

第140期 中間報告書

平成19年4月1日～平成19年9月30日



 **“K” LINE**
川崎汽船株式会社®

証券コード：9107

川崎汽船グループは、人権の尊重及び法令等の遵守が事業活動の基本であること、並びに企業の発展は社会と共にあることを認識し、以下の原則に従って行動することを宣言する。

1. 人権の尊重

国の内外を問わず人権を尊重すると共に、グループ従業員の人格、個性および多様性を尊重し、安全で働きやすい職場環境の整備・向上を図り、ゆとりと豊かさを実現する。

2. 企業倫理の遵守

法令や国際ルールを遵守し、公正、透明、自由な競争ならびに適正な取引を行う。

3. 信頼される企業グループ

船舶の安全運航をはじめとして、安全かつ有用なサービスを提供し、顧客と社会の満足と信頼を得る。

4. 環境問題への積極的取組み

環境問題への取組みは人類共通の課題であり、企業の活動と存続に必須の要件であることを強く認識し、環境の保全のために自主的、積極的に取り組む。

5. 情報の開示と社会とのコミュニケーション

事業と個人に係る情報を適切に管理し、企業情報を適時・適切に開示し、株主はじめ広く社会と双方向のコミュニケーションを図る。

6. 社会貢献活動への取組み

良き企業市民として、社会貢献活動に積極的に取り組むと共に、グループ従業員の社会貢献活動を支援する。

7. 国際社会との調和

国際的な事業展開に際しては、関係各国の文化や慣習を尊重し、国際社会の発展に貢献する。

8. 反社会勢力との対決

社会秩序や市民の安全を脅かす反社会的勢力及び団体とは断固たる態度をもって対決する。

グループ各社の経営者は、本憲章の精神の実現が自らの役割であることを認識し、率先垂範の上、社内に徹底し、その実現のために実効ある社内体制を整備すると共に、取引先等にも周知を図る。本憲章に反するような事態が発生したときには、経営者自らが問題解決にあたり、原因究明、再発防止に努めると共に、迅速かつ確に情報を公開する。

CONTENTS

2	株主の皆さまへ(社長挨拶)
3	トップインタビュー [社長に聞く] さらなる成長と安定収益体制の確立を目指して
7	特集 [環境] 地球環境をまもるために
9	グループ業績の概況
11	主要な連結経営指標の推移
12	経済環境および当社株価

13	■ グローバルネットワーク
14	■ 中間連結財務諸表(要約)
17	■ 中間個別財務諸表(要約)
19	トピックス ["K" LINEの最前線を読む] ・JSW Energy社との傭船契約について ・ヤラ社向け新造アンモニア輸送船投入 ・コンテナ船の新たなサービス網の開設 ・船隊整備の状況
21	会社の概況



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140期中間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。

当上半期の世界経済は国内外ともに好調に推移しました。海運業を取りまく環境としては、ドライバルク市況が高水準で推移したことに加え、コンテナ船でも好調な荷動きを背景として、欧州航路の運賃水準が回復しました。

下半期については、燃料油価格の高騰、円高、金利の上昇等のマイナス材料も懸念されますが、ドライバルク市況が引き続き高水準を維持すると見込まれ、コンテナ船、自動車船も好調な荷動きを背景に安定的な収益が見込まれることにより、通期の業績は前回予想を上回る見込みです。

配当金につきましては、中間配当金は1株当たり12円とさせて頂きました。また、期末配当金は、1株当たり13円、年間配当金25円(昨年度に対し7円の増配)とさせて頂く予定です。

グループ企業の役員・従業員一丸となって“K”LINE Vision 2008+を更に推進して参りますので、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お願い申し上げます。

平成19年11月

代表取締役 社長執行役員

前川 弘幸



さらなる成長と安定収益

Top In

トップインタビュー [社長に聞く]

海運市況を どのように見えていますか？

ドライバルクの運賃市況や、コンテナ船の荷動き・市況などが新聞・経済誌などで頻繁に取り扱われるようになり、グローバル化した世界経済の中で外航海運が果たしている役割の重要性が従来以上に認識されて来たと実感しています。

今日の世界経済のダイナミズムは、おそらく1997年の中国への香港返還、2001年末の中国のWTO加盟、更には一連のEUの拡大に起因しているように思います。中国の粗鋼生産を例にとると、2004年2億7千万トン、2005年3億5千万トン、2006年4億2千万トン、そして今年は5億トンに達する勢いで、毎年生産が急拡大しています。当然、中国による鉄鉱石や原料炭の輸入も大幅に増加しており、最近活況を呈しているドライバルク市況を牽引しているわけです。中国を中心としたアジアから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すが、これはEU拡大

による経済の活性化に負うところが大きいと思われます。

今や、一般雑貨の多くは世界の工場となった中国で生産され、世界へ輸出されるというメカニズムになっています。当然、世界の工場は膨大な量の原材料、エネルギー資源を必要とするわけで、このことが現在の海上輸送量の増加に現れています。大型船の大量竣工により2006年はコンテナ船航路で需給関係が大幅に崩れるとの予測がありましたが、蓋を開けてみると需給関係は極めてタイトに推移し、2007年に至っては特に欧州航路は満船状態が続いています。潜在購買力が大きい欧州諸国、東欧、ロシア、原油・ガス・鉱物資源などの高騰によって購買力が高まっている中近東、南米、アフリカ諸国と中国を中心とするアジア諸国との間で消費と生産の分業化が顕著になっており、コンテナ船市場の荷動きにも反映されています。

自動車市場では、燃費効率に優れ環境にも優しい日本車、韓国車の売れ行きが好調で、世界の完成車輸送の荷動きは

体制の確立を目指して

terview



堅調であり、自動車船市場では、ここ数年は船腹需給が非常にタイトな状況が続いています。

こういった活況が何時まで続くのか、予測はなかなか容易ではありませんが、中国の経済成長が急に失速するとは思えない。勢いが鈍化するとしても2010年以降ではないでしょうか。サブプライム問題に端を発した米国経済の先行きが懸念される場所ですが、今のところは大きく崩れるような兆しは見えず、おそろくソフトランディングするのではないかと考えています。

重量物船事業に 再参入した目的は何ですか？

実は、1990年代半ばまで当社は重量物輸送を行っていました。当時は日本中心の限られた市場での事業であったこともあり、先行きの広がりを見出すことができず、撤退した経緯があります。しかしながら、世界経済のグローバル化と規模拡大に伴い重量物船の事業機会も広がりを見

ている中、世界でもトップクラスの重量物輸送会社であるドイツのSALグループの事業への参加の話がもちあがり、本年4月にSAL社の50%のシェアを取得して資本参加するに至りました。

SALグループは既に15隻の重量物船を運航する世界有数の重量物輸送会社ですが、2008年以降も発注済の船舶の竣工が予定されています。中でも2010年には世界最大級の能力を誇る1,000トンクレーン2基を搭載する船が2隻竣工します。SALグループの競争力ある船隊と、当社のワールドワイドなネットワークを結び付けることで、相互協力、相互補完体制を確立し、より競争力のある事業展開を目指しています。資本参加と同時に今後は日本のマーケットにも積極的に参入していくために、SALグループの日本における営業拠点としてSALジャパン株式会社を設立しました。

重量物船事業は中東向けを始めとしてプラント、大型機械の輸送などを中心に今後も活況を呈すると見込んでおり、当社参



画前の2006年には約200億円程度だったSAL社の売上は、5～6年先には500億円規模に達すると期待しています。

中期経営計画(“K” LINE Vision 2008+)の進捗状況は如何ですか？

計画初年度の昨年は、売上高において計画を大幅に上回り、初めて1兆円を超えることができました。しかしながら、燃料油価格の歴史的な高騰およびコンテナ船欧州航路の運賃市況下落の影響を大きく受けて、利益は初年度計画値には届きませんでした。

今年度につきましては、下表に記載のとおり、海運市況に恵まれ当初の今年度計画値を達成することは確実な見込みです。また、その数値は来年2008年度の目標を大幅に超え、2010年代半ばの目標に近づきつつあり、数値目標以外の課題も含め、計画は極めて順調に推移しています。また、“K” LINE Vision 2008+では2008年度末に500隻、2010年代半ばに700隻の運航規模を目指していますが、その前提となる船隊整備計画も予定どおり進捗しています。グローバルな事業展開を進めるにあたり、当社は6月のブラジル現地法人設立に続き、7月にはインド駐在員事務所を設置しました。昨年12月に

(単位：億円 億円未満四捨五入)

	2007年度中間期	2007年度通期業績予想	“K” LINE Vision 2008+ 2007年度数値目標	2006年度通期
売上高	6,466億円	13,000億円	10,500億円	10,855億円
経常利益	637億円	1,280億円	900億円	639億円
純利益	440億円	840億円	600億円	515億円
1株当たり配当金	12円	25円(年間配当金)	—	18円(年間配当金)



トップインタビュー 【社長に聞く】

インドのジンダルグループの中核企業である製鉄会社JSWスチール社と豪州産原料炭の長期輸送契約を締結し、この9月には15年間の連続航海傭船契約を締結するに至りました。

海運業以外では、物流事業を安定収益事業の柱のひとつとして位置づけ、事業基盤の強化と規模の拡大を図っています。その具体策として、昨年7月には関係会社2社を統合することで、航空貨物及び海上貨物を総合的に扱うグループ物流事業の中核会社として、ケイライン ロジスティックス(株)を発足させ、物流事業推進の基盤強化を図りました。既にその効果は現れ、航空貨物、海上貨物とも扱い数量を順調に伸ばしています。

船隊規模拡大のなか船員確保・安全運航をどのように考えていますか？

人材の確保と育成は海上職、陸上職を問わず非常に重要な課題として捉えています。海運会社にとって、船舶の安

全運航はまさに生命線であることから、“K” LINE Vision 2008+で掲げた事業規模の計画的拡大と安全運航を支える船舶管理体制を確立するための諸施策を見直し、昨年5月に新たな方針を策定しました。2010年代半ばの運航隻数700隻体制に向けて、質を重視した船舶管理体制の構築に取り組んでいます。

具体的には、インド人船員の教育訓練を目的とした研修施設をインドのムンバイに設立し、海事技術者の育成により優秀な乗組員を確保することを柱とする諸施策を実行に移しています。インドでは、特に原油、ガスなどの危険物運搬船を操船する船長、機関長候補を育成するため、操船シミュレーター、荷役シミュレーター、エンジンシミュレーターを導入し、極めて実地に近い訓練を実施しています。年末にはフィリピンのマニラに最新の教育・訓練施設を備えた研修センターが完成する予定です。また一方では、乗組員の早期育成を目的として、教育訓練船による乗船訓練も実施しています。

地球環境をまもるために

—海運会社が取り組む「大気」の環境保全対策とは?—



日本では、日々の暮らしのあらゆるもの — 家庭の食卓にのぼる食材も含めて — を輸入に依存せざるを得ないので、それらの物資を輸送するために船舶は欠かせません。船舶は、エネルギー効率に優れ環境にやさしい輸送機関と言われていますが、それでも世界各地で多くの船舶を運航することで、地球環境に負荷をあたえています。今回は、私たちが取り組む大気汚染防止対策についてご紹介致します。

クリーン燃料と省エネ化

船舶を運航するには燃料が不可欠であり、現在はそれを重油に頼っています。重油には硫黄分が含まれており、燃焼により酸化されて硫酸酸化物となります。硫酸酸化物は酸性雨や大気汚染の原因となるため、国際条約では船舶が使用する燃料に含まれる硫黄分の上限を定めており、また、とりわけ環境問題が深刻な海域では、より厳しい上限を設けるといった地域規制もなされています。

私たちはこうした国際条約や諸地域の規制に先駆けて、なるべく硫黄分の少ない良質な燃料を船舶に使用することに取り組みはじめました。

また私たちは、省エネ装置を船舶に設置して、燃料の消費量自体を少なくすることにも取り組んでいます。



省燃費型エンジン

Special

減速航行（エコナビゲーション）

地球温暖化防止についても積極的に取り組んでいます。自動車スピードを出しすぎるとより多くのCO₂を排出するように、船舶にも同様のことが言えます。また、その裏返しとして船舶も減速航行をすることで、CO₂の排出量を削減



することが可能です。米国ロングビーチ港は、米国の船舶の玄関と呼ばれるほど航行船舶が輻輳し、それだけ大気汚染が深刻な問題となっています。

私たちは同港の港湾局が推奨している指定沿岸海域での減速航行運動（グリーンフラッグ）に参画しています。2006年には減速航行達成率99.13%を記録し、一年間で船舶を200回以上寄港させている船社の中でトップの成績を収めました。私たちはこの減速航行で年間約4,000トンもCO₂排出量を削減することが出来ました。

また国内でも伊勢・三河湾内において、自動車船を対象にスケジュールが許す限り減速航行を行う自主的な取り組みを開始しました。

私たちはこれからも地球環境をまもるために、さまざまな問題に取り組んでいきます。



ロングビーチ港湾局よりグリーンフラッグ賞を受賞

feature

グループ業績の概況

一般概況

当上半期において、世界経済は国内外とも好調に推移しました。米国経済では住宅投資に鈍化が見られたものの、一般消費は概ね堅調であり、また欧州各国の経済も総じて好調に推移しました。BRICsや中近東諸国などの資源国においては、旺盛な設備投資と国内消費の伸びにより景気の拡大が続き、わが国経済も概ね底堅く、輸出も引き続き高水準に推移しました。

海運業を取り巻く環境としては、ドライバルク市況が高騰を続け、コンテナ船においても活発な荷況を背景に、欧州航路の運賃修復が進みました。

当社グループは経営計画"K"LINE Vision 2008+に基づき、積極的な営業を展開し、事業規模の拡大に取り組みました。その結果、当中間期の連結売上高6,466億円、営業利益616億円、経常利益637億円、中間純利益440億円とそれぞれ史上最高となりました。

尚、これら当上半期の数値はコンテナ船事業の収益計上基準を複合輸送進行基準※に変更したことにより、売上高、営業利益、経常利益がそれぞれ140億円減少した後の数値になっています。

中間配当につきましては、従来の予想より1円増配とし、1株当たり12円とさせていただきます。

※収益計上基準の変更については、16頁をご参照下さい。

(単位:億円
億円未満四捨五入)

1 海運業

● コンテナ船部門

世界経済の拡大に支えられ、荷動きは全般的に好調に推移、特に欧州航路の荷動きはEUの拡大、ユーロ高、好調なロシア経済等により、約20%の大幅な伸びとなり、船腹需給はタイトな状態で推移しました。当社積高は昨年秋に北欧欧州向けに投入した8000TEU型大型船の貢献により前年同期比約16%の伸びとなりました。

北米航路では、一般消費財の荷動きは堅調に推移したものの、米国住宅産業の低迷により主要品目である住宅関連物資の積高が低迷した結果、全体の伸び率は前年同期比1桁台半ばに止まりました。一方、船腹供給面では新規サービスの開設も無く、一部船社はサービスの縮小を実施した結果、需給は引き締まった状態で推移しました。当社積高は昨年後半に北米東岸向けスペースの増強を行ったこともあり、前年同期比約17%の伸びとなりました。

南北航路では欧州～南米東岸、アジア～南米東岸の2航路を新設、アジア～南ア航路への大型船の投入も行い、好調な荷動きとあいまって前年同期比約31%の大幅な伸びを記録しました。

燃料油価格高騰の影響は受けましたが、欧州航路、南北航路の堅調な荷動きに支えられ、運賃修復が進んだ結果、業績は前年同期比増収増益となりました。



● 不定期専用船部門

ドライバルク輸送においては、中国の鉄鉱石輸入量の大幅な増加と豪州の滞船長期化による船腹需給逼迫により7月以降はバルチック海運指数が連日のように過去最高を更新するなど未曾有の高値圏で推移しました。鉄鋼原料、電力炭、製紙原料輸送で長期契約により安定的な収益を確保する一方、中小型船を中心にスポット市況高騰を追い風として収益を押し上げた結果、ドライバルク部門全体では前年同期比で増収増益となりました。

自動車船については、本年7月に発生した新潟県中越沖地震による国内自動車メーカーの一時的な出荷停止もありましたが、当社グループの総輸送台数は前年同期比約9%増加しました。日本・アジアからの荷動きについては、北米向けが微増に止まったものの、欧州その他方面向けの荷動きは堅調で、特に中近東・アフリカ・中南米カリブ方面は約20%増と顕著な伸びを示しました。この新たな輸送需要に応えるべく、中国・インド・中近東・南アフリカを結ぶサービスを新設したことも輸送台数の増加に寄与しました。

当中間期の業績は、不定期船部門全体として、前年同期比増収増益となりました。

● エネルギー資源輸送部門

LNG輸送においては、昨年度竣工した新造船2隻を含め合計31隻の当社LNG船隊が概ね順調に稼働し、引き続き安定的な収益を確保することができました。また、LNGの旺盛なスポット需要に対応すべくLNG船1隻を短期傭船するなど、顧客のニーズに柔軟に取り組みました。



油槽船については、VLCC1隻、LPG・アンモニア兼用船2隻の新造船が竣工し、長期契約による安定的な収益を更に確保しましたが、原油価格が高騰を続ける中、運賃市況が軟化し、前年同期を下回る結果となりました。

エネルギー資源輸送部門全体では、前年同期比増収減益となりました。



● 内航・フェリー部門

内航・フェリー部門では、国内の需要に支えられ内航専用船による安定した輸送量を確保し、北海道、北関東、九州を結ぶロールオン・ロールオフ船船隊も積極的な営業活動が実り一般雑貨輸送を伸長することができました。また、1日4便体制となった八戸/苫小牧フェリー航路においてもトラック、旅客数とも大きく輸送量を伸ばしました。

以上の結果、海運業部門全体では増収増益となりました。

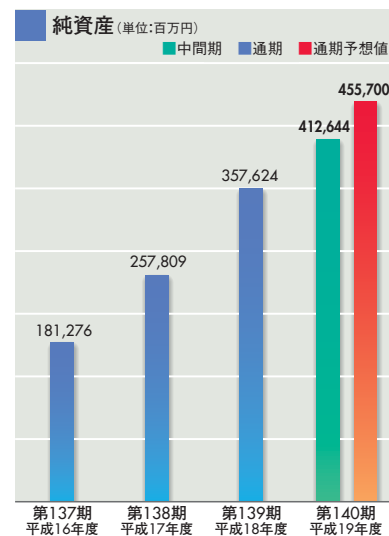
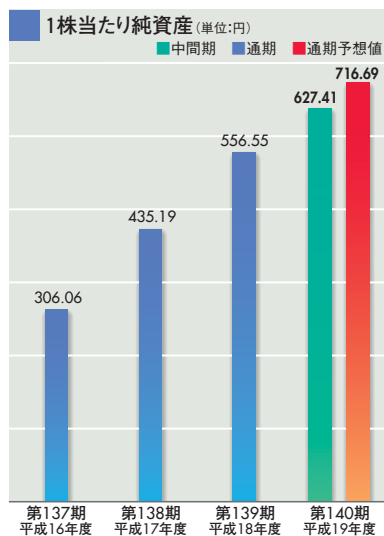
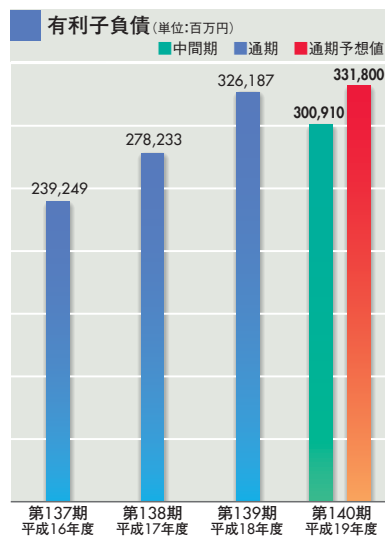
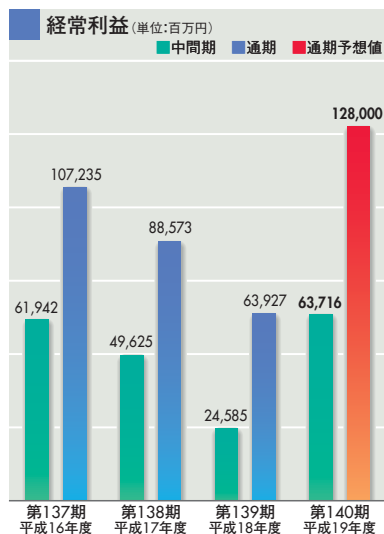
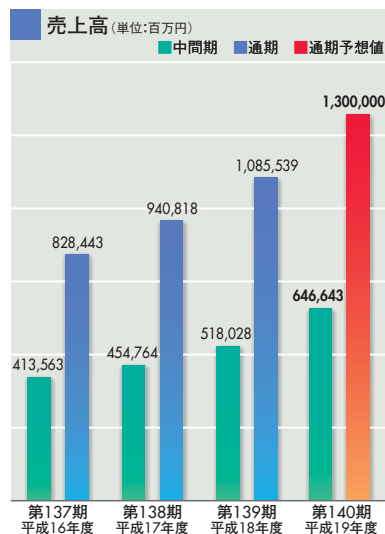
2 物流・港運事業

総合物流事業部門では、航空貨物フォワーディング全体のマーケットが低調の中、当グループは主要顧客の好調な出荷に支えられ、また、その他世界各地における物流事業の貢献もあり、前年同期比増収増益となりました。港運事業部門においても、コンテナ船の堅調な荷動きによって取扱量を増やしました。この結果、部門全体では、前年同期比増収増益となりました。

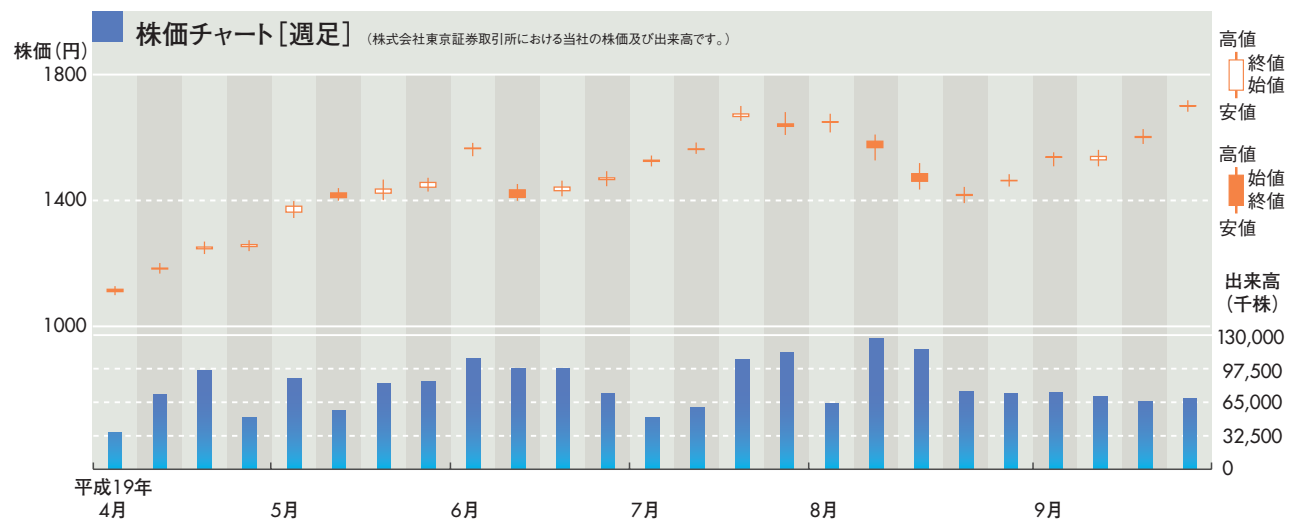
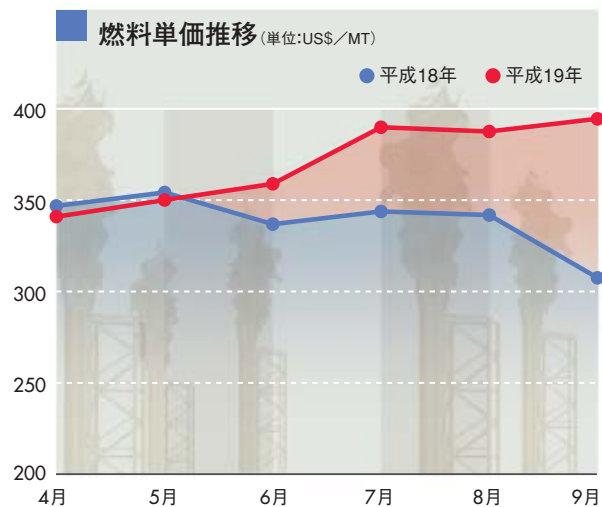
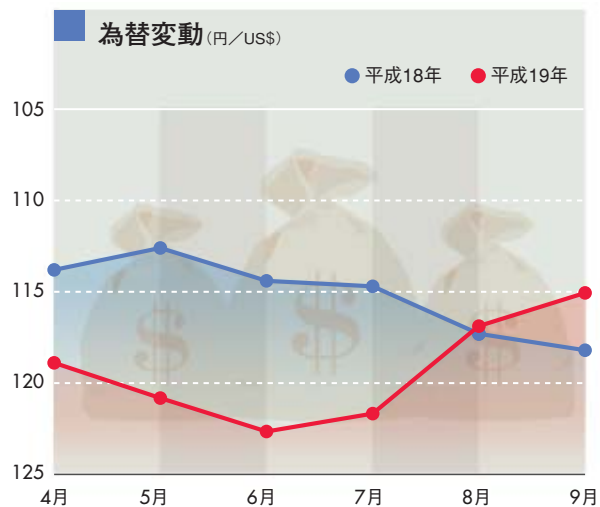
3 その他の事業

船舶管理業ほか、上記以外の事業においても増収増益となりました。

■ 主要な連結経営指標の推移

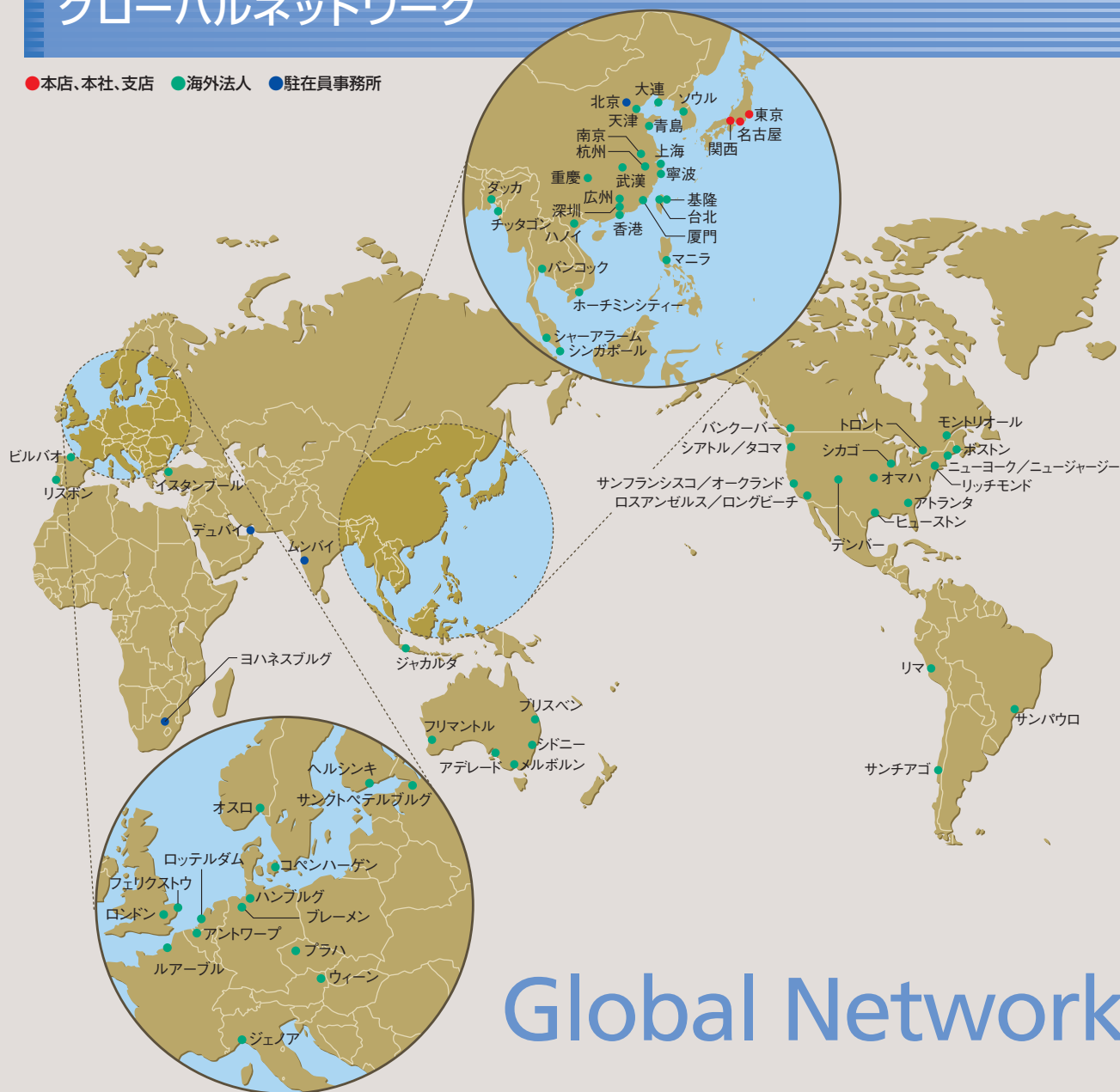


■ 経済環境および当社株価



グローバルネットワーク

● 本店、本社、支店 ● 海外法人 ● 駐在員事務所



Global Network

中間連結財務諸表 (要約)

中間連結貸借対照表

(単位：百万円)

科 目	当中間連結会計 期間末 平成19年9月30日現在	前連結会計年度末 平成19年3月31日現在	比較増減
■資産の部			
流動資産	272,435	252,798	19,636
固定資産			
有形固定資産	438,837	401,789	37,048
無形固定資産	5,920	6,091	△171
投資その他の資産	238,716	239,746	△1,029
固定資産合計	683,474	647,626	35,847
繰延資産	15	13	2
資産合計	955,925	900,438	55,486
■負債の部			
流動負債	235,260	230,931	4,329
固定負債	308,020	311,883	△3,862
負債合計	543,280	542,814	466
■純資産の部			
株主資本			
資本金	45,369	39,356	6,012
資本剰余金	30,214	24,201	6,012
利益剰余金	250,076	211,602	38,473
自己株式	△955	△988	33
株主資本合計	324,705	274,172	50,532
評価・換算差額等			
その他有価証券評価差額金	47,940	46,250	1,689
繰延ヘッジ損益	13,535	14,214	△679
土地再評価差額金	4,182	5,515	△1,332
為替換算調整勘定	8,564	4,322	4,242
評価・換算差額等合計	74,223	70,303	3,920
少数株主持分	13,716	13,148	567
純資産合計	412,644	357,624	55,020
負債純資産合計	955,925	900,438	55,486

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。



ポイント

(単位：億円
億円未満四捨五入)

中間連結貸借対照表 (B/S)

●資産(前期末比+555億円)

営業規模の拡大による船舶(建造中含む)及び営業未収金・たな卸資産の増加等による。

●負債(前期末比+5億円)

営業規模拡大に伴い営業未払金等が増加したが、短期借入金、社債等の減少により、負債全体としては微増。

●純資産(前期末比+550億円)

中間純利益による利益剰余金の増加、新株予約権付社債の予約権行使による株主資本への繰入れ等により増加。期末残高4,126億円、自己資本比率42%、DER(負債資本比率)0.75倍。



ポイント

(単位:億円
億円未満四捨五入)

中間連結損益計算書 (P/L)

売上高●

(前年同期比+1,286億円)

海運業を中心とした営業規模の拡大。

営業利益●

(前年同期比+380億円)

コンテナ船の好調な荷動き、ドライバルク市況の堅調による増収が、燃料油価格の高騰など運航経費の増加を上回った。

営業外損益●

(前年同期比+11億円)

受取配当金、持分法による投資利益等の増加により、改善。

特別損益●

(前年同期比+24億円)

投資有価証券の売却等で87億円を計上。

中間連結損益計算書

(単位:百万円)

科 目	当中間連結会計期間 自 平成19年4月 1日 至 平成19年9月30日	前中間連結会計期間 自 平成18年4月 1日 至 平成18年9月30日	比較増減
売上高	646,643	518,028	128,614
売上原価	549,426	463,530	85,895
売上総利益	97,217	54,498	42,718
販売費及び一般管理費	35,664	30,995	4,668
営業利益	61,552	23,502	38,049
営業外収益	5,812	4,280	1,532
営業外費用	3,649	3,197	451
経常利益	63,716	24,585	39,130
特別利益	8,662	6,718	1,944
特別損失	—	489	△489
税金等調整前中間純利益	72,378	30,814	41,564
法人税、住民税及び事業税	25,133	9,871	15,261
法人税等調整額	2,125	△343	2,468
少数株主利益	1,075	730	345
中間純利益	44,044	20,555	23,489

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

中間連結株主資本等変動計算書

当中間連結会計期間(自平成19年4月1日 至平成19年9月30日)

(単位:百万円)

科 目	株主資本合計	評価・換算 差額等合計	少数株主持分	純資産合計
平成19年3月31日 残高	274,172	70,303	13,148	357,624
中間連結会計期間中の変動額				
新株の発行	12,025	—	—	12,025
剰余金の配当	△ 5,575	—	—	△ 5,575
中間純利益	44,044	—	—	44,044
自己株式の取得	△193	—	—	△193
自己株式の処分	225	—	—	225
土地再評価差額金取崩	3	—	—	3
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	2	—	—	2
株主資本以外の項目の 中間連結会計期間中の変動額(純額)	—	3,920	567	4,487
中間連結会計期間中の変動額合計	50,532	3,920	567	55,020
平成19年9月30日 残高	324,705	74,223	13,716	412,644

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

中間連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

科 目	当中間連結会計期間 自 平成19年4月 1日 至 平成19年9月30日	前中間連結会計期間 自 平成18年4月 1日 至 平成18年9月30日
営業活動によるキャッシュ・フロー	66,784	20,792
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 47,092	△ 60,246
財務活動によるキャッシュ・フロー	△21,226	43,724
現金及び現金同等物に係る換算差額	1,928	△291
現金及び現金同等物の増減額	395	3,979
現金及び現金同等物の期首残高	60,493	41,157
連結範囲変更による 現金及び現金同等物増減額	△2	1
現金及び現金同等物の中間期末残高	60,886	45,138

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。



ポイント

(単位：億円
億円未満四捨五入)

中間連結キャッシュ・フロー計算書 (C/F)

●営業活動による キャッシュ・フロー (前年同期比+460億円)

税金等調整前中間純利益が724億円となり前年同期比416億円増加したこと等による。

●投資活動による キャッシュ・フロー (前年同期比+132億円)

船舶投資等の支出は増加したが、固定資産の売却や長期貸付金の回収などにより、投資活動全体としてキャッシュの流出は減少。

●財務活動による キャッシュ・フロー (前年同期比△650億円)

営業活動によるキャッシュ・フローが、投資活動によるキャッシュ・フローを上回り、借入金の返済が進んだ。

[収益計上基準の変更について]

コンテナ船事業にかかる運賃の計上基準は、従来、船舶の出港をもって運賃の全額を計上する積切出港基準によっていましたが、当中間連結会計期間より貨物毎にその輸送期間の経過に応じて運賃を計上する複合輸送進行基準に変更しました。

コンテナ輸送について、内陸輸送を含む輸送モードの拡大など輸送のサービス形態が著しく変化し多様化してきており、また、ここ数年、貨物の輸送量が急激な伸びを示してきています。かかる状況下では、コンテナ船の運賃の計上基準につき、輸送期間の経過に応じて運賃を計上する複合輸送進行基準の方が事業の実態をより適切に把握することができると判断し、積切出港基準から複合輸送進行基準に変更することとしました。

これにより、当中間連結会計期間における売上高、営業利益、経常利益及び税金等調整前中間純利益はそれぞれ139億64百万円減少しています。

中間個別財務諸表 (要約)



ポイント

(単位:億円
億円未満四捨五入)

中間個別貸借対照表 (B/S)

資産(前期末比+326億円) ●

営業規模拡大に伴う海運業未収金の増加、関係会社長期貸付金増加等。

負債(前期末比△18億円) ●

営業規模拡大に伴い営業未払金等が増加したが、短期借入金、社債等の減少が勝った。

純資産(前期末比+344億円) ●

中間純利益による利益剰余金の増加、新株予約権付社債の予約権行使による株主資本への繰入れ等により増加。期末残高2,756億円、自己資本比率は50%。

中間個別貸借対照表

(単位:百万円)

科 目	当中間会計期間末 平成19年9月30日現在	前事業年度末 平成19年3月31日現在	比較増減
■資産の部			
流動資産	182,698	171,967	10,730
固定資産			
有形固定資産	63,530	62,486	1,043
無形固定資産	1,107	1,273	△166
投資その他の資産	303,751	282,763	20,987
固定資産合計	368,388	346,523	21,865
繰延資産	4	9	△4
● 資産合計	551,091	518,500	32,591
■負債の部			
流動負債	151,430	142,340	9,090
固定負債	124,082	134,979	△10,896
● 負債合計	275,513	277,319	△1,806
■純資産の部			
株主資本			
資本金	45,369	39,356	6,012
資本剰余金	30,214	24,201	6,012
利益剰余金	146,798	122,595	24,203
自己株式	△857	△ 891	33
株主資本合計	221,524	185,262	36,261
評価・換算差額等			
その他有価証券評価差額金	44,805	42,928	1,876
繰延ヘッジ損益	6,810	9,219	△2,408
土地再評価差額金	2,437	3,770	△1,332
評価・換算差額等合計	54,054	55,918	△1,864
● 純資産合計	275,578	241,181	34,397
負債純資産合計	551,091	518,500	32,591

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

中間個別損益計算書

(単位：百万円)

科 目	当中間会計期間 自 平成19年4月 1日 至 平成19年9月30日	前中間会計期間 自 平成18年4月 1日 至 平成18年9月30日	比較増減
海運業収益	523,102	409,465	113,637
海運業費用	472,788	393,488	79,300
海運業利益	50,313	15,977	34,336
その他事業収益	557	530	27
その他事業費用	270	253	16
その他事業利益	286	276	10
営業総利益	50,600	16,253	34,346
一般管理費	7,794	7,321	472
営業利益	42,805	8,932	33,873
営業外収益	4,137	4,253	△115
営業外費用	3,131	1,203	1,927
経常利益	43,811	11,981	31,830
特別利益	5,582	4,143	1,439
特別損失	—	95	△95
税引前中間純利益	49,393	16,029	33,364
法人税、住民税及び事業税	19,570	6,211	13,359
法人税等調整額	47	△ 372	420
中間純利益	29,776	10,191	19,585

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。



ポイント

(単位：億円
億円未満四捨五入)

中間個別損益計算書 (P/L)

●売上高 (前年同期比+1,137億円)

コンテナ船、ドライバルク、自動車船における堅調な荷動きにより事業拡大。

●営業利益 (前年同期比+339億円)

コンテナ船の好調な荷動き、ドライバルク市況の堅調による増収が、燃料油価格の高騰など運航経費の増加を上回った。売上原価率は前中間期の96%から90%に低下、営業利益率は2.2%から8.2%に上昇。

●営業外損益 (前年同期比△20億円)

営業外費用が為替差損(17億円)等で増加。

●特別損益 (前年同期比+15億円)

投資有価証券の売却等により56億円を計上。

トピックス “K” LINEの最前線を読む

JSW Energy社との傭船契約について

本年6月、インドの電力会社であるJSW Energy社（本社：ムンバイ）との間で、Post-Panamax型※2隻による15年間の電力炭連続航海傭船契約を締結しました。

契約概要

2009年開始15年間の連続航海傭船契約
インドネシア～インドの電力炭輸送
船型 Post-Panamax型※2隻

JSW Energy社はJSW Steel Groupに属し、主にJSW Steel向けの電力を供給していますが、新たに2基の発

電所を2008～2009年に稼働させる予定です。

本契約は、それらの発電所向けのインドネシア炭の輸送を一手に引き受けるというものです。

当社は、中期経営計画“K” LINE Vision 2008+の中で海外市場への取り組みを加速しており、今回の契約はその一環として位置付けており、今後大きく成長が見込まれるインド電力炭市場へも積極的に参画を図っていかうとしています。



※8～12万トン程度の中型船で船幅がパナマ運河の通行制限32.2mを超えているもの。

ヤラ社向け新造アンモニア輸送船投入

本年5月及び7月に、当社にとって新しい事業分野への進出となるアンモニア輸送船2隻が連続して竣工し、世界最大の肥料及びアンモニア生産者であるノルウェーのヤラ社と締結した長期傭船契約に投入されました。

世界的に肥料需要が拡大しており、その原料となるアンモニアも同様に需要の拡大が見込まれています。2006年時点での世界のアンモニア海上輸送量は約1,700万トンでしたが、今後年率3%程度の増加が見込まれており、2011年には約2,000万トンに達すると予想されています。

今回のヤラ社向けアンモニア輸送船の竣工により、これまでLPG船で培ってきた運航技術を更に向上させ、高品質の輸送サービスを提供することによって、液化ガス船事業分野での一層の商権拡大を図っていかうとしています。



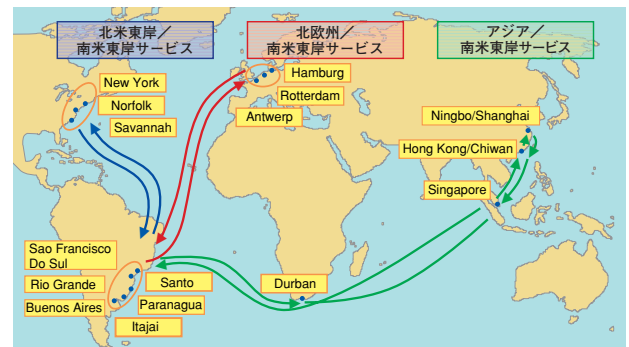
コンテナ船の新たなサービス網の開設

コンテナ船事業では、本年4月にベトナムに自営代理店を設立し、経済及び輸出入貨物の伸張著しいベトナムでの足場を強化しました。また、北中国～海峡地直航サービスを開始し、東西基幹各航路で増大する北中国積出し貨物に対するネットワークを増強しました。

さらに、6月からは輸送需要が高まっているアジア～南米東岸に当社として初のサービスを開始しました。これにより、既に開設していた北米東岸～南米東岸及び北欧州～南米東岸航路と併せ、BRICsの一角たるブラジルを中心とする

南米東岸と、アジア/北米/欧州の三極を結ぶネットワークが完成しました。

9月には、従来から運航してきた黒海フィーダーサービスに加えて、新たにアジア～黒海直航サービスを開始しました。



船隊整備の状況

“K” LINE Vision 2008+で掲げている2008年度末時点では500隻、2010年代半ばで700隻の運航規模目標に向けた船隊整備は計画通り着実に進んでいます。2006年度には47隻の新造船が竣工し、2007年度には25隻、2008年度から2010年度にかけては、年間40隻程度の竣工を予定しています。現在、旺盛な船舶需要に支えられ、造船所の船台は2010年までほぼ埋まり、これから新たに契約する新造船は2011年に降に竣工する船になります。これまでの新造船発注先は、日本の造船所が中心でしたが、現在では建造能力の高い韓国

の造船所や、建造能力及び技術力で急速に追いつける中国造船所で建造する船も多くなりつつあります。本年7月、4500TEU型コンテナ船10隻を現代重工株式会社（韓国蔚山）に発注しました。世界経済のグローバル化、人口増加、規制緩和などに支えられて世界の海上荷動き量は引き続き持続的な安定成長が見込まれており、より高品質のサービスを安定的に供給すべく、船隊整備を進めています。



■ 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	45,369,343,750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	重量吨数 (キロトン)
所 有 船	112	8,446,093
用 船	262	16,609,991
合 計	374	25,056,084

(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	637,631,167株
株 主 数	28,071名

■ 従業員の状況

陸上従業員数	434名
海上従業員数	154名
合 計	588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25名が含まれています。

■ 参 考 (連 結)

運 航 船 腹	452隻
従 業 員 数	7,131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）	63,515	9.96
日本マスタートラスト 信託銀行株式会社（信託口）	57,965	9.09
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	4.70
東京海上日動火災保険株式会社	28,020	4.39
株式会社損害保険ジャパン	27,295	4.28
JFE スチール株式会社	25,305	3.96
日本生命保険相互会社	17,915	2.80
株式会社みずほコーポレート銀行	11,100	1.74
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社 （信託口4）	9,802	1.53
三井住友海上火災保険株式会社	8,092	1.26

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 穎 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 夫
取締役常務執行役員	江 口 敏 三
取締役常務執行役員	佐 伯 隆 三
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）	村 井 隆 一
監 査 役（常勤）	向 川 讓
☆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 礼
常 務 執 行 役 員	大 田 行
常 務 執 行 役 員	鈴 木 男
常 務 執 行 役 員	小 田 之
常 務 執 行 役 員	村 上 一
常 務 執 行 役 員	皆 川 一
常 務 執 行 役 員	朝 倉 郎
常 務 執 行 役 員	村 倉 三
執 行 役 員	大 上 明
執 行 役 員	寺 津 義
執 行 役 員	森 島 護
執 行 役 員	佐 々 木 真 己

（注）※印は、代表取締役であり、☆印は、社外監査役です。

株主メモ

●決算期	3月31日
●定時株主総会	6月
●基準日	3月31日
●中間配当金受領株主確定日	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
●1単元の株式の数	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株券喪失登録申請・・・申請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)この中間報告書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。



本誌は再生紙、大豆油インキを使用しています。当社は未来の子供たちのために、資源の再利用と環境保全に取り組んでいます。

