

Steering a New Course

アニュアルレビュー 2010 2010年3月期



川崎汽船(“K”ライン)は世界の海上輸送のニーズに適応した、さまざまなタイプの船隊を保有・運航し、世界の海運上場会社の売上高トップ5に入る総合海運会社です。“K”ラインが輸送を担う貨物は、日用雑貨、自動車、工業原料、エネルギー資源など世界各地の人々の生活に不可欠なものばかりで、海運業はまさに地球の動脈にあたると言えます。

To Stable Value

2010年3月末現在、国内26社、海外293社の連結対象子会社を抱え、世界中の拠点や海上で働くグループ従業員約7,000人が“K”ラインブランドのもと、グローバルに事業を展開しています。今日も、世界の至るところで“K”ファネルの船が世界の人々の生活をより豊かにするために航行しています。

Contents

2 “K” Line Spirit	26-36 事業の概況と見通し	38 CSRへの取り組み
4 “K” Line Presence	26 コンテナ船事業	40 コーポレート・ガバナンスとリスクマネジメント
6 “K” Line Potential	28 ドライバルク事業	42 役員紹介
8 “K” Line Commitment	30 自動車船事業	43 組織
10 財務ハイライト	32 エネルギー資源輸送事業	44 主要連結子会社および関連会社
12 ステークホルダーの皆さまへ	34 重量物船事業	46 サービスネットワーク
14 社長インタビュー	35 近海・内航事業	48 沿革
20 中期経営計画の見直し	36 総合物流事業	49 会社概要／株式情報
24 特集：新興国市場での事業拡大	37 グループ運航船舶およびコンテナターミナル	

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。

進み続ける。

“K”ラインスピリットがある限り。

川崎汽船の歩みは平坦なものではなく、90年以上にわたり幾多の経営環境の激変を乗り越えてきました。その原動力となったのが、“K”ラインスピリットです。創業以来育まれてきた“K”ラインスピリットは、自主独立、自由闊達、進取の気性と言った言葉で表現され、川崎汽船の社風として今も従業員一人ひとりに受け継がれています。

“K”ラインスピリットのもとで、全従業員が一丸となって変革を実践し続けてきたからこそ、さまざまな難局を乗り越えてくることができたのです。どんな厳しい状況に直面しても、この“K”ラインスピリットがある限り、それを乗り越え、より大きく飛躍していけると確信しています。



“K” Line Spirit

時代に先駆けた“K”ラインの取り組み



1970年
日本船社初の自動車専用船
(PCC: Pure Car Carrier)
“第十とよ丸”竣工。



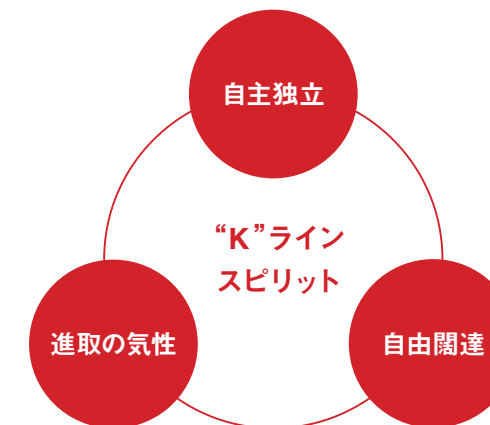
1983年
当社管理運航船の“尾州丸”が
日本籍初のLNG船として就航。



1986年
北米大陸において、日本船社初の
コンテナ2段積列車ダブル・スタック・トレイン
(DST: Double Stack Train)を導入。



1994年
効率的な荷役が可能な幅広浅喫水船型の
“CORONA ACE”竣工。
電力炭輸送の基本船型となる。



川崎汽船独自の社風・精神に根ざすもの、“K”ラインスピリット。
自由闊達に失敗を恐れず、チャレンジ精神を持って次代を開拓します。
“K”ラインスピリットは、社員一人ひとりに脈々と継承されています。

企業理念

“K”LINEグループは、海運業を中核とする海運企業グループとして、
安全運航と環境保全に努め、お客さま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。

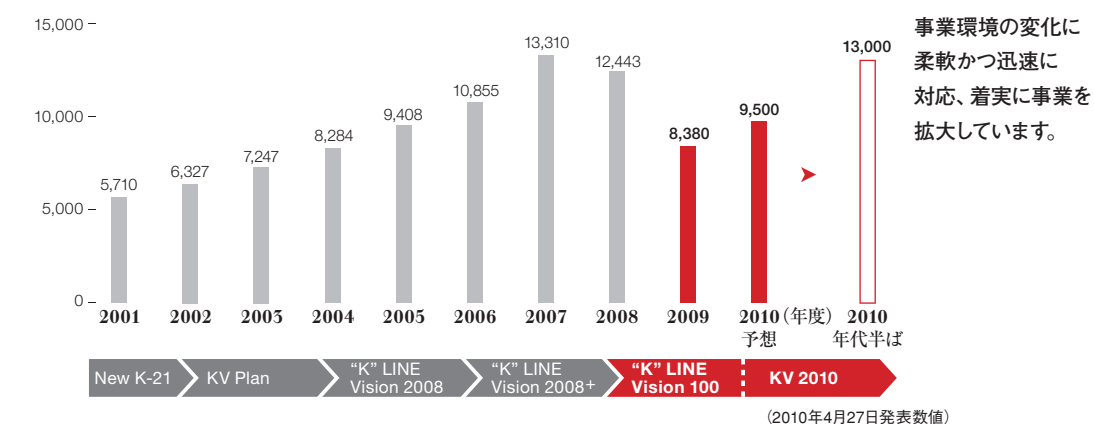
ビジョン

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

売上高 (億円)



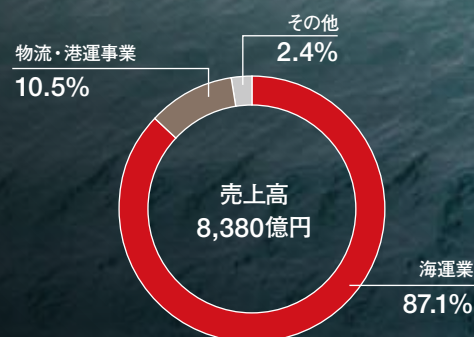
世界の海へ。 グローバルで効率的な船隊編成。

1968年に就航した当社初のコンテナ船隊は、今では90隻近くになり世界中の皆さまに安全・確実に貨物をお届けしています。1970年に当社が開発した自動車専用船は新たなビジネスモデルを生み出し、世界最高レベルのダメージ防止体制で自動車輸送の拡大に貢献しています。新興国の経済発展などにより急速に拡大している資源輸送では大型船から小型船までさまざまな船型で皆さまの需要にお応えしています。無事故で長期にわたり安全にエネルギー資源をお届けしている油槽船隊やLNG船隊、新しい輸送需要にお応えする世界最大級の重量物船やオフショア支援船、世界中のさまざまな海で“K”ファンネルの船が活躍しています。



Presence

事業別売上高構成



事業概要

海運業

コンテナ船事業

➡ P26



中国、台湾、韓国の海運会社とアライアンスを組み、アジア／北米、アジア／欧州、欧州／北米の東西基幹航路を運営しています。加えて、アジア域内や南北航路で世界的なサービス・ネットワークを誇ります。2010年3月末現在、運航船舶は87隻、4,375,597重量トンです。

ドライバルク事業

➡ P28



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。2010年3月末現在、運航船舶は185隻、19,955,593重量トンです。

自動車船事業

➡ P30



1970年に日本初の自動車専用船“第十とよ丸”を完成車輸送サービスに投入して以来、自動車輸送のバイオニアとして、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。2010年3月末現在、運航船舶は78隻、1,101,115重量トンです。

エネルギー資源輸送事業

➡ P32



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。更に海洋油田・ガス田の開発周辺事業(オフショア事業)にも参入しました。2010年3月末現在、運航船舶は59隻、6,820,144重量トンです。

重量物船事業

➡ P34



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堅調で、本事業は当社にとっての新しい収益の柱の一つとなっています。2010年3月末現在、運航船舶は14隻、140,988重量トンです。

近海・内航事業

➡ P35



川崎近海汽船をはじめとするグループ会社では、アジア域内発着貨物においては石炭・鋼材など輸送用一般貨物船、また国内においては鉄鋼・セメント生産用石灰石専用船、紙輸送用RORO船、貨客フェリーなどを運航しています。2010年3月末現在、運航船舶は53隻、482,410重量トンです。

総合物流事業

➡ P36



多様化と複雑化の進む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、海上貨物だけでなく航空貨物の輸送、バイヤーズコンソリデーション(買付物流)事業、倉庫事業、トラック事業など、総合物流事業を展開しています。

物流・港運事業

変化への挑戦。 新たな価値あるサービスの創造。

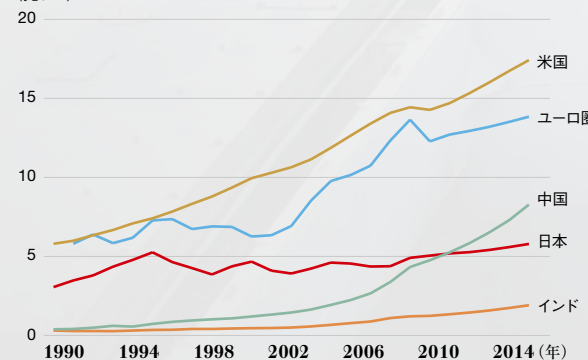
経済成長が著しい新興国の台頭によって、新しい市場が生まれ、トレードパターンはより複雑化、多様化しています。川崎汽船グループはグローバルな人とサービスのネットワークを最大限に活かし、市場の変化を機敏に察知し、顧客の要望に応え、新たな価値あるサービスを創造していきます。中国、インドや大西洋水域におけるビジネスチャンスを捉え三国間輸送を積極的に展開しています。当社グループの運航船は約500隻ですが、2010年代半ばには約600隻に拡大する見込みです。



Potential

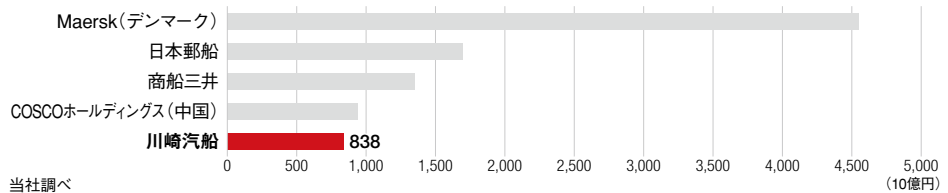
主要国・地域のGDP

出典：IMF資料をもとに当社作成
(兆ドル)



世界市場でのランキング

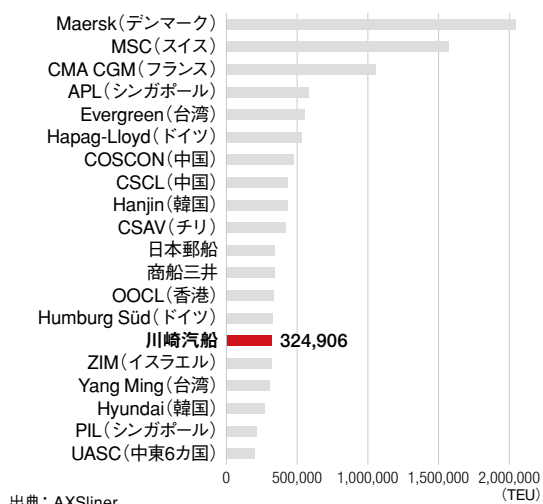
海運上場会社売上高トップ5 (2009年)



コンテナ船

船社別 運航スペース比較

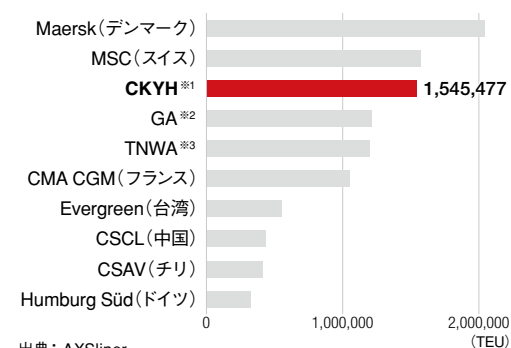
(2010年4月時点)



出典：AXSliner

アライアンス別 運航スペース比較

(2010年4月時点)

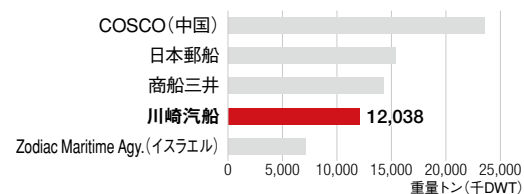


出典：AXSliner
 ※1 CKYHグリーンアライアンス：COSCON、川崎汽船、Yang Ming、Hanjin
 ※2 GA：Grand Alliance Hapag-Lloyd、日本郵船、OOCL
 ※3 TNWA：The New World Alliance APL、Hyundai、商船三井

不定期専用船

ドライバルカー所有船舶腹量トップ5

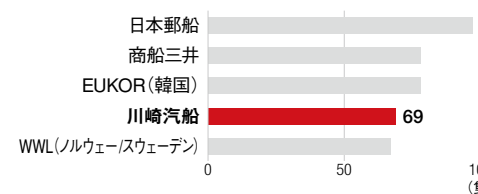
(2010年3月時点)



出典：Clarkson Bulkcarrier Register

自動車船運航隻数トップ5 (3,000台型以上の隻数)

(2009年7月時点)

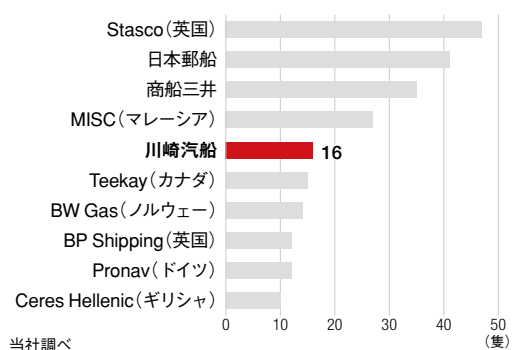


出典：Fearnleys World PCC Fleet

エネルギー資源輸送船

LNG船管理隻数

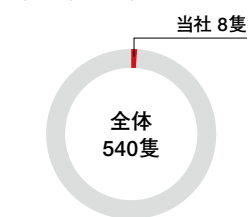
(2010年3月時点)



当社調べ

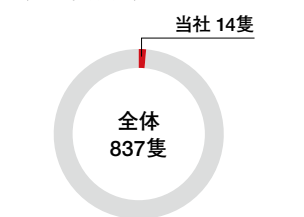
大型タンカー (VLCC※) 運航隻数

(2010年1月時点)



中型タンカー (アフラマックス※) 運航隻数

(2010年1月時点)



出典：Clarkson Tanker Register
 ※ VLCC：Very Large Crude oil Carrier の略。20万～30万重量トンのタンカー
 ※ アフラマックス：8万～12万重量トン程度のタンカー

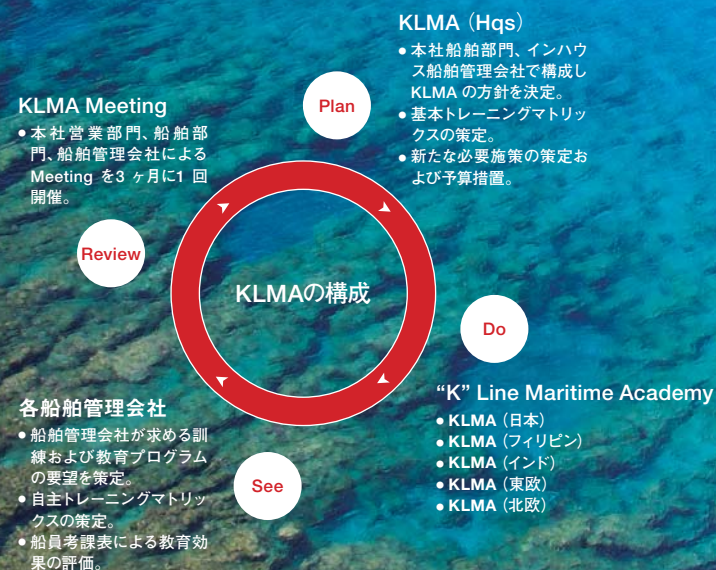
安全、環境、人。

共生と持続的成長への決意。

地球上の全ての人類と生物にとってかけがえない「きれいな海ときれいな空気」を守るために、川崎汽船グループは、CO₂排出量の削減や事故の防止に全力で取り組んでいます。皆さまが安心して貨物を受け取ることができるように、当社グループは船舶をはじめとしたハード面と人材育成などのソフト面の両面から安全運航の向上に取り組んでいます。当社グループの海事技術者の教育施設ケイライン・マリタイム・アカデミー(KLMA)で学んだフィリピン、インドやブルガリアなどさまざまな国の乗組員が、当社の安全運航を支える“K”ライン・スタンダードを守り、皆さまの貨物を運んでいます。

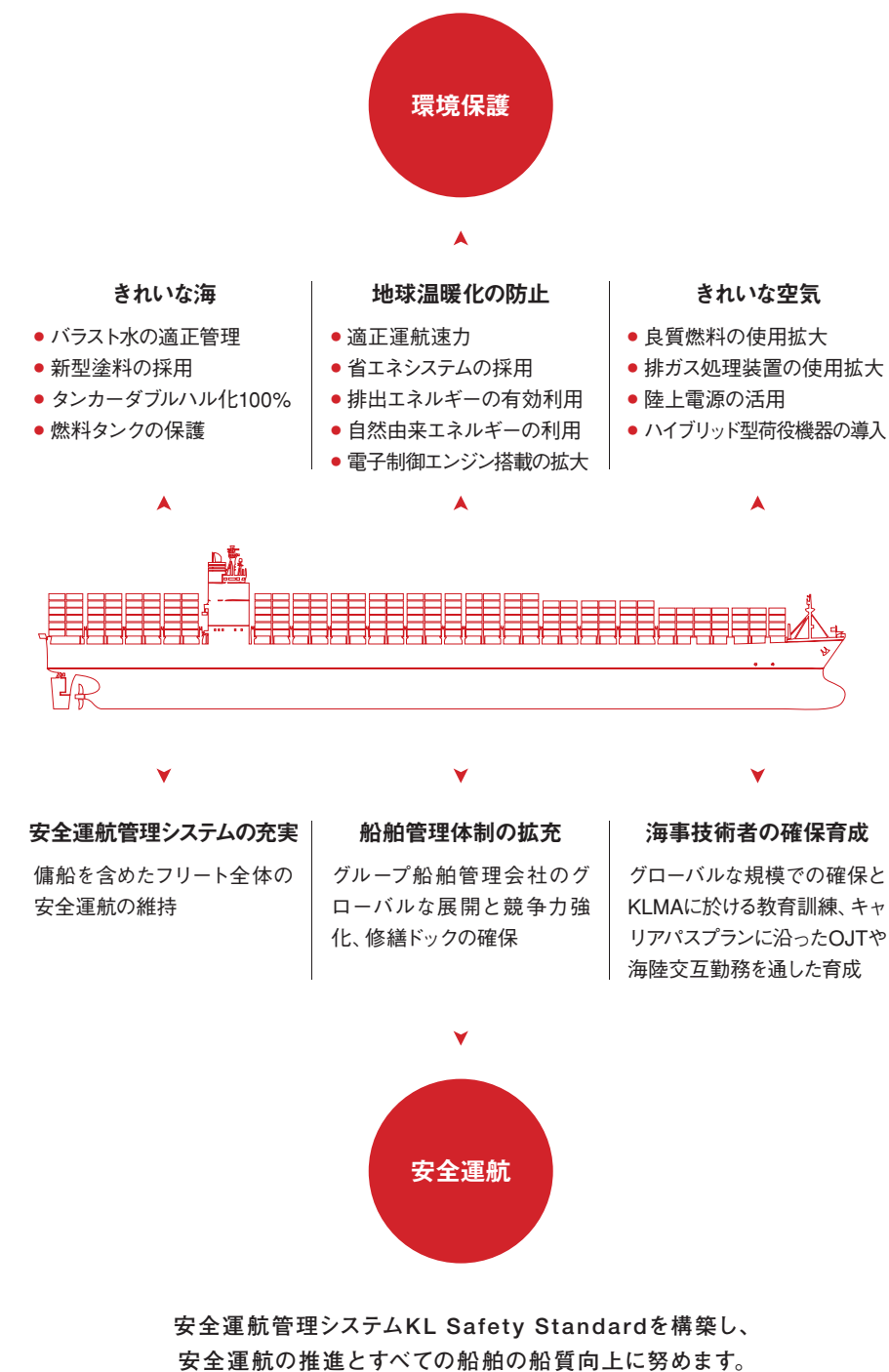
Commitment

安全運航を支える海事技術者の育成



環境保護と安全運航管理体制への取り組み

限りある資源と地球・海洋環境への負荷を理解し、より良い地球環境へ向けて全力で取り組みます。

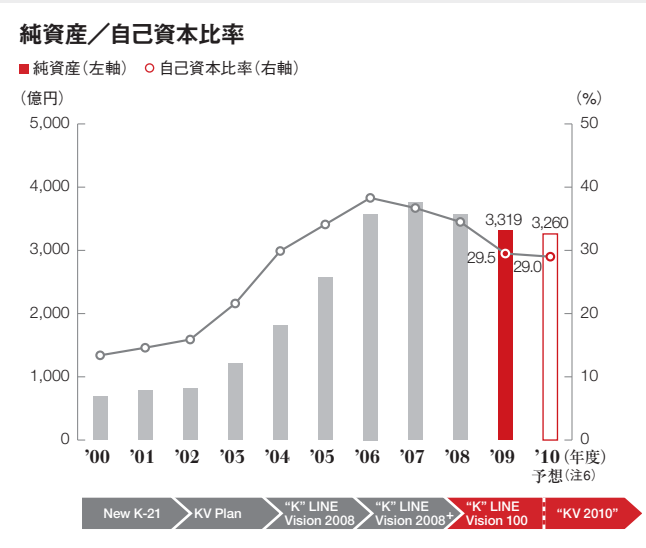
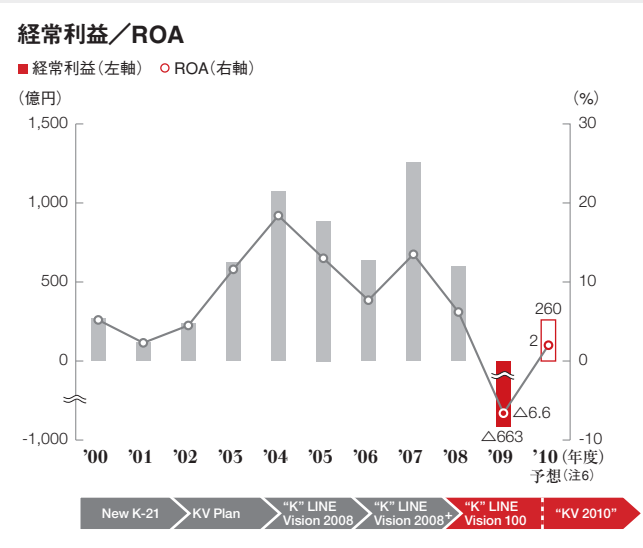
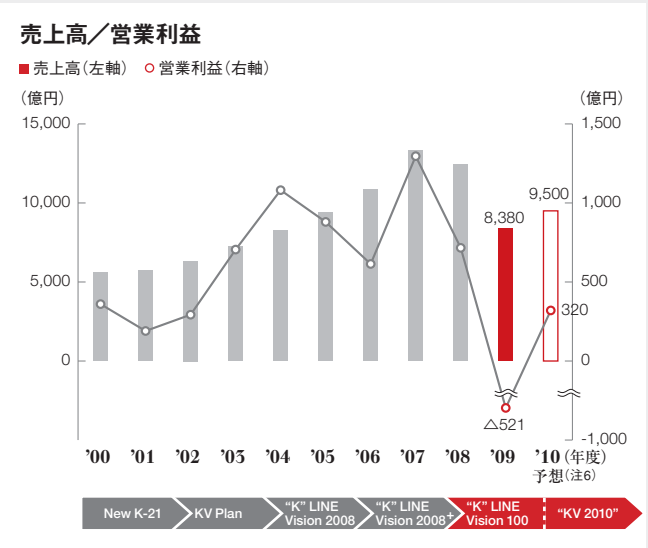


川崎汽船株式会社および連結子会社
3月31日に終了した各連結会計年度

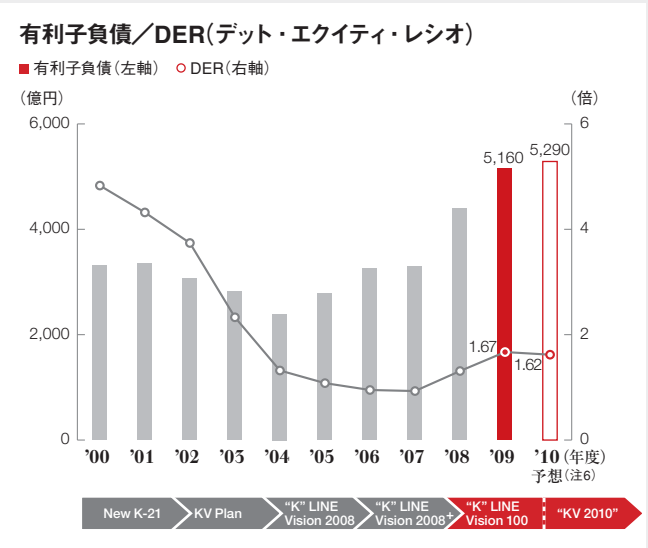
	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2009年度	2010年度予想 ^(注6)
										(百万円)	(千米ドル) ^(注3)	(百万円)
売上高	¥557,869	¥571,014	¥632,725	¥724,667	¥828,444	¥940,819	¥1,085,539	¥1,331,048	¥1,244,317	¥838,033	\$9,007,233	¥950,000
営業利益	36,009	19,049	29,282	70,534	108,054	87,976	61,357	129,649	71,604	△52,075	△559,706	32,000
経常利益	26,804	11,968	23,672	62,564	107,235	88,573	63,928	125,868	60,011	△66,272	△712,296	26,000
当期純利益	1,948	4,768	10,373	33,196	59,853	62,424	51,514	83,012	32,421	△68,721	△738,618	18,000
純資産 ^(注2)	68,647	77,716	82,040	121,006	181,276	257,810	357,625	376,277	356,153	331,865	3,566,907	326,000*
ROE(%) ^(注4)	2.7	6.5	13.0	32.7	39.6	28.4	17.1	23.7	9.4	△21.4		
ROA(%) ^(注5)	5.2	2.3	4.5	11.6	18.4	13.0	7.7	13.5	6.2	△6.6		2
DER (倍)	4.83	4.32	3.74	2.33	1.32	1.08	0.95	0.93	1.31	1.67		1.62
総資産	513,797	533,295	515,825	559,135	605,331	757,040	900,439	968,630	971,603	1,043,885	11,219,744	
1株当たりの情報 (円)											(米ドル)	
当期純利益	3.28	8.03	17.24	55.71	100.70	104.89	86.67	131.36	50.89	△106.24	△1.14	23.57
純資産	115.61	130.88	138.29	204.37	306.06	435.19	556.55	558.46	525.43	403.53	4.34	
配当金	5.00	3.00	5.00	10.00	16.50	18.00	18.00	26.00	13.50	—	—	5.50
従業員数 (人)												
海運業	1,180	1,133	991	1,000	885	898	961	1,041	1,064	1,101		
物流・港湾事業	3,911	4,066	4,166	4,212	4,412	4,986	5,190	5,522	5,460	5,294		
その他の事業	716	859	856	876	929	943	890	1,052	1,182	1,345		
合計	5,807	6,058	6,013	6,088	6,226	6,827	7,041	7,615	7,706	7,740		

(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)。百万円未満を四捨五入。
2. 2005年度までの純資産の金額については、従来より記載の資本の部の金額を記載しています。
3. 2009年度の米ドル金額は2010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＝93.04円)で計算されたものです。
4. ROE: 自己資本当期純利益率
5. ROA: 総資産経常利益率
6. 2010年4月27日発表の数値

* 自己資本の見込み数値



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



DER：有利子負債／自己資本

川崎汽船はグローバル経済の激変の中、創業100年を迎える2019年に向けて、
新たな成長へのビジョンを打ち出しました。幾多の厳しい経済環境を克服してきた
“K”ラインスピリットをもって、変革に挑戦するとともに、
グローバルな社会との「共利共生と持続的成長」を目指します。

代表取締役会長
前川 弘幸

代表取締役社長
黒谷 研一

2009年度における世界経済は、上期はリーマン・ショックを契機とした世界経済の急激な後退の影響が残り、下期は各国の景気刺激策の効果が徐々に現れ、状況は改善しつつあるものの、総じて低迷する結果となりました。

海運業を取り巻く事業環境も、荷動きの低迷、円高、燃料油価格再上昇の影響を受け、厳しいものとなりました。特にコンテナ船事業においては、輸送需要が急減し、運賃も大幅に下落するなど厳しい事業運営を余儀なくされました。自動車船事業においても、完成車の荷動きが大きく落ち込み、第1四半期を底として第2四半期以降回復に転じましたが、そのスピードは緩やかなものにとどまりました。このような輸送需要の急減に対応して、コンテナ船と自動車船は、解撤、返船、係船により船隊規模を縮小しました。更にコンテナ船事業においては、来期以降の収支改善に繋げるため、既発注新造船の竣工時期後ろ倒しと船種変更、傭船契約解約などの抜本的な構造対策に取り組みました。

以上のような構造対策費用の計上もあり、2009年度は大幅な赤字決算となりましたので、誠に遺憾ではございますが、無配とさせていただきます。株主の皆さまをはじめ、お客さま、取引先の皆さま、そして当社を支えていただいているあらゆるステークホルダーの皆さまには、大変なご心配をおかけしましたことを心よりお詫び申し上げます。

2010年4月より新体制での経営がスタートいたしました。いかなる環境の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の変革を当社のアイデンティティである“K”ラインスピリットで実現し、更なる企業価値の向上に努めてまいります。とりわけ、新中期経営計画“K” LINE Vision 100 KV 2010に掲げたミッションの一つである2010年度の黒字化と早期復配を一日も早く実現すべくグループの総力を挙げて取り組んでいます。

今後ともステークホルダーの皆さまのご支援とご理解をお願い申し上げます。

代表取締役会長

前川 弘幸

代表取締役社長

黒谷 研一

Steering a New Course

“構造改革を早期に実現させ、世界経済の
パラダイムシフトに対応した事業ポートフォリオの
変革と、長期的視点に立った新規戦略事業の育成を
推進するとともに、グローバルな視点に立った
人材の育成、安全と環境への取り組みを更に徹底させ、
中期経営計画の目標を達成していきます。”

代表取締役社長
黒谷 研一



Question 1

大きく変化する経営環境下での社長就任ですが、抱負をお聞かせ下さい。
また、2009年度をどのように振り返りますか？

Answer

意思決定のスピードを速め、早期の黒字化と復配に向け全力を尽くします。

2010年4月に社長に就任しました黒谷です。私は、2003年からシンガポール子会社
“K” LINE PTE LTDの社長を6年半務め、即断即決の経営スタイルで、規模は小
さいながらもゼロからドライバルク船、タンカー、コンテナ船、自動車船の各部門
を営業する総合海運会社を作り上げてきました。この長期間にわたり海の向こうか
ら川崎汽船をみてきた経験を生かし、私自身が経営の先頭に立ってリーダーシップ
を発揮することで意思決定のスピードを速め、早期の黒字化と復配、更に継続的
な黒字確保に向け全力を投入してまいります。

2009年度を振り返りますと、2008年秋のリーマン・ショックに端を発した金融
危機は、その衝撃度、深刻さにおいて史上最大級のものであり、海運業界におい
てもその影響を受けて海上荷動き量は大きく落ち込み、運賃も大幅に下落するな
ど、我々の想定をはるかに超えたものでした。

収益構造改革委員会の取り組み

収益改善部会

- ・コンテナ船コスト構造改革
- ・余剰船舶、遊休資産など処分による固定費削減

事業構造改革部会

- ・事業環境悪化時に耐性の強い事業ポートフォリオへの改革
- ・船隊整備は、所有船、長期・中短期傭船の船隊バランスを重視
- ・財務基盤改善へ向けた工程表と投資政策の見直し
- ・成長事業分野の育成

組織改革部会

- ・事業構造改革に対応した組織への再編・適正化
- ・グループ会社事業の効率化

その対策として、2009年8月に立ち上げた収益構造改革委員会の下部機構として、収益改善部会、事業構造改革部会と組織改革部会の3部会を設置し、コスト削減、収支改善策の着実な実行に加え、事業ポートフォリオの再検討、事業組織やグループ経営の見直しなど、多岐にわたる抜本的な改革に取り組みました。また、今年1月には中期経営計画を見直し“K” LINE Vision 100 KV 2010としてスタートしました。

2009年度は、売上高8,380億円(対前年比－32.7%)、経常損失663億円(前年同期は600億円の利益)、当期純損失687億円(前年同期は324億円の利益)という不本意な結果となりましたが、2010年度をスタートするにあたり、こうした急速な事業環境の変化に即応した抜本的な構造改革を迅速かつ大胆に進めてきたことで、早期黒字化への道筋はついたものと考えています。

今後の業績回復へ果敢に挑戦するため、今こそ“K”ラインスピリットのもと、時代の変化を機敏に察知し、ニーズを先取りしたサービスを提供することで、収益体制の強化と新たな持続的成長に向けて舵を切ってまいります。

Question 2

“K” LINE Vision 100 KV 2010の概要について説明して下さい。

Answer

従来の中期経営計画における5つの基本課題に、事業環境の激変、需給関係の悪化、収支計画と実績および見込みの乖離を踏まえ新たに3つのミッションを加えました。

従来の中期経営計画における5つの基本課題、「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」「企業価値向上とリスク管理の徹底」に加え、「2010年度黒字化と早期復配」、「安定収益基盤の拡大と持続的成長」、「財務体質の改善・強化」の3つを新たなミッションとして掲げました。

運航船腹数については、当初計画では2012年度末で680隻程度を見込んでおりましたが、540隻程度まで縮小する見込みです。この見直しは、事業環境の変化に対応したもので、競争力のある機動性の高い船隊構成とすることにより最適な事業ポートフォリオの構築を目指します。

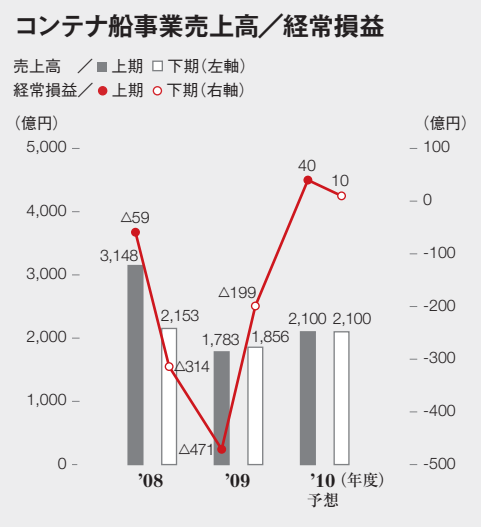
引き続き『共利共生と持続的成長』を中期経営計画の主要テーマとして掲げ、“K” LINE Vision 100 KV 2010の達成と持続的な成長に向けて、全社一丸となって取り組んでいます。

新たな3つのミッション

- ・2010年度黒字化と早期復配
- ・安定収益基盤の拡大と持続的成長
- ・財務体質の改善・強化

Question 3 特に大きな課題であるコンテナ船事業の収支改善についてはどのような見通しですか？

Answer 競争力の強化と運賃修復の進展により、2010年度第1四半期より黒字化を見込んでいます。



コンテナ船事業は、2010年度以降の収支改善を確実なものにすべく、余剰船舶の売却・解撤、傭船の返船に加え、既発注新造船の竣工時期後ろ倒しと他船種への変更、傭船契約の期限前解約などを構造改革と位置づけ2009年度に実施しました。船隊規模を急速かつ大胆に調整したことにより、短期間で今後予想される輸送需要にほぼ見合った船隊規模にすることができました。

また、アライアンスメンバー社と協調して航路改編による配船合理化を行い、地球環境にやさしいエコ減速運航による運航費低減をはじめとしたコスト削減に積極的に取り組んだことにより、コスト競争力が大幅に強化されています。2010年4月からは邦船他社と共同運航を開始し、今までにはない大きな視野で経済性向上を進めています。一方、運賃市況については、業界全般で稼働隻数の減少と荷動きの回復により需給均衡が進んだことにより、足元の運賃市況はリーマン・ショック以前のレベル近くまで修復されました。船隊規模の適正化、コスト競争力強化の取り組み、運賃修復により2010年度第1四半期以降は黒字化を達成できる見込みです。

一方、過剰船腹の解消には少なくとも2～3年を要すると予想しており、その間は新規投資を凍結する考えです。

Question 4 では、コンテナ船事業以外の2010年度の見通しと展望について教えてください。

Answer 顧客ニーズに対応し、高品質なサービスを提供することで、更なる事業機会の拡大に取り組みます。

2010年度の海運業においては、欧米経済の最悪期からの脱却と中国、インドを中心とする新興国の底堅い輸送需要に伴って、船種によって違いはあるものの、船腹需給が引き締まりつつあり、市況も概ね堅調に推移すると見えています。

ドライバルク事業では、新興国向けの資源輸送需要が引き続き堅調な動きをみせており、新造船の供給過剰による所謂2010年問題も、実際の竣工数の減少や世界的な輸送需要ならびに輸送距離の増加により船腹過剰感は緩和されるものと考えています。当社では、中国、インドをはじめとする新興国需要開拓をターゲッ



電力炭船

トとし、グローバルかつ機動的な組織による営業活動を行っていきます。鉄鉱石輸送では、更なる長期契約獲得により安定的な利益を拡大します。電力炭輸送では、国内で実績のある当社開発の幅広浅喫水船型コロナシリーズの優位性をアピールし、海外顧客の獲得に取り組んでまいります。また、穀物輸送需要や鋼材輸出の拡大に対応するため、新船型の開発を含め中小型船を重点的に整備し需要に応えられる体制を整えてまいります。

自動車船事業については、低迷していた米国の自動車販売が底を打ち、当社グループの積高も前期比で2割強の輸送量増加を見込んでいます。また、当社は2,000台～6,000台積みまでバラエティに富んだ船隊を整備しており、シンガポールに設立したトランジット専用ターミナルを有効活用していくなど、更に柔軟な顧客ニーズへの対応と、効率的な配船による新たなサービスの拡充に取り組んでまいります。

エネルギー資源輸送事業では、石油需要は日米欧などの先進国において小幅な回復にとどまると見えますが、新興国では依然として旺盛と見込まれ、全体として市況は緩やかな回復に向かうと見えています。

重量物船事業につきましては、世界経済の後退が遅れて影響し2010年度が収支的に底になるだろう予想されますが、新規大型プロジェクトの再開を受け、2011年度以降の船積みの引き合いが既に多数寄せられており、収支の回復を予想しています。また、2010年度後半にクレーン吊り上げ能力2,000トンの世界最大級の重量物船が2隻竣工し、石油化学プラントや風力発電などの重量設備輸送で優位性を発揮し収支に貢献できると期待しています。

このような取り組みにより、2010年度では、売上高9,500億円、経常利益260億円を見込んでいます。時代のニーズに応じていく事業ポートフォリオを追求し、市場環境の変化に即応することで、来るべき時代の飛躍を目指します。



重量物新造船完成予想図

Question 5 持続的な成長のためには、財務体質の改善が必要になると思いますが、資本政策についてはどのようにお考えですか？

Answer 財務体質の健全性を重視しながら、戦略的な投資は継続していきます。

2010年3月に383億円の増資を行いました。今回の資金調達は、「事業ポートフォリオの再構築」を通じて目指す、安定収益基盤の拡大と持続的成長に必須な資金です。需給のバランスの改善に今しばらく時間を要するコンテナ船事業への投資を抑制する一方で、ドライバルク事業と自動車船事業へ重点投資していきます。更に、



成長分野と位置付けているエネルギー資源開発関連事業、重量物船事業および物流事業に戦略的に投資配分します。

併せて、増資の実施により、足許の環境変化に対応できる強固な財務基盤が確立されました。2009年度末の自己資本比率は30%となりましたが、中期経営計画では、2010年代半ばに自己資本4,500億円、自己資本比率40%を目標に掲げており、この目標に向けて道筋をつけていくことが重要です。端的に申し上げれば、営業キャッシュフローをいかに増加させ投資キャッシュフローをどう抑制させていくかということになります。今後は、投資の選別と抑制を十分に検証した上で、基本的には期間損益で得た営業キャッシュフローを目安に投資を行っていく方針です。また、2013年度以降の投資については、現時点で確定しているものは少なく、今後の業績の推移を見ながら検討します。このように財務体質の健全性を前提にした投資戦略で、中長期にわたる収益の安定および持続的成長を目指します。

ダード・クオリティーをもとに、各船が当社基準を満たしているかをチェックし、必要に応じて改善指導を行なっています。

船の安全運航を支える海事技術者の育成については、現在、日本（東京）、フィリピン（マニラ）、インド（ムンバイ）、東欧、北欧の5カ所にケイライン・マリタイム・アカデミー（KLMA）と称する船員研修センターを設立し、“K”ライングループ全体の船員の資質の向上に努めています。

また、当社では2001年より稼働している電子アブログ[※]システム（SPAS）をバージョンアップし、運航を強力に支援する体制を整えました。この改良により、コンテナ1本当たりや1船当たりのCO₂排出量を「見える化」し、燃料消費量およびCO₂排出量の削減を強化しました。更に、異常な運航状態を自動的に検知し、警報を発する機能を備えたことにより安全運航の維持にも貢献しています。

※ アブログ：毎日の航海記録の要点を抜き出して本社へ報告する日誌。航海撮要日誌とも言う。

Question 6

環境保護と安全運航に対して、どのように取り組んでいらっしゃいますか？

Answer

環境保護と安全運航は、私たちの最重要課題です。



環境保護については、船舶の運航により排出されるCO₂、窒素酸化物、硫黄酸化物の排出、生態系への影響が懸念されるバラスト水の移動、船舶から発生する廃棄物など、あらゆる環境負荷低減に対する取り組みを行っています。また、2010年代半ばにおけるCO₂、窒素酸化物、硫黄酸化物の輸送トンマイル当たりの排出量については、2006年度比10%削減することを目標としています。具体例としては自主的に伊勢・三河湾や米国ロングビーチ港における減速航行、停泊中のディーゼル発電機の停止を行なっています。また地球温暖化の要因として関心の高いCO₂削減の取り組みとして、省エネ機器の搭載、省エネ船型の採用、船体抵抗を低減させる省エネ型船底塗料の採用による燃料消費の低減などを実施しています。貨物油の漏油防止対策としては、当社運航のタンカーはすべてダブルハル（二重船体構造）タンカーとし、燃料油の漏油防止対策としては、燃料タンクの二重構造化への取り組みを進めています。

安全運航については、グループ船舶管理会社によるきめ細かい船舶管理体制を強化しています。新造船計画時から全生涯一貫した管理体制により、より効率的で品質の高い船舶管理を推進しています。当社では、すべての運航船に対しての品質監査を定期的を実施しており、船長、機関長などを経験したベテランの検船監督を国内外に配し、当社独自に定めた検査マニュアル、ケイライン・シップ・スタン

Question 7

今後の配当方針について、お考えをお聞かせ下さい。

Answer

今期復配ならびに利益還元の最大化を目指します。



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への充当や、企業体質の充実・強化のために必要な内部留保の確保などを勘案しつつ、株主の皆さまへの利益還元を最大化することを重要課題と位置づけています。2010年代半ばでの連結当期純利益に対する配当性向30%を念頭に、2011年度の配当性向25%を中間目標とし、配当性向を徐々に高めていく方針です。

2009年度の配当金は、業績の著しい悪化により、連結・単体ともに当期純損失となりましたため、誠に遺憾ながら見送らせていただきました。

2010年度の1株当たりの配当金につきましては、年間配当金は5.5円とさせていただきます。うち中間配当は、2.5円とさせていただきます。

事業環境は改善しつつありますが、当面は財務体質の健全性維持を最重要経営課題とし、引き続き徹底的な合理化とコスト削減を推進し、将来の利益配分の押し上げに最大限努めてまいります。

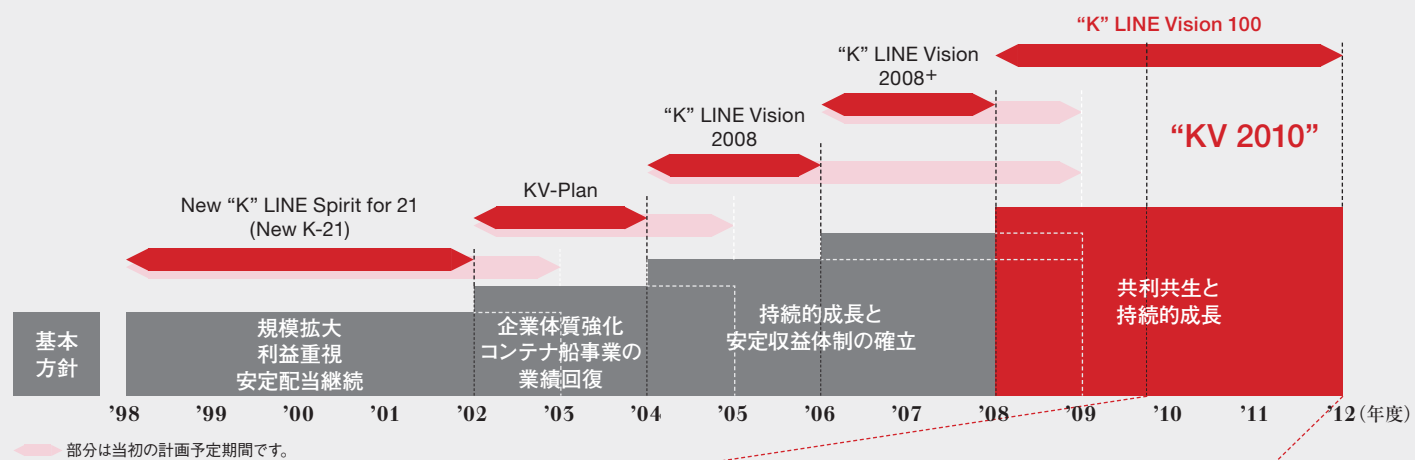
川崎汽船グループの役員・従業員は今後とも気持ちを緩めることなく、一丸となり、目標達成に全力を尽くしてまいりますので、株主の皆さまには、なお一層のご支援を賜りたく宜しくお願い申し上げます。

“K” LINE Vision 100 “KV 2010”

“K” LINE Vision 100の見直しの背景

当社は2008年4月に2010年代半ばを見据え、創立100周年となる2019年も視野に入れ、「共利共生と持続的成長」をメインテーマとする中期経営計画“K” LINE Vision 100を策定しました。しかしながら、2008年秋のリーマン・ショック以降の海上輸送需要の急減による船腹需給の悪化やそれに伴う運賃市況の下落といった事業環境の激変を受け、収支計画と実績および見込みとの乖離が大きくなったため、中期経営計画を見直し、2010年1月、「“K” LINE Vision 100 KV 2010」として改定しました。

従来の5つの基本課題に加え、新たに「2010年度黒字化と早期復配」「安定収益基盤の拡大と持続的成長」「財務体質の改善・強化」を3つのミッションに掲げ、その実現のための基本戦略を定めました。



MISSION

“K” LINE Vision 100 KV 2010

2010年度黒字化と早期復配

安定収益基盤の拡大と持続的成長

財務体質の改善・強化



“K” LINE Vision 100

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

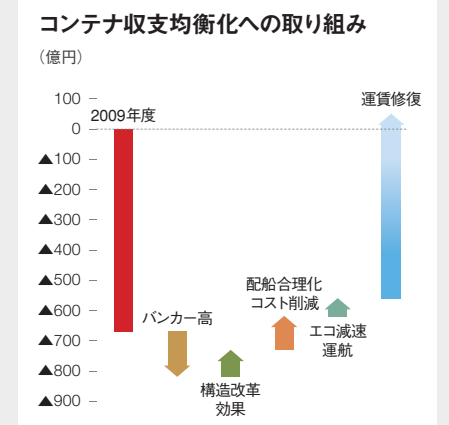
環境保護への取り組み

確固たる安全運航管理体制

Mission達成のための基本戦略

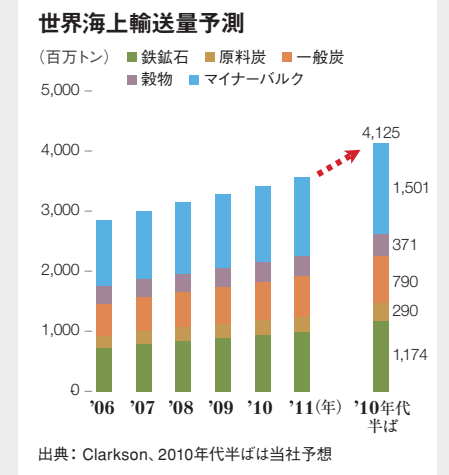
① コンテナ船事業の体質強化

コンテナ船の輸送需要は、2010年以降回復基調となりましたが、依然新造船供給圧力があるため船腹需給の均衡には2～4年程度を要すると見込まれます。当社は新造船の船種変更、既存船の早期解約、固定資産の減損などの構造改革を推進し、需要に応じた適正な運航規模にまで船隊を縮小するとともに、本格的な需給均衡までコンテナ船への新規投資を凍結することとしました。一方で、当事業の更なる収支改善を加速するため、アライアンスを軸とした航路合理化に加えて地球環境にもやさしいエコ減速運航による運航費低減をはじめとした徹底したコスト削減に取り組みます。そしてアジア・南北航路の事業展開を積極的に進め、事業継続のために必要な運賃修復を不退転の決意で推進することで、大幅な収支改善を目指します。



② 事業ポートフォリオの再構築

中国、インドなどの新興国の持続的経済成長に伴う資源輸送の拡大とともに資源・穀物ソースの遠距離化によりトンマイルの増加が見込まれるドライバルク事業を拡大するため、長期契約による安定利益の拡大とグローバルな顧客基盤の強化に取り組みます。需要の回復しつつある自動車船事業においては、世界の自動車販売市場の急速な変化への対応と新興国における輸送需要の取り込みにより収益源の拡大に取り組みます。下記の通り成長分野への戦略投資として、市場規模の成長が将来にわたって極めて有望であるオフショア関連事業と物流事業などの強化を図ります。これらの施策により、コンテナ船事業の相対的な事業比率を低減しつつ、投資配分を見直すことにより事業ポートフォリオの再構築を実施します。



成長分野への戦略投資

オフショア支援船事業

世界で約4,000隻のオフショア支援船が運航している内の約半数が小型の老齢船であり、高性能の大型船による新規参入で競争力のあるサービスを展開し、早期にオフショア支援船事業でのブランドの浸透と確立を図ります。また、2011年度までに合計7隻の高仕様オフショア支援船隊を整備し、今後需要の増加が期待される大水深、遠洋の海洋エネルギー開発ニーズに対してサービスを提供し、収益力の向上を図っていきます。



ドリルシップ事業

ベトロプラス社(ブラジル)向けドリルシップ1隻が2012年度第1四半期に竣工予定であり、最長20年にわたって備船サービスを提供し、長期安定的な収益を実現する見込みです。このプロジェクトを端緒に追加のドリルシップ・プロジェクトの事業化を実現し、更なる長期安定収益源としてドリルシップ事業を育成する計画です。



洋上LNG生産船事業

筆頭株主として資本参加しているFLEX LNG社の洋上LNG生産事業を戦略的パートナーとして支援しています。同社が推進する洋上LNG生産プロジェクトは、洋上LNG生産船(LNG Producer)を利用するため、陸上までのパイプライン敷設や生産プラントの建設、港湾設備などへの莫大な投資が不要となり、少ない投資で早期のプロジェクト立ち上げが可能となります。同社は今後4～5年での事業化の実現を目指しています。



重量物船事業

ドイツの重量物輸送専業船社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展開しています。石油化学プラントや風力発電などのエネルギー・環境関連資材輸送への参入と事業拡大を目指します。また、LNG船事業やオフショア支援船事業などのエネルギー資源輸送分野とのシナジー効果を追求し、“K”ライングループの世界的ネットワークを活用した営業展開で収益基盤の拡大を図っていきます。



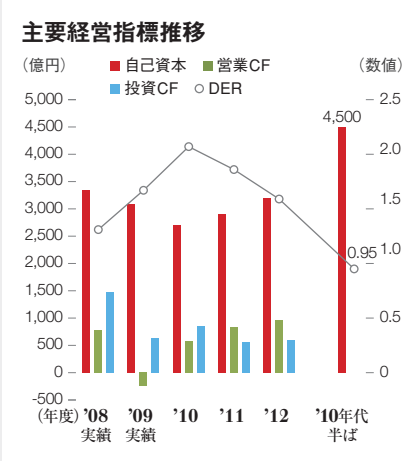
エアタイガーへの資本参加

2010年6月に米国に本社を構える物流会社Air Tiger Express Companies Inc.(ATEC)社の株式の51%を購入する株式譲渡契約を締結・調印しました。ATEC社は物流市場において成長著しい中国を含むアジア市場に強い事業基盤とネットワークを有しており、同社への資本参加は特に航空貨物分野、通関業、およびバイヤーズコンソリデーションにおいて当社グループのケイラインロジスティクス社やCentury Distribution Systemとの協業を可能とするなど、当社グループの物流事業の拡充と収益機会拡大を図っていきます。



③ 事業環境変動への即応と財務基盤強化

事業環境変動に対応するため、コンテナ船事業の新造船発注を凍結する一方で、ドライバルク、オフショア事業への戦略投資は継続し、2010年度～2012年度の投資キャッシュフローを5,500億円から2,000億円まで圧縮することで、投資の選別と抑制に取り組みます。また、所有船を核とする長期安定船腹と中短期備船の効率的な組み合わせにより、柔軟性の高い船隊を構築し、今後の事業環境の変化に対する即応性を高めていきます。財務基盤の強化については、コンテナ船事業の体質強化と事業ポートフォリオの再構築による安定収益の積み上げと投資の選別による投資総額の抑制により、2010年代半ばにはDER0.95以下、ROA8%以上、自己資本比率40%以上の達成を目指します。



投資の選別と抑制・機動性の高い船隊構成

船隊規模推移と投資（2010年1月29日発表の数値）

年度	2007年度末	2008年度～09年度	2009年度末	2010年度～12年度	2012年度末	2010年代半ば
船種	隻数	投入隻数／ 投資キャッシュ・フロー	隻数	投入隻数／ 投資キャッシュ・フロー	隻数	隻数
コンテナ船	99	19／129億円	77	26／70億円	81	75
ドライバルク船	169	34／761億円	173	59／839億円	219	250
自動車船	102	15／216億円	67	20／252億円	76	90
LNG船・油槽船	62	23／216億円	81	3／222億円	74	75
オフショア資源輸送船	0	1／274億円	1	7／436億円	8	10
重量物船	15	3／163億円	14	2／131億円	16	16
近海船、他	52	2／109億円	57	2／79億円	63	70
合計	499	97／1,867億円	470	119／2,029億円	537	586

※ 2010年度～2012年度の投資キャッシュ・フローを5,500億円から2,000億円まで圧縮

※ コンテナ船の新造船発注凍結、ドライバルク、オフショアへの戦略投資

※ 所有船・長期、中短期備船の船隊バランスを重要視

数値目標

連結財務数値目標（2010年1月29日発表の数値）

	2009年度(実績)	2010年度	2011年度	2012年度	2010年代半ば
売上高(億円)	8,380	10,000	11,000	12,000	13,000
経常利益(億円)	△663	110	330	480	1,100
当期利益(億円)	△687	75	200	310	700
自己資本(億円)	3,081	2,700	2,900	3,200	4,500
有利子負債(億円)	5,160	5,600	5,400	5,100	3,800
営業キャッシュ・フロー(億円)	△239	580	830	960	—
投資キャッシュ・フロー(億円)	△637	△850	△560	△600	—
DER(倍)	1.67	2.07	1.86	1.59	0.95以下
ROA(%)	△6.6	1	3	4	8%以上
自己資本比率(%)	29.5	24	25	27	40%以上
有利子負債／営業キャッシュ・フロー(倍)	—	9.7	6.5	5.3	4.5倍以下
配当性向(%)	—	24	25	26	30%

計画の前提

ドライバルク船市況 太平洋ラウンド

ケープサイズ(US\$ / 日)	42,500	35,000	30,000	30,000
パナマックス(US\$ / 日)	22,200	20,000	15,000	15,000
ハンディマックス(US\$ / 日)	17,500	17,500	13,000	13,000
スモールハンディ(US\$ / 日)	12,000	13,000	10,000	10,000
為替(円 / US\$)	93.04	90	90	90
燃料油価格(US\$ / MT)	407	500	500	500

※ 前提変動による経常損益への影響(2010年度)

為替変動：±1円／US\$1→約7億円 燃料油価格変動：±US\$10／MT→約15億円

ケープサイズ	：積載量が10万重量トン程度以上のばら積み船。
パナマックス	：パナマ運河の通航制限内での最大船型6万～8万重量トン程度のばら積み船。
ハンディマックス	：積載量が4万5千～6万重量トン程度。港湾設備が整っていない港でも荷役できるように荷役機器を持つ多目的ばら積み船。
スモールハンディ	：積載量が2万～4万重量トン程度。港湾設備が整っていない港でも荷役できるように荷役機器を持つ多目的ばら積み船。

新興国市場での事業拡大

川崎汽船グループは、経済成長が著しい新興国のドライバルク市場において多数の長期輸送契約を獲得してきました。現在ケープサイズなどの大型船はその9割強が長期輸送契約により運航され、当社グループのドライバルク事業は市況の変動に左右されない安定収益を確保しています。当社グループは早くから中国、インド、ブラジルなどの新興国における資源輸送需要の拡大に着目し、地域に密着した営業活動を行いお客さまとのFace to Faceの信頼関係を構築してきました。その信頼関係が、数多くの長期輸送契約を獲得した源泉なのです。これからも新興国における更なる事業開拓を進め、ドライバルク事業の拡大に努めていきます。

新興国市場での 長期輸送契約の獲得

川崎汽船グループは日本船社の中でいち早くドライバルク事業の海外展開を進めてきました。世界最大の粗鋼生産国である中国では、2004年9月に江蘇沙鋼集団有限公司と締結した10年間の鉄鉱石輸送契約を皮切りに、中国最大手の宝山鋼鉄、首都鋼鉄、武漢鋼鉄、鞍山鋼鉄など大手鉄鋼会社と次々に鉄鉱石の長期輸送契約を締結し、中国のドライバルク市場で着実に実績をあげてきました。更に、2009年には中国向け鉄鉱石の輸出数量拡大を計画していた大手資源メジャーであるリオ・ティント社とも長期傭船契約を締結し、鉄鋼メーカーと資源メジャーの需給両サイドから積極的な営業活動を展開し、資源輸送事業の拡大を図っています。

同じくドライバルク輸送の有望なマーケットとして注目されるインドでは、2006年にインドの有力財閥JSWグループと原料炭の長期輸送契約を締結し、その信頼と実績に基づいて、2007年、2008年と続けて同グループと長期輸送契約を締結しました。これらの契約により、2015年時点で年間約1,500万トンの一般炭・電力炭を輸送することになり、同グループの4割強の一般炭・電力炭を輸送することになります。今後は、他社に先駆けてインドでの事業拡大を果たしてきたノウハウを他の新興国市場の開拓にも活かしていきます。

また、新興国向け資源輸送拡大に伴って、南米やアフリカからの大西洋における船腹需要も増大しており、当社は船舶を大西洋にシフトするなど、市場ニーズを的確にとらえた運航体制と市況に対応した機動的な事業展開を図っています。

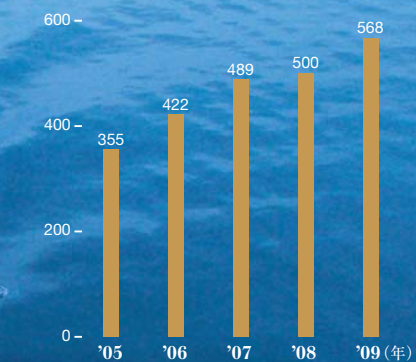
ドライバルク需要を支える グローバル体制

新興国を含む世界でのドライバルク輸送需要を支える体制として、欧州とシンガポールにドライバルク船隊を保有・運航する自営会社、“K” Line Bulk Shipping (UK) Limited、“K” Line Pte Ltd.を設立しています。また、北米、中国、インド、ブラジルにも営業拠点を展開し、資源輸送需要のあるさまざまな国で新規ビジネスの獲得に努めています。中国、インド、ブラジルなどの新興国に加え、韓国や欧州においても長期輸送契約の実績が増えており、運航規模を拡大しながら海外での営業を一層強化することで、世界トップクラスのドライバルクオペレーターを目指します。

ドライバルク部門におけるグローバル展開

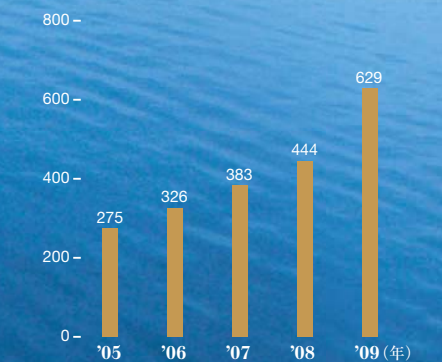


中国粗鋼生産量
(百万トン)



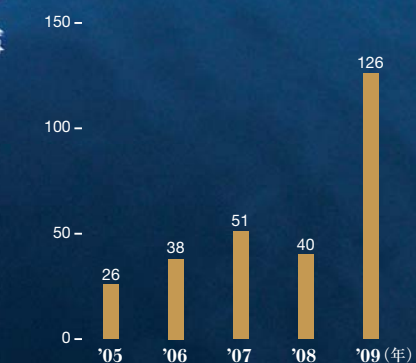
出典：World Steel Association

中国鉄鉱石輸入量
(百万トン)



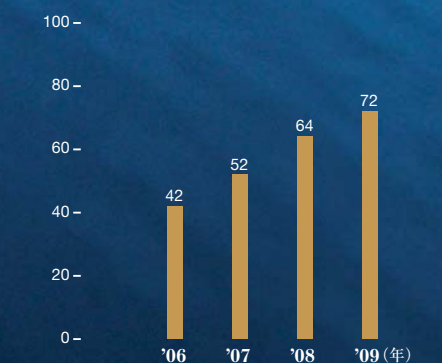
出典：中国商務部

中国石炭輸入量
(百万トン)



出典：中国商務部

インド石炭輸入量
(百万トン)



出典：Coal Insight



コンテナ船事業

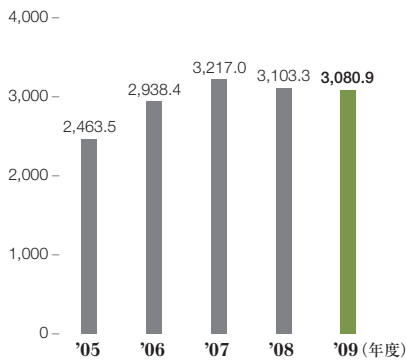
基本戦略

アジア/北米・欧州や大西洋など東西基幹航路では陽明海運(台湾)、コスコン(中国)、韓進海運(韓国)および当社の4社で構成するCKYHグリーンアライアンス*を軸に、最新鋭の大型船による、幅広い寄港地をカバーしたネットワークを共同で展開することにより、お客さまに安定的で高品質なサービスを提供していきます。また、中国を中心に一大経済圏を構成するアジア近隣諸国での域内航路、経済発展の著しいインド、ブラジル、また今後の発展が見込まれるアフリカなど新興国への南北航路においては、内外の有力船社と協調配船を実施し、お客さまのニーズに対応した事業展開を推進していきます。更に、エネルギー資源の節約と地球温暖化ガス排出量削減のため、最新技術の導入を進めると同時に、徹底した省エネ運航を実施していきます。

※ CKYHグリーンアライアンス：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

当社のコンテナ取扱量

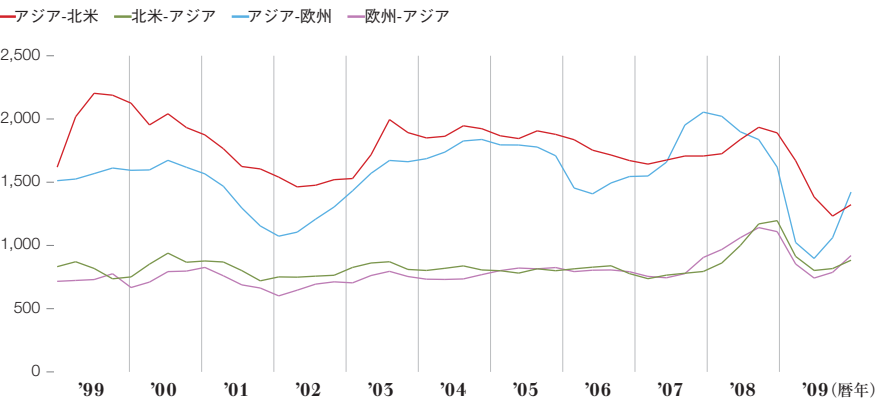
(千TEU*)



※ TEU：長さ20フィートのコンテナを1単位とした換算数

欧米航路運賃市況推移

(\$平均運賃/TEU)



出典：Containerisation International社資料を基に当社作成

2009年度概況

北米航路においては、米国経済停滞の影響によりアジア出し北米向け荷動きが減少し、当社の積高も前期比4%減少しました。北米出しアジア向けについては、前期よりも荷動きが活発化し、当社の積高は前期比29%の積高増となり、北米航路全体では6%の積高増となりました。欧州航路においては、船腹需給悪化の対策として減便を実施したことにより、アジア出し北欧州向けは前期比18%の積高減、アジア出し地中海向けは前期比27%の積高減となりました。北欧州・地中海出しアジア向けの積高は前期比25%増加しましたが、欧州航路全体では前期比7%の積高減となりました。当社全体の積高は前期比1%の減少となりました。運賃水準については、欧州航路、南北航路を中心に第2四半期以降需給環境の改善により運賃が修復され始めたものの、前期を大きく下回る結果となりました。運航規模の縮小および他船社との協調による配船合理化などのコスト削減に努めましたが、前期比減収減益となり経常損失を計上するに至りました。

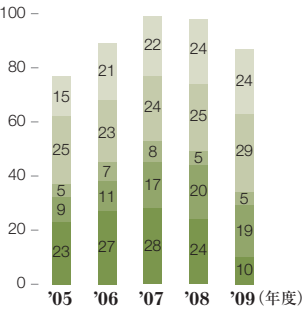
2010年度の見通し

リーマン・ショック後の急激な世界経済の落ち込みは、各国政府の景気刺激策もあり、2009年後半より持ち直しつつあります。また、欧米諸国では輸入在庫を積み増す動きもあり、2010年前半は当初予想を上回る荷動きの回復となっています。しかし、欧米諸国での失業率は依然高い水準にあり、消費動向も本格回復には至っておらず、先行きについては、依然不透明感が残っています。コンテナ船需給は、2009年の世界的な荷動きの落ち込みと新造船の大量竣工により大幅に悪化すると予想されましたが、各社とも老齢船のスクラップ、新造船の発注キャンセル、納期先送りに加え、減速航行を実施したことで、更なる需給バランスの悪化は回避できる見込みです。しかし、新造船の大量竣工は2012年まで続く見込みで、事業環境の本格回復にはあと2年から3年を要する見込みです。世界経済の持ち直しに伴い2010年度の荷動きは緩やかに回復しつつあります。全航路で事業の継続的發展を可能とする運賃水準への修復を進める一方、輸送需要に合わせたサービスの合理化に加え、地球環境にやさしいエコ減速運航による運航費低減や徹底したコスト削減に取り組むほか、前期に実施した事業構造改革の効果が加わり、前期比で大幅に収支が改善し、黒字化を見込んでいます。一方、従来のコンテナ船事業拡大計画を方向転換し、当面新規投資を凍結します。需要に応じた適正船隊規模を維持し、収支安定化策を実行していきます。2012年にかけて引き渡しを受ける新造船と、既存老齢船や高コスト船との代替を進め、船隊の競争力を強化します。東西基幹航路に於いてはCKYHグリーンアライアンスでの協調を更に深化すると共に、南北航路、アジア域内航路では積極的に事業を展開し、配船合理化とポートフォリオの改善を進めます。

運航隻数(2010年3月末)
(隻)

5500TEU 型以上	24
3500TEU 型	29
2800TEU 型	5
2000TEU 型	19
1400TEU 型以下	10
計	87

運航隻数の推移
(隻)



TOPICS

サービス網の拡大・改編

- **北米航路**
 - ・ **アジア/北米東岸航路**
ベトナムへの直接寄港開始(2009年8月中旬以降)
 - ・ **アジア/北米東岸航路**
ポストパナマックス船によるスエズ経由サービスへの変更(2010年5月中旬以降)
 - ・ **日本・アジア/北米西岸航路**
PSWサービスのうちの1便を日本折り返しサービスへ変更(2010年4月以降)
- **南北航路**
 - ・ **アジア/南米西岸航路**
週1便から2便に増便。商船三井、日本郵船との協調で投入船も大型化(2010年7月)
 - ・ **アジア/西アフリカ航路**
アジアから直航サービスを開始。従来の南アフリカ経由をChina Shipping Container Lines、Hapag-Lloydとの協調で直航実現(2010年7月)

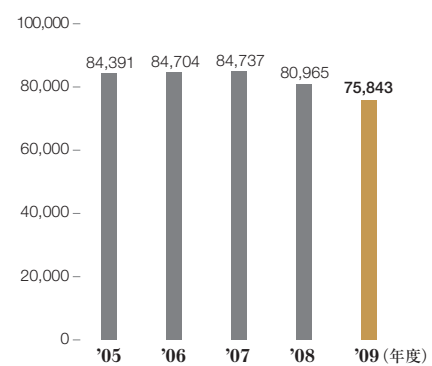


基本戦略

ドライバルク事業は鉄鋼原料輸送や電力炭輸送などの日本向け資源輸送を軸に安定収益基盤を拡大してきました。更に、中国、インド、その他新興国の持続的経済成長に伴う資源輸送の増大に呼応し、“K”ライングループの中核事業となるべく更なる成長戦略を強力に進めています。リーマン・ショック以降、いち早く不経済船の処分に着手し競争力のある船隊整備を行なう一方で、中国、インドといった発展地域における要員の拡充、大西洋水域での活動に対応する要員の派遣を行い、顧客ニーズにきめ細やかな対応ができるような体制を整備し、グローバルに事業を拡大していきます。

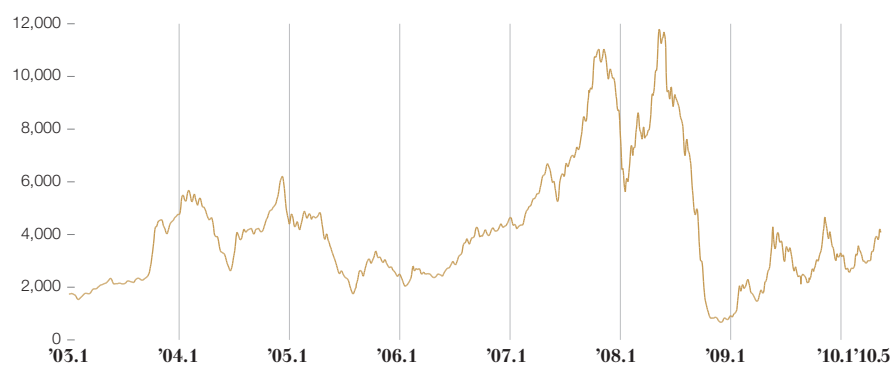
当社のドライバルク輸送量

(千キロトン)



バルチックドライバルク指数 (ロンドン海運取引所 (The Baltic Exchange) が算出する、外航不定期船の運賃指数。)

(1985年1月4日=1,000)



2009年度概況

2009年度通期のばら積船市況は、中国での年間6億トンを超える旺盛な鉄鉱石輸入や、前年比8千万トンを超える石炭輸入の急増に支えられ、2008年度下期の世界的な荷動き減から急回復を遂げました。また、豪州石炭積出港の船混み、インド向け石炭輸送需要の増加や中国向けの大豆輸送需要の増加も、パナマックス船型以下の堅調な市況推移に貢献しました。

当社は効率的配船や運航コスト削減に努めたほか、市況回復のメリットを取り込み2009年度第4四半期は6四半期振りに前年同期比増収増益に転じましたが、2009年度通期では減収減益にとどまりました。

2010年度の見通し

2010年度も中国向けの鉄鉱石、石炭、穀物の輸送需要やインド向けの石炭輸送需要は引続き底固いものと見られます。特に、鉄鉱石需要の増加から、豪州のみならずブラジルや南アフリカ出しも増加してきています。新造船の供給過剰が指摘されていますが、ファイナンスなどの問題から実際の竣工数が少なくなると見込まれていることや、輸送需要と輸送距離の増加により、船腹過剰感は想定を下回ると予想しています。中期経営計画KV 2010では2012年度末の運航隻数を220隻と計画していますが、更に新鋭船の追加整備を進め2010年代半ばまでには約300隻規模の運航体制を目指します。

鉄鋼原料グループでは、新造船の竣工により近々ケーブサイズ100隻体制が実現しますが、引き続き安定収益体制の確立に向けて国内外の顧客との中長期契約を事業の軸としていきます。一方で利益の最大化を図るために適正なフリー船の比率を確保していきます。

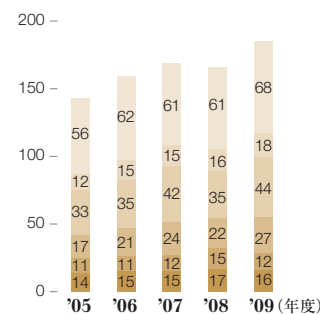
バルクキャリアグループは、2010年4月から組織変更し、本社でのパナマックス船隊運営をここに集約化しました。一元管理により、大規模プロジェクトにも機動的な営業対応が可能になり、従来以上に海外顧客の需要を取り込むことができます。船隊規模も現状の約50隻規模から2010年代半ばに向け倍増を目指します。マーケット高騰時に収益最大化を狙えるように中長期契約と短期契約をバランスよく組合せていきます。

電力炭・製紙原料グループの中長期的な取り組みについては、高品質なブランドとして浸透している幅広浅喫水のコロナ船隊での安全運航をベースに、国内電力会社とのCOA契約を基本としながら、専用船・専航船による連続航海契約も合わせて獲得し、益々安定収益体制を強固なものにします。更に台湾など海外顧客へもコロナ船型の優位性をアピールし営業規模の拡大を図ります。

国内向け製紙原料輸送については、現状の船隊規模および専用船契約による安定収益を維持しながら、2010年代半ばの専用船リプレース需要に向け顧客との緊密な関係を今後も深めていきます。その一方、フリー船を使って大西洋のバイオマス用チップや大豆粕需要を取込み、太平洋水域では中国向けビジネスの獲得を目指して、三国間輸送需要に対して積極的に応えていきます。

運航隻数 (2010年3月末)
(隻)

ケーブサイズ	68
オーバーパナマックス	18
パナマックス	44
ハンディマックス	27
スモールハンディ	12
チップ + パルプ	16
計	185

運航隻数の推移
(隻)

TOPICS

JSWグループ向け“VIJAYANAGAR”竣工

2010年3月JSWグループ向けに82,000トン型ばら積船「VIJAYANAGAR」(ヴィジャヤナガル)が竣工しました。船名はJSW Steel社の工場がある地名から名付けられ、当社初のヒンディー語船名となります。本船は、JSWグループへの石炭輸送に長期間従事します。





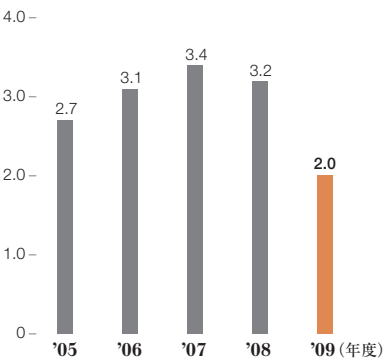
基本戦略

以下の4つを柱として、1968年の“第一とよた丸”竣工以来の完成車輸送のパイオニアとして培われたノウハウを駆使し、業界のトップランナーとして自動車船事業を再び成長軌道に乗せ、“K” LINEブランドを確固たるものとすることを目指していきます。

- 安全運航、高品質輸送を常に追求し続ける。
- 顧客第一主義を徹底し、お客さまの視点に立ち、提案型パートナーとしての存在感を高める。
- 顧客のニーズや事業環境の変化に即応し、航路網の拡充、再編、附帯サービスの充実を図る。
- 環境問題への積極的な対応を継続的、積極的に実施する。

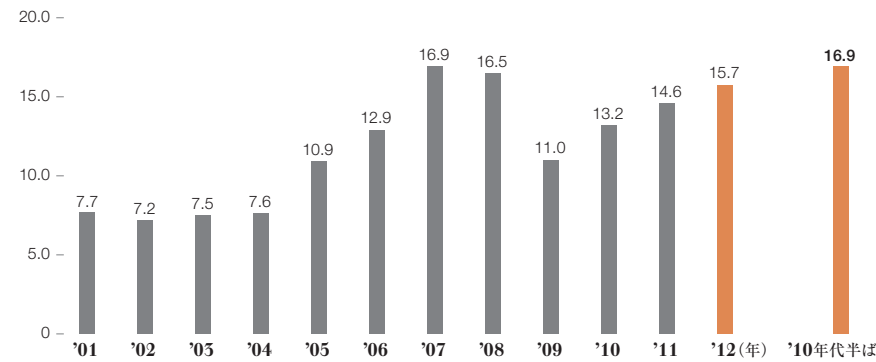
当社の完成車輸送実績

(百万台)



世界の完成車海上荷動き

(百万台)



出典：各種資料を基に当社予測

2009年度概況

2008年9月のリーマン・ショックに端を発した自動車販売低迷は予想以上に長期化し、米国向けや欧州向けに加え、それまで活況であった新興国、資源国向けの輸送需要の落ち込みも大きなものとなりました。景気後退の最中、世界経済を牽引したBRICs諸国のうち、インド・中国・ブラジルでは自国内の自動車販売が好調であったものの、自国内生産台数の比率が高かったため、完成車の海上輸送量回復には繋がりませんでした。2009年度上半期は、景気後退の影響を受けた自動車メーカーの在庫調整により荷動きが減退、下半期は回復基調に向かい始めたものの、そのスピードは想定より緩やかであり、通期ベースでの当社グループ輸送量は204万台と前期比約3割以上の減少となりました。

2008年度上半期から一変した著しい事業環境の変化に迅速に対応するため、運航コストの削減、配船の見直しに加え20隻にも及ぶ自社船腹の廃船処分や傭船の返船を実施し船腹を大幅に調整しました。その結果、2008年のピーク時には100隻を超えたグループでの運航隻数は80隻程度まで減少し、これに加え、一部余剰となった船腹を長期係船させるなどの対応も行いました。短期間でこれほど需給バランスが崩れ、船腹調整を余儀なくされたことは、当社グループが完成車輸送事業を本格的に開始して以来40数年の歴史の中では他に類を見ないもので、非常に厳しい事業環境を強いられた1年となりました。

2010年度の見通し

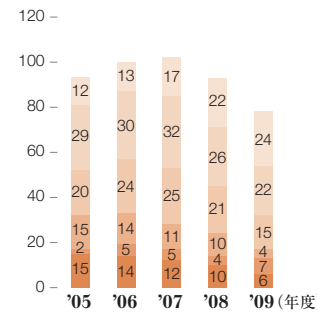
2008年度後半から急激に落ち込んだ完成車海上輸送量は、引き続き穏やかな回復基調にあります。最大の自動車販売国であり、海上輸送量の鍵となる米国での販売も底を打ち、中南米・中近東・アフリカといった新興国・資源国向けの荷動き回復ペースも上がってきており、通期では前期比約2割の積高増加を見込んでいます。また一方で、前述の船腹調整に加え、減速航行による燃料費削減や、運航ルートの変更によるパナマ・スエズ通峡費削減などの取り組みを引き続き実行する事で収益の向上を目指します。更なる調整局面が起きた場合をも想定し、緊急時に耐性のある体制を構築します。

2010年度の世界の完成車海上荷動きは前年同期比2割増、その後2012年頃までに2008年度並みの荷動きに戻ると想定していますが、インド・中国など新興国の台頭により海上荷動きは一層多様化、複雑化しています。当社グループは市場の変化に対応するために大型船から小型船までバランス良く保有し、あらゆるトレードに対応できるよう柔軟性のある船隊を整えています。世界の完成車輸送は将来的にも堅調に推移するとの展望のもと、長期的な視点に立った船隊整備、将来に向けての新船型の研究も行い、将来にわたり最適化された船型と充実した航路網、コスト競争力のあるサービスを提供し、顧客からの信頼を確固たるものとしていきます。

運航隻数（2010年3月末）
(隻)

6000 台型	24
5000 台型	22
4000 台型	15
3000 台型	4
2000 台型	7
800 台型	6
計	78

運航隻数の推移
(隻)



TOPICS

特殊貨物積載検討のためのデッキ強度計算システム「Deck Strength Check」が完成

これまで重車両貨物やMAFFI(ロールトレラー)などの特殊車両の積載可否を手作業で判断し、時間を要していました。顧客からの問い合わせに迅速に伝えるため、(株)エス・イー・エー創研と共同で「Deck Strength Check」を開発、同貨物の積付け可否を短時間で確認することが可能になり、顧客サービスが向上しました。



エネルギー資源輸送事業

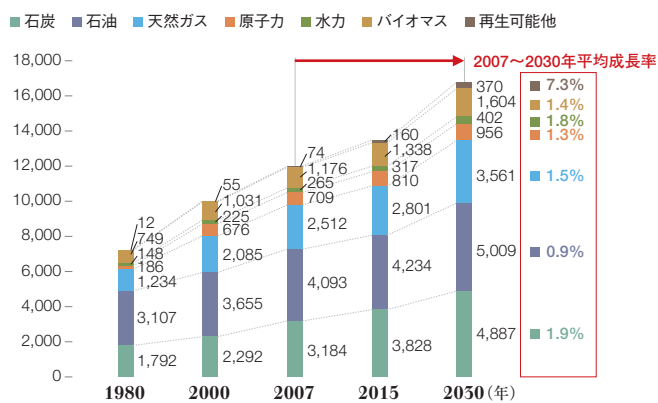


基本戦略

従来の原油、石油製品、液化石油ガス(LPG)および液化天然ガス(LNG)輸送サービスに加え、海洋油田・ガス田の開発周辺事業(オフショア事業)への参入を図っていきます。オフショア事業分野では、2008年よりエネルギー資源輸送開発事業グループを新設し、オフショア支援船事業、ドリルシップ事業、洋上LNG生産船事業といったセグメントへ投資してきました。2010年10月に竣工予定のオフショア支援船の稼動を皮切りに順次、本格的に新事業に参入することになります。エネルギー資源の開発から輸送にいたるエネルギー・チェーンの中の複数の分野で確固たるサービス基盤およびネットワークを築くことで、顧客のニーズに対して統合的なソリューションを提供し、事業の拡大を目指します。

世界の第一次エネルギー需要

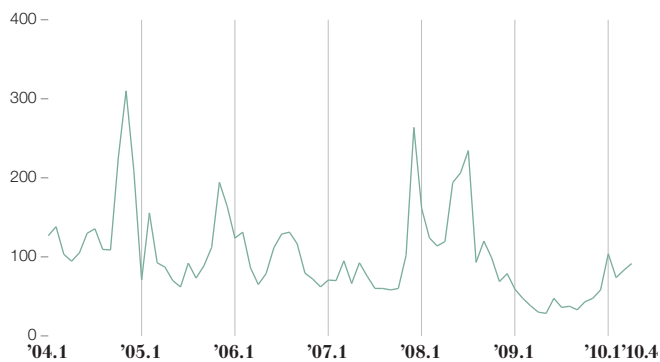
(石油換算百万トン)



出典: IEA World Energy Outlook 2009より作成

VLCC^{*}運賃指数

(VLCCs, Arabian Gulf / Japan in Worldscale)



2009年度概況

LNG船事業については、新造船1隻が竣工したことにより当社が保有・関与する船隊は48隻に拡大し、新造船を含む長期契約船については概ね順調に稼動しました。一方、景気後退に伴いスポット備船市況が総じて低調となったことからスポット運航船は影響を受け、同事業全体では前年に比べ減収減益となりました。油槽船事業については、冬場以降需要が回復傾向にあるものの、市況は原油、石油製品ともに総じて低調に推移し、不採算船の処分や返船などのコスト削減に取り組みましたが、前年比で減収減益となりました。

2010年度の見通し

〈LNG船事業〉

新興国におけるエネルギー需要の堅調な伸び、環境保護に対する意識の高まりを受けて、天然ガスの需要は今後も順調に拡大していくことが予想されます。2010年度のLNG船の船腹需給は、世界的な景気回復の兆し、遅延していた新規プロジェクトの稼働開始に伴い、徐々に改善してくると見込まれます。前期低調であった備船市況の影響を受けたスポット運航船については、2010年代半ばから見込まれる新規LNG案件などを中心に中長期契約獲得を目指します。

LNG輸送は中長期的には大きな需要の伸長が世界的に期待できる分野であり、当社グループとしては高齢船の処分で一時的な船隊縮小を見込むものの、世界経済の回復に応じて、多様化する顧客ニーズに柔軟かつ積極的に対応し、新規事業の獲得、船隊増強に取り組みます。

〈油槽船事業〉

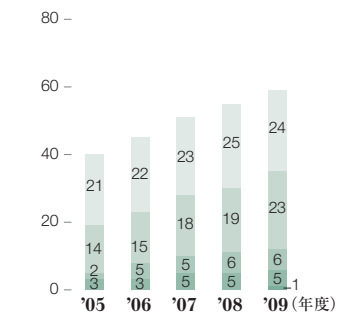
2010年度の石油需要は日米欧などの先進国では小幅な回復にとどまるものの、BRICsを中心とした新興国では引き続き増加するため、全体として石油の海上輸送需要は堅調に転じると見込まれています。船腹需給面では、引き続き新造船竣工による供給圧力がありますが、規制強化とスクラップ価格の上昇によりシングルハル船の退役の促進、新造船の引渡し延期やキャンセル、また石油製品の洋上備蓄目的での船腹需要などにより、船腹需給は引き締まってくると考えられます。当社では昨年VLCC3隻、プロダクトタンカー1隻の新造船を船隊に加えてお客さまへのサービスを拡充しています。中長期的な油槽船需要については、先進国の石油需要に大きな伸びを期待できない一方、BRICsを中心とした新興国需要は経済発展を背景に年率3%以上伸びると期待されており、全体として安定的に成長すると見込んでいます。当社グループでは競争力のある高品質の船隊整備を進め、長期定期備船契約による安定収益の確保とともに、市況動向に応じたスポット運航を通して新興国を中心とした新たな商圏の拡大を目指します。

〈エネルギー資源輸送事業開発〉

オフショア支援船事業、ドリルシップ事業、洋上LNG生産船事業については、21～22ページの「成長分野への戦略投資」をご参照下さい。

運航隻数(2010年3月末 保有船のみ)
(隻)

LNG(液化天然ガス)船	24
原油タンカー	23
プロダクトタンカー	6
LPG(液化石油ガス)船	5
オフショア支援船	1
計	59

運航隻数の推移
(隻)

TOPICS

ブラジル・ペトロbras社プレソルト層鉱区
開発向け大水深鉱区掘削船事業に参画

2009年6月、国内外5社とともにペトロbras社向け大水深掘削船(ドリルシップ)の備船サービス事業に参画することに合意しました。2012年1月にドリルシップ船竣工後、ペトロbras社に最長20年にわたり備船サービスを提供します。本船は、ペトロbras社が権益を保有するブラジル沖のプレソルト層(岩塩下層)鉱区で水深10,000フィート(約3,000メートル)までの大水深掘削に利用されます。ドリルシップ事業への進出は当社にとって初めてであり、ノウハウを吸収して当社の新しい事業の核とするべく、取り組んでいきます。



重量物船事業

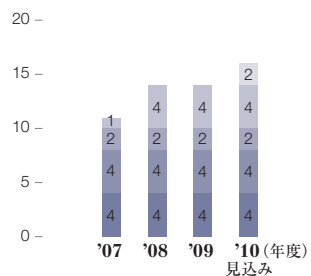


基本戦略

SALグループの持つ重量物輸送の経験・ノウハウと川崎汽船グループのグローバルなネットワークを融合したサービス網の充実と拡大を目指します。また、世界的に希少な吊り上げ能力1,000トン超級の船隊を主力とした高付加価値サービスの提供により、収益基盤の強化に取り組みます。

クレーン吊り上げ能力（2011年3月末見込み）
（隻）

■ 2,000 トン	2
■ 1,400 トン	4
■ 700 トン	2
■ 640 トン	4
■ 550 トン	4
計	16

保有船隊の推移
（隻）

2009年度概況

2007年4月にドイツの重量物輸送専門船社SALグループに資本参加してから順調にアジアにおいて業容を拡大してきましたが、リーマン・ショック以降エネルギー・インフラ関連プロジェクト投資が世界的に停滞した影響で、大型貨物の新規引き合いが激減しました。上半期は前年度に成約した大型貨物が収益の下支えとなりましたが、下半期以降は荷動き停滞が顕著となる中で中軽量級貨物を中心に、競争の激化により運賃水準が低迷し、円高の影響も相まって前年度比大幅な減収減益となりました。

2010年度の見通し

世界経済は回復基調にありますが、プラント関連貨物の荷動きは一般消費財とは異なり、景気の影響が反映されるタイミングが遅いため、リーマン・ショック後のプロジェクト停滞の影響が2010年度いっぱい残り、厳しい収支が続くと予想しています。収支改善のため、既存小型船の処分も検討中です。しかしながら、新規大型プロジェクトの再開により、2011年度以降の船積みの引き合いが増えており、2010年度下期に竣工する吊り上げ能力2,000トンの新造船型投入の効果も期待され、2011年度以降は収支の回復が見込まれます。

中期的には、中東を中心としたプロジェクト、インフラ関連荷動きの回復が予想されるほか、オフショア資源開発設備の新設、更新が見込まれます。また、地球温暖化対策の高まりを受け、石油化学プラントや風力発電といった代替エネルギー関連貨物の輸送需要も旺盛になることが予想されます。こういった新規需要に対応すべく、船隊を更新して輸送能力・荷役能力の向上を図るとともに、川崎汽船グループのネットワークを活用した営業網の拡大により、競争力の向上とサービスの充実を図ります。

近海・内航事業



基本戦略

各部門において、高品質なサービスを提供していきます。

- 近海部門：アジア水域を中心に石炭、チップなどの産業基幹物資や鋼材、木材製品などを取り扱う。
- 内航部門：石灰石、紙などの原材料の長期安定輸送に貢献するとともに、国内定期航路網により消費者に密着した生鮮食料品などの生活物資を運送する。
本州と北海道をフェリーにて最短ルートで結び、宅配便、旅行客の利便性を追求する。

2009年度概況

（近海部門）期初の市況低迷の影響で石炭などばら積み船の年間輸送契約は低水準となり収支は悪化しました。一方東南アジア向け鋼材輸送は、期央以降は回復基調となりました。（内航部門）石灰石輸送は鉄鋼およびセメント会社の大幅減産の影響を受けて専用船を除き小型貨物船の稼働が悪化しました。一般雑貨輸送では、2009年8月に国内定期航路の集約を図り常陸那珂/苫小牧航路を1日2便体制に増加させ効率的配船に努めました。八戸/苫小牧フェリー航路では、1日4便運航体制を維持し底堅い宅配貨物輸送量に支えられ、乗用車・旅客数もガソリン価格の低下が追い風となり輸送量は増加しました。

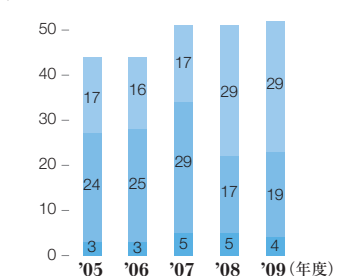
2010年度の見通し

（近海部門）国内セメント業界は、依然として不況が続いており同業界向け石炭輸送では影響がでると思われますが、不定期船市況は回復傾向にあり運賃水準も上昇する見込みです。また期央には新造28,000重量トン型の備船を開始し、新規航路の開拓に努めていきます。一方東南アジア向け鋼材輸送は、運賃値上げを実施し安定輸送量の確保を図ります。（内航部門）鉄鋼およびセメント業界向け石灰石専用船および東京湾内の電力向け石炭専用船の安定輸送量の確保を第一に考え、小型貨物船の高稼働を図ります。また一般雑貨輸送では、複線化した常陸那珂/苫小牧航路の充実に努め更なる輸送量の増加を目指します。また北関東の茨城港の港湾整備の進捗状況に合わせて積極的な営業展開を図ります。

八戸/苫小牧フェリー航路では、現在の1日4便体制を維持し、トラック輸送、乗用車・旅客の安定輸送量の確保に努めます。また高速道路料金の上限化や東北新幹線の延伸など本州と北海道の輸送環境の変化に迅速に対応し、2012年春に予定している新造フェリーの就航に向けた営業強化を図っていきます。

運航隻数（2010年3月末）
（隻）

■ 近海船	29
■ 内航船	19
■ フェリー	4
計	52

運航隻数の推移
（隻）

総合物流事業



基本戦略

中期経営計画において、「物流ニーズを先取りした提案型セールス」と「地域密着型で行き届いたサービスの提供」を通じて、「顧客とのグローバルなパートナーシップ」を築く、という物流事業の営業戦略を定めています。物流事業を成長分野の一つと位置付け、事業基盤の強化と事業規模の拡大に取り組みます。

TOPICS

2009年7月にタイ現地法人K Line(Thailand) Ltd.が保有する物流センターに3番目の倉庫となる“K” Line Amata Nakorn Distribution Center Annexがオープンしました。全天候型荷降ろし設備がある6,600m²の高床式倉庫で、雨季にも貨物を安全に保管、搬出入できます。



2009年度概況

航空フォワーディング事業は航空貨物の荷動きが第1四半期に底を打ち回復基調となりましたが、航空会社の減便などによる仕入れコストの上昇が収益を圧迫しました。バイヤーズコンソリデーション事業も世界的な海上コンテナ貨物の落ち込みを受け収益が圧迫されました。コンテナ陸送事業も収益に寄与するには至らず、倉庫・港運事業などの下支えはあったものの全体としては前期比減収減益となりました。

2010年度の見通し

現在、当社グループの国際物流事業は、航空・海上フォワーディング業を中心とし日本に本社を置くケイラインロジスティクス社(KLL)とバイヤーズコンソリデーション業を中心とし米国に本社を置くCentury Distribution System(CDS)が2つの核となっています。KLL社は、世界的な経済危機などによる事業環境の激変に対応すべく営業基盤を強化する一方、従来の日系顧客を中心とするビジネスモデルから脱却し、顧客との世界的な関係強化を目指します。CDS社は、当社グループの物流管理システムであるVMS(Visibility Management System)を武器として、顧客ニーズを先取りした提案型セールスを更に進めていきます。また、当社は米国に本社を置く総合物流会社Air Tiger Express Companies Inc.社に出資し、同社が得意とする中国・アジアのフォワーディング市場に食い込み、KLL社の事業を補完するとともに、CDS社とも協業を進めバイヤーズコンソリデーション事業の拡充を目指します。その他陸送・倉庫・港運などの事業においては、当社グループ会社間の連携と協業を更に強化し、顧客ニーズを満たす地域密着型のサービスを引き続き提供していきます。

グループ運航船舶（2010年3月31日現在）

船種	2010		2010		合計		2009	
	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン	合計 隻数	重量トン
コンテナ船	9	438,691	78	3,936,906	87	4,375,597	98	4,321,788
		10%		90%		100%		
ドライバルク船	51	6,204,771	134	13,750,822	185	19,955,593	166	17,506,414
		31%		69%		100%		
自動車専用船	29	410,735	49	690,380	78	1,101,115	93	1,282,222
		37%		63%		100%		
エネルギー資源輸送船								
LNG(液化天然ガス)船	23	1,656,113	1	77,163	24	1,733,276	25	1,804,784
原油タンカー	10	1,875,498	13	2,344,147	23	4,219,645	19	3,202,956
プロダクトタンカー	0	0	6	651,839	6	651,839	6	636,426
LPG(液化石油ガス)船	1	49,996	4	162,088	5	212,084	5	212,084
オフショア支援船	0	0	1	3,300	1	3,300	0	0
小計	34	3,581,607	25	3,238,537	59	6,820,144	55	5,856,250
		53%		47%		100%		
重量物船	14	140,988	0	0	14	140,988	18	167,413
		100%		0%		100%		
その他								
近海船	10	139,922	19	221,715	29	361,637	28	347,311
内航船	13	73,886	6	22,186	19	96,072	19	99,789
フェリー	2	6,807	2	6,819	4	13,626	4	13,626
その他	1	11,075	0	0	1	11,075	1	11,075
小計	26	231,690	27	250,720	53	482,410	52	471,801
		48%		52%		100%		
合計	163	11,008,482	313	21,867,365	476	32,875,847	482	29,605,888
						100%		

注：当社および連結子会社運航船舶（短期傭船を含む）

コンテナターミナル（2010年3月31日現在）

ターミナル	所在地	岸壁長	水深	敷地総面積	蔵置能力 (平積みベース)
日本					
川崎汽船東京コンテナターミナル	東京大井	660m	15m	259,500m ²	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 ²	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 ²	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 ²	4,716 TEU
アメリカ					
International Transportation Service, Inc.	ロングビーチ	1,920m	13-16m	955,000m ²	15,905 TEU
Husky Terminal and Stevedoring, Inc.	タコマ	830m	16m	376,000m ²	4,800 TEU
TransBay Container Terminal Inc.	オークランド	320m	14m	182,000m ²	2,551 TEU
ベルギー（注：共同経営による資本参加）					
Antwerp International Terminal NV	アントワープ	350m	15.5m	175,000m ²	2,990 TEU

※ TEU：長さ20フィートのコンテナを1単位とした換算個数

CSR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、お客さま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、この企業理念の実現をCSR活動の目的とします。CSRが企業の「社会的責任」と「社会的貢献」により構成されていると認識し、CSR活動推進の基本方針を次の通りとします。

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。

安全運航への取り組み

海運業を営む上で、安全運航・環境保全・経済運航の確立および維持は不変の使命です。とりわけ安全運航の遂行は事業の基盤であり、この基盤を確立し維持していくため、確固たる安全運航体制の構築に積極的に取り組んでいます。

●“K” LINE Vision 100と安全運航管理体制

2008年4月策定の中期経営計画「“K” LINE Vision 100」において、「確固たる安全運航管理体制」がすべての事業活動の根幹にあることをあらためて定義、同年秋の金融危機および事業環境の変化を受け、この中期経営計画を「“K” LINE Vision 100 KV 2010」として見直しましたが、安全運航管理体制の確立は、環境保全の維持とともに絶対的に必要な変わらないものとして再確認しています。

●事故対応演習

例えば、船が衝突事故を起こし燃料油が流出した場合、当社もしくは従業員が何を行うべきか？その対応を「事故対応マニュアル」として取りまとめ、これを基にした事故対応演習を定期的を実施し、各担当者・担当部署の対応能力を維持・向上させています。

直近では、2009年11月に大規模流出油事故対応演習を実施し、このマニュアルの機能を確認しました。また、演習後の反省会にて運用上の問題点を検討し、更なる改善を図っています。このマニュアルは、演習で積み重ねられたノウハウの集大成ですが、実際に使用する機会がないように、日々安全運航に取り組んでいます。

●安全運航キャンペーンの実施

安全運航グループ主導の下、毎年全運航船を対象に安全運航キャ

ンペーンを実施しています。運航部門や海技部門からの訪船を通じて、現場と陸上との情報共有や意見交換を行い、安全運航の強化と関係者全員の安全意識向上に努めています。社長はじめ役員による訪船活動も行われ、全社一丸となって安全運航の維持に取り組んでいます。



前川社長(当時)による訪船活動

●海賊被害撲滅の取り組み

近年、欧州とアジアを結ぶ重要海域であるソマリア沖およびアデン湾、更に、原油などのエネルギー輸送にとって重要なペルシャ湾とアジアを結ぶ海域であるアラビア海にも重火器で武装した海賊の出没を見えています。

国連安全保障理事会や国際海事機関においては、海賊撲滅のための措置を取ることを各国に要請することを決議し、欧州連合軍や各国海軍、日本の海上自衛隊による当該海域通航船舶の護衛が開始されています。

当社運航船については、護衛活動を受けることを基本に、ソマリア沖およびアラビア海航行ガイドラインを策定して船舶の安全を確保し、万一、海賊に遭遇した場合は、海賊対策手順書に従った回避行動を行うことにより、海賊によるハイジャックの防止を図っています。

また、日本船主協会を通じ、国土交通省、防衛省、外務省との意見交換を行い、当該海域沿岸諸国による警戒活動の更なる充実も呼びかけています。

●災害への支援活動

当社グループでは、義援金や救難物資の輸送協力などを通じ、被災地に対し社会貢献活動を続けています。

2009年4月に起きたイタリア大震災には、当社の英国現地法人である“K” Line (Europe) Ltd.と共同で英国赤十字社を通じ義援金を寄付しました。8月に発生した台湾台風、また9月に発生した

フィリピン台風、2010年1月のハイチ大地震災害においても日本赤十字社を通じ義援金を寄付し、現地での物資提供、医療活動や生活再建のための復興活動の支援に協力しています。

●支援物資海上輸送協力

当社では災害被災地への救援物資の他、貧困地域などへの支援

物資を届けるために、海上輸送協力をしています。

2010年1月にはNPO法人日本救援衣料センターより日本ペルー協会を通じ当社へ支援衣料品輸送の要請を受け、40フィートコンテナ2本分の支援物資の輸送を無償で行いました。今後もNPOと協働し輸送協力による社会貢献活動を進めていきます。

環境保全への取り組み

当社グループは、地球環境への負荷を最小限にするために、その決意を環境憲章として掲げ、世界を代表する海運会社の一人とし

て国際機関とも積極的に連携し、さまざまな角度から環境保全に取り組んでいます。

最近の取り組み

●特定海域での減速航行

ロングビーチ港でグリーンフラッグを受賞

米国ロングビーチ港では、船舶からの排気ガスの総量を削減するため、同港から20海里(約37km)以内もしくは40海里(約74km)以内の海域を速力12ノット以下で航行する運動を行っています。当社はこれに積極的に参加し、非常に高い遵守率を例年達成、その証である「グリーンフラッグ」を2009年も受賞、5年連続の栄誉となりました。



グリーンフラッグ授賞式

伊勢・三河湾での独自の減速航行

当社独自の取り組みとして、両湾内を航行する自動車船の速力を12ノット以下にする活動に取り組んでいます。これにより、2009年にはCO₂を659トン削減することができました。

●資源循環

シップリサイクル(船の解体)

2009年5月に採択されたシップリサイクル条約により、船舶を解体しようとするときは、有害物質の量や場所を記述したリスト(インベントリ)を保持することが義務付けられます。

また、船舶を解体する施設に関しても、労働安全衛生や環境保全に配慮した解体が行われるよう、さまざまな規定が設けられます。

この条約はまだ発効していませんが、当社では、船舶を解体するときは、環境や労働安全衛生に配慮した施設を選定し、この条約の規定を満たす解体が行われるよう取り組んでいます。

室蘭プロジェクト

船舶には多くの鉄や銅が使われており、現役を引退した船舶は資源としてリサイクルすることができます。しかし、解体作業は安全に十分配慮することが必要で、また、非常に手間も掛かります。そこで、国土交通省主導の下、安全かつ効率的な先進国型シップ

リサイクルシステムの構築に向けたパイロットモデル事業が立ち上げられ、当社で運航していた、自動車船「にゅーよーく はいうえい」を解体する実証実験が、北海道室蘭市で行われています。



自動車船「にゅーよーく はいうえい」

●再生可能エネルギーによるCO₂オフセット

“K” Line America, Inc. (KAM) では、環境保全への貢献の一つとして、2008年よりRenewable Choice Energy社から再生可能エネルギーの購入を続けています。初年はKAM全オフィスの電力消費量の60%、翌2009年は80%、そして今年は100%に相当する風力エネルギークレジットを購入し、電力消費によるCO₂排出量相当と相殺することで、2010年は約702トンのCO₂削減となります。このことは、以下の活動と同等の効果があります。

- 6,366本の成木を植樹する
- 年間約240万kmの自動車運転を止める
- 一年間、123台の自動車を使わない

また、この活動は、EPA(米国環境保護庁)よりグリーンパワーパートナーの認定を受けており、KAMは、再生可能エネルギーの購入により、化石燃料への依存を減らし、大気保全や気候変動問題に積極的に取り組んでいます。



(左) グリーン電力証書
(右) グリーンパワーパートナー資格書

グループ全体に企業倫理を徹底しつつ、効果的なコーポレート・ガバナンスの仕組みと経営上のさまざまなリスクに対応できる体制を整備し、コーポレート・ブランド価値を高めるよう、継続的に努力しています。

コーポレート・ガバナンス体制

●業務遂行の体制

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

取締役会は月1回以上開催し、経営の基本方針、法令で定められた事項やその他の経営に関する重要事項を決定すると同時に業務執行状況を監督しています。取締役14名中2名は会社法に定める社外取締役です。

執行役員会は原則月2回開催しています。執行役員および監査役が出席し、役員間の自由な討議を通して社長の意思決定に資するとともに、情報の共有とコンプライアンスの徹底を図っています。監査役5名のうち3名は会社法に定める社外監査役です。監査役には専任スタッフを配しています。

経営会議は専務執行役員以上の執行役員を中心とし、討議案件ごとにその関係者も出席して意見交換を行う場として、原則週1回開催しています。

●内部統制システムの整備

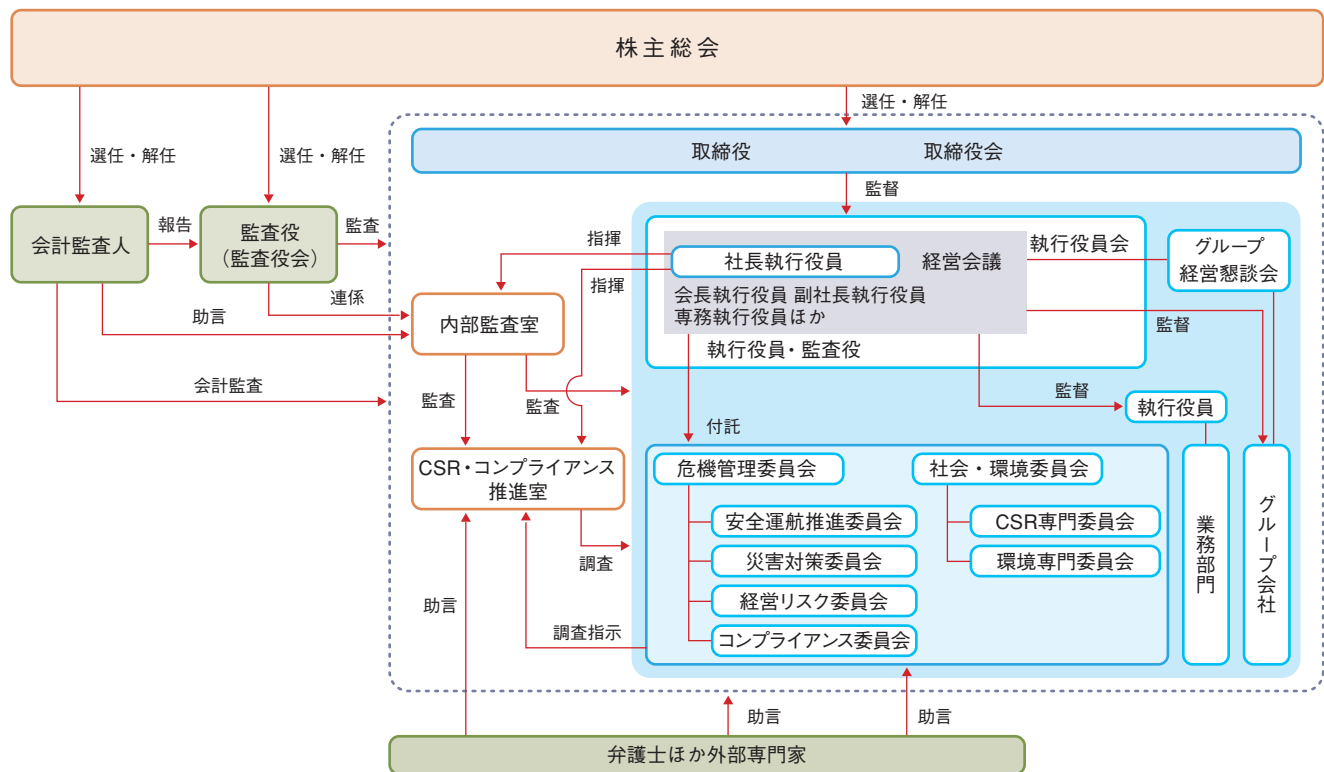
取締役会ならびにその監督の下で業務担当執行役員および各部門長が、内部統制の枠組みを構築し、その有効性を評価し、その機能を確保しています。更に内部監査室が、内部統制の構築と維持に関わる取締役の責務遂行を、内部監査による自己検証や改善提案を通じて支援しています。監査役は、取締役による内部統制の構築とその仕組みが有効に機能することの監視を行っています。

●グループとしての統制

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

コーポレート・ガバナンス体制図

(2010年6月1日現在)



リスクマネジメント

●リスクマネジメント体制

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

●大規模災害への対応

規模災害発生時に、従業員やその家族の安全を確保し、その上で業務を継続するため、「事業継続計画」を策定しています。

災害に備え、従業員を対象に携帯電話のメール機能を利用した安否確認システムを導入しています。また、震災を想定し、電話の不通に備え、国内各店所と衛星電話で連絡できる体制を整えています。

災害により電子データが滅失しないよう、遠隔地にバックアップデータを蓄積し、経営上の重要情報の保全と企業活動の早期復旧を図るシステムを構築しています。

●その他の経営に関わるリスクへの対応

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

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

反社会的勢力に対しては、グループ企業行動憲章において「断固たる態度をもって対決する。」と宣言しています。具体的な攻撃があった場合には関係当局や顧問弁護士と連携して対処することとしています。

為替などの変動や政策変更に対しては動向をモニターし、適宜ヘッジを行うほか、当社事業に少なからず影響を与える可能性がある場合には、経営リスク委員会にてそれらの予防策を講じるとともに、影響が顕在化した場合には適切に対応します。

社外監査役からのメッセージ

昨年から社外監査役(非常勤)として当社の監査役陣の一員に加わるようになりました。

私は、これまで大学に身を置き、法学部に34年、会計専門職大学院に5年、合せて40年間近く、教育と研究(専門は商法、海法・空法)の人生を歩み、また、この間10数年弁護士として多少ながら実務の経験も積んでまいりました。そして縁あって、いきなりの企業の世界と新しい職務、そこでの「自分の真の役割は何か」、「どんな分野で会社に貢献できるのか」、模索しながらの一年がまもなく過ぎようとしています。顧みれば、就任時に心に決めた、“先ずは、気を張らず、日々の監査業務を粛々とやり、実体験を積むことが大切”との思いで努力を続けてきたことが力となってか、段々とこの職務に取り組む情熱と自信が湧いてきたように思います。そして、2年目の本年は、法が監査役の果たすべき重要な任務とされる経営の監視、つまり、「コーポレート・ガバナンス」の視点での監査ということの意味と重さをしっかりと認識し、株主の負託に応えるべく職務を全うしていく覚悟であります。

そんな駆け出しの監査役が、現在の川崎汽船の監査体制、監査環境について一言感想を申せば、当社の監査役の現体制は上手く構築され、

円滑に機能しているというのが、ここ1年同僚監査役と業務を共にする中で得た実感であります。何事にもポジティブシンキングで職務に精励する常勤監査役と非常勤で社外の監査役との情報の共有や相互の意見・情報の交換は適時・適切に行われ、そのことが監査役会の適正な意見形成に繋がるという、良好な監査環境が存在している。察するに、このことは監査役各人が、互いの持ち味というか、それぞれの能力と人間性を深く理解し信頼することがあってこそ望みうることに相違ありません。これもまた創業90余年の歴史の中で育まれた“K”ラインスピリットの発現の一つなのであろうか、大切にしていきたいと思っています。

当社は、本年1月に「“K” Line Vision 100 KV 2010」を策定し、ここでは「共利共生と持続的成長」をメインテーマに掲げ、社会との関わりをより意識しています。われわれ監査役としても、自らの立ち位置を弁えつつ、そのいう理念をしっかりと確かめ、当社が一層飛躍し、社会的信頼を得るため貢献したいと思っています。



監査役
重田 晴生



代表取締役会長
会長執行役員
前川 弘幸



代表取締役社長
社長執行役員
黒谷 研一



代表取締役
副社長執行役員
清水 俊雄



代表取締役
専務執行役員
守田 敏則



代表取締役
専務執行役員
皆川 善一



代表取締役
専務執行役員
朝倉 次郎



専務執行役員
佐伯 隆



代表取締役
専務執行役員
村上 英三



代表取締役
専務執行役員
吉田 圭介

(2010年7月1日現在)

取締役

代表取締役会長	前川 弘幸
代表取締役社長	黒谷 研一
代表取締役	清水 俊雄
代表取締役	守田 敏則
代表取締役	皆川 善一
代表取締役	朝倉 次郎
代表取締役	村上 英三
代表取締役	吉田 圭介
取締役	佐々木真己
取締役	鳥住 孝司
取締役	竹永健次郎
取締役	山内 剛
取締役(社外・非常勤)	古河潤之助
取締役(社外・非常勤)	小林 俊

監査役

監査役	塩田 哲夫
監査役(社外)	渡邊 文夫
監査役	堤 則夫
監査役(社外)	重田 晴生
監査役(社外)	野口 二郎

執行役員

会長執行役員	前川 弘幸	
社長執行役員	黒谷 研一	社長補佐
副社長執行役員	清水 俊雄	
専務執行役員	守田 敏則	自動車船部門、総務、法務、経理、技術、環境、船舶部門管掌
専務執行役員	皆川 善一	エネルギー資源輸送事業管掌、重量物船、新事業推進担当
専務執行役員	朝倉 次郎	ドライバルク事業、人事管掌、ドライバルク事業企画調整担当
専務執行役員	佐伯 隆	米国駐在 (“K” Line America Inc. 社長)
専務執行役員	村上 英三	コンテナ船事業管掌、港湾事業、情報システム担当
専務執行役員	吉田 圭介	経営企画、IR・広報管掌、財務担当
常務執行役員	森 護	中国駐在 (“K” Line (China) Ltd. 社長) 兼 香港駐在 (“K” Line (Hong Kong) Limited 社長)
常務執行役員	寺島 喜義	欧州駐在 (“K” Line Holding (Europe) Limited 社長)
常務執行役員	佐々木真己	船舶部門担当
常務執行役員	鳥住 孝司	総務、法務、経理、CSR・コンプライアンス推進担当、内部監査担当補佐
常務執行役員	板家 茂雄	自動車船事業担当
執行役員	今泉 一隆	バルクキャリア事業、電力炭・製紙原料輸送事業担当
執行役員	鈴木 俊幸	コンテナ船事業担当、コンテナ船輸送管理グループ長委嘱
執行役員	青木 宏道	エネルギー資源輸送事業担当、エネルギー資源輸送事業開発グループ長委嘱
執行役員	竹永健次郎	技術、環境担当
執行役員	青木 良行	自動車船営業担当、自動車船営業グループ長委嘱
執行役員	福沢 優	(株)ケイラインジャパン代表取締役社長
執行役員	山内 剛	経営企画、IR・広報、物流事業、調査担当
執行役員	山口 高志	人事担当
執行役員	門野 英二	船舶部門担当補佐、海事人材グループ長委嘱
執行役員	浅野 敦男	鉄鋼原料輸送事業担当、鉄鋼原料グループ長委嘱

(2010年7月1日現在)



(2010年3月31日現在)

国内	社名	出資比率(%)※	資本金 (単位：百万円)	2009年度売上高 (単位：百万円)
海運	川崎近海汽船株式会社	50.7	2,368	36,394
	旭汽船株式会社	100.0	100	493
	神戸棧橋株式会社	100.0	100	66
	★ バダック・エル・エヌ・ジー輸送株式会社	25.0	80	6,158
	★ 芝浦海運株式会社	100.0	20	411
海運代理店	株式会社ケイラインジャパン	100.0	150	2,580
	★ 清水川崎運輸株式会社	50.0	10	205
船舶管理	ケイライン シップマネージメント株式会社	100.0	75	12,543
	太洋日本汽船株式会社	100.0	400	19,884
	株式会社エスコバル・ジャパン	100.0	10	446
港湾・倉庫	株式会社ダイトーコーポレーション	100.0	842	22,031
	日東物流株式会社	100.0	1,596	12,146
	北海運輸株式会社	80.1	60	10,346
	株式会社シーゲート コーポレーション	100.0	270	7,155
	日東タグ株式会社	100.0	150	3,922
	東京国際港運株式会社	70.0	75	1,866
	★ 株式会社リンコーコーポレーション	25.1	1,950	10,672
	★ 株式会社コクサイ港運	83.3	100	823
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	91.9	600	13,751
陸運	日本高速輸送株式会社	100.0	100	4,594
	新東陸運株式会社	100.0	30	1,006
	舞鶴高速輸送株式会社	100.0	25	783
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	858
旅行代理店	ケイライントラベル株式会社	100.0	100	7,179
その他	ケイライン エンジニアリング株式会社	100.0	50	2,871
	株式会社シンキ	100.0	80	2,094
	株式会社ケイライン システムズ	100.0	40	1,862
	株式会社ケイ・エム・ディ・エス	100.0	40	1,420
	川汽興産株式会社	100.0	30	656
	株式会社クラウンエンタープライズ	100.0	10	363
	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

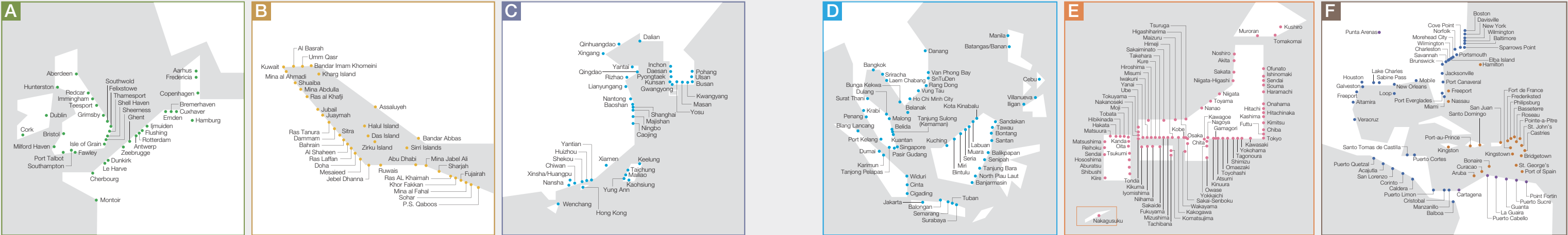
海外	社名	出資比率(%)※	資本金 (単位：百万)	2009年度売上高 (単位：百万)
海運	“K” Line Pte Ltd	100.0	US\$1.1	US\$339
	“K” Line Bulk Shipping (UK) Limited	100.0	US\$34	US\$184
	“K” Line European Sea Highway Services GmbH	100.0	EUR5	EUR49
	“K” Line LNG Shipping (UK) Limited	100.0	US\$6	US\$52
	★ Northern LNG Transport Co., I Ltd.	49.0	US\$40	US\$16
	★ Northern LNG Transport Co., II Ltd.	36.0	US\$42	US\$16
	SAL Schiffahrtskontor Altes Land GmbH & Co.KG	50.0	EUR0.2	EUR177 (注)
	K Line Offshore AS	91.1	NOK80.9	NOK27.5
海運代理店	“K” Line America, Inc.	100.0	US\$15.5	US\$76
	“K” Line (Australia) Pty Limited	100.0	A\$0.0001	A\$12
	“K” Line (Belgium)	51.0	EUR0.06	EUR3.2
	“K” Line Canada Ltd.	100.0	C\$0.1	US\$1.4
	“K” Line (China) Ltd.	100.0	US\$2	US\$18
	“K” Line (Deutschland) GmbH	100.0	EUR0.2	EUR7.7
	“K” Line (Europe) Limited	100.0	£0.01	£16
	“K” Line (Finland) OY	51.0	EUR0.01	EUR1.0
	“K” Line (France) SAS	100.0	EUR0.5	EUR3.5
	“K” Line (Hong Kong) Limited	100.0	HK\$15	HK\$211
	“K” Line (Korea) Ltd.	100.0	WON400	WON7,142
	“K” Line Maritime (M) Sdn Bhd	57.5	MYR0.3	MYR10.6

	社名	出資比率(%)※	資本金 (単位：百万)	2009年度売上高 (単位：百万)
	K Line Mexico SA de CV	100.0	MXN0.9	MXN0.2
	“K” Line (Nederland) B.V.	100.0	EUR0.1	EUR4.2
	K Line (Norway) AS	100.0	NOK0.1	NOK3.2
	“K” Line (Portugal)-Agentes de Navagação, S.A.	51.0	EUR0.2	EUR2.1
	“K” Line (Scandinavia) Holding A/S	51.0	DKK1	DKK16.1
	“K” Line (Singapore) Pte Ltd	95.0	S\$1.5	S\$11.5
	K Line (Sweden) AB	100.0	SEK0.1	SEK17.1
	“K” Line (Taiwan) Ltd.	60.0	NT\$60	NT\$238
	K Line (Thailand) Ltd.	34.0	BAT30	BAT1,399
	“K” Line (Western Australia) Pty Limited	100.0	A\$0.0001	A\$0
ターミナル運営	PT. K Line Indonesia	95.0	RP463.6	RP50,112
	International Transportation Service, Inc.	100.0	US\$20	US\$191
	The Rail-Bridge Terminals (New Jersey) Corporation	100.0	US\$3	US\$0
	TransBay Container Terminal, Inc.	95.0	US\$0.1	US\$42
	★ Husky Terminal & Stevedoring, Inc.	50.0	US\$0.1	US\$31
貨物混載	Century Distribution Systems, Inc.	99.5	US\$2.3	US\$6
	Century Distribution Systems (Europe) B.V.	100.0	EUR0.02	EUR0.8
	Century Distribution Systems (Hong Kong) Limited	100.0	HK\$0.08	HK\$55
	Century Distribution Systems (Shenzhen) Limited	100.0	RMB6.5	RMB69
	Century Distribution Systems (International) Limited	100.0	HK\$1.8	HK\$67
	Century Distribution Systems (Shipping) Limited	100.0	HK\$0.000001	(上に含む)
倉庫	Universal Logistics System, Inc.	100.0	US\$12.3	US\$0.7
	Universal Warehouse Co.	100.0	US\$0.05	US\$4.4
	Universal Warehouse Co. (NW)	100.0	US\$0.0001	US\$1
ロジスティックス	“K” Line Logistics (Hong Kong) Ltd.	100.0	HK\$8	HK\$130
	“K” Line Logistics (U.K.) Ltd.	100.0	£0.2	£3
	“K” Line Logistics (U.S.A.) Inc.	100.0	US\$0.5	US\$28
	“K” Line Logistics (Singapore) Pte. Ltd.	100.0	S\$1.15	S\$16
	K Line Logistics (Thailand) Ltd.	86.4	BAT20	BAT277
	K Line Logistics South East Asia Ltd.	95.0	BAT73	BAT0
陸運	James Kemball Limited	100.0	£0.01	£12
	ULS Express, Inc.	100.0	US\$0.05	US\$4
コンテナ機器管理	★ Multimodal Engineering Corporation	100.0	US\$0.15	US\$8
金融附帯	“K” Line New York, Inc.	100.0	US\$17.1	US\$34
持株会社	Kawasaki (Australia) Pty. Ltd.	100.0	A\$4.8	A\$4.5
	“K” Line Holding (Europe) Limited	100.0	£20	£0
	“K” Line Heavy Lift (UK) Limited	100.0	EUR22	EUR13
その他	Connaught Freight Forwarders Limited	100.0	HK\$0.01	HK\$0.07
	Cygnus Insurance Company Limited	100.0	US\$3	US\$3
	“K” Line TRS S.A.	100.0	US\$0.006	US\$0.0
	Marinus Enterprise, Inc.	100.0	US\$0.5	US\$0
	★ “K” Line Auto Logistics Pty Ltd.	50.0	A\$27	A\$0.02

(注) SAL Schiffahrtskontor Altes Land (GmbH & Co.KG)の2009年度売上高は当社が50%出資するSALグループ重量物船保有会社14社の売上高を含んでいます。
(当社連結ベース)

★持分法適用子会社および関連会社
※ 間接所有を含む。

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



1919年

- 川崎汽船設立

1941年

- 太平洋戦争開戦時、保有船36隻260,108重量トン

1945年

- 太平洋戦争終結時、保有船12隻31,111重量トン

1948年

- 戦争中沈没したニューヨーク定期船“聖川丸”を引き揚げ、船隊の再建に着手



1951年

- 日本／バンコク定期航路開設、以後急速な主要定期航路の再開、新設が進む

1957年

- 油槽船“富士川丸”を建造、油槽船隊の整備に着手

1960年

- 鉄鉱石船“富久川丸”（初代）を建造、専用船隊の整備に着手

1964年

- 日本海運の集約により飯野汽船を合併、川崎汽船グループの中核会社（資本金90億円）となる

1968年

- 日本／カリフォルニア航路で当社初のコンテナ船“ごうでん げいと ぶりっじ”就航
- デンマーク船社マースクラインと提携、日本／欧州航路を開設
- 自動車兼ばら積み自動車船“第一とよた丸”を建造、自動車船隊の整備に着手



1969年

- 豪州国営船社ANLと提携、日本／東南豪州航路でコンテナ船サービス開始

1970年

- 日本／北太平洋岸航路でコンテナ船サービス開始
- 日本船社初の自動車専用船（PCC）“第十とよた丸”竣工

1971年

- ロングビーチに現地法人International Transportation Service, inc. を設立し、海外ターミナルの自営に着手

1972年

- 日本・極東／ニューヨーク航路でコンテナ船サービス開始

1974年

- 欧州同盟に単独加盟

1975年

- 日本・極東／欧州のコンテナ化に対応し、共同配船のため外国船社5社とACEグループを結成

1983年

- 当社管理運航船の“尾州丸”が日本籍初のLNG船として就航

1986年

- 日本・極東／カリフォルニア航路で邦船4社の共同配船体制を離脱、単独配船開始、ロングビーチ／シカゴ／ニューヨークを結ぶコンテナ輸送専用列車の運行を開始

1989年

- 欧州航路でのACEグループを再編、外国船2社との共同運航体制に移行し、同時に全船を高速大型船に代替

1994年

- 電力炭輸送に最適な幅広浅喫水船型石炭専用船“CORONA ACE”就航

1995年

- 川崎近海汽船（株）東証上場

1996年

- 北米・欧州航路で台湾船社陽明海運との共同配船を開始

1999年

- 自動車船部、ケイラインマリNDERータサービス（株）東京受渡センターがISO9002を取得

2000年

- 子会社太平洋海運（株）と神戸日本汽船（株）が合併、太洋日本汽船（株）を設立。グループ内船舶管理会社の再編成完了

2001年

- 川崎汽船グループ環境憲章発表
- シンガポールの海運子会社“K” Line Pte Ltdが営業開始
- 当社、陽明海運、COSCON、韓進海運、セネターラインズの5社はアライアンス構築で合意

2002年

- （財）日本海事協会（NK）よりISO14001認証取得
- グループのロジスティクス事業強化を目的に“K” Line Total Logistics, LLC（略称KLTL）を設立
- 国内のコンテナ船集荷関連業務を分社化し“K” Line（Japan）Ltd.を設立

2003年

- “K” Line European Sea Highway Services GmbH設立・営業開始。欧州近海完成車輸送の完全自営化
- 中国完成車輸送に参画。上海に完成車輸送合弁会社・中海川崎汽車船運輸有限公司を設立

2004年

- Yara社向け38,0000m³型アンモニア船2隻建造決定。当社初のアンモニア輸送契約



2005年

- タンダーLNGプロジェクト向け153,200m³型新造LNG船3隻の定期備船契約を締結
- 陽明海運、韓進海運、PSA-HNNと共にアントワープにターミナル運営会社 Antwerp International Terminal NVを設立。2006年1月より営業開始
- 世界最大のオイルメジャーエクソンモービル社とVLCC長期備船契約を締結

2006年

- 川崎航空サービス（株）と（株）ケイロジスティックスが合併しケイライン ロジスティックス（株）が誕生。空海の物流サービス事業の顧客窓口の一本化を図る

2007年

- 重量物船事業で独SALグループと共同事業を展開
- 海事技術者育成施設 “K” Line Maritime Academy をインドに開設
- ノルウェー船舶投資会社とK Line Offshore AS を設立。オフショア支援船事業へ投資

2008年

- “K” Line Maritime Academy をフィリピンに開設
- インドJSWグループと10隻の超大型輸送契約締結
- 当社初の30万トン型鉄鉱石船（ユニマックス・オア）“GRANDE PROGRESSO”竣工
- 洋上LNG生産プロジェクトを推進するFLEX LNG社へ出資
- 船舶修繕事業の戦略的パートナーとして、中国福建省のTitan Quanzhou Shipyard Ltdとの資本業務提携

2009年

- 当社、PSA Corporation、日本郵船の3社共同で自動車船専用ターミナル会社、Asia Automobile Terminal（Singapore）Private Limitedをシンガポールに開設
- 他5社と共同でブラジル・ペトロプラス社向け掘削船事業に参画

2010年

- 米国物流会社Air Tiger Express Companies Inc. に資本参加

会社概要（2010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	650億3,156万円
社長	黒谷研一（2010年4月1日就任）
従業員数	623名（陸員433名、海員190名）
事業内容	海上運送業、陸上運送業、航空運送業、陸海空通し運送業、港湾運送業等

事業所

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

海外駐在員事務所 北京、マニラ、中東、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、南アフリカ

関係会社（連結対象） 国内26社 海外293社

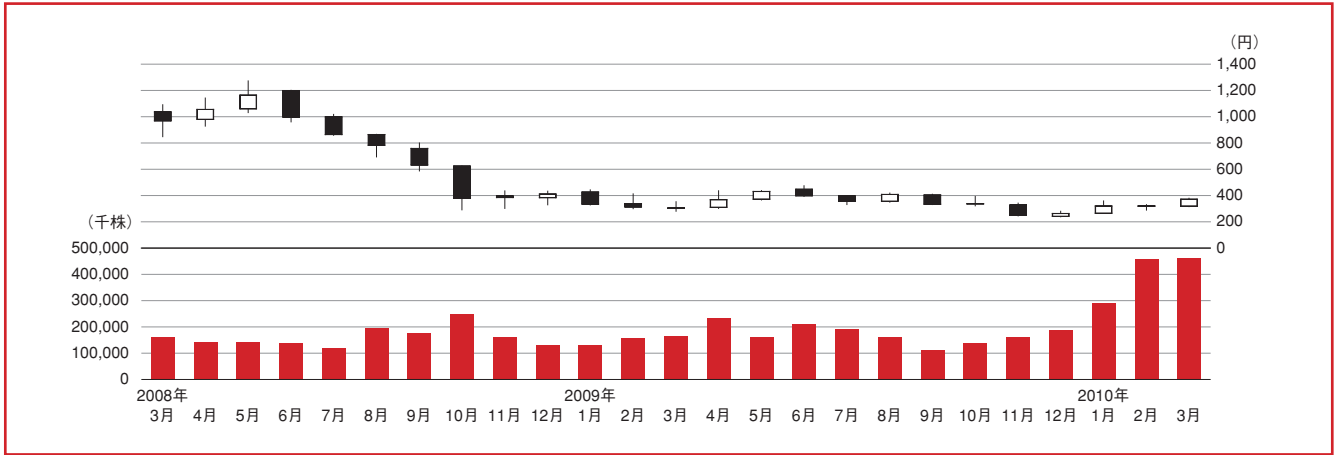
株式情報（2010年3月31日現在）

発行可能株式総数	2,000,000,000株
発行済株式数	765,382,298株
株主数	40,055名
株主名簿管理人	中央三井信託銀行株式会社 東京都港区芝3丁目33番1号
上場取引所	東京・大阪・名古屋・福岡

大株主

株主	持株数 （千株）	持株比率 （％）
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社（信託口）	61,747	8.06
日本マスタートラスト信託銀行株式会社（信託口）	60,634	7.92
みずほ信託銀行株式会社退職給付信託川崎重工業口再信託受託者資産管理サービス信託銀行株式会社	30,000	3.91
JFEスチール株式会社	28,174	3.68
東京海上日動火災保険株式会社	28,020	3.66
株式会社損害保険ジャパン	27,295	3.56
日本生命保険相互会社	17,913	2.34
THE BANK OF NEW YORK - JASDECTREATY ACCOUNT	13,958	1.82
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社（信託口9）	11,141	1.45
株式会社みずほコーポレート銀行	11,100	1.45

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>