

---

# 2025年度（2026年3月期） 第1四半期 決算説明資料

---

2025/08/01

株式会社商船三井



## 目次

1. 2025年度 第1四半期 連結決算概要	P3-5
2. 2025年度 第1四半期 連結決算の要点	P6-7
3. 2025年度 連結業績予想	P8-10
4. 2025年度 業績予想の要点	P11-13
5. (参考) BLUE ACTION 2035の取り組み進捗	P14-15
補足資料 1-5	P16-20

(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 2025年度 第1四半期 連結決算概要

(単位: 億円)	2025年度 1Q実績	2024年度 1Q実績 (註4)	増減
売上高	4,327	4,359	△32
営業損益	370	405	△34
事業損益 (註1)	509	948	△439
経常損益	522	1,085	△563
税金等調整前 当期純損益	616	1,147	△530
親会社株主に帰属する 当期純損益	528	1,069	△541

為替(註2)	¥145.25/\$	¥153.71/\$	△¥8.46/\$
燃料油単価(全油種) (註2・3)	\$544/MT	\$634/MT	△\$90/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) 2024年度第4四半期連結会計期間において、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を行っており、2024年度に係る各数値については、暫定的な会計処理の確定の内容を反映させております。



## 2025年度 第1四半期 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	
		2025年度 1Q実績	2024年度 1Q実績 (註3)	増減
(単位: 億円)				
ドライバルク事業 (註2)	ドライバルク船 (石炭船を含む)	1,071	1,209	△138
		△34	75	△109
エネルギー事業 (註2)	タンカー、風力、オフショア、 液化ガス(LNG・エタン船/その他)	1,265	1,107	+157
		297	220	+77
製品輸送事業	コンテナ船、自動車船、港湾・ロジスティクス	1,500	1,569	△68
		302	653	△351
うち、コンテナ船事業		138	159	△21
		65	427	△362
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	291	277	+13
		6	57	△50
うち、不動産事業		108	106	+2
		18	52	△33
関連事業	曳船、商社等	137	135	+1
		5	5	△0
その他		60	59	+1
		14	21	△6
調整 (消去・全社)		-	-	-
		△69	52	△121
連結		4,327	4,359	△32
		522	1,085	△563

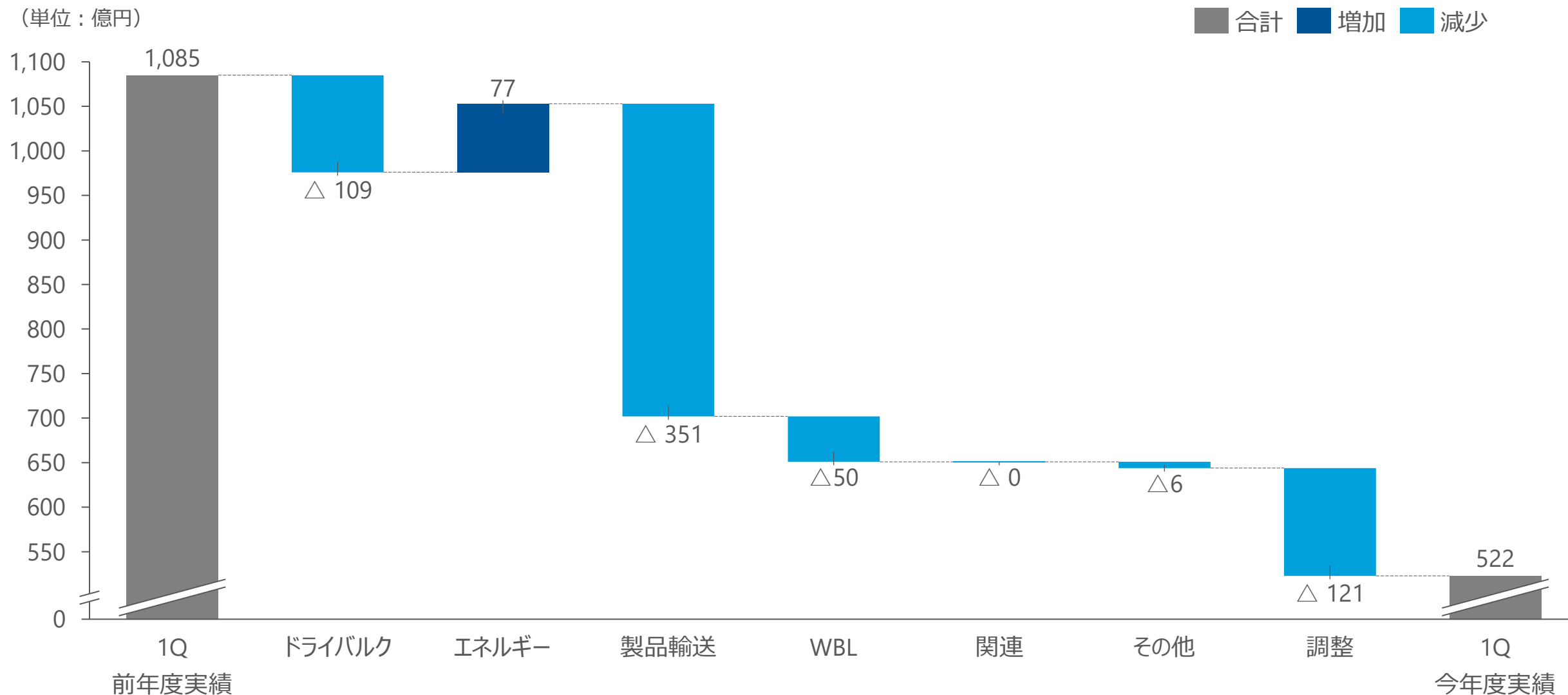
(註1)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示。

(註2)2025年度より、これまでエネルギー事業に含めていた「電力炭事業」をドライバルク事業に含めています。2024年度に係る各数値については、セグメント変更による修正を反映させております。

(註3)2024年度第4四半期連結会計期間において、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を行っており、2024年度に係る各数値については、暫定的な会計処理の確定の内容を反映させております。

# 1 2025年度 第1四半期 前年同期比差異分析

(単位：億円)



## 2 2025年度 第1四半期 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 -439億円/ -563億円/ -530億円/-541億円の減益。
- ◆増減要因：エネルギー事業、自動車輸送事業が堅調に推移した一方、ドライバルク事業、コンテナ船事業は中国経済停滞や米国関税政策の影響により市況が軟化し、前年同期比で減益。  
(為替レート：第1四半期実績 ¥145.25/US\$ 前年同期 ¥153.71/US\$)

### 【セグメント別】 [25年度1Q経常損益実績(前年同期比増減)]

#### ドライバルク事業 [-34億円 (-109億円)]

ケープサイズ船は、中国の鉄鉱石輸入量が低調だったことにより市況が弱含み、前年同期比で減益。パナマックス以下の中小型バルカーの市況は、中国内需停滞により低調に推移した。オープンハッチ船事業は、中国向けパルプ需要の低迷に加え、Gearbulk Holding AG社の連結子会社化に伴う減価償却増の影響を受けた。

#### エネルギー事業 [297億円 (+77億円)]

- タンカー：原油船の市況は、地政学的な外部環境と限定的な新造船供給を背景に前年同期並みで推移。長期契約の貢献もあり、堅調に利益を確保。  
石油製品船は、中東情勢の緊迫化を受け市況が一時的に高騰するも、中国経済低迷に伴う石油製品出荷量減少を背景とした市況軟化が重しとなり、前年同期比で減益。ケミカル船は中国・欧州経済停滞を背景に貨物需要が弱含み、市況が軟化。
- 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利益確保と、三井海洋開発からの持分法投資利益により、前年同期比で増益。
- LNG・エタン船：長期貸船契約による安定収益に加え、期初予想比で一部船隊の入渠予定の下期への変更、リファイナンスに伴う一過性の営業外収益の発生により、前年同期比で増益。
- ガスインフラ：既存プロジェクトの安定操業による利益を確保。

## 2 2025年度 第1四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

### 製品輸送事業 [302億円 (-351億円) ]

#### ■ コンテナ船 [65億円 (-362億円) ]

- ONE : 新造船の供給圧力と米国の関税政策の影響により、運賃市況は前年同期比で下落。5月の米中間関税暫定引き下げを受け北米向けスポット運賃市況が一時的に上昇するも、第一四半期での利益貢献は限定的。前年同期比では大幅減益。
- 自動車船 : 完成車輸送需要が底堅く推移したことに加え、中東・豪州等における港湾混雑緩和に伴う運航効率の向上により、前年同期比で増益。
- 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は米国関税政策の影響により米国向け貨物が減少した。

### ウェルビーイングライフ事業 [6億円 (-50億円) ]

#### ■ 不動産 [18億円 (-33億円) ]

- ダイビル : 既存物件が安定的に利益貢献するも、前年同期に計上した持分法投資利益の剥落により、前年同期比で減益。
- フェリー・内航RORO船 : 物流事業、旅客事業ともに堅調に推移。
- クルーズ : MITSUI OCEAN FUJIの不稼働期間発生に伴う収入減により、前年同期比で減益。

### 関連事業 [5億円 (-0億円) ]

曳船事業および商社事業は前年同期並みで推移。

# 3 2025年度 連結業績予想

\* 2024年度通期決算発表時（2025年4月30日）の予想

(単位: 億円)	上期					下期			通期		
	1Q実績	2Q見通し	見通し	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	4,327	4,382	8,710	8,370	+340	8,600	8,630	△30	17,310	17,000	+310
営業損益	370	239	610	500	+110	450	500	△50	1,060	1,000	+60
事業損益 (註1)	509	540	1,050	910	+140	680	740	△60	1,730	1,650	+80
経常損益	522	527	1,050	800	+250	650	700	△50	1,700	1,500	+200
税金等調整前 当期純損益	616	643	1,260	1,000	+260	1,040	1,000	+40	2,300	2,000	+300
親会社株主に帰属する 当期純損益	528	591	1,120	850	+270	880	850	+30	2,000	1,700	+300
為替 (註2)	¥145.25/\$	¥141.81/\$	¥143.53/\$	¥141.56/\$	+¥1.97/\$	¥140.00/\$	¥140.00/\$	¥0.00/\$	¥141.77/\$	¥140.78/\$	+¥0.99/\$
燃料単価(VLSFO) (註2・3)	\$531/MT	\$480/MT	\$506/MT	\$510/MT	△\$4/MT	\$450/MT	\$540/MT	△\$90/MT	\$478/MT	\$525/MT	△\$47/MT
燃料単価(全油種) (註2・3)	\$544/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) 経常損益へのSensitivity
2025年度
為替 : ±17億円/¥1/\$
燃料単価 : ±0.5億円/\$1/MT (VLSFO)

【参考】前年度実績 (註1)	上期		下期	通期
	1Q	2Q		
売上高	4,359	4,646	9,006	17,754
営業損益	405	488	893	1,508
事業損益	948	1,612	2,560	4,132
経常損益	1,085	1,423	2,509	4,197
税金等調整前 当期純損益	1,147	1,470	2,618	4,527
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,069	1,416	2,485	4,254

為替(期中平均)	¥153.71/\$	¥153.71/\$	¥153.71/\$	¥151.87/\$	¥152.79/\$
燃料単価(VLSFO) (註2・3)	\$639/MT	\$624/MT	\$632/MT	\$581/MT	\$607/MT
燃料単価(全油種) (註2・3)	\$634/MT	\$616/MT	\$625/MT	\$582/MT	\$603/MT

(註1) 2024年度第4四半期連結会計期間において、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を行っており、2024年度に係る各数値については、暫定的な会計処理の確定の内容を反映させております。

(註2) 期中平均

(註3) 平均補油単価



### 3 2025年度 連結業績予想（セグメント別）

		売上高 (註1)	
		上段	下段
		経常損益	

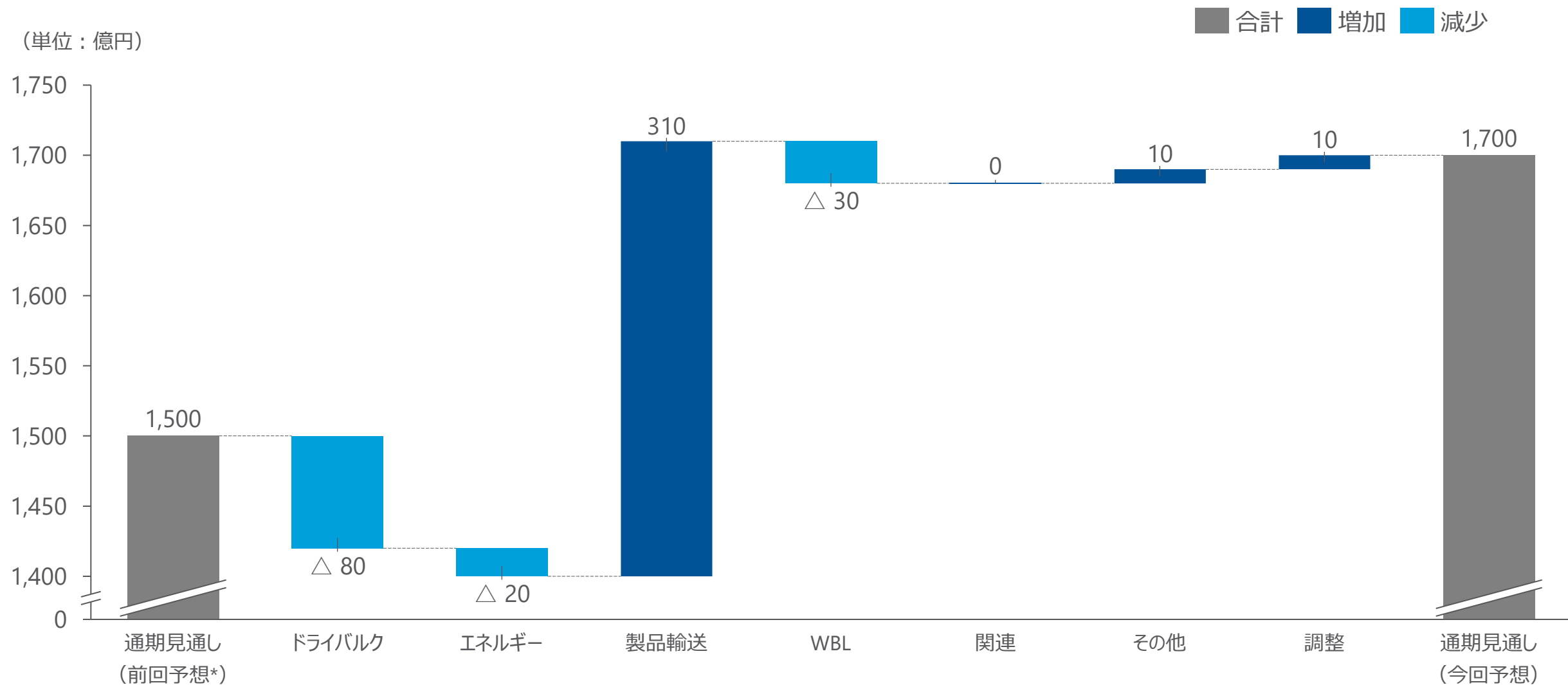
		* 2024年度通期決算発表時 (2025年4月30日)の予想																
		上期					下期			通期			2024年度 (註3)					
				見通し	前回見通し*	差異	見通し	前回見通し*	差異	見通し	前回見通し*	差異			上期	下期	通期	
		1Q実績	2Q見通し										1Q	2Q				
(単位: 億円)	ドライバルク事業 (註2)	ドライバルク船 (石炭船を含む)	1,071 △34	1,038 4	2,110 △30	2,050 20	+60 △50	1,890 20	1,950 50	△60 △30	4,000 △10	4,000 70	0 △80	1,209 75	1,225 27	2,434 102	2,172 51	4,607 154
	エネルギー事業 (註2)	タンカー、風力、オフショア、 液化ガス(LNG・エタン船/その他)	1,265 297	1,244 132	2,510 430	2,420 330	+90 +100	2,360 210	2,520 330	△160 △120	4,870 640	4,940 660	△70 △20	1,107 220	1,367 413	2,475 633	2,633 388	5,108 1,021
	製品輸送事業	コンテナ船、自動車船、港湾・ロジスティクス	1,500 302	1,519 387	3,020 690	2,860 530	+160 +160	3,240 370	3,070 220	+170 +150	6,260 1,060	5,930 750	+330 +310	1,569 653	1,588 1,147	3,157 1,800	3,001 1,228	6,159 3,029
		うち、コンテナ船事業	138 65	141 224	280 290	270 280	+10 +10	240 130	250 80	△10 +50	520 420	520 360	0 +60	159 427	158 882	318 1,309	275 866	593 2,176
	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	291 6	368 △ 1	660 5	650 10	+10 △5	710 15	690 40	+20 △25	1,370 20	1,340 50	+30 △30	277 57	285 37	563 94	584 △ 13	1,147 81
		うち、不動産事業	108 18	121 △ 3	230 15	220 15	+10 0	240 25	240 25	0 0	470 40	460 40	+10 0	106 52	109 31	216 83	217 26	434 109
	関連事業	曳船、商社等	137 5	152 0	290 5	290 5	0 0	280 5	290 5	△10 0	570 10	580 10	△10 0	135 5	134 6	270 12	266 13	536 25
		その他	60 14	59 10	120 25	100 10	+20 +15	120 5	110 10	+10 △5	240 30	210 20	+30 +10	59 21	45 3	104 24	90 △ 17	194 6
	調整 (消去・全社)		- △69	- △5	- △75	- △105	- +30	- 25	- 45	- △20	- △50	- △60	- +10	- 52	- △ 211	- △ 159	- 36	- △ 122
		連結	4,327 522	4,382 527	8,710 1,050	8,370 800	+340 +250	8,600 650	8,630 700	△30 △50	17,310 1,700	17,000 1,500	+310 +200	4,359 1,085	4,646 1,423	9,006 2,509	8,748 1,687	17,754 4,197

(註1)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示。

(注2)2025年度より、これまでエネルギー事業に含めていた「電力炭事業」をドライバルク事業に含めています。2024年度に係る各数値については、セグメント変更による修正を反映させております。

(注3)2024年度第4四半期連結会計期間において、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を行っており、2024年度に係る各数値については、暫定的な会計処理の確定の内容を反映させております。

### 3 2025年度 通期経常損益 前回見通し比差異分析



\*2024年度通期決算発表時(2025年4月30日)の予想

# 4 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：前回見通しからの差異 +80億円/+200億円/+300億円 /+300億円  
ドライバルク、エネルギー、ウェルビーイングライフ事業で減益となるも、製品輸送事業（コンテナ船、自動車船）で増益を見込み、前回見通しから上方修正。  
（為替前提：前回4/30発表 ¥140.78/US\$から、通期¥141.77/US\$に変更。今年度残存期間は¥140.00/US\$前提）

## 【セグメント別】[25年度通期予想 経常損益（4/30発表の見通し差異/ 前年度比増減）]

### ドライバルク事業 [-10億円（前回見通し差異-80億円/ 前年度比-164億円）]

ケーブサイズ船は、ブラジルや豪州からの鉄鉱石出荷が堅調に推移し、年後半にかけて市況の回復を見込むものの、中国の鉄鉱石需要減に伴う市況軟化の影響により、前回見通しで減益。パナマックス以下の中小型バルカーも、中国内需停滞による市況低迷を見込み、前回見通し比で下方修正。オープンハッチ船事業は、プロジェクト貨物需要を取り込むも、中国向けパルプ需要の低迷に加え、Gearbulk Holding AG社の連結子会社化に伴う減価償却費が期初予想比で増加することにより、前回見通し比で減益。

### エネルギー事業 [ 640億円（前回見通し差異 -20億円/ 前年度比-381億円）]

- タンカー：原油船は、限定的な新造船供給やOPECプラス諸国の減産規模縮小を背景に、市況が底堅く推移する見込み。  
石油製品船は、中国経済停滞に伴う需要減と2025年後半にかけての新造船供給圧力に伴う市況軟化を想定し、下方修正。  
ケミカル船は中国・欧州経済停滞を背景とする貨物需要減による市況の軟化を想定し、下方修正。
- オフショア：FPSO事業において既存の長期貸船契約で安定利益を確保。
- LNG・エタン船：一部プロジェクトにおける新造船の契約投入時期の後ろ倒しによる収入減があるものの、既存の長期貸船契約による安定利益を見込む。
- ガスインフラ：既存プロジェクトの安定操業を見込む一方、機器不具合発生に伴う収入減により、前回見通しから下振れを見込む。

# 4 2025年度 業績予想の要点（Ⅱ）

**製品輸送事業** [1,060億円（前回見通し差異+310億円/ 前年度比-1,969億円）]

■ コンテナ船 [420億円（前回見通し差異+60億円/ 前年度比-1,756億円）]

➢ ONE：新造船供給圧力と米国関税政策の影響による運賃市況下振れリスクは依然ある一方、5月の米中間関税暫定引き下げ及び世界経済停滞懸念の後退を背景に、期初想定比では運賃市況が改善すると想定し、前回見通し比で上方修正。

■ 自動車船：新造船供給圧力はあるものの、期初想定と比べて完成車輸送台数の増加を見込む。加えて、中東・豪州等における港湾混雑緩和に伴う運航効率の向上も寄与し、前回見通しを上回る想定。

■ 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米国関税政策の影響により米国向け貨物が減少し、若干下振れ。

**ウェルビーイングライフ事業** [20億円（前回見通し差異-30億円/ 前年度比-61億円）]

■ 不動産 [40億円（前回見通し差異 ±0億円/ 前年度比-69億円）]

➢ ダイビル：海外新規取得物件の取得費用が発生するものの、既存物件による安定収益貢献を見込む。

■ フェリー・内航RORO船：物流・旅客事業ともに堅調に推移する見通し。

■ クルーズ：MITSUI OCEAN FUJIの不稼働期間発生に伴う収入減により、下方修正。販売促進活動が集客結果に表れるまでに時間を要しているが、損益改善を目指す。

**関連事業** [10億円（前回見通し差異±0億円/ 前年度比-15億円）]

曳船事業および商社事業を含む関連事業は前回見通し比横ばいの見込み。

## 株主還元

【配当】 1株当たり中間配当85円、期末配当90円、通期175円を予定（配当性向30%）。前回発表から中間配当10円、期末配当15円の増配。

# 4 Phase 1（2023-2025年度）株主還元方針

従来の株主還元方針から下限配当を引き上げ、今期は175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：(変更前)150円/株→(変更後)175円/株
- 利益上ふれ時の自社株買い（都度判断）

BA2035策定時から  
下限配当を上方修正

\*2025年度中にPhase 2における方針を発表予定

配当性向（目安）

20%

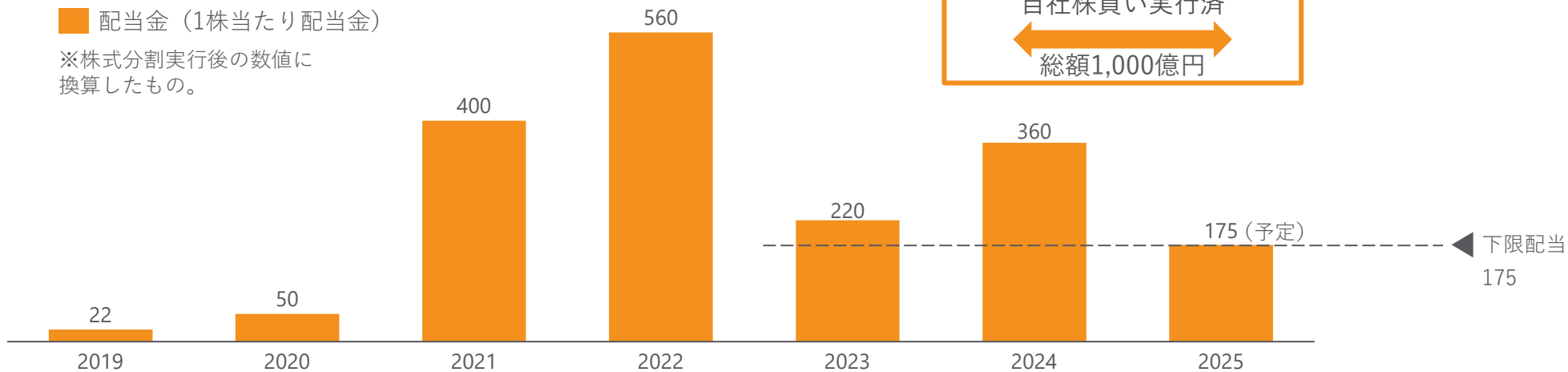
25%

30%（下限：175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。



# 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"><li>・ <a href="#">ダイビル初の英国事業、ロンドン好立地オフィスビル「Capital House」を取得(2025-6-9)</a></li><li>・ <a href="#">タンクターミナル会社LBC Tank Terminalsの持分取得を完了(2025-7-1)</a></li><li>・ <a href="#">英国洋上風力発電基地港湾事業およびエネルギー産業向け 鋼材加工・機器製造事業を三井物産と共同買収(2025-7-31)</a></li></ul>
 <p>地域</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ <a href="#">台湾沖での洋上風力発電事業へ出資参画(2025-5-9)</a></li><li>・ <a href="#">マレーシア・ペトロナスグループと液化CO2輸送船の船主合弁会社を設立(2025-6-17)</a></li><li>・ <a href="#">世界初“発電船から電力供給する洋上データセンター”を共同開発(2025-7-7)</a></li></ul>
 <p>環境</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ <a href="#">東京ガス向け新造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(2025-4-10)</a></li><li>・ <a href="#">出光タンカー向け 新造LNG燃料「大型原油タンカー」の長期用船契約を締結(2025-5-23)</a></li><li>・ <a href="#">ウインドハンタープロジェクトがNEDOの「水素社会構築技術開発事業／地域水素利活用技術開発」水素製造・ポテンシャル利活用事業に採択(2025-6-3)</a></li><li>・ <a href="#">世界初 液化CO2・メタノール兼用輸送船の基本設計承認（AiP）を取得(2025-6-30)</a></li></ul>
 <p>安全</p>  <p>人財 (Human Capital)</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ <a href="#">曳船事業のホールディングス会社「商船三井ベイ・リンクス」を設立(2025-7-1)</a></li><li>・ <a href="#">グループ船舶管理会社を統合しMOL Global Ship Managementに機能集約(2025-7-22)</a></li></ul>

# (参考) BLUE ACTION 2035 Core KPI 2025年度見通し

目標		2024年度 実績	2025年度 見通し (2025年8月1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	4,527億円	2,300億円	2,400億円	3,400億円	4,000億円
	ネットギアリングレシオ*1	0.96	1.20	0.9～1.0		
	ROE	16.9%	7.6%	9～10%		
非財務 KPI	環境 GHG排出原単位削減率 (2019年比)	▲9.6%	-	-	-	▲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	12.2%	-	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)	6.3%/24.4%/11.9%	-	8%/30%/15%		
	DX 価値創造業務・ 安全業務への転換率 (累計)	8.8%	-	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債務（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. 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(実績・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	18,600	21,700	20,100	26,000	14,000	20,000	20,100
パナマックス	11,800	11,000	11,400	13,000	13,000	13,000	12,200
スープラマックス	10,100	9,500	9,800	11,500	11,500	11,500	10,700
ハンディサイズ	10,600	10,000	10,300	12,000	12,000	12,000	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、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	41,400	40,900	31,700	49,000	40,300	40,600
石油製品船（MR）	主要5航路	17,300	18,300	17,800	19,000	20,500	19,800	18,800
LPG船（VLGC）	中東-日本	32,500	44,900	38,700	36,200	32,400	34,300	36,500

(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) 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) 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. 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

2. 2025年度（実績）

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2025年度						通期 平均
	上期 2025年4-9月			下期 2025年10月-2026年3月			
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	941						
北米東岸向け	1,076						
欧州向け	1,480						
南米向け	693						

\*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（実績・見通し）

（単位： 千台）

	2025年度				
	上期		下期		通期
	1Q	2Q			
合計（欧州域内近海輸送も含む）	719	733	1,452	1,392	2,844

\*青字は見通し

		2025年 3月末	2025年 6月末	2026年 3月末 (見込み)	
ドライバルク事業	ケーブサイズ	74	72	71	
	中小型 一般バルカー	バナマックス	18	23	19
		スーブラマックス	48	47	52
		ハンディサイズ	30	32	33
		(小計)	96	102	104
	木材チップ船	44	42	41	
	石炭船	36	40	29	
	内航船（内航RORO船除く）	30	30	29	
	多目的船	32	35	36	
	オープンハッチ船	57	57	57	
(小計)	369	378	367		
(内、市況エクスポージャー)		(91)	(-)	(86)	
エネルギー事業	タンカー	原油タンカー	35	34	35
		プロダクトタンカー	19	19	19
		ケミカル船	114	113	106
		メタノールタンカー	22	23	21
		LPG・アンモニア船	21	22	22
	(小計)	211	211	203	
	(内、市況エクスポージャー)		(122)	(-)	(114)
	LNG・エタン船 ガスインフラ	LNG船	107	104	105
		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	7	8	8
	(小計)	124	122	123	
	(内、市況エクスポージャー)		(2)	(-)	(1)
	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	
作業員輸送船（Crew Transfer Vessels）	1	2	2		
洋上風力支援船（SOV）	1	1	1		
製品輸送事業	自動車船	100	99	101	
	コンテナ船	30	30	27	
ウェルビーイングライフ事業	フェリー・内航RORO船	15	15	14	
	クルーズ船	3	3	3	
関連事業・その他	曳船	52	51	52	
	その他	11	11	11	
合計		935	941	922	

ダイビル所有棟数・面積

物件数(棟)

	2025年3月末	2025年6月末
大阪	13	13
東京	18	19
札幌	0	0
海外	4	4
合計	35	36

空室率(%)

	2025年6月末
大阪	1.2
東京	0.7

延床面積(千㎡)

	2025年3月末	2025年6月末
大阪	377	377
東京	261	272
札幌	0	0
海外	86	86
合計	724	735

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

