

2019年度（2020年3月期） 第1四半期 決算説明資料

2019年7月31日
株式会社商船三井



目次

1. 2019年度 第1四半期 連結決算概要	P3-4
2. 2019年度 第1四半期 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 ^o	P11
6. 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1四半期 連結決算概要

(単位: 億円)	2019年度 1Q実績	2018年度 1Q実績	増減	2018年度 4Q実績
売上高	2,831	3,044	△212	2,918
営業損益	68	36	+31	80
経常損益	140	2	+137	138
親会社株主に帰属する 当期純損益	122	△16	+139	67

為替(期中平均)	¥111.22/\$	¥107.95/\$	+¥3.27/\$	¥110.05/\$
燃料油単価(期中平均)	\$441/MT	\$438/MT	+\$3/MT	\$432/MT

(註) 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	+7	前年同期比	¥3.27/\$	円安
燃料油価格変動	△1	前年同期比	\$3/MT	上昇
積取り・運賃変動・その他	+131			
(差し引き)	+137			

1. 2019年度 第1四半期 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実績	2018年度 1Q実績	増減
(単位: 億円)				
ドライバルク船事業	ドライバルク船	672	660	+12
	(石炭船除く)	24	38	△14
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、	689	647	+42
	LNG船、海洋事業	60	31	+28
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、	1,191	1,450	△259
	フェリー・内航RORO船	27	△56	+84
うち、コンテナ船事業		583	824	△241
		17	△47	+64
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	238	249	△10
		36	33	+2
その他		39	37	+2
		8	6	+2
調整 (消去・全社)		-	-	-
		△17	△51	+33
連結		2,831	3,044	△212
		140	2	+137

註) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

2. 2019年度 第1四半期 連結決算の要点（Ⅰ）

【概況】

- ◆ 売上高は、前年同期比で減少
← 前年同期には残存していたコンテナ船事業の当社単体売上げが剥落。
- ◆ 経常利益は、期初社内想定を上回り、前年同期比で大幅増益。当期純損益は前期赤字から黒字に転換。
← ドライバルク船でやや下振れるも、エネルギー輸送で利益上積み、コンテナ船事業を中心に製品輸送が黒字化。

【セグメント別】 [2019年度1Q経常損益実績(前年同期比増減)]

ドライバルク船事業 [24億円 (- 14億円)]

- 長期契約船：鉄鋼原料・木材チップ等の輸送で引き続き安定利益を確保。
- 市況連動船：ケーブルサイズはブラジル鉱山ダム決壊事故に伴う出荷減の影響を受け、2月～4月にかけて市況が低迷。中小型船はケーブルサイズの軟調に引きずられた局面もあるが、市況エクスポージャーを大幅に縮小しておりスポット市況影響は軽微。

⇒ 前年同期および期初社内想定からは若干下振れるも、安定的に黒字を確保。

エネルギー輸送事業 [60億円 (+28億円)]

- 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：市況は上値が重いものの前年同期比で改善し、減船の進捗とプール運航を通じた配船効率化と合わせ、損益は大きく改善。
 - 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1四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

■ LNG船・海洋事業

➢ LNG船が期中に1隻竣工。海洋事業と合わせ、中長期契約による安定利益を積み増し。

⇒ 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増益。

製品輸送事業 [27億円 (+84億円)]

■ コンテナ船事業 [17億円 (+64億円)]

➢ ONE：サービス安定化および、親会社サービスが残存していた前年同期比で積高は大幅に改善。北米航路は、運賃水準は、前年を上回るレベルで年間契約を妥結し、その効果が新契約年度開始の5月以降に現出するも、荷動きはやや低迷。欧州航路は、供給の伸びが需要を上回り運賃市況は弱含み。北米航路、欧州航路ともに追加の減便を実施し消席率の低下を最小限に留め、貨物ポートフォリオ最適化・コスト削減を進めた効果により、黒字を達成。

➢ その他（ONE以外）：ONEへの事業移管が完了し、一般管理費が縮小。港湾ロジは、前期並の安定利益確保。

■ 自動車船

欧州出しアジア向け等で荷動き減あるも、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に加え、減船や配船合理化により、前年同期比で損益改善。

■ フェリー・内航RORO船

モーダルシフト進展と新造船投入等による旅客増の一方、一部航路の荷動き軟調や燃料費増により、前年同期並。

⇒ コンテナ船事業の黒字化、自動車船の損益改善により、製品輸送事業全体でも黒字化し、損益は大幅改善。

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

* 2018年度決算発表時（2019年4月26日）の予想

(単位: 億円)	上期					下期			通期		
	1Q実績	2Q見通し	見通し	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	2,831	2,998	5,830	5,950	△120	5,900	5,990	△90	11,730	11,940	△210
営業損益	68	81	150	130	+20	110	130	△20	260	260	0
経常損益	140	159	300	280	+20	200	220	△20	500	500	0
親会社株主に帰属する 当期純損益	122	147	270	250	+20	130	150	△20	400	400	0

為替(期中平均) ¥111.22/\$ ¥108.00/\$ ¥109.61/\$ ¥110.00/\$ △¥0.39/\$ ¥108.00/\$ ¥110.00/\$ △¥2.00/\$ ¥108.81/\$ ¥110.00/\$ △¥1.19/\$

燃料油単価(期中平均) \$441/MT \$450/MT \$445/MT \$450/MT △\$5/MT \$420/MT \$420/MT \$0/MT \$433/MT \$435/MT △\$2/MT

(註) 燃料油単価：平均補油単価

【cf】前年度実績			上期	下期	通期
	1Q	2Q			
売上高	3,044	3,154	6,198	6,141	12,340
営業損益	36	110	147	229	377
経常損益	2	100	102	282	385
親会社株主に帰属する 当期純損益	△16	74	57	211	268

為替(期中平均) ¥107.95/\$ ¥110.99/\$ ¥109.47/\$ ¥111.79/\$ ¥110.63/\$

燃料油単価(期中平均) \$438/MT \$479/MT \$457/MT \$455/MT \$456/MT

(参考) 経常損益へのSensitivity

2019年度 (残り9か月/最大)

為替： ±7億円/¥1/\$

燃料単価： ±1.5億円/\$1/MT

3. 2019年度 連結業績予想（セグメント別）

* 2018年度決算発表時（2019年4月26日）の予想

		上段		売上高		下段		経常損益					
		上期					下期			通期			
		1Q実績	2Q見通し	見通し	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)	672	717	1,390	1,400	△10	1,310	1,480	△170	2,700	2,880	△180
			24	35	60	55	+5	50	50	0	110	105	+5
	エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	689	730	1,420	1,470	△50	1,460	1,450	+10	2,880	2,920	△40
			60	44	105	95	+10	90	100	△10	195	195	0
	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	1,191	1,238	2,430	2,500	△70	2,490	2,440	+50	4,920	4,940	△20
			うち、コンテナ船事業	27	57	85	80	+5	15	20	△5	100	100
			583	586	1,170	1,210	△40	1,130	1,080	+50	2,300	2,290	+10
			17	37	55	50	+5	△5	0	△5	50	50	0
	関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	238	271	510	500	+10	550	530	+20	1,060	1,030	+30
				36	28	65	60	+5	55	60	△5	120	120
	その他		39	40	80	80	0	90	90	0	170	170	0
				8	1	10	10	0	10	10	0	20	20
	調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
				△17	△7	△25	△20	△5	△20	△20	0	△45	△40
	連結		2,831	2,998	5,830	5,950	△120	5,900	5,990	△90	11,730	11,940	△210
				140	159	300	280	+20	200	220	△20	500	500

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	1Q		2Q		上期	下期	通期
	ドライバルク船事業	660	766	1,426	1,485	2,911	
	38	48	87	131	219		
エネルギー輸送事業	647	707	1,355	1,454	2,809		
	31	48	80	131	211		
製品輸送事業	1,450	1,385	2,836	2,615	5,451		
	△56	△29	△86	△36	△122		
うち、コンテナ船事業	824	645	1,469	1,300	2,769		
	△47	△53	△100	△43	△143		
関連事業	249	253	502	509	1,011		
	33	27	61	68	129		
その他	37	41	78	77	156		
	6	4	11	14	25		
調整 (消去・全社)	-	-	-	-	-		
	△51	0	△50	△26	△77		
連結	3,044	3,154	6,198	6,141	12,340		
	2	100	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（4月末）発表から通期見直しは変更なし。
但し、市況想定と為替前提の見直しに伴い、経常利益・当期利益とも、上期見直しは20億円の上方修正、下期見直しは20億円の下方修正。
- ◆ 市況想定：
ドライバルク船 – 足元の市況高騰を踏まえ、ケーブサイズを前回想定から上方修正。
油送船 – 原油船は、市況軟化を織り込み前回想定から若干下方修正。
- ◆ 為替前提： 2Q以降を¥110/\$ → ¥108/\$に変更。
- ◆ 事業セグメント別
ドライバルク船事業の見直しを5億円上方修正。エネルギー輸送事業、製品輸送事業（ONE社含む）は、期初の業績予想見直しを維持。

【セグメント別】 [2019年度通期予想経常損益（4/26発表値からの増減）]

ドライバルク船事業 [110億円（+5億円）]

ケーブサイズは、ブラジル鉱山ダム決壊事故による出荷減の解消と、鉱石価格の高止まりによる堅調な荷動きに加え、下期にはスクラバー設置工事に伴う不稼働増による船腹供給減が見込まれ、市況想定を上方修正。中小型船は、全体の荷動きは引き続き堅調に推移する見直しの下、市況想定は変更なし。

⇒ 足元市況を反映し、業績予想は前回見直しから若干の上方修正。

4. 2019年度 業績予想の要点（Ⅱ）

エネルギー輸送事業 [195億円（±0億円）]

■ 油送船

- 原油船：足元の市況は調整局面が続くが、下期はシェールオイル等の大西洋からの荷動き増などが期待され、堅調な推移を想定。
- プロダクト船：上期市況は軟調なるも、下期はSOx規制に伴う軽油輸送需要等による市況環境の改善を見込む。

■ LNG船・海洋事業

既決案件の稼働に伴い安定利益を積み増し。

⇒ 油送船の足元の市況軟調を織り込むも、中長期契約からの安定利益を基盤に、業績予想見通しは維持。

製品輸送事業 [100億円（±0億円）]

■ コンテナ船 [50億円（±0億円）]

ONE社において、世界経済の下振れリスクに伴う荷動きの期初想定比減および、欧州航路での運賃市況悪化を見込む一方、貨物ポートフォリオ最適化・燃料費節減等を継続し、上期見通しは若干の上方修正、下期見通しは据置き。

■ 自動車船

荷動きは、欧州出し中国向けの荷動き減少が下期も継続する懸念あるが、総じて期初想定並みを見込む。

■ フェリー・内航RORO船

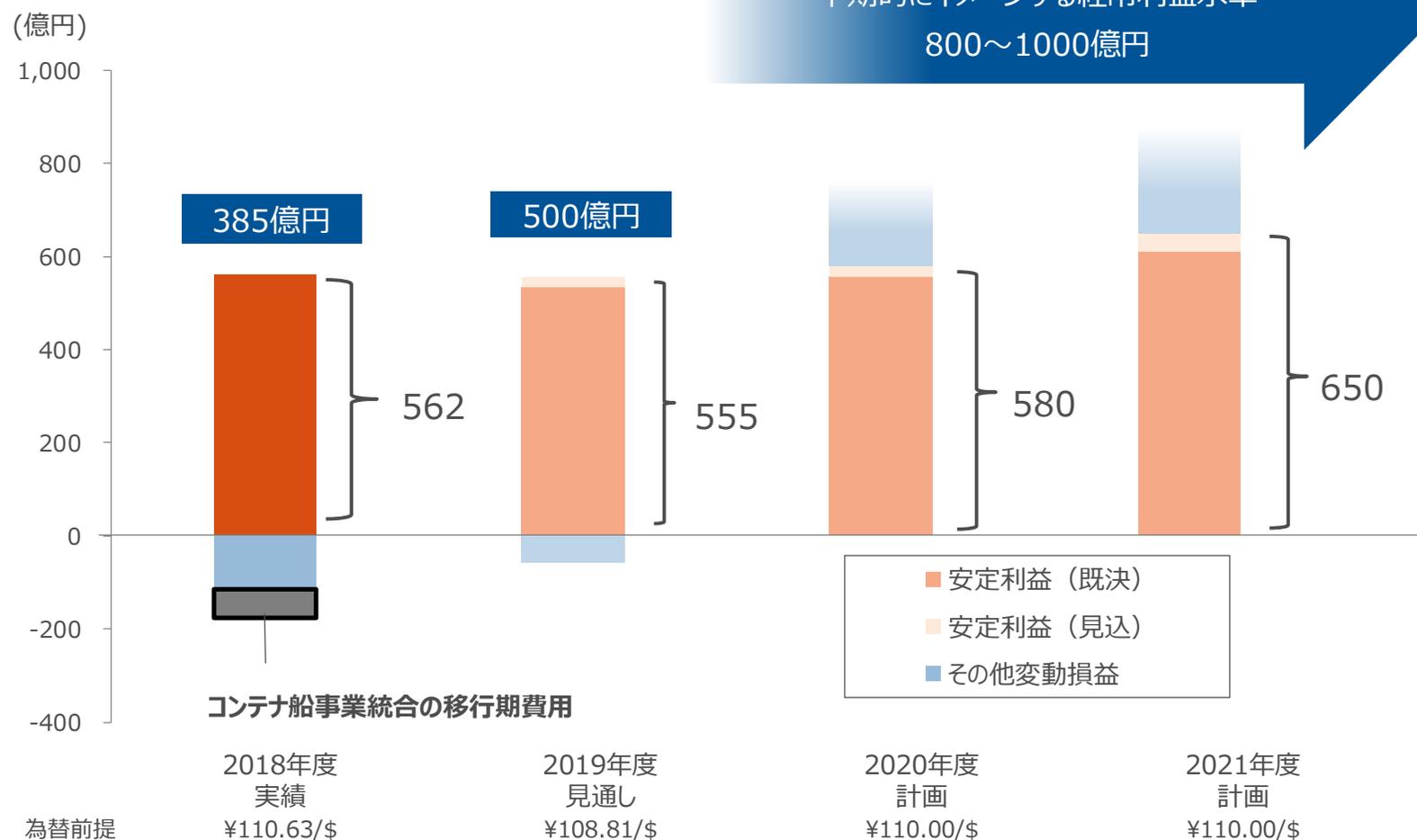
期初見通しを維持。

【配当】 前回発表から変更なし。通期で1株当たり65円（中間30円＋期末35円）を予定。（配当性向20%）

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



「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

Intentionally Blank

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	22,000	16,700	21,000	13,000	17,000	16,900
パナマックス	9,500	11,000	10,300	11,000	11,000	11,000	10,600
ハンディマックス	8,500	10,000	9,200	10,000	10,000	10,000	9,600
スモールハンディ	6,100	9,000	7,500	9,000	9,000	9,000	8,300
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	22,000	21,000	21,500	15,800

(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						平均
		上期		下期		通期		
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：クレークソン

2. 2019年度(実績・見通し)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2019年度						平均
		上期		下期		通期		
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					
原油船（VLCC）	中東-極東	13,800	20,600	17,200	44,000		30,600	
石油製品船（MR）	主要5航路	11,600						
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					
LPG船（VLGC）	中東-日本	13,900	50,300	32,100				

(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. 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						
北米東岸向け	877						
欧州向け	975						
南米向け	539						

*China Containerized Freight Index

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)

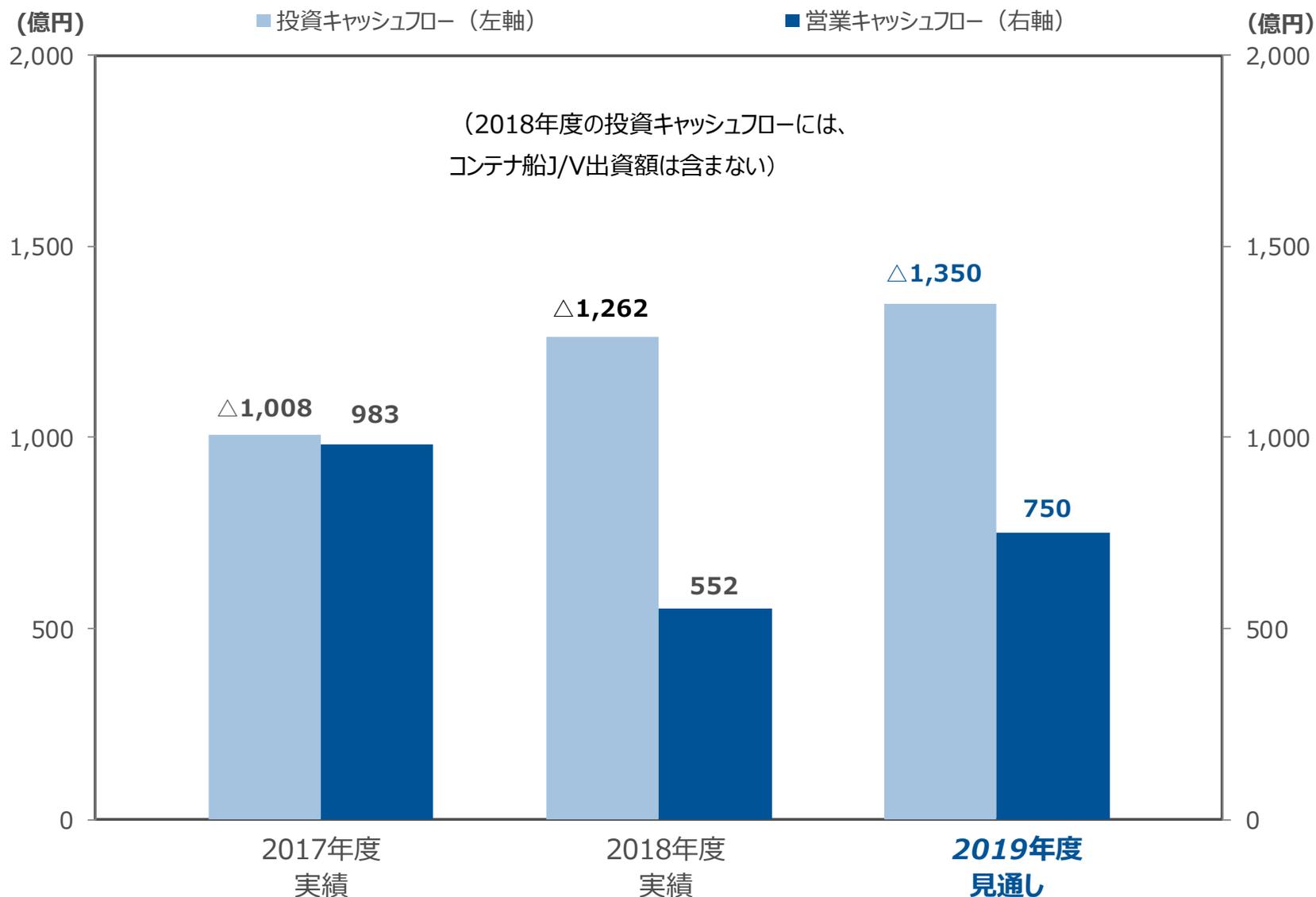
(単位：千台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2019年度					
			上期	下期		通期
	1Q	2Q				
合計	1,016	978	1,993	1,964		3,957

*青字は見通し

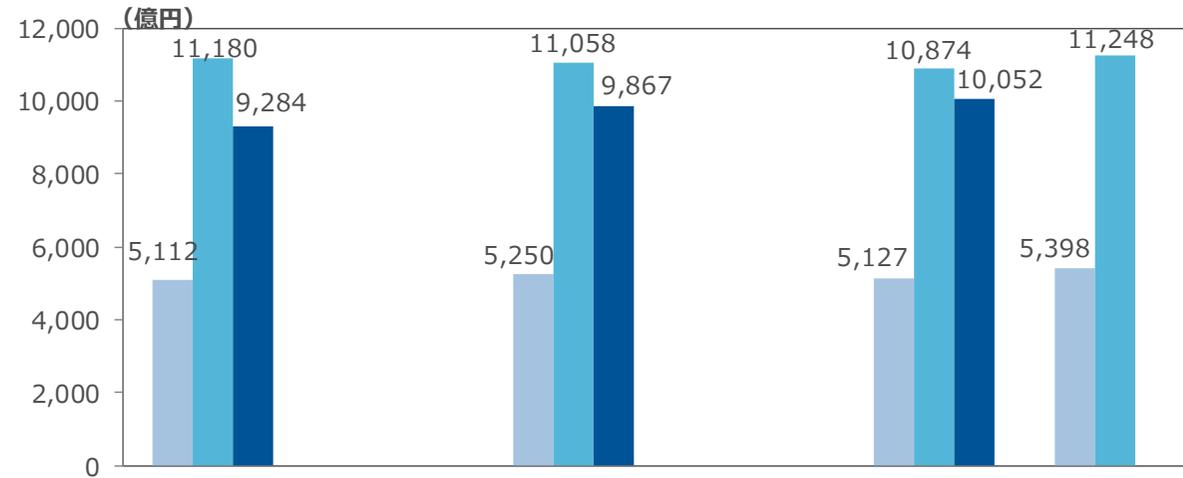
キャッシュフロー

[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/\$	¥108.81/\$

- 自己資本
- 有利子負債
- ネット有利子負債(*1)

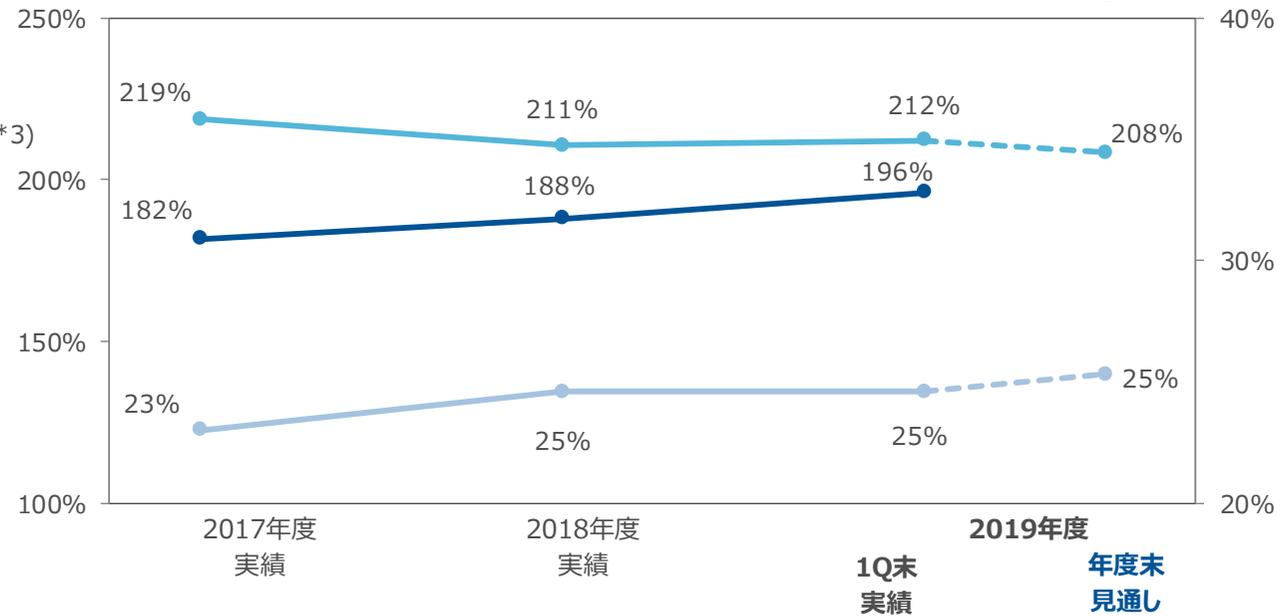


[(ネット)ギアリングレシオ]

[自己資本比率]

- 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	¥106.24/\$	¥110.99/\$	¥107.79/\$	¥108.00/\$
海外子会社	¥113.00/\$	¥111.00/\$	¥110.99/\$	¥108.00/\$

船隊構成 (海洋事業含む)

[補足資料7]

		2019年 3月末	2019年6月末		2020年 3月末 (見込み)	
				1,000dwt		
ドライバルク船 事業	Capesize	94	88	17,380		
	中小型 一般バルカー	Panamax	21	28	2,294	
		Handymax	50	55	3,037	
		Small Handy	32	29	1,053	
		(小計)	103	112	6,384	
	木材チップ船	39	40	2,207		
	近海船	47	48	839		
(小計)	283	288	26,810	274		
	(内、市況エクスポージャー)	(62)	-	-	(58)	
エネルギー輸送 事業	油送船	原油タンカー	42	43	11,647	
		プロダクトタンカー	21	21	1,412	
		ケミカルタンカー (メタノールタンカー含む)	110	109	3,218	
		LPGタンカー	8	8	447	
		(小計)	181	181	16,724	
	石炭船	47	45	4,127		
	(小計)	228	226	20,852	215	
		(内、市況エクスポージャー)	(97)	-	-	(97)
	LNG船 (エタン船含む)	87	88	7,062	95	
	海洋事業	FPSO	6	6	1,689	6
FSU・FSRU		4	4	386	5	
サブシー支援船		3	3	27	3	
内航船 (内航RORO船除く)	31	30	102	29		
製品輸送 事業	自動車船	113	109	1,828	110	
	フェリー・内航RORO船	16	15	85	15	
関連事業・ その他	客船	1	1	5	1	
	その他	2	2	13	2	
小計		774	772	58,858	755	
製品輸送 事業	コンテナ船	65	65	5,929	64	
合計		839	837	64,787	819	

註1) 短期備船、J/V保有船を含む。

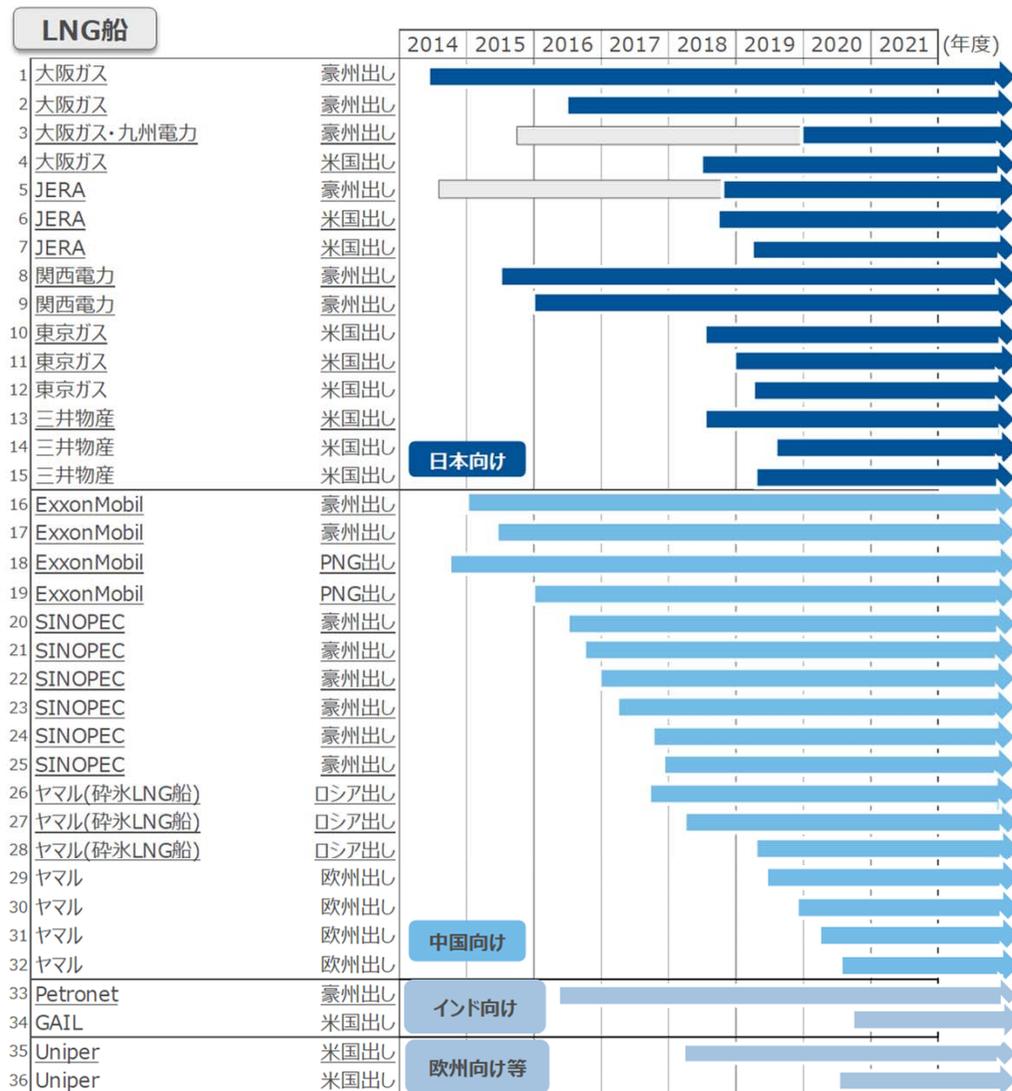
註2) 『市況エクスポージャー』= 中長期調達船で、2年以上の契約が付いていない船。

註3) 2020年3月末の市況エクスポージャー見込みは、2018年度決算発表(4月末)時点の数字

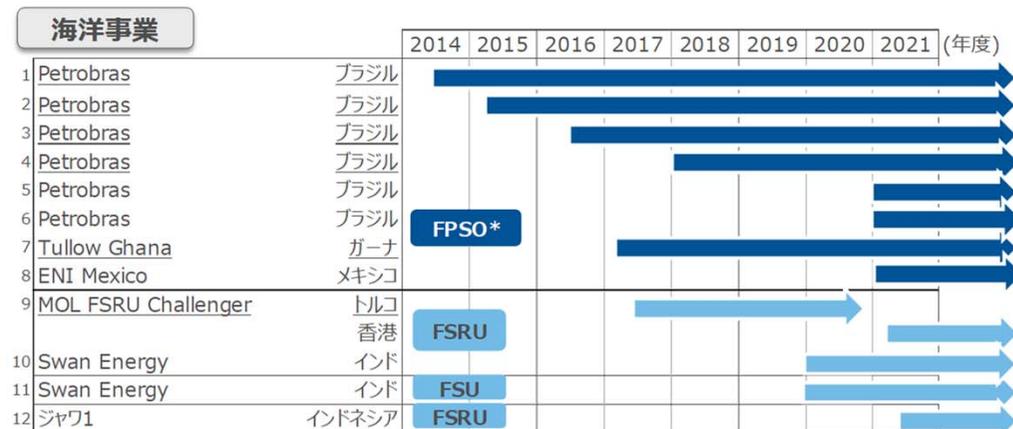
註4) コンテナ船はONE社が運航。

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



(*)FPSOは、2010年度より稼働開始済みの1基を含め、合計8基

