

2022年3月期 第1四半期決算短信〔日本基準〕（連結）

2021年7月30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 <https://www.mol.co.jp/ir/index.html>
 代表者 (役職名) 代表取締役社長執行役員 (氏名) 橋本 剛
 問合せ先責任者 (役職名) コーポレートコミュニケーション部長 (氏名) 中西 慶一郎 TEL 03-3587-6224
 四半期報告書提出予定日 2021年8月11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. 2022年3月期第1四半期の連結業績（2021年4月1日～2021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 | % |
| 2022年3月期第1四半期 | 288,874 | 14.9 | 8,042 | — | 104,268 | — | 104,147 | — |
| 2021年3月期第1四半期 | 251,471 | △11.2 | △5,126 | — | 7,358 | △47.5 | 5,491 | △55.3 |

(注) 包括利益 2022年3月期第1四半期 144,661百万円 (—%) 2021年3月期第1四半期 △15,544百万円 (—%)

| | 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 |
| 2022年3月期第1四半期 | 870.21 | 867.75 |
| 2021年3月期第1四半期 | 45.92 | 45.13 |

(注) 「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号 2020年3月31日）等を当第1四半期連結会計期間の期首から適用しており、2022年3月期第1四半期に係る各数値については、当該会計基準等を適用した後の数値となっております。

(2) 連結財政状態

| | 総資産 | 純資産 | 自己資本比率 |
|---------------|-----------|---------|--------|
| | 百万円 | 百万円 | % |
| 2022年3月期第1四半期 | 2,217,926 | 827,625 | 31.7 |
| 2021年3月期 | 2,095,559 | 699,150 | 27.6 |

(参考) 自己資本 2022年3月期第1四半期 704,089百万円 2021年3月期 577,782百万円

(注) 「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号 2020年3月31日）等を当第1四半期連結会計期間の期首から適用しており、2022年3月期第1四半期に係る各数値については、当該会計基準等を適用した後の数値となっております。

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 |
| 2021年3月期 | — | 15.00 | — | 135.00 | 150.00 |
| 2022年3月期 | — | — | — | — | — |
| 2022年3月期（予想） | — | 300.00 | — | 250.00 | 550.00 |

(注) 直前に公表されている配当予想からの修正の有無：有

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） | 570,000 | 17.6 | 16,000 | — | 232,000 | 608.8 | 225,000 | 643.8 | 1,878.68 |
| 通期 | 1,100,000 | 11.0 | 35,000 | — | 350,000 | 162.0 | 335,000 | 272.0 | 2,797.15 |

（注）直近に公表されている業績予想からの修正の有無：有

※ 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 ー社（社名）、除外 ー社（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.10「2. 四半期連結財務諸表及び主な注記（3）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 : 有
- 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

（注）詳細は、添付資料P.10「2. 四半期連結財務諸表及び主な注記（3）四半期連結財務諸表に関する注記事項（会計方針の変更）」をご覧ください。

（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） | 2022年3月期1Q | 120,628,611株 | 2021年3月期 | 120,628,611株 |
| ② 期末自己株式数 | 2022年3月期1Q | 863,859株 | 2021年3月期 | 1,008,005株 |
| ③ 期中平均株式数（四半期累計） | 2022年3月期1Q | 119,681,568株 | 2021年3月期1Q | 119,593,870株 |

※ 四半期決算短信は公認会計士又は監査法人の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。

（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 | 6 |
| (1) 四半期連結貸借対照表 | 6 |
| (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 | 8 |
| (3) 四半期連結財務諸表に関する注記事項 | 10 |
| (継続企業の前提に関する注記) | 10 |
| (株主資本の金額に著しい変動があった場合の注記) | 10 |
| (四半期連結財務諸表の作成に特有の会計処理の適用) | 10 |
| (会計方針の変更) | 10 |
| (セグメント情報) | 11 |
| 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2020年4月1日 至2020年6月30日) | 当第1四半期連結累計期間 (自2021年4月1日 至2021年6月30日) | 増減額/増減率 |
|---------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------|-------------|
| 売上高 (億円) | 2,514 | 2,888 | 374 / 14.9% |
| 営業損益 (億円) | △51 | 80 | 131 / -% |
| 経常損益 (億円) | 73 | 1,042 | 969 / -% |
| 親会社株主に帰属する 四半期純損益 (億円) | 54 | 1,041 | 986 / -% |
| 為替レート (3ヶ月平均) | ¥108.11/US\$ | ¥108.77/US\$ | ¥0.66/US\$ |
| 船舶燃料油価格 (3ヶ月平均) ※ | US\$255/MT | US\$497/MT | US\$242/MT |

※平均補油価格 (全油種)

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2,888億円、営業損益80億円、経常損益1,042億円、親会社株主に帰属する四半期純損益は1,041億円となりました。なお、当社持分法適用会社OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. (以下「ONE社」) の損益改善などにより、営業外収益で持分法による投資利益として912億円を計上いたしました。うち、同社からの持分法による投資利益計上額は当第1四半期連結累計期間において877億円となります。

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2020年4月1日 至2020年6月30日) | 当第1四半期連結累計期間 (自2021年4月1日 至2021年6月30日) | 増減額/増減率 |
|------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------|
| ドライバルク事業 | 576 | 783 | 207 / 35.9% |
| | 4 | 65 | 61 / 1,452.2% |
| エネルギー・海洋事業 | 796 | 711 | △85 / △10.7% |
| | 84 | 43 | △40 / △48.0% |
| 製品輸送事業 | 929 | 1,182 | 252 / 27.2% |
| | △33 | 901 | 935 / -% |
| | うち、コンテナ船事業 | 512 | 646 |
| 関連事業 | 59 | 906 | 847 / 1,422.7% |
| | 238 | 254 | 16 / 6.7% |
| その他 | 26 | 23 | △2 / △11.1% |
| | 50 | 62 | 11 / 23.5% |
| | 6 | 8 | 2 / 43.4% |

(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) ドライバルク事業

ケープサイズの当第1四半期の市況は、鉄鉱石・鋼材価格上昇による資源メジャー・製鉄メーカーの旺盛な出荷により原料輸送需要が増加し、5月上旬には2013年以来の4万ドル/日を超える高値を記録しました。その後、調整局面を迎えましたが、6月上旬以降は好調な中小型船型マーケット・豪州の鉄鉱石出荷を背景に再び上昇に転じました。パナマックスの当第1四半期の市況は、穀物貨や中国向け石炭等の堅調な輸送需要により4月中旬より上昇し、その後も大西洋域出し極東向け穀物需要等を背景に続伸しました。このような市況環境の中、顧客需要を捉えた新規貸船契約・数量輸送契約を締結したほか、鉄鋼産業・国内電力向けを除くドライバルク船の営業及び運航業務を商船三井近海㈱と事業・組織統合して今年4月に発足した商船三井ドライバルク㈱に集約することで配船効率化や収益力向上を図ったこと等が寄与し、ドライバルク部門は当第1四半期において前年同期比で増益となりました。

(B) エネルギー・海洋事業

<油送船>

原油船市況は、OPECプラスによる協調減産が継続していることや新型コロナウイルスにより石油需要の低迷が長引いていることから、近年まれにみる厳しい市況環境にさらされました。石油製品船市況もコロナ禍の継続による石油製品需要の低迷に加え、製油所の定期修繕、中国での一部石油製品に対する税制改正による同国の輸出入減少等、厳しい市況環境が続きました。またケミカル船においては、北米ガルフ域で発生した寒波に伴い石油化学プラントでトラブルが発生し、荷量が少ない状況が続きました。このような市況環境下において安定的な長期契約の履行、コスト削減に努めましたが、油送船部門全体では前年同期比で減益となりました。

<LNG船・海洋事業>

LNG船部門においては、既存の長期貸船契約を主体に引き続き安定的な利益を確保しました。

海洋事業部門においては、FPSO・サブシー支援船等の既存プロジェクトはおおむね順調に稼働し、FSRU事業において新たに1隻が竣工後、長期契約へ投入されました。一方で、既存船において貸船契約の更改があり、前年同期比で損益悪化となりました。

(C) 製品輸送事業

<コンテナ船>

当社持分法適用会社であるONE社において、新型コロナウイルスの影響を受けた前年同期比で荷量が著しく増加した一方、主に北米、欧州主要港における港湾混雑の発生や北米内陸における鉄道混雑等により供給面の制約を受けました。需給が引き締まることとなり、スポット賃率が前年同期を大幅に上回るレベルで推移した結果、コンテナ船は前年同期比で大幅な増益となりました。

<自動車船>

新型コロナウイルスの感染拡大による世界的な自動車減産の影響を受けた前年同期と比べて、半導体供給不足による影響があったものの、完成車の輸送台数は大きく増加しました。荷動きの回復に加えて配船等の合理化効果も相俟って、前年同期比で大幅な損益改善となりました。

<フェリー・内航RORO船>

フェリー・内航RORO船については、底堅い貨物輸送需要をとらえ、前年同期を上回る輸送量を確保しました。旅客については、一般的に回復基調であるものの、緊急事態宣言等の発出による外出や旅行控えの影響が大きく低調な結果となりました。また燃料油価格の上昇による運航コスト増加も相まって、前年同期比で損益悪化となりました。

(D) 関連事業

不動産事業においては、当社グループの不動産事業の中核であるダイビル(株)が保有する一部オフィスビルの建替えに伴い減収となったものの、前年同期並みの利益を安定的に確保しました。客船事業は営業運航を継続するも新型コロナウイルスの感染再拡大で短期間にとどまり、前年同期比で損益悪化となりました。曳船事業は作業対象船の入出港数の回復傾向により、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、金融業などがありますが、前年同期比で増益となりました。

(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1,223億円増加し、2兆2,179億円となりました。これは主に投資有価証券が増加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61億円減少し、1兆3,903億円となりました。これは主に短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1,284億円増加し、8,276億円となりました。これは主に利益剰余金が増加したことによるものです。

以上の結果、自己資本比率は前連結会計年度末に比べ、4.1ポイント上昇し、31.7%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)

| | 前回予想 (2021年6月21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) | 5,600 | 5,700 | 100 / 1.8% |
| 営業損益 (億円) | 150 | 160 | 10 / 6.7% |
| 経常損益 (億円) | 1,850 | 2,320 | 470 / 25.4% |
| 親会社株主に帰属する 四半期純損益 (億円) | 1,700 | 2,250 | 550 / 32.4% |

| | | | |
|-----------|---|---------------|---|
| 為替レート | — | ¥110.00/US\$ | — |
| 船舶燃料価格※1 | — | US\$430/MT | — |
| 適合油燃料価格※2 | — | US\$540/MT | — |
| | | (第2四半期会計期間前提) | |

(通期)

| | 前回予想 (2021年6月21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) | 10,800 | 11,000 | 200 / 1.9% |
| 営業損益 (億円) | 280 | 350 | 70 / 25.0% |
| 経常損益 (億円) | 2,200 | 3,500 | 1,300 / 59.1% |
| 親会社株主に帰属する 当期純損益 (億円) | 2,100 | 3,350 | 1,250 / 59.5% |

| | | | |
|-----------|---|--------------|---|
| 為替レート | — | ¥110.00/US\$ | — |
| 船舶燃料価格※1 | — | US\$390/MT | — |
| 適合油燃料価格※2 | — | US\$500/MT | — |
| | | (下期前提) | |

※1 HSF0 (High Sulfur Fuel Oil) 平均補油価格

※2 VLSFO (Very Low Sulfur Fuel Oil) 平均補油価格

(A) ドライバルク事業

ケープサイズの世界市場は、豪州からの堅調な鉄鉱石出荷に加え、今後はブラジルからの出荷増が期待されることから、底堅く推移すると見込んでおります。但し、中国政府による環境対策や粗鋼生産の過剰能力削減への対応により、中国における製鉄原料の需要減退には注意が必要と考えております。パナマックスの世界市場は、大西洋域出し極東向け配船が集中しており、一時的に太平洋域で船腹需給が緩む可能性もありますが、大西洋でのタイトな船腹需給及び堅調な穀物需要が、第2四半期以降もマーケットを下支えし、堅調な市況が続くと見込んでおります。このような市況環境の中、ドライバルク部門全体では前年同期比で増益を見込んでおります。

(B) エネルギー・海洋事業

原油船は、第2四半期以降も産油国の減産継続や石油需要回復の遅れによって、市況は弱含むと見込んでおりますが、下期以降はワクチン接種の進展による経済活動の再開や原油減産幅の縮小が期待されることから、緩やかに回復すると見込んでおります。石油製品船市況においても、ワクチン接種の進展によりジェット燃料油や軽油等の荷動きが徐々に回復すると予想します。市況や荷動きの回復を見込むものの、油送船部門全体では前年同期比で減益を見込んでおります。

LNG船部門は、新たにLNG船1隻とLNG燃料供給船1隻の竣工を予定しており、既存の長期契約を主体に引き続き安定収益を確保する見込みです。海洋事業部門においては、FPSO2隻の竣工を予定しますが、FSRUの貸船契約の更改などにより前年同期比で損益悪化を見込みます。

(C) 製品輸送事業

コンテナ船は、ONE社において足元の好調な荷動きが暫く継続すると見込んでおりますが、港湾や内陸の正常化に伴いスペース不足が緩和し賃率が落ち着くことを予想しております。

自動車船は、当面は新型コロナウイルスや半導体不足の影響による懸念が存在するものの、荷量の回復傾向は継続すると見込んでおります。引き続き、適正な運航規模を維持しながら配船合理化と効率的な運航に取り組みます。

フェリー・内航RORO船は、新型コロナウイルスの感染再拡大に伴う業績への影響が懸念されますが、ワクチン接種が進むことでセンチメントが変わり、旅客も回復するものと想定しています。

(D) 関連事業

不動産事業への影響は限定的なものと想定されますが、事業規模は大きくないものの客船・旅行事業において新型コロナウイルスの感染状況の継続に応じて、業績への影響が予想されます。

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 (2021年3月31日) | 当第1四半期連結会計期間 (2021年6月30日) |
|------------------|-------------------------|------------------------------|
| 資産の部 | | |
| 流動資産 | | |
| 現金及び預金 | 86,238 | 99,462 |
| 受取手形及び営業未収金 | 86,828 | — |
| 受取手形、営業未収金及び契約資産 | — | 107,825 |
| 有価証券 | 500 | 500 |
| 棚卸資産 | 29,615 | 32,922 |
| 繰延及び前払費用 | 49,866 | 21,439 |
| その他流動資産 | 74,505 | 76,469 |
| 貸倒引当金 | △553 | △650 |
| 流動資産合計 | 327,000 | 337,968 |
| 固定資産 | | |
| 有形固定資産 | | |
| 船舶（純額） | 625,896 | 625,776 |
| 建物及び構築物（純額） | 145,171 | 145,079 |
| 機械装置及び運搬具（純額） | 26,861 | 26,645 |
| 器具及び備品（純額） | 5,477 | 6,110 |
| 土地 | 252,794 | 253,836 |
| 建設仮勘定 | 40,704 | 45,988 |
| その他有形固定資産（純額） | 2,551 | 3,621 |
| 有形固定資産合計 | 1,099,458 | 1,107,057 |
| 無形固定資産 | 31,364 | 32,947 |
| 投資その他の資産 | | |
| 投資有価証券 | 459,357 | 553,687 |
| 長期貸付金 | 83,258 | 87,650 |
| 長期前払費用 | 9,926 | 9,657 |
| 退職給付に係る資産 | 24,172 | 24,353 |
| 繰延税金資産 | 2,369 | 2,183 |
| その他長期資産 | 79,184 | 83,845 |
| 貸倒引当金 | △20,533 | △21,423 |
| 投資その他の資産合計 | 637,736 | 739,953 |
| 固定資産合計 | 1,768,559 | 1,879,958 |
| 資産合計 | 2,095,559 | 2,217,926 |

(単位：百万円)

| | 前連結会計年度 (2021年3月31日) | 当第1四半期連結会計期間 (2021年6月30日) |
|---------------|-------------------------|------------------------------|
| 負債の部 | | |
| 流動負債 | | |
| 支払手形及び営業未払金 | 73,019 | 77,095 |
| 短期社債 | 17,800 | 5,000 |
| 短期借入金 | 166,879 | 153,182 |
| コマーシャル・ペーパー | 40,000 | 30,000 |
| 未払法人税等 | 4,119 | 2,955 |
| 前受金 | 31,762 | — |
| 契約負債 | — | 19,701 |
| 賞与引当金 | 4,962 | 3,415 |
| その他流動負債 | 79,030 | 72,093 |
| 流動負債合計 | 417,574 | 363,443 |
| 固定負債 | | |
| 社債 | 163,200 | 208,200 |
| 長期借入金 | 623,006 | 626,443 |
| リース債務 | 14,059 | 18,167 |
| 繰延税金負債 | 65,172 | 64,873 |
| 退職給付に係る負債 | 9,245 | 9,304 |
| 役員退職慰労引当金 | 1,645 | 1,424 |
| 特別修繕引当金 | 15,219 | 18,180 |
| その他固定負債 | 87,286 | 80,263 |
| 固定負債合計 | 978,834 | 1,026,857 |
| 負債合計 | 1,396,409 | 1,390,301 |
| 純資産の部 | | |
| 株主資本 | | |
| 資本金 | 65,400 | 65,400 |
| 資本剰余金 | 45,351 | 45,351 |
| 利益剰余金 | 435,589 | 523,622 |
| 自己株式 | △6,515 | △5,576 |
| 株主資本合計 | 539,825 | 628,797 |
| その他の包括利益累計額 | | |
| その他有価証券評価差額金 | 29,917 | 28,178 |
| 繰延ヘッジ損益 | 5,150 | 20,235 |
| 為替換算調整勘定 | △4,653 | 19,650 |
| 退職給付に係る調整累計額 | 7,541 | 7,228 |
| その他の包括利益累計額合計 | 37,956 | 75,291 |
| 株式引受権 | — | 19 |
| 新株予約権 | 1,347 | 1,094 |
| 非支配株主持分 | 120,020 | 122,421 |
| 純資産合計 | 699,150 | 827,625 |
| 負債純資産合計 | 2,095,559 | 2,217,926 |

(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 2020年4月1日 至 2020年6月30日) | 当第1四半期連結累計期間 (自 2021年4月1日 至 2021年6月30日) |
|------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 売上高 | 251,471 | 288,874 |
| 売上原価 | 234,917 | 259,355 |
| 売上総利益 | 16,554 | 29,519 |
| 販売費及び一般管理費 | 21,681 | 21,476 |
| 営業利益又は営業損失(△) | △5,126 | 8,042 |
| 営業外収益 | | |
| 受取利息 | 1,575 | 1,848 |
| 受取配当金 | 2,975 | 2,184 |
| 持分法による投資利益 | 8,569 | 91,295 |
| 為替差益 | 3,516 | 4,980 |
| その他営業外収益 | 323 | 527 |
| 営業外収益合計 | 16,960 | 100,836 |
| 営業外費用 | | |
| 支払利息 | 3,758 | 3,004 |
| その他営業外費用 | 715 | 1,605 |
| 営業外費用合計 | 4,474 | 4,609 |
| 経常利益 | 7,358 | 104,268 |
| 特別利益 | | |
| 固定資産売却益 | 1,731 | 2,369 |
| その他特別利益 | 1,784 | 1,936 |
| 特別利益合計 | 3,515 | 4,305 |
| 特別損失 | | |
| 固定資産売却損 | 37 | 601 |
| その他特別損失 | 1,593 | 1,549 |
| 特別損失合計 | 1,630 | 2,150 |
| 税金等調整前四半期純利益 | 9,243 | 106,423 |
| 法人税等 | 2,246 | 528 |
| 四半期純利益 | 6,996 | 105,895 |
| 非支配株主に帰属する四半期純利益 | 1,505 | 1,747 |
| 親会社株主に帰属する四半期純利益 | 5,491 | 104,147 |

(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 2020年4月1日 至 2020年6月30日) | 当第1四半期連結累計期間 (自 2021年4月1日 至 2021年6月30日) |
|------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 四半期純利益 | 6,996 | 105,895 |
| その他の包括利益 | | |
| その他有価証券評価差額金 | 3,779 | △2,299 |
| 繰延ヘッジ損益 | △4,223 | 4,354 |
| 為替換算調整勘定 | △3,969 | 16,709 |
| 退職給付に係る調整額 | △142 | △312 |
| 持分法適用会社に対する持分相当額 | △17,985 | 20,315 |
| その他の包括利益合計 | △22,541 | 38,766 |
| 四半期包括利益 | △15,544 | 144,661 |
| (内訳) | | |
| 親会社株主に係る四半期包括利益 | △16,656 | 141,483 |
| 非支配株主に係る四半期包括利益 | 1,111 | 3,178 |

(3) 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。

(会計方針の変更)

(収益認識に関する会計基準等の適用)

「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日。以下「収益認識会計基準」という。)等を当第1四半期連結会計期間の期首から適用し、約束した財又はサービスの支配が顧客に移転した時点で、当該財又はサービスと交換に受け取ると見込まれる金額で収益を認識することといたしました。これにより、従来航海完了基準を適用して計上していた運賃収益及び運賃収益に係る費用については、主に航海進行基準を適用することとしました。

収益認識会計基準等の適用については、収益認識会計基準第84項ただし書きに定める経過的な取扱いに従っており、当第1四半期連結会計期間の期首より前に新たな会計方針を遡及適用した場合の累積的影響額を、当第1四半期連結会計期間の期首の利益剰余金に加減し、当該期首残高から新たな会計方針を適用しております。ただし、収益認識会計基準第86項に定める方法を適用し、当第1四半期連結会計期間の期首より前までに従前の取扱いに従ってほとんどすべての収益の額を認識した契約に、新たな会計方針を遡及適用しておりません。また、収益認識会計基準第86項また書き(1)に定める方法を適用し、当第1四半期連結会計期間の期首より前までに行われた契約変更について、すべての契約変更を反映した後の契約条件に基づき、会計処理を行い、その累積的影響額を当第1四半期連結会計期間の期首の利益剰余金に加減しております。

この結果、当第1四半期連結累計期間の売上高は9,826百万円増加し、売上原価は2,334百万円増加し、販売費及び一般管理費は18百万円減少し、営業利益は7,510百万円増加し、経常利益及び税金等調整前四半期純利益はそれぞれ7,503百万円増加しております。また、利益剰余金の当期首残高は349百万円増加しております。

収益認識会計基準等を適用したため、前連結会計年度の連結貸借対照表において、「流動資産」に表示していた「受取手形及び営業未収金」は、当第1四半期連結会計期間より「受取手形、営業未収金及び契約資産」に含めて表示し、また、「流動負債」に表示していた「前受金」及び「その他流動負債」に含めて表示していた「前受収益」を「契約負債」に含めて表示しております。なお、収益認識会計基準第89-2項に定める経過的な取扱いに従って、前連結会計年度について新たな表示方法により組替えを行っておりません。

(時価の算定に関する会計基準等の適用)

「時価の算定に関する会計基準」(企業会計基準第30号 2019年7月4日。以下「時価算定会計基準」という。)等を当第1四半期連結会計期間の期首から適用し、時価算定会計基準第19項及び「金融商品に関する会計基準」(企業会計基準第10号 2019年7月4日)第44-2項に定める経過的な取扱いに従って、時価算定会計基準等が定める新たな会計方針を、将来にわたって適用することといたしました。なお、四半期連結財務諸表に与える影響はありません。

(セグメント情報)

I 前第1四半期連結累計期間(自 2020年4月1日 至 2020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 事業 | エネルギー・ 海洋事業 | 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 | 57,641 | 77,551 | 51,034 | 41,665 | 19,878 | 247,771 | 3,700 | 251,471 | — | 251,471 |
| セグメント間の 内部売上高又は 振替高 | 25 | 2,125 | 222 | 44 | 3,975 | 6,393 | 1,396 | 7,790 | △7,790 | — |
| 計 | 57,666 | 79,677 | 51,257 | 41,710 | 23,853 | 254,165 | 5,096 | 259,262 | △7,790 | 251,471 |
| セグメント利益 又は損失(△) | 422 | 8,400 | 5,954 | △9,272 | 2,689 | 8,195 | 620 | 8,816 | △1,457 | 7,358 |

- (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、貸船業及び金融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△1,457百万円には、セグメントに配分していない全社損益△2,805百万円、管理会計調整額1,440百万円及びセグメント間取引消去△92百万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 2021年4月1日 至 2021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 事業 | エネルギー・ 海洋事業 | 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 | 78,397 | 68,855 | 64,341 | 53,556 | 19,673 | 284,825 | 4,049 | 288,874 | — | 288,874 |
| セグメント間の 内部売上高又は 振替高 | 0 | 2,259 | 275 | 43 | 5,786 | 8,364 | 2,242 | 10,607 | △10,607 | — |
| 計 | 78,397 | 71,114 | 64,616 | 53,600 | 25,459 | 293,189 | 6,292 | 299,482 | △10,607 | 288,874 |
| セグメント利益 又は損失(△) | 6,565 | 4,370 | 90,673 | △474 | 2,391 | 103,525 | 890 | 104,415 | △147 | 104,268 |

- (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、貸船業及び金融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△147百万円には、セグメントに配分していない全社損益△1,576百万円、管理会計調整額1,460百万円及びセグメント間取引消去△31百万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

(会計方針の変更)に記載のとおり、「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日)等を当第1四半期連結会計期間の期首から適用し、収益認識に関する会計処理方法を変更したため、事業セグメントの利益又は損失の測定方法を同様に変更しております。

当該変更により、従来の方法に比べて、当第1四半期連結累計期間の「ドライバルク事業」の売上高は8,144百万円増加、セグメント利益は5,366百万円増加し、「エネルギー・海洋事業」の売上高は202百万円増加、セグメント利益は622百万円増加し、「コンテナ船事業」の売上高は142百万円減少、セグメント利益は54百万円減少し、「自動車船・フェリー・内航RORO船事業」の売上高は1,716百万円増加、セグメント利益は1,365百万円増加し、「関連事業」の売上高は95百万円減少、セグメント利益は4百万円減少し、「その他事業」の売上高は増減せず、セグメント利益は207百万円増加しております。

また、当第1四半期連結累計期間より、従来「エネルギー輸送事業」を「エネルギー・海洋事業」に名称変更しております。これに伴い、前第1四半期連結累計期間につきましても、当第1四半期連結累計期間と同様に「エネルギー・海洋事業」と記載しております。当該変更は名称変更のみでありセグメント情報に与える影響はありません。

3. 参考資料

(1) 四半期毎の業績推移

〈2022年3月期〉

| | 第1四半期 | 第2四半期 | 第3四半期 | 第4四半期 |
|-------------------------------------------|------------|-------|---------|------------|
| | 2021年4月～6月 | 7月～9月 | 10月～12月 | 2022年1月～3月 |
| 売上高 [百万円] | 288,874 | | | |
| 営業利益又は営業損失(△) | 8,042 | | | |
| 経常利益又は経常損失(△) | 104,268 | | | |
| 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(△) | 106,423 | | | |
| 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(△) | 104,147 | | | |
| 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] | 870.21 | | | |
| 潜在株式調整後1株当たり四半期純利益* | 867.75 | | | |
| 総資産 [百万円] | 2,217,926 | | | |
| 純資産 | 827,625 | | | |

*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

〈2021年3月期〉

| | 第1四半期 | 第2四半期 | 第3四半期 | 第4四半期 |
|-------------------------------------------|------------|-----------|-----------|------------|
| | 2020年4月～6月 | 7月～9月 | 10月～12月 | 2021年1月～3月 |
| 売上高 [百万円] | 251,471 | 233,215 | 246,998 | 259,742 |
| 営業利益又は営業損失(△) | △ 5,126 | 904 | 3,140 | △ 4,221 |
| 経常利益又は経常損失(△) | 7,358 | 25,374 | 40,252 | 60,620 |
| 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(△) | 9,243 | 27,336 | 35,899 | 27,835 |
| 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(△) | 5,491 | 24,760 | 34,158 | 25,643 |
| 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] | 45.92 | 207.04 | 285.62 | 214.40 |
| 潜在株式調整後1株当たり四半期純利益* | 45.13 | 207.04 | 285.51 | 214.14 |
| 総資産 [百万円] | 2,036,451 | 2,053,393 | 2,056,306 | 2,095,559 |
| 純資産 | 614,648 | 632,667 | 656,153 | 699,150 |

*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

(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 | | (百万円) |
|---------|----------------|----------------|-----|-----|--------|
| | | | 前 | 年 度 | 前 年 度 |
| 船 舶 | 16,093 | 15,568 | △ | 524 | 61,305 |
| そ の 他 | 5,516 | 5,735 | | 218 | 24,493 |
| 減価償却費合計 | 21,609 | 21,303 | △ | 305 | 85,798 |

(3) 有利子負債残高

| | 前 年 度 末 | 当 第 1 四 半 期 末 | 増 減 | | (百万円) |
|-----------------|-----------|---------------|---------------|---------------|-----------|
| | | | 前 第 1 四 半 期 末 | 前 第 1 四 半 期 末 | |
| 借 入 金 | 789,885 | 779,625 | △ | 10,259 | 846,609 |
| 社 債 | 181,000 | 213,200 | | 32,200 | 181,000 |
| コマーシャル ・ペーパー | 40,000 | 30,000 | △ | 10,000 | 37,500 |
| そ の 他 | 16,108 | 20,237 | | 4,128 | 18,007 |
| 有利子負債残高合計 | 1,026,994 | 1,043,063 | | 16,069 | 1,083,117 |

(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 *1 | | 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 | 44 | 4,679 | 72 | 9,335 | 26 | 1,972 | 48 | 856 | 14 | 1,110 |
| 備 船 | 286 | 25,199 | 95 | 4,727 | 10 | 705 | 47 | 795 | 45 | 4,427 |
| 運 航 受 託 船 | - | - | 1 | 35 | 2 | 143 | - | - | - | - |
| 当 第 1 四 半 期 末 | 330 | 29,878 | 168 | 14,097 | 38 | 2,821 | 95 | 1,651 | 59 | 5,537 |
| 前 年 度 末 | 312 | 28,759 | 169 | 13,889 | 39 | 2,893 | 95 | 1,649 | 60 | 5,608 |

| | フェリー・ 内航 RORO 船 | | 客 船 | | そ の 他 *2 | | 海 運 業 船 腹 量 計 | |
|---------------|--------------------|-----------|----------|----------|-----------|------------|---------------|---------------|
| | 隻 | 千MT | 隻 | 千MT | 隻 | 千MT | 隻 | 千MT |
| 保 有 船 腹 | 10 | 54 | 1 | 4 | 7 | 47 | 222 | 18,057 |
| 備 船 | 5 | 31 | - | - | 21 | 65 | 509 | 35,948 |
| 運 航 受 託 船 | - | - | - | - | 1 | 1 | 4 | 179 |
| 当 第 1 四 半 期 末 | 15 | 85 | 1 | 4 | 29 | 112 | 735 | 54,184 |
| 前 年 度 末 | 15 | 85 | 1 | 4 | 30 | 117 | 721 | 53,004 |

*1 海洋事業、ガス・海洋事業部運航船を含む
*2 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 | 108.11円 | 108.77円 | 0.66円 | (0.6%) | 円安 | 105.95円 |
| 期末レート | 107.74円 | 110.58円 | 2.84円 | (2.6%) | 円安 | 110.71円 |

<海外会社>

| | 2020年3月末 | 2021年3月末 | 増 減 | | | 2020年12月末 |
|-------|----------|----------|-------|--------|----|-----------|
| 期末レート | 108.83円 | 110.71円 | 1.88円 | (1.7%) | 円安 | 103.50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TMM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\$255/MT | US\$497/MT | US\$242/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とした指数)

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 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 2020 | 701 | 461 | 601 | 664 | 489 | 1,146 | 1,633 | 1,516 | 1,411 | 1,631 | 1,180 | 1,244 | 1,056 |
| 2021 | 1,658 | 1,500 | 2,018 | 2,475 | 2,965 | 2,932 | | | | | | | 2,258 |

② 油送船市況 (Daily Earnings) : VLCC 中東-日本航路 (US\$建備船料/日)

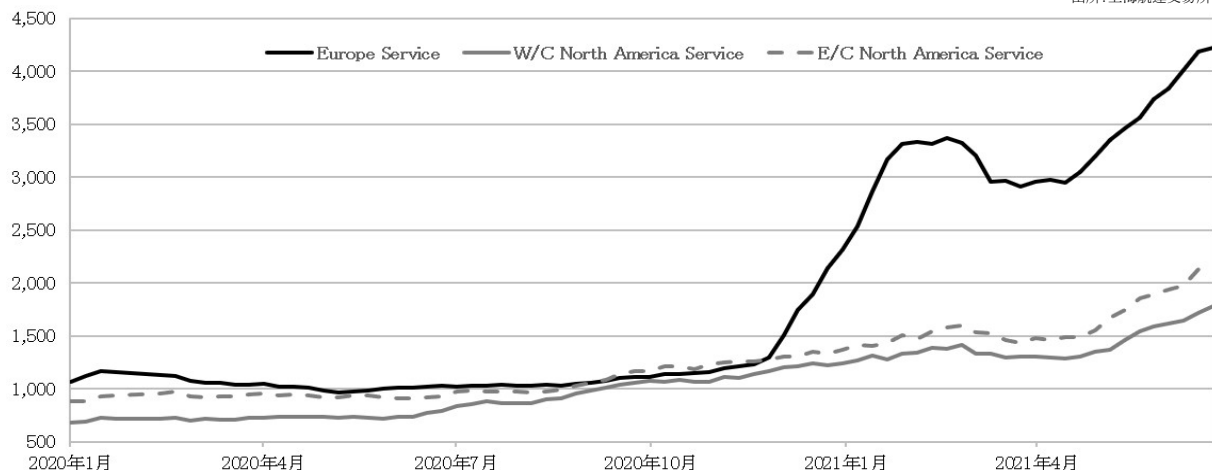
出所: Clarkson Research



| 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 |
|------|--------|--------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|
| 2020 | 71,787 | 21,404 | 160,557 | 177,606 | 59,755 | 45,336 | 26,974 | 17,463 | 16,091 | 12,198 | 8,277 | 18,046 | 52,958 |
| 2021 | 8,221 | 1,639 | -1,229 | 4,243 | 4,131 | 92 | | | | | | | 2,850 |

③ コンテナ船市況 (China Containerized Freight Index) (1998年1月1日=1,000とした指数)

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。