

証券コード：9179

第44期 ビジネスレポート

2009年4月1日 ▶ 2010年3月31日



"K" LINE KINKAI

"K" LINE KINKAI



勇王丸

川崎近海汽船株式会社

“K”LINE KINKAI

株主の皆様へ

株主の皆様におかれましては、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。
さて、当社は2010年3月31日をもって、第44期を終了いたしました。
ここにビジネスレポートをお届けし、その概況等につきまして
ご報告させていただきますので、ご高覧のほどお願い申し上げます。
株主の皆様には引き続き変わらぬご支援を
賜りますようお願い申し上げます。

2010年6月

CONTENTS

株主の皆様へ	1
財務ハイライト	2
トップインタビュー	3
部門別営業概況・運航船のご紹介	5
財務情報（連結財務諸表）	7
財務情報（個別財務諸表）	9
トピックス	10
拠点紹介 日立支店	11
株式の状況	13
会社概要	14
株主メモ	裏表紙

代表取締役会長
荒木武文

代表取締役社長
森原 明



財務ハイライト

2010年3月期の業績結果

連結業績

売上高	366億48百万円(前期比△23.7%)
営業利益	17億44百万円(前期比△67.8%)
経常利益	16億36百万円(前期比△67.9%)
当期純利益	11億28百万円(前期比△60.3%)

連結財政状態

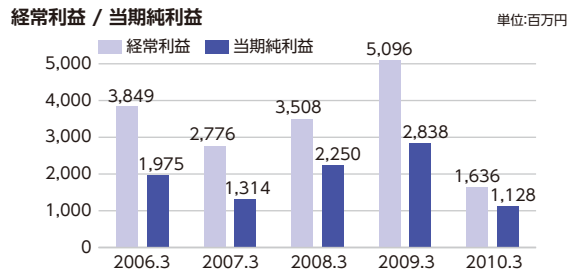
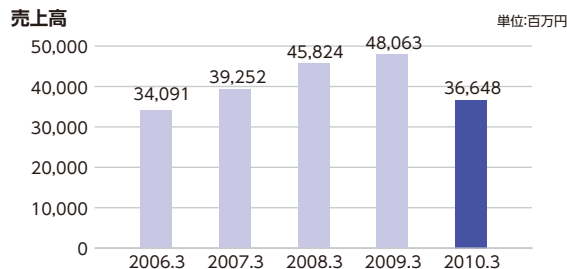
総資産	377億84百万円
純資産	193億20百万円

連結キャッシュ・フロー

営業活動によるキャッシュ・フロー	28億61百万円
投資活動によるキャッシュ・フロー	3億40百万円
財務活動によるキャッシュ・フロー	△31億 5百万円

年間配当金

1株当たり普通配当 6.5円(前期比△11.5%)



2011年3月期の業績予想

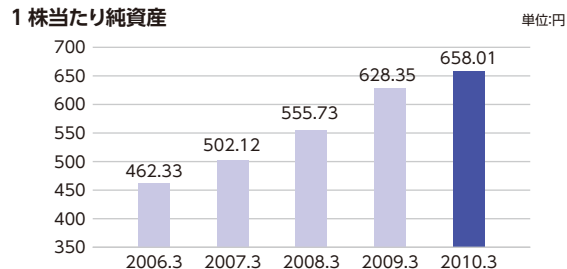
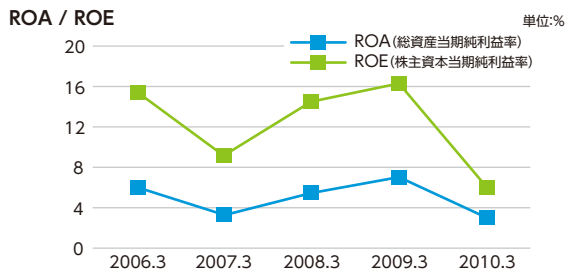
連結業績

	第1・第2四半期 累計	通期
売上高	197.0億円	393.0億円
営業利益	11.0億円	22.5億円
経常利益	10.0億円	20.5億円
当期純利益	7.0億円	13.0億円

(通期の円ドル為替レート想定 1ドル=90円)

年間配当金

1株当たり普通配当 8円を予定



当期の海運業界を取り巻く状況と御社への影響について

当期におけるわが国経済は、前年下期の世界的な金融危機の影響による景気後退局面から脱し、中国を中心とするアジア地域の回復や政府の経済対策効果により一部で回復の兆しが見られましたが、個人消費の低迷や雇用情勢の悪化が続き、厳しい状況で推移しました。

海運業界においては、前年上期に見られた燃料油価格の高騰から落ち着きを取り戻したものの、国内外の経済減速の影響を強く受け、海上貨物輸送の減少とともに、船舶設備投資も前年を大きく下回りました。期央以降はアジア地域の市況好転に伴い、外航貨物の荷動きに緩やかな回復基調が見られましたが、原油価格は再び上昇し、円高傾向と相まって厳しい経営環境となりました。

こうした情勢下、当社は顧客のニーズに的確に対応しながら、近海部門、内航部門、フェリー部門の各部門にわたり積極的に事業規模の拡大を図るとともに、きめ細かな営業活動と効率的な配船、諸経費の節減に努めました。

その結果、当期の売上高は366億48百万円、経常利益は16億36百万円、当期純利益は11億28百万円となり減収減益となりました。また、配当も年6.5円にさせていただきました。

中期的な御社の経営戦略と対処すべき課題、取り組みについて

現在、世界的な不況による景気後退局面は終息の兆しが見られるものの、国内経済はデフレの影響や長期化する雇用情勢の厳しさから景気回復は今後緩やかに推移するものと思われる。海上貨物の荷動きについては、新興国の経済成長が持続していることから外航海運を中心に回復が期待されるものの、燃料油価格の高止まりや円高など収益



を圧迫する懸念があり、海運業界を取り巻く環境は依然として厳しい状況が続くものと思われます。こうした状況下、引き続き安全運航と効率的な配船を行い、顧客のニーズと中長期的な市場動向を見極め、経済構造の変化に対応してさらなる収益の拡大を目指していきたいと考えております。

各部門の今後の課題と取り組みについては次のとおりです。

近海部門

近海不定期船部門では、本年秋に28,000トンの新規備船を開始いたしますが、これらにより遠洋航路も視野に入れた新規市場への業容拡大と安定した収益体質の構築を図っていきます。近海定期船部門では、往航での鋼材安定輸送の確立と復航貨物輸送の増量および収益向上に努めます。また、近海船営業体制の活性化を図る目的として、本年4月より近海船企画調整部を新設し配船・運航を一元化、さ

らなる営業力の強化に努めています。

内航部門

内航不定期船部門では、石灰石専用船、石炭専用船の安定輸送を主に、代替建造についても中長期的な展望に立ち、貨物動向と建造船価のタイミングを見計らいながら積極的に取り進めてまいります。内航定期船部門では、主要航路の基点である茨城港（常陸那珂港区・日立港区）をさらに有効活用するため、港湾整備の進捗に合わせて、接続する高速道路の利便性を活かした寄港地の見直しを進め、北海道－北関東－九州間の各航路網の輸送量拡大に積極的な営業を図るとともに、より効率的な代替船の促進を進めてまいります。

フェリー部門

フェリー部門では、八戸－苫小牧航路の1日4便体制を維持し安全運航に努めてまいります。景気低迷により貨物、旅客輸送量の伸び悩みが懸念されるなか、高速道路の上限料金制度化や東北新幹線の延伸など、本州－北海道間の輸送環境の変化に迅速かつ的確に対応し、輸送量の確保に努める所存です。また、2012年4月に予定している新造代替船就航に向け、貨物および旅客営業の強化を図ります。

次期(第45期・2011年3月期)の業績見通しについて

国内外の市況は昨年期央より回復に向かい、海上貨物輸送量も増加傾向を予想しており、次期の業績につきましては、売上高393億円、営業利益22億50百万円、経常利益20億50百万円、当期純利益13億円を見込んでおります。

次期（2011年3月期）の配当金につきましては、当社の財政状況および通期の業績見通し等を勘案し、年間配当金は1株当たり8円（うち中間配当金は1株当たり4円）を予定しております。

なお、部門別の見通しは次のとおりです。

近海部門

不定期船市況が回復傾向にあり、石炭輸送等ばら積船をはじめ全般的な運賃水準の上昇を見込んでいます。さらに今秋には当社最大船型となる28,000トンの貨物船が竣工する予定で、遠洋航路への参入を含めてさらなる輸送量増加を図ります。また定期航路の東南アジア向け鋼材輸送でも、運賃率の修復と安定輸送量の確保を見込んでいます。

内航部門

石灰石専用船、石炭専用船の安定稼働が見込まれ、国内定期航路でも常陸那珂－苫小牧航路の複線化により北関東発着の貨物輸送量は増加する見込みです。

フェリー部門

八戸－苫小牧航路で1日4便の運航体制により、トラック輸送、乗用車・旅客の安定輸送量が確保できる見通しです。

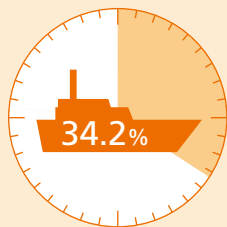
株主の皆様には今後とも変わらないご支援を賜りますようお願い申し上げます。



部門別営業概況・運航船のご紹介

近海部門

売上高125億48百万円



不定期船

(12隻)

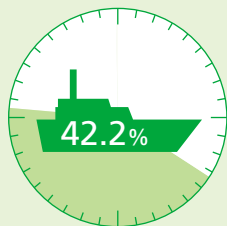
近海不定期船部門では、リーマンショック以降低迷期が続いた不定期船市況は、昨年春先に底打ちし、新興国の粗鋼生産拡大により夏以降は再び上昇に転じましたが、需給バランスの不均衡から変動の激しい市況動向となりました。こうした環境下、石炭を中心とするばら積船輸送は中長期の契約により一定の収益を確保できたものの、輸送量は前期に比べて減少しました。



日本、東南アジア、極東アジアにおける南洋材、チップ、石炭などを輸送。石炭輸送においては、中国炭、ロシア炭輸送の有力船社として確固たる地位を築いています。
CHIKUSA/SUNROAD YATSUKA/TROPICAL BREEZE 他

内航部門

売上高154億50百万円



不定期船

(10隻)

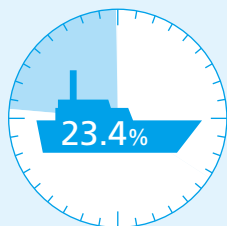
内航不定期船部門では、上期の粗鋼生産量は低調に推移し石灰石等の副原料輸送量が減少しましたが、期央以降は鉄鋼の輸出増加により市況回復傾向が見られ、鉄鋼、セメントメーカー向け石灰石専用船および小型貨物船は概ね順調に稼働しました。



鉄鋼副原料、セメント原料としての石灰石や電力用石炭をはじめ、多様な物資を全国各地に輸送しています。
美津川丸/千津川丸/須寿川丸 他

フェリー部門

売上高85億66百万円



フェリー

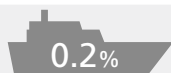
(4隻)

八戸-苫小牧航路では、引き続き1日4便体制を維持し、顧客に対する利便性の向上に努めました。この結果、トラック輸送量は底堅い宅配貨物輸送にも支えられ、前期並みの輸送量を確保しました。一方、乗用車・旅客はガソリン価格の値下がりや大型連休による旅行需要の高まりによって輸送量は増加しました。



苫小牧-八戸間を毎日4便運航。本州と北海道を最短ルートで結ぶ重要基幹航路として地域産業の発展に大きく貢献しています。
フェリーはちのへ/べが/べにりあ

その他事業



定期船

(16隻)

近海定期船部門では、期初には往航の香港・海峽地およびタイ向け鋼材輸送で消費国の需要が激減したため、鉄鋼会社は減産体制に入り、第2四半期以降は回復基調となったものの、輸送量は前期に比べて減少しました。また、復航のマレーシア積み合板輸送は、国内住宅需要の低迷により前期後半から荷動き不振となり、またその他のばら積貨物も含め輸送量は減少しました。



MARINE VICTOR

鋼材、機械、一般雑貨、木材製品などを輸送する日本と東南アジアを結ぶ定期航路。企業の国際物流に対応した海上輸送の一翼を担っています。
ORIENT KING / SHINKEN ACE /
MARINE DIAMOND 他

定期船

(9隻)

内航定期船部門では、昨年8月より東京-苫小牧航路を休止し、常陸那珂-苫小牧航路に集約を図り同航路を1日2便体制として一般雑貨輸送の取り込みに努めました。また、北九州航路においては、景気低迷の影響はあったものの、北海道との接続貨物を含めた新規貨物獲得を積極的に図り、前期並みの輸送量を確保しました。



第二ほくれん丸

生乳をはじめ、紙製品、農水産物、一般雑貨などを輸送する定期航路。スピーディで高品質な海上輸送を提供しています。北関東を中継し、北海道-九州間の一貫輸送も可能となりました。
ほくれん丸 / 神川丸 / げんかい / 南王丸 他



財務情報 (連結財務諸表)

連結貸借対照表

(単位：千円)

資産の部	第44期 2010年3月31日現在	第43期 2009年3月31日現在	比較増減
流動資産	11,173,289	10,686,083	487,206
現金及び預金	727,697	696,538	31,159
受取手形及び営業未収入金	4,180,857	4,191,387	△10,530
原材料及び貯蔵品	744,400	490,007	254,393
繰延税金資産	81,220	173,381	△92,161
短期貸付金	4,265,000	4,205,000	60,000
未収還付法人税等	226,848	—	226,848
その他	959,228	939,521	19,707
貸倒引当金	△11,964	△9,753	△2,211
固定資産	26,610,931	29,707,700	△3,096,769
(有形固定資産)	(25,394,790)	(28,638,689)	(△3,243,899)
船舶	22,733,753	25,924,647	△3,190,894
建物及び構築物	536,807	568,507	△31,700
土地	1,178,753	1,178,753	—
建設仮勘定	844,799	826,364	18,435
その他	100,676	140,415	△39,739
(無形固定資産)	(165,401)	(95,847)	(69,554)
(投資その他の資産)	(1,050,740)	(973,164)	(77,576)
投資有価証券	753,073	607,598	145,475
長期貸付金	202,762	233,095	△30,333
繰延税金資産	28,228	38,911	△10,683
敷金及び保証金	185,817	230,956	△45,139
その他	271,550	245,387	26,163
貸倒引当金	△390,691	△382,786	△7,905
資産合計	37,784,220	40,393,784	△2,609,564

(単位：千円)

負債の部	第44期 2010年3月31日現在	第43期 2009年3月31日現在	比較増減
流動負債	7,575,873	7,970,252	△394,379
支払手形及び営業未払金	2,975,771	2,606,780	368,991
短期借入金	3,153,770	2,848,856	304,914
未払法人税等	178,920	1,273,875	△1,094,955
賞与引当金	179,651	190,284	△10,633
役員賞与引当金	44,000	62,000	△18,000
その他	1,043,760	988,456	55,304
固定負債	10,888,079	13,974,369	△3,086,290
長期借入金	9,214,139	12,287,109	△3,072,970
繰延税金負債	352,344	466,455	△114,111
再評価に係る繰延税金負債	89,090	89,090	—
退職給付引当金	150,562	165,420	△14,858
役員退職慰労引当金	614,978	621,856	△6,878
特別修繕引当金	454,773	329,823	124,950
その他	12,190	14,613	△2,423
負債合計	18,463,952	21,944,621	△3,480,669

(単位：千円)

純資産の部	第44期 2010年3月31日現在	第43期 2009年3月31日現在	比較増減
株主資本	19,885,828	19,095,437	790,391
資本金	2,368,650	2,368,650	—
資本剰余金	1,248,849	1,248,849	—
利益剰余金	16,295,278	15,504,887	790,391
自己株式	△26,948	△26,948	—
評価・換算差額等	△565,560	△646,275	80,715
その他有価証券評価差額金	123,360	36,941	86,419
繰延ヘッジ損益	△16,614	△9,203	△7,411
土地再評価差額金	△666,287	△666,287	—
為替換算調整勘定	△6,019	△7,725	1,706
純資産合計	19,320,267	18,449,162	871,105
負債純資産合計	37,784,220	40,393,784	△2,609,564

連結損益計算書

(単位：千円)

	第44期		第43期		比較増減
	自 2009年4月1日 至 2010年3月31日	自 2008年4月1日 至 2009年3月31日	自 2008年4月1日 至 2009年3月31日	自 2008年4月1日 至 2009年3月31日	
売上高	36,648,403	48,063,192			△11,414,789
売上原価	31,366,301	38,957,600			△7,591,299
売上総利益	5,282,102	9,105,591			△3,823,489
販売費及び一般管理費	3,538,018	3,690,601			△152,583
営業利益	1,744,084	5,414,989			△3,670,905
営業外収益					
受取利息	33,566	46,756			△13,190
受取配当金	18,000	27,160			△9,160
為替差益	179	—			179
受取保険金	63,499	—			63,499
その他	7,556	22,818			△15,262
(営業外収益合計)	(122,801)	(96,735)			(26,066)
営業外費用					
支払利息	226,051	273,015			△46,964
為替差損	—	126,246			△126,246
その他	3,872	15,491			△11,619
(営業外費用合計)	(229,924)	(414,753)			(△184,829)
経常利益	1,636,961	5,096,971			△3,460,010
特別利益					
固定資産売却益	373,137	—			373,137
貸倒引当金戻入額	—	8,800			△8,800
(特別利益合計)	(373,137)	(8,800)			(364,337)
特別損失					
投資有価証券評価損	—	25,819			△25,819
貸倒引当金繰入額	—	352,700			△352,700
(特別損失合計)	(—)	(378,519)			(△378,519)
税金等調整前当期純利益	2,010,099	4,727,253			△2,717,154
法人税、住民税及び事業税	943,739	1,993,683			△1,049,944
法人税等還付税額	—	△147,404			147,404
法人税等調整額	△61,687	42,960			△104,647
(法人税等合計)	(882,051)	(1,889,239)			(△1,007,188)
当期純利益	1,128,047	2,838,013			△1,709,966

連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：千円)

	第44期		第43期	
	自 2009年4月1日 至 2010年3月31日	自 2009年4月1日 至 2010年3月31日	自 2008年4月1日 至 2009年3月31日	自 2008年4月1日 至 2009年3月31日
営業活動によるキャッシュ・フロー	2,861,225		7,213,243	
投資活動によるキャッシュ・フロー	340,493		△3,101,413	
財務活動によるキャッシュ・フロー	△3,105,787		△1,921,814	
現金及び現金同等物に係る換算差額	△4,772		△24,676	
現金及び現金同等物の増減額	91,159		2,165,339	
現金及び現金同等物の期首残高	4,901,538		2,736,199	
現金及び現金同等物の期末残高	4,992,697		4,901,538	

連結株主資本等変動計算書 (自2009年4月1日 至2010年3月31日)

(単位：千円)

	株主資本				株主資本 合計	評価・換算差額等					純資産合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式		その他 有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ 損益	土地再評価 差額金	為替換算 調整勘定	評価・換算 差額等合計	
2009年3月31日残高	2,368,650	1,248,849	15,504,887	△26,948	19,095,437	36,941	△9,203	△666,287	△7,725	△646,275	18,449,162
連結会計年度中の変動額											
剰余金の配当			△337,656		△337,656						△337,656
当期純利益			1,128,047		1,128,047						1,128,047
株主資本以外の項目の連結 会計年度中の変動額(純額)						86,418	△7,410	—	1,706	80,714	80,714
連結会計年度中の変動額合計	—	—	790,391	—	790,391	86,418	△7,410	—	1,706	80,714	871,105
2010年3月31日残高	2,368,650	1,248,849	16,295,278	△26,948	19,885,828	123,360	△16,614	△666,287	△6,019	△565,560	19,320,267

財務情報 (個別財務諸表)

個別貸借対照表 (要約版)

(単位：千円)

資産の部	第44期 2010年3月31日現在	第43期 2009年3月31日現在
流動資産	9,928,274	10,015,687
固定資産	21,506,697	23,363,329
有形固定資産	14,912,046	16,835,768
無形固定資産	164,804	95,250
投資その他の資産	6,429,846	6,432,310
資産合計	31,434,972	33,379,016

(単位：千円)

負債の部	第44期 2010年3月31日現在	第43期 2009年3月31日現在
流動負債	5,650,649	6,520,024
固定負債	6,769,001	8,432,339
負債合計	12,419,651	14,952,364

(単位：千円)

純資産の部	第44期 2010年3月31日現在	第43期 2009年3月31日現在
株主資本	19,562,671	19,050,588
資本金	2,368,650	2,368,650
資本剰余金	1,248,849	1,248,849
資本準備金	1,245,615	1,245,615
その他資本剰余金	3,234	3,234
利益剰余金	15,972,120	15,460,037
利益準備金	321,703	321,703
その他利益剰余金		
特別償却準備金	643,048	828,282
圧縮記帳積立金	121,029	145,276
新造船建造積立金	1,900,000	—
別途積立金	11,000,000	9,100,000
繰越利益剰余金	1,986,339	5,064,774
自己株式	△26,948	△26,948
評価・換算差額等	△547,351	△623,936
その他有価証券評価差額金	123,360	36,941
繰延ヘッジ損益	△4,424	5,409
土地再評価差額金	△666,287	△666,287
純資産合計	19,015,320	18,426,652
負債純資産合計	31,434,972	33,379,016

個別損益計算書 (要約版)

(単位：千円)

	第44期 自 2009年4月1日 至 2010年3月31日	第43期 自 2008年4月1日 至 2009年3月31日
営業収益	36,394,157	47,830,134
営業費用	34,819,851	42,576,420
営業利益	1,574,305	5,253,713
営業外収益	96,069	125,438
営業外費用	139,050	294,298
経常利益	1,531,324	5,084,853
特別利益	—	8,800
特別損失	—	378,519
税引前当期純利益	1,531,324	4,715,135
法人税、住民税及び事業税	735,511	1,972,000
法人税等還付税額	—	△147,404
法人税等調整額	△53,926	56,538
当期純利益	849,739	2,834,001

トピックス

Topics

“フェリーはちのへ” 新造船紹介



八戸-苫小牧航路

より速く、より大きく“フェリーはちのへ”が生まれ変わります！

このたび、当社は八戸-苫小牧航路で運航している旅客フェリー“フェリーはちのへ”が就航から20年を経過したため、新造代替船の建造を決定いたしました。大型化、スピードアップ、省エネ化を図った新造船の投入により、僚船“シルバーフィーン”“べが”“べにりあ”とともに、さらに多くのご利用客の皆様へ安全かつ安定した高品質の輸送サービスを提供してまいります。



現“フェリーはちのへ”

1. 船名：未定
2. 建造造船所：三菱重工業株式会社 下関工場
3. 竣工予定：2012年（平成24年）4月
4. 概要

	新造船	フェリーはちのへ
総トン数	約10,700t	5,603t
全長	約150m	126.6m
全幅	約25m	20.7m
航海速度	20.5ノット	18.2ノット
積載能力	トラック92台、乗用車30台	トラック43台、乗用車93台
旅客定員	500名（全席指定）	520名

*トラック台数は12m換算

Topics

“南王丸”



就航10周年、1,000航海達成



現在、東京-油津、細島（宮崎県）間で運航の大型RORO船“南王丸”は、1999年（平成11年）12月に初就航ののち、昨年12月をもって就航10周年を迎え、1,000航海を達成いたしました。

“南王丸”は大手製紙会社向けの製品輸送をベースに南九州地域の物流を担う、週2便の定期大型RORO船です。

おかげさまで、就航以来大きなトラブルもなく、昨年12月には日南市長谷口義幸様より感謝状をいただく栄誉にあずかりました。これもひとえに、荷主様をはじめ皆様方のご支援、ご協力の賜物と感謝申し上げるとともに、厚く御礼申し上げます。

当社は引き続き、南九州-関東間の物流になお一層の貢献を目指し、ニーズに即したサービス、安全運航に最善の努力を注いでまいります。



表紙の船 “勇王丸”

The Ship on the Cover

本船は2001年（平成13年）7月、愛媛県岩城島にある岩城造船において最新鋭大型RORO船として建造され、日立港-北九州港間にて“新北王丸”とともに週3便の海上輸送サービスを提供しています。本航路の開設により茨城港（日立港区・常陸那珂港区）を中継港として北海道-九州間の貨物輸送が可能になり、道内-首都圏-九州を結ぶ輸送がますます便利になりました。

川崎近海汽船は「地球環境に優しい海上輸送モード」を通じて顧客の皆様への物流ニーズに今後も貢献してまいります。

総トン数	9,348t	積載能力	
全長	149.4m	12mトレーラー	105台
航海速度	20.7ノット	乗用車	約50台



21世紀を担う茨城港（常陸那珂港区・日立港区）

～より速く、より環境に優しく 充実・進化する内航定期RORO船事業～

茨城港常陸那珂港区は、東京都心の北東約110kmに位置し、ひたちなか市と東海村にまたがる面積約725haの広大なエリアに最新鋭の港湾設備を備え、また北関東自動車道と直結するため、新たな国際物流拠点として脚光を浴びています。茨城港日立港区も北関東の海の玄関口として釧路向けRORO航路のほか、自動車の輸出入基地として重要な役割を担っています。このような国際物流拠点に当社は日立支店、日立港事務所を設置し、同港を基点に釧路、苫小牧、北九州向けに3つの定期航路を有し、計8隻の大型RORO船による充実した海上輸送サービスを提供しています。

日立支店は総勢15名のスタッフで運営され、船舶の運航、集荷の窓口として顧客の皆様へ質の高いサービス提供を行っており、当社の重要拠点として位置づけられています。

近年、地球の温暖化対策が急務となっていますが、環境に優しい海上輸送への切り替えである「モーダルシフト」は、今、「最も注目される輸送手段」といえます。

当社の内航定期船航路は、「海へのモーダルシフト」のパイオニアとして、今後も航路網の充実、皆様のニーズに応える船体の整備に努めてまいります。

※2008年（平成20年）12月、常陸那珂港、日立港、大洗港の3港が統合し茨城港として発足、3港はそれぞれ港区として首都圏の新たな太平洋ゲートウェイになっています。

北九州
(小倉)

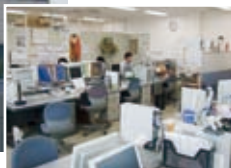
常陸那珂港、日立港を基点とするRORO船航路概要

航路	運航船舶	輸送品目
常陸那珂港 ⇕ 苫小牧港 754km	ほっかいどう丸 (154台) げんかい (96台) まりも (125台)* ましう (125台)*	1日2便 デイリーサービス 農水産品・工業製品・ 一般雑貨・自動車等
日立港 ⇕ 釧路港 791km	ほくれん丸 (130台) 第二ほくれん丸 (130台)	1日1便 デイリーサービス 生乳・農水産品・紙 製品をはじめとする 工業製品
日立港 ⇕ 北九州港 1,217km	勇王丸 (105台) 新北王丸 (80台)	週3便 隔日サービス 家電・工業製品・自 動車・一般雑貨



※RORO船：Roll On Roll Off船の略。貨物を積んだトレーラー、トラック、乗用車等が船のランブウェイ（出入口）を通じて、直接乗下船できる船のことをいいます。

() 内は12mトレーラー積載台数
* 近海郵船物流(株)との共同運航



日立支店

〒319-1113
茨城県那珂郡東海村照沼
768番46号
(日立埠頭株式会社
常陸那珂ビル2階)
TEL (029) 264-2593
FAX (029) 200-4015

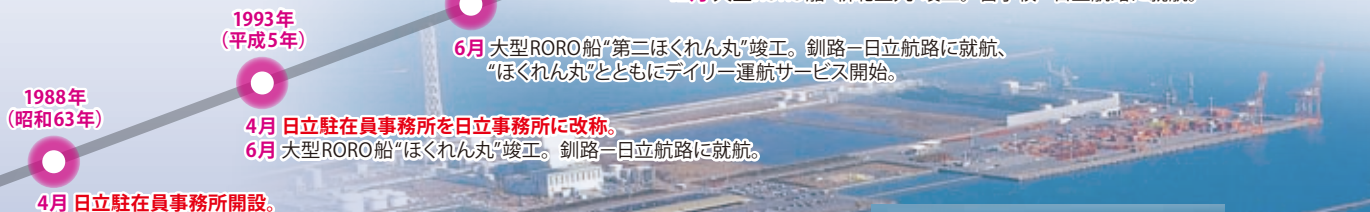


日立港事務所

〒319-1223
茨城県日立市みなと町14
番1号
(日立港物流センター2階)

日立支店の歩み

当社は、設立直後より物流におけるモータリゼーションの将来性に着目し、陸上の貨物を積載したトラック、トレーラーをそのままの状態海上輸送する大型RORO船の建造、航路拡充に努めるなか、増加する物流に対応するため1988年（昭和63年）新しい物流拠点として茨城県日立市に日立駐在員事務所を開設、その後日立事務所、日立支店へと伸展し現在に至っています。



【“ほくれん丸”のご紹介】

本船は1993年（平成5年）4月、愛媛県今治市にある今治造船で建造されました。従来JR、トラック、フェリーなどで分散輸送されていた北海道の生乳を安定・効率的に輸送するため、釧路港と日立港を20時間で結ぶ最短航路が開設、就航しましたが、その後増加する物流に対応するため、2006年（平成18年）6月に最新鋭の高速大型RORO船として新しく建造いたしました。

本船は北海道から首都圏へ新鮮な生乳および農水産物の生鮮食品を毎日供給しているほか、新聞用巻取紙などの紙製品をはじめとする工業製品などを同時に輸送し、道東と首都圏を結ぶ重要な基幹航路として産業と人々の暮らしを支えています。



“ほくれん丸”概要

- 総トン数 13,950t
- 12mトレーラー積載能力 130台
- 全長 173.34m
- 最大速力 23.5ノット

株式の状況 (2010年3月31日現在)

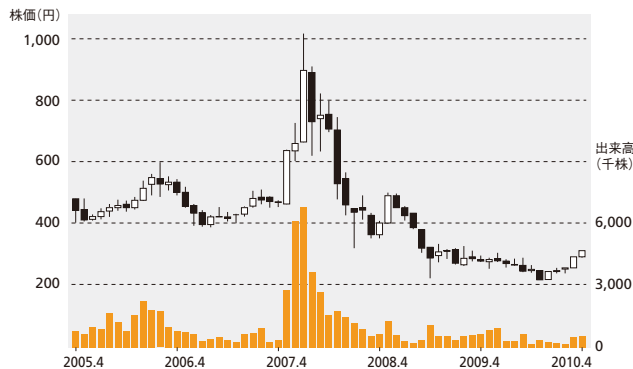
▶ 発行済株式の総数 29,525,000株
(資本金2,368,650千円)

▶ 株主数 2,192名
(前期末比 108名増)

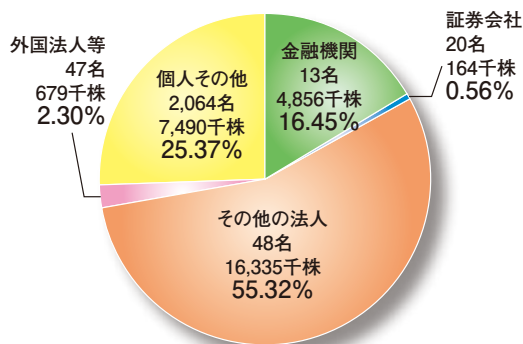
▶ 大株主 (上位11名)

株主名	当社への出資状況	
	持株数 (千株)	持株比率 (%)
川崎汽船株式会社	14,040	47.83
東京海上日動火災保険株式会社	1,840	6.27
株式会社損害保険ジャパン	1,080	3.68
三井住友海上火災保険株式会社	855	2.91
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社	704	2.40
川崎近海汽船従業員持株会	407	1.39
北海運輸株式会社	350	1.19
株式会社栗林商会	304	1.04
株式会社ダイトコーポレーション	278	0.95
株式会社リンコーコーポレーション	150	0.51
日東物流株式会社	150	0.51

▶ 株価及び株式売買高の推移 (2010年4月末現在)



▶ 株式の所有者別状況



豆知識

RORO船の歴史

貨物船はRORO船が登場するまで「在来船」と呼ばれるクレーンつき多層船倉の汎用貨物船のみで、木箱に入れた貨物を船搭載のクレーンで船倉に運び入れ、船倉内では人力で積み付け固定しなくてはなりません。しかし、RORO船はクレーンがない港でも岸壁とトレーラーヘッドさえあれば荷役を可能にしたため、1975年(昭和50年)頃から国内貨物海上輸送の有用な手段として脚光を浴びるようになりました。

ちなみに、RORO船はトレーラー等が自走して船の中に乗り込める点ではカーフェリーと同じですが、フェリーは旅客と貨物を輸送するのに対してRORO船は貨物のみを輸送します。

今、RORO船は「海へのモーダルシフト」が地球環境に優しい輸送として注目されるなか、その担い手として新たな脚光を集めています。

当社では、設立まもない1969年(昭和44年)3月、京浜-北海道間に国内初のRORO船“北王丸”を就航させました。その後、航路網の充実、船隊の高速・大型化等に努め、現在では国内5航路、9隻のRORO船が就航し、顧客の皆様の物流合理化に貢献しています。



国内初・初代RORO船“北王丸”



旅客フェリー“シルバーQueen”

会社概要 (2010年6月29日現在)

<p>社 名 川崎近海汽船株式会社 KAWASAKI KINKAI KISEN KAISHA, LTD.</p> <p>設 立 1966年(昭和41年)5月1日</p> <p>本 社 東京都千代田区霞が関一丁目4番2号</p> <p>資 本 金 23億6,865万円</p> <p>代 表 者 代表取締役社長 森原 明</p> <p>従 業 員 数 392名(2010年3月31日現在)</p> <p>主な事業内容 海上運送事業 海運仲立業 港湾運送事業および倉庫業 貨物運送取扱事業 海運代理店業</p>	<p>役 員 代表取締役会長 荒木 武文 代表取締役社長 森原 明 取締役副社長 田村 周三 専務取締役 石井 繁礼 常務取締役 谷本 賢三 常務取締役 木村 孝史 取締役 小柳 政幸 取締役 丸山 義貴 取締役 上杉 芳人 取締役 赤沼 宏 取締役 山田 敏雄 取締役 高田 雅彦 監査役 岸野 憲 監査役 新 勝好 監査役(非常勤) 堤 則夫 監査役(非常勤) 生和 勉</p>
--	--

運航船舶 (2010年3月31日現在)

※他社との共有船

	船 名	船 種	総トン数	重量トン数(k/t)	主要馬力	航海速度	建造年月	就航状況
社 船・共有船	ほくれん丸	RORO	13,950	6,597	D-24,256	23.5	2006年6月	内航定期船
	第二ほくれん丸	RORO	13,950	6,597	D-24,256	23.5	2006年7月	内航定期船
	神川丸	RORO	13,018	6,387	D-21,618	22.0	2002年9月	内航定期船
	ほっかいどう丸	RORO	12,526	5,937	D-32,400×2	20.0	1999年9月	内航定期船
	勇王丸*	RORO	9,348	5,335	D-17,185	20.7	2001年6月	内航定期船
	げんかい	RORO	7,097	5,445	D-26,400	22.0	1997年6月	内航定期船
	シルバークイーン	フェリー	7,005	3,455	D-12,000×2	20.7	1998年3月	フェリー
	フェリーはちのへ	フェリー	5,603	3,352	D-5,740×2	18.2	1989年7月	フェリー
	美津川丸	石灰石専用	3,497	5,800	D-3,350	12.5	2007年10月	内航不定期船
	JP TSUBAKI*	石炭専用	7,287	6,600	D-4,420	12.0	2008年11月	内航不定期船
	JP COSMOS*	石炭専用	7,287	6,600	D-4,420	12.0	2008年2月	内航不定期船
	須寿川丸	ブッシャーバージ	94	3,918	D-2,400	9.8	1992年7月	内航不定期船
	社 船・共有 船 計	12隻	100,662	66,023				
	定 期 用 船	39隻	293,624	396,785				
	運 航 船 舶 合 計	51隻	394,286	462,808				

川崎近海汽船株式會社

東京都千代田区霞が関一丁目4番2号 (〒100-0013)

TEL:03-3592-5800 FAX:03-3592-5911

当社IRサイトをご活用ください。

当社ホームページでは、プレスリリースや決算情報等を掲載しております。ぜひご活用ください。

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

株主メモ

- | | |
|-------------------------------|---|
| ■事業年度 | 毎年4月1日から翌年3月31日まで |
| ■定時株主総会 | 6月 |
| ■同上総会権利行使株主確定日 | 3月31日 |
| ■配当金受領株主確定日 | 3月31日 |
| ■中間(第2四半期末)配当受領株主確定日 | 9月30日 |
| ■基準日 | 上記確定日のほか必要があるときは、あらかじめ公告して定めます。 |
| ■株主名簿管理人 | 東京都港区芝三丁目33番1号 中央三井信託銀行株式会社 |
| ■郵送物送付先
(電話照会先) | 〒168-0063 東京都杉並区和泉二丁目8番4号
中央三井信託銀行株式会社 証券代行部
電話 0120-78-2031 (フリーダイヤル)
取次事務は中央三井信託銀行株式会社の全国各支店ならびに
日本証券代行株式会社の本店および全国各支店で行っております。 |
| ■公告方法 | 電子公告により行います。公告掲載URL (http://www.kawakin.co.jp/)
ただし、やむを得ない事由により電子公告をすることができない場合は、
日本経済新聞に掲載いたします。 |
| ■住所変更、単元未満株式の
買取等のお申出先について | 株主様の口座のある証券会社にお申出ください。
なお、証券会社等に口座がないため特別口座が開設されました株主様は、
特別口座の口座管理機関である中央三井信託銀行株式会社にお申出ください。 |
| ■未払配当金の支払について | 株主名簿管理人である中央三井信託銀行株式会社にお申出ください。 |



古紙配合率70%再生紙を使用しています