

# 2020年度（2021年3月期） 通期決算説明資料

2021年4月30日  
株式会社商船三井



# 目次

1. 2020年度 連結決算概要	P3-4
2. 2020年度 連結決算の要点	P5-6
3. 2021年度 連結業績予想(セグメント別)	P7-8
4. 2021年度 業績予想の要点	P9-10
5. 補足資料 1-8	P11-18

(註)金額は億円未満を切り捨て表示

本資料に記載されている当社の業績に関する予想及び見通しは現時点で入手可能な情報に基づき判断したものであり、不確実性を含んでいます。このため実際の業績は当社の見込みとは異なる可能性があることをご承知おきの上、投資に関する決定についてはご自身の判断で行われるようお願い致します。

# 1. 2020年度 連結決算概要

\* 2020年度3Q決算発表時（2021年1月29日）の予想  
ただし、経常利益は適時開示（2021年4月2日）における予想値

(単位: 億円)	2020年度 実績					2019年度 実績			2020年度 前回見通し*	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期	増減		(通期)	差異
売上高	2,514	2,332	2,469	2,597	9,914	11,554	△ 1,639	△14%	9,850	+64
営業損益	△ 51	9	31	△ 42	△ 53	237	△ 290	△122%	△ 20	△ 33
事業損益 (註1)	34	229	354	657	1,276	397	+878	+221%	-	-
経常損益	73	253	402	606	1,336	550	+785	+143%	1,200	+136
親会社株主に帰属する 当期純損益	54	247	341	256	900	326	+574	+176%	600	+300

為替 (註2)	¥108.11/\$	¥106.62/\$	¥104.86/\$	¥104.20/\$	¥105.95/\$	¥109.28/\$	△¥3.33/\$	△3%	¥104.90/\$	+¥1.05/\$
燃料単価(全油種) (註2・3)	\$255/MT	\$335/MT	\$347/MT	\$465/MT	\$355/MT	¥467/\$	△\$112/MT	△24%	-	-

(註1) 営業損益 + 持分法投資損益

(註2) 期中平均

(註3) 平均補油単価

# 1. 2020年度 連結決算概要 (セグメント別)

上段	売上高
下段	経常損益

\* 2020年度3Q決算発表時 (2021年1月29日)の予想

(単位: 億円)		2020年度 実績					2019年度 実績			2020年度 前回見通し*	
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期	増減		通期	差異
ドライバルク船事業	ドライバルク船 (石炭船以外)	576	528	523	592	2,220	2,771	△ 550	△20%	2,250	△ 29
		4	△ 4	12	△ 54	△ 42	120	△ 163	△135%	10	△ 52
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	775	700	662	651	2,788	2,893	△ 105	△4%	2,800	△ 11
		84	119	62	32	297	254	+43	+17%	280	+17
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、 フェリー・内航RORO船	926	866	1,048	1,110	3,951	4,754	△ 802	△17%	3,850	+101
	うち、コンテナ船事業	△ 33	126	307	625	1,026	67	+959	+1,424%	620	+406
			510	515	547	621	2,194	2,264	△ 69	△3%	2,100
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	198	200	194	196	789	965	△ 176	△18%	800	△ 10
		26	22	26	19	94	123	△ 28	△23%	80	+14
その他		37	39	41	45	163	168	△ 4	△3%	150	+13
		6	3	14	2	26	34	△ 7	△23%	20	+6
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		△ 14	△ 13	△ 20	△ 18	△ 66	△ 49	△ 17	-	△ 60	△ 6
連結		2,514	2,332	2,469	2,597	9,914	11,554	△ 1,639	△14%	9,850	+64
		73	254	402	606	1,336	550	+785	+143%	950	+386

(注) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

## 2. 2020年度 連結決算の要点（Ⅰ）

### 【概況・ダイジェスト】

- ◆ 売上高 : 前年度比減。自動車船の上期における大幅な輸送台数減少、ドライバルク船の前年度比市況悪化、等が要因。
- ◆ 事業利益 : 当社の「稼ぐ力」を示す指標として、営業損益 + 持分法投資損益にて算出。21年度以降も継続し開示予定。
- ◆ 経常利益 : 前年度比+785億円（+143%）の大幅改善。

ドライバルク船事業 – 市況低迷の影響を受けながらも、一過性の営業外費用等の影響を除けば約40億円の黒字を確保。

エネルギー輸送事業 – 油送船における上期の好市況とLNG船の長期契約による利益積み上げにより、前年度比増益。

製品輸送事業 – コンテナ船の荷動き急回復と運賃水準の上昇による好況が、自動車船の不調をカバーし、大幅増益。

### 【セグメント別】 [2020年度経常損益実績(前年度比増減)]

#### ドライバルク船事業 [ ▲42億円 (-163億円) ]

- ケープサイズ : 中長期契約による安定利益を基盤にするも、全般的に低調だったスポット市況の影響を受け、前年度比減益。
- 中小型船 : 市況エクスポージャーを限定的にした事業運営により、市況低迷した上期も含め、通期で底堅く利益を確保。
- 専用バルカー : オープンハッチ船を運航する持分法適用会社向け貸倒引当金を追加計上（営業外費用）。  
一方、紙パルプの荷動きは回復、市況も改善方向。木材チップ船も荷動きと市況に改善の兆しあり。  
いずれも想定比改善するも、前年度比では損益悪化。

#### エネルギー輸送事業 [ 297億円 (+43億円) ]

##### ■ 油送船

- 原油船 : 春先の市況高騰期に獲得した有利短期契約が利益貢献し、中長期契約の安定利益と合わせ、大幅な増益。
- プロダクト船 : 原油船市況の影響を受けた春先の好市況により、年度半ば以降市況軟化するも前年度並みの利益を確保。
- その他 : LPG船、ケミカル船も市況好調により損益改善。メタノール船は着実に安定利益を計上。

## 2. 2020年度 連結決算の要点（Ⅱ）

### ■ LNG船・海洋事業

- LNG船は新造船5隻が竣工し安定利益を積み増し。海洋事業は、FSRU 1隻の一時的な短期契約投入により損益悪化。

### 製品輸送事業 [1,026億円 (+959億円) ]

#### ■ コンテナ船事業 [1,171億円 (+1,129億円) ]

- ONE : 第2四半期以降の荷動きの急回復や、それに伴うコンテナ不足等により、歴史的な水準に上昇した運賃水準と旺盛な荷動きが継続したことにより、前年度比で大幅な増益。
- その他（ONE以外） : 港湾・ロジスティクス事業は、事業・地域により様相は異なるものの、底堅く利益を確保。

#### ■ 自動車船

荷動きは、船積みベースで4、5月を底に9月以降前年並みに回復。上期に実施した12隻の減船効果もあり、下期は損益大幅に回復。前年度比は、上期の赤字の影響が大きく通期では損益悪化。

#### ■ フェリー・内航RORO船

貨物輸送は底堅く推移するも荷動きは若干減、フェリー旅客は一時的な回復あるも大幅減となり、前年同期比で損益悪化。

### 関連事業 [94億円 (-28億円) ]

- 不動産事業は安定的に利益貢献。新型コロナ影響に伴う客船事業および旅行業における大幅な需要減により、減益。

**【配当】** 期末配当135円（前回発表85円）、中間配当と合わせ通期で1株当たり150円（前回発表100円）を予定。

### 3. 2021年度 連結業績予想

(単位: 億円)	2021年度 予想			2020年度 実績			増減	
	上期	下期	通期	上期	下期	通期	(通期)	差異
売上高	5,400	5,200	10,600	4,846	5,067	9,914	+685	+7%
営業損益	150	130	280	△ 42	△ 10	△ 53	+333	-
事業損益 (註1)	600	300	900	264	1,011	1,276	△ 376	△ 30%
経常損益	650	350	1,000	327	1,008	1,336	△ 336	△ 25%
親会社株主に帰属する 当期純損益	500	400	900	302	598	900	±0	±0%

為替 (註2)	¥105.00/\$	¥105.00/\$	¥105.00/\$	¥107.37/\$	¥104.53/\$	¥105.95/\$	△¥0.95/\$
燃料単価(全油種) (註2・3)	-	-	-	\$296/MT	\$407/MT	\$355/MT	-
燃料単価(HSFO) (註2・3)	\$400/MT	\$400/MT	\$400/MT	-	-	-	-
燃料単価(VLSFO) (註2・3)	\$500/MT	\$500/MT	\$500/MT	-	-	-	-

(註1) 営業損益 + 持分法投資損益

(註2) 期中平均

(註3) 平均補油単価

#### (参考) 経常損益へのSensitivity

2021年度 (年間/最大)

為替: ±15億円/¥1/\$

燃料単価: ±0.0億円/\$1/MT

### 3. 2021年度 連結業績予想（セグメント別）

		上段	売上高								
		下段	経常損益								
		2021年度 予想			2020年度 実績			増減			
(単位: 億円)		上期	下期	通期	上期	下期	通期	(通期)	差異		
ドライバルク船事業	ドライバルク船 (石炭船以外)	1,350	1,300	2,650	1,104	1,116	2,220	+429	+19%		
		90	40	130	△0	△42	△42	+172	-		
エネルギー・海洋事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業、 風力エネルギー	1,300	1,350	2,650	1,475	1,313	2,788	△138	△5%		
		110	150	260	203	94	297	△37	△13%		
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、 フェリー・内航RORO船	2,200	2,100	4,300	1,792	2,159	3,951	+348	+9%		
		410	140	550	93	933	1,026	△476	△46%		
	うち、コンテナ船事業	1,050	1,050	2,100	1,025	1,169	2,194	△94	△4%		
		400	120	520	236	934	1,171	△651	△56%		
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	430	420	850	398	391	789	+60	8%		
		50	50	100	48	45	94	+5	+6%		
その他		70	80	150	76	87	163	△13	+8%		
		5	5	10	9	17	26	△16	△62%		
調整（消去・全社）		-	-	-	-	-	-	-	-		
		△15	△35	△50	△27	△39	△66	+16	-		
連結		5,400	5,200	10,600	4,846	5,067	9,914	+685	+7%		
		650	350	1,000	327	1,008	1,336	△336	△25%		

(註)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示



## 4. 2021年度 業績予想の要点（Ⅰ）

### 【概況】

- ◆ 売上高 : ドライバルク船市況および自動車船の荷動き回復を想定し、前期比685億円（+7%）増を見込む。
- ◆ 経常利益 : 前期比では減益となる、1,000億円の経常利益を見込む。ドライバルク船事業、自動車船の損益改善を織り込む一方、前期好況であったコンテナ船事業、油送船における利益低減を想定。

### 【セグメント別】 [2021年度通期予想経常損益（前年度比増減）]

#### ドライバルク船事業 [130億円（+172億円）]

- 鉄鋼原料（ケープサイズ） : 中長期契約を基盤に、中国向け鉄鋼原料需要等により堅調な市況を想定し、増益見込み。
  - MOLDB（中小型、チップ） : 商船三井ドライバルクとして、中小型バルカー、近海船、木材チップ船にてサービス提供開始。  
中小型船は、穀物の荷動きに支えられ、底堅い市況推移を想定。木材チップ船は需要と市況改善により黒字転換見通し。
  - その他（オープンハッチ船） : 往航のパルプ輸送需要と復航の一般バルカー市況の改善等により、収益改善を目論む。
- ⇒ ドライバルク船事業全体では、各サブセグメントの増益・収益改善に伴い、前期比で大幅な損益改善を見込む。

#### エネルギー・海洋事業 [260億円（-37億円）]

##### ■ 油送船

- 原油船 : 石油需要回復の遅れ等による足元の市況低迷から、下期にかけてはワクチン接種の進展に伴う経済活動の回復による市況改善を想定。市況高騰期のあった前期比では減益の見通し。
- プロダクト船 : シンガポール拠点に事業を集約し、競争力強化。下期にかけて堅調な市況を想定。
- その他 : LPG船、メタノール船、ケミカル船は、概ね前期並みの利益を見込む。

## 4. 2021年度 業績予想の要点（Ⅱ）

### ■ LNG船・海洋事業

- LNG船 : LNG船1隻とLNG燃料供給船2隻の竣工を予定し、前期竣工の5隻と合わせ安定利益を積み増し。
- 海洋事業 : FSRU、FPSO共に前期並みの損益見通し。

⇒ エネルギー・海洋事業全体では、前期好況であった油送船の減益に伴い、前期比減益の見込み。

### 製品輸送事業 [550億円（-476億円）]

#### ■ コンテナ船事業 [520億円（-651億円）]

- ONE : 好調な荷動きや運賃市況がしばらくは継続するも、期中にかけて軟化することを想定。

この想定をベースに業績を予想し、通期では前期比減益を見込む。

- その他 : 港湾・ロジスティクス事業は、取り扱い量の増加により、増益を見込む。

#### ■ 自動車船

前期第2四半期以降の荷動き回復傾向の継続を想定。半導体不足の影響懸念があるものの、前期中に実施した減船効果に加え、組織合理化、運航効率改善の効果を取り込み、黒字転換を目論む。

#### ■ フェリー・内航RORO船

比較的堅調な貨物輸送に加え、通期での国内旅客需要の回復を一定程度想定し、損益改善を見込む。

### 関連事業 [100億円（+5億円）]

- 不動産事業は安定的に利益貢献。客船事業および旅行業は新型コロナウイルス感染状況が改善しない場合、業績影響懸念あり。

**【配当】** 通期で1株当たり150円（中間70円+期末80円）を予定。（配当性向20%）

# ドライバルク船市況（スポット傭船料）

[補足資料1]

## 1. 2020年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	2020年度						通期
	上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況	2020年4-9月			2020年10月-2021年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	10,400	20,800	15,600	16,900	17,100	17,000	16,300
パナマックス	6,200	11,800	9,000	10,700	17,200	13,950	11,475
ハンディマックス	5,600	9,900	7,800	10,700	16,600	13,650	10,700
スモールハンディ	3,300	7,200	5,300	9,200	14,600	11,900	8,575
海外子会社運航船に関わる市況	2020年1-6月			2020年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	4,600	10,400	7,500	20,800	16,900	18,900	13,200

## 2. 2021年度(実績・見通し)

(単位：US\$/日)

船型	2021年度						通期
	上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況	2021年4-9月			2021年10月-2022年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	25,000	20,000	22,500	18,000	12,000	15,000	18,800
パナマックス	20,000	18,000	19,000	18,000	14,000	16,000	17,500
ハンディマックス	19,000	17,000	18,000	16,000	12,000	14,000	16,000
スモールハンディ	18,000	15,000	16,500	14,000	12,000	13,000	14,800
海外子会社運航船に関わる市況	2021年1-6月			2021年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	17,100	25,000	21,100	20,000	18,000	19,000	20,000

(註)

- 1) 黒字は一般市況実績。
- 2) 青字は見通し。見通しは、フリー船（スポット契約や2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。）
- 4) ケープサイズは5航路（2014年度通期決算発表より変更）、パナマックスは4航路、ハンディマックスは5航路、スモールハンディは6航路の平均。

# 油送船市況（スポット傭船料換算）

[補足資料2]

## 1. 2020年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2020年度						通期
		上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況		2020年4-9月			2020年10月-2021年3月			平均
		4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
原油船（VLCC）	中東-極東	92,900	19,900	56,400	10,300	-1,300	4,500	30,500
石油製品船（MR）	主要5航路	25,200	7,500	16,400	6,900	5,700	6,300	11,300
海外子会社運航船に関わる市況		2020年1-6月			2020年7-12月			平均
		1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
LPG船（VLGC）	中東-日本	50,600	33,400	42,000	39,700	66,900	53,300	47,700

(出所) 石油製品船及びLPG船：クレークソン

## 2. 2021年度(実績・見通し)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2021年度						通期
		上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況		2021年4-9月			2021年10月-2022年3月			平均
		4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
原油船（VLCC）	中東-極東			6,000			24,000	15,000
石油製品船（MR）	主要5航路							
海外子会社運航船に関わる市況		2021年1-6月			2021年7-12月			平均
		1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
LPG船（VLGC）	中東-日本	43,400						

(註)

(出所) 石油製品船及びLPG船：クレークソン

- 1) 黒字は一般市況実績。
- 2) 青字は見通し。見通しは、フリー船（スポット契約や2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) VLCCの市況は、中東-中国航路を前提とする。
- 4) 石油製品船の市況は、欧州-北米、北米-欧州、シンガポール-豪州、韓国-シンガポール、インド-日本の主要5航路単純平均。
- 5) LPG船は海外子会社で運航しており、暦年ベース（1-12月）の市況実績を表示。（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。）

# コンテナ運賃市況 (CCFI\*)

[補足資料3]

## 1. 2019年度 (実績)

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2019年度						通期平均
	上期 2019年4-9月			下期 2019年10月-2020年3月			
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	675	703	689	685	713	699	694
北米東岸向け	877	904	891	878	932	905	898
欧州向け	975	985	980	959	1,097	1,028	1,004
南米向け	539	632	586	646	676	661	623

## 2. 2020年度 (実績)

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2020年度						通期平均
	上期 2020年4-9月			下期 2020年10月-2021年3月			
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	741	937	839	1,150	1,333	1,241	1,040
北米東岸向け	930	1,034	982	1,275	1,493	1,384	1,183
欧州向け	1,007	1,056	1,032	1,471	3,106	2,289	1,660
南米向け	524	549	536	1,190	1,857	1,524	1,030

\*China Containerized Freight Index

# 自動車船 輸送台数

[補足資料4]

## 1. 2020年度（実績）

(単位：千台)

(完了ベース／航海備船を含む)	2020年度						
	上期		下期			通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q			
合計（欧州域内近海輸送も含む）	610	478	1,088	779	840	1,619	2,707

## 2. 2021年度（見通し）

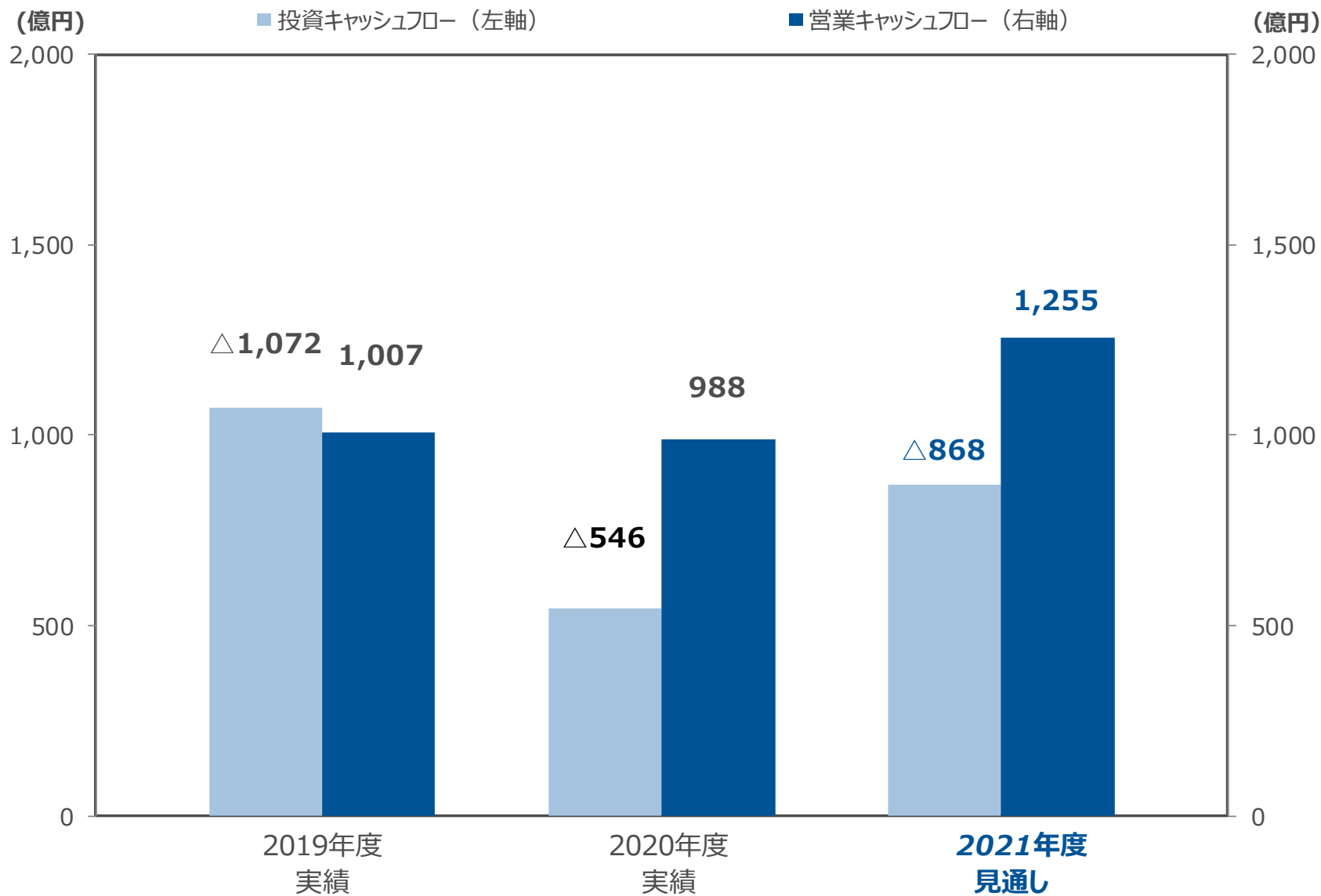
(単位：千台)

(進行基準／航海備船を含む)	2021年度		
	上期	下期	通期
合計（欧州域内近海輸送も含む）	1,748	1,679	3,427

\*青字は見通し

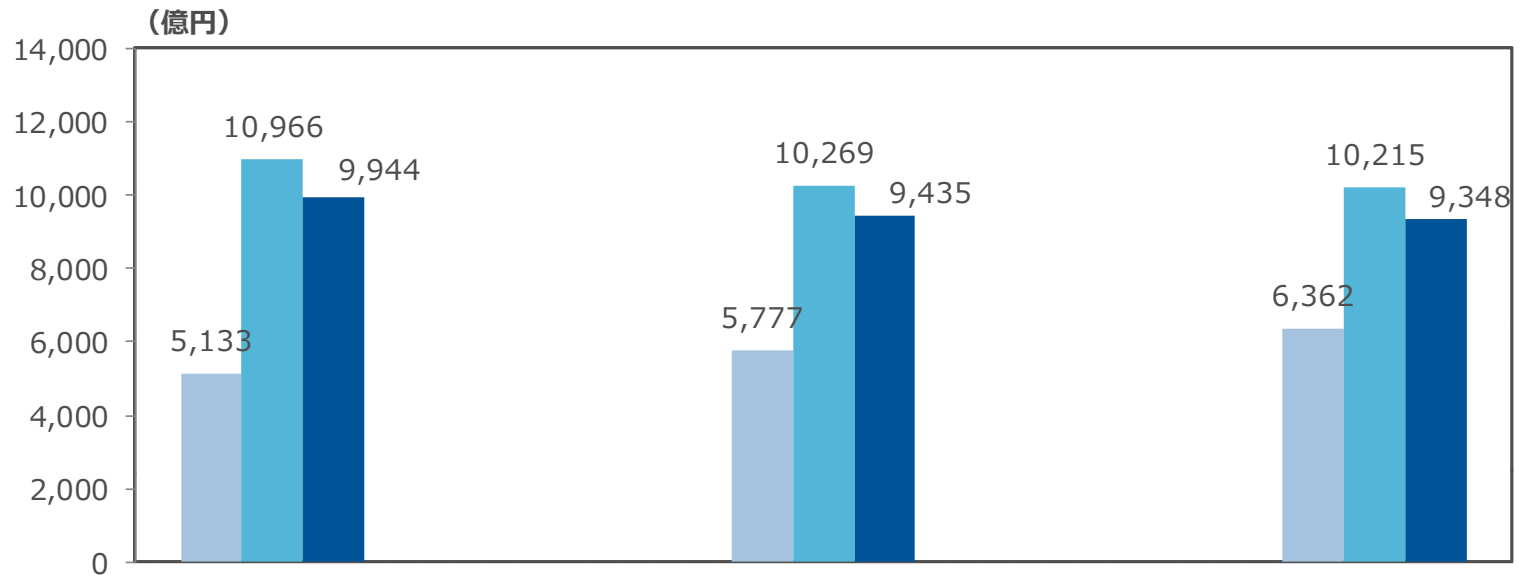
# キャッシュフロー

[補足資料5]



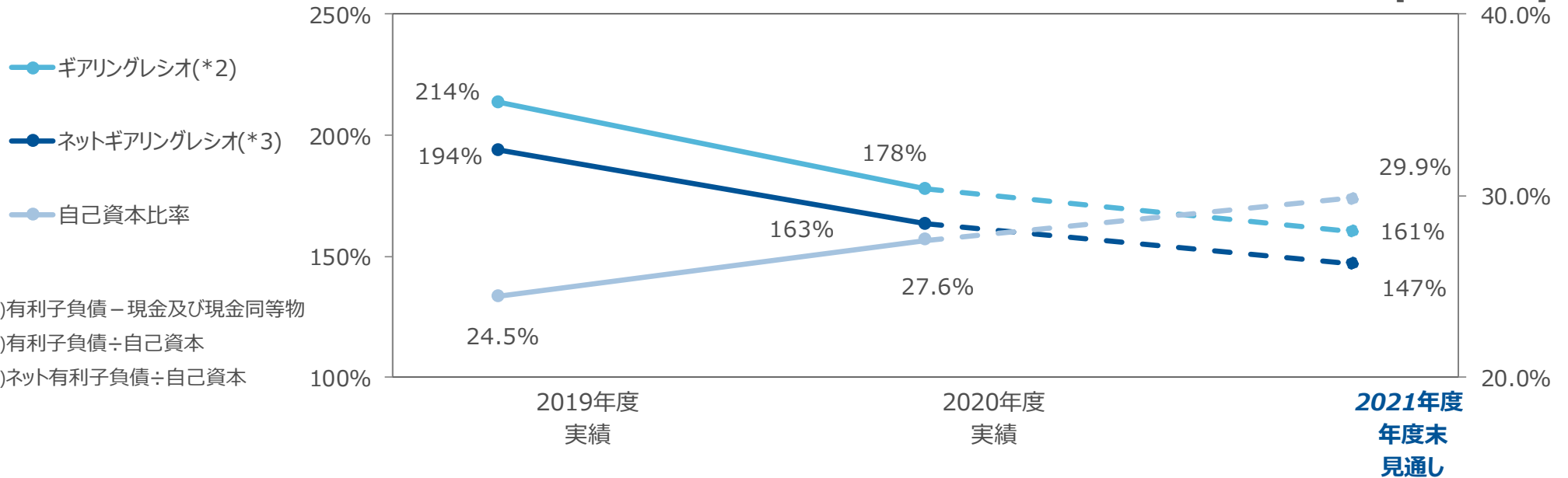
経常損益(億円)	550	1,336	<b>1,000</b>
親会社に帰属する当期純損益(億円)	326	900	<b>900</b>
平均為替	¥109.28/\$	¥105.95/\$	<b>¥105.00/\$</b>

- 自己資本
- 有利子負債
- ネット有利子負債(\*1)



[(ネット)ギアリングレシオ]

[自己資本比率]



(\*1)有利子負債 - 現金及び現金同等物

(\*2)有利子負債 ÷ 自己資本

(\*3)ネット有利子負債 ÷ 自己資本

(期末為替)

単体  
海外子会社

¥108.83/\$  
¥109.56/\$

¥110.71/\$  
¥103.50/\$

**¥105.00/\$**  
**¥105.00/\$**



# 船隊構成 (海洋事業含む)

		2020年 3月末	2021年3月末		2022年 3月末 (見込み)	
				1,000dwt		
ドライバルク船 事業	Capesize	84	81	16,067	86	
	中小型 一般バルカー	Panamax	18	23	1,876	33
		Handymax	54	49	2,717	59
		Small Handy	26	29	1,068	31
		(小計)	98	101	5,661	123
	木材チップ船	36	38	2,110	38	
	近海船	45	48	896	50	
	(小計)	263	268	24,734	297	
	(内、市況エクスポージャー)	(69)	(54)	-	(47)	
エネルギー・海洋 事業	油送船	原油タンカー	41	40	10,729	40
		プロダクトタンカー	22	22	1,446	16
		ケミカルタンカー (メタノールタンカー含む)	106	109	3,090	108
		LPGタンカー	9	9	501	10
		(小計)	178	180	15,767	174
	石炭船	48	44	4,026	35	
	SEP船 (2020年度第2四半期より集計に含む)	-	5	14	5	
	(小計)	226	229	19,806	214	
		(内、市況エクスポージャー)	(89)	(100)	-	(96)
	LNG船 (LNG燃料供給船・エタン船含む)	95	98	7,947	100	
	海洋事業	FPSO	6	6	1,689	9
LNG発電船		0	1	19	1	
FSU・FSRU		3	3	314	5	
サブシー支援船		3	3	27	3	
内航船 (内航RORO船除く)	30	28	105	28		
製品輸送 事業	自動車船	107	95	1,649	95	
	フェリー・内航RORO船	15	15	85	15	
関連事業・ その他	客船	1	1	4	1	
	その他	2	2	12	2	
小計		751	749	56,390	770	
製品輸送 事業	コンテナ船	64	60	5,608	47	
合計		815	809	61,997	817	

註1) 短期備船、J/V保有船を含む。

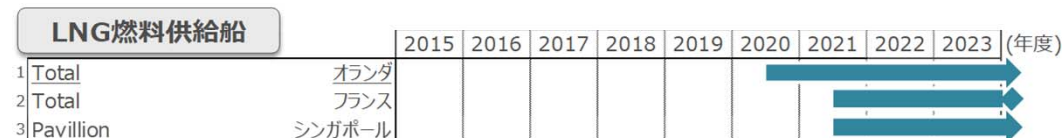
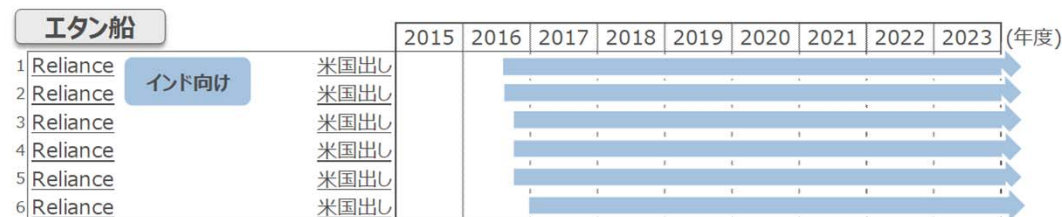
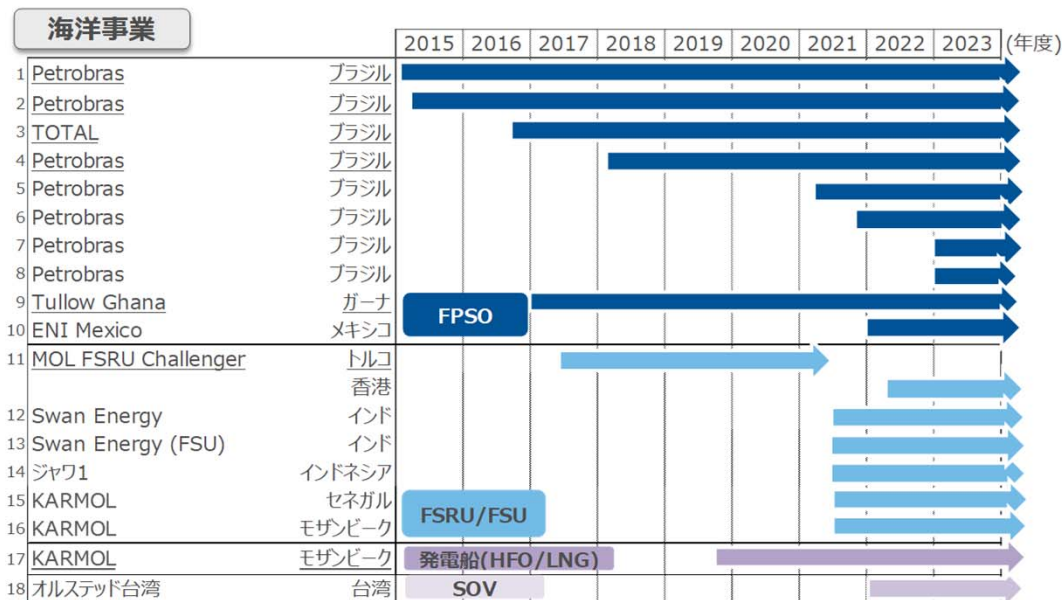
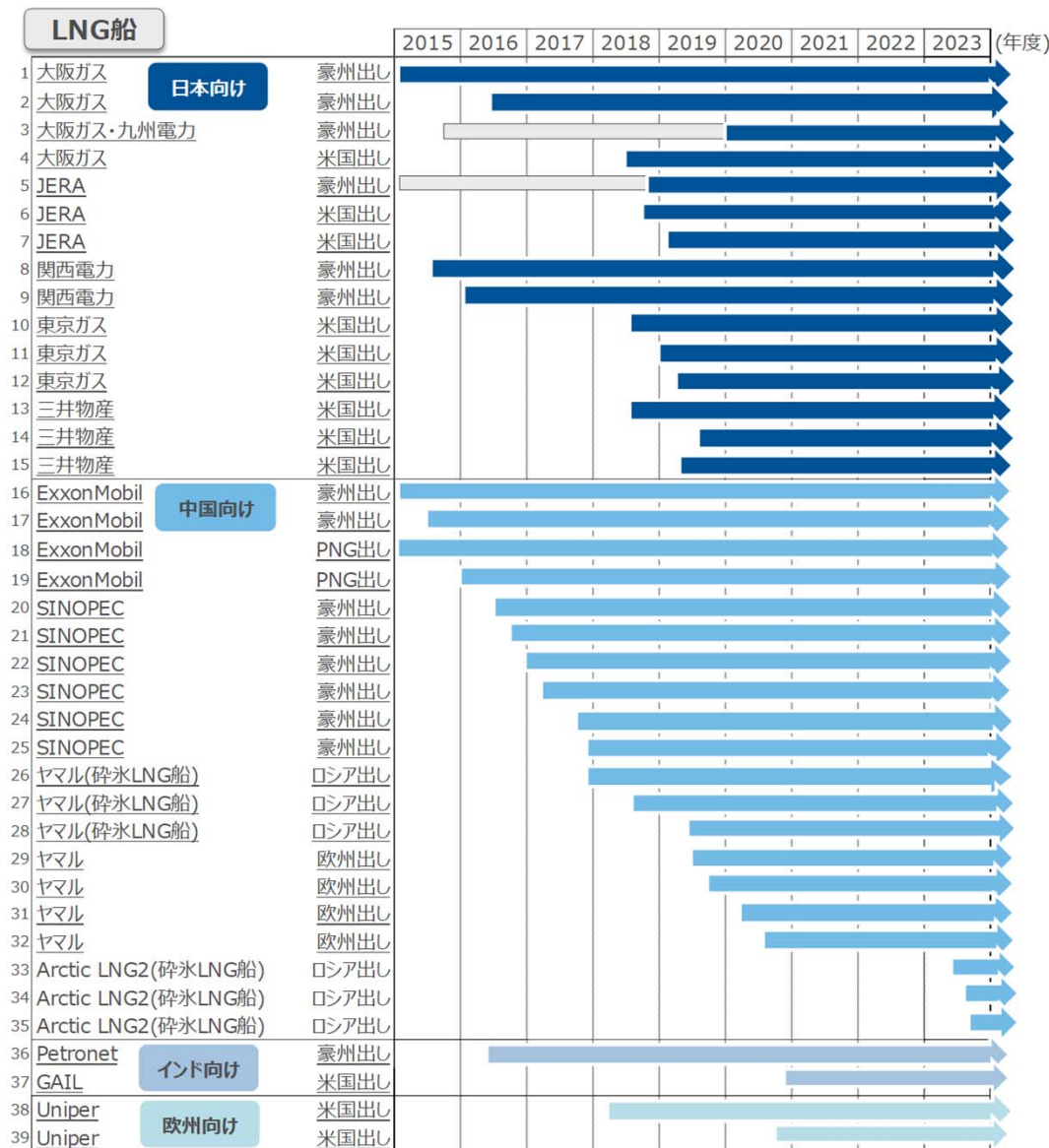
註2) 『市況エクスポージャー』= 中長期調達船で、2年以上の契約が付いていない船。

註3) コンテナ船はONE社が運航。

[補足資料7]

# LNG船・海洋事業 成約状況 (2015年度以降竣工船)

[補足資料8]



(註)下線は2021年3月末時点で稼働中