

## 2023年3月期 第2四半期決算短信〔日本基準〕（連結）

2022年10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 2022年11月10日

配当支払開始予定日 2022年11月28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2四半期の連結業績（2022年4月1日～2022年9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2四半期	821,337	37.6	56,087	175.0	599,795	120.6	601,523	118.9
2022年3月期第2四半期	597,087	23.2	20,392	—	271,843	730.5	274,848	808.5

（注）包括利益 2023年3月期第2四半期 819,434百万円（161.0％） 2022年3月期第2四半期 313,937百万円（—％）

	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2四半期	1,666.39	1,659.94
2022年3月期第2四半期	764.98	761.85

（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2四半期	3,588,441	1,879,559	51.8
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2四半期 1,859,238百万円 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）	—	—	—	250.00	550.00

（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	86,000	56.3	800,000	10.8	790,000	11.5	2,187.69

（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.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：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.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（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2Q	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2Q	726,897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2Q	360,974,115株	2022年3月期2Q	359,286,476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) 四半期連結キャッシュ・フロー計算書 .....	10
(4) 四半期連結財務諸表に関する注記事項 .....	12
(継続企業の前提に関する注記) .....	12
(株主資本の金額に著しい変動があった場合の注記) .....	12
(四半期連結財務諸表の作成に特有の会計処理の適用) .....	12
(会計方針の変更) .....	12
(セグメント情報) .....	13
(重要な後発事象) .....	14
3. 参考資料 .....	15
(1) 四半期毎の業績推移 .....	15
(2) 減価償却の状況 .....	16
(3) 有利子負債残高 .....	16
(4) 海運業船腹量 .....	16
(5) 為替情報 .....	16
(6) 船舶燃料油価格情報 .....	16
(7) 海運市況 .....	17

## 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2四半期連結累計期間 (自 2021年4月1日 至 2021年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年9月30日)	増減額/増減率
売上高 (億円)	5,970	8,213	2,242 / 37.6%
営業損益 (億円)	203	560	356 / 175.0%
経常損益 (億円)	2,718	5,997	3,279 / 120.6%
親会社株主に帰属する 四半期純損益 (億円)	2,748	6,015	3,266 / 118.9%
為替レート (6ヶ月平均)	¥109.41/US\$	¥130.98/US\$	¥21.57/US\$
船舶燃料油価格 (6ヶ月平均) ※	US\$514/MT	US\$859/MT	US\$345/MT

※平均補油価格 (全油種)

当第2四半期連結累計期間の業績につきましては、売上高8,213億円、営業損益560億円、経常損益5,997億円、親会社株主に帰属する四半期純損益は6,015億円となりました。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5,191億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2四半期連結累計期間において4,946億円となります。

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2四半期連結累計期間 (自 2021年4月1日 至 2021年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年9月30日)	増減額/増減率
ドライバルク事業	1,687	2,355	668 / 39.6%
	143	345	202 / 141.1%
エネルギー事業	1,426	1,891	464 / 32.6%
	109	221	112 / 103.2%
製品輸送事業	2,382	3,402	1,019 / 42.8%
	2,413	5,377	2,964 / 122.9%
	うち、コンテナ船事業	288	265
	2,335	4,947	2,612 / 111.9%
不動産事業	193	197	3 / 1.9%
	60	47	△12 / △20.6%
関連事業	207	281	74 / 36.0%
	△16	△2	14 / -%
その他	73	85	11 / 15.4%
	18	1	△17 / △92.0%

(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

世界経済の先行き不透明感、及び各国の新型コロナウイルス検疫緩和・撤廃により船腹稼働率が上昇したことで船腹需給が緩み、ドライバルク市況にマイナス影響を与えました。ケープサイズは5月中旬をピークに8月末まで大幅下落し、9月には台風など悪天候により一時的に需給が締めりましたが、回復は限定的に留まりました。パナマックスは、4月以降、上海ロックダウンに伴う荷動き減の影響を受けながらも、石炭・穀物が一定の荷動きを維持し市況を下支えしましたが、7月以降は前述の船腹需給の緩みや世界経済の減速懸念を受け、概してやや軟調に推移しました。

このような市況環境下においても市況エクスポージャーの縮減に努めたこと、また木材チップ船、オープンハッチ船及びツイнде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より、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、船腹供給の超過状態によって厳しい市況が続いたものの、上期後半は中東出しの貨物量の回復や米国の戦略備蓄放出による輸送貨物の増加を受けて、市況が改善しました。石油製品船について、上期前半はロシアのウクライナ侵攻を受け、ロシアの石油製品に対する輸入規制の結果、欧州で軽油を中心に石油製品が不足し、米国・中東・アジアからの貨物増加によってトンマイルが大幅に伸長したことで、市況は歴史的な高水準で推移しました。燃料油価格の上昇や製油所の定期修繕によって荷動きが鈍化する局面もありましたが、市況は期中を通じて概ね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に加えて、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する中、一部長期契約満了の影響もあり、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

## &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、8月半ば以降スポット賃率は大きく下落しましたが、期中平均では前年同期を大幅に上回るレベルを維持しました。前年比高値で成約した長期契約運賃の影響も相俟って、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。

## &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による完成車取扱い台数の減少はあったものの、最適な配船計画を組み、柔軟且つ機敏な集荷活動を継続した結果、運航効率が改善し、前年同期並みの輸送台数を確保し、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;

港湾事業におけるコンテナ取扱量及びロジスティクス事業における航空・海上貨物荷動きが期初から高水準で推移し、前年同期比で増益となりました。

## &lt;フェリー・内航RORO船&gt;

ゴールデンウィーク、夏休み等のピークシーズンの需要を取り込み、旅客数が前年同期比で増加しました。物流事業も回復基調を維持し、乗組員の新型コロナウイルス感染により一部で運休を余儀なくされましたが、フェリー・内航RORO船事業全体としては、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2四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9,017億円増加し、3兆5,884億円となりました。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3,570億円増加し、1兆7,088億円となりました。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5,446億円増加し、1兆8,795億円となりました。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、4.4ポイント上昇し、51.8%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  
(通期)

	前回予想 (第1四半期決算発表時点)	今回予想 (第2四半期決算発表時点)	増減額/増減率
売上高 (億円)	14,700	16,000	1,300 / 8.8%
営業損益 (億円)	700	860	160 / 22.9%
経常損益 (億円)	7,100	8,000	900 / 12.7%
親会社株主に帰属する 当期純損益 (億円)	7,000	7,900	900 / 12.9%

	(下期前提)	(下期前提)	
為替レート	¥125.00/US\$	¥135.00/US\$	¥10.00/US\$
船舶燃料油価格 ※1	US\$560/MT	US\$420/MT	△US\$140/MT
適合燃料油価格 ※2	US\$940/MT	US\$710/MT	△US\$230/MT

※1 HSFO (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底堅く推移すると見込んでおります。但し、各国の新型コロナウイルスの検疫緩和・撤廃による船腹稼働率の上昇に起因する船腹需給の緩みによって、前年度のような高騰はないと見込んでおります。パナマックスの市況は、年末に向けて石炭・穀物の荷動きが一定程度増加していくことで市況を下支えするものと見込んでおりますが、世界経済減速の顕在化、特に中国向け需要減による荷動きへの影響が引き続き懸念され、弱含みするものと想定しております。一方で両船型ともに、中国政府による景気刺激策の内容によっては、市況が想定より上振れる可能性もあると考えております。

市況の予測が難しい環境ですが、かねてより市況エクスポージャーの縮減に努めているため、前期比増益を見込んでおります。

## (B) エネルギー事業

タンカー事業のうち、原油船は10月のOPECプラスの生産枠削減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といったマイナス材料はあるものの、冬場の需要期の到来や米国の備蓄追加放出、中国の石油製品輸出強化を受けて、市況は堅調に推移すると予想しております。また、石油製品船についても、世界経済の低迷により、荷動きが減少する可能性はあるものの、ロシア出し石油製品の代替調達によるトンマイル伸長や中国政府による国営石油会社への追加の輸出枠付与、欧米域におけるガス価格の高止まりを背景とした軽油需要の増加も見込まれ、運賃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。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

コンテナ船事業は、インフレ進行による不安定な経済状況の影響を受け、下期以降も引き続き荷動きの減少を見込んでおります。また港湾混雑が解消方向にあることから、需給環境は軟化し賃率の下落が継続することも想定しておりますが、通期では前年度並みの利益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完成車取扱い台数も堅調に推移することを見込んでおります。各国で進行するインフレ等の自動車販売への影響を注視しながら、荷動きに合わせた柔軟な取組みを継続します。

港湾・ロジスティクス事業は、8月半ば以降サプライチェーンの混乱で逼迫していた需給環境が軟化し取扱量の減少等による減益を見込んでおります。

フェリー・内航RORO船事業は、来年1月に国内初となるLNG燃料フェリー「さんふらわあ くれない」が大坂～別府航路に就航し、旅行需要の取り込み、及びトラック積載能力向上による物流事業の増収を目論みます。全般的に旅客及び貨物輸送需要の回復基調が継続すると予想し、黒字化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を見込んでおりますが、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2四半期連結会計期間 (2022年9月30日)
<b>資産の部</b>		
流動資産		
現金及び預金	99,878	106,043
受取手形及び営業未収金	109,891	151,196
契約資産	15,601	8,587
有価証券	1,000	500
棚卸資産	46,085	58,844
繰延及び前払費用	21,545	29,252
その他流動資産	58,748	96,238
貸倒引当金	△1,298	△1,496
流動資産合計	351,452	449,165
固定資産		
有形固定資産		
船舶（純額）	632,105	664,711
建物及び構築物（純額）	127,954	126,997
機械装置及び運搬具（純額）	25,290	27,539
器具及び備品（純額）	5,529	5,761
土地	254,594	254,481
建設仮勘定	59,988	124,661
その他有形固定資産（純額）	5,688	8,205
有形固定資産合計	1,111,152	1,212,358
無形固定資産	36,624	35,930
投資その他の資産		
投資有価証券	978,848	1,542,309
長期貸付金	110,104	130,250
長期前払費用	8,562	9,189
退職給付に係る資産	18,957	19,006
繰延税金資産	1,217	1,334
その他長期資産	93,343	216,400
貸倒引当金	△23,562	△27,505
投資その他の資産合計	1,187,472	1,890,986
固定資産合計	2,335,249	3,139,275
資産合計	2,686,701	3,588,441

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当第2四半期連結会計期間 (2022年9月30日)
<b>負債の部</b>		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	96,034	123,563
短期社債	23,700	25,000
短期借入金	192,170	380,418
コマーシャル・ペーパー	8,000	71,500
未払法人税等	8,624	12,928
前受金	2,188	2,484
契約負債	23,125	27,248
賞与引当金	9,433	8,791
その他流動負債	50,726	78,858
流動負債合計	414,002	730,793
固定負債		
社債	189,500	174,500
長期借入金	575,101	541,041
リース債務	10,803	11,164
繰延税金負債	74,516	80,072
退職給付に係る負債	9,355	9,543
役員退職慰労引当金	1,485	978
特別修繕引当金	15,836	18,072
その他固定負債	61,233	142,714
固定負債合計	937,832	978,088
負債合計	1,351,835	1,708,882
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	1,485,436
自己株式	△2,267	△1,565
株主資本合計	1,177,474	1,549,461
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	26,109
繰延ヘッジ損益	27,161	77,860
為替換算調整勘定	29,232	199,625
退職給付に係る調整累計額	6,691	6,182
その他の包括利益累計額合計	97,095	309,777
新株予約権	781	701
非支配株主持分	59,514	19,618
純資産合計	1,334,866	1,879,559
負債純資産合計	2,686,701	3,588,441

(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2四半期連結累計期間)

(単位：百万円)

	前第2四半期連結累計期間 (自 2021年4月1日 至 2021年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年9月30日)
売上高	597,087	821,337
売上原価	532,668	698,645
売上総利益	64,418	122,691
販売費及び一般管理費	44,025	66,604
営業利益	20,392	56,087
営業外収益		
受取利息	3,223	5,811
受取配当金	4,208	4,269
持分法による投資利益	243,638	519,166
為替差益	8,797	17,463
その他営業外収益	874	5,379
営業外収益合計	260,742	552,089
営業外費用		
支払利息	5,986	7,019
その他営業外費用	3,305	1,362
営業外費用合計	9,292	8,381
経常利益	271,843	599,795
特別利益		
固定資産売却益	4,067	9,566
その他特別利益	6,998	13,736
特別利益合計	11,065	23,303
特別損失		
固定資産売却損	699	28
その他特別損失	2,135	2,633
特別損失合計	2,834	2,662
税金等調整前四半期純利益	280,073	620,436
法人税等	1,998	16,790
四半期純利益	278,075	603,645
非支配株主に帰属する四半期純利益	3,227	2,122
親会社株主に帰属する四半期純利益	274,848	601,523

## (四半期連結包括利益計算書)

(第2四半期連結累計期間)

(単位：百万円)

	前第2四半期連結累計期間 (自 2021年4月1日 至 2021年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年9月30日)
四半期純利益	278,075	603,645
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	1,045	△7,869
繰延ヘッジ損益	2,739	23,767
為替換算調整勘定	14,866	37,547
退職給付に係る調整額	△2,216	△509
持分法適用会社に対する持分相当額	19,426	162,852
その他の包括利益合計	35,862	215,789
四半期包括利益	313,937	819,434
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	308,517	814,205
非支配株主に係る四半期包括利益	5,419	5,229

## (3) 四半期連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

	前第2四半期連結累計期間 (自 2021年4月1日 至 2021年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年9月30日)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>		
税金等調整前四半期純利益	280,073	620,436
減価償却費	42,796	47,715
持分法による投資損益(△は益)	△243,638	△519,166
引当金の増減額(△は減少)	△9,167	△1,472
受取利息及び受取配当金	△7,432	△10,080
支払利息	5,986	7,019
固定資産除売却損益(△は益)	△3,260	△9,008
為替差損益(△は益)	△8,059	△8,225
売上債権の増減額(△は増加)	△11,884	△33,449
契約資産の増減額(△は増加)	△13,137	7,375
棚卸資産の増減額(△は増加)	△3,663	△11,761
仕入債務の増減額(△は減少)	7,444	22,252
その他	14,661	△40,444
小計	50,719	71,189
利息及び配当金の受取額	18,321	121,051
利息の支払額	△6,246	△6,731
法人税等の支払額	△2,497	△13,910
営業活動によるキャッシュ・フロー	60,296	171,599
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>		
投資有価証券の取得による支出	△3,853	△13,232
投資有価証券の売却及び償還による収入	7,536	16,445
固定資産の取得による支出	△36,232	△78,487
固定資産の売却による収入	31,444	29,711
長期貸付けによる支出	△386	△2,286
長期貸付金の回収による収入	510	2,890
その他	△2,603	△12,081
投資活動によるキャッシュ・フロー	△3,583	△57,041

(単位：百万円)

	前第2四半期連結累計期間 (自 2021年4月1日 至 2021年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年9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)	△10,610	187,603
コマーシャル・ペーパーの純増減額 (△は減少)	25,000	63,500
長期借入れによる収入	41,927	35,567
長期借入金の返済による支出	△54,204	△115,067
社債の発行による収入	50,000	-
社債の償還による支出	△17,800	△13,700
連結の範囲の変更を伴わない子会社株式の取得による支出	-	△166,094
配当金の支払額	△16,094	△107,947
非支配株主への配当金の支払額	△742	△2,327
その他	△200	△579
財務活動によるキャッシュ・フロー	17,273	△119,046
現金及び現金同等物に係る換算差額	2,484	10,641
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	76,470	6,153
現金及び現金同等物の期首残高	83,436	97,135
現金及び現金同等物の四半期末残高	159,907	103,288

## (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)

連結子会社の株式の追加取得による影響等により当第2四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2四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2四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2四半期連結会計期間における棚卸資産が1,387百万円減少し、当第2四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。

当第2四半期連結累計期間の連結キャッシュ・フロー計算書は、税金等調整前四半期純利益が1,387百万円減少し、棚卸資産の増減額が1,387百万円増加しております。

## (セグメント情報)

## I 前第2四半期連結累計期間(自2021年4月1日至2021年9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	168,707	142,620	28,825	209,431	19,385	20,736	589,708	7,379	597,087	—	597,087
セグメント間 の内部売上高 又は振替高	117	4,268	142	1,890	1,581	10,950	18,951	4,302	23,253	△23,253	—
計	168,825	146,888	28,968	211,322	20,967	31,686	608,659	11,681	620,340	△23,253	597,087
セグメント利益 又は損失(△)	14,329	10,904	233,538	7,783	6,014	△1,646	270,923	1,875	272,799	△956	271,843

(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△956百万円には、セグメントに配分していない全社損益△3,992百万円、管理会計調整額2,825百万円及びセグメント間取引消去211百万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2四半期連結累計期間(自2022年4月1日至2022年9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	235,559	189,109	26,559	313,641	19,755	28,199	812,825	8,511	821,337	—	821,337
セグメント間 の内部売上高 又は振替高	99	6,996	135	1,808	1,487	11,698	22,224	7,090	29,315	△29,315	—
計	235,658	196,105	26,694	315,450	21,242	39,898	835,049	15,602	850,652	△29,315	821,337
セグメント利益 又は損失(△)	34,552	22,156	494,768	43,026	4,775	△217	599,062	150	599,213	582	599,795

(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582百万円には、セグメントに配分していない全社損益△4,692百万円、管理会計調整額2,401百万円及びセグメント間取引消去2,873百万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2四半期連結累計期間の数値を当第2四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いましたが、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2四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1,011百万円、「エネルギー事業」で129百万円、「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243百万円、「その他」で2百万円減少しております。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(△)の金額は変動しておりません。

## (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2四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1,392百万円減少し、「エネルギー事業」で73百万円、「コンテナ船事業」で1,497百万円、「自動車船・港湾・ロジスティクス・フェリー・内航RORO船事業」で616百万円増加し、「不動産事業」で485百万円、「関連事業」で555百万円減少し、「その他」で16百万円、「調整額」で230百万円増加しております。

## (重要な後発事象)

同日付で適時開示しております「連結子会社の異動(株式譲渡)及び特別損益の計上に関するお知らせ」をご参照ください。

## 3. 参考資料

## (1) 四半期毎の業績推移

&lt;2023年3月期&gt;

	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		
営業利益又は営業損失(△)	23,597	32,490		
経常利益又は経常損失(△)	284,191	315,604		
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		
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		
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		
潜在株式調整後1株当たり四半期純利益*	788.68	871.08		
総資産 [百万円]	3,134,568	3,588,441		
純資産	1,465,448	1,879,559		

\*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

&lt;2022年3月期&gt;

	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2四半期 累計期間	当第2四半期 累計期間	増	減	前年度
船 舶	31,133	34,614		3,480	62,902
そ の 他	11,662	13,100		1,438	23,496
減価償却費合計	42,796	47,715		4,918	86,399

## (3) 有利子負債残高

	前年度末	当第2四半期末	増	減	前第2四半期末
借入金	767,271	921,460		154,189	774,983
社 債	213,200	199,500	△	13,700	213,200
コマーシャル ・ペーパー	8,000	71,500		63,500	65,000
そ の 他	12,226	12,644		418	20,044
有利子負債残高合計	1,000,697	1,205,104		204,407	1,073,227

## (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	66	8,666	22	1,440	49	875	16	1,290
備 船	270	23,856	78	3,980	20	1,300	44	732	28	3,196
運 航 受 託 船	-	-	1	35	-	-	-	-	-	-
当第2四半期末	314	28,637	145	12,681	42	2,739	93	1,607	44	4,486
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	215	17,156
備 船	5	31	-	-	24	74	469	33,168
運 航 受 託 船	-	-	-	-	1	1	2	36
当第2四半期末	15	85	1	4	32	121	686	50,360
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2四半期 累計期間	当第2四半期 累計期間	増	減	前年度	
平均社定レート	109.41円	130.98円	21.57円	(19.7%)	円安	111.52円
期末レート	111.92円	144.81円	32.89円	(29.4%)	円安	122.39円

&lt;海外会社&gt;

	2021年6月末	2022年6月末	増	減	2021年12月末	
期末レート	110.58円	136.68円	26.10円	(23.6%)	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。

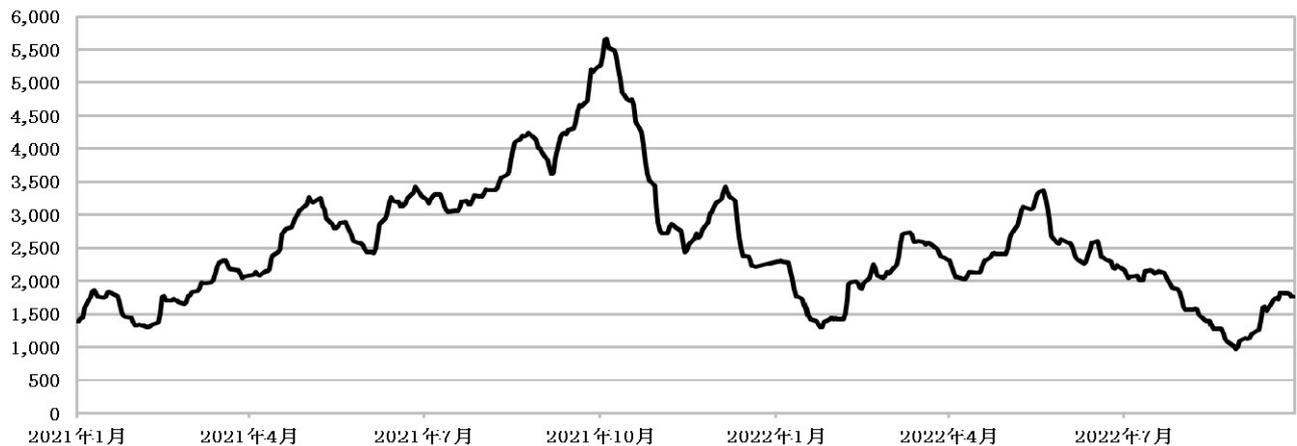
## (6) 船舶燃料油価格情報

	前第2四半期 累計期間	当第2四半期 累計期間	増	減
平均補油単価	US\$514/MT	US\$859/MT	US\$345/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

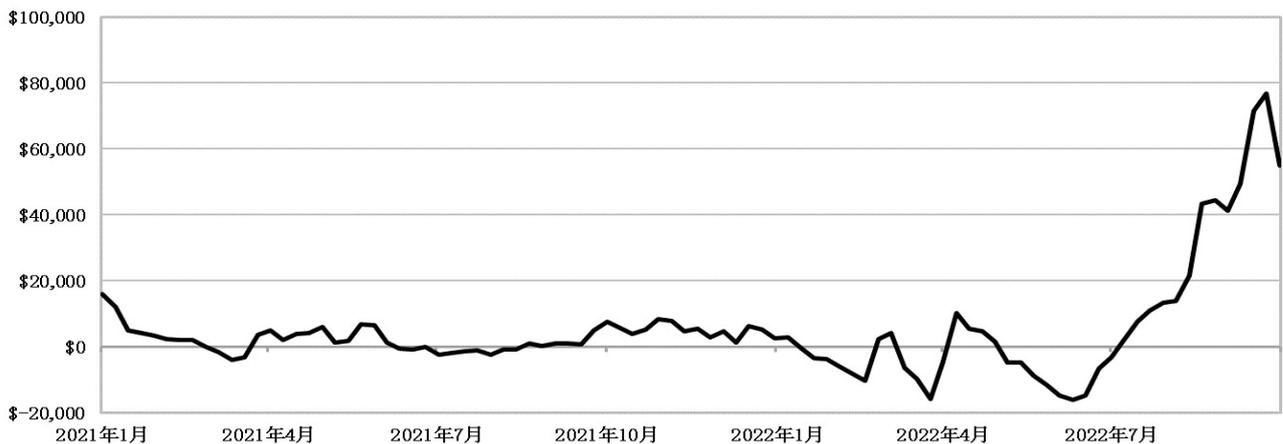


各月平均	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間平均
2021	1,658	1,500	2,018	2,475	2,965	2,932	3,188	3,720	4,288	4,820	2,780	2,832	2,931
2022	1,761	1,835	2,464	2,220	2,943	2,389	2,077	1,412	1,487				2,065

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

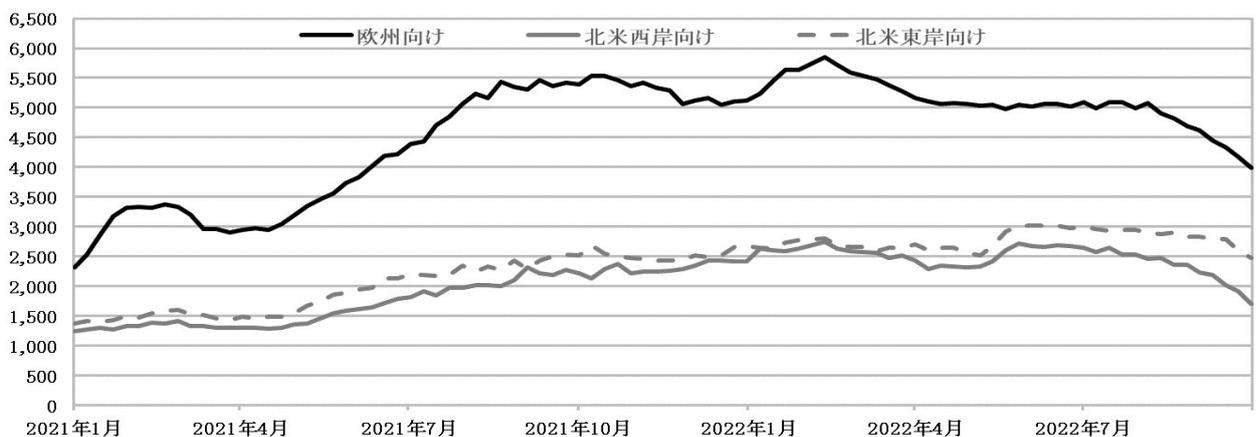


各月平均	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間平均
2021	8,221	1,639	-1,229	4,243	4,131	92	-1,800	-26	1,952	6,201	5,259	4,024	2,726
2022	-1,128	-5,587	-6,886	3,493	-7,435	-13,042	6,196	30,887	58,844				7,260

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。