失(△)	△41,351	10,669
自己株式の処分	△2	—
土地再評価差額金の取崩	—	△1
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	330	△230
当期変動額合計	△45,225	10,437
当期末残高	212,850	223,287
自己株式		
当期首残高	△903	△904
当期変動額		
自己株式の取得	△4	△4
自己株式の処分	4	4
当期変動額合計	△0	△0
当期末残高	△904	△904
株主資本合計		
当期首残高	372,095	326,870
当期変動額		
新株の発行	—	20,852
剰余金の配当	△4,202	—
当期純利益又は当期純損失(△)	△41,351	10,669
自己株式の取得	△4	△4
自己株式の処分	1	0
土地再評価差額金の取崩	—	△1
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	330	△230
当期変動額合計	△45,225	31,285
当期末残高	¥ 326,870	¥ 358,155

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2011年4月 1 日 至 2012年3月31日)	当連結会計年度 (自 2012年4月 1 日 至 2013年3月31日)
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金		
当期首残高	¥ 1,955	¥ △6,036
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	△7,991	8,512
当期変動額合計	△7,991	8,512
当期末残高	△6,036	2,475
繰延ヘッジ損益		
当期首残高	△55,305	△41,596
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	13,709	33,492
当期変動額合計	13,709	33,492
当期末残高	△41,596	△8,104
土地再評価差額金		
当期首残高	2,077	2,297
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	220	52
当期変動額合計	220	52
当期末残高	2,297	2,350
為替換算調整勘定		
当期首残高	△29,153	△38,962
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	△9,808	24,655
当期変動額合計	△9,808	24,655
当期末残高	△38,962	△14,306
その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	△80,426	△84,297
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	△3,870	66,712
当期変動額合計	△3,870	66,712
当期末残高	△84,297	△17,584
少数株主持分		
当期首残高	23,316	17,361
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	△5,955	4,042
当期変動額合計	△5,955	4,042
当期末残高	¥ 17,361	¥ 21,404

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2011年4月 1 日 至 2012年3月31日)	当連結会計年度 (自 2012年4月 1 日 至 2013年3月31日)
純資産合計		
当期首残高	¥ 314,986	¥259,934
当期変動額		
新株の発行	—	20,852
剰余金の配当	△4,202	—
当期純利益又は当期純損失(△)	△41,351	10,669
自己株式の取得	△4	△4
自己株式の処分	1	0
土地再評価差額金の取崩	—	△1
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	330	△230
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	△9,826	70,755
当期変動額合計	△55,051	102,041
当期末残高	¥ 259,934	¥361,975

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

2012年及び2013年3月31日に終了した連結会計年度

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2011年4月 1 日 至 2012年3月31日)	当連結会計年度 (自 2012年4月 1 日 至 2013年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	¥△49,138	¥ 32,867
減価償却費	50,044	59,667
減損損失	3,362	2,565
退職給付引当金の増減額(△は減少)	△254	△154
役員退職慰労引当金の増減額(△は減少)	△20	△392
特別修繕引当金の増減額(△は減少)	△105	△1,312
為替差損益(△は益)	2,585	△12,350
受取利息及び受取配当金	△4,078	△4,513
支払利息	9,261	12,262
造船契約変更損	1,937	—
造船契約解約損	3,754	—
有形固定資産売却損益(△は益)	△4,569	△13,647
投資有価証券評価損益(△は益)	2,517	7,249
株式交換差益	△6,344	—
売上債権の増減額(△は増加)	△3,281	△4,290
たな卸資産の増減額(△は増加)	△3,935	△3,687
その他の流動資産の増減額(△は増加)	△1,913	△3,083
仕入債務の増減額(△は減少)	△950	3,511
その他の流動負債の増減額(△は減少)	6,209	△873
その他	2,489	3,431
小計	7,570	77,248
利息及び配当金の受取額	4,071	5,282
利息の支払額	△9,429	△12,277
法人税等の支払額	△5,757	△8,419
法人税等の還付額	636	—
その他	—	△2,077
営業活動によるキャッシュ・フロー	¥ △2,908	¥ 59,756

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2011年4月 1 日 至 2012年3月31日)	当連結会計年度 (自 2012年4月 1 日 至 2013年3月31日)
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	¥ △2,020	¥ △3,797
有価証券及び投資有価証券の売却による収入	12,913	6,972
有形固定資産の取得による支出	△237,281	△132,288
有形固定資産の売却による収入	162,898	97,068
無形固定資産の取得による支出	△848	△1,034
長期貸付けによる支出	△11,344	△1,792
長期貸付金の回収による収入	6,720	5,997
子会社株式の取得による支出	△12,414	—
その他	△1,856	1,662
投資活動によるキャッシュ・フロー	△83,233	△27,212
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額(△は減少)	563	△1,283
コマーシャル・ペーパーの純増減額(△は減少)	17,000	△17,000
長期借入れによる収入	154,476	119,357
長期借入金返済等に係る支出	△65,897	△94,516
社債の償還による支出	△15,378	△378
株式の発行による収入	—	20,852
配当金の支払額	△4,228	△2
少数株主への配当金の支払額	△494	△696
少数株主からの払込みによる収入	268	32
その他	△2	△0
財務活動によるキャッシュ・フロー	86,306	26,364
現金及び現金同等物に係る換算差額	△2,810	7,386
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	△2,646	66,295
現金及び現金同等物の期首残高	94,429	92,756
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	947	23
合併に伴う現金及び現金同等物の増加額	25	—
現金及び現金同等物の期末残高	¥ 92,756	¥ 159,075

会社概要 (2013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	754億5,764万円
社 長	朝倉次郎
従業員数	659名(陸員481名、海員178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	〒100-8540 東京都千代田区内幸町二丁目1番1号 (飯野ビルディング) 電話(03)3595-5063 FAX(03)3595-5001
本 店	〒650-0024 神戸市中央区海岸通8番(神港ビルディング) 電話(078)332-8020 FAX(078)393-2676
支 店	名古屋 〒450-0001 名古屋市中村区那古野一丁目47番1号 (名古屋国際センタービル) 電話(052)589-4510 FAX(052)589-4585 関西 〒650-0023 神戸市中央区栄町通一丁目2番7号 (大同生命神戸ビル) 電話(078)325-8727 FAX(078)393-2676
海外駐在 員事務所	マニラ
海外法人	韓国、香港、中国、台湾、タイ、フィリピン、シンガ ポール、マレーシア、インドネシア、ベトナム、インド、 豪州、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、南アフリカ 等
関係会社 (連結対象)	国内29社 海外286社

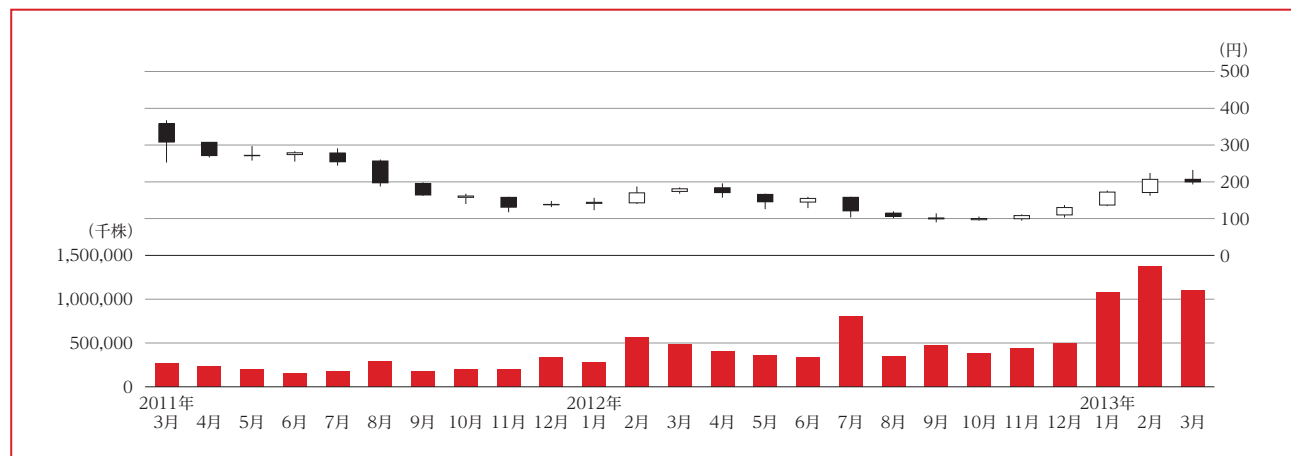
株式情報 (2013年3月31日現在)

発行可能株式総数	2,000,000,000株
発行済株式数	939,382,298株
株主数	57,966名
株主名簿管理人	三井住友信託銀行株式会社 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号
上場取引所	東京・名古屋・福岡

大株主

株主	持株数 (千株)	持株比率 (%)
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社 (信託口)	68,631	7.30
日本マスタートラスト信託銀行株式会社 (信託口)	56,291	5.99
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	3.19
JFEスチール株式会社	28,174	2.99
株式会社損害保険ジャパン	19,107	2.03
ザバンク オブ ニューヨークー ジャスディック トリーティアー アカウント	14,893	1.58
CBNY DFA INTL SMALL CAP VALUE PORTFOLIO	14,674	1.56
日本生命保険相互会社	14,331	1.52
東京海上日動火災保険株式会社	14,010	1.49
日本証券金融株式会社	13,054	1.38

株価チャート





〒100-8540

東京都千代田区内幸町二丁目1番1号 飯野ビルディング

電話：03-3595-5063（IR・広報グループ）

ファックス：03-3595-5001

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



E-Bookのご案内

本冊子はE-Bookでもご覧いただけます。

▶▶ <http://www.kline.co.jp/ir/library/annual/index.html>