



第143期第3四半期報告

# 株主通信

2010年4月1日～2010年12月31日



# Safe Navigation



**K** "K" LINE  
川崎汽船株式会社®

証券コード：9107

# C O N T E N T S

---

## 2 株主の皆さまへ

## 3 グループ業績の概況

一般概況・事業別概況

～ご存知ですか?～

## 6 単元未満株式の買取・買増請求のご案内

## 7 TOPICS

大型PSV「KL BREVIKFJORD」「KL BRISFJORD」命名式

日本・アジアーホノルルサービス開始

タイの工科大学に奨学金“K-Line Scholarship”を寄贈

「海の森」植樹ボランティアに初参加

## 9 エコ特集

自動車運搬専用船にLED照明の試験搭載を実施

「エコ博士の環境コラボレーション」LEDは航海の安全にも貢献

熟練の技を極めるオートパイロット

---

本株主通信は2010年9月末時点での株主の皆さまにお送りしておりますことを  
ご了承ください。



## 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。

2010年度第3四半期のご報告をお届けするにあたり、ひとことご挨拶申し上げます。

世界経済は、中国・インドをはじめとする新興国では底堅い経済成長が持続する一方、欧米では全体としては緩やかな景気回復基調が続きました。当社グループの第3四半期の業績は本冊子の「グループ業績の概況」でご報告申し上げているとおりですが、3月期末に向けての業績につきましては、コンテナ船事業においては中国などの旧正月に伴う工場の一時休業など季節要因による荷動き減少が見込まれます。不定期専用船事業のうちドライバルク事業は、新造船による供給圧力に加えて年初からの豪州での洪水被害に伴う大型船需要の減少により需給の不均衡が懸念される一方、新興国経済の持続的成長により全体として荷動きは堅調に推移し徐々に市況は回復するものと予想します。自動車船事業では、世界の完成車荷動きは引き続き緩やかな回復傾向が続くものと思われませんが、円高などの影響により日本から先進国向け輸出の回復が思わしくない点が懸念材料です。エネルギー資源輸送事業に関しては、LNG船は、冬季の需要増によって収益面での改善が見込まれますが、油槽船は、原油、製品ともに荷動きは堅調であるものの船腹供給圧力は依然として高く、市況回復にはしばらく時間を要する見込みです。

海運業を取りまく事業環境は、上記の需給状況に加え、燃料油価格の上昇、円高、金利動向など予断を許さない状況にありますが、さらなる合理化とコスト削減によって収支改善に努めてまいります。

配当につきましては最終的な通期の業績を踏まえて決定させていただきますが、現時点では10月29日に発表のとおり、1株当たり6円(中間配当金4円とあわせ通期で10円)の配当を予定しております。

当社では今後とも皆さまの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、株主の皆さまには、何卒当社グループに変わらぬご支援ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。



代表取締役 社長執行役員

黒谷 研一

2011年2月



# グループ業績の概況

## ■ 一般概況

当第3四半期における世界経済は、中国・インドをはじめとする新興国では底堅い経済成長が持続するとともに、米国においても失業率は依然高水準ながらも、8月の金融緩和策実施以降、経済は緩やかな回復傾向を示しました。欧州では、一部に財政懸念と信用リスク不安が存在したものの、全体としては実体経済に目立った悪影響は現れず、緩やかな景気回復基調が続きました。国内経済は、円高の進行を受けて急速に悪化した景況感は若干の改善の兆しをみせたものの、引き続き全体としては停滞しました。

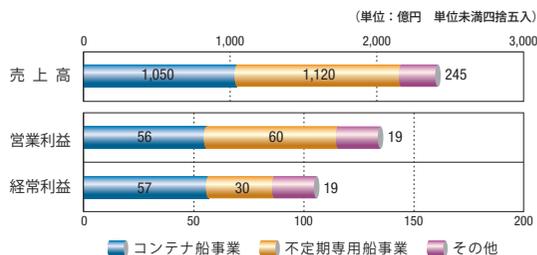
海運業を取りまく環境は、コンテナ船においては、引き続きアジア出し往航貨を中心に荷動きは堅調に推移しました。また、運賃市況は、季節的要因もあり若干の軟化傾向を示しましたが、概ね想定通りに推移しました。ドライバルク船においては、中国・インドの旺盛な鉄鉱石・穀物需要を受けて市況は底堅く推移しましたが、後半にかけて調整局面を迎えました。自動車船においては、新興国向けを中心に、全体として完成車の荷動きは穏やかに回復しました。

当社グループは、昨年1月に発表した新中期経営計画KV2010に基づき、引き続きコンテナ船の運賃修復、エコ減速運航をはじめとするコスト削減に全力を挙げ取り組み

ました。この結果、当第3四半期連結会計期間の売上高は2,414億91百万円（前年同会計期間比289億87百万円増加）、営業利益は123億35百万円（前年同会計期間は103億62百万円の営業損失）、経常利益は97億45百万円（前年同会計期間は146億32百万円の経常損失）、四半期純利益は69億11百万円（前年同会計期間は187億27百万円の四半期純損失）となりました。

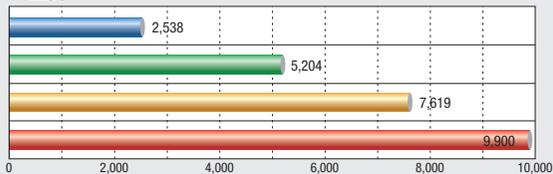
当第3四半期連結累計期間としては、売上高7,618億50百万円、営業利益623億43百万円、経常利益525億95百万円、四半期純利益332億41百万円となりました。

### 第3四半期連結会計期間事業の種類別セグメント情報

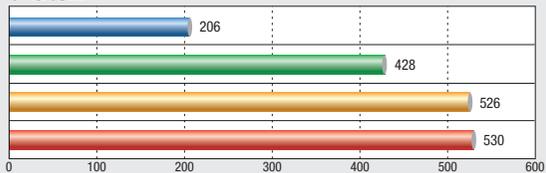


上記のグラフと連結会計期間損益計算書の営業利益・経常利益との差は、主として全社費用などの調整額によるものです。

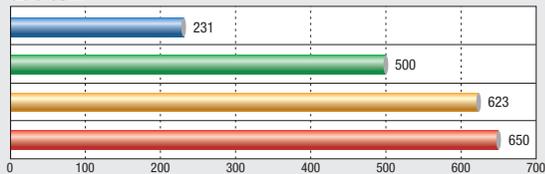
### 売上高



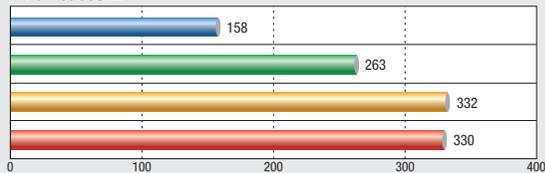
### 経常利益



### 営業利益



### 四半期純利益



■ 第1四半期 (平成22年4月～6月) ■ 第2四半期累計 (平成22年4月～9月) ■ 第3四半期累計 (平成22年4月～12月) ■ 通期予想 (平成22年4月～平成23年3月)

## 事業別概況

### コンテナ船事業



- 前年同会計期間比増収となり利益を確保。
- アジア出し北米向け（東航）の荷動きは、堅調に推移したものの、投入船腹量の抑制を継続したため、積高は前年同会計期間比3%減少。
- 北米出しアジア向け（西航）の荷動きは、第2四半期以降減少を続けており、積高は前年同会計期間比16%減少。この結果、北米航路全体の積高は前年同会計期間比8%減少。
- 欧州航路の荷動きは回復し、アジア出し北欧州・地中海向けの積高は前年同会計期間比14%増加、北欧州・地中海出しアジア向けは同じく1%増加。欧州航路全体の積高は前年同会計期間比9%の増加。
- 南北航路・アジア航路を含めた当社グループ全体の積高は、前年同会計期間比2%の減少。
- 運賃水準は夏場の繁忙期割増の終了により若干下落したものの、東西およびアジア航路において前年同会計期間比で大きく改善。
- 需給動向を注視し、輸送需要に合わせた運航規模の調整や減速運転を含めた徹底したコスト削減に今後も取り組む。

### 不定期専用船事業（ドライバルク・自動車船）



#### ドライバルク

- 前年同会計期間比で増収増益。
- 年末にかけて新造船の大量竣工の影響で大型船市況は下落するも、中国の活発な鉄鉱石需要は継続するとともに、全世界での粗鋼生産量も、前年同会計期間比でプラスとなるなど輸送需要は堅調。
- 第4四半期の荷動きは堅調な推移が予想され、期後半から徐々に市況は回復していくものと予想。

#### 自動車船

- 前年同会計期間比で増収となり、利益を確保。
- 世界の完成車荷動きは、緩やかな回復基調で推移、とりわけ日本/アジア出し中南米・アフリカ向けや、北米/欧州出し中国向けなどが堅調。
- 燃料油価格の高止まりや円高などの厳しい事業環境が懸念されるが、引き続き配船の合理化・運航費の削減に取り組む。
- 世界の完成車荷動きは引き続き緩やかな回復傾向を見込む。

### 不定期専用船事業（エネルギー資源輸送）



- 前年同会計期間比で減収となるも赤字幅は縮小。

#### 液化天然ガス輸送船

- 長期契約船は引き続き順調、フリー運航船も期間備船契約で安定的に稼動。
- スポット市況は冬季の需要増によって船腹需給は引き締まった状態が継続し、収支面での改善が見込まれる。

#### 油槽船

- 長期契約船は引き続き順調に稼動、フリー運航船はVLCC（大型原油タンカー）の市況は想定を上回るも、アフラマックス（中型原油タンカー）は想定を下回る。
- 原油・製品ともに荷動きは堅調であるものの、船腹過剰傾向にあり、市況回復にはしばらく時間を要する見込み。



# グループ業績の概況

## ■ 事業別概況

### 不定期専用船事業（重量物船）



- 前年同会計期間比増収となり赤字幅を縮小。
- リーマンショック以降停滞していた荷動きに回復が見られる。
- 運賃水準は下げ止まりの兆候があるものの、低調な推移。
- スポット貨物の荷動きに回復が見られるものの、運賃は引き続き低レベルで推移する見込み。

### 不定期専用船事業（内航・フェリー）



- 石灰石専用船は稼働率が向上し、小型貨物船も概ね順調に稼働。
- 新規貨物獲得に積極的に取り組んだ結果、前年同会計期間を上回る輸送量を確保。
- 国内景気の動向に不透明感あるも、一層の積極的な営業活動を展開。

### その他（物流・港運他）



- 前年同会計期間比で増収増益。
- 航空貨物分野は円高により荷動き低迷、運賃修復進まず。
- 道路貨物輸送分野は燃料費の高止まりが続き、収支への寄与は限定的。
- 港湾輸送など、その他分野が収支の下支えに寄与。
- 航空貨物の急速な荷動き回復はしばらく期待できないものの、港湾輸送分野などは堅調に推移し、安定的な利益を確保できる見込み。



～ご存知ですか?～

## 単元未満株式の買取・買増請求のご案内



単元未満(1株から999株)株式はそのままでは市場で売買できませんが、単元未満株式の買取・買増制度が定められており、株主様は、ご所有の単元未満株式の買取り(株主様のご売却)、あるいは買増し(株主様のご購入)をご請求いただけます。

(各制度はいずれか一つを選択して、ご利用いただけます。)

お手続きについては、証券会社等の一般口座で保有されている単元未満株式については、株主様がお取り引きされている証券会社等へお問い合わせください。

特別口座に記録されている単元未満株式(証券会社等の口座に振替手続きがお済みでない株式)に関しては、特別口座の口座管理機関である中央三井信託銀行で承りますので下記へお問い合わせください。

### 【お問い合わせ先】

株主名簿管理人・特別口座の口座管理機関

〒163-0063 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 証券代行事務センター 買取・買増担当

電話番号 0120-78-2031 (フリーダイヤル)

なお、中央三井信託銀行本店および全国各支店でもお取り次ぎいたします。

### ①買取請求制度(株主様ご売却の場合)

ご所有の単元未満株式(1株から999株)を株主様が当社に対して市場価格で買取ることをご請求いただく制度です。

### ②買増請求制度(株主様ご購入の場合)

ご所有の単元未満株式とあわせて1単元株式(1,000株)となるように、株主様が当社から不足分の株式を市場価格にて買増すことをご請求いただく制度です。

(例)：株主様が800株をご所有の場合、当社から市場価格で200株買増すことで、合計1,000株にすることができます。



なお、買取・買増請求の場合、当社所定の手数料が必要となります。また、中間および期末などの基準日の権利確定日前一定期間ならびにその他受付停止期間が設定された場合は、買取・買増請求の受付を停止させていただきますので、あらかじめご了承ください。





## 大型PSV「KL BREVIKFJORD」「KL BRISFJORD」命名式

当社が95%出資するK LINE OFFSHORE AS社（KOAS社）は、昨年9月にノルウェーのSTXヨーロッパ・ブレヴィック造船所にて、当社グループとして初建造となるプラットフォーム・サプライ船（PSV）<sup>（注）</sup>「KL BREVIKFJORD」（ケーエル・ブレビックフィヨルド）、「KL BRISFJORD」（ケーエル・ブリスフィヨルド）の命名式典を執り行いました。

命名式典には、KOAS社への共同出資者であるADS Offshore社、STX造船、在ノルウェー日本大使館はじめ総勢130名の関係者が出席しました。

KOAS社は、現在「KL BREVIKFJORD」をブラジルのペトロラス社向けに備船中です。また、1月13日に竣工した「KL BRISFJORD」を北海にて運航中です。

（注）：主に海上石油掘削リグへの資材、燃料、作業員への飲食物などの輸送に従事する船。



KL BREVIKFJORD 命名式典



KL BRISFJORD



## 日本・アジア・ホノルルサービス開始

当社は昨年12月、これまで限られた船社による運航が続いていたホノルル航路に当社90年の歴史で初参入を果たしました。かねてより運航している日本・アジア・南米西岸航路の途中港としてホノルル港への直接寄港を開始し、ハワイ発着のコンテナ貨物を取り扱うもので、日本・アジア側では東京、釜山（韓国）、基隆（台湾）、寧波（中国）、上海（中国）、名古屋、横浜に寄港し

ます。アジアからホノルル向けの貨物は衣類・雑貨などの日用品、家具、食料品など、またホノルル出しアジア向けではナッツやコーヒー豆などの農産品が主な品目で、安定した輸送需要があります。当社は顧客のニーズに応えるサービスネットワークの拡充を続けています。

## タイの工科大学に奨学金“K-Line Scholarship”を寄贈

K LINE (THAILAND) LTD. (KTL) では、21世紀のアジアを担う人材育成支援の一環として、バンコク北郊にあるスラナリ工科大学に対して、奨学金“K-Line Scholarship”の寄贈を毎年行っています。同大学は、タイ国内で開発の遅れている東北部イサーン地方出身の学生を受け入れ、優秀な技術者に育成することを使命としており、卒業生はタイ国内の多くの企業で活躍しています。

同大学を奨学金寄贈の対象として選定している理由は、運輸工学部という非常に特色のある学部を有していることから、総物流事業を展開しているKTLグループでもその卒業生を多数採用していることによるものです。昨年も9月に、同大学が選抜した運輸工学部の学生6人に対して奨学金の授与を行いました。



K LINE (THAILAND) LTD.の会社案内を手にした奨学生



## 「海の森」植樹ボランティアに初参加

昨年11月に東京湾に浮かぶ「海の森」公園予定地の植樹イベントに当社として初めて参加しました。「海の森」とは、ゴミと残土で埋め立てられた約88ヘクタールの埋立地に苗木を植え、美しい森に生まれ変わらせるというもので、東京都港湾局が計画しています。

当社およびグループ会社4社の従業員および家族の合計30名が参加しました。クロマツ、タブノキ、ウバメガシ、クスノキなどの苗木をスコップで穴を掘って1本ずつ丁寧に植えています。当社に割り当てられた植樹地は傾斜地であったため、足腰を踏ん張りながらの作業はひと苦労でした。私たちの植樹した苗が元気に成長し、10年、20年後に緑豊かな海の森に姿を変え、CO<sub>2</sub>を吸収し、地球温暖化防止の一助になることを願います。なお、この公園は2016年にオープンするそうです。

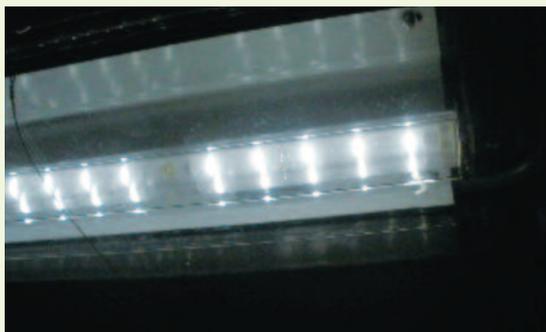


## 自動車運搬専用船にLED照明の試験搭載を実施

新来島どっくおよび高工社の協力のもと、3,900台積み自動車運搬専用船 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、実証実験を開始しました。

貨物積載ホールドに試験搭載されたLED照明は、従来の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います。また新素子を採用した新型LEDが将来開発され、これが搭載されれば、30%程度まで省エネ効果が拡大すると見込んでいます。自動車運搬専用船のホールドには約2,000本の蛍光灯が使用されていますが、LED照明は長寿命であることから、照明の取替え頻度が減少することになり、廃棄物量の削減および乗組員の労力の軽減につながります。

今回、照度が高いLED照明の採用に伴い、荷役環境の改善と作業における安全性の向上も期待しており、日本のみならず海外の荷役業者へのインタビューを行いながら将来の実用化へ向けた検証を続けて行くこととしています。



試験搭載されたLED照明



ホールド内に取り付けられたLED照明

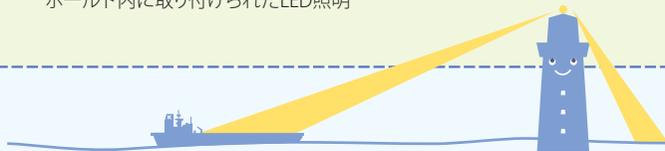
## LEDは航海の安全にも貢献

灯台は船の運航に欠かせないもので、古くは紀元前三世紀ごろに、エジプト・アレクサンドリアに大灯台が建設されたといわれています。当時の光源は火を灯したものでしたが、航海の安全を保つために灯りを絶やさずにおくことは大変な作業であり、光源が白熱電球になってからも灯台守が常駐するなど、その維持には大きな努力が払われてきました。

そんな灯台の灯にもLED電球が使用されています。LED電球は消費電力が少なく、太陽電池で夜間点灯することで自然エネルギーを活用でき、また、長寿命なので保守点検作業が非常に軽減されるなどメリットが多く、日本では、1988年から順次LED化が図られ、今では港湾などに設置されるブイは100%、灯台もその3分の2以上がLED電球を光源としており、完全無人化されています。より身近になってきたLED電球ですが、航海の安全にも大きく貢献しています。



エコ博士の環境コラボレーション



## 熟練の技を極めるオートパイロット

大海原を航行する船は、目的港に向けて船長が決定した進路を進むのですが、自動車の運転とは違って船を自由自在に操ることはそれほど容易なことではなく、針路を維持するにも苦勞が伴います。

船というのは直進するからといって舵を真ん中にしていても、右に曲がってってしまうものなのです。<sup>(注)</sup>

さらに、海上では風や波やうねり、海流や潮流の影響（これらを外乱と呼びます）もあって、船の針路を制御するのは思いのほか大変なことです。舵を取る操舵手は、その外乱を鋭く感じ、針路をしっかりと維持するよう舵を微妙に操っています。舵を動かしてもなかなか曲がらず、逆に舵を戻してもまだ曲がり続ける大型船を操るには経験に裏打ちされた熟練の技が必要です。

ただし、操舵手が付きっきりで舵を取るのは今や昔となっており、大洋航海中は、オートパイロット（自動操舵装置）が代わりに務めてくれるようになってきました。そのオートパイロットには、あらかじめ船の大きさや喫水、運動特性などのデータが入力されており、舵を取る熟練の技を備えています。しかし、荒天などの予測できない外乱には対応できず、大きな舵を取ってしまい、その修正にふたたび大きな舵を取るといった無駄な操舵をしてしまうことがありました。この外乱を学習し、舵の取り方を修正する、さらなる熟練の技を極めた最新型オートパイロットが開発されましたので、当社の船にも順次搭載することになりました。この結果、エネルギーの無駄が省かれ、CO<sub>2</sub>の排出を約1%削減することが可能となります。今後も最新型オートパイロットやさまざまな省エネ技術の活用により、エネルギーの効率的な利用に努めてまいります。

<sup>(注)</sup> プロペラの回転が後ろから見て右回りの場合



オートパイロット（自動操舵装置）



## 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 株主様の口座のある証券会社にお申出ください。  
株式の買取・買増等の 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  
お申出先について 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。
- 未払配当金の 株主名簿管理人である中央三井信託銀行株式会社にお  
支払いについて 申出ください。
- 株主様のご住所・お名前 株券電子化実施に伴い、株主様のご住所・お名前の文字  
に使用する文字に関して、株式会社証券保管振替機構(ほふり)が振替制度で  
のご案内 指定していない漢字等が含まれている場合は、その全部ま  
たは一部をほふりが指定した文字またはカタカナに変換し  
て、株主名簿にご登録いたしております。このため、株主様  
にご送付する通知物の宛先が、ほふりが指定した文字に  
置換えられている場合がありますのでご了承ください。株主  
様のご住所・お名前として登録されている文字については、  
お取引の証券会社等にお問合せください。

注)この株主通信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、これらの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 <https://www.kline.co.jp/sec/mlist/index.asp>

