



2009年度(2010年3月期) 決算説明資料

2010年4月27日

株式会社 商船三井

目次

2009年度 連結決算概要	2
2009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
2010年度 連結業績予想	6
2010年度 業績予想の要点	8
四半期連結損益推移	9

[補足資料]

連結営業外・特別損益／単体運航費	11
船隊構成	12
船隊ポートフォリオ	13
ドライバルク船市況	14
油送船市況	15
自動車輸送台数	16
主要コンテナ船航路消席状況・運賃推移	17
GEAR UP! MOL 全体利益計画	18
セグメント別 経常利益	19
安定利益	20
船隊整備計画	21
キャッシュフロー・設備投資	22
財務計画	23

2009年度 連結決算概要

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

	2009年度通期			2008年度 実績	増減		'10/1/29 通期見通し	差異
	実績	上期実績	下期実績					
売上高	13,480	6,246	7,234	18,658	△5,178	△27.8%	13,500	△20
営業利益	209	-115	324	1,972	△1,763	△89.4%	130	+79
経常利益	242	-100	342	2,045	△1,803	△88.2%	130	+112
当期純利益	127	-99	227	1,270	△1,143	△90.0%	50	+77
為替(期中平均)	¥93.25/\$	¥96.03/\$	¥90.47/\$	¥100.30/\$	△¥7.05/\$		¥93.11/\$	+¥0.14/\$
燃料単価(期中平均)	\$406/MT	\$354/MT	\$459/MT	\$528/MT	△\$122/MT		\$414/MT	△\$8/MT

[セグメント別]

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

		2009年度通期			2008年度 実績	増減		'10/1/29 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	7,217	3,304	3,913	9,985	△ 2,768	△27.7%	7,300	△83
	経常利益	670	201	469	2,133	△ 1,464	△68.6%	580	+90
コンテナ船事業	売上高	4,664	2,157	2,507	6,858	△ 2,195	△32.0%	4,600	+64
	経常利益	△ 569	△ 376	△ 193	△ 206	△ 363	-	△580	+11
フェリー・内航事業	売上高	508	255	253	545	△ 37	△6.8%	510	△2
	経常利益	△ 23	△ 11	△ 12	△ 9	△ 15	-	△25	+2
関連事業	売上高	998	485	513	1,171	△ 174	△14.8%	1,000	△2
	経常利益	97	55	42	130	△ 33	△25.5%	93	+4
その他事業	売上高	93	45	48	97	△ 5	△4.9%	90	+3
	経常利益	13	14	△ 1	28	△ 15	△54.4%	12	+1
消去・全社	売上高	-	-	-	-	-	-	-	-
	経常利益	55	17	37	△ 32	87	-	50	+5
連結	売上高	13,480	6,246	7,234	18,658	△ 5,178	△27.8%	13,500	△20
	経常利益	242	△ 100	342	2,045	△ 1,803	△88.2%	130	+112

●「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

●従来ロジスティクス事業としてセグメント開示してきた売上高・利益はコンテナ船事業セグメントに含めている

2009年度 連結決算の要点

【概況】

- 業績回復への足取りがより鮮明に

経常利益(3ヶ月): 1Q ▲115億円⇒2Q 15億円⇒3Q 138億円⇒4Q 205億円

【セグメント別】 * ()内は経常利益の2008年度対比

不定期専用船事業 (▲1,464億円)

- ドライバルク船部門**: 中国の旺盛な鉄鉱石輸入、日欧の粗鋼生産回復がケープサイズ新造船供給を吸収。中国、インドの石炭輸入増、穀物、非鉄等の多様な原料貨物の荷動きがパナマックス以下船型の市況底上げ。但し、リーマンショック以前の利益レベルからは大幅減益。
- 油送船部門**: 原油船・石油製品船の運賃市況停滞。2010年に入りシングルハル船の撤退進捗等でVLCC市況上昇するも、部門全体では赤字転落。
- 自動車船部門**: 07年度⇒09年度日本車輸出台数4割減の影響大きく、赤字転落。日産専用船連結子会社化(9月)し、配船効率向上を図る。

コンテナ船事業 (▲363億円)

- ◆北米東航積取り前期比**1割減**、欧州西航**3割減**。但し、荷動きは09年2月をボトムに回復中。
- ◆前期比大幅減益ではあるが、荷動き回復、運賃修復、コスト削減効果により赤字額は縮小方向 [1Q: ▲200億円⇒4Q: ▲67億円]。

【コスト削減】 **780億円**(うちコンテナ船部門**480億円**)を達成(計画比101%の達成率)。

【配当】 期末配当1株あたり3円を予定。(09年度通期配当予定3円)

連結 経常利益 前年同期比増減要因分析

円高	△79 億円
燃料油価格下落	+243 億円
積取り・運賃変動等	△2,507 億円
コスト削減	+576 億円
持分法投資損益増減	△106 億円
その他(消去または全社含む)	+70 億円
<hr/>	
(差し引き)	△1,803 億円

2010年度 連結業績予想

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

	2010年度	2009年度	増減	
売上高	15,500	13,480	+2,020	+15.0%
営業利益	1,000	209	+791	+377.6%
経常利益	1,000	242	+758	+312.6%
当期純利益	600	127	+473	+371.6%

	2010年度 上期	2009年度 上期	増減	
	7,700	6,246	+1,454	+23.3%
	520	△115	+635	-
	520	△100	+620	-
	320	△99	+419	-

為替(期中平均)	¥90.00/\$	¥93.25/\$	△¥3.25/\$
燃料単価(期中平均)	\$500/MT	\$406/MT	+\$94/MT
			<u>△252億円</u>
			↑
			△65億円
			△187億円

為替(期中平均)	¥90.00/\$	¥96.03/\$	△¥6.03/\$
燃料単価(期中平均)	\$500/MT	\$354/MT	+\$146/MT
			<u>△206億円</u>
			↑
			△121億円 × 1/2
			△292億円 × 1/2

(為替)
(燃料単価)

為替 Sensitivity 年間(2010年度)	±20 億円/1¥ (最大)
燃料単価 Sensitivity 年間(2010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)

		2010年度	2009年度	増減	
不定期専用船事業	売上高	8,300	7,217	+1,083	+15.0%
	経常利益	800	670	+130	+19.4%
コンテナ船事業	売上高	5,500	4,664	+836	+17.9%
	経常利益	50	△569	+619	-
フェリー・内航事業	売上高	530	508	+22	+4.3%
	経常利益	4	△23	+27	-
関連事業	売上高	1,100	998	+102	+10.2%
	経常利益	100	97	+3	+3.0%
その他事業	売上高	70	93	△23	△24.3%
	経常利益	13	13	+0	+2.9%
消去・全社	売上高	-	-	-	-
	経常利益	33	55	△22	△39.9%
連結	売上高	15,500	13,480	+2,020	+15.0%
	経常利益	1,000	242	+758	+312.6%

		2010年度 上期	2009年度 上期	増減	
		4,100	3,304	+796	+24.1%
		420	201	+219	+109.0%
		2,750	2,157	+593	+27.5%
		20	△376	+396	-
		265	255	+10	+4.0%
		0	△11	+11	-
		550	485	+65	+13.4%
		50	55	△5	△9.4%
		35	45	△10	△21.6%
		7	14	△7	△48.4%
		-	-	-	-
		23	17	+6	+31.6%
		7,700	6,246	+1,454	+23.3%
		520	△100	+620	-

●「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

●従来ロジスティクス事業としてセグメント開示してきた売上高・利益はコンテナ船事業セグメントに含めている

2010年度 業績予想の要点

【概況】

- 新興国による経済牽引を背景として、世界的に景気回復進展。
- 経営環境好転の機を捉え、新中期経営計画「**GEAR UP! MOL**」の遂行で成長市場への展開を加速。
- 安全運航と信用力を生かし、有利契約獲得、長期安定収益積上げ。
- グループ全体で**450億円規模**のコスト削減推進。

【セグメント別】*()内は経常利益の2009年度対比

不定期専用船事業 (+130億円)

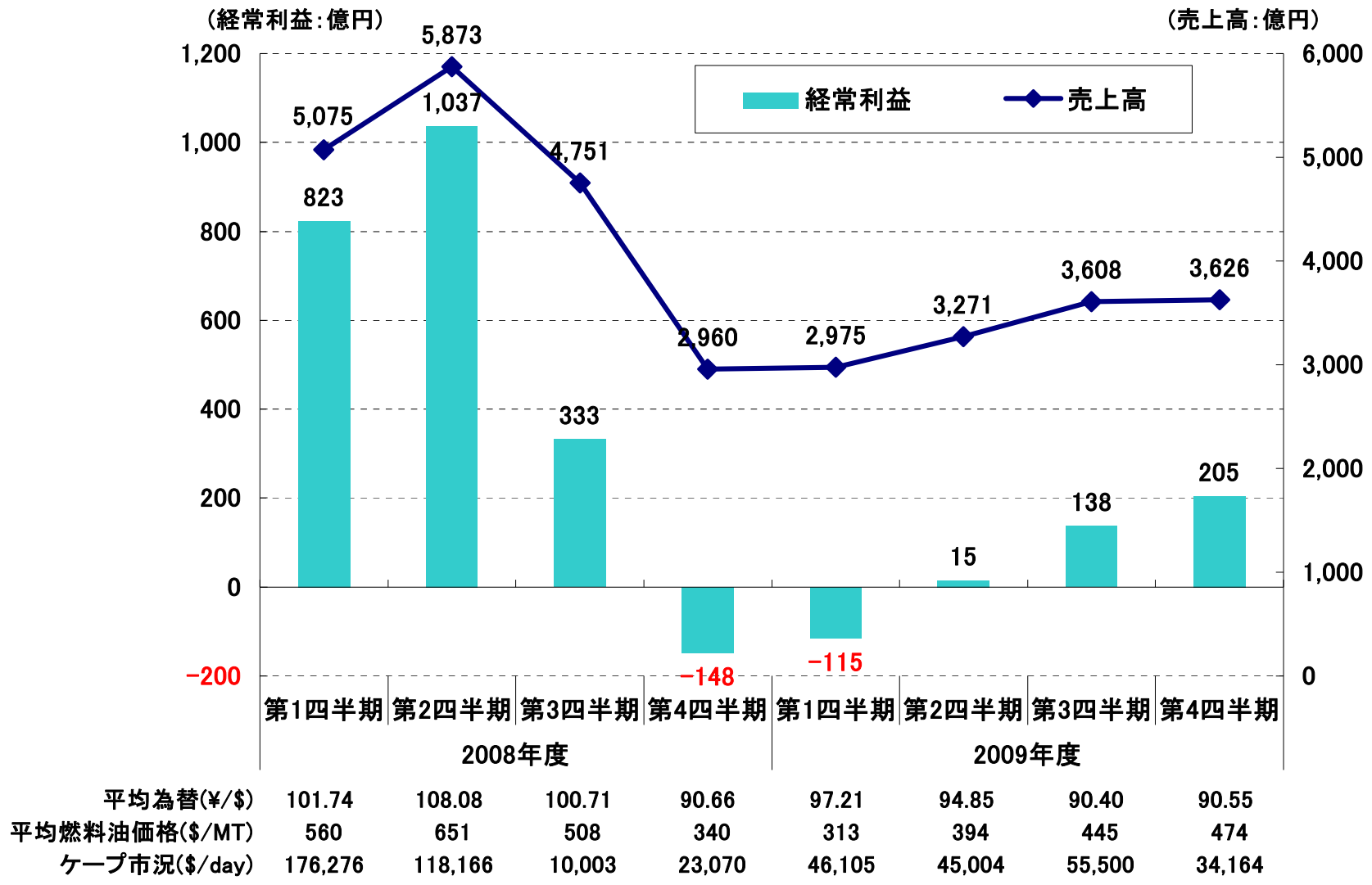
- ドライバルク船部門** : 2010年、ケープサイズ新造船竣工増あるものの、鉄鉱石海上荷動き増(+1億ト)、中国・インドによる石炭輸入増、原料調達ソースの分散、航海長距離化等を背景に需給バランスは維持されると想定。
- 油送船部門** : VLCC市況堅調を予想。低迷中の石油製品船市況も経済回復、エネルギー需要回復に伴い改善を見込む。
- 自動車船部門** : 完成車荷動きの緩やかな回復を見込む。運航費削減、配船効率向上で黒字化を目指す。

コンテナ船事業 (+619億円)

全般的な荷動き回復、運賃率改善に加え、コスト削減**220億円**(含、減速航海深度化による燃料油節減効果)推進で大幅に損益改善を図る⇒黒字化

【配当】 通期予想配当－1株あたり10円(中間5円＋期末5円)

四半期連結損益推移



[補足資料]

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

(2009年度 通期:累計)

(億円)

[億円未満切捨て]

営業外収益	199
うち:	
受取利息	15
受取配当金	27
持分法投資利益	53
為替差益	33
その他営業外収益	69

営業外費用	167
うち:	
支払利息	141
為替差損	-
その他営業外費用	25

2. 連結 特別利益・損失明細

(億円)

[億円未満切捨て]

特別利益	275
うち:	
船舶売却益	150
投有証・関係会社株売却益	29
その他固定資産売却益	5
備船解約金	30
その他特別利益	60

特別損失	240
うち:	
船舶売却損	54
投有証・関係会社株売却損	4
その他固定資産除売却損	39
投資有証評価損	2
備船解約金	69
その他特別損失	70

3. 単体 運航費明細

(百万円)

	2009年度 通期:累計	2008年度 通期:累計
港費	65,147	79,206
貨物費計	156,442	206,172
内訳: 荷役費及び接続費	139,617	178,711
歩金仲介料	15,167	23,287
一般貨物費	1,659	4,174
燃料費	201,805	331,609
雑費	3,063	4,261
合計	426,457	621,248

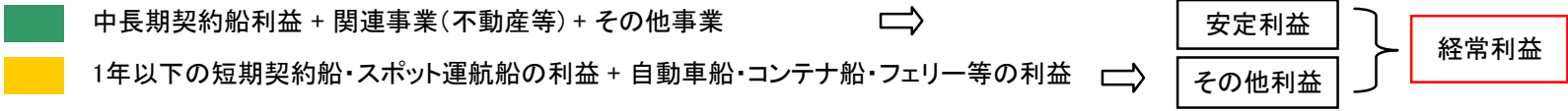
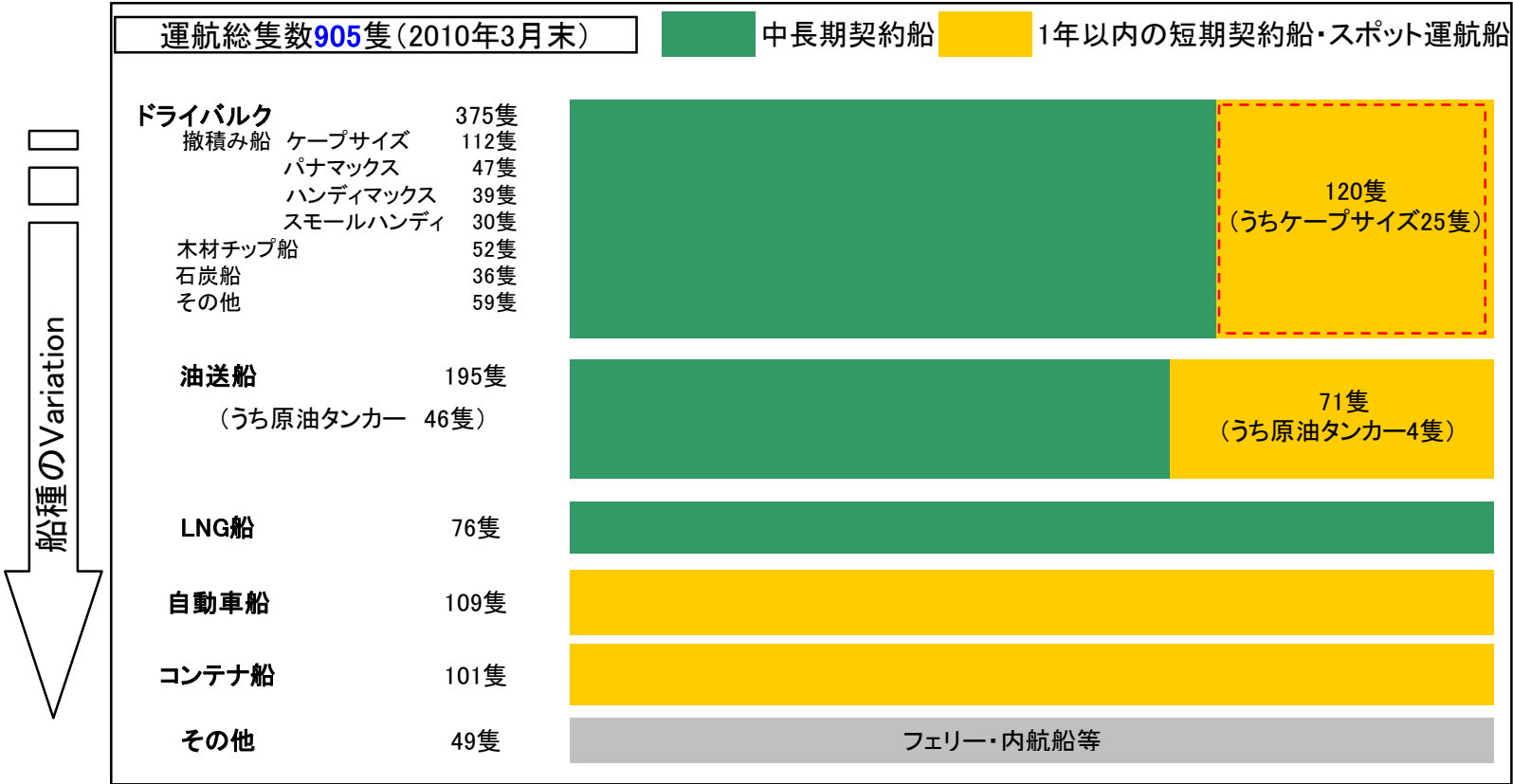
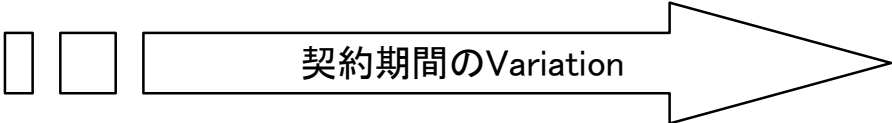
船隊構成

			2010年3月末		2009年9月末	2009年3月末
			隻数	1,000dwt	隻数	隻数
ドライバルク船	撒積み船	Cape size	112	20,568	109	102
		Panamax	47	3,670	46	47
		Handymax	39	2,091	39	33
		Small Handy	30	906	34	35
	重量物船	7	88	8	8	
	木材チップ船	52	2,583	49	48	
	石炭船	36	3,134	36	37	
	一般貨物船	52	687	43	46	
	(小計)	375	33,728	364	356	
油送船	原油タンカー	46	12,331	47	42	
	プロダクトタンカー	51	2,983	56	49	
	ケミカルタンカー	85	2,190	78	78	
	LPGタンカー	13	623	10	9	
	(小計)	195	18,128	191	178	
LNG船		76	5,785	72	72	
自動車船		*109	1,652	107	89	
コンテナ船		101	4,856	105	115	
フェリー・内航船		44	161	48	46	
客船		2	9	2	2	
その他		3	19	3	3	
合計		905	64,337	892	861	

註) 短期傭船(5年以下)、J/V保有船を含む

* 当期より連結子会社化した日産専用船の隻数を含む

船隊ポートフォリオ



ドライバルク船市況

1. 2009年度 ドライバルク船市況

(スポット契約の1日あたり備船料)

単位:ドル

船型	対象航路	2009年度				通期実績
		上期		下期		
		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	46,100	45,000	55,500	34,200	45,200
パナマックス	4航路平均	18,000	21,600	27,700	29,500	24,200
ハンディマックス	5航路平均	16,600	19,700	22,300	25,100	20,900
スモールハンディ	6航路平均	10,900	12,300	15,000	17,600	14,000

実績出典: The Baltic Exchange

2. 2010年度 ドライバルク船市況見通し

単位:ドル

船型	2010年度		
	上期	下期	通期
	見通し	見通し	見通し
ケープサイズ	40,000	40,000	40,000
パナマックス	30,000	24,000	27,000
ハンディマックス	25,000	21,000	23,000
スモールハンディ	18,000	16,000	17,000

※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. 2009年度 油送船市況実績 (スポット契約の運賃指標)

単位: ワールドスケール (WS)

船型	対象航路	2009年度				
		上期		下期		通期 実績
		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	
原油船 (VLCC)	Arabian Gulf- 極東アジア	32	35	47	62(*1)	44(*2)
石油製品船 (MR型)	Singapore- 極東アジア	80(*3)	119	161(*4)	150(*5)	128

実績出典: Drewry "Shipping Insight"

*1: 2009年ベースでのWS見込みを表示。2010年1月よりWSの基準運賃は約25%下降しており
2010年ベースではWS83に相当する。

*2: 2009年ベースでのWS見込みを表示。2010年ベースでは、WS59に相当する。

*3: 2009年6月のデータが入手不可につき、4-5月の平均。

*4: 2009年11月のデータが入手不可につき、10、12月の平均。

*5: 2010年3月のデータが入手不可につき、1、2月の平均。

2. 2010年度 油送船市況見込み

単位: ワールドスケール (WS)

船型	対象航路	2010年度		
		上期	下期	通期
		見通し	見通し	見通し
原油船 (VLCC)	Arabian Gulf- 極東アジア	90	78	84

*WSは2010年ベースでの表示。

自動車輸送台数

(1000台)

(完了ベース／航海備船を含む)	2010年度 上期見込み	2009年度			2008年度 通期(B)	増減 (A)-(B)
		上期	下期	通期(A)		
合計	1,569	958	1,563	2,521	2,552	△31

*2009年度以降は日産専用船を含む

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)

		2008年度					2009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	152	158	141	116	567	125	128	128	115	496
	稼動	125	148	125	100	498	103	117	120	109	450
	消席率	82%	94%	89%	86%	88%	83%	92%	94%	95%	91%
復 航	保有	148	155	144	116	563	120	128	129	118	495
	稼動	87	97	82	75	341	85	86	94	88	352
	消席率	59%	62%	57%	64%	61%	71%	67%	73%	74%	71%

欧州航路(アジア/欧州)

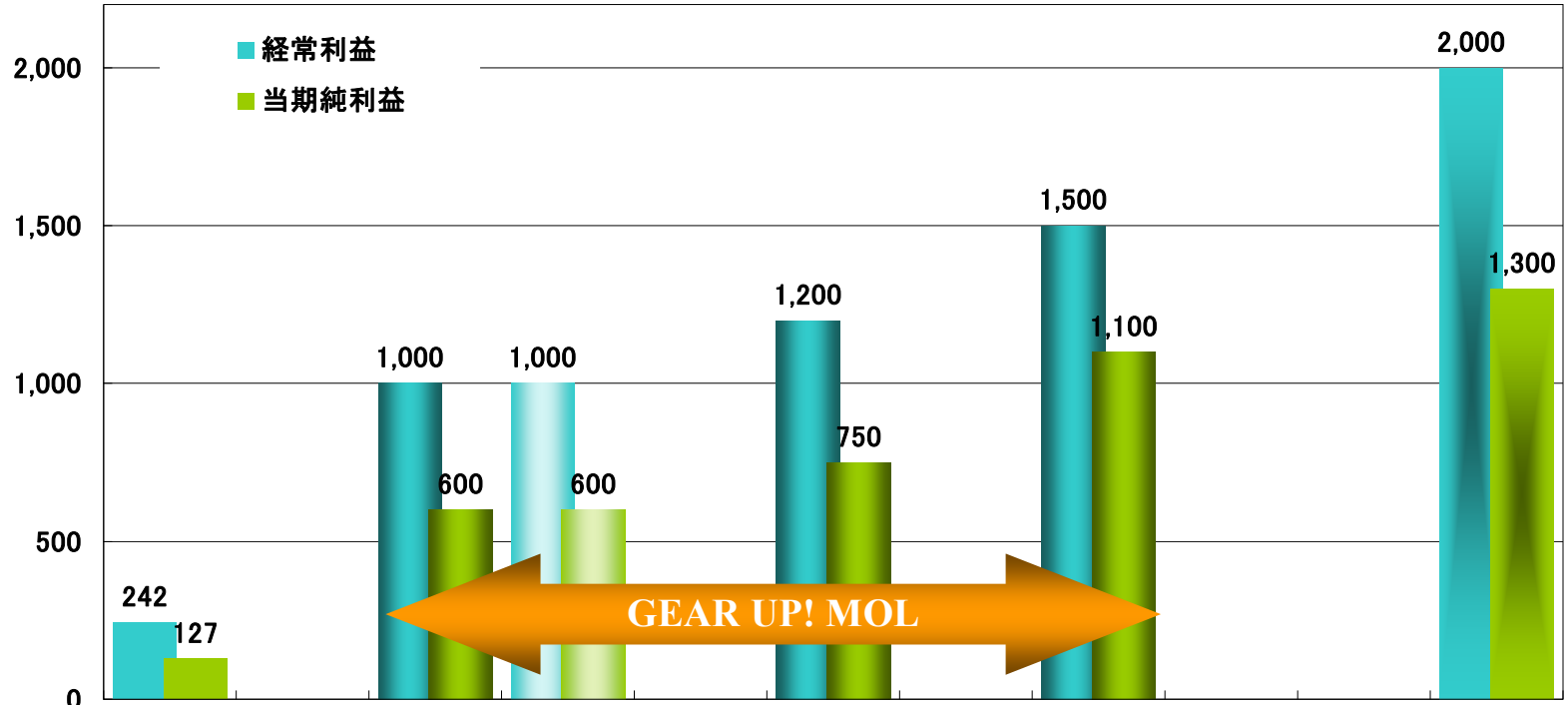
		2008年度					2009年度				
		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	合計	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	合計
往 航	保有	129	134	110	95	467	88	77	85	84	334
	稼動	121	125	106	86	438	67	78	87	85	317
	消席率	94%	94%	96%	91%	94%	76%	101%	102%	101%	95%
復 航	保有	127	132	115	100	474	89	85	89	87	350
	稼動	68	67	65	55	255	53	54	60	59	226
	消席率	53%	51%	56%	55%	54%	60%	64%	68%	68%	65%

運賃推移(指数表示 2008年度 第1四半期=100)

	2008年度				2009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
全航路平均	100	103	95	77	70	69	76	86

GEAR UP! MOL — 全体利益計画

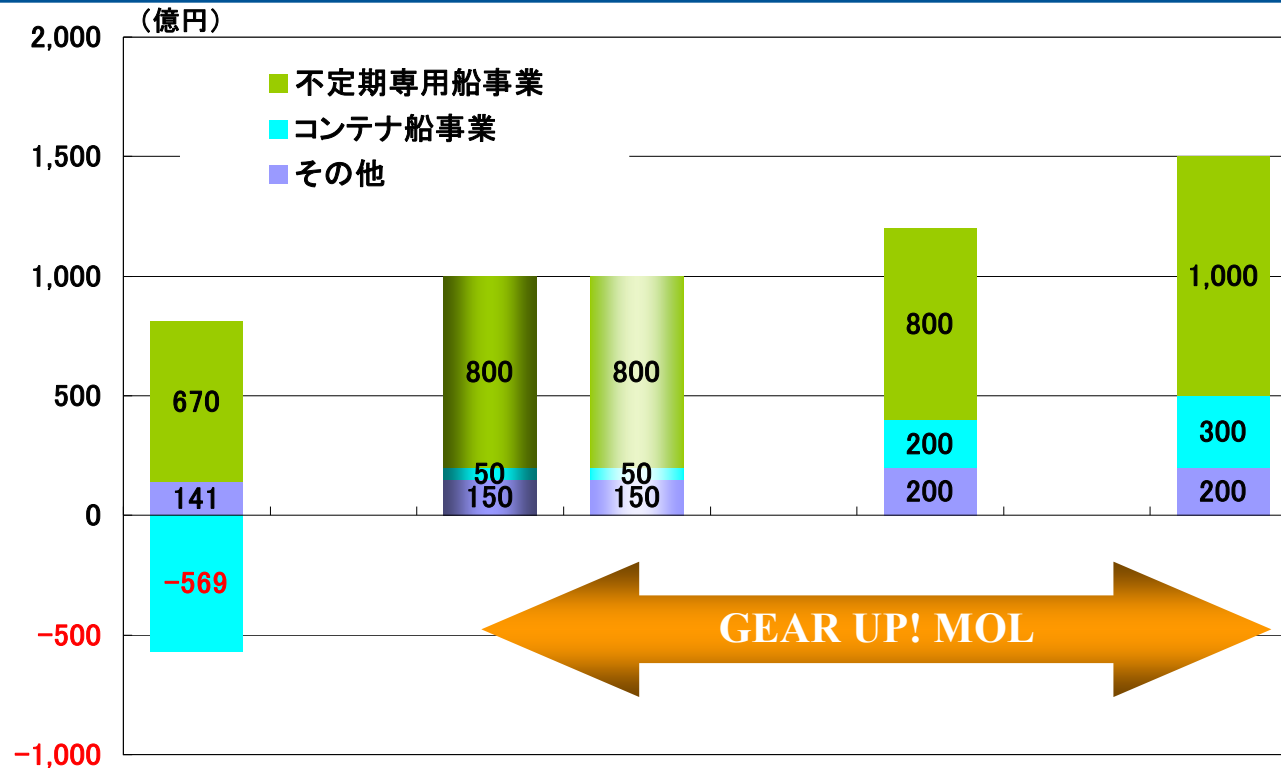
(億円)



	2009年度実績	2010年度		2011年度計画	2012年度計画	2015年度目標
売上高	13,480	15,500	15,500	17,000	18,000	20,000
営業利益	209	1,000	1,000	1,200	1,500	
売上高経常利益率	1.8%	6.5%	6.5%	7.1%	8.3%	10.0%
平均為替(¥/\$)	¥93.25/\$	¥90/\$	¥90/\$	¥90/\$	¥90/\$	¥90/\$
平均燃料油価格(\$/MT)	\$406/MT	\$500/MT	\$500/MT	\$500/MT	\$500/MT	\$500/MT

2010年度 為替 Sensitivity: ±20億円/1¥(最大)
 2010年度 燃料油単価 Sensitivity: ±2億円/1\$(最大)
 (連結経常損益ベース)

セグメント別 経常利益

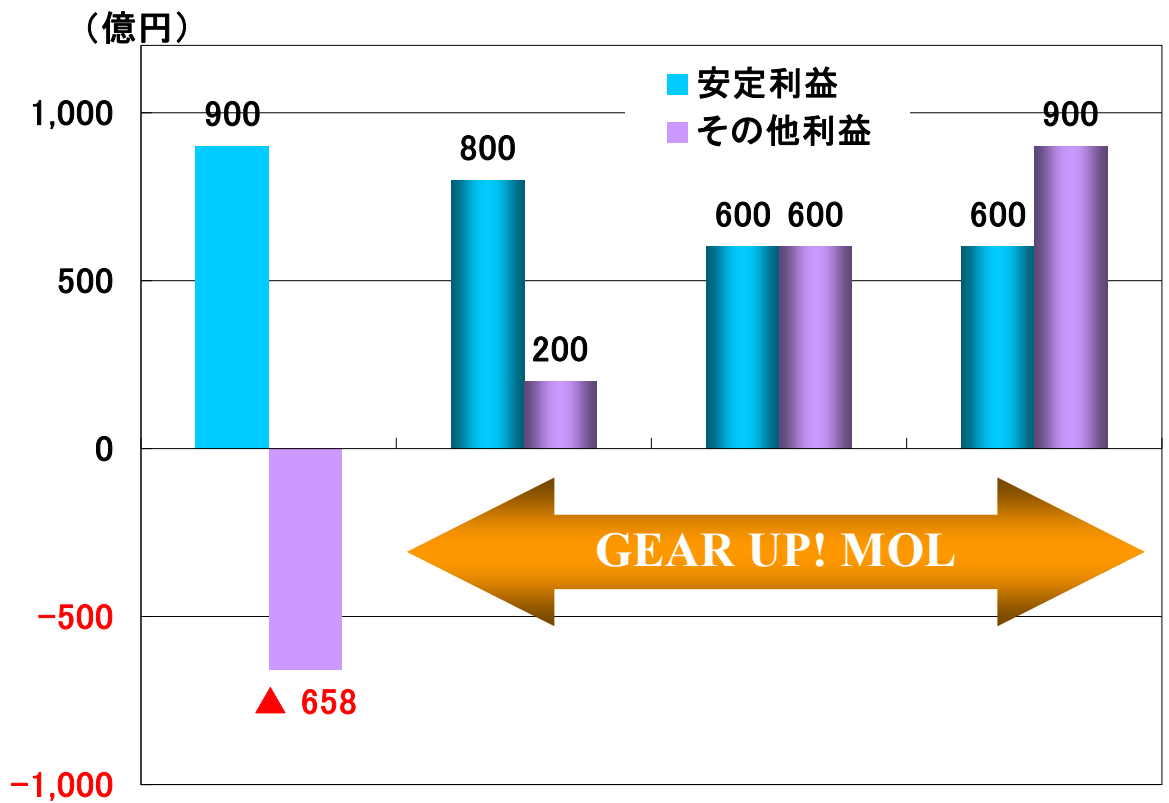


	2009年度 実績	2010年度 計画	2010年度 見通し	2011年度 計画	2012年度 計画
経常利益	242	1,000	1,000	1,200	1,500
平均為替(¥/\$)	¥93.25/\$	¥90/\$	¥90/\$	¥90/\$	¥90/\$
平均燃料油価格(\$/MT)	\$406/MT	\$500/MT	\$500/MT	\$500/MT	\$500/MT

市況前提 (計画用)		2010年度	2011年度	2012年度
ドライバルク	Capesize	40,000	35,000	35,000
	Panamax	24,000	20,000	20,000
	Handymax	21,000	17,000	17,000
	Small Handy	16,000	12,000	12,000
油送船	VLCC	78	78	76

注)ドライバルク: \$/day、VLCC:World Scale(W5)

安定利益



	2009年度 実績	2010年度 見通し	2011年度 計画	2012年度 計画
経常利益(億円)	242	1,000	1,200	1,500
平均為替(¥/\$)	¥93.25/\$	¥90/\$	¥90/\$	¥90/\$
平均燃料価格(\$/MT)	\$406/MT	\$500/MT	\$500/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

船隊整備計画

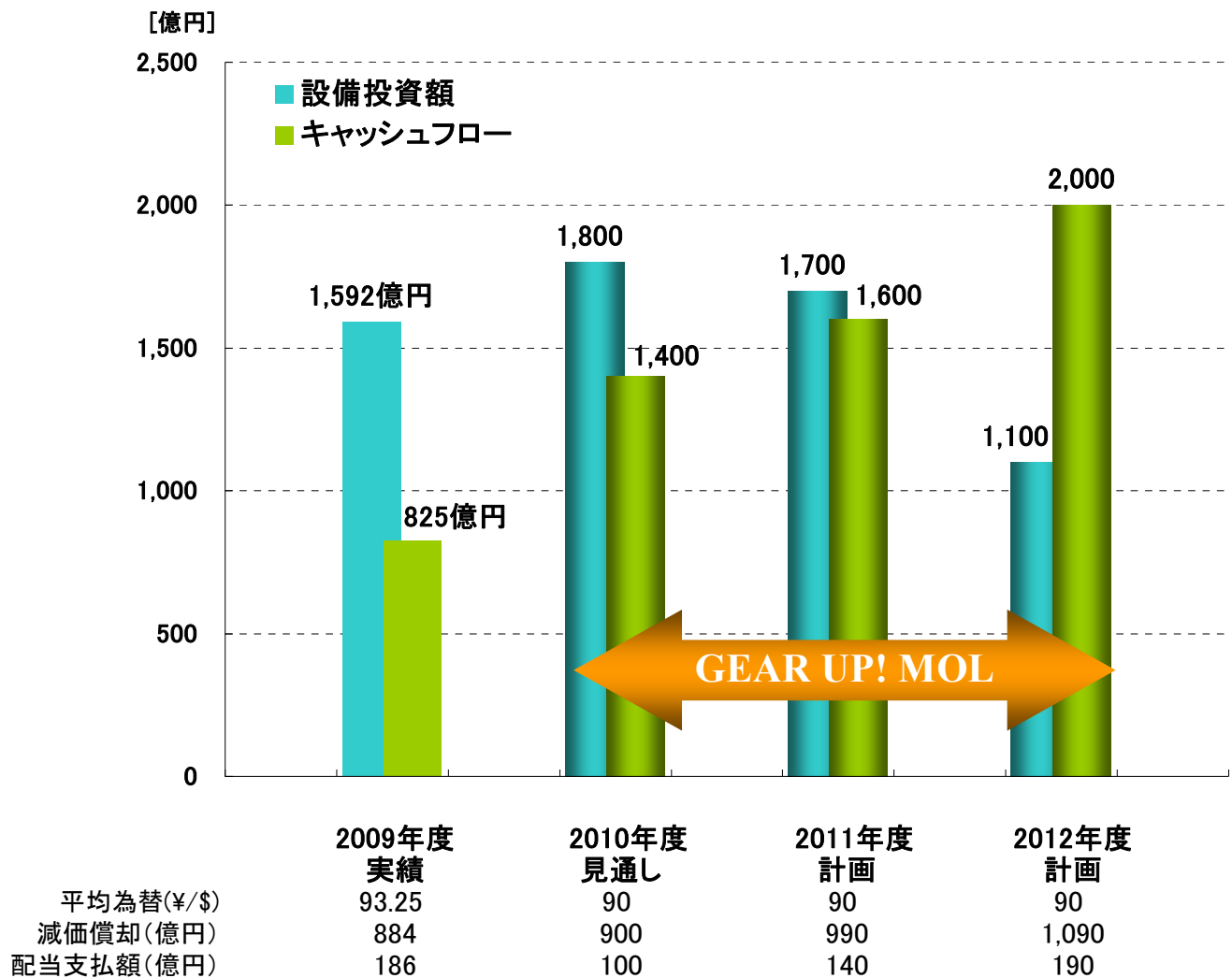
		GEAR UP! MOL (2010-2012年度)				(2013-2015年度)	
		船隊整備				2012年度末 運航規模 (計画)	2015年度末 運航規模 (目標)
		2010年度	2011年度	2012年度	2010-2012 年度	2012年度末 運航規模 (計画)	2015年度末 運航規模 (目標)
						船隊整備 (計画) 2013-2015 年度	2015年度末 運航規模 (目標)
不定期専用船	運航規模					890	1,025
	船隊整備	66	51	36	153	140	
	ドライバルク船					450	
	運航規模	26	26	24	76		
	船隊整備						
油送船	運航規模					220	
船隊整備	23	9	6	38			
LNG船	運航規模					75	
船隊整備	3	2	1	6			
自動車船	運航規模					145	
船隊整備	14	14	5	33			
コンテナ船	運航規模					110	120
船隊整備	9	14	5	28		12	
その他	運航規模					50	55
船隊整備	3	3	3	9		8	
合計	運航規模					1,050	1,200
船隊整備	78	68	44	190		160	

註 1) 運航規模には短期備船(5年以下)、J/V保有船を含む。2) 船隊整備隻数には短期備船(5年以下)を含まず、J/V保有船を含む。

船隊整備額
12,000億円

船隊整備額
9,000億円

設備投資とキャッシュフロー



注) キャッシュフロー = 当期純利益 + 減価償却 - 配当支払額(*)

(*) 配当性向20%前提(見通し・計画)

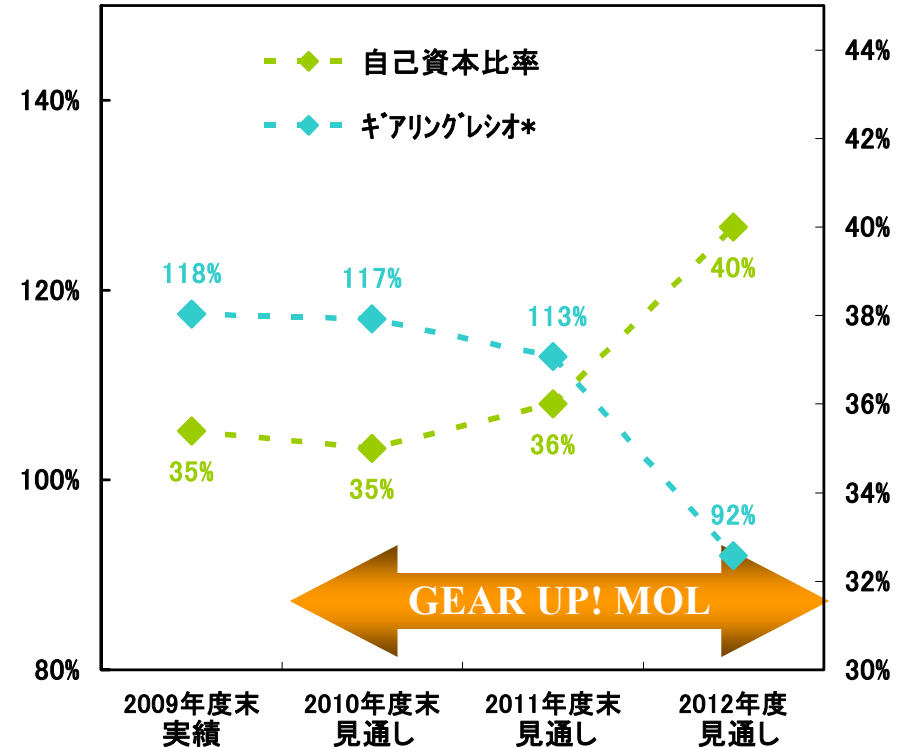
財務計画



期末為替(¥/\$)	2009年度末実績	2010年度末見通し	2011年度末見通し	2012年度末見通し
単体	93.04	90	90	90
海外会社	92.10	90	90	90

ギアリングレシオ

自己資本比率



*ギアリングレシオ = 有利子負債 ÷ 自己資本