

2019年度（2020年3月期） 第2四半期 決算説明資料

2019年10月31日
株式会社商船三井



目次

1. 2019年度 第2四半期 連結決算概要	P3-4
2. 2019年度 第2四半期 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2四半期 連結決算概要

* 2019年度1Q決算発表時（2019年7月31日）の予想

(単位: 億円)	2019年度 実績			2018年度 上期 実績	増減	2019年度 上期 前回見通し*	差異
	1Q	2Q	上期				
売上高	2,831	2,912	5,743	6,198	△455	5,830	△86
営業損益	68	51	120	147	△27	150	△29
経常損益	140	141	281	102	+178	300	△18
親会社株主に帰属する 当期純損益	122	133	256	57	+199	270	△13
為替	¥111.22/\$	¥107.55/\$	¥109.39/\$	¥109.47/\$	△¥0.08/\$	¥109.61/\$	△¥0.22/\$
燃料油単価(HSFO)	\$441/MT	\$435/MT	\$438/MT	\$457/MT	△\$19/MT	\$445/MT	△\$7/MT

註1)燃料油単価：平均補油単価

註2)為替・燃料油単価は期中平均値

【経常損益】前年同期比増減要因分析

(単位: 億円)

為替変動	+0	前年同期比	¥0.08/\$	円高
燃料油価格変動	+18	前年同期比	\$19/MT	下落
積取り・運賃変動・その他	+160			
(差し引き)	+178			

1. 2019年度 第2四半期 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1Q決算発表時 (2019年7月31日)の予想

(単位: 億円)		2019年度 実績			2018年度 上期 実績	増減	2019年度 上期 前回見通し*	差異
		1Q	2Q	上期				
ドライバルク船事業	ドライバルク船	672	695	1,367	1,426	△58	1,390	△22
	(石炭船除く)	24	28	52	87	△34	60	△7
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、	689	702	1,392	1,355	+37	1,420	△27
	LNG船、海洋事業	60	56	116	80	+36	105	+11
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、	1,191	1,230	2,421	2,836	△414	2,430	△8
	フェリー・内航RORO船	27	39	67	△86	+153	85	△17
うち、コンテナ船事業		583	558	1,142	1,469	△327	1,170	△27
		17	38	56	△100	+156	55	+1
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	238	244	482	502	△19	510	△27
		36	27	63	61	+2	65	△1
その他		39	39	78	78	0	80	△1
		8	1	9	11	△1	10	0
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-
		△17	△10	△28	△50	+22	△25	△3
連結		2,831	2,912	5,743	6,198	△455	5,830	△86
		140	141	281	102	+178	300	△18

註) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

2. 2019年度 第2四半期 連結決算の要点（Ⅰ）

【概況】

- ◆売上高 : 前年同期比減少 ← 主に、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による。
- ◆経常利益 : 前年同期比で大幅増益 ← コンテナ船事業（ONE社）が前年同期の大幅赤字から今期は黒字転換。
前回見通しから、下振れ ← ドライバルク船における航海完了の期ずれ、自動車船の三国間輸送の悪化など。

【セグメント別】 [2019年度 2Q 経常損益実績(前年同期比増減)]

ドライバルク船事業 [52億円 (- 34億円)]

- 市況連動船 : ケープサイズの市況は、ブラジル鉱山ダム決壊事故等に伴う低迷から回復基調に転じ、7月以降は堅調に推移。中小型船も、市況は比較的堅調に推移し、市況エクスポージャーを大幅に縮小している中で、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。
- ⇒ 前回見通しからは、航海完了の期ズレ等により若干の下振れ（= 下振れ分は、下期に取り戻すため通期に影響なし）

エネルギー輸送事業 [116億円 (+36億円)]

- 油送船
 - 原油船 : 前年同期比で市況は改善し、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 : 市況は限定的ながら前年同期比で改善し、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。

2. 2019年度 第2四半期 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5隻が期中に竣工。海洋事業も、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により前年同期比で36億円の増益。

製品輸送事業 [67億円 (+153億円)]

■ コンテナ船事業 [56億円 (+156億円)]

- ONE：サービス安定化により、積高は全航路で増加。運賃水準は、欧州航路を除き、前年比で上昇。加えて、貨物ポートフォリオ最適化・プロダクト最適化等を通じたコスト削減を進めた効果により、前年同期比で大幅に損益改善。前回見通し比では、米中貿易摩擦の影響や欧州航路での需給バランス悪化により、北米航路と欧州航路の運賃・積高は悪化するも、コスト削減の進展や燃料油価格下落により、前回見通し並みの黒字を達成。
- その他（ONE以外）：ロジスティクスは、貨物取扱高の減少により、前年同期比減益。

■ 自動車船

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、前期にあった一部航路における検疫問題による追加コスト剥落や減船・配船合理化効果を相殺し、前年同期比で損益悪化。

■ フェリー・内航RORO船

一部航路の荷動き軟調等あるも、モーダルシフト進展と新造船投入等による旅客増により、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、製品輸送事業全体で第1四半期に続き黒字を確保。

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1Q決算発表時（2019年7月31日）の予想

(単位: 億円)	上期			下期			通期		
	実績	前回見通し*	差異	見通し	前回見通し*	差異	見通し	前回見通し*	差異
売上高	5,743	5,830	△86	5,986	5,900	+86	11,730	11,730	0
営業損益	120	150	△29	139	110	+29	260	260	0
経常損益	281	300	△18	218	200	+18	500	500	0
親会社株主に帰属する 当期純損益	256	270	△13	143	130	+13	400	400	0
為替	¥109.39/\$	¥109.61/\$	△¥0.22/\$	¥108.00/\$	¥108.00/\$	¥0.00/\$	¥108.69/\$	¥108.81/\$	△¥0.12/\$
燃料油単価(HSFO)	\$438/MT	\$445/MT	△\$7/MT	\$415/MT	\$420/MT	△\$5/MT	\$427/MT	\$433/MT	△\$6/MT
燃料油単価(VLSFO)	-	-	-	\$580/MT	-	-	\$580/MT	-	-

註1) 燃料油単価：平均補油単価

註2) 為替・燃料油単価は期中平均値

【cf】前年度実績	上期	下期	通期
売上高	6,198	6,141	12,340
営業損益	147	229	377
経常損益	102	282	385
親会社株主に帰属する 当期純損益	57	211	268
為替(期中平均)	¥109.47/\$	¥111.79/\$	¥110.63/\$
燃料油単価(期中平均)	\$457/MT	\$455/MT	\$456/MT

(参考) 経常損益へのSensitivity
2019年度(残り6ヵ月/最大)
為替： ±3.6億円/¥1/\$
燃料油単価： ±0.1億円/\$1/MT

3. 2019年度 連結業績予想 (セグメント別)

		上段	売上高			* 2019年度1Q決算発表時 (2019年7月31日)の予想								
		下段	経常損益			上期			下期			通期		
		実績	前回見通し(*)	差異	見通し	前回見通し(*)	差異	見通し	前回見通し(*)	差異				
(単位: 億円)	ドライバルク船事業	ドライバルク船 (石炭船除く)	1,367	1,390	△22	1,452	1,310	+142	2,820	2,700	+120			
			52	60	△7	67	50	+17	120	110	+10			
	エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	1,392	1,420	△27	1,507	1,460	+47	2,900	2,880	+20			
			116	105	+11	103	90	+13	220	195	+25			
	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	2,430	△8	2,428	2,490	△61	4,850	4,920	△70			
			うち、コンテナ船事業	67	85	△17	2	15	△12	70	100	△30		
			1,142	1,170	△27	1,157	1,130	+27	2,300	2,300	0			
			56	55	+1	△16	△5	△11	40	50	△10			
	関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	482	510	△27	507	550	△42	990	1,060	△70			
				63	65	△1	56	55	+1	120	120	0		
	その他		78	80	△1	91	90	+1	170	170	0			
			9	10	0	10	10	0	20	20	0			
	調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-			
			△28	△25	△3	△21	△20	△1	△50	△45	△5			
	連結		5,743	5,830	△86	5,986	5,900	+86	11,730	11,730	0			
			281	300	△18	218	200	+18	500	500	0			

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
ドライバルク船事業	ドライバルク船	1,426	1,485	2,911
	(石炭船除く)	87	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	1,454	2,809
		80	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	2,615	5,451
	うち、コンテナ船事業	△86	△36	△122
		1,469	1,300	2,769
		△100	△43	△143
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	502	509	1,011
		61	68	129
その他		78	77	156
		11	14	25
調整 (消去・全社)		-	-	-
		△50	△26	△77
連結		6,198	6,141	12,340
		102	282	385

4. 2019年度 業績予想の要点（Ⅰ）

【概況】

◆ 経常利益・当期利益：

- － 前回（7月末）発表から通期見通しは、変更なし（経常利益500億円、当期利益400億円）
- － 経常利益の上期実績は、前回見通しから18億円下振れも、下期見通しは同額の上方修正。

◆ 市況想定：

- ドライバルク船 – 前回想定から上方修正（スモールハンディは若干の下方修正）。
- 油送船 – 原油船は、足元の市況高騰を織り込み前回想定から上方修正。

◆ 為替・油価前提：下期為替前提は ¥ 108/ \$ にて変更なし。燃料単価は、ほぼ同額の \$ 415/MT（\$ 5の下方修正）。

◆ 事業セグメント別

- － ドライバルク船および油送船の足元市況を反映し、ドライバルク船事業およびエネルギー輸送事業を上方修正。
- － 製品輸送事業は、コンテナ船および自動車船の荷動き減（上期から現出）を織り込み、通期見通しを下方修正。

【セグメント別】 [2019年度通期予想経常損益（7/31発表値からの増減）]

ドライバルク船事業 [120億円（+10億円）]

ケーブサイズは、上期中の市況回復効果が下期に現出することに加え、堅調な荷動きとスクラバー搭載工事に伴う不稼働増による船腹供給減が見込まれ、市況想定を上方に見直し。中小型船は、米中貿易摩擦の影響等が懸念され、市況は下落基調を見込むも、前回発表時見通しは上回る想定。

4. 2019年度 業績予想の要点（Ⅱ）

エネルギー輸送事業 [220億円 (+25億円)]

■ 油送船

- 原油船 : 下期市況は、スクラバー搭載工事による不稼働船腹増により、堅調な推移を想定。
- プロダクト船 : 下期は、SOx規制に伴う軽油輸送需要等による船腹需給環境の改善を見込む。

■ LNG船・海洋事業

新規竣工・稼働に伴い安定利益を積み増し。

⇒ エネルギー輸送事業全体では、中長期契約の安定利益基盤に加え、油送船等の市況を反映し、業績予想は上方修正。

製品輸送事業 [70億円 (-30億円)]

■ コンテナ船 [40億円 (-10億円)]

ONE社において、世界経済の景気減速懸念を受けて、スポット運賃市況の前提を下方見直し。積高は、アジア域内と北米航路等で想定比減を見込むも、新サービス開設（中東－アフリカ、印－欧州）もあり、想定見直しによる影響は限定的。

■ 自動車船

下期は三国間荷動きの持ち直しを想定するも、上期の下振れ影響が残り、通期では前回想定から下方修正。

■ フェリー・内航RORO船

一部航路の荷動き減や台風影響あるも、総じて前回想定並みを見込む。

⇒ コンテナ船の運賃想定の見直しおよび自動車船の荷動き減等により、製品輸送事業の業績予想は下方修正。

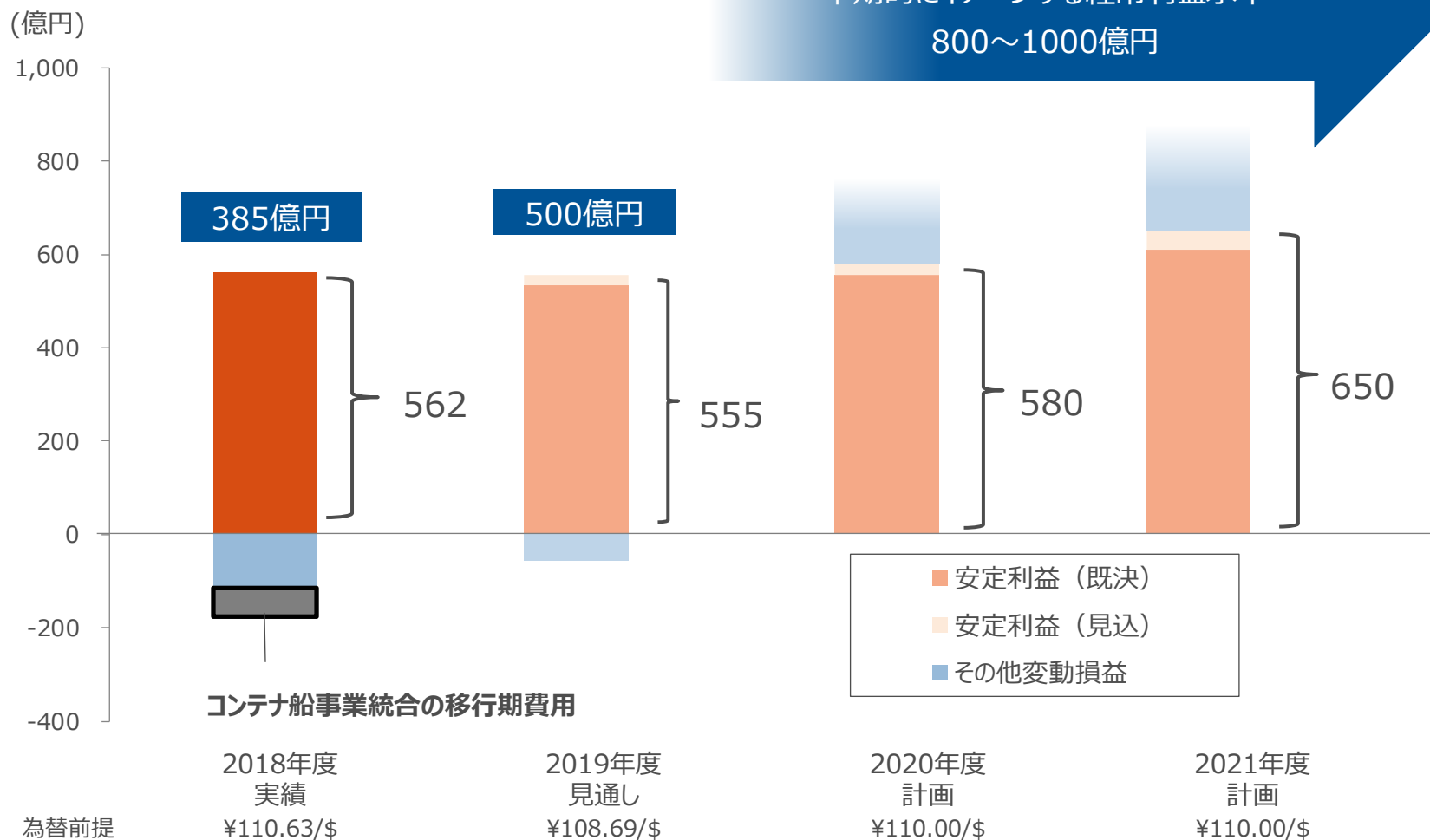
【配当】 前回発表通り、中間配当は30円を実施、期末配当は35円、通期で1株当たり65円を予定。

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

(注) 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

● 適合油の確保 ●

- ✓ 3月末までに必要と見込まれる量の確保に目途を付けた（7割を事前契約、残量はSPOT契約等で賄う）。状況を見ながら事前確保量を適宜積み増す予定。
- ✓ 価格についてはVLSFO指標を使い始めている日本を除き、暫定的に「MGO価格-a」で握っているケースが大半。

※VLSFO = 低硫黄重油 MGO = マリンガスオイル（従来から供給されている、低硫黄の船舶用軽油）

● BAF条項の改定、サーチャージ導入交渉 ●

- ✓ 長期輸送契約に関しては、条項改定についてほぼ全て合意済。
- ✓ 影響が大きいサブセグメント（コンテナ・自動車）については、20年1月以降のサーチャージ負担について顧客了承を得た。

● スクラバーの設置 ●

- ✓ 「今後2年間で約60隻」から「2022年までに約100隻」にアップデートした。
- ✓ 既に設置済の船は12隻、年度末には39隻までの増加を見込む。

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	23,000	14,000	18,500	19,400
パナマックス	9,500	15,900	12,700	12,000	12,000	12,000	12,400
ハンディマックス	8,500	12,500	10,500	11,000	11,000	11,000	10,800
スモールハンディ	6,100	8,400	7,300	8,500	8,500	8,500	7,900
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	23,000	26,200	18,100

(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. 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	77,700	45,000	61,400	40,900
石油製品船（MR）	主要5航路	11,600	10,600	11,100				
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			

(註)

(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				
北米東岸向け	877	904	891				
欧州向け	975	985	980				
南米向け	539	632	586				

*China Containerized Freight Index

1. 2018年度（実績）

（単位：千台）

（完了ベース／航海傭船を含む）	2018年度						
	上期		2,229	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）

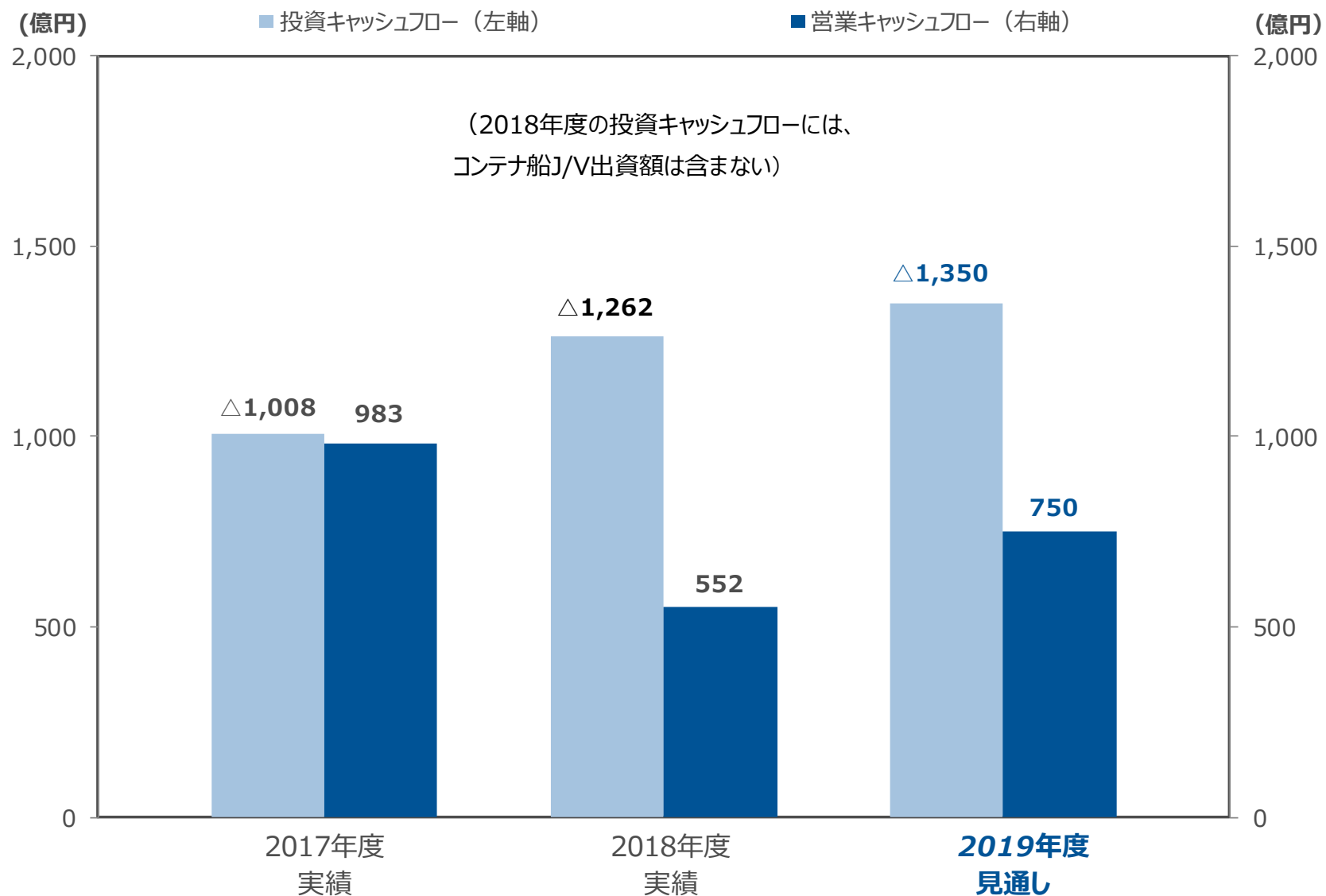
（単位：千台）

（完了ベース／航海傭船を含む）	2019年度					
	上期		1,988	下期		通期
	1Q	2Q		1,862		
合計	1,016	972	1,988	1,862		3,850

*青字は見通し

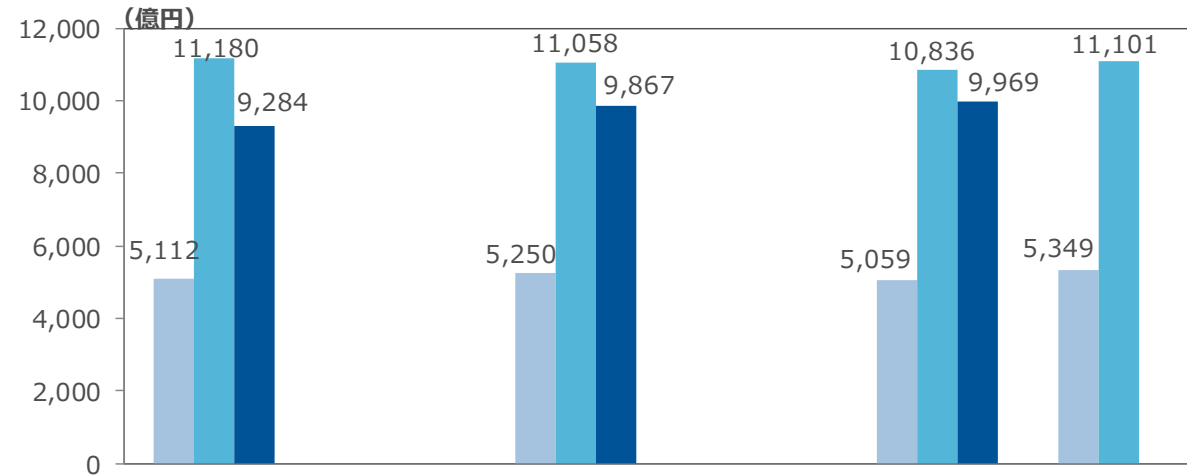
キャッシュフロー

[補足資料5]



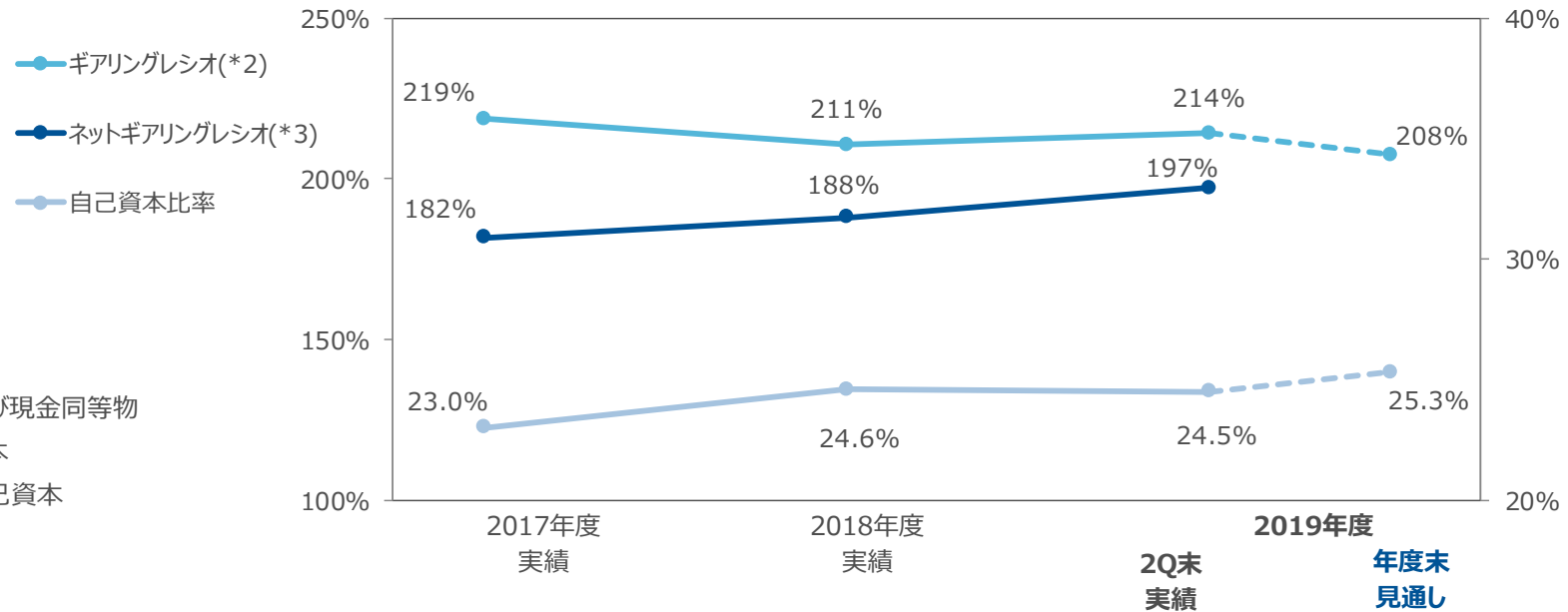
経常損益(億円)	314	385	500
親会社に帰属する当期純損益(億円)	△ 473	268	400
平均為替	¥111.08/\$	¥110.63/\$	¥108.69/\$

- 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/\$	¥107.92/\$	¥108.00/\$
海外子会社	¥113.00/\$	¥111.00/\$	¥107.79/\$	¥108.00/\$

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		2020年 3月末 (見込み)	
				1,000dwt		
ドライバルク船 事業	Capesize		94	89	17,510	
	中小型 一般バルカー	Panamax	21	29	2,376	
		Handymax	50	50	2,779	
		Small Handy	32	31	1,145	
		(小計)	103	110	6,299	
	木材チップ船		39	38	2,109	
	近海船		47	50	913	
(小計)		283	287	26,831		
		(内、市況エクスポージャー)	(62)	-	274	
エネルギー輸送 事業	油送船	原油タンカー	42	43	11,652	
		プロダクトタンカー	21	19	1,289	
		ケミカルタンカー (メタノールタンカー含む)	110	109	3,238	
		LPGタンカー	8	8	447	
		(小計)	181	179	16,626	
	石炭船		47	48	4,385	
	(小計)		228	227	21,011	
			(内、市況エクスポージャー)	(97)	-	214
	LNG船 (エタン船含む)		87	92	7,396	
	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	110	1,847	
	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	13	
小計		774	777	59,391	754	
製品輸送 事業	コンテナ船		65	65	5,929	64
合計		839	842	65,320	818	

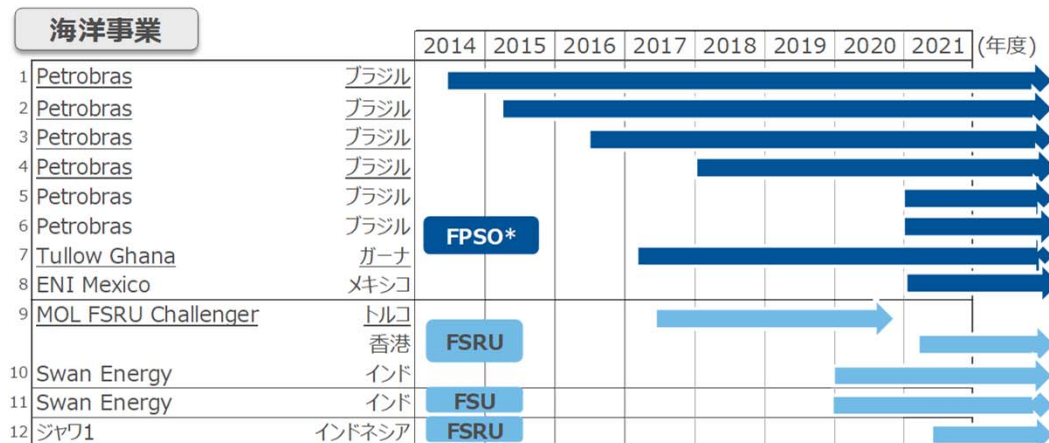
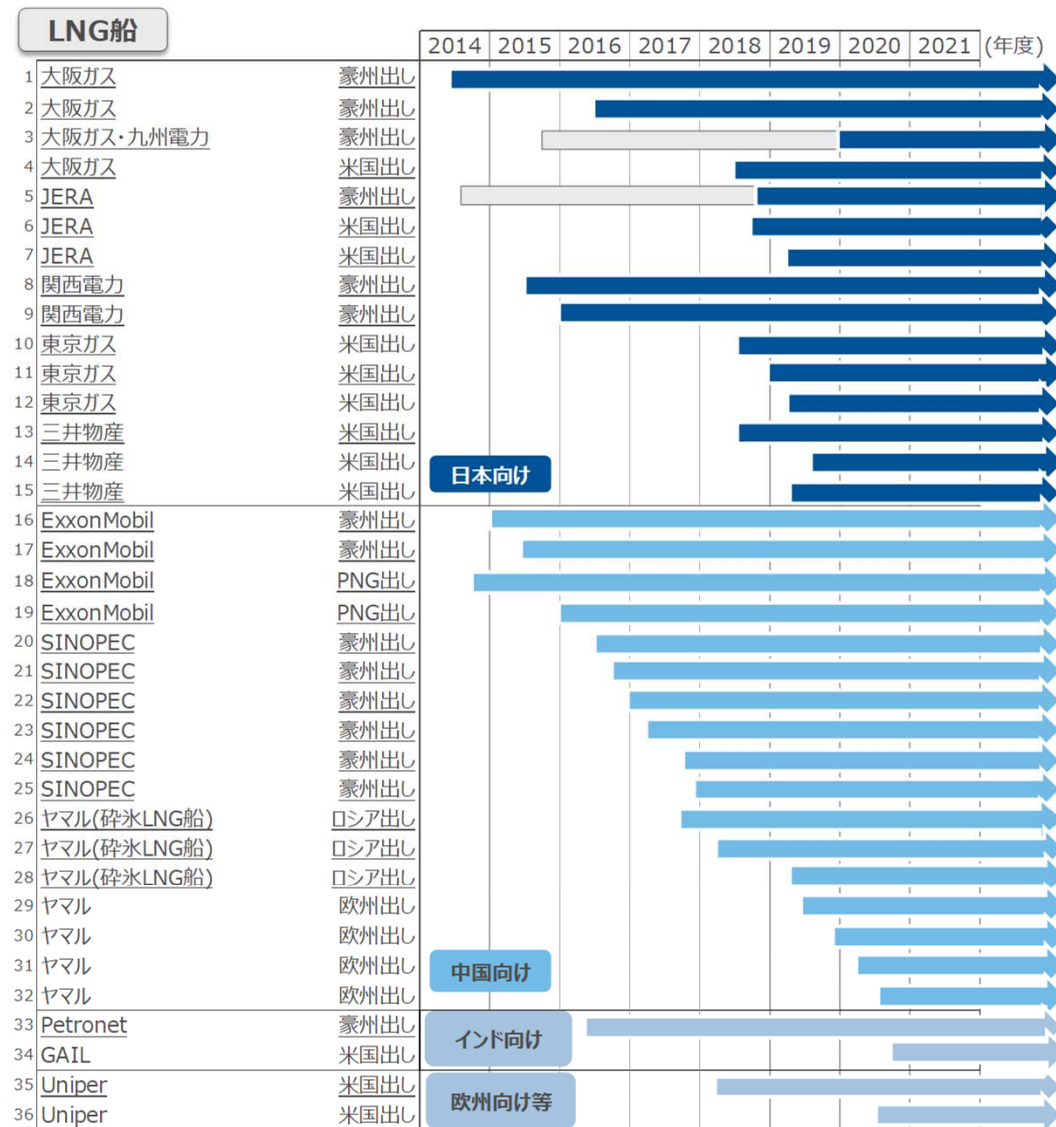
註1) 短期備船、J/V保有船を含む。

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]



(註)下線は稼働中