

第142期第1四半期報告

# 株主通信

2009年4月1日～2009年6月30日

1st Quarter  
Business Report

 **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  
業績概況・事業別概況

6 T O P I C S

**85,400重量トン型石炭専用船“CORONA NATURE” 竣工**  
—コロナシリーズの主な特徴—

7 特 集

**<地球環境を守るために>**

国際海運からの温室効果ガス削減対策／「社会・環境レポート2009」発行のお知らせ

9 NEWS FLASH

**海賊対策**

アデン湾・ソマリア沖航行の現状



## 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1四半期報告書をお届けするにあたり、ひとことご挨拶申し上げます。

昨秋来の金融危機、経済危機により世界の海上貨物輸送需要は急激に落ち込みました。中国向け鉄鋼原料など一部に需要回復の傾向は見られますが、コンテナ船、自動車専用船、原油タンカーでは世界的な荷動き低迷

の状態が続いています。一方で、経済危機以前に各社が発注した新造船が竣工してきているため船腹の供給超過状況が解消できず、海運市況はドライバルクを除いて極めて厳しい水準にあります。この状況のもとで当社も多大な影響を受けた結果、当第1四半期（平成21年4月1日から平成21年6月30日）は、売上高が前年同期比でほぼ半減となり、大幅な損失を計上することとなりました。

この状況に対応して、総計450億円の収支改善、コスト削減計画をまとめ、その達成に向けて全社一丸となって努力し、さらに100億円以上の上積みに取り組んでおります。船舶投資の抑制、既存船舶の処分や運航経費の削減などに加え、一般管理費の削減にも取り組み、また、本年1月以降は取締役・執行役員について報酬を10%～20%減額し役員賞与も支給しないこととしましたが、さらに取り組みを強化するため、追加対策を策定中です。

現在の苦しい状況がしばらく続くことも考えられ、今後の世界経済及び当社業績の見直しについてはなお不透明のため、経営計画“K”LINE Vision 100の数値目標の見直しに今しばらくの猶予をいただきたく存じます。従って、今期の配当につきましても未定とさせていただきます。

株主の皆さまにはご心配をお掛けして申し訳ございませんが、引き続きご支援、ご鞭撻のほど、よろしくお願い申し上げます。

2009年8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

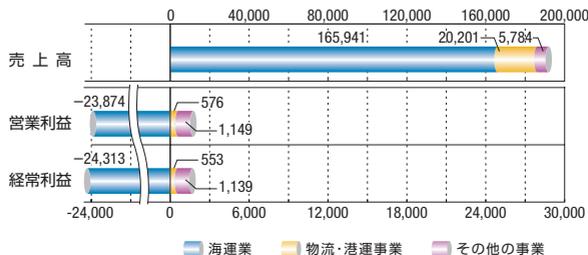
## ■業績概況

(単位：百万円。単位未満切捨て)



### 第1四半期 事業の種類別セグメント情報

(単位：百万円)



当第1四半期（平成21年4月1日から平成21年6月30日まで）における世界経済は、昨年来の金融市場の混乱に端を発した実体経済での減速が続く中、ほとんどの国で企業業績が悪化し、また個人消費も低迷しました。米国では一部の経済指標に下げ止まりの兆しがうかがえたものの、住宅販売は引き続き低迷し、自動車販売も前年同期比で減少が続きました。欧州各国でも、設備投資・個人消費とも減退傾向が続きました。わが国においても、輸出関連産業を中心に、企業収益は大幅に悪化しました。

海運業を取りまく環境としては、ドライバルク船市況においては、一時の低迷を脱し、当期中で一定の回復が見られた一方で、コンテナ船事業及び自動車船事業関連の荷動きの低迷が続く、事業環境は極めて厳しいものになりました。

当社グループは昨年4月に中期経営計画「K」LINE Vision 100」を策定しましたが、海上貨物量の急激な減少により、船腹需給関係が急速に悪化するなど、事業環境は計画当初の前提から大きく変化しました。このような状況の中、当社グループは、投資の圧縮やコスト削減を中心とした即効性のある収支改善策に取り組みました。しかしながら、上述のように事業環境の急激かつ大幅な悪化による影響を補うことができず、第1四半期の連結売上高は1,919億26百万円と前年同期比1,575億63百万円の減収、営業利益は前年同期比542億76百万円減少し221億29百万円の損失、経常利益は前年同期比560億40百万円減少し227億10百万円の損失、当期純利益は前年同期比364億21百万円減少し148億89百万円の損失となりました。

事業の種類別セグメントの業績概況は次のとおりです。

## ■事業別概況

### 海運業

#### コンテナ船部門

北米航路においては、米国経済低迷の影響により、アジア出し北米向け荷動きが前期から引き続き低迷しました。荷動きの減少に合わせてサービス規模を縮小した結果、北米航路全体の積高は前年同期比12%減少となりました。欧州航路においても荷動きは低調に推移し、当社も北欧州向けサービスを一旦休止し対応しました。その結果、前年同期比9%の積高減少となりました。景気後退による荷動き減少は全世界的に広がっており、アジア航路での積高減20%などを合わせ、当社積高は全体で前年同期比15%の減少となりました。荷動き減退に伴い、船腹需給も悪化し、運賃も大幅に下落しました。東西航路（北米航路・欧州航路）の減便合理化や運航規模縮小、南北航路での他社とのサービス協調などの配船合理化とコスト削減に加え、欧州航路・南北航路での運賃修復などの収益改善に努めましたが、前年同期比で減収減益となりました。



HARBOUR BRIDGE

### 海運業

#### 不定期専用船部門

ドライバルク輸送においては、2月以降回復し始めた中国の鉄鉱石輸入量が、4月以降は前年比約30%増相当の月間5,000万トンを超える水準に急増したことを背景に、大型船市況が急回復し、撒積船運賃全体も昨年末の底値から、なだらかな回復を遂げました。当社では市況回復を享受するとともに、効率的配船により運航コストの削減に努めましたが、前年同期比では減収減益となりました。自動車船においては、景気後退の影響を受け、世界の自動車販売が大幅に落ち込んでおり、急激な販売減少に対応するために各メーカーが在庫調整を実施した結果、各航路で荷動きが大幅に落ち込み、当第1四半期の当社輸送量は前年同期比6割近い減少となりました。配船の合理化、運航経費の削減、廃船による船腹調整といった緊急対応を実施してまいりましたが、大幅な積高減少の影響を補いきれず、前年同期比で減収減益となりました。

不定期専用船部門全体として、前年同期比減収減益となりました。



OREGON HIGHWAY

# グループ業績の概況

## ■ 事業別概況

### 海 運 業

#### エネルギー資源輸送部門

液化天然ガス輸送船においては、世界的な景気後退の影響を受け荷動きが減少し、短期備船市況が低迷した影響を受け、長期契約船の収益で補いきれず、前年同期比減収減益となりました。

油槽船においては、当期中に新造VLCC1隻が竣工し、当社運航のVLCCは7隻体制となり、船隊規模は拡大しました。しかしながら、全世界的な需要減退に加え、北半球の石油不需要期が相俟って、当第1四半期は原油、石油製品とも市況が低調に推移し、前年同期比減収減益となりました。

エネルギー資源輸送部門全体では、前年同期比減収減益となりました。

### 海 運 業

#### 重量物船部門

重量物船事業においては、金融市場の混乱に伴い、新規プロジェクトの延期や中止が一部で発生し、大型貨物の新規引合いは減少しました。しかし、長期安定的な輸送契約を確保していたことに加え、当第1四半期中に1,400トンの吊り上げ能力のある4隻目の大型船が竣工したことが寄与し、前年同期比増収増益となりました。

### 海 運 業

#### 内航・フェリー部門

内航・フェリー部門においては、国内外需要の低迷から不定期船の輸送量は大幅に減少しました。また、定期船では紙専用船は安定輸送量を確保したものの、国内景気低迷の影響を受け、一般雑貨の輸送量は減少しました。八戸／苫小牧フェリー航路では積極的な集客活動に努めた結果、輸送量はトラック・旅客ともに増加しました。

以上の結果、海運業セグメント全体では、売上高は1,659億41百万円、営業損失238億74百万円となりました。

### 物 流 ・ 港 運 事 業

総合物流部門においては、昨年秋から急激に落ち込んだ航空貨物フォワーディング市場は、当第1四半期で日本発混載貨物の総出荷量が前年同期比半減となるなど大幅な悪化となり、海上貨物事業での下支えでも補いきれず、前年同期比大幅な減収減益となりました。

この結果、セグメント全体では、売上高は202億1百万円、営業利益は5億76百万円となりました。

## 85,400重量トン型石炭専用船「CORONA NATURE」竣工

本年6月25日、長崎県の大島造船所において、85,400重量トン型の石炭専用船「CORONA NATURE（コロナ・ネイチャー）」が竣工しました。

本船は、当社コロナシリーズ船隊を表す冠名「CORONA」と「自然」を意味するネイチャーに因んで名づけられました。地球上の豊かな自然を損なうことなく環境に配慮しながら、石炭の安定輸送に貢献できるようにとの願いが込められています。

当社は1994年にコロナシリーズ第一船である77,000重量トン型の「CORONA ACE」を竣工させました。電力会社の港は水深の浅いところが多く、そのような港でも荷物をたくさん積めるよう幅を広げた船型です。幅広船型により、パナマ運河を通峡できなくなるデメリットはありますが、本邦電力会社のニーズに合わせて最適化した太平洋水域限定の船です。

以来、当社ではコロナシリーズ船隊を整備してきた結果、本船で12隻目となりました。今秋には、さらに1隻が加わり、13隻を擁する船隊規模に拡大する予定です。

当社はコロナシリーズにおいて、船員教育や船体整備に注力し、安全運航、安全荷役を実践できる体制を構築すると同時に、環境対策にも取り組んできました。その結果、本邦電力会社より多くのご用命をいただくに至っています。今後も電力炭輸送におけるトップブランドとして積極的に取り組んでまいります。



CORONA NATURE

### 本船概要

載貨重量トン	: 86,356トン
全長/幅/深さ/喫水	: 228.4m/36.5m/19.89m/13.969m
総トン数	: 46,783トン

### コロナシリーズの主な特徴

- 本邦電力会社向け電力炭輸送における最適船型:
  - 3種類（77,000トン型、85,000トン型、88,000トン型）の浅喫水幅広船型
  - 5HOLD / 5HATCH(荷役の効率化)
  - ダブルハル(荷役の効率化、安全性向上)
  - ハッチ開口部を最大化(荷役の効率化)
  - 16本の係船索に全てムアリングウィンチ\*1を設置（着岸中の安全性向上）
  - 井桁式フェアリーダー\*2を設置（着岸中の安全性向上）

\*1：甲板上にあり、主に係船索の巻き込みを行う装置。

\*2：係船の際にムアリングロープを通す穴のことで、上下左右の井桁状にローラーを備えており、ロープの動きに合わせて回転してロープの擦り切れを防止すると同時に、ロープが甲板上を動き回らないようにするもの。

- 安全運航及び運航管理:
  - 電力炭輸送や本邦の港湾事情に精通した外国人船員の継続的確保
  - 揚荷では船長経験者を荷役安全監督として派遣し、安全かつ効率的な荷役を支援
  - 独自の船体メンテナンスシステムを導入し長期使用を目指すとともに美観を維持
- 環境対策:
  - 港内汚染防止のため、デッキ上の雨水を船内に回収する専用タンクを設置
  - 船底にシリコンペイントを採用、省エネ船体付加物装着（一部船舶）

# 地球環境を守るために

## — 国際海運からの温室効果ガス削減対策 —

### ◎燃費改善でCO<sub>2</sub>排出削減

地球温暖化の要因とされるCO<sub>2</sub>等の温室効果ガスの排出抑制は、世界中で取り組まなければならない大事な問題です。世界中の海を航行する当社の船も、化石燃料をエンジンで使用するからにはCO<sub>2</sub>の排出は避けられません。CO<sub>2</sub>排出削減を図るにはまず燃費改善を目指すこととなります。この燃費改善への取り組みは、海運会社では昔から行われてきたことで、燃費の良い船を効率よく運航するということは海運業における永遠の課題です。当社も独自の取り組みにより、燃費向上、即ちCO<sub>2</sub>の排出削減に努めています。

### ◎CO<sub>2</sub>排出削減の「見える化」

「見える化」という言葉を最近よく目にします。例えば、自動車には燃費が、家電製品では電力消費量が表示されており、最近ではCO<sub>2</sub>排出量も加えられており購入する際に参考にすることも多いかと思いますが、これらは「見える化」の身近な例です。

船の場合も、貨物輸送に当たってのCO<sub>2</sub>排出量がどれくらいなのか「見える化」すれば、削減の目標にもなり、また削減方策を立てる際にも役に立ちます。

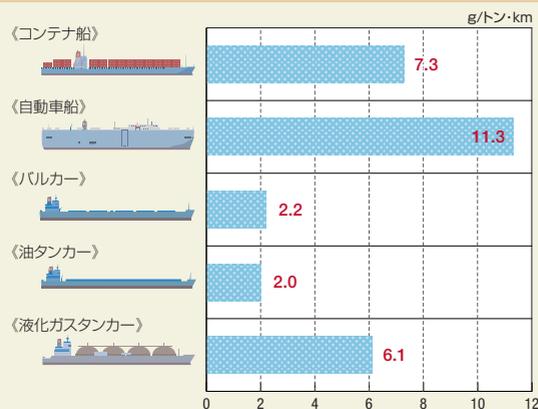
しかし、船にはさまざまな大きさや種類があり、貨物の種類や積み方、船型やエンジンの大きさも全然違うことを考慮した「見える化」が必要です。そこで、以下のように1トンの貨物を1km運ぶときに何グラムのCO<sub>2</sub>が排出されるかを表す「CO<sub>2</sub>原単位」を算出して「見える化」を行い、削減対策の指標としています。

当社では、運航船のCO<sub>2</sub>原単位を各船の運航データを集めたSPAS\*<sup>1</sup>というシステムで算出しています。これによりCO<sub>2</sub>原単位の傾向を確認しエネルギー利用率の推移を「見える化」することができ、2006年度に比べて2010年代半ばには1トンの貨物を1km運ぶために排出するCO<sub>2</sub>の量を10%削減する、という目標を社内で設定してCO<sub>2</sub>排出削減に取り組んでいます。

$$\text{CO}_2\text{原単位 [g/トン・km]} = \frac{\text{航海中に消費した燃料の量} \times \text{CO}_2\text{換算係数}}{\text{輸送した貨物の重量} \times \text{航海距離}}$$

なお、CO<sub>2</sub>原単位が小さいほど輸送効率が高くエネルギー利用率も高いといえるのですが、異なった船種間の比較は、その船型や貨物の種類、輸送形態が異なるため適当ではなく、その船種特有の値として評価することが必要です。

当社運航船の船種別CO<sub>2</sub>原単位 (2008年平均)



## ◎国際海運におけるCO<sub>2</sub>の「見える化」

CO<sub>2</sub>排出に関する規制については国別の削減枠組みを定めた京都議定書がありますが、当社運航船のような国際海運に從事する船舶からのCO<sub>2</sub>排出削減対策については、同議定書の中では具体的な規定はなく、国際海事機関（IMO）が検討する、と定められています。その対策の一つに、この「見える化」があり、考え方は前述のCO<sub>2</sub>原単位と同様で、新造船では建造データ（計画燃料消費率、計画積載量、計画速力）から「エネルギー効率設計指標（EEDI）」を、既存船では実際の運航データ（燃料消費量、貨物積載量、航海距離）から「エネルギー効率運航指標（EEOI）」を求める方法が検討されています。

このEEOIを継続して求めてその船のエネルギー使用効率を「見える化」し、その向上を図るための方策を立てて実行すれば、CO<sub>2</sub>排出削減にも繋がります。各船舶がそのような方策を取りまとめた「船舶エネルギー・マネジメント・プラン」を作成して自船のエネルギー効率向上を図り、その結果を「見える化」していこうという検討も行われています。

こういったさまざまな方策により、各船のエネルギー使用効率を高めていくことは国際海運からのCO<sub>2</sub>削減に役立つものとして期待されており、IMOによる国籍を問わない全船舶参加の枠組み作りが注目されています。

\*1. SPAS（エスパス）：毎日の正午の船位、航走距離、平均速力、気象、海象状況などの運航データを衛星回線を介して陸上のデータサーバーに蓄積し運航性能解析などを行うシステム。

## 「社会・環境レポート2009」

### 発行のお知らせ

本年6月、8回目となる「社会・環境レポート2009」を発行いたしました。

本レポートは、川崎汽船グループのCSR活動やCO<sub>2</sub>排出削減などの環境保全活動に関してお伝えしています。

また、今回のレポートでは当社90年の歩みと、安全運航、環境保全、経済運航の維持・向上のための取組みについて特集しました。

CSR活動や環境保全活動の充実により企業価値の向上に貢献できればと考えています。

本レポートが当社の社会・環境活動に対するご理解の一助となれば幸いです。



本レポートは、当社ホームページ  
<http://www.kline.co.jp>にて閲覧いただけます。

トップページ右下に表示の「社会・環境レポート2009」をクリック。

また、冊子をご希望の方は、上記より「レポート送付希望」をクリックしてください。



## 海賊対策

### アデン湾・ソマリア沖航行の現状

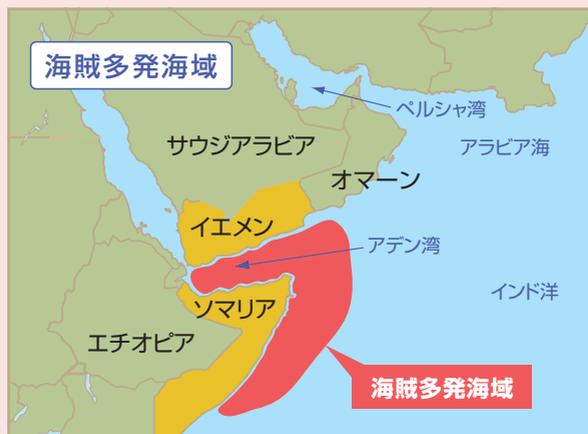
無政府状態が続くアフリカのソマリアでは、2008年頃からアデン湾・ソマリア沖を航行する船舶に対する海賊行為が多発しており、日本の海運会社が運航する船舶も多数被害にあっています。幸い、これまで当社運航船舶に被害はありませんが、こうした状況を受け、当社では安全管理マニュアルによる対応手順、またISPSコード\*1に基づく保安計画を策定・実施しています。

これまでの海賊行為は金品の略奪が主たるものでしたが、最近は身代金目当てに、重火器を使用して襲撃し、船舶を乗っ取るという卑劣な事件が頻発するような事態に陥っており、お客様の貨物の安全、船舶自体

及び乗組員の安全が脅かされるリスクが高まっています。

こうした中、国連では安全保障理事会を開催し、ソマリアの領海に入って海賊を制圧することを各国に認めることを決議。これを受け、米国・EUなどが同海域に海軍を派遣し、パトロールをしています。日本政府も同決議に基づき、護衛艦を同海域に派遣し船舶の安全を図れるよう新たな法律を策定、海賊対処法として本年6月19日に成立し、7月24日に施行されました。

このような情勢をふまえ、当社では、運航船舶が当該海域を航行する場合には、下記のような安全対策を実施しています。

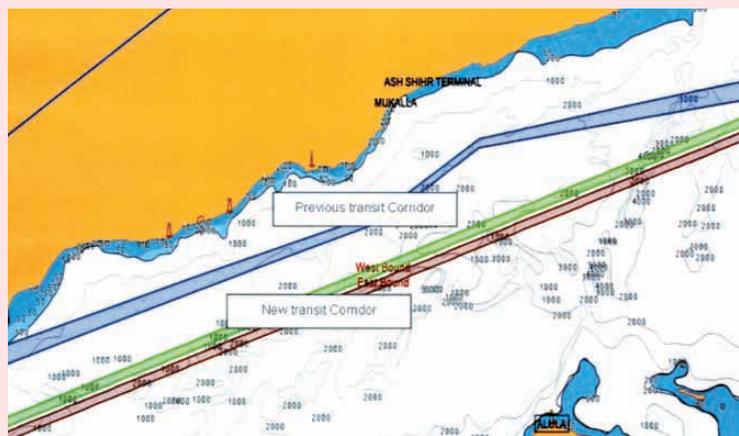


- 自衛艦による護衛への参加
- EU軍のグループトランジットへの参加\*2
- 各国軍が協調して設定した推薦航路（安全回廊）の航行（図①ご参照）
- 英国海事貿易オペレーション（UKMTO）への通報\*3
- アフリカの角（つの）安全センター（MSCHOA）への登録\*4
- 各国の護衛やグループトランジットへの参加が困難な場合にはフルスピードによる航行
- 見張り員の増員

- 甲板上からの放水
- 開口部や居住区の施錠
- 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）

また、低速力の船舶については、アデン湾の航行を避けて、喜望峰回りのルートを選択するといったことも実施しています。

- \*1：ISPSコード（船舶と港湾施設の国際保安コード）とは、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。
- \*2：グループ（船団）を組んで集団で航行する方法で、安全回廊の東端と西端をスタート地点とし、船の速力に合わせ、東航及び西航それぞれ5回ずつ運航される。
- \*3：産業界と連合軍(各国からの派遣艦艇を統括)との連携のためのコンタクトポイント。通報することにより船舶の位置情報が連合軍とEU本部に送付される。
- \*4：欧州保安イニシアティブの一環として、当該区域の海賊に対処するためにEUによって設立され、EU軍の運用と調整を担っている。



(図①) Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) (安全回廊)



(図②) 本船位置監視サンプル

## 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。

### 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。ぜひご利用ください。

サービスのご登録は <https://www.kline.co.jp/sec/mlist/index.asp>

(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。



本誌は再生紙を使用しています。

**K "K" LINE**  
川崎汽船株式会社®

〒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)

TEL : 03-3595-5061

URL : <http://www.kline.co.jp>