
2025年度（2026年3月期） 第3四半期 決算説明資料

2026/1/30
株式会社商船三井



目次

1. 2025年度 第3四半期 連結決算概要	P3-5
2. 2025年度 第3四半期 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	P11-12
5. (参考) BLUE ACTION 2035 取り組み進捗	P13-14
補足資料 1-5	P15-19

(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3四半期 連結決算概要

(単位: 億円)	2025年度 実績				2024年度 実績 (註4)				増減
	1Q	2Q	3Q	4-12月実績	1Q	2Q	3Q	4-12月実績	
売上高	4,327	4,370	4,756	13,454	4,359	4,646	4,180	13,186	+267
営業損益	370	347	309	1,027	405	488	332	1,226	△198
事業損益 (註1)	509	587	400	1,497	948	1,612	1,104	3,665	△2,167
経常損益	522	623	468	1,614	1,085	1,423	1,257	3,766	△2,152
税金等調整前 当期純損益	616	732	842	2,191	1,147	1,470	1,354	3,972	△1,780
親会社株主に帰属する 当期純損益	528	633	643	1,805	1,069	1,416	1,213	3,699	△1,894
為替 (註2)	¥145.25/\$	¥146.93/\$	¥151.55/\$	¥147.91/\$	¥153.71/\$	¥153.71/\$	¥149.21/\$	¥152.21/\$	△¥4.30/\$
燃料油単価(全油種) (註2・3)	\$544/MT	\$547/MT	\$493/MT	\$528/MT	\$634/MT	\$616/MT	\$577/MT	\$609/MT	△\$81/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、企業結合及び持分法適用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3四半期 連結決算概要（セグメント別）

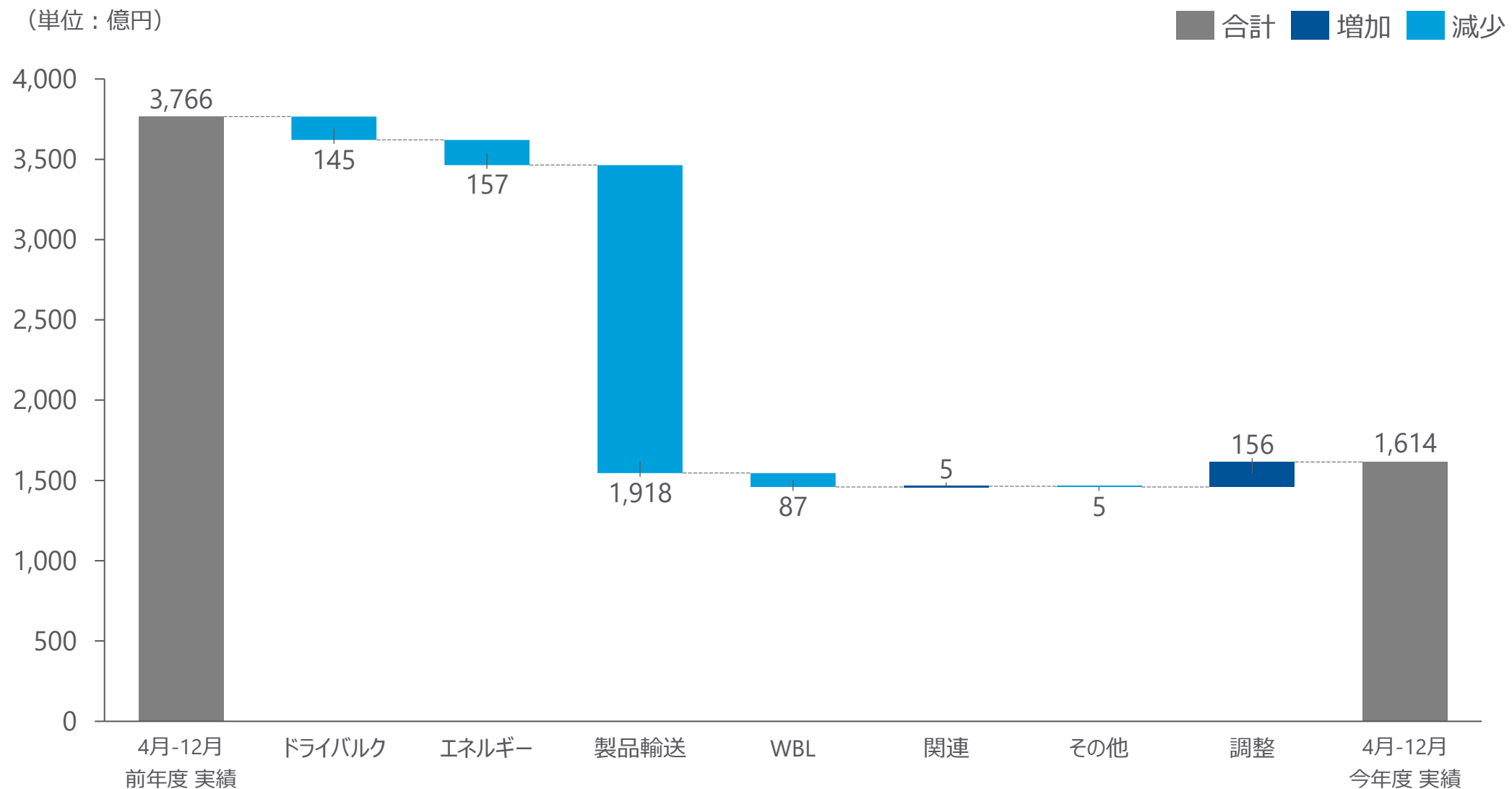
(単位: 億円)		2025年度 実績				2024年度 実績 (註3)				増減
		1Q	2Q	3Q	4-12月実績	1Q	2Q	3Q	4-12月実績	
ドライバルク事業 (註2)	ドライバルク船 (石炭船を含む)	1,071	1,112	1,190	3,374	1,209	1,225	1,159	3,594	△219
		△34	35	17	18	75	27	60	163	△145
エネルギー事業 (註2)	タンカー、風力、オフショア、 液化ガス(LNG・エタン船/その他)	1,265	1,256	1,335	3,856	1,107	1,367	1,090	3,565	+290
		297	180	181	659	220	413	182	816	△157
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	1,496	1,712	4,709	1,569	1,588	1,472	4,630	+79
		302	333	169	804	653	1,147	923	2,723	△1,918
	うち、コンテナ船事業	138	136	133	408	159	158	138	456	△47
		65	159	△7	217	427	882	727	2,037	△1,820
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	317	310	919	277	285	290	853	+66
		6	1	0	9	57	37	1	96	△87
	うち、不動産事業	108	120	123	353	106	109	106	322	+30
		18	18	23	60	52	31	19	102	△42
関連事業	曳船、商社等	137	140	152	429	135	134	133	404	+25
		5	7	13	26	5	6	8	20	+5
その他		60	47	55	164	59	45	34	138	+25
		14	2	13	30	21	3	11	36	△5
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-
		△69	62	72	65	52	△211	68	△91	+156
連結		4,327	4,370	4,756	13,454	4,359	4,646	4,180	13,186	+267
		522	623	468	1,614	1,085	1,423	1,257	3,766	△2,152

(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、企業結合及び持分法適用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3四半期時点 経常損益 前年度実績比差異分析



2 2025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（1-3Q累計）-2,167億円/ -2,152億円/ -1,780億円 / -1,894億円

◆増減要因：コンテナ船事業の業績悪化を大部分として全社で前年同期比減益。

（為替レート：第3四半期累計実績 ¥ 147.91/US\$ 前年同期 ¥ 152.21/US\$）

【セグメント別】 [25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 [18億円（ -145億円）]

ケーブサイズ船は、西豪州・ブラジルの鉄鉱石、西アフリカのボーキサイトの出荷が堅調に推移。パナマックス以下の中小型バルカーは、製紙原燃料を輸送する木材チップ船が中国内需停滞により市況が低迷。オープンハッチ船事業は、パルプ輸送需要の回復、プロジェクト貨物の取り込みにより収益性が改善するも、Gearbulk Holding AG社の連結子会社化に伴う減価償却費増により、前年同期比では減益。

エネルギー事業 [659億円（ -157億円）]

- タンカー：原油船は、長期契約の利益貢献に加え、地政学的影響によるトンマイルの伸長と原油供給増により高い市況水準で推移。石油製品船の市況は中国内需の落ち込みにより前年比で市況軟化局面があった。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事業は、三井海洋開発の持分法適用化に伴う一過性利益の剥落により前年同期比で減益だが、既存の長期契約による安定利益と好調な稼働により堅調に利益を確保。
- LNG・エタン船：長期貸船契約による安定収益に貢献。
- 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3四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

製品輸送事業 [804億円（ -1,918億円）]

■ コンテナ船 [217億円（ -1,820億円）]

➢ ONE : 新造船供給圧力と北米向け荷動き減速に伴うスポット運賃市況の下落により、前年同期比で大幅減益。

■ 自動車輸送 : 前年同期比では減益となるものの、完成車輸送需要は底堅く推移。米国通商政策の延期措置により運航費が軽減。

■ 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。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荷動きが鈍化し、前年同期比で減益。

ウェルビーイングライフ事業 [9億円（ -87億円）]

■ 不動産 [60億円（ -42億円）]

➢ ダイビル : 既存物件と今年度取得した新規物件が堅調に利益貢献。一部物件の建て替えおよび前年度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 : 物流事業は荷況低調により貨物減収となったが、旅客事業は好調。

■ クルーズ : 上期に発生したMITSUI OCEAN FUJIの不稼働による収入減、および本船復帰後の集客回復の遅れにより、前年同期比で減益。

関連事業 [26億円（ +5億円）]

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増益。

3 2025年度 連結業績予想

* 2025年度2Q決算発表時（2025年11月04日）の予想

(単位: 億円)	2025年度						
	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	
		3Q実績	4Q見通し				
売上高	8,697	4,756	4,845	9,602	18,300	17,500	+800
営業損益	718	309	222	531	1,250	1,040	+210
事業損益 (註1)	1,096	400	292	693	1,790	1,550	+240
経常損益	1,146	468	185	653	1,800	1,520	+280
税金等調整前 当期純損益	1,349	842	208	1,050	2,400	2,150	+250
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,162	643	194	837	2,000	1,800	+200

為替 (註2)	¥146.09/\$	¥151.55/\$	¥152.03/\$	¥151.79/\$	¥148.94/\$	¥145.75/\$	+¥3.19/\$
燃料単価(VLSFO) (註2・3)	\$531/MT	\$474/MT	\$460/MT	\$467/MT	\$500/MT	\$505/MT	△\$5/MT
燃料単価(全油種) (註2・3)	\$546/MT	\$493/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、企業結合及び持分法適用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。

(参考) 通期見通し(経常損益)へのSensitivity
2025年度3Q決算時点
為替: ±3億円/¥1/US\$
燃料単価: ±0.0億円/\$1/MT (VLSFO)

【参考】前年度実績(註4)	上期			下期	通期
		3Q	4Q		
売上高	9,006	4,180	4,567	8,748	17,754
営業損益	893	332	282	614	1,508
事業損益 (註1)	2,560	1,104	467	1,571	4,132
経常損益	2,509	1,257	430	1,687	4,197
税金等調整前 当期純損益	2,618	1,354	554	1,909	4,527
親会社株主に帰属する 当期純損益	2,485	1,213	555	1,769	4,254

為替(期中平均)	¥153.71/\$	¥149.21/\$	¥154.52/\$	¥151.87/\$	¥152.79/\$
燃料油単価(期中平均)	\$625/MT	\$577/MT	\$589/MT	\$582/MT	\$603/MT

3 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2Q決算発表時（2025年11月04日）の予想

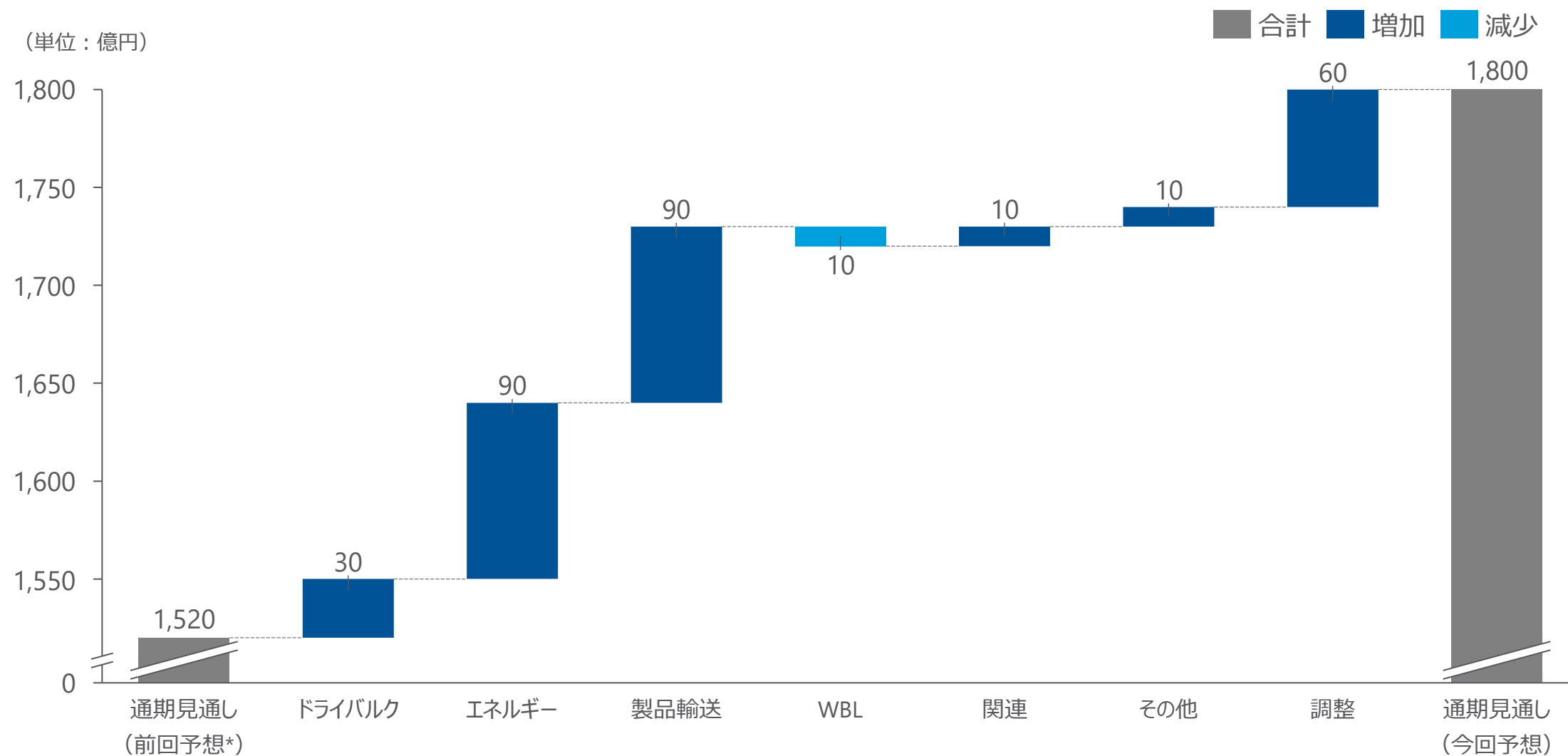
(単位: 億円)		2025年度							2024年度 実績 (註3)		
		上期 実績	下期 見通し		通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異	上期	下期	通期	
			3Q実績	4Q見通し							
ドライバルク事業 (註2) ドライバルク船 (石炭船を含む)		2,184 1	1,190 17	1,125 21	2,315 38	4,500 40	4,200 10	+300 +30	2,434 102	2,172 51	4,607 154
エネルギー事業 (註2) タンカー、風力、オフショア、 液化ガス(LNG・エタン船/その他)		2,521 477	1,335 181	1,453 80	2,788 262	5,310 740	4,920 650	+390 +90	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		2,997 635	1,712 169	1,740 165	3,452 334	6,450 970	6,330 880	+120 +90	3,157 1,800	3,001 1,228	6,159 3,029
	うち、コンテナ船事業	274	133	131	265	540	530	+10	318	275	593
		225	△ 7	32	24	250	250	0	1,309	866	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		609 8	310 0	330 △ 39	641 △ 38	1,250 △ 30	1,290 △ 20	△ 40 △ 10	563 94	584 △ 13	1,147 81
	うち、不動産事業	229	123	136	260	490	490	0	216	217	434
		37	23	△ 0	22	60	50	+10	83	26	109
関連事業 曳船、商社等		277 12	152 13	120 3	272 17	550 30	530 20	+20 +10	270 12	266 13	536 25
その他		108 17	55 13	75 △ 10	131 2	240 20	230 10	+10 +10	104 24	90 △ 17	194 6
調整 (消去・全社)		- △ 7	- 72	- △ 35	- 37	- 30	- △ 30	- +60	- △ 159	- 36	- △ 122
連結		8,697 1,146	4,756 468	4,845 185	9,602 653	18,300 1,800	17,500 1,520	+800 +280	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、企業結合及び持分法適用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



*2025年度2Q決算発表時(2025年11月4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 / 税引前利益 / 当期純利益：前回見通しからの差異 + 240億円 / + 280億円 / + 250億円 / + 200億円
エネルギー事業、自動車輸送事業が堅調に推移し、11/4発表見通し比で上方修正。
(為替前提：前回11/4発表 通期 ¥ 145.75/US\$から¥148.94/US\$へ変更。今年度残存期間は¥150.00/US\$前提)

【セグメント別】[25年度通期予想経常損益（11/4発表の見通し差異/ 前年度比増減）]

ドライバルク事業 [40億円（前回見通し差異 +30億円 / 前年度比 -114億円）]

ケープサイズ船は、季節要因の出荷低迷を想定するが、西豪州・ブラジルの鉄鉱石、西アフリカのボーキサイトの出荷が堅調に推移する見込み。
パナマックス以下の中小型バルカーは、市況軟調と一部貨物契約の採算悪化による下振れを見込む。
オープンハッチ船事業は、パルプ荷動きの回復、プロジェクト貨物の取り込みにより前回見通し比で上方修正。

エネルギー事業 [740億円（前回見通し差異 +90億円 / 前年度比 -281億円）]

- タンカー：原油船は、南米・西アフリカからの出荷増に伴うトンマイルの伸長、割安な原油価格を背景とした備蓄需要により市況は堅調に推移する見込み。
石油製品船の市況も底堅く推移する見込み。ケミカル船は、中国・欧州経済停滞を背景とする軟調な市況を予想。
- オフショア：FPSO事業の長期貸船契約による安定利益、稼働率好調、持分法適用会社の三井海洋開発の業績堅調により、上方修正。
- LNG・エタン船：一部プロジェクトにおけるオフハイヤ、長期契約終了による評価損があるものの、既存の長期貸船契約が安定的に利益貢献。
- ガスインフラ：既存プロジェクトの安定操業により安定収益に貢献。

4 2025年度 業績予想の要点（Ⅱ）

製品輸送事業 [970億円（前回見通し差異 +90億円 / 前年度比 -2,059億円）]

■ コンテナ船 [250億円（前回見通し差異 ±0億円 / 前年度比 -1,926億円）]

➤ ONE : 新造船供給増による運賃下落圧力はあるものの、4Qで荷動き・運賃が緩やかに上昇することを見込み、通期では前回見通しを据え置き。

■ 自動車輸送 : 底堅い完成車輸送需要、米国通商政策の延期措置による運航費減により上方修正。

■ 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米国関税政策の影響に伴う米国向け荷動きの鈍化により、下振れ。
LBCタンクターミナル事業は、長期契約による安定収入を見込む一方、LBC社株式取得に関連した一時費用、のれん償却が発生。

ウェルビーイングライフ事業 [-30億円（前回見通し差異 -10億円 / 前年度比 -111億円 ）]

■ 不動産 [60億円（前回見通し差異 +10億円 / 前年度比 -49億円）]

➤ ダイビル : 第4四半期に修繕費用が集中するものの、既存物件と今年度の新規取得物件の利益貢献により堅調に推移する見込み。

■ フェリー・内航RORO船 : 物流事業は貨物減収となる一方、旅客事業は収入増を見込み、全体で利益微増を予想。

■ クルーズ : 上期に発生したMITSUI OCEAN FUJIの不稼働からの復帰後、販売促進活動が集客結果に表れるまでに時間を要しており、下方修正。






関連事業 [30億円（前回見通し差異 +10 億円 / 前年度比 +5億円）]

曳船事業、商社事業を含む関連事業は増益の見通し。

株主還元

【配当】 1株当たり期末配当115円で据え置き。中間配当85円と合わせ、今年度は固定配当200円の方針を維持。

5 (参考) BLUE ACTION 2035の取り組み進捗

戦略と課題	当社取り組み
	<ul style="list-style-type: none"> ・ タンクターミナル会社LBC Tank Terminalsの持分取得を完了 ～ケミカル物流のグローバル・リーディングカンパニーへ～(2025-7-1) ・ 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) ・ <India Energy Week 2026> インド国営石油天然ガス公社ONGC向け液化エタン船2隻の長期用船契約を締結 ～世界最大の液化エタン船隊構築へ～ 商船三井GAILとLNG船長期用船契約締結(2026-1-28) ・ <India Energy Week 2026> 商船三井とインド国営ガス会社GAILがLNG船の長期用船契約を締結 商船三井(2026-1-28)
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ～AI需要に対応するデジタルインフラを提供～ (2025-7-7) ・ 商船三井、トレードワルツ、スズキ インド・アフリカ間の自動車商流での協業に関する協力覚書を締結 ～第9回アフリカ開発会議 (TICAD 9) において発表～ (2025-8-21) ・ シンガポール最大規模の食品コールドチェーン物流会社に資本参画 ～地域戦略を着実に推進、ロジスティクス事業を拡大～ 商船三井 (2025-12-16) ・ シンガポールの高度自動化倉庫開発事業にアジア最大級の手不動産会社CapitaLandグループと共同参画 ～東南アジア地域での「ロジ・インフラ」事業のさらなる展開を加速～ 商船三井 (2026-1-8) ・ 世界有数の港湾運営会社PSAと 自動車専用船ターミナル運営会社をシンガポールに設立(2026-1-29)
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ～国内油社向け初となるLNG二元燃料VLCC投入～ (2025-5-23) ・ ウインドチャレンジャー（硬翼帆式風力推進装置）4基を搭載した新船型LNG船での基本設計承認（AIP）を取得 ～HHI・SHIそれぞれとの共同開発～ 商船三井 (2025-9-8) ・ MILESを活用した液化CO2輸送船・新燃料船等の標準設計スキームに関する覚書締結について 商船三井 (2025-12-1) ・ JERA向けアンモニア輸送船の定期用船契約に関わる基本条件合意 ～日本初の大規模低炭素アンモニアバリューチェーン構築に向けて～ 商船三井 (2025-12-22)
 	<ul style="list-style-type: none"> ・ グループ船舶管理会社を統合しMOL Global Ship Managementに機能集約 ～船種横断知見を結集し、“Leading in Safety”を目指す～ 商船三井 (2025-7-22)

5

(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 (2026年1月30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	2,400億円	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	1.12	0.9～1.0		
	ROE	16.9%	7.4%	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	24,800	21,700	29,300	18,300	23,800	22,700
パナマックス	11,800	15,900	13,900	16,000	13,000	14,500	14,200
スープラマックス	10,100	15,100	12,600	15,100	9,500	12,300	12,500
ハンディサイズ	10,600	13,000	11,800	14,800	10,500	12,600	12,200

(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	47,800	97,400	72,600	56,800
石油製品船（MR）	主要5航路	17,300	18,300	17,800	20,500	23,600	22,000	19,900
LPG船（VLGC）	中東-日本	32,500	44,900	38,700	65,600	54,700	60,200	49,400

(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. 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						
	上期 2025年4-9月			下期 2025年10月-2026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	941	861	901	797			
北米東岸向け	1,076	1,055	1,066	902			
欧州向け	1,480	1,683	1,581	1,395			
南米向け	693	896	794	629			

*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		3Q	4Q		
合計（欧州域内近海輸送も含む）	719	713	1,432	732	727	1,458	2,890

*青字は見通し

			2025年 3月末	2025年 12月末	2026年 3月末 (見込み)		
(隻数)							
ドライバルク事業	ケーブサイズ		74	72	76		
	中小型 一般バルカー	バナマックス	18	23	18		
		スーブラマックス	48	47	52		
		ハンディサイズ	30	31	33		
		(小計)	96	101	103		
	木材チップ船		44	40	40		
	石炭船		36	33	31		
	内航船（内航RORO船除く）		30	29	29		
	多目的船		32	35	36		
	オープンハッチ船		57	57	57		
(小計)		369	367	372			
			(内、市況エクスポージャー)	(91)	(79)	(82)	
エネルギー事業	タンカー	原油タンカー	35	35	38		
		プロダクトタンカー	19	21	21		
		ケミカル船	114	111	112		
		メタノールタンカー	22	22	19		
		LPG・アンモニア船	21	22	22		
	(小計)		211	211	212		
				(内、市況エクスポージャー)	(122)	(118)	(116)
	LNG・エタン船 ガスインフラ	LNG船	107	107	102		
		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	125	120		
				(内、市況エクスポージャー)	(2)	(5)	(5)
	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	106	107		
	コンテナ船		30	27	27		
ウェルビーイングライフ事業	フェリー・内航RORO船		15	14	14		
	クルーズ船		3	3	3		
関連事業・その他	曳船		52	52	52		
	その他		11	11	11		
合計			935	937	939		

(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。

ダイビル所有棟数・面積

物件数(棟)

	2025年3月末	2025年12月末
大阪	13	12
東京	18	19
札幌	0	0
海外	4	6
合計	35	37

空室率(%)

	2025年12月末
大阪	1.7
東京	2.2

末面積(千㎡)

	2025年3月末	2025年12月末
大阪	377	332
東京	261	273
札幌	0	0
海外	86	136
合計	724	741

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。

