
2024年度（2025年3月期） 第1四半期 決算説明資料

2024/07/31
株式会社商船三井



目次

1. 2024年度 第1四半期 連結決算概要	P3-4
2. 2024年度 第1四半期 連結決算の要点	P5-6
3. 2024年度 連結業績予想	P7-9
4. 2024年度 業績予想の要点	P10-11
5. (参考) BLUE ACTION 2035の取り組み進捗	P12-13
補足資料 1-5	P14-18

(註)金額は億円未満を切り捨て表示（前年同期比・前期比の増減額の計算において、百万円未満切り捨て表示である決算短信と差異が生じている場合があります）

本資料に記載されている当社の業績に関する予想及び見通しは現時点で入手可能な情報に基づき判断したものであり、不確実性を含んでいます。このため実際の業績は当社の見込みとは異なる可能性があることをご承知おきの上、投資に関する決定についてはご自身の判断で行われるようお願いいたします。

1 2024年度 第1四半期 連結決算概要

(単位: 億円)	2024年度 1Q実績	2023年度 1Q実績	増減
売上高	4,359	3,851	+ 508
営業損益	406	244	+ 162
事業損益 (註1)	949	581	+ 368
経常損益	1,086	903	+ 183
税金等調整前 当期純損益	1,148	1,096	+ 52
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,071	911	+ 160

為替(註2) ¥153.71/\$ ¥134.86/\$ +¥18.85/\$

燃料油単価(全油種) (註2・3) \$634/MT \$575/MT +\$59/MT

(註1) 営業損益 + 持分法投資損益

(註2) 期中平均

(註3) 平均補油単価

1

2024年度 第1四半期 連結決算概要（セグメント別）

		上段	売上高(註1)	
		下段	経常損益	
(単位: 億円)		2024年度 1Q実績	2023年度 1Q実績	増減
ドライバルク事業	ドライバルク船	1,065	954	+111
	(電力燃料輸送船を除く)	69	263	△194
エネルギー事業	電力燃料輸送船、タンカー、風力、オフショア、 液化ガス(LNG船/その他)	1,251	1,016	+235
		227	194	+33
製品輸送事業	コンテナ船、自動車船、港湾・ロジスティクス	1,569	1,472	+97
		653	404	+249
うち、コンテナ船事業		159	136	+23
		427	238	+189
ウェルビーイングライフ事業	不動産、フェリー・内航RORO船、クルーズ船	277	252	+25
		57	23	+34
うち、不動産事業		106	97	+9
		52	24	+28
関連事業	曳船、商社等	135	109	+26
		5	5	0
その他		59	45	+14
		21	15	+6
調整(消去・全社)		-	-	-
		52	△2	+54
連結		4,359	3,851	+508
		1,086	903	+183

(註1)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示。

2 2024年度 第1四半期 連結決算の要点（I）

【概況・ダイジェスト】

- ◆事業利益/経常利益/税引前当期利益/当期純利益：前年度比 +368億円/ +183億円/ +52億円/+160億円の増益。
- ◆増減要因：コンテナ船事業の運賃上昇による増益に加えて、ケミカル船をはじめとするエネルギー事業の好業績、円安の為替影響もあり、前年同期比で増益。
(為替レート：第1四半期実績 ¥ 153.71/US\$ 前年同期 ¥ 134.86/US\$)

【セグメント別】 [24年度1Q経常損益実績(前年同期比増減)]

ドライバルク事業 [69億円 (-194億円)]

ケープサイズ、一般中小型バルカーの市況は、西豪州・ブラジルの鉄鉱石出荷、西アフリカのボーキサイト出荷、南米の穀物出荷が堅調だったことにより底堅く推移した。一方で、木材チップ船・多目的船の市況軟化、および前年度計上した貸倒引当金の戻し入れによる利益剥落に伴い、前年同期比で減益。

エネルギー事業 [227億円 (+33億円)]

■ タンカー・オフショア

- タンカー：長期契約の利益貢献に加えて、原油船、石油製品船において、ロシア・ウクライナ紛争によるトンマイルの伸長や紅海情勢の長期化による船腹需給の逼迫に伴い、市況は堅調に推移。ケミカル船は好市況に加え、株式取得したFairfield Chemical Carriers社も利益貢献し、増益。
- オフショア：FPSO事業において、既存の長期貸船契約による安定利益確保と、前年度操業開始したプロジェクトの期初からの利益貢献により、増益。

■ 液化ガス

- LNG船：長期貸船契約と新造船竣工により安定利益を積み上げたが、入渠による費用増に伴い、減益。
- LNGインフラ事業：新規・既存プロジェクトの安定操業により、前年同期比横ばい。

2 2024年度 第1四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

製品輸送事業 [653億円 (+249億円)]

■ コンテナ船 [427億円 (+189億円)]

➢ ONE : 紅海情勢を背景とした喜望峰経由の輸送継続により船腹需給が逼迫し、スポット運賃が大幅に上昇し、大幅増益。

■ 自動車船 : 中東情勢による紅海航行回避およびそれに起因する中東での港湾混雑が稼働率に影響するも、豪州・カナダ・中米の港湾混雑緩和や米国等での底堅い自動車販売に支えられ、輸送台数は前年度並みを維持し、増益。

■ 港湾・ロジスティクス : 国内ターミナル事業は堅調に推移。一方、ロジスティクス事業は航空・海上貨物輸送の仕入運賃高騰により、減益。

ウェルビーイングライフ事業 [57億円 (+34億円)]

■ 不動産 [52億円 (+28億円)]

➢ ダイビル : 既存物件の安定利益貢献に加え、持分法適用会社の増加に伴う利益貢献により増益。

■ フェリー・内航RORO船 : 物流事業は積み高が増加し、旅客事業も好調に推移し、増益。

■ クルーズ : 利用客数は好調であるも、MITSUI OCEAN FUJIの12月就航に向けた費用が先行し、減益。

関連事業 [5億円 (±0億円)]

曳船事業は、作業件数が減少したが、商社事業の好調により、前年同期並み。

3

2024年度 連結業績予想

*2023年度通期決算発表時(2024年4月30日)の予想

(単位: 億円)	上期					下期			通期		
	1Q実績	2Q見通し	見通し	前回見通し*	差異	見通し	前回見通し*	差異	見通し	前回見通し*	差異
売上高	4,359	4,970	9,330	9,530	△200	8,820	8,470	+350	18,150	18,000	+150
営業損益	406	403	810	770	+40	750	750	0	1,560	1,520	+40
事業損益 (註1)	949	1,230	2,180	1,310	+870	1,100	1,050	+50	3,280	2,360	+920
経常損益	1,086	1,213	2,300	1,300	+1,000	1,200	1,000	+200	3,500	2,300	+1,200
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,071	1,228	2,300	1,270	+1,030	1,050	880	+170	3,350	2,150	+1,200

為替 (註2)	¥153.71/\$	¥152.70/\$	¥153.20/\$	¥141.65/\$	+¥11.55/\$	¥150.00/\$	¥140.00/\$	+¥10.00/\$	¥151.60/\$	¥140.83/\$	+¥10.77/\$
燃料単価(VLSFO) (註2・3)	\$639/MT	\$640/MT	\$639/MT	\$660/MT	△\$21/MT	\$620/MT	\$660/MT	△\$40/MT	\$630/MT	\$660/MT	△\$30/MT
燃料単価(全油種) (註2・3)	\$634/MT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(註1) 営業損益 + 持分法投資損益

(註2) 期中平均

(註3) 平均補油単価

(参考) 経常損益へのSensitivity

2024年度

為替: ±26億円/¥1/\$

燃料単価: ±0.2億円/\$1/MT
(VLSFO)

【参考】前年度実績

	1Q	2Q	上期	下期	通期
売上高	3,851	4,049	7,901	8,378	16,279
営業損益	244	248	493	538	1,031
事業損益 (註1)	581	472	1,053	896	1,950
経常損益	903	641	1,545	1,044	2,589
親会社株主に帰属する 当期純損益	911	596	1,507	1,108	2,616

為替(期中平均)	¥134.86/\$	¥142.56/\$	¥138.71/\$	¥148.14/\$	¥143.43/\$
燃料単価(VLSFO) (註1・2)	\$593/MT	\$637/MT	\$615/MT	\$652/MT	\$633/MT
燃料単価(全油種) (註1・2)	\$575/MT	\$643/MT	\$610/MT	\$631/MT	\$621/MT

(註1) 期中平均

(註2) 平均補油単価

3 2024年度 連結業績予想 (セグメント別)

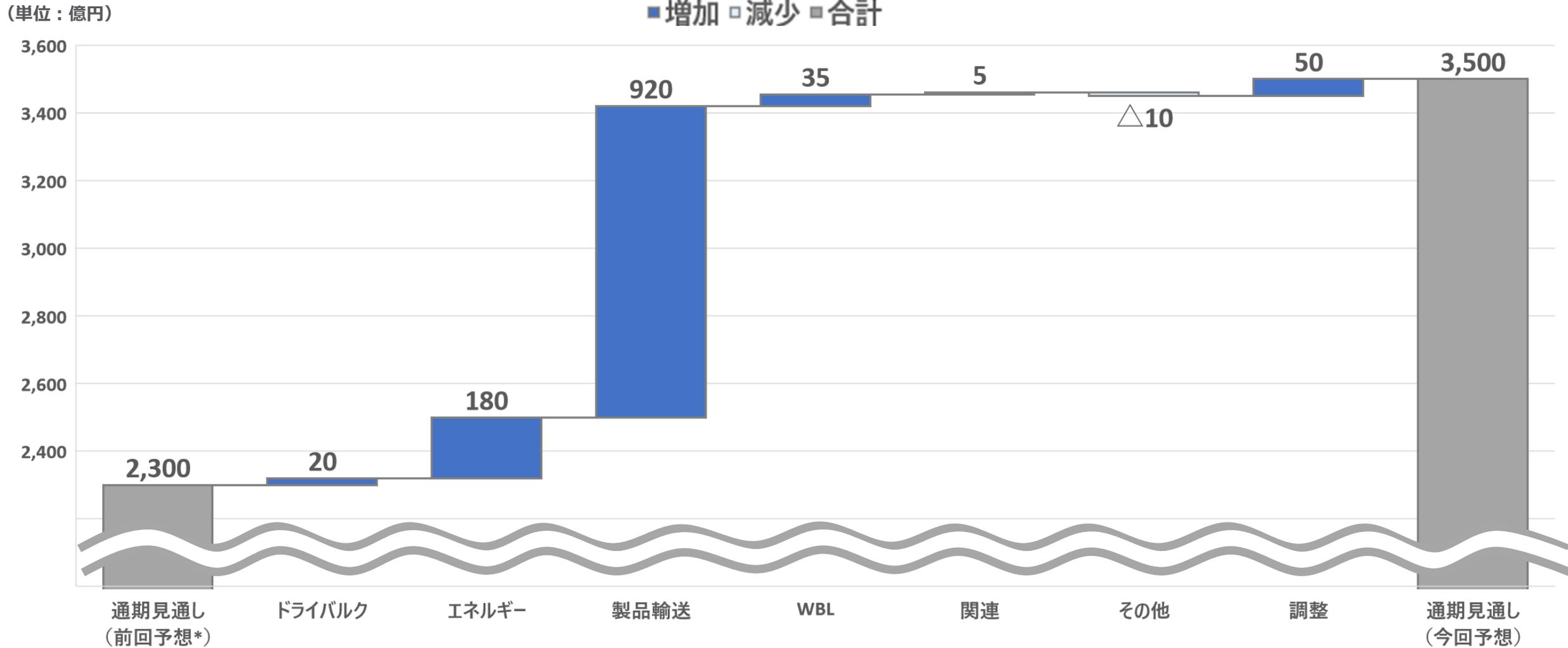
上段	売上高(註1)
下段	経常損益

*2023年度通期決算発表時(2024年4月30日)の予想

(単位: 億円)	上期					下期			通期			2023年度実績				
	1Q実績	2Q見通し	見通し	前回見通し*	差異	見通し	前回見通し*	差異	見通し	前回見通し*	差異	1Q	2Q	上期	下期	通期
ドライバルク事業	1,065	1,244	2,310	2,660	△350	1,910	2,220	△310	4,220	4,880	△660	954	944	1,898	2,056	3,955
ドライバルク船 (電力燃料輸送船を除く)	69	60	130	110	+20	90	90	0	220	200	+20	263	58	321	50	372
エネルギー事業	1,251	1,448	2,700	2,880	△180	2,700	2,190	+510	5,400	5,070	+330	1,016	1,132	2,149	2,228	4,378
電力燃料輸送船、タンカー、風力、オフショア、 液化ガス(LNG船/その他)	227	322	550	390	+160	400	380	+20	950	770	+180	194	182	376	292	669
製品輸送事業	1,569	1,780	3,350	3,030	+320	3,200	3,050	+150	6,550	6,080	+470	1,472	1,519	2,992	3,195	6,187
コンテナ船、自動車船、港湾・ロジスティクス	653	906	1,560	810	+750	710	540	+170	2,270	1,350	+920	404	311	716	539	1,255
うち、コンテナ船事業	159	160	320	290	+30	300	270	+30	620	560	+60	136	144	280	282	563
	427	672	1,100	410	+690	290	140	+150	1,390	550	+840	238	95	333	181	515
ウェルビーイングライフ事業	277	292	570	560	+10	590	590	0	1,160	1,150	+10	252	269	522	524	1,046
不動産、フェリー・内航RORO船、クルーズ船	57	22	80	40	+40	15	20	△5	95	60	+35	23	26	49	40	90
うち、不動産事業	106	113	220	220	0	230	230	0	450	450	0	97	101	199	208	408
	52	17	70	40	+30	30	35	△5	100	75	+25	24	21	45	40	86
関連事業	135	114	250	250	0	270	270	0	520	520	0	109	123	233	258	491
曳船、商社等	5	4	10	5	+5	5	5	0	15	10	+5	5	6	12	17	29
その他	59	90	150	150	0	150	150	0	300	300	0	45	59	105	113	218
	21	-1	20	25	△5	20	25	△5	40	50	△10	15	11	26	16	43
調整 (消去・全社)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	52	△102	△50	△80	+30	△40	△60	+20	△90	△140	+50	△2	45	42	87	129
連結	4,359	4,970	9,330	9,530	△200	8,820	8,470	+350	18,150	18,000	+150	3,851	4,049	7,901	8,378	16,279
	1,086	1,213	2,300	1,300	+1,000	1,200	1,000	+200	3,500	2,300	+1,200	903	641	1,545	1,044	2,589

(註1) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

3 2024年度 通期経常損益 前回見通し比差異分析



*2023年度通期決算発表時(2024年4月30日)の予想

4 2024年度 業績予想の要点（I）

【概況・ダイジェスト】

- ◆ 事業利益/経常利益/税引前当期利益/当期純利益：前回見通しからの差異 +920億円/+1,200億円/+1,200億円 /+1,200億円
エネルギー事業、製品輸送事業が大きく貢献し、前回見通しから上方修正。当期純利益は3,350億円を見込む。
為替レート前提は、前回4/30発表 ¥140.83/US\$から、通期¥151.60/US\$に変更。

【セグメント別】 [24年度通期予想経常損益（4/30発表の見通し差異/前年度比増減）]

ドライバルク事業 [220億円（前回見通し差異+20億円/前年度比-152億円）]

昨年度計上した貸倒引当金の戻し入れによる利益が剥落するも、長期契約（ケープサイズ、木材チップ、多目的船）の利益貢献に加え、鉄鉱石・ボーキサイト・穀物の堅調な出荷を見込み、前回見通しを上回る想定。

エネルギー事業 [950億円（前回見通し差異+180億円/前年度比+281億円）]

■ タンカー・オフショア

- タンカー：原油船、石油製品船は、ロシア出し貨物回避によるトンマイルの伸長、限定的な新造船供給により、運賃市況が堅調に推移することを見込む。LPG船はアジア向けを中心とした堅調な貨物需要により上方修正。ケミカル船においては、好市況に加えてFairfield Chemical Carriers社が増収に貢献し、上方修正。
- オフショア：FPSO事業において既存の長期貸船契約で安定利益を確保し、前回見通しを維持。

■ 液化ガス

- LNG船：既存の長期貸船契約と新造船竣工により安定的な利益貢献を見込む。
- LNGインフラ事業：新規・既存プロジェクトの安定操業を見込むが、改造候補船の入渠による費用増に伴い前回見通しから下振れる見込み。

4 2024年度 業績予想の要点（Ⅱ）

製品輸送事業 [2,270億円（前回見通し差異+920億円/ 前年度比+1,015億円）]

- コンテナ船 [1,390億円（前回見通し差異+840億円/ 前年度比+875億円）]
 - ONE：紅海情勢が長期化する想定のもと好市況が当面継続すると見込み、上方修正。
- 自動車船：紅海情勢長期化に伴う稼働日数減、新造船竣工による供給増が見込まれるも、港湾混雑緩和、北米をはじめとした底堅い輸送需要により、上方修正。
- 港湾・ロジスティクス：国内ターミナル事業は堅調な取扱量を見込むも、ロジスティクス事業は仕入運賃高騰により、前回見通しを下回る想定。

ウェルビーイングライフ事業 [95億円（前回見通し差異+35億円/ 前年度比+5億円）]

- 不動産 [100億円（前回見通し差異+25億円/ 前年度比+14億円）]
 - ダイビル：国内保有物件の建替えが発生する一方、既存物件の高稼働と持分法適用会社の増加に伴う利益貢献により、上方修正。
- フェリー・内航RORO船：物流・旅客事業ともに好調を維持する見込みで、前回見通しを上回る想定。
- クルーズ：利用客数は好調である一方、MITSUI OCEAN FUJIの12月就航に向けて費用が先行する見込みは変わらず、前回見通しを維持。

関連事業 [15億円（前回見通し差異+5億円/ 前年度比-14億円）]

曳船事業は、作業件数の減少により減益を見込むものの、商社事業は堅調に推移する見通し。

【配当】 1株当たり中間配当180円、期末配当100円、通期で280円を予定。（配当性向約30%）

5 (参考) BLUE ACTION 2035の取り組み進捗

戦略と課題	当社取り組み
 <p>ポートフォリオ</p>	<ul style="list-style-type: none">・ <u>大洗～苫小牧航路初のLNG燃料フェリー「さんふらわあ かむい」の命名・進水式を実施(2024-4-11)</u>・ <u>当社持分法適用関連会社Gearbulk社の連結子会社化について (2024-6-25)</u>・ <u>ダイビル、インドオフィスビル開発プロジェクトに参画 (2024-6-28)</u>
 <p>地域</p>	<ul style="list-style-type: none">・ <u>ポーランド Gaz System向け新造FSRUの長期用船契約を締結(2024-4-25)</u>・ <u>シンガポールにおける冷凍冷蔵倉庫開発事業に参画 (2024-5-10)</u>・ <u>サブサハラアフリカの物流大手Alistairグループへ資本参加～アフリカでの物流サービスを強化～ (2024-6-27)</u>
 <p>環境</p>	<ul style="list-style-type: none">・ <u>日本初、水素とバイオディーゼルを燃料としたハイブリッド旅客船「HANARIA」が福岡県北九州市で営業開始 (2024-4-10)</u>・ <u>世界初のウインドチャレンジャー搭載 石炭輸送船「松風丸」で最大17%の燃料節減を達成(2024-5-15)</u>・ <u>商船三井ドライバルク運航船7隻に風力推進補助装置を搭載 (2024-5-27)</u>・ <u>本邦初、サステナビリティ・リンク・リースの契約締結～環境戦略の取り組みを確実に推進～ (2024-7-2)</u>
 <p>人財 (Human Capital)</p>  <p>DX</p>	<ul style="list-style-type: none">・ <u>外国人技能実習生・調理人の第一陣が来日 商船三井と東急ホテルズ&リゾートの人材採用提携が本格始動(2024-4-9)</u>・ <u>国内初、自動車積載台数アップと業務効率化につながる新システムを導入 自動車船業務のDXを推進(2024-4-17)</u>

5

(参考) BLUE ACTION 2035 Core KPI 2024年度見通し

目標		2023年度 実績	2024年度 見通し (2024年7月31日更新)	Phase 1 2025年度	Phase 2 2030年度	Phase 3 2035年度
財務 KPI	税引前当期純利益	2,954億円	3,650億円	2,400億円	3,400億円	4,000億円
	ネットギアリングレシオ*1	0.88	0.89	0.9~1.0		
	ROE	12.2%	13.1%	9~10%		
非財務 KPI	環境 GHG排出原単位削減率 (2019年比)	▲7.2%	-	-	-	▲45%
	安全 4 Zero*2	未達 (労災死亡事故1件)	-	達成		
	人財 単体陸上職 女性管理職比率	11.3%	-	15%	[Phase 1終了までに 改めて設定]	
		MGKP*3在任者構成率 (女性/本社出身者外/40代以下)	5.5%/20.1%/14.8%	-		
	DX 価値創造業務・ 安全業務への転換率 (累計)	5.0%	-	10%	20%	30%

*1 有利子負債額はIFRS導入後に織り込むべき将来備船料などオフバランス資産(約9,000億円)を含んだものを想定。

なお、本数値は当社が一定の想定の下に試算した概算値で、IFRSを正式に適用した場合の算出値とは相違する可能性があります。

*2 4 Zero = 重大海難事故・油濁による海洋汚染・労災死亡事故・重大貨物事故のゼロ。

*3 MOL Group Key Positions。本社部長級として、グループ・グローバル問わず指定されたポスト。

1. 2023年度(実績)

(単位： US\$/日)

船型	2023年度						通期
	上期			下期			
当社(単体)及び商船三井ドライバルク運航船に関わる市況	2023年4-9月			2023年10月-2024年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	15,600	13,400	14,500	29,000	24,200	26,600	20,600
パナマックス	12,200	11,900	12,000	16,300	15,400	15,900	14,000
スープラマックス	10,400	8,900	9,600	14,300	12,900	13,600	11,600
ハンディサイズ	10,800	10,000	10,400	13,100	12,000	12,600	11,500

2. 2024年度(実績・見通し)

(単位： US\$/日)

船型	2024年度						通期
	上期			下期			
当社(単体)及び商船三井ドライバルク運航船に関わる市況	2024年4-9月			2024年10月-2025年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	22,700	24,000	23,300	26,000	15,000	20,500	21,900
パナマックス	16,400	16,000	16,200	14,000	14,000	14,000	15,100
スープラマックス	15,000	13,500	14,200	12,500	12,500	12,500	13,400
ハンディサイズ	13,100	13,500	13,300	11,500	11,500	11,500	12,400

(註)

- 1) 黒字は一般市況実績。
- 2) 青字は見通し。見通しは、フリー船（スポット契約や2年未満の短期契約に従事）の損益予想において参照する市況水準。但し、荷主と運賃を合意済みの場合は合意運賃を損益予想に反映。
- 3) ケープサイズは5航路、パナマックスは5航路、スープラマックスは10航路、ハンディサイズは7航路の平均。

1. 2023年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2023年度						通期
		上期			下期			
海外子会社運航船に関わる市況		2023年1-6月			2023年7-12月			平均
		1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
原油船 (VLCC)	中東-極東	47,000	38,800	42,900	20,500	38,100	29,300	36,100
石油製品船 (MR)	主要5航路	29,200	26,400	27,800	23,900	25,900	24,900	26,300
LPG船 (VLGC)	中東-日本	68,400	77,700	73,000	106,600	113,900	110,200	91,600

2. 2024年度(実績・見通し)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2024年度						通期
		上期			下期			
海外子会社運航船に関わる市況		2024年1-6月			2024年7-12月			平均
		1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
原油船 (VLCC)	中東-極東	44,700	38,100	41,400	22,000	72,000	47,000	44,200
石油製品船 (MR)	主要5航路	38,000	34,500	36,200				
LPG船 (VLGC)	中東-日本	47,100	52,400	49,700				

(註)

- 1) 黒字は一般市況実績。
- 2) 青字は見通し。見通しは、フリー船（スポット契約や2年未満の短期契約に従事）の損益予想において参照する市況水準。但し、荷主と運賃を合意済みの場合は合意運賃を損益予想に反映。
- 3) VLCCの市況は、中東-中国航路を前提とする。
- 4) 石油製品船の市況は、欧州-北米、北米-欧州、シンガポール-豪州、韓国-シンガポール、インド-日本の主要5航路単純平均。
- 5) 海外子会社で運航しているため、暦年ベース（1-12月）の市況実績を表示。（海外子会社は12月決算であり、3カ月遅れで当社連結決算に計上される為。）

1. 2023年度 (実績)

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2023年度						通期 平均
	上期 2023年4-9月			下期 2023年10月-2024年3月			
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	707	733	720	725	978	851	786
北米東岸向け	886	870	878	839	1,160	999	939
欧州向け	1,154	1,059	1,107	985	1,980	1,482	1,295
南米向け	698	688	693	633	693	663	678

2. 2024年度 (実績)

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2024年度						通期 平均
	上期 2024年4-9月			下期 2024年10月-2025年3月			
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	1,122						
北米東岸向け	1,234						
欧州向け	2,087						
南米向け	1,129						

*China Containerized Freight Index

1. 2023年度 (実績)

(単位：千台)

(進行基準／航海備船を含む)	2023年度						
			上期			下期	通期
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計 (欧州域内近海輸送も含む)	814	815	1628	813	757	1570	3199

2. 2024年度 (実績・見通し)

(単位：千台)

(進行基準／航海備船を含む)	2024年度					
			上期			通期
	1Q	2Q		下期		
合計 (欧州域内近海輸送も含む)	812	773	1585	1473		3058

*青字は見通し

船隊構成および不動産

[補足資料5]

		2024年 3月末	2024年 6月末	2025年 3月末 (見込み)	
ドライバルク事業	ケーブルサイズ	78	83	77	
	中小型 一般バルカー	バナマックス	33	28	31
		スーブラマックス	50	47	60
		ハンディサイズ	33	31	39
		(小計)	116	106	130
	木材チップ船	44	44	44	
	多目的船	36	31	91	
	(小計)	274	264	342	
	(内、市況エクスポージャー)	(58)	-	(51)	
	エネルギー事業	油送船	原油タンカー	35	35
プロダクトタンカー			14	13	17
ケミカルタンカー			115	113	113
メタノールタンカー			22	22	22
LPG・アンモニア船			20	21	24
(小計)		206	204	211	
(内、市況エクスポージャー)		(129)	-	(126)	
液化ガス船		LNG船	97	99	104
		エタン船	6	6	6
		LNG燃料供給船	3	3	3
		LNG発電船	1	1	1
		FSU・FSRU	6	7	7
(小計)		113	116	121	
(内、市況エクスポージャー)		(3)	-	(1)	
FPSO		11	11	11	
サブシー支援船		3	3	3	
CTV(Cargo Transfer Vessels)		2	2	2	
電力燃料輸送船		35	35	34	
作業員輸送船 (Crew Transfer Vessels)		1	1	2	
洋上風力支援船 (SOV)		1	1	1	
内航船 (内航RORO船除く)		29	29	31	
製品輸送事業		自動車船	95	97	102
コンテナ船		34	33	30	
ウェルビーイングライフ事業	フェリー・内航RORO船	14	14	15	
	クルーズ船	2	2	2	
関連事業・その他	曳船	51	51	51	
	ケーブル敷設船	2	2	2	
	その他	9	9	9	
合計	882	874	969		

ダイビル所有棟数・面積

物件数(棟)

	2024年3月末	2024年6月末
大阪	13	13
東京	18	18
札幌	0	0
海外	4	4
合計	35	35

空室率(%)

	2024年6月末
大阪	1.7
東京	0.9

延床面積(千㎡)

	2024年3月末	2024年6月末
大阪	375	377
東京	259	259
札幌	0	0
海外	86	86
合計	720	722

註) 上記物件数および面積は、住居系物件を除いたオフィス・商業物件（一部所有物件含む）。また、延床面積には、ダイビル持分面積のみ算入。

註1) 2024年3月期 第2四半期までは「当社及び連結子会社」における船腹量を記載しておりましたが、当社の事業実態をより正確に表すため、2024年3月期 第3四半期からエネルギー事業に関しては船種、及び当社の調達・建造・資金調達への関与の度合いに基づき、主として持分法適用会社の船腹も含めた隻数を掲載しております。

註2) 部分的に保有している船も1隻とカウント。

註3) 『市況エクスポージャー』= 中長期調達船で、2年以上の契約が付いていない船。

註4) コンテナ船は、ONE社フリートのうち、当社が保有または備船に関与するもののみを表示。ONE社フリート構成については、同社開示資料をご参照ください。

註5) ドライバルク事業の多目的船において、2025年1月頃を目途に連結子会社化されるギアバルク社の隻数を、2025年3月末の見込み隻数に織り込んでおります。（但し、市況エクスポージャーにはギアバルク社の隻数は織り込まれておりません。）

