

株主通信



第144期第1四半期報告
2011年4月1日~2011年6月30日

証券コード: 9107

K “K” LINE
川崎汽船株式会社®



C O N T E N T S

● 株主の皆さまへ 2

● グループ業績の概況 3~6

第1四半期の業績概況と事業別の概況をお伝えします。

● 特集 新中期経営計画 7~8

“K” LINE Vision 100 — 新たな挑戦

安定収益基盤の拡大を追求し、成長分野への戦略的投資を実行します。

● “K” LINE クロニクル 9~11

荒波を乗り越えて成長を果たしてきた
当社の軌跡をたどります。

第1回 草創期

川崎汽船設立からKライン誕生へ

● TOPICS 12~14

- ・ 重量物運搬船社SALグループを完全子会社化
- ・ 米国ロングビーチ港の「グリーンフラッグ」6年連続受賞
- ・ チップ船“DAIO AZALEA”人命救助で大活躍
大西洋上でイタリア人ジャーナリスト2人を救助
- ・ アジアー北米東岸コンテナ航路のサービス改編
- ・ 本社移転のお知らせ

※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、実際の業績等はさまざまな要因により、これらの見通しとは大きく異なる結果となる可能性があります。

本株主通信は、2011年3月末時点での株主の皆さまにお送りしています。

株主の皆さまには平素より格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。
東日本大震災により被災された方々に心よりお見舞いを申し上げます。

さて、2011年度第1四半期のご報告をお届け申し上げます。経済の概況、海運業を取りまく環境、当社事業別の概況につきましては3ページから6ページに記載のとおりですが、厳しい環境のもと、第1四半期連結累計期間では損失を計上することとなりました。

第2四半期以降につきましても厳しい環境がしばらく続くものと見込んでいます。コンテナ船事業では、年初よりの短期契約運賃市況の低迷、燃料油価格の高騰等により、厳しい収益環境を予想しており、不定期専用船事業では、自動車船事業において日本メーカーの生産の立ち直りに伴う日本からの完成車輸出の急回復といった改善要素がありますが、^{ばらづみせん} 撒積船、原油船、石油製品船とも市況全般の本格回復には時間を要すると見込んでいます。

配当につきましては、連結当期純利益の25%を念頭におく方針に変更はありませんが、足元の事業環境の悪化により当社上半期の業績は損失が見込まれるため、中間配当は無配と予想しています。期末配当につきましては、引き続き未定とさせていただきます、通期見通しおよび当社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。何卒ご理解のほどお願い申し上げます。

7ページから8ページに記載していますとおり、当社グループでは本年4月に、市場の構造変化や将来の需要拡大に対応するべく中期経営計画を見直し、「K」LINE Vision 100 ― 新たな挑戦」を策定しました。「安定収益基盤の拡大と持続的成長」および「市場の構造変化と需要増に対応する戦略投資」の2つのミッションを掲げ、計画の達成に取り組んでまいります。

今後ともご期待にお応えできるよう、グループ企業の役員・従業員一丸となってさらに努力してまいりますので、株主の皆さまにおかれましては、川崎汽船グループに変わらぬご支援ご鞭撻を賜りたく、よろしく願い申し上げます。

2011年8月
代表取締役社長

朝倉次郎



先進国経済は停滞したものの新興国経済は堅調に推移。国内は震災の影響を受けましたが、回復基調にあります。

当第1四半期連結累計期間(2011年4月1日から2011年6月30日まで)(以下、「当累計期間」)における世界経済は、欧州の財政金融不安、米国での失業率改善の遅れや住宅販売の不振等、先進国経済の停滞が見られました。

一方、中国・インドをはじめとする新興国では、インフレ懸念による若干の成長鈍化は見られるものの引き続き堅調な経済成長を続け、景気の

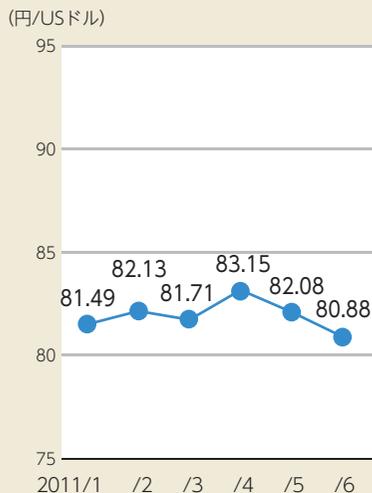
下支えとなりました。

国内経済は、東日本大震災により多大な影響を受けましたが、現在回復途上にあります。

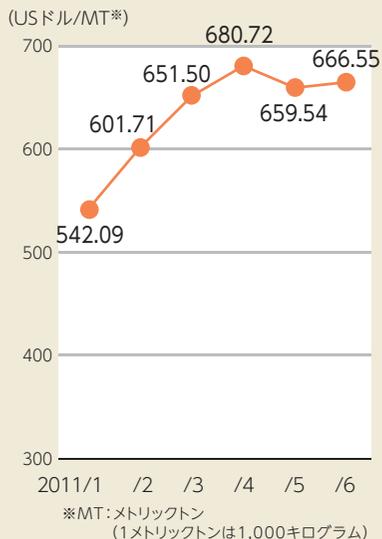
海運業を取りまく環境は、コンテナ船の運賃水準の低迷、ドライバルク船の需給緩和、完成車の荷動き激減により、厳しい状況下で推移しました。

海運業を取りまく環境は、コンテナ船市況は震災による積高の減少や年初に下落した運賃水準の修復が進まず低迷しました。ドライバルク

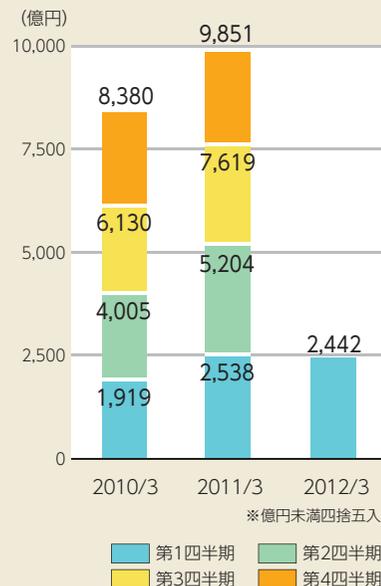
● 為替変動



● 燃料油単価推移



● 連結売上高



船市況は中国・インドの需要が引き続き旺盛であるものの、新造船の大量竣工により需給は緩み、大型船を中心に低迷しました。完成車の荷動きは震災直後に激減しましたが、自動車メーカーの速やかな復旧により、急速に回復に向かっています。

第1四半期はコスト削減に総力を上げて取り組みましたが、厳しい事業環境下で減収減益となりました。

当社グループは、厳しい事業環境のもと、エコ

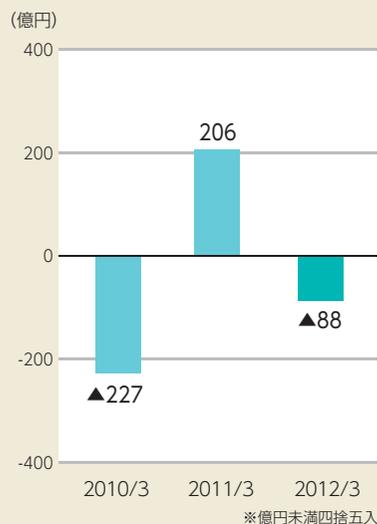
減速航行をはじめとするコスト削減に全力を挙げて取り組みました。

しかしながら、震災の影響等による事業環境の変化を補うには至らず、当累計期間の売上高は2,442億10百万円(前年同期比95億70百万円減少)、営業損失は98億93百万円(前年同期は230億63百万円の営業利益)、経常損失は88億6百万円(前年同期は205億51百万円の経常利益)、四半期純損失は37億27百万円(前年同期は158億3百万円の四半期純利益)となりました。

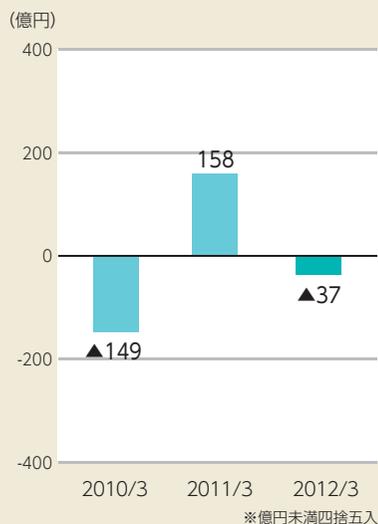
● 連結第1四半期営業利益



● 連結第1四半期経常利益



● 連結第1四半期純利益



コンテナ船 セグメント

売上高: 1,046億57百万円
 営業損失: 79億83百万円
 経常損失: 77億97百万円
 前年同期比: 減収減益



■ 概況:

- ・北米航路は運航スペースの縮小のため、積高は全体で前年同期比5%の減少。
 アジア出し北米向け(東航)は前年同期比4%減少。
 北米出しアジア向け(西航)は前年同期比5%減少。
- ・欧州航路全体の積高は前年同期比2%増加。
 アジア出し北欧州・地中海向けは前年同期比3%増加。
 北欧州・地中海出しアジア向けは前年同期並。
- ・南北・アジア域内航路も合わせた当社グループ全体の積高は、アジア域内航路における震災の影響もあり前年同期比1%減少。
- ・運賃水準については、北米航路は前年同期比で若干改善するも、欧州および南北航路は年初以来下落した短期契約運賃の影響を受け、前年同期を下回った。

■ 見通しと取り組み:

- ・先進国経済は未だ回復途上なるも、繁忙期にさしかかる第2四半期以降は荷動きが増加し、需給は引き締まる見込み。
- ・年初よりの短期契約運賃市況の低迷、燃料油価格の高騰等で厳しい収益環境が予想される中、運賃水準の修復と徹底したコスト削減に努める。

不定期専用船 セグメント

売上高: 1,101億23百万円
 営業損失: 25億22百万円
 経常損失: 19億84百万円
 前年同期比: 減収減益

ドライバルク

前年同期比増収となるも、
市況低迷の影響で減益



- **概況:** 中国の鉄鉱石輸入は堅調に伸びたものの、大型船は新造船の大量竣工による供給増のため需給が悪化。中小型船は、中国・インド向け石炭の荷動きが旺盛であったものの、大型船市況に引きずられる形となり市況は低水準で推移。
- **見通しと取り組み:** 市況全般の本格回復には時間を要する見込み。今後は、適正な船隊規模拡大と中国・インドをはじめとする成長市場における新規案件の取り組みにより、新たな収益源の確保を目指す。

自動車船

日本からの完成車輸出が
ほぼ半減したことにより、
前年同期比で減収減益



- **概況:** 東日本大震災の影響を受けた国内自動車メーカーの生産は急速に回復しつつあるものの、当累計期間の日本からの完成車輸出は前年同期比でほぼ半減。復航および三国間航路では、総じて堅調な荷動きとなった。
- **見通しと取り組み:** 各自動車メーカーの生産正常化で、日本からの完成車輸出は順調に回復する見通し。震災による減産分を補うため、年度末に向けて輸出の急増も見込まれることから、安定的な船腹供給に努め、効率的配船、運航コストの削減を推進し、収益改善を目指す。

重量物船

世界経済の回復による荷動きの増加と運賃の回復を受け、前年同期比で増収増益



■ **概況と見通し**：リーマンショック以降停滞していた大型プロジェクトの再開もあり、昨年末と本年3月に竣工した最新鋭船2隻の収益への貢献を期待。

エネルギー資源輸送

全体では前年同期比減収減益



【液化天然ガス輸送船】

■ **概況**：長期契約船は引き続き順調、スポット運航船も中期備船契約を獲得し、収益の改善に貢献。また、高齢船2隻を売却。

【油槽船】

■ **概況**：大型原油船の長期契約船は安定収益を確保。中型原油船と石油製品船は、市況が低調に推移し、業績は低迷。

■ **見通しと取り組み**：市況の回復は時間を要する見込み。大型原油船では既存契約の維持、新規販路開拓を行い、安定収益基盤の構築を目指す。

【オフショア支援船】

■ **概況**：2隻の新造船竣工を含め運航隻数は4隻となり、中期備船契約への投入や為替差益等が収益改善に貢献。

■ **取り組み**：上期中に既発注新造船全てが竣工し、最新鋭のオフショア支援船7隻体制が整い、長期安定契約の獲得を目指す。

内航・フェリー

■ **概況**：不定期船輸送は、石灰石専用船が順調に稼働し、安定した輸送量を確保。内航RORO船定期航路は、震災の影響による航海数の減少により輸送量が停滞。フェリーも、八戸／苫小牧航路において青森港を代替寄港地とする臨時運航を実施するも、旅客需要は低迷し、輸送量は前年比減少。

■ **取り組み**：全ての定期船が原航路に復帰した後の航路基盤の回復に努める。

その他

売上高：294億28百万円
営業利益：18億21百万円
経常利益：19億53百万円
前年同期比：増収増益

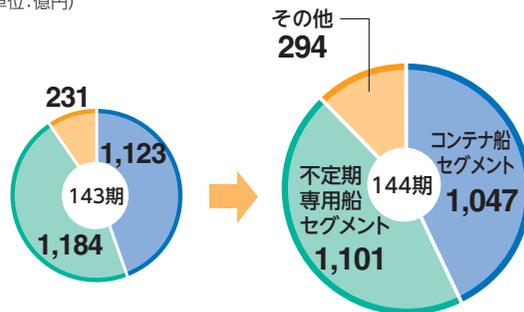


■ **概況**：航空フォワーディング事業はアジア・中国からの輸出貨物、日本向けの輸入貨物の増加に支えられ、収益増に寄与。陸上輸送および港運事業では、東日本大震災の影響による自動車の減産、輸出減少等で一部減収。

■ **見通し**：電力不足や風評被害等の影響は懸念されるものの、市場の回復は早まっており、安定的利益を確保できる見込み。

〈売上高〉

(単位：億円)



2011年3月期第1四半期
合計 2,538 億円

2012年3月期第1四半期
合計 2,442 億円

安定収益基盤の拡大を追求し、成長分野への戦略的投資を実行します。

経営計画達成状況と新たな取り組み

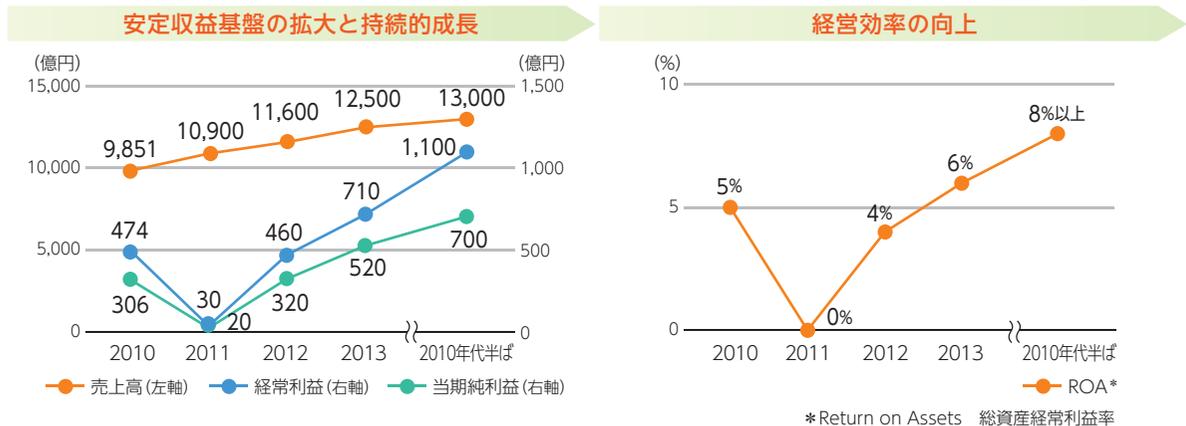
当社では2008年4月に、当時の良好な市場環境をベースに中期経営計画“K” LINE Vision 100を策定しましたが、その後の世界経済の低迷や市場環境の激変により、2010年1月に“K” LINE Vision 100 KV2010として計画の一部を見直しました。

さらに、2010年度(2011年3月期)における業績が前期と比較して大幅に改善し、KV2010で掲げた黒字化と早期復配を達成したことから、本年4月、“K” LINE Vision 100の5つのテーマを土台に、前回よりもさらに「安定収益基盤の拡大」を徹底的に追求する、より積極的な経営計画を策定して、再出発しました。

■ 経営計画達成状況と新たな取り組み



■ 数値目標 (2010年度～2013年度、2010年代半ば)



Q 新たな中期経営計画のポイントは何か？

A 「安定収益基盤の拡大と持続的成長」および「市場の構造変化と需要増に対応する戦略投資」の2つのミッションに注力します。

市場の構造変化や新興国の成長にいち早く対応して、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います。

Q ミッション1: 「安定収益基盤の拡大と持続的成長」を実現するための具体的な取り組みは？

A 需要の拡大や市場の構造変化に柔軟に対応する体制を整えます。

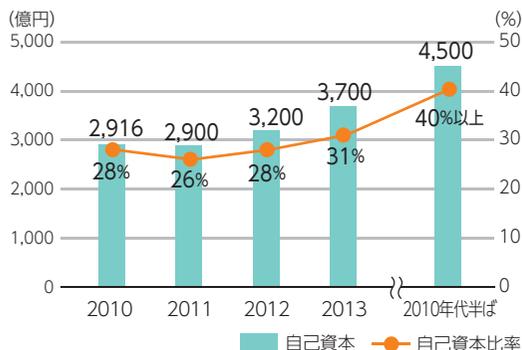
当社コア事業であるコンテナ船、ドライバルク、自動車船の各事業は着実な拡充を目指し、エネルギー資源輸送事業や重量物船事業は市場の構造的変化をにらみ、新たなコア事業とすべく強化していきます。

Q ミッション2: 「市場の構造変化と需要増に対応する戦略投資」の具体的な中身は？

A 2011年度は「体質改善」に230億円、「新規事業強化」に370億円の投資を見込み、2013年度までの3か年合計で2,400億円の投資を計画しています。

中国、インドといった新興国の需要拡大と市場構造の変化に機動的に対応するため、リース・傭船期間終了となる中古船を買い取って自社船隊に組み入れ、需給変動時の船舶処分への柔軟性を高めることで体質改善を図ります。また、新規事業強化として、オフショア支援船、重量物船、ケミカル船等、今後の成長が見込まれる分野への投資を行います。

財務体質の改善・強化



* Debt Equity Ratio 負債比率
* Cash Flow 現金流出入

草創期 1919年～1945年

第一次世界大戦直後に設立。
荒波からのスタートがKラインスピリットを育む。



川崎汽船設立からKライン誕生へ

Kライン誕生秘話

荒波からスタートした川崎汽船の歴史

川崎汽船株式会社は、第一次世界大戦終了の翌年の**1919**年、現在の川崎重工業株式会社の前身である株式会社川崎造船所の船舶部門を母体として設立されました。当時の船隊は、川崎造船所からの現物出資であったストックポート***11隻**。世界的に船舶需要が下火となる荒波の中での船出でした。

*通常は顧客の発注を受けてから建造するところ、需要の拡大を先読みして造船所が大量建造した同一船型の船



創業当時の社屋

この船出に際して、川崎造船所社長の松方幸次郎が下したのは、「新造船を国外に売却することは、いたずらに外国海運に利益を与えるだけである。わが国の発展のためには、むしろ国内に新造船を温存し、郵船・商船に伍して活躍しうる程度の大規模な海運会社を新設し、船舶を運航する事業を興さねばならない」という大英断でした。

2年後の**1921**年、松方幸次郎は、さらなる国際競争力確立を目指し、川崎汽船、川崎造船所、国際汽船の**3**社の船隊をひとつの旗印(**K**ライン)の下に運航する構想を打ち出し、ただちに実現に移されました。舞台となったのは、松方幸次郎が逗留していた、日本から遠く離れたロンドンの古風で格調高いホテルの一室。現代のビジネスにも通じる、先を見据えた熟考と、決定後のすばやい行動。

Kラインの歴史は、ここからスタートしました。



設立当時の船隊はストックボート
11隻。ここから川崎汽船の「開拓」
と「創造」が始まりました。



どこにいても一目でわかる赤地に白文字のファンネルマーク

【豆知識】

「ファンネル」と呼ばれる船の煙突部分に描かれている海運会社のマークが「ファンネルマーク」。赤地に白文字の「K」とするファンネルマークは、川崎汽船、川崎造船所、国際汽船の3社の頭文字をとったもの。当時、長期航海中の僚船は、急なファンネルマークの採用を知る由もなく、赤く塗られた煙突をさび止めの下塗りと勘ちがいたり、洋上で遭遇した僚船を不審に思ったというエピソードがあります。

現在の社章は、この「ファンネルマーク」から転じたもの。上辺の右側がやや下がっているのは、まさに船の煙突〔ファンネル〕を模しているものです。

1921年

世界では、日本では…

Kライン誕生の前年の1920年には、国際連盟が発足。1921年には中国共産党が創設。国際的にも大きく動きだした頃です。日本は大正10年。皇太子裕仁親王（後の昭和天皇）が欧州を歴訪。国際社会に日本が大きく印象付けられた1年でした。

2011年の“K” LINE

歴史の荒波を乗り越えながら 500隻を超える船隊に

ストックポート11隻で船出した川崎汽船ですが、2年後の1921年に「Kライン」を誕生させた時には一気に100隻の船隊規模となりました。ただし、その後の太平洋戦争での船舶供出などにより、終戦時には創立当初とほぼ同じ**12隻**にまで減少したうえ、外航に堪え得る優秀船は皆無の状態となっていました。しかし、ここから新たな創業ともいえる川崎汽船の再建が始まります。船隊の再建に着実に取り組み、1957年には再び**100隻**を超えるまで回復。さらにその後、到来したコンテナリゼーションや日本の高度経済成長とともに事業も大きく伸長し、1974年度末には**207隻**の船隊を擁するまでになりました。

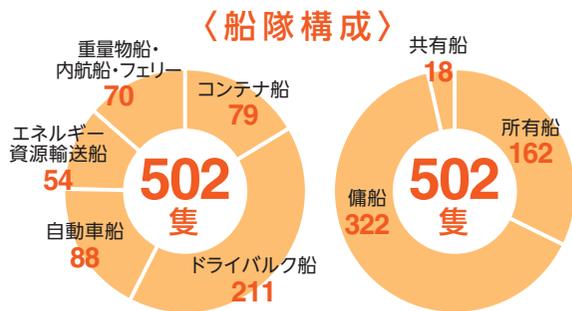
この後、オイルショック、ドルショックに続く1970年代後半の景気後退、1990年代初頭のバブル崩壊など、厳しい経済環境に直面しながらも、企業体質の改善



を進めつつ船隊の拡充を図り、2000年に**300隻**、2006年には**400隻**を超えるまで増加しました。その後も需給バランスがめまぐるしく変化する中で、経営資源の効率的配分を勘案しながら所有船・傭船の割合を調整するとともに、ドライバルク船を中心に市場のニーズに合わせた船種を拡大した結果、2011年6月末には**502隻**の船隊規模となっています。今後は、収益基盤の拡大と持続的成長の実現を目指しながら、より機動性の高い船隊の構築に取り組んでまいります。



ドライバルク船：豊国



重量物運搬船社SALグループを完全子会社化

2011年6月末をもって、ドイツSALグループの全株式を買取り完全子会社化しました。世界的に、インフラ関連、エネルギー資源開発関連の輸送需要が増大する中、重量物船事業を当社の中核事業とすべく、さらに強化します。

保有する船隊は、世界最大級の吊り上げ能力を有するクレーン(*注1)を装備した16隻。さらにこのうち2隻は、世界に僅か4隻しか存在しない船位保持システム(DPS: Dynamic Positioning System)(*注2)装備の最新鋭船です。

今後は、世界最大級の吊り上げ能力を活かし、大型貨物から中軽量貨物まで幅広い輸送サービスを展開していきます。さらに、DPS装備船を駆使して洋上の石油・ガス開発施設や洋上風力発電施設といった近年開発が進むオフショア関連の輸送需要に積極的に対応することで、他社との差別化を図っていきます。



重量物船“SVENJA”

■SAL重量物船隊の2つの最新鋭装備

*注1 世界最大級の吊り上げ能力を有するクレーン

SALグループの船隊には吊り上げ能力550～2,000トンのクレーンが装備されています。

2,000トンの重量とは、自動車で約2,000台、大型ジャンボジェット機で7機分に相当します。これを一気に吊り上げて積み込む技術は、重量物運搬船社SALグループが長年にわたって培ってきたノウハウの結晶ともいえるものです。

最新鋭重量物船“SVENJA”による興味深いオフショア設備の積み荷役が下記ホームページでご覧いただけます。

<http://www.sal-heavylift.com/eng/mediacentre>
(Video summary : drilling template in Norway)

*注2 船位保持システム (DPS : Dynamic Positioning System)

GPS(全地球測位システム)により船の位置を確認しながら、船底に装備した複数のスラスター(推進方向を360度変えられるスクリュー)を制御することにより船体を定位置に固定させるシステムです。

大水深海域などの洋上に建設された石油・ガス開発施設や風力発電施設では、通常の港のようにアンカーやロープで船体を定位置に固定できないため、潮流や強い風の影響を受けた場合に重量物の荷揚げ作業は困難をきたします。

このような海域でも船体を定位置に固定できるため、重量物を安全に洋上施設に荷揚げすることが可能となります。

米国ロングビーチ港の「グリーンフラッグ」6年連続受賞

多数の船舶が航行する米国ロングビーチ港とその周辺海域では大気汚染が深刻化しています。そこで、同港湾局は、同港に寄港する船舶に対し、付近20マイル(約37km)以内の海域では航行速度を12ノット(約22km/h)以下に落とすように協力を求め、排気ガス量を抑制する運動を2005年より展開、2009年からはその海域を付近40マイル(約74km)に拡大しています。

当社は環境保全に対する自主的な取り組みとしてこの運動に積極的に協力し、2010年は、年間の同港入出港回数延べ203隻の寄港船のうち、付近20マイル以内の海域では、202隻(99.5%)、付近40マイル以内の海域では197隻(97.0%)が減速航行を実施しました。その結果、高い遵守率が同港湾局から評価され、今回で6年連続、6回目の受賞となりました。



グリーンフラッグ授賞式

チップ船“DAIO AZALEA”人命救助で大活躍 大西洋上でイタリア人ジャーナリスト2人を救助

当社100%子会社である太洋日本汽船株式会社所有のチップ船“DAIO AZALEA”(パナマ籍、総トン数:40,330トン)は、遭難した双胴船“STELLA COMETA”から乗組員2人を救助し、米国沿岸警備隊より感謝状が贈られました。

5月11日、本船“DAIO AZALEA”は米国沿岸警備隊の要請を受け、直ちに救助活動に向かいました。夜間で大時化の中、大西洋上でマストを損傷し、激しく浸水した“STELLA COMETA”を発見、救助筏に移った乗組員2人を救助しました。救助されたイタリア人男性2人は数日後には手作りのピザを振舞うなど元気な姿を見せ、5月23日、イタリアPozzalo港で無事下船、救助した本船船長および乗組員のシーマンシップに深い感謝の言葉が寄せられました。



救助されたジャーナリストと
“DAIO AZALEA”の乗組員

アジア — 北米東岸コンテナ航路のサービス改編

当社は本年4月下旬より
 CKYHグリーンアライアンス
 (コスコン、川崎汽船、陽明
 海運、韓進海運)として協調
 運航しているアジアー北米
 東岸サービスを改編しました。

本アライアンスはアジアー
 北米東岸航路において週5
 便(AWE-1/2/3/4/5)の
 サービスを提供していま
 すが、今回の改編でAWE-5の
 投入船大型化・寄港地変更と

ともにAWE-2およびAWE-3の寄港地を見直し、広範な寄港地をカバーしながらホーチミン→
 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の拡充を図り、これまで以上に
 高品質なサービスを提供してまいります。

「改編後の各サービスの寄港地」



本社移転のお知らせ

当社は本社機能の強化と業務の効率化を図る
 ため、2011年10月に本社を移転いたします。

現在の7フロアを3フロアに集約することにより、生産性の向上を目指します。

● 移転先

住所 東京都千代田区内幸町二丁目1番1号
 名称 飯野ビルディング

● 移転時期

2011年10月

受付



外観



株主メモ

事業年度	4月1日から翌年3月31日まで
定時株主総会	6月
基準日	
定時株主総会・期末配当	3月31日
中間配当	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
郵便物送付先	〒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
(電話照会先)	電話 0120-78-2031 (フリーダイヤル) 取次事務は中央三井信託銀行株式会社の本店および全国各支店ならびに日本証券代行株式会社の本店および全国各支店で行っております。
住所変更・単元未満株式の買取・買増等のお申出先について	株主様の口座のある証券会社にお申出ください。 なお、証券会社に口座がないため特別口座が開設されました株主様は、特別口座の口座管理機関である中央三井信託銀行株式会社にお申出ください。
特別口座から証券会社の口座への振替申請について	特別口座の株式については、単元未満株式の買取・買増請求を除き、売買ができません。 売買を行う場合は証券会社の口座への振替が必要となります。 お手続の詳細は特別口座の口座管理機関である中央三井信託銀行株式会社にお申出ください。
未払配当金の支払いについて	株主名簿管理人である中央三井信託銀行株式会社にお申出ください。

IRメール配信サービスのご案内

当社では、情報提供をさらに充実させるため「IRメール配信サービス」を行っています。プレスリリース、決算発表日のお知らせ、決算概要などを自動的に電子メールでお届けします。是非ご利用ください。

●サービスのご登録は

[2011年9月30日まで] <https://www.kline.co.jp/sec/mlist/index.asp>

[2011年10月1日以降] <https://www.kline.co.jp/ir/library/mailmag/index.html>



本書は、メディアユニバーサルデザインの考え方で作られています。



The mark of responsible forestry