



**2016年度(2017年3月期)  
第2四半期 決算説明資料**

**2016年10月31日**

**株式会社商船三井**

## 目次

<b>2016年度 第2四半期 連結決算概要</b>	<b>2</b>
<b>2016年度 第2四半期 連結決算の要点</b>	<b>4</b>
<b>2016年度 通期 連結業績予想</b>	<b>6</b>
<b>2016年度 業績予想の要点</b>	<b>8</b>
<b>[ 補足資料 1-9]</b>	<b>10</b>

(註)金額は億円未満を切り捨て表示

# 2016年度 第2四半期 連結決算概要

\*2016年度1Q決算発表時点(2016年7月29日)

(単位: 億円)	2016年度 実績			2015年度 上期 実績	増減	2016年度 上期 前回見通し*	差異
	1Q	2Q	上期				
売上高	3,600	3,534	7,135	9,046	△1,911	7,145	△9
営業損益	△ 35	15	△ 20	81	△102	△30	+9
経常損益	7	47	54	277	△223	30	+24
親会社株主に帰属する 当期純損益	14	146	160	△ 2	+162	100	+60
為替(期中平均)	¥110.31/\$	¥103.64/\$	¥106.98/\$	¥121.82/\$	△¥14.84/\$	¥107.66/\$	△¥0.68/\$
燃料油単価(期中平均)	\$226/MT	\$257/MT	\$241/MT	\$328/MT	△\$87/MT	\$243/MT	△\$2/MT

(註)燃料油単価: 平均補油単価

## 【経常損益】前年同期比増減分析(上期比較)

(単位: 億円)

為替変動	△61	前年同期比	¥14.84/\$	円高
燃料油価格変動	+73	前年同期比	\$87/MT	下落
積取り・運賃変動・その他	△235			
(差し引き)	△223			

# [セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

\*2016年度1Q決算発表時点(2016年7月29日)

	2016年度 実績			2015年度 上期 実績	増減	2016年度 上期 前回見通し*	差異
	1Q	2Q	上期				
不定期専用船事業	1,787	1,730	3,518	4,397	△878	3,450	+68
	84	118	203	291	△88	160	+43
コンテナ船事業	1,467	1,449	2,916	3,891	△974	2,950	△33
	△116	△97	△213	△91	△122	△200	△13
フェリー・内航 RORO船事業	102	108	211	226	△15	225	△13
	9	15	24	23	0	30	△5
関連事業	224	227	452	493	△40	480	△27
	31	26	57	43	+14	55	+2
その他	18	18	37	39	△1	40	△2
	6	0	5	16	△10	7	△1
調整(消去・全社)	-	-	-	-	-	-	-
	△8	△14	△22	△5	△17	△22	0
連結	3,600	3,534	7,135	9,046	△1,911	7,145	△9
	7	47	54	277	△223	30	+24

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 第2四半期 連結決算の要点( I )

## 【概況】

- ◆ 経常利益は前年同期比では大幅減益なるも、前回見通し(7/29時点)を上回る落着。
  - ← 航海完了時期のズレに加え、不定期専用船事業における運航効率改善や、コンテナ船事業におけるイールドマネジメント向上による。
- ◆ 特別利益として関係会社株式売却益184億円を計上(前回見通しに織り込み済み)。

## 【セグメント別】 [上/16経常損益実績(上/15比増減)]

### 不定期専用船事業 [ 203億円 (-88億円) ]

#### ■ドライバルク船

- ▶ 市況連動船: ブラジル鉄鉱石の堅調な出荷、中国の石炭輸入増加といった好材料によりスポット市況は回復基調となったが、未だ低い水準にて推移。
  - ▶ 中長期契約船: 鉄鋼原料・電力炭・木材チップ等の輸送で引き続き安定利益を確保。
- ⇒ 構造改革推進、市況エクスポージャーの縮減に取り組んだ結果、しっかりと黒字確保。前年同期比で増益、前回見通し比でも上振れ。

#### ■油送船

- ▶ 原油船: 新造船竣工やナイジェリアからの原油出荷停止等を背景とした需給悪化により、VLCC市況は7月以降下落、低調に推移。但し市況エクスポージャーは縮減。
  - ▶ プロダクト船: 植物油等の荷動き停滞と新造船竣工により市況は弱含み。
  - ▶ その他: LPG船は需給緩和が続き市況低調。メタノール船・シャトルタンカーは着実に安定利益を計上。
- ⇒ 市況が高騰した前年同期から大幅減益。前回見通し比では若干の下振れ。

## 2016年度 第2四半期 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安定利益を計上。新規プロジェクト稼働開始により前年同期比増益。

### ■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。

⇒ トレードパターンの変化に対応した運航効率改善に取り組んだものの、前年同期比では大幅な悪化(前回見通し並みの落着)。

### コンテナ船事業 [ ▲213億円 (-122億円) ]

◆ 運賃：北米航路は夏場需要期以降堅調に推移する一方、欧州航路は騰落を繰り返し推移。南米東岸航路は需給改善により高水準が継続。全体として前回想定をほぼ下回るもイールドマネジメント向上等でカバー。

◆ 積取：アジア出し北米向けは堅調に推移。欧州向けも緩やかながら回復基調。全体としてはほぼ前回想定並み。

⇒ 前年同期比では大幅悪化となるも、ほぼ前回想定並み落着。

### フェリー・内航RORO船事業 [ 24億円 (±0) ]

熊本地震及び9月に続いた台風の影響を受けるも需要は堅調。前年同期並み利益を確保。

### 関連事業 [ 57億円 (+14億円) ]

新ダイビル竣工一時費用が発生した前年同期から増益。

# 2016年度 通期 連結業績予想

\*2016年度1Q決算発表時点(2016年7月29日)

(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	7,135	7,145	△9	6,994	7,785	△790	14,130	14,930	△800
営業損益	△20	△30	+9	△129	△20	△109	△150	△50	△100
経常損益	54	30	+24	△84	70	△154	△30	100	△130
親会社株主に帰属する 当期純損益	160	100	+60	△90	50	△140	70	150	△80
為替(期中平均)	¥106.98/\$	¥107.66/\$	△¥0.68/\$	¥102.00/\$	¥105.00/\$	△¥3.00/\$	¥104.49/\$	¥106.33/\$	△¥1.84/\$
燃料単価(期中平均)	\$241/MT	\$243/MT	△\$2/MT	\$310/MT	\$280/MT	+\$30/MT	\$276/MT	\$261/MT	+\$15/MT

(註)燃料油単価: 平均補油単価

【cf】前年度実績	上期	下期	通期
売上高	9,046	8,075	17,122
営業損益	81	△58	23
経常損益	277	84	362
親会社株主に帰属する 当期純利益	△2	△1,702	△1,704
為替(期中平均)	¥121.82/\$	¥119.42/\$	¥120.62/\$
燃料単価(期中平均)	\$328/MT	\$204/MT	\$265/MT

## (参考) 経常損益へのSensitivity

2016年度 (残り6ヵ月/最大)

為替: ±2.4億円/¥1/\$

燃料単価: ±0.7億円/\$1/MT

# [セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

\*2016年度1Q決算発表時点(2016年7月29日)

(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
不定期専用船事業	3,518	3,450	+68	3,411	3,600	△188	6,930	7,050	△120
	203	160	+43	77	185	△108	280	345	△65
コンテナ船事業	2,916	2,950	△33	2,913	3,450	△536	5,830	6,400	△570
	△ 213	△ 200	△13	△ 226	△ 205	△21	△ 440	△ 405	△35
フェリー・内航	211	225	△13	218	225	△6	430	450	△20
RORO船事業	24	30	△5	25	25	0	50	55	△5
関連事業	452	480	△27	417	470	△52	870	950	△80
	57	55	+2	57	65	△7	115	120	△5
その他	37	40	△2	32	40	△7	70	80	△10
	5	7	△1	4	8	△3	10	15	△5
調整(消去・全社)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 22	△ 22	0	△ 22	△ 8	△14	△ 45	△ 30	△15
連結	7,135	7,145	△9	6,994	7,785	△790	14,130	14,930	△800
	54	30	+24	△ 84	70	△154	△ 30	100	△130

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

【cf】前年度実績	上期	下期	通期
不定期専用船事業	4,364	4,024	8,388
	291	257	548
コンテナ船事業	3,891	3,299	7,191
	△ 91	△ 206	△ 298
フェリー・内航事業	258	237	496
	24	19	44
関連事業	493	472	966
	43	58	101
その他	39	40	79
	16	19	35
調整(消去・全社)	-	-	-
	△ 5	△ 63	△ 69
連結	9,046	8,075	17,122
	277	84	362

註4) 不定期専用船事業とフェリー・内航事業は旧セグメントに基づいて表示



# 2016年度 業績予想の要点( I )

## 【概況】

- ◆ 前回(7/29)発表の売上高・営業損益・経常損益・当期損益見通しを下方修正。  
← 燃料油価格・為替影響に加え、不定期専用船事業で下期大幅減益を見込む。
- ◆ 経常利益は上期黒字から下期は赤字に(通期も赤字)。
- ◆ 上期に計上した関係会社株式売却益等により、当期損益段階では一定の黒字を確保。

	前回見通し(7/29)			⇒	今回(10/31)		
	上期	下期	通期経常損益		上期(実績)	下期	通期経常損益
不定期専用船	160	185	345億円	⇒	203	77	280億円
コンテナ船	▲200	▲205	▲405億円	⇒	▲213	▲226	▲440億円
全社合計	30	70	100億円	⇒	54	▲84	▲30億円

## 【セグメント別】 [2016年度通期予想経常損益 (7/29発表値からの増減)]

### 不定期専用船事業 [280億円 (-65億円)]

#### ■ドライバルク船

市況は各船型とも歴史的安値で推移した2016年1~3月を底として反転、緩やかな改善傾向にあるものの、中国経済減速などによりファンダメンタル面での大幅な改善は見られない状況。構造改革による市況エクスポージャー縮減は着実に進展の見込み。

⇒ 通期では前回見通しから若干の上振れ。前年度の赤字から着実に黒字を確保。

## 2016年度 業績予想の要点(Ⅱ)

### ■油送船

- ▶ 原油船: 冬場の需要増に加えナイジェリア原油出荷の再開もあり、市況は一定の回復を見込む。
  - ▶ プロダクト船: 足下低調な市況は冬場需要期に向け緩やかな回復を見込むが、引き続き新造船供給圧力が懸念材料。
- ⇒ 下期・通期下方修正。上期比でも大幅減益。

### ■LNG船・海洋事業

新規FPSO稼働が年度後半にずれ込んだことにより若干の下方修正(プロジェクト生涯採算は変わらず)。

### ■自動車船

日本出し荷動きは北米向けを中心に堅調なるも、中近東・アフリカ向け低調が継続。

⇒ 減船を進めると共に運航効率改善に取り組むも、上期から大幅な改善は見込めない状況。

### コンテナ船事業 [▲440億円(-35億円)]

- ◆ 運賃: 全体としては前回見通しから微減修正。11月以降閑散期に入りスポット運賃のある程度下落は避けられないが、北米航路については海外船社破綻影響もあり比較的堅調を見込む。
  - ◆ 積取: 北米は堅調。欧州は足下回復の兆しだが、需要動向により機動的に減便実施予定。
- ⇒ 主に燃料油価格高により下方修正。下期も上期と同水準の赤字を見込む。

【配当】 中間配当は期初予定の2円を実施。期末配当については見通し下方修正により現時点で「未定」に変更。(期初予定では中間2円、期末2円の通期4円)

# ドライバルク船市況(スポット傭船料)

[補足資料1]

## 1. 2015年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	2015年度						通期
	上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況	2015年4-9月			2015年10月-2016年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	5,800	12,600	9,200	8,200	2,700	5,500	7,300
海外子会社運航船に関わる市況	2015年1-6月			2015年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	5,700	5,800	5,800	12,600	8,200	10,400	8,100
パナマックス	4,800	5,200	5,000	7,600	4,500	6,100	5,500
ハンディマックス	6,400	6,800	6,600	8,800	5,800	7,300	6,900
スモールハンディ	5,300	5,100	5,200	6,300	4,700	5,500	5,400

## 2. 2016年度(実績・見通し)

(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	11,000	5,500	8,300	7,800
パナマックス	4,900	5,700	5,300	6,000	4,500	5,300	5,300
ハンディマックス				7,500	6,000	6,800	6,800
スモールハンディ				6,000	5,000	5,500	5,500
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	11,000	9,500	7,100
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			
パナマックス	3,100	4,900	4,000	5,700	2016年10月以降は 営業・運航を東京へ移管		4,600
ハンディマックス	3,800	5,800	4,800	7,100		5,600	
スモールハンディ	3,400	4,800	4,100	5,800		4,700	

(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. 2015年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2015年度						通期
		上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況		2015年4-9月			2015年10月-2016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)	<b>52,000</b> (89)	<b>48,700</b> (76)	<b>50,400</b> (83)	<b>77,000</b> (103)	<b>46,600</b> (70)	<b>61,800</b> (87)	<b>56,100</b> (85)
石油製品船(MR)	主要5航路	<b>20,000</b>	<b>24,700</b>	<b>22,400</b>	<b>17,100</b>	<b>16,200</b>	<b>16,700</b>	<b>19,500</b>
海外子会社運航船に関わる市況		2015年1-6月			2015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	<b>85,500</b>	<b>97,400</b>	<b>91,500</b>	<b>102,900</b>	<b>67,200</b>	<b>85,000</b>	<b>88,200</b>

(出所) 石油製品船及びLPG船: クラークソン

## 2. 2016年度(実績・見通し)

(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)	<b>41,000</b> (60)	<b>17,100</b> (37)	<b>29,000</b> (49)	(60)	(55)	(58)	(53)
石油製品船(MR)	主要5航路	<b>12,600</b>	<b>9,600</b>	<b>11,100</b>				
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	<b>45,600</b>	<b>20,200</b>	<b>32,900</b>	<b>11,600</b>			

(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) 2015年度のVLCCのWSは、2016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. 2015年度(実績)

(単位: 千台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2015年度						
	上期			下期		通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q			
合計	934	974	1,908	1,006	994	2,000	3,908

## 2. 2016年度(実績・見通し)

(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	1,991	3,999	

\*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			
	積高	188	208	179	173	748	186	206			
	消席率	92%	95%	88%	92%	92%	87%	88%			
復	スペース	194	218	208	194	814	200	235			
	積高	102	101	103	106	413	119	117			
	消席率	53%	46%	50%	55%	51%	60%	50%			

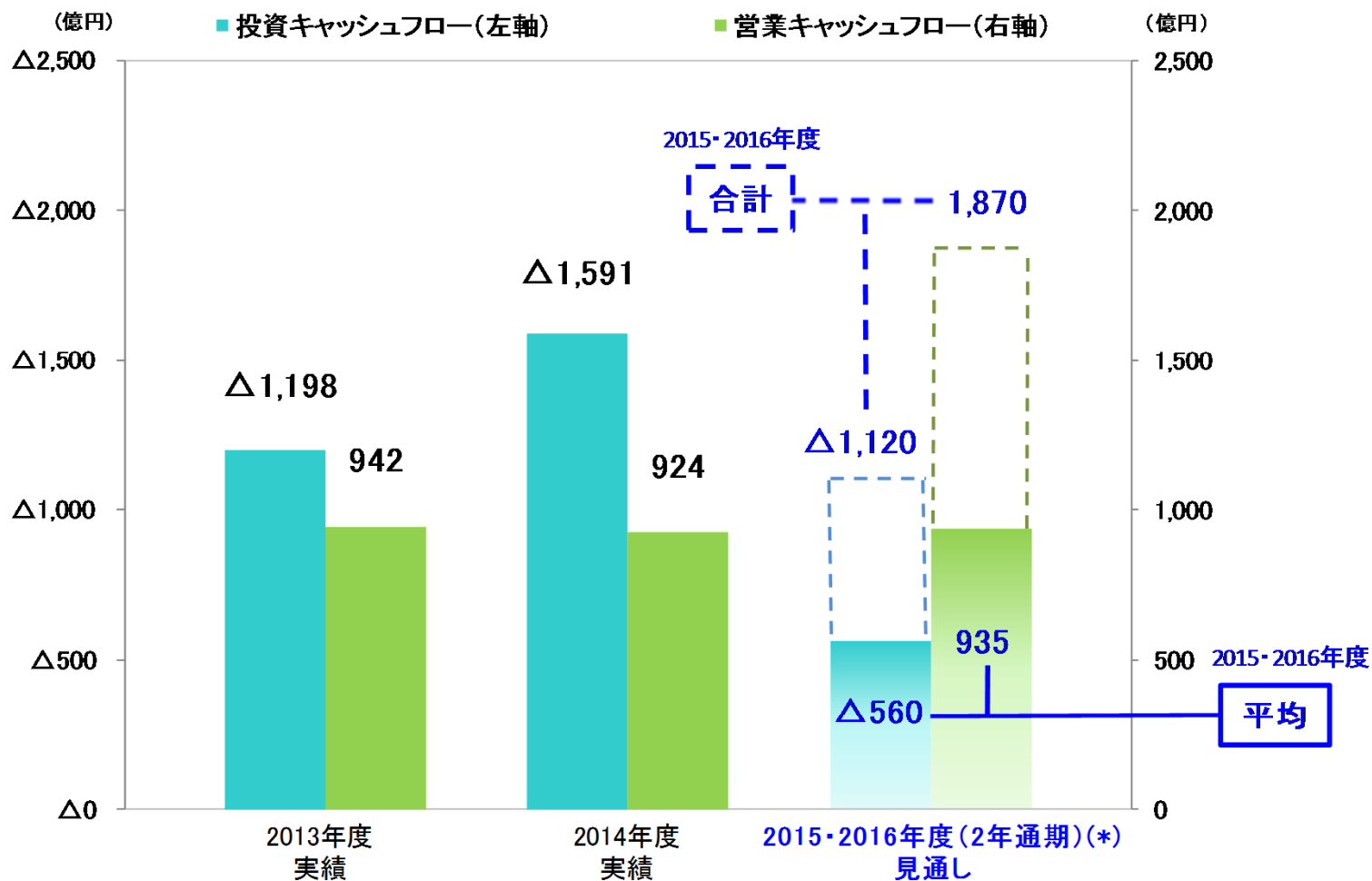
欧州航路 (アジア/欧州)		2015年度					2016年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往	スペース	120	114	103	112	450	113	115			
	積高	100	103	96	100	398	106	103			
	消席率	83%	90%	93%	89%	88%	93%	90%			
復	スペース	114	121	106	110	451	107	110			
	積高	76	77	78	76	308	80	77			
	消席率	67%	64%	74%	69%	68%	75%	69%			

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			
積高		1,036	1,027	972	959	3,994	1,031	1,047			
消席率		67%	67%	70%	71%	69%	76%	73%			

## 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			

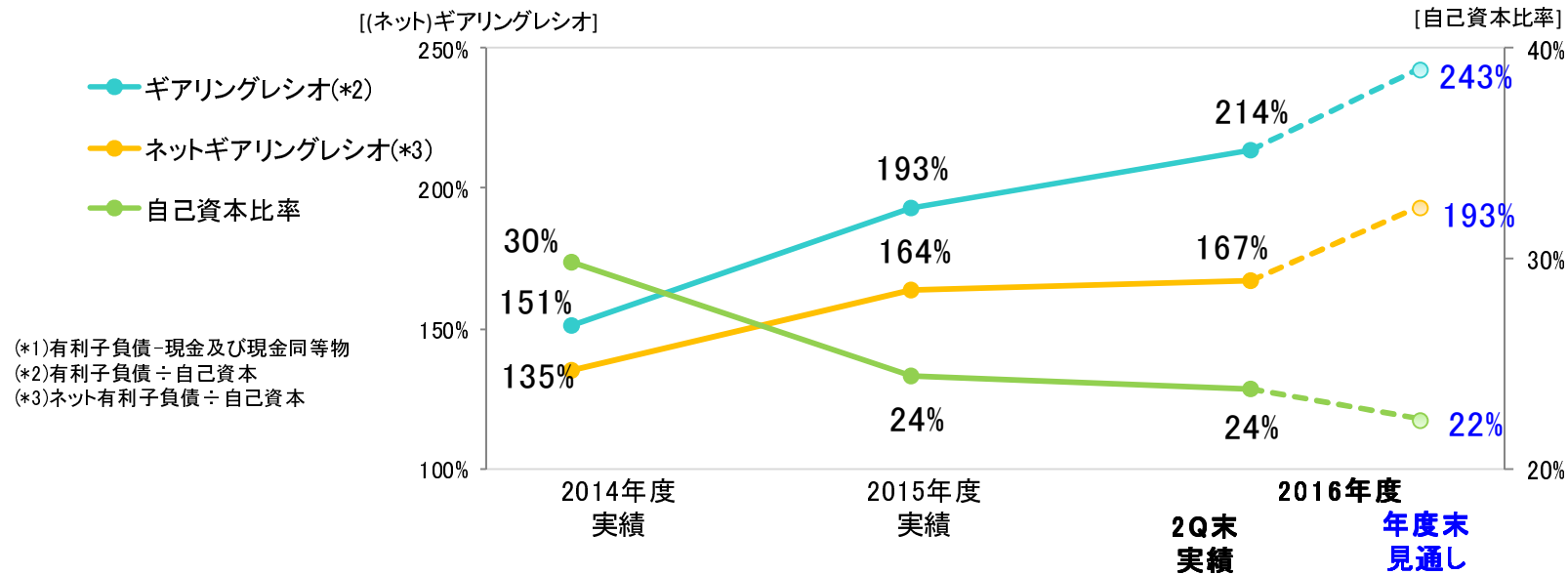
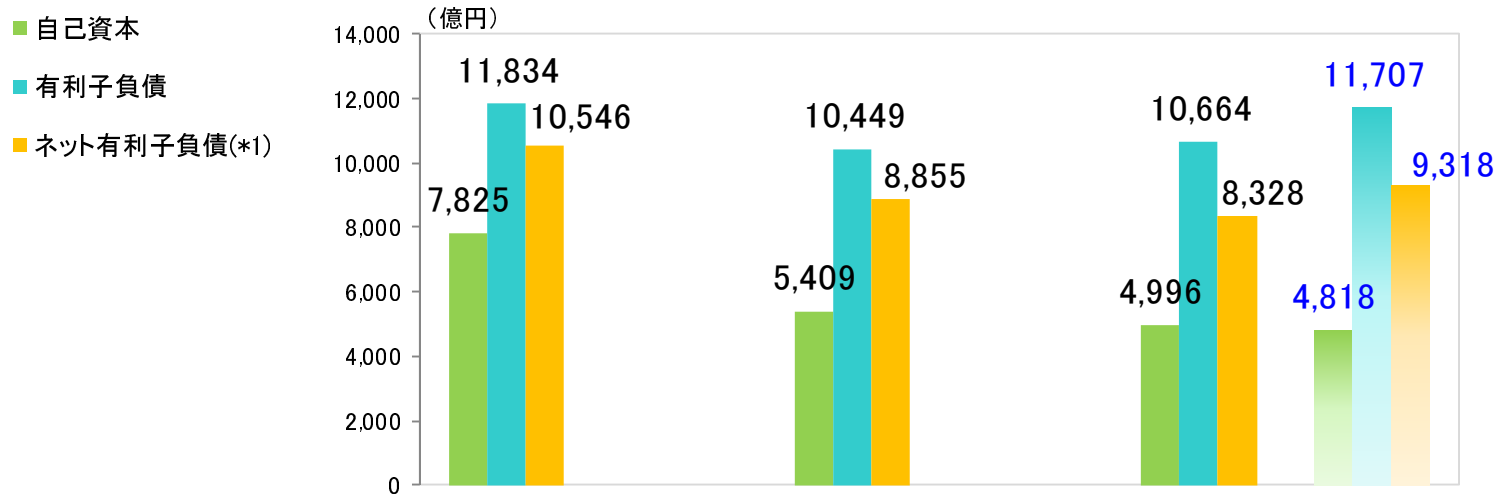
(参考)燃料単価(/MT)      \$369      \$286      \$235      \$173      \$265      \$226      \$257



経常損益(億円)	549	513	-
親会社に帰属する当期純損益(億円)	573	423	-
平均為替	¥99.79/\$	¥108.34/\$	-

(\*)構造改革に伴うキャッシュイン、アウトが2015～2016年度にまたがって発生するため、2年間合計・平均の見通しを表示

□本表の投資キャッシュフローと営業キャッシュフローの差額(=フリーキャッシュフロー)に配当支払いを加味した金額が、ネット有利子負債額の変動に相当(為替水準一定の場合)。(P15上段グラフご参照)



(\*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)

単体	¥120.17/\$	¥112.68/\$	¥101.12/\$	¥102.00/\$
海外子会社	¥120.55/\$	¥120.61/\$	¥102.91/\$	¥102.00/\$



# 船隊構成(海洋事業含む)

[補足資料7]

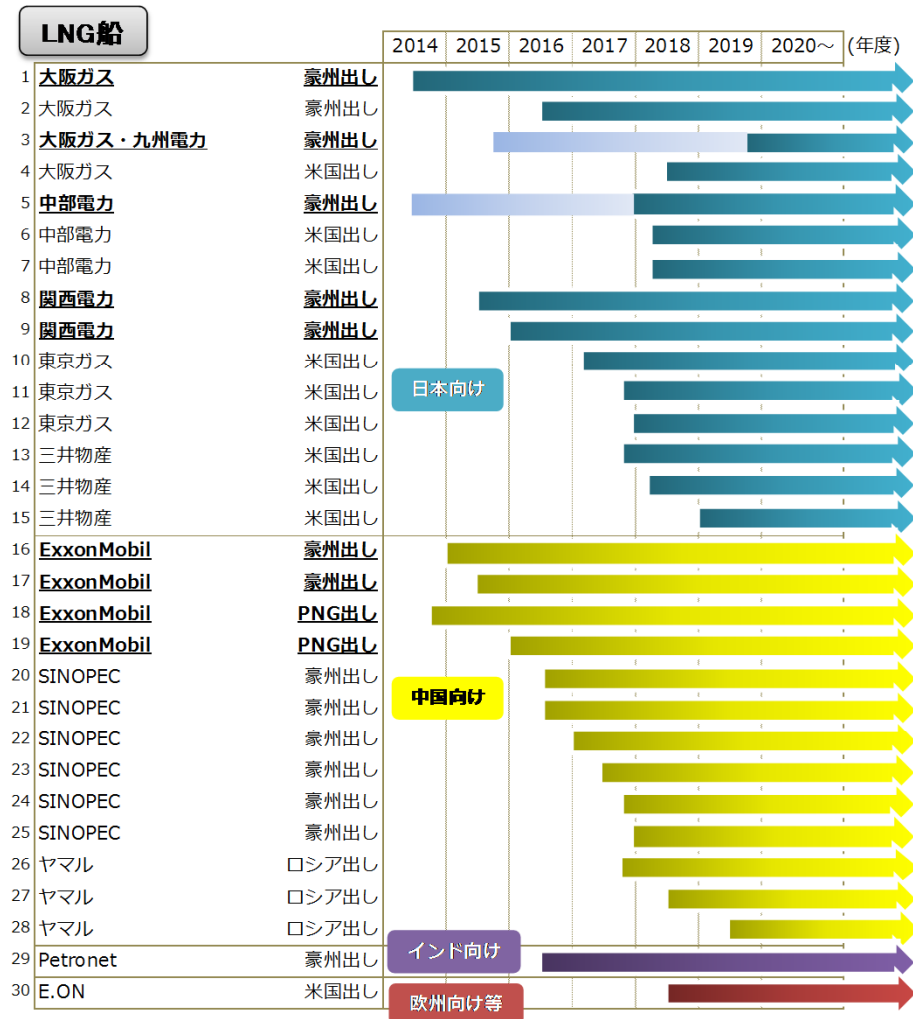
		2016年 3月末	2016年9月末		2017年 3月末 (見込み)
			1,000 dwt		
ドライバルク 営業本部	撤積み船	Capesize	92	90	17,574
		Panamax	31	28	2,288
		Handymax	60	65	3,593
		Small Handy	52	43	1,484
	重量物船	6	7	94	
	木材チップ船	41	41	2,226	
	一般貨物船	48	53	970	
	(小計)	330	<b>327</b>	<b>28,229</b>	
	(内、市況エクスポージャー)	(154)	(127)	-	
エネルギー輸送 営業本部	油送船	原油タンカー	42	41	10,798
		プロダクトタンカー	45	45	2,699
		ケミカルタンカー	79	80	2,365
		LPGタンカー	9	8	447
	石炭船	43	42	3,830	
	(小計)	218	<b>216</b>	<b>20,138</b>	
		(内、市況エクスポージャー)	(106)	(99)	-
	LNG船(エタン船含む)	69	<b>71</b>	<b>5,630</b>	
海洋事業	FPSO	3	<b>3</b>	-	
内航船(内航RORO船除く)	30	<b>30</b>	<b>95</b>		
自動車船	120	<b>118</b>	<b>1,994</b>		
コンテナ船	95	<b>92</b>	<b>6,611</b>		
フェリー・内航RORO船	15	<b>15</b>	<b>82</b>		
客船	1	<b>1</b>	<b>5</b>		
その他	2	<b>2</b>	<b>13</b>		
合計	883	<b>875</b>	<b>62,797</b>	<b>825</b>	

註1) 短期傭船(5年以下)、J/V保有船を含む。

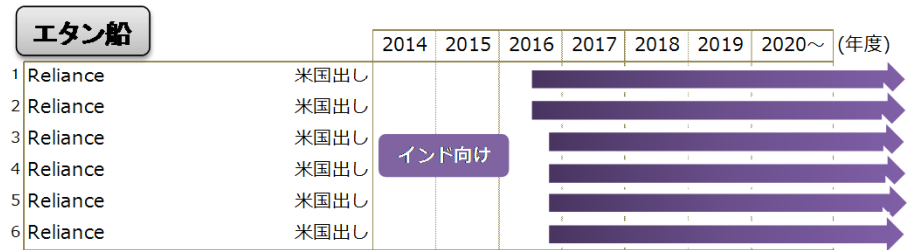
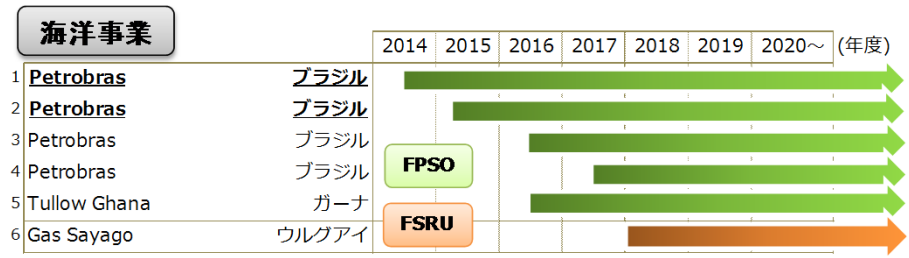
註2) 『市況エクスポージャー』= 中長期調達船で、2年以上の契約が付いていない船。

# 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年度上期)

(億円)

<b>営業外収益</b>	<b>171</b>
うち:	
受取利息	27
受取配当金	23
持分法による投資利益	17
為替差益	89
その他営業外収益	13

<b>営業外費用</b>	<b>95</b>
うち:	
支払利息	86
その他営業外費用	9

## 2. 特別利益・損失(連結)

(2016年度上期)

(億円)

<b>特別利益</b>	<b>276</b>
うち:	
固定資産売却益	37
関係会社株式売却益	184
その他特別利益	54

<b>特別損失</b>	<b>35</b>
うち:	
固定資産売却損	6
関係会社株式評価損	1
その他特別損失	27

## 3. 運航費明細(単体)

(億円)

	2016年度 上期	2015年度 上期
<b>港費</b>	<b>418</b>	<b>482</b>
<b>貨物費計</b>	<b>1,132</b>	<b>1,343</b>
荷役費及び接続費	1,051	1,234
歩金仲介料	62	93
一般貨物費	19	15
<b>燃料費</b>	<b>543</b>	<b>1,025</b>
<b>雑費</b>	<b>16</b>	<b>28</b>
<b>合計</b>	<b>2,111</b>	<b>2,880</b>