

2019年度（2020年3月期） 第3四半期 決算説明資料

2020年1月31日
株式会社商船三井



目次

1. 2019年度 第3四半期 連結決算概要	P3-4
2. 2019年度 第3四半期 連結決算の要点	P5-6
3. 2019年度 連結業績予想	P7-8
4. 2019年度 連結業績予想の要点	P9-10
5. 損益改善へのロードマップ [°]	P11
6. SOx規制対応状況	P12
7. 補足資料 1-8	P13-20

(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 第3四半期 連結決算概要

(単位: 億円)	2019年度 実績				2018年度 実績				増減	
	1Q	2Q	3Q	4-12月実績	1Q	2Q	3Q	4-12月実績		
売上高	2,831	2,912	2,929	8,672	3,044	3,154	3,223	9,422	△749	△8%
営業損益	68	51	122	243	36	110	149	296	△53	△18%
経常損益	140	141	211	492	2	100	144	246	+246	+100%
親会社株主に帰属する 当期純損益	122	133	228	484	△16	74	143	200	+283	+141%
為替	¥111.22/\$	¥107.55/\$	¥108.49/\$	¥109.09/\$	¥107.95/\$	¥110.99/\$	¥112.53/\$	¥110.49/\$	△¥1.40/\$	△1%
燃料油単価(全油種)	\$441/MT	\$435/MT	\$512/MT	\$464/MT	\$438/MT	\$479/MT	\$478/MT	\$464/MT	△\$0/MT	△0%

註1) 為替・燃料油単価：期中平均値

註2) 燃料油単価：平均補油単価

【経常損益】前年同期比増減要因分析

(単位: 億円)

為替変動	△9	前年同期比	¥1.40/\$	円高
燃料油価格変動	+0	前年同期比	\$0/MT	下落
積取り・運賃変動・その他	+255			
(差し引き)	+246			

1. 2019年度 第3四半期 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 実績				2018年度 実績				増減	
(単位: 億円)		1Q	2Q	3Q	4-12月実績	1Q	2Q	3Q	4-12月実績		
ドライバルク船事業	ドライバルク船	672	695	714	2,082	660	766	781	2,207	△124	△6%
	(石炭船除く)	24	28	55	107	38	48	85	172	△65	△38%
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、	689	702	745	2,138	647	707	782	2,138	0	△0%
	LNG船、海洋事業	60	56	88	204	31	48	57	137	+67	+49%
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、	1,191	1,230	1,176	3,597	1,450	1,385	1,355	4,191	△593	△14%
	フェリー・内航RORO船	27	39	31	98	△56	△29	△34	△120	+218	-
うち、コンテナ船事業		583	558	569	1,711	824	645	677	2,147	△435	△20%
		17	38	3	59	△47	△53	△42	△142	+202	-
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	238	244	247	730	249	253	258	760	△30	△4%
		36	27	36	100	33	27	39	100	0	+0%
その他		39	39	45	123	37	41	45	124	0	△1%
		8	1	20	30	6	4	6	17	+12	+69%
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		△17	△10	△20	△49	△51	0	△10	△61	+12	-
連結		2,831	2,912	2,929	8,672	3,044	3,154	3,223	9,422	△749	△8%
		140	141	211	492	2	100	144	246	+246	+100%

注) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

2. 2019年度 第3四半期 連結決算の要点 (I)

【概況・ダイジェスト】

- ◆売上高 : 前年同期比減。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 : 前年同期比で大幅増益(2倍)。エネルギー輸送は、油送船の好市況とLNG船の長期契約による利益積み増しが寄与し、増益。統合2年目のコンテナ船事業 (ONE社) が黒字化し大幅に損益を改善。

【セグメント別】 [2019年度 3Q累計経常損益実績(前年同期比増減)]

ドライバルク船事業 [107億円 (-65億円)]

- 市況連動船 : ケープサイズは、ブラジル鉱山ダム決壊事故の影響等による低迷から回復し、7月以降は堅調に推移するも、9月上旬をピークに市況は軟化。好況期の利益を取り込むも、前年同期比 (3Q累計) では減益。中小型船は、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、利益を確保。
 - 長期契約船 : 鉄鋼原料船は、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により前年比減益なるも、木材チップ船と合わせ、引き続き安定利益を確保。
- ⇒ 前回発表時想定並みの利益を確保。

エネルギー輸送事業 [204億円 (+67億円)]

■ 油送船

- 原油船 : 中東情勢、米国による一部船社への制裁等の影響で一時的に市況が高騰し、それ以降も比較的高位で推移し、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 : 原油船好況の影響もあり3Qは市況が好転し、減船とプール運航を通じた配船効率化と合わせ、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も市況好調により損益改善。

2. 2019年度 第3四半期 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7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67億円の増益。

製品輸送事業 [98億円 (+218億円)]

■ コンテナ船事業 [59億円 (+202億円)]

- ONE：3Qにおいて、北米航路の積高は前年を下回って推移したが減便による消席率維持や貨物ポートフォリオ見直しを
実行し、欧州航路・南米航路では需給が改善。3四半期連続で黒字を達成し、前年同期比で大幅に損益は改善。
- その他（ONE以外）：ロジスティクスは、航空貨物取扱高の減少により、前年同期比減益。

■ 自動車船

上期に顕著であった欧州・北米出し中国向けおよび欧州域内の荷動き減等の影響が3Qにおいても残ったものの、配船合理化などによる運航効率改善により、損益は改善。

■ 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。

調整（全社・消去）

為替差損益の変動等により、前年同期比改善。

3. 2019年度 連結業績予想

* 2019年度2Q決算発表時 (2019年10月31日)の予想

(単位: 億円)	2019年度							2018年度	増減
	上期実績	下期見通し		通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異	通期実績		
		3Q実績	4Q見通し						
売上高	5,743	2,929	2,727	5,656	11,400	11,730	△330	12,340	△940
営業損益	120	122	6	129	250	260	△10	377	△127
経常損益	281	211	7	218	500	500	0	385	+114
親会社株主に帰属する 当期純損益	256	228	△84	143	400	400	0	268	+131

<見通し策定前提>

為替:	前回 ¥108 (3Q/4Q)	→	今回 ¥108 (4Q)
燃料油単価(HSFO):	前回 \$415/MT (3Q/4Q)	→	今回 \$370/MT (4Q)
燃料油単価(VLSFO):	前回 \$580/MT (3Q/4Q)	→	今回 \$610/MT (4Q)

(参考) 経常損益へのSensitivity	
2019年度	
為替:	±0.5億円/¥1/\$ (残り3ヶ月間)
燃料単価:	±0.1億円/\$1/MT (残り3ヶ月間)

【cf】前年度実績	上期	下期		通期	
		3Q	4Q		
売上高	6,198	3,223	2,918	6,141	12,340
営業損益	147	149	80	229	377
経常損益	102	144	138	282	385
親会社株主に帰属する 当期純損益	57	143	67	211	268

為替(期中平均)	¥109.47/\$	¥112.53/\$	¥111.05/\$	¥111.79/\$	¥110.63/\$
燃料単価(期中平均)	\$457/MT	\$478/MT	\$432/MT	\$455/MT	\$456/MT

3. 2019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

* 2019年度2Q決算発表時 (2019年10月31日)の予想

(単位: 億円)	2019年度								2018年度	
	上期実績	下期見通し		通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異	2018年度 通期実績	増減		
		3Q実績	4Q見通し							
ドライバルク船事業 ドライバルク船 (石炭船除く)	1,367	714	667	1,382	2,750	2,820	△70	2,911	△161	
	52	55	12	67	120	120	0	219	△99	
エネルギー輸送事業 油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	1,392	745	761	1,507	2,900	2,900	0	2,809	+90	
	116	88	15	103	220	220	0	211	+8	
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	2,421	1,176	1,002	2,178	4,600	4,850	△250	5,451	△851	
	67	31	△28	2	70	70	0	△122	+192	
	うち、コンテナ船事業	1,142	569	388	957	2,100	2,300	△200	2,769	△669
	56	3	△9	△6	50	40	+10	△143	+193	
関連事業 不動産、曳船、商社、客船等	482	247	259	507	990	990	0	1,011	△21	
	63	36	19	56	120	120	0	129	△9	
その他	78	45	36	81	160	170	△10	156	+3	
	9	20	△10	10	20	20	0	25	△5	
調整 (消去・全社)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	△28	△20	0	△21	△50	△50	0	△77	+27	
連結	5,743	2,929	2,727	5,656	11,400	11,730	△330	12,340	△940	
	281	211	7	218	500	500	0	385	+114	

註)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

【cf】前年度実績	上期	下期		通期	
		3Q	4Q		
ドライバルク船事業 ドライバルク船 (石炭船除く)	1,426	781	703	1,485	2,911
	87	85	46	131	219
エネルギー輸送事業 油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	1,355	782	671	1,454	2,809
	80	57	73	131	211
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	2,836	1,355	1,260	2,615	5,451
	△86	△34	△2	△36	△122
	うち、コンテナ船事業	1,469	677	622	1,300
	△100	△42	△1	△43	△143
関連事業 不動産、曳船、商社、客船等	502	258	250	509	1,011
	61	39	28	68	129
その他	78	45	31	77	156
	11	6	7	14	25
調整 (消去・全社)	-	-	-	-	-
	△50	△10	△15	△26	△77
連結	6,198	3,223	2,918	6,141	12,340
	102	144	138	282	385

註)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

4. 2019年度 業績予想の要点（Ⅰ）

【概況・ダイジェスト】

- ◆ 経常利益・当期利益：前回（10月末）発表から通期見直しに変更なし（経常利益500億円、当期利益400億円）
- ◆ 市況想定：
 - ドライバルク船 – 前回発表からケープサイズ、パナマックスの4Q市況見直しを下方修正。
 - 油送船 – 原油船・プロダクト船とも、冬場の需要期まで市況は比較的堅調に推移する想定。
- ◆ 為替・油価前提：為替前提は¥108/\$にて変更なし。燃料単価（VLSFO）は、\$30/MTの上方修正。
- ◆ 事業セグメント別：
 - ドライバルク船事業、エネルギー輸送事業は、足元の市況状況を織り込むも、通期利益見直しは維持。
 - 製品輸送事業は、コンテナ船事業を上方修正する一方、自動車船の荷動き減を織り込み、通期見直しを維持。

【セグメント別】 [2019年度通期予想経常損益（10/31発表値からの増減）]

ドライバルク船事業 [120億円（±0億円）]

ケープサイズは、季節的な要因に加え、ブラジルや豪州の天候不順により出荷が鈍化しており、軟調な展開を想定。中小型船は、世界経済全体の減速による荷動き減が懸念材料。いずれの船型も、今年度末までの残り日数が少ないことから市況変動による損益への影響は限定的。

エネルギー輸送事業 [220億円（±0億円）]

■ 油送船

原油船は、9月以降の市況高騰を取り込み、それ以降も調整局面を交えながらも冬場の需要期まで市況は比較的堅調に推移することを想定。プロダクト船は、冬場の需要に加え、SOx規制に伴う軽油輸送需要も見込まれ堅調な推移を想定。

4. 2019年度 業績予想の要点（Ⅱ）

■ LNG船・海洋事業

LNG船の新規竣工・稼働（通期で8隻）に伴い安定利益を積み増し。

製品輸送事業 [70億円（±0億円）]

■ コンテナ船 [50億円（+10億円）]

ONE社において、旧正月後の北米航路等の弱含みな荷動き環境を踏まえ積高見通しを下方修正。追加減便によるコスト削減等および3Qの業績改善が上記の下振れ要素を上回り、通期の業績予想は上方修正。

■ 自動車船

3Qにおいて想定通りの持ち直しあるも、4Qにかけては全般的に荷動きが弱含んでおり、特に市場に飽和感のある北米、販売が低迷する中国向け荷動きが想定を下回ることから、業績見通しを下方修正。

■ フェリー・内航RORO船

台風影響等により、前回発表時見通しから下方修正。

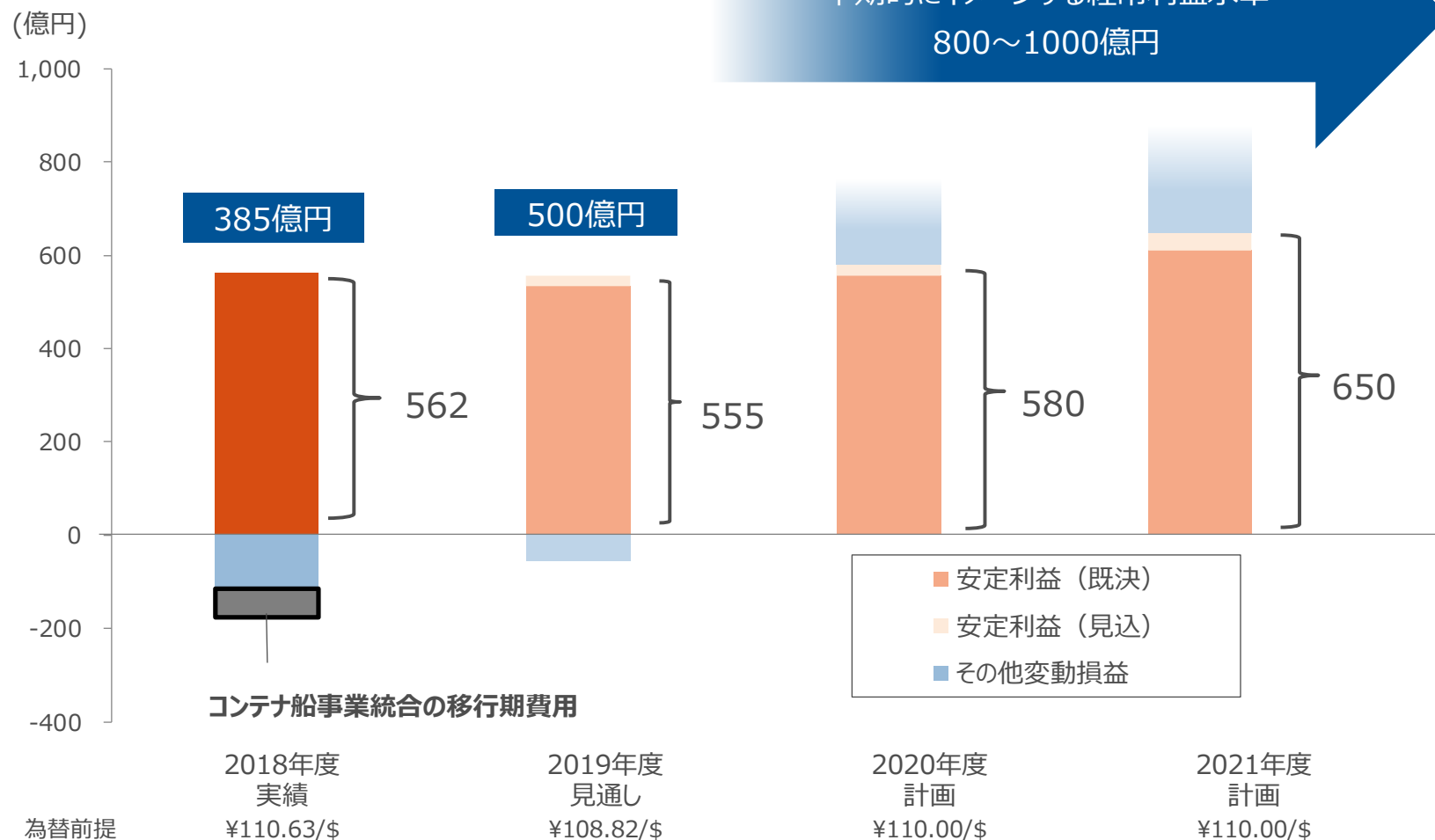
【配当】 前回発表通り、通期で1株当たり65円を予定（うち中間配当30円を実施済み）

5. 損益改善へのロードマップ

ローリングプラン2019

経常利益

中期的にイメージする経常利益水準
800~1000億円



「安定利益」 + 「その他変動損益」 = 経常利益 (合計)

安定利益 : ドライバルク船・油送船 (中長期契約)、LNG船・海洋事業、関連事業

その他変動損益 : ドライバルク船・油送船 (スポット運航)、自動車船、コンテナ船、ターミナル・ロジスティクス、フェリー・内航RORO船

(註) 2020年度・2021年度計画は2019年4月26日発表時点

6. SOx規制対応状況

適合油への切り替え

- 必要量の適合油確保
- 残存高硫黄燃料油の消化
- 各船への適合油供給

一連の切り替え作業を無事終了

切り替えに伴う大きなエンジントラブルや本船不稼働等は発生せず

移行コスト

- タンク洗浄やシリンダオイル変更等の費用
- 12月に先行して使用した適合油費用

移行に関わるコストは概ね見通しの範囲内に収まった

今後の対応

- 適合油確保
- スクラバー設置

今年度分は確保済
来年度分は様子を見極めつつ
2月以降段階的に確保を進める

1月末時点にて32隻に設置済
2022年までに約100隻に設置する
従来の方針に変更なし

ドライバルク船市況（スポット傭船料）

[補足資料1]

1. 2018年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	2018年度						通期
	上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況	2018年4-9月			2018年10月-2019年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	15,000	22,200	18,600	15,800	8,700	12,300	15,400
パナマックス	10,500	12,100	11,300	12,400	7,000	9,700	10,500
ハンディマックス	11,500	11,900	11,700	11,900	7,900	9,900	10,800
スモールハンディ	8,800	8,300	8,500	9,300	6,000	7,700	8,100
海外子会社運航船に関わる市況	2018年1-6月			2018年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	13,000	15,000	14,000	22,200	15,800	19,000	16,500

2. 2019年度(実績・見通し)

(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	10,000	16,100	18,200
パナマックス	9,500	15,900	12,700	11,700	10,000	10,900	11,800
ハンディマックス	8,500	12,500	10,500	10,800	8,000	9,400	10,000
スモールハンディ	6,100	8,400	7,300	8,200	7,500	7,900	7,600
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

(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、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. 2018年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2018年度						通期
		上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況		2018年4-9月			2018年10月-2019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	9,400	14,100	11,800	46,600	29,800	38,200	25,000
石油製品船（MR）	主要5航路	8,200	6,300	7,200	12,000	14,300	13,200	10,200
海外子会社運航船に関わる市況		2018年1-6月			2018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	14,900	9,100	12,000	23,300	26,100	24,700	18,300

(出所) 石油製品船及びLPG船：クラークソン

2. 2019年度(実績・見通し)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	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		
原油船（VLCC）	中東-極東	13,800	26,900	20,400	96,600	43,000	69,800	45,100
石油製品船（MR）	主要5航路	11,600	10,600	11,100	20,200			
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

(注)

(出所) 石油製品船及びLPG船：クラークソン

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. 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			
北米東岸向け	877	904	891	878			
欧州向け	975	985	980	959			
南米向け	539	632	586	646			

*China Containerized Freight Index

自動車船 輸送台数

[補足資料4]

1. 2018年度（実績）

(単位：千台)

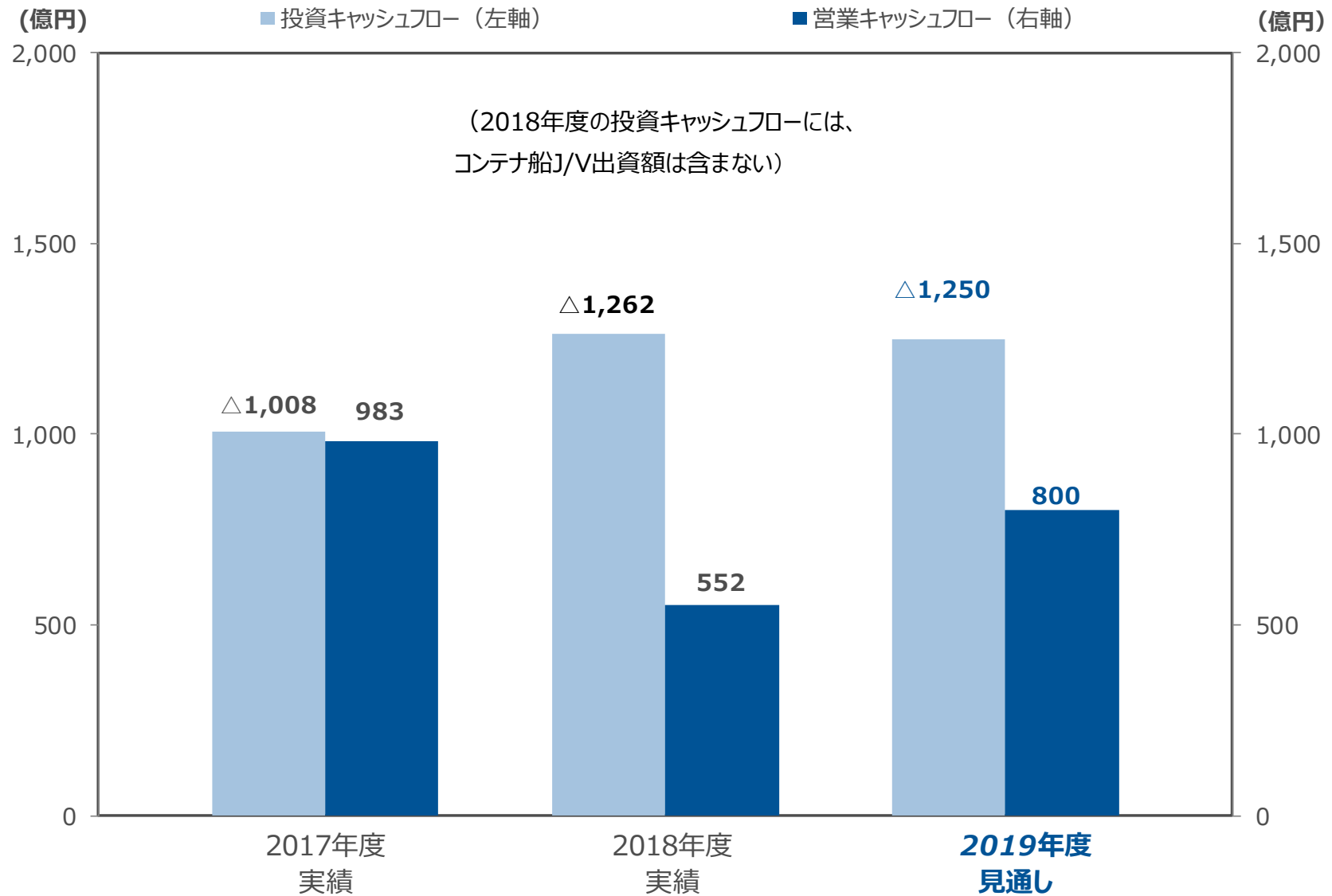
(完了ベース／航海備船を含む)	2018年度						
			上期	下期		通期	
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計	1,098	1,130	2,229	975	1,033	2,008	4,237

2. 2019年度（実績・見通し）

(単位：千台)

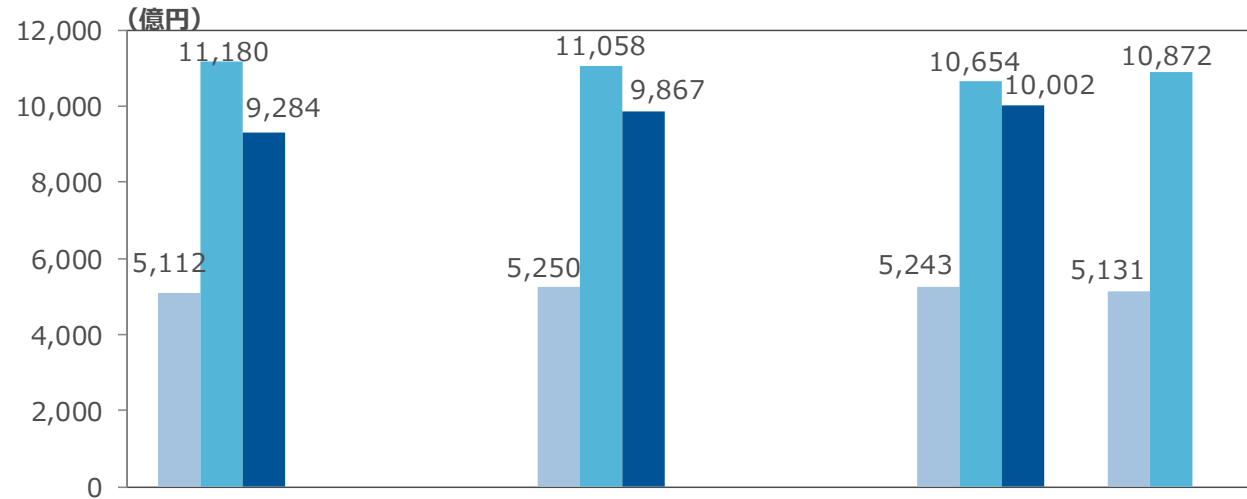
(完了ベース／航海備船を含む)	2019年度						
			上期	下期		通期	
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計	1,016	972	1,988	884	902	1,787	3,775

*青字は見通し



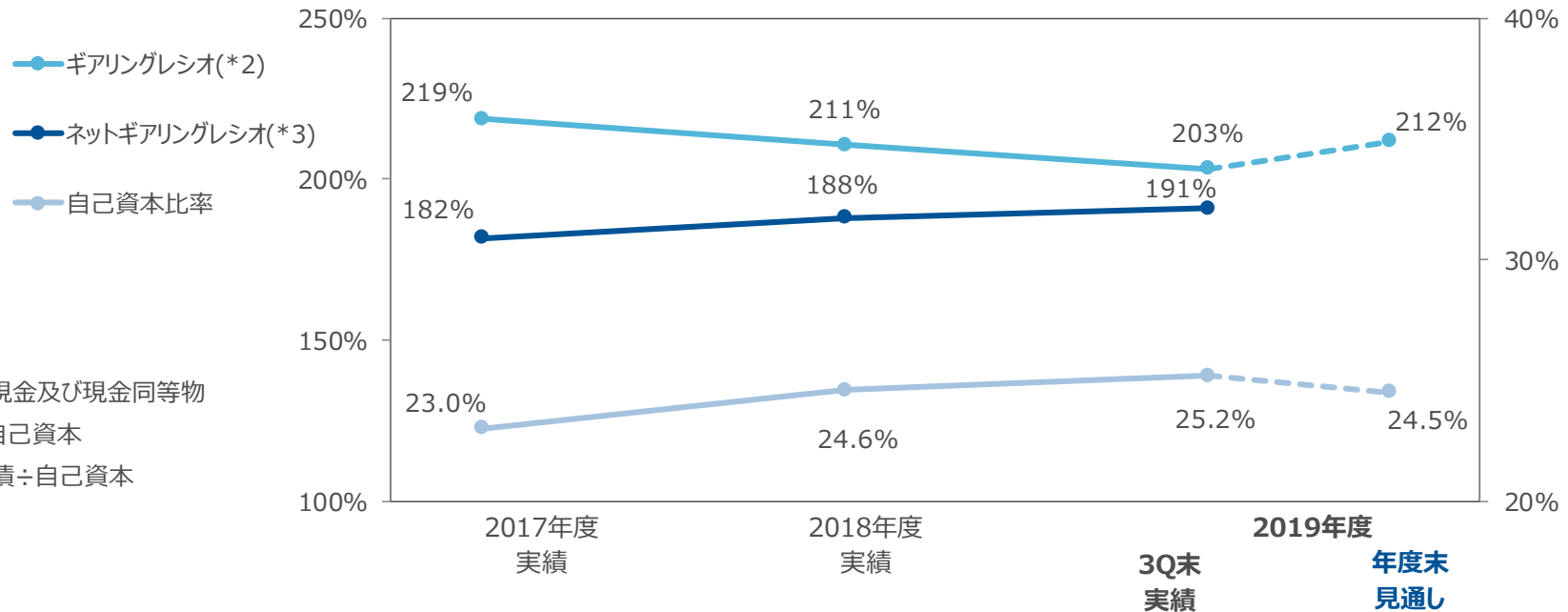
経常損益(億円)	314	385	500
親会社に帰属する当期純損益(億円)	△ 473	268	400
平均為替	¥111.08/\$	¥110.63/\$	¥108.82/\$

- 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	¥106.24/\$	¥110.99/\$	¥109.56/\$	¥108.00/\$
海外子会社	¥113.00/\$	¥111.00/\$	¥107.92/\$	¥109.56/\$

船隊構成 (海洋事業含む)

[補足資料7]

		2019年 3月末	2019年 9月末	2019年12月末		2020年 3月末 (見込み)	
				1,000dwt			
ドライバルク船 事業	Capesize	94	89	86	17,010		
	中小型 一般バルカー	Panamax	21	29	20	1,627	
		Handymax	50	50	48	2,655	
		Small Handy	32	31	26	947	
		(小計)	103	110	94	5,229	
	木材チップ船	39	38	37	2,071		
	近海船	47	50	44	813		
(小計)	283	287	261	25,123			
	(内、市況エクスポージャー)	(62)	(62)	-	-	272 (66)	
エネルギー輸送 事業	油送船	原油タンカー	42	43	41	10,997	
		プロダクトタンカー	21	19	23	1,499	
		ケミカルタンカー (メタノールタンカー含む)	110	109	110	3,110	
		LPGタンカー	8	8	8	447	
		(小計)	181	179	182	16,054	
	石炭船	47	48	44	4,058		
	(小計)	228	227	226	20,111		
		(内、市況エクスポージャー)	(97)	(97)	-	-	219 (95)
	LNG船 (エタン船含む)	87	92	94	7,588	96	
	海洋事業	FPSO	6	6	6	1,689	6
FSU・FSRU		4	4	4	386	4	
サブシー支援船		3	3	3	27	3	
内航船 (内航RORO船除く)	31	30	30	102	30		
製品輸送 事業	自動車船	113	110	108	1,842	105	
	フェリー・内航RORO船	16	15	15	85	15	
関連事業・ その他	客船	1	1	1	5	1	
	その他	2	2	3	19	3	
小計		774	777	751	56,977	754	
製品輸送 事業	コンテナ船	65	65	65	5,933	64	
合計		839	842	816	62,909	818	

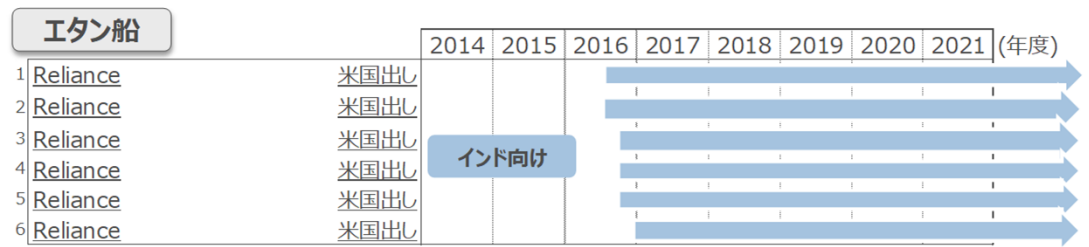
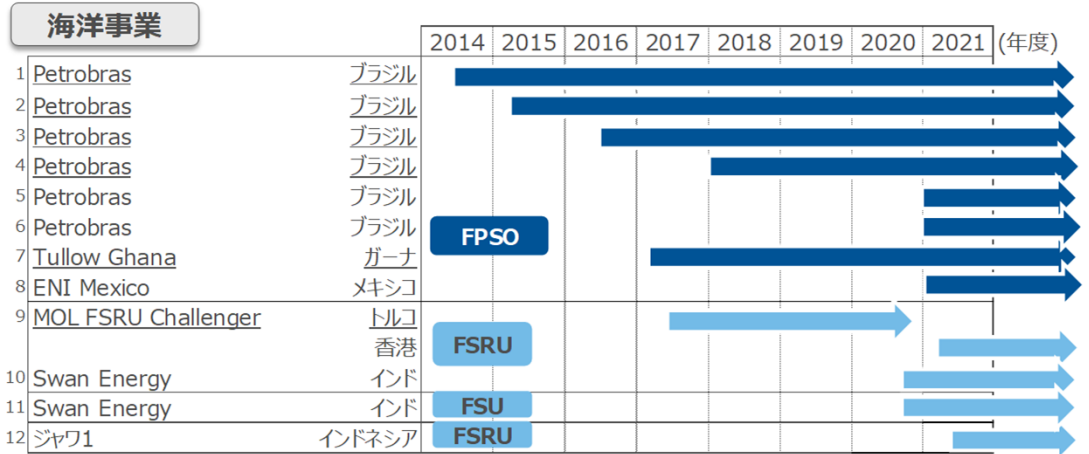
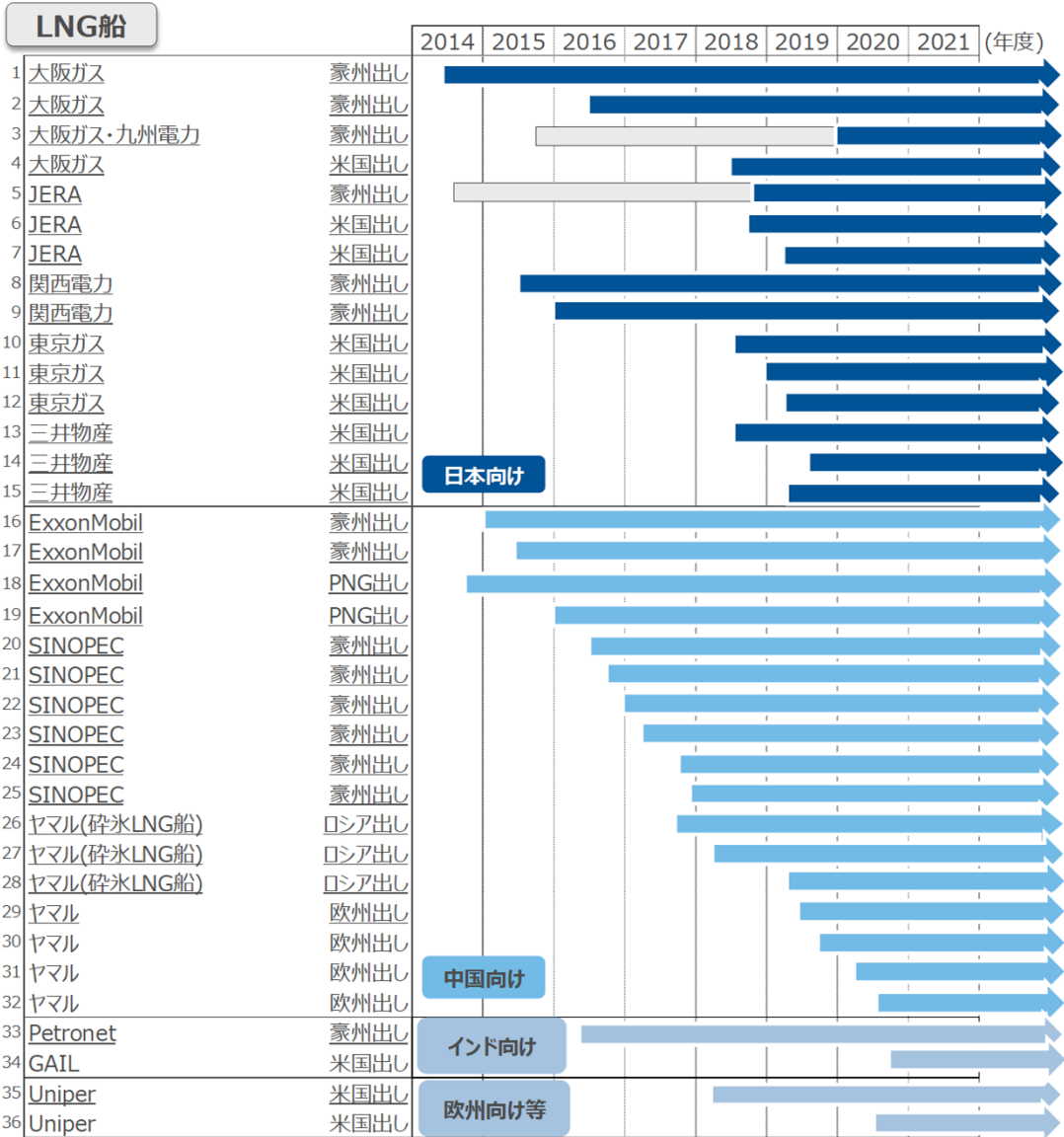
註1) 短期備船、J/V保有船を含む。

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]



(注) 下線は2019年12月末時点で稼働中