



K Value for our
Next Century

“K” LINE REPORT 2015

グローバルキャリアとしての持続的成長

川崎汽船（“K” LINE）グループは、世界有数の海運会社として、社会の皆さんに必要とされる存在であり続けるために、安全運航へのたゆまぬ努力と、変化する事業環境に打ち勝つ先進的なチャレンジを続けてきました。製造業をはじめとする多くの企業がボーダレスに事業を展開させ、生産拠点や商品流通のグローバル化が進む昨今、海運会社の存在意義はますます高まっています。

“K” LINE グループは、事業活動の更なるグローバル化の中で、全世界のステークホルダーの皆さまとの対話と協働を通じ、皆さまとともに発展することを目指し、新たな指針として新中期経営計画「**K Value for our Next Century**」を策定いたしました。

2019年に迎える創立100周年、更にはその先にある次の100年に向け、“K” LINE グループは企業価値の向上に努め、社会的使命を果たしながら持続的成長を実現していきます。





Contents

前中期経営計画の総括

“K” LINE Vision 100 –Bridge to the Future– 振り返り	2
--	---

“K” LINE のビジネスモデル

財務・ESG ハイライト	4
社長インタビュー	6

特集

特集 I : 新中期経営計画 ■ Value for our Next Century 概要	12
特集 II : “K” LINE 環境ビジョン 2050	18

事業概況

At a Glance	22
コンテナ船事業	24
ドライバールク事業	26
自動車船事業	28
エネルギー資源輸送事業	30
海洋資源開発事業	32
重量物船事業	33
近海・内航事業	34
物流事業	35

成長を支える経営体制

CSR の重要課題	36
コーポレートガバナンス	40
リスクマネジメント	42
役員紹介	46
組織図	47
事業拠点	48
主要連結子会社および関連会社	50

財務セクション／企業情報

経営成績の分析	52
連結財務諸表	54
会社概要 / 株式情報	58
ウェブサイトのご案内	59

編集方針

“K” LINE グループは 2014 年度版より、投資家向けの「アニュアルレビュー」とステークホルダー向けの「社会・環境レポート」を統合した“K” LINE REPORT を発行しています。今回は特集で“K” LINE グループにとって重要な取り組み事項である「新中期経営計画 ■ Value for our Next Century 概要」と「“K” LINE 環境ビジョン 2050」の 2 つを紹介し、企業価値にかかわる重要な財務・非財務情報についてわかりやすく説明しています。

なお、当社グループでは、冊子とウェブサイトの協調を図り、効率的な情報開示を心掛けています。

当社のウェブサイト <http://www.kline.co.jp>

“K” LINE Vision 100 –Bridge to the Future– 振り返り

2012年4月に“K” LINEグループは、中期経営計画「“K” LINE Vision 100 -Bridge to the Future-」を発表しました。ボラタイルな事業環境に対処するために、構造改革による安定収益拡大を実施し、市況変動に強い体質を構築することを目標として、3つの重要課題に取り組み、概ねその目標を達成しました。

3つの重要課題

2012年度経常損益の黒字化

安定収益体制の構築

財務体質の強化

課題達成のための取り組み

- ▶ コスト削減の徹底と2012年度経常損益の黒字化
- ▶ コンテナ船事業の構造改革
- ▶ ドライバールク事業・自動車船事業の安定収益拡大
- ▶ エネルギー資源輸送事業・新規事業等の安定収益化
- ▶ 投資抑制による財務体質強化

主な成果

- ▶ 2012年度コスト削減の積上げ(目標280億円→実績325億円)を実施し、経常損益黒字化達成
- ▶ 想定に比べ悪化した市況の中、3ヵ年累計経常損益1,101億円(目標1,110億円)を計上
- ▶ コンテナ船事業を中心に3ヵ年合計750億円の構造改革・コスト削減を実施
- ▶ ドライバールク事業・自動車船事業の安定収益拡大
- ▶ 3ヵ年累計投資CFを△435億円に抑制
- ▶ 3ヵ年累計フリーCFは+2,063億円と目標を上回る
- ▶ 有利子負債残高は劣後ローン・転換社債による資金調達の実施により、目標には未達
- ▶ 自己資本・自己資本比率・DERは目標を上回り、財務体質の強化を実現

“K” LINE Vision 100 -Bridge to the Future- の実績

安定収益拡充による 営業CFの確保	2011年度 実績	2012年度 実績	2014年度 目標	2014年度 実績	2014年度 目標比
	2011年度 実績	2012年度 実績	3ヵ年目標	3ヵ年実績	目標比
売上高(億円)	9,723	11,348	11,100	13,524	+2,424
経常損益(億円)	△490	286	600	490	△110
当期純利益(億円)	△414	107	420	268	△152
EBITDA(億円)	138	1,048	1,350	1,120	△230
ROA	△5%	3%	6%	4%	△2%
自己資本(億円)	2,426	3,406	3,300	4,415	+1,115
自己資本比率	23%	29%	30%	36%	+6%
有利子負債(億円)	5,925	6,299	4,900	5,368	+468
DER	244%	185%	148%	122%	△26%
財務規律を重視した 機動的な投資CFの管理	2011年度	2012年度	3ヵ年目標	3ヵ年実績	目標比
	営業CF(億円)	△29	598	2,700	△202
投資CF(億円)	△832	△272	△1,500	△435	+1,065
FCF(億円)	△861	326	1,200	2,063	+863
為替レート	¥79.06	¥82.33	¥80.00	¥109.19	
燃料油単価(トン当たり)	\$672	\$671	\$650	\$541	
格付(R&I)	BBB-				BBB

自己資本積上げと DERの改善	2011年度 実績	2012年度 実績	2014年度 目標	2014年度 実績	2014年度 目標比
	2011年度 実績	2012年度 実績	3ヵ年目標	3ヵ年実績	目標比
営業CF(億円)	△29	598	2,700	2,498	△202
投資CF(億円)	△832	△272	△1,500	△435	+1,065
FCF(億円)	△861	326	1,200	2,063	+863
為替レート	¥79.06	¥82.33	¥80.00	¥109.19	
燃料油単価(トン当たり)	\$672	\$671	\$650	\$541	
格付(R&I)	BBB-				BBB

「収益力強化」
「財務体質強化」

CSRへの取り組み成果

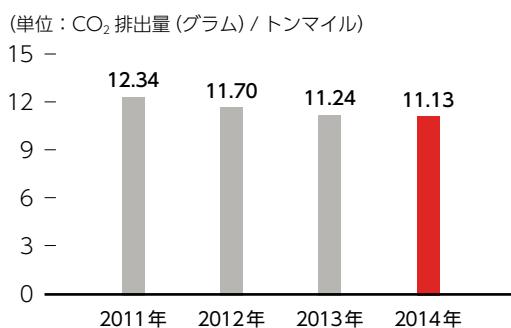
環境保全

環境負荷低減に向け、船体の大型化による効率化、省エネ機能を強化した最新鋭船への代替、省エネ運航などに重点的に取り組んできました。

① 当社運航船 1 隻当たりの CO₂ 排出量削減

減速運航や最適な運航管理の徹底に努めた結果、当社全運航船における輸送トンマイル^{*}当たりの年間 CO₂ 排出量を順調に削減することができました。

※ 1 トンの貨物を 1 マイル (1,852m) 輸送すること



② 気候変動情報開示・パフォーマンス先進企業として

CDP から初選定

機関投資家と連携し、企業に対して環境戦略や温室効果ガス排出量の開示・削減を求めるプロジェクトを推進する非営利団体 CDP による調査において、毎年開示情報の透明性を高めるとともに排出量削減の取り組みを進めた結果、2014 年には、気候変動情報開示スコア、パフォーマンススコアともに最高水準の評価を受けました。



安全運航

安全運航管理体制やシステムの整備、船舶の品質管理、危機管理能力の向上、人材育成などの強化に取り組んできました。その結果、重大海難事故ゼロを継続することができました。

重大海難事故発生件数
2011 年～2014 年 0 件
ゼロを継続

人材育成

グローバルな競争環境の中でさらなる持続的成長を続けていくためには、これまで受け継がれてきた気風や伝統を尊重しつつも、従来の社風や働き方を見直し、組織としての価値創出能力を今まで以上に高める必要がある、との認識のもと、この 3 年間で様々な施策を実施してきました。

① 多様な働き方を推進する施策

従来の育児休業や介護休業に加え、新たに①配偶者転勤休業制度（配偶者が海外又は国内への転勤を命じられた場合、最大 2 年間の休業が可能）と②高度不妊治療休業制度を導入しました。このうち配偶者転勤休業制度は既に 2 名の利用実績があります。

② 残業時間削減の取り組み

単に残業時間を減らすのみならず、生産性や効率性を高めることに重点を置き、「働き方見直しプログラム」を試験的に導入しました。その結果、2014 年度は 2011 年度比で残業時間を全社平均で 18% 削減しました。

なお、これらの CSR への取り組みが評価され、
当社は FTSE4Good や Dow Jones Sustainability Index (DJSI) など、
社会的責任投資 (SRI) の世界的な株価指標の構成銘柄に継続して選定されています。



財務・ESG ハイライト

川崎汽船株式会社および連結子会社
3月31日に終了した各連結会計年度

“K” LINE Vision 2008

“K” LINE Vision 2008+

中期経営計画の変遷

持続的成長と安定収益体制の確立

“K” LINE Vision 100

		2005年度	2006年度	2007年度	2008年度
業績 (会計年度)	売上高	¥940,819	¥1,085,539	¥1,331,048	¥1,244,317
	営業利益	87,976	61,357	129,649	71,604
	経常利益	88,573	63,928	125,868	60,011
	当期純利益	62,424	51,514	83,012	32,421
財政状態 (会計年度末)	総資産	757,040	900,439	968,630	971,603
	純資産* ²	257,810	357,625	376,277	356,153
	自己資本	257,810	344,476	355,763	334,773
	有利子負債	278,234	326,187	329,716	439,622
	減価償却費	28,623	32,294	36,362	39,427
	営業活動によるキャッシュ・フロー	72,338	66,483	141,238	77,614
	投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 83,342	△ 102,853	△ 145,541	△ 148,304
	フリー・キャッシュ・フロー	△ 11,004	△ 36,370	△ 4,303	△ 70,690
1株当たりの情報	当期純利益(円)	104.89	86.67	131.36	50.89
	純資産(円)	435.19	556.55	558.46	525.43
	配当金(円)	18.00	18.00	26.00	13.50
	配当性向(%)	17.2	20.8	19.8	26.5
経営指標	自己資本当期純利益率(ROE)(%)	28.4	17.1	23.7	9.4
	総資産経常利益率(ROA)(%)	13.0	7.7	13.5	6.2
	負債資本比率(DER)(倍)	1.08	0.95	0.93	1.31
	自己資本比率(%)	34.1	38.3	36.7	34.5
期中平均値	為替(円／US\$)	113	117	115	101
	燃料油価格(US\$/トン)	286	319	407	504
連結人事データ	連結従業員(人)	6,827	7,041	7,615	7,706
	単体従業員(人)	560	570	600	602
	陸上(人)	399	413	432	417
	海上(人)	161	157	168	185
	女性比率(%)	18.0	19.3	19.5	18.6
	障がい者雇用率(%)	2.23	2.69	2.56	2.05
	労働災害発生件数	海上(件)	1	1	0
		陸上(件)	0	0	1
	取締役(人)	25	13	12	12
経営体制	社外取締役(人)	0	0	0	0
	監査役(人)	4	4	4	4
	社外監査役(人)	2	2	2	2
	燃料油(千トン)	3,867	4,257	4,550	4,392
環境データ* ⁵	CO ₂ 排出量(千トン)	12,028	13,239	14,150	13,677
	SOx排出量(千トン)	229	243	255	240
	NOx排出量(千トン)	348	381	405	410

*1. 百万円未満を四捨五入しています。

*2. 2005年度の純資産の金額については、改正前の資本の部の金額を記載しています。

*3. 2014年度の米ドル金額は2015年3月31日の東京外国為替市場における為替相場(1米ドル=120.17円)で換算し、参考表示したものです。

“K” LINE Vision 100 「共利共生と持続的成長」

	“KV” 2010	新たな挑戦	Bridge to the Future			
2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度 (百万円) * ¹	2014年度 (千米ドル) * ³
¥838,033	¥985,085	¥972,311	¥1,134,772	¥1,224,126	¥1,352,421	\$11,254,232
△ 52,075	58,610	△ 40,563	14,887	28,854	47,988	399,334
△ 66,272	47,350	△ 48,956	28,589	32,455	48,981	407,598
△ 68,721	30,603	△ 41,351	10,669	16,642	26,818	223,167
1,043,885	1,032,505	1,066,649	1,180,434	1,254,742	1,223,328	10,179,978
331,865	314,986	259,935	361,975	410,690	467,440	3,889,823
308,122	291,669	242,573	340,571	388,837	441,532	3,674,228
516,001	483,363	592,523	629,864	643,795	536,847	4,467,396
45,281	44,722	50,044	59,668	52,244	53,527	445,427
△ 23,941	84,902	△ 2,909	59,756	88,228	101,826	847,350
△ 63,737	△ 54,117	△ 83,233	△ 27,212	△ 5,113	△ 11,177	△ 93,010
△ 87,678	30,785	△ 86,142	32,544	83,115	90,648	754,340
(米ドル)						
△ 106.24	40.08	△ 54.14	12.07	17.75	28.60	0.24
403.53	381.87	317.59	363.18	414.66	471.10	3.92
—	9.50	—	2.50	4.50	8.50	0.07
—	23.7	—	20.7	25.4	29.7	
△ 21.4	10.2	△ 15.5	3.7	4.6	6.5	
△ 6.6	4.6	△ 4.7	2.5	2.7	4.0	
1.67	1.66	2.44	1.85	1.66	1.22	
29.5	28.2	22.7	28.9	31.0	36.1	
93	86	79	82	100	109	
407	489	672	671	626	541	
7,740	7,895	7,703	7,667	7,703	7,834	
623	623	664	659	652	676	
433	437	486	481	478	504	
190	186	178	178	174	172	
18.5	18.9	22.9	22.8	24.4	25.4	
2.12	1.60	1.60	1.90	1.93	1.87	
1	0	0	1	3	1	
0	0	0	0	0	0	
15	14	13	13	13	10	
2	2	2	2	2	2	
5	5	5	5	4	4	
3	3	3	3	3	3	
3,563	3,802	3,949	3,966	3,651	3,646	
11,096	11,838	12,298	12,352	11,377	11,360	
197	208	214	209	190	182	
303	308	323	319	292	283	

*4. 川崎汽船株式会社およびその従業員を対象としています。

*5. 当社運航船に手配した燃料油をもとに算定した総量の表記です。2008年以降は暦年単位で集計しています。

なお、1隻当たりの削減成果につきましては3ページに記載の「環境保全」①の輸送トンマイル当たりの数値をご参照願います。



「次の100年」に向けてグループ一丸となって
高品質のサービスを提供していきます。

Q1 | 新社長としての経営の基本方針をお聞かせください。

A1 海運業は世界の政治動向、経済の動き、また地政学的リスクも絡んだ為替、原油価格などの外的要因に大きな影響を受けるものではありますが、中長期的に見れば、世界の貿易量は増加しており、「成長産業」と言えます。しかしながら、自由競争を基本とした世界単一マーケットにおいてさまざまな国のライバル会社がしのぎを削っているのが海運業界の特徴です。

そのような中で当社が選ばれるためには何が必要かを常に真剣に考えて実行していくことが鍵と考えます。創立 100 周年にあたる 2019 年における当社のありたい姿、それまでの 5 年間の道筋、達成目標を描いたのが新中期経営計画「K Value for our Next Century」です。各事業分野の課題に

しっかりと取り組むためには、新たに定めた企業理念とビジョン、新中期経営計画に掲げる重要な課題を“K” LINE グループの全員が正しく理解し、具体的に実行していくことが必須です。各組織の関係者全員がそれぞれの役割の中で何をすべきかを遠慮なく活発に議論できるような風通しの良い組織づくりを目指します。

当社の方針は、シェアを大きく広げて事業規模を拡大していくことではなく、高品質のサービスを提供することでお客さまや社会に貢献していくことに重点を置くというものです。そのためには社員一人ひとりが個人の力を高めて、品質の高い仕事をすることが大事です。加えてビジネスには、スピード感も重要な要素です。それがお客さまを含めたステークホルダーのニーズであると考えるからです。リーマンショックによる大きな傷跡からの建て直しのプロセスを終えた朝倉前社長からバトンを引き継いだ今、新たな次のステップに向かい、①先を読む力を磨き、方向性とニーズを正しく理解した個々人の高い能力発揮 ②全員参加型チームプレーによる創意と知恵の結集 ③スピード感をもった意思決定とアクションプランの実施 の3点を重視した経営を進めていきたいと考えます。

Q₂ 前中期経営計画「“K” LINE Vision 100 -Bridge to the Future-」を振り返って
どのように評価されますか？

A₂ リーマンショック後、2010年度は474億円の経常黒字に復帰したものの、2011年度は再び490億円の赤字となりました。そのような状況で2012年度からスタートした3カ年の前中期経営計画「“K” Line Vision 100 -Bridge to the Future-」では、①2012年度の経常損益の黒字化、②安定収益体制の構築、③財務体質の強化を掲げました。関係者全員の努力の結果、財務体質の改善と収益力の強化という目標を概ね達成することができました。

中でも大きな課題であったコンテナ船事業の構造改革とコスト削減では、自営の現地法人、代理店網の充実したネットワークに加えて自社コンテナターミナルの展開により、営業基盤が強固なアジア・欧州、アジア・北米のいわゆる東西航路に経営資源を集中させました。一方で、新造大型船のカスクエード現象^{*}による影響が懸念されたアジアと南米、中東、アフリカなどを結ぶ南北航路での大幅な合理化を行った結果、最終年度である2014年度には同部門で206億円の経常利益を上げ大幅な業績改善を達成しました。

* カスクエード現象：新造大型船が導入された航路から既存船が他航路に転配され需給関係が崩れる現象

Q3

新中期経営計画「K Value for our Next Century」の骨子についてお聞かせください。

A3 当社グループの使命は株主の皆さんをはじめ全てのステークホルダーに対する社会的責任を認識し、海運業を母体としたグループの事業活動を通して高品質なサービスの提供を行うことと考えます。それにより持続的成長と企業価値の向上を果たし、社会全体に貢献していきます。

今期から始まった新中期経営計画では、①更なる財務体質の強化による「安定性」の確保、②「安定性」を基盤とした「成長性」の強化、③ステークホルダーとの対話と協働（持続的成長と企業価値向上に向けて）の3つを取り組むべき課題として掲げ、“K” LINE グループ全員が“企業価値の更なる向上を目指す”と言う意味を込めて『K Value』（ケイライン バリューと読みます）というキーワードを定めました。その上で新中期経営計画の5年間は、創立100周年の後に続く次の100年に繋がる大きなステップと位置付け「K Value for our Next Century」としています。

新中期経営計画では5年間のうち前半の2年間を更なる財務体質の強化による安定基盤固めの1stステップ、後半の3年間を成長戦略に軸足を移していく2ndステップとしています。

なお、計画初年度である2015年度の収支予想は、当面の市況悪化を考慮して経常利益で対前期比90億円減益の400億円と予想しています。特にコンテナ船事業では今年度は大型船の新造が相次ぐ影響で需給バランスの軟化が懸念され、ドライバールク事業においても同様に新造船の竣工が続くため当面は厳しい経営環境が続くとみています。当初2年間で安定性強化を重視するのは市況や経営環境を慎重に見極めたいという思いがあるからです。一方で我々の成長に向けた戦略的投資分野として、エネルギー需要の増大に伴って船腹需要の拡大が見込まれるLNG船、LPG船、電力炭船については、安定収益拡充に向けて初年度から積極的に投資を進めていく計画です。

Q4 | 海運は市況の影響を大きく受けるボラティリティの高い産業ですが、リスクを軽減するための施策を教えてください。

A4 事業ポートフォリオの分散・適正化によりリスクを軽減し、事業の中心となる海運業の安定収益拡充を図ります。特にボラティリティの高さが懸念されるコンテナ船事業については、規模の拡大を追わずサービス品質とコストの両面による競争力の向上を目指します。また、エネルギー、物流、ドライバルクなど安定収益が期待できる事業を拡大することで、コンテナ船事業の比率を下げる方針です。売上高におけるコンテナ船事業の占める比率を2014年度の41%から2019年度には36%程度に下げる計画です。

各事業部門における船隊整備計画の主なものとしては、まずは安定収益基盤の強化を図るため、コンテナ船部門においては最新鋭の省エネ性能を備えた14,000TEU型新造船10隻、自動車船部門ではHigh & Heavy（背高・長尺・重量）貨物に対応可能な7,500台積み自動車運搬船10隻、ドライバルク部門においては省エネバルカーへの代替投資を順次進めます。これらにより当社グループは、サービス品質およびコストの両面において船隊の競争力向上を目指します。一方で、成長分野として中長期契約獲得を前提としたLNG船、LPG船、電力炭船等に加えて物流事業にも積極的な投資を進めることで、市況ボラティリティへの耐性強化を図っていきます。

Q5 | コーポレートガバナンス、リスクマネジメントについての考え方をお聞かせください。

A5 株主や投資家をはじめとするステークホルダーの皆さまの期待に応えながら持続的に成長していくために、当社グループはこれまでも社会からの要請や時代の変化を先取りしてコーポレートガバナンス体制を整備してきました。例えば、当社では早くから複数の社外取締役を置いて、経営方針策定にあたり幅広い意見を取り入れるとともに、執行監督機能を強化させてきました。経営上の意思決定を当社グループの企業価値向上に結びつけるとともに、不正や不祥事を未然に防止するために、今後もコーポレートガバナンス体制の更なる強化に取り組んでまいります。また、当社事業を取り巻くさまざまなりスクを想定のうえ、各種の専門委員会を設置し対策に取り組んでおります。

Q6

企業の社会的責任（CSR）についての考え方をお聞かせください。

A6 当社グループでは、CSR を大きく二つの側面で捉えています。一つは「事業活動の影響に対する配慮」であり、もう一つは「新たな価値の創出」です。それぞれの側面における課題を認識し、その解決に向けて取り組むことが当社グループの CSR 基本方針です。

一つめの「事業活動の影響に対する配慮」とは、当社グループが地域社会・国際社会へ与える影響を自覚し、地球環境保全、人権・安全衛生等に配慮した公正な事業活動を行っていくという方針です。例えば、輸送単位当たりの CO₂ 排出量でみれば海上輸送は最も環境に優しい輸送手段の一つですが、船舶に起因する温室効果ガスの発生や大気汚染をこれまで以上に抑制することで環境保全に貢献しなければなりません。さらに社会や環境に甚大な悪影響を及ぼす海難事故は絶対にこれを防止する必要があります。また、人権侵害やコンプライアンス違反等の無い公正な事業活動を行い、文化や言語の違いによる多様な価値観をグローバルな事業活動の中で活かしていくことも重要です。それぞれの課題については、取り組み方針と責任部署を定めて対処しています。例えば環境への取り組みとして、当社では環境推進グループを中心に「“K” LINE 環境ビジョン 2050 ~『青い海を明日へつなぐ』」を掲げ、2050 年度の具体的な目標として CO₂ 排出量の半減や、事業活動に必要なエネルギーの多様化（天然ガス、水素、燃料電池、再生可能エネルギーなどへの移行）などを目指しています。

二つめの「新たな価値の創出」とは、お客さまや社会のニーズを理解し、新しい価値を地域社会・

国際社会に提供していくことです。例えば、環境負荷低減やサービス品質向上に資する技術、アイディアとして、2016 年春に竣工予定の新造 7,500 台積み自動車運搬船 “DRIVE GREEN HIGHWAY” では、従来型船型と比較して、完成車輸送 1 台当たり 25% の CO₂ 排出量の削減を図り、世界に先駆けて窒素酸化物 (NOx)、硫黄酸化物 (SOx) など大気汚染の原因となる排出物の大幅な低減を可能とする最新技術を搭載します。



これら二つの側面における課題を解決するうえで鍵となるのが人材です。当社グループは世界中に輸送サービスを展開していますので、さまざまな情報にアンテナを張り巡らし異なるニーズを把握、分析することができる人材や、多様な組織を連携させ、マネージできる人材の育成を進めております。専門分野や経験は異なるものの、理念やビジョンを共有した様々な人間が集まって自由闊達に議論する「風通しの良い職場」が当社グループの強みであり、変革に挑戦する風土を大切にしています。

Q7 株主還元や配当に対する考え方を教えてください。

A7 ボラティリティの高い海運業界ではありますが、安定的、長期的に株主の皆さまのサポートをいただることを目指して、今期より新たな方針として安定配当方式を導入していきます。目標とする財務体質の改善が実現できれば将来的には総還元の方法も取り入れて株主の皆さまへの還元を考えてまいります。

Q8 最後に、ステークホルダーの皆さまへのメッセージをお願いします。

A8 当社グループは創業以来、幾多の荒波を経験してきました。これらの困難を乗り越えてこられたのは、先人の努力があったことに加え、ステークホルダーの皆さまのご理解、ご支援の賜物であると考えています。今後も様々な事業環境の変化が想定されますが、新中期経営計画の下、「安定性」を基盤とした「成長性」の強化を進めることで、企業価値向上と持続的成長を実現していきたいと考えます。引き続き皆さまのかわらぬご指導とご鞭撻をお願い申し上げます。

代表取締役社長

村上英三

K Value for our

“K” LINE グループは、2019年の創立100周年に向けて企業理念・ビジョンの見直しを行い、新中期経営計画『K Value for our Next Century』(2015年4月から5年間)を策定しました。新中期経営計画の目標の達成と企業価値向上を通じて、より良い企業グループとなるように、グループ全体で進んでいきたいと思います。

企業理念

～グローバルに信頼される K ～

海運業を母体とする総合物流企業グループとして、人々の豊かな暮らしに貢献します。

私たちは、どのような場合においても自らの存在理由を認識して事業活動を行ってまいります。

ビジョン

“K” LINE グループが目指す姿

- ◆ 安全で最適なサービス提供 社会への貢献
- ◆ 公正な事業活動 社会からの信頼
- ◆ 変革への飽くなきチャレンジ 新たな価値の創造
- ◆ 人間性の尊重 個性と多様性を尊重する企業風土

私たちは、ビジョンに掲げた姿を追い求め、次の高みに向けて更に進んでまいります。

Next Century

新中期経営計画のタイトルに使用されている **K** Value (ケイライン バリュー) は、

“K” LINE グループ独自の企業価値の向上を目指したシンボルです。

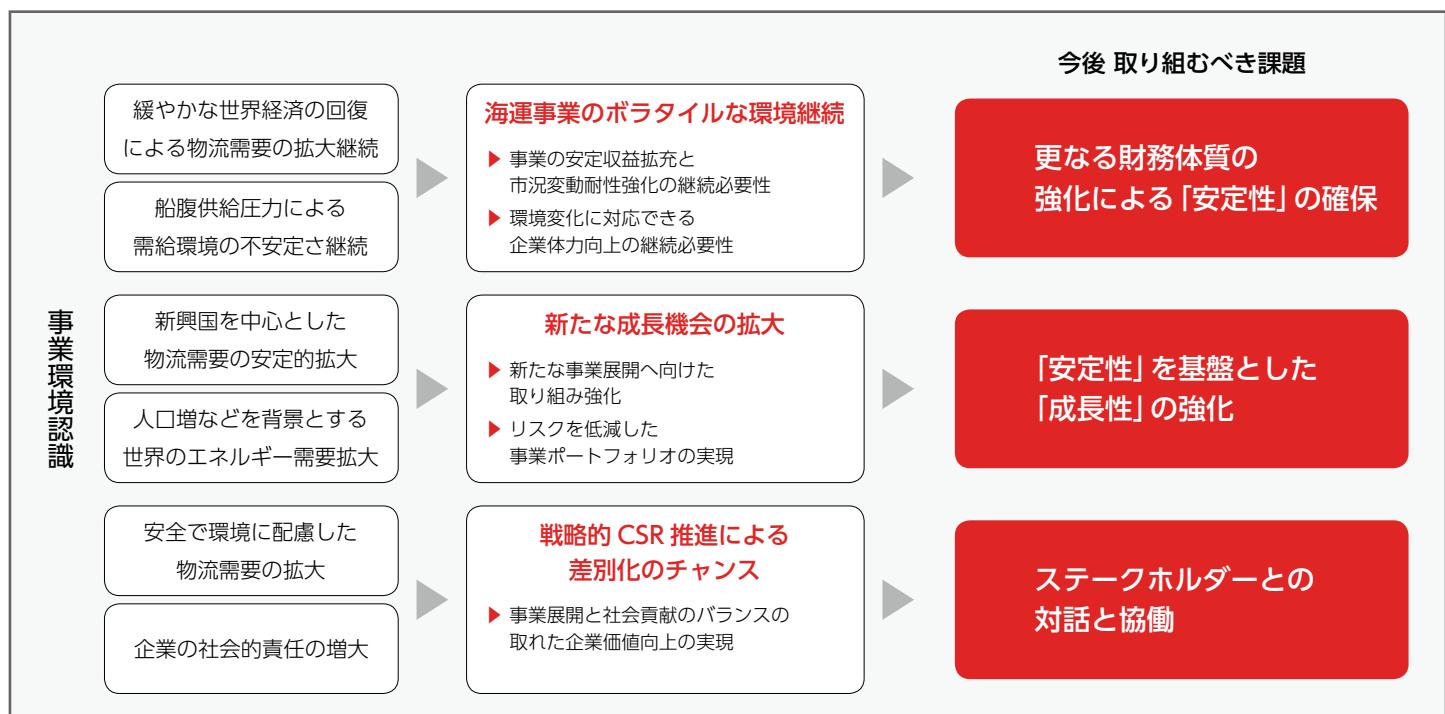
私たちは、事業活動を通じて **K** Value を高めていきます。



私たちは、**K** Value の実現に向けて努力し、
コーポレートガバナンス体制の強化を
継続的に進めてまいります。

新中期経営計画「K Value for our Next Century」 事業環境認識と取り組むべき課題

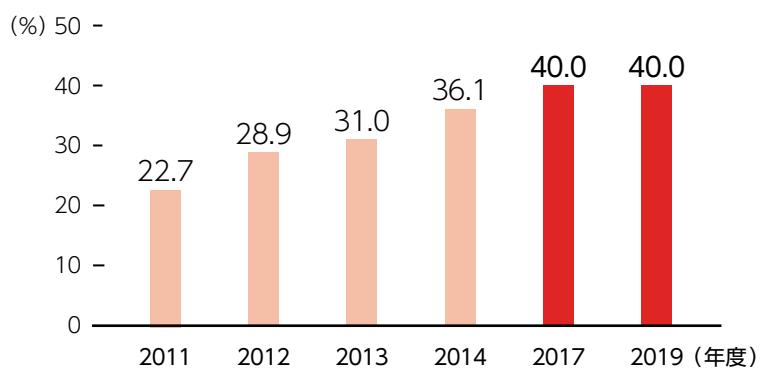
新しい中期経営計画では、更なる財務体質の強化による「安定性」の確保、「安定性」を基盤とした「成長性」の強化、ステークホルダーとの対話と協働（持続的成長と企業価値の向上に向けて）の3つを取り組むべき課題として強靭な企業体質による海上輸送サービスの向上と持続的発展を目指します。



更なる財務体質の強化による「安定性」の確保

- ▶ 2017年度での自己資本比率40%と有利子負債削減の継続
- ▶ 安定性を維持するために、フリーCFの黒字維持、自己資本比率40%・DER80%の維持

自己資本比率の推移と目標



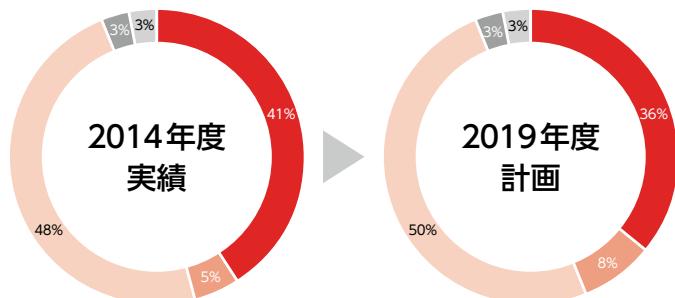
「安定性」を基盤とした「成長性」の強化

- ▶ リスクを低減した事業ポートフォリオの実現
- ▶ 市況ボラティリティへの耐性を高めた安定収益体制の拡充
- ▶ 戦略的投資による成長分野での事業拡大

事業部門別 売上高ポートフォリオ 推移 (2014年度実績⇒2019年度計画)

※コンテナ船アライアンス内でのスペース貸借の精算やり取り(年間約900億円)を除外したベース

- コンテナ船事業(コンテナ船)
- コンテナ船事業(物流)
- 不定期専用船事業
- 海洋資源開発・重量物船事業
- その他



船隊整備計画

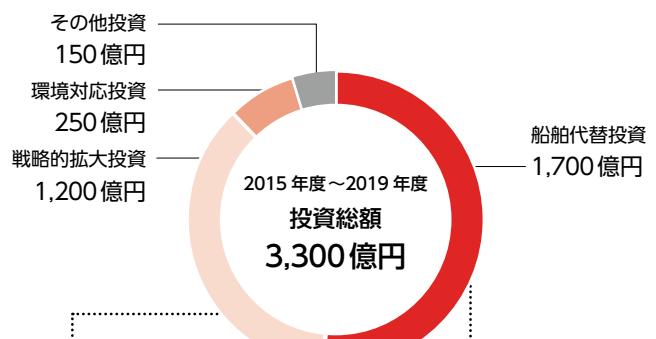
基幹船隊 隻数推移	2014年度末	2017年度末	2019年度末
コンテナ船	70	66	61
ドライバulk船	212	226	239
ケープ	83	89	100
ポストパナマックス (電力炭船)/パナマックス	64	71	75
上記以外	65	66	64
自動車船	96	95	98
油槽船	24	26	24
LNG船	43	47	61
海洋資源開発/重量物船	23	25	26
その他	49	54	55
合計	517	539	564

※短期傭船は含めず

※LNG船は関与隻数で、他社持分も含め隻数でカウント

■ 戰略的投資分野

投資計画



戦略的投資による事業拡大

- ・ LNG船・LPG船事業の拡大
- ・ 海洋資源開発事業の拡大
- ・ ケープ船・電力炭船事業の拡大
- ・ アジア地域等での物流需要取り込み

安定収益体制の拡充

- 省エネ大型船等への船隊入替/代替計画
 - ・ 14,000TEU型 大型コンテナ船 10隻
 - ・ 7,500台積 大型自動車船 10隻
 - ・ 省エネ型バルカーへの船舶代替 等

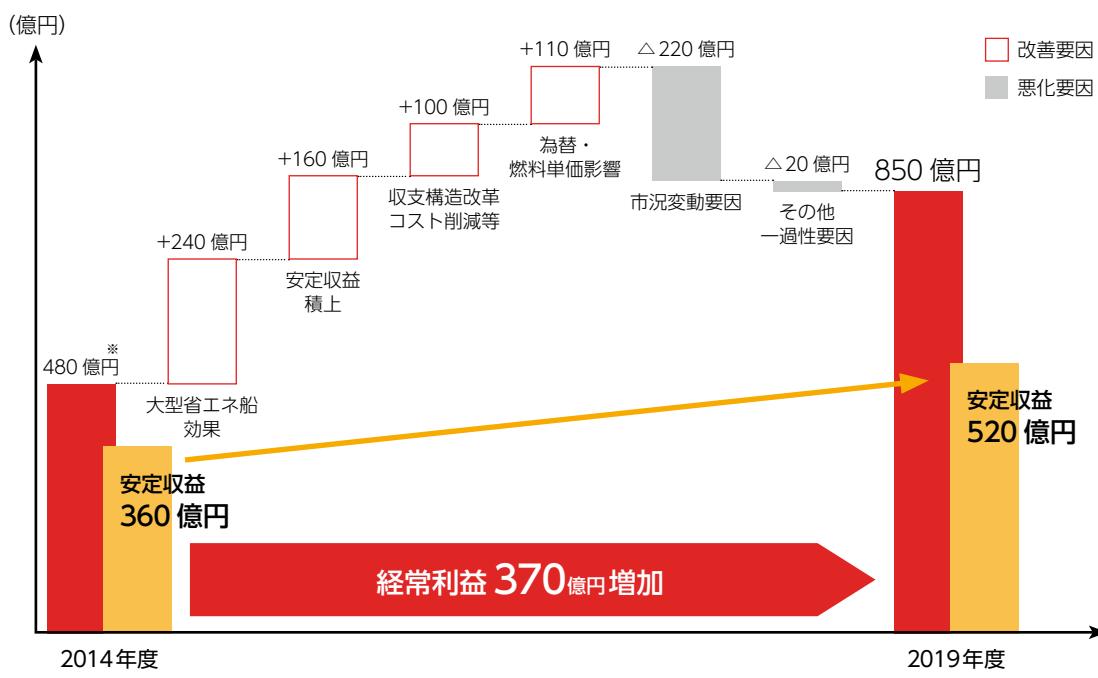
※船舶代替投資 / その他投資は、資産処分を含むネット投資額

2nd step

新中期経営計画での数値目標

	2014 年度実績	2017 年度目標	2019 年度目標 □ 100周年
売上高 (億円)	13,524	14,000	15,000
経常損益 (億円)	490	600	850
当期純利益 (億円)	268	450	600 以上
EBITDA (億円)	1,120	1,300	1,500
ROE	6.5%	8~9%	10% 以上
自己資本 (億円)	4,415	5,100	6,000
自己資本比率	36.1%	40%	40%
有利子負債 (億円)	5,368	4,600	4,800
DER	122%	80~90%	80%
NET DER	67%	60%	55%
営業 CF (億円)	1,018	980	1,200
投資 CF (億円)	△ 112	△ 700	△ 800
為替レート	¥109.19	¥110.00	¥110.00
燃料油単価(トン当たり)	\$541	\$500	\$500

2014 年度 対 2019 年度 経常損益 変動要素 (単年度比較)

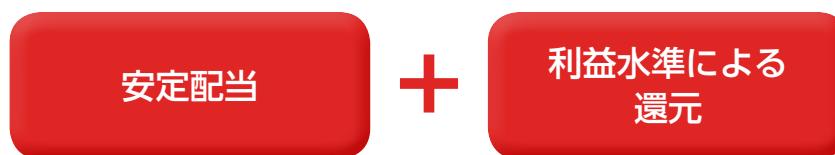


* 新中期経営計画発表での見込み数値 (2015 年 3 月時点)

ステークホルダーとの対話と協働 (持続的成長と企業価値の向上に向けて)

- ▶ 主体的な情報開示・発信によるステークホルダーとの対話と協働を重視
- ▶ 持続的成長と企業価値向上に向けたコーポレートガバナンスの強化
- ▶ 2019年度でのROE 10%以上目標
- ▶ 安定配当方針による株主還元

安定配当の実施と一定利益水準を超える
部分に対しての総還元を目指す



“K” LINE グループでは、業績の向上による財務的数値目標の達成に加え、環境保全への積極的な取り組み、徹底した安全運航体制の確立、コーポレートガバナンスの強化等を通じて、社会的責任を果たすことで企業価値の向上を目指します。

“K”LINE 環境ビジョン 2050

『青い海を明日へつなぐ』

— Navigating for Sustainability
Leading to a Brighter Future —

“K”LINE グループは、当社事業の根幹を支える安全運航や人材育成といった中核的要素を軸に、社会的使命や事業を取り巻く諸問題などを踏まえながら 2050 年に向けた環境保全にかかる長期指針を策定しました。

▶ *詳細版についてはウェブサイトをご覧ください。
<http://www.kline.co.jp/csr/environment/>

“K”LINE の使命

世界の人々の豊かな暮らしに貢献すると共に、事業活動により生じる地球環境への影響を最小化する責務があります。

1. 人々の生活に欠かせない海上輸送

人々の身近な「衣・食・住」にかかわるものほとんどが船舶で運ばれています。私たちは、世界経済の持続的な成長と人々の豊かな暮らしを支える基幹産業として社会に貢献しています。

3. 人と地球に最も優しい輸送モード

船舶による輸送は、他の輸送モードと比較して CO₂ 排出量が少なく、環境に優しい輸送手段です。私たちは、お客さまからお預かりした貨物を安全、確実に、そしてさらなる地球環境の保護に配慮しながら輸送することが求められています。

2. 人々の豊かな暮らしを支える使命

外航海運の市場は世界中に広がっています。それは私たちの事業活動が世界中の人々に影響を及ぼすことを意味しています。安全、確実に、安定的な海上輸送を提供することこそ、私たちの事業の根幹です。

4. それでは十分ではない「環境の時代」

地球環境保護への関心が高まる流れは、私たちにも多くの課題を突きつけています。私たち “K”LINE グループが社会とともに成長し続けるためには、これらの課題に確実に対応し、それを維持発展できるだけの意思と強固な基盤を備える必要があります。

“K”LINE グループは、世界トップクラスの海運事業者として、世界中のより多くの人々が、より低負荷で高効率な海運のメリットを享受できる事業の実現を目指します。

社会とともに持続的に成長し、社会に貢献し続けるため、そして、この青く美しい海を次の世代へ伝えていくために、私たちは 2050 年に向けた「環境ビジョン」を定めることにしました。

海運が支える、世界の人々の
より豊かな暮らし

持続可能な社会と
青く美しい海を次世代へ…



～グローバルに信頼される **K** ～

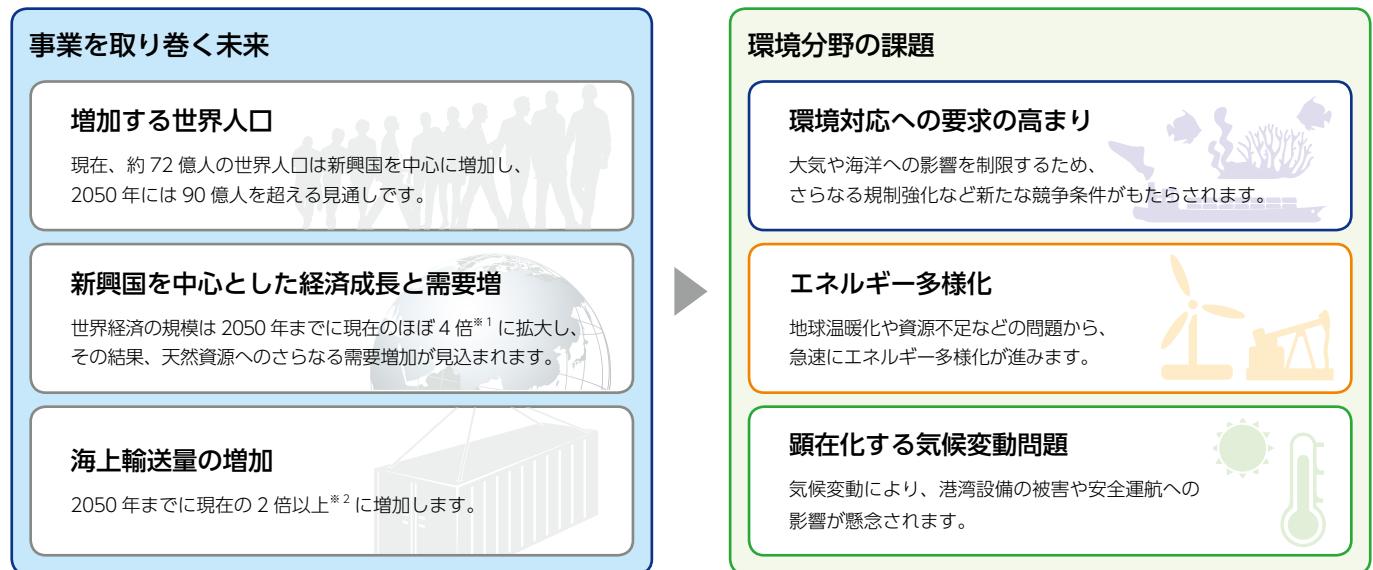
- ◆ 安全で最適なサービス提供 社会への貢献
- ◆ 公正な事業活動 社会からの信頼
- ◆ 変革への飽くなきチャレンジ 新たな価値の創造
- ◆ 人間性の尊重 個性と多様性を尊重する企業風土

地球環境と“K”LINE の未来

環境ビジョンを定めるにあたり、未来社会において直面し、克服しなければならない課題や、私たちの事業と地球環境とのかかわりなどを考えながら、2050 年のゴールに向けた方向性を探りました。

1. 未来社会の展望（外部分析）

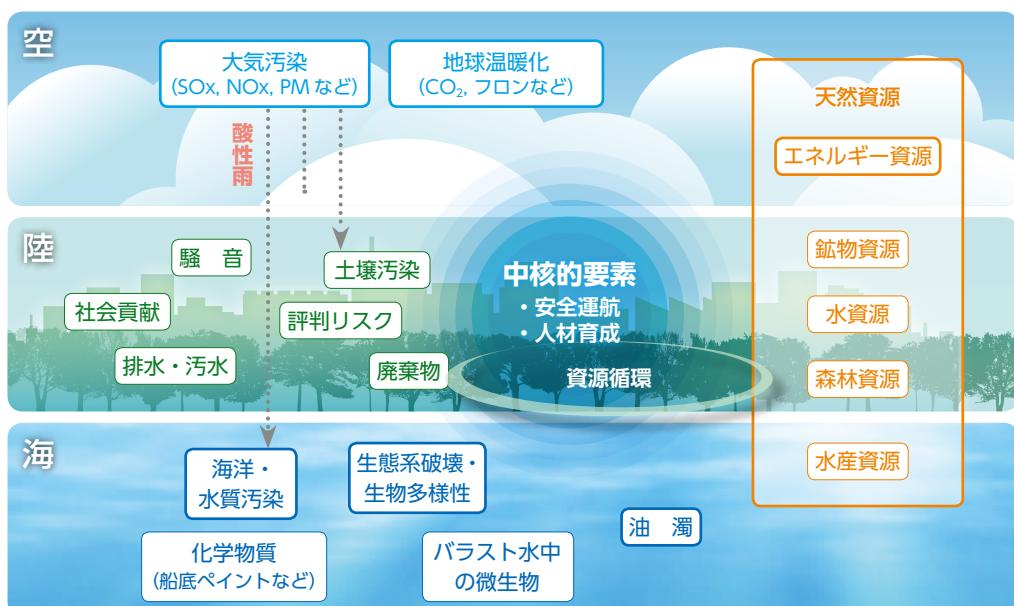
新興国を中心とした世界人口の増加により、今後の世界は経済規模の拡大、天然資源の需要の伸びや海上輸送量の増加が見込まれます。社会の視点を踏まえながら、当社事業にかかわりの深い環境分野の課題について考えました。



(*1) OECD 環境アウトルック 2050 (OECD, 2012) (*2) Global Insight 社推計に当社予測を加味

2. 私たちの事業活動と地球環境のかかわり（自社分析）

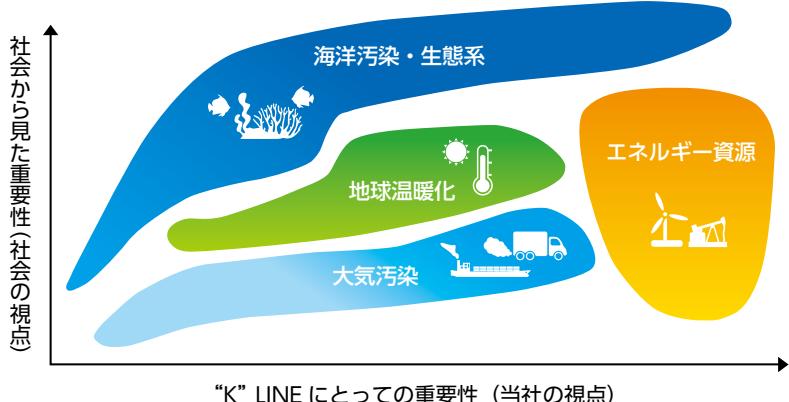
当社の事業活動は陸・海・空の広域に影響を及ぼしています。私たちと私たちの後に続く世代の人々がいつまでも快適な環境の中で生活できるよう、私たちが取り組むべき課題について考えました。



3. 私たちの重要課題

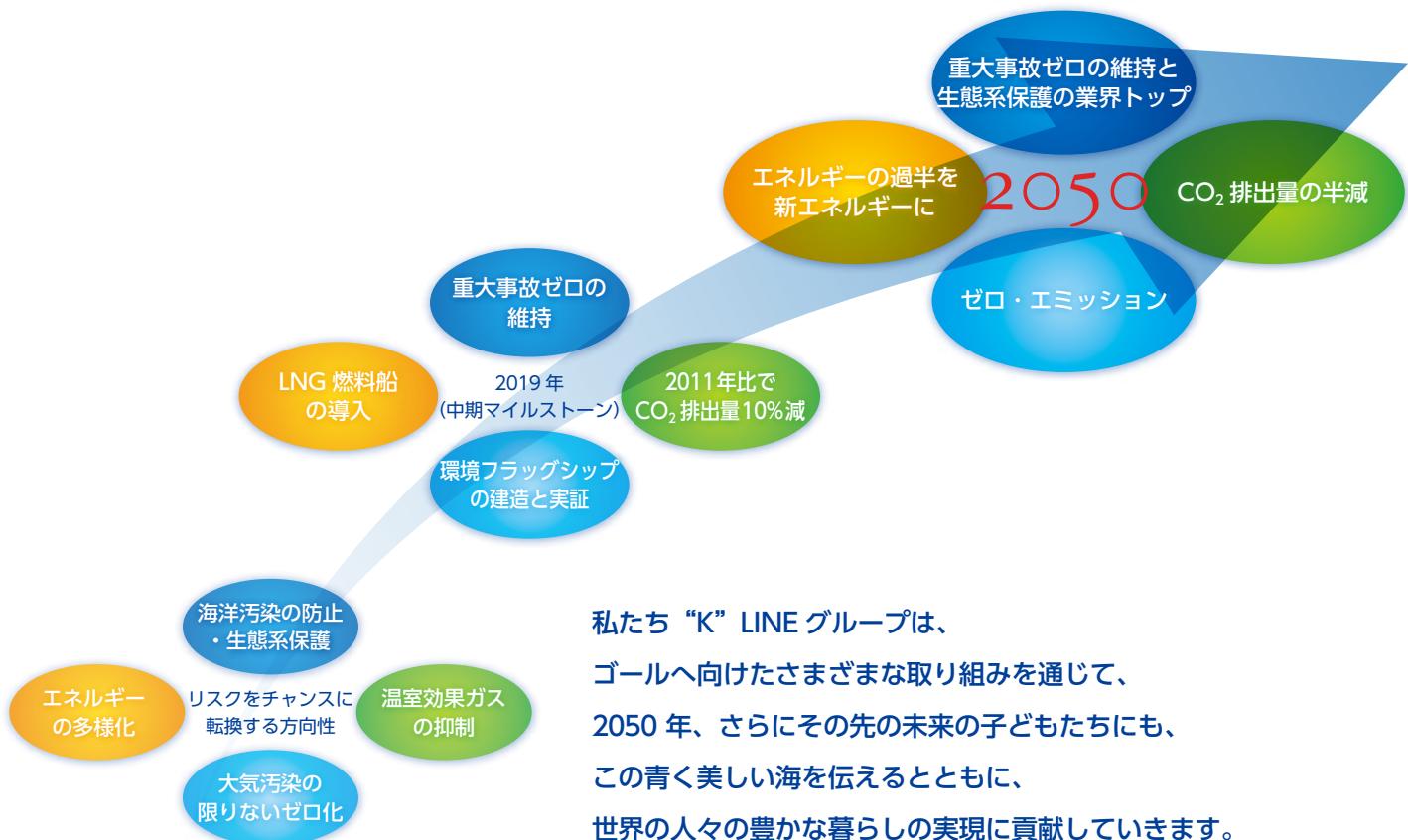
社会の視点と当社の視点の2軸から特定した「重要課題」には、油濁事故による海洋汚染や生態系破壊、船舶の運航に欠かすことができないエネルギー消費、それに伴い生じるCO₂や大気汚染物質の問題などがクローズアップされています。

外部分析と自社分析による総合評価



“K”LINEが目指すもの

特定した4つの重要課題に対する「リスク」を「チャンス」に転換するべく、環境における「2050年のゴール」を定めました。事業を取り巻く未来や地球環境分野にかかる諸問題を踏まえ定めた2050年のゴールに向けて、私たちは航海を続けていきます。この航海の道すじをより確かなものとするために、私たちは創立100周年（2019年）におけるマイルストーンも定めました。



私たちの第一歩

私たちは、2050 年のゴールに向けて、すでにその第一歩を踏み出しています。



第1回“K”LINEグループ環境アワード

2050 年に向けた環境保全にかかる長期指針「“K”LINE 環境ビジョン 2050」で定めた方向性の下、“K”LINE グループで働く役職員が、環境保全および生物多様性に取り組み、持続可能な事業活動に資するため、貢献度の高い活動を表彰する「“K”LINE グループ環境アワード」を創設しました。2015 年のアワード受賞者は次の通りです。

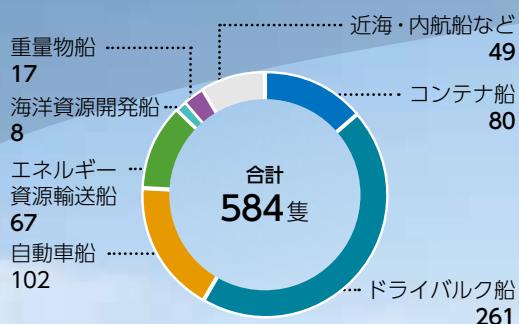
- | | |
|----------------|--|
| 優秀賞
 | <ul style="list-style-type: none"> ・サステナビリティレポートの自主的な発行
("K" Line (Nederland) B.V.) |
| 特別賞
 | <ul style="list-style-type: none"> ・インドネシア寄港時における乗組員による白砂の海岸清掃活動
(LNG 船 “TANGGUH PALUNG”) ・コンテナターミナル・倉庫・事務所周辺における地域清掃活動
(日東物流株式会社) ・エコキャップ回収リサイクル運動
(株式会社ダイトーコーポレーション) ・デジタコを活用したエコドライブの推進
(内外陸運株式会社) ・バンコクにおける新冷蔵倉庫建設にあたっての省エネ化の実現
(K LINE (THAILAND) LTD.) |



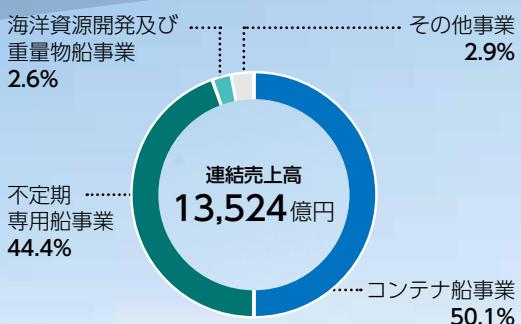
授賞式の様子

At a Glance

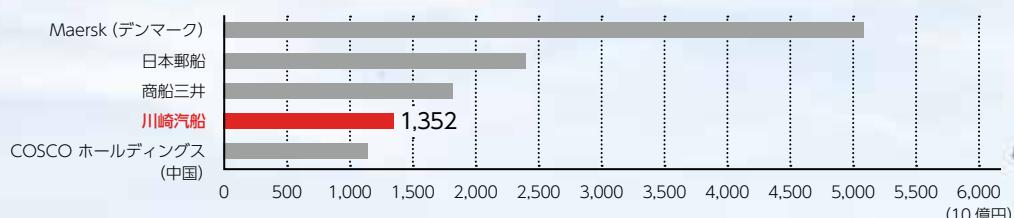
グループ運航船舶隻数 (2015年3月末)



セグメント別売上高構成比 (2014年度)



海運上場会社売上高トップ5 (2014年度) 出典: Bloomberg



コンテナ船事業



> P24-25

▶ コンテナ船事業

中国、台湾、韓国の海運会社とのアライアンスによるアジア／北米、アジア／欧州、欧州／北米の東西基幹航路を中心とし、アジア／南米、アジア／中近東・アフリカなどの南北航路や、アジア域内航路など、世界的なサービスネットワークを運営しています。電子機器、家電製品、家具、衣料品などの日用品をはじめ肉類などの冷凍・冷蔵貨物やその他の食品をコンテナで輸送しています。

▶ 港湾事業

国内5港(東京、横浜、名古屋、大阪、神戸)、海外3港(ロングビーチ、タコマ、アントワープ)において、コンテナターミナルを自営しています。

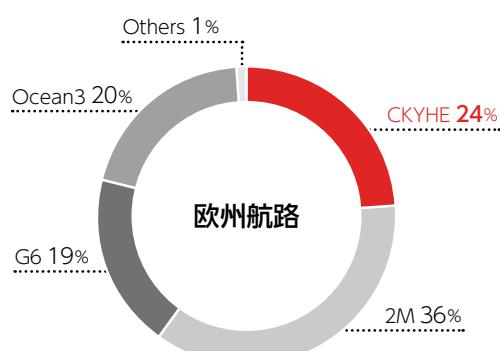
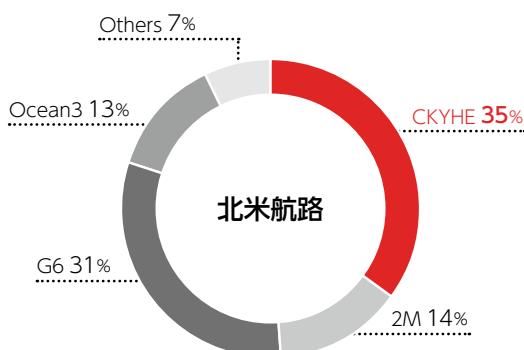


> P35

▶ 物流事業

"K" LINE グループ各社のノウハウとサービスネットワークを組み合わせ、海上貨物運送だけではなく、航空・海上貨物フォワーディング、陸上運送、倉庫事業や貨物混載事業など、顧客のニーズに応えた地域密着型の総合物流事業を展開しています。

主要アライアンス 運航スペースシェア (2015年7月時点)
出典: Alphaliner



- CKYHE : COSCO、川崎汽船、Yang Ming、Hanjin、Evergreen
- 2M : Maersk、MSC
- G6 : OOCL、日本郵船、Hapag-Lloyd、APL、商船三井、Hyundai
- Ocean3 : CMA CGM、CSCL、UASC

不定期専用船事業

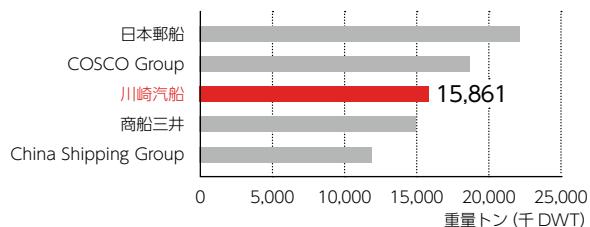


> P26-27

▶ ドライバールク事業

鉄鋼原料、製紙原料、穀物、火力発電用石炭（電力炭・一般炭）などの梱包しない大量の乾貨物をバラ積み（バルク）輸送する事業です。日本向けの輸送に加え、中国・インドなどの新興国向けや、大西洋水域での三国間輸送にも積極的に展開しています。

ドライバールク所有船船腹量トップ5 (2015年3月時点) 出典: Clarkson



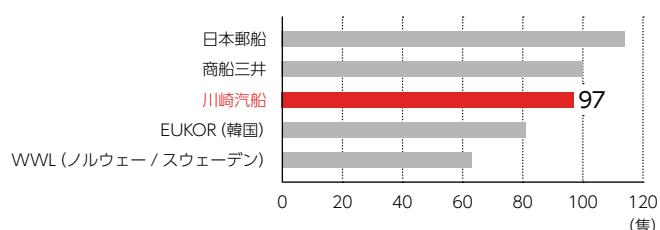
> P28-29

▶ 自動車船事業

1970年に日本初の自動車専用船を完成車輸送サービスに投入して以来、自動車輸送のパイオニアとして、乗用車やトラックなどの完成車の安全かつ迅速な輸送サービスを提供しています。輸送品質の向上やRORO貨物の輸送強化に向け、船隊整備にも取り組んでいます。

自動車船運航隻数トップ5 (2015年1月時点)

出典: Marine Trader World PCTC /PCC/RORO Fleet List 2015 より当社作成

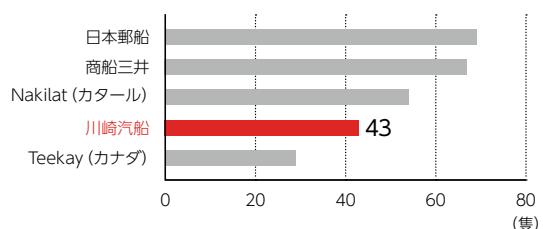


> P30-31

▶ エネルギー資源輸送事業

LNG（液化天然ガス）船やLPG（液化石油ガス）船による液化ガス輸送、各種タンカーによる原油や石油製品など、産業用だけでなく、都市ガスやガソリンなど生活に密接に関わるエネルギー資源の輸送サービスをグローバルに提供しています。

LNG船保有隻数トップ5 (共有船を含む) (2015年6月時点) 当社調べ



> P34

▶ 近海・内航事業

川崎近海汽船株式会社では、旅客フェリー、RORO船、鉄鋼およびセメント生産向け石灰石専用船、電力向けの石炭専用船、一般貨物船などで国内の海上輸送に従事しています。また、アジア発着の貨物向けに一般貨物船やバルク船も運航しています。

大型タンカー(VLCC)^{*1} 運航隻数 (2015年3月時点)



中型タンカー^{*2} 運航隻数 (2015年3月時点)



出典: Clarkson

*1 : VLCC (Very Large Crude oil Carrier) : 20万~30万重量トンのタンカー

*2 : 8万~12万重量トン程度のタンカー

海洋資源開発及び重量物船事業



> P32

▶ 海洋資源開発事業

ノルウェーのK Line Off shore AS社が、最新鋭の超大型アンカーハンドリング・タグサプライ船とプラットフォーム・サプライ船、合計7隻でオフショア支援船サービスを提供しています。また、当社が参画するドリルシップ第1船は、ブラジル国営石油会社への長期傭船のもと、油田掘削作業に従事しています。



> P33

▶ 重量物船事業

ドイツの重量物専業船社SALグループが、エネルギー産業やインフラ関連の大型貨物を主に輸送しています。船位保持システムを搭載した新鋭船を中心に、石油・ガス開発施設やオフショア事業関連といった高度な技術を要する輸送にも対応しています。

その他事業

船舶管理業、旅行代理店業、不動産賃貸・管理業などを営んでいます。

コンテナ船事業

港湾事業



14,000TEU型コンテナ船“MILLAU BRIDGE”(みよーぶりっじ)



執行役員

木戸 貴文

コンテナ船事業、港湾事業担当

新中期経営計画の取り組み

コンテナ船事業部門は前中期経営計画の最終年度である2014年に黒字化を達成しましたが、船腹の供給過多から、運賃マーケットは今後しばらくの間も不安定な状況が続くと予想されます。当社はこれまでと同様、マーケットシェアの拡大を図るのではなく、当社の自営代理店ネットワークを活用し、得意分野である東西航路、アジア域内航路を中心に収益性・安定性を重視、損失リスクを抑制する慎重な航路経営を行っていきます。また、2015年、2018年には最新鋭の省エネ超大型船が新造整備され、本船大型化効果によるコスト削減が得られます。東西幹航路においては、CKYHE*の5社からなるアライアンスマリットを最大に生かすことによる合理化効果の追求と共に、サービス頻度の増、幅広い寄港地のカバー、定期運航などサービス向上を実現します。

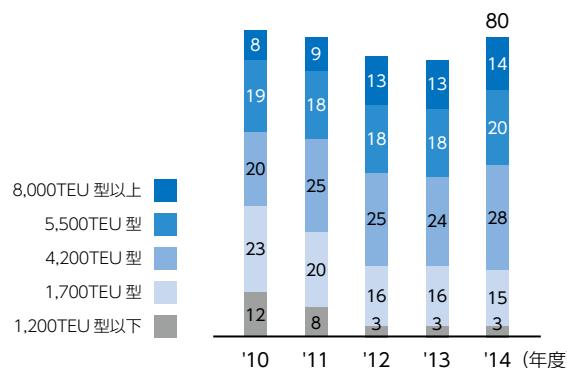
港湾事業では国内・海外の自営ターミナルにおいて大型船に対応した施設の整備・拡充を含めた高規格化を進め、競争力の強化に取り組んでいきます。

2014年度概況

2014年度は米国経済の回復もあり、北米航路の荷動き及び運賃市況は堅調に推移しました。欧州航路については、荷動きの伸びは見られましたが、運賃市況については安定感を欠き、乱高下する展開となりました。そのような中で、当社はこれまで続けてきた省エネ運航の深化を初めとするコスト削減、収益性の高い冷凍・冷蔵貨物の積高増強への取組みや貨物の選別化を図り、より収益性の高い貨物の確保に努めました。その他燃料油価格の下落、円安の進行等の一過性の改善要因もあり、当社のコンテナ部門の収支は黒字化しました。

* コスコン(COSCON、中国)、当社("K" LINE)、陽明海運(Yang Ming、台湾)、韓進海運(Hanjin、韓国)、Evergreen(台湾)の頭文字をつけた5社で組織される世界最大級の海運アライアンス

当社の運航隻数の推移 (単位:隻)





2015 年度の事業見通し

コンテナ船事業を取り巻く状況として、米国経済は成長が見込まれる一方で欧州は不安定要素が多く残るなど楽観できませんが、世界全体のコンテナ貨物需要は緩やかな成長が続くと見られます。一方供給サイドは 2015~16 年は 14,000TEU をこえる超大型船の竣工がピークを迎えることから、船腹需給の大きな改善は期待できず、引き続き厳しい事業環境が続くものと考えられます。その中で当社は 2015 年中に竣工する 5 隻の 14,000TEU 型に続き、2018 年竣工でさらに 5 隻の投入を行います。当社コンテナ船の基幹船隊となるこれらの最新鋭省エネ新造船は、大型化効果によるコスト削減効果のみならず、サービス品質の向上、効率化、合理化効果を深化させ、今後のコンテナ船ビジネスの安定収益体制を確かなものとすると考えています。

港湾事業についてはコンテナ船の大型化に対応するため、設備の一層の充実を図り、利用しやすい、高規格かつ高品質なターミナルの運営を進めていきます。米国ロングビーチでは、他社に先駆けて陸上電源供給を行っており、国内でもハイブリッド方式の荷役機器を順次導入するなど、CO₂ 削減による環境に優しいターミナルを目指しています。また、当社はコンテナ船ターミナルのみならず、自動車船ターミナルもシンガポールにて展開しています。

安全、環境、人材への取り組み

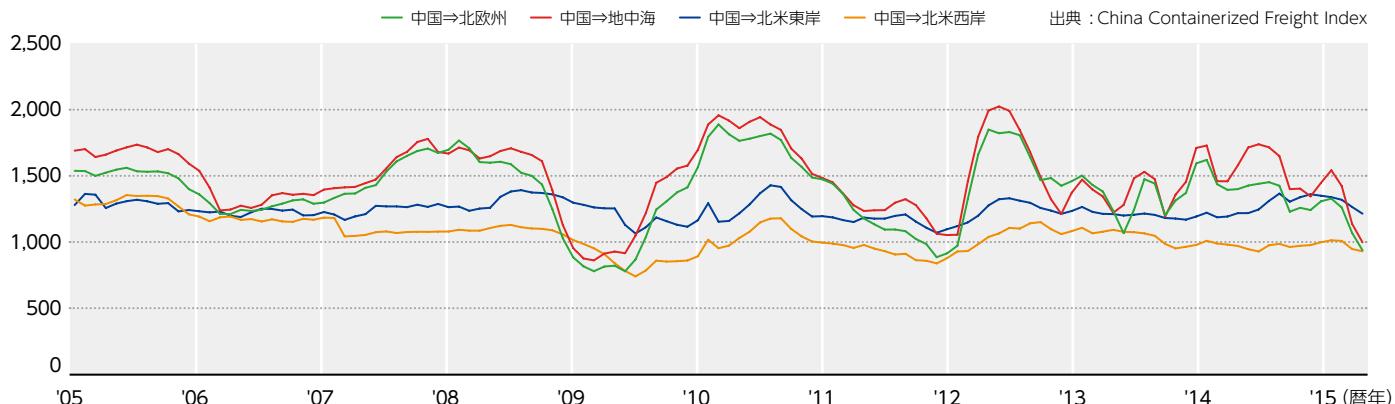
最新の技術で 省エネ運航・安全管理体制を構築

パナマックス以上の中型・大型コンテナ船を中心に、主機の最大出力を 10% まで低減する省エネ運航管理体制を確立しているほか、2015 年より順次竣工する燃費性能に優れる超大型コンテナ船には、気象・海象や喫水等を加味して最適な運航支援プランを提案するシステムを導入し省エネ運航をさらに深化させます。また時代のニーズに沿った船員教育訓練プログラムを提供するべく研修設備の整備・拡充にも力を注いでいます。



町田研修所に新規導入した操船シミュレーター装置を用いた研修風景

コンテナ中国発歐米運賃市況推移 (1998年1月1日を1,000とした指標表示)



ドライバルク事業



ケープサイズバルカー



常務執行役員
針谷 雄彦
バルクキャリア事業、
電力炭・製紙原料輸送事業担当



常務執行役員
浅野 敦男
鉄鋼原料輸送事業、
ドライバルク事業企画調整担当

新中期経営計画の取り組み

電力炭輸送事業については、日本向け電力炭輸送需要は今後も成長が見込まれており、これまで培ってきた高品質で配船柔軟性に優れるコロナ船隊を活用し、新中期経営計画にある安定収益の一翼を担います。製紙原料輸送についても、安定収益の維持を目指します。バルクキャリア事業については、市況変動への耐性強化を目指し、コスト競争力のある船隊整備を進めていきます。

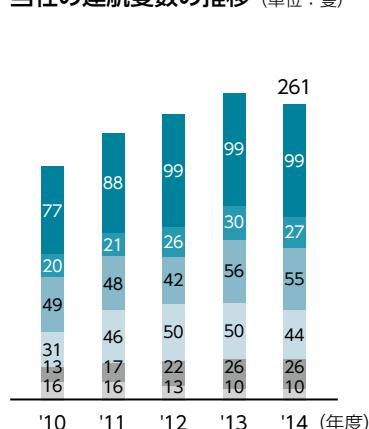
当社の鉄鋼原料輸送事業はこれまで海上輸送需要の増加に呼応し、国内外のお客さまとの中長期輸送契約を軸として着実に発展してきました。今後も質の高いコスト競争力のある船隊の整備をすすめ、新興国における新しい輸送需要も積極的に取り込みながら事業基盤の強化を図り、お客様に信頼されるサービスの提供を続けていきます。

2014年度概況

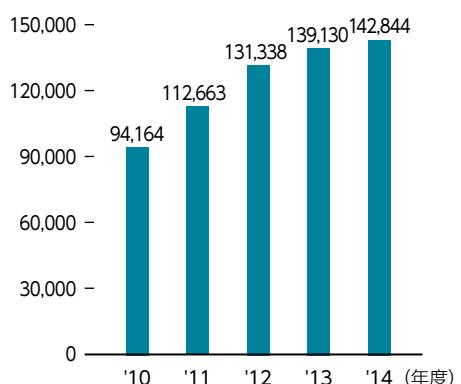
大型船（ケープサイズ）においては、季節的要因に伴う需要増加により市況が上昇する局面も見られましたが、2014年12月に市況が急落、年明け以降は過去最低水準での市況推移となりました。中小型船においても、パナマックス型は、中国向け石炭輸送量の鈍化などにより供給過剰が継続、大型船の影響を受ける形で市況が低迷しました。ハンディ／ハンディマックス型は、インド向け石炭輸送、中国向け鋼材輸送が堅調に推移した一方、穀物輸送増に伴う市況の上昇は限定的で低位安定での推移となりました。当社グループはかねてよりフリー船の極小化に努めてきましたが、このような市況環境の下、前年同期比増収減益となりました。

当社の運航隻数の推移 (単位：隻)

ケープサイズ
オーバーパナマックス
パナマックス
ハンディマックス
スマールハンディ
チップ + パルプ



当社のドライバルク輸送量 (単位：千キロトン)





電力炭船（コロナシリーズ）

2015 年度の事業見通し

大型船においては、市況低迷が長期化しており係船、スクラップ数が増加しています。荷動き自体は堅調な推移が見込まれるもの、需給バランスが回復するまでのレベルには至らず、引き続き低水準での市況推移が見込まれます。中小型船においても、底値圏からの回復の動きは見られるものの依然として新造船の供給圧力は強く、船腹余剰感と大型船市況の影響を受ける形で、低位での市況展開が続くと予想されます。

鉄鋼原料グループは、中長期的に鉄鋼原料の堅調な荷動きが見込まれる中、長年培ってきたお客さまとの関係を一層強固なものとすることに注力とともに、新たな契約獲得にも積極的に挑戦し、そのために必要な船隊整備を着実に進め、営業基盤の強化と安定収益体制の充実を今後も図っていきます。

バルチックドライバルク指数



ロンドン海運取引所 (The Baltic Exchange) が算出する外航不定期船の運賃指数 (1985 年 1 月 4 日を 1,000 とした指数表示)

バルクキャリアグループでは、市況環境により柔軟に対応できる船隊の構築を図るとともに、新規顧客開拓に努め、効率的な配船を実現し収益の向上を目指します。

電力炭・製紙原料グループでは、電力炭輸送については国内の電力会社との中長期契約を事業の柱と位置付け、今後も成長が見込まれる発電用石炭輸送需要に對して、高品質なブランドとして浸透している幅広浅喫水「コロナシリーズ」の船隊整備を進め輸送量の増強を図り、安定収益体制をより強固なものにしていきます。製紙原料輸送については、市況変動の影響を受けにくい、専用船中長期契約による安定収益体制が確立しています。今後も安全運航に注力し、お客さまの信頼に応えていきます。

安全、環境、人材への取り組み

運航船舶のハード・ソフトの両面からクオリティ向上に努めます

お客様の大切な貨物をお預かりし輸送している当社にとって、安全運航と環境保全は最重要課題です。当社では運航船舶のハード・ソフトの両面からクオリティの維持・向上を図るために、所有船・傭船の隔てなく、専門スタッフによる定期的な船質のモニタリングを行うとともに船員教育にも力を注いでいます。また海事技術者による陸上からの運航支援体制も確立しており、24 時間体制で運航状況をモニタリングし安全運航の維持に全力をあげています。



専門スタッフによる検船・指導の様子

自動車船事業



7,500台型自動車船 “HAWAIIAN HIGHWAY”



常務執行役員
坂本 憲司
自動車船事業部門担当

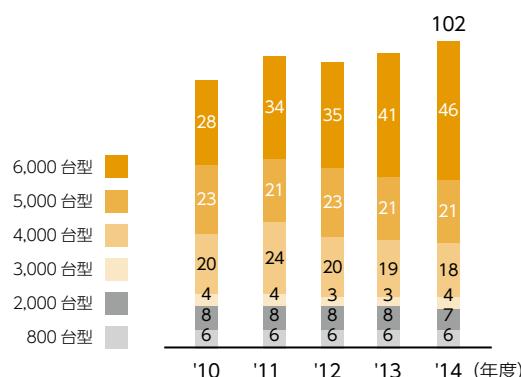
新中期経営計画の取り組み

当社グループは多様化する完成車 /RORO 貨物の輸送ニーズに、卓越した輸送品質とグローバルな展開で応え、安定収益の確保に取り組んでいきます。従来からのお客さまとの信頼関係を更に深めると同時に新しいビジネス分野への挑戦を続けていきたいと思います。トレードパターン変化への対応、建設機械、鉄道車両等の輸送増強を戦略的に進める一方で、低燃費性能を追求した次世代大型船の就航によりコスト競争力を強化し、安定収益体制を構築していきます。

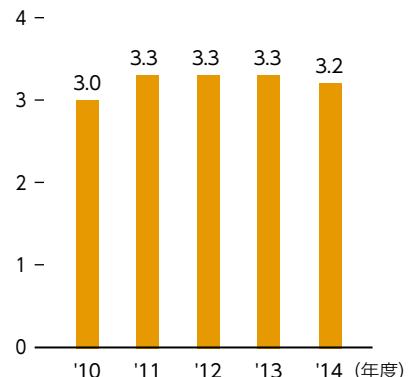
2014年度概況

完成車の荷動きにつき、欧州・北米出し極東向け貨物は前年度から引き続き堅調に推移しました。大西洋水域の貨物はロシアや南米諸国の景気低迷により一部で軟調となりましたが、好調な米国経済を背景に北米向けが下支えしました。日本発の貨物については、下期にかけて円安が進み、一部の日本メーカーによる生産拠点の日本回帰の動きがみられたものの、地産地消の流れを覆すまでには至らず、前年度から引き続き漸減傾向が続きました。日本からの完成車輸出総量は、前年度の418万台から約3%減少の407万台となりました。このような事業環境の中、当社グループの三国間輸送も入れた総輸送台数も前年度の328万台から約3%減少となりました。当社グループでは配船および運航効率の改善に取り組みま

当社の運航隻数の推移（単位：隻）



当社の完成車輸送実績（単位：百万台）



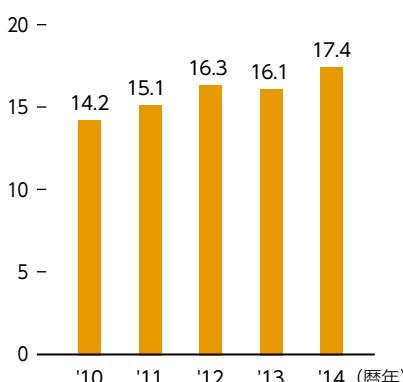


したが、当年度の業績は前年同期比で減益となりました。

2015 年度の事業見通し

自動車船事業を取り巻く環境は、中東諸国をはじめとした資源国やロシアなど新興国の景気不透明感はあるものの、北米市場は拡大基調を維持、欧州市場も緩やかな回復基調にあり、完成車の海上輸送需要は世界的に堅調に推移すると予想します。円高の是正により、一部の日本メーカーでは生産拠点を日本へ回帰させる動きもありますが、全体としては、日本出しの完成車輸出台数は欧米向けを中心に漸減傾向が続くものと見込まれます。一方で、東南アジアや中国・インド、また米国やメキシコなどの新たな生産拠点から近隣国への輸出は今後も増加することが予想されます。当社グループはこの

世界の完成車海上荷動き（単位：百万台）



(注) 欧州近海は含まざ

出典：各種資料をもとに当社作成

安全、環境、人材への取り組み

環境対応技術の集大成 「DRIVE GREEN PROJECT」

2015 年度から 2017 年度にかけて順次竣工予定の 7,500 台積み大型自動車運搬船 10 隻のうち 1 隻は、二酸化炭素 (CO₂)、窒素酸化物 (NOx)、硫黄酸化物 (SOx) の排出削減装置、および船内照明用電力を再生可能エネルギーで賄うための太陽光発電システムを搭載する、最新鋭の環境対応フラッグシップです (2016 年 2 月竣工予定)。今後も環境保全のために運航船舶の省エネと環境負荷低減に努めています。



「DRIVE GREEN PROJECT」として竣工する環境対応フラッグシップ “DRIVE GREEN HIGHWAY”

エネルギー資源輸送事業



原油タンカー



常務執行役員
三崎 晃
エネルギー資源輸送事業部門担当

新中期経営計画の取り組み

世界的な人口増と経済成長を背景に、エネルギー資源需要は引き続き順調な伸びが予想されており、安定かつ安全なエネルギー資源輸送へのニーズも引き続き高まっていくと考えられます。このような状況下、当社グループは LNG（液化天然ガス）船、油槽船、LPG（液化石油ガス）船等の分野で国内外のお客さま向けに高品質なサービスを提供することで、安定収益の確保、事業基盤の拡大を追求していきます。

2014 年度概況

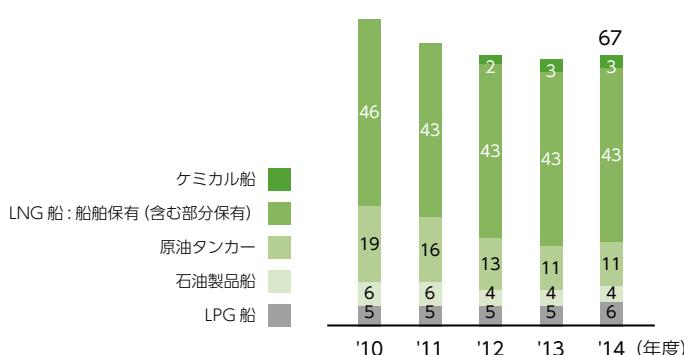
◆ 油槽船事業

大型原油船・LPG 船においては、中長期の期間傭船契約のもとで順調に稼動しました。米国シェール革命による海上荷動きパターンの変化により、長距離の海上輸送需要が増加し、油槽船全般、LPG 船において前年度に比べ運賃市況が回復し、業績は前年度を上回りました。また、米国からの輸出が順調に伸長し船腹需要の増加が著しい LPG 船については、期中に 1 隻が竣工したのに加え、2017 年竣工の新造 LPG 船をベースに新規顧客との傭船契約に基本合意しました。

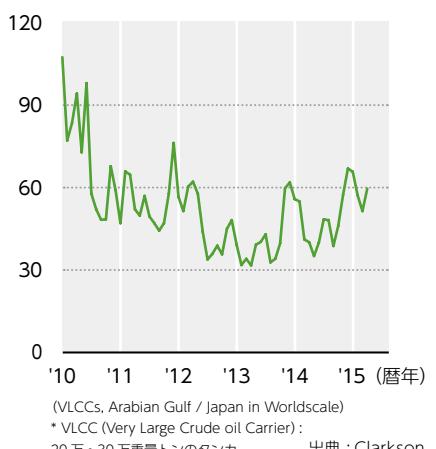
◆ LNG 船事業

LNG 船隊は、中長期契約に基づき順調に稼動し、引き続き安定的な収益を確保しました。また、中部電力株式会社向け新造 LNG 船 1 隻の長期定期傭船契約を締結しました。同社向けの LNG 船の

当社の運航隻数の推移 (単位:隻)



VLCC* 運賃指數





受注は、2013 年度に受注した 1 隻に加え、2 隻目となります。本船は、中部電力が推進する米国テキサス州フリーポート LNG プロジェクトで生産される LNG の輸送の一翼を担う予定です。

2015 年度の事業見通し

◆ 油槽船事業

中国やインド等のアジア新興国を中心に、原油・LPG ともに引き続き需要は拡大していくことが予想されます。また、原油調達先の多様化を背景に、長距離海上輸送の増加傾向は続き、船腹需要が増加しており、油槽船全般、LPG 船ともに運賃市況は堅調に推移すると見込まれます。当社は、より一層の安全・経済運航と効率配船を進め、さらなる収支向上を図ります。また、このような事業環境下、燃費効率の良い新造省エネ船による

既存商権の確保と、新規ビジネスの獲得に取り組み、安定収益基盤の拡大を目指します。

◆ LNG 船事業

当社グループが保有・運航に関与する LNG 船隊は、中長期契約に基づき引き続き順調に稼働すると見込んでいます。原油価格下落に伴って LNG 価格も下落したことから、いくつかの新規 LNG プロジェクト開発の進展が遅れることが予想されますが、中長期的には需要の伸びが確実と見込まれ、本年度も北米や東アフリカを中心とした新規プロジェクト向け LNG 船の長期傭船ベースの商談が予定されています。当社グループは新規ビジネス獲得に積極的に取り組み、新中期経営計画で掲げた安定収益体制の拡充を目指します。また、LNG トレードの多様化に伴い変化する LNG 船への顧客ニーズに的確に応えることで、さらなる収益の上積みを図ります。

安全、環境、人材への取り組み

全役職員の安全意識と危機管理能力の向上に努めています

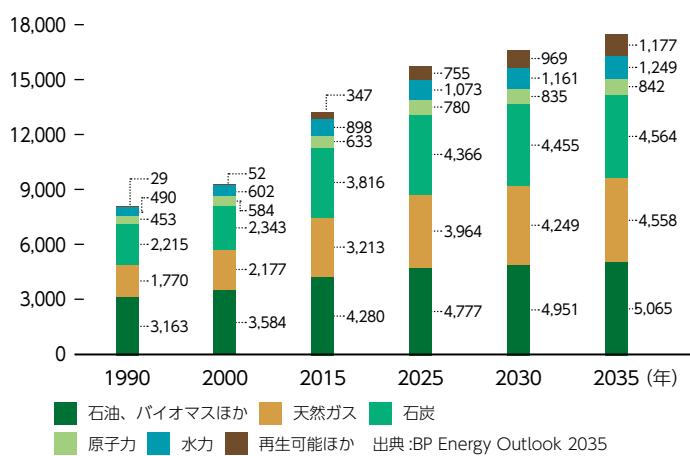
エネルギー資源輸送事業では、環境保全の観点から常に安全運航の徹底が求められています。当社は、重大海難事故に備えて毎年「大規模事故対応演習」を実施しており、今年度は当社大型油槽船が他船と衝突し油漏事故を起こしたと想定し、実際の対応ながらの実践的な演習を行いました。こうした演習を通して全役職員の安全意識と危機管理能力の向上に努めるとともに、当社およびグループ内の船舶管理会社が一丸となって船質の維持、良質な船員の育成に努め、高品質な輸送サービスを提供していきます。



大規模事故対応演習の様子

世界の第一次エネルギー需要予想

(石油換算百万トン) (2015 年 2 月時点)



海洋資源開発事業



アンカーハンドリングタグサプライ船 (AHTS)

常務執行役員

三崎 晃

エネルギー資源輸送事業部門担当

新中期経営計画の取り組み

長年培ったエネルギー輸送事業の知識と技術の集積をもとに、海洋エネルギー資源の開発・生産に関わる分野でも新規需要を開拓していきます。顧客からの信頼など既に事業基盤を確立しているドリルシップ事業、ノルウェーのK Line Offshore AS社のオフショア支援船事業に加え、FPSO（浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備）やCSV（海洋建設作業船）といった新規事業分野への進出も視野に入れ、戦略的投資による新たな収益の柱となる事業の育成を目指します。



プラットフォームサプライ船 (PSV)

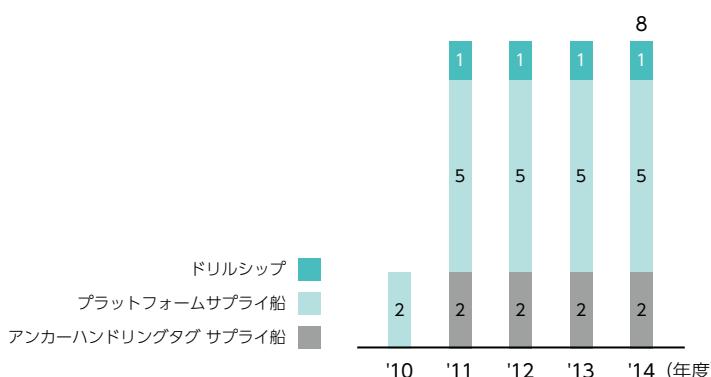
2014年度概況

オフショア支援船事業を行うK Line Offshore AS社のプラットフォームサプライ船 (PSV) 5隻、アンカーハンドリングタグサプライ船 (AHTS) 2隻の全船が、北海海域及びブラジル海域で安定的に稼動しました。ドリルシップは、リオデジャネイロ沖200kmの大水深鉱区において最長20年の長期傭船契約の下で油田掘削作業に従事しています。ブラジルにおけるパートナーや他株主との協力体制の下、2012年の竣工時より安定的に稼働し続けており、傭船者からの評価も高く、収益確保に貢献しました。

2015年度の事業見通し

ブラジル沖で操業中のドリルシップ事業では、長期傭船の下、引き続き安定的な収益の実現が見込まれます。オフショア支援船事業では、原油価格下落の影響により、オフショア支援船が作業に従事する洋上掘削・生産施設の稼働低下や開発計画の一時的な遅延が予想されています。それに伴い、オフショア支援船市況の回復には今しばらく時間を要する見込みですが、当社が運航する最新鋭の船隊は傭船者からの高い評価をいただいています。今後も当社は新中期経営計画で掲げた海洋資源開発事業の拡大を目指し、新規事業への進出にも積極的に取り組み、さらなる安定収益の積上げを図ります。

当社の運航隻数の推移 (単位:隻)



重量物船事業



重量物船



常務執行役員
中川 豊
物流事業、関連事業推進担当

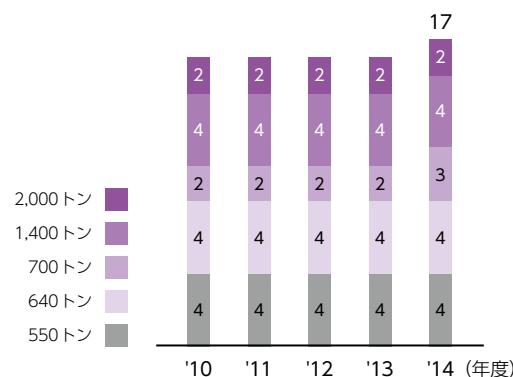
新中期経営計画の取り組み

在ドイツの当社グループ会社である SAL 社による重量物船事業は市況の回復、効率的な配船に加え、さまざまなコスト削減策を実施することで 2009 年度以来となる同社単体での黒字化を達成しました。2,000 トンのクレーン・キャパシティを持つ超大型船 2 隻のオフショア作業での運営も軌道に乗り、今後は収益への貢献が期待されます。成長が期待されるエネルギー資源関連の需要に限らず、プラントやインフラ関連の輸送需要をターゲットに重量物船事業の安定的な成長を目指し、次期船隊整備の検討に着手します。



重量物船「REGINE」

当社の運航隻数の推移 (単位:隻)



2014 年度概況

大型船は船型を活かして収益性の高いオフショア作業と超重量物貨物輸送を順調に受注し、高い稼働率を維持しました。中小型船のセミライナーサービスによる貨物輸送においても市況の改善が見られました。また、セミライナーサービス以外のプロジェクト貨物輸送についてもエネルギー関連を中心とした需要に支えられ、対前年比で大幅な収益の改善が見られました。

2015 年度の事業見通し

中小型船マーケットの市況は回復基調にあり、今後はエネルギー、プラントおよびインフラ関連を中心としたプロジェクトの増加が見込まれており、これらに関連したプロジェクト貨物、オフショアビジネスなど重量物船事業へのニーズの増加が予想されます。当社グループは従来のセミライナーサービスにおける効率的な配船に取り組むとともに、これら収益性の高い貨物輸送およびプラント貨物の設置作業の受注増加へ注力していきます。また、中期的にはインフラ関連事業に加え、シェールガス革命の影響による製造プラントの建設増加により、関連プロジェクト貨物の輸送需要の増加も期待されます。自社保有の大型船、中小型船の新造リプレース計画に加えてマーケットからの船腹調達を含めた次期船隊整備計画を進め、利益の最大化に努めています。

近海・内航事業



川崎近海汽船運航のRORO船

常務執行役員

中川 豊

物流事業、関連事業推進担当

新中期経営計画の取り組み

近海部門について、バルク輸送では、効率配船の実施に加え、遠洋区域での営業拡大を図っていきます。木材輸送や鋼材・雑貨輸送では、運航効率の向上を図り収益の改善を進めていきます。

内航部門では、各専用船および国内RORO船定期航路において、紙製品など一部貨物に減少はみられるものの、総じて安定した荷動きを見込んでいます。

フェリー輸送では積極的な営業活動により、トラック・乗用車・旅客のさらなる獲得を図っていきます。

新規分野であるオフショア支援船事業では、海上風力発電などの再生可能エネルギー、海洋資源探査・開発事業などをサポートしていきます。

輸送では、消費税増税後の駆け込み需要の反動で荷動きは低調となりましたが、苫小牧航路への新造大型RORO船の投入効果など輸送量が増加し、增收増益となりました。

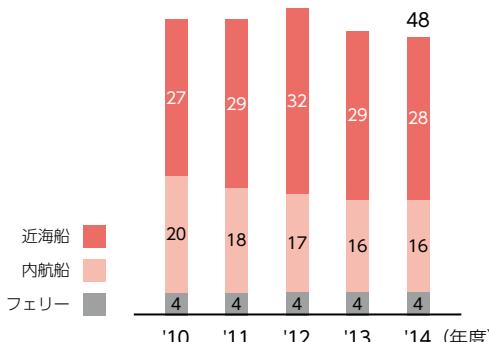
2015年度の事業見通し

近海部門のバルク輸送では、適正な船隊規模による一層の効率配船に加え、新規顧客の獲得を目指し、より広域的な営業展開を図ります。木材輸送および鋼材・雑貨輸送では、運航効率を高めるとともに、スペース効率の向上を図り、収益改善に取り組みます。

内航部門の不定期船輸送では、安全運航の維持と安定輸送の確保に加え、新造船投入を含めた船隊整備を図ります。定期船輸送では、茨城港を基点にさらなる需要の取り込みを図るとともに、新規航路(清水／大分)の開設の検討を進めます。フェリー輸送では、八戸／苫小牧航路での営業活動に加え、2018年の宮古／室蘭航路の開設に向けた準備を進めます。

オフショア支援船事業では、国内最高性能を誇る新造船が2016年3月に竣工する予定です。この新造船の運航により、日本の領海・排他的経済水域での石油／天然ガス試掘、海洋資源物理探査、海上再生可能エネルギー施設設置等を支援します。

運航隻数の推移 (単位:隻)



2014年度概況

近海部門のバルク輸送では、中国経済の成長ペースの鈍化や船腹過剰による市況の低迷で、厳しい経営状況となりました。鋼材・雑貨輸送および木材輸送の往航輸送では、鋼材輸送に合積み貨物を増やすなど積極的な営業を展開し、復航輸送では合板輸送でも前年を上回る輸送量を確保しました。しかしながら近海部門では、長引く市況の低迷は解消されず、営業損失が拡大しました。

内航部門の不定期船輸送では、石灰石および石炭の各専用船は安定的に稼働し、また小型貨物船の荷動きも堅調に推移しました。定期船輸送およびフェリー

物流事業



常務執行役員

中川 豊

物流事業、関連事業推進担当

新中期経営計画の取り組み

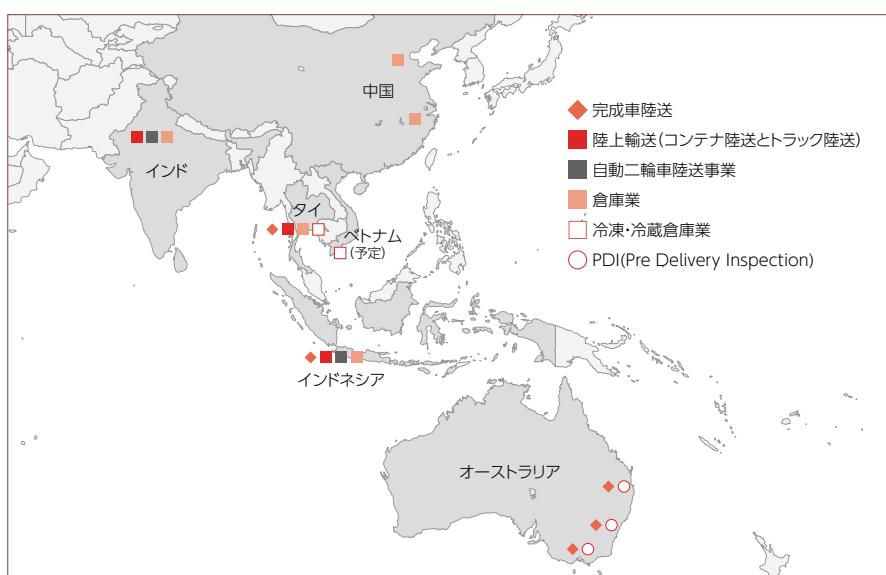
新興国の発展に伴い、物流需要の拡大が目覚ましくなっている中、各地のインフラ状況や顧客ニーズに基づき、物流および海運周辺事業を軸とした新規事業の開拓に努めていきます。

とりわけミルクラン*などの自動車関連物流、東南アジア域内近海貨物輸送、沿岸輸送、河川輸送への進出、冷凍・冷蔵倉庫によるコールドサプライチェーン等の強化など、各地域で顧客ニーズに基づく新規事業の展開を行い、グループ会社各社間の協業を推進していきます。

ボラティリティの高い海運業と異なる事業領域で、安定収益を積み上げてきます。

* ミルクラン：各メーカーの工場へ部品供給配送を行う巡回サービス

当社グループ 地域密着型総合物流事業



2014 年度概況

国内物流は堅調に推移する一方、国際物流もアジアを中心に安定的に推移し、北米路線を中心に日本出し航空輸出貨物の取扱量は昨年比大幅に増加しました。また北米西岸の港湾ストライキの影響による、緊急貨物の航空輸入量も増加しました。

さらに円安にも支えられ、物流事業全体では前年同期比で增收増益となりました。

2015 年度の事業見通し

物流事業では、米国の好景気に支えられ、日本出し航空貨物は引き続き好調に推移すると見込まれます。

また、国内物流およびアジアを中心とした国際物流も概ね堅調に推移するものと予想します。

アジア新興国を中心とした各地で、顧客ニーズに基づき物流事業を展開していますが、2014年12月にオープンしたタイの冷凍・冷蔵倉庫は順調に稼働しており、また、同じくタイにおいて、今年9月に物流センターが完成予定です。さらにアジア地域以外での需要増も視野に、各地で取り組みを進めています。今後もお客様の声に耳を傾け、ニーズにあったサービスを提供していきます。

CSR の重要課題

“K” LINE グループは、CSR を「事業活動の影響に対する配慮」と「新たな価値の創出」という二つの大きな枠組みでとらえ、それらを踏まえて「社会的責任を重視した経営体制の構築」を目指しています。企業としてより良い社会づくりに貢献すべく、それぞれの枠組みにおける重要課題を認識し、その解決に向けて主体的な取り組みを進めています。

▶ ※ CSR の詳細はウェブサイトで開示しています。

<http://www.kline.co.jp/csr/governance/stakeholder/policyandresults/issue.html>

社会的責任を重視した経営体制の構築

企業理念・ビジョンへの取り組みを確実にし、持続的成長と企業価値向上を目指すとともに、ステークホルダーの皆さまとの対話によって認識された重要課題への取り組みを通じて企業としての社会的責任を果たすべく、コーポレートガバナンスの強化を中心とした経営体制の構築を図っています。

事業活動の影響に対する配慮

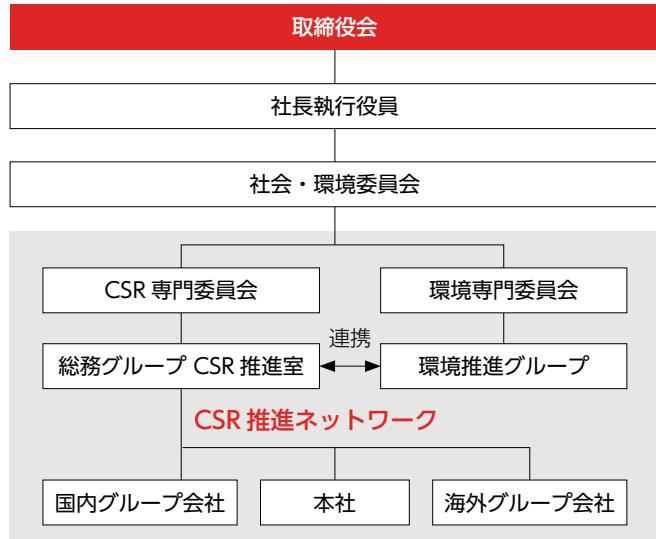
グローバルに事業を展開する企業グループとして、自分たちの事業活動が地域社会・国際社会に与える影響を自覚すること、そしてそれを踏まえて事業活動を進めていくことは、“K” LINE グループの社会的責任の重要な側面の一つです。“K” LINE グループでは、地球環境の保全と安全運航に配慮したサービスの提供を常に心掛け、公正な事業活動を行い、当社の事業に関わる人々の人権や安全衛生にも配慮していきます。

新たな価値の創出

新たな価値を創り出して社会に貢献し、社会とともに発展すること—これが“K” LINE グループの社会的責任のもう一つの側面です。自由闊達に議論し合える企業風土の中でグローバルに活躍できる人材を育成し、顧客ニーズを吸い上げ、環境負荷低減やサービス品質向上に資する技術、アイディアを実現することを通じて新たな価値を創出し、社会に提供することを目指します。

CSR 推進体制

社長を委員長とする「社会・環境委員会」を設置し、その下部組織として「CSR 専門委員会」と「環境専門委員会」を設置して、“K” LINE グループ全体の CSR 活動の方針を策定するとともに、「川崎汽船グループ環境憲章」に則って構築された「環境マネジメントシステム」の運用責任を担っています。また、グループ各社と CSR 推進ネットワークを立ち上げ、グループ全体として CSR 活動を推進しています。



社会的責任を重視した 経営体制の構築



コーポレートガバナンス
社会からの要請に応える経営体制の確立



ステークホルダーエンゲージメント
ステークホルダーとの対話促進

事業活動の影響に対する配慮



人権

差別防止、労働基本権の尊重、
強制労働・児童労働の防止



労働慣行

長時間労働防止、労働安全衛生向上、
多様な働き方の推進



公正な事業慣行

腐敗防止、
反競争的行為の防止



安全運航

重大事故の防止



環境保全

環境マネジメントの強化、
環境に配慮した事業活動



リスクマネジメント

大規模災害発生時の事業継続、大規模事故
対応能力向上、危機・リスク管理体制

新たな価値の創出



人材育成

企業風土の改善、グローバル人材の育成、
ダイバーシティの推進



コミュニティへの参画

自然災害被災地の復興支援



イノベーション

環境負荷低減やサービス品質向上を
通じた新たな価値の提供



雇用創出・技能開発

教育に対する支援および
雇用の創出

3つの重要テーマ「安全運航」「環境保全」「人材育成」

“K” LINE グループの CSR の重要課題の中でも、特に優先して取り組むべき課題として位置付けているテーマが「安全運航」「環境保全」「人材育成」です。ここでは、それぞれのテーマについての具体的な取り組みについてご紹介します。

1. 安全運航

世界トップクラスの安全運航の維持

“K” LINE グループの存立基盤となるのは、わたしたちの製品である「安全で最適なサービス」です。その根幹である「安全運航」を徹底し、長年にわたって継続してきた「重大事故ゼロ」を引き続き維持するために、当社グループでは確固たる安全運航管理体制を構築し、その充実・強化に努めています。

確固たる安全運航管理体制

「KL Safety Standard」と「KL Quality」の強化

安全管理システム の充実

傭船を含めたフリート全体の安全運航の維持

船舶管理体制 の拡充

グループ船舶管理会社のグローバルな展開と競争力強化、修繕ドックの確保

海事技術者 の確保・育成

グローバルな規模での確保と育成

No.1 Quality



2. 環境保全

環境ビジョン 2050

“K” LINE グループでは、世界トップクラスの海運事業者として、「青い海を明日へつなぐ」ために「環境ビジョン 2050」を定めています（18 ページからの「特集Ⅱ」で紹介しています）。

▶ ※詳細についてはウェブサイトをご覧ください。
<http://www.kline.co.jp/csr/environment/>

3. 人材育成

組織も個人も成長し続ける伸びやかな組織文化の維持・強化

“K” LINE グループは事業活動を世界中に展開していますので、国際社会で通用する専門知識と広い視野を持ち、組織運営力や課題解決力を備えた人材の育成が欠かせません。また、こういった人材が更なる成長を続け、組織としての総合力を高めていくためには、互いの能力と個性を尊重し、多様な価値観をぶつけ合う、自由闊達な組織風土も不可欠です。こうした考えのもと、“K” LINE グループでは「人材育成」も CSR の重要課題の一つと位置付け、取り組みを進めていきます。

▶ “K” LINE グループのグローバルな取り組み

- プロフェッショナルとしての知識・高い組織運営力・モラルを備えた個人の育成
- 相互尊重と自由闊達な風土により、多様な個々人の能力・個性を気持ちよく発揮し、挑戦し成長を続ける組織の維持強化
- 向かうべき方向性の共有、人材の育成を習い性とする文化の醸成
- 社員が活き活きと働き、充実した生活を過ごせる様、最小労力で最大成果を目指すスマートな業務スタイルの確立

“K”の風

川崎汽船の歩みは平坦なものではなく、90年以上にわたり幾多の経営環境の激変を乗り越えてきました。その原動力となったのが、“K”ラインスピリットです。

“K” ラインスピリットは、自主独立、自由闊達、進取の気性といった言葉で表現されてきました。この“K” ラインスピリットを発揮するための土台となるものは「風通しの良い職場」です。“K” ラインらしい風を吹かせ、組織も個人も成長し続ける伸びやかな組織文化の維持・強化を目指します。



風通しの良い職場

“K” ラインスピリットを発揮するための土台となるもの

“K”の風

傾聴・謙虚・感謝

チームワーク

当事者意識

正直

挑戦と革新

コーポレートガバナンス

コーポレートガバナンス体制

企業がその社会的責任を果たし、株主等ステークホルダーの負託に応え、持続的に成長していくためには、コーポレートガバナンスを確立していくことが必須です。

当社は、コーポレートガバナンス体制とリスクマネジメント体制の整備・強化に取り組みながら、グループ全体に企業倫理を徹底しつつ、有機的かつ効果的なガバナンスの仕組みを構築し、収益・財務体質の強化と相まってコーポレート・ブランド価値を高めるよう、継続的に努力しています。

業務遂行の体制

当社は、取締役会および監査役会がコーポレートガバナンス体制の構築・運営・監視を担うとともに、委員会その他の機関を通じて体制の充実に取り組んでいます。

取締役会

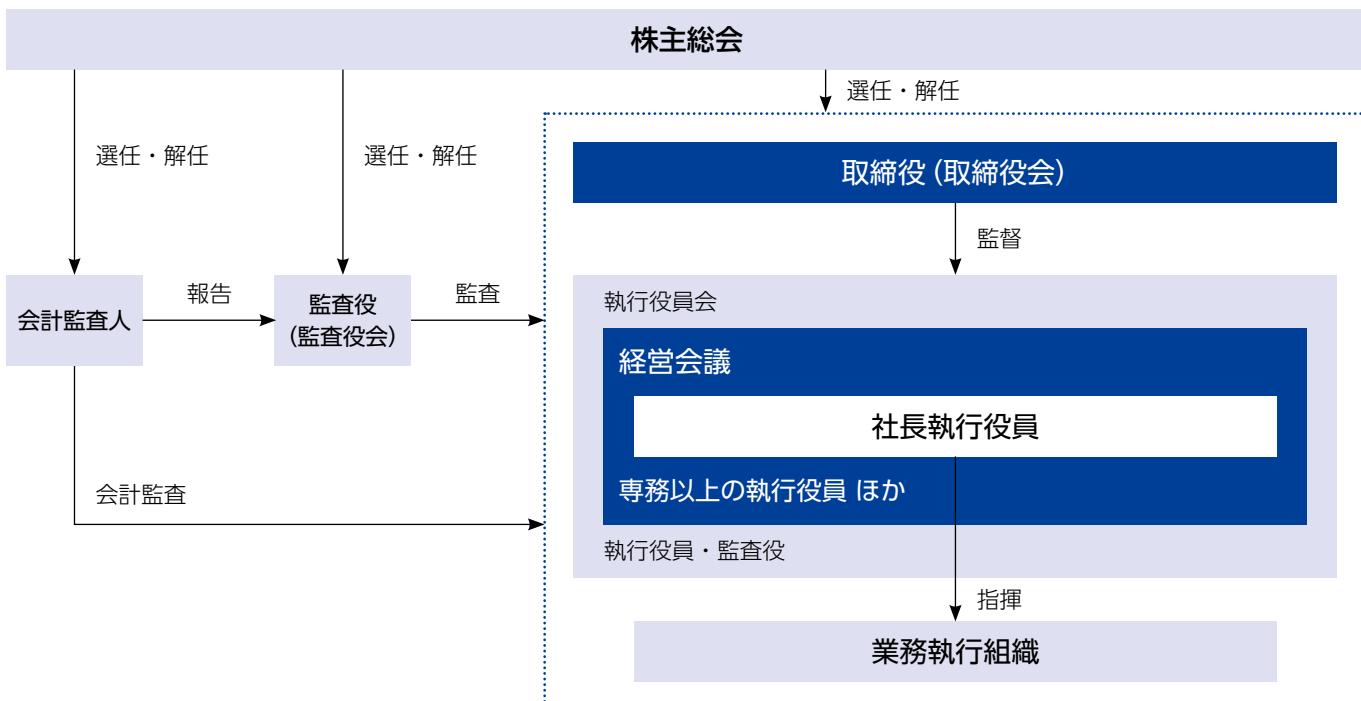
経営の基本方針、法令で定められた事項やその他の経営に関する重要事項を決定するとともに取締役の職務執行を監督する機関であり、毎月1回以上開催されています。9名の取締役中2名は社外取締役です。取締役会には監査役も出席します。

監査役会

監査方針・監査計画等を策定し、機能的・機動的監査の実施を目指しています。4名の監査役中3名は社外監査役です。監査役は、取締役会やその他の重要会議への出席や重要な決裁文書の閲覧等を通じて、独立の機関として取締役の職務の執行を監査しています。監査役には監査役補助者として専従スタッフを配しています。

コーポレートガバナンス体制図

(2015年7月1日現在)



▶ ガバナンス情報の詳細は、ウェブサイトで開示しています。

<http://www.kline.co.jp/csr/governance/>

内部統制システムの整備の状況

取締役会が内部統制システムを構築し、有効性を評価し、その機能を確保していく責務を負っています。さらに、内部監査室が、内部統制システムの監視・検証を通じて、その整備・維持・向上に係る取締役会の責務遂行を支援する役割を担っています。監査役は、取締役による内部統制の構築とその仕組みが有効に機能しているかを監視します。

また、当社は、グループ会社の独立性を尊重しつつ、各社の内部統制システムの構築および有効な運用を支援・管理し、当社グループ全体の業務の適正を確保しています。

社外取締役の独立性判断基準

当社は独立社外取締役の独立性判断基準を定めており、その概要是以下のとおりです。

次の各号に掲げる条件の全てに該当しない者を独立性ありと判断する。

- 最近10年間において、当社の業務執行取締役、使用人となつたことがある者。
- 最近3年間において、当社グループを主要な取引先とする企業集団の業務執行者（会社法施行規則第2条第3項第6号に規定する業務執行者をいう。以下同じ）であったことがある者。

なお、当社グループを主要な取引先とする企業集団とは、当該企業集団の過去3年間の各事業年度において、当該企業集団の連結売上高に占める当社グループへの売上高の割合が2%を超えるものをいう。

- 最近3年間において、当社グループの主要な取引先である企業集団の業務執行者であったことがある者。

なお、当社グループの主要な取引先である企業集団とは、当社グループの過去3年間の各事業年度において、当社グループの連結売上高に占める当該企業集団への売上高の割合が2%を超えるものをいう。

- 最近3年間において、当社グループの資金調達において必要不可欠であり、代替性がない程度に依存している金融機関その他の大口債権者又はその親会社若しくは重要な子会社の業務執行者であったことがある者。

- 最近3年間において当社グループから役員報酬以外に年間1,000万円相当以上の金銭その他の財産を受領した者。また、最近3年間において当社グループから年間1,000万円相当以上の金銭その他の財産を受領した監査法人、税理士法人、法律事務所、コンサルティング・ファームその他の専門的アドバイザリー・ファームで、当該法人等の直前事業年度の総収入に占める当社グループから受領した金銭その他の財産の割合が2%

を超えるものに所属していたことがある者。ただし、外形上所属していても、無報酬であるなど実質的に当社グループとの利益相反関係がない場合は、この限りではない。

- 当社の議決権の10%以上を所有する株主。当該株主が法人である場合には最近3年間において当該株主又はその親会社若しくは子会社の業務執行者であった者。
- 上記各号に該当する者の二親等内の親族。

社外取締役の選任理由

社外取締役 敷中 三十二

長年にわたり外交官として培ってきた豊富な国際経験と知見を当社の経営に活かしていただくため、社外取締役として選任しています。また、一般株主と利益相反の生じるおそれがないことから独立役員として指定しています。

社外取締役 木下 榮一郎

日本銀行における長年の経験に基づく豊富な金融知識と、長年の経営者としての経験と知見を当社の経営に活かしていただくため、社外取締役として選任しています。また、一般株主と利益相反の生じるおそれがないことから独立役員として指定しています。

社外監査役の選任理由

社外監査役 渡邊 文夫

大手銀行の役員、他社の社長として培われた企業経営等の経験と知識を、当社の経営全般の監視に活かしていただけると判断し、社外監査役として選任しています。

社外監査役 重田 晴生

大学教授・弁護士として企業法務に精通し、企業経営を統治する十分な見識を有しており、これに基づき、第三者の視点から公正な監査をしていただくことを期待するため社外監査役として選任しています。

また、一般株主と利益相反の生じるおそれはないため、独立役員として指定しています。

社外監査役 林 敏和

長く企業経営に携わっており、その豊富な知識と多くの経験により、当社の経営に対して社外の客観的視点に立った実効的な監査を行っていただくため、社外監査役として選任しています。

また、一般株主と利益相反の生じるおそれはないため、独立役員として指定しています。

リスクマネジメント

リスクマネジメント体制

経営上の諸々の危機・リスクを認識し、それに備え、リスクが顕在化したときにも企業の社会的責任を果たし得るよう、危機・リスク管理体制を構築しています。危機・リスクを4分類し、それぞれに対応する委員会を設け、さらにこの4委員会を束ねて危機・リスク管理活動全体を掌握・推進する組織として、危機管理委員会を設置しています。



コンプライアンス推進体制

当社では社長が委員長を務めるコンプライアンス委員会を設置し、当社のコンプライアンスを担保するための方針およびコンプライアンス違反に対する対応措置を審議しています。また、コンプライアンスの最高責任者CCO（チーフコンプライアンスオフィサー）を任命し、組織全体のコンプライアンス体制を強化しています。また、当社およびグループ会社はホットライン（内部通報）制度を設け、コンプライアンス違反の疑いのある行為を早期に発見することにより、コンプライアンス違反の迅速な是正を図っています。

コンプライアンス推進の主な取り組み

1. 社員向け研修

当社の全社員およびグループ会社の社員を対象に、コンプライアンス意識の向上と違反防止を目的として、実際に発生したコンプライアンス事案を教材に専門家が解説する「コンプライアンス・セミナー」を毎年数回実施しているほか、社員の階層別集合研修でも、海運事業に特有のコンプライアンス違反リスクを含めて実際の事例を題材にしたディベート形式の教育プログラムを実施しています。2014年度は当社およびグループ会社12社に対して研修を実施しました。当社社員の累計受講率は100%を達成しています。

2. コンプライアンス意識調査

当社の全社員および要望のあったグループ会社の社員を対象に、「コンプライアンス意識調査」を実施し、コンプライアンス違反リスクを把握して具体的な施策に役立てています。2014年度は当社の社員のうち766名を対象に調査を実施し、744名から回答を得ました（回答率97%）。また、グループ社員のうち958名を対象に調査を実施し、882名から回答を得ました（回答率92%）。分析結果は各組織にフィードバックされ、コンプライアンス体制の改善に生かされています。

3. Maritime Anti-Corruption Networkへの加入

当社は2014年7月に、反腐敗・贈収賄防止の強化策として、腐敗のない海運業界を目指した取り組みを行っているグローバルビジネスネットワーク「Maritime Anti-Corruption Network（MACN）」に加入しました。海運業を母体とする総合物流企業として、公正な取引の実現に向けた取り組みを行っています。

事業等のリスク

当社グループは国際的な事業展開を行っており、政治的・社会的な要因や自然現象により予期せぬ事象が発生した場合には、関連の地域や市場において事業に悪影響を及ぼす可能性があります。主たる事業である海上輸送の分野においては、荷動き・海運市況は、世界各国の景気動向、商品市況、船腹の需給バランス、競合関係など、様々な要因の影響を受け、その変化は当社グループの営業活動、経営成績に影響を及ぼす可能性があります。特に、わが国及び主要な貿易国（地域）である北米、欧州、中国等の税制、経済政策の変更、あるいは自国保護貿易政策などの発動は、国際間の輸送量の減少や運賃市況の下落を招き、当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

このほかに当社グループの事業活動において、悪影響を及ぼす可能性があると考えられる主なリスクには、次のようなものがあります。

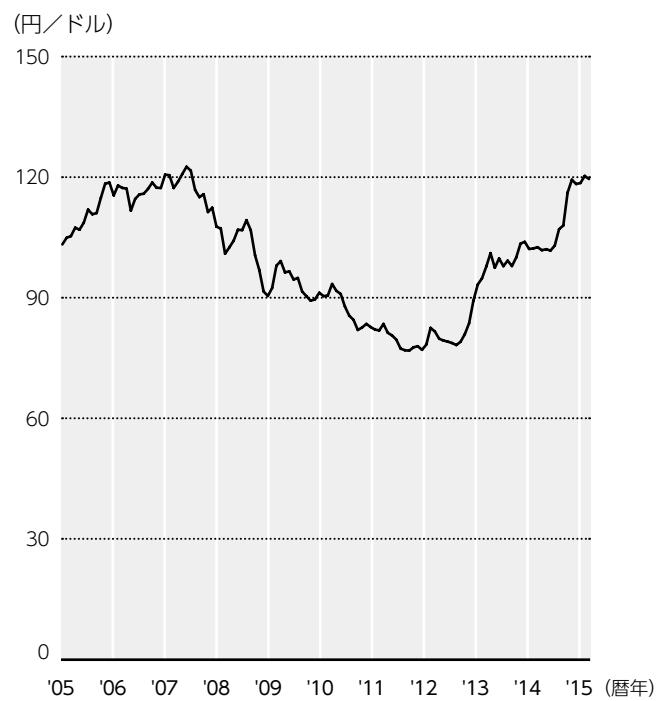
1. 為替レートの変動

当社グループの事業売上においては米ドル建て収入の比率が大きく、為替レートにより円換算後の価値が影響を受ける可能性があります。当社グループは、費用のドル化や為替予約などにより、為替レートの変動による悪影響を最小限に止める努力をしていますが、米ドルに対する円高は当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

2. 燃料油価格の変動

燃料費は当社グループの船舶運航コストの中で大きなウェイトを占めています。燃料油価格は、原油の需給バランス、OPEC や産油国の動向、産油国の政情や産油能力の変動など当社グループが関与できない要因により影響され、その予想は極めて困難といえます。当社グループは、不安定な価格変動の影響を回避するため一部先物取引による価格固定化を行っていますが、著しく、かつ持続的な燃料油価格の高騰は当社グループの事業コストを押し上げ、財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

為替の推移



3. 金利の変動

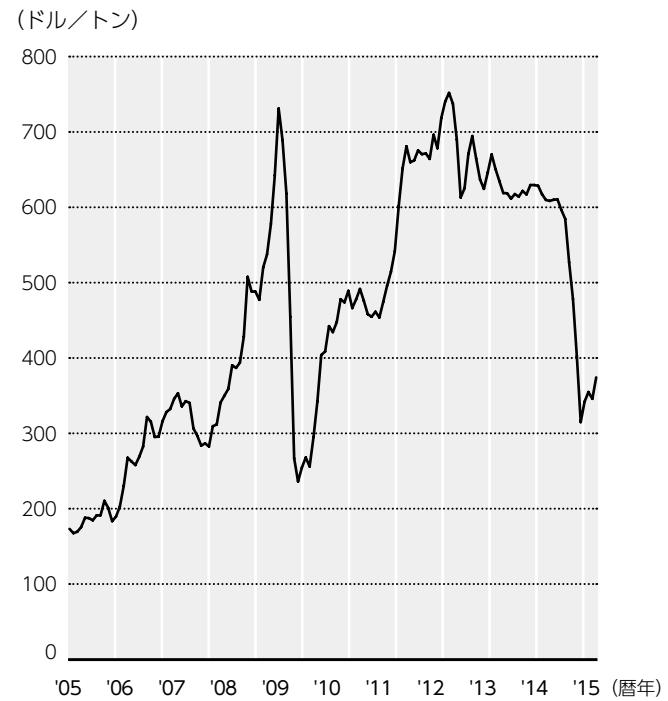
当社グループは、継続的に船舶の建造等の設備投資を行っています。当社グループは可能な限り自己資金を投入しているほか、オフバランス化による有利子負債の削減を図っていますが、金融機関からの借入に依存する割合も少なくありません。また、事業運営に係わる運転資金調達を行っています。

資金調達に際しては、一定の規模を固定金利で借り入れ、また船舶・設備投資資金の借入の一部を対象とした金利固定化スワップを実施していますが、将来の金利動向によっては資金調達コストの上昇による影響を受け、当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

4. 公的規制

海運事業は、一般的に船舶の運航、登録、建造に係わる様々な国際条約、各国・地域の事業許可や租税に係る法・規制による影響を受けます。今後、新たな法・規制が制定され、当社グループの事業展開を制限し、事業コストを増加させ、

消費燃料油単価の推移



結果として当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。当社グループの運航船舶は、現行の法・規制に従い管理・運航され、かつ適正な船舶保険が付保されていますが、関連法・規制の変更が行われる可能性があり、また新たな法・規制への対応に費用が発生する可能性があります。

当社グループは、自動車、車両系建設機械等の貨物の輸送に関するカルテルの可能性に関連して、欧州その他海外の競争法当局による調査の対象になっています。また、北米において当社グループを含む複数の事業者に対し本件に関する集団訴訟が提起されており、今後更に当社グループに対する他の民事訴訟が提起される可能性もあります。これらの調査及びこれに伴う一連の行政・刑事並びに民事上の手続がいつ完了するのか、また、その結果として当社グループが課徴金、制裁金、罰金、損害賠償その他の法的責任の対象になるか否かについての確定的な予測は現時点では困難ですが、その結果によっては、当社グループの事業または財政状態若しくは経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。

5. 重大な事故・環境破壊・紛争等

当社グループは安全運航の徹底、環境保全を最優先課題として、当社グループの安全運航水準と危機管理体制の維持強化を図っていますが、不測の事故、とりわけ油濁事故を発生させ、海洋汚染を引き起こした場合、当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。また、海賊被害、政情不安・武力紛争地域での運航、船舶へのテロ行為リスクの増大は、当社グループの船舶に重大な損害を与え、また船員の生命を危険にさらすなど、当社グループ船舶の安全運航、航海計画管理、海上輸送事業全般に悪影響を与える可能性があります。

6. 競争環境等

当社グループは国際的な海運市場の中で事業展開を行っており、有力な国内外の海運企業グループとの競合関係の中では、他企業との各事業分野への経営資源の配分の度合い及びコスト・技術面等の競争力の差によって、当社グループの業界での地位や経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。

競争環境の厳しいコンテナ船事業においては、他の海運企業とのアライアンスに参加することでサービスの競争力の維持・向上を図っていますが、一方で、アライアンスマンバーの一方的離脱など当社グループが関与し得ない事象は、当社グループの営業活動、財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

7. 自然災害の発生

自然災害発生時の事業継続は、社会の機能の一端を担い社会に責任を負う当社グループの責務であるとともに、当社グループの存在意義に係わる重大な事項です。首都圏直下型大地震が発生した場合には、多くの建物、交通、ライフラインに甚大な影響が及ぶことが想定され、また強毒性新型インフルエンザが発生し世界的流行（パンデミック）となった場合には、多くの人々の健康に重大な影響が及ぶことが懸念されています。また、これらの自然災害またはその二次災害に伴う風評被害が広がることが懸念されます。当社グループではこの2つの災害を想定した事業継続計画を策定し、自然災害の発生時には、この計画を適用または応用することで可能な限りの事業継続を目指していますが、当社グループ事業全般に対し少なからず悪影響を与える可能性があります。

8. 取引先の契約不履行

当社グループは、サービスを提供あるいは享受する取引先の選定においては、その信頼性を可能な限り調査しているが、将来において取引先の財政状態の悪化などにより、契約条項の一部または全部が履行不可能となる可能性があります。その結果、当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

9. 投資計画の未達成

当社グループは、船隊整備のために必要な投資を計画していますが、今後の海運市況や公的規制等の動向によって計画が想定どおりに進捗しない場合、造船契約を新造船の納入前に解約するなどにより、当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。また、これらの新造船の納入時点において貨物輸送への需要が想定を下回る場合、

当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

10. 船舶の売却等による損失

当社グループは、市況に応じた柔軟な船隊整備に努めていますが、実際の船腹需給バランスの悪化や船舶の技術革新による陳腐化に伴い、保有する船舶を売却し、また傭船する船舶の傭船契約を中途解約する場合があります。この結果、当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

11. 固定資産の減損損失

当社グループが保有する船舶等の固定資産について、収益性の低下により投資額の回収が見込めなくなる可能性があります。その結果、減損損失を認識するに至った場合には、当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。また、当社グループは有価証券の評価基準及び評価方法として、投資有価証券のうちの時価のあるものについては期末日の市場価格等に基づく時価法を採用しております。その結果、株式市況の変動による時価の下落が当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

12. 繰延税金資産の取崩し

当社グループは、将来の課税所得の見積もりに基づいて、繰延税金資産の回収可能性を評価しています。収益力の低下により充分な課税所得が将来確保されないと判断に至った場合、繰延税金資産を取り崩して税金費用を計上することとなり、当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

なお、文中における将来に関する事項は、2015年6月24日現在において当社グループが判断したものです。また、ここに記載するものが当社グループの全てのリスクではありません。

役員紹介



取締役会長

朝倉 次郎



代表取締役社長
社長執行役員

村上 英三



専務執行役員
今泉 一隆



代表取締役
専務執行役員
鈴木 俊幸



代表取締役
専務執行役員
青木 宏道



代表取締役
専務執行役員
山内 剛



専務執行役員
門野 英二

取締役

取 締 役 会 長	朝倉 次郎
代表取締役社長	村上 英三
代 表 取 締 役	鈴木 俊幸
代 表 取 締 役	青木 宏道
代 表 取 締 役	山内 剛
取 締 役	鳥山 幸夫
取 締 役	中川 豊
取 締 役 (社外)	薮中三十二
取 締 役 (社外)	木下榮一郎

監査役

常 勤 監 査 役	吉田 圭介
常勤監査役 (社外)	渡邊 文夫
監 査 役 (社 外)	重田 晴生
監 査 役 (社 外)	林 敏和

執行役員

(2015年7月1日現在)

社長執行役員	村上 英三	CEO (チーフエグゼクティブオフィサー)
専務執行役員	今泉 一隆	インド駐在 ('K' LINE (INDIA) PRIVATE LIMITED 会長)、 アジア地域新規物流事業開発担当
専務執行役員	鈴木 俊幸	コンテナ船事業部門、港湾事業管掌、内部監査担当補佐
専務執行役員	青木 宏道	エネルギー資源輸送事業部門、自動車船事業部門、IR・広報管掌
専務執行役員	山内 剛	総務、法務、企業法務リスク・コンプライアンス統括、人事、経営企画、 財務、経理管掌、CCO (チーフコンプライアンスオフィサー)
専務執行役員	門野 英二	船舶部門、技術、環境、燃費管理管掌
常務執行役員	針谷 雄彦	パルクキャリア事業、電力炭・製紙原料輸送事業担当
常務執行役員	有坂 俊一	技術、環境、燃費管理担当
常務執行役員	浅野 敦男	鉄鋼原料輸送事業、ドライパルク事業企画調整担当
常務執行役員	鳥山 幸夫	経理、財務担当
常務執行役員	坂本 憲司	自動車船事業部門担当
常務執行役員	園部 恒也	米国駐在 ("K" LINE AMERICA, INC. 社長)
常務執行役員	中川 豊	人事、物流事業、関連事業推進担当
常務執行役員	三崎 晃	エネルギー資源輸送事業部門担当
常務執行役員	石田 信夫	タイ駐在 (K LINE (THAILAND) LTD. 社長)
常務執行役員	荒井 邦彦	中国駐在 (KLINE (CHINA) LTD. 社長及び "K" LINE (HONG KONG) LIMITED 社長)
執 行 役 員	明珍 幸一	IR・広報、経営企画、調査担当
執 行 役 員	新井 真	法務、企業法務リスク・コンプライアンス統括担当
執 行 役 員	新井 清和	総務、CSR担当
執 行 役 員	平岡 亜古	自動車船事業部門担当補佐
執 行 役 員	木戸 賢文	コンテナ船事業、港湾事業担当
執 行 役 員	河野 修三	CIO (チーフインフォメーションオフィサー)、情報システムグループ長委嘱
執 行 役 員	新井 大介	英国駐在 ("K" LINE (EUROPE) LIMITED 社長)
執 行 役 員	綾 清隆	船舶部門担当、海事人材グループ長委嘱

組織図

(2015年7月1日現在)



事業拠点



国内

- 日本
 - Tokyo (本社)
 - Kobe
 - Nagoya

海外現地法人、駐在

【欧州】	【アフリカ】	【中近東】	【アジア】	【オセアニア】
イギリス	トルコ	フィンランド	アラブ首長国連邦	シンガポール
• Felixstowe	• Derince	• Helsinki	• Dubai	• Singapore
• London	• Istanbul	• Le Havre	• Bangkok	• タイ
イタリア	• Mersin	• Antwerp	• Leam Chabang	• Bangkok
• Genoa	• Gdynia	• ベルギー	• インド	• シンガポール
オランダ	• Bremen	• ポーランド	• Delhi	• Singapore
• Rotterdam	• Bremerhaven	• Gdansk	• Mumbai	• タイ
オーストリア	• Hamburg	• ロシア	• Nhava Sheva	• Bangkok
• Vienna		• St. Petersburg	• インドネシア	• Leam Chabang
スウェーデン			• インド	• シンガポール
• Gothenburg			• Jakarta	• Chengdu
スペイン			• Semarang	• Chongqing
• Barcelona			• Surabaya	• Dalian
• Bilbao				• Fuzhou
• Madrid				• Guanzhou
• Valencia				• Hangzhou
				• Hefei
				• Hong Kong
				• Nanjing
				• Ningbo



中国

- Qingdao
- Shanghai
- Shenzhen
- Suzhou
- Tianjian
- Wuhan
- Xiamen
- Xian
- Yantian
- Zehng Zhou

バングラデシュ

- Dhaka

フィリピン

- Cebu
- Dabaw
- Manila

ベトナム

- Haiphong
- Hanoi
- Ho-ChiMinh City
- マレーシア**
- Port Kelang
- Shah Alam
- ミャンマー**
- Yangon

【大洋州】

- オーストラリア**
- Adelaide
- Brisbane
- Fremantle
- Melbourne
- Sydney

【北米】

- アメリカ**
- Atlanta
- Baltimore
- Boston
- Charleston
- Chicago
- Cleveland
- Columbus
- Detroit
- Houston
- Los Angeles
- Memphis
- New Orleans
- New York/New Jersey
- Norfolk
- Portland

- Richmond

- San Francisco
- Seattle
- St. Louis

カナダ

- Toronto
- Vancouver

【中南米】

- メキシコ**
- Mexico City
- チリ**
- Santiago
- ブラジル**
- Rio de Janeiro
- Sao Paulo
- ペルー**
- Lima

主要連結子会社および関連会社^{*1}

(2015年3月31日現在)

国内	社名	所有割合 ^{*2} (%)	資本金 (単位：百万円)	2014年度売上高 (単位：百万円)
海運	川崎近海汽船株式会社	51.0	2,368	45,695
	旭汽船株式会社	100.0	100	341
	★ 芝浦海運株式会社	100.0	20	634
海運代理店	株式会社ケイラインジャパン	100.0	150	2,243
	★ 清水川崎運輸株式会社	50.0	10	208
船舶管理	ケイライン シップマネージメント株式会社	100.0	75	8,520
	太洋日本汽船株式会社	100.0	400	30,579
	株式会社エスコバル・ジャパン	100.0	10	661
港湾・倉庫	株式会社ダイトーコーポレーション	100.0	842	23,998
	日東物流株式会社	100.0	1,596	12,782
	北海運輸株式会社	80.1	60	12,178
	株式会社シーゲート コーポレーション	100.0	270	6,975
	日東タグ株式会社	100.0	150	4,581
	東京国際港運株式会社	70.0	75	1,887
	★ 株式会社リンクコーポレーション	25.1	1,950	16,915
	★ 株式会社コクサイ港運	86.0	100	980
	ケイライン ロジスティックス株式会社	91.9	600	18,791
陸運	日本高速輸送株式会社	100.0	100	3,632
	新東陸運株式会社	100.0	10	854
	舞鶴高速輸送株式会社	100.0	25	683
コンテナ機器管理	インターモーダル エンジニアリング株式会社	100.0	40	793
旅行代理店	ケイライントラベル株式会社	100.0	100	7,992
その他	ケイライン エンジニアリング株式会社	100.0	50	1,807
	株式会社シンキ	100.0	80	2,321
	株式会社ケイライン ビジネス システムズ	100.0	40	1,229
	株式会社ケイ・エム・ディ・エス	100.0	40	1,258
	川汽興産株式会社	100.0	30	454
	ケイライン アカウンティング アンド ファイナンス株式会社	100.0	100	215

海外	社名	所有割合 ^{*2} (%)	資本金 (単位：百万)	2014年度売上高 (単位：百万)
海運	"K" Line Pte Ltd	100.0	US\$41.1	US\$344.2
	"K" Line Bulk Shipping (UK) Limited	100.0	US\$33.9	US\$226.1
	"K" Line LNG Shipping (UK) Limited	100.0	US\$35.9	US\$72.3
	SAL Heavy Lift GmbH	100.0	EUR155.4	EUR201.6
	"K" Line European Sea Highway Services GmbH	100.0	EUR5.3	EUR93.1
	K Line Offshore AS	100.0	NOK717.5	NOK602.3
	★ Northern LNG Transport Co., I Ltd.	49.0	US\$39.6	US\$16.7
	★ Northern LNG Transport Co., II Ltd.	36.0	US\$42.3	US\$16.5
	"K" Line America, Inc.	100.0	US\$15.5	US\$64.3
海運代理店	"K" Line (Australia) Pty Limited	100.0	A\$0.0001	A\$14.2
	"K" Line (Belgium) N.V.	51.0	EUR0.06	EUR3.4
	"K" Line Canada Ltd.	100.0	US\$0.09	US\$0.6
	K Line (China) Ltd.	100.0	US\$2	RMB304.3
	K LINE Chile Ltda	100.0	US\$0.6	US\$5.5
	"K" Line (Deutschland) GmbH	100.0	EUR0.1	EUR8.2
	"K" Line (Europe) Limited	100.0	£0.01	£16.5
	"K" Line (Finland) OY	51.0	EUR0.01	EUR1.2
	"K" Line (France) SAS	100.0	EUR0.5	EUR3.5
	"K" Line (Hong Kong) Limited	100.0	HK\$15	HK\$160.2
	"K" Line (Korea) Ltd.	100.0	KRW400	KRW9,410.7
	"K" Line Maritime (M) Sdn Bhd	57.5	MYR0.3	MYR9.4
	K Line Mexico SA de CV	100.0	US\$0.005	US\$0.3

海外	社名	所有割合 ^{*2} (%)	資本金 (単位：百万)	2014年度売上高 (単位：百万)
	"K" Line (Nederland) B.V.	100.0	EURO0.1	EUR4.2
	K Line (Norway) AS	100.0	NOK0.1	NOK3.4
	K Line Peru S.A.C.	100.0	PEN1.3	PEN8.1
	"K" Line (Portugal)-Agentes de Navigação, S.A.	51.0	EURO0.2	EUR2.7
	"K" Line (Scandinavia) Holding A/S	51.0	DKK1	DKK17.3
	"K" Line Shipping (South Africa) Pty Ltd	51.0	ZAR0.0001	ZAR113.3
	"K" Line (Singapore) Pte Ltd	95.0	S\$1.5	S\$15.6
	K Line (Sweden) AB	100.0	SEK0.1	SEK16.9
	"K" Line (Taiwan) Ltd.	60.0	NT\$60	NT\$343.1
	K Line (Thailand) Ltd.	34.0	THB30	THB2,362.3
	"K" Line (Vietnam) Limited	51.0	US\$3.4	VND108,258.5
	PT. K Line Indonesia	93.0	IDR463.6	IDR69,932.3
船舶管理	"K" Line Ship Management (Singapore) Pte.Ltd.	100.0	S\$0.7	S\$96.9
ターミナル運営	International Transportation Service, Inc.	100.0	US\$33.8	US\$243.9
	Husky Terminal & Stevedoring, Inc.	100.0	US\$0.1	US\$62.7
貨物混載	Century Distribution Systems, Inc.	100.0	US\$2.3	US\$16.0
	Century Distribution Systems (Europe) B.V.	100.0	EURO0.02	EUR1.5
	Century Distribution Systems (Hong Kong) Limited	100.0	HK\$0.08	HK\$38.8
	Century Distribution Systems (Shenzhen) Limited	100.0	RMB5	RMB257.3
	Century Distribution Systems (International) Limited	100.0	HK\$1.8	HK\$100.2
	Century Distribution Systems (Shipping) Limited	100.0	HK\$0.000001	HK\$1.0
倉庫	Universal Logistics System, Inc.	100.0	US\$12.3	US\$0.7
	Universal Warehouse Co.	100.0	US\$0.05	US\$5.2
ロジスティックス	"K" Line Logistics (Hong Kong) Ltd.	100.0	HK\$8	HK\$134.9
	"K" Line Logistics (UK) Ltd.	100.0	£0.2	£4.0
	"K" Line Logistics (U.S.A.) Inc.	100.0	US\$0.5	US\$72.5
	"K" Line Logistics (Singapore) Pte. Ltd.	100.0	S\$1.15	S\$14.3
	K Line Logistics (Thailand) Ltd.	86.5	THB20	THB1,136.3
	K Line Logistics South East Asia Ltd.	95.0	THB73	THB0.0
陸運	James Kemball Limited	100.0	£0.01	£19.2
	ULS Express, Inc.	100.0	US\$0.05	US\$6.4
	PMC Transportation Company, Inc.	100.0	US\$0	US\$1.2
コンテナ機器管理	★ Multimodal Engineering Corporation	100.0	US\$0.15	US\$10.8
	Bridge Chassis Supply LLC.	100.0	US\$0.01	US\$36.0
金融附帯	"K" Line New York, Inc.	100.0	US\$5.1	US\$4.9
持株会社	Kawasaki (Australia) Pty. Ltd.	100.0	A\$4.8	A\$5.4
	"K" Line Heavy Lift (UK) Limited	100.0	EUR43.2	EURO0.0
	"K" Line Holding (Europe) Limited	100.0	£84.8	£0.0
	"K" Line Heavy Lift (Germany) GmbH	100.0	EUR18	EURO0.0
	"K" Line Drilling/Offshore Holding, Inc.	100.0	US\$0.001	US\$0.0
その他	Connaught Freight Forwarders Limited	100.0	HK\$0.01	HK\$0.1
	Cygnus Insurance Company Limited	100.0	US\$3	US\$3.0
	"K" Line TRS S.A.	100.0	US\$0.006	US\$0.0
	★ "K" Line Auto Logistics Pty Ltd.	50.0	A\$27	A\$0.1

※ 1 当社連結対象となる主要連結子会社または持分法適用子会社または持分法適用関連会社を記載しています。

※ 2 間接所有を含む

★ 持分法適用子会社または持分法適用関連会社

¥：円

THB：タイバーツ

HK\$：香港ドル

KRW：韓国ウォン

VND：ベトナムドン

£：英ポンド

IDR：インドネシアルピー

MYR：マレーシアリンギット

DKK：デンマーククローネ

ZAR：南アフリカランド

A\$：豪ドル

S\$：シンガポールドル

US\$：米ドル

NOK：ノルウェークローネ

PEN：ペルーヌエボソル

RMB：中国人民元

EUR：ユーロ

NT\$：台湾ドル

SEK：スウェーデンクローネ

経営成績の分析

財務セクションについて

このレポートの財務セクションは、当社の第147期(自2014年4月1日至2015年3月31日)の有価証券報告書をもとに編集作成したものです。

経営成績の分析

売上高

売上高は前年度に比べ10.5%増収の1兆3,524億21百万円となりました。報告セグメント別では、好調な荷動きを背景とした積高の増加や運賃市況の安定的な推移などにより、コンテナ船が前年度に比べ16.3%増収の6,774億28百万円となりました。

不定期専用船はドライバルク事業の市況低迷が継続しましたが、自動車船事業では日本出しの貨物は全般的に漸減傾向にあるも、欧州、北米出しの極東向け貨物や大西洋域内貨物などは堅調に推移し、また油槽船全般において運賃市況が回復したことなどにより、前年度に比べ4.9%増収の6,006億87百万円となりました。

海洋資源開発及び重量物船はオフショア支援船事業における全船の順調な稼働、ドリルシップ(海洋掘削船)の安定稼働に加え、重量物船事業でも大型船が収益性の高いオフショア作業と貨物輸送を順調に受注し、中・小型船のセミライナーサービスによる貨物輸送において市況が改善したことなどにより、前年度に比べ7.6%の増収の353億17百万円となりました。

その他は前年度に比べ7.6%増収の389億88百万円となりました。

売上原価、販売費及び一般管理費

売上原価は、運航船舶増加による運航費および船舶経費の増加などにより、前年度の1兆1,232億36百万円から1,043億57百万円増加し、1兆2,275億93百万円(前年度比9.3%増)となり、営業収入に対する売上原価の比率は1.0ポイント減少して90.8%となりました。販売費及び一般管理費は48億3百万円(前年度比6.7%)増加し、768億38百万円となりました。

営業利益

営業利益は、コンテナ船の運賃市況回復や燃料油価格下落の影響などにより前年度の288億54百万円に対して66.3%増益の479億88百万円となりました。

営業外収益(費用)

受取利息・配当金から支払利息を差し引いた純額は、支払利息の減少により、61億4百万円の損失(前年度は74億79百万円)となり損失が縮小しました。また41億97百万円の為替差益(前年度は63億47百万円)、21億80百万円の持分法による投資利益(前年度は27億56

百万円)を計上しました。これらが主要因となり、営業外損益は9億92百万円の利益(前年度は36億0百万円)となりました。

税金等調整前当期純利益

関係会社株式の売却等により特別利益は281億84百万円となりました。また主に減損損失と独占禁止法関連損失により特別損失は285億32百万円となりました。経常利益の発生の影響と併せ、税金等調整前当期純利益は486億32百万円(前年度は272億44百万円)となりました。

法人税等

法人税等は、税金等調整前当期純利益の増加、提出会社における繰延税金資産の取崩しにより、前年度の85億77百万円から120億24百万円増加し206億1百万円となりました。

少数株主損益

少数株主損益は、K LINE (THAILAND) LTD.等の少数株主に帰属する利益が減少し、前年度の20億24百万円に対し、12億12百万円となりました。

当期純利益

当期純利益は、前年度の166億42百万円に対し、61.1%増の268億18百万円となりました。1株当たり当期純利益は、前年度の17.75円に対し、28.60円となりました。

資本の財源及び資金の流動性についての分析

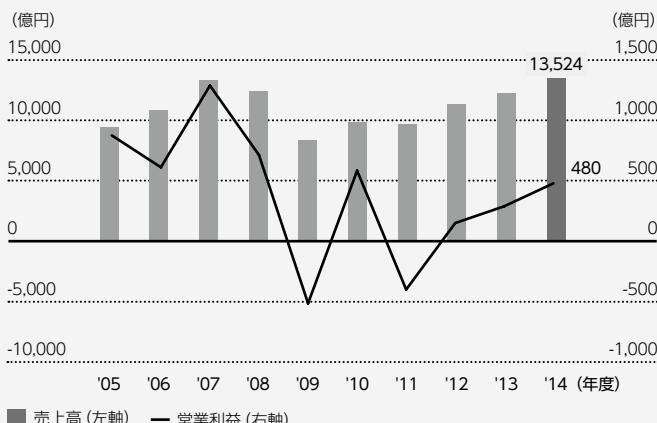
キャッシュ・フローの状況

2014年度末における現金及び現金同等物は、前年度末より131億82百万円減少し2,094億24百万円となりました。各キャッシュ・フローの状況は次のとおりです。

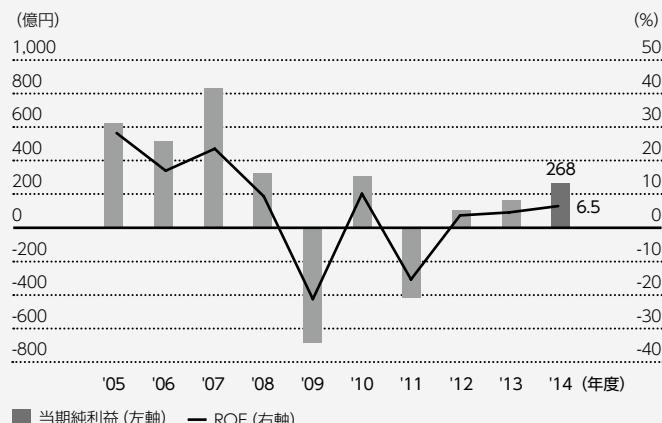
営業活動によるキャッシュ・フローは、前年度より135億97百万円増加し1,018億25百万円の収入となりました。これは主に税金等調整前当期純利益486億32百万円によるものです。

投資活動によるキャッシュ・フローは、前年度より60億64百万円支出が増加し111億77百万円の支出となりました。これは主に、船舶設備を中心とした有形固定資産の取得による支出879億12百万円、同売却による収入690億2百万円によるものです。

売上高・営業利益



当期純利益・ROE



財務活動によるキャッシュ・フローは、前年度より 926 億 19 百万円支出が増加し 1,192 億 53 百万円の支出となりました。これは主に、長期借入金の純減額 688 億 32 百万円及び社債の償還による支出 453 億 78 百万円によるものです。

資金需要

当社グループの運転資金需要のうち主なものは、当社グループのコンテナ船事業や不定期専用船事業運営に関わる海運業費用です。この中には港費・貨物費・燃料費などの運航費、船員費・船舶修繕費などの船費及び借船料などが含まれます。このほか物流事業やターミナル関連事業の運営に関わる労務費等の役務原価、各事業についての人事費・情報処理費用・その他物件費等の一般管理費があります。また、設備資金需要としては船舶投資や物流設備・ターミナル設備等への投資があります。2014 年度中に 895 億 1 百万円の設備投資を実施しました。

財務政策

当社グループの事業維持・拡大を支える低コストで安定的な資金の確保を重視しています。長期の資金需要に対しては金融機関からの長期借入金を中心に、社債発行、新株発行により調達しています。短期的な運転資金を銀行借入、コマーシャル・ペーパー (CP) 発行により調達し、一時的な余資は安定性・流動性の高い金融資産で運用しています。また、キャッシュマネジメントシステム等を利用して、国内・海外グループ会社の余剰資金を有効活用しています。

流動性の確保としまして、CP 発行枠 600 億円、金融機関との当座貸越契約に基づき設定された借入極度枠 470 億円に加え、国内金融機関と 300 億円のコミットメントラインを設定し、緊急の資金需要に備えています。

当社は国内 2 社及び海外 1 社の格付機関から格付を取得しており、2015 年 6 月 24 日 0 時現在の発行体格付は、日本格付研究所 (JCR) 「BBB+」、格付投資情報センター (R&I) 「BBB」、ムーディーズ (Moody's) 「Ba2」となっております。また、短期格付 (CP 格付) については JCR 「J-2」、R&I 「a-2」をそれぞれ取得しています。

財政状態

2014 年度末の資産合計は、前年度末比 314 億 13 百万円減少し 1 兆 2,233 億 28 百万円となりました。流動資産は、有価証券の減少が主な

要因となり、前年度末比 53 億 52 百万円減少し 4,422 億 53 百万円となりました。

固定資産は前年度末比 260 億 60 百万円減少し 7,810 億 75 百万円となりました。固定資産のうち有形固定資産は、主に船舶の減少により、前年度末比 287 億 29 百万円減少し 6,324 億 96 百万円となりました。投資その他の資産は、繰延税金資産の減少がありましたが、投資有価証券やその他長期資産の増加等により、前年度末比 34 億 40 百万円増加し 1,439 億 91 百万円となりました。

2014 年度末の負債合計は、前年度末比 881 億 64 百万円減少し 7,558 億 87 百万円となりました。流動負債は、1 年内償還社債等の減少等により、前年度末比 253 億 63 百万円減少し 2,609 億 49 百万円となりました。固定負債は、長期借入金の減少等により、前年度末比 628 億 1 百万円減少し 4,949 億 38 百万円となりました。

2014 年度末の純資産合計は、前年度末比 567 億 51 百万円増加し、4,674 億 40 百万円となりました。純資産のうち株主資本は、主に利益剰余金が 204 億 92 百万円増加したことにより、3,896 億 20 百万円となりました。その他の包括利益累計額は、為替換算調整勘定が 221 億 29 百万円増加したことを主な要因として、前年度末比 323 億 65 百万円増加し 519 億 11 百万円となりました。

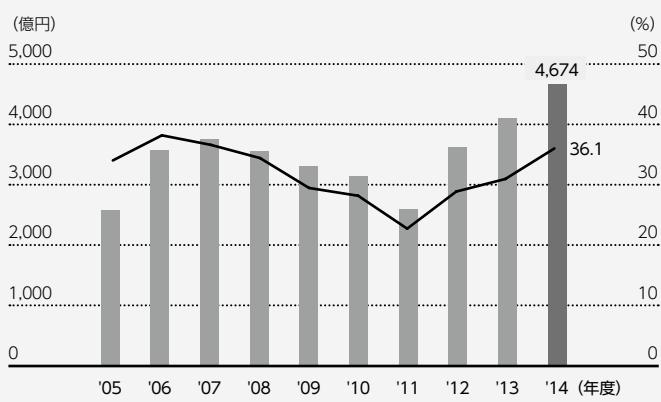
配当政策

当社は経営計画の主要課題である持続的成長のための設備投資等への充当や、企業体质の充実・強化のために必要な内部留保の確保等を勘案しつつ安定的な配当を実施し、株主の皆さまへの利益還元を最大化することを重要課題と位置づけています。中期経営計画「K Value for our Next Century」では、安定性と成長性のバランスを両立させながら、安定配当の実施と一定利益水準を超える部分に対しての総還元を目指すこととしています。

剰余金の配当につきましては、期末配当（毎年 3 月 31 日を基準日）を定時株主総会の決定事項とし、中間配当については定款に「取締役会の決議によって、毎年 9 月 30 日を基準日として中間配当をすることができる」旨を定め、実施しています。

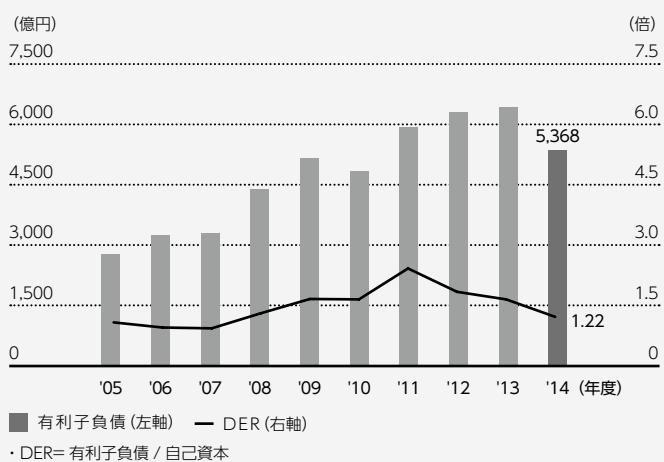
当事業年度の配当金につきましては、「"K" Line Vision 100 -Bridge to the Future-」の最終年度として、連結純利益に対する配当性向を 30% とし、期末配当金は 1 株当たり 6.0 円、中間配当金の 2.5 円をあわせて年間配当金 8.5 円とします。

純資産・自己資本比率



自己資本比率 = 自己資本 / 総資産
・自己資本 = 純資産 - (少数株主持分 + 新株予約権)

有利子負債・DER



・DER = 有利子負債 / 自己資本

連結財務諸表

連結貸借対照表

川崎汽船株式会社及び連結子会社
2014年及び2015年3月31日現在

	(単位:百万円)		(単位:百万円)	
	前連結会計年度 (2014年3月31日)	当連結会計年度 (2015年3月31日)	前連結会計年度 (2014年3月31日)	当連結会計年度 (2015年3月31日)
資産の部			負債の部	
流動資産			流動負債	
現金及び預金	¥ 186,394	¥ 242,432	支払手形及び営業未払金	¥ 91,492
受取手形及び営業未収金	94,345	94,132	短期借入金	77,091
有価証券	49,998	—	未払法人税等	2,822
原材料及び貯蔵品	49,032	35,312	独占禁止法関連損失引当金	67
繰延及び前払費用	46,106	43,859	賞与引当金	2,381
繰延税金資産	2,072	1,260	役員賞与引当金	205
短期貸付金	2,515	3,410	その他流動負債	112,250
その他流動資産	17,797	23,845	流動負債合計	286,312
貸倒引当金	△ 656	△ 1,999		260,949
流動資産合計	447,605	442,253	固定負債	
固定資産			社債	53,321
有形固定資産			長期借入金	418,933
船舶(純額)	566,589	529,408	リース債務	38,865
建物及び構築物(純額)	21,599	19,945	再評価に係る繰延税金負債	2,096
機械装置及び運搬具(純額)	7,431	7,700	役員退職慰労引当金	1,541
土地	26,623	25,820	特別修繕引当金	15,452
建設仮勘定	35,332	45,824	退職給付に係る負債	7,978
その他有形固定資産(純額)	3,649	3,797	デリバティブ債務	10,638
有形固定資産合計	661,226	632,496	その他固定負債	8,912
無形固定資産			固定負債合計	557,740
のれん	507	231	負債合計	844,052
その他無形固定資産	4,850	4,356		755,887
無形固定資産合計	5,358	4,587	純資産の部	
投資その他の資産			株主資本	
投資有価証券	88,310	93,991	資本金	75,457
長期貸付金	16,291	16,935	資本剰余金	60,312
退職給付に係る資産	1,168	1,605	利益剰余金	234,429
繰延税金資産	19,757	7,593	自己株式	△ 908
その他長期資産	15,333	24,230	株主資本合計	369,291
貸倒引当金	△ 310	△ 364	その他の包括利益累計額	
投資その他の資産合計	140,551	143,991	その他有価証券評価差額金	8,188
固定資産合計	807,135	781,075	繰延ヘッジ損益	5,753
資産合計	¥ 1,254,741	¥ 1,223,328	土地再評価差額金	5,978
			為替換算調整勘定	71
			退職給付に係る調整累計額	△ 446
			その他の包括利益累計額合計	19,545
			少数株主持分	21,851
			純資産合計	410,688
			負債純資産合計	¥ 1,254,741
				¥ 1,223,328

連結損益計算書

川崎汽船株式会社及び連結子会社

2014年及び2015年3月31日に終了した連結会計年度

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自2013年4月1日 至2014年3月31日)	当連結会計年度 (自2014年4月1日 至2015年3月31日)
売上高		
海運業収益及びその他の営業収益	¥ 1,224,126	¥ 1,352,421
売上原価		
海運業費用及びその他の営業費用	1,123,236	1,227,593
売上総利益	100,889	124,827
販売費及び一般管理費	72,035	76,838
営業利益	28,854	47,988
営業外収益		
受取利息	1,321	1,481
受取配当金	2,183	2,234
持分法による投資利益	2,756	2,180
為替差益	6,347	4,197
その他営業外収益	3,199	1,564
営業外収益合計	15,808	11,658
営業外費用		
支払利息	10,984	9,819
その他営業外費用	1,223	846
営業外費用合計	12,208	10,665
経常利益	32,454	48,980
特別利益		
固定資産売却益	4,963	7,947
投資有価証券売却益	2,766	7,735
関係会社株式売却益	12	10,759
その他特別利益	586	1,741
特別利益合計	8,328	28,184
特別損失		
減損損失	3,958	13,571
傭船解約金	—	5,225
独占禁止法関連損失	5,698	7,023
独占禁止法関連損失引当金繰入額	67	1,672
その他特別損失	3,814	1,040
特別損失合計	13,539	28,532
税金等調整前当期純利益	27,244	48,632
法人税、住民税及び事業税	7,244	12,798
法人税等調整額	1,333	7,803
法人税等合計	8,577	20,601
少数株主損益調整前当期純利益	18,666	28,030
少数株主利益	2,024	1,212
当期純利益	¥ 16,642	¥ 26,818

連結包括利益計算書

川崎汽船株式会社及び連結子会社

2014年及び2015年3月31日に終了した連結会計年度

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自2013年4月1日 至2014年3月31日)	当連結会計年度 (自2014年4月1日 至2015年3月31日)
少数株主損益調整前当期純利益	¥ 18,666	¥ 28,030
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	5,717	6,693
繰延ヘッジ損益	13,053	3,273
土地再評価差額金	272	130
為替換算調整勘定	13,662	22,672
退職給付に係る調整額	—	424
持分法適用会社に対する持分相当額	1,711	838
その他の包括利益合計	34,416	34,033
包括利益	53,083	62,064
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	50,729	59,192
少数株主に係る包括利益	¥ 2,353	¥ 2,871

連結財務諸表

連結株主資本等変動計算書

川崎汽船株式会社及び連結子会社

2014年及び2015年3月31日に終了した連結会計年度

(単位:百万円)

	株主資本					その他の包括利益累計額							
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計	その他有価証券評価差額金	継延ヘッジ損益	土地再評価差額金	為替換算調整勘定	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計	少数株主持分	純資産合計
2013年3月31日残高	¥75,457	¥60,315	¥223,287	¥ △ 904	¥358,155	¥ 2,475	¥△ 8,104	¥2,350	¥△ 14,306	—	¥△ 17,584	¥21,404	¥361,975
会計方針の変更による累積的影響額					—								—
会計方針の変更を反映した当期首残高	75,457	60,315	223,287	△ 904	358,155	2,475	△ 8,104	2,350	△ 14,306	—	△ 17,584	21,404	361,975
当期変動額													
剰余金の配当			△ 2,345		△ 2,345								△ 2,345
当期純利益			16,642		16,642								16,642
自己株式の取得				△ 9	△ 9								△ 9
自己株式の処分			△ 3		5	2							2
土地再評価差額金の取崩			△ 3,159		△ 3,159								△ 3,159
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動			3		3								3
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)						5,712	13,857	3,628	14,378	△ 446	37,130	447	37,578
当期変動額合計	—	△ 3	11,142	△ 3	11,135	5,712	13,857	3,628	14,378	△ 446	37,130	447	48,713
2014年3月31日残高	75,457	60,312	234,429	△ 908	369,291	8,188	5,753	5,978	71	△ 446	19,545	21,851	410,688
会計方針の変更による累積的影響額			△ 244		△ 244								△ 11 △ 255
会計方針の変更を反映した当期首残高	75,457	60,312	234,185	△ 908	369,047	8,188	5,753	5,978	71	△ 446	19,545	21,840	410,433
当期変動額													
剰余金の配当			△ 6,565		△ 6,565								△ 6,565
当期純利益			26,818		26,818								26,818
自己株式の取得				△ 163	△ 163								△ 163
自己株式の処分					—								—
土地再評価差額金の取崩			8		8								8
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動			475		475								475
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)						6,634	2,965	230	22,129	404	32,365	4,068	36,433
当期変動額合計	—	—	20,736	△ 163	20,573	6,634	2,965	230	22,129	404	32,365	4,068	57,007
2015年3月31日残高	¥75,457	¥60,312	¥254,922	¥ △ 1,071	¥389,620	¥14,822	¥ 8,719	¥6,209	¥ 22,201	¥ △ 41	¥ 51,911	¥25,908	¥467,440

連結キャッシュ・フロー計算書

川崎汽船株式会社及び連結子会社

2014年及び2015年3月31日に終了した連結会計年度

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自2013年4月1日 至2014年3月31日)	当連結会計年度 (自2014年4月1日 至2015年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益	¥ 27,244	¥ 48,632
減価償却費	52,243	53,526
退職給付に係る負債の増減額（△は減少）	696	△ 1,667
役員退職慰労引当金の増減額（△は減少）	△ 41	△ 16
特別修繕引当金の増減額（△は減少）	△ 1,112	△ 1,358
独占禁止法関連損失引当金の増減額（△は減少）	67	1,604
受取利息及び受取配当金	△ 3,505	△ 3,715
支払利息	10,984	9,819
為替差損益（△は益）	△ 3,091	△ 951
減損損失	3,958	13,571
傭船解約金	—	5,225
独占禁止法関連損失	5,698	7,023
有形固定資産売却損益（△は益）	△ 4,958	△ 7,920
投資有価証券売却損益（△は益）	△ 1,295	△ 7,724
関係会社株式売却損益（△は益）	73	△ 10,744
売上債権の増減額（△は増加）	△ 4,462	2,296
たな卸資産の増減額（△は増加）	△ 5,741	14,185
その他の流動資産の増減額（△は増加）	△ 1,491	1,848
仕入債務の増減額（△は減少）	5,777	7,652
その他の流動負債の増減額（△は減少）	3,082	6,356
デリバティブ債権債務の増減額	23,612	—
その他	△ 6,699	△ 3,609
小計	101,038	134,033
利息及び配当金の受取額	4,726	4,978
利息の支払額	△ 10,995	△ 10,168
傭船解約に伴う支払額	—	△ 5,225
独占禁止法関連の支払額	—	△ 12,721
法人税等の支払額	△ 6,541	△ 9,070
営業活動によるキャッシュ・フロー	88,228	101,825
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の預入による支出	△ 11,392	△ 47,585
定期預金の払戻による収入	884	28,693
有価証券及び投資有価証券の取得による支出	△ 2,137	△ 4,989
有価証券及び投資有価証券の売却による収入	11,034	19,462
子会社株式の売却による収入	18	13,735
有形固定資産の取得による支出	△ 92,317	△ 87,912
有形固定資産の売却による収入	88,909	69,002
無形固定資産の取得による支出	△ 772	△ 829
長期貸付けによる支出	△ 1,069	△ 1,663
長期貸付金の回収による収入	1,536	2,631
その他	191	△ 1,722
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 5,113	△ 11,177
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額（△は減少）	△ 3,156	△ 920
長期借入れによる収入	77,947	33,869
長期借入金返済等に係る支出	△ 122,004	△ 102,702
社債の発行による収入	49,939	—
社債の償還による支出	△ 25,874	△ 45,378
配当金の支払額	△ 2,343	△ 6,558
少数株主への配当金の支払額	△ 1,139	△ 1,445
セール・アンド・リースバックによる収入	—	3,880
その他	△ 3	0
財務活動によるキャッシュ・フロー	△ 26,634	△ 119,253
現金及び現金同等物に係る換算差額	7,019	14,714
現金及び現金同等物の増減額（△は減少）	63,500	△ 13,891
現金及び現金同等物の期首残高	159,075	222,606
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	30	708
現金及び現金同等物の期末残高	¥ 222,606	¥ 209,424

会社概要 / 株式情報

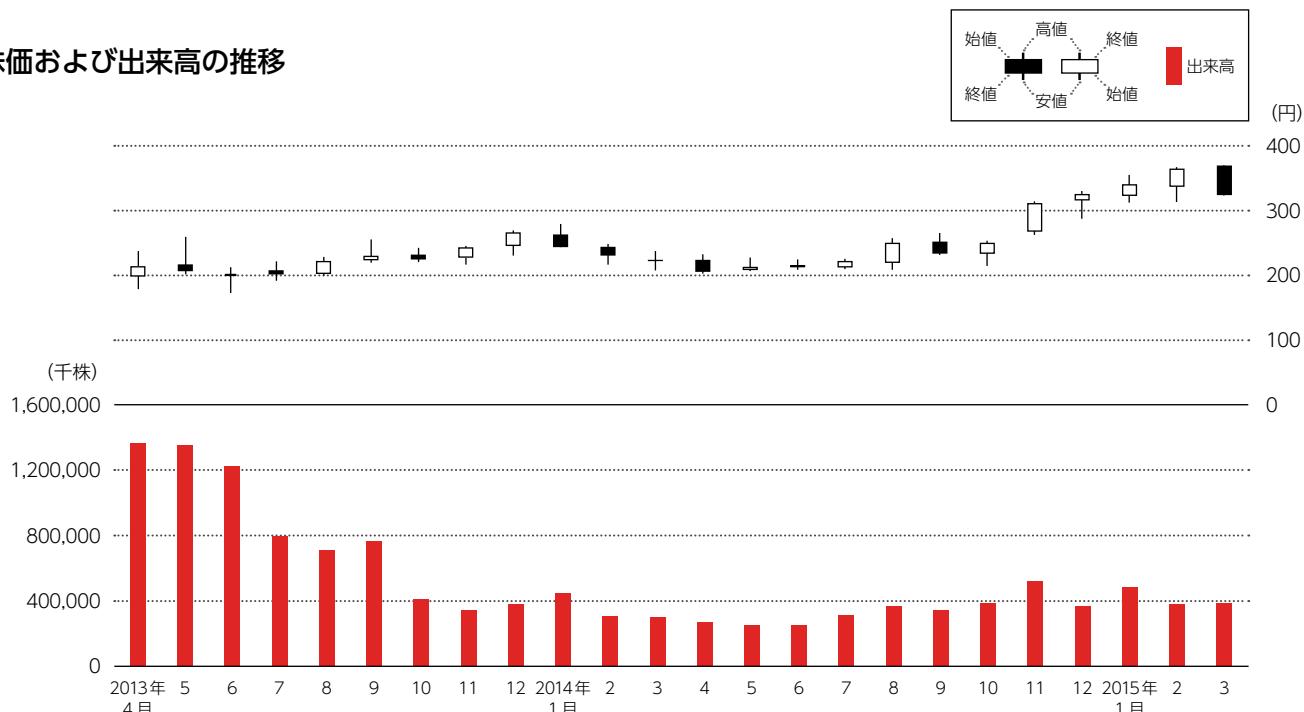
会社概要 (2015年3月31日現在)

社名 川崎汽船株式会社
 設立 1919年(大正8年)4月5日
 資本金 754億5,764万円
 社長 村上英三(2015年4月1日就任)
 従業員数 676名(陸員504名、海員172名)
 事業内容 海上運送業、陸上運送業、航空運送業、
 海陸空通し運送業、港湾運送業等

事業所

本社 〒100-8540 東京都千代田区内幸町二丁目1番1号
 (飯野ビルディング)
 電話(03)3595-5000／FAX(03)3595-5001
 本店 〒650-0024 神戸市中央区海岸通8番
 (神港ビルディング)
 電話(078)332-8020／FAX(078)393-2676
 支店 名古屋
 〒450-0001 名古屋市中村区那古野一丁目47番1号
 (名古屋国際センタービル)
 電話(052)589-4510／FAX(052)589-4585
 関西
 〒650-0023 神戸市中央区栄町通一丁目2番7号
 (大同生命神戸ビル)
 電話(078)325-8727／FAX(078)393-2676
 海外駐在員事務所 マニラ、ヤンゴン、デュバイ
 海外法人 韓国、香港、中国、台湾、タイ、フィリピン、シンガポール、
 マレーシア、インドネシア、ベトナム、インド、豪州、
 英国、ドイツ、フランス、オランダ、ベルギー、
 イタリア、フィンランド、デンマーク、ノルウェー、
 スウェーデン、スペイン、ポルトガル、トルコ、
 カナダ、米国、メキシコ、チリ、ペルー、ブラジル、
 南アフリカ等
 関係会社 (連結対象) 国内28社 海外307社

株価および出来高の推移



株式情報 (2015年3月31日現在)

発行可能株式総数 2,000,000,000株
 発行済株式数 939,382,298株
 株主数 40,164名
 株主名簿管理人 三井住友信託銀行株式会社
 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号
 上場証券取引所 東京・名古屋・福岡

大株主

株主名	持株数(千株)	持株比率(%)
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	56,463	6.01
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	47,807	5.08
NORTHERN TRUST CO.(AVFC) RE 15PCT TREATY ACCOUNT	39,054	4.15
MSCO CUSTOMER SECURITIES	35,394	3.76
みずほ信託銀行株式会社 退職給付信託 川崎重工業口 再信託受託者 資産管理 サービス信託銀行株式会社	32,923	3.50
JFEスチール株式会社	28,174	2.99
損害保険ジャパン日本興亜株式会社	19,107	2.03
株式会社みずほ銀行	18,688	1.98
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口9)	15,597	1.66
東京海上日動火災保険株式会社	14,010	1.49

ウェブサイトのご案内

当社のウェブサイトでは、グループ企業行動憲章や環境データなど、より詳細な情報をご参照いただけます。
"K" LINE REPORT と併せてぜひご覧ください。



コーポレート・サイト

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



投資家情報サイト

<http://www.kline.co.jp/ir/index.html>

決算短信や有価証券報告書などの IR 資料のほか、
IR ニュースなどを掲載しています。



CSR サイト

<http://www.kline.co.jp/csr/index.html>

ESG 関連のより詳しい情報や詳細データを掲載しています。

本レポートについて

■ 対象期間

2014 年度

(2014 年 4 月 1 日～2015 年 3 月 31 日)

ただし、一部 2015 年 4 月以降の情報を含みます。

■ 対象範囲

原則として川崎汽船株式会社と関係会社を対象としています。
活動やデータについて範囲を限定する場合は、本レポート中に
注記しています。

■ 参考にしたガイドライン

- GRI「サステナビリティ・レポートイング・ガイドライン(第 3.1 版)」
- ISO26000
- 環境省「環境報告ガイドライン(2012 年版)」

■ 発行時期

2015 年 8 月

■ お問い合わせ先

川崎汽船株式会社

IR・広報グループ

電話 (03) 3595-5063

総務グループ CSR 推進室

電話 (03) 3595-5190

環境推進グループ

電話 (03) 3595-5667



〒 100-8540

東京都千代田区内幸町二丁目 1 番 1 号

飯野ビルディング

電話 : 03-3595-5000 (代表)

ファックス : 03-3595-5001

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



E-Book のご案内

本冊子は E-Book でもご覧いただけます。

<http://www.kline.co.jp/ir/library/annual/index.html>

環境への配慮



印刷用紙は適切に管理された森林で生産されたことを示す FSC® 認証紙を使用しています。
印刷インクは VOC (揮発性有機化合物) 成分が少ない植物油インキを使用しています。

見やすさへの配慮



ユニバーサルデザイン (UD) の考えに基づいた見やすい文字を採用しています。