

# 2020年度（2021年3月期） 第1四半期 決算説明資料

2020年7月31日  
株式会社商船三井



# 目次

|                              |        |
|------------------------------|--------|
| 1. 2020年度 第1四半期 連結決算概要       | P3-4   |
| 2. 2020年度 第1四半期 連結決算の要点      | P5-6   |
| 3. 2020年度 連結業績予想(セグメント別経常損益) | P7     |
| 4. 2020年度 業績予想の要点            | P9-10  |
| 5. ローリングプラン2020              | P11-13 |
| 6. 新型コロナウイルス対応について           | P14    |
| 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. 2020年度 第1四半期 連結決算概要

| (単位: 億円)            | 2020年度<br>1Q実績 | 2019年度<br>1Q実績 | 増減   | 2019年度<br>4Q実績 |
|---------------------|----------------|----------------|------|----------------|
| 売上高                 | 2,514          | 2,831          | △316 | 2,881          |
| 営業損益                | △51            | 68             | △119 | △5             |
| 経常損益                | 73             | 140            | △66  | 58             |
| 親会社株主に帰属する<br>当期純損益 | 54             | 122            | △67  | △158           |

為替(期中平均)      ¥108.11/\$      ¥111.22/\$      △¥3.11/\$      ¥109.87/\$

燃料油単価(全油種)      \$255/MT      \$441/MT      △\$186/MT      \$478/MT

(註) 燃料油単価は期中平均補油単価

# 1. 2020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           |      |
|            |               | 2020年度<br>1Q実績 | 2019年度<br>1Q実績 | 増減   |
| (単位: 億円)   |               |                |                |      |
| ドライバルク船事業  | ドライバルク船       | 576            | 672            | △96  |
|            | (石炭船除く)       | 4              | 24             | △20  |
| エネルギー輸送事業  | 油送船、石炭船、      | 775            | 689            | +85  |
|            | LNG船、海洋事業     | 84             | 60             | +23  |
| 製品輸送事業     | 自動車船、コンテナ船事業、 | 926            | 1,191          | △265 |
|            | フェリー・内航RORO船  | △33            | 27             | △60  |
| うち、コンテナ船事業 |               | 510            | 583            | △73  |
|            |               | 59             | 17             | +41  |
| 関連事業       | 不動産、曳船、商社、客船等 | 198            | 238            | △40  |
|            |               | 26             | 36             | △10  |
| その他        |               | 37             | 39             | △2   |
|            |               | 6              | 8              | △2   |
| 調整 (消去・全社) |               | -              | -              | -    |
|            |               | △14            | △17            | +3   |
| 連結         |               | 2,514          | 2,831          | △317 |
|            |               | 73             | 140            | △66  |

(注) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

## 2. 2020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-66億円の減益。

ドライバルク船事業 - ケープサイズ等の一般バルカー、木材チップ船等の専用バルカー共に市況悪化を受け、減益。

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

製品輸送事業 - コンテナ船事業は増益ながら、新型コロナによる荷動きの急速な落ち込みにより自動車船が大幅減益となり、製品輸送事業全体では前年同期比で減益。

### 【セグメント別】 [2020年度経常損益実績(前年同期比増減)]

#### ドライバルク船事業 [ 4億円 (-20億円) ]

- ケープサイズ：積地側の天候不順による鉄鋼原料の供給減、日本向け・欧州向けの需要減により市況低迷し、減益。
- 中小型船：市況は調整局面続くも、市況エクスポージャーは限定的であり、前年同期並みの損益を維持。
- 専用バルカー：紙パルプを輸送するオープンハッチ船、長期契約を持たない木材チップ船が新型コロナ影響により、損益悪化。

#### エネルギー輸送事業 [ 84億円 (+23億円) ]

##### ■ 油送船

- 原油船：原油の大幅な価格下落に伴う洋上備蓄需要増により市況が高騰し、複数の有利短期契約を獲得。中長期契約の安定利益と合わせ、増益。
- プロダクト船：原油船市況の好影響と適合油需要を受けた市況上昇により、損益改善。
- その他：LPG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1四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

### ■ LNG船・海洋事業

- 前年度期中に竣工した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、前年同期比で増益確保。

### 製品輸送事業 [▲33億円 (-60億円)]

#### ■ コンテナ [59億円 (+41億円)]

- ONE : 新型コロナ影響により、積高は前年度同期比で1割を超えて減少するも、運賃市況は堅調に推移。北米・欧州航路を中心に荷動きに合わせて減便を実施し消席率の低下を最小限に留め、コスト低減と燃料価格低下も寄与し、前年同期を上回る水準で黒字を達成。
- その他（ONE以外） : 港湾・ロジスティクス事業は、新型コロナ影響による取り扱い量の減少により、前年同期比減益。

#### ■ 自動車船

新型コロナ影響によるメーカー各社の大幅減産および出荷遅延に伴い、輸送台数が大きく減少。スクラップ売船や返船による船腹調整や費用低減を行うも、大幅な赤字。

#### ■ フェリー・内航RORO船

新型コロナ影響により、荷動きが軟調に推移したたことに加え、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。

⇒ コンテナ船事業で増益するも、自動車船とフェリー・内航RORO船の損益悪化により、製品輸送事業全体では赤字を計上。

### 関連事業 [26億円 (-10億円)]

- 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 (セグメント別経常損益)

\* 2020年6月22日 RP2020発表時

| (単位: 億円)   |                               | 2020年度 |       |        | 2019年度 |      |
|------------|-------------------------------|--------|-------|--------|--------|------|
|            |                               | 1Q     | 通期    |        | 通期     |      |
|            |                               | 実績     | 見通し   | 前回見通し* | 差異     | 実績   |
| ドライバルク船事業  | ドライバルク船<br>(石炭船除く)            | 4      | △ 30  | △ 30   | ±0     | 120  |
| エネルギー輸送事業  | 油送船、石炭船、<br>LNG船、海洋事業         | 84     | 240   | 240    | ±0     | 254  |
| 製品輸送事業     | 自動車船、コンテナ船事業、<br>フェリー・内航RORO船 | △ 33   | △ 260 | △ 280  | +20    | 67   |
|            | うち、コンテナ船事業                    | 59     | 0     | -      | -      | 41   |
| 関連事業       | 不動産、曳船、商社、客船等                 | 26     | 50    | 70     | △20    | 123  |
| その他        |                               | 6      |       |        |        | 34   |
| 調整 (消去・全社) |                               | △ 14   |       |        |        | △ 49 |
| 連結         |                               | 73     | 0     | 0      | ±0     | 550  |

|              |            |            |            |           |            |
|--------------|------------|------------|------------|-----------|------------|
| 為替(期中平均)     | ¥108.11/\$ | ¥105.00/\$ | ¥105.00/\$ | ±¥0.00/\$ | ¥109.28/\$ |
| 燃料油単価(全油種)   | \$255/MT   | -          | -          | -         | \$467/MT   |
| 燃料油単価(HSFO)  | -          | \$240/MT   | \$240/MT   | ±\$0/MT   | -          |
| 燃料油単価(VLSFO) | -          | \$340/MT   | \$340/MT   | ±\$0/MT   | -          |

(註) 燃料油単価は期中平均補油単価

# Intentionally Blank



## 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±0億円の見通し（6月17日業績予想修正値から変更なし）
- ◆ 事業セグメント別：
  - ドライバルク船事業 : 前回発表（6月22日、経営計画「ローリングプラン2020」に記載）見通し▲30億円を維持。
  - エネルギー輸送事業 : 前回発表（同上）見通し+240億円を維持。
  - 製品輸送事業 : 前回発表（同上）見通し▲280億円から▲260億円に上方修正。コンテナ船の改善を織り込む。

### 【セグメント別】 [2020年度通期予想経常損益（6/22発表値からの増減）]

#### ドライバルク船事業 [▲30億円（±0億円）]

- ケープサイズ : 中国向け荷動きは足元まで堅調に推移するも、中国以外の地域向けにおいては今後も新型コロナ感染拡大による荷動きの低迷を想定。中長期契約を基盤とする安定利益を見込む一方、短期契約船においては貸船及び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、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 [240億円（±0億円）]

##### ■ 油送船

- 原油船 : 原油価格下落に伴う洋上備蓄需要などにより市況が一時的に高騰。中長期契約からの安定利益と合わせ大きく利益貢献。通期では世界経済停滞に伴う原油実需の減少による市況下落を想定。

## 4. 2020年度 業績予想の要点（Ⅱ）

- プロダクト船： 足下の好市況取り込むも、通期では世界経済停滞に伴う実需減少による市況下落を想定。
- メタノール船： 長期契約による安定利益を見込む。

### ■ LNG船・海洋事業

- LNG船： 前期までに竣工した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 [▲260億円（+20億円）]

#### ■ コンテナ船 [0億円]

： 足下の荷動きは改善傾向にあり、運賃水準も堅調なものの、新型コロナウイルス感染の更なる拡大が懸念されることから、秋以降の荷動き鈍化を想定し、損益悪化を見込む。

■ 自動車船： メーカー各社の大幅減産・出荷遅延に伴い第1四半期から第2四半期にかけて大幅な積高減。一時停船に加え、売船・返船による船腹調整に努めるも、大幅な損益悪化を見込む。

#### ■ フェリー・内航RORO船

： 新型コロナウイルスによる貨物輸送への影響は小さいものの、旅客需要の大幅減により損益悪化を見込む。

### 関連事業・その他・調整 [50億円（-20億円）]

不動産事業において着実な利益を見込む一方、客船事業はクルーズ再開が秋以降となる想定で、前年比で損益悪化を見込む。前回発表値からの修正は、主に一般管理費のセグメント間調整。

**【配当】** 未定（配当性向20%の基本方針を維持）

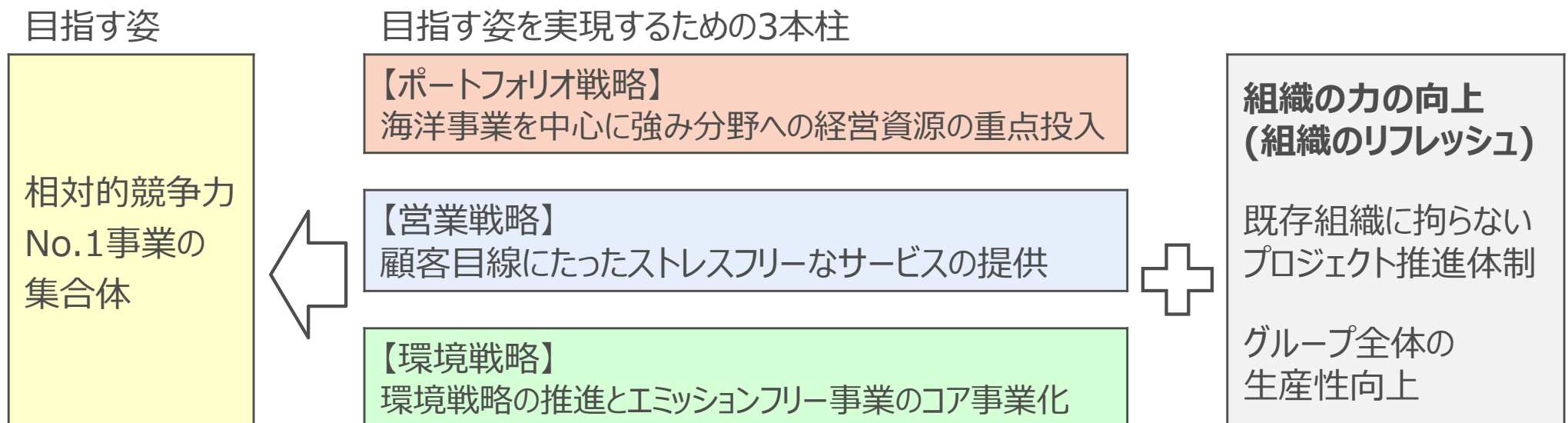
# 5. ローリングプラン2020

## 経営方針

### 20年度最優先テーマ「成長軌道への復帰」

- 守り : 危機対応として市況エクスポージャー縮減、投資計画見直し
- 影響把握 : コロナ後の世界を構想し、中長期的な予測を深化させる
- 攻め : 事業特性に応じた成長戦略・構造改革

目指す姿とそれを実現するための3本柱を継続しながら、「攻め」の戦略を推進する。  
その推進を加速させるため、グループ会社の垣根を越えて「組織の力の向上」に取り組む。



# 5. ローリングプラン2020

## セグメント別利益計画

(単位：億円)

| ※経常損益               | 2019年度     | 2020年度<br>(6/22<br>発表値) | 2020年度<br>(7/31<br>発表値) | 2021年度     | 2022年度     |
|---------------------|------------|-------------------------|-------------------------|------------|------------|
| ドライバルク船事業           | 120        | ▲30                     | ▲30                     | 30         | 70         |
| エネルギー輸送事業           | 254        | 240                     | 240                     | 260        | 330        |
| 製品輸送事業              | 67         | ▲280                    | ▲260                    | 20         | 150        |
| 関連事業、その他、調整 (消去・全社) | 108        | 70                      | 50                      | 90         | 100        |
| <b>経常利益 合計</b>      | <b>550</b> | <b>±0</b>               | <b>±0</b>               | <b>400</b> | <b>650</b> |

|     |      |        |
|-----|------|--------|
| ROE | 6.3% | 8%~10% |
|-----|------|--------|

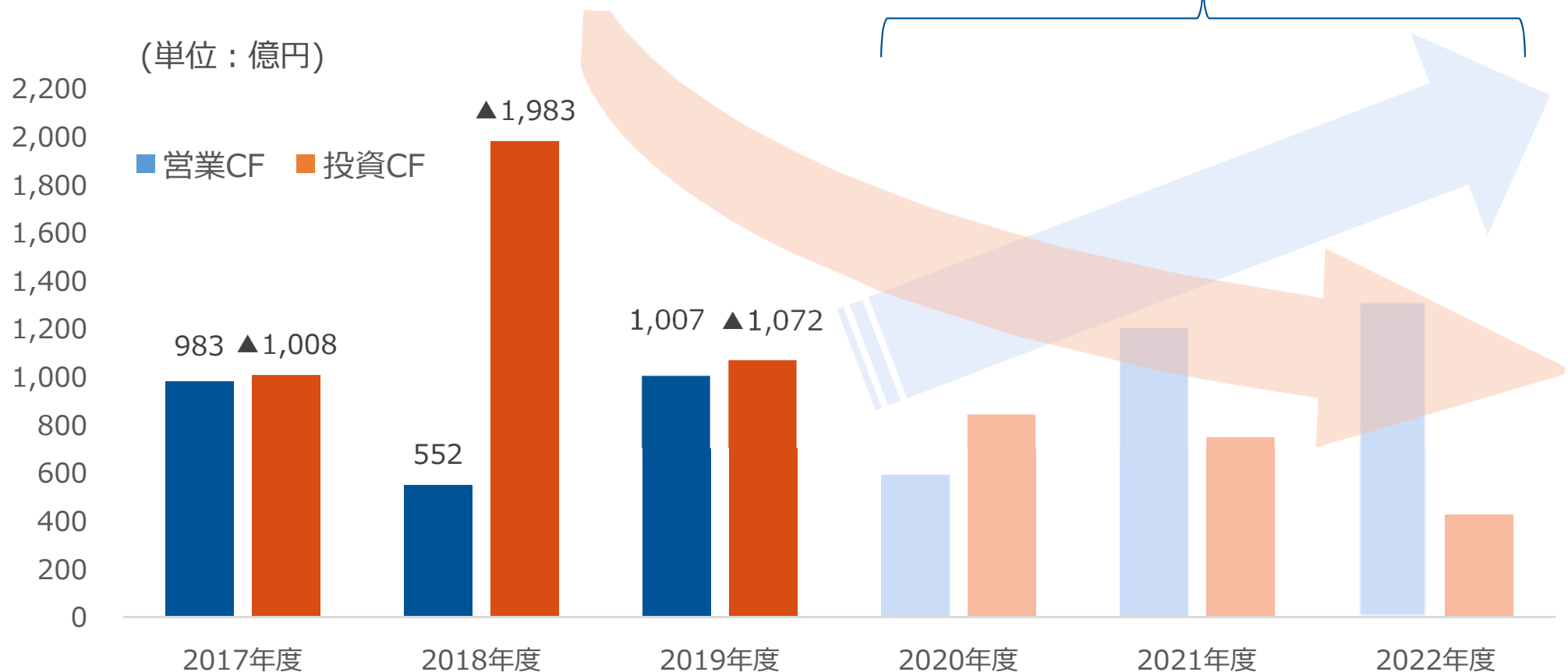
| ドル円 為替前提        |                      | 105円/\$                | 105円/\$                | 105円/\$                | 105円/\$                |
|-----------------|----------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| 燃料油 価格前提        | HSFO<br>VLSFO        | \$ 240/MT<br>\$ 340/MT | \$ 240/MT<br>\$ 340/MT | \$ 260/MT<br>\$ 380/MT | \$ 260/MT<br>\$ 380/MT |
| ケープサイズバルカー 市況前提 | (実績)<br>(\$16,900/日) | \$11,000/日             | \$12,900/日             | \$12,000/日             | \$14,000/日             |
| VLCC 市況前提       | (実績)<br>(\$56,600/日) | \$28,000/日             | \$38,200/日             | \$25,000/日             | \$30,000/日             |

# 5. ローリングプラン2020

## 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



## 6. 新型コロナウイルス対応について

### 当社運航船

#### ■ 現状：

- 4～5月にかけては各国の移動制限により乗組員の交代は困難な状況であったが、海事関係機関等から各国政府への働き掛けにより状況は改善した。ただし、コロナ禍前の状況には戻っていない。

#### ■ 課題：

- 海外の造船所や修繕ドックでのワーカー不足の問題や、監督や船員派遣が予定通り進められず建造やドックスケジュールに影響が生じるケースが発生している。
- 乗組員交代件数の増加に従い、船内にウイルスが持ち込まれる可能性が拡大するため、より一層の感染防止対策の徹底を図る。

### 陸上事務所

#### ■ 現状：

- 感染状況の改善により6/19より本社社員の出社率を最大5割に引き上げたが、7月に入り国内での新規感染者が増加しており、現在は出社は3割に引き下げている。
- 感染予防、感染拡大防止を目的に当社社員を対象とした「行動ガイドライン」を策定。また、社員デスクにパーティションを設置したり、会議室をオフィススペースとして開放するなどハード面の対策も講じている。

#### ■ 課題：

- 全社的なリモート勤務を約3か月経験し、その中で得た様々な知見・気づきを踏まえ、RP2020でも掲げている組織の力の向上（生産性向上）につなげていく。
- 7月に新勤務体制検討プロジェクトチームを発足、通勤時の感染リスクを軽減するサテライトオフィスの開設を含めたテレワークオフィス勤務について在り方検討開始。

# 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    | 18,000 | 14,200 | 14,000           | 9,000  | 11,500 | 12,900 |
| パナマックス          | 6,200     | 10,000 | 8,100  | 10,000           | 8,000  | 9,000  | 8,600  |
| ハンディマックス        | 5,600     | 6,500  | 6,100  | 8,500            | 8,500  | 8,500  | 7,300  |
| スモールハンディ        | 3,300     | 6,000  | 4,700  | 7,500            | 7,500  | 7,500  | 6,100  |
| 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  | 18,000           | 14,000 | 16,000 | 11,800 |

(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（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   |        |                  |  |  |        |
| 原油船（VLCC）       | 中東-極東 | 92,900    | 20,000 | 56,500 | 20,000           |  |  | 38,200 |
| 石油製品船（MR）       | 主要5航路 | 25,200    |        |        |                  |  |  |        |
| 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   |        |                  |  |  |        |
| LPG船（VLGC）      | 中東-日本 | 50,600    | 33,400 | 42,000 |                  |  |  |        |

(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<br>2019年4-9月 |      |     | 下期<br>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<br>2020年4-9月 |      |  | 下期<br>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             |      |  |                        |      |  |      |
| 北米東岸向け | 930             |      |  |                        |      |  |      |
| 欧州向け   | 1,007           |      |  |                        |      |  |      |
| 南米向け   | 524             |      |  |                        |      |  |      |

\*China Containerized Freight Index

# 自動車船 輸送台数

[補足資料4]

## 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 |

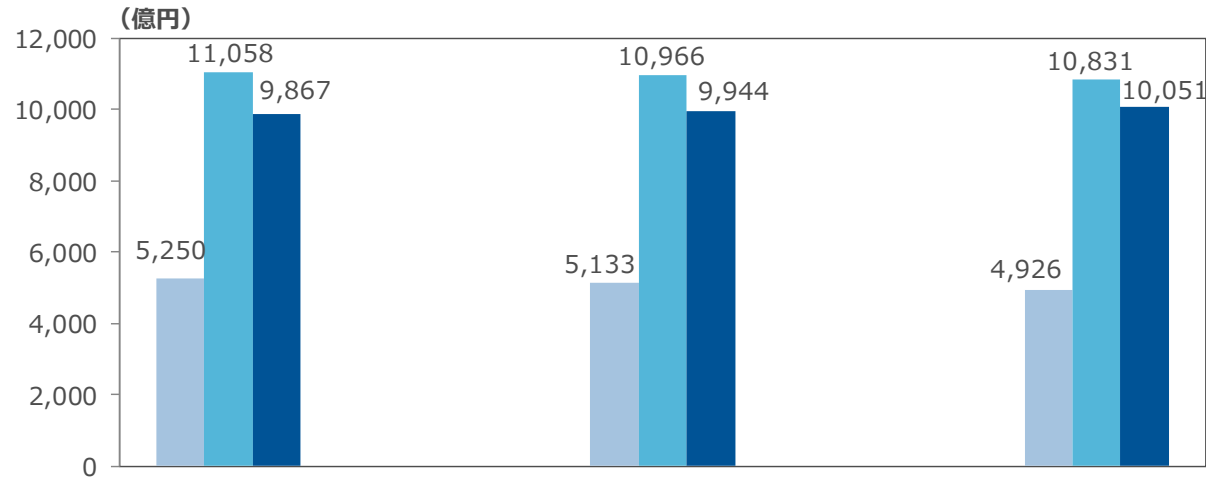
## 2. 2020年度 (実績・見通し)

(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  |       |    |  |    |
| <b>合計</b> (欧州域内近海輸送も含む) | 610    | 445 | 1,055 |    |  |    |

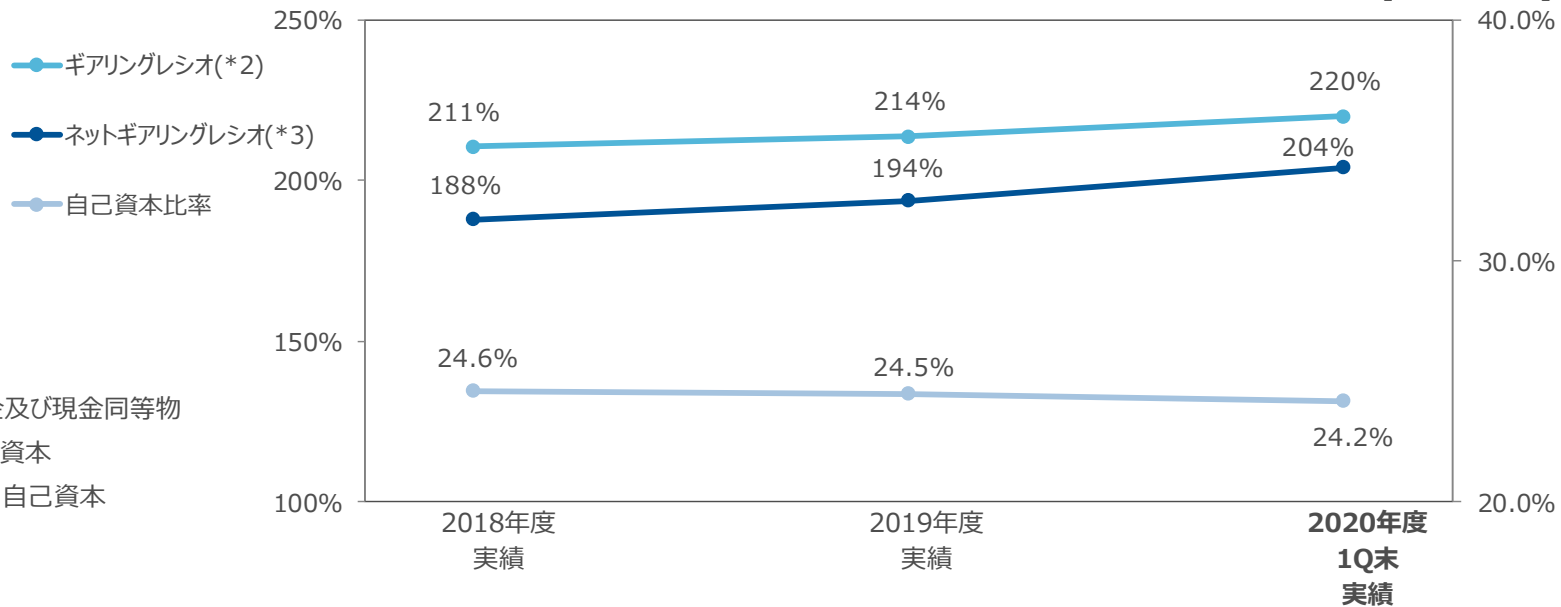
\*青字は見通し

- 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

(期末為替)

|       |            |            |                   |
|-------|------------|------------|-------------------|
| 単体    | ¥110.99/\$ | ¥108.83/\$ | <b>¥107.74/\$</b> |
| 海外子会社 | ¥111.00/\$ | ¥109.56/\$ | <b>¥108.83/\$</b> |

# 船隊構成 (海洋事業含む)

[補足資料6]

|                 |               | 2020年<br>3月末           | 2020年6月末 |          | 2021年<br>3月末<br>(見込み) |     |
|-----------------|---------------|------------------------|----------|----------|-----------------------|-----|
|                 |               |                        |          | 1,000dwt |                       |     |
| ドライバルク船<br>事業   | Capesize      | 84                     | 84       | 16,680   | 82                    |     |
|                 | 中小型<br>一般バルカー | Panamax                | 18       | 17       | 1,379                 | 23  |
|                 |               | Handymax               | 54       | 48       | 2,665                 | 54  |
|                 |               | Small Handy            | 26       | 23       | 864                   | 32  |
|                 |               | (小計)                   | 98       | 88       | 4,908                 | 109 |
|                 | 木材チップ船        | 36                     | 35       | 1,962    | 37                    |     |
|                 | 近海船           | 45                     | 38       | 699      | 42                    |     |
|                 | (小計)          | 263                    | 245      | 24,249   | 270                   |     |
|                 |               | (内、市況エクスポージャー)         | (69)     | -        | -                     | -   |
| エネルギー輸送<br>事業   | 油送船           | 原油タンカー                 | 41       | 41       | 11,011                | 35  |
|                 |               | プロダクトタンカー              | 22       | 23       | 1,492                 | 21  |
|                 |               | ケミカルタンカー (メタノールタンカー含む) | 106      | 106      | 3,037                 | 100 |
|                 |               | LPGタンカー                | 9        | 9        | 502                   | 9   |
|                 |               | (小計)                   | 178      | 179      | 16,041                | 165 |
|                 | 石炭船           | 48                     | 45       | 4,119    | 40                    |     |
|                 | (小計)          | 226                    | 224      | 20,161   | 205                   |     |
|                 |               | (内、市況エクスポージャー)         | (97)     | -        | -                     | -   |
|                 | LNG船 (エタン船含む) | 95                     | 96       | 7,705    | 97                    |     |
|                 | 海洋事業          | FPSO                   | 6        | 6        | 1,689                 | 6   |
|                 |               | LNG発電船                 | 0        | 1        | 19                    | 1   |
| FSU・FSRU        |               | 3                      | 3        | 314      | 4                     |     |
| サブシー支援船         |               | 3                      | 3        | 27       | 3                     |     |
| 内航船 (内航RORO船除く) | 30            | 27                     | 93       | 29       |                       |     |
| 製品輸送<br>事業      | 自動車船          | 107                    | 101      | 1,719    | 95                    |     |
|                 | フェリー・内航RORO船  | 15                     | 15       | 85       | 15                    |     |
| 関連事業・<br>その他    | 客船            | 1                      | 1        | 5        | 1                     |     |
|                 | その他           | 2                      | 2        | 12       | 2                     |     |
| 小計              |               | 751                    | 724      | 56,078   | 728                   |     |
| 製品輸送<br>事業      | コンテナ船         | 64                     | 63       | 5,827    | 60                    |     |
| 合計              |               | 815                    | 787      | 61,904   | 788                   |     |

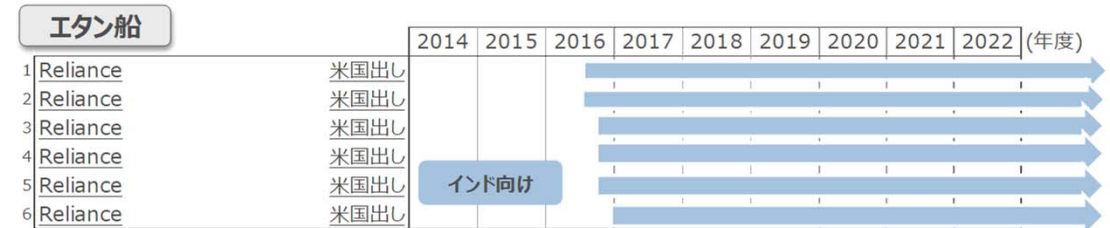
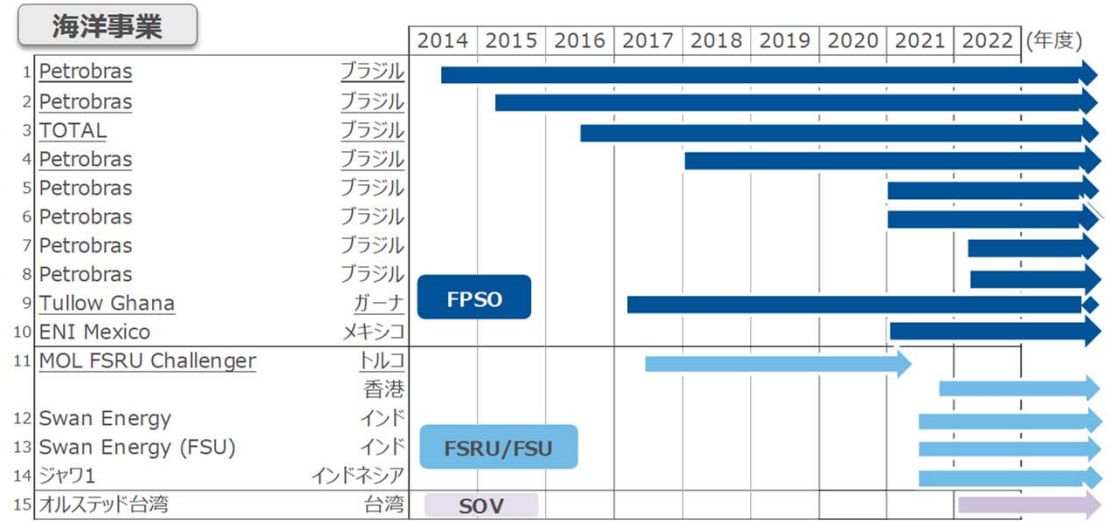
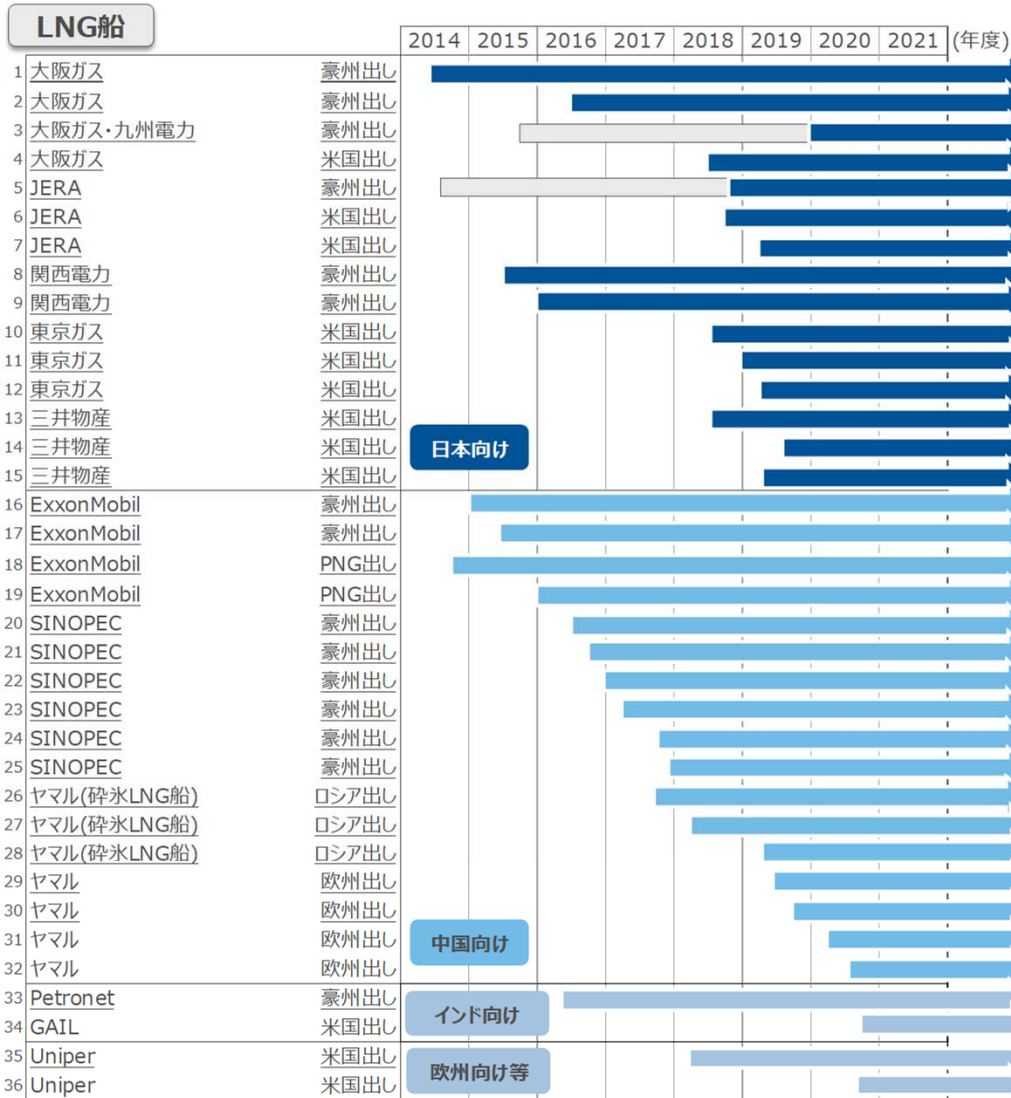
註1) 短期備船、J/V保有船を含む。

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7]



(註)下線は2020年6月末時点で稼働中