



2021年度（2022年3月期） 通期決算説明資料

2022年4月28日
株式会社商船三井



目次

1. 2021年度 連結決算概要	P3-4
2. 2021年度 連結決算の要点	P5-6
3. 2022年度 連結業績予想(セグメント別)	P7-8
4. 2022年度 業績予想の要点	P9-10
5. (参考) 2021年度の取り組み進捗	P11
6. 補足資料 1-7	P11-18

(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. 2021年度 連結決算概要

* 2021年度3Q決算発表時（2022年1月31日）の予想

(単位: 億円)	2021年度 実績					2020年度 実績			2021年度 前回見直し*	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期	増減		(通期)	差異
売上高	2,888	3,082	3,314	3,408	12,693	9,914	+2,778	+28%	12,600	+93
営業損益	80	123	220	125	550	△ 53	+603	-	540	+10
事業損益 (註1)	993	1,647	2088	2,395	7,123	1,276	+5,847	+458%	6,300	+823
経常損益	1,042	1,675	2,158	2,340	7,217	1,336	+5,881	+440%	6,500	+717
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,041	1,707	2,123	2,216	7,088	900	+6,187	+687%	6,300	+788

為替 (註2)	¥108.77/\$	¥110.05/\$	¥112.72/\$	¥114.52/\$	¥111.52/\$	¥105.95/\$	+¥5.57/\$	+5%	¥111.63/\$	△¥0.11/\$
燃料単価(全油種) (註2・3)	\$497/MT	\$530/MT	\$588/MT	\$721/MT	\$585/MT	¥355/\$	+\$230/MT	+65%	-	-

(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. 2021年度 連結決算概要 (セグメント別)

上段	売上高
下段	経常損益

* 2021年度3Q決算発表時 (2022年1月31日)の予想

(単位: 億円)		2021年度 実績					2020年度 実績			2021年度 前回見通し*	
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期	増減	増減	通期	差異
ドライバルク事業	ドライバルク船 (石炭船除く)	783	903	991	929	3,607	2,220	+1,386	+62%	3,600	+7
		65	77	175	113	432	△ 42	+475	-	420	+12
エネルギー・海洋事業	油送船、石炭船、LNG船、 海洋事業、風力エネルギー	688	737	752	761	2,940	2,788	+151	+5%	2,900	+40
		43	65	73	16	198	297	△ 99	△33%	230	△ 31
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、 フェリー・内航RORO船	1,178	1,203	1,310	1,460	5,153	3,951	+1,201	+30%	5,100	+53
	うち、コンテナ船事業	901	1,511	1,888	2,328	6,629	1,026	+5,603	+546%	5,780	+849
		643	636	697	784	2,762	2,194	+567	+26%	2,700	+62
	906	1,491	1,852	2,281	6,532	1,171	+5,361	+458%	5,700	+832	
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	196	204	218	214	834	789	+45	+6%	850	△ 15
		23	19	27	3	74	94	△ 19	△21%	80	△ 5
その他		40	33	40	42	157	163	△ 6	△4%	150	+7
		8	9	6	2	27	26	+0	+2%	30	△ 2
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		△ 1	△ 8	△ 13	△ 122	△ 145	△ 66	△ 78	-	△ 40	△ 105
連結		2,888	3,082	3,314	3,408	12,693	9,914	+2,778	+28%	12,600	+93
		1,042	1,675	2,158	2,340	7,217	1,336	+5,881	+440%	6,500	+717

(注) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

2. 2021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2,778億円の増収。ドライバルク船の好市況、製品輸送事業の輸送・取り扱い量回復等が寄与。

◆ 経常利益／当期純利益 : 前年度比5,881億円／6,187億円の大増益。過去最高益を達成。

ONEからの持分法投資利益を除いた経常利益は860億円、前年度比720億円の増益。

◆ 増益要因 : コンテナ船の歴史的な好市況、ドライバルク船の好市況、自動車船の輸送台数回復などによる。

【セグメント別】 [2021年度経常損益実績(前年度比増減)]

ドライバルク事業 [432億円 (+475億円)]

- 鉄鋼原料船（ケープサイズバルカー） : 堅調な輸送需要と新型コロナ対策等に伴う船腹供給制限を背景にケープサイズの市況が上期を中心に高レベルで推移した結果、前年度比で大増益。
- 商船三井ドライバルク（中小型バルカー、木材チップ船） : 中小型バルカーにおける、穀物・石炭などの堅調な輸送需要をもたらす好市況の継続に加え、木材チップ輸送需要の回復を受け、大幅損益改善。
- 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好市況等により、オープンハッチ船も損益改善。

エネルギー・海洋事業 [198億円 (-99億円)]

■ 油送船

- 原油船 : 新型コロナ禍や協調減産の継続が原油輸送需要回復の足かせとなり、市況低迷が継続。大半を占める中長期契約で利益を確保するも、前年度比で減益。
- その他 : 中長期契約を主体とするLPG船、メタノール船で着実に利益を確保する一方、石油製品船は、輸送需要の低迷を受け、またケミカル船は北米や中国の悪天候等の影響があり、損益悪化。

2. 2021年度 連結決算の要点 (Ⅱ)

■ LNG船・海洋事業

- LNG船は、新造船1隻とLNG燃料供給船1隻が新たに竣工し、既存の長期契約と合わせ安定的に利益を確保。
- 海洋事業は、FPSOおよびFSRU事業で各1隻が竣工、既存プロジェクトも順調に稼働し、前年度比ほぼ横ばいの損益。

製品輸送事業 [6,629億円 (+5,603億円)]

■ コンテナ船 [6,532億円 (+5,361億円)]

- ONE : 通期に亘り、旺盛な荷動きは継続するも、サプライチェーン全体の混乱が継続したことにより、積高は前年度比でほぼ横ばい。需給の逼迫に伴う短期運賃市況の高騰により、前年度比で大幅な増益。
足元4Qも季節要因、ロシア・ウクライナ情勢、中国ロックダウン等による影響はありつつも、荷動きは堅調に推移。各地のサプライチェーン混乱は継続しており、短期運賃市況は依然高止まり。
- その他 (ONE以外) : 港湾・ロジスティクス事業は、取り扱い数量の回復により、前年度比で増益。

■ 自動車船

新型コロナ影響により大幅な輸送台数減となった前年度比では、全体的な荷動きの回復および前年度に実施した船腹削減効果に加え、運航船投入先の柔軟かつ機敏な調整が寄与し、半導体不足等の影響はありながらも損益は大幅に改善。

■ フェリー・内航RORO船

貨物輸送需要は堅調に推移するも、新型コロナ影響による低調な旅客需要と燃料コスト上昇により、損益悪化。

関連事業 [74億円 (-19億円)]

- 不動産事業は、安定的に利益を確保。客船事業は、新型コロナ影響により長期間運航休止を余儀なくされ、損益悪化。

【配当】 期末配当900円(前回発表750円)、中間配当と合わせ通期で1株当たり1,200円(同1,050円)を予定。

3. 2022年度 連結業績予想

(単位: 億円)	2022年度 予想			2021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	6,950	6,580	13,530	5,970	6,722	12,693	+836	+7%
営業損益	300	160	460	203	346	550	△ 90	△16%
事業損益 (註1)	3,400	1,700	5,100	2,640	4,483	7,123	△ 2,023	△28%
経常損益	3,500	1,750	5,250	2,718	4,499	7,217	△ 1,967	△27%
親会社株主に帰属する 当期純損益	3,400	1,600	5,000	2,748	4,339	7,088	△ 2,088	△30%

為替 (註2)	¥120.00/\$	¥120.00/\$	¥120.00/\$	¥109.41/\$	¥113.62/\$	¥111.52/\$	+¥8.48/\$	-
燃料単価(全油種) (註2・3)	-	-	-	\$514/MT	\$653/MT	\$585/MT	-	-
燃料単価(HSFO) (註2・3)	\$650/MT	\$650/MT	\$650/MT	-	-	-	-	-
燃料単価(VLSFO) (註2・3)	\$810/MT	\$810/MT	\$810/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) 経常損益へのSensitivity

2022年度 (年間/最大)

為替 : ±53億円/¥1/\$

燃料単価 : ±0.6億円/\$1/MT

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 予想			2021年度 実績			増減	
(単位: 億円)		上期	下期	通期	上期	下期	通期	(通期)	差異
ドライバルク事業	ドライバルク船 (石炭船以外)	1,920	1,680	3,600	1,687	1,920	3,607	△ 7	△0%
		210	90	300	143	289	432	△ 132	△31%
エネルギー事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業、 風力エネルギー	1,600	1,600	3,200	1,426	1,513	2,940	+259	+9%
		120	100	220	109	89	198	+21	+11%
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、 フェリー・内航RORO船、 港湾・ロジスティクス事業	2,860	2,720	5,580	2,382	2,770	5,153	+426	+8%
		3,140	1,540	4,680	2,413	4,216	6,629	△ 1,949	△29%
	うち、コンテナ船事業 (註2)	260	240	500	288	278	566	△ 66	△82%
		3,000	1,400	4,400	2,335	4,004	6,340	△ 1,940	△33%
不動産事業		200	200	400	193	195	389	+10	3%
		50	40	90	60	37	97	△ 7	△8%
関連事業	曳船、商社、客船等	270	270	540	207	238	445	+94	21%
		△ 5	△ 5	△ 10	△ 16	△ 6	△ 23	+13	△57%
その他		100	110	210	73	83	157	+52	+34%
		5	0	5	18	8	27	△ 22	△82%
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-
		△ 20	△ 15	△ 35	△ 9	△ 135	△ 145	+110	-
連結		6,950	6,580	13,530	5,970	6,722	12,693	+836	+7%
		3,500	1,750	5,250	2,718	4,499	7,217	△ 1,967	△27%

(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」の損益を除外しています。

4. 2022年度 業績予想の要点 (I)

【概況】

◆ 事業利益/経常利益/当期純利益：

物流混乱の正常化が徐々に進む一方、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、荷動きが弱含むことを想定。減益予想となるも、昨年の過去最高に次ぐ利益を見込む。

◆ 為替・燃料単価前提：為替 ¥120/\$、燃料単価 (VLFSO) \$810/MT

【セグメント別】 [2022年度通期予想経常損益 (前年度比増減)]

ドライバルク事業 [300億円 (-132億円)]

- 鉄鋼原料船(ケープサイズ)：鉄鋼原料輸送需要は底堅く推移するが、下期以降、季節性要因も踏まえ市況軟化を想定。
 - 商船三井ドライバルク (中小型バルカー、木材チップ船)：中小型船は、穀物等の底堅い荷動きに支えられるも、ケープサイズ同様に下期以降は市況軟化を想定。木材チップ船の中長期契約を中心とした需要拡大傾向は継続。
 - 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、損益改善を目論む。
- ⇒中長期契約からの安定した利益に加え、底堅い荷動きと市況を想定するも、好市況であった前年度比では減益を見込む。

エネルギー事業 [220億円 (+22億円)]

■ タンカー・オフショア事業

- タンカー：原油船、プロダクト船は、OPEC協調減産解消が見込まれることから荷動き・市況の回復を想定し、前年並みを見込む。メタノール船、ケミカル船は、概ね前期並みの利益を見込む。
- 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)

■ 液化ガス事業

- LNG船・LPG船 : LNG船は、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見通し。
LPG船は、概ね前期並みの利益を見込む。
- その他 : FSRU事業での新規プロジェクト稼働により、前年度比損益改善見通し。

製品輸送事業 [4,680億円 (-1,949億円)]

■ コンテナ船事業 [4,400億円 (-1,940億円)]

- ONE : 好調な荷動きや運賃市況は、世界経済の減速やサプライチェーン混乱の一定程度の緩和に伴い、下期以降は積高・賃率ともに弱含む想定とし、減益を見込む。
- 港湾・ロジスティクス : コンテナ船の荷動き同様に取り扱い数量の減少を想定し、減益を見込む。
- 自動車船 : 半導体不足や国際情勢の影響懸念はあるが、荷動きに合わせた柔軟な配船調整等を継続し、増益を見込む。
- フェリー・内航RORO船 : 新型コロナウイルス感染状況の段階的な収束に伴い、旅客需要の回復を想定し、黒字化を見込む。

不動産事業 [90億円 (-7億円)]

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 (+13億円)]

客船事業および旅行業は、新型コロナウイルス感染状況の段階的な収束に伴う損益改善を見込む。

【配当】 1株当たり中間配当200円、期末配当150円、通期で350円（配当性向25%程度）を予定。

註) 2022年4月1日付けで株式分割を行った影響を考慮して記載

5. (参考) 2021年度の取り組み進捗

日付	当社取り組みなど	開示資料 URL
4月1日	企業理念、グループビジョン、価値観・行動規範（MOL CHART「S」）の改訂	URL
4月30日	経営計画「ローリングプラン2021」発表（骨子は4/5に発表）	URL
6月18日	「商船三井グループ 環境ビジョン2.1」を発表	URL
12月1日	「公益信託 商船三井モーリシャス自然環境回復保全・国際協力基金」を設立	URL
1月19日	ダイビル、宇徳に対する公開買付け成立を発表	URL URL
1月24日	世界経済フォーラム 企業向けの非財務情報開示・報告ガイドライン「Stakeholder Capitalism Metrics」に賛同	URL
1月25日	世界初、商業運航コンテナ船の無人運航実証実験に成功！	URL
2月2日	Methanex と商船三井が戦略的パートナーシップを構築	URL
2月17日	最新鋭LNG燃料フェリー2隻の建造を決定	URL
3月4日	台湾における洋上風力発電事業への出資参画	URL
3月18日	藻場の再生保全支援を目的とした『Jブルークレジット』のブルーカーボン・オフセットに参画	URL
3月22日	女性活躍推進に優れた企業として「なでしこ銘柄」に2年連続選定	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	24,000	29,000	26,500	19,500	10,000	14,800	20,600
パナマックス	23,000	23,000	23,000	16,000	9,000	12,500	17,800
ハンディマックス	21,000	21,000	21,000	15,000	9,000	12,000	16,500
ハンディサイズ	20,000	20,000	20,000	13,500	7,000	10,300	15,100
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	24,000	19,400	29,000	19,500	24,300	21,800

(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。（ケープサイズを除き、2021年度3Q決算より掲載指数を変更）

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・海外子会社）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・海外子会社）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			9,000			22,500	15,750
石油製品船（MR）	主要5航路							
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						

(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. 2020年度 (実績)

(1998年1月1日=1,000)

対象航路	2020年度						通期 平均
	上期 2020年4-9月			下期 2020年10月-2021年3月			
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	741	937	839	1,150	1,333	1,241	1,040
北米東岸向け	930	1,034	982	1,275	1,493	1,384	1,183
欧州向け	1,007	1,056	1,032	1,471	3,106	2,289	1,660
南米向け	524	549	536	1,190	1,857	1,524	1,030

2. 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

*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			
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 (見通し)

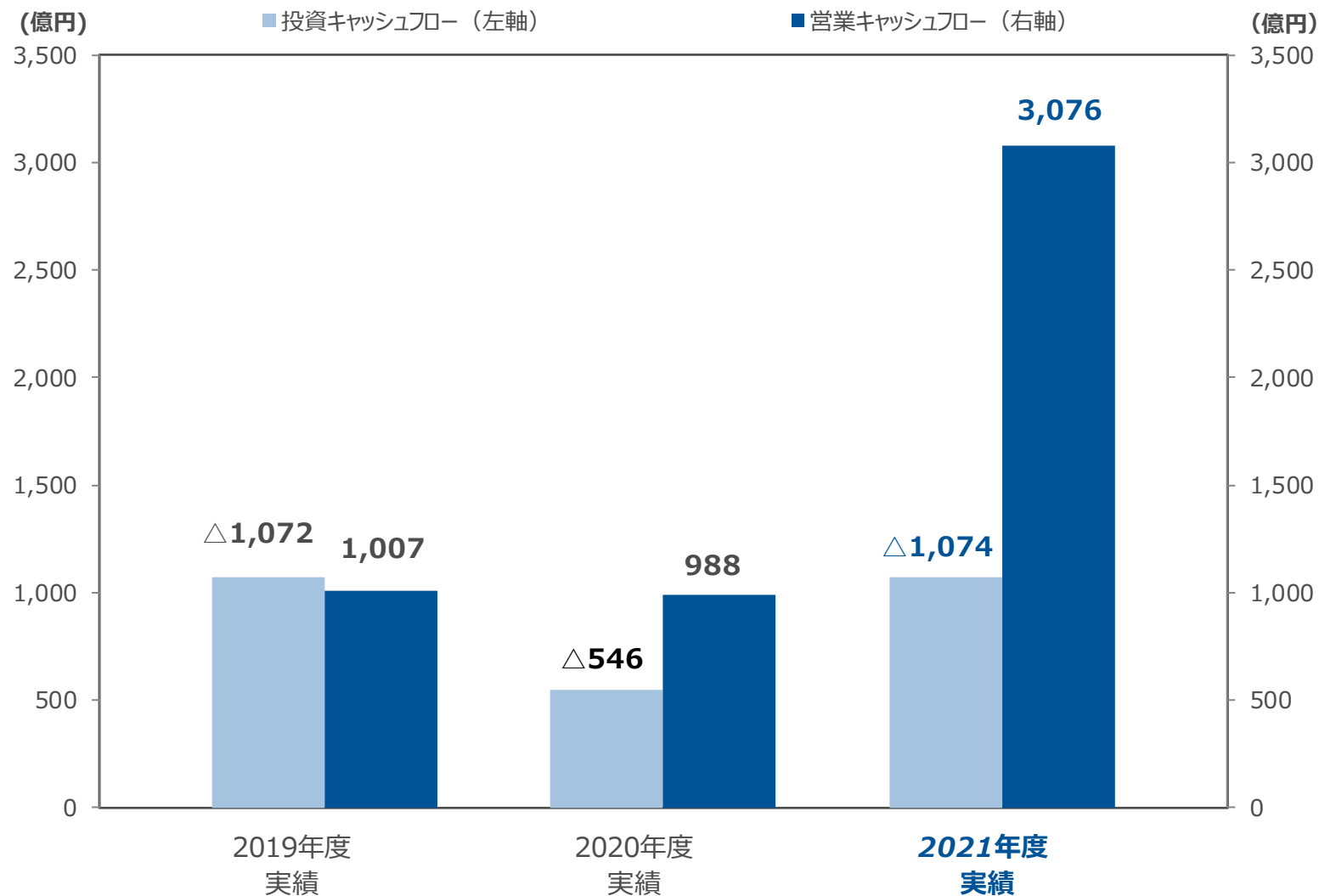
(単位：千台)

(進行基準／航海傭船を含む)	2022年度		
	上期	下期	通期
合計 (欧州域内近海輸送も含む)	1,530	1,542	3,072

*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)	550
親会社に帰属する当期純損益(億円)	326
平均為替	¥109.28/\$

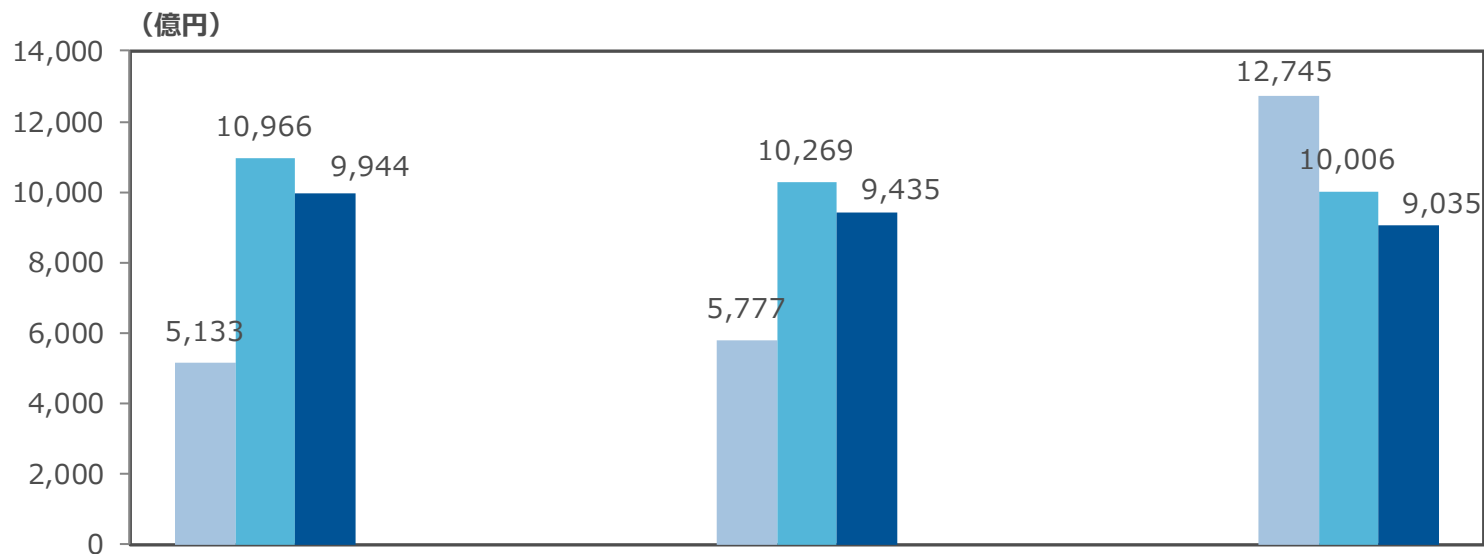
1,336
900
¥105.95/\$

7,217
7,088
¥111.52/\$

財務計画

[補足資料6]

- 自己資本
- 有利子負債
- ネット有利子負債(*1)

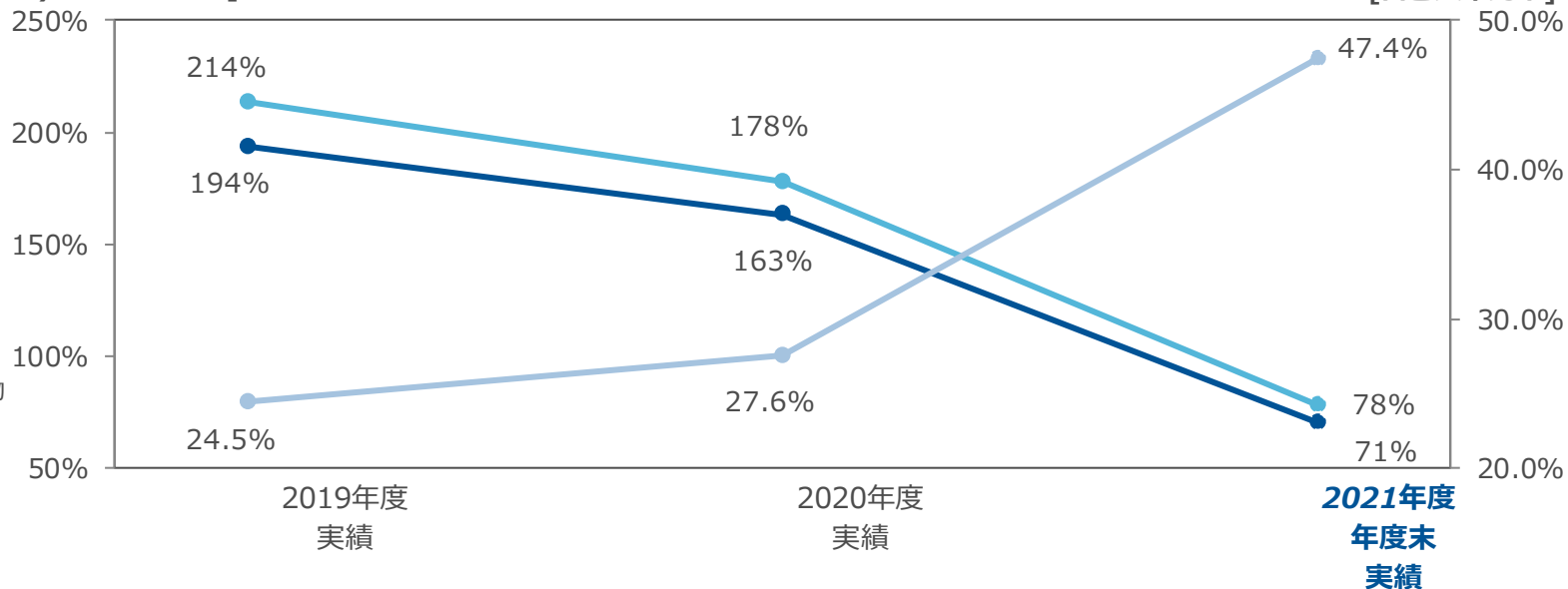


[(ネット)ギアリングレシオ]

[自己資本比率]

- ギアリングレシオ(*2)
- ネットギアリングレシオ(*3)
- 自己資本比率

- (*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
海外子会社

¥108.83/\$
¥109.56/\$

¥110.71/\$
¥103.50/\$

¥122.39/\$
¥115.02/\$

船隊構成 (海洋事業含む)

[補足資料7]

		2021年 3月末	2022年3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	81	79	15,564	82	
	中小型 一般バルカー	バナマックス	23	33	2,823	38
		ハンディマックス	49	47	2,635	54
		ハンディサイズ	29	29	1,080	30
		(小計)	101	109	6,538	122
	木材チップ船	38	42	2,335	44	
	近海船	48	53	1,005	56	
	(小計)	268	283	25,441	304	
	(内、市況エクスポージャー)	(54)	(53)	-	(58)	
エネルギー・海洋事業	油送船	原油タンカー	40	37	10,004	36
		プロダクトタンカー	22	14	862	15
		ケミカルタンカー	89	83	2,130	88
		メタノールタンカー	20	22	941	23
		アンモニアタンカー	0	2	112	4
		LPGタンカー	9	13	623	16
		(小計)	180	171	14,671	182
	石炭船	44	36	3,359	37	
	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	0	0	1	
	(小計)	229	212	18,043	225	
		(内、市況エクスポージャー)	(100)	(88)	-	(91)
	LNG船 (エタン船含む)	97	97	7,957	94	
	LNG燃料供給船	1	2	19	2	
	海洋事業	LNG発電船	1	1	19	1
		FPSO	6	7	1,689	11
FSU・FSRU		3	4	384	7	
サブシー支援船		3	3	27	3	
内航船 (内航RORO船除く)	28	30	109	30		
製品輸送事業	自動車船	95	93	1,614	92	
	フェリー・内航RORO船	15	15	85	17	
関連事業・その他	客船	1	1	4	1	
	その他	2	2	12	2	
小計		749	750	55,403	789	
製品輸送事業	コンテナ船	60	47	4,698	39	
合計		809	797	60,101	828	

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社が運営。



商船三井