

2005年度(2006年3月期)  
**決算説明資料**

2006年5月11日

株式会社 商船三井

# 目次

2005年度 決算の要点	3
2005年度 決算概要	5
連結セグメント情報	6
連結売上高・経常利益 前期比増減 要因分析	7
2006年度 業績予想の要点	8
2006年度 業績予想	9
連結セグメント別業績予想	10
[補足資料]	
連結営業外・特利損／単体運航費	12
主要コンテナ航路 消席状況・見通し	13
自動車船輸送台数	14
MOL STEP Review 利益目標	15
セグメント別経常利益	16
安定利益の積み上がり	17
MOL STEP Review 船隊整備計画	18
キャッシュフロー・設備投資	19
MOL STEP Review 財務目標	20
コスト削減計画	21

## 2005年度 決算の要点

- 燃料油価格高騰(\*)の逆風を押して、前年度比 増収増益を確保

売上高	+1,934億円(+16%)	[7期連続]
経常利益	+ 15億円(+ 1%)	[3期連続]
当期純利益	+ 155億円(+16%)	[4期連続]

(\*) 前年度比 燃料油価格 + US\$87/MT (為替は¥4.54/US\$ 円安)  
= 差し引き148億円の経常減益効果

- セグメント別 (金額は経常利益の前年度比増減)

**コンテナ船事業**：燃料油価格高騰、その他コスト(内陸輸送コスト、ターミナル費用、運河通峡料等)上昇 > 積取り増 + コスト削減  
⇒ 大幅減益(△181億円)

**不定期専用船事業**：新造船投入効果、国内外で中・長期契約/スポット契約をタイミング/バランス良く拡大、成長分野への船種の多様化  
> ドライバルク・原油船市況 前年度比低下の影響  
⇒ 大幅増益(+203億円)

**【自動車船部門】** 積取り好調なるも、燃料油価格高騰 ⇒ 微減益

## 【ドライバルク部門】

- 市況 (Cape前年度比): 約4割Down
  - タイミング良い船隊拡大、高船価船返船、長期契約拡大、市況に応じて有利COA/スポット契約獲得、グループ会社貢献
- ⇒ 増益

## 【油送船部門】

- 市況: 原油船 やや低下、プロダクト船 活況を享受
  - 新造船 (VLCC・プロダクト船等) 竣工、グループ会社貢献
- ⇒ 増益

【LNG船部門】 長期契約による安定収益の積み上がり ⇒ 増益

ロジスティクス事業: 黒字基調を確立し、増益

フェリー・内航事業: 積取り好調なるも、燃料油価格高騰 ⇒ 微減益

関連事業: ダイビル連結子会社化('04年10月) ⇒ 増益

- 特別利益 128億円増加 (船舶売却益100億円増加)
- 特別損失 189億円減少 (前年度に本社ビル売却損)
- 通期配当1株当たり18円 (cf. 前期1株当たり16円)
- 中間9円(実施済み) + 期末9円(予定)

# 2005年度 決算概要

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

		通期実績		2004年度実績	増減		'06/2/9 通期見通し	差異	
		上期実績	下期実績						
売上高	連結	13,667	6,364	7,303	11,733	+1,934	+16.5%	13,500	+167
	単体	10,932	5,013	5,919	9,430	+1,502	+15.9%	10,800	+132
営業利益	連結	1,730	953	777	1,718	+12	+0.7%	1,740	△10
	単体	1,277	728	549	1,419	△142	△10.0%	1,290	△13
経常利益	連結	1,765	985	780	1,750	+15	+0.9%	1,770	△5
	単体	1,319	711	607	1,457	△139	△9.5%	1,340	△21
当期純利益	連結	1,137	618	519	983	+155	+15.7%	1,120	+17
	単体	787	440	347	770	+17	+2.2%	820	△33

為替(期中平均)	¥112.29/\$	¥108.61/\$	¥115.98/\$	¥107.75/\$	+¥4.54/\$	¥111.87/\$	+¥0.42/\$
燃料単価(期中平均)	\$280/MT	\$252/MT	\$302/MT	\$193/MT	+\$87/MT	\$273./MT	+\$7/MT
					<b>△148億円</b>		<b>△11億円</b>
					↑ +114億円 △261億円	(為替) (燃料単価)	↑ +11億円 △21億円

為替 Sensitivity 年間(2005年度) ±25.0 億円/1¥ (最大)  
 燃料単価 Sensitivity 年間(2005年度) ±3.0 億円/1\$ (最大)  
 (連結経常損益ベース)

# 連結セグメント情報

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

		通期実績		2004年度実績	増減		'06/2/9 通期見通し	差異	
		上期実績	下期実績						
コンテナ船事業	売上高	4,882	2,180	2,703	3,991	+891	+22.3%	4,850	+32
	経常利益	375	313	61	556	△181	△32.5%	400	△25
不定期専用船事業	売上高	6,763	3,170	3,593	5,966	+797	+13.4%	6,620	+143
	経常利益	1,353	631	722	1,151	+203	+17.6%	1,330	+23
ロジスティクス事業	売上高	637	296	341	580	+57	+9.8%	630	+7
	経常利益	21	6	14	9	+11	+126.0%	20	+1
フェリー・内航事業	売上高	468	246	222	454	+14	+3.1%	480	△12
	経常利益	△1	4	△5	2	△3	△155.7%	1	△2
関連事業	売上高	875	442	433	666	+208	+31.3%	860	+15
	経常利益	125	64	61	50	+75	+151.0%	121	+4
その他事業	売上高	43	30	12	76	△33	△43.7%	60	△17
	経常利益	26	11	15	20	+7	+35.3%	21	+5
消去・全社	売上高	-	-	-	-	-	-	-	-
	経常利益	△134	△46	△89	△37	△98		△123	△11
連結	売上高	13,667	6,364	7,303	11,733	+1,934	+16.5%	13,500	+167
	経常利益	1,765	985	780	1,750	+15	+0.9%	1,770	△5

## 連結 売上高・経常利益 前年同期比増減要因分析

<b>●売上高</b>	(内 単体; 億円)	
円安	+409億円	(+363)
積取り増・運賃上昇	+940億円	(+691)
その他	+584億円	(+447)
(合計)	+1,933億円	(+1,502)
 <b>●経常利益</b>	 (内 単体; 億円)	
円安	+114億円	(+104) (当期¥112.29/\$; ¥4.54/\$の円安)
燃料油価格上昇	△261億円	(△173) (当期\$280/MT; \$87/MT上昇)
積取り増・運賃上昇	+56億円	(△45)
コスト削減	+84億円	(+65)
持分法投資損益改善	+51億円	(0)
その他 (消去又は全社含む)	△29億円	(△88)
(差し引き)	+15億円	(△138)

## 2006年度 業績予想の要点

➤ 売上高： 船隊拡大により旺盛な荷動きを取り込み、引き続き増収を見込む  
+1,133億円(+8%)

利益： 燃料油価格高騰(\*)等の影響により調整局面

経常利益 △ 165億円(△9%)

当期純利益 △ 87億円(△8%)

(\*)前提： 燃料油価格 \$340/MT(+\$60/MT)、為替 ¥110/US\$ (¥2.29円高)  
= 合計237億円の経常減益効果

➤ セグメント別 (金額は経常利益の前年度比増減)

コンテナ船事業： 内陸輸送コスト等上昇、市況軟化

➢ 積取り増 + 新規航路開設 + 運賃修復 + コスト削減

⇒ 減益 ⇒ [燃料油価格・為替影響] ⇒ 大幅減益(△175億円)

不定期専用船事業： 船隊拡大、高船価船返船の効果

≡ 市況(小緩むと想定)影響、一部有利契約終了

⇒ 横這い ⇒ [燃料油価格・為替影響] ⇒ 減益(△113億円)

フェリー・内航事業： 燃料油価格変動調整金導入 ⇒ 増益(+15億円)

➤ 配当： 1株当たり18円維持を予定



# 2006年度業績予想

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

		2006年度	2005年度	増減	
売上高	連結	14,800	13,667	1,133	+8.3%
	単体	11,700	10,932	768	+7.0%
営業利益	連結	1,550	1,730	△180	△10.4%
	単体	1,080	1,277	△197	△15.4%
経常利益	連結	1,600	1,765	△165	△9.3%
	単体	1,200	1,319	△119	△9.0%
当期純利益	連結	1,050	1,137	△87	△7.7%
	単体	750	787	△37	△4.7%

2006年度 上期	2005年度 上期	増減	
7,400	6,364	1,036	+16.3%
5,850	5,013	837	+16.7%
760	953	△193	△20.2%
510	728	△218	△29.9%
790	985	△195	△19.8%
570	711	△141	△19.9%
490	618	△128	△20.7%
360	440	△80	△18.1%

為替(期中平均)      ¥110.00/\$      ¥112.29/\$      △¥2.29/\$  
 燃料単価(期中平均)      \$340/MT      \$280/MT      +\$60/MT

△237億円



△57億円  
 △180億円

為替(期中平均)      ¥110.00/\$      ¥108.61/\$      +¥1.39/\$  
 燃料単価(期中平均)      \$340/MT      \$252/MT      +\$88/MT

△115億円



+35億円 × 1/2  
 △264億円 × 1/2

(為替)  
 (燃料単価)

為替 Sensitivity 年間(2006年度)      ±25.0 億円/1¥ (最大)  
 燃料単価 Sensitivity 年間(2006年度)      ±3.0 億円/1\$ (最大)  
 (連結経常損益ベース)

# 連結 セグメント別通期見通し

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

		2006年度	2005年度	増減		2006年度 上期	2005年度 上期	増減	
コンテナ船事業	売上高	5,800	4,882	+918	+18.8%	2,900	2,180	+720	+33.0%
	経常利益	200	375	△175	△46.6%	120	313	△193	△61.7%
不定期専用船事業	売上高	7,000	6,763	+237	+3.5%	3,500	3,170	+330	+10.4%
	経常利益	1,240	1,353	△113	△8.4%	580	631	△51	△8.1%
ロジスティクス事業	売上高	560	637	△77	△12.1%	270	296	△26	△8.9%
	経常利益	17	21	△4	△17.1%	6	6	△0	△7.3%
フェリー・内航事業	売上高	480	468	+12	+2.6%	250	246	+4	+1.8%
	経常利益	14	△1	+15		13	4	+9	+234.2%
関連事業	売上高	920	875	+45	+5.2%	460	442	+18	+4.2%
	経常利益	123	125	△2	△1.7%	62	64	△2	△3.6%
その他事業	売上高	40	43	△3	△6.1%	20	30	△10	△34.4%
	経常利益	22	26	△4	△16.9%	11	11	△0	△1.1%
消去・全社	売上高	-	-	-	-	-	-	-	-
	経常利益	△16	△134	+118		△2	△46	+44	
連結	売上高	14,800	13,667	+1,133	+8.3%	7,400	6,364	+1,036	+16.3%
	経常利益	1,600	1,765	△165	△9.3%	790	985	△195	△19.8%

\*「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

# [ 補足資料 ]

# 連結営業外・特利損／単体運航費

## 1. 連結 営業外収益・費用明細 (2005年度)

[億円未満切捨て]

	(2005年度)	(単体)
<b>営業外収益</b>	<b>273</b>	<b>(193)</b>
うち:		
受取利息	23	(22)
受取配当金	25	(145)
持分法投資利益	168	-
為替差益	-	-
その他営業外収益	56	(25)

	(2005年度)	(単体)
<b>営業外費用</b>	<b>238</b>	<b>(151)</b>
うち:		
支払利息	158	(41)
為替差損	41	(84)
その他営業外費用	38	(25)

## 2. 連結 特別利益・損失明細 (2005年度)

(億円)

	(2005年度)	(単体)
<b>特別利益</b>	<b>192</b>	<b>(62)</b>
うち:		
船舶売却益	137	(2)
投資証・関係会社株売却益	38	(38)
その他固定資産売却益	2	(8)
その他特別利益	14	(13)

	(2005年度)	(単体)
<b>特別損失</b>	<b>74</b>	<b>(78)</b>
うち:		
船舶売却損	1	-
投資証・関係会社株売却損	8	(7)
その他固定資産除売却損	14	(13)
投資証・関係会社株評価損	3	(28)
減損損失	18	(18)
その他特別損失	28	(10)

## 3. 単体 運航費明細

(百万円)

	2005年度	2004年度
港費	63,128	57,257
貨物費計	184,520	161,473
内訳: 荷役費及び接続費	15,377	13,185
歩金仲介料	20,833	27,879
一般貨物費	148,311	120,409
燃料費	159,537	97,260
雑費	2,468	2,902
合計	409,653	318,892

# 主要コンテナ船航路 消席状況・見通し

(単位:1000TEU)

## 北米航路(アジア/北米)

			往航						復航						
			保有		稼働		消席率		保有		稼働		消席率		
2005年度	下期	第4四半期	126	264	112	226	89%	86%	89%	124	264	59	116	47%	44%
		第3四半期	138	534	115	473	83%	89%	140	531	57	229	41%	43%	
	上期	第2四半期	142	271	132	247	93%	91%	139	268	55	114	40%	42%	
		第1四半期	129		115		89%		129		59		46%		
2004年度	下期	第4四半期	121	257	107	236	89%	92%	92%	120	256	52	102	43%	40%
		第3四半期	135	499	129	458	95%	92%	136	498	50	205	37%	41%	
	上期	第2四半期	130	243	120	222	92%	91%	130	242	46	103	36%	42%	
		第1四半期	112		102		90%		112		57		50%		

## 欧州航路(アジア/欧州)

			往航						復航						
			保有		稼働		消席率		保有		稼働		消席率		
2005年度	下期	第4四半期	89	185	84	170	94%	92%	94%	89	177	58	116	65%	66%
		第3四半期	96	354	86	333	90%	94%	88	346	59	233	67%	67%	
	上期	第2四半期	84	169	80	163	96%	96%	84	169	58	117	69%	69%	
		第1四半期	85		82		97%		85		59		69%		
2004年度	下期	第4四半期	87	173	82	161	95%	93%	96%	87	173	56	112	64%	65%
		第3四半期	86	331	79	316	92%	96%	86	331	56	229	65%	69%	
	上期	第2四半期	81	158	79	155	97%	98%	81	158	57	117	71%	74%	
		第1四半期	77		76		99%		77		60		78%		

## 全航路計

			保有		稼働		消席率	
2005年度	下期	第4四半期	817	1,658	601	1,202	74%	73%
		第3四半期	841	3,143	601	2,351	72%	75%
	上期	第2四半期	760	1,485	587	1,149	77%	77%
		第1四半期	726		561		77%	
2004年度	下期	第4四半期	685	1,406	523	1,082	76%	77%
		第3四半期	722	2,727	559	2,117	77%	78%
	上期	第2四半期	685	1,321	530	1,035	77%	78%
		第1四半期	635		505		80%	

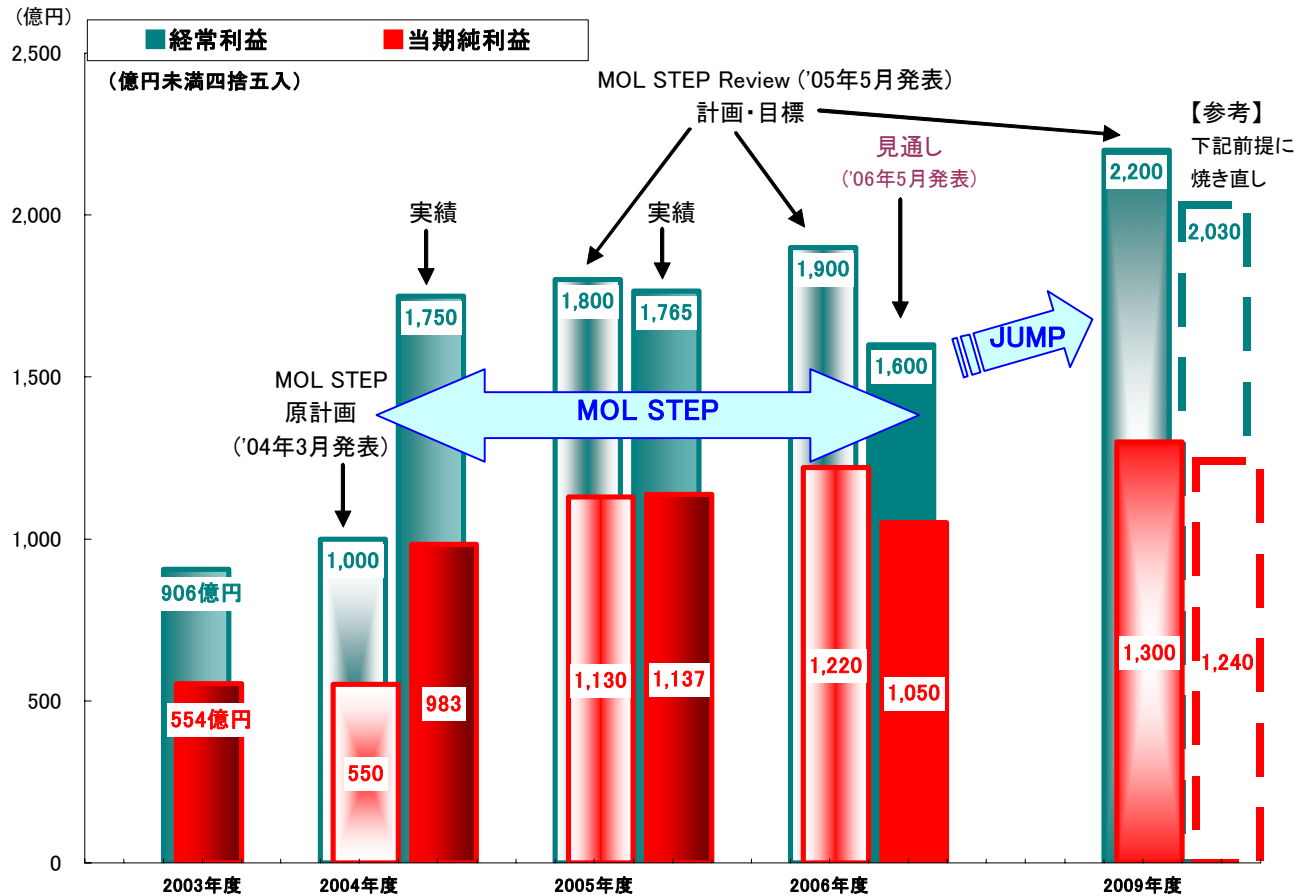
2005年10月に会計基準・コンテナ数カウント方法の変更を行ったため、その前と後の期の数値を同一基準で比較することはできない。

# 自動車船輸送台数

(1000台)

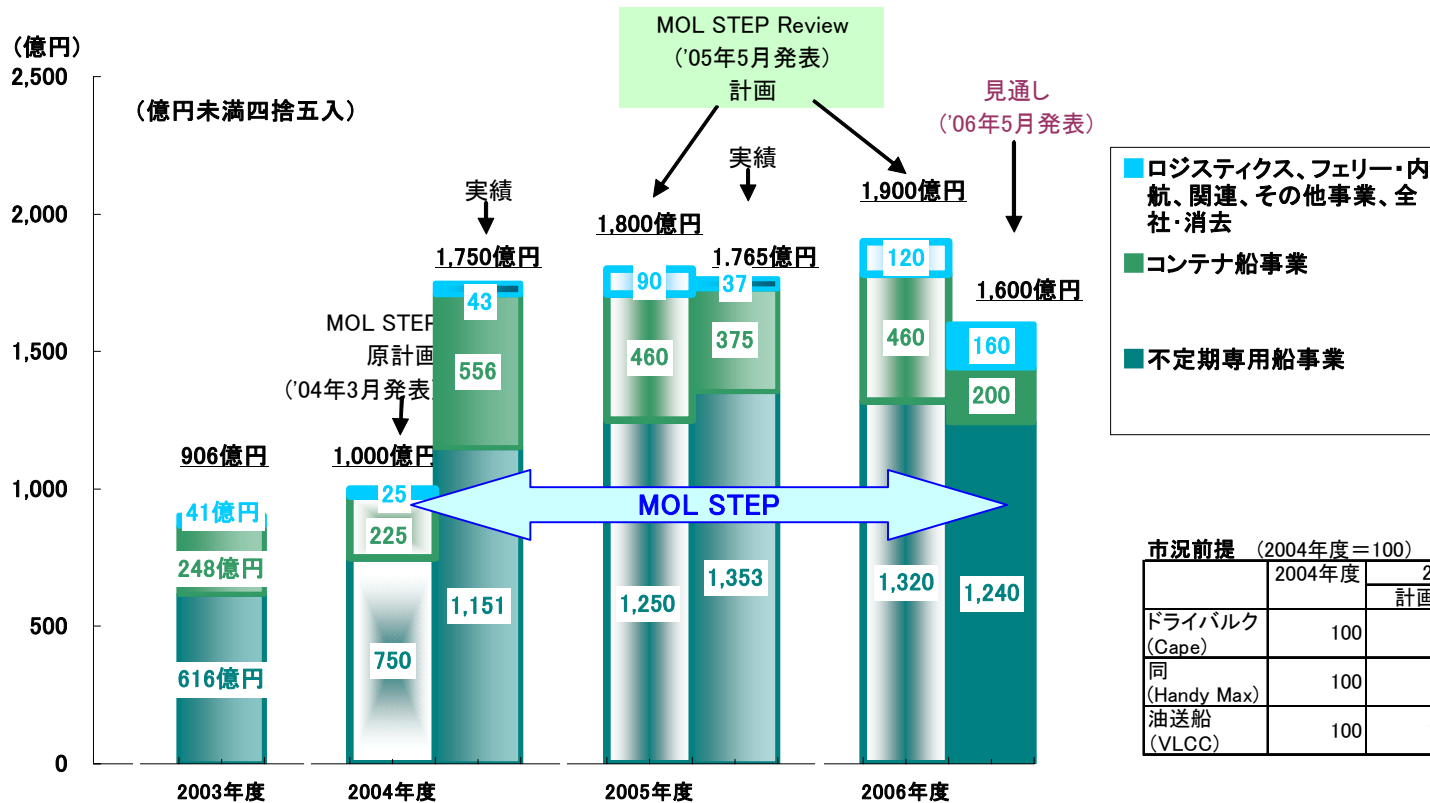
(完了ベース／航海傭船を含む)	2006年度 上期見込み	2005年度			2004年度 通期(B)	増減 (A)-(B)
		上期	下期	通期(A)		
合計	1,228	1,065	1,210	2,275	2,116	+159

# MOL STEP Review 利益目標



期中平均為替(¥/\$)	113.8	110(原計画)	107.75(実績)	105(計画)	112.29(実績)	100(前提)	110(前提)	100(前提)	110(前提)
平均ハンカー価格(\$/MT)	178	150(原計画)	193(実績)	250(計画)	280(実績)	200(前提)	340(前提)	200(前提)	340(前提)
営業利益(億円)	921	1,050(原計画)	1,718(実績)	1,760(計画)	1,729(実績)	1,860(計画)	1,550(見通し)	2,150(目標)	

# セグメント別経常利益



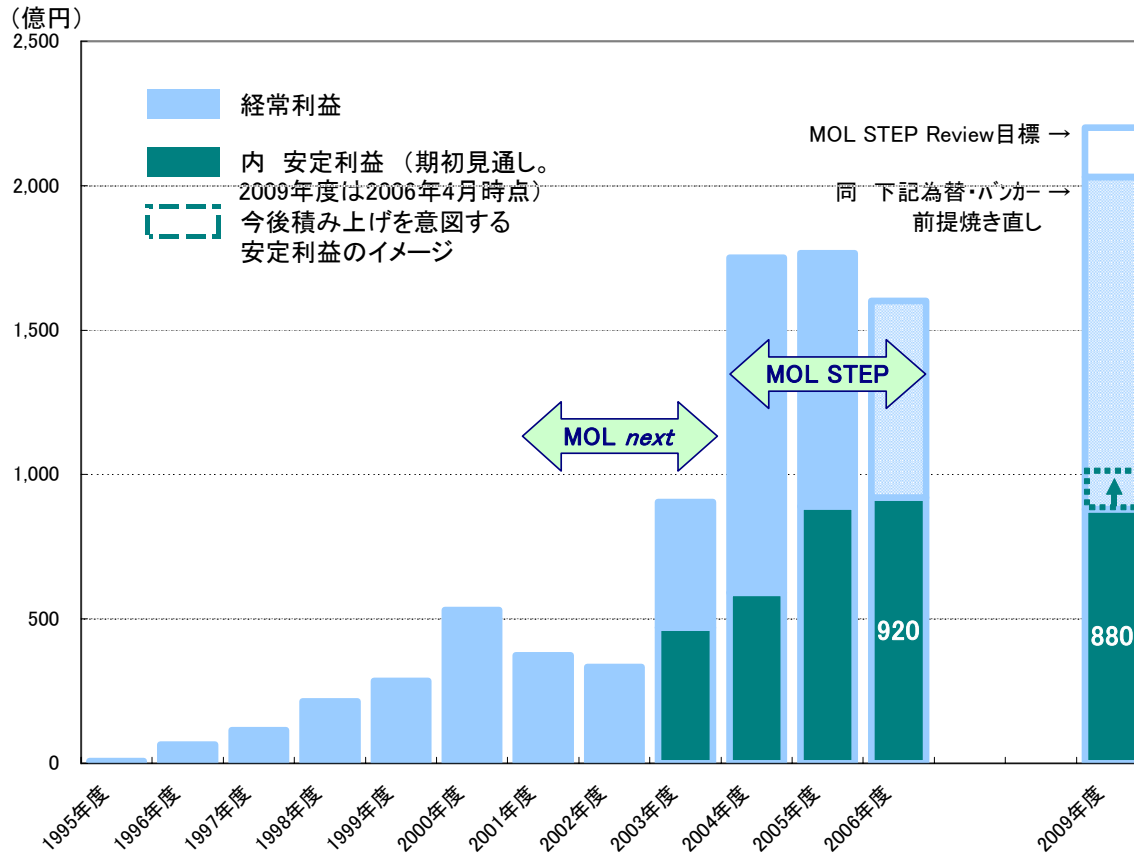
市況前提 (2004年度=100)

	2004年度	2005年度		2006年度	
		計画	実績	計画	見通し
ドライバルク (Cape)	100	93	59	77	54
同 (Handy Max)	100	79	64	79	63
油送船 (VLCC)	100	100	86	83	83

期中平均為替(¥/\$)	113.84	110(原計画)/ 107.75(実績)	105(計画)/ 112.29(実績)	100(前提)/ 110(前提)
平均ハンカー価格(\$/MT)	178	150(原計画)/ 193(実績)	250(計画)/ 280(実績)	200(前提)/ 340(前提)



# 安定利益の積み上がり



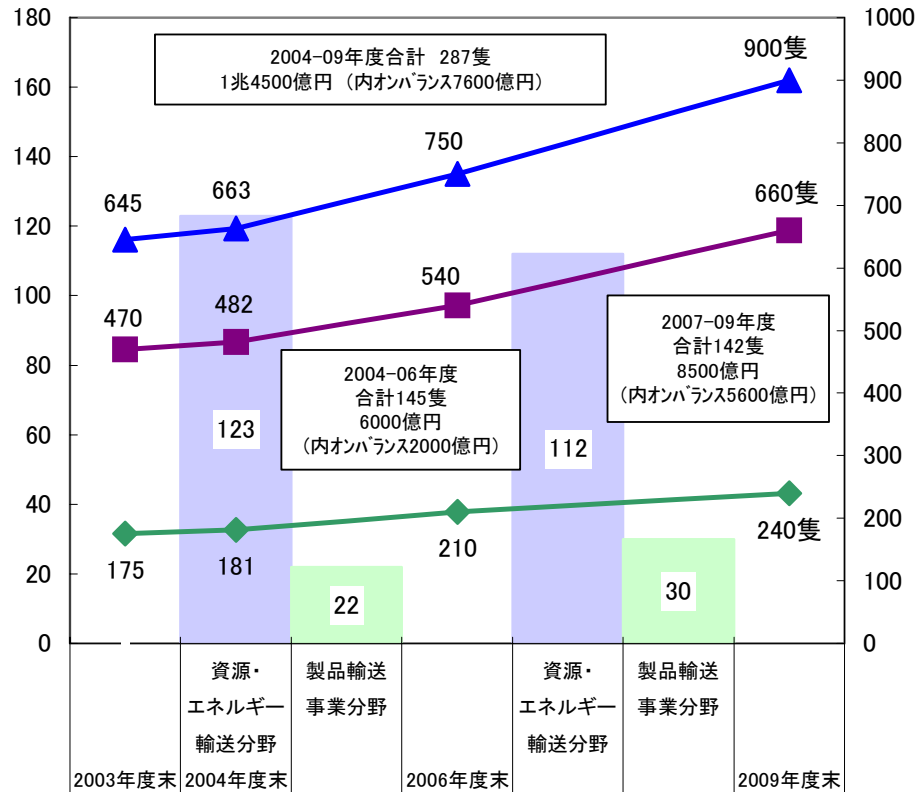
備考：  
 安定利益とは、契約により確定しているか、或いは他の理由により極めて安定性の高い収益源から見込まれる利益を言う。  
 安定利益に計上： 不定期専用船事業の一部の損益、関連事業の損益。  
 安定利益に非計上： コンテナ船事業の損益、不定期専用船事業の一部の損益、ロジスティクス事業/フェリー・内航事業/その他事業の損益。

期中平均為替 (¥/\$)	96	112	123	130	112	110	125	122	114	108	112	110
	安定利益 期初見通し計算時の前提								115	110	105	110
期中平均ハンカー価格 (\$/MT)	108	116	105	80	117	159	136	163	178	193	280	340
	安定利益 期初見通し計算時の前提								150	180	250	340

110
110
340
340

# MOL STEP Review 船隊整備計画

投入隻数 (棒グラフ) ▲ 合計 ■ 資源・エネルギー輸送分野 運航隻数 (線グラフ) ◆ 製品輸送事業分野



## 発注済み隻数

2004-06年度	145隻
2007-09年度	148隻
<b>合計</b>	<b>293隻</b>

2006年3月末船隊規模 728隻

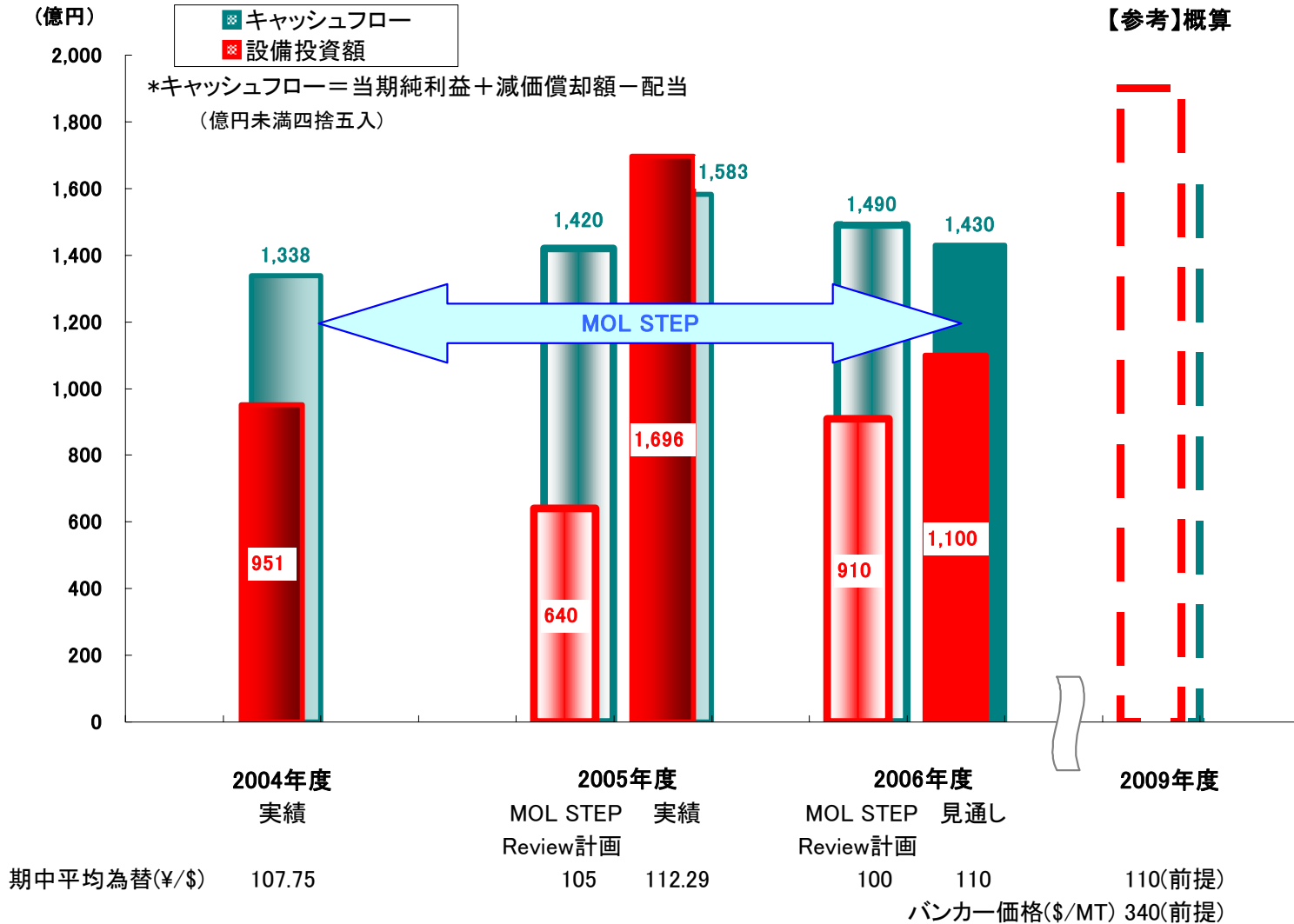


**資源・エネルギー輸送分野**  
(ドライバルク・タンカー・LNG)  
更なる拡大により、世界一の  
ポジションを揺るぎないものにする

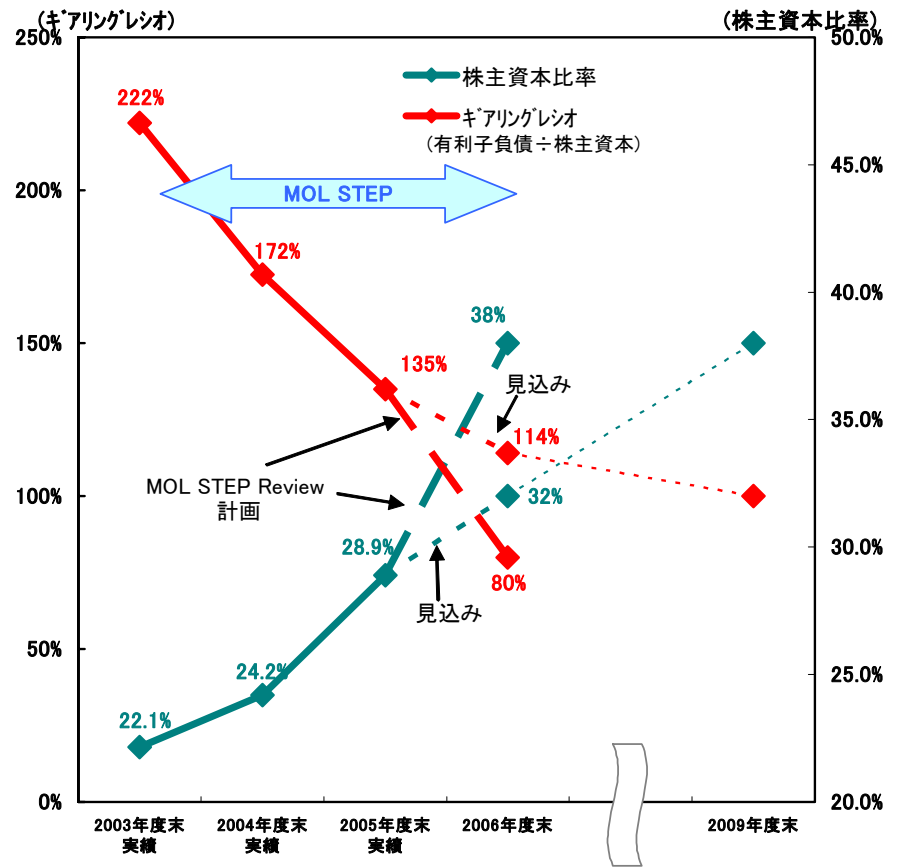
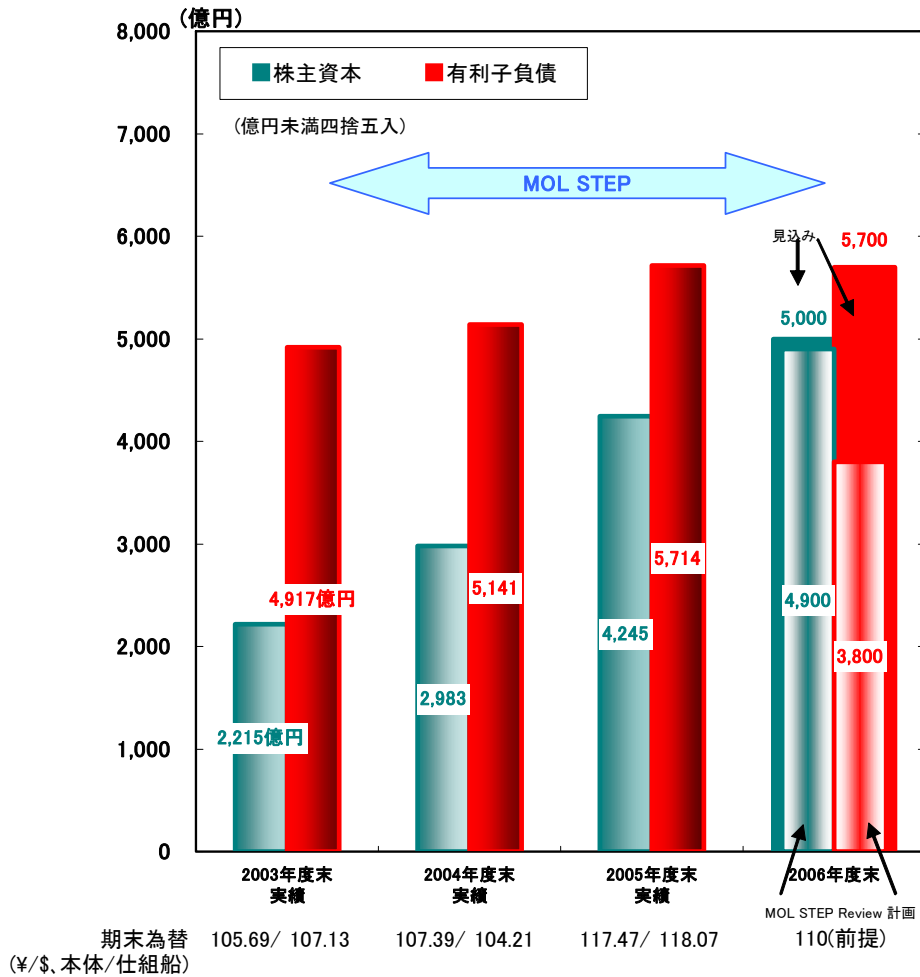
**製品輸送事業分野**  
(コンテナ・自動車・ロジスティクス)  
多様化する顧客ニーズに応え  
市場拡大にあわせ成長する

(註) 隻数には、連結子会社以外の当社出資会社が保有するLNG船、当社が50%の株式を保有する持分法適用会社の運航船を含む。

# キャッシュフロー・設備投資



# MOL STEP Review 財務目標



# コスト削減計画

(億円)

	2004年度 (実績)	2005年度 (実績)	2006年度 (計画)	合計
営業部門主体 (運航費、コンテナ経費等)	55 (40)	45 (20)	50 (20)	150 (95)
管理部門主体 (船舶経費、一般管理費、運転利息等)	40 (25)	40 (40)	30 (25)	110 (105)
合計	95 (65)	85 (60)	80 (45)	260 (200)
単体	80 (55)	65 (55)	70 (40)	215 (175)
グループ会社	15 (10)	20 (5)	10 (5)	45 (25)

( )内はMOL STEP計画値(2004年度)またはMOL STEP Review計画値(2005・06年度、合計)