

# 2005年3月期決算と MOL STEP Review

2005年5月12日

株式会社 商船三井

# 目次

## 2005年3月期決算概要と2006年3月期業績見通し

2005年3月期決算の要点	4
2005年3月期決算概要	5
連結売上高・経常利益 前期比増減 要因分析	6
連結セグメント情報	7
連結セグメント情報の要点	8
2006年3月期 業績予想の要点	11
2006年3月期 業績予想	12
連結セグメント別業績予想	13

## MOL STEP Review

MOL STEP Review の要点	16
MOL STEP Review 業績目標	17
MOL STEP Review 利益目標	18
セグメント別売上高	19
セグメント別経常利益	20
安定利益の積み上がり	21
船隊整備計画	23
キャッシュフロー・設備投資	25
MOL STEP Review 財務目標	26
MOL STEP Review 達成におけるリスク管理	27

## [補足資料]

MOL STEP Review 連結・単体損益計画	30
コスト削減計画・実績	31
連結営業外・特利損／単体運航費	32
コンテナ船平均運賃・稼動TEU推移	33
主要コンテナ航路 消席状況・見通し	35
自動車輸送台数	36

**2005年3月期 決算概要と  
2006年3月期 業績見通し**

## 2005年3月期決算の要点

- 対前期比、利益ほぼ倍増で史上最高益を更新  
売上高 +18%、経常利益 +93%、当期純利益 +77%
- 活発な荷動きと良好な運賃市況のもと
  - 新造船投入等による積取り増、運航効率化
  - 運賃修復、好市況の享受
  - 中長期契約の積み上げ
  - グループ会社の貢献増
- - 為替(6円円高)、燃料油価格(+ $\$15$ /MT)の影響
  - 特別損失200億円(net) [本社ビル譲渡、社債デファイザンス等]
- 通期配当 1株当たり 16円  
中間 7.5円(実施済み) + 期末 8.5円(予定)  
cf. 前期 1株当たり 11円(内、記念配当1円)

# 2005年3月期決算概要

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

		通期実績			'04年3月期実績	増減		'05/2/10 通期見通し	差異
			上期実績	下期実績					
売上高	連結	11,733	5,636	6,097	9,973	+1,761	+17.7%	11,500	+233
	単体	9,430	4,540	4,890	7,918	+1,512	+19.1%	9,200	+230
営業利益	連結	1,718	732	986	921	+797	+86.5%	1,660	+58
	単体	1,419	599	820	743	+676	+90.9%	1,360	+59
経常利益	連結	1,750	742	1,007	906	+844	+93.2%	1,680	+70
	単体	1,457	596	862	792	+665	+83.9%	1,380	+77
当期純利益	連結	983	469	513	554	+429	+77.4%	940	+43
	単体	770	377	393	406	+364	+89.6%	730	+40

為替(期中平均)    ¥107.75/\$    ¥109.58/\$    ¥105.92/\$    ¥113.84/\$    △¥6.09/\$    ¥107.46/\$    +¥0.29/\$  
 燃料単価(期中平均)    \$193/MT    \$183/MT    \$203/MT    \$178/MT    +\$15/MT    \$196/MT    △\$3/MT

**△112億円**



△67億円

(為替)

△45億円

(燃料単価)

**+14億円**



+5億円 (為替)

+9億円 (燃料単価)

為替Sensitivity 年間	
2003年度	±11.0億円/1¥
2004年度	±16.0億円/1¥
燃料単価Sensitivity 年間	±3.0億円/1\$
(連結経常損益ベース)	

## 連結売上高・経常利益 前期比増減 要因分析

### ● 売上高

(内 単体; 億円)

[ 億円未満切捨 ]

円高	△365億円	(△305)	(為替Sensitivity 通期±60億円/1¥)
積取り増・運賃上昇	+1,948億円	(+1,781)	
その他	+177億円	(+36)	
(合計)	+1,760億円	(+1,512)	

### ● 経常利益

(内 単体; 億円)

円高	△67億円	(△61)	(当期¥107.75/\$; ¥6.09/\$の円高)
燃料油価格上昇	△45億円	(△31)	(当期\$193/MT; \$15/MT上昇)
積取り増・運賃上昇	+858億円	(+759)	
コスト削減	+95億円	(+78)	
持分法投資損益改善	+51億円	(0)	
支払金利の減少	+24億円	(+14)	
その他(消去又は全社含む)	△72億円	(△95)	
(差し引き)	+844億円	(+664)	

# 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		'04年3月期実績	増減		'05/2/10 通期見直し	差異	
		上期実績	下期実績						
コンテナ船事業	売上高	3,991	1,925	2,066	3,449	+542	+15.7%	3,930	+61
	経常利益	556	242	314	248	+307	+123.9%	520	+36
不定期専用船事業	売上高	5,966	2,883	3,084	4,946	+1,020	+20.6%	5,800	+166
	経常利益	1,151	487	664	616	+534	+86.7%	1,120	+31
ロジスティクス事業	売上高	580	294	286	530	+50	+9.4%	575	+5
	経常利益	9	3	6	△ 2	+11	—	10	△ 1
フェリー・内航事業	売上高	454	225	228	421	+32	+7.7%	450	+4
	経常利益	2	8	△ 7	1	+1	+64.9%	1	+1
関連事業	売上高	666	268	398	546	+120	+22.1%	665	+1
	経常利益	50	10	40	29	+21	+71.7%	44	+6
その他事業	売上高	76	41	35	80	△ 4	△ 5.4%	80	△ 4
	経常利益	20	14	6	34	△ 15	△ 42.7%	20	△ 0
消去・全社	売上高	—	—	—	—	—	—	—	—
	経常利益	△ 37	△ 21	△ 16	△ 21	△ 16	+74.1%	△ 35	△ 2
連結	売上高	11,733	5,636	6,097	9,973	+1,761	+17.7%	11,500	+233
	経常利益	1,750	742	1,007	906	+844	+93.2%	1,680	+70

\*「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

## 連結セグメント情報の要点

- コンテナ船事業 : 運賃修復・積取り増により、対前期比大幅増益
  - ← 積取り +17%、平均運賃 + 8%
  - ← - 北米・欧州・南北・アジア域内等、全航路で旺盛な荷動き
    - マーケットの成長に沿ったスペースの拡大
      - 北米: 前年度末までに高速新造船(4500 teu x 8)を投入
      - 欧州: 南中国/欧州航路で追加ループ開設
      - その他: 中国/豪州航路、アジア域内航路等開設
- 不定期専用船事業 : 好市況・船隊拡充により、全部門増益
  - 【自動車船部門】
  - 積取り増(+9%)、運航効率化
  - ← 大型自動車専用船(6400台型) 2003年度6隻、2004年度4隻投入



- 不定期専用船事業 (続き)

- **【ドライバルク部門】**

- 船隊拡充(Capeコア船隊 +10隻 等)による商権の拡大、逆ザヤの解消
- 好市況の享受 (市況 対前期比 Cape +21%, Handy Max +32%)
- グループ会社の貢献増 (キアバルク、商船三井近海、第一中央汽船)

- **【油送船部門】**

- 船隊拡充 (VLCC2隻、Aframax2隻、プロダク外船7隻竣工)
- 市況上下するも、原油船・プロダク外船とも平均して好市況
- グループ会社の貢献増 (含 中国・中東に設立したJ/V)

- **【LNG船部門】**

- 既存長期契約で所期の利益
- 期中5隻竣工

- ロジスティクス事業 : 航空貨物荷動き回復等により増益
- フェリー・内航事業 : 前期並み  
荷動き・旅客数堅調、合理化 ⇔ 燃料油価格上昇、台風、等
- 関連事業 : ダイビル子会社化により増益  
(参考)ダイビル連結子会社化(27%→51%)の影響 (前期比較)

P/L	売上高	+ 109億円
	営業利益	+ 28億円
	経常利益	+ 17億円
	当期純利益	+ 1億円
B/S	総資産	+1,998億円
	有利子負債	+ 940億円
	少数株主持分	+ 507億円
	株主資本	+ 27億円

## 2006年3月期 業績予想の要点

- 燃料油価格高騰の逆風を押して、3期連続増収増益を見込む  
前提：燃料油価格 \$250/MT (+ \$57/MT)、為替 ¥105/\$ (¥2.75/\$円高)
- 【コンテナ船事業】  
運賃修復、積取り増、コスト削減 < 円高、燃料油価格上昇、コスト増
- 【不定期専用船事業】
  - ドライバルク → 前期からの中長期契約獲得・更改 及び新造船投入の効果
  - LNG船 → 長期契約による利益積上がり
  - ドライバルク・油送船市況 → 上下するも底堅いと見込む
- 【その他4事業】
  - 通期でダイビル子会社化効果
- 配当 1株当たり 18円を予定  
当面の間、連結配当性向20%を目安

# 2006年3月期 業績予想

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

		2006年3月期	2005年3月期	増減	
売上高	連結	12,100	11,733	+367	+3.1%
	単体	9,700	9,430	+270	+2.9%
営業利益	連結	1,760	1,718	+42	+2.4%
	単体	1,350	1,419	<span style="color: red;">△ 69</span>	<span style="color: red;">△ 4.9%</span>
経常利益	連結	1,800	1,750	+50	+2.9%
	単体	1,420	1,457	<span style="color: red;">△ 37</span>	<span style="color: red;">△ 2.6%</span>
当期純利益	連結	1,130	983	+147	+15.0%
	単体	870	770	+100	+13.0%

		2005年9月期	2004年9月期	増減	
		6,000	5,636	+364	+6.5%
		4,800	4,540	+260	+5.7%
		850	732	+118	+16.2%
		640	599	+41	+6.8%
		880	742	+138	+18.5%
		660	596	+64	+10.8%
		540	469	+71	+15.1%
		410	377	+33	+8.8%

為替(期中平均)      ¥105.00/\$      ¥107.75/\$      △¥2.75/\$  
 燃料単価(期中平均)      \$250/MT      \$193/MT      +\$57/MT  
経常利益 △240億円

¥105.00/\$      ¥109.58/\$      △¥4.58/\$  
 \$250/MT      \$183/MT      +\$67/MT  
経常利益 △158億円

↑  
 △69億円 (為替)  
 △171億円 (燃料単価)

↑  
 △115億円 X 1/2 (為替)  
 △201億円 X 1/2 (燃料単価)

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

# 連結セグメント別業績予想

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

		2006年3月期	2005年3月期	増減	
コンテナ船事業	売上高	4,150	3,991	+159	+4.0%
	経常利益	460	556	△ 96	△17.2%
不定期専用船事業	売上高	6,100	5,966	+134	+2.2%
	経常利益	1,250	1,151	+99	+8.6%
ロジスティクス事業	売上高	610	580	+30	+5.1%
	経常利益	16	9	+7	+76.4%
フェリー・内航事業	売上高	440	454	△ 14	△3.0%
	経常利益	5	2	+3	-
関連事業	売上高	760	666	+94	+14.1%
	経常利益	107	50	+57	+114.6%
その他事業	売上高	40	76	△ 36	△47.1%
	経常利益	12	20	△ 8	△38.7%
消去・全社	売上高	—	—	—	—
	経常利益	△ 50	△ 37	△ 13	+35.4%
連結	売上高	12,100	11,733	+367	+3.1%
	経常利益	1,800	1,750	+50	+2.9%

		2005年9月期	2004年9月期	増減	
コンテナ船事業	売上高	2,050	1,925	+125	+6.5%
	経常利益	235	242	△ 7	△2.8%
不定期専用船事業	売上高	3,050	2,883	+167	+5.8%
	経常利益	600	487	+113	+23.3%
ロジスティクス事業	売上高	280	294	△ 14	△4.8%
	経常利益	5	3	+2	+68.9%
フェリー・内航事業	売上高	220	225	△ 5	△2.3%
	経常利益	4	8	△ 4	△52.7%
関連事業	売上高	380	268	+112	+41.8%
	経常利益	55	10	+45	+461.8%
その他事業	売上高	20	41	△ 21	△51.2%
	経常利益	6	14	△ 8	△56.6%
消去・全社	売上高	—	—	—	—
	経常利益	△ 25	△ 21	△ 4	+18.0%
連結	売上高	6,000	5,636	+364	+6.5%
	経常利益	880	742	+138	+18.5%

\*「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

## 【参考】

- **コンテナ船運賃修復計画**

アジア→北米 : (5月) 西岸 \$285、内陸 \$350、東岸 \$430 /40'

アジア→欧州 : (4月) \$250 /teu、(7月)(10月) 追って額を決定

アジア域内 : (4月、9月各々) 日本・韓国・華北/中 \$100、その他 \$75 /teu

- **2005年度の主要な新造船竣工計画**

コンテナ船 : 6,350 teu 型 4隻 (スペース 対前年比 +10%)

自動車船 : 6,400台型 6隻

ドライバルク船 : Cape 4隻、Handy 5隻

油送船 : VLCC 4隻、Product 5隻

LNG船 : 8隻

# **MOL STEP Review**

## MOL STEP Reviewの要点

### 中期経営計画(2004-2006年度) MOL STEP

メインテーマ「成長」: 拡大する海運マーケットに積極的投資

- 初年度実績 目標を大幅に凌駕
- Review

1. より高いレベルの利益計画の設定:  
経常利益計画 = 2005年度 1800億円、2006年度 1900億円
2. 船隊整備計画の増強: 2004-2009年度 287隻 (←243隻)
3. 財務体質強化目標の前倒し:  
2007年3月末目標 = 株主資本比率38%、キアリングレシオ80%
4. 拡大を支える Human resource development



# MOL STEP Review 業績目標

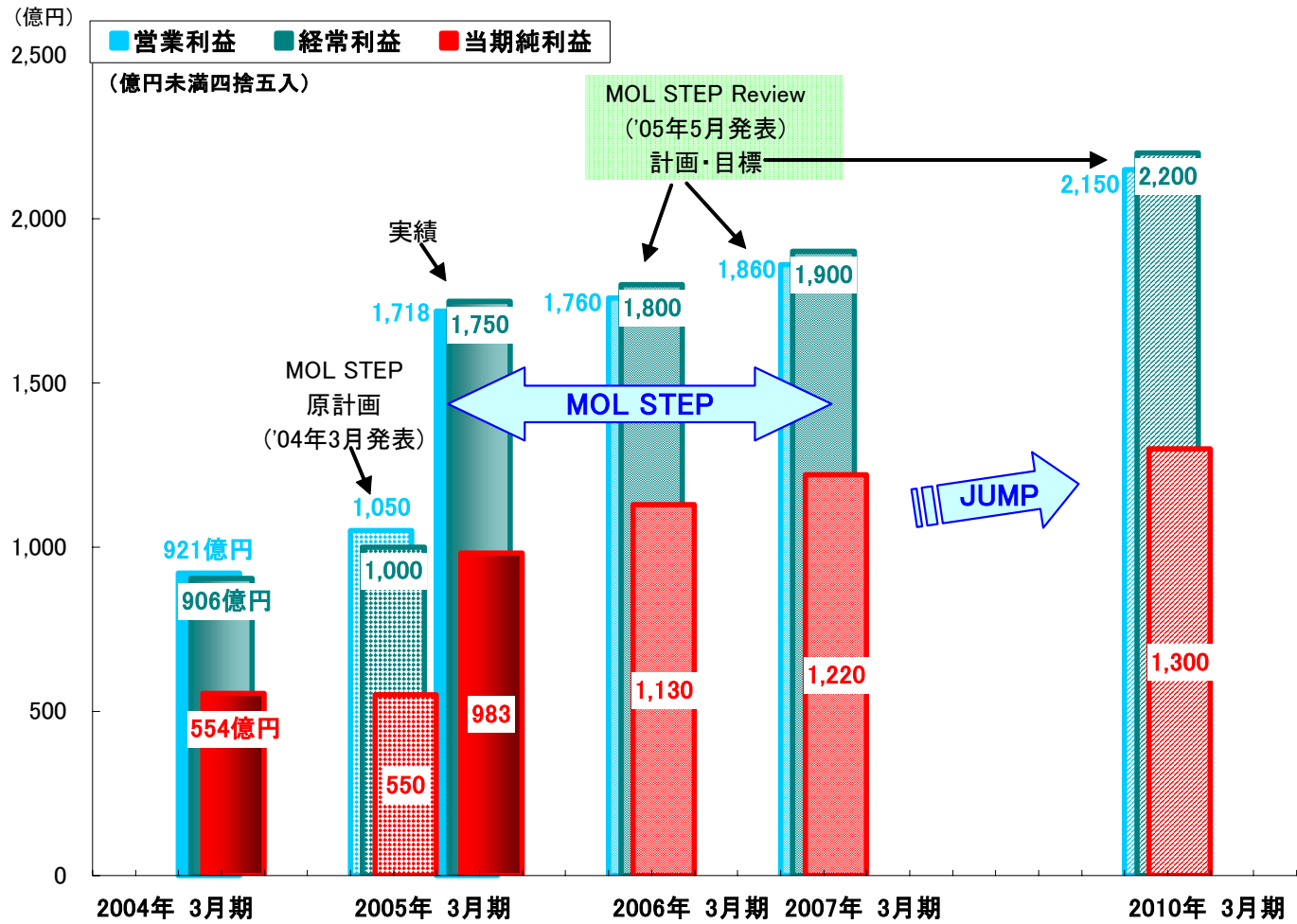
(億円未満四捨五入)

	2005年3月期 実績	2006年3月期 計画	2007年3月期 計画	2010年3月期 目標
売上高	11,733億円	12,100億円	12,500億円	16,000億円
営業利益	1,718億円	1,760億円	1,860億円	2,150億円
経常利益	1,750億円	1,800億円	1,900億円	2,200億円
当期純利益	983億円	1,130億円	1,220億円	1,300億円
売上高経常利益率	14.9%	14.9%	15.2%	13.8%
一株当たり当期純利益	82円	94円	102円	108円
前提： 期中平均為替 期中平均ハンカ-価格	¥107.75/\$ \$193/MT	¥105.00/\$ \$250/MT	¥100.00/\$ \$200/MT	¥100.00/\$ \$200/MT

為替Sensitivity 年間： ±25億円/1¥  
燃料単価Sensitivity 年間： ±3億円/1\$  
(連結経常損益ベース)

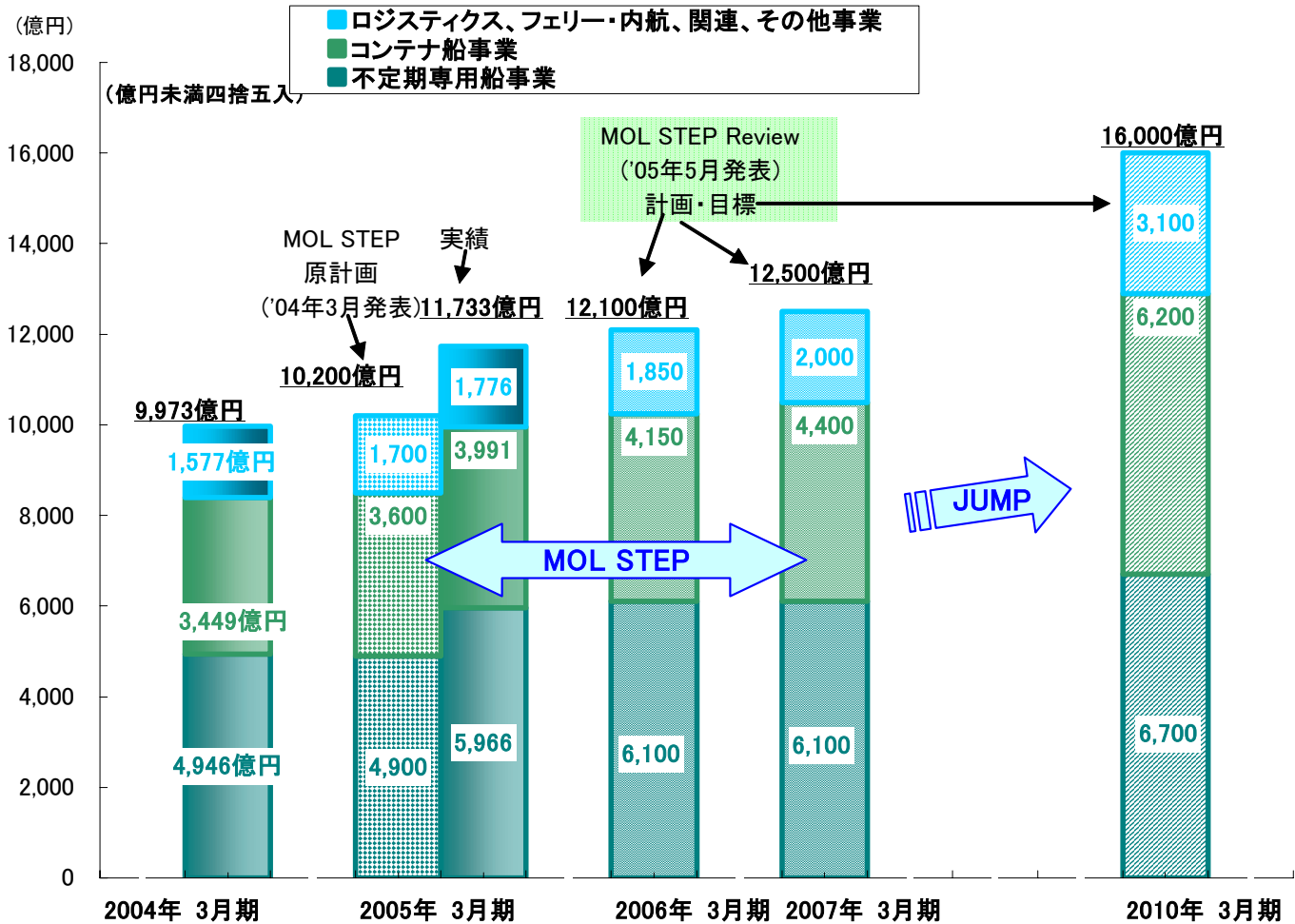
【原計画】 (’04年3月発表)	2005年3月期 計画	2006年3月期 計画	2007年3月期 計画	2010年3月期 目標
売上高	10,200億円	10,600億円	11,100億円	13,000億円
営業利益	1,050億円	1,100億円	1,150億円	1,310億円
経常利益	1,000億円	1,050億円	1,100億円	1,250億円
当期純利益	550億円	570億円	640億円	730億円
売上高経常利益率	9.8%	9.9%	9.9%	9.6%
一株当たり当期純利益	42円	45円	53円	59円
前提： 期中平均為替 期中平均ハンカ-価格	¥110.00/\$ \$150/MT	¥110.00/\$ \$150/MT	¥110.00/\$ \$150/MT	¥110.00/\$ \$150/MT

# MOL STEP Review 利益目標



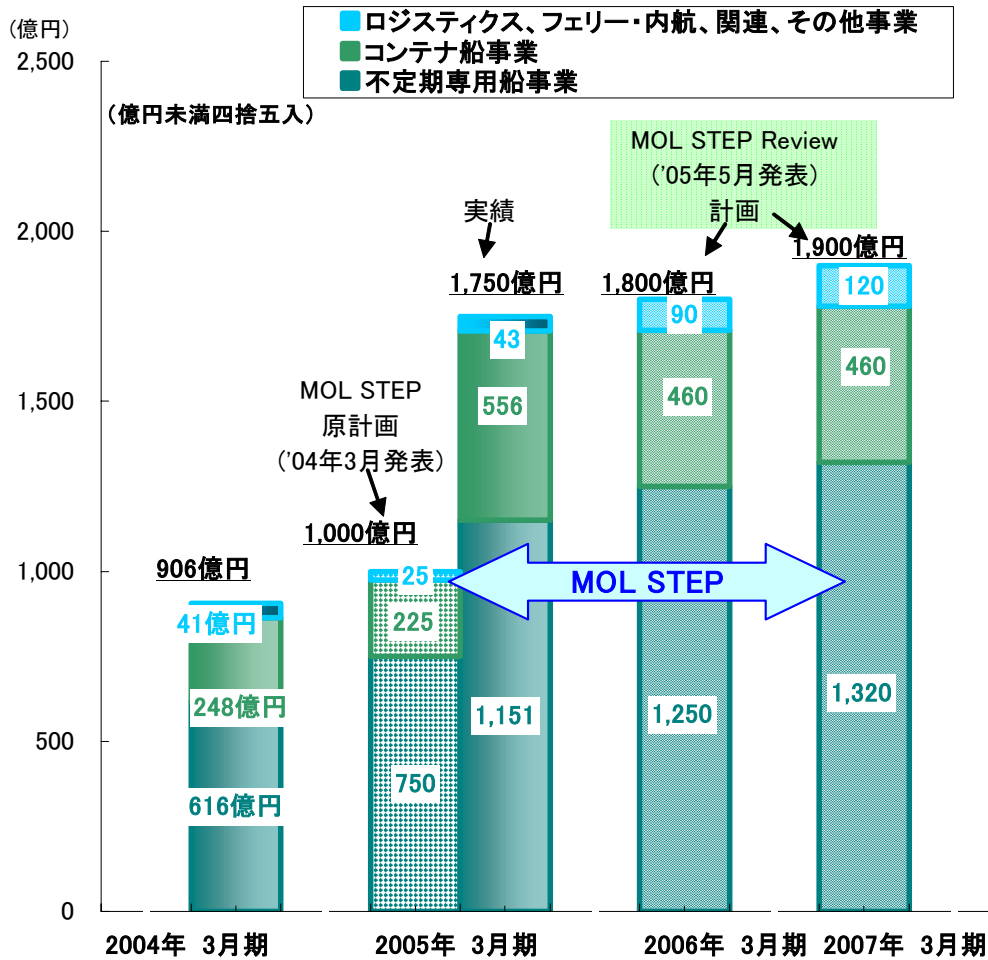
期中平均為替(¥/\$)	113.84	110(原計画)	107.75(実績)	105(前提)	100(前提)	100(前提)
平均ハンカ-価格(\$/MT)	178	150(原計画)	193(実績)	250(前提)	200(前提)	200(前提)

# セグメント別売上高



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

# セグメント別経常利益



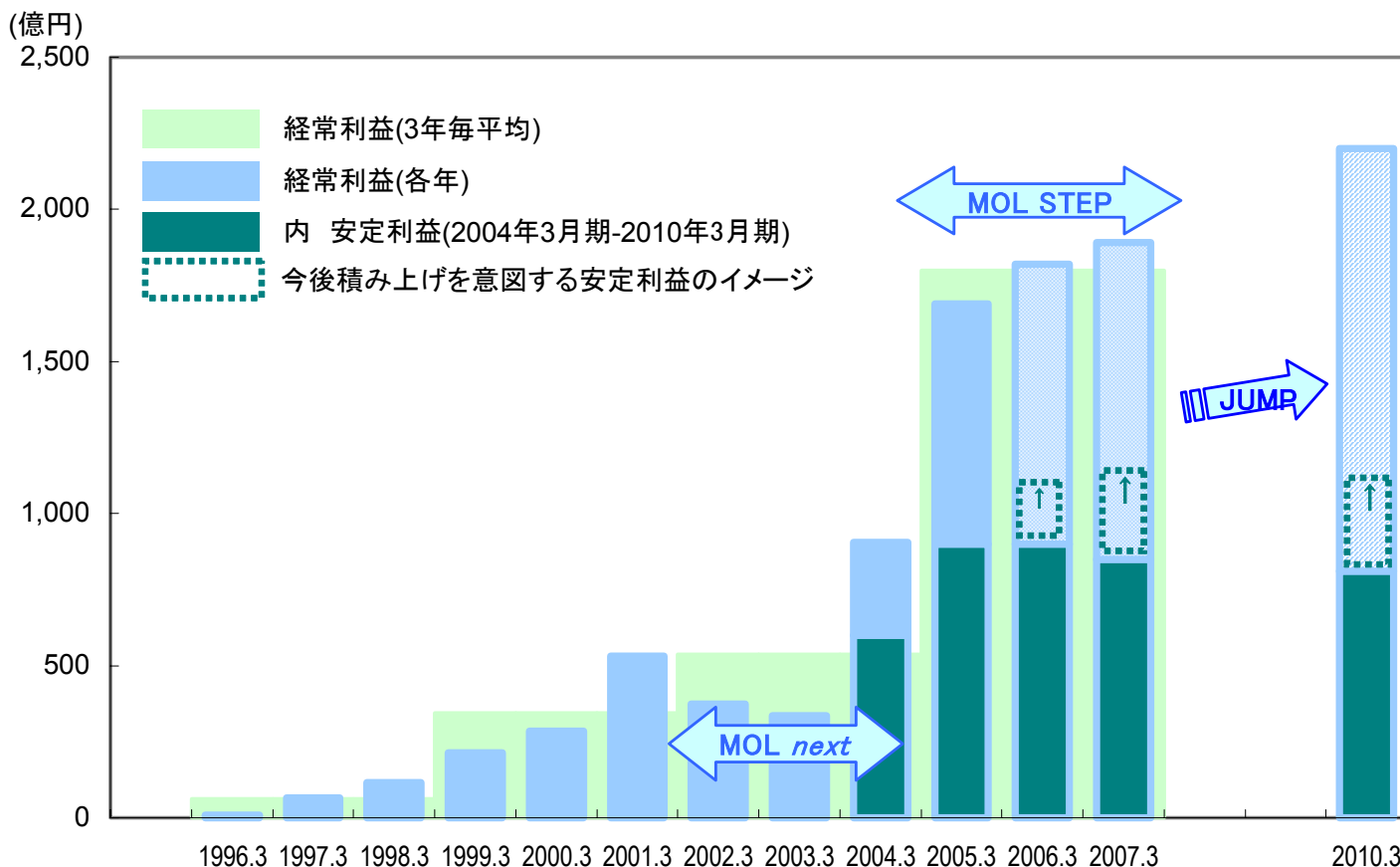
市況前提 (2004年度=100)

	2005年 3月期	2006年 3月期	2007年 3月期
ドライバルク (Cape)	100	93	77
同 (Handy Max)	100	79	79
油送船 (VLCC)	100	100	83

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

# 安定利益の積み上がり

## 前・中期経営計画(“MOL next”)の經常利益の水準を超える安定利益



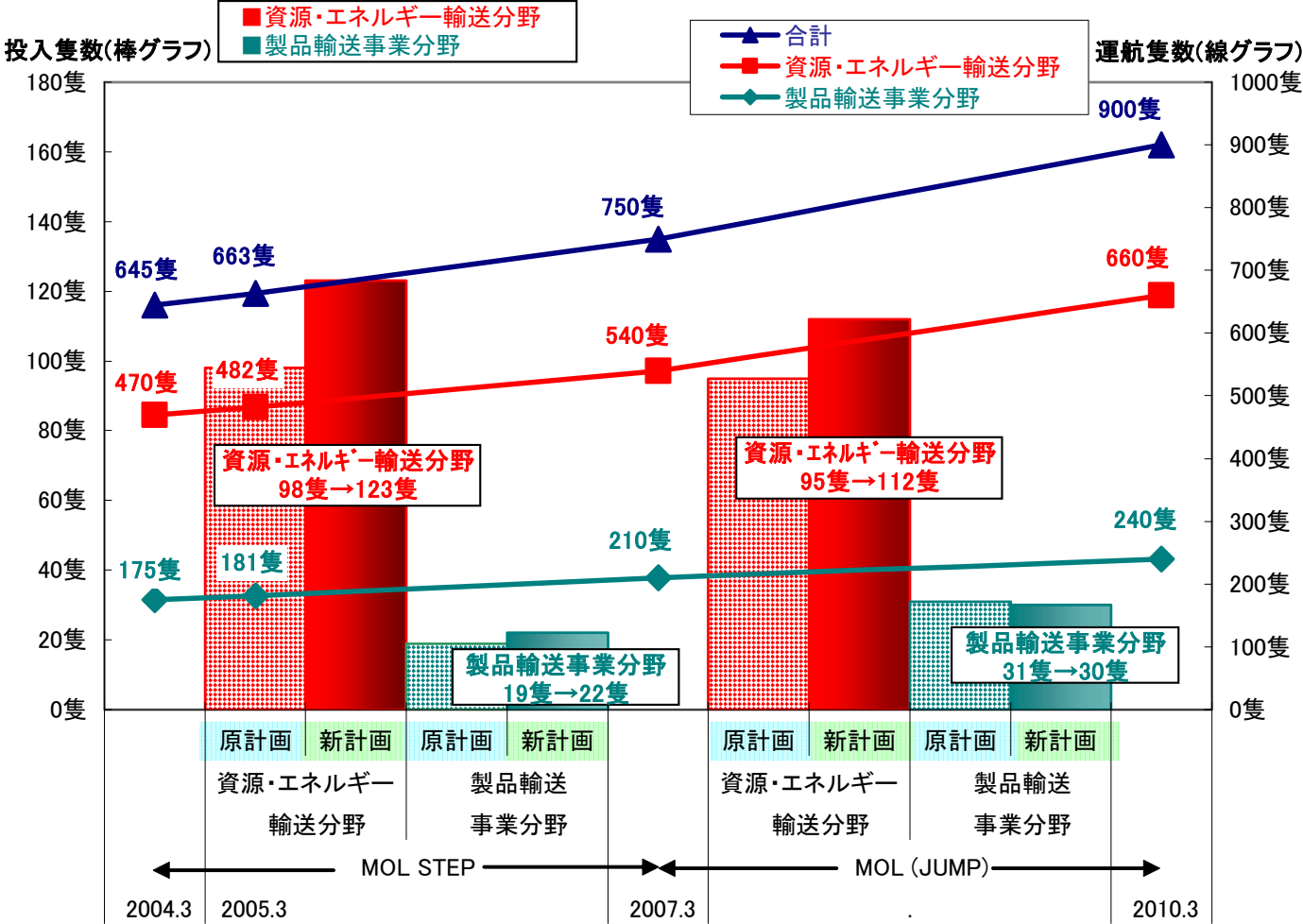
安定利益に計上：不定期専用船事業の一部の損益、関連事業の損益。

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。

[MEMO]

# 船隊整備計画

## 投入隻数(原計画・新計画比較)、及び新計画による総運航隻数



合計 原計画 243隻 ⇒ 新計画 287隻

船隊整備 原計画・新計画詳細、及び手配状況

MOL STEP 原計画			
2004-2006年度		2007-2009年度	
資源・エネルギー輸送分野	製品輸送事業分野	資源・エネルギー輸送分野	製品輸送事業分野
98隻 4000億円	19隻 900億円	95隻 4600億円	31隻 2100億円
117隻 4900億円 (内 オンバランス分 2200億円)		126隻 6700億円 (内 オンバランス分 4100億円)	
243隻 1兆1600億円 (内 オンバランス分 6300億円)			



手配済み	
2004-2006年度	2007-2009年度
145隻 (内 投入済み 39隻) 124%	98隻 78%
243隻 100%	

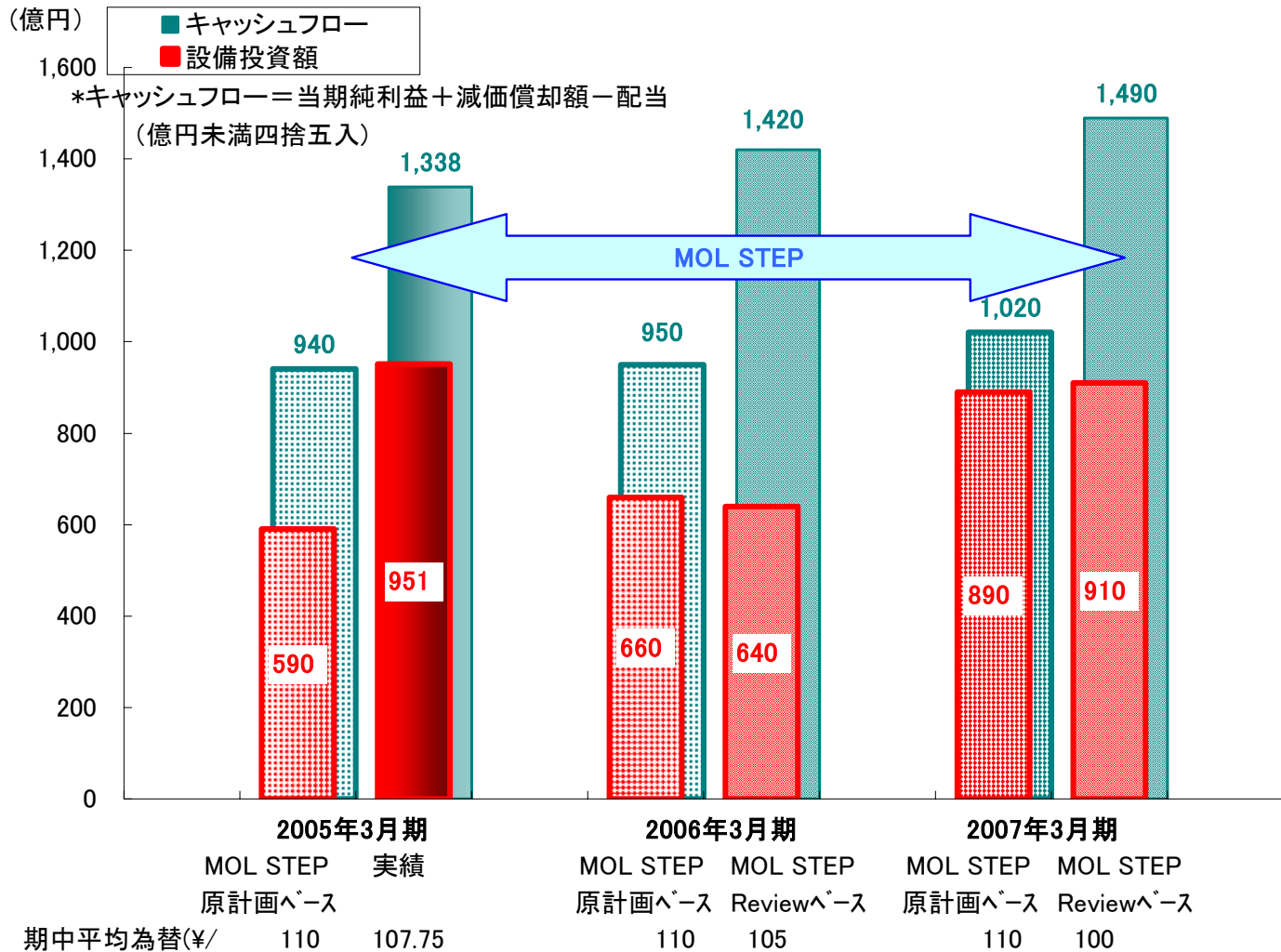


MOL STEP Review 新計画			
2004-2006年度		2007-2009年度	
資源・エネルギー輸送分野	製品輸送事業分野	資源・エネルギー輸送分野	製品輸送事業分野
123隻 4900億円	22隻 1100億円	112隻 6200億円	30隻 2300億円
145隻 6000億円 (内 オンバランス分 2000億円)		142隻 8500億円 (内 オンバランス分 5600億円)	
287隻 1兆4500億円 (内 オンバランス分 7600億円)			

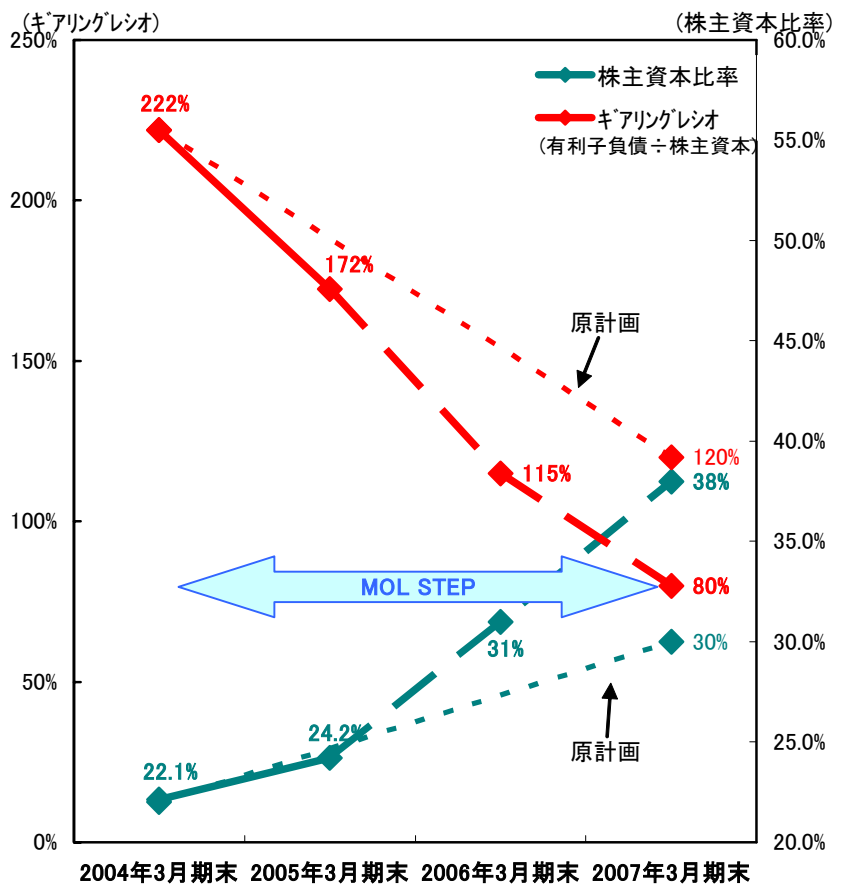
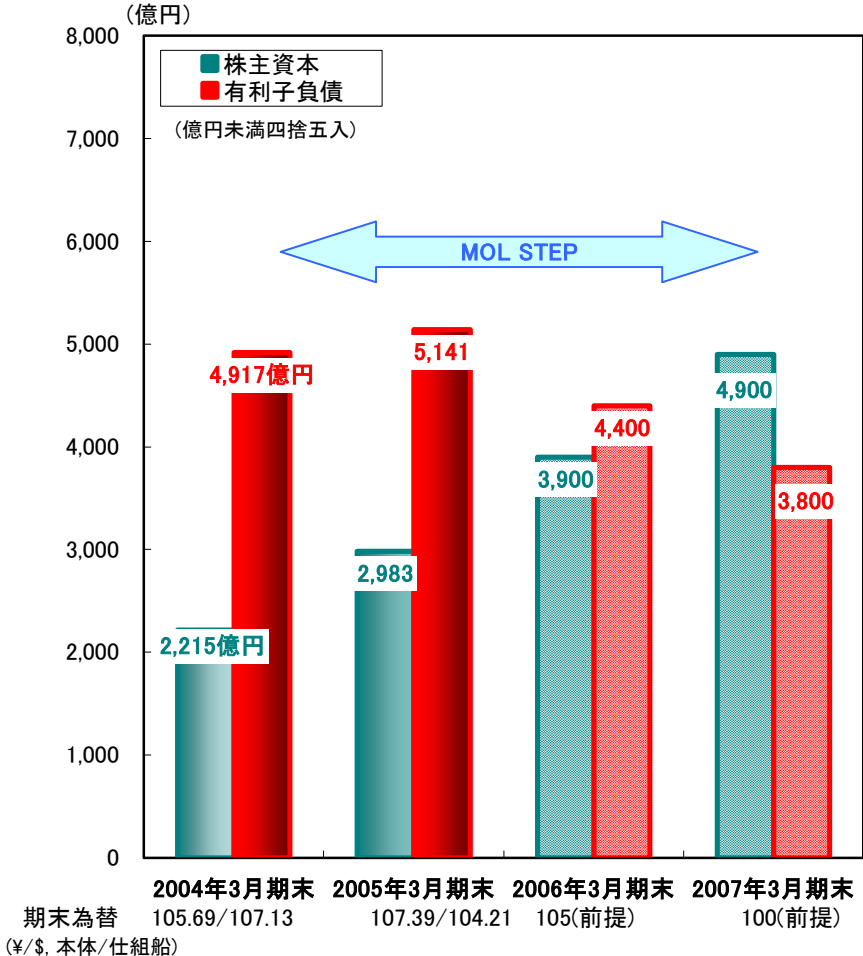
今後手配を予定する隻数	44隻 (2007-2009年度計画の 31%)
-------------	--------------------------



# キャッシュフロー・設備投資



# MOL STEP Review 財務目標



# MOL STEP Review 達成におけるリスク管理

## ① 運航リスク

- ・ 安全運航
- ・ 優良な船員の確保・育成

## ② 中国リスク

- ・ 基本認識
- ・ 資源・エネルギー輸送分野での中国リスク
- ・ 製品輸送事業分野での中国リスク
- ・ 地政学的リスク

## ③ 船価上昇リスク

## ④ 船腹過剰供給リスク

## ⑤ 市況下落リスク

## ⑥ 為替・燃料油価格リスク

[MEMO]

[補足資料]

# MOL STEP Review 連結・単体損益計画

(億円未満四捨五入)

(億円)

		2005年3月期 実績	2006年3月期 計画	2007年3月期 計画	2010年3月期 目標
売上高	(連結)	11,733	12,100	12,500	16,000
	(単体)	9,430	9,700	9,900	12,000
営業利益	(連結)	1,718	1,760	1,860	2,150
	(単体)	1,419	1,350	1,440	1,600
経常利益	(連結)	1,750	1,800	1,900	2,200
	(単体)	1,457	1,420	1,500	1,700
当期純利益	(連結)	983	1,130	1,220	1,300
	(単体)	770	870	930	1,050

前提: 期中平均為替 ¥107.75/\$      ¥105.00/\$      ¥100.00/\$      ¥100.00/\$  
 期中平均バンカー価格 \$193/MT      \$250/MT      \$200/MT      \$200/MT

## 【原計画】

('04年3月発表)

		2005年3月期 計画	2006年3月期 計画	2007年3月期 計画
売上高	(連結)	10,200	10,600	11,100
	(単体)	8,000	8,300	8,600
営業利益	(連結)	1,050	1,100	1,150
	(単体)	810	830	850
経常利益	(連結)	1,000	1,050	1,100
	(単体)	870	900	930
当期純利益	(連結)	550	570	640
	(単体)	480	490	510

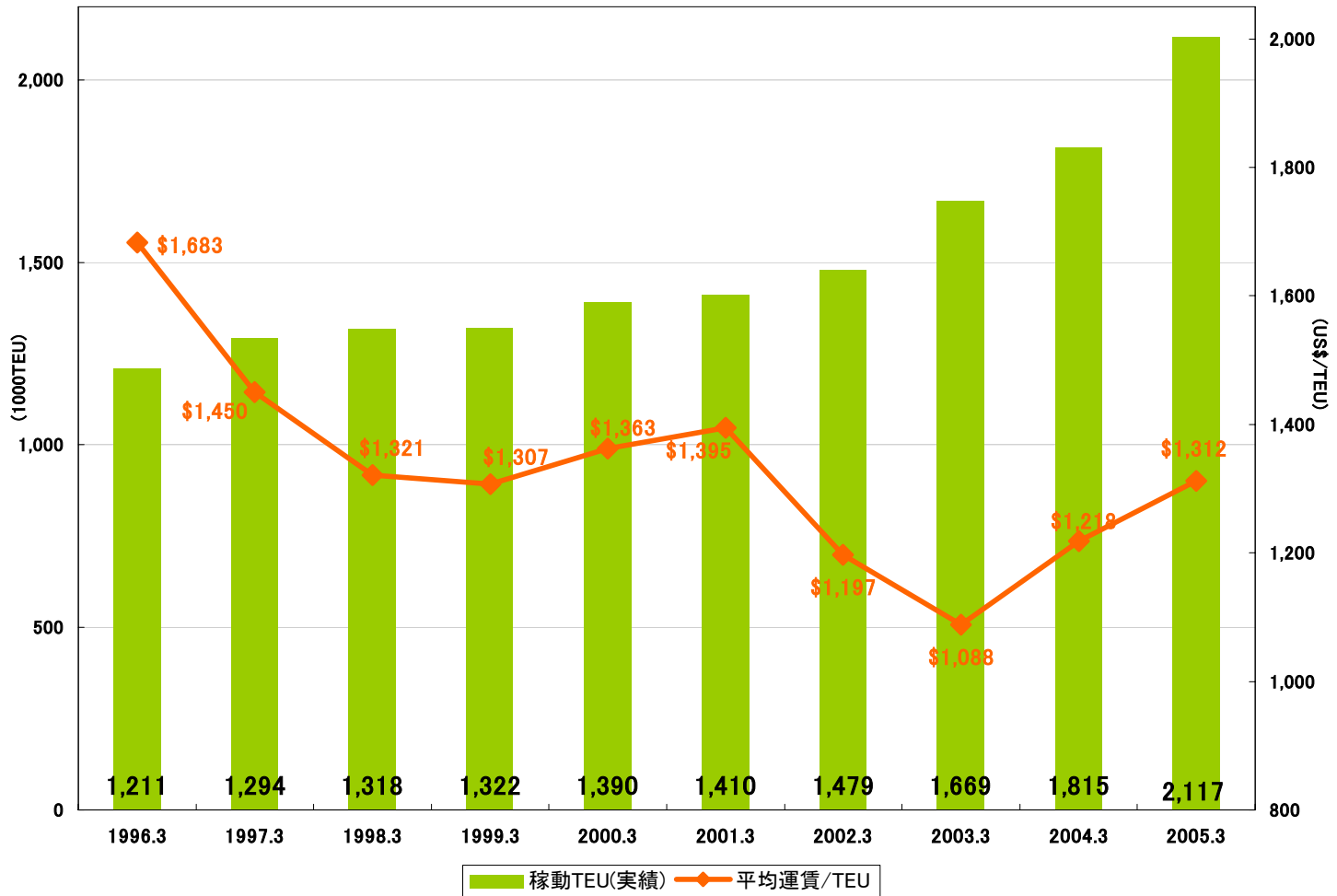
前提: 期中平均為替 ¥110.00/\$      ¥110.00/\$      ¥110.00/\$  
 期中平均バンカー価格 \$150/MT      \$150/MT      \$150/MT

# コスト削減計画・実績

(億円)

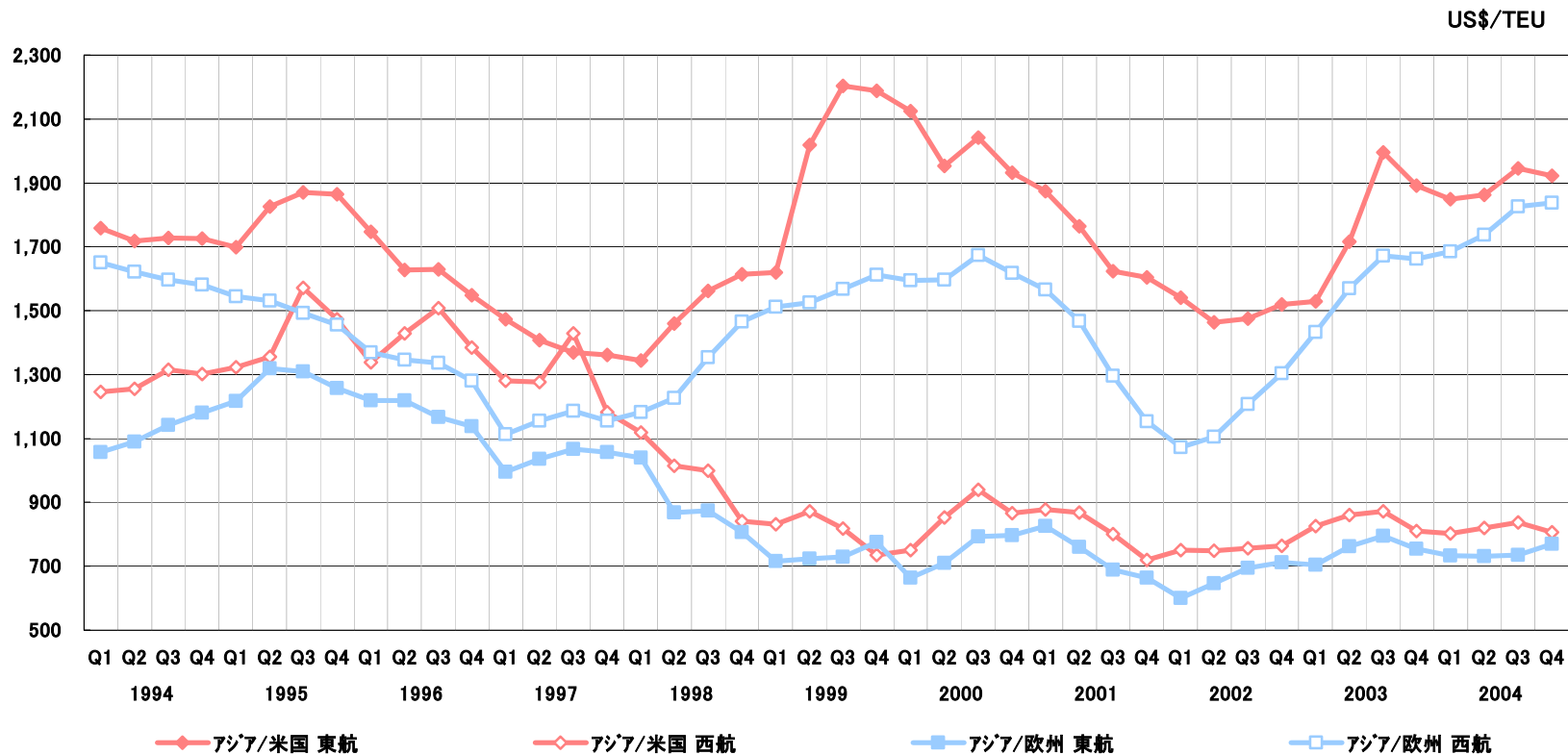
		2005年3月期 実績 (原計画)	2006年3月期 見込み (原計画)	2007年3月期 見込み (原計画)	合計 見込み (原計画)
営業部門主体 (運航費、コンテナ経費等)		55 (40)	20 (35)	20 (35)	95 (110)
	管理部門主体 (船舶経費、一般管理費、運転利息 等)	40 (25)	40 (30)	25 (35)	105 (90)
合計		95 (65)	60 (65)	45 (70)	200 (200)
	単体	80 (55)	55 (60)	40 (60)	175 (175)
	グループ会社	15 (10)	5 (5)	5 (10)	25 (25)

# コンテナ船 平均運賃・稼動TEU推移





# (参考) Containerization International “Freight Rates Indicators”



# 主要コンテナ航路 消席状況・見通し

(単位:1000TEU)

## 北米航路(TPS)

			往航						復航					
			保有		稼働		消席率		保有		稼働		消席率	
2004年度	下期	第4四半期	121	257	107	236	89%	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%	
2003年度	下期	第4四半期	112	234	90	193	81%	82%	109	233	62	118	56%	51%
		第3四半期	123	446	103	376	84%	84%	123	443	56	212	46%	48%
	上期	第2四半期	115	211	96	183	83%	86%	115	210	46	94	39%	45%
		第1四半期	96		87		91%		95		49		51%	

## 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	
2004年度	下期	第4四半期	87	173	82	161	95%	93%	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%	
2003年度	下期	第4四半期	77	154	71	143	92%	93%	76	152	57	113	75%	74%
		第3四半期	77	297	72	280	94%	94%	77	296	56	208	73%	70%
	上期	第2四半期	76	144	73	137	96%	95%	76	144	43	95	56%	66%
		第1四半期	68		64		95%		68		52		77%	

## 全航路計

			保有		稼働		消席率	
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%	
2003年度	下期	第4四半期	586	1,226	451	932	77%	76%
		第3四半期	640	2,397	481	1,815	75%	76%
	上期	第2四半期	623	1,171	445	883	71%	75%
		第1四半期	548		439		80%	

# 自動車船輸送台数

(1000台)

(完了ベース／航海傭船を含む)	2005年度	2004年度			2003年度	増減 (A)-(B)
	上期見込み	上期	下期	通期 (A)	通期 (B)	
合計	1,155	1,029	1,087	2,116	1,935	+182