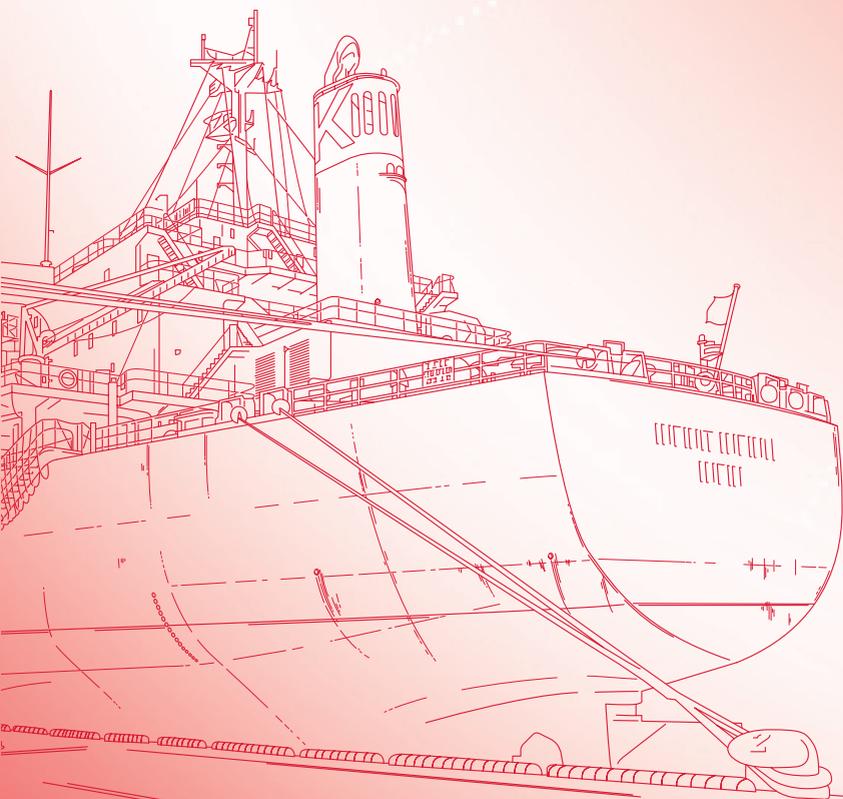


第139期 中間報告書

平成18年4月1日～平成18年9月30日



K "K" LINE
川崎汽船株式会社 R

証券コード：9107

[川崎汽船グループ経営理念]

“ 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、安全輸送と環境保全に努め、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。

当社創立90周年(2009年)における当社のあるべき企業像として、次のような企業グループを目指します。

Vision1

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

顧客だけでなく、株主、取引先、そして世界中の国民と社会から信頼され支持される企業像です。

Vision2

いかなる環境変化にも対応できる強固で柔軟な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

好環境に甘えず緩まず、逆境においても成長の途を探ります。

Vision3

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發揮できる企業グループ

経営陣(役員)だけではいかなる経営計画も実現できません。従業員と相携えて当社グループの未来を切り開きます。

CONTENTS

2 株主の皆さまへ(社長挨拶)

3 トップインタビュー 社長に聞くさらなる企業価値向上を目指して。

7 特集 環境地球環境保全をめざして私たちのエコ活動

9 グループ業績の概況

11 主要な連結経営指標の推移

12 経済環境および当社株価

13 グローバルネットワーク

14 中間連結財務諸表(要約)

17 中間個別財務諸表(要約)

19 トピックス -“ K ” LINEの最前線を読む -

ターミナル見学会実施

川崎近海汽船(株)~“新規航路開設”~
高速RORO船2隻による北関東/北九州定期航路開始

スノービットプロジェクト向け140,000m³型
LNG船“ARCTIC VOYAGER”竣工

CKYHサミット会議開催

21 会社の概況

“ K ” LINE Vision 2008+の達成を目指す。

株主の皆さまへ

株主の皆さまには、ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

平素より格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

第139期中間報告書をお届けするにあたって、ひとことご挨拶申し上げます。

当上半期は、力強い世界経済に支えられ、海上荷動きは堅調に推移しました。その中であって、当社グループは全部門にわたり業容を拡大し、売上高においては中間決算として史上最高値を更新しましたが、燃料油価格の高騰、コンテナ船欧州航路等における運賃市況の改善の遅れから苦戦を強いられ、利益面では前年同期を大きく下回る結果となりました。

しかしながら、予想した利益水準を概ね確保していますので、中間配当につきましては、予定通り1株当たり9円とさせていただきます。

下半期は、米国の景気動向や北朝鮮問題等、不透明な要素もありますが、燃料油価格が軟化し落ち着きを見せていること、コンテナ船運賃が底を打ち修復過程に入ったこと、不定期船市況も堅調を持続していること等から、業績は回復すると見込んでいます。利益面で“ K ” LINE Vision 2008+初年度計画値には届きませんが、出来るだけ近付くことを目指してグループ一丸となって努力してまいります。

なにとぞ一層のご支援を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

平成18年11月

代表取締役 社長執行役員

前川 弘幸



さらなる企業価値向上を目指して。

“ K ”LINE Vision 2008+がスタートしました。
計画は順調に進んでいますか？

業績面では踏ん張りどころです。各部門とも好調な世界経済に支えられ荷動きは順調に推移し、売上高は計画を上回る伸びとなっています。燃料油価格の高騰、コンテナ船欧州航路等における運賃下落により、上期の業績は苦戦を強いられましたが、下期に入り、燃料油価格が落ち着きを見せ、旺盛な輸送需要に支えられドライバルク市況が好調に推移しており、また、コンテナ船の運賃も底を打ち修復過程に入りました。“ K ”LINE Vision 2008+初年度計画値には届きませんが、改善に向けグループ一丸となって頑張っています。

通期の業績は、連結売上高1兆500億円、連結営業利益600億円、連結経常利益610億円、連結当期純利益510億円を見込んでいます。

投資計画は順調に進んでいます。“ K ”LINE Vision 2008+の下、当社のコアビジネスであり荷動きの継続的拡

大が見込まれるコンテナ船事業部門の安定収益体制確立に向け、競争力ある船隊整備に取り組んでおります。この10月には当社において最大積載能力を持ち環境面の配慮も進んだ8,000個型コンテナ船が竣工しました。来春にかけて同型船4隻が出揃い、さらに2008年から2009年にかけて追加4隻が竣工し、8隻の船隊となる予定です。ドライバルク事業、自動車船事業、エネルギー資源輸送事業、内航近海部門においても今期は新たに41隻が新造船として船隊に加わり、国内・海外のお客さまとの新たな輸送契約の締結により安定収益の確保に貢献しています。一つずつ足元を固めていくことで未踏の高峰を目指していますが、手ごたえを感じています。

8,000個積みの超大型コンテナ船が10月に竣工しました。感慨がございませうか？

4隻のシリーズ建造の第1船が竣工し、アジアと欧州を結ぶ航路に就航しました。船名は、イギリスにある橋にちなみHUMBER BRIDGEと名付けました。この8,000個型はコンテナ船をコア事業として位置づけている当社が、邦船社の先駆けとして建造を決めたものであり、大型化により船費、港費や高騰している燃料油などのコンテナ1本当たり



の単価を下げつつ、お客さまの需要にも幅広くお応えできますので、業容の拡大と収支の改善に貢献するものと大いに期待しています。また竣工は2008年末からになりますが同型船追加4隻の建造も決めています。私が入社する前ではありますが、1960年代の終わりに北米航路でコンテナによる海陸一貫輸送を開始した折の当社最初のコンテナ船、初代“ごーるでん げーと ぶりっじ”号は716個型でしたので、コンテナ輸送の進展には驚くばかりです。



“ GEORGE WASHINGTON BRIDGE ”

船隊整備計画は 予定通り進んでいますか？

“ K ”LINE Vision 2008+の中で2008年末に500隻、2010年半ばに700隻の運航規模を目指していますが、これに向けて予定通り進んでいます。現在、造船所の2009年までの船台はほぼ埋まり、2010年以降に竣工する船について造船所と話しています。これは4年先、5年先に竣工する船であり、これまでにはなかったことです。

当社は、世界的な貨物の増加に沿った規模の拡大に加えて老朽化した船の代替のためにも新造船を必要とします。豪州の港では一定の船齢を超えた船の入港が安全面から

規制されようとしています。新造船の建造においては、かつてタンカーが油濁の危険の緩和のため、貨物倉を二重にすることが義務づけられたように、今後は燃料油タンクの二重化も求められていきます。船を運航する企業として安全面・環境面の配慮は欠かせません。船舶の大型化とともに燃料油消費も増加しますが、その削減を追求していく必要があります。当社の技術部門スタッフは造船所の技術陣の方と新船型の研究等も行っています。

船価の上昇が、頭を悩ませますが、荷物の確保とあわせて一つ一つの案件の採算性も考慮の上、建造発注のタイミングを検討しています。

ケイラインロジスティクス(株) (英文:“ K ”LINE LOGISTICS, LTD.)の 発足には、どのような意義がありますか？

当社物流子会社二社、川崎航空サービス(株)と(株)ケイロジスティクスを7月1日に統合し、ケイラインロジスティクス(株)としました。“ K ”LINE Vision 2008+の中で『物流事業』を戦略事業部門の一つに掲げています。お客様の要望に幅広く応えられる体制の構築を目的に、世界各地にネットワークを張る航空貨物フォワード、川崎航空サービス

をこれからの物流事業の核とし、海上貨物物流サービスを提供しているケイロジスティックスを統合することで、空と海の物流サービスの事業と顧客窓口を一本化することが出来ました。中国等において従来の両社のノウハウの統合で、新規ビジネスを獲得でき、シナジー効果も現れております。物流事業においては、今後はグループ内外を問わず良い結果を出せるならばM&Aや業務提携も前向きに考え、ワン・ストップ・サービスを含む総合物流事業をグローバルに展開できる体制をさらに強化していきたいと思っております。

CSR(企業の社会責任)について どのような活動をしていますか？

当社の事業活動を支えていただいているステークホルダーに、どのような形で企業責任を果たし、あるいは貢献してゆくべきか常に考えています。株主の皆さまへの安定配当、お客さまへの安定した輸送サービス、取引先の皆さまとの公正で長期的なパートナーシップ、従業員には安心して働ける職場環境、大気汚染のもととなるCO₂・SO_x・NO_xなどの排出量の削減による環境保全・資源保護など、まずは事業活動を通じて社会責任をしっかりと果たそうと思っております。

次に、社会貢献という側面でも様々な活動をしています。具体的には、フィリピンでの雇用の創出につながる船員教育機関の設立、文部科学省による海水調査やNPOによる表層海水調査への協力、ハリケーンなどによる災害の被災者に対する支援活動、中国での植林事業への参加などがあります。

これら社会責任・社会貢献は今春策定しました中期経営計画である“K”LINE Vision 2008^{*}や、9月に発行しました社会・環境レポートの中で、重要課題として位置づけており、全社をあげて実践しているところです。



地球環境保全をめざして

私たちのエコ活動

地球温暖化など最近では環境問題が取り上げられる機会が増え、社会の関心も非常に高まっています。海運がおよぼす環境への影響と私たちが取り組んでいるエコ活動についてご紹介します。

海洋

海洋汚染として真っ先に想像されるのは、船舶の衝突事故等による油の海洋への流出かもしれません。しかしながら、あまり知られていませんが、バラスト水の移動による海洋生態系への影響も問題となっています。

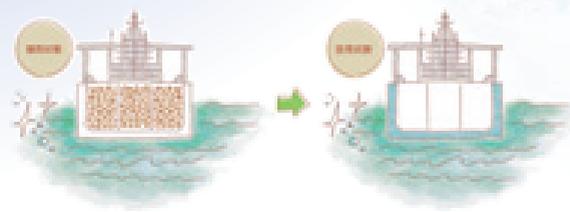
バラスト水とは、船舶が貨物を積んでいない時や貨物の重量が軽い時に、船体の姿勢を保つために船内のタンクに搭載される海水を指します。このバラスト水には海洋生物や微生物が含まれているので、他の海域で排出すると、在来の海洋生態系が破壊される恐れがあるため、外洋で排出入れ替えするルールとなっています。

私たちは適切なバラスト水の張替えを実施する一方、バラスト水を浄化する装置の研究や、さらにはバラスト水そのものをほとんど持たなくても船体の安定を確保できないかと考え、その研究も進めて来ましたが、この度ようやく大型コンテナ船でその実現にこぎつけました。

その**ミニマムバラスト**大型コンテナ船が今秋就航します。20フィート(約6メートル)の長さのコンテナが8,000個も

積載できる大型船であり、欧州とアジアを結ぶ航路に4隻投入されます。

第一船目はHUMBER BRIDGE(ハンパーブリッジ)。この冊子がお手元に届くころには、環境にやさしいレディとして海洋という舞台で活躍していることでしょう。



大 気

燃料油に含まれる有害物質の排出をいかに削減するかが私たちの課題です。私たちは、硫黄分の少ない燃料を使用したり、港域での大気汚染防止の観点から、排ガス中の粒子状物質を捕捉できる装置を採用したり、停泊中の船舶が必要とする電力を陸上から供給できるような設備を船舶に搭載する準備を進めています。

また、米国タコマ港では、ターミナル内で作業するすべての機器に対し、低硫黄燃料にさらに大豆を主原料とするバイオ燃料を配合させて使用しています。こうした燃料の使用はCO₂などの排出量の大幅な削減につながり、地球温暖化の原因となる主要温室効果ガスの抑制に大きく貢献します。

陸 上

事務所では極力エコマーク認定商品を購入しています。ゴミの分別、両面印刷用プリンターの使用、消灯の励行、軽装キャンペーン実施による冷房消費電力の削減などに努めています。

私たちはこれからも環境保全のために、さまざまな問題に取り組んでいきます。

海上公試運転中の本邦初8000TEU型コンテナ船
「ハンバーブリッジ」



一般概況

当上半期において、米国やアジア諸国の景気は概ね順調に推移し、欧州各国の経済も力強く推移しました。わが国経済も順調にデフレからの脱却を続けながら、安定成長を示しました。当業界においては、こうした世界経済の好調に支えられ、荷動きは堅調に推移しました。

このような状況下、当社グループは中期経営計画“K”LINE Vision 2008⁺の方針に基づき、積極的な営業を展開し、事業規模の拡大に取り組みました。その結果、当上半期の連結売上高は前年同期より632億64百万円増加して5,180億28百万円となりました。しかしながらコンテナ船運賃の低下や、燃料油価格高騰の影響を受け、営業利益は前年同期より266億64百万円減少の235億2百万円、経常利益は前年同期より250億39百万円減少の245億85百万円となりました。

また、中間純利益は前年同期から、143億30百万円減少し205億55百万円に止まりました。

中間配当につきましては、従来の予想通り1株当たり9円とさせていただきます。

1 海運業

コンテナ船部門

北米航路の荷動きは、住宅関連貨物は減少傾向にあるものの、一般消費財の荷動きは底堅く、前年同期比2桁の伸びを示しました。当社は北米北西岸航路への5500TEU型大型船の投入に加え、7月よりアジア・北米東岸サービスを1便増便するなどの輸送力強化により、積高は前年同期比10%の増加となりました。欧州航路も中国出しの荷動きが前年同期比20%近く伸びるなど一般消費財の荷動きは堅調で、北欧州向け、地中海向けを合わせ2桁の伸びとなりました。当社積高も昨年増便した地中海航路が大幅な伸びを示し、全体では前年同期比12%の増加となりました。アジア域内航路の荷動きも中国関連航路を中心に全体では2桁の伸びとなりました。しかしながら、燃料油価格の高騰、欧州航路における昨年末よりの運賃下落の修復の遅れもあり、業績は前年同期を大きく下回る結果となりました。

不定期専用船部門

ドライバルク輸送は、大型船市況が中国の鉄鉱石輸入量の増大により、また、中小型船市況もセメント、鋼材等による旺盛な輸送需要を受けて、6月以降は前年同期を上回る高水準で堅調に推移しました。電力炭輸送は、船腹需給がほぼ均衡し、安定した収益を上げることが出来ました。ドライバルク輸送部門全体としては第2四半期より業績は好市況を享受しておりますが、上期を通してみると前年同期を下回りました。

自動車船については、販売の好調な北米市場での省燃費車需要を筆頭に、各方面向けの日本車・韓国車の海上輸送

需要が堅調に持続しております。新たに竣工した3隻を船隊に加え輸送能力を増強したことにより、輸送台数は前年同期比14%の増加となり、業績は前年同期を上回ることが出来ました。

当部門全体では、業績は前年同期を下回りました。



“ CAPE ACACIA ”

エネルギー資源輸送部門

液化天然ガス運搬船は、新造船1隻が竣工し、当社LNG船隊は合計31隻となりました。全船順調に稼働し、安定的な収益を確保することが出来ました。油槽船は、原油価格が高騰する中、運賃市況も一時的に軟化しましたが、効率的な配船に努めました。当部門全体では、前年同期を上回る業績を収めました。



“ FUJIKAWA ”

内航・フェリー部門

内航部門は、好調な国内経済に支えられ、安定した輸送量を確保しました。6月、7月には新造大型RORO船2隻を

釧路・日立間に代替投入しサービス増強を図ると同時に、北関東・北九州間に定期航路を開設し、RORO船2隻による新サービスを開始しました。フェリー部門では、燃料油価格の高騰に対処するために燃料油価格調整金を導入し、航路運営の安定化に努めましたが、部門全体での業績は前年同期を下回りました。

以上の結果、海運業部門全体では増収減益となりました。



“ KAMIKAWA MARU ”

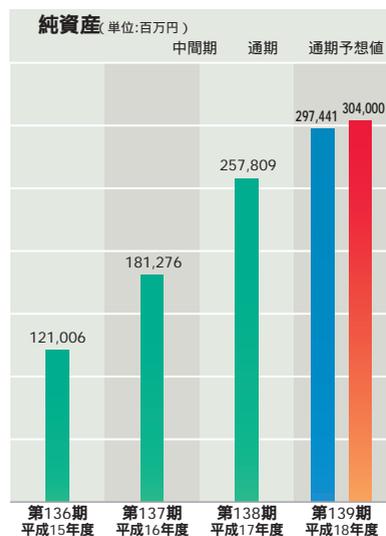
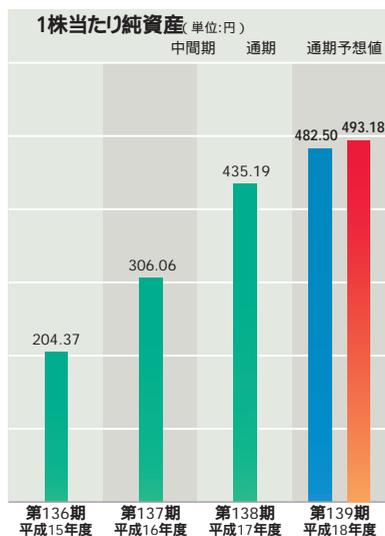
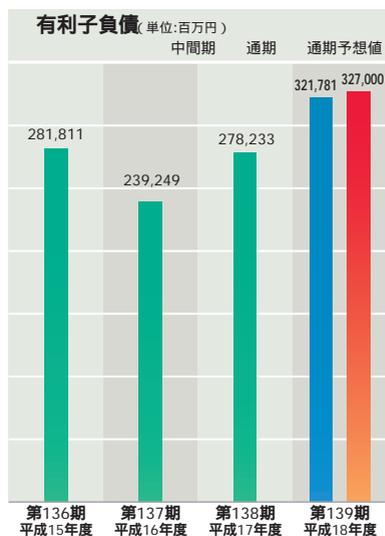
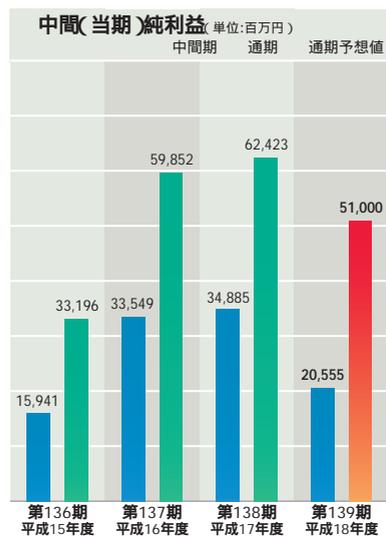
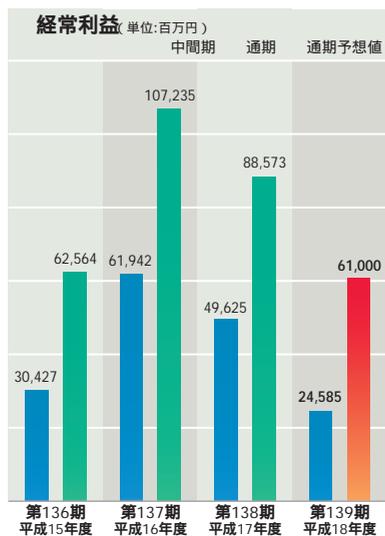
2 物流・港運事業

本年7月に川崎航空サービス(株)と(株)ケイロジスティックスが合併し、新たにケイラインロジスティックス(株)としてスタートしました。両社が培った航空・海上貨物物流のノウハウを集約統合し、ITシステムを加え、海・陸・空をシームレスに結んだ国際一貫輸送サービスの提供に努めてまいります。コンテナ船の事業規模の拡大に伴い、部門全体では、増収増益となりました。

3 その他の事業

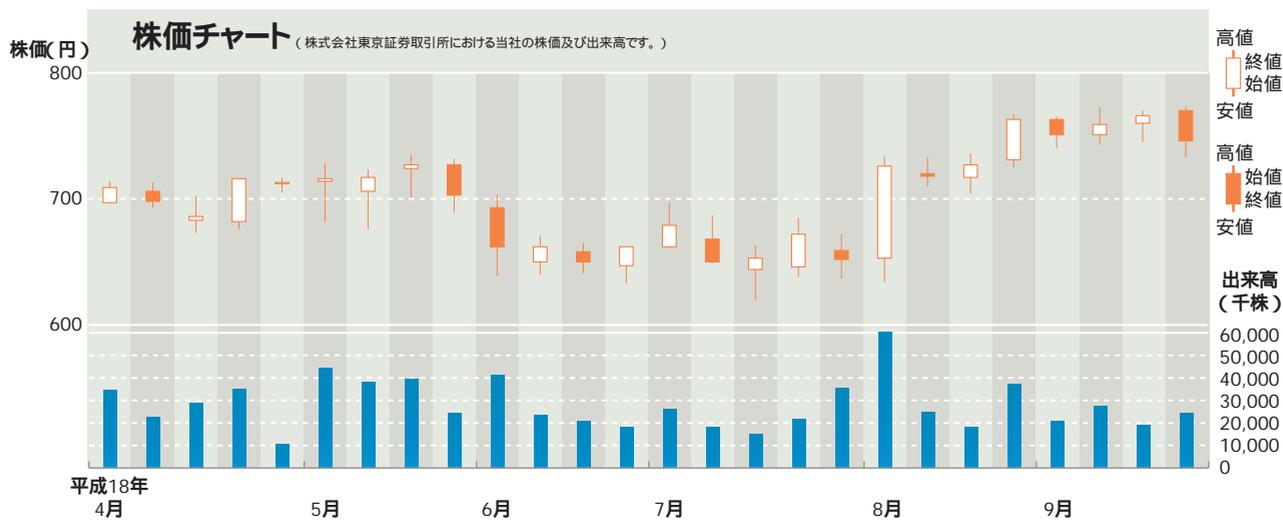
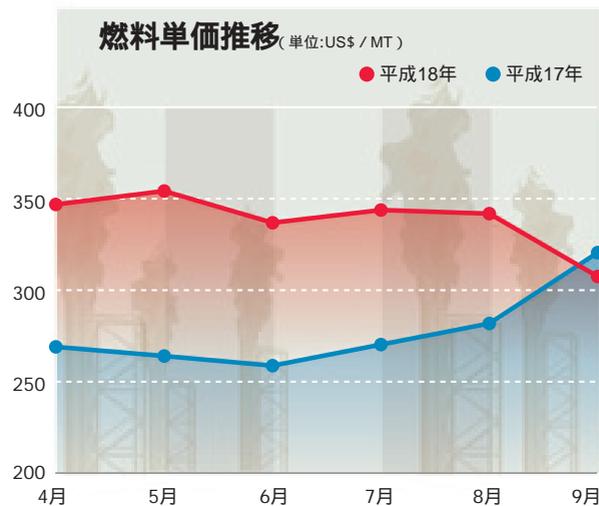
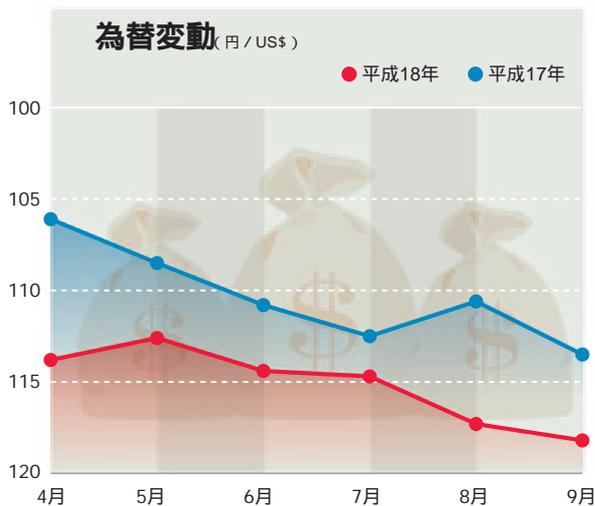
船舶管理業ほか、上記以外の事業においても増収増益となりました。

主要な連結経営指標の推移



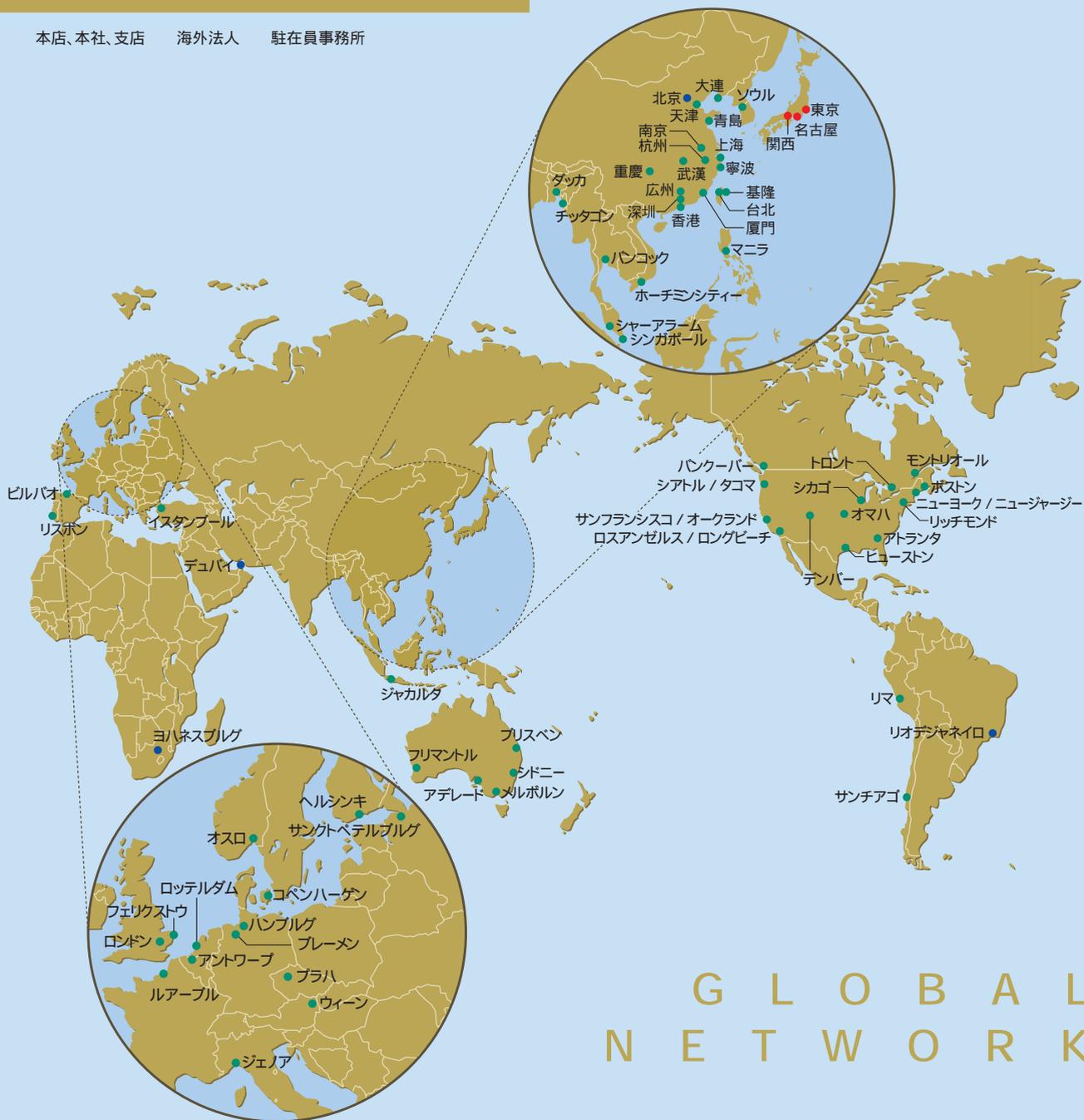
表示されている金額は単位未満を切り捨てて表示しています。

経済環境および当社株価



グローバルネットワーク

本店、本社、支店 海外法人 駐在員事務所



G L O B A L
N E T W O R K

中間連結財務諸表(要約)

中間連結貸借対照表

(単位:百万円)

| 科目 | 当中間連結会計 期間末 平成18年9月30日現在 | 前連結会計年度末 平成18年3月31日現在 | 比較増減 |
|-----------------|--------------------------------|--------------------------|--------|
| 資産の部 | | | |
| 流動資産 | 255,341 | 235,042 | 20,299 |
| 固定資産 | | | |
| 有形固定資産 | 379,448 | 346,344 | 33,104 |
| 無形固定資産 | 6,236 | 6,458 | 221 |
| 投資その他の資産 | 183,216 | 169,172 | 14,044 |
| 固定資産合計 | 568,902 | 521,975 | 46,926 |
| 繰延資産 | 18 | 21 | 2 |
| 資産合計 | 824,262 | 757,040 | 67,222 |
| 負債の部 | | | |
| 流動負債 | 251,389 | 217,107 | 34,281 |
| 固定負債 | 275,432 | 270,889 | 4,542 |
| 負債合計 | 526,821 | 487,997 | 38,824 |
| 少数株主持分 | | 11,233 | |
| 資本の部 | | | |
| 資本金 | | 29,689 | |
| 資本剰余金 | | 14,534 | |
| 利益剰余金 | | 169,430 | |
| 土地再評価差額金 | | 6,466 | |
| その他有価証券評価差額金 | | 36,928 | |
| 為替換算調整勘定 | | 1,790 | |
| 自己株式 | | 1,031 | |
| 資本合計 | | 257,809 | |
| 負債、少数株主持分及び資本合計 | | 757,040 | |
| 純資産の部 | | | |
| 株主資本 | | | |
| 資本金 | 29,689 | | |
| 資本剰余金 | 14,534 | | |
| 利益剰余金 | 184,212 | | |
| 自己株式 | 997 | | |
| 株主資本合計 | 227,439 | | |
| 評価・換算差額等 | | | |
| その他有価証券評価差額金 | 33,039 | | |
| 繰延ヘッジ損益 | 17,459 | | |
| 土地再評価差額金 | 6,465 | | |
| 為替換算調整勘定 | 1,056 | | |
| 評価・換算差額等合計 | 58,020 | | |
| 少数株主持分 | 11,981 | | |
| 純資産合計 | 297,441 | | |
| 負債純資産合計 | 824,262 | | |

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

 **ポイント** (単位:億円
億円未満四捨五入)

中間連結貸借対照表(B/S)

資産

営業規模拡大に向けた船舶投資
(建造中含む)の増加等により、前
期比672億円の増加。

負債

営業規模拡大に伴う営業未払金の
増加、船舶投資に伴う有利子負債
の増加等により、負債全体としては
前期比388億円の増加。

純資産

繰延ヘッジ損益の算入、利益剰余
金の増加等により2,974億円。自
己資本比率35%、DER(負債資本
比率)は1.13倍。



ポイント

(単位:億円
億円未満四捨五入)

中間連結損益計算書(P/L)

売上高 (前年同期比+633億円)

海運業を中心とした営業規模の拡大による。

営業利益 (前年同期比 267億円)

コンテナ船運賃、不定期船市況の下落に加え燃料油価格の高騰など運航経費の増加によって売上原価率は上昇。

営業外損益 (前年同期比+16億円)

受取配当金の増加等により、金融収支は前年同期比12億円の改善。

特別損益 (前年同期比+31億円)

固定資産・投資有価証券の売却益等、特別利益67億円。

中間連結損益計算書

(単位:百万円)

| 科 目 | 当中間連結会計期間 自平成18年4月1日 至平成18年9月30日 | 前中間連結会計期間 自平成17年4月1日 至平成17年9月30日 | 比較増減 |
|--------------|--|--|--------|
| 売上高 | 518,028 | 454,764 | 63,264 |
| 売上原価 | 463,530 | 376,070 | 87,459 |
| 売上総利益 | 54,498 | 78,694 | 24,195 |
| 販売費及び一般管理費 | 30,995 | 28,526 | 2,468 |
| 営業利益 | 23,502 | 50,167 | 26,664 |
| 営業外収益 | 4,280 | 2,256 | 2,024 |
| 営業外費用 | 3,197 | 2,798 | 399 |
| 経常利益 | 24,585 | 49,625 | 25,039 |
| 特別利益 | 6,718 | 3,156 | 3,561 |
| 特別損失 | 489 | 17 | 472 |
| 税金等調整前中間純利益 | 30,814 | 52,764 | 21,950 |
| 法人税、住民税及び事業税 | 9,871 | 15,400 | 5,529 |
| 法人税等調整額 | 343 | 1,543 | 1,886 |
| 少数株主利益 | 730 | 934 | 204 |
| 中間純利益 | 20,555 | 34,885 | 14,330 |

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

連結株主資本等変動計算書

当中間連結会計期間(自平成18年4月1日 至平成18年9月30日)

(単位:百万円)

| 科 目 | 株主資本合計 | 評価・換算 差額等合計 | 少数株主持分 | 純資産合計 |
|---------------------------------|---------|----------------|--------|---------|
| 平成18年3月31日残高 | 212,623 | 45,186 | 11,233 | 269,043 |
| 中間連結会計期間中の変動額 | | | | |
| 剰余金の配当 | 5,328 | - | - | 5,328 |
| 中間純利益 | 20,555 | - | - | 20,555 |
| 自己株式の取得及び処分 | 16 | - | - | 16 |
| その他 | 427 | - | - | 427 |
| 株主資本以外の項目の中間連結 会計期間中の変動額(純額) | - | 12,834 | 747 | 13,582 |
| 中間連結会計期間中の変動額合計 | 14,815 | 12,834 | 747 | 28,398 |
| 平成18年9月30日残高 | 227,439 | 58,020 | 11,981 | 297,441 |

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

中間連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

| 科 目 | 当中間連結会計期間 | 前中間連結会計期間 |
|-----------------------|---------------------------|---------------------------|
| | 自平成18年4月1日 至平成18年9月30日 | 自平成17年4月1日 至平成17年9月30日 |
| 営業活動によるキャッシュ・フロー | 20,792 | 32,454 |
| 投資活動によるキャッシュ・フロー | 60,246 | 58,828 |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー | 43,724 | 28,995 |
| 現金及び現金同等物に係る換算差額 | 291 | 1,166 |
| 現金及び現金同等物の増減額 | 3,979 | 3,788 |
| 現金及び現金同等物の期首残高 | 41,157 | 31,497 |
| 連結範囲変更による現金及び現金同等物増減額 | 1 | 1 |
| 現金及び現金同等物の中間期末残高 | 45,138 | 35,287 |

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。



ポイント

(単位：億円
億円未満四捨五入)

中間連結キャッシュ・フロー計算書(C/F)

営業活動による キャッシュ・フロー (前年同期比 117億円)

税金等調整前中間純利益は220億円の減。

投資活動による キャッシュ・フロー (前年同期比 14億円)

船舶投資等の支出は増加したが、固定資産の売却や長期貸付金の回収などにより、投資活動によるキャッシュの流出は前年同期比14億円増加に止まる。

財務活動による キャッシュ・フロー (前年同期比+147億円)

船舶投資に伴う借入金の増加により、財務活動によるキャッシュの流入は前年同期比147億円増加。

中間個別財務諸表（要約）



ポイント

（単位：億円
億円未満四捨五入）

中間個別貸借対照表（B/S）

資産

営業規模拡大に伴う海運業未収金の増加、船舶投資に係る関係会社貸付金の増加等により、前期比436億円の増加。

負債

営業規模拡大に伴う営業未払金の増加、船舶投資に伴う有利子負債の増加等により、前期比342億円の増加。

純資産

利益剰余金の積み上がり、繰延ヘッジ損益の算入等により、1,983億円、自己資本比率は38%。

中間個別貸借対照表

（単位：百万円）

| 科 目 | 当中間会計期間末 平成18年9月30日現在 | 前会計年度末 平成18年3月31日現在 | 比較増減 |
|-------------------|--------------------------|------------------------|--------|
| 資産の部 | | | |
| 流動資産 | 194,971 | 173,146 | 21,825 |
| 固定資産 | | | |
| 有形固定資産 | 66,391 | 69,963 | 3,572 |
| 無形固定資産 | 1,575 | 1,758 | 182 |
| 投資その他の資産 | 262,184 | 236,653 | 25,531 |
| 固定資産合計 | 330,151 | 308,375 | 21,776 |
| 繰延資産 | 14 | 19 | 4 |
| 資産合計 | 525,137 | 481,541 | 43,596 |
| 負債の部 | | | |
| 流動負債 | 195,203 | 159,143 | 36,060 |
| 固定負債 | 131,608 | 133,432 | 1,824 |
| 負債合計 | 326,811 | 292,575 | 34,235 |
| 資本の部 | | | |
| 資本金 | | 29,689 | |
| 資本剰余金 | | 14,534 | |
| 利益剰余金 | | 107,312 | |
| 土地再評価差額金 | | 4,720 | |
| その他有価証券評価差額金 | | 33,642 | |
| 自己株式 | | 934 | |
| 資本合計 | | 188,965 | |
| 負債及び資本合計 | | 481,541 | |
| 純資産の部 | | | |
| 株主資本 | | | |
| 資本金 | 29,689 | | |
| 資本剰余金 | 14,534 | | |
| 利益剰余金 | 111,938 | | |
| 自己株式 | 900 | | |
| 株主資本合計 | 155,262 | | |
| 評価・換算差額等 | | | |
| その他有価証券評価差額金 | 29,964 | | |
| 繰延ヘッジ損益 | 8,378 | | |
| 土地再評価差額金 | 4,720 | | |
| 評価・換算差額等合計 | 43,063 | | |
| 純資産合計 | 198,326 | | |
| 負債純資産合計 | 525,137 | | |

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

中間個別損益計算書

(単位：百万円)

 **ポイント** (単位：億円
億円未満四捨五入)

中間個別損益計算書 (P/L)

売上高 (前年同期比+471億円)

コンテナ船、自動車船部門の積取量増加、エネルギー資源輸送部門での事業拡大。

営業利益 (前年同期比 262億円)

コンテナ船運賃、不定期船市況の下落に加え、燃料油価格の高騰など運航経費の増加によって売上原価率上昇。

営業外損益 (前年同期比+23億円)

受取利息等の増加により、金融収支は前年同期比23億円の改善。

特別損益 (前年同期比+35億円)

投資有価証券の売却等で特別利益41億円。

| 科目 | 当中間会計期間 自平成18年4月1日 至平成18年9月30日 | 前中間会計期間 自平成17年4月1日 至平成17年9月30日 | 比較増減 |
|--------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------|
| 海運業収益 | 409,465 | 362,411 | 47,053 |
| 海運業費用 | 393,488 | 320,052 | 73,435 |
| 海運業利益 | 15,977 | 42,359 | 26,382 |
| その他事業収益 | 530 | 512 | 17 |
| その他事業費用 | 253 | 242 | 10 |
| その他事業利益 | 276 | 270 | 6 |
| 営業総利益 | 16,253 | 42,629 | 26,375 |
| 一般管理費 | 7,321 | 7,492 | 170 |
| 営業利益 | 8,932 | 35,136 | 26,204 |
| 営業外収益 | 4,253 | 1,751 | 2,501 |
| 営業外費用 | 1,203 | 1,035 | 168 |
| 経常利益 | 11,981 | 35,853 | 23,871 |
| 特別利益 | 4,143 | 508 | 3,634 |
| 特別損失 | 95 | 2 | 93 |
| 税引前中間純利益 | 16,029 | 36,359 | 20,329 |
| 法人税、住民税及び事業税 | 6,211 | 12,759 | 6,548 |
| 法人税等調整額 | 372 | 822 | 1,195 |
| 中間純利益 | 10,191 | 22,777 | 12,586 |
| 前期繰越利益 | | 563 | |
| 自己株式処分差損 | | 55 | |
| 中間配当額 | | | |
| 中間未処分利益 | | 23,285 | |

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

トピックス “ K ” LINEの最前線を読む

ターミナル見学会実施

2006年9月16日、埼玉県越谷市「がもう寺子屋」の一行約40名の方々が、市外学習見学会として大井ターミナルを見学しました。「がもう寺子屋」は、地域の大人が講師となり、越谷市蒲生地区センターが土曜日に主催している小学生対象の校外学習です。一行はターミナル到着後、会議室で船ではどのような物が運ばれているか、コンテナターミナルの仕組み・役割の説明を聞きました。その後、事務所屋上からターミナル全景を見学し、バスにてヤード内を回り、コンテナの積み降ろし作業、岸壁に停泊中のコンテナ船を見学しました。子供達はいつも見ているものより段違いに大きいクレーン等の荷役機器やコンテナ船を前にして、「近くでこんな大きな外国船を見たのは初めて」と大変ビックリしていました。当社はCSRの一環として学校・子供会等のターミナル見学を実施しています。



ターミナル見学会に参加した子供達と一緒に記念撮影

川崎近海汽船(株)～“新規航路開設”～ 高速RORO船2隻による北関東/北九州定期航路開始

当社グループの川崎近海汽船(株)は、2006年6月、新たに北関東(日立港)/北九州(小倉・日明港)間の定期航路を開設しました。第一船『ひたち』に加え、8月には僚船『げんかい』が就航し、2隻による本格的な定曜日運航を開始しました。本航路開設に伴い、従来運航している北海道航路(釧路航路、苫小牧航路)が北関東で中継され、北海道/九州間の海上ルートが一新されることとなります。日立港は東京諸港の北約100kmに位置していますが、2008年には北関東自動車道が東北自動車道とつながり、利便性が大幅に改善されます。一方、小倉・日明地区は、中国、韓国、東南アジア諸国の窓口として発展しております。

これらの地域をダイレクトに結ぶ新たな定期航路は、両地域経済の発展に寄与する新海上ルートとして、さらに、モーダルシフトの受け皿として大いに期待されています。

同社では、今後とも「海へのモーダルシフト」を促



“ひたち”

進し、「環境に優しい」高品質な海上輸送サービスを提供してまいります。

スノービットプロジェクト向け140,000m³型 LNG船 “ ARCTIC VOYAGER ”竣工

スノービットプロジェクトは、ノルウェー北部北極圏のバレンツ海のカス田より産出される天然ガスを液化し（LNG換算約420万トン/年）米国、スペイン等へ輸出するプロジェクトです。当社にとっては初の大西洋三国間LNG輸送への参画であり、大変意義深いものです。

本プロジェクト向けに2006年2月に竣工したARCTIC DISCOVERER号に続き、本船ARCTIC VOYAGER号が7月14日に川崎造船（株）坂出工場にて竣工、引渡を受けました。本プロジェクトにおける2隻目の当社保有船であり、姉妹船同様にスタートオイル社をはじめとするノルウェーの傭船者に20年間にわたって傭船されます。

本船の竣工により、当社グループとしての保有参画LNG船は31隻に増加しました。当社グループは従来からの日本での船舶管理に加え、英国でのLNG船管理体制を着実に整備してきており、今後とも世界



“ ARCTIC VOYAGER ”

各地で増大するLNG需要に対応しつつ、安全運航管理に万全を尽くしてまいります。

CKYHサミット会議開催

CKYHアライアンスメンバー各社（コスコン、川崎汽船、陽明海運、韓進海運）は、2006年6月7日宮崎県にて昨年の北京開催に続く5回目の2006年CKYHサミット会議を開催しました。

メンバー各社の首脳が一堂に会したサミット会議では、高騰する燃料価格をはじめとするコスト増加の中、高品質のサービスを維持しつつアライアンスとしていかに競争力を高めていくかが緊急課題として討議されました。そこでは、収益悪化の著しい欧州航路の合理化推進、ターミナルも含めた多方面でのCKYHの協力強化と既存サービスの見直しによる競争力強化、東西航路のみならず南北航路や域内フィーダー網の整備での協力強化などが確認されました。

最後にメンバー各社首脳によるCKYHの協力関係のさらなる強化を確認する合意書への署名が行われ閉幕しました。



左からコスコグループ Wei Jiafu総裁、当社 前川社長、陽明海運 W.H. Huang会長、韓進海運 J.W. Park社長

会社の現況

| | |
|------|--|
| 商号 | 川崎汽船株式会社 Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. |
| 本店 | 〒650-0024 兵庫県神戸市中央区海岸通8番(神港ビル) |
| 本社 | 〒105-8421 東京都港区西新橋一丁目2番9号 (日比谷セントラルビル) |
| 資本金 | 29,689,843,750円 |
| 株式上場 | 東京、名古屋、大阪、福岡 |
| 支店 | 名古屋、関西 |

株式の状況

| | |
|----------|----------------|
| 発行可能株式総数 | 2,000,000,000株 |
| 発行済株式の総数 | 593,796,875株 |
| 株主数 | 42,928名 |

従業員の状況

| | |
|--------|------|
| 陸上従業員数 | 425名 |
| 海上従業員数 | 150名 |
| 合計 | 575名 |

(注)1.従業員数には、他社からの出向者及び嘱託勤務者等が含まれ、他社への出向者及び派遣者等は含まれておりません。

2.陸上従業員数には、陸上勤務の海上従業員28名が含まれています。

運航船腹

| 区分 | 隻数 | 重量トン数 (キロトン) |
|-----|-----|-----------------|
| 所有船 | 107 | 7,582,385 |
| 用船 | 251 | 15,944,937 |
| 合計 | 358 | 23,527,322 |

(注)所有船には、他社との共有船を含んでいます。

参考

| | |
|------------|--------|
| 連結ベースの運航船腹 | 427隻 |
| 連結ベースの従業員数 | 6,970名 |

大株主（上位10名）

| 株主名 | 現在所有株数 (千株) | 出資比率 (%) |
|---|----------------|-------------|
| 日本トラスティ・サービス 信託銀行株式会社(信託口) | 65,505 | 11.03 |
| 日本マスタートラスト 信託銀行株式会社(信託口) | 60,191 | 10.13 |
| みずほ信託退職給付信託 川崎重工業口再信託受託者 資産管理サービス信託 | 30,000 | 5.05 |
| 東京海上日動火災保険株式会社 | 29,490 | 4.96 |
| 株式会社損害保険ジャパン | 27,295 | 4.59 |
| JFEスチール株式会社 | 25,305 | 4.26 |
| 日本生命保険相互会社 | 17,916 | 3.01 |
| 株式会社みずほコーポレート銀行 | 11,100 | 1.86 |
| 資産管理サービス信託銀行株式会社 (証券投資信託口) | 9,382 | 1.58 |
| 三井住友海上火災保険株式会社 | 8,092 | 1.36 |

役員

| | | | | |
|------------|---|---|---|---|
| 取締役 | | | | |
| 取締役会長 | 崎 | 長 | 保 | 英 |
| 取締役社長執行役員 | 前 | 川 | 弘 | 幸 |
| 取締役副社長執行役員 | 鈴 | 木 | 穎 | 一 |
| 取締役専務執行役員 | 長 | 谷 | 川 | 陽 |
| 取締役専務執行役員 | 塩 | 田 | 哲 | 夫 |
| 取締役専務執行役員 | 吉 | 田 | 克 | 衛 |
| 取締役専務執行役員 | 清 | 水 | 俊 | 雄 |
| 取締役常務執行役員 | 久 | 保 | 島 | 暁 |
| 取締役常務執行役員 | 堤 | | 則 | 夫 |
| 取締役常務執行役員 | 守 | 田 | 敏 | 則 |
| 取締役常務執行役員 | 江 | 口 | 光 | 三 |
| 取締役執行役員 | 佐 | 伯 | | 隆 |
| 取締役執行役員 | 吉 | 田 | 圭 | 介 |
| ・監査役 | | | | |
| 監査役(常勤) | 出 | 井 | | 治 |
| 監査役(常勤) | 村 | 井 | 隆 | 次 |
| 監査役(常勤) | 大 | 滝 | 光 | 一 |
| 監査役 | 山 | 下 | 健 | 悟 |
| ・執行役員 | | | | |
| 常務執行役員 | 宗 | 田 | | 繁 |
| 常務執行役員 | 石 | 井 | 繁 | 礼 |
| 常務執行役員 | 大 | 田 | 美 | 行 |
| 常務執行役員 | 鈴 | 木 | 敏 | 男 |
| 常務執行役員 | 小 | 田 | 和 | 之 |
| 常務執行役員 | 村 | 上 | 栄 | 一 |
| 執行役員 | 安 | 居 | | 尚 |
| 執行役員 | 吉 | 井 | | 巧 |
| 執行役員 | 大 | 津 | | 明 |
| 執行役員 | 皆 | 川 | 善 | 一 |
| 執行役員 | 朝 | 倉 | 次 | 郎 |
| 執行役員 | 村 | 上 | 英 | 三 |

(注) 印は、代表取締役であり、印は、会社法第2条第16号及び第335条第3項に定める社外監査役です。

株主メモ

| | |
|------------------------------|---|
| 決算期 | 3月31日 |
| 定時株主総会 | 6月 |
| 基準日 | 3月31日 |
| 中間配当金受領株主確定日 | 9月30日 |
| 株主名簿管理人 | 東京都港区芝三丁目33番1号 中央三井信託銀行株式会社 http://www.chuomitsui.co.jp/person/p_06.html |
| (同事務取扱所) | (〒168-0063) 東京都杉並区和泉二丁目8番4号 中央三井信託銀行株式会社 証券代行部 ☎ 0120-78-2031(9:00~17:00) |
| (同取次所) | 中央三井信託銀行株式会社 全国各支店 日本証券代行株式会社 本店及び全国各支店 |
| 1単元の株式の数 | 1,000株 |
| 単元未満株式の 売渡・買増・請求・ 買取請求 | 単元未満株式(1,000株未満)の売渡・買増・請求・買取請求は、株主名簿管理人の事務取扱所または取次所において受付けています。 |
| | 売渡(買増)請求につきましては、3月31日及び9月30日をさかのぼる12営業日の間受付を停止させていただくほか、当社が別途必要と認める場合、受付停止期間を設ける場合があります。あらかじめ株主名簿管理人にご照会下さい(保管振替制度ご利用の株主様は、お取引証券会社にお問い合わせ下さい。) |
| 手数料等 | 名義書換・・・無料 株券の交付・・・1枚につき50円に印紙税相当額を加算した額(消費税額等を含む) 単元未満株式の売渡(買増)・買取・・・当社が定めた算式により単元株式数当たりの手数料を算定し、これを売渡(買増)・買取単元未満株式数で按分した額及びこれに係る消費税等の合計額 株券喪失登録申請・・・申請1件につき9,030円(消費税額等を含む)・株券1枚につき525円(消費税額等を含む) |
| 株券失効制度 | 株券を喪失した場合は本制度により株券の再発行を受けることができます。 株券を喪失した方は、当社株主名簿管理人に取扱手続きをご照会下さい。 |
| 公告掲載URL | http://www.kline.co.jp |

住所変更、単元未満株式買取請求、名義書換請求及び配当金振込指定に必要な各用紙のご請求は、株主名簿管理人の☎0120-87-2031で24時間受付けています。

注 この中間報告書に記載されている将来の業績等に関する見通しについては、リスクや不確定な要因を含んでおり、実際の業績はさまざまな要因により、これら見通しとは大きく異なる結果となりうることをご承知おき下さい。



本誌は古紙/リサイクル配合率100%再生紙、大豆油インキを使用しています。当社は未来の子供たちのために、資源の再利用と環境保全に取り組んでいます。