

---

# 2023年度（2024年3月期） 第1四半期 決算説明資料

---

2023/07/31  
株式会社商船三井



## 目次

1. 2023年度 第1四半期 連結決算概要 P3-4
2. 2023年度 第1四半期 連結決算の要点 P5-6
3. 2023年度 連結業績予想 P7-8
4. 2023年度 業績予想の要点 P9-10
5. (参考) BLUE ACTION 2035の取り組み進捗 P11
6. (参考) BLUE ACTION 2035 Core KPI 2023年度見通し P12
7. 補足資料 1-5 P13-17

(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 2023年度 第1四半期 連結決算概要

(単位: 億円)	2023年度 1Q実績	2022年度 1Q実績	増減	2022年度 4Q実績
売上高	3,851	3,747	+104	3,540
営業損益	244	235	+8	124
事業損益 (註1)	581	2,663	△2,081	732
経常損益	903	2,841	△1,938	723
税金等調整前 当期純損益	1,096	2,888	△1,792	599
親会社株主に帰属する 当期純損益	911	2,857	△1,946	728

為替(註2)	¥134.86/\$	¥125.29/\$	+¥9.57/\$	¥132.24/\$
燃料油単価(全油種) (註2・3)	\$575/MT	\$914/MT	△\$339/MT	\$615/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

## 2023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	
(単位: 億円)		2023年度 1Q実績	2022年度 1Q実績	増減
ドライバルク事業	ドライバルク船	954	1,052	△98
	(石炭船を除く)	263	185	+78
エネルギー事業	タンカー、オフショア、石炭船、 風力エネルギー、液化ガス (LNG船/LPG船/その他)	1,016	856	+160
		194	95	+99
製品輸送事業(註2)	コンテナ船、自動車船、 港湾・ロジスティクス	1,472	1,419	+53
	うち、コンテナ船事業(註3)	404	2,495	△2,091
ウェルビーイングライフ事業(註4)	不動産、フェリー・内航RORO船、 クルーズ	136	130	+6
	うち、不動産事業	238	2,344	△2,106
関連事業(註5)	曳船、商社等	252	265	△13
		23	21	+2
その他		97	98	△1
		24	25	△1
調整(消去・全社)		109	114	△5
		5	6	△1
連結		45	40	+5
		15	4	+11
		-	-	-
		△2	33	△35
		3,851	3,747	+104
		903	2,841	△1,938

(註1) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

(註2) 2023年度のウェルビーイングライフ事業新設に伴い、これまで製品輸送事業に含めていた「フェリー・内航RORO船事業」を除外しています。

(註3) 2022年度以降、「コンテナ船事業」に含めていた「港湾・ロジスティクス事業」を除外しています。

(註4) 2023年度にウェルビーイングライフ事業を新設、「不動産事業」、「フェリー・内航RORO船事業」、「クルーズ事業」を含めています。

(註5) 2023年度のウェルビーイングライフ事業新設に伴い、これまで関連事業に含めていた「クルーズ事業」を除外しています。

(註6) 前年同期実績は、最新のセグメントに当てはまるように遡及修正しております。

## 2 2023年度 第1四半期 連結決算の要点（I）

### 【概況・ダイジェスト】

- ◆売上高：前年度比+104億円の増収、エネルギー事業や自動車船の好市況に加え、為替円安効果により増収。
- ◆事業利益/経常利益/当期純利益：前年度比増減 -2,081億円/ -1,938億円/ -1,946億円の減益。
- ◆増減要因：コンテナ船事業におけるスポット賃率・期間契約運賃の下落により減益となるも、エネルギーや自動車船などの事業が堅調であったことに加えて円安の為替影響もあり、コンテナ船事業を除く経常利益では増益。（為替レート：第1四半期実績 ¥134.86/US\$ 前年同期 ¥125.29/US\$）

### 【セグメント別】 [23年度経常損益実績(前年度比増減)]

#### ドライバルク事業 [263億円 (+78億円)]

- 鉄鋼原料船（ケープサイズバルカー）：中国経済回復遅延懸念もある中、市況は底堅く推移するも、前年には及ばず減益。
- 商船三井ドライバルク（中小型バルカー、木材チップ船ほか）：木材チップ船・近海船については堅調に推移するも、一般中小型バルカーは、南米穀物やセメント等の荷動きが振るわず、中国経済回復遅延懸念によりセンチメントが悪化したことを受け、市況は下落基調で推移し、減益。
- その他（オープンハッチ船）：持分法適用会社GEARBULK社における中国向けパルプ輸送の堅調に加え、業績改善により同社に対して過去計上した貸倒引当金の戻し入れがあり、増益。

#### エネルギー事業 [194億円 (+99億円)]

##### ■ タンカー・オフショア

- タンカー：原油船は、中国の経済活動再開に伴う堅調な荷動きに加え、米国出し貨物によるトンマイル伸長や船腹供給が限定的であることを受けて運賃市況が概ね高水準で推移。石油製品船・ケミカル船も同様にロシア・ウクライナ紛争によるトンマイルの伸長等により増益。
- オフショア：FPSO事業において、昨年度竣工した2隻の期間を通じた稼働のほか、既存の長期貸船契約により安定利益を確保。

## 2 2023年度 第1四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

### ■ 液化ガス

- LNG船：一部長期契約満了があったものの、新規契約稼働により、増益。
- FSRU：シンガポールにおける短期契約を終了し、新たに香港で長期契約が稼働を開始。損益は前年同期比横ばい。

### 製品輸送事業 [404億円 (-2,091億円)]

#### ■ コンテナ船 [238億円 (-2,106億円)]

- ONE：金利高・インフレの影響に伴う欧米消費の停滞から貨物需要が低減。スポット賃率・期間契約運賃が北米・欧州航路を中心に下落し、前年同期のコロナ禍における高い運賃水準からの反動を受け、大幅な減益。

#### ■ 自動車船：日本出し完成車の生産正常化によって輸送台数は前年比増、引き続き需給は締まった状態が継続。豪州やカナダの港湾混雑により稼働率に一時的な影響が発生しているが柔軟に配船計画を見直した結果、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、海外ターミナルは荷動きの低迷に伴い取扱量が減少し、ロジスティクス事業では航空・海上運賃市況が軟化したこともあり減益。

### ウェルビーイングライフ事業 [23億円 (2億円)]

#### ■ 不動産 [24億円 (-1億円)]

- ダイビル：新規物件取得等に伴う費用増はあったものの、物件稼働率上昇により前年同期並みの利益を確保。

#### ■ フェリー・内航RORO船：旅客の回復基調と貨物輸送の堅調に加えて、新造のLNG燃料フェリー投入や“全国旅行支援”の効果もあり、増益。

#### ■ クルーズ：新型コロナによる行動制限の緩和により旅行需要が回復し、損益改善。

### 関連事業 [5億円 (-1億円)]

曳船事業は、主に作業料金改定により増益となったが、商社事業は事業環境の悪化もあり、減益。

## 3

## 2023年度 連結業績予想

\*2022年度通期決算発表時(2023年4月28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	3,851	4,118	7,970	7,470	+500	7,330	7,430	△100	15,300	14,900
営業損益	244	255	500	500	0	500	550	△50	1,000	1,050	△50
事業損益 (註1)	581	368	950	900	+50	850	950	△100	1,800	1,850	△50
経常損益	903	446	1,350	1,050	+300	850	950	△100	2,200	2,000	+200
親会社株主に帰属する 当期純損益	911	438	1,350	1,200	+150	800	900	△100	2,150	2,100	+50
為替 (註2)	¥134.86/\$	¥134.07/\$	¥134.47/\$	¥126.18/\$	+¥8.29/\$	¥130.00/\$	¥125.00/\$	+¥5.00/\$	¥132.23/\$	¥125.59/\$	+¥6.64/\$
燃料単価(VLSFO) (註2・3)	\$593/MT	\$590/MT	\$592/MT	\$640/MT	△\$48/MT	\$640/MT	\$640/MT	\$0/MT	\$616/MT	\$640/MT	△\$24/MT
燃料単価(全油種) (註2・3)	\$575/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

2023年度

為替: ±22億円/¥1/\$

燃料単価: ±0.2億円/\$1/MT  
(VLSFO)

【cf】前年度実績	1Q		2Q		上期	下期	通期
	売上高	3,747	4,465	8,213	7,906	16,119	
営業損益	235	324	560	526	1,087		
事業損益 (註1)	2,663	3,089	5,752	2,018	7,771		
経常損益	2,841	3,156	5,997	2,117	8,115		
親会社株主に帰属する 当期純損益	2,857	3,157	6,015	1,945	7,960		
為替(期中平均)	¥125.29/\$	¥136.68/\$	¥130.98/\$	¥138.36/\$	¥134.67/\$		
燃料単価(VLSFO) (註1・2)	\$942/MT	\$843/MT	\$891/MT	\$659/MT	\$772/MT		
燃料単価(全油種) (註1・2)	\$914/MT	\$808/MT	\$859/MT	\$636/MT	\$745/MT		

(註1) 期中平均  
(註2) 平均補油単価

# 3 2023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

\*2022年度通期決算発表時(2023年4月28日)の予想

上段	売上高(註6)
下段	経常損益

(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
	ドライバルク事業	954	945	1,900	1,750	+150	1,600	1,700	△100	3,500	3,450
	263	36	300	130	+170	50	100	△50	350	230	+120
エネルギー事業	1,016	1,183	2,200	2,000	+200	1,850	1,850	0	4,050	3,850	+200
	194	135	330	240	+90	170	200	△30	500	440	+60
製品輸送事業(註2)	1,472	1,527	3,000	2,850	+150	3,000	3,000	0	6,000	5,850	+150
	404	245	650	650	0	570	630	△60	1,220	1,280	△60
うち、コンテナ船事業(註3)	136	144	280	270	+10	250	250	0	530	520	+10
	238	11	250	240	+10	220	260	△40	470	500	△30
ウェルビーイングライフ事業(註4)	252	267	520	520	0	520	520	0	1,040	1,040	0
	23	26	50	45	+5	40	40	0	90	85	+5
うち、不動産事業	97	102	200	200	0	200	200	0	400	400	0
	24	15	40	35	+5	35	35	0	75	70	+5
関連事業(註5)	109	120	230	230	0	230	230	0	460	460	0
	5	4	10	5	+5	10	5	+5	20	10	+10
その他	45	74	120	120	0	130	130	0	250	250	0
	15	0	15	10	+5	15	15	0	30	25	+5
調整(消去・全社)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△2	△2	△5	△30	+25	△5	△40	+35	△10	△70	+60
連結	3,851	4,118	7,970	7,470	+500	7,330	7,430	△100	15,300	14,900	+400
	903	446	1,350	1,050	+300	850	950	△100	2,200	2,000	+200

【cf】前年度実績(註7)	上期		下期	通期	
	1Q	2Q			
	ドライバルク事業	1,052	1,302	2,355	1,940
	185	159	345	231	576
エネルギー事業	856	1,034	1,891	1,996	3,887
	95	126	221	174	395
製品輸送事業	1,563	1,838	3,402	3,371	6,773
	2,498	2,879	5,377	1,676	7,054
うち、コンテナ船事業	130	134	265	265	530
	2,344	2,603	4,947	1,254	6,201
不動産事業	98	99	197	198	395
	25	22	47	33	81
関連事業	136	145	281	289	571
	0	△1	△2	△3	△5
その他	40	45	85	111	196
	4	△3	1	16	17
調整(消去・全社)	-	-	-	-	-
	33	△27	5	△10	△4
連結	3,747	4,465	8,213	7,906	16,119
	2,841	3,156	5,997	2,117	8,115

(註1)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

(註2) 2023年度のウェルビーイングライフ事業新設に伴い、これまで製品輸送事業に含めていた「フェリー・内航RORO船事業」を除外しています。

(註3) 2022年度以降、「コンテナ船事業」に含めていた「港湾・ロジスティクス事業」を除外しています。

(註4) 2023年度にウェルビーイングライフ事業を新設、「不動産事業」、「フェリー・内航RORO船事業」、「クルーズ事業」を含めています。

(註5) 2023年度のウェルビーイングライフ事業新設に伴い、これまで関連事業に含めていた「クルーズ事業」を除外しています。

(註6)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

(註7) 2022年度以前のセグメントで表示(P4にて本年度のセグメントで表示した前年度1Q実績を含む)



# 4 2023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 / 当期純利益：前年度比増減 -5,971億円/-5,915億円/-5,810億円の減益  
前回4/28発表値から-50億円/+200億円/+50億円修正

コンテナ船は大幅減益予想となる一方で、エネルギー事業や自動車船は増益。第1四半期の実績に加えて足元の円安傾向に鑑み、経常利益を上方修正。  
(為替レート：前回4/28発表 ¥125.59/US\$ から通期 ¥132.23/US\$ へ変更)

## 【セグメント別】 [23年度通期予想経常損益（前年度比増減※/4/28発表値からの増減）※前年度実績は、2023年度以降の新セグメント区分を反映しておりません]

### ドライバルク事業 [ 350億円（前年度比-226億円/前回発表比+120億円） ]

- 鉄鋼原料船（ケープサイズバルカー）：一部専用船契約満了等の影響に加えて経済回復の遅れ等のリスクを見込み減益見通し。
- 商船三井ドライバルク（中小型バルカー、木材チップ船ほか）：中小型バルカーについては船と貨物のボリュームをバランスさせているため、今後の市況変動が損益へ与える影響は限定的。一方、木材チップ船は中国の紙製品在庫調整の影響などを考慮し、減益を見込む。
- その他（オープンハッチ船）：持分法適用会社Gearbulk社においてコンテナ船市況正常化に伴う流入貨物の減少を想定し、減益。

### エネルギー事業 [ 500億円（前年度比+105億円/前回発表比+60億円） ]

#### ■ タンカー・オフショア

- タンカー：原油船、プロダクト船、ケミカル船、いずれもロシア・ウクライナ紛争によりトンマイルが伸びる一方、新造船竣工隻数は限定的であることから、運賃市況が堅調に推移すると想定し、増益を見込む。
- オフショア：FPSO事業で昨年度に続く新規プロジェクト稼働により、増益を見込む。

# 4 2023年度 業績予想の要点（Ⅱ）

## ■ 液化ガス

- LNG船 : 一部既存船の契約満了などもあるが、引き続き安定利益を維持し、前年度並みを見込む。
- FSRU : 香港プロジェクト開始により安定収入を確保するも、他プロジェクトの一時的な費用発生などから減益を見込む。

## 製品輸送事業 [ 1,220億円 (前年度比-5,834億円/ 前回発表-60億円) ]

### ■ コンテナ船 [ 470億円 (-5,731億円/-30億円) ]

- ONE : 昨年夏までの物流混乱が落ち着き、前年比賃率は大幅に下落するも、安定した荷動きと一定レベルの賃率確保見込み、黒字を維持する見通し。
- 自動車船 : 日本出しの完成車荷動きも段階的に回復し、輸送台数は本年度も前年度を上回る想定。引続き配船効率を高めることで増益。
- 港湾・ロジスティクス : 海外ターミナル売却影響、物流混乱の解消に伴うコンテナ滞留に関わる付帯収益減少により減益想定。

## ウェルビーイングライフ事業 [90億円 (-新セグメント) /前回発表比+5億円] ]

### ■ 不動産 [ 75億円 (前年度比- 6 億円/前回発表比+5億円) ]

- ダイビル : 国内保有物件の建替えが発生する一方、新規物件の利益貢献、既存物件の高稼働を背景に、引き続き堅調な損益を見込む。
- フェリー・内航RORO船 : 旅客の回復基調と貨物輸送の堅調に加えて、稼働済みの新造LNG燃料フェリー 2 隻投入効果も見込み、増益見通し。
- クルーズ : 旅客の回復基調により増収を見込む一方、新規投入船の準備費用発生。黒字化には至らずも損益改善想定。





## 関連事業 [20億円 (前年度比+25億円/前回発表比+10億円) ]

曳船事業は、主に作業料金改定などにより増益を見込む。

【配当】 1株当たり中間配当110円、期末配当70円、通期で180円を予定。（業績が予想より乖離した場合も配当性向30%、下限配当150円を予定）

# 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>・三井海洋開発株式会社へ出資および同社と業務提携契約を締結～海洋事業を強化し、更なる社会インフラ企業へ～(2023-4-28)</li> <li>・ダイビルグループ中長期経営計画2035 “BUILD NEXT.”策定(2023-5-22)</li> <li>・洋上LNG生産設備の開発・運営事業を行うDelfin Midstream社への出資を決定～海洋事業を強化し、更なる社会インフラ企業へ～(2023-6-9)</li> <li>・米国ルイジアナ州でのクリーンアンモニア生産・輸送プロジェクトに出資参画(2023-6-15)</li> </ul>
 <p>地域</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東アフリカの物流大手GCS Velogic社と戦略的提携に向けた覚書を締結～アフリカでの物流サービスを強化～(2023-6-12)</li> <li>・当社初Bank of Communications Financial Leasingとの中国リース組成～資金調達手法の多様化で地域戦略の深度化に貢献～(2023-6-28)</li> </ul>
 <p>環境</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「商船三井グループ 環境ビジョン2.2」を策定 ～ネットゼロへの確かな歩み～(2023-4-21)</li> <li>・脱炭素技術への投資を目的とした新会社「MOL Switch」を米国に設立(2023-5-31)</li> <li>・液化CO2船および洋上浮体式設備の設計基本承認を船級協会から取得～PETRONAS・SDARIとの共同開発～(2023-6-28)</li> </ul>
 <p>人財 (Human Capital)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「商船三井グループ Human Capital ビジョン」を策定～「多様性」「共走・共創」「働き甲斐」の3原則で人財政策を推進～(2023-4-21)</li> <li>・本邦初・女性船長が自動車船船長として勤務を開始～多様な人財が働き甲斐をもって共走・共創できる職場環境へ～(2023-6-7)</li> </ul>

## 6

## (参考) BLUE ACTION 2035 Core KPI 2023年度見通し

目標		2022年度 実績	2023年度 見通し	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	8,191億円	2,600億円	2,400億円	3,400億円	4,000億円
	ネットギアリングレシオ*1	1.01	0.84	0.9~1.0		
	ROE	49.8%	10.4%	9~10%		
非財務 KPI	環境 GHG排出原単位削減率 (2019年比)	▲5.0%	-	-	-	▲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	9.2%	-	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)	4.7%/18.3%/9.5%	-		
	DX 価値創造業務・ 安全業務への転換率 (累計)	-	-	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. 2022年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	2022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	2022年4-9月			2022年10月-2023年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	21,600	13,700	17,700	15,000	9,100	12,100	14,900
パナマックス	26,600	17,200	21,900	16,000	11,300	13,700	17,800
ハンディマックス	28,900	19,700	24,300	14,700	10,200	12,500	18,400
ハンディサイズ	27,600	18,700	23,200	14,900	9,700	12,300	17,700

### 2. 2023年度(実績・見通し)

(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	16,000	15,800	20,000	12,000	16,000	15,900
パナマックス	12,200	12,000	12,100	13,000	13,000	13,000	12,600
ハンディマックス	10,400	10,000	10,200	11,000	11,000	11,000	10,600
ハンディサイズ	10,800	9,000	9,900	10,000	10,000	10,000	10,000

(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、ハンディマックスは10航路、ハンディサイズは7航路の平均。

## 1. 2022年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2022年度						通期
		上期		下期				
海外子会社運航船に関わる市況		2022年1-6月			2022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	-7,300	-11,400	-9,400	25,600	61,400	43,500	17,100
石油製品船 (MR)	主要5航路	9,800	34,700	22,200	44,600	44,700	44,600	33,400
LPG船 (VLGC)	中東-日本	30,000	45,500	37,800	39,000	101,200	70,100	53,900

(出所) 石油製品船及びLPG船：クラークソン

## 2. 2023年度(実績・見通し)

(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	41,000	73,000	57,000	50,000
石油製品船 (MR)	主要5航路	29,200	26,400	27,800				
LPG船 (VLGC)	中東-日本	68,400	77,700	73,000				

(註)

(出所) 石油製品船及びLPG船：クラークソン

- 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. 2022年度 (実績)

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2022年度						通期 平均
	上期 2022年4-9月			下期 2022年10月-2023年3月			
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	2,502	2,331	2,416	1,079	781	930	1,673
北米東岸向け	2,796	2,844	2,820	1,746	1,161	1,453	2,137
欧州向け	5,060	4,738	4,899	2,497	1,411	1,954	3,427
南米向け	1,989	2,164	2,077	979	605	792	1,434

## 2. 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						
北米東岸向け	886						
欧州向け	1,154						
南米向け	698						

\*China Containerized Freight Index

## 1. 2022年度 (実績)

(単位: 千台)

(進行基準/航海備船を含む)	2022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)	744	777	1,521	796	802	1,597	3,118

## 2. 2023年度 (実績・見通し)

(単位: 千台)

(進行基準/航海備船を含む)	2023年度				
			上期	下期	通期
	1Q	2Q			
合計 (欧州域内近海輸送も含む)	814	831	1,644	1,744	3,388

\*青字は見通し



# 船隊構成および不動産

# [補足資料5]

		2023年	2023年		2024年	
		3月末	6月末			
			1,000dwt		(見込み)	
ドライバルク事業	ケープサイズ	80	85	16,914	83	
	中小型 一般バルカー	パナマックス	31	36	2,979	39
		ハンディマックス	49	56	3,076	62
		ハンディサイズ	35	28	869	33
	(小計)	115	120	6,923	134	
	木材チップ船	45	44	2,450	44	
	多目的船	36	36	514	37	
(小計)	276	285	26,801	298		
	(内、市況エクスポージャー)	(60.5)	-	-	(60)	
エネルギー事業	油送船	原油タンカー	36	35	9,371	35
		プロダクトタンカー	14	14	773	14
		クミカルタンカー	86	85	2,209	85
		メタノールタンカー	22	22	944	22
		(小計)	158	156	13,298	156
		(内、市況エクスポージャー)	(74)	-	-	(84)
	液化ガス	LNG船	94	96	8,045	98
		エタン船	6	6	354	6
		LNG燃料供給船	2	2	19	2
		LNG発電船	1	1	19	1
		FSU・FSRU	4	4	299	6
		LPG・アンモニア船	16	16	792	20
		その他	2	1	86	2
	(小計)	125	126	9,615	135	
		(内、市況エクスポージャー)	(4)	-	-	(5)
	FPSO	9	10	2,777	11	
	サブシー支援船	3	3	27	3	
	石炭船	34	34	3,237	34	
	洋上風力発電設備設置船 (SEP)	5	5	14	5	
	洋上風力支援船 (SOV)	1	1	2	1	
内航船 (内航RORO船除く)	30	29	103	29		
その他	2	2	8	2		
製品輸送事業	自動車船	96	96	1,649	94	
	コンテナ船	40	38	3,845	34	
ウェルビーイング ライフ事業	フェリー・内航RORO船	16	15	93	15	
	クルーズ船	2	2	8	2	
関連事業・その他	その他	2	2	12	2	
合計		799	804	61,488	821	

## ダイビル所有棟数・面積

### 物件数(棟)

	2022年3月末	2023年6月末
大阪	12	12
東京	16	16
札幌	3	1
海外	3	3
合計	34	32

### 空室率(%)

	2023年6月末
大阪	1.8
東京	0.4

### 延床面積(千㎡)

	2022年3月末	2023年6月末
大阪	368	368
東京	223	223
札幌	24	3
海外	75	75
合計	690	669

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、当社持分面積のみ算入。

註1) 集計範囲は当社単体及び連結子会社（但し、合併形態での事業推進が一般的なLNG船、FPSO等は持分法適用会社等が運航する船舶を含む）。  
 註2) 短期備船を含む。  
 註3) 部分的に保有している船も1隻とカウント。  
 註4) 『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5) 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6) 2023年度にウェルビーイングライフ事業を新設し、本表のうちフェリー・内航RORO船およびクルーズ船を本事業に再分類しました。

