
2024年度（2025年3月期） 通期決算説明資料

2025/4/30

株式会社商船三井



目次

1.	2024年度 連結決算概要	P3-8
2.	2025年度 連結業績予想	P9-14
3.	商船三井グループ経営計画「BLUE ACTION 2035」	
	2024年度 進捗報告	P15-22
	補足資料 1-6	P23-28

(注)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 連結決算概要

* 2024年度3Q決算発表時（2025年1月31日）の予想

(単位: 億円)	2024年度 実績 (註4)					2023年度 実績		2024年度 前回見通し*	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期	増減	通期	増減
売上高	4,359	4,646	4,180	4,567	17,754	16,279	+1,475	17,900	△145
営業損益	406	485	331	285	1,508	1,031	+477	1,540	△31
事業損益 (註1)	949	1,591	1,104	485	4,132	1,950	+2,181	4,100	+32
経常損益	1,086	1,403	1,258	448	4,197	2,589	+1,607	4,100	+97
税金等調整前 当期純損益	1,148	1,450	1,355	572	4,527	2,954	+1,573	4,300	+227
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,071	1,395	1,214	573	4,254	2,616	+1,638	4,000	+254
為替 (註2)	¥153.71/\$	¥153.71/\$	¥149.21/\$	¥154.52/\$	¥152.79/\$	¥143.43/\$	+¥9.36/\$	¥152.95/\$	△¥0.16/\$
燃料油単価(全油種) (註2・3)	\$634/MT	\$616/MT	\$577/MT	\$589/MT	\$603/MT	\$621/MT	△\$17/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

(註4) 当連結会計年度(当第1－4 四半期会計期間合計)は企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を反映しておりますが、当第1－3 四半期会計期間は確定処理による影響を反映させておりません。

1 2024年度 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

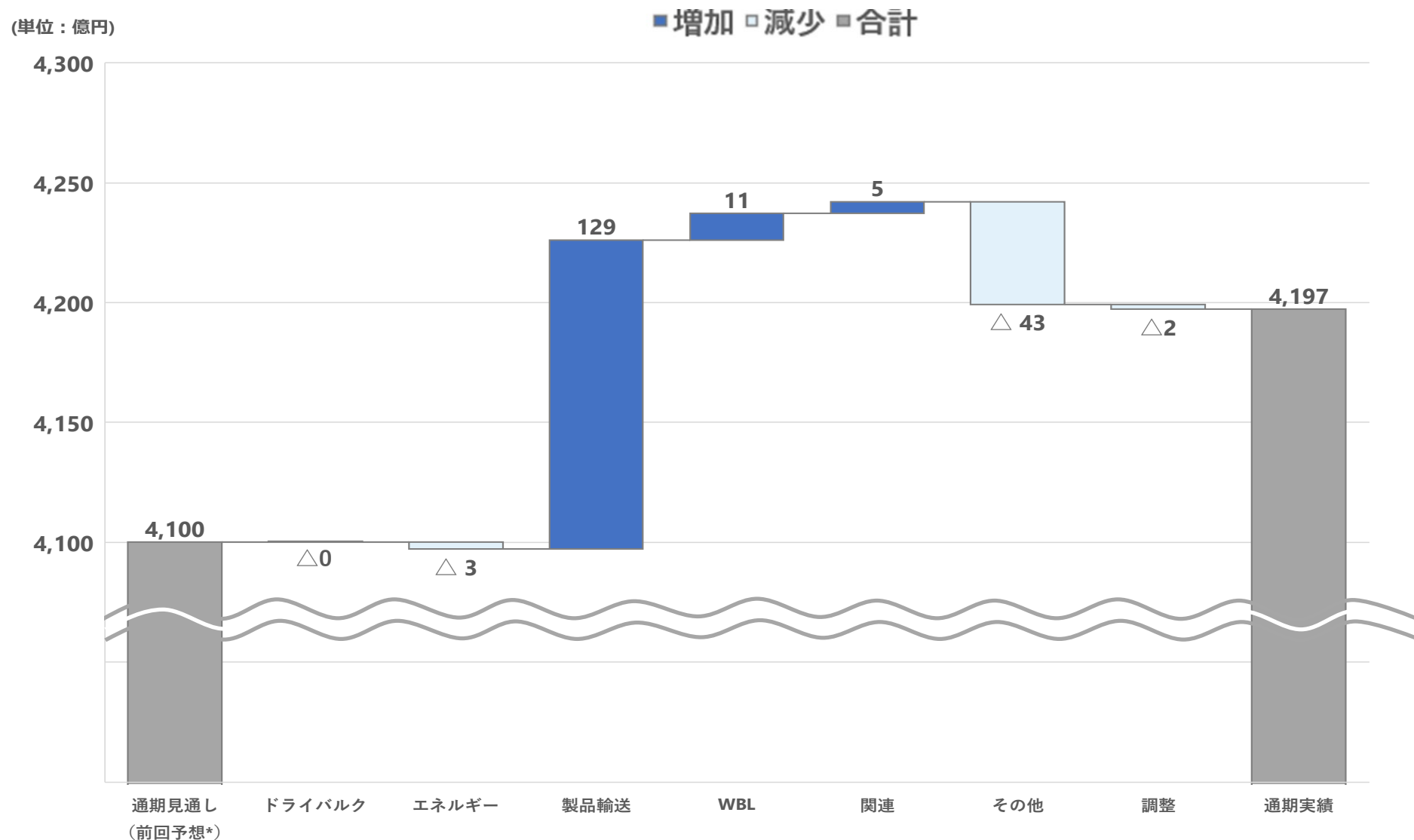
* 2024年度3Q決算発表時（2025年1月31日）の予想

(単位: 億円)		2024年度 実績 (註2)					2023年度 実績		2024年度 前回見通し*	
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期	増減	通期	差異
ドライバルク事業	ドライバルク船	1,065	1,070	1,000	864	4,000	3,955	+44	4,000	+ 0
	(電力燃料輸送船を除く)	69	20	57	△7	139	372	△232	140	△0
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	1,690	5,715	4,378	+1,336	5,750	△34
		227	400	187	222	1,036	669	+367	1,040	△3
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	1,529	6,159	6,187	△28	6,200	△40
		653	1,147	923	305	3,029	1,255	+1,773	2,900	+129
	うち、コンテナ船事業	159	158	138	137	593	563	+29	600	△6
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	294	1,147	1,046	+100	1,170	△22
		57	37	1	△15	81	90	△9	70	+11
	うち、不動産事業	106	109	106	111	434	408	+25	440	△5
関連事業	曳船、商社等	135	134	133	132	536	491	+45	540	△3
		5	6	8	4	25	29	△3	20	+5
その他		59	45	34	56	194	218	△23	240	△45
		21	3	11	△29	6	43	△36	50	△43
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-
		52	△211	68	△31	△122	129	△252	△120	△2
連結		4,359	4,646	4,180	4,567	17,754	16,279	+1,475	17,900	△145
		1,086	1,403	1,258	448	4,197	2,589	+1,607	4,100	+97

(註1) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

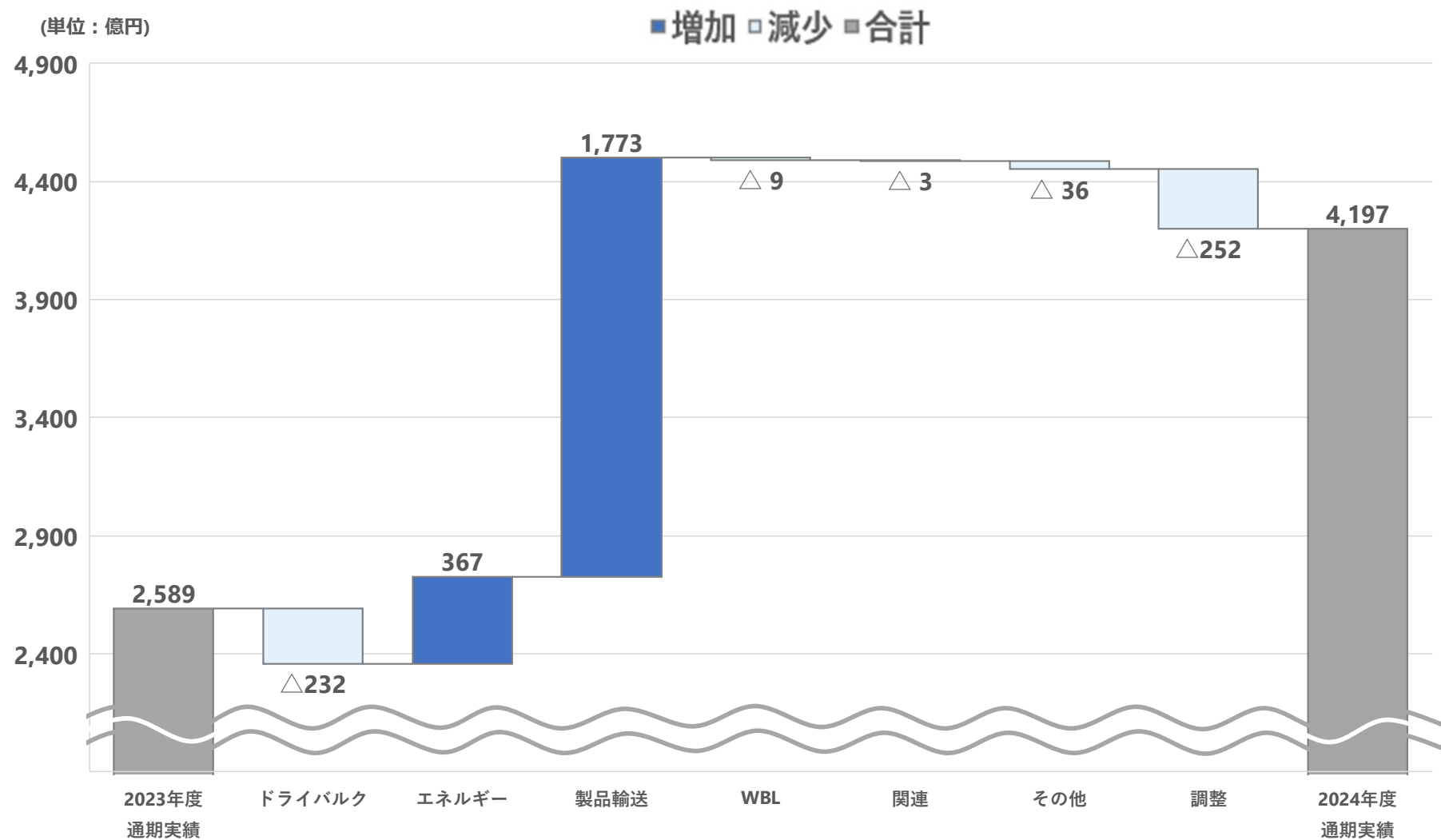
(註2) 当連結会計年度(当第1－4 四半期会計期間合計)は企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を反映しておりますが、当第1－3 四半期会計期間は確定処理による影響を反映させておりません。

2024年度 通期経常損益 前回見通し比差異分析



*2024年度3Q決算発表時(2025年1月31日)の予想

2024年度 通期経常損益 前年度比差異分析



1 2024年度 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：前年度比 +2,181億円/ +1,607億円 / +1,573億円/ +1,638億円

◆増減要因：コンテナ船事業、自動車船事業、ケミカル船をはじめとするエネルギー事業の好業績、および円安の影響により、前年度比増益。

（通期為替レート：¥152.79/US\$ 前年度 ¥143.43/US\$）

【セグメント別】[24年度経常損益実績（前年度比増減）]

ドライバルク事業 [139億円（-232億円）]

ケープサイズの市況は、西豪州・ブラジルの鉄鉱石や西アフリカのボーキサイトの出荷が堅調に推移。季節性要因により12月から2月にかけて市況が一時低迷するも、3月以降は回復基調となり、長期契約の貢献とあわせて前年度比で増益。パナマックス以下の中小型バルカーは、下期にかけて中国国内需要の低迷等により市況が低迷。ドライバルク事業全体では、前年度計上した貸倒引当金戻し入れによる利益の剥落もあり、前年度比で減益。

エネルギー事業 [1,036億円（+367億円）]

- 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、限定的な新造船供給や地政学リスクの影響に伴うトンマイルの伸長により市況は堅調に推移。ケミカル船においても、限定的な新造船供給と地政学リスクの影響により高水準の市況を享受。加えて、2024年3月に取得したFairfield Chemical Carriers社も利益貢献し、前年度比で大幅増益。
- オフショア：FPSO事業は、既存の長期貸船契約による安定収益に加え、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、前年度比で増益。
- LNG船：既存の長期貸船契約や新造船投入効果により安定利益を確保。
- LNGインフラ事業：既存プロジェクトの安定操業により、安定利益を確保。

1 2024年度 連結決算の要点（Ⅱ）

製品輸送事業 [3,029億円（ +1,773億円）]

■ コンテナ船 [2,176億円（ +1,660億円）]

➢ ONE : 紅海情勢を背景とした喜望峰経由の輸送継続により船腹需給が逼迫、アジア発欧米向け運賃が高水準で推移し、前年度比で大幅増益。

■ 自動車船 : 港湾混雑や紅海航行回避に伴い輸送台数は減少するも、完成車輸送需要は堅調に推移。円安の影響もあり、前年度比増益。

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

ウェルビーイングライフ事業 [81億円（ -9億円）]

■ 不動産 [109億円（ +23億円）]

➢ ダイビル : 既存物件の賃貸収入に加え、持分法適用会社における投資利益の計上により、前年度比で増益。

■ フェリー・内航RORO船 : 貨物事業は積高が前年度比で増加、旅客事業もコロナ禍前の乗船客数に達し、堅調に推移。前年度比で増益。

■ クルーズ : 利用客数は好調だったものの、MITSUI OCEAN FUJIの2024年12月就航に向けた不稼働期間の発生と準備費用が先行し、前年度比で減益。

関連事業 [25億円（ -3億円）]

曳船事業は作業件数の減少により前年度比で減益。

株主還元

【配当】 1株当たり期末配当予定額を20円増配の180円とし、中間配当180円と合わせて、通期で360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(2025年3月31日時点累計)：株式総数 13,329,000株、総額 69,999,201,795円

2 2025年度 連結業績予想

(参考) 通期見通し(経常損益)へのSensitivity
2025年度期初時点
為替：±16億円/¥1/US\$
燃料単価：±0.7億円/\$1/MT
(VLSFO)

(単位: 億円)	2025年度 見通し			2024年度 実績 (註4)			増減
	上期	下期	通期	上期	下期	通期	
売上高	8,370	8,630	17,000	9,006	8,748	17,754	△754
営業損益	500	500	1,000	891	616	1,508	△508
事業損益 (註1)	910	740	1,650	2,541	1,590	4,132	△2,482
経常損益	800	700	1,500	2,490	1,706	4,197	△2,697
税金等調整前 当期純損益	1,000	1,000	2,000	2,599	1,928	4,527	△2,527
親会社株主に帰属する 当期純損益	850	850	1,700	2,466	1,787	4,254	△2,554
為替 (註2)	¥141.56/\$	¥140.00/\$	¥140.78/\$	¥153.71/\$	¥151.87/\$	¥152.79/\$	△¥12.01/\$
燃料単価(VLSFO) (註2・3)	\$510/MT	\$540/MT	\$525/MT	\$632/MT	\$581/MT	\$607/MT	△\$82/MT
燃料単価(全油種) (註2・3)	-	-	-	\$625/MT	\$582/MT	\$603/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

(註4) 当連結会計年度(当第1 - 4 四半期会計期間合計)は企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を反映しておりますが、当第1 - 3 四半期会計期間は確定処理による影響を反映させておりません。

2 2025年度 連結業績予想（セグメント別）

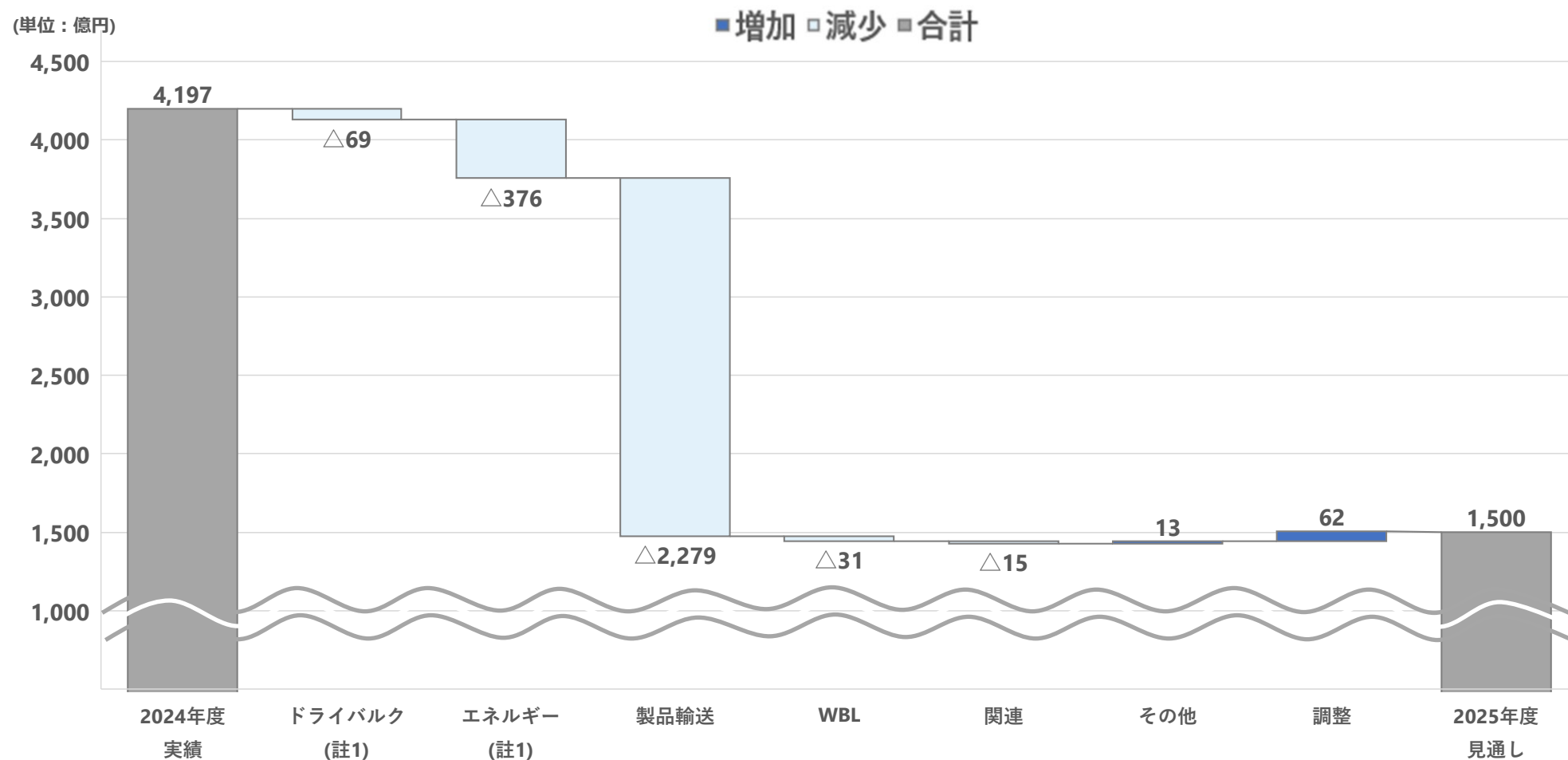
		上段	売上高(註1)					
		下段	経常損益					
		2025年度 予想			2024年度 実績 (註3)			増減
(単位: 億円)		上期	下期	通期	上期	下期	通期	
ドライバルク事業 (註2)	ドライバルク船	2,050	1,950	4,000	2,135	1,864	4,000	△0
	(石炭船を含む)	20	50	70	90	49	139	△69
エネルギー事業 (註2)	タンカー、風力、オフショア、	2,420	2,520	4,940	2,774	2,940	5,715	△775
	液化ガス(LNG・エタン船/その他)	330	330	660	627	409	1,036	△376
製品輸送事業	コンテナ船、自動車船、港湾・ロジスティクス	2,860	3,070	5,930	3,157	3,001	6,159	△229
		530	220	750	1,800	1,228	3,029	△2,279
	うち、コンテナ船事業	270	250	520	318	275	593	△73
		280	80	360	1,309	866	2,176	△1,816
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	650	690	1,340	563	584	1,147	+192
		10	40	50	94	△ 13	81	△31
	うち、不動産事業	220	240	460	216	217	434	+25
		15	25	40	83	26	109	△69
関連事業	曳船、商社等	290	290	580	270	266	536	+43
		5	5	10	12	13	25	△15
その他		100	110	210	104	90	194	+15
		10	10	20	24	△ 17	6	+13
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-
		△ 105	45	△ 60	△ 159	36	△ 122	+62
連結		8,370	8,630	17,000	9,006	8,748	17,754	△754
		800	700	1,500	2,490	1,706	4,197	△2,697

(註1) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

(註2) 2024年度実績においては「電力炭事業」を「エネルギー事業」に含めているのに対し、2025年度見通しにおいては「ドライバルク事業」に含めています。

(註3) 当連結会計年度(当第1－4 四半期会計期間合計)は企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を反映しておりますが、当第1－3 四半期会計期間は確定処理による影響を反映させておりません。

2 2025年度 通期経常損益 前年度実績比差異分析



(註1) 2024年度実績においては「電力炭事業」を「エネルギー事業」に含めているのに対し、2025年度見通しにおいては「ドライバルク事業」に含めています。

2 2025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 / 税引前当期利益 / 当期純利益：前年度比 -2,482億円/ -2,697億円/ -2,527億円/ -2,554億円
コンテナ船事業、自動車船事業、ケミカル船事業の市況がピークアウトし、米国の関税政策によりインフレ進行・世界経済停滞が懸念される中、荷動きの弱含みと円高影響を見込み、前年度比減益の見通し。
為替・燃料単価前提：為替：¥ 140.78/US \$、燃料単価 (VLSFO) \$525/MT

【セグメント別】[25年度通期予想経常損益（前年度比増減）]

ドライバルク事業 [70億円 （ -69億円 ）]

ケープサイズ船は、長期契約の利益貢献に加え、堅調な鉄鉱石やボーキサイトの出荷が予想され、底堅い市況推移を見込む。パナマックス以下の中小型バルカーは、中国内需の低迷および米国の関税政策の影響による海上荷動き停滞が予想され、市況下落を見込む。本年度より連結子会社化したGearbulk Holding AG社のオープンハッチ船事業は、中国需要停滞の影響により前年度比減益を見込む。ドライバルク事業全体で前年度比減益の見通し。

エネルギー事業 [660億円 （ -376億円 ）]

- タンカー：原油船は、地政学的な外部環境と限定的な新造船供給を背景に底堅い市況を予想。長期契約の貢献もあり、堅調に利益を確保する見通し。
石油製品船は、新造船供給圧力の高まりに伴う船腹需給緩和の影響を受け、前年度比で減益の見込み。ケミカル船は、中国・欧州経済の低迷を背景に需要の弱まりを想定。米国の関税政策による影響もあり、前年度比減益の見通し。
- オフショア：FPSO事業において、前年度計上した三井海洋開発の持分法適用化に伴う一過性の持分法投資利益は剥落するが、長期貸船契約が安定利益に貢献。
- LNG・エタン船：既存の長期貸船契約と新造船の投入により、安定利益を確保。
- ガスインフラ：既存プロジェクトの安定操業による利益貢献を見込む。

2 2025年度 業績予想の要点（Ⅱ）

製品輸送事業 [750億円 (-2,279億円)]

■ コンテナ船 [360億円 (-1,816億円)]

➤ ONE : 新造船の供給圧力と米国の関税政策の影響による運賃市況の軟化を想定し、前年度で大幅減益の見通し。

■ 自動車船 : 新造船の大量竣工、米国の関税政策の影響に伴い北米・中国向け輸送台数減を想定し、前年度比減益を見込む。

■ 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、海外営業強化による取扱量増加を想定し、前年度比で業績改善の見通し。

ウェルビーイングライフ事業 [50億円 (-31億円)]

■ 不動産 [40億円 (-69億円)]

➤ ダイビル : 既存物件の高稼働を背景に安定利益を確保するものの、一部物件の建替費用や前年度計上した持分法適用会社の一過性投資利益の剥落等により、前年度比で減益を見込む。

■ フェリー・内航RORO船 : 貨物事業、旅客事業ともに堅調に推移する見通し。

■ クルーズ : 前年度発生した一過性の就航準備費用の剥落および本年度からの2隻体制の本格稼働により、前年度比で業績改善を見込む。

関連事業 [10億円 (-15億円)]

曳船事業は、入渠に伴う費用増により前年度比減益の見込み。

株主還元

【配当】 1株当たり中間配当75円、期末配当75円、通期150円（下限配当）を予定。

【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。

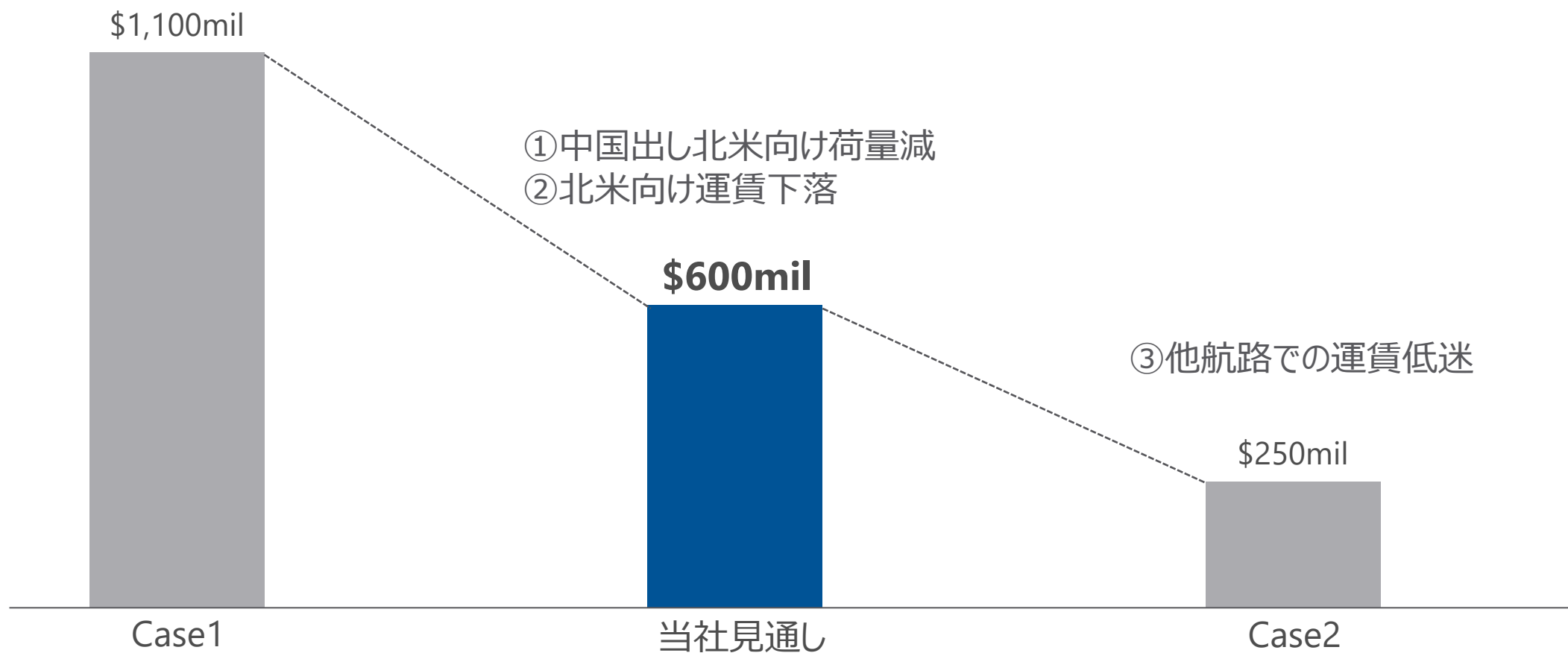
2025年3月末までに約700億円実施済み。2025年度は300億円(上限)実施予定。

2 (参考) ONE社業績に関する当社見通し

Case1は相互関税の影響を考慮しないONE社の業績見通し、Case2は関税影響により北米向け荷量/運賃下落及びその他航路の運賃が低迷する前提のONE社の業績見通し。

当社は、Case2の前提からその他航路運賃の低迷リスクを除いた前提のNet Profitを2025年度連結業績見通しに織り込む。

FY2025 ONE社 Net Profit見通し



3. 商船三井グループ 経営計画 「BLUE ACTION 2035」 2024年度 進捗報告

1. Core KPI
2. リバランス計画
3. Phase 1（2023-2025年度）投資進捗
4. Phase 1（2023-2025年度）キャッシュアロケーション
5. 2025年度 株主還元方針
6. Phase1（2023-2025年度）における2025年度の位置づけ

3-1 Core KPI

BA2035のPhase 1（2023-2025年度）としては、当初設定した目標値を概ね達成。

目標		2023年度 実績	2024年度 実績	2025年度 見通し	Phase 1 2025年度	Phase 2 2030年度	Phase 3 2035年度	BA2035 策定時 から 変更なし
財務 KPI	税引前当期純利益*5	2,954億円	4,527億円	2,000億円	2,400億円	3,400億円	4,000億円	
	(Phase1平均)	3,160億円/年						
	ネットギアリングレシオ*1	0.88	0.96	1.17	0.9～1.0			
	ROE*5	12.2%	16.9%	6.4%	9～10%			
		(Phase1平均)	11.7%					
非財務 KPI	環境	GHG排出原単位削減率 (2019年比)	▲7.2%	集計中	-	-	▲45%	
	安全	4 Zero*2	未達 (労災死亡事故1件)	未達 (労災死亡事故1件)	達成	達成		
	人財*4	単体陸上職 女性管理職比率	11.3%	12.2%	15%	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%	6.3%/24.4%/11.9%	8%/30%/15%	8%/30%/15%		
	DX	価値創造業務・ 安全業務への転換率（累計）	5.0%	8.8%	10%	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る。

*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。

*4 2023年度実績は2023年度末時点で意思決定したもの（2024年4月1日時点の人財配置）を含む。2024年度以降は年度末時点（3月31日時点）の人財配置に基づき集計。

*5 2030年度以降の見通しについても、現行の日本会計基準（IFRS導入前）で算出。

3-2 リバランス計画

非海運事業を中心に安定収益型事業への投資を強化、Phase 1当初計画（5.4兆円）を上回るペースでアセット規模を拡大。今期長期的な事業ポートフォリオの再評価を行い、Phase 2発表時に2035年度の計画値を更新する予定。

	2022年度 実績 (BA2035策定時)	2024年度 実績	2035年度 計画	BA2035策定時 から変更なし
(アセット比率)				
総資産*1	4.7兆円	5.9兆円	7.5兆円	
市況 : 安定 享受型 : 収益型	50 : 50	45 : 55	40 : 60	<div>分野</div> <div>当社 グループ事業</div> <div>海運市況との相関性</div> <div>海運</div> <div>コンテナ船、 自動車船</div> <div>ドライバルク船、 タンカー</div> <div>液化ガス船</div> <div>非海運</div> <div>海洋事業、 洋上風力発電、 代替燃料事業、 物流、不動産、 フェリー、 クルーズ など</div> <div>市況享受型 (相関性が高い) = 高ボラティリティ</div> <div>安定収益型 (相関性が低い) = 低ボラティリティ</div>
(参考) 海運 : 非海運	75 : 25	70 : 30	60 : 40	

*1 総資産は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る。

3-3 Phase 1（2023-2025年度）投資進捗

Phase 1の投資計画1.34兆円に対し、エネルギー事業・製品輸送事業を中心に1.88兆円の投資を意思決定済み。

営業本部別の投資進捗（キャッシュアウトベース。M&A、地域組織主導による案件も含む。）

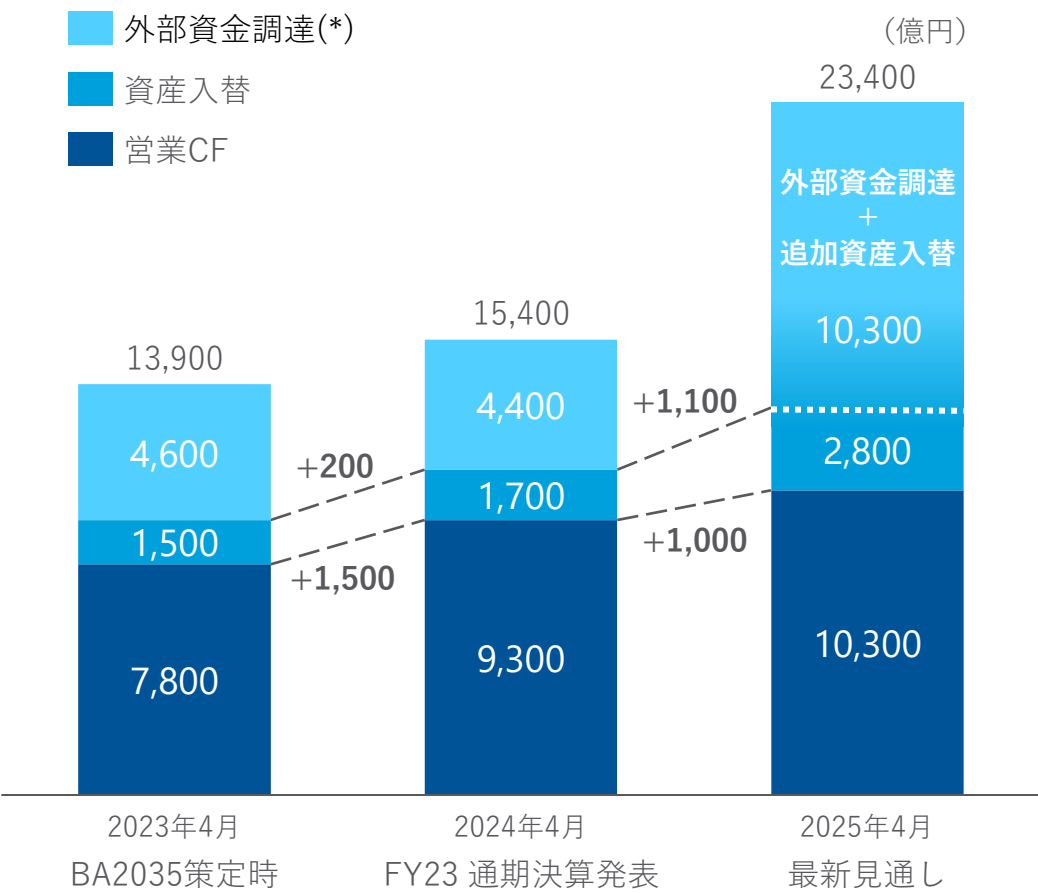
(単位：億円)	市況享受型	安定収益型	合計	うち、 環境投資	2024年4月 計画	2024年度意思決定した主な案件
ドライバルク事業	680	510	1,190	(820)	1,100	環境対応ドライバルク船 追加新造発注
エネルギー事業	1,930	7,850	9,780	(7,500)	6,700	LNG船・エタン船・LPG船・FSRU追加新造発注 内航アンモニア船 新造発注
製品輸送事業	1,170	3,010	4,180	(1,050)	2,800	タンクターミナル、シンガポール冷蔵倉庫、 倉庫ファンド出資
ウェルビーイングライフ事業	-	3,110	3,110	(220)	2,750	クルーズ船2隻目 追加買船 インド・豪州 不動産物件取得
その他	-	490	490	-	50	システム投資等
合計	3,780	14,970	18,750	(9,590)	13,400	

※2025年3月31日までに投資決定済みの案件を集計対象とする。
※竣工時売船などによるキャッシュインや持分法適用会社による再投資は含まない。
※BLUE ACTION 2035開始時点での既決投資案件（約5,400億円）を含む。

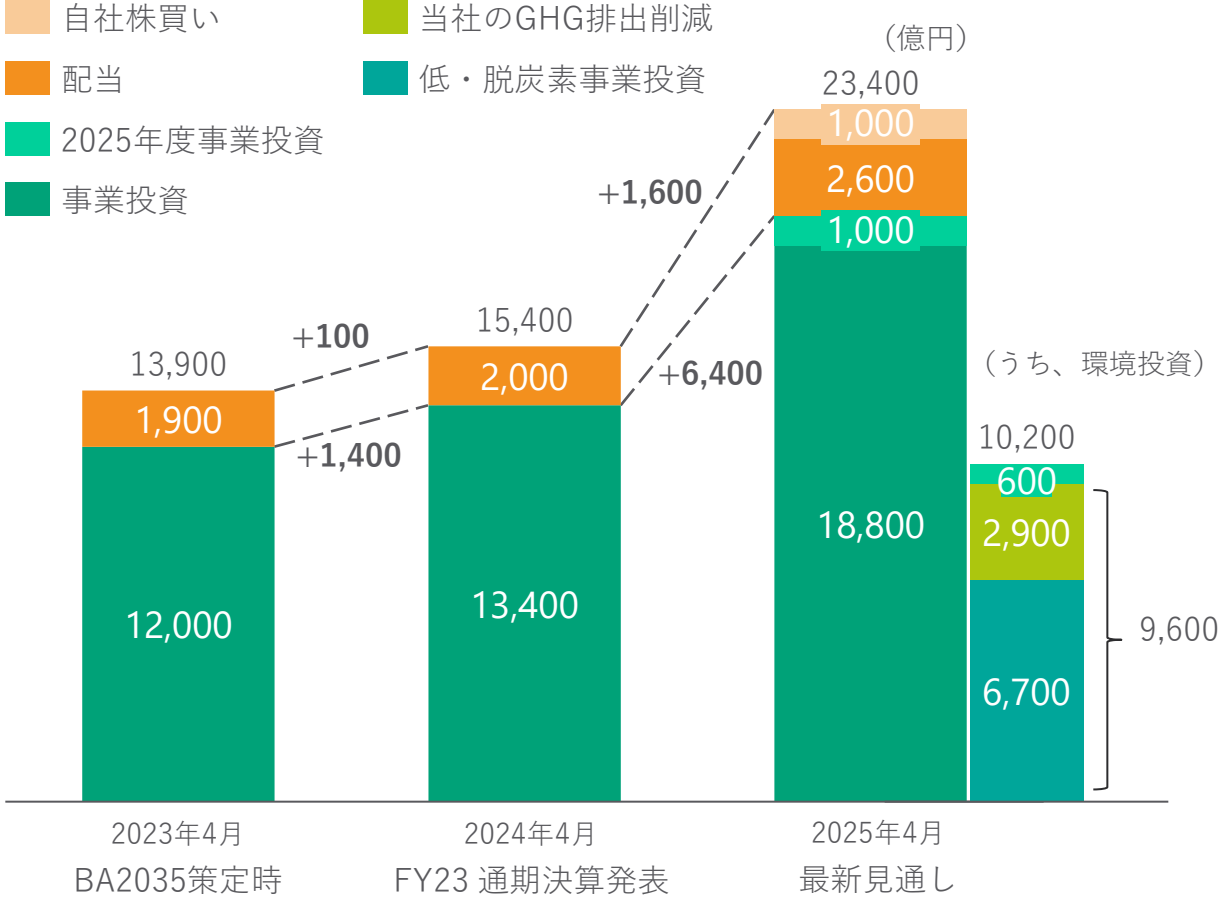
3-4 Phase 1（2023-2025年度）キャッシュアロケーション

過去2年間の好業績を背景に、Phase 1の営業キャッシュ・フロー（累計）は当初計画比2,500億円増加。合わせて外部資金調達と資産入替を進め、追加の投資と株主還元（配当・自社株買い）を実施。

キャッシュ・イン（2023-2025年度累計）



キャッシュ・アウト（2023-2025年度累計）



(*)外部資金調達には傭船・リース組成によるキャッシュインも含む。

3-5 Phase 1（2023-2025年度）株主還元方針

現行の株主還元方針を維持し、今期は150円/株の配当を予定。

BLUE ACTION 2035（Phase 1）での方針

- 配当性向：30%
- 下限配当：150円/株
- 利益上ふれ時の自社株買い（都度判断）

BA2035策定時から変更なし

配当性向（目安）

20%

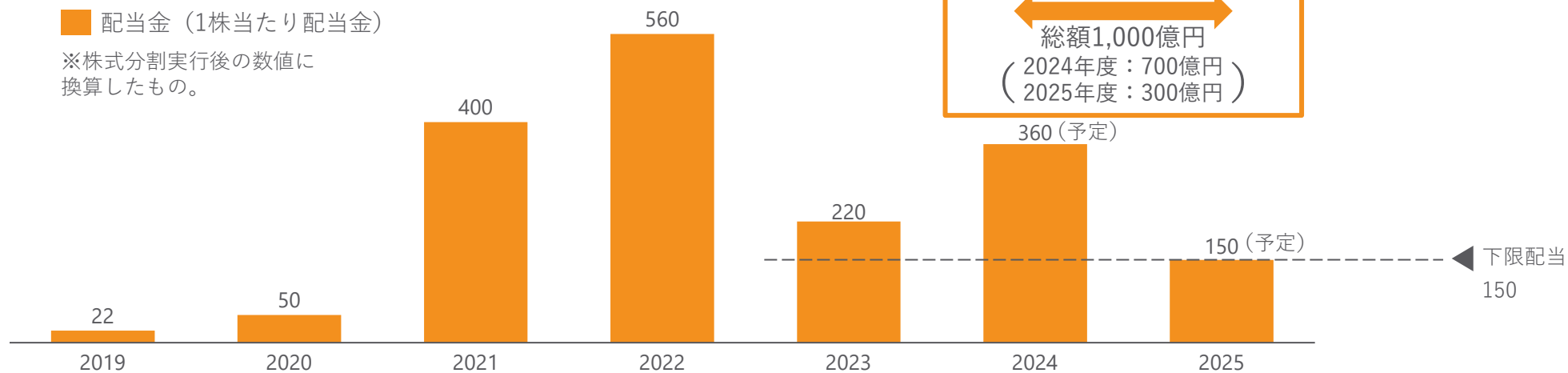
25%

30%（下限：150円）

（円／株）

■ 配当金（1株当たり配当金）

※株式分割実行後の数値に換算したもの。








- 配当性向30%を維持し、成長の果実を株主に還元していく。
- 下限配当を導入し、海運市況サイクルの低位時に配当額が過少となることを防ぐ。
- 想定を上回る利益が得られた場合には、さらに余剰資金を還元するなどROE 9～10%を意識した資本コントロールを行う。

3-6 Phase 1における2025年度の位置づけ

Phase 1 では、成長に向けた新規投資を先行し、当初の投資計画を概ね達成。Phase 1の最終年度である2025年度は、Phase 2の方向性を見据え、新規投資と株主還元の最適なバランスについての議論を深める。

	Phase 1のここまでの評価	2025年度の論点 (Phase 2に向けた主な論点)
サステナビリティ経営	<ul style="list-style-type: none"> - マテリアリティに対応するビジョン・アクションを策定 - 海運業界における脱炭素を中心としたファーストムーバーの一員としてのポジションを確立、選ばれるパートナーに 	<ul style="list-style-type: none"> - 社会的インパクト（当社が社会に与える正の影響）の特定・マテリアリティの一部見直し - サステナビリティ課題への取り組みと事業成長のさらなる連動
Core KPI	<ul style="list-style-type: none"> - 財務KPI は概ね達成 - 非財務KPI は安全（4 Zero）が未達、他KPIは計画通り 	<ul style="list-style-type: none"> - Core KPIの評価指標、目標値の評価・見直し - Phase2以降の非財務KPIの設定（環境・人財）
投資・株主還元	<ul style="list-style-type: none"> - 成長に向けた投資を先行。当初計画を上回るペースで意思決定を行い、アセット規模も計画以上に拡大 - BA2035で目指す姿（市況享受：安定収益＝40：60）に沿った事業ポートフォリオ変革を推進 - 2023 - 2024年度は利益上振れにより、追加の株主還元（配当・自社株買い）を実施 	<ul style="list-style-type: none"> - BA2035で目指すアセット規模・投資計画の検証 - 当社グループの優位性・競争力を高める事業ポートフォリオの構築、最適ナリソース配分の検討 - 一部事業・アセットの入れ替えの検討 - Phase 2の株主還元方針の策定（投資・還元の最適なバランスの追求）

3 (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)・ QatarEnergy向け新造LNG船6隻の長期定期用船契約を締結(2024-12-13)・ 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)・ シーボーン社からクルーズ船を追加購入、2026年運航開始(2025-3-05)・ タンクターミナル会社LBC Tank Terminalsの買収を決定(2025-3-10)・ ダイビル、豪州・シドニーの好立地Aグレードビル「135 King Street」を取得(2025-3-31)
 <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)・ グループ横断で取り組む海上輸送カーボンインセットプログラム「BLUE ACTION NET-ZERO ALLIANCE」を始動(2025-2-12)・ 世界初 アンモニア燃料ケープサイズバルカーおよびケミカルタンカー計9隻を整備(2025-3-24)
 <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)・ 当社海外グループ役員向けグローバル持株制度の導入を決定(2025-1-28)・ 船員配乗計画にAIシステムを活用(2025-3-12)・ 女性活躍推進に優れた企業として「なでしこ銘柄」に5年連続選定(2025-3-24)

1. 2024年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	2024年度						
	上期			下期			通期
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	12,900	15,400	19,600
パナマックス	16,400	13,900	15,100	10,400	9,600	10,000	12,600
スープラマックス	15,000	14,500	14,800	11,700	8,300	10,000	12,400
ハンディサイズ	13,100	13,300	13,200	12,200	9,000	10,600	11,900

2. 2025年度(見通し)

(単位：US\$/日)

船型	2025年度						
	上期			下期			通期
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	2025年4-9月			2025年10月-2026年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	22,000	26,000	24,000	26,000	14,000	20,000	22,000
パナマックス	11,000	11,000	11,000	13,000	13,000	13,000	12,000
スープラマックス	9,500	9,500	9,500	11,500	11,500	11,500	10,500
ハンディサイズ	10,000	10,000	10,000	12,000	12,000	12,000	11,000

(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) 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. 2024年度(実績)

(単位： US\$/日)

船型	対象航路	2024年度						
		上期			下期			通期
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

2. 2025年度(実績・見通し)

(単位： US\$/日)

船型	対象航路	2025年度						
		上期			下期			通期
海外子会社運航船に関わる市況		2025年1-6月			2025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	40,400	25,000	32,700	34,000	47,000	40,500	36,600
石油製品船（MR）	主要5航路	17,300	20,000	18,600	19,000	20,500	19,800	19,200
LPG船（VLGC）	中東-日本	32,500	23,700	28,100	26,800	34,400	30,600	29,300

(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。）

1. 2023年度（実績）

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2023年度						
	上期 2023年4-9月			下期 2023年10月-2024年3月			通期 平均
	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						
	上期 2024年4-9月			下期 2024年10月-2025年3月			通期 平均
	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	1,048	1,089	1,198
北米東岸向け	1,234	1,660	1,447	1,214	1,180	1,197	1,322
欧州向け	2,087	3,326	2,707	2,037	1,884	1,960	2,334
南米向け	1,129	1,563	1,346	1,120	843	981	1,164

*China Containerized Freight Index

1. 2024年度（実績）

(単位： 千台)

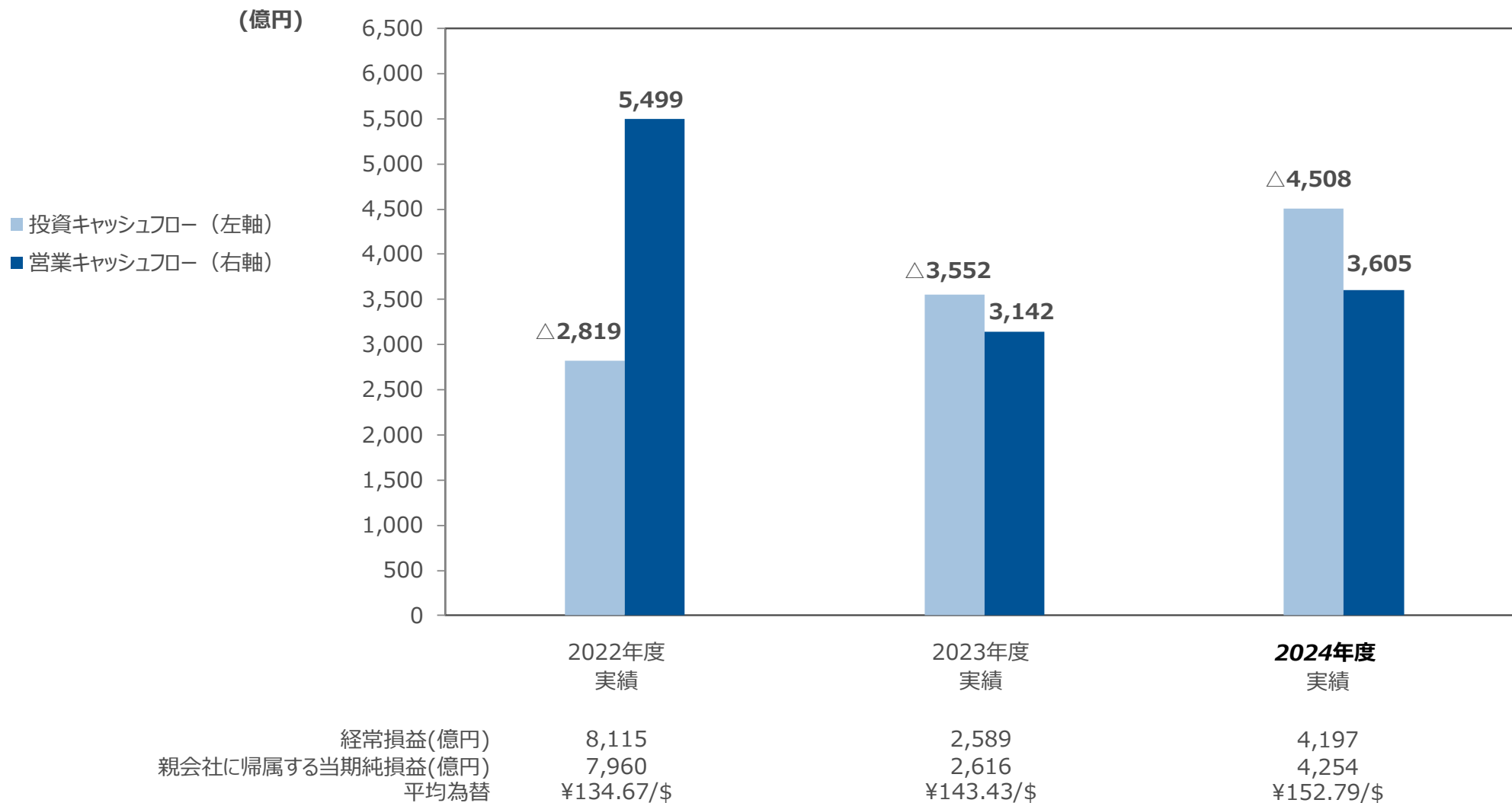
	2024年度						
	上期			下期		通期	
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計（欧州域内近海輸送も含む）	812	734	1,546	694	676	1,370	2,916

2. 2025年度（見通し）

(単位： 千台)

	2025年度		
	上期	下期	通期
合計（欧州域内近海輸送も含む）	1,310	1,229	2,538

*青字は見通し



		2024年 3月末	2025年 3月末	2026年 3月末 (見込み)
ドライバルク事業	ケーブサイズ		78	74
	中小型 一般バルカー	バナマックス	33	18
		スーブラマックス	50	48
		ハンディサイズ	33	30
		(小計)	116	96
	木材チップ船		44	44
	石炭船		35	36
	多目的船		36	32
	オープンハッチ船		0	57
	(小計)		309	339
エネルギー事業	(内、市況エクスポージャー)		(61)	(91)
	油送船	原油タンカー	35	35
		プロダクトタンカー	14	19
		ケミカル船	115	114
		メタノールタンカー	22	22
		LPG・アンモニア船	20	21
	(小計)		206	211
	(内、市況エクスポージャー)		(129)	(114)
	液化ガス船	LNG船	97	107
		エタン船	6	6
		LNG燃料供給船	3	3
		LNG発電船	1	1
		FSU・FSRU	6	7
	(小計)		113	124
	(内、市況エクスポージャー)		(3)	(2)
	FPSO		11	11
	サブシー支援船		3	3
	CTV(Cargo Transfer Vessels)		2	2
	ケーブル敷設船		2	2
	作業員輸送船 (Crew Transfer Vessels)		1	1
	洋上風力支援船 (SOV)		1	1
	内航船 (内航RORO船除く)		29	30
製品輸送事業	自動車船		95	100
	コンテナ船		34	30
ウェルビーイングライフ事業	フェリー・内航RORO船		14	15
	クルーズ船		2	3
関連事業・その他	曳船		52	52
	その他		11	11
合計			885	935

ダイビル所有棟数・面積

物件数(棟)

	2024年3月末	2025年3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(%)

	2025年3月末
大阪	1.3
東京	0.7

延床面積(千㎡)

	2024年3月末	2025年3月末
大阪	375	377
東京	259	261
札幌	0	0
海外	86	86
合計	720	724

注) 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たギアバルク社の隻数を織り込んでおります。

註6) 2025年度以降、これまで「エネルギー事業」に含めていた「石炭船」を、「ドライバルク事業」に含めています。

