

# “K” LINE

アニュアルレポート 2008

2008年3月期





# 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、株主を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。

# 目 次

|                                                 |      |
|-------------------------------------------------|------|
| 財務ハイライト                                         | P 2  |
| 主要財務指標の10年間の推移                                  |      |
| ステークホルダーの皆さまへ                                   | P 4  |
| 中期経営計画の推移                                       | P 5  |
| 過去10年間の中期経営計画の推移を振り返ります。                        |      |
| “ K ” LINE Vision 100                           | P 10 |
| 2008年4月にスタートした新中期経営計画の概要と100周年ビジョンについて紹介しています。  |      |
| 社長インタビュー                                        | P 14 |
| 新中期経営計画への思いや、今後の方針・戦略について。                      |      |
| 特集1 海外マーケットへの積極展開による顧客層の拡大                      | P 20 |
| ドライバルク海外事業推進室の活動と海外展開について。                      |      |
| 特集2 新規事業への取り組み ―重量物船事業への再参入―                    | P 22 |
| 現状と将来性、今後の事業展開について。                             |      |
| マーケットデータ                                        | P 24 |
| “ K ” LINE at a Glance (セグメント別事業概観)             | P 26 |
| 事業の概況と見通し                                       | P 28 |
| 2007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2008年度の計画と見通しについて。 |      |
| コンテナ船事業部門                                       | P 28 |
| ドライバルク事業部門                                      | P 30 |
| 自動車船事業部門                                        | P 32 |
| エネルギー資源輸送事業部門                                   | P 34 |
| 重量物船事業部門                                        | P 36 |
| 近海・内航・フェリー事業部門                                  | P 37 |
| 総合物流事業部門                                        | P 38 |
| コーポレート・ガバナンス                                    | P 39 |
| 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および取締役および監査役、執行役員の紹介。 |      |
| 企業の社会的責任 (CSR)                                  | P 42 |
| 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                                      | P 44 |
| 組織                                              | P 46 |
| グループ運航船舶およびコンテナターミナル                            | P 47 |
| 主要連結子会社および関連会社                                  | P 48 |
| 財務セクション                                         | P 50 |
| 2007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                                 | P 51 |
| 事業等のリスク                                         | P 55 |
| 財務要約データ                                         | P 56 |
| 連結貸借対照表                                         | P 58 |
| 連結損益計算書                                         | P 60 |
| 連結株主資本等変動計算書                                    | P 61 |
| 連結キャッシュ・フロー計算書                                  | P 64 |
| 連結財務諸表注記                                        | P 65 |
| 独立監査人の監査報告書                                     | P 78 |
| 会社概要、株式情報                                       | P 79 |

## 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。

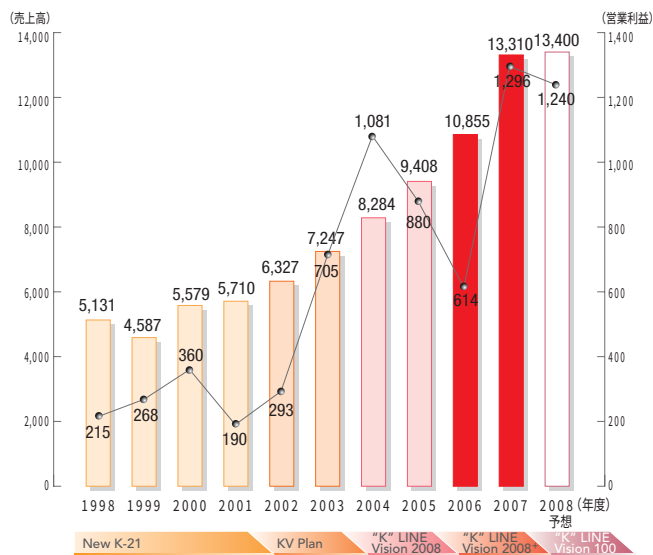
# 財務ハイライト

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

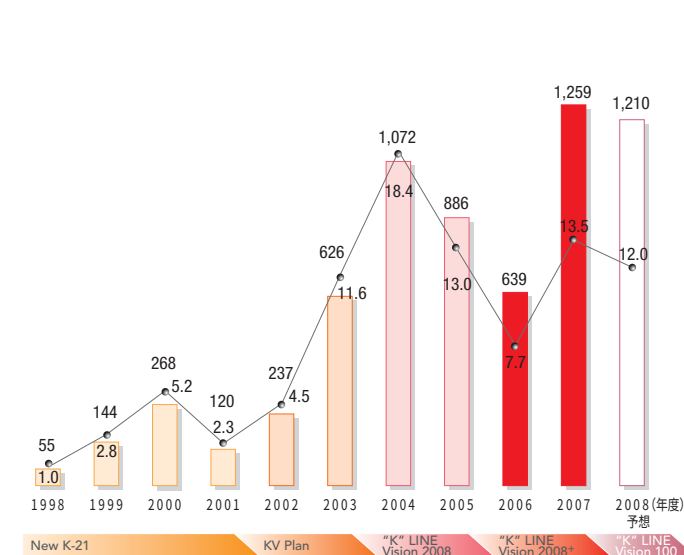
|                     | New K-21 |          |          |          | KV Plan  |          |
|---------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
|                     | 1998年度   | 1999年度   | 2000年度   | 2001年度   | 2002年度   | 2003年度   |
| 売上高 .....           | ¥513,100 | ¥458,693 | ¥557,869 | ¥571,014 | ¥632,725 | ¥724,667 |
| 営業利益 .....          | 21,508   | 26,817   | 36,009   | 19,049   | 29,282   | 70,534   |
| 経常利益 .....          | 5,494    | 14,358   | 26,804   | 11,968   | 23,672   | 62,564   |
| 当期純利益 .....         | 1,596    | 6,843    | 1,948    | 4,768    | 10,373   | 33,196   |
| 純資産 .....           | 68,607   | 74,132   | 68,647   | 77,716   | 82,040   | 121,006  |
| R O E (%) .....     | 2.3      | 9.6      | 2.7      | 6.5      | 13.0     | 32.7     |
| R O A (%) .....     | 1.0      | 2.8      | 5.2      | 2.3      | 4.5      | 11.6     |
| D E R (倍) .....     | 5.35     | 4.70     | 4.83     | 4.32     | 3.74     | 2.33     |
| 総資産 .....           | 522,499  | 514,802  | 513,797  | 533,295  | 515,825  | 559,135  |
| <b>1株当たりの情報 (円)</b> |          |          |          |          |          |          |
| 当期純利益 .....         | 2.73     | 11.68    | 3.28     | 8.03     | 17.24    | 55.71    |
| 純資産 .....           | 117.23   | 125.01   | 115.61   | 130.88   | 138.29   | 204.37   |
| 配当金 .....           | 3.00     | 4.00     | 5.00     | 3.00     | 5.00     | 10.00    |
| <b>従業員数 (人)</b>     |          |          |          |          |          |          |
| 海運業 .....           | —        | 1,256    | 1,180    | 1,133    | 991      | 1,000    |
| 物流・港湾事業 .....       | —        | 3,601    | 3,911    | 4,066    | 4,166    | 4,212    |
| その他の事業 .....        | —        | 686      | 716      | 859      | 856      | 876      |
| 合 計 .....           | —        | 5,543    | 5,807    | 6,058    | 6,013    | 6,088    |

(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. 2007年度の米ドル金額は2008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=100.19円) で計算されたものです。

売上高／営業利益  
(億円)



経常利益／ROA  
(億円・%)



"K" LINE  
Vision 2008

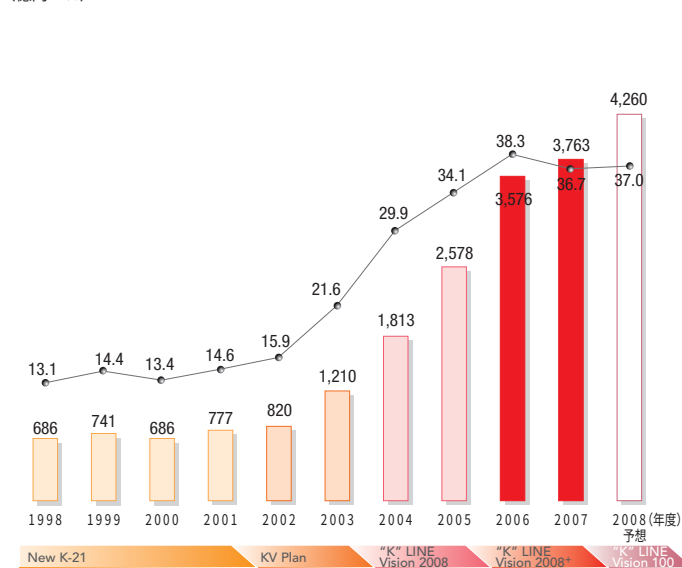
"K" LINE Vision 2008<sup>+</sup>

"K" LINE  
Vision 100

| 2004年度   | 2005年度   | 2006年度     | 2007年度実績   | 2007年度<br>千米ドル | 2008年度予想   |                     |
|----------|----------|------------|------------|----------------|------------|---------------------|
| ¥828,444 | ¥940,819 | \1,085,539 | \1,331,048 | \$13,285,239   | \1,340,000 | .....売上高            |
| 108,054  | 87,976   | 61,357     | 129,649    | 1,294,031      | 124,000    | .....営業利益           |
| 107,235  | 88,573   | 63,928     | 125,868    | 1,256,290      | 121,000    | .....経常利益           |
| 59,853   | 62,424   | 51,514     | 83,012     | 828,541        | 78,000     | .....当期純利益          |
| 181,276  | 257,810  | 357,625    | 376,277    | 3,755,636      | 426,000*   | .....純資産            |
| 39.6     | 28.4     | 17.1       | 23.7       |                |            | .....R O E (%)      |
| 18.4     | 13.0     | 7.7        | 13.5       |                | 12.0       | .....R O A (%)      |
| 1.32     | 1.08     | 0.95       | 0.93       |                | 1.00       | .....D E R (倍)      |
| 605,331  | 757,040  | 900,439    | 968,630    | 9,667,928      |            | .....総資産            |
|          |          |            |            | (米ドル)          |            | <b>1株当たりの情報 (円)</b> |
| 100.70   | 104.89   | 86.67      | 131.36     | 1.31           | 122.44     | .....当期純利益          |
| 306.06   | 435.19   | 556.55     | 558.46     | 5.57           |            | .....純資産            |
| 16.50    | 18.00    | 18.00      | 26.00      | 0.26           | 27.00      | .....配当金            |
|          |          |            |            |                |            | <b>従業員数 (人)</b>     |
| 885      | 898      | 961        | 1,041      |                |            | .....海運業            |
| 4,412    | 4,986    | 5,190      | 5,522      |                |            | .....物流・港湾事業        |
| 929      | 943      | 890        | 1,052      |                |            | .....その他の事業         |
| 6,226    | 6,827    | 7,041      | 7,615      |                |            | .....合 計            |

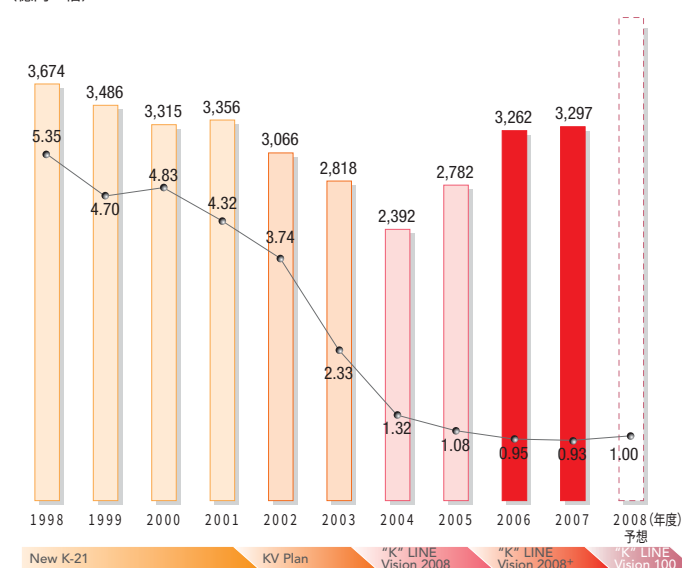
\*自己資本の見込み数値

純資産／自己資本比率  
(億円・%)



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 (デット・エクイティ・レシオ)  
(億円・倍)



DER：有利子負債／自己資本



代表取締役社長

前川 弘幸

## 売上高、利益ともに史上最高を更新

2007年度(以下「当期」)は、前期に続き一段と燃料油価格が高騰するなど費用が増加した一方、ドライバルク市況が歴史的な高値を記録したほか、コンテナ船事業および自動車船事業においても好調な荷動きを背景に積高を順調に伸ばしました。また、原油タンカー、LNG船などエネルギー資源輸送分野も総じて堅調に推移しました。その結果、連結ベースで当期の売上高は1兆3,310億48百万円、営業利益は1,296億49百万円、経常利益は1,258億68百万円、当期純利益は830億12百万円といずれも史上最高額を計上することができました。

## 新中期経営計画“K”LINE Vision 100を策定

2006年度より「持続的成長と安定収益体制の確立」をテーマとして、中期経営計画“K”LINE Vision 2008+に取り組んでいましたが、当期において、計画最終年度である2008年度の数値目標を1年前倒しで達成し、さらには2010年代半ばの目標として掲げた数値の達成も視野に入るようになりました。このような状況の中、当社は計画の見直しを行い、2008年4月に新中期経営計画として“K”LINE Vision 100を策定しました。この新経営計画は、当社が創立100周年を迎える2019年を見据えながら、2008年度より2011年度までの4年間の事業戦略をまとめたものです。ステークホルダーの皆さまとの「共利共生と持続的成長」をテーマに掲げ、5つの課題に取り組んでいきます。なお“K”LINE Vision 100の詳細については10～13ページをご覧ください。

当社グループは新中期経営計画に掲げたテーマと目標の達成に向けて、グループを挙げて全力で取り組む所存です。

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。



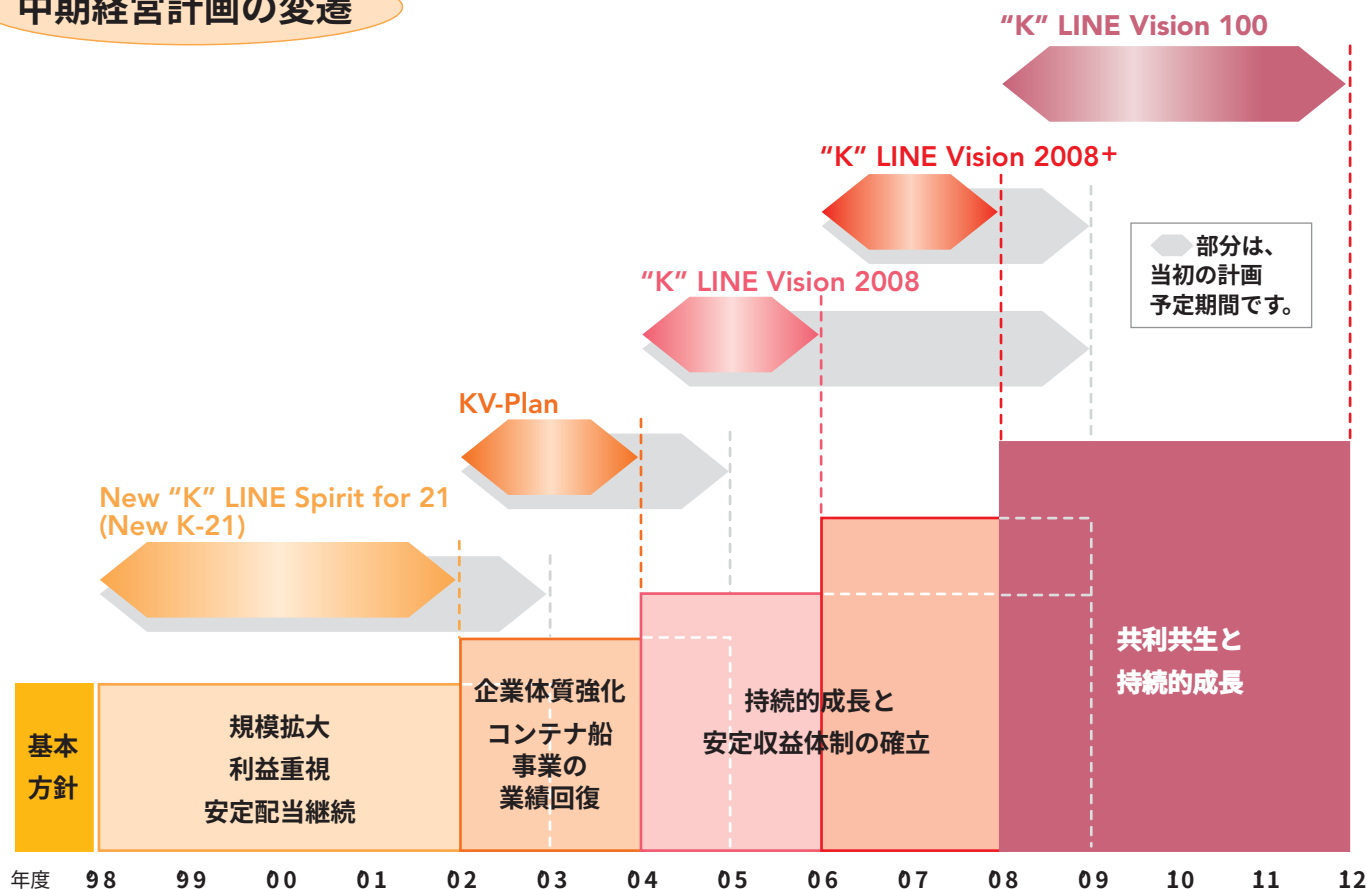
# 中期経営計画の推移

創立の精神と、さまざまな困難を乗り越える過程で形づくられた、川崎汽船独自の風土・精神に根ざすもの―ケイライン スピリット―。当社はこのスピリットのもと、前例やタブーにとらわれることなく、常にゼロからの発想で、自由闊達に失敗を恐れず、チャレンジ精神を持って積極果敢に事業に取り組んできました。

日本の経済システムが世界基準（グローバル・スタンダード）へとシフトしはじめた1990年代後半、海運業界再編と国際化の荒波から脱却しはじめた私たちは、ようやく安定的配当が見通せる状況になりました。それから10年間、大きく変化する事業環境の中で、確かなビジョンを目指しながら着実に前進を続け、2007年度において売上高・利益ともに史上最高額を計上するに至りました。さらに2008年4月には2012年3月までの4ヵ年の新中期経営計画『K』LINE Vision 100』を策定し、創立100周年となる2019年に向けた取り組みを開始しています。

ここでは、事業環境の変化に対応し、事業規模を拡大し続けたこの10年間を振り返ります。

## 中期経営計画の変遷



# New “K” LINE Spirit for 21 (New K-21)

1998年4月～2002年3月

日本の経済システムや企業経営が、グローバル・スタンダードへシフトしていく中で、当社は、規模の拡大を目指しつつ利益を重視するという基本方針のもと、「安定配当の継続」と「海運業を中核とする物流事業を顧客志向でグローバルに展開する企業グループ」という21世紀に向けた企業姿勢を打ち出した5ヵ年経営計画「New K-21」を策定しました。開始から2年が経過した時点で、業績は当初の想定を超えて改善したものの、経営環境も大きく変化したため、計画の見直しを行いました。

計画3年目の2000年度においては史上最高の業績をあげましたが、その後の世界経済の大幅な減速により、急激に事業が悪化し、当面回復が期待できない状況となりました。そのような劇的に変化した経営環境に速やかに備えるべく、2002年3月期をもって1年前倒しで計画を終了しました。

● 1998

● 1999

● 2000

● 2001

● 2002

## 基本方針

### 「規模拡大、利益重視、安定配当継続」

- 経営のグローバル化推進
- 連結経営の強化
- 組織の活性化
- 安全運航の推進
- 環境保全

(安全運航の課題に含めていましたが、2000年7月のNew K-21の見直しの時点で独立した課題としました)

## おもな成果

### ◎ 5,500TEU型コンテナ船13隻の新造を決定

- ◎ 成果主義に基づく新人事制度を採用 (2001年4月)
- ◎ 川崎汽船グループ環境憲章の制定 (2001年5月) とISO14001認証の取得 (2002年3月)
- ◎ 経営のグローバル化の一環としてシンガポールに“K”Line Pte Ltd を発足 (2001年7月)
- ◎ 総合物流会社、株式会社ケイロジスティックスを設立 (2001年10月)
- ◎ IT三極基幹システムの構築 (2001年11月)
- ◎ 川崎汽船グループの経理業務のケイライン アカウンティング アンド ファイナンス株式会社 (略称KAF) への集約化を推進



5,500TEU型コンテナ船  
“GOLDEN GATE BRIDGE”



# KV-Plan

2002年4月～2004年3月

1998年度よりNew K-21を推進し、企業体質は大幅に改善されましたが、2001年以来のコンテナ船運賃の大幅な下落により業績は悪化しました。そこで「市況に左右されない強固な企業体質」を早急に構築するために、3ヵ年経営計画「KV-Plan」を策定しました。コスト・スラッシュ300（3年間で300億円のコスト削減）を軸として、有利子負債の削減、キャッシュ・フローの重視などによる企業体質の一層の強化を図りました。また地域密着型グローバル化の推進による営業強化と前経営計画に引き続きロジスティクス事業の強化、安全輸送・環境保全への取り組みを行いました。その結果、当初業績目標を1年前倒しで達成、文字通りV字回復を果たし計画を終結しました。

2002

2003

2004

## 基本方針

### 「企業体質強化、コンテナ船事業の業績回復」

- コスト削減・IT活用などによる企業体質の一層強化
- 地域密着型グローバル化の推進と営業分野間シナジー効果の追求
- ロジスティクス事業への取り組み強化
- 輸送技術革新の追求、安全輸送の徹底と環境保全への取り組み強化
- 経営の透明性と効率性を目指すコーポレート・ガバナンス体制の強化

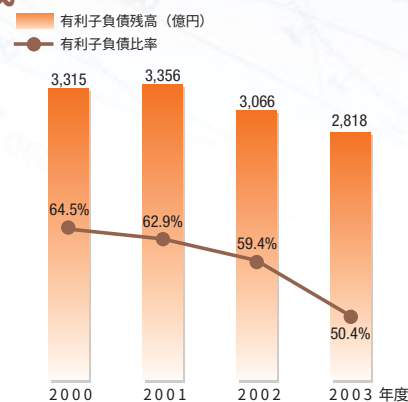
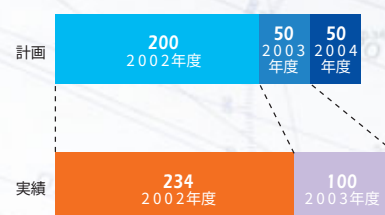
## おもな成果

### ◎ 3年間で300億円のコスト削減目標を2年間で達成

- ◎ 欧州域内の営業拠点として  
“K”Line (Europe) Limited に  
不定期船・LNG船部門を設置（2002年5月）
- ◎ グループ内のロジスティクス事業ブランドとして  
“K”LINE TOTAL LOGISTICS, LLC (略称KLTL) を設立（2002年5月）
- ◎ 環境保全と安全運航への取り組みをまとめた  
環境レポートを発行（2002年8月）
- ◎ コンテナ船事業の営業力の強化を図るため  
株式会社ケイラインジャパンを設立（2002年10月）



コスト・スラッシュ300  
コスト削減計画と実績（億円）



# "K" LINE Vision 2008

2004年4月～2006年3月

前経営計画でV字回復を果たした当社は、2004年度から2008年度までの5年間で、「持続的成長と安定収益体制」を確固たるものとし、創立90周年となる2009年以降に大きな飛躍を遂げるための準備期間と位置付け、5ヵ年計画「K」LINE Vision 2008」を策定しました。

この経営計画では、5年間で181隻、7,300億円の大型船隊整備計画を掲げる一方で、安定的な利益増加による株主資本の蓄積を進めることで、グループとしての安定成長と企業基盤の確立を目指しました。中国を中心とした世界経済の構造転換や海運業界の再編など、事業環境が目まぐるしく変化する中で、コスト競争力のある船隊の整備、サービスの高品質化、新たな成長市場での事業拡大に努めた結果、2004年度、2005年度の2ヵ年の業績は概ね2008年度目標を達成しました。一方、燃料油価格の高騰など、事業環境の変化も顕著であるため計画の見直しを行うことにしました。

● 2004

● 2005

● 2006

## 基本方針

### 「持続的成長と安定収益体制の確立」

- 企業基盤の強化による安定収益体制の確立
- 夢のあるグループ企業文化の創造と“K”LINE ブランド価値の向上
- コーポレート・ガバナンス体制の強化とリスクマネジメントの整備強化

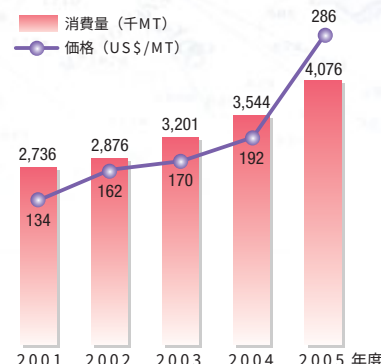
## おもな成果

### ◎ 事業環境の好転も相まって、計画初年度で利益目標を達成

|        | 2004年度<br>実績 | 2005年度<br>実績 | “K”LINE Vision 2008<br>2008年度目標 |
|--------|--------------|--------------|---------------------------------|
| 売上高    | 8,284        | 9,408        | 8,700                           |
| 営業利益   | 1,081        | 880          | 880                             |
| 経常利益   | 1,072        | 886          | 870                             |
| 当期純利益  | 599          | 624          | 550                             |
| ROE    | 39.6%        | 28.4%        | 17%                             |
| 有利子負債  | 2,392        | 2,782        | 2,600                           |
| 株主資本   | 1,813        | 2,578        | 3,400                           |
| 株主資本比率 | 29.9%        | 34.1%        | 43%                             |
| DER    | 1.32倍        | 1.08倍        | 0.77倍                           |
| 設備投資   | 344          | 833          | 1,350                           |
| 船隊規模   | 390隻         | 407隻         | 461隻                            |

(単位：億円)

#### 燃料油価格の推移



◎ コーポレート・ガバナンスの一層の充実を図るため内部監査室を設置 (2004年7月)

◎ 中国での不定期船事業を強化するためにK Line (China) Ltd.上海にバルク部門を設置 (2006年2月)



# "K" LINE Vision 2008<sup>+</sup>

2006年4月～2008年3月

先の“K”LINE Vision 2008が2年経過した時点で、燃料油価格の高騰やM&Aによる業界再編など海運をとりまく事業環境は劇的に変化しました。この対応策として残り3ヵ年の計画の見直しを行い、新たに“K”LINE Vision 2008<sup>+</sup>を策定しました。この計画では、引き続き「持続的成長と安定収益体制の確立」に取り組むとともに、2006年を新たな出発点に未踏の高峰を目指すためのナビゲーターとして、2010年代半ばの当社グループの「あるべき姿」を掲げました。

世界の海上荷動き量の急増やドライバルク市況の未曾有の高騰の一方で、燃料費や船舶経費の高騰も目覚ましく、事業環境の変化が著しい中で、計画最終の2008年度目標を1年前倒しで達成したこともあり、新たな目標に向かうべく、2007年度で計画を終結しました。

2006

2007

2008

## 基本方針

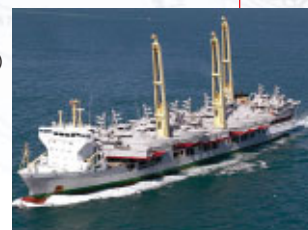
### 「持続的成長と安定収益体制の確立」

- 事業規模の計画的拡大を支えるための取り組み
  - ・ 投資効果を最大化する船隊整備計画
  - ・ 安全運航を支える船舶管理体制
  - ・ 最適・最強のグローバル経営組織へ
  - ・ 機動力のある意思決定のための制度・機関の再構築
- 事業環境の変化への対応
  - ・ CSR・環境対策
  - ・ コスト構造改革
  - ・ リスク管理

## おもな成果

- ◎ 安全運航を支える船舶管理体制を確立するための理念および諸施策を発表（2006年5月）
- ◎ 社会・環境委員会を設置（2006年5月）
- ◎ 執行役員制度導入による意思決定と執行の迅速化（2006年6月）
- ◎ 川崎航空サービス株式会社と株式会社ケイロジスティックスを合併し、ケイライン ロジスティックス株式会社の設立による物流事業の基盤強化（2006年7月）
- ◎ グループ企業行動憲章の制定（2006年12月）
- ◎ 物流アドバイザー・コミッティを設置（2007年1月）
- ◎ 重量物船事業への再参入（2007年4月）
- ◎ ドライバルクおよび自動車船事業強化のためインド駐在員事務所を設置（2007年7月）

- ◎ “K”Line Maritime Academy(KLMA)構想にもとづく、新研修施設をインド(2007年6月)およびフィリピン(2008年2月)に開設



重量物船



フィリピン新研修施設の開所式でのアロヨ大統領と前川社長



# “K”LINE Vision 100

## 【100周年ビジョンと2008～2011年度中期経営計画】

当社は、2006年4月から2009年3月までの3カ年の計画に加え、2010年代半ばでのさらなる高峰への到達を目指すナビゲーターとして“K”LINE Vision 2008<sup>+</sup>を策定し、そこで掲げた目標達成に向けグループをあげて取り組んできました。

この間、中国をはじめとするBRICs諸国などの高成長にけん引され、海上荷動き量は当初の想定を大幅に超えて増加しました。ドライバルク市況が未曾有の高騰を遂げる一方で、燃料油価格や新造船建造価格ならびに船舶経費などが大幅に高騰するなど、海運を取り巻く事業環境は大きく変化しました。2007年度には、計画最終年度である2008年度の数値目標を1年前倒しで達成し、さらに2010年代半ばの数値目標の達成も視野に入る状況となっ

たため、2008年4月に新中期経営計画『“K”LINE Vision 100』を策定しました。

“K”LINE Vision 100では、「共利共生と持続的成長」を主要テーマとして掲げています。これは持続的成長を可能にするためには、すべてのステークホルダー（利害関係者）との互惠関係の確立が不可欠であるとの認識に基づいています。当社が創立100周年を迎える2019年を見据え、次ページ以降に掲げる5つの課題と各事業部門別に設定した事業戦略に取り組んでいきます。

2008年度より2011年度までの業績・財務数値の目標値は以下の通りです。

### ■業績・財務数値目標

|                       | 2007年度<br>実績 | 2008年度<br>(計画) | 2009年度<br>(計画) | 2010年度<br>(計画) | 2011年度<br>(計画) |  | 2010年代<br>半ば | 2019年<br>100周年 |
|-----------------------|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--|--------------|----------------|
| 売上高                   | 13,310       | 13,400         | 14,500         | 16,000         | 17,500         |  | 売上高<br>2.2兆円 | 売上高<br>3兆円     |
| 経常利益                  | 1,259        | 1,210          | 1,350          | 1,450          | 1,600          |  |              |                |
| 当期純利益                 | 830          | 780            | 850            | 950            | 1,050          |  |              |                |
| ROA                   | 13%          | 12%            |                |                | 10%以上          |  |              |                |
| 自己資本                  | 3,558        | 4,260          |                |                | 6,800以上        |  |              |                |
| 自己資本比率                | 37%          | 37%            |                |                | 40%以上          |  |              |                |
| DER                   | 0.93倍        | 1.00倍          |                |                | 0.85倍以下        |  |              |                |
| 有利子負債／<br>営業キャッシュ・フロー | 2.3倍         | 4.2倍           |                |                | 3.5倍以下         |  |              |                |
| 配当性向                  | 20%          | 22%            |                |                | 25%            |  | 30%          |                |

### ■計画の前提

|                   | 2007年度<br>実績 | 2008年度<br>(計画)          | 2009年度<br>(計画) | 2010年度<br>(計画) | 2011年度<br>(計画) |
|-------------------|--------------|-------------------------|----------------|----------------|----------------|
| バルチックドライバルク指数     | 7,770        | 6,900                   | 5,500          | 4,100          | 3,500          |
| ケープサイズ(US\$/日)    | 125,000      | 100,000                 | 80,000         | 60,000         | 50,000         |
| パナマックスサイズ(US\$/日) | 60,000       | 60,000                  | 50,000         | 30,000         | 25,000         |
| ハンディマックス(US\$/日)  | 48,000       | 50,000                  | 40,000         | 25,000         | 25,000         |
| VLCC(ワールドスケール)    | 95           | 100                     | 100            | 100            | 110            |
| 為替(円/US\$)        | 115          | 100                     |                |                |                |
| 燃料油価格(US\$/MT)    | 407          | 520 (ドバイ原油 US\$100/バレル) |                |                |                |

#### 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日の運賃を1,000として運賃を指数化している。

#### ケープサイズ：

積載量が15万重量トン程度以上のばら積み船

#### 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6万～7万重量トン程度のばら積み船

#### ハンディマックス：

積載量が1万8千～5万重量トン程度。港湾設備が整っていない港でも荷役できるように荷役設備をもつ多目的ばら積み船。

#### VLCC：

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

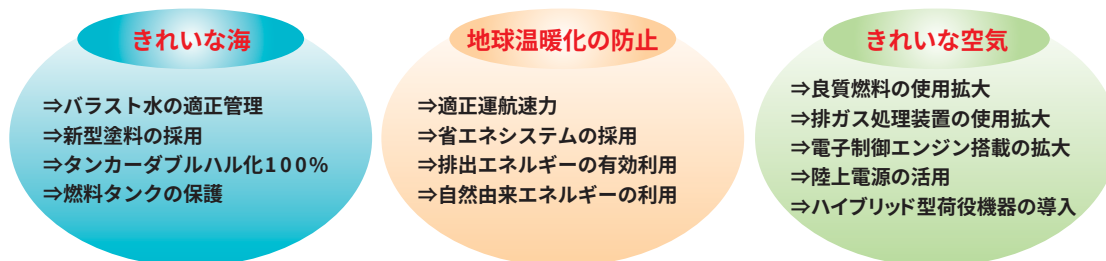
# 「共利共生と持続的成長」に向けた5つの取り組み

## 1 環境保護への取り組み

2010年代半ばにおける、CO<sub>2</sub>（二酸化炭素）、SO<sub>x</sub>（硫黄酸化物）、NO<sub>x</sub>（窒素酸化物）の輸送トンマイルあたりの排出量を2006年度比10%削減することを環境目標とします。船舶運航や陸上での荷役作業、ならびに陸上輸送において、省エネルギーシステムの採用、排出エネルギーの有効利用などに加えて、適正速力での船舶運航の徹底など、ハード・ソフトの両面からの施

策により、可能な限り排出量の削減を行い、地球環境保護に努めます。

また2008年7月より、従来の環境チームを安全運航グループから独立させて環境推進室とし、環境目標達成に向けて全力で取り組んでいきます。



より良い地球環境へ向けて全力で取り組みます

## 2 確固たる安全運航管理体制

安全運航を最重要課題として引き続き取り組みます。当社では世界基準の管理システムに、当社独自のノウハウを取り入れた安全運航管理システム KL Safety Standard を構築します。当社の品質統一規格 KL Quality の充実と、検船監督による検査体制の強化により、安全運航の推進とすべての運航船舶の船質向上に努めます。さらに KL Safety Network によるグループ全体での情報共有を促進し、安全管理システムの充実と陸

上での支援体制を強化します。グループ内船舶管理会社の海外拠点の拡充や取り扱い船の種類を特化した効率的な船舶管理の推進、質の高い乗組員と経験豊かな船舶管理監督者により、船舶管理の充実を図ります。また、当社の船員育成コンセプト“K”Line Maritime Academy の充実、魅力ある職場の提供など、船隊規模拡大に伴う船員確保・育成体制を強化します。



### 3 最適・最強組織によるボーダレス経営

当社グループの事業活動のグローバル化が加速する中で、世界各地で事業活動に携わっている社員全員が“K”Line Standard を共有できる、国境やグループ企業間の垣根のないボーダレス経営を加速します。企業間の協業と人材交流により企業グループとして総合力を強化するため、世界に通用する人材の育成と弛まぬ業務改革の推進に取り組みます。ビジョンの共有化と一人ひとりの役割の明確化、適材適所の人材配置と公平な処遇など、世界中で活躍する当社グループの従業員がやりがいを持てる、いきいきとした職場環境作りに努めます。

これらの取り組みを通じて、コスト競争力・技術開発力・高

品質なサービスの提供などにおいて、業界屈指の競争力のある企業グループを目指します。



日本・米国・英国において、海外現地法人の現地スタッフを対象にしたセミナー「“K”Line ユニバーシティ」を実施しています。

### 4 戦略投資と経営資源の適正配分

既存事業の基盤強化に向けた積極投資を継続する一方で、新規輸送事業分野を開拓します。新規参入を果たした重量物船やオフショア船事業など、戦略的事業の早期育成のため、必要な

追加投資を行い、安定収益を積み上げる投資と新たな収益の「種」となる投資をバランスよく配分していきます。

#### 船隊整備計画（2008年度～2011年度）

|              | 2007年度末 | 船隊整備計画<br>(投資額：約1兆1,800億円) |            |            |            |     | 2011年度末<br>* | 2010年代<br>半ば | 100周年<br>Vision<br>(2019年度) |
|--------------|---------|----------------------------|------------|------------|------------|-----|--------------|--------------|-----------------------------|
|              |         | 2008<br>年度                 | 2009<br>年度 | 2010<br>年度 | 2011<br>年度 | 計   |              |              |                             |
| コンテナ船        | 99      | 4                          | 15         | 15         | 9          | 43  | 132          | 約750         | 約900                        |
| ドライバルク船      | 169     | 13                         | 16         | 16         | 20         | 65  | 225          |              |                             |
| 自動車船         | 102     | 4                          | 10         | 8          | 5          | 27  | 106          |              |                             |
| LNG（液化天然ガス）船 | 34      | 14                         | 1          | 0          | 0          | 15  | 48           |              |                             |
| 油槽船          | 28      | 4                          | 5          | 0          | 4          | 13  | 45           |              |                             |
| 重量物船         | 15      | 3                          | 1          | 3          | 0          | 7   | 18           |              |                             |
| オフショア船       | 0       | 0                          | 0          | 3          | 3          | 6   | 6            |              |                             |
| 近海・RORO船     | 52      | 2                          | 0          | 1          | 1          | 4   | 60           |              |                             |
| 合計           | 499     | 44                         | 48         | 46         | 42         | 180 | 640          |              |                             |

\*新造船のほか、売船や返船なども含めた計画数値

### 5 企業価値の向上とリスク管理の徹底

収益性と資本効率を重視した事業展開を通じて、バランスのとれた持続的成長を目指します。その一方で、マーケットや為替の変動、人材、安全・環境や災害など、予見しうる各種の潜在的なリスクの洗い出しと予防措置を講じます。また、それら

リスクが顕在化した場合への備えを万全にするなど、リスク管理を徹底します。財務面での健全性確保だけでなく、バランスシートには現れないリスクの可視化により、経営の健全性を高め、企業価値のさらなる向上を図ります。



## 部門別事業戦略

世界規模での人口増加や生産分業の進展、新興国および資源国等の購買力増大、資源・穀物などの供給ソースの遠距離化などにより、海上輸送需要は持続的に拡大していくものと予想されます。このような事業環境のもと、各事業部門は今後4年間の事業戦略を次のように掲げ、計画目標の達成に取り組みます。

### コンテナ船事業 — 持続的事業拡大と効率的な事業運営

顧客の新興国市場での事業拡大によるさらなるグローバル化に対応するため、南北航路の充実などサービス網の拡充に努めます。世界市場における競争力の維持・強化を図るため、継続的に船隊とコンテナターミナルの整備を行います。環境保護を重視するとともに安全運航を最重要課題として事業を運営していきます。

### ドライバルク事業 — ケープサイズとポストパナマックスで世界トップクラス

ロンドン・シンガポール・上海・インド・韓国などの海外拠点強化により、新しい顧客層を開拓し顧客基盤の拡大を図ります。また、中長期契約の比率を引き上げることで安定収益体制を強化します。さらに、多様な顧客ニーズに対応する高品質な輸送サービスの提供に努め、積極的な船隊拡充により、ケープサイズ、ポストパナマックスにおいては質・量ともに世界トップクラスを目指します。

ケープサイズ：積載量が15万重量トン程度以上のばら積み船  
ポストパナマックス：積載量が7万7千重量トン以上9万重量トン位までのばら積み船。主として電力炭の輸送に使用

### 自動車船事業 — 世界をリードする輸送品質と充実した航路網

安全・品質管理ルールの遵守ならびに環境保護への取り組み推進により、顧客から信頼を得られる高品質なサービスを提供し、世界をリードします。また既存トレードにおける需要拡大と中国・インド・ロシアなどの新興市場における新規ニーズに積極的に対応してグローバルに事業展開し、航路網を充実していきます。

### エネルギー資源輸送事業 — 安全輸送で世界トップクラス

クリーンエネルギーへのさらなるシフト、海洋汚染への懸念の高まりからシングルハル・タンカーの市場からの事実上の撤退が迫っているように、エネルギー資源輸送では環境対応と安全輸送を最大のブランド価値と位置付け、安全・高品質なサービスを提供していきます。スピードをもって戦略的な事業拡大を図るため、2008年7月に「エネルギー資源輸送事業開発グループ」を新たに設置しました。多角化によるシナジー効果をあげるため、新規分野へ積極的に取り組みます。

新規分野：CNG（圧縮天然ガス）輸送、LNG-FPSO（液化天然ガス洋上生産貯蔵積出船）、FSRU（液化天然ガス洋上貯蔵再ガス化船）、ケミカル船、オフショア支援船、ドリルシップなど

### 重量物船事業 — 世界トップクラスの最新鋭重量物船の船隊整備

産油国における石油化学プラントや米国などにおける原子力発電所の建設が計画されており、特に超重量貨物の輸送需要は今後ますます増大すると思われます。2008年より4年間で7隻の新鋭重量物船を投入して、世界トップクラスの重量物船隊を整備します。また、2010年より参画するオフショア支援船事業とのシナジーを追求したサービス展開など、新規輸送需要の開拓にも取り組みます。

### 物流事業 — 機動力と高品質サービス

物流事業ではサプライチェーンマネジメントなど物流ニーズの飛躍的な変化と、物流業者間の競争激化が予想されます。また物流における環境保護の取り組みに対する期待と要求の高まりなど、顧客ニーズはますます多様化していくことと思われます。顧客の物流ニーズを先取りした地域密着型・提案型セールスを展開し、顧客単位でテラーメイドのサービスを提供します。業務提携や資本提携により事業基盤強化のスピードアップを図り、ケイライン ロジスティックス（株）を中心とした総合物流グループを目指していきます。

# 社長インタビュー

大きく変化する事業環境の中で、100周年に向けたVision を新たに打ち出した川崎汽船。

新中期経営計画への思いや、今後の方針・戦略、株主価値の向上への取り組みなど、前川社長にインタビューしました。

信頼関係にもとづく  
パートナーシップこそが、  
私たちに持続的な成長を  
もたらします。

Q

新経営計画“K”LINE Vision 100には  
どんな思いがこめられているのでしょうか？

私たち海運会社の仕事は世界が相手です。世界に乗り出していくためには、価値観や宗教などが異なる色々な考えの人々と良いパートナーシップを組んでいく必要があります。数ある海運会社の中から「選ばれる海運会社」となるには、安全運航とそれを支える質の高い人材により、相手から信頼して任せてもらえる関係を築いていくことが大切と考えています。今回、新経営計画のテーマは「共利共生と持続的成長」としました。

私たちの周りには、社会、顧客、株主、お取引先、従業員といったさまざまな関係があり、それらの相互信頼関係にもとづくパートナーシップこそが共利共生であり、それが持続的な成長をもたらすとの思いからです。ちなみに共利共生とは、お互い利益を与え合う関係を言います。

創立100周年時点(2019年)の売上高目標は3兆円に設定しました。2006年度に初めて売上高1兆円の節目を超えましたが、振り返ってみますと1995年度に初めて経常利益が100億円を超え、10年間に利益規模

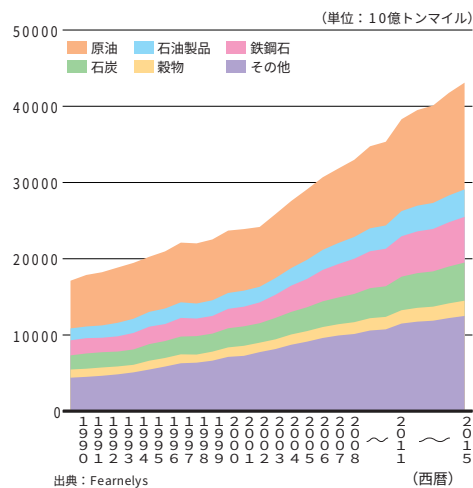


は10倍以上になりました。100周年の3兆円も数値ありきではなく、新中期経営計画に盛り込んだ取り組みを着実に進めていけばそのくらいになるだろうという数字です。新たな目標達成に向け、一步一步着実に前進していきたいと考えています。

Q

## 今の事業環境は、過去の好況時と比較してどのような特徴があるのでしょうか？

世界の海上荷動き量推移



これまでは米国という機関車だけが世界経済を牽引してきましたが構造が変わったということだと思います。今ではBRICs\*に加えてVISTA\*、特に近年ではインドの躍進が目覚ましいです。中国だけが突出していた時代はまだ半信半疑の声もありましたが、さまざまな新興国、資源国に資本の蓄積が進む今となっては、世界経済が複数の機関車で牽引されていることを誰も疑いません。海運業界は今までは10年間のうち好況なのは3年位しかないとわれてきましたが、世界の平和が保たれる限り世界経済は今後も全体として成長し、海上荷動き量はそのペースを上回る勢いで中長期的に伸びていくことができると考えています。

\*BRICs：ブラジル、ロシア、インド、中国  
VISTA：ベトナム、インドネシア、南アフリカ、トルコ、アルゼンチン

Q

## “K”LINE Vision 100で掲げる5つの取り組みについて解説してください。

### “K”LINE Vision 100 5つの取り組み

- 環境保護への取り組み
- ・
- 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

「環境保護への取り組み」、「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5つの取り組みとして掲げています。その根底にはテーマである「共利共生と持続的成長」が流れています。環境問題が世界的関心事となっている現在、環境問題への積極的な取り組みは、社会との共生には不可欠です。また、お客様との信頼関係を築くには、安全運航体制の確立、安全運航の実現が一番の課題です。これらの実現には、事業を支える人材の質を高め、世界レベルでそのネットワークを広げていくことで、グローバルな高品質のサービスを展開したいと考えています。そして、各種潜在的リスクの洗い出しと対応策の検討を行い、リスク管理体制を徹底することで、それが会社の持続的成長および安定に繋がっていくと考えています。



Q

## 環境問題は世界的な関心事とのお話ですが、川崎汽船グループの具体的な取り組みについてお聞かせください。

地球環境の保全は、海を舞台とする海運業にとって、非常に重要であり真剣に取り組まなければならない大命題です。事業活動により生じる環境負荷を自覚し、海洋汚染防止や大気汚染防止などの環境保全活動を行うことは、海運業の営みと密接に結びついています。当社では、2001年に「川崎汽船グループ環境憲章」を制定してこのような活動を強化してきました。“K”LINE Vision 100でも、5つの取り組みの第一として環境保護を掲げ、とりわけ世界的に関心の高い温室効果ガスについては、2010年代半ばまでに船舶の運航で生じるCO<sub>2</sub>排出量を2006年度比で10%削減(グラム／輸送トンマイルベース)するという目標を策定しました。

温室効果ガスの排出削減については、すでに米国ロングビーチ港沿岸海域での減速航行や、自動車船による伊勢湾・三河湾内の自主的な減速航行による排出削減を行っています。また、適正航路・速力による運航効率の改善や、省エネ機器採用などによる燃料消費削減対策も今まで以上に推し進めていかなければなりません。同時に、政府や国際機関とも連携した温暖化防止プロジェクトなどに、より積極的に参画していくことも必要です。

このような活動をさらに推し進めるため、2008年7月に安全運航グループ内に設置していた環境チームを「環境推進室」として独立させ、体制を強化しました。新体制の下、“K”LINE Vision 100に掲げた、地球温暖化の防止、きれいな海、きれいな空気の実現へ向け、コツコツと確実にかつスピード感を持って、環境保全活動に取り組んでいきます。



当社は米国ロングビーチ港湾局が推奨する、CO<sub>2</sub>を含む排気ガスを抑制する減速航行運動(グリーンフラッグ)に参画しています。当社は2007年の1年間で約4,000トンのCO<sub>2</sub>排出量削減を達成し、年間200回以上寄港させている船社の中ではトップの成績をあげました。

Q

## 船隊設備増強により多くの船員が必要となると 思いますが、どのような対策をしているのでしょうか？

当社に限らず、世界の多くの海運会社は今、安全運航を最重要課題に掲げています。運航船腹量が拡大し、それに伴って事故の発生リスクが高まってきているからです。いくら事業規模を拡大しても、“K”ラインスタンダードで安全に船舶を運航できるような管理体制と、その裏付けとなる優秀な船員の確保なくして当社の発展はあり得ません。どのように船舶管理を行い、いかに人材を確保・育成していくかは最重要課題の一つですので、世界的な船員需給の逼迫の中で大きな課題として取り組んできました。



船舶職員訓練生(キャデット)

船員については、グローバルな規模で確保していくつもりです。新たな船員供給国も検討していきますが、すでに採用実績のある国を中心に船員を育て、その中から船舶管理会社の監督を育成し、しっかりとした教育をしていく方が、より安全運航を確かなものにできていると考えています。

船舶職員訓練生(キャデット)採用人数は2006年度が約150人(フィリピン、インド、バングラデシュ、中国、ブルガリア、その他欧州など)。2011年度には約300人に増やしていく予定です。門戸を広げて各教育機関からキャデットを受け入れることで、よい人材を集めていくという考えです。

## Q

### 優秀な船員を育成するために、 どのような訓練システムがあるのでしょうか？

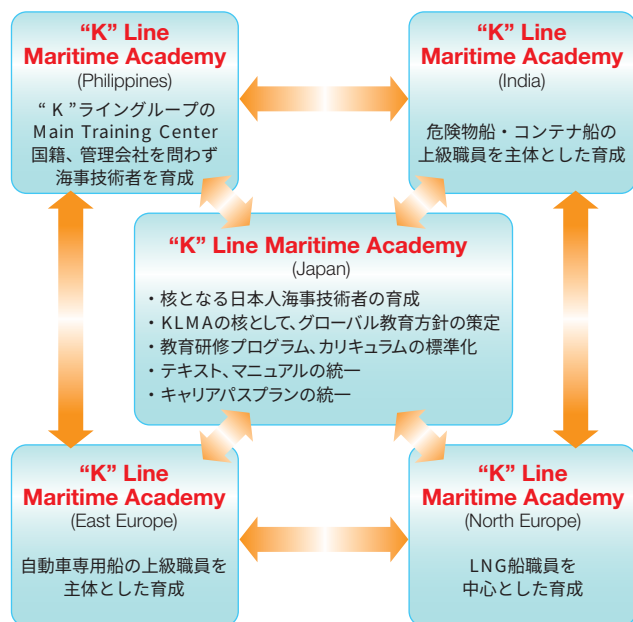
2006年5月に“K”ライングループ船隊の安全運航を支える海事技術者をグローバル規模で確保・育成し、高いレベルでの標準化を図るため「K”Line Maritime Academy(KLMA)」を構築しました。その翌年には、その構想を具体化していくため、「KLMAマスタープラン」を完成させました。このマスタープランでは海事技術者の教育研修を実践し、当社の基本方針である「船舶の安全運航、環境保護と労働安全衛生を確保する」ための基本原則と、各地の研修拠点などの構成と役割、トレーニングコンセプト、インストラクターの養成、船舶職員訓練生(キャデット)育成プログラムによる育成や海事技術者のキャリアパスなどについて定めています。

研修施設の拡充も積極的に進めています。2007年6月にインドにKLMA(India)

を開設、翌年2008年2月にはマニラの研修センターを3倍の規模に拡張してKLMA(Philippines)としてリニューアルオープンしました。この施設では年間1万人の研修生を国籍を問わず受け入れることにより、“K”ライングループ全体の船員の資質向上を目指しています。

また、忘れてはならないことは、インストラクターの養成です。日本およびフィリピンでは長い実績があるものの、今後の船員の拡大を考えていくとその数は十分とは言えません。そこで2008年度にはKLMAインストラクターのインストラクションスキームを取りまとめました。これは、単なる技術のみを教えるインストラクターではなく、“K”ラインスタンダードを身につけたKLMAインストラクターによる独自の船員育成を展開していくことを基本姿勢としています。

このように具体的な施策を積極的に進めながら、海事技術者



の皆さんが安心して楽しく働ける会社を目指しています。自分の能力が最大限発揮されることにより、会社が発展し、それが個人の意欲をさらに盛り立てる、というような「Win-Win」の流れのある会社が理想的です。そういう関係を作り上げることが安全運航の確立のためには最も大事であると考えています。

Q

## 投資戦略、船隊計画についてご説明ください。



2007年度末の運航規模は499隻ですが、4年間で計180隻の新造船を投入する計画です。このペースでいくと2010年代半ばには750隻体制となり、創立100周年である2019年の900隻体制も視野に入ってきました。実際のところ計画期間中の180隻は概ねすでに契約、発注をすませており、今は2012年、2013年の船台について造船所と交渉中で、2012年以降の船隊整備に取りかかっています。

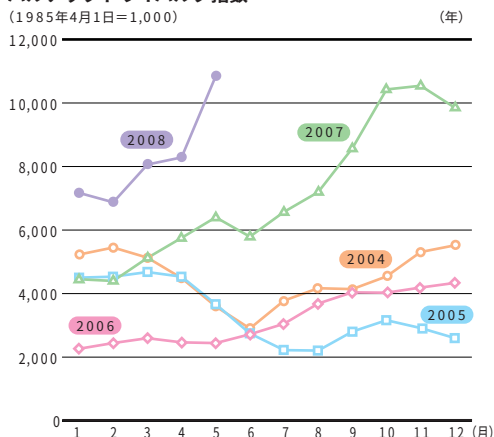
安定収益体制を確立するために既存事業であるコンテナ船、自動車船、ドライバルク船へ引き続き積極投資を行い、エネルギー資源輸送部門において新規輸送需要を取り込みます。さらに重量物船やオフショア船事業などの新規ビジネスを早期に収益事業へ育成するために必要な投資を行います。これらの投資を社内財務規律（自己資本比率40%以上、ROA8%以上、DER95%以下、有利子負債／営業キャッシュ・フロー比率が4.5倍以下）にもとづきバランスよく実施していきます。

（船隊整備計画については、12ページをご覧ください。）

Q

## 2007年度の業績概要と2008年度の見通し、並びに2011年までの数値目標について解説してください。

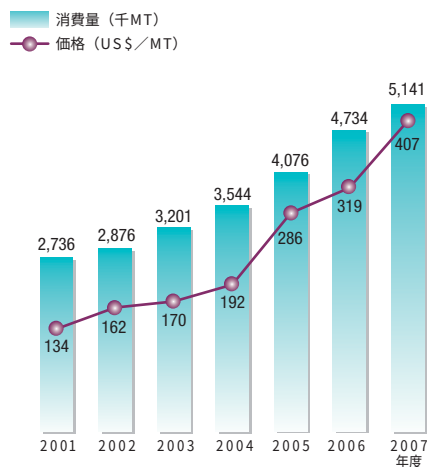
バルチックドライバルク指数  
(1985年4月1日=1,000)



2007年度においては、年度後半に米国のサブプライムローン問題に端を発し、欧米の金融市場に混乱がみられましたが、世界経済は総じて国内外ともに好調でした。海運業を取り巻く環境としては中国向け海上荷動き量の大幅な増加などによりドライバルクマーケットは史上空前のレベルを記録し、コンテナ船、自動車船、LNG（液化天然ガス）船、タンカーも概ね堅調な事業環境の中で推移しました。一方で、燃料油価格の高騰をはじめ、諸経費の上昇というネガティブな環境もありました。このような事業環境の中、引き続き中期経営計画「K」LINE Vision 2008+にもとづいた事業の拡大に取り組んだ結果、連結・単体ともに売上高を8年連続で史上最高額を更新するとともに、連結・単体の営業利益、経常利益、当期純利益の史上



## 燃料油価格の推移



最高額を更新することができました。これにより、当初計画最終年度である2008年度の目標を1年前倒して達成し、さらには2010年代半ばの目標も視野に入る状況となりました。

足元をみますと、主要国の経済動向、サブプライムローン問題の実体経済への影響、為替、原油価格の動向など不透明な要素もありますが、中国や新興国向けを中心に堅調な海上荷動きを予想しており、需給関係は引き続き安定した状態を維持すると見ています。

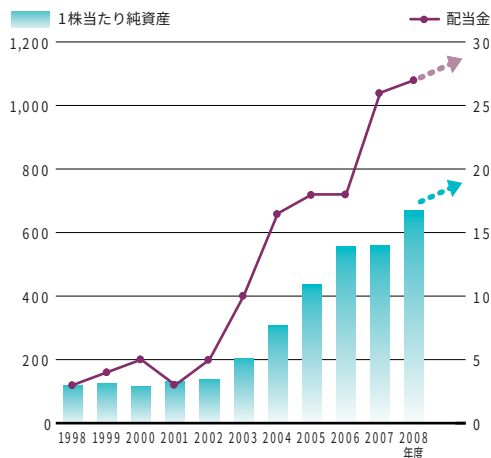
新中期経営計画“K”LINE Vision 100では2011年度までの数値を積み上げました。為替を1米ドル当り100円、燃料油単価を1トン当たり520米ドルという前提にしています。この前提の下に、2008年度については連結ベースで売上高1兆3,400億円、経常利益1,210億円、当期純利益780億円となる計画を立てました。これは2007年度の数字に比べると売上高は微増、経常利益・当期純利益は微減ですが、2009年度以降は、増収・増益に転じ、2011年度には売上高が1兆7,500億円、経常利益1,600億円に達するという計画です。2009年度以降右肩上がりに着実に成長していく将来像を描けたことは企業体力がついてきた証しと考えています。

計画の発表以降、原油価格の高騰が続いている一方で、ドライバルク市況も強い荷動きに支えられ高騰を続けています。2008年度においても増益が達成できるよう頑張っていきたいと考えています。



## 株主還元方針、配当政策はどのようにお考えですか？

### 1株当たり純資産と配当金の推移 (単位: 円)



新中期経営計画“K”LINE Vision 100では株主の皆様への利益還元を最大化することを重点課題の一つとして位置付けています。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・強化のための内部留保の確保も勘案しつつ、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25%を中間目標として配当性向を徐々に高め利益還元の最大化を図りたいと考えています。2008年度の配当性向については、従来の20%から22~23%に引き上げ、具体的には27円の配当とさせていただく予定です。

## 海外マーケットへの積極展開による顧客層の拡大

当社は、過去数次にわたり経営のグローバル化を中期経営計画のテーマに掲げ、世界規模で広がる市場に合わせた拠点分散化と経営の分権化を推進し、地域に密着した事業の展開を図ってきました。

また、急激な経済成長を遂げる国や地域におけるビジネスチャンスの獲得に向け、地域に根差した営業活動を展開するために現地法人への権限委譲を進めています。

さらに本社内のドライバルク部門を横断的に活動する営業組織を立ち上げ、船型や貨物の種類にとらわれることなく営業活動を展開することで、海外顧客層の拡大を推進しています。

### 地域密着型の営業活動を目指して

当社では、2001年にシンガポール現地法人“K”Line Pte Ltd を設立、アジアを中心にビジネスを展開する顧客のニーズを先取りし、独自のサービスを提供する現地に根ざした自営海運事業を目指しました。

近年の世界的な経済成長の中で、特定の国や地域での急激な発展に伴う新たな船腹需要の発生や、当該国の船腹供給の縮小により、船腹の需給バランスが崩れ、日本を本拠とする当社にもチャンスが生まれることがあります。当社では、そのような国々にターゲットを絞り、フットワーク軽く営業活動を行い、また必要に応じ駐在員事務所を設置したり、現地法人でのドライバルク営業機能を強化したりしながら、顧客本位の地域に密着した展開をしています。

2008年4月には現地企業との合併で“K”Line (India) Private Limited を設立しました。



インド海運代理店“K”Line (India) Private Limited の設立パーティー

### 部門横断的な営業組織の設置

前中期経営計画“K”LINE Vision 2008+での重大課題の一つであった、海外市場への積極的取り組みに向けた施策として、2006年6月に「ドライバルク海外事業開発室」を立ち上げました。当社では、すでに英国現地法人“K”Line Bulk Shipping (UK) Limited と、シンガポール法人である“K”Line Pte Ltd が独自の地域展開を進めていましたが、それに加えて本社のドライバルク部門に横断的な組織を置き、さらに積極的な海外営業を推し進める目的を持って発足されたものです。

従来、営業各グループが新規ビジネスに取り組む場合、船型や貨物によっては機会を逸する事もありましたが、副社長直轄の、自らは予算や船隊を持たない、部門横断的で強力な海外専門組織を持つことにより、ターゲットとした地域を船型や貨物にとらわれることなく、網羅的に対応することが可能になりました。

以来、同室では重点的アプローチが必要な巨大マーケットに狙いをつけ、直接顧客に接して新規のビジネスチャンスを捉え、特にインド、韓国においていくつもの長期契約を結ぶことに成功し、当社の地域基盤を確立しました。

## 鈴木副社長インタビュー

### 海外顧客への積極的なアプローチ

#### ——ドライバルク海外事業開発室の成果

当社は、2006年に本社ドライバルク事業において、部門横断的な営業活動を推進するための専門組織「ドライバルク海外事業開発室」を設置しました。その設置の経緯と2年間の成果、今後の海外事業への取り組みについて、管掌役員の鈴木頌一副社長に聞きました。



Q

本社内にドライバルク海外事業開発室を設置した経緯を聞かせてください。

A

当社のドライバルク事業の営業部門は、鉄鋼原料グループ、一般不定期船グループ、電力炭・製紙原料グループの3部門に分かれており、各グループがそれぞれの貨物の輸送に携わり、それに見合った船舶を保有運航しています。既存の市場の仕事であれば全く問題はないのですが、新しい市場を開拓する場合、貨物の種類と船型が一つのグループで完結しない場合がでてきます。たとえば、鉄鋼原料グループのケーブサイズで電力炭を運ぶケースです。このような場合、グループ横断的組織がないと積極的な営業活動が妨げられることも考えられます。

当初のターゲットは、当社としてほとんど実績のないインドでしたので、どんな貨物の可能性があり、どんな船型が求められるのか全くわからなかったので、グループ横断的な組織を必要としました。しかも攻め主体の営業部隊とするため、受注した案件は各営業グループに任せるという形で、船舶の運航管理などのデイレクターワークに追われないドライバルク海外事業開発室を私直轄の部門として組織しました。

Q

ドライバルク海外事業開発室の具体的な活動とその成果は？

A

新しい市場を開拓することを目的とした組織ですので、まずは頻繁に現地に行くということです。当時、インドには当社の駐在員もいませんでした。いくら電子メールが発達しているが、重要なのは信頼関係を構築していくことです。フットワーク軽く現地に頻繁に赴き、Face to Faceでお客様との関係を密にすることが重要だと考え、案件があればすぐ現地に向かうよう指示しました。実際の案件に対しては、前述の3営業グループの中で興味ありと手を挙げたグループと相談して成約に持ち込みますが、誰も手を挙げない場合は私が最終判断を下すことにしました。当初は戸惑いも見られましたが、各営業グループは積極的な対応を示してくれました。

具体的な成果としては、インドの財閥JSWグループと一つのCOA（7年間の数量輸送契約）と13隻に及ぶ長期連続航海輸送契約の締結、並びに韓国の製鉄、電力企業との4隻の長期連続航海輸送契約ですが、それぞれの成果がその国における当社のプレゼンスを高めるものであったと感じ、大いに評価しています。

Q

着実な成果を上げたドライバルク海外事業開発室ですが、2008年7月に発展的に解消すると聞いています。今後の取り組みについてはどのように考えていますか？

A

当初、インドという成長市場の開拓を目指して活動を開始したドライバルク海外事業開発室ですが、新しい市場の開拓という点においては、一定の成果が見られました。また当社では2007年7月にインド駐在員事務所を設立し、ドライバルク海外事業開発室員が引き続き駐在員として活躍することで、さらに当地における当社の存在感を高めていくことが可能であると考えました。また2008年4月に、現地企業との合併で“K”Line (India) Private Limited を設立し、自営代理店として、現地に密着した活動を展開しています。

今後の方針としては、現在の本社ドライバルク事業3営業グループそれぞれに国別、船型別に担当を割り振ります。例えば国別ではベトナムは一般不定期グループ、台湾は電力炭・製紙原料グループ、船型別では、ケーブサイズであれば鉄鋼原料グループ、ポストパナマックスであれば電力炭・製紙原料グループなどという区分です。これによって、今までの船型や貨物といったセクションの制限が取り払われ、海外新規案件の獲得にもプラスになってくるものと考えています。

また海外現地法人による現地企業との合併事業など、新たな海外展開の形も出てきており、海外拠点独自の判断での船舶の運航管理も含めた、文字通り地域に密着した事業活動が始まっています。さらに各国の法規やルールを遵守しながら、営業拠点の拡大と充実を図っていきたいと考えています。お客様の近くに拠点を置くことで、Face to Faceの信頼関係を構築していくこと。このことが私たちの営業活動にとって、最も重要なスタンスだと考えています。



## 新規事業への取り組み ―重量物船事業への再参入―

当社は、前中期経営計画において事業の多角化による安定収益体制の確立を目指しました。その中で近年、需要の高まりが著しいプラント輸送分野への参入を模索し、ドイツの重量物専門船社SAL（エスエイエル）グループへの資本参加を通じた共同事業を立ち上げました。

### 1 当社重量物船事業の歴史

当社は1965年にベルーへの大型石油精製プラント輸送を皮切りに、プラント輸送事業に参入しました。以降、1970年代初めから急速に進展した日本のプラント輸送需要に対応し、1970年代後半には10隻以上という国内最大級の重量物船隊を運航していました。

しかしながら、円高が急速に進む中、1980年代に入ると日本のプラント輸送需要も低迷に向かい、当社でも1983年以降保有する重量物船隊と組織を縮小し、1990年代初頭には同事業からの撤退を余儀なくされました。

中期経営計画の一環として新規事業を開拓する過程で、近年のエネルギー需要の高まりによるプラント輸送需要拡大に注目し、重量物船事業への参入を検討しました。その結果、2007年4月、ドイツSALグループへの資本参加という形で再参入を果たしました。



1970年代当時の重量物船「まかつさる丸」



### 長谷川専務インタビュー 海運業の裾野拡大を図る重量物船事業の展開

当社は2007年4月より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ましたが、そこに至る背景や、今後の展望について、重量物船事業を担当する長谷川陽一専務に話を聞きました。

Q

SALグループとの提携に至ったきっかけと経緯を教えてください。

A

川崎汽船として海運業の裾野を広げるような新規事業を開拓する中で、重量物船事業への再参入ができないものか、という議論がありました。もちろん、当社がゼロから立ち上げるという選択肢もありましたが、特殊な海技力とノウハウを要する事業であり、既存のプレーヤーとの提携が最も現実的な方法と考え、最適な提携先を模索した結果、SALグループとその交渉を行いました。その結果、当社が50%のシェアを買い取ることで合意に至り、重量物船事業に再参入を果たすことができました。一方、SALグループに

とつても、この提携によって当社の持つグローバルな組織・ネットワークを活用して業容を拡大できる、というメリットがありました。

Q

提携先のSALグループとは、どのような会社ですか？

A

同社の源流は、ドイツのハインリッヒ一族が発注した第一船が同じドイツのジータス造船所で竣工した1838年まで遡ることができます。創業者一族で、現在は私たちの共同経営者の一人であるハンス・ハインリッヒが、現在の形態でSALグループを設立したのが1980年です。主な事業は、極東・アジアからインド・中東を経由

## 2 重量物船ニーズの増加

近年の原油価格の高騰は、豊富なオイルマネーを産出し、中東湾岸地域での各種プラントプロジェクトを喚起しています。また、LNG（液化天然ガス）をはじめとした、原油以外のエネルギー関連開発を促進させています。さらには世界的な荷動きの増加による船舶の新造ラッシュを背景とした、船舶のエンジンやガントリークレーンなど、重量物輸送の需要が急激に高まっています。

納期順守、コスト削減、現地での組み立ての困難さなどから、プラント貨物は可能な限りユニット化して輸送される場合が多く、それも大型化する傾向にあります。さらにプラント貨物の揚地は、コンテナターミナルのように整備されたものでなく、不便な港や海上である場合が多く、そのために重量物の輸送には独特のノウハウと技術に加えて豊富な経験が要求され、新規参入への障壁が非常に高い事業分野であるといえます。

## 3 エネルギー資源輸送の川上から川下まで

当社ではSALグループとの共同事業により、重量物船事業のノウハウの早期修得を図るほか、重量物船事業の展開によって、既存の事業分野の拡大とそのシナジー効果に大きな期待を寄せています。

例えば、当社が重量物船事業を展開することで、現在さまざまな国や地域で進展するLNG開発プロジェクト分野において、従来はLNG輸送のみの参画であったものが、生産基地や再液化施設などの建設におけるプラント輸送にも参入できることになり、LNGのサプライチェーンにおける川上から川下までの広範囲な輸送事業への参画が可能になります。

当社では重量物船事業における5年後の売上高500億円規模を目指し、新造船整備による船隊の拡充と営業拡大に取り組んでいきます。

### 重量物船新造予定

#### 176型

|            |         |
|------------|---------|
| 2008年竣工    | 4隻      |
| FRAUKE     | 2月竣工    |
| ANNE SOFIE | 4月竣工    |
|            | 10月竣工予定 |
|            | 12月竣工予定 |



|        |                       |
|--------|-----------------------|
| 重量トン   | 12,000トン              |
| ホールド   | 110.00m×17.00m×13.20m |
| デッキ    | 128m×24m              |
| 搭載クレーン | 700トン×2基              |
|        | 350トン×1基              |
| 速度     | 20ノット                 |

#### 179型 (ダイナミック・ポジショニング・システム搭載)

|           |    |
|-----------|----|
| 2010年竣工予定 | 4隻 |
|-----------|----|



|        |                       |
|--------|-----------------------|
| 重量トン   | 12,500トン              |
| ホールド   | 110.00m×17.00m×13.70m |
| デッキ    | 135m×27.5m            |
| 搭載クレーン | 1,000トン×2基            |
| 速度     | 20ノット                 |

して欧州との間を往復するセミライナー・サービスであり、2007年12月期のグループ全体の売上高は約1.37億ユーロ（約220億円）となっています。高度な技術とノウハウを要する特殊な事業分野であり、同社グループは高い収益力を誇っています。

## Q

重量物船市場の現状と将来性、およびそれを踏まえた川崎汽船／SALグループの今後の事業展開について聞かせてください。

## A

世界では少なくとも200隻以上の重量物船が就航していますが、一言で重量物船といっても、船型やクレーンの吊り上げ能力は大小さまざまで、サービス形態も一定ではありません。特にSALグループが注力している「超重量物輸送」分野に参入している船社の数は極めて限られており、SALグループは世界の三大重量物専門船社の一つと目されています。資源エネルギー価格の高騰に伴ってエネルギー関連の設備投資は旺盛になってきており、またBRICsをはじめとする新興地域でのインフラ整備も活発化していることから、SAL

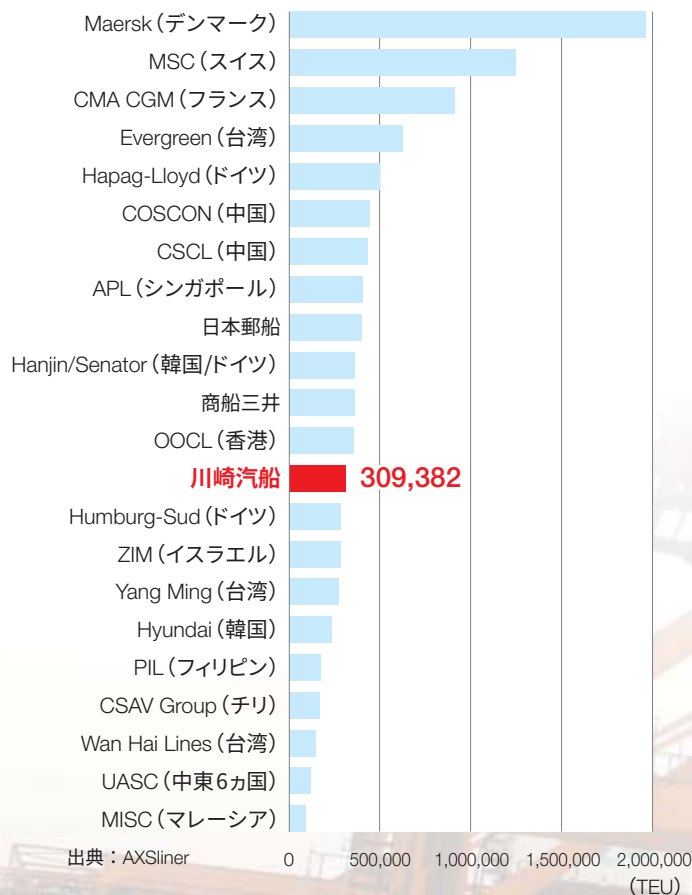
グループが得意とする大型の重量物輸送に対する需要は今後もますます増大することが期待されます。実際に2012年までの長期輸送契約を締結した例もありますし、700トンを超える超重量貨物輸送については、現在相当数の引き合いを受けています。このような市場の拡大を踏まえ、SALグループでは船隊の増強に取り掛かっています。まず、2008年から2009年初頭にかけて4隻の新造船（176型）が竣工します。これらの新造船は吊り上げ能力700トンのクレーンを2基備え、併用すれば1,400トンの吊り上げ能力を持ちます。さらに2010年には4隻の新造船（179型）が順次竣工する予定ですが、この新造船には吊り上げ能力1,000トンという最大級のクレーンが2基搭載されるのに加え、「ダイナミックポジショニングシステム」という、通信衛星（GPS）とコンピュータ制御で本船の停船位置を自動的に保持する装置を備える予定です。この装備によって大水深の海域でも本船の位置を保持することができるので、こういった海域での「オフショアビジネス」と呼ばれる海洋エネルギー資源開発プロジェクトに関わるビジネスにも本格的に対応することが可能になります。この様に、最新鋭の船隊を整備することで川崎汽船／SALグループは重量物船業界でもユニークかつ強固な地歩を固められると自負しています。

# マーケットデータ

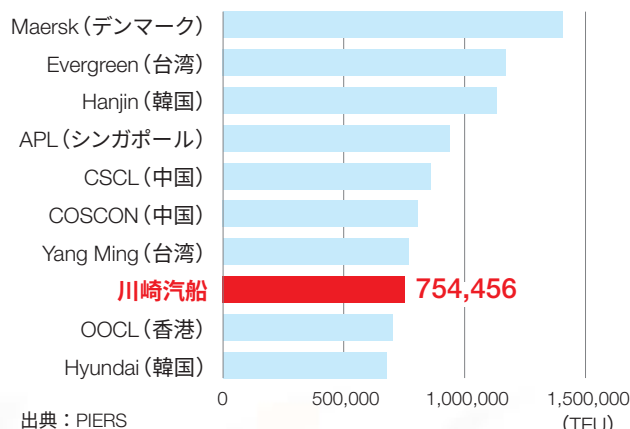
“K”ライングループは、世界市場での輸送ニーズに適応した、  
さまざまなタイプの船隊を保有・運航し、世界でも確固たる地位を築いています。

## コンテナ船

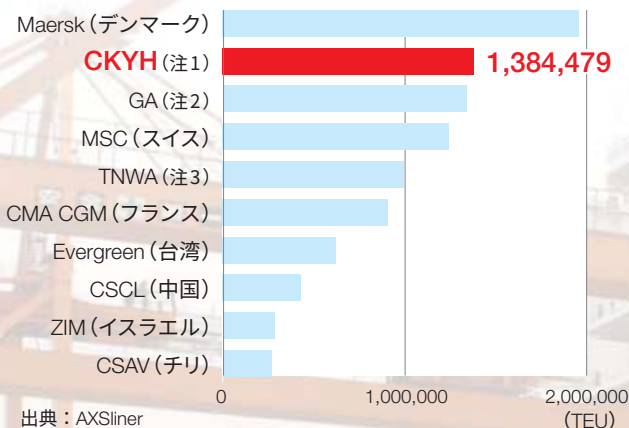
船社別 運航スペース比較 (2008年4月時点)



極東から北米向け航路船社別トップ10 (2007年1~12月)



アライアンス別 運航スペース比較 (2008年4月時点)



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

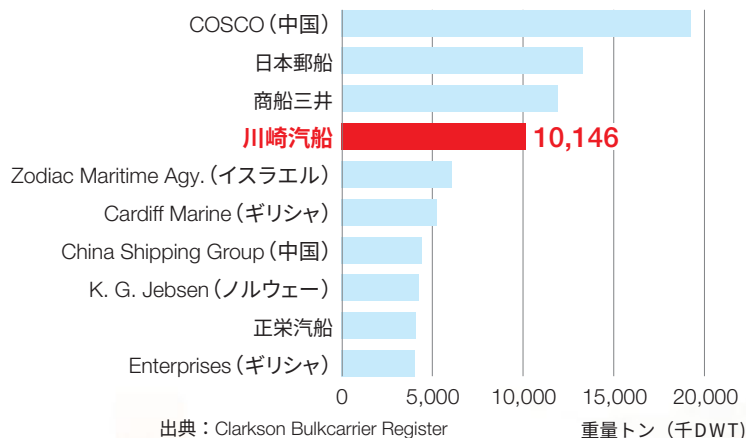
(注2) GA: Grand Alliance  
Hapag-Lloyd、日本郵船、MISC、OOCL

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

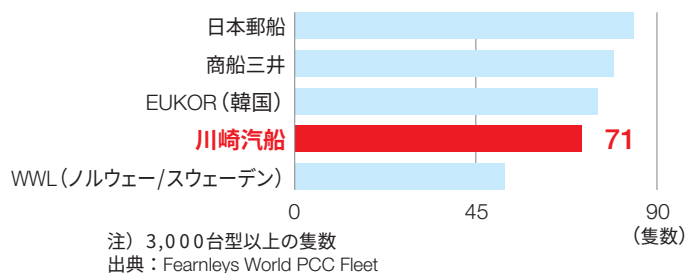


## 不定期専用船

### ドライバルカー所有船船腹量トップ10 (2008年3月時点)

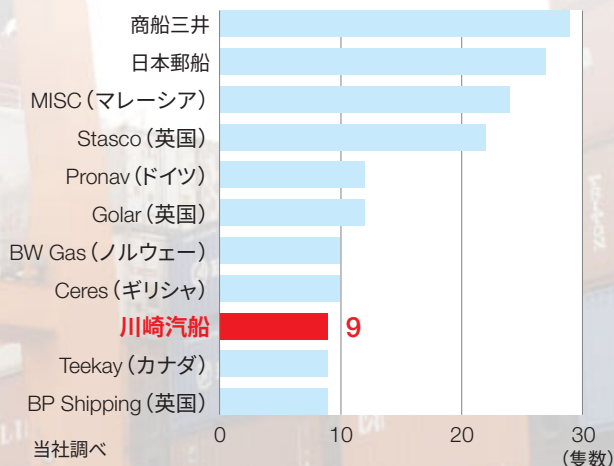


### 自動車船運航隻数トップ5 (2007年7月時点)



## エネルギー資源輸送船

### LNG船管理隻数 (2008年3月末)



### 大型タンカー (VLCC) 運航隻数

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

アフラマックス：8万～12万重量トン程度のタンカー

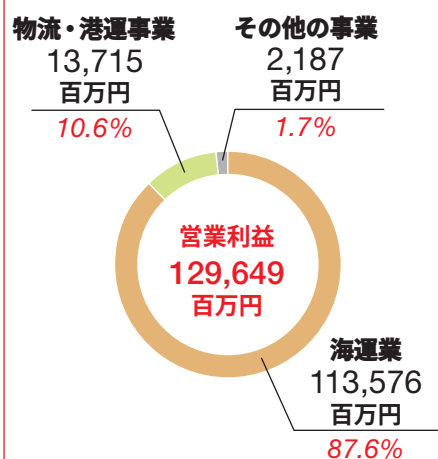
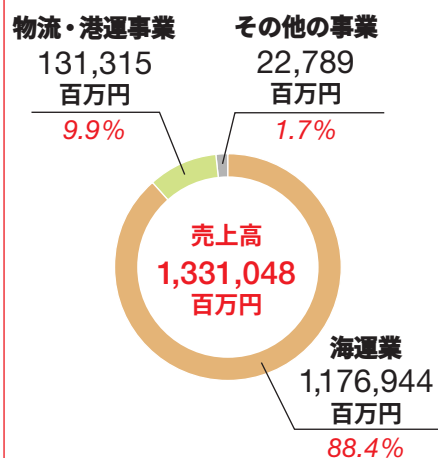


出典：Clarkson Tanker Register

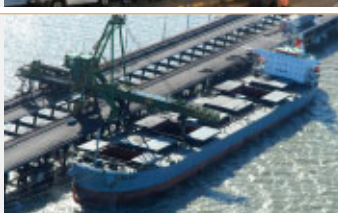
# “ K ”LINE at a Glance (セグメント別事業概観)

セグメント (連結会社数)

部 門



(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。

|                  |                  |                                                                                       |
|------------------|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| 海運業<br>(199社)    | コンテナ船部門          |    |
|                  | 不定期専用船部門         |    |
|                  | エネルギー資源<br>輸送部門  |    |
|                  | 重量物船事業部門         |   |
|                  | 近海・内航・<br>フェリー部門 |  |
| 物流・港運事業<br>(55社) | 総物流部門            |  |
|                  | 港運事業部門           |                                                                                       |
| その他の事業<br>(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

→P28

中国、台湾、韓国、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。2008年3月末現在、運航船舶は99隻、4,194,472重量トンです。

世界経済の拡大に支えられ、荷動きは全般的に好調に推移しました。当社では、8,000TEU積みの大型新造船投入効果もあって、欧州向け積高は前期比9%増加、航路拡充と投入船の大型化を図った南北航路では、積高が前期比36%増と大きく伸びました。この結果、部門全体では、燃料油価格の一段の高騰、会計方針の変更に伴う影響などを吸収して前期比増収増益となりました。

## ドライバルク事業

→P30

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。2008年3月末現在、運航船舶は169隻、17,614,846重量トンです。

ドライバルク事業では、鉄鉱石など資源調達の多様化から、トンあたりの輸送距離が増加したことや、豪州石炭積出港での滞船長期化による輸送効率の低下などを受け、大型船市況は年間を通じて需給が逼迫した状況が続きました。当社は長期輸送契約による安定収益確保の一方で、スポット契約にも効率的に配船し、高騰する市況を享受した結果、部門全体で前期比増収増益となりました。自動車船事業では、日本からの完成車輸送が米国向けで減少したものの、新興国向け輸出等に支えられ、輸送台数は全体で約9%増加して約340万台となりました。特に中国・印・中近東・南阿航路の新規開始が寄与し、同地域向けは前期比約22%増加、中南米・カリブ向けも38%増加しました。また新造船5隻の竣工による輸送能力増強と効率的配船により、安定した収益を確保することができました。この結果、不定期専用船舶部門全体では、前期比増収増益となりました。

## 自動車船事業

→P32

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。2008年3月末現在、運航船舶は102隻、1,375,714重量トンです。

LNG船では、新造船2隻が竣工し、当社が保有・関与する船舶は合計33隻となり、短期備船した1隻も順調に稼働、安定収益を確保できました。油槽船では、市況が弱含みで推移する局面があったものの、運賃市況は通期で前期並みとなりましたが、燃料費・運航経費の高騰により、収益で前期を若干下回る結果となりました。この結果、エネルギー資源輸送部門全体では、前期比増収減益となりました。

## エネルギー資源輸送事業

→P34

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。2008年3月末現在、運航船舶は51隻、5,443,679重量トンです。

## 重量物船事業

→P36

2007年4月よりドイツの重量物専門船社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近年非常に高まっており、本事業が当社にとっての新しい収益の柱の1つとなることが期待されます。2008年3月末現在、運航船舶は15隻、131,459重量トンです。

資源需要の高まりを背景としたエネルギー開発やインフラ整備関連の大型貨物の旺盛な需要を受けて、海運事業の一つとして収益に寄与しました。

## 近海・内航・フェリー事業

→P37

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。2008年3月末現在、運航船舶は52隻、481,784重量トンです。

内航部門では、国内の鉄鋼・セメント業界の需要が旺盛で、石灰石専用船を中心に高い稼働率を維持しました。またRORO船サービスでは新造船の代替投入、新規航路の開設により営業規模を拡大しました。フェリー部門では、八戸／苫小牧航路の旅客フェリーを2隻から4隻に増便した結果、旅客・トラック輸送量が増加し、大幅な増収となりました。

## 総合物流事業

→P38

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、原油価格高騰による一部航空貨物の海上輸送へのシフト、陸上輸送事業における燃料費の増大など、マイナス要因もあり、物流・港運事業全体では、増収減益となりました。

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。

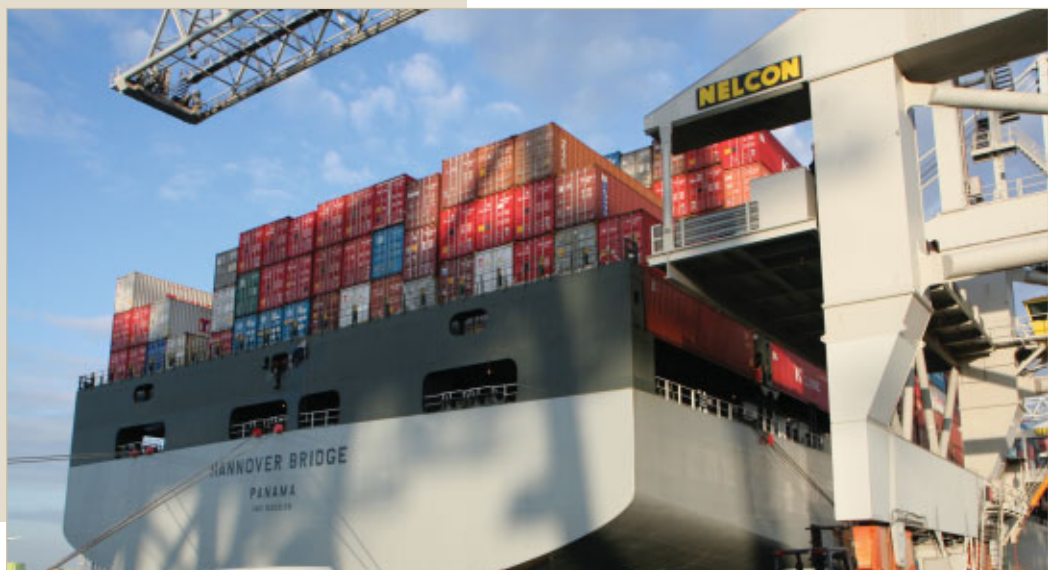
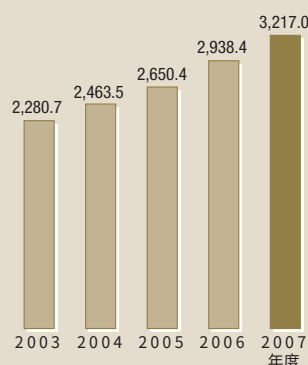
売上高・利益とも増加しました。



# 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)



### 2007年度概況

#### 【北米航路】

アジア出し北米向けトレードの荷動きは米国住宅市況の低迷により、主要品目の住宅関連物資の伸びが前年に引き続き減少し、サブプライムローン問題に起因する金融を含めた景気の先行き不安もあり、年後半の荷動きは前年を下回り、通年では前年比で横ばいとなりました。

2006年度に前年比約9%の増加を示した北米西岸向け荷動きは、2007年春より前年比で減少に転じ、秋以降は5%以上の減少となるなど、通年でも3%程度の減少となりました。一方、北米東岸向けについては、燃料油高騰による鉄道やトラック料金の上昇など、西岸を経由する北米内陸向け輸送コストが大幅に増加した影響により、一部の貨物が北米東岸直行サービスにシフトされ、夏から秋にかけてのピーク期には18%程度の伸びを示すなど、通年でも9～10%と堅調な伸びを示しました。

積地別では中国・香港出し貨物の比率が全体の73%と続伸する中で、ベトナムは前年比24%増と高い成長率を続け、そのシェアもインドネシア、マレーシアを抜き、2位のタイに肉薄するまでに成長し、今後も中国に続く生産・輸出拠点として大きな成長が期待されます。

当社の積み高は、CKYH\*アライアンスのパートナーとともに前年度に増便した北米東岸向けのサービス充実もあり、東岸向けは前年比15%の増加を記録しました。西岸を加えた北米向け全体でも前年比11%の増加となり、市場シェアを拡大することができました。

\*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

#### 【欧州航路】

アジア出し北欧州向けトレードの荷動きは前年比約17%、地中海向けは同じく約22%増と引き続き大幅な伸びを記録しました。特に北欧州ではロシア向けが前年比約75%の大幅な伸びを記録、スウェーデン、フィンランド、デンマークを抜いて主要な市場に成長しました。またトルコ、ウクライナ、ギリシャなどの東地中海、黒海向けも30%以上の伸びを示すなど急成長が続いています。

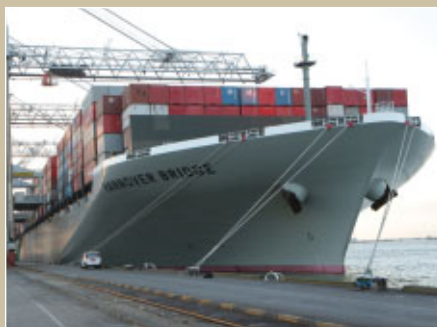
積地別では中国・香港出しはシェアを68%に増大し、韓国、タイも前年比で20%を超える増加を示しました。また、ベトナム出し貨物の伸びは欧州航路においても前年比18%以上と高い伸びを記録、市場規模でも韓国と肩を並べるまでに成長しました。

当社は2007年4月に8,000TEU型新造船の4隻目を受け取り、アライアンス・パートナーである陽明海運(台湾)との中国/北欧州サービスにおいて8,000TEU型への大型化を完了しました。さらに9月よりアジア/黒海直航サービスを開始、11月より陽明海運が開始した4,000TEU型4隻によるアジア/北欧州を結ぶ隔週サービスに参加するなど、サービスの拡大を行った結果、06年度に比べてアジア出し北欧州・地中海向け積み高は9%の増加となりました。

TEU：長さ20フィートのコンテナを1単位とした換算個数

#### 【その他の航路】

アジア域内航路では、2007年5月よりRCL社(タイ)との協調により北中国/海峡地直航サービスを開始しました。10月よりアジア域内航路へ1,700TEU型新造船の投入を開始し、当期中に3隻の投入が完了しました。



南北航路では2007年3月にチャイナ・ SHIPPING社(中国)、エバー・グリーン社(台湾)、マルーバ社(アルゼンチン)と欧州/南米東岸サービスを開始し、6月にアジア/南アフリカ航路において3,500TEU型への大型化を実施しました。同時に、CSAV社(チリ)との協調でアジア/南米東岸航路に参入、2008年3月には商船三井との協調で運営してきたアジア/南米西岸航路で2便目のサービスを開始するなど、中期経営計画「K」LINE Vision 2008+に示した当社の長期プランにもとづき、南北航路の拡大を図りました。

## 2008年度の計画と見通し

2008年の東西航路の船腹供給量は12%前後の増加、需要は11%前後の増加と予想しています。米国の景気後退による北米航路の荷動き動向が懸念されていますが、欧州各港の恒常的な混雑や燃料油の高騰などを背景に、経済速度による運航を計画する動きもあり、2008年の東西航路の需給バランスは維持されると思われます。また、資源高騰などを背景に、アジア域内航路、南北航路は2008年も引き続き伸長することが見込まれます。そのような中で当社は、顧客ニーズに的確に応えるサービス網の充実と、一層のコスト競争力の強化を図ります。

船隊整備につきましては、8,000TEU型1隻(アジア/欧州航路に就航)および1,700TEU型3隻(アジア域内航路に就航)を予定しており、荷量の拡大が見込まれる航路を中心に拡充を図ります。

また当社では、2008年10月の欧州同盟の解散に伴う競争の激化に対応するため、マーケティング能力と採算管理能力の向上を図るとともに、一層のコスト削減に努めていきます。

## トピックス

### サービス網の拡大・改編

#### ❑アジア域内航路の増設

2007年5月にRCL社(タイ)との協調により北中国と海峡地を結ぶアジア域内航路を新設。

#### ❑アジア/北米航路の四日市への寄港

2007年5月より、業界では唯一となる北米航路の四日市への寄港を開始。

#### ❑アジア/南アフリカ航路の増強

2007年6月より、PIL社(シンガポール)、MISC社(マレーシア)との協調で、既存1,300TEU型から3,300~3,800TEU型に大幅増強するとともに、新たに中国諸港、香港、台湾をアジア側の寄港地に追加。

#### ❑アジア/南米東岸航路新設

2007年6月より、CSAV社(チリ)との協調により同航路へ初参入。ブラジルを中心とした南米東岸地域と、アジア・北米・欧州の世界の三極とを結ぶネットワークが完成。

#### ❑アジア/黒海直航航路開設

2007年9月より 陽明海運(台湾)、中国海運(中国)、ジムライン(イスラエル)と共同で、新たにアジアと黒海を結ぶ直航航路を開始。

#### ❑CKYH アジア/欧州航路改編

2007年11月に既存CKYH 6ループの寄港地を合理化。また、同時期に新設された陽明海運(台湾)の隔週サービスのスペースを追加購入。

#### ❑アジア/紅海航路の増設

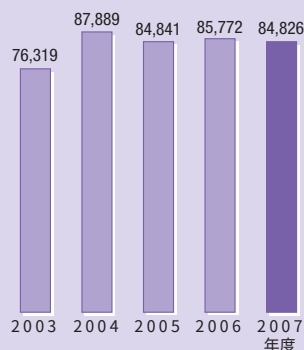
2008年2月より、ハパックロイド社(ドイツ)およびワンハイ社(台湾)との協調によりアジア/紅海航路を開始。PIL社(シンガポール)との既存航路に加え、アジア/紅海航路を2便体制に。

#### ❑アジア/南米西岸航路改編

商船三井との協調で、2008年3月までの1ループ体制から2ループ体制へと移行。寄港地を合理化するとともにスペースを大幅に増強。

# ドライバルク事業部門

ドライバルク輸送量  
(1,000 キロトン)



※2004年度以降は電力炭船サービスを含む連結ベース



## 2007年度概況

2007年度初めに一時的な調整局面を迎えたバルチックドライバルク指数は、7月以降は連日過去最高を記録するなど急騰し、未曾有の高値圏で推移しました。中国の鉄鉱石輸入量が2007年暦年ベースで前年比約6,000万トン増の約3億8,000万トンに達するなど、好調な荷動きを背景に船腹需給は引き締まった状況が続き、市況高騰の要因となりました。その後、オーストラリアでの滞船緩和や鉄鉱石、石炭の出荷元のトラブルなどが重なり、11月頃から再度調整局面を迎えましたが、2008年2月以降は再び反発し、その後も極めて高い水準で推移しました。

このような市況環境の下、当社では2007年度中に10隻の新造船が竣工するなど、中期経営計画に沿った競争力のある船隊整備を進めた結果、2007年度末時点のドライバルク事業部門全体の運航隻数は169隻に拡大し、収益増に貢献しました。

輸送分野別では、鉄鋼原料輸送で中国鉄鋼最大手の宝山鋼鉄との30万トン型鉄鉱石専用船による15年間の輸送契約をはじめ、中国鉄鋼大手の首都鋼鉄、武漢鋼鉄との5年間の輸送契約など、中長期の輸送契約を締結し、安定収益の確保に努めました。さらに

欧州のドライバルク自営会社である“K”Line Bulk Shipping (UK) Limitedにおいても、独自の船隊整備により、欧州地域の顧客基盤の拡大を図りました。

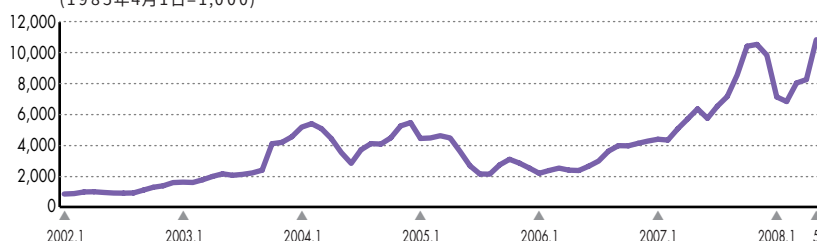
電力炭輸送では、2007年度の日本向け電力炭輸送量は8,000万トン強と前年度からほぼ横ばいでしたが、オーストラリアの石炭積出港での滞船の長期化により輸送効率は低下しました。その中で当社は約1,400万トンと前年度並みの輸送量を維持しました。製紙原料輸送では国内製紙会社との中長期契約により安定的な収益を確保しました。

一般不定期船部門では、シンガポール自営会社の“K”Line Pte Ltdを含めた中小型船隊の効率的配船に努め、スポット市況高騰を追い風に収益を押し上げました。

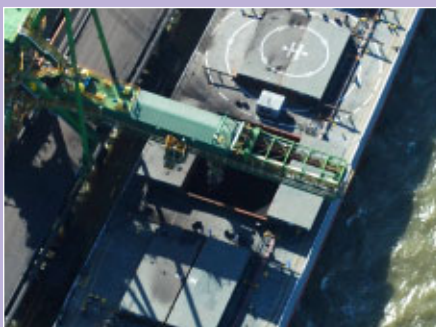
海外事業分野では、インド民間財閥大手のJSWグループと合計10隻の超大型契約を締結したのを筆頭に、韓国西部発電との2隻の電力炭輸送契約や、現代製鉄納めでグロービス社と20年間の長期鉄鋼原料輸送契約を締結するなど、積極的な営業展開を進めました。

この結果、2007年度のドライバルク事業部門は史上最高益を達成しました。

バルチックドライバルク指数  
(1985年4月1日=1,000)







## 2008年度の計画と見通し

サブプライムローン問題による世界的金融不安、原油価格高止まりによる世界経済への影響が懸念されていますが、中国は2008年度も高い成長率を維持し、世界的な荷動き拡大を牽引すると予想されます。また、近年のトレードパターンの変化により、鉄鉱石・石炭・穀物など主要貨物の輸送距離が伸長していることから、必要船腹量の増加が予想され、市況は引き続き高値圏での推移が見込まれます。

当社では、中国、インド、韓国、中東、欧州などにおける海外商権の拡大、顧客サービスの向上を目指し、競争力の優れた船隊の整備と地域に密着した営業を積極的に展開していきます。

鉄鋼原料輸送では、英国、シンガポール、上海、インドの拠点を中心に、海外営業の強化を図り、2011年度末のケープサイズ運航隻数90隻を目指して船隊整備を進めます。

新興国での大規模発電所プロジェクトの進展により成長が見込める電力炭輸送では、2011年度までに4隻の新造石炭船投入を予定しており、国内顧客からの評価が高いコロナ・シリーズの海外展開も視野に入れた事業拡大を図ります。製紙原料輸送では、2008年度中に3隻の新造チップ船を投入するなど、国内顧客との関係強化を進めるとともに、海外製紙会社向け三国間輸送への進出、大豆粕など新規貨物の獲得にも注力します。

一般不定期船部門では新鋭船隊の高品質サービスを主体としたアジア事業の拡大、大西洋水域への進出を目指します。また、世界規模の鉄鋼生産増加に対応した三国間鋼材輸送の強化を図ります。さらに海外では地域に密着した営業活動を目指し、韓国、インドなどで海外現地スタッフの雇用・育成を図っていきます。

## トピックス

### 2008年3月、インド民間財閥大手のJSWグループと計10隻の超大型輸送契約締結

当社はインドJSWグループと新たに合計10隻、各々10年間におよぶ連続航海傭船契約を締結しました。

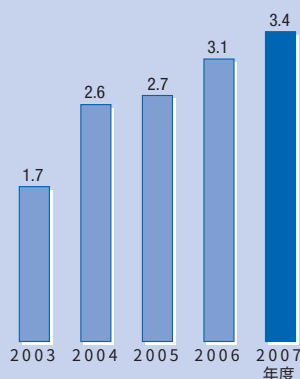
JSWグループ、JSWスチール社の粗鋼生産は現在約450万トンです。同社は既設製鉄所の規模拡大に加え、2つの新規製鉄所の建設を決定し、2014年頃までに粗鋼生産は3,000万トン台まで拡大する予定です。また、同グループの電力会社であるJSWエナジー社も、その発電規模を2015年までに15,000メガワット（石炭火力、水力の合計）にまで拡大する計画です。

今回の成約は、これらの製鉄所および発電所で使用する輸入原料炭、電力炭の輸送のために10隻の船腹を順次投入していくもので、この契約がすべて出揃う2015年時点での全輸送量は年間約1,200万トンに達する予定です。当社は同グループと2008年開始のパナマックス1隻と2009年開始のポストパナマックス2隻の、あわせて3隻の連続航海傭船契約をすでに決めており、今回の成約を合わせると2015年時点で年間約1,500万トンの石炭を輸送することとなり、同グループにおける4割強のシェアとなります。



# 自動車船事業部門

完成車輸送実績  
(百万台)



※2004年度以降は連結ベース



## 2007年度概況

2007年の自動車販売市場は日本および米国市場でマイナス成長となりましたが、BRICsをはじめ新興国を中心とした需要の拡大により、世界市場は7,000万台の大体に到達しました。これに伴い、世界の海上荷動きも堅調に推移しました。

当社は新造船を投入するなど船腹の増強に努めましたが、相対的に航海日数の長い中近東、アフリカ、中南米、東欧向けの荷動きが増大したことにより、船腹需給は逼迫した状況が続きました。当社グループの輸送台数は、新造船の投入などによる増加に加え、グループ会社である“K”Line European Sea Highway Services GmbH が運営する欧州近海サービスで輸送台数を伸ばしたこともあり、前年比で9%増加し、340万台を記録しました。



## 2008年度の計画と見通し

サブプライムローン問題に端を発する米国経済の混迷、急激な円高などの懸念材料はあるものの、省燃費性能に優れた日本車の需要は、今後も底堅く推移するものと見込まれます。また、2008年の米国販売市場は前年比でマイナス成長が予想されますが、日本車の米国向け荷動きは大きく落ち込むことはないものと予想しています。

一方、石油資源の高騰により購買力の向上した中近東諸国をはじめ、経済が活況を呈するロシアや東欧諸国向けの荷動き増加も顕著で、これらの需要が牽引役となり、米国向け輸出の鈍化による影響を補って余りある荷動きになると予想しています。当社は、増大するロシア向けの荷動きに対応し、従来のバルト海経路に加え、黒海経路のサービスを他社に先駆けて開設し、順調にその取扱量を増やしています。

また、当社ではハブ＆スポーク機能の強化に向けて、PSA Singapore Terminals および日本郵船との3社共同にてシンガポール初の自動車専用ターミナルを開設し、2009年1月に供用開始を予定しています。

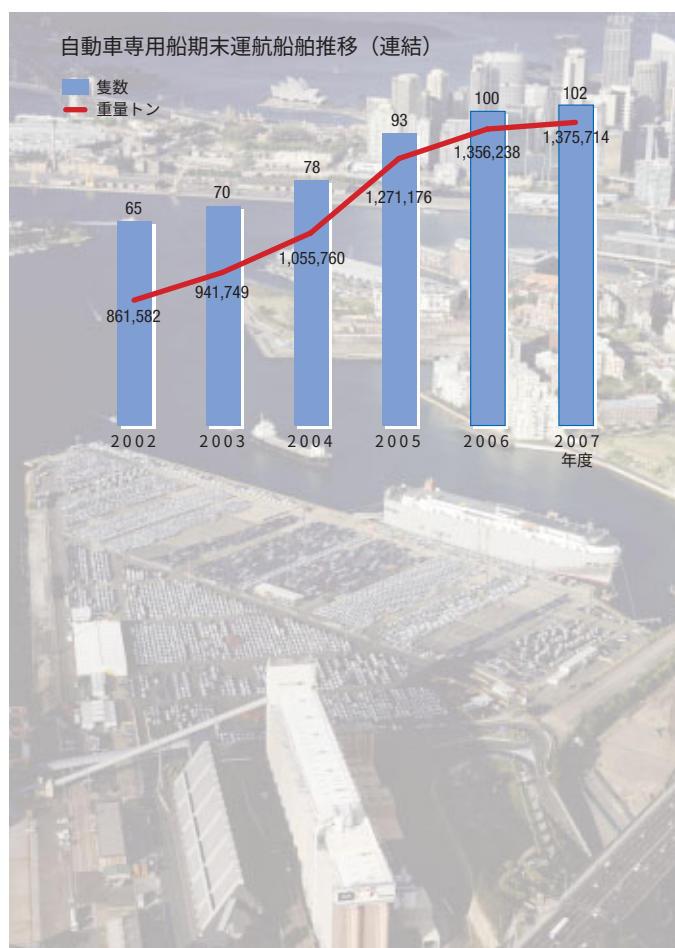
船隊整備では、2008年度から2011年度の4年間で27隻の新造船を投入する予定です。現在の逼迫した船腹需給は徐々に緩和されられると考えられますが、中国、インド、南アフリカなどコスト競争力に優れた生産拠点からの輸出ルート拡充の要請もあり、サービス・ネットワークの多様化による新たな船腹需要も予想されます。

新造船価格は鋼材価格などの高騰に伴い、これまでにないレベルにまで上昇しており、船舶管理費用や燃料費をはじめとする運





航経費の大幅な上昇が収益の圧迫要因となっていますが、不経済船の返船、燃費効率の高い船舶の投入などによりコストの増加を抑制し、引き続き競争力のあるサービスを展開していきます。



## トピックス

### 新規航路の開設

増大する中国からの輸出車の輸送に本格的に参画すべく、2007年5月より中国・インド・中近東・南アフリカを結ぶサービスを開始しました。

### 船隊の拡充

5隻の新造船を投入し、輸送能力の増強を図りました。このうち、OREGON HIGHWAY、GEORGIA HIGHWAY、MICHIGAN HIGHWAYのシリーズ船3隻は、特に環境に配慮した設計とし、以下の特徴を持っています。

#### 特徴

##### ① 低環境負荷設計

通常の6,000台型自動車専用船は13,000～14,000kw級のメインエンジンを搭載していますが、本船は船型デザインの改良により、パフォーマンスを維持しつつも低出力である12,000kw級のエンジンを採用しています。これはひとまわり小さな5,000台型の本船と同等の出力であり、その分NOx（窒素酸化物）やSOx（硫黄酸化物）といった環境負荷物質排出の低減を実現しています。さらに電動甲板機器を採用することで、漏油による海洋汚染のリスクを低減しています。

##### ② 環境保全設計

通常、船舶は貨物を積んでいない時や、貨物の重量が軽い時は、船体の姿勢を保つために海水（バラスト水）を積んでいます。本船は部分的にセメント（固定バラスト）で代替することにより、バラスト水に含まれる海中微生物の海洋移動を減少させ、生態系への影響を最小限にとどめています。



# エネルギー資源輸送事業部門



## 2007年度概況

### 【LNG船サービス】

エネルギー需要の拡大、環境問題に対する意識の高まりを背景に天然ガス需要は堅調に推移し、2007年度のLNG（液化天然ガス）海上輸送量は前年度比約7%増加して年間1.65億トンに拡大しました。これに伴い、LNG確保のための供給元の多様化やスポット契約によるLNG購入も活発化し、従来の長期傭船に加えて、短期・スポット傭船への需要が増加する傾向にあります。当社はこのような顧客ニーズに応えるために、市場からLNG船を中期で傭船の上、短期・スポットで配船するなど、業容の拡大に積極的に取り組みました。

当社のLNG船隊は、2007年12月および2008年3月に新造船各1隻の引渡しを受け、2007年度末現在で33隻が順調に稼働し、安定的な収益確保に貢献しています。また現在建造中のものを加えると、2009年半ば時点で計48隻（参画プロジェクト16）の規模に拡大します。

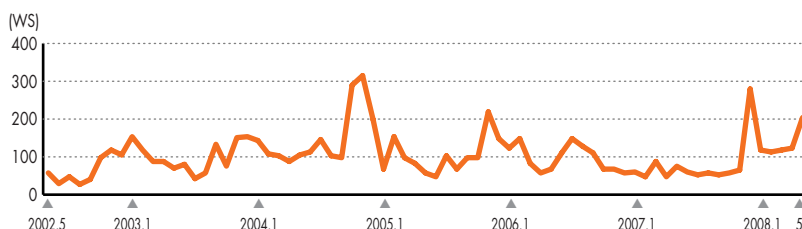
当社は、船隊規模の拡大にあわせて、これまでに築き上げてきた安全運航体制の維持と強化に向け、優秀な船員の確保・育成にも積極的に取り組んでいます。2007年10月には、ノルウェーの船級協会デット ノルスケ ベリタス(DNV)より、当社のLNG船船員研修が国際的な船員訓練基準（SIGTTOスタンダード）を満たしているとの認証を取得しました。また2008年2月にフィリピンに開設した“K”Line Maritime Academy (Philippines) においても、同基準に合致した質の高い船員研修を実施しています。

### 【油槽船サービス】

原油価格の高騰にもかかわらず、中国、インド、米国をはじめとして世界の石油需要は引き続き増加しました。それに伴い船腹需要も高いレベルを維持し、2007年度の中東/日本のVLCCマーケットは大きな変動がありましたが、年間平均WS90レベルの高水準を維持しました。また、環境意識の高まりから、一部の国ではシングルハルトankerを排除する動きが前倒しされており、シングルハルトankerのFPSO（浮体式石油生産・貯蔵・積出設備）への改造や、マーケットが好調なバルカーへの改造の動きがそれぞれ増加しています。これらの船腹がタンカーマーケットから徐々に退場していることや傭船者のダブルハルトanker志向がますます強くなっていることから、船腹需給は依然として引き締まっています。

当社は、2007年6月にVLCCの新造船が1隻竣工したことで6隻体制となり、10万トン型石油製品タンカーは5隻に、また、LPG（液化石油ガス）、アンモニア輸送船は2007年5月と7月にそれぞれ新造アンモニア輸送船が竣工し5隻体制になりました。一方、シンガポールのグループ会社“K”Line Pte Ltd においては10万トン型原重油タンカー13隻体制でアジア地域を中心に事業の拡大を進めています。

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





## 2008年度の計画と見通し

### 【LNG船サービス】

2008年度は、インドネシアのタングーププロジェクト向けの3隻、また邦船コンソーシアムにて取り組んでいるカタールのラスガスIII社向けの超大型LNG船（210,000m<sup>3</sup>）8隻などを含めて、新たに14隻が当社船隊に加わります。当社はこれらの新造船が円滑にプロジェクトに投入されるよう万全な体制で臨みます。また、多様化するLNG輸送のニーズに引き続き柔軟かつ積極的に取り組み、業容の拡大に努めていきます。

### 【油槽船サービス】

米国のサブプライムローン問題による一時的な需要減退が懸念されるものの、世界の石油需要は米国のほか、中国・インドを含むアジア、中南米などでの増加が見込まれています。船腹供給の面からは2008年、2009年に大量の新造タンカーが竣工する予定ですが、その一方で2010年に向けてシングルハルタンカーの退場が一層進むと考えられます。したがって、一方的な船腹の供給過多とはならず、運賃マーケットにおいては一時的な軟化が想定されるものの、全体としては安定的に推移するものと予想されます。とりわけ石油製品輸送の分野においては、環境問題から欧米で製油所の新設・増設が難しいことから、今後は極東、インド、中東から欧米への石油製品輸送の需要が増加するものと見込まれています。当社は原油・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、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、業容の拡大を図ります。

## トピックス

### 新造LNG船2隻竣工

両船とも当社グループの大西洋水域の事業拠点のひとつである“K” Line LNG Shipping (UK) Limited が管理運航しています。

| 船名  | CELESTINE RIVER                                                   | TRINITY ARROW                                                        |
|-----|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| 竣工日 | 2007年12月14日                                                       | 2008年3月31日                                                           |
| 造船所 | 川崎造船                                                              | 今治造船（幸陽船渠）                                                           |
| 船型  | 145,000m <sup>3</sup><br>（モスタイプ）                                  | 152,600m <sup>3</sup><br>（メンブレンタイプ）                                  |
| 特徴  | 本船は世界の主要なLNGターミナルに入港可能な汎用性の高い船型で、世界各地におけるLNGトレーディングでの活躍が期待されています。 | 今治造船グループが長きにわたる研究開発のうえ建造した最初のLNG船であり、日本で建造されたLNG船では最大級のタンク容量を有しています。 |

### VLCC「TAMAGAWA」竣工

2007年6月29日、（株）川崎造船坂出工場にて31万5千トン型ダブルハルVLCC「TAMAGAWA」が竣工し、エクソンモービル社への長期傭船契約に投入されました。本船はマラッカ海峡の喫水制限20.5メートルで最大限の貨物積載量を得られるように設計されたマラッカマックス型です。また、環境に配慮し、貨物タンクに加え、燃料タンク、さらには荷役装置であるポンプルームもダブルハル化しています。



## 重量物船事業部門



### 2007年度概況

エネルギー開発やインフラ整備関連の大型貨物輸送の需要増加を受け、当社は2007年4月、ドイツの重量物専門船社SAL（エスエイエル）グループに資本参加し、1990年代初頭で撤退していた重量物船事業に再び参入しました。重量物プラントの輸送実績と海技力に定評があり、船質・速力・クレーン能力などの面で高い競争力を持つSALグループと、ワールドワイドなネットワークを持つ当社との提携により、営業・運航管理などさまざまな面での相互協力と相互補完体制を確立して、より競争力のある事業にするために共同事業を立ち上げました。

2007年6月には、SALグループの日本における営業拠点としてSALジャパン株式会社を設立し、日本市場においてお客様にきめ細かなサービスを提供できる体制を構築しました。また、中国（上海・北京）、英国（ロンドン）にもSALグループの駐在員事務所を設置し、マーケット情報の収集に当たっています。

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「FRAUKE」が竣工しました。同型船は計4隻の建造が計画されており、2008年度中に順次竣工する予定です。



ガントリークレーンを輸送中の重量物船

### 2008年度の計画と見通し

世界的な資源エネルギーの需要増加とそれに伴う資源エネルギー価格の高騰は、オフショア（海上）を中心とした新たな資源エネルギー開発や石油精製プラント、また発電プラントを主とした社会インフラ整備需要を喚起しています。それに伴ってこのようなプロジェクト関連の大型貨物の荷動きも増大しており、SALグループの事業活動も順調に推移するものと見込まれています。

先述した新造船4隻がすべて出揃うことに伴い、本年度中にSALグループの船隊規模は18隻となります。最新鋭船を加え、輸送能力の向上と営業基盤の拡充を図っていきます。

### トピックス

#### 176型最新鋭船竣工

2008年2月、当社とSALの共同事業開始後第1船となる重量物船FRAUKEが竣工しました。全長約160m、12,000重量トンの本船は、吊り上げ荷重700トンクレーン2基を有し、2基併用時では最大1,400トンの吊り上げ能力を持ちます（新幹線16両分が約1,000トン）。さらに超重量物の荷役に耐えうる各種の機器も装備しており、SALグループの運航船舶の中でも最大級の船型ながら、20ノットの船速と喫水約9mという機動力を武器に、拡大が見込まれる超重量物輸送需要に応えていくことが期待されています。





## 近海・内航・フェリー事業部門

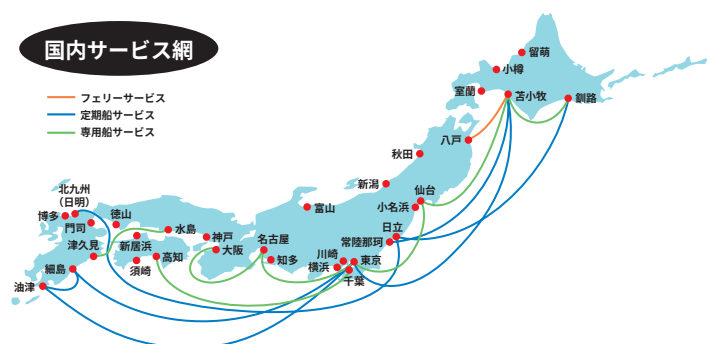


### 2007年度概況

〔近海部門〕 不定期船部門では、高水準で推移する不定期船市況を背景に、ロシア・中国積みを中心とした日本向けの石炭などのばら積み貨物の輸送量が増加しました。また、高収益が期待できるスポット貨物の輸送にも積極的に取り組みました。定期船部門では、往航のタイ向け自動車鋼板用の鋼材輸送量が堅調に伸びました。一方、復航では、マレーシアからの合板の輸送量が減少しましたが、石膏、砂糖などのばら積み輸送量が伸びました。

〔内航部門〕 不定期船部門では、国内の粗鋼生産量が過去最高水準で推移する中で、2007年10月に新造石灰石専用船が竣工し、輸送量を伸ばしました。定期船部門では、紙専用船において顧客との長期契約による安定した輸送量を確保したほか、一般雑貨、北海道出しの生乳、農畜産品、水産品の輸送量を大きく伸ばしました。

〔フェリー部門〕 八戸/苫小牧航路では、当年度より旅客フェリーを4隻に増便したことに加え、宅配貨物、食品などの急送品の輸送ニーズに応えるべく、2007年11月に運航ダイヤを改正して利便性を高めた結果、トラック、旅客の輸送量が増加し、大幅な増収となりました。



### 2008年度の計画と見通し

〔近海部門〕 不定期船部門では、引き続き好市況が予想される素材産業向けの石炭、ドロマイトなどのばら積み輸送を中心に、アジア域内の三国間貨物輸送にも積極的に取り組みます。2009年1月には12,000重量トン型貨物船が竣工予定で、主としてチップ輸送などに投入し、安定収益の維持に努めます。定期船部門では、2008年8月に10,000重量トン型貨物船を備船し、鋼材、プラント輸送の獲得に向けて積極的に取り組んでいきます。

〔内航部門〕 不定期船部門では、2008年4月、11月に電力向けの新造石灰石専用船が竣工し、新規分野となる東京湾内石灰輸送を開始します。定期船部門では、主要航路が集約する常陸那珂港を中心に釧路、苫小牧、東京、北九州の各航路との相乗効果を発揮するために中継貨物を積極的に獲得し、安定した航路運営を図ります。

〔フェリー部門〕 八戸/苫小牧航路の4隻運航体制で安全運航と安定した航路運営に努め、トラック、旅客の輸送量を安定的に確保し、より一層の利便性とサービスの向上に向けて取り組んでいきます。

### トピックス

#### 新造石灰石専用船「美津川丸」竣工

国内の粗鋼生産が高水準で推移する中で、大型石灰石専用船「美津川丸」が2007年10月に竣工、当社グループの輸送力増強に寄与しています。



## 総合物流事業部門



### 2007年度概況

当社は中期経営計画「K LINE Vision 2008」において物流事業を戦略事業分野として位置づけており、1) 地域密着型の物流事業展開、2) 提案型物流事業の拡大展開、3) 航空貨物事業の強化を柱として、積極的な事業展開を図っています。

ケイライン ロジスティックス(株)は、航空・海上貨物をひとつの窓口で扱う当社グループ中核の物流事業会社を目指し、中国や新興市場をはじめとして国内外でネットワークを拡大しています。当年においては、精密事務機器の最大手メーカーに本格参入を果たすなど、日本や中国発の航空貨物の取り扱いを大きく伸ばしたほか、海上貨物では大手タイヤメーカーの設備や資材輸送に新たに参入しました。このように、自動車産業や航空機産業をはじめとする多種多様な顧客に対し、それぞれの物流ニーズにより密着した営業を展開しています。

バイヤーズ・コンソリデーション、サプライチェーン・マネジメントの分野では、米国に本拠を置く Century Distribution Systems, Inc.が、中国などからの大量の買い付けを行っている家庭・事務用品および繊維製品販売の大手顧客2社に新たにサービスの提供を始めました。また、これら物流管理サービスを支えるグループ共有ITシステムであるVMS (Visibility Management System)は、中国での2008年初頭の記録的な大雪による物流網停滞に際し、代替ルートへの振替や、最終仕向け地への正確な到着時間の提供などを行い、北米側での顧客小売販売への影響を最小限に食い止めるなど、その信頼性を確かなものにしていきます。高機能な物流管理サービスへのニーズが拡大する中、中国の深圳で運営している KSW( K Line Total Logistics Shenzhen Warehouse)では、電子部品会社から新たにバイヤーズ・コンソリデーション業務を受託し、2007年7月に大幅に増床しました。

また、タイにおいては生産拡大が著しい自動車産業向け組立部品のミルクラン配送や完成車のキャリアカーによる輸送、輸出入通関と陸送・倉庫保管を組み合わせた総合物流サービスなどをワンストップ体制で提供しています。インドネシアでも同様の複合サービスを強化しており、特にキャリアカー事業では、ドイツ大手自動車メーカーのオーストラリア向け輸出車、日系大手自動車メーカーの日本向け輸出車のそれぞれ第一号車を運送するなど、高品質の輸送サービスにより顧客層の拡大を続けています。

### 2008年度の計画と見通し

当事業部門では、今後も成長が見込まれる中国やタイをはじめとするアジア市場を重点に置き、積極的に営業を拡大し、顧客の物流ニーズを先取りした戦略的な物流プロジェクトの推進を図っていきます。また、グループ共有の物流管理システムであるVMSを活用したバイヤーズ・コンソリデーションにより、主に北米の小売業などの買付け物流において効率的なサプライチェーン・マネジメント・サービスの提供を拡大していきます。このように、最新の顧客ニーズに対応しながら海上・航空輸送にとどまらず、物流のあらゆるステージで当社グループの物流サービスを提供できるよう取り組みを拡大していきます。

### トピックス

#### 環境に配慮した物流事業を目指して

日本国内では、トレーラー車両のフェリー航送事業を拡大し、トラック等による長距離輸送を減らすなど、環境面に配慮した物流事業を展開しています。また、タイでもトレーラーにGPS(全球測位システム)を搭載し、運行管理システムを利用した燃費管理を行っており、従来にも増して環境保護に努めています。

# 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・ガバナンスの確保と、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・効率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係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。

役員協議会は取締役、監査役および執行役員が出席し、原則月2回開催されます。全役員の自由な討議を通して社長の意思決定に資するとともに、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4名のうち2名は会社法に定める社外監査役です。

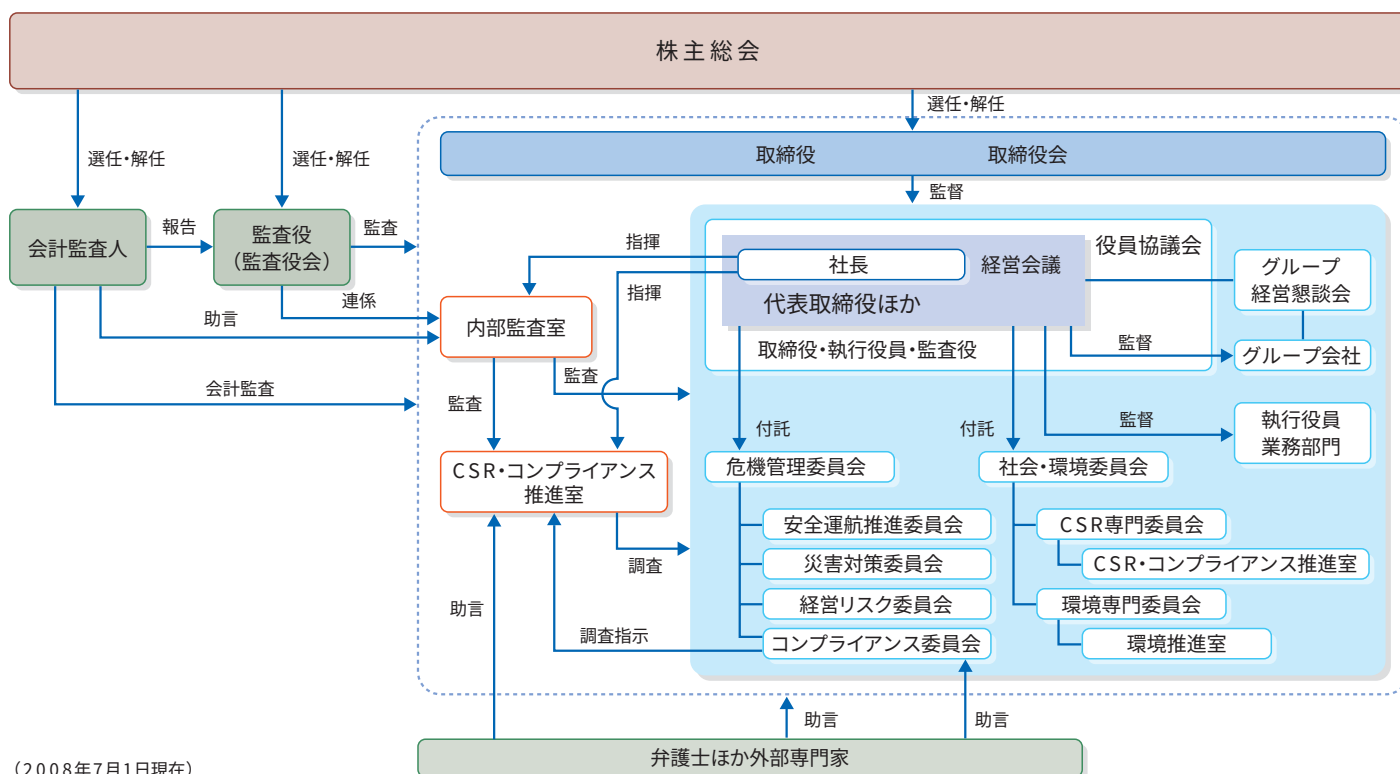
経営会議は業務担当役員が、業務執行に係る方針や留意事項等について、代表取締役および関連部門の役員等と意見交換する場として、原則週1回開催されます。

(2008年7月1日現在の取締役および監査役、執行役員は、41ページをご覧ください。)

## 内部統制システムの整備

代表取締役ならびにその監督の下で業務担当役員および各部門長が、内部統制の枠組みを構築し、その有効性と機能を確保していきます。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。監査役は取締役による内部統制の仕組みが有効に機能するよう監視しています。

またグループとしての統制を図るため、グループ企業行動憲章を制定し、グループ会社の業務の適正さを確保しています。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。



(2008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

当社では3ヵ月ごとに安全運航推進委員会を開催し、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の策定および方針の決定を行うとともに、漏油対策など設備面の強化も実施しています。

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。

また万一、当社グループの船舶において、油濁事故や衝突、火災などの重大事故が発生した場合、事故処理を迅速かつ適切に行う危機管理体制が確立されていることを検証するため、全社的な緊急対応訓練を毎年実施しています。

また、当社独自のノウハウをもとに、海上人命安全条約（SOLAS条約）の下にある安全運航コード（ISM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（SMS）を構築し、陸上と船舶とで適正に運用しています。さらに、備船を含めた全運航船を対象として独自に策定したKL-QUALITY（船舶品質指針）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。



タンカー事故対応演習



訪船検査

#### ◇ 災害に対するリスク・マネジメント

大規模災害時の人・財産の安全確保および復旧への対応（含む緊急連絡）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、全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。さらに災害発生時に備え、全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。

また災害によるコンピュータ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。



災害対応要綱 要点ハンドブック

#### ◇ 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全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などを周知しています。
- 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、競争環境の変化など、政治的・社会的・経済的な要因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、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。

また情報管理においては、各人のPCへのログイン認証に本人のICカードを利用し、第三者が勝手に使用できないようにしています。また、社外からのネットワーク接続については、一度限りの使い捨てパスワード認証を付与し、不正アクセスを防止しています。



代表取締役社長 前川 弘幸



代表取締役 鈴木 顕一



代表取締役 長谷川 陽一



代表取締役 塩田 哲夫



代表取締役 吉田 克衛



代表取締役 清水 俊雄

## 取締役

代表取締役社長 前川 弘幸  
 代表取締役 鈴木 顕一  
 代表取締役 長谷川陽一  
 代表取締役 塩田 哲夫  
 代表取締役 吉田 克衛  
 代表取締役 清水 俊雄  
 取締役 堤 則夫  
 取締役 守田 敏則  
 取締役 江口 光三  
 取締役 佐伯 隆  
 取締役 吉田 圭介  
 取締役 鳥住 孝司

## 監査役

監査役 大滝 光一  
 監査役 向川 譲  
 監査役 渡邊 文夫  
 監査役 山下 健悟

## 執行役員

社長執行役員 前川 弘幸  
 副社長執行役員 鈴木 顕一  
 専務執行役員 長谷川陽一  
 専務執行役員 塩田 哲夫  
 専務執行役員 吉田 克衛  
 専務執行役員 清水 俊雄  
 常務執行役員 宗田 繁  
 常務執行役員 堤 則夫  
 常務執行役員 守田 敏則  
 常務執行役員 石井 繁礼  
 常務執行役員 江口 光三  
 常務執行役員 村上 栄一  
 常務執行役員 皆川 善一  
 常務執行役員 朝倉 次郎  
 常務執行役員 佐伯 隆  
 常務執行役員 村上 英三  
 常務執行役員 森 護  
 執行役員 吉田 圭介  
 執行役員 寺島 喜義  
 執行役員 佐々木真己  
 執行役員 鳥住 孝司  
 執行役員 板家 茂雄  
 執行役員 今泉 一隆  
 執行役員 鈴木 俊幸  
 執行役員 青木 宏道

社長補佐、バルク事業総括、ドライバルク事業管掌  
 自動車船事業管掌、重量物船事業、新事業推進担当  
 管理部門管掌  
 エネルギー資源輸送事業、技術部門管掌  
 コンテナ船事業、港湾事業管掌  
 欧州駐在(“K”Line Holding (Europe) Limited 社長)  
 造船計画、環境担当  
 人事、情報システム、総務、法務担当  
 電力炭・製紙原料輸送事業担当  
 船舶部門担当  
 自動車船事業担当  
 エネルギー資源輸送事業担当  
 鉄鋼原料輸送事業、ドライバルク事業企画調整担当  
 経営企画、IR広報、調査、物流事業、CSR・コンプライアンス推進担当  
 コンテナ船事業、港湾事業担当  
 香港駐在(“K”Line (Hong Kong) Limited 社長)  
 財務担当  
 自動車船事業担当補佐  
 船舶部門担当補佐  
 経理担当、内部監査担当補佐  
 中国駐在(K Line (China) Ltd. 社長)  
 一般不定期船事業担当  
 コンテナ船事業担当補佐、コンテナ船事業グループ長委嘱  
 LNG船事業、エネルギー資源輸送事業開発担当補佐

# 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新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

当社グループの2007年度末現在の船隊規模は499隻で、今後2011年度末に640隻、創立100周年の2019年には約900隻にまで拡大する計画です。当社グループでは、急速に拡大する船隊の安全運航を維持するために、永年にわたって築き上げた当社の安全運航体制をさらに強化し、グループを挙げて安全運航に取り組んでいます。

当社の船舶管理の特徴は、その船隊の96%を当社グループ内の船舶管理会社が行っていることです。これにより新造船の段階から、その船舶の生涯にわたる一貫した船舶管理が可能になっています。

また当社では安全運航や貨物管理に関する海上技術の標準化と向上を図っています。世界規模での海事技術者の確保と育成を図るため、「ケイライン・マリタイム・アカデミー(KLMA)」コンセプトのもと、国内外の研修施設の充実、グローバルな教育方針の制定、教育研修プログラムやカリキュラムの標準化に取り組んでいます。

船員研修施設を2007年6月にインドに開設、また1993年に開設したフィリピンの施設を2008年2月に大幅に拡充し、原油タンカーやLNG船の荷役、機関シミュレータなどによる実際の運航現場に近い船員研修を行っています。

## 環境保全

当社グループでは、1998年に環境保全を経営課題のひと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。今年度より開始した新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、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

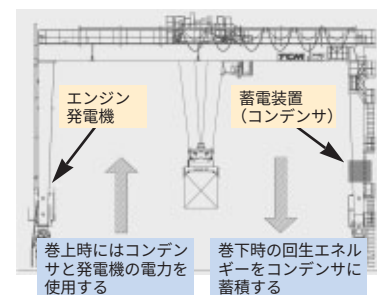
● 2007年3月より、米国・タコマ港およびカナダ・バンクーバー港に寄港するコンテナ船において、両港停泊中の船舶の発電機に対し、低硫黄燃料油の使用を開始しました。停泊中の船舶に使用する燃料は、硫黄含有率0.5%以下のものとしており、船舶から大気に排出されるSOx(硫黄酸化物)が従来比で約80%、PM(大気粒子状物質)が約70%削減されます。

● 2007年10月、米国グループ会社ITSは、ロングビーチ港の当社コンテナターミナルにおいて、LNG仕様のコンテナ牽引用作業車両(ヤードトラック)の試験運転を実施しました。3台のLNG仕様ヤードトラックを導入し、1年間にわたり性能試験を実施しており、ディーゼル車に比べNOx(窒素酸化物)を85～95%、PMを90%削減することができます。



●潤滑油の注油タイミングや油量の調整を電子的に制御して最適な油膜状態を維持できる注油システムを採用し、潤滑油の使用量削減を図りました。

●グループ会社ダイトコーポレーションは、環境に配慮した省エネタイプのハイブリッド型トランスファークレーン3基を東京および横浜港コンテナターミナルに設置しました。2008年度には新たに3基を導入する予定です。



## 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。

### ◇ 海外のNPOとの連携

米国のCSRおよび環境NPO、ビジネス・フォア・ソーシャル・レスポンスイニシアティブ (BSR) が主宰し、世界の主要なコンテナ貨物の荷主と船社が参加する、クリーン・カーゴ・ワーキンググループのメンバーとして活動しています。

### ◇ タイ 現地大学への奨学金提供

当社現地法人の K Line (Thailand) Ltd. では、2004年に迎えた創立40周年の記念事業として同年に授与式を行い、スラナリ工科大学で輸送工学を学ぶ学生 (2005年度以来延べ28名) に、毎年奨学金を提供しています。

### ◇ フィリピン工科大卒業生の採用、育成

フィリピン・ピサヤス工科大学の卒業生を対象に、当社グループの機関長、一等機関士候補として海技教育をする「Kラインクラス」を開設しました。当社グループ運航船で候補生としての訓練を行い、海技免状取得後に機関士として乗船します。また、このプログラムの訓練がより効果的に行われるように、同校に寄付を行いました。

### ◇ ブラジル植林事業への寄付

現地法人「K LINE BRASIL LTDA.」をブラジルに設立したことを記念して、2007年6月、サンパウロ郊外で非営利団体 ABJICA-SP が行っている植林事業「豊穡の森」に1,000本の植樹資金を寄付し、日本移民100周年にあたる2008年の1月に植樹祭を行いました。

### ◇ 災害支援

2007年7月に発生した新潟県中越沖地震、同年8月に発生したペルー地震、同年11月に発生したバングラデシュでのサイクロン災害に対し、当社は義捐金を拠出しました。



ペルー地震の被災地には、国内の慈善団体が集めた衣服、医薬品、医療機器などの復興支援物資の無償輸送協力をしました。

### ◇ アメリカ児童芸術への支援

“K”Line America, Inc. では、逆境におかれた子供たちの福祉に目を向け、活動をしているリッチモンド基盤の団体「アート180」に寄付をしています。この団体は、他の非営利福祉団体と協働し、貧困、自棄や薬物・暴力の恐怖などからの子供たちの自立を、芸術や体験の共有・交流などにより支えており、市内のいたるところでこうした子供たちの作品を目にすることができます。



このプログラムは、逆境を乗り越え周りを引っ張っていくような将来のリーダーを生み出すことを目的としています。

### ◇ 東京ベイ・クリーンアップ大作戦への参加

当社従業員とその家族が、東京お台場で毎年開催される東京ベイ・クリーンアップ大作戦に参加しています。これは海洋環境保全推進週間に合わせ、継続的に行われているボランティアの清掃活動で、東京湾を泳げる、きれいな海にすることを目指しています。

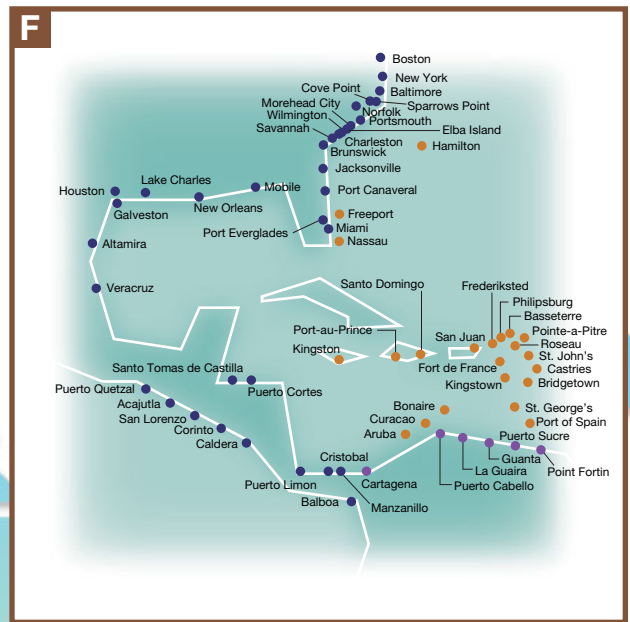
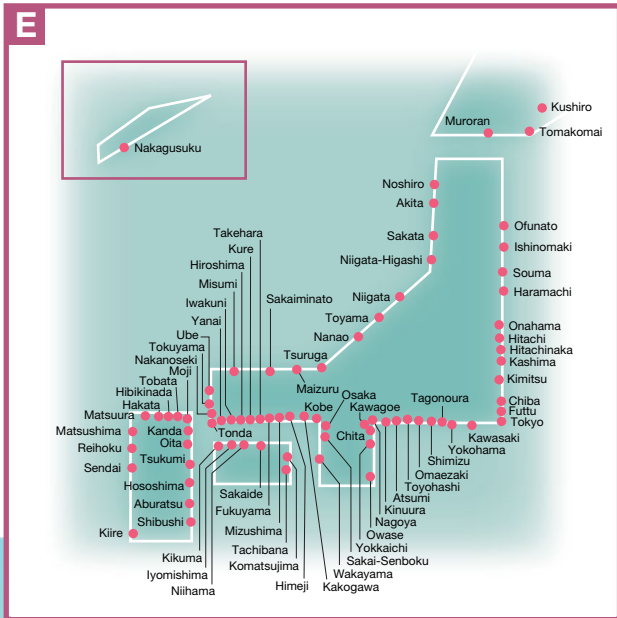
### ◇ 訪問学習の受け入れ・コンテナターミナル見学の実施

当社は、高校生が企業を訪問し、事業活動、製品、サービスなどについて学ぶ体験学習プログラムに協力し、大井ターミナルで荷役中のコンテナ船の見学会を実施しました。

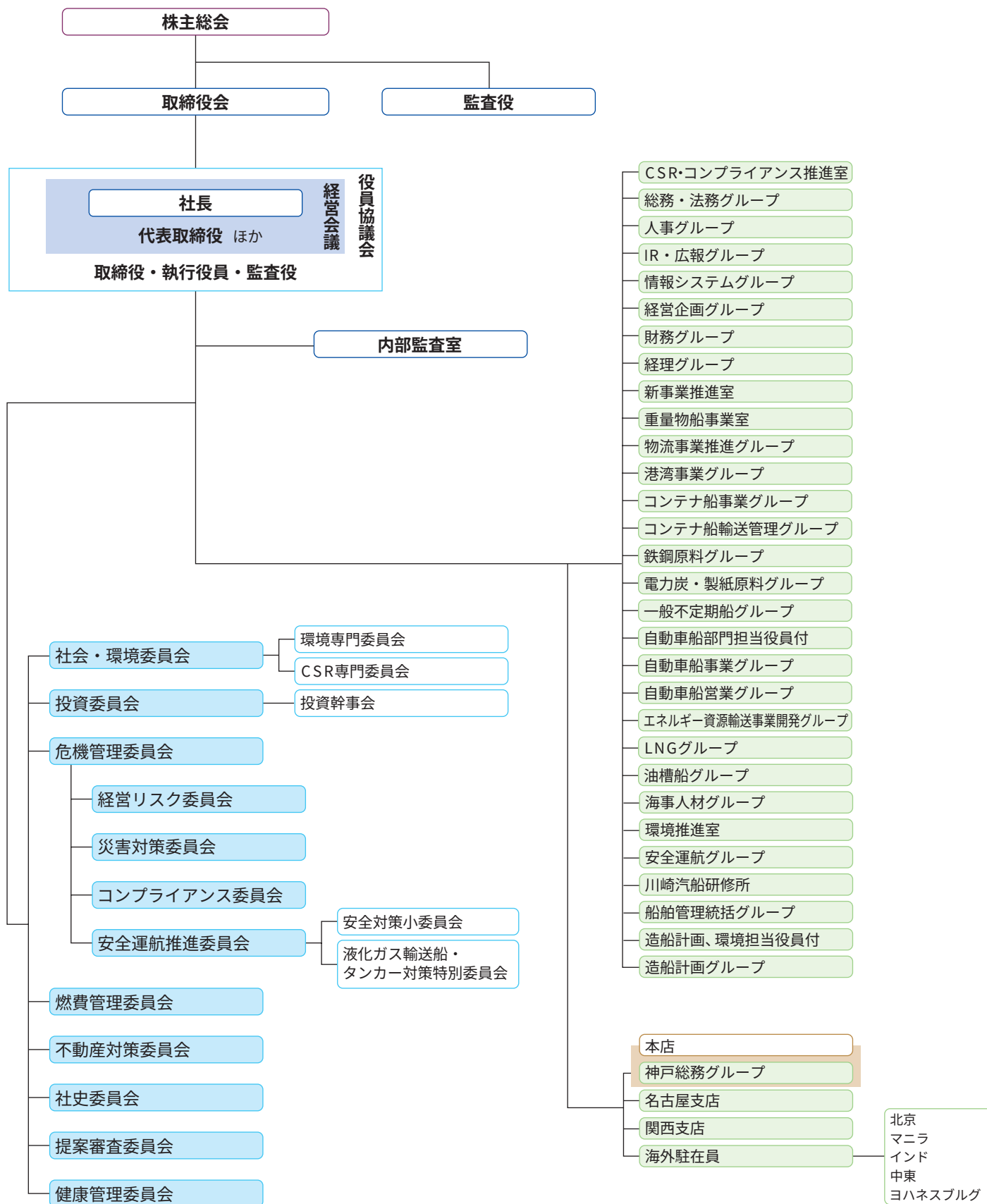
また海運業という私たちの仕事を理解してもらうために、小学生の社会科見学をはじめ、その他学生、顧客、マスコミの方々にコンテナターミナルを見学する機会を提供しています。











(2008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（2008年3月31日現在）

| 船種                | 2008 |            |     |            |     |            | 2007 |            |
|-------------------|------|------------|-----|------------|-----|------------|------|------------|
|                   | 所有船  |            | 備船  |            | 合計  |            | 合計   |            |
|                   | 隻数   | 重量トン       | 隻数  | 重量トン       | 隻数  | 重量トン       | 隻数   | 重量トン       |
| コンテナ船             | 12   | 594,366    | 87  | 3,600,106  | 99  | 4,194,472  | 89   | 3,860,942  |
|                   |      | 14%        |     | 86%        |     | 100%       |      |            |
| ドライバルク船           | 48   | 5,369,728  | 121 | 12,245,118 | 169 | 17,614,846 | 159  | 16,912,403 |
|                   |      | 30%        |     | 70%        |     | 100%       |      |            |
| 自動車専用船            | 35   | 478,070    | 67  | 897,644    | 102 | 1,375,714  | 100  | 1,356,238  |
|                   |      | 35%        |     | 65%        |     | 100%       |      |            |
| <b>エネルギー資源輸送船</b> |      |            |     |            |     |            |      |            |
| LNG（液化天然ガス）船      | 21   | 1,480,563  | 2   | 154,704    | 23  | 1,635,267  | 22   | 1,556,048  |
| 原油タンカー            | 8    | 1,645,226  | 10  | 1,432,669  | 18  | 3,077,895  | 15   | 2,550,702  |
| プロダクトタンカー         | 1    | 99,992     | 4   | 421,433    | 5   | 521,425    | 5    | 500,860    |
| LPG（液化石油ガス）船      | 2    | 99,995     | 3   | 109,097    | 5   | 209,092    | 3    | 149,991    |
| 小計                | 32   | 3,325,776  | 19  | 2,117,903  | 51  | 5,443,679  | 45   | 4,757,601  |
|                   |      | 61%        |     | 39%        |     | 100%       |      |            |
| 重量物船              | 6    | 55,991     | 9   | 75,468     | 15  | 131,459    | —    | —          |
|                   |      | 43%        |     | 57%        |     | 100%       |      |            |
| <b>その他</b>        |      |            |     |            |     |            |      |            |
| 近海船               | 9    | 127,699    | 20  | 236,195    | 29  | 363,894    | 17   | 82,818     |
| 内航船               | 12   | 66,866     | 5   | 20,386     | 17  | 87,252     | 29   | 364,006    |
| フェリー              | 3    | 12,744     | 2   | 6,819      | 5   | 19,563     | 5    | 19,244     |
| その他               | 1    | 11,075     | —   | —          | 1   | 11,075     | —    | —          |
| 小計                | 25   | 218,384    | 27  | 263,400    | 52  | 481,784    | 51   | 466,068    |
|                   |      | 45%        |     | 55%        |     | 100%       |      |            |
| 合計                | 158  | 10,042,315 | 330 | 19,199,639 | 488 | 29,241,954 | 444  | 27,353,252 |
|                   |      | 34%        |     | 66%        |     | 100%       |      |            |

注：当社および連結子会社運航船舶（短期備船を含む。）

## コンテナターミナル（2008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<br>(平積みベース) |
|--------------------------------------------|--------|--------|--------|-----------------------|------------------|
| <b>日本</b>                                  |        |        |        |                       |                  |
| 川崎汽船東京コンテナターミナル                            | 東京大井   | 660m   | 15m    | 259,500m <sup>2</sup> | 4,370 TEU※       |
| 川崎汽船横浜コンテナターミナル                            | 横浜本牧   | 400m   | 12m    | 133,591m <sup>2</sup> | 1,968 TEU        |
| 川崎汽船大阪コンテナターミナル                            | 大阪南港   | 350m   | 14m    | 63,031m <sup>2</sup>  | 1,082 TEU        |
| 川崎汽船神戸コンテナターミナル                            | 神戸六甲   | 800m   | 14m    | 355,900m <sup>2</sup> | 4,716 TEU        |
| <b>アメリカ</b>                                |        |        |        |                       |                  |
| International Transportation Service, Inc. | ロングビーチ | 1,920m | 13-16m | 955,000m <sup>2</sup> | 15,905 TEU       |
| Husky Terminal and Stevedoring, Inc.       | タコマ    | 830m   | 16m    | 376,000m <sup>2</sup> | 4,800 TEU        |
| TransBay Container Terminal Inc.           | オークランド | 320m   | 14m    | 182,000m <sup>2</sup> | 2,551 TEU        |
| <b>ベルギー</b>                                |        |        |        |                       |                  |
| Antwerp International Terminal NV          | アントワープ | 350m   | 15.5m  | 175,000m <sup>2</sup> | 2,990 TEU        |

注：共同経営による資本参加。

※ 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

(2008年3月31日現在)

| 国内       | 社名                            | 出資比率 (%)※ | 資本金<br>(単位: 百万円) | 2007年度売上高<br>(単位: 百万円) |
|----------|-------------------------------|-----------|------------------|------------------------|
| 海運       | 川崎近海汽船株式会社                    | 50.7      | 2,368            | 45,511                 |
|          | 旭汽船株式会社                       | 100.0     | 100              | 577                    |
|          | 神戸棧橋株式会社                      | 100.0     | 100              | 69                     |
|          | ★ バダック・エル・エヌ・ジー輸送株式会社         | 25.0      | 80               | 6,288                  |
|          | ★ 芝浦海運株式会社                    | 100.0     | 20               | 367                    |
| 海運代理店    | 株式会社ケイラインジャパン                 | 100.0     | 150              | 3,005                  |
|          | ★ 清水川崎運輸株式会社                  | 50.0      | 10               | 393                    |
| 船舶管理     | ケイライン シップマネジメント株式会社           | 100.0     | 75               | 15,466                 |
|          | 太洋日本汽船株式会社                    | 100.0     | 400              | 25,130                 |
|          | 株式会社エスコバル・ジャパン                | 100.0     | 10               | 380                    |
| 港湾・倉庫    | 株式会社ダイトコーポレーション               | 100.0     | 842              | 25,859                 |
|          | 日東物流株式会社                      | 100.0     | 1,596            | 12,376                 |
|          | 北海運輸株式会社                      | 80.1      | 60               | 11,154                 |
|          | 株式会社シーゲート コーポレーション            | 100.0     | 270              | 7,845                  |
|          | 日東タグ株式会社                      | 100.0     | 150              | 4,104                  |
|          | 東京国際港運株式会社                    | 70.0      | 75               | 1,986                  |
|          | ★ 株式会社リンコーコーポレーション            | 25.1      | 1,950            | 12,992                 |
|          | ★ 株式会社コクサイ港運                  | 83.3      | 100              | 1,411                  |
| 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              | 42,098                 |
| 陸運       | 日本高速輸送株式会社                    | 100.0     | 100              | 6,125                  |
|          | 新東陸運株式会社                      | 100.0     | 30               | 1,132                  |
|          | 舞鶴高速輸送株式会社                    | 100.0     | 25               | 830                    |
| 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               | 1,082                  |
| 旅行代理店    | ケイライントラベル株式会社                 | 100.0     | 100              | 8,940                  |
| その他      | ケイライン エンジニアリング株式会社            | 100.0     | 50               | 3,978                  |
|          | 株式会社シンキ                       | 100.0     | 80               | 2,212                  |
|          | 株式会社ケイライン システムズ               | 100.0     | 40               | 1,447                  |
|          | 株式会社ケイ・エム・ディ・エス               | 100.0     | 40               | 1,345                  |
|          | 川汽興産株式会社                      | 100.0     | 30               | 838                    |
|          | 株式会社クラウンエンタープライズ              | 100.0     | 10               | 413                    |
|          | 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              | 198                    |

| 海外    | 社名                                              | 出資比率 (%)※ | 資本金<br>(単位: 百万) | 2007年度売上高<br>(単位: 百万) |
|-------|-------------------------------------------------|-----------|-----------------|-----------------------|
| 海運    | “ K ”Line Pte Ltd                               | 100.0     | US\$1.1         | US\$355               |
|       | “ K ”Line Bulk Shipping (UK) Limited            | 100.0     | US\$34          | US\$204               |
|       | “ K ”Line European Sea Highway Services GmbH    | 100.0     | EUR5            | EUR89                 |
|       | “ K ”Line LNG Shipping (UK) Limited             | 100.0     | US\$6           | US\$16                |
|       | ★ Northern LNG Transport Co., I Ltd.            | 49.0      | US\$40          | US\$16                |
|       | ★ Northern LNG Transport Co., II Ltd.           | 36.0      | US\$42          | US\$16                |
|       | SAL Schiffahrtsskontor Altes Land GmbH & Co. KG | 50.0      | EUR0.2          | EUR3                  |
| 海運代理店 | “ K ”Line America, Inc.                         | 100.0     | US\$15.5        | US\$75                |
|       | “ K ”Line (Australia) Pty Limited               | 100.0     | A\$0.0001       | A\$15                 |
|       | “ K ”Line (Belgium)                             | 51.0      | EUR0.06         | EUR2.7                |
|       | “ K ”Line Canada, Ltd.                          | 100.0     | C\$0.1          | US\$1.6               |
|       | K Line (China) Ltd.                             | 100.0     | US\$2           | US\$24                |
|       | “ K ”Line (Deutschland) GmbH                    | 100.0     | EUR0.2          | EUR7.7                |
|       | “ K ”Line (Europe) Limited                      | 100.0     | £ 0.01          | £ 17                  |
|       | “ K ”Line (Finland) OY                          | 51.0      | EUR0.01         | EUR1.7                |
|       | “ K ”Line (France) SAS                          | 100.0     | EUR0.5          | EUR3                  |
|       | “ K ”Line (Hong Kong) Limited                   | 100.0     | HK\$15          | HK\$288               |
|       | “ K ”Line (Korea) Ltd.                          | 100.0     | WON400          | WON6,465              |
|       | “ K ”Line Maritime (M) Sdn Bhd                  | 57.5      | MYR0.3          | MYR15                 |
|       | K Line Mexico, SA de CV                         | 100.0     | MXN0.9          | US\$0.3               |



|          | 社名                                                   | 出資比率 (%)※ | 資本金<br>(単位：百万) | 2007年度売上高<br>(単位：百万) |
|----------|------------------------------------------------------|-----------|----------------|----------------------|
|          | “ K ”Line (Nederland) B.V.                           | 100.0     | EUR0.1         | EUR4                 |
|          | K Line (Norway) AS                                   | 100.0     | NOK0.1         | NOK3                 |
|          | “ 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\$16                |
|          | K Line (Sweden) AB                                   | 100.0     | SEK0.1         | SEK16.6              |
|          | “ K ”Line (Taiwan) Ltd.                              | 60.0      | NT\$60         | NT\$302              |
|          | K Line (Thailand) Ltd.                               | 34.0      | BAT30          | BAT1,542             |
|          | “ K ”Line (Western Australia) Pty Limited            | 100.0     | A\$0.0001      | A\$0                 |
|          | PT. K Line Indonesia                                 | 95.0      | RP463.6        | RP63,471             |
| ターミナル運営  | International Transportation Service, Inc.           | 100.0     | US\$20         | US\$236              |
|          | “ International Terminal Service of Augusta ”S.r.l.  | 100.0     | EUR14.8        | EUR0                 |
|          | The Rail-Bridge Terminals (New Jersey) Corporation   | 100.0     | US\$3          | US\$5                |
|          | TransBay Container Terminal, Inc.                    | 95.0      | US\$0.1        | US\$22               |
|          | ★ Husky Terminal & Stevedoring, Inc.                 | 50.0      | US\$0.1        | US\$43               |
| 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        | EUR0.1               |
|          | Century Distribution Systems (Hong Kong) Limited     | 100.0     | HK\$0.08       | HK\$80               |
|          | Century Distribution Systems (Shenzhen) Limited      | 100.0     | RMB6.5         | RMB41.6              |
|          | Century Distribution Systems (International) Limited | 100.0     | HK\$1.8        | HK\$104              |
|          | *1 Century Distribution Systems (Shipping) Limited   | 100.0     | HK\$0.000001   |                      |
| 倉庫       | Universal Logistics System, Inc.                     | 100.0     | US\$12.3       | US\$1                |
|          | Universal Warehouse Co.                              | 100.0     | US\$0.05       | US\$4.8              |
|          | Universal Warehouse Co. (NW)                         | 100.0     | US\$0.0001     | US\$0.17             |
| ロジスティックス | “ K ”Line Logistics (Hong Kong) Ltd.                 | 100.0     | HK\$8          | HK\$209              |
|          | “ K ”Line Logistics (U.K.) Ltd.                      | 100.0     | £ 0.2          | £ 4                  |
|          | “ K ”Line Logistics (U.S.A.) Inc.                    | 100.0     | US\$0.5        | US\$38               |
|          | “ K ”Line Logistics (Singapore) Pte. Ltd.            | 100.0     | S\$1.15        | S\$23                |
|          | K Line Logistics (Thailand) Ltd.                     | 86.4      | BAT20          | BAT380               |
|          | K Line Logistics South East Asia Ltd.                | 95.0      | BAT73          | BAT0                 |
| 陸運       | James Kemball Limited                                | 100.0     | £ 0.01         | £ 17                 |
|          | ULS Express, Inc.                                    | 100.0     | US\$0.05       | US\$8                |
| コンテナ機器管理 | ★ Multimodal Engineering Corporation                 | 100.0     | US\$0.15       | US\$7                |
| 金融附帯     | “ K ”Line New York, Inc.                             | 100.0     | US\$17.1       | US\$36               |
| 持株会社     | Kawasaki (Australia) Pty. Limited                    | 100.0     | A\$4.8         | A\$0.7               |
|          | “ K ”Line Holding (Europe) Limited                   | 100.0     | £ 20           | £ 0                  |
|          | “ K ”Line Heavy Lift (UK) Limited                    | 100.0     | EUR17          | EUR10                |
| 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                |
|          | “ 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\$56                |

\*1 Century Distribution Systems (Shipping) Limited の2007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ネ

## 目 次

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



# 当期の概況および財政状態の分析

## 2007年度の概況

2007年度の世界経済は国内外とも好調に推移しました。米国のサブプライムローン問題に端を発し、特に欧米の金融市場に混乱がみられましたが、米国での住宅販売が落ち込んだ他は、当期中の実体経済に顕著な影響を及ぼすには至りませんでした。欧州各国の経済は良好な雇用環境を背景に景気は堅調に推移しました。BRICsや中近東諸国をはじめとする資源国においては、旺盛な設備投資と国内消費の伸びにより景気の拡大が続きました。わが国経済も、中国や新興国向け輸出の好調に加え、設備投資、個人消費とも堅調に推移し、緩やかな景気の拡大を示しました。

海運業を取り巻く環境としては、ドライバルク市況が空前の高値で推移し、コンテナ船および自動車船も好調な荷動きを背景に積高を順調に伸ばし、またタンカー、LNG船などエネルギー資源輸送分野も安定し、総じて堅調な事業環境の中で推移しました。

このような環境の下、当社グループは中期経営計画“K” LINE Vision 2008+の方針に基づき、事業の拡大に取り組みました。その結果、当期の連結売上高は1兆3,310億48百万円(前期比2,455億9百万円増加)となりました。燃料油価格の高騰や運航経費の上昇、期末にかけての急激な為替変動などあったものの、

営業利益は1,296億49百万円(前期比682億92百万円増加)となり、売上高営業利益率は、前期比4.0ポイント上昇して9.7%となりました。

金融収支は、14億41百万円と前期並みとなったものの、営業外損益は、為替差損76億89百万円(前期比66億52百万円増加)を計上したことなどにより、37億81百万円のマイナスとなりました。また特別損益として、固定資産売却益、投資有価証券売却益など、差引き109億61百万円の利益を計上した結果、税金等調整前当期純利益は、79.2%増の1,368億28百万円となりました。ここから法人税等、少数株主利益を控除し、当期純利益は830億12百万円(前期比314億98百万円増加)となり、売上、利益いずれも史上最高となりました。

なお、当期よりコンテナ船事業にかかる運賃の計上基準を、貨物ごとにその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に変更しました。これに伴い、当期における売上高、営業利益、税金等調整前当期純利益はそれぞれ117億91百万円減少しています。

## 各事業セグメントの概況

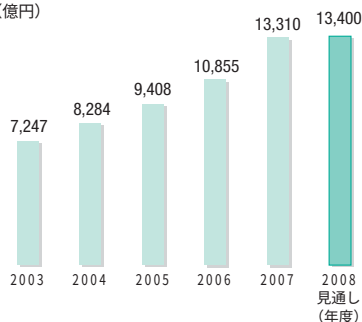
### 海運業

海運業部門全体では、売上高は1兆1,769億44百万円(前期比25.6%増)、営業利益は1,135億76百万円(前期比150.3%増)となりました。

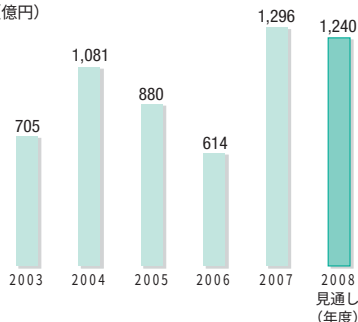
### ◇ コンテナ船部門 ◇

世界経済の拡大に支えられ、荷動きは全般的に好調に推移しました。特に欧州航路ではユーロ高を背景に北欧州向けに、また旺盛な消費を背景にロシア、東欧圏諸国向けに荷動きは全体で前期比約20%増加しました。北米航路では、住宅関連貨物の減少によりアジア出し荷動きは下期より鈍化し、通年では前期比ほぼ横

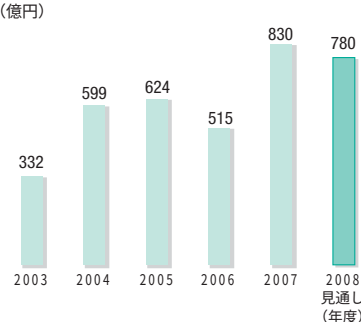
売上高  
(億円)



営業利益  
(億円)



当期純利益  
(億円)





這いにとどまりました。当社は一昨年半ばより投入開始した8,000TEU積みの大型新造船効果もあり、欧州向け積高は前期比9%増となり、運賃水準も前期を大幅に上回りました。北米航路は前期中に開設した東岸向け新サービス2便による船腹増強の効果もあって、積高は11%増加し、運賃水準も前期を上回ることができました。アジア航路では特に日本からの輸出貨物が堅調に推移し、航路全体として積高を伸ばすことができました。南北航路は南米東岸と欧州、アジアをそれぞれ結ぶ2航路を新規に開始したほか、南アフリカ航路への投入船を大型化するなど輸送力増強を図った結果、積高は前期比36%増と大きく伸び、運賃水準も前期を上回りました。この結果、コンテナ船部門全体の業績は、燃料油価格の一段の高騰などの悪化要因、会計方針の変更に伴う影響もありましたが、前期比増収増益となりました。

#### ◇ 不定期専用船部門 ◇

ドライバルク部門においては、大型船市況は、旺盛な荷動きを背景に1年を通じて船腹需給が逼迫した状況が続き、高値圏で推移しました。中国の鉄鋼石輸入量は前年比約6,000万トン増の約3億8,000万トンに達し、中でも輸送距離の長いブラジルからの鉄鋼石輸入量が約1億トンと前年比で約2,500万トン増加するなど、トン当たり輸送距離が著しく伸びました。

また、豪州石炭積出港での滞船長期化による輸送効率の低下も船腹需給逼迫要因となりました。当社は鉄鋼原料、電力炭、製紙原料をはじめとする長期輸送契約で安定的な収益を確保する一方、スポット契約にも効率的に配船することで高騰する市況を享受した結果、ドライバルク輸送部門全体では前期比で増収増益となりました。

自動車船部門においては、日本からの完成車輸送は、米国での販売の減速により米国向け取り扱いが減少しましたが、旺盛な新

興国向け輸出に支えられ、全体で前期比約9%増の約340万台となりました。特に、中国・インド・中近東・南アフリカ航路の新規開発も寄与し、同地域向けは前期比約22%増加、中南米・カリブ向けも前期比38%の伸びを示しました。また、5隻の新造船の竣工による輸送能力の増強並びに船隊の効率的な配船により収益機会の確保に努めた結果、安定した収益を上げることができました。

この結果、不定期専用船部門全体としては、前期比増収増益となりました。

#### ◇ エネルギー資源輸送部門 ◇

LNG（液化天然ガス）船においては、新造船2隻が期中に竣工し、当社が保有・関与する船舶は合計で33隻となりました。また、旺盛なスポット貨物の動きを背景に短期傭船した1隻も順調に稼働し、安定的な収益を確保することができました。

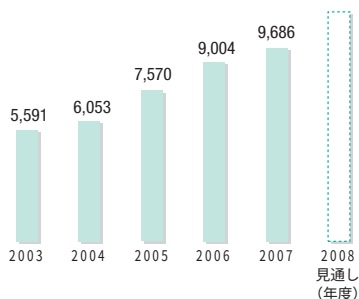
油槽船においては、中国、インドなどの旺盛な石油需要に支えられ、通期の運賃市況は前期並みとなりました。当社はVLCC1隻、アンモニア船2隻の新造船が船隊に加わりましたが、燃料費、運航経費の高騰により、収益面では前期を若干下回る結果となりました。

この結果、エネルギー資源輸送部門全体としては、前期比増収減益となりました。

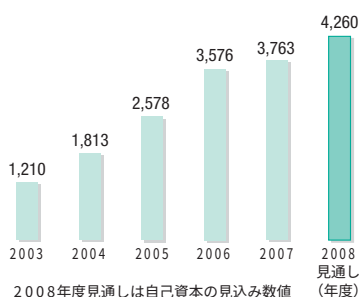
#### ◇ 重量物船部門 ◇

当期にドイツの重量物専門船社SALグループに50%の資本参加を行い、重量物船事業に再参入しました。資源需要の高まりを背景としたエネルギー開発やインフラ整備関連の大型貨物の旺盛な輸送需要を受け、期待通り海運事業のひとつとして収益に寄与しました。

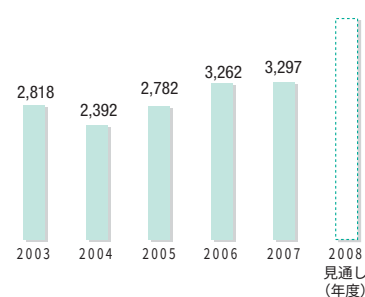
総資産  
(億円)



純資産  
(億円)



有利子負債  
(億円)



#### ◇ 内航・フェリー部門 ◇

内航部門は国内の鉄鋼・セメント業界の需要が旺盛であり、石灰石専用船を中心に高い稼働率を維持しました。またRORO船サービスでは新造船の代替投入、新規航路の開設により営業規模の拡大を図りました。

フェリー部門では八戸/苫小牧航路の旅客フェリーを前期より2隻から4隻に増便した結果、旅客・トラック輸送量が増加し、大幅な増収となりました。

#### 物流・港運事業

総合物流事業においては、原油価格高騰による一部航空貨物の海上輸送へのシフト、陸上輸送事業における燃料費の増大など、マイナス要因もあり、セグメント全体では売上高1,313億15百万円(前期比3.3%増)、営業利益137億15百万円(前期比0.8%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、売上高は全体として227億89百万円(前期比6.1%増)、営業利益は21億87百万円(前期比22.6%増)となりました。

## 2008年度の見通し

2008年度につきましては、主要国の経済動向、サブプライムローン問題の実体経済への影響、為替、原油価格の動向など不透明な要素もありますが、中国や新興国を中心に堅調な海上荷動きが予想されており、需給関係は引き続き安定した状態を維持するとみられます。

コンテナ船部門においては、サブプライムローン問題から北米航路の成長は横這い程度に鈍化するものの、欧州航路や南北航路の荷動きは引き続き堅調に推移すると見込まれます。このような航路環境を背景に、船腹増強は需要が停滞する北米航路ではなく、引き続き荷動き好調が予想される欧州航路へ主に振り向けられる見込みです。航海距離の長い欧州航路は特に、燃料費削減を目的に投入船を1隻追加して減速航行する配船が一般化しつつあり、一定の需給調整機能が働くものと見られます。アジア域内、南北航路においては、堅調な設備投資、購買力の高まりによる需要拡大もあり、荷動きの大幅な増加が予想されます。燃料費、鉄道等内陸費用、ターミナル関連費用および環境対策費用などのコストが増加する状況下、一層のコスト削減と運賃値上げに努めますが、2008年度の業績は当期比増収減益を見込んでいます。

不定期専用船部門では、世界的な資源輸送の需要増加が見込まれており、ドライバルク市況は引き続き高値圏で推移するとみられます。しかしながら、北京五輪後の中国経済動向など不確実な要因もあり、市況は前期に比べやや不安定なものになるおそれもあります。このような事業環境の下、ドライバルクにおいては、新造船13隻の投入による事業規模の拡大に加え、中・長期積荷契約の積み増しにより安定収益の増大に努めます。自動車船にお

いては、新興国や資源国を中心として引き続き旺盛な荷動きが予測され、世界の海上荷動きは強含みで推移するものと見込まれます。完成車トレードの拡大に対応し、新造船4隻の投入により、営業規模の拡大と安定的な収益の確保に努めます。

エネルギー資源輸送部門では、当社LNG船隊は2008年度に14隻の新造船が加わり、合計47隻となる予定です。当社は、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。油槽船については、新造船竣工によって船腹供給量が増加することから、船腹需給が一時的に緩む局面も予想されますが、中国、インドを中心として世界的な石油需要の伸びに加えて、安全輸送や環境保護への要請の高まりからシングルハルトンカーの処分促進が見込まれ、運賃市況は総じて堅調に推移すると予想しています。安全かつ効率的な配船に努め、安定した収益確保を目指します。

ドイツの重量物専門船社SALグループと共同で展開している重量物船部門では、既存船隊に1,400トン(700トン×2)の吊り上げ能力を持つクレーンを装備した新造船3隻を加え、合計18隻となる予定です。高性能な船隊と高度な運航ノウハウをもって高まる重量物輸送需要に応え、安定的な収益の確保を目指します。

内航部門は石炭の国内二次輸送用の新造船2隻の竣工を予定し、競争力のある船腹投入にて収益の向上を目指します。フェリー部門においても、八戸/苫小牧航路の旅客フェリーにて一日4便体制のもと積極的に営業を行い、旅客・トラック輸送量を安定的に確保し、航路基盤の強化に努めます。

以上のように海運業部門全体では事業規模の拡大と堅調な市況

の下、前期比増収ながら若干の減益となる見込みです。

物流・港運事業部門では、厳しいコスト環境が続くものと予想しますが、燃費向上策などによる費用削減に努めるとともに、引き続き積極的な顧客層拡大に取り組むことにより、一層の収益拡大を目指します。

その他の事業部門では、概ね前期並みの業績で推移する見通しです。

以上のことから、2008年度の連結業績は売上高1兆3,400億円、営業利益1,240億円、当期純利益780億円を見込んでいます。なお、通期の円/ドル為替レートは1米ドル＝100円、燃料油価格はトン当たり520米ドルを想定しています。

## 財政状態

2007年度末の資産は、前期末に比べて保有株式の値下り等により有価証券が減少しましたが、船舶及び建設仮勘定の増加が主な要因となり681億91百万円増加して、9,686億30百万円となりました。

流動負債は社債短期償還金および短期借入金が減少しましたが、営業規模拡大による営業未払金および未払法人税等の増加により前期末に比べて155億51百万円増加しました。固定負債は社債が減少しましたが、長期借入金の増加等により前期末より339億88百万円増加しました。その結果、2007年度末の負債は

5,923億53百万円となりました。

純資産は、保有株式の値下り等により評価・換算差額等が減少しましたが、利益剰余金の増加等により前期末に比べ186億52百万円増加し、3,762億77百万円となりました。

以上の結果、2007年度末の自己資本比率は、前期比1.6ポイント低下して36.7%となりました。また自己資本当期純利益率（ROE）は前期比6.6ポイント上昇して23.7%、デット・エクイティ・レシオ（DER）は前期比0.02ポイント改善して0.93となりました。

## キャッシュ・フローの状況

2007年度末における現金および現金同等物は480億44百万円となり、前連結会計年度末より124億49百万円減少しました。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、主として税金等調整前当期純利益の増加等により、当期は1,412億38百万円のプラス（前期は664億83百万円のプラス）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1,455億41百万円マイナス（前期は1,028億53百万円のマイナス）となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローは、借入金の返済による支出等により、当期は74億60百万円のマイナス（前期は533億77百万円のプラス）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、株主の皆さまへの利息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、当期の配当性向20%から割合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、予定通り配当性向を20%とし、1株当たり26円としました。

次期の配当金につきましては、当社の財務状況および通期の見通し等を総合的に勘案いたしまして、配当性向22～23%とし、年間配当金1株当たり27円（うち中間配当金13.5円）とする予定です。



# 事業等のリスク

当社グループは国際的な事業展開を行っています。政治的・社会的な要因や自然現象により、関連する地域や市場において、予期せぬ事象が発生した場合には、当社グループ事業に悪影響を及ぼす可能性があります。また、主な事業である海上輸送分野において、荷動きや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、さまざまな要因の影響を受けますが、その変化は当社グループの営業活動および経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。特に主要輸出入国(地域)である北米、欧州、日本、中国の税制やインフレなどの経済情勢、自国保護貿易政策等の法規制や政策の発動は、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、当社グループの経営成績および財政状態に影響を与える可能性があります。

その他、当社グループの事業活動に悪影響を及ぼす可能性があると考えられる主なリスクとして、以下に掲げるものがあります。

当社グループは、事業等にこのようなリスクが存在しているという事実に関心から真摯に対峙するとともに、リスク顕在化の事前察知と可能な範囲での予防的措置を講じるよう努めています。

## 為替レートの変動

当社グループ事業の売上は米ドル建ての比率が高く、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。これに対し、費用のドル化や通貨デリバティブによって為替レート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、当社グループの財政状態および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

燃料費は当社グループの船舶運航コストの中で大きなウェイトを占めます。その価格の変動は、原油の需給バランス、OPECをはじめとした産油国の政情や原油生産能力の変動など、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です。これに対して先物契約も取り入れ、収支への影響の軽減を図っています。しかしながら、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、財政状態および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の建造など設備投資をしています。可能な限り自己資金の投入やオペレーティングリースを活用

することで、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・設備投資資金等の借入においては、固定金利での借入や償還に合わせた金利固定化スワップの取り組み等により、将来の金利上昇に備えていますが、金利の変動は資金調達コストに影響し、当社グループの財政状態および経営成績に悪影響を与える可能性があります。

## 公的規制

海運事業は船舶の運航・登録・建造に係るさまざまな国際条約や国・地域の事業許可、租税に係る法や規制による影響を受けます。今後新たに制定される法や規制は、当社グループの事業展開を制限したり、事業コストを増加させたり、結果として財政状態および経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。

また当社グループの運航船舶は、現行の法や規制に従い管理・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場合にはその対応に新たな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や環境保全を最優先課題として、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。しかし不測の事故、とりわけ油濁事故により海洋汚染を引き起こす事故が発生した場合、財政状態および経営成績に悪影響を与える可能性があります。また、船舶航行区域における治安の悪化や政変、船舶に対する海賊行為やテロ行為が、船舶に重大な損害を与え乗組員を危険にさらすなど、当社グループ海上輸送事業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市場で事業を展開しており、国内外の海運企業グループと競合しています。経営資源の配分の差やコスト・技術面などの競争力の差が、業界での地位および経営成績に影響を与えることがあります。

競争の厳しいコンテナ船事業では、海外海運企業とのアライアンスに参加することで、競争力の維持・向上を図っていますが、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得ない事由が、当社グループの営業活動、財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

※上記の将来に関する事項は、2008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。ここに記載するものが当社グループのすべ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                           | 百万円        |            |          |          |          |          |
|------------------------------|------------|------------|----------|----------|----------|----------|
|                              | 2008       | 2007       | 2006     | 2005     | 2004     | 2003     |
| 売上高.....                     | ¥1,331,048 | ¥1,085,539 | ¥940,819 | ¥828,444 | ¥724,667 | ¥632,725 |
| 営業利益.....                    | 129,649    | 61,357     | 87,976   | 108,054  | 70,534   | 29,282   |
| 営業利益率.....                   | 9.7%       | 5.7%       | 9.4%     | 13.0%    | 9.7%     | 4.6%     |
| 当期純利益.....                   | 83,012     | 51,514     | 62,424   | 59,853   | 33,196   | 10,373   |
| 資産合計.....                    | 968,630    | 900,439    | 757,040  | 605,331  | 559,135  | 515,825  |
| 資本(2006まで)／純資産(2007より)合計 ... | 376,277    | 357,625    | 257,810  | 181,276  | 121,006  | 82,040   |
| 自己資本比率.....                  | 36.7%      | 38.3%      | 34.1%    | 29.9%    | 21.6%    | 15.9%    |
| 有利子負債.....                   | 329,716    | 326,187    | 278,234  | 239,249  | 281,811  | 306,575  |
| 有利子負債比率.....                 | 34.0%      | 36.2%      | 36.8%    | 39.5%    | 50.4%    | 59.4%    |
| デット・エクイティ・レシオ .....          | 0.93       | 0.95       | 1.08     | 1.32     | 2.33     | 3.74     |
| 自己資本当期純利益率 .....             | 23.7%      | 17.1%      | 28.4%    | 39.6%    | 32.7%    | 13.0%    |
| インタレスト・カバレッジ・レシオ .....       | 27.69      | 15.97      | 16.16    | 19.47    | 14.32    | 4.99     |
| 金融収支.....                    | 1,441      | 1,468      | (1,122)  | (2,517)  | (3,546)  | (5,155)  |
| 減価償却費及び償却費.....              | 36,362     | 32,294     | 28,623   | 24,634   | 25,558   | 29,511   |

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(117,685千ドル)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(6,079千ドル)減少しています。

百万円

| 単体                           | 2008       | 2007     | 2006     | 2005     | 2004     | 2003     |
|------------------------------|------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 売上高.....                     | ¥1,063,705 | ¥857,279 | ¥742,569 | ¥658,700 | ¥584,958 | ¥499,792 |
| 営業利益.....                    | 89,715     | 28,103   | 56,679   | 85,288   | 55,068   | 19,843   |
| 営業利益率.....                   | 8.4%       | 3.3%     | 7.6%     | 12.9%    | 9.4%     | 4.0%     |
| 当期純利益.....                   | 58,939     | 25,250   | 38,820   | 49,012   | 24,452   | 6,536    |
| 資産合計.....                    | 541,450    | 518,501  | 481,542  | 376,345  | 329,965  | 269,140  |
| 資本(2006まで)／純資産(2007より)合計.... | 258,075    | 241,181  | 188,966  | 143,019  | 96,839   | 65,872   |
| 自己資本比率.....                  | 47.7%      | 46.5%    | 39.2%    | 38.0%    | 29.3%    | 24.5%    |
| 有利子負債.....                   | 91,124     | 133,109  | 145,129  | 108,421  | 132,460  | 126,856  |
| 有利子負債比率.....                 | 16.8%      | 25.7%    | 30.1%    | 28.8%    | 40.1%    | 47.1%    |
| デット・エクイティ・レシオ.....           | 0.35       | 0.55     | 0.77     | 0.76     | 1.31     | 1.93     |
| 自己資本当期純利益率.....              | 23.6%      | 11.7%    | 23.4%    | 40.9%    | 30.1%    | 10.0%    |
| インタレスト・カバレッジ・レシオ.....        | 39.03      | 8.64     | 18.98    | 25.35    | 17.49    | 2.07     |
| 金融収支.....                    | 5,531      | 5,523    | 1,342    | 1,017    | (859)    | (1,934)  |
| 減価償却費及び償却費.....              | 7,329      | 6,815    | 7,503    | 6,114    | 6,358    | 7,005    |

- 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(116,466千米ドル)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(4,240千米ドル)減少しています。



# 連結貸借対照表

川崎汽船株式会社及び連結子会社  
2008年及び2007年3月31日現在

| 資産の部                              | 百万円             |                 | 千米ドル (注記 1(a))     |
|-----------------------------------|-----------------|-----------------|--------------------|
|                                   | 2008            | 2007            | 2008               |
| <b>流動資産：</b>                      |                 |                 |                    |
| 現金及び預金 (注記 15) .....              | ¥ 50,701        | ¥ 63,927        | \$ 506,046         |
| 有価証券 (注記 3) .....                 | 22              | 996             | 224                |
| 受取手形及び営業未収金 .....                 | 112,128         | 110,599         | 1,119,154          |
| 貸倒引当金 .....                       | (678)           | (588)           | (6,771)            |
| たな卸資産 .....                       | 34,265          | 21,723          | 341,999            |
| 繰延及び前払費用 .....                    | 37,281          | 29,352          | 372,102            |
| 繰延税金資産 (注記 6) .....               | 7,662           | 5,875           | 76,478             |
| その他流動資産 .....                     | 24,799          | 20,915          | 247,518            |
| 流動資産合計 .....                      | <u>266,180</u>  | <u>252,799</u>  | <u>2,656,750</u>   |
| <b>投資及びその他の資産：</b>                |                 |                 |                    |
| 非連結子会社及び関連会社に対する投資及び貸付金 .....     | 45,557          | 45,158          | 454,702            |
| 投資有価証券 (注記 3 及び 5) .....          | 94,233          | 142,820         | 940,545            |
| 長期貸付金 .....                       | 9,594           | 10,785          | 95,762             |
| 繰延税金資産 (注記 6) .....               | 2,839           | 5,963           | 28,337             |
| その他 .....                         | 20,907          | 35,712          | 208,672            |
| 貸倒引当金 .....                       | (582)           | (679)           | (5,814)            |
| 投資及びその他の資産合計 .....                | <u>172,548</u>  | <u>239,759</u>  | <u>1,722,204</u>   |
| <b>船舶及びその他の有形固定資産：</b>            |                 |                 |                    |
| 船舶 (注記 5) .....                   | 542,897         | 499,750         | 5,418,670          |
| 建物及びその他の有形固定資産 (注記 5 及び 14) ..... | 109,848         | 107,194         | 1,096,402          |
| 減価償却累計額 .....                     | (340,557)       | (323,587)       | (3,399,112)        |
|                                   | <u>312,188</u>  | <u>283,357</u>  | <u>3,115,960</u>   |
| 土地 (注記 5, 11 及び 14) .....         | 32,441          | 32,570          | 323,792            |
| 建設仮勘定 .....                       | 170,041         | 85,862          | 1,697,184          |
| 船舶及びその他の有形固定資産 (純額) 合計 .....      | <u>514,670</u>  | <u>401,789</u>  | <u>5,136,936</u>   |
| <b>無形固定資産</b>                     |                 |                 |                    |
| のれん (注記 4) .....                  | 9,120           | —               | 91,032             |
| その他無形固定資産 .....                   | 6,112           | 6,092           | 61,006             |
| 無形固定資産合計 .....                    | <u>15,232</u>   | <u>6,092</u>    | <u>152,038</u>     |
| 資産合計 .....                        | <u>¥968,630</u> | <u>¥900,439</u> | <u>\$9,667,928</u> |

| 負債及び純資産の部                                      | 百万円              |                  | 千米ドル (注記 1(a))      |
|------------------------------------------------|------------------|------------------|---------------------|
|                                                | 2008             | 2007             | 2008                |
| <b>流動負債：</b>                                   |                  |                  |                     |
| 短期借入金 (注記 5) .....                             | \ 39,165         | ¥ 47,909         | \$ 390,903          |
| 一年以内に返済・償還予定の長期債務 (注記 5) .....                 | 28,754           | 45,293           | 286,994             |
| 支払手形及び営業未払金 .....                              | 86,206           | 82,721           | 860,423             |
| 前受金 .....                                      | 26,643           | 17,323           | 265,920             |
| 一年以内に返済予定のリース債務 .....                          | 818              | 920              | 8,168               |
| 未払法人税等 (注記 6) .....                            | 36,210           | 14,463           | 361,417             |
| その他の流動負債 .....                                 | 28,686           | 22,302           | 286,317             |
| 流動負債合計 .....                                   | <u>246,482</u>   | <u>230,931</u>   | <u>2,460,142</u>    |
| <b>固定負債：</b>                                   |                  |                  |                     |
| 長期債務 (一年以内の返済・償還予定分を除く) (注記 5) .....           | 256,598          | 226,981          | 2,561,114           |
| 退職給付引当金 (注記 8) .....                           | 9,672            | 10,310           | 96,538              |
| 役員退職慰労引当金 .....                                | 2,023            | 2,765            | 20,190              |
| 特別修繕引当金 .....                                  | 24,655           | 17,155           | 246,085             |
| 長期リース債務 .....                                  | 4,382            | 5,084            | 43,732              |
| 繰延税金負債 (注記 6) .....                            | 9,549            | 36,058           | 95,308              |
| その他固定負債 (注記 4) .....                           | 38,992           | 13,530           | 389,183             |
| 固定負債合計 .....                                   | <u>345,871</u>   | <u>311,883</u>   | <u>3,452,150</u>    |
| <b>約定済債務及び偶発債務 (注記 12)</b>                     |                  |                  |                     |
| <b>純資産：</b>                                    |                  |                  |                     |
| <b>株主資本 (注記 9)：</b>                            |                  |                  |                     |
| 普通株式：授權株式数 — 2,000,000,000株(2008及び2007)        |                  |                  |                     |
| 発行済株式数 — 638,764,790株(2008)、620,978,336株(2007) | 45,819           | 39,357           | 457,325             |
| 資本剰余金 .....                                    | 30,664           | 24,202           | 306,061             |
| 利益剰余金 (注記 17) .....                            | 281,384          | 211,603          | 2,808,505           |
| 自己株式 .....                                     | (929)            | (989)            | (9,277)             |
| 株主資本合計 .....                                   | <u>356,938</u>   | <u>274,173</u>   | <u>3,562,614</u>    |
| <b>評価・換算差額等：</b>                               |                  |                  |                     |
| その他有価証券評価差額金 (注記 3) .....                      | 17,809           | 46,251           | 177,748             |
| 繰延ヘッジ損益 .....                                  | (23,141)         | 14,215           | (230,970)           |
| 土地再評価差額金 (注記 11) .....                         | 4,186            | 5,515            | 41,787              |
| 為替換算調整勘定 .....                                 | (29)             | 4,322            | (294)               |
| 評価・換算差額等合計 .....                               | <u>(1,175)</u>   | <u>70,303</u>    | <u>(11,729)</u>     |
| <b>少数株主持分 .....</b>                            | <u>20,514</u>    | <u>13,149</u>    | <u>204,751</u>      |
| 純資産合計 .....                                    | <u>376,277</u>   | <u>357,625</u>   | <u>3,755,636</u>    |
| <b>負債純資産合計 .....</b>                           | <u>\ 968,630</u> | <u>¥ 900,439</u> | <u>\$ 9,667,928</u> |

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

2008年及び2007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))           |
|-------------------------------------|------------------------|------------------------|--------------------------|
|                                     | 2008                   | 2007                   | 2008                     |
| <b>海運業収益及びその他営業収益</b> (注記 16) ..... | <b>\ 1,331,048</b>     | <b>\ 1,085,539</b>     | <b>\$ 13,285,239</b>     |
| <b>海運業費用及びその他営業費用</b> (注記 16) ..... | <b>1,127,017</b>       | <b>957,847</b>         | <b>11,248,801</b>        |
| 売上総利益.....                          | 204,031                | 127,962                | 2,036,438                |
| 販売費及び一般管理費 (注記 16).....             | 74,382                 | 66,335                 | 742,407                  |
| 営業利益 (注記 16).....                   | 129,649                | 61,357                 | 1,294,031                |
| <b>その他収益 (費用) :</b>                 |                        |                        |                          |
| 受取利息及び受取配当金 .....                   | 6,547                  | 5,697                  | 65,341                   |
| 支払利息 .....                          | (5,106)                | (4,228)                | (50,958)                 |
| 持分法による投資利益 .....                    | 1,643                  | 1,572                  | 16,397                   |
| 為替差損－純額.....                        | (7,689)                | (1,037)                | (76,744)                 |
| 有形固定資産売却益－純額 .....                  | 3,474                  | 8,187                  | 34,671                   |
| 投資有価証券売却益－純額 .....                  | 7,738                  | 5,830                  | 77,237                   |
| 減損損失 (注記 14).....                   | —                      | (1,062)                | —                        |
| その他－純額.....                         | 572                    | 37                     | 5,714                    |
| その他収益 (費用)－純額.....                  | 7,179                  | 14,996                 | 71,658                   |
| 税金等調整前当期純利益 .....                   | 136,828                | 76,353                 | 1,365,689                |
| <b>法人税等</b> (注記 6) :                |                        |                        |                          |
| 当年度分 .....                          | 47,579                 | 23,006                 | 474,891                  |
| 法人税等調整額.....                        | 2,422                  | 316                    | 24,175                   |
| 法人税等合計.....                         | 50,001                 | 23,322                 | 499,066                  |
| <b>少数株主利益</b> .....                 | <b>3,815</b>           | <b>1,517</b>           | <b>38,082</b>            |
| 当期純利益.....                          | <u><u>\ 83,012</u></u> | <u><u>\ 51,514</u></u> | <u><u>\$ 828,541</u></u> |

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

2008年及び2007年3月31日に終了した連結会計年度

|                         | 千株      | 百万円      |          |           |           |           |
|-------------------------|---------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
|                         |         | 株主資本     |          |           |           |           |
|                         | 発行済株式数  | 資本金      | 資本剰余金    | 利益剰余金     | 自己株式      | 株主資本合計    |
| 2006年3月31日残高 .....      | 593,797 | \ 29,690 | \ 14,535 | \ 169,430 | \ (1,032) | \ 212,623 |
| 2006年3月31日残高からの組替 ..... | —       | —        | —        | —         | —         | —         |
| 前連結会計年度中の変動額            |         |          |          |           |           |           |
| 新株の発行 .....             | 27,181  | 9,667    | 9,667    | —         | —         | 19,334    |
| 当期純利益 .....             | —       | —        | —        | 51,514    | —         | 51,514    |
| 剰余金の配当 .....            | —       | —        | —        | (10,657)  | —         | (10,657)  |
| 役員賞与 .....              | —       | —        | —        | (381)     | —         | (381)     |
| 自己株式の取得 .....           | —       | —        | —        | —         | (182)     | (182)     |
| 自己株式の処分 .....           | —       | —        | —        | (40)      | 225       | 185       |
| 土地再評価差額金取崩 .....        | —       | —        | —        | 950       | —         | 950       |
| 連結範囲の変動又は               |         |          |          |           |           |           |
| 持分法の適用範囲の変動 .....       | —       | —        | —        | 787       | —         | 787       |
| 株主資本以外の項目の              |         |          |          |           |           |           |
| 前連結会計年度中の変動額（純額） .....  | —       | —        | —        | —         | —         | —         |
| 前連結会計年度中の変動額合計 .....    | 27,181  | 9,667    | 9,667    | 42,173    | 43        | 61,550    |
| 2007年3月31日残高 .....      | 620,978 | \ 39,357 | \ 24,202 | \ 211,603 | \ (989)   | \ 274,173 |
| 当連結会計年度中の変動額            |         |          |          |           |           |           |
| 新株の発行 .....             | 17,787  | 6,462    | 6,462    | —         | —         | 12,924    |
| 当期純利益 .....             | —       | —        | —        | 83,012    | —         | 83,012    |
| 剰余金の配当 .....            | —       | —        | —        | (13,211)  | —         | (13,211)  |
| 自己株式の取得 .....           | —       | —        | —        | —         | (248)     | (248)     |
| 自己株式の処分 .....           | —       | —        | —        | (13)      | 308       | 295       |
| 土地再評価差額金取崩 .....        | —       | —        | —        | 9         | —         | 9         |
| 連結範囲の変動又は               |         |          |          |           |           |           |
| 持分法の適用範囲の変動 .....       | —       | —        | —        | (16)      | —         | (16)      |
| 株主資本以外の項目の              |         |          |          |           |           |           |
| 当連結会計年度中の変動額（純額） .....  | —       | —        | —        | —         | —         | —         |
| 当連結会計年度中の変動額合計 .....    | 17,787  | 6,462    | 6,462    | 69,781    | 60        | 82,765    |
| 2008年3月31日残高 .....      | 638,765 | \ 45,819 | \ 30,664 | \ 281,384 | \ (929)   | \ 356,938 |

百万円

|                                      | 評価・換算差額等             |                 |                  |                  |                    |          | 少数株主<br>持分 | 純資産<br>合計 |
|--------------------------------------|----------------------|-----------------|------------------|------------------|--------------------|----------|------------|-----------|
|                                      | その他<br>有価証券<br>評価差額金 | 繰延<br>ヘッジ<br>損益 | 土地<br>再評価<br>差額金 | 為替<br>換算<br>調整勘定 | 評価・<br>換算<br>差額等合計 |          |            |           |
| 2006年3月31日残高 .....                   | \ 36,929             | \ —             | \ 6,467          | \ 1,791          | \ 45,187           | \ —      |            | \ 257,810 |
| 2006年3月31日残高からの組替 .....              | —                    | —               | —                | —                | —                  | 11,233   |            | 11,233    |
| 前連結会計年度中の変動額                         |                      |                 |                  |                  |                    |          |            |           |
| 新株の発行 .....                          | —                    | —               | —                | —                | —                  | —        |            | 19,334    |
| 当期純利益 .....                          | —                    | —               | —                | —                | —                  | —        |            | 51,514    |
| 剰余金の配当 .....                         | —                    | —               | —                | —                | —                  | —        |            | (10,657)  |
| 役員賞与 .....                           | —                    | —               | —                | —                | —                  | —        |            | (381)     |
| 自己株式の取得 .....                        | —                    | —               | —                | —                | —                  | —        |            | (182)     |
| 自己株式の処分 .....                        | —                    | —               | —                | —                | —                  | —        |            | 185       |
| 土地再評価差額金取崩 .....                     | —                    | —               | —                | —                | —                  | —        |            | 950       |
| 連結範囲の変動又は<br>持分法の適用範囲の変動 .....       | —                    | —               | —                | —                | —                  | —        |            | 787       |
| 株主資本以外の項目の<br>当連結会計年度中の変動額（純額） ..... | 9,322                | 14,215          | (952)            | 2,531            | 25,116             | 1,916    |            | 27,032    |
| 前連結会計年度中の変動額合計 .....                 | 9,322                | 14,215          | (952)            | 2,531            | 25,116             | 1,916    |            | 88,582    |
| 2007年3月31日残高 .....                   | \ 46,251             | \ 14,215        | \ 5,515          | \ 4,322          | \ 70,303           | \ 13,149 |            | \ 357,625 |
| 当連結会計年度中の変動額                         |                      |                 |                  |                  |                    |          |            |           |
| 新株の発行 .....                          | —                    | —               | —                | —                | —                  | —        |            | 12,924    |
| 当期純利益 .....                          | —                    | —               | —                | —                | —                  | —        |            | 83,012    |
| 剰余金の配当 .....                         | —                    | —               | —                | —                | —                  | —        |            | (13,211)  |
| 自己株式の取得 .....                        | —                    | —               | —                | —                | —                  | —        |            | (248)     |
| 自己株式の処分 .....                        | —                    | —               | —                | —                | —                  | —        |            | 295       |
| 土地再評価差額金取崩 .....                     | —                    | —               | —                | —                | —                  | —        |            | 9         |
| 連結範囲の変動又は<br>持分法の適用範囲の変動 .....       | —                    | —               | —                | —                | —                  | —        |            | (16)      |
| 株主資本以外の項目の<br>当連結会計年度中の変動額（純額） ..... | (28,442)             | (37,356)        | (1,329)          | (4,351)          | (71,478)           | 7,365    |            | (64,113)  |
| 当連結会計年度中の変動額合計 .....                 | (28,442)             | (37,356)        | (1,329)          | (4,351)          | (71,478)           | 7,365    |            | 18,652    |
| 2008年3月31日残高 .....                   | \ 17,809             | \ (23,141)      | \ 4,186          | \ (29)           | \ (1,175)          | \ 20,514 |            | \ 376,277 |

|                         | 千米ドル (注記 1(a)) |           |             |           |             |
|-------------------------|----------------|-----------|-------------|-----------|-------------|
|                         | 株主資本           |           |             |           |             |
|                         | 資本金            | 資本剰余金     | 利益剰余金       | 自己株式      | 株主資本合計      |
| 2007年3月31日残高.....       | \$392,823      | \$241,559 | \$2,112,014 | \$(9,869) | \$2,736,527 |
| 当連結会計年度中の変動額            |                |           |             |           |             |
| 新株の発行 .....             | 64,502         | 64,502    | —           | —         | 129,004     |
| 当期純利益 .....             | —              | —         | 828,541     | —         | 828,541     |
| 剰余金の配当.....             | —              | —         | (131,859)   | —         | (131,859)   |
| 自己株式の取得.....            | —              | —         | —           | (2,474)   | (2,474)     |
| 自己株式の処分 .....           | —              | —         | (126)       | 3,066     | 2,940       |
| 土地再評価差額金取崩 .....        | —              | —         | 90          | —         | 90          |
| 連結範囲の変動又は               |                |           |             |           |             |
| 持分法の適用範囲の変動 .....       | —              | —         | (155)       | —         | (155)       |
| 株主資本以外の項目の              |                |           |             |           |             |
| 当連結会計年度中の変動額 (純額) ..... | —              | —         | —           | —         | —           |
| 当連結会計年度中の変動額合計.....     | 64,502         | 64,502    | 696,491     | 592       | 826,087     |
| 2008年3月31日残高.....       | \$457,325      | \$306,061 | \$2,808,505 | \$(9,277) | \$3,562,614 |

|                         | 千米ドル (注記 1(a))       |                 |                  |                  |                    |                |             |
|-------------------------|----------------------|-----------------|------------------|------------------|--------------------|----------------|-------------|
|                         | 評価・換算差額等             |                 |                  |                  |                    |                |             |
|                         | その他<br>有価証券<br>評価差額金 | 繰延<br>ヘッジ<br>損益 | 土地<br>再評価<br>差額金 | 為替<br>換算<br>調整勘定 | 評価・<br>換算<br>差額等合計 | 少数<br>株主<br>持分 | 純資産<br>合計   |
| 2007年3月31日残高.....       | \$461,632            | \$141,878       | \$55,047         | \$43,141         | \$701,698          | \$131,240      | \$3,569,465 |
| 当連結会計年度中の変動額            |                      |                 |                  |                  |                    |                |             |
| 新株の発行.....              | —                    | —               | —                | —                | —                  | —              | 129,004     |
| 当期純利益.....              | —                    | —               | —                | —                | —                  | —              | 828,541     |
| 剰余金の配当.....             | —                    | —               | —                | —                | —                  | —              | (131,859)   |
| 自己株式の取得.....            | —                    | —               | —                | —                | —                  | —              | (2,474)     |
| 自己株式の処分 .....           | —                    | —               | —                | —                | —                  | —              | 2,940       |
| 土地再評価差額金取崩.....         | —                    | —               | —                | —                | —                  | —              | 90          |
| 連結範囲の変動又は               |                      |                 |                  |                  |                    |                |             |
| 持分法の適用範囲の変動.....        | —                    | —               | —                | —                | —                  | —              | (155)       |
| 株主資本以外の項目の              |                      |                 |                  |                  |                    |                |             |
| 当連結会計年度中の変動額 (純額) ..... | (283,884)            | (372,848)       | (13,260)         | (43,435)         | (713,427)          | 73,511         | (639,916)   |
| 当連結会計年度中の変動額合計.....     | (283,884)            | (372,848)       | (13,260)         | (43,435)         | (713,427)          | 73,511         | 186,171     |
| 2008年3月31日残高.....       | \$177,748            | \$(230,970)     | \$41,787         | \$ (294)         | \$(11,729)         | \$204,751      | \$3,755,636 |

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

2008年及び2007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)) |
|--------------------------------------|-----------|-----------|----------------|
|                                      | 2008      | 2007      | 2008           |
| <b>営業活動によるキャッシュ・フロー：</b>             |           |           |                |
| 税金等調整前当期純利益 .....                    | ¥136,828  | ¥ 76,353  | \$1,365,689    |
| 営業活動によるキャッシュ・フローへの調整：                |           |           |                |
| 減価償却費及び償却費 .....                     | 36,362    | 32,294    | 362,935        |
| 減損損失 .....                           | —         | 1,062     | —              |
| 退職給付引当金の繰入額（取崩額） .....               | (637)     | 49        | (6,362)        |
| 特別修繕引当金の繰入額 .....                    | 7,568     | 3,799     | 75,535         |
| 役員退職慰労引当金の繰入額（取崩額） .....             | (741)     | 47        | (7,399)        |
| 受取利息及び受取配当金 .....                    | (6,547)   | (5,697)   | (65,341)       |
| 支払利息 .....                           | 5,106     | 4,228     | 50,958         |
| 有価証券及び投資有価証券売却益 .....                | (7,738)   | (5,684)   | (77,237)       |
| 有形固定資産売却益 .....                      | (3,942)   | (8,411)   | (39,341)       |
| 有形固定資産売却損 .....                      | 468       | 224       | 4,670          |
| 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 .....                | 1,321     | 6,315     | 13,183         |
| 支払手形及び営業未払金の増減額（減少はマイナス） .....       | 3,858     | (8,742)   | 38,507         |
| たな卸資産の増加額 .....                      | (12,381)  | (1,726)   | (123,576)      |
| 短期資産の増加額 .....                       | (10,122)  | (5,880)   | (101,029)      |
| その他—純額 .....                         | 16,309    | (2,207)   | 162,788        |
| 小計 .....                             | 165,712   | 86,024    | 1,653,980      |
| 利息及び配当金の受取額 .....                    | 6,441     | 5,664     | 64,288         |
| 利息の支払額 .....                         | (5,101)   | (4,164)   | (50,917)       |
| 法人税、住民税及び事業税の支払額 .....               | (25,814)  | (21,041)  | (257,652)      |
| 営業活動によるキャッシュ・フロー .....               | 141,238   | 66,483    | 1,409,699      |
| <b>投資活動によるキャッシュ・フロー：</b>             |           |           |                |
| 有価証券及び投資有価証券の取得による支出 .....           | (11,146)  | (27,836)  | (111,244)      |
| 有価証券及び投資有価証券の売却による収入 .....           | 14,122    | 10,584    | 140,951        |
| 連結範囲の変更を伴う子会社株式の取得による支出（注記 15） ..... | (12,090)  | —         | (120,672)      |
| 船舶及びその他の有形固定資産の取得による支出 .....         | (158,438) | (118,843) | (1,581,371)    |
| 船舶及びその他の有形固定資産の売却による収入 .....         | 28,216    | 35,864    | 281,628        |
| 無形固定資産の増加額 .....                     | (1,204)   | (1,324)   | (12,019)       |
| 長期貸付金の増加 .....                       | (16,596)  | (37,088)  | (165,646)      |
| 長期貸付金の回収による収入 .....                  | 24,288    | 45,235    | 242,423        |
| その他—純額 .....                         | (12,693)  | (9,445)   | (126,697)      |
| 投資活動によるキャッシュ・フロー .....               | (145,541) | (102,853) | (1,452,647)    |
| <b>財務活動によるキャッシュ・フロー：</b>             |           |           |                |
| 短期借入金の増減額—純額 .....                   | (7,724)   | 25,397    | (77,089)       |
| 長期借入金の借入による収入 .....                  | 77,225    | 90,047    | 770,790        |
| 長期借入金及びファイナンス・リース債務の返済による支出 .....    | (53,382)  | (56,852)  | (532,807)      |
| 社債の発行による収入 .....                     | —         | 29,755    | —              |
| 社債の償還による支出 .....                     | (10,000)  | (3,000)   | (99,810)       |
| コマーシャル・ペーパーの増減額—純額 .....             | —         | (21,000)  | —              |
| 配当金の支払額 .....                        | (13,215)  | (10,654)  | (131,900)      |
| 少数株主への配当金の支払額 .....                  | (414)     | (293)     | (4,134)        |
| その他—純額 .....                         | 50        | (23)      | 490            |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー .....               | (7,460)   | 53,377    | (74,460)       |
| 現金及び現金同等物に係る換算差額 .....               | (866)     | 1,891     | (8,638)        |
| 現金及び現金同等物の増加額 .....                  | (12,629)  | 18,898    | (126,046)      |
| 現金及び現金同等物の期首残高 .....                 | 60,493    | 41,157    | 603,784        |
| 新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額 .....           | 186       | 441       | 1,857          |
| 連結除外に伴う現金及び現金同等物の減少額 .....           | (6)       | (3)       | (62)           |
| 現金及び現金同等物の期末残高（注記 15） .....          | ¥ 48,044  | ¥ 60,493  | \$ 479,533     |

連結財務諸表注記参照

# 連結財務諸表注記

川崎汽船株式会社及び連結子会社  
2008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）及び国内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。

また、2008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、2007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、2008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＝100.19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275社（2008年3月31日に終了した連結会計年度）及び220社（2007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、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）。ただし、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、コンテナ船に係る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ことと判断しました。

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事業の海運業収益及びその他営業収益、営業利益、及び税金等調整前当期純利益は、前連結会計年度からそれぞれ11,791百万円（117,685千ドル）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

たな卸資産には、燃料油及び貯蔵品が計上されており、移動平均法による原価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11参照）。

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舶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、当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、当連結会計年度より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、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(6,079千ドル)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

オペレーティング・リース及び中途解約不可能なファイナンス・リース取引については、通常の賃貸借取引に準じた会計処理を行っています。ただし、リース資産の所有権が借主に移転する旨が明記されているリース契約については、売買処理を行っています。

#### (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、発生の日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。

当連結会計年度から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、当連結会計年度末残高(593百万円、5,917千ドル)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。(注記17参照)

## 2. 会計処理の変更

### (a) 企業結合に係る会計基準等

2007年3月31日に終了する連結会計年度より、当社は「企業結合に係る会計基準」(企業会計審議会 2003年10月31日)、「事業分離等に関する会計基準」及び「企業結合会計基準及び事業分離等会計基準に関する適用指針」(企業会計基準第7号及び企業会計基準適用指針第10号 2005年12月27日)を適用しています。適用に伴う、2007年3月31日に終了した連結会計年度の連結損益計算書への影響はありません。

### (b) 役員賞与に関する会計基準

2007年3月31日に終了する連結会計年度より、当社及び一部の国内連結子会社は「役員賞与に関する会計基準」(企業会計基準第4号 2005年11月29日)を適用しています。これにより、適用以前は利益剰余金の処分として処理されていた役員賞与が、販売費及び一般管理費として計上されています。

この基準の適用により、2007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が前連結会計年度まで適用されていた方法と比べて、374百万円減少しています。

### (c) ストック・オプション等に関する会計基準等

2007年3月31日に終了する連結会計年度より、当社は「ストック・オプション等に関する会計基準」(企業会計基準第8号 2005年12月27日)及び「ストック・オプション等に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第11号 2006年5月31日)を適用しています。適用に伴う、2007年3月31日に終了した連結会計年度の連結損益計算書への影響はありません。

(d) 2007年3月31日に終了した連結会計年度より、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」、及び、関連する適用指針を適用しています。

## 3. 有価証券及び投資有価証券

2008年及び2007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                    |         |                    |         |         |                    |         |
|------------------------|---------|--------------------|---------|---------|--------------------|---------|
|                        | 2008    |                    |         | 2007    |                    |         |
|                        | 取得原価    | 連結<br>貸借対照表<br>計上額 | 差額      | 取得原価    | 連結<br>貸借対照表<br>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.....                | ¥53,815 | ¥82,890            | ¥29,075 | ¥55,161 | ¥128,603           | ¥73,442 |
| 債券.....                | —       | —                  | —       | 103     | 104                | 1       |
| その他.....               | 20      | 20                 | 0       | —       | —                  | —       |
| 小計.....                | 53,835  | 82,910             | 29,075  | 55,264  | 128,707            | 73,443  |
| 連結貸借対照表計上額が取得原価を超えないもの |         |                    |         |         |                    |         |
| 株式.....                | 1,739   | 1,440              | (299)   | 131     | 108                | (23)    |
| 債券.....                | —       | —                  | —       | 6       | 6                  | —       |
| その他.....               | —       | —                  | —       | 21      | 21                 | (0)     |
| 小計.....                | 1,739   | 1,440              | (299)   | 158     | 135                | (23)    |
| 合計 .....               | ¥55,574 | ¥84,350            | ¥28,776 | ¥55,422 | ¥128,842           | ¥73,420 |

| 千米ドル                   |           |                    |           |
|------------------------|-----------|--------------------|-----------|
| 2008                   |           |                    |           |
|                        | 取得原価      | 連結<br>貸借対照表<br>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.....                | \$537,125 | \$827,327          | \$290,202 |
| 債券.....                | —         | —                  | —         |
| その他.....               | 203       | 203                | 0         |
| 小計.....                | 537,328   | 827,530            | 290,202   |
| 連結貸借対照表計上額が取得原価を超えないもの |           |                    |           |
| 株式.....                | 17,362    | 14,370             | (2,992)   |
| 債券.....                | —         | —                  | —         |
| その他.....               | —         | —                  | —         |
| 小計.....                | 17,362    | 14,370             | (2,992)   |
| 合計 .....               | \$554,690 | \$841,900          | \$287,210 |



2008年及び2007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     |          |
|              | 2008       | 2007     | 2008     |
| 非上場株式等 ..... | \ 9,803    | \ 13,840 | \$97,846 |

2008年及び2007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。

|              | 連結貸借対照表計上額 |          |           |
|--------------|------------|----------|-----------|
|              | 百万円        | 千米ドル     |           |
|              | 2008       | 2007     | 2008      |
| 売却額 .....    | \ 14,142   | \ 10,332 | \$141,147 |
| 売却益の合計 ..... | 7,785      | 5,849    | 77,699    |
| 売却損の合計 ..... | 5          | 3        | 50        |

2008年及び2007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  |             |              |
|----------|------|-------------|--------------|
|          | 2008 | 1年超<br>5年以内 | 5年超<br>10年以内 |
| 債券 ..... | \ 3  | \ 3         | \ 1          |

|          | 百万円  |             |              |
|----------|------|-------------|--------------|
|          | 2007 | 1年超<br>5年以内 | 5年超<br>10年以内 |
| 債券 ..... | \ 1  | \ 109       | \ 2          |

|          | 千米ドル |             |              |
|----------|------|-------------|--------------|
|          | 2008 | 1年超<br>5年以内 | 5年超<br>10年以内 |
| 債券 ..... | \$27 | \$31        | \$5          |

#### 4. のれん

2008年及び2007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     |
|--------------|---------|--------|----------|
|              | 2008    | 2007   | 2008     |
| のれん .....    | \ 9,294 | \ 64   | \$92,765 |
| 負ののれん .....  | (174)   | (98)   | (1,733)  |
| 合計（純額） ..... | \ 9,120 | \ (34) | \$91,032 |

なお、2007年3月31日の残高はその他固定負債に計上されています。

#### 5. 短期借入金及び長期債務

2008年及び2007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3.95%及び3.15%です。

2008年及び2007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        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-------------|
|                                                                                                                          | 2008      | 2007      | 2008        |
| 銀行及び保険会社からの借入金<br>分割返済（期限：<br>2008年4月～2022年11月）<br>変動金利及び固定金利<br>（平均利率：<br>2008年3月31日現在1.91%<br>2007年3月31日現在1.69%） ..... | \ 227,611 | \ 191,608 | \$2,271,793 |
| 円建社債（利率：1.00%<br>償還期限：2008年3月25日） .....                                                                                  | —         | 10,000    | —           |
| ユーロ円建転換社債型<br>新株予約権付社債（利率：0%<br>償還期限：2011年3月22日） .....                                                                   | 2,145     | 12,396    | 21,409      |
| ユーロ円建転換社債型<br>新株予約権付社債（利率：0%<br>償還期限：2013年4月4日） .....                                                                    | 25,596    | 28,270    | 255,474     |
| 円建社債（利率：1.48%<br>償還期限：2011年12月14日） .....                                                                                 | 15,000    | 15,000    | 149,716     |
| 円建社債（利率：1.83%<br>償還期限：2014年4月14日） .....                                                                                  | 15,000    | 15,000    | 149,716     |
| 合計 .....                                                                                                                 | 285,352   | 272,274   | 2,848,108   |
| 1年以内返済及び償還予定額 .....                                                                                                      | (28,754)  | (45,293)  | (286,994)   |
|                                                                                                                          | \ 256,598 | \ 226,981 | \$2,561,114 |

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。2008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。2008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、30,077千株の新株が新たに発行されます。

2008年3月31日現在における長期債務の2008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        |
|---------------|-----------|-------------|
| 2009年 .....   | \ 28,754  | \$ 286,994  |
| 2010年 .....   | 29,053    | 289,979     |
| 2011年 .....   | 35,363    | 352,963     |
| 2012年 .....   | 25,901    | 258,519     |
| 2013年 .....   | 38,302    | 382,295     |
| 2014年以降 ..... | 127,979   | 1,277,358   |
|               | \ 285,352 | \$2,848,108 |

2008年3月31日現在における短期借入金(13,635百万円(136,091千米ドル))、長期債務(82,779百万円(826,226千米ドル))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        |
|---------------------|---------|-------------|
| 船舶及び建物(償却後簿価) ..... | 148,062 | \$1,477,813 |
| 投資有価証券 .....        | 9,881   | 98,619      |
| その他 .....           | 3,536   | 35,295      |

## 6. 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、2008年及び2007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。

当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。

2007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。

|                              | 2007  |
|------------------------------|-------|
| 法定実効税率 .....                 | 37.6% |
| (調整)                         |       |
| 実効税率の異なる子会社の利益 .....         | (8.5) |
| 交際費等永久に損金に<br>算入されない項目 ..... | 0.7   |
| その他 .....                    | 0.8   |
| 税効果会計適用後の<br>法人税等の負担率 .....  | 30.6% |

## 7. リース

2008年及び2007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    |        |       |        | 2007   |       |        |  |
|------------------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--|
|                  | 2008   |        |       |        |        |       |        |  |
|                  | 船舶     | 器具・備品  | その他   | 合計     | 器具・備品  | その他   | 合計     |  |
| 取得価額相当額 .....    | 22,413 | 54,782 | 3,468 | 80,663 | 54,993 | 7,642 | 62,635 |  |
| 減価償却累計額相当額 ..... | 1,150  | 32,350 | 1,259 | 34,759 | 26,242 | 1,832 | 28,074 |  |
| 帳簿価額相当額 .....    | 21,263 | 22,432 | 2,209 | 45,904 | 28,751 | 5,810 | 34,561 |  |

|                  | 千米ドル      |           |          |           |       |     |    |  |
|------------------|-----------|-----------|----------|-----------|-------|-----|----|--|
|                  | 2008      |           |          |           |       |     |    |  |
|                  | 船舶        | 器具・備品     | その他      | 合計        | 器具・備品 | その他 | 合計 |  |
| 取得価額相当額 .....    | \$223,701 | \$546,785 | \$34,614 | \$805,100 |       |     |    |  |
| 減価償却累計額相当額 ..... | 11,473    | 322,891   | 12,566   | 346,930   |       |     |    |  |
| 帳簿価額相当額 .....    | \$212,228 | \$223,894 | \$22,048 | \$458,170 |       |     |    |  |

2007年3月31日に終了する連結会計年度においては「船舶」は「その他」に含めて計上されておりますが、2008年3月31日に終了する連結会計年度においては重要性が増したため別掲しております。

繰延税金資産及び負債の発生 of 主な原因別の内訳は、以下の通りです。

|                     | 百万円      |          | 千米ドル        |
|---------------------|----------|----------|-------------|
|                     | 2008     | 2007     | 2008        |
| 繰延税金資産              |          |          |             |
| 退職給付引当金 .....       | 2,852    | 3,168    | \$ 28,462   |
| 減損損失 .....          | 1,707    | 1,799    | 17,040      |
| 未実現損益の消去 .....      | 1,151    | 1,165    | 11,487      |
| その他の引当金 .....       | 2,704    | 2,427    | 26,983      |
| 支払手形及び営業未払金 .....   | 6,207    | 3,857    | 61,955      |
| 繰延ヘッジ損失 .....       | 2,460    | 3,377    | 24,558      |
| その他 .....           | 3,418    | 3,820    | 34,116      |
| 繰延税金資産小計 .....      | 20,499   | 19,613   | 204,601     |
| 評価性引当額 .....        | (3,025)  | (1,117)  | (30,189)    |
| 繰延税金資産合計 .....      | 17,474   | 18,496   | 174,412     |
| 繰延税金負債              |          |          |             |
| 特別償却準備金 .....       | (1,003)  | (942)    | (10,015)    |
| 圧縮記帳積立金 .....       | (2,168)  | (2,129)  | (21,640)    |
| その他有価証券評価差額金 .....  | (11,547) | (28,358) | (115,249)   |
| 繰延ヘッジ利益 .....       | —        | (11,125) | —           |
| 海外子会社の加速度償却費 .....  | (3,525)  | —        | (35,182)    |
| その他 .....           | (1,311)  | (3,042)  | (13,082)    |
| 繰延税金負債合計 .....      | (19,554) | (45,596) | (195,168)   |
| 差引:純額(繰延税金負債) ..... | (2,080)  | (27,100) | \$ (20,756) |

2008年及び2007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      |
|----------------|---------|---------|-----------|
|                | 2008    | 2007    | 2008      |
| 支払リース料 .....   | \ 9,418 | \ 8,586 | \$ 94,000 |
| 減価償却費相当額 ..... | 7,256   | 7,100   | 72,426    |
| 支払利息相当額 .....  | 1,491   | 1,758   | 14,880    |

2008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2008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      |
|---------------|---------|-----------|
| 2009年 .....   | \ 6,961 | \$ 69,479 |
| 2010年以降 ..... | 39,707  | 396,314   |

2008年3月31日現在におけるオペレーティング・リースの2008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。

|               | 百万円      | 千米ドル       |
|---------------|----------|------------|
| 2009年 .....   | \ 19,771 | \$ 197,336 |
| 2010年以降 ..... | 106,289  | 1,060,872  |

## 8. 退職給付

2008年及び2007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         |
|--------------------|------------|------------|--------------|
|                    | 2008       | 2007       | 2008         |
| 退職給付債務* .....      | \ (30,772) | \ (31,116) | \$ (307,136) |
| 年金資産の公正価額 .....    | 19,354     | 20,727     | 193,168      |
| 未積立退職給付債務 .....    | (11,418)   | (10,389)   | (113,968)    |
| 未認識数理計算上の差異 .....  | 2,157      | (455)      | 21,531       |
| 未認識過去勤務債務 .....    | 695        | 534        | 6,942        |
| 連結貸借対照表計上額純額 ..... | (8,566)    | (10,310)   | (85,495)     |
| 前払年金費用 .....       | 1,106      | —          | 11,043       |
| 退職給付引当金 .....      | \ (9,672)  | \ (10,310) | \$ (96,538)  |

\* 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。

2008年及び2007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      |
|-------------------|---------|---------|-----------|
|                   | 2008    | 2007    | 2008      |
| 勤務費用* .....       | \ 1,889 | \ 1,866 | \$ 18,854 |
| 利息費用 .....        | 588     | 591     | 5,872     |
| 年金資産の期待運用収益 ..... | (566)   | (157)   | (5,652)   |
| (償却額)             |         |         |           |
| 数理計算上の差異 .....    | 23      | 123     | 226       |
| 過去勤務債務 .....      | 160     | 127     | 1,598     |
| 退職給付費用 .....      | \ 2,094 | \ 2,550 | \$ 20,898 |

\* 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。

2008年及び2007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。

|                    | 2008      | 2007      |
|--------------------|-----------|-----------|
| 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 0%   |

## 9. 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。

2008年及び2007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(25,355千米ドル)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)額的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 |

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。

2008年及び2007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<br>ストック・オプション | 2003年<br>ストック・オプション | 2004年<br>ストック・オプション | 2005年<br>ストック・オプション |
|-------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| ストック・オプションの数:     |                     |                     |                     |                     |
| 2006年3月31日残高..... | 49                  | 590                 | 370                 | 488                 |
| 権利確定 .....        | —                   | —                   | —                   | —                   |
| 権利行使 .....        | 19                  | 218                 | 161                 | —                   |
| 失効 .....          | —                   | —                   | —                   | —                   |
| 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                 |

2008年及び2007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<br>ストック・オプション | 2003年<br>ストック・オプション | 2004年<br>ストック・オプション | 2005年<br>ストック・オプション |
|-------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 単価情報:                   |                     |                     |                     |                     |
|                         | (円)                 |                     |                     |                     |
| 2007年3月31日現在権利行使価格..... | ¥ 156               | ¥ 278               | ¥ 633               | ¥ 693               |
| 行使時平均株価 (2007) .....    | 1,000               | 924                 | 925                 | —                   |
| 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               |
|                         | (ドル)                |                     |                     |                     |
| 2008年3月31日現在権利行使価格..... | \$ 1.56             | \$ 2.77             | \$ 6.32             | \$ 6.92             |
| 行使時平均株価 (2008) .....    | 14.32               | 14.13               | 14.13               | 15.70               |

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。

旧商法の規定に基づいて、当社の連結子会社である川崎近海汽船株式会社の取締役、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。

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。

川崎近海汽船株式会社のストック・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                |
|-----------------|-----------|-----------------------|
| 2003年ストック・オプション | 2003年9月3日 | 2005年6月28日～2008年6月27日 |

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。



2008年及び2007年3月31日に終了した連結会計年度における川崎近海汽船株式会社の2003年ストック・オプションの個数の変動は以下の通りです。

| 2003年ストック・オプション    |    |
|--------------------|----|
| ストック・オプションの数:      |    |
| 2006年3月31日残高 ..... | 10 |
| 権利確定 .....         | —  |
| 権利行使 .....         | —  |
| 失効 .....           | —  |
| 2007年3月31日残高 ..... | 10 |
| 権利確定 .....         | —  |
| 権利行使 .....         | 8  |
| 失効 .....           | —  |
| 2008年3月31日残高 ..... | 2  |

2008年及び2007年3月31日に終了した連結会計年度における川崎近海汽船株式会社の2003年ストック・オプションに対する単価情報は以下の通りです。

| 2003年ストック・オプション    |      |        |
|--------------------|------|--------|
| 単価情報:              | (円)  | (ドル)   |
| 2007年3月31日現在権利行使価格 | ¥195 |        |
| 行使時平均株価(2007)      | —    |        |
| 2008年3月31日現在権利行使価格 | ¥195 | \$1.95 |
| 行使時平均株価(2008)      | 686  | 6.85   |

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。

2007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        |            |         |         |            |
|------------|------------|---------|---------|------------|
|            | 2006年3月31日 | 増加      | 減少      | 2007年3月31日 |
| 自己株式 ..... | 2,249,488  | 190,598 | 415,638 | 2,024,448  |

| 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  |

## 10. 1株当たり情報

2008年及び2007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2008年及び2007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    |
|---------------|---------|--------|--------|
|               | 2008    | 2007   | 2008   |
| 当期純利益:        |         |        |        |
| 潜在株式調整前 ..... | ¥131.36 | ¥86.67 | \$1.31 |
| 潜在株式調整後 ..... | 123.72  | 76.62  | 1.24   |
| 純資産額 .....    | 558.46  | 556.55 | 5.57   |
| 配当金 .....     | 26.00   | 18.00  | 0.26   |

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、普通株主に帰属する各連結会計年度末の純

資産額と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。

## 11. 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。

2008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額を上回っているため差額の記載を省略しています。

## 12. 契約債務及び偶発債務

2008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、535,822百万円(5,348,060千米ドル)です。

2008年3月31日現在における受取手形裏書譲渡高、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      |
|-----------------|---------|-----------|
| 受取手形裏書譲渡高 ..... | \ 3     | \$ 30     |
| 保証債務.....       | 17,942  | 179,075   |
| 保証予約.....       | 239     | 2,380     |
| 連帯債務.....       | 29,860  | 298,036   |
| 合計 .....        | \48,044 | \$479,521 |

## 13. 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。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。

## 14. 減損損失

2008年3月31日に終了した連結会計年度においては、当社及び連結子会社は減損損失を計上していません。

2007年3月31日に終了した連結会計年度において、当社及び連結子会社は、関連する連結財務諸表に減損損失を計上しております。

減損損失を計上した対象資産は以下の通りです。

| 場所  | 用途       | 種類                 | 百万円    |
|-----|----------|--------------------|--------|
| 大阪  | ターミナル後背地 | 土地                 | \ 538  |
| 横浜  | 物流施設     | 建物及び<br>その他の有形固定資産 | 259    |
| 千葉  | その他事業用資産 | 建物                 | 178    |
| その他 | 遊休資産     | 土地                 | 87     |
|     |          |                    | \1,062 |

当社及び連結子会社は、管理会計上の区分を考慮して事業用資産の資産グループを決定しています。そのうち、その他事業用資産及び遊休資産については、個々の資産を資産グループとしています。

大阪のターミナル後背地と千葉のその他事業用資産は、管理会計上の区分の変更により、個々の資産グループとなりました。そのため個々のグループでは、投資額の回収が困難と見込まれるため、帳簿価額を回収可能価額まで減額し、当該減少額716百万円を減損損失として2007年3月31日に終了した連結会計年度の連結損益計算書に計上しています。両者の回収可能価額は、正味売却可能価額に基づいて測定されており、大阪のターミナル後背地に関しては、不動産鑑定士による鑑定評価額に、千葉のその他事業用資産は、売却見込額に基づいた正味売却可能価額となっています。

横浜の物流施設は、その収益性が著しく低下しているため、帳簿価額を回収可能価額まで減額し、当該減少額259百万円を減損損失として2007年3月31日に終了した連結会計年度の連結損益計算書に計上しています。なお、回収可能価額は、使用価値(年率4.4%の割引率を用いて算定された将来キャッシュ・フロー)に基づいて測定されています。

遊休資産は、地価の下落等により投資額の回収が困難と見込まれているため、帳簿価額を回収可能価額(不動産鑑定士による鑑定評価額に基づく正味売却可能価額)まで減額し、当該減少額87百万円を減損損失として2007年3月31日に終了した連結会計年度の連結損益計算書に計上しています。

## 15. キャッシュ・フロー計算書についての追加情報

2008年及び2007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、2008年及び2007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       |
|-------------------------------|----------|----------|------------|
|                               | 2008     | 2007     | 2008       |
| 現金及び預金 .....                  | \ 50,701 | \ 63,927 | \$ 506,046 |
| 預入期間が3ヶ月を超える定期預金 ...          | (2,657)  | (3,434)  | (26,513)   |
| 容易に換金可能でリスクの僅少な<br>有価証券 ..... | —        | 0        | —          |
| 現金及び現金同等物 .....               | \ 48,044 | \ 60,493 | \$ 479,533 |

2008年及び2007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      |          | 千米ドル       |
|----------------------------------|----------|----------|------------|
|                                  | 2008     | 2007     | 2008       |
| 新株予約権の行使による<br>資本金増加額 .....      | \ 6,462  | \ 9,667  | \$ 64,502  |
| 新株予約権の行使による<br>資本準備金増加額 .....    | 6,462    | 9,667    | 64,502     |
| 新株予約権の行使による<br>新株予約権付社債減少額 ..... | \ 12,924 | \ 19,334 | \$ 129,004 |

## 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                   |           |          |             |            |             |
|-----------------------------|-----------------------|-----------|----------|-------------|------------|-------------|
|                             | 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     |

百万円

2007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.....       | \ 936,943 | \ 127,108 | \ 21,488 | \ 1,085,539 | \ —        | \ 1,085,539 |
| (2) セグメント間の内部売上高又は振替高..... | 7,708     | 59,209    | 35,580   | 102,497     | (102,497)  | —           |
| 総売上高.....                  | 944,651   | 186,317   | 57,068   | 1,188,036   | (102,497)  | 1,085,539   |
| 2. 営業費用.....               | 899,282   | 172,486   | 55,285   | 1,127,053   | (102,871)  | 1,024,182   |
| 営業利益.....                  | \ 45,369  | \ 13,831  | \ 1,783  | \ 60,983    | \ 374      | \ 61,357    |
| 3. 資産、減価償却費及び資本的支出         |           |           |          |             |            |             |
| (1) 資産.....                | \ 759,778 | \ 155,469 | \ 33,623 | \ 948,870   | \ (48,431) | \ 900,439   |
| (2) 減価償却費.....             | 25,287    | 5,866     | 1,141    | 32,294      | —          | 32,294      |
| (3) 減損損失.....              | 625       | 259       | 178      | 1,062       | —          | 1,062       |
| (4) 資本的支出.....             | 114,889   | 5,939     | 558      | 121,386     | —          | 121,386     |

千米ドル

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.....       | \$ 11,747,118 | \$ 1,310,663 | \$ 227,458 | \$ 13,285,239 | \$ —         | \$ 13,285,239 |
| (2) セグメント間の内部売上高又は振替高..... | 112,971       | 627,385      | 470,726    | 1,211,082     | (1,211,082)  | —             |
| 総売上高.....                  | 11,860,089    | 1,938,048    | 698,184    | 14,496,321    | (1,211,082)  | 13,285,239    |
| 2. 営業費用.....               | 10,726,477    | 1,801,162    | 676,352    | 13,203,991    | (1,212,783)  | 11,991,208    |
| 営業利益.....                  | \$ 1,133,612  | \$ 136,886   | \$ 21,832  | \$ 1,292,330  | \$ 1,701     | \$ 1,294,031  |
| 3. 資産、減価償却費及び資本的支出         |               |              |            |               |              |               |
| (1) 資産.....                | \$ 8,301,442  | \$ 1,574,230 | \$ 476,525 | \$ 10,352,197 | \$ (684,269) | \$ 9,667,928  |
| (2) 減価償却費.....             | 292,017       | 58,702       | 12,216     | 362,935       | —            | 362,935       |
| (3) 資本的支出.....             | 1,500,095     | 80,740       | 29,433     | 1,610,268     | —            | 1,610,268     |

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、海運業セグメントにおいて11,791百万円（117,685千米ドル）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は、海運業セグメントにおいて606百万円（6,045千米ドル）、その他の事業セグメントにおいて3百万円（33千米ドル）減少しています。

注記2(b)に記載の通り、当社及び国内連結子会社は、役員賞与に関する会計基準を適用しました。この会計基準の適用により、従来の方法に比べて、海運業及び物流・港運事業並びにその他の事業の各セグメントの営業利益は、それぞれ180百万円、157百万円、36百万円減少しています。



## (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                      |             |          |          |          |         |             |            |             |
|--------------------------|-------------|----------|----------|----------|---------|-------------|------------|-------------|
| 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   |

| 百万円                      |           |          |          |          |         |             |            |             |
|--------------------------|-----------|----------|----------|----------|---------|-------------|------------|-------------|
| 2007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 .....    | \ 987,297 | \ 32,074 | \ 25,222 | \ 40,583 | \ 363   | \ 1,085,539 | \ —        | \ 1,085,539 |
| (2) セグメント間の内部売上高又は振替高... | 11,796    | 26,252   | 9,645    | 16,876   | 933     | 65,502      | (65,502)   | —           |
| 総売上高 .....               | 999,093   | 58,326   | 34,867   | 57,459   | 1,296   | 1,151,041   | (65,502)   | 1,085,539   |
| 2. 営業費用 .....            | 958,954   | 55,346   | 29,610   | 45,311   | 1,100   | 1,090,321   | (66,139)   | 1,024,182   |
| 営業利益 .....               | \ 40,139  | \ 2,980  | \ 5,257  | \ 12,148 | \ 196   | \ 60,720    | \ 637      | \ 61,357    |
| 3. 資産 .....              | \ 769,742 | \ 33,554 | \ 53,302 | \ 82,005 | \ 3,447 | \ 942,050   | \ (41,611) | \ 900,439   |

| 千米ドル                     |               |            |            |            |           |               |              |               |
|--------------------------|---------------|------------|------------|------------|-----------|---------------|--------------|---------------|
| 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 .....    | \$ 11,973,340 | \$ 287,024 | \$ 524,822 | \$ 494,764 | \$ 5,289  | \$ 13,285,239 | \$ —         | \$ 13,285,239 |
| (2) セグメント間の内部売上高又は振替高... | 146,745       | 250,118    | 148,923    | 174,259    | 9,289     | 729,334       | (729,334)    | —             |
| 総売上高 .....               | 12,120,085    | 537,142    | 673,745    | 669,023    | 14,578    | 14,014,573    | (729,334)    | 13,285,239    |
| 2. 営業費用 .....            | 11,106,544    | 516,678    | 532,821    | 552,558    | 12,958    | 12,721,559    | (730,351)    | 11,991,208    |
| 営業利益 .....               | \$ 1,013,541  | \$ 20,464  | \$ 140,924 | \$ 116,465 | \$ 1,620  | \$ 1,293,014  | \$ 1,017     | \$ 1,294,031  |
| 3. 資産 .....              | \$ 8,016,609  | \$ 313,353 | \$ 907,333 | \$ 909,345 | \$ 47,137 | \$ 10,193,777 | \$ (525,849) | \$ 9,667,928  |

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および営業利益は、日本セグメントにおいて11,669百万円（116,536千米ドル）、アジアセグメントにおいて122百万円（1,219千米ドル）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は、日本セグメントにおいて609百万円（6,079千米ドル）減少しています。

注記2(b)に記載の通り、当社及び国内連結子会社は、役員賞与に関する会計基準を適用しました。この会計基準の適用により、従来の方法に比べて、日本セグメントの営業利益が374百万円減少しています。

### (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                     |           |           |           |           |           |             |
|-------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| 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%       |

| 百万円                     |           |           |           |           |          |           |
|-------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|
| 2007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 .....          | \ 296,627 | \ 202,054 | \ 221,960 | \ 104,233 | \ 89,132 | \ 914,006 |
| 2. 連結売上高 .....          |           |           |           |           |          | 1,085,539 |
| 連結売上高に占める海外売上高の割合 ..... | 27.3%     | 18.6%     | 20.5%     | 9.6%      | 8.2%     | 84.2%     |

| 千米ドル                    |              |              |              |              |              |               |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| 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 .....          | \$ 3,429,549 | \$ 2,461,275 | \$ 2,942,079 | \$ 1,217,432 | \$ 1,324,152 | \$ 11,374,487 |
| 2. 連結売上高 .....          |              |              |              |              |              | 13,285,239    |
| 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%         |

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海外売上高は、北米において3,381百万円（33,742千米ドル）、欧州において2,298百万円（22,935千米ドル）、アジアにおいて5,056百万円（50,466千米ドル）、オセアニアにおいて79百万円（787千米ドル）、その他の地域において977百万円（9,755千米ドル）減少しています。

### 17. 後発事象

2008年6月25日に開催された定時株主総会において、以下の剰余金の処分が承認されています。

|                            | 百万円     | 千米ドル      |
|----------------------------|---------|-----------|
| 配当金(1株当たり14円=0.14米ドル) .... | \ 8,926 | \$ 89,087 |

## 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2008年及び2007年3月31日現在の連結貸借対照表並びに2008年及び2007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2008年及び2007年3月31日現在の連結財政状態並びに2008年及び2007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。

2008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。

## 新日本監査法人

2008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

(2008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** 458億1,934万円  
**社長** 前川弘幸  
**従業員数** 600名(陸員432名、海員168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1-47-1(名古屋国  
 際センタービル11階)  
 電話(052)589-4510 FAX(052)589-4585

**関西※**  
 〒658-0033  
 神戸市東灘区向洋町西6丁目4番  
 電話(078)858-6506 FAX(078)857-1533  
**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249社

※2008年5月26日(月)より下記に移転  
 〒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

## 株式情報

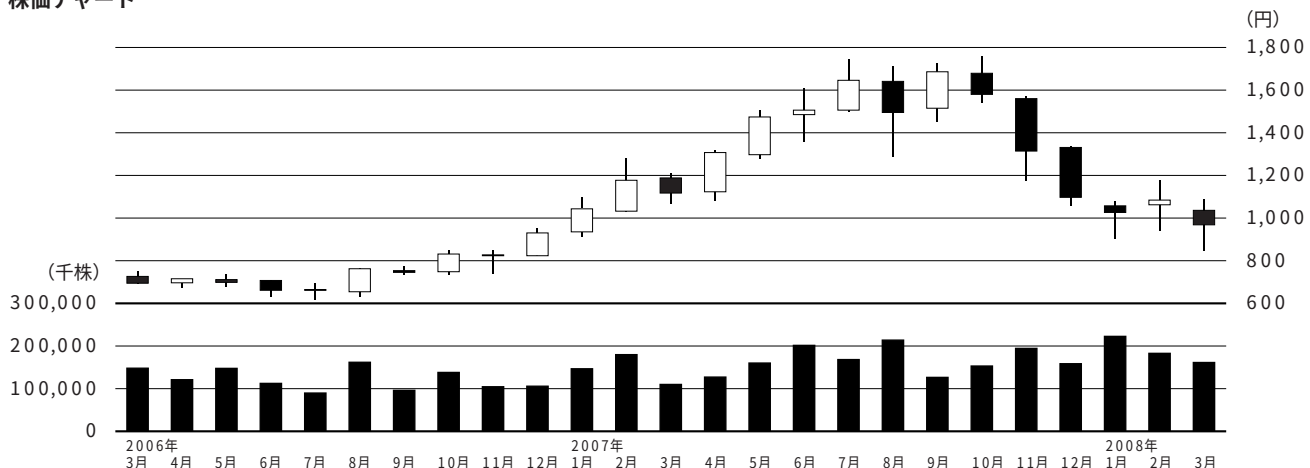
### 株式情報(2008年3月31日現在)

**発行可能株式総数** 2,000,000,000株  
**発行済株式数** 638,764,790株  
**株主数** 30,303名  
**株主名簿管理人** 中央三井信託銀行株式会社  
 東京都港区芝三丁目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<br>(千株) | 持株比率<br>(%) |
|---------------------------------------|-------------|-------------|
| 日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)             | 62,292      | 9.75        |
| 日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)               | 55,735      | 8.72        |
| みずほ信託退職給付信託川崎重工工業<br>再信託受託者資産管理サービス信託 | 30,000      | 4.69        |
| 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        |
| JFEスチール株式会社                           | 25,305      | 3.96        |
| 日本生命保険相互会社                            | 17,915      | 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)             | 9,138       | 1.43        |
| 日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口4)            | 8,484       | 1.32        |

### 株価チャート







〒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