
2024年度（2025年3月期） 第3四半期 決算説明資料

2025/1/31
株式会社商船三井



目次

1. 2024年度 第3四半期 連結決算概要	P3-5
2. 2024年度 第3四半期 連結決算の要点	P6-7
3. 2024年度 連結業績予想	P8-11
4. 2024年度 業績予想の要点	P12-13
5. (参考) BLUE ACTION 2035 取り組み進捗	P14-15
補足資料 1-5	P16-20

(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 2024年度 第3四半期 連結決算概要

(単位: 億円)	2024年度 実績				2023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	4,359	4,646	4,180	13,186	3,851	4,049	4,285	12,186	+1,000
営業損益	406	485	331	1,223	244	248	308	801	+421
事業損益 (註1)	949	1,591	1,104	3,646	581	472	392	1,446	+2,200
経常損益	1,086	1,403	1,258	3,748	903	641	427	1,972	+1,776
税金等調整前 当期純損益	1,148	1,450	1,355	3,954	1,096	683	602	2,382	+1,572
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,071	1,395	1,214	3,681	911	596	528	2,036	+1,645
為替 (註2)	¥153.71/\$	¥153.71/\$	¥149.21/\$	¥152.21/\$	¥134.86/\$	¥142.56/\$	¥149.15/\$	¥142.19/\$	+¥10.02/\$
燃料油単価(全油種) (註2・3)	\$634/MT	\$616/MT	\$577/MT	\$609/MT	\$575/MT	\$643/MT	\$638/MT	\$619/MT	△\$10/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

2024年度 第3四半期 連結決算概要 (セグメント別)

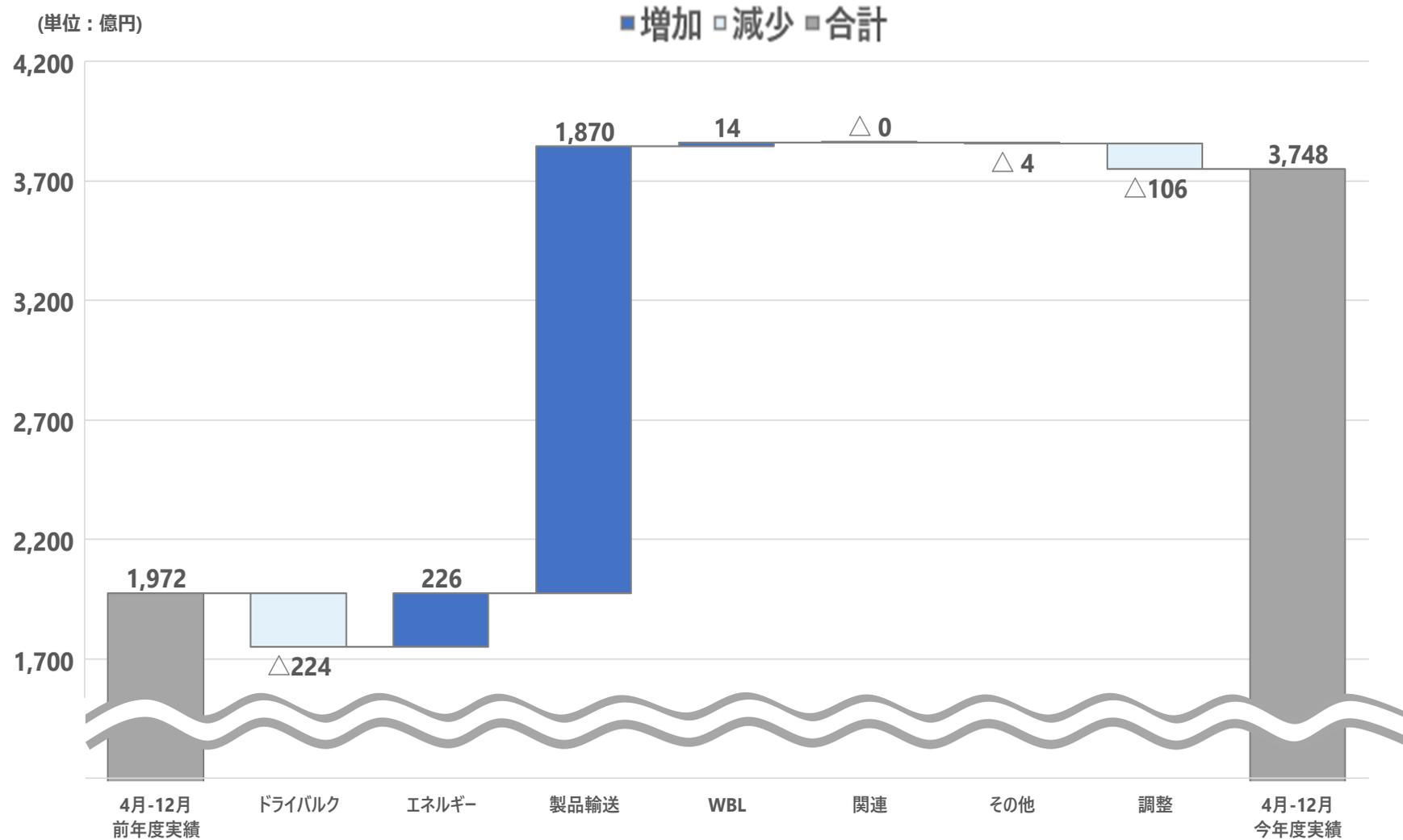
上段	売上高(註1)
下段	経常損益

(単位: 億円)		2024年度 実績				2023年度 実績				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	1,065	1,070	1,000	3,135	954	944	1,073	2,971	+163
	(電力燃料輸送船を除く)	69	20	57	147	263	58	49	371	△224
エネルギー事業	電力燃料輸送船、タンカー、風力、オフショア、 液化ガス(LNG船/その他)	1,251	1,522	1,250	4,024	1,016	1,132	1,161	3,310	+714
		227	400	187	814	194	182	211	588	+226
製品輸送事業	コンテナ船、自動車船、港湾・ロジスティクス	1,569	1,588	1,472	4,630	1,472	1,519	1,613	4,605	+24
	うち、コンテナ船事業	653	1,147	923	2,723	404	311	136	852	+1,870
ウェルビーイングライフ事業	不動産、フェリー・内航RORO船、クルーズ船	277	285	290	853	252	269	268	790	+62
	うち、不動産事業	57	37	1	96	23	26	32	82	+14
関連事業	曳船、商社等	135	134	133	404	109	123	111	344	+59
		5	6	8	20	5	6	9	21	△0
その他		59	45	34	138	45	59	58	163	△24
		21	3	11	36	15	11	14	40	△4
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-
		52	△211	68	△91	△2	45	△26	15	△106
連結		4,359	4,646	4,180	13,186	3,851	4,049	4,285	12,186	+1,000
		1,086	1,403	1,258	3,748	903	641	427	1,972	+1,776

(註1) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

1

2024年度 第3四半期時点 前年度実績比差異分析



2 2024年度 第3四半期 連結決算の要点（I）

【概況・ダイジェスト】

◆事業利益 / 経常利益 / 税引前当期利益 / 当期純利益：前年同期比 +2,200億円/ +1,776億円/ +1,572億円 / +1,645億円 前年同期比で増益。

◆増減要因：コンテナ船事業、エネルギー事業、自動車船事業が好調に推移し、増益。

（為替レート：第3四半期累計実績 ¥ 152.21/US\$ 前年同期 ¥ 142.19/US\$）

【セグメント別】 [24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 [147億円（ -224億円）]

ケープサイズの市況は、西豪州・ブラジルの鉄鉱石、西アフリカのボーキサイトの堅調な出荷により底堅く推移し、前年同期比で増益。パナマックス以下の中小型バルカーは、盛り上がりを欠く中国国内消費を背景に船腹需給が緩和傾向にあり、総じて下落基調で推移。前年同期比で減益。

ドライバルク事業全体では、昨年計上した貸倒引当金の戻し入れによる利益の剥落により、前年同期比で減益。

エネルギー事業 [814億円（ +226億円）]

■ タンカー・オフショア

➤ タンカー：原油船・石油製品船は、長期契約の利益貢献に加え、地政学リスクの影響によるトンマイルの伸長により高い運賃水準で推移するも、中国内需の落ち込みにより市況が軟化する局面もあり、前年同期比並みであった。ケミカル船は好調を維持、Fairfield Chemical Carriers社の株式取得も利益貢献し、前年同期比で大幅増益。

➤ オフショア：FPSO事業において、既存の長期貸船契約による安定収益のほか、三井海洋開発の持分法適用化に伴う持分法投資利益の計上もあり、前年同期比で増益。

2 2024年度 第3四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

■ 液化ガス

- LNG船：新造船の投入効果と既存の長期契約により安定利益を確保。
- LNGインフラ：既存プロジェクトの安定操業により、前年同期比で増益。

製品輸送事業 [2,723億円（ +1,870億円）]

■ コンテナ船 [2,037億円（ +1,736億円）]

- ONE：喜望峰経由の輸送が継続する中、スポット運賃市況は第2四半期にピークアウトするも、アジア発欧米向け貨物の強い荷動き・需要により底堅い運賃水準を維持。前年同期比で大幅増益。

■ 自動車船：輸送需要は底堅く推移。一部港湾で発生したストライキの影響等による滞船日数増の結果、前年同期比で輸送台数は減少するも為替等により増益。

■ 港湾・ロジスティクス：国内ターミナル事業は堅調に推移した。一方、ロジスティクス事業では、前年度比で航空・海上貨物の取扱量は増加したものの、仕入運賃高騰により前年同期比で減益。

ウェルビーイングライフ事業 [96億円（ +14億円）]

■ 不動産 [102億円（ +30億円）]

- ダイビル：既存物件の安定利益貢献に加え、持分法適用会社における投資利益の計上もあり、前年同期比で増益。

■ フェリー・内航RORO船：貨物事業は積高が前年同期比で増加、旅客事業も堅調で前年同期比で増益。

■ クルーズ：2024年12月のMITSUI OCEAN FUJI就航に向けた初期投資費用が先行し、前年同期比で減益。

関連事業 [20億円（ -0 億円）]

曳船事業および商社事業を含む関連事業は前年同期比で横ばい。

* 2024年度2Q決算発表時（2024年10月31日）の予想

(単位: 億円)	2024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	9,006	4,180	4,713	8,893	17,900	17,900	0
営業損益	891	331	316	648	1,540	1,530	+10
事業損益 (註1)	2,541	1,104	453	1,558	4,100	3,590	+510
経常損益	2,490	1,258	351	1,609	4,100	3,650	+450
親会社株主に帰属する 当期純損益	2,466	1,214	318	1,533	4,000	3,500	+500

為替 (註2)	¥153.71/\$	¥149.21/\$	¥155.17/\$	¥152.19/\$	¥152.95/\$	¥151.19/\$	+¥1.76/\$
燃料単価(VLSFO) (註2・3)	\$632/MT	\$587/MT	\$570/MT	\$579/MT	\$605/MT	\$616/MT	△\$11/MT
燃料単価(全油種) (註2・3)	\$625/MT	\$577/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

2024年度3Q決算時点

為替: ±15億円/¥1/US\$

燃料単価: ±0.0億円/\$1/MT
(VLSFO)

【参考】前年度実績	上期	3Q		下期	通期
		3Q	4Q		
売上高	7,901	4,285	4,092	8,378	16,279
営業損益	493	308	230	538	1,031
事業損益 (註1)	1,053	392	504	896	1,950
経常損益	1,545	427	617	1,044	2,589
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,507	528	580	1,108	2,616

為替(期中平均)	¥138.71/\$	¥149.15/\$	¥147.13/\$	¥148.14/\$	¥143.43/\$
燃料油単価(期中平均)	\$610/MT	\$638/MT	\$625/MT	\$631/MT	\$621/MT

3 2024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

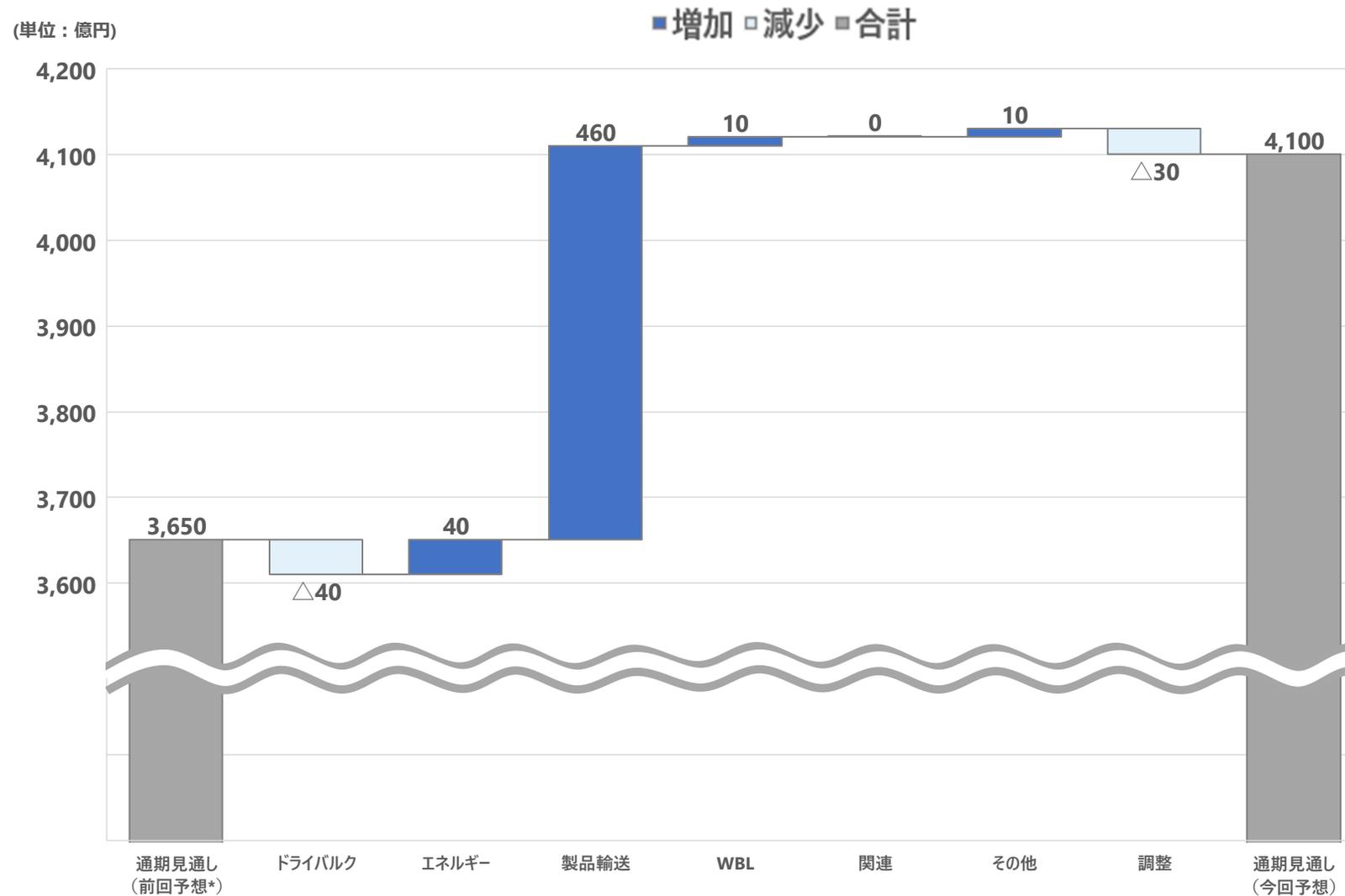
* 2024年度2Q決算発表時 (2024年10月31日)の予想

(単位: 億円)	2024年度							2023年度 実績		
	上期 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	上期	下期	通期	
		3Q実績	4Q見通し							
ドライバルク事業	2,135	1,000	864	1,864	4,000	4,100	△100	1,898	2,056	3,955
	90	57	△7	49	140	180	△40	321	50	372
エネルギー事業	2,774	1,250	1,725	2,975	5,750	5,500	+250	2,149	2,228	4,378
	627	187	225	412	1,040	1,000	+40	376	292	669
製品輸送事業	3,157	1,472	1,569	3,042	6,200	6,300	△100	2,992	3,195	6,187
	1,800	923	176	1,099	2,900	2,440	+460	716	539	1,255
うち、コンテナ船事業	318	138	143	281	600	600	0	280	282	563
	1,309	727	32	760	2,070	1,570	+500	333	181	515
ウェルビーイングライフ事業	563	290	316	606	1,170	1,160	+10	522	524	1,046
	94	1	△26	△24	70	60	+10	49	40	90
うち、不動産事業	216	106	117	223	440	450	△10	199	208	408
	83	19	△2	16	100	100	0	45	40	86
関連事業	270	133	135	269	540	540	0	233	258	491
	12	8	0	8	20	20	0	12	17	29
その他	104	34	101	135	240	300	△60	105	113	218
	24	11	13	25	50	40	+10	26	16	43
調整 (消去・全社)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△159	68	△28	39	△120	△90	△30	42	87	129
連結	9,006	4,180	4,713	8,893	17,900	17,900	0	7,901	8,378	16,279
	2,490	1,258	351	1,609	4,100	3,650	+450	1,545	1,044	2,589

(註1) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

3

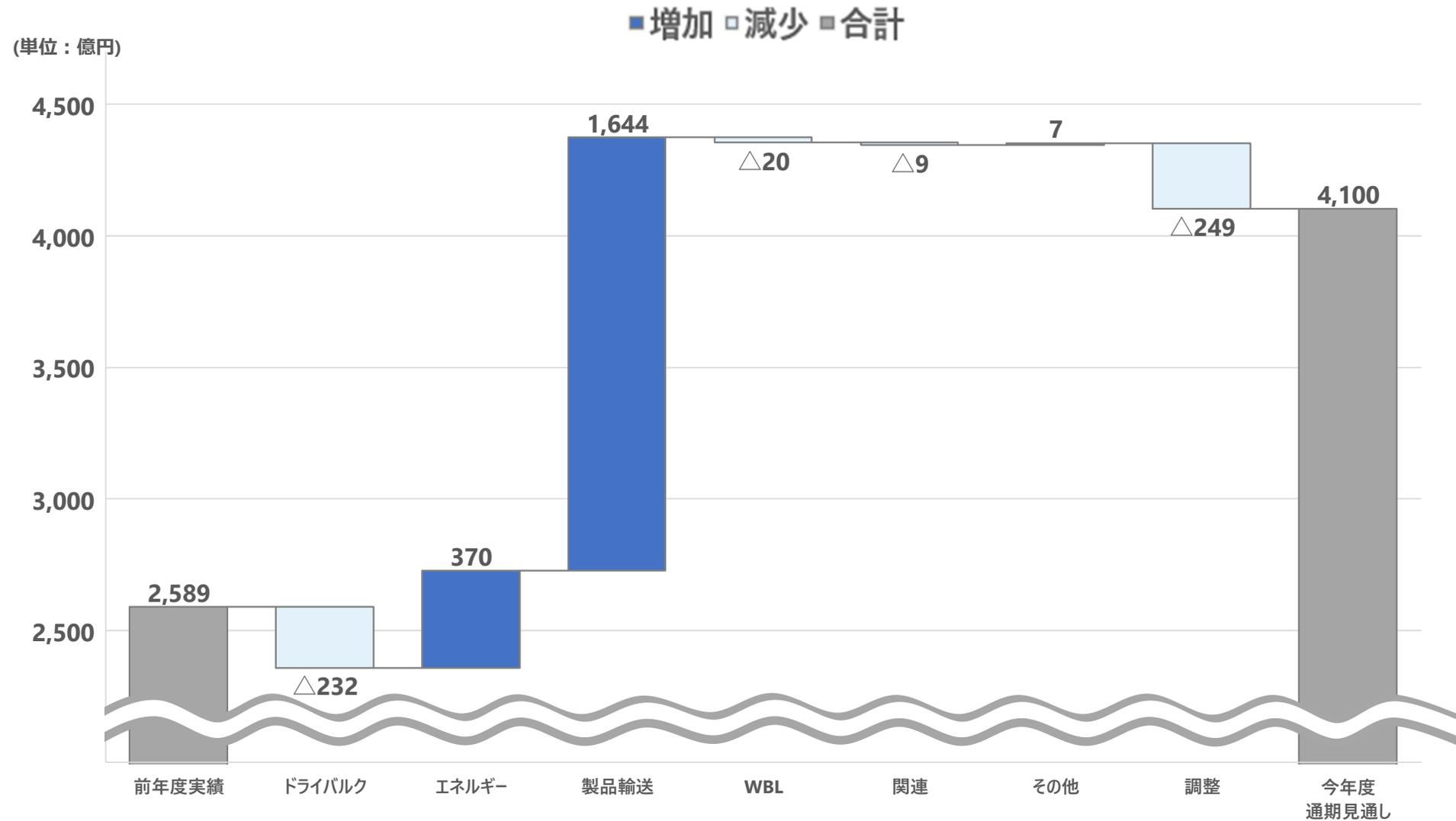
2024年度 通期経常損益 前回見通し比差異分析



*2024年度2Q決算発表時(2024年10月31日)の予想

3

2024年度 通期経常損益 前年度実績比差異分析



4 2024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 / 税引前利益 / 当期純利益：前回見通しからの差異 + 510億円 / + 450億円 / + 500億円 / + 500億円

前回見通し比でドライバルク事業は下振れるも、エネルギー事業、製品輸送事業が上振れることを想定、各段階損益の前回見通しを上方修正し、当期純利益は4,000億円を見込む。

（為替前提：残存期間を前回10/31発表¥150.00/US\$から¥155.00/US\$へ変更。本年度通期の期中平均レート見通しは¥152.95/US\$）

【セグメント別】 [24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）]

ドライバルク事業 [140億円（前回見通し差異 -40億円 / 前年度比 -232億円）]

ケープサイズは、第4四半期において季節要因により市況が落ち込む想定であり、前回見通しをやや下回る。パナマックス以下の中小型バルカーは、中国経済低迷の影響による荷動き鈍化で船腹需給が緩むことを想定し、下方修正。ドライバルク事業全体では前回見通しから下方修正。

エネルギー事業 [1,040億円（前回見通し差異 +40億円 / 前年度比 +370億円）]

■ タンカー・オフショア

- タンカー：原油船・石油製品船は、長期契約による安定収益が貢献。中国経済低迷による輸入減やOPECプラスによる減産期間延長が懸念材料としてあるが、限定的な新造船供給を背景に市況は底堅く推移する見込み。ケミカル船は好調を維持。
- オフショア：FPSO事業は既存の長期貸船契約により安定利益を確保する見通し。

■ 液化ガス

- LNG船：新造船の投入効果と既存の長期契約の利益貢献により、前回見通しから上振れ。
- LNGインフラ：既存プロジェクトの安定操業により安定的に利益貢献。

4 2024年度 業績予想の要点（Ⅱ）

製品輸送事業 [2,900億円（前回見通し差異 +460億円 / 前年度比 +1,644億円）]

- コンテナ船 [2,070億円（前回見通し差異 +500億円 / 前年度比 +1,555億円）]
 - ONE : 需給バランスは足元で軟化しているが、旧正月以降に徐々に改善することを見込み、前回見通しから上方修正。
- 自動車船：輸送需要は底堅いが、一部港湾で発生したストライキの影響や季節要因による滞船日数の増加に伴い輸送台数減を見込み、下方修正。
- 港湾・ロジスティクス：国内ターミナル事業は堅調な取扱量を見込む。ロジスティクス事業は仕入運賃高騰継続により下方修正。

ウェルビーイングライフ事業 [70億円（前回見通し差異 +10億円 / 前年度比 -20億円）]

- 不動産 [100億円（前回見通し差異 ±0 / 前年度比 +14億円）]
 - ダイビル：第4四半期に修繕費用が集中するものの、既存物件の高稼働を背景に前回見通し比横ばいを見込む。
- フェリー・内航RORO船：物流事業、旅客事業ともに堅調に推移する見通し。
- クルーズ：MITSUI OCEAN FUJIの2024年12月就航に向けた初期投資費用が発生したものの、前回見通しから変動はない見込み。

関連事業 [20億円（前回見通し差異 ±0 億円 / 前年度比 -9億円）]

曳船事業は作業件数の減少を見込むが、商社事業は堅調に推移する見通し。

株主還元

【配当】 1株当たり期末配当予定額を40円増配の160円とし、中間配当180円と合わせて、通期で340円を予定（通期配当性向30%）

【自己株式取得】 1,000億円(上限)の自己株式取得を実施中。取得期間：2024年11月～2025年10月。

取得実績 (2024年12月31日時点累計)：株式総数 8,336,200株、総額 43,611,838,300円

5 (参考) BLUE ACTION 2035の取り組み進捗

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"> ・ 三井海洋開発株式会社の株式追加取得および持分法適用会社化について(2024-8-20) ・ 合成燃料 (e-fuel) および合成メタノール (e-methanol) の生産を推進する米HIF Global社へ出資(2024-9-20) ・ 新クルーズ船 MITSUI OCEAN FUJIが12月1日に就航(2024-12-2) ・ DAC技術を開発する米国企業Heirloomへ出資(2024-12-5) ・ QatarEnergy向け新造LNG船6隻の長期定期用船契約を締結(2024-12-13) ・ JERA向け新造LNG船の長期定期用船契約を締結(2025-1-15) ・ 当社持分法適用関連会社Gearbulk社の連結子会社化に向け株式取得を完了(2025-1-21) ・ タイ素材最大手 サイアム・セメント・グループ向け液化エタン船3隻の長期用船契約を締結(2025-1-24)
 <p>地域</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ ポーランド Gaz System向け新造FSRUの長期用船契約を締結(2024-4-25) ・ シンガポール初のFSRU長期定期用船契約を締結(2024-10-23) ・ 東南アジア域での「ロジ・インフラ」共同開発・投資事業へ参画(2024-11-5) ・ シンガポール海事港湾庁 (MPA) と包括的協業覚書を締結(2024-11-26)
 <p>環境</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 世界初、商船三井とChevronがLNG運搬船にウインドチャレンジャー（硬翼帆式風力推進装置）を搭載(2024-9-13) ・ 中南米地域を対象とする森林ファンド The Reforestation Fund への出資契約を締結(2025-1-20) ・ 商船三井と丸紅が自然ベースの吸収・除去系カーボンクレジット事業を行う新会社設立に向け合意(2025-1-20)
 <p>安全</p>  <p>人財 (Human Capital)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ グループ企業3社合併を決定、海事産業の未来を支える技術集団を結成(2024-10-4) ・ 当社従業員持株会向けの特別奨励金制度を導入(2024-12-26) ・ 外国人人材事業を展開するNODE株式会社と資本提携(2025-1-17)

5

(参考) BLUE ACTION 2035 Core KPI 2024年度見通し

目標		2023年度 実績	2024年度 見通し (2025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	2,954億円	4,300億円	2,400億円	3,400億円	4,000億円
	ネットギアリングレシオ*1	0.88	0.95	0.9~1.0		
	ROE	12.2%	16.01%	9~10%		
非財務 KPI	環境 GHG排出原単位削減率 (2019年比)	▲7.2%	-	-	-	▲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	11.3%	-	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)	5.5%/20.1%/14.8%	-	8%/30%/15%		
DX 価値創造業務・ 安全業務への転換率 (累計)	5.0%	-	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. 2023年度(実績)

(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	24,200	26,600	20,600
パナマックス	12,200	11,900	12,000	16,300	15,400	15,900	14,000
スープラマックス	10,400	8,900	9,600	14,300	12,900	13,600	11,600
ハンディサイズ	10,800	10,000	10,400	13,100	12,000	12,600	11,500

2. 2024年度(実績・見通し)

(単位：US\$/日)

船型	2024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	2024年4-9月			2024年10月-2025年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	22,700	24,900	23,800	17,800	12,000	14,900	19,300
パナマックス	16,400	13,900	15,100	10,400	9,500	10,000	12,500
スープラマックス	15,000	14,500	14,800	11,700	8,500	10,100	12,400
ハンディサイズ	13,100	13,300	13,200	12,200	9,000	10,600	11,900

(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、スープラマックスは10航路、ハンディサイズは7航路の平均。

1. 2023年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2023年度						通期
		上期			下期			
海外子会社運航船に関わる市況		2023年1-6月			2023年7-12月			平均
		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

2. 2024年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2024年度						通期
		上期			下期			
海外子会社運航船に関わる市況		2024年1-6月			2024年7-12月			平均
		1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
原油船 (VLCC)	中東-極東	44,700	38,100	41,400	28,400	28,100	28,200	34,800
石油製品船 (MR)	主要5航路	38,000	34,500	36,200	19,500	15,300	17,400	26,800
LPG船 (VLGC)	中東-日本	47,100	52,400	49,700	32,200	36,300	34,300	42,000

(註)

- 黒字は一般市況実績。
- VLCCの市況は、中東-中国航路を前提とする。
- 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。
- 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。）

1. 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	978	851	786
北米東岸向け	886	870	878	839	1,160	999	939
欧州向け	1,154	1,059	1,107	985	1,980	1,482	1,295
南米向け	698	688	693	633	693	663	678

2. 2024年度 (実績)

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2024年度						通期平均
	上期 2024年4-9月			下期 2024年10月-2025年3月			
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	1,122	1,491	1,307	1,130			
北米東岸向け	1,234	1,660	1,447	1,214			
欧州向け	2,087	3,326	2,707	2,037			
南米向け	1,129	1,563	1,346	1,120			

*China Containerized Freight Index

1. 2023年度（実績）

（単位：千台）

	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	757	1,570	3,199

2. 2024年度（実績・見通し）

（単位：千台）

	2024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）	812	734	1,546	694	673	1,367	2,913

*青字は見通し

船隊構成および不動産

[補足資料5]

		2024年 3月末	2024年 12月末	2025年 3月末 (見込み)	
ドライバルク事業	ケーブサイズ	78	78	75	
	中小型 一般バルカー	バナマックス	33	22	22
		スーブラマックス	50	48	47
		ハンディサイズ (小計)	33	31	30
			116	101	99
	木材チップ船	44	44	44	
	多目的船	36	32	33	
	オープンハッチ船	0	0	57	
	(小計)	274	255	308	
		(内、市況エクスポージャー)	(58)	(72)	(86)
エネルギー事業	油送船	原油タンカー	35	35	35
		プロダクトタンカー	14	17	19
		ケミカルタンカー	115	113	114
		メタノールタンカー	22	22	22
		LPG・アンモニア船	20	20	19
	(小計)	206	207	209	
		(内、市況エクスポージャー)	(129)	(128)	(128)
	液化ガス船	LNG船	97	106	108
		エタン船	6	6	6
		LNG燃料供給船	3	3	3
		LNG発電船	1	1	1
		FSU・FSRU	6	7	7
	(小計)	113	123	125	
		(内、市況エクスポージャー)	(3)	(2)	(2)
	FPSO	11	11	11	
	サブシー支援船	3	3	3	
	CTV(Cargo Transfer Vessels)	2	2	2	
	ケーブル敷設船	2	2	2	
	電力燃料輸送船	35	38	36	
	作業員輸送船 (Crew Transfer Vessels)	1	1	1	
洋上風力支援船 (SOV)	1	1	1		
内航船 (内航RORO船除く)	29	30	31		
製品輸送事業	自動車船	95	102	101	
	コンテナ船	34	31	30	
ウェルビーイングライフ事業	フェリー・内航RORO船	14	15	15	
	クルーズ船	2	2	2	
関連事業・その他	曳船	52	51	52	
	その他	11	11	12	
合計		885	885	941	

ダイビル所有棟数・面積

物件数(棟)

	2024年3月末	2024年12月末
大阪	13	13
東京	18	18
札幌	0	0
海外	4	4
合計	35	35

空室率(%)

	2024年12月末
大阪	1.9
東京	0.2

延床面積(千㎡)

	2024年3月末	2024年12月末
大阪	375	377
東京	259	261
札幌	0	0
海外	86	86
合計	720	724

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おりましたが、当社の事業実態をより正確に表すため、

2024年3月期 第3四半期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) ドライバルク事業のオープンハッチ船において、2025年3月期第4四半期に連結子会社化されるギアバルク社の隻数を、見込み隻数に織り込んでおります。

