

平成30年3月期 第1四半期決算短信〔日本基準〕（連結）

平成29年7月31日

上場会社名 株式会社 商船三井 上場取引所 東
 コード番号 9104 URL http://www.mol.co.jp/ir-j/
 代表者 (役職名) 代表取締役社長執行役員 (氏名) 池田 潤一郎
 問合せ先責任者 (役職名) 経理部長 (氏名) 三谷 亮司 TEL 03-3587-7041
 四半期報告書提出予定日 平成29年8月14日 配当支払開始予定日 -
 四半期決算補足説明資料作成の有無：有
 四半期決算説明会開催の有無：有（アナリスト向け）

(百万円未満切捨て)

1. 平成30年3月期第1四半期の連結業績（平成29年4月1日～平成29年6月30日）

(1) 連結経営成績（累計） (%表示は、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 四半期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
30年3月期第1四半期	403,284	12.0	1,147	-	5,885	702.6	5,251	274.7
29年3月期第1四半期	360,079	△19.9	△3,573	-	733	△93.3	1,401	△89.0

(注) 包括利益 30年3月期第1四半期 △3,061百万円 (-%) 29年3月期第1四半期 △26,033百万円 (-%)

	1株当たり 四半期純利益	潜在株式調整後 1株当たり四半期純利益
	円 銭	円 銭
30年3月期第1四半期	4.39	4.06
29年3月期第1四半期	1.17	1.08

(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
30年3月期第1四半期	2,198,561	679,362	25.8	474.56
29年3月期	2,217,528	683,621	25.8	478.23

(参考) 自己資本 30年3月期第1四半期 567,585百万円 29年3月期 571,983百万円

2. 配当の状況

	年間配当金				
	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
29年3月期	-	2.00	-	0.00	2.00
30年3月期	-	-	-	-	-
30年3月期(予想)	-	1.00	-	10.00	-

(注) 直近に公表されている配当予想からの修正の有無：無

当社は、平成29年10月1日を効力発生日として普通株式10株につき1株の割合で株式併合を実施する予定であるため、平成30年3月期(予想)の1株当たり期末配当金については、当該株式併合の影響を考慮した金額を記載し、年間配当金合計は「-」として記載しております。株式併合を考慮しない場合の平成30年3月期(予想)の1株当たり期末配当金は1円となり、1株当たり年間配当金は2円となります。詳細については、「業績予想の適切な利用に関する説明、その他特記事項」をご覧ください。

3. 平成30年3月期の連結業績予想（平成29年4月1日～平成30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)	820,000	14.9	10,000	-	16,000	191.0	13,000	△19.0	108.69
通期	1,615,000	7.4	18,000	603.6	25,000	△1.7	12,000	128.3	100.33

(注) 直近に公表されている業績予想からの修正の有無：有

平成30年3月期の連結業績予想における1株当たり当期純利益については、株式併合の影響を考慮しております。詳細については、「業績予想の適切な利用に関する説明、その他特記事項」をご覧ください。

※ 注記事項

(1) 当四半期連結累計期間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) 四半期連結財務諸表の作成に特有の会計処理の適用：有

(注) 詳細は、添付資料P.11「2. 四半期連結財務諸表及び主な注記(4) 四半期連結財務諸表に関する注記事項(四半期連結財務諸表の作成に特有の会計処理の適用)」をご覧ください。

(3) 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 |

(4) 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）	30年3月期1Q	1,206,286,115株	29年3月期	1,206,286,115株
② 期末自己株式数	30年3月期1Q	10,253,473株	29年3月期	10,231,846株
③ 期中平均株式数（四半期累計）	30年3月期1Q	1,196,043,472株	29年3月期1Q	1,196,060,257株

※ 四半期決算短信は四半期レビューの対象外です

※ 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)

本資料に記載されている業績予想等の将来に関する記述は、当社が現在入手している情報及び合理的であると判断する一定の前提に基づいており、その達成を当社として約束する趣旨のものではありません。また、実際の業績等は様々な要因により大きく異なる可能性があります。業績予想の前提となる条件及び業績予想のご利用にあたっての注意事項等については、添付資料P.4「1. 当四半期決算に関する定性的情報(3) 連結業績予想などの将来予測情報に関する説明」をご覧ください。

(株式併合後の配当及び連結業績予想について)

当社は、平成29年6月27日開催の定時株主総会において、株式併合について承認可決され、平成29年10月1日を効力発生日として、普通株式10株につき1株の割合で株式併合を実施する予定であります。なお、株式併合考慮前に換算した平成30年3月期の配当予想及び連結業績予想は以下のとおりとなります。

1. 平成30年3月期の配当予想

1株当たり配当金 第2四半期末 1円00銭(注1) 期末 1円00銭(注2)

2. 平成30年3月期の連結業績予想

1株当たり当期純利益 第2四半期(累計) 10円87銭 通期 10円03銭

(注1) 第2四半期末の配当は、株式併合実施前の株式数に対して支払われます。

(注2) 株式併合考慮前に換算した配当額です。

(注3) 平成30年3月期の年間配当金(株式併合考慮前)は2円00銭となります。

(四半期決算補足説明資料の入手方法について)

決算短信補足説明資料は当社ホームページに掲載する予定です。

○添付資料の目次

1. 当四半期決算に関する定性的情報	2
(1) 経営成績に関する説明	2
(2) 財政状態に関する説明	4
(3) 連結業績予想などの将来予測情報に関する説明	4
2. 四半期連結財務諸表及び主な注記	5
(1) 四半期連結貸借対照表	5
(2) 四半期連結損益計算書及び四半期連結包括利益計算書	7
(3) 四半期連結キャッシュ・フロー計算書	9
(4) 四半期連結財務諸表に関する注記事項	11
(継続企業の前提に関する注記)	11
(株主資本の金額に著しい変動があった場合の注記)	11
(四半期連結財務諸表の作成に特有の会計処理の適用)	11
(追加情報)	11
(セグメント情報等)	12
3. 参考資料	13
(1) 四半期毎の業績推移	13
(2) 減価償却の状況	14
(3) 有利子負債残高	14
(4) 海運業船腹量	14
(5) 為替情報	14
(6) 船舶燃料油価格情報	14
(7) 海運市況	15

1. 当四半期決算に関する定性的情報

(1) 経営成績に関する説明

	前第1四半期連結累計期間 (自平成28年4月1日 至平成28年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自平成29年4月1日 至平成29年6月30日)	増減額/増減率
売上高 (億円)	3,600	4,032	432 / 12.0%
営業損益 (億円)	△35	11	47 / - %
経常損益 (億円)	7	58	51 / 702.6%
親会社株主に帰属する 四半期純損益 (億円)	14	52	38 / 274.7%
為替レート (3ヶ月平均)	¥110.31/US\$	¥110.79/US\$	¥0.48/US\$
船舶燃料油価格 (3ヶ月平均) ※	US\$226/MT	US\$319/MT	US\$93/MT

※平均補油価格

当第1四半期連結累計期間(平成29年4月1日から6月30日までの3ヶ月)における世界経済は、米国では内外需要の回復により企業収益が改善、雇用・所得環境も底堅く推移し、個人消費の回復傾向が続きました。欧州経済は、景気の先行きに対する不確実性が和らぐ中、堅調な景気回復が継続、底堅く推移する個人消費にも支えられ、緩やかながら安定的な成長が続きました。中国では、住宅投資の減速が継続、過剰設備の調整が本格化したものの、インフラ投資など財政による下支えで、景気は緩やかな減速となりました。わが国では、消費者マインドが改善傾向にあり、個人消費等の持ち直しの動きから、景気は緩やかな回復基調が続きました。

海運市況のうち、ドライバルク船市況は、東豪州で発生したサイクロンの影響長期化、ブラジル積貨物の低迷などの影響もありましたが、堅調な石炭需要、及び南米東岸穀物貨物が市況を下支えし、底堅く推移しました。原油船市況は、長距離の輸送となる西アフリカからのカーゴ増により、一時的に船腹需給が引き締まったものの、春先からの不需要期とOPEC加盟国の減産の浸透を背景に低調に推移しました。コンテナ船市況については、北米航路において、堅調な米国経済に支えられアジア出し荷動きは過去最高を記録し、欧州航路においてもアジア出し荷動きが堅調に推移しました。好調な荷動き需要を受けて、スポット運賃市況は前年同期と比べ大きく改善し、年間契約運賃も概ね上昇して更改されました。

当第1四半期連結累計期間の対ドル平均為替レートは、前年同期比¥0.48/US\$円安の¥110.79/US\$となりました。また、当第1四半期連結累計期間の船舶燃料油価格平均は、前期比US\$93/MT上昇しUS\$319/MTとなりました。

以上の結果、当第1四半期連結累計期間の業績につきましては、売上高4,032億円、営業損益11億円、経常損益58億円、親会社株主に帰属する四半期純損益52億円となりました。

セグメント毎の売上高及びセグメント損益(経常損益)、それらの対前年同期比較及び概況は以下の通りです。

上段が売上高(億円)、下段がセグメント損益(経常損益)(億円)

セグメントの名称		前第1四半期連結累計期間 (自平成28年4月1日 至平成28年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自平成29年4月1日 至平成29年6月30日)	増減額/増減率
ドライバルク船事業		630	693	63 / 10.0%
		15	48	33 / 219.7%
エネルギー輸送事業		645	667	21 / 3.3%
		70	34	△35 / △50.6%
製品輸送事業	コンテナ船事業	1,472	1,802	330 / 22.4%
	自動車船・フェリー・ 内航RORO船事業	△116	△62	53 / - %
	610	626	16 / 2.6%	
関連事業		7	13	5 / 71.4%
		298	297	△1 / △0.6%
その他		31	37	6 / 21.8%
		62	57	△4 / △7.6%
		7	11	4 / 53.6%

(注) 売上高にはセグメント間の内部売上高又は振替高が含まれております。

(A) ドライバルク船事業

ケープサイズ市況は、3月末に一時20千ドル/日に達しましたが、以降は、東豪州で発生したサイクロンの影響長期化、ブラジル積航路の市況低迷などの影響により6月は7千ドル台/日まで下落が継続して、平均では12千ドル台/日にて推移しました。パナマックス船型以下の市況は、南米東岸穀物貨が安定した荷動きを見せたこと、また悪天候の影響で積揚各地において滞船が発生し供給が縮まったこともあり概して底堅く推移しました。パナマックスでは4月中旬に12千ドル台/日に上昇、船腹余剰により5月から6月中旬にかけては一旦低迷したものの、6月中旬以降は石炭需要の増加や南米東岸穀物貨が市況を下支えし、平均では8千ドル台後半/日にて推移しました。このような市況環境の中、構造改革の成果でとりわけ中小型バルカー事業の損益が改善、ドライバルク船部門では前年同期比で増益となりました。

(B) エネルギー輸送事業

<油送船>

原油船市況は、西アフリカからのカーゴ増によるトンマイル伸長等により、一時的に船腹需給が引き締まったものの、春先からの不需要期とOPEC加盟国の減産の浸透を背景に下落しました。石油製品船市況は、東西の荷動きの低迷や、製油所の定期修繕、新造船供給圧力等により、低調に推移しました。LPG船市況は、米国からアジア向けの裁定取引が継続し、中東出シインド向け荷動きも堅調に推移しましたが、高い船舶供給圧力により、引き続き低位で推移しました。このような市況環境下において、油送船部門は、長期契約の安定的な履行に加え、プール運航による運航効率の改善やコスト削減にも継続して努めましたが、前年同期比では減益となりました。

<LNG船・海洋事業>

LNG船市況は、マーケットの船腹過剰が解消せず総じて低調に推移しましたが、LNG船部門は期中の新規稼働船2隻も含め長期契約による安定収益を引き続き確保し、前年同期比で増益となりました。また、海洋事業部門においてもFPSO等の安定稼働により前年同期比で増益となりました。

(C) 製品輸送事業

<コンテナ船>

北米航路においては、堅調な米国経済に支えられアジア出し荷動きは過去最高を記録し、欧州航路においてもアジア出し荷動きが堅調に推移、また欧州出しアジア向け復航荷動きが増加しました。船腹大型化による供給増加もある中、スポット運賃市況は前年同期と比べ大きく改善した水準にて推移しました。南米東岸航路においては、アジア出し荷動きが回復傾向にあることから船腹需給は引き締まり、スポット運賃市況は一段と上昇し高値にて推移しました。好調な荷動き需要を受け年間契約運賃は概ね上昇して更改されました。このような事業環境下、コンテナ船部門は、イールドマネジメント強化による空コンテナ回送費等の運航コスト削減にも努めたことから、前年同期比で損失が縮小しました。

<自動車船>

完成車の荷動きは、米国向けが堅調に推移しましたが、一方で資源価格下落等を背景に経済不振が続く資源国・新興国向けは引き続き低迷しました。自動車船部門は、継続して減船やトレードパターンの変化に対応した運航効率の改善による収支の向上に努め、前年同期比で損益は改善し、黒字を計上しました。

<フェリー・内航RORO船>

フェリー・内航RORO船事業は、トラックドライバー不足を背景にした貨物輸送需要が継続しており、荷動きは堅調に推移しました。旅客についても本年5月に大洗～苫小牧航路で新造船が就航した効果などで順調に推移しました。この結果、営業収益は前年同期を上回り、燃料費の上昇や新造船竣工に伴う一時費用の増加等あるなか、前年同期並みの利益を確保しました。

(D) 関連事業

客船事業は、にっぽん丸の好調な集客は継続しているものの、前年同期比では減益となりました。不動産事業においては、首都圏を中心に堅調な賃貸オフィスマーケットに支えられ、当社グループの不動産事業の中核であるダイビル㈱の売上が増加したこと等により、前年同期比で増益となりました。その他曳船や商社等の業績は総じて堅調に推移し、関連事業セグメント全体では前年同期比で増益となりました。

(E) その他

主にコストセンターであるその他の事業には、船舶運航業、船舶管理業、貸船業、金融業、造船業などがありますが、前年同期比では増益となりました。

(2) 財政状態に関する説明

当第1四半期連結会計期間末の総資産は、前連結会計年度末に比べ189億円減少し、2兆1,985億円となりました。これは主に船舶が減少したことによるものです。

負債は、前連結会計年度末に比べ147億円減少し、1兆5,191億円となりました。これは主に長期借入金が増加したことによるものです。

純資産は、前連結会計年度末に比べ42億円減少し、6,793億円となりました。これは主に為替換算調整勘定が減少したことによるものです。

以上の結果、自己資本比率は25.8%となりました。

(3) 連結業績予想などの将来予測情報に関する説明

(第2四半期連結累計期間)

	期初予想 (平成29年4月28日発表)	今回予想 (第1四半期決算発表時点)	増減額/増減率
売上高 (億円)	8,050	8,200	150 / 1.9%
営業損益 (億円)	40	100	60 / 150.0%
経常損益 (億円)	110	160	50 / 45.5%
親会社株主に帰属する 四半期純損益 (億円)	70	130	60 / 85.7%

為替レート	¥110.00/US\$	¥110.00/US\$	-/US\$
船舶燃料油価格※	US\$350/MT	US\$330/MT	△US\$20/MT
	(上期前提)	(第2四半期前提)	

(通期)

	期初予想 (平成29年4月28日発表)	今回予想 (第1四半期決算発表時点)	増減額/増減率
売上高 (億円)	16,100	16,150	50 / 0.3%
営業損益 (億円)	90	180	90 / 100.0%
経常損益 (億円)	220	250	30 / 13.6%
親会社株主に帰属する 当期純損益 (億円)	100	120	20 / 20.0%

為替レート	¥110.00/US\$	¥110.00/US\$	-/US\$
船舶燃料油価格※	US\$350/MT	US\$330/MT	△US\$20/MT
	(通期前提)	(下期前提)	

※平均補油価格

第2四半期以降の世界経済は、順調な回復が続くと予想しております。米国や欧州などの先進国で引き続き景気が堅調に回復する一方、中国の景気減速も緩やかなペースに留まると見込まれます。然しながら、米国の財政政策の実現性や利上げ動向、中国の想定以上の減速、英国のEU離脱交渉難航などによる先行き不透明感の高まりといったリスクもあり、予断を許さぬ状況が続くと見ております。

ドライバルク船市況については、実需面で中国政策に左右されやすい状態にあるものの、先高のセンチメントは失われておらず、また、荷動き自体も堅調であることから、市況は徐々に改善していくものと想定しております。原油船市況は、夏場の不需要期が継続するものの、米国やリビア等の増産が下支えになり、冬場の需要期に向けて回復していくと想定しております。石油製品船市況は、夏場のガソリン・ジェット需要、冬場のヒーティングオイル需要等により上昇する可能性はありますが、大幅な改善は期待しづらい状況が続くと見込んでおります。コンテナ船については、北米、欧州の基幹航路を中心に多くの航路において、7-9月期は年後半のクリスマス商戦などに向けたアジア出し荷動き需要の拡大による繁忙期にあたり、夏場には一定のスポット運賃市況の上昇を見込みます。足下の荷動き需要は各方面とも堅調に推移していますが、引き続き世界経済、及び荷動き需要の動向に注視する必要があると見ております。

かかる見通しのもと、第2四半期連結累計期間の業績につきましては、売上高8,200億円、営業損益100億円、経常損益160億円、親会社株主に帰属する四半期純損益130億円を予想しております。

また、通期の連結業績につきましては、売上高1兆6,150億円、営業損益180億円、経常損益250億円、親会社株主に帰属する当期純損益120億円を予想しております。

当社の年間配当につきましては、株式併合考慮前に換算すると、現時点では1株当たり2円(うち中間配当1円)とさせていただきます。なお、上記の通り、平成29年4月28日に開示した予想数値から業績予想の変動がありましたので、本日(平成29年7月31日)開示の「業績予想の修正に関するお知らせ」をご参照下さい。

2. 四半期連結財務諸表及び主な注記

(1) 四半期連結貸借対照表

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (平成29年6月30日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	177,145	174,544
受取手形及び営業未収金	130,420	131,889
有価証券	12,800	12,800
たな卸資産	36,358	34,861
繰延及び前払費用	60,888	58,337
繰延税金資産	1,273	1,066
その他流動資産	63,020	65,164
貸倒引当金	△428	△489
流動資産合計	481,477	478,173
固定資産		
有形固定資産		
船舶(純額)	756,930	745,137
建物及び構築物(純額)	153,767	150,873
機械装置及び運搬具(純額)	26,630	25,806
器具及び備品(純額)	5,366	5,074
土地	221,342	221,796
建設仮勘定	156,935	152,392
その他有形固定資産(純額)	2,693	2,654
有形固定資産合計	1,323,665	1,303,735
無形固定資産	31,287	30,696
投資その他の資産		
投資有価証券	231,978	231,775
長期貸付金	62,796	66,039
長期前払費用	6,824	6,506
退職給付に係る資産	15,390	15,791
繰延税金資産	3,535	3,632
その他長期資産	62,661	64,305
貸倒引当金	△2,089	△2,095
投資その他の資産合計	381,097	385,955
固定資産合計	1,736,051	1,720,387
資産合計	2,217,528	2,198,561

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (平成29年6月30日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	125,118	134,932
短期社債	20,000	53,600
短期借入金	133,155	154,425
未払法人税等	6,642	3,727
前受金	32,258	33,379
繰延税金負債	1,188	1,106
賞与引当金	4,402	3,146
役員賞与引当金	153	25
その他流動負債	60,537	60,670
流動負債合計	383,456	445,014
固定負債		
社債	210,595	176,900
長期借入金	738,163	699,772
リース債務	18,371	17,700
繰延税金負債	56,678	57,238
退職給付に係る負債	12,445	12,240
役員退職慰労引当金	1,459	1,342
特別修繕引当金	18,566	20,157
その他固定負債	94,171	88,833
固定負債合計	1,150,450	1,074,184
負債合計	1,533,907	1,519,199
純資産の部		
株主資本		
資本金	65,400	65,400
資本剰余金	45,382	45,382
利益剰余金	355,263	360,520
自己株式	△6,820	△6,827
株主資本合計	459,226	464,476
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	28,353	29,154
繰延ヘッジ損益	54,326	54,515
為替換算調整勘定	27,178	16,285
退職給付に係る調整累計額	2,898	3,153
その他の包括利益累計額合計	112,757	103,109
新株予約権	2,447	1,870
非支配株主持分	109,190	109,906
純資産合計	683,621	679,362
負債純資産合計	2,217,528	2,198,561

(2) 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28年4月1日 至平成28年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自平成29年4月1日 至平成29年6月30日)
売上高	360,079	403,284
売上原価	335,929	373,910
売上総利益	24,150	29,373
販売費及び一般管理費	27,723	28,226
営業利益又は営業損失(△)	△3,573	1,147
営業外収益		
受取利息	1,133	1,772
受取配当金	1,901	1,980
持分法による投資利益	435	1,530
為替差益	5,072	3,920
その他営業外収益	645	952
営業外収益合計	9,188	10,156
営業外費用		
支払利息	4,327	4,947
その他営業外費用	554	471
営業外費用合計	4,882	5,418
経常利益	733	5,885
特別利益		
固定資産売却益	1,829	2,637
その他特別利益	4,250	1,151
特別利益合計	6,080	3,788
特別損失		
固定資産売却損	118	71
その他特別損失	1,534	452
特別損失合計	1,653	523
税金等調整前四半期純利益	5,160	9,150
法人税等	2,601	2,401
四半期純利益	2,559	6,748
非支配株主に帰属する四半期純利益	1,157	1,497
親会社株主に帰属する四半期純利益	1,401	5,251

(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28年4月1日 至 平成28年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 平成29年4月1日 至 平成29年6月30日)
四半期純利益	2,559	6,748
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△7,331	1,211
繰延ヘッジ損益	△1,140	△2,048
為替換算調整勘定	△8,399	△7,745
退職給付に係る調整額	205	254
持分法適用会社に対する持分相当額	△11,927	△1,482
その他の包括利益合計	△28,593	△9,810
四半期包括利益	△26,033	△3,061
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	△24,312	△4,396
非支配株主に係る四半期包括利益	△1,721	1,334

(3) 四半期連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

	前第1四半期連結累計期間 (自 平成28年4月1日 至 平成28年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 平成29年4月1日 至 平成29年6月30日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前四半期純利益	5,160	9,150
減価償却費	21,163	20,964
持分法による投資損益(△は益)	△435	△1,530
引当金の増減額(△は減少)	△7,014	△713
退職給付に係る資産の増減額(△は増加)	536	△41
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	△233	△97
受取利息及び受取配当金	△3,035	△3,753
支払利息	4,327	4,947
固定資産除売却損益(△は益)	△1,704	△2,538
為替差損益(△は益)	△5,591	△5,654
売上債権の増減額(△は増加)	11,000	△2,574
たな卸資産の増減額(△は増加)	1,053	1,367
仕入債務の増減額(△は減少)	△9,066	10,682
その他	△8,596	3,795
小計	7,565	34,001
利息及び配当金の受取額	4,751	5,228
利息の支払額	△4,994	△5,152
法人税等の支払額	△2,990	△6,303
営業活動によるキャッシュ・フロー	4,331	27,774
投資活動によるキャッシュ・フロー		
投資有価証券の取得による支出	△1,181	△580
投資有価証券の売却及び償還による収入	1,535	646
有形及び無形固定資産の取得による支出	△27,025	△38,821
有形及び無形固定資産の売却による収入	7,628	21,702
短期貸付金の純増減額(△は増加)	329	△70
長期貸付けによる支出	△3,523	△4,473
長期貸付金の回収による収入	7,450	728
その他	△61	861
投資活動によるキャッシュ・フロー	△14,846	△20,005

(単位：百万円)

	前第1四半期連結累計期間 (自 平成28年4月1日 至 平成28年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 平成29年4月1日 至 平成29年6月30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)	81,892	△2,653
長期借入れによる収入	50,555	19,528
長期借入金の返済による支出	△28,539	△24,263
社債の償還による支出	△10,000	—
配当金の支払額	△1,755	△1
非支配株主への配当金の支払額	△554	△615
その他	△416	△421
財務活動によるキャッシュ・フロー	91,181	△8,426
現金及び現金同等物に係る換算差額	△9,823	△1,330
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	70,842	△1,988
現金及び現金同等物の期首残高	159,449	186,844
現金及び現金同等物の四半期末残高	230,292	184,855

(4) 四半期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。

(株主資本の金額に著しい変動があった場合の注記)

該当事項はありません。

(四半期連結財務諸表の作成に特有の会計処理の適用)

税金費用については、当第1四半期連結会計期間を含む連結会計年度の税引前当期純利益に対する税効果会計適用後の実効税率を合理的に見積り、税引前四半期純利益に当該見積実効税率を乗じて計算しております。

ただし、当該見積実効税率を用いて税金費用を計算すると著しく合理性を欠く結果となる場合には、税引前四半期純利益に一時差異等に該当しない重要な差異を加減した上で、法定実効税率を乗じて計算しております。

なお、法人税等調整額は法人税等を含めて表示しております。

(追加情報)

(定期コンテナ船事業統合に関わる新会社設立について)

当社は、川崎汽船株式会社及び日本郵船株式会社と、平成28年10月31日に締結した定期コンテナ船事業（海外ターミナル事業を含む）の統合を目的とした事業統合契約及び株主間契約に基づき、新会社を設立しました。

新会社による定期コンテナ船事業のサービス開始は平成30年4月1日を予定しています。

新会社の概要

(1) 持株会社

商号	オーシャン ネットワーク エクスプレス ホールディングス株式会社
資本金	50百万円
出資比率	川崎汽船株式会社31%、日本郵船株式会社38%、当社31%
所在地	東京
設立日	平成29年7月7日

(2) 事業運営会社

商号	OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD.
資本金	USD 200,000,000
出資比率	川崎汽船株式会社31%、日本郵船株式会社38%、当社31%（間接出資を含む）
所在地	SINGAPORE
設立日	平成29年7月7日

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

I 前第1四半期連結累計期間(自平成28年4月1日至平成28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)

	報告セグメント						その他 (注) 1	合計	調整額 (注) 2	四半期連結 損益計算書 計上額 (注) 3
	ドライバルク 船事業	エネルギー 輸送事業	製品輸送事業		関連事業	計				
			コンテナ 船事業	自動車船・ フェリー・ 内航RORO船 事業						
売上高										
外部顧客への 売上高	63,009	62,557	146,732	60,986	22,472	355,758	4,321	360,079	—	360,079
セグメント間の 内部売上高又は 振替高	0	2,000	489	60	7,403	9,955	1,889	11,845	(11,845)	—
計	63,009	64,558	147,221	61,047	29,876	365,713	6,211	371,925	(11,845)	360,079
セグメント利益 又は損失(△)	1,515	7,053	△11,652	760	3,108	785	764	1,550	(816)	733

(注) 1. 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメント等であり、船舶運航業、船舶管理業、貸船業、金融業及び造船業等を含んでおります。

2. セグメント利益又は損失の調整額△816百万円には、セグメントに配分していない全社損益△1,572百万円、管理会計調整額1,668百万円及びセグメント間取引消去△912百万円が含まれております。

3. 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。

II 当第1四半期連結累計期間(自平成29年4月1日至平成29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)

	報告セグメント						その他 (注) 1	合計	調整額 (注) 2	四半期連結 損益計算書 計上額 (注) 3
	ドライバルク 船事業	エネルギー 輸送事業	製品輸送事業		関連事業	計				
			コンテナ 船事業	自動車船・ フェリー・ 内航RORO船 事業						
売上高										
外部顧客への 売上高	69,325	64,596	179,758	62,601	22,899	399,180	4,103	403,284	—	403,284
セグメント間の 内部売上高又は 振替高	1	2,108	486	55	6,808	9,461	1,636	11,097	(11,097)	—
計	69,327	66,704	180,245	62,656	29,708	408,641	5,739	414,381	(11,097)	403,284
セグメント利益 又は損失(△)	4,845	3,483	△6,256	1,302	3,785	7,161	1,173	8,335	(2,449)	5,885

(注) 1. 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメント等であり、船舶運航業、船舶管理業、貸船業、金融業及び造船業等を含んでおります。

2. セグメント利益又は損失の調整額△2,449百万円には、セグメントに配分していない全社損益△3,204百万円、管理会計調整額1,433百万円及びセグメント間取引消去△677百万円が含まれております。

3. 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

(セグメント区分の変更)

当社グループは船隊ポートフォリオの最適化と経営資源の効率化を図るとともに、「One MOL」としての部門横断での営業推進体制を構築し、今まで以上にお客様のニーズに最適な輸送サービスを提案、提供するため、平成29年4月1日付で組織再編を行いました。

これにより、従来、「不定期専用船事業」、「コンテナ船事業」、「フェリー・内航RORO船事業」及び「関連事業」としておりました事業領域を、「ドライバルク船事業」、「エネルギー輸送事業」、「製品輸送事業」及び「関連事業」に変更しております。「製品輸送事業」はさらに「コンテナ船事業」、「自動車船・フェリー・内航RORO船事業」を報告セグメントとして識別しております。

なお、前第1四半期連結累計期間の売上高及びセグメント利益又は損失を当年度の表示に合わせて組替再表示しております。

4.参考資料

(1) 四半期毎の業績推移

<平成30年3月期>

	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
	29年4月～6月	7月～9月	10月～12月	30年1月～3月
売上高 [百万円]	403,284			
営業利益又は営業損失(△)	1,147			
経常利益又は経常損失(△)	5,885			
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(△)	9,150			
親会社株主に帰属する四半期純利益 又は親会社株主に帰属する四半期純損失(△)	5,251			
1株当たり四半期純利益 又は1株当たり四半期純損失(△)* [円]	4.39			
潜在株式調整後1株当たり四半期純利益*	4.06			
総資産 [百万円]	2,198,561			
純資産	679,362			

*親会社株主に帰属する四半期純利益又は親会社株主に帰属する四半期純損失

<平成29年3月期>

	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
	28年4月～6月	7月～9月	10月～12月	29年1月～3月
売上高 [百万円]	360,079	353,481	367,880	422,933
営業利益又は営業損失(△)	△ 3,573	1,553	△ 58	4,636
経常利益又は経常損失(△)	733	4,765	8,313	11,615
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(△)	5,160	24,493	5,639	2,036
親会社株主に帰属する四半期純利益 又は親会社株主に帰属する四半期純損失(△)	1,401	14,657	2,968	△ 13,769
1株当たり四半期純利益 又は1株当たり四半期純損失(△)* [円]	1.17	12.26	2.48	△ 11.51
潜在株式調整後1株当たり四半期純利益*	1.08	11.33	2.29	-
総資産 [百万円]	2,183,555	2,103,167	2,191,309	2,217,528
純資産	619,006	603,685	629,444	683,621

*親会社株主に帰属する四半期純利益又は親会社株主に帰属する四半期純損失

(2) 減価償却の状況

	前第1四半期 累計期間	当第1四半期 累計期間	増 減	前 年 度
船 舶	16,032	15,723	△ 309	65,894
そ の 他	5,131	5,241	110	21,296
減価償却費合計	21,163	20,964	△ 199	87,190

(3) 有利子負債残高

	前 年 度 末	当 第 1 四 半 期 末	増 減	前 第 1 四 半 期 末
借 入 金	871,318	854,197	△ 17,121	830,687
社 債	230,595	230,500	△ 95	250,955
そ の 他	20,487	20,006	△ 480	21,165
有利子負債残高合計	1,122,400	1,104,704	△ 17,696	1,102,807

(4) 海運業船腹量 (当社及び連結子会社)

(隻数及び重量トン)

	ドライバルク船		油 送 船		L N G 船		自 動 車 船		コ ン テ ナ 船	
	隻	千MT	隻	千MT	隻	千MT	隻	千MT	隻	千MT
保 有 船 腹	59	5,627	75	10,401	29	2,217	50	823	13	1,034
備 船	269	24,530	79	3,694	7	429	66	1,148	80	6,075
運 航 受 託 船	-	-	3	138	2	143	-	-	-	-
当 第 1 四 半 期 末	328	30,156	157	14,233	38	2,789	116	1,972	93	7,108
前 年 度 末	337	30,669	159	14,375	37	2,730	120	2,042	91	6,947

	フェリー・ 内航 RORO 船		客 船		そ の 他 *		海 運 業 船 腹 量 計	
	隻	千MT	隻	千MT	隻	千MT	隻	千MT
保 有 船 腹	11	60	1	5	6	33	244	20,199
備 船	3	19	-	-	24	72	528	35,967
運 航 受 託 船	-	-	-	-	1	1	6	282
当 第 1 四 半 期 末	14	78	1	5	31	106	778	56,448
前 年 度 末	14	78	1	5	31	106	790	56,952

*内航船(内航RORO船以外)を含む

(5) 為替情報

	前第1四半期 累計期間	当第1四半期 累計期間	増 減			前 年 度
平均社定レート	110.31円	110.79円	0.48円	(0.4%)	円安	108.57円
期末レート	102.91円	112.00円	9.09円	(8.8%)	円安	112.19円

<海外会社>

	平成28年3月末	平成29年3月末	増 減			平成28年12月末
期末レート	112.68円	112.19円	0.49円	(0.4%)	円高	116.49円

(注) 平均社定レートは、当該期各月社定レートの平均。期末レートは、当該期末日のTTMレート。

(6) 船舶燃料油価格情報

	前第1四半期 累計期間	当第1四半期 累計期間	増 減
平均補油単価	US\$226/MT	US\$319/MT	US\$93/MT

(7) 海運市況

① ドライバルク船市況 (Baltic Dry Index)

(1985年1月=1,000)

出所: Bloomberg

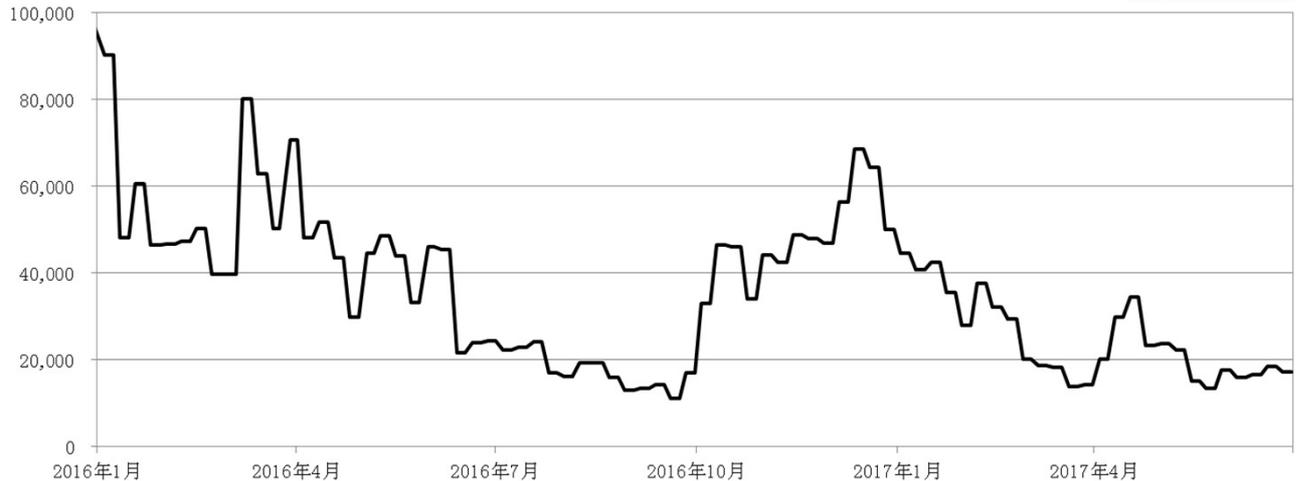


各月平均	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間平均
2016年	386	307	383	607	620	608	707	673	828	868	1,072	1,050	676
2017年	907	759	1,141	1,222	973	860							977

② 油送船市況 (Daily Earnings) : VLCC 中東-日本航路

USD/日

出所: Clarkson Research



各月平均	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間平均
2016年	69,483	46,099	58,287	48,850	42,633	34,337	22,167	17,719	13,777	39,902	45,857	57,280	41,366
2017年	40,905	31,822	17,051	26,966	18,646	17,212							25,434

③ コンテナ船市況 (China Containerized Freight Index)

出所: 上海航運交易所



(註)CCFIは中国出しコンテナのみを対象とした運賃指数であり、アジア出し全体の運賃動向と必ずしも一致するものではありません。