

# 2019年度（2020年3月期） 通期決算説明資料

2020年4月30日  
株式会社商船三井



# 目次

1. 2019年度 連結決算概要	P3-4
2. 2019年度 連結決算の要点	P5-6
3. 2020年度 連結業績予想(セグメント別)	P7
4. 2020年度 業績予想の要点	P9-10
5. 新型コロナウイルス対応について	P11-12
6. 経営計画について	P13
7. 補足資料 1-8	P15-22

(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. 2019年度 連結決算概要

\* 2019年度3Q決算発表時（2020年1月31日）の予想

(単位: 億円)	2019年度 実績					2018年度 実績			2019年度 前回見通し*	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期	増減		(通期)	差異
売上高	2,831	2,912	2,929	2,881	11,554	12,340	△ 786	△6%	11,400	+154
営業損益	68	51	122	△ 5	237	377	△ 139	△37%	250	△ 12
経常損益	140	141	211	58	550	385	+165	+43%	500	+50
親会社株主に帰属する 当期純損益	122	133	228	△ 158	326	268	+57	+21%	400	△ 73
為替 (註1)	¥111.22/\$	¥107.55/\$	¥108.49/\$	¥109.87/\$	¥109.28/\$	¥110.63/\$	△¥1.35/\$		¥108.82/\$	+¥0.46/\$
燃料油単価(全油種) (註2)	\$441/MT	\$435/MT	\$512/MT	\$478/MT	\$467/MT	¥456/\$	+\$11/MT		(註3)	-

註1) 期中平均値

註2) 補油単価の期中平均値

註3) 前回見通し作成における燃料油単価前提は、4Q HSFO \$370/MT、VLSFO \$610/MT

## 【経常損益】前年同期比増減要因分析

(単位: 億円)

為替変動	△12	前年同期比	¥1.35/\$	円高
燃料油価格変動	△21	前年同期比	\$11/MT	上昇
積取り・運賃変動・その他	+199			
(差し引き)	+165			

# 1. 2019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

\* 2019年度3Q決算発表時 (2020年1月31日)の予想

(単位: 億円)	2019年度 実績					2018年度 実績			2019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	672	695	714	688	2,771	2,911	△ 139	△5%	2,750	+21
	(石炭船以外)	24	28	55	12	120	219	△ 98	△45%	120	0
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、	689	702	745	755	2,893	2,809	+84	+3%	2,900	△ 6
	LNG船、海洋事業	60	56	88	49	254	211	+42	+20%	220	+34
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、	1,191	1,230	1,176	1,156	4,754	5,451	△ 697	△13%	4,600	+154
	フェリー・内航RORO船	27	39	31	△ 31	67	△ 122	+189	-	70	△ 2
うち、コンテナ船事業		583	558	569	552	2,264	2,769	△ 505	△18%	2,100	+164
		17	38	3	△ 18	41	△ 143	+184	-	50	△ 8
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	238	244	247	235	965	1,011	△ 45	△5%	990	△ 24
		36	27	36	22	123	129	△ 5	△4%	120	+3
その他		39	39	45	44	168	156	+11	+8%	160	+8
		8	1	20	4	34	25	+8	+34%	20	+14
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		△ 17	△ 10	△ 20	0	△ 49	△ 77	+27	-	△ 50	0
連結		2,831	2,912	2,929	2,881	11,554	12,340	△ 786	△6%	11,400	+154
		140	141	211	58	550	385	+165	+43%	500	+50

註) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

## 2. 2019年度 連結決算の要点 ( I )

### 【概況・ダイジェスト】

◆売上高 : 前期比減。前年同期に残っていたコンテナ船事業当社単体売上げの剥落等による。

◆経常利益 : 前期比+165億円 (+43%) の大幅改善。

ドライバルク船事業 – 市況高騰期に締結した有利契約の更改と市況要因により、前期比悪化

エネルギー輸送事業 – 油送船の好市況とLNG船の長期契約による利益積上げにより、前期比改善

製品輸送事業 – ONE社の黒字化により、前期比大幅改善

### 【セグメント別】 [2019年度経常損益実績(前年同期比増減)]

#### ドライバルク船事業 [ 120億円 (-98億円) ]

- ケープサイズ : 夏場から秋口にかけて市況は一時上昇したものの、期初はブラジル鉱山ダム決壊事故の影響、秋以降は積地側の天候不順やコロナウイルスの影響もあり、全般的に市況は低迷。市況高騰期に締結された長期契約の更改に伴う運賃収入減もあり、前期比減益。
- 中小型船 : 調整局面が続く中、短期の傭船コスト減や配船効率化により、前期並みの損益を維持。

#### エネルギー輸送事業 [ 254億円 (+42億円) ]

##### ■ 油送船

- 原油船 : 上期の市況は総じて弱含みに推移するも、秋以降は中東情勢、米国による中国船社への制裁等の影響で市況が高騰。以降も市況は比較的堅調に推移し、中長期契約からの安定利益と合わせ、損益改善。
- プロダクト船 : 下期は原油船市況の好影響と適合油関連の軽油輸送需要の増加を受け市況が改善し、損益改善。
- その他 : メタノール船は着実に安定利益を計上。LPG船も市況好調により損益改善。

## 2. 2019年度 連結決算の要点（Ⅱ）

### ■ LNG船・海洋事業

- LNG船は、ヤマル向け砕氷船を含む8隻が期中に竣工。海洋事業も、FSRU・FPSO等の既存プロジェクトが順調に稼働。  
⇒ エネルギー輸送事業全体として、油送船の損益改善に加え、LNG船・海洋事業・石炭船による安定利益の積み増しにより前年同期比で42億円の増益。

### 製品輸送事業 [67億円 (+189億円)]

#### ■ コンテナ船事業 [41億円 (+184億円)]

- ONE：統合2年目となった当期は、サービスが安定化し、シナジー効果も順調に進捗。米中貿易摩擦や新型コロナウイルスの影響により荷動きや市況は期初の想定を下回るも、機動的な減便による消席率維持や貨物ポートフォリオ見直しなどを実行し、黒字化を達成。前年比で損益は大幅に改善。
- その他（ONE以外）：ターミナル・ロジスティクス事業は、取り扱い量の減少により、前年比減益。

#### ■ 自動車船

米中貿易摩擦や中国の排ガス規制強化による影響に加え、期末には新型コロナウイルスの感染拡大により、前年比で輸送台数は減少するも、配船合理化や運航効率改善の取り組みを継続し、損益は前年比で改善。

#### ■ フェリー・内航RORO船

モーダルシフト進展による好調な貨物輸送需要と新造船投入を機とする旅客獲得努力により、前年同期比で増益。

⇒ コンテナ船事業の大幅な損益改善により、製品輸送事業全体においても上期から継続して黒字を確保。

**【配当】** 前回発表通り、通期で1株当たり65円を予定（うち中間配当30円を実施済み）。通期配当性向は23.8%。

### 3. 2020年度 連結業績予想（セグメント別）

(単位: 億円)		2020年度 予想		2019年度 実績	
		(1Q)	(通期)	(1Q)	(通期)
ドライバルク船事業	ドライバルク船 (石炭船以外)	5	△ 20 ~ △ 100	24	120
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	50	150 ~ 120	60	254
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	△ 130	△ 250 ~ △ 410	27	67
	うち、コンテナ船事業	△ 45	△ 130 ~ △ 240	17	41
関連事業 ・その他	不動産、曳船、商社、客船等	10	80 ~ 50	45	158
調整（消去・全社）		△ 5	△ 60	△ 17	△ 49
連結		△ 70	△ 100 ~ △ 400	140	550

<予想策定前提>

為替 : ¥105.00/\$  
 燃料油単価(HSFO) : \$268/MT  
 燃料油単価(LSFO) : \$403/MT

Intentionally Blank



## 4. 2020年度 業績予想の要点（Ⅰ）

### 【概況・ダイジェスト】

- ◆ 第1四半期 : 航海完了基準適用を考慮し、2月から5月までの荷動き前提に基づき算出。
- ◆ 20年度通期 : 新型コロナウイルスの収束時期が見通せない中、半年で収束に向かうケースと1年継続するケースの2つを想定し、経常利益はレンジでの概算。

### 【セグメント別】 [2020年度通期予想経常損益]

#### ドライバルク船事業 [▲20～▲100億円]

- ケープサイズ : 中国への荷動きは同国の投資策もあり足下では堅調に推移。最終製品である自動車・建材などの消費減に伴う今後の鉄鋼原料の荷動き減を想定。中長期契約を基盤とする安定利益を見込む一方、短期契約船については大幅な損益悪化。
- 中小型船 : 一般産業向け原料・資材における荷動きへの影響が想定されるものの、市況エクスポージャーの縮減に努めてきた結果、業績への影響は限定的。
- 専用バルカー : オープンハッチ船、長期契約のない木材チップ船は、市況が低迷する中、荷動きの変動に合わせた船腹調整が困難であり、大幅な損益悪化。

#### エネルギー輸送事業 [150～120億円]

##### ■ 油送船

- 原油船 : 原油価格下落による洋上備蓄などの一時的需要もあり足下好市況ながら、通期では世界経済停滞に伴う実需減少による市況下落を想定。

## 4. 2020年度 業績予想の要点（Ⅱ）

- プロダクト船：原油船同様、足下好市況ながら通期では世界経済停滞に伴う実需減少による市況下落を想定。
- メタノール船：長期契約による安定利益を見込む。
- LNG船・海洋事業
  - LNG船：長期契約を基盤に安定利益を確保。
  - 海洋事業：FSRU 1隻が中期契約終了後、次の長期契約までの端境期となることにより大幅減益。

### 製品輸送事業 [▲250～▲410億円]

- コンテナ船 [▲130～▲240億円]
  - ：足下の荷動きは、1～2割程度の減少となっており機動的な減便にて対応するも、今後は欧米を中心とした需要低迷による大幅な荷動き減を想定。
- 自動車船：メーカー各社の大幅減産に伴い4月、5月を中心に大幅な荷動き減と、新型コロナウイルス収束後の緩やかな荷動き回復を想定。
- フェリー・内航RORO船
  - ：堅調な貨物輸送を想定する一方、旅客需要の大幅減がしばらく続くことを想定。

### 関連事業・その他 [80～50億円]

不動産事業は着実な利益を見込む一方、客船事業はクルーズ船催行中止期間を一定程度想定。

【配当】未定（配当性向20%の基本方針を維持）

## 5. 新型コロナウイルス対応について（Ⅰ）

当社では、

**安全運航の継続を通じた輸送インフラの提供が  
当社の最重要ミッションである**

と考え、必要な物資や資源の供給のため安全かつ安定的な輸送が継続できるよう  
次の3点を目標に対策を実施中



**1** 当社運航船の安全運航、安定輸送の徹底



**2** 顧客・取引先等と当社役職員の安全確保・感染拡大の防止



**3** 現状の長期化を想定した上での事業継続体制の構築

## 5. 新型コロナウイルス対応について（Ⅱ）

### 当社運航船

#### ■ 現状の対応：

- 寄港時、外部からの訪船者を入出港や荷役作業に必要な人のみに制限
- 訪船者には本船から渡すマスクを必ず着用させることによって、感染リスクを抑制

#### ■ 課題：

- 各国における陸上側の移動制限、航空便の運航停止などにより、乗組員交代に支障が出ており、関係機関等を通じて各国政府に働き掛けを行っている
- 造船所や修繕ドックにおいてワーカー不足による工期遅延などは起こっているものの、グループ運航船の稼働は平常通り継続できている

### 陸上事務所

#### ■ 現状の対応：

- 本支店では3月9日からいち早く全面在宅勤務に移行（4月第4週時点の出勤率は約6%）。通勤やオフィス、営業活動での対人接触を極力なくすことで、取引先・社員の健康と安全を確保
- 海外法人でも現地事情に即した在宅勤務体制を構築

#### ■ 課題：

- 当初は通信・システムに起因する問題がいくつか生じ、業務効率が落ちるケースも見られたが、ひとつひとつ改善を進め、現在では緊急事態下でも平時同様に事業継続可能な体制を確立できている

## 6. 経営計画について

### 現状 認識

新型コロナウイルスの感染拡大や原油価格大幅下落は、**当社の中長期的な経営戦略に重大な影響を及ぼす**と認識。

### 対応

緊急事態下で事業を継続するため、投資計画の見直しや市況エクスポージャーの縮減といった**「守りの策」を早急に固める**と共に、新型コロナウイルス収束後の世界で**反転攻勢を実現するための戦略を策定し実行する**べく、橋本副社長を委員長とする**「ローリングプラン特別委員会」を設置**した。

### 今後の 見通し

今年度の**経営計画については**、同委員会において新型コロナウイルスの影響範囲と規模を冷静に見極めた上で、**守りと中長期的な成長の両方に目配りして策定**する。（5月末を目処に、纏まり次第開示予定）

Intentionally Blank

# ドライバルク船市況（スポット傭船料）

[補足資料1]

## 1. 2019年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	2019年度						通期
	上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況	2019年4-9月			2019年10月-2020年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	11,400	29,300	20,400	22,200	4,600	13,400	16,900
パナマックス	9,500	15,900	12,700	11,700	5,700	8,700	10,700
ハンディマックス	8,500	12,500	10,500	10,800	6,600	8,700	9,600
スモールハンディ	6,100	8,400	7,300	8,200	4,500	6,400	6,800
海外子会社運航船に関わる市況	2019年1-6月			2019年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	8,700	11,400	10,100	29,300	22,200	25,700	17,900

## 2. 2020年度(見通し)

(単位：US\$/日)

船型	2020年度					当社業績見通し上の市況前提 通期
	足下市況	FFA (海上運賃先物)				
		2020年7-9月	2020年10-12月	2021年1-3月		
当社（単体）運航船に関わる市況						
ケープサイズ	8,531	12,113	13,419	8,638	11,000 ~ 7,000	
パナマックス	5,496	8,309	8,984	7,969	9,000 ~ 7,000	
ハンディマックス	4,208	7,864	8,564	7,682	7,500 ~ 6,500	
スモールハンディ	2,590	6,725	6,988	6,000	6,750 ~ 6,000	

(註)

- 黒字は一般市況実績。
- 青字は2020年4月23日時点のBaltic Exchange公表値。ケープサイズはCapesize 5TC、パナマックスはPanamax74 4TC、ハンディマックスはSupramax 10TC、スモールハンディはHandysize28を参照。
- 赤字は見通し。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。
- 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。）
- 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10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. 2019年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2019年度						通期
		上期		下期		平均		
当社（単体）運航船に関わる市況		2019年4-9月		2019年10月-2020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	13,800	26,900	20,400	96,600	89,200	92,900	56,600
石油製品船（MR）	主要5航路	11,600	10,600	11,100	20,200	17,700	19,000	15,000
海外子会社運航船に関わる市況		2019年1-6月		2019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	13,900	50,300	32,100	53,600	66,300	59,900	46,000

(出所) 石油製品船及びLPG船：クラークソン

## 2. 2020年度(見通し)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2020年度				当社業績見通し上の市況前提 通期
		足下市況	FFA (海上運賃先物)			
当社（単体）運航船に関わる市況			2020年7-9月	2020年10-12月	2021年1-3月	
原油船（VLCC）	中東-極東	194,046	53,809	51,464	43,393	18,333 ~ 13,333

(註)

- 黒字は一般市況実績。
- 青字は2020年4月23日時点にてBaltic Exchangeが公表したWorld Scaleを元に、当社にて傭船料換算した値。2021年1-3月FFAは、2020年Flat Rateを用いて算出。
- 赤字は見通し。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。
- VLCCの市況は、中東-中国航路を前提とする。
- 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。
- 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. 2018年度 (実績)

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2018年度						通期平均
	上期 2018年4-9月			下期 2018年10月-2019年3月			
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	620	711	665	812	697	755	710
北米東岸向け	840	896	868	991	883	937	903
欧州向け	1,008	1,083	1,045	1,021	1,094	1,057	1,051
南米向け	546	642	594	576	573	574	584

## 2. 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

\*China Containerized Freight Index

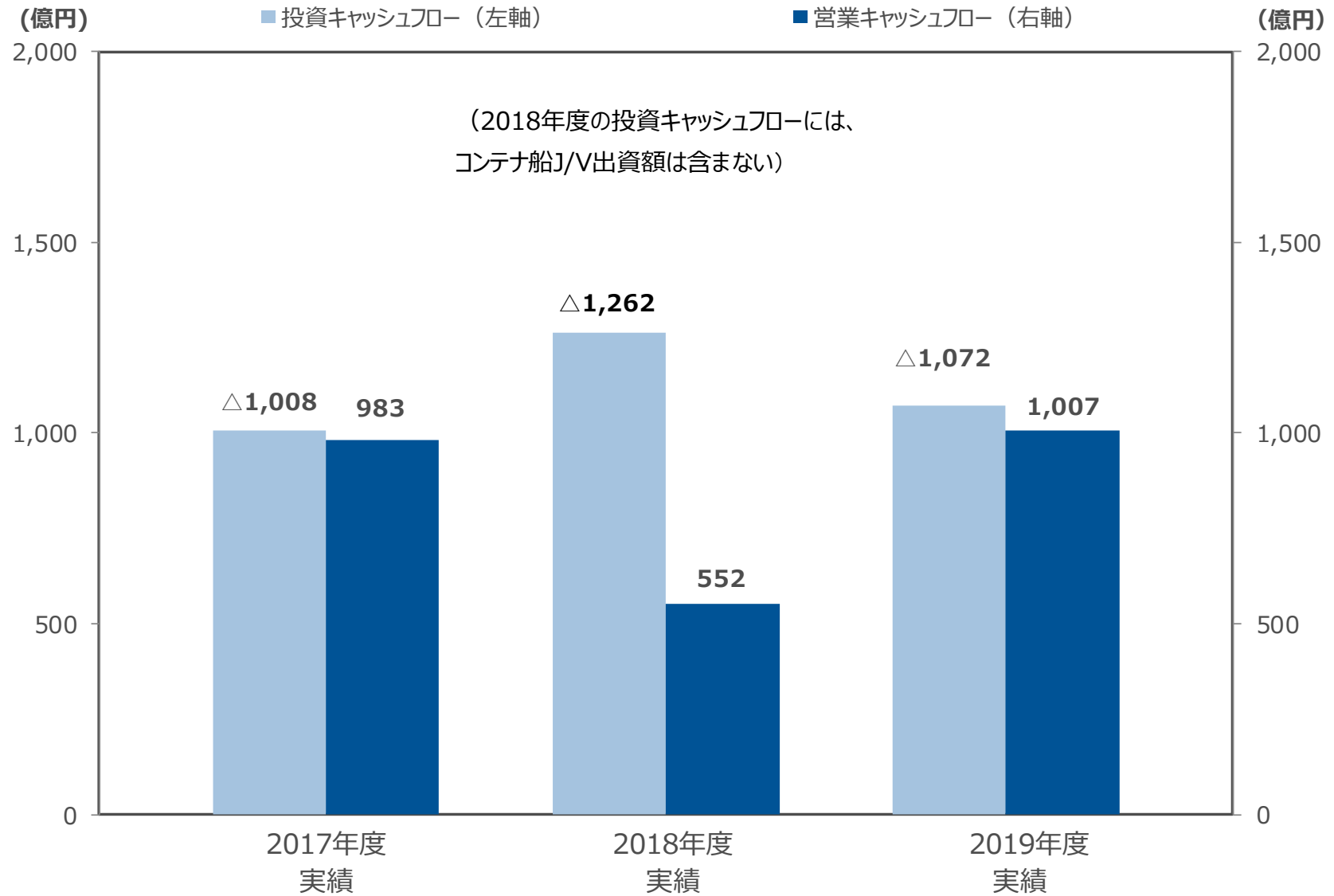
### 1. 2019年度（実績）

（単位：千台）

（完了ベース／航海備船を含む）	2019年度						
			上期			下期	通期
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計	1,016	972	1,988	884	899	1,783	3,771

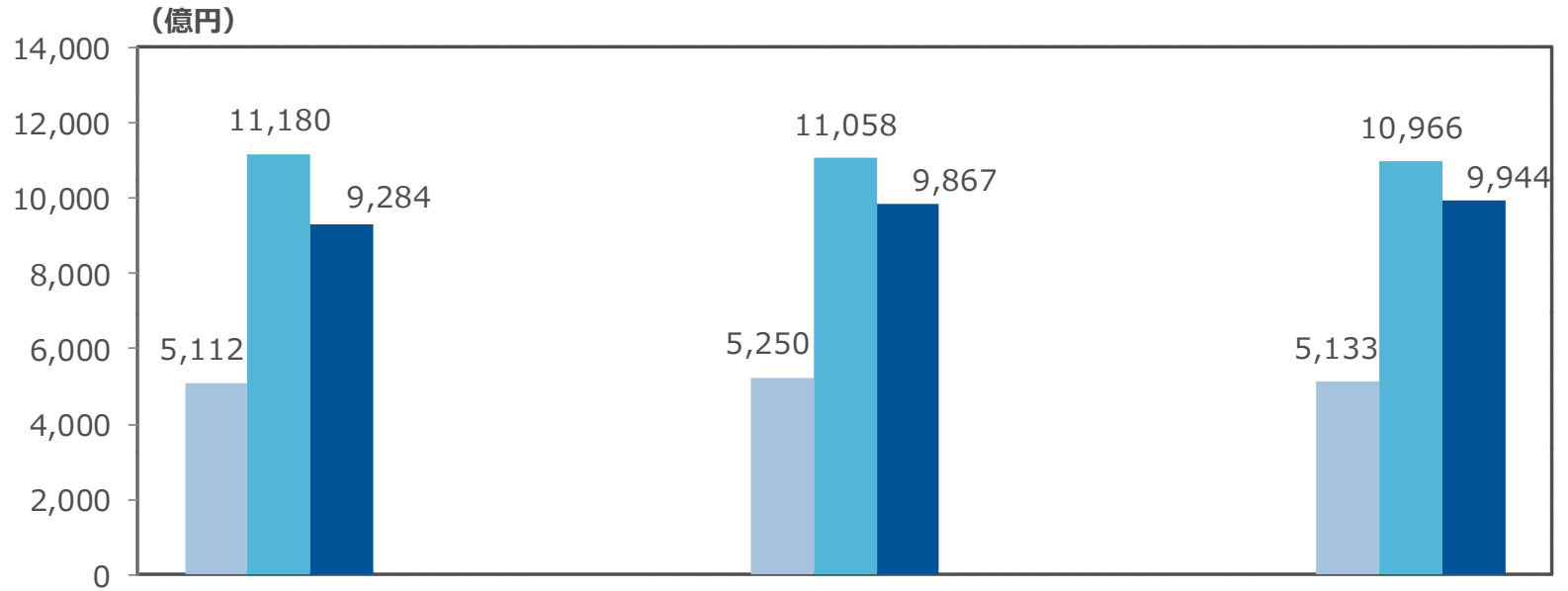
### 2. 2020年度（見通し）

（完了ベース／航海備船を含む）	2020年度
合計	<b>2019年度並みを想定していた荷量から通期で2～3割減</b>



経常損益(億円)	314	385	550
親会社に帰属する当期純損益(億円)	△ 473	268	326
平均為替	¥111.08/\$	¥110.63/\$	¥109.28/\$

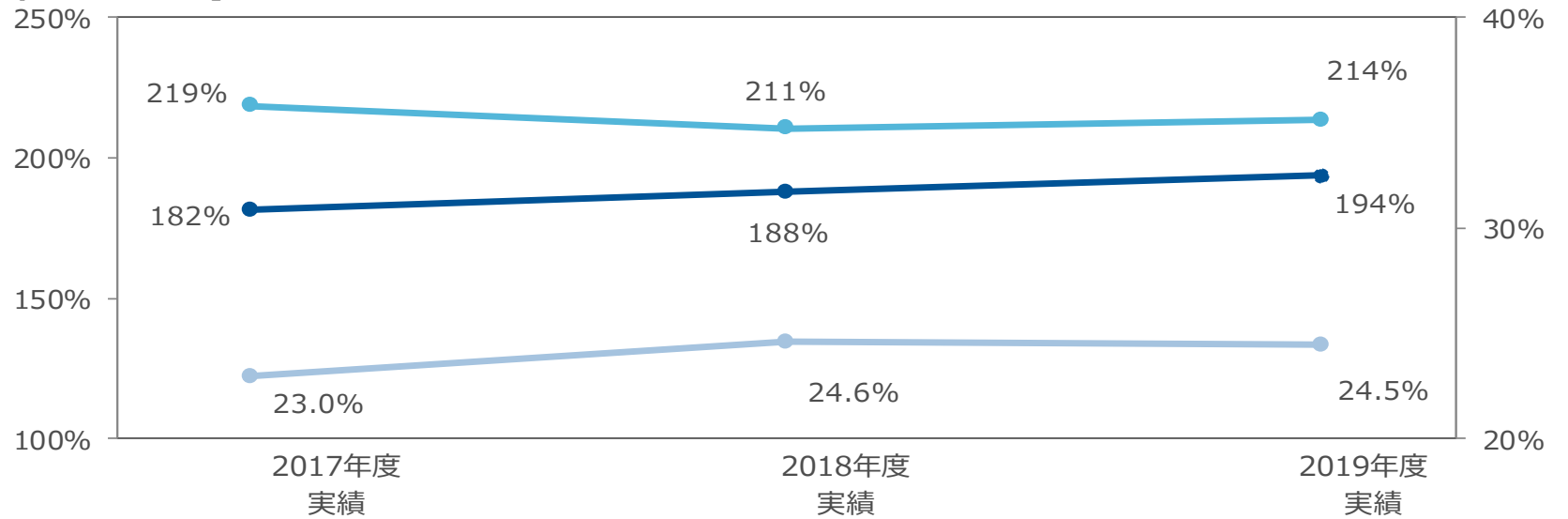
- 自己資本
- 有利子負債
- ネット有利子負債(\*1)



[(ネット)ギアリングレシオ]

- ギアリングレシオ(\*2)
- ネットギアリングレシオ(\*3)
- 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

¥106.24/\$  
¥113.00/\$

¥110.99/\$  
¥111.00/\$

¥108.83/\$  
¥109.56/\$

# 船隊構成 (海洋事業含む)

[補足資料7]

		2019年 3月末	2020年3月末		
			1,000dwt		
ドライバルク船 事業	Capesize	94	84	16,648	
	中小型 一般バルカー	Panamax	21	18	1,449
		Handymax	50	54	2,973
		Small Handy	32	26	952
		(小計)	103	98	5,374
	木材チップ船	39	36	2,017	
	近海船	47	45	805	
(小計)	283	263	24,844		
	(内、市況エクスポージャー)	(62)	(69)	-	
エネルギー輸送 事業	油送船	原油タンカー	42	41	11,011
		プロダクトタンカー	21	22	1,441
		ケミカルタンカー (メタノールタンカー含む)	110	106	3,050
		LPGタンカー	8	9	502
		(小計)	181	178	16,003
	石炭船	47	48	4,433	
	(小計)	228	226	20,436	
		(内、市況エクスポージャー)	(97)	(97)	-
	LNG船 (エタン船含む)	87	95	7,679	
	海洋事業	FPSO	6	6	1,689
FSU・FSRU		4	4	386	
サブシー支援船		3	3	27	
内航船 (内航RORO船除く)	31	30	102		
製品輸送 事業	自動車船	113	107	1,810	
	フェリー・内航RORO船	16	15	85	
関連事業・ その他	客船	1	1	5	
	その他	2	2	12	
小計		774	752	57,075	
製品輸送 事業	コンテナ船	65	64	5,900	
合計		839	816	62,974	

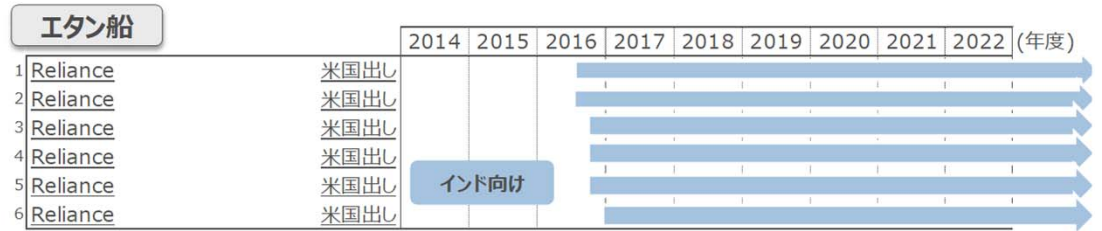
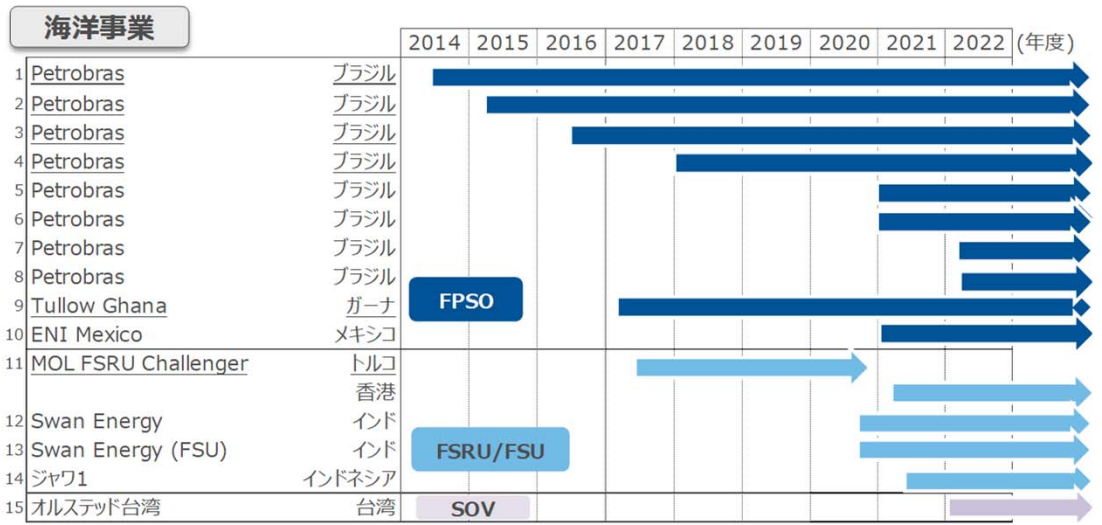
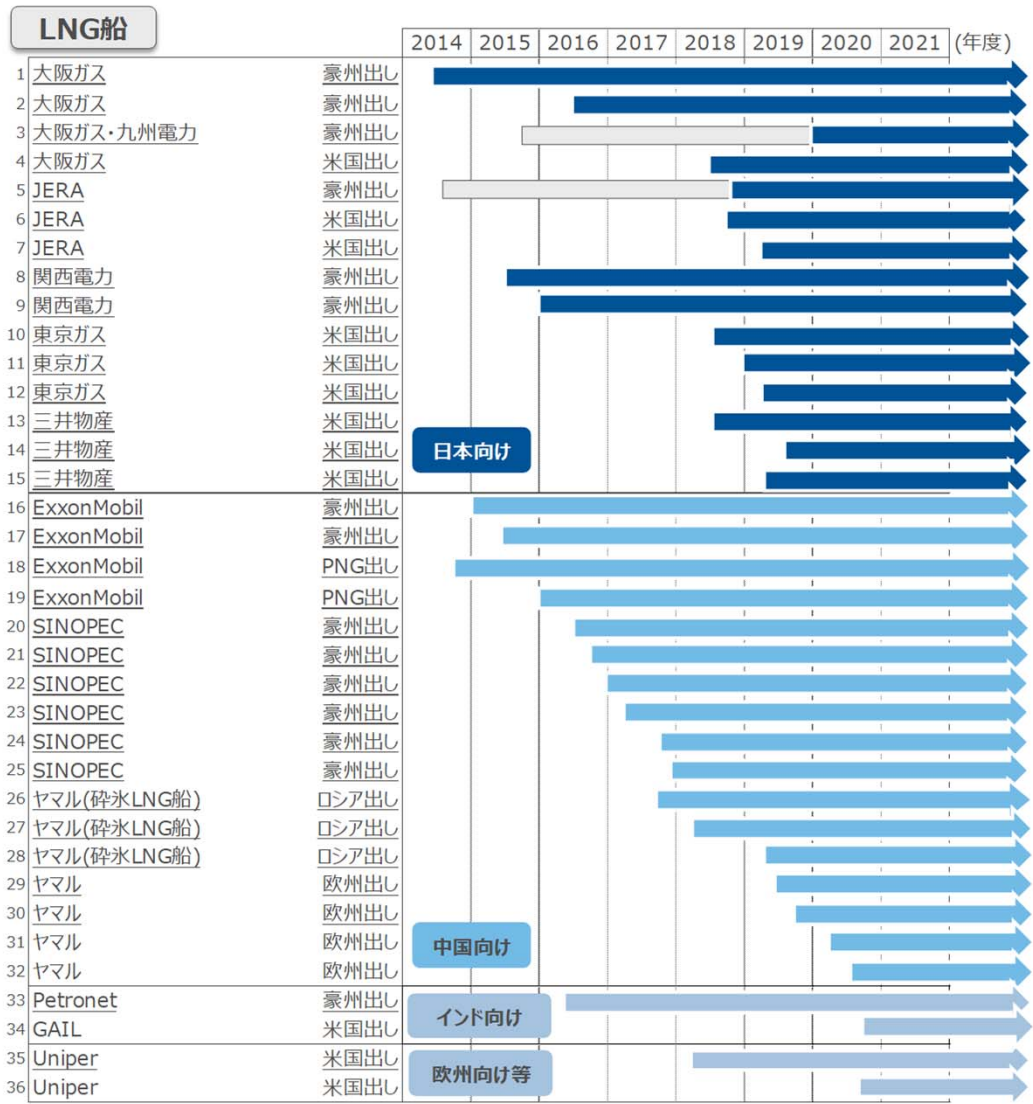
註1) 短期備船、J/V保有船を含む。

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。

# LNG船・海洋事業 成約状況 (2014年度以降竣工船)

[補足資料8]



(註)下線は2020年3月末時点で稼働中