

Steaming Toward Higher Value



アニュアルレビュー 2011
2011年3月期



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

Profile

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・運航する世界有数の総合海運会社です。

2011年3月末現在、国内26社、海外290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7,900人が“K”ラインブランドのもと、「エクセレントグローバルキャリア」を目指して航海を続けています。

2010年度は、黒字化と復配を果たしました。当社は、事業環境の変化を鑑み、2019年の創立100周年に向けた「新たな挑戦」をテーマとして、本年度より3カ年の中期経営計画をスタートしました。

Pursuing new challenges
with flexibility and strength

Contents

“K” Line Spirit	2	オフショア支援船事業	32	組織	45
“K” Line Presence	4	重量物船事業	32	主要連結子会社および関連会社	46
“K” Line Commitment	6	近海・内航事業	33	サービスネットワーク	48
財務ハイライト	10	物流事業	34	グループ運航船舶およびコンテナターミナル	50
ステークホルダーの皆さまへ	12	世界市場でのランキング	35	沿革	51
社長インタビュー	13	特集1:重量物船事業の拡大	36	財務セクション	52
中期経営計画の見直し	20	特集2:海洋資源開発支援事業における進展	38	会社概要／株式情報	67
事業の概況と見通し	24-34	CSRへの取り組み	40		
コンテナ船事業	24	コーポレート・ガバナンスとリスクマネジメント	42		
ドライバルク事業	26	役員紹介	44		
自動車船事業	28				
エネルギー資源輸送事業	30				



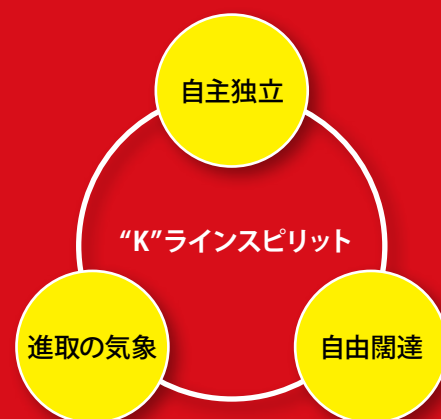
“K” Line Spirit

進化をつづける。

未来を切り開く成長の源泉。

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、進取の気象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。

今までも、この“K”ライン独自のスピリットで、思い切った戦略を次々に打ち立て、その実現に向け果敢に挑戦してきました。そしてこれからも、この“K”ラインスピリットがある限り、さまざまなサービスを更に進化させ、世界中のお客様の期待に応える価値を提供していくことで、更なる飛躍をとげていきます。



企業理念

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

ビジョン

世界中の顧客から信頼、支持され、グローバルに成長を続ける企業グループ

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

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

時代に先駆けた“K”ラインの取り組み

世界経済とともに歩み成長する海運業界にあって、“K”ラインが常にこだわり続けた独自戦略とチャレンジ精神。“K”ラインの歴史は、開拓と創造の歴史です。



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。



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。



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。



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。

これからも時代の動きを敏感にとらえ、積極的かつ機敏な事業活動によって時代を切り開いていきます。



重量物船

→ P.36

世界最大の吊り上げ能力船が、従来では対応できなかった大型貨物やオフショア開発関連設備でその輸送能力を発揮していきます。



オフショア支援船

→ P.38

大型で高品質なオフショア支援船が、ブラジル沖や北海の洋上生産・掘削設備での稼働を本格化しています。



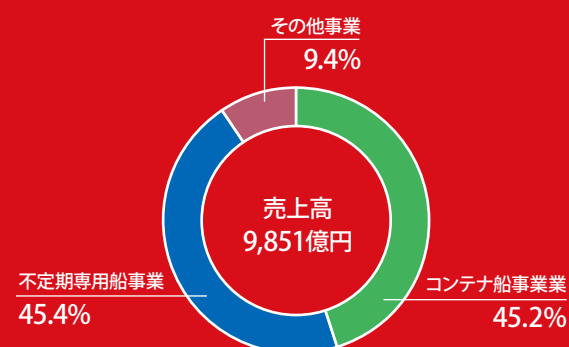
Increasing Presence

世界をつなぐ。

市場ニーズに応える最適な船隊編成。

1968年に就航した当社のコンテナ船は、今では80隻を超え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完成車輸送の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やLNG船、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。

事業別売上高構成



事業概要

コンテナ船事業



P.24 コンテナ船事業

中国、台湾、韓国の海運会社とアライアンスを組み、アジア／北米、アジア／欧州、欧州／北米の東西基幹航路を中心にアジア／南米、アジア／中近東・アフリカなどの南北航路や、アジア域内航路など、世界的なサービスネットワークを運営しています。電子機器、家電製品、家具、衣料品や食品・飲料、ホップなどの貨物をコンテナで輸送しています。

不定期専用船事業



P.26 ドライバルク事業

ばら積み船による石炭、鉄鉱石、穀物（小麦、大豆、トウモロコシほか）、製紙原料などの原材料輸送サービスを提供しています。最近では、日本向けの輸送に加えて、中国・インドなどの新興国向けのほか、大西洋水域での三国間輸送も積極的に展開しています。



P.28 自動車船事業

1970年に日本初の自動車専用船（PCC：Pure Car Carrier）“第十とよ丸”を完成車輸送サービスに投入して以来、自動車輸送のパイオニアとして、乗用車やトラックなどの完成車の安全かつ迅速な輸送サービスを提供しています。積極的に船隊整備を進め、輸送品質の向上に努めています。



P.30 エネルギー資源輸送事業

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



P.32 オフショア支援船事業

ノルウェーのK LINE OFFSHORE社を通じて、拡大する海洋エネルギー開発を支援する、オフショア支援船サービスを提供しています。



P.32 重量物船事業

ドイツの重量物専門船社SALグループを通じて、エネルギー産業やインフラ関連の大型貨物を主に輸送しています。2011年6月末をもって同社の全シェアを買い取り、完全子会社化しました。



P.33 近海・内航事業

グループ会社の川崎近海汽船株式会社では、貨客フェリー、高速貨物フェリー、高速貨物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に従事しています。また、アジア発着の貨物向けに定期船や不定期船も運航しています。

その他事業



P.34 物流事業

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、パイヤーズコンソリデーション（受け荷主の要請に従って、複数荷主から出荷される貨物の混載業務を代行する）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。



Steadfast Commitment

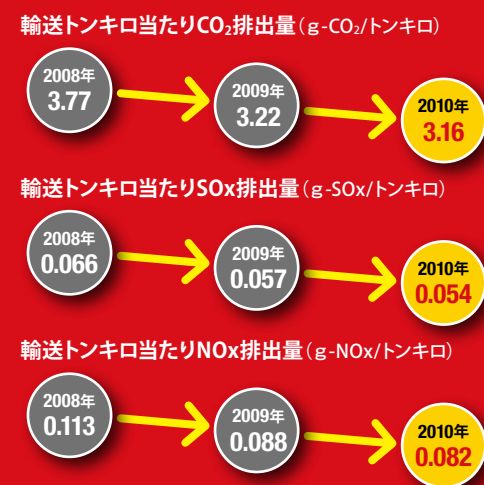
環境をまもる。

きれいな海ときれいな空気のために。

気候変動、大気汚染、海洋汚染、生物多様性の課題に対して、環境に配慮した機器の搭載はもちろんのこと、万一の事故に備えた設備や構造を取り入れるなど、かけがえない地球環境を守るために、安全運航と環境保全を最優先に考え、環境に優しい取り組みを積極的に推進します。

数ある輸送モードの中で、単位輸送距離当たりのCO₂排出量が最も低い船舶による輸送ですが、更なるエネルギー利用効率の向上を目指しています。エンジンの排ガス熱エネルギーの利用、プロペラで作られる水流エネルギーの推進力への交換利用、省エネオートパイロット採用による燃料消費削減などを実行しているほか、CO₂排出量の少ない燃料の使用を研究するなど、あらゆる視点に基づいた環境技術の開発、向上に取り組んでいます。

当社運航船における環境負荷推移



環境保全への取り組み

バラスト水管理条約への当社対応について



バラスト水処理のための配管

船舶を運航するとき、船体強度の維持や安定性確保のため、バラスト水(海水)は大きな役割を果たします。しかし、バラスト水中に含まれるプランクトンなどの海洋生物が排出されることにより、その地の生態系へ影響を及ぼすことが懸念されています。生態系の維持や生物多様性の確保は、国際的な取り組みとして行われており、IMO(国際海事機関)では「船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約」(バラスト水管理条約)を採択、この条約の規定に沿った、海洋生物を除去するバラスト水処理装置の開発が進められています。

川崎汽船グループでは、大型ばら積み船(石炭運搬船)で搭載実験を行うプロジェクト*を実施しています。就航中の大型ばら積み船へのバラスト水処理装置の搭載・運用は、世界初のことであり、このプロジェクトから得られる知見や経験をいかし、他の船へノウハウを展開していきます。

*日本海事協会の共同研究スキームによる支援を受けた、(株)アイ・エイチ・アイマリンユナイテッド、JFEエンジニアリング(株)、(株)エス・イー・エー創研との共同プロジェクト

新造船に対する窒素酸化物(NOx)の3次規制への当社対応について

2016年以降に起工される船のエンジンから排出されるNOxは、2000年に適用開始された1次規制に比べて80%以上の削減が求められます。当社では、NOx削減に寄与する水エマルジョン燃料の実証試験に取り組むなど、このNOx規制に対応する技術の開発に協力しています。

水エマルジョン燃料の採用

水エマルジョン燃料とその性質

水と油を攪拌し、燃料油の中に水の粒を分散させた状態にしたものを水エマルジョン燃料と呼んでいます。この水エマルジョン燃料を使用することで、ディーゼルエンジンの排ガス中の窒素酸化物(NOx)が約20%削減されることが分かり、当社グループ運航船にこの機器を搭載し実証試験を行っています。

水エマルジョン燃料の燃焼反応

水エマルジョン燃料が燃焼するときには下の図のように反応します。

- 水の粒の周りを燃料の粒子が取り囲んでいます。
- エンジンに噴射された水エマルジョン燃料は、燃料の粒が着火する前にまず水が蒸発します。
- 水の蒸発により、燃料の粒が細かく拡散します。
- 非常に細かくなった燃料の粒子は、燃焼しやすいため完全燃焼が得られやすくなります。
- このため、燃焼効率が改善され、排ガスがきれいになります。



川崎汽船の LNG燃料船開発計画

前世紀から今世紀にかけて地球人口が大幅に増えていることにより、エネルギー消費量が飛躍的に増加し、排出ガスによる地球温暖化や燃料費の高騰が問題になっています。この2つの問題を解決するために、川崎汽船は世界で初めて自動車専用船の燃料に液化天然ガス(LNG)を使い、ガスエンジンで推進する船舶「LNG燃料船」を実現するために研究を進めています。現在ほとんどの船舶はC重油を燃料とするディーゼルエンジンで推進していますが、次世代のクリーンエネルギーといわれるLNGに転換すれば、排ガス中の二酸化炭素(CO₂)、窒素酸化物(NOx)、硫黄酸化物(SOx)、煤塵(PM)といった環境汚染物質を大幅に削減*できます。

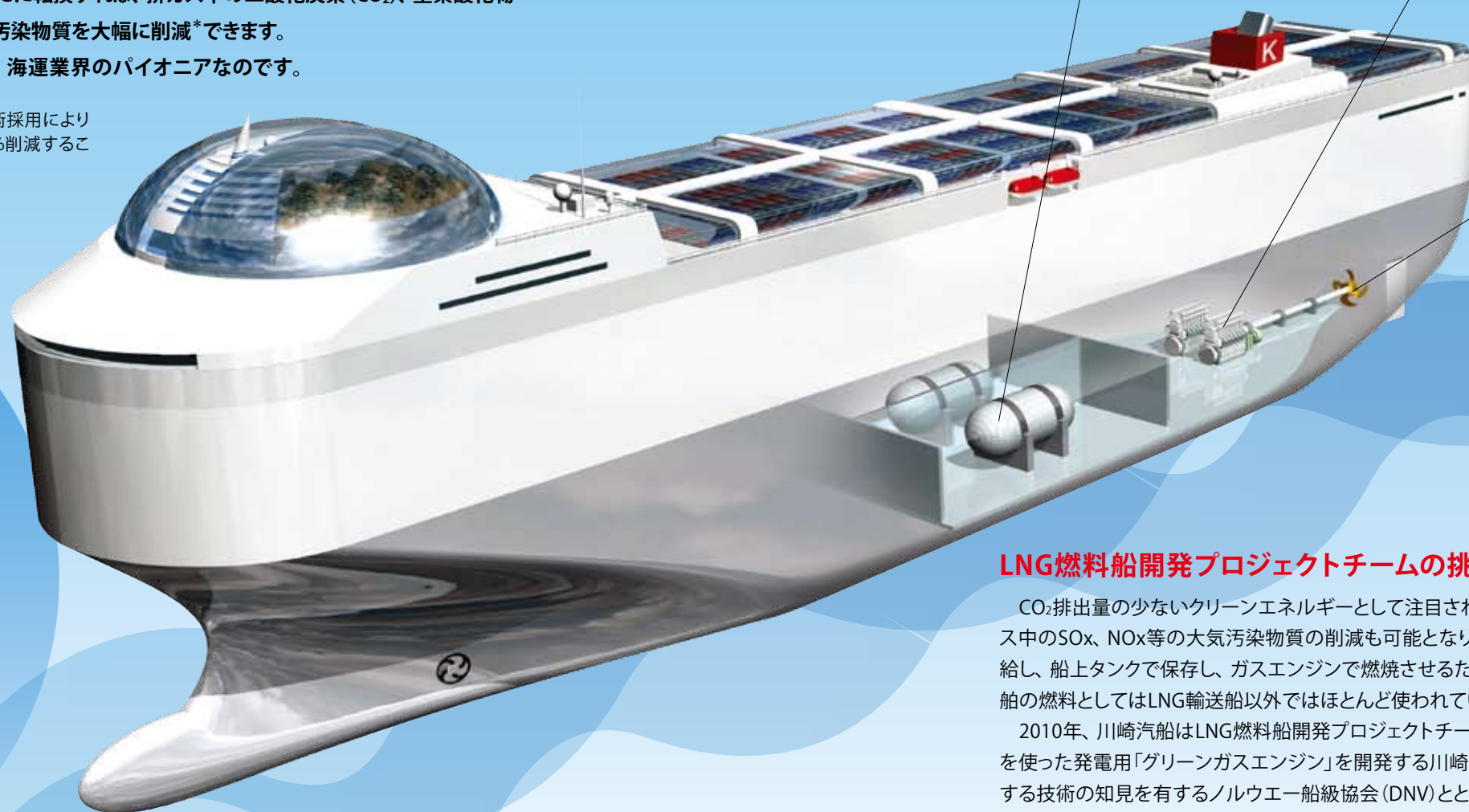
川崎汽船は燃料転換技術の実用化に挑戦する、海運業界のパイオニアなのです。

*C重油を使用した場合と比べ、LNG燃料への転換と新技術採用によりCO₂排出量を約4割、NOxを80~90%、SOxとPMを100%削減することができます。

今、地球はクリーンなエネルギーを求めている
環境に優しいクリーンなエネルギーを

世界は求めている
環境に優しいエコシップを

私たちは考えた
クリーンなエネルギーで船を動かすことを
一次世代のクリーンエネルギーLNGでー



●LNG燃料タンク



円筒型の蓄圧式(6気圧)2基を搭載。万が一、衝突事故が発生した場合にも安全性が保てるよう、外板や船底から一定の距離を置いた位置に配置されます。また、2つのLNG燃料タンクにはそれぞれ独立した区画を設けるなど、厳しい安全基準にも対応しています。更に、安全性を高めるため、燃料パイプを2重にするなどの対策も施しています。

●ガスエンジン



ガスエンジン2基(1基あたりの出力は5,000kW)を搭載。シリンダーごとに副燃焼室を持ち、プラグ点火でトーチジェットと呼ばれる火炎を発生、主燃焼室の混合気を燃焼させる「リーンバーン」と呼ばれる方式によるガスエンジン。川崎重工のグリーンガスエンジンは世界最高効率を誇ります。

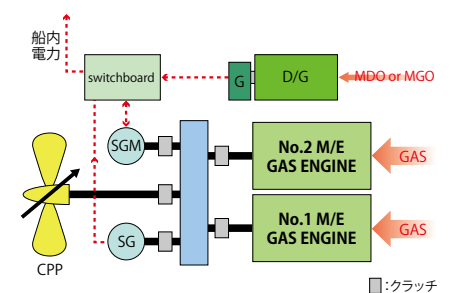
●推進系

2基のエンジンで発生した出力は、特殊なギア(減速機)で一つの推進力としてまとめられ、プロペラ1基に伝えられます。

●軸発電機

2基のエンジンが取り付けられたギアには軸発電機2基も取り付けられています。ギアと軸発電機はクラッチで接続、遮断でき、航海中は1基の軸発電機で発電した電力で、船内電力をまかなえます。また、岸壁に着岸する際には軸発電機2基を使用し、船底近くに設置された横方向推進装置(バウスラスター)用の電源にします。

システム構成図



LNG燃料船開発プロジェクトチームの挑戦

CO₂排出量の少ないクリーンエネルギーとして注目される天然ガスをガスエンジンに適用することで、排気ガス中のSOx、NOx等の大気汚染物質の削減も可能となりますが、マイナス160度のLNGを燃料として船舶に供給し、船上タンクで保存し、ガスエンジンで燃焼させるための技術開発には解決すべき課題も多く、これまで船舶の燃料としてはLNG輸送船以外ではほとんど使われていませんでした。

2010年、川崎汽船はLNG燃料船開発プロジェクトチームを立ち上げました。LNG輸送船建造技術と天然ガスを使った発電用「グリーンガスエンジン」を開発する川崎重工とLNG燃料船技術のパイオニアとして欧州で先行する技術の知見を有するノルウェー船級協会(DNV)とともにLNGを燃料として運航される自動車専用船の開発検討に着手しました。

本プロジェクトではコンセプトに留まることなく、近い将来実際にLNG燃料船を建造し、運航することを想定して次世代の環境負荷低減技術を共同開発する事を目的としており、技術課題、開発要素の抽出を行いながら、将来の計画の具体化に向けて研究を進めています。

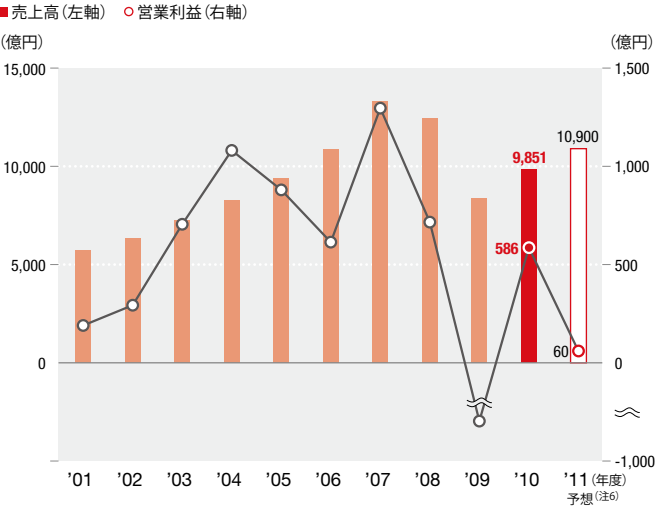
川崎汽船株式会社および連結子会社
3月31日に終了した各連結会計年度

	New K-21		KV Plan		“K” LINE Vision 2008		“K” LINE Vision 2008+		“K” LINE Vision 100		“KV 2010”	新たな挑戦
	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	2010年度 (百万円)	2010年度 (千米ドル) ^(注3)	2011年度予想 ^(注6) (百万円)
売上高	¥571,014	¥632,725	¥724,667	¥828,444	¥940,819	¥1,085,539	¥1,331,048	¥1,244,317	¥838,033	¥985,085	\$11,847,084	¥1,090,000
営業利益	19,049	29,282	70,534	108,054	87,976	61,357	129,649	71,604	△52,075	58,610	704,871	6,000
経常利益	11,968	23,672	62,564	107,235	88,573	63,928	125,868	60,011	△66,272	47,350	569,453	3,000
当期純利益	4,768	10,373	33,196	59,853	62,424	51,514	83,012	32,421	△68,721	30,603	368,046	2,000
純資産 ^(注2)	77,716	82,040	121,006	181,276	257,810	357,625	376,277	356,153	331,865	314,986	3,788,166	290,000 ^(注7)
ROE (%) ^(注4)	6.5	13.0	32.7	39.6	28.4	17.1	23.7	9.4	△21.4	10.2		
ROA (%) ^(注5)	2.3	4.5	11.6	18.4	13.0	7.7	13.5	6.2	△6.6	4.6		0
DER (倍)	4.32	3.74	2.33	1.32	1.08	0.95	0.93	1.31	1.67	1.66		1.83
総資産	533,295	515,825	559,135	605,331	757,040	900,439	968,630	971,603	1,043,885	1,032,505	12,417,378	
1株当たりの情報 (円)											(米ドル)	
当期純利益	8.03	17.24	55.71	100.70	104.89	86.67	131.36	50.89	△106.24	40.08	0.48	2.62
純資産	130.88	138.29	204.37	306.06	435.19	556.55	558.46	525.43	403.53	381.87	4.59	
配当金	3.00	5.00	10.00	16.50	18.00	18.00	26.00	13.50	—	9.50	0.11	—
従業員数 (人)												
合計	6,058	6,013	6,088	6,226	6,827	7,041	7,615	7,706	7,740	7,895		

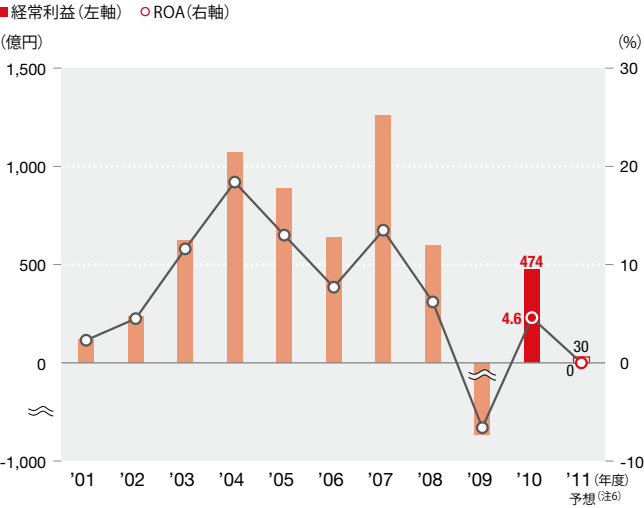
(注) 1. 記載している金額は百万円です (但し特に指定のある場合を除く)。百万円未満を四捨五入。
2. 2005年度までの純資産の金額については、改正前の資本の部の金額を記載しています。
3. 2010年度の米ドル金額は2011年3月31日の東京外国為替市場における為替相場 (1米ドル＝83.15円) で換算されたものです。

4. ROE：自己資本当期純利益率
5. ROA：総資産経常利益率
6. 2011年4月28日発表の数値
7. 少数株主持分の調整前の純資産

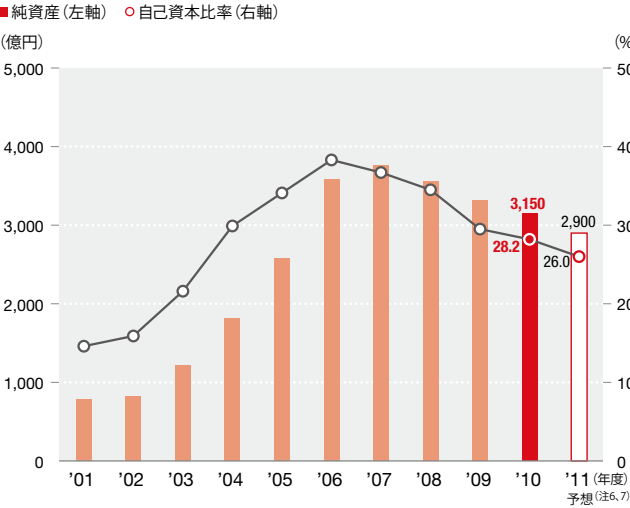
売上高・営業利益



経常利益・ROA

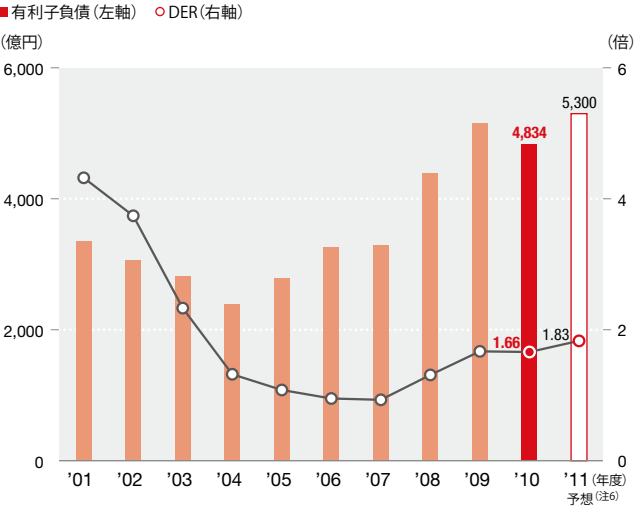


純資産・自己資本比率



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)



DER：有利子負債／自己資本

川崎汽船グループは、「K」 LINE Vision 100 「新たな挑戦」 として中期経営計画を4月に策定し、次への一步を踏み出したところです。計画発表の前月3月11日、史上最大級の災害がわが国を襲いました。改めてこの東日本大震災によって尊い命を落とされた方々のご冥福をお祈り申し上げますとともに、被災された皆さまには心よりお見舞い申し上げます。グローバル・サプライチェーンの機能低下、電力不足懸念をはじめ、この大震災の余波はまだまだ続いています。川崎汽船グループは、海上輸送を中心とした業務を通じ、また、私どもの活用できる資源を投入することによって、少しでも復興のお役に立ちたいと考えております。

世界に目を転じますと、欧州の債務問題が世界経済の回復の重しとなる懸念が広がり、米国では住宅や雇用を中心に景気減速の兆候を示す指標が相次ぎました。そして、中国の消費者物価指数が上昇するなかで、追加の金融引き締め策も警戒されています。更には、私ども外航海運業にとっては、円高と燃料油高が収益の大きな圧迫要因となっております。

しかしながら、私どもは来るべき2019年の創立100周年を視野にいて、新興国の需要拡大と世界の動きを自らの成長の糧に取り込むべく布石を打ってまいります。朝倉社長は就任直後に、リーマン・ショック後に大きな赤字を出した際と同様に、不透明感が強い経済環境に対処すべく『収益構造改革委員会』を立ち上げ、短期的なコスト削減に向けた取り組みの議論を尽くした上で、「K」 LINE Vision 100 「新たな挑戦」と軌を一にして、中長期的な財務体質の改善・強化に専心しております。

私は、本年度から執行役員を離れましたが、取締役会の議長として新体制を監督する立場から新生川崎汽船を支えていきたいと思ひます。当社グループは皆さまの期待を裏切らない発展を遂げたいと考えますので、倍日のご支援をお願いいたします。

取締役会長

前川 弘幸

社長インタビュー

Steaming Toward Higher Value

川崎汽船は、新中期経営計画「K」 LINE Vision 100 「新たな挑戦」の下で、収益基盤と財務体質を更に強固なものとし、企業価値を向上させるとともに、新たな挑戦に取り組みます。朝倉社長に話を聞きました。



Q.1 → 海運をとりまく経営環境が決して楽観できない状況下での社長就任ですが、抱負を聞かせて下さい。また、2010年度をどのように振り返りますか？

私たち川崎汽船グループは、いつの時代も難しい問題に直面すると全員でこれに立ち向かい、克服していくことで少しずつ進化を遂げてきました。逆風こそ自らを成長させる好機であると前向きに捉えて、仕事に臨んでいきたいと思います。難局に直面したときこそ、平時に見えなかったものが見えてくる。そういう意味で、会社の体質改善を促し、業務を見直す絶好の機会と考えています。創立100周年に向けて更に飛躍できるたくましい会社にすることが私の目標です。

喫緊の課題は収益の改善です。短期的な対応として、収益構造改革委員会の下で収益改善部会を立ち上げ、コスト削減などの緊急収益改善策について集中的に検討し、迅速に実行します。また、7月から事業構造改革部会を発足させ、各事業

部のより効率的な運営の仕方を検討しています。市場構造の変化にいかに対応し、変えなければならないところをいかに変えていくのかがこの事業構造改革部会の原点です。

2010年度は経済環境が好転し需要が回復するなか、コンテナ船の荷動きも回復し運賃が上昇、ドライバルク船でも中国・インドの旺盛な鉄鉱石・石炭・穀物需要を受け、中小型船を中心に底堅く推移しました。自動車船では景気後退の影響を大きく受けた2009年度との比較で積高が約4割増となり、大幅な増収・増益となりました。

その結果、会社全体で売上高9,851億円、営業利益586億円、経常利益474億円、当期純利益306億円と大幅に改善することができました。

Q.2 → 2011年4月に発表した中期経営計画「“K”LINE Vision 100－新たな挑戦－」(2011年度～2013年度)の概要について聞かせて下さい。

当グループは2008年4月に2010年代半ば、また当社創立100周年となる2019年を見据えて中期経営計画「“K” LINE Vision 100」を策定し、その後の大きな環境変化に応じて見直しを行ってまいりました。世界経済の低迷に直面し、激変した事業環境に対応したのが2010年1月に発表した「“K” LINE Vision 100 KV2010」でしたが、2010年度には計画を上回る実績をあげることができました。今回、市場構造の変化や新興国の成長をいち早く取りいれて、新たな成長分野への戦略投資を進めていくことを経営戦略の柱として、従来の経営計画を更に深化させた中期経営計画「“K” LINE Vision 100－新たな挑戦－」を発表しました。あわせて、総花的な拡大路線から質的な転換を図り、安定収益基盤を確立するとともに、財務基盤を強化することを目標としています。

Q.3 → 中期経営計画では2400億円を投資する予定ですが、どのような事業分野が対象になりますか？

今後3年間の投資は既に決定しているものであり、投資予定はこれを積み上げたものです。今期でいえば950億円のうち、体質改善に230億円、新規事業強化に370億円、残りの350億円はドライバルクなど新造船への支払いになります。後半は、ドライバルクの新造船への支払いが中心です。



Q.4 ➡ 各事業分野についての社長の方針を教えてください。 まず、超大型コンテナ船の検討状況はいかがでしょう？

コンテナ船における大型化は大きな流れになっており、今後競争力のある超大型船が欧州航路を中心に順次投入されていきます。当社としても、これに伍していける競争力を備える点で次世代超大型船の導入は選択肢の一つであり、競争力のみならず収益性、更に環境保全も含めたさまざまな側面からの検討を進めています。

将来の市場動向を慎重に見極めながら時機を逸することなく隻数、投入時期、保有・傭船の別など、最適・最善策を講じていきます。

Q.5 ➡ ドライバルク、特に大型船の市況環境が停滞していますが？

スクラップも増えており、今年度下期から供給圧力が次第に緩和し、市況は回復に向かうと予想しています。当社のケーブサイズの9割近くは中長期契約を締結しており、市況悪化の影響は限定的です。一方、パナマックス以下の中小型船市況は比較的堅調に推移してきました。今後中小型バルカーを中心に船隊を整備していきますが、この分野においても船だけをむやみに増やしていく考えはありません。契約を固められるところはなるべく固めるべく、中小型バルカーでも優良な取引先との中長期契約を積み上げていきたいと思っています。

Q.6 ➡ ドライバルク事業展開での川崎汽船の強さは何だと思えますか？

世界展開は早かったと自負しています。シンガポール、米国、欧州でいち早く現地法人化した自営拠点を築き上げ営業と運航のネットワークを確立し、世界最大規模の鉄鋼会社アルセロール・ミッタル向けの輸送量実績で日本船社トップを誇るなど海外顧客から高い評価を得ています。世界最大の粗鋼生産国である中国では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も着実に実績をあげてきました。インドにおいては他社に先駆けて有力財閥JSWグループと原料炭の長期輸送契約を締結し、2012年以降、年間1600万トンの石炭の長期輸送契約を獲得しているほか、インドのコークス製造大手であるグジャラートNREコークと5年間契約を締結しました。成長著しいインド市場への取り組みを強化するため、要員を増やし、2011年4月より現地拠点に最高責任者（CEO）として執行役員が常駐しています。

Q.7 ➡ 日本の自動車メーカーの生産回復は明るい材料ですね？

当社は震災後比較的早い段階から自動車専用船4隻の係船を実施しましたが、当初想定より各メーカーの生産復旧度合いが大幅に早まってきており、7月の段階では全船稼働体制に復帰しています。収支見込みに関しては、震災による影響をまともに受けた第1四半期（4～6月）の大幅赤字をそれ以降でどれくらいリカバーできるかがポイントです。下期には、上期減少した分を取り戻すために震災前の当初計画比で増産するメーカーもあると聞いており、その上乘せ分を取り込むことで可能な限り収益を改善します。

Q.8 ➡ 福島原発事故の影響で、代替燃料輸送の需要は増えますか？

震災前から液化天然ガス（LNG）輸送市場は回復しつつありましたが、震災後、電力各社はLNG火力発電の稼働率をフルに上げるべくLNGを追加購入されています。従って元々市況が好転していた環境から震災の影響で更にLNGの輸送需要は増加しつつあります。当社としては30年近いLNG輸送の経験をベースに引き続き安定収益事業として、かつ安全運航第一で、業容拡大を目指してまいります。

Q.9 → 船会社として最も重要な安全運航についてはどのようにお考えですか。

安全運航の確立とその維持は、乗組員と船舶の安全を図り、おあずかりした貨物を安全、確実にお届けするために海運業を営む上での最低条件です。安全なくして海運の経営は成り立ちません。船の安全を守るのは人です。そのために、当社は、船を安全に運航できる船員を育て、陸からも全面的にサポートする安全運航体制を確立しています。

最近リスクが増大している海賊問題については、日本の自衛艦をはじめ各国の艦船による護衛を受けるほか、海賊発生海域を避けた航行、高速航行や海賊対策用の備品を備え付けるなど、考えられるあらゆる手立てを講じていきます。また、国際機関や各国政府の協力を仰いで安全運航の確保に努めています。

Q.10 → IMO(国際海事機関)では環境問題が活発に議論されていますが、環境保護への取り組みについて教えてください。

船による輸送は自動車や航空機と比べて環境に優しい輸送モードですが、世界的に見ると2007年時点で船舶からのCO₂排出総量は10.5億トン(世界の3.3%)そのうち国際海運は8.7億トンであり、その量はドイツ一国に匹敵すると言われています。地球環境を保護するために船舶からの排気ガスを削減しようとする機運が高まるなか、当社は地球環境の保護に率先して取り組む企業として運航面でのCO₂排出削減努力を含めさまざまな環境対策を実施しています。森林破壊をもたらす酸性雨の原因となる窒素酸化物(NOx)の削減のため、エンジンでのNOx生成を抑えることのできる水エマルジョン燃料*の応用や生態系に影響を及ぼすとされる海洋生物の大洋間移動を防止するバラスト水処理装置の搭載などさまざまな環境技術開発、実証実験を行っており、今回は、大幅に排気ガス中の地球温暖化ガスや環境破壊原因物質を削減できる船舶動力源の転換に挑戦しています。クリーンエネルギーと言われるLNGを燃料とする船舶の開発です。LNG燃料を供給する陸側のインフラ構築は今後の課題となりますが、LNGを燃料とする船舶の開発のための技術的な基礎検討はほぼ終えることができました。当社は、国際海運の環境負荷低減を目指し、環境に優しい技術、船舶の開発に挑戦していきます。

*水エマルジョン燃料：水と油を攪拌し、燃料油の中に水の粒を分散させた状態にしたもの。この燃料を使用することで、ディーゼルエンジンの排ガス中の窒素酸化物(NOx)が約20%削減されます。

→ 詳しくは P.7 をご参照ください



Q.11 → 株主・投資家の皆さまへメッセージをお願いします。

川崎汽船グループは、新中期経営計画「K」LINE Vision 100 ―新たな挑戦―に掲げた施策を積極的に推進し、企業価値を向上することによって株主・投資家をはじめとしたステークホルダーの皆さまの期待に応えられるよう努めてまいります。

利益配分に関して、当社は経営計画の主要課題である持続的成長のための設備投資などへの充当や、企業体質の充実・強化のために必要な内部留保の確保などを勘案しつつ、株主の皆さまへの利益還元を最大化することを重要課題と位置づけています。連結純利益に対する配当性向につきましては、2010年代半ばでの連結当期純利益に対する配当性向30%を念頭に、毎年1%ずつ高めていく方針です。2010年度の1株当たりの配当金は9円50銭(中間配当金4円と期末配当金5円50銭)としました。2011年度の配当金につきましては、目標である配当性向25%を念頭に置きますが、当社を取り巻く情勢が極めて不透明であることから、現時点においては未定とさせていただきます。通期の見通しおよび当社の財務状況などを総合的に勘案し、予想可能と判断されるに至った時点で改めてお知らせすることといたします。

株主・投資家の皆さまには、今後ともより一層のご支援、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

最後にこのたびの東日本大震災で被災された皆さまに心よりお見舞い申し上げます。被災地の一日も早い復興をお祈り申し上げます。

当社では、義捐金のほかにも被災地向け仮設住宅建設資材や生活物資の海上輸送協力、食糧保管用に冷凍コンテナの無償提供などを行っていますが、被災地復興のために、息の長い支援活動に取り組んでまいります。

代表取締役社長

朝倉次郎

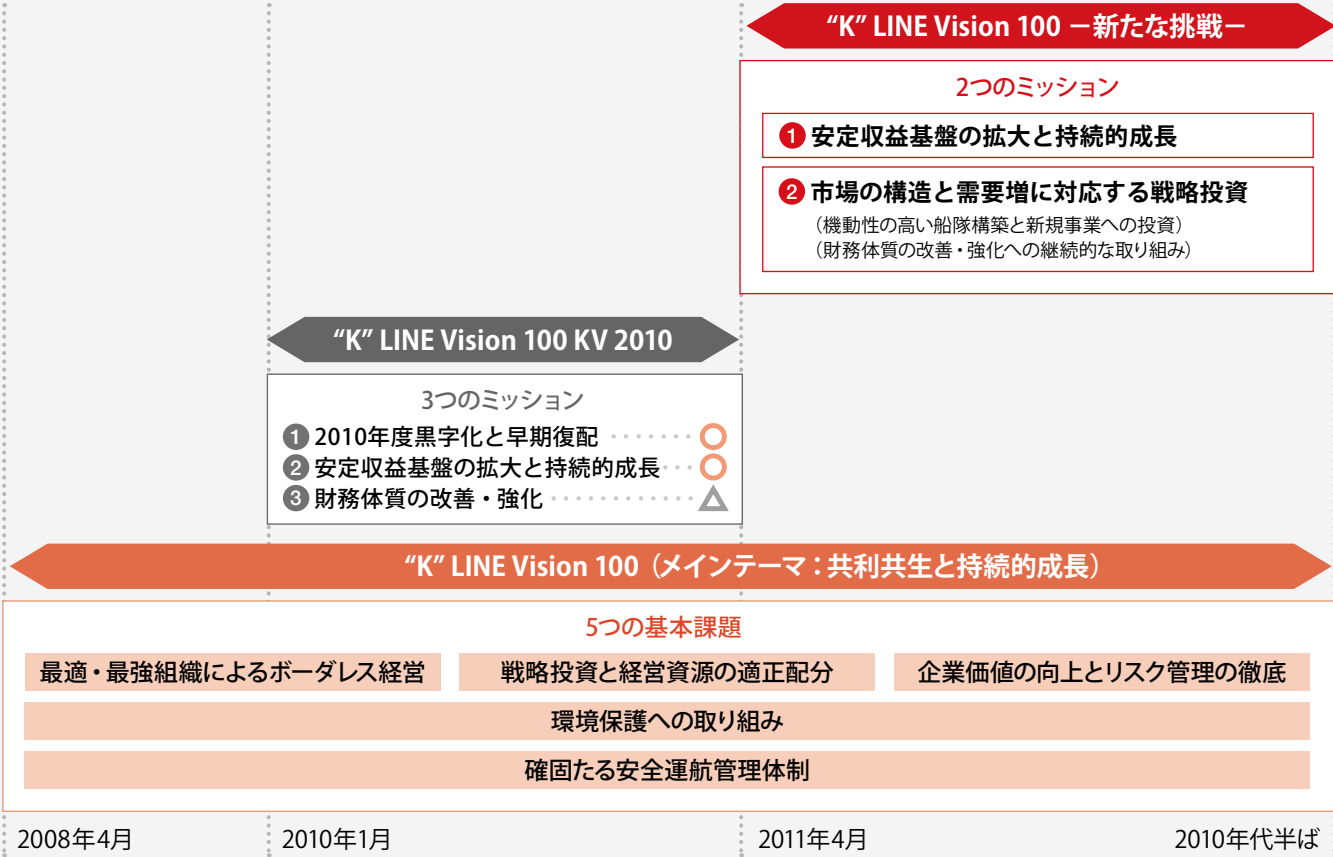
“K” LINE Vision 100 新たな挑戦

中期経営計画の見直しの背景

当社の中期経営計画「K」LINE Vision 100」は2008年4月に、2010年代半ば、また、当社創立100周年となる2019年を見据えて策定されましたが、リーマン・ショック後の大きな経済環境の変化に対応するために2010年1月にKV2010として見直しを行いました。今般、KV2010に掲げた計画を達成できたこと、また今後、エネルギー資源への需要や新興国の台頭など市場の構造変化や成長分野へ積極的に取り組む思いを込め「K」LINE Vision 100 ―新たな挑戦―として計画を見直しました。サブタイトルである「新たな挑戦」には震災により大きな打撃を受けた日本復活への思いと、当社の

伝統である“K”ラインスピリットの根幹である挑戦の意味を含んでいます。

中期経営計画「K」LINE Vision 100」ではメインテーマとして『共利共生と持続的成長』を掲げています。顧客、株主、取引先や従業員、社会といった当社を取り巻くステークホルダーとともに利益を享受し、ともに成長を続けていくことのできる関係を目指すものです。今回の見直しでは、この目標実現に向けて掲げている5つの基本課題に加え、「安定収益基盤の拡大と持続的成長」「市場の構造と需要増に対応する戦略投資」を2つのミッションに設定し、その実現に努力していきます。



2つのミッション

① 安定収益基盤の拡大と持続的成長

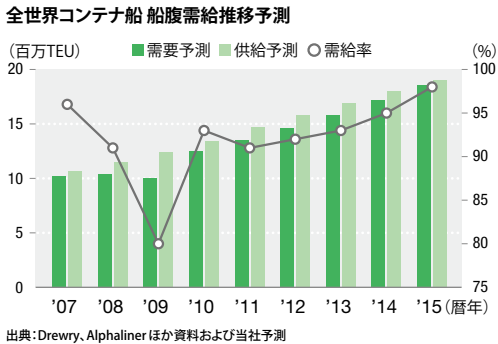
東日本大震災の影響もあり事業環境の回復度合いに差はありますが、世界経済は着実な回復を見せています。コンテナ船、ドライバルク、自動車船といった当社コア事業については着実な拡充を目指し、エネルギー資源輸送事業や重量物

船事業においてはエネルギー資源需要の構造的変化をにらみ、新たなコア事業となることを目指して拡充に取り組み、収益基盤の拡大を図ります。

事業部門別の取り組み

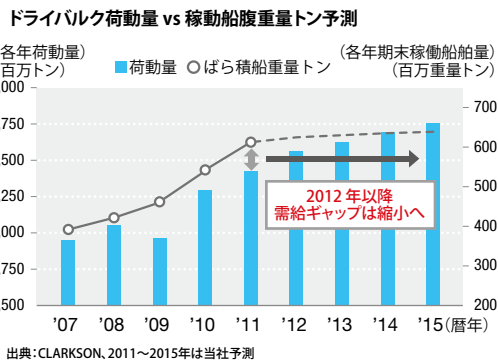
■ コンテナ船事業

2011年度春先は一時的に市況軟化も夏場以降の回復、2012年度以降緩やかに回復が見込まれる需要増に対応
今後拡大が予想されるアジア・南北地域重視の事業展開を推進、東西航路ではCKYHグリーンアライアンスを軸に幅広いサービスネットワークを提供するとともに、次期大型コンテナ船の整備についても検討を進めます。



■ ドライバルク事業

2011年度以降の世界経済の回復に対応した船隊整備を継続
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拡大とトンマイルの増大が見込まれ、2010年代半ばには中小型船を中心に300隻体制を目指した船隊整備を進めます。

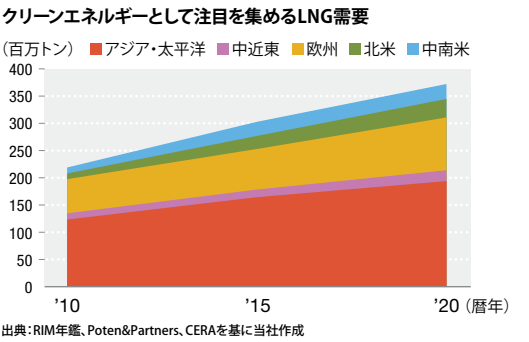


■ 自動車船事業

完成車輸送の構造変化に対応したビジネスプランを再構築
新興国マーケットの拡大による海上輸送需要の多様化に対応した配船サービスの拡充ならびに船隊整備に取り組み、2010年代半ばまでに年間350万台超の輸送体制構築を目指します。

■ エネルギー資源輸送事業

世界のエネルギー需要の構造変化 (LNG需要の増加、エネルギー開発の加速) への対応
LNG需要の増加に対応し、LNG船の業容拡大を目指すほか、洋上LNG生産船やドリルシップなど上流分野へ事業参入し、シナジー効果による収益性向上を図ります。



■ 重量物船・オフショア支援船事業

エネルギー開発など成長分野への対応
重量物船事業では、本年6月にドイツSAL社を完全子会社化し、今後コア事業化を図っていきます。オフショア支援船事業では、優良顧客との長期安定契約による安定収益体制を目指します。

■ 物流事業

インフラ整備関連、航空貨物などの輸送需要の着実な回復への対応
ケイラインロジスティクス社、Air Tiger Express社、Century Distribution System社の3本柱を軸にサービス拡充を図り、アジア市場を中心に物流事業を展開していきます。

2 市場の構造変化と需要増に対応する戦略投資

中国、インドといった新興国の需要が拡大し、市場構造が変化し多様化するなか、機動性、柔軟性の高い船隊構築を目指すとともに、成長分野である新規事業への投資を進めます。2011年度においては当初の560億円を見直し、950億円規模を見込んでおります。このうち230億円は船隊の体質改善としてリース、傭船切れとなる中古船を買い取り、

自社船隊に組み入れることで景気や需要変動時の船舶処分への柔軟性を高めていきます。

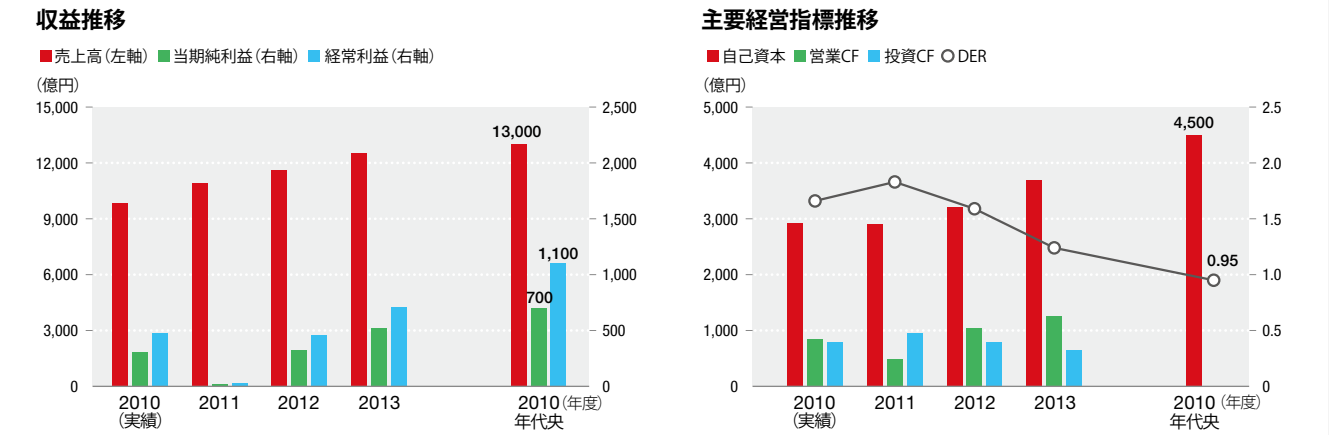
また、新規事業強化としてオフショア支援船、重量物船、ケミカル船などへの投資が370億円含まれています。これらの体質改善と、新規事業強化への投資を実施するとともに、財務基盤の強化に継続的に取り組んでいきます。

投資キャッシュフローの推移

2011年度計画	950億円	
①体質改善	230億円	* 中古船買取・所有船化
②新規事業強化	370億円	* オフショア支援船・重量物船・ケミカル船等
2012年度計画	800億円	
2013年度計画	650億円	
2011～13年度 3か年合計	2,400億円	

■ 収益推移および主要経営指標推移

2012年以降は市況の回復、業容の拡大により通常の収益体制に戻るとみており、負債比率(DER)や自己資本比率などの財務指数についても2011年度は悪化するものの、2012年度以降は収益の回復に伴い着実に改善していくと見込んでいます。2010年代半ばでは、DER95%以下、総資産経常利益率(ROA)8%以上、自己資本比率40%以上、有利子負債 / 営業キャッシュフロー比率4.5倍以下、配当性向30%を目標としています。



■ 竣工推移

(単位:隻)						
年度	2010年度竣工	2011年度竣工	2012年度竣工	2013年度竣工	2011～2013年度竣工	2013年度末隻数
コンテナ船	11	6	4	0	10	82
ドライバルク船	16	35	23	27	85	260
自動車船	7	7	1	0	8	86
油槽船	0	1	2	0	3	29
LNG船	0	0	0	0	0	42
オフショア支援船	3	4	0	0	4	8
重量物船	2	0	0	0	0	16
近海船	1	1	2	0	3	54
計	40	54	32	27	113	577

■ 数値目標

連結財務数値目標				2010年代半ば
	2011年度	2012年度	2013年度	
売上高(億円)	10,900	11,600	12,500	13,000
経常利益(億円)	30	460	710	1,100
当期純利益(億円)	20	320	520	700
自己資本(億円)	2,900	3,200	3,700	4,500
有利子負債(億円)	5,300	5,100	4,600	3,800
営業キャッシュ・フロー(億円)	490	1,050	1,250	—
投資キャッシュ・フロー(億円)	-950	-800	-650	—
DER(倍)	1.83	1.59	1.24	0.95以下
ROA(%)	0	4	6	8%以上
自己資本比率(%)	26	28	31	40%以上
有利子負債 / 営業キャッシュ・フロー(倍)	10.82	4.86	3.68	4.5倍以下
配当性向(%)	25	26	27	30%

計画の前提

	2011年度	2012年度	2013年度
ドライバルク船市況 太平洋ラウンド			
ケープサイズ(US\$/日)	20,000	25,000	30,000
パナマックス(US\$/日)	15,000	17,500	20,000
ハンディマックス(US\$/日)	13,000	15,000	18,000
スモールハンディ(US\$/日)	11,000	12,000	14,000
為替(円/US\$)	85	85	85
燃料油価格(US\$/MT)	650	600	600

※前提変動による損益への影響(2011年度)
為替変動: ±1円 / US\$1 ⇒ 約12億円 / バンカー変動: ±US\$10 / MT ⇒ 約12億円

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。

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ます。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、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、航路特性に応じたお客さまのニーズに即し、柔軟に事業を展開していきます。エネルギー資源の節約と地球温暖化ガス排出量の削減のために、最新技術の導入を進めるとともに、省エネ運航を実施します。更に、将来の布石となる次世代大型コンテナ新造船を含む船隊整備計画の検討をしていきます。

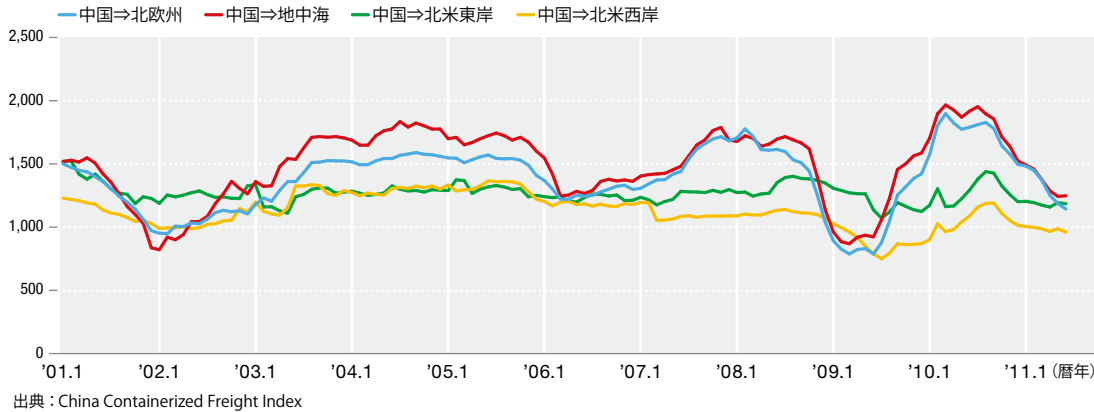


専務執行役員 村上 英三

* 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



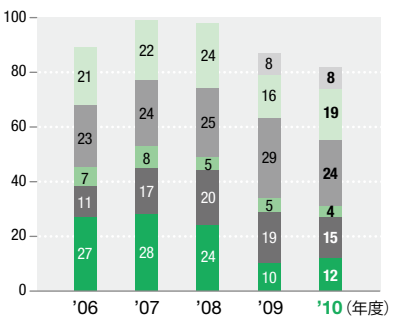
中国発欧米運賃市況推移 (\$平均運賃/TEU)



運航隻数 (2011年3月末) (隻)

8000TEU 型	8
5500TEU 型	19
3500TEU 型	24
2800TEU 型	4
2000TEU 型	15
1400TEU 型以下	12
計	82

運航隻数の推移 (隻)



TOPICS

サービス網の拡充・改編

■北米航路

- ・ **アジア/北米東岸航路**
寄港地見直しによりホーチミン・ニューヨーク間のトランジットタイムを7日短縮するなどサービス改善。(2011年4月)

■南北航路

- ・ **アジア/南米東岸航路**
新規サービスの追加により週2便化。(2011年7月)
- ・ **アジア/南米西岸航路**
ホノルル寄港を追加し、日本・アジア/ホノルル間でウィークリーサービスを開始。(2010年12月)

2010年度概況

2010年度における当社グループ全体の積高は、リーマンショック後の不透明な事業環境のなか、投入船腹量を抑制したアジア/北米航路において航路全体で前年比6%の積高減、年間を通じて堅調な荷動き回復を見せたアジア/欧州・地中海航路は13%増加、南北およびアジア域内航路においては2%増加の結果、前年比ほぼ横ばいとなりました。

また、運賃水準については、運賃修復を推し進めた結果、大きく改善し前年比増収となりました。収支については、燃料油価格の高騰、円高進行などの悪化要因はあったものの、船腹・機器の最大活用、配船合理化、エコ減速航行をはじめとするコスト削減策の実施により、黒字転換を果たしました。

2011年度の見通し

2010年において大幅に改善した世界的な荷動きは、2011年以降緩やかな成長軌道に乗るものと予想しています。しかし、2011年度における運賃水準は、春先の新造船竣工に伴う供給圧力により冬季閑散期に下落した短期貨物運賃水準を暫くの間は引きずるものと予想されます。夏場の繁忙期には荷動きが回復、需給バランスの改善に従い運賃修復が進むと見込んでいますが、欧州および南北航路においては、通年レベルでは前年度を下回る見込みです。これに加えて、燃料油単価の高止まりおよび北米内陸費用などのコスト増加が見込まれるゆえ、厳しい事業環境となるものと想定しています。

このような状況下、東西基幹航路においては慎重な航路運営を継続させ、CKYHアライアンスおよび、アジア域内ならびに南北航路における協調配船僚社とともに需要に合わせた輸送能力の最適化、寄港地整理などによる配船合理化、エコ減速運航の更なる促進、ターミナルや機器の相互利用促進などによりサービス品質の維持・向上を図りながら運航コストの低減に引き続き取り組んでいきます。更に、海外拠点(北米、欧州、シンガポール、香港)・東京本社間での全社的な情報共有化の更なる強化、IT活用による市況に即応したきめ細かい収益管理の徹底により、顧客営業・本船運航・機器管理の各業務が一体となった営業資産のフル活用ができる組織・体制作りを一層促進させます。

船隊整備については、コスト競争力のある中古船買取による船隊拡充、短期処分・返船可能比率を高めることにより需給変動リスクへの備えとする一方で、今後も安定した成長が見込まれる荷動きに合わせた当社事業規模の確保を目指し、次世代大型新造船の検討も進めていきます。大型化によるスケールメリットを追求するのみならず、地球環境保全対応を目指した新技術の導入に積極的に取り組んでいきます。

また、基幹航路である東西航路における高品質サービスの維持に努める一方で、経済成長に伴い今後の経済成長が見込まれるアジア域内および南北航路を重点に置いたサービス拡充を図り、バランスの取れた航路運営を目指していきます。

ドライバルク事業

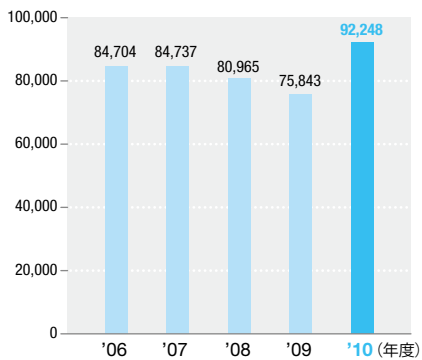
基本戦略

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、更なる成長戦略を強力に進めています。今年度から始まる中期経営計画「K」LINE Vision 100「新たな挑戦」では、2010年代半ばまでに約300隻規模の運航体制を目指しています。中国、インドといった発展地域における要員を拡充し、欧州およびアジアの拠点での事業展開を加速するとともに、お客さまのニーズに迅速かつきめ細やかな対応ができる体制を整備し、グローバルに事業を拡大していきます。



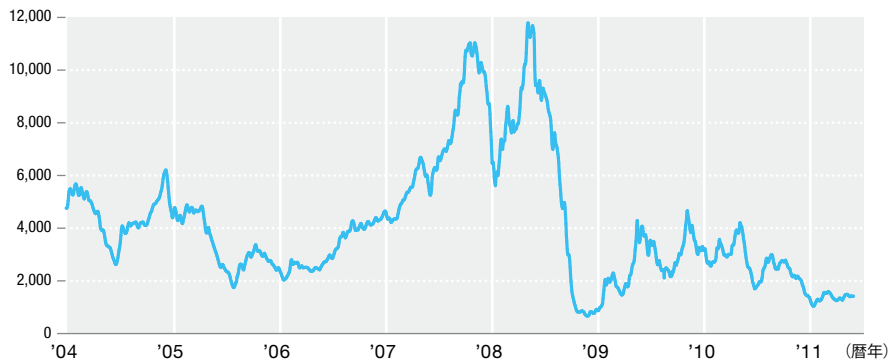
副社長執行役員 佐伯 隆

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

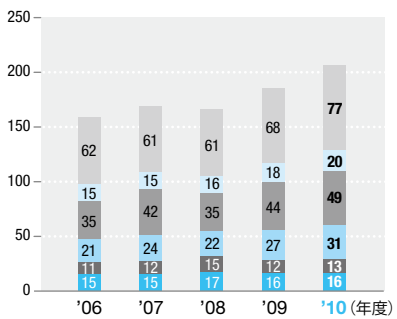
(ロンドン海運取引所 (The Baltic Exchange) が算出する、外航不定期船の運賃指数。)
(1985年1月4日=1,000)



運航隻数 (2011年3月末)
(隻)

■ ケープサイズ	77
■ オーバーパナマックス	20
■ パナマックス	49
■ ハンディマックス	31
■ スモールハンディ	13
■ チップ+パレブ	16
計	206

運航隻数の推移
(隻)



TOPICS

関西電力株式会社向け専用船 “MAIZURU BENTEN”竣工

2010年5月、今治造船株式会社丸亀事業本部において、88,000トン型石炭船（オーバーパナマックス型）“MAIZURU BENTEN”が日本船籍として竣工しました。本船は、国内電力会社向け最適船型として弊社が独自に開発した幅広浅喫水のコロナシリーズと同型船であり、今後は長期にわたり関西電力株式会社殿の舞鶴発電所向け海外炭輸送に専用船として従事します。



2010年度概況

2010年度通期のばら積船市況は前年のような大きな乱高下はなかったものの、ケープサイズでは中国において鉄鉱石の輸入比率が下がり、輸入量が前年を下回ったことや、新造船が200隻近くも竣工したことによる供給圧力の高まりなどを受け、下期以降下落傾向に転じました。中小型船は中国、インドなど新興国の旺盛な石炭や穀物の輸入に支えられ、引き続き底堅く推移しました。効率的な配船や一層の運航コスト削減に努めましたが、第4四半期に発生した東豪州の洪水被害による市況低迷が響き、2010年度通期では前年度並の売上・利益に留まりました。

2011年度の見通し

2011年度は新造船の大量竣工に対し、荷動量は前年比で微増に留まるものと予測され、需給ギャップの拡大により通期において厳しい市況環境になると予想しています。足元の市況は荷動量に対し船腹過剰感が強く軟化しており、上半期中は市況低迷が続く見込みです。一方で中国、インド向け貨物の輸送需要の増加は底固く推移しており、またケープサイズを主体に老齢船のスクラップが促進されるなど、需給調整に向けたメカニズムが働くことも期待され、下半期には次第に市況回復に向かうと見込んでいます。

鉄鋼原料グループでは新造船の竣工により近々ケープサイズ100隻体制が実現します。安定収益体制の確立に向けて、引き続き国内外の顧客との中長期契約を事業の軸にしていきます。一方で利益の最大化も図るため、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では需給ギャップが限定的で、市況回復メリットを早期に取り込めると期待される中小型船の船隊整備を引き続き着実に進め、現状約50隻の運航規模を2010年代半ばまでに倍増させることを目指します。また市況高騰時には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み合わせた営業展開を行います。

電力炭・製紙原料グループで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長期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せて獲得し、安定収益体制を益々強固なものにします。また震災後の火力発電用石炭の輸送需要増加にも積極的に対応します。更に台湾など海外顧客への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。

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年代半ばの専用船代替需要に向け国内顧客との緊密な関係を今後も深めていきます。その一方、フリー船を活用して大西洋のバイオマス用チップや大豆粕需要を取り込み、太平洋水域では中国向けの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。

自動車船事業

基本戦略

川崎汽船グループは、1968年に“第一とよた丸”を竣工して以来、完成車輸送の事業領域を切り開いてきました。その開拓時からのモットーは、お客様が直面している問題を明確化し、そのソリューションを提案する真のパートナーとなることです。

私たちは、お客さまのニーズや事業環境の変化に即応して航路網の拡充、再編、付帯サービスの充実を図るのはもちろん、安全運航、高品質輸送を常に追求し続けていきます。また、環境負荷低減への諸施策を継続的に行っていきます。今後も、こうした原則とこれまでに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”ラインブランドを確固としたものにすることを目指します。



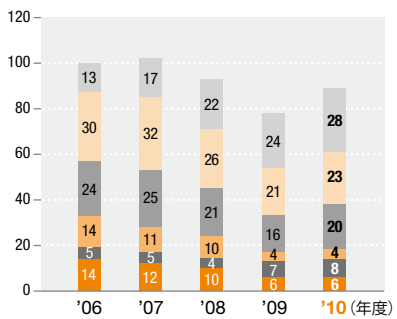
常務執行役員 板家 茂雄



運航隻数 (2011年3月末)
(隻)

6000台型	28
5000台型	23
4000台型	20
3000台型	4
2000台型	8
800台型	6
計	89

運航隻数の推移
(隻)



TOPICS

自動車専用船にLED照明の試験搭載を実施

3,900台積み自動車専用船“SOUTHERN HIGHWAY”船内の貨物積載ホールドと乗組員居住区にLED照明を設置し、実証試験を開始しました。貨物積載ホールドに試験搭載されたLED照明は従来蛍光灯に比べ消費電力を約15%削減する効果があると確認されており、新素子を採用した新型LEDの開発により将来的には30%程度の省エネ効果を見込んでいます。省エネ効果のみならず、蛍光灯の取り替え頻度の減少により廃棄処理ならびに乗組員の労力の軽減を図ることができます。



2010年度概況

世界の自動車販売状況は、リーマンショックの影響により落込みが続いた2009年度から一転、2010年度は徐々に回復基調を示しました。これに伴い、完成車の海上輸送需要も前年度に比べ大きく改善し、その結果、当社グループとしても前年度比約4割増の大幅増加となる302万台の積高をあげることができました。増加要因を地域別に見ますと、南米・アフリカといった資源国向けの伸びが特に目立ったほか、経済成長の著しい中国向けには北米・欧州からの積高が増加しました。一方で、円高の影響もあり日本出しの荷動きは相対的に力強さを欠きました。

なお、収支面では下期以降に顕著となった燃料価格の高騰の影響を大きく受けましたが、配船の合理化や省エネ運航など徹底したコスト削減を行った結果、通期では利益を確保する事ができました。

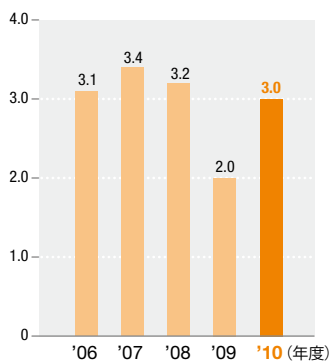
当社グループの運航隻数は輸送需要の減少に対応すべく2009年度末時点で80隻以下まで減らしましたが、当期は増加した需要に対応すべく90隻程度まで増加させています。

2011年度の見通し

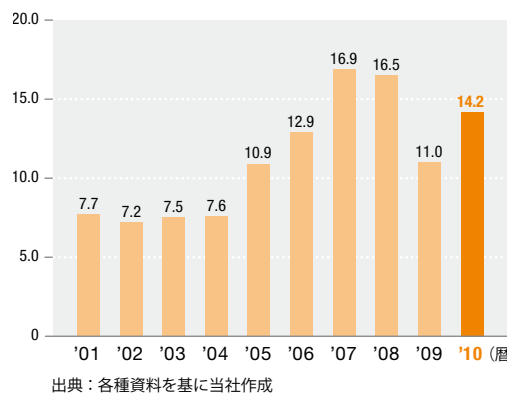
3月に発生した東日本大震災の影響により日本の自動車メーカーは甚大な被害を蒙り、その結果、2011年度第1四半期での日本出し完成車輸送需要は激減しています。このような状況に対応すべく、当社としては4隻の係船を含む船腹供給の調整を実施いたしました。一方で、夏以降の輸送需要は急回復する見込みであり、今後竣工する新造船を十二分に活用しつつ船腹需給に対応していきます。なお、世界全般の自動車販売は着実に増加が見込まれます。ただし、アジア諸国・中国・インド・ロシアやブラジルといった新興国マーケットの拡大に伴う各メーカーの生産拠点多様化、建設・鉱山・農業用機械の海上輸送需要の増加などから、完成車の輸送需要は多様化しつつ拡大していくとみています。

当社グループは、このような海上輸送需要の変化に対して、核となる日本貨物に加え、新興地域貨物を取り込んだ基幹航路の更なる強化、および各新興地域内サービスの拡充を図っていきます。刻々と変化するお客様のニーズに的確に対応していくため、各々のサービスネットワークや最適船型を常に追求する一方、長期的な視野に立った船隊整備や新船型の研究も行い、2010年代半ばまでに350万台超の輸送体制を構築していきます。

当社の完成車輸送実績
(百万台)



世界の完成車海上荷動き (欧州近海は含まず)
(百万台)



エネルギー資源輸送事業

基本戦略

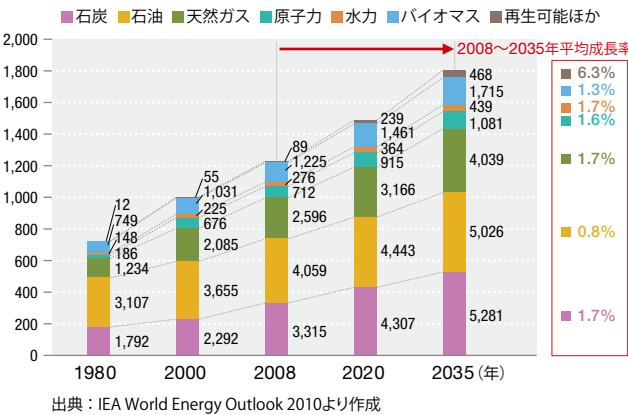
エネルギー資源輸送事業は、環境負荷の低いLNG(液化天然ガス)需要の増加やエネルギー開発の加速など、世界のエネルギー需要の構造変化に対応した成長戦略を軸に、事業基盤の強化と新たな事業分野の開拓を進めていきます。新規事業分野であるドリルシップによる掘削事業や洋上LNG生産船事業によるエネルギー開発の上流分野への参入により、既存船の輸送需要の拡大を図り、相乗効果を高めていきます。エネルギー資源の開発から輸送に至るエネルギー・チェーンをつなぐ複数分野で確固たるサービス基盤を築くことで、お客さまのニーズに対して総合的なソリューションの提供を目指していきます。また、従来の事業分野では、世界のLNG輸入国である日本のライフラインを支えていくとともに、LNG船と油槽船による日本以外の三国間の資源輸送にも積極的に取り組んでいきます。



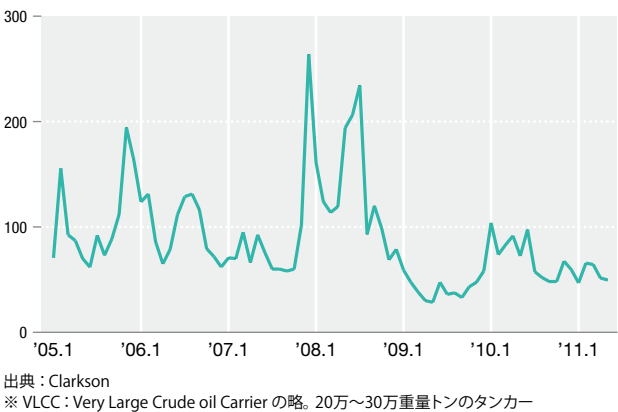
常務執行役員 青木 宏道



世界の第一次エネルギー需要
(石油換算百万トン)



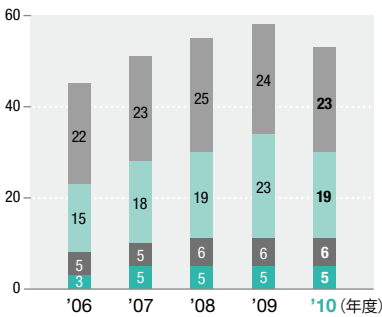
VLCC※運賃指数
(VLCCs, Arabian Gulf / Japan in Worldscales)



運航隻数 (2011年3月末)
(隻)

LNG(液化天然ガス)船	23
原油タンカー	19
石油製品船	6
LPG(液化石油ガス)船	5
計	53

運航隻数の推移
(隻)



TOPICS

エネルギー開発の 上流分野への取り組み



ブラジル国営の石油会社、ペトロbras 向けドリルシップ第一船が2011年末に竣工予定。



筆頭株主として資本参加しているフレックス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。

2010年度概況

LNG(液化天然ガス)船の長期契約船は引き続き順調に稼働しました。下期にはスポット船市況も回復し、当社スポット運航船は期中にそれぞれ中期の契約に従事し、収益の改善に貢献しました。油槽船においては、VLCC(大型タンカー)長期契約船では引き続き安定した収益を確保しましたが、アフラマックス(中型タンカー)、石油製品船ならびにLPG(液化石油ガス)船については、船腹供給が輸送需要を上回ったため市況は想定を下回る水準で推移しました。

2011年度の見通し

LNG船事業▶

LNG船においては、長期契約船に加え、スポット運航船も前期からの中期の契約が継続しており、安定稼働が見込まれます。新興国におけるエネルギー需要の堅調な増大、また、地球環境への配慮からも天然ガス需要は今後とも順調に拡大していくことが予想されます。こうした好事業環境の下、LNG輸送は長期的に大きな成長が期待される分野であり、当社では多様化する顧客ニーズに応じたサービスを提供するとともに、新規需要の獲得に努め、船隊の拡充を図っていきます。

油槽船事業▶

油槽船につきましては船腹需給面では新造船の供給圧力が依然として高いため、需給改善の遅れにより市況は前期並と見えています。VLCCでは、既存契約の維持・延長および海外新規顧客の開拓を行い、安定的な利益基盤の確保と拡大を目指します。アフラマックスならびに石油製品船では、安定顧客との契約を基にした効率的な配船に加えて、コスト削減策を講じて収益改善に取り組みます。

エネルギー資源輸送事業開発▶

当社が参画するドリルシップ(海洋資源掘削船)第一船は、2011年4月に韓国のサムスン重工で無事進水し、年末には竣工の予定です。本船は、ペトロbras向けに最長20年間の傭船が決まっており、長期安定的な収益の実現が見込まれます。当社では、本船に加えて、新たなプロジェクトへの参加を通じて、ドリルシップ事業を育成する計画です。

また、当社が筆頭株主として資本参加しているFLEX LNG社は、洋上LNG生産船の第一船の実現に向けて、本年4月、パプアニューギニアのガス田権益を保有するインターオイル社と、同ガス田にて産出される天然ガスを洋上LNG生産船を用いて液化するプロジェクトに基本合意しました。両社は、本年末までに同生産船の基本設計を行うとともに、プロジェクトの詳細協議を行い、2014年末の操業開始を目指しています。LNGはクリーンエネルギーとして今後世界的に需要の増加が見込まれており、当社はFLEX LNG社の戦略的パートナーとして、洋上LNG生産船を用いた新たなガス田の開発プロジェクトを支援していきます。

オフショア支援船事業

基本戦略

海上石油・ガス開発の遠洋化と大深水化に対応した、世界最大級の牽引力(390トン)を持つアンカーハンドリング・タグサプライ船(AHTS)と、最大級甲板面積(1,100㎡)を持つプラットフォーム・サプライ船(PSV)、合計7隻の最新鋭船隊で、優良顧客との長期安定契約を締結し、安定収益体制を築いていきます。



常務執行役員 鈴木 俊幸

→ 詳しくは P.38 をご参照ください

2010年度概況

石油・ガス開発会社の探鉱・生産活動は前年度比で上昇し、オフショア支援船の需要が高まりましたが、新造船投入などによる船腹供給過剰の状態が継続したため、市況は前年度比やや回復したものの低調に推移しました。中型のPSV1隻が年間を通じて稼働しましたが、2010年前半の市況低迷が影響し、K LINE OFFSHORE AS (KOAS社)の業績は前年並みに留まりました。



2011年度の見通し

原油価格の高止まり予測から、2011年度～2012年度の石油・ガス開発会社の探鉱・生産への投資額は前年比10%強の伸びが予想され、オフショア支援船市況は前年度比回復が見込まれます。

2011年6月には、既発注新造船6隻全てが竣工し、最新鋭のオフショア支援船7隻体制が整います。これら最新鋭の船隊による高品質サービスを引き続き提供することで、オフショア支援船事業でのブランドを確立し、今後益々の需要拡大が期待される大深水・遠洋の海洋エネルギー開発ニーズに応えるため、更なる事業拡大を図っていきます。

重量物船事業

基本戦略

完全子会社化したSALグループ(本社ドイツ)を当社の中核事業にすることを目指します。600～2,000トンクレーンを装備する16隻の船隊で、大型貨物から中軽量級貨物まで幅広い輸送サービスを提供し、船位保持システム(Dynamic Positioning System)を装備した最新鋭船を駆使して、近年開発が進むオフショア関連の輸送需要に積極的に取り組んでいきます。

2010年度概況

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への投資が世界的に停滞し、プロジェクト関連の大型貨物の荷動きは低迷しました。また、中軽量級のスポット貨物に対する船社間の激しい競争などにより、運賃は低水準で推移しました。その結果、前年度比で減収減益となりました。



2011年度の見通し

燃料価格の高止まりにより運航収支を圧迫する要因はあるものの、世界経済の回復に伴い貨物の荷動きと運賃市況は上向いてきており、2011年度は、SALグループ単体では通期を通して黒字化を見込んでいます。

中期的にも、中東を中心としたインフラ関連の荷動きに加え、洋上の石油・ガス開発施設や洋上風力発電施設といったオフショア関連の荷動きも増加することが見込まれます。2011年6月末をもってSALグループを当社完全子会社化しました。同社が持つ重量物船業界での高いブランド力と豊富な経験と知識をいかなしながら、顧客層の拡大や財務面での強化を図り、当社グループが展開しているオフショア関連事業とのシナジー効果を発揮していきます。

常務執行役員 鈴木 俊幸

→ 詳しくは P.36 をご参照ください

近海・内航事業

基本戦略

近海部門では、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、木材製品などを取扱っています。また、内航部門では、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しています。本州と北海道主要部をフェリーによって最短ルートで結び、宅配便、旅行者の利便性の向上を追求しています。各部門において、高品質なサービスを提供していきます。



常務執行役員 鈴木 俊幸

2010年度概況

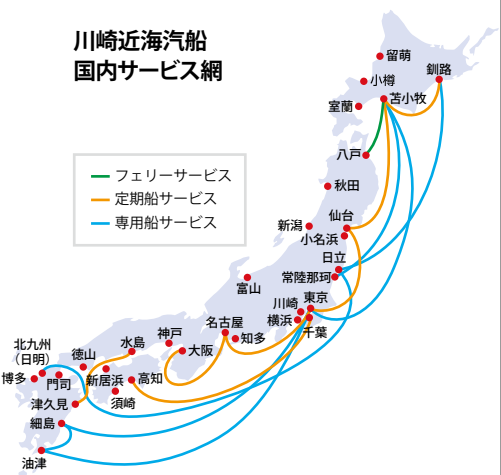
近海部門▶ 石炭などばら積み船輸送は市況回復傾向にあった期初に年度契約を優位に取り決め収支は改善し、東南アジア向け鋼材輸送量も増加しました。

内航部門▶ 鉄鋼およびセメント会社向け石灰石輸送は稼働率が上昇し、紙輸送専用船も安定輸送量を確保しました。一方、RORO船による一般雑貨輸送では積極的に新規貨物の獲得に努めた結果輸送量は増加し、八戸／苫小牧フェリー航路でも1日4便運航体制を維持し、期初より宅配貨物や畜産品輸送が堅調に推移しました。しかしながら、3月に発生した東日本大震災の影響により運休が生じ、年度末までの輸送量は伸び悩みました。

2011年度の見通し

近海部門▶ 不定期船輸送では、石炭・チップなどばら積み輸送用の船隊整備を進め、新規市場への業容拡大と安定的な収益体質の構築に取り組めます。定期船輸送では、日本発着の鋼材、木材製品などの安定輸送量の確保と適正運賃の収受に努めるとともにアジア地域内での三国間輸送にも積極的に参入し、収支の改善を図ります。

内航部門▶ 不定期船輸送では、中長期的な展望に立ち市況や荷主の動向を注視しながら、新規顧客の開拓を積極的に進めていきます。定期船輸送では、東日本大震災により航路の基点である日立港、常陸那珂港が大規模な被害を受けたため、京浜港への振り替え輸送を実施していましたが、5月下旬より原航路に復帰しました。またフェリー輸送でも、八戸港が震災の影響で港湾設備が使用不能のため、青森港に臨時寄港していましたが、7月より苫小牧／八戸の原航路に戻し、2012年4月の新造代替船の就航を視野に入れた車両および旅客輸送量の拡大に取り組んでいきます。



物流事業

基本戦略

ケイラインロジスティックス社(KLL)、Air Tiger Express社(ATE)および、Century Distribution Systems社(CDS)の3本柱を国際物流事業の中核とし、成長著しいアジア市場の物流需要を取り込むことが鍵になります。東南アジア・中国においては、車両物流をはじめとする地域密着型総合物流サービスの拡充を図ります。今後も物流事業を成長分野の一つと位置づけ、事業基盤の強化と事業規模の拡大に取り組みます。

常務執行役員 鈴木 俊幸



TOPICS

当社インドネシアの現地法人PT. KLINE INDONESIAグループ会社であるPT. KLINE MOBARU DIAMOND INDONESIAは、二輪車のアジア域内における大量輸送時代の到来を先取りして、国内輸送用の3段積みシャーシを地元メーカーと共同開発しました。これまでの2段積み比べて3割程度積載効率が上がり、物流コストの削減とCO₂削減に繋がる世界初の画期的な輸送モードです。既に、インドネシア・ベトナム・タイ・インドおよび、中国の5カ国においてパテントを取得しております。



2010年度概況

物流事業全体としては、倉庫・港運事業などの収支下支えもあり前年度比で増収増益となりました。また、半導体・自動車関連の日本出し輸出貨物に支えられ、海上と航空フォワーディングの取り扱い量は順調に伸びました。バイヤーズコンソリデーション事業では、米国の緩やかな景気回復に伴い収支は改善しました。

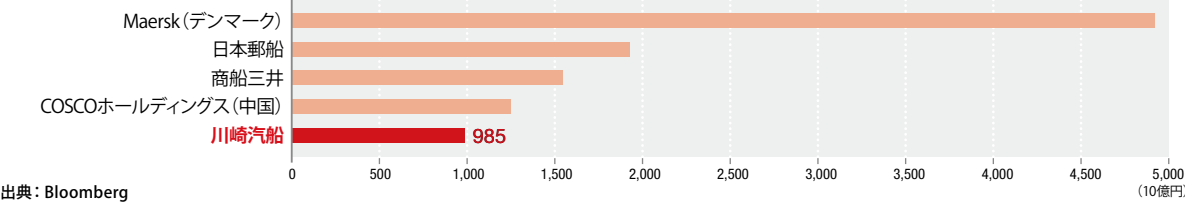
2011年度の見通し

2010年1月に出資したATE社(本社：米国)は、総合物流会社として既に米国および、中国を含むアジアにおいて強固な事業基盤を確立しています。今後は、アジア・中南米などの新興国への進出も計画しており、一層の業績拡大を目指します。KLL社(本社：日本)は、航空・海上フォワーディング業を中心に日系顧客との堅固な営業基盤を築いています。顧客の生産ラインの更なるアジアシフトに対応するため、2011年5月にはベトナムに現地法人を設立するなど、アジアにおけるネットワークの拡充を進めます。CDS社(本社：米国)は、当社グループの物流管理システムであるVMS(Visibility Management System)をセールスポイントに、顧客ニーズを先取りした提案型のサービスを提供し、意欲的に顧客層の拡大を目指していきます。これら国際物流事業の中核をなす3社により、成長するアジアの物流需要を積極的に取り込んでいきます。

その他国内外の物流事業に関わるグループ会社においても、陸送・倉庫を中心に既存のビジネスの拡充を図ります。2011年度の収支については前年度比で増収増益を見込みます。

世界市場でのランキング

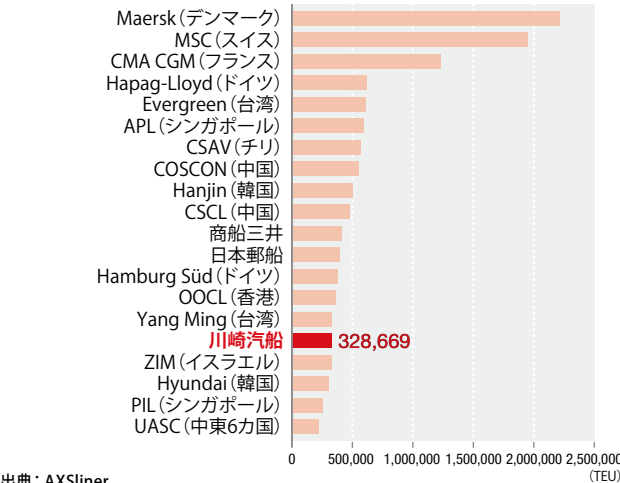
海運上場会社売上高トップ5 (2010年)



出典：Bloomberg

コンテナ船

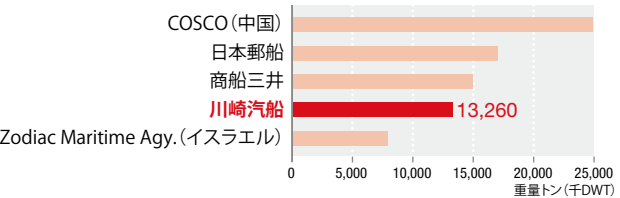
船社別 運航スペース比較 (2011年4月時点)



出典：AXSliner

不定期専用船

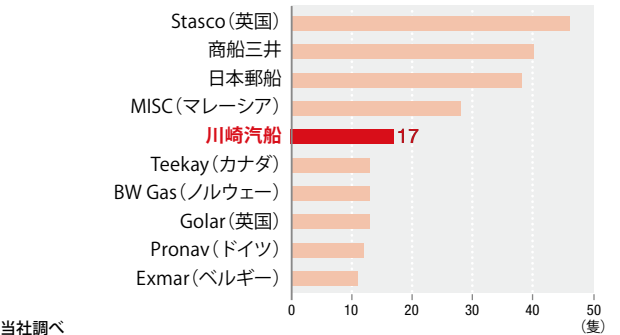
ドライバルカー所有船船腹量トップ5 (2011年3月時点)



出典：Clarkson Bulkcarrier Register

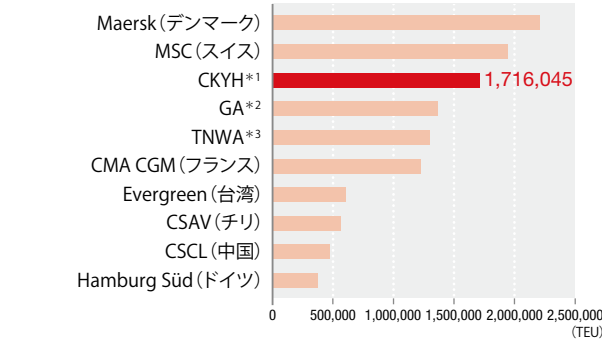
エネルギー資源輸送船

LNG船管理隻数 (2011年3月時点)



当社調べ

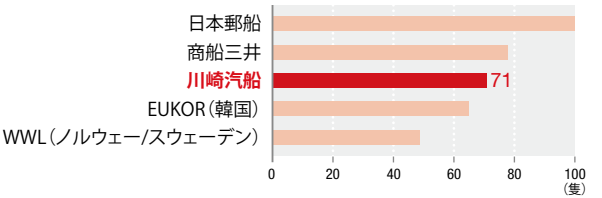
アライアンス別 運航スペース比較 (2011年4月時点)



出典：AXSliner

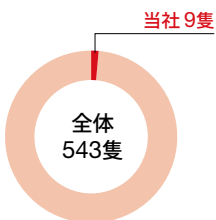
*1 CKYHグリーンアライアンス：COSCON、川崎汽船、Yang Ming、Hanjin
*2 GA：Grand Alliance Hapag-Lloyd、日本郵船、OOCL
*3 TNWA：The New World Alliance APL、Hyundai、商船三井

自動車船運航隻数トップ5 (2,500台型以上の隻数) (2010年12月時点)



出典：HESNES SHIPPING AG

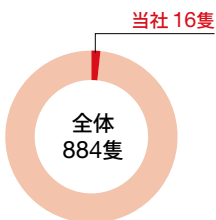
大型タンカー (VLCC)*1 運航隻数 (2011年1月時点)



出典：Clarkson Tanker Register

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

中型タンカー*2 運航隻数 (2011年1月時点)



世界経済の回復とともに、世界中で石油精製・石油化学関連プラントの建設をはじめ、鉄道や交通網などのインフラ整備計画が進展しています。また、世界的に高まる環境保全の意識と原油価格の高止まりで、洋上風力発電施設やオフショア関連施設の輸送も継続的に見込まれます。これらは全て重量物船のターゲットです。川崎汽船グループでは、エネルギー資源開発、インフラ整備に必要不可欠な重量物の海上輸送分野の発展を見込み、SALグループ(本社ドイツ)を完全子会社化し、重量物船事業を中核事業に発展させていきます。

特集1 重量物船事業の拡大



オフショア設備輸送



プロジェクト貨物：LNG設備の組み立て済みモジュール



プロジェクト貨物：風力発電



世界最大の吊り上げ能力船が竣工

2010年12月と11年3月、SALグループが所有する、吊り上げ能力2,000トンの世界最大のクレーンを船上に備えた重量物船("SVENJA"&"LONE")2隻が竣工しました。"LONE"は処女航海において、日本から中米トリニダード・トバコへ8本の大型リアクター(石油精製用圧力容器)輸送に従事しました。最も重い貨物は、1,719トンと大型バス約110台分に相当し、重

量物輸送の豊富な知識と経験を持つSALグループにとっても過去最大の貨物となりました。また、この"SVENJA"と"LONE"は、重量物船では世界にこの2隻を含めた4隻しか運航されていない船位保持システム(DPS)も装備しており、石油・ガス開発施設やオフショア事業関連といった高度な技術を要する輸送に対応していきます。



製油所向け大型リアクターの荷役作業

SALグループの人が支える安全輸送

さまざまな形や大きさの貨物を安全に輸送し、荷役を行うためには高度な技術が求められ、高性能なハード(船舶)だけでなく、荷役の取り扱いにおいて、専門的で正確な技術を身につけたソフト(人材)が欠かせません。

SAL本社には、優秀な乗組員と造船工学に長けた工学系技術者が、効果的かつ安全な積み付け方法の研究を、日々海

と陸から協調して推し進めています。その上、船員教育の面でも川崎汽船と協力しSAL専用の合弁マンニング会社をフィリピンに設立するとともに、川崎汽船グループの船員研修施設(ケイライン・マリタイム・アカデミー)でSALの船員の訓練も行っています。今後も貨物を安全に扱うための高い技術を身につけた人材の育成を継続的に進めていきます。



安全な貨物輸送に欠かせない、コンピューターによる積み降ろし作業のプランニング

SALグループのグローバルネットワーク

SALグループは、1980年にドイツで創設された重量物専門運搬会社で、吊り上げ能力600～2,000トンのクレーンを装備した16隻のフリートを有し、幅広い輸送需要に対応しています。営業・運航・船舶管理を全て自社グループで行っており、重量物輸送専門船社として初めて、HSE(Health, Safety and Environment)の資格(OHASAS18001^{*1}、ISO14001^{*2})を取得するなど、高い環境基準を満たしている会社でもあります。全世界に12カ所の営業拠点を構え、SALの高度な海技力や知識に裏打ちされた営業力と川崎汽船のグローバルネットワークをいかした事業展開を図っていきます。



*1 イギリスのBS規格が原型となる、労働安全衛生マネジメントシステムのなかで第3者監査用として使える国際規格。
*2 ISO14001は、環境マネジメントシステムの仕様(スペック)を定めた規格であり、ISO規格に沿った環境マネジメントシステムを構築する際に守らなければならない事項が盛り込まれています。



世界のエネルギー需要の高まりとともに、海上でのエネルギー資源開発の動きも活発化するなか、川崎汽船グループでは、海洋資源開発支援事業に積極的に進出しています。なかでも2011年6月までに最新鋭の新造船6隻が竣工した大型で高品質なオフショア支援船(資源開発支援船)が、優良顧客との長期傭船契約を結ぶなど、ブラジル沖や北海の洋上生産・掘削設備で、本格稼働を開始しました。これからも海洋資源開発という成長市場で、脈々と受け継がれる“K”ラインスピットにより積極果敢に挑戦し、新たなビジネスの獲得を目指していきます。

特集2 海洋資源開発支援事業における進展

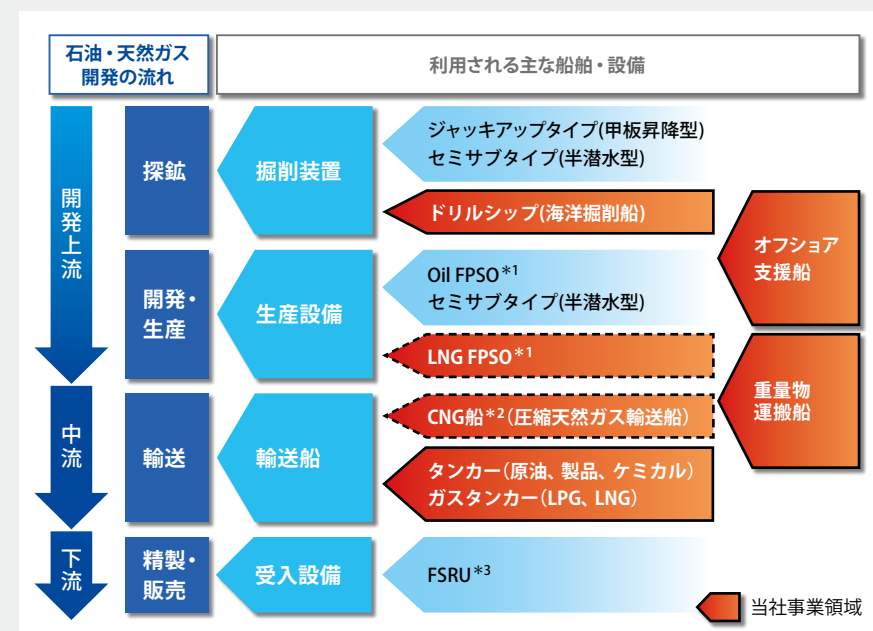
資源開発の中流から上流への事業展開

既存油田の生産量がピークを向かえるなか、年々伸び続けるエネルギー需要に対応するため、未開発の沖合・大水深の石油、天然ガス開発が必至な状況です。ブラジルがサントス海盆のプレソルトと呼ばれる岩塩層下での資源開発に成功し、積極的に投資していることを筆頭に、世界各地で沖合・大水深の海上鉱区で使われる最新鋭のドリルシップ(掘削船)やオフショア支援船に対する需要が急速に拡大してきたのです。

川崎汽船はこうした環境変化を見越して、2008年度からのグループ中期経営計画で、エネルギー資源関連事業の対象を原油・石油製品タンカー、液化ガス船など従来の海上輸送から拡大し、オフショア支援船、ドリルシップ、LNG FPSO*1など上流部門関連の新事業を開発していく方針を打ち出しました。

川崎汽船グループは、海洋エネルギー資源関連事業の川上から川下まで広範囲の輸送事業への参画を可能にするビジネスモデルを確立し、エネルギー資

源輸送事業、重量物船事業およびオフショア支援船事業の間でシナジー効果を更に高め、安定収益基盤を築いていきます。



- * 1. FPSO(Floating Production Storage and Offloading System)：浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備
* 2. CNG船(Compressed Natural Gas船)：圧縮天然ガス輸送船
* 3. FSRU(Floating Storage and Regasification Unit)：浮体式LNG貯蔵ガス化設備

オフショア支援船初の長期契約締結



ペトロプラス社(ブラジル)に傭船されている最新鋭船“KL BREVIKFJORD”

2007年、当社はノルウェーのパートナーと、オフショア支援船会社、K LINE OFFSHORE AS(本社ノルウェー)を設立、最新鋭の新造船6隻を発注、2008年にはプラットフォーム・サプライ船(PSV)1隻を傭船し、北海での自主運航を開始しました。本年6月までに7隻体制が整い、全船稼働中です。

2010年6月、ブラジル国営石油会社ペトロプラスと、PSV2隻の契約を締結しました。PSVは、主に石油・ガス田開発リグへの資材や燃料の輸送などに従事する「海のトラック」です。契約期間は最長の場合2010年秋から8年。これを機に、川

崎汽船グループはオフショア支援船分野の国際市場で広く認知されました。

更に、同社は2011年2月、米エネルギー大手コノフィリップス英国法人与大型PSV2隻を対象とする最大3年間の契約を結び、北海の英国沖の海洋油田で石油開発リグ(掘削施設)への資材供給、燃料輸送などに従事しています。同社の新造PSVは載貨重量5,100トン、甲板スペース1,100平方メートルと、PSVとしては最大級であり、こうした高品質なスペックと川崎汽船グループのブランド力が評価されたものと言えます。

世界トップクラスのパワーを持つAHTS

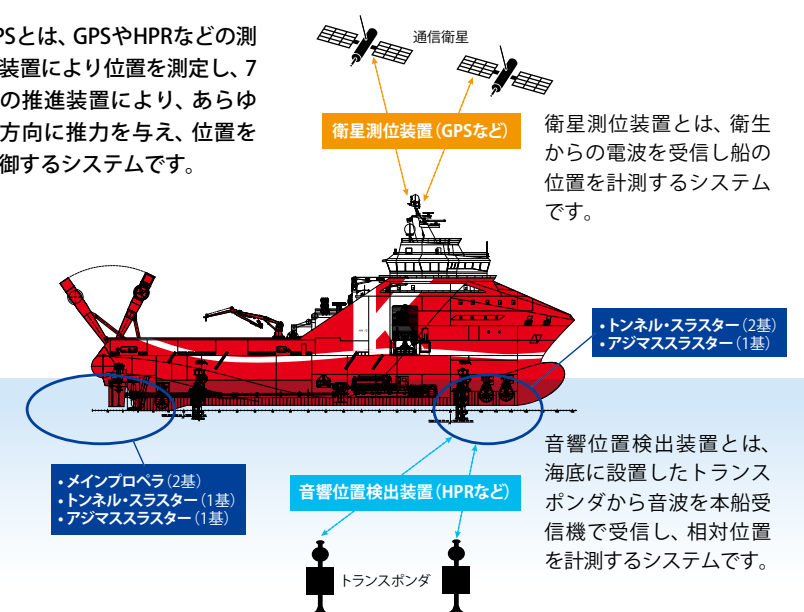
オフショア支援船には、主にアンカーハンドリング・タグサプライ船(AHTS)とPSVの2種類があります。AHTSは掘削用のリグを別の場所に移動する際、海底からのアンカーの巻き上げやリグの曳航作業、海底パイプラインの敷設補助などに従事します。

最新鋭のAHTS 2隻が本年竣工し、現在北海で稼働中です。このAHTSは、34,000馬力のプロペラ出力を持ち、牽引力は390トンと世界最大級。自船の推進装置を利用して船を一定の位置に保持するシステムであるダイナミック・ポジショニング・システム(DPS)、海底での油田開発機器の設置・補修・点検で使用する海中作業監視用の機器ROV、大型海底機器の揚げ降ろしができる250トンAフレームといった最新の機器を数多く装備しています。

AHTSは竣工以来、メジャー石油会社などとの短期契約により、着実に運航実績を重ねています。今後ますます進む大水深や沖合の油田・ガス田開発においても、こうした高スペックの船舶で、安全で効率的、かつ環境に配慮した高品質なオフショア支援船サービスを提供していきます。

船位保持システム(Dynamic Positioning System:DPS)

DPSとは、GPSやHPRなどの測位装置により位置を測定し、7基の推進装置により、あらゆる方向に推力を与え、位置を制御するシステムです。



衛星測位装置とは、衛星からの電波を受信し船の位置を計測するシステムです。

音響位置検出装置とは、海底に設置したトランスポンダから音波を本船受信機で受信し、相対位置を計測するシステムです。

CSRの目的と使命

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。

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」と定めており、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上記の通りとします。

社会貢献活動

川崎汽船グループはグローバルに事業を展開するなかで、海運企業として事業をいかした社会貢献、次世代育成やボランティア参加などを通じて各国地域社会との共利共生を図り、小さな取り組みをひとつひとつ積み重ねています。

東日本大震災被災地への川崎汽船グループの支援

被災地向け仮設住宅建設資材や生活物資の海上輸送など復興支援物資の輸送協力を行っています。また、被災地で救援・復興活動に当たる陸上自衛隊への隊員・車両の輸送協力や駐屯地での食糧保管用冷凍コンテナの無償提供を通して復興活動を後方からサポートしています。川崎汽船グループは被災者の方々が一日でも早く震災前の安定した生活を取り戻すことができるように、引き続き海運業の特性をいかした支援活動に取り組んでいきます。当社はボランティア活動に参加する社員を支援するために特別休暇の取得を認めています。その制度を利用して有志が東日本大震災被災地の復興支援活動に参加しています。



岩手駐屯地へレフコン貸し出し

子どもたちとの交流会

“K” Line Maritime Academy Philippines (KLMA Phil)は2010年12月、会社所在地であるフィリピン・パサイ市に住む貧困層の子どもたちの中から30人を事務所に招き、ランチと文房具を入れた鞆をプレゼントする交流会を実施しました。KLMAをはじめとする現地駐在のスタッフも参加し、子どもたちは歌やダンスを披露して一緒に楽しみました。今年3年目となるこの支援活動を通し、今年も子どもたちに笑顔と元気を与えることができました。



パサイ市の子どもたちと

支援物資海上輸送協力

“K”LINE SHIPPING (SOUTH AFRICA) PTY LTD. (KLSSA)は、南アフリカの子どもたちの教育支援を進めるNPO法人SAPESIIに対して教育資材の海上輸送および南アフリカの国内陸送に関する協力を行っています。2011年3月、第一回船積みとなる英語児童図書1,000冊、および文房具類ほかを載せた当社運航船がダーバンに到着しました。



搬送した荷物を引き渡すKLSSAスタッフ(右2人)とSAPESII代表

安全運航への取り組み

安全運航・環境保全・経済運航を確立し維持することは、海運業を営む上での必須事項です。なかでも、安全運航は事業活動の基盤であり、経済運航や環境保全を成立させるためにも、確固たる安全運航体制の構築とその実現・維持に取り組んでいます。

安全管理システム(SMS)の運用

船舶の安全な運航を確保するためには、国際条約や各国の法規などで要求される事項を満たすことはもちろんのこと、安全に関する独自の取り組みや船種の違いに対応した訓練を行うことなども必要です。これらの必要事項について、船員や船舶管理会社が共通の認識を持ち、行うべき手順を取りまとめたものがSMSで、国際条約によってその保持が義務付けられています。SMSが厳格に運用されているかを確認するため、船舶管理会

社の監査員が行う内部安全監査と、SMSを認証した船級協会の審査員が行う定期審査を受け、指摘を受けた事項については直ちに是正措置を取ります。また、寄港地でも、PSC*でチェックされるなど、厳格に運用されています。

*PSC：船の安全性や法的適合性、人命の安全、環境保全の維持に問題がないことを寄港国当局が確認する検査。

事故対応演習

当社VLCC「YAMATOGAWA」が東京湾口の浦賀水道でフェリーと衝突、人身事故、油流出事故、フェリーの車両火災が発生したとの想定で、2010年11月に演習を実施しました。演習では、事故対応マニュアルに基づき、事故対策本部の設置を行い、その後、事故対策本部に届いた情報を基に対策を検討し適宜対応を取り、社外からの問い合わせへの対応や報道発表も行いました。更に、模擬記者会見を実施、会見後には、保険

会社、弁護士、コンサルティング会社などの講評を受けました。あつてはならない事故ですが、あり得る事故であるとの認識のもと、事故防止と緊急対応への取り組みを続けています。



海賊被害防止への取り組み

ソマリア沖、アデン湾、アラビア海に跋扈していた海賊は、その活動範囲をインド洋にまで拡大し、アジアとペルシャ湾や欧州を結ぶ航路の安全が脅かされる事態となっています。これに対し、国連安全保障理事会においては必要な措置を取ることを決議、国際海事機関では海賊撲滅のため必要な措置を取ることを要請しており、現在、アデン湾を中心に各国海軍による護衛や航空機による哨戒、更には、ハイジャックされた船の奪還作戦なども行われる事態となっています。海上自衛隊や各国海軍の護衛を受けるほか、重火器で武装した海賊の襲撃を受けないように出沒海域を避けた航行、高速航行による乗り込み防止、乗り込み防止のための高圧放水装置の使用やレーザーワイヤー(カミソリのついたワイヤー)の設置、銃撃に備えた防弾チョッキやヘルメットの装着など、乗組員の安全を第一に考えたあらゆる方策を尽くしています。また、速力の遅い船や海面から甲板までの高さが低い船は、海賊の乗り込

みを防ぐことが難しいため、海賊出沒海域を避けてアフリカ南端の喜望峰回りの航路を選択するといった対応も取っています。



コーポレート・ガバナンス体制

業務遂行の体制

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

取締役会

月1回以上開催し、経営の基本方針、法令で定められた事項やその他の経営に関する重要事項を決定すると同時に、業務執行状況を監督しています。取締役13名中2名は会社法に定める社外取締役です。

執行役員会

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。

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

監査役／監査役会

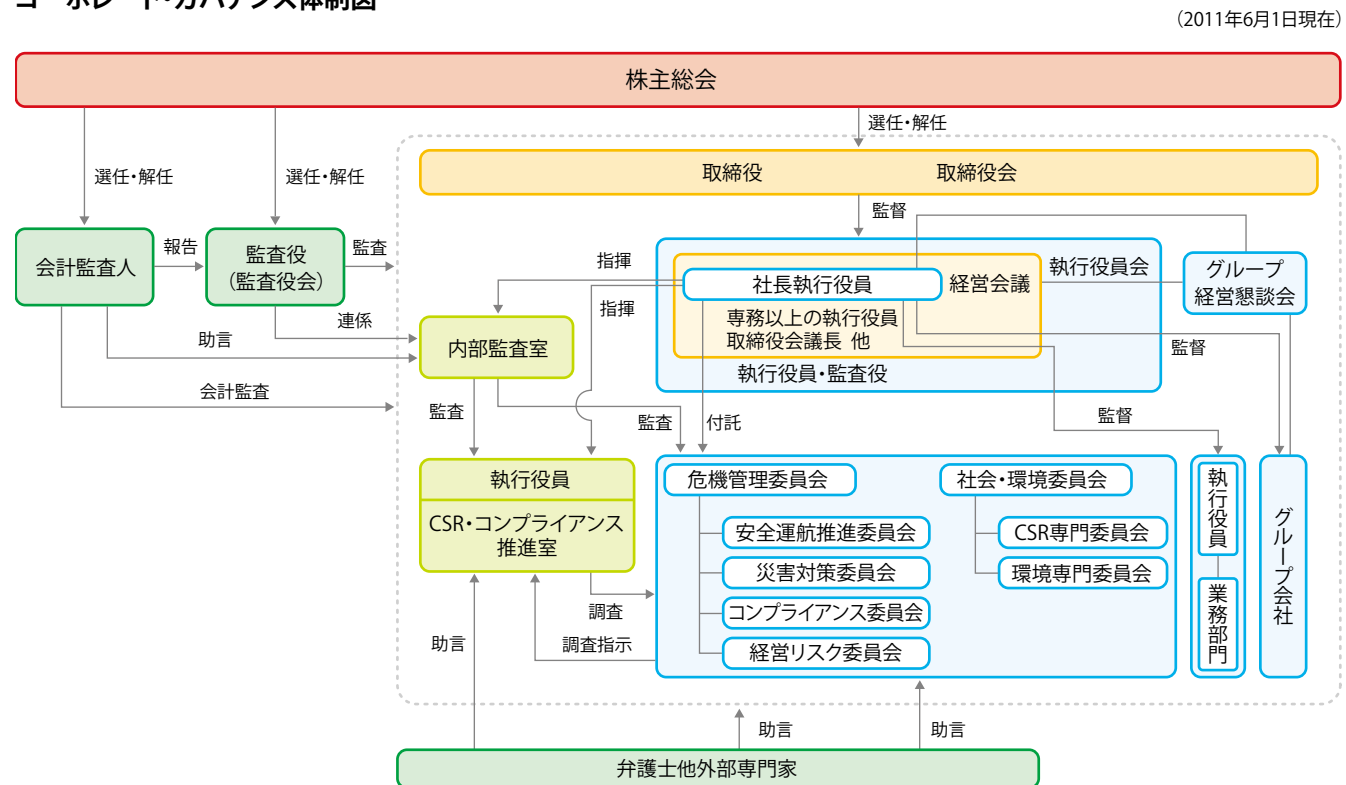
監査役5名のうち3名は会社法に定める社外監査役です。監査役会で監査方針・監査計画などを策定し機能的・機動的監査の実施を目指しています。監査役は、取締役会やその他の重要会議への出席や決裁文書の閲覧などを通じて、独立の機関として取締役の職務の執行を監査しています。監査役には専任スタッフを配しています。

経営会議

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。

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。

コーポレート・ガバナンス体制図



リスクマネジメント

リスクマネジメント体制

経営上のさまざまなリスクを認識し、それに備え、リスクが顕在化したときにも企業の社会的責任を果たせるよう、危機・リスク管理体制を構築しています。船舶運航に伴うリスク、災害リスク、コンプライアンスに関わるリスク、その他の経営に関わるリスクの

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

大規模災害への対応

首都圏直下型地震と強毒性インフルエンザの流行というタイプの異なる災害について、それぞれBCP(事業継続計画)を策定しています。人命の尊重を第一とし、そのうえでライフラインを支える社会インフラの一翼を担うものとして、内外地店所への業務移管や在宅勤務などによる重要業務の継続を図っています。

社外監査役からのメッセージ

社外監査役として当社にお世話になり2年、この間、取締役会・執行役員会の一員として思うことを述べます。

世界経済の成長・停滞のサイクルと、船舶の需給関係に左右される市況変動下にあつて、経営努力とは無関係に決まる為替・原油価格など外部要因。これら諸要因のなかでいかに効率的に経営の均衡点を求めていくかが日々問われています。

取締役会・執行役員会は、これらの困難な課題に対し、自由・闊達な意見交換のもとに真摯に対処しており、一口でいえば経営のガバナンスが十分に機能しており、内外に対する当社のオープンな経営姿勢が顕われています。

これら日常の業務執行は、経営計画の一環として各期の果実として実現されていますが、一方5～10年を見据えた経営戦略の構築も模索されているものと考えます。何故なら、経営上左右できない外部要因の中にあっても、外部要因そのものを左右する

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。

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。

また、災害により電子データが滅失しないよう遠隔地にバックアップデータを蓄積しています。東日本大震災では、被災地の港湾にあるグループ会社の事務所が損傷しましたが、中枢部の東京に大きな被害がなかったため、事業継続が危ぶまれる事態にはなりませんでした。

監査役 野口 二郎



パラダイム・シフトが既に起りつつあるからです。

即ち、急成長が続くBRICsを中心とする新興国群。緩やかな成長が期待される大欧州と米国。一方、加速する少子高齢化とますます逼迫する資源事情・政治的貧困が長引く日本。原発事故を契機に加速するかもしれない世界エネルギー事情。これらが引き起こすグローバルな物流の変化とその渦の中で、いかなる方向を選択していくのか、就中、海運業こそ真先にこれらのインパクトをこうむる宿命にあり、極めて困難ではあるが外部要因に左右されにくい経営の質的転換が要請されるものと思います。

グローバルにチャレンジする骨太の経営陣がこの荒波を突っ切って進む川崎丸の舳に立つ雄姿が私の目に浮かんでおります。

取締役

取 締 役 会 長	前川 弘幸
代表取締役社長	朝倉 次郎
代 表 取 締 役	佐伯 隆
代 表 取 締 役	村上 英三
代 表 取 締 役	吉田 圭介
代 表 取 締 役	鳥住 孝司
取 締 役	佐々木真己
取 締 役	鈴木 俊幸
取 締 役	竹永 健次郎
取 締 役	山口 高志
取 締 役	鳥山 幸夫
取 締 役 (社外・非常勤)	小林 俊
取 締 役 (社外・非常勤)	藪中 三十二

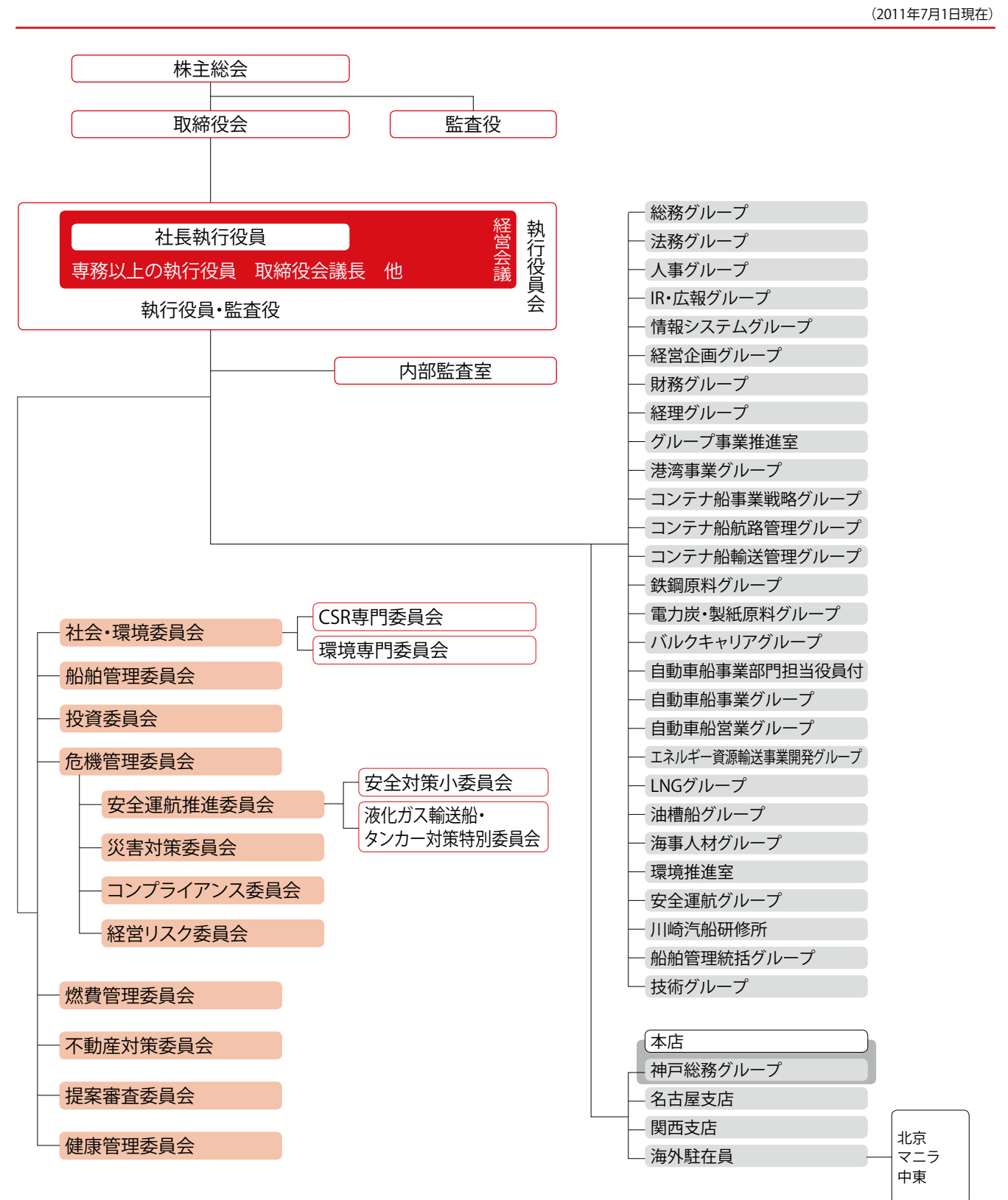
監査役

常勤監査役	塩田 哲夫
常勤監査役	渡邊 文夫
(社 外)	
常勤監査役	堤 則夫
監査役	重田 晴生
(社 外)	
(社 外)	野口 二郎

執行役員

社長執行役員	朝倉 次郎	
副社長執行役員	佐伯 隆	社長補佐、ドライバルク事業部門、エネルギー資源輸送事業部門管掌
専務執行役員	村上 英三	コンテナ船事業部門、港湾事業、自動車船事業部門、船舶部門、技術、環境管掌
専務執行役員	吉田 圭介	IR・広報、情報システム、経営企画管掌、財務担当
専務執行役員	鳥住 孝司	総務、法務、人事、経理、CSR・コンプライアンス推進管掌 内部監査担当補佐
常務執行役員	森 護	中国駐在（KLINE（CHINA）LTD. 社長）兼 香港駐在（"K"LINE（HONG KONG）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	板家 茂雄	自動車船事業部門担当
常務執行役員	鈴木 俊幸	IR・広報、情報システム、経営企画、グループ事業推進、物流事業、調査担当
常務執行役員	青木 宏道	エネルギー資源輸送事業部門担当、 エネルギー資源輸送事業開発グループ長委嘱
執行役員	今泉 一隆	インド駐在（"K"LINE（INDIA）PRIVATE LIMITED 社長）
執行役員	竹永 健次郎	技術、環境担当
執行役員	青木 良行	自動車船事業部門担当補佐
執行役員	山口 高志	総務、法務、人事、経理、CSR・コンプライアンス推進担当
執行役員	門野 英二	船舶部門担当補佐
執行役員	浅野 敦男	鉄鋼原料輸送事業、ドライバルク事業企画調整担当、 鉄鋼原料グループ長委嘱
執行役員	河内 満	（株）ケイラインジャパン代表取締役社長
執行役員	鳥山 幸夫	経理担当、経理グループ長委嘱
執行役員	坂本 憲司	バルクキャリア事業担当、バルクキャリアグループ長委嘱
執行役員	針谷 雄彦	電力炭・製紙原料輸送事業担当、電力炭・製紙原料グループ長委嘱
執行役員	明珍 幸一	コンテナ船事業、港湾事業担当
執行役員	松川 一裕	米国駐在（"K"LINE AMERICA, INC. 社長）

(2011年7月1日現在)



主要連結子会社および関連会社

(2011年3月31日現在)

国内	社名	出資比率 (%)※	資本金 (単位:百万円)	2010年度売上高 (単位:百万円)	
海運	川崎近海汽船株式会社	50.7	2,369	38,684	
	旭汽船株式会社	100.0	100	438	
	神戸棧橋株式会社	100.0	100	65	
	★ 芝浦海運株式会社	100.0	20	458	
海運代理店	株式会社ケイラインジャパン	100.0	150	2,419	
	★ 清水川崎運輸株式会社	50.0	10	250	
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	10,849	
	太洋日本汽船株式会社	100.0	400	21,180	
	株式会社エスコパル・ジャパン	100.0	10	489	
港湾・倉庫	株式会社ダイトーコーポレーション	100.0	843	23,301	
	日東物流株式会社	100.0	1,596	13,327	
	北海道運輸株式会社	80.1	60	10,366	
	株式会社シーゲート コーポレーション	100.0	270	7,623	
	日東タグ株式会社	100.0	150	3,921	
	東京国際港運株式会社	70.0	75	1,923	
	★ 株式会社リンコーコーポレーション	24.2	1,950	12,020	
	★ 株式会社コクサイ港運	83.3	100	1,103	
	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	17,498
	陸運	日本高速輸送株式会社	100.0	100	4,796
新東陸運株式会社		100.0	30	1,084	
舞鶴高速輸送株式会社		100.0	25	795	
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	871	
旅行代理店	ケイライントラベル株式会社	100.0	100	7,443	
その他	ケイライン エンジニアリング株式会社	100.0	50	2,009	
	株式会社シンキ	100.0	80	1,971	
	株式会社ケイライン システムズ	100.0	40	1,281	
	株式会社ケイ・エム・ディ・エス	100.0	40	1,476	
	川汽興産株式会社	100.0	30	743	
	株式会社クラウンエンタープライズ	100.0	10	350	
	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	196	

海外	社名	出資比率 (%)※	資本金 (単位:百万)	2010年度売上高 (単位:百万)
海運	"K" Line Pte Ltd	100.0	US\$1.1	US\$428
	"K" Line Bulk Shipping (UK) Limited	100.0	US\$34	US\$285
	"K" Line European Sea Highway Services GmbH	100.0	EUR5	EUR85.1
	"K" Line LNG Shipping (UK) Limited	100.0	US\$6	US\$59
	★ Northern LNG Transport Co., I Ltd.	49.0	US\$40	US\$16
	★ Northern LNG Transport Co., II Ltd.	36.0	US\$42	US\$17
	SAL Schiffahrtskontor Altes Land GmbH & Co.KG	50.0	EUR0.2	EUR138
	K Line Offshore AS	95.3	NOK460.6	NOK29.8
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\$13.6
	"K" Line (Belgium)	51.0	EUR0.06	EUR3.1
	"K" Line Canada Ltd.	100.0	US\$0.09	US\$1.50
	K Line (China) Ltd.	100.0	US\$2	US\$26
	"K" Line (Deutschland) GmbH	100.0	EUR0.2	EUR7.5
	"K" Line (Europe) Limited	100.0	£0.01	£16
	"K" Line (Finland) OY	51.0	EUR0.01	EUR1.3
	"K" Line (France) SAS	100.0	EUR0.5	EUR3.3
	"K" Line (Hong Kong) Limited	100.0	HK\$15	HK\$247

海外	社名	出資比率 (%) ※	資本金 (単位:百万)	2010年度売上高 (単位:百万)
	"K" Line (Korea) Ltd.	100.0	WON400	WON8,846
	"K" Line Maritime (M) Sdn Bhd	57.5	MYR0.3	MYR13.3
	K Line Mexico SA de CV	100.0	US\$0.005	US\$0.29
	"K" Line (Nederland) B.V.	100.0	EUR0.1	EUR4.0
	K Line (Norway) AS	100.0	NOK0.1	NOK1.8
	"K" Line (Portugal)-Agentes de Navagação, S.A.	51.0	EUR0.2	EUR2.0
	"K" Line (Scandinavia) Holding A/S	51.0	DKK1	DKK14.6
	"K" Line Shipping (South Africa) Pty Ltd	51.0	ZAR0.0001	ZAR74.2
	"K" Line (Singapore) Pte Ltd	95.0	S\$1.5	S\$15.6
	K Line (Sweden) AB	100.0	SEK0.1	SEK20.2
	"K" Line (Taiwan) Ltd.	60.0	NT\$60	NT\$332
	K Line (Thailand) Ltd.	34.0	BAT30	BAT1,837
	"K" Line (Vietnam) Limited	51.0	VND8,055	VND81,610
	PT. K Line Indonesia	95.0	RP463.6	RP55,698.3
ターミナル運営	International Transportation Service, Inc.	100.0	US\$20	US\$173
★	Husky Terminal & Stevedoring, Inc.	50.0	US\$0.1	US\$49
貨物混載	Century Distribution Systems, Inc.	100.0	US\$2.3	US\$9
	Century Distribution Systems (Europe) B.V.	100.0	EUR0.02	EUR0.9
	Century Distribution Systems (Hong Kong) Limited	100.0	HK\$0.08	HK\$74
	Century Distribution Systems (Shenzhen) Limited	100.0	RMB6.5	RMB116
	Century Distribution Systems (International) Limited	100.0	HK\$1.8	HK\$75
	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\$4.3
	Universal Warehouse Co. (NW)	100.0	US\$0.0001	US\$0.5
ロジスティックス	"K" Line Logistics (Hong Kong) Ltd.	100.0	HK\$8	HK\$192
	"K" Line Logistics (U.K.) Ltd.	100.0	£0.2	£4
	"K" Line Logistics (U.S.A.) Inc.	100.0	US\$0.5	US\$35
	"K" Line Logistics (Singapore) Pte. Ltd.	100.0	S\$1.15	S\$15
	K Line Logistics (Thailand) Ltd.	86.4	BAT20	BAT382
	K Line Logistics (South East Asia) Ltd.	95.0	BAT73	BAT0
陸運	James Kemball Limited	100.0	£ 0.01	£14
	ULS Express, Inc.	100.0	US\$0.05	US\$5
コンテナ機器管理	★ Multimodal Engineering Corporation	100.0	US\$0.15	US\$9
金融附帯	"K" Line New York, Inc.	100.0	US\$17.1	US\$29
持株会社	Kawasaki (Australia) Pty. Ltd.	100.0	A\$4.8	A\$1.5
	"K" Line Holding (Europe) Limited	100.0	£20	£0
	"K" Line Heavy Lift (UK) Limited	100.0	EUR22	EUR-7.910
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 Consulting, 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2010年度売上高は当社が50%出資する (2011年3月31日現在) 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:マレーシアリンギット	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	VND:ベトナムドン
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	ZAR:南アフリカランド

グループ運航船舶（2011年3月31日現在）

船種	2011年3月末						2010年3月末	
	所有船		傭船		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	8	413,335	74	3,770,570	82	4,183,905	87	4,375,597
ドライバルク船	58	6,988,471	148	15,484,597	206	22,473,068	185	19,955,593
自動車専用船	31	439,283	58	830,599	89	1,269,882	78	1,101,115
エネルギー資源輸送船*1	33	3,449,309	22	2,894,667	55	6,343,976	59	6,820,144
重量物船	15	153,488	0	0	15	153,488	14	140,988
その他	26	235,480	26	247,155	52	482,635	53	482,410
合計	171	11,679,366	328	23,227,588	499	34,906,954	476	32,875,847

注：所有船の隻数は共有船を含み、重量トン数は共有船の当該船舶における他社持分を含んでいます。
*1 オフショア支援船を含む

コンテナターミナル（2011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*2
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	700m	14m	278,445m ²	4,416 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
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	340m	15.5m	175,000m ²	2,990 TEU

*2 TEU：長さ20フィートのコンテナを1単位とした換算個数

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）東証へ上場

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、ケイラインマリンデータサービス（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、太平洋日本汽船（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併会社・中海川崎汽車船運輸有限公司を設立

2004年

●Yara社向け38,000m³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

●タンゲールLNGプロジェクト向け153,200m³型新造LNG船3隻の定期傭船契約を締結
●陽明海運、韓進海運、PSA-HNNととも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長期傭船契約を締結

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



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

●公募及び第三者割当による新株式発行により、総額383億円の資金調達
●米国物流会社Air Tiger Express Companies Inc. に資本参加
●K LINE OFFSHORE AS社が保有・運航する、大型プラットフォーム・サプライ船の第1船 “KL BREVIKFJORD”が竣工。当社グループとして初建造のオフショア支援船

2011年

●重量物輸送船社SALグループを完全子会社化

..... 財務セクション

Contents

経営成績の分析	52
財務要約データ	54
事業等のリスク	56
連結貸借対照表	58
連結損益計算書	60
連結包括利益計算書	61
連結株主資本等変動計算書	62
連結キャッシュ・フロー計算書	65

財務セクションについて

このアニュアルレビューにある財務セクションは、当社の第143期(自 2010年4月1日 至 2011年3月31日)の有価証券報告書を基に編集作成したものです。

経営成績

売上高

2010年度(2010年4月1日から2011年3月31日まで)の売上高は前年度に比べ17.6%増収の9,850億84百万円となりました。報告セグメント別では、コンテナ船が前年度に比べ24.1%増収の4,449億71百万円となりました。これは、主に運賃修復による運賃水準の改善によるものです。

不定期専用船はドライバルク事業においては中国、インドなど新興国の旺盛な石炭、穀物の輸入需要による堅調な荷動きと自動車船事業においては、完成車荷動きの回復により前年度に比べ13.7%増収の4,471億11百万円となりました。その他は前年度に比べ7.6%増収の930億2百万円となりました。

売上原価、販売費及び一般管理費

売上原価は、主に燃料油価格の高騰、円高等により、前年度の8,240億22百万円から379億74百万円増加し、8,619億96百万円(前年度比4.6%増)となり、売上高に対する売上原価の比率は10.8ポイント減少して87.5%となりました。販売費及び一般管理費はコスト削減効果により、16億6百万円(前年度比2.4%)減少し、644億78百万円となりました。

経営成績の分析

営業利益

売上総利益の増加により前年度の520億74百万円の営業損失に対し586億9百万円の営業利益となりました。

営業外収益(費用)

金融収支は、受取利息の減少により、58億14百万円の損失(前年度は60億14百万円)になりました。また、72億23百万円の為替差損(前年度は18億92百万円)、1億1百万円の持分法による投資利益(前年度は3億79百万円の持分法による投資損失)を計上しました。これらが主要因となり、営業外損益は112億59百万円の損失(前年度は141億97百万円の損失)となりました。

税金等調整前当期純利益

固定資産の売却や傭船解約金により特別利益は79億円となりました。営業利益の増加の影響と併せ、税金等調整前当期純利益は502億9百万円(前年度 963億55百万円の税金等調整前当期純損失)となりました。

法人税等

法人税等は、主として提出会社における税引前当期純利益の増加により、前年度の302億85百万円のマイナスから485億85百万円増加し183億円のプラスとなりました。

少数株主損益

少数株主損益は、重量物輸送専業船社SALグループ等の少数株主に帰属する利益が減少し、前年度の26億50百万円に対し、13億6百万円となりました。

当期純利益

前年度の687億21百万円の当期純損失に対し、306億3百万円の当期純利益となりました。前年度の106.24円の1株当たり当期純損失に対し、40.08円の1株当たり当期純利益となりました。

資本の財源及び資金の流動性についての分析

キャッシュ・フローの状況

2010年度末における現金及び現金同等物は、前年度末より23億7百万円増加し944億29百万円となりました。各キャッシュ・フローの状況は次のとおりです。

営業活動によるキャッシュ・フローは、前年度より1,088億41百万円増加し849億1百万円の収入となりました。これは税金等調整前当期純利益502億9百万円に加え、主に減価償却費447億22百万円によるものです。

投資活動によるキャッシュ・フローは、前年度より96億21百万円支出が減少し541億16百万円の支出となりました。これは主に、船舶設備を中心とした固定資産の取得による支出1,473億81百万円、同売却による収入924億63百万円によるものです。

財務活動によるキャッシュ・フローは、前年度より1,342億6百万円収入が減少し247億96百万円の支出となりました。これは主に、長期借入金の純減額75億84百万円、短期借入金・コマーシャルペーパーの純減額117億3百万円、社債の償還25億23百万円、配当の支払30億85百万円によるものです。

資金需要

当社グループの運転資金需要のうち主なものは、当社グループのコンテナ船事業や不定期専用船事業運営に関わる海運業費用です。この中には港費・貨物費・燃料費などの運航費、船員費・船舶修繕費などの船費及び借船料などが含まれます。このほか物流事業やターミナル関連事業の運営に関わる労務費等の役務原価、各事業についての人件費・情報処理費用・その他物件費等の一般管理費があります。また、設備資金需要としては船舶投資や物流設備・ターミナル設備等への投資があります。2010年度中に1,489億93百万円の設備投資を実施しました。

財務政策

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

流動性の確保としまして、CP発行枠600億円、金融機関との当座貸越契約に基づき設定された借入極度枠510億円に加え、国内金融機関と100億円のコミットメントラインを設定し、緊急の資金需要に備えています。

当社は国内2社及び海外1社の格付機関から格付を取得しており、2011年6月24日現在の発行体格付は、日本格付研究所(JCR)「A-」、格付投資情報センター(R&I)「BBB+」、スタンダードアンドプアーズ(S&P)「BB+」となっております。また、短期債格付(CP格付)についてはJCR「j-1」、R&I「a-2」を夫々取得しています。

財政状態

2010年度末の資産合計は、前年度末比113億79百万円減少し1兆325億5百万円となりました。流動資産は、有価証券の増加が主な要因となり、前年度末比15億19百万円増加し2,628億45百万円となりました。

固定資産は前年度末比128億98百万円減少し7,696億60百万円となりました。固定資産のうち有形固定資産は、主に船舶の償却と建物の売却により、前年度末比61億33百万円減少し5,837億28百万円となりました。投資その他の資産は、上場株式の時価の下落による投資有価証券の減少等により、前年度末比31億72百万円減少し1,755億69百万円となりました。

2010年度末の負債合計は、前年度末比54億99百万円増加し7,175億19百万円となりました。流動負債は、主に営業未払金の増加により、前年度末比127億57百万円増加し2,037億11百万円となりました。固定負債は、社債および長期借入金の減少が主な要因となり、前年度末比72億58百万円減少し5,138億7百万円となりました。

2010年度末の純資産合計は、前年度末比168億78百万円減少し、3,149億86百万円となりました。純資産のうち株主資本は、主に利益剰余金が284億14百万円増加し3,720億95百万円となりました。その他包括利益累計額は、その他有価証券評価差額金が65億89百万円減少したこと、繰延ヘッジ損益が263億69百万円減少したこと及び為替換算調整勘定が120億2百万円減少したことを主な要因として、前年度末比449億28百万円減少し△804億26百万円となりました。

配当政策

利益配分に関する基本方針及び当期・次期の配当

当社は経営計画の主要課題である持続的成長のための設備投資等への充当や、企業体質の充実・強化のために必要な内部留保の確保等を勘案しつつ、株主の皆様への利益還元を最大化することを重要課題と位置づけています。2010年代半ばでの連結当期純利益に対する配当性向30%を念頭に毎年1%ずつ高めていく方針であり、2010年度は予定通り24%としました。しかしながら、第4四半期の収支下振れにより、年間の配当は直近公表の10円から50銭を減額し、9円50銭(うち4円は中間配当金として支払い済み)とさせていただきます。

2011年度の配当金につきましては、2011年度の目標である配当性向25%を念頭に置きますが、当社を取り巻く情勢が極めて不透明であることから、現時点においては未定とさせていただきます。通期の見通し及び当社の財務状況等を総合的に勘案し、予想可能と判断されるに至った時点で改めてお知らせすることといたします。

厳しくかつ見通し困難な海運市況下、為替・燃料油価格動向等も予断を許さない事業環境にあって、当面は財務体質の健全性維持を最重要経営課題とし、引き続き徹底的な合理化とコスト削減を推進し、配当利益の確保に最大限努めてまいります。

財務要約データ

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

	(単位:百万円)					
連結	2006	2007	2008	2009	2010	2011
売上高	¥940,818	¥1,085,539	¥1,331,048	¥1,244,317	¥838,032	¥985,084
営業利益	87,976	61,356	129,648	71,603	△52,074	58,609
営業利益率	9.4%	5.7%	9.7%	5.8%	—	5.9%
当期純利益	62,423	51,514	83,011	32,420	△68,721	30,603
資産合計	757,040	900,438	968,629	971,602	1,043,884	1,032,505
資本(2006まで)／純資産(2007より) 合計	257,809	357,624	376,277	356,152	331,864	314,986
自己資本比率	34.1%	38.3%	36.7%	34.5%	29.5%	28.2%
有利子負債	278,233	326,187	329,716	439,621	516,000	483,362
有利子負債比率	36.8%	36.2%	34.0%	45.2%	49.4%	46.8%
デット・エクイティ・レシオ	1.08	0.91	0.88	1.23	1.67	1.66
自己資本当期純利益率	28.4%	17.1%	23.7%	9.4%	—	10.2%
インタレスト・カバレッジ・レシオ	16.16	15.97	27.69	12.61	—	9.81
金融収支	△1,121	1,468	1,441	△1,217	△6,014	△5,814
減価償却費及び償却費	28,622	32,294	36,362	39,427	45,281	44,722

- 注：(1) 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 2005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 2005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。
- (2) 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11,790百万円減少しています。
- (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。
- (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、2007年3月31日以前に取得した有形固定資産について、償却可能限度額まで償却が終了した翌年から5年間で均等償却する方法に変更しています。これにより、当連結会計年度の営業利益・経常利益及び税金等調整前当期純利益はそれぞれ609百万円減少しています。

- (5) 2009年3月31日に終了した連結会計年度において、当社及び国内連結子会社は、所有権移転外ファイナンス・リース取引については、「リース取引に関する会計基準」(企業会計基準第13号(1993年6月17日(企業会計審議会第一部会)、2007年3月30日改正))及び「リース取引に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第16号(1994年1月18日(日本公認会計士協会 会計制度委員会)、2007年3月30日改正))を適用し、通常の売買取引に係る方法に準じた会計処理によっています。当該リース資産の償却は主としてリース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法を採用しています。ただし、所有権移転外ファイナンス・リース取引のうち、リース取引開始日が2008年3月31日以前のリース取引については、通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によっています。これによる当連結会計年度の損益への影響は軽微です。
- (6) 2009年3月31日に終了した連結会計年度において、当社は「連結財務諸表作成における在外子会社の会計処理に関する当面の取り扱い」(実務対応報告第18号(2006年5月17日))を適用し、連結決算上必要な修正を行っています。これによる当連結会計年度の損益への影響は軽微です。
- (7) 2011年3月31日に終了した連結会計年度より、「資産除去債務に関する会計基準」(企業会計基準第18号 2008年3月31日)及び「資産除去債務に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第21号 2008年3月31日)を適用しています。これにより、当連結会計年度の営業利益が3百万円、経常利益が13百万円、税金等調整前当期純利益が385百万円減少しています。

	(単位:百万円)					
単体	2006	2007	2008	2009	2010	2011
売上高	¥742,568	¥857,279	¥1,063,705	¥960,108	¥631,747	¥772,321
営業利益	56,678	28,103	89,715	24,612	△59,462	41,656
営業利益率	7.6%	3.3%	8.4%	2.6%	—	5.4%
当期純利益	38,820	25,250	58,938	799	△56,949	24,620
資産合計	481,541	518,500	541,450	498,021	569,028	580,087
資本(2006まで)／純資産(2007より) 合計	188,965	241,181	258,075	225,504	205,951	203,642
自己資本比率	39.2%	46.5%	47.7%	45.3%	36.2%	35.1%
有利子負債	145,129	133,108	91,123	177,026	238,689	221,870
有利子負債比率	30.1%	25.7%	16.8%	35.5%	41.9%	38.2%
デット・エクイティ・レシオ	0.77	0.55	0.35	0.79	1.16	1.09
自己資本当期純利益率	23.4%	11.7%	23.6%	0.3%	—	12.0%
インタレスト・カバレッジ・レシオ	18.98	8.64	39.03	—	—	14.26
金融収支	1,342	5,522	5,531	4,116	9,674	3,662
減価償却費及び償却費	7,502	6,814	7,328	8,371	6,171	9,665

- 注：(1) 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 2005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 2005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コ金額は231,961百万円です。
- (2) 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11,668百万円減少しています。
- (3) 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。
- (4) 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424百万円減少しています。

- (5) 2009年3月31日に終了した事業年度において、当社は、所有権移転外ファイナンス・リース取引については、「リース取引に関する会計基準」(企業会計基準第13号(1993年6月17日(企業会計審議会第一部会)、2007年3月30日改正))及び「リース取引に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第16号(1994年1月18日(日本公認会計士協会 会計制度委員会)、2007年3月30日改正))を適用し、通常の売買取引に係る方法に準じた会計処理によっています。当該リース資産の償却は主としてリース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法を採用しています。ただし、所有権移転外ファイナンス・リース取引のうち、リース取引開始日が2008年3月31日以前のリース取引については、通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によっています。これによる当事業年度の損益への影響はありません。
- (6) 2011年3月31日に終了した事業年度より、「資産除去債務に関する会計基準」(企業会計基準第18号 2008年3月31日)及び「資産除去債務に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第21号 2008年3月31日)を適用しています。これにより、当事業年度の税引前当期純利益が363百万円減少しています。

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

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

(1)為替レートの変動

当社グループの事業売上においては米ドル建て収入の比率が大きく、為替レートにより円換算後の価値が影響を受ける可能性があります。費用のドル化や通貨ヘッジ取引を行なうことで、為替レートの変動による悪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、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

(2)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ートを占めています。燃料油価格の変動は、原油の需給バランス、OPECや産油国の動向、産油国の政情や産油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左右されることが多く、その予想は極めて困難といえます。

かかる不安定要素が収支に及ぼす影響を軽減するため、先物契約も取入れています。著しく、且つ持続的な燃料油価格の高騰は当社グループの事業コストを押し上げ、財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

(3)金利の変動

当社グループは、継続的に船舶の建造などの設備投資を行っています。当社グループは可能な限り自己資金を投入しているほか、オフバランス化による有利子負債の削減を図っていますが、金融機関からの借入に依存する割合も少なくありませ

ん。また、事業運営に係わる運転資金調達を行っています。

資金調達に際しては、一定の規模を固定金利で借入れ、また船舶・設備投資資金の借入の一部を対象とした金利固定化スワップを実施していますが、将来の金利動向によっては資金調達コストの上昇による影響を受け、当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

(4)公的規制

海運事業は、一般的に船舶の運航、登録、建造に係る様々な国際条約、各国・地域の事業許可や租税に係る法・規制による影響を受けます。今後、新たな法・規制が制定され、当社グループの事業展開を制限し、事業コストを増加させ、結果として当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。

当社グループの運航船舶は、現行の法・規制に従い管理・運航され、且つ適正な船舶保険が付保されていますが、関連法・規制の変更が行なわれる可能性はあり、また新たな法・規制への対応に費用が発生する可能性があります。

(5)重大な事故・環境破壊・紛争等

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

(6)競争環境等

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

競争環境の厳しいコンテナ船事業においては、海外海運企業とのアライアンスに参加することでサービスの競争力の維持・向上を図っていますが、一方で、アライアンスメンバーの一方的離

脱等当社グループが関与しえない事象は、当社グループの営業活動、財政状態、経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。

(7)自然災害の発生

自然災害発生時の事業継続は、社会の機能の一端を担い社会に責任を負う当社グループの責務であるとともに、当社グループの存在意義に関わる重大な事項です。首都圏直下型大地震が発生した場合には、多くの建物、交通、ライフラインに甚大な影響が及ぶことが想定され、また強毒性新型インフルエンザが発生し世界的大流行(パンデミック)となった場合には、多くの人々の健康に重大な影響が及ぶことが懸念されています。また、これらの自然災害またはその二次災害に伴う風評被害が広がることを懸念されます。当社グループではこの二つの災害を想定した事業継続計画を策定し、自然災害の発生時には、この計画を適用または応用することで可能な限りの業務継続を目指していますが、当社グループ事業全般に対し少なからず悪影響を与える可能性があります。

(8)取引先の契約不履行

当社グループは、サービスを提供あるいは享受する取引先の選定においては、その信頼性を可能な限り調査していますが、将来において取引先の財政状態の悪化等により、契約条項の一部または全部が履行不可能となる可能性があります。その結果、当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

(9)中期経営計画の未達成

当社グループは2011年4月に中期経営計画KV2010を見直し、「K” LINE Vision 100 ―新たな挑戦―」を策定しました。今後、本中期経営計画の達成に向けて全力をあげて対応していく所存です。しかしながら、本中期経営計画達成のための施策は、上記の様々な外的要因により影響を受ける可能性があり、その目標を達成できない可能性があります。

(10)投資計画の未達成

当社グループは、船隊整備のために必要な投資を計画していますが、今後の海運市況や公的規制等の動向によって、計画が想定どおりに進捗しない場合、当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。また、これらの新造船の納入時点において貨物輸送への需要が想定を下回る場合、

当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

(11)船舶の売却等による損失

当社グループは、市況に応じた柔軟な船隊整備に努めていますが、実際の船腹需給バランスの悪化や船舶の技術革新による陳腐化に伴い、保有する船舶を売却し、また傭船する船舶の傭船契約を中途解約する場合があります。この結果、当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

(12)固定資産の減損損失

当社グループが保有する船舶等の固定資産について、収益性の低下により投資額の回収が見込めなくなる可能性があります。その結果、減損損失を認識するに至った場合には、当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

(13)繰延税金資産の取り崩し

当社グループは、将来の課税所得の見積もりに基づいて、繰延税金資産の回収可能性を評価しています。収益力の低下により充分な課税所得が将来確保されないとの判断に至った場合、繰延税金資産を取り崩し税金費用を計上することとなり、当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

注：文中における将来に関する事項は、有価証券報告書提出日(2011年6月24日)現在において当社グループが判断したものです。また、ここに記載するものが当社グループの全てのリスクではありません。

連結貸借対照表

川崎汽船株式会社及び連結子会社
2010年及び2011年3月31日現在

	(単位:百万円)	
	前連結会計年度 (2010年3月31日)	当連結会計年度 (2011年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	¥ 96,059	¥ 74,063
受取手形及び営業未収金	76,674	78,313
短期貸付金	9,557	1,903
有価証券	0	24,998
原材料及び貯蔵品	26,510	34,411
繰延及び前払費用	27,081	32,448
繰延税金資産	11,537	2,224
その他流動資産	14,397	15,008
貸倒引当金	△493	△526
流動資産合計	261,325	262,845
固定資産		
有形固定資産		
船舶(純額)	369,830	379,295
建物及び構築物(純額)	26,874	25,422
機械装置及び運搬具(純額)	8,608	6,629
土地	30,995	30,717
建設仮勘定	146,401	136,114
その他有形固定資産(純額)	7,151	5,550
有形固定資産合計	589,861	583,728
無形固定資産		
のれん	7,392	4,518
その他無形固定資産	6,562	5,845
無形固定資産合計	13,955	10,363
投資その他の資産		
投資有価証券	112,916	101,312
長期貸付金	19,067	15,896
繰延税金資産	33,232	42,988
その他長期資産	19,092	16,673
貸倒引当金	△5,565	△1,302
投資その他の資産合計	178,741	175,569
固定資産合計	782,558	769,660
資産合計	¥1,043,884	¥1,032,505

	(単位:百万円)	
	前連結会計年度 (2010年3月31日)	当連結会計年度 (2011年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	¥ 70,310	¥ 76,750
短期借入金	61,960	55,783
コマーシャル・ペーパー	9,000	—
未払法人税等	3,189	3,456
賞与引当金	1,474	2,088
役員賞与引当金	152	284
その他流動負債	44,865	65,348
流動負債合計	190,954	203,711
固定負債		
社債	90,329	74,951
長期借入金	348,767	332,481
再評価に係る繰延税金負債	2,633	2,632
退職給付引当金	8,009	7,793
役員退職慰労引当金	2,001	1,978
特別修繕引当金	17,770	17,708
デリバティブ債務	—	67,916
その他固定負債	51,554	8,344
固定負債合計	521,065	513,807
負債合計	712,019	717,519
純資産の部		
株主資本		
資本金	65,031	65,031
資本剰余金	49,876	49,892
利益剰余金	229,661	258,075
自己株式	△949	△903
株主資本合計	343,619	372,095
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	8,545	1,955
繰延ヘッジ損益	△28,936	△55,305
土地再評価差額金	2,044	2,077
為替換算調整勘定	△17,151	△29,153
その他の包括利益累計額合計	△35,498	△80,426
少数株主持分	23,743	23,316
純資産合計	331,864	314,986
負債純資産合計	¥1,043,884	¥1,032,505

連結損益計算書

川崎汽船株式会社及び連結子会社
2010年及び2011年3月31日に終了した連結会計年度

	(単位:百万円)	
	前連結会計年度 (自 2009年4月 1 日 至 2010年3月31日)	当連結会計年度 (自 2010年4月 1 日 至 2011年3月31日)
売上高		
海運業収益及びその他の営業収益	¥ 838,032	¥985,084
売上原価		
海運業費用及びその他の営業費用	824,022	861,996
売上総利益	14,010	123,088
販売費及び一般管理費	66,085	64,478
営業利益又は営業損失 (△)	△52,074	58,609
営業外収益		
受取利息	1,145	891
受取配当金	1,598	1,857
持分法による投資利益	—	101
その他営業外収益	2,406	1,974
営業外収益合計	5,150	4,825
営業外費用		
支払利息	8,759	8,564
持分法による投資損失	379	—
為替差損	1,892	7,223
デリバティブ解約損	6,914	—
その他営業外費用	1,401	297
営業外費用合計	19,348	16,085
経常利益又は経常損失 (△)	△66,272	47,350
特別利益		
固定資産売却益	11,627	5,506
特別修繕引当金戻入額	4,250	—
傭船解約金	—	1,222
その他特別利益	1,904	1,171
特別利益合計	17,782	7,900
特別損失		
固定資産売却損	1,098	—
減損損失	8,906	—
傭船解約金	22,831	—
造船契約変更損	11,318	—
関係会社清算損	—	1,091
損害賠償金	—	790
その他特別損失	3,709	3,159
特別損失合計	47,865	5,041
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失 (△)	△96,355	50,209
法人税、住民税及び事業税	3,846	5,297
法人税等調整額	△34,131	13,002
法人税等合計	△30,285	18,300
少数株主損益調整前当期純利益	—	31,909
少数株主利益	2,650	1,306
当期純利益又は当期純損失 (△)	¥△68,721	¥ 30,603

連結包括利益計算書

川崎汽船株式会社及び連結子会社
2010年及び2011年3月31日に終了した連結会計年度

	(単位:百万円)	
	前連結会計年度 (自 2009年4月 1 日 至 2010年3月31日)	当連結会計年度 (自 2010年4月 1 日 至 2011年3月31日)
少数株主損益調整前当期純利益	—	¥ 31,909
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	—	△6,516
繰延ヘッジ損益	—	△26,953
為替換算調整勘定	—	△13,219
持分法適用会社に対する持分相当額	—	△772
その他の包括利益合計	—	△47,461
包括利益	—	△15,551
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	—	△14,357
少数株主に係る包括利益	—	¥ △1,193

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
2010年及び2011年3月31日に終了した連結会計年度

	(単位:百万円)	
	前連結会計年度 (自 2009年4月 1 日 至 2010年3月31日)	当連結会計年度 (自 2010年4月 1 日 至 2011年3月31日)
株主資本		
資本金		
前期末残高	¥ 45,869	¥ 65,031
当期変動額		
新株の発行	19,162	—
当期変動額合計	19,162	—
当期末残高	65,031	65,031
資本剰余金		
前期末残高	30,714	49,876
当期変動額		
新株の発行	19,162	—
自己株式の処分	—	15
当期変動額合計	19,162	15
当期末残高	49,876	49,892
利益剰余金		
前期末残高	298,638	229,661
当期変動額		
剰余金の配当	—	△3,056
当期純利益又は当期純損失(△)	△68,721	30,603
自己株式の処分	△6	△8
土地再評価差額金の取崩	3	160
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	△252	715
当期変動額合計	△68,976	28,414
当期末残高	229,661	258,075
自己株式		
前期末残高	△938	△949
当期変動額		
自己株式の取得	△27	△18
自己株式の処分	15	63
当期変動額合計	△11	45
当期末残高	△949	△903
株主資本合計		
前期末残高	374,283	343,619
当期変動額		
新株の発行	38,324	—
剰余金の配当	—	△3,056
当期純利益又は当期純損失(△)	△68,721	30,603
自己株式の取得	△27	△18
自己株式の処分	9	71
土地再評価差額金の取崩	3	160
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	△252	715
当期変動額合計	△30,663	28,476
当期末残高	¥ 343,619	¥372,095

	(単位:百万円)	
	前連結会計年度 (自 2009年4月 1 日 至 2010年3月31日)	当連結会計年度 (自 2010年4月 1 日 至 2011年3月31日)
その他の包括利益累計額		
その他の有価証券評価差額金		
前期末残高	¥ △4,874	¥ 8,545
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	13,419	△6,589
当期変動額合計	13,419	△6,589
当期末残高	8,545	1,955
繰延ヘッジ損益		
前期末残高	△17,708	△28,936
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	△11,227	△26,369
当期変動額合計	△11,227	△26,369
当期末残高	△28,936	△55,305
土地再評価差額金		
前期末残高	2,048	2,044
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	△3	32
当期変動額合計	△3	32
当期末残高	2,044	2,077
為替換算調整勘定		
前期末残高	△18,975	△17,151
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	1,824	△12,002
当期変動額合計	1,824	△12,002
当期末残高	△17,151	△29,153
その他の包括利益累計額合計		
前期末残高	△39,510	△35,498
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	4,012	△44,928
当期変動額合計	4,012	△44,928
当期末残高	△35,498	△80,426
少数株主持分		
前期末残高	21,379	23,743
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	2,363	△426
当期変動額合計	2,363	△426
当期末残高	¥ 23,743	¥ 23,316

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
2010年及び2011年3月31日に終了した連結会計年度

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 2009年4月 1 日 至 2010年3月31日)	当連結会計年度 (自 2010年4月 1 日 至 2011年3月31日)
純資産合計		
前期末残高	¥ 356,152	¥ 331,864
当期変動額		
新株の発行	38,324	—
剰余金の配当	—	△3,056
当期純利益又は当期純損失(△)	△68,721	30,603
自己株式の取得	△27	△18
自己株式の処分	9	71
土地再評価差額金の取崩	3	160
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	△252	715
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	6,375	△45,354
当期変動額合計	△24,287	△16,878
当期末残高	¥ 331,864	¥ 314,986

(単位:百万円)

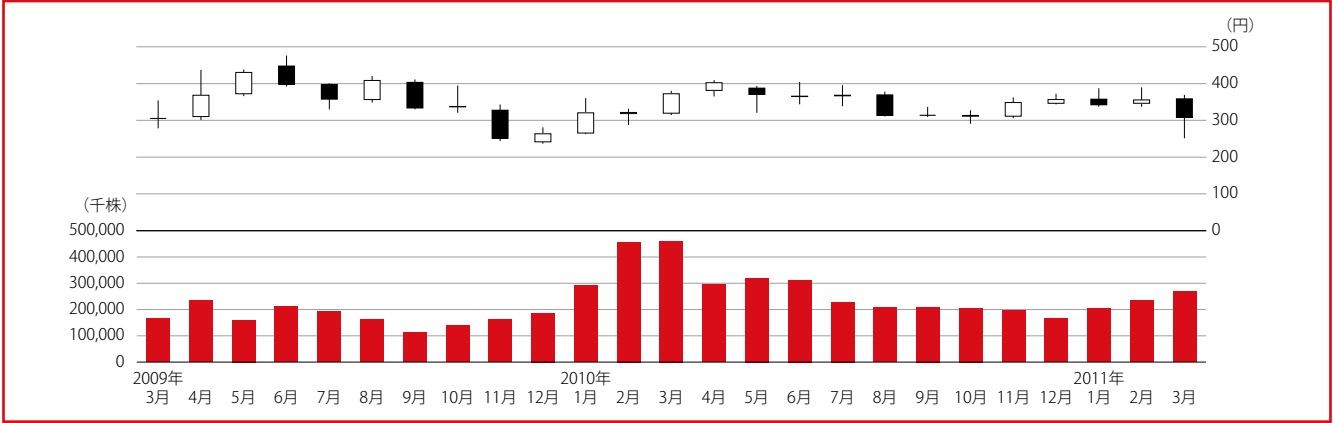
	前連結会計年度 (自 2009年4月 1 日 至 2010年3月31日)	当連結会計年度 (自 2010年4月 1 日 至 2011年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	¥△96,355	¥50,209
減価償却費	45,281	44,722
減損損失	8,906	—
退職給付引当金の増減額(△は減少)	△519	△225
役員退職慰労引当金の増減額(△は減少)	57	△20
特別修繕引当金の増減額(△は減少)	△2,488	70
受取利息及び受取配当金	△2,744	△2,749
支払利息	8,759	8,564
デリバティブ解約損	6,914	—
傭船解約金	22,831	—
傭船解約金(△は益)	—	△990
関係会社清算損益(△は益)	—	1,091
造船契約変更損	11,318	—
損害賠償金	—	790
投資有価証券売却損益(△は益)	172	—
有形固定資産売却損益(△は益)	△10,529	△5,212
売上債権の増減額(△は増加)	△1,620	△4,298
仕入債務の増減額(△は減少)	6,325	8,467
たな卸資産の増減額(△は増加)	△6,472	△8,424
その他の流動資産の増減額(△は増加)	△3,865	△10,189
その他の流動負債の増減額(△は減少)	—	5,624
その他	10,998	9,165
小計	△3,028	96,595
利息及び配当金の受取額	2,755	2,824
利息の支払額	△8,538	△8,657
デリバティブ解約に伴う支払額	△3,472	—
傭船解約に伴う支払額	△22,831	—
造船契約変更に伴う支払額	△460	—
損害賠償金の支払額	—	△790
法人税等の支払額	△5,300	△5,070
法人税等の還付額	16,937	—
営業活動によるキャッシュ・フロー	¥△23,940	¥84,901

	(単位:百万円)	
	前連結会計年度 (自 2009年4月 1 日 至 2010年3月31日)	当連結会計年度 (自 2010年4月 1 日 至 2011年3月31日)
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有価証券及び投資有価証券の取得による支出	¥ △8,778	¥ △3,097
有価証券及び投資有価証券の売却による収入	2,925	1,063
有形固定資産の取得による支出	△178,174	△146,461
有形固定資産の売却による収入	119,642	92,463
無形固定資産の取得による支出	△1,670	△920
長期貸付けによる支出	△22,210	△3,823
長期貸付金の回収による収入	24,626	5,612
その他	△97	1,045
投資活動によるキャッシュ・フロー	△63,737	△54,116
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額 (△は減少)	△895	△2,703
コマーシャル・ペーパーの純増減額 (△は減少)	△13,000	△9,000
長期借入れによる収入	99,877	56,763
長期借入金返済等に係る支出	△48,201	△64,347
社債の発行による収入	35,110	—
社債の償還による支出	△189	△2,523
株式の発行による収入	38,105	—
配当金の支払額	△38	△3,085
少数株主への配当金の支払額	△3,185	△337
少数株主からの払込みによる収入	1,844	438
その他	△17	△1
財務活動によるキャッシュ・フロー	109,410	△24,796
現金及び現金同等物に係る換算差額	545	△4,560
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	22,277	1,428
現金及び現金同等物の期首残高	69,700	92,122
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	143	879
現金及び現金同等物の期末残高	¥ 92,122	¥ 94,429

会社概要 (2011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	朝倉次郎 (2011年5月13日就任)
従業員数	623名 (陸員437名、海員186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
海外法人	韓国、香港、中国、台湾、タイ、フィリピン、シンガ ポール、マレーシア、インドネシア、ベトナム、イン ド、豪州、英国、ドイツ、フランス、オランダ、ベル ギー、イタリア、フィンランド、デンマーク、ノル ウェー、スウェーデン、スペイン、ポルトガル、トル コ、カナダ、米国、メキシコ、チリ、ペルー、ブラジ ル、南アフリカ 等
関係会社 (連結対象)	国内26社 海外290社

株価チャート



株式情報 (2011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	39,495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)	66,126	8.63
日本マスタートラスト信託銀行株式会社 (信託口)	60,033	7.84
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
株式会社損害保険ジャパン	27,295	3.56
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社 (信託口 9)	25,779	3.36
東京海上日動火災保険株式会社	23,911	3.12
GOLDMAN, SACHS & CO.REG	15,869	2.07
日本生命保険相互会社	14,331	1.87
THE BANK OF NEW YORK - JASDECTREATY ACCOUNT	14,079	1.83



〒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 (IR・広報グループ)

ファックス：03-3595-5001

URL：http://www.kline.co.jp