

2027年3月期 第1四半期決算短信〔日本基準〕（連結）

2026年8月7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://ir.mol.co.jp/ja/ir.html>
 代表者 （役職名） 代表取締役社長執行役員 （氏名） 田村 城太郎
 問合せ先責任者 （役職名） インベスターリレーションズ部長 （氏名） 石部 陽介 TEL 03-3587-6224
 配当支払開始予定日 —
 決算補足説明資料作成の有無：有
 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. 2027年3月期第1四半期の連結業績（2026年4月1日～2026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	%
2027年3月期第1四半期	730,987	—	38,516	—	52,153	—	61,056	—
2026年3月期第1四半期	432,704	△0.7	37,078	△8.5	52,233	△51.9	52,817	△50.6

（注）包括利益 2027年3月期第1四半期 144,442百万円（－％） 2026年3月期第1四半期 △76,004百万円（－％）

	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
2027年3月期第1四半期	177.69	177.44
2026年3月期第1四半期	152.89	152.66

（注）当第1四半期連結会計期間より、前連結会計年度において12月31日を決算日としていました連結子会社384社については、決算日を3月31日に変更又は連結決算日である3月31日の本決算に準じた仮決算を行い連結する方法に変更しています。この決算期変更に伴い、当第1四半期連結累計期間は、当該連結子会社については2026年1月1日から2026年6月30日までの6ヶ月決算となっています。このため、対前年同四半期増減率は記載していません。

〔参考〕下記の％の表示（調整後増減率）は、2027年3月期の決算期変更を行った連結子会社384社の当第1四半期連結累計期間を、2026年4月1日～2026年6月30日の3ヶ月間として調整した金額を前年同四半期と比較した増減率です。

	売上高		営業利益		経常利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%
2027年3月期第1四半期	523,506	21.0	30,093	△18.8	48,278	△7.6

（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	%
2027年3月期第1四半期	6,202,420	3,035,960	48.0
2026年3月期	5,962,245	2,929,073	48.2

（参考）自己資本 2027年3月期第1四半期 2,978,584百万円 2026年3月期 2,874,220百万円

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
2026年3月期	—	85.00	—	115.00	200.00
2027年3月期	—	—	—	—	—
2027年3月期（予想）	—	100.00	—	105.00	205.00

（注）直近に公表されている配当予想からの修正の有無：無

3. 2027年3月期の連結業績予想（2026年4月1日～2027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）	1,235,000	42.0	65,000	△9.5	126,000	9.9	137,000	17.9	398.66
通期	2,230,000	22.2	135,000	6.3	225,000	28.0	240,000	12.5	698.27

（注）直近に公表されている業績予想からの修正の有無：無

※ 注記事項

（1）当四半期連結累計期間における連結範囲の重要な変更：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（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に関する注記）」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 : 無
- ④ 修正再表示 : 無

（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）	2027年3月期1Q	363,028,527株	2026年3月期	363,001,827株
② 期末自己株式数	2027年3月期1Q	19,408,363株	2026年3月期	19,406,531株
③ 期中平均株式数（四半期累計）	2027年3月期1Q	343,609,911株	2026年3月期1Q	345,467,960株

※ 添付される四半期連結財務諸表に対する公認会計士又は監査法人によるレビュー：無

※ 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.5「1. 経営成績等の概況（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。

（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. 経営成績等の概況	2
(1) 当四半期の経営成績の概況	2
(2) 当四半期の財政状態の概況	4
(3) 連結業績予想などの将来予測情報に関する説明	5
2. 四半期連結財務諸表及び主な注記	7
(1) 四半期連結貸借対照表	7
(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	9
(3) 四半期連結財務諸表に関する注記事項	11
(四半期連結財務諸表の作成に特有の会計処理に関する注記)	11
(追加情報)	11
(セグメント情報等の注記)	12
(株主資本の金額に著しい変動があった場合の注記)	14
(継続企業の前提に関する注記)	14
(四半期連結キャッシュ・フロー計算書に関する注記)	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 (対米ドル)	16
(6) 船舶燃料油価格情報	16
(7) 海運市況	17

1. 経営成績等の概況

(1) 当四半期の経営成績の概況

	前第1四半期連結累計期間 (自 2025年4月1日 至 2025年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 2026年4月1日 至 2026年6月30日)	増減額/増減率
売上高 (億円)	4,327	7,309	2,982 / 68.9%
営業損益 (億円)	370	385	14 / 3.9%
経常損益 (億円)	522	521	△0 / △0.2%
親会社株主に帰属する 四半期純損益 (億円)	528	610	82 / 15.6%
為替レート (3ヶ月平均)	¥145.25/US\$	¥159.14/US\$	¥13.89/US\$
船舶燃料油価格 (3ヶ月平均) ※	US\$544/MT	US\$917/MT	US\$373/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¥13.89/US\$円安の¥159.14/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、前年同期比US\$373/MT上昇し、US\$917/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7,309億円、営業損益385億円、経常損益521億円、親会社株主に帰属する四半期純損益は610億円となりました。なお、当第1四半期連結会計期間より連結子会社384社の決算期を変更したことに伴い、当該連結子会社については、2026年1月1日から2026年6月30日までの6ヶ月間を連結した金額となっています。

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 2025年4月1日 至 2025年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 2026年4月1日 至 2026年6月30日)	増減額/増減率
ドライバルク事業	1,071	1,771	700 / 65.3%
	△34	107	141 / ー%
エネルギー事業	613	1,152	539 / 87.9%
	220	150	△69 / △31.6%
ケミカルロジスティクス事業	651	1,648	996 / 152.9%
	70	84	13 / 19.7%
製品輸送事業	1,500	2,085	584 / 39.0%
	307	70	△237 / △77.2%
うち、コンテナ船事業	222	311	88 / 39.8%
	73	52	△21 / △28.6%
ウェルビーイングライフ事業	291	363	72 / 24.8%
	6	19	13 / 211.0%
うち、不動産事業	108	167	58 / 53.6%
	18	46	28 / 149.1%
関連事業	137	171	33 / 24.5%
	5	12	6 / 113.9%
その他	60	117	56 / 93.0%
	14	18	3 / 24.5%

(注) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示しています。

(A) ドライバルク事業

大型バルカーであるケーブサイズでは、西豪州・ブラジルからの鉄鉱石や西アフリカからのボーキサイトの堅調な出荷に加え、中東情勢を背景とした燃料供給不安から長距離航海を敬遠する船腹が増加したことなどにより、市況は4月末から大きく上昇しました。6月以降は西豪州からの鉄鉱石出荷の落ち着きを受けて上昇は一服したものの、市況は底堅く推移しました。

中型・小型バルカーであるパナマックス以下では、太平洋域における石炭、中国向けの南米産穀物及び中国からの鋼材などの荷動きに支えられ、市況は4月末から上昇しました。6月以降は主に南米での滞船解消による船腹供給の増加や豪州からの石炭出荷の落ち着きにより上昇は一服したものの、市況は底堅く推移しました。

連結子会社であるGearbulk Holding AGのオープンハッチ船事業では、主要貨物であるパルプの輸送需要が底堅く推移したことに加え、配船効率の改善やプロジェクト貨物輸送の成約により、収益性が向上しました。

このような事業環境下、ドライバルク事業全体として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、中東情勢の悪化とホルムズ海峡の事実上の封鎖に伴い、中東産貨物の代替調達に伴うトンマイル増加や実効船腹供給の減少により船腹需給が引き締まったことから、市況は前年同期を上回る水準で推移しました。

LPG船も原油船と同様、中東産貨物の積み出しが停滞し、北米産貨物への需要シフトが進んだことによるトンマイル増加やパナマ運河の混雑等を背景に船腹需給が引き締まり、市況は前年同期を上回る水準で推移しました。

このような事業環境下、タンカー事業全体として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、かつ持分法適用会社の三井海洋開発(株)における、FPSO建造プロジェクトの順調な進捗により、前年同期比で増益となりました。

<液化ガス>

LNG・エタン船事業は、前第1四半期連結累計期間に発生した既存プロジェクトのリファイナンスに伴う一過性利益が剥落したため、前年同期比で減益となりました。

ガスインフラ事業は、一部契約の終了の影響等により、前年同期比で減益となりました。

このような事業環境下、エネルギー事業全体としては前年同期比で減益となりました。

(C) ケミカルロジスティクス事業

メタノール船及び石油製品船については、当社持分法適用会社であるWaterfront Shipping Limitedの業績が堅調に推移したことに加え、中東情勢悪化を受けて米国積み貨物が増加したことで船舶需給が一時的に引き締まり、市況が堅調に推移した結果、増益となりました。

ケミカル船においては、米国関税や中東情勢の影響で各出荷地からの荷量の変動があったものの、4月以降は米ガルフ発市況の改善による運賃上昇に伴い損益は改善しました。加えて、当社連結子会社MOL Chemical Tankers Pte. Ltd. が決算期の変更に伴って2026年1月1日から2026年6月30日までの6ヶ月決算となった影響の結果、前年同期比では増益となりました。

タンクターミナル事業は、LBC Tank Terminals Group Holding Netherlands Coöperatief U.A. の株式取得に伴うのれん償却等の負担は継続しているものの、中東情勢の緊迫化以降、米国からの石油製品・化学品の輸出需要が増加した影響で業績は安定的に推移しました。

(D) 製品輸送事業

<コンテナ船>

コンテナ船事業では、アジア発北米・欧州向けを中心とした旺盛な貨物需要を背景として、5月以降に運賃市況が上昇したものの、中東情勢に伴う燃料費の増加が影響し、当社持分法適用会社であるOCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. は、前年同期比で減益となりました。

国内コンテナターミナル事業の取扱量は、概ね堅調に推移しました。

<自動車輸送>

自動車輸送事業は、完成車輸送需要が底堅く推移した一方で、ホルムズ海峡封鎖に伴うペルシャ湾向け配船の停止や燃料費の増加、並びに一部港湾の混雑に伴う配船制約の影響を受け、前年同期比で減益となりました。

<その他製品輸送>

海外ターミナル事業については、中東情勢の影響により燃料費増加の影響を受けつつも、米中貿易摩擦の影響によりサプライチェーンの一部がベトナムにシフトしたことを背景に、ベトナム全体の輸出入貨物が増加した結果、当社が出資するターミナルの取扱量は堅調に推移しました。

ロジスティクス事業は、中東情勢の緊迫化等によるサプライチェーンへの影響が継続しており、航空・海上貨物の取扱量は前年同期値を下回りました。

このような事業環境下、製品輸送事業全体としては前年同期比で減益となりました。

(E) 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)は、保有する既存オフィス・商業ビル等の堅調な利益に加え、前期取得物件（英国Capital House及び英国Warwick Court）の利益貢献により、前年同期比で増益となりました。

<フェリー・内航RORO船>

(株)商船三井さんふらわあでは、荒天による便数減少及び荷況低調による輸送量の減少に加え、燃料費増加の影響を受け、前年同期比で減益となりました。

<クルーズ事業>

商船三井クルーズ(株)では、MITSUI OCEAN FUJIの需要の取り込みに時間を要していること等から、前年同期比で減益となりました。

このような事業環境下、ウェルビーイングライフ事業全体としては前年同期比で増益となりました。

(F) 関連事業

曳船事業は、堅調に作業を確保し、前年同期比で増益となりました。

(G) その他

その他の事業には、船舶運航業、船舶管理業、金融業等がありますが、前年同期比で増益となりました。

(2) 当四半期の財政状態の概況

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2,401億円増加し、6兆2,024億円となりました。これは主に船舶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1,332億円増加し、3兆1,664億円となりました。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1,068億円増加し、3兆359億円となりました。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、0.2ポイント低下し、48.0%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

連結業績予想については、2026年8月3日の「2027年3月期業績予想（連結・個別）の修正に関するお知らせ」で公表いたしました第2四半期連結累計期間及び通期の連結業績予想に変更はありません。

(第2四半期連結累計期間)

	期初予想 (2026年4月30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)	11,000	12,350	1,350 / 12.3%
営業損益 (億円)	450	650	200 / 44.4%
経常損益 (億円)	510	1,260	750 / 147.1%
親会社株主に帰属する 四半期純損益 (億円)	770	1,370	600 / 77.9%

為替レート	¥151.55/US\$	¥158.09/US\$	¥6.54/US\$
船舶燃料油価格 ※1	US\$610/MT	US\$624/MT	US\$14/MT
適合燃料油価格 ※2	US\$730/MT	US\$791/MT	US\$61/MT

(通期)

	期初予想 (2026年4月30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)	20,400	22,300	1,900 / 9.3%
営業損益 (億円)	1,050	1,350	300 / 28.6%
経常損益 (億円)	1,450	2,250	800 / 55.2%
親会社株主に帰属する 当期純損益 (億円)	1,700	2,400	700 / 41.2%

為替レート	¥150.77/US\$	¥156.55/US\$	¥5.78/US\$
船舶燃料油価格 ※1	US\$550/MT	US\$567/MT	US\$17/MT
適合燃料油価格 ※2	US\$655/MT	US\$676/MT	US\$21/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

以下のセグメント別業績予想は、次の前提で策定しています。

ペルシャ湾については、2026年10月頃より、航路は限定されつつも西航・東航ともに航行可能な状態に戻り、2027年1月頃に紛争前の状態まで回復すると見込みます。

紅海航行については、引き続き通期航行不可の状況が続くと見込みます。

(A) ドライバルク事業

ケープサイズでは、西豪州・ブラジルからの鉄鉱石に加え、西アフリカからのボーキサイトや鉄鉱石の堅調な荷動きが見込まれるほか、新造船の竣工が限定的と予想されることから、市況は底堅く推移する見込みです。

パナマックス以下では、石炭、穀物及び鋼材などの堅調な荷動きに支えられ、市況は底堅く推移すると見込みます。一方で、中東情勢の動向やパナマ運河の混雑が発生した場合の影響が懸念されます。

オープンハッチ船では、主要貨物であるパルプ及びプロジェクト貨物の堅調な荷動きが見込まれます。

このような事業環境下、ドライバルク事業全体としては前回予想比で増益となる見込みです。

(B) エネルギー事業

原油船は、不安定な中東情勢を背景に、北米や南米等での代替調達が続いていることからトンマイルは高水準で推移する見込みです。新造船の竣工及び今後中東情勢が緩和された場合の実効船腹供給量の増加も見込まれるために市況は徐々に平準化へ向かいつつも、引き続き底堅く推移する見込みです。

LPG船は、原油船と同様に不安定な中東情勢を背景として北米産貨物への需要シフトは継続するため、トンマイルは高水準で推移すると見込みます。加えてパナマ運河の混雑も継続することが見込まれるため、船腹需給が引き締まる状況が継続し、市況は堅調に推移する見込みです。

オフショア事業は、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見込みです。

LNG・エタン船事業は、既存の長期貸船契約の継続や新規契約の開始により、引き続き安定利益を維持します。

ガスインフラ事業は、引き続き既存プロジェクトの安定操業により、前回予想並みの損益を確保する見込みです。

このような事業環境下、エネルギー事業全体としては前回予想比で増益となる見込みです。

(C) ケミカルロジスティクス事業

石油製品船は引き続き不安定な中東情勢による市況の不透明感が残る一方で、中期契約により堅調な業績推移を見込みます。

メタノール船は、既存の長期貸船契約に基づく傭船料収入により、引き続き安定利益を維持します。

ケミカル船は、中東情勢悪化に伴う航路制約等の影響があったものの、代替航路として需要が高まった米国発航路の市況上昇を背景に、前回予想を上回る利益を確保する見込みです。

タンクターミナル事業は、LBC Tank Terminals Group Holding Netherlands Coöperatief U.A. 株式取得に伴うのれん償却は継続するものの、堅調な貯蔵需要に加え、既存顧客との長期契約を基盤として安定的に推移する見通しです。

このような事業環境下、ケミカルロジスティクス事業全体としては前回予想比で増益となる見込みです。

(D) 製品輸送事業

コンテナ船事業は、引き続き不安定な中東情勢に伴う燃料費の増加が予想されますが、旺盛な貨物需要を背景とした運賃市況の上昇により、前回予想比で増益を見込みます。国内コンテナターミナル事業の取扱量は、堅調に推移する見込みです。

自動車輸送事業は、ホルムズ海峡封鎖による配船計画への影響が想定されますが、自動車販売や政治・経済情勢を注視しながら、堅調な完成車輸送需要に対応するため、臨機応変に効率的な配船に取り組みます。

海外ターミナル事業については、引き続き残るターミナル会社株式の譲渡を進める計画です。また、中東情勢の影響による燃料費の増加に伴う一部減益を見込んでいますが、堅調な取引量を背景に前回予想比で増益となる見込みです。

ロジスティクス事業は、中東情勢をはじめとする地政学リスクの影響や一部海外地域における需要回復の遅れが見込まれますが、物価や燃料油価格変動等の費用上昇に対する価格転嫁などを通じて損益改善に努めます。

このような事業環境下、製品輸送事業全体としては前回予想比で増益となる見込みです。

(E) ウェルビーイングライフ事業

不動産事業は、当社グループの不動産事業の中核であるダイビル(株)が、保有する既存オフィス・商業ビル等の堅調な利益に加え、前期取得物件（英国Capital House及び英国Warwick Court）の利益寄与やインドAtrium Place竣工による利益貢献及び国内・海外におけるキャピタルゲイン投資の利益貢献により、引き続き堅調な利益を確保する見込みです。

フェリー・内航RORO船事業は、堅調な国内貨客需要を背景に一定の利益水準を確保する見込みです。中東情勢を背景とした燃料費の増加が足元の収益を一時的に圧迫しているものの、燃料費の変動を運賃等へ適切に反映しつつ、需要動向を注視し、引き続き業績の改善に努めます。

クルーズ事業は1隻体制から2隻体制への移行期にあります。マーケティング・販売促進活動が集客結果に表れるまでに時間を要しており、前回予想を下回る見通しです。

このような事業環境下、ウェルビーイングライフ事業は前回予想比で減益となる見込みです。

(F) 関連事業

曳船事業及び商社事業を含む関連事業は、堅調な収益確保を見込み、前回予想比で増益となる見込みです。

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 (2026年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (2026年6月30日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	209,824	194,469
受取手形及び営業未収金	141,435	169,208
契約資産	13,050	16,043
棚卸資産	62,964	82,232
繰延及び前払費用	39,134	45,363
その他流動資産	204,984	185,871
貸倒引当金	△1,448	△2,097
流動資産合計	669,944	691,092
固定資産		
有形固定資産		
船舶（純額）	1,353,598	1,432,976
建物及び構築物（純額）	315,877	337,624
機械装置及び運搬具（純額）	85,559	89,937
器具及び備品（純額）	8,575	9,033
土地	460,049	471,960
建設仮勘定	532,185	532,968
その他有形固定資産（純額）	30,678	34,675
有形固定資産合計	2,786,523	2,909,175
無形固定資産		
のれん	133,898	133,700
その他無形固定資産	130,208	134,792
無形固定資産合計	264,106	268,492
投資その他の資産		
投資有価証券	1,901,737	1,962,296
長期貸付金	135,565	154,986
長期前払費用	10,860	9,218
退職給付に係る資産	56,951	57,502
繰延税金資産	2,887	2,351
その他長期資産	143,042	157,234
貸倒引当金	△9,375	△9,929
投資その他の資産合計	2,241,670	2,333,660
固定資産合計	5,292,301	5,511,328
資産合計	5,962,245	6,202,420

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2026年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (2026年6月30日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	134,217	139,086
短期社債	50,400	400
短期借入金	292,988	286,837
コマーシャル・ペーパー	—	20,000
未払法人税等	11,510	3,987
前受金	6,001	5,332
契約負債	37,359	47,796
賞与引当金	13,276	8,039
役員賞与引当金	344	90
株式報酬引当金	584	724
契約損失引当金	436	598
その他流動負債	109,046	118,861
流動負債合計	656,166	631,754
固定負債		
社債	250,800	250,800
長期借入金	1,724,321	1,839,514
リース債務	161,690	200,248
繰延税金負債	138,123	141,330
退職給付に係る負債	10,333	10,430
株式報酬引当金	2,475	1,926
特別修繕引当金	31,301	36,810
債務保証損失引当金	1,838	1,867
契約損失引当金	5,071	4,884
その他固定負債	51,049	46,894
固定負債合計	2,377,005	2,534,706
負債合計	3,033,172	3,166,460
純資産の部		
株主資本		
資本金	66,691	66,716
資本剰余金	113,909	114,127
利益剰余金	2,125,700	2,147,499
自己株式	△99,314	△99,325
株主資本合計	2,206,986	2,229,018
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	61,385	59,282
繰延ヘッジ損益	104,002	115,178
為替換算調整勘定	471,586	545,716
退職給付に係る調整累計額	30,259	29,388
その他の包括利益累計額合計	667,233	749,566
新株予約権	147	136
非支配株主持分	54,705	57,239
純資産合計	2,929,073	3,035,960
負債純資産合計	5,962,245	6,202,420

(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)

(単位：百万円)

	前第1四半期連結累計期間 (自 2025年4月1日 至 2025年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 2026年4月1日 至 2026年6月30日)
売上高	432,704	730,987
売上原価	351,605	623,300
売上総利益	81,099	107,686
販売費及び一般管理費	44,020	69,170
営業利益	37,078	38,516
営業外収益		
受取利息	4,348	9,267
受取配当金	3,857	3,737
持分法による投資利益	13,852	13,959
為替差益	—	11,800
その他営業外収益	8,461	3,115
営業外収益合計	30,520	41,880
営業外費用		
支払利息	9,177	25,227
為替差損	5,544	—
その他営業外費用	643	3,016
営業外費用合計	15,365	28,244
経常利益	52,233	52,153
特別利益		
固定資産売却益	681	13,404
退職給付信託返還益	2,420	—
その他特別利益	7,095	3,653
特別利益合計	10,197	17,058
特別損失		
固定資産売却損	177	470
固定資産除却損	63	294
海難関連費用	342	—
その他特別損失	185	375
特別損失合計	768	1,140
税金等調整前四半期純利益	61,662	68,071
法人税等	7,210	6,737
四半期純利益	54,452	61,334
非支配株主に帰属する四半期純利益	1,635	278
親会社株主に帰属する四半期純利益	52,817	61,056

(四半期連結包括利益計算書)

(単位：百万円)

	前第1四半期連結累計期間 (自 2025年4月1日 至 2025年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 2026年4月1日 至 2026年6月30日)
四半期純利益	54,452	61,334
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△714	△1,981
繰延ヘッジ損益	△26,584	8,672
為替換算調整勘定	△42,620	46,862
退職給付に係る調整額	△2,038	△870
持分法適用会社に対する持分相当額	△58,499	30,424
その他の包括利益合計	△130,456	83,107
四半期包括利益	△76,004	144,442
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	△76,310	143,389
非支配株主に係る四半期包括利益	305	1,053

(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に関する注記)

(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います。

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います。

なお、法人税等調整額は法人税等を含めて表示しています。

(追加情報)

(連結子会社の事業年度等に関する事項の変更)

当第1四半期連結会計期間より、前連結会計年度において12月31日を決算日としていました連結子会社384社については、決算日を3月31日に変更又は連結決算日である3月31日の本決算に準じた仮決算を行い連結する方法に変更しています。

この決算期変更に伴い、当該子会社については、当第1四半期連結累計期間において、2026年1月1日から2026年6月30日までの6ヶ月間を連結しており、決算期変更に伴う影響額は四半期連結損益計算書を通して調整しています。

当該連結子会社の2026年1月1日から2026年3月31日までの売上高は207,481百万円、営業利益は8,422百万円、経常利益は3,874百万円、税金等調整前四半期純利益は3,395百万円です。

(セグメント情報等の注記)

I 前第1四半期連結累計期間(自 2025年4月1日 至 2025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								
	ドライ バルク事業	エネルギー 事業	ケミカル ロジステ ィクス事業	製品輸送事業		ウェルビーイングライフ事業		関連 事業	計
				コンテナ船 事業	自動車輸送・ 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	107,156	61,363	65,159	22,256	127,793	10,880	18,271	13,742	426,624
セグメント間 の内部売上高 又は振替高	65	2	2,768	164	468	1,001	95	7,440	12,008
計	107,222	61,366	67,928	22,421	128,261	11,882	18,367	21,183	438,632
セグメント利益 又は損失（△）	△3,448	22,026	7,086	7,372	23,402	1,884	△1,264	561	57,619

	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	6,079	432,704	—	432,704
セグメント間 の内部売上高 又は振替高	3,756	15,764	△15,764	—
計	9,836	448,468	△15,764	432,704
セグメント利益 又は損失(△)	1,489	59,109	△6,875	52,233

(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います。

2. セグメント利益又は損失(△)の調整額△6,875百万円には、セグメントに配分していない全社損益△11,517百万円、管理会計調整額5,594百万円及びセグメント間取引消去△952百万円が含まれています。

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います。

Ⅱ 当第1四半期連結累計期間（自 2026年4月1日 至 2026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								計
	ドライ バルク事業	エネルギー 事業	ケミカル ロジスティ クス事業	製品輸送事業		ウェルビーイングライフ事業		関連 事業	
				コンテナ船 事業	自動車輸送・ 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	177, 174	115, 278	164, 808	31, 117	177, 396	16, 713	19, 659	17, 104	719, 252
セグメント間 の内部売上高 又は振替高	24	49	2, 014	186	416	1, 091	91	7, 144	11, 018
計	177, 199	115, 327	166, 823	31, 303	177, 812	17, 805	19, 750	24, 249	730, 270
セグメント利益 又は損失（△）	10, 722	15, 062	8, 482	5, 264	1, 742	4, 693	△2, 767	1, 201	44, 401

	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	11,735	730,987	—	730,987
セグメント間 の内部売上高 又は振替高	4,022	15,041	△15,041	—
計	15,757	746,028	△15,041	730,987
セグメント利益 又は損失（△）	1,854	46,256	5,896	52,153

(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います。

2. セグメント利益又は損失（△）の調整額5,896百万円には、セグメントに配分していない全社損益△2,721百万円、管理会計調整額8,609百万円及びセグメント間取引消去7百万円が含まれています。

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います。

4. 四半期連結財務諸表に関する注記事項（追加情報）（連結子会社の事業年度等に関する事項の変更）に記載のとおり、連結子会社384社については決算日を3月31日に変更又は連結決算日である3月31日の本決算に準じた仮決算を行い連結する方法に変更したことに伴い、当第1四半期連結累計期間における連結対象期間は2026年1月1日から2026年6月30日までの6ヶ月間となっています。

この結果、当第1四半期連結累計期間の「ドライバルク事業」における売上高は35,687百万円増加、セグメント利益は1,109百万円減少し、「エネルギー事業」における売上高は42,312百万円増加、セグメント利益は361百万円増加し、「ケミカルロジスティクス事業」における売上高は73,698百万円増加、セグメント利益は2,717百万円増加し、「コンテナ船事業」における売上高は8,954百万円増加、セグメント利益は438百万円増加し、「自動車輸送・港湾・ロジスティクス事業」における売上高は34,417百万円増加、セグメント利益は1,393百万円減少し、「不動産事業」における売上高は2,969百万円増加、セグメント利益は1,544百万円増加し、「フェリー・内航RORO船・クルーズ事業」における売上高は1,312百万円増加、セグメント利益は44百万円増加し、「その他」における売上高は8,282百万円増加、セグメント利益は1,270百万円増加しています。

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、次のとおり報告セグメントを変更しています。

- (1) 「エネルギー事業」に含めていた「石油製品船事業」、「ケミカル船事業」及び「メタノール船事業」並びに「自動車輸送・港湾・ロジスティクス事業」に含めていた「タンクターミナル事業」を合わせた「ケミカルロジスティクス事業」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います。
- (2) 「自動車輸送・港湾・ロジスティクス事業」に含めて表示していた一部の連結子会社を「コンテナ船事業」に含める方法に変更しています。

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います。

(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。

(継続企業の前提に関する注記)

該当事項はありません。

(四半期連結キャッシュ・フロー計算書に関する注記)

当第1四半期連結累計期間に係る四半期連結キャッシュ・フロー計算書は作成していません。なお、第1四半期連結累計期間に係る減価償却費（のれんを除く無形固定資産に係る償却費を含む。）は、次のとおりです。

	前第1四半期連結累計期間 (自 2025年4月1日 至 2025年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 2026年4月1日 至 2026年6月30日)
減価償却費	39,161百万円	78,554百万円

3. 参考資料

(1) 四半期毎の業績推移

〈2027年3月期〉

		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
		2026年4月～6月	7月～9月	10月～12月	2027年1月～3月
売上高	[百万円]	730,987			
営業利益又は営業損失(△)		38,516			
経常利益又は経常損失(△)		52,153			
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(△)		68,071			
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(△)		61,056			
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]	177.69			
潜在株式調整後1株当たり四半期純利益*		177.44			
総資産	[百万円]	6,202,420			
純資産		3,035,960			

*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)決算期変更に伴い、当第1四半期連結累計期間は、当該連結子会社については2026年1月1日から2026年6月30日までの6ヶ月決算となっています。

〈2026年3月期〉

		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
		2025年4月～6月	7月～9月	10月～12月	2026年1月～3月
売上高	[百万円]	432,704	437,068	475,673	479,651
営業利益又は営業損失(△)		37,078	34,745	31,796	23,382
経常利益又は経常損失(△)		52,233	62,373	46,757	14,475
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(△)		61,662	73,245	84,180	19,916
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(△)		52,817	63,392	64,481	32,569
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]	152.89	184.62	187.73	94.81
潜在株式調整後1株当たり四半期純利益*		152.66	184.34	187.46	94.66
総資産	[百万円]	5,336,771	5,403,742	5,623,957	5,962,245
純資産		2,552,435	2,614,480	2,731,102	2,929,073

*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)2026年3月期第4四半期連結会計期間において、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を行っており、2026年3月期に係る各数値については、暫定的な会計処理の確定の内容を反映させております。

(2) 減価償却の状況

		(百万円)			
		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		32,001	56,599	24,598	129,346
そ の 他		7,160	21,955	14,795	38,899
減価償却費合計		39,161	78,554	39,393	168,246

(3) 有利子負債残高

		(百万円)			
		前 年 度 末	当 第 1 四 半 期 末	増 減	前 第 1 四 半 期 末
借 入 金		2,017,309	2,126,351	109,042	1,832,893
社 債		301,200	251,200	△ 50,000	201,200
コマーシャル ・ペーパー		-	20,000	20,000	121,200
そ の 他		177,007	217,420	40,413	172,176
有利子負債残高合計		2,495,517	2,614,972	119,455	2,327,469

(注)前第4四半期連結会計期間において、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を行っており、前連結会計年度に係る各数値については、暫定的な会計処理の確定の内容を反映させております。

(4) 海運業船腹量

		(隻数)			
	ドライバルク事業	エネルギー事業	ケミカルロジスティクス事業	製品輸送事業	
	ドライバルク船 (石炭船を含む)	原油船、LPG・アンモニア 船、風力、オフショア、 LNG・エタン船、 ガスインフラ	石油製品船、 ケミカル船、 メタノール船	自動車船	コンテナ船
	隻数	隻数	隻数	隻数	隻数
保 有 船 腹	104	154 (84)	52	52	18
備 船	267	47 (19)	101	57	9
運 航 受 託 船	1	5 (-)	-	-	-
当 第 1 四 半 期 末	372	206 (103)	153	109	27
前 年 度 末	360	203 (106)	150	109	27

	ウェルビーイング ライフ事業	関連事業・その他	海運業船腹量 合計
	フェリー・内航RORO船、 クルーズ船	その他	
	隻数	隻数	
保 有 船 腹	13	59	452
備 船	3	5	489
運 航 受 託 船	-	-	6
当 第 1 四 半 期 末	16	64	947
前 年 度 末	17	64	930

(注1)持分法適用会社の一部(主に当社50%出資)が調達・建造・資金調達・運航等に関する船舶を含めた隻数を掲載しております。

なお、持分法適用会社が関与する船舶は括弧内に内数を記載しております。

(注2)部分的に保有している船舶についても、1隻とカウントしております。

(注3)一部の組織変更に伴い、これまで「エネルギー事業」に含めていた「石油製品船」・「ケミカル船」・「メタノール船」を、当第1四半期連結会計期間より「ケミカルロジスティクス事業」に含めております。これに伴い、前年度末の数値を当第1四半期末の表示に合わせて組替再表示しております。

(5) 為替情報(対米ドル)

	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	145.25円	159.14円	13.89円 (9.6%) 円安	149.91円
期 末 レ ー ト	144.81円	162.39円	17.58円 (12.1%) 円安	159.88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\$544/MT	US\$917/MT	US\$373/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

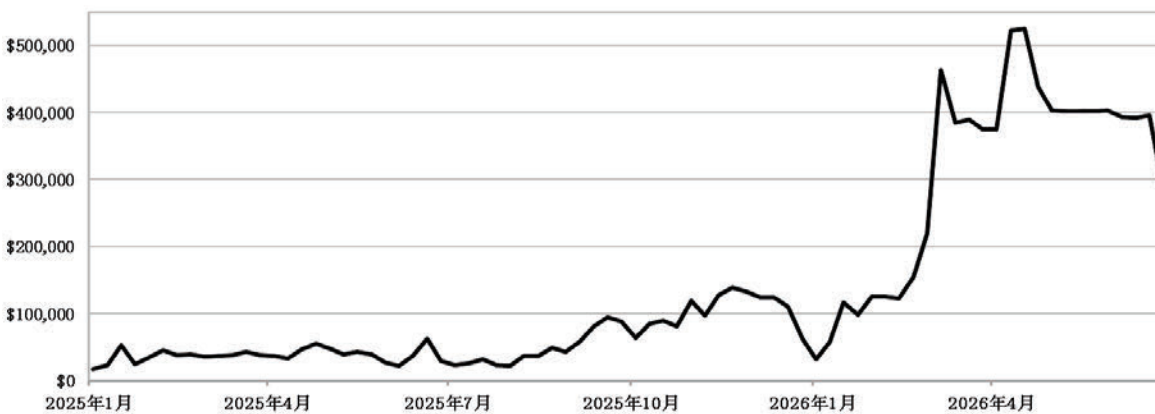


各月平均	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間平均
2025	930	892	1,532	1,363	1,342	1,686	1,819	2,000	2,124	1,996	2,184	2,339	1,684
2026	1,777	2,041	2,047	2,443	3,049	2,775							2,355

(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:Clarksons Research

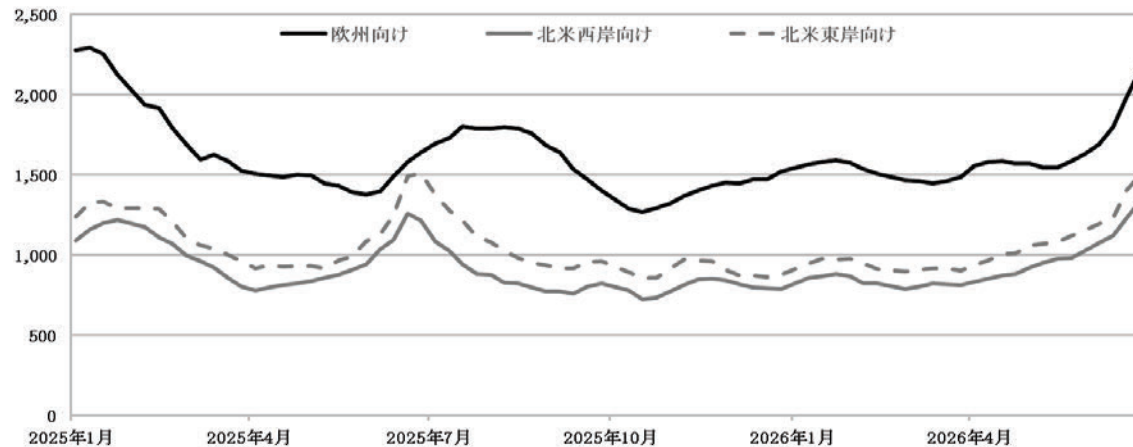


各月平均	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間平均
2025	30,382	39,419	38,906	42,724	39,203	37,608	25,759	37,414	80,604	87,610	124,183	105,185	57,416
2026	85,980	155,841	403,020	464,930	402,333	367,591							313,282

(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:Clarksons 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。