第141期第2四半期報告

株主通信

平成20年7月1日～平成20年9月30日

"K" LINE
川崎汽船株式会社®

証券コード：9107

CONTENTS

株主の皆さまへ（社長挨拶） 2

トップインタビュー［社長に聞く］ 3
安定した収益体制の確立と成長を目指します

グループ業績の概況 6
主要な連結経営指標の推移 8
経済環境および当社株価 9
四半期連結財務諸表（要約） 10
株券電子化について 13

特集 14
船を「冷えた鉄の塊」にする！？

トピックス 16
［“K” LINEの最前線を読む］
・ロッテルダム・ユーロマックス・ターミナル開業
・中国福建省の船舶修繕ドックに出資
・ケイライン・マリタイム・アカデミー（KLMA）第2回グローバルミーティング開催
・「社会・環境レポート2008」を発行しました

会社の概況 18

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141期第2四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2四半期（平成20年7月～9月）は、燃料単価の高止まりに加え、ドライバルク市況が8月半ば以降急落し、コンテナ船においても米国向け荷動きが減少し、収益圧迫要因が目立つようになりました。しかしながら、積上げてきた営業規模の拡大や長期契約の確保等がそれをカバーし、四半期並びに半期として過去最高の業績を上げることができました。

下期については米国サブプライム・ローン問題に端を発する世界経済の混乱・収縮の影響が、国際海運においても顕在化し、厳しい事業環境となり、通期業績は当初見込みをやや下回ることになると予想しています。

配当金につきましては、中間配当金は期初の予想通り1株当り13.5円といたしますが、下期事業環境の厳しさを考慮し、期末配当金は1株当り11.5円（年間配当金25円、配当性向22%）とさせていただく予定です。株主の皆さまのご理解をお願い申し上げます。

グループ企業の役員・従業員一丸となってさらに努力を続けて参りますので、株主の皆さまには何卒一層のご支援、ご鞭撻を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

平成20年11月

代表取締役　社長執行役員
前川弘幸

安定した収益体制の確立と成長を目指します

Q 海運市況をどのように見ていますか？

第1四半期に記録的水準まで高騰したドライバルクの運賃市況は、北京オリンピックを境に一気に下降線を辿りました。中国の粗鋼生産は、2004年2億8千万トンから2007年には4億9千万トンへ大幅に増加、中国向け鉄鉱石や石炭の輸送需要の急拡大がこの間のドライバルク市況を牽引してきました。ドライバルク市況の急変は、北京五輪開催中の鉄鋼生産の減少、それに伴う積地での荷役待ち日数の改善、鉄鉱石販売価格の交渉難航に伴う出荷量の一時的減少など複合的要因によるものと思われます。中国経済の成長はこれまでのような急速な拡大からやや鈍化はするものの、依然成長を続けるはずで、足元の市況は本来の需給関係を反映しておらず、ある程度のレベルまで年内に回復するとみています。

各種電器製品をはじめ衣類や家具・玩具など、中国を中心としたアジアから米国向け荷動きは、現状は昨年を若干下回る動きとなっています。また、欧州向けのコンテナ船による一般雑貨の荷動きも、この数年、年率20％前後の伸びが続いていましたが、EU経済の減速に伴い、本年は一桁台の伸びに留まると予想しています。比較的経済が好調な南米や中近東向け荷動きは堅調に推移しています。自動車市場においても、米国での販売不調が伝えられるとおり、景気後退の影響を余儀なくさ

れておりますが、現在のところ世界全体で見た完成車の荷動きは依然堅調であり、船腹需給は良好な状態が続いています。

米国の金融危機が欧州に波及し、やがて世界同時株安を引き起こし、信用収縮につながりました。信用収縮は世界経済の拡大にとって阻害要因であり、世界海上荷動きの収縮をもたらしますが、外航海運にとっては思わぬ助け舟となる側面もあります。既発注の新造船のうち、ファイナンスの手当てが出来ず、発注キャンセルになるものも出てきており、これは、中長期的には船腹需給のバランス改善に繋がります。また、投機的要素の強かった原油価格の下落は、当社の収益には好材料になっています。

Q 新規事業への積極投資の理由をお聞かせください。

昨年はSALグループ（ドイツ）と重量物輸送の共同事業を立ち上げ、続いて、オフショア支援船事業と呼ばれる事業に進出しました。今年は洋上LNG生産プロジェクトを展開するFLEX LNG社（英国）に戦略的パートナーとして資本出資を決め、また修繕船事業分野でも、中国福建省泉州市に建設中の船舶修繕ドックTitan Quanzhou Shipyard Ltd.（TQSL）の持株会社と資本業務提携するなど、次々と新しいプロジェクトに着手してきました。これらのプロジェクトに共通するキーワードは「上流（開発）志向」です。新規分野の参入といっても、海上輸送という本業から離れ、まったく新しい事業を興すというわけではありません。基本的には海上輸送の周辺事業への展開です。100周年を見据えた4ヵ年事業計画「“K” LINE Vision 100」（2008-2011年度）においてもコンテナ船、ドライバルク輸送、自動車船、エネルギー資源輸送（LNG船・油槽船）といった根幹の事業形態が大きく変わることはありませんし、10年先の2019年をイメージする100周年ビジョンにおいても、これらの輸送事業が中核になることは間違いありません。先の中期経営計画「“K” LINE Vision 2008+」でも、海運事業多角化を進め、新規分野への積極的な投資を重要な経営テーマの一つに位置付けておりましたが、Vision 100では新たな発展のシーズとしてエネルギー資源輸送の上流（開発）ビジネスに着目し、それを新しい収益の柱に育てていこうと考えています。

Q FLEX LNG社への資本参加について

新規事業開拓のキーワードは「上流（開発）志向」としましたが、その流れをより鮮明にしたプロジェクトが、「FLEX LNG

	2008年度第2四半期累計	2008年度通期業績予想	“K” LINE Vision 100 2008年度数値目標	2007年度通期
売上高	**7,355億円**	13,800億円	13,400億円	13,310億円
経常利益	**751億円**	1,050億円	1,210億円	1,259億円
純利益	**512億円**	710億円	780億円	830億円
1株当たり配当金	**13.5円**	25円（年間配当金）	—	26円（年間配当金）

（単位：億円　億円未満四捨五入）

社」への資本参加です。筆頭株主として同社への資本参加を決めた理由は三つあります。一つ目は、同社独自の生産方式です。SPBと呼ばれる「箱型」の液化ガス貯蔵庫を据え付けた洋上生産設備は、陸上までのパイプラインや液化ガス積み出し用の港湾設備が不要となるため、コスト面から未開発であった多くの中小ガス田の開発が可能になる点です。二つ目は、ガス田開発の権益です。今年6月、FLEX社はピークペトロリアム社（ナイジェリア）が所有するナイジェリア沖合40～60kmのガス田（推定埋蔵量は5TCF以上）の共同開発にピーク社、三菱商事を含めた三社で基本合意しています。具体化しているもう一つの開発権益はリフトオイル社（英国）が所有するパプアニューギニアガス田（2012年前半にLNGの生産・出荷開始予定）であり、ここでもFLEX社はリフトオイル社との共同開発に基本合意しています。その他にも、大手エネルギー会社二社と、LNGP（PはProducerの略）を利用するガス田開発の覚書を締結しており、計四隻のLNGP船を三星重工（韓国）に発注済みです。三つ目は、LNGビジネスの多角的な運営が可能になる点です。ここ数年、LNG輸送の環境は、資材高騰・設備建設の遅延から、新規の大型LNGプロジェクトの開発に遅延が見受けられ、陸上積み出し設備を使用する旧来のLNG輸送ビジネスには不透明感が生じています。一方、FLEX方式はその機動性の高さから、中小ガス田でのLNG開発・輸送の成長を促進する画期的事業として期待されています。さらに、ガス田開発に関連して、オフショア関連事業とのシナジー効果も期待しています。

グループ業績の概況

一般概況

当第2四半期連結会計期間（平成20年7月1日から平成20年9月30日まで）において、世界経済はサブプライムローン問題に端を発して、金融・株式市場の混乱を招き、米国と欧州を中心に実体経済が減速し始めました。その一方では、新興経済国やアラブ湾岸諸国等の資源国の経済は比較的好調を維持しました。米国では、住宅市場が一段と下落し、企業収益の悪化を反映して設備投資も減少、また、物価上昇に加え資産価値の目減りから個人消費が落ち込みました。欧州各国でも、輸出、設備投資が鈍化傾向にあり、個人消費が低迷し景気後退が見られました。わが国経済は、欧米向け輸出は頭打ちとなり、消費者物価上昇に伴う購買力の低下で個人消費も横ばいと全体的に低調に推移しました。アジア地域では、中国、インド、ベトナムなどを中心として輸出、設備投資、個人消費ともに高水準を維持し、景気拡大が続きました。

海運業を取りまく環境としては、高水準にあったドライバルク市況が8月後半以降急速な調整局面を迎え、コンテナ船においても米国向け荷動きの減速や燃料油価格の高騰など収益圧迫が顕著になりました。

このような状況下、当社グループは本年4月に発表した新中期経営計画“K”LINE Vision 100に基づき、事業規模の計画的な拡大と基盤強化に取り組む一方で、長期契約の確保や燃料油などのコスト削減に努めました。その結果、当第2四半期の連結売上高は3,860億21百万円、営業利益は425億82百万円、経常利益は418億6百万円、四半期純利益は296億24百万円となりました。

1 海運業

● コンテナ船部門

北米航路においては、米国経済停滞の影響によりアジア出し北米向け荷動きが減少、前年同会計期間比10%の積高減となりました。他方、北米出しアジア諸国向け輸出の増加は持続しており、前年同会計期間比41%の大幅な積高増となりました。欧州航路は荷動きが比較的堅調に推移し、大型船投入によるサービス増強効果もあり前年同会計期間比11%の積高増となりました。新サービス開始などの拡充を行ったアジア/南米西岸、南米東岸航路など南北航路では前年同会計期間比19%の大幅増となりました。この結果、当社積高は全体で前年同会計期間比5%増加しました。

船腹需給の緩みに対する懸念から市況が軟化し、運賃が下落した欧州航路を除き、平均運賃は概ね前年同会計期間を上回りましたが、記録的な燃料油価格の高騰によるコスト増を吸収するに至らず、前年同会計期間比で増収減益となりました。

● 不定期専用船部門

ドライバルク輸送においては、北京オリンピック開催期間中の操業停止による鉄鋼原料需要の減少、ブラジル大手資源会社の中国向け鉄鉱石の供給引き締めによる輸送需要の低迷、米国発の金融不安による世界的な景気減退懸念などにより船腹需給が緩和しました。この影響を受けて、8月後半以降バルチック

海運指数は大幅に下落しましたが、当社は新造船の竣工により営業規模が拡大したことに加え、効率的な配船に努めた結果、ドライバルク部門は前年同会計期間比増収増益となりました。

自動車船においては、米国経済の後退とガソリン価格の高騰による自動車販売減速の影響を受け、北米向け輸送台数は減少しましたが、一方で新興国及び資源国向けの旺盛な需要に支えられて総輸送台数は前年同会計期間を6%上回りました。また、当第2四半期中に竣工した2隻の新造船が輸送量の増大に貢献しました。

不定期専用船部門全体として当第2四半期の業績は前年同会計期間比増収増益となりました。

● エネルギー資源輸送部門

液化天然ガス輸送船については、新造大型船3隻が当第2四半期中に竣工し、当社が保有・関与する船舶は合計で41隻となりました。また、短期傭船手当てした1隻も順調に稼働し、安定的な収益を確保することができました。

油槽船においては、石油製品船の運賃市況が好転し、業績は前年同会計期間を大幅に上回りました。

エネルギー資源輸送部門全体では、前年同会計期間比増収増益となりました。

● 重量物船部門

重量物船事業においては、燃料油価格の高騰はありましたが、第1四半期に竣工した新造船1隻を含め合計17隻の船隊が順調に稼働し、発電所建設向けをはじめとする好調なインフラ整備需要や石油精製設備建設需要に支えられ、予想通りの収益を上げることができました。

● 内航・フェリー部門

内航・フェリー部門においては、石灰石専用船は安定した輸送量を確保して高稼働を維持し、内航ロールオンロールオフ船定期航路においては、苫小牧／東京、苫小牧／常陸那珂両航路の相乗効果によって輸送量が増加、日立／北九州航路では北海道との接続貨物を含めた新規貨物獲得に積極的に取り組みました。また、八戸／苫小牧フェリー航路では、宅配貨物や農水産品等のトラック輸送量を伸ばし、部門全体では前年同会計期間を上回りました。

以上の結果、海運業部門全体では、売上高は3,486億97百万円、営業利益は381億92百万円となりました。

2 物流・港運事業

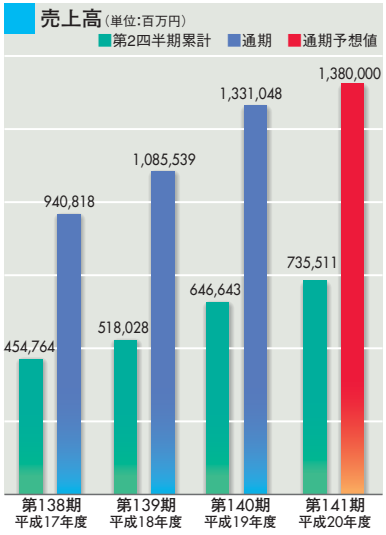
総合物流部門においては、米国の景気減退の影響が広がり、航空貨物では太平洋線を中心として取扱量が減少しました。一方、海上貨物につきましてもフォワーディング、陸送、保管等の業務で扱い量が減少し、物流部門としては売上高、営業利益とも前年同会計期間より減少しました。

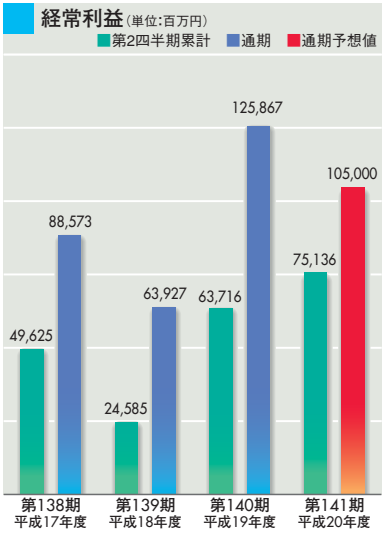
この結果、セグメント全体では、売上高は301億48百万円、営業利益は34億77百万円となりました。

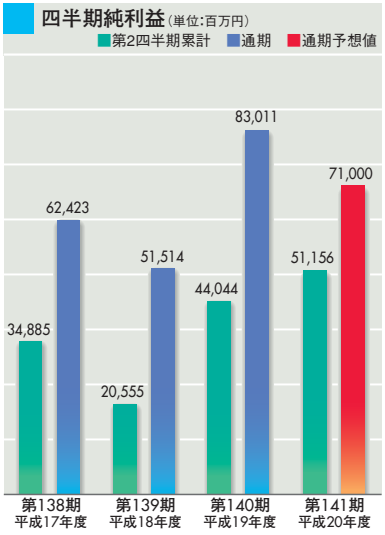
3 その他の事業

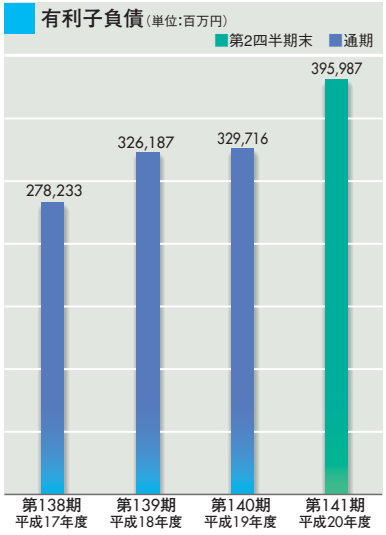
上記以外の事業においては、売上高は全体で71億75百万円、営業利益は9億1百万円となりました。

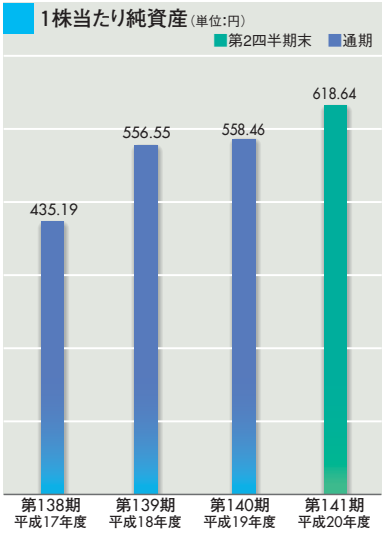
主要な連結経営指標の推移

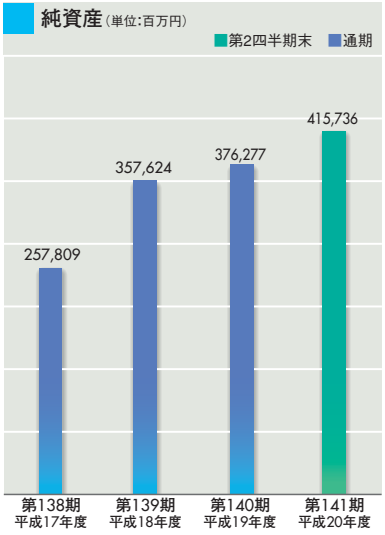






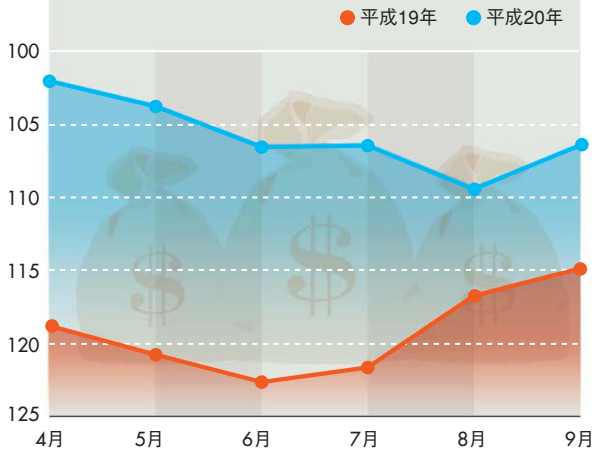




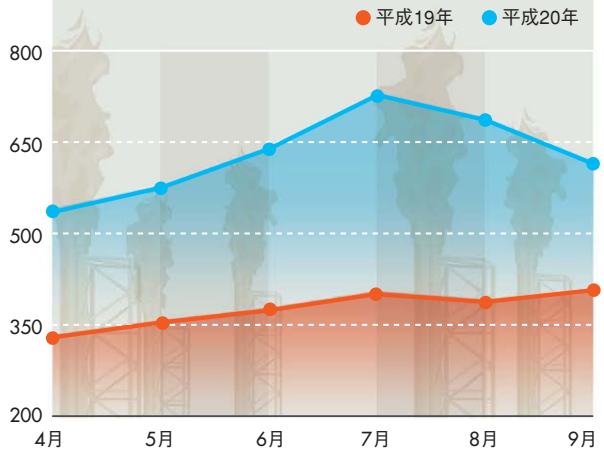


経済環境および当社株価

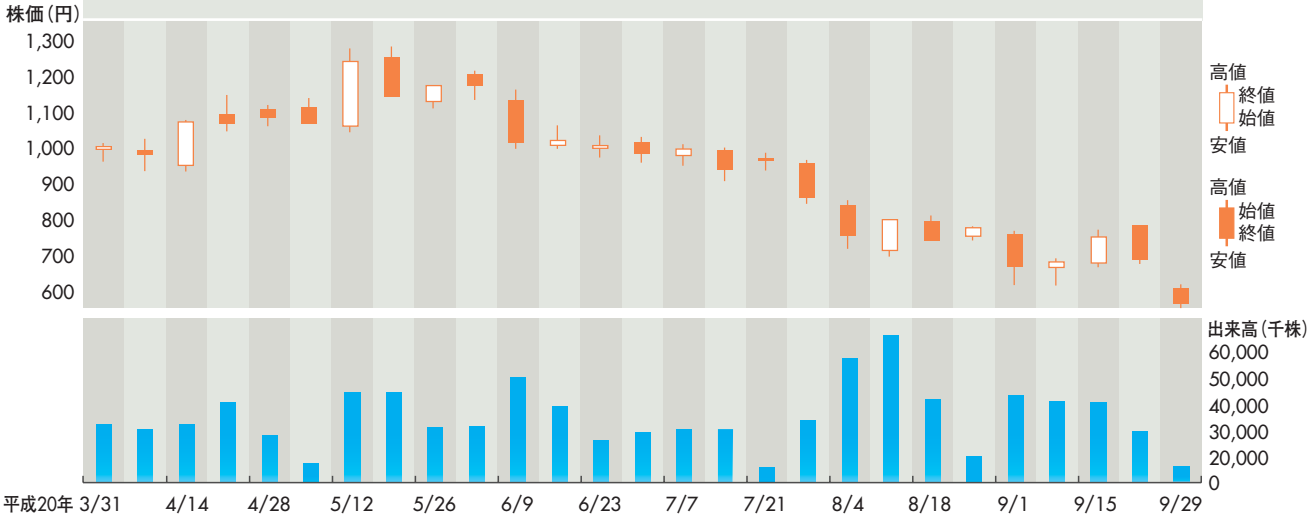
為替変動（円／US$）



燃料単価推移（単位:US$／MT）



株価チャート［週足］（株式会社東京証券取引所における当社の株価及び出来高です。）



四半期連結財務諸表（要約）

（単位：億円
億円未満四捨五入）

資　産

前期末比+1,118億円

負　債

前期末比+723億円

純資産

前期末比+395億円

四半期連結貸借対照表

（単位：百万円）

科　　目	当第2四半期連結会計期間末 平成20年9月30日現在	前連結会計年度末 平成20年3月31日現在
■資産の部		
流動資産	305,575	266,179
固定資産		
有形固定資産	576,415	514,669
無形固定資産	14,283	15,232
投資その他の資産	184,148	172,280
固定資産合計	774,847	702,182
繰延資産	—	266
資産合計	1,080,422	968,629
■負債の部		
流動負債	259,459	246,481
固定負債	405,226	345,870
負債合計	664,686	592,352
■純資産の部		
株主資本		
資本金	45,869	45,819
資本剰余金	30,714	30,664
利益剰余金	323,576	281,384
自己株式	△ 949	△929
株主資本合計	399,210	356,938
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	9,873	17,808
繰延ヘッジ損益	△12,528	△23,140
土地再評価差額金	4,186	4,186
為替換算調整勘定	△6,576	△29
評価・換算差額等合計	△5,045	△1,175
少数株主持分	21,571	20,514
純資産合計	415,736	376,277
負債純資産合計	1,080,422	968,629

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

四半期連結損益計算書

（単位：百万円）

科　　目	当第2四半期連結累計期間 自 平成20年4月 1日 至 平成20年9月30日	前第2四半期連結累計期間 自 平成19年4月 1日 至 平成19年9月30日
売上高	735,511	646,643
売上原価	624,240	549,426
売上総利益	111,270	97,217
販売費及び一般管理費	36,541	35,664
営業利益	74,729	61,552
営業外収益	5,171	5,812
営業外費用	4,764	3,649
経常利益	75,136	63,716
特別利益	1,019	8,662
特別損失	119	—
税金等調整前中間純利益	76,037	72,378
法人税等	22,293	27,258
少数株主利益	2,587	1,075
四半期純利益	51,156	44,044

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

（単位：億円
億円未満四捨五入）

売上高

前年同累計期間比+889億円

営業利益

前年同累計期間比+132億円

営業外損益

前年同累計期間比△18億円

特別損益

前年同累計期間比△78億円

四半期連結キャッシュ・フロー計算書

（単位：百万円）

科　　目	当第2四半期連結累計期間 自 平成20年4月 1 日 至 平成20年9月30日
営業活動によるキャッシュ・フロー	54,643
投資活動によるキャッシュ・フロー	△115,595
財務活動によるキャッシュ・フロー	58,260
現金及び現金同等物に係る換算差額	△1,991
現金及び現金同等物の増減額	△4,682
現金及び現金同等物の期首残高	48,044
新規連結に伴う 現金及び現金同等物の増加額	7
現金及び現金同等物の四半期末残高	43,369

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

株券電子化について

2009年1月に実施が予定されている株券電子化に伴い、株主様の権利は電子的に証券会社等の取引口座で管理されることとなり、株券は無効となります。

株券をお手持ちの株主様（自分で自宅又は貸金庫に保管している株主様）

株券はご本人名義になっていますか？

はい

お手続きは不要です

当社が株主名簿管理人　中央三井信託銀行に株主の権利を保全するために口座（特別口座）を開設します。
なお、証券会社を通じて「証券保管振替機構（ほふり）」に株式を預託されますと、電子化後も株式をスムーズに売買することができますのでご利用ください。

いいえ

名義書換が必要です

特別口座が、電子化移行時点の株主名簿により開設されるため、他人名義のまま開設され、最悪の場合、株主としての権利を失うことになってしまいます。
名義書換の手続きについては、早急に当社株主名簿管理人　中央三井信託銀行 証券代行部（0120-78-2031）までお問合せください。

「証券保管振替機構」にお預けの株主様

お手続きは不要です

Q1　株券「名義の確認方法」は？

A.｜株券の裏側をご確認ください。

（確認方法）

①お手持ちの株券の裏側に登録順に「登録年月日」「株主名」「登録証印」欄がありますので、最終の記載欄がご本人名義かを確認ください。

②株主総会招集通知等のあて先の住所・名前をご確認ください。

Q2　「特別口座」とは何ですか？

A.｜株主の権利を確保するための口座です。

①「特別口座」とは、株券の電子化に伴い、証券保管振替機構（ほふり）に預託していない株券の株主の権利を保全するために、当社の申出により中央三井信託銀行に開設される口座です。なお、税制上の証券会社の「特定口座」とは異なります。

②この「特別口座」は、株式を売却するための取引口座としてはご利用いただけません。「特別口座」に記録された株式を売買する際には、一旦、証券会社等の取引口座（ご本人名義に限ります）に、株式の残高を振替える必要があります。

③なお、特別口座の開設には、電子化実施後3週間（15営業日）の期間を要します。

株券電子化に関するご質問・ご相談は、株券電子化コールセンターへ

お問い合わせ先および情報は

「株券電子化」なんでも相談窓口（株券電子化コールセンター）※　0120-77-0915（平日・土9:00～17:00通話無料）

※株券電子化コールセンターは、（株）証券保管振替機構・日本証券業協会・（株）東京証券取引所が共同で運営する株券電子化についての相談窓口です。

特集 船を「冷えた鉄の塊」にする!?

船を動かすには、メインエンジンのほかに、メインエンジンに燃料を供給するポンプやレーダー等の航海計器ほか様々な機器が必要であり、それらの機器を動かすために、ディーゼルエンジンで駆動する発電機で電力を作り、船内に供給しています。

航海中は、発電機を止めることはできませんが、停泊中は水力、風力等のクリーンエネルギーで発電した陸上の電力を船に供給することにより、船の発電機の排気ガスを止めることができ、港湾地域や沿岸の大気汚染を緩和する対策の一つとして有望視されています。

米国カリフォルニア州ロングビーチ港では、これを実現するプロジェクトが立ち上げられており、当社コンテナ船が寄港するITSターミナルがこの対象になっています。

この電力供給の方法は、船から電線を引いて、陸のコンセントに差し込むようなものですが、次のような設備工事が必要です。

陸側では、電線の敷設や、発電所からの電力を6,600ボルトに下げる変圧装置、安全に電力を供給する配電盤などを

コンテナ船・GENOA BRIDGEに搭載されたCold Ironing用コンテナ（写真中央の青と白の二色に塗られたコンテナ）：このコンテナの中にケーブル（巻取りリール付）と受電盤が収められている。

設置し、船側では、電力を受け取るケーブル、安全に電力を受電する配電盤、受け取った電力をさらに440ボルトに下げる変圧器などを設置しています。

当社では、この船側の設備のうち、配電盤とケーブルを40フィートコンテナの中に収めて船のコンテナ積載スペースの一角に搭載し、これらの機器を風雨や潮風から守るとともに整備の利便性を図っています。

では、表題の「冷えた鉄の塊」とはいったい何でしょう？ 陸上電力の供給を受けることによって船の発電機を停止することで、停泊中の船は「冷えた鉄の塊」になります。ロングビーチ港では、これを「Cold Ironing」と呼んでいます。

この「冷えた鉄の塊」プロジェクトは、ITSターミナルに寄港する当社5船を対象にしており、本船設備と陸上設備の適合性の確認や電力の切り替え、数多くの安全装置の動作確認などを行い、本年11月の本格稼働に向けて鋭意準備を行っています。

ケーブル接続風景：Cold Ironing用コンテナからケーブルを陸側に繋いでいる。

陸側電源ボックス：岸壁のふたを開けると接続用の設備がある。

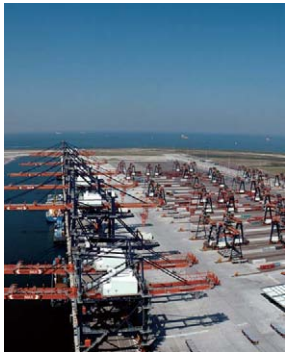
電源接続状態：陸側の電源ボックスにケーブル（プラグ）を差し込んだ状態。ケーブルの直径は約10cm。

トピックス｜“K”LINEの最前線を読む

ロッテルダム・ユーロマックス・ターミナル開業

当社は、オランダ・ロッテルダム港に、陽明海運・韓進海運・コスコパシフィック及びヨーロッパコンテナターミナルズ（ECT）との5社合弁にて、ターミナル運営会社であるユーロマックス・ターミナル（EUROMAX Terminal）を設立しました。その開所式が、本年9月5日に関係者約1,500名の出席のもとでとり行われました。

ユーロマックス・ターミナルは、欧州最大の港湾であるロッテルダム港内、マースフラクテ・フェーズ1地区に位置し、ヤード荷役作業の全工程を無人の荷役機器で行っており、加えて、荷役機器のハイブリッド化によって環境対応にも優れた世界最新鋭のコンテナターミナルです。開業時点ではバース全長1,500メートル（4バース）、年間コンテナ処理能力230万TEUですが最終的な開発計画ではバース全長3,500メートル、年間コンテナ処理能力560万TEUまで拡張することを見込んでおり、当社の北欧州サービスの基幹ターミナルとしての役割を担います。



中国福建省の船舶修繕ドックに出資

当社は、Titan Petrochemicals Group Ltd.※が中国福建省泉州市郊外に建設中のTitan Quanzou Shipyard Ltd.（TQSL）の船舶修繕事業の戦略的パートナーとして、資本業務提携契約を締結しました。TQSLは2009年末の完成時には4本の大型ドライ・ドック、10本の修繕岸壁ほかの施設を有し、年間250隻の船舶修繕が可能な近代的修繕ドックとなります。船隊増強により船腹量が増加する中、運航船の品質維持・向上のために修繕ドックの確保は重要かつ緊急の課題です。当社が、安全運航を確保しつつ、中期経営計画“K”LINE Vision 100に掲げる運航規模900隻体制を実現するには、船舶修繕において核となる修繕ドックの確保が必要です。この度の提携はその一環をなすものです。

※Titan Petrochemicals Group Ltd.は香港証券取引所に上場する石油及び石油関連製品の輸送、貯蔵、販売を行う企業グループです。

ケイライン・マリタイム・アカデミー（KLMA）第2回グローバルミーティング開催

本年7月17日、18日の2日間にわたり、海事技術者の確保と育成に携わる世界各地の関係者総勢百余名が一堂に会し、第2回KLMA※グローバルミーティングがフィリピンにて開催されました。

初日は、インストラクター会議を行い、世界各地で行われている船員研修の現状や改善点について話し合いました。

2日目は全体会議で、船員確保育成の諸施策や、KLMAに対する新たな提案について活発な討論を行い、今後のKLMAの取り組みについて認識の共有化を図りました。

この共通認識に基づいて改訂されたKLMAマスタープランに従い、グループ一丸となって当社の安全基準を満たす良質な海事技術者の育成と確保に努め、安全運航をさらに推進していきます。

※国内外にある研修施設と、これを支える教育方針の策定、教育研修プログラムやカリキュラムの標準化などを行う当社グループ関係部署の集合体をKLMA（ケイライン・マリタイム・アカデミー）と呼んでいます。

「社会・環境レポート2008」を発行しました

本年8月、「社会・環境レポート2008」を発行いたしました。本レポートは今年で7回目の発行となります。今年は、当社の全般的な活動の報告である経済性／社会性報告・環境報告に加え、船の運航には欠かせない「安心・安全・信頼」の維持・向上のための取組み、CO_2削減のための減速航行への取組み、当社独自のカルチャーとスピリットの3つのテーマについて特集記事を掲載しました。

全体的に平易な文章を心がけ、専門的な用語には巻末に解説を設けていますので是非、ご覧ください。

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2008」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。

会社の概況 [平成20年9月30日現在]

会社の現況

商　　号	川崎汽船株式会社 Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.
本　　店	〒650-0024 兵庫県神戸市中央区海岸通8番（神港ビル）
本　　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）
資 本 金	45,869,343,750円
株式上場	東京、名古屋、大阪、福岡
支　　店	名古屋、関西

運航船腹

区　　分	隻　数	重量屯数（キロトン）
所 有 船	124	9,064,483
用　　船	259	16,130,345
合　　計	383	25,194,828

（注）所有船には、他社との共有船を含んでいます。

株式の状況

発行可能株式総数	2,000,000,000株
発行済株式の総数	638,882,298株
株 主 数	32,042名

従業員の状況

陸上従業員数	448名
海上従業員数	170名
合　　計	618名

（注）1.従業員数には、他社からの出向者が含まれ、他社への出向者及び派遣者等は、含まれておりません。

2.陸上従業員数には、陸上勤務の海上従業員22名が含まれています。

参　考（連結）

運 航 船 腹	489隻
従 業 員 数	7,541名

大株主（上位10名）

株主名	現在所有株数（千株）	出資比率（%）
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社（信託口）	55,668	8.71
日本マスタートラスト信託銀行株式会社（信託口）	49,643	7.77
みずほ信託退職給付信託川崎重工業口再信託受託者資産管理サービス信託	30,000	4.69
東京海上日動火災保険株式会社	28,020	4.38
株式会社損害保険ジャパン	27,295	4.27
JFE スチール株式会社	25,305	3.96
日本生命保険相互会社	17,913	2.80
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社（信託口4G）	17,484	2.73
株式会社みずほコーポレート銀行	11,100	1.73
資産管理サービス信託銀行株式会社（証券投資信託口）	11,095	1.73

役　員

取締役

※取締役社長執行役員　前川弘幸
※取締役副社長執行役員　鈴木顕一
※取締役専務執行役員　長谷川陽一
※取締役専務執行役員　塩田哲夫
※取締役専務執行役員　吉田克衛
※取締役専務執行役員　清水俊雄
取締役常務執行役員　堤則夫
取締役常務執行役員　守田敏則
取締役常務執行役員　江口光三
取締役常務執行役員　佐伯隆
取締役執行役員　吉田圭介
取締役執行役員　鳥住孝司

監査役

監査役（常勤）　大滝光一
監査役（常勤）　向川譲
☆監査役（常勤）　渡邊文夫
☆監査役　山下健悟

執行役員

常務執行役員　宗田繁
常務執行役員　石井繁礼
常務執行役員　村上栄一
常務執行役員　皆川善一
常務執行役員　朝倉次郎
常務執行役員　村上英三
常務執行役員　森護
執行役員　寺島喜義
執行役員　佐々木真己
執行役員　板家茂雄
執行役員　今泉一隆
執行役員　鈴木俊幸
執行役員　青木宏道

（注）※印は、代表取締役であり、☆印は、社外監査役です。

"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 ■ http://www.kline.co.jp

株主メモ

●事業年度	4月1日から翌年の3月31日
●定時株主総会	6月
●定時株主総会の基準日	3月31日
●配当の基準日	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 http://www.chuomitsui.co.jp/person/p_06.html
（同事務取扱所）	（〒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 0120-78-2031（9：00～17：00）
（同取次所）	中央三井信託銀行株式会社 全国各支店 日本証券代行株式会社 本店及び全国各支店
●単元株式数	1,000株
●単元未満株式の売渡（買増）請求・買取請求	単元未満株式（1,000株未満）の売渡（買増）請求・買取請求は、株主名簿管理人の事務取扱所または取次所において受付けています。 売渡（買増）請求につきましては、3月31日及び9月30日をさかのぼる12営業日の間受付を停止させていただくほか、当社が別途必要と認める場合、受付停止期間を設ける場合があります。あらかじめ株主名簿管理人にご照会下さい（保管振替制度ご利用の株主様は、お取引証券会社にお問い合わせ下さい）。
●手数料等	①名義書換・・・無料 ②株券の交付・・・1枚につき50円に印紙税相当額を加算した額（消費税額等を含む） ③単元未満株式の売渡（買増）・買取・・・当社が定めた算式により単元株式数当たりの手数料を算定し、これを売渡（買増）・買取単元未満株式数で按分した額及びこれに係る消費税等の合計額 ④株券喪失登録請求・・・請求1件につき9,030円（消費税額等を含む）、株券1枚につき525円（消費税額等を含む）
●株券失効制度	株券を喪失した場合は本制度により株券の再発行を受けることができます。 株券を喪失した方は、当社株主名簿管理人に取扱手続きをご照会下さい。
●公告掲載URL	http://www.kline.co.jp

住所変更、単元未満株式買取請求、名義書換請求及び配当金振込指定に必要な各用紙のご請求は、株主名簿管理人の**0120-87-2031**で24時間受付けています。

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下さい。

NIPPON KAIJI KYOKAI QUALITY ASSURANCE
REGISTERED FIRM ISO 14001
JAB EMS Accreditation RE024

本誌は再生紙を使用しています。