



2010年度(2011年3月期)  
決算説明資料

2011年4月28日

株式会社 商船三井

## 目次

2010年度 連結決算概要	2
2010年度 連結決算の要点	4
連結 経常利益 前年同期比増減要因分析	5
2011年度 連結業績予想	6
2011年度 業績予想の要点	8
[ 補足資料 ]	12-21

# 2010年度 連結決算概要

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

	2010年度通期			2009年度 実績	増減		'11/1/31 通期見通し	差異
	実績	上期実績	下期実績					
売上高	15,437	8,028	7,408	13,480	+1,957	+14.5%	15,300	+137
営業利益	1,234	826	408	209	+1,025	+489.3%	1,240	△6
経常利益	1,216	803	413	242	+974	+401.9%	1,200	+16
当期純利益	583	483	100	127	+456	+358.1%	570	+13
為替(期中平均)	¥86.48/\$	¥89.61/\$	¥83.36/\$	¥93.25/\$	△¥6.77/\$		¥86.15/\$	+¥0.33/\$
燃料単価(期中平均)	\$490/MT	\$471/MT	\$510/MT	\$406/MT	+\$84/MT		\$494/MT	△\$4/MT

## [セグメント別]

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

		2010年度通期			2009年度 実績	増減		'11/1/31 通期見通し	差異
		実績	上期実績	下期実績					
不定期専用船事業	売上高	7,906	4,115	3,790	7,217	688	+9.5%	7,700	+206
	経常利益	708	497	211	670	39	+5.7%	700	+8
コンテナ船事業	売上高	5,866	3,085	2,782	4,664	1,203	+25.8%	5,900	△34
	経常利益	389	259	129	△569	957	-	390	△1
フェリー・内航事業	売上高	501	258	243	508	△7	△1.4%	510	△9
	経常利益	△6	△3	△3	△23	18	-	△4	△2
関連事業	売上高	1,084	535	549	998	87	+8.7%	1,120	△36
	経常利益	107	53	54	97	10	+9.9%	105	+2
その他	売上高	79	35	44	93	△13	△14.6%	70	+9
	経常利益	34	10	23	13	21	+166.1%	15	+19
調整(消去・全社)	売上高	-	-	-	-	-	-	-	-
	経常利益	△15	△14	△2	55	△70	-	△6	△9
連結	売上高	15,437	8,028	7,408	13,480	1,957	+14.5%	15,300	+137
	経常利益	1,216	803	413	242	974	+401.9%	1,200	+16

●「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

## 2010年度 連結決算の要点

### 【概況】

- 2010年度の世界経済は減速懸念を孕みつつも回復基調を維持
- 円高進行、燃料油価格上昇の中、経常利益は前期比1,000億円近い大幅改善

### 【セグメント別】 [2010年度経常利益実績（前期比増減）]

#### 不定期専用船事業 [ 708億円（+39億円） ]

- ドライバルク船部門：鉄鉱石価格動向の影響でCapesize市況は値動き荒い展開。冬場以降は豪州天候不順、ブラジルでの大雨、荷役機器補修による鉄鋼原料出荷減の影響で市況大幅下落。前期比減益。Panamax、Handymax等の中小型バルカーはインドの鉄鉱石輸出制限等で後半市況低下するも前期比増益確保。
- 油送船部門：原油船(VLCC)、プロダクト船とも低位市況続く。部門全体で2期連続の赤字。
- 自動車船部門：輸送台数4割増(前期252万台⇒当期359万台)で黒字回復。

#### コンテナ船事業 [ 389億円（+957億円） ]

荷動き・運賃市況ともに前期比大幅に改善。減速航海による燃料費削減、その他コスト合理化も奏功し前期比で大幅に損益改善。黒字転換。

【コスト削減】増額後の通期目標480億円を上回る490億円を達成

【配当】通期配当1株あたり10円を予定(うち中間配当5円を実施済)

## 連結 経常利益 前年同期比増減要因分析

【2010年3月期→2011年3月期】

円高	△135 億円	当期 ¥86.48/\$; ¥6.77 円高
燃料油価格上昇	△168 億円	当期 \$490/MT; \$84 上昇
積取り・運賃変動等	+837 億円	
コスト削減	+490 億円	内 コンテナ船事業230億円
持分法投資損益増減	+28 億円	
その他(調整額含む)	△78 億円	
(差し引き)	+974 億円	

# 2011年度 連結業績予想

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

	2011年度	2010年度	増減		2011年度 上期	2010年度 上期	増減	
売上高	16,000	15,437	+563	+3.6%	7,800	8,028	△228	△2.8%
営業利益	600	1,234	△634	△51.4%	200	826	△626	△75.8%
経常利益	600	1,216	△616	△50.7%	200	803	△603	△75.1%
当期純利益	300	583	△283	△48.5%	100	483	△383	△79.3%

為替(期中平均)	¥85.00/\$	¥86.48/\$	△¥1.48/\$	¥85.00/\$	¥89.61/\$	△¥4.61/\$
燃料単価(期中平均)	\$650/MT	\$490/MT	+\$160/MT	\$650/MT	\$471/MT	+\$179/MT

為替 Sensitivity 年間(2011年度) ±20 億円/1¥ (最大)  
 燃料単価 Sensitivity 年間(2011年度) ±2 億円/1\$ (最大)  
 (連結経常損益ベース)

## [セグメント別]

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

		2011年度	2010年度	増減		2011年度 上期	2010年度 上期	増減	
不定期専用船事業	売上高	8,100	7,906	+194	+2.5%	3,850	4,115	△265	△6.5%
	経常利益	230	708	△478	△67.5%	40	497	△457	△92.0%
コンテナ船事業	売上高	6,200	5,866	+334	+5.7%	3,120	3,085	+35	+1.1%
	経常利益	220	389	△169	-	110	259	△149	-
フェリー・内航事業	売上高	520	501	+19	+3.8%	255	258	△3	△1.3%
	経常利益	△6	△6	△0	-	△8	△3	△5	-
関連事業	売上高	1,110	1,084	+26	+2.4%	540	535	+5	+0.9%
	経常利益	100	107	△7	△6.3%	45	53	△8	△14.5%
その他	売上高	70	79	△9	△11.4%	35	35	+0	+1.1%
	経常利益	50	34	+16	+48.8%	15	10	+5	+44.9%
その他(消去・全社)	売上高	-	-	-	-	-	-	-	-
	経常利益	6	△15	+21	-	△2	△14	+12	-
連結	売上高	16,000	15,437	+563	+3.6%	7,800	8,028	△228	△2.8%
	経常利益	600	1,216	△616	△50.7%	200	803	△603	-

●「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



## 2011年度 業績予想の要点

### 【概況】

- 中期経営計画「GEAR UP! MOL」2年目
  - －新興国成長の取り込みを継続
  - －安全運航と財務基盤を活かし、長期安定収益を獲得
- グループ全体で150億円規模のコスト削減目標。但し、燃料油高は重しに

### 【セグメント別】 [2011年度経常利益予想（前期比増減）]

#### 不定期専用船事業 [230億円（▲478億円）]

- ドライバルク船部門：2010年に続きCapesizeの大量竣工が見込まれるが、旺盛な鉄鋼原料需要が供給増を大方吸収すると予想。Capesize足元市況の低迷については輸出国側の出荷安定化に伴い解消と想定。但し、全船型のスポット市況水準切り下がりと、好況時締結の有利契約順次満了で部門利益大幅減を見込む。
- 油送船部門：世界の石油需要の伸びに伴い、原油船(VLCC)、プロダクト船ともに市況回復と想定。部門損益黒字化を目指す。
- 自動車船部門：東日本大震災による日本出し完成車輸送台数減を想定。

#### コンテナ船事業 [220億円（▲169億円）]

通年では世界的な荷動き増が新造船供給増とほぼバランスすると予想。夏場のピークシーズンには需給タイト化で運賃上昇が見込まれる。コンテナ不足も運賃押し上げにポジティブ。但し、燃料油高が重く増収減益を予想。

### 【配当】 通期予想配当1株あたり5円（中間2.5円＋期末2.5円）

[Memo]

[補足資料]



# 連結 営業外・特別損益

## 1. 連結 営業外収益・費用明細

(2010年度 通期:累計)

(億円)

営業外収益		営業外費用	
	172		190
受取利息	16	支払利息	114
受取配当金	39	為替差損	46
持分法による投資利益	82	その他営業外費用	30
その他営業外収益	35		

## 2. 連結 特別利益・損失明細

(2010年度 通期:累計)

(億円)

特別利益		特別損失	
	112		374
固定資産売却益	64	固定資産売却損	25
投資有価証券売却益	10	固定資産除却損	39
傭船解約金	15	減損損失	102
その他特別利益	23	傭船解約金	120
		その他特別損失	89

## 3. 単体 運航費明細

(億円)

	2010年度 通期:累計	2009年度 通期:累計
港費	727	651
貨物費計	1,765	1,564
内訳: 荷役費及び接続費	1,562	1,396
歩金仲介料	170	152
一般貨物費	33	17
燃料費	2,411	2,018
雑費	26	31
合計	4,930	4,265

# 船隊構成

			2011年3月末		2010年9月末	2010年3月末
			隻数	1,000dwt	隻数	隻数
ドライバルク船	撤積み船	Cape size	109	20,152	110	112
		Panamax	41	3,234	45	47
		Handymax	50	2,732	51	39
		Small Handy	28	874	31	30
	重量物船	8	135	7	7	
	木材チップ船	54	2,719	55	52	
	石炭船	36	3,175	36	36	
	一般貨物船	48	708	52	52	
	(小計)	374	33,727	387	375	
油送船	原油タンカー	48	13,095	49	46	
	プロダクトタンカー	60	3,473	53	51	
	ケミカルタンカー	85	2,252	84	85	
	LPGタンカー	13	614	13	13	
	(小計)	206	19,434	199	195	
LNG船		72	5,520	75	76	
自動車船		114	1,747	117	109	
コンテナ船		104	5,308	109	101	
フェリー・内航船		42	155	42	44	
客船		2	9	2	2	
その他		3	19	3	3	
合計		917	65,920	934	905	

註) 短期傭船(5年以下)、J/V保有船を含む

# ドライバルク船市況

## 1. 2010年度 ドライバルク船市況

(スポット契約の1日あたり傭船料)

単位:ドル

船型	対象航路	2010年度				
		上期		下期		通期
		第1四半期 実績	第2四半期 実績	第3四半期 実績	第4四半期 実績	
ケープサイズ	4航路平均	38,400	26,300	34,400	8,400	26,900
パナマックス	4航路平均	30,900	21,700	18,200	14,500	21,300
ハンディマックス	5航路平均	27,800	19,800	17,300	14,300	19,800
スモールハンディ	6航路平均	20,000	15,200	12,800	10,700	14,700

実績出典: The Baltic Exchange

## 2. 2011年度 ドライバルク船市況見通し

単位:ドル

船型	2011年度		
	上期 見通し	下期 見通し	通期 見通し
ケープサイズ	15,000	25,000	20,000
パナマックス	16,000	16,000	16,000
ハンディマックス	16,000	16,000	16,000
スモールハンディ	12,000	12,000	12,000

※本頁及び次頁の市況表において、「実績」とは対象航路の一般的な市況実績を示し、「見通し」とは当社スポット運航船(期間1年以下の輸送契約を履行)の収入前提に使用した数値を指す。尚、業績予想発表時点で荷主と運賃を合意済みのスポット運航船については、合意運賃を損益計算に使用している。

# 油送船市況

## 1. 2010年度 油送船市況 (スポット契約の運賃指標)

単位: ワールドスケール(WS)

船型	WS参照年 (VLCC)	2010年度				
		第1四半期 実績	第2四半期 実績	第3四半期 実績	第4四半期 実績	通期 実績
原油船(VLCC)	2010年ベース	88	52	58	70	67
【Arabian Gulf - East】	(2011年ベース)	(72)	(43)	(48)	(58)	(55)
石油製品船(MR型)		139	137	139	135	138
【Singapore - Japan】						

実績出典: The Baltic Exchange

## 2. 2011年度 油送船市況見通し

単位: ワールドスケール(WS)

船型	WS参照年 (VLCC)	2011年度		
		上期 見通し	下期 見通し	通期 見通し
原油船(VLCC)	2011年ベース	57.5	67.5	62.5
【Arabian Gulf - East】				



## 自動車輸送台数

(完了ベース／航海備船を含む)	2010年度			2009年度	(1000台) 増減
	上期	下期	通期(A)	通期(B)	(A)-(B)
合計	1,685	1,903	3,588	2,521	+1,067

# 主要コンテナ船航路 消席状況・運賃推移

## 北米航路(アジア/北米)

(単位:1000TEU)

		2009年度					2010年度				
		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	合計	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	合計
往 航	保有	125	128	128	115	496	142	166	166	151	624
	稼働	103	117	120	109	450	144	165	129	123	561
	消席率	83%	92%	94%	95%	91%	101%	99%	78%	82%	90%
復 航	保有	120	128	129	118	495	132	165	166	154	617
	稼働	85	86	94	88	352	78	87	93	82	341
	消席率	71%	67%	73%	74%	71%	59%	53%	56%	53%	55%

## 欧州航路(アジア/欧州)

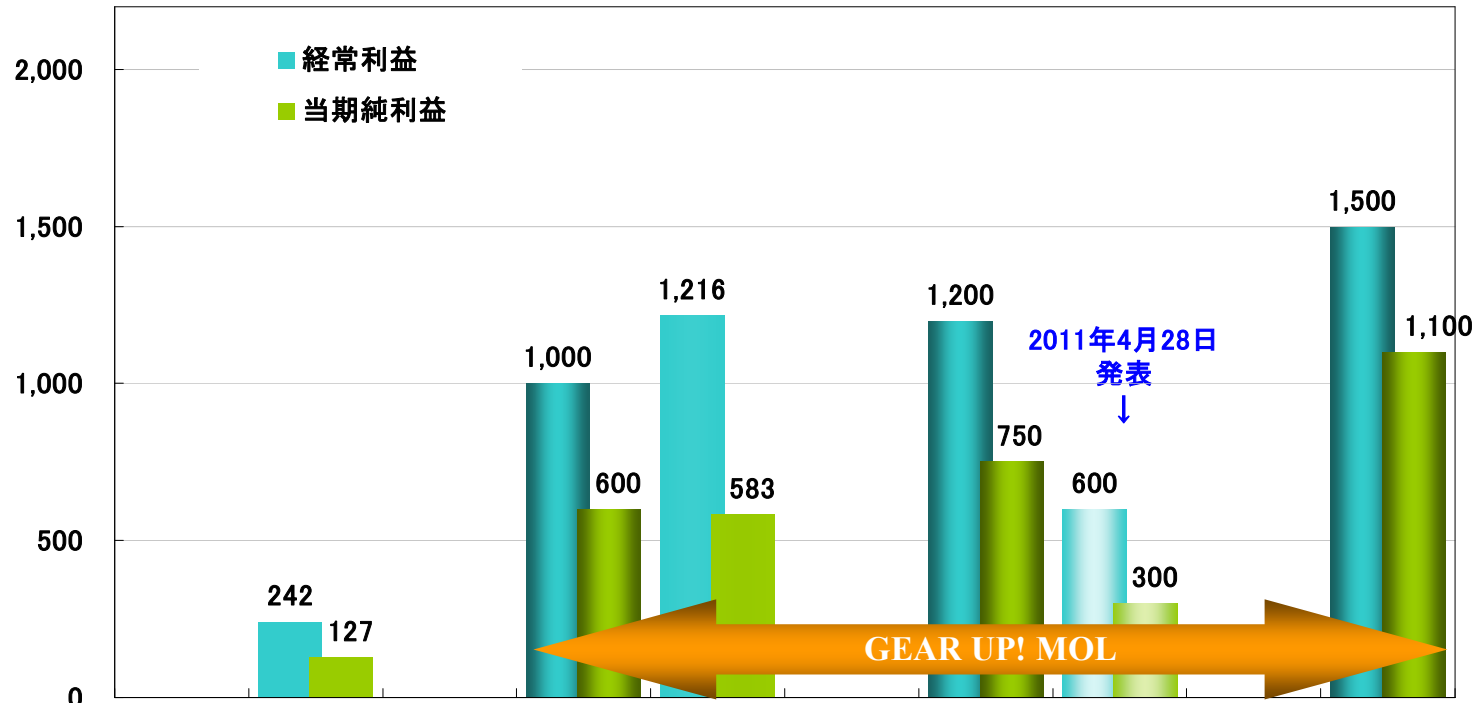
		2009年度					2010年度				
		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	合計	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	合計
往 航	保有	88	77	85	84	334	92	107	109	110	418
	稼働	67	78	87	85	317	92	107	109	110	418
	消席率	76%	101%	102%	101%	95%	100%	100%	100%	100%	100%
復 航	保有	89	85	89	87	350	92	107	109	110	419
	稼働	53	54	60	59	226	60	60	64	67	251
	消席率	60%	64%	68%	68%	65%	65%	56%	59%	60%	60%

## 運賃推移(指数表示 2008年度 第1四半期=100)

	2008年度				2009年度				2010年度			
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
全航路平均	100	103	95	77	70	70	77	86	99	107	98	94

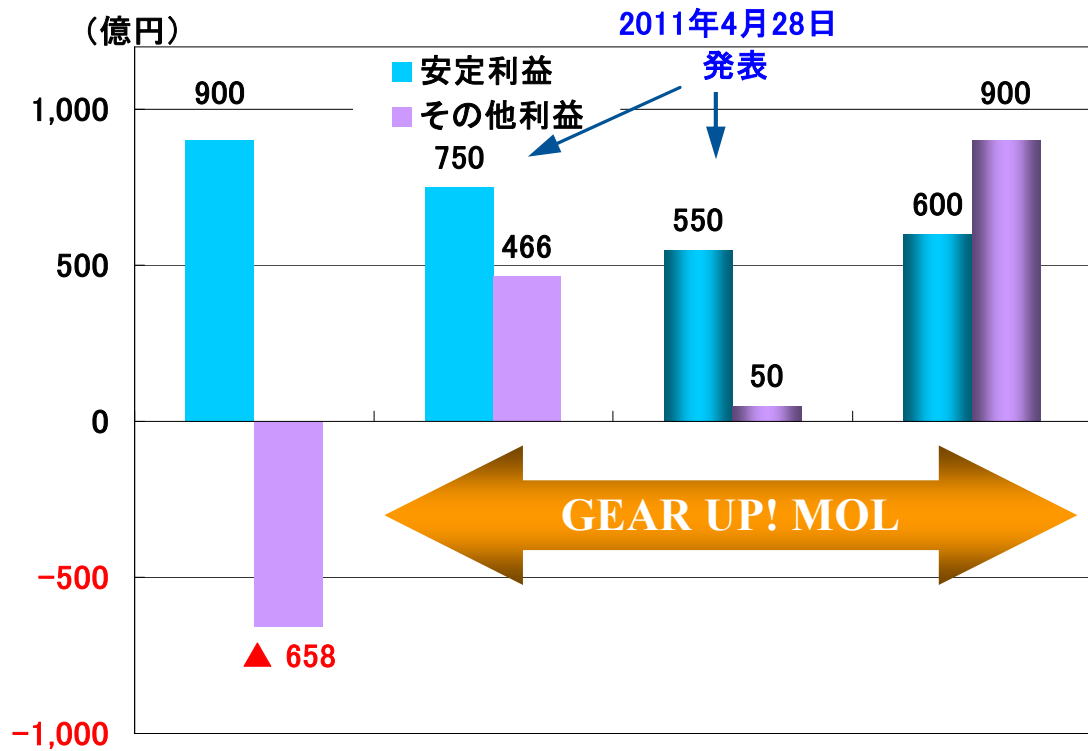
# GEAR UP! MOL — 全体利益計画

(億円)



	2009年度 実績	2010年度 計画	2010年度 実績	2011年度 計画	2011年度 見通し	2012年度 計画
売上高	13,480	15,500	15,437	17,000	16,000	18,000
営業利益	209	1,000	1,234	1,200	600	1,500
売上高経常利益率	1.8%	6.5%	7.9%	7.1%	3.8%	8.3%
平均為替(¥/\$)	¥93.25/\$	¥90/\$	¥86.48/\$	¥90/\$	¥85/\$	¥90/\$
平均燃料油価格(\$/MT)	\$406/MT	\$500/MT	\$490/MT	\$500/MT	\$650/MT	\$500/MT

# 安定利益

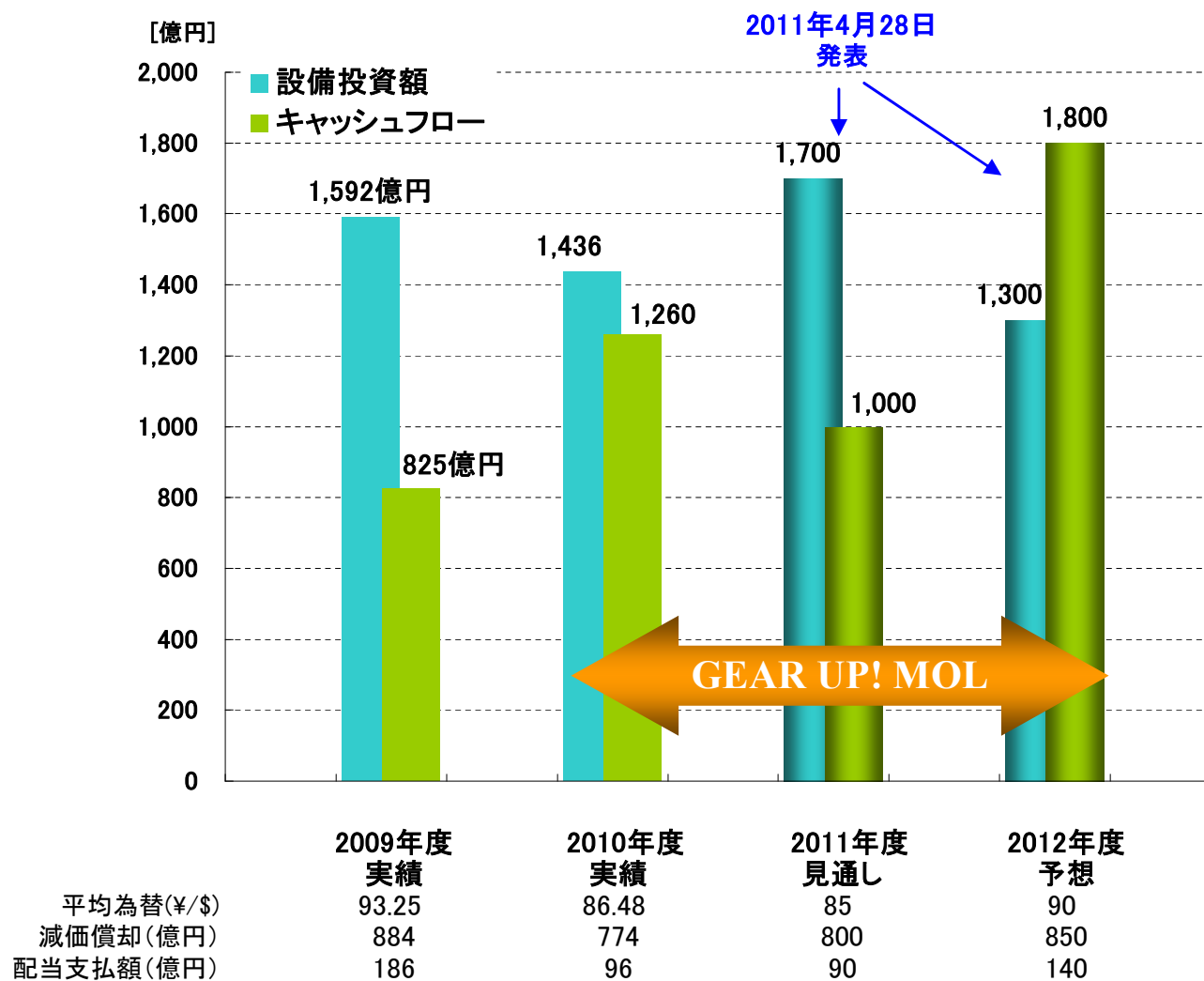


	2009年度実績	2010年度実績	2011年度見通し	2012年度計画
経常利益(億円)	242	1,216	600	1,500
平均為替(¥/\$)	¥93.25/\$	¥86.48/\$	¥85/\$	¥90/\$
平均燃料価格(\$/MT)	\$406/MT	\$490/MT	\$650/MT	\$500/MT

『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)

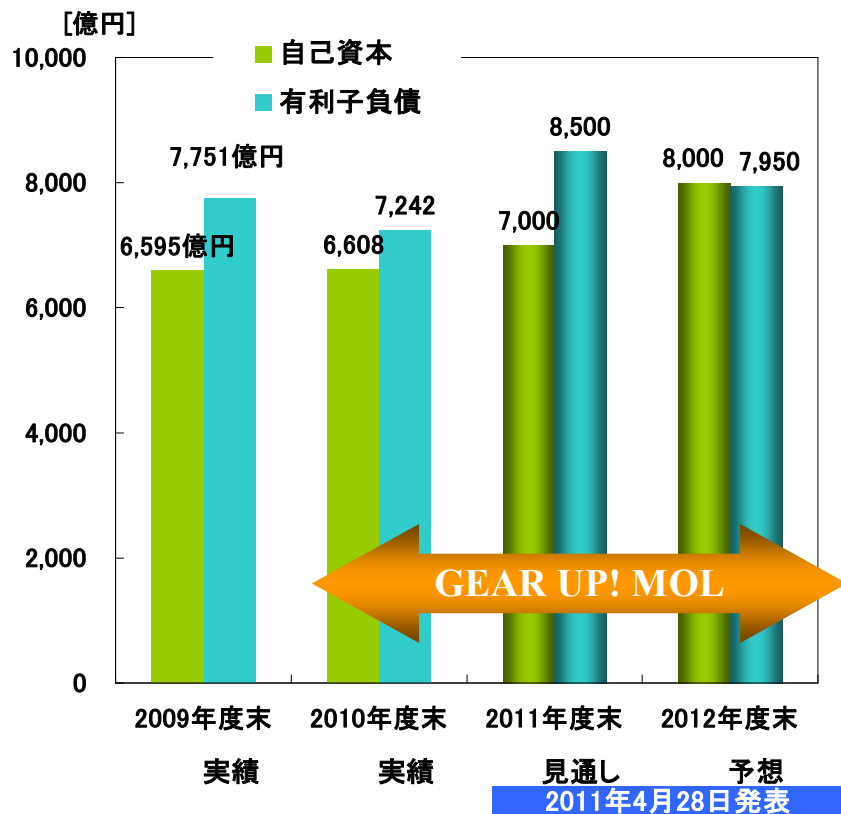
安定利益 + その他利益 = 経常利益

# 設備投資とキャッシュフロー

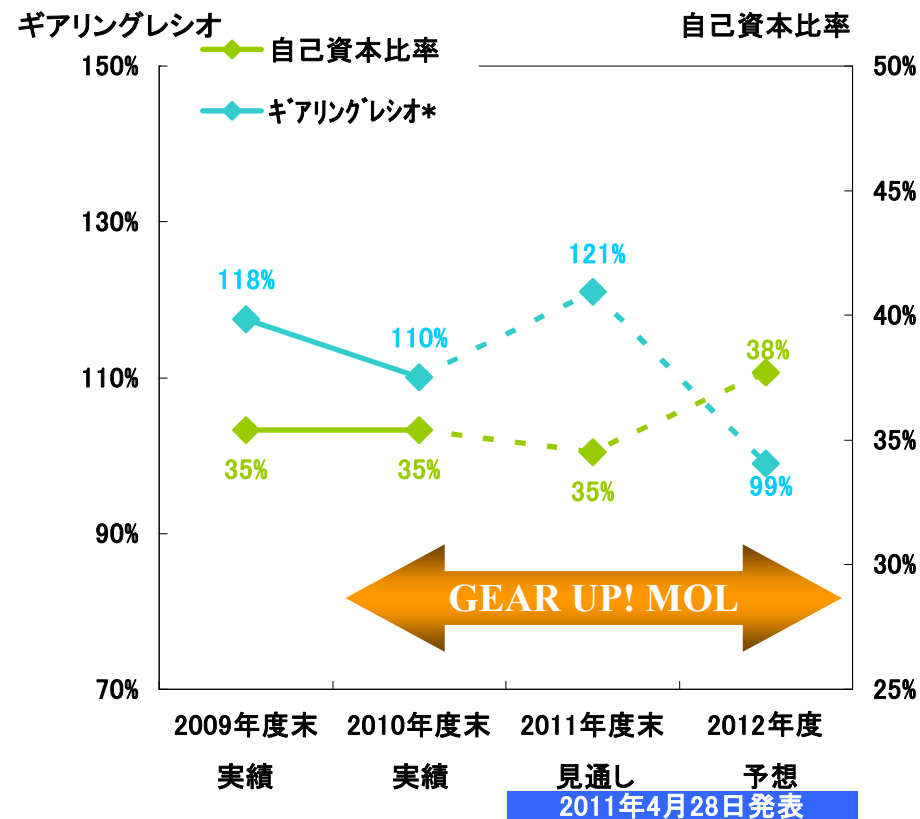


註) キャッシュフロー = 当期純利益 + 減価償却 - 配当支払額

# 財務計画



期末為替(¥/\$)	2009年度末	2010年度末	2011年度末	2012年度末
単体	93.04	83.15	85	90
海外会社	92.10	81.49	85	90



\*ギアリングレシオ = 有利子負債 ÷ 自己資本