

平成22年3月期 決算短信

平成22年4月27日

上場取引所 東大名福

上場会社名 川崎汽船株式会社

コード番号 9107 URL <http://www.kline.co.jp>

代表者 (役職名) 代表取締役会長執行役員 (氏名) 前川 弘幸

問合せ先責任者 (役職名) IR・広報グループ長 (氏名) 山口 正人

TEL 03-3595-5141

定時株主総会開催予定日 平成22年6月24日

有価証券報告書提出予定日 平成22年6月25日

配当支払開始予定日 —

(百万円未満切捨て)

1. 22年3月期の連結業績(平成21年4月1日～平成22年3月31日)

(1) 連結経営成績

(%表示は対前期増減率)

	売上高		営業利益		経常利益		当期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
22年3月期	838,032	△32.7	△52,074	—	△66,272	—	△68,721	—
21年3月期	1,244,317	△6.5	71,603	△44.8	60,010	△52.3	32,420	△60.9

	1株当たり当期純利益	潜在株式調整後1株当たり 当期純利益	自己資本当期純利 益率	総資産経常利益率	売上高営業利益率
	円 銭	円 銭	%	%	%
22年3月期	△106.24	—	△21.4	△6.6	△6.2
21年3月期	50.89	48.36	9.4	6.2	5.8

(参考) 持分法投資損益 22年3月期 △379百万円 21年3月期 1,120百万円

(2) 連結財政状態

	総資産	純資産	自己資本比率	1株当たり純資産
	百万円	百万円	%	円 銭
22年3月期	1,043,884	331,864	29.5	403.53
21年3月期	971,602	356,152	34.5	525.43

(参考) 自己資本 22年3月期 308,121百万円 21年3月期 334,772百万円

(3) 連結キャッシュ・フローの状況

	営業活動によるキャッシュ・フロー	投資活動によるキャッシュ・フロー	財務活動によるキャッシュ・フロー	現金及び現金同等物期末残高
	百万円	百万円	百万円	百万円
22年3月期	△23,940	△63,737	109,410	92,122
21年3月期	77,614	△148,304	99,843	69,700

2. 配当の状況

	1株当たり配当金					配当金総額 (合計)	配当性向 (連結)	純資産配当 率(連結)
	第1四半期末	第2四半期末	第3四半期末	期末	合計			
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	百万円	%	%
21年3月期	—	13.50	—	0.00	13.50	8,608	26.5	2.5
22年3月期	—	0.00	—	0.00	0.00	—	—	—
23年3月期 (予想)	—	2.50	—	3.00	5.50	—	23.3	—

3. 23年3月期の連結業績予想(平成22年4月1日～平成23年3月31日)

(%表示は通期は対前期、第2四半期連結累計期間は対前年同四半期増減率)

	売上高		営業利益		経常利益		当期純利益		1株当たり当期 純利益
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%	円 銭
第2四半期 連結累計期間	470,000	17.4	17,000	—	14,000	—	11,000	—	14.41
通期	950,000	13.4	32,000	—	26,000	—	18,000	—	23.57

4. その他

(1) 期中における重要な子会社の異動(連結範囲の変更を伴う特定子会社の異動) 無
 新規 —社 (社名) 除外 —社 (社名)

(2) 連結財務諸表作成に係る会計処理の原則・手続、表示方法等の変更(連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項の変更)に記載されるもの

- ① 会計基準等の改正に伴う変更 有
- ② ①以外の変更 無

(注)詳細は、27ページ(6)連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項 4. 会計処理基準に関する事項 ハ 重要な引当金の計上基準 (4)退職給付引当金をご参照下さい。

(3) 発行済株式数(普通株式)

- ① 期末発行済株式数(自己株式を含む) 22年3月期 765,382,298株 21年3月期 638,882,298株
- ② 期末自己株式数 22年3月期 1,808,450株 21年3月期 1,737,676株

(注) 1株当たり当期純利益(連結)の算定の基礎となる株式数については、34ページ「1株当たり情報」をご覧ください。

(参考)個別業績の概要

1. 22年3月期の個別業績(平成21年4月1日～平成22年3月31日)

(1) 個別経営成績

(%表示は対前期増減率)

	売上高		営業利益		経常利益		当期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
22年3月期	631,747	△34.2	△59,462	—	△53,731	—	△56,949	—
21年3月期	960,108	△9.7	24,612	△72.6	20,762	△76.5	799	△98.6

	1株当たり当期純利益	潜在株式調整後1株当たり当期純利益
	円 銭	円 銭
22年3月期	△87.97	—
21年3月期	1.25	1.19

(2) 個別財政状態

	総資産	純資産	自己資本比率	1株当たり純資産
	百万円	百万円	%	円 銭
22年3月期	569,028	205,951	36.2	269.54
21年3月期	498,021	225,504	45.3	353.65

(参考) 自己資本 22年3月期 205,951百万円 21年3月期 225,504百万円

※業績予想の適切な利用に関する説明、その他特記事項

(将来に関する記述等についてのご注意)

業績予想につきましては、本資料の発表日現在において入手可能な情報に基づき作成したものであり、実際の業績は今後様々な要因によって予想数値と異なる結果となる可能性があります。

業績予想の前提については、7ページ「1. 経営成績 (1)経営成績に関する分析 ロ. 次期の見通し」をご参照下さい。

1. 経営成績

(1) 経営成績に関する分析

イ. 当期の概況

当期（平成21年4月1日から平成22年3月31日まで）における世界経済は、リーマンショックによる金融市場の混乱が実体経済にも甚大な影響を及ぼし、総じて低迷する結果となりました。欧米各国では設備投資・個人消費ともに減退傾向が続き、雇用環境も厳しい状況が続く等、深刻な景気の悪化に見舞われましたが、米国では大規模な財政出動、金融緩和措置により、昨年末以降一部の経済指標に改善の兆しが見られました。一方、中国をはじめとする新興諸国や資源国では、世界的な景気低迷の影響を少なからず受けましたが、政府による景気てこ入れ、旺盛な内需を背景に早期に景気回復基調へ転じました。我が国においては、外需の復調等を受け、一部経済指標に下げ止まりの兆しが見られたものの、依然として厳しい経済環境が続きました。

海運業を取りまく事業環境も、世界経済の低迷、円高、燃料油価格の高止まりの影響を受け、厳しいものとなりました。コンテナ船事業においては、輸送需要が激減、運賃も大幅に下落する等、厳しい事業運営を余儀なくされました。第3四半期以降には欧州航路や南北航路において運賃修復がなされましたが、通年での収支は大幅に悪化しました。ドライバルク市況は、中国の鉄鋼需要に加え、穀物等の荷動きが増加し、全般的に底堅く推移しました。一方、完成車の荷動きは第1四半期の大きな落ち込みを底に第3四半期以降回復に転じましたが、そのスピードは緩やかなものにとどまりました。

当社グループは、輸送需要の低迷に対応して余剰船舶の売却、解撤、係船、傭船の解約等を実施し、また、燃料費をはじめとするコスト削減等収支改善に取り組むと共に来期以降の収支改善に繋がるコンテナ船事業の構造対策も実施しました。その結果、当期の連結売上高は8,380億32百万円（前期比4,062億84百万円減少）、営業損失は520億74百万円（前期は716億3百万円の営業利益）、経常損失は662億72百万円（前期は600億10百万円の経常利益）、当期純損失は687億21百万円（前期は324億20百万円の当期純利益）となりました。

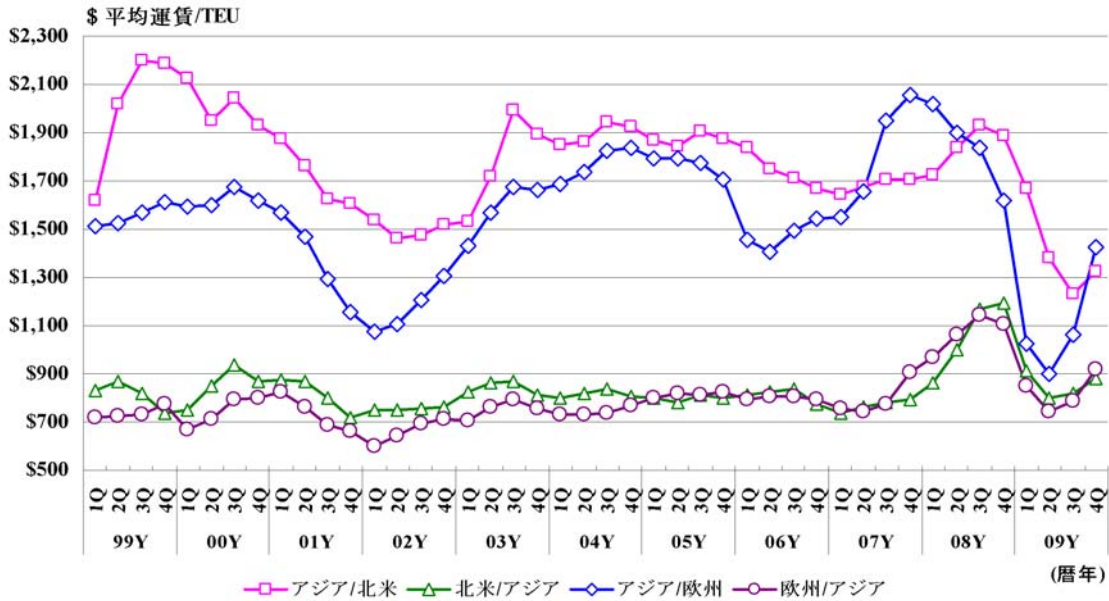
事業の種類別セグメントの業績概況は次のとおりです。

(1) 海運業

[コンテナ船部門]

北米航路においては、米国経済停滞の影響によりアジア出し北米向け荷動きが減少し、当社グループの積高も前期比4%減少しました。北米出しアジア向けについては、前期よりも荷動きが活発化し、当社グループの積高は前期比29%の増加となり、北米航路全体では6%の積高増となりました。欧州航路においては、船腹需給悪化の対策として減便を実施したことにより、アジア出し北米州向けの積高は前期比18%の減少、アジア出し地中海向けは前期比27%の減少となりました。北欧州・地中海出しアジア向けの積高は前期比25%増加しましたが、欧州航路全体では前期比7%の積高減となりました。当社グループ全体の積高は前期比1%の減少となりました。運賃水準については、欧州航路・南北航路を中心に第2四半期なかばに漸く運賃修復が進み出したものの、前期を大きく下回る結果となりました。運航規模の縮小及び他船社との協調による配船合理化等のコスト削減に努めましたが、前期比減収減益となり営業損失を計上するに至りました。

コンテナ船運賃市況 (Containerization International “Freight Rates Indicators”)



[不定期専用船部門]

ドライバルク輸送においては、中国における年間6億トンを超える旺盛な鉄鉱石輸入や前年比8千万トンを超える石炭輸入の急増に支えられ、世界的な大型船の荷動きは前期の落ち込みから急回復を遂げました。また、豪州石炭積出港での滞船、インド向け石炭輸送ならびに中国向け大豆輸送需要の増加も、パナマックス船型以下の堅調な市況推移に貢献しました。当社グループは効率的配船や運航コスト削減に努める他、市況回復のメリットを取り込み、第4四半期は6四半期振りに前年同会計期間比増収増益に転じましたが、通期では、上期に歴史的水準まで市況が高騰した前期と比し、減収減益となりました。

自動車船においては、景気後退の影響を受け上期を通じ低迷を続けた荷動きは、下期に回復に向かい始めたものの、当社グループの積高は通期では前期比約3割の大幅減少となりました。欧米出し極東向け新規契約獲得などで復航貨物は前期比約2割増加となりましたが、主力である極東出し往航貨物が北米向けの大きな落ち込みなどにより、前期比約4割の減少となりました。余剰船腹対策としてのスクラップ処分・返船に加え、減速運航の徹底による消費燃料削減などのコスト削減に努めたものの、前期比減収減益となり営業損失を計上するに至りました。

不定期専用船部門全体として当期の業績は前期比減収減益となりました。

ドライバルク運賃市況 (Baltic Dry Index)



[エネルギー資源輸送部門]

液化天然ガス輸送船においては、新造船1隻を含む長期契約船は概ね順調に稼動したものの、世界的な景気後退による荷動き低迷により短期傭船市況は低水準で推移しました。

油槽船においては、長期安定収益に寄与するVLCC3隻、石油製品船1隻が竣工しましたが、世界的な需要減退による中小型原油船及び石油製品船の運賃市況低迷が大きく影響しました。

エネルギー資源輸送部門全体では、前期比減収減益となり、営業損失を計上するに至りました。

タンカー運賃市況



[重量物船部門]

重量物船事業においては、上期は成約済み貨物の積み取りと新造船2隻の投入により好調に推移したものの、下期は世界経済の停滞による大型プロジェクト先送りの影響で石油化学プラントやインフラ関係重量物の荷動きが減少しました。この結果、前期比減収減益となりました。

[内航・フェリー部門]

内航・フェリー部門においては、内航不定期船では景気回復の遅れから上期は軟調な展開となりましたが、期央以降は市況が回復し、鉄鋼・セメント向け各専用船が順調に稼動しました。内航定期船では、期中に東京/苫小牧航路を休止し常陸那珂/苫小牧航路を増便する航路集約化を実施し、同航路の一般雑貨輸送量は前年に比べ大幅に増加し、北九州航路においても新規貨物獲得を積極的に図り、輸送量は前期比増加しました。フェリー部門では、底堅い宅配貨物輸送に支えられトラック輸送量は増加し、乗用車・旅客もガソリン価格の値上がりや大型連休による旅行客の増加による需要の高まりにより輸送量は増加しました。

以上の結果、海運業セグメント全体では、売上高は7,296億83百万円、営業損失は590億60百万円となりました。

(2) 物流・港運事業

物流・港運事業においては、倉庫・港運事業等の収支下支えはあったものの全体としては前期比減収減益となりました。航空フォワーディング事業は航空貨物の荷動きが第1四半期に底を打ち回復基調となりましたが、航空会社の減便等による仕入れコストの上昇が収支を圧迫しました。バイヤーズコンソリデーション事業も世界的な海上コンテナ貨物の落ち込みを受け収支が圧迫されました。コンテナ陸送事業も収支に寄与するには至りませんでした。

この結果、セグメント全体では、売上高は879億18百万円、営業利益は47億26百万円となりました。

(3) その他の事業

上記以外の事業においては、売上高は全体で204億30百万円、営業利益は21億76百万円となりました。

ロ. 次期の見通し

次期の業績につきましては、売上高9,500億円、営業利益320億円、経常利益260億円、当期純利益180億円を見込んでおります。

コンテナ船事業においては、世界経済の持ち直しに伴い荷動きは緩やかに回復するものと予想されます。全航路において、事業の継続的発展を可能とする運賃水準への修復を進める一方、輸送需要に合わせたサービス合理化に加えて、地球環境にもやさしいエコ減速運航による運航費低減を始めとした徹底したコスト削減に取り組み、前期に実施した事業構造改革の効果が加わり、前期比で大幅に収支改善し、黒字化を見込んでおります。

ドライバルク事業では、新興国向けの資源輸送需要が引続き堅調に推移するものと予想されず。新造船の供給過剰による所謂2010年問題も、実際の竣工数の減少や、世界的な輸送需要ならびに輸送距離の増加により、船腹過剰感は緩和されるものと考えております。当社グループは鉄鋼原料、電力炭、製紙原料輸送をはじめとする専用船や数量輸送契約による安定収益確保を図る一方で、グローバルかつ機動的な組織による営業活動を通じ、新規案件に積極的に取り組み新たな収益確保に努めて参ります。自動車船事業については、低迷していた米国の自動車販売が底を打ち、中南米・中近東・アフリカ向けなどでも回復ペースが速く、堅調な荷動きが見られるようになっており、世界の総荷動き量は前期比で約2割増を予測、当社グループの積み高も同様に増加するものと見込んでおります。当社グループは事業環境の変化に柔軟に対応をしていくと共に、エコ減速運航による燃料費削減を始めとするコスト削減努力を引き続き行い、また、世界中に張り巡らせた広範なサービスネットワークを維持しつつ、荷動きが拡大しているインド・中国などへのサービス増強にも努めます。

エネルギー資源輸送事業においては、LNG船ではスポット運航中の船腹については有利な中・長期契約の獲得を目指します。長期契約満了後の高齢船については、一部既存契約の延長や新規案件向け中・長期貸船契約に投入する一方、洋上LNG受入基地への転用目的での売却の検討を進める等、引き続き多様化するマーケットニーズに柔軟かつ積極的に取り組みます。油槽船では、石油需要は日米欧などの先進国において小幅な回復にとどまると見ておりますが、新興国では依然として旺盛と見込まれ、全体として市況は緩やかな回復に向かうと見ています。船腹需給面では、引き続き新造船の竣工による供給圧力はあるものの、市況低迷とスクラップ価格の上昇によりシングルハル船の解撤が促進されること、新造船の引渡し延期やキャンセル等も予想されること、石油製品の洋上備蓄目的での船腹需要も引き続き予想されること等により、船腹需給の緩みは一定のレベルで収まると思われます。

不定期専用船事業全体では、増収増益を見込んでおります。

次期の海運業を取り巻く事業環境は需給面、為替、燃料油価格動向も含め予断を許さない状況にあります。黒字回復、復配を目指して全社一丸となって取り組む所存です。

尚、通期の為替レートについては1ドル=90円、燃料油価格はトン当たり500ドルを想定しております。

(2) 財政状態に関する分析

イ. 資産、負債及び純資産の状況

平成22年3月末の資産の部は1兆438億84百万円となり前期末に比べ722億81百万円増加しました。流動資産は現金及び預金、原材料及び貯蔵品の増加が主な要因となり前期末に比べて268億38百万円増加しました。固定資産は前期末に比べて保有株式の時価上昇や船舶の増加が主な要因となり454億42百万円増加しました。

負債の部は、7,120億19百万円となり前期末に比べ965億69百万円増加しました。流動負債はコマーシャルペーパーの減少、営業未払金及び短期借入金増加により前期末に比べて33億99百万円増加しました。固定負債は社債の発行や長期借入金増加が主な要因となり前期末より931億69百万円増加しました。

純資産の部は、新株の発行による資本金及び資本剰余金の増加がありましたが当期純損失による利益剰余金の減少が主な要因となり、前期末に比べ242億87百万円減少し、3,318億64百万円となりました。

ロ. キャッシュ・フローの状況

(単位：億円 億円未満四捨五入)

科目	前期 (平成21年3月期)	当期 (平成22年3月期)	増減額
現金及び現金同等物期首残高	480	697	217
① 営業活動によるキャッシュ・フロー	776	△239	△1,016
② 投資活動によるキャッシュ・フロー	△1,483	△637	846
③ 財務活動によるキャッシュ・フロー	998	1,094	96
④ 換算差額他	△75	5	81
現金及び現金同等物純増減額	216	223	6
現金及び現金同等物期末残高	697	921	224

当連結会計年度末における現金及び現金同等物は921億22百万円となり、前連結会計年度末より224億21百万円増加しました。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、主として税金等調整前当期純損失等により、当期は239億40百万円のマイナス（前期は776億14百万円のプラス）となりました。

投資活動によるキャッシュ・フローは、船舶の取得による支出等により、当期は637億37百万円のマイナス（前期は1,483億4百万円のマイナス）となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローは、借入による収入等により、当期は1,094億10百万円のプラス（前期は998億43百万円のプラス）となりました。

(参考) キャッシュ・フロー関連指標の推移

	平成18年 3月期	平成19年 3月期	平成20年 3月期	平成21年 3月期	平成22年 3月期
自己資本比率 (%)	34.1	38.3	36.7	34.5	29.5
時価ベースの自己資本比率 (%)	54.3	76.9	63.7	20.0	27.3
キャッシュ・フロー対有利子負債比率 (年)	3.8	4.9	2.3	5.7	—
インタレスト・カバレッジ・レシオ	16.2	16.0	27.7	12.6	—

※ 自己資本比率：自己資本/総資産

時価ベースの自己資本比率：株式時価総額/総資産

キャッシュ・フロー対有利子負債比率：有利子負債/キャッシュ・フロー

インタレスト・カバレッジ・レシオ：キャッシュ・フロー/利払い

(注1) いずれも連結ベースの財務数値により計算しています。

(注2) 株式時価総額は自己株式を除く発行済株式数をベースに計算しています。

(注3) キャッシュ・フローは、営業キャッシュ・フローを利用しています。

(注4) 有利子負債は連結貸借対照表に計上されている負債のうち利子を支払っている全ての負債を対象としています。(ゼロ・クーポンのユーロ円建転換社債型新株予約権付社債276億円を含みます。)

また、利払いについては、連結キャッシュ・フロー計算書の利息の支払額を使用しています。

(注5) 平成22年3月期におけるキャッシュ・フロー対有利子負債比率及びインタレスト・カバレッジ・レシオは、営業活動によるキャッシュ・フローがマイナスのため記載を省略しています。

(3) 利益配分に関する基本方針及び当期・次期の配当

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たや、企業体質の充実・強化のために必要な内部留保の確保等を勘案しつつ、株主の皆様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。2010年代半ばでの連結純利益に対する配当性向30%を念頭に、2011年度の配当性向25%を中間目標とし、配当性向を徐々に高めていく方針です。

当期の配当金につきましては、業況の著しい悪化により、連結・単体ともに当期純損失となりましたため、誠に遺憾ながら、従来予想どおり当期の配当は見送らせていただく予定です。

次期の配当金につきましては、次期の目標である配当性向24%を念頭に、年間配当金1株当たり5.5円とさせていただきます。中間配当金につきましては、2.5円とさせていただきます。

尚、事業環境は改善しつつある状況におきまして、当面は財務体質の健全性維持を最重要経営課題とし、引き続き徹底的な合理化とコスト削減を推進し、利益配分の押し上げに最大限努めてまいります。

(4) 事業等のリスク

当社グループは国際的な事業展開を行なっており、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。また、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、主要な貿易国（地域）である北米、欧州、日本、中国などの税制、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。

この他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。費用のドル化や通貨ヘッジ取引を行なうことで、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ートを占めています。燃料油価格の変動は、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の関与が不可能な要因により左右されることが多く、その予想は極めて困難といえます。かかる不安定要素が収支に及ぼす影響を軽減するため、先物契約も取入れています。著しく、且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。

(3) 金利の変動

当社グループは、継続的に船舶の建造などの設備投資を行なっています。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、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、且つ適正な船舶保険が付保されていますが、関連法・規制の変更が行なわれる可能性はあり、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。

(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基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、昨今増加傾向にある船舶の海賊被害、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、また船員を危険に曝すなど、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、優良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、およびコスト・技術面など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、海外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、アライアンスメンバーの一方的離脱等当社グループが関与しえない事象は、当社グループの営業活動、財政状態、経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。

(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関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大流行（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。当社グループではこの二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業務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ますが、将来において取引先の財政状態の悪化等により、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) 中期経営計画の未達成

当社グループは平成22年1月に中期経営計画“K” LINE Vision 100を見直し、“K” LINE Vision 100 KV2010を策定しました。今後、本中期経営計画の達成に向けて全力をあげて対応していく所存です。しかしながら、本中期経営計画達成のための施策は、上記の様々な外的要因により影響を受ける可能性があり、その目標を達成できない可能性があります。

(10) 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、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。

(11) 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、また備船する船舶の備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。

(12) 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。

(13) 繰延税金資産の取り崩し

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十分な課税所得が将来確保されないとの判断に至った場合、繰延税金資産を取り崩し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、本資料の発表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。

2. 企業集団の状況

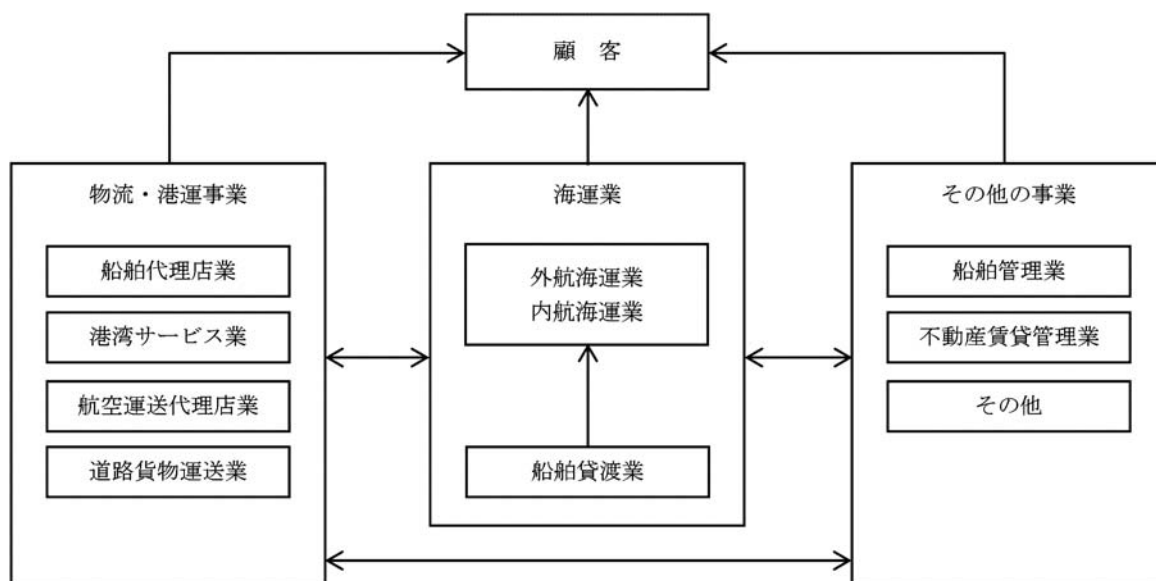
当社グループは海運業を主な内容とし、物流・港運事業及びその他各種の事業活動を展開しています。

各事業を構成する主要な会社（平成22年3月31日現在）は、次のとおりです。

事業の内容	各事業を構成する主要な会社名	
	国内	国外
I 海運業 (外航海運業・内航海運業・船舶貸渡業)	川崎汽船㈱、川崎近海汽船㈱、 旭汽船㈱、神戸棧橋㈱	“K” LINE PTE LTD、 SAL Schiffahrtskontor Altes Land GmbH & Co. KG、 “K” Line European Sea Highway Services GmbH、 “K” LINE BULK SHIPPING (UK) LIMITED、 “K” LINE LNG SHIPPING (UK) LIMITED、 PINOS MARITIME S.A.、SIBONEY MARITIME S.A.、 ISUZUGAWA SHIPPING S.A.、MANEL SHIPPING CO., LTD.、 VICTORIA BRIDGE SHIPPING S.A.
II 物流・港運事業 (船舶代理店業・港湾サービス業・航空運送代理店業・道路貨物運送業)	㈱ダイトコーポレーション、日東物流㈱、 ㈱シーゲート コーポレーション、北海運輸㈱、 東京国際港運㈱、日東タグ㈱、 ㈱ケイラインジャパン、 ケイライン ロジスティックス㈱、新東陸運㈱、 日本高速輸送㈱、舞鶴高速輸送㈱、 ㈱リンコーコーポレーション※	“K” LINE AMERICA, INC.、K LINE MEXICO SA DE CV、 INTERNATIONAL TRANSPORTATION SERVICE, INC.、 “K” LINE (KOREA) LTD.、KLINE (CHINA) LTD.、 “K” LINE (HONG KONG) LIMITED、“K” LINE (TAIWAN) LTD.、 K LINE (THAILAND) LTD.、 “K” LINE (SINGAPORE) PTE LTD、PT. K LINE INDONESIA、 “K” LINE MARITIME (M) SDN BHD、 KAWASAKI (AUSTRALIA) PTY.LTD.、 “K” LINE (EUROPE) LIMITED、 “K” LINE (Deutschland) GmbH、 “K” Line (Nederland) B. V.、“K” LINE (BELGIUM)、 “K” LINE (France) SAS、“K” LINE (FINLAND) OY、 “K” LINE (SCANDINAVIA) HOLDING A/S、 K LINE (NORWAY) AS、K Line (Sweden) AB、 “K” LINE (PORTUGAL) - AGENTES DE NAVEGAÇÃO, S.A.、 CENTURY DISTRIBUTION SYSTEMS, INC.、 UNIVERSAL LOGISTICS SYSTEM, INC.、 JAMES KEMBALL LIMITED
III その他の事業	ケイライン シップマネージメント㈱、 太洋日本汽船㈱、㈱エスコバル・ジャパン	—
(1) 船舶管理業	—	—
(2) 不動産賃貸管理業	川汽興産㈱	—
(3) その他	インターモーダル エンジニアリング㈱、 ケイライン アカウンティング アンド ファイ ナンス㈱、ケイライン エンジニアリング㈱、 ㈱シンキ、㈱ケイライン システムズ、 ㈱ケイ・エム・ディ・エス、 ケイライントラベル㈱、 ㈱クラウンエンタープライズ	“K” LINE HOLDING (EUROPE) LIMITED、 “K” LINE HEAVY LIFT (UK) LIMITED、 “K” LINE NEW YORK, INC.、 CYGNUS INSURANCE COMPANY LIMITED

(注) 無印：連結会社 ※：関連会社（持分法適用）

上記の事業の系統図は概ね次のとおりです。



3. 経営方針

(1) 会社の経営の基本方針

当社は、海運企業グループとして主にその事業を通じて世界の繁栄と平和に貢献することを基本方針として、その拠り所となる、企業理念とビジョンを以下のとおり定めております。

< “K” LINEグループ企業理念 >

“K” LINEグループは、海運業を中核とする海運企業グループとして、安全輸送と環境保全に努め、お客様のニーズに全力で応え、サービス品質の向上を通じ、世界の人々の豊かな生活の実現に貢献します。

< グループ ビジョン >

① 世界中の顧客から信頼、支持され、グローバルに成長を続ける企業グループ
 ② いかなる環境変化にも対応できる強固で柔軟な事業基盤の確立とグローバル市場で勝ち残るために変革を実践し続ける企業グループ
 ③ 従業員の一人ひとりがいきいきと希望に満ち、創造性とチャレンジ精神を発揮出来る企業グループ

(2) 中長期的な会社の経営戦略及び目標とする経営指標

2008年4月、当社は世界経済の成長に伴う海上輸送需要の拡大を背景に、2010年代半ばを見据え、会社創立100周年となる2019年も視野に入れ、中期経営計画「“K” LINE Vision100」を策定し取り組みを始めました。しかしながら、同年9月に起きたリーマンショックは金融市場にとどまらず実体経済に甚大な影響を及ぼし、海運業を取り巻く事業環境は急激に悪化しました。当社は緊急対策を執るとともに市場の変化の見極めを行ってまいりましたが、本年1月、激変した事業環境を踏まえ中期経営計画の見直し、新中期経営計画「“K” LINE Vision100 KV2010」を策定し、その下での新たな事業運営に着手しました。

新計画では、従来の5つの基本課題に加えて、新たに3つのミッションを掲げました。

< 5つの基本課題 >

1. 環境保護への取り組み
2. 確固たる安全運航管理体制
3. 最適・最強組織によるボーダレス経営
4. 戦略投資と経営資源の適正配分
5. 企業価値の向上とリスク管理の徹底

< 3つの新たなミッション >

1. 2010年度黒字化と早期復配
2. 安定収益基盤の拡大と持続的成長
3. 財務体質の改善・強化

(注：上記の課題及びミッションについては、次項(3)①～⑧で詳述しています。)

< 2009年度実績、2010年度計画及び2010年代半ばにおける主な財務数値目標 >

		2009年度 (実績)	2010年度 (見通し)	2010年度 (KV2010)	2010年代半
売上高	【億円】	8,380	9,500	10,000	13,000
経常利益	【億円】	-663	260	110	1,100
当期利益	【億円】	-687	180	75	700
DER	【倍】	1.67	1.62	2.07	95%以下
ROA		-	2%	1%	8%以上
自己資本比率		30%	29%	24%	40%以上
DEBT/営業CF	【倍】	-	6.8	9.7	4.5倍以下
配当性向		-	24%	24%	30%
【前提】					
為替	【YEN / US\$】	93.04	90.00	90.00	
パンカー	【US\$ / MT】	407	500	500	

上記数値には、本資料の発表日現在の将来に対する予測が含まれております。世界経済・為替変動等に係るリスクや不確定要因により、実際の業績が上記と異なる可能性があります。

(3) 会社の対処すべき課題

収益構造改革を核に、中期経営計画の主要テーマである「共利共生と持続的成長」を実現するため、以下の項目にグループをあげて全力で取り組みます。

① 環境保護への取り組み

船舶運航、陸上荷役作業及び陸上輸送において省エネシステムの採用、排出エネルギーの有効利用等のハード面での施策に加え、適正速力での運航の徹底などソフト面での施策を通じて、可能な限りCO2の排出量の削減を行い地球温暖化の防止に努めます。地球上の全ての人類と生物にとってかけがえのない『きれいな海と、きれいな空気の地球環境』へ向けて全力で取り組みます。

② 確固たる安全運航管理体制

グローバルスタンダードに当社独自のノウハウを取り入れた管理システムである「KL Safety Standard」と、検船指針である「KL Quality」の充実により、安全運航と運航全船の船質向上を確保します。また、グループ全体で情報の共有化を進めるため、「KL Safety Network」を構築するなど、安全管理システムの充実と陸上支援体制の強化に努めます。更には、海外船員供給ソースにおける船員確保体制の維持、“K” Line Maritime Academyのソフト面の充実、船員育成体制の強化、魅力ある職場の提供などにより海事技術者の確保育成に努め、確固たる安全運航管理体制を目指します。

③ 最適・最強組織によるボーダレス経営

当社グループの事業活動のグローバル化が加速する中、世界各地の事業活動や企業文化などにおいて、ケイライン・スタンダードの共有によるボーダレス経営が求められています。当社はグループ企業間の協業と人材交流の推進によりグループ企業の総合力の強化に努める一方、グローバルに通用する人材育成の強化と弛まぬ業務改革の推進により、国際競争力を支える労働生産性の飛躍的向上に努めます。更に、ビジョンの共有化と役割の明確化、適材適所の人材配置と公平な処遇により、世界のグループ従業員がやりがいを持つ生き生きとした職場環境を目指します。こうした取り組みを通じ、コスト競争力・技術開発力の向上、高品質サービスの提供など、業界屈指の競争力の保持・強化に努めます。

④ 戦略投資と経営資源の適正配分

世界の経済危機及び金融危機により当社を取り巻く事業環境が大きく変化したことを受け、「“K” Line Vision 100」に掲げた船舶を中心とした投資計画を大幅に見直しました。具体的には新規投資の事実上の凍結、既決案件の後ろ倒し、船舶保有形態の変更、高齢船の売船などによる投資キャッシュ・フローの大幅な圧縮などに取り組んでいます。一方では、戦略的拡大分野または参入の機会に対しては、その収益性やリスクを慎重に吟味したうえで経営資源を適正に配分します。財務体質の健全性を前提にした投資戦略で、この激動の難局を乗り切るとともに将来への布石づくりに努めます。

⑤ 企業価値の向上とリスク管理の徹底

収益性と資本効率を重視した事業展開を通じて、安定収益基盤に立脚した持続的成長を目指します。一方で、その過程で予見されうるマーケット、為替、人材、安全・環境、災害等の各種の潜在的リスクの洗い出しと予防的措置の検討、それらリスク要因が顕在化した場合の迅速な対応などリスク管理を徹底します。財務面での健全性確保に加え、バランスシート外のリスクの自己管理を徹底することにより、経営の健全性を高め、安定収益基盤に立脚した持続的成長路線の上に、企業価値の向上を図ってまいります。

⑥ 2010年度黒字化と早期復配

2010年度黒字化にはコンテナ船事業の建て直しが不可欠であり、「コンテナ船事業の体質強化」を最優先課題として取り組みます。コンテナ船輸送需要は、世界経済の回復を受けて2010年以降回復基調をたどると予測されますが、新造船供給圧力により船腹需給の均衡には3～5年程度を要すると見込まれます。かかる状況下、2009年の主要コンテナ船社の損失額は2兆円にのぼると推算されるほど厳しい経営環境にあることから、各社とも量の確保より収益の回復を優先した事業運営に努めている状況にあります。当社は当事業の収支改善を加速するため、アライアンスを軸とした航路合理化に加えて地球環境にもやさしいエコ減速運航による運航費低減を始めとした徹底したコスト削減への取り組みに加え、新規投資の凍結と需要に応じた適正船隊規模を維持するなど、従来のコンテナ船事業拡大計画を方向転換する一方、航路ポートフォリオの最適化と不運転の運賃修復など、収支安定化策を実行してまいります。

上記によるコンテナ船事業の体質強化に加え、その他の各事業部門においても収支改善を現下の最重要課題として取り組み、グループ全体で2010年度の黒字化と早期復配を目指します。

⑦ 安定収益基盤の拡大と持続的成長

安定収益基盤の拡大と持続的成長を目的として、部門別の事業戦略と投資配分を見直すことにより事業ポートフォリオの再構築を実施します。

中国、インド、その他新興国の持続的経済成長に伴う資源輸送の拡大とともに資源・穀物ソースの遠距離化によりトンマイルの増大が見込まれるドライバルク事業を拡大するため、長期契約による安定収益源の拡大とグローバルな顧客基盤の強化に取り組みます。需要の回復しつつある自動車船事業においては、世界の自動車販売市場の急速な変化への対応と新興国における輸送需要の取り込みによる収益源の拡大に取り組みます。

成長分野への戦略投資として、市場規模の成長が将来にわたって極めて有望であるオフショア関連諸事業と物流事業の一層の強化をはかります。

以上により、コンテナ船事業の相対的な事業比率を低減し、収支面での下方向ボラティリティを最小化します。

⑧ 財務体質の改善・強化

収益性と資本効率を重視した事業展開を継続し、既述の施策による安定収益の積み上げと投資の選別による投資総額の抑制により、財務基盤の強化に引き続き取り組み、企業価値の向上を図ってまいります。また、保有船を核とする長期安定船腹と中短期傭船の効率的な組み合わせにより、柔軟性の高い船隊を構築し、将来の事業環境の変化に対する即応性を高めてまいります。

4. 連結財務諸表
 (1) 連結貸借対照表

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (平成21年3月31日)	当連結会計年度 (平成22年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	73,144	96,059
受取手形及び営業未収金	72,740	76,674
短期貸付金	15,399	9,557
有価証券	0	0
原材料及び貯蔵品	19,974	26,510
繰延及び前払費用	22,963	27,081
繰延税金資産	—	11,537
その他流動資産	30,766	14,397
貸倒引当金	△504	△493
流動資産合計	234,486	261,325
固定資産		
有形固定資産		
船舶（純額）	347,898	369,830
建物及び構築物（純額）	23,932	26,874
機械装置及び運搬具（純額）	10,934	8,608
土地	30,990	30,995
建設仮勘定	155,652	146,401
その他有形固定資産（純額）	9,055	7,151
有形固定資産合計	578,463	589,861
無形固定資産		
のれん	10,228	7,392
その他無形固定資産	5,986	6,562
無形固定資産合計	16,215	13,955
投資その他の資産		
投資有価証券	89,618	112,916
長期貸付金	17,603	19,067
繰延税金資産	10,103	33,232
その他長期資産	26,003	19,092
貸倒引当金	△890	△5,565
投資その他の資産合計	142,437	178,741
固定資産合計	737,116	782,558
資産合計	971,602	1,043,884

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (平成21年3月31日)	当連結会計年度 (平成22年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	63,058	70,310
短期借入金	55,343	61,960
コマーシャル・ペーパー	22,000	9,000
未払法人税等	4,594	3,189
賞与引当金	1,808	1,474
役員賞与引当金	221	152
その他流動負債	40,529	44,865
流動負債合計	187,554	190,954
固定負債		
社債	57,641	90,329
長期借入金	301,011	348,767
再評価に係る繰延税金負債	2,635	2,633
退職給付引当金	8,525	8,009
役員退職慰労引当金	1,941	2,001
特別修繕引当金	20,236	17,770
その他固定負債	35,904	51,554
固定負債合計	427,895	521,065
負債合計	615,450	712,019
純資産の部		
株主資本		
資本金	45,869	65,031
資本剰余金	30,714	49,876
利益剰余金	298,638	229,661
自己株式	△938	△949
株主資本合計	374,283	343,619
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	△4,874	8,545
繰延ヘッジ損益	△17,708	△28,936
土地再評価差額金	2,048	2,044
為替換算調整勘定	△18,975	△17,151
評価・換算差額等合計	△39,510	△35,498
少数株主持分	21,379	23,743
純資産合計	356,152	331,864
負債純資産合計	971,602	1,043,884

(2) 連結損益計算書

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)
売上高		
海運業収益及びその他の営業収益	1,244,317	838,032
売上原価		
海運業費用及びその他の営業費用	1,105,346	824,022
売上総利益	138,971	14,010
販売費及び一般管理費	67,367	66,085
営業利益又は営業損失(△)	71,603	△52,074
営業外収益		
受取利息	2,165	1,145
受取配当金	2,797	1,598
持分法による投資利益	1,120	—
その他営業外収益	1,643	2,406
営業外収益合計	7,727	5,150
営業外費用		
支払利息	6,181	8,759
持分法による投資損失	—	379
為替差損	11,831	1,892
デリバティブ解約損	—	6,914
その他営業外費用	1,307	1,401
営業外費用合計	19,320	19,348
経常利益又は経常損失(△)	60,010	△66,272
特別利益		
固定資産売却益	3,713	11,627
投資有価証券売却益	453	15
特別修繕引当金戻入額	2,152	4,250
その他特別利益	72	1,888
特別利益合計	6,392	17,782
特別損失		
固定資産売却損	29	1,098
貸倒引当金繰入額	459	—
減損損失	—	8,906
投資有価証券評価損	17,813	—
備船解約金	—	22,831
造船契約変更損	—	11,318
その他特別損失	2,327	3,709
特別損失合計	20,630	47,865
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	45,772	△96,355
法人税、住民税及び事業税	6,997	3,846
法人税等調整額	1,188	△34,131
法人税等合計	8,186	△30,285
少数株主利益	5,165	2,650
当期純利益又は当期純損失(△)	32,420	△68,721

(3) 連結株主資本等変動計算書

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)
株主資本		
資本金		
前期末残高	45,819	45,869
当期変動額		
新株の発行	50	19,162
当期変動額合計	50	19,162
当期末残高	45,869	65,031
資本剰余金		
前期末残高	30,664	30,714
当期変動額		
新株の発行	50	19,162
当期変動額合計	50	19,162
当期末残高	30,714	49,876
利益剰余金		
前期末残高	281,384	298,638
在外子会社の会計処理の変更に伴う増減	180	—
当期変動額		
剰余金の配当	△17,533	—
当期純利益又は当期純損失(△)	32,420	△68,721
自己株式の処分	△13	△6
土地再評価差額金の取崩	2,134	3
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	66	△252
当期変動額合計	17,073	△68,976
当期末残高	298,638	229,661
自己株式		
前期末残高	△929	△938
当期変動額		
自己株式の取得	△56	△27
自己株式の処分	47	15
当期変動額合計	△9	△11
当期末残高	△938	△949
株主資本合計		
前期末残高	356,938	374,283
在外子会社の会計処理の変更に伴う増減	180	—
当期変動額		
新株の発行	100	38,324
剰余金の配当	△17,533	—
当期純利益又は当期純損失(△)	32,420	△68,721
自己株式の取得	△56	△27
自己株式の処分	33	9
土地再評価差額金の取崩	2,134	3
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	66	△252
当期変動額合計	17,164	△30,663
当期末残高	374,283	343,619

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金		
前期末残高	17,808	△4,874
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△22,683	13,419
当期変動額合計	△22,683	13,419
当期末残高	△4,874	8,545
繰延ヘッジ損益		
前期末残高	△23,140	△17,708
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	5,432	△11,227
当期変動額合計	5,432	△11,227
当期末残高	△17,708	△28,936
土地再評価差額金		
前期末残高	4,186	2,048
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△2,138	△3
当期変動額合計	△2,138	△3
当期末残高	2,048	2,044
為替換算調整勘定		
前期末残高	△29	△18,975
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△18,946	1,824
当期変動額合計	△18,946	1,824
当期末残高	△18,975	△17,151
評価・換算差額等合計		
前期末残高	△1,175	△39,510
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△38,335	4,012
当期変動額合計	△38,335	4,012
当期末残高	△39,510	△35,498
少数株主持分		
前期末残高	20,514	21,379
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	865	2,363
当期変動額合計	865	2,363
当期末残高	21,379	23,743

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)
純資産合計		
前期末残高	376,277	356,152
在外子会社の会計処理の変更に伴う増減	180	—
当期変動額		
新株の発行	100	38,324
剰余金の配当	△17,533	—
当期純利益又は当期純損失(△)	32,420	△68,721
自己株式の取得	△56	△27
自己株式の処分	33	9
土地再評価差額金の取崩	2,134	3
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	66	△252
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	△37,469	6,375
当期変動額合計	△20,304	△24,287
当期末残高	356,152	331,864

(4) 連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22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又は税金等調整前当期純損失(△)	45,772	△96,355
減価償却費	39,427	45,281
減損損失	—	8,906
退職給付引当金の増減額(△は減少)	△1,142	△519
役員退職慰労引当金の増減額(△は減少)	△64	57
特別修繕引当金の増減額(△は減少)	△4,030	△2,488
受取利息及び受取配当金	△4,963	△2,744
支払利息	6,181	8,759
デリバティブ解約損	—	6,914
備船解約金	—	22,831
造船契約変更損	—	11,318
投資有価証券売却損益(△は益)	△452	172
有形固定資産売却損益(△は益)	△3,683	△10,529
投資有価証券評価損益(△は益)	17,813	—
売上債権の増減額(△は増加)	22,885	△1,620
仕入債務の増減額(△は減少)	△11,853	6,325
たな卸資産の増減額(△は増加)	13,415	△6,472
その他の流動資産の増減額(△は増加)	15,408	△3,865
その他	△4,052	10,998
小計	130,661	△3,028
利息及び配当金の受取額	4,959	2,755
利息の支払額	△6,154	△8,538
デリバティブ解約に伴う支払額	—	△3,472
備船解約に伴う支払額	—	△22,831
造船契約変更に伴う支払額	—	△460
法人税等の支払額	△51,852	△5,300
法人税等の還付額	—	16,937
営業活動によるキャッシュ・フロー	77,614	△23,940
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有価証券及び投資有価証券の取得による支出	△28,326	△8,778
有価証券及び投資有価証券の売却による収入	3,910	2,925
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の取得による支出	△4,783	—
有形固定資産の取得による支出	△164,711	△178,174
有形固定資産の売却による収入	48,036	119,642
無形固定資産の取得による支出	△1,285	△1,670
長期貸付けによる支出	△13,125	△22,210
長期貸付金の回収による収入	17,077	24,626
その他	△5,096	△97
投資活動によるキャッシュ・フロー	△148,304	△63,737

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)
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)	△5,852	△895
コマーシャル・ペーパーの純増減額 (△は減少)	22,000	△13,000
長期借入れによる収入	140,954	99,877
長期借入金返済等に係る支出	△37,650	△48,201
社債の発行による収入	—	35,110
社債の償還による支出	—	△189
株式の発行による収入	—	38,105
配当金の支払額	△17,528	△38
少数株主への配当金の支払額	△2,924	△3,185
少数株主からの払込みによる収入	866	1,844
その他	△22	△17
財務活動によるキャッシュ・フロー	99,843	109,410
現金及び現金同等物に係る換算差額	△7,505	545
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	21,648	22,277
現金及び現金同等物の期首残高	48,044	69,700
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	7	143
現金及び現金同等物の期末残高	69,700	92,122

(5) 継続企業の前提に関する注記

該当事項はありません。

(6) 連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項

1. 連結の範囲に関する事項

- イ 連結子会社の数 319社
主要な連結子会社の名称等 川崎近海汽船(株)、ケイライン ロジスティックス(株)、(株)ダイトコーポレーション、INTERNATIONAL TRANSPORTATION SERVICE, INC.、“K” LINE AMERICA, INC.
当連結会計年度から、重要性の観点よりK LINE OFFSHORE AS他合計10社を連結子会社に含めました。
また、清算によりCHORUS SHIPPING S.A.を、株式売却により“International Terminal Service of Augusta” S.r.l.を連結の範囲から除外しました。
- ロ 主要な非連結子会社の名称等 主要な非連結子会社として、物流・港運事業を営むものに千葉港栄(株)、その他の事業を営むものに日東マリテック(株)があります。
なお、非連結子会社はいずれも小規模であり、合計の総資産、売上高、当期純損益(持分に見合う額)及び利益剰余金(持分に見合う額)等は、いずれも連結財務諸表に重要な影響を及ぼさないため、連結の範囲から除外しています。

2. 持分法の適用に関する事項

- イ 持分法適用会社の数 30社
持分法適用会社のうち非連結子会社数は9社で、主要な会社として芝浦海運(株)があります。
関連会社数は21社で、主要な会社として(株)リンコーコーポレーションがあります。
当連結会計年度から、重要性の観点より“K” Line Auto Logistics Pty Ltd.を持分法適用範囲に含めました。
また、株式売却によりPRIXCAR SERVICES PTY LTD.を持分法適用範囲から除外しました。
- ロ 持分法を適用していない非連結子会社及び関連会社
非連結子会社(日東マリテック(株)他)及び関連会社(防災特殊曳船(株)他)はそれぞれ当期純損益及び利益剰余金等に及ぼす影響が軽微であり、かつ全体としても重要性がないため、持分法の適用範囲から除外しています。

3. 連結子会社の事業年度等に関する事項

連結子会社のうち決算日が12月31日の会社は304社、1月31日の会社は1社、2月28日の会社は1社あり、これら各社については同日現在の財務諸表を使用していますが、連結決算日との間に生じた重要な取引については連結上必要な調整を行なっています。決算日が9月30日の会社1社については、連結決算日現在で決算に準じた仮決算を行った財務諸表を基礎としています。その他の連結子会社の決算日は連結決算日と同一となっています。

4. 会計処理基準に関する事項

- イ 重要な資産の評価基準及び評価方法
- (1) 有価証券
その他有価証券
時価のあるもの : 期末日の市場価格等に基づく時価法(評価差額は、全部純資産直入法により処理し、売却原価は主として移動平均法により算定)
時価のないもの : 主として移動平均法に基づく原価法
- (2) たな卸資産 : 主として移動平均法に基づく原価法(収益性の低下による簿価切下げの方法)
- ロ 重要な減価償却資産の減価償却の方法
- (1) 有形固定資産(リース資産を除く)
船舶 : 定額法及び定率法を各船舶別に選択適用しています。
その他の有形固定資産 : 主として定率法
- (2) 無形固定資産(リース資産を除く) 定額法
ただし、自社利用のソフトウェアについては、社内における利用可能期間(5年)に基づく定額法によっています。

- (3) リース資産 所有権移転ファイナンス・リース取引に係るリース資産：自己所有の固定資産に適用する減価償却方法と同一の方法を採用しています。
所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産：リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法を採用しています。
なお、所有権移転外ファイナンス・リース取引のうち、リース取引開始日が平成20年3月31日以前のリース取引については、通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によっています。

ハ 重要な引当金の計上基準

- (1) 貸倒引当金 債権の貸倒損失に充てるため、一般債権については貸倒実績率に基づき、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を勘案して計上しています。
- (2) 賞与引当金 従業員に支給する賞与に充てるため、当連結会計年度に負担すべき支給見込額を計上しています。
- (3) 役員賞与引当金 役員に支給する賞与に充てるため、当連結会計年度に負担すべき支給見込額を計上しています。
- (4) 退職給付引当金 従業員の退職給付に備えるため、当連結会計年度末における退職給付債務及び年金資産の見込額に基づき、当連結会計年度末において発生していると認められる額を計上しています。
数理計算上の差異は、各連結会計年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（主として9年）による定額法（一部の連結子会社は定率法）により按分した額をそれぞれ発生翌連結会計年度から費用処理することとしています。
過去勤務債務は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（主として9年）による定額法により費用処理しています。
（会計方針の変更）
当連結会計年度より、「「退職給付に係る会計基準」の一部改正（その3）」（企業会計基準第19号 平成20年7月31日）を適用しています。
これによる当連結会計年度の損益への影響はありません。
- (5) 役員退職慰労引当金 役員の退職慰労金の支出に備えるため、一部の連結子会社で、内規に基づく期末要支給額を計上しています。
- (6) 特別修繕引当金 船舶の定期検査工事の支出に充てるため、当連結会計年度末において負担すべき支出見積額を計上しています。

ニ 海運業収益及び海運業費用の計上方法

航海完了基準。ただし、コンテナ船については複合輸送進行基準を採用しています。

ホ 船舶建造借入金の支払利息の計上方法

船舶建造借入金の建造期間に係る支払利息については、建造期間が長期にわたる船舶について取得価額に算入しています。

ヘ 重要なヘッジ会計の方法

(1) ヘッジ会計の方法

繰延ヘッジ処理によっています。なお、金利スワップ取引のうち、特例処理の要件を満たすものについては、特例処理を採用しています。また、為替予約取引のうち振当処理の要件を満たすものについては、振当処理を採用しています。

(2) ヘッジ手段とヘッジ対象

ヘッジ手段：デリバティブ取引（為替予約取引、金利スワップ取引、通貨オプション取引、通貨スワップ取引、燃料油スワップ取引及び運賃先物取引）並びに外貨建借入金

ヘッジ対象：外貨建予定取引等における為替変動リスク及び借入金やリース取引等における金利変動リスク（相場変動リスクやキャッシュ・フロー変動リスク）並びに燃料油等の価格変動リスク

(3) ヘッジ方針

当社（川崎汽船㈱）及び連結子会社は、通常業務を遂行する上で為替リスク、金利リスク等の多様なリスクに晒されており、このようなリスクに対処しこれを効率的に管理する手段として、デリバティブ取引及び外貨建借入れを行っています。

(4) ヘッジの有効性評価の方法

ヘッジの開始時から有効性判定までの期間において、ヘッジ対象の相場変動又はキャッシュ・フロー変動の累計と、ヘッジ手段のそれとを比較し、両者の変動額等を基礎にして判断しています。

なお、特例処理の要件を満たしている金利スワップについては、有効性の判定を省略しています。

(5) その他のリスク管理方法のうちヘッジ会計に係わるもの

当社（川崎汽船㈱）及び連結子会社は、金融市場等のリスクを管理する取引については、社内規程に則って執行・管理しています。この規程はデリバティブ取引等が本来の目的以外に使用されたり、無制限に行われることを防止すると共に、経営機関による監視機能を働かせることを目的としています。

ト 消費税等の会計処理は税抜方式によっています。

5. 連結子会社の資産及び負債の評価に関する事項

全面時価評価法を採用しています。

6. のれん及び負ののれんの償却に関する事項

5年間の定額法により償却を行っています。

7. 連結キャッシュ・フロー計算書における資金の範囲

手許現金、随時引き出し可能な預金及び容易に換金可能であり、かつ、価値の変動について僅少なリスクしか負わない取得日から3ヶ月以内に償還期限の到来する短期投資からなっています。

(7) 連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項の変更

(6) 連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項 4. 会計処理基準に関する事項 ハ 重要な引当金の計上基準

(4) 退職給付引当金（27ページ）をご参照下さい。

セグメント情報

1. 事業の種類別セグメント情報

前連結会計年度（自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日）

（単位：百万円）

	海運業	物流・港運 事業	その他の 事業	計	消去又は 全社	連結
I. 売上高、営業損益及び経常損益						
売上高						
(1) 外部顧客に対する売上高	1,110,475	108,874	24,967	1,244,317	—	1,244,317
(2) セグメント間の内部売上高又は 振替高	11,458	52,383	46,964	110,806	(110,806)	—
計	1,121,933	161,257	71,932	1,355,124	(110,806)	1,244,317
営業費用	1,061,928	151,969	69,698	1,283,596	(110,882)	1,172,713
営業利益	60,004	9,288	2,234	71,527	76	71,603
経常利益	48,041	11,079	821	59,942	67	60,010
II. 資産、減価償却費、減損損失及び 資本的支出						
資産	829,147	140,877	83,919	1,053,944	(82,341)	971,602
減価償却費	32,347	5,576	1,502	39,427	—	39,427
減損損失	21	80	4	106	—	106
資本的支出	153,407	13,368	1,669	168,445	—	168,445

当連結会計年度（自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日）

（単位：百万円）

	海運業	物流・港運 事業	その他の 事業	計	消去又は 全社	連結
I. 売上高、営業損益及び経常損益						
売上高						
(1) 外部顧客に対する売上高	729,683	87,918	20,430	838,032	—	838,032
(2) セグメント間の内部売上高又は振替高	9,646	45,165	40,208	95,020	(95,020)	—
計	739,329	133,084	60,639	933,053	(95,020)	838,032
営業費用	798,389	128,357	58,463	985,211	(95,103)	890,107
営業利益（又は営業損失）	(59,060)	4,726	2,176	(52,157)	83	(52,074)
経常利益（又は経常損失）	(72,847)	4,812	2,178	(65,856)	(415)	(66,272)
II. 資産、減価償却費、減損損失及び資本的支出						
資産	914,428	143,341	67,505	1,125,276	(81,391)	1,043,884
減価償却費	37,921	6,315	1,044	45,281	—	45,281
減損損失	8,902	3	—	8,906	—	8,906
資本的支出	173,343	7,054	1,090	181,489	—	181,489

(注) イ. 事業区分の方法

日本標準産業分類を基準に、役務の種類・性質及び類似性を考慮して区分しています。

ロ. 各区分に属する主要な事業

事業区分	主要な事業
海運業	外航海運業、内航海運業、船舶貸渡業
物流・港運事業	船舶代理店業、港湾サービス業、航空運送代理店業、道路貨物運送業
その他の事業	船舶管理業、不動産賃貸管理業

【参考情報】

「コンテナ船事業部門」及び「その他海運事業部門」の営業成績

当グループの主要事業である「コンテナ船事業部門」及び「その他海運事業部門」の営業成績は、以下のとおりです。

(単位：百万円)

	コンテナ船事業部門	
	前連結会計年度 自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日	当連結会計年度 自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日
売上高	530,080	363,956
営業損失	(33,945)	(63,115)
経常損失	(37,293)	(67,048)

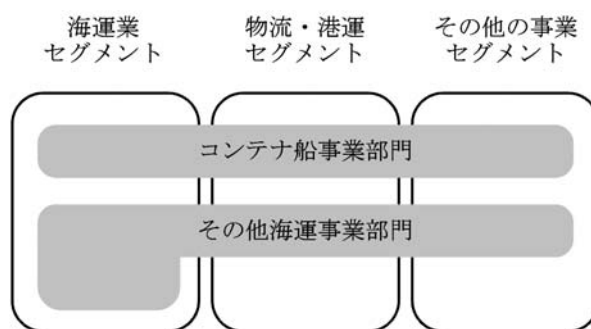
(単位：百万円)

	その他海運事業部門	
	前連結会計年度 自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日	当連結会計年度 自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日
売上高	609,078	394,780
営業利益	99,519	6,718
経常利益（又は経常損失）	92,940	(2,939)

(注) イ. 売上高は「外部顧客に対する売上高」を記載しています。

ロ. 「セグメント情報」の「事業の種類別セグメント情報」（29、30ページご参照）に、事業の種類別の営業成績を記載していますが、「コンテナ船事業部門」及び「その他海運事業部門」は、海運業以外のセグメント（「物流・港運事業」及び「その他の事業」）にも事業が跨っていますので、上記の金額は、それらも含めた各事業部門全体の状況を記載しています。

なお、「事業の種類別セグメント」と上記の各事業部門との関連は次のとおりです。



2. 所在地別セグメント情報

前連結会計年度（自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日）

（単位：百万円）

	日本	北米	欧州	アジア	その他の地域	計	消去又は 全社	連結
I. 売上高、営業損益及び経常損益								
売上高								
(1) 外部顧客に対する売上高	1,095,038	20,040	71,866	57,122	250	1,244,317	—	1,244,317
(2) セグメント間の内部売上高又は振替高	10,455	20,039	12,394	13,333	648	56,871	(56,871)	—
計	1,105,493	40,079	84,260	70,456	898	1,301,188	(56,871)	1,244,317
営業費用	1,070,129	40,720	60,998	56,913	885	1,229,646	(56,933)	1,172,713
営業利益（又は営業損失）	35,364	(640)	23,262	13,542	13	71,541	61	71,603
経常利益（又は経常損失）	24,645	(101)	21,207	14,296	459	60,508	(498)	60,010
II. 資産	808,536	23,873	114,013	84,894	2,830	1,034,148	(62,545)	971,602

当連結会計年度（自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日）

（単位：百万円）

	日本	北米	欧州	アジア	その他の地域	計	消去又は 全社	連結
I. 売上高、営業損益及び経常損益								
売上高								
(1) 外部顧客に対する売上高	731,520	18,725	50,900	36,569	316	838,032	—	838,032
(2) セグメント間の内部売上高又は振替高	8,696	20,441	9,166	10,842	655	49,802	(49,802)	—
計	740,217	39,166	60,066	47,412	972	887,835	(49,802)	838,032
営業費用	796,469	39,130	56,818	46,433	1,056	939,909	(49,802)	890,107
営業利益（又は営業損失）	(56,252)	35	3,248	978	(84)	(52,074)	(0)	(52,074)
経常利益（又は経常損失）	(68,669)	404	1,046	1,277	271	(65,669)	(602)	(66,272)
II. 資産	855,760	24,165	127,851	92,751	5,462	1,105,990	(62,106)	1,043,884

（注）イ．国又は地域の区分は地理的近接度によっています。

ロ．本邦以外の各区分に属する主な国又は地域

- (1) 北米 ・・・・アメリカ合衆国、カナダ
- (2) 欧州 ・・・・イギリス、ドイツ、オランダ、フランス
- (3) アジア ・・・・香港、シンガポール、タイ、インドネシア、韓国、マレーシア、中華人民共和国
- (4) その他の地域 ・・・・オーストラリア

3. 海外売上高

前連結会計年度（自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日）

（単位：百万円）

	北米	欧州	アジア	オセアニア	その他の地域	計
I 海外売上高	287,416	259,572	294,823	108,530	127,272	1,077,614
II 連結売上高						1,244,317
III 連結売上高に占める 海外売上高の割合 (%)	23.1	20.9	23.7	8.7	10.2	86.6

当連結会計年度（自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日）

（単位：百万円）

	北米	欧州	アジア	オセアニア	その他の地域	計
I 海外売上高	184,068	146,382	213,766	79,376	84,718	708,313
II 連結売上高						838,032
III 連結売上高に占める 海外売上高の割合 (%)	22.0	17.4	25.5	9.5	10.1	84.5

（注）イ．海外売上高は、当社及び本国に所在する連結子会社の外航海運業収益及び本国以外の国に所在する連結子会社の売上高の合計額（ただし、連結会社間の内部売上高を除く。）です。

ロ．国又は地域の区分は、地理的近接度によっています。

ハ．各区分に属する主な国又は地域

- (1) 北米 ・・・・アメリカ合衆国、カナダ
- (2) 欧州 ・・・・イギリス、ドイツ、オランダ、フランス
- (3) アジア ・・・・東南アジア、中近東、中華人民共和国、インド
- (4) オセアニア ・・・・オーストラリア、ニュージーランド
- (5) その他の地域 ・・・・中南米、アフリカ

1株当たり情報

前連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)		当連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)	
1株当たり純資産額	525円43銭	1株当たり純資産額	403円53銭
1株当たり当期純利益	50円89銭	1株当たり当期純損失	106円24銭
潜在株式調整後1株当たり当期純利益	48円36銭	潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、潜在株式は存在するものの、1株当たり当期純損失であるため記載していません。	

(注) 1株当たり当期純利益及び潜在株式調整後1株当たり当期純利益の算定上の基礎

項目	前連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)
1株当たり当期純利益又は当期純損失		
当期純利益又は当期純損失(△)(百万円)	32,420	△68,721
普通株式に係る当期純利益又は当期純損失(△)(百万円)	32,420	△68,721
普通株主に帰属しない金額(百万円)	—	—
普通株式の期中平均株式数(千株)	637,128	646,851
潜在株式調整後1株当たり当期純利益		
当期純利益調整額(百万円)	△0	—
(うち連結子会社の潜在株式による調整額)(百万円)	(△0)	(—)
普通株式増加数(千株)	33,221	—
(うち新株予約権(ストックオプション))(千株)	(177)	(—)
(うち新株予約権付社債)(千株)	(33,043)	(—)
希薄化効果を有しないため、潜在株式調整後1株当たり当期純利益の算定に含まれなかった潜在株式の概要	株主総会の特別決議日平成17年6月29日による新株予約権(新株予約権の数194個)	—

重要な後発事象

該当事項はありません。

開示の省略

リース取引、関連当事者との取引、税効果会計、金融商品、有価証券、デリバティブ取引、退職給付、ストック・オプション等、企業結合等、資産除去債務、賃貸等不動産に関する注記事項については、決算短信における開示の必要性が大きくないと考えられるため開示を省略しています。

5. 個別財務諸表

(1) 貸借対照表

(単位：百万円)

	前事業年度 (平成21年3月31日)	当事業年度 (平成22年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	30,447	53,090
海運業未収金	35,191	39,626
短期貸付金	32,372	51,468
立替金	7,016	5,988
貯蔵品	13,986	19,766
繰延及び前払費用	20,547	24,464
代理店債権	9,015	10,740
繰延税金資産	4,514	14,868
未収入金	15,971	1,372
その他流動資産	2,027	1,650
貸倒引当金	△286	△257
流動資産合計	170,805	222,780
固定資産		
有形固定資産		
船舶	161,072	152,638
減価償却累計額	△118,389	△97,714
船舶（純額）	42,682	54,923
建物	7,971	7,570
減価償却累計額	△2,066	△2,004
建物（純額）	5,904	5,565
構築物	801	758
減価償却累計額	△507	△504
構築物（純額）	294	253
機械及び装置	836	853
減価償却累計額	△530	△593
機械及び装置（純額）	305	259
車両及び運搬具	363	352
減価償却累計額	△333	△335
車両及び運搬具（純額）	30	17
器具及び備品	4,836	4,726
減価償却累計額	△3,264	△3,555
器具及び備品（純額）	1,572	1,171
土地	15,772	15,632
建設仮勘定	9,488	7,266
その他有形固定資産	2,771	2,672
減価償却累計額	△1,677	△1,761
その他有形固定資産（純額）	1,093	910
有形固定資産合計	77,144	86,001
無形固定資産		
ソフトウェア	1,052	1,703
ソフトウェア仮勘定	402	301
施設利用権	9	—
その他無形固定資産	—	8
無形固定資産合計	1,464	2,013

(単位：百万円)

	前事業年度 (平成21年3月31日)	当事業年度 (平成22年3月31日)
投資その他の資産		
投資有価証券	59,077	78,957
関係会社株式	44,451	54,208
出資金	36	36
関係会社出資金	6,061	3,836
長期貸付金	6,274	6,032
従業員に対する長期貸付金	1,964	1,898
関係会社長期貸付金	111,551	95,775
長期前払費用	5,313	4,357
敷金及び保証金	3,191	3,163
デリバティブ債権	7,618	2,277
繰延税金資産	2,031	26,421
その他長期資産	1,562	1,237
貸倒引当金	△527	△19,968
投資その他の資産合計	248,607	258,232
固定資産合計	327,216	346,247
資産合計	498,021	569,028
負債の部		
流動負債		
海運業未払金	60,797	65,040
短期借入金	31,522	35,894
コマーシャル・ペーパー	22,000	9,000
リース債務	146	144
未払金	1,433	1,317
未払費用	555	714
未払法人税等	—	1,235
前受金	11,033	16,632
預り金	2,780	3,380
代理店債務	1,971	1,390
賞与引当金	689	485
その他流動負債	415	2,944
流動負債合計	133,346	138,178
固定負債		
社債	57,641	90,329
長期借入金	64,690	99,971
リース債務	1,026	827
退職給付引当金	727	753
特別修繕引当金	1,688	1,121
再評価に係る繰延税金負債	2,302	2,300
デリバティブ債務	8,793	27,717
その他固定負債	2,301	1,877
固定負債合計	139,170	224,897
負債合計	272,516	363,076

(単位：百万円)

	前事業年度 (平成21年3月31日)	当事業年度 (平成22年3月31日)
純資産の部		
株主資本		
資本金	45,869	65,031
資本剰余金		
資本準備金	30,714	49,876
資本剰余金合計	30,714	49,876
利益剰余金		
利益準備金	2,540	2,540
その他利益剰余金		
特別償却準備金	1,844	1,476
圧縮記帳積立金	1,593	1,430
固定資産圧縮特別勘定積立金	1,838	—
別途積立金	150,552	150,552
繰越利益剰余金	△4,678	△59,261
利益剰余金合計	153,690	96,737
自己株式	△839	△850
株主資本合計	229,434	210,795
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	△4,163	8,059
繰延ヘッジ損益	△95	△13,229
土地再評価差額金	329	325
評価・換算差額等合計	△3,929	△4,843
純資産合計	225,504	205,951
負債純資産合計	498,021	569,028

(2) 損益計算書

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月 31日)	当事業年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月 31日)
海運業収益		
運賃		
貨物運賃	753,703	492,660
貸船料	184,525	121,354
その他海運業収益	20,687	16,364
海運業収益合計	958,916	630,379
海運業費用		
運航費		
貨物費	219,306	172,274
燃料費	232,039	134,874
港費	60,710	46,395
その他運航費	1,635	2,089
運航費合計	513,691	355,633
船費		
船員費	1,813	1,321
退職給付引当金繰入額	352	604
賞与引当金繰入額	199	136
船舶消耗品費	—	6
船舶修繕費	387	904
特別修繕引当金繰入額	835	497
船舶減価償却費	6,314	6,824
その他船費	54	63
船費合計	9,957	10,358
借船料	324,958	256,082
その他海運業費用	70,842	54,287
海運業費用合計	919,450	676,362
海運業利益又は海運業損失 (△)	39,465	△45,983
その他事業収益	1,192	1,368
その他事業費用	645	650
その他事業利益	547	717
営業総利益又は営業総損失 (△)	40,012	△45,266
一般管理費	15,399	14,196
営業利益又は営業損失 (△)	24,612	△59,462
営業外収益		
受取利息	2,435	1,829
受取配当金	3,579	10,572
その他営業外収益	542	970
営業外収益合計	6,557	13,372
営業外費用		
支払利息	1,244	1,840
社債利息	495	862
コマーシャル・ペーパー利息	174	45
為替差損	8,406	575
デリバティブ解約損	—	3,441
その他営業外費用	87	874
営業外費用合計	10,407	7,640
経常利益又は経常損失 (△)	20,762	△53,731

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当事業年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)
特別利益		
固定資産売却益	255	543
投資有価証券売却益	277	100
貸倒引当金戻入額	201	276
特別修繕引当金戻入額	—	835
傭船解約金	—	411
受取保険金	—	600
特別利益合計	734	2,767
特別損失		
関係会社株式評価損	17,269	—
投資有価証券評価損	502	131
貸倒引当金繰入額	95	19,763
傭船解約金	—	15,136
その他特別損失	1,865	5,143
特別損失合計	19,732	40,175
税引前当期純利益又は税引前当期純損失(△)	1,764	△91,139
法人税、住民税及び事業税	8	7
法人税等調整額	957	△34,196
法人税等合計	965	△34,189
当期純利益又は当期純損失(△)	799	△56,949

(3) 株主資本等変動計算書

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月 31日)	当事業年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月 31日)
株主資本		
資本金		
前期末残高	45,819	45,869
当期変動額		
新株の発行	50	19,162
当期変動額合計	50	19,162
当期末残高	45,869	65,031
資本剰余金		
資本準備金		
前期末残高	30,664	30,714
当期変動額		
新株の発行	50	19,162
当期変動額合計	50	19,162
当期末残高	30,714	49,876
資本剰余金合計		
前期末残高	30,664	30,714
当期変動額		
新株の発行	50	19,162
当期変動額合計	50	19,162
当期末残高	30,714	49,876
利益剰余金		
利益準備金		
前期末残高	2,540	2,540
当期変動額		
当期変動額合計	—	—
当期末残高	2,540	2,540
その他利益剰余金		
特別償却準備金		
前期末残高	897	1,844
当期変動額		
特別償却準備金の取崩	△203	△368
特別償却準備金の積立	1,150	—
当期変動額合計	947	△368
当期末残高	1,844	1,476
圧縮記帳積立金		
前期末残高	1,755	1,593
当期変動額		
圧縮記帳積立金の取崩	△162	△162
当期変動額合計	△162	△162
当期末残高	1,593	1,430
固定資産圧縮特別勘定積立金		
前期末残高	—	1,838
当期変動額		
固定資産圧縮特別勘定積立金の取崩	—	△1,838
固定資産圧縮特別勘定積立金の積立	1,838	—
当期変動額合計	1,838	△1,838
当期末残高	1,838	—

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当事業年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)
別途積立金		
前期末残高	110,552	150,552
当期変動額		
別途積立金の積立	40,000	—
当期変動額合計	40,000	—
当期末残高	150,552	150,552
繰越利益剰余金		
前期末残高	52,558	△4,678
当期変動額		
剰余金の配当	△17,533	—
特別償却準備金の取崩	203	368
特別償却準備金の積立	△1,150	—
圧縮記帳積立金の取崩	162	2,000
固定資産圧縮特別勘定積立金の積立	△1,838	—
別途積立金の積立	△40,000	—
当期純利益又は当期純損失(△)	799	△56,949
自己株式の処分	△13	△6
土地再評価差額金の取崩	2,134	3
当期変動額合計	△57,236	△54,583
当期末残高	△4,678	△59,261
利益剰余金合計		
前期末残高	168,303	153,690
当期変動額		
剰余金の配当	△17,533	—
当期純利益又は当期純損失(△)	799	△56,949
自己株式の処分	△13	△6
土地再評価差額金の取崩	2,134	3
当期変動額合計	△14,613	△56,952
当期末残高	153,690	96,737
自己株式		
前期末残高	△830	△839
当期変動額		
自己株式の取得	△56	△27
自己株式の処分	47	15
当期変動額合計	△9	△11
当期末残高	△839	△850
株主資本合計		
前期末残高	243,956	229,434
当期変動額		
新株の発行	100	38,324
剰余金の配当	△17,533	—
当期純利益又は当期純損失(△)	799	△56,949
自己株式の取得	△56	△27
自己株式の処分	33	9
土地再評価差額金の取崩	2,134	3
当期変動額合計	△14,522	△18,639
当期末残高	229,434	210,795

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当事業年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金		
前期末残高	15,752	△4,163
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△19,915	12,223
当期変動額合計	△19,915	12,223
当期末残高	△4,163	8,059
繰延ヘッジ損益		
前期末残高	△4,083	△95
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	3,987	△13,133
当期変動額合計	3,987	△13,133
当期末残高	△95	△13,229
土地再評価差額金		
前期末残高	2,449	329
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△2,120	△3
当期変動額合計	△2,120	△3
当期末残高	329	325
評価・換算差額等合計		
前期末残高	14,118	△3,929
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△18,047	△913
当期変動額合計	△18,047	△913
当期末残高	△3,929	△4,843
純資産合計		
前期末残高	258,075	225,504
当期変動額		
新株の発行	100	38,324
剰余金の配当	△17,533	—
当期純利益又は当期純損失（△）	799	△56,949
自己株式の取得	△56	△27
自己株式の処分	33	9
土地再評価差額金の取崩	2,134	3
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△18,047	△913
当期変動額合計	△32,570	△19,552
当期末残高	225,504	205,951

- (4) 継続企業の前提に関する注記
該当事項はありません。

参 考

最近における四半期毎の業績の推移（連結）

平成22年3月期

	第1四半期 21年4月～21年6月	第2四半期 21年7月～21年9月	第3四半期 21年10月～21年12月	第4四半期 22年1月～22年3月
	百万円	百万円	百万円	百万円
売上高	191,926	208,531	212,503	225,070
営業損益	△22,129	△20,369	△10,362	787
経常損益	△22,710	△27,164	△14,632	△1,764
税金等調整前四半期純損益	△20,974	△37,982	△23,857	△13,540
四半期純損益	△14,889	△28,369	△18,727	△6,735
	円	円	円	円
1株当たり四半期純損益	△23.37	△44.53	△29.39	△10.07
	百万円	百万円	百万円	百万円
総資産	1,017,044	1,015,804	1,005,654	1,043,884
純資産	337,093	297,671	281,154	331,864
	円	円	円	円
1株当たり純資産	492.31	431.06	404.22	403.53

平成21年3月期

	第1四半期 20年4月～20年6月	第2四半期 20年7月～20年9月	第3四半期 20年10月～20年12月	第4四半期 21年1月～21年3月
	百万円	百万円	百万円	百万円
売上高	349,489	386,021	318,058	190,747
営業損益	32,146	42,582	14,938	△18,063
経常損益	33,330	41,806	6,641	△21,767
税金等調整前四半期純損益	34,133	41,903	△8,436	△21,828
四半期純損益	21,531	29,624	△10,487	△8,248
	円	円	円	円
1株当たり四半期純損益	33.80	46.49	△16.46	△12.95
	百万円	百万円	百万円	百万円
総資産	1,027,546	1,080,422	1,014,290	971,602
純資産	397,513	415,736	353,627	356,152
	円	円	円	円
1株当たり純資産	591.28	618.64	519.97	525.43

参考資料（連結）

1. 所有船舶の当連結会計年度中の増減

部門	増加		減少	
	隻数	重量トン数(K/T)	隻数	重量トン数(K/T)
コンテナ船	0	0	△4	△177,651
不定期専用船	9	1,141,779	△16	△678,494
エネルギー資源輸送	1	115,126	△2	△171,500
その他	2	24,221	△1	△5,517
合計	12	1,281,126	△23	△1,033,162

2. 期末運航船舶

部門		前連結会計年度末 (平成21年3月31日) (A)		当連結会計年度末 (平成22年3月31日) (B)		比較増減 (B) - (A)	
		隻数	重量トン数(K/T)	隻数	重量トン数(K/T)	隻数	重量トン数(K/T)
コンテナ船	所有船	13	616,342	9	438,691	△4	△177,651
	傭船	85	3,705,446	78	3,936,906	△7	231,460
	合計	98	4,321,788	87	4,375,597	△11	53,809
不定期専用船	所有船	87	6,152,221	80	6,615,506	△7	463,285
	傭船	172	12,636,415	183	14,441,202	11	1,804,787
	合計	259	18,788,636	263	21,056,708	4	2,268,072
エネルギー資源輸送	所有船	35	3,637,981	34	3,581,607	△1	△56,374
	傭船	20	2,218,269	25	3,238,537	5	1,020,268
	合計	55	5,856,250	59	6,820,144	4	963,894
その他	所有船	39	353,974	40	372,678	1	18,704
	傭船	31	285,240	27	250,720	△4	△34,520
	合計	70	639,214	67	623,398	△3	△15,816
合計	所有船	174	10,760,518	163	11,008,482	△11	247,964
	傭船	308	18,845,370	313	21,867,365	5	3,021,995
	合計	482	29,605,888	476	32,875,847	△6	3,269,959

(注) 重量トン数は共有船他社持分を含みます。

3. 期末運用コンテナ数

(単位：TEU)

期末運用コンテナ数	前連結会計年度末 (平成21年3月31日) (A)	当連結会計年度末 (平成22年3月31日) (B)	比較増減 (B) - (A)
		596,992	538,249

4. 有利子負債残高

(単位：百万円)

科目	前連結会計年度末 (平成21年3月31日) (A)	当連結会計年度末 (平成22年3月31日) (B)	比較増減 (B) - (A)
借入金	356,355	410,728	54,373
社債	57,641	92,852	35,211
コマーシャル・ペーパー	22,000	9,000	△13,000
リース債務	3,625	3,420	△205
合計	439,621	516,000	76,378

5. 従業員数

(単位：人)

事業の種類別セグメントの名称	前連結会計年度末 (平成21年3月31日) (A)	当連結会計年度末 (平成22年3月31日) (B)	比較増減 (B) - (A)
海運業	1,064	1,101	37
物流・港運事業	5,460	5,294	△166
その他の事業	1,182	1,345	163
合計	7,706	7,740	34

参考資料（個別）

部門別営業収益の内訳

（単位：百万円）

部門		前事業年度 (A) (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月 31日)		当事業年度 (B) (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月 31日)		比較増減 (B) - (A)
		金額	比率 (%)	金額	比率 (%)	
海運業	コンテナ船	497,388	51.8	332,650	52.6	△164,737
	不定期専用船	414,963	43.2	254,444	40.3	△160,519
	エネルギー資源輸送	45,765	4.8	42,332	6.7	△3,433
	その他	798	0.1	951	0.2	153
その他事業		1,192	0.1	1,368	0.2	175
合計		960,108	100.0	631,747	100.0	△328,361

為替レート及び燃料油単価
実績及び業績予想の前提（期中平均）

	前事業年度	当事業年度	翌事業年度	
			上半期	通期
為替レート（円／ドル）	¥100.82	¥93.04	¥90.00	¥90.00
燃料油単価（トン当たり）	\$ 503.97	\$ 406.88	\$ 500.00	\$ 500.00

