

2021年3月期 決算短信〔日本基準〕（連結）

2021年5月10日

上場取引所 東名福

上場会社名 川崎汽船株式会社

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

代表者 (役職名) 代表取締役社長 社長執行役員 (氏名) 明珍 幸一

問合せ先責任者 (役職名) サステナビリティ推進・IR・広報グループ長 (氏名) 北村 午郎 TEL 03-3595-5189

定時株主総会開催予定日 2021年6月23日

配当支払開始予定日 -

有価証券報告書提出予定日 2021年6月23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. 2021年3月期の連結業績（2020年4月1日～2021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		親会社株主に帰属する 当期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
2021年3月期	625,486	△14.9	△21,286	—	89,498	—	108,695	—
2020年3月期	735,284	△12.1	6,840	—	7,407	—	5,269	—

(注) 包括利益 2021年3月期 119,956百万円 (—%) 2020年3月期 △12,865百万円 (—%)

	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	%	%	%
2021年3月期	1,165.34	—	68.1	9.6	△3.4
2020年3月期	56.50	—	5.1	0.8	0.9

(参考) 持分法投資損益 2021年3月期 118,165百万円 2020年3月期 8,011百万円

(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
2021年3月期	974,608	316,162	22.4	2,339.28
2020年3月期	896,081	200,234	11.3	1,083.88

(参考) 自己資本 2021年3月期 218,193百万円 2020年3月期 101,095百万円

(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
2021年3月期	33,397	16,987	△34,845	130,001
2020年3月期	△21,797	△20,286	16,731	111,933

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	%	%
2020年3月期	—	0.00	—	0.00	0.00	—	—	—
2021年3月期	—	0.00	—	0.00	0.00	—	—	—
2022年3月期(予想)	—	—	—	—	—	—	—	—

現時点では、2022年3月期の配当予想は未定です。

3. 2022年3月期の連結業績予想（2021年4月1日～2022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		親会社株主に帰属する当期純利益		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）	297,500	△0.9	7,000	—	44,000	341.0	55,000	471.2	589.66
通期	570,000	△8.9	0	—	45,000	△49.7	35,000	△67.8	375.24

※ 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 一社（社名）—、除外 一社（社名）—

（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）	2021年3月期	93,938,229株	2020年3月期	93,938,229株
② 期末自己株式数	2021年3月期	664,331株	2020年3月期	666,130株
③ 期中平均株式数	2021年3月期	93,273,761株	2020年3月期	93,272,294株

（参考）個別業績の概要

2021年3月期の個別業績（2020年4月1日～2021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	%
2021年3月期	399,255	△20.0	△30,720	—	△11,857	—	8,433	△66.8
2020年3月期	498,901	△14.9	△7,638	—	△2,984	—	25,430	—

	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
2021年3月期	90.40	—
2020年3月期	272.58	—

（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
2021年3月期	544,810	44,551	8.2	477.52
2020年3月期	527,336	38,579	7.3	413.52

（参考）自己資本 2021年3月期 44,551百万円 2020年3月期 38,579百万円

※ 決算短信は公認会計士又は監査法人の監査の対象外です

※ 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. 経営成績等の概況（1）当期の経営成績の概況 ロ. 今後の見通し」をご参照ください。

（決算補足説明資料及び決算説明会内容の入手方法）

2021年5月10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）

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

（投資家情報）

<https://www.kline.co.jp/ja/ir.html>

（決算説明会資料）

<https://www.kline.co.jp/ja/ir/library/presentation.html>

○添付資料の目次

1. 経営成績等の概況	2
(1) 当期の経営成績の概況	2
(2) 当期の財政状態の概況	7
(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. 会計基準の選択に関する基本的な考え方	13
4. 連結財務諸表及び主な注記	14
(1) 連結貸借対照表	14
(2) 連結損益計算書及び連結包括利益計算書	16
連結損益計算書	16
連結包括利益計算書	17
(3) 連結株主資本等変動計算書	18
(4) 連結キャッシュ・フロー計算書	20
(5) 連結財務諸表に関する注記事項	22
(継続企業の前提に関する注記)	22
(追加情報)	22
(セグメント情報)	23
(1株当たり情報)	25
(重要な後発事象)	25
補足情報	27
最近における四半期ごとの業績の推移（連結）	27
参考資料（連結）	28

1. 経営成績等の概況

(1) 当期の経営成績の概況

イ. 当期の経営成績

(億円未満四捨五入)

	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	増減額 (増減率)
売上高 (億円)	7,353	6,255	△1,098 (△14.9%)
営業損益 (億円)	68	△213	△281 (—)
経常損益 (億円)	74	895	821 (—)
親会社株主に帰属する 当期純損益 (億円)	53	1,087	1,034 (—)

為替レート(¥/US\$) (12ヶ月平均)	¥109.13	¥105.79	△¥3.34 (△3.1%)
燃料油価格(US\$/MT) (12ヶ月平均)	US\$467	US\$363	△US\$104 (△22.3%)

当期の連結売上高は6,254億86百万円（前期比1,097億98百万円の減少）、営業損失は212億86百万円（前期は68億40百万円の営業利益）、経常利益は894億98百万円（前期比820億90百万円の増加）、親会社株主に帰属する当期純利益は1,086億95百万円（前期比1,034億26百万円の増加）となりました。

なお、当社の持分法適用会社であるOCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD.（以下、「ONE社」という。）の業績好調などにより、持分法による投資利益として1,181億65百万円を計上しました。うち、ONE社からの持分法による投資利益計上額は累計期間1,192億71百万円、当第4四半期連結会計期間においては673億25百万円となります。

セグメントごと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 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	増減額 (増減率)
ドライバルク	売上高 (億円)	2,338	1,820	△518 (△22.2%)
	セグメント損益 (億円)	41	△91	△132 (—)
エネルギー 資源	売上高 (億円)	847	776	△70 (△8.3%)
	セグメント損益 (億円)	99	11	△88 (△89.2%)
製品物流	売上高 (億円)	3,845	3,397	△448 (△11.7%)
	セグメント損益 (億円)	△29	1,045	1,075 (—)
その他	売上高 (億円)	323	262	△61 (△19.0%)
	セグメント損益 (億円)	17	11	△6 (△37.4%)
調整額	セグメント損益 (億円)	△54	△81	△27 (—)
合計	売上高 (億円)	7,353	6,255	△1,098 (△14.9%)
	セグメント損益 (億円)	74	895	821 (—)

① ドライバルクセグメント

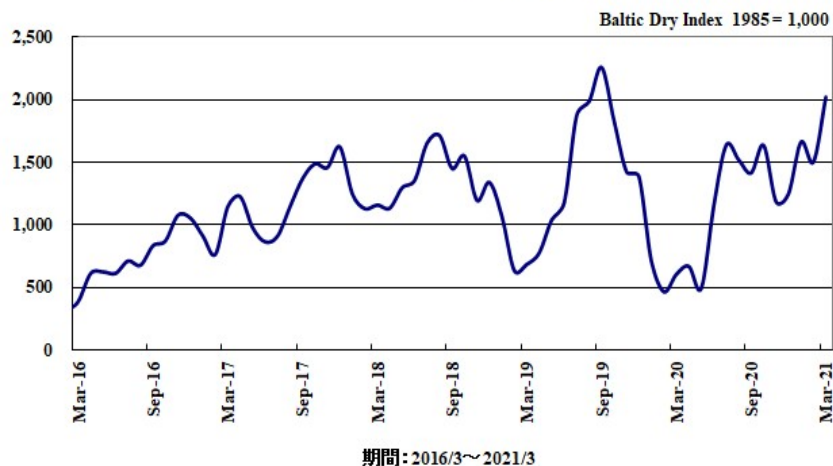
〔ドライバルク事業〕

大型船市況は、期初には新型コロナウイルス感染症（COVID-19）（以下、「新型コロナウイルス感染症」という。）拡大による経済活動の停滞と、産地の天候不順による出荷の減少が重なり市況が著しく低迷しましたが、期中には中国向け貨物の輸送需要回復に伴い上昇する場面も見られました。下半期には主要国の経済活動の回復、中国の活発な粗鋼生産により振れ幅を伴いながらも市況は概ね堅調に推移しました。

中・小型船市況は、期初には新型コロナウイルス感染症拡大により世界的に荷動きが停滞しましたが、中国の経済活動再開、ブラジル出し中国向け穀物の堅調な輸送需要等により、期央にかけて回復しました。下半期には米国出し中国向けの活発な穀物輸送に加え、中国の寒波による石炭輸入需要の高まりなどにより、中・小型船の船腹供給が引き締まり、市況は堅調に推移しました。

以上の結果、ドライバルクセグメント全体では、運航コストの削減や船隊規模適正化の実施、運賃先物取引（FFA）を利用した市況変動リスクのヘッジなどに努めましたが、特に上半期での市況低迷による影響により、前期比で減収となり、損失を計上しました。

ドライバルク市況 (Baltic Dry Index)



② エネルギー資源セグメント

〔油槽船事業・電力炭船事業〕

大型原油船、LPG船及び電力炭船は中長期の傭船契約のもとで順調に稼働し、安定的に収益に貢献しました。

〔液化天然ガス輸送船事業・海洋資源開発事業〕

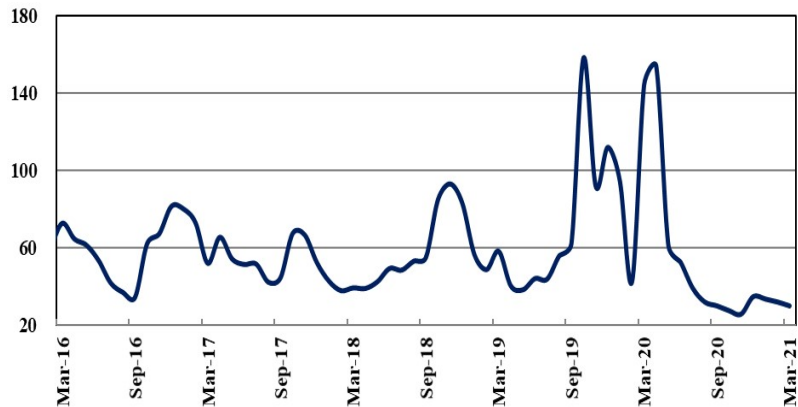
LNG船及びFPSO（浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備）は中長期の傭船契約のもとで順調に稼働し、安定的に収益に貢献しました。

ドリルシップ（海洋掘削船）については、期中は中長期の傭船契約のもと順調に稼働し収益に貢献したものの、2022年の現行傭船契約満了後の市況予想を踏まえた結果、最終的に損失となりました。

オフショア支援船においては、上半期は油価下落の影響により海洋資源開発が停滞し市況が悪化、下半期の油価回復後も、市況低迷が継続しました。

以上の結果、エネルギー資源セグメント全体では、前期比で減収減益となりました。

タンカー市況 VLCC ワールドスケール (中東/日本)



期間: 2016/3~2021/3

③ 製品物流セグメント

[自動車船事業]

新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、世界的な販売の低迷、各国工場での生産停止などにより、上半期は海上輸送需要が減少しました。下半期の輸送需要は回復しました。また、停船やサービスの一時的な見直し、船隊規模適正化によるコスト削減などの対応を実施したものの、前期比で減収となり、損失を計上しました。

[物流事業]

国内物流事業は、世界的なコンテナ海上輸送の需要増加によりコンテナターミナルの取扱量は回復しました。曳船事業では引き続き鋼材や製紙原料の需要減退により作業が減少しました。倉庫事業は継続して堅調に推移しました。

国際物流事業は、海上輸送の混雑による海上貨物から航空貨物へのシフトにより、航空フォワーディング事業の荷動きが改善しました。eコマース関連貨物の荷動きについては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による巣ごもり需要を受け引き続き堅調に推移しました。

[近海・内航事業]

近海事業は、鋼材輸送では、上半期は鉄鋼メーカーの減産の影響もあり、鉄鋼製品の出荷量が減少しましたが、下半期は需要が大幅に回復し、当期輸送量は前期並みとなりました。木材輸送では、輸入合板の輸送量は需要低迷により、前期を下回ったものの、再生可能エネルギーとして需要が増加しているバイオマス発電用燃料の輸送量は前期を大幅に上回りました。バルク輸送では、主要貨物であるロシア炭の国内需要が減少したことなどにより輸送量は前期を大幅に下回りました。

内航事業は、定期船輸送では、製紙関連や自動車関連の主要貨物が減少するなか、食品貨物などの取り込みを図りましたが、輸送量は前期を下回りました。フェリー事業では、新型コロナウイルス感染症拡大の影響から旅客と乗用車の輸送量が前期を大幅に下回りました。不定期船輸送では、貨物輸送需要の減退により、石灰石・石炭の各専用船や一般貨物船ともに稼働は前期を下回りました。

以上の結果、近海・内航事業では、前期を下回る輸送量になりました。

[港湾事業]

国内ターミナルでは、北米航路は荷動きが堅調に推移、下半期はアジア航路でも回復傾向となったことで、前期比で取扱量が増加しました。

海外ターミナルでは、北米西岸の自営ターミナルINTERNATIONAL TRANSPORTATION SERVICE, INC.（以下、「ITS社」という。）において、米国の巣ごもり需要によりアジア発北米向け荷動きが夏場以降急増し、コンテナ取扱量は好調に推移しました。更に2020年9月から新規ユーザーを誘致したことにより、黒字に転換しました。

なお、ITS社については、2020年12月に、Macquarie Infrastructure and Real Assetsが運営するインフラ投資ファンドであるMIP V BidCo, LLCへの譲渡が完了しました。

[コンテナ船事業]

ONE社は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によるグローバルでの荷動き減少を受け機動的な配船見直しや運航効率の改善などの施策を実施したことで、上半期の積高は前年同期比で減少しましたが、業績は改善しました。第3四半期においては、北米航路を中心として運賃及び消費率が順調に推移すると同時に、医療関連貨物や消費財の需要が例年を上回る規模で回復したことにより、輸送スペースやコンテナの不足、ターミナルや内陸輸送の混雑などサプライチェーンの混乱が発生し、輸送需要が想定を超えてひっ迫する事態となりました。第4四半期においては、北米航路に加え、欧州航路を始めとする全航路において需要がひっ迫したことで、ONE社では臨時船の投入やオペレーションの改善による混乱改善に向けた取組みを継続しながらも、短期市況の高騰を受けて運賃が高水準で推移したことで、業績は前期比で大幅な改善となりました。

以上の結果、製品物流セグメント全体では、前期比で減収となりましたが、黒字に転換しました。

④ その他

その他には、船舶管理業、旅行代理店業、及び不動産賃貸・管理業等が含まれており、当期業績は前期比で減収減益となりました。

ロ. 今後の見通し

次期の業績につきましては、売上高5,700億円、営業利益0億円、経常利益450億円、親会社株主に帰属する当期純利益350億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）		親会社株主に帰属する 当期純損益（億円）	
2022年3月期	5,700	△8.9%	0	—	450	△49.7%	350	△67.8%

(為替レート(¥/US\$): ¥105.81 / 燃料油価格(US\$/MT): US\$431)

ドライバルクセグメントでは、各国における経済支援政策、新型コロナウイルス感染症拡大の抑制策により、世界経済の回復基調が続くことが期待されることに加え、新造船竣工量が限定的であることや環境規制施行に伴う解撤船の増加により、船腹需給は引き締まると予想されます。ドライバルク市況は堅調に推移していく見通しで、2021年度通期連結業績も改善に向かう見込みです。一方で、新型コロナウイルス感染症の経済活動への影響は依然として懸念が残るため、輸送需要の総量変化には注視していきます。ドライバルクセグメントでは、引き続き運航効率の改善とコスト削減等の収支改善策に取り組みむとともに、強みである高い輸送品質を生かした営業活動を積極的にを行い、中長期契約の上積みによる安定収益拡充に努めます。

エネルギー資源セグメントでは、大型原油船、LPG船、電力炭船、LNG船、ドリルシップ（海洋掘削船）及びFPSO（浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備）において、中長期の備船契約のもとで安定収益の確保に努めます。オフショア支援船においては、引き続きコスト削減などに取り組み収支の改善に努めます。

製品物流セグメントでは、自動車船事業においては、世界自動車販売市場は、2020年度の新型コロナウイルス感染症の影響からの大きな回復を継続する見通しです。一方、足元では半導体不

足による生産への影響が懸念されるものの、2020年度来取り組んできた船隊規模適正化、航路網再編の取組みなどによる運航効率の向上により、2021年度は黒字化を見込みます。物流事業においては、国内物流事業では、コンテナ海上輸送の堅調な荷動きがしばらくは継続するとの見通しにより、コンテナターミナル取扱量は堅調に推移すると考えています。一方、曳船事業では現時点で需要減退傾向が見られていますが、下半期に向けて徐々に回復していくと予想されます。国際物流事業では、自動車産業の荷動きは継続して回復傾向が続く見込みです。航空フォワーディング事業では、海上輸送の混雑による海上貨物から航空貨物へのシフトにより、引き続き荷動きは回復基調で推移すると予想されます。コンテナ船事業においては、世界経済の回復基調が期待される一方で、新型コロナウイルス感染症の収束時期の予想は未だ困難であることから、不透明な状況が続くものと思われまます。2020年度からの旺盛な荷動き、それに伴うサプライチェーンの混乱及び輸送需要のひっ迫が続いている状況であります。ONE社としては引き続き混乱回避を目的とした臨時船の投入、新造コンテナ機器の投入といった対策を積極的に実施しています。

(2) 当期の財政状態の概況

イ. 資産、負債及び純資産の状況

2021年3月末の資産の部は9,746億8百万円となり、前期末に比べ785億27百万円増加しました。流動資産は現金及び預金の増加等により前期末に比べ71億77百万円増加しました。固定資産は投資有価証券の増加等により前期末に比べ713億49百万円増加しました。

負債の部は、長期借入金の減少等により6,584億46百万円となり、前期末に比べ374億0百万円減少しました。

純資産の部は、利益剰余金の増加等により前期末に比べ1,159億28百万円増加し、3,161億62百万円となりました。

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	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	増減額
現金及び現金同等物期首残高	1,380	1,119	△261
① 営業活動による キャッシュ・フロー	△218	334	552
② 投資活動による キャッシュ・フロー	△203	170	373
③ 財務活動による キャッシュ・フロー	167	△348	△516
④ 換算差額	△9	25	34
現金及び現金同等物純増減額	△262	181	443
新規連結に伴う現金及び 現金同等物増加額	1	0	△1
現金及び現金同等物期末残高	1,119	1,300	181

当期末における現金及び現金同等物は1,300億1百万円となり、前期末より180億68百万円増加しました。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、税金等調整前当期純利益等により、当期は333億97百万円のプラス（前期は217億97百万円のマイナス）となりました。

投資活動によるキャッシュ・フローは、有形固定資産の売却による収入等により、当期は169億87百万円のプラス（前期は202億86百万円のマイナス）となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローは、長期借入金返済等に係る支出等により、当期は348億45百万円のマイナス（前期は167億31百万円のプラス）となりました。

(参考) キャッシュ・フロー関連指標の推移

	2017年 3月期	2018年 3月期	2019年 3月期	2020年 3月期	2021年 3月期
自己資本比率(%)	21.0	20.9	10.9	11.3	22.39
時価ベースの自己資本比率(%)	26.5	22.4	11.7	8.5	24.3
キャッシュ・フロー対有利子負債 比率(年)	—	488.8	—	—	15.2
インタレスト・カバレッジ・レシオ(倍)	—	0.2	—	—	3.3

※ 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500億円を含みます。）
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）2017年3月期、2019年3月期及び2020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）利益分配に関する基本方針及び当期・次期の配当

当社は、安定的な配当を通じ株主の皆様への利益還元を最大化することを経営の重要課題と継続して位置づけていますが、利益分配については、今後の業績動向、将来への成長投資及び財務体質の強化を総合的に勘案し、中長期的な株主利益の向上を図ることを基本方針としています。この方針に基づき、今後の業績動向に鑑み、誠に遺憾ながら、期末配当については無配とさせていただきます。

次期の配当については、今後の業績動向、将来への成長投資及び財務体質の強化を総合的に勘案するため、現時点では未定とさせていただきます。

（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。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。

このほか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。当社グループは、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ェイトを占めています。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。また、環境規制の拡大・強化に伴い、環境負荷の低い良質な燃料の使用が求められ、結果として価格が割高な燃料を調達せざるを得ない可能性があります。当社グループは、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、か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れ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れ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、環境保全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、か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連して、海外の競争法当局による調査の対象になっております。また、一部の国において当社グループを含む複数の事業者に対し本件に関する集団訴訟が提起されています。

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水準と危機管理体制の維持強化を図っています。環境保全については、当社グループの事業活動が地球環境に負荷を与えることを自覚し、それを最小限にするべく、環境憲章を掲げています。環境憲章に沿って、環境への取組みを確実に推進するために、社長を委員長とする社会・環境委員会を設置して、推進体制の審議・策定をしています。また、2015年3月には“K”LINE 環境ビジョン2050『青い海を明日へつなぐ』を策定し、創立100周年（2019年）に向かって定めたマイルストーンの多くを達成しました。2020年6月には激変する世界を見渡し、2050年のゴールの一部を見直すとともに、2030年に向けた新たなマイルストーンを設定した改訂版を策定しています。

安全運航については、社長を委員長とする安全運航推進委員会を定期的開催し、安全運航に関わるすべての案件について、あらゆる視点に基づいた検討と取組みを行っています。更に緊急時の事故対応をまとめた「事故対応マニュアル」を策定し、定期的な事故対応演習により継続的改善を図っています。しかしながら、不測の事故、とりわけ油濁その他環境汚染に繋がる重大事故等が発生し、環境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さらすなど、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、他の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など当社グループが関与し得ない事象は、当社グループの営業活動、財政状態・経営成績に悪影響を与える可能性があります。

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、また新型インフルエンザ等対策特別措置法に準ずる感染症が発生し、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2

つの災害を想定した事業継続計画（BCP）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。

一連の対応を振り返り、将来の弱毒性ウイルスによるパンデミックに備えた行動手引書の整備等を進めておりますが、変異株の発生、新型種の発現など予期せぬ事態により当社の事業運営に影響を及ぼす可能性があります。

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などにより、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 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、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。

⑩ 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、船舶の技術革新による陳腐化や備船市況の動向に伴い、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。

⑪ 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。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、株式市況の変動による時価の下落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。

⑫ 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。

⑬ 備船契約損失引当金

当社グループは、当社又は連結子会社が借船したコンテナ船を備船者に定期貸船しています。貸船料は備船市況の変動に一定の影響を受けるため、貸船料が借船料を下回るリスクがあります。当社グループは、貸船料が借船料を下回る契約から生じる可能性のある将来の損失に充てるため、入手可能な情報に基づき、合理的に見積もることができるものについて会計上の引当を行っていますが、当社グループの備船契約への対応方針や備船市況の動向によっては追加の引当金の計上が必要となり、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。

⑭ 情報セキュリティ対策

当社グループは、世界の経済活動を支える物流インフラとして、安全・安心な海上輸送及び物流サービスを提供するため、情報セキュリティの確保と向上へ対策を講じています。昨今のサイバー攻撃は、多種多様化を極め、局所的な対応や製品導入のみでは万全の防御が果たせず、不正アクセスによる情報の漏洩、ウイルス感染によるシステム停止等が発生した場合には、当社グル

ープの営業活動、財政状況・経営成績に悪影響を与える可能性があります。当社グループでは、情報セキュリティ対策として、1つの施策に依らずセキュリティ対策を多層化することで、攻撃を未然に防ぎ、セキュリティ事案発生時には早急に異常発生を「検知」し、影響を最小限に留める為の「対応」「復旧」の強化を図っています。また、情報の保護を目的とする「情報管理」、サイバー攻撃に対するシステム・ネットワークの防御を中心とする「サイバーセキュリティ」、そしてオフィス・ターミナル等のファシリティにおける不正アクセスを予防する「物理セキュリティ」の3つの視点より情報セキュリティ対策を講じています。特に、海事サイバーリスクマネジメントへの取組みとしては、当社グループの船舶管理会社と当社船舶に対して、一般財団法人日本海事協会からサイバーセキュリティーマネジメントシステム（CSMS）の認証を取得し、その他船舶での認証取得を進めています。「安全」は海上輸送を主軸とする当社グループの事業の根幹を成すものであり、サイバーリスクへの対応を強化することで、より安全で最適な輸送サービスを提供してまいります。さらに、グループ役職員における情報セキュリティへの意識向上のために、セキュリティ教育も実施しています。

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、「ドライバルク」、「エネルギー資源」及び「製品物流」の3区分を報告セグメントとしています。なお、「ドライバルク」セグメントにはドライバルク事業、「エネルギー資源」セグメントには油槽船事業、電力炭船事業、液化天然ガス輸送船事業及び海洋資源開発事業、及び「製品物流」セグメントには自動車船事業、物流事業、近海・内航事業及びコンテナ船事業が含まれています。「その他」の区分には報告セグメントに含まれない船舶管理、旅行代理店及び不動産賃貸・管理業等が含まれています。

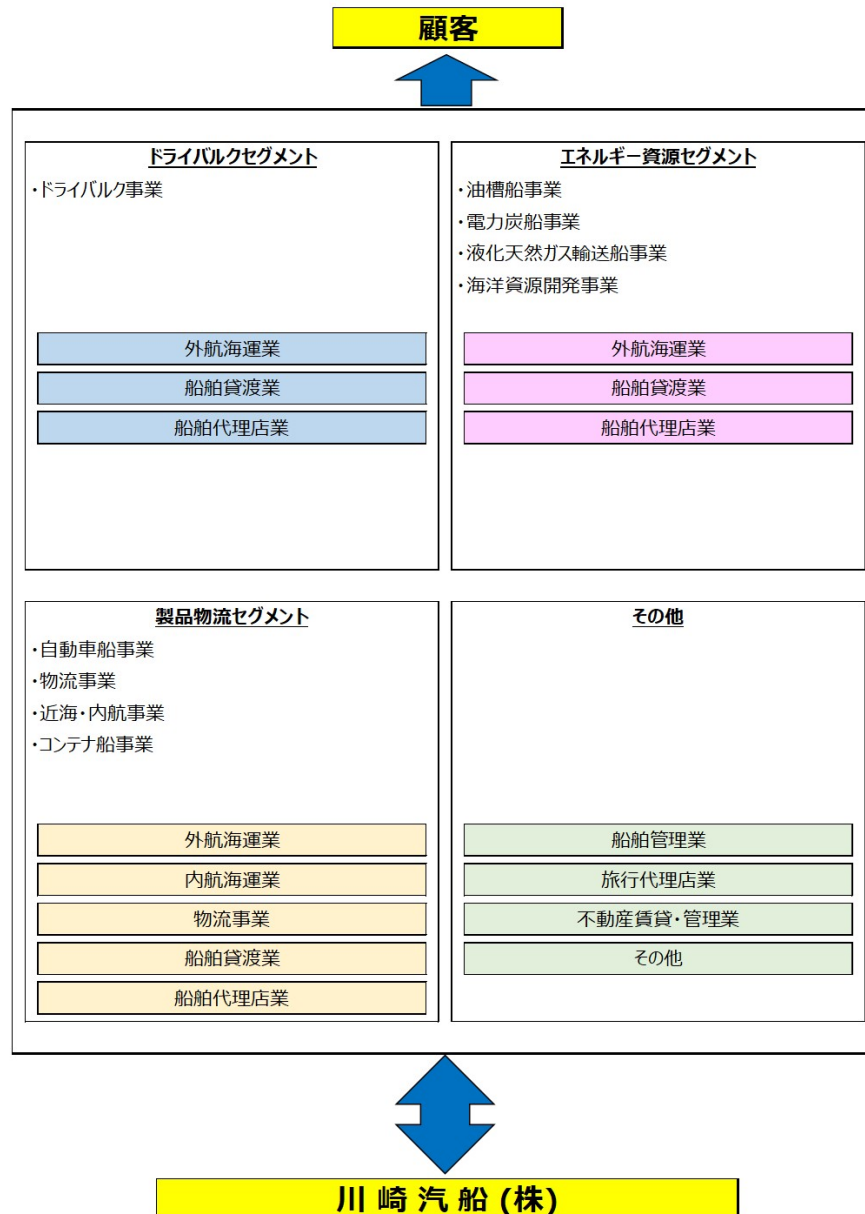
各報告セグメントを構成する主要な会社（2021年3月31日現在）は、次のとおりです。

報告セグメントの内容	各報告セグメントを構成する主要な会社名	
	国内	国外
I ドライバルク	川崎汽船㈱	"K" LINE BULK SHIPPING (UK) LIMITED、 "K" LINE PTE LTD
II エネルギー資源	川崎汽船㈱	"K" LINE (TAIWAN) LTD.、 "K" LINE LNG SHIPPING (UK) LIMITED、 "K" LINE DRILLING/OFFSHORE HOLDING, INC.、 K LINE OFFSHORE AS、"K" LINE PTE LTD
III 製品物流	川崎汽船㈱、川崎近海汽船㈱、 ㈱ダイトコーポレーション、日東物流㈱、 ケイラインロジスティックス㈱、 日本高速輸送㈱、北海運輸㈱、 ㈱シーゲートコーポレーション、日東タグ㈱、 オーシャンネットワークエクスプレスホール ディングス㈱※、KLKGホールディングス㈱	K LINE (THAILAND) LTD.、 KAWASAKI (AUSTRALIA) PTY. LTD.、 UNIVERSAL LOGISTICS SYSTEM, INC. *、 "K" LINE AMERICA, INC.、"K" LINE (Deutschland) GmbH、 "K" LINE (BELGIUM) N.V.、PT. K LINE INDONESIA、 "K" LINE MARITIME (MALAYSIA) SDN. BHD.、KLINE (CHINA) LTD.、 "K" LINE (AUSTRALIA) PTY. LIMITED、 "K" LINE (EUROPE) LIMITED、"K" LINE PTE LTD、 "K" LINE (VIETNAM) LIMITED、 "K" LINE BRASIL TRANSPORTES MARITIMOS LTDA.、 "K" LINE SHIPPING (SOUTH AFRICA) PTY LTD、 OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD.※、"K" LINE (KOREA) LTD.、 "K" Line European Sea Highway Services GmbH、 CENTURY DISTRIBUTION SYSTEMS, INC. *
IV その他	川崎汽船㈱、川崎近海汽船㈱、 ㈱ダイトコーポレーション、日東物流㈱、 北海運輸㈱、㈱シーゲートコーポレーション、 ㈱シンキ、 ケイラインエナジーシップマネージメント㈱、 ㈱リンコーコーポレーション※、 ㈱ケイ・エム・ディ・エス、 ケイラインビジネスサポート㈱、 ㈱ケイラインビジネスシステムズ、 ケイライントラベル㈱、 ケイラインローローバルクシップマネージメン ト㈱、KLKGホールディングス㈱	CYGNUS INSURANCE COMPANY LIMITED、 "K" LINE HOLDING (EUROPE) LIMITED

(注) 無印：連結会社 ※：関連会社（持分法適用）

*：CENTURY DISTRIBUTION SYSTEMS, INC. 及び同社の子会社であるUNIVERSAL LOGISTICS SYSTEM, INC. は、
（重要な後発事象）に記載のとおり、2021年5月31日に売却予定です。

上記の事業の系統図は概ね次のとおりです。



3. 会計基準の選択に関する基本的な考え方

当社グループは、連結財務諸表の期間比較可能性及び企業間の比較可能性を考慮し、当面は日本基準で連結財務諸表を作成する方針です。

なお、国際財務報告基準（IFRS）の適用については、国内外の諸情勢を考慮の上、適切に対応していく方針です。

4. 連結財務諸表及び主な注記

(1) 連結貸借対照表

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	115,394	132,371
受取手形及び営業未収金	60,022	56,125
原材料及び貯蔵品	25,859	22,309
繰延及び前払費用	41,302	38,790
短期貸付金	2,019	1,844
その他流動資産	15,649	15,685
貸倒引当金	△1,215	△915
流動資産合計	259,032	266,210
固定資産		
有形固定資産		
船舶（純額）	375,507	352,981
建物及び構築物（純額）	12,438	10,641
機械装置及び運搬具（純額）	9,874	3,338
土地	18,336	16,356
建設仮勘定	8,532	3,877
その他有形固定資産（純額）	6,399	4,137
有形固定資産合計	431,089	391,334
無形固定資産		
その他無形固定資産	4,329	3,551
無形固定資産合計	4,329	3,551
投資その他の資産		
投資有価証券	150,993	257,522
長期貸付金	16,857	19,043
退職給付に係る資産	600	857
繰延税金資産	5,877	3,378
その他長期資産	28,377	33,964
貸倒引当金	△1,077	△1,253
投資その他の資産合計	201,629	313,512
固定資産合計	637,048	708,398
資産合計	896,081	974,608

（単位：百万円）

	前連結会計年度 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	47,673	51,661
短期借入金	104,576	138,002
リース債務	15,633	6,023
未払法人税等	2,118	1,404
独占禁止法関連損失引当金	834	357
関係会社整理損失引当金	113	62
傭船契約損失引当金	16,474	15,556
賞与引当金	2,344	2,655
役員賞与引当金	155	117
その他流動負債	46,214	45,688
流動負債合計	236,139	261,529
固定負債		
社債	7,000	7,000
長期借入金	379,104	325,803
リース債務	34,136	30,176
繰延税金負債	7,609	5,759
再評価に係る繰延税金負債	1,174	1,174
役員退職慰労引当金	377	353
株式給付引当金	16	48
特別修繕引当金	11,548	11,904
退職給付に係る負債	7,313	6,499
デリバティブ債務	7,277	5,045
その他固定負債	4,147	3,150
固定負債合計	459,707	396,916
負債合計	695,847	658,446
純資産の部		
株主資本		
資本金	75,457	75,457
資本剰余金	13,723	14,295
利益剰余金	22,050	130,723
自己株式	△2,379	△2,373
株主資本合計	108,852	218,103
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	148	3,960
繰延ヘッジ損益	△3,152	△3,657
土地再評価差額金	4,631	4,630
為替換算調整勘定	△4,821	△1,963
退職給付に係る調整累計額	△4,562	△2,879
その他の包括利益累計額合計	△7,756	90
非支配株主持分	99,138	97,968
純資産合計	200,234	316,162
負債純資産合計	896,081	974,608

（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 2019年4月1日 至 2020年3月31日）	当連結会計年度 （自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）
売上高		
海運業収益及びその他の営業収益	735,284	625,486
売上原価		
海運業費用及びその他の営業費用	671,387	590,046
売上総利益	63,897	35,440
販売費及び一般管理費	57,057	56,726
営業利益又は営業損失（△）	6,840	△21,286
営業外収益		
受取利息	1,123	541
受取配当金	2,565	1,977
持分法による投資利益	8,011	118,165
独占禁止法関連損失引当金戻入額	375	—
為替差益	—	1,401
その他営業外収益	1,608	1,461
営業外収益合計	13,685	123,547
営業外費用		
支払利息	10,177	10,056
為替差損	1,583	—
その他営業外費用	1,357	2,705
営業外費用合計	13,117	12,762
経常利益	7,407	89,498
特別利益		
固定資産売却益	4,756	11,947
関係会社株式売却益	576	19,894
その他特別利益	4,869	496
特別利益合計	10,203	32,339
特別損失		
減損損失	604	6,307
備船解約金	—	1,061
その他特別損失	5,691	613
特別損失合計	6,295	7,982
税金等調整前当期純利益	11,315	113,854
法人税、住民税及び事業税	3,392	2,628
法人税等調整額	△280	143
法人税等合計	3,111	2,772
当期純利益	8,204	111,082
非支配株主に帰属する当期純利益	2,934	2,386
親会社株主に帰属する当期純利益	5,269	108,695

(連結包括利益計算書)

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
当期純利益	8,204	111,082
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△4,207	4,048
繰延ヘッジ損益	△4,094	△756
為替換算調整勘定	△7,915	6,142
退職給付に係る調整額	△958	1,813
持分法適用会社に対する持分相当額	△3,893	△2,374
その他の包括利益合計	△21,069	8,873
包括利益	△12,865	119,956
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	△14,886	116,542
非支配株主に係る包括利益	2,020	3,413

（3）連結株主資本等変動計算書

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
当期首残高	75,457	1,383	16,692	△2,381	91,152
会計方針の変更による 累積的影響額			19		19
会計方針の変更を反映した 当期首残高	75,457	1,383	16,712	△2,381	91,172
当期変動額					
親会社株主に帰属する 当期純利益			5,269		5,269
自己株式の取得				△1	△1
自己株式の処分		△0		2	1
持分法適用会社に対する 持分変動に伴う自己株式 の増減		△0		0	0
非支配株主との取引に係る 親会社の持分変動		12,340			12,340
土地再評価差額金の取崩			24		24
連結範囲の変動又は 持分法の適用範囲の変動			43		43
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）					
当期変動額合計	—	12,339	5,337	1	17,679
当期末残高	75,457	13,723	22,050	△2,379	108,852

	その他の包括利益累計額						非支配株主 持分	純資産合計
	その他 有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ 損益	土地再評価 差額金	為替換算 調整勘定	退職給付に 係る調整 累計額	その他の 包括利益 累計額合計		
当期首残高	4,414	2,999	4,655	4,063	△3,710	12,423	77,657	181,233
会計方針の変更による 累積的影響額								19
会計方針の変更を反映した 当期首残高	4,414	2,999	4,655	4,063	△3,710	12,423	77,657	181,253
当期変動額								
親会社株主に帰属する 当期純利益								5,269
自己株式の取得								△1
自己株式の処分								1
持分法適用会社に対する 持分変動に伴う自己株式 の増減								0
非支配株主との取引に係る 親会社の持分変動								12,340
土地再評価差額金の取崩								24
連結範囲の変動又は 持分法の適用範囲の変動								43
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）	△4,266	△6,152	△24	△8,885	△851	△20,179	21,480	1,300
当期変動額合計	△4,266	△6,152	△24	△8,885	△851	△20,179	21,480	18,980
当期末残高	148	△3,152	4,631	△4,821	△4,562	△7,756	99,138	200,234

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
当期首残高	75,457	13,723	22,050	△2,379	108,852
会計方針の変更による 累積的影響額					—
会計方針の変更を反映した 当期首残高	75,457	13,723	22,050	△2,379	108,852
当期変動額					
親会社株主に帰属する 当期純利益			108,695		108,695
自己株式の取得				△1	△1
自己株式の処分		△2		7	4
持分法適用会社に対する 持分変動に伴う自己株式 の増減					—
非支配株主との取引に係る 親会社の持分変動		575			575
土地再評価差額金の取崩			0		0
連結範囲の変動又は 持分法の適用範囲の変動			△23		△23
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）					
当期変動額合計	—	572	108,672	5	109,251
当期末残高	75,457	14,295	130,723	△2,373	218,103

	その他の包括利益累計額						非支配株主 持分	純資産合計
	その他 有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ 損益	土地再評価 差額金	為替換算 調整勘定	退職給付に 係る調整 累計額	その他の 包括利益 累計額合計		
当期首残高	148	△3,152	4,631	△4,821	△4,562	△7,756	99,138	200,234
会計方針の変更による 累積的影響額								—
会計方針の変更を反映した 当期首残高	148	△3,152	4,631	△4,821	△4,562	△7,756	99,138	200,234
当期変動額								
親会社株主に帰属する 当期純利益								108,695
自己株式の取得								△1
自己株式の処分								4
持分法適用会社に対する 持分変動に伴う自己株式 の増減								—
非支配株主との取引に係る 親会社の持分変動								575
土地再評価差額金の取崩								0
連結範囲の変動又は 持分法の適用範囲の変動								△23
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）	3,811	△505	△0	2,858	1,682	7,846	△1,169	6,676
当期変動額合計	3,811	△505	△0	2,858	1,682	7,846	△1,169	115,928
当期末残高	3,960	△3,657	4,630	△1,963	△2,879	90	97,968	316,162

（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 2019年4月1日 至 2020年3月31日）	当連結会計年度 （自 2020年4月1日 至 2021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	11,315	113,854
減価償却費	44,253	43,869
退職給付に係る負債の増減額（△は減少）	1,110	△739
退職給付に係る資産の増減額（△は増加）	72	△256
退職給付に係る調整累計額の増減額（△は減少）	△1,047	1,930
役員退職慰労引当金の増減額（△は減少）	△516	△9
特別修繕引当金の増減額（△は減少）	△691	327
独占禁止法関連損失引当金の増減額（△は減少）	△375	—
傭船契約損失引当金の増減額（△は減少）	1,338	△917
受取利息及び受取配当金	△3,689	△2,519
支払利息	10,177	10,056
為替差損益（△は益）	△445	△1,482
減損損失	604	6,307
持分法による投資損益（△は益）	△8,011	△118,165
傭船解約金	—	1,061
有形固定資産売却損益（△は益）	△4,755	△11,923
関係会社株式売却損益（△は益）	△561	△19,893
売上債権の増減額（△は増加）	1,840	△2,109
たな卸資産の増減額（△は増加）	383	3,039
その他の流動資産の増減額（△は増加）	△55	△2,853
仕入債務の増減額（△は減少）	△9,148	8,039
その他	△254	883
小計	41,541	28,498
利息及び配当金の受取額	5,211	19,938
利息の支払額	△11,397	△10,039
傭船解約に伴う支払額	△51,774	△1,061
独占禁止法関連の支払額	△2,573	△630
法人税等の支払額	△2,804	△3,308
営業活動によるキャッシュ・フロー	△21,797	33,397
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の預入による支出	△5,171	△5,199
定期預金の払戻による収入	6,646	6,535
有価証券及び投資有価証券の取得による支出	△1,113	△237
有価証券及び投資有価証券の売却による収入	4,141	296
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の売却による収入	—	25,784
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の売却による支出	△143	—
有形固定資産の取得による支出	△71,361	△41,718
有形固定資産の売却による収入	52,502	41,369
無形固定資産の取得による支出	△787	△405
長期貸付けによる支出	△1,402	△4,309
長期貸付金の回収による収入	972	1,906
その他	△4,567	△7,033
投資活動によるキャッシュ・フロー	△20,286	16,987

（単位：百万円）

	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021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）	△36,390	△921
長期借入れによる収入	73,044	110,274
長期借入金返済等に係る支出	△50,743	△140,191
社債の償還による支出	△1,809	△3,000
非支配株主への配当金の支払額	△963	△849
連結の範囲の変更を伴わない子会社株式の取得による支出	△80	△241
連結の範囲の変更を伴わない子会社株式の売却による収入	33,768	4
その他	△94	78
財務活動によるキャッシュ・フロー	16,731	△34,845
現金及び現金同等物に係る換算差額	△873	2,527
現金及び現金同等物の増減額（△は減少）	△26,225	18,066
現金及び現金同等物の期首残高	138,040	111,933
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	118	1
現金及び現金同等物の期末残高	111,933	130,001

（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。

（追加情報）

（連結納税制度からグループ通算制度への移行に係る税効果会計の適用に関する取扱いの適用）

当社及び一部の国内連結子会社は、「所得税法等の一部を改正する法律」（令和2年法律第8号）において創設されたグループ通算制度への移行及びグループ通算制度への移行にあわせて単体納税制度の見直しが行われた項目については、「連結納税制度からグループ通算制度への移行に係る税効果会計の適用に関する取扱い」（実務対応報告第39号 2020年3月31日）第3項の取扱いにより、「税効果会計に係る会計基準の適用指針」（企業会計基準適用指針第28号 2018年2月16日）第44項の定めを適用せず、繰延税金資産及び繰延税金負債の額について、改正前の税法の規定に基づいています。

（新型コロナウイルス感染症の影響に関する会計上の見積り）

新型コロナウイルス感染症の今後の広がり方や収束時期については不確実性が高く、先行きの情勢を見極めることは困難な状況が続いています。

当社グループは、当連結会計年度における固定資産の減損等の会計上の見積りにおいて、翌連結会計年度中は当該感染症の影響が一定の割合で残るものの、世界経済とそれに伴う貨物輸送需要は改善基調が続き、翌々連結会計年度以降には回復すると仮定しています。

なお、上記仮定に変化が生じた場合は、当社グループの将来における財政状態・経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

（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、「ドライバルク」、「エネルギー資源」及び「製品物流」の3区分を報告セグメントとしています。なお、「ドライバルク」セグメントにはドライバルク事業、「エネルギー資源」セグメントには油槽船事業、電力炭船事業、液化天然ガス輸送船事業及び海洋資源開発事業、「製品物流」セグメントには自動車船事業、物流事業、近海・内航事業及びコンテナ船事業が含まれています。

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

報告セグメントの利益又は損失は、経常利益又は経常損失をベースとした数値です。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。

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

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

（単位：百万円）

	ドライバルク	エネルギー資源	製品物流	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	233,781	84,676	384,508	32,318	735,284	—	735,284
セグメント間の 内部売上高又は振替高	38	0	8,366	48,670	57,076	△57,076	—
計	233,820	84,676	392,874	80,989	792,360	△57,076	735,284
セグメント利益 又は損失（△）	4,089	9,921	△2,933	1,732	12,809	△5,401	7,407
セグメント資産	245,295	226,470	380,026	54,384	906,176	△10,095	896,081
その他の項目							
減価償却費	14,674	12,226	16,323	788	44,012	241	44,253
受取利息	163	455	456	213	1,288	△164	1,123
支払利息	3,169	3,792	2,583	178	9,723	453	10,177
持分法投資利益 又は損失（△）	5	3,289	4,630	86	8,011	—	8,011
持分法適用会社への 投資額	396	29,054	97,836	4,066	131,353	—	131,353
有形固定資産及び 無形固定資産の増加額	14,740	45,002	20,839	355	80,938	210	81,148

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

2. セグメント利益又は損失（△）の調整額△5,401百万円には、セグメント間取引消去254百万円と全社費用△5,655百万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△10,095百万円は、セグメント間取引消去△22,980百万円と特定のセグメントに帰属しない全社資産12,884百万円です。
減価償却費の調整額241百万円は、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△164百万円には、セグメント間取引消去△318百万円と特定のセグメントに帰属しない受取利息153百万円が含まれています。
支払利息の調整額453百万円には、セグメント間取引消去△318百万円と特定のセグメントに帰属しない支払利息771百万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210百万円は、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。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

（単位：百万円）

	ドライバルク	エネルギー 資源	製品物流	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	181,983	77,641	339,667	26,193	625,486	—	625,486
セグメント間の 内部売上高又は振替高	34	3	12,965	46,997	60,001	△60,001	—
計	182,018	77,645	352,632	73,190	685,487	△60,001	625,486
セグメント利益 又は損失（△）	△9,136	1,071	104,545	1,084	97,565	△8,066	89,498
セグメント資産	201,962	244,374	478,027	57,548	981,912	△7,303	974,608
その他の項目							
減価償却費	15,378	11,897	14,878	1,490	43,646	222	43,869
受取利息	120	208	206	82	618	△76	541
支払利息	2,945	3,657	2,738	60	9,401	655	10,056
持分法投資利益 又は損失（△）	7	283	117,956	△81	118,165	—	118,165
持分法適用会社への 投資額	419	27,335	202,379	4,080	234,215	—	234,215
有形固定資産及び 無形固定資産の増加額	24,507	2,656	16,115	2,127	45,407	△75	45,332

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

2. セグメント利益又は損失（△）の調整額△8,066百万円には、セグメント間取引消去△6百万円と全社費用△8,060百万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△7,303百万円は、セグメント間取引消去△24,477百万円と特定のセグメントに帰属しない全社資産17,173百万円です。
減価償却費の調整額222百万円は、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△76百万円には、セグメント間取引消去△87百万円と特定のセグメントに帰属しない受取利息11百万円が含まれています。
支払利息の調整額655百万円には、セグメント間取引消去△87百万円と特定のセグメントに帰属しない支払利息742百万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△75百万円は、特定のセグメントに帰属しない全社資産の減少額です。
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。

（1株当たり情報）

項目	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
1株当たり純資産額	1,083円88銭	2,339円28銭
1株当たり当期純利益金額	56円50銭	1,165円34銭

- (注) 1. 潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載していません。
2. 1株当たり当期純利益金額の算定上の基礎は以下のとおりです。

項目	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
親会社株主に帰属する当期純利益金額（百万円）	5,269	108,695
普通株主に帰属しない金額（百万円）	—	—
普通株式に係る親会社株主に帰属する 当期純利益金額（百万円）	5,269	108,695
普通株式の期中平均株式数（千株）	93,272	93,273

- (注) 第150期より、業績連動型株式報酬制度「株式給付信託（BBT）」を導入し、当該信託が保有する当社株式を連結財務諸表において自己株式として計上しています。これに伴い当該信託が保有する当社株式を、1株当たり当期純利益金額の算定上、期中平均株式数の計算において控除する自己株式に含めています。1株当たり当期純利益金額の算定上、控除した当該自己株式の期中平均株式数は、前連結会計年度において446,238株及び当連結会計年度において444,192株です。

（重要な後発事象）

当社は、2021年4月30日開催の取締役会において、従来から進めてきたポートフォリオ見直しの一環として、連結子会社であるCENTURY DISTRIBUTION SYSTEMS, INC.（以下、「CDS社」という。）の当社保有株式全てを、Sun Capital Partners, Inc.（以下、「SUN社」という。）が運営する投資ファンドに譲渡することを決定し、株式譲渡契約を締結しました。

同時に、CDS社の子会社であるUNIVERSAL LOGISTICS SYSTEMS, INC.（以下、「ULS社」という。）が米国カリフォルニア州に保有する建物及び構築物、土地等を第三者へ売却することを決定しました。

1. 当社連結子会社の株式譲渡について

①当該子会社の名称及び事業内容

- 子会社の名称 : CENTURY DISTRIBUTION SYSTEMS, INC.（当社持分100%連結子会社）
事業内容 : パイヤーズコンソリデーション事業、NVOCC事業、陸送事業、倉庫業及び顧客へのシステム提供を通じてのサプライチェーンマネジメント
会社との取引内容 : 当社の現地法人及び一部グループ会社が、当該子会社の欧州及びアジアにおける代理店業務を請け負っています。

②譲渡先

- 譲渡先の名称 : CENTURY DISTRIBUTION INTERMEDIATE HOLDING, LLC
(SUN社が運営する投資ファンド)

③譲渡株式数、譲渡価格、譲渡損益、譲渡後の持分比率及び譲渡日

- 譲渡株式数 : 22,550株
譲渡価額 : 譲渡先との守秘義務により開示を控えさせていただきます。
譲渡損益 : 関係会社株式売却益約50億円（※）を2022年3月期における特別利益として計上する見込みです。
譲渡後の持分比率 : -
譲渡日 : 2021年5月31日（予定）

（※）本特別利益の金額は、下記2.の固定資産売却時の譲渡対価である現金等を原資として、当社がCDS社より配当金を受領した後に認識する金額となり、また、最終的な譲渡価額が当該子会社の財務諸表等を含む本件譲

渡契約の条件に基づき決定されるため、変動する可能性があります。

2. 当社連結子会社による固定資産の譲渡について

①固定資産譲渡の概要

当社は上記1.に記載したCDS社の株式譲渡の時期と合わせ、ULS社が保有する固定資産（建物及び構築物、土地等）を第三者に売却することを決定しました。

②資産の所在地及び内容

所在地 : 2850 E. Del Amo Blvd. Carson, CA 90221, USA
資産の内容 : 建物及び構築物（264,450平方フィート）、土地（835,425平方フィート）等
現況 : 物流倉庫

（※）譲渡価額は、譲渡先の意向により開示を控えさせていただきます。

③譲渡先の概要

譲渡先については、譲渡先の意向により開示を控えさせていただきますが、譲渡先と、当社及び当社グループとの間に資本関係、取引関係として特記すべき事項はなく、当社及び当社グループの関連当事者には該当しません。

④当該事象の損益に与える影響額

当該固定資産の譲渡により、固定資産売却益約126億円を2022年3月期における特別利益として計上する見込みです。

⑤譲渡の日程

譲渡資産の引渡し日：2021年5月31日（予定）

補足情報

最近における四半期ごとの業績の推移（連結）

2021年3月期

	第1四半期 2020年4月～ 2020年6月	第2四半期 2020年7月～ 2020年9月	第3四半期 2020年10月～ 2020年12月	第4四半期 2021年1月～ 2021年3月
	百万円	百万円	百万円	百万円
売上高	152,185	147,916	168,620	156,764
営業損益	△6,581	△3,620	7,008	△18,092
経常損益	△1,008	10,987	32,931	46,588
税金等調整前四半期純損益	386	12,137	55,479	45,850
親会社株主に帰属する 四半期純損益	△955	10,584	53,619	45,447
	円	円	円	円
1株当たり四半期純損益	△10.24	113.48	574.85	487.24
	百万円	百万円	百万円	百万円
総資産	924,686	923,729	922,951	974,608
純資産	199,981	206,973	261,335	316,162
	円	円	円	円
1株当たり純資産	1,074.35	1,144.14	1,748.84	2,339.28

2020年3月期

	第1四半期 2019年4月～ 2019年6月	第2四半期 2019年7月～ 2019年9月	第3四半期 2019年10月～ 2019年12月	第4四半期 2020年1月～ 2020年3月
	百万円	百万円	百万円	百万円
売上高	183,312	189,083	194,793	168,094
営業損益	4,052	7,012	10,562	△14,787
経常損益	2,713	10,659	11,166	△17,131
税金等調整前四半期純損益	8,567	10,715	11,501	△19,469
親会社株主に帰属する 四半期純損益	7,779	8,531	8,911	△19,953
	円	円	円	円
1株当たり四半期純損益	83.41	91.47	95.54	△213.93
	百万円	百万円	百万円	百万円
総資産	931,816	910,735	917,646	896,081
純資産	208,777	213,259	229,615	200,234
	円	円	円	円
1株当たり純資産	1,199.48	1,238.62	1,393.15	1,083.88

参考資料（連結）

1. 所有船舶の当連結会計年度中の増減

セグメント	増加		減少	
	隻数	重量トン数(K/T)	隻数	重量トン数(K/T)
ドライバルク	1	82,165	△7	△857,998
エネルギー資源	—	△191	△5	△368,819
製品物流	4	70,319	△9	△133,855
合計	5	152,293	△21	△1,360,672

2. 期末運航船舶

セグメント		前連結会計年度末 (2020年3月31日) (A)		当連結会計年度末 (2021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)
ドライバルク	所有船	58	7,066,538	52	6,290,705	△6	△775,833
	備船	125	16,863,769	129	16,796,331	4	△67,438
	合計	183	23,930,307	181	23,087,036	△2	△843,271
エネルギー資源	所有船	43	3,775,540	38	3,406,530	△5	△369,010
	備船	28	2,820,561	28	2,820,320	—	△241
	合計	71	6,596,101	66	6,226,850	△5	△369,251
製品物流	所有船	70	1,202,492	65	1,138,956	△5	△63,536
	備船	114	4,908,941	100	4,593,378	△14	△315,563
	合計	184	6,111,433	165	5,732,334	△19	△379,099
合計	所有船	171	12,044,570	155	10,836,191	△16	△1,208,379
	備船	267	24,593,271	257	24,210,029	△10	△383,242
	合計	438	36,637,841	412	35,046,220	△26	△1,591,621

(注) 重量トン数は共有船他社持分を含みます。

3. 有利子負債残高

(単位：百万円)

科目	前連結会計年度末 (2020年3月31日) (A)	当連結会計年度末 (2021年3月31日) (B)	比較増減 (B) - (A)
借入金	483,681	463,805	△19,875
社債	10,000	7,000	△3,000
リース債務	49,770	36,199	△13,570
合計	543,451	507,005	△36,446

4. 従業員数

（単位：人）

セグメント	前連結会計年度末 (2020年3月31日) (A)	当連結会計年度末 (2021年3月31日) (B)	比較増減 (B) - (A)
ドライバルク	165	165	—
エネルギー資源	193	203	10
製品物流	4,178	4,145	△33
その他	1,238	1,192	△46
全社	390	375	△15
合計	6,164	6,080	△84