



SINCE 1884  
**130th**  
Anniversary

**2013年度(2014年3月期)  
第3四半期 決算説明資料**

**2014年1月31日**

**株式会社 商船三井**

## 目次

2013年度 第3四半期 連結決算概要	2
2013年度 第3四半期 連結決算の要点	4
2013年度 通期 連結業績予想	6
2013年度 業績予想の要点	8

## [ 補足資料 ]

# 2013年度 第3四半期 連結決算概要

(単位: 億円、億円未満切捨)

	2013年度				2012年度				増減	
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4-12月実績	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4-12月実績		
売上高	4,119	4,332	4,301	12,753	3,788	3,781	3,625	11,194	1,558	14%
営業損益	114	102	78	296	△5	△18	△90	△113	410	-
経常損益	152	103	112	369	△15	△52	△90	△157	527	-
当期純損益	129	81	83	295	△50	△80	△456	△587	882	-

為替(期中平均)	¥98.81/\$	¥97.86/\$	¥99.19/\$	¥98.62/\$	¥81.34/\$	¥79.03/\$	¥79.85/\$	¥80.07/\$	+¥18.55/\$
燃料単価(期中平均)	\$606/MT	\$609/MT	\$613/MT	\$612/MT	\$695/MT	\$667/MT	\$658/MT	\$673/MT	△\$61/MT

## ■ 連結 経常損益 前年同期比増減要因分析

【2012年12月期→2013年12月期】

為替変動	+278 億円	当期 ¥98.62/\$; ¥18.55 の円安
燃料油価格変動	+82 億円	当期 \$612/MT; \$61 下落
積取り・運賃変動等・その他	△97 億円	事業改革効果300億円、償却延長効果76億円を含む。
コスト削減	+250 億円	
持分法投資損益増減	+14 億円	
(差し引き)	+527 億円	

## [セグメント別]

	上段		売上高		下段		経常損益			
	2013年度				2012年度				増減	
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4-12月実績	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4-12月実績		
不定期専用船事業	1,939	2,058	2,088	6,085	1,888	1,803	1,727	5,420	665	12%
	126	113	137	377	△ 23	△ 86	△ 72	△ 181	559	—
コンテナ船事業	1,746	1,812	1,761	5,320	1,483	1,545	1,462	4,492	828	18%
	△ 11	△ 26	△ 72	△ 110	△ 24	△ 1	△ 74	△ 100	△ 10	—
フェリー・内航事業	132	144	143	420	127	146	142	415	4	1%
	0	12	7	19	△ 2	9	8	15	4	27%
関連事業	282	297	289	870	270	268	275	814	55	7%
	29	28	32	89	29	27	29	87	2	2%
その他事業	17	19	17	55	17	17	17	52	3	6%
	15	3	21	41	5	4	9	18	22	128%
調整(消去・全社)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	△ 6	△ 27	△ 13	△ 48	0	△ 6	9	2	△ 50	—
連結	4,119	4,332	4,301	12,753	3,788	3,781	3,625	11,194	1,558	14%
	152	103	112	369	△ 15	△ 52	△ 90	△ 157	527	—

●「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 第3四半期 連結決算の要点( I )

### 【概況】

- ◆ 第3四半期(3ヶ月)/同累計期間(9ヶ月)とも、損益は前年同期比で大幅改善。
  - ← ・「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(10/31)以降、不定期専用船事業、フェリー・内航事業、関連事業はほぼ想定通りの進捗。コンテナ船事業は、運賃水準等が想定に達せず苦戦。

### 【セグメント別】 [1-3Q/2013(9ヶ月)経常損益実績 (前年同期比増減)]

#### 不定期専用船事業 [ 377億円 (+559億円) ]

##### ■ドライバルク船:

- ・ 市況: 2Q(7-9月)以降、前年同期を大きく上回る水準に回復。3Qも続伸し、10-12月平均でほぼ想定通りの水準を維持。

[US\$/日]	10-12月想定	10-12月実績	前年同期
ケープサイズ	27,000	27,100	13,000
パナマックス	14,000	14,200	6,600
ハンディマックス	10,000	14,000	7,600
スモールハンディ	8,500	10,000	6,400

← [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

- ・ 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
- ・ フリー船は、シンガポール子会社※を中心に、競争力ある船隊で有利貨物を獲得

※シンガポール子会社の10-12月実績は、4Qの連結決算に計上

⇒ 大幅増益

## 2013年度 第3四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

- 油送船 : [VLCC] 市況は11月頃から冬場の原油需要増加の影響により想定を上回る水準まで上昇するも、6月以降の市況低迷が響き、減益。  
[プロダクト船] 想定していた冬場の市況上昇が見られないものの、9ヶ月平均では前年同期を上回る市況水準で推移し、赤字が縮小。  
[ケミカル船] シンガポールでの営業・運航を強化し、増益。  
[LPG船] 好市況が継続。  
⇒ 運航効率改善効果もあり、損益改善するも、赤字継続。
- 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、コスト削減 ⇒ 増益

### コンテナ船事業 [ ▲110億円 (-10億円) ]

- 大型船竣工による需給ギャップ拡大傾向が継続。  
⇔ 減速等によるコスト削減、「G6アライアンス」による運航効率改善、運賃修復努力。
- 3Q(10-12月)も冬季減便等によるコスト削減、運賃修復に努めたが、平均運賃は2Q(7-9月)比で低下。 ⇒赤字が拡大

### フェリー・内航事業 [ 19億円 (+4億円) ] フェリー貨物・旅客輸送量が増加。

### 関連事業 [ 89億円 (+2億円) ] 不動産事業を中心に堅調。

【コスト削減】 通期目標(全社)315億円に対し250億円を達成(達成率80%)。

# 2013年度 通期 連結業績予想

(単位: 億円、実績: 億円未満切捨)

\* 2013年度第2四半期決算発表時(2013年10月31日)の予想

	2013年度							2012年度 通期実績	増減
	上期 実績	下期		通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異			
		3Q実績	4Q見込み				見込み		
売上高	8,451	4,301	4,247	8,549	17,000	17,000	0	15,091	+1,909
営業損益	217	78	133	213	430	500	△ 70	△ 157	+587
経常損益	256	112	180	294	550	600	△ 50	△ 285	+835
当期純損益	211	83	275	359	570	500	+70	△ 1,788	+2,358
為替(期中平均)	¥98.34/\$	¥99.19/\$	¥103.00/\$	¥101.10/\$	¥99.72/\$	¥98.17/\$	+¥1.55/\$	¥82.31/\$	+¥17.41/\$
燃料単価(期中平均)	\$608/MT	\$613/MT	\$620/MT	\$617/MT	\$614/MT	\$614/MT	\$0/MT	\$662/MT	△\$48/MT

## cf. 前年度実績

(単位: 億円、億円未満切捨)

2012年度	上期実績	下期実績		通期実績	
		3Q	4Q		
売上高	7,569	3,625	3,897	15,091	
営業損益	△ 23	△ 90	△ 43	△ 157	
経常損益	△ 67	△ 90	△ 127	△ 285	
当期純損益	△ 130	△ 456	△ 1,201	△ 1,788	
為替(期中平均)	¥80.19/\$	¥79.85/\$	¥89.02/\$	¥84.44/\$	¥82.31/\$
燃料単価(期中平均)	\$681/MT	\$658/MT	\$631/MT	\$644/MT	\$662/MT

### (参考) 連結経常損益へのSensitivity

2013年度 為替Sensitivity (残り3ヶ月)  
±4.5億円/1¥・3ヶ月 (最大)  
2013年度 燃料単価Sensitivity (残り3ヶ月)  
±0.3億円/1\$・3ヶ月 (最大)

# [セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

\* 2013年度第2四半期決算発表時(2013年10月31日)の予想

	2013年度							2012年度	増減
	上期 実績	下期		通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異	通期実績		
		3Q実績	4Q見込み					見込み	
不定期専用船事業	3,997 239	2,088 137	2,014 172	4,103 311	8,100 550	8,100 550	0 0	7,312 △ 247	+788 +797
コンテナ船事業	3,558 △ 37	1,761 △ 72	1,819 △ 15	3,582 △ 88	7,140 △ 125	7,140 △ 70	0 △ 55	6,065 △ 112	+1,075 △ 13
フェリー・内航事業	277 12	143 7	119 0	263 8	540 20	540 18	0 +2	542 12	△ 2 8
関連事業	580 57	289 32	280 20	570 53	1,150 110	1,150 110	0 0	1,096 107	+54 +3
その他事業	37 19	17 21	15 4	33 26	70 45	70 40	0 +5	74 24	△ 4 +21
調整(消去・全社)	- △ 34	- △ 13	- △ 1	- △ 16	- △ 50	- △ 48	- △ 2	- △ 69	- +19
連結	8,451 256	4,301 112	4,247 180	8,549 294	17,000 550	17,000 600	0 △ 50	15,091 △ 285	+1,909 +835

- 「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。

cf. 前年度実績  
(単位: 億円、実績: 億円未満切捨)

	上段		下段		通期実績
	上期実績	3Q実績	4Q実績	下期実績	
不定期専用船事業	3,692 △ 109	1,727 △ 72	1,892 △ 66	3,619 △ 138	7,312 △ 247
コンテナ船事業	3,029 △ 26	1,462 △ 74	1,573 △ 12	3,036 △ 86	6,065 △ 112
フェリー・内航事業	273 7	142 8	126 △ 2	269 5	542 12
関連事業	539 57	275 29	281 20	557 50	1,096 107
その他	34 9	17 9	22 5	39 14	74 24
調整(消去・全社)	- △ 6	- 9	- △ 71	- △ 62	- △ 69
連結	7,569 △ 67	3,625 △ 90	3,897 △ 127	7,522 △ 217	15,091 △ 285



## 2013年度 業績予想の要点 (I)

### 【概況】

- ◆ 前回発表(10/31)比で、通期経常利益予想を下方修正、当期純利益予想を上方修正。

	前回(10/31)	⇒	今回(1/31)	
経常利益	600億円	⇒	550億円	(-50億円)
当期純利益	500億円	⇒	570億円	(+70億円)

※為替前提 : 4Q = 103円/ドル (前回 98円/ドル)

燃料油価格前提: 4Q = 620ドル/MT (前回から変更無し)

- ◆ 通期経常利益の修正は、コンテナ船事業の下方修正によるもの。

不定期専用船	550億円	⇒	550億円	(± 0)
コンテナ船	△70億円	⇒	△125億円	(-55億円)
その他3セグメント+調整	120億円	⇒	125億円	(+ 5億円)

- ◆ 通期当期純利益予想の修正は、主としてコンテナターミナル事業における子会社株式譲渡に伴う売却益(特別利益)計上による。

### 【セグメント別】 [2013年度通期予想経常損益 (10/31発表値からの増減)]

#### 不定期専用船事業 [550億円 (± 0)]

- ドライバルク船: 前回比で、大型船(ケープサイズ)の4Q(1-3月)市況前提を上方修正。(US\$12,000/日 ⇒ US\$14,000/日)

← 船腹需給の改善により、4Qも市況は底堅い動き

- 油送船 : 前回比で、VLCCの4Q市況前提を上方修正、プロダクト船の4Q市況前提を下方修正。(足元の状況を反映。)

## 2013年度 業績予想の要点（Ⅱ）

### コンテナ船事業 [△125億円（－55億円）]

- 運賃：12月末における運賃水準の前回想定比低下を踏まえ、4Qの前提を下方修正。3Q比では、1月実施のGRI等※、高採算貨物の集荷により引き上げを図る。

※ 1月の主なGRI(General Rate Increase)、PSS(Peak Season Surcharge) は以下の通り。

北米向け : GRI \$ 300 /FEU (FEU=40フィートコンテナ換算)

PSS \$ 300 /FEU

欧州向け : PSS \$ 250 /TEU (TEU=20フィートコンテナ換算)

- コスト削減：冬季減便の拡大等、更なる削減策を実施。

### 【特別損益】

当社100%子会社International Transportation Inc.(米国コンテナターミナル運営会社 TraPac L.L.C.の持株会社) 株式の49%を譲渡

- 譲渡先: Brookfield Asset Management Inc. 運営のファンド

- 目的: コンテナターミナル事業の強化・拡大のための、譲渡先との戦略的提携。

⇒ 4Qに株式売却益210億円を計上。

⇒ 将来に向けた施策を行う可能性を想定し、通期特別損益は150億円を見込む。

【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。）

[ 補足資料 ]

## ドライバルク船市況(スポット傭船料)

### 1. 2012年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2012年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期
ケープサイズ	4航路平均	6,100	4,800	13,000	6,100	7,500
パナマックス	4航路平均	9,600	6,600	6,600	7,100	7,500
ハンディマックス	5航路平均	11,200	10,300	7,600	8,100	9,300
スモールハンディ	6航路平均	9,200	8,000	6,400	6,900	7,600

註: 一般的な市況実績

### 2. 2013年度(実績・見通し)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2013年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期
当社(単体)運航船に関わる市況		13年4-6月	7-9月	10-12月	14年1-3月	平均
ケープサイズ	4航路平均	6,200	19,000	27,100	14,000	16,600
海外子会社運航船に関わる市況		13年1-3月	4-6月	7-9月	10-12月	平均
ケープサイズ	4航路平均	6,100	6,200	19,000	27,100	14,600
パナマックス	4航路平均	7,100	7,800	8,900	14,200	9,500
ハンディマックス	5航路平均	8,100	9,300	9,800	14,000	10,300
スモールハンディ	6航路平均	6,900	8,000	7,900	10,000	8,200

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1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. 2012年度(実績)

船型	WS基準年	2012年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期
原油船 (VLCC)	2012年	<b>55</b>	<b>36</b>	<b>43</b>	<b>38</b>	<b>43</b>
【中東/極東航路】	(2013年)	(50)	(33)	(39)	(35)	(39)
石油製品船 (MR型)	2012年	<b>125</b>	<b>123</b>	<b>151</b>	<b>155</b>	<b>138</b>
【シンガポール/日本航路】	(2013年)	(115)	(113)	(138)	(142)	(127)

註: 一般的な市況実績

## 2. 2013年度(実績・見通し)

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>47</b>	<b>43</b>
【中東/極東航路】	(2014年)	(40)	(38)	(57)	(50)	(46)
石油製品船 (MR型)	2013年	<b>139</b>	<b>114</b>	<b>116</b>		
【シンガポール/日本航路】	(2014年)	(148)	(121)	(123)		

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1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. 2012年度(実績)

(単位: 千台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2012年度						
			上期			下期	通期
	1Q	2Q		3Q	4Q		
<b>合計</b>	<b>1,004</b>	<b>977</b>	<b>1,981</b>	<b>972</b>	<b>956</b>	<b>1,928</b>	<b>3,908</b>

## 2. 2013年度(実績・見通し)

(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		
			実績		見通し	見通し	見通し
<b>合計</b>	<b>957</b>	<b>979</b>	<b>1,936</b>	<b>1,004</b>	<b>964</b>	<b>1,968</b>	<b>3,903</b>

# 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		
	積高	136	150	135	141	562	154	181	157		
	消席率	93%	91%	88%	92%	91%	92%	97%	94%		
復	スペース	137	160	156	153	606	164	183	169		
	積高	84	85	93	101	363	88	82	102		
	消席率	61%	53%	59%	66%	60%	54%	45%	60%		

## 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		
	積高	97	116	91	103	407	98	109	104		
	消席率	90%	92%	84%	91%	89%	87%	98%	97%		
復	スペース	107	119	112	108	446	113	108	112		
	積高	77	76	73	67	293	75	66	71		
	消席率	71%	64%	66%	62%	66%	66%	61%	64%		

## 3. 全航路平均運賃(指数表示: 2008年度1Q=100)

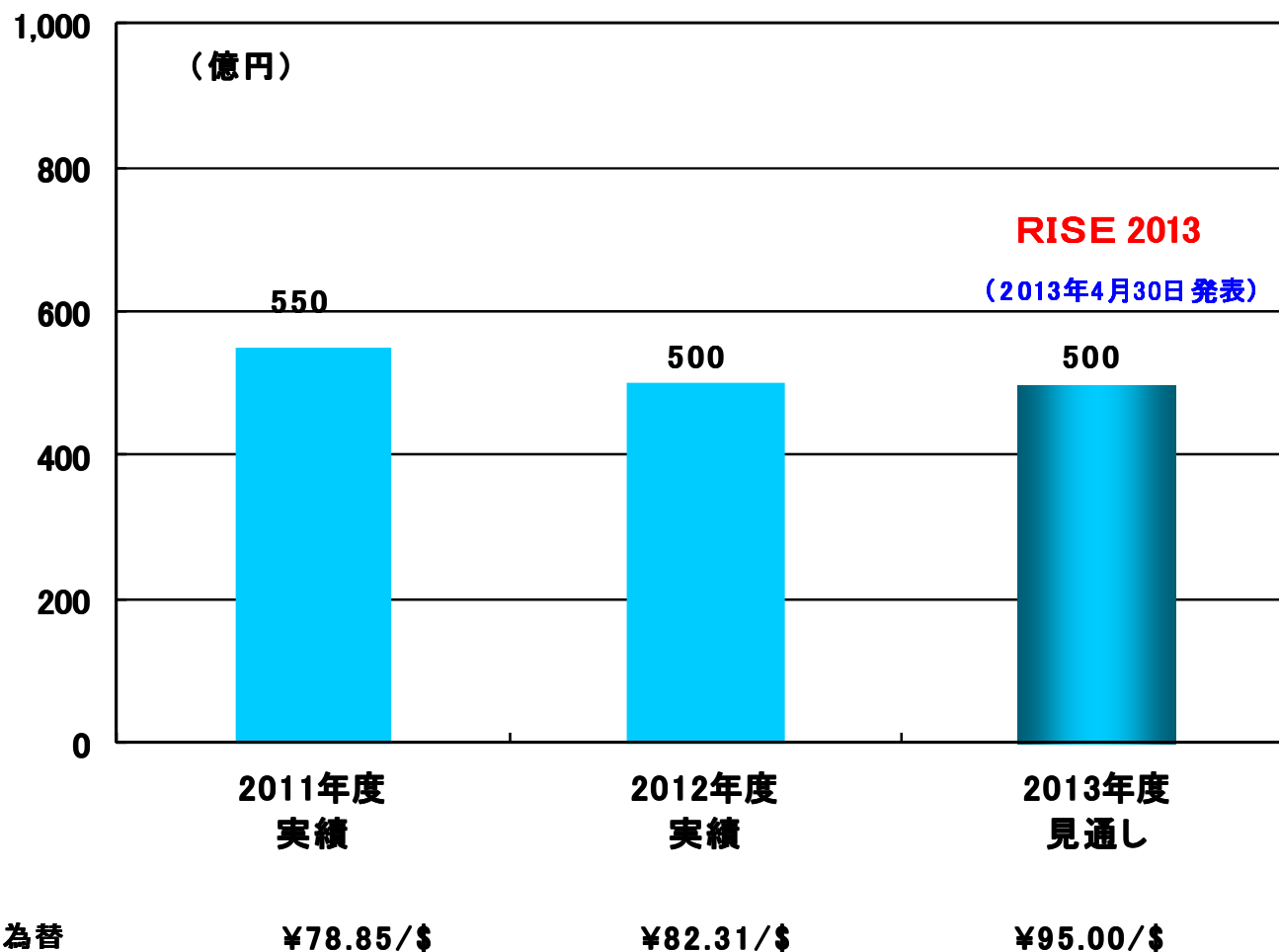
	2012年度					2013年度				
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
運賃指数	90	91	87	87	89	85	82	79		
(参考) 燃料単価(\$/MT)	695	667	658	631	662	606	609	613		

# 船隊構成

			2013年3月末	2013年12月末		2014年3月末 (見込み)
			隻数	隻数	1,000dwt	隻数
ドライ バルク船	撤積み船	Capesize	103	100	19,023	
		Panamax	38	33	2,776	
		Handymax	68	67	3,702	
		Small Handy	52	55	1,836	
	重量物船	6	6	74		
	木材チップ船	44	41	2,166		
	石炭船	41	39	3,499		
	一般貨物船	52	47	786		
	(小計)		<b>404</b>	<b>388</b>	<b>33,861</b>	<b>382</b>
	(内、フリー船)	(159)	(117)	-	(104)	
油送船	原油タンカー	47	39	10,974		
	プロダクトタンカー	61	60	3,469		
	ケミカルタンカー	75	73	2,035		
	LPGタンカー	11	11	573		
	(小計)		<b>194</b>	<b>183</b>	<b>17,051</b>	<b>180</b>
	(内、フリー船)	(74)	(64)	-	(59)	
LNG船		69	68	5,259	67	
自動車船		127	126	2,038	123	
コンテナ船		115	115	6,742	115	
フェリー・内航船		44	41	161		
客船		2	1	5	44	
その他		3	2	13		
合計		<b>958</b>	<b>924</b>	<b>65,130</b>	<b>911</b>	

註) 短期傭船(5年以下)、J/V保有船を含む

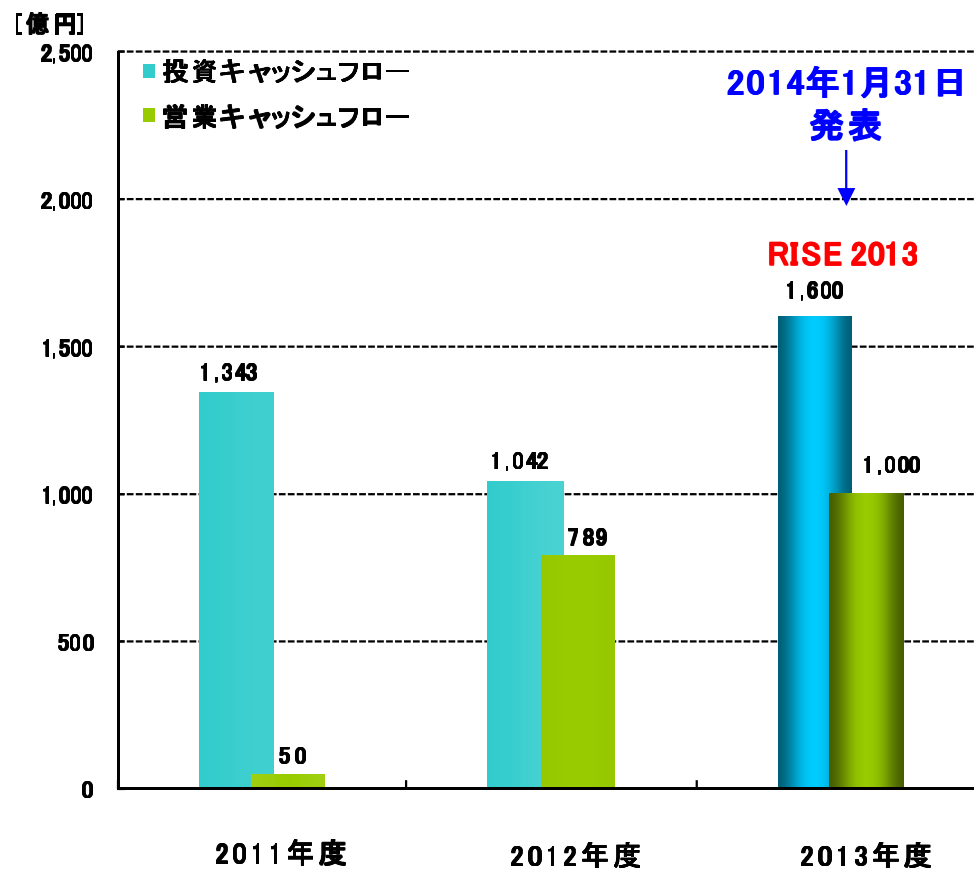
# 安定利益



『安定利益』=1年を超える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、関連事業、その他事業)



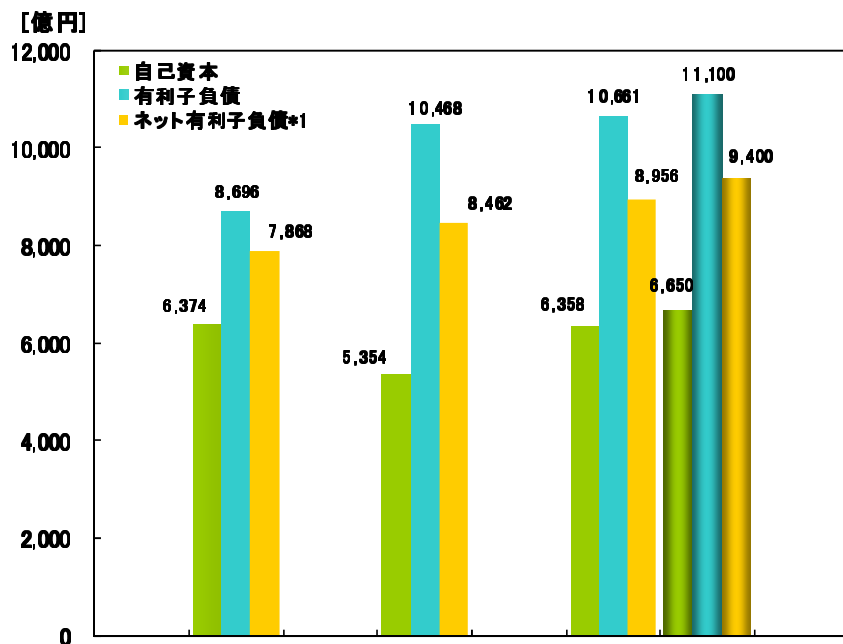
# キャッシュフロー



	2011年度 実績	2012年度 実績	2013年度 見通し
平均為替(¥/\$)	78.85	82.31	99.72
経常損益(億円)	△ 243	△ 285	550
当期純損益(億円)	△ 260	△ 1,788	570

※ 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

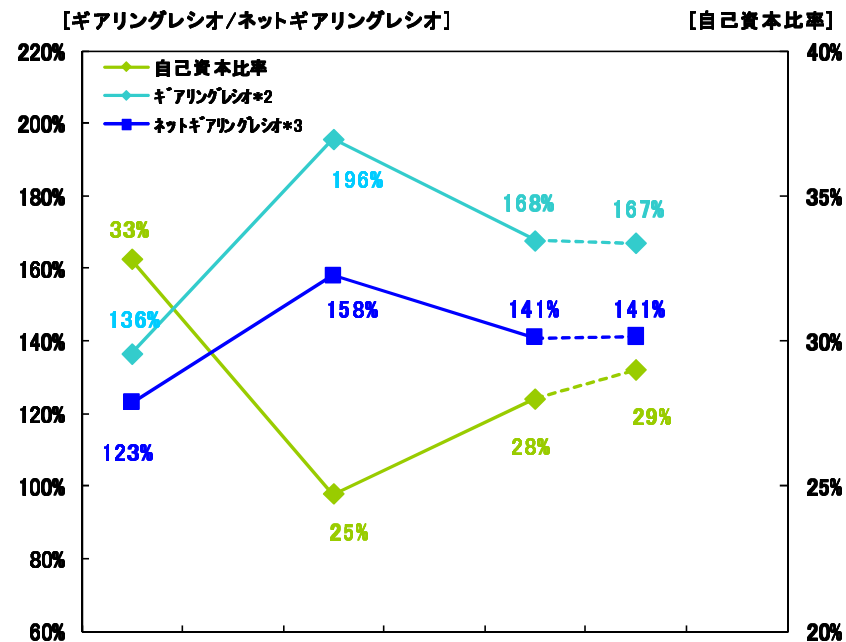


2011年度末 2012年度末 2013年度  
 実績 実績 12月末 年度末  
 実績 実績 実績 見通し  
 2014年1月31日発表

期末為替(¥/\$)

単体	82.19	94.05	105.39	103.00
海外会社	77.74	86.58	97.75	105.39

\*1) ネット有利子負債 = 有利子負債 - 現金及び現金同等物



2011年度末 2012年度末 2013年度  
 実績 実績 12月末 年度末  
 実績 実績 実績 見通し  
 2014年1月31日発表

\*2) ギアリングレシオ = 有利子負債 ÷ 自己資本

\*3) 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／単体運航費

## 1. 連結 営業外収益・費用明細

(2013年度第3四半期累計)

(単位: 億円、億円未満切捨)

営業外収益		193		営業外費用		121	
うち:				うち:			
受取利息	16	支払利息	95	持分法による投資損失	14	その他営業外費用	11
受取配当金	49						
為替差益	65						
コンテナ売却益	31						
その他営業外収益	31						

## 2. 連結 特別利益・損失明細

(2013年度第3四半期累計)

(単位: 億円、億円未満切捨)

特別利益		106		特別損失		74	
うち:				うち:			
固定資産売却益	61	固定資産売却損	35	固定資産除却損	1	減損損失	4
その他特別利益	45			海難関連費用	20	その他特別損失	12

## 3. 単体 運航費明細

(単位: 億円、億円未満切捨)

	(2013年度第3四半期累計)	(2012年度第3四半期累計)
港費	625	565
貨物費計	1,672	1,406
内訳: 荷役費及び接続費	1,516	1,258
歩金仲介料	125	118
一般貨物費	30	30
燃料費	2,199	2,140
雑費	32	19
合計	4,530	4,132