



**[特集] プロジェクト
VLOC(超大型鉄鉱石専用船)誕生物語**

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、環境悪化の可能性に備えます。

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。

C O N T E N T S

2 株主の皆様へ(社長挨拶)

トップインタビュー 社長に聞く

3 “K”LINE Vision 2008の急峻を踏みしめつつ、さらなる高みへと…

特集 プロジェクト

7 VLOC(超大型鉄鉱石専用船)誕生物語

9 グループ業績の概況

11 主要な連結経営指標の推移

12 海運業に関する補足データ

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)

トピックスー“K”LINEの最前線を読むー

19 タンゲールLNGプロジェクト向け新造LNG船の定期用船契約締結 アントワープ港におけるコンテナターミナル運営会社設立 シーゲートコーポレーショングリーン経営認証取得 インドネシア総合物流体制

21 会社の概況



株主の皆様へ

株主の皆様には、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138期中間報告書のお届けに当たり、ご挨拶申し上げます。

当上半期は、燃料油価格の高騰と不定期船市況の調整が圧迫要因となり営業利益、経常利益とも前年同期を下回りましたが、積極営業及び効率配船に努め、おおむね当初お知らせしました見込み数値を確保できました。売上高及び純利益においては、中間決算として史上最高値を更新しました。

中間配当につきましては、予定どおり1株当たり1円50銭増配し、1株当たり9円とさせていただきます。

この下半期はコスト、市況とも厳しさを増しますが、グループの役員、従業員が一丸となって、“K” LINE Vision 2008で掲げた課題の達成にまい進する所存でございます。

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17年11月

取締役社長

前川 弘幸

力強くブランド価値の
向上を目指す。



“K”LINE Vision 20 踏みしめつつ、さらなる



通期の収支見通しはいかがですか？

収支前提はどのように置いていますか？

通期の業績は、連結ベースで売上高9,250億円、営業利益910億円、経常利益910億円、当期純利益640億円を見込んでいます。上期は燃料油価格の高騰に加え、不定期船・タンカー市況の急速な下落がありましたが、前期の好市況時に決めた契約が一部残っていたこともあり、また効率配船に努めた結果、おおむね、当初見込みの数値を達成することができました。しかしながら、下期は、コンテナ船、自動車船部門が引き続き好調に推移するものの、燃料油価格のさらなる高騰と不定期船市況の下落が響いて通期経常利益は当初予想を下回る見込みです。なお、下期の為替は110円/米ドル(1円変動により半期6億円の影響)、燃料油は\$300/キロトン(10ドル変動により半期13億円の影響)を前提としています。

2008の急峻を高みへと…

今期の配当予想は 当初計画と変更ありませんか？

今期の業績は年初の計画を下回る見込みとなりましたが、配当については計画どおり、中間配当9円、年間配当18円を実施する予定です。なお、今後の配当政策については経営計画“K”LINE Vision 2008の見直し作業において今年度中に検討を行い、公表させていただく予定です。

この3年大きく伸びてきた当社業績が今年は縮少する見通しとなっていますが、これまでの事業環境に変化が生じたのですか？また、来期以降の事業見通しはいかがですか？

今期の修正局面の主因は、燃料油価格の高騰と5月の連休頃より下げてきた不定期船市況の回復の遅れです。不定期船市況については昨年のような高騰は今後見込めないまでも、中国の粗鋼生産は引き続き堅調に推移して

連結業績見込み

売 上 高	9,250億円
営 業 利 益	910億円
経 常 利 益	910億円
当 期 純 利 益	640億円

いることから、今後は回復基調にあると見ています。コンテナ船・自動車船の荷動きも引き続き好調であり、業績は安定的に推移する見通しです。燃料油価格については従来のようなレベルに戻ることはないとしても、ここからさらに大幅に上昇する可能性は薄いと予想しています。今後、コスト削減に一層取り組み、収支の改善に努めていく所存です。

来期以降についても事業環境が大幅に悪化する要因は見当たらず、全般的に安定した事業環境が継続するものと予測しています。コンテナ船部門については、主要航路の荷動きが堅調に推移すると考えられ、需給関係は当分引き締まった状態が続くと見ています。自動車船部門も生活水準の向上による購買層の拡大、生産拠点の多極化、FTA(自由貿易協定)の進捗、また日本メーカー製自動車の売れ行きがますます好調であることから、自動車の海上輸送は今後ともグローバルに増えていくと思われます。不定期専用船・エネルギー資源輸送部門についても、中国の旺盛な鉄鋼・石油需要を受けて、需給が引き締まっ

た状態が続き、季節的な調整を繰り返しながらも、市況は引き続き安定的に推移すると思われます。

コンテナ船業界においては、MaerskのP&O Nedlloyd 買収やHapag LloydのCP-Ship買収、さらにはグランドアライアンス(GA)とニューワールドアライアンス(TNWA)の提携など業界再編が加速していますが、当社の事業展開に影響はないですか？

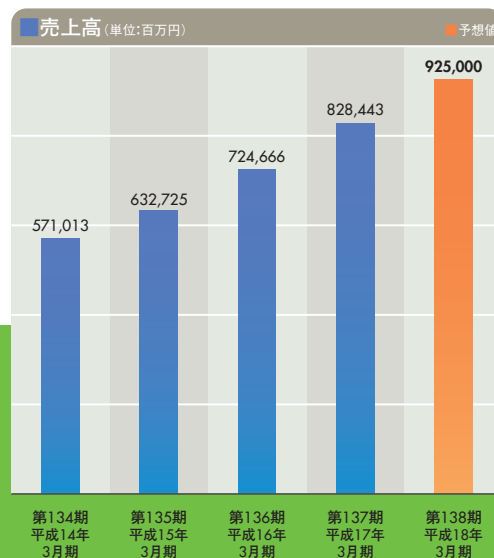
貨物量の急速な増加に対応するための大型船腹の整備や、サービスの安定化に不可欠なターミナルの整備に加えて環境問題やセキュリティ問題への対応が求められ、また燃料油価格や用船料が高騰しています。船社としての投資額の増大やコストの上昇のなかで、多様化するマーケットの需要に臨機応変に対応していくためには、アライアンスという仕組みによる対応がより重要になると考えています。競争力を持つためには運航規模も大きな要素であり、



船社間の買収・合併等の可能性は今後残ると見ています。急激な需要の伸びに対応して船隊を整備し、多様化する荷主の要望に応えるためには、複数船社との戦略的提携によるサービス拡充が有効な手段であるのは間違いありません。GAとTNWA間のアライアンスの提携については、P&O Nedlloydの脱退にともない減少する船腹量の補填を望むGAと相対的に船隊整理の進んでいないTNWAの利害が合致した結果であると分析しています。両アライアンスの提携後も全体としてサービス内容やスペース供給量に大きな変化は想定されず、コンテナ船市場及び当社に対しての影響は無いと考えています。

当社の船隊整備は 計画どおり進捗していますか？

経営計画“K”LINE Vision 2008の中で計画している船舶建造は、投資リターン等も勘案しながら、計画どおり進めています。造船市況の影響で船台手当てが2009(平成21)年度にずれ込んだものも含め、建造が内定したものは、当初計画181隻に対して合計184隻となり、計画は順調に進捗していると言えます。船価の高騰もあり、船舶投資金額の合計は当初予定額7,300億円を上回り7,800億円となる見通しですが、船主起用等、第三者保有を推進することにより、キャッシュフロー及び有利子負債圧縮計画への大きな影響は無い見込みです。

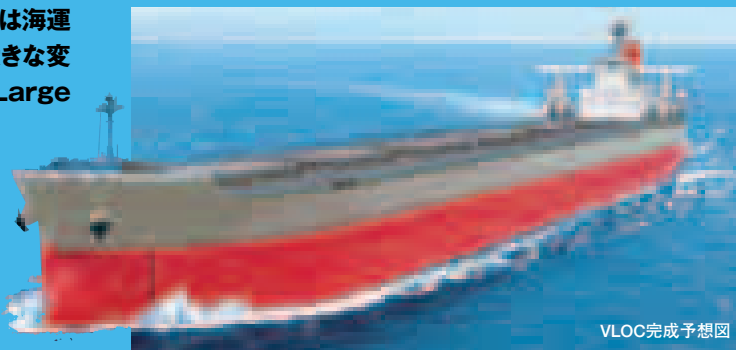


経営計画“K”LINE Vision 2008の 見直し作業は進んでいますか？

船隊整備計画は既に2008(平成20)年まで固まっており、2009(平成21)年以降も含めた船隊整備計画の立案が今後の課題となること、また、2008年、2009年が世界経済の動向も含め事業環境の潮目とも見られることより、“K”LINE Vision 2008の残り3ヵ年(2006年～2008年)に加え、その次の3ヵ年(2009年～2011年)も含めた計画の見直しと策定を行う予定です。定量的課題については、収支目標に加え、最終年度のあるべき株主資本比率、DER(負債資本比率)、配当政策等を明確にする予定です。定性的課題については、各課題のより具体的な計画を定めることとしています。

VLOC (超大型30万トン鉄鉱石専用船) 誕生物語

2003(平成15)年後半からの不定期船市況の高騰は海運史上例を見ないものでした。原材料の輸送環境に大きな変化が見られたこの時期に、当社はVLOC(Very Large Ore Carrier = 超大型30万トン鉄鉱石専用船)の建造に意欲的に取り組み、市況の追い風と幸運にも恵まれた結果、専用船契約を締結することができました。この2004(平成16)年春の約3ヵ月という短期間に集中して当社の総力を上げて実現したプロジェクトについてご紹介いたします。



VLOC完成予想図

時間との戦い VLOC専用船契約締結まで

2004(平成16)年2月、中国経済の急拡大を契機として沸騰する不定期船マーケットを背景に、新造船、取り分け大型船の建造ラッシュが始まりました。当社にあってJFEスチール(株)との長年の懸案だったブラジル/フィリピン間のVLOCによるシャトル(往復)輸送についての契約交渉が順調に進み、当社初のVLOC建造を先ずは実現させることができました。

次に手掛けたのはイタリアの製鉄大手ILVA社との契約です。きっかけとなったのは、3月半ば机を離れた外部との会合で掴んだ、ILVA社がVLOC採用を検討している

との情報でした。同社における検討が進んでいることを想定し、早々にプロジェクト・チームを結成し交渉の準備に着手しました。4月初旬にはILVA社の交渉代理人を迎え、深夜に及ぶ交渉により契約の大枠を整え、中旬にはミラノのILVA本社に当社担当者が出向き実務的な詰めを行い、実務レベルにおける合意に漕ぎ着けることが出来ました。4月下旬、両社の決議機関において契約締結について審議・承認され、当社にとってのVLOC第2船建造が固まりましたが、これは超大型船の大西洋水域における専用船契約という点において、当社にとって画期的な成約となりました。

これと併行して、新日本製鐵(株)とも粘り強く交渉を続けていましたが、5月初旬、当社にとって第3船目とな

るVLOC専用船契約の締結に至りました。

これでJFEスチール(株)を皮切りに3社との間でVLOCの長期専用船契約を実現することができました。これら3船は2008(平成20)年後半から2009(平成21)年に掛けて、ユニバーサル造船有明工場において順次竣工の予定です。

VLOC 最大の特長

製鉄所向けの鉄鉱石と石炭は、主にバルクキャリア(撒積船)と分類される大型船で運ばれます。バルクキャリアとは、一般的に様々な原材料貨物を積める汎用性のある船を指し、一方VLOCは鉄鉱石輸送専用の巨大撒積船です。VLOC最大の特長は何といってもその大きさ

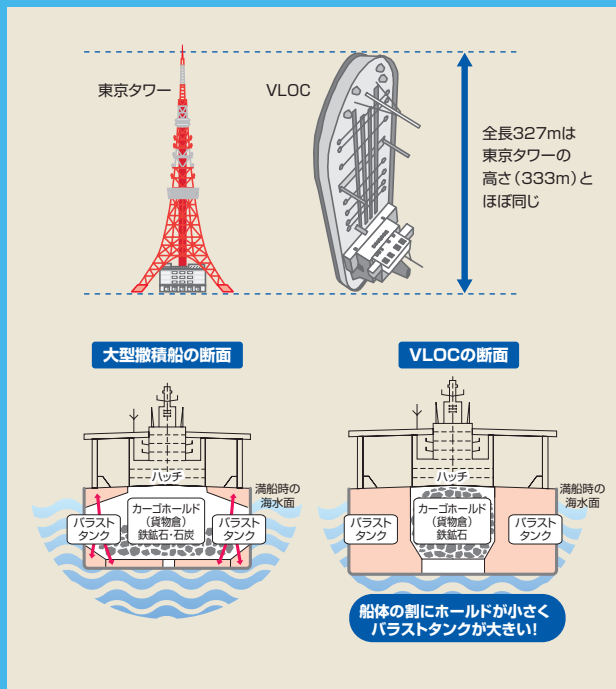
です。今回のVLOCは大型タンカーと同じくらいの大きさで、全長は327メートルと東京タワーの高さとほぼ同じで、商船の中では最大級のものです。

VLOCは、積荷となる鉄鉱石が重くて比重が大きいため、大きな船体の割に貨物倉(ホールド)が小さく、バラスト^(注)タンクは非常に大きく設計されています。ホールドが小さいため、鉄鉱石が広範囲に散らばらず、荷役効率が高まるという利点もあります。

(注)バラスト…主に空船の時、船内に取り込まれる海水のこと。船体姿勢や船体強度を保持し安定を確保するため必要に応じて取り込み、排出される。

巨大船 VLOCのメリットとデメリット

VLOCは船体が大きいため、1隻当たりの建造コストや運航コストは高くなります。しかし、貨物がたくさん積めるので、同じ航路では貨物1トン当たりのコストは低くなります。とはいえその巨体ゆえに入港可能な港湾も限られます。つまり、ごく限られた荷主しかVLOCは使用できないということになります。「フルに能力を活かせば低コストだが、汎用性には劣る」。これがVLOCの宿命であり頭を悩ますポイントです。使用できる荷主が限られるということは、即ち市場性が低いということであり、そのためVLOCは特定荷主との長期用船契約が必要となります。2003(平成15)年後半以降の異常ともいえるマーケット高騰と船腹の逼迫から、長期安定輸送を旨とする専用船契約の評価が高まりました。シャトル輸送がより効率的となるVLOCの総合的な競争力を荷主に評価されたことが、今回の成約に至る素地となりました。



グループ業績の概況



General conditions of business

一般概況

上半期の海運市況は、コンテナ船市況が依然堅調であったのに対し、不定期船市況は5月以降調整局面に入りました。年初より下落傾向にあった大型原油タンカーのスポット運賃は6月より反転しています。

このような状況下、当社グループは積極的な営業を展開し、当上半期の連結売上高は前年同期より412億円増加して4,547億64百万円となりました。しかしながら、燃料油価格の高騰と不定期船市況の調整が圧迫要因となり、営業利益は対前年同期で100億85百万円減少の501億67百万円（期首見込み500億円）、経常利益は対前年同期で123億17百万円減少の496億25百万円（期首見込み500億円）となりました。一方、中間純利益は、前年同期に対し、13億36百万円増加の348億85百万円（期首見込み340億円）となりました。

中間配当につきましては、従前の予想どおり、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]

荷動きは堅調に推移しましたが、燃料油価格の高騰により、前年同期比増収減益となりました。北米航路全体の荷動きは住宅需要関連貨物や電機製品が前年同期比10%以上の伸びを示すなど好調に推移する中、当社は増便により輸送力を強化した結果、北米東岸向けが倍増するなど積高が大幅に増加しました。欧州航路の荷動きは一時鈍化が見られたものの、夏場以降は前年同期比10%以上の伸びを取り戻し、特に地中海向けは大幅な増加となり、当社積高も北欧州、地中海向けともに予想を上回る11.8%の伸びとなりました。アジア航路は堅調な日本出し貨物に加えて中国出し貨物の伸びもあり、好調な荷動きが継続しました。

[不定期専用船部門]

撒積船は、年初より高値で推移していた市況が5月連休

頃より修正局面を迎え、夏場まで市況は低位で推移しました。上半期を通じて、市況レベルは前年同期を大きく割り込みました。

自動車船は、燃料油価格の高騰に加え用船マーケットも高値で推移するなどマイナス要因はありましたが、燃費効率に優れた日本車・韓国車の米国等主要マーケットでの好調な販売を背景に、海上輸送量が堅調に推移し当社も積高を伸ばしました。

当部門全体としては、前年同期に対し増収減益となりました。

[エネルギー資源輸送部門]

油槽船の市況は全般的に軟調に推移しましたが、VLCC及びLNG船については、長期契約船が引き続き順調に稼働しました。電力会社向け石炭輸送は豪州での滞船の緩和により稼働が伸び、輸送量は増加しました。部門全体として、業績は前年同期をやや上回ることができました。

[内航・フェリー部門]

内航貨物船部門は専用船による安定した輸送量と業績を確保できましたが、フェリー部門は燃料油価格の高騰により厳しい業績となりました。

以上の結果、海運業部門全体では、売上高は3,933億56百万円(前年同期比9.8%増)、営業利益は440億87百万円(前年同期比19.9%減)となりました。

② 物流・港運事業

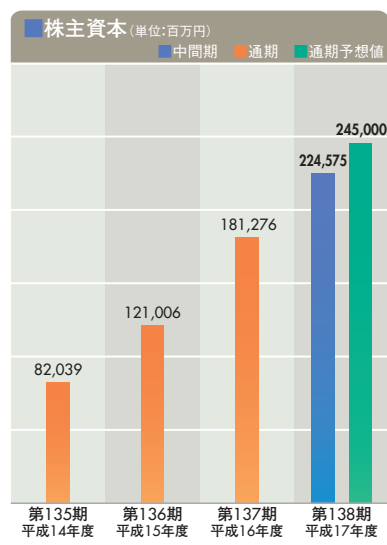
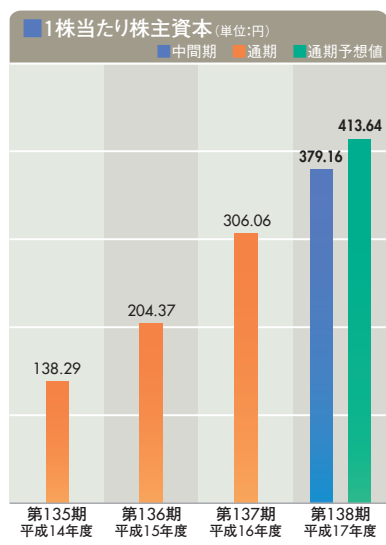
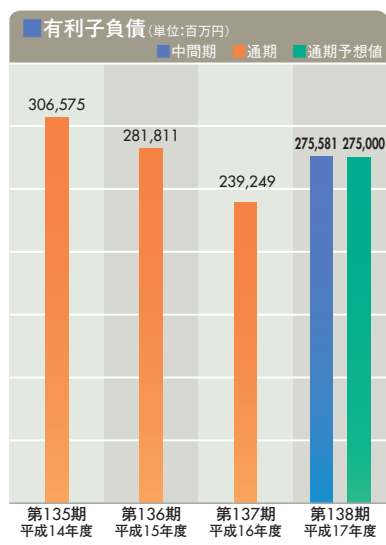
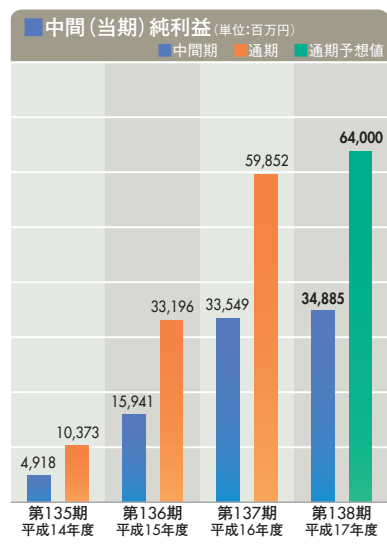
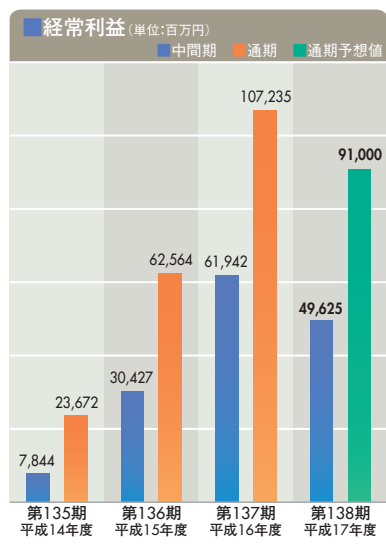
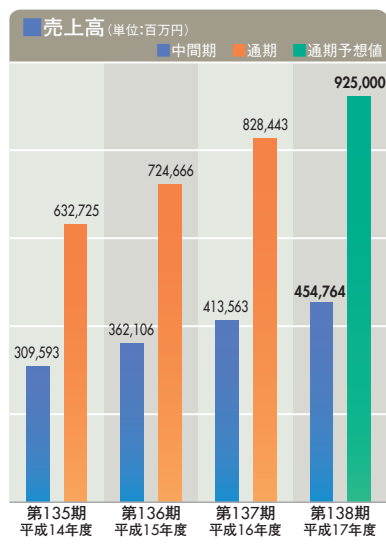
荷況が海上・航空ともに比較的堅調に推移したことにより貨物取扱事業及び港湾関連事業会社の取扱貨物が増加し、セグメント全体では、売上高は525億45百万円(前年同期比13.4%増)、営業利益は48億89百万円(前年同期比0.1%減)となりました。

③ その他の事業

上記以外の事業においては、売上高は全体として88億61百万円(前年同期比0.4%減)、営業利益は10億08百万円(前年同期比279.9%増)となりました。

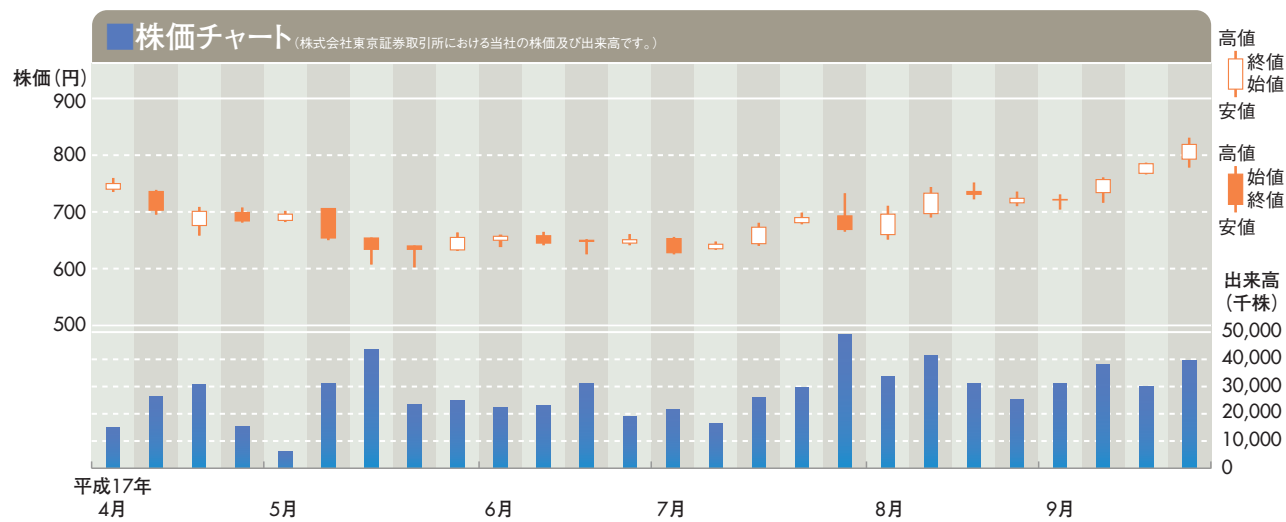
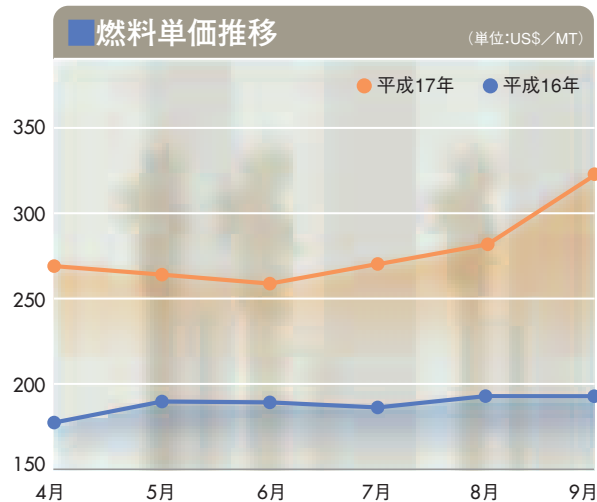
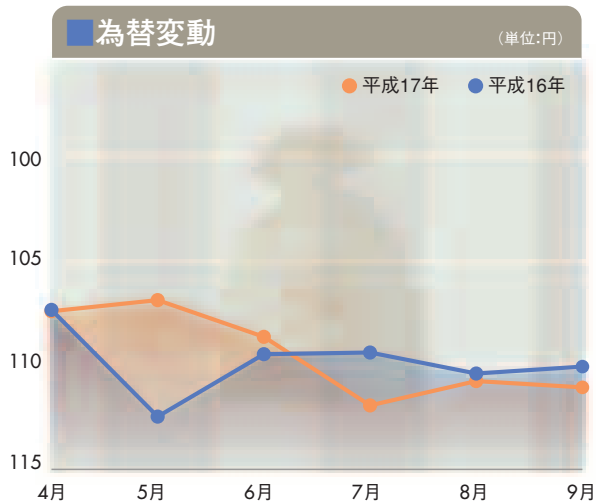


主要な連結経営指標の推移



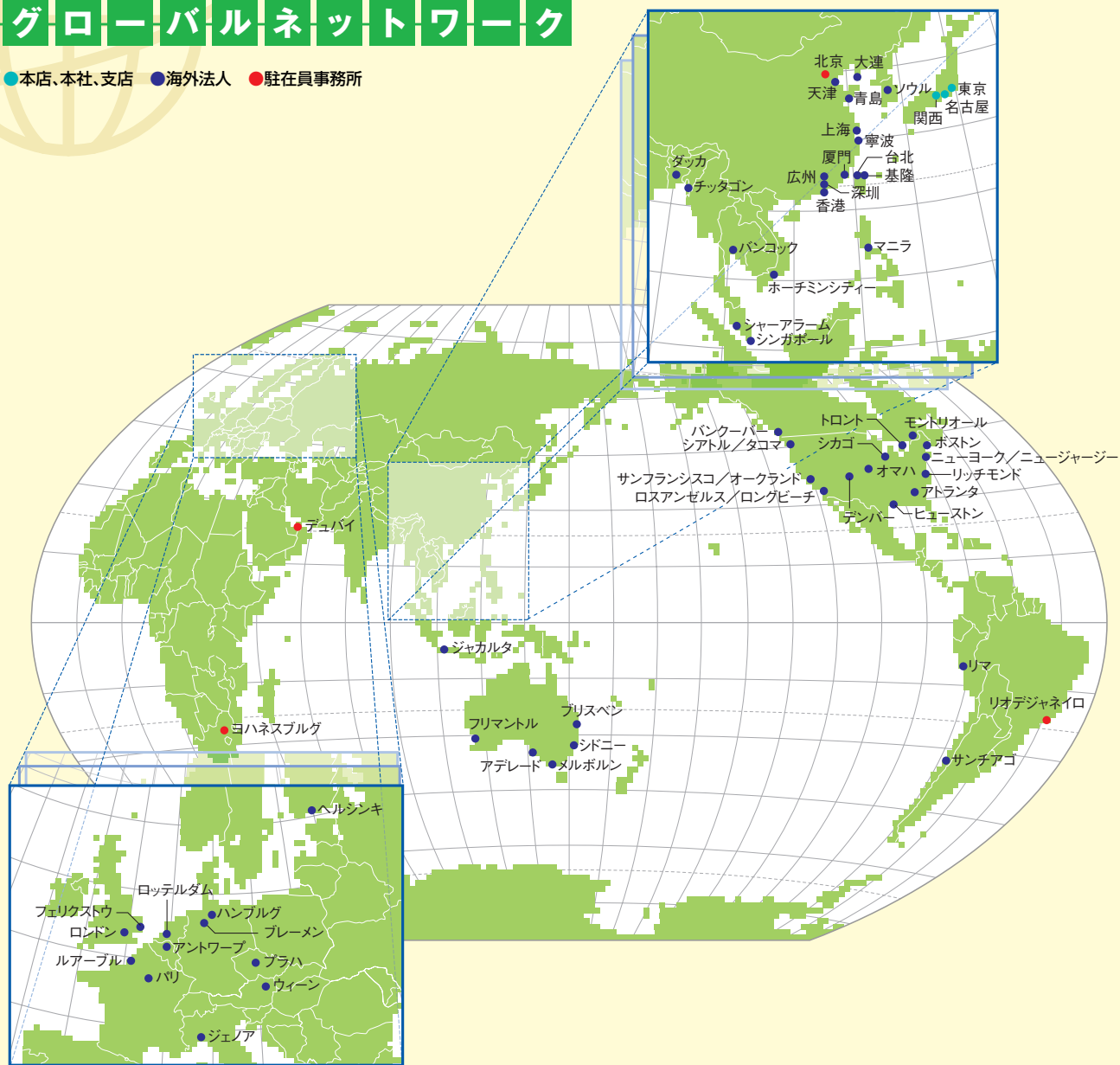
記載金額は、表示されている金額未満を切り捨てて表示しています。

海運業に関する補足データ



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

中間連結貸借対照表

（単位：百万円）

科 目	当中間連結会計期間末 平成17年 9月30日現在	前連結会計年度 平成17年 3月31日現在	比較増減
■資産の部			
流動資産	220,011	187,071	32,940
固定資産	489,758	418,238	71,520
有形固定資産	330,419	275,891	54,527
無形固定資産	6,377	6,170	206
投資その他の資産	152,962	136,176	16,785
繰延資産	35	21	14
資産合計	709,806	605,331	104,474
■負債の部			
流動負債	205,727	177,948	27,778
固定負債	269,439	236,941	32,497
負債合計	475,166	414,890	60,276
■少数株主持分	10,064	9,164	899
■資本の部			
資本金	29,689	29,689	—
資本剰余金	14,534	14,534	—
利益剰余金	146,658	117,483	29,175
土地再評価差額金	6,815	6,797	17
その他有価証券評価差額金	28,289	16,642	11,647
為替換算調整勘定	△984	△3,110	2,126
自己株式	△428	△761	332
資本合計	224,575	181,276	43,299
負債、少数株主持分及び資本合計	709,806	605,331	104,474

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等（建造中を含む）の増加、株価上昇にともなう投資有価証券時価評価額の増加等により、前期比1,045億円の増加。

●負債

営業規模拡大にともなう営業未払金等の増加、船舶投資にともなう有利子負債の増加等により、負債合計は前期比603億円の増加。

●株主資本

利益剰余金の積み増しや株価上昇にともなうその他有価証券評価差額金の増加等により、前期比433億円の増加。株主資本比率は前期末の30％から32％へ向上。またDER（負債資本比率）も前期末の1.32倍より1.23倍に改善。

中間連結損益計算書

(単位：百万円)



ポイント

(単位：億円
億円未満四捨五入)

中間連結損益計算書 (P/L)

売上高

(前年同期比+412億円)

海運業を中心とした営業規模の拡大。

営業利益

(前年同期比△101億円)

燃料油価格の高騰に加え、不定期船・タンカー市況の下落等のコスト増加要因が重なり、営業利益率は前中間期14.6%から11.0%に低下。

営業外損益

(前年同期比△22億円)

前中間期は円安にともなう為替差益(+24億円)発生。金融収支は前年同期比6億円の改善。

特別損益

(前年同期比+119億円)

前中間期は固定資産の減損処理(△70億円)を実施。当中間期は船舶の売船益等、特別利益(+31億円)計上。

科 目	当中間連結会計期間 自 平成17年4月 1日 至 平成17年9月30日	前中間連結会計期間 自 平成16年4月 1日 至 平成16年9月30日	比較増減
売上高	454,764	413,563	41,200
売上原価	376,070	326,443	49,626
販売費及び一般管理費	28,526	26,867	1,659
営業利益	50,167	60,252	△10,085
営業外収益	2,256	4,125	△1,869
営業外費用	2,798	2,435	363
経常利益	49,625	61,942	△12,317
特別利益	3,156	545	2,610
特別損失	17	9,352	△9,334
税金等調整前中間純利益	52,764	53,135	△371
法人税等	16,943	18,846	△1,903
少数株主利益	934	739	195
中間純利益	34,885	33,549	1,336

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

中間連結剰余金計算書

(単位：百万円)

科 目	当中間連結会計期間 自 平成17年4月 1日 至 平成17年9月30日	前中間連結会計期間 自 平成16年4月 1日 至 平成16年9月30日
■資本剰余金の部		
資本剰余金期首残高	14,534	14,535
資本剰余金減少高	—	0
資本剰余金中間期末残高	14,534	14,534
■利益剰余金の部		
利益剰余金期首残高	117,483	66,964
利益剰余金増加高		
中間純利益	34,885	33,549
その他	6	0
利益剰余金減少高		
配当金	5,325	2,957
役員賞与	336	225
その他	55	1,742
利益剰余金中間期末残高	146,658	95,589

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)



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△129億円)

税金等調整前中間純利益は、前期比△25億円の減少に止まるも、法人税等支払額が110億円増加する等により、営業活動によって得たキャッシュ・フローは前年同期比△129億円の減少。

●投資活動による キャッシュ・フロー (前年同期比△373億円)

営業規模拡大に向けた船舶投資等の支出増により、投資活動に使用したキャッシュ・フローは前年同期比373億円の増加。

●財務活動による キャッシュ・フロー (前年同期比+513億円)

船舶投資等の調達資金の増加により、財務活動によるキャッシュ・フローは前年同期比513億円の増加。

科 目	当中間連結会計期間 自 平成17年4月 1日 至 平成17年9月30日	前中間連結会計期間 自 平成16年4月 1日 至 平成16年9月30日
営業活動によるキャッシュ・フロー	32,454	45,371
投資活動によるキャッシュ・フロー	△58,828	△21,540
財務活動によるキャッシュ・フロー	28,995	△22,289
現金及び現金同等物に係る換算差額	1,166	664
現金及び現金同等物の増減額	3,788	2,206
現金及び現金同等物の期首残高	31,497	23,127
連結範囲変更による現金同等物増減額	1	629
現金及び現金同等物の中間期末残高	35,287	25,962

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)

中間個別貸借対照表 (B/S)

資産 ●

営業規模拡大にともなう海運業未収金等の増加、船舶投資にともなう関係会社貸付金の増加、株価上昇にともなう投資有価証券時価評価額の増加等により、前期比921億円の増加。

負債 ●

営業規模拡大にともなう営業未払金等の増加、船舶投資にともなう有利子負債の増加等により、負債合計は前期比635億円の増加。

株主資本 ●

利益剰余金の積み増しや株価上昇にともなうその他有価証券評価差額金の増加により、前期比286億円の増加。株主資本比率は前期末38%から37%とほぼ、横ばい。

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17年 9月30日現在	前事業年度末 平成17年 3月31日現在	比較増減
■資産の部			
流動資産	171,985	144,091	27,894
固定資産	296,411	232,231	64,179
有形固定資産	73,528	70,651	2,877
無形固定資産	2,077	2,227	△149
投資その他の資産	220,804	159,353	61,451
繰延資産	35	21	14
●資産合計	468,432	376,344	92,087
■負債の部			
流動負債	163,532	136,897	26,635
固定負債	133,250	96,428	36,821
●負債合計	296,782	233,326	63,456
■資本の部			
資本金	29,689	29,689	—
資本剰余金	14,534	14,534	—
利益剰余金	96,658	79,465	17,192
土地再評価差額金	4,720	4,720	—
その他有価証券評価差額金	26,377	15,271	11,105
自己株式	△331	△664	332
●資本合計	171,649	143,018	28,631
負債及び資本合計	468,432	376,344	92,087

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)

科 目	当中間会計期間 自 平成17年4月 1日 至 平成17年9月30日	前中間会計期間 自 平成16年4月 1日 至 平成16年9月30日	比較増減
営業収益	362,924	331,975	30,949
営業費用	327,787	283,638	44,148
営業利益	35,136	48,336	△13,199
営業外収益	1,751	2,820	△1,069
営業外費用	1,035	1,170	△134
経常利益	35,853	49,987	△14,133
特別利益	508	2	505
特別損失	2	6,320	△6,318
税引前中間純利益	36,359	43,669	△7,310
法人税、住民税及び事業税	12,759	18,472	△5,713
法人税等調整額	822	△1,981	2,804
中間純利益	22,777	27,178	△4,401
前期繰越利益	563	535	27
土地再評価差額金取崩額	—	△1,710	1,710
自己株式処分差損	55	29	25
中間未処分利益	23,285	25,973	△2,688



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+309億円)
主としてコンテナ船・自動車船部門の積高増加。

● **営業利益**
(前年同期比△132億円)
燃料油価格の高騰に加え、不定期船・タンカー市況の下落等のコスト増加要因が重なり、営業利益率は前中間期14.6%から9.7%に低下。

● **営業外損益**
(前年同期比△9億円)
前中間期は円安にともなう為替差益(+17億円)発生。金融収支は、前年同期比9億円改善。

● **特別損益**
(前年同期比+68億円)
前中間期は固定資産の減損処理(△47億円)を実施。当中間期は土地の売却益(+5億円)計上。

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

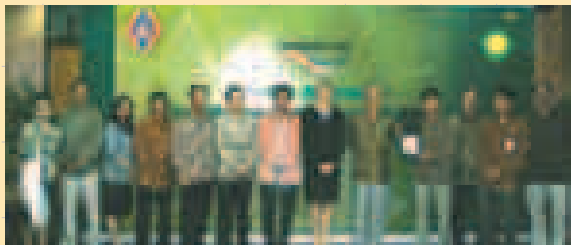
トピックス “K”LINEの最前線を読む

タンゲーLNGプロジェクト向け 153,200m³型
新造LNG船3隻の定期用船契約締結

当 社グループはインドネシアパートナーと共に、2005（平成17）年7月27日ジャカルタにて、BP主導のタンゲーLNGプロジェクト・パートナーと韓国三星重工にて新造のLNG船3隻を対象として、2008（平成20）年から20年にわたる定期用船契約を締結しました。

本プロジェクトは、西パプア州にインドネシア第3の大型LNG生産基地を建設し、メキシコ、中国、韓国向けにLNGを出荷するものですが、用船契約を締結した3隻はメキシコ向け及び韓国向けに配船される予定です。本プロジェクトは当社グループを含め3船主と7隻の用船契約を締結しましたが、当社グループの3隻が最大の船腹シェアを占めることとなります。なお、本船は、主機に最新型のDual Fuel Diesel Electric (DFDE)エンジンを採用、燃費の向上と環境負荷の低減を図っております。

世界的なLNG輸送需要の増加に対応すべく、当社グループは積極的にLNG船事業の業容拡大に取り組んでいますが、今回の受注にともない、当社グループのLNG船は合計39隻（うち建造中12隻）、当社グループ管理船は12隻に増加することになります。当社グループは引き続き安全運航を第一としつつ、さらなるLNG船事業の拡大に努めてまいります。



右から6人目、BPインドネシア社アン・ドリングウォーター社長、右隣 当社安居取締役

アントワープ港における
コンテナターミナル運営の合併会社を設立

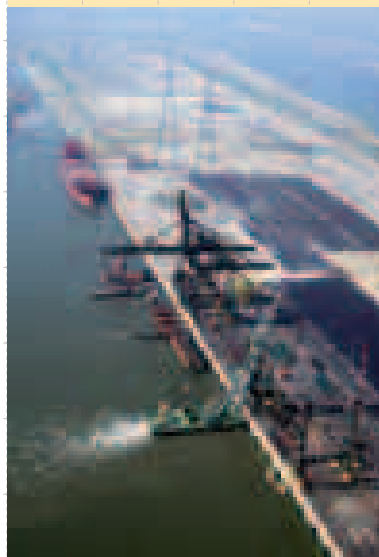
当 社は陽明海運・韓進海運と共にPSA-HNN^(注1)とコンテナターミナル運営の合併会社「Antwerp International Terminal NV (AIT)」を設立し、2006（平成18）年1月よりアントワープ港（ベルギー）のPSA-HNNドゥルガンク・ターミナルにて専用ターミナルを運営する運びとなりました。

ターミナルは総面積2,000,000㎡、岸壁全長2,760mに8バース、ガントリークレーン24基を備えることになります。AITはこの施設のうち、荷量に応じて複数バースの優先運営権を持ち、今後見込まれるKYH（川崎汽船・陽明海運・韓進海運）アライアンスの取扱量拡大にともない、順次運営バースを増やす計画としています。アントワープ港は、急速に荷動きが増加している極東／欧州トレードに配船しているKYHアライアンスの欧州における重要なハブ港^(注2)であり、高規格の専用ターミナルを自営することにより、今後より確実に高品質なサービスの提供が可能となります。また、アライアンス船社がターミナルオペレーターと共同

でターミナル運営を行うのは世界初のケースであり、両者のシナジー効果を活かした効率的なコンテナターミナルのモデルケースとして期待されています。

（注1）PSA-HNN：PSA（PSA International LTD.：シンガポールのターミナルオペレーター）傘下のHesse-Noord Natie NV

（注2）ハブ港：国際海上コンテナ輸送において、船社の基幹航路が就航する主要港のうち、物流の中枢拠点として位置づけられる港。ハブとは「車輪の中心（車軸）」の意味。



(株)シーゲートコーポレーション グリーン経営認証取得

当社のグループ企業である(株)シーゲートコーポレーション(本社：広島市南区)は、2005(平成17)年8月30日、環境に配慮した取り組みをしている事業者に与えられるグリーン経営(環境負荷の少ない事業運営)認証を取得しました。

グリーン経営認証とは、国土交通省が主導した環境保全への取り組み態勢が整備されているかを審査・認証するもので、国際的な環境認証として有名なISO14001と同様のものです。グリーン経営マニュアルに基づいて一定のレベル以上の取り組みを行っていることが認証の要件となっています。この制度は2003(平成15)年10月から、トラック事業者向けに開始され、2004(平成16)年4月からバス、タクシー事業者向けに拡大しています。本年7月1日から新たに倉庫業、港湾運送事業、内航海運業、旅客船事業者も対象となりました。同社による認証取得は倉庫業及び港湾運送事業として共に全国で第1号となりました。

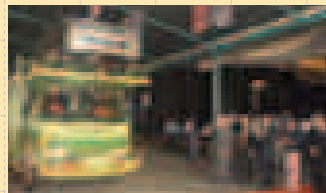
さらに他のグループ企業でもこの認証取得を目指し作業を進めており、環境保全活動の輪が着実に広がっています。



インドネシアにおける 総合物流体制のご案内

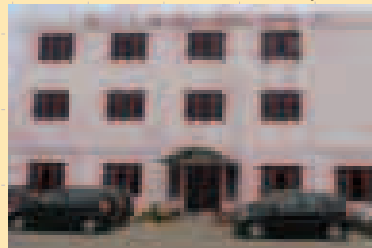
川崎汽船のインドネシア現地法人PT. "K" LINE (Indonesia)は、物流関連事業を積極的に拡大しています。2003(平成15)年1月に"K"LINE Total Logistics(Indonesia)(KTLI)を設立し、所轄官庁より事業免許の交付を受け、4月より総合物流の本格的ワンストップサービスを開始、5月には現地企業との合併により陸送会社K Line Mobaru Diamond Indonesiaを設立して、キャリアカー・ビジネスを開始し、増加する同国内での完成車の輸送に対応いたしました。現在トラック保有総台数は101台まで増強され、キャリアカーによる完成車輸送については業界でNo.1となっております。また、2005(平成17)年7月には倉庫・コンテナデポ会社Karawang Taro Logistics Center Indonesiaを合併で設立。ジャカルタ郊外の新工業団地地域における倉庫設備も兼ね備えたインドネシア初の画期的な内陸デポとなりました。

2005(平成17)年2月からの航空フォワーディング業の開始により、KTLIは海陸空一貫の営業が可能となり、顧客の多様な物流ニーズに応えていく体制が整いました。今後ともさらに一層顧客の声に耳を傾け、より充実した総合物流サービスを提供していく所存です。



キャリアカーによる初荷の出荷式

K Line Mobaru Diamond Indonesia社全景



会社の概況

General conditions of company

[平成17年9月30日現在]

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

運航船腹

区 分	隻 数	重量吨数 (キロトン)
所 有 船	96	6,831,123
用 船	220	14,395,039
合 計	316	21,226,162

(注) 所有船には、他社との共有船を含んでいます。

株式の状況

会社が発行する株式の総数	1,080,000,000株
発行済株式の総数	593,796,875株
株 主 数	39,568名

従業員の状況

陸上従業員数	403名
海上従業員数	162名
合 計	565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。

参 考

連結ベースの運航船腹	377隻
連結ベースの従業員数	6,361名

取締役及び監査役

* 会 長… 崎 長 保 英
 * 社 長… 前 川 弘 幸
 * 専務取締役… 長谷川 陽 一
 * 専務取締役… 塩 田 哲 夫
 * 専務取締役… 吉 田 克 衛
 * 専務取締役… 清 水 俊 雄
 常務取締役… 神 坂 信 也
 常務取締役… 久保島 暁
 常務取締役… 河 又 史
 常務取締役… 宗 田 繁
 常務取締役… 堤 則 夫
 常務取締役… 守 田 敏 則
 常務取締役… 石 井 繁 礼
 常務取締役… 大 田 美 行
 常務取締役… 勝 瑞 護
 取 締 役… 安 居 尚
 取 締 役… 鈴 木 敏 男
 取 締 役… 江 口 光 三
 取 締 役… 吉 井 巧
 取 締 役… 小 田 和 之
 取 締 役… 大 津 明
 取 締 役… 皆 川 善 一
 取 締 役… 朝 倉 次 郎
 取 締 役… 佐 伯 隆
 取 締 役… 村 上 英 三
 監 査 役… 出 井 治
 ☆ 監 査 役… 村 井 隆 次
 監 査 役… 大 滝 光 一
 ☆ 監 査 役… 山 下 健 悟

(注) *印は、代表取締役であり、☆印は、株式会社の監査等に関する商法の特例に関する法律第18条第1項に定める社外監査役です。

大株主 (上位10名)

株主名	当社の出資状況		当社の当該株主への出資状況	
	現在所有株数 (千株)	出資比率 (%)	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)	70,908	11.94	—	—
日本マスタートラスト 信託銀行株式会社(信託口)	47,337	7.97	—	—
東京海上日動火災保険株式会社	30,929	5.20	—	—
株式会社損害保険ジャパン	27,305	4.59	—	—
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	22,000	3.70	—	—
日本生命保険相互会社	17,916	3.01	—	—
三井住友海上火災保険株式会社	12,092	2.03	—	—
株式会社みずほコーポレート銀行	11,100	1.86	—	—
川崎重工業株式会社	10,923	1.83	17,225	1.19
ビー・エヌ・ピー・バリバ・セキュリティーズ (ジャパン) リミテッド	9,310	1.56	—	—
(注) 1.パークレイズ・グローバル・インベススターズ信託銀行株式会社より、平成17年10月14日に大量保有報告書写しの送付を受けています。当社としては当中間会計期間末現在における実質所有株式数の確認ができないため、上記大株主の状況には反映していません。 2.モルガン・スタンレー・アンド・カンパニー・インコーポレーテッドより、平成17年10月12日に大量保有報告書写しの送付を受けています。当社としては当中間会計期間末現在における実質所有株式数の確認ができないため、上記大株主の状況には反映していません。				

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 そのほか必要があるときは、あらかじめ公告して定めます。
●中間配当金受領株主確定日	9月30日
●名義書換代理人	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 電話(03)3323-7111(代表)
(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 買増・買取請求	単元未満株式(1,000株未満)の買増・買取請求は、名義書換 代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。 買増請求につきましては、決算期日(3月31日)及び中間 期日(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。あらかじめ名義書 換代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	①名義書換・・・無料 ②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) ③単元未満株式の買増・買取・・・当社が定めた算式により 1単元当たりの手数料を算定し、これを買増・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 ④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、当社名義書換代理人に取扱手続き 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、名義書換代理人の☎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。