

財務セクション

財政状態および経営成績の分析

事業環境と当期の概況

事業環境

2004年3月期の事業環境は、当初、SARS、イラク戦争による世界経済への影響が懸念されましたが、全般的には米国の景気回復の力強い足取りと中国を中心とするアジア諸国の高い経済成長に支えられ、コンテナ貨物、自動車、資源・エネルギーのほぼすべての海上荷動きが活況を呈しました。一方では、原油価格はイラク戦争終結後の5月以降も、米国の歴史的な低在庫率、OPECの減産、一部投機資金の流入などにより高止まりしたため、船舶燃料油価格は、前期比9%上昇しました。また、為替相場も米ドルに対し前期比7%の円高に推移しました。

こうした円高、船舶燃料油価格の上昇による減益要因を、適確な船隊整備を始めとする様々な営業努力、継続的なコスト削減により克服し、結果としては海上運賃の上昇、荷動きの増大による市況メリットを最大限に享受することが出来ました。

当期の概況

売上高

2004年3月31日に終了した当会計年度(当期)の売上高は9,973億円と、前期に比べて870億円、9.6%増加しました。コンテナ船の大型化による積取増加と各航路での運賃修復、ドライバルク市況の上昇、などが当期の売上高を1,375億円押し上げた一方で、円高が507億円のマイナスに働きました。

営業利益

当期の営業利益は921億円と、前期に比べて103.1%の大幅な増益となり、売上高営業利益率は9.2%と、前期に比べて4.2ポイント改善しました。

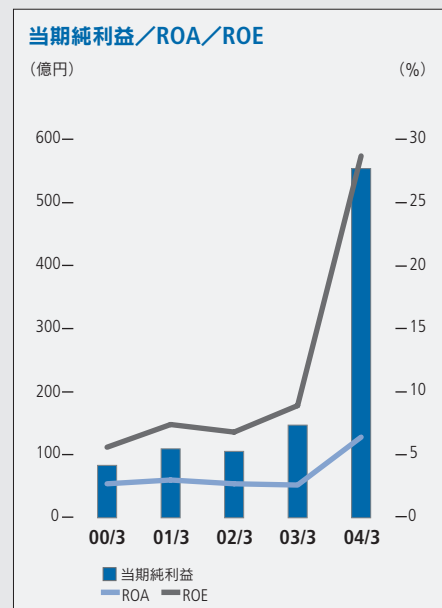
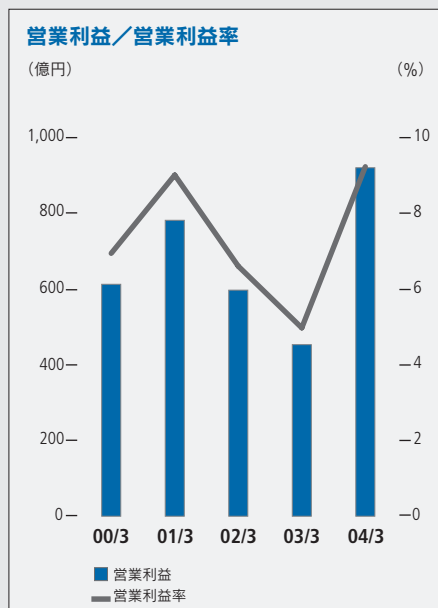
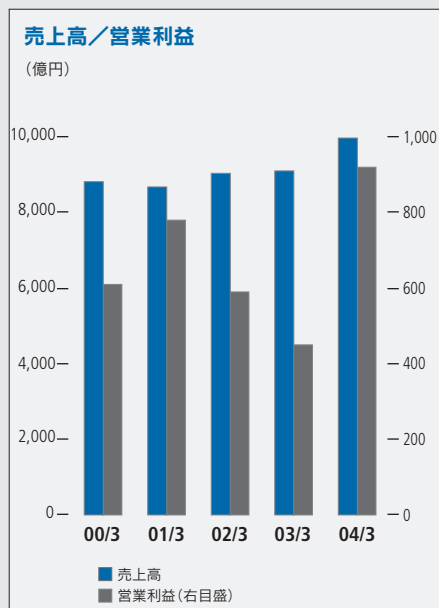
当社グループの主たる事業である外航海運業の営業利益は831億円であり、全体の90.2%を占めています。外航海運業における増益は、主にコンテナ船部門における大幅な運賃修復とコスト削減、並びにドライバルク・タンカー部門における市況好転と競争力のある船隊の整備等によるもので、円高・燃料油高によるマイナスの影響を優に打ち消しました。外航海運業、運送代理店及び港湾運送業の連結子会社の利益も、旺盛な荷動きを受け増加しました。

営業外収益

営業外収益は179億円改善し、23億円の損失となりました。主たる原因は、有利子負債削減及び円・米ドル金利の低下により支払利息が41億円減少したこと、持分法投資利益が32億円増加したことにあります。また、前期まで継続的に不経済船の売船と不採算子会社・資産の清算、合理化を実施し企業体質の強化に積極的に努めてきた対策が一巡したこと、及び株式市況の上昇に伴い投資有価証券評価額が大幅に改善したことも、当期の営業外収益の改善に貢献しています。

当期純利益

税金等調整前当期純利益は898億円と、前期の251億円に比べて257.5%増加しました。ここから法人税等を差し引き税効果会計による税額調整等を加えた結果、当期純利益は554億円と、前期の147億円に比べて276.6%の増加となりました。売上高当期純利益率は5.6%と、前期に比べて3.9ポイント改善しました。



セグメント情報

上段は売上高、下段は営業利益を示しています。

(単位: 億円)

	2004.3	2003.3	増減 (%)
外航海運業	8,302	7,430	872 / 11.7%
	831	375	456 / 121.8%
フェリー内航事業	354	335	20 / 5.9%
	13	6	6 / 93.8%
運送代理店及び港湾運送業	847	789	58 / 7.4%
	54	23	30 / 132.2%
貨物取扱業及び倉庫業	470	484	-14 / -2.9%
	2	-1	3 / -%
その他事業	721	748	-27 / -3.6%
	29	40	-10 / -27.4%

外航海運業: 前述の理由により、増収、及び大幅な増益となりました。

フェリー内航事業: フェリー事業においては、各社における合理化及びコスト削減が奏功し、損益は改善しました。商船三井フェリー(株)による、東京/博多航路・大洗/苫小牧航路での共同配船の開始等が効果を挙げました。内航海運業においては、グループ内での事業統合により損益を改善しました。

運送代理店及び港湾運送業: 外航海運業の荷動き増加と良好な運賃市況に支えられ、これに関連する運送代理店及びコンテナターミナル事業が、増収、及び大幅な増益となりました。

貨物取扱業及び倉庫業: SARS及びイラク戦争の影響や不採算事業からの撤退により減収となりましたが、新設の本社「ロジスティクス事業部」によるグループ戦略の立案・推進、グループ各社での営業強化・コスト削減の奏功により、損益は改善しました。

その他事業: その他事業は、商社事業・不動産事業・建設業・金融業等があります。建設業における大規模工事の終了により、今期は減収減益となりました。

セグメントの改編について

当社では、これまで連結損益計算書を左記図表の通り5つのセグメントに分類してきましたが、2005年3月期より以下の通り6つの新しいセグメントに改編します。

売上高の83%を占める「外航海運業」を大きな2つのビジネスユニットである「コンテナ船」と「不定期専用船」の2セグメントに分割、併せて各セグメントに関連する貸船業・運送代理店・港湾運送業の事業・グループ会社をそれぞれのセグメントに統合し、監督責任を明確にします。

ロジスティクス事業部が管轄する通関業・貨物取扱業・倉庫業のグループ会社を「ロジスティクス事業」セグメントに統合し、グループ全体でのロジスティクス事業の推進を図ります。

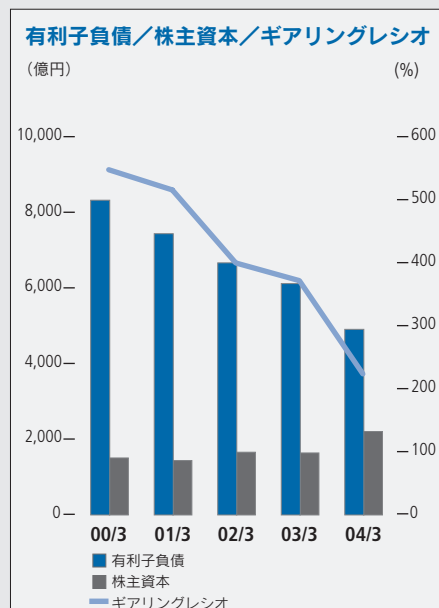
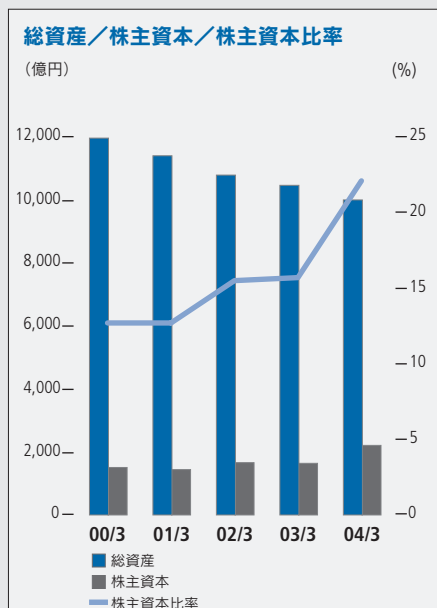
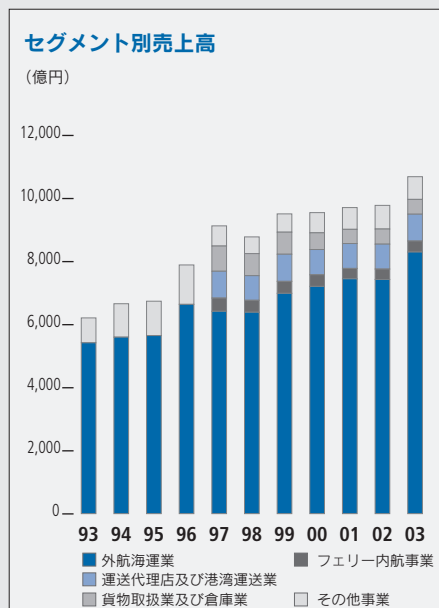
曳船を除く「フェリー内航事業」と、内航関連の貨物取扱業のグループ会社を「フェリー・内航」セグメントに統合します。

曳船・客船及びその他関連事業を、「関連事業」セグメントに統合します。

主として管理部門のグループ会社を、「その他」セグメントに統合します。

流動性及び資金の源泉

当社グループの主要事業である外航海運では、現金決済を原則としていますので、運賃の早期回収とグループ内資金の効率化を図り、運転資金を極力圧縮することを大命題として取り組んでいます。当期は、船舶投資を中心とする設備投資を、売船及びその他の資産売却で賄ったこともあり、営業活動によるキャッシュ・フローをほぼ借入金の返済資金に充当し、大幅な有利子負債の削減を達成しました。MOL STEPでは「特色のある世界最大の総合海運会社」として成長することを目指して、これまで以上に設備投資をすることを計画していますが、営業活動によるキャッシュ・フローの一部を引続き有利子負債の削減に充当し、財務体質を更に強化することを目標としています。



財政状態-2004年3月期末と2003年3月期末との比較

資産

2004年3月31日現在の総資産は、船舶が前期に比べて1,160億円減少したこと等により、前期末に比べて464億円減少の1兆2億円となりました。「流動資産」の増加要因は、主に運航規模の拡大と市況の上昇により航海未完了船の備船料・費用が「繰延及び前払費用」として前期に比べて84億円増加したことによるものです。「有形固定資産」の主な減少要因は、備船・リース船が増えた一方保有船が減少したため「船舶資産」が1,160億円減少したことによるものです。「投資その他の資産」は、主に株価上昇による投資有価証券の評価切り上げのため、前期に比べて353億円増加しました。

負債・資本

負債は7,715億円と、前期に比べて1,026億円減少しました。有利子負債は、MOL nextの計画に基づいて、当期においても長期・短期借入金の返済等の積極的な削減に取り組んだ結果、期末残高は4,917億円と、前期末に比べて1,210億円減少しました。「前受金」が80億円増加しているのは、航海未完了船の運賃・貸船料が運航規模の拡大と市況の上昇により増加したもので、流動資産項目の「繰延・前払」費用の増加とみあっています。また、「長期借入金」の減少額880億円は、償却後船舶資産の減少額とほぼみあっています。

株主資本は前期に比べて567億円増加し、2,215億円となりました。これは主に当期利益の積み増し等による利益剰余金の増加や、その他有価証券評価差額金の増加によるものです。

キャッシュ・フロー

当期の営業活動によって得られたキャッシュ・フローは1,146億円と、前期に比べて317億円増加しました。増加の最大の要因は税金等調整前当期

純利益が前期に比べて647億円と大幅に増加したことです。この他売上債権の増加幅が減少したことも寄与しました。

投資活動によって得られたキャッシュ・フローは4億円と、前期に比べて511億円増加しました。これは主に船舶の売却と短期貸付金の回収などによるものです。

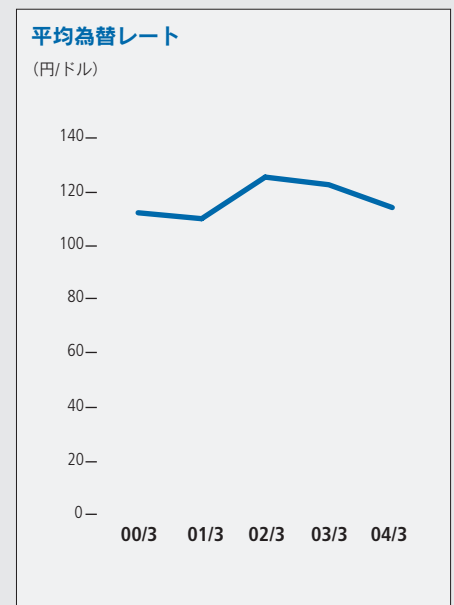
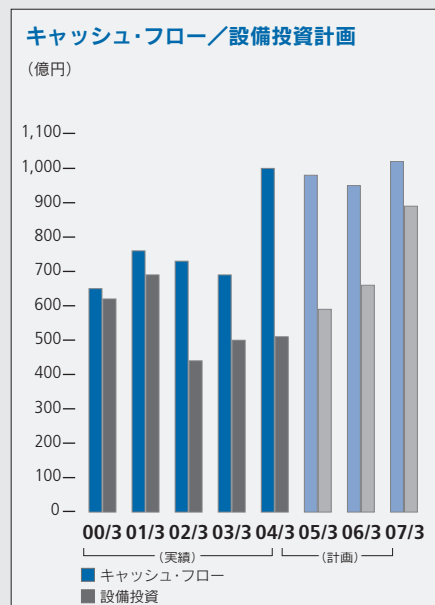
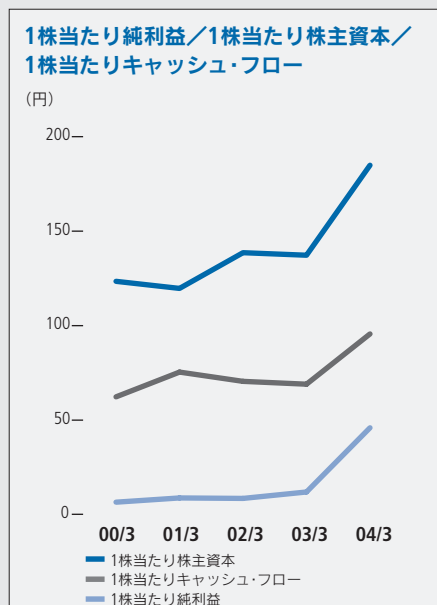
財務活動のために使われたキャッシュ・フローは1,109億円と、前期に比べて836億円増加しました。これは主に長期及び短期の借入金返済と、コマーシャル・ペーパーの減少によるものです。

以上により現金及び現金同等物は当期22億円増加し、期末残高は453億円となりました。

設備投資

当期は船舶の建造を中心に、505億円の設備投資を実施しました。当社グループでは、2001年度から2003年度のMOL nextの3年間に合計71隻、約3,000億円相当の船隊整備を行いました。2004年度から2006年度のMOL STEPの3年間には、それより6割ほど多い、合計117隻、約4,900億円相当の船隊整備を行います。この船舶建造費用の半分弱(2,140億円)は、「船舶」もしくは「長期貸付金」・「非連結子会社及び関連会社に対する投資等」という形態でバランスシート上に表示されますが、残り半分強は「長期定期備船」や「リース」などの形態で整備する予定ですので、この部分はバランスシート上には現れません。リースについては、連結財務諸表に対する注記9を参照願います。

なお、MOL STEPでは今後3年間の設備投資(総額2,140億円を計画)を、キャッシュ・フロー(計画総額2,910億円)の範囲内で行ない、その差770億円を長期・短期借入金の返済や社債償還金など、有利子負債のさらなる圧縮に充当する計画です。2007年3月末の目標残高は、4,200億円です。



オフバランス取引、契約債務、偶発債務

当社グループの主たる保証債務は、LNG船を保有するJV会社に対するものです。

当社グループの主要な契約債務は短期及び長期借入金、コマーシャル・ペーパー、船舶等に関するリース債務です。契約債務の詳細及び偶発債務については、連結財務諸表に対する注記5、6及び9を参照願います。

リスク管理の状況

当社グループは、主たる事業である外航海運業において、事業の性質上、為替リスク、船舶燃料油価格リスク、金利変動リスク等の様々なリスクにさらされています。これらに対処するために、当社グループは独自の体制及び手法をもってリスク管理に取り組んでいます。

為替リスク

当社グループにおいては、売上高のうち、米ドル建ての海上運賃収入が大半を占めており、費用についても米ドル・現地通貨建ての費用が多く発生します。外貨建て収入が費用を上回っていることにより、他の通貨に対する円高(特に米ドルに対する円高)は当社グループの損益に悪影響を及ぼします。当社グループでは、費用のドル化を進めるとともに、通貨ヘッジ取引を行い、米ドルの為替変動による悪影響を最小限に止める努力を行なっています。なお、当社グループでは、ドル・円レートが1円変動する毎に、目下のところ、連結経常損益に13億円程度の影響があると試算しています。

船舶燃料油価格リスク

当社グループにとって、船舶運航のための船舶燃料油の調達是不可欠です。船舶燃料油の市場価格は概ね原油価格に連動しており、原油価格の上昇は当社グループの損益に悪影響を及ぼします。当社グループが運航す

る全船で年間約5百万トン弱の燃料を消費しますが、その凡そ半分については燃料価格の変動リスクは顧客・傭船者などに転嫁されています。従って、年間平均燃料価格がトン当たり1ドル上昇した場合、当社グループの連結経常損益に及ぼす影響は3億円と試算しています。さらに、燃料ヘッジ取引により調達コストの平準化・削減に努めています。

金利リスク

当社グループでは、運転資金や設備資金は主として外部からの借入れを利用しており、変動金利で調達している資金については金利変動の影響を受けます。このため、当社グループでは固定金利での借入れや金利スワップ取引により金利の固定化を積極的に進め、金利変動リスクの制限に努めています。因みに、2004年3月末時点でのドル建て或いは円建ての有利子負債総額は4,917億円ですが、そのおよそ7割に相当する借入元本に対する金利を固定化し、1%あたりの金利上昇が通年の連結経常損益に与える影響を十数億円の範囲にとどめております。

船舶の運航リスク

当社グループは、常時500隻を超える船舶を世界中に運航しており、洋上で不慮の事故に遭遇する可能性があります。事故防止に向け、「安全運航と海洋・地球環境の保全」を企業理念に掲げ、独自の安全管理制度を確立し、船員教育や訓練システムを充実させるなど、万全の体制をとっております。

万が一、当社船舶の衝突・沈没・火災、その他の海難事故により、当社及び第三者に損害が発生した場合でも、当社業績に重大な影響を及ぼすことのないように、十分な保険填補が受けられるよう手配しています。

今後の見通し

当社グループでは2004年3月に発表した新中期経営計画「MOL STEP」において2004年度1,050億円、2005年度1,100億円、2006年度1,150億円、3年

間で総額3,300億円の営業利益を目標に掲げました(前提:為替レート¥110/US\$ 燃料油価格US\$150/MT)。

また、2004年5月の決算発表時には、2004年度利益見通しとして、営業利益で1,150億円、当期利益で620億円を公表しました(前提:為替レート¥110/US\$ 燃料油価格US\$180/MT)。これは、史上最高益を大幅に更新した2003年度利益水準を営業利益でさらに229億円上回ります。2004年度は、改編された全てのセグメントで増益を目指しますが、とりわけドライバルク部門とコンテナ船部門の増益が業績向上に大きく寄与すると予想しています。

