

2024年3月期 第1四半期決算短信〔日本基準〕（連結）

2023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 <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. 2024年3月期第1四半期の連結業績（2023年4月1日～2023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	%
2024年3月期第1四半期	385,183	2.8	24,472	3.7	90,369	△68.2	91,155	△68.1
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

（注）包括利益 2024年3月期第1四半期 172,369百万円（△57.5％） 2023年3月期第1四半期 405,943百万円（180.6％）

	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
2024年3月期第1四半期	251.98	251.34
2023年3月期第1四半期	791.96	788.68

（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	%
2024年3月期第1四半期	3,737,672	2,015,352	53.6
2023年3月期	3,564,247	1,937,621	54.0

（参考）自己資本 2024年3月期第1四半期 2,002,087百万円 2023年3月期 1,925,346百万円

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
2023年3月期	—	300.00	—	260.00	560.00
2024年3月期	—	—	—	—	—
2024年3月期（予想）	—	110.00	—	70.00	180.00

（注）直近に公表されている配当予想からの修正の有無：有

3. 2024年3月期の連結業績予想（2023年4月1日～2024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）	797,000	△3.0	50,000	△10.9	135,000	△77.5	135,000	△77.6	373.14
通期	1,530,000	△5.1	100,000	△8.0	220,000	△72.9	215,000	△73.0	594.21

（注）1. 直近に公表されている業績予想からの修正の有無：有

2. 2024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当社会社取締役等及び当社従業員に対する2023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 2023年7月20日：57,300株
- ②当社非業務執行取締役に対する2023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 2023年7月20日：10,495株
- ③当社業務執行取締役、執行役員及び上席理事に対する2022年度業績連動型株式報酬としての新株式発行
払込期日 2023年7月20日：33,829株（合計101,624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）：有
新規 1社（社名）、除外 1社（社名）MOL BULK CARRIERS PTE. LTD.

（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：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：有
- 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（会計上の見積りの変更）」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）	2024年3月期1Q	362,012,634株	2023年3月期	362,010,900株
② 期末自己株式数	2024年3月期1Q	246,325株	2023年3月期	263,310株
③ 期中平均株式数（四半期累計）	2024年3月期1Q	361,757,629株	2023年3月期1Q	360,849,687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
(会計上の見積りの変更)	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1四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 2023年4月1日 至 2023年6月30日)	増減額/増減率
売上高 (億円)	3,747	3,851	104 / 2.8%
営業損益 (億円)	235	244	8 / 3.7%
経常損益 (億円)	2,841	903	△1,938 / △68.2%
親会社株主に帰属する 四半期純損益 (億円)	2,857	911	△1,946 / △68.1%
為替レート (3ヶ月平均)	¥125.29/US\$	¥134.86/US\$	¥9.57/US\$
船舶燃料油価格 (3ヶ月平均) ※	US\$914/MT	US\$575/MT	△US\$339/MT

※平均補油価格 (全油種)

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¥9.57/US\$円安の¥134.86/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\$339/MT下落し、US\$575/MTとなりました。

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3,851億円、営業損益244億円、経常損益903億円、親会社株主に帰属する四半期純損益は911億円となりました。

セグメントごと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1四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 2023年4月1日 至 2023年6月30日)	増減額/増減率
ドライバルク事業	1,052	954	△98 / △9.3%
	185	263	77 / 41.8%
エネルギー事業	856	1,016	160 / 18.8%
	95	194	99 / 104.6%
製品輸送事業	1,419	1,472	53 / 3.8%
	2,495	404	△2,091 / △83.8%
	うち、コンテナ船事業	130	136
ウェルビーイングライフ事業	2,344	238	△2,105 / △89.8%
	265	252	△12 / △4.7%
	うち、不動産事業	21	23
関連事業	98	97	△0 / △0.7%
	25	24	△1 / △4.4%
その他	114	109	△4 / △4.1%
	6	5	△1 / △24.1%
その他	40	45	5 / 12.5%
	4	15	10 / 228.6%

(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

ケーブルサイズの市況は、中国の経済回復遅延懸念による鋼材価格の急落を受け市況が下落する局面もあり、前年には及ばないものの概ね堅調に推移しました。パナマックス・ハンディマックス以下の市況は、南米穀物の出荷が低調に推移したことやセメント等の荷動きも限定的であったこと、更にケーブルサイズ同様中国の経済回復遅延懸念によりセンチメントが悪化したことを受け、総じて下落基調で推移しました。

市況下落影響を受けたものの、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

<タンカー>

原油船は、OPECプラスの追加減産影響も懸念されたものの、中国の経済活動再開に伴い荷動きは堅調に推移しました。ロシア・ウクライナ紛争及び米国出し貨物によるトンマイル伸長や限定的な船腹供給を背景に、運賃市況は変動しつつも、前年同期比では高水準で推移しました。石油製品船は、極東域製油所の定期修繕前の輸出増加に伴い市況は堅調に推移していましたが、定期修繕の開始及び輸出国の経済活動回復による内需増で輸出量が減少し、市況は徐々に軟化しました。一方、ケミカル船は、原油船同様にトンマイル伸長などにより引き続き堅調に推移しました。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。

<液化ガス>

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しました。一部長期契約の満了がありましたが、新規契約の獲得などもあり、前年同期比で増益となりました。FSRU事業においても、一部契約の終了があった一方で新規契約の開始があり、前年同期比で損益は横ばいとなりました。

(C) 製品輸送事業

<コンテナ船>

当社持分法適用会社であるOCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD.において、金利高・インフレの影響に伴う欧米消費の停滞から貨物需要が低減し、スポット賃率・期間契約運賃の水準が北米・欧州航路を中心に下落しました。コロナ禍における高い運賃水準からの反動を受け、前年同期比で大幅な減益となりました。

<自動車船>

経済活動の正常化、半導体や自動車関連部品の供給改善による完成車の生産正常化によって荷動きも段階的に回復しました。一部地域では港湾の混雑による滞船が発生し、船の稼働率に一時的な影響が出ておりますが、柔軟に配船計画を見直した結果、前年同期比で増益となりました。

<その他製品輸送>

港湾事業は、国内ターミナル事業は堅調に推移した一方、海外ターミナル事業は荷動きの低迷に伴いコンテナ取扱量は前年同期比で減少し、ロジスティクス事業は航空・海上運賃市況が軟化したことから、前年同期比で減益となりました。

(D) ウェルビーイングライフ事業

<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)による新規物件取得等に伴う費用増はあったものの、物件稼働率上昇により前年同期並みの利益を確保しました。

<フェリー・内航RORO船>

旅客に関しては、新造のLNG燃料フェリー就航に加えて“全国旅行支援”の後押しもあり、前年同期比で乗船客数が大幅に回復しました。物流に関しては、自動車部品関連が正常化までには至りませんでした。フェリー・内航RORO船事業全体では前年同期比で増益となりました。

<クルーズ事業>

クルーズ事業は新型コロナによる行動制限の緩和により旅行需要が回復し、前年同期比で損益改善となりました。

(E) 関連事業

曳船事業は各社各港において状況に差はあるものの、作業料金改定などにより、前年同期比で増益となりました。商社事業は事業環境の悪化もあり、前年同期比で減益となりました。

(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、前年同期並みの利益となりました。

(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1,734億円増加し、3兆7,376億円となりました。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956億円増加し、1兆7,223億円となりました。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777億円増加し、2兆153億円となりました。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、0.5ポイント低下し、53.6%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 (2023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)	7,470	7,970	500 / 6.7%
営業損益 (億円)	500	500	— / —%
経常損益 (億円)	1,050	1,350	300 / 28.6%
親会社株主に帰属する 四半期純損益 (億円)	1,200	1,350	150 / 12.5%

		(第2四半期会計期間前提)	
為替レート	¥126.18/US\$	¥134.07/US\$	¥7.89/US\$
船舶燃料油価格 ※1	\$520/MT	\$480/MT	△US\$40/MT
適合燃料油価格 ※2	\$640/MT	\$590/MT	△US\$50/MT

(通期)

	期初予想 (2023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)	14,900	15,300	400 / 2.7%
営業損益 (億円)	1,050	1,000	△50 / △4.8%
経常損益 (億円)	2,000	2,200	200 / 10.0%
親会社株主に帰属する 当期純損益 (億円)	2,100	2,150	50 / 2.4%

		(下期前提)	
為替レート	¥125.59/US\$	¥130.00/US\$	¥4.41/US\$
船舶燃料油価格 ※1	\$520/MT	\$520/MT	—
適合燃料油価格 ※2	\$640/MT	\$640/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

ケープサイズの市況は、豪州・ブラジルからの堅調な鉄鉱石出荷により一定程度、底堅く推移すると見込みます。但し、中国の景気減速懸念が払拭されず、上値は重たい展開が見込まれます。パナマックス・ハンディマックス以下の市況は、堅調な石炭の荷動きが一定程度下支えするほか、季節要因により下期にかけて一定の回復をするものと見込みますが、ケープサイズ同様の理由によりその幅は限定的となることが想定され、低調な市況がある程度継続することが見込まれます。

市況変動による減益を見込むも、パナマックス船型以下については船・貨物のボリュームをバランスさせていることもあり、ドライバルク事業全体での減益幅は限定的となる見込みです。

(B) エネルギー事業

原油船は、サウジアラビアの追加減産、中国や世界経済のリセッション懸念による原油需要の落ち込み等の要因から荷動き減少の可能性はあるものの、北米・南米出し貨物の輸送需要増加によりトンマイル伸長が期待できること、新造船供給が限定的であることから、運賃市況は底堅く推移すると見込みます。石油製品船は、製油所の定期修繕が終了すること、ロシア出し石油製品の代替調達によるトンマイルの伸長が継続する見込みであること、また新造船竣工隻数は限定的であることから、運賃市況は堅調に推移すると見込みます。オフショア事業では、2023年度内に更に追加でFPSOの新規プロジェクトが稼働予定であり、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船事業は一部既存船の契約満了などにより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。FSRU事業においては、既存船の投入先変更及び稼働準備による収益減少に伴う減益を見込みます。

(C) 製品輸送事業

コンテナ船事業は、昨年夏までの物流混乱が落ち着き、前年比賃率は大幅に下落するも、安定した荷動きと一定レベルの賃率の確保を見込みます。

自動車船は、半導体不足やロシア・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。

港湾事業は、海外においては北米西岸ターミナルをはじめ順次コンテナターミナル事業の譲渡を進める予定です。国内ターミナルについては堅調な取扱いを見込みます。ロジスティクス事業は、航空・海上運賃が前年比低水準で推移すると想定しておりますが、購買力強化等の取り組みにより収益安定化を図ります。

(D) ウェルビーイングライフ事業

不動産事業は、ダイビル㈱保有物件の一部建替えの影響を見込みますが、その他物件の高稼働を背景に、引き続き堅調な損益を見込みます。

フェリー・内航RORO船事業については、旅客事業を中心に回復基調が継続すると見込みます。10月よりグループ会社2社を合併することで、さらなるシナジー創出を目指します。

クルーズ事業は、新型コロナウイルスによる行動制限の緩和による需要回復を想定し、損益改善を見込みます。

(E) 関連事業

曳船事業は、主に作業料金改定の影響により増益を見込みます。

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 (2023年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (2023年6月30日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	93,961	130,490
受取手形及び営業未収金	124,134	118,366
契約資産	8,329	9,955
有価証券	500	500
棚卸資産	50,787	51,992
繰延及び前払費用	26,820	30,023
その他流動資産	135,669	151,948
貸倒引当金	△1,662	△1,754
流動資産合計	438,541	491,521
固定資産		
有形固定資産		
船舶（純額）	708,682	713,611
建物及び構築物（純額）	132,943	132,159
機械装置及び運搬具（純額）	25,227	24,314
器具及び備品（純額）	5,585	5,883
土地	299,710	299,811
建設仮勘定	162,234	205,057
その他有形固定資産（純額）	7,856	7,273
有形固定資産合計	1,342,240	1,388,110
無形固定資産		
	36,739	35,806
投資その他の資産		
投資有価証券	1,430,873	1,490,032
長期貸付金	116,893	106,332
長期前払費用	8,550	7,990
退職給付に係る資産	20,987	21,254
繰延税金資産	2,058	1,929
その他長期資産	191,173	201,613
貸倒引当金	△23,811	△6,919
投資その他の資産合計	1,746,726	1,822,233
固定資産合計	3,125,705	3,246,150
資産合計	3,564,247	3,737,672

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (2023年6月30日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	99,872	107,594
短期社債	30,000	59,500
短期借入金	339,354	359,874
コマーシャル・ペーパー	80,000	80,000
未払法人税等	6,979	18,449
前受金	2,493	2,643
契約負債	31,006	34,073
賞与引当金	11,660	6,003
その他流動負債	67,808	74,232
流動負債合計	669,176	742,371
固定負債		
社債	159,500	130,000
長期借入金	524,801	569,188
リース債務	17,509	17,578
繰延税金負債	84,870	93,035
退職給付に係る負債	9,188	9,204
役員退職慰労引当金	750	648
特別修繕引当金	19,078	20,053
その他固定負債	141,751	140,240
固定負債合計	957,449	979,948
負債合計	1,626,626	1,722,320
純資産の部		
株主資本		
資本金	65,589	65,592
資本剰余金	—	3
利益剰余金	1,571,582	1,568,667
自己株式	△558	△523
株主資本合計	1,636,614	1,633,739
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	32,472	46,674
繰延ヘッジ損益	77,590	82,557
為替換算調整勘定	171,647	232,438
退職給付に係る調整累計額	7,021	6,677
その他の包括利益累計額合計	288,732	368,347
新株予約権	550	527
非支配株主持分	11,724	12,737
純資産合計	1,937,621	2,015,352
負債純資産合計	3,564,247	3,737,672

(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 2022年4月1日 至 2022年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 2023年4月1日 至 2023年6月30日)
売上高	374,783	385,183
売上原価	318,296	324,748
売上総利益	56,487	60,434
販売費及び一般管理費	32,889	35,962
営業利益	23,597	24,472
営業外収益		
受取利息	2,493	5,280
受取配当金	2,962	2,632
持分法による投資利益	242,741	33,693
為替差益	12,581	11,796
貸倒引当金戻入額	—	17,398
その他営業外収益	3,661	1,839
営業外収益合計	264,440	72,640
営業外費用		
支払利息	2,746	5,910
その他営業外費用	1,099	833
営業外費用合計	3,846	6,743
経常利益	284,191	90,369
特別利益		
固定資産売却益	5,106	9,535
その他特別利益	1,109	10,027
特別利益合計	6,216	19,562
特別損失		
固定資産売却損	26	1
固定資産除却損	497	143
その他特別損失	1,059	157
特別損失合計	1,583	302
税金等調整前四半期純利益	288,824	109,629
法人税等	1,272	18,112
四半期純利益	287,551	91,517
非支配株主に帰属する四半期純利益	1,772	361
親会社株主に帰属する四半期純利益	285,779	91,155

(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 2022年4月1日 至 2022年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 2023年4月1日 至 2023年6月30日)
四半期純利益	287,551	91,517
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	1,351	14,142
繰延ヘッジ損益	14,133	7,091
為替換算調整勘定	8,143	△19,140
退職給付に係る調整額	△254	△343
持分法適用会社に対する持分相当額	95,018	79,102
その他の包括利益合計	118,391	80,852
四半期包括利益	405,943	172,369
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	402,142	171,304
非支配株主に係る四半期包括利益	3,800	1,065

(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)

(税金費用の計算)

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に含めて表示しております。

(会計上の見積りの変更)

(耐用年数の変更)

当社グループが所有するフェリーについて、LNG燃料フェリー船の竣工を契機に、使用実績等を加味し、将来の使用可能期間を検証した結果、従来の耐用年数よりも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より耐用年数を従来の15年から20年に変更しております。

これにより、従来の方法と比較して、当第1四半期連結累計期間の営業利益、経常利益、税金等調整前四半期純利益がそれぞれ428百万円増加しております。

(追加情報)

(連結子会社の異動 (株式譲渡))

2022年度第2四半期連結会計期間に係る四半期報告書において重要な後発事象として記載したとおり、当社は、連結子会社であるINTERNATIONAL TRANSPORTATION INC. (以下「ITI社」といいます。)の株式を譲渡相手先2社 (以下、譲渡相手先のうち、OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD.を「ONE」、他方を「譲渡相手先1」といいます。)に譲渡すること (以下「本件株式譲渡」といい、譲渡相手先1への株式譲渡を「本件株式譲渡1」、ONEの株式譲渡を「本件株式譲渡2」といいます。)を2022年10月31日に決定しましたが、2023年6月20日付けの取締役会決議により、譲渡対象等について変更が生じております。

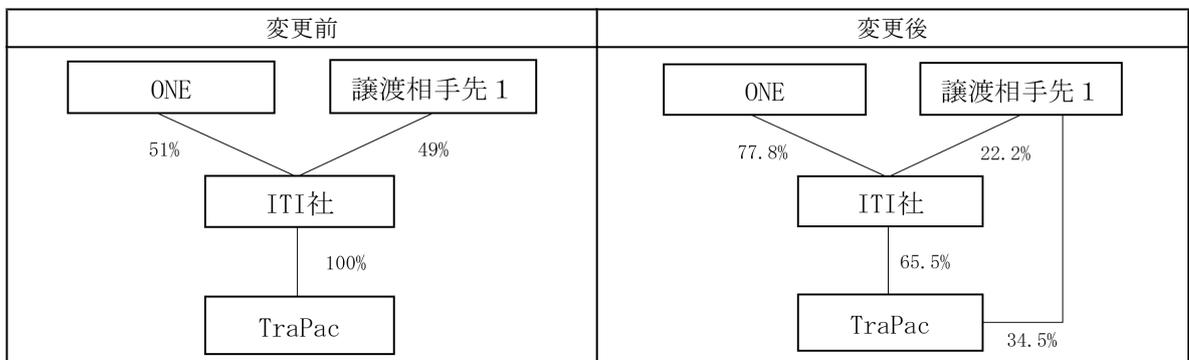
1. 変更の理由及び変更点

譲渡相手先1が最適な保有スキームを分析・検討した結果として、譲渡相手先1から本件株式譲渡のスキーム変更の要請があったことを受けて、ONE及び譲渡相手先1と協議の結果、本件株式譲渡に係る契約を以下のとおり変更しております。

契約	項目	変更前	変更後
本件株式譲渡1	譲渡対象等	ITI社の株式490株	ITI社の株式222株及びTraPac, LLC (ITI社の100%子会社であり、米国カリフォルニア州ロサンゼルス港・オークランド港でコンテナターミナルを運営する事業会社。以下「TraPac」といいます。)の持分34.5%の取得を可能とする契約
	実行日	2023年8月	2023年9月 (予定)
本件株式譲渡2	譲渡対象	ITI社の株式510株	ITI社の株式778株
	実行日	2023年8月	2023年9月 (予定)

※本件株式譲渡は、譲渡相手先における機関決定及び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。

なお、上記変更に伴い、本件株式譲渡後の最終的な各社の株式又は持分の保有状況は以下のとおり変更されます。



※数字は株式又は持分の保有割合を指します。

※なお、譲渡相手先1は、譲渡相手先1が100%出資する2つの法人を介して、ITI社の株式及びTraPacの持分を保有する予定です。

2. 特別損益の計上について

(1) 本件株式譲渡1

本件株式譲渡1の実施後も、本件株式譲渡2の実行日までは当社の連結子会社としてITI社に対する支配関係が継続するため、2024年3月期の連結業績への影響はありません。

(2) 本件株式譲渡2

2024年3月期の連結決算において関係会社株式売却益約133億円を特別利益として計上予定です。円換算に際しては、為替動向に基づく当社社定レート (1ドル=138.17円) を使用しています。

(セグメント情報)

I 前第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							関連 事業	計
	ドライバルク 事業	エネルギー 事業	製品輸送事業		ウェルビーイングライフ事業				
			コンテナ船 事業	自動車船・ 港湾・ロジス ティクス事業	不動産 事業	フェリー・ 内航RORO船・ クルーズ事業			
売上高									
外部顧客への 売上高	105,266	85,618	13,064	128,850	9,848	16,661	11,423	370,734	
セグメント間の 内部売上高又は 振替高	34	2,481	67	1,089	751	67	5,452	9,945	
計	105,301	88,100	13,132	129,939	10,600	16,729	16,875	380,679	
セグメント利益 又は損失(△)	18,572	9,509	234,406	15,137	2,565	△459	683	280,414	

	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
売上高				
外部顧客への 売上高	4,049	374,783	—	374,783
セグメント間の 内部売上高又は 振替高	3,577	13,522	△13,522	—
計	7,626	388,306	△13,522	374,783
セグメント利益 又は損失(△)	466	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1,774百万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 2023年4月1日 至 2023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							関連 事業	計
	ドライバルク 事業	エネルギー 事業	製品輸送事業		ウェルビーイングライフ事業				
			コンテナ船 事業	自動車船・ 港湾・ロジス ティクス事業	不動産 事業	フェリー・ 内航RORO船・ クルーズ事業			
売上高									
外部顧客への 売上高	95,443	101,675	13,600	133,682	9,782	15,490	10,955	380,628	
セグメント間の 内部売上高又は 振替高	406	2,962	77	1,061	781	71	7,766	13,129	
計	95,850	104,637	13,678	134,744	10,563	15,561	18,722	393,758	
セグメント利益 又は損失(△)	26,334	19,456	23,825	16,610	2,453	△93	518	89,105	

	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
売上高				
外部顧客への 売上高	4,554	385,183	—	385,183
セグメント間の 内部売上高又は 振替高	3,654	16,783	△16,783	—
計	8,208	401,967	△16,783	385,183
セグメント利益 又は損失(△)	1,533	90,639	△270	90,369

(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△270百万円には、セグメントに配分していない全社損益△2,729百万円、管理会計調整額2,205百万円及びセグメント間取引消去254百万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、一部の組織変更に伴い、「製品輸送事業」に含めていた「フェリー・内航RORO船事業」及び「関連事業」に含めていた「クルーズ事業」を合わせた「フェリー・内航RORO船・クルーズ事業」を報告セグメントとして新設し記載する方法に変更しております。

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。

(耐用年数の変更)

「会計上の見積りの変更」に記載のとおり、当第1四半期連結会計期間より、当社グループが所有するフェリーについては耐用年数を従来の15年から20年に変更しております。

これにより、従来の方法に比較して、当第1四半期連結累計期間の「フェリー・内航RORO船・クルーズ事業」のセグメント利益が428百万円増加しております。

3. 参考資料

(1) 四半期毎の業績推移

〈2024年3月期〉

	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
	2023年4月～6月	7月～9月	10月～12月	2024年1月～3月
売上高 [百万円]	385,183			
営業利益又は営業損失(△)	24,472			
経常利益又は経常損失(△)	90,369			
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(△)	109,629			
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(△)	91,155			
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]	251.98			
潜在株式調整後1株当たり四半期純利益*	251.34			
総資産 [百万円]	3,737,672			
純資産	2,015,352			

*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

〈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	354,016
営業利益又は営業損失(△)	23,597	32,490	40,157	12,465
経常利益又は経常損失(△)	284,191	315,604	139,459	72,335
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	59,900
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	72,815
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	201.43
潜在株式調整後1株当たり四半期純利益*	788.68	871.08	335.70	200.74
総資産 [百万円]	3,134,568	3,588,441	3,522,800	3,564,247
純資産	1,465,448	1,879,559	1,917,992	1,937,621

*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

船 舶	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
船 舶	16,436	17,546	1,110	68,311
そ の 他	6,334	6,033	△ 301	26,349
減価償却費合計	22,770	23,579	809	94,660

(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
借 入 金	864,155	929,062	64,907	887,010
社 債	189,500	189,500	0	208,200
コマーシャル ・ペーパー	80,000	80,000	0	54,000
そ の 他	19,793	19,745	△ 47	12,444
有利子負債残高合計	1,153,448	1,218,308	64,859	1,161,655

(4) 海運業船腹量

(隻数*1及び重量トン)

	ドライバルク船*2		油 送 船		液化ガス船*3		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	48	5,514	64	8,238	22	1,363	50	889	20	1,594
備 船	271	24,523	87	4,195	21	1,397	46	761	18	2,251
運 航 受 託 船	-	-	1	35	4	351	-	-	-	-
当第1四半期末	319	30,038	152	12,468	47	3,111	96	1,649	38	3,845
前 年 度 末	310	28,798	154	12,822	47	3,142	96	1,652	40	4,025

	フェリー・ 内航 RORO 船		クルーズ船		そ の 他 *4		海運業船腹量 計	
	隻	千MT	隻	千MT	隻	千MT	隻	千MT
保 有 船 腹	11	69	2	8	7	47	224	17,721
備 船	4	25	-	-	23	68	470	33,220
運 航 受 託 船	-	-	-	-	1	1	6	387
当第1四半期末	15	93	2	8	31	115	700	51,328
前 年 度 末	16	97	2	8	32	121	697	50,666

*1 集計範囲は当社単体及び連結子会社 / 短期備船を含む / 部分的に保有する船腹も1隻とカウント

*2 石炭船を含む

*3 LNG船、エタン船、LNG燃料供給船、FSRU、LPG・アンモニア船を含む

*4 RORO船を除く内航船、ケーブル敷設船

(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	125.29円	134.86円	9.57円	(7.6%)	円安	134.67円
期末レート	136.68円	144.99円	8.31円	(6.1%)	円安	133.53円

〈海外会社〉

	2022年3月末	2023年3月末	増 減		2022年12月末	
期末レート	122.39円	133.53円	11.14円	(9.1%)	円安	132.70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\$914/MT	US\$575/MT	△ US\$339/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:Clarksons Research

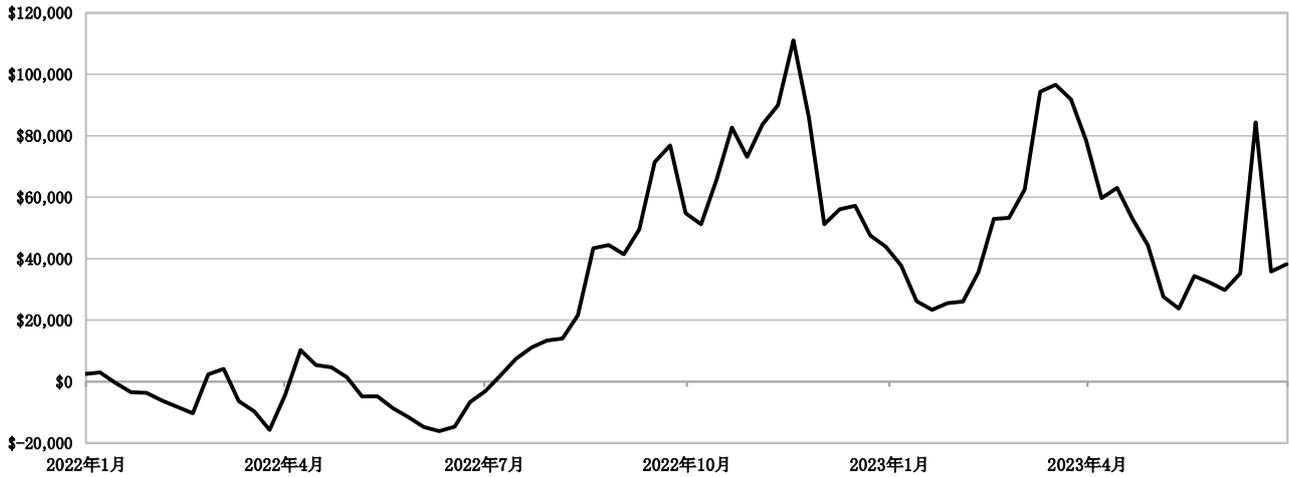


各月平均	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間平均
2022	1,761	1,835	2,464	2,220	2,943	2,389	2,077	1,412	1,487	1,814	1,299	1,453	1,930
2023	909	658	1,410	1,480	1,416	1,082							1,159

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:Clarksons Research

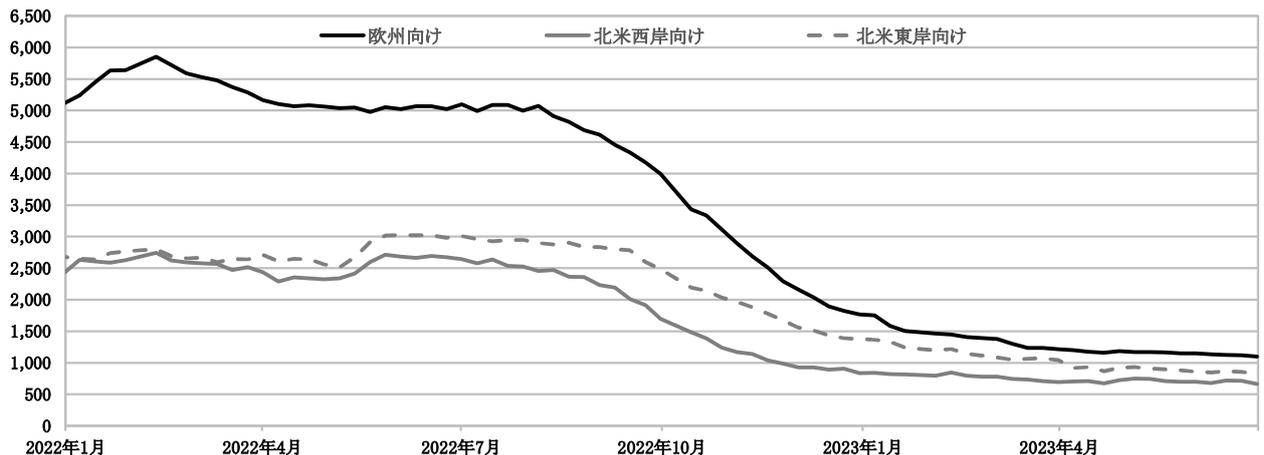


各月平均	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間平均
2022	-1,128	-5,587	-6,886	3,493	-7,435	-13,042	6,196	30,887	58,844	68,153	92,660	51,181	23,111
2023	28,223	41,999	84,755	55,019	29,519	44,695							47,368

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:Clarksons 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。