



海 人 記



海人記

Corporate Guidance for Brandnew
KANSAI KISEN Presents

空ともつかぬ青い空間は 世界をつなぐ海原
向かい合う魚は 対峙する人
人と人との間に ビジネスは生まれる
どんな困難をも切り拓くかにもえる鋭い顎が
ビジネスの場の緊張感と突き進む躍動感とを 象徴する
先鋭な 発想
軽快な フットワーク
ひた走る 行動力
時代は変遷すれど 「企業は人」であり
人が織りなす世界であることは変わらない という意味を込めて

『海人記』の始まり





Comfortable

航海の原点

モーダルシフトの試みのなかで
形態的に主力はフェリーであっても
クルーズ船としての機能もまた
除外することはできない
アイデンティティの時代の船に対する
具体化されたコンセプトが
ここにある

海 人記

船客事業



迎える一人と人との出会いにとって最も新鮮なその一瞬を
私たちは決して疎かにはしません

人は、船という小さな空間でしばし時間を共有します
わずかな時間の航海であってもそこでは「たゆとう時間」を感じてほしい
そのために、ようこそと伝える気持ちを何よりも大切に考えたいと思います



我社の船は、それに乗ることを旅の目的とするクルーズ船では
ありません。でも目的は違っても私たちは人が船で「旅」をすることを
識っています。ホテルのような儀礼はありません。ただ、日常とは違う
ひとときを過ごしていただきたい。そのために私たちは
ほんの少しだけドレスアップされた現実をお届けするでしょう



誰もが気軽に愉しめる旅であってほしい
だから私たちはアメニティを過剰に演じるための設備を持ちません
ゆったりとした時間を過ごしていただけるよう、静かな空間の演出に
心をくくれます。私たちは道具まかせのサービスより
よく動く足とよく気がつく手—そんな、人のまごころを選びたいと思います





船体を網羅する巨大なシステム。それをフル活用して10,000tの巨体を自在に操る。それは、海のプロフェッショナルとしてあたりまえのことかも知れません。ただ私たちのフィールドである瀬戸内海は航行船舶の多い海域。先端機器に奢るのではなく要点は人の眼で確かめる—それが私たち海人のつとめだと考えます

海人記

Comfortable



クルーズ船、それは私たちにとって捨てきれない夢ですだからクルーズ船を持たなくなった現在も、形を変えてつまり周遊や船上パーティーなどのミニクルーズを演出する場所として船を貸し出す業務を積極的に展開しています船のもうひとつの顔「遊び」を何とか活かしたいと思うのです



チケット予約を入れる真剣な眼差し。でもこの端末機は広範なネットワークの一部でしかありませんすでに私たちは、大手旅行代理店とオンライン化されたサービスシステムを構築しています。それによって、全国どこからでもオーバーブッキングの心配なくチケット予約及び確認をとることが可能になっています





海から来たるものそれは次代への希望

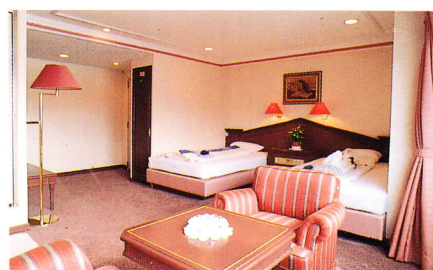
追い続けてきた現実をすこし醒めた眼で見ると、均質化された時代の終焉が見えてくる。だから船の時代とまでは言わぬまでも、あまりに急ぎすぎる現実を前に、船はあまりに象徴的だ。「船」—この、海からきたものに次代への希望を込めて

1973年のオイルショック以降、日本の船舶業界は長い変遷の歴史を刻んできた。かつて瀬戸内の華であった旅客船もその大半が姿を変え、フェリーとして貨客両方の交通を担うようになった。そして1992年、関西汽船は新しいコンセプトに基づく新鋭船を定期航路に就航させた。旅客船本来の設備・機能を備えたフェリーである。これによって、定期航路としてのフェリー、仮泊時間帯を利用しての短距離クルーズという2主要業務への移行が完了した。

ライフスタイルの多様化そしてその個人レベルでの定着が進み、人がそ



れぞれ自分の時間のなかで生きていこうとしている今日、船もまたそれ本来の時間を取り戻しつつあると言ってよいだろう。時間は再びゆっくりと流れ始めたのだ。クルーズの目的は主に周遊及びパーティーであり、イベントスペースとしての利用という形をとる。利用する人々は非日常的空間を愉しむのであって、移動が目的なのではない。ここに、クルーズ船の成立する基盤がある。関西汽船は、そういう状況認識のもと、かつて瀬戸内航路で培った旅客船に関する豊富なノウハウを活かした貸切船業務を積極的に推進している。



Safety

信頼の伝承

ブリッジを渡る車に声をかける
乗り込んでしまえばもう
何ができるわけでもない、ただ
「いつものこと」が絆となり
そして、人から人へ
信頼そのものが
伝承されてゆく



海 人記

物流事業



海路フェリーはまるでどこまでも延びる海の道です
埠頭で待つ白い船体が黒々としたゲートを開け、その巨大な船腹にトラックをのみ込んでゆく
そこはまさにモーダルシフトの最前衛
そして夜の海へとすべり出して行く船が、私たちの提案する物流のカタチです



トラック100台を収容する広大な車両甲板でディーゼルエンジンが静かに息づく
陸路の殺伐とした喧騒からはほど遠い世界がここにはあります
ドライバーはその間、ひとときのクルーズを愉しみあるいは十分な休息を得ることでしょう
そのための専用スペースを私たちは用意しています



夜をくぐり抜けると、そこは目的地
静かだったエンジンが息を吹きかえし、車両甲板は轟音に充たされます
つぎつぎとブリッジを渡って行くトラック、朝のしじまに走り去っていくトラックを見送るとき
私たちは、自分たちが推し進めている物流のカタチに大きな自信を感じます





乗船状況はブッキングリストを見ればわかります。でもリストにはないものがある—
 営業行為は、いってみれば信用を売るといことです。船舶設備など
 ハード面で大きな企業間格差がない以上、結局は「人」というソフトの勝負になるのです
 緻密なコミュニケーション、私たちが決して欠かさないもののひとつです

海 Safety 人記



夕刻のかめ埠頭。積載台数、車両種別、乗降手順そして依頼事項
 積み込み直前まで綿密な打合わせが続く
 トラックの乗船確認をすることは、私たち営業マンにとって重要な仕事です
 そのくり返しがやがて信頼となって返ってくるのです。



埠頭に並ぶトラックの一团。それは信頼の証であり、その光景には
 私たちのロマンが集約されていると言ってもいいかも知れない
 でもその前には、踏みしめるような努力があったことを私たちは忘れません
 その気持ちがある限り明日もまた同じ光景を見ることができる、私たちはそう考えます





埠頭を埋め尽くすトラックの夢を見る

トラック物流の世界が何を求めているのか。運航時間、航路、そしてサービス…そのすべてを満足させることは難しい。だが私たちはそのすべてを満足させるために考え行動するいつの日か、埠頭を埋め尽くすトラックの群をみるために

高速道路の総延長が5,000km*を超え、さらに整備・計画が進む今日、トラックを中心とした物流形態が他のものになることはありえない。むしろ道路ネットワークを中心とした広域物流網の整備が今後ますます推進されることだろう。それはトラックの持つ機動性を活かすためのシステムであり、具体的には船舶・鉄道等他の交通機関との連携あるいは物流基地に対する埠頭のサブシステムとしての運用等だろう。

そういった広範な物流ネットワーク構築のなかで、フェリーはその大容量と時間面での確実性によっ



て、重要なポジションを得ることになると思われる。関西汽船はそのような状況下、フェリー部門強化のため、トラックをはじめとする車両全般の輸送能力を増強した「さんふらわあ こがね」「さんふらわあ にしき」の2船を相次いで主力航路に就航させ、阪神～九州間の需要に応えようとしている。ドライバーズルーム等トラックドライバーのための専用設備とスペースを持ち、また車両輸送用に設計された船体を持つそれは、フェリー部門の最前衛としての活躍が期待されている。

*数字は日本道路公団の管理延長。

Network



■さんふらわあ こがね
■さんふらわあ にしき
・阪神 ↔ 松山・別府航路
・総トン数 9,800トン ・最高速力 24.7ノット
・トラック 100台 ・乗用車 60台 ・旅客 942名



■さんふらわあ
■さんふらわあ 2
・阪神 ↔ 別府航路
・総トン数 12,000トン ・最高速力 25.5ノット
・トラック 98台 ・乗用車 201台 ・旅客 1,148名



■まや丸
・阪神 ↔ 小豆島・高松航路
・総トン数 3,600トン ・最高速力 21ノット
・乗用車 30台 ・旅客 1,000名



■くいーんふらわあ 2
・阪神 ↔ 小豆島・高松・今治・別府航路
・総トン数 7,000トン ・最高速力 24.4ノット
・トラック 10台 ・乗用車 73台 ・旅客 1,305名



■くるしま 7
・阪神 ↔ 小豆島・高松・今治・別府航路
・総トン数 5,500トン ・最高速力 24.6ノット
・トラック 10台 ・乗用車 40台 ・旅客 1,309名



■おとわ丸
・阪神 ↔ 徳島フェリー
・総トン数 3,000トン ・最高速力 20.5ノット
・トラック 54台 ・乗用車 62台 ・旅客 848名



■六甲丸・生駒丸
・神戸 ↔ 高松ジャンボフェリー
・総トン数 3,000トン ・最高速力 21ノット
・トラック 53台 ・乗用車 35台 ・旅客 450名



■フェリーくるしま・フェリーはやとも
・松山 ↔ 小倉フェリー
・総トン数 4,200トン ・最高速力 21.6ノット
・トラック 73台 ・乗用車 41台 ・旅客 756名



■フェリーくろしお
・阪神 ↔ 奄美・沖縄航路
・総トン数 7,100トン ・最高速力 24.4ノット
・トラック 104台 ・乗用車 43台 ・旅客 641名

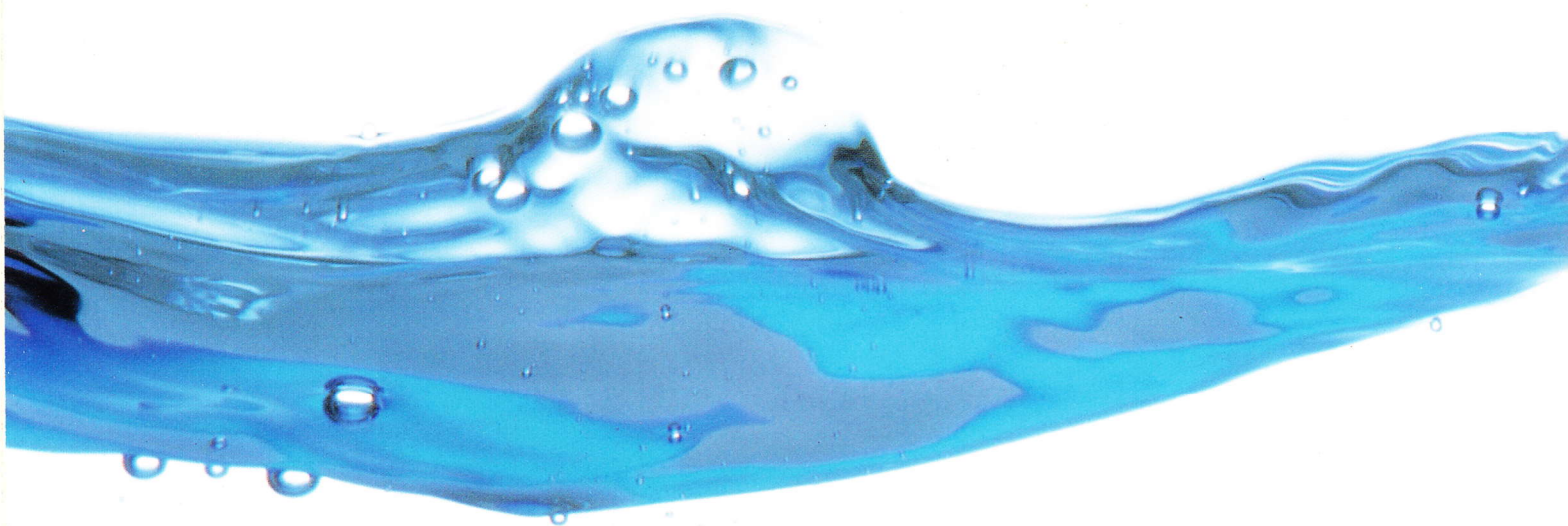


■ ジェット7・ジェット8
 ・ 阪神 ↔ 小豆島・高松ジェットライン
 ・ 総トン数 280トン ・ 最高速力 47ノット
 ・ 旅客 280名

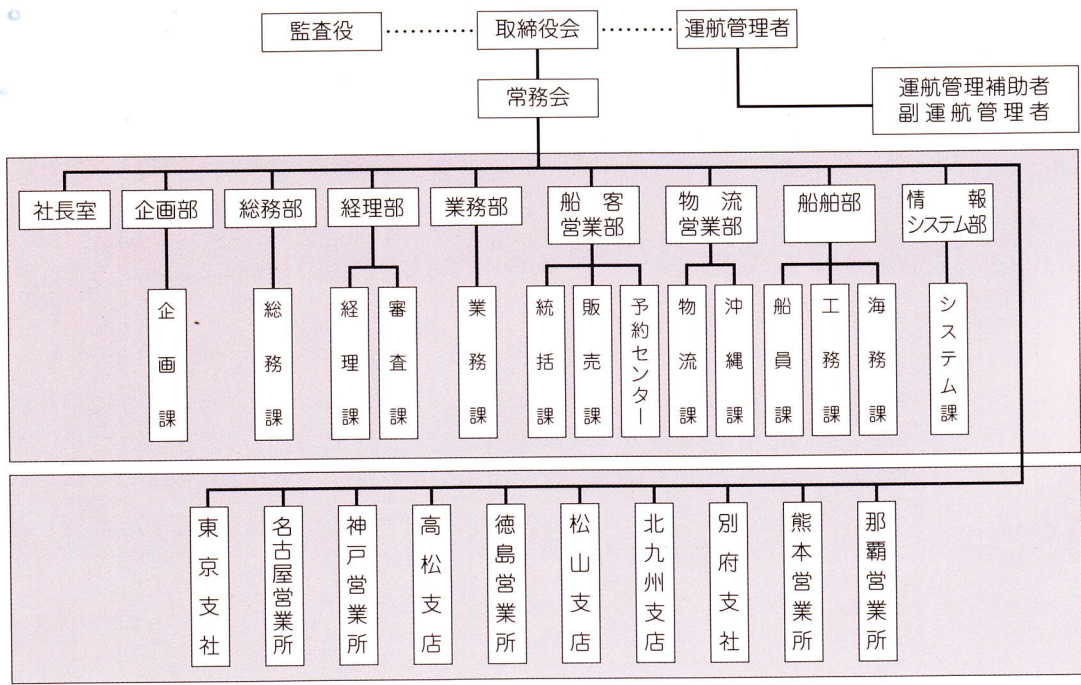
関西汽船海上サービス網

阪神 ↔ 別府航路 (小豆島・高松・今治・松山)		毎日3往復
阪神 ↔ 小豆島・高松航路		毎日1往復
阪神 ↔ 奄美・沖縄フェリー		毎週1往復
松山 ↔ 小倉フェリー		毎日1往復
神戸 ↔ 高松ジャンボフェリー		毎日10往復
阪神 ↔ 徳島フェリー		毎日8往復
阪神 ↔ 高松ジェットライン		毎日2往復

P Profile



会社組織図



会社概要

社名／関西汽船株式会社
事業内容／海上運送業
本社／大阪市北区中之島3丁目6番32号
本社事務所／大阪市港区弁天6丁目7番15号
TEL. 06 - 574 - 9131
設立年月日／昭和17年5月4日
資本金／69億円
(東京証券取引所、大阪証券取引所 第一部)
従業員数／約1,000名
船腹及び航路の状況／社船14隻、総トン数83,936トン

事業所

本社／大阪市北区中之島3丁目6番32号
本社事務所／大阪市港区弁天6丁目7番15号
(船客営業部／大阪市北区梅田1丁目1番3-600号)
東京支社／東京都中央区八重洲1丁目9番9号
別府支社／別府市汐見町9番1号
高松支店／高松市玉藻町10番1号
松山支店／松山市六軒家町4番50号
北九州支店／北九州市小倉北区堺町1丁目2番16号
名古屋営業所／名古屋市中区錦3丁目6番34号
神戸営業所／神戸市東灘区青木1丁目2番1号
徳島営業所／徳島市藍場町1丁目5番地
熊本営業所／熊本市花畑町4番1号
那覇営業所／那覇市港町2丁目12番地の5

関連会社・関係会社

関汽商事株式会社／大阪市港区築港3丁目9番11号
(関西汽船船内売店、食堂の経営、関西汽船船客待合所における売店の経営、陸上飲食店、不動産賃貸業)

株式会社ケイ・マリズ／大阪市港区築港3丁目9番11号
(農・水産食品販売、健康食品、調味料、清涼飲料の販売)

株式会社関汽交通社／大阪市北区中之島3丁目6番32号
(旅行業、港湾運送業、通関業)

関汽トラベルエージェンシー／大阪市北区梅田1丁目1番3-300号
(海外・国内旅行業、国内航空会社・船会社の代理店、火災・旅行・自動車の損害保険代理店)

別府ポートサービス(株)／別府市汐見町9番1号
(関西汽船代理店、貨物自動車運送事業並びに運送取扱業、旅行業)

播淡連絡汽船(株)／兵庫県津名郡淡路町岩屋925の27
(一般旅客定期航路事業)

明岩海峡フェリー(株)／明石市中崎2丁目7番1号
(船舶運航業、船舶賃貸業、海運代理業)

関汽運輸(株)／大阪市城東区永田3丁目11番27号
(一般区域貨物自動車運送事業、大阪・神戸～高松間、大阪・神戸～徳島間の郵便物の輸送業務)

沿革

昭和17年 5月 大阪商船、摂陽商船、土佐商船、阿波国共同汽船、宇和島運輸、(合)尼崎汽船部、住友金属釜山株の7社から船舶及び現金を出資して資本金1,500万円で設立。初代社長に中村富強が就任。
昭和21年 6月 神田外茂夫(当時大阪商船・副社長)が第2代社長に就任。
昭和23年 4月 出資会社である阿波国共同汽船、宇和島運輸、尼崎汽船3社出資の船舶を返還し、当社に対する出資関係がなくなる。
昭和24年 11月 資本金1億5千万円となる。
昭和26年 1月 日本／バンコック定期航路を開設。以降、沖縄・韓国・東南アジア・オーストラリア方面への定期・不定期航路の拡充を図る。
昭和29年 10月 平井好一専務が第3代社長に就任。
昭和31年 6月 外航船腹増強のため、外航貨物船を逐次建造。
～33年 6月
昭和31年 11月 資本金12億円となる。
昭和33年 8月 友貞甚輔専務が第4代社長に就任。
昭和35年 2月 大型豪華観光船「くれない丸」並びに「むらさき丸」の両船建造により、阪神／高松・別府航路に昼間航行の観光便を開設。
昭和38年 4月 阪神／四国(経由)／門司航路を開設。
昭和39年 3月 阪神／別府航路に修学旅行専用船が就航。
昭和41年 8月 長谷川茂専務が第5代社長に就任。
昭和44年 10月 神戸／高松間に大型双胴フェリーが就航。

昭和46年 3月 阪神／別府、阪神／小豆島航路に観光フェリーが就航。
昭和46年 3月 阪神／徳島間に自動車航送航路を開設。
昭和46年 7月 阪神／奄美・沖縄航路に大型高速貨客船が就航。
昭和48年 3月 神戸／細島(宮崎)間に大型フェリーによる自動車航送航路を開設。
昭和48年 8月 藤井敬一郎専務が第6代社長に就任。
昭和48年 8月 松山／小倉間に自動車航送航路を開設。
昭和50年 2月 山本秀雄副社長が第7代社長に就任。
昭和50年 3月 外航貨物部門を分離、独立させ、新会社関汽外航路を設立。
昭和50年 3月 会社名の英文の呼称をKANSAI KISEN KAISHAに改める。
昭和51年 5月 貸切専用船による販売を本格的に開始。
昭和52年 3月 淵上光平(当時商船商事・会長)が第8代社長に就任。
昭和53年 5月 阪神／奄美・沖縄航路に大型フェリーが就航。
昭和53年 9月 神野純一(当時来島どっく・常務)が第9代社長に就任。
昭和53年 12月 資本金46億円となる。
昭和54年 6月 外洋クルーズ「さんふらわあ7」が就航。
昭和55年 11月 阪神／別府直行便として大型フェリー「フェリーこがね丸」が就航。
昭和57年 3月 石水次郎(当時日本高速フェリー・社長)が第10代社長に就任。

昭和57年 12月 資本金56億円となる。
昭和58年 10月 沖守弘取締役が第11代社長に就任。
昭和59年 1月 阪神／別府航路を大型フェリーに代替のため、「くいーんふらわあ2」並びに「くるしま7」の両船が就航。
昭和59年 12月 阪神／別府2便の就航船を大型豪華フェリー「さんふらわあ」並びに、「さんふらわあ2」の両船に代替。
昭和60年 3月 河野良三取締役が第12代社長に就任。
昭和60年 12月 資本金69億円となる。
昭和60年 4月 阪神／高松間に超高速船ジェットフォイル就航。
昭和62年 4月 松山／小倉航路に新造船「フェリーくるしま」が就航。
昭和62年 9月 松山／小倉航路に新造船「フェリーはやとめ2」が就航。
平成 2年 3月 有井晋(当時関汽外航社長)が第13代社長に就任。
平成 2年 6月 神戸／高松航路に新造船「六甲丸」が就航。
平成 2年 11月 神戸／高松航路に新造船「生駒丸」が就航。
平成 4年 3月 是則直道(当時国際コンテナターミナル社長)が第14代社長に就任。
平成 4年 5月 会社創立50周年記念日。
平成 4年 8月 阪神／別府航路に新造船「さんふらわあこがね」が就航。
平成 4年 12月 阪神／別府航路に新造船「さんふらわあにしき」が就航。

