

第142期第3四半期報告

# 株主通信

2009年4月1日～2009年12月31日

3rd Quarter  
Business Report

**K** "K" LINE  
川崎汽船株式会社®

証券コード：9107

## 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142期第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。

世界経済は回復傾向を示し始めていますが、回復のスピードは当社の予想を下回り、引き続き厳しい事業環境が続いています。当第3四半期(平成21年10月～12月)は、第2四半期(平成21年7月～9月)より増収となり当期純損失も96億円縮小しました。業績は改善方向にありますが、依然として損失を計上しており、平成22年3月期通期でも当期純損失を避けがたい状況にありますので、期末配当金については支払いを見送らせていただく予定です。株主の皆さまには誠に申し訳なく、心からお詫び申し上げます。

早期復配に向け、中期経営計画“K” LINE Vision 100を、事業環境の激変に対応して改訂しました。その概要は本冊子の「中期経営計画“K” LINE Vision 100 見直し」に掲載のとおりですが、「2010年度黒字化と早期復配」など3つのミッションからなる収益構造改革を通じて、オリジナルの計画のメインテーマである「共利共生と持続的成長」を目指します。また、4月からは黒谷研一が社長執行役員に就任し、計画を強力に推進してまいります。引き続き当社へのご支援、ご鞭撻を賜りたく、よろしく願い申し上げます。

2010年2月

代表取締役 社長執行役員

前川 弘幸



# グループ業績の概況

## ■ 一般概況

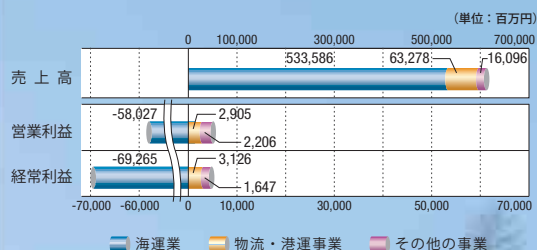
当第3四半期連結会計期間（平成21年10月1日～平成21年12月31日まで）においては、欧米の経済指標はこれまでの下落局面から漸く回復傾向を示し始めましたが、依然として厳しい雇用環境が続くなど、世界経済の回復は緩やかなものとなりました。わが国においても、鉱工業生産は海外経済の改善による外需に支えられたものの、期間前半に進行した円高の影響もあり、輸出関連産業では依然として厳しい事業環境が続きました。

海運業を取りまく環境も世界経済の停滞の影響から免れず、収支回復の速度は計画を下回りました。コンテナ船事業においては、輸送需要が減少した中で、欧州航路や南北航路において一定の運賃修復が進みましたが、荷動きは本格回復に至らず、事業環境は依然厳しい状況が続きました。ドライバルク船市況は、中国の鉄鋼需要に加え穀物等の荷動きが増加し、一般的に底堅く推移しました。完成車輸送の荷動きは緩やかな回復傾向にはあるものの、そのスピードは計画をやや下回りました。

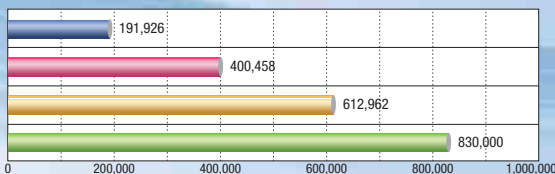
当社グループは平成20年4月に策定した中期経営計画「K」LINE Vision 100において前提としていた事業環境が急激な変化をしたため、輸送需要に見合った事業規模にすべく、余剰船舶の売却、解撤、傭船の解約、燃料費をはじめとするコスト削減などのあらゆる収支改善策に加え、来期以降の収支改善に繋がる構造対策にも取り組んだ結果、当第3四半期連結会計期

間の売上高は2,125億3百万円と前年同会計期間比1,055億54百万円の減収、営業利益は前年同会計期間比253億1百万円減少し103億62百万円の損失、経常利益は前年同会計期間比212億73百万円減少し146億32百万円の損失、四半期純利益はコンテナ船事業資産の減損を実施した結果、前年同会計期間比82億40百万円減少し187億27百万円の損失となりました。当第3四半期連結累計期間としては、売上高6,129億62百万円、営業損失528億62百万円、経常損失645億7百万円、四半期純損失619億86百万円となりました。

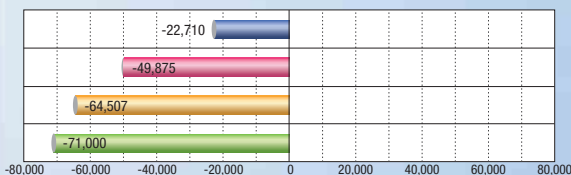
第3四半期連結累計期間事業の種類別セグメント情報



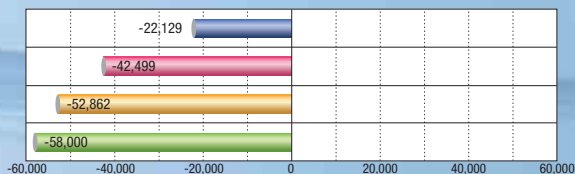
売上高



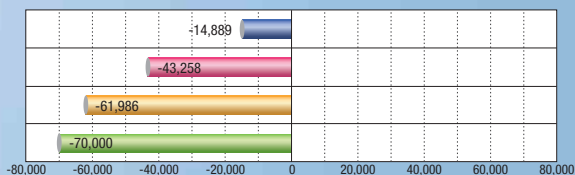
経常利益



営業利益



四半期純利益



■ 第1四半期 (平成21年4月～6月) ■ 第2四半期累計 (平成21年4月～9月) ■ 第3四半期累計 (平成21年4月～12月) ■ 通期予想 (平成21年4月～平成22年3月)



# グループ業績の概況

## ■ 事業別概況

### コンテナ船部門



- 前年同会計期間比減収減益。前四半期(2009年7月～9月)比較では減収増益。
- アジア⇒北米:積高は前年同会計期間比1%減少。
- 北米⇒アジア:積高は前年同会計期間比57%増加。
- 欧州航路は季節的な荷動き減少に合わせて減便。積高は前年同会計期間比9%減少。
- 夏以降、欧州・南北航路では運賃修復進展。
- 荷動きは回復傾向。運賃修復やコスト削減により、収支は改善の方向。

### 不定期専用船部門



#### ドライバルク船

- 前年同会計期間比減収増益。前四半期(2009年7月～9月)比較では減収減益。
- 中国の鉄鉱石輸入の増大により、昨年9月を底に運賃・備船料市況上昇。
- 荷動きは底堅く、市況は上下動しながらも堅調なレベルでの推移を見込む。

#### 自動車船

- 前年同会計期間比減収減益。前四半期(2009年7月～9月)比較では増収増益。
- 自動車メーカーの減産規模は縮小しつつあるが、回復のスピードは緩やか。
- 当社の完成車積取量は前年同会計期間比約3割減少。船のスクラップなど船腹量を削減。
- 主要各国で自動車販売が本格的に回復するには今しばらく時間がかかりそう。

### エネルギー資源輸送部門



#### 液化天然ガス輸送船

- 前年同会計期間比増収減益。前四半期(2009年7月～9月)比較では増収増益。
- 新造船1隻が竣工し、インド荷主向け長期契約に従事。安定的な収益に寄与。
- 短期備船料市況が低迷、スポット運航船の収支が悪化。
- 荷動きは上向きつつあるが、市況はしばらく厳しい状況が続くそう。

#### 油槽船

- 前年同会計期間比減収減益。前四半期(2009年7月～9月)比較では減収増益。
- 中小型原油船、石油製品船の市況が低迷。
- 市況は石油製品船を中心に回復傾向だが、本格回復にはまだ時間がかかると予想。

## 重量物船部門



- 前年同会計期間比減収減益。前四半期(2009年7月～9月)比減収減益。
- エネルギー・インフラ関連の大型プロジェクト投資が世界的に停滞。
- 中軽量級の貨物を巡って船社間競争が激化。

## 内航・フェリー部門



- 鉄鋼及びセメントメーカー向け石灰石専用船は概ね順調に稼働。
- 長期契約を背景とした紙専用船は安定した輸送量を確保。
- 常陸那珂／苫小牧航路の一般雑貨輸送も安定した輸送量を確保。
- 八戸／苫小牧フェリー航路ではほぼ前年同会計期間並みの輸送量を確保。

## 物流・港運事業



- 前年同会計期間比減収減益。前四半期(2009年7月～9月)比較では減収増益。
- 航空貨物取扱事業は堅調に推移。
- 海上貨物取扱事業も収支の下支えに寄与。
- コンテナ陸送取扱事業は国内外とも依然として軟調に推移。

# 中期経営計画 “K” LINE Vision100見直し

## 見直し後計画「“K” LINE Vision 100 KV 2010」

当社グループは、2008年秋のリーマン・ショック以降、当社事業を取りまく環境が大きく変化したことを受け、従来の中期経営計画を見直し、今般「“K” LINE Vision 100 KV 2010」としてリフォームした新中期経営計画のもとでの事業運営に移行することとしました。

今回策定した「“K” LINE Vision 100 KV 2010」では、従来の『共利共生と持続的成長』をメインテーマとする5つの基本課題を継続しますが、それに加え、新たに3つのミッションからなる収益構造改革を推進してまいります。

配当につきましては、2010年代半ばに配当性向30%とすることを目指し、2010年の24%から徐々に配当性向を上げてまいります。

### ◎5つの基本課題（継続）

1. 環境保護への取組み
2. 確固たる安全運航管理体制
3. 最適・最強組織によるボーダレス経営
4. 戦略投資と経営資源の適正配分
5. 企業価値の向上とリスク管理の徹底

### ◎3つのミッション

1. 2010年度黒字化と早期復配
2. 安定収益基盤の拡大と持続的成長
3. 財務体質の改善・強化



## ■主な数値目標

		2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2010年代央
売上高	【億円】	8,300	10,000	11,000	12,000	13,000
経常利益	【億円】	-710	110	330	480	1,100
当期純利益	【億円】	-700	75	200	310	700
自己資本	【億円】	2,600	2,700	2,900	3,200	4,500
有利子負債	【億円】	5,200	5,600	5,400	5,100	3,800
営業CF	【億円】	-180	580	830	960	—
投資CF	【億円】	-580	-850	-560	-600	—
DER	【倍】	2.00	2.07	1.86	1.59	95%以下
ROA		-7%	1%	3%	4%	8%以上
自己資本比率		25%	24%	25%	27%	40%以上
DEBT/営業CF	【倍】	-28.9	9.7	6.5	5.3	4.5倍以下
配当性向		—	24%	25%	26%	30%

## 【計画の前提】

(ドライバルク船市況) 太平洋ラウンド

CAPE	【US\$/day】	35,000	30,000	30,000
PMAX	【US\$/day】	20,000	15,000	15,000
HMAX	【US\$/day】	17,500	13,000	13,000
Small	【US\$/day】	13,000	10,000	10,000
為替	【YEN/US\$】	93	90	90
バンカー	【US\$/MT】	410	500	500

前述の3つのミッションを達成するため、以下の3つの基本戦略を掲げます。

## 1. コンテナ船事業の体質強化

- 事業継続のために必要な運賃修復に全力を注ぎます。
- 船腹需給が本格的に均衡するまで新規投資を凍結します。
- 減速運航による燃料費節減など、徹底したコストダウンを図ります。

## 2. 事業ポートフォリオの再構築

- ドライバルク事業を拡大し、自動車船事業を強化します。
- 成長分野である海洋資源開発・重量物船・物流へ投資します。

## 3. 事業環境変動への即応と財務基盤強化

- 需要の変動に応じて柔軟に船腹量を調整できる体制を目指します。
- 原則、営業キャッシュフローの範囲内での投資とすることで、財務基盤を強化します。

〒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)

■TEL:03-3595-5061 ■<http://www.kline.co.jp>

## 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及び全国各支店  
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 に、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>



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。