



# 2022年度（2023年3月期） 第2四半期 決算説明資料

2022年10月31日  
株式会社商船三井



# 目次

1. 2022年度 第2四半期 連結決算概要	P3-4
2. 2022年度 第2四半期 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2四半期 連結決算概要

\* 2022年度1Q決算発表時（2022年7月29日）の予想

(単位: 億円)	2022年度 実績			2021年度 上期 実績	増減	2022年度 上期 前回見通し*	差異
	1Q	2Q	上期				
売上高	3,747	4,465	8,213	5,970	+2,242	7,700	513
営業損益	235	324	560	203	+356	470	90
事業損益 (註1)	2,663	3,089	5,752	2,640	+3,112	4,800	952
経常損益	2,841	3,156	5,997	2,718	+3,279	5,000	997
親会社株主に帰属する 当期純損益	2,857	3,157	6,015	2,748	+3,266	5,000	1,015

為替 (註2)	¥125.29/\$	¥136.68/\$	¥130.98/\$	¥109.41/\$	+¥21.57/\$	¥125.00/\$	+¥5.98/\$
燃料油単価(全油種) (註2・3)	\$914/MT	\$808/MT	\$859/MT	\$514/MT	+\$345/MT	-	-
燃料油単価(HSFO) (註2・3)	\$705/MT	\$517/MT	\$609/MT	-	-	\$580/MT	+\$29/MT
燃料油単価(VLSFO) (註2・3)	\$942/MT	\$843/MT	\$891/MT	-	-	\$1,030/MT	-\$139/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2四半期 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

\* 2022年度1Q決算発表時(2022年7月29日)の予想

(単位: 億円)		2022年度 実績			2021年度 上期 実績	増減	2022年度 上期 前回見通し*	差異
		1Q	2Q	上期				
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	2,355	1,687	+668	2,200	+155
		185	159	345	143	+202	340	+5
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	1,891	1,426	+464	1,750	+141
		95	126	221	109	+112	160	+61
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	3,402	2,382	+1,019	3,180	+222
		2,498	2,879	5,377	2,413	+2,964	4,480	+897
	うち、コンテナ船事業(註2)	130	134	265	288	△22	260	+5
		2,344	2,603	4,947	2,335	+2,612	4,180	+767
不動産事業		98	99	197	193	+3	200	△2
		25	22	47	60	△12	50	△2
関連事業(註3)	客船、曳船、商社等	136	145	281	207	+74	270	+11
		0	△1	△2	△16	+14	△5	+2
その他		40	45	85	73	+11	100	△14
		4	△3	1	18	△17	5	△3
調整(消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-
		33	△27	5	△9	+15	△30	+35
連結		3,747	4,465	8,213	5,970	+2,242	7,700	+513
		2,841	3,156	5,997	2,718	+3,279	5,000	+997

(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2四半期 連結決算の要点 ( I )

### 【概況・ダイジェスト】

- ◆売上高：前年上期比 2,242億円の増収。ドライバルク、自動車船事業の堅調および為替影響等による。
- ◆事業利益／経常利益：前年上期比3,112億円／3,279億円の大幅増益。
- ◆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。特にコンテナ船の旺盛な貨物需要・賃率が上期後半まで持続したことに加え、自動車船における需要変動に合わせた柔軟な航路・貨物の入れ替えにより製品輸送事業が大幅な増益。（為替レート：上期実績 ¥ 130.98/ \$ 前年同 ¥ 109.41/ \$）

### 【セグメント別】 [22年度2Q累計経常損益実績(前年上期比増減)]

#### ドライバルク事業 [ 345億円 (+202億円) ]

- 鉄鋼原料船（ケープサイズバルカー）：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、市況が大幅に悪化する局面があり前回時の想定は下回ったが、中長期契約の利益等に支えられて前年上期比増益。
- 商船三井ドライバルク（中小型バルカー、木材チップ船）：堅調な市況および輸送需要を背景に増益。
- その他（オープンハッチ船）：好調なパルプ輸送に加え、復路の一般バルカーの好市況も寄与し、増益。

#### エネルギー事業 [ 221億円 +112億円) ]

##### ■ タンカー・オフショア

- タンカー：原油船は上期後半からの荷動き回復を受けて市況が大幅に改善、石油製品船・ケミカル船はロシア・ウクライナ情勢影響もありトンマイルが伸長、市況は高水準で推移し、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2四半期 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、既存の長期貸船契約により引き続き安定的に利益を確保。
- FSRU：既存船の短期の追加契約の獲得・稼働により、増益。

### 製品輸送事業 [5,377億円 (+2,964億円)]

#### ■ コンテナ船 [4,947億円 (+2,612億円)]

- ONE： 港湾混雑の緩和、経済の減速を受け、8月半ば以降スポット賃率が下落したものの、上期平均では前年同期を大幅に上回るレベルを維持し、前年比高値で成約した長期契約が利益貢献した結果、大幅増益。

#### ■ 自動車船： 半導体を始めとする自動車部品の部品供給不足等はあったものの輸送台数は前年並みを確保。

完成車の生産・出荷状況に合わせた柔軟な配船調整等を継続し、中古車等の輸送需要も一部取り込み、増益。

#### ■ 港湾・ロジスティクス： 堅調な取り扱い数量が続いた結果、前年同期比で増益。

#### ■ フェリー・内航RORO船： 新型コロナウイルス感染拡大防止に向けた行動規制の緩和を受け、旅客数改善。貨物輸送需要も堅調に推移し、損益改善。

### 不動産事業 [47億円 (-12億円)]

- 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 [-2億円 (+14億円)]

- 客船： 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1Q決算発表時（2022年7月29日）の予想

	上期			下期			通期		
	実績	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
(単位: 億円)									
売上高	8,213	7,700	+513	7,786	7,000	+786	16,000	14,700	+1,300
営業損益	560	470	+90	300	230	+69	860	700	+160
事業損益 (註1)	5,752	4,800	+952	1,948	2,100	△152	7,700	6,900	+800
経常損益	5,997	5,000	+997	2,002	2,100	△97	8,000	7,100	+900
親会社株主に帰属する 当期純損益	6,015	5,000	+1,015	1,885	2,000	△115	7,900	7,000	+900

為替 (註2)	¥130.98/\$	¥125.00/\$	+¥5.98/\$	¥135.00/\$	¥125.00/\$	+¥10.00/\$	¥132.99/\$	¥125.00/\$	+¥7.99/\$
燃料単価(全油種) (註2・3)	\$859/MT	-	-	-	-	-	-	-	-
燃料単価(HSFO) (註2・3)	\$609/MT	\$580/MT	+\$29/MT	\$420/MT	\$560/MT	-\$140/MT	\$515/MT	\$601/MT	-\$86/MT
燃料単価(VLSFO) (註2・3)	\$891/MT	\$1,030/MT	-\$139/MT	\$710/MT	\$940/MT	-\$230/MT	\$800/MT	\$963/MT	-\$163/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
売上高	5,970	6,722	12,693
営業損益	203	346	550
事業損益 (註1)	2,640	4,483	7,123
経常損益	2,718	4,499	7,217
親会社株主に帰属する 当期純損益	2,748	4,339	7,088

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

## (参考) 経常損益へのSensitivity

2022年度

為替: ±42億円/¥1/\$

燃料単価: ±0.2億円/\$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)
下段	経常損益

\* 2022年度1Q決算発表時(2022年7月29日)の予想

(単位: 億円)		上期			下期			通期		
		実績	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
ドライバルク事業	ドライバルク船	2,355	2,200	+155	1,994	1,840	+154	4,350	4,040	+310
	(石炭船を除く)	345	340	+5	164	160	+4	510	500	+10
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	1,750	+141	1,888	1,700	+188	3,780	3,450	+330
		221	160	+61	178	100	+78	400	260	+140
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	3,180	+222	3,268	2,880	+388	6,670	6,060	+610
	うち、コンテナ船事業(註2)	5,377	4,480	+897	1,622	1,820	△197	7,000	6,300	+700
		265	260	+5	254	250	+4	520	510	+10
不動産事業		4,947	4,180	+767	1,402	1,670	△267	6,350	5,850	+500
		197	200	△2	202	200	+2	400	400	0
関連事業(註3)	曳船、商社、客船等	47	50	△2	32	40	△7	80	90	△10
		281	270	+11	318	270	+48	600	540	+60
その他		△2	△5	+2	△7	△5	△2	△10	△10	0
		85	100	△14	114	110	+4	200	210	△10
調整(消去・全社)		1	5	△3	8	0	+8	10	5	+5
		-	-	-	-	-	-	-	-	-
連結		5	△30	+35	4	△15	+19	10	△45	+55
		8,213	7,700	+513	7,786	7,000	+786	16,000	14,700	+1,300
	5,997	5,000	+997	2,002	2,100	△97	8,000	7,100	+900	

(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。

## 【cf】前年度実績

	上期	下期	通期
ドライバルク事業	1,687	1,920	3,607
	143	289	432
エネルギー事業	1,426	1,513	2,940
	109	89	198
製品輸送事業	2,382	2,770	5,153
	2,413	4,216	6,629
うち、コンテナ船事業 (註2)	288	278	566
	2,335	4,004	6,340
不動産事業	193	195	389
	60	37	97
関連事業(註3)	207	238	445
	△16	△6	△23
その他	73	83	157
	18	8	27
調整(消去・全社)	-	-	-
	△9	△135	△145
連結	5,970	6,722	12,693
	2,718	4,499	7,217

(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7/29発表から1,300億円上方修正)
- ◆ 事業利益 : 7,700億円 (同7/29発表から800億円上方修正)
- ◆ 経常利益 / 当期純利益 : 8,000億円 / 7,900億円 (同7/29発表からいずれも900億円上方修正) ※過去最高
- ◆ 修正理由 : コンテナ船の旺盛な貨物需要・賃率が上期後半まで持続したことによる増益に加え、主要3セグメントがいずれも堅調な荷動き・市況を維持、また足元の円安傾向を鑑みて上方修正。  
(為替前提 : 前回7/29発表 ¥125/\$ から ¥132.99/\$へ変更)

### 【セグメント別】 [22年度通期予想経常損益 (前回7/29発表値からの増減)]

#### ドライバルク事業 [ 510億円 (+10億円) ]

- 鉄鋼原料船 (ケープサイズバルカー) : 需要は底堅く推移すると予想されるも、港湾・積み出し施設等のコロナ検疫緩和・撤廃による船腹稼働率上昇に伴う需給の緩みから前年度のような賃率高騰は見込めず、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) : 中小型バルカーは、年末に向けて石炭・穀物の荷動きが一定程度増加するも悪天候影響もあり市況軟化、木材チップ船は、中国向けを中心に旺盛な荷動き需要継続を見込む。
- その他 (オープンハッチ船) : 往路のパルプ輸送需要と復路の一般バルカー市況の改善等により、増益を見込む。

#### エネルギー事業 [ 400億円 (+140億円) ]

##### ■ 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、いずれも市況が高値で推移すると想定し、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、既存船の短期追加契約獲得・稼働により増益を見込む。

### 製品輸送事業 [ 7,000億円 (+700億円) ]

#### ■ コンテナ船 [ 6,350億円 (+500億円) ]

- ONE : 上期増益、円安による為替影響を反映して前回発表から上方修正。インフレ進行の影響等による荷動きの減少、港湾混雑緩和による船腹需給の緩みから市況の下落傾向が継続することが見込まれ、下期は上期比で大幅減益。ドル建て通期収益は前年比減益を見込むも、円安影響を受け、円建てでは前年並み利益を確保見込み。

#### ■ 自動車船 : 北米向けを中心に輸送台数は回復基調の継続を想定。インフレ進行等による自動車販売への影響を注視しつつ、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 : 8月半ば以降、需給環境が軟化。下期以降も取扱い量の減少が継続すると見て減益予想。

#### ■ フェリー・内航RORO船 : 堅調な貨物需要に加え、行動規制緩和による旅客需要回復により黒字化想定。

### 不動産事業 [80億円 (-10億円) ]

- 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、行動規制緩和により需要回復を想定、損益改善を予想。

**【配当】** 中間配当300円を決定、期末配当予定を250円に引き上げ、通期で1株当たり550円（配当性向約25%）を予定。

[前回7/29発表 : 中間300円 + 期末200円、通期500円（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「 <b>MOL Sustainability Plan</b> 」の策定	<a href="#">URL</a>
4月28日	ダイビル株式会社の完全子会社化の完了について	<a href="#">URL</a>
5月26日	「ファースト・ムーバーズ・コアリション (First Movers Coalition ) 」に 日本企業として初参画	<a href="#">URL</a>
7月14日	モーリシャスにおける海洋温度差発電の実証要件適合性等調査がNEDO事業に採択	<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>
9月8日	新奥天然気股份有限公司 (ENN) 向け新造LNG船3隻の長期定期貸船契約を締結	<a href="#">URL</a>
9月22日	世界経済フォーラムが参画する脱炭素化を目指す官民パートナーシップによる提言 「MAKING NET-ZERO AMMONIA POSSIBLE」に署名	<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」 の竣工について	<a href="#">URL</a>
25日	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」がオースト ラリアに初入港	<a href="#">URL</a>
10月25日	ダイビルが「大手町ファーストスクエア」の一部持分 (信託受益権) の取得	<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	14,000	7,000	10,500	14,100
パナマックス	26,600	17,200	21,900	18,000	12,000	15,000	18,500
ハンディマックス	28,900	19,700	24,300	18,000	12,000	15,000	19,700
ハンディサイズ	27,600	18,700	23,200	17,000	11,000	14,000	18,600
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	14,000	13,900	16,000

(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			
当社（単体）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		
原油船（VLCC）	中東-極東	-1,400	-4,100	-2,800	1,800	-7,300	-2,800	-2,800
石油製品船（MR）	主要5航路	5,900	5,700	5,800	3,500	9,800	6,600	6,200
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		
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・見通し)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2022年度						通期
		上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況		2022年4-9月			2022年10月-2022年3月			平均
		4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
原油船（VLCC）	中東-極東	-11,400	25,600	7,100	30,000	31,000	30,500	18,800
石油製品船（MR）	主要5航路	34,700	44,600	39,600				
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		
LPG船（VLGC）	中東-日本	30,000	45,500	37,800	39,000			

(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) LPG船は海外子会社で運航しており、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						通期 平均
	上期 2021年4-9月			下期 2021年10月-2022年3月			
	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						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				
北米東岸向け	2,796	2,844	2,820				
欧州向け	5,060	4,738	4,899				
南米向け	1,989	2,164	2,077				

\*China Containerized Freight Index

## 1. 2021年度 (実績)

(単位：千台)

(進行基準／航海備船を含む)	2021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)	792	793	1,585	722	799	1,521	3,105

## 2. 2022年度 (実績・見通し)

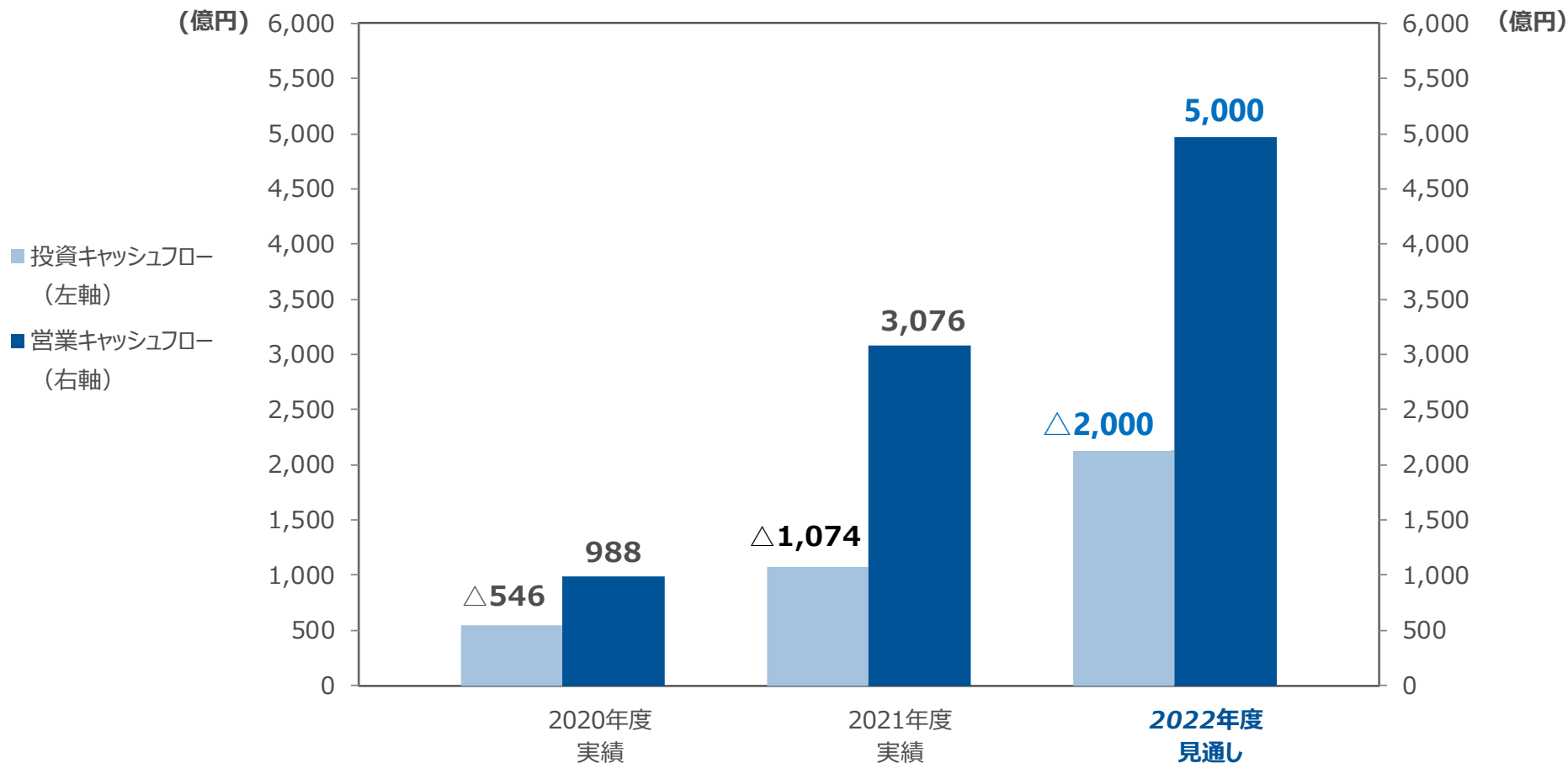
(単位：千台)

(進行基準／航海備船を含む)	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	844	831	1,675	3,196

\*青字は見通し

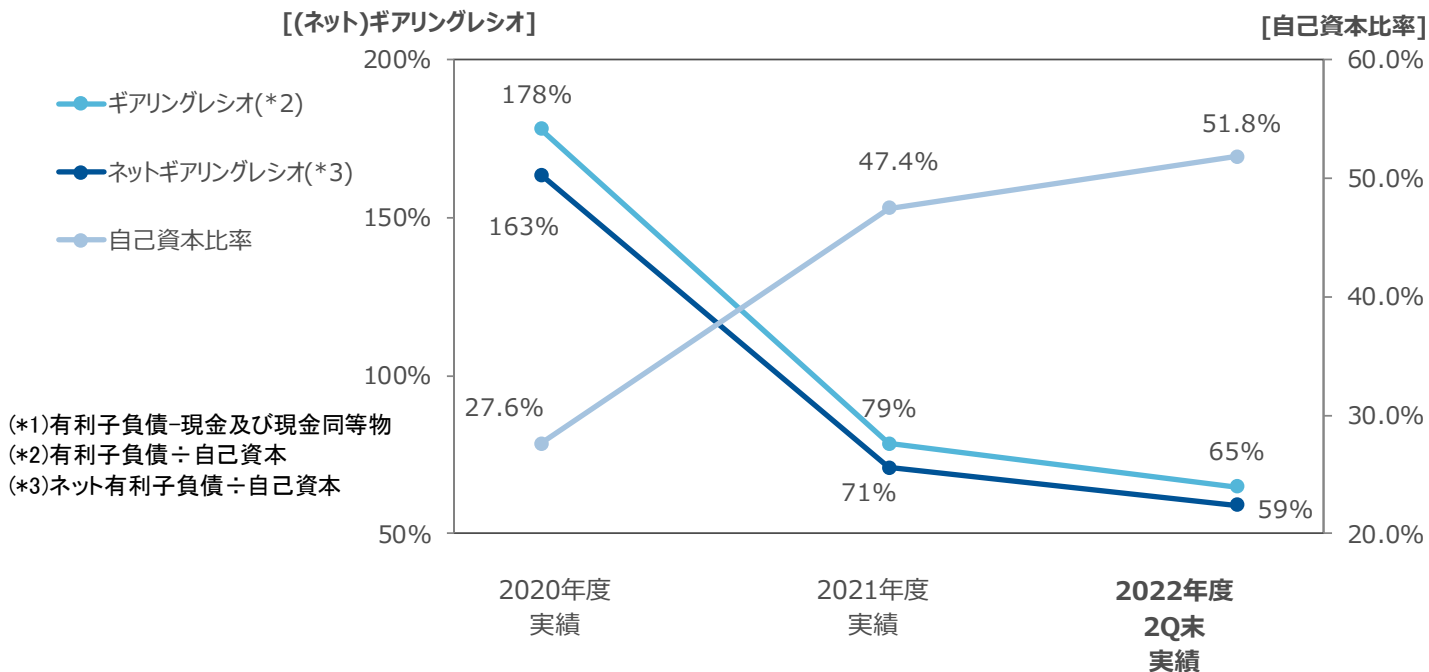
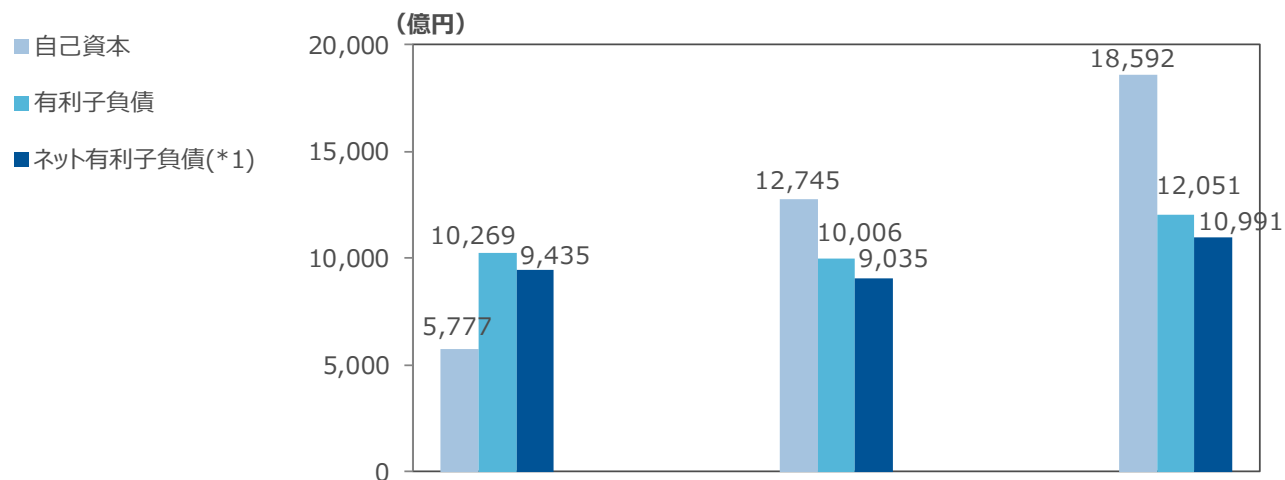
# キャッシュフロー

[補足資料5]



経常損益(億円)	1,336	7,217	8,000
親会社に帰属する当期純損益(億円)	900	7,088	7,900
平均為替	¥105.95/\$	¥111.52/\$	¥132.99/\$





(\*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/\$	<b>¥144.81/\$</b>
海外子会社	¥103.50/\$	¥115.02/\$	<b>¥136.68/\$</b>

# 船隊構成 (海洋事業含む)

[補足資料7]

		2022年 3月末	2022年9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	15,234	81	
	中小型 一般バルカー	パナマックス	33	38	3,146	39
		ハンディマックス	47	45	2,559	57
		ハンディサイズ	29	38	1,428	43
		(小計)	109	121	7,134	139
	木材チップ船	42	44	2,432	45	
	多目的船	53	38	518	41	
	(小計)	283	279	25,317	306	
	(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	9,682	35
		プロダクトタンカー	14	14	866	14
		ケミカルタンカー	83	80	2,075	87
		メタノールタンカー	22	21	894	22
		(小計)	156	151	13,518	158
	石炭船	36	35	3,320	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	
	(小計)	197	192	16,854	198	
		(内、市況エクスポージャー)	(88)	(75)	-	(86)
	LNG船 (エタン船を含む)	97	97	7,966	97	
	LNG燃料供給船	2	2	19	2	
	LPG・アンモニア船	15	15	734	15	
	海洋事業	LNG発電船	1	1	19	1
		FPSO	7	8	2,314	9
		FSU・FSRU	4	4	384	4
		サブシー支援船	3	3	27	3
内航船 (内航RORO船除く)	30	30	109	30		
製品輸送事業	自動車船	93	93	1,607	95	
	フェリー・内航RORO船	15	15	85	16	
関連事業・その他	客船	1	1	4	1	
	その他	2	2	12	2	
小計		750	742	55,450	779	
製品輸送事業	コンテナ船	47	44	4,486	40	
合計		797	786	59,936	819	

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社が運航。