

平成25年3月期 決算短信〔日本基準〕（連結）

平成25年4月30日

上場会社名 川崎汽船株式会社 上場取引所 東・名・福
 コード番号 9107 URL <http://www.kline.co.jp>
 代表者 (役職名) 代表取締役社長執行役員 (氏名) 朝倉 次郎
 問合せ先責任者 (役職名) IR・広報グループ長 (氏名) 新井 真 TEL 03-3595-5189
 定時株主総会開催予定日 平成25年6月25日 配当支払開始予定日 平成25年6月26日
 有価証券報告書提出予定日 平成25年6月25日
 決算補足説明資料作成の有無： 有
 決算説明会開催の有無： 有 (アナリスト向け)

(百万円未満切捨て)

1. 平成25年3月期の連結業績（平成24年4月1日～平成25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	%
25年3月期	1,134,771	16.7	14,886	—	28,589	—	10,669	—
24年3月期	972,310	△1.3	△40,563	—	△48,955	—	△41,351	—

(注) 包括利益 25年3月期 81,959百万円 (—%) 24年3月期 △44,291百万円 (—%)

	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	%	%	%
25年3月期	12.07	—	3.7	2.5	1.3
24年3月期	△54.14	—	△15.5	△4.7	△4.2

(参考) 持分法投資損益 25年3月期 2,381百万円 24年3月期 546百万円

(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
25年3月期	1,180,433	361,975	28.9	363.18
24年3月期	1,066,648	259,934	22.7	317.59

(参考) 自己資本 25年3月期 340,571百万円 24年3月期 242,572百万円

(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
25年3月期	59,756	△27,212	26,364	159,075
24年3月期	△2,908	△83,233	86,306	92,756

2. 配当の状況

	年間配当金					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	百万円	%	%
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	—	—	—
24年3月期	—	0.00	—	0.00	0.00	—	—	—
25年3月期	—	0.00	—	2.50	2.50	2,345	20.7	0.7
26年3月期(予想)	—	0.00	—	3.50	3.50	—	25.3	—

3. 平成26年3月期の連結業績予想（平成25年4月1日～平成26年3月31日）

(%表示は、通期は対前期、四半期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(累計)	590,000	8.0	16,000	31.7	13,000	43.2	6,000	—	6.40
通期	1,160,000	2.2	31,000	108.2	25,000	△12.6	13,000	21.8	13.86

※ 注記事項

(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 ー社 (社名) ー、除外 ー社 (社名) ー

(2) 会計方針の変更・会計上の見積りの変更・修正再表示

- ① 会計基準等の改正に伴う会計方針の変更： 有
② ①以外の会計方針の変更： 無
③ 会計上の見積りの変更： 有
④ 修正再表示： 無

詳細は、[添付資料] 29ページ「4. 連結財務諸表（5）連結財務諸表に関する注記事項（会計上の見積りの変更）（会計上の見積りの変更と区別することが困難な会計方針の変更）」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）
② 期末自己株式数
③ 期中平均株式数

25年3月期	939,382,298株	24年3月期	765,382,298株
25年3月期	1,628,245株	24年3月期	1,600,534株
25年3月期	884,237,592株	24年3月期	763,785,178株

(参考) 個別業績の概要

1. 平成25年3月期の個別業績（平成24年4月1日～平成25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	%
25年3月期	834,217	13.0	△7,017	—	13,643	—	△4,168	—
24年3月期	737,994	△4.4	△49,375	—	△48,748	—	△37,044	—

	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
25年3月期	△4.71	—
24年3月期	△48.48	—

(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
25年3月期	575,488	212,146	36.9	226.17
24年3月期	557,862	161,109	28.9	210.87

(参考) 自己資本 25年3月期 212,146百万円 24年3月期 161,109百万円

※ 監査手続の実施状況に関する表示

この決算短信の開示時点において、金融商品取引法に基づく財務諸表の監査手続を実施中です。

※ 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)

将来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可能性があります。

業績予想の前提については、[添付資料] 5ページ「1. 経営成績・財政状態に関する分析（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。

(決算補足説明資料及び決算説明会内容の入手方法)

平成25年4月30日開催の決算説明会資料を、弊社ホームページ上に掲載しています。

(弊社（川崎汽船）ホームページ)

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

(投資家情報)

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

(決算説明会資料)

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

○添付資料の目次

1. 経営成績・財政状態に関する分析	2
(1) 経営成績に関する分析	2
(2) 財政状態に関する分析	6
(3) 利益配分に関する基本方針及び当期・次期の配当	8
(4) 事業等のリスク	8
2. 企業集団の状況	12
3. 経営方針	14
(1) 会社の経営の基本方針	14
(2) 中長期的な会社の経営戦略及び目標とする経営指標	14
(3) 会社の対処すべき課題	14
4. 連結財務諸表	17
(1) 連結貸借対照表	17
(2) 連結損益計算書及び連結包括利益計算書	19
連結損益計算書	19
連結包括利益計算書	20
(3) 連結株主資本等変動計算書	21
(4) 連結キャッシュ・フロー計算書	24
(5) 連結財務諸表に関する注記事項	26
(継続企業の前提に関する注記)	26
(連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項)	26
(会計上の見積りの変更)	29
(会計上の見積りの変更と区別することが困難な会計方針の変更)	29
(セグメント情報等)	29
(1株当たり情報)	35
(重要な後発事象)	35
補足情報.....	36
最近における四半期毎の業績の推移（連結）	36
参考資料（連結）	37

1. 経営成績・財政状態に関する分析

(1) 経営成績に関する分析

イ. 当期の概況

(億円未満四捨五入)

	前連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)	増減額 (増減率)
売上高 (億円)	9,723	11,348	1,625 (16.7%)
営業損益 (億円)	△406	149	554 (—)
経常損益 (億円)	△490	286	775 (—)
当期純損益 (億円)	△414	107	520 (—)

為替レート(¥/US\$)(12ヶ月平均)	¥79.06	¥82.33	¥3.27 (4.1%)
燃料油価格(US\$/MT) (12ヶ月平均)	US\$672	US\$671	△US\$1 (△0.2%)

当期（平成24年4月1日から平成25年3月31日まで）における世界経済は、欧州では債務問題が長期化し、景気は停滞しました。米国経済は、財政問題に一定の不安を抱えつつも、緩やかな回復基調を維持しました。中国及びインドを始めとする新興国の景気は概ね堅調でしたが、経済成長のペースは鈍化しました。

国内経済は、復興需要による回復と世界経済の成長ペース鈍化の影響による停滞が混在しましたが、第3四半期後半より日銀による金融緩和策への期待から円高の是正が急速に進展し、製造業など輸出関連企業を中心に業績回復の傾向となりました。

海運業を取り巻く事業環境については、コンテナ船市況は船腹需給に大きな変化はありませんでしたが、コンテナ船各社の運賃修復の取組みにより前期比改善しました。自動車船事業は、完成車の荷動きが日本発欧州向けで減少に転じましたが、全体としては概ね堅調に推移しました。ドライバルク市況は新造船の大量竣工による強い供給圧力が継続したことに加え、中国を始めとする世界の経済成長鈍化の影響を受け市況は低調に推移しました。

期後半では、燃料油価格高騰の沈静化や円高の是正などもありましたが、船腹需給の悪化や世界経済の情勢を反映し、海運業を取り巻く事業環境は不安定な状態が継続しました。

当社グループは厳しい事業環境のもと、平成24年4月に新中期経営計画「“K” LINE Vision 100 - Bridge to the Future -」を策定し、当期経常損益の黒字化を始めとする課題の達成に取り組みました。

この結果、当期の連結売上高は1兆1,347億71百万円(前期比1,624億60百万円増加)、営業利益は148億86百万円(前期は405億63百万円の営業損失)、経常利益は285億89百万円(前期は489億55百万円の経常損失)、当期純利益は106億69百万円(前期は413億51百万円の当期純損失)となり、前期比大幅に改善し、黒字化を達成することができました。

セグメント毎の業績概況は次のとおりです。

(億円未満四捨五入)

		前連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)	増減額 (増減率)
コンテナ船 (注)	売上高 (億円)	4,680	5,528	848 (18.1%)
	セグメント損益 (億円)	△385	66	451 (—)
不定期専用船 (注)	売上高 (億円)	4,431	5,026	595 (13.4%)
	セグメント損益 (億円)	△1	241	242 (—)
海洋資源開発 及び重量物船 (注)	売上高 (億円)	204	357	153 (74.9%)
	セグメント損益 (億円)	△85	△24	61 (—)
その他 (注)	売上高 (億円)	408	437	29 (7.0%)
	セグメント損益 (億円)	33	66	32 (96.4%)
調整額	セグメント損益 (億円)	△52	△63	△11 (—)
合計	売上高 (億円)	9,723	11,348	1,625 (16.7%)
	セグメント損益 (億円)	△490	286	775 (—)

(注)当連結会計年度よりセグメント区分を変更しました。上記表の「前連結会計年度」の数値については変更後のセグメントに組み替えて表示しています。詳細につきましては、「4. 連結財務諸表 (5) 連結財務諸表に関する注記事項 セグメント情報等 1. セグメント情報 1. 報告セグメントの概要」をご参照下さい。

① コンテナ船セグメント

[コンテナ船事業]

当期の積高は、北米航路は往復航合わせて前期比約21%、欧州航路は約3%増加しました。アジア・南北航路では不採算航路の整理・縮小を進めた結果、積高が約12%減少しましたが、当社グループ全体の積高は前期比約3%の増加となりました。当期の運賃市況は、年初から運賃修復に取り組んだ結果、閑散期の下方調整はありましたが、前期比で改善しました。運賃修復に加えて、省エネ対応の新造大型コンテナ船投入による運航効率化、不採算航路の整理を含む航路合理化、減速運航推進、需給に即した閑散期の減便、コスト削減などの対策に精力的に取り組んだ結果、業績は前期比で大きく改善しました。

[物流事業]

国際物流はタイ洪水後のサプライチェーン復旧のための緊急航空貨物の需要が下支えとなりましたが、緊急需要が落ち着いた後は日本発の航空輸出貨物が減少しました。

国内物流は震災の復興需要が沈静化し、例年並みの動きとなりました。

物流事業の業績は、内需低迷や円高の影響を受けましたが、コスト削減効果もあり、前期比で小幅の改善となりました。

以上の結果、コンテナ船セグメントでは業績は前期比で大幅に改善し、増収となり黒字化しました。

② 不定期専用船セグメント

[ドライバルク事業]

大型船市況は新造船の供給圧力により上期は低迷が続きました。その後季節要因による一時的な需要増加を受け、第3四半期は1日あたりの傭船料が1万ドル台後半まで回復しましたが、第4四半期は再び低水準で推移しました。中小型船は南米からの穀物輸送や石炭・ニッケルなど東アジア地域からの荷動きは底堅く推移しましたが、新造船の過剰な供給や、大型船市況低迷の影響を受け、市況は低水準で推移しました。ドライバルク船全体の市況低迷による厳しい事業環境の中、当社グループは期を通じて減速運航の推進やフリー船の極小化に努め、中長期の期間傭船契約による安定収益の確保や海外連結子会社の為替評価益により前期比増収増益となりました。

[自動車船事業]

当期の完成車荷動きは、日本発欧州向け航路では低調でしたが、その他の航路は概ね堅調に推移し、当社グループの総輸送台数は前期比で約1%の増加となりました。東日本大震災やタイ洪水の影響を受けた前期に比べ、日本やタイ出し貨物を輸送する航路の収益性が改善し、また大西洋航路の合理化効果もあって、業績は前期比で増収増益となりました。

[エネルギー資源輸送事業（液化天然ガス輸送船事業・油槽船事業）]

液化天然ガス輸送船、大型原油船、LPG船は、全ての船腹が中長期の期間傭船契約の下で順調に稼働しました。中型原油船、石油製品船においては、市況低迷下、返船・処分による船隊縮小を継続し、収支への影響を小さくしました。エネルギー資源輸送事業全体では前期比増収増益となりました。

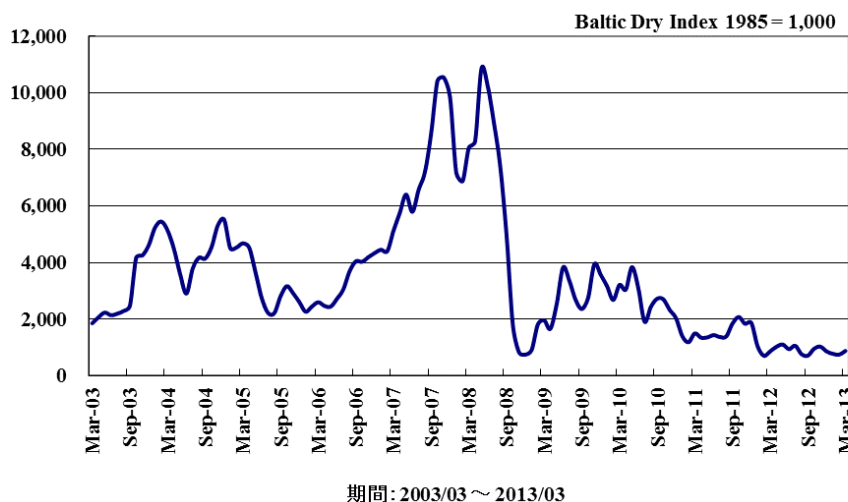
[近海・内航事業]

近海船におけるドライバルク輸送は、日本向け石炭輸送で安定的に貨物を確保しました。木材輸送では復興需要等で輸入合板の輸送量は前期を上回りましたが、チップ輸送は市況の低迷が続きました。輸出鋼材輸送も減少しました。

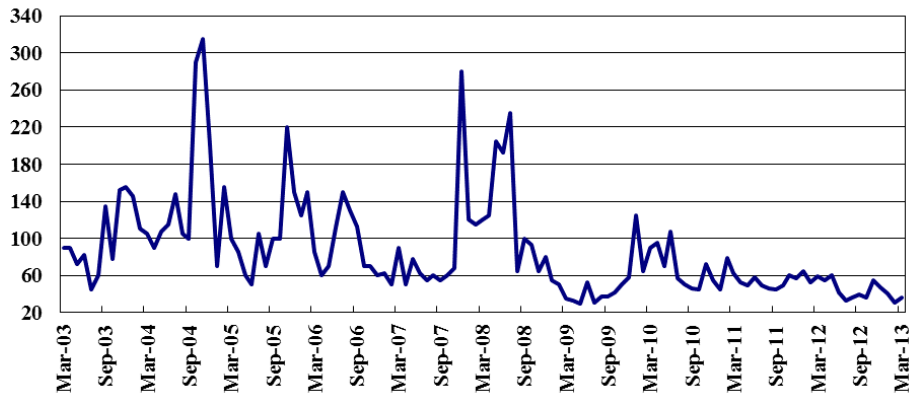
内航船においては不定期船輸送で石灰石、石炭の各専用船は安定的に稼働しました。また、新造石炭輸送専用船を電力会社向けに投入しました。一方、小型貨物船の市況は低迷しました。定期船輸送では、省エネ型新造船代替を投入し、前期を上回る輸送量を確保しました。フェリー輸送では新造船投入と運航スケジュール改正の効果で旅客、乗用車、トラックとも輸送量が前期比増加しました。

以上の結果、不定期専用船セグメント全体では、前期比で増収となり黒字化となりました。

ドライバルク市況 (Baltic Dry Index)



タンカー市況 (VLCCワールドスケール 中東/日本)



期間: 2003/03～2013/03

③ 海洋資源開発及び重量物船セグメント

[海洋資源開発事業（エネルギー関連開発事業・オフショア支援船事業）]

オフショア支援船事業は、全7隻の船隊が順調に稼働しました。ドリルシップ（海洋掘削船）も順調に稼働し、収益に貢献しました。海洋資源開発事業全体では、海外連結子会社の為替評価益の影響もあり前期比増収増益となりました。

[重量物船事業]

重量物船事業は、船位保持システム搭載船によるオフショア貨物輸送・設置作業を受注したことによる新たな収益分野の確立や、プロジェクト貨物への配船割合の増加があり前期比で増収となりましたが、市況は全般に低調に推移し、前期比で損失は拡大しました。

この結果、海洋資源開発及び重量物船セグメント全体では、前期比増収となり、損失が縮小しました。

④ その他

その他には、船舶管理業、旅行代理店業、不動産賃貸・管理業等が含まれており、当期の業績は前期比増収増益となりました。

ロ. 次期の見通し

次期の業績につきましては、売上高1兆1,600億円、営業利益310億円、経常利益250億円、当期純利益130億円を見込んでいます。

(億円未満四捨五入、%は対前期比増減率)

	売上高 (億円)		営業利益 (億円)		経常利益 (億円)		当期純利益 (億円)	
平成26年3月期	11,600	2.2%	310	108.2%	250	△12.6%	130	21.8%

(為替レート(¥/US\$): ¥95 / 燃料油価格(US\$/MT): \$620)

コンテナ船事業は、北米航路においては、米国経済の緩やかな回復、また住宅市場底打ちの兆しもあり堅調な荷動きを予想します。一方、欧州航路では欧州経済の不透明感が依然強く、荷動きの伸びは限定的と見込みます。コンテナ船事業全体における需給環境の本格的な改善には、今しばらく時間を要すると予想します。当社グループは慎重な事業運営を継続し、『選択と集中』による航路合理化を更に進める一方、減速運航の徹底、世界各地でのコスト削減運動などを進め、運賃修復にも継続して取り組みます。

物流事業では、日本発の航空輸出貨物は需要の低迷を予想しますが、アジアを中心とする国際物流、アジア域内物流は堅調に推移すると見込みます。

ドライバルク事業における大型船は、新造船の大量竣工のピークを過ぎることと、スクラップの促進による船腹供給面での改善要素はあるものの、欧州を始めとする金融市場の不安定感と中国の経済成長の減速による荷動きの鈍化が予想され、引き続き厳しい市況となることを予想します。中小型船においては南米積み穀物の輸送量増加や、北米シェール革命の影響を受けて北米産の石炭輸出量が増加するなど輸送需要の増加要素はありますが、船腹供給過剰感を払拭するには至らず、厳しい市況を予想します。当社グループは引き続き効率的配船や運航コストの削減などに取り組み収支改善に努めます。

自動車船事業においては、世界の自動車販売の動向は、北米や東南アジア諸国市場などが好調に推移する一方で、欧州市場の低迷や中国・インド・ロシアなど新興国市場の成長鈍化が懸念材料となっています。完成車の海上輸送需要は、世界的には堅調に推移すると予想します。日本からの完成車輸出については、数年来の円高基調の結果、各メーカーが海外生産比率を引き上げているため減少傾向にあります。円高は正が進んでおりますので、その影響を注視しています。

液化天然ガス輸送船事業は中長期の傭船契約に投入しており、安定稼働を見込みます。油槽船事業は市況の本格的な回復に今しばらく時間を要する見通しであり、大型原油船、LPG船は中長期の傭船契約の下で安定収益の確保に取り組む一方、中型原油船、石油製品船については、効率的配船による収支改善を図ります。

近海事業では船腹量の調整と運航コストの削減を図り、競争力を高め、きめ細かい事業運営に取り組みます。

内航事業においては、不定期船輸送は既存顧客との安定的な関係を維持しながら、新規顧客・貨物の開拓を進めます。定期船輸送は輸送量拡大のための新造船への代替を検討します。フェリー輸送は客室設備を拡充した代替新造船の投入による乗用車及び旅客の獲得に取り組みます。

海洋資源開発事業は、オフショア支援船及びドリルシップの安定稼働による収益への貢献を見込みます。

重量物船事業は、堅調な需要が見込まれるオフショア貨物輸送・設置作業分野への参入及び資源エネルギーや石油化学プラントなどの大型プロジェクトへの参画に取り組み、また、事業参入時に発生したのれん代償却負担が減少することによる収支改善を見込みます。

(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25年3月末の資産の部は1兆1,804億33百万円となり、前期末に比べ1,137億85百万円増加しました。流動資産は現金及び預金の増加が主な要因となり前期末に比べて735億2百万円増加しました。固定資産は船舶の増加等により前期末に比べて402億83百万円増加しました。

負債の部は、8,184億58百万円となり前期末に比べ117億43百万円増加しました。流動負債は短期借入金の増加等により前期末に比べて372億44百万円増加しました。固定負債は長期借入金の増加があるも社債及びデリバティブ債務の減少等により前期末より255億円減少しました。

純資産の部は、増資による資本金及び資本剰余金の増加と繰延ヘッジ損益及び為替換算調整勘定の増加等により前期末に比べ1,020億41百万円増加し、3,619億75百万円となりました。

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24年3月期)	当期 (平成25年3月期)	増減額
現金及び現金同等物期首残高	944	928	△17
① 営業活動による キャッシュ・フロー	△29	598	627
② 投資活動による キャッシュ・フロー	△832	△272	560
③ 財務活動による キャッシュ・フロー	863	264	△599
④ 換算差額	△28	74	102
現金及び現金同等物純増減額	△26	663	689
新規連結に伴う現金及び 現金同等物増加額	9	0	△9
合併に伴う現金及び 現金同等物増加額	0	—	△0
現金及び現金同等物期末残高	928	1,591	663

当期末における現金及び現金同等物は1,590億75百万円となり、前期末より663億19百万円増加しました。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利益等により、当期は597億56百万円のプラス（前期は29億8百万円のマイナス）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272億12百万円のマイナス（前期は832億33百万円のマイナス）となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローは、株式の発行による収入や借入による収入等により、当期は263億64百万円のプラス（前期は863億6百万円のプラス）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21年 3月期	平成22年 3月期	平成23年 3月期	平成24年 3月期	平成25年 3月期
自己資本比率(%)	34.5	29.5	28.2	22.7	28.9
時価ベースの自己資本比率(%)	20.0	27.3	22.7	13.0	15.8
キャッシュ・フロー対有利子負債 比率(年)	5.7	—	5.7	—	10.5
インタレスト・カバレッジ・レシオ(倍)	12.6	—	9.8	—	4.9

※ 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255億円を含みます。)

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月期および平成24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当や、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。連結純利益に対する配当性向につきましては2010年代半ばでの目標である30%を念頭に置き、徐々に高めていく方針です。当期末の配当につきましては、為替動向、株価水準等の不確定要素により連結当期純利益が大幅に変動する可能性が残ることから、第3四半期決算発表時までは未定としてご案内してまいりました。当社グループ一丸となって徹底的なコスト削減とサービス合理化に取り組んだ結果、通期での黒字化を達成し107億円の連結当期純利益が確保できたことから、期末配当は1株あたり2.5円の予定といたします。

次期の配当金につきましては、上記の方針に基づき、年間配当金1株あたり3.5円とさせていただきます。

事業環境に改善の兆しは見えるものの、海運市況、為替・燃料油価格動向等、未だ予断を許さない状況にあります。当社グループは、引き続き財務体質の健全性維持を最重要経営課題とし、徹底的な合理化とコスト削減を推進し、配当利益の確保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、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エートを占めています。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。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、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等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、建造に係わる様々な国際条約、各国・地域の事業許可や租税に係わる法・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。

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して、公正取引委員会の調査の対象となっている他、欧州、米国その他海外の競争法当局による調査の対象にもなっており、また、今後本件に関連して当社グループに対する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上の手続並びに(今後提起された場合には)民事上の手続がいつ完了するのか、また、本件に関して当社グループが課徴金、制裁金、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は現時点では予測が困難ですが、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、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、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、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。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2012年4月に新中期経営計画「“K” LINE Vision 100 - Bridge to the Future -」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。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。

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。

⑫ 固定資産の減損損失及び投資有価証券の市場価格等の変動

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、株式市況の変動等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。

⑬ 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。トン数標準税制をはじめとする税制の改正や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、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

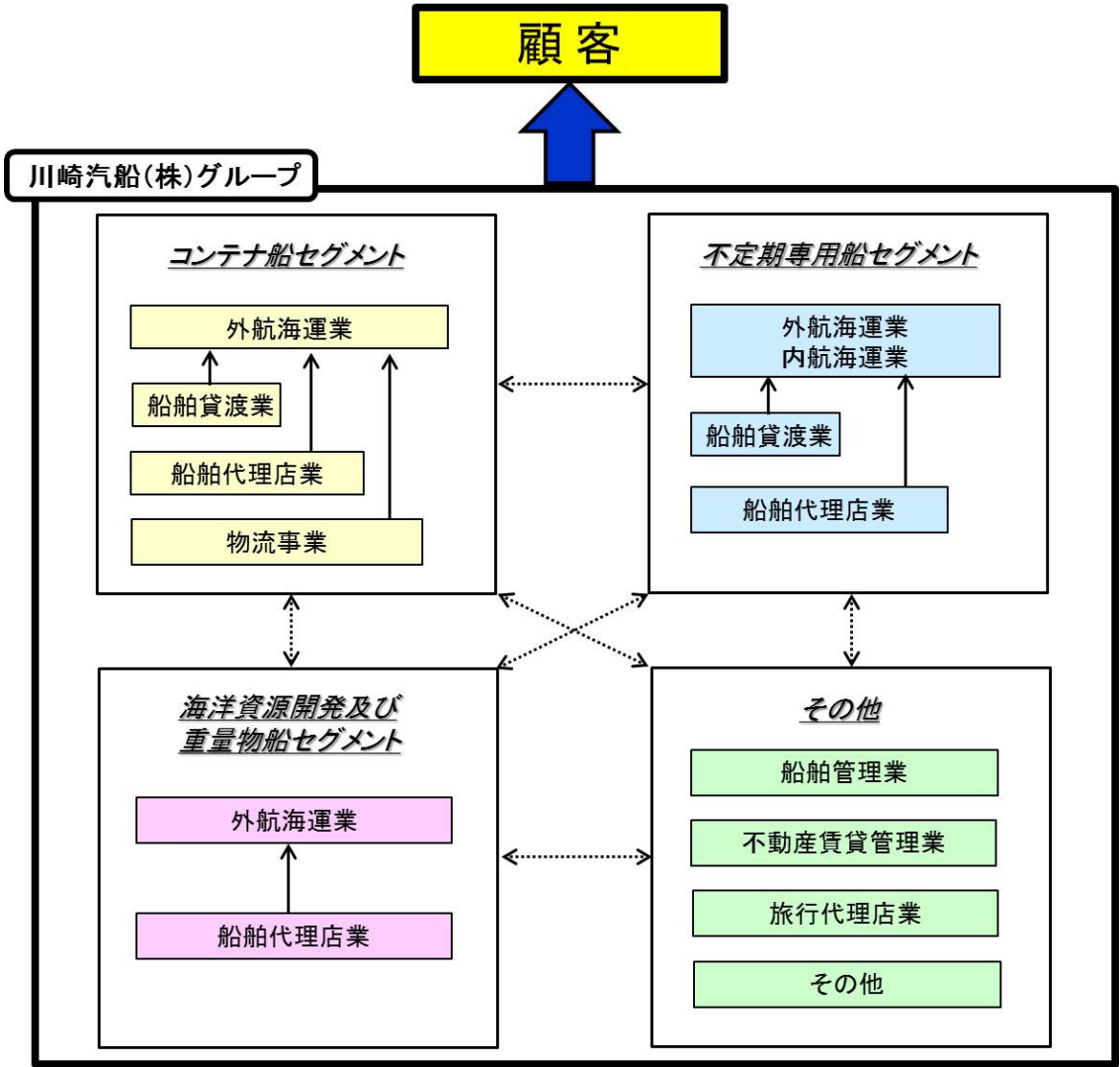
当社グループは、コンテナ船事業、不定期専用船事業、海洋資源開発及び重量物船事業、その他の事業活動を展開しています。

各事業を構成する主要な会社（平成25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 コンテナ船 セグメント	川崎汽船㈱、㈱ダイトーコーポレーション、 日東物流㈱、㈱シーゲート コーポレーション、 ㈱ケイラインジャパン、㈱ケイ・エム・ディ・エ ス、 日東タグ㈱、北海運輸㈱、ケイライン ロ ジスティックス㈱、日本高速輸送㈱	“K” LINE PTE LTD、“K” LINE AMERICA, 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、“K” LINE (EUROPE) LIMITED、“K” LINE (Deutschland) GmbH、KAWASAKI (AUSTRALIA) PTY. LTD.、 “K” Line (Nederland) B. V.、“K” LINE (BELGIUM)、 “K” LINE (France) SAS、 “K” LINE (SCANDINAVIA) HOLDING A/S、 “K” LINE (PORTUGAL) – AGENTES DE NAVEGAÇÃO, S.A.、 INTERNATIONAL TRANSPORTATION SERVICE, INC.、“K” LINE SHIPPING (SOUTH AFRICA) PTY LTD、“K” LINE (VIETNAM) LIMITED、CENTURY DISTRIBUTION SYSTEMS, INC.、 JAMES KEMBALL LIMITED、UNIVERSAL LOGISTICS SYSTEMS, INC.
II 不定期専用船 セグメント	川崎汽船㈱、川崎近海汽船㈱、 神戸棧橋㈱	“K” LINE PTE LTD、 “K” LINE BULK SHIPPING (UK) LIMITED、 “K” Line European Sea Highway Services GmbH、“K” LINE LNG SHIPPING (UK) LIMITED
III 海洋資源開発 及び重量物船 セグメント		“K” LINE DRILING/OFFSHORE HOLDING, INC.、K LINE OFFSHORE AS、“K” LINE HEAVY LIFT(GERMANY) GmbH、 SAL Heavy Lift GmbH
IV その他	川崎汽船㈱、㈱ダイトーコーポレーション、 日東物流㈱、㈱シーゲート コーポレーション、 北海運輸㈱、㈱リンコーコーポレーション※、 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、 川汽興産㈱、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 イライントラベル㈱	“K” LINE NEW YORK, INC.、 “K” LINE HOLDING (EUROPE) LIMITED、 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

当社グループは、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います。

< “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、安全運航と環境保全に努め、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

当社グループは2012年4月に3つの最重要課題「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」を掲げ、新中期経営計画「“K” LINE Vision 100 - Bridge to the Future -」を策定しました。2008年4月に策定した「“K” LINE Vision 100」に掲げた5つの継続課題とあわせ、「“K” LINE Vision 100」のテーマである「共利共生と持続的成長」の達成に向けて取り組みます。

(注：上記の課題については、次項(3)で詳述しています。)

“Bridge to the Future” 2012～2014年度の計画と実績、予想

指標	単位	2012年度		2013年度		2014年度
		計画	実績	計画	予想	計画
売上高	(億円)	11,200	11,348	10,700	11,600	11,100
経常利益	(億円)	120	286	390	250	600
当期純利益	(億円)	110	107	250	130	420
EBITDA	(億円)	1,000	1,048	1,100	840	1,350
自己資本	(億円)	2,600	3,406	2,800	3,600	3,300
有利子負債	(億円)	5,800	6,299	5,400	5,800	4,900
営業CF	(億円)	670	598	900	700	1,130
投資CF	(億円)	▲ 500	▲ 272	▲ 500	▲ 500	▲ 500
DER	(%)	223%	185%	193%	162%	148%
ROA	(%)	1%	3%	4%	2%	6%
自己資本比率	(%)	23%	29%	26%	31%	30%
有利子負債/営業CF	(倍)	9	11	6	8	4

(3) 会社の対処すべき課題

新中期経営計画「“K” LINE Vision 100 - Bridge to the Future -」においては3つの最重要課題、「“K” LINE Vision 100」においては5つの継続課題を掲げています。各課題の詳細は次のとおりです。

イ. 3つの最重要課題

① 2012年度経常損益の黒字化

2012年度経常損益黒字化のため、コンテナ船事業では不採算航路の整理、不経済船の返船及び処分、省エネ対応の新造大型コンテナ船配船による効率化などの構造改革を実施し、減速航行による燃料消費量削減、一般管理費削減等のコスト削減にグループ一丸で取り組みました。

運賃市況は、コンテナ船事業においては、一定の運賃修復が進みましたが、ドライバルク事業、油槽船事業の市況は低調に推移し、厳しい事業環境となりました。しかしながら、不経済船の処分等の対策に取り組み、また、円高の是正に伴う収益押し上げ効果などもあり、2012年度の経常利益は286億円と黒字化を達成することができました。

② 安定収益体制の構築

大きく変動する事業環境の下においても安定的に収益を確保できる体制の構築へ向け以下の施策に取り組みます。

a. コンテナ船事業の構造改革：

- ・ コンテナ船事業においては、構造改革を継続的に断行し収支改善に努めます。
 - 省エネ対応の新造大型コンテナ船就航により航路再編を行い、運航費単価を削減します。
 - 不採算航路の整理、不経済船の返船および処分による船隊スリム化を行います。
 - 減速航行による燃料消費量削減、全世界におけるコスト削減を継続して推進します。

b. ドライバルク事業、自動車船事業の安定収益拡大：

- ・ ドライバルク事業においては、国内外顧客との既存の中長期契約の維持に加え、新興国を中心に海外顧客との中長期契約を獲得し、安定収益の拡大に取り組みます。
- ・ 自動車船事業においては、日本からの完成車輸送需要への対応に加え、生産拠点の海外シフトや、中国・アジア向け需要の増加といったトレードパターンの変化に応じた航路編成を行い、安定収益幅の拡大を図ります。また、新たな事業基盤として非自走貨物の取り扱い拡大に取り組みます。
- ・ その他エネルギー資源輸送事業、重量物船事業、物流事業等各事業分野においても、安定収益化への取り組みを継続します。

③ 財務体質の強化

2012年度以降の投資キャッシュフロー規模を減価償却費並みの500億円以下に抑制し、資金収支を改善し、有利子負債圧縮による財務基盤強化に取り組みます。新規投資は、従来の規模拡大に軸足を置いた投資方針を見直し、安定収益、高収益分野に厳選します。

ロ. 5つの継続課題

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等ソフト面での施策を通じて、可能な限りCO₂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。

当社グループは、2008年4月の「K」LINE Vision 100」におけるCO₂排出量の削減目標を「2010年代半ばに2006年比で輸送トンマイルベース10%減」（※）と設定し、目標達成に取り組んでまいりましたが、2011年度実績にて早くもこの目標が達成できましたので、次なる目標として、当社の創立100周年となる2019年を念頭に置き、新たなCO₂排出量削減目標を「2019年までに2011年比で輸送トンマイルベース10%減」と設定しました。

※ 注釈：「輸送トンマイルベース」とは、1トンの貨物を1海里（1,852m）輸送することを基準とする。

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、当社グループの船員教育・訓練機関である“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、“K” LINE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等、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

今回策定した「“K” LINE Vision100 - Bridge to the Future -」においては、財務体質強化を優先課題とし、新規投資は安定収益、高収益分野に厳選します。ドライバルク事業においては、中長期契約の獲得を前提に省エネ型新船型を中心とした船隊整備を行います。自動車船事業においては、非自走貨物に対応する適正船型の整備を行います。エネルギー資源輸送事業では、案件ごとの収益性を都度検討し、投資判断を行います。

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。

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24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	96,698	162,126
受取手形及び営業未収金	77,894	86,883
短期貸付金	7,022	1,961
有価証券	1	0
原材料及び貯蔵品	38,303	42,690
繰延及び前払費用	36,758	41,090
繰延税金資産	4,988	3,067
その他流動資産	19,744	17,387
貸倒引当金	△666	△962
流動資産合計	280,744	354,246
固定資産		
有形固定資産		
船舶（純額）	473,552	560,474
建物及び構築物（純額）	24,262	23,675
機械装置及び運搬具（純額）	6,467	7,202
土地	29,825	28,202
建設仮勘定	78,797	39,291
その他有形固定資産（純額）	5,545	4,204
有形固定資産合計	618,449	663,051
無形固定資産		
のれん	4,473	674
その他無形固定資産	5,479	5,223
無形固定資産合計	9,952	5,898
投資その他の資産		
投資有価証券	75,214	87,118
長期貸付金	15,066	16,711
繰延税金資産	51,869	26,970
その他長期資産	15,843	26,769
貸倒引当金	△491	△332
投資その他の資産合計	157,501	157,238
固定資産合計	785,904	826,187
資産合計	1,066,648	1,180,433

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (平成24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	75,275	82,606
短期借入金	72,049	96,578
コマーシャル・ペーパー	17,000	—
未払法人税等	2,661	1,990
賞与引当金	1,560	2,314
役員賞与引当金	171	71
その他流動負債	55,610	78,010
流動負債合計	224,328	261,573
固定負債		
社債	74,573	48,699
長期借入金	406,162	428,869
リース債務	13,428	23,190
再評価に係る繰延税金負債	2,590	2,590
退職給付引当金	7,525	7,300
役員退職慰労引当金	1,952	1,578
特別修繕引当金	17,555	16,483
デリバティブ債務	52,181	18,914
その他固定負債	6,416	9,257
固定負債合計	582,385	556,884
負債合計	806,714	818,458
純資産の部		
株主資本		
資本金	65,031	75,457
資本剰余金	49,892	60,315
利益剰余金	212,850	223,287
自己株式	△904	△904
株主資本合計	326,870	358,155
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	△6,036	2,475
繰延ヘッジ損益	△41,596	△8,104
土地再評価差額金	2,297	2,350
為替換算調整勘定	△38,962	△14,306
その他の包括利益累計額合計	△84,297	△17,584
少数株主持分	17,361	21,404
純資産合計	259,934	361,975
負債純資産合計	1,066,648	1,180,433

(2) 連結損益計算書及び連結包括利益計算書
(連結損益計算書)

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
売上高		
海運業収益及びその他の営業収益	972,310	1,134,771
売上原価		
海運業費用及びその他の営業費用	946,863	1,039,218
売上総利益	25,447	95,552
販売費及び一般管理費	66,010	80,666
営業利益又は営業損失 (△)	△40,563	14,886
営業外収益		
受取利息	1,123	1,159
受取配当金	2,954	3,353
持分法による投資利益	546	2,381
為替差益	—	18,644
その他営業外収益	1,955	2,124
営業外収益合計	6,581	27,664
営業外費用		
支払利息	9,261	12,262
為替差損	5,228	—
その他営業外費用	482	1,699
営業外費用合計	14,973	13,961
経常利益又は経常損失 (△)	△48,955	28,589
特別利益		
固定資産売却益	4,612	13,684
株式交換差益	6,344	—
その他特別利益	4,627	2,602
特別利益合計	15,584	16,286
特別損失		
減損損失	3,362	2,565
投資有価証券評価損	2,517	7,249
造船契約変更損	1,937	—
造船契約解約損	3,754	—
その他特別損失	4,195	2,194
特別損失合計	15,767	12,008
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失 (△)	△49,138	32,867
法人税、住民税及び事業税	5,123	7,585
過年度法人税等	△1,053	—
法人税等調整額	△13,432	11,902
法人税等合計	△9,362	19,487
少数株主損益調整前当期純利益又は少数株主損益調整前当期純損失 (△)	△39,776	13,379
少数株主利益	1,575	2,710
当期純利益又は当期純損失 (△)	△41,351	10,669

(連結包括利益計算書)

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
少数株主損益調整前当期純利益又は少数株主損益調整前当期純損失(△)	△39,776	13,379
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△7,966	8,498
繰延ヘッジ損益	16,112	33,642
土地再評価差額金	42	—
為替換算調整勘定	△10,053	25,954
持分法適用会社に対する持分相当額	△2,650	484
その他の包括利益合計	△4,515	68,579
包括利益	△44,291	81,959
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	△45,221	77,380
少数株主に係る包括利益	929	4,578

(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23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
株主資本		
資本金		
当期首残高	65,031	65,031
当期変動額		
新株の発行	—	10,426
当期変動額合計	—	10,426
当期末残高	65,031	75,457
資本剰余金		
当期首残高	49,892	49,892
当期変動額		
新株の発行	—	10,426
自己株式の処分	—	△3
当期変動額合計	—	10,422
当期末残高	49,892	60,315
利益剰余金		
当期首残高	258,075	212,850
当期変動額		
剰余金の配当	△4,202	—
当期純利益又は当期純損失(△)	△41,351	10,669
自己株式の処分	△2	—
土地再評価差額金の取崩	—	△1
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	330	△230
当期変動額合計	△45,225	10,437
当期末残高	212,850	223,287
自己株式		
当期首残高	△903	△904
当期変動額		
自己株式の取得	△4	△4
自己株式の処分	4	4
当期変動額合計	△0	△0
当期末残高	△904	△904
株主資本合計		
当期首残高	372,095	326,870
当期変動額		
新株の発行	—	20,852
剰余金の配当	△4,202	—
当期純利益又は当期純損失(△)	△41,351	10,669
自己株式の取得	△4	△4
自己株式の処分	1	0
土地再評価差額金の取崩	—	△1
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	330	△230
当期変動額合計	△45,225	31,285
当期末残高	326,870	358,155

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成23年 4 月 1 日 至 平成24年 3 月 31 日)	当連結会計年度 (自 平成24年 4 月 1 日 至 平成25年 3 月 31 日)
その他の包括利益累計額		
その他の有価証券評価差額金		
当期首残高	1,955	△6,036
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△7,991	8,512
当期変動額合計	△7,991	8,512
当期末残高	△6,036	2,475
繰延ヘッジ損益		
当期首残高	△55,305	△41,596
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	13,709	33,492
当期変動額合計	13,709	33,492
当期末残高	△41,596	△8,104
土地再評価差額金		
当期首残高	2,077	2,297
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	220	52
当期変動額合計	220	52
当期末残高	2,297	2,350
為替換算調整勘定		
当期首残高	△29,153	△38,962
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△9,808	24,655
当期変動額合計	△9,808	24,655
当期末残高	△38,962	△14,306
その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	△80,426	△84,297
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△3,870	66,712
当期変動額合計	△3,870	66,712
当期末残高	△84,297	△17,584
少数株主持分		
当期首残高	23,316	17,361
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△5,955	4,042
当期変動額合計	△5,955	4,042
当期末残高	17,361	21,404

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
純資産合計		
当期首残高	314,986	259,934
当期変動額		
新株の発行	—	20,852
剰余金の配当	△4,202	—
当期純利益又は当期純損失（△）	△41,351	10,669
自己株式の取得	△4	△4
自己株式の処分	1	0
土地再評価差額金の取崩	—	△1
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	330	△230
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△9,826	70,755
当期変動額合計	△55,051	102,041
当期末残高	259,934	361,975

(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23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25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(△)	△49,138	32,867
減価償却費	50,044	59,667
減損損失	3,362	2,565
退職給付引当金の増減額(△は減少)	△254	△154
役員退職慰労引当金の増減額(△は減少)	△20	△392
特別修繕引当金の増減額(△は減少)	△105	△1,312
為替差損益(△は益)	2,585	△12,350
受取利息及び受取配当金	△4,078	△4,513
支払利息	9,261	12,262
造船契約変更損	1,937	—
造船契約解約損	3,754	—
有形固定資産売却損益(△は益)	△4,569	△13,647
投資有価証券評価損益(△は益)	2,517	7,249
株式交換差益	△6,344	—
売上債権の増減額(△は増加)	△3,281	△4,290
たな卸資産の増減額(△は増加)	△3,935	△3,687
その他の流動資産の増減額(△は増加)	△1,913	△3,083
仕入債務の増減額(△は減少)	△950	3,511
その他の流動負債の増減額(△は減少)	6,209	△873
その他	2,489	3,431
小計	7,570	77,248
利息及び配当金の受取額	4,071	5,282
利息の支払額	△9,429	△12,277
法人税等の支払額	△5,757	△8,419
法人税等の還付額	636	—
その他	—	△2,077
営業活動によるキャッシュ・フロー	△2,908	59,756
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	△2,020	△3,797
有価証券及び投資有価証券の売却による収入	12,913	6,972
有形固定資産の取得による支出	△237,281	△132,288
有形固定資産の売却による収入	162,898	97,068
無形固定資産の取得による支出	△848	△1,034
長期貸付けによる支出	△11,344	△1,792
長期貸付金の回収による収入	6,720	5,997
子会社株式の取得による支出	△12,414	—
その他	△1,856	1,662
投資活動によるキャッシュ・フロー	△83,233	△27,212

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25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)	563	△1,283
コマーシャル・ペーパーの純増減額 (△は減少)	17,000	△17,000
長期借入れによる収入	154,476	119,357
長期借入金返済等に係る支出	△65,897	△94,516
社債の償還による支出	△15,378	△378
株式の発行による収入	—	20,852
配当金の支払額	△4,228	△2
少数株主への配当金の支払額	△494	△696
少数株主からの払込みによる収入	268	32
その他	△2	△0
財務活動によるキャッシュ・フロー	86,306	26,364
現金及び現金同等物に係る換算差額	△2,810	7,386
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	△2,646	66,295
現金及び現金同等物の期首残高	94,429	92,756
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	947	23
合併に伴う現金及び現金同等物の増加額	25	—
現金及び現金同等物の期末残高	92,756	159,075

(5) 連結財務諸表に関する注記事項

(継続企業の前提に関する注記)

該当事項はありません。

(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 連結した子会社の数 288社 (前連結会計年度 288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 DRILLING/OFFSHORE HOLDING, INC.を含む合計6社を連結子会社に含めました。
また、清算により船舶保有会社合計6社を連結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、千葉港栄㈱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、連結の範囲から除いています。

2 持分法の適用に関する事項

- イ 持分法適用会社の数 27社 (前連結会計年度 26社)
持分法適用会社のうち非連結子会社数は10社で、主要な会社として芝浦海運㈱があります。関連会社数は17社で、主要な会社として㈱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Etesco Drilling Services, LLCを持分法適用範囲に含めました。
- 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(千葉港栄㈱他)及び関連会社(防災特殊曳船㈱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。
- ハ 持分法の適用の手続について特に記載する必要があると認められる事項
持分法適用会社のうち、決算日が連結決算日と異なる会社については、各社の事業年度に係る財務諸表を使用しています。

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10社あり、これらのうち5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っています。また残りの会社5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。

なお、当連結会計年度より、当社の連結子会社266社は、決算日を3月31日に変更しています。12月31日から変更した会社が263社、1月31日から変更した会社が1社、2月28日から変更した会社が1社、9月30日から変更した会社が1社です。この結果、当社及び278社の連結子会社の決算日は、連結決算日と一致しています。また決算日が12月31日の連結子会社5社については、決算日を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する方法に変更しています。この変更はグループ決算の精度向上を図るためです。この変更に伴い、当連結会計年度においては、決算日を統一した会社のうち、12月31日から変更した会社は、平成24年1月1日から平成25年3月31日までの15ヶ月間、1月31日から変更した会社は平成24年2月1日から平成25年3月31日までの14ヶ月間、2月28日から変更した会社は平成24年3月1日から平成25年3月31日までの13ヶ月間を連結し、連結損益計算書を通して調整する方法を採用しています。また9月30日から決算日を変更した会社については、前連結会計年度は3月31日を決算日とする仮決算を行っていたため、当連結会計年度における影響はありません。

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

a 満期保有目的の債券 償却原価法

b 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の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。

(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参入しています。

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

a 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

b 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 のれんの償却方法及び償却期間

5年間の定額法により償却を行っています。

チ 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。

リ 消費税等の会計処理は税抜き方式によっています。

(会計上の見積りの変更)

(耐用年数の変更)

当連結会計年度において平成24年度を初年度とする中期経営計画を策定したことを受け、船隊整備計画検討の一環として、船舶使用実績、新たに入手した整備報告及び船腹需給見通しを基に、船舶使用方針を見直しました。その結果、コンテナ船、自動車船及び油槽船について、従来の耐用年数よりも長期間の使用が見込めることが判明したため、コンテナ船及び自動車船については耐用年数を従来の15年から20年に、油槽船については耐用年数を従来の13年から20年に変更しました。

また、ドライバルク船については、国際海事機関が基準化したバラストタンク新塗装基準適用の船舶が当連結会計年度において初めて修繕ドック入りしたことにより、防食性能の向上を裏付ける情報が入手可能となりました。その結果、従来の耐用年数よりも長期間の使用が見込めることが判明したため、当該新塗装基準適用の船舶を対象として耐用年数を従来の15年から20年に変更しました。

これにより、従来の方法と比較して、当連結会計年度の営業利益、経常利益及び税金等調整前当期純利益が7,360百万円それぞれ増加する結果となりました。

(会計上の見積りの変更と区別することが困難な会計方針の変更)

(減価償却方法の変更)

当社及び国内連結子会社は、法人税法の改正に伴い、当連結会計年度より、平成24年4月1日以降に取得した有形固定資産について、改正後の法人税法に基づく減価償却方法に変更しています。

これによる連結財務諸表に与える影響は軽微です。

(セグメント情報等)

1. セグメント情報

1. 報告セグメントの概要

当社の報告セグメントは、当社グループの構成単位のうち分離された財務諸表が入手可能であり、取締役会が、経営資源の配分の決定及び業績を評価するために、定期的に検討を行う対象となっているものです。

当社グループは、海運業を中核とする海運企業グループであり、経済的特徴、サービスの内容、提供方法、市場及び顧客の種類を勘案し、「コンテナ船」、「不定期専用船」、「海洋資源開発及び重量物船」の3つを報告セグメントとしています。なお、「コンテナ船」にはコンテナ船事業及び物流事業、「不定期専用船」にはドライバルク事業、自動車船事業、エネルギー資源輸送事業、近海・内航事業、「海洋資源開発及び重量物船」にはエネルギー関連開発事業、オフショア支援船事業及び重量物船事業を集約しています。

当連結会計年度より、平成24年度を初年度とする中期経営計画を策定したことを受け、「その他」に含めていた物流事業を「コンテナ船」に含め、「不定期専用船」に含めていたエネルギー関連開発事業、オフショア支援船事業及び重量物船事業を「海洋資源開発及び重量物船」として新たに報告セグメントとし、従来の「コンテナ船」及び「不定期専用船」の2区分から、「コンテナ船」、「不定期専用船」、「海洋資源開発及び重量物船」の3区分に変更しています。

なお、前連結会計年度のセグメント情報は、当該セグメント変更に基づき作成したものを開示しています。

2. 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、その他の項目の金額の算定方法

報告セグメントの利益は、経常利益です。なお、セグメント間の取引は、会社間の取引であり、市場価格等に基づいています。

(耐用年数の変更)

会計上の見積りの変更に記載のとおり、当連結会計年度より、コンテナ船及び自動車船については耐用年数を従来の15年から20年に、油槽船については耐用年数を従来の13年から20年に、ドライバルク船についてはバラストタンク新塗装基準適用の船舶を対象として耐用年数を15年から20年に変更したため、報告セグメントの対象船舶の耐用年数を同様に変更しています。当該変更により、従来の方法に比べて、当連結会計年度の「コンテナ船」のセグメント利益が873百万円、「不定期専用船」のセグメント利益が6,118百万円、「その他」のセグメント利益が369百万円増加しています。

(減価償却方法の変更)

会計上の見積りの変更と区別することが困難な会計方針の変更に記載のとおり、法人税法の改正に伴い、当連結会計年度より、平成24年4月1日以降に取得した有形固定資産について、改正後の法人税法に基づく減価償却方法に変更したため、報告セグメントの減価償却の方法を改正後の法人税法に基づく減価償却方法に変更しています。

これによるセグメント情報に与える影響は軽微です。

3. 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、その他の項目の金額に関する情報

I 前連結会計年度（自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日）

（単位：百万円）

	コンテナ船	不定期専用船	海洋資源開発 及び重量物船	その他 (注)1	合計	調整額 (注)2	連結財務 諸表 計上額 (注)3
売上高							
外部顧客への売上高	467,982	443,086	20,420	40,820	972,310	-	972,310
セグメント間の内部売上高 又は振替高	9,936	2,079	-	36,497	48,513	△48,513	-
計	477,919	445,166	20,420	77,317	1,020,823	△48,513	972,310
セグメント利益又は損失(△)	△38,510	△95	△8,532	3,342	△43,795	△5,160	△48,955
セグメント資産	221,024	631,194	103,975	98,668	1,054,863	11,784	1,066,648
その他の項目							
減価償却費	7,878	34,050	4,677	2,572	49,178	865	50,044
のれんの償却額及び 負ののれん償却額	189	0	3,257	-	3,446	-	3,446
受取利息	455	553	12	117	1,139	△15	1,123
支払利息	774	5,816	2,375	270	9,236	25	9,261
持分法投資利益又は損失(△)	517	208	-	△179	546	-	546
持分法適用会社への投資額	4,047	2,749	-	3,355	10,152	-	10,152
有形固定資産及び 無形固定資産の増加額	26,803	172,016	36,963	2,595	238,378	818	239,196

(注) 1. 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、船舶管理、旅行代理店及び不動産賃貸・管理業等の事業が含まれています。

2. セグメント利益又は損失(△)の調整額△5,160百万円には、セグメント間取引消去△475百万円と全社費用△4,684百万円が含まれています。全社費用は、主に特定のセグメントに帰属しない一般管理費です。

セグメント資産の調整額11,784百万円は、セグメント間取引消去△67,187百万円と特定のセグメントに帰属しない全社資産78,971百万円です。

減価償却費の調整額865百万円は、特定のセグメントに帰属しない全社資産の減価償却費です。

受取利息の調整額△15百万円には、セグメント間取引消去△189百万円と特定のセグメントに帰属しない受取利息174百万円が含まれています。

支払利息の調整額25百万円には、セグメント間取引消去△189百万円と特定のセグメントに帰属しない支払利息215百万円が含まれています。

有形固定資産及び無形固定資産の増加額の調整額818百万円は、特定のセグメントに帰属しない全社資産の増加額です。

3. セグメント利益又は損失(△)は、連結財務諸表の経常損失と調整を行っています。

Ⅱ 当連結会計年度（自 平成24年 4 月 1 日 至 平成25年 3 月31日）

（単位：百万円）

	コンテナ船	不定期専用船	海洋資源開発 及び重量物船	その他 (注) 1	合計	調整額 (注) 2	連結財務 諸表 計上額 (注) 3
売上高							
外部顧客への売上高	552, 810	502, 571	35, 711	43, 678	1, 134, 771	-	1, 134, 771
セグメント間の内部売上高 又は振替高	9, 290	2, 692	-	46, 962	58, 945	△58, 945	-
計	562, 100	505, 263	35, 711	90, 641	1, 193, 716	△58, 945	1, 134, 771
セグメント利益又は損失(△)	6, 630	24, 064	△2, 422	6, 566	34, 839	△6, 250	28, 589
セグメント資産	259, 227	708, 783	116, 094	107, 429	1, 191, 535	△11, 101	1, 180, 433
その他の項目							
減価償却費	9, 283	38, 952	7, 944	2, 609	58, 789	878	59, 667
のれんの償却額及び 負ののれん償却額	265	-	2, 360	-	2, 626	-	2, 626
受取利息	752	561	12	200	1, 526	△367	1, 159
支払利息	1, 214	7, 060	3, 605	397	12, 278	△16	12, 262
持分法投資利益又は損失(△)	1, 065	661	503	151	2, 381	-	2, 381
持分法適用会社への投資額	5, 668	6, 093	3, 639	3, 634	19, 036	-	19, 036
有形固定資産及び 無形固定資産の増加額	29, 446	101, 956	276	2, 438	134, 117	437	134, 554

(注) 1. 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、船舶管理、旅行代理店及び不動産賃貸・管理業等の事業が含まれています。

2. セグメント利益又は損失(△)の調整額△6, 250百万円には、セグメント間取引消去△429百万円と全社費用△5, 820百万円が含まれています。全社費用は、主に特定のセグメントに帰属しない一般管理費です。

セグメント資産の調整額△11, 101百万円は、セグメント間取引消去△64, 492百万円と特定のセグメントに帰属しない全社資産53, 390百万円です。

減価償却費の調整額878百万円は、特定のセグメントに帰属しない全社資産の減価償却費です。

受取利息の調整額△367百万円には、セグメント間取引消去△410百万円と特定のセグメントに帰属しない受取利息43百万円が含まれています。

支払利息の調整額△16百万円には、セグメント間取引消去△410百万円と特定のセグメントに帰属しない支払利息394百万円が含まれています。

有形固定資産及び無形固定資産の増加額の調整額437百万円は、特定のセグメントに帰属しない全社資産の増加額です。

3. セグメント利益又は損失(△)は、連結財務諸表の経常利益と調整を行っています。

2. 関連情報

前連結会計年度（自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日）

1. 製品及びサービスごとの情報

セグメント情報に同様の情報を開示しているため、記載を省略しています。

2. 地域ごとの情報

(1) 売上高

(単位：百万円)

日本	米国	欧州	アジア	その他	合計
430,859	163,727	141,043	206,426	30,254	972,310

(注) 売上高は顧客の所在地を基礎とし、国又は地域に分類しています。

(2) 有形固定資産

(単位：百万円)

日本	その他	合計
423,449	195,000	618,449

3. 主要な顧客ごとの情報

外部顧客への売上高のうち、連結損益計算書の売上高の10%以上を占める相手先がないため、記載はありません。

当連結会計年度（自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日）

1. 製品及びサービスごとの情報

セグメント情報に同様の情報を開示しているため、記載を省略しています。

2. 地域ごとの情報

(1) 売上高

(単位：百万円)

日本	米国	欧州	アジア	その他	合計
470,543	189,558	179,017	263,719	31,933	1,134,771

(注) 売上高は顧客の所在地を基礎とし、国又は地域に分類しています。

(2) 有形固定資産

(単位：百万円)

日本	シンガポール	その他	合計
421,548	71,226	170,276	663,051

3. 主要な顧客ごとの情報

外部顧客への売上高のうち、連結損益計算書の売上高の10%以上を占める相手先がないため、記載はありません。

3. 報告セグメントごとの固定資産の減損損失に関する情報

前連結会計年度（自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日）

（単位：百万円）

	コンテナ船	不定期専用船	海洋資源開発 及び重量物船	その他(注)	全社・消去	合計
減損損失	1,240	1,683	-	424	13	3,362

（注）その他には、主に船舶管理、旅行代理店及び不動産賃貸・管理業等の事業が含まれています。

当連結会計年度（自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日）

（単位：百万円）

	コンテナ船	不定期専用船	海洋資源開発 及び重量物船	その他(注)	全社・消去	合計
減損損失	0	538	1,805	52	169	2,565

（注）その他には、主に船舶管理、旅行代理店及び不動産賃貸・管理業等の事業が含まれています。

4. 報告セグメントごとののれんの償却額及び未償却残高に関する情報

前連結会計年度（自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日）

（単位：百万円）

	コンテナ船	不定期専用船	海洋資源開発 及び重量物船	その他(注)	全社・消去	合計
当期償却額	218	0	3,258	-	-	3,476
当期末残高	782	-	3,693	-	-	4,475

（注）その他には、主に船舶管理、旅行代理店及び不動産賃貸・管理業等の事業が含まれています。

なお、平成22年4月1日前行われた企業結合により発生した負ののれんの償却額及び未償却残高は、以下のとおりです。

（単位：百万円）

	コンテナ船	不定期専用船	海洋資源開発 及び重量物船	その他(注)1	全社・消去	合計
当期償却額	28	-	1	-	-	29
当期末残高	-	-	2	-	-	2

（注）1. その他には、主に船舶管理、旅行代理店及び不動産賃貸・管理業等の事業が含まれています。

2. 連結貸借対照表上においてはのれん及び負ののれんの当期末残高を合計しています。

当連結会計年度（自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日）

（単位：百万円）

	コンテナ船	不定期専用船	海洋資源開発 及び重量物船	その他(注)	全社・消去	合計
当期償却額	265	-	2,361	-	-	2,627
当期末残高	675	-	-	-	-	675

（注）その他には、主に船舶管理、旅行代理店及び不動産賃貸・管理業等の事業が含まれています。

なお、平成22年4月1日前に行われた企業結合により発生した負ののれんの償却額及び未償却残高は、以下のとおりです。

(単位：百万円)

	コンテナ船	不定期専用船	海洋資源開発 及び重量物船	その他(注)1	全社・消去	合計
当期償却額	-	-	0	-	-	0
当期末残高	-	-	1	-	-	1

(注) 1. その他には、主に船舶管理、旅行代理店及び不動産賃貸・管理業等の事業が含まれています。

2. 連結貸借対照表上においてはのれん及び負ののれんの当期末残高を合計しています。

5. 報告セグメントごとの負ののれん発生益に関する情報

前連結会計年度（自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日）

該当事項はありません。

当連結会計年度（自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日）

該当事項はありません。

(1株当たり情報)

項目	前連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
1株当たり純資産額	317円59銭	363円18銭
1株当たり当期純利益金額又は当期純損失金額(△)	△54円14銭	12円7銭
潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額	潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、潜在株式は存在するものの、1株当たり当期純損失金額であるため記載していません。	潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、希薄化効果を有している潜在株式が存在しないため記載していません。

(注) 1株当たり当期純利益金額又は当期純損失金額及び潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額の算定上の基礎

項目	前連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
1株当たり当期純利益金額又は当期純損失金額(△)		
連結損益計算書上の当期純利益又は当期純損失(△)(百万円)	△41,351	10,669
普通株式に係る当期純利益又は当期純損失(△)(百万円)	△41,351	10,669
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)	763,785	884,237
潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額		
当期純利益調整額(百万円)	—	—
(うち連結子会社の潜在株式による調整額) (百万円)	(—)	(—)
普通株式増加数(千株)	—	—
(うち新株予約権(ストック・オプション)) (千株)	(—)	(—)
(うち新株予約権付社債)(千株)	(—)	(—)
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金額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15年6月27日による新株予約権(新株予約権の数 236個)、株主総会の特別決議日平成16年6月29日による新株予約権(新株予約権の数 106個)及び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 187個)。

(重要な後発事象)

該当事項はありません。

補足情報

最近における四半期毎の業績の推移（連結）

平成25年 3 月期

	第 1 四半期 24年 4 月～24年 6 月	第 2 四半期 24年 7 月～24年 9 月	第 3 四半期 24年10月～24年12月	第 4 四半期 25年 1 月～25年 3 月
	百万円	百万円	百万円	百万円
売上高	273, 598	272, 615	256, 228	332, 328
営業損益	4, 071	8, 077	△1, 521	4, 259
経常損益	7, 182	1, 892	1, 515	17, 998
税金等調整前四半期純損益	△4, 750	1, 697	16, 263	19, 656
四半期純損益	△674	△449	10, 528	1, 265
	円	円	円	円
1 株当たり四半期純損益	△0. 88	△0. 50	11. 23	1. 35
	百万円	百万円	百万円	百万円
総資産	1, 090, 164	1, 106, 825	1, 116, 984	1, 180, 433
純資産	269, 945	280, 655	308, 705	361, 975
	円	円	円	円
1 株当たり純資産	329. 12	279. 51	308. 89	363. 18

平成24年 3 月期

	第 1 四半期 23年 4 月～23年 6 月	第 2 四半期 23年 7 月～23年 9 月	第 3 四半期 23年10月～23年12月	第 4 四半期 24年 1 月～24年 3 月
	百万円	百万円	百万円	百万円
売上高	244, 210	252, 777	235, 896	239, 426
営業損益	△9, 893	△8, 497	△13, 221	△8, 950
経常損益	△8, 806	△11, 507	△20, 270	△8, 371
税金等調整前四半期純損益	△7, 413	△21, 827	△25, 126	5, 228
四半期純損益	△3, 727	△14, 873	△23, 565	815
	円	円	円	円
1 株当たり四半期純損益	△4. 88	△19. 47	△30. 85	1. 07
	百万円	百万円	百万円	百万円
総資産	1, 053, 803	1, 081, 494	1, 057, 791	1, 066, 648
純資産	299, 611	281, 250	246, 316	259, 934
	円	円	円	円
1 株当たり純資産	368. 28	344. 53	300. 04	317. 59

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	重量屯数(K/T)	隻数	重量屯数(K/T)
コンテナ船	2	193,960	3	△153,227
不定期専用船	35	3,287,125	38	△3,553,084
海洋資源開発及び重量物船	1	2,392	0	0
合計	38	3,483,477	41	△3,706,311

2. 期末運航船舶

部門		前連結会計年度末 (平成24年3月31日) (A)		当連結会計年度末 (平成25年3月31日) (B)		比較増減 (B)－(A)	
		隻数	重量屯数(K/T)	隻数	重量屯数(K/T)	隻数	重量屯数(K/T)
コンテナ船	所有船	11	627,481	10	668,214	△1	40,733
	傭船	69	3,666,070	65	3,797,518	△4	131,448
	合計	80	4,293,551	75	4,465,732	△5	172,181
不定期専用船	所有船	165	12,270,109	162	12,004,150	△3	△265,959
	傭船	267	21,034,585	282	23,204,084	15	2,169,499
	合計	432	33,304,694	444	35,208,234	12	1,903,540
海洋資源開発及び重量物船	所有船	22	196,913	23	199,305	1	2,392
	傭船	1	3,300	0	0	△1	△3,300
	合計	23	200,213	23	199,305	0	△908
合計	所有船	198	13,094,503	195	12,871,669	△3	△222,834
	傭船	337	24,703,955	347	27,001,602	10	2,297,647
	合計	535	37,798,458	542	39,873,271	7	2,074,813

(注) 重量屯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24年3月31日) (A)	当連結会計年度末 (平成25年3月31日) (B)	比較増減 (B)－(A)
	570,036	582,746	12,710

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24年3月31日) (A)	当連結会計年度末 (平成25年3月31日) (B)	比較増減 (B) - (A)
借入金	478,212	525,448	47,236
社債	74,951	74,573	△378
コマーシャル・ペーパー	17,000	—	△17,000
リース債務	22,359	29,843	7,483
合計	592,522	629,864	37,341

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24年3月31日) (A)	当連結会計年度末 (平成25年3月31日) (B)	比較増減 (B) - (A)
コンテナ船	5,391	5,330	△61
不定期専用船	576	595	19
海洋資源開発及び重量物船	227	250	23
その他	1,205	1,197	△8
全社	304	295	△9
合計	7,703	7,667	△36