

## 2023年3月期 第3四半期決算短信〔日本基準〕（連結）

2023年1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 <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 2023年2月9日 配当支払開始予定日 ー  
 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3四半期の連結業績（2022年4月1日～2022年12月31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3四半期	1,257,968	35.5	96,244	126.9	739,254	51.6	723,245	48.5
2022年3月期第3四半期	928,500	26.9	42,412	—	487,691	568.2	487,187	656.4

（注）包括利益 2023年3月期第3四半期 973,195百万円（80.8％） 2022年3月期第3四半期 538,298百万円（—％）

	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3四半期	2,003.07	1,995.50
2022年3月期第3四半期	1,355.04	1,349.07

（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3四半期	3,522,800	1,917,992	54.1
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3四半期 1,905,385百万円 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	—	300.00	—	—	—
2023年3月期（予想）	—	—	—	260.00	560.00

（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、対前期増減率）

	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
通期	1,600,000	26.1	105,000	90.9	785,000	8.8	800,000	12.9	2,215.35

（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 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3Q	362,010,900株	2022年3月期	361,885,833株
------------	--------------	----------	--------------

② 期末自己株式数

2023年3月期3Q	713,315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3Q	361,068,116株	2022年3月期3Q	359,537,934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」及び「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
(追加情報)	11
(セグメント情報)	12
3. 参考資料	14
(1) 四半期毎の業績推移	14
(2) 減価償却の状況	15
(3) 有利子負債残高	15
(4) 海運業船腹量	15
(5) 為替情報	15
(6) 船舶燃料油価格情報	15
(7) 海運市況	16

## 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3四半期連結累計期間 (自 2021年4月1日 至 2021年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年12月31日)	増減額/増減率
売上高 (億円)	9,285	12,579	3,294 / 35.5%
営業損益 (億円)	424	962	538 / 126.9%
経常損益 (億円)	4,876	7,392	2,515 / 51.6%
親会社株主に帰属する 四半期純損益 (億円)	4,871	7,232	2,360 / 48.5%
為替レート (9ヶ月平均)	¥110.51/US\$	¥135.48/US\$	¥24.97/US\$
船舶燃料油価格 (9ヶ月平均) ※	US\$539/MT	US\$787/MT	US\$248/MT

※平均補油価格 (全油種)

当第3四半期連結累計期間の業績につきましては、売上高1兆2,579億円、営業損益962億円、経常損益7,392億円、親会社株主に帰属する四半期純損益は7,232億円となりました。

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6,076億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3四半期連結累計期間において5,671億円となります。

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とおりです。

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3四半期連結累計期間 (自 2021年4月1日 至 2021年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年12月31日)	増減額/増減率
ドライバルク事業	2,678	3,444	766 / 28.6%
	319	523	203 / 63.9%
エネルギー事業	2,178	2,974	795 / 36.5%
	182	348	165 / 90.9%
製品輸送事業	3,693	5,288	1,595 / 43.2%
	4,301	6,389	2,088 / 48.6%
うち、コンテナ船事業	430	409	△20 / △4.8%
	4,146	5,662	1,516 / 36.6%
不動産事業	291	299	7 / 2.7%
	89	74	△14 / △16.7%
関連事業	328	423	94 / 28.8%
	△17	△4	13 / -%
その他	114	149	34 / 30.1%
	24	16	△8 / △33.0%

(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

ケープサイズの市況は、旺盛なインド向け石炭需要を背景に5月中旬にピークを迎えましたが、世界経済の先行き不透明感に加え、新型コロナウイルス規制の緩和・撤廃による船腹稼働率上昇に起因する船腹需給の緩みを受けて8月末までに大幅下落しました。その後、10月上旬の中国での悪天候を受け、一時的に強含みする局面がみられたものの、他の材料に乏しく上値の重い展開が続きました。パナマックスの市況は、4月以降、コロナ禍に伴う荷動き減や前述の船腹需給の緩みによる影響を受けながらも底堅く推移しましたが、7月以降は、世界経済の減速や中国向け荷動きの減少によって下落傾向が顕著となりました。10月以降も中国向け石炭・穀物の荷動きは振るわず、軟調に推移しました。

このような市況環境下ではありましたが、中長期契約の安定的な履行とオープンハッチ船やツインデッカー船において堅調な荷動きを着実に取り込んだことに加えて、当社連結子会社において、持分法適用会社GEARBULK HOLDING AGに対する貸付金について過去計上していた貸倒引当金の一部を同社財務状況改善に伴い戻し入れたため、前年同期比で増益となりました。

## (B) エネルギー事業

## &lt;タンカー&gt;

原油船は、船腹供給過剰により上半期は厳しい市況が続いたものの、夏場以降、ロシア・ウクライナ危機後のトレードパターン変化に伴うトンマイルの伸長や冬場の原油需要増・米国の戦略備蓄放出等を背景に、船腹需要は増え、市況は回復しました。石油製品船は、石油製品価格の高騰や製油所の定期修繕によって需要及び供給が減少し低迷する局面もありましたが、原油船同様、ロシア・ウクライナ危機を背景としたトレードパターン変化に伴うトンマイル伸長等によって、市況は高水準で推移しました。

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。

## &lt;オフショア&gt;

FPSO事業は、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する中、新規プロジェクトの稼働も寄与し、前年同期比で増益となりました。

## &lt;液化ガス&gt;

LNG船事業は、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する中、一部長期契約の満了の影響もあり、前年同期比で減益となりました。FSRU事業は、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

## &lt;コンテナ船&gt;

当社持分法適用会社であるONE社において、欧米におけるインフレの進展、米国での商品在庫積み上がりによる荷動き需要減退、及び港湾混雑の緩和による供給増等の影響により、8月以降、短期運賃市況は急落し、当第3四半期連結会計期間は前年同期比及び当年度第1四半期連結会計期間や第2四半期連結会計期間比で減益となりました。しかしながら、上半期における利益の積み上げもあり、当第3四半期連結累計期間では前年同期比で増益となりました。

## &lt;自動車船&gt;

世界的な半導体不足や新型コロナウイルス感染拡大に起因する自動車部品不足等が継続しましたが、柔軟に配船計画を見直すことで前年同期を上回る輸送台数を確保した結果、前年同期比で増益となりました。

## &lt;港湾・ロジスティクス&gt;

港湾事業は、夏場以降、北米ターミナルにおける混雑状況が緩和傾向にある中でもコンテナ取扱量は堅調に推移しました。ロジスティクス事業は、市況下落の影響を受けましたが、上半期で積み上げた利益の貢献もあり前年同期比で増益となりました。

## &lt;フェリー・内航RORO船&gt;

旅客輸送は、全国旅行支援等による国内旅行需要の喚起、及び年末年始の帰省需要の回復を捉え、乗船客数が前年同期比で大幅に増加しました。物流においてもトラック荷動きが前年同期と同様堅調に推移し、損益を下支えした結果、フェリー・内航RORO船事業全体として前年同期比で損益改善となりました。

## (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、作業対象船の入出港数の増加や作業料金改定により、前年同期比で増益となりました。

## (F) 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、前年同期比で減益となりました。

## (2) 財政状態に関する説明

当第3四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8,360億円増加し、3兆5,228億円となりました。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2,529億円増加し、1兆6,048億円となりました。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5,831億円増加し、1兆9,179億円となりました。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、6.6ポイント上昇し、54.1%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

(通期)

	前回予想 (第2四半期決算発表時点)	今回予想 (第3四半期決算発表時点)	増減額/増減率
売上高 (億円)	16,000	16,000	- / -%
営業損益 (億円)	860	1,050	190 / 22.1%
経常損益 (億円)	8,000	7,850	△150 / △1.9%
親会社株主に帰属する 当期純損益 (億円)	7,900	8,000	100 / 1.3%

	(第3/4四半期前提)	(第4四半期前提)	
為替レート	¥135.00/US\$	¥131.17/US\$	△¥3.83/US\$
船舶燃料油価格 ※1	US\$420/MT	US\$400/MT	△US\$20/MT
適合燃料油価格 ※2	US\$710/MT	US\$610/MT	△US\$100/MT

※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

ケーブサイズの市況は、雨季によるブラジル鉄鉱石出荷の伸び悩みや豪州のサイクロン、積地メンテナンスによる出荷減が見込まれることから、今後も上値が重い状況が継続される見通しです。パナマックスの市況は、特に中国経済のコロナ禍からの回復が遅れることが想定されることから、荷動きも引き続き低迷し、軟調に推移するものと想定しております。2月以降は春節明けに伴う荷動きの回復、3月以降は南米穀物シーズンに入ること、市況回復が一定程度見込まれますが、大幅な回復に至ることは考えづらいと見込んでおります。

しかしながら、市況エクスポージャーを一定レベルに収めているため、今後の市況変動がドライバルク事業へ与える影響は限定的です。

## (B) エネルギー事業

原油船は、中国のゼロコロナ政策の終了による需要回復や対ロシア制裁によるトンマイル増の継続も想定されることから、需給は引き締まり、市況は堅調に推移すると見込んでおります。石油製品船は、欧米のロシア出し石油製品の輸入禁止に伴う遠方からの代替調達によるトンマイルの伸長や、中国政府が追加輸出枠の付与を行ったことで輸血量も増加することが予想され、市況は堅調に推移すると見込んでおります。

オフショア事業は、2022年度内に更に追加でFPSOの貸船開始を予定しており、引き続き安定的な利益を確保することを見込んでおります。

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年同期比で減益を見込むものの、引き続き安定利益を維持します。FSRU事業は既存船の短期の追加契約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

コンテナ船事業は、インフレの進展や米国における在庫調整の影響を踏まえ、春節明けの荷量の戻りや下落した足下のスポット運賃回復には相応の時間がかかることを見込んでおります。

自動車船事業は、経済活動が正常化に向かう中で年間輸送台数は前期を上回り、増益を見込んでおります。インフレの各国景気への影響等を注視しながら、荷動きに合わせた効率配船の取組みを継続します。

港湾・ロジスティクス事業は、需要減速が予想される中、取扱量の減少を見込んでおります。

フェリー・内航RORO船事業は、旅客及び物流需要の回復基調が継続すると予想しております。加えて、今年1月13日に、国内初となるLNG燃料フェリー「さんふらわあ くれない」が大阪～別府航路に就航したこともあり、乗船客の増加及びトラック積載能力向上による物流事業の増収を見込んでおります。

(D) 不動産事業

保有物件の建替えに伴う賃料収入の減少が想定されるものの、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3四半期連結会計期間 (2022年12月31日)
<b>資産の部</b>		
流動資産		
現金及び預金	99,878	114,888
受取手形及び営業未収金	109,891	131,242
契約資産	15,601	7,999
有価証券	1,000	500
棚卸資産	46,085	57,911
繰延及び前払費用	21,545	28,887
その他流動資産	58,748	146,282
貸倒引当金	△1,298	△1,602
流動資産合計	351,452	486,109
固定資産		
有形固定資産		
船舶（純額）	632,105	695,035
建物及び構築物（純額）	127,954	126,588
機械装置及び運搬具（純額）	25,290	27,502
器具及び備品（純額）	5,529	5,630
土地	254,594	265,239
建設仮勘定	59,988	151,200
その他有形固定資産（純額）	5,688	8,246
有形固定資産合計	1,111,152	1,279,443
無形固定資産		
無形固定資産	36,624	38,312
投資その他の資産		
投資有価証券	978,848	1,382,758
長期貸付金	110,104	123,222
長期前払費用	8,562	9,091
退職給付に係る資産	18,957	19,132
繰延税金資産	1,217	1,213
その他長期資産	93,343	206,334
貸倒引当金	△23,562	△22,818
投資その他の資産合計	1,187,472	1,718,934
固定資産合計	2,335,249	3,036,690
資産合計	2,686,701	3,522,800

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当第3四半期連結会計期間 (2022年12月31日)
<b>負債の部</b>		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	96,034	121,063
短期社債	23,700	25,000
短期借入金	192,170	335,956
コマーシャル・ペーパー	8,000	6,000
未払法人税等	8,624	17,812
前受金	2,188	2,547
契約負債	23,125	30,351
賞与引当金	9,433	5,053
その他流動負債	50,726	61,384
流動負債合計	414,002	605,169
固定負債		
社債	189,500	174,500
長期借入金	575,101	555,237
リース債務	10,803	10,993
繰延税金負債	74,516	86,923
退職給付に係る負債	9,355	9,675
役員退職慰労引当金	1,485	956
特別修繕引当金	15,836	18,002
その他固定負債	61,233	143,347
固定負債合計	937,832	999,638
負債合計	1,351,835	1,604,807
純資産の部		
株主資本		
資本金	65,400	65,589
資本剰余金	23,090	—
利益剰余金	1,091,250	1,499,254
自己株式	△2,267	△1,538
株主資本合計	1,177,474	1,563,305
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	29,975
繰延ヘッジ損益	27,161	82,160
為替換算調整勘定	29,232	224,016
退職給付に係る調整累計額	6,691	5,927
その他の包括利益累計額合計	97,095	342,080
新株予約権	781	696
非支配株主持分	59,514	11,911
純資産合計	1,334,866	1,917,992
負債純資産合計	2,686,701	3,522,800

(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3四半期連結累計期間)

(単位：百万円)

	前第3四半期連結累計期間 (自 2021年4月1日 至 2021年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年12月31日)
売上高	928,500	1,257,968
売上原価	818,557	1,065,343
売上総利益	109,942	192,625
販売費及び一般管理費	67,529	96,380
営業利益	42,412	96,244
営業外収益		
受取利息	5,132	10,045
受取配当金	6,871	6,716
持分法による投資利益	430,435	607,695
為替差益	12,679	22,313
その他営業外収益	2,125	10,958
営業外収益合計	457,244	657,729
営業外費用		
支払利息	8,763	12,589
その他営業外費用	3,201	2,129
営業外費用合計	11,965	14,718
経常利益	487,691	739,254
特別利益		
固定資産売却益	8,220	10,177
その他特別利益	8,470	14,468
特別利益合計	16,690	24,646
特別損失		
固定資産売却損	582	219
その他特別損失	3,808	4,421
特別損失合計	4,390	4,640
税金等調整前四半期純利益	499,992	759,260
法人税等	7,803	33,648
四半期純利益	492,188	725,611
非支配株主に帰属する四半期純利益	5,000	2,366
親会社株主に帰属する四半期純利益	487,187	723,245

## (四半期連結包括利益計算書)

(第3四半期連結累計期間)

(単位：百万円)

	前第3四半期連結累計期間 (自 2021年4月1日 至 2021年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年12月31日)
四半期純利益	492,188	725,611
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	1,736	△4,036
繰延ヘッジ損益	5,022	14,512
為替換算調整勘定	14,569	71,449
退職給付に係る調整額	△2,484	△764
持分法適用会社に対する持分相当額	27,266	166,422
その他の包括利益合計	46,110	247,584
四半期包括利益	538,298	973,195
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	530,995	968,229
非支配株主に係る四半期包括利益	7,303	4,965

## (3) 四半期連結財務諸表に関する注記事項

(継続企業の前題に関する注記)

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3四半期連結会計期間末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」(企業会計基準第22号 2013年9月13日)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3四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等の適用指針の適用)

「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、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、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おります。なお、当第3四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)

当社グループは、棚卸資産のうち、原材料及び貯蔵品の評価方法について、主に移動平均法に基づく原価法を採用しておりましたが、当社及び一部の連結子会社は、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積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3四半期連結会計期間末における棚卸資産が1,544百万円減少し、当第3四半期連結累計期間の売上原価が同額増加しており、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減少しております。

## (追加情報)

## (連結子会社の異動(株式譲渡))

第2四半期連結会計期間において重要な後発事象として記載しておりました連結子会社であるINTERNATIONAL TRANSPORTATION INC. (以下「ITI社」といいます。)の株式譲渡につきまして、機関決定が未了であった譲渡相手先の機関決定が完了し、株式譲渡契約の締結が完了しております。また、本件株式譲渡の日程について変更が生じております。

## 1. 譲渡相手先の概要・譲渡金額

本件株式譲渡の譲渡相手先は2社(以下、一方を「譲渡相手先1」、他方を「譲渡相手先2」といいます。)であり、当社は、譲渡相手先1及び譲渡相手先2との間でそれぞれ株式譲渡契約を締結しました(以下、譲渡相手先1への株式譲渡を「本件株式譲渡1」、譲渡相手先2への株式譲渡を「本件株式譲渡2」といいます。)。譲渡相手先1の概要・譲渡金額については、第2四半期連結会計期間における重要な後発事象をご参照ください。譲渡相手先2の概要・譲渡金額については、次のとおりです。

## (1) 譲渡相手先2の概要

名称	OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. (以下「ONE社」といいます。)又はONE社の指定する法人	
所在地	7 Straits View, #16-01 Marina One East Tower, Singapore 018936	
代表者役職・氏名	CEO Jeremy Nixon	
事業内容	コンテナ輸送事業	
資本金	3,000百万ドル	
設立年月日	2017年7月7日	
純資産(2022年3月期)	15,909百万ドル	
総資産(2022年3月期)	24,613百万ドル	
大株主・持株比率	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 100%	
当社との 関係	資本関係	当社は、ONE社の発行済株式の100%を保有するオーシャン ネットワーク エクスプレス ホールディングス株式会社の発行済株式の31.0%を保有しています。
	人的関係	当社は、ONE社に対して従業員42名を派遣しています。
	取引関係	当社は、ONE社との間でコンテナ船の貸船契約を締結し、ONE社に対して、コンテナ船を貸船しています。

※なお、ONE社は当社の関連当事者に該当します。

## (2) 譲渡相手先2への譲渡金額

約212.5百万ドル

## 2. 日程

株式譲渡契約締結日(本件株式譲渡1)	2022年11月11日
株式譲渡契約締結日(本件株式譲渡2)	2022年12月27日
本件株式譲渡1実行日	2023年3月(予定)
本件株式譲渡2実行日(連結子会社の異動日)	2023年3月(予定)

※本件株式譲渡は、関係法令に基づく主務官庁の承認を取得した後に実施されるため、これに変更・遅延が生じた場合には、上記日程は変更となる可能性があります。

## (セグメント情報)

## I 前第3四半期連結累計期間(自2021年4月1日至2021年12月31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	267,814	217,892	43,037	326,303	29,137	32,851	917,036	11,463	928,500	-	928,500
セグメント間 の内部売上高 又は振替高	143	6,653	210	2,825	2,312	16,305	28,451	6,404	34,856	△34,856	-
計	267,957	224,545	43,248	329,128	31,449	49,157	945,487	17,868	963,356	△34,856	928,500
セグメント利益 又は損失(△)	31,928	18,236	414,651	15,481	8,949	△1,789	487,458	2,495	489,953	△2,262	487,691

- (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△2,262百万円には、セグメントに配分していない全社損益△7,246百万円、管理会計調整額4,206百万円及びセグメント間取引消去777百万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3四半期連結累計期間(自2022年4月1日至2022年12月31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	344,497	297,421	40,972	487,908	29,935	42,314	1,243,050	14,918	1,257,968	-	1,257,968
セグメント間 の内部売上高 又は振替高	764	10,798	222	2,803	2,243	19,521	36,353	10,017	46,371	△46,371	-
計	345,261	308,220	41,194	490,711	32,179	61,836	1,279,404	24,935	1,304,339	△46,371	1,257,968
セグメント利益 又は損失(△)	52,319	34,808	566,292	72,697	7,453	△403	733,169	1,671	734,840	4,414	739,254

- (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4,414百万円には、セグメントに配分していない全社損益△1,202百万円、管理会計調整額4,203百万円及びセグメント間取引消去1,412百万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)

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」を従来の「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、従来の「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3四半期連結累計期間の数値を当第3四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、当社グループは、棚卸資産のうち、原材料及び貯蔵品の評価方法について、主に移動平均法に基づく原価法を採用しておりましたが、当社及び一部の連結子会社は、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積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3四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699百万円、「エネルギー事業」で286百万円、「自動車船・港湾・ロジスティクス・フェリー・内航RORO船事業」で556百万円、「その他」で1百万円減少しております。なお、「コンテナ船事業」及び「不動産事業」、「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、第1四半期連結会計期間の期首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3四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735百万円、「エネルギー事業」で839百万円減少し、「コンテナ船事業」で2,267百万円、「自動車船・港湾・ロジスティクス・フェリー・内航RORO船事業」で765百万円増加し、「不動産事業」で778百万円、「関連事業」で951百万円、「その他」で54百万円減少し、「調整額」で325百万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	446,554	436,631	
営業利益又は営業損失(△)	23,597	32,490	40,157	
経常利益又は経常損失(△)	284,191	315,604	139,459	
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	331,612	138,824	
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	315,744	121,722	
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	874.46	336.91	
潜在株式調整後1株当たり四半期純利益*	788.68	871.08	335.70	
総資産 [百万円]	3,134,568	3,588,441	3,522,800	
純資産	1,465,448	1,879,559	1,917,992	

\*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3四半期 累計期間	当第3四半期 累計期間	増 減		(百万円)
			前	年 度	前 年 度
船 舶	46,612	52,494	5,881		62,902
そ の 他	17,556	20,312	2,756		23,496
減価償却費合計	64,169	72,807	8,637		86,399

## (3) 有利子負債残高

	前 年 度 末	当第3四半期末	増 減		(百万円)
			前	第3四半期末	前第3四半期末
借 入 金	767,271	891,194	123,922		758,397
社 債	213,200	199,500	△ 13,700		213,200
コマーシャル ・ペーパー	8,000	6,000	△ 2,000		38,000
そ の 他	12,226	12,459	233		19,675
有利子負債残高合計	1,000,697	1,109,153	108,456		1,029,273

## (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	47	4,995	65	8,620	22	1,440	49	875	16	1,290
備 船	274	24,965	79	4,028	21	1,374	46	759	27	3,081
運 航 受 託 船	-	-	1	35	-	-	-	-	-	-
当第3四半期末	321	29,960	145	12,683	43	2,814	95	1,634	43	4,372
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	217	17,324
備 船	6	39	-	-	24	74	477	34,321
運 航 受 託 船	-	-	-	-	1	1	2	36
当第3四半期末	16	93	1	4	32	121	696	51,680
前 年 度 末	15	85	1	4	32	121	698	50,842

\*1 第1四半期よりLNG船、エタン船、LNG燃料供給船、FSRUに加え前年度は油送船に分類していたLPG・アンモニア船を含む

\*2 RORO船を除く内航船、ケーブル敷設船

## (5) 為替情報

	前第3四半期 累計期間	当第3四半期 累計期間	増 減			前 年 度
平均社定レート	110.51円	135.48円	24.97円	(22.6%)	円安	111.52円
期末レート	115.02円	132.70円	17.68円	(15.4%)	円安	122.39円

&lt;海外会社&gt;

	2021年9月末	2022年9月末	増 減			2021年12月末
期末レート	111.92円	144.81円	32.89円	(29.4%)	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TMMレート。

## (6) 船舶燃料油価格情報

	前第3四半期 累計期間	当第3四半期 累計期間	増 減
平均補油単価	US\$539/MT	US\$787/MT	US\$248/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

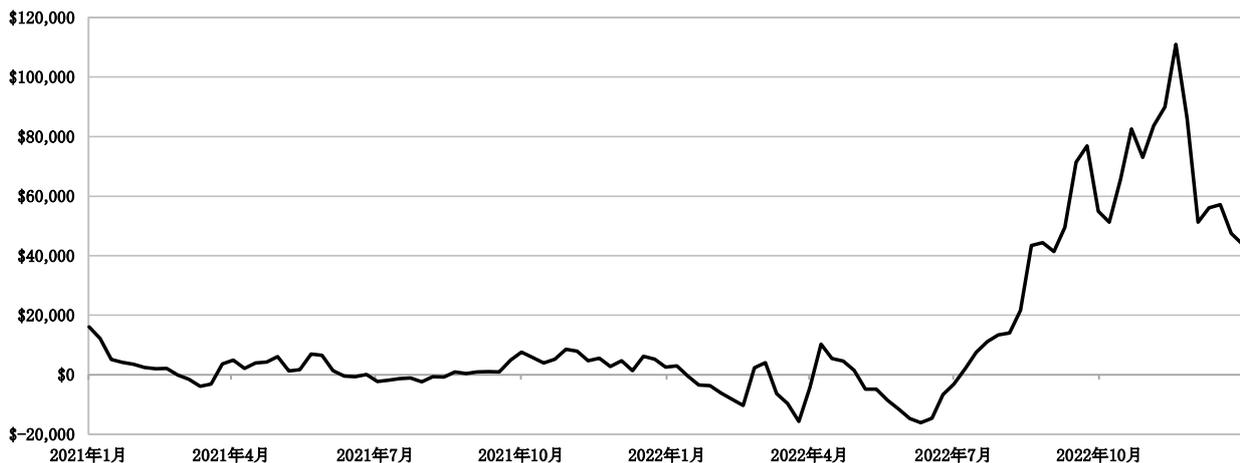


各月平均	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間平均
2021	1,658	1,500	2,018	2,475	2,965	2,932	3,188	3,720	4,288	4,820	2,780	2,832	2,931
2022	1,761	1,835	2,464	2,220	2,943	2,389	2,077	1,412	1,487	1,814	1,299	1,453	1,930

注) 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

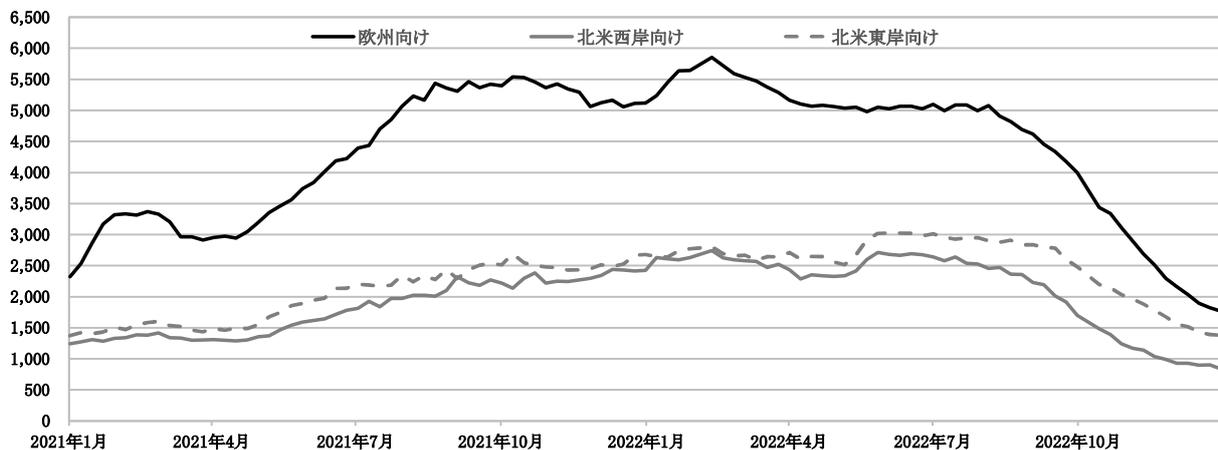


各月平均	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間平均
2021	8,221	1,639	-1,229	4,243	4,131	92	-1,800	-26	1,952	6,201	5,259	4,024	2,726
2022	-1,128	-5,587	-6,886	3,493	-7,435	-13,042	6,196	30,887	58,844	68,153	92,660	51,181	23,111

注) 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



(注)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。