

---

# 2023年度（2024年3月期） 第2四半期 決算説明資料

---

2023/10/31  
株式会社商船三井



## 目次

1. 2023年度 第2四半期 連結決算概要 P3-4
  2. 2023年度 第2四半期 経常損益 前回見通し比差異分析 P5
  3. 2023年度 第2四半期 連結決算の要点 P6-7
  4. 2023年度 連結業績予想 P8-9
  5. 2023年度 業績予想の要点 P10-11
  6. (参考) BLUE ACTION 2035の取り組み進捗 P12
  7. (参考) BLUE ACTION 2035 Core KPI 2023年度見通し P13
- 補足資料 1-5 P14-18

(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2四半期 連結決算概要

\* 2023年度1Q決算発表時（2023年7月31日）の予想

(単位: 億円)	2023年度 上期実績			2023年度 上期	差異	2022年度 上期	増減
	1Q	2Q	上期	前回見通し*		実績	
売上高	3,851	4,049	7,901	7,970	△68	8,213	△312
営業損益	244	248	493	500	△7	560	△67
事業損益 (註1)	581	472	1,053	950	+103	5,752	△4,698
経常損益	903	641	1,545	1,350	+195	5,997	△4,452
税金等調整前 当期純損益	1,096	683	1,779	-	-	-	-
親会社株主に帰属する 当期純損益	911	596	1,507	1,350	+157	6,015	△4,507

為替 (註2)	¥134.86/\$	¥142.56/\$	¥138.71/\$	¥134.47/\$	+¥4.24/\$	¥130.98/\$	+¥7.73/\$
燃料油単価(全油種) (註2・3)	\$575/MT	\$643/MT	\$610/MT	-	-	\$859/MT	△\$249/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2四半期 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

\* 2023年度1Q決算発表時(2023年7月31日)の予想

(単位: 億円)		2023年度 上期実績			2023年度 上期	増減	2022年度 上期 実績	差異
		1Q	2Q	上期	前回見通し*			
ドライバルク事業	ドライバルク船 (石炭船を除く)	954	944	1,898	1,900	△1	2,355	△456
		263	58	321	300	+21	345	△23
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	1,132	2,149	2,200	△50	1,891	+258
		194	182	376	330	+46	221	+155
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、 うち、コンテナ船事業(註3)	1,472	1,519	2,992	3,000	△7	3,132	△139
		404	311	716	650	+66	5,367	△4,651
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	252	269	522	520	+2	509	+12
	うち、不動産事業	23	26	49	50	0	41	+8
関連事業(註5)	曳船、商社等	109	123	233	230	+3	238	△5
		5	6	12	10	+2	15	△3
その他		45	59	105	120	△14	86	+18
		15	11	26	15	+11	1	+25
調整(消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-
		△2	45	42	△5	+47	5	+36
連結		3,851	4,049	7,901	7,970	△68	8,213	△312
		903	641	1,545	1,350	+195	5,997	△4,452

(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。

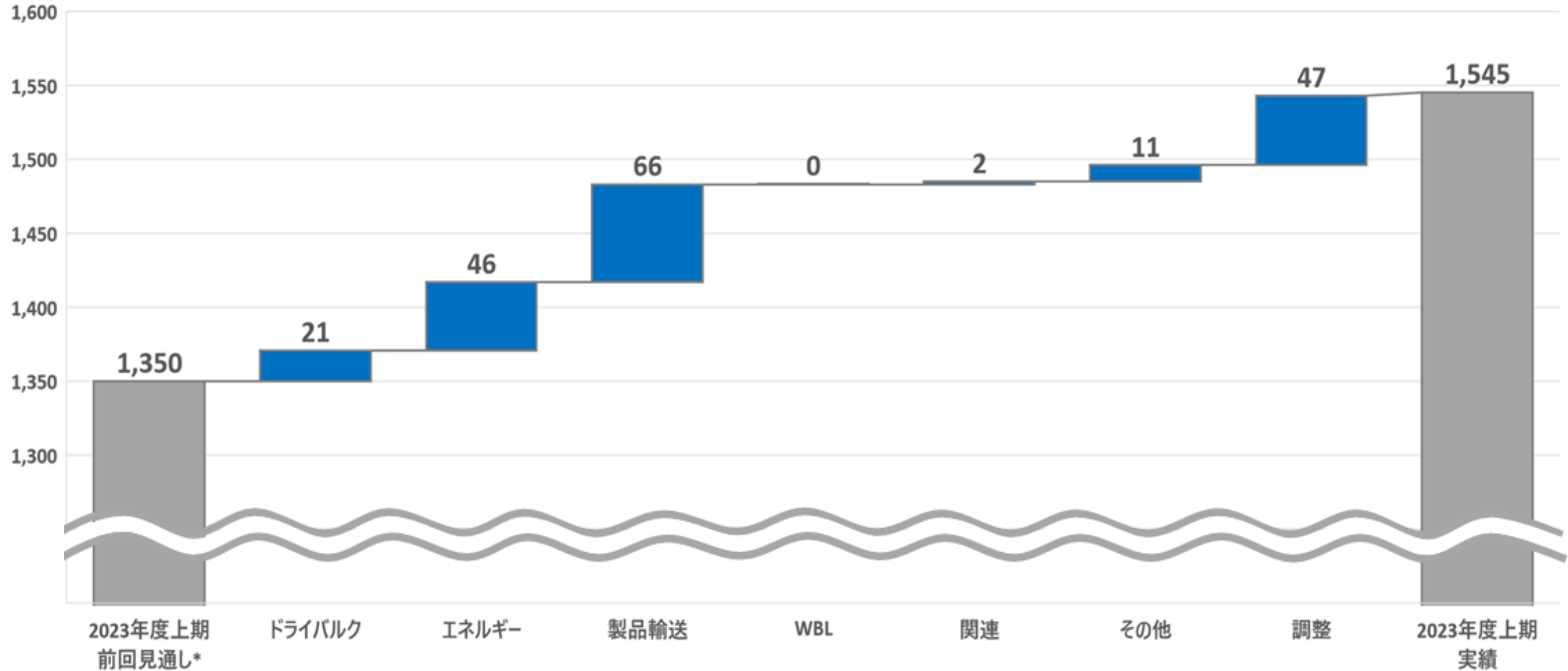
(註5) 2023年度のウェルビーイングライフ事業新設に伴い、これまで関連事業に含めていた「クルーズ事業」を除外しています。

(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2四半期 経常損益 前回見通し比差異分析

(単位: 億円)

■ 上振れ □ 下振れ ■ 合計



\* 2023年度1Q決算発表時 (2023年7月31日)の予想

# 3 2023年度 第2四半期 連結決算の要点（I）

## 【概況・ダイジェスト】

- ◆売上高：前回7/31発表の見通しに比して-68億円下振れ。エネルギー事業等が要因。
- ◆事業利益 / 経常利益 / 当期純利益：見通し差異 103億円/ 195億円/ 157億円の上振れ。
- ◆増減要因：ONEからの持分法投資利益の上振れた製品輸送事業をはじめ、全ての事業セグメントの経常利益は見通しを維持・上回る。  
(為替レート：上期実績 ¥ 138.71/US\$ 前回予想値 ¥ 134.47/US\$ 前年同期 ¥ 130.98/US\$)

## 【セグメント別】 [23年度2Q累計経常損益実績（7/31発表見通しとの差異/ 前年同期比増減）]

### ドライバルク事業 [ 321億円 (見通し差異 +21億円 / 前年同期比 -23億円) ]

- 鉄鋼原料船（ケープサイズバルカー）：8月末に一時的な落ち込みを見せたものの、豪州・ブラジルの旺盛な鉄鉱石出荷により市況は総じて堅調に推移し、前回見通しを上回る。
- 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）：中国経済の回復への悲観的観測がセンチメントの重しとなったが、各船型ともに市況が総じて堅調に推移し、見通しを上回る。
- その他（オープンハッチ船）：高市況時に成約した貨物契約のメリット享受により、見通しを上回る。

### エネルギー事業 [ 376億円 (見通し差異 +46億円 / 前年同期比 +155億円) ]

#### ■ タンカー・オフショア

- タンカー：原油船は、OPECプラスの減産により出荷が振るわず、需給が緩んだ状況が常態化。中国の原油在庫消化の動きから、市況は下落傾向が継続。石油製品船・ケミカル船は底堅く、市況は引き続き高水準で推移。結果、前回見通しを上回る。
- 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。

# 3 2023年度 第2四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

## ■ 液化ガス

- LNG船：新規契約の稼働により安定利益積み上げ、見通しを上回る。
- FSRU：香港プロジェクト開始によりほぼ見通し通りの損益を確保。

## 製品輸送事業 [716億円 (見通し差異 +66 億円 / 前年同期比 -4,651億円) ]

### ■ コンテナ船 [333億円 (見通し差異 +83 億円 / 前年同期比 -4,613億円) ]

- ONE：第2四半期（7～9月）において、積み高は港湾混雑解消により微増するも新造船の竣工増を背景に船舶需給が軟化し、短期運賃水準は概ね想定通りに推移。営業面では予想通りの利益となった一方、金利上昇に伴う金融利益増により、ONEからの持分法投資利益は見通しを上回る。
- 自動車船：日本出し完成車の生産正常化によって荷動きも回復、中国からのEV輸出の活況も続いていることから引き続き需給は締まった市況が継続。豪州等一部港湾の混雑継続やパナマ運河の渇水等による滞船が稼働率を悪化させ、柔軟に配船計画の見直しを行うも見通しを下回る。

### ■ 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、海外ターミナルは北米西岸の港湾作業遅延等により取扱量が減少。

ロジスティクス事業では航空・海上運賃市況が軟化したが見通し通りとなる。

## ウェルビーイングライフ事業 [49億円 (見通し差異 ±0 億円 / 前年同期比 +8 億円) ]

### ■ 不動産 [45億円 (見通し差異 +5 億円 / 前年同期比 -2 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見通しを上回り、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、見通し通りの利益を確保。

### ■ 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、ほぼ見通し通りの損益を確保。

## 関連事業 [12億円 (見通し差異 +2 億円 / 前年同期比 -3 億円) ]

曳船事業は、主に作業料金改定により、見通し通りの利益を確保。商社事業は国内船舶への補油回数が増加して見通しを上回る。

# 4 2023年度 連結業績予想

\* 2023年度1Q決算発表時（2023年7月31日）の予想

(単位: 億円)	上期			下期			通期		
	実績	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	7,901	7,970	△68	7,999	7,330	+668	15,900	15,300	+600
営業損益	493	500	△7	407	500	△93	900	1,000	△100
事業損益 (註1)	1,053	950	+103	647	850	△203	1,700	1,800	△100
経常損益	1,545	1,350	+195	655	850	△195	2,200	2,200	0
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,507	1,350	+157	693	800	△107	2,200	2,150	+50

為替 (註2)	¥138.71/\$	¥134.47/\$	+¥4.24/\$	¥141.31/\$	¥130.00/\$	+¥11.31/\$	¥140.01/\$	¥132.23/\$	+¥7.78/\$
燃料単価(VLSFO) (註2・3)	\$615/MT	\$592/MT	+\$23/MT	\$660/MT	\$640/MT	+\$20/MT	\$637/MT	\$616/MT	+\$21/MT
燃料単価(全油種) (註2・3)	\$610/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) 通期見通し(経常損益)へのSensitivity
2023年度2Q決算時点
為替: ±14億円/¥1/\$
燃料単価: ±0.1億円/\$1/MT (VLSFO)

【cf】前年度実績	上期	下期	通期
売上高	8,213	7,906	16,119
営業損益	560	526	1,087
事業損益 (註1)	5,752	2,018	7,771
経常損益	5,997	2,117	8,115
親会社株主に帰属する 当期純損益	6,015	1,945	7,960

為替(期中平均)	¥130.98/\$	¥138.36/\$	¥134.67/\$
燃料油単価(期中平均)	\$859/MT	\$636/MT	\$745/MT



# 4 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

\* 2023年度1Q決算発表時 (2023年7月31日)の予想

(単位: 億円)		上期			下期			通期		
		実績	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	ドライバルク船 (石炭船を除く)	1,898	1,900	△1	1,751	1,600	+151	3,650	3,500	+150
		321	300	+21	48	50	△1	370	350	+20
エネルギー事業	タンカー、オフショア、風力エネルギー、 石炭船、液化ガス(LNG船/LPG船/他)	2,149	2,200	△50	2,150	1,850	+300	4,300	4,050	+250
		376	330	+46	153	170	△16	530	500	+30
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、	2,992	3,000	△7	3,257	3,000	+257	6,250	6,000	+250
		716	650	+66	393	570	△176	1,110	1,220	△110
うち、コンテナ船事業 (註3)		280	280	0	269	250	+19	550	530	+20
		333	250	+83	66	220	△153	400	470	△70
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	522	520	+2	527	520	+7	1,050	1,040	+10
		49	50	0	40	40	0	90	90	0
うち、不動産事業		199	200	0	200	200	0	400	400	0
		45	40	+5	29	35	△5	75	75	0
関連事業(註5)	曳船、商社等	233	230	+3	216	230	△13	450	460	△10
		12	10	+2	12	10	+2	25	20	+5
その他		105	120	△14	94	130	△35	200	250	△50
		26	15	+11	13	15	△1	40	30	+10
調整(消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-
		42	△5	+47	△7	△5	△2	35	△10	+45
連結		7,901	7,970	△68	7,998	7,330	+668	15,900	15,300	+600
		1,545	1,350	+195	654	850	△195	2,200	2,200	0

【cf】前年度実績(註7)		上期	下期	通期
ドライバルク事業	ドライバルク船 (石炭船を除く)	2,355	1,940	4,296
		345	231	576
エネルギー事業	タンカー、オフショア、風力エネルギー、 石炭船、液化ガス(LNG船/LPG船/他)	1,891	1,996	3,887
		221	174	395
製品輸送事業	コンテナ船、港湾・ロジスティクス、 自動車船、フェリー・内航RORO船	3,402	3,371	6,773
		5,377	1,676	7,054
	うち、コンテナ船事業	265	265	530
		4,947	1,254	6,201
不動産事業		197	198	395
		47	33	81
関連事業	曳船、商社、客船等	281	289	571
		△2	△3	△5
その他		85	111	196
		1	16	17
調整(消去・全社)		-	-	-
		5	△10	△4
連結		8,213	7,906	16,119
		5,997	2,117	8,115

(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

(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。

# 5 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：前回見直しからの差異-100億円/ ±0 億円/ +50億円

コンテナ船は足元の短期運賃水準に鑑み下方修正するも、ドライバルク、エネルギー事業を上方修正。足元の円安傾向も加味し、経常利益は前回見直しを据置き。当期純利益は売船による特別利益増により上方修正。（為替レート：前回7/31発表 ¥ 132.23/US \$ から通期 ¥ 140.01/US \$ へ変更）

【セグメント別】 [23年度通期予想経常損益（7/31発表の見直し差異/ 前年度比増減※）] ※前年度実績は、2023年度以降の新セグメント区分未反映

**ドライバルク事業** [ 370億円（前回見直し差異 +20億円 / 前年度比 -206億円） ]

- 鉄鋼原料船（ケープサイズバルカー）：年内市況は底堅く推移する見込み。一方、年明け以降に季節要因により市況は落ち込む想定から前回見直しを据置き。
- 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）：年内は北米出し穀物の荷動きに支えられ堅調な市況を見込む一方、年明け以降は再び軟調に推移することを織り込む。木材チップ船の市況もやや軟調に推移することを想定。
- 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見込むも、足元の推移に鑑み上方修正。

**エネルギー事業** [ 530億円（前回見直し差異 +30億円 / 前年度比 +135億円） ]

### ■ タンカー・オフショア

- タンカー：原油船は前回見直し据置き。プロダクト船、ケミカル船において、荷動きは引き続き堅調に推移し、新造船竣工隻数も限定的であることから好調な運賃市況が望めるものとして前回見直しを上回る想定。
- 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、安定利益を確保。

# 5 2023年度 業績予想の要点（Ⅱ）

## ■ 液化ガス

- LNG船 : 新規契約の開始などもあり、引き続き安定利益を確保し、前回見通し通りの利益を確保。
- FSRU : 若干の費用発生増を想定するものの、香港プロジェクト開始により安定収入を確保。

## 製品輸送事業 [ 1,110億円 (前回見通し差異 -110億円 / 前年度比 -5,944億円) ]

### ■ コンテナ船 [ 400億円 (前回見通し差異 -70億円 / 前年度比 -5,801億円) ]

- ONE : 船腹需給の軟化及び欧州等での消費回復の遅れ、季節要因等を背景とした短期運賃下落の影響を受けると想定し、前回見通しより下方修正。
- 自動車船 : 引続き需給が引き締まった市況が継続。一部滞船影響の継続懸念はあるものの、配船効率を高めることでほぼ前回見通し通りを目論む。
- 港湾・ロジスティクス : 海外ターミナル売却影響に加えて、取扱荷量の減少傾向等を踏まえ、前回見通しは下振れる見込み。

## ウェルビーイングライフ事業 [ 90億円 (前回見通し差異 ± 0 / 前年度比 -(新セグメント) )

### ■ 不動産 [ 75億円 (前回見通し差異 ± 0 億円 / 前年度比 - 6 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、安定利益を確保する見通し。
- 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 隻投入効果も見込む。
- 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見通し通り損益改善を見込む。

## 関連事業 [25億円 (前回見通し差異 +5 億円 / 前年度比 +30億円) ]

曳船事業は、主に作業料金改定などにより更なる増益を見込む。





【配当】 1株当たり中間配当110円、期末配当を10円増配の80円とし、通期で190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)

# 6

## (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>・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> <li>・浮体式洋上風力開発を行うノルウェー・Odfjell Oceanwind AS社に出資参画(2023-10-5)</li> <li>・札幌ダイビル再開発プロジェクト計画を発表~創立100周年を迎え、札幌で街創りを開始~(2023-10-6)</li> <li>・新ブランド「MITSUI OCEAN CRUISES」と船名「MITSUI OCEAN FUJI」を発表 ~日本発祥のウェルビーイングを実現~(2023-10-12)</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>・MOL Chemical TankersがFairfield Chemical Carriersの買収に基本合意(2023-9-12)</li> </ul>
 <p>環境</p>	<ul style="list-style-type: none"> <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>・安全かつ高効率な、低温・低圧での液化CO2大量輸送技術の開発に関する日豪パートナーによるプロジェクト契約の締結について(2023-8-23)</li> <li>・メタノール二元燃料新造ばら積み船の定期用船契約に基本合意~2030年までに「LNG/メタノール外航船90隻」を着実に推進~(2023-9-20)</li> <li>・マレーシア・PETRONASグループと液化CO2輸送船の開発・保有を目的とした合弁会社設立に基本合意 (2023-9-25)</li> <li>・国際液化水素サプライチェーンの構築に向け、邦船3社がJSE Oceanに資本参加(2023-09-26)</li> </ul>
 <p>人財 (Human Capital) DX</p>	<ul style="list-style-type: none"> <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> <li>・当社管理外航船200隻超へ衛星通信サービスStarlinkを本格導入~船員のウェルビーイング向上により世界的な船員不足に対応~ (2023-10-16)</li> </ul>

## 7

## (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	2,650億円	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	0.92	0.9~1.0		
	ROE	49.8%	10%	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。

# ドライバルク船市況（スポット傭船料）

## [補足資料1]

### 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	13,400	14,500	20,000	10,000	15,000	14,800
パナマックス	12,200	11,900	12,000	14,000	14,000	14,000	13,000
ハンディマックス	10,400	8,900	9,600	11,000	11,000	11,000	10,300
ハンディサイズ	10,800	10,000	10,400	10,000	10,000	10,000	10,200

(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、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。

# 油送船市況（スポット傭船料換算）

## [補足資料2]

### 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	20,500	22,200	21,300	32,100
石油製品船 (MR)	主要5航路	29,200	26,400	27,800	23,900			
LPG船 (VLGC)	中東-日本	68,400	77,700	73,000	106,600			

(出所) 石油製品船及びLPG船：クラークソン

(注)

- 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	733	720				
北米東岸向け	886	870	878				
欧州向け	1,154	1,059	1,107				
南米向け	698	688	693				

\*China Containerized Freight Index



### 1. 2022年度（実績）

（単位：千台）

（進行基準／航海傭船を含む）	2022年度						
			上期	下期		通期	
	1Q	2Q		3Q	4Q		
<b>合計</b> （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／航海傭船を含む）	2023年度				
			上期	下期	通期
	1Q	2Q			
<b>合計</b> （欧州域内近海輸送も含む）	814	815	1,628	1,699	3,327

\*青字は見通し

# 船隊構成および不動産

# [補足資料5]

	2023年 3月末		2023年 9月末		2024年 3月末 (見込み)	
			1,000dwt			
ドライバルク事業	ケーブルサイズ	80	82	15,438	85	
	中小型 一般バルカー	パナマックス	31	45	3,701	44
		ハンディマックス	49	49	2,811	54
		ハンディサイズ	35	37	1,167	37
		(小計)	115	131	7,679	135
	木材チップ船	45	44	2,450	44	
	多目的船	36	39	531	40	
(小計)	276	296	26,098	304		
	(内、市況エクスポージャー)	(61)	(61)	-	(64)	
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	673	14
		ケミカルタンカー	86	84	2,189	82
		メタノールタンカー	22	22	934	22
		(小計)	158	155	13,167	153
		(内、市況エクスポージャー)	(76)	(85)	-	(85)
	液化ガス船	LNG船	94	97	8,045	99
		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	5	451	6
		LPG・アンモニア船	16	18	907	20
		その他	2	1	86	1
		(小計)	125	130	9,882	135
		(内、市況エクスポージャー)	(4)	(4)	-	(4)
	FPSO	9	11	3,081	11	
	サブシー支援船	3	3	27	3	
	石炭船	34	35	3,342	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	36	3,605	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	14	
	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	818	61,091	823	

## ダイビル所有棟数・面積

### 物件数(棟)

	2023年3月末	2023年9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9月末
大阪	1.6
東京	0.7

### 延床面積(千㎡)

	2023年3月末	2023年9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、ダイビル持分面積のみ算入。

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。

