

【表紙】

【提出書類】 四半期報告書

【根拠条文】 金融商品取引法第24条の4の7第1項

【提出先】 関東財務局長

【提出日】 平成24年8月10日

【四半期会計期間】 第126期第1四半期(自平成24年4月1日至平成24年6月30日)

【会社名】 日本郵船株式会社

【英訳名】 Nippon Yusen Kabushiki Kaisha

【代表者の役職氏名】 代表取締役社長・社長経営委員 工藤 泰三

【本店の所在の場所】 東京都千代田区丸の内二丁目3番2号

【電話番号】 03 - 3284 - 6220

【事務連絡者氏名】 主計グループ長 高橋 栄一

【最寄りの連絡場所】 東京都千代田区丸の内二丁目3番2号

【電話番号】 03 - 3284 - 6220

【事務連絡者氏名】 主計グループ長 高橋 栄一

【縦覧に供する場所】 日本郵船株式会社横浜支店
(横浜市中区海岸通三丁目9番地)
日本郵船株式会社名古屋支店
(名古屋市中区牛島町6番1号)
日本郵船株式会社関西支店
(神戸市中央区海岸通一丁目2番31号)
株式会社東京証券取引所
(東京都中央区日本橋兜町2番1号)
株式会社名古屋証券取引所
(名古屋市中区栄三丁目8番20号)
株式会社大阪証券取引所
(大阪市中央区北浜一丁目8番16号)

第一部 【企業情報】

第1 【企業の概況】

1 【主要な経営指標等の推移】

回次	第125期 第1四半期 連結累計期間	第126期 第1四半期 連結累計期間	第125期
会計期間	自 平成23年4月1日 至 平成23年6月30日	自 平成24年4月1日 至 平成24年6月30日	自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日
売上高 (百万円)	447,733	477,597	1,807,819
経常利益又は経常損失() (百万円)	10,164	4,824	33,238
四半期(当期)純損失() (百万円)	7,151	1,330	72,820
四半期包括利益又は 包括利益 (百万円)	17,030	25,035	89,501
純資産額 (百万円)	697,911	588,316	622,490
総資産額 (百万円)	2,094,160	2,116,304	2,122,234
1株当たり四半期 (当期)純損失金額() (円)	4.21	0.78	42.92
潜在株式調整後1株当たり 四半期(当期)純利益金額 (円)	-	-	-
自己資本比率 (%)	31.4	25.8	27.3

(注) 1. 当社は四半期連結財務諸表を作成しておりますので、提出会社の主要な経営指標等の推移については記載しておりません。

2. 売上高には、消費税等は含まれておりません。

3. 潜在株式調整後1株当たり四半期(当期)純利益金額については、潜在株式は存在するものの、1株当たり四半期(当期)純損失であるため記載しておりません。

2 【事業の内容】

当第1四半期連結累計期間において、当社グループが営む事業の内容について、重要な変更はありません。

第2 【事業の状況】

1 【事業等のリスク】

当第1四半期連結累計期間において、前事業年度の有価証券報告書に記載した「第一部 企業情報 第2 事業の状況 4 事業等のリスク」について変更を要する重要事象等は発生していません。

2 【経営上の重要な契約等】

該当事項はありません。

3 【財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

(1) 業績の状況

当第1四半期連結累計期間（平成24年4月1日から平成24年6月30日までの3ヶ月間）の業績は、連結売上高4,775億円（前年同四半期4,477億円）、営業利益68億円（前年同四半期営業損失104億円）、経常利益48億円（前年同四半期経常損失101億円）、四半期純損失13億円（前年同四半期純損失71億円）となりました。

(概況)

当第1四半期連結累計期間の世界経済は、米国で景気は緩やかに回復しましたが、雇用環境の改善の遅れや住宅価格の下落等が悪化材料として挙げられました。欧州ではギリシャ・スペイン等の債務危機を巡る不確実性の高まりから景気は停滞し、中国やインドでは景気の拡大テンポが弱まり、全体として減速感が広がりました。また、国内においては、景気は依然として厳しい状況にあるものの、東日本大震災の影響からは脱しつつあり、生産や輸出入に持ち直しの動きが見られました。

一方、海運を取り巻く環境は、円高の進行、燃料油価格の高騰、市況の低迷と厳しい状態が続きました。定期船では世界的なアライアンス再編の動きが本格化し、減速航海をはじめとする各社の配船合理化努力の結果、需給バランスが改善し運賃水準の修復が加速しました。完成車輸送は、昨年の国内外における自然災害の影響からの回復を見せました。ドライバルカーは新造船の大量竣工による船舶の需給ギャップが拡大し低迷を続けました。中でもケーブサイズバルカーの市況は著しく低迷しましたが、大型原油タンカー市況は比較的順調に推移しました。

主としてこれらの要因により、売上高は前年同四半期比298億円増（6.7%増）となりました。減速航海等のコスト削減に引き続き取り組んだものの、燃料油価格の高騰により売上原価は前年同四半期比135億円増（3.3%増）となりました。販売費及び一般管理費の削減が奏功し、営業損益は前年同四半期比172億円増加し、売上高営業利益率は前年同四半期の 2.3%から1.4%へと、3.7ポイント上昇しました。この結果、経常損益は前年同四半期比149億円増で利益を計上しました。四半期純損益は投資有価証券評価損等の発生により、前年同四半期比58億円の改善にとどまり、損失計上となりました。

なお、当第1四半期連結累計期間の為替レートと燃料油価格の前第1四半期連結累計期間からの変動は以下のとおりであります。

	前第1四半期 (3ヶ月)	当第1四半期 (3ヶ月)	差額
平均為替レート	82.04円/US\$	80.77円/US\$	1.27円 円高
平均燃料油価格	US\$625.20/MT	US\$716.78/MT	US\$91.58高



(注) 為替レート・消費燃料油価格とも、当社社内値であります。

(セグメント別概況)

当第1四半期連結累計期間(平成24年4月1日から平成24年6月30日までの3ヶ月間)のセグメント別概況は以下のとおりであります。

(単位:億円)

	売上高				営業利益			経常利益			
	前第1四半期 連結累計期間	当第1四半期 連結累計期間	増減額	増減率	前第1四半期 連結累計期間	当第1四半期 連結累計期間	増減額	前第1四半期 連結累計期間	当第1四半期 連結累計期間	増減額	
一般貨物輸送事業	定期船事業	1,085	1,154	68	6.3%	85	16	68	86	33	52
	ターミナル関連事業	345	346	1	0.3%	17	16	0	17	20	3
	航空運送事業	226	203	22	10.1%	22	3	25	19	7	27
	物流事業	943	878	64	6.9%	6	5	1	9	12	2
	不定期専用船事業	1,731	2,011	280	16.2%	45	71	117	54	56	110
その他事業	客船事業	71	86	15	21.9%	23	11	11	23	12	11
	不動産業	26	25	1	4.1%	7	9	2	10	10	0
	その他の事業	458	438	20	4.4%	3	2	0	4	1	3

< 定期船事業 >

北米及び欧州の景気減速に連動した東西航路の荷動きの伸び悩みに加え、相次ぐ大型コンテナ船の竣工があったものの、各社の配船合理化の結果、需給バランスが改善し、特に欧州航路で大幅な運賃修復を達成しました。また、荷動きが旺盛なアジア域内航路及び中南米航路でも運賃修復が浸透し、前年同四半期比で大幅な増収となりました。サービス面では、アジア航路で需要の増大に応じて航路網の拡充を進める一方で、欧州航路ではG6アライアンスのセットアップ、その他航路でも大型船及び省エネ船の投入等の合理化を進めることで、需要を取り込みながら、費用の削減を達成しました。特に、気象情報を駆使した最適ルート選択等の施策による減速航海の徹底、更なる船隊の合理化により、燃料費及び船費の削減に取り組みました。以上の結果、前年同四半期比で損失を大幅に削減しました。

< ターミナル関連事業 >

国内外コンテナターミナルの総取扱量は微減となりましたが、コスト削減効果、及びその他港湾関連事業が好調であった結果、ターミナル関連事業全体の業績は前年同四半期並を維持しました。

< 航空運送事業 >

日本貨物航空(株)は、継続的なコスト削減と機材の機動的運用に努めましたが、日本発の航空貨物の荷動きの低迷が大きく影響し、東日本大震災に伴う緊急輸送需要があった前年同四半期に比べ、減収となり損失を計上しました。

< 物流事業 >

航空貨物の荷動きは、世界的景気減速傾向から低調に推移しました。海上貨物輸送の取扱量は増加しましたが、仕入れ運賃の上昇に伴い、収益性は厳しいものとなりました。ロジスティクス事業は、欧米で個人消費の停滞による消費財等の需要減少により苦戦し、アジアの伸びも追いつかず、期待していた水準に至りませんでした。一方、国内物流事業は、東日本大震災の影響を受けた前期と比較し、大幅に収益性が改善しました。これらの結果、物流事業全体では前年同四半期比で減収増益となりました。

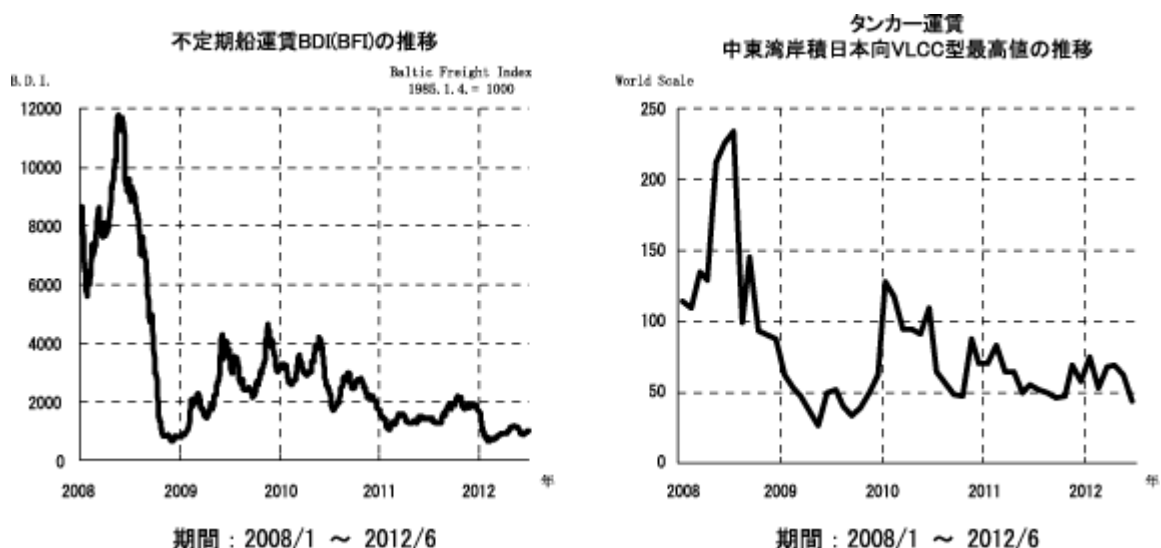
< 不定期専用船事業 >

自動車船部門は、円高の長期化による日本発の完成車輸出への影響や、欧州の信用不安による需要の伸び悩みもあり、全体的には輸送需要の本格的な回復には至っていないものの、昨年発生した東日本大震災及びタイの洪水の影響からはほぼ脱しました。引き続き減速航海を徹底するなど、運航費の節減に努めた結果、震災による輸送台数減があった前年同四半期と比べ業績は良化しました。

ドライバルカー部門では、鉄鉱石・石炭価格の下落を受けて、中国向けを中心に海上荷動きは増加しましたが、新造船の竣工量が歴史的な高水準で推移、船腹量が大幅に増えた結果、市況はケープサイズを中心に低迷を続けました。

タンカー部門では、新造タンカー竣工のペースは落ちましたが、老齢船等の市場からの退出が進まず、過剰船腹を解消するには至りませんでした。このため、石油製品タンカー市況は低調でしたが、大型原油タンカーの市況は、欧米で輸入禁止の動きが広がったイラン原油の代替調達先をより遠方に求める対応が増加し船腹需給がいったん引き締まった状態となったため、比較的好調に推移しました。また、LNGの輸送需要は、東日本大震災以降増加しました。

これらの結果、不定期専用船事業全体で前年同四半期に比べ増収となり利益を計上しました。



< 客船事業 >

北米市場のクリスタル・クルーズは、販売促進に注力した結果、売上が前年同四半期を大きく上回り、また日本市場の飛鳥も世界一周クルーズの販売が前年度比回復を見せ、客船事業全体では、前年同四半期比増収となり損失額は減少しました。

< 不動産業、その他の事業 >

不動産業はほぼ前年同四半期並の結果となりました。その他の事業は、製造加工業において、陸上及び船舶関連工事の受注や燃料油添加剤等の販売が増加し、前年同四半期比増収増益となりました。商業業においては、船舶向け燃料油の価格下落と船舶の稼働率低下から販売数量が減少し、前年同四半期比減収減益となりました。これらの結果、その他の事業全体では前年同四半期比減収減益となりました。

(2) 対処すべき課題

1. 経営環境の変化への対応

当第1四半期連結累計期間においては、コンテナ船において市況が若干回復した他、完成車輸送における需要が堅調であった反面、ドライバルカー部門において、ケープサイズバルカーを中心に船腹の供給過剰を要因とする市況の悪化が目立ちました。世界経済においては、欧州が引き続き財政・経済危機に苦しみ、中国の成長率が低下し、イランの動向も予断を許さない状況で、混迷を極めています。

当社グループは、昨年発表した中期経営計画“More Than Shipping 2013”に基づき、「従来の海運業にプラスアルファの戦略」への取組みを一層充実したものにし、かかる厳しい状況への対応を進めていきます。

2. 株式会社の支配に関する基本方針

1) 基本方針の内容の概要

当社は、当社の財務及び事業の方針の決定を支配する者は、CSR経営への強い意識を有するグローバルな総合物流企業グループとして発展することを目指す当社グループの企業理念を理解し、当社グループの企業価値及び株主共同の利益を確保し向上させていくことを可能とする者である必要があると考えています。

当社は、特定の者による株券等の大規模な買付行為であっても、企業価値及び株主共同の利益の確保及び向上に資するものであれば、これを一概に否定するものではありません。しかし、中には株主の皆様や取締役会に必要な時間や情報を提供しないもの、当該買付者自身の利益のみを図る濫用的なもの、又は買付等の条件が当社グループの企業価値及び株主共同の利益を毀損するおそれがあるものがあることを否定することができません。当社は、このような買付行為を行う者は、当社の財務及び事業の方針の決定を支配する者として不適切と考えます。

2) 基本方針の実現に資する特別な取組みの具体的な内容の概要

中期経営計画

当社は、平成23年4月から3カ年の中期経営計画“More Than Shipping 2013”において4つの重点戦略(注)を策定し、アジアの成長を取り込み更なる成長を目指しています。海運・物流業を取り巻く経営環境の激変に伴い、当社は本年4月及び7月に同計画の目標数値の修正を行いました。重点戦略に変更はありません。

(注) “More Than Shipping 2013”における4つの重点戦略

1. 物流事業を活かして アジア域内・発着輸送に対応
2. 自動車物流・ターミナルを活かして アジアでの完成車輸送に対応
3. 技術力を活かして より高度なエネルギー輸送に対応
4. 世界ネットワークを活かして 海外資源エネルギー輸送に対応

コーポレート・ガバナンス

当社は、経営委員制度の導入と取締役人数の削減、社外取締役2名の選任、取締役の任期の短縮(1年)といった措置により、経営の透明性向上と、取締役会の活性化及び経営監督機能の強化を図っています。更に、株主総会招集通知を原則として総会3週間前に発送し、株主の皆様の議案検討のための時間の確保にも努めています。

配当方針

当社は、海上運送事業はもとより他の事業の拡充など将来の事業展開と市況の変動に耐えうる内部留保の水準に留意しつつ、配当性向や業績の見通し等を総合的に勘案し、安定した配当を継続的に実施していくことを基本方針としています。

3) 基本方針に照らして不適切な者によって当社の財務及び事業の方針の決定が支配されることを防止するための取組みの具体的な内容の概要

当社は、平成20年6月開催の第121期定時株主総会において「当社株券等の大規模買付等に対する企業価値及び株主共同の利益の確保及び向上のための対応策」を導入し、更に平成23年6月開催の第124期定時株主総会においてこれを一部修正のうえ更新（有効期間3年間）しております。その概要は以下のとおりです。

株券等の保有又は所有割合が20%以上となる当社株券等の買付等又は公開買付けであって取締役会の同意を得ないで行われる大規模買付等を対象とします。

大規模買付者には、大規模買付等に着手する前に、当社に対し意向表明書を提出していただきます。それを受けて、取締役会は、大規模買付者に対し、所要の情報を記載した買付説明書を提出するよう請求します。

取締役会は、大規模買付者より買付説明書の提出を受けたときは、当該大規模買付等に対する対抗措置の発動の是非等について、社外取締役又は社外有識者合計3名以上で構成される独立委員会に諮問します。独立委員会は、買付説明書の提出完了日から原則として60日以内に対抗措置の発動勧告、不発動勧告又はその他の答申を行い、取締役会は、独立委員会の答申を最大限尊重します。

取締役会は、

- a. 当該大規模買付者を手続を遵守していない者と認めるときは、独立委員会の発動勧告を経たうえで、対抗措置の発動を決議することができます。
- b. 独立委員会が当該大規模買付者を濫用的買付者と認めて発動勧告をした場合は、原則として株主総会の決議を経ることなく、対抗措置の発動を決議することができます。
- c. 独立委員会が当該大規模買付等は企業価値及び株主共同の利益を著しく毀損するおそれがあると認めて発動勧告をしたときは、株主総会を招集しその承認を経て、対抗措置の発動を決議することができます。

取締役会は、対抗措置として、新株予約権の株主無償割当てその他独立委員会の意見を踏まえて最も適切と判断したものを選択します。ただし、新株予約権の発行の場合であっても、一部の新株予約権者に対する現金交付は行いません。

4) 2)及び3)の取組みに関する当社取締役会の判断及びその理由

取締役会は、2)の取組みは当社グループの企業価値及び株主共同の利益の確保及び向上を目的とするものであり、また3)の取組みは買収防衛策に関して公表されている指針及び報告（経済産業省・法務省「企業価値・株主共同の利益の確保又は向上のための買収防衛策に関する指針」（平成17年5月）及び企業価値研究会「近時の諸環境の変化を踏まえた買収防衛策の在り方」（平成20年6月））の諸原則を充足している等相当な内容であることから、いずれも、1)で述べた基本方針に沿い、株主共同の利益を損なうものでなく、また、役員地位の維持を目的とするものでないと判断しています。

(3) 研究開発活動

当社グループは、革新的な環境技術の開発に取り組んでいます。完全子会社である(株)MTIとともに、環境負荷を低減する省エネ船の開発を継続し、国土交通省の平成24年度「船舶からのCO₂削減技術開発支援事業」の補助対象に7事業が選定されるなど、技術開発を進めています。昨年度までの対象事業の一つである空気潤滑システムをモジュール運搬船に搭載し、約2年にわたる実証実験により、実航海でのCO₂削減効果を確認しました。

なお、当第1四半期連結累計期間の研究開発費の総額は144百万円であります。

第3 【提出会社の状況】

1 【株式等の状況】

(1) 【株式の総数等】

【株式の総数】

種類	発行可能株式総数(株)
普通株式	2,983,550,000
計	2,983,550,000

【発行済株式】

種類	第1四半期会計期間末 現在発行数(株) (平成24年6月30日)	提出日現在 発行数(株) (平成24年8月10日)	上場金融商品取引所 名又は登録認可金融 商品取引業協会名	内容
普通株式	1,700,550,988	1,700,550,988	東京、名古屋、大阪 各証券取引所(注)	単元株式数は1,000株であります。
計	1,700,550,988	1,700,550,988	-	-

(注) 東京、名古屋、大阪とも市場第一部に上場しております。

(2) 【新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

(3) 【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

該当事項はありません。

(4) 【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

(5) 【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式 総数増減数 (株)	発行済株式 総数残高 (株)	資本金増減額 (千円)	資本金残高 (千円)	資本準備金 増減額 (千円)	資本準備金 残高 (千円)
平成24年6月30日	-	1,700,550,988	-	144,319,833	-	151,691,857

(6) 【大株主の状況】

当四半期会計期間は第1四半期会計期間であるため、記載事項はありません。

(7) 【議決権の状況】

当第1四半期会計期間末日現在の議決権の状況については、株主名簿の記載内容が確認できないため、記載することができないことから、直前の基準日（平成24年3月31日）に基づく株主名簿による記載をしております。

【発行済株式】

平成24年3月31日現在

区分	株式数(株)	議決権の数(個)	内容
無議決権株式	-	-	-
議決権制限株式(自己株式等)	-	-	-
議決権制限株式(その他)	-	-	-
完全議決権株式(自己株式等)	普通株式 4,276,000	-	-
完全議決権株式(その他)	普通株式 1,686,624,000	1,686,624	-
単元未満株式	普通株式 9,650,988	-	-
発行済株式総数	1,700,550,988	-	-
総株主の議決権	-	1,686,624	-

(注) 「完全議決権株式(その他)」の欄には、証券保管振替機構名義の株式14,000株（議決権の数14個）が含まれております。

【自己株式等】

平成24年3月31日現在

所有者の氏名 又は名称	所有者の住所	自己名義 所有株式数 (株)	他人名義 所有株式数 (株)	所有株式数 の合計 (株)	発行済株式 総数に対する 所有株式数 の割合(%)
日本郵船(株)(注)	東京都千代田区丸の内 2-3-2	4,229,000	-	4,229,000	0.25
日本港運(株)	神戸市中央区海岸通 5-1-3	8,000	-	8,000	0.00
三洋海事(株)	兵庫県尼崎市中在家町 3-449	15,000	-	15,000	0.00
太平洋汽船(株)	東京都千代田区神田駿河台 4-2-5	24,000	-	24,000	0.00
計	-	4,276,000	-	4,276,000	0.25

(注) 株主名簿上は当社名義となっておりますが、実質的に所有していない株式500株（議決権の数0個）が含まれております。

なお、当該株式数は「発行済株式」の「単元未満株式」欄の普通株式に含まれております。

2 【役員の状況】

前事業年度の有価証券報告書提出日後、当四半期累計期間において役員の異動はありません。

第4 【経理の状況】

1. 四半期連結財務諸表の作成方法について

当社の四半期連結財務諸表は、「四半期連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」（平成19年内閣府令第64号）及び「海運企業財務諸表準則」（昭和29年運輸省告示第431号）に基づいて作成しております。

2. 監査証明について

当社は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、第1四半期連結会計期間（自平成24年4月1日至平成24年6月30日）及び第1四半期連結累計期間（自平成24年4月1日至平成24年6月30日）に係る四半期連結財務諸表について、有限責任監査法人トーマツにより四半期レビューを受けております。

1【四半期連結財務諸表】

(1)【四半期連結損益計算書及び四半期連結包括利益計算書】

【四半期連結損益計算書】

【第1四半期連結累計期間】

(単位：百万円)

	前第1四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年6月30日)
売上高	447,733	477,597
売上原価	413,363	426,926
売上総利益	34,369	50,671
販売費及び一般管理費	44,781	43,799
営業利益又は営業損失()	10,412	6,872
営業外収益		
受取利息	440	443
受取配当金	1,565	1,535
持分法による投資利益	1,470	1,866
その他	1,094	1,255
営業外収益合計	4,571	5,099
営業外費用		
支払利息	4,059	4,227
為替差損	75	2,726
その他	188	192
営業外費用合計	4,323	7,147
経常利益又は経常損失()	10,164	4,824
特別利益		
固定資産売却益	4,026	2,166
その他	277	428
特別利益合計	4,304	2,594
特別損失		
固定資産売却損	24	61
投資有価証券評価損	1,695	4,408
減損損失	903	-
その他	721	287
特別損失合計	3,344	4,757
税金等調整前四半期純利益又は税金等調整前四半期 純損失()	9,204	2,661
法人税等	2,683	3,351
少数株主損益調整前四半期純損失()	6,521	689
少数株主利益	630	641
四半期純損失()	7,151	1,330

【四半期連結包括利益計算書】
 【第1四半期連結累計期間】

(単位：百万円)

	前第1四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年6月30日)
少数株主損益調整前四半期純損失()	6,521	689
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	6,192	12,186
繰延ヘッジ損益	2,349	6,056
為替換算調整勘定	4,970	8,569
在外関係会社の年金債務調整額	-	18
持分法適用会社に対する持分相当額	205	2,729
持分変動差額	2,796	282
その他の包括利益合計	10,509	24,346
四半期包括利益	17,030	25,035
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	17,468	25,019
少数株主に係る四半期包括利益	437	16

(2)【四半期連結貸借対照表】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (平成24年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (平成24年6月30日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	154,075	155,428
受取手形及び営業未収入金	196,333	196,291
有価証券	283	20,163
たな卸資産	60,884	55,120
繰延及び前払費用	58,866	61,796
繰延税金資産	4,562	4,807
その他	68,960	67,948
貸倒引当金	2,786	2,737
流動資産合計	541,180	558,819
固定資産		
有形固定資産		
船舶（純額）	769,402	804,982
建物及び構築物（純額）	74,748	72,332
航空機（純額）	4,068	12,384
機械装置及び運搬具（純額）	29,121	27,647
器具及び備品（純額）	6,316	6,119
土地	63,280	62,371
建設仮勘定	234,976	199,898
その他（純額）	4,628	4,804
有形固定資産合計	1,186,543	1,190,543
無形固定資産		
借地権	3,409	3,562
ソフトウェア	7,486	7,450
のれん	23,531	23,237
その他	3,895	3,695
無形固定資産合計	38,322	37,946
投資その他の資産		
投資有価証券	246,857	222,185
長期貸付金	16,228	14,410
繰延税金資産	6,798	6,638
その他	89,008	88,204
貸倒引当金	3,422	3,269
投資その他の資産合計	355,470	328,170
固定資産合計	1,580,336	1,556,660
繰延資産	716	824
資産合計	2,122,234	2,116,304

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (平成24年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (平成24年6月30日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	165,002	158,788
1年内償還予定の社債	45,000	15,000
短期借入金	97,846	100,042
未払法人税等	6,788	4,885
繰延税金負債	3,106	1,819
前受金	53,951	48,256
賞与引当金	7,461	7,832
役員賞与引当金	280	149
独禁法関連引当金	1,436	1,422
その他	71,619	75,477
流動負債合計	452,492	413,674
固定負債		
社債	205,445	245,445
長期借入金	710,892	746,630
繰延税金負債	29,692	24,182
退職給付引当金	15,861	15,679
役員退職慰労引当金	2,000	1,694
特別修繕引当金	18,218	16,357
独禁法関連引当金	1,728	1,728
その他	63,412	62,595
固定負債合計	1,047,250	1,114,313
負債合計	1,499,743	1,527,988
純資産の部		
株主資本		
資本金	144,319	144,319
資本剰余金	155,623	155,623
利益剰余金	389,767	384,947
自己株式	1,988	1,991
株主資本合計	687,722	682,900
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	21,876	9,815
繰延ヘッジ損益	52,306	63,279
為替換算調整勘定	77,466	83,330
在外関係会社の年金債務調整額	484	469
その他の包括利益累計額合計	108,380	137,264
少数株主持分	43,148	42,681
純資産合計	622,490	588,316
負債純資産合計	2,122,234	2,116,304

【連結の範囲又は持分法適用の範囲の変更】

当第1四半期連結会計期間において、連結の範囲又は持分法適用の範囲の重要な変更はありません。

【会計方針の変更等】

当第1四半期連結累計期間
(自平成24年4月1日至平成24年6月30日)

(会計方針の変更)

当第1四半期連結会計期間から、当社における燃料油評価方法を移動平均法から先入先出法に変更しております。この変更は、過去の燃料油価格の推移とその分析を踏まえ、価格変動による影響をたな卸資産の帳簿価額により適切に反映させる目的で行ったものです。

なお、この変更による影響額は軽微であり、遡及適用は行っておりません。

(会計上の見積りの変更)

従来、有形固定資産の船舶のうちLNG船及び大型原油タンカー（VLCC）の耐用年数は13年としていましたが、使用実績が蓄積され、長期間の使用が見込めることが判明したため、当第1四半期連結会計期間において使用実績に基づく耐用年数の見直しを行った結果、それぞれ20年及び18年に変更しております。

これにより、従来の方法に比べて、当第1四半期連結累計期間の営業利益、経常利益及び税金等調整前四半期純利益はそれぞれ2,973百万円増加しております。

なお、セグメントに与える影響については、セグメント情報に記載しております。

【注記事項】

(四半期連結貸借対照表関係)

偶発債務

(1) 保証債務等

連結会社（当社及び連結子会社）以外の会社の金融機関からの借入れ等に対し、債務保証等を行っておりません。

前連結会計年度 (平成24年3月31日)		当第1四半期連結会計期間 (平成24年6月30日)	
NYK ARMATEUR S.A.S.	29,450百万円	NYK ARMATEUR S.A.S.	26,483百万円
TUPI NORDESTE LTD.	9,015 "	TUPI NORDESTE S.A.R.L	10,706 "
TATA NYK SHIPPING PTE. LTD.	5,483 "	TATA NYK SHIPPING PTE. LTD.	5,311 "
YEBISU SHIPPING LTD.	5,275 "	OJV CAYMAN 5 LTD.	5,266 "
OJV CAYMAN 5 LTD.	5,266 "	YEBISU SHIPPING LTD.	5,069 "
OJV CAYMAN 1 LTD.	4,535 "	OJV CAYMAN 1 LTD.	4,535 "
ETESCO DRILLING SERVICES, LLC	4,077 "	ETESCO DRILLING SERVICES, LLC	3,934 "
PENINSULA LNG TRANSPORT NO.1 LTD.	2,959 "	PENINSULA LNG TRANSPORT NO.1 LTD.	2,814 "
PENINSULA LNG TRANSPORT NO.3 LTD.	2,898 "	PENINSULA LNG TRANSPORT NO.3 LTD.	2,756 "
PENINSULA LNG TRANSPORT NO.2 LTD.	2,860 "	PENINSULA LNG TRANSPORT NO.2 LTD.	2,717 "
CAMARTINA SHIPPING INC.	2,696 "	CAMARTINA SHIPPING INC.	2,511 "
INDIA LNG TRANSPORT COMPANY (NO.1) LTD. 及び (NO.2) LTD.	2,600 "	INDIA LNG TRANSPORT COMPANY (NO.1) LTD. 及び (NO.2) LTD.	2,445 "
UNITED EUROPEAN CAR CARRIERS B.V.	1,978 "	UNITED EUROPEAN CAR CARRIERS B.V.	1,732 "
飛島コンテナ埠頭(株)	1,744 "	飛島コンテナ埠頭(株)	1,726 "
LNG EAST-WEST SHIPPING COMPANY (SINGAPORE) PTE.LTD.	1,547 "	LNG EAST-WEST SHIPPING COMPANY (SINGAPORE) PTE.LTD.	1,544 "
J5 NAKILAT NO.1 LTD.	1,344 "	J5 NAKILAT NO.1 LTD.	1,343 "
J5 NAKILAT NO.3 LTD.	1,321 "	J5 NAKILAT NO.3 LTD.	1,324 "
J5 NAKILAT NO.4 LTD.	1,297 "	J5 NAKILAT NO.4 LTD.	1,296 "
J5 NAKILAT NO.6 LTD.	1,294 "	J5 NAKILAT NO.6 LTD.	1,294 "
J5 NAKILAT NO.7 LTD.	1,290 "	J5 NAKILAT NO.7 LTD.	1,293 "
J5 NAKILAT NO.8 LTD.	1,268 "	J5 NAKILAT NO.8 LTD.	1,271 "
J5 NAKILAT NO.2 LTD.	1,262 "	J5 NAKILAT NO.2 LTD.	1,265 "
OJV CAYMAN 3 LTD.	1,248 "	OJV CAYMAN 3 LTD.	1,248 "
J5 NAKILAT NO.5 LTD.	1,241 "	J5 NAKILAT NO.5 LTD.	1,243 "
PENINSULA LNG TRANSPORT NO.4 LTD.	1,082 "	PENINSULA LNG TRANSPORT NO.4 LTD.	1,082 "
THE DENHOLM LINE STEAMERS LTD.	1,018 "	船舶保有・貸渡関係会社等 (5社)	23,029 "
船舶保有・貸渡関係会社等 (6社)	17,338 "	従業員	1,213 "
従業員	1,324 "	その他25社	5,421 "
その他25社	4,712 "	計	121,886百万円
計	119,435百万円		

(2) 連帯債務

他の連帯債務者	連帯債務のうち他の連帯債務者負担額	
	前連結会計年度 (平成24年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (平成24年6月30日)
株商船三井	978百万円	567百万円
川崎汽船株	402 "	233 "
飯野海運株	107 "	62 "
計	1,488百万円	862百万円

連帯債務のうち当社及び連結子会社負担額は連結貸借対照表の項目のうち、前連結会計年度は長期借入金及び短期借入金に計上しております。当第1四半期連結会計期間は短期借入金に計上してありません。

(3) (前連結会計年度)

連結子会社が船舶に関して締結しているオペレーティング・リース契約の一部には残価保証の条項が含まれています。残価保証による潜在的な最大支払額は39,383百万円であり、当該オペレーティング・リース契約の購入選択権を行使せずにリース資産を返却することを選択した場合に支払いを実行する可能性があります。当該オペレーティング・リース契約は平成33年6月までの間に終了します。

(当第1四半期連結会計期間)

連結子会社が船舶に関して締結しているオペレーティング・リース契約の一部には残価保証の条項が含まれています。残価保証による潜在的な最大支払額は35,493百万円であり、当該オペレーティング・リース契約の購入選択権を行使せずにリース資産を返却することを選択した場合に支払いを実行する可能性があります。当該オペレーティング・リース契約は平成33年6月までの間に終了します。

(4) 当社及び連結子会社である日本貨物航空株が航空機に関して締結しているオペレーティング・リース契約の一部には、残価保証の条項が含まれています。残価保証による潜在的な最大支払額は20,633百万円であり、リース期間終了後に当該リース資産を返却することを選択した場合に支払いを実行する可能性があります。当該オペレーティング・リース契約は平成30年11月までの間に終了します。なお、前連結会計年度からの変動はありません。

(5) 連結子会社である日本貨物航空株は、航空貨物輸送に関わる価格カルテル等に関連して、米国において、請求金額を特定しないまま損害賠償請求訴訟（集団訴訟）を提起されています。

集団訴訟の結果については、日本貨物航空株の経営成績に影響を及ぼす可能性があります。その結果を合理的に予測することは困難です。なお、前連結会計年度からの変動はありません。

(四半期連結キャッシュ・フロー計算書関係)

当第1四半期連結累計期間に係る四半期連結キャッシュ・フロー計算書は作成しておりません。なお、第1四半期連結累計期間に係る減価償却費（無形固定資産に係る償却費を含む。）は、次のとおりであります。

	前第1四半期連結累計期間 (自 平成23年4月1日 至 平成23年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 平成24年4月1日 至 平成24年6月30日)
減価償却費	24,772百万円	23,028百万円

(株主資本等関係)

前第1四半期連結累計期間(自 平成23年4月1日 至 平成23年6月30日)

1. 配当金支払額

(決議)	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	配当の原資	1株当たり 配当額(円)	基準日	効力発生日
平成23年6月23日 定時株主総会	普通株式	8,484	利益剰余金	5	平成23年3月31日	平成23年6月24日

2. 基準日が当第1四半期連結累計期間に属する配当のうち、配当の効力発生日が当第1四半期連結会計期間末後となるもの
該当事項はありません。

当第1四半期連結累計期間(自 平成24年4月1日 至 平成24年6月30日)

1. 配当金支払額

(決議)	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	配当の原資	1株当たり 配当額(円)	基準日	効力発生日
平成24年6月20日 定時株主総会	普通株式	3,392	利益剰余金	2	平成24年3月31日	平成24年6月21日

2. 基準日が当第1四半期連結累計期間に属する配当のうち、配当の効力発生日が当第1四半期連結会計期間末後となるもの
該当事項はありません。

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

前第1四半期連結累計期間(自平成23年4月1日至平成23年6月30日)

報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報

(単位：百万円)

	一般貨物輸送事業				不定期専用船事業	その他事業			計	調整額 (注1)	四半期連結損益計算書計上額 (注2)
	定期船事業	ターミナル関連事業	航空運送事業	物流事業		客船事業	不動産業	その他の事業			
売上高											
(1) 外部顧客に対する売上高	107,481	27,975	20,231	93,650	170,961	7,108	2,320	18,004	447,733	-	447,733
(2) セグメント間の内部売上高又は振替高	1,071	6,576	2,372	737	2,145	-	336	27,853	41,093	41,093	-
計	108,552	34,551	22,603	94,388	173,106	7,108	2,656	45,857	488,826	41,093	447,733
セグメント利益又は損失()	8,614	1,732	1,987	977	5,459	2,353	1,068	493	10,167	3	10,164

(注) 1. セグメント利益又は損失の調整額の内容は、セグメント間取引及び振替高に係る調整であります。
2. セグメント利益又は損失は、四半期連結損益計算書の経常損失と調整を行っております。

当第1四半期連結累計期間(自平成24年4月1日至平成24年6月30日)

1. 報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報

(単位：百万円)

	一般貨物輸送事業				不定期専用船事業	その他事業			計	調整額 (注1)	四半期連結損益計算書計上額 (注2)
	定期船事業	ターミナル関連事業	航空運送事業	物流事業		客船事業	不動産業	その他の事業			
売上高											
(1) 外部顧客に対する売上高	114,340	27,429	18,504	87,167	200,573	8,667	2,234	18,678	477,597	-	477,597
(2) セグメント間の内部売上高又は振替高	1,094	7,224	1,823	728	568	-	312	25,140	36,894	36,894	-
計	115,435	34,654	20,328	87,896	201,142	8,667	2,547	43,819	514,492	36,894	477,597
セグメント利益又は損失()	3,340	2,074	712	1,224	5,605	1,232	1,013	190	4,822	2	4,824

(注) 1. セグメント利益又は損失の調整額の内容は、セグメント間取引及び振替高に係る調整であります。
2. セグメント利益又は損失は、四半期連結損益計算書の経常利益と調整を行っております。

2. 報告セグメントの変更等に関する事項

会計上の見積りの変更に記載のとおり、従来、有形固定資産の船舶のうちLNG船及び大型原油タンカー(VLCC)の耐用年数は13年としていましたが、使用実績が蓄積され、長期間の使用が見込めることが判明したため、当第1四半期連結会計期間において使用実績に基づく耐用年数の見直しを行った結果、それぞれ20年及び18年に変更しております。

これにより、従来の方法に比べて、「不定期専用船事業」でセグメント利益が2,973百万円増加しております。

(1株当たり情報)

1株当たり四半期純損失金額()及び算定上の基礎は、以下のとおりであります。

	前第1四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年6月30日)
1株当たり四半期純損失金額()(円)	4.21	0.78
(算定上の基礎)		
四半期純損失()(百万円)	7,151	1,330
普通株主に帰属しない金額(百万円)	-	-
普通株式に係る四半期純損失()(百万円)	7,151	1,330
期中平均株式数(千株)	1,696,887	1,696,281
希薄化効果を有しないため、潜在株式調整後1株当たり四半期純利益金額の算定に含めなかった潜在株式について前連結会計年度末から重要な変動がある場合の概要		

(注) 潜在株式調整後1株当たり四半期純利益金額については、潜在株式は存在するものの、1株当たり四半期純損失であるため記載しておりません。

(重要な後発事象)

該当事項はありません。

2 【その他】

該当事項はありません。

第二部 【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項はありません。

独立監査人の四半期レビュー報告書

平成24年 8月 9日

日本郵船株式会社
取締役会 御中

有限責任監査法人トーマツ

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 板垣 雄士 印

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 松浦 利治 印

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 五十嵐 徹 印

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、「経理の状況」に掲げられている日本郵船株式会社の平成24年4月1日から平成25年3月31日までの連結会計年度の第1四半期連結会計期間（平成24年4月1日から平成24年6月30日まで）及び第1四半期連結累計期間（平成24年4月1日から平成24年6月30日まで）に係る四半期連結財務諸表、すなわち、四半期連結損益計算書、四半期連結包括利益計算書、四半期連結貸借対照表及び注記について四半期レビューを行った。

四半期連結財務諸表に対する経営者の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に準拠して四半期連結財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない四半期連結財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

監査人の責任

当監査法人の責任は、当監査法人が実施した四半期レビューに基づいて、独立の立場から四半期連結財務諸表に対する結論を表明することにある。当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期レビューの基準に準拠して四半期レビューを行った。

四半期レビューにおいては、主として経営者、財務及び会計に関する事項に責任を有する者等に対して実施される質問、分析的手続その他の四半期レビュー手続が実施される。四半期レビュー手続は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して実施される年度の財務諸表の監査に比べて限定された手続である。

当監査法人は、結論の表明の基礎となる証拠を入手したと判断している。

監査人の結論

当監査法人が実施した四半期レビューにおいて、上記の四半期連結財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に準拠して、日本郵船株式会社及び連結子会社の平成24年6月30日現在の財政状態及び同日をもって終了する第1四半期連結累計期間の経営成績を適正に表示していないと信じさせる事項がすべての重要な点において認められなかった。

利害関係

会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以上

- (注) 1. 上記は、四半期レビュー報告書の原本に記載された事項を電子化したものであり、その原本は当社（四半期報告書提出会社）が別途保管しております。
2. 四半期連結財務諸表の範囲にはXBRLデータ自体は含まれていません。