

# 2020年度（2021年3月期） 第2四半期 決算説明資料

2020年10月30日  
株式会社商船三井



# 目次

1. 2020年度 第2四半期 連結決算概要	P3-4
2. 2020年度 第2四半期 連結決算の要点	P5-6
3. 2020年度 連結業績予想	P7-8
4. 2020年度 業績予想の要点	P9-10
5. ローリングプラン2020におけるメガトレンド予測と 直近の調査機関荷動き予測の比較	P11
6. モーリシャス沖における“WAKASHIO”号事故について	P12
7. 補足資料 1-8	P13-20

(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. 2020年度 第2四半期 連結決算概要

\* 2020年9月24日適時開示における予想

(単位: 億円)	2020年度 実績			2019年度 上期 実績	増減	2020年度 上期 前回見通し*	差異
	1Q	2Q	上期				
<b>売上高</b>	<b>2,514</b>	<b>2,332</b>	<b>4,846</b>	5,743	△896	5,000	△153
<b>営業損益</b>	△ 51	9	△ 42	120	△162	△90	+47
<b>経常損益</b>	73	253	327	281	+45	220	+107
親会社株主に帰属する <b>当期純損益</b>	54	247	302	256	+46	220	+82

為替(期中平均)    ¥108.11/\$    ¥106.62/\$    ¥107.37/\$    ¥109.39/\$    △¥2.02/\$

燃料油単価(全油種)    \$255/MT    \$335/MT    \$296/MT    \$438/MT    △\$142/MT

(註)燃料油単価は期中平均補油単価

# 1. 2020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

\* 2020年9月24日適時開示における予想

(単位: 億円)		2020年度 実績			2019年度 上期 実績	増減	2020年度 上期 前回見通し*
		1Q	2Q	上期			
ドライバルク船事業	ドライバルク船	576	528	1,104	1,367	△263	-
	(石炭船除く)	4	△4	△0	52	△52	-
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、	775	700	1,475	1,392	+82	-
	LNG船、海洋事業	84	119	203	116	+86	-
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、	926	866	1,792	2,421	△628	-
	フェリー・内航RORO船	△33	126	93	67	+26	-
うち、コンテナ船事業		510	515	1,025	1,142	△116	-
		59	177	236	56	+179	-
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	198	200	398	482	△84	-
		26	22	48	63	△14	-
その他		37	39	76	78	△2	-
		6	3	9	9	△0	-
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-
		△14	△13	△27	△28	+1	-
連結		2,514	2,332	4,846	5,743	△896	5,000
		73	254	327	281	+45	220

(註)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

## 2. 2020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 : 前年同期比減。自動車船の輸送台数減少、ドライバルク船の市況悪化等による。

◆経常利益 : 前年同期比+45億円の増益。

ドライバルク船事業 – ケープサイズ等の一般バルカーおよび木材チップ船等の専用バルカー各々の短期契約船が市況悪化の影響を受け、前年同期比減益。

エネルギー輸送事業 – 油送船の好市況とLNG船の長期契約による利益積み上げにより、前年同期比増益。

製品輸送事業 – コンテナ船事業の大幅増益が、輸送台数大幅減に伴う自動車船の減益を上回り、全体で増益。

### 【セグメント別】 [2020年度第2四半期経常損益実績(前年同期比増減)]

#### ドライバルク船事業 [ 0億円 (-52億円) ]

- ケープサイズ : 積地側の天候不順や日本向け・欧州向けの需要減により6月半ば頃まで市況が低迷した影響を受け、減益。
- 中小型船 : 市況は前年同期比で悪化するも、市況エクスポージャーは限定的であり、小幅の減益。
- 専用バルカー : オープンハッチ船、木材チップ船の短期契約船が荷動き減や市況軟化等により、損益悪化。

#### エネルギー輸送事業 [ 203億円 (+86億円) ]

##### ■ 油送船

- 原油船 : 原油安に伴い洋上備蓄需要急増により春先に市況が高騰。この際に獲得した複数の有利短期契約が利益貢献し、中長期契約の安定利益と合わせ、大幅な増益。
- プロダクト船 : 原油船市況の好影響を受け、損益改善。
- その他 : LPG船、ケミカル船も市況好調により損益改善。メタノール船は着実に安定利益を計上。

## 2. 2020年度 第2四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

### ■ LNG船・海洋事業

➤ LNG船が安定利益を着実に積み増し。海洋事業は、FSRU 1 隻の一時的な短期契約投入等により減益。

⇒ エネルギー輸送事業全体として、油送船の増益に加え、LNG船による安定利益の積み増しにより、前年同期比で増益。

### 製品輸送事業 [93億円 (+26億円)]

#### ■ コンテナ [236億円 (+179億円)]

➤ ONE : 積高は前年同期比で減少するも2Qにかけて回復。北米航路を中心に需給が急速に改善し、運賃水準も大幅に上昇。減便等による運航費低減と燃料価格下落も寄与し、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、地域・事業により差異あるも全体として取扱い量減少となり、小幅減益。

#### ■ 自動車船

新型コロナ影響による輸送台数減は、船積みベースで4、5月を底に秋口には前年並みに回復したが、上期累計では大幅に減少。一時停船に加え、12隻の減船を実施し、船腹調整や費用低減を図り2Qにかけて赤字幅を縮小するも、損益は大幅に悪化。

#### ■ フェリー・内航RORO船

貨物輸送は比較的底堅く推移したものの、フェリー旅客需要の大幅減により、前年同期比で損益悪化。

⇒ コンテナ船事業の大幅増益が、自動車船とフェリー・内航RORO船の損益悪化を上回り、製品輸送事業全体では増益。

### 関連事業 [48億円 (-14億円)]

➤ 新型コロナの影響を受け、客船事業のクルーズ運航中止、旅行業におけるビジネス渡航の大幅減少等により、減益。

### 3. 2020年度 連結業績予想

\* 2020年9月24日適時開示における予想

(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	4,846	5,000	△153	4,904	-	-	9,750	-	-
営業損益	△42	△90	+47	△88	-	-	△130	-	-
経常損益	327	220	+107	73	-	-	400	未定	-
親会社株主に帰属する 当期純損益	302	220	+82	△102	-	-	200	-	-
為替(期中平均)	¥107.37/\$	-	-	¥105.00/\$	-	-	¥106.18/\$	-	-
燃料油単価(全油種平均)	\$296/MT	-	-	-	-	-	-	-	-
燃料油単価 (HSFO)	-	-	-	\$300/MT	-	-	\$269/MT	-	-
燃料油単価 (VLSFO)	-	-	-	\$380/MT	-	-	\$340/MT	-	-

(註)燃料油単価は期中平均補油単価

【cf】前年度実績	上期	下期	通期
売上高	5,743	5,810	11,554
営業損益	120	117	237
経常損益	281	269	550
親会社株主に帰属する 当期純損益	256	69	326
為替(期中平均)	¥109.39/\$	¥109.18/\$	¥109.28/\$
燃料単価(期中平均)	\$438/MT	\$496/MT	\$467/MT

#### (参考) 経常損益へのSensitivity

2020年度 (残り6ヵ月/最大)

為替: ±4億円/¥1/\$

燃料単価: ±0億円/\$1/MT

# 3. 2020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									
		上期			下期			通期			通期	
		実績	前回見通し*1	差異	見通し	前回見通し	差異	見通し	前回見通し*1	差異	前回見通し*2	
(単位: 億円)												
ドライバルク船事業	ドライバルク船 (石炭船除く)	1,104 △0	- -	- -	1,145 △10	- -	- -	2,250 △10	- -	- -	△30	
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	1,475 203	- -	- -	1,274 46	- -	- -	2,750 250	- -	- -	240	
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 93	- -	- -	2,007 36	- -	- -	3,800 130	- -	- -	△260	
	うち、コンテナ船事業	1,025 236	- -	- -	1,074 63	- -	- -	2,100 300	- -	- -	0	
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	398 48	- -	- -	401 31	- -	- -	800 80	- -	- -		
その他		76 9	- -	- -	73 0	- -	- -	150 10	- -	- -	50	
調整 (消去・全社)		- △27	- -	- -	- △32	- -	- -	- △60	- -	- -		
連結		4,846 327	5,000 220	△153 +107	4,903 72	- -	- -	9,750 400	未定	- -	0	

\*1 2020年9月24日適時開示における予想

\*2 2020年度1Q決算発表時(2020年7月31日)の予想

(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
ドライバルク船事業	ドライバルク船 (石炭船除く)	1,367 52	1,403 67	2,771 120
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	1,392 116	1,501 137	2,893 254
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	2,421 67	2,333 0	4,754 67
	うち、コンテナ船事業	1,142 56	1,121 △15	2,264 41
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	482 63	482 59	965 123
その他		78 9	89 24	168 34
調整 (消去・全社)		- △28	- △20	- △49
連結		5,743 281	5,810 269	11,554 550

(註)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示



## 4. 2020年度 業績予想の要点（Ⅰ）

### 【概況・ダイジェスト】

- ◆ 通期予想 : 経常利益400億円の見通し
  - 7/31発表 0億円から、大幅上方修正（9/24 適時開示の際、改善見込みながら、一旦未定としていたもの）
- ◆ 上期・下期対比 : 経常利益 上期実績 327億円に対し、下期73億円の見通し
  - 下期に自動車船において損益改善を見込むも、上期のコンテナ船、油送船の好業績部分が剥落。加えて、新型コロナ影響により上期に予定していた船舶の入渠（ドック）が10数隻下期へ繰り越し。

### 【セグメント別】 [2020年度通期予想経常損益（7/31発表値からの増減）]

#### ドライバルク船事業 [▲10億円（+20億円）]

- ケープサイズ : 3Qはブラジルを中心とした出荷増が見込まれ、市況は底堅く推移すると見込み市況前提を上方修正。年明け以降は積地側の季節要因による出荷減に伴う市況軟化を想定。中長期契約からの安定利益を基盤に、短期契約船は貸船及びCOA契約の締結や運賃先物取引による損益固めを図る。
- 中小型バルカー : 市況軟調を想定するも、市況エクスポージャーの縮減に努めてきた結果、業績への影響は限定的。
- 専用バルカー : オープンハッチ船、木材チップ船は、荷動きの変動に合わせた船腹調整が困難であり、ドライバルク市況が低迷する中、前年比で大幅な損益悪化を見込む。

#### エネルギー輸送事業 [250億円（+10億円）]

##### ■ 油送船

- 原油船 : 下期の市況は弱含みで推移することを想定するも、春先の市況高騰期に獲得した短期有利契約の利益押し上げ効果の一部が残り、中長期契約からの安定利益と合わせ利益貢献。

## 4. 2020年度 業績予想の要点（Ⅱ）

- プロダクト船：冬場に向けてはヒーティング需要による市況回復を想定。
- その他：ケミカル船は前年比損益改善を見込む。メタノール船は長期契約による安定利益を見込む。

### ■ LNG船・海洋事業

- LNG船：今年度竣工する5隻の新造船による利益積み上げを含め、長期契約による安定利益を確保。
- 海洋事業：FPSOの安定利益基盤あるも、FSRU 1隻が短期契約履行期間に入り前年比減益。

### 製品輸送事業 [ 130億円（+390億円） ]

#### ■ コンテナ船 [300億円]

：上期実績に加え、下期については引き続き足元では好調を維持する荷動き需要と運賃水準を想定する一方、中国の旧正月等による不需要期に加え、新型コロナの感染再拡大影響など不透明感があり、ONE社の利益見通しは上期比減益を見込む。（ONE社資料 p 5、p 6 参照）

■ 自動車船：上期に実施した減船効果に加え、輸送台数の回復継続を想定し、下期は大幅な損益改善。

#### ■ フェリー・内航RORO船

：底堅い貨物輸送需要に加え、足元の旅客需要回復傾向を織り込み期初想定比で損益改善を見込む。

### 関連事業・その他・調整 [ 30億円（-20億円） ]

不動産事業において着実な利益を見込む一方、客船事業は11月初にクルーズ再開予定ながら前年比損益悪化を見込む。

**【配当】** 中間配当は15円を実施、期末配当は20円、通期で1株当たり35円を予定。

（参考：9月24日適時開示においては、中間配当は10円を予定、期末配当は未定としていたもの）

## 5. ローリングプラン2020におけるメガトレンド予測と直近の調査機関荷動き予測の比較

貨物名	当社メガトレンド予測 2020年 前年比 (5月策定・6月発表)	Clarksons社予想値 2020年 前年比 (9月発表)	個別状況
鉄鉱石	-4.2%	0.8%	中国向け荷動きが大幅増加。日本・欧州向け輸送の減少を上回って前年比プラス圏
石炭（原料炭）	-3.6%	-8.0%	日印韓の粗鋼生産減少により需要低迷。中国(自給中心)の恩恵なし 欧州・インド・中国向けが大幅減。但し、当社主力の日本向けは小幅減少に止まる
石炭（一般炭）	-6.3%		
鋼材	-3.7%	-	中国の鉄鋼内需は前年比同等程度と推測され、輸入も堅調
穀物	-0.1%	-	2020年の中国の大豆輸入が大幅増となっており、通年で20%拡大を見込む。その他地域向け大豆・トウモロコシ・小麦も堅調
原油	-7.6%	-5.6%	原油安を背景に中国が輸入を増加させているが、その他の地域向けは需要低迷
石油製品	-9.6%	-6.5%	行動制限の長期化によりガソリンや中間留分需要の回復は鈍い
LNG	-1.5%	2.8%	スポット価格の下落により、天然ガス需要は堅調
自動車	-25.0%~ -35.2%	-	欧州・北米での販売量は4月に底を打って回復中。輸送量の回復もほぼ想定線
コンテナ	-25.0%	-4.1%	生活必需品輸送需要の下方硬直性が予想以上に強く、在宅勤務関連用品等、コロナ禍によって新たな荷動きも発生

## 6. モーリシャス沖における“WAKASHIO”号事故について

### 当社の基本姿勢

現地住民の生活及び貴重な自然環境に多大な影響を及ぼしたことを本船を利用していた関係者として深く認識し、モーリシャスの環境回復や地域社会への貢献を通じて社会的責任を果たしていく。

#### 今期業績への影響

駐在員事務所開設費用、出張旅費・人件費、清掃用資材提供費用、現地NGO等支援費用など、1～2億円程度。

#### 当社の取り組み

##### <これまで>

1. 4次に亘り、当社・グループ会社社員（延べ19人）の現地派遣
2. 油吸着材、防護服、作業用Tシャツ等の提供・無償輸送
3. 現地の要請に応えたリーファーコンテナの寄贈
4. 経営企画部内に専任チームを設置（9/1付）

##### <今後>

5. 現地に駐在員事務所を設置（10月中を予定）
6. 自然環境回復（マングローブ・サンゴ・野鳥）取り組みの為の現地調査及び、プロジェクト支援－10/24に専門家2名を現地に派遣。今後も現地関係団体、日本の専門家の方々と連携して推進する予定
7. モーリシャス自然環境回復基金（仮称）の設立
8. 現地NGOおよびモーリシャス政府・国際公的機関の基金への拠出

# ドライバルク船市況（スポット傭船料）

[補足資料1]

## 1. 2019年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	2019年度						通期
	上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況	2019年4-9月			2019年10月-2020年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	11,400	29,300	20,400	22,200	4,600	13,400	16,900
パナマックス	9,500	15,900	12,700	11,700	5,700	8,700	10,700
ハンディマックス	8,500	12,500	10,500	10,800	6,600	8,700	9,600
スモールハンディ	6,100	8,400	7,300	8,200	4,500	6,400	6,800
海外子会社運航船に関わる市況	2019年1-6月			2019年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	8,700	11,400	10,100	29,300	22,200	25,700	17,900

## 2. 2020年度(実績・見通し)

(単位：US\$/日)

船型	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		
ケープサイズ	10,400	20,800	15,600	20,000	9,000	14,500	15,100
パナマックス	6,200	11,800	9,000	10,000	8,000	9,000	9,000
ハンディマックス	5,600	9,900	7,800	9,000	9,000	9,000	8,400
スモールハンディ	3,300	7,200	5,300	7,500	7,500	7,500	6,400
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	20,000	20,400	14,000

(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か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、スモールハンディは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. 2019年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2019年度						通期
		上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況		2019年4-9月			2019年10月-2020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	13,800	26,900	20,400	96,600	89,200	92,900	56,600
石油製品船（MR）	主要5航路	11,600	10,600	11,100	20,200	17,700	19,000	15,000
海外子会社運航船に関わる市況		2019年1-6月			2019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	13,900	50,300	32,100	53,600	66,300	59,900	46,000

(出所) 石油製品船及びLPG船：クラークソン

## 2. 2020年度(実績・見通し)

(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	16,000	20,000	18,000	37,200
石油製品船（MR）	主要5航路	25,200	7,500	16,400				
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			

(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. 2019年度 (実績)

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2019年度						通期 平均
	上期 2019年4-9月			下期 2019年10月-2020年3月			
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	675	703	689	685	713	699	694
北米東岸向け	877	904	891	878	932	905	898
欧州向け	975	985	980	959	1,097	1,028	1,004
南米向け	539	632	586	646	676	661	623

## 2. 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				
北米東岸向け	930	1,034	982				
欧州向け	1,007	1,056	1,032				
南米向け	524	549	536				

\*China Containerized Freight Index

### 1. 2019年度 (実績)

(単位：千台)

(完了ベース／航海備船を含む)	2019年度						
			上期	下期		通期	
	1Q	2Q		3Q	4Q		
<b>合計</b> (欧州域内近海輸送も含む)	1,016	972	1,988	884	899	1,783	3,771

### 2. 2020年度 (実績・見通し)

(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		
<b>合計</b> (欧州域内近海輸送も含む)	610	478	1,088	806	820	1,626	2,714

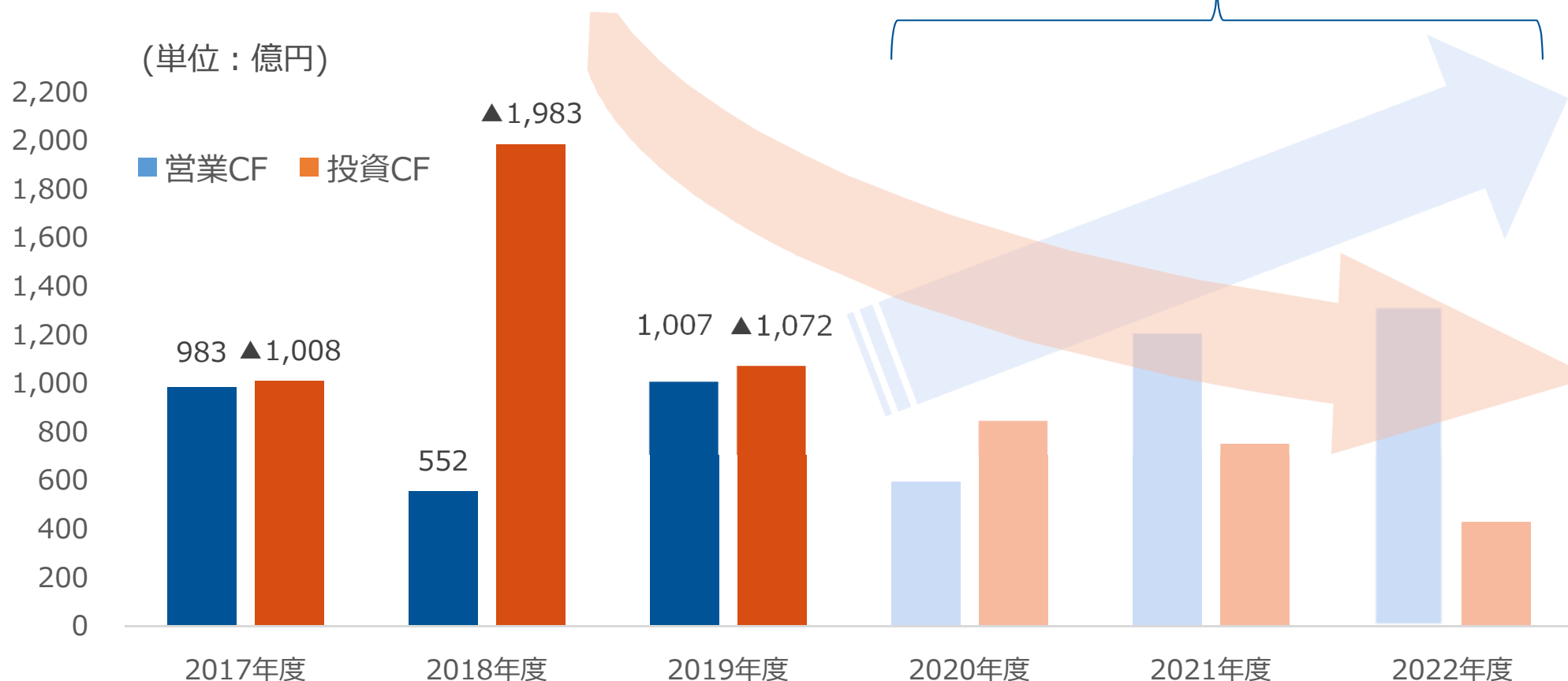
\*青字は見通し



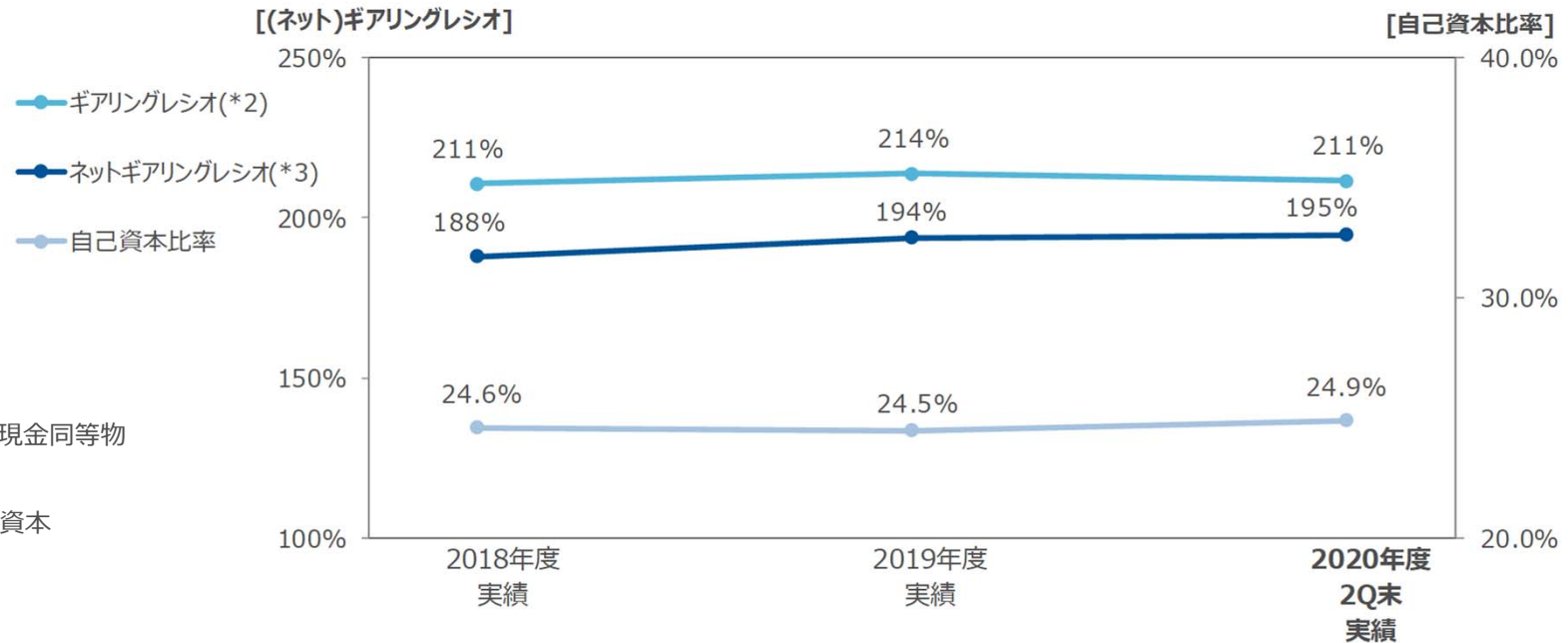
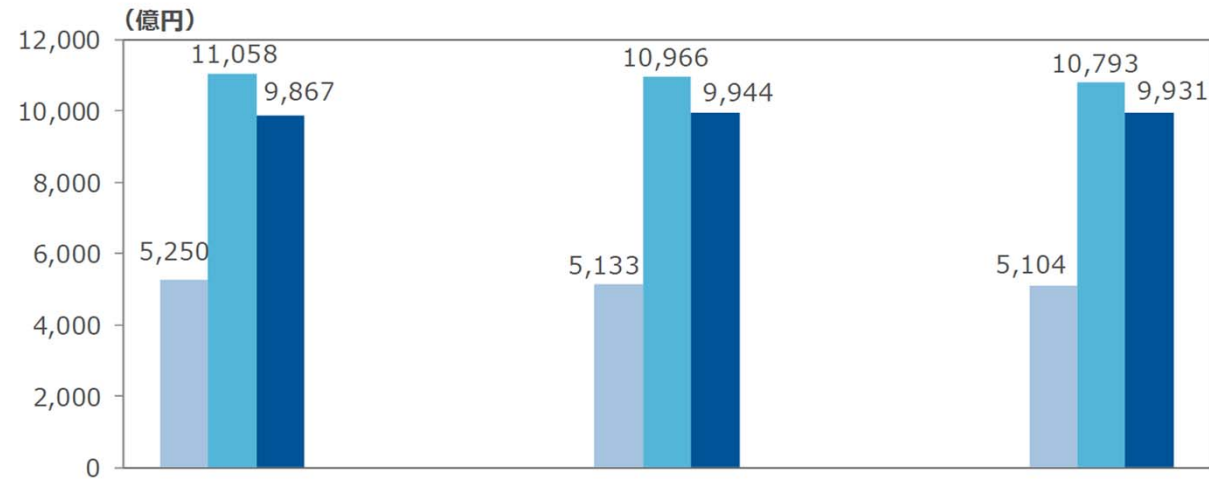
## 財務戦略・投資計画

- 新規投資CF枠（既決定分を除く）を3年間で1,000億円に圧縮
- 資産や事業・プロジェクトのキャッシュ化に取り組む

3年間で1,000億円のフリーCFを確保する



- 自己資本
- 有利子負債
- ネット有利子負債(\*1)



(\*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	¥110.99/\$	¥108.83/\$	¥105.80/\$
海外子会社	¥111.00/\$	¥109.56/\$	¥107.74/\$

# 船隊構成 (海洋事業含む)

		2020年 3月末	2020年9月末		2021年 3月末 (見込み)	
			1,000dwt			
ドライバルク船 事業	Capesize	84	79	15,738	81	
	中小型 一般バルカー	Panamax	18	18	1,467	24
		Handymax	54	51	2,826	54
		Small Handy	26	25	933	32
		(小計)	98	94	5,226	110
	木材チップ船	36	36	2,012	37	
	近海船	45	44	857	44	
	(小計)	263	253	23,833	272	
	(内、市況エクスポージャー)	(69)	(65)	-	(71)	
エネルギー輸送 事業	油送船	原油タンカー	41	41	11,020	40
		プロダクトタンカー	22	24	1,539	24
		ケミカルタンカー (メタノールタンカー含む)	106	108	3,055	103
		LPGタンカー	9	9	502	9
		(小計)	178	182	16,116	176
	石炭船	48	44	4,034	39	
	SEP船 (2020年度第2四半期より集計に含む)	-	5	14	5	
	(小計)	226	231	20,163	220	
		(内、市況エクスポージャー)	(89)	(95)	-	(97)
	LNG船 (LNG燃料供給船・エタン船含む)	95	97	7,796	97	
	海洋事業	FPSO	6	6	1,689	6
		LNG発電船	0	1	19	1
		FSU・FSRU	3	3	314	3
サブシー支援船		3	3	27	3	
内航船 (内航RORO船除く)	30	27	95	28		
製品輸送 事業	自動車船	107	94	1,626	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		751	733	55,663	742	
製品輸送 事業	コンテナ船	64	61	5,681	60	
合計		815	794	61,344	802	

[補足資料7]

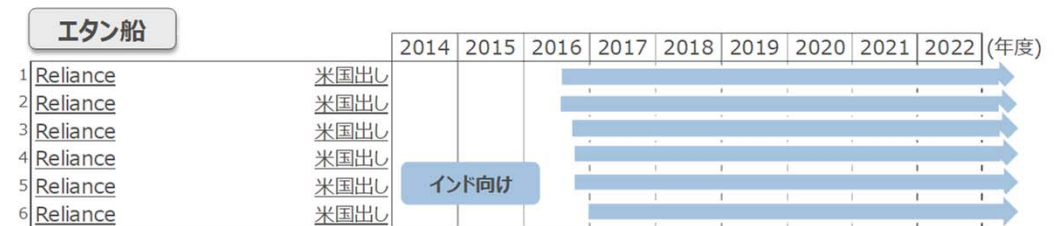
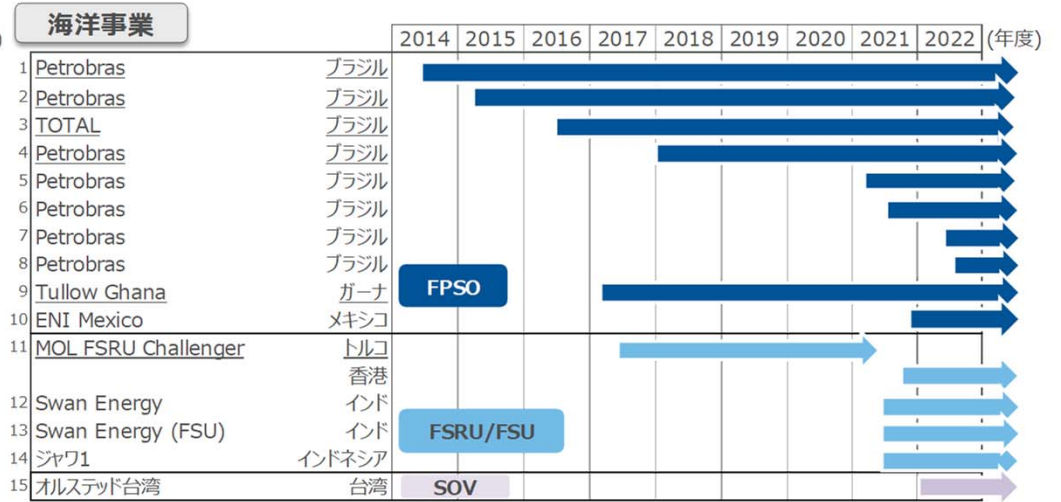
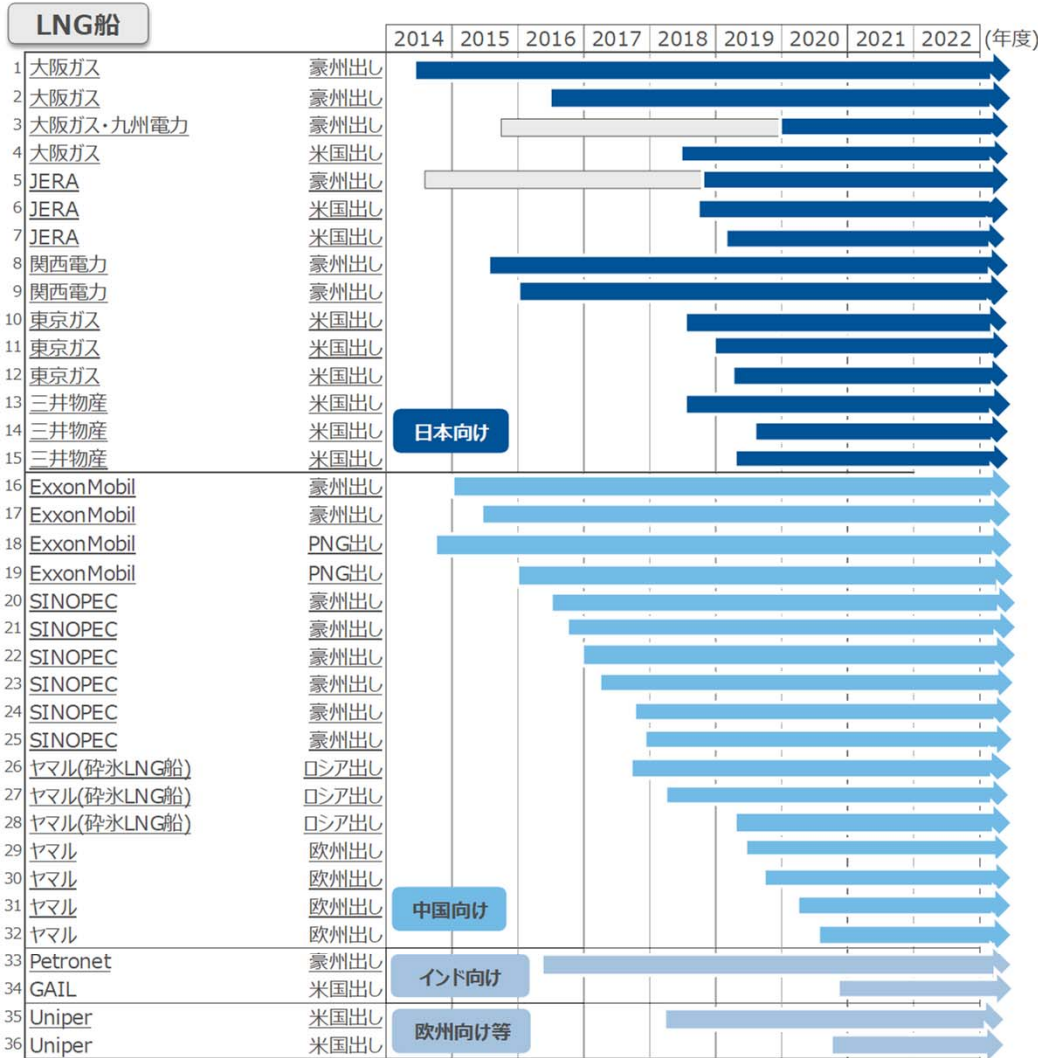
註1) 短期備船、J/V保有船を含む。

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。

# LNG船・海洋事業 成約状況 (2014年度以降竣工船)

[補足資料8]



(註)下線は2020年9月末時点で稼働中