

2021年度（2022年3月期） 第1四半期 決算説明資料

2021年7月30日
株式会社商船三井



目次

1. 2021年度 第1四半期 連結決算概要	P3-4
2. 2021年度 第1四半期 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1) 今年度の取り組み状況・進捗	P11
6. (参考2-3) モーリシャス沖座礁・油濁事故関連	P13-14
7. 補足資料 1-7	P15-21

(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1四半期 連結決算概要

(単位: 億円)	2021年度 1Q実績	2020年度 1Q実績	増減	2020年度 4Q実績
売上高	2,888	2,514	+374	2,597
営業損益	80	△51	+131	△42
事業損益 (註1)	993	34	+958	657
経常損益	1,042	73	+969	606
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,041	54	+986	256

為替(註2) **¥108.77/\$** ¥108.11/\$ +¥0.66/\$ ¥104.20/\$

燃料油単価(全油種) (註2・3) **\$497/MT** \$255/MT +\$242/MT \$465/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1四半期 連結決算概要（セグメント別）

		上段	売上高	
		下段	経常損益	
(単位: 億円)		2021年度 1Q実績	2020年度 1Q実績	増減
ドライバルク事業	ドライバルク船	783	576	+207
	(石炭船除く)	65	4	+61
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	775	△86
		43	84	△40
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	926	+252
		901	△33	+934
うち、コンテナ船事業		643	510	+133
		906	59	+847
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	196	198	△1
		23	26	△2
その他		40	37	+3
		8	6	+2
調整 (消去・全社)		-	-	-
		△1	△14	+12
連結		2,888	2,514	+374
		1,042	73	+969

(注) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

2. 2021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374億円の増収。ドライバルク船の好市況、自動車船の輸送台数回復等による。
- ◆事業利益／経常利益 : 前年同期比958億円／969億円の大幅増益。
- ◆増益要因 : コンテナ船の旺盛な貨物需要・賃率上昇による増益および、自動車船における輸送台数の前年同期からの回復に伴う損益改善により、製品輸送事業が大幅な増益。加えて、ドライバルク船の市況改善が、油送船の市況悪化を上回る形で利益貢献。

【セグメント別】 [21年度1Q経常損益実績(前年同期比増減)]

ドライバルク事業 [65億円 (+61億円)]

- 鉄鋼原料船（ケープサイズバルカー） : 好調な輸送需要を背景に、市況も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） : 穀物などを中心とする旺盛な輸送需要による好市況を受け、増益。
- 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 [43億円 (-40億円)]

■ 油送船

- 原油船 : 前年同期における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、今期は協調減産と石油需要減による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1四半期 連結決算の要点 (Ⅱ)

■ LNG船・海洋事業

- LNG船は既存の長期契約により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。FSRUは新たに1隻が竣工するも、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 [901億円 (+934億円)]

■ コンテナ [906億円 (+847億円)]

- ONE : 新型コロナ影響を受けた前年同期比で荷動きが大きく増加したことに加え、港湾混雑などによる供給面の制約もあり、需給がひっ迫。運賃市況は前年同期を大きく上回るレベルで推移し、前年同期比で大幅増益。
- 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り大幅な輸送台数減となった前年同期から、荷動きの回復および前年度上期に実施した船腹調整により損益は大幅に改善。

■ 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、新型コロナウイルス影響による旅客需要減により、損益悪化。

関連事業 [23億円 (-2億円)]

- 不動産事業は、建替えに伴う減収あるも安定的に利益を確保。客船・旅行業は新型コロナウイルス影響が継続。

3. 2021年度 連結業績予想

* 2021年6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	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	2,888	2,811	5,700	5,600	+100	5,300	5,200	+100	11,000	10,800
営業損益	80	79	160	150	+10	190	130	+60	350	280	+70
事業損益 (註1)	993	1,257	2,250	-	-	1,100	-	-	3,350	-	-
経常損益	1,042	1,277	2,320	1,850	+470	1,180	350	+830	3,500	2,200	+1,300
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,041	1,208	2,250	1,700	+550	1,100	400	+700	3,350	2,100	+1,250

為替 (註2)	¥108.77/\$	¥110.00/\$	¥109.39/\$	¥105.00/\$	+¥4.39/\$	¥110.00/\$	¥105.00/\$	+¥5.00/\$	¥109.69/\$	¥105.00/\$	+¥4.69/\$
燃料単価(全油種) (註2・3)	\$497/MT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
燃料単価(HSFO) (註2・3)	-	\$430/MT	\$415/MT	\$400/MT	+\$15/MT	\$390/MT	\$400/MT	△\$10/MT	\$403/MT	\$400/MT	+\$3/MT
燃料単価(VLSFO) (註2・3)	-	\$540/MT	\$527/MT	\$500/MT	+\$27/MT	\$500/MT	\$500/MT	\$0/MT	\$513/MT	\$500/MT	+\$13/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
	1Q	2Q			
売上高	2,514	2,332	4,846	5,067	9,914
営業損益	△ 51	9	△ 42	△ 10	△ 53
事業損益 (註1)	34	229	264	1,011	1,276
経常損益	73	253	327	1,008	1,336
親会社株主に帰属する 当期純損益	54	247	302	598	900

為替(期中平均)	¥108.11/\$	¥106.62/\$	¥107.37/\$	¥104.53/\$	¥105.95/\$
燃料油単価(期中平均)	\$255/MT	\$335/MT	\$296/MT	\$407/MT	\$355/MT

(参考) 経常損益へのSensitivity

2021年度 (残り9か月/最大)

為替: ±26億円/¥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)

上段	売上高
下段	経常損益

* 2020年度決算発表時 (2021年4月30日)の予想

(単位: 億円)		上期					下期			通期		
		1Q実績	2Q見通し	見通し	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 (石炭船除く)	783	866	1,650	1,350	+300	1,450	1,300	+150	3,100
		65	84	150	90	+60	100	40	+60	250	130	+120
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	611	1,300	1,300	0	1,200	1,350	△150	2,500	2,650	△150
		43	46	90	110	△20	140	150	△10	230	260	△30
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	1,121	2,300	2,200	+100	2,200	2,100	+100	4,500	4,300	+200
		901	1,148	2,050	410	+1,640	930	140	+790	2,980	550	+2,430
	うち、コンテナ船事業	643	556	1,200	1,050	+150	1,150	1,050	+100	2,350	2,100	+250
		906	1,133	2,040	400	+1,640	900	120	+780	2,940	520	+2,420
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	196	213	410	430	△20	410	420	△10	820	850	△30
		23	16	40	50	△10	40	50	△10	80	100	△20
その他		40	0	40	70	△30	40	80	△40	80	150	△70
		8	△3	5	5	0	5	5	0	10	10	0
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		△1	△13	△15	△15	0	△35	△35	0	△50	△50	0
連結		2,888	2,811	5,700	5,400	+300	5,300	5,200	+100	11,000	10,600	+400
		1,042	1,277	2,320	650	+1,670	1,180	350	+830	3,500	1,000	+2,500

(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	1Q	2Q	上期	下期	通期
ドライバルク事業	576	528	1,104	1,116	2,220
	4	△4	△0	△42	△42
エネルギー・海洋事業	775	700	1,475	1,313	2,788
	84	119	203	94	297
製品輸送事業	926	866	1,792	2,159	3,951
	△33	126	93	933	1,026
うち、コンテナ船事業	510	515	1,025	1,169	2,194
	59	177	236	934	1,171
関連事業	198	200	398	391	789
	26	22	48	45	94
その他	37	39	76	87	163
	6	3	9	17	26
調整 (消去・全社)	-	-	-	-	-
	△14	△13	△27	△39	△66
連結	2,514	2,332	4,846	5,067	9,914
	73	254	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 : 11,000億円 (6/21適時開示 10,800億円、4/30発表 10,600億円から上方修正)
- ◆ 事業利益 : 3,350億円 (4/30発表 900億円から上方修正)
- ◆ 経常利益 : 3,500億円 (6/21適時開示 2,200億円、4/30発表 1,000億円から上方修正)
- ◆ 上方修正の要点 : コンテナ船における想定以上の荷動きと運賃高騰による大幅な上振れおよび、ドライバルク船における全般的に旺盛な輸送需要に支えられた好市況による上振れを反映。一方、油送船、客船は苦戦。

【セグメント別】 [21年度通期予想経常損益 (4/30発表値からの増減)]

ドライバルク事業 [250億円 (+120億円)]

- 鉄鋼原料船 (ケープサイズバルカー) : 中長期契約を基盤に、中国向け鉄鋼原料需要等により堅調な市況を想定し、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、穀物等の好調な荷動きに支えられ、底堅い市況推移を想定。木材チップ船は需要と市況改善により黒字転換見通し。
- 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の改善等により、収益改善を目論む。

エネルギー・海洋事業 [230億円 (-30億円)]

■ 油送船

- 原油船 : 石油需要回復の遅れ等により足元市況は期初想定比で低迷。下期にかけてはワクチン接種の進展に伴う経済活動の回復による緩やかな市況改善を想定。期初に市況高騰期があった前年度比では減益見通し。
- その他 : LPG船・メタノール船は前期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隻の竣工を予定し、前期竣工の5隻と合わせ安定利益を積み増し。
- 海洋事業 : FSRU1隻が新たに長期契約に投入され、FPSOと共に前期並みの損益見通し。

製品輸送事業 [2,980億円 (+2,430億円)]

■ コンテナ船事業 [2,940億円 (+2,420億円)]

- ONE : 足元までの好調な荷動きと運賃市況を反映し、ONEの上期業績見通しは凡そ6,000百万USドルを想定。下期については、国慶節頃まで現在の好況継続するも、港湾等の混雑の解消、季節性による輸送需要減衰により運賃水準は期中において軟化することを想定。業績予想は、前回発表から大幅に上方修正。
- その他 : 港湾・ロジスティクス事業は、取り扱い量の増加により、増益を見込む。

■ 自動車船

半導体不足による影響懸念があるものの、輸送台数は北米向けを中心に回復基調の継続を想定し、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

堅調な貨物輸送に加え、ワクチン接種の進捗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 [80億円 (-20億円)]

- 不動産事業は安定的に利益貢献。客船業は足元の新型コロナ影響を織り込み前回発表から見通しを下方修正。

【配当】 前回発表から配当予定を見直し、中間300円、期末250円、通期で1株当たり550円（配当性向20%）を予定。

[前回4/30発表：中間70円+期末80円、通期150円]

5. (参考1) 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12日	シンガポールKeppelグループデータセンター向け 液化水素供給インフラ開発の共同検討に関する覚書を締結	URL
5月13日	外国人人材事業第一号案件が始動	URL
5月18日	アンモニア輸送事業へ再参入	URL
5月24日	木質バイオマス燃料輸送用パナマックス型ばら積み船の新造整備を発表	URL
6月17日	LNG発電船用のFSRUがセネガルに到着	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22日	大型液化CO2輸送船の共同開発を開始	URL
6月22日	役員報酬制度を改定（株主総会にて承認）	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

Intentionally Blank

6. (参考2) モーリシャス沖座礁・油濁事故関連 - 再発防止策

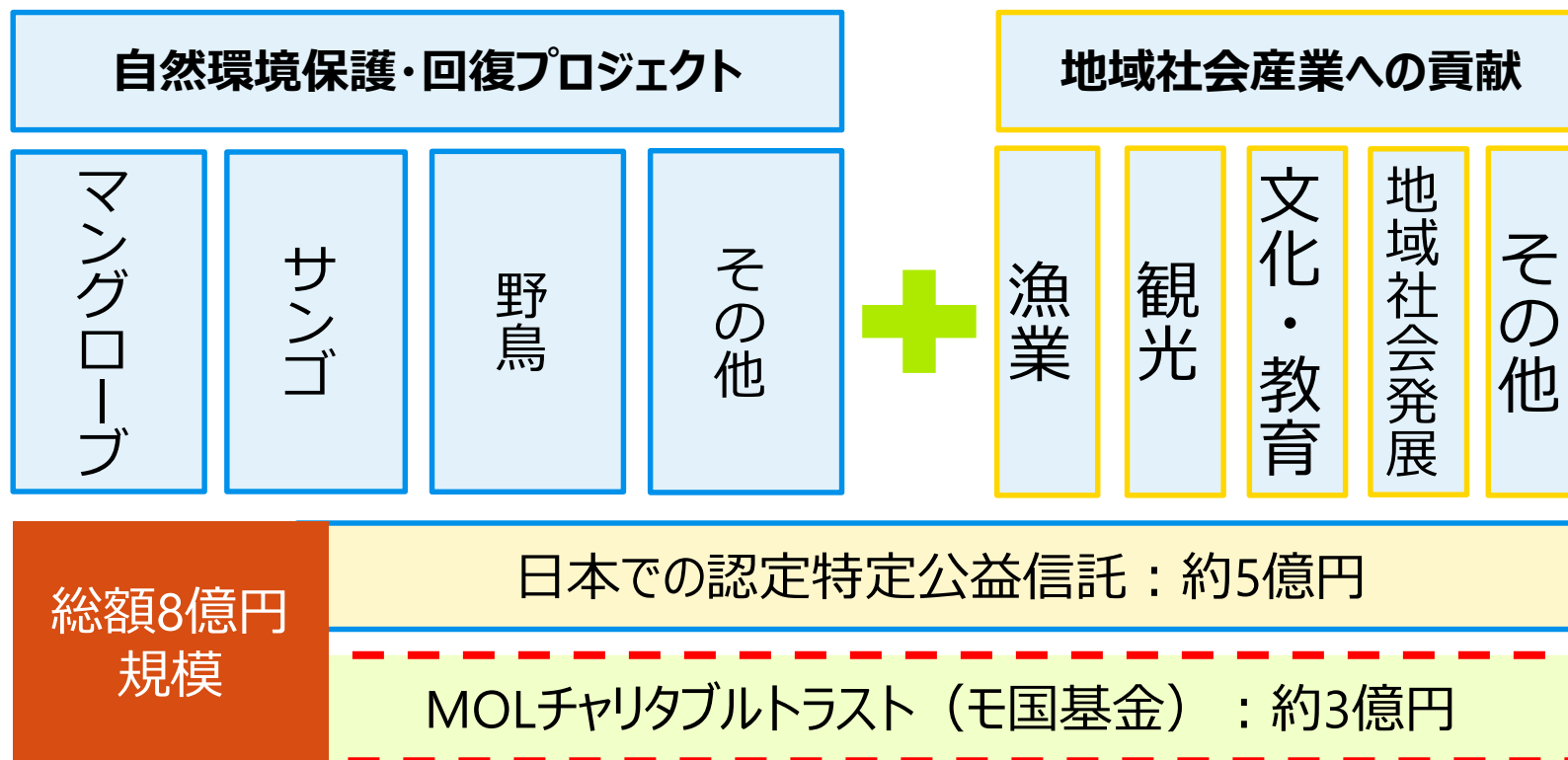
昨夏のモーリシャス沖での座礁・油濁事故を契機として社内安全運航体制を見直し、再発防止策を昨年12月に策定。4 カテゴリーに分けた再発防止策を全社横断的に推進中。

カテゴリー	主な内容	詳細
船員の質および安全行動の確保	<ul style="list-style-type: none"> 乗組員の安全意識向上 設備に関する知識向上 傭船船員選定への関与強化 	<ul style="list-style-type: none"> 傭船も含め、事故概要と原因を周知 安全キャンペーン・乗組員へのアンケート調査実施 電子海図に関する動画教材を作成、配布 船主手配船員への当社要求事項の説明と関与働きかけ
運航業務の見直し、陸上からのサポート体制の強化	<ul style="list-style-type: none"> 運航船による安全航行、適切な航路選択の確認 船主との安全意識統一 全社的な運航力の強化、運航実務者への教育 海陸運航関係者の協働 SOSCによる運航船支援強化 	<ul style="list-style-type: none"> 本船宛指示内容や航跡確認手順を標準化 船主との知見の共有、対応不足項目の確認 全社向け運航勉強会による運航実務への理解深度化、運航スペシャリスト制度の検討 SOSCから運航実務者への情報発信、相互コミュニケーションによる連携強化 当直者の増員、監視体制を強化 航海リスク監視システムの開発と導入
船主・船舶管理会社の選定と評価手法の確立	<ul style="list-style-type: none"> 品質基準見直し 検船の強化 船主の評価、当社安全管理体制に対する第三者評価の導入 	<ul style="list-style-type: none"> 改訂品質基準を船主へ説明及び覚書締結 品質基準の改定をもって強化した検船の実施 品質要改善傭船・船主・船管への関与強化 第三者からの当社安全管理体制評価につき検討
その他ハード対応	<ul style="list-style-type: none"> 船舶通信設備の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 自社船への衛星通信設備設置 船主への設備設置働きかけ

6. (参考3) モーリシャス沖座礁・油濁事故関連 - 社会貢献策

- 1) 本邦基金（公益信託）、モ国基金（支援基金）合わせて8億円規模。
 - モ国基金を2021年6月に設立、今年中に助成開始予定。
 - 本邦基金は、税制上の特例措置を申請し手続き中。
- 2) MOLモーリシャス（現地法人）による現地に寄り添った各種支援活動

＜モーリシャス支援プロジェクト＞



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		
ケーブルサイズ	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		
ケーブルサイズ	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		
ケーブルサイズ	31,100	30,000	30,600	25,000	14,000	19,500	25,000
パナマックス	24,700	30,000	27,400	25,000	25,000	25,000	26,200
ハンディマックス	25,500	30,000	27,800	24,000	24,000	24,000	25,900
ハンディサイズ	20,500	27,500	24,000	23,000	23,000	23,000	23,500
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		
ケーブルサイズ	17,100	31,100	24,100	30,000	25,000	27,500	25,800

(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か月遅れで当社連結決算に計上される為。）
- 4) ケーブルサイズは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）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	-4,000	-2,700	24,000			10,700
石油製品船（MR）	主要5航路	5,900						
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				

(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						
北米東岸向け	1,757						
欧州向け	3,500						
南米向け	1,846						

*China Containerized Freight Index

1. 2020年度 (実績)

(単位：千台)

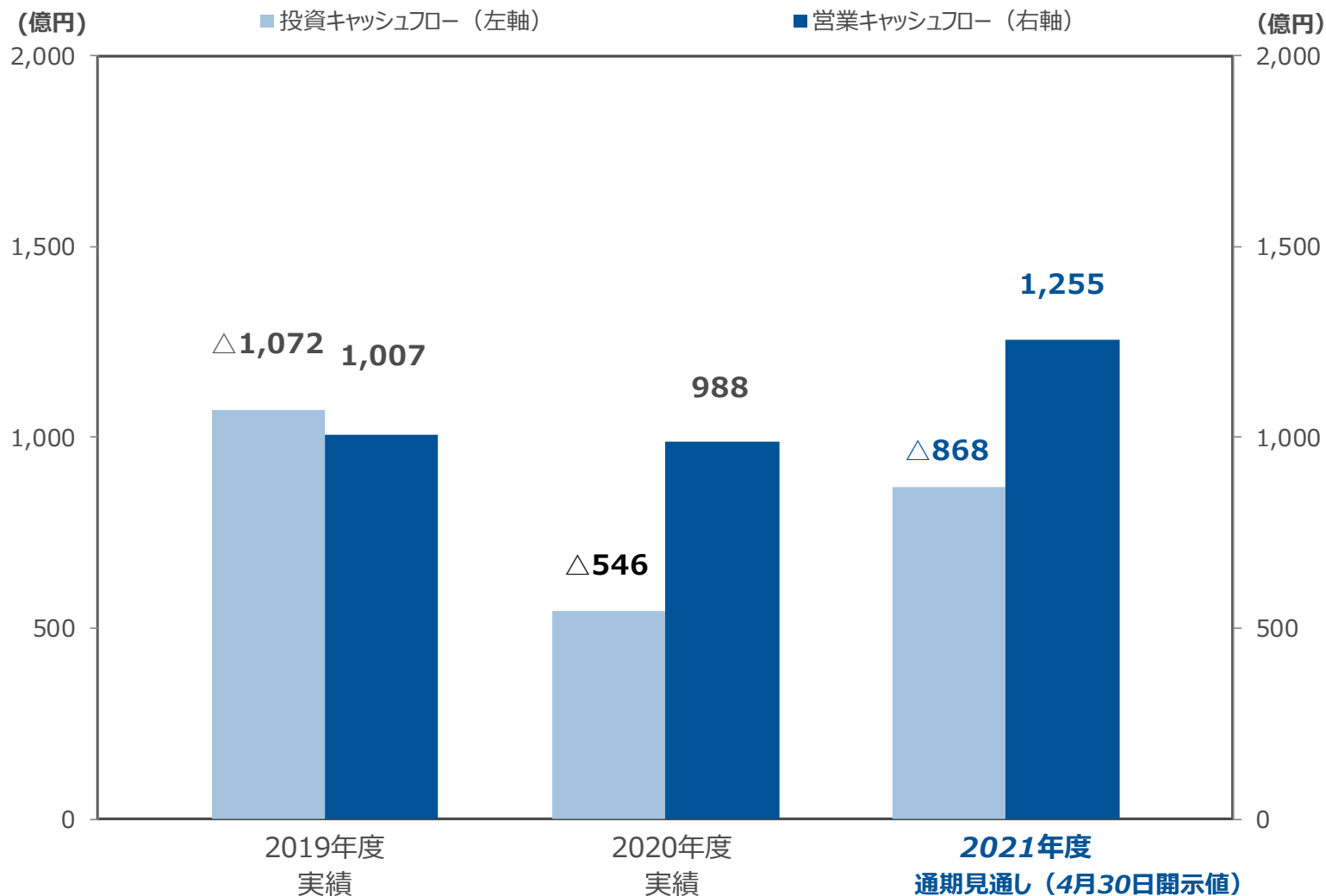
(完了ベース／航海備船を含む)	2020年度						
			上期	下期		通期	
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計 (欧州域内近海輸送も含む)	610	478	1,088	779	840	1,619	2,707

2. 2021年度 (実績・見通し)

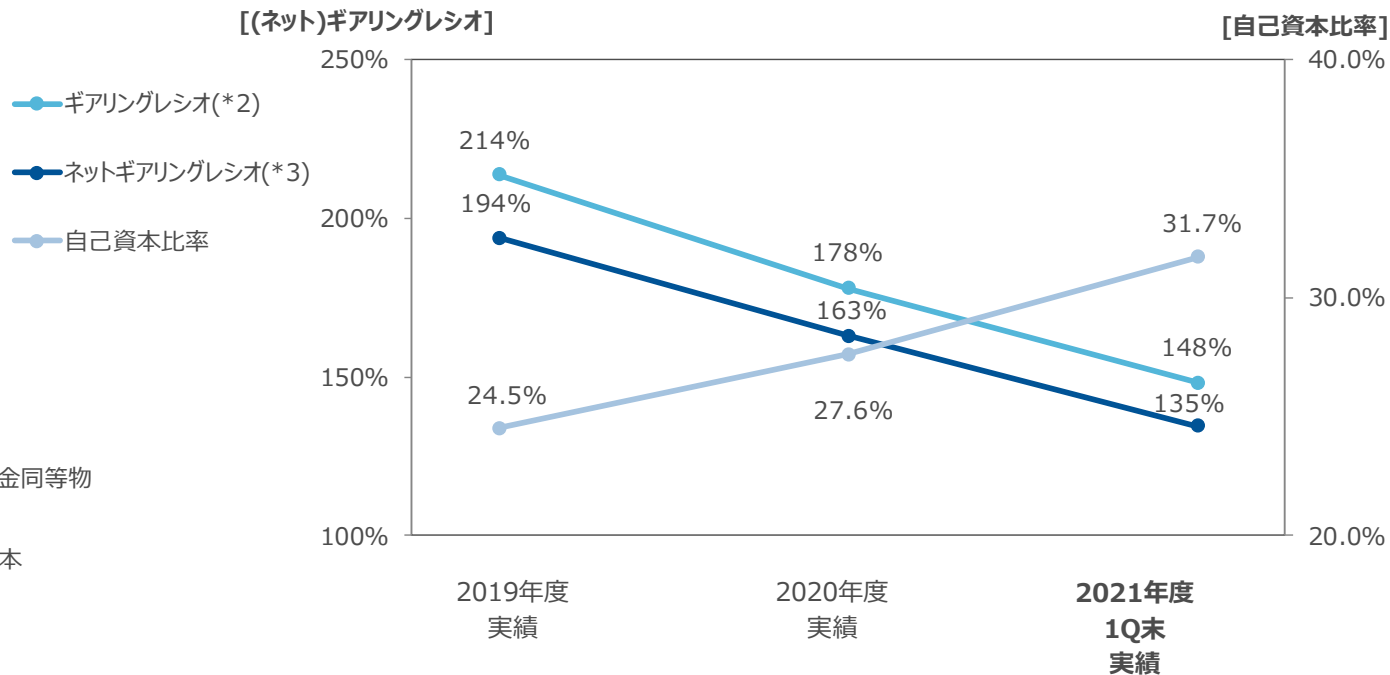
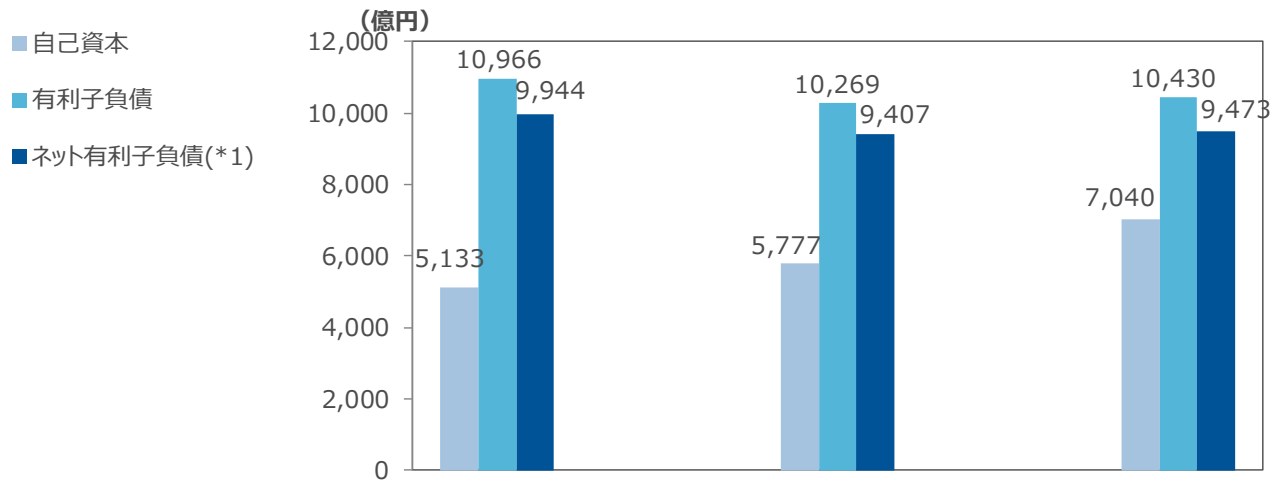
(単位：千台)

(進行基準／航海備船を含む)	2021年度					
			上期	下期		通期
	1Q	2Q				
合計 (欧州域内近海輸送も含む)	792	808	1,601	1,679		3,280

*青字は見通し



経常損益(億円)	550	1,336
親会社に帰属する当期純損益(億円)	326	900
平均為替	¥109.28/\$	¥105.95/\$



(*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	¥108.83/\$	¥110.71/\$	¥110.58/\$
海外子会社	¥109.56/\$	¥103.50/\$	¥110.71/\$

船隊構成 (海洋事業含む)

[補足資料7]

		2021年 3月末	2021年6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	84	16,584	86	
	中小型 一般バルカー	パナマックス	23	35	2,905	27
		ハンディマックス	49	47	2,606	59
		ハンディサイズ	29	32	1,184	31
		(小計)	101	114	6,695	117
	木材チップ船	38	38	2,119	41	
	近海船	48	56	958	56	
(小計)	268	292	26,356	300		
	(内、市況エクスポージャー)	(54)	-	-	(47)	
エネルギー・海洋事業	油送船	原油タンカー	40	40	10,728	39
		プロダクトタンカー	22	21	1,303	15
		ケミカルタンカー (メタノールタンカー含む)	109	106	3,059	107
		アンモニアタンカー	0	2	70	2
		LPGタンカー	9	9	501	9
		(小計)	180	178	15,661	172
	石炭船	44	38	3,523	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	0	0	1	
	(小計)	229	221	19,198	212	
		(内、市況エクスポージャー)	(100)	-	-	(96)
	LNG船 (エタン船含む)	97	96	7,864	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	6	1,689	8
FSU・FSRU		3	4	384	5	
サブシー支援船		3	3	27	3	
内航船 (内航RORO船除く)	28	27	100	28		
製品輸送事業	自動車船	95	95	1,651	95	
	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	57,398	769	
製品輸送事業	コンテナ船	60	59	5,537	47	
合計		809	823	62,934	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。