



# 2022年度（2023年3月期） 第3四半期 決算説明資料

2023年1月31日  
株式会社商船三井



# 目次

1. 2022年度 第3四半期 連結決算概要	P3-4
2. 2022年度 第3四半期 連結決算の要点	P5-6
3. 2022年度 連結業績予想	P7-8
4. 2022年度 連結業績予想の要点	P9-10
5. (参考) 今年度の取り組み状況・進捗	P11
6. 補足資料 1-7	P12-18

(註)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致します。

# 1. 2022年度 第3四半期 連結決算概要

(単位: 億円)	2022年度 実績				2021年度 実績				増減	
	1Q	2Q	3Q	4-12月実績	1Q	2Q	3Q	4-12月実績		
売上高	3,747	4,465	4,366	12,579	2,888	3,082	3,314	9,285	+3,294	+35%
営業損益	235	324	401	962	80	123	220	424	+538	+127%
事業損益 (註1)	2,663	3,089	1,286	7,039	993	1,647	2,088	4,728	+2,310	+49%
経常損益	2,841	3,156	1,394	7,392	1,042	1,675	2,158	4,876	+2,515	+52%
親会社株主に帰属する 当期純損益	2,857	3,157	1,217	7,232	1,041	1,707	2,123	4,871	+2,360	+48%
為替 (註2)	¥125.29/\$	¥136.68/\$	¥144.48/\$	¥135.48/\$	¥108.77/\$	¥110.05/\$	¥112.72/\$	¥110.51/\$	+¥24.97/\$	+23%
燃料油単価(全油種) (註2・3)	\$914/MT	\$808/MT	\$655/MT	\$787/MT	\$497/MT	\$530/MT	\$588/MT	\$539/MT	+\$248/MT	+46%
燃料油単価(HSFO) (註2・3)	\$705/MT	\$517/MT	\$423/MT	\$543/MT	-	-	-	\$448/MT	-	-
燃料油単価(VLSFO) (註2・3)	\$942/MT	\$843/MT	\$680/MT	\$815/MT	-	-	-	\$554/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. 2022年度 第3四半期 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)		2022年度 実績				2021年度 実績				増減	
		1Q	2Q	3Q	4-12月実績	1Q	2Q	3Q	4-12月実績		
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	3,444	783	903	991	2,678	+766	+29%
		185	159	177	523	65	77	175	319	+203	+64%
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	2,974	688	737	752	2,178	+795	+36%
		95	126	126	348	43	65	73	182	+165	+91%
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	5,288	1,178	1,203	1,310	3,693	+1,595	+43%
	うち、コンテナ船事業(註2)	2,498	2,879	1,011	6,389	901	1,511	1,888	4,301	+2,088	+49%
不動産事業		130	134	144	409	144	143	142	430	△20	△5%
		2,344	2,603	715	5,662	872	1,462	1,811	4,146	+1,516	+37%
関連事業(註3)	クルーズ船、曳船、商社等	98	99	101	299	96	97	97	291	+7	+3%
		25	22	26	74	32	27	29	89	△14	△17%
その他		136	145	141	423	100	107	121	328	+94	+29%
		0	△1	△1	△4	△8	△7	△1	△17	+13	-
調整(消去・全社)		40	45	64	149	40	33	40	114	+34	+30%
		4	△3	15	16	8	9	6	24	△8	△33%
連結		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		33	△27	38	44	△1	△8	△13	△22	+66	-
		3,747	4,465	4,366	12,579	2,888	3,082	3,314	9,285	+3,294	+35%
		2,841	3,156	1,394	7,392	1,042	1,675	2,158	4,876	+2,515	+52%

(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 第3四半期 連結決算の要点 ( I )

### 【概況・ダイジェスト】

- ◆売上高：前年同期比 3,294億円の増収。エネルギー、自動車船事業の堅調や期中平均為替の円安効果により増収。
- ◆事業利益／経常利益：前年同期比2,310億円／2,515億円の増益。
- ◆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。3Q（10～12月）は、コンテナ船は運賃市況急下落により前年同期比で減益となるも、エネルギーや自動車船など他の事業が堅調に推移。（為替レート：¥135.48/US\$ 前年同 ¥110.51/US\$）

### 【セグメント別】 [22年度 3Q累計経常損益実績(前年同期比増減)]

#### ドライバルク事業 [ 523億円 (+203億円) ]

- 鉄鋼原料船（ケープサイズバルカー）：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、中長期契約の利益に支えられたものの前年同期比減益。
- 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）：7月以降、中国向け荷動きは軟調となるも期間累計で増益。
- 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 [ 348億円 +165億円) ]

##### ■ 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、石油製品船・ケミカル船も同様にトンマイルが伸長し、増益。
- オフショア：FPSO事業において、長期貸船契約により安定利益を確保。新規プロジェクトも稼働しており、増益。

## 2. 2022年度 第3四半期 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、増益

### 製品輸送事業 [6,389億円 (+2,088億円)]

#### ■ コンテナ船 [5,662億円 (+1,516億円)]

- ▶ ONE：港湾混雑の緩和、世界経済の減速を受け、8月半ば以降輸送需要が減少、短期運賃市況が下落、3Q（10～12月）は前年同期比減益となるも、9か月累計では前年比高値で成約した期間契約が利益貢献し、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により前年を上回る輸送台数を確保し、増益。
- 港湾・ロジスティクス：夏場以降もコンテナ取扱量を維持し、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、年末の帰省需要も回復し、旅客数は大幅増加。貨物輸送需要も堅調に推移し、増益。

### 不動産事業 [74億円 (-14億円)]

- ▶ ダイビル：国内保有物件の建て替え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 [-4億円 (+13億円)]

- ▶ 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。

### 3. 2022年度 連結業績予想

\* 2022年度2Q決算発表時（2022年10月31日）の予想

(単位: 億円)	2022年度						2021年度		
	上期実績	3Q実績	4Q見通し	下期見通し	通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異	通期実績	差異
売上高	8,213	4,366	3,420	7,786	16,000	16,000	0	12,693	+3,306
営業損益	560	401	87	489	1,050	860	+190	550	+499
事業損益 (註1)	5,752	1,286	460	1,747	7,500	7,700	△200	7,123	+376
経常損益	5,997	1,394	457	1,852	7,850	8,000	△150	7,217	+632
親会社株主に帰属する 当期純損益	6,015	1,217	767	1,984	8,000	7,900	+100	7,088	+911

為替 (註2)	¥130.98/\$	¥144.48/\$	¥131.17/\$	-	¥134.40/\$	¥132.99/\$	+¥1.41/\$	¥111.52/\$	+¥22.88/\$
燃料単価(全油種) (註2・3)	\$859/MT	\$655/MT	-	-	-	-	-	\$585/MT	-
燃料単価(HSFO) (註2・3)	\$609/MT	\$423/MT	\$400/MT	-	\$507/MT	\$515/MT	-\$8/MT	-	-
燃料単価(VLSFO) (註2・3)	\$891/MT	\$680/MT	\$610/MT	-	\$764/MT	\$800/MT	-\$36/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

【cf】前年度実績	上期	下期		通期	
		3Q	4Q		
売上高	5,970	3,314	3,408	6,722	12,693
営業損益	203	220	125	346	550
事業損益 (註1)	2,640	2,088	2,395	4,483	7,123
経常損益	2,718	2,158	2,340	4,499	7,217
親会社株主に帰属する 当期純損益	2,748	2,123	2,216	4,339	7,088

為替(期中平均)	¥109.41/\$	¥112.72/\$	¥114.52/\$	¥113.62/\$	¥111.52/\$
燃料油単価(期中平均)	\$514/MT	\$588/MT	\$721/MT	\$653/MT	\$585/MT

#### (参考) 通期見通し (経常損益) へのSensitivity

2022年度3Q決算時点

為替: ±35.3億円/¥1/\$

燃料単価: ±0.1億円/\$1/MT  
(VLSFO)

# 3. 2022年度 連結業績予想 (セグメント別)

		上段	売上高(註1)						* 2022年度2Q決算発表時 (2022年10月31日)の予想						
		下段	経常損益						2021年度実績						
		2022年度								2021年度実績					
(単位: 億円)		上期 実績	下期 見通し		通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異	上期	下期		通期	増減			
			3Q実績	4Q見通し					3Q	4Q					
ドライバルク事業	ドライバルク船 (石炭船を除く)	2,355	1,089	805	1,894	4,250	4,350	△100	1,687	991	929	1,920	3,607	+642	
		345	177	56	234	580	510	+70	143	175	113	289	432	+147	
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	1,083	805	1,888	3,780	3,780	0	1,426	752	761	1,513	2,940	+839	
		221	126	71	198	420	400	+20	109	73	16	89	198	+221	
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	1,886	1,481	3,368	6,770	6,670	+100	2,382	1,310	1,460	2,770	5,153	+1,616	
		5,377	1,011	360	1,372	6,750	7,000	△250	2,413	1,888	2,328	4,216	6,629	+120	
	うち、コンテナ船事業(註2)	265	144	120	264	530	520	+10	288	142	136	278	566	△36	
		4,947	715	247	962	5,910	6,350	△440	2,335	1,811	2,193	4,004	6,340	△430	
不動産事業		197	101	100	202	400	400	0	193	97	97	195	389	+10	
		47	26	5	32	80	80	0	60	29	8	37	97	△17	
関連事業 (註3)	クルーズ船、曳船、商社等	281	141	176	318	600	600	0	207	121	117	238	445	+154	
		△2	△1	△5	△7	△10	△10	0	△16	△1	△5	△6	△23	+13	
その他		85	64	50	114	200	200	0	73	40	42	83	157	+42	
		1	15	△6	8	10	10	0	18	6	2	8	27	△17	
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		5	38	△24	14	20	10	+10	△9	△13	△122	△135	△145	+165	
連結		8,213	4,366	3,420	7,786	16,000	16,000	0	5,970	3,314	3,408	6,722	12,693	+3,306	
		5,997	1,394	457	1,852	7,850	8,000	△150	2,718	2,158	2,340	4,499	7,217	+632	

(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。

(註4) 註2及び3に記載した報告セグメント変更を反映したセグメント区分で、各売上高、及び損益を振り分けて表示しています。



## 4. 2022年度 業績予想の要点 ( I )

### 【概況・ダイジェスト】

- ◆ 売上高 : 16,000億円 (前回10/31発表から修正なし)
- ◆ 事業利益 : 7,500億円 (前回10/31発表より▲200億円)
- ◆ 経常利益 / 当期純利益 : 7,850億円 / 8,000億円 (前回10/31 発表より▲150億円 / +100 億円) ※過去最高
- ◆ 修正理由 : 為替前提を前回予想よりも円高とし、経常利益は下方修正するものの、当期純利益は、海外子会社の清算益等の特別利益増により、上方修正。※下期配当も10円増配予定 (配当性向25%)  
(為替前提 : 前回10/31発表 ¥135/US\$ から4Q以降 ¥130/US\$へ変更)

### 【セグメント別】 [22年度通期予想経常損益 (前回10/31発表値からの増減)]

#### ドライバルク事業 [ 580億円 (+70億円) ]

- 鉄鋼原料船 (ケープサイズバルカー) : ブラジル・豪州の雨季入り、港湾・積み出し施設のメンテナンスによる出荷減を踏まえ、4Q(1月~3月) に前年度のような賃率高騰を見込めず、通期で前年比減益を想定。
- 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) : 上期利益の積み上げに加え、木材チップ船や多目的船の堅調な荷動き需要継続を見込む。
- その他 (オープンハッチ船) : 好市況および持分法適用会社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 [ 420億円 (+20億円) ]

##### ■ 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事業での新規プロジェクト稼働により、増益を見込む。

## 4. 2022年度 業績予想の要点（Ⅱ）

### ■ 液化ガス

- LNG船 : 一部契約の満了により前年比減益となるも安定利益確保。新造船竣工により、24年以降利益拡大を見込む
- FSRU : 新規プロジェクト稼働に加えて、既存船が短期の追加契約を獲得・稼働により増益。

### 製品輸送事業 [ 6,750億円 (-250億円) ]

#### ■ コンテナ船 [ 5,910億円 (-440億円) ]

- ONE : インフレ進展や米国における在庫調整の影響を踏まえ、春節明けの荷量回復に一定の時間がかかることを予想。  
4Q（1～3月）で利益を積み増すものの、前年度のような市況は見込めず、通期利益は減益。

#### ■ 自動車船 : 北米向けを中心に輸送台数は回復基調が継続、前年を上回る年間輸送台数を想定。

荷動きに合わせた柔軟な配船調整等を継続することにより増益を見込む。

#### ■ 港湾・ロジスティクス : 上期に積み上げ利益により通期では増益。海外ターミナル売却による経常利益影響は、今期中はなし。

#### ■ フェリー・内航RORO船 : 1月に国内初LNG燃料フェリーが就航、旅客増に加えて既存船比で積載能力向上、黒字化。

### 不動産事業 [ 80億円 (±0億円) ]

- ダイビル : 国内保有物件建替えに伴う賃料収入減はあるものの、海外物件の稼働率上昇を背景に堅調な損益を見込む。

### 関連事業 [ -10億円 (±0億円) ]

客船及び旅行業は、行動規制緩和による需要の回復方向により、損益改善。

**【配当】** 中間配当300円実施済、期末配当予定を10円増配の260円とし、通期で1株当たり560円を予定。

(配当性向約25%)

## 5. (参考) 今年度の取り組み状況・進捗

日付	当社取り組みなど	開示資料 URL
4月18日	サステナビリティ計画「MOL Sustainability Plan」の策定	<a href="#">URL</a>
8月25日	LNGを主燃料とした大型船6隻の建造を決定	<a href="#">URL</a>
10月7日	世界初のウインドチャレンジャー（硬翼帆式風力推進装置）搭載石炭輸送船「松風丸」が竣工	<a href="#">URL</a>
11月2日	「株式会社カタフリ」を設立し、クラウド型 船質管理アプリサービスの提供を開始	<a href="#">URL</a>
11月8日	商船三井ロジスティクス株式会社の完全子会社化	<a href="#">URL</a>
11月25日	外航クルーズ船 2 隻の建造を決定	<a href="#">URL</a>
12月1日	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	<a href="#">URL</a>
12月12日	衛星通信サービスStarlinkの外航船上トライアル利用を決定	<a href="#">URL</a>
1月16日	日本初のLNG燃料フェリー「さんふらわあ くれない」が就航	<a href="#">URL</a>
1月19日	メタノールを主燃料としたメタノール輸送船“Cypress Sun”が竣工	<a href="#">URL</a>
1月26日	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	<a href="#">URL</a>

# ドライバルク船市況（スポット傭船料）

[補足資料1]

## 1. 2021年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	2021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	2021年4-9月			2021年10月-2022年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	31,100	42,400	36,800	42,600	14,700	28,700	32,700
パナマックス	24,700	32,300	28,500	29,300	23,200	26,300	27,400
ハンディマックス	25,500	34,300	29,900	30,500	25,200	27,900	28,900
ハンディサイズ	20,500	32,200	26,400	31,400	24,100	27,800	27,100
海外子会社運航船に関わる市況	2021年1-6月			2021年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	17,100	31,100	24,100	42,400	42,600	42,500	33,300

## 2. 2022年度(実績・見通し)

(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	9,000	12,000	14,800
パナマックス	26,600	17,200	21,900	16,000	11,000	13,500	17,700
ハンディマックス	28,900	19,700	24,300	14,700	9,000	11,900	18,100
ハンディサイズ	27,600	18,700	23,200	14,900	9,000	12,000	17,600
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

(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カ月遅れで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. 2021年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2021年度						通期
		上期			下期			
海外子会社運航船に関わる市況		2021年1-6月			2021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	-1,300	-1,400	-1,400	-4,100	1,800	-1,200	-1,300
石油製品船 (MR)	主要5航路	5,700	5,900	5,800	5,700	3,500	4,600	5,200
LPG船 (VLGC)	中東-日本	43,400	35,500	39,500	22,800	39,700	31,300	35,400

(出所) 石油製品船及びLPG船：クラークソン

## 2. 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

(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。）

# コンテナ運賃市況 (CCFI\*)

[補足資料3]

## 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			
北米東岸向け	2,796	2,844	2,820	1,746			
欧州向け	5,060	4,738	4,899	2,497			
南米向け	1,989	2,164	2,077	979			

\*China Containerized Freight Index

## 1. 2021年度（実績）

（単位：千台）

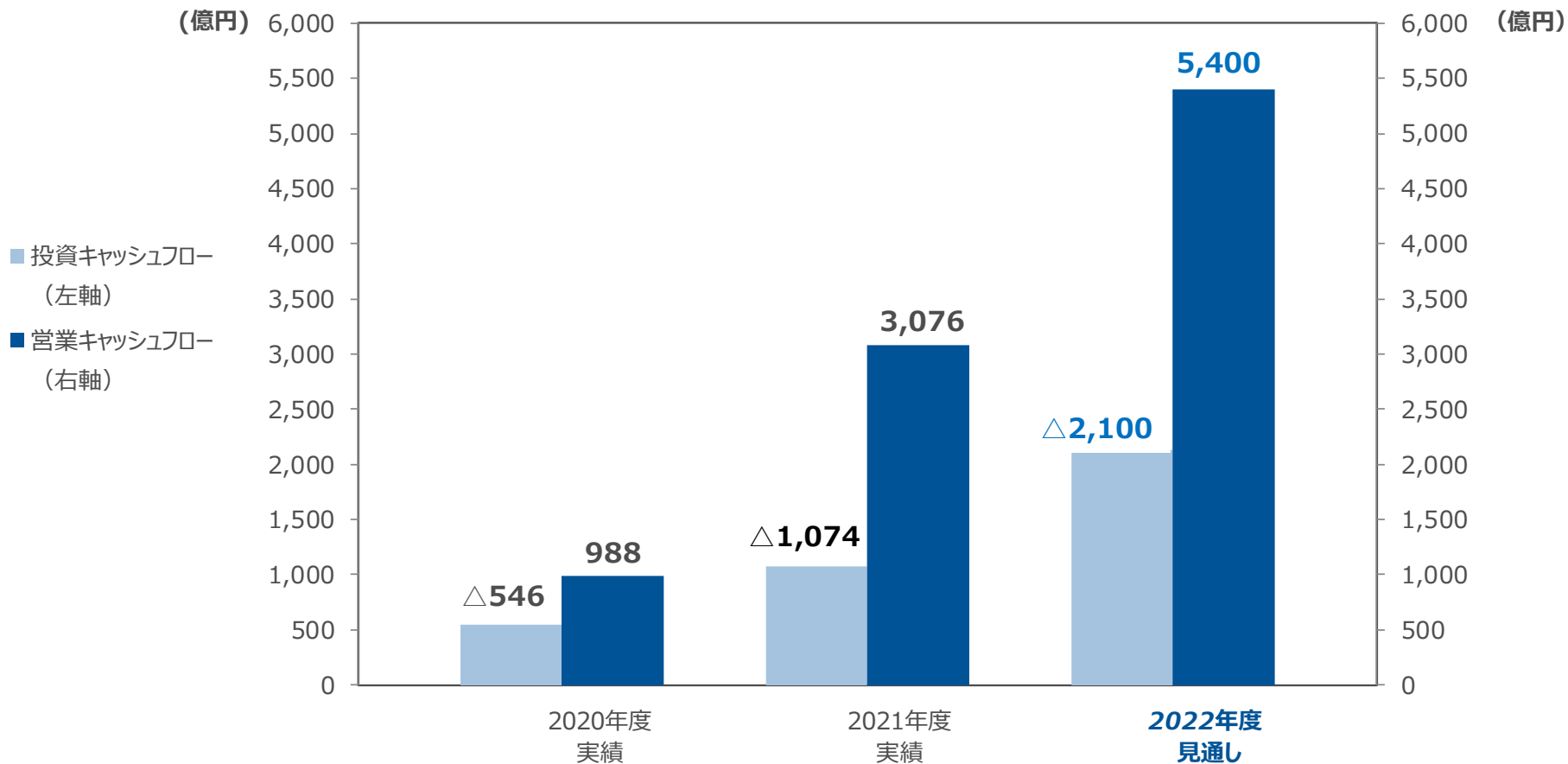
（進行基準／航海傭船を含む）	2021年度						
			上期			下期	通期
	1Q	2Q		3Q	4Q		
<b>合計</b> （欧州域内近海輸送も含む）	792	793	1,585	722	799	1,521	3,105

## 2. 2022年度（実績・見通し）

（単位：千台）

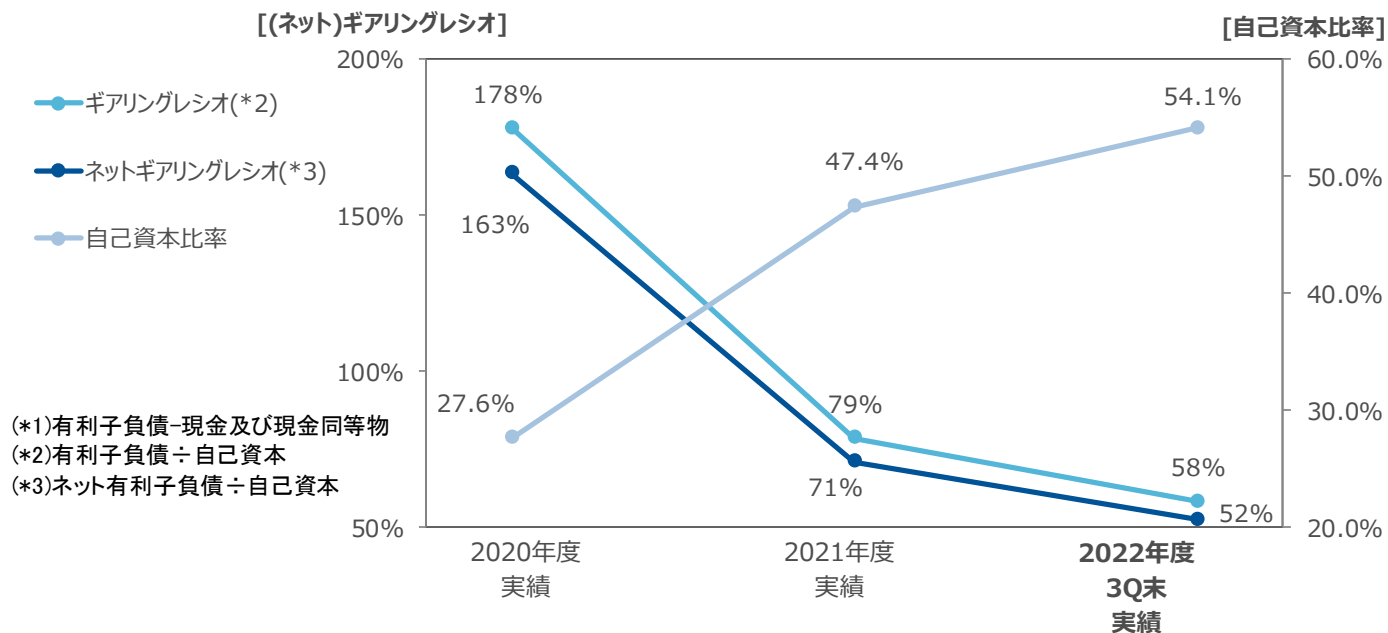
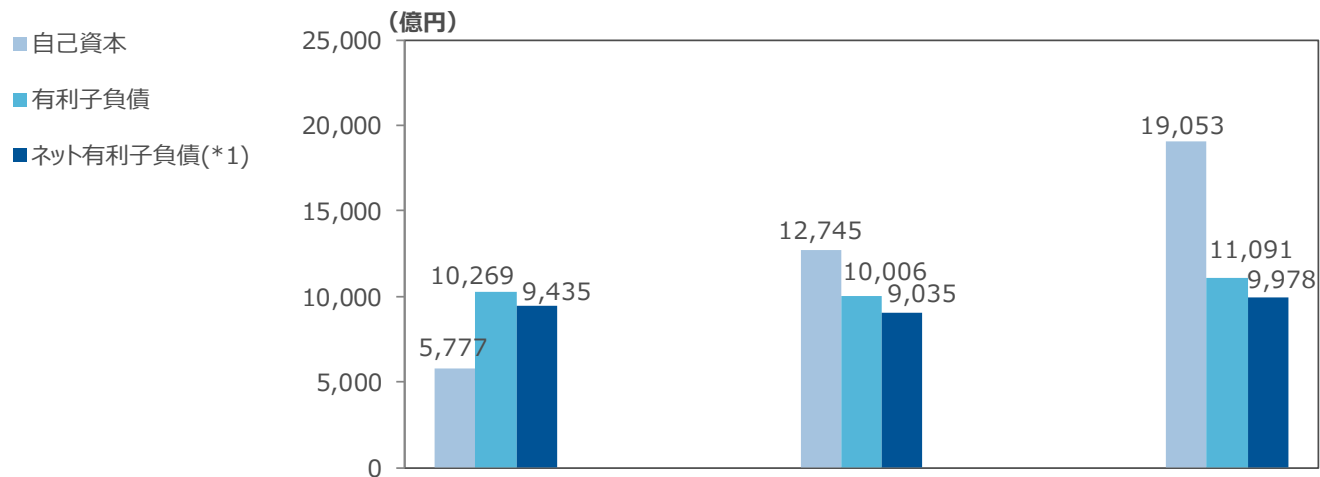
（進行基準／航海傭船を含む）	2022年度						
			上期			下期	通期
	1Q	2Q		3Q	4Q		
<b>合計</b> （欧州域内近海輸送も含む）	744	777	1,521	796	854	1,650	3,171

\*青字は見通し



	2020年度実績	2021年度実績	2022年度見通し
経常損益(億円)	1,336	7,217	7,850
親会社に帰属する当期純損益(億円)	900	7,088	8,000
平均為替	¥105.95/\$	¥111.52/\$	¥134.40/\$





(\*1)有利子負債-現金及び現金同等物  
 (\*2)有利子負債÷自己資本  
 (\*3)ネット有利子負債÷自己資本

(期末為替)

単体	¥110.71/\$	¥122.39/\$	¥132.70/\$
海外子会社	¥103.50/\$	¥115.02/\$	¥144.81/\$

# 船隊構成

## [補足資料7]

		2022年 3月末	2022年 9月末	2022年12月末		2023年 3月末 (見込み)	
				1,000dwt			
ドライバルク事業	ケープサイズ	79	76	80	15,948	81	
	中小型 一般バルカー	パナマックス	33	38	44	3,592	39
		ハンディマックス	47	45	47	2,684	54
		ハンディサイズ	29	38	38	1,405	41
		(小計)	109	121	129	7,681	134
	木材チップ船	42	44	45	2,484	45	
	多目的船	53	38	31	443	33	
	(小計)	283	279	285	26,556	293	
	(内、市況エクスポージャー)	(53)	(56)	-	-	(57)	
エネルギー事業	油送船	原油タンカー	37	36	36	9,682	36
		プロダクトタンカー	14	14	14	867	14
		ケミカルタンカー	83	80	80	2,077	86
		メタノールタンカー	22	21	21	894	22
	(小計)	156	151	151	13,520	158	
		(内、市況エクスポージャー)	(79)	(70)	-	-	(76)
	液化ガス	LNG船	91	91	91	7,612	91
		エタン船	6	6	6	354	6
		LNG燃料供給船	2	2	2	19	2
		LNG発電船	1	1	1	19	1
		FSU・FSRU	4	4	4	384	4
		LPG・アンモニア船	15	15	15	734	15
	(小計)	119	119	119	9,122	119	
		(内、市況エクスポージャー)	(3)	(3)	-	-	(3)
	FPSO	7	8	8	2,314	8	
	サブシー支援船	3	3	3	27	3	
	石炭船	36	35	36	3,404	34	
洋上風力発電設備設置船 (SEP)	5	5	5	14	5		
洋上風力支援船 (SOV)	0	1	1	2	1		
内航船 (内航RORO船除く)	30	30	30	109	30		
製品輸送事業	自動車船	93	93	95	1,634	95	
	フェリー・内航RORO船	15	15	16	93	16	
関連事業・その他	クルーズ船	1	1	1	4	1	
	その他	2	2	2	12	2	
小計		750	742	752	56,810	765	
製品輸送事業	コンテナ船	47	44	43	4,372	40	
合計		797	786	795	61,182	805	

註1) 短期備船、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、当社が保有または備船に関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。