

2023年3月期 第1四半期決算短信〔日本基準〕（連結）

2022年7月29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) 園田 早苗 TEL 03-3587-6224
 四半期報告書提出予定日 2022年8月9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. 2023年3月期第1四半期の連結業績（2022年4月1日～2022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	%
2023年3月期第1四半期	374,783	29.7	23,597	193.4	284,191	172.6	285,779	174.4
2022年3月期第1四半期	288,874	14.9	8,042	—	104,268	—	104,147	—

（注）包括利益 2023年3月期第1四半期 405,943百万円（180.6%） 2022年3月期第1四半期 144,661百万円（—%）

	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
2023年3月期第1四半期	791.96	788.68
2022年3月期第1四半期	290.07	289.28

（注）2022年4月1日付で普通株式1株につき3株の割合で株式分割を行っております。前連結会計年度の期首に当該株式分割が行われたと仮定して、「1株当たり四半期純利益」及び「潜在株式調整後1株当たり四半期純利益」を算定しております。

（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	%
2023年3月期第1四半期	3,134,568	1,465,448	46.1
2022年3月期	2,686,701	1,334,866	47.4

（参考）自己資本 2023年3月期第1四半期 1,446,498百万円 2022年3月期 1,274,570百万円

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
2022年3月期	—	300.00	—	900.00	1,200.00
2023年3月期	—	—	—	—	—
2023年3月期（予想）	—	300.00	—	200.00	500.00

（注）1. 直近に公表されている配当予想からの修正の有無：有
 2. 2022年4月1日付で普通株式1株につき3株の割合で株式分割を行っております。従いまして2022年3月期については、当該株式分割前の実際の配当金の額を記載しております。

3. 2023年3月期の連結業績予想（2022年4月1日～2023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）	770,000	29.0	47,000	130.5	500,000	83.9	500,000	81.9	1,385.42
通期	1,470,000	15.8	70,000	27.3	710,000	△1.6	700,000	△1.2	1,939.37

（注）1. 直近に公表されている業績予想からの修正の有無：無

2. 2023年3月期に係る「1株当たり当期純利益」は、以下3件の新株式発行後の株数に基づき算定しております。

①当子会社取締役等及び当社従業員に対する2022年度非業績連動型譲渡制限付株式（報酬）としての
新株式発行：払込期日 2022年7月21日：20,100株、払込期日 2022年8月26日：33,000株。

②当社非業務執行取締役に対する2022年度非業績連動型譲渡制限付株式報酬としての新株式発行
払込期日 2022年7月21日：1,485株

③当社業務執行取締役及び執行役員に対する2021年度業績連動型株式報酬としての新株式発行
払込期日 2022年7月21日：70,482株（合計125,067株）

※ 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.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：有

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）

2023年3月期1Q	361,885,833株	2022年3月期	361,885,833株
------------	--------------	----------	--------------

② 期末自己株式数

2023年3月期1Q	1,009,973株	2022年3月期	1,054,725株
------------	------------	----------	------------

③ 期中平均株式数（四半期累計）

2023年3月期1Q	360,849,687株	2022年3月期1Q	359,044,703株
------------	--------------	------------	--------------

（注）2022年4月1日付で普通株式1株につき3株の割合で株式分割を行っております。前連結会計年度の期首に当該株式分割が行われたと仮定して、「期末発行済株式数」、「期末自己株式数」および「期中平均株式数」を算定しております。

※ 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 2021年4月1日 至 2021年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年6月30日)	増減額/増減率
売上高 (億円)	2,888	3,747	859 / 29.7%
営業損益 (億円)	80	235	155 / 193.4%
経常損益 (億円)	1,042	2,841	1,799 / 172.6%
親会社株主に帰属する 四半期純損益 (億円)	1,041	2,857	1,816 / 174.4%
為替レート (3ヶ月平均)	¥108.77/US\$	¥125.29/US\$	¥16.52/US\$
船舶燃料油価格 (3ヶ月平均) ※	US\$497/MT	US\$914/MT	US\$417/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3,747億円、営業損益235億円、経常損益2,841億円、親会社株主に帰属する四半期純損益は2,857億円となりました。

なお、当社持分法適用会社OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. (以下「ONE社」) の大幅な増益などにより、営業外収益で持分法による投資利益として2,427億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2,329億円となります。また期中の急激な円安の進行によって、各セグメントにおける運賃・貸船料等の収益が大幅に上振れる結果となりました。

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 2021年4月1日 至 2021年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年6月30日)	増減額/増減率
ドライバルク事業	783	1,052	268 / 34.3%
	65	185	120 / 182.9%
エネルギー事業	688	856	167 / 24.3%
	43	95	51 / 117.6%
製品輸送事業	1,178	1,563	385 / 32.7%
	901	2,498	1,596 / 177.0%
	うち、コンテナ船事業	144	130
不動産事業	872	2,344	1,471 / 168.7%
	96	98	1 / 1.9%
関連事業	32	25	△7 / △21.5%
	100	136	36 / 36.3%
その他	△8	△0	7 / - %
	40	40	△0 / △1.0%
	8	4	△3 / △44.7%

(注) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示しております。

(A) ドライバルク事業

ケープサイズ・パナマックスの市況は、悪天候によりブラジルの鉄鉱石出荷の回復が遅れたことや、中国・上海のロックダウンの影響で低位でスタートするものの、5月に入り、インド向け石炭需要の急増を受け両船型ともに3万ドル/日まで上昇しました。その後石炭輸送需要の一般などにより、船腹需給は緩み、両船型ともに2万ドル/日程度で推移しました。概して堅調に推移したケープサイズとパナマックスの市況環境に加えて、オープンハッチ船での往航のバルブ輸送需要と復航の一般バルカー市況の改善も相俟って、ドライバルク事業全体では前年同期比で増益となりました。

(B) エネルギー事業

<タンカー>

原油船は、世界経済の回復基調を受けた石油需要増加に伴いOPECの協調減産が段階的に緩和され、荷動きは回復傾向にあるものの船腹供給の超過状態が解消されるには至らず厳しい市況が続きました。一方、石油製品船は、ロシア出し石油製品の代替調達によるトンマイル伸長も重なり、市況は高値で推移しました。このような市況環境の中、安定的な長期契約の履行、コスト削減に努めた結果、タンカー事業全体では前年同期比で増益となりました。

<オフショア>

FPSO事業において、既存の長期貸船契約により引き続き安定的な利益を確保する中、新規プロジェクトの稼動も寄与し、前年同期比で増益となりました。

<液化ガス>

LNG船事業においては、既存の長期貸船契約により引き続き安定的な利益を確保し、前年同期比でほぼ横ばいの損益となりました。FSRU事業においては既存船が新規短期契約締結に伴い追加稼働し、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>

当社持分法適用会社であるONE社において、上海におけるロックダウン等を原因とした需給環境軟化の影響はあったものの、スポット賃率は前年同期を大幅に上回るレベルで推移しました。これまでの運賃の高値推移を反映した長期契約が損益を押し上げ、結果コンテナ船事業は前年同期比で大幅な増益となりました。

<自動車船>

世界的な半導体不足や、上海のロックダウン影響による部品供給不足等、サプライチェーンの混乱による完成車の生産・出荷への影響が継続しましたが、当社船腹量の調整や運航船の投入先変更を柔軟かつ機敏に行った結果、前年同期並みの完成車の輸送台数を確保しました。需給環境が改善する中、更なる効率運航の追求に取り組み、損益は前年同期比で大幅に増大しました。

<港湾・ロジスティクス>

港湾事業において、物流の混乱が続くなかでもコンテナの取扱量が堅調に推移すると共に、ロジスティクス事業において航空貨物及び海上貨物荷動きが好調を維持し、前年同期比で増益となりました。

<フェリー・内航RORO船>

緊急事態宣言・まん延防止等重点措置の発令がなく、ゴールデンウィーク期間等の需要を取り込むことができた結果、旅客数が大幅に改善しました。物流事業についても回復基調を維持し、フェリー・内航RORO船事業全体としては、前年同期比で増収増益となりました。

(D) 不動産事業

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前年同期比で減益となったものの、安定的に利益を確保しました。

(E) 関連事業

客船事業は営業運航の増加により、前年同期比で損益改善となりました。曳船事業は各社各港において状況に差はあるものの、燃料油価格の上昇等を受けて、損益は前年同期比で減益となりました。

(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、前年同期比でほぼ横ばいの損益となりました。

(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4,478億円増加し、3兆1,345億円となりました。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3,172億円増加し、1兆6,691億円となりました。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1,305億円増加し、1兆4,654億円となりました。これは主に為替換算調整勘定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、1.3ポイント低下し、46.1%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 (2022年7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)	7,700	7,700	— / —%
営業損益 (億円)	470	470	— / —%
経常損益 (億円)	5,000	5,000	— / —%
親会社株主に帰属する 四半期純損益 (億円)	5,000	5,000	— / —%

為替レート	¥125.00/US\$	¥125.00/US\$	—
船舶燃料価格※1	—	US\$580/MT	—
適合油燃料価格※2	—	US\$1,030/MT	—
		(第2四半期会計期間前提)	

(通期)

	前回予想 (2022年7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)	14,700	14,700	— / —%
営業損益 (億円)	700	700	— / —%
経常損益 (億円)	7,100	7,100	— / —%
親会社株主に帰属する 当期純損益 (億円)	7,000	7,000	— / —%

為替レート	¥125.00/US\$	¥125.00/US\$	—
船舶燃料価格※1	—	US\$560/MT	—
適合油燃料価格※2	—	US\$940/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

世界経済の減速による輸送需要への影響が懸念されますが、ケーブサイズの市況は、豪州からの堅調な鉄鉱石出荷に加え、例年通りブラジルの鉄鉱石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、中国政府の景気刺激策と悪天候による滞船隻数の動向には注意が必要と考えています。パナマックスの市況は、経済の減速による影響、特に中国向け需要減が懸念されるものの、石炭・穀物の荷動きは一定程度市況を下支えするものと見込んでおります。ロシア・ウクライナ出し貨物の代替輸送需要が発生すれば市況上昇要因となりますが、当第1四半期の代替輸送需要実績を踏まえれば今後も限定的なものに留まると見込んでおります。

(B) エネルギー事業

タンカー事業のうち、原油船は協調減産の解消に伴う荷動き増加と老齢船の撤退が順調に進めば船腹需給が引き締まり、市況改善が見込まれます。また石油製品船の市況は、ロシア出し石油製品の代替調達需要に加え、中国・南米等の堅調な需要に支えられて荷動きが増え、高値を維持すると見込まれます。尚、原油船・石油油製品船共に、各国の利上げにより世界経済が減速した場合には需要が減少し、荷動き減・市況軟化の可能性があります。

オフショア事業では、2022年度内に更に追加でFPSOの竣工を見込んでおり、引き続き安定的な利益を確保する見込みです。

液化ガス事業のうち、LNG船事業は既存の長期契約満了に伴い前期比減益を見込むものの、引き続き安定利益を維持します。一方、FSRU事業においては新規プロジェクト稼働に加えて、既存船の短期の追加契約の獲得とその稼働により増益を見込んでおります。

(C) 製品輸送事業

コンテナ船は、港湾や内陸輸送の混雑緩和、欧米において消費財などの在庫が上昇していること、及び今後のインフレ進行や不安定な世界情勢から秋口以降は積高と運賃市況はともに軟化するものと想定します。

自動車船は、半導体不足や各国ロックダウン、ロシア・ウクライナ情勢、世界的に進行しているインフレが完成車の販売・生産に及ぼす影響を注視しながら、荷動きに合わせた柔軟な取り組みを継続します。

港湾・ロジスティクスは、サプライチェーンの混乱が徐々に正常化に向かう一方、足下の原材料の高騰やインフレ進行等から、荷動きの見通しが難しい状況です。

フェリー・内航RORO船は、旅客事業においては、新型コロナウイルス感染拡大防止に向けた行動制限が緩和されていくことを想定し、旅客需要回復を見込みます。物流事業は回復基調が継続すると見込んでいますが、旅客事業・物流事業ともに新型コロナウイルス感染症の再拡大やロシア・ウクライナ情勢による国内輸送需要への影響が懸念されます。

(D) 不動産事業

保有物件の建て替えに伴う賃料収入の減少を見込んでいますが、海外物件の稼働率上昇等を背景に、引き続き堅調な損益を見込んでおります。

(E) 関連事業

客船事業については、新型コロナ感染拡大防止に向けた行動制限が緩和されていくことによる需要回復を想定し、損益改善を見込んでおります。

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 (2022年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (2022年6月30日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	99,878	84,927
受取手形及び営業未収金	109,891	138,625
契約資産	15,601	11,493
有価証券	1,000	1,000
棚卸資産	46,085	63,274
繰延及び前払費用	21,545	25,038
その他流動資産	58,748	98,557
貸倒引当金	△1,298	△1,718
流動資産合計	351,452	421,197
固定資産		
有形固定資産		
船舶(純額)	632,105	645,600
建物及び構築物(純額)	127,954	126,535
機械装置及び運搬具(純額)	25,290	26,168
器具及び備品(純額)	5,529	5,714
土地	254,594	254,087
建設仮勘定	59,988	77,688
その他有形固定資産(純額)	5,688	6,671
有形固定資産合計	1,111,152	1,142,466
無形固定資産	36,624	35,896
投資その他の資産		
投資有価証券	978,848	1,216,713
長期貸付金	110,104	119,236
長期前払費用	8,562	8,664
退職給付に係る資産	18,957	19,036
繰延税金資産	1,217	1,276
その他長期資産	93,343	195,340
貸倒引当金	△23,562	△25,261
投資その他の資産合計	1,187,472	1,535,007
固定資産合計	2,335,249	2,713,370
資産合計	2,686,701	3,134,568

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (2022年6月30日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	96,034	125,898
短期社債	23,700	18,700
短期借入金	192,170	364,049
コマーシャル・ペーパー	8,000	54,000
未払法人税等	8,624	4,343
前受金	2,188	2,237
契約負債	23,125	28,366
賞与引当金	9,433	5,570
その他流動負債	50,726	97,592
流動負債合計	414,002	700,758
固定負債		
社債	189,500	189,500
長期借入金	575,101	522,960
リース債務	10,803	10,970
繰延税金負債	74,516	80,287
退職給付に係る負債	9,355	9,518
役員退職慰労引当金	1,485	1,069
特別修繕引当金	15,836	17,470
その他固定負債	61,233	136,583
固定負債合計	937,832	968,361
負債合計	1,351,835	1,669,119
純資産の部		
株主資本		
資本金	65,400	65,400
資本剰余金	23,090	—
利益剰余金	1,091,250	1,169,814
自己株式	△2,267	△2,175
株主資本合計	1,177,474	1,233,039
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	34,010	35,336
繰延ヘッジ損益	27,161	58,319
為替換算調整勘定	29,232	113,366
退職給付に係る調整累計額	6,691	6,437
その他の包括利益累計額合計	97,095	213,459
新株予約権	781	759
非支配株主持分	59,514	18,190
純資産合計	1,334,866	1,465,448
負債純資産合計	2,686,701	3,134,568

(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 2021年4月1日 至 2021年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年6月30日)
売上高	288,874	374,783
売上原価	259,355	318,296
売上総利益	29,519	56,487
販売費及び一般管理費	21,476	32,889
営業利益	8,042	23,597
営業外収益		
受取利息	1,848	2,493
受取配当金	2,184	2,962
持分法による投資利益	91,295	242,741
為替差益	4,980	12,581
その他営業外収益	527	3,661
営業外収益合計	100,836	264,440
営業外費用		
支払利息	3,004	2,746
その他営業外費用	1,605	1,099
営業外費用合計	4,609	3,846
経常利益	104,268	284,191
特別利益		
固定資産売却益	2,369	5,106
その他特別利益	1,936	1,109
特別利益合計	4,305	6,216
特別損失		
固定資産売却損	601	26
その他特別損失	1,549	1,557
特別損失合計	2,150	1,583
税金等調整前四半期純利益	106,423	288,824
法人税等	528	1,272
四半期純利益	105,895	287,551
非支配株主に帰属する四半期純利益	1,747	1,772
親会社株主に帰属する四半期純利益	104,147	285,779

(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 2021年4月1日 至 2021年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年6月30日)
四半期純利益	105,895	287,551
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△2,299	1,351
繰延ヘッジ損益	4,354	14,133
為替換算調整勘定	16,709	8,143
退職給付に係る調整額	△312	△254
持分法適用会社に対する持分相当額	20,315	95,018
その他の包括利益合計	38,766	118,391
四半期包括利益	144,661	405,943
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	141,483	402,142
非支配株主に係る四半期包括利益	3,178	3,800

(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)

連結子会社の株式の追加取得による影響等により当第1四半期連結会計期間の資本剰余金残高が負の値となったため、「連結財務諸表に関する会計基準」第30-2項に基づき資本剰余金を零とし、当該負の値を利益剰余金から減額しております。

(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)

(時価の算定に関する会計基準の適用指針の適用)

「時価の算定に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第31号 2021年6月17日。以下「時価算定会計基準適用指針」という。)を当第1四半期連結会計期間の期首から適用し、時価算定会計基準適用指針第27-2項に定める経過措置に従って、時価算定会計基準適用指針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。これによる、四半期連結財務諸表への影響はありません。

(ASC第842号「リース」の適用)

米国会計基準を採用している一部の在外連結子会社は、当第1四半期連結会計期間の期首より、ASC第842号「リース」を適用しております。

これにより、当該在外連結子会社における借手のリース取引については、原則として全てのリースを四半期連結貸借対照表に資産及び負債として計上することといたしました。

当該会計基準の適用にあたっては、経過措置として認められている、当該会計基準の適用による累積的影響額を適用開始日に認識する方法を採用しております。

この結果、当第1四半期連結会計期間の期首において、投資その他の資産の「その他長期資産」が82,761百万円、流動負債の「その他流動負債」が6,987百万円、固定負債の「その他固定負債」が75,774百万円増加しています。なお、当第1四半期連結累計期間において、四半期連結損益計算書に与える影響はありません。

(棚卸資産の評価方法の変更)

当社及び一部の連結子会社は、棚卸資産のうち、原材料及び貯蔵品の評価方法について、移動平均法に基づく原価法を採用しておりましたが、当第1四半期連結会計期間より先入先出法に基づく原価法に変更しております。

この評価方法の変更は、基幹システムの変更を契機として、先入先出法にて在庫評価を行う方がより適切な棚卸資産の評価及び期間損益計算を行うことができると判断したことによるものであります。

なお、過年度の在庫受払データの記録方法が新基幹システムと異なることから先入先出法による計算を行うことが実務上不可能であり、遡及適用した場合の累計的影響額を算定することが困難であるため、前連結会計年度末の帳簿価額を当第1四半期連結会計期間の期首残高として、期首から将来にわたり先入先出法に基づく原価法を適用しております。

これにより、従来の方と比べて、当第1四半期連結会計期間における棚卸資産が3,455百万円増加し、当第1四半期連結累計期間の売上原価が同額減少しており、その結果、営業利益、経常利益及び税金等調整前四半期純利益がそれぞれ同額増加しております。

(セグメント情報)

I 前第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 事業	製品輸送事業		不動産 事業	関連 事業	計				
			コンテナ船 事業	自動車船・ 港湾・ロジス ティクス・ 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	14,447	103,450	9,665	10,008	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	69	947	867	4,958	9,102	2,242	11,345	△11,345	—
計	78,397	71,114	14,516	104,398	10,532	14,967	293,927	6,292	300,219	△11,345	288,874
セグメント利益 又は損失(△)	6,565	4,370	87,240	2,957	3,270	△874	103,529	890	104,420	△151	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△151百万円には、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△35百万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2022年4月1日至2022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 事業	製品輸送事業		不動産 事業	関連 事業	計				
			コンテナ船 事業	自動車船・ 港湾・ロジス ティクス・ フェリー・ 内航RORO船 事業							
売上高											
外部顧客への 売上高	105,266	85,618	13,064	143,333	9,848	13,643	370,775	4,007	374,783	—	374,783
セグメント間 の内部売上高 又は振替高	34	2,481	67	938	751	5,510	9,784	3,408	13,193	△13,193	—
計	105,301	88,100	13,132	144,271	10,600	19,153	380,559	7,416	387,976	△13,193	374,783
セグメント利益 又は損失(△)	18,572	9,509	234,406	15,425	2,565	△91	280,388	492	280,881	3,310	284,191

- (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3,310百万円には、セグメントに配分していない全社損益617百万円、管理会計調整額918百万円及びセグメント間取引消去1,773百万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)

当第1四半期連結会計期間より次のとおり報告セグメントを変更しております。

(1)当社グループの経営成績への影響が大きい「コンテナ船事業」に関する情報を明瞭に表示するため、従来「コンテナ船事業」に含めて表示していた「港湾・ロジスティクス事業」を従来「自動車船・フェリー・内航RORO船事業」に含める方法に変更しております。これに伴い、従来「自動車船・フェリー・内航RORO船事業」を「自動車船・港湾・ロジスティクス・フェリー・内航RORO船事業」に名称変更しております。

(2)ダイビル株式会社の完全子会社化に伴い「不動産事業」の重要性が増したことから、従来「関連事業」に含めて表示していた「不動産事業」を、報告セグメントとして独立して記載する方法に変更しております。

(3)「エネルギー・海洋事業」を「エネルギー事業」に名称変更しております。当該変更は名称変更のみでありセグメント情報の数値に与える影響はありません。

これに伴い、前第1四半期連結累計期間の数値を当第1四半期連結累計期間の表示に合わせて組替再表示しております。

(棚卸資産の評価方法の変更)

「会計方針の変更」に記載のとおり、当社及び一部の連結子会社は、棚卸資産のうち、原材料及び貯蔵品の評価方法について、移動平均法に基づく原価法を採用していましたが、当第1四半期連結会計期間より先入先出法に基づく原価法に変更しております。なお、遡及適用した場合の累計的影響額を算定することが実務上不可能であるため、前連結会計年度末の帳簿価額を当第1四半期連結会計期間の期首残高として、期首から将来にわたり先入先出法に基づく原価法を適用しております。

当該変更により、従来「の方法」に比べ、当第1四半期連結累計期間のセグメント利益又は損失(△)の金額が、「ドライバルク事業」で2,040百万円、「エネルギー事業」で498百万円、「コンテナ船事業」で0百万円、「自動車船・港湾・ロジスティクス・フェリー・内航RORO船事業」で906百万円、「その他」で9百万円増加しております。なお、「不動産事業」及び「関連事業」のセグメント利益又は損失(△)の金額は変動していません。

(一般管理費の配賦方法の変更)

各セグメント損益をより適切に反映させるべく全社損益に配賦される費用の見直しを行い、当第1四半期連結会計期間よりその配賦方法を変更しております。当該変更により、従来「の方法」に比べ、当第1四半期連結累計期間のセグメント利益又は損失(△)の金額が、「ドライバルク事業」で537百万円、「エネルギー事業」で106百万円減少し、「コンテナ船事業」で742百万円、「自動車船・港湾・ロジスティクス・フェリー・内航RORO船事業」で386百万円増加し、「不動産事業」で299百万円、「関連事業」で272百万円減少し、「その他」で22百万円、「調整額」で64百万円増加しております。

3. 参考資料

(1) 四半期毎の業績推移

〈2023年3月期〉

	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
	2022年4月～6月	7月～9月	10月～12月	2023年1月～3月
売上高 [百万円]	374,783			
営業利益又は営業損失(△)	23,597			
経常利益又は経常損失(△)	284,191			
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(△)	288,824			
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(△)	285,779			
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]	791.96			
潜在株式調整後1株当たり四半期純利益*	788.68			
総資産 [百万円]	3,134,568			
純資産	1,465,448			

*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

〈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	308,213	331,413	340,810
営業利益又は営業損失(△)	8,042	12,350	22,020	12,593
経常利益又は経常損失(△)	104,268	167,575	215,848	234,088
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	173,650	219,919	233,001
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	170,701	212,339	221,632
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]	290.07	474.79	589.73	614.82
潜在株式調整後1株当たり四半期純利益*	289.28	472.36	586.76	611.26
総資産 [百万円]	2,217,926	2,415,856	2,556,362	2,686,701
純資産	827,605	997,357	1,185,367	1,334,866

*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

(注)当社は、2022年4月1日付で普通株式1株につき3株の割合で株式分割を行っております。前連結会計年度の期首に当該株式分割が行われたと仮定して、「1株当たり四半期純利益」及び「潜在株式調整後1株当たり四半期純利益」を算定しております。

(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	15,568	16,436		867		62,902
そ の 他	5,735	6,334		599		23,496
減価償却費合計	21,303	22,770		1,466		86,399

(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	767,271	887,010		119,738	779,625
社 債	213,200	208,200	△	5,000	213,200
コマーシャル ・ペーパー	8,000	54,000		46,000	30,000
そ の 他	12,226	12,444		218	20,237
有利子負債残高合計	1,000,697	1,161,655		160,957	1,043,063

(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	4,780	65	8,631	22	1,440	48	856	16	1,290
備 船	267	24,128	82	4,119	20	1,291	43	718	31	3,408
運 航 受 託 船	-	-	1	35	-	-	-	-	-	-
当 第 1 四 半 期 末	311	28,908	148	12,785	42	2,730	91	1,575	47	4,698
前 年 度 末	319	28,800	162	13,413	29	2,106	93	1,614	47	4,698

	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	213	17,102
備 船	5	31	-	-	24	74	472	33,768
運 航 受 託 船	-	-	-	-	1	1	2	36
当 第 1 四 半 期 末	15	85	1	4	32	121	687	50,906
前 年 度 末	15	85	1	4	32	121	698	50,842

*1 当第1四半期よりLNG船、エタン船、LNG燃料供給船、FSRUに加えLPG・アンモニア船を含む

*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	108.77円	125.29円	16.52円	(15.2%)	円安	111.52円
期末レート	110.58円	136.68円	26.10円	(23.6%)	円安	122.39円

<海外会社>

	2021年3月末	2022年3月末	増 減			2021年12月末
期末レート	110.71円	122.39円	11.68円	(10.6%)	円安	115.02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\$497/MT	US\$914/MT	US\$417/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

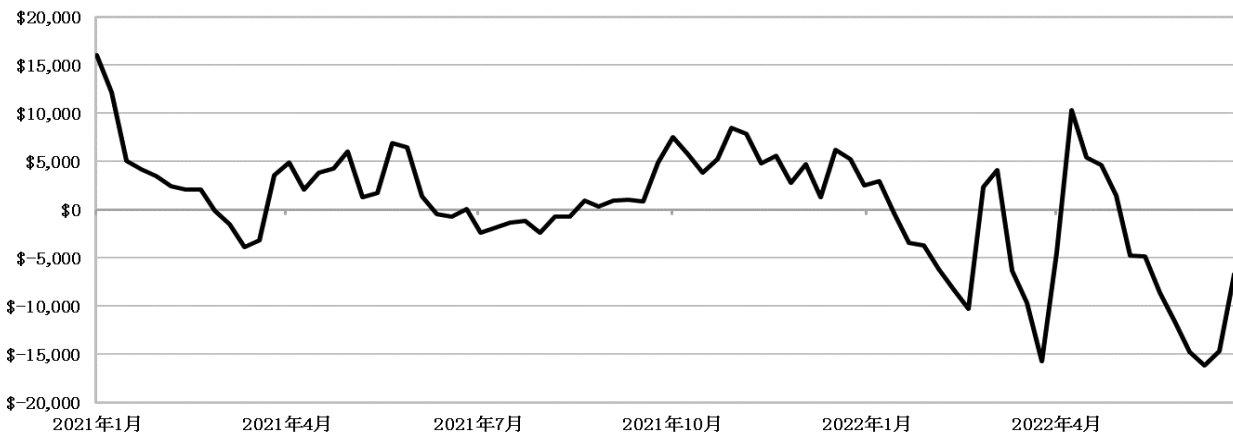


各月平均	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間平均
2021	1,658	1,500	2,018	2,475	2,965	2,932	3,188	3,720	4,288	4,820	2,780	2,832	2,931
2022	1,761	1,835	2,464	2,220	2,943	2,389							2,269

註) グラフは日足数値を反映している一方、表は各月平均を表しているため、両者の振れ幅が異なります。

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

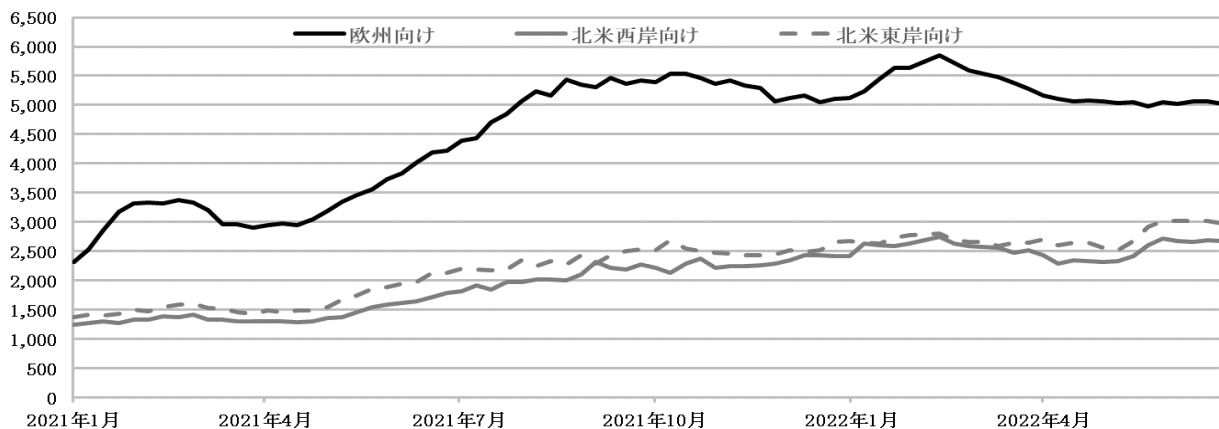


各月平均	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間平均
2021	8,221	1,639	-1,229	4,243	4,131	92	-1,800	-26	1,952	6,201	5,259	4,024	2,726
2022	-1,128	-5,587	-6,886	3,493	-7,435	-13,042							-5,098

註) グラフは週足数値を反映している一方、表は各月平均を表しているため、両者の振れ幅が異なります。

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: Clarkson Research



(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。