



第143期第1四半期報告

株主通信

2010年4月1日～2010年6月30日



Safety Navigation



K“K”LINE
川崎汽船株式会社®

証券コード：9107



CONTENTS

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

⑥ TOPICS

米国ロングビーチ港の「グリーンフラッグ」5年連続受賞
Air Tiger Express Companies Inc. 株式譲渡契約締結

⑦ 特集 「地球環境を守るために」

生物多様性と海運／「社会・環境レポート2010」発行のお知らせ

⑨ NEWS FLASH

当社運航船の海賊による襲撃被害および当社の海賊対策について



代表取締役 社長執行役員

黒谷 研一

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1四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。

当第1四半期（2010年4月1日から2010年6月30日まで）の世界経済は、ギリシャのソブリン危機を発端とする欧州の経済危機等の影響が懸念されましたが、中国・インドをはじめとする新興国の堅調な経済成長に牽引され緩やかな回復を続けました。

このような状況の中、当社グループは、本年1月に発表した新中期経営計画KV2010に基づき、本年度の黒字化と早期復配に向け、コンテナ船の運賃修復、エコ減速をはじめとするコスト削減に全力を挙げ取り組み、想定を大きく越える業績をあげることができました。当社の各事業の状況については次ページ以降でご報告申し上げます。

第2四半期も、懸念材料はありますが、概ね順調に推移するものと見えています。そのため、上期につきましては、売上高、営業利益、経常利益、純利益ともに前回発表予想を大幅に上回る見込みとなりました。

一方、下期については、欧米の景気動向・ドライバルク市況・円高リスクなど不確定要素があることから、現時点では前回発表の予想から変更しておりません。

以上の前提に基づき、2011年3月期の連結業績予想は、売上高9,850億円、営業利益570億円、経常利益480億円、当期純利益320億円となっております。

2010年度の配当金につきましては、従来から株主の皆さまにお約束しております連結配当性向24%を前提に今中間期から復配ということで、前回公表時（4月27日）に、中間期2.5円、通期5.5円の配当を発表させていただきましたが、上期は順調に推移すると見込まれるものの、下期は不透明な要因もありますので、今回は見直しを行わず、第2四半期決算発表時に下期の業績見通しとともに見直すこととさせていただきます。

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、さらに努力して参りますので、株主の皆さまには、何卒川崎汽船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。

2010年8月



グループ業績の概況

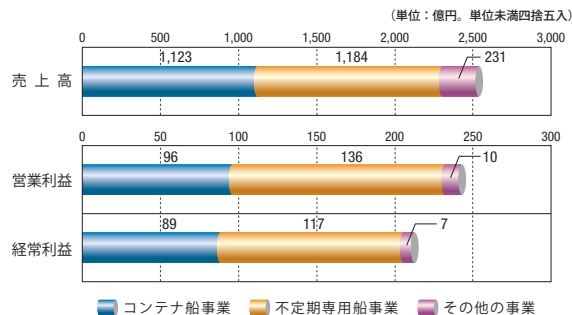
■ 一般概況

当第1四半期における世界経済は、一昨年来の世界同時不況から、中国・インドをはじめとする新興国の堅調な経済成長に牽引され緩やかな回復を続けました。米国では政府の景気刺激策が功を奏し、雇用の増加を背景に個人消費の回復が見られました。欧州では、ギリシャのソブリン危機を発端とする経済危機が、ユーロ相場を大きく揺さぶり、回復の兆しをみせた実体経済への波及が懸念される状況となりました。国内経済は、雇用環境は引き続き厳しいものの、輸出や設備投資に改善が見られました。

海運業を取りまく環境は、コンテナ船において荷動きの回復が見られ、各社の減速航行の取組みの結果、需給の改善に伴い、運賃修復も進みました。ドライバルク市況は中国・インドの旺盛な鉄鋼・穀物需要を受け、中小型船を中心に底堅く推移しました。完成車の荷動きは、米国・新興国等での需要の改善に伴い緩やかな回復を示しました。

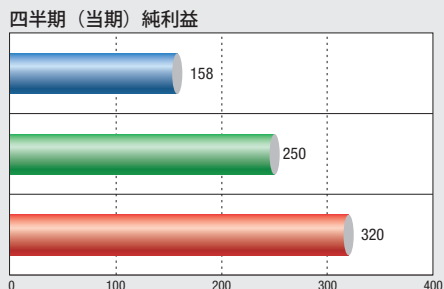
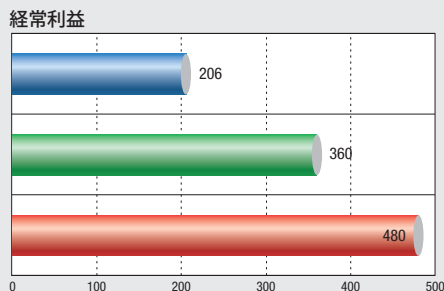
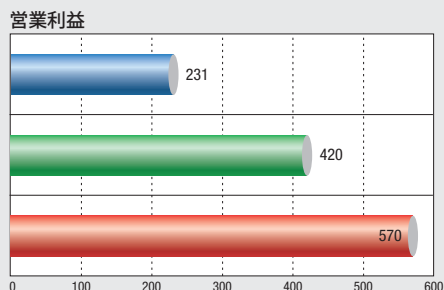
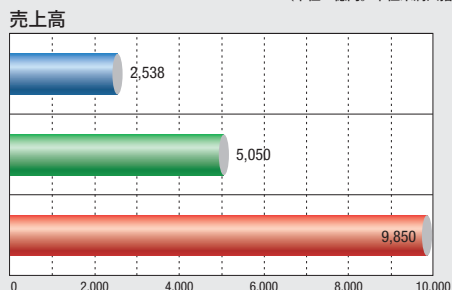
当社グループは、本年1月に発表した新中期経営計画KV2010に基づき、本年度の黒字化と早期復配に向け、コンテナ船の運賃修復、エコ減速をはじめとするコスト削減に全力を挙げ取り組みました。この結果、当第1四半期の連結売上高は2,537億80百万円（前年同期比618億54百万円増加）、営業利益は230億63百万円（前年同期は221億29百万円の営業損失）、経常利益は205億51百万円（前年同期は227億10百万円の経常損失）、四半期純利益は158億3百万円（前年同期は148億89百万円の四半期純損失）となりました。

第1四半期セグメント情報



(注) 上記は報告セグメントにより記載しています。

(単位：億円。単位未満四捨五入)



■ 第1四半期 (2010年4月～6月)
 ■ 第2四半期累計期間予想 (2010年4月～9月)
 ■ 通期予想 (2010年4月～2011年3月)

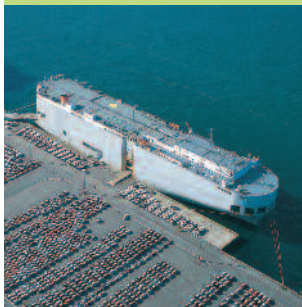
■ 事業別概況

コンテナ船事業



- 前年同会計期間比増収となり黒字転換。
- アジア出し北米向け（東航）の荷動きは、米国経済の回復基調に伴い前年同会計期間比6%増加。
- 北米出しアジア向け（西航）の荷動きは、冬季減便の影響が期首にも及んで減少し、北米航路全体の積高は前年同会計期間比横ばい。
- 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5%増加で、欧州航路全体の積高は前年同会計期間比9%増加。
- 荷動きの回復と減速航行の浸透により需給が引き締まり、各航路の運賃修復進展。
- 航路の合理化、エコ減速運航などのコスト削減への取組みと前期に実施したコンテナ船事業構造対策の効果も黒字転換の大きな要因。
- 今後、東西航路を中心にピークシーズンを迎え、当面各航路で好調な荷動きを見込むものの、欧州の金融不安の影響・米国の景気動向が懸念材料。
- 積高の最大化、さらなる運賃修復、エコ減速運航などの徹底したコスト削減に引き続き取り組む。

不定期専用船事業（ドライバルク・自動車船）



ドライバルク

- 前年同会計期間比増収増益。
- 期前半は中国の旺盛な鉄鉱石・穀物需要により、市況は堅調に推移。
- 6月以降は、鉄鉱石需要の弱含みと穀物需要の季節的要因により、市況は調整局面に。
- 効率配船の徹底と高市況時に締結した輸送契約の開始などが増収増益に寄与。
- 足元の市況は大型船を中心に調整局面にあるも、鋼材市況の立ち直りに合わせ、徐々に回復と予想。

自動車船

- 前年同会計期間比増収となり黒字転換。
- 世界の完成車荷動きは前年同期を底に緩やかに回復。
- 当社の完成車積取量は前年同会計期間比9割程度増加し、係船は全て解除。
- 欧州金融不安等の懸念材料はあるものの、引き続き荷動きの緩やかな回復を見込む。

不定期専用船事業（エネルギー資源輸送）



- 前年同会計期間比増収となり赤字幅を縮小。

液化天然ガス輸送船

- 長期契約船は引き続き順調に稼動。
- スポット運航船は短期傭船市況の低迷により、収支は低調に推移。
- スポット市況は引き続き厳しい状況が続く見込み。

油槽船

- 主に中国・インドの旺盛な石油需要が市場を牽引。
- 特に大型原油船市況が堅調に推移。
- 石油需要期に向けて堅調な荷動きが期待されるものの、小型石油製品船が船腹過剰傾向にあり、市況の好転には今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）



- 前年同会計期間比減収減益。
- 世界的な景気後退以降、停滞したプロジェクト関連貨物の荷動きが低迷。
- 市況も低水準で推移。
- 大型プロジェクトの再開を受けて商談は増えつつあるも、今しばらく荷動きの低迷は続く見込み。

不定期専用船事業（内航・フェリー）



- RORO 船は新規貨物獲得に取り組んだものの、燃料費の上昇が収支を圧迫。
- 鉄鋼およびセメントメーカー向け専用船は市況回復により、順調に稼働。
- 八戸/苫小牧フェリー航路は積極的な集荷活動により、ほぼ前年同会計期間並みの輸送量を確保。
- 今後も積極的な営業活動を行うとともに、燃料油価格変動調整金の確実な徴収により航路基盤の強化を図る。

その他の事業（物流・港運他）



- 前年同会計期間比増収増益。
- 航空貨物取扱事業の荷動きは堅調に推移するも、航空会社のスペース圧縮による航空運賃上昇分の回収は進まず。
- 道路貨物運送分野は燃料費の高止まりもあり、収支への寄与は限定的。
- 港湾運送等其他部門が収支の下支えに寄与。
- 今後も航空貨物の急速な回復は期待薄なるも、港湾運送分野等の下支えにより、安定的な利益を確保できる見込み。



米国ロングビーチ港の「グリーンフラッグ」5年連続受賞

ロングビーチ港とその周辺海域は船舶が輻輳する海域であり、沿岸地域では大気汚染が深刻な問題となっています。大気汚染を軽減するためにロングビーチ港湾局は、同港に寄港する船舶に対して、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年より展開しています。さらに2009年からは付近40マイル（約74km）以内の海域に拡大されました。

当社はこの運動に積極的に協力し、2009年は同港に232隻を寄港させたうえで達成率96.9%を記録し、年間100隻以上寄港させている船社の中でトップの成績をあげました。この取組みにより1年間で約4,400トンのCO₂排出量を削減することができ、今年も「グリーンフラッグ」船社としてロングビーチ港湾局より表彰されました。この表彰は今年が5年目で、当社の受賞は5年連続となります。5年連続の受賞は数社のみであり、日本の海運会社では唯一の名誉ある受賞です。



グリーンフラッグ授賞式

Air Tiger Express Companies Inc. 株式譲渡契約締結



Air Tiger Express 調印式

当社グループは物流事業の基盤強化と事業規模の拡大に取り組んでおり、新中期経営計画KV2010において物流事業を成長分野の一つとして位置づけています。この考えのもと、2010年6月に米国ニューヨーク市に本社をおく物流会社Air Tiger Express Companies Inc. (ATEC) の株式の51%を購入する株式譲渡契約を締結・調印いたしました。ATECは現CEOのRichard Chu氏を中心として1976年に台湾で設立した会社を前身とする従業員約750名の将来性豊かな総合物流会社であり、米国および中国などアジア各地を中心に航空・海上貨物フォワーディング業、通関業、

倉庫業、貨物保険業および各種ロジスティックス・サービスを提供しています。現在、当社グループの国際物流事業は、航空・海上フォワーディング業を中心とするケイラインロジスティックス社（KLL）とバイヤーズコンソリデーション業を中心とする米国のCentury Distribution System（CDS）が二つの核となっていますが、物流市場において成長著しい中国を含むアジア市場に強い事業基盤とネットワークを有しているATECへの資本参加は、特に航空貨物分野、通関業およびバイヤーズコンソリデーションにおいてKLLやCDSとの協業を可能とするなど、当社グループの物流事業の拡充と収益機会拡大に大きく資すると考えています。



生物多様性と海運

「生物多様性」とは、私たち人間を含むあらゆる生物と、その生存基盤である生態系がバランスよく保たれている状態であり、生物が存在するために必要なものです。

人間が地球上で活動するうえでも、それぞれの地域の環境に育まれた生物が生き続け、その生態系が健全に持続していかなければなりません。

この生態系からの恵みを次世代に引き継いでいくために「生物多様性条約」が制定され、以下の目的が定められています。

- 地球上の多様な生物をその生息環境とともに保全すること
- 生物資源を持続可能であるように利用すること
- 遺伝資源の利用から生ずる利益を公正かつ衡平に分配すること

この条約では、生物・遺伝資源の持続的な利用も目指しており、これは特定の生物の種や地域環境の保護を目的とする「ワシントン条約」や「ラムサール条約」にはない大きな特徴です。

また、今年は、国連が定める「国際生物多様性年」であり、この10月には「生物多様性第10回締約国会議（COP10）」が名古屋で開催されることになっており、生物多様性をどのように保全し活用していくか、具体的には2020年までと期限を定めて、海洋や陸上の保護区をどのようにしていくかの数値目標の検討などが取り上げられる予定です。



では、海運業にとって、生物多様性はどのように関わりがあるのでしょうか？

まず、バラスト水の影響が考えられます。港で揚げ荷して貨物が減ってくると、船は徐々に浮び上がってくるため、バラストタンクに海水（バラスト水）を積み込んで船体の安定性を保ちます。この船が次の港で貨物を積むときは、バラスト水を船外に排出しながら積み荷を行います。このとき、バラスト水に含まれる海洋生物やプランクトンなどが排出されるため、ある生態系の生物が別の生態系に持ち込まれ、影響を及ぼすことがあると考えられています。

また、海洋生物の船体付着を防止する防汚塗料の影響も考えなければなりません。

船体に海藻や貝などが付着すると、スピードが低下したり、スピード維持のために燃料消費量が増えたりするため、省エネやCO₂排出低減のためにも防汚塗料を使用する必要があります。この塗料には、かつてはTBT（トリブチルスズ）が含まれ、非常に効果が高く船体抵抗を少なくできることから省エネに大きく貢献していましたが、研究の結果、TBTは環境ホルモンであり、生物や生態系に影響を及ぼすことがわかってきました。

これらの問題に対しては、バラスト水管理条約（未発効）により、バラスト水を海洋生物の少ない大洋航海中に入れ替え、港内で積み込んだバラスト水中の生物が沿岸に定着することを防止することや、バラスト水処理装置を順次搭載していくことなどにより海洋生物が他の生態系へ移動することを防ぐこと、また、AFS条約（注）によりTBTの使用を禁止し、生物や生態系への影響を取り除くなどの国際的な取組みが行われています。

当社の取組みとしては、船体の安全を損なわないバラスト水の洋上入れ替えの実施、条約発効を見据えたバラスト水処理装置搭載の検討を実施しています。また、TBTに関しては、AFS条約が定められる以前から使用を取り止めており、また、無毒型防汚塗料であるシリコン塗料やポリマー系塗料の使用も行っています。

環境保全を考えるうえで、生物多様性や生態系への配慮を欠くことはできません。当社は、地球環境を守るため、あらゆる視点に立った環境保全活動に引き続き取り組んでいきます。

（注）AFS条約：「2001年の船舶の有害な防汚方法の規制に関する国際条約」の略称。2008年発効。



「社会・環境レポート2010」発行のお知らせ

本年6月に「社会・環境レポート2010」を発行いたしました。本レポートは、川崎汽船グループの社会的責任に対する姿勢や環境保全と安全運航への取組みについてお伝えしています。

今年は、海運会社としての使命を果たすために求められる、国際物流インフラを止めないための取組みと、震災など不測の事態においても事業活動を継続可能とする取組みについて特集し、また、安全運航の取組みに関する内容を充実させました。

当社グループの活動を広くお知らせすることにより、当社グループの社会・環境活動や海運業に対するご理解の一助となればと考えています。



本レポートは当社ホームページ内の
<http://www.kline.co.jp/csr/report.html>
にて、ご覧になれます。

★冊子をご希望の方は、上記より「レポート送付希望」をクリックすると、発送委託先である「エコほっとライン」の当社ページに移動しますので、必要事項をご記入のうえご請求ください。冊子は無料で、送料も不要です。



● 当社運航船の海賊による襲撃被害および当社の海賊対策について

新聞・テレビなどで報道されているように、アデン湾・ソマリア東方沖の海賊はこれまで船の金品の略奪がその目的であったものが、ここ数年は重火器で武装し乗組員ごと船を乗っ取り、身代金を要求するものになってきており、同海域を航行する船舶にとってはお客様の貨物の安全はもちろんのこと、船舶自体、乗組員の生命の安全が脅かされるリスクが高まっています。

これに対して当社では安全管理マニュアルに基づく対応手順およびISPSコード^(注)に基づく保安計画を策定実施するとともに、下記のような安全対策を実施してきました。

(注) ISPSコード：船舶と港湾施設の国際保安コード。船舶と港湾施設が協調して、テロ行為などの保安に脅威を与える行動を阻止することを目的として、2002年12月に採択された国際条約。

- 自衛隊を含む軍艦の護衛への参加
- EU軍のグループトランジット
- 各国軍が協調して設定した推薦航路の航行（図1ご参照）
- 英国海事貿易オペレーションへの船舶位置通報
- アフリカの角（つの）安全センターへの登録
- 見張り員の増員
- 甲板上からの放水
- 開口部や居住区の施錠
- 海賊対策用の強力ライトの照射
- 本社での本船位置・動静の確認（図2ご参照）

上記のように当該海域を航行する際には十分な対策を実施してきましたが、今年4月にソマリア沖およびアラビア海において当社関係船が海賊に襲撃される事件が2件発生しました。

○ 当社運航船の海賊被害について（海賊被害発生場所については図1ご参照）

当社運航コンテナ船「HAMBURG BRIDGE」に対する襲撃

本年4月5日、当社運航コンテナ船「HAMBURG BRIDGE」が現地時間午後4時ごろアデン湾東方約450kmの海上で高速艇に乗った海賊から追跡・銃撃を受け、船体に軽微な損傷を受けました。

本船はスピードを上げ、ジグザグ走行をするなどして約45分間にわたる回避行動を行い海賊の襲撃を振り切りました。



図1. 推薦航路（安全回廊）および当社関係船襲撃地点

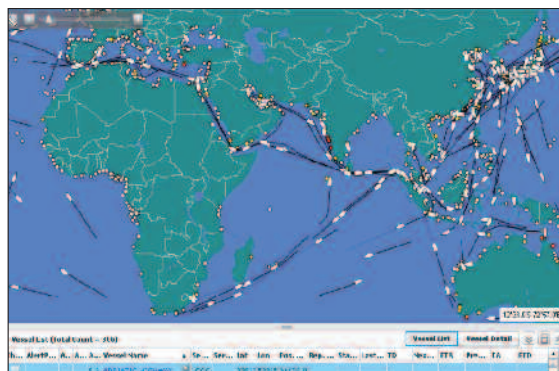


図2. 本船位置監視サンプル

当社海外子会社所有油槽船「ISUZUGAWA」に対する襲撃

本年4月25日、当社海外子会社所有の油槽船「ISUZUGAWA」が現地時間の午前11時15分ごろアラビア海において高速艇に乗った海賊から追跡・銃撃を受け船体に軽微な損傷を受けました。

本船はスピードを上げ、ジグザグ走行をするなどして約60分間にわたる回避行動により海賊の襲撃を振り切りました。

○当社の新しい海賊対策について

2件の襲撃事件においては、幸いにも負傷者はなく、貨物損傷や油の流出など環境への被害も発生しませんでした。以前はアデン湾内やソマリア沿岸の海域にその発生場所が限定されていた海賊事件が沿岸から遠く離れた外洋で発生、当社関係船が襲撃されたことに強い危機意識を持ちました。

こうした状況を踏まえて、当社では先に述べた海賊対策に加え、新たに下記海賊対策を講じています。

1. 右記の（図3）で赤く色分けした海域を海賊多発海域と位置づけ、この範囲を航行する際には全速力で航行する。
2. 同じく緑色に色分けした海域を準海賊多発海域と位置づけ、この範囲を航行する際には、一定速力以上で航行することとする。
3. 直近の海賊襲撃地点や海賊発生状況を考慮し、航路選定を行う。

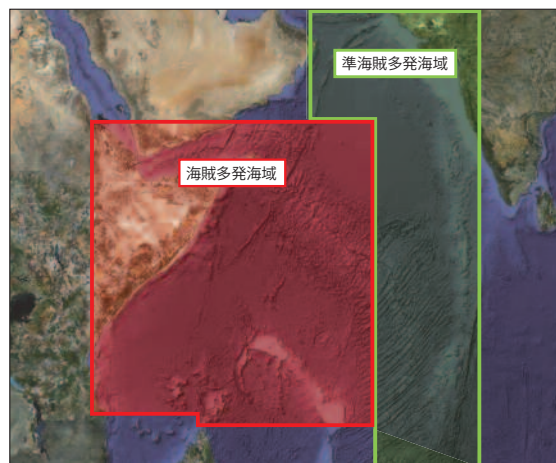


図3. 海賊多発海域および準海賊多発海域

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。
● 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。
● 株主様のご住所・お名前 に使用する文字に関して のご案内	株券電子化実施に伴い、株主様のご住所・お名前の文字 に、株式会社証券保管振替機構(ほふり)が振替制度で 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きください。

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>



本誌は再生紙を使用しています。



大豆油インキを使用しています。