
2022年度（2023年3月期） 通期決算説明資料

2023/04/28

株式会社商船三井



目次

1. 2022年度 連結決算概要	P3-4
2. 2022年度 連結決算の要点	P5-6
3. 2023年度 連結業績予想	P7-8
4. 2023年度 業績予想の要点	P9-10
5. BLUE ACTION 2035 Core KPI 2022年度実績	P11
6. (参考) BLUE ACTION 2035の取り組み進捗	P12
7. 補足資料 1-6	P13-18

(注)金額は億円未満を切り捨て表示

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

2022年度 連結決算概要

* 2022年度3Q決算発表時（2023年1月31日）の予想

(単位: 億円)	2022年度 実績					2021年度 実績			2022年度 前回見通し*	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期	増減		(通期)	差異
売上高	3,747	4,465	4,366	3,540	16,119	12,693	+ 3,426	+27%	16,000	+ 119
営業損益	235	324	401	124	1,087	550	+ 537	+98%	1,050	+ 37
事業損益 (註1)	2,663	3,089	1,286	732	7,771	7,123	+ 647	+9%	7,500	+ 271
経常損益	2,841	3,156	1,394	723	8,115	7,217	+ 898	+12%	7,850	+ 265
税金等調整前 当期純損益	2,888	3,316	1,388	599	8,191	7,329	+ 861	+12%	-	-
親会社株主に帰属する 当期純損益	2,857	3,157	1,217	728	7,960	7,088	+ 872	+12%	8,000	△39
為替 (註2)	¥125.29/\$	¥136.68/\$	¥144.48/\$	¥132.24/\$	¥134.67/\$	¥111.52/\$	+¥23.15/\$	+21%	¥134.40/\$	+¥0.27/\$
燃料油単価(全油種) (註2・3)	\$914/MT	\$808/MT	\$655/MT	\$615/MT	\$745/MT	\$585/MT	+\$161/MT	+27%	-	-
燃料油単価(HSFO) (註2・3)	\$705/MT	\$517/MT	\$423/MT	\$434/MT	\$516/MT	-	-	-	\$507/MT	+\$9/MT
燃料油単価(VLSFO) (註2・3)	\$942/MT	\$843/MT	\$680/MT	\$637/MT	\$772/MT	-	-	-	\$764/MT	+\$8/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

(註4) 目次記載の通り、金額は億円未満切り捨てて表示しているため、1Qから4Qまでの合計値と通期の値とは一致しません。

1 2022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

* 2022年度3Q決算発表時 (2023年1月31日)の予想

(単位: 億円)		2022年度 実績					2021年度 実績			2022年度 前回見通し*	
		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 (石炭船を除く)	1,052	1,302	1,089	851	4,296	3,607	+688	+19%	4,250	+46
		185	159	177	53	576	432	+143	+33%	580	△3
エネルギー事業	タンカー、オフショア、石炭船、風力エネルギー、 液化ガス(LNG船/LPG船/その他)	856	1,034	1,083	912	3,887	2,940	+947	+32%	3,780	+107
		95	126	126	47	395	198	+197	+100%	420	△24
製品輸送事業	コンテナ船、自動車船、港湾・ロジスティクス、 フェリー・内航RORO船	1,563	1,838	1,886	1,484	6,773	5,153	+1,619	+31%	6,770	+3
		2,498	2,879	1,011	664	7,054	6,629	+424	+6%	6,750	+304
	うち、コンテナ船事業(註2)	130	134	144	120	530	566	△36	△6%	530	±0
		2,344	2,603	715	538	6,201	6,340	△138	△2%	5,910	+291
不動産事業		98	99	101	96	395	389	+6	+2%	400	△4
		25	22	26	6	81	97	△16	△17%	80	+1
関連事業(註3)	クルーズ、曳船、商社等	136	145	141	147	571	445	+125	+28%	600	△28
		0	△1	△1	△1	△5	△23	+17	-	△10	+4
その他		40	45	64	47	196	157	+39	+25%	200	△3
		4	△3	15	1	17	27	△9	△35%	10	+7
調整(消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		33	△27	38	△48	△4	△145	+140	-	20	△24
連結		3,747	4,465	4,366	3,540	16,119	12,693	+3,426	+27%	16,000	+119
		2,841	3,156	1,394	723	8,115	7,217	+898	+12%	7,850	+265

(註1) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

(註2) 2022年度以降、これまで「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3) 2022年度以降、これまで「関連事業」に含めていた「不動産事業」を除外しています。

2 2022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3,426億円の増収、増減率+27.0%。ドライバルク、エネルギー、自動車船の好市況に加え、期中平均為替の円安効果により増収。
- ◆事業利益／経常利益／税引前当期純利益：前年度比647億円／898億円／861億円の増益。
- ◆増益要因：主要3セグメントにおいて、好調な市況に加えて為替影響もあり、増益。コンテナ船は夏場以降の運賃市況急下落により前年度比で減益となるも、エネルギーや自動車船など他の事業が年度を通じて堅調に推移。
(為替レート：¥134.67/US\$ 前年同¥111.52/US\$)

【セグメント別】 [22年度経常損益実績(前年度比増減)]

ドライバルク事業 [576億円(+143億円)]

- 鉄鋼原料船（ケープサイズバルカー）：上期は中長期契約の利益に支えられ増益となったものの、下期以降は中国港湾などにおけるコロナ検疫緩和・撤廃による船腹稼働率上昇に伴い需給が緩み市況が悪化、前年度の賃率高騰の反動もあり通期では減益。
- 商船三井ドライバルク（中小型バルカー、木材チップ船ほか）：中小型バルカーは7月以降、中国向け荷動きが軟調となり減益。木材チップ船他は堅調に推移。
- その他（オープンハッチ船）：往路のパルプ・復路の一般バルク貨物の好市況継続。持分法適用会社GEARBULK社に対する貸倒引当金取崩しもあり増益。

エネルギー事業 [395億円+197億円]

■ タンカー・オフショア

- タンカー：原油船は上期後半からロシア・ウクライナ情勢影響もありトンマイルが伸長、また冬場の需要増、米国の戦略備蓄放出等により市況は回復し増益。さらに石油製品船・ケミカル船も同様にトンマイルが伸長し大きく利益貢献し、増益。
- オフショア：FPSO事業において、新たに2隻竣工したほか、既存の長期貸船契約により安定利益を確保。

2 2022年度 連結決算の要点（Ⅱ）

■ 液化ガス

- LNG船：一部長期契約満了の影響を受けて減益なるも、その他の長期貸船契約により引き続き安定的に利益を確保。
- FSRU：既存船が短期の追加契約を獲得・稼働したため、損益改善。

製品輸送事業 [7,054億円 (+424億円)]

■ コンテナ船 [6,201億円 (-138億円)]

- ONE：上期は旺盛な輸送需要が継続し増益なるも、下期は夏場以降港湾の混雑緩和に加え、顕著となった北米商品在庫の積み上がりとインフレ進展による欧州での消費減退により、船腹供給量の回復と輸送需要激減が発生、短期運賃市況が下落。通期で減益となったが、概ね前年並みの損益を維持。4Q（1月～3月）は減便調整等が奏功し、1月末予想より増益。

- 自動車船：半導体を始めとする部品供給不足等による国内自動車生産の見通し比減少はあったものの、中古車等の輸送需要も取込み、柔軟な配船計画見直しを実施。4Qには豪州港湾にて検疫規制に起因する滞船影響があったものの、前年度並みの輸送台数を確保し、増益。

- 港湾・ロジスティクス：港湾事業は夏場以降もコンテナ取扱量を維持。港湾事業およびロジスティクス事業ともに上期に積み上げた利益と合わせて増益。

- フェリー・内航RORO船：新型コロナウイルスに関連する行動規制の緩和を受け旅客数は大幅増加、貨物輸送需要も堅調に推移した結果、損益改善、黒字化。

不動産事業 [81億円 (-16億円)]

- ダイビル：国内保有物件の建て替え等に伴い前年同期比減益となるも安定利益を確保。

関連事業 [-5億円 (+17億円)]

- クルーズ船：営業運航日数の増加により旅客需要を取り込み、前年同期比で損益改善。

【配当】 中間配当300円実施済、期末配当予定を260円とし、通期で1株当たり560円を予定。（配当性向約25%）

3

2023年度 連結業績予想

(単位: 億円)	2023年度 予想			2022年度 実績			増減	
	上期	下期	通期	上期	下期	通期	(通期)	差異
売上高	7,470	7,430	14,900	8,213	7,906	16,119	△1,219	△8%
営業損益	500	550	1,050	560	526	1,087	△37	△3%
事業損益 (註1)	900	950	1,850	5,752	2,018	7,771	△5,921	△76%
経常損益	1,050	950	2,000	5,997	2,117	8,115	△6,115	△75%
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,200	900	2,100	6,015	1,945	7,960	△5,860	△74%

為替 (註2)	¥126.18/\$	¥125.00/\$	¥125.59/\$	¥130.98/\$	¥138.36/\$	¥134.67/\$	△¥9.08/\$	-
燃料単価(全油種) (註2・3)	-	-	-	\$859/MT	\$636/MT	\$745/MT	-	-
燃料単価(HSFO) (註2・3)	\$520/MT	\$520/MT	\$520/MT	\$609/MT	\$428/MT	\$516/MT	-	-
燃料単価(VLSFO) (註2・3)	\$640/MT	\$640/MT	\$640/MT	\$891/MT	\$659/MT	\$772/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

(註4) 目次記載の通り、金額は億円未満切り捨てて表示しているため、上期・下期の合計値と通期の値とは一致しません。

(参考) 通期見通し(経常損益)へのSensitivity

2023年度期初時点

為替: ±25.1億円/¥1/\$

燃料単価: ±0.3億円/\$1/MT

(VLSFO)

3 2023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 予想		
(単位: 億円)		上期	下期	通期
ドライバルク事業	ドライバルク船 (石炭船を除く)	1,750	1,700	3,450
		130	100	230
エネルギー事業	タンカー、オフショア、石炭船、 風力エネルギー、液化ガス (LNG船/LPG船/その他)	2,000	1,850	3,850
		240	200	440
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	2,850	3,000	5,850
	うち、コンテナ船事業(註3)	650	630	1,280
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	270	250	520
	うち、不動産事業	240	260	500
関連事業(註5)	曳船、商社等	520	520	1,040
		45	40	85
その他		200	200	400
		35	35	70
調整 (消去・全社)		230	230	460
		5	5	10
連結		120	130	250
		10	15	25
		-	-	-
		△ 30	△ 40	△ 70
		7,470	7,430	14,900
		1,050	950	2,000

(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、これまで「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。

		上段	売上高(註1)	
		下段	経常損益	
		2022年度 実績		
(単位: 億円)		上期	下期	通期
ドライバルク事業	ドライバルク船 (石炭船を除く)	2,355	1,940	4,296
		345	231	576
エネルギー事業	タンカー、オフショア、石炭船、 風力エネルギー、液化ガス(LNG 船/LPG船/その他)	1,891	1,996	3,887
		221	174	395
製品輸送事業	コンテナ船、自動車船、 港湾・ロジスティクス、 フェリー・内航RORO船	3,402	3,371	6,773
	うち、コンテナ船事業(註2)	5,377	1,676	7,054
不動産事業		265	265	530
		4,947	1,254	6,201
関連事業 (註3)	クルーズ、曳船、商社等	197	198	395
		47	33	81
その他		281	289	571
		△2	△3	△5
調整 (消去・全社)		85	111	196
		1	16	17
		-	-	-
		5	△10	△4
		8,213	7,906	16,119
		5,997	2,117	8,115

(註1) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

(註2) 2022年度以降、これまで「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3) 2022年度以降、これまで関連事業に含めていた不動産事業を除外しています。

4 2023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 /当期純利益：前年度比-5,921億円／-6,115億円／-5,860億円の減益。
物流混乱の正常化に加えて、世界的インフレ進行や地政学的リスクの顕在化に伴い世界経済が減速し、荷動きも弱含むと見込まれることから減益予想とするが、事業別では、コンテナ船は大幅減益予想となる一方で、エネルギーや自動車船は増益。これまでの構造改革の奏功等、コロナ禍前の利益水準を大きく上回る経常利益2,000億円を想定。
- ◆ 為替・燃料単価前提：為替 ¥125.59/\$、燃料単価（VLSFO）\$640/MT

【セグメント別】 [23年度通期予想経常損益（前年度比増減 ※2022年度実績は、2023年度以降の新セグメント区分を反映しておりません）]

ドライバルク事業 [230億円（-346億円）]

- 鉄鋼原料船（ケープサイズバルカー）：一部専用船契約満了等の影響に加えて経済回復の遅れ等のリスクを見込み減益見通し。
- 商船三井ドライバルク（中小型バルカー、木材チップ船ほか）：中小型バルカーについては船と貨物のボリュームをバランスさせているため、今後の市況変動が損益へ与える影響は限定的。一方、木材チップ船は紙製品在庫過多となっている中国の影響を受け、減益を見込む。
- その他（オープンハッチ船）：持分法適用会社GEARBULK社においてコンテナ船市況正常化に伴う流入貨物の減少を想定し、大幅減益。

エネルギー事業 [440億円（+45億円）]

■ タンカー・オフショア

- タンカー：原油船、プロダクト船、ケミカル船、いずれもロシア・ウクライナ紛争によるトンマイルの伸び等により市況が堅調に推移すると想定し、増益を見込む。
- オフショア：FPSO事業で昨年度に続く新規プロジェクト稼働により、増益を見込む。

4 2023年度 業績予想の要点（Ⅱ）

■ 液化ガス

- LNG船 : 新規プロジェクト稼働に伴う一時な経費増はあるものの、既存の長期契約の履行により安定利益確保。
- FSRU : 既存船の短期契約が終了し、新規プロジェクト投入までの端境期を迎えるため減益を見込む。

製品輸送事業 [1,280億円 (-5,773億円)]

■ コンテナ船 [500億円 (-5,701億円)]

- ONE : 足下のスポット賃率の上昇、荷動きの増加傾向に鑑み、市況は一定程度回復し黒字を維持することを見込む。
- 自動車船 : 完成車荷動きも段階的に回復し、輸送台数は本年度も前年度を上回る想定。引続き配船効率を高めることで増益。
- 港湾・ロジスティクス : 海外ターミナル売却影響、物流混乱の解消に伴うコンテナ滞留に関わる付帯収益減少により減益想定。

ウェルビーイングライフ事業 [85億円 (- (新設セグメント))]

■ 不動産 [70億円 (-11億円)]

- ダイビル : 新規物件の利益貢献がある一方、更に国内保有物件の建替えが発生。賃料収入減、エネルギー価格高止まりによる光熱費負担増により減益を見込む。
- フェリー・内航RORO船 : 旅客の回復基調と貨物輸送の堅調に加えて、新造のLNG燃料フェリー 2 隻投入効果も見込み、増益見通し。
- クルーズ : 旅客の回復基調により増収を見込む一方、新規投入船の準備費用発生。黒字化には至らずも損益改善想定。

関連事業 [10億円 (+15億円)]

曳船事業は、主に作業料金改定の影響により増益を見込む。

【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）

5

BLUE ACTION 2035 Core KPI 2022年度実績

目標		2022年度 実績	2023年度 見通し	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	2,400億円	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	0.89	0.9~1.0		
	ROE	49.8%	10.4%	9~10%		
非財務 KPI	環境 GHG排出原単位削減率*2 (2019年比)	▲3.6% (2021年度実績)	-	-	-	▲45%
	安全 4 Zero*3	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%	15%		[Phase 1終了までに 改めて設定]	
	MGKP*4在任者構成率 (女性/本社出身者外/40代以下)	4.7%/18.3%/9.5%	8%/30%/15%			
	DX 価値創造業務・ 安全業務への転換率 (累計)	-	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 2022年度実績は2023年度第1四半期決算説明資料にて更新予定。

*3 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。

*4 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。

6 (参考) BLUE ACTION 2035の取り組み進捗



課題	当社取り組み
 <p>ポートフォリオ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・商船三井ロジスティクス株式会社の完全子会社化 (2022,11,8) ・ダイビルが米アトランタ近郊にESG配慮型オフィスを開発 (2022,12,1) ・フェリー・内航RORO船事業に関するグループ会社2社の合併を決定 (2023,2,13) ・3万2千トン型クルーズ船購入 (2023,3,17)
 <p>環境</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・LNGを主燃料とした大型船6隻の建造を決定 (2022,8,25) ・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」が竣工 (2022,10,7) ・国内企業で初めてファースト・ムーバーズ・コアリションの SHIPPING・セクターに参画 (2023,1,26) ・世界初、Methanexとバイオメタノール燃料を用いたNet Zero Voyageを実施 (2023,2,28) ・アンモニア燃料船の基本設計承認 (AiP) をClassNKとロイドの2船級から取得 (2023,4,14) ・「商船三井グループ 環境ビジョン2.2」を策定 ～ネットゼロへの確かな歩み～ (2023,4,21)
 <p>地域 人財 (Human Capital)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・商船三井とインド・GAIL社がパートナーシップを強化 (2022,12,21) ・「商船三井グループ Human Capital ビジョン」を策定 ～「多様性」「共走・共創」「働き甲斐」の3原則で人財政策を推進～ (2023,4,21)
 <p>DX 安全</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・衛星通信サービスStarlinkの外航船上トライアル利用を決定 (2022,12,12) ・「商船三井グループ DXビジョン」を策定 (2023,3,1)

1. 2022年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	2022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	2022年4-9月			2022年10月-2023年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	21,600	13,700	17,700	15,000	9,100	12,100	14,900
パナマックス	26,600	17,200	21,900	16,000	11,300	13,700	17,800
ハンディマックス	28,900	19,700	24,300	14,700	10,200	12,500	18,400
ハンディサイズ	27,600	18,700	23,200	14,900	9,700	12,300	17,700
海外子会社運航船に関わる市況	2022年1-6月			2022年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	14,700	21,600	18,200	13,700	15,000	14,400	16,300

2. 2023年度(実績・見通し)

(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	17,000	21,000	19,000	21,000	13,000	17,000	18,000
パナマックス	16,500	17,500	17,000	16,000	16,000	16,000	16,500
ハンディマックス	12,000	14,000	13,000	14,000	14,000	14,000	13,500
ハンディサイズ	11,500	13,500	12,500	13,500	13,500	13,500	13,000
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		
ケープサイズ	9,100	17,000	13,100	21,000	21,000	21,000	17,000

(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) 海外子会社運航船については、暦年ベース（1-12月）の市況実績・見通しを表示。（海外子会社は12月決算であり、3カ月遅れて当社連結決算に計上される為。）

4) 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。

油送船市況（スポット傭船料換算）

[補足資料2]

1. 2022年度(実績)

(単位： US \$ /日)

船型	対象航路	2022年度						通期
		上期		下期				
海外子会社運航船に関わる市況		2022年1-6月		2022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	-7,300	-11,400	-9,400	25,600	61,400	43,500	17,100
石油製品船 (MR)	主要5航路	9,800	34,700	22,200	44,600	44,700	44,600	33,400
LPG船 (VLGC)	中東-日本	30,000	45,500	37,800	39,000	101,200	70,100	53,900

(出所) 石油製品船及びLPG船：クラークソン

2. 2023年度(実績・見通し)

(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	37,000	42,000			56,500	49,250
石油製品船 (MR)	主要5航路	29,200						
LPG船 (VLGC)	中東-日本	35,600						

(註)

(出所) 石油製品船及びLPG船：クラークソン

- 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. 2021年度 (実績)

(1998年1月1日=1,000)

対象航路	2021年度						
	上期 2021年4-9月			下期 2021年10月-2022年3月			通期 平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	1,484	2,051	1,768	2,311	2,596	2,454	2,111
北米東岸向け	1,757	2,318	2,038	2,527	2,682	2,604	2,321
欧州向け	3,500	5,092	4,296	5,284	5,526	5,405	4,851
南米向け	1,846	2,477	2,161	2,924	2,637	2,780	2,471

2. 2022年度 (実績)

(1998年1月1日=1,000)

対象航路	2022年度						
	上期 2022年4-9月			下期 2022年10月-2023年3月			通期 平均
	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

*China Containerized Freight Index

1. 2022年度（実績）

(単位：千台)

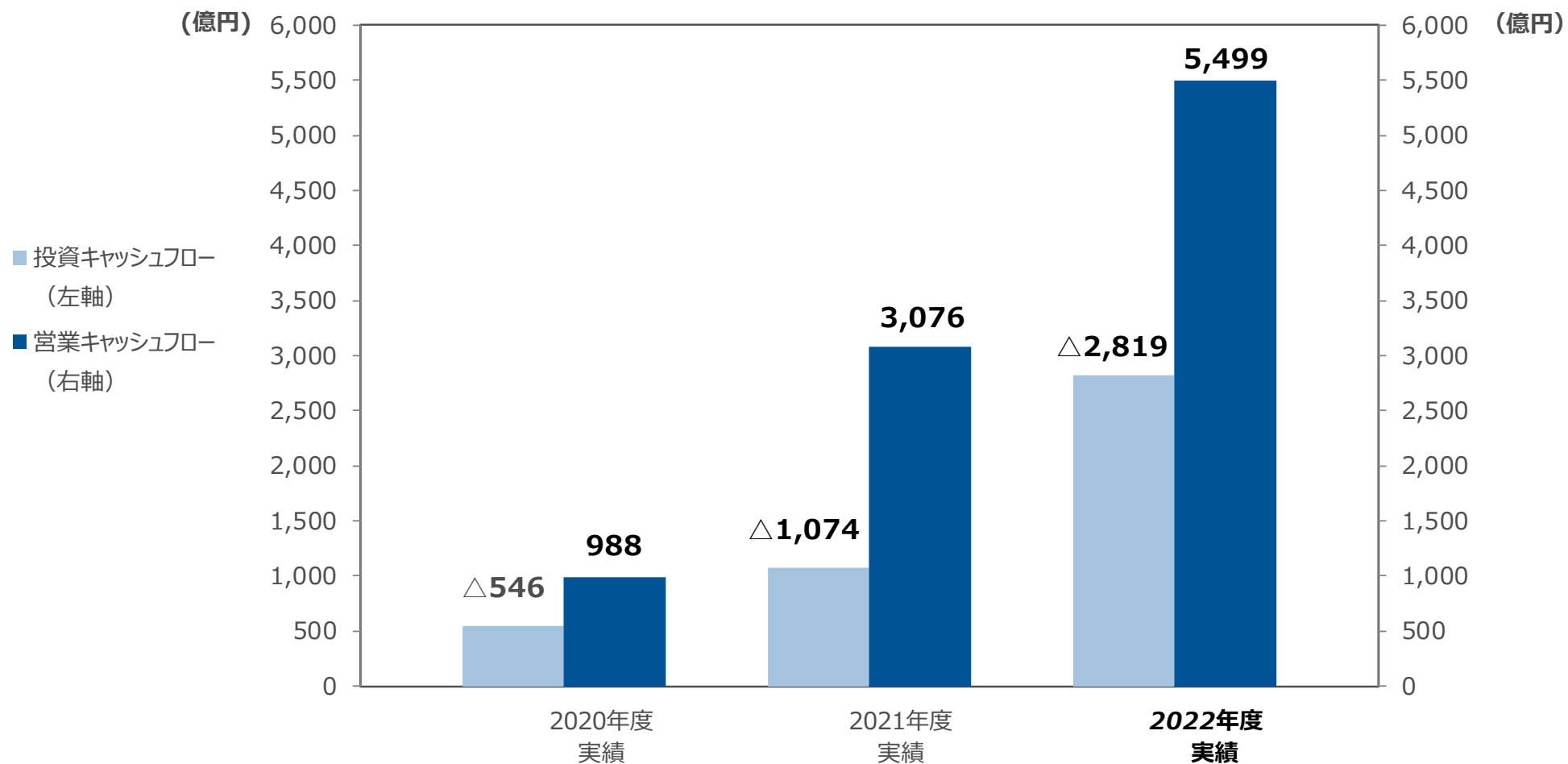
(進行基準／航海傭船を含む)	2022年度						
			上期			下期	通期
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計（欧州域内近海輸送も含む）	744	777	1,521	796	802	1,597	3,118

2. 2023年度（見通し）

(単位：千台)

(進行基準／航海傭船を含む)	2023年度		
	上期	下期	通期
合計（欧州域内近海輸送も含む）	1,684	1,766	3,450

*青字は見通し



経常損益(億円)	1,336	7,217	8,115
親会社に帰属する当期純損益(億円)	900	7,088	7,960
平均為替	¥105.95/\$	¥111.52/\$	¥134.67/\$

船隊構成

[補足資料6]

		2022年 3月末	2023年3月末		2024年 3月末 (見込み)	
				1,000dwt		
ドライバルク事業	ケープサイズ	79	80	15,826	80	
	中小型 一般バルカー	バナマックス	33	31	2,656	37
		ハンディマックス	47	49	2,774	57
		ハンディサイズ	29	35	1,311	41
		(小計)	109	115	6,742	135
	木材チップ船	42	45	2,484	44	
	多目的船	53	36	505	38	
(小計)	283	276	25,557	297		
	(内、市況エクスポージャー)	(53)	(60.5)	-	(60)	
エネルギー事業	油送船	原油タンカー	37	36	9,370	35
		プロダクトタンカー	14	14	796	14
		ケミカルタンカー	83	86	2,229	87
		メタノールタンカー	22	22	944	22
	(小計)	156	158	13,339	158	
		(内、市況エクスポージャー)	(79)	(74)	-	(84)
	液化ガス	LNG船	91	94	7,881	97
		エタン船	6	6	354	6
		LNG燃料供給船	2	2	19	2
		LNG発電船	1	1	19	1
		FSU・FSRU	4	4	384	4
		LPG・アンモニア船	15	16	792	20
		その他	0	2	153	3
	(小計)	119	125	9,602	133	
		(内、市況エクスポージャー)	(3)	(4)	-	(5)
	FPSO	7	9	2,471	11	
	サブシー支援船	3	3	27	3	
	石炭船	36	34	3,242	34	
	洋上風力発電設備設置船 (SEP)	5	5	14	5	
	洋上風力支援船 (SOV)	0	1	2	1	
内航船 (内航RORO船除く)	30	30	109	30		
その他	2	2	8	2		
製品輸送事業	自動車船	93	96	1,652	97	
	フェリー・内航RORO船	15	16	97	15	
関連事業・その他	クルーズ船	1	2	8	2	
	その他	2	2	12	2	
小計		752	759	56,140	790	
製品輸送事業	コンテナ船	47	40	4,025	34	
合計		799	799	60,166	824	

註1) 短期傭船、J/V保有船を含む。

註2) 『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3) コンテナ船は、ONE社フリートのうち、当社が保有または傭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4) 2023年度にウェルビーイングライフ事業を新設、本表のうちフェリー・内航RORO船およびクルーズ船が本事業に移動されます。

