

平成23年3月期 決算短信〔日本基準〕(連結)

平成23年4月28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) 黒谷 研一

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23年6月24日

配当支払開始予定日

平成23年6月27日

有価証券報告書提出予定日 平成23年6月27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

(百万円未満切捨て)

1. 平成23年3月期の連結業績(平成22年4月1日～平成23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	%
23年3月期	985,084	17.5	58,609	—	47,350	—	30,603	—
22年3月期	838,032	△32.7	△52,074	—	△66,272	—	△68,721	—

(注) 包括利益 23年3月期 △15,551百万円 (—%) 22年3月期 △61,540百万円 (—%)

	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	%	%	%
23年3月期	40.08	38.41	10.2	4.6	5.9
22年3月期	△106.24	—	△21.4	△6.6	△6.2

(参考) 持分法投資損益 23年3月期 101百万円 22年3月期 △379百万円

(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
23年3月期	1,032,505	314,986	28.2	381.87
22年3月期	1,043,884	331,864	29.5	403.53

(参考) 自己資本 23年3月期 291,669百万円 22年3月期 308,121百万円

(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
23年3月期	84,901	△54,116	△24,796	94,429
22年3月期	△23,940	△63,737	109,410	92,122

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	%	%
22年3月期	—	0.00	—	0.00	—	—	—	—
23年3月期	—	4.00	—	5.50	9.50	7,258	23.7	2.4
24年3月期(予想)	—	—	—	—	—	—	—	—

現時点では、平成24年3月期の配当予想は未定です。

3. 平成24年3月期の連結業績予想(平成23年4月1日～平成24年3月31日)

(%表示は、通期は対前期、第2四半期(累計)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)	530,000	1.9	△4,000	—	△5,000	—	△2,000	—	△2.62
通期	1,090,000	10.7	6,000	△89.8	3,000	△93.7	2,000	△93.5	2.62

4. その他

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

(2) 会計処理の原則・手続、表示方法等の変更
① 会計基準等の改正に伴う変更 : 有
② ①以外の変更 : 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)	23年3月期	765,382,298 株	22年3月期	765,382,298 株
② 期末自己株式数	23年3月期	1,589,909 株	22年3月期	1,808,450 株
③ 期中平均株式数	23年3月期	763,580,746 株	22年3月期	646,851,146 株

(参考)個別業績の概要

1. 平成23年3月期の個別業績(平成22年4月1日～平成23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	％
23年3月期	772,321	22.3	41,656	—	41,162	—	24,620	—
22年3月期	631,747	△34.2	△59,462	—	△53,731	—	△56,949	—

	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	
23年3月期	32.22		30.89	
22年3月期	△87.97		—	

(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	
23年3月期	580,087		203,642		35.1		266.53	
22年3月期	569,028		205,951		36.2		269.54	

(参考) 自己資本 23年3月期 203,642百万円 22年3月期 205,951百万円

※ 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

(将来に関する記述についてのご注意)

業績予想につきましては、本資料の発表日現在において入手可能な情報に基づき作成したものであり、実際の業績は今後様々な要因によって予想数値と異なる結果となる可能性があります。業績予想の前提については、4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」をご参照ください。

(決算補足説明資料について)

2011年4月28日開催の決算説明会の資料を、弊社ホームページ上に掲載しています。

○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	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	21
(5) 継続企業の前提に関する注記	23
(6) 連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項	23
(7) 連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項の変更	25
(8) 表示方法の変更	25
(9) 追加情報	25
(10) 連結財務諸表に関する注記事項	25
(連結包括利益計算書関係)	25
(セグメント情報等)	26
(1株当たり情報)	31
(重要な後発事象)	32
補足情報	33
最近における四半期毎の業績の推移	33
参考情報（連結）	34

1. 経営成績

(1) 経営成績に関する分析

イ. 当期の概況

当期（平成22年4月1日から平成23年3月31日まで）における世界経済は、北米、欧州といった先進国は総じて緩やかな景気回復となりました。一方、インド・中国をはじめとする新興国では底堅い経済成長を示しました。米国では昨年8月の金融緩和策実施以降、個人消費、設備投資といった経済指標の改善が見られ、緩やかな回復基調が続きました。欧州においても、一部の国での財政問題の顕在化による信用リスク不安から金融緩和策が実施されるに至りましたが、実体経済には目立った悪影響は現れず、総じて景気回復基調でした。他方、国内経済に目を向けると、経済刺激策による一時的な内需拡大や輸出の回復が見られたものの、米国や欧州での金融緩和策の影響を受けて円高の進行が加速し、輸出企業を中心に景況感が急速に悪化しました。

海運業を取りまく事業環境は、コンテナ船においてはアジア出し往航貨物を中心として荷動きは堅調に回復しました。また、運賃市況は、季節的要因から軟化を示す場面が見られたものの、各社エコ減速航行実施による船腹供給増の緩和もあり運賃の修復が進みました。ドライバルク船においては、中国・インドの旺盛な鉄鉱石・穀物需要を受け、傭船市況は中小型船を中心として底堅く推移しました。完成車の荷動きは、新興国向け需要を中心に、全体として緩やかな回復が見られました。

当社グループは、昨年1月に発表した新中期経営計画「“K” LINE Vision 100 KV2010」に基づき、引き続きコンテナ船の運賃修復、エコ減速航行を始めとするコスト削減に全力を挙げて取り組みました。この結果、当期の連結売上高は9,850億84百万円（前期比1,470億52百万円増加）、営業利益は586億9百万円（前期は520億74百万円の営業損失）、経常利益は473億50百万円（前期は662億72百万円の経常損失）、当期純利益は306億3百万円（前期は687億21百万円の当期純損失）と大幅な改善となりました。

事業セグメント毎の業績概況は次のとおりです。

(1) コンテナ船事業セグメント

[コンテナ船事業]

当社グループはリーマンショック後の事業環境が不透明な中、一旦運航船腹を縮小し、慎重な事業経営を継続しています。アジア出し北米向け（東航）においては、投入船腹量を抑制したため、当社グループの積高は前期比2%減少しました。北米出しアジア向けについて第2四半期以降の荷動き減少の影響もあり、前期比14%の減少となり、北米航路全体では6%の積高減となりました。欧州航路においては、年間を通じて荷動きが堅調に回復し、アジア出し北欧州・地中海向けの積高は前期比13%増加しました。北欧州・地中海出しアジア向けの積高は、前期比1%増加し、欧州航路全体では8%の積高増加となりました。南北航路・アジア域内航路は前期比2%増加し、当社グループ全体の積高は前期比ほぼ横ばいとなりました。運賃水準については運賃修復を進めた結果、前期から大きく改善しました。燃料油価格の高騰、円高等の収支悪化要因もありましたが、船腹・機器の最大活用による積高最大化、他船社との配船合理化、各種コスト削減策の実施により、前期比増収となり黒字転換を果たしました。

以上の結果、コンテナ船事業セグメントでは、売上高は4,449億71百万円、営業利益は296億32百万円、経常利益は290億5百万円となりました。

(2) 不定期専用船事業セグメント

[ドライバルク事業]

ドライバルク輸送においては、当期における撤積船市況は前期のような大きな乱高下はなかったものの、大型船では中国の鉄鉱石の輸入量が前年を下回ったことや、年間200隻近くにのぼる新造船の竣工による船腹供給圧力の高まり等を受け、第3四半期以降市況は下落しました。中小型船市況は引き続き中国、インド等新興国の旺盛な石炭、穀物の輸入需要に支えられ底堅く推移しました。当社は効率的配船や運航コスト削減に努め、第3四半期までは前年同期比増収増益となり、第4四半期は東豪州の洪水被害により市況が低迷しましたが、通期では増収増益となりました。

[自動車船事業]

自動車船事業においては、世界の完成車荷動きは、当期を通じて緩やかな回復基調で推移し、通期ベースでの荷動きは景気後退の影響を大きく受けた前期との比較で約38%の増加となりました。資源価格の上昇を背景として、南米やアフリカといった資源国向けの伸びが大きく、北米・欧州から経済成長の著しい中国向けの荷動きも更に活発となりました。一方、円高の影響により、日本から北米や豪州向けの荷動きは相対的に力強さに欠けました。また、燃料価格の高騰も影響し、厳しい状況が続きましたが、配船の合理化やエコ減速航行の徹底などコスト削減努力が奏功し、前期比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においては、長期契約船は順調に稼動しました。スポット運航船は傭船市況が下期より回復した中、中期傭船契約を獲得し収支改善に貢献しました。また、契約満了に伴い高齢船1隻を売却しました。油槽船においては、VLCC長期契約船は順調に稼動し、安定収益を確保しました。中型原油船と石油製品船は、船腹供給が輸送需要を上回ったため運賃市況は想定を下回りました。オフショア支援船事業では1隻の新造船が就航しました。

エネルギー資源輸送部門全体では、前期比では売上高はほぼ前期並となり、損失は縮小しました。

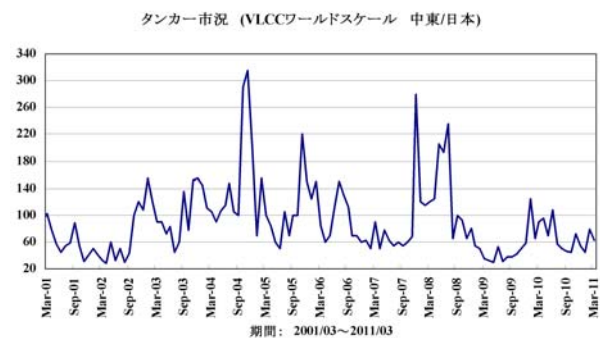
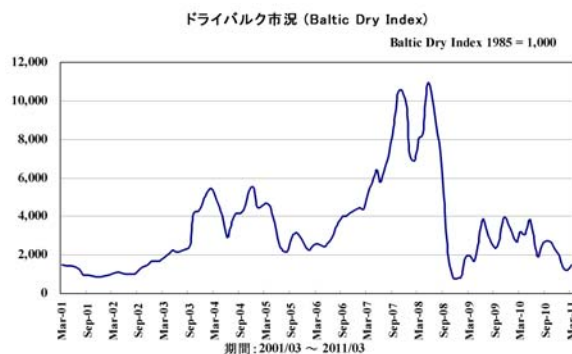
[重量物船事業]

重量物船事業においては、リーマンショック以降停滞していた荷動きに回復が見られ、運賃水準も下げ止まりの兆しを見せているものの、引き続き低調な運賃水準で推移しました。この結果、前期比減収減益となりました。

[内航・フェリー事業]

内航・フェリー事業においては、内航不定期船では石灰石専用船及び小型貨物船は緩やかな市況回復傾向により安定した輸送量を確保しました。国内の定期航路においては、各航路で新規貨物の獲得に努めましたが、燃料油価格の高止まりや、東日本大震災の影響で航海数が減少したことが収支に影響を及ぼしました。フェリー航路では、期初より貨物は堅調に推移していましたが、下期は荒天及び震災の影響により不稼働日数が増加し、輸送量は前期比減少しました。

以上の結果、不定期専用船事業セグメント全体では、売上高は4,471億11百万円、営業利益は284億80百万円、経常利益は169億91百万円となりました。



(3) その他

[物流・港運事業]

物流・港運事業においては、倉庫・港運事業等の収支下支えもあり全体としては前期比増収増益となりました。航空フォワーディング事業は、日本出し貨物に支えられ業界の伸び率を大きく上回る実績となりましたが、航空運賃値上げの市場への転嫁が進みませんでした。コンテナ貨物混載事業では、米国の緩やかな景気回復に伴い収支は改善しました。コンテナ陸送事業は収支に寄与するには至りませんでした。

この結果、物流・港運事業を含めたその他事業においては、売上高は930億2百万円、営業利益は51億93百万円、経常利益は47億39百万円となりました。

ロ. 次期の見通し

次期の業績につきましては、売上高1兆900億円、営業利益60億円、経常利益30億円、当期純利益20億円を見込んでいます。

コンテナ船事業セグメントにおいては、欧州での財政問題、米国における住宅販売不振、失業率改善の遅れなど世界経済は未だ回復途上にあるものの、夏場の繁忙期にかけて荷動きは緩やかに回復し、需給は引締まっていくものと予想します。引き続き輸送需要に合わせたサービス合理化、運賃水準の修復、及び徹底したコスト削減を強化してまいります。年初よりの短期契約運賃市況の低迷、燃料油価格の高騰等により、前期比増収減益を見込んでいます。なお、東日本大震災の影響は現時点では限定的と見込んでいますが、風評被害の動向を含め今後も状況を注意深く見守ってまいります。

不定期専用船事業セグメントでは、ドライバルク事業は新造船の大量竣工に対し、荷動量は微増に留まるものと予測され、船腹需給の不均衡が拡大し厳しい事業環境になると予想します。ただし中国、インド向け貨物の輸送需要は底堅く、また大型船を中心に高齢船のスクラップが促進される等、需給調整に向けたメカニズムが働くことも期待され、市況は次第に回復すると見込んでいます。当社は鉄鋼原料、電力炭輸送をはじめとする専用船や数量輸送契約による安定収益確保を図る一方で、インドをはじめとした伸張著しい市場での新規案件にも積極的に取り組み、新たな収益確保に努めてまいります。

自動車船事業については、東日本大震災の影響により、日本発の荷動きは大きな打撃を受け、今後の荷動き動向も予測が難しい状況となっています。当面は余剰船腹の停船や係船によるコスト圧縮に努めるとともに、荷動きの回復局面においては適切に対応できる態勢で臨みます。次期の収益環境は極めて厳しい状況になることが予想されますが、中・長期的には中国やインドをはじめとする、世界レベルでの完成車荷動きは拡大傾向が続くと予想しており、また多様化するトレードにもいち早く対応できるよう、サービスネットワークの増強や、新船型の研究に積極的に取り組み、収支改善に努めます。

エネルギー資源輸送事業では、液化天然ガス輸送船においては、長期契約船の安定稼動に加

え、スポット運航船は、前期からの中期傭船契約が継続されています。また、新規輸送需要については、長期契約が満了した後の高齢船の投入も視野に入れて対応を図ってまいります。油槽船については新造船の竣工による船腹供給圧力が高く、市況は前期並と見込みます。VLCCでは、既存の長期契約の維持・延長及び海外顧客の新規開拓を行い、安定収益基盤の維持・拡大を目指します。石油製品船では、顧客層を拡大するとともに、効率的な配船やコスト削減に取り組みます。これらの施策により、一層の収益改善を図ってまいります。

重量物船事業については、世界経済の回復に伴うエネルギー、オフショア関連の荷動きにより運賃市況は改善傾向にあります。昨年竣工した、吊り上げ能力2,000トンの大型クレーンを有する最新鋭船で、他社との差別化を図り、安定収益の確保に努めてまいります。

内航・フェリー事業では、東日本大震災により主要航路の基点である八戸港及び茨城港(常陸那珂港区・日立港区)が一部を除いて使用不能となりましたが、代替港にて対応しています。港湾復旧に合わせて一日も早い原航路への復帰を目指します。定期航路では、北海道、関東、九州間の輸送量拡大に努めてまいります。フェリー部門は、現在の4隻運航体制を堅持し安全運航と積極的な営業活動により輸送量を確保します。

不定期専用船事業全体では、増収減益を見込んでいます。

次期の海運業を取り巻く事業環境は東日本大震災による影響や為替、燃料油価格動向も含め予測を許さない状況にあります。更なる効率的配船、コスト削減により当社グループ一丸となって収支改善に努めてまいります。

なお、通期の為替レートについては1ドル＝85円、燃料油価格はトン当たり650ドルを想定しています。

(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23年3月末の資産の部は1兆325億5百万円となり、前期末に比べ113億79百万円減少しました。流動資産は有価証券の増加が主な要因となり前期末に比べて15億19百万円増加しました。固定資産は前期末に比べて保有株式の時価下落や償却によるのれんの減少が主な要因となり128億98百万円減少しました。

負債の部は、7,175億19百万円となり前期末に比べ54億99百万円増加しました。流動負債は営業未払金の増加等により前期末に比べて127億57百万円増加しました。固定負債は社債および長期借入金の減少が主な要因となり前期末より72億58百万円減少しました。

純資産の部は、当期純利益による利益剰余金の増加があるも繰延ヘッジ損益の減少が主な要因となり、前期末に比べ168億78百万円減少し、3,149億86百万円となりました。

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22年 3 月期)	当期 (平成23年 3 月期)	増減額
現金及び現金同等物期首残高	697	921	224
① 営業活動によるキャッシュ・フロー	△239	849	1,088
② 投資活動によるキャッシュ・フロー	△637	△541	96
③ 財務活動によるキャッシュ・フロー	1,094	△248	△1,342
④ 換算差額他	5	△46	△51
現金及び現金同等物純増減額	223	14	△208
新規連結に伴う現金及び現金同等物増加額	1	9	7
現金及び現金同等物期末残高	921	944	23

当連結会計年度末における現金及び現金同等物は944億29百万円となり、前連結会計年度末より23億7百万円増加しました。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849億1百万円のプラス（前期は239億40百万円のマイナス）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541億16百万円のマイナス（前期は637億37百万円のマイナス）となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローは、借入金の返済による支出等により、当期は247億96百万円のマイナス（前期は1,094億10百万円のプラス）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19年 3 月期	平成20年 3 月期	平成21年 3 月期	平成22年 3 月期	平成23年 3 月期
自己資本比率 (%)	38.3	36.7	34.5	29.5	28.2
時価ベースの自己資本比率 (%)	76.9	63.7	20.0	27.3	22.7
キャッシュ・フロー対有利子負債比率 (年)	4.9	2.3	5.7	—	5.7
インタレスト・カバレッジ・レシオ (倍)	16.0	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月期におけるキャッシュ・フロー対有利子負債比率及びインタレスト・カバレッジ・レシオは、営業活動によるキャッシュ・フローがマイナスのため記載を省略しています。

(3) 利益配分に関する基本方針及び当期・次期の配当

当社は経営計画の主要課題である持続的成長のための設備投資等への充たや、企業体質の充実・強化のために必要な内部留保の確保等を勘案しつつ、株主の皆様への利益還元を最大化することを重要課題と位置づけています。連結純利益に対する配当性向につきましては最終目標である30%を念頭に置き、毎年1%ずつ高めていく方針であり、当期は予定通り24%といたします。しかしながら、第4四半期の収支下振れにより、年間の配当は直近公表の10円から50銭を減額し、9円50銭（うち4円は中間配当金として支払い済み）を予定しています。

次期の配当金につきましては、次期の目標である配当性向25%を念頭にするものの、当社を取り巻く情勢が極めて不透明であることから、現時点において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。

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事業環境にあって、当面は財務体質の健全性維持を最重要経営課題とし、引き続き徹底的な合理化とコスト削減を推進し、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なっており、政治的・社会的な要因や自然現象により、予期せぬ事象が発生した場合には、関連の地域や市場において、事業に悪影響を及ぼす可能性があります。また、主たる事業である海上輸送の分野においては、荷動き・海運市況は、世界各国の景気動向、商品市況、船腹の需給バランス、競合関係など、様々な要因の影響を受け、その変化は当社グループの営業活動、経営成績に影響を及ぼす可能性があります。特に、主要な貿易国（地域）である北米、欧州、日本、中国などの税制、経済政策の変更、あるいは自国保護貿易政策などの発動は、国際間の輸送量の減少や運賃市況の下落を招き、当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

この他に当社グループの事業活動において、悪影響を及ぼす可能性があると考えられる主なリスクには、次のようなものがあります。

(1) 為替レートの変動

当社グループの事業売上においては米ドル建て収入の比率が大きく、為替レートにより円換算後の価値が影響を受ける可能性があります。費用のドル化や通貨ヘッジ取引を行なうことで、為替レートの変動による悪影響を最小限に止める努力をしていますが、米ドルに対する円高は当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

(2) 燃料油価格の変動

燃料費は当社グループの船舶運航コストの中で大きなウェートを占めています。燃料油価格の変動は、原油の需給バランス、OPECや産油国の動向、産油国の政情や産油能力の変動など当社グループの関与が不可能な要因により左右されることが多く、その予想は極めて困難といえます。かかる不安定要素が収支に及ぼす影響を軽減するため、先物契約も取入れています。著しく、且つ持続的な燃料油価格の高騰は当社グループの事業コストを押し上げ、財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

(3) 金利の変動

当社グループは、継続的に船舶の建造などの設備投資を行なっています。当社グループは可能な限り自己資金を投入しているほか、オフバランス化による有利子負債の削減を図っていますが、金融機関からの借入に依存する割合も少なくありません。また、事業運営に係わる運転資金調達を行っています。

資金調達に際しては、一定の規模を固定金利で借入れ、また船舶・設備投資資金の借入の一部を対象とした金利固定化スワップを実施していますが、将来の金利動向によっては資金調達コストの上昇による影響を受け、当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を与える可能性があります。

(4) 公的規制

海運事業は、一般的に船舶の運航、登録、建造に係る様々な国際条約、各国・地域の事業許可や租税に係る法・規制による影響を受けます。今後、新たな法・規制が制定され、当社グループの事業展開を制限し、事業コストを増加させ、結果として当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。

当社グループの運航船舶は、現行の法・規制に従い管理・運航され、且つ適正な船舶保険が付保されていますが、関連法・規制の変更が行なわれる可能性はあり、また新たな法・規制への対応に費用が発生する可能性があります。

(5) 重大な事故・環境破壊・紛争等

当社グループは安全運航の徹底、環境保全を最優先課題として、当社グループの安全運航基準と危機管理体制の維持強化を図っていますが、不測の事故、とりわけ油濁事故を発生させ、海洋汚染を引き起こした場合、当社グループの財政状態、経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。また、昨今増加傾向にある船舶の海賊被害、政情不安・武力紛争地域での運航、船舶へのテロ行為リスクの増大は、当社グループの船舶に重大な損害を与え、また船員を危険に曝すなど、当社グループ船舶の安全運航、航海計画管理、海上輸送事業全般に悪影響を与える可能性があります。

(6) 競争環境等

当社グループは国際的な海運市場の中で事業展開を行っており、優良な国内外の海運企業グループとの競合関係の中では、他企業との各事業分野への経営資源の配分の度合い、およびコスト・技術面などの競争力の差によって、当社グループの業界での地位や経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。

競争環境の厳しいコンテナ船事業においては、海外海運企業とのアライアンスに参加することでサービスの競争力の維持・向上を図っていますが、一方で、アライアンスメンバーの一方的離脱等当社グループが関与しえない事象は、当社グループの営業活動、財政状態、経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。

(7) 自然災害の発生

自然災害発生時の事業継続は、社会の機能の一端を担い社会に責任を負う当社グループの責務であるとともに、当社グループの存在意義に関わる重大な事項です。首都圏直下型大地震が発生した場合には、多くの建物、交通、ライフラインに甚大な影響が及ぶことが想定され、また強毒性新型インフルエンザが発生し世界的大流行（パンデミック）となった場合には、多くの人々の健康に重大な影響が及ぶことが懸念されています。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

当社グループは平成23年4月に中期経営計画KV2010を見直し、「”K” LINE Vision 100-新たな挑戦」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

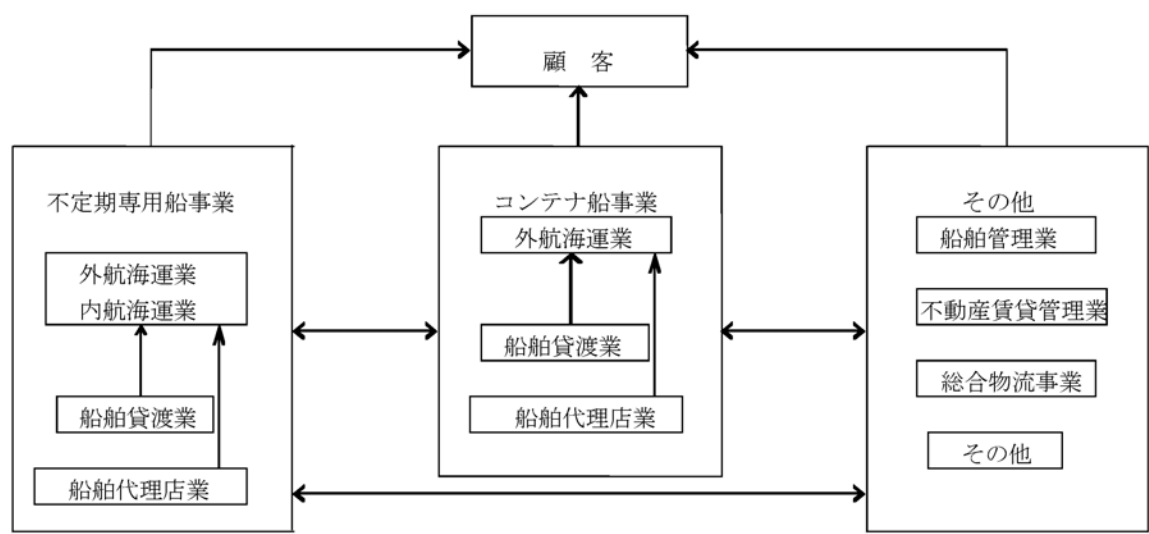
当社グループは、マネジメント・アプローチを導入した新基準において、コンテナ船事業、不定期専用船事業およびその他の事業活動を展開しています。

各事業を構成する主要な会社（平成23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、 “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.、 KAWASAKI (AUSTRALIA) PTY. LTD.、 INTERNATIONAL TRANSPORTATION SERVICE, INC.、 KLB2124 SHIPPING S.A.、KLB3205 SHIPPING S.A.
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 Schifffahrtskontor Altes Land GmbH & Co. KG、 KAW1652 SHIPPING S.A.、TSC1521 SHIPPING S.A.、 USC0068 SHIPPING S.A.、KAW1572 SHIPPING S.A.、 KAW1573 SHIPPING S.A.
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㈱、 ㈱クラウンエンタープライズ	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、安全輸送と環境保全に努め、お客様のニーズに全力で応え、サービス品質の向上を通じ、世界の人々の豊かな生活の実現に貢献します。

< グループ ビジョン >

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

(2) 中長期的な会社の経営戦略及び目標とする経営指標

2008年4月、当社グループは世界経済の成長に伴う海上輸送需要の拡大を背景に、2010年代半ばと2019年に迎える会社創立100周年を見据え、中期経営計画「“K” LINE Vision 100」を策定しましたが、同年9月に起きたリーマンショックによる世界経済の低迷により、当社グループは計画の変更を余儀なくされ、各種緊急対策を実施するとともに、激変した事業環境への対応を行うべく計画を見直し、2010年1月に「“K” LINE Vision 100 KV2010」を策定しました。

2010年、世界経済は緩やかながらも回復傾向となり、当社グループも所期の計画を上回る業績を達成することができました。しかしながら、世界経済は未だ不安定であり、加えて東日本大震災の影響により足元の事業環境は不透明感が増しています。

今般当社では市場の構造変化や将来の需要拡大に対応するべく中期経営計画を見直し、「“K” LINE Vision 100－新たな挑戦」を策定しました。

新計画では、従来より掲げている基本ミッションに加え、新たに「安定収益基盤の拡大と持続的成長」「市場の構造と需要の変化に対応する戦略投資」を加え、目標達成に向けて努力してまいります。

(注：上記の課題及びミッションについては、次項(3)①～⑦で詳述しています。)

(3) 会社の対処すべき課題

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

① 環境保護への取り組み

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

② 確固たる安全運航管理体制

グローバルスタンダードに当社独自のノウハウを取り入れた管理システムである「KL Safety Standard」と、検船指針である「KL Quality」の充実により、安全運航と運航全船の船質向上を確保します。また、グループ全体で情報の共有化を進めるため、「KL Safety Network」を構築するなど、安全管理システムの充実と陸上支援体制の強化に努めます。更には、海外船員供給ソー

スにおける船員確保体制の維持、“K” Line Maritime Academyのソフト面の充実、船員育成体制の強化、魅力ある職場の提供などにより海事技術者の確保育成に努め、確固たる安全運航管理体制を目指します。

③ 最適・最強組織によるボーダレス経営

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

④ 戦略投資と経営資源の適正配分

世界経済は危機的状況を乗り越え、いまだ不安定ながらも緩やかな回復傾向に向かっていきます。とりわけ新興国の伸張は著しく、市場および海上輸送に構造変化をもたらしています。当社ではこれら事業環境の変化を受け、昨年策定した「“K” Line Vision100 KV2010」を見直し、市場の構造変化、景気回復に伴う需要の増加等に対応できる機動的な船隊整備と、成長分野への参入を念頭に投資戦略を策定し、経営資源を適正に配分します。安定収益基盤の確保とさらなる成長を目指して将来への布石づくりに努めます。

⑤ 企業価値の向上とリスク管理の徹底

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

⑥ 安定収益基盤の拡大と持続的成長

事業環境の回復度合いには事業毎に未だ差があり、加えて東日本大震災の影響により不透明さを増しているものの、安定収益基盤の拡大と持続的成長を目的として、事業毎の事業戦略と投資配分を見直すことにより収益基盤の強化に取り組みます。

コンテナ船事業における荷動きは緩やかな回復を見込み、運賃修復、コスト削減等努力を行なうとともに、今後拡大が予想されるアジア・南北地域重視の事業展開を行ないます。

ドライバルク事業においては中国、インド、その他新興国の持続的経済成長に伴う資源輸送の拡大とともに資源・穀物ソースの遠距離化によりトンマイルの増大が見込まれ、中小型船を中心に300隻体制を目指した船隊整備を計画します。また中長期契約による安定収益源の拡大とグローバルな顧客基盤の強化に取り組みます。自動車船事業においては、新興国マーケットの拡大による海上輸送需要の多様化に対応した配船サービスの拡充ならびに船隊整備に取り組みます。成長分野への戦略投資として、市場規模の成長が将来にわたって有望であるオフショア関連諸事業の一層の強化を図ります。

⑦ 市場の構造変化と需要増に対応する戦略投資

中国、インドを中心とした新興国の需要拡大に伴い、市場構造が変化し、多様化を示すなか、船隊整備においてはこれらの変化、多様化に対応すべく機動性・柔軟性の高い船隊の構築を目指した投資を行うとともに、成長分野である新規事業への投資を進めることで事業基盤の強化拡大を図ります。

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22年 3 月31日)	当連結会計年度 (平成23年 3 月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	96,059	74,063
受取手形及び営業未収金	76,674	78,313
短期貸付金	9,557	1,903
有価証券	0	24,998
原材料及び貯蔵品	26,510	34,411
繰延及び前払費用	27,081	32,448
繰延税金資産	11,537	2,224
その他流動資産	14,397	15,008
貸倒引当金	△493	△526
流動資産合計	261,325	262,845
固定資産		
有形固定資産		
船舶（純額）	369,830	379,295
建物及び構築物（純額）	26,874	25,422
機械装置及び運搬具（純額）	8,608	6,629
土地	30,995	30,717
建設仮勘定	146,401	136,114
その他有形固定資産（純額）	7,151	5,550
有形固定資産合計	589,861	583,728
無形固定資産		
のれん	7,392	4,518
その他無形固定資産	6,562	5,845
無形固定資産合計	13,955	10,363
投資その他の資産		
投資有価証券	112,916	101,312
長期貸付金	19,067	15,896
繰延税金資産	33,232	42,988
その他長期資産	19,092	16,673
貸倒引当金	△5,565	△1,302
投資その他の資産合計	178,741	175,569
固定資産合計	782,558	769,660
資産合計	1,043,884	1,032,505

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (平成22年 3 月31日)	当連結会計年度 (平成23年 3 月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	70,310	76,750
短期借入金	61,960	55,783
コマーシャル・ペーパー	9,000	—
未払法人税等	3,189	3,456
賞与引当金	1,474	2,088
役員賞与引当金	152	284
その他流動負債	44,865	65,348
流動負債合計	190,954	203,711
固定負債		
社債	90,329	74,951
長期借入金	348,767	332,481
再評価に係る繰延税金負債	2,633	2,632
退職給付引当金	8,009	7,793
役員退職慰労引当金	2,001	1,978
特別修繕引当金	17,770	17,708
デリバティブ債務	—	67,916
その他固定負債	51,554	8,344
固定負債合計	521,065	513,807
負債合計	712,019	717,519
純資産の部		
株主資本		
資本金	65,031	65,031
資本剰余金	49,876	49,892
利益剰余金	229,661	258,075
自己株式	△949	△903
株主資本合計	343,619	372,095
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	8,545	1,955
繰延ヘッジ損益	△28,936	△55,305
土地再評価差額金	2,044	2,077
為替換算調整勘定	△17,151	△29,153
その他の包括利益累計額合計	△35,498	△80,426
少数株主持分	23,743	23,316
純資産合計	331,864	314,986
負債純資産合計	1,043,884	1,032,505

(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21年 4 月 1 日 至 平成22年 3 月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年 4 月 1 日 至 平成23年 3 月31日)
売上高		
海運業収益及びその他の営業収益	838,032	985,084
売上原価		
海運業費用及びその他の営業費用	824,022	861,996
売上総利益	14,010	123,088
販売費及び一般管理費	66,085	64,478
営業利益又は営業損失 (△)	△52,074	58,609
営業外収益		
受取利息	1,145	891
受取配当金	1,598	1,857
持分法による投資利益	—	101
その他営業外収益	2,406	1,974
営業外収益合計	5,150	4,825
営業外費用		
支払利息	8,759	8,564
持分法による投資損失	379	—
為替差損	1,892	7,223
デリバティブ解約損	6,914	—
その他営業外費用	1,401	297
営業外費用合計	19,348	16,085
経常利益又は経常損失 (△)	△66,272	47,350
特別利益		
固定資産売却益	11,627	5,506
特別修繕引当金戻入額	4,250	—
傭船解約金	—	1,222
その他特別利益	1,904	1,171
特別利益合計	17,782	7,900
特別損失		
固定資産売却損	1,098	—
減損損失	8,906	—
傭船解約金	22,831	—
造船契約変更損	11,318	—
関係会社清算損	—	1,091
損害賠償金	—	790
その他特別損失	3,709	3,159
特別損失合計	47,865	5,041
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失 (△)	△96,355	50,209
法人税、住民税及び事業税	3,846	5,297
法人税等調整額	△34,131	13,002
法人税等合計	△30,285	18,300
少数株主損益調整前当期純利益	—	31,909
少数株主利益	2,650	1,306
当期純利益又は当期純損失 (△)	△68,721	30,603

(連結包括利益計算書)

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)
少数株主損益調整前当期純利益	—	31,909
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	—	△6,516
繰延ヘッジ損益	—	△26,953
為替換算調整勘定	—	△13,219
持分法適用会社に対する持分相当額	—	△772
その他の包括利益合計	—	△47,461
包括利益	—	△15,551
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	—	△14,357
少数株主に係る包括利益	—	△1,193

(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21年4月1日 至 平成22年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)
株主資本		
資本金		
前期末残高	45,869	65,031
当期変動額		
新株の発行	19,162	—
当期変動額合計	19,162	—
当期末残高	65,031	65,031
資本剰余金		
前期末残高	30,714	49,876
当期変動額		
新株の発行	19,162	—
自己株式の処分	—	15
当期変動額合計	19,162	15
当期末残高	49,876	49,892
利益剰余金		
前期末残高	298,638	229,661
当期変動額		
剰余金の配当	—	△3,056
当期純利益又は当期純損失 (△)	△68,721	30,603
自己株式の処分	△6	△8
土地再評価差額金の取崩	3	160
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	△252	715
当期変動額合計	△68,976	28,414
当期末残高	229,661	258,075
自己株式		
前期末残高	△938	△949
当期変動額		
自己株式の取得	△27	△18
自己株式の処分	15	63
当期変動額合計	△11	45
当期末残高	△949	△903
株主資本合計		
前期末残高	374,283	343,619
当期変動額		
新株の発行	38,324	—
剰余金の配当	—	△3,056
当期純利益又は当期純損失 (△)	△68,721	30,603
自己株式の取得	△27	△18
自己株式の処分	9	71
土地再評価差額金の取崩	3	160
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	△252	715
当期変動額合計	△30,663	28,476
当期末残高	343,619	372,095

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成21年 4 月 1 日 至 平成22年 3 月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年 4 月 1 日 至 平成23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		
前期末残高	△4, 874	8, 545
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	13, 419	△6, 589
当期変動額合計	13, 419	△6, 589
当期末残高	8, 545	1, 955
繰延ヘッジ損益		
前期末残高	△17, 708	△28, 936
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△11, 227	△26, 369
当期変動額合計	△11, 227	△26, 369
当期末残高	△28, 936	△55, 305
土地再評価差額金		
前期末残高	2, 048	2, 044
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△3	32
当期変動額合計	△3	32
当期末残高	2, 044	2, 077
為替換算調整勘定		
前期末残高	△18, 975	△17, 151
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	1, 824	△12, 002
当期変動額合計	1, 824	△12, 002
当期末残高	△17, 151	△29, 153
その他の包括利益累計額合計		
前期末残高	△39, 510	△35, 498
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	4, 012	△44, 928
当期変動額合計	4, 012	△44, 928
当期末残高	△35, 498	△80, 426
少数株主持分		
前期末残高	21, 379	23, 743
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	2, 363	△426
当期変動額合計	2, 363	△426
当期末残高	23, 743	23, 316

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成21年 4 月 1 日 至 平成22年 3 月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年 4 月 1 日 至 平成23年 3 月31日)
純資産合計		
前期末残高	356, 152	331, 864
当期変動額		
新株の発行	38, 324	—
剰余金の配当	—	△3, 056
当期純利益又は当期純損失 (△)	△68, 721	30, 603
自己株式の取得	△27	△18
自己株式の処分	9	71
土地再評価差額金の取崩	3	160
連結範囲の変動又は持分法の適用範囲の変動	△252	715
株主資本以外の項目の当期変動額 (純額)	6, 375	△45, 354
当期変動額合計	△24, 287	△16, 878
当期末残高	331, 864	314, 986

(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21年 4 月 1 日 至 平成22年 3 月31 日)	当連結会計年度 (自 平成22年 4 月 1 日 至 平成23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 (△)	△96,355	50,209
減価償却費	45,281	44,722
減損損失	8,906	—
退職給付引当金の増減額 (△は減少)	△519	△225
役員退職慰労引当金の増減額 (△は減少)	57	△20
特別修繕引当金の増減額 (△は減少)	△2,488	70
受取利息及び受取配当金	△2,744	△2,749
支払利息	8,759	8,564
デリバティブ解約損	6,914	—
傭船解約金	22,831	—
傭船解約金 (△は益)	—	△990
関係会社清算損益 (△は益)	—	1,091
造船契約変更損	11,318	—
損害賠償金	—	790
投資有価証券売却損益 (△は益)	172	—
有形固定資産売却損益 (△は益)	△10,529	△5,212
売上債権の増減額 (△は増加)	△1,620	△4,298
仕入債務の増減額 (△は減少)	6,325	8,467
たな卸資産の増減額 (△は増加)	△6,472	△8,424
その他の流動資産の増減額 (△は増加)	△3,865	△10,189
その他の流動負債の増減額 (△は減少)	—	5,624
その他	10,998	9,165
小計	△3,028	96,595
利息及び配当金の受取額	2,755	2,824
利息の支払額	△8,538	△8,657
デリバティブ解約に伴う支払額	△3,472	—
傭船解約に伴う支払額	△22,831	—
造船契約変更に伴う支払額	△460	—
損害賠償金の支払額	—	△790
法人税等の支払額	△5,300	△5,070
法人税等の還付額	16,937	—
営業活動によるキャッシュ・フロー	△23,940	84,901
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	△8,778	△3,097
有価証券及び投資有価証券の売却による収入	2,925	1,063
有形固定資産の取得による支出	△178,174	△146,461
有形固定資産の売却による収入	119,642	92,463
無形固定資産の取得による支出	△1,670	△920
長期貸付けによる支出	△22,210	△3,823
長期貸付金の回収による収入	24,626	5,612
その他	△97	1,045
投資活動によるキャッシュ・フロー	△63,737	△54,116

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23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）	△895	△2,703
コマーシャル・ペーパーの純増減額（△は減少）	△13,000	△9,000
長期借入れによる収入	99,877	56,763
長期借入金返済等に係る支出	△48,201	△64,347
社債の発行による収入	35,110	—
社債の償還による支出	△189	△2,523
株式の発行による収入	38,105	—
配当金の支払額	△38	△3,085
少数株主への配当金の支払額	△3,185	△337
少数株主からの払込みによる収入	1,844	438
その他	△17	△1
財務活動によるキャッシュ・フロー	109,410	△24,796
現金及び現金同等物に係る換算差額	545	△4,560
現金及び現金同等物の増減額（△は減少）	22,277	1,428
現金及び現金同等物の期首残高	69,700	92,122
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	143	879
現金及び現金同等物の期末残高	92,122	94,429

(5) 継続企業の前提に関する注記

該当事項はありません。

(6) 連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項

1. 連結の範囲に関する事項

- イ 連結子会社の数 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、重要性の観点より“K” LINE (VIETNAM) LIMITEDを含む合計9社を連結子会社に含めました。
また、清算によりHLL Heavy Lift + Load Atlas GmbH & Co. KGを含む合計12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(株)があります。
なお、非連結子会社はいずれも小規模であり、合計の総資産、売上高、当期純損益(持分に見合う額)及び利益剰余金(持分に見合う額)等は、いずれも連結財務諸表に重要な影響を及ぼさないため、連結の範囲から除外しています。

2. 持分法の適用に関する事項

- イ 持分法適用会社の数 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20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、株式売却によりSEAHIGHWAY PTY LTD. を持分法適用範囲から除外しました。
- ロ 持分法を適用していない非連結子会社及び関連会社
非連結子会社(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。

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301社、1月31日の会社は1社、2月28日の会社は1社あり、これら各社については同日現在の財務諸表を使用していますが、連結決算日との間に生じた重要な取引については連結上必要な調整を行なっています。決算日が9月30日の会社1社については、連結決算日現在で決算に準じた仮決算を行った財務諸表を基礎としています。その他の連結子会社の決算日は連結決算日と同一となっています。

4. 会計処理基準に関する事項

イ 重要な資産の評価基準及び評価方法

(1) 有価証券

- 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別に選択適用しています。
その他の有形固定資産 : 主として定率法

(2) 無形固定資産(リース資産を除く) 定額法

ただし、自社利用のソフトウェアについては、社内における利用可能期間(5年)に基づく定額法によっています。

- (3) リース資産 所有権移転ファイナンス・リース取引に係るリース資産：自己所有の固定資産に適用する減価償却方法と同一の方法を採用しています。
所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産：リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法を採用しています。
なお、所有権移転外ファイナンス・リース取引のうち、リース取引開始日が平成20年3月31日以前のリース取引については、通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によっています。
- ハ 重要な引当金の計上基準
- (1) 貸倒引当金 債権の貸倒損失に充てるため、一般債権については貸倒実績率に基づき、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を勘案して計上しています。
- (2) 賞与引当金 従業員に支給する賞与に充てるため、当連結会計年度に負担すべき支給見込額を計上しています。
- (3) 役員賞与引当金 役員に支給する賞与に充てるため、当連結会計年度に負担すべき支給見込額を計上しています。
- (4) 退職給付引当金 従業員の退職給付に備えるため、当連結会計年度末における退職給付債務及び年金資産の見込額に基づき、当連結会計年度末において発生していると認められる額を計上しています。
数理計算上の差異は、各連結会計年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（主として9年）による定額法（一部の連結子会社は定率法）により按分した額をそれぞれ発生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おいて負担すべき支出見積額を計上しています。
- ニ 海運業収益及び海運業費用の計上方法
航海完了基準。ただし、コンテナ船については複合輸送進行基準を採用しています。
- ホ 船舶建造借入金の支払利息の計上方法
船舶建造借入金の建造期間に係る支払利息については、建造期間が長期にわたる船舶について取得価額に算入しています。
- ヘ 重要なヘッジ会計の方法
- (1) ヘッジ会計の方法
繰延ヘッジ処理によっています。なお、金利スワップ取引のうち、特例処理の要件を満たすものについては、特例処理を採用しています。また、為替予約取引のうち振当処理の要件を満たすものについては、振当処理を採用しています。
- (2) ヘッジ手段とヘッジ対象
ヘッジ手段：デリバティブ取引（為替予約取引、金利スワップ取引、通貨オプション取引、通貨スワップ取引、燃料油スワップ取引及び運賃先物取引）並びに外貨建借入金
ヘッジ対象：外貨建予定取引等における為替変動リスク及び借入金やリース取引等における金利変動リスク（相場変動リスクやキャッシュ・フロー変動リスク）並びに燃料油等の価格変動リスク
- (3) ヘッジ方針
当社（川崎汽船㈱）及び連結子会社は、通常業務を遂行する上で為替リスク、金利リスク等の多様なリスクに晒されており、このようなリスクに対処しこれを効率的に管理する手段として、デリバティブ取引及び外貨建借入れを行っています。
- (4) ヘッジの有効性評価の方法
ヘッジの開始時から有効性判定までの期間において、ヘッジ対象の相場変動又はキャッシュ・フロー変動の累計と、ヘッジ手段のそれとを比較し、両者の変動額等を基礎にして判断しています。
なお、特例処理の要件を満たしている金利スワップについては、有効性の判定を省略しています。
- (5) その他のリスク管理方法のうちヘッジ会計に係わるもの
当社（川崎汽船㈱）及び連結子会社は、金融市場等のリスクを管理する取引については、社内規程に則って執行・管理しています。この規程はデリバティブ取引等が本来の目的以外に使用されたり、無制限に行われることを防止すると共に、経営機関による監視機能を働かせることを目的としています。
- ト 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方式によっています。

(7) 連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項の変更

(「資産除去債務に関する会計基準」の適用)

当連結会計年度より、「資産除去債務に関する会計基準」(企業会計基準第18号 平成20年3月31日)及び「資産除去債務に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第21号 平成20年3月31日)を適用しています。

これにより、当連結会計年度の営業利益が3百万円、経常利益が13百万円、税金等調整前当期純利益が385百万円減少しています。

(「持分法に関する会計基準」及び「持分法適用関連会社の会計処理に関する当面の取扱い」の適用)

当連結会計年度より、「持分法に関する会計基準」(企業会計基準第16号 平成20年3月10日公表分)及び「持分法適用関連会社の会計処理に関する当面の取扱い」(実務対応報告第24号 平成20年3月10日)を適用しています。

これによる、連結財務諸表への影響はありません。

(「企業結合に関する会計基準」の適用)

当連結会計年度より、「企業結合に関する会計基準」(企業会計基準第21号 平成20年12月26日)及び「企業結合会計基準及び事業分離等会計基準に関する適用指針」(企業会計基準適用指針第10号 平成20年12月26日)を適用しています。

(8) 表示方法の変更

(連結損益計算書)

当連結会計年度より、「連結財務諸表に関する会計基準」(企業会計基準第22号 平成20年12月26日)に基づく「財務諸表等規則等の一部を改正する内閣府令」(平成21年3月24日 内閣府令第5号)の適用に伴い、「少数株主損益調整前当期純利益」の科目を表示しています。

(9) 追加情報

当連結会計年度より、「包括利益の表示に関する会計基準」(企業会計基準第25号 平成22年6月30日)を適用しています。ただし、「その他の包括利益累計額」及び「その他の包括利益累計額合計」の前連結会計年度の金額は、「評価・換算差額等」及び「評価・換算差額等合計」の金額を記載しています。

(10) 連結財務諸表に関する注記事項

(連結包括利益計算書関係)

当連結会計年度(自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)

※1 当連結会計年度の直前連結会計年度における包括利益

親会社株主に係る包括利益	△64,705 百万円
少数株主に係る包括利益	3,164
計	△61,540

※2 当連結会計年度の直前連結会計年度におけるその他の包括利益

その他有価証券評価差額金	12,677 百万円
繰延ヘッジ損益	△11,231
為替換算調整勘定	1,926
持分法適用会社に対する持分相当額	1,156
計	4,529

セグメント情報等

１．事業の種類別セグメント情報

前連結会計年度(自平成21年４月１日 至平成22年３月31日)

	海運業 (百万円)	物流・港運 事業 (百万円)	その他の 事業 (百万円)	計 (百万円)	消去又は 全社 (百万円)	連結 (百万円)
I 売上高及び営業損益						
売上高						
(1) 外部顧客に 対する売上高	729,683	87,918	20,430	838,032	—	838,032
(2) セグメント間の内部 売上高又は振替高	9,646	45,165	40,208	95,020	(95,020)	—
計	739,329	133,084	60,639	933,053	(95,020)	838,032
営業費用	798,389	128,357	58,463	985,211	(95,103)	890,107
営業利益（又は営業損失）	(59,060)	4,726	2,176	(52,157)	83	(52,074)
経常利益（又は経常損失）	(72,847)	4,812	2,178	(65,856)	(415)	(66,272)
II 資産、減価償却費、 減損損失及び資本的支出						
資産	914,428	143,341	67,505	1,125,276	(81,391)	1,043,884
減価償却費	37,921	6,315	1,044	45,281	—	45,281
減損損失	8,902	3	—	8,906	—	8,906
資本的支出	173,343	7,054	1,090	181,489	—	181,489

(注) イ 事業区分の方法

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

ロ 各区分に属する主要な事業

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

2. 所在地別セグメント情報

前連結会計年度(自平成21年4月1日 至平成22年3月31日)

	日本 (百万円)	北米 (百万円)	欧州 (百万円)	アジア (百万円)	その他の 地域 (百万円)	計 (百万円)	消去又は 全社 (百万円)	連結 (百万円)
I 売上高及び 営業損益								
売上高								
(1) 外部顧客に 対する売上高	731,520	18,725	50,900	36,569	316	838,032	—	838,032
(2) セグメント間の 内部売上高又は 振替高	8,696	20,441	9,166	10,842	655	49,802	(49,802)	—
計	740,217	39,166	60,066	47,412	972	887,835	(49,802)	838,032
営業費用	796,469	39,130	56,818	46,433	1,056	939,909	(49,802)	890,107
営業利益(又は営 業損失)	(56,252)	35	3,248	978	(84)	(52,074)	(0)	(52,074)
経常利益(又は経 常損失)	(68,669)	404	1,046	1,277	271	(65,669)	(602)	(66,272)
II 資産	855,760	24,165	127,851	92,751	5,462	1,105,990	(62,106)	1,043,884

(注) イ 国又は地域の区分は地理的近接度によっています。

ロ 本邦以外の各区分に属する主な国又は地域

(1) 北米……………アメリカ合衆国、カナダ

(2) 欧州……………イギリス、ドイツ、オランダ、フランス

(3) アジア……………香港、シンガポール、タイ、インドネシア、韓国、マレーシア、中華人民共和国

(4) その他の地域……………オーストラリア

3. 海外売上高

前連結会計年度(自平成21年4月1日 至平成22年3月31日)

	北米	欧州	アジア	オセアニア	その他の地域	計
I 海外売上高(百万円)	184,068	146,382	213,766	79,376	84,718	708,313
II 連結売上高(百万円)						838,032
III 連結売上高に占める 海外売上高の割合(%)	22.0	17.4	25.5	9.5	10.1	84.5

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

ロ 国又は地域の区分は地理的近接度によっています。

ハ 各区分に属する主な国又は地域

(1) 北米……………アメリカ合衆国、カナダ

(2) 欧州……………イギリス、ドイツ、オランダ、フランス

(3) アジア……………東南アジア、中近東、中華人民共和国、インド

(4) オセアニア……………オーストラリア、ニュージーランド

(5) その他の地域……………中南米、アフリカ

4. 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

前連結会計年度（自 平成21年 4 月 1 日 至 平成22年 3 月31日）

（単位：百万円）

	コンテナ船	不定期専用船	その他(注)1	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	358,525	393,104	86,402	-	838,032
セグメント間の内部売上高 又は振替高	2,389	2,041	43,109	(47,540)	-
計	360,914	395,146	129,512	(47,540)	838,032
セグメント利益(又は損失)	(65,625)	1,070	2,332	(4,050)	(66,272)
セグメント資産	170,402	698,583	155,878	19,019	1,043,884
その他の項目					
減価償却費	5,188	33,676	5,528	887	45,281
のれんの償却額及び 負ののれん償却額	(57)	2,899	15	-	2,857
受取利息	396	882	272	(405)	1,145
支払利息	677	7,626	838	(382)	8,759
持分法投資利益(又は損失)	37	(661)	243	-	(379)
持分法適用会社への投資額	6,407	6,956	5,021	-	18,385
有形固定資産及び無形固定資産 の増加額	24,022	149,359	6,509	1,598	181,489

(注) 1. その他には、主に物流・港運事業が含まれています。

2. セグメント利益の調整額△4,050百万円には、セグメント間取引消去△474百万円と全社費用△3,575百万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19,019百万円は、セグメント間取引消去△69,332百万円と特定のセグメントに帰属しない全社資産88,352百万円です。

減価償却費の調整額887百万円は、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△405百万円には、セグメント間取引消去△492百万円と特定のセグメントに帰属しない受取利息87百万円が含まれています。

支払利息の調整額△382百万円には、セグメント間取引消去△492百万円と特定のセグメントに帰属しない支払利息109百万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1,598百万円は、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 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	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
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)	-
計	447,409	448,846	134,621	(45,793)	985,084
セグメント利益(又は損失)	29,005	16,991	4,739	(3,385)	47,350
セグメント資産	174,629	659,509	153,162	45,203	1,032,505
その他の項目					
減価償却費	3,888	34,314	5,548	970	44,722
のれんの償却額及び 負ののれん償却額	(28)	2,895	6	-	2,873
受取利息	315	552	146	(122)	891
支払利息	695	7,442	530	(103)	8,564
持分法投資利益(又は損失)	385	(381)	97	-	101
持分法適用会社への投資額	5,803	5,435	5,109	-	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	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. セグメント利益は、連結財務諸表の経常利益と調整を行っています。

5. 関連情報

当連結会計年度（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

(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。

6. 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

該当事項はありません。

7. 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

当連結会計年度（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	△31	2,873
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。

8. 報告セグメントごとの負ののれん発生益に関する情報

該当事項はありません。

(追加情報)

当連結会計年度より、「セグメント情報等の開示に関する会計基準」（企業会計基準第17号 平成21年3月27日）及び「セグメント情報等の開示に関する会計基準の適用指針」（企業会計基準適用指針第20号 平成20年3月21日）を適用しています。

1株当たり情報

項目	前連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)
1株当たり純資産額	403円53銭	381円87銭
1株当たり当期純利益又は当期純損失 (△)	△106円24銭	40円8銭
潜在株式調整後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。	38円41銭

(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21年4月1日 至 平成22年3月31日)	当連結会計年度 (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)	△68,721	30,603
普通株式に係る当期純利益又は当期純損失 (△)(百万円)	△68,721	30,603
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)	646,851	763,580
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

持分取得による会社等の買収

当社は、平成23年6月末を以って50%の持分を取得済みであるドイツ重量物輸送専門船社SALグループの全持分を買取り、完全子会社化することで合意いたしました。

(1)取得の目的

エネルギー開発、インフラ整備に不可欠な重量物船事業は、今後発展が見込まれるため、SALグループの高いブランド力と豊富な経験を活かし、当社グループの重量物船事業をより強化することを目的としています。

(2)持分取得の相手方

当社以外の持分所有者

(3)買収する会社の名称、事業内容、規模

①名称	SAL Schiffahrtskontor Altes Land GmbH & Co. KG (SALグループ)		
②事業内容	重量物船事業		
③規模	保有隻数	重量物船	16隻
	従業員数	陸上社員約120名、ドイツ人船員約100名、フィリピン人船員約400名	

(4)持分取得の時期

平成23年6月末

(5)取得価額

未定です。

(6)取得後の持分比率

取得後の持分比率は100%を予定しています。

(7)翌連結会計年度以降の連結財務諸表に与える影響

未定です。

参 考

最近における四半期毎の業績の推移（連結）

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

平成22年 3 月期

	第 1 四半期 21年 4 月～21年 6 月	第 2 四半期 21年 7 月～21年 9 月	第 3 四半期 21年10月～21年12月	第 4 四半期 22年 1 月～22年 3 月
	百万円	百万円	百万円	百万円
売上高	191,926	208,531	212,503	225,070
営業損益	△22,129	△20,369	△10,362	787
経常損益	△22,710	△27,164	△14,632	△1,764
税金等調整前四半期純損益	△20,974	△37,982	△23,857	△13,540
四半期純損益	△14,889	△28,369	△18,727	△6,735
	円	円	円	円
1 株当たり四半期純損益	△23.37	△44.53	△29.39	△10.07
	百万円	百万円	百万円	百万円
総資産	1,017,044	1,015,804	1,005,654	1,043,884
純資産	337,093	297,671	281,145	331,864
	円	円	円	円
1 株当たり純資産	492.31	431.06	404.22	403.53

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	3	145, 291	△4	△170, 647
不定期専用船	13	1, 026, 028	△4	△329, 788
合計	16	1, 171, 319	△8	△500, 435

2. 期末運航船舶

部門		前連結会計年度末 (平成22年3月31日) (A)		当連結会計年度末 (平成23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	9	438, 691	8	413, 335	△1	△25, 356
	傭船	78	3, 936, 906	74	3, 770, 570	△4	△166, 336
	合計	87	4, 375, 597	82	4, 183, 905	△5	△191, 692
不定期専用船	所有船	154	10, 569, 791	163	11, 266, 031	9	696, 240
	傭船	235	17, 930, 459	254	19, 457, 018	19	1, 526, 559
	合計	389	28, 500, 250	417	30, 723, 049	28	2, 222, 799
合計	所有船	163	11, 008, 482	171	11, 679, 366	8	670, 884
	傭船	313	21, 867, 365	328	23, 227, 588	15	1, 360, 223
	合計	476	32, 875, 847	499	34, 906, 954	23	2, 031, 107

（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22年3月31日) (A)	当連結会計年度末 (平成23年3月31日) (B)	比較増減 (B) － (A)
	538, 249	551, 452	13, 203

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22年3月31日) (A)	当連結会計年度末 (平成23年3月31日) (B)	比較増減 (B) - (A)
借入金	410,728	388,264	△22,463
社債	92,852	90,329	△2,523
コマーシャル・ペーパー	9,000	-	△9,000
リース債務	3,420	4,769	1,348
合計	516,000	483,362	△32,638

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22年3月31日) (A)	当連結会計年度末 (平成23年3月31日) (B)	比較増減 (B) - (A)
コンテナ船	3,029	3,103	74
不定期専用船	1,102	1,202	100
その他	3,289	3,283	△6
全社（共通）	320	307	△13
合計	7,740	7,895	155