



2016年度(2017年3月期)
通期決算説明資料

2017年4月28日
株式会社商船三井

目次

2016年度 連結決算概要	2
2016年度 連結決算の要点	4
2017年度 連結業績予想	6
2017年度 業績予想の要点	8
[補足資料 1-9]	10

(註)金額は億円未満を切り捨て表示

2016年度 連結決算概要

*2016年度第3Q決算発表時点(2017年1月31日)

(単位: 億円)	2016年度 実績					2015年度 通期 実績			2016年度 前回見通し* (通期)	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	増減		差異		
売上高	3,600	3,534	3,678	4,229	15,043	17,122	△ 2,078	△12%	14,820	+223
営業損益	△ 35	15	△ 0	46	25	23	+2	+10%	△ 80	+105
経常損益	7	47	83	116	254	362	△ 108	△30%	80	+174
親会社株主に帰属する 当期純損益	14	146	29	△ 137	52	△ 1,704	+1,757	-	0	+52
為替(期中平均)	¥110.31/\$	¥103.64/\$	¥105.20/\$	¥115.11/\$	¥108.57/\$	¥120.62/\$	△¥12.05/\$		¥107.29/\$	+¥1.28/\$
燃料単価(期中平均)	\$226/MT	\$257/MT	\$305/MT	\$339/MT	\$284/MT	¥265/\$	+\$19/MT		\$289/MT	△\$5/MT

(註)燃料単価: 補油単価

【経常損益】前期比増減分析

(単位: 億円)

為替変動	△96	前年同期比	¥12.05/\$ 円高
燃料油価格変動	△33	前年同期比	\$19/MT 上昇
積取り/運賃変動・その他	+20		
(合計)	△108		

[セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

*2016年度第3Q決算発表時点(2017年1月31日)

(単位: 億円)	2016年度 実績					2015年度 通期 実績			2016年度 前回見通し*	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期		増減	(通期)	差異	
不定期専用船 事業	1,787	1,730	1,793	2,131	7,442	8,453	△ 1,010	△11%	7,300	+142
	84	118	54	132	390	548	△ 158	△29%	300	+90
コンテナ船 事業	1,467	1,449	1,545	1,744	6,207	7,191	△ 983	△14%	6,150	+57
	△ 116	△ 97	△ 47	△ 67	△ 328	△ 298	△ 30	-	△ 400	+71
フェリー・内航 RORO船事業	102	108	108	100	420	431	△ 11	△15%	430	△ 9
	9	15	14	6	45	43	+1	+2%	45	0
関連事業	224	227	214	233	900	966	△ 65	△7%	870	+30
	31	26	34	31	123	101	+21	+21%	120	+3
その他	18	18	16	19	73	79	△ 6	△9%	70	+3
	6	0	12	0	18	35	△ 17	△49%	20	△ 1
調整 (消去・全社)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 8	△ 14	14	13	5	△ 69	+74	-	△ 5	+10
連結	3,600	3,534	3,678	4,229	15,043	17,122	△ 2,078	△12%	14,820	+223
	7	47	83	116	254	362	△ 108	△30%	80	+174

註1)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

註2) 不定期専用船事業＝ドライバルク船部門、油送船部門、LNG船・海洋事業部門、自動車船部門

註3) 関連事業＝不動産事業、客船、曳船、商社、人材派遣業等

2016年度 連結決算の要点(I)

【概況】

◆ 経常利益は前期比30%減。

← 構造改革効果によりドライバルク船は大幅改善。

← 円高、コンテナ市況不振に加えて、前期高い水準で推移した油送船市況が下落。
自動車船損益悪化。

◆ 前回(1/31)発表時の想定からは、大幅に上振れての落着。

← 第4四半期 コンテナ船積高好調。ドライ市況想定比上振れ。自動車運航効率改善等。

⇒ 四半期ベースでは、2015年度4Qから4四半期連続して改善

【セグメント別】 [2016年度経常損益実績(前期比増減)]

不定期専用船事業 [390億円 (-158億円)]

■ ドライバルク船

・ 市況連動船： 市況は昨年春先の記録的低水準を脱し、ブラジル鉄鉱石の堅調な出荷、中国の石炭輸入増加等により回復基調となった。年明けからも南米積穀物の出荷増、FFAの上昇といった好材料もあり、比較的堅調に推移。

・ 中長期契約船： 鉄鋼原料・電力炭・木材チップ等固定型運賃契約により一定の利益確保。

⇒ 構造改革推進により前年度の赤字から大幅改善、しっかりと黒字を確保。前回社内想定からは上振れて落着。

■ 油送船

・ 原油船： 新造船竣工やナイジェリア内乱等による需給悪化で7月以降低迷した市況は、その後同国からの出荷再開や冬場需要期もあり改善。市況が高騰した前期からは大幅軟化。

・ プロダクト船、LPG船、ケミカル船市況は弱含み。メタノール船・シャトルタンカーは着実に安定利益計上。

⇒ 市況が高騰した前期から大幅減益。

2016年度 連結決算の要点(Ⅱ)

■ LNG船・海洋事業

- ・ 期初想定に沿って着実に利益を計上。

■ 自動車船

- ・ 欧米向け荷動きは引き続き堅調に推移した一方、資源価格安影響により中近東、アフリカ向け荷動きが低迷。減船と同時に、トレードパターンの変化に対応し運航効率向上を目指した。
- ⇒ 前期比大幅減益なるも、前回社内想定から上振れ、若干の黒字で落着。

コンテナ船事業 [▲328億円 (－30億円)]

- ◆ 運賃：北米航路は夏場以降堅調に推移。騰落を繰り返して推移していた欧州航路も冬場に入り旺盛な需要から回復。南米東岸航路は需給改善により高水準にて推移。
 - ◆ 積取：アジア出し北米向け荷動きは10-12月に続き1-3月も過去最高を更新した模様。欧州向けも前年からは回復基調。4Qは北米復航積取増により空コンテナ回送費減。
 - ◆ イールドマネジメント深化、コスト削減進展。
- ⇒ 前期比若干の悪化だが、航路損益段階では改善。前回見通し比では大幅に上振れての落着。

フェリー・内航RORO船事業 [45億円 (+1億円)] 熊本地震の影響あるも、需要は堅調。

関連事業 [123億円 (+21億円)] 新ダイビル竣工の一時費用が発生した前期から増益。

その他調整 [23億円 (+57億円)] 単体為替差損益改善等。

【配当】 期末無配(前回発表から変更無し)。中間配当2.0円を支払い済み。

2017年度 連結業績予想

(単位: 億円)	2017年度 予想			2016年度 実績			増減	
	上期	下期	通期	上期	下期	通期	(通期)	
売上高	8,050	8,050	16,100	7,135	7,908	15,043	+1,056	+7%
営業損益	40	50	90	△ 20	45	25	+64	+252%
経常損益	110	110	220	54	199	254	△ 34	△14%
親会社株主に帰属する 当期純損益	70	30	100	160	△ 108	52	+47	+90%
為替(期中平均)	¥110.00/\$	¥110.00/\$	¥110.00/\$	¥106.98/\$	¥110.16/\$	¥108.57/\$	+¥1.43/\$	
燃料単価(期中平均)	\$350/MT	\$350/MT	\$350/MT	\$241/MT	\$321/MT	\$284/MT	+\$66/MT	

(註)燃料単価: 補油単価

(参考) 経常損益へのSensitivity

2017年度 (年間/最大)

為替: ±7億円/¥1/\$

燃料単価: ±1.7億円/\$1/MT

[セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

		2017年度 予想			2016年度 実績			増減	
		上期	下期	通期	上期	下期	通期	(通期)	
(単位: 億円)									
ドライバルク船事業	ドライバルク船 (石炭船以外)	1,250 65	1,250 65	2,500 130	1,250 54	1,427 65	2,678 119	△178 +10	△7% +9%
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	1,300 80	1,300 80	2,600 160	1,268 154	1,409 112	2,678 267	△78 △107	△3% △40%
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、 フェリー・内航RORO船	4,950 △80	5,000 △85	9,950 △165	4,126 △194	4,586 △85	8,713 △279	+1,236 +114	+14% -
	うち、コンテナ船事業	3,650 △95	3,750 △120	7,400 △215	2,916 △213	3,290 △114	6,207 △328	+1,192 +113	+19% -
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	450 60	450 60	900 120	452 57	447 66	900 123	+0 △3	△0% △3%
その他		100 5	50 10	150 15	37 5	35 12	73 18	+76 △3	+105% △17%
調整 (消去・全社)		- △20	- △20	- △40	- △22	- 28	- 5	- △45	- -
連結		8,050 110	8,050 110	16,100 220	7,135 54	7,908 199	15,043 254	+1,056 △34	+7% △13%

註1)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

註2)2017年度予想、ならびに2016年度実績は、内部取引を考慮・変更せずに旧セグメントを新セグメントに単純に組み替えた概算参考数値

2017年度から開示セグメントが変更となりました

2017年度 業績予想の要点（Ⅰ）

【概況】

◆ 市況

ドライバルク船：前期からは若干の改善を見込むが、本格的回復には今しばらく時間がかかるとの前提。

油送船：全体に軟調傾向が継続。

コンテナ船：好調な荷動きが初夏まで続けば、その後の繁忙期入りにより、上期については運賃水準も堅調に推移と想定。年間契約更改も貢献。

◆ その他の事業環境については大幅な改善を見込まない前提。

◆ 安定利益：550億円（ドライバルク船・油送船・LNG船・海洋事業の長期契約、関連事業）

【セグメント別】 [2017年度経常損益見通し（前期比増減）(前期数値は概算参考値)]

ドライバルク船事業 [130億円（+10億円）]

- ・ 市況：大型船(ケープサイズ)は需給バランスの改善により市況底打ち感が鮮明になりつつある中、低水準ながらも堅調な市況推移を見込む。中小型船についても石炭・穀物輸送需要は堅調に推移すると予想。全般に回復基調だが、本格的回復にはまだ時間を要する。
 - ・ 中小型船については構造改革によって市況エクスポージャーの大幅縮小が実現。有利貨物獲得による採算向上を図る。
- ⇒ 長期契約からの安定利益を着実に計上し、前期からは若干の増益を見込む。

エネルギー輸送事業 [160億円（-107億円）]

■ 油送船

- ・ 原油船：原油輸送需要はほぼ横ばいの一方、新造船竣工により引き続き高いレベルでの供給増が予想され、需給は軟化を見込む。バラスト水管理規制発効による老齢船撤退加速、

2017年度 業績予想の要点（Ⅱ）

OPEC減産の代替として輸送距離の長い西アフリカ原油の調達が進めばポジティブ材料。

・プロダクト船は引き続き供給圧力が強く、この影響がケミカル船にも波及。

⇒ 前期比大幅減益。

■ LNG船・海洋事業：着実に安定利益を計上

製品輸送事業 [▲165億円 (+114億円)]

■ 自動車船：資源国向けの荷動き低迷が長期化。減船・運航効率向上による対応を継続。

⇒ 前期並み利益水準を見込む。

■ コンテナ船事業 [(内数) ▲215億円 (+113億円)]

・ 運賃：好調な荷動きを反映した現在の運賃水準が初夏まで続けば、その後の繁忙期入りにより一段高となることを想定。但し夏場ピーク後には一定の軟化を前提。前年比大幅上昇となった欧州年間契約更改に続き、北米年間契約も一定の値上げを見込む。

・ 積取：アジア出し北米向け荷動きは継続して過去最高ペースを記録しており、当面は堅調な推移を見込む。欧州向けも2016年後半より回復ペースが加速している。

⇒ いまだ大きな赤字が残るものの、前期からは大幅改善を見込む。

■ フェリー・内航RORO船：引き続き堅調な需要を取り込み。フェリー新造2隻就航。

関連事業 [120億円 (-3億円)]

安定利益を着実に計上

【配当】通期で1株当たり2円(中間1円 + 期末1円)を予定。(配当性向24%)

ドライバルク船市況(スポット傭船料)

[補足資料1]

1. 2016年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	2016年度						通期
	上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況	2016年4-9月			2016年10月-2017年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	6,700	8,100	7,400	12,200	11,200	11,700	9,500
パナマックス	4,900	5,700	5,300	8,600	8,300	8,500	6,900
ハンディマックス				8,300	8,200	8,200	8,200
スモールハンディ				6,900	6,600	6,800	6,800
海外子会社運航船に関わる市況	2016年1-6月			2016年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	2,700	6,700	4,700	8,100	12,200	10,100	7,400
海外子会社運航船に関わる市況	2016年1-6月			2016年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
パナマックス	3,100	4,900	4,000	5,700			4,600
ハンディマックス	3,800	5,800	4,800	7,100	2016年10月以降は 営業・運航を東京へ移管		5,600
スモールハンディ	3,400	4,800	4,100	5,800			4,700

2. 2017年度(実績・見通し)

(単位: US\$/日)

船型	2017年度						通期
	上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況	2017年4-9月			2017年10月-2018年3月			平均
ケープサイズ							
ケープサイズ		14,000			13,500		13,800
パナマックス		10,500			10,500		10,500
ハンディマックス		9,500			9,500		9,500
スモールハンディ		7,500			7,500		7,500
海外子会社運航船に関わる市況	2017年1-6月			2017年7-12月			平均
	1-3月	4-6月					
ケープサイズ	11,200	14,000	12,600		15,500		14,100

(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) 海外子会社運航船については、暦年ベース(1-12月)の市況実績・見通しを表示。(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。)

4) ケープサイズは5航路(2014年度通期決算発表より変更)、パナマックスは4航路、ハンディマックスは5航路、スモールハンディは6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. 2016年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2016年度						通期
		上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況		2016年4-9月			2016年10月-2017年3月			平均
		4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
原油船(VLCC)	中東-日本 (参考:WS)	41,000 (79)	17,100 (49)	29,000 (64)	45,900 (91)	27,100 (69)	36,500 (80)	32,800 (72)
石油製品船(MR)	主要5航路	12,600	9,600	11,100	9,500	11,100	10,300	10,700
海外子会社運航船に関わる市況		2016年1-6月			2016年7-12月			平均
		1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
LPG船(VLGC)	中東-日本	45,600	20,200	32,900	11,600	14,100	12,800	22,900

(出所) 石油製品船及びLPG船: クラークソン

2. 2017年度(実績・見通し)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2017年度						通期
		上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況		2017年4-9月			2017年10月-2018年3月			平均
原油船(VLCC)	中東-日本 (参考:WS)		(72)			(82)		(77)
石油製品船(MR)	主要5航路							
海外子会社運航船に関わる市況		2017年1-6月			2017年7-12月			平均
		1-3月	4-6月					
LPG船(VLGC)	中東-日本	17,400						

(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) 2016年度のVLCCのWSは、2017年のFlat Rateに基づき再計算した数値。
- 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) LPG船は海外子会社で運航しており、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. 2016年度(実績)

(単位: 千台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2016年度						
	上期			下期		通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q			
合計	970	1,038	2,007	1,006	1,064	2,070	4,077

2. 2017年度(見通し)

(単位: 千台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2017年度		
	上期	下期	通期
合計	2,089	2,083	4,172

*青字は見通し

コンテナ船 主要航路消席状況・運賃推移

[補足資料4]

1. 消席状況

(単位:千TEU)

北米航路 (アジア/北米)		2015年度					2016年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往	スペース	205	219	204	188	815	214	235	233	229	910
	積高	188	208	179	173	748	186	206	214	210	816
	消席率	92%	95%	88%	92%	92%	87%	88%	92%	92%	90%
復	スペース	194	218	208	194	814	200	235	235	226	895
	積高	102	101	103	106	413	119	117	132	141	509
	消席率	53%	46%	50%	55%	51%	60%	50%	56%	62%	57%

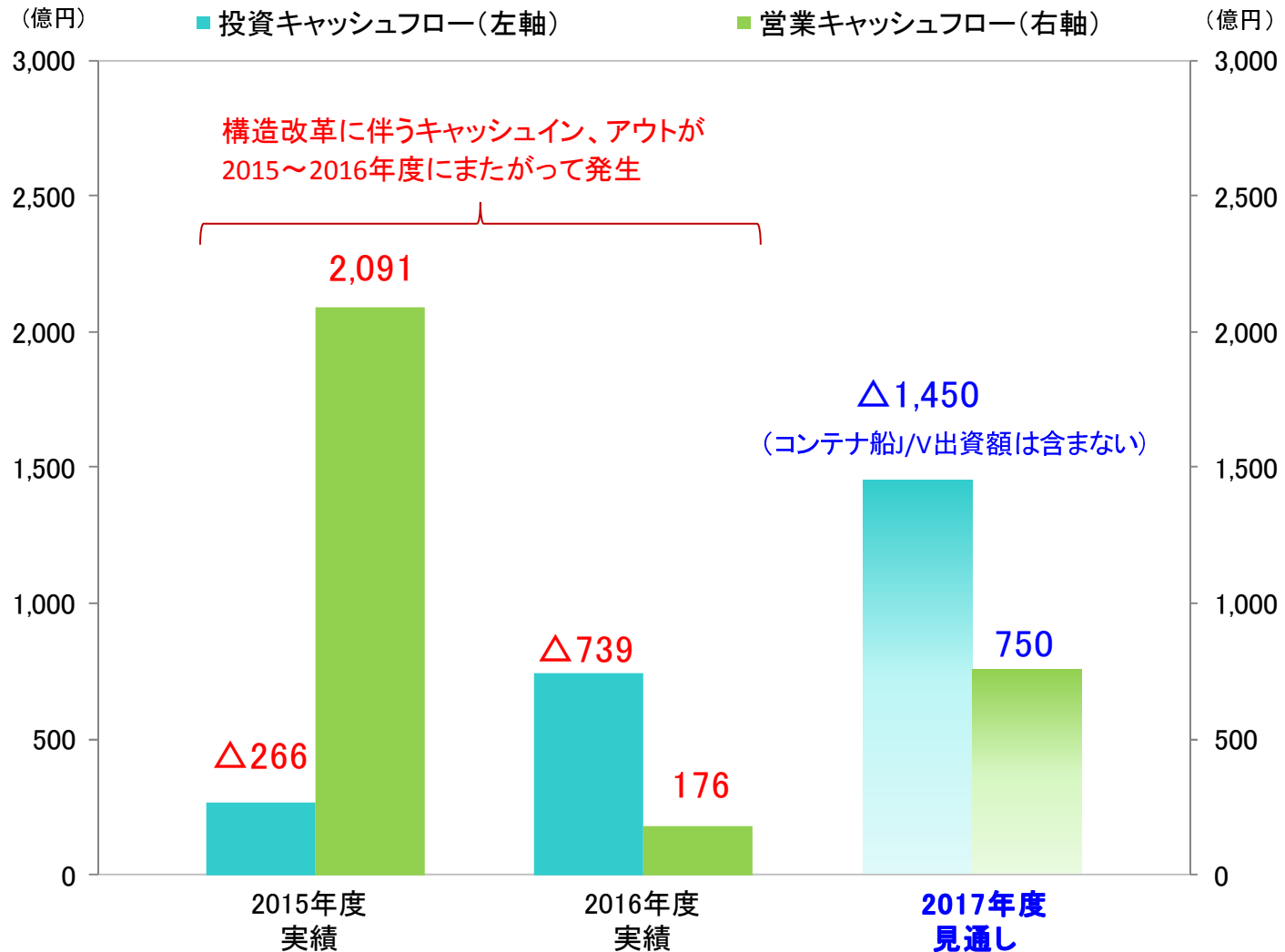
欧州航路 (アジア/欧州)		2015年度					2016年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往	スペース	120	114	103	112	450	113	115	104	125	457
	積高	100	103	96	100	398	106	103	101	124	434
	消席率	83%	90%	93%	89%	88%	93%	90%	98%	100%	95%
復	スペース	114	121	106	110	451	107	110	107	108	432
	積高	76	77	78	76	308	80	77	86	85	328
	消席率	67%	64%	74%	69%	68%	75%	69%	81%	78%	76%

全航路		2015年度					2016年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
スペース		1,538	1,521	1,395	1,345	5,799	1,361	1,435	1,404	1,394	5,594
積高		1,036	1,027	972	959	3,994	1,031	1,047	1,093	1,118	4,289
消席率		67%	67%	70%	71%	69%	76%	73%	78%	80%	77%

2. 平均運賃 (指数表示: 2008年度1Q=100)

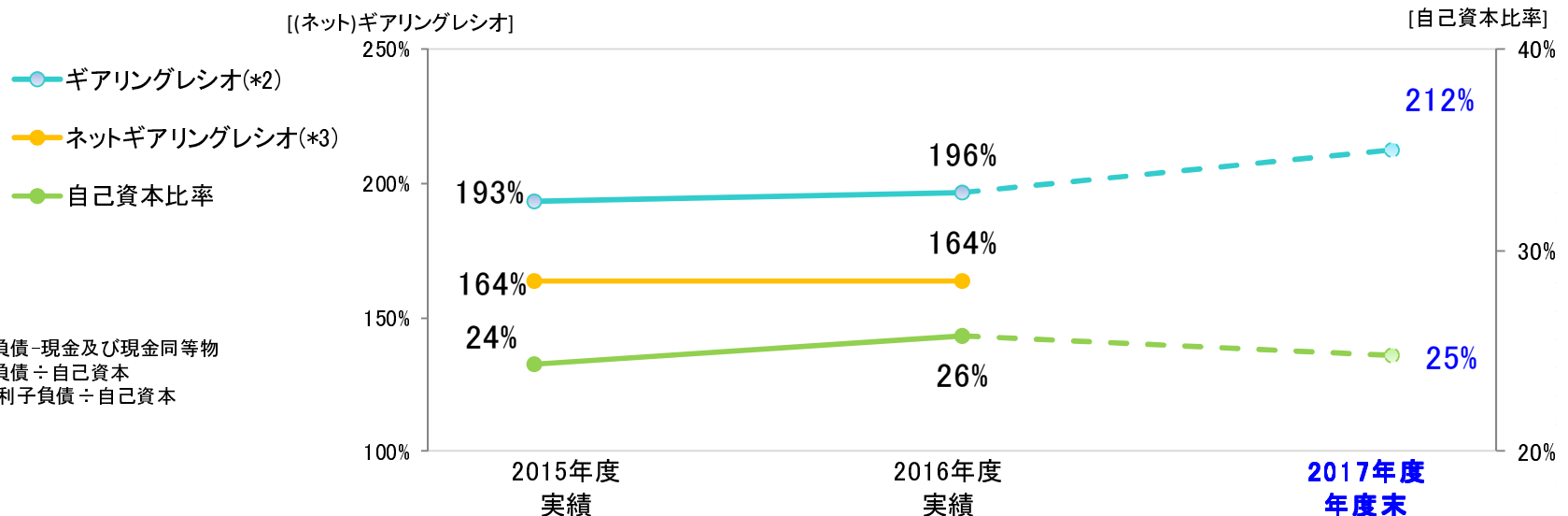
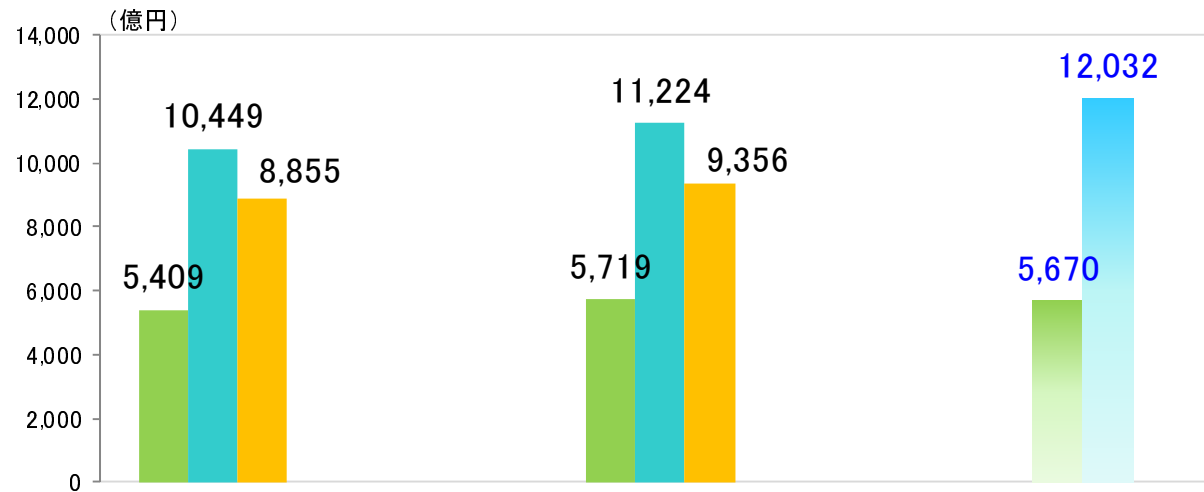
全航路		2015年度					2016年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
運賃指数		74.2	73.0	67.4	64.7	70.0	59.8	60.7	58.9	60.8	60.0

(参考)燃料単価(/MT) \$369 \$286 \$235 \$173 \$265 \$226 \$257 \$305 \$339 \$284



経常損益(億円)	362	254	220
親会社に帰属する当期純損益(億円)	△1,704	52	100
平均為替	¥120.62/\$	¥108.57/\$	¥110.00/\$

- 自己資本
- 有利子負債
- ネット有利子負債(*1)



(*1)有利子負債-現金及び現金同等物
 (*2)有利子負債÷自己資本
 (*3)ネット有利子負債÷自己資本

(期末為替)	2015年度	2016年度	2017年度
単体	¥112.68/\$	¥112.19/\$	¥110.00/\$
海外子会社	¥120.61/\$	¥116.49/\$	¥110.00/\$

(註) 2017年度に予定するコンテナ船J/Vへの出資(現金出資+現物出資)のうち
 現金出資部分については、手元の現預金から拠出する前提

船隊構成(海洋事業含む)

[補足資料7]

		2016年 3月末	2017年3月末		2018年 3月末 (見込み)	
			1,000dwt			
ドライバルク船 事業	Capesize	92	90	17,579		
	中小型 一般バルカー	Panamax	31	24	1,950	
		Handymax	60	57	3,147	
		Small Handy	52	31	1,102	
		(小計)	143	112	6,199	
	木材チップ船	41	39	2,158		
	近海船	54	55	981		
(小計)	330	296	26,916	273		
	(内、市況エクスポージャー)	(154)	(79)	-	(78)	
エネルギー輸送 事業	油送船	原油タンカー	42	40	10,498	
		プロダクトタンカー	45	43	2,579	
		ケミカルタンカー(メタノールタンカー含む)	79	78	2,418	
		LPGタンカー	9	8	447	
		(小計)	175	169	15,942	
	石炭船	43	41	3,753		
	(小計)	218	210	19,695	198	
		(内、市況エクスポージャー)	(101)	(106)	-	(91)
LNG船(エタン船含む)	69	80	6,290	87		
海洋事業	FPSO	3	4	-	5	
内航船(内航RORO船除く)	30	29	93	29		
製品輸送 事業	自動車船	120	120	2,042	110	
	コンテナ船	95	91	6,947	88	
	フェリー・内航RORO船	15	14	78	14	
客船	1	1	5	1		
その他	2	2	13	2		
合計	883	847	62,079	807		

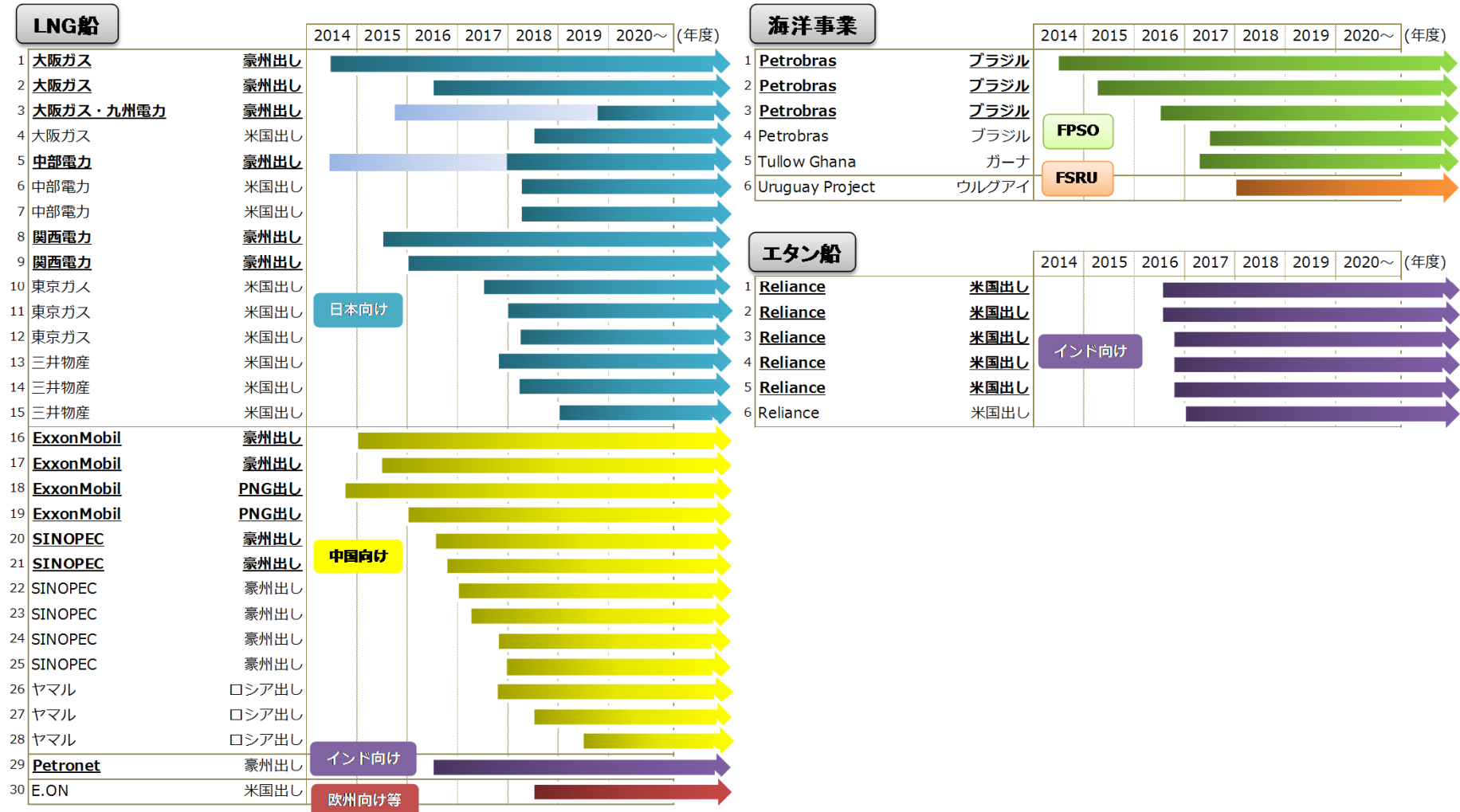


註1) 短期備船、J/V保有船を含む。

註2) 『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。

LNG船・海洋事業 成約状況(2014年度以降竣工船)

[補足資料8]



(註)太字は稼働中

営業外・特別損益(連結)／運航費(単体) 明細

[補足資料9]

1. 営業外収益・費用(連結) (2016年度累計)

営業外収益	455
受取利息	59
受取配当金	60
持分法による投資利益	55
為替差益	241
その他営業外収益	38

(単位:億円 億円未満切捨)

営業外費用	226
支払利息	190
その他営業外費用	36

2. 特別利益・損失(連結) (2016年度累計)

特別利益	352
固定資産売却益	61
関係会社株式売却益	200
その他特別利益	90

(単位:億円 億円未満切捨)

特別損失	373
固定資産売却損	12
減損損失	222
その他特別損失	137

3. 運航費(単体)

(単位:億円 億円未満切捨)

	2016年度(累計)	2015年度(累計)
港費	896	929
貨物費計	2,319	2,563
荷役費及び接続費	2,142	2,360
歩金仲介料	135	171
一般貨物費	41	31
燃料費	1,317	1,730
雑費	38	52
合計	4,572	5,275