

2022年度（2023年3月期） 第1四半期 決算説明資料

2022年7月29日
株式会社商船三井



目次

| | |
|-------------------------|--------|
| 1. 2022年度 第1四半期 連結決算概要 | P3-4 |
| 2. 2022年度 第1四半期 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 1-6 | P12-17 |

(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1四半期 連結決算概要

| (単位: 億円) | 2022年度 1Q実績 | 2021年度 1Q実績 | 増減 | 2021年度 4Q実績 |
|---------------------|----------------|----------------|---------|----------------|
| 売上高 | 3,747 | 2,888 | + 859 | 3,408 |
| 営業損益 | 235 | 80 | + 155 | 125 |
| 事業損益 (註1) | 2,663 | 993 | + 1,670 | 2,395 |
| 経常損益 | 2,841 | 1,042 | + 1,799 | 2,340 |
| 親会社株主に帰属する 当期純損益 | 2,857 | 1,041 | + 1,816 | 2,216 |

為替(註2) ¥125.29/\$ ¥108.77/\$ +¥16.52/\$ ¥114.52/\$

燃料油単価(全油種) (註2・3) \$914/MT \$497/MT +\$417/MT \$721/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) | | 2022年度 1Q実績 | 2021年度 1Q実績 | 増減 |
| ドライバルク事業 | ドライバルク船 | 1,052 | 783 | +268 |
| | (石炭船を除く) | 185 | 65 | +120 |
| 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 | 688 | +167 |
| | | 95 | 43 | +51 |
| 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 | 1,178 | +385 |
| | | 2,498 | 901 | +1,596 |
| | うち、コンテナ船事業(註2) | 130 | 144 | △13 |
| | | 2,344 | 872 | +1,471 |
| 不動産事業 | | 98 | 96 | +1 |
| | | 25 | 32 | △7 |
| 関連事業 (註3) | 曳船、商社、客船等 | 136 | 100 | +36 |
| | | 0 | △8 | +7 |
| その他 | | 40 | 40 | 0 |
| | | 4 | 8 | △3 |
| 調整 (消去・全社) | | - | - | - |
| | | 33 | △1 | +34 |
| 連結 | | 3,747 | 2,888 | +859 |
| | | 2,841 | 1,042 | +1,799 |

(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1四半期 連結決算の要点 (I)

【概況・ダイジェスト】

- ◆売上高：前年同期比 859億円の増収。ドライバルク、自動車船事業における堅調な運賃水準等により増収。
- ◆事業利益／経常利益：前年同期比1,670億円／1,799億円の大幅増益。
- ◆増益要因：コンテナ船の旺盛な貨物需要・賃率の継続による増益及び、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。市況に加えて為替影響もあり、ドライバルク事業はじめ主要3セグメントにおいて増益。
(為替レート：第1四半期実績 ¥ 125.29/ \$ 前年同期 ¥ 108.77/ \$)

【セグメント別】 [22年度1Q経常損益実績(前年同期比増減)]

ドライバルク事業 [185億円 (+120億円)]

- 鉄鋼原料船 (ケープサイズバルカー)：有利な成約時期や中長期契約の利益等に支えられ、また会計上の要因もあり増益
- 商船三井ドライバルク (中小型バルカー、木材チップ船)：好市況に加え、堅調な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 [95億円 +51億円)]

■ タンカー・オフショア

- タンカー：原油船は、協調減産も緩和され荷動きは回復傾向にあるものの船腹供給はスクラップが進まず、十分な市況回復には至らず。プロダクト船は、露・ウクライナ情勢影響もありトンマイル伸長、市況は高値推移し、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1四半期 連結決算の要点 (Ⅱ)

■ 液化ガス

- LNG船：長期貸船契約により安定的に利益を確保し、前年並みの損益維持。
- FSRU：既存船の短期の追加契約の獲得・稼働により、前年同期比増益。

製品輸送事業 [2,498億円 (+1,596億円)]

■ コンテナ船 [2,344億円 (+1,471億円)]

- ONE：積高は上海ロックダウンやロシア・ウクライナ情勢の影響を受け僅かに軟化するも、消席率が堅調を維持し、運賃水準も前年同期を大幅に上回るレベルで推移、これまでのスポット運賃の高値推移を反映した長期契約が利益貢献した結果、前年同期比で大幅増益。
- 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。
- 自動車船：上海ロックダウン影響による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。貸船や中古車の輸送需要の取り込み等、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、増益。
- フェリー・内航RORO船：新型コロナ影響の一時的収束を受け、需要を取り込み旅客数改善。貨物輸送需要も堅調に推移し、増益。

不動産事業 [25億円 (-7億円)]

- 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 [0億円 (+7億円)]

- 客船：営業運航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7月21日付 適時開示における予想

| (単位: 億円) | 上期 | | | | | 下期 | | | 通期 | | |
|---------------------|-------|-------|-------|--------|----|-------|--------|----|--------|--------|----|
| | 1Q実績 | 2Q見通し | 見通し | 7/21付 | 差異 | 見通し | 7/21付 | 差異 | 見通し | 7/21付 | 差異 |
| | | | | 見通し* | | | 見通し* | | | 見通し* | |
| 売上高 | 3,747 | 3,952 | 7,700 | 7,700 | 0 | 7,000 | 7,000 | 0 | 14,700 | 14,700 | 0 |
| 営業損益 | 235 | 234 | 470 | 470 | 0 | 230 | 230 | 0 | 700 | 700 | 0 |
| 事業損益 (註1) | 2,663 | 2,136 | 4,800 | (註4) - | - | 2,100 | (註4) - | - | 6,900 | (註4) - | - |
| 経常損益 | 2,841 | 2,158 | 5,000 | 5,000 | 0 | 2,100 | 2,100 | 0 | 7,100 | 7,100 | 0 |
| 親会社株主に帰属する 当期純損益 | 2,857 | 2,142 | 5,000 | 5,000 | 0 | 2,000 | 2,000 | 0 | 7,000 | 7,000 | 0 |

| | | | | | | | | | | | |
|--------------------|------------|---|-----------------|------------|-----------|---------------|------------|----------|------------|------------|-----------|
| 為替 (註2) | ¥125.29/\$ | - | ¥125.00/\$ | ¥125.00/\$ | +¥0.00/\$ | ¥125.00/\$ | ¥125.00/\$ | ¥0.00/\$ | ¥125.00/\$ | ¥125.00/\$ | +¥0.00/\$ |
| 燃料単価(全油種) (註2・3) | \$914/MT | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 燃料単価(HSFO) (註2・3) | - | - | \$580/MT (註5) | - | - | \$560/MT (註5) | - | - | (註5) | - | - |
| 燃料単価(VLSFO) (註2・3) | - | - | \$1,030/MT (註6) | - | - | \$940/MT (註6) | - | - | (註6) | - | - |

(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) 4月28日時点の見通し：上期3,400億円、下期1,700億円、通期5,100億円

(註5) 4月28日時点の見通し：上期\$650/MT、下期\$650/MT、通期\$650/MT

(註6) 4月28日時点の見通し：上期\$810/MT、下期\$810/MT、通期\$810/MT

| 【cf】前年度実績 | 1Q | | 2Q | | 上期 | 下期 | 通期 |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|----|
| | 売上高 | 2,888 | 3,082 | 5,970 | 6,722 | 12,693 | |
| 営業損益 | 80 | 123 | 203 | 346 | 550 | | |
| 事業損益 (註1) | 993 | 1,647 | 2,640 | 4,483 | 7,123 | | |
| 経常損益 | 1,042 | 1,675 | 2,718 | 4,499 | 7,217 | | |
| 親会社株主に帰属する 当期純損益 | 1,041 | 1,707 | 2,748 | 4,339 | 7,088 | | |

(参考) 経常損益へのSensitivity

2022年度 (最大)

為替：±55億円/¥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 |

* 2021年度決算発表時 (2022年4月28日)の予想

| (単位: 億円) | | 上期 | | | | | 下期 | | | 通期 | | |
|------------|--|----------|---------------------|-------|----------------|--------|-------|----------------|-------|--------|----------------|--------|
| | | 1Q実績 | 2Q見通し | 見通し | 4/28付 * 見通し | 差異 | 見通し | 4/28付 * 見通し | 差異 | 見通し | 4/28付 * 見通し | 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 | 1,147 | 2,200 | 1,920 | +280 | 1,840 | 1,680 | +160 | 4,040 |
| | | 185 | 154 | 340 | 210 | +130 | 160 | 90 | +70 | 500 | 300 | +200 |
| 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 | 893 | 1,750 | 1,600 | +150 | 1,700 | 1,600 | +100 | 3,450 | 3,200 | +250 |
| | | 95 | 64 | 160 | 120 | +40 | 100 | 100 | 0 | 260 | 220 | +40 |
| 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 | 1,616 | 3,180 | 2,860 | +320 | 2,880 | 2,720 | +160 | 6,060 | 5,580 | +480 |
| | | 2,498 | 1,981 | 4,480 | 3,140 | +1,340 | 1,820 | 1,540 | +280 | 6,300 | 4,680 | +1,620 |
| | うち、コンテナ船事業(註2) | 130 | 129 | 260 | 260 | 0 | 250 | 240 | +10 | 510 | 500 | +10 |
| | | 2,344 | 1,835 | 4,180 | 3,000 | +1,180 | 1,670 | 1,400 | +270 | 5,850 | 4,400 | +1,450 |
| 不動産事業 | | 98 | 101 | 200 | 200 | 0 | 200 | 200 | 0 | 400 | 400 | 0 |
| | | 25 | 24 | 50 | 50 | 0 | 40 | 40 | 0 | 90 | 90 | 0 |
| 関連事業 (註3) | 曳船、商社、客船等 | 136 | 133 | 270 | 270 | 0 | 270 | 270 | 0 | 540 | 540 | 0 |
| | | 0 | △ 4 | △ 5 | △ 5 | 0 | △ 5 | △ 5 | 0 | △ 10 | △ 10 | 0 |
| その他 | | 40 | 59 | 100 | 100 | 0 | 110 | 110 | 0 | 210 | 210 | 0 |
| | | 4 | 0 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 | 0 |
| 調整 (消去・全社) | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | 33 | △ 63 | △ 30 | △ 20 | △ 10 | △ 15 | △ 15 | 0 | △ 45 | △ 35 | △ 10 |
| 連結 | | 3,747 | 3,952 | 7,700 | 6,950 | 0 | 7,000 | 6,580 | +420 | 14,700 | 13,530 | +1,170 |
| | | 2,841 | 2,158 | 5,000 | 3,500 | +1,500 | 2,100 | 1,750 | +350 | 7,100 | 5,250 | +1,850 |

(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 (註4) | 1Q | | 2Q | | 上期 | 下期 | 通期 |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|--------|----|----|
| | 1Q | 2Q | 1Q | 2Q | | | |
| ドライバルク事業 | 783 | 903 | 1,687 | 1,920 | 3,607 | | |
| | 65 | 77 | 143 | 289 | 432 | | |
| エネルギー事業 | 688 | 737 | 1,426 | 1,513 | 2,940 | | |
| | 43 | 65 | 109 | 89 | 198 | | |
| 製品輸送事業 | 1,178 | 1,203 | 2,382 | 2,770 | 5,153 | | |
| | 901 | 1,511 | 2,413 | 4,216 | 6,629 | | |
| | 144 | 143 | 288 | 278 | 566 | | |
| うち、コンテナ船事業 (註2) | 872 | 1,462 | 2,335 | 4,004 | 6,340 | | |
| 不動産事業 | 96 | 97 | 193 | 195 | 389 | | |
| | 32 | 27 | 60 | 37 | 97 | | |
| 関連事業 (註3) | 100 | 107 | 207 | 238 | 445 | | |
| | △ 8 | △ 7 | △ 16 | △ 6 | △ 23 | | |
| その他 | 40 | 33 | 73 | 83 | 157 | | |
| | 8 | 9 | 18 | 8 | 27 | | |
| 調整 (消去・全社) | - | - | - | - | - | | |
| | △ 1 | △ 8 | △ 9 | △ 135 | △ 145 | | |
| 連結 | 2,888 | 3,082 | 5,970 | 6,722 | 12,693 | | |
| | 1,042 | 1,675 | 2,718 | 4,499 | 7,217 | | |

(註4) 註2及び3記載の報告セグメント変更後のセグメント区分で、各売上高、及び損益を振り分けで表示しています

4. 2022年度 業績予想の要点 (I)

【概況・ダイジェスト】

- ◆ 売上高 : 14,700億円 (4/28発表 13,530億円から1,170億円上方修正)
- ◆ 事業利益 : 6,900億円 (4/28発表 5,100億円から1,800億円上方修正)
- ◆ 経常利益 : 7,100億円 (4/28発表 5,250億円から1,850億円上方修正)
- ◆ 修正理由 : コンテナ船事業において積高と運賃水準が前回4/28発表時の想定を上回るレベルで推移していることに加え、堅調なドライバルク・自動車船市況、及び足元の円安傾向を鑑みて上方修正。
(為替前提 : 前回4/28発表 ¥120/\$ から 通期 ¥125/\$へ変更)

【セグメント別】 [22年度通期予想経常損益 (4/28発表値からの増減)]

ドライバルク事業 [500億円 (+200億円)]

- 鉄鋼原料船 (ケープサイズバルカー) : 中国の景気動向と季節性要因影響は懸念されるものの、需要は期初予想より底堅く推移すると想定し、増益見込み。
- 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、穀物・石炭等の荷動きに支えられ、引き続き底堅い市況推移を想定。木材チップ船は、中国向けを中心に旺盛な荷動き需要が継続。
- その他 (オープンハッチ船) : 往航のパルプ輸送需要と復航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 [260億円 (+40億円)]

■ タンカー・オフショア

- タンカー : プロダクト船、ケミカル船が期初想定よりも市況が高値で推移し、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 : 既存長期契約の完了から新規契約への投入までの端境期を迎え一時的に減益を見込むものの安定利益確保。
- FSRU : 新規プロジェクト稼働に加えて、既存船の短期の追加契約の獲得・稼働により期初想定より増益を見込む。

製品輸送事業 [6,300億円 (+1,620億円)]

■ コンテナ船 [5,850億円 (+1,450億円)]

- ONE : 足元までの堅調な荷動きと運賃市況を反映し、前回発表から大幅に上方修正。
秋口まで現在の市況が継続すると想定するが、港湾や内陸輸送の混雑緩和、季節性および景気減退に伴う輸送需要の弱まりにより、積高・運賃市況ともに次第に軟化することを想定。

- 自動車船 : 部品不足等による自動車生産への影響懸念はあるものの、北米向けを中心に輸送台数は回復基調の継続を想定。
今後も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み、前回発表から上方修正。

- 港湾・ロジスティクス : 足元業績に鑑み前回発表より上方修正。

- フェリー・内航RORO船 : 堅調な貨物輸送に加え、新型コロナ感染状況収束に伴う旅客需要回復により黒字化を見込む。

不動産事業 [90億円 (±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、新型コロナ感染状況収束に伴う行動制限緩和により、需要が回復することで損益改善を予想。

【配当】 前回発表から配当予想を見直し、中間300円、期末200円、通期で1株当たり500円（配当性向約25%）を予想。

[前回4/28発表：中間200円、期末150円、通期350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「 MOL Sustainability Plan 」の策定 | URL |
| 4月18日 | 商船三井グループ 人権方針の策定 商船三井グループ 調達基本方針の改定および取引先調達ガイドラインの策定 | URL |
| 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 | URL |
| 5月9日 | LNG燃料自動車船4隻の追加建造を決定 | URL |
| 5月20日 | 株主優待制度にフェリーサービス共通クーポン券を追加 | URL |
| 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 | URL |
| 6月8日 | 「デジタルトランスフォーメーション銘柄 (DX銘柄) 2022」に選定 | URL |
| 6月15日 | 自動車船でカーボンオフセット航海を実施 | URL |
| 6月22日 | 効率運航深度化を通して当社運航船のGHG削減を促進する「EcoMOL Inc.」をフィリピン に設立 | URL |
| 6月24日 | アンモニアを燃料とするネットゼロ・エミッション外航液化ガス輸送船の建造に向けた共同開発 を開始 | URL |
| 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 | URL |

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 | 25,000 | 23,300 | 19,500 | 10,000 | 14,800 | 19,000 |
| パナマックス | 26,600 | 22,000 | 24,300 | 16,000 | 9,000 | 12,500 | 18,400 |
| ハンディマックス | 28,900 | 20,000 | 24,500 | 15,000 | 9,000 | 12,000 | 18,200 |
| ハンディサイズ | 27,600 | 20,000 | 23,800 | 13,500 | 7,000 | 10,300 | 17,000 |
| 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 | 25,000 | 19,500 | 22,300 | 20,200 |

(註)

- 黒字は一般市況実績。
- 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。
- 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。）
- ケープサイズは5航路、パナマックスは4航路、ハンディマックスは5航路、ハンディサイズは6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-2023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 | 13,100 | 900 | | | | 3,800 |
| 石油製品船（MR） | 主要5航路 | 34,700 | | | | | | |
| 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 | | |
| LPG船（VLGC） | 中東-日本 | 30,000 | 45,500 | 37,800 | | | | |

(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 | | | | | | |
| 北米東岸向け | 2,796 | | | | | | |
| 欧州向け | 5,060 | | | | | | |
| 南米向け | 1,989 | | | | | | |

*China Containerized Freight Index

1. 2021年度 (実績)

(単位：千台)

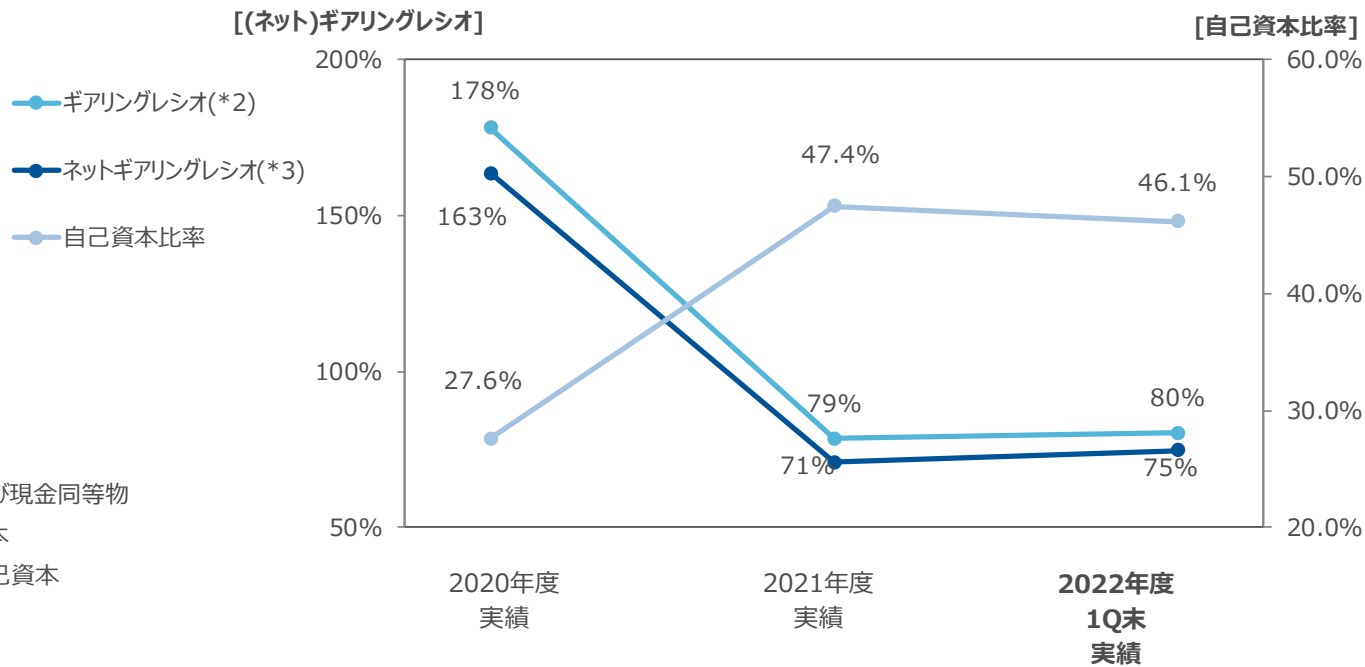
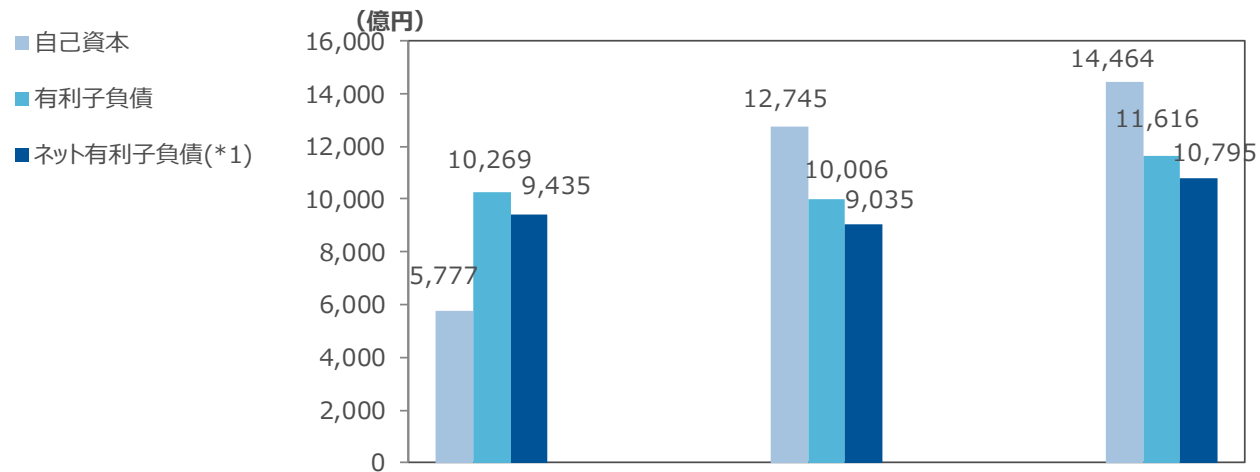
| (進行基準／航海備船を含む) | 2021年度 | | | | | | |
|-------------------------|--------|-----|-------|-----|-----|-------|-------|
| | | | 上期 | | | 下期 | 通期 |
| | 1Q | 2Q | | 3Q | 4Q | | |
| 合計 (欧州域内近海輸送も含む) | 792 | 793 | 1,585 | 722 | 799 | 1,521 | 3,105 |

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 | | | | |
| 合計 (欧州域内近海輸送も含む) | 744 | 805 | 1,549 | 1,468 | | 3,017 |

*青字は見通し



(*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/\$ | ¥136.68/\$ |
| 海外子会社 | ¥103.50/\$ | ¥115.02/\$ | ¥122.39/\$ |

船隊構成

[補足資料6]

| | | 2022年 3月末 | 2022年6月末 | | 2023年 3月末 (見込み) | |
|-----------------|-------------------|----------------|----------|--------|-----------------------|------|
| | | | 1,000dwt | | | |
| ドライバルク事業 | ケーブサイズ | 79 | 77 | 15,431 | 81 | |
| | 中小型 一般バルカー | パナマックス | 33 | 37 | 3,522 | 37 |
| | | ハンディマックス | 47 | 46 | 2,622 | 54 |
| | | ハンディサイズ | 29 | 36 | 1,165 | 43 |
| | | (小計) | 109 | 119 | 7,309 | 134 |
| | 木材チップ船 | 42 | 43 | 2,384 | 45 | |
| | 多目的船 | 53 | 40 | 732 | 45 | |
| (小計) | 283 | 279 | 25,856 | 305 | | |
| | (内、市況エクスポージャー) | (53) | - | - | (53) | |
| エネルギー事業 | 油送船 | 原油タンカー | 37 | 37 | 10,004 | 36 |
| | | プロダクトタンカー | 14 | 14 | 866 | 17 |
| | | ケミカルタンカー | 83 | 82 | 2,121 | 86 |
| | | メタノールタンカー | 22 | 22 | 941 | 23 |
| | | (小計) | 156 | 155 | 13,932 | 162 |
| | 石炭船 | 36 | 32 | 3,052 | 32 | |
| | 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 | 193 | 17,000 | 200 | |
| | | (内、市況エクスポージャー) | (88) | - | - | (88) |
| | LNG船 (エタン船を含む) | 97 | 97 | 7,957 | 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 | 5 | |
| サブシー支援船 | | 3 | 3 | 27 | 3 | |
| 内航船 (内航RORO船除く) | 30 | 30 | 109 | 29 | | |
| 製品輸送事業 | 自動車船 | 93 | 91 | 1,575 | 91 | |
| | 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 | 741 | 56,095 | 776 | |
| 製品輸送事業 | コンテナ船 | 47 | 47 | 4,698 | 40 | |
| 合計 | | 797 | 788 | 60,792 | 816 | |

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。