

2026年3月期 第2四半期（中間期）決算短信〔日本基準〕（連結）

2025年11月4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） 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） 石部 陽介 TEL 03-3587-6224

半期報告書提出予定日 2025年11月13日 配当支払開始予定日 2025年11月28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. 2026年3月期第2四半期（中間期）の連結業績（2025年4月1日～2025年9月30日）

（1）連結経営成績（累計）（％表示は、対前年中間期増減率）

	売上高		営業利益		経常利益		親会社株主に帰属する 中間純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
2026年3月期中間期	869,772	△3.4	71,823	△19.6	114,607	△54.3	116,209	△53.3
2025年3月期中間期	900,628	14.0	89,379	81.3	250,922	62.4	248,591	64.9

（注）包括利益 2026年3月期中間期 △8,610百万円（－％） 2025年3月期中間期 340,402百万円（3.1％）

	1株当たり 中間純利益	潜在株式調整後 1株当たり中間純利益
	円 銭	円 銭
2026年3月期中間期	337.25	336.71
2025年3月期中間期	685.96	684.58

（注）2025年3月期第4四半期連結会計期間において、企業結合及び持分法適用に係る暫定的な会計処理の確定を行っており、2025年3月期中間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）連結財政状態

	総資産	純資産	自己資本比率
	百万円	百万円	%
2026年3月期中間期	5,397,524	2,619,967	47.9
2025年3月期	4,984,449	2,724,218	53.9

（参考）自己資本 2026年3月期中間期 2,583,799百万円 2025年3月期 2,686,461百万円

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
2025年3月期	—	180.00	—	180.00	360.00
2026年3月期	—	85.00			
2026年3月期（予想）			—	115.00	200.00

（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. 2026年3月期の連結業績予想（2025年4月1日～2026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	1,750,000	△1.4	104,000	△31.1	152,000	△63.8	180,000	△57.7	523.16

（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) 当中間期における連結範囲の重要な変更：有

新規 1社 (社名) 連結子会社 : LBC TANK TERMINALS GROUP HOLDING NETHERLANDS COOPERATIEF U. A.

除外 -社 (社名)

(2) 中間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.12「2. 中間連結財務諸表及び主な注記(4) 中間連結財務諸表に関する注記事項(中間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)	2026年3月期中間期	362,867,427株	2025年3月期	362,841,027株
② 期末自己株式数	2026年3月期中間期	19,400,450株	2025年3月期	13,382,338株
③ 期中平均株式数(中間期)	2026年3月期中間期	344,584,259株	2025年3月期中間期	362,401,778株

※ 第2四半期(中間期)決算短信は公認会計士又は監査法人の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. 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) 当中間期の経営成績の概況	2
(2) 当中間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	4
2. 中間連結財務諸表及び主な注記	6
(1) 中間連結貸借対照表	6
(2) 中間連結損益計算書及び中間連結包括利益計算書	8
(3) 中間連結キャッシュ・フロー計算書	10
(4) 中間連結財務諸表に関する注記事項	12
(中間連結財務諸表の作成に特有の会計処理に関する注記)	12
(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
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) 当中間期の経営成績の概況

	前中間連結会計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 2025年4月1日 至 2025年9月30日)	増減額/増減率
売上高 (億円)	9,006	8,697	△308 / △3.4%
営業損益 (億円)	893	718	△175 / △19.6%
経常損益 (億円)	2,509	1,146	△1,363 / △54.3%
親会社株主に帰属する 中間純損益 (億円)	2,485	1,162	△1,323 / △53.3%
為替レート (6ヶ月平均)	¥153.71/US\$	¥146.09/US\$	△¥7.62/US\$
船舶燃料油価格 (6ヶ月平均) ※	US\$625/MT	US\$546/MT	△US\$79/MT

※平均補油価格 (全油種)

当中間連結会計期間の対ドル平均為替レートは、前年同期比¥7.62/US\$円高の¥146.09/US\$となりました。また、当中間連結会計期間の船舶燃料油価格平均は、前年同期比US\$79/MT下落し、US\$546/MTとなりました。

当中間連結会計期間の業績につきましては、売上高8,697億円、営業損益718億円、経常損益1,146億円、親会社株主に帰属する中間純損益は1,162億円となりました。

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	前中間連結会計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 2025年4月1日 至 2025年9月30日)	増減額/増減率
ドライバルク事業	2,434	2,184	△250 / △10.3%
	102	1	△101 / △98.6%
エネルギー事業	2,475	2,521	46 / 1.9%
	633	477	△155 / △24.6%
製品輸送事業	3,157	2,997	△160 / △5.1%
	1,800	635	△1,164 / △64.7%
うち、コンテナ船事業	318	274	△43 / △13.5%
	1,309	225	△1,084 / △82.8%
ウェルビーイングライフ事業	563	609	45 / 8.1%
	94	8	△86 / △91.4%
うち、不動産事業	216	229	13 / 6.2%
	83	37	△46 / △55.2%
関連事業	270	277	6 / 2.5%
	12	12	0 / 6.1%
その他	104	108	4 / 3.8%
	24	17	△7 / △28.9%

(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

大型バルカーであるケーブサイズでは、西アフリカの雨期の影響でボーキサイトの出荷が一時的に停滞する場面がありましたが、西豪州及びブラジルからの鉄鉱石出荷が堅調に推移し、海上輸送需要の底堅さを背景に運賃先物価格も高値圏で推移する等、市況の好材料となりました。

中型・小型バルカーであるパナマックス以下は、夏場に一時的な荷動きの減退が見られたものの、中国国内炭の生産減速に伴う石炭輸入の増加や南米産穀物、マイナーバルクの堅調な荷動きに支えられ、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回復が遅れているものの、配船効率化や営業力の強化、高採算なプロジェクト貨物輸送の取り込みにより、収益性が改善しました。

このような事業環境下、Gearbulk Holding AGの連結子会社化に伴う減価償却費の増加や木材チップ船の市況低迷等の影響を受け、ドライバルク事業全体としては前年同期比で減益となりました。

(B) エネルギー事業

<タンカー>

原油船の市況は、イラン・イスラエル紛争に起因する中東情勢の悪化を背景に一時的な急騰局面も見られたものの、製油所メンテナンスやOPECプラス諸国の増産ペースが限定的だったこともあり、夏場にかけて軟化しました。その後、市況は米国・南米諸国からの原油供給増を背景に回復し、限定的な新造船供給やOPECプラス諸国の減産規模縮小による堅調な中東出し荷動きにより、前年同期比では高い水準で推移しました。

石油製品船も、中東情勢の緊迫化を受け、市況が一時的に急騰する場面が見られました。引き続き、ロシア産石油製品に対する禁輸措置の継続や中東情勢の不安定化がトンマイルを下支えした一方で、中国経済の減速に伴う製油所の稼働低下による生産量減少が中国積みの市況の重しとなり、市況全体は前年同期比でやや軟化しました。

LPG船は、米中間の関税問題に伴うトレードパターンの複雑化からトンマイルが増加したものの、直近2年間の新造船供給により輸送需要が吸収されたほか、年初の裁定取引の不調によるカーゴ数減の影響もあり、市況は前年同期比でやや軟化しました。

ケミカル船においては米国の高関税政策や中東情勢に起因する世界経済の不透明感を背景に、前年同期比で市況は軟化しました。

このような事業環境下、タンカー事業全体としても前年同期比で減益となりました。

<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ました。前年同期比では、前中間連結会計期間に計上した、三井海洋開発㈱の持分法適用化に伴う株式再評価による、持分法による投資利益が剥落した影響により、減益となりました。

<液化ガス>

LNG・エタン船事業は既存プロジェクトのリファイナンスに伴う一過性の営業外収益等により前年同期比で増益となりました。また、既存プロジェクトの長期貸船契約の継続に伴い、引き続き安定利益を確保しました。

ガスインフラ事業は、既存プロジェクトの安定操業が業績に寄与し、概ね前年同期並みの利益を確保しました。

(C) 製品輸送事業

<コンテナ船>

米中における追加関税の暫定停止措置を受け、中国発米国向けを中心に貨物需要及び運賃市況は一時回復しました。しかし、その後は貨物需要の伸びが鈍化し、新造船竣工による船腹供給増が重なった結果、運賃市況への下押し圧力が強まり、当社持分法適用会社であるOCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. は前年同期比で大幅な減益となりました。

<自動車輸送>

自動車輸送の需要は引き続き世界的に堅調な荷動きに支えられましたが、為替影響もあり、前年同期比で減益となりました。

<その他製品輸送>

港湾事業において、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、海外ターミナル事業については米国の高関税政策による駆け込み需要により取扱量が増加しました。

ロジスティクス事業は、航空・海上貨物全体の取扱量は微増となったものの、米国の高関税政策の影響による東アジア域の荷動き鈍化等により、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㈱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、新規取得物件（豪州135 King Street及び英国Capital House）が利益貢献したものの、一部の物件建替えの影響及び前中間連結会計期間に計上した持分法による投資利益の剥落により、前年同期比で減益となりました。

＜フェリー・内航RORO船＞

㈱商船三井さんふらわあにおいて、貨物事業におけるモーダルシフトの進行や、関西航路を中心とした旅客事業の好調等により前年同期比で増益となりました。

＜クルーズ事業＞

堅調な旅行需要を捉えたものの、MITSUI OCEAN FUJIの不稼働期間発生に伴う収入減等により、前年同期比で減益となりました。

(E) 関連事業

曳船事業及び商社事業を含む関連事業は前年同期並みの利益を確保しました。

(F) 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、前年同期比で減益となりました。

(2) 当中間期の財政状態の概況

当中間連結会計期間末の総資産は、前連結会計年度末に比べ4,130億円増加し、5兆3,975億円となりました。これは主にのれん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5,173億円増加し、2兆7,775億円となりました。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1,042億円減少し、2兆6,199億円となりました。これは主に為替換算調整勘定が減少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、6.0ポイント低下し、47.9%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 (中間期決算発表時点)	増減額/増減率
売上高 (億円)	17,310	17,500	190 / 1.1%
営業損益 (億円)	1,060	1,040	△20 / △1.9%
経常損益 (億円)	1,700	1,520	△180 / △10.6%
親会社株主に帰属する 当期純損益 (億円)	2,000	1,800	△200 / △10.0%

為替レート	¥141.77/US\$	¥145.75/US\$	¥3.98/US\$
船舶燃料油価格 ※1	US\$418/MT	US\$430/MT	US\$12/MT
適合燃料油価格 ※2	US\$478/MT	US\$505/MT	US\$27/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

ケーブサイズでは、豪州及びブラジルに加え、西アフリカからの貨物出荷の回復により、年内の市況は底堅く推移する見込みです。年明け以降はブラジルの雨季による一時的な市況の軟化が懸念されるものの、西アフリカからの堅調なボーキサイト出荷やギニアからの新規鉄鉱石出荷が支えとなり、市況への影響は限定的と見込まれます。

パナマックス以下では、北半球の収穫期到来に伴う穀物輸送の増加により、市況の押し上げが期待されます。一方で、中国経済の先行き不透明感や米中摩擦の影響により、上値が重い展開が続くと見込まれます。

オープンハッチ船では、中国経済の回復の遅れによりパルプの輸送需要の回復が遅れているものの、プロジェクト貨物の輸送需要は引き続き堅調に推移する見込みです。

このような事業環境下、Gearbulk Holding AGの連結子会社化に伴うシナジーが具現化しつつあることに加え、当年度に発生する連結子会社化に伴う減価償却費が前回予想よりも少額となる見込みであることから、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、引き続き米国の高関税政策等による世界経済低迷の懸念はあるものの、新造船供給が極めて限定的であること、イラン・ロシア産原油に対する制裁継続によるトンマイル伸長、OPECプラス諸国の減産規模縮小、米国等の非OPECプラス諸国からの原油供給増等を背景に、市況が底堅く推移する見込みです。

石油製品船は、引き続きロシア産石油製品の禁輸措置及び中東情勢不安の継続等によるトンマイル伸長が見込まれるものの、2025年後半にかけて石油製品需要の伸びに対して新造船供給圧力が高まり、市況は弱含む場面も出てくる見込みです。2025年度通期としては、中期契約の下支えもあり、市況は底堅く推移する見込みです。

LPG船は、米中間の関税問題や中東情勢等、不確定要素はあるものの、米国ターミナル拡張やOPECプラス諸国の減産規模縮小によるカーゴの供給増に加え、中国及びインドにおける底堅い需要及び限定的な新造船供給数と多数の定期入渠船による船腹需給の逼迫を背景に、市況は安定的に推移する見込みです。

ケミカル船においては米国の高関税政策や中東情勢に起因する世界経済の不透明感を背景に、市況は前年同期を下回る水準で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。

ガスインフラ事業では、引き続き既存プロジェクトの安定操業により、前回予想並みの利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) 製品輸送事業

コンテナ船事業は、新造船竣工による船腹供給増の圧力継続や中国の国慶節休暇後の緩慢な需要回復等による需給環境の悪化を反映し、前回予想比で減益を見込んでいます。

自動車輸送事業は、主要国における通商政策の変化や米国の高関税政策が消費に与える影響等、世界の経済情勢を注視しながら臨機応変に対応していくことで、最適な配船に取り組んでいきます。

港湾事業は、国内コンテナターミナル事業については、米国の高関税政策の影響により取扱量の減少を見込みます。海外コンテナターミナル事業については残るターミナル会社株式の譲渡を進める計画です。

ロジスティクス事業については米国の高関税政策の影響で中国・香港発米国向け貨物の取扱量が減少し、減益を見込みます。米国向け貨物の仕向け地の多様化等、トレードレーンの変化に柔軟に対応することで取扱量の確保、損益改善を図ります。

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

(D) ウェルビーイングライフ事業

不動産事業は、ダイビル(株)が保有する既存オフィス・商業ビル等の安定的収益に加え、新規取得物件（豪州135 King Street及び英国Capital House）の利益貢献もあり、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、新造LNG燃料フェリー4隻が揃い、貨物積載能力向上と充実した客室完備により、さらなる貨客需要を取り込み、堅調な利益を確保する見込みです。

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いるものの、徐々に損益改善に向かう見込みです。

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

(E) 関連事業

曳船事業及び商社事業を含む関連事業は前回予想比で増益となる見込みです。

2. 中間連結財務諸表及び主な注記

(1) 中間連結貸借対照表

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当中間連結会計期間 (2025年9月30日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	163,290	147,329
受取手形及び営業未収金	135,259	144,780
契約資産	10,977	12,965
棚卸資産	56,429	50,866
繰延及び前払費用	30,564	37,977
その他流動資産	174,108	181,332
貸倒引当金	△607	△668
流動資産合計	570,022	574,583
固定資産		
有形固定資産		
船舶（純額）	1,323,023	1,303,069
建物及び構築物（純額）	148,157	264,421
機械装置及び運搬具（純額）	16,449	60,636
器具及び備品（純額）	7,851	8,606
土地	360,576	444,148
建設仮勘定	406,226	451,361
その他有形固定資産（純額）	22,520	24,622
有形固定資産合計	2,284,803	2,556,867
無形固定資産		
のれん	33,816	230,879
その他無形固定資産	38,380	41,243
無形固定資産合計	72,197	272,122
投資その他の資産		
投資有価証券	1,779,474	1,732,389
長期貸付金	99,277	110,308
長期前払費用	8,546	9,027
退職給付に係る資産	32,539	26,552
繰延税金資産	4,153	4,388
その他長期資産	140,095	118,006
貸倒引当金	△6,662	△6,723
投資その他の資産合計	2,057,425	1,993,950
固定資産合計	4,414,426	4,822,941
資産合計	4,984,449	5,397,524

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当中間連結会計期間 (2025年9月30日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	106,735	113,722
短期社債	15,000	200
短期借入金	201,952	489,985
コマーシャル・ペーパー	30,000	40,000
未払法人税等	14,845	17,023
前受金	4,252	4,474
契約負債	35,263	36,871
賞与引当金	11,929	11,383
役員賞与引当金	399	158
株式報酬引当金	168	229
契約損失引当金	256	268
その他流動負債	102,536	103,001
流動負債合計	523,340	817,317
固定負債		
社債	186,200	301,000
長期借入金	1,271,818	1,335,974
リース債務	110,473	133,533
繰延税金負債	82,698	103,495
退職給付に係る負債	10,284	10,589
株式報酬引当金	1,234	1,357
特別修繕引当金	27,023	28,947
債務保証損失引当金	1,591	1,712
契約損失引当金	4,296	4,136
その他固定負債	41,268	39,492
固定負債合計	1,736,890	1,960,240
負債合計	2,260,230	2,777,557
純資産の部		
株主資本		
資本金	66,562	66,586
資本剰余金	116,660	115,623
利益剰余金	2,005,121	2,057,891
自己株式	△70,149	△99,287
株主資本合計	2,118,194	2,140,813
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	49,408	60,678
繰延ヘッジ損益	111,348	78,079
為替換算調整勘定	396,174	295,196
退職給付に係る調整累計額	11,335	9,031
その他の包括利益累計額合計	568,267	442,985
新株予約権	208	189
非支配株主持分	37,548	35,977
純資産合計	2,724,218	2,619,967
負債純資産合計	4,984,449	5,397,524

(2) 中間連結損益計算書及び中間連結包括利益計算書
(中間連結損益計算書)

(単位：百万円)

	前中間連結会計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 2025年4月1日 至 2025年9月30日)
売上高	900,628	869,772
売上原価	732,717	706,344
売上総利益	167,911	163,428
販売費及び一般管理費	78,532	91,604
営業利益	89,379	71,823
営業外収益		
受取利息	8,388	8,446
受取配当金	3,164	4,615
持分法による投資利益	166,709	37,838
為替差益	—	3,217
その他営業外収益	3,709	9,433
営業外収益合計	181,971	63,551
営業外費用		
支払利息	8,548	18,804
為替差損	9,669	—
その他営業外費用	2,210	1,963
営業外費用合計	20,428	20,767
経常利益	250,922	114,607
特別利益		
固定資産売却益	3,784	15,601
投資有価証券売却益	4,354	6,624
その他特別利益	3,857	4,145
特別利益合計	11,995	26,371
特別損失		
固定資産売却損	17	264
独禁法関連損失	—	4,856
その他特別損失	1,080	949
特別損失合計	1,097	6,070
税金等調整前中間純利益	261,821	134,908
法人税等	13,292	16,371
中間純利益	248,528	118,537
非支配株主に帰属する中間純利益 又は非支配株主に帰属する中間純損失 (△)	△63	2,327
親会社株主に帰属する中間純利益	248,591	116,209

(中間連結包括利益計算書)

(単位：百万円)

	前中間連結会計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 2025年4月1日 至 2025年9月30日)
中間純利益	248,528	118,537
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△21,861	11,166
繰延ヘッジ損益	19,992	△25,426
為替換算調整勘定	98,689	△65,723
退職給付に係る調整額	△1,028	△2,303
持分法適用会社に対する持分相当額	△3,919	△44,858
その他の包括利益合計	91,873	△127,147
中間包括利益	340,402	△8,610
(内訳)		
親会社株主に係る中間包括利益	340,584	△9,072
非支配株主に係る中間包括利益	△181	462

(3) 中間連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

	前中間連結会計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 2025年4月1日 至 2025年9月30日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前中間純利益	261,821	134,908
減価償却費	60,243	75,676
独禁法関連損失	—	4,856
持分法による投資損益 (△は益)	△166,709	△37,838
引当金の増減額 (△は減少)	△171	918
受取利息及び受取配当金	△11,553	△13,061
支払利息	8,548	18,804
投資有価証券売却損益 (△は益)	△4,354	△6,615
固定資産除売却損益 (△は益)	△3,603	△15,264
為替差損益 (△は益)	4,158	△303
売上債権の増減額 (△は増加)	2,067	△11,381
契約資産の増減額 (△は増加)	2,342	△2,108
棚卸資産の増減額 (△は増加)	△742	4,648
仕入債務の増減額 (△は減少)	△10,988	9,140
その他	1,817	△14,674
小計	142,874	147,705
利息及び配当金の受取額	72,943	142,701
利息の支払額	△10,636	△15,871
法人税等の支払額	△32,355	△11,828
営業活動によるキャッシュ・フロー	172,825	262,707
投資活動によるキャッシュ・フロー		
投資有価証券の取得による支出	△37,919	△54,197
投資有価証券の売却及び償還による収入	14,349	9,160
固定資産の取得による支出	△136,103	△283,171
固定資産の売却による収入	32,580	74,806
長期貸付けによる支出	△13,112	△27,991
長期貸付金の回収による収入	4,260	10,233
連結の範囲の変更を伴う 子会社株式等の取得による支出	—	△243,418
連結の範囲の変更を伴う 子会社株式の売却による支出	△7,152	—
その他	621	302
投資活動によるキャッシュ・フロー	△142,474	△514,275

(単位：百万円)

	前中間連結会計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 2025年4月1日 至 2025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)	△84,668	260,817
コマーシャル・ペーパーの純増減額 (△は減少)	△40,000	10,000
長期借入れによる収入	223,834	151,928
長期借入金の返済による支出	△61,409	△171,098
社債の発行による収入	26,600	115,000
社債の償還による支出	△29,500	△15,000
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	—	△1,677
自己株式の取得による支出	△33	△30,027
配当金の支払額	△39,824	△62,955
非支配株主への配当金の支払額	△231	△554
その他	△4,110	△13,705
財務活動によるキャッシュ・フロー	△9,343	242,726
現金及び現金同等物に係る換算差額	4,710	△6,418
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	25,718	△15,260
現金及び現金同等物の期首残高	115,519	155,984
連結の範囲の変更に伴う現金及び 現金同等物の増減額 (△は減少)	2,325	88
非連結子会社との合併に伴う現金及び 現金同等物の増減額 (△は減少)	102	—
現金及び現金同等物の中間期末残高	143,667	140,813

(4) 中間連結財務諸表に関する注記事項

(中間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、当中間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、税引前中間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、税引前中間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。

(セグメント情報等の注記)

I 前中間連結会計期間（自 2024年4月1日 至 2024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							
	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		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	243, 494	247, 511	31, 804	283, 983	21, 606	34, 720	27, 062	890, 181
セグメント間の 内部売上高又は 振替高	158	6, 033	164	2, 371	1, 622	183	16, 135	26, 670
計	243, 652	253, 545	31, 969	286, 354	23, 228	34, 903	43, 197	916, 852
セグメント利益 又は損失（△）	10, 296	63, 350	130, 971	49, 078	8, 354	1, 131	1, 200	264, 383

	その他 (注) 1	合計	調整額 (注) 2	中間連結 損益計算書 計上額 (注) 3
売上高				
外部顧客への売上高	10,446	900,628	—	900,628
セグメント間の内部売上高又は振替高	7,327	33,997	△33,997	—
計	17,773	934,626	△33,997	900,628
セグメント利益又は損失（△）	2,462	266,846	△15,923	250,922

(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△15,923百万円には、セグメントに配分していない全社損益△21,801百万円、管理会計調整額5,203百万円及びセグメント間取引消去674百万円が含まれております。

3. セグメント利益又は損失（△）は、中間連結損益計算書の経常利益と調整を行っております。

4. 前第4四半期連結会計期間において、企業結合及び持分法適用に係る暫定的な会計処理の確定を行っており、前中間連結会計期間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。

II 当中間連結会計期間（自 2025年4月1日 至 2025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							
	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		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	218,435	252,139	27,497	272,205	22,953	37,947	27,747	858,924
セグメント間の 内部売上高又は 振替高	91	5,346	150	2,142	2,014	199	15,348	25,293
計	218,526	257,486	27,648	274,347	24,967	38,146	43,096	884,218
セグメント利益 又は損失（△）	144	47,765	22,519	41,044	3,742	△2,929	1,273	113,560

	その他 (注) 1	合計	調整額 (注) 2	中間連結 損益計算書 計上額 (注) 3
売上高				
外部顧客への 売上高	10,848	869,772	—	869,772
セグメント間の 内部売上高又は 振替高	7,800	33,094	△33,094	—
計	18,648	902,866	△33,094	869,772
セグメント利益 又は損失（△）	1,750	115,311	△704	114,607

(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△704百万円には、セグメントに配分していない全社損益△12,372百万円、管理会計調整額12,507百万円及びセグメント間取引消去△839百万円が含まれております。

3. セグメント利益又は損失（△）は、中間連結損益計算書の経常利益と調整を行っております。

2. 報告セグメントごとの資産に関する情報

当中間連結会計期間において、LBC TANK TERMINALS GROUP HOLDING NETHERLANDS COOPERATIEF U.A. の連結子会社化に伴い、前連結会計年度末に比べ、「自動車輸送・港湾・ロジスティクス事業」セグメントの資産が438,349百万円増加しております。なお、当該資産の金額は、当中間連結会計期間末において取得原価の配分が完了していないため、暫定的に算定された金額であります。

3. 報告セグメントごとの固定資産の減損損失又はのれん等に関する情報

(のれんの金額の重要な変動)

当中間連結会計期間において、LBC TANK TERMINALS GROUP HOLDING NETHERLANDS COOPERATIEF U.A. の連結子会社化に伴い、「自動車輸送・港湾・ロジスティクス事業」セグメントののれんが201,041百万円増加しております。なお、当該のれんの金額は、当中間連結会計期間末において取得原価の配分が完了していないため、暫定的に算定された金額であります。

4. 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) 一部の組織変更に伴い、従来「エネルギー事業」に含めて表示していた「電力炭事業」を「ドライバルク事業」に含める方法に変更しております。
- (2) 「自動車船・港湾・ロジスティクス事業」を「自動車輸送・港湾・ロジスティクス事業」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、前中間連結会計期間の数値を当中間連結会計期間の表示に合わせて組替再表示しております。

(日本籍化費用のセグメント配分の見直し)

第1四半期連結会計期間より、当社グループにおける日本籍船隊の拡大に伴い、営業費用に計上している日本籍化に伴う一部費用について、報告セグメントごとの業績をより適切に評価するために、セグメント配分の見直しを行っております。当該見直しにより、従来の方法に比べ、当中間連結会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340百万円、「エネルギー事業」で123百万円、「コンテナ船事業」で86百万円、「自動車輸送・港湾・ロジスティクス事業」で155百万円増加し、「調整額」で706百万円減少しております。

(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。

3. 参考資料

(1) 四半期毎の業績推移

<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		
営業利益又は営業損失(△)		37,078	34,745		
経常利益又は経常損失(△)		52,233	62,374		
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	73,246		
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		
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		
潜在株式調整後1株当たり四半期純利益*		152.66	184.34		
総資産	[百万円]	5,330,729	5,397,524		
純資産		2,557,921	2,619,967		

*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

<2025年3月期>

		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
		2024年4月～6月	7月～9月	10月～12月	2025年1月～3月
売上高	[百万円]	435,949	464,679	418,048	456,794
営業利益又は営業損失(△)		40,527	48,852	33,242	28,230
経常利益又は経常損失(△)		108,539	142,383	125,771	43,010
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(△)		114,758	147,063	135,441	55,473
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(△)		106,991	141,600	121,365	55,536
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]	295.27	390.69	337.79	158.19
潜在株式調整後1株当たり四半期純利益*		294.64	389.92	337.11	157.90
総資産	[百万円]	4,402,247	4,476,959	4,626,283	4,984,449
純資産		2,566,940	2,680,900	2,605,913	2,724,218

*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)2025年3月期第4四半期連結会計期間において、企業結合及び持分法適用に係る暫定的な会計処理の確定を行っており、2025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

	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	48,308	60,988	12,680	102,790
そ の 他	11,935	14,688	2,753	24,786
減価償却費合計	60,243	75,676	15,433	127,576

(注)前第4四半期連結会計期間において、企業結合及び持分法適用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。

(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	1,473,771	1,825,960	352,189	1,072,306
社 債	201,200	301,200	100,000	198,300
コマーシャル ・ペーパー	30,000	40,000	10,000	40,000
そ の 他	141,838	154,918	13,080	75,452
有利子負債残高合計	1,846,809	2,322,078	475,269	1,386,059

(注)前第4四半期連結会計期間において、企業結合及び持分法適用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

	ドライバルク事業	エネルギー事業	製品輸送事業		
	ドライバルク船 (石炭船を含む)	タンカー、風力、オフショア、 液化ガス(LNG・エタン船/その他)	小計	自動車船	コンテナ船
	隻数	隻数	隻数	隻数	隻数
保 有 船 腹	105	212	70	51	19
備 船	265	136	59	50	9
運 航 受 託 船	1	7	-	-	-
当 第 2 四 半 期 末	371	355	129	101	28
前 年 度 末	369	355	130	100	30

	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	14	58	459
備 船	3	5	468
運 航 受 託 船	-	-	8
当 第 2 四 半 期 末	17	63	935
前 年 度 末	18	63	935

(注1)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2)2026年3月期 第1四半期決算短信から、石炭船及び商船三井内航帰属船は、エネルギー事業からドライバルク事業にセグメント変更しております。

(5) 為替情報(対米ドル)

	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	153.71円	146.09円	7.62円 (5.0%) 円高	152.79円
期 末 レ ー ト	142.73円	148.88円	6.15円 (4.3%) 円安	149.52円

〈海外会社〉

	2024年6月末	2025年6月末	増 減	2024年12月末
期 末 レ ー ト	161.07円	144.81円	16.26円 (10.1%) 円高	158.18円

(注)平均社定レートは、当該期毎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\$625/MT	US\$546/MT	△ US\$79/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

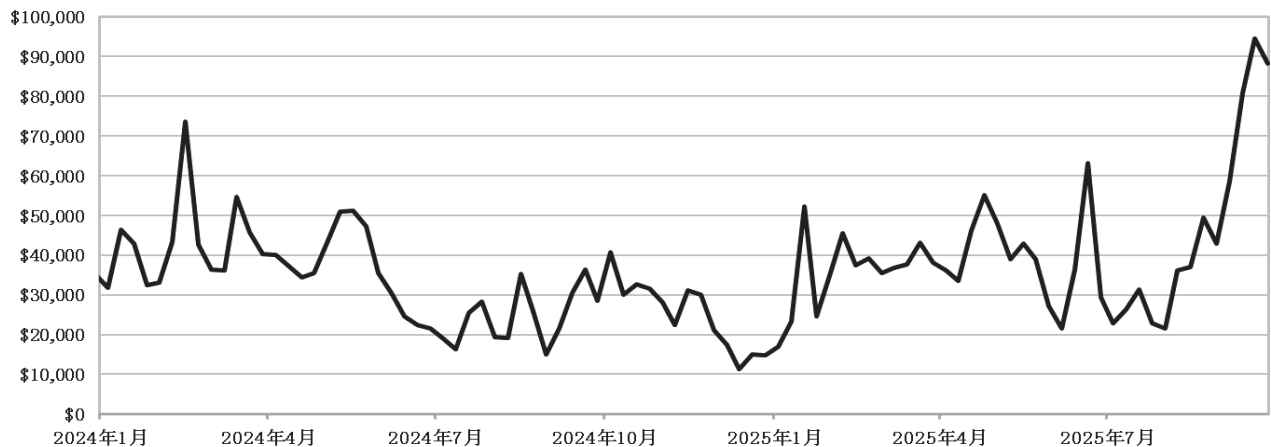


各月平均	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間平均
2024	1,617	1,650	2,233	1,731	1,895	1,922	1,925	1,716	1,965	1,667	1,540	1,099	1,747
2025	930	892	1,532	1,363	1,344	1,686	1,819	2,000	2,124				1,521

(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

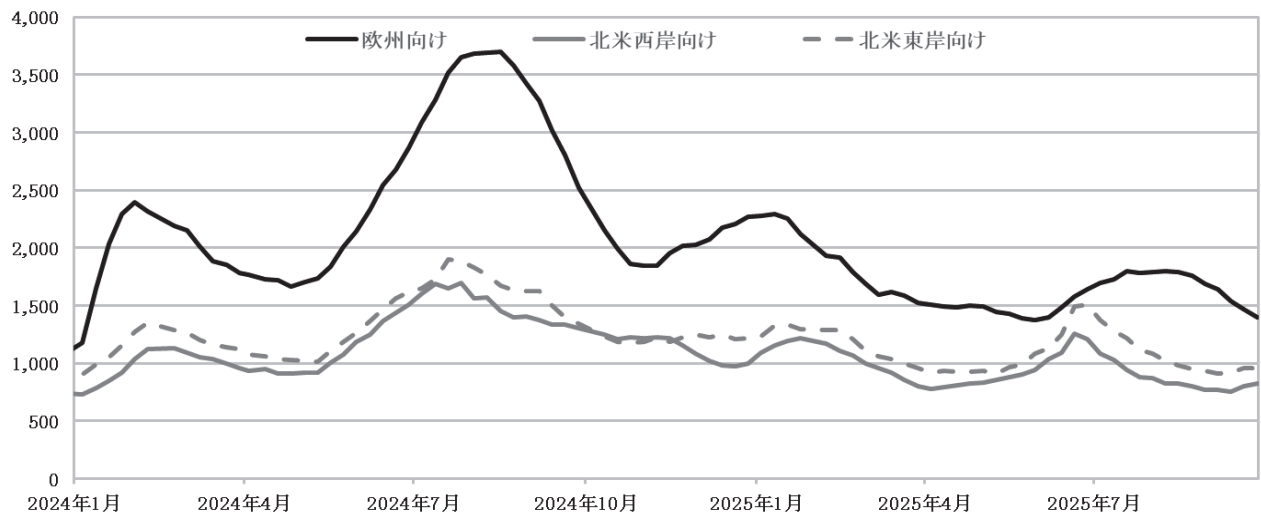


各月平均	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間平均
2024	38,401	48,169	42,650	36,822	45,605	24,707	22,261	22,896	29,275	33,804	26,594	14,611	32,150
2025	30,382	39,419	38,906	42,724	39,203	37,608	25,759	37,414	80,604				41,335

(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。