
2023年度（2024年3月期） 通期決算説明資料

2024/4/30

株式会社商船三井



目次

1.	2023年度 連結決算概要	P3-7
2.	2023年度 連結業績予想	P8-12
3.	経営計画「BLUE ACTION 2035」2023年度 進捗報告	P13-18
	(参考) BLUE ACTION 2035の取り組み	P19
	補足資料 1-6	P20-25

(注)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 2023年度 連結決算概要

* 2023年度3Q決算発表時 (2024年1月31日)の予想

(単位: 億円)	2023年度 実績					2022年度 実績			2023年度 前回見直し*	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期	増減	差異	通期	増減
売上高	3,851	4,049	4,285	4,092	16,279	16,119	+159	+1%	16,150	+129
営業損益	244	248	308	230	1,031	1,087	△55	△5%	930	+101
事業損益 (註1)	581	472	392	504	1,950	7,771	△5,820	△75%	1,720	+230
経常損益	903	641	427	617	2,589	8,115	△5,526	△68%	2,250	+339
税金等調整前 当期純損益	1,096	683	602	572	2,954	8,191	△5,237	△64%	2,700	+254
親会社株主に帰属する 当期純損益	911	596	528	580	2,616	7,960	△5,344	△67%	2,350	+266

為替 (註2)	¥134.86/\$	¥142.56/\$	¥149.15/\$	¥147.13/\$	¥143.43/\$	¥134.67/\$	+¥8.76/\$	+7%	¥141.89/\$	+¥1.54/\$
燃料油単価(全油種) (註2・3)	\$575/MT	\$643/MT	\$638/MT	\$625/MT	\$621/MT	\$745/MT	△\$125/MT	△17%	-	-

(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

2023年度 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

* 2023年度3Q決算発表時 (2024年1月31日)の予想

(単位: 億円)		2023年度 実績					2022年度 実績 (註6)			2023年度 前回見直し*	
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期	増減		通期	差異
ドライバルク事業	ドライバルク船	954	944	1,073	983	3,955	4,296	△340	△8%	3,860	+95
	(電力燃料輸送を除く)	263	58	49	0	372	576	△204	△35%	350	+22
エネルギー事業	電力燃料輸送、タンカー、風力、オフショア、 液化ガス(LNG船/その他)	1,016	1,132	1,161	1,067	4,378	3,887	+491	+13%	4,300	+78
		194	182	211	80	669	395	+273	+69%	600	+69
製品輸送事業(註2)	コンテナ船、自動車船、港湾・ロジスティクス	1,472	1,519	1,613	1,582	6,187	6,266	△78	△1%	6,290	△102
	うち、コンテナ船事業(註3)	404	311	136	402	1,255	7,036	△5,780	△82%	1,140	+115
ウェルビーイングライフ事業(註4)	不動産、フェリー・内航RORO船、クルーズ	252	269	268	256	1,046	994	+52	+5%	1,030	+16
	うち、不動産事業	23	26	32	8	90	67	+23	+35%	90	0
関連事業 (註5)	曳船、商社等	109	123	111	147	491	477	+14	+3%	460	+31
		5	6	9	7	29	26	+3	+12%	25	+4
その他		45	59	58	54	218	198	+20	+10%	210	+8
		15	11	14	2	43	18	+25	+141%	40	+3
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		△2	45	△26	113	129	△4	+133	+3,325%	5	+124
連結		3,851	4,049	4,285	4,092	16,279	16,119	+159	+1%	16,150	+129
		903	641	427	617	2,589	8,115	△5,526	△68%	2,250	+339

(註1) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

(註2) 2023年度のウェルビーイングライフ事業新設に伴い、これまで製品輸送事業に含めていた「フェリー・内航RORO船事業」を除外しています。

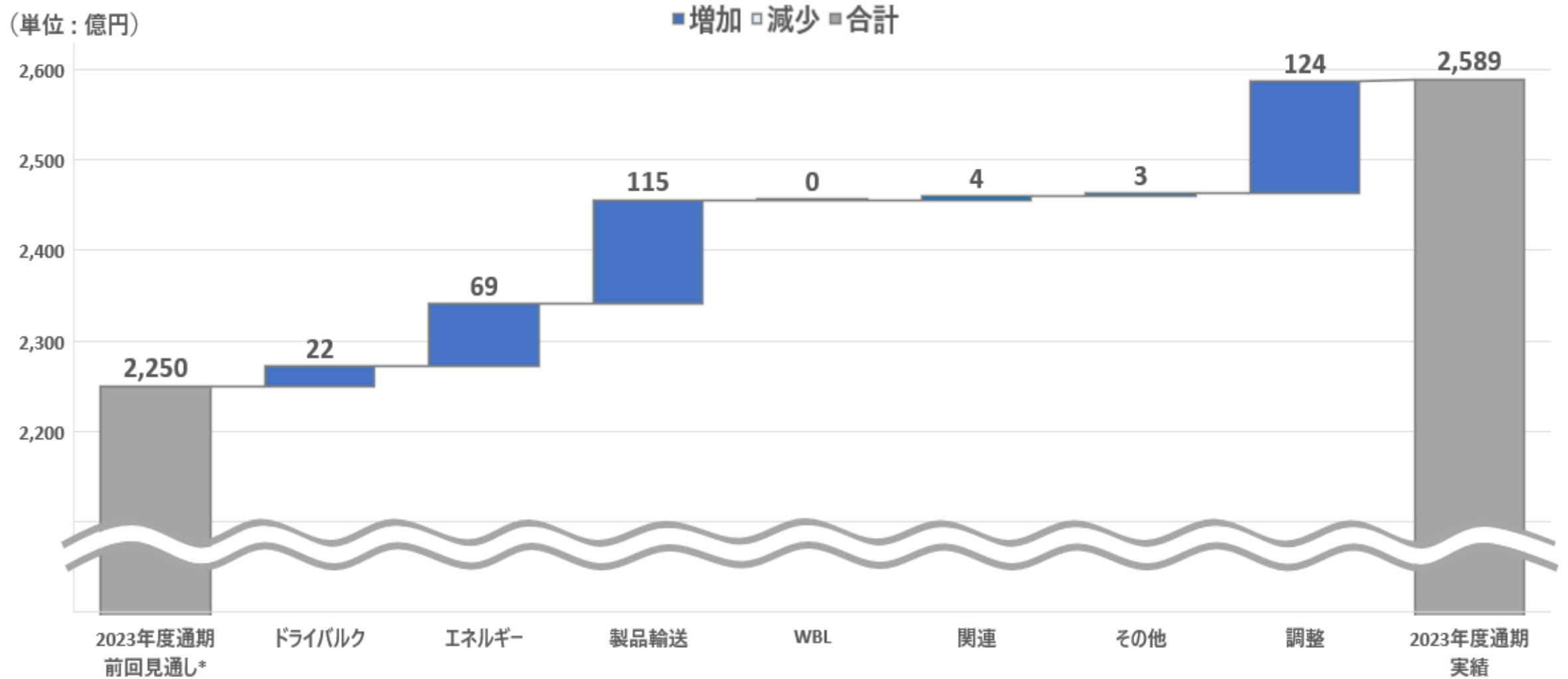
(註3) 2022年度以降、「コンテナ船事業」に含めていた「港湾・ロジスティクス事業」を除外しています。

(註4) 2023年度にウェルビーイングライフ事業を新設、「不動産事業」、「フェリー・内航RORO船事業」、「クルーズ事業」を含めています。

(註5) 2023年度のウェルビーイングライフ事業新設に伴い、これまで関連事業に含めていた「クルーズ事業」を除外しています。

(註6) 前年同期実績は、最新のセグメントに当てはまるように遡及修正しております。

1 2023年度 通期経常損益 前回見通し比差異分析



* 2023年度3Q決算発表時 (2024年1月31日)の予想

1 2023年度 連結決算の要点 (I)

【概況・ダイジェスト】

- ◆売上高：前年度比159億円増。ドライバルク事業等で減収となったが、エネルギー事業等の貢献により前年度比で増収。
- ◆事業利益 / 経常利益 / 税引前当期利益 / 当期純利益：前年同期比 -5,820億円/ -5,526億円 / -5,237億円/ -5,344億円 前年度比で減益。
- ◆増減要因：コンテナ船事業の運賃下落により前年度比で大幅減益。コンテナ船事業を除くと、ケミカル船をはじめとするエネルギー事業、自動車船事業の好業績、ドル高の影響もあり、前年度比増収・増益。(通期為替レート：¥143.43/US\$ 前年度 ¥134.67/US\$)

【セグメント別】 [23年度経常損益実績 (前年度比増減)]

ドライバルク事業 [372億円 (-204億円)]

長期契約(ケープサイズ・木材チップ・多目的船)、過去計上した貸倒引当金の戻し入れ等の利益貢献があったが、パナマ運河の渇水による通峡制限やスエズ運河通峡回避に伴い船腹需給が引き締まりつつも、中国経済の悲観的観測により市況は上値が重い展開が続いたことで、前年度の好市況には及ばず、前年度比で減益。

エネルギー事業 [669億円 (+273億円)]

■ 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、ケミカル船において、ロシア制裁によるトレードパターンの変化、スエズ運河通峡回避に伴う航路変更により船腹需給が逼迫し、好市況を享受、前年度比増益。
- オフショア：FPSO事業は、既存の長期貸船契約に加えて、新たに稼働したFPSOが寄与し、前年度比増益。

■ 液化ガス

- LNG船：長期貸船契約や新規契約の利益貢献により安定利益を確保し、前年度比増益。
- LNGインフラ事業：FSRU事業は、投入先の変更に伴う一過性の費用が発生したため前年度比で減益。発電船事業は、安定的に利益を確保。

1 2023年度 連結決算の要点（Ⅱ）

製品輸送事業 [1,255億円（-5,780億円）]

■ コンテナ船 [515 億円（-5,686億円）]

- ONE : 北米向けの積高が大幅改善したが、新造コンテナ船が多く竣工したことによる船腹供給増や欧州の消費回復の遅れにより、運賃市況が低位に推移した。スエズ運河通峡回避に伴う航路変更により、4Qに運賃市況が一部好転したが、前年度比大幅減益。

■ 自動車船 : 港湾の混雑やパナマ運河の濁水等による滞船が本船稼働率を悪化させたが、完成車輸送需要が底堅く推移したため、前年度比で増益。

- 港湾・ロジスティクス : 港湾事業では、国内ターミナル事業は堅調に推移したが、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が減少。ロジスティクス事業では宇徳による利益貢献はあったものの、航空・海上運賃市況が軟化。事業全体では前年度比で減益。

ウェルビーイングライフ事業 [90億円（+23億円）]

■ 不動産 [86億円（+5億円）]

- ダイビル : 新規物件取得や保有物件の建替え等に伴う費用増はあったものの、新たに取得した大手門タワーの稼働や物件稼働率上昇により、前年度比増益。

■ フェリー・内航RORO船 : 貨物輸送が減少したが、新造のLNG燃料フェリー就航から旅客輸送が大幅に増加したことに加え、償却年数の変更により、前年度比で増益。

- クルーズ : 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、前年同期比で損益が改善。

関連事業 [29億円（+3億円）]

曳船事業は、主に作業料金改定により増益。商社事業は事業環境の悪化もあり減益。事業全体では前年度比で、増益。

【配当】 1株当たり期末配当予定額を20円増配の110円とし、中間配当110円と合わせて、通期で220円を予定（配当性向約30%）

2

2024年度 連結業績予想

(単位: 億円)	2024年度 予想			2023年度 実績			増減	
	上期	下期	通期	上期	下期	通期		差異
売上高	9,530	8,470	18,000	7,901	8,378	16,279	+1,720	+11%
営業損益	770	750	1,520	493	538	1,031	+488	+47%
事業損益 (註1)	1,310	1,050	2,360	1,053	896	1,950	+409	+21%
経常損益	1,300	1,000	2,300	1,545	1,044	2,589	△289	△11%
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,270	880	2,150	1,507	1,108	2,616	△466	△18%
為替 (註2)	¥141.65/\$	¥140.00/\$	¥140.83/\$	¥138.71/\$	¥148.14/\$	¥143.43/\$	△¥2.60/\$	△2%
燃料単価(VLSFO) (註2・3)	\$660/MT	\$660/MT	\$660/MT	\$615/MT	\$652/MT	\$633/MT	+\$27/MT	+4%
燃料単価(全油種) (註2・3)	-	-	-	\$610/MT	\$631/MT	\$621/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) 通期見通し(経常損益)へのSensitivity

2024年度期初時点

為替: ±24億円/¥1/US\$

燃料単価: ±0.3億円/\$1/MT

(VLSFO)

2 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	
		2024年度 予想			2023年度 実績			増減	
(単位: 億円)		上期	下期	通期	上期	下期	通期	差異	
ドライバルク事業	ドライバルク船	2,660	2,220	4,880	1,898	2,056	3,955	+924	+23%
	(電力燃料輸送を除く)	110	90	200	321	50	372	△172	△46%
エネルギー事業	電力燃料輸送、タンカー、風力、オフショア、 液化ガス(LNG船/その他)	2,880	2,190	5,070	2,149	2,228	4,378	+691	+16%
		390	380	770	376	292	669	+100	+15%
製品輸送事業(註2)	コンテナ船、自動車船、港湾・ロジスティクス	3,030	3,050	6,080	2,992	3,195	6,187	△107	△2%
		810	540	1,350	716	539	1,255	+94	+8%
	うち、コンテナ船事業 (註3)	290	270	560	280	282	563	△3	△1%
		410	140	550	333	181	515	+34	+7%
ウェルビーイングライフ事業 (註4)	不動産、フェリー・内航RORO船、クルーズ	560	590	1,150	522	524	1,046	+103	+10%
		40	20	60	49	40	90	△30	△34%
	うち、不動産事業	220	230	450	199	208	408	+41	+10%
		40	35	75	45	40	86	△11	△13%
関連事業(註5)	曳船、商社等	250	270	520	233	258	491	+28	+6%
		5	5	10	12	17	29	△19	△66%
その他		150	150	300	105	113	218	+81	+38%
		25	25	50	26	16	43	+6	+15%
調整(消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-
		△80	△60	△140	42	87	129	△269	△208%
連結		9,530	8,470	18,000	7,901	8,378	16,279	+1,720	+11%
		1,300	1,000	2,300	1,545	1,044	2,589	△289	△11%

(註1) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

(註2) 2023年度のウェルビーイングライフ事業新設に伴い、これまで製品輸送事業に含めていた「フェリー・内航RORO船事業」を除外しています。

(註3) 2022年度以降、「コンテナ船事業」に含めていた「港湾・ロジスティクス事業」を除外しています。

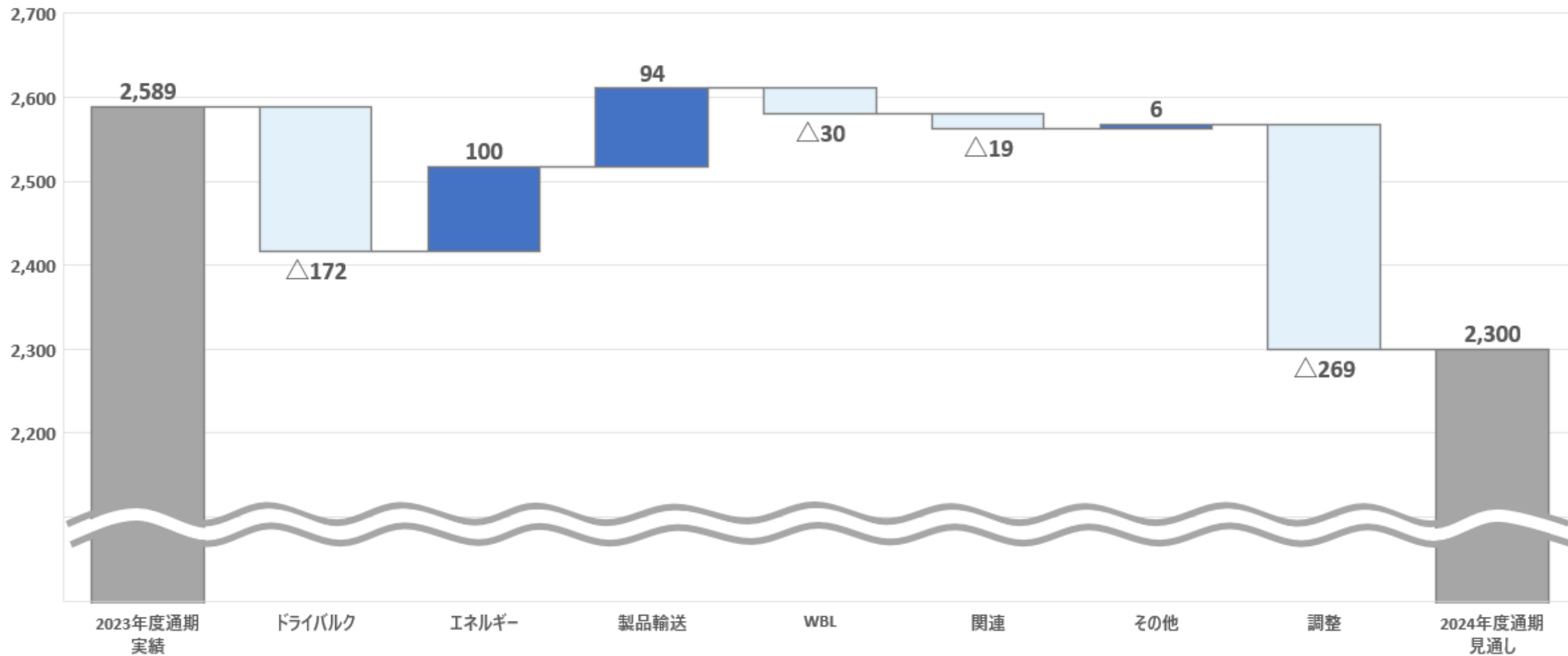
(註4) 2023年度にウェルビーイングライフ事業を新設、「不動産事業」、「フェリー・内航RORO船事業」、「クルーズ事業」を含めています。

(註5) 2023年度のウェルビーイングライフ事業新設に伴い、これまで関連事業に含めていた「クルーズ事業」を除外しています。

2 2024年度 通期経常損益 前年度実績比差異分析

(単位：億円)

■増加 □減少 ■合計



2 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：前年度比 +409億円/ -289億円/ -504億円/ -466億円
中国経済の減速懸念、インフレ・利上げによる世界経済の景気停滞懸念等がある中で、エネルギー事業、製品輸送事業は好調に推移するが、ドライバルク事業及びウェルビーイング事業は減益となることから、全体では前年度比減益を見込む。一方で営業利益に持分法投資利益を加えた事業利益段階では増益予想。 為替・燃料単価前提：為替：¥140.83/US\$、燃料単価（VLSFO）\$660/MT

【セグメント別】 [24年度通期予想経常損益（前年度比増減）]

ドライバルク事業 [200億円（-172億円）]

長期契約（ケープサイズ、木材チップ、多目的船）の利益貢献に加えて、前年度下期からの市況回復傾向が上期は続く予想するが、23年度に計上した貸倒引当金の戻し入れが剥落する影響等により、前年度比で減益を想定。

エネルギー事業 [770億円（+100億円）]

- タンカー：長期契約の貢献に加えて、原油船、石油製品船、ケミカル船、LPG・アンモニア船において荷動きは引き続き堅調に推移し、前年度から続くトレードパターンの変化により好調な運賃市況を想定し、前年度比増益を見込む。
- オフショア：FPSO事業の長期貸船契約が引き続き安定利益に貢献。
- LNG船：既存の長期貸船契約に加えて、新規案件が利益貢献し、安定利益に貢献。
- LNGインフラ事業：FSRU、発電船事業が安定利益に貢献。

2 2024年度 業績予想の要点（Ⅱ）

製品輸送事業 [1,350億円 (+94億円)]

- コンテナ船 [550億円 (+34億円)]
 - ONE : 新造船の大量竣工を背景に運賃市況が弱含むことが想定されるが、スエズ運河通峡回避に伴う航路変更の影響から一定程度の利益確保を想定。
- 自動車船 : 新造船が下期に掛けて多く竣工するが、完成車輸送が堅調に推移し、長期契約により前年度並みの利益確保を想定。
- 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想定するが、ロジスティクス事業は、引き続き軟調な市況が続くことを想定。

ウェルビーイングライフ事業 [60億円 (-30億円)]

- 不動産 [75億円 (-11億円)]
 - ダイビル : 新規物件の利益貢献、既存物件の高稼働を背景に安定利益を確保することが想定されるが、
既存ビルの主要テナントの退去に伴い、賃料減及び一時費用が発生するため、前年度比減益を見込む。
- フェリー・内航RORO船 : 旅客事業が好調なため、前年度比増益を見込む。
- クルーズ : 旅客の回復基調により増収を見込む一方、MITSUI OCEAN FUJI投入に伴う一時費用が発生するため、損益が悪化する見込み。

関連事業 [10億円 (-19億円)]

曳船事業は、作業件数の減少が見込まれることから、前年度比減益を見込み。

【配当】 1株当たり中間配当100円、期末配当80円、通期で180円を予定。（業績が予想より乖離した場合も配当性向30%、下限配当150円を予定）

3. 経営計画 「BLUE ACTION 2035」 2023年度 進捗報告

1. Core KPI
2. リバランス計画
3. Phase 1 投資進捗
4. Phase 1 キャッシュアロケーション
5. Phase 1 株主還元方針
6. 2024年度 アクションプラン

3-1 Core KPI

2023年度はケミカル船・自動車船事業が好調に推移し、概ね順調な滑り出し。

目標		2022年度 実績	2023年度 実績	2024年度 見通し	BA2035策定時 から変更なし		
					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	8,191億円	2,954億円	2,450億円	2,400億円	3,400億円	4,000億円
	ネットギアリングレシオ*1	1.01	0.88	0.9	0.9~1.0		
	ROE	49.8%	12.2%	9%	9~10%		
非財務 KPI	環境 GHG排出原単位削減率 (2019年比)	▲5.0%	集計中	-	-	-	▲45%
	安全 4 Zero*2	未達 (労災死亡事故1件)	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	9.2%	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)	4.7%/18.3%/9.5%	5.5%/20.1%/14.8%	-	8%/30%/15%		
	DX 価値創造業務・ 安全業務への転換率 (累計)	-	5.0%	8%	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。

3-2 リバランス計画

2035年度に目指す事業ポートフォリオの実現に向け、安定収益型および非海運事業のアセットを積み増し。

	2022年度 実績 (BA2035策定時)	2023年度 実績	2035年度 計画	BA2035策定時 から変更なし
総資産	4.7兆円	5.1兆円	7.5兆円	
(アセット比率) 市況 : 安定 享受型 : 収益型	50 : 50	45 : 55	40 : 60	
(参考) 海運 : 非海運	75 : 25	70 : 30	60 : 40	
分野	当社 グループ事業		海運市況との相関性	
海運	コンテナ船、 自動車船		市況享受型 (相関性が高い) = 高ボラティリティ	
	ドライバルク船、 タンカー			
	液化ガス船			
非海運	海洋事業、 洋上風力発電、 代替燃料事業、 物流、不動産、 フェリー、 クルーズ など		安定収益型 (相関性が低い) = 低ボラティリティ	

3-3 Phase 1 投資進捗

エネルギー事業・ウェルビーイングライフ事業を中心に、1兆円超の投資を意思決定済み。

営業本部別の投資進捗（キャッシュアウトベース。M&A、地域組織主導による案件も含む。）

(単位：億円)	市況享受型	安定収益型	合計	うち、 環境投資	当初計画	23年度実行した主な案件
ドライバルク事業	570	410	980	(700)	1,100	ドライバルク船 追加新造発注
エネルギー事業	1,250	5,320	6,570	(4,680)	5,300	Fairfield (ケミカルタンカー) ・ 北拓 (風力発電メンテナンス) の子会社化 エネルギー分野のCVC“ MOL Switch ”設立 LNG船・LPG船・FSRU 追加新造発注
製品輸送事業	1,100	320	1,420	(990)	2,800	自動車船 追加新造発注 日本コンセプト (国際物流) 株式追加取得
ウェルビーイングライフ事業	-	2,100	2,100	(210)	2,750	札幌駅南口再開発参画 虎の門三井ビル取得 豪メルボルン ・ 越ハノイ におけるオフィスビル持分取得
その他	-	-	230	-	50	統合データ基盤“MOL Pearl”の開発 本社オフィスリノベーション
合計	2,920	8,010	11,300	(6,580)	12,000	

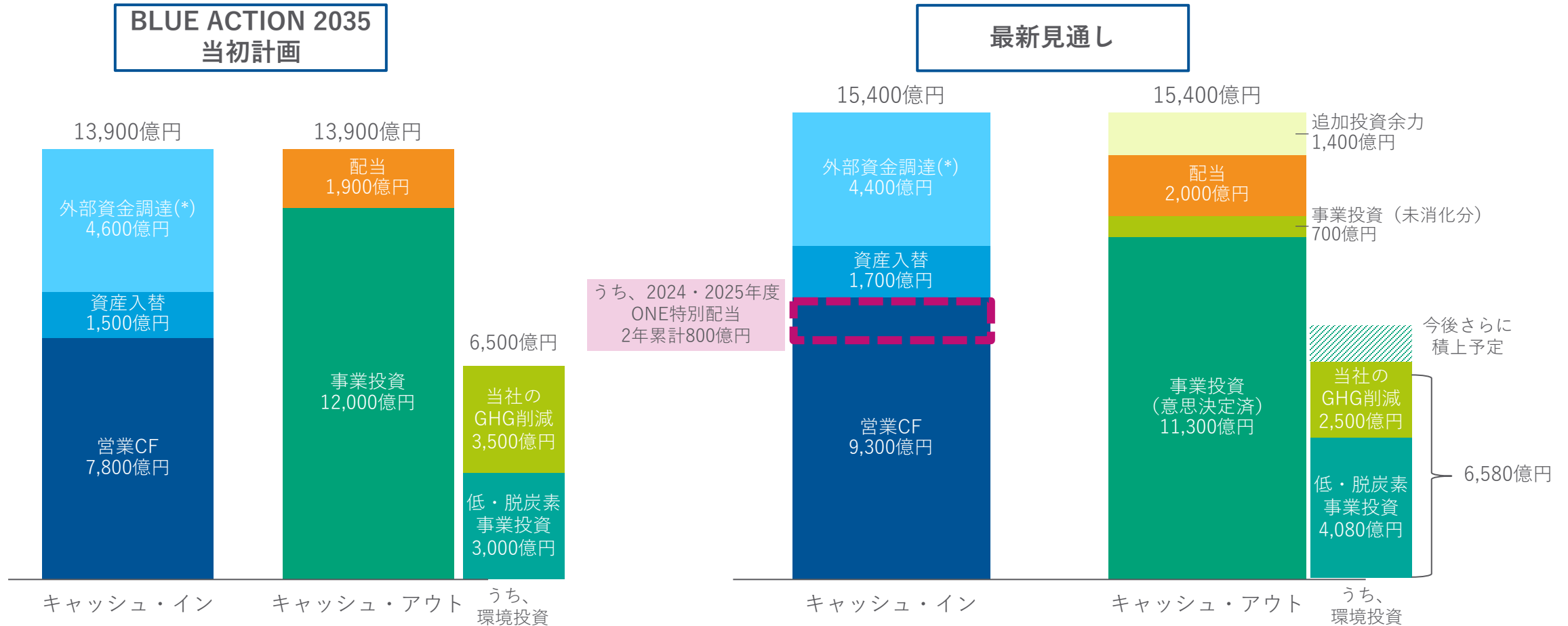
※2024年3月31日までに投資決定済みの案件を集計対象とする。

※竣工時売船などによるキャッシュインや持分法適用会社による再投資は含まない。

※BLUE ACTION 2035開始時点での既決投資案件（約5,400億円）を含む。

3-4 Phase 1 キャッシュアロケーション

2023年度損益上振れとONE特別配当により営業CFが改善、1,400億円の追加投資余力を捻出。



(*)外部資金調達には備船・リース組成によるキャッシュインも含む。

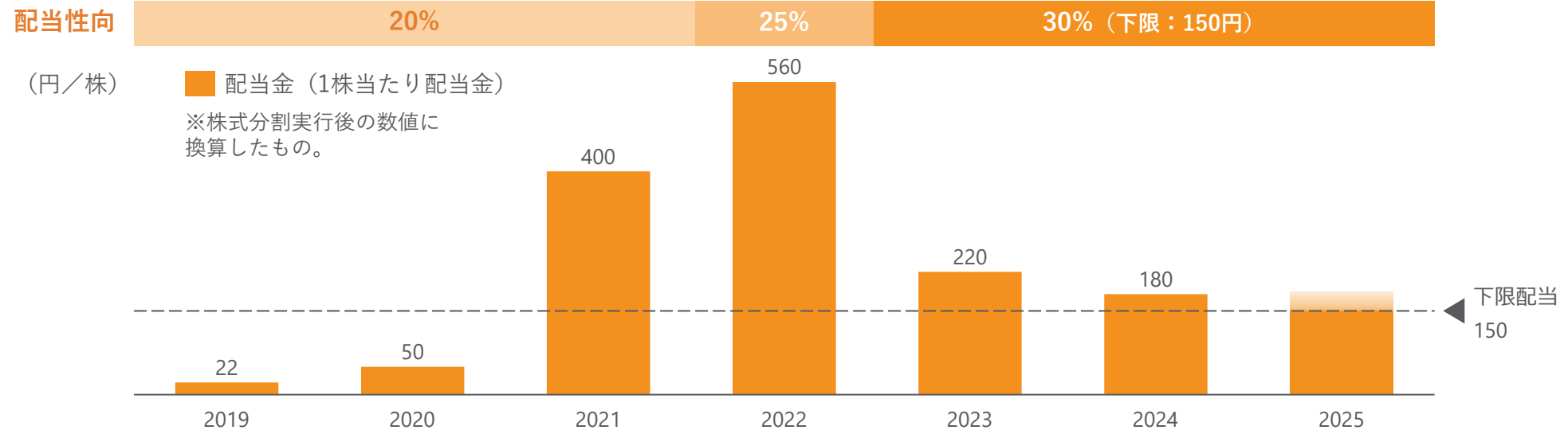
3-5 Phase 1 株主還元方針

現行の株主還元方針を維持し、2024年度は180円/株の配当を予定。

BLUE ACTION 2035 (Phase 1) での方針

BA2035策定時
から変更なし

- 配当性向：30%
- 下限配当：150円/株
- 利益上ぶれ時の自社株買い（都度判断）



考え方

- 積み上げた利益で積極投資を行い利益を拡大、企業価値を上げていく。
- 配当性向を30%に引き上げ、成長の果実を株主に還元していく。
- 下限配当を導入し、海運市況サイクルの低位時に配当額が過少となることを防ぐ。
- 想定を上回る利益が得られた場合には、さらに余剰資金を還元するなどROE 9~10%を意識した資本コントロールを行う。

3-6 2024年度 アクションプラン

ポートフォリオ戦略

ドライバルク事業

- 鉄鋼サプライチェーンにおける新たな商流（還元鉄輸送など）のビジネスチャンスを探る

エネルギー事業

- カーボンソリューション専門部署を発足し、アンモニア・水素・CO2関連の事業化推進
- 2023年度に子会社化したFairfield（ケミカルタンカー）・北拓（風力発電メンテナンス）のPMI実施

製品輸送事業

- 物流事業での海外M&Aの実施
- ONE中期経営計画“ONE 2030”の遂行

ウェルビーイングライフ事業

- 新規投入クルーズ船 MITSUI OCEAN FUJIのサービス開始（2024年12月～）

地域戦略

- 地域組織主導のM&A・非海運を中心とした新規事業開発の促進

サステナビリティ課題への取組



Environment

- 自然関連財務情報開示タスクフォース（TNFD）の開示に向けた調査・検討
- 硬翼帆式風力推進装置（ウィンドチャレンジャー）の量産化



Safety & Value

- 「安全品質保証」「事業安全支援」「船舶管理」各機能強化に向けた安全推進組織・体制の再構築



Human & Community

- 「Human Capitalビジョン」基本原則に沿った本社人事制度改革
- タレントマネジメントシステムを活用したグループ横断での適所適材の実行



Innovation

- 経営関連データの一元管理、可視化・シミュレーションによる経営管理の高度化
- 船上通信環境改善を前提とした海陸での業務デジタル化



Governance

- アドバイザリーボードの設置による戦略立案・リスク管理機能の強化
- 取締役会にサステナビリティ討議を導入、サステナビリティ戦略への取締役会関与を強化

(参考) BLUE ACTION 2035の取り組み

戦略と課題

当社取り組み(プレスリリース)



ポートフォリオ

- ・洋上LNG生産設備の開発・運営事業を行うDelfin Midstream社への出資決定～更なる社会インフラ企業へ～(2023-6-9)
- ・米国ルイジアナ州でのクリーンアンモニア生産・輸送プロジェクトに出資参画(2023-6-15)
- ・新ブランド「MITSUI OCEAN CRUISES」と船名「MITSUI OCEAN FUJI」発表 ～日本発祥のウェルビーイングを実現～(2023-10-12)
- ・ダイビルがベトナム・ハノイ中心地区オフィスビルの持分取得 ～米・豪案件に続き、グループネットワークを生かした海外投資を推進～ (2023-12-18)
- ・風力発電メンテナンスで国内最大手 北拓と資本提携 (2024-1-10)



地域

- ・MOL Chemical TankersがFairfield Chemical Carriersの全株式の取得を完了 ～ステンレス多タンクケミカル船世界最大規模へ～ (2024-3-4)
- ・アフリカ最大級のベンチャーキャピタルNovastar Venturesへ出資 ～アフリカにおける事業拡大、社会課題解決へ～ (2024-4-8)
- ・ポーランド Gaz System向け新造FSRUの長期用船契約を締結 ～2027-28年に竣工し、ポーランドのエネルギーセキュリティに貢献(2024-4-25)



環境

- ・マレーシア・PETRONASグループと液化CO2輸送船の開発・保有を目的とした合併会社設立に基本合意 (2023-9-25)
- ・海運業界として世界初となるブルーボンドの発行を決定 (2023-12-15)
- ・LNG燃料ケープサイズバルカー5隻の新規整備を決定 ～2030年までに「LNG/メタノール外航船90隻」を着実に推進(2023-12-19)(
- ・LNG 燃料自動車船「CERULEAN ACE」が竣工 (2024-3-13)
- ・GPIFの国内株式運用機関が選ぶ「優れたTCFD開示」に選定 ～4機関から高い評価を獲得～(2024-3-28)



安全

人財
(Human Capital)

DX

ガバナンス

- ・本邦初・女性船長が自動車船船長として勤務を開始～多様な人財が働き甲斐をもって共走・共創できる職場環境へ～(2023-6-7)
- ・当社管理外航船200隻超へ衛星通信サービスStarlinkを本格導入～船員のウェルビーイング向上により世界的な船員不足に対応～ (2023-10-16)
- ・「商船三井グループ 安全ビジョン」を策定 ～世界最高水準の安全品質を強固なものに～(2024-1-22)
- ・フィリピン商船大学「MOL Magsaysay Maritime Academy」が第1回卒業式典を開催(2024-2-20)
- ・役員報酬制度改定に関するお知らせ～経営計画と報酬制度の連動性を高める～ (2024-3-29)

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
ハンディマックス	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	23,000	25,000	24,000	25,000	15,000	20,000	22,000
パナマックス	17,000	17,000	17,000	14,000	14,000	14,000	15,500
ハンディマックス	13,500	13,500	13,500	12,500	12,500	12,500	13,000
ハンディサイズ	13,500	13,500	13,500	11,500	11,500	11,500	12,500

(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、ハンディマックスは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						
		上期		下期		通期		
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						
		上期		下期		通期		
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	35,000	39,900			52,500	46,200
石油製品船 (MR)	主要5航路	38,000						
LPG船 (VLGC)	中東-日本	47,100						

(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. 2022年度 (実績)

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2022年度						通期平均
	上期 2022年4-9月			下期 2022年10月-2023年3月			
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	2,502	2,331	2,416	1,079	781	930	1,673
北米東岸向け	2,796	2,844	2,820	1,746	1,161	1,453	2,137
欧州向け	5,060	4,738	4,899	2,497	1,411	1,954	3,427
南米向け	1,989	2,164	2,077	979	605	792	1,434

2. 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

*China Containerized Freight Index

1. 2023年度 (実績)

(単位：千台)

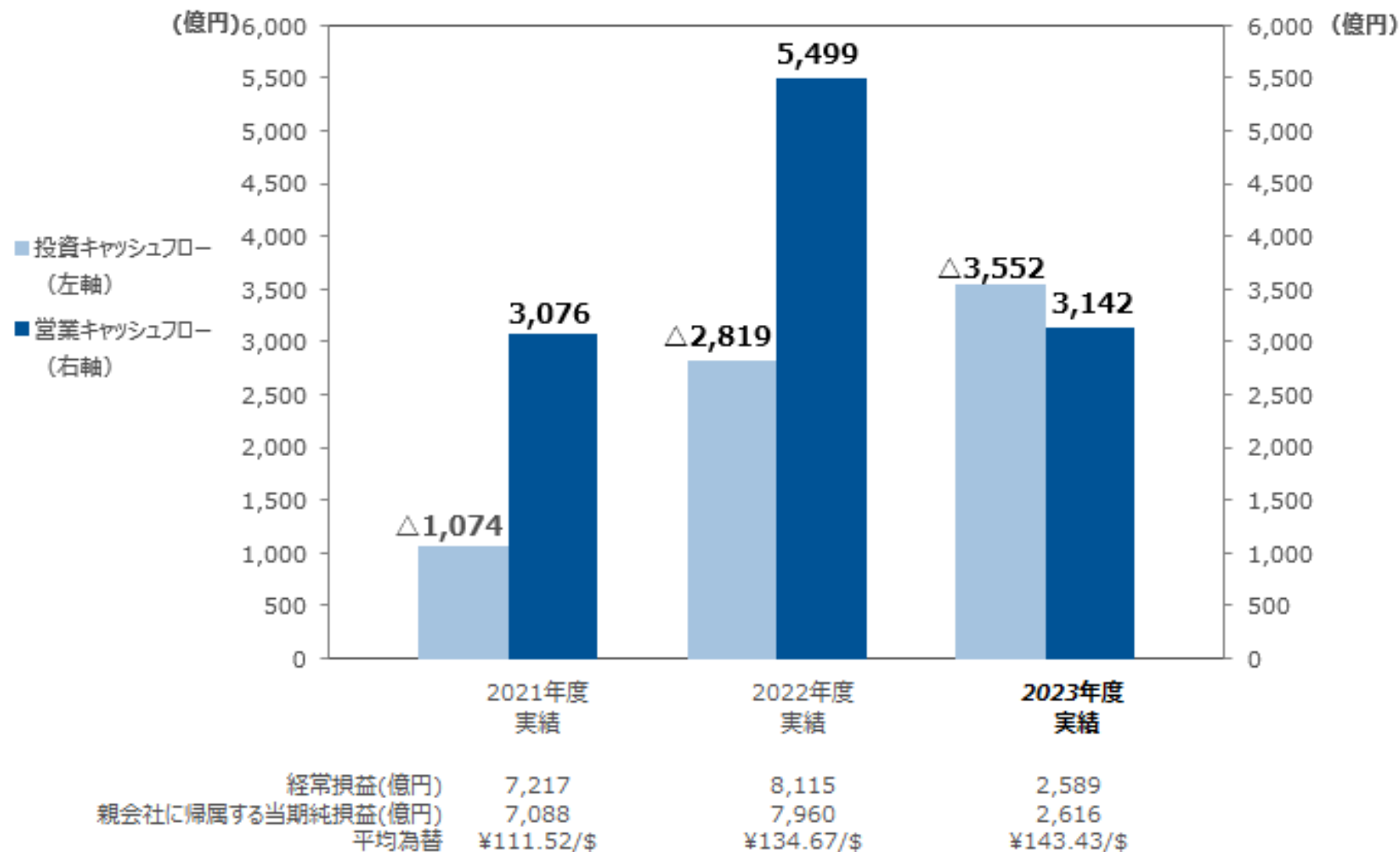
(進行基準／航海傭船を含む)	2023年度						
			上期			下期	通期
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計 (欧州域内近海輸送も含む)	814	815	1628	813	757	1570	3199

2. 2024年度 (見通し)

(単位：千台)

(進行基準／航海傭船を含む)	2024年度		
	上期		下期
合計 (欧州域内近海輸送も含む)	1530		1503
			3033

*青字は見通し



船隊構成および不動産

[補足資料6]

		2023年 3月末	2024年 3月末	2025年 3月末 (見込み)	
ドライバルク事業	ケーブサイズ	80	78	83	
	中小型 一般バルカー	バナマックス	31	33	41
		ハンディマックス	49	50	57
		ハンディサイズ (小計)	35	33	36
	木材チップ船	115	116	134	
	多目的船	45	44	44	
	(小計)	276	274	297	
	(内、市況エクスポージャー)	(61)	(58)	(51)	
エネルギー事業	油送船	原油タンカー	36	35	35
		プロダクトタンカー	14	14	19
		ケミカルタンカー	86	115	113
		メタノールタンカー	22	22	22
		(小計)	158	186	189
		(内、市況エクスポージャー)	(76)	(121)	(118)
	液化ガス船	LNG船	94	97	104
		エタン船	6	6	6
		LNG燃料供給船	2	3	3
		LNG発電船	1	1	1
		FSU・FSRU	4	5	5
		LPG・アンモニア船	16	20	21
		その他	2	1	1
		(小計)	125	133	141
		(内、市況エクスポージャー)	(4)	(11)	(9)
	FPSO	9	11	11	
	サブシー支援船	3	3	3	
	CTV(Cargo Transfer Vessels)	2	2	2	
	石炭船	34	35	34	
	作業員輸送船 (Crew Transfer Vessels)	1	1	1	
洋上風力支援船 (SOV)	1	1	1		
内航船 (内航RORO船除く)	30	29	31		
製品輸送事業	自動車船	96	95	100	
	コンテナ船	40	34	30	
ウェルビーイング ライフ事業	フェリー・内航RORO船	16	14	16	
	クルーズ船	2	2	2	
関連事業・その他	曳船	50	51	51	
	ケーブル敷設船	2	2	2	
合計		845	873	911	

ダイビル所有棟数・面積

物件数(棟)

	2023年3月末	2024年3月末
大阪	12	13
東京	16	18
札幌	3	0
海外	3	4
合計	34	35

空室率(%)

	2024年3月末
大阪	2.0
東京	0.3

延床面積(千㎡)

	2023年3月末	2024年3月末
大阪	368	375
東京	223	259
札幌	24	0
海外	75	86
合計	690	720

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。また、船種の区分を事業セグメントに合わせて変更しております。（前年度末の隻数も新基準に合わせて調整しております。）

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) 2023年度にウェルビーイングライフ事業を新設し、本表のうちフェリー・内航RORO船およびクルーズ船を本事業に再分類しました。

