
2023年度（2024年3月期） 第3四半期 決算説明資料

2024/1/31
株式会社商船三井



目次

1. 2023年度 第3四半期 連結決算概要 P3-4
 2. 2023年度 第3四半期 連結決算の要点 P5-6
 3. 2023年度 連結業績予想 P7-8
 4. 2023年度 連結業績予想 経常損益 前回見通し比差異分析 P9
 5. 2023年度 業績予想の要点 P10-11
 6. (参考) BLUE ACTION 2035 取り組み進捗 P12
 7. (参考) BLUE ACTION 2035 Core KPI 2023年度見通し P13
- 補足資料 1-5 P14-18

(註)金額は億円未満を切り捨て表示 (前年同期比・前期比の増減額の計算において、百万円未満切り捨て表示である決算短信と差異が生じている場合があります)

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いたします。

1 2023年度 第3四半期 連結決算概要

(単位: 億円)	2023年度 実績				2022年度 実績				増減
	1Q	2Q	3Q	4-12月実績	1Q	2Q	3Q	4-12月実績	
売上高	3,851	4,049	4,285	12,186	3,747	4,465	4,366	12,579	△393
営業損益	244	248	308	801	235	324	401	962	△161
事業損益 (註1)	581	472	392	1,446	2,663	3,089	1,286	7,039	△5,593
経常損益	903	641	427	1,972	2,841	3,156	1,394	7,392	△5,419
税金等調整前 当期純損益	1,096	683	602	2,382	2,888	3,316	1,388	7,592	△5,210
親会社株主に帰属する 当期純損益	911	596	528	2,036	2,857	3,157	1,217	7,232	△5,196

為替 (註2)	¥134.86/\$	¥142.56/\$	¥149.15/\$	¥142.19/\$	¥125.29/\$	¥136.68/\$	¥144.48/\$	¥135.48/\$	+¥6.71/\$
燃料油単価(全油種) (註2・3)	\$575/MT	\$643/MT	\$638/MT	\$619/MT	\$914/MT	\$808/MT	\$655/MT	\$787/MT	△\$168/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 2023年度 第3四半期 連結決算概要 (セグメント別)

上段	売上高(註1)
下段	経常損益

(単位: 億円)		2023年度 実績				2022年度 実績 (註6)				増減
		1Q	2Q	3Q	4-12月実績	1Q	2Q	3Q	4-12月実績	
ドライバルク事業	ドライバルク船	954	944	1,073	2,971	1,052	1,302	1,089	3,444	△473
	(石炭船を除く)	263	58	49	371	185	159	177	523	△151
エネルギー事業	タンカー、オフショア、石炭船、風力エネルギー、	1,016	1,132	1,161	3,310	856	1,034	1,083	2,974	+336
	液化ガス(LNG船/LPG船/その他)	194	182	211	588	95	126	126	348	+240
製品輸送事業(註2)	コンテナ船、自動車船、港湾・ロジスティクス、	1,472	1,519	1,613	4,605	1,419	1,713	1,761	4,894	△288
	うち、コンテナ船事業(註3)	404	311	136	852	2,495	2,871	1,002	6,369	△5,517
ウェルビーイングライフ事業(註4)	不動産、フェリー・内航RORO船、クルーズ	252	269	268	790	265	244	250	760	+29
	うち、不動産事業	23	26	32	82	21	20	26	67	+14
関連事業(註5)	曳船、商社等	109	123	111	344	114	124	116	355	△10
		5	6	9	21	6	8	8	23	△2
その他		45	59	58	163	40	45	64	150	+147
		15	11	14	40	4	△3	14	15	+25
調整(消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-
		△2	45	△26	15	33	△27	38	44	△28
連結		3,851	4,049	4,285	12,186	3,747	4,465	4,366	12,579	△393
		903	641	427	1,972	2,841	3,156	1,394	7,392	△5,419

(註1) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

(註2) 2023年度のウェルビーイングライフ事業新設に伴い、これまで製品輸送事業に含めていた「フェリー・内航RORO船事業」を除外しています。

(註3) 2022年度以降、「コンテナ船事業」に含めていた「港湾・ロジスティクス事業」を除外しています。

(註4) 2023年度にウェルビーイングライフ事業を新設、「不動産事業」、「フェリー・内航RORO船事業」、「クルーズ事業」を含めています。

(註5) 2023年度のウェルビーイングライフ事業新設に伴い、これまで関連事業に含めていた「クルーズ事業」を除外しています。

(註6) 前年同期実績は、最新のセグメントに当てはまるように遡及修正しております。

2 2023年度 第3四半期 連結決算の要点（I）

【概況・ダイジェスト】

- ◆売上高：前年同期比（1-3Q累計、以下同じ）-393億円減。エネルギー事業等において前年同期比で増加した一方、ドライバルク事業等で減収。
- ◆事業利益 / 経常利益 / 当期純利益：前年同期比 -5,593億円 / -5,419億円 / -5,196億円 前年同期比で減益。
- ◆増減要因：コンテナ船事業における短期運賃・期間契約運賃の下落により前年同期比で大幅減益。コンテナ船事業を除くと、エネルギー事業の好調等により経常利益では若干の減益、特別損益を加味すると同増益。（為替レート：第3四半期累計実績 ¥ 142.19/US\$ 前年同期 ¥ 135.48/US\$）

【セグメント別】 [23年度3Q累計経常損益実績（前年同期比増減）]

ドライバルク事業 [371億円（-151億円）]

- 鉄鋼原料船（ケープサイズバルカー）：ブラジルの鉄鉱石や西アフリカのボーキサイト出荷の堅調により船腹需給が改善、市況は上昇基調。
- 商船三井ドライバルク（中小型バルカー、木材チップ船ほか）：中小型バルカーは、パナマ運河渾水に起因する滞船や迂路によるコスト増、一部短期傭船で発生した逆ざや等により、前年同期比損益は悪化。チップ船は、改善の兆しは見られるも、盛り上がりを欠く中国国内消費を背景に前年同期比で減益。
- その他（オープンハッチ船）：コンテナ好市況の波及効果が剥落したものの、持分法適用会社GEARBULK社において、貸倒引当金の戻し入れ効果もあり、前年同期比で増益。

⇒ドライバルク事業全体では、前年度の好市況には及ばず、前年同期比で減益となるも、見通し通りの利益を確保。

エネルギー事業 [588億円（+240億円）]

■ タンカー・オフショア

- タンカー：原油船は、OPECプラスが減産する一方で、相対的に原油価格が低位だったことを背景に米国出し輸送需要が安定、市況は一定水準を維持。石油製品船・ケミカル船の市況も引き続き高水準で推移。タンカー事業全体で前年同期比で増益、見通しも上回る。
- オフショア：FPSO事業において、本年度新規稼働プロジェクトの寄与、昨年度竣工した2隻の通年寄与、既存の長期貸船契約により安定利益を積み上げ。

2 2023年度 第3四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

■ 液化ガス

- LNG船：新規契約の稼働により安定利益を積み上げ、見通し通りに前年同期並みの利益を確保。
- FSRU：香港プロジェクト開始。見通しから損益改善。

製品輸送事業 [852億円（ -5,517億円）]

■ コンテナ船 [300億円（ -5,362億円）]

- ONE：第3四半期（10～12月）は、消費の伸び悩みに加えて閑散期に入ったことで荷動きが減少した一方、新造船の竣工増による需給軟化傾向が続いたことから、引き続き短期運賃市況は低位で推移し損益悪化、見通しも下回った。第3四半期累計の前年同期比（4～12月）で大幅な減益。
- 自動車船：日本出し完成車の生産正常化によって荷動きも回復、中国からのEV輸出の活況も続いていることから引き続き締まった船腹需給が継続。一部港湾の混雑やパナマ運河の渇水等による滞船が稼働率を悪化させたが、柔軟な配船計画の見直しにより、見通し通り、前年同期並み利益を確保。
- 港湾・ロジスティクス：港湾事業に関し、国内ターミナル事業は堅調に推移した一方、海外ターミナル事業は荷動きの低迷に伴いコンテナ取扱量が減少。ロジスティクス事業では航空・海上運賃市況が軟化。事業全体では前年同期比で減益なるも見通し通りの利益を確保。

ウェルビーイングライフ事業 [82億円（ +14億円）]

■ 不動産 [71億円（ -2億円）]

- ダイビル：新規物件取得等に伴う費用増はあったものの、物件稼働率上昇等により見通し通り前年並みの利益を確保。
- フェリー・内航RORO船：新造のLNG燃料フェリー就航を主因に旅客輸送は大幅に増加し前年同期比で増益、ほぼ見通し通りの利益を確保。
- クルーズ：新型コロナウイルスによる行動制限の緩和により旅行需要が回復し、前年同期比で損益を改善。

関連事業 [21億円（ -2億円）]

曳船事業は、主に作業料金改定により、増益するも、商社事業は事業環境の悪化もあり減益。事業全体では見通し通り前年並みの利益を確保。

3

2023年度 連結業績予想

* 2023年度2Q決算発表時（2023年10月31日）の予想

(単位: 億円)	2023年度						
	上期 実績	3Q実績		下期 見通し	通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異
		3Q実績	4Q見通し				
売上高	7,901	4,285	3,963	8,248	16,150	15,900	+250
営業損益	493	308	128	437	930	900	+30
事業損益 (註1)	1,053	392	273	666	1,720	1,700	+20
経常損益	1,545	427	277	704	2,250	2,200	+50
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,507	528	313	842	2,350	2,200	+150

為替 (註2)	¥138.71/\$	¥149.15/\$	¥140.98/\$	¥145.07/\$	¥141.89/\$	¥140.01/\$	+¥1.88/\$
燃料単価(VLSFO) (註2・3)	\$615/MT	\$657/MT	\$640/MT	\$648/MT	\$632/MT	\$637/MT	△\$5/MT
燃料単価(全油種) (註2・3)	\$610/MT	\$638/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) 通期見通し(経常損益)へのSensitivity
2023年度3Q決算時点
為替: ±5億円/¥1/US\$
燃料単価: ±0.1億円/\$1/MT (VLSFO)

【cf】前年度実績	上期	3Q		下期	通期
		3Q	4Q		
売上高	8,213	4,366	3,540	7,906	16,119
営業損益	560	401	124	526	1,087
事業損益 (註1)	5,752	1,286	732	2,018	7,771
経常損益	5,997	1,394	723	2,117	8,115
親会社株主に帰属する 当期純損益	6,015	1,217	728	1,945	7,960

為替(期中平均)	¥130.98/\$	¥144.48/\$	¥132.24/\$	¥138.36/\$	¥134.67/\$
燃料油単価(期中平均)	\$859/MT	\$655/MT	\$615/MT	\$636/MT	\$745/MT

3 2023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

* 2023年度2Q決算発表時 (2023年10月31日)の予想

		2023年度						
		上期実績	3Q実績	4Q見通し	下期見通し	通期見通し(今回予想)	通期見通し(前回予想*)	差異
(単位: 億円)								
ドライバルク事業	ドライバルク船 (石炭船を除く)	1,898	1,073	888	1,961	3,860	3,650	+210
		321	49	△ 21	28	350	370	△ 20
エネルギー事業	タンカー、オフショア、風力エネルギー、 石炭船、液化ガス(LNG船/LPG船/他)	2,149	1,161	989	2,150	4,300	4,300	0
		376	211	11	223	600	530	+70
製品輸送事業(註2)	コンテナ船、自動車船、 港湾・ロジスティクス、	2,992	1,613	1,684	3,297	6,290	6,250	+40
		716	136	287	423	1,140	1,110	+30
	うち、コンテナ船事業 (註3)	280	142	146	289	570	550	+20
		333	△ 33	119	86	420	400	+20
ウェルビーイングライフ事業 (註4)	不動産、フェリー・内航RORO船、クルーズ	522	268	239	507	1,030	1,050	△ 20
		49	32	7	40	90	90	0
	うち、不動産事業	199	102	98	200	400	400	0
		45	26	8	34	80	75	+5
関連事業 (註5)	曳船、商社等	233	111	115	226	460	450	+10
		12	9	3	12	25	25	0
その他		105	58	46	104	210	200	+10
		26	14	0	13	40	40	0
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-
		42	△ 26	△ 10	△ 37	5	35	△ 30
連結		7,901	4,285	3,963	8,248	16,150	15,900	+250
		1,545	427	277	704	2,250	2,200	+50

(註1) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

(註2) 2023年度のウェルビーイングライフ事業新設に伴い、これまで製品輸送事業に含めていた「フェリー・内航RORO船事業」を除外しています。

(註3) 2022年度以降、「コンテナ船事業」に含めていた「港湾・ロジスティクス事業」を除外しています。

(註4) 2023年度にウェルビーイングライフ事業を新設、「不動産事業」、「フェリー・内航RORO船事業」、「クルーズ事業」を含めています。

(註5) 2023年度のウェルビーイングライフ事業新設に伴い、これまで関連事業に含めていた「クルーズ事業」を除外しています。

上段	売上高(註6)
下段	経常損益

【cf】前年度実績(註7)

		上期	下期	通期
ドライバルク事業	ドライバルク船 (石炭船を除く)	2,355	1,940	4,296
		345	231	576
エネルギー事業	タンカー、オフショア、風力エネルギー、 石炭船、液化ガス(LNG船/LPG船/他)	1,891	1,996	3,887
		221	174	395
製品輸送事業	コンテナ船、港湾・ロジスティクス、 自動車船、フェリー・内航RORO船	3,402	3,371	6,773
		5,377	1,676	7,054
	うち、コンテナ船事業	265	265	530
		4,947	1,254	6,201
不動産事業		197	198	395
		47	33	81
関連事業	曳船、商社、客船等	281	289	571
		△ 2	△ 3	△ 5
その他		85	111	196
		1	16	17
調整 (消去・全社)		-	-	-
		5	△ 10	△ 4
連結		8,213	7,906	16,119
		5,997	2,117	8,115

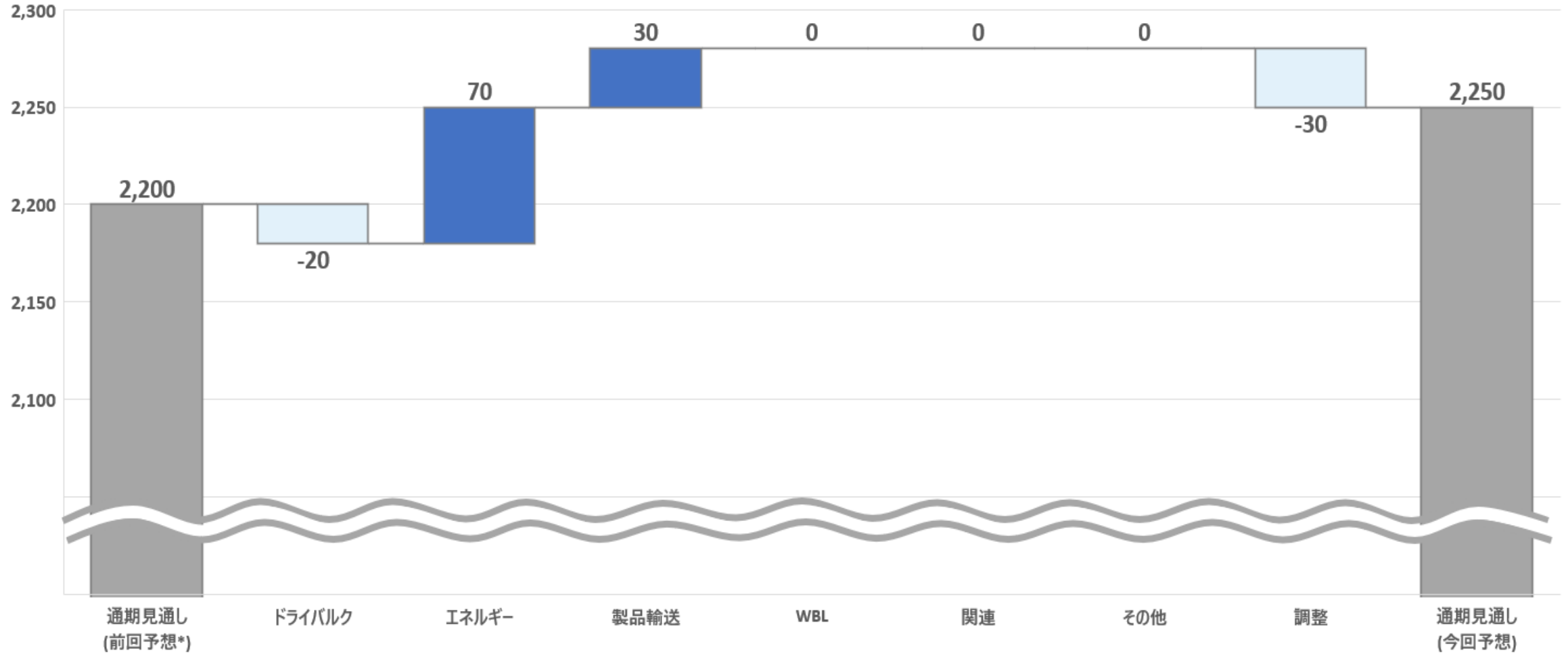
(註6) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

(註7) 2022年度以前のセグメントで表示

4 2023年度 連結業績予想 経常損益 前回見通し比差異分析

(単位：億円)

■増加 □減少 ■合計



* 2023年度2Q決算発表時 (2023年10月31日)の予想

5 2023年度 業績予想の要点（I）

【概況・ダイジェスト】

- ◆ 事業利益 / 経常利益 / 当期純利益：前回見通しからの差異 + 20億円 / + 50億円 / + 150億円
エネルギー、コンテナ船含む製品輸送を上方修正。結果、各段階損益の前回見通しも上方修正し、当期純利益は2,350億円を見込む。
為替レート前提は、前回10/31発表から変更せず、残存期間（2024年2・3月）を ¥ 140.00/US \$ で据え置き。
（本年度通期の期中平均レート見通しは ¥ 141.89/US \$）

【セグメント別】 [23年度通期予想経常損益（10/31発表の見通し差異/ 前年度比増減※）] ※前年度実績は、2023年度以降の新セグメント区分未反映 ドライバルク事業 [350億円（前回見通し差異 -20億円 / 前年度比 -226億円）]

- 鉄鋼原料船（ケープサイズバルカー）：第4四半期においては季節要因により市況は落ち込む想定ではあるも、前回見通し時よりは回復していることを受け、上方修正。
- 商船三井ドライバルク（中小型バルカー、木材チップ船ほか）：中小型バルカーは船腹需給が引き締まった状況が継続、木材チップ船の市況も回復傾向にはあるも、一部短期備船で発生した逆ざや等の影響を受け、下方修正。
- その他（オープンハッチ船）：持分法適用会社Gearbulk社においてコンテナ船市況正常化に伴う流入貨物の減少を見込むも、前回見通しを維持。

エネルギー事業 [600億円（前回見通し差異 +70億円 / 前年度比 +205億円）]

■ タンカー・オフショア

- タンカー：原油船、プロダクト船、ケミカル船いずれにおいても、荷動きは引き続き堅調に推移し、新造船竣工隻数も限定的であることから好調な運賃市況が望めるものとして前回見通しを上回る想定。
- オフショア：FPSO事業で昨年度に続く新規プロジェクト稼働により、前回見通し通りに安定利益を確保。

5 2023年度 業績予想の要点（Ⅱ）

■ 液化ガス

- LNG船 : 新規契約の獲得などもあり、引き続き安定利益を確保、各プロジェクトにおける利益改善により前回見通しを上方修正。
- FSRU : 香港プロジェクトの開始により安定収入を確保。

製品輸送事業 [1,140億円 (前回見通し差異 +30億円 / 前年度比 -5,914億円)]

■ コンテナ船 [420億円 (前回見通し差異 +20億円 / 前年度比 -5,781億円)]

- ONE : 需要減退や船腹需給の軟化を背景に短期運賃下落の影響を受けるも、直近では中東情勢の影響もあり、一定程度の利益水準を確保することを見込む。この他、ONEへの貸船料増も含め、コンテナ船全体で上方修正。
- 自動車船 : 引き続き引き締まった需給が継続。一部滞船影響も緩やかではあるが改善傾向にあり、配船効率を高めることでほぼ前回見通し通りの利益を見込む。
- 港湾・ロジスティクス : 海外ターミナル売却影響に加えて、取扱荷量の減少傾向等を踏まえ、前回見通しを維持。

ウェルビーイングライフ事業 [90億円 (前回見通し差異 ±0 / 前年度比 - (新セグメント)]

■ 不動産 [80億円 (前回見通し差異 +5億円 / 前年度比 -1億円)]

- ダイビル : 引き続き、新規物件の利益貢献開始、既存物件の高稼働を背景に安定利益を確保。前回見通しを上回ることも想定。
- フェリー・内航RORO船 : 貨物量の減を懸念するも、旅客の回復基調に加え、新造LNG燃料フェリー投入効果も見込み前回見通しを維持。
- クルーズ : 旅客の回復基調により増収を見込む一方、新規投入船の準備費用発生。黒字化には至らずも前回見通し通り損益改善を見込む。

関連事業 [25億円 (前回見通し差異 ±0 億円 / 前年度比 - (セグメント異動あり)]







曳船事業は、引き続き作業料金改定などによる増益が見込めることから前回見通しを維持。

【配当】 1株当たり期末配当予定額を10円増配の90円とし、中間配当110円と合わせて、通期で200円を予定（配当性向約31%）

6

(参考) BLUE ACTION 2035 取り組み進捗



戦略と課題	当社取り組み
 <p>ポートフォリオ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・洋上LNG生産設備の開発・運営事業を行うDelfin Midstream社への出資決定～更なる社会インフラ企業へ～(2023-6-9) ・米国ルイジアナ州でのクリーンアンモニア生産・輸送プロジェクトに出資参画(2023-6-15) ・新ブランド「MITSUI OCEAN CRUISES」と船名「MITSUI OCEAN FUJI」発表 ～日本発祥のウェルビーイングを実現～(2023-10-12) ・ダイビルがベトナム・ハノイ中心地区オフィスビルの持分取得 ～米・豪案件に続き、グループネットワークを生かした海外投資を推進～ (2023-12-18) ・風力発電メンテナンスで国内最大手 北拓と資本提携 (2024-1-10)
 <p>地域</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・MOL Chemical TankersがFairfield Chemical Carriersの買収に基本合意(2023-9-12) ・ケニアの医療用品製造大手Revital Healthcareと戦略的提携に向けた覚書を締結 ～ケニアでのヘルスクエア物流拠点設立を共同検討 (2024-1-18)
 <p>環境</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・マレーシア・PETRONASグループと液化CO2輸送船の開発・保有を目的とした合併会社設立に基本合意 (2023-9-25) ・LNG燃料ケーブサイズバルカー5隻の新規整備を決定 ～2030年までに「LNG/メタノール外航船90隻」を着実に推進～ (2023-12-19) ・世界最大の窒素肥料メーカーYara社とアンモニア輸送船の定期用船契約を締結 (2024-1-5) ・ブルーボンド (第26回無担保社債) の発行 (2024-1-19)
   <p>安全</p> <p>人財 (Human Capital)</p> <p>DX</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本邦初・女性船長が自動車船船長として勤務を開始～多様な人財が働き甲斐をもって共走・共創できる職場環境へ～(2023-6-7) ・当社管理外航船200隻超へ衛星通信サービスStarlinkを本格導入～船員のウェルビーイング向上により世界的な船員不足に対応～ (2023-10-16) ・「商船三井グループ 安全ビジョン」を策定 ～世界最高水準の安全品質を強固なものに～(2024-1-22) ・火災早期検知に向け、新造LNG燃料自動車船の貨物倉内へAIカメラ搭載を決定 (2023-11-15)

7

(参考) BLUE ACTION 2035 Core KPI 2023年度見通し

目標		2022年度 実績	2023年度 見通し (2024年1月31日更新)	Phase 1 2025年度	Phase 2 2030年度	Phase 3 2035年度
財務 KPI	税引前当期純利益	8,191億円	2,700億円	2,400億円	3,400億円	4,000億円
	ネットギアリングレシオ*1	1.01	0.93	0.9~1.0		
	ROE	49.8%	11%	9~10%		
非財務 KPI	環境 GHG排出原単位削減率 (2019年比)	▲5.0%	-	-	-	▲45%
	安全 4 Zero*2	未達 (労災死亡事故1件)	-	達成		
	人財 単体陸上職 女性管理職比率	9.2%	-	15%	[Phase 1終了までに 改めて設定]	
		MGKP*3在任者構成率 (女性/本社出身者外/40代以下)	4.7%/18.3%/9.5%	-		
	DX 価値創造業務・ 安全業務への転換率 (累計)	-	-	10%	20%	30%

*1 有利子負債額はIFRS導入後に織り込むべき将来備船料などオフバランス資産(約9,000億円)を含んだものを想定。

なお、本数値は当社が一定の想定の下に試算した概算値で、IFRSを正式に適用した場合の算出値とは相違する可能性があります。

*2 4 Zero = 重大海難事故・油濁による海洋汚染・労災死亡事故・重大貨物事故のゼロ。

*3 MOL Group Key Positions。本社部長級として、グループ・グローバル問わず指定されたポスト。

1. 2022年度(実績)

(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	21,600	13,700	17,700	15,000	9,100	12,100	14,900
パナマックス	26,600	17,200	21,900	16,000	11,300	13,700	17,800
ハンディマックス	28,900	19,700	24,300	14,700	10,200	12,500	18,400
ハンディサイズ	27,600	18,700	23,200	14,900	9,700	12,300	17,700

2. 2023年度(実績・見通し)

(単位：US\$/日)

船型	2023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	2023年4-9月			2023年10月-2024年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	15,600	13,400	14,500	29,000	13,000	21,000	17,700
パナマックス	12,200	11,900	12,000	16,300	13,000	14,700	13,400
ハンディマックス	10,400	8,900	9,600	14,300	11,500	12,900	11,300
ハンディサイズ	10,800	10,000	10,400	13,100	10,500	11,800	11,100

(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) 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。

1. 2022年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2022年度						通期
		上期		下期		平均		
海外子会社運航船に関わる市況		2022年1-6月		2022年7-12月				
		1-3月	4-6月	7-9月	10-12月			
原油船 (VLCC)	中東-極東	-7,300	-11,400	-9,400	25,600	61,400	43,500	17,100
石油製品船 (MR)	主要5航路	9,800	34,700	22,200	44,600	44,700	44,600	33,400
LPG船 (VLGC)	中東-日本	30,000	45,500	37,800	39,000	101,200	70,100	53,900

2. 2023年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2023年度						通期
		上期		下期		平均		
海外子会社運航船に関わる市況		2023年1-6月		2023年7-12月				
		1-3月	4-6月	7-9月	10-12月			
原油船 (VLCC)	中東-極東	47,000	38,800	42,900	20,500	38,100	29,300	36,100
石油製品船 (MR)	主要5航路	29,200	26,400	27,800	23,900	25,900	24,900	26,300
LPG船 (VLGC)	中東-日本	68,400	77,700	73,000	106,600	113,900	110,200	91,600

(註)

- 1) 黒字は一般市況実績。
- 2) VLCCの市況は、中東-中国航路を前提とする。
- 3) 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。
- 4) 海外子会社で運航しているため、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. 2022年度 (実績)

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2022年度						通期平均
	上期 2022年4-9月			下期 2022年10月-2023年3月			
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	2,502	2,331	2,416	1,079	781	930	1,673
北米東岸向け	2,796	2,844	2,820	1,746	1,161	1,453	2,137
欧州向け	5,060	4,738	4,899	2,497	1,411	1,954	3,427
南米向け	1,989	2,164	2,077	979	605	792	1,434

2. 2023年度 (実績)

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2023年度						通期平均
	上期 2023年4-9月			下期 2023年10月-2024年3月			
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	707	733	720	725			
北米東岸向け	886	870	878	839			
欧州向け	1,154	1,059	1,107	985			
南米向け	698	688	693	633			

*China Containerized Freight Index

1. 2022年度（実績）

（単位：千台）

（進行基準／航海傭船を含む）	2022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）	744	777	1,521	796	802	1,597	3,118

2. 2023年度（実績・見通し）

（単位：千台）

（進行基準／航海傭船を含む）	2023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）	814	815	1,628	813	775	1,588	3,216

*青字は見通し

船隊構成および不動産

[補足資料5]

		2023年 3月末	2023年 12月末	2024年 3月末 (見込み)	
ドライバルク事業	ケーブサイズ	80	79	83	
	中小型 一般バルカー	バナマックス	31	39	35
		ハンディマックス	49	49	57
		ハンディサイズ	35	34	43
		(小計)	115	122	135
	木材チップ船	45	44	44	
	多目的船	36	33	33	
	(小計)	276	278	295	
	(内、市況エクスポージャー)	(61)	(61)	(64)	
	エネルギー事業	油送船	原油タンカー	36	35
プロダクトタンカー			14	15	15
ケミカルタンカー			86	81	81
メタノールタンカー			22	22	22
(小計)		158	153	153	
(内、市況エクスポージャー)		(76)	(85)	(85)	
液化ガス船		LNG船	94	96	97
		エタン船	6	6	6
		LNG燃料供給船	2	2	2
		LNG発電船	1	1	1
		FSU・FSRU	4	4	5
		LPG・アンモニア船	16	19	20
		その他	2	1	1
(小計)		125	129	132	
(内、市況エクスポージャー)		(4)	(4)	(4)	
FPSO		9	11	11	
サブシー支援船		3	3	3	
石炭船		34	36	34	
作業員輸送船 (CTV)		1	1	1	
洋上風力支援船 (SOV)		1	1	1	
内航船 (内航RORO船除く)	30	29	29		
その他	2	2	2		
製品輸送事業	自動車船	96	92	92	
	コンテナ船	40	34	34	
ウェルビーイング ライフ事業	フェリー・内航RORO船	16	14	14	
	クルーズ船	2	2	2	
関連事業・その他	その他	52	53	53	
合計		845	838	856	

ダイビル所有棟数・面積

物件数(棟)

	2023年3月末	2023年12月末
大阪	12	12
東京	16	17
札幌	3	0
海外	3	4
合計	34	33

空室率(%)

	2023年12月末
大阪	0.4
東京	0.4

延床面積(千㎡)

	2023年3月末	2023年12月末
大阪	368	368
東京	223	247
札幌	24	0
海外	75	86
合計	690	701

註) 上記物件数および面積は、住居系物件を除いたオフィス・商業物件（一部所有物件含む）。また、延床面積には、ダイビル持分面積のみ算入。

註1) 2024年3月期 第2四半期までは「当社及び連結子会社」における船腹量を記載していましたが、当社の事業実態をより正確に表すため、今四半期末からエネルギー事業に関しては船種、及び当社の調達・建造・資金調達への関与の度合いに基づき、主として持分法適用会社の船腹も含めた隻数を掲載し、また、船種の区分けを事業セグメントに合わせて変更しております。（前年度末の隻数も新基準に合わせて調整しております。）

註2) 部分的に保有している船も1隻とカウント。

註3) 『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4) コンテナ船は、ONE社フリートのうち、当社が保有または備船に関与するもののみを表示。ONE社フリート構成については、同社開示資料をご参照ください。

註5) 2023年度にウェルビーイングライフ事業を新設し、本表のうちフェリー・内航RORO船およびクルーズ船を本事業に再分類しました。

