



SINCE 1884  
**130th**  
Anniversary

2013年度(2014年3月期)  
**通期決算説明資料**

2014年4月30日

株式会社 商船三井

HP

## 目次

2013年度 連結決算概要	2
2013年度 連結決算の要点	4
2014年度 連結業績予想	6
2014年度 業績予想の要点	8
[ 補足資料 ]	

# 2013年度 連結決算概要

(単位: 億円、億円未満切捨)

\*2013年度第3四半期決算発表時(2014年1月31日)の予想

	2013年度					2012年度 通期実績	増減		2013年度 通期見通し (前回予想*)	差異
	通期実績	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績					
売上高	17,294	4,119	4,332	4,301	4,541	15,091	2,202	14.6%	17,000	294
営業損益	410	114	102	78	114	△157	568	-	430	△20
経常損益	549	152	103	112	180	△285	835	-	550	△1
当期純損益	573	129	81	83	278	△1,788	2,362	-	570	3
為替(期中平均)	¥99.79/\$	¥98.81/\$	¥97.86/\$	¥99.19/\$	¥103.29/\$	¥82.31/\$	¥17.48/\$		¥99.72/\$	¥0.07/\$
燃料単価(期中平均)	\$610/MT	\$608/MT	\$609/MT	\$613/MT	\$609/MT	\$662/MT	△\$52/MT		\$614/MT	△\$4/MT

## ■ 連結 経常損益 前期比増減要因分析

【2013年3月期→2014年3月期】

為替変動	+349 億円	当期 ¥99.79/\$; ¥17.48 の円安
燃料油価格変動	+93 億円	当期 \$610/MT; \$52 下落
積取り・運賃変動・その他	+16 億円	事業改革効果400億円、償却延長効果106億円を含む。
コスト削減	+340 億円	
持分法投資損益増減	+37 億円	
(差し引き)	+835 億円	

# [セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

\*2013年度第3四半期決算発表時(2014年1月31日)の予想

(単位: 億円、億円未満切捨)	2013年度					2012年度 通期実績	増減		2013年度 通期見通し (前回予想*)	差異
	通期実績	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績					
不定期専用船事業	8,364	1,939	2,058	2,088	2,278	7,312	1,051	14.4%	8,100	264
	571	126	113	137	193	△ 247	819	-	550	21
コンテナ船事業	7,135	1,746	1,812	1,761	1,814	6,065	1,069	17.6%	7,140	△ 5
	△ 145	△ 11	△ 26	△ 72	△ 35	△ 112	△ 32	-	△ 125	△ 20
フェリー・内航事業	556	132	144	143	135	542	13	2.4%	540	16
	22	0	12	7	2	12	9	74.4%	20	2
関連事業	1,165	282	297	289	295	1,096	69	6.3%	1,150	15
	111	29	28	32	21	107	4	3.7%	110	1
その他	73	17	19	17	17	74	0	△ 0.9%	70	3
	45	15	3	21	4	24	21	86.9%	45	0
調整(消去・全社)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 55	△ 6	△ 27	△ 13	△ 6	△ 69	14	-	△ 50	△ 5
連結	17,294	4,119	4,332	4,301	4,541	15,091	2,202	14.6%	17,000	294
	549	152	103	112	180	△ 285	835	-	550	△ 1

●「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

●不定期専用船事業には、ドライバルク船部門、油送船部門、LNG船部門、自動車船部門の部門業績を含む

●関連事業には、不動産事業の他、客船、曳船、商社、人材派遣業等を含む

# 2013年度 連結決算の要点 (I)

## 【概況】

- ◆ 前期比で損益を大幅に改善、単年度経営計画“RISE 2013”の目指すV字回復を達成。

	期初計画		前回(1/31)予想		実績
経常利益	600億円	⇒	550億円	⇒	549億円
当期純利益	500億円	⇒	570億円	⇒	573億円
自己資本比率/ネットギアリングレシオ	26% /154%		⇒	⇒	29% /135%

- ← 「事業改革」による船隊コスト競争力強化、「ステージを変えたコスト削減」
- ・ 円安、燃料油価格の低下、ドライバルク船等の市況改善

- ◆ 前回発表(1/31)以降、不定期専用船事業は好調な原油船市況等により上振れ、コンテナ船事業は運賃水準が想定に達せず下振れ。その他はほぼ想定通り。

## 【セグメント別】 [2013年度経常損益実績 (前期比増減)]

### 不定期専用船事業 [ 571億円 (+819億円) ]

#### ■ ドライバルク船:

- ・ 長期輸送契約(鉄鋼原料、電力炭、木材チップ等)による安定利益を引続き確保。
  - ・ フリー船運航では、シンガポール子会社が同地で営業基盤を確立。事業改革を経た競争力ある船隊で有利貨物を獲得。
  - ・ 市況: 7月以降、前年同期を上回る水準に回復。4Qも概ね想定線で推移。
    - ← [大型船(ケープサイズ)] 旺盛な鉄鉱石荷動き + 新規竣工船の減少
    - [中小型船(パナマックス以下)] 堅調な穀物・石炭等の荷動き
- ⇒ 大幅な損益改善により、強固な利益貢献体制を再確立。

## 2013年度 連結決算の要点（Ⅱ）

### ■ 油送船:

- ・[原油船] 市況は通期平均で損益分岐点に未達だが、VLCCで冬場の需要期に健全な水準に上昇。フリー船の絞り込み、プール運航による効率配船と相俟って損益改善。
  - ・[プロダクト船] 市況は6月以降上値が重い展開。赤字幅の縮小は限定的。
  - ・[ケミカル船] シンガポールでの営業・運航を強化し損益改善、黒字復帰。
  - ・[LPG船] 米国出し荷動き増による好市況を受け損益改善、黒字復帰。
- ⇒ 原油船・メタノール船等の長期契約にも支えられ、若干の赤字にまで損益改善。
- ・ 4Qに、シンガポール子会社でアフラマックス等の減損・高船価船売却を実施。

### ■ LNG船： 長期契約を中心に引き続き安定利益を確保。

### ■ 自動車船： 三国間・復航貨物の積み取り強化、運航効率化。 ⇒ 増益

### コンテナ船事業 [ ▲145億円 (－32億円) ]

- 欧米向けを中心に荷動きは安定的に推移するも、大型船竣工により需給ギャップ拡大。  
⇒ 減速航海、G6アライアンスによる運航効率改善等の効果を上回って、運賃が下落。
- 4Q(1-3月)も、中国正月明けの荷動き回復が若干遅れた欧州航路、寒波の影響を受けた北米復航等で運賃が想定に達せず。 ⇒ 3Q時想定より赤字幅が拡大

### フェリー・内航事業 [ 22億円 (+9億円) ] フェリー事業で、貨物・旅客とも輸送量が増加。

### 関連事業 [ 111億円 (+4億円) ] 不動産事業を中心に安定的な利益を稼得。

【コスト削減】 通期目標(全社)315億円に対し**340**億円を達成。

【配当】 通期で1株当たり5円(中間2円＝実施済み + 期末3円)を予定。(前回発表と同じ。)

# 2014年度 連結業績予想

(単位: 億円、実績: 億円未満切捨)

	2014年度			2013年度			増減	
	通期見通し	上期見通し	下期見通し	通期実績	上期実績	下期実績		
売上高	18,000	8,950	9,050	17,294	8,451	8,842	705	4.1%
営業損益	540	250	290	410	217	193	129	31.4%
経常損益	700	325	375	549	256	292	150	27.3%
当期純損益	600	320	280	573	211	362	26	4.5%

為替(期中平均)	¥100.00/\$	¥100.00/\$	¥100.00/\$	¥99.79/\$	¥98.34/\$	¥101.24/\$
燃料単価(期中平均)	\$620/MT	\$620/MT	\$620/MT	\$610/MT	\$608/MT	\$611/MT

(参考) 連結経常損益へのSensitivity

為替 Sensitivity (2014年度)	±21 億円/¥1 -年間 (最大)
燃料単価 Sensitivity (2014年度)	±2.4 億円/\$1 -年間 (最大)

## [セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

(単位: 億円、実績: 億円未満切捨)

	2014年度			2013年度			増減	
	通期見通し	上期見通し	下期見通し	通期実績	上期実績	下期実績		
不定期専用船事業	8,300	4,100	4,200	8,364	3,997	4,366	△64	△0.8%
	550	250	300	571	239	331	△21	△3.7%
コンテナ船事業	7,900	3,950	3,950	7,135	3,558	3,576	765	10.7%
	20	0	20	△145	△37	△107	166	-
フェリー・内航事業	560	280	280	556	277	278	4	0.7%
	30	15	15	22	12	10	8	34.2%
関連事業	1,160	580	580	1,165	580	585	△6	△0.5%
	105	60	45	111	57	53	△6	△5.8%
その他	80	40	40	73	37	35	7	9.0%
	20	15	5	45	19	26	△26	△56.3%
調整(消去・全社)	-	-	-	-	-	-	-	-
	△25	△15	△10	△55	△34	△20	30	-
連結	18,000	8,950	9,050	17,294	8,451	8,842	705	4.1%
	700	325	375	549	256	292	150	27.3%

●「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

●不定期専用船事業には、ドライバルク船部門、油送船部門、LNG船部門、自動車船部門の部門業績を含む

●関連事業には、不動産事業の他、客船、曳船、商社、人材派遣業等を含む



## 2014年度 業績予想の要点(Ⅰ)

### 【概況】

- ◆ 中期経営計画「**STEER FOR 2020**～変革を通じた確かな成長」を始動。
  - ＜事業ポートフォリオの変革＞ 高い成長が見込まれ、長期安定利益を獲得できるビジネスに、経営資源を選別的・集中的に投入。
  - ＜事業モデルの変革＞ 市況耐性と競争力が高い船隊構成への転換。  
顧客ニーズに応え 付加価値を提供するビジネスに注力。
  - ＜事業領域の変革＞ 海上輸送の垂直方向への事業領域拡大。
- ◆ 事業環境：先進国は堅調な景気回復を期待する一方、新興国は中国経済や金融市場の動向に影響を受けやすい状況が継続。船腹需給の改善は船種により時差がある一方、シェール革命により創出される物流をはじめ新たな商機が増加。

### 【セグメント別】 [2014年度経常損益見通し(前期比増減)]

#### 不定期専用船事業 [550億円(-21億円)]

##### ■ ドライバルク船：

- ・市況：足元は調整局面にあるが、水準は昨年を上回り概ね堅調、且つ先高の見通し。
    - ← 大型船(ケープサイズ)の新規竣工船抑制等による需給バランスの改善。
  - ・中長期契約の積極的獲得により安定利益を積み上げつつ、船隊の市況耐性を強化。
  - ・有利貨物の獲得、減速航海・効率運航による運航面のメリットを追求。
- ⇒ 増益を見込む

## 2014年度 業績予想の要点（Ⅱ）

- 油送船：  
[原油船・プロダクト船] 一定の市況改善を見込む一方、船隊の市況耐性強化も推進。  
[ケミカル船・LPG船] 好調な市況を享受しつつ、顧客ニーズに応えサービスを強化。  
⇒ 黒字回復を見込む
- LNG船： 中期経営計画の目標に沿った長期契約の獲得に邁進する一方、船隊規模拡大への準備を推進。 ⇒ 減益を見込む
- 自動車船： 国内自動車メーカーによる消費近隣地生産のトレンドに対応したサービスの構築と集荷に傾注。 ⇒ 減益を見込む

### コンテナ船事業 [ 20億円 (+165億円) ]

- 船型大型化、G6アライアンスの対象航路拡大(アジア/北米西岸航路、大西洋航路)、運航効率の改善等によりコスト競争力を大幅に改善。
- 運賃修復努力を継続。(アジア発5月予定＝北米航路 \$900/40'、欧州航路 \$500/TEU)
- コンテナターミナル事業を強化。

【コスト競争力強化】 通期目標額:300億円

【キャッシュフロー・財務計画】

- 長期契約に基づく将来キャッシュフローが約束される設備投資を積極的に実施。
- 財務の健全性を維持するため、従来同様に資産のオフバランス化を推進。

【配当】 通期で1株当たり6円(中間3円 + 期末3円)を予定。

## [ 補足資料 ]

# ドライバルク船市況 (スポット傭船料)

### 1. 2013年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2013年度						通期
		上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況		13年4-9月			13年10月-14年3月			平均
		4-6月	7-9月		13年10-12月	14年1-3月		
ケープサイズ	4航路平均	6,200	19,000	12,600	27,100	16,200	21,700	17,100
海外子会社運航船に関わる市況		13年1-6月			13年7-12月			平均
		1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	4航路平均	6,100	6,200	6,200	19,000	27,100	23,100	14,600
パナマックス	4航路平均	7,100	7,800	7,500	8,900	14,100	11,500	9,500
ハンディマックス	5航路平均	8,100	9,300	8,700	9,800	14,000	11,900	10,300
スモールハンディ	6航路平均	6,900	8,000	7,500	7,900	10,000	9,000	8,200

註: 一般的な市況実績

### 2. 2014年度(実績・見通し)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2014年度						通期
		上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況		14年4-9月			14年10月-15年3月			平均
ケープサイズ	4航路平均	20,000			25,000			22,500
海外子会社運航船に関わる市況		14年1-6月			14年7-12月			平均
		1-3月	4-6月					
ケープサイズ	4航路平均	16,200	17,800	17,000	29,000			23,000
パナマックス	4航路平均	10,400	9,600	10,000	14,000			12,000
ハンディマックス	5航路平均	11,600	8,400	10,000	14,000			12,000
スモールハンディ	6航路平均	10,000	8,000	9,000	9,000			9,000

註:

- 1) 黒字は一般的な市況実績を示す。
- 2) 青字は見通しを示す。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。)

# 油送船市況（ワールドスケール）

## 1. 2013年度(実績)

船型	WS基準年	2013年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期
原油船（VLCC）	2013年	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>53</b>	<b>48</b>	<b>44</b>
【中東/極東航路】	(2014年)	(40)	(38)	(57)	(51)	(47)
石油製品船（MR型）	2013年	<b>139</b>	<b>114</b>	<b>116</b>	<b>103</b>	<b>118</b>
【シンガポール/日本航路】	(2014年)	(148)	(121)	(123)	(110)	(126)

註：一般的な市況実績

## 2. 2014年度(見通し)

船型	WS基準年	2014年度		
		上期	下期	通期
原油船（VLCC）	2014年	<b>47</b>	<b>53</b>	<b>50</b>
【中東/極東航路】				

註：

- 1) 黒字は一般的な市況実績を示す。
- 2) 青字は見通しを示す。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。

# 自動車船 輸送台数

## 1. 2013年度(実績)

(単位: 千台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2013年度						
	上期			下期		通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q			
合計	957	979	1,936	1,004	952	1,956	3,891

## 2. 2014年度(見通し)

(単位: 千台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2014年度		
	上期	下期	通期
合計	2,066	2,117	4,183

\*青字は見通し

# コンテナ船 主要航路消席状況・運賃推移

## 1. 北米航路(アジア/北米) 消席状況

(単位:千TEU)

		2012年度					2013年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往	スペース	146	164	153	153	617	167	186	167	153	673
	積高	136	150	135	141	562	154	181	157	148	640
	消席率	93%	91%	88%	92%	91%	92%	97%	94%	97%	95%
復	スペース	137	160	156	153	606	164	183	169	152	669
	積高	84	85	93	101	363	88	82	102	99	371
	消席率	61%	53%	59%	66%	60%	54%	45%	60%	65%	55%

## 2. 欧州航路(アジア/欧州) 消席状況

(単位:千TEU)

		2012年度					2013年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往	スペース	108	126	108	113	455	113	111	108	114	444
	積高	97	116	91	103	407	98	109	104	110	421
	消席率	90%	92%	84%	91%	89%	87%	98%	97%	97%	95%
復	スペース	107	119	112	108	446	113	108	112	113	446
	積高	77	76	73	67	293	75	66	71	72	285
	消席率	71%	64%	66%	62%	66%	66%	61%	64%	64%	64%

## 3. 全航路平均運賃(指数表示: 2008年度1Q=100)

	2012年度					2013年度				
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
運賃指数	90	91	87	87	89	85	82	79	80	82
(参考) 燃料単価(\$/MT)	695	667	658	631	662	606	609	613	609	610

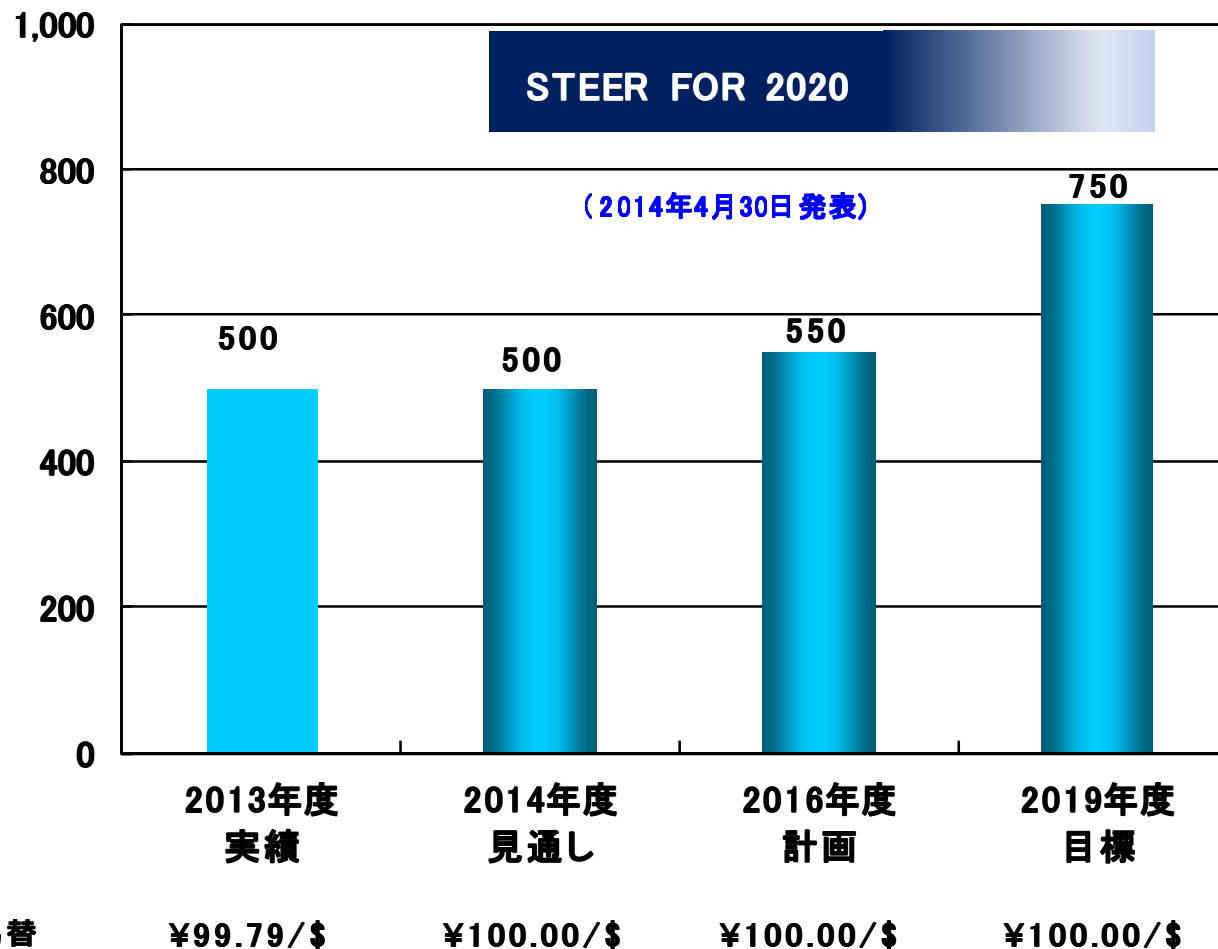
# 船隊構成（海洋事業含む）

		2013年3月末	2014年3月末		2015年3月末 (見込み)	
			1,000dwt			
ドライ バルク船	撤積み船	Capesize	103	107	20,281	
		Panamax	38	38	3,180	
		Handymax	68	67	3,696	
		Small Handy	52	56	1,871	
	重量物船	6	6	74		
	木材チップ船	44	42	2,229		
	石炭船	41	40	3,603		
	一般貨物船	52	47	826		
	(小計)	404	403	35,760	390	
(内、市況エクスポージャー)	-	(190)	-	(165)		
油送船	原油タンカー	47	38	10,866		
	プロダクトタンカー	61	59	3,394		
	ケミカルタンカー	75	72	2,040		
	LPGタンカー	11	11	573		
	(小計)	194	180	16,874	167	
(内、市況エクスポージャー)	-	(115)	-	(108)		
LNG船	69	67	5,182	67		
海洋事業	FPSO	1	1	-	2	
自動車船	127	125	2,033	117		
コンテナ船	115	119	7,091	108		
フェリー・内航船	44	40	160	43		
客船	2	1	5			
その他	3	2	13			
合計	959	938	67,117	894		

註) 短期傭船(5年以下)、J/V保有船を含む

# 安定利益

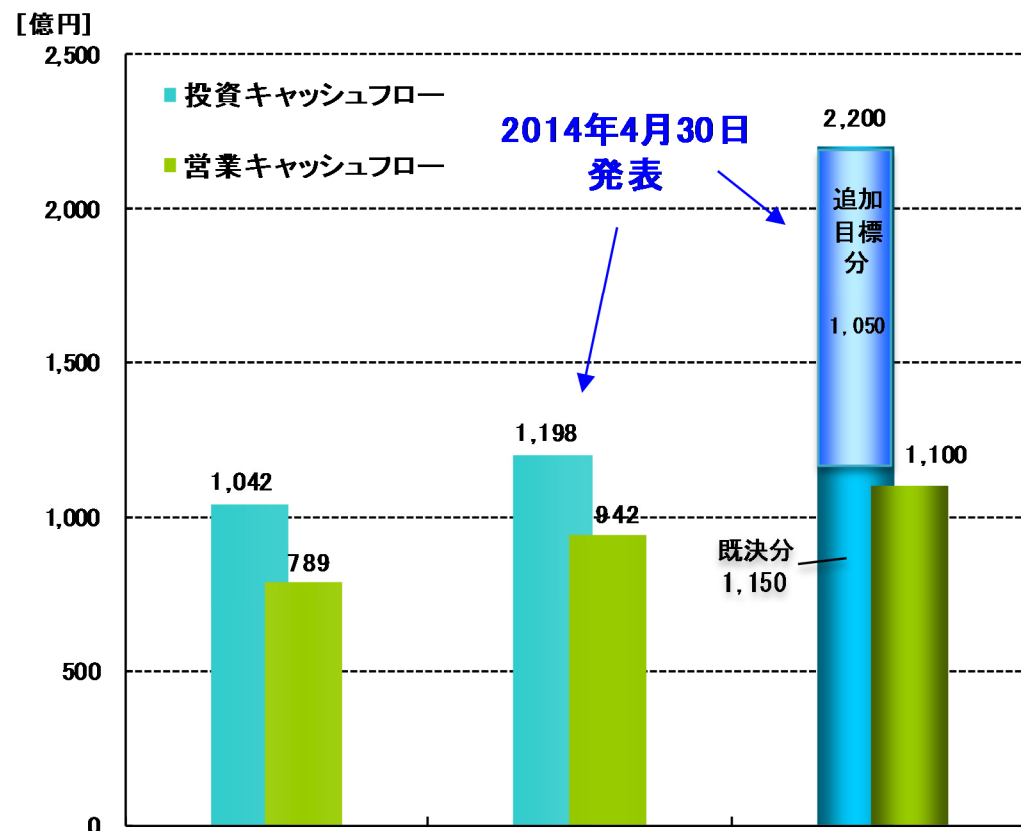
(億円)



『安定利益』=2年以上の中長期契約により確定している利益、及び安定性の高い事業の利益  
 (対象部門:ドライバルク船、油送船、LNG船・海洋事業、関連事業、その他事業)



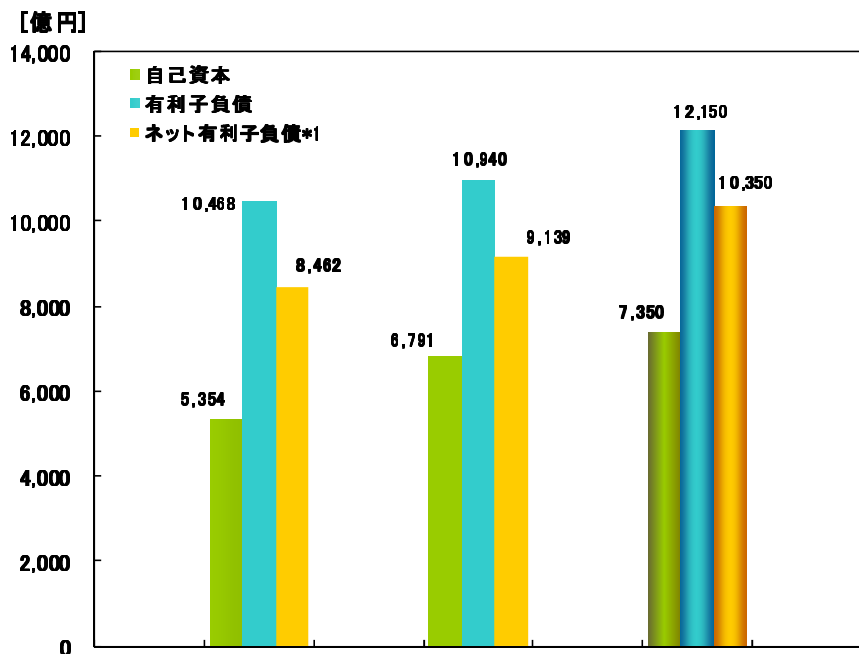
# キャッシュフロー



	2012年度 実績	2013年度 実績	2014年度 見通し
平均為替(¥/\$)	82.31	99.79	100.00
経常損益(億円)	△ 285	549	700
当期純損益(億円)	△ 1,788	573	600

※ 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)に配当支払を加味した数字が、次頁左側グラフのネット有利子負債額の変動に相当する。(為替水準一定の場合)

# 財務計画



2012年度末      2013年度末      2014年度末

実績

実績

見通し\*2

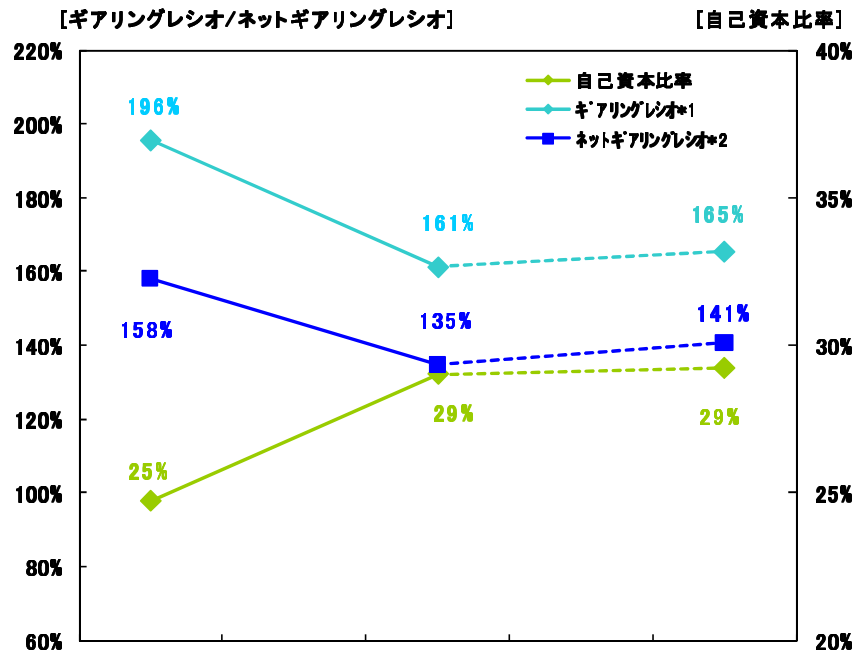
2014年4月30日発表

期末為替(¥/\$)

単体	94.05	102.92	100.00
海外会社	86.58	105.39	100.00

\*1) ネット有利子負債 = 有利子負債 - 現金及び現金同等物

\*2) 追加目標分の投資を含む



2012年度末

2013年度末

2014年度末

実績

実績

見通し\*3

2014年4月30日発表

\*1) ギアリングレシオ = 有利子負債 ÷ 自己資本

\*2) ネットギアリングレシオ = (有利子負債 - 現金及び現金同等物) ÷ 自己資本

\*3) 追加目標分の投資を含む

# 中期経営計画 “STEER FOR 2020” 利益・財務目標

	2013年度 (実績)	2016年度 (計画)	2019年度 (目標)
売上高 [億円]	17,294	19,000	21,000
経常損益 [億円]	549	1,000	1,400
内 安定利益 [億円]	500	550	750
当期純損益 [億円]	573	800	1,100
ROA (経常利益÷期初期末平均総資産)	2.4%	4～5%	
ROE (当期純利益÷期初期末平均自己資本)	9.5%	10%以上	
自己資本比率*	29%	(2019年度近傍で)	35～40%
ネット・ギアリング・レシオ*	135%	(2019年度近傍で)	100%
(前提)			
為替 円/US\$	99.79	100	100
燃料油価格 US\$/MT	610	620	620
市況水準	2014年度以降大きな市況改善は見込まない前提で策定		

\* 自己資本比率 = 自己資本 ÷ 総資産、ネット・ギアリング・レシオ = (有利子負債 - 現金及び現金同等物) ÷ 自己資本

# 連結 営業外・特別損益

## 1. 連結 営業外収益・費用明細

(2013年度計)

(億円)

**営業外収益 295**

うち:

受取利息	23
受取配当金	70
為替差益	113
コンテナ売却益	42
その他営業外収益	45

**営業外費用 156**

うち:

支払利息	125
持分法による投資損失	12
その他営業外費用	17

## 2. 連結 特別利益・損失明細

(2013年度計)

(億円)

**特別利益 360**

うち:

固定資産売却益	70
投資有価証券売却益	11
関係会社株式売却益	218
傭船解約金	5
その他特別利益	53

**特別損失 193**

うち:

固定資産売却損	65
固定資産除却損	1
減損損失	64
海難関連費用	23
その他特別損失	37

## 3. 単体 運航費明細

(単位: 億円、億円未満切捨)

(2013年度計)

(2012年度計)

港費	831	759
貨物費計	2,233	1,867
内訳: 荷役費及び接続費	2,027	1,667
歩金仲介料	163	159
一般貨物費	41	41
燃料費	2,935	2,826
雑費	40	39
合計	6,040	5,492