

平成24年3月期 決算短信〔日本基準〕（連結）

平成24年4月27日

上場会社名 川崎汽船株式会社

上場取引所 東・大・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24年6月26日

配当支払開始予定日 -

有価証券報告書提出予定日 平成24年6月26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24年3月期の連結業績（平成23年4月1日～平成24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	%
24年3月期	972,310	△1.3	△40,563	-	△48,955	-	△41,351	-
23年3月期	985,084	17.5	58,609	-	47,350	-	30,603	-

(注) 包括利益 24年3月期 △44,291百万円 (-%) 23年3月期 △15,551百万円 (-%)

	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	%	%	%
24年3月期	△54.14	-	△15.5	△4.7	△4.2
23年3月期	40.08	38.41	10.2	4.6	5.9

(参考) 持分法投資損益 24年3月期 546百万円 23年3月期 101百万円

(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
24年3月期	1,066,648	259,934	22.7	317.59
23年3月期	1,032,505	314,986	28.2	381.87

(参考) 自己資本 24年3月期 242,572百万円 23年3月期 291,669百万円

(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
24年3月期	△2,908	△83,233	86,306	92,756
23年3月期	84,901	△54,116	△24,796	94,429

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			
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	百万円	%	%
23年3月期	-	4.00	-	5.50	9.50	7,258	23.7	2.4
24年3月期	-	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-
25年3月期(予想)	-	-	-	-	-	-	-	-

現時点では、平成25年3月期の配当予想は未定です。

3. 平成25年3月期の連結業績予想（平成24年4月1日～平成25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)	540,000	8.7	△1,000	-	△2,000	-	1,000	-	1.31
通期	1,120,000	15.2	16,000	-	12,000	-	11,000	-	14.40

※ 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： 無  
② ①以外の会計方針の変更： 無  
③ 会計上の見積りの変更： 無  
④ 修正再表示： 無

(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

24年3月期	765,382,298株	23年3月期	765,382,298株
24年3月期	1,600,534株	23年3月期	1,589,909株
24年3月期	763,785,178株	23年3月期	763,580,746株

(参考) 個別業績の概要

1. 平成24年3月期の個別業績（平成23年4月1日～平成24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	%
24年3月期	737,994	△4.4	△49,375	—	△48,748	—	△37,044	—
23年3月期	772,321	22.3	41,656	—	41,162	—	24,620	—

	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
24年3月期	△48.48	—
23年3月期	32.22	30.89

(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		
24年3月期	557,862		161,109		28.9	210.87		
23年3月期	580,087		203,642		35.1	266.53		

(参考) 自己資本 24年3月期 161,109百万円 23年3月期 203,642百万円

※ 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(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24年4月27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	2
(1) 経営成績に関する分析	2
(2) 財政状態に関する分析	5
(3) 利益配分に関する基本方針及び当期・次期の配当	7
(4) 事業等のリスク	7
2. 企業集団の状況	10
3. 経営方針	12
(1) 会社の経営の基本方針	12
(2) 中長期的な会社の経営戦略及び目標とする経営指標	12
(3) 会社の対処すべき課題	12
4. 連結財務諸表	16
(1) 連結貸借対照表	16
(2) 連結損益計算書及び連結包括利益計算書	18
連結損益計算書	18
連結包括利益計算書	19
(3) 連結株主資本等変動計算書	20
(4) 連結キャッシュ・フロー計算書	23
(5) 継続企業の前提に関する注記	25
(6) 連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項	25
(7) 追加情報	27
(8) 連結財務諸表に関する注記事項	27
(セグメント情報等)	27
(1株当たり情報)	33
(重要な後発事象)	33
補足情報	34
最近における四半期毎の業績の推移(連結)	34
参考資料(連結)	35

## 1. 経営成績

### (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22年4月1日 至 平成23年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	増減額	増減率
売上高 (億円)	9,851	9,723	△128	(△1.3%)
営業損益 (億円)	586	△406	△992	( — )
経常損益 (億円)	474	△490	△963	( — )
当期純損益 (億円)	306	△414	△720	( — )

為替レート(¥/US\$) (12ヶ月平均)	¥86.04	¥79.06	△¥6.98	(△8.1%)
燃料油価格(US\$/MT) (12ヶ月平均)	US\$489	US\$672	US\$183	(37.4%)

当期(平成23年4月1日から平成24年3月31日まで)における世界経済は、欧米先進国では財政危機の顕在化により景気が減速し、中国、インドを始めとした新興国でも経済成長が鈍化しました。国内経済も、東日本大震災の影響による落ち込みから持ち直しつつあるものの、円高の長期化、タイ洪水等により停滞しました。

海運業を取りまく事業環境は、市況低迷、円高、燃料油価格高騰等により大変厳しいものとなりました。コンテナ船市況は、欧米向け荷動きの鈍化と大型コンテナ船就航によるスペース供給増により低迷しました。ドライバルク船市況も、夏場以降一時的に回復を見たものの、新造船の大量竣工等により低迷しました。また、自動車船事業は、東日本大震災、タイ洪水の影響により輸送量が減少しました。

この結果、当期の連結売上高は9,723億10百万円(前期比127億73百万円減少)、営業損失は405億63百万円(前期は586億9百万円の営業利益)、経常損失は489億55百万円(前期は473億50百万円の経常利益)、当期純損失は413億51百万円(前期は306億3百万円の当期純利益)となり、前期比で大幅な悪化となりました。

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22年 4月 1日 至 平成23年 3月 31日)	当連結会計年度 (自 平成23年 4月 1日 至 平成24年 3月 31日)	増減額 (増減率)
コンテナ船	売上高 (億円)	4,450	3,955	△495 (△11.1%)
	セグメント損益 (億円)	290	△418	△708 ( —)
不定期専用船	売上高 (億円)	4,471	4,635	164 ( 3.7%)
	セグメント損益 (億円)	170	△86	△256 ( —)
その他	売上高 (億円)	930	1,133	203 ( 21.9%)
	セグメント損益 (億円)	47	66	19 ( 39.4%)
調整額	セグメント損益 (億円)	△34	△52	△18 ( —)
合計	売上高 (億円)	9,851	9,723	△128 ( △1.3%)
	セグメント損益 (億円)	474	△490	△963 ( —)

#### ① コンテナ船事業セグメント

##### [コンテナ船事業]

当期の積高は、アジア出し北米、欧州向けでは欧米の景気減速により減少したものの、北米、欧州出しアジア向けは増加しました。南北航路、アジア域内航路も合わせた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。

一方で、当期の運賃市況は、大型コンテナ船就航により船腹需給が悪化し、夏場のピークシーズンサーチャージの課徴が不調に終わり下落傾向が続きました。当社は、リーマンショック以降縮小した船隊規模を維持し、慎重な事業運営を継続しています。減速航行を始めとしたコスト削減の徹底、サービスの合理化に努めましたが、前期比減収減益となり損失を計上するに至りました。

#### ② 不定期専用船事業セグメント

##### [ドライバルク事業]

新造船の大量竣工により低迷した大型船市況は、夏場以降中国の鉄鉱石輸入量増加により一時は1日当たりの傭船料3万ドルを超える水準まで回復したものの、2012年年初以降はブラジルの洪水による鉄鉱石の出荷減もあり市況は再び急落しました。中小型船の市況は、石炭や穀物が堅調な荷動きを見せましたが、やはり新造船の大量竣工により全般に低調に推移しました。この結果、ドライバルク事業全体では前期比で増収減益となりました。

##### [自動車船事業]

日本からの完成車輸出台数は、東日本大震災による生産、出荷の減少が大きく前期比6%減少しました。一方、復航及び三国間航路の荷動きは堅調に推移し、当社グループの総輸送台数は前期比約10%増加しました。東日本大震災、タイ洪水の影響は、収入の減少に加え配船効率の低下となり一時は一部船舶の停船を余儀なくされる事態となりました。その結果、前期比増収減益となり損失を計上するに至りました。

### [エネルギー資源輸送事業]

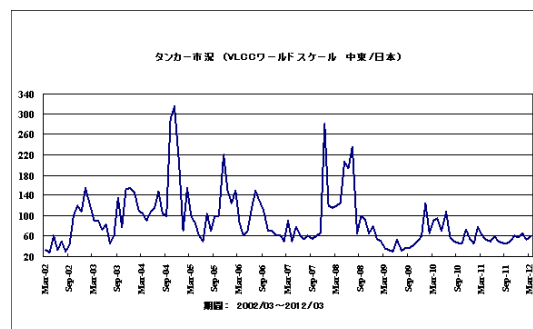
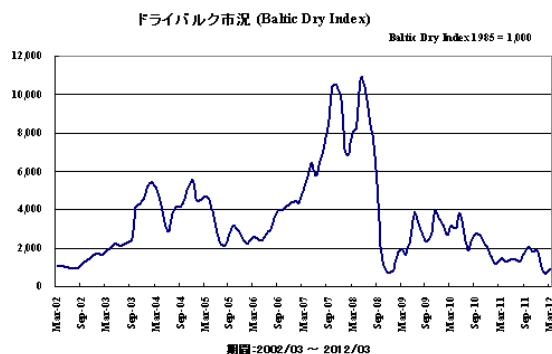
油槽船は、大型原油船の長期契約船は安定収益を確保しました。一方、中型原油船、石油製品船市況は低迷が続きました。スポット運航船の返船、処分を進め船隊縮小による収支改善に努めました。液化天然ガス輸送船は、全船中長期契約に従事し収支が改善しました。オフショア支援船は、新造船5隻が当期竣工し、7隻の運航体制となりました。有力大手資源メジャーとの中長期契約も獲得でき、本格的な事業運営体制が確立できました。エネルギー資源輸送事業全体では、前期比減収減益となり損失が拡大しました。

### [重量物船事業]

重量物船事業は、新造船2隻の投入により増収となりました。夏場以降の市況回復の遅れとSAL社完全子会社化に伴うのれん償却費が増加したものの、ユーロ安の影響により、損失は横ばいとなりました。

### [近海・内航事業]

不定期船輸送は、内航の石灰石輸送などが順調に稼働しました。定期船輸送では、日立／釧路航路、常陸那珂／苫小牧航路で東日本大震災の影響による寄港地変更などの対応を迫られました。原航路復帰後は輸送量が順調に推移し、前期を上回る輸送量を確保しました。常陸那珂／北九州航路は第3四半期からの減船が影響し輸送量は前期を下回りました。八戸／苫小牧のフェリー航路では、東日本大震災の影響による一時的な寄港地変更措置を行いました。トラック・旅客ともに前期を上回る輸送量となりました。



## ③ その他

### [物流・港運事業]

国際物流事業は、日本、中国、アジアからの輸出貨物の増加に加え、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もあり増収増益となりました。国内物流事業では、陸送事業において東日本大震災の影響により扱い貨物が減少しましたが、震災復興に伴う倉庫需要の増加があり、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1兆1,200億円、営業利益160億円、経常利益120億円、当期純利益110億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)		営業損益 (億円)		経常損益 (億円)		純損益 (億円)	
25年3月期	11,200	15.2%	160	—	120	—	110	—

(為替レート(¥/US\$): ¥80 / 燃料油価格(US\$/MT): \$720)

コンテナ船事業は、世界経済が先行き不透明な状況ですが、輸送需要は緩やかに増加すると予想します。一方、新造船の供給は依然多く、船腹需給の改善には時間が掛かる見込みですが、昨年事業継続可能な水準を大きく下回るまで下落した運賃も、漸く2012年に入り反転、上昇に転じております。運賃修復に加え、コスト削減、減速運航の徹底、航路運営においては選択と集中を進めることで大幅な収支改善を見込みます。

不定期専用船事業も増収増益を見込みます。ドライバルク事業は、当面市況の低迷が続くものの、2012年後半からは中国の鉄鉱石、石炭、穀物等の輸入量の増加、老齢船の解撤促進により船腹需給が改善し、緩やかに市況は回復すると見込みます。自動車船事業では、新興国を中心に世界の自動車販売は今後も成長し海上輸送需要は拡大する見通しです。また、日本出し完成車輸出も円高基調の緩和、北米市場の回復により堅調に推移する見込みです。エネルギー資源輸送事業は、油槽船市況の回復には未だ時間を要する見込みです。大型原油船については、既存契約の維持、更改に取り組み、中型原油船、石油製品船では効率配船に取り組みます。液化天然ガス輸送船は、期中に高収益契約に切り替わる船舶により収益改善を見込みます。オフショア支援船は、資源高を背景に資源開発が更に進むことが見込まれ、市況改善によるスポット運航船の稼働率上昇により収益改善を見込みます。重量物船事業も、資源開発の増加に伴うプラント等プロジェクト貨物輸送需要の増加による収支改善を見込みます。近海・内航事業は、新鋭新造船を投入し積極的な営業活動と効率的な航路運営で利益確保を続けます。

(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24年3月末の資産の部は1兆666億48百万円となり、前期末に比べ341億43百万円増加しました。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178億99百万円増加しました。固定資産は船舶の増加等により前期末に比べて162億44百万円増加しました。

負債の部は、8,067億14百万円となり前期末に比べ891億95百万円増加しました。流動負債は短期借入金および商業・ペーパーの増加等により前期末に比べて206億16百万円増加しました。固定負債は長期借入金の増加が主な要因となり前期末より685億78百万円増加しました。

純資産の部は、繰延ヘッジ損益の増加があるも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550億51百万円減少し、2,599億34百万円となりました。

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23年3月期)	当期 (平成24年3月期)	増減額
現金及び現金同等物期首残高	921	944	23
① 営業活動によるキャッシュ・フロー	849	△29	△878
② 投資活動によるキャッシュ・フロー	△541	△832	△291
③ 財務活動によるキャッシュ・フロー	△248	863	1,111
④ 換算差額	△46	△28	17
現金及び現金同等物純増減額	14	△26	△41
新規連結に伴う現金及び現金同等物増加額	9	9	1
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	944	928	△17

当期末における現金及び現金同等物は927億56百万円となり、前期末より16億73百万円減少しました。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29億8百万円のマイナス（前期は849億1百万円のプラス）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832億33百万円のマイナス（前期は541億16百万円のマイナス）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863億6百万円のプラス（前期は247億96百万円のマイナス）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20年 3月期	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
自己資本比率 (%)	36.7	34.5	29.5	28.2	22.7
時価ベースの自己資本比率 (%)	63.7	20.0	27.3	22.7	13.0
キャッシュ・フロー対有利子負債比率 (年)	2.3	5.7	—	5.7	—
インタレスト・カバレッジ・レシオ (倍)	27.7	12.6	—	9.8	—

※ 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254億円を含みます。)

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

当期の配当金につきましては、業況の著しい悪化により当期純損失を計上する結果となりました。誠に遺憾ながら従来のご予想通り無配とさせていただきます。

次期の配当金につきましても、当社を取り巻く情勢が極めて不透明であることから、現時点では未定とさせていただきます。通期の見通し及び当社の財務状況等を総合的に勘案し、予想可能と判断されるに至った時点で改めてお知らせすることといたします。

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當や、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限に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。厳しくかつ見通し困難な海運市況下、為替、燃料油価格動向等も予断を許さない状況にあります。当社グループは、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み、次期の黒字化および復配を果たすべく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、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に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イトを占めています。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、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、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。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

当社グループは中期経営計画「“K” LINE Vision 100 新たな挑戦」を見直し、平成24年4月に「“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。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

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

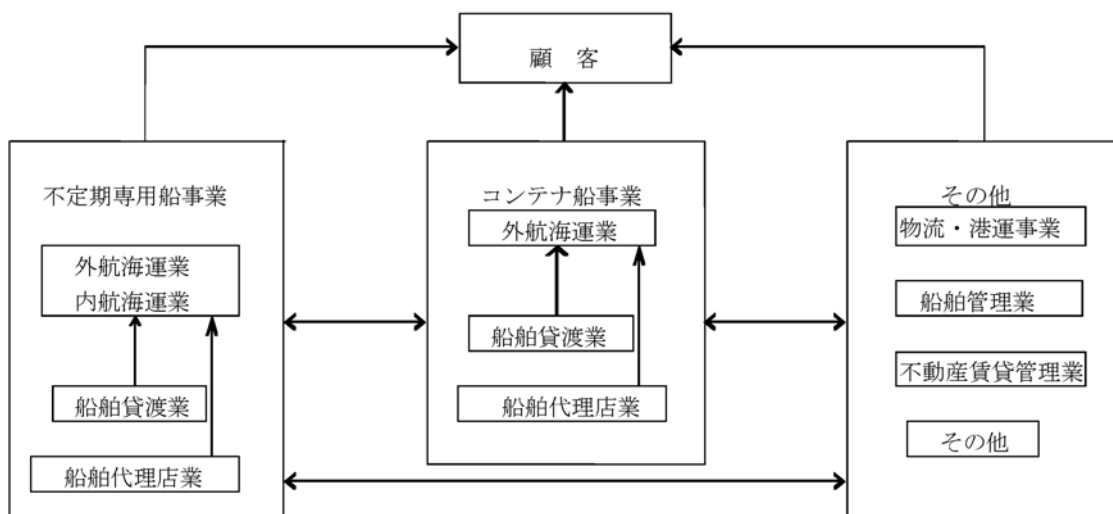
当社グループは、マネジメント・アプローチを導入した新基準において、コンテナ船事業、不定期専用船事業およびその他の事業活動を展開しています。

各事業を構成する主要な会社（平成24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 コンテナ船事業	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、インターモーダルエンジニアリング㈱、東京国際港運㈱	“K” LINE PTE LTD、“K” LINE AMERICA, INC.、K LINE MEXICO SA DE CV、“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 (FINLAND) OY、“K” LINE (SCANDINAVIA) HOLDING A/S、K LINE (NORWAY) AS、K Line (Sweden) AB、“K” LINE (PORTUGAL) – AGENTES DE NAVEGAÇÃO, S. A.、INTERNATIONAL TRANSPORTATION SERVICE, INC.、“K” LINE SHIPPING (SOUTH AFRICA) PTY LTD、“K” LINE (VIETNAM) LIMITED
II 不定期専用船事業	川崎汽船㈱、川崎近海汽船㈱、旭汽船㈱、神戸棧橋㈱	“K” LINE PTE LTD、“K” LINE BULK SHIPPING (UK) LIMITED、“K” Line European Sea Highway Services GmbH、K LINE OFFSHORE AS、“K” LINE LNG SHIPPING (UK) LIMITED、“K” LINE HEAVY LIFT (UK) LIMITED、SAL Heavy Lift GmbH
III 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 ロジスティックス㈱、日東タグ㈱、新東陸運㈱、日本高速輸送㈱、舞鶴高速輸送㈱、ケイライン シップマネージメント㈱、太平洋日本汽船㈱、㈱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㈱	CENTURY DISTRIBUTION SYSTEMS, INC.、JAMES KEMBALL LIMITED、“K” LINE NEW YORK, INC.、“K” LINE HOLDING (EUROPE) LIMITED、UNIVERSAL LOGISTICS SYSTEM, 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

2011年4月に市場の構造変化や将来の需要拡大に対応するべく「“K” LINE Vision 100 - 新たな挑戦」を策定しました。しかしながら、コンテナ船、ドライバルク船市況が大幅に悪化し、加えて東日本大震災、円高、燃料油価格高騰等により、2011年度は当期純損失を計上するに至りました。

この結果を受け、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。

(注：上記の課題については、次項(3)で詳述しています。)

2011年度実績、2012～2014年度の計画及び主な財務数値目標

指標	単位	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
売上高	(億円)	9,723	11,200	10,700	11,100
経常利益	(億円)	▲490	120	390	600
当期純利益	(億円)	▲414	110	250	420
EBITDA	(億円)	138	1,000	1,100	1,350
自己資本	(億円)	2,426	2,600	2,800	3,300
有利子負債	(億円)	5,925	5,800	5,400	4,900
営業CF	(億円)	▲29	670	900	1,130
投資CF	(億円)	▲832	▲500	▲500	▲500
DER	-	244%	223%	193%	148%
ROA	-	-5%	1%	4%	6%
自己資本比率	-	23%	23%	26%	30%
有利子負債 / 営業CF	(倍)	-	8.7	6.0	4.3

#### (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つの最重要課題を掲げ重点的に取り組みます。また、2008年4月以降一貫して掲げている5つの課題についても取り組みを継続し、「“K” LINE Vision 100」のメインテーマである「共利共生と持続的成長」の達成に向けてグループ一丸となって取り組んでまいります。

イ. 3つの最重要課題

① 2012年度経常損益の黒字化

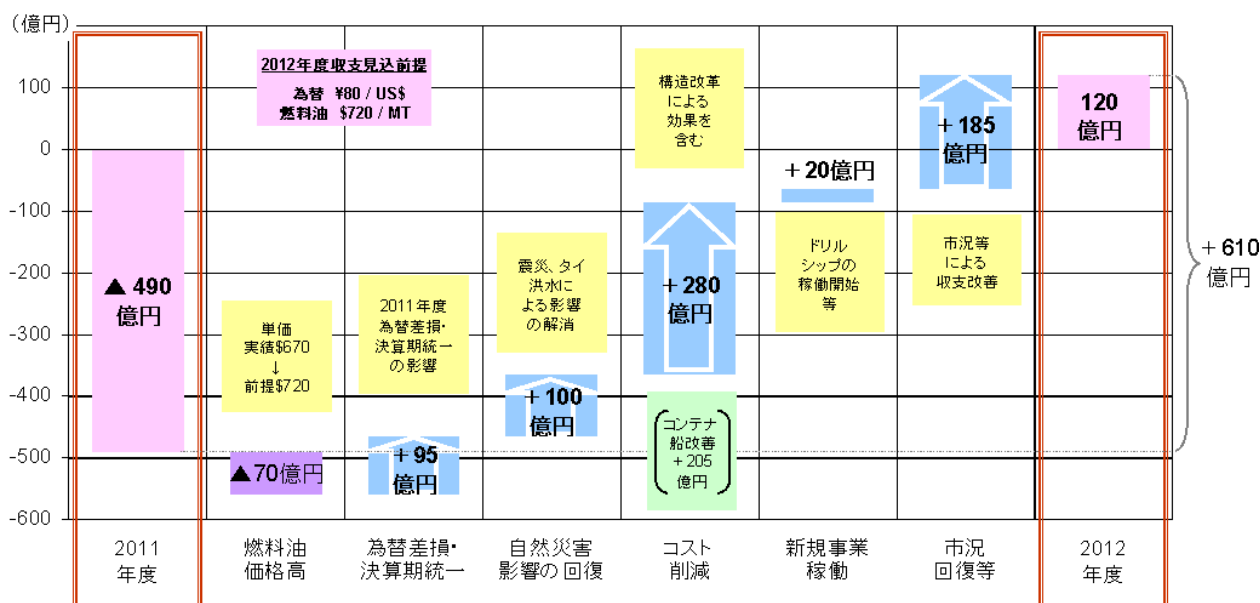
2012年度経常損益の黒字化に向け、当社グループは一丸となり、減速航行による燃料消費量削減、一般管理費削減等の徹底したコスト削減を進めます。コンテナ船事業においては、不採算航路の整理、不経済船の返船および処分による船隊スリム化を行い、また省エネ対応の新造大型コンテナ船就航に伴う運航費単価の削減を実現し、効率化、収益性の向上を図ることによって、リーマンショック以降継続している慎重な事業運営を行います。これらコスト削減、サービス合理化により280億円の収支改善を見込みます。

(単位: 億円)

項目	2011年度 コスト削減	2012年度【2011年度比】	
		コスト削減	内容
コンテナ船	構造改革効果	28	105 省エネ新造大型船投入、各航路大型船化によるコンテナあたりの単価低減(30億円)、不採算航路の整理、不経済船処分による収益改善(35億円)、減速航行強化による燃料費削減(40億円)
	運航コスト削減・収益改善	122	100 運航費(貨物費、港費、フィーダーコスト等)削減(40億円)、グループ会社収益改善等(40億円)、コンテナ売却等(20億円)
	小計	150	205
不定期 専用船 ・その他	運航コスト削減	53	25 燃料費・減速航行の拡大(5億円)、船舶経費: 備船料等削減(20億円)
	グループ会社収益改善 ・コスト削減	14	35 営業コスト削減(15億円)、一般管理費削減(人件費、物件費等削減)(20億円)
	小計	67	60
本部	一般管理費コスト削減	3	15 人件費(役員報酬、臨時手当等)、物件費(旅費・交通費、接待費等)の削減
合計	220	280	-

運賃市況は、コンテナ船事業においては、今年に入り、運賃修復が着実に進んでおり、一定の回復を見込みます。また、ドライバルク事業においても足元の市況は低迷していますが、今年の後半より需給は徐々に改善し、緩やかな回復を見込みます。これら市況回復等により185億円の収支改善を見込みます。

その他、前期に発生した自然災害の影響からの回復や新規事業の稼働開始などの改善要因をあわせ、2012年度経常利益は120億円を予想します。



## 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約600億円を下回る500億円に抑制し、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。

	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
投資CF【億円】	832	500	500	500
前回(2011年4月)	950	800	650	-
前回との差異	▲ 118	▲ 300	▲ 150	-

### 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。

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、「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

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23年3月31日)	当連結会計年度 (平成24年3月31日)
<b>資産の部</b>		
流動資産		
現金及び預金	74,063	96,698
受取手形及び営業未収金	78,313	77,894
短期貸付金	1,903	7,022
有価証券	24,998	1
原材料及び貯蔵品	34,411	38,303
繰延及び前払費用	32,448	36,758
繰延税金資産	2,224	4,988
その他流動資産	15,008	19,744
貸倒引当金	△526	△666
流動資産合計	262,845	280,744
固定資産		
有形固定資産		
船舶（純額）	379,295	473,552
建物及び構築物（純額）	25,422	24,262
機械装置及び運搬具（純額）	6,629	6,467
土地	30,717	29,825
建設仮勘定	136,114	78,797
その他有形固定資産（純額）	5,550	5,545
有形固定資産合計	583,728	618,449
無形固定資産		
のれん	4,518	4,473
その他無形固定資産	5,845	5,479
無形固定資産合計	10,363	9,952
投資その他の資産		
投資有価証券	101,312	75,214
長期貸付金	15,896	15,066
繰延税金資産	42,988	51,869
その他長期資産	16,673	15,843
貸倒引当金	△1,302	△491
投資その他の資産合計	175,569	157,501
固定資産合計	769,660	785,904
資産合計	1,032,505	1,066,648

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (平成23年3月31日)	当連結会計年度 (平成24年3月31日)
<b>負債の部</b>		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	76,750	75,275
短期借入金	55,783	72,049
コマーシャル・ペーパー	—	17,000
未払法人税等	3,456	2,661
賞与引当金	2,088	1,560
役員賞与引当金	284	171
その他流動負債	65,348	55,610
流動負債合計	203,711	224,328
固定負債		
社債	74,951	74,573
長期借入金	332,481	406,162
リース債務	1,963	13,428
再評価に係る繰延税金負債	2,632	2,590
退職給付引当金	7,793	7,525
役員退職慰労引当金	1,978	1,952
特別修繕引当金	17,708	17,555
デリバティブ債務	67,916	52,181
その他固定負債	6,380	6,416
固定負債合計	513,807	582,385
負債合計	717,519	806,714
<b>純資産の部</b>		
株主資本		
資本金	65,031	65,031
資本剰余金	49,892	49,892
利益剰余金	258,075	212,850
自己株式	△903	△904
株主資本合計	372,095	326,870
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	1,955	△6,036
繰延ヘッジ損益	△55,305	△41,596
土地再評価差額金	2,077	2,297
為替換算調整勘定	△29,153	△38,962
その他の包括利益累計額合計	△80,426	△84,297
少数株主持分	23,316	17,361
純資産合計	314,986	259,934
負債純資産合計	1,032,505	1,066,648

(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22年 4月 1日 至 平成23年 3月 31日)	当連結会計年度 (自 平成23年 4月 1日 至 平成24年 3月 31日)
売上高		
海運業収益及びその他の営業収益	985,084	972,310
売上原価		
海運業費用及びその他の営業費用	861,996	946,863
売上総利益	123,088	25,447
販売費及び一般管理費	64,478	66,010
営業利益又は営業損失(△)	58,609	△40,563
営業外収益		
受取利息	891	1,123
受取配当金	1,857	2,954
持分法による投資利益	101	546
その他営業外収益	1,974	1,955
営業外収益合計	4,825	6,581
営業外費用		
支払利息	8,564	9,261
為替差損	7,223	5,228
その他営業外費用	297	482
営業外費用合計	16,085	14,973
経常利益又は経常損失(△)	47,350	△48,955
特別利益		
固定資産売却益	5,506	4,612
投資有価証券売却益	129	3,641
株式交換差益	—	6,344
その他特別利益	2,265	986
特別利益合計	7,900	15,584
特別損失		
減損損失	48	3,362
投資有価証券売却損	8	2,614
投資有価証券評価損	443	2,517
造船契約変更損	—	1,937
造船契約解約損	—	3,754
損害賠償金	790	—
その他特別損失	3,749	1,580
特別損失合計	5,041	15,767
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	50,209	△49,138
法人税、住民税及び事業税	5,297	5,123
過年度法人税等	—	△1,053
法人税等調整額	13,002	△13,432
法人税等合計	18,300	△9,362
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(△)	31,909	△39,776
少数株主利益	1,306	1,575
当期純利益又は当期純損失(△)	30,603	△41,351

## (連結包括利益計算書)

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24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(△)	31,909	△39,776
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△6,516	△7,966
繰延ヘッジ損益	△26,953	16,112
土地再評価差額金	—	42
為替換算調整勘定	△13,219	△10,053
持分法適用会社に対する持分相当額	△772	△2,650
その他の包括利益合計	△47,461	△4,515
包括利益	△15,551	△44,291
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	△14,357	△45,221
少数株主に係る包括利益	△1,193	929

## (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22年 4月 1日 至 平成23年 3月 31日)	当連結会計年度 (自 平成23年 4月 1日 至 平成24年 3月 31日)
<b>株主資本</b>		
資本金		
当期首残高	65,031	65,031
当期変動額		
当期変動額合計	—	—
当期末残高	65,031	65,031
資本剰余金		
当期首残高	49,876	49,892
当期変動額		
自己株式の処分	15	—
当期変動額合計	15	—
当期末残高	49,892	49,892
利益剰余金		
当期首残高	229,661	258,075
当期変動額		
剰余金の配当	△3,056	△4,202
当期純利益又は当期純損失(△)	30,603	△41,351
自己株式の処分	△8	△2
土地再評価差額金の取崩	160	—
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	715	330
当期変動額合計	28,414	△45,225
当期末残高	258,075	212,850
自己株式		
当期首残高	△949	△903
当期変動額		
自己株式の取得	△18	△4
自己株式の処分	63	4
当期変動額合計	45	△0
当期末残高	△903	△904
株主資本合計		
当期首残高	343,619	372,095
当期変動額		
剰余金の配当	△3,056	△4,202
当期純利益又は当期純損失(△)	30,603	△41,351
自己株式の取得	△18	△4
自己株式の処分	71	1
土地再評価差額金の取崩	160	—
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	715	330
当期変動額合計	28,476	△45,225
当期末残高	372,095	326,870

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成22年 4 月 1 日 至 平成23年 3 月 31 日)	当連結会計年度 (自 平成23年 4 月 1 日 至 平成24年 3 月 31 日)
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金		
当期首残高	8,545	1,955
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△6,589	△7,991
当期変動額合計	△6,589	△7,991
当期末残高	1,955	△6,036
繰延ヘッジ損益		
当期首残高	△28,936	△55,305
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△26,369	13,709
当期変動額合計	△26,369	13,709
当期末残高	△55,305	△41,596
土地再評価差額金		
当期首残高	2,044	2,077
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	32	220
当期変動額合計	32	220
当期末残高	2,077	2,297
為替換算調整勘定		
当期首残高	△17,151	△29,153
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△12,002	△9,808
当期変動額合計	△12,002	△9,808
当期末残高	△29,153	△38,962
その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	△35,498	△80,426
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△44,928	△3,870
当期変動額合計	△44,928	△3,870
当期末残高	△80,426	△84,297
少数株主持分		
当期首残高	23,743	23,316
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△426	△5,955
当期変動額合計	△426	△5,955
当期末残高	23,316	17,361

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成22年 4 月 1 日 至 平成23年 3 月31日)	当連結会計年度 (自 平成23年 4 月 1 日 至 平成24年 3 月31日)
純資産合計		
当期首残高	331,864	314,986
当期変動額		
剰余金の配当	△3,056	△4,202
当期純利益又は当期純損失 (△)	30,603	△41,351
自己株式の取得	△18	△4
自己株式の処分	71	1
土地再評価差額金の取崩	160	—
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	715	330
株主資本以外の項目の当期変動額 (純額)	△45,354	△9,826
当期変動額合計	△16,878	△55,051
当期末残高	314,986	259,934



## (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22年 4月 1日 至 平成23年 3月 31日)	当連結会計年度 (自 平成23年 4月 1日 至 平成24年 3月 31日)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>		
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	50,209	△49,138
減価償却費	44,722	50,044
減損損失	48	3,362
退職給付引当金の増減額(△は減少)	△225	△254
役員退職慰労引当金の増減額(△は減少)	△20	△20
特別修繕引当金の増減額(△は減少)	70	△105
受取利息及び受取配当金	△2,749	△4,078
支払利息	8,564	9,261
造船契約変更損	—	1,937
造船契約解約損	—	3,754
損害賠償金	790	—
投資有価証券売却損益(△は益)	△120	△1,026
有形固定資産売却損益(△は益)	△5,212	△4,569
投資有価証券評価損益(△は益)	443	2,517
株式交換差益	—	△6,344
売上債権の増減額(△は増加)	△4,298	△3,281
仕入債務の増減額(△は減少)	8,467	△950
たな卸資産の増減額(△は増加)	△8,424	△3,935
その他の流動資産の増減額(△は増加)	△10,189	△1,913
その他の流動負債の増減額(△は減少)	5,624	6,209
その他	8,893	6,101
小計	96,595	7,570
利息及び配当金の受取額	2,824	4,071
利息の支払額	△8,657	△9,429
損害賠償金の支払額	△790	—
法人税等の支払額	△5,070	△5,757
法人税等の還付額	—	636
営業活動によるキャッシュ・フロー	84,901	△2,908
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>		
有価証券及び投資有価証券の取得による支出	△3,097	△2,020
有価証券及び投資有価証券の売却による収入	1,063	12,913
有形固定資産の取得による支出	△146,461	△237,281
有形固定資産の売却による収入	92,463	162,898
無形固定資産の取得による支出	△920	△848
長期貸付けによる支出	△3,823	△11,344
長期貸付金の回収による収入	5,612	6,720
子会社株式の取得による支出	—	△12,414
その他	1,045	△1,856
投資活動によるキャッシュ・フロー	△54,116	△83,233

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24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)	△2,703	563
コマーシャル・ペーパーの純増減額 (△は減少)	△9,000	17,000
長期借入れによる収入	56,763	154,476
長期借入金返済等に係る支出	△64,347	△65,897
社債の償還による支出	△2,523	△15,378
配当金の支払額	△3,085	△4,228
少数株主への配当金の支払額	△337	△494
少数株主からの払込みによる収入	438	268
その他	△1	△2
財務活動によるキャッシュ・フロー	△24,796	86,306
現金及び現金同等物に係る換算差額	△4,560	△2,810
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	1,428	△2,646
現金及び現金同等物の期首残高	92,122	94,429
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	879	947
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	94,429	92,756

(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 連結した子会社の数 288社 (前連結会計年度 316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、持分比率の増加によりHUSKY TERMINAL AND STEVEDORING, INC. を連結範囲に含めました。また、HLL Heavy Lift + Load Annegret GmbH & Co. KGを含む合計34社はSAL Heavy Lift GmbH(旧SAL Schiffahrtskontor Altes Land GmbH & Co. KG) に吸収合併されています。
- 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(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 26社 (前連結会計年度 29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17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、持分比率の増加によりHUSKY TERMINAL AND STEVEDORING, INC. を持分法適用会社から連結子会社にしてしています。
- 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(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。
- 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“K” LINE AMERICA, INC. を含む合計273社の決算日は12月31日、(株)エスコバル・ジャパンの決算日は1月31日、及びインターモーダルエンジニアリング(株)の決算日は2月29日で連結決算日と差異がありますが、連結財務諸表の作成に当たっては同日現在の財務諸表を使用しています。なお、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。決算日が9月30日のSPRING WOOD NAVIERA, S.A. については連結決算日現在で決算に準じた仮決算を行なった財務諸表を基礎としています。

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

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り下げの方法)

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別に選択適用しています。

その他有形固定資産 : 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(川崎汽船株)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と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(株))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り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。

(7) 追加情報

当連結会計年度の期首以後に行われる会計上の変更及び過去の誤謬の訂正より、「会計上の変更及び誤謬の訂正に関する会計基準」(企業会計基準第24号 平成21年12月4日)及び「会計上の変更及び誤謬の訂正に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第24号 平成21年12月4日)を適用しています。

(8) 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

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、コンテナ船事業、不定期専用船事業の2つを報告セグメントとしています。なお、不定期専用船事業セグメント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、重量物船事業、内航・フェリー事業を集約しています。

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、経常利益であります。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。

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22年4月1日 至 平成23年3月31日）

（単位：百万円）

	コンテナ船	不定期専用船	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	444,971	447,111	93,002	985,084	-	985,084
セグメント間の内部売上高 又は振替高	2,438	1,735	41,619	45,793	△45,793	-
計	447,409	448,846	134,621	1,030,878	△45,793	985,084
セグメント利益又は損失(△)	29,005	16,991	4,739	50,735	△3,385	47,350
セグメント資産	174,629	659,509	153,162	987,301	45,203	1,032,505
その他の項目						
減価償却費	3,888	34,314	5,548	43,751	970	44,722
のれんの償却額及び 負のれん償却額	△28	2,895	6	2,873	-	2,873
受取利息	315	552	146	1,013	△122	891
支払利息	695	7,442	530	8,667	△103	8,564
持分法投資利益又は損失(△)	385	△381	97	101	-	101
持分法適用会社への投資額	5,803	5,435	5,109	16,349	-	16,349
有形固定資産及び 無形固定資産の増加額	27,881	116,797	3,576	148,255	738	148,993

(注) 1. その他には、主に物流・港運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△3,385百万円には、セグメント間取引消去133百万円と全社費用△3,519百万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45,203百万円は、セグメント間取引消去△64,054百万円と特定のセグメントに帰属しない全社資産109,258百万円です。

減価償却費の調整額970百万円は、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△122百万円には、セグメント間取引消去△230百万円と特定のセグメントに帰属しない受取利息108百万円が含まれています。

支払利息の調整額△103百万円には、セグメント間取引消去△230百万円と特定のセグメントに帰属しない支払利息126百万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738百万円は、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。

II 当連結会計年度（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	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	395,460	463,507	113,342	972,310	-	972,310
セグメント間の内部売上高 又は振替高	3,608	2,079	43,097	48,784	△48,784	-
計	399,068	465,587	156,440	1,021,095	△48,784	972,310
セグメント利益又は損失(△)	△41,772	△8,628	6,605	△43,795	△5,160	△48,955
セグメント資産	160,342	735,170	159,373	1,054,886	11,761	1,066,648
その他の項目						
減価償却費	5,232	38,727	5,217	49,178	865	50,044
のれんの償却額及び 負ののれん償却額	56	3,257	132	3,446	-	3,446
受取利息	427	565	149	1,141	△18	1,123
支払利息	575	8,191	471	9,239	22	9,261
持分法投資利益又は損失(△)	338	208	△0	546	-	546
持分法適用会社への投資額	2,268	2,749	5,135	10,152	-	10,152
有形固定資産及び 無形固定資産の増加額	25,161	208,980	4,237	238,378	818	239,196

(注) 1. その他には、主に物流・港運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11,761百万円は、セグメント間取引消去△67,209百万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△18百万円には、セグメント間取引消去△192百万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22百万円には、セグメント間取引消去△192百万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。

## 2. 関連情報

### I 前連結会計年度（自 平成22年4月1日 至 平成23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
414,372	182,447	155,795	198,980	33,488	985,084

(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おります。

##### (2) 有形固定資産

(単位：百万円)

日本	その他	合計
437,431	146,296	583,728

#### 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。

### II 当連結会計年度（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おります。

##### (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。



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22年4月1日 至 平成23年3月31日）

重要な減損損失はありません。

当連結会計年度（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	その他(注)	全社・消去	合計
減損損失	-	1,683	1,664	13	3,362

(注) その他には、主に物流・港運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22年4月1日 至 平成23年3月31日）

（単位：百万円）

	コンテナ船	不定期専用船	その他(注)	全社・消去	合計
当期償却額	-	2,898	6	-	2,904
当期末残高	-	4,532	19	-	4,551

(注) その他には、主に物流・港運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、以下のとおりであります。

（単位：百万円）

	コンテナ船	不定期専用船	その他(注)1	全社・消去	合計
当期償却額	28	2	-	-	31
当期末残高	28	4	-	-	33

(注) 1. その他には、主に物流・港運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	その他(注)	全社・消去	合計
当期償却額	85	3,258	132	-	3,476
当期末残高	766	3,693	15	-	4,475

(注) その他には、主に物流・港運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、以下のとおりであります。

（単位：百万円）

	コンテナ船	不定期専用船	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、主に物流・港運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22年4月1日 至 平成23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。

1株当たり情報

項目	前連結会計年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)
1株当たり純資産額	381円87銭	317円59銭
1株当たり当期純利益又は当期純損失 (△)	40円8銭	△54円14銭
潜在株式調整後1株当たり当期純利益	38円41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又は当期純損失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22年4月1日 至 平成23年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)
1株当たり当期純利益又は当期純損失(△)		
連結損益計算書上の当期純利益又は当期純損失 (△) (百万円)	30,603	△41,351
普通株式に係る当期純利益又は当期純損失 (△) (百万円)	30,603	△41,351
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)	763,580	763,785
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)	—	—
(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)	33,088	—
(うち新株予約権(ストック・オプション)) (千株)	(64)	(—)
(うち新株予約権付社債) (千株)	(33,024)	(—)
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

平成23年3月期

	第1四半期 22年4月～22年6月	第2四半期 22年7月～22年9月	第3四半期 22年10月～22年12月	第4四半期 23年1月～23年3月
	百万円	百万円	百万円	百万円
売上高	253,780	266,578	241,491	223,234
営業損益	23,063	26,945	12,335	△3,734
経常損益	20,551	22,298	9,745	△5,245
税金等調整前四半期純損益	23,809	18,709	11,903	△4,213
四半期純損益	15,803	10,525	6,911	△2,637
	円	円	円	円
1株当たり四半期純損益	20.70	13.78	9.05	△3.45
	百万円	百万円	百万円	百万円
総資産	1,058,472	1,033,305	1,038,913	1,032,505
純資産	331,384	322,366	309,073	314,986
	円	円	円	円
1株当たり純資産	403.09	392.45	373.73	381.87

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	重量吨数(K/T)	隻数	重量吨数(K/T)
コンテナ船	3	214,146	0	0
不定期専用船	35	2,269,564	△11	△1,068,573
合計	38	2,483,710	△11	△1,068,573

2. 期末運航船舶

部門		前連結会計年度末 (平成23年3月31日) (A)		当連結会計年度末 (平成24年3月31日) (B)		比較増減 (B) - (A)	
		隻数	重量吨数(K/T)	隻数	重量吨数(K/T)	隻数	重量吨数(K/T)
コンテナ船	所有船	8	413,335	11	627,481	3	214,146
	傭船	74	3,770,570	69	3,666,070	△5	△104,500
	合計	82	4,183,905	80	4,293,551	△2	109,646
不定期専用船	所有船	163	11,266,031	187	12,467,022	24	1,200,991
	傭船	254	19,457,018	268	21,037,885	14	1,580,867
	合計	417	30,723,049	455	33,504,907	38	2,781,858
合計	所有船	171	11,679,366	198	13,094,503	27	1,415,137
	傭船	328	23,227,588	337	24,703,955	9	1,476,367
	合計	499	34,906,954	535	37,798,458	36	2,891,504

(注) 重量吨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23年3月31日) (A)	当連結会計年度末 (平成24年3月31日) (B)	比較増減 (B) - (A)
		551,452	570,036

## 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23年3月31日) (A)	当連結会計年度末 (平成24年3月31日) (B)	比較増減 (B) - (A)
借入金	388,264	478,212	89,947
社債	90,329	74,951	△15,378
コマーシャル・ペーパー	-	17,000	17,000
リース債務	4,769	22,359	17,590
合計	483,362	592,522	109,159

## 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23年3月31日) (A)	当連結会計年度末 (平成24年3月31日) (B)	比較増減 (B) - (A)
コンテナ船	3,103	3,239	136
不定期専用船	1,202	803	△399
その他	3,283	3,357	74
全社	307	304	△3
合計	7,895	7,703	△192