

2021年度（2022年3月期） 第2四半期 決算説明資料

2021年10月29日
株式会社商船三井



目次

1. 2021年度 第2四半期 連結決算概要	P3-4
2. 2021年度 第2四半期 連結決算の要点	P5-6
3. 2021年度 連結業績予想	P7-8
4. 2021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	P13-19

(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 第2四半期 連結決算概要

* 2021年度1Q決算発表時（2021年7月30日）の予想

(単位: 億円)	2021年度 実績			2020年度 上期 実績	増減	2021年度 上期 前回見通し*	差異
	1Q	2Q	上期				
売上高	2,888	3,082	5,970	4,846	+1,124	5,700	+270
営業損益	80	123	203	△ 42	+246	160	+43
事業損益 (註1)	993	1,647	2,640	264	+2,375	2,250	+390
経常損益	1,042	1,675	2,718	327	+2,391	2,320	+398
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,041	1,707	2,748	302	+2,445	2,250	+498
為替(註2)	¥108.77/\$	¥110.05/\$	¥109.41/\$	¥107.37/\$	+¥2.04/\$	¥109.39/\$	+¥0.02/\$
燃料油単価(全油種) (註2・3)	\$497/MT	\$530/MT	\$514/MT	\$296/MT	+\$218/MT	-	-
燃料油単価(HSFO) (註2・3)						\$415/MT	-
燃料油単価(VLSFO) (註2・3)						\$527/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. 2021年度 第2四半期 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1Q決算発表時 (2021年7月30日)の予想

(単位: 億円)		2021年度 実績			2020年度 上期 実績	増減	2021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	783	903	1,687	1,104	+582	1,650	+37
	(石炭船除く)	65	77	143	△0	+143	150	△6
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	1,426	1,475	△48	1,300	+126
		43	65	109	203	△94	90	+19
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	2,382	1,792	+589	2,300	+82
		901	1,511	2,413	93	+2,319	2,050	+363
うち、コンテナ船事業		643	636	1,280	1,025	+254	1,200	+80
		906	1,491	2,398	236	+2,161	2,040	+358
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	196	204	401	398	+3	410	△8
		23	19	43	48	△5	40	+3
その他		40	33	73	76	△2	40	+33
		8	9	18	9	+9	5	+13
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-
		△1	△8	△9	△27	+17	△15	+5
連結		2,888	3,082	5,970	4,846	+1,124	5,700	+270
		1,042	1,675	2,718	327	+2,391	2,320	+398

註) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

2. 2021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 : 前年同期比1,124億円の増収。ドライバルク船の好市況、製品輸送事業の輸送・取り扱い量回復等による。
- ◆ 事業利益／経常利益 : 前年同期比2,375億円／2,391億円の大幅増益。
- ◆ 増益要因 : コンテナ船の旺盛な貨物需要と賃率上昇による大幅な増益に加え、ドライバルク船全般の好市況、自動車船の輸送台数回復に伴う損益改善等が貢献。

【セグメント別】 [21年度2Q累計経常損益実績(前年同期比増減)]

ドライバルク事業 [143億円 (+143億円)]

- 鉄鋼原料船（ケープサイズバルカー） : 堅調な輸送需要等を背景に市況が高レベルで推移した結果、前年同期比で増益。
- 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などを中心とする旺盛な輸送需要による好市況の継続に加え、木材チップ輸送の需要底打ちを受け、損益改善。
- その他（オープンハッチ船） : 荷動きの回復と市況改善により、紙パルプ等を輸送するオープンハッチ船も損益改善。

エネルギー・海洋事業 [109億円 (-94億円)]

■ 油送船

- 原油船 : 前年同期の原油価格下落に伴う洋上備蓄需要増による市況高騰に対し、今期は協調減産の継続と石油需要減に伴うスポット市況低迷の影響を受け、中長期契約で利益を確保するも、前年同期比で減益。
- 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・ケミカル輸送需要の低迷を受け、プロダクト船、ケミカル船は損益悪化。

2. 2021年度 第2四半期 連結決算の要点 (Ⅱ)

■ LNG船・海洋事業

- LNG船は、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・サブシー支援船は順調に稼働し、利益貢献。FSRUはセネガル発電船向けに1隻投入されるも、既存船1隻（MOL FSRU Challenger）が契約の端境期に入り減益。

製品輸送事業 [2,413億円 (+2,319億円)]

■ コンテナ [2,398億円 (+2,161億円)]

- ONE : 積高は、港湾混雑の影響を受けた北米航路を除き、前年同期比で増加（全航路で1割増）。運賃市況は、想定を上回る水準で推移し、大幅に上昇。スケジュール維持等のため追加費用が発生するも、前年同期比で大幅な増益。
- その他（ONE以外） : 港湾・ロジスティクス事業は、取り扱い量の回復により、前年同期比で増益。

■ 自動車船

新型コロナ影響による大幅な輸送台数減となった前年同期比では、半導体不足等の影響はありながらも全体としての荷動きの回復および前年度に実施した船腹削減が奏功し、損益は大幅に改善。

■ フェリー・内航RORO船

前年同期を上回る貨物輸送量を確保するも、新型コロナ影響による旅客需要減により、損益悪化。

関連事業 [43億円 (-5億円)]

- 不動産事業は、安定的に利益を確保。客船事業において、クルーズ運航中止期間が長引いたことにより減益。

3. 2021年度 連結業績予想

* 2021年度1Q決算発表時（2021年7月30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
売上高	5,970	5,700	+270	6,229	5,300	+929	12,200	11,000	+1,200
営業損益	203	160	+43	246	190	+56	450	350	+100
事業損益 (註1)	2,640	2,250	+390	2,010	1,100	+910	4,650	3,350	+1,300
経常損益	2,718	2,320	+398	2,081	1,180	+901	4,800	3,500	+1,300
親会社株主に帰属する 当期純損益	2,748	2,250	+498	2,051	1,100	+951	4,800	3,350	+1,450
為替 (註2)	¥109.41/\$	¥109.39/\$	+¥0.02/\$	¥110.00/\$	¥110.00/\$	¥0.00/\$	¥109.70/\$	¥109.69/\$	+¥0.01/\$
燃料油単価(全油種) (註2・3)	\$514/MT	-	-	-	-	-	-	-	-
燃料油単価(HSFO) (註2・3)	-	\$415/MT	-	\$500/MT	\$390/MT	+\$110/MT	\$461/MT	\$403/MT	+\$58/MT
燃料油単価(VLSFO) (註2・3)	-	\$527/MT	-	\$600/MT	\$500/MT	+\$100/MT	\$563/MT	\$513/MT	+\$50/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	4,846	5,067	9,914
営業損益	△42	△10	△53
事業損益 (註1)	264	1,011	1,276
経常損益	327	1,008	1,336
親会社株主に帰属する 当期純損益	302	598	900
為替(期中平均)	¥107.37/\$	¥104.53/\$	¥105.95/\$
燃料油単価(期中平均)	\$296/MT	\$407/MT	\$355/MT

(参考) 経常損益へのSensitivity
2021年度 (残り6ヵ月/最大)
為替: ±20.1億円/¥1/\$
燃料単価: ±0.0億円/\$1/MT

3. 2021年度 連結業績予想 (セグメント別)

* 2021年度1Q決算発表時 (2021年7月30日)の予想

		上段		売上高						
		下段		経常損益						
		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)										
ドライバルク事業	ドライバルク船	1,687	1,650	+37	2,012	1,450	+562	3,700	3,100	+600
	(石炭船除く)	143	150	△6	246	100	+146	390	250	+140
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	1,426	1,300	+126	1,273	1,200	+73	2,700	2,500	+200
		109	90	+19	105	140	△34	215	230	△15
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	2,382	2,300	+82	2,437	2,200	+237	4,820	4,500	+320
		2,413	2,050	+363	1,726	930	+796	4,140	2,980	+1,160
	うち、コンテナ船事業	1,280	1,200	+80	1,219	1,150	+69	2,500	2,350	+150
		2,398	2,040	+358	1,701	900	+801	4,100	2,940	+1,160
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	401	410	△8	428	410	+18	830	820	+10
		43	40	+3	31	40	△8	75	80	△5
その他		73	40	+33	76	40	+36	150	80	+70
		18	5	+13	1	5	△3	20	10	+10
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-
		△ 9	△ 15	+5	△ 30	△ 35	+4	△ 40	△ 50	+10
連結		5,970	5,700	+270	6,229	5,300	+929	12,200	11,000	+1,200
		2,718	2,320	+398	2,081	1,180	+901	4,800	3,500	+1,300

註) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

【cf】前年度実績		上期	下期	通期
ドライバルク事業	ドライバルク船	1,104	1,116	2,220
	(石炭船除く)	△ 0	△ 42	△ 42
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	1,475	1,313	2,788
		203	94	297
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	1,792	2,159	3,951
		93	933	1,026
	うち、コンテナ船事業	1,025	1,169	2,194
	236	934	1,171	
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	398	391	789
		48	45	94
その他		76	87	163
		9	17	26
調整 (消去・全社)		-	-	-
		△ 27	△ 39	△ 66
連結		4,846	5,067	9,914
		327	1,008	1,336

4. 2021年度 業績予想の要点 (I)

【概況・ダイジェスト】

- ◆ 売上高 : 12,200億円 (前回見通し比、1,200億円上方修正)
- ◆ 事業利益／経常利益 : 4,650億円／4,800億円 (前回見通し比、いずれも1,300億円上方修正)
- ◆ 上方修正の要点 : コンテナ船事業における荷動きと運賃水準が前回想定を上回り推移していることに伴う見直しに加え、ドライバルク船における好市況を踏まえた上振れを織り込む。一方、油送船は市況低迷を踏まえ下振れ。

【セグメント別】 [21年度通期経常損益予想 (前回7/30発表値からの増減)]

ドライバルク事業 [390億円 (+140億円)]

- 鉄鋼原料船 (ケープサイズバルカー) :
鉄鋼原料の堅調な荷動きおよび新型コロナ対策による船腹供給への影響を踏まえ、前回発表から市況想定を上方修正。
- 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いても前回発表から市況想定を上方修正し、木材チップ船の損益改善と合わせ、増益見通し。
- 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改善により、収益改善見通し。

エネルギー・海洋事業 [215億円 (-15億円)]

■ 油送船

- 原油船 : 石油需要の回復や原油減産幅の縮小が期待されることから、冬場に向けて緩やかな改善を想定するも、足下までの市況低迷を反映し、市況想定を下方修正。
- その他 : LPG船・メタノール船は前年度並み利益を見込むも、石油製品・ケミカル船は、輸送需要低迷により減益見通し。

4. 2021年度 業績予想の要点 (Ⅱ)

■ LNG船・海洋事業

- LNG船 : LNG船1隻とLNG燃料供給船1隻が竣工、前年度竣工の5隻と合わせ安定利益を積み増し。
- 海洋事業 : FSRU1隻とFPSO 1隻が新たに長期契約に投入され、既存の契約基盤と合わせ、前期並みの損益見通し。

製品輸送事業 [4,140億円 (+1,160億円)]

■ コンテナ船事業 [4,100億円 (+1,160億円)]

- ONE : 下期も引き続き旺盛な輸送需要を想定するも、旧正月等の季節要因による荷動き減退およびそれに伴う短期運賃水準の一定程度の軟化を想定し、ONEの下期税引き後利益見通しは5,000百万USドル。
- その他 : 港湾・ロジスティクス事業は、荷動きの回復に伴う取り扱い量増加により、増益を見込む。

■ 自動車船

半導体や部品の不足による出荷への影響懸念があるものの、下期においても輸送台数の回復基調継続を想定し、前年度に実施した減船効果に加え運航効率改善等により、黒字転換を見込む。

■ フェリー・内航RORO船

底堅い貨物輸送に加え、緊急事態宣言の解除に伴う旅客需要の回復を一定程度想定し、損益改善を見込む。

関連事業 [75億円 (-5億円)]

- 不動産事業は安定的に利益貢献。客船は、9月下旬にクルーズ再開するも新型コロナ対策継続により前年比で損益悪化。

【配当】 中間配当は300円を実施、期末配当は500円、通期で1株当たり800円を予定。

[前回7/30発表：中間300円＋期末250円、通期550円]

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
5月18日	アンモニア輸送事業へ再参入	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
6月21日	「MOLチャリタブルトラスト」をモーリシャスに設立 モーリシャスの地域社会・市民生活へのきめ細やかな支援活動を機動的にサポートする事を目指す基金	URL
7月16日	Methanexとの戦略的パートナーシップ構築に向けた基本合意書締結	URL
7月20日	新造LNG燃料ばら積み船による長期輸送契約を締結	URL
7月27日	洋上風を船舶の推進力に活用する新たな省エネ技術の共同開発へ	URL
8月3日	LNG燃料自動車船4隻の連続建造を決定	URL
9月2日	カムチャッカおよびムルマンスクにおける世界最大級の浮体式LNG貯蔵設備（FSU）案件に関し、ロシア国営リース会社GTLKと基本合意書を締結	URL
10月8日	モーリシャスにおける波力発電事業が経済産業省補助事業に採択	URL
10月18日	アンモニアを主燃料とする船舶用主機関発注に向けた基本協定書を締結	URL

Intentionally Blank

ドライバルク船市況（スポット傭船料）

[補足資料1]

1. 2020年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	2020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	2020年4-9月			2020年10月-2021年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	10,400	20,800	15,600	16,900	17,100	17,000	16,300
パナマックス	6,200	11,800	9,000	10,700	17,200	13,950	11,475
ハンディマックス	5,600	9,900	7,800	10,700	16,600	13,650	10,700
ハンディサイズ	3,300	7,200	5,300	9,200	14,600	11,900	8,575
海外子会社運航船に関わる市況	2020年1-6月			2020年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	4,600	10,400	7,500	20,800	16,900	18,900	13,200

2. 2021年度(実績・見通し)

(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	47,000	23,000	35,000	35,900
パナマックス	24,700	32,300	28,500	38,000	30,000	34,000	31,300
ハンディマックス	25,500	34,300	29,900	38,000	34,000	36,000	33,000
ハンディサイズ	20,500	32,200	26,400	34,000	30,000	32,000	29,200
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		
ケープサイズ	17,100	31,100	24,100	42,400	47,000	44,700	34,400

(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（2014年度通期決算発表より変更）、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. 2020年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2020年度						通期
		上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況		2020年4-9月			2020年10月-2021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	92,900	19,900	56,400	10,300	-1,300	4,500	30,500
石油製品船（MR）	主要5航路	25,200	7,500	16,400	6,900	5,700	6,300	11,300
海外子会社運航船に関わる市況		2020年1-6月			2020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	50,600	33,400	42,000	39,700	66,900	53,300	47,700

(出所) 石油製品船及びLPG船：クラークソン

2. 2021年度(実績・見通し)

(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	7,300	11,000	9,200	3,200
石油製品船（MR）	主要5航路	5,900	5,700	5,800				
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			

(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か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						
	上期 2020年4-9月			下期 2020年10月-2021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	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						
	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				
北米東岸向け	1,757	2,318	2,038				
欧州向け	3,500	5,092	4,296				
南米向け	1,846	2,477	2,161				

*China Containerized Freight Index

自動車船 輸送台数

[補足資料4]

1. 2020年度 (実績)

(単位：千台)

(完了ベース／航海備船を含む)	2020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)	610	478	1,088	779	840	1,619	2,707

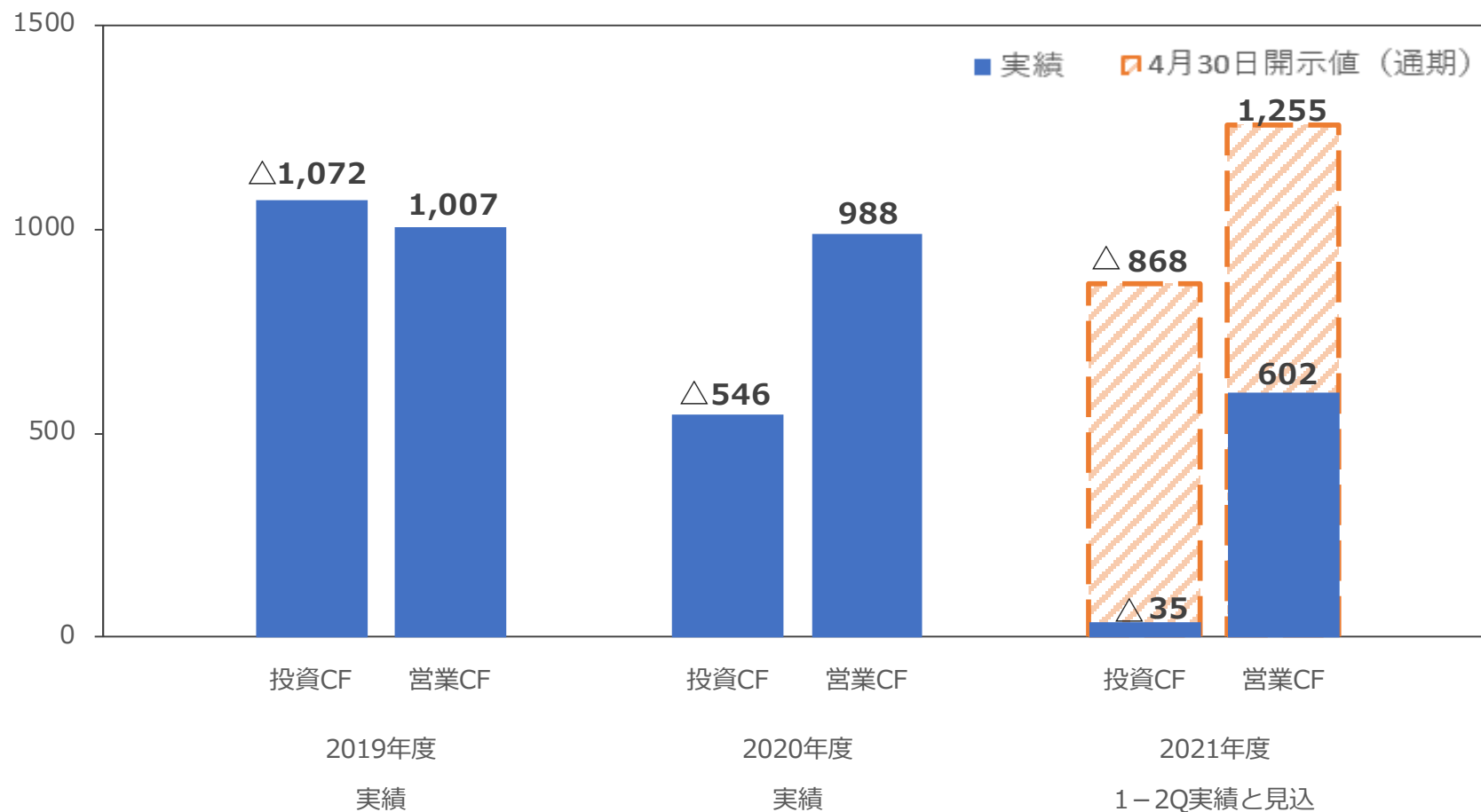
2. 2021年度 (実績・見通し)

(単位：千台)

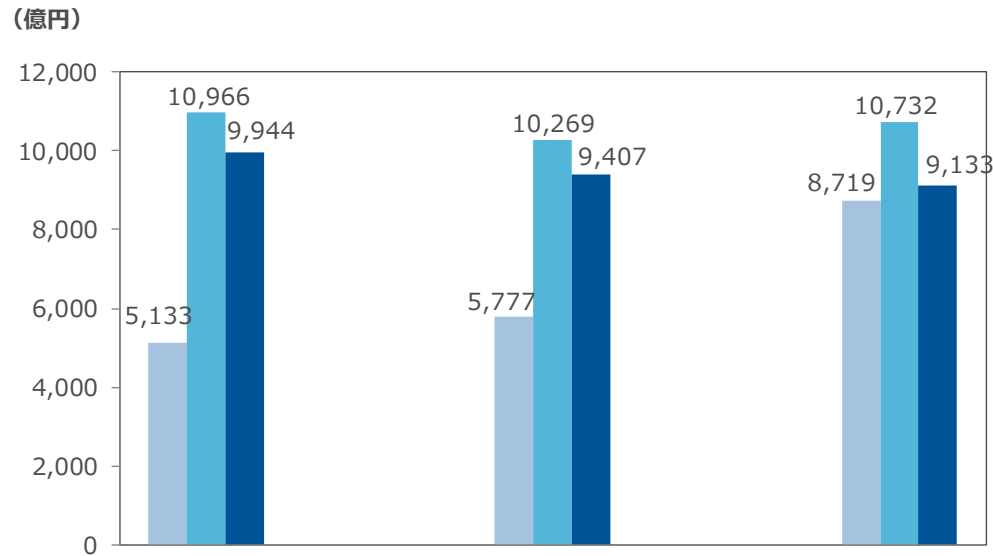
(進行基準／航海備船を含む)	2021年度						
			上期			下期	通期
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計 (欧州域内近海輸送も含む)	792	793	1,585	783	791	1,574	3,159

*青字は見通し

(億円：投資CFはマイナス)

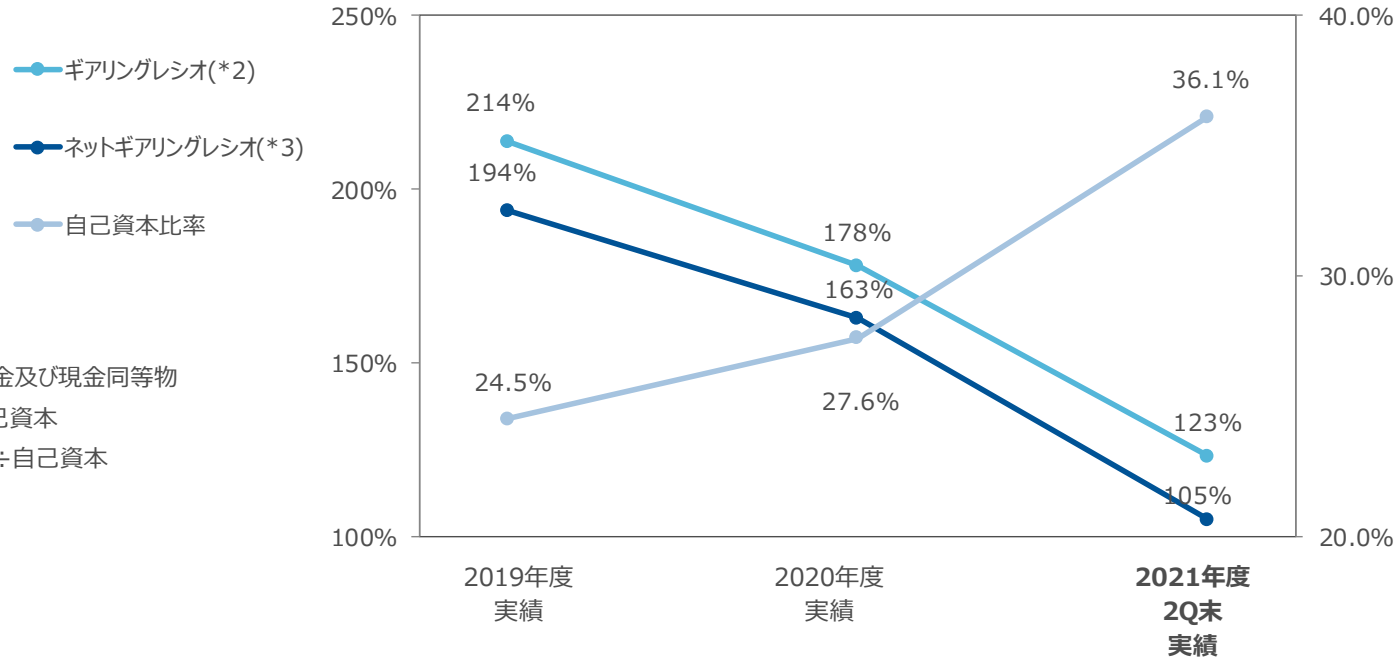


- 自己資本
- 有利子負債
- ネット有利子負債(*1)



[(ネット)ギアリングレシオ]

[自己資本比率]



(*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

船隊構成 (海洋事業含む)

[補足資料7]

		2021年 3月末	2021年9月末		2022年 3月末 (見込み)	
			1,000dwt			
ドライバルク事業	ケープサイズ	81	83	16,467	87	
	中小型 一般バルカー	パナマックス	23	30	2,461	28
		ハンディマックス	49	51	2,871	59
		ハンディサイズ	29	26	974	31
		(小計)	101	107	6,306	118
	木材チップ船	38	41	2,288	41	
	近海船	48	60	1,049	60	
	(小計)	268	291	26,110	306	
	(内、市況エクスポージャー)	(54)	(50)	-	(53)	
エネルギー・海洋事業	油送船	原油タンカー	40	39	10,416	37
		プロダクトタンカー	22	21	1,303	16
		ケミカルタンカー	89	85	2,200	86
		メタノールタンカー	20	19	803	19
		アンモニアタンカー	0	2	70	2
		LPGタンカー	9	9	501	11
		(小計)	180	175	15,293	171
	石炭船	44	40	3,676	36	
	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	0	
	(小計)	229	220	18,983	212	
		(内、市況エクスポージャー)	(100)	(82)	-	(78)
	LNG船 (エタン船含む)	97	97	7,957	97	
	LNG燃料供給船	1	1	9	2	
	海洋事業	LNG発電船	1	1	19	1
		FPSO	6	7	1,689	8
		FSU・FSRU	3	4	384	4
サブシー支援船		3	3	27	3	
内航船 (内航RORO船除く)	28	27	100	29		
製品輸送事業	自動車船	95	95	1,652	94	
	フェリー・内航RORO船	15	15	85	15	
関連事業・その他	客船	1	1	4	1	
	その他	2	2	12	2	
小計		749	764	57,031	774	
製品輸送事業	コンテナ船	60	55	5,257	48	
合計		809	819	62,289	822	

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。