

2025年度（2026年3月期） 通期決算説明資料

2026/4/30

株式会社商船三井



目次

| | |
|------------------|---------|
| 1. 2025年度 連結決算概要 | P.3-5 |
| 2. 2026年度 連結業績予想 | P.6-8 |
| 参考・補足資料 | P.9-18 |
| 添付・ONE2030 進捗状況 | P.19-24 |

1 2025年度 連結決算概要

* 2025年度3Q決算発表時（2026年1月30日）の予想

| (単位: 億円) | 2025年度 実績 (註5) | | | | | 2024年度 実績(註4) | | 2025年度 前回見通し* | |
|---------------------|----------------|------------|------------|------------|------------|---------------|-----------|------------------|-----------|
| | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | 通期 | 通期 | 増減 | 通期 | 増減 |
| 売上高 | 4,327 | 4,370 | 4,756 | 4,796 | 18,250 | 17,754 | +496 | 18,300 | △49 |
| 営業損益 | 370 | 347 | 309 | 242 | 1,270 | 1,508 | △238 | 1,250 | +20 |
| 事業損益 (註1) | 509 | 587 | 400 | 189 | 1,686 | 4,132 | △2,445 | 1,790 | △103 |
| 経常損益 | 522 | 623 | 468 | 143 | 1,758 | 4,197 | △2,438 | 1,800 | △41 |
| 税金等調整前 当期純損益 | 616 | 732 | 842 | 198 | 2,390 | 4,527 | △2,137 | 2,400 | △9 |
| 親会社株主に帰属する 当期純損益 | 528 | 633 | 643 | 327 | 2,132 | 4,254 | △2,122 | 2,000 | +132 |
| 為替 (註2) | ¥145.25/\$ | ¥146.93/\$ | ¥151.55/\$ | ¥155.92/\$ | ¥149.91/\$ | ¥152.79/\$ | △¥2.87/\$ | ¥148.94/\$ | +¥0.97/\$ |
| 燃料油単価(全油種) (註2・3) | \$544/MT | \$547/MT | \$493/MT | \$610/MT | \$550/MT | \$603/MT | △\$54/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。

(註5)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。

2025年度配当は、1株当たり期末配当予定額を115円とし、中間配当85円と合わせて通期200円を予定。

1 2025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 |

* 2025年度3Q決算発表時（2026年1月30日）の予想

| (単位: 億円) | | 2025年度実績 (註4) | | | | | 2024年度実績(註3) | | 2025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(註2) | ドライバルク船 | 1,071 | 1,112 | 1,190 | 1,182 | 4,557 | 4,607 | △49 | 4,500 | +57 |
| | (石炭船を含む) | △34 | 35 | 17 | 90 | 108 | 154 | △45 | 40 | +68 |
| エネルギー事業(註2) | タンカー、風力、オフショア、 LNG・エタン船、ガスインフラ | 1,265 | 1,256 | 1,335 | 1,401 | 5,257 | 5,108 | +149 | 5,310 | △52 |
| | | 297 | 180 | 181 | △103 | 555 | 1,021 | △465 | 740 | △184 |
| 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 | 1,705 | 6,415 | 6,159 | +255 | 6,450 | △34 |
| | | 302 | 333 | 169 | 155 | 959 | 3,029 | △2,069 | 970 | △10 |
| うち、コンテナ船事業 | | 138 | 136 | 133 | 127 | 536 | 593 | △56 | 540 | △3 |
| | | 65 | 159 | △7 | 49 | 266 | 2,176 | △1,909 | 250 | +16 |
| 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 | 303 | 1,222 | 1,147 | +75 | 1,250 | △27 |
| | | 6 | 1 | 0 | △36 | △27 | 81 | △108 | △30 | +2 |
| うち、不動産事業 | | 108 | 120 | 123 | 135 | 489 | 434 | +55 | 490 | △0 |
| | | 18 | 18 | 23 | 7 | 67 | 109 | △41 | 60 | +7 |
| 関連事業 | 曳船、商社等 | 137 | 140 | 152 | 152 | 582 | 536 | +45 | 550 | +32 |
| | | 5 | 7 | 13 | 10 | 36 | 25 | +11 | 30 | +6 |
| その他 | | 60 | 47 | 55 | 50 | 214 | 194 | +20 | 240 | △25 |
| | | 14 | 2 | 13 | 13 | 44 | 6 | +37 | 20 | +24 |
| 調整 (消去・全社) | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | △69 | 62 | 72 | 14 | 80 | △122 | +203 | 30 | +50 |
| 連結 | | 4,327 | 4,370 | 4,756 | 4,796 | 18,250 | 17,754 | +496 | 18,300 | △49 |
| | | 522 | 623 | 468 | 143 | 1,758 | 4,197 | △2,438 | 1,800 | △41 |

(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。
(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。

2025年度 通期経常損益 前回見通し比差異分析

前回見通し比 主な増減益要因（経常利益）

【概況・ダイジェスト】

中東情勢が2025年度の損益に与える影響は限定的であったものの、エネルギー事業における一過性費用を主因として、前回見通し比で減益。

（通期為替レート：¥ 149.91/US\$ 前年同期 ¥ 152.79/US\$）

ドライバルク事業 [108億円 (+68億円)]

[+] パナマックス以下市況：年明け以降の中国需要増及び南米穀物出荷増
[+] デリバティブ評価益等

エネルギー事業 [555億円 (▲184億円)]

[▲] ケミカル船：欧州タンクコンテナ事業 持分法適用会社における一過性費用（のれん一括償却）
[▲] LNG・エタン船：持分法適用会社における一過性費用（ファイナンス事由）

製品輸送事業 [959億円 (▲10億円)]

[+] コンテナ船：中国旧正月前の需要取り込みによる収益改善
[▲] 自動車船：中東情勢に伴う配船効率低下および運航費用増

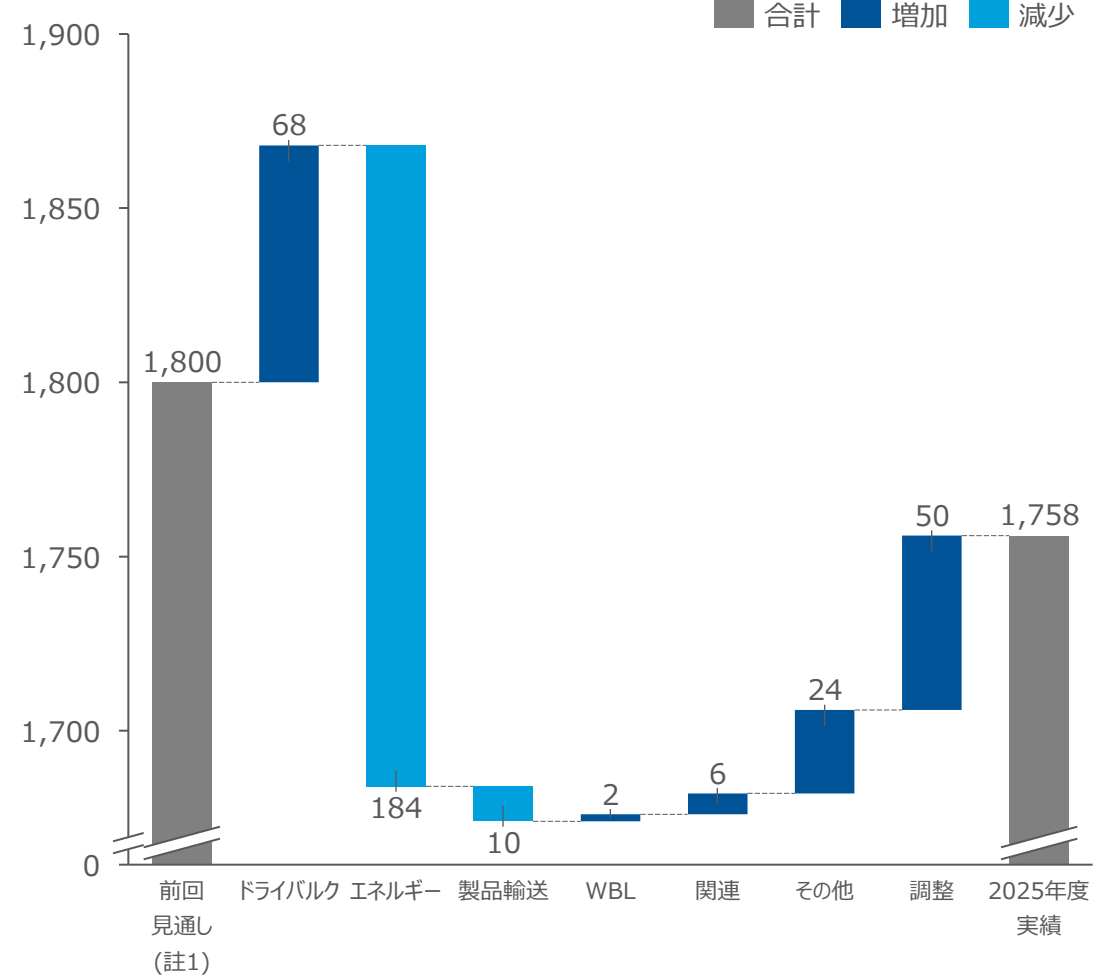
ウェルビーイングライフ事業 [▲27億円 (+2億円)]

[+] 不動産：物件費用の減少
[▲] クルーズ：集客回復の遅れ

関連事業 [36億円 (+6億円)]

[+] 曳船：作業件数の堅調な推移

（単位：億円）



（注1）2025年度3Q決算発表時（2026年1月30日）の予想

前提

2026年7月に、ホルムズ海峡周辺の航行が概ね正常化される。

| (単位: 億円) | 2026年度 見通し(註4) | | | 2025年度実績 | | | 増減 |
|---------------------|----------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|
| | 上期 | 下期 | 通期 | 上期 | 下期 | 通期 | |
| 売上高 | 11,000 | 9,400 | 20,400 | 8,697 | 9,553 | 18,250 | +2,149 |
| 営業損益 | 450 | 600 | 1,050 | 718 | 551 | 1,270 | △220 |
| 事業損益 (註1) | 650 | 1,050 | 1,700 | 1,096 | 590 | 1,686 | +13 |
| 経常損益 | 510 | 940 | 1,450 | 1,146 | 612 | 1,758 | △308 |
| 税金等調整前 当期純損益 | 890 | 1,110 | 2,000 | 1,349 | 1,040 | 2,390 | △390 |
| 親会社株主に帰属する 当期純損益 | 770 | 930 | 1,700 | 1,162 | 970 | 2,132 | △432 |
| 為替 (註2) | ¥151.55/\$ | ¥150.00/\$ | ¥150.77/\$ | ¥146.09/\$ | ¥153.73/\$ | ¥149.91/\$ | +¥0.86/\$ |
| 燃料単価(VLSFO) (註2・3) | \$730/MT | \$580/MT | \$655/MT | \$531/MT | \$529/MT | \$531/MT | +\$124/MT |
| 燃料単価(全油種) (註2・3) | - | - | - | \$546/MT | \$554/MT | \$550/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) 2026年度より、毎年3月末日以外を決算期とする当社連結子会社について、毎年3月末日へ決算期を変更いたします。

2026年度連結業績予想においては、当該連結子会社の15か月間(2026年1月1日から2027年3月31日)の損益を取り込んだものとなります。

(参考) 通期見通し(経常損益)へのSensitivity

2026年度期初時点

為替: ±18億円/¥1/US\$

燃料単価: ±0.7億円/\$1/MT
(VLSFO)

2026年度配当は、1株当たり中間配当100円、期末配当105円、通期205円を予定。

2 2026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 | |
| | | 2026年度 予想(註3) | | |
| (単位: 億円) | | 上期 | 下期 | 通期 |
| ドライバルク事業 | ドライバルク船 | 2,700 | 2,200 | 4,900 |
| | (石炭船を含む) | 70 | 40 | 110 |
| エネルギー事業(註2) | 原油船、LPG・アンモニア船、風力、オフショア、 | 1,520 | 1,480 | 3,000 |
| | LNG・エタン船、ガスインフラ | 160 | 240 | 400 |
| ケミカルロジスティクス事業(註3) | 石油製品船、ケミカル船、メタノール船 | 2,300 | 1,500 | 3,800 |
| | タンクターミナル | 20 | 60 | 80 |
| 製品輸送事業(註4) | コンテナ船、自動車船、港湾・ロジスティクス | 3,340 | 3,060 | 6,400 |
| | | 290 | 530 | 820 |
| | うち、コンテナ船事業 | 450 | 460 | 910 |
| | | 50 | 250 | 300 |
| 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 | 730 | 770 | 1,500 |
| | | △ 10 | 50 | 40 |
| | うち、不動産事業 | 300 | 280 | 580 |
| | | 40 | 70 | 110 |
| 関連事業 | 曳船、商社等 | 300 | 300 | 600 |
| | | 10 | 10 | 20 |
| その他 | | 110 | 90 | 200 |
| | | 10 | 10 | 20 |
| 調整 (消去・全社) | | - | - | - |
| | | △ 40 | 0 | △ 40 |
| 連結 | | 11,000 | 9,400 | 20,400 |
| | | 510 | 940 | 1,450 |

| | | 2025年度 実績 | | |
|---------------|-----------------------------------|-----------|-------|--------|
| (単位: 億円) | | 上期 | 下期 | 通期 |
| ドライバルク事業 | ドライバルク船 (石炭船を含む) | 2,184 | 2,372 | 4,557 |
| | | 1 | 107 | 108 |
| エネルギー事業 | タンカー、風力、オフショア、 LNG・エタン船、ガスインフラ | 2,521 | 2,736 | 5,257 |
| | | 477 | 78 | 555 |
| 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 | 3,418 | 6,415 |
| | | 635 | 324 | 959 |
| | うち、コンテナ船事業 | 274 | 261 | 536 |
| | | 225 | 41 | 266 |
| 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 | 613 | 1,222 |
| | | 8 | △ 35 | △ 27 |
| | うち、不動産事業 | 229 | 259 | 489 |
| | | 37 | 30 | 67 |
| 関連事業 | 曳船、商社等 | 277 | 305 | 582 |
| | | 12 | 24 | 36 |
| その他 | | 108 | 106 | 214 |
| | | 17 | 26 | 44 |
| 調整 (消去・全社) | | - | - | - |
| | | △ 7 | 87 | 80 |
| 連結 | | 8,697 | 9,553 | 18,250 |
| | | 1,146 | 612 | 1,758 |

(註1)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示
(註2)2026年度のケミカルロジスティクス事業新設に伴い、これまでエネルギー事業に含めていた「石油製品船事業」・「ケミカル船事業」・「メタノール船事業」を除外しています。
(註3)2026年度にケミカルロジスティクス事業を新設、「石油製品船事業」・「ケミカル船事業」・「メタノール船事業」・「タンカー・ミナル事業」を含めています。
(註4)2026年度のケミカルロジスティクス事業新設に伴い、これまで製品輸送事業に含めていた「タンカー・ミナル事業」を除外しています。

前年度実績比 増減益要因（経常利益）

【概況・ダイジェスト】

減益要因：安定収益事業は堅調に推移した一方、中東情勢に伴う配船影響や燃料費増などにより自動車船・コンテナ船・ケミカル船事業等で損益が悪化し、前年度実績比で減益見込み。
 （為替・燃料単価前提：為替 ¥150.77/US\$、燃料単価(VLSFO) \$655/MT）

ドライバルク事業 [110億円 (+2億円)]

[+] ケープサイズ市況（鉄鉱石・ボーキサイトの堅調な出荷、限定的な新造船竣工）
 [▲] パナマックス以下：中東情勢に伴う燃料費増

エネルギー事業 [400億円]、**ケミカルロジスティクス事業** [80億円] (▲75億円)

[+] 原油船：中東情勢に起因するトレードパターン複雑化による船腹需給タイト化
 [+] LNG・エタン船：安定利益貢献（前年度計上の持分法適用会社における一過性費用の剥落）。
 [▲] ケミカル船：中東情勢に伴う航路制約や燃料費増
 [▲] タンクターミナル：LBC社取得に伴うのれん償却費増

製品輸送事業 [820億円 (▲139億円)]

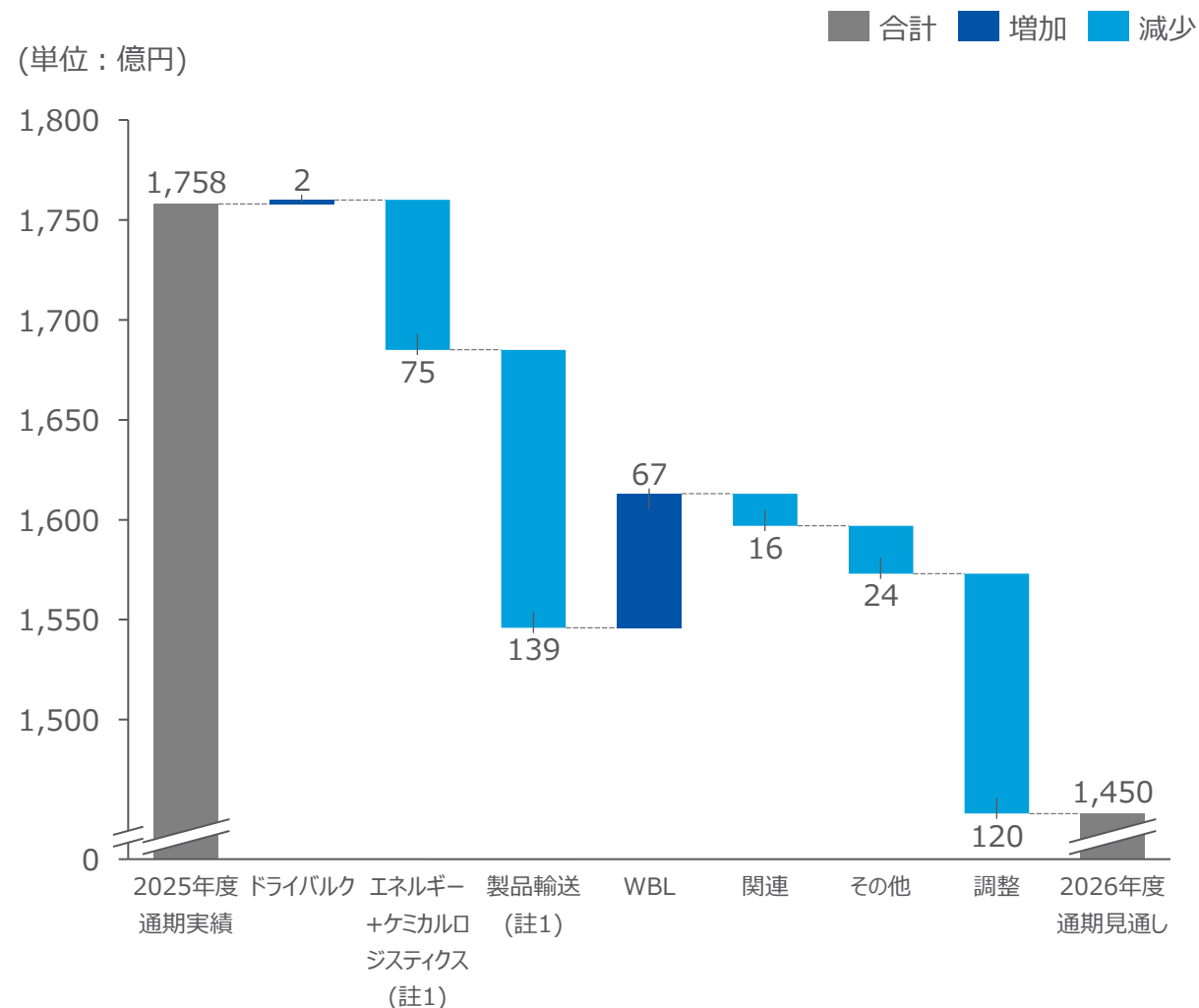
[▲] 自動車船：中東情勢に伴う配船影響・燃料費増、新造船供給増
 [▲] ONE：中東情勢に伴う配船影響・燃料費増、新造船供給増

ウェルビーイングライフ事業 [40億円 (+67億円)]

[+] 不動産：新規取得物件の竣工、キャピタルゲイン投資の利益貢献

関連事業 [20億円 (▲16億円)]

[▲] 曳船：燃料費増



(註1)タンクターミナル事業の損益について、2025年度は製品輸送事業に、2026年度はケミカルロジスティクス事業に含めています。
 上記の前年度比較増減額はセグメント変更に伴う修正を行っておりません。

(参考) 2026年度 税前利益見通し

| (単位: 億円) | | 2026年度 税前利益見通し |
|-----------------------|---|-------------------|
| ドライバルク事業 | ドライバルク船 (石炭船を含む) | 140 |
| エネルギー事業 (註1) | 原油船、LPG・アンモニア船、風力、オフショア、 LNG・エタン船、ガスインフラ | 560 |
| ケミカルロジスティクス事業 (註2) | 石油製品船、ケミカル船、メタノール船 タンクターミナル | 90 |
| 製品輸送事業(註3) | コンテナ船、自動車船、港湾・ロジスティクス | 940 |
| | うち、コンテナ船事業 | 310 |
| 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 | 160 |
| | うち、不動産事業 | 220 |
| 関連事業 | 曳船、商社等 | 20 |
| その他 | | 120 |
| 調整 (消去・全社) | | △ 30 |
| 連結 | | 2,000 |

(註1)2026年度のケミカルロジスティクス事業新設に伴い、これまでエネルギー事業に含めていた「石油製品船事業」・「ケミカル船事業」・「メタノール船事業」を除外しています。

(註2)2026年度にケミカルロジスティクス事業を新設、「石油製品船事業」・「ケミカル船事業」・「メタノール船事業」・「タンクターミナル事業」を含めています。

(註3)2026年度のケミカルロジスティクス事業新設に伴い、これまで製品輸送事業に含めていた「タンクターミナル事業」を除外しています。

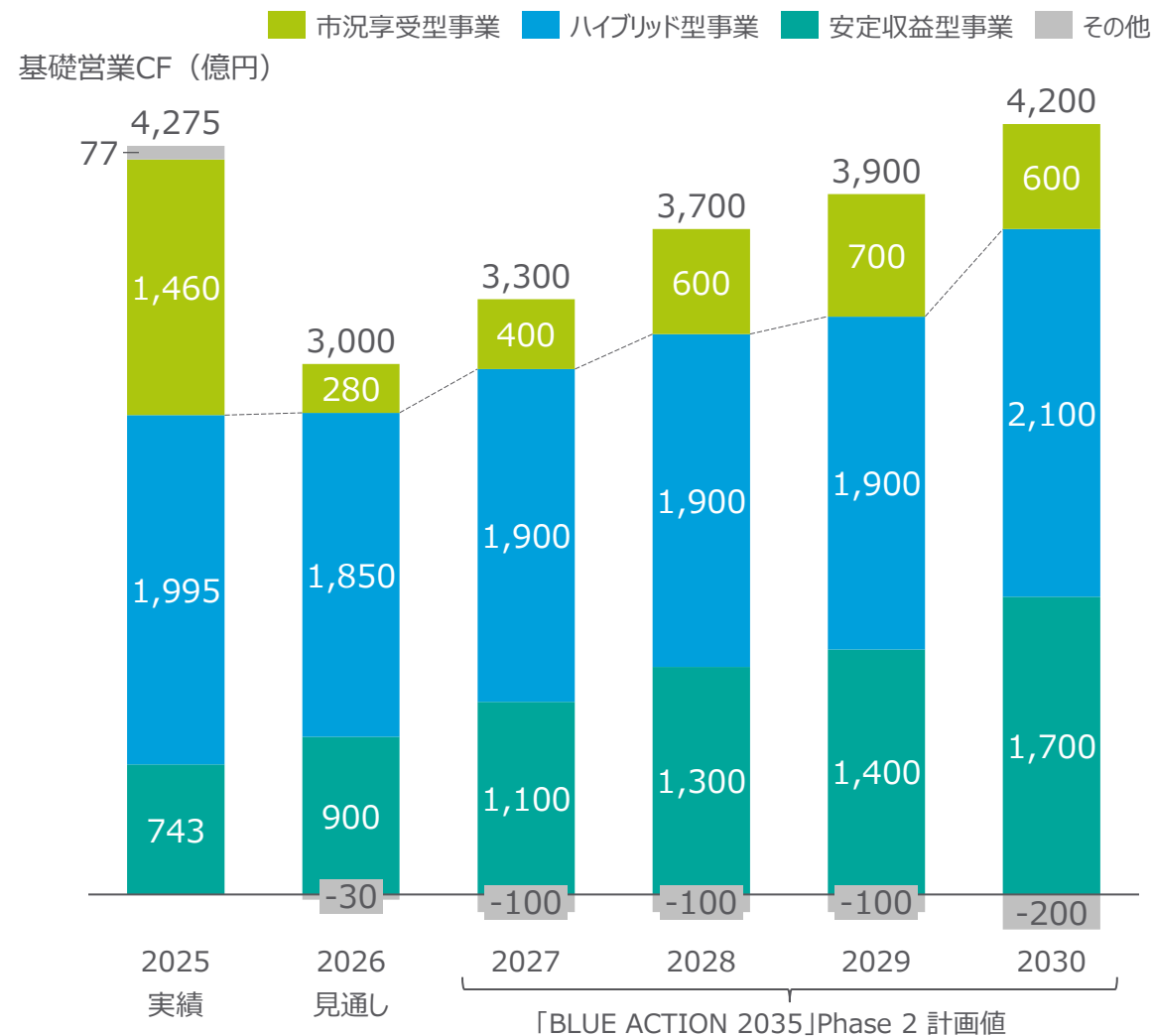
| (単位: 億円) | | 2025年度 税前利益実績 |
|---------------|-----------------------------------|------------------|
| ドライバルク事業 | ドライバルク船 (石炭船を含む) | 122 |
| エネルギー事業 | タンカー、風力、オフショア、 LNG・エタン船、ガスインフラ | 693 |
| 製品輸送事業 | コンテナ船、自動車船、港湾・ロジスティクス | 1,103 |
| | うち、コンテナ船事業 | 384 |
| ウェルビーイングライフ事業 | 不動産、フェリー・内航RORO船、クルーズ船 | △ 10 |
| | うち、不動産事業 | 78 |
| 関連事業 | 曳船、商社等 | 35 |
| その他 | | 324 |
| 調整 (消去・全社) | | 125 |
| 連結 | | 2,390 |

(参考) 2026年度 基礎営業CF見通し

| (単位:億円) | 2026年度 基礎営業CF(註1) 見通し |
|-----------|-----------------------------|
| 市況享受型事業 | 280 |
| ハイブリッド型事業 | 1,850 |
| 安定収益型事業 | 900 |
| その他 | △ 30 |
| 合計 | 3,000 |

| 当社グループの事業 | 海運市況との相関性 | |
|---|---------------------------|--------------|
| コンテナ船 | 市況享受型 = 高ボラティリティ | |
| ドライバルク船、 タンカー、ケミカル船 自動車船 | ハイブリッド型（新設） = 中ボラティリティ | |
| LNG船、エタン船、 LNGインフラ、海洋、 タンクターミナル、 物流、不動産、フェリー | 安定収益型 = 低ボラティリティ | コア事業 = 深化 |
| 脱炭素エネルギー、 風力、クルーズ、など | | 成長事業 = 探索 |

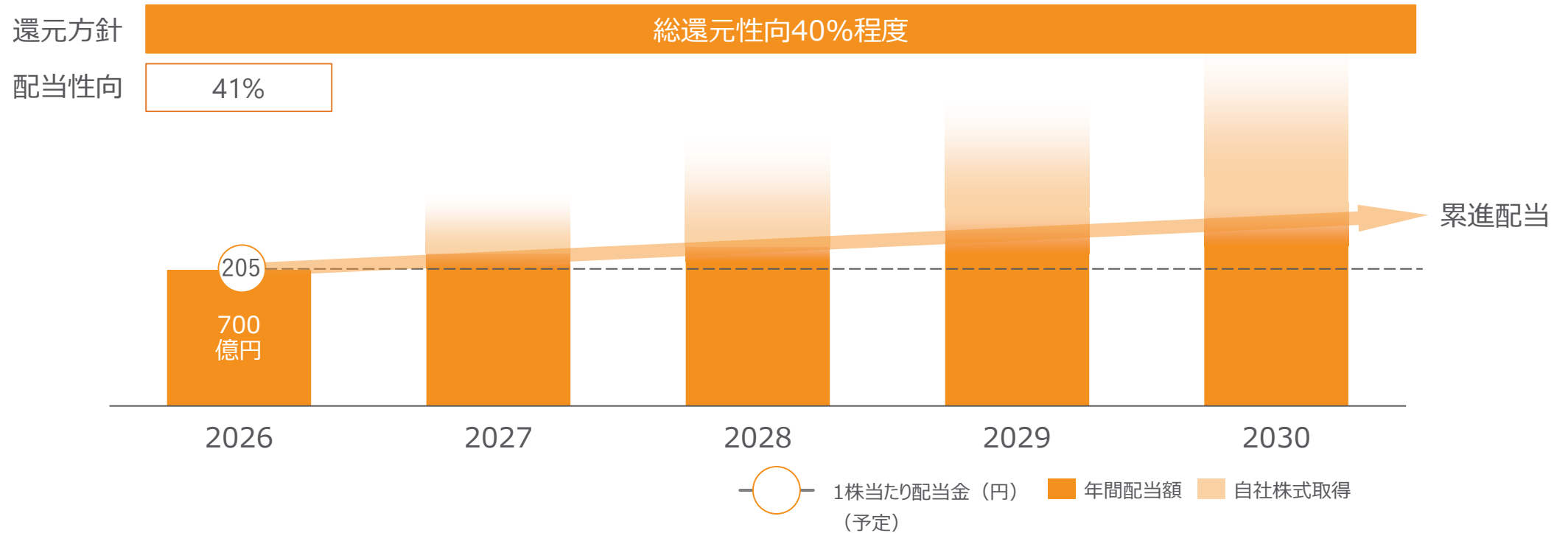
(註1) 税前利益+償却費±特利損±持分法投資損益+持分法配当金-法人税等
但し、2027年度以降については新リース会計適用後の基礎営業CFから、リース負債の返済による支出額（約1,000億円/年）を控除



(参考) Phase 2 (2026-2030年度) 株主還元方針

BLUE ACTION 2035 Phase 2 での方針

- 2026年度より、205円/株を起点とする累進配当を導入
- 総還元性向40%を目途とする機動的な自社株買いを実施



(参考) Phase 1 (2023-2025年度) 振り返り

| 目標 | | BA2035 Phase 1 実績 | | | BA2035 当初目標 |
|------------|-------------------------------------|------------------------|----------------------|------------------|-------------------|
| | | 2023年度 実績 | 2024年度 実績 | 2025年度 実績 | Phase 1 2025年度 |
| 財務 KPI | 税引前当期純利益 | 2,954億円 (Phase 1平均) | 4,527億円 3,290億円/年 | 2,390億円 | 2,400億円 |
| | ネットギアリングレシオ *1 | 0.88 | 0.96 | 1.11 | 0.9~1.0 |
| | ROE | 12.2% (Phase 1平均) | 16.9% 12.1% | 7.7% | 9~10% |
| | | | | | |
| 非財務 KPI | 環境 GHG排出原単位削減率 (2019年比) | ▲7.2% | ▲9.6% | 集計中 | - |
| | 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 *3 単体陸上職 女性管理職比率 | 11.3% | 12.2% | 15.9% | 15% |
| | MGKP *4 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% | 8.5%/30.1%/25.0% | 8%/30%/15% |
| | DX 価値創造業務・ 安全業務への転換率 *5 (累計) | 5.0% | 8.8% | 10.8% | 10% |

*1 有利子負債額および総アセットは、将来備船料などオフバランス債務を含む

*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 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

*4 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

*5 業務効率化により定型業務から価値創造・安全業務へ転換された業務時間の割合

(参考)BLUE ACTION 2035の取り組み進捗

戦略と課題

当社取り組み



ポートフォリオ

- ・[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～\(2025/07/01\)](#)
- ・[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\(2025/07/31\)](#)
- ・[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\(2026/01/28\)](#)
- ・[<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\(2026/01/28\)](#)
- ・[Northern Lights社向け新造液化CO₂輸送船2隻の長期用船契約を締結 ～世界初の国境を跨ぐCO₂海上輸送・貯留事業に参画～\(2026/01/30\)](#)



地域戦略

- ・[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\(2026/01/29\)](#)
- ・[ベトナムで三菱地所が推進する賃貸倉庫開発事業に出資参画 ～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\(2026/02/27\)](#)
- ・[商船三井と日立、“中古船を改造した浮体式データセンター”の共同開発に向けた取り組みを開始 ～AI需要に対応するデジタルインフラを提供～ | 商船三井\(2026/03/30\)](#)



環境

- ・[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～\(2025/05/23\)](#)
- ・[世界初、大型商船向け水素燃料エンジンの水素燃料陸上運転を開始 ～水素燃料多目的船の実船実証に向けプロジェクトが本格加速～ | 商船三井\(2026/03/27\)](#)
- ・[INPEX向け初のLNG船長期用船契約を締結 ～新造LNG船「HARMONIC BREEZE」の命名式を開催～ | 商船三井\(2026/04/17\)](#)



安全



人財

- ・[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\(2025/07/22\)](#)
- ・[船員訓練施設を当社フィリピン商船大学敷地内に移転・新設 ～世界最高水準の安全運航を支える海技人材育成の強化へ～ | 商船三井\(2026/01/21\)](#)

1. 2025年度(実績)

(単位： US\$/日)

| 船型 | 2025年度 | | | | | | |
|-----------------------------|------------|--------|--------|------------------|--------|--------|--------|
| | 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 | 2025年4月-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 | 23,400 | 26,400 | 24,000 |
| パナマックス | 11,800 | 15,900 | 13,900 | 16,000 | 15,400 | 15,700 | 14,800 |
| スープラマックス | 10,100 | 15,100 | 12,600 | 15,100 | 12,500 | 13,800 | 13,200 |
| ハンディサイズ | 10,600 | 13,000 | 11,800 | 14,800 | 12,400 | 13,600 | 12,700 |

2. 2026年度(見通し)

(単位： US\$/日)

| 船型 | 2026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 | 2026年4月-9月 | | | 2026年10月-2027年3月 | | | 平均 |
| | 4-6月 | 7-9月 | | 10-12月 | 1-3月 | | |
| ケープサイズ | 29,000 | 30,500 | 29,800 | 31,000 | 21,500 | 26,300 | 28,000 |
| パナマックス | 16,300 | 15,800 | 16,100 | 16,800 | 14,700 | 15,800 | 15,900 |
| スープラマックス | 15,800 | 15,300 | 15,600 | 14,700 | 13,200 | 14,000 | 14,800 |
| ハンディサイズ | 12,000 | 12,500 | 12,300 | 12,500 | 11,000 | 11,800 | 12,000 |

(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. 2025年度(実績) (単位： US\$/日)

| 船型 | 対象航路 | 2025年度 | | | | | | 通期 |
|----------------|-------|------------|--------|--------|------------------|---------|---------|---------|
| | | 上期 | | | 下期 | | | |
| 海外子会社運航船に関わる市況 | | 2025年4月-9月 | | | 2025年10月-2026年3月 | | | 平均 |
| | | 4-6月 | 7-9月 | | 10-12月 | 1-3月 | | |
| 原油船（VLCC） | 中東-極東 | 41,400 | 47,800 | 44,600 | 97,400 | 215,800 | 156,600 | 100,600 |
| 石油製品船（MR） | 主要5航路 | 18,300 | 20,500 | 19,400 | 23,600 | 30,600 | 27,100 | 23,300 |
| LPG船（VLGC） | 中東-日本 | 44,900 | 65,600 | 55,300 | 54,700 | 72,000 | 63,400 | 59,300 |

2. 2026年度(見通し) (単位： US\$/日)

| 船型 | 対象航路 | 2026年度 | | | | | | 通期 |
|----------------|-------|------------|--------|---------|------------------|--------|--------|---------|
| | | 上期 | | | 下期 | | | |
| 海外子会社運航船に関わる市況 | | 2026年4月-9月 | | | 2026年10月-2027年3月 | | | 平均 |
| | | 4-6月 | 7-9月 | | 10-12月 | 1-3月 | | |
| 原油船（VLCC） | 中東-極東 | 351,000 | 60,000 | 205,500 | 75,000 | 57,000 | 66,000 | 135,800 |
| 石油製品船（MR） | 主要5航路 | 20,000 | 19,000 | 19,500 | 19,000 | 19,000 | 19,000 | 19,300 |
| LPG船（VLGC） | 中東-日本 | 49,000 | 45,000 | 47,000 | 40,000 | 38,000 | 39,000 | 43,000 |

(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。

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月-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月-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 | 834 | 815 | 858 |
| 北米東岸向け | 1,076 | 1,055 | 1,066 | 902 | 934 | 918 | 992 |
| 欧州向け | 1,480 | 1,683 | 1,581 | 1,395 | 1,516 | 1,455 | 1,518 |
| 南米向け | 693 | 896 | 794 | 629 | 538 | 583 | 689 |

*China Containerized Freight Index

1. 2025年度（実績）

（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 | 711 | 1,442 | 2,874 |

2. 2026年度（見通し）

（単位：千台）

| | 2026年度 | | | 通期 |
|-----------------|--------|--|-------|-------|
| | 上期 | | 下期 | |
| 合計（欧州域内近海輸送も含む） | 1,472 | | 1,396 | 2,868 |

*青字は見通し

| | | | 2025年 3月末 | 2026年 3月末 | 2027年 3月末 (見通し) |
|-----------------------------|-------------------------------|------------|--------------|--------------|-----------------------|
| ドライバルク事業 | ケーブサイズ | | 74 | 73 | 81 |
| | 中小型 一般バルカー | パナマックス | 18 | 18 | 15 |
| | | スーパーマックス | 48 | 48 | 47 |
| | | ハンディサイズ | 30 | 29 | 33 |
| | | (小計) | 96 | 95 | 95 |
| | 木材チップ船 | | 44 | 39 | 39 |
| | 石炭船 | | 36 | 31 | 32 |
| | 内航船（内航RORO船除く） | | 30 | 28 | 28 |
| | 多目的船 | | 32 | 38 | 39 |
| | オープンハッチ船 | | 57 | 56 | 52 |
| | (小計) | | 369 | 360 | 366 |
| エネルギー事業 | (内、市況エクスポージャー) | | 91 | 61 | 70 |
| | タンカー | 原油タンカー | 35 | 37 | 37 |
| | | LPG・アンモニア船 | 21 | 23 | 25 |
| | (小計) | | 56 | 60 | 62 |
| | (内、市況エクスポージャー) | | 7 | 8 | 7 |
| | LNG・エタン船 ガスインフラ | LNG船 | 107 | 103 | 111 |
| | | エタン船 | 6 | 6 | 9 |
| | | LNG燃料供給船 | 3 | 3 | 3 |
| | | LNG発電船 | 1 | 1 | 1 |
| | | FSU・FSRU | 7 | 8 | 8 |
| | (小計) | | 124 | 121 | 132 |
| | (内、市況エクスポージャー) | | 2 | 1 | 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 | |
| ケミカルロジスティクス事業 | 作業員輸送船（Crew Transfer Vessels） | | 1 | 2 | 2 |
| | 洋上風力支援船（SOV） | | 1 | 1 | 2 |
| | プロダクト船 | | 19 | 20 | 20 |
| | ケミカル船 | | 114 | 112 | 109 |
| | メタノール船 | | 22 | 19 | 18 |
| | (小計) | | 155 | 151 | 147 |
| | (内、市況エクスポージャー) | | 115 | 112 | 109 |
| | 製品輸送事業 | | 100 | 109 | 105 |
| | 自動車船 | | | | |
| | 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 | 2 |
| 関連事業・その他 | 曳船 | | 52 | 53 | 53 |
| | その他 | | 11 | 11 | 12 |
| 合計 | | | 935 | 930 | 942 |

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「プロダクト船」「ケミカル船」「メタノール船」を、2026年度以降は「ケミカルロジスティクス事業」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 | 2026年3月末 |
|----|----------|----------|
| 大阪 | 13 | 12 |
| 東京 | 18 | 19 |
| 札幌 | 0 | 0 |
| 海外 | 4 | 7 |
| 合計 | 35 | 38 |

空室率(%)

| | 2026年3月末 |
|----|----------|
| 大阪 | 1.3 |
| 東京 | 0.1 |

延床面積(千㎡)

| | 2025年3月末 | 2026年3月末 |
|----|----------|----------|
| 大阪 | 377 | 332 |
| 東京 | 261 | 273 |
| 札幌 | 0 | 0 |
| 海外 | 86 | 165 |
| 合計 | 724 | 770 |

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。

ONE2030進捗状況

ONE2030 進捗

| 項目 | 計画（2024年3月策定） | 進捗（2026年3月末時点） |
|-------------------------|--|---|
| 利益計画 | 2030年度において38億ドル | 同左 |
| 投資規模 | コンテナ船本業への投資として250億ドル以上の投資を計画 事業拡張のための投資として最大100億ドルを今後検討 | 左記計画に則り投資を実行中。 コンテナ船本業は合計120億ドルの投資を意思決定済み M&Aへは30億ドルを意思決定済み |
| 運航規模 | 2030年時点で300万TEU規模 への拡大 | 2025年度223万TEU |
| 投資に対する Debt：Equity比率 | 全体として6：4 程度の比率を念頭に置き、DebtとEquityを 組み合わせる | 左記計画に則り実行中。 |
| ROE | 中長期的に求めるリターンとして、ONEのROE10%以上の達成を置く | ROEは2024年度18.8%、2025年度1.5% |
| 自己資本比率 | 適正化を要する水準にある為、2024～2026年度の3年間を 基本とする期間において段階的な調整を進める | 2025年度56.9%。引き続き適正水準を目指す |
| 配当性向 | 毎年、当該年度の Net Profit に対して30%以上 を予定 | 配当性向（特別配当を除く）は2024年度50%、2025年度前期30% |
| 特別配当 | 2024～2026年度の3年間を基本とする期間において、30億 ドルの規模を念頭に置いた特別配当を計画 | 特別配当は2024年10億ドル、2025年20億ドルの合計30億ドルを実施済み |

ONE2030 進捗

- 投資及び財務レバレッジの適切な活用は計画通り進めている。
- 2024年度には10億ドル、2025年度には20億ドルの特別配当を実施し自己資本比率は56.9%に変化。
- 最適資本構成の見極めについては引き続き検討している。

| | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 |
|----------------|--------|--------|--------|
| 売上高 | 147億ドル | 199億ドル | 166億ドル |
| 税引き後損益 | 10億ドル | 42億ドル | 3億ドル |
| 総資産 | 323億ドル | 358億ドル | 361億ドル |
| 有利子負債(含むリース負債) | 84億ドル | 100億ドル | 128億ドル |
| 純資産 | 211億ドル | 230億ドル | 206億ドル |
| ROE | 4.4% | 18.8% | 1.5% |
| 自己資本比率 | 65.5% | 64.4% | 56.9% |

2025年度BS関連数値は単体(監査前)を用いて算出

- **世界情勢・地政学環境**

各国関税政策による荷動きの変化、中東情勢に起因する航海日数長期化などが、需給に影響を及ぼす状況が続いている。

- **港湾混雑の顕在化**

アジア・欧州を中心に港湾のキャパシティがタイトになっている。

欧州は航海日数の長期化あり、スケジュール維持がより難しくなっている状況。

そのような中、コロナ禍後のインフレなどを背景とした港湾労働者によるストライキや荒天の影響で港湾混雑が発生しやすい状況になっている。

- **需要**

需要は中長期的には拡大基調。足元竣工する新造船の環境対応が進む中、2000年代前半の大量竣工のコンテナ船が順次リプレイスされる見込み。

ONE2030 – 目指す指標

- 各指標の目標は当初方針を維持。
- 投資規模は維持しつつ、中古船やターミナルへの投資配分を拡大し、競争力ある船隊の構築と持続可能なサービス提供のための投資を継続する。
- 配当性向については、近年の実績を踏まえ40%に見直し。

船隊規模
>300万 TEU

利益計画
**2030年度
約38億ドル**

投資規模
約350億ドル

期間平均ROE
10%以上

投資に対する
Debt:Equity比率
6:4

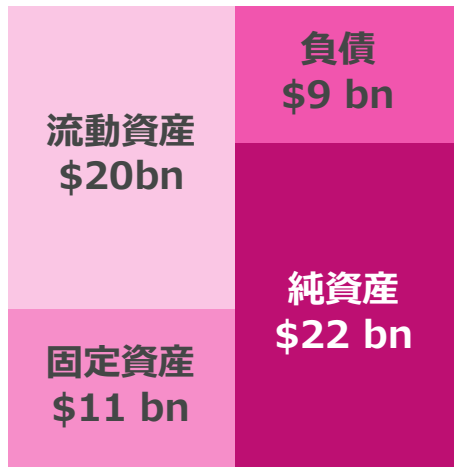
配当性向
40%

ONE2030 – 目指す資本構成

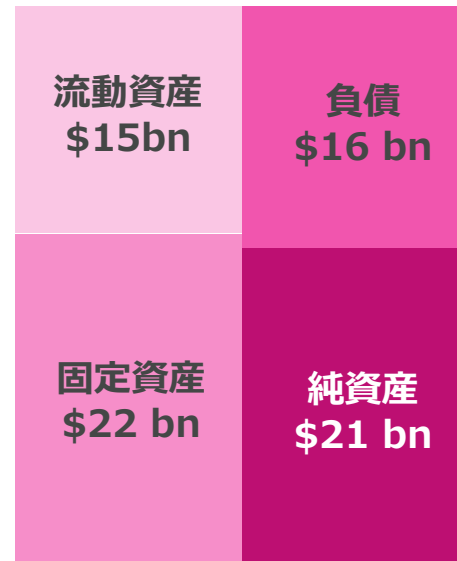
掲げる各指標の達成を通じて、適正な資本構成を実現していく

End FY2030

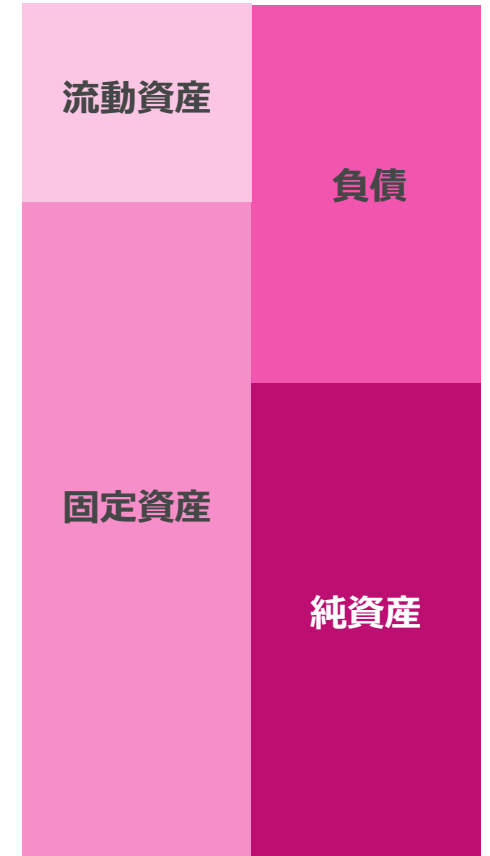
End FY2023



End FY2025 (*1)



約350億ドルの投資 (*2)
適切な財務レバレッジ
ROE 10%以上



(*1) 単体監査前数値

(*2) 2024年度からの累積

