



**2017年度(2018年3月期)
第2四半期 決算説明資料**

2017年10月31日

株式会社商船三井

目次

2017年度 第2四半期 連結決算概要	2
2017年度 第2四半期 連結決算の要点	4
2017年度 通期 連結業績予想	6
2017年度 業績予想の要点	8
[補足資料 1-10]	10

(註)金額は億円未満を切り捨て表示

2017年度 第2四半期 連結決算概要

*2017年度1Q決算発表時点(2017年7月31日)

(単位: 億円)	2017年度 実績			2016年度 上期 実績	増減	2017年度 上期 前回見通し*	差異
	1Q	2Q	上期				
売上高	4,032	4,156	8,189	7,135	+1,053	8,200	△10
営業損益	11	99	111	△ 20	+131	100	+11
経常損益	58	114	173	54	+118	160	+13
親会社株主に帰属する 当期純損益	52	78	131	160	△29	130	+1
為替(期中平均)	¥110.79/\$	¥110.86/\$	¥110.82/\$	¥106.98/\$	+¥3.84/\$	¥110.40/\$	+¥0.42/\$
燃料油単価(期中平均)	\$319/MT	\$325/MT	\$322/MT	\$241/MT	+\$81/MT	\$324/MT	△\$2/MT

(註)燃料油単価: 平均補油単価

【経常損益】前年同期比増減分析(上期比較)

(単位: 億円)

為替変動	+10	前年同期比	¥3.84/\$	円安
燃料油価格変動	△69	前年同期比	\$81/MT	上昇
積取り・運賃変動・その他	+177			
(差し引き)	+118			

[セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

*2017年度1Q決算発表時点(2017年7月31日)

(単位: 億円)

		2017年度 実績			2016年度 上期 実績	増減	2017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 (石炭船除く)	693	642	1,335	1,250	+84	1,350	△14
		48	31	79	54	+25	65	+14
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	645	635	1,281	1,225	+55	1,250	+31
		34	15	49	153	△103	70	△20
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	2,423	2,612	5,036	4,126	+909	5,050	△13
		△ 49	52	2	△ 194	+197	△ 10	+12
うち、コンテナ船事業		1,797	1,935	3,732	2,916	+815	3,650	+82
		△ 62	21	△ 41	△ 213	+172	△ 45	+3
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	228	223	452	452	0	450	+2
		37	29	67	57	+9	65	+2
その他		41	42	83	80	+3	100	△16
		11	0	12	7	+5	15	△2
調整(消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-
		△ 24	△ 14	△ 38	△ 22	△16	△ 45	+6
連結		4,032	4,156	8,189	7,135	+1,053	8,200	△10
		58	114	173	54	+118	160	+13

註1)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

註2) 2016年度の実績数値については、内部取引を考慮したうえで、新セグメントに合わせて組み替えしたもの

2017年度 第2四半期 連結決算の要点(I)

【概況】

- ◆ 全社数値は前回見通し(7/31)並み落着。前年同期比では大幅増益。
 - ← ドライバルク船市況が堅調に推移する一方、エネルギー輸送事業で若干下振れ
- ◆ コンテナ船事業は前回見通し通り、2Q(3ヶ月)は黒字化。

【セグメント別】 [上/17経常損益実績(上/16比増減)]

ドライバルク船事業 [79億円(+25億円)]

■ドライバルク船

- ▶ 市況連動船：5月以降低迷していた中小型船市況は、7月下旬より南米東岸積み穀物の堅調な荷動きにより上昇基調となり、加えて8月には米国出し穀物の出荷開始もあり堅調に推移した。ケーブサイズも同時期にブラジル積み市況が反発、鉱石・鋼材価格上昇の影響もあり太平洋水域の市況も上昇、センチメントは大幅に改善した。
 - ▶ 中長期契約船：鉄鋼原料・電力炭・木材チップ等の輸送で引き続き安定利益を確保。
- ⇒ 前年同期比増益。前回見通しからも上振れて落着。

エネルギー輸送事業 [49億円(-103億円)]

■油送船

- ▶ 原油船：夏場不需要期もあり市況は低迷するも、中長期契約比率高く前回想定並み落着。
 - ▶ プロダクト船：米国ハリケーン影響による一時的市況上昇はあったものの、総じて低調。
 - ▶ その他：LPG船は需給緩和が続き市況低調。メタノール船・シャトルタンカーは着実に安定利益を計上。
- ⇒ 前年同期から大幅減益。プロダクト船の減船は計画通り進捗。

2017度 第2四半期 連結決算の要点(Ⅱ)

■LNG船・海洋事業

期初想定に沿い着実に安定利益を計上。但し持分法適用会社保有船の処分により前回見通しから若干下振れ。

製品輸送事業 [2億円 (+197億円)]

■コンテナ船事業

◆ 運賃：アジア出し北米向けで想定を下回って推移する一方、西アジア向け、及び各航路復航運賃が堅調に推移。欧州向け、南米東岸向けはほぼ想定並み。

◆ 積取：荷動きはアジア出し北米向け、欧州向け共に引き続き堅調で、7-8月は過去最高水準にて推移。当社の消席率も好調を維持したが、業界全体としては船腹供給圧力も強く、特に北米航路では需給の引き締めには至らない状況であった。

⇒ 前回見通し並み落着で、2Q(3ヶ月)では黒字化。前年同期比で大幅改善。

■自動車船事業

米国向け輸送は堅調に推移。南米、東・南アフリカ向け荷動きは底を打ったが、中東・西アフリカ向けは依然不振。トレードパターンの変化に減船にて対応。前年同期比、前回見通し比で共に改善。

フェリー・内航RORO船、関連事業は前回想定並み落着。

2017年度 通期 連結業績予想

*2017年度1Q決算発表時点(2017年7月31日)

(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	8,189	8,200	△10	7,960	7,950	+10	16,150	16,150	0
営業損益	111	100	+11	88	80	+8	200	180	+20
経常損益	173	160	+13	76	90	△13	250	250	0
親会社株主に帰属する 当期純損益	131	130	+1	△11	△10	△1	120	120	0
為替(期中平均)	¥110.82/\$	¥110.40/\$	+¥0.42/\$	¥110.00/\$	¥110.00/\$	¥0.00/\$	¥110.41/\$	¥110.20/\$	+¥0.21/\$
燃料単価(期中平均)	\$322/MT	\$324/MT	△\$2/MT	\$350/MT	\$330/MT	+\$20/MT	\$336/MT	\$327/MT	+\$9/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
売上高	7,135	7,908	15,043
営業損益	△20	45	25
経常損益	54	199	254
親会社株主に帰属する 当期純損益	160	△108	52
為替(期中平均)	¥106.98/\$	¥110.16/\$	¥108.57/\$
燃料単価(期中平均)	\$241/MT	\$321/MT	\$284/MT

(参考) 経常損益へのSensitivity
2017年度 (残り6ヵ月/最大)
為替: ±3.6億円/¥1/\$
燃料単価: ±0.7億円/\$1/MT

[セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

*2017年度1Q決算発表時点(2017年7月31日)

(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
ドライバルク船事業	ドライバルク船 (石炭船除く)	1,335	1,350	△14	1,264	1,250	+14	2,600	2,600	0
		79	65	+14	55	50	+5	135	115	+20
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	1,281	1,250	+31	1,268	1,300	△31	2,550	2,550	0
		49	70	△20	55	65	△9	105	135	△30
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	5,036	5,050	△13	4,913	4,900	+13	9,950	9,950	0
	うち、コンテナ船事業	2	△10	+12	△77	△75	△2	△75	△85	+10
		3,732	3,650	+82	3,717	3,700	+17	7,450	7,350	+100
		△41	△45	+3	△103	△110	+6	△145	△155	+10
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	452	450	+2	447	450	△2	900	900	0
		67	65	+2	57	60	△2	125	125	0
その他		83	100	△16	66	50	+16	150	150	0
		12	15	△2	7	10	△2	20	25	△5
調整(消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-
		△38	△45	+6	△21	△20	△1	△60	△65	+5
連結		8,189	8,200	△10	7,960	7,950	+10	16,150	16,150	0
		173	160	+13	76	90	△13	250	250	0

註1)「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 (石炭船除く)	1,250	1,427	2,678
		54	65	119
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	1,225	1,353	2,578
		153	111	264
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	4,126	4,586	8,713
	うち、コンテナ船事業	△194	△85	△280
		2,916	3,290	6,207
	△213	△114	△328	
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	452	447	900
		57	66	123
その他		80	92	172
		7	13	20
調整(消去・全社)		-	-	-
		△22	28	5
連結		7,135	7,908	15,043
		54	199	254

註1)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

註2) 2016年度の実績数値については、内部取引を考慮したうえで、新セグメントに合わせて組み替えしたもの

2017年度 業績予想の要点(I)

【概況】

- ◆ 通期全社数値は前回発表予想(7/31)からほぼ変更なし。
← エネルギー輸送事業の下振れを、ドライバルク船、製品輸送事業の上振れで相殺。
- ◆ 期初発表予想から、主に下期にコンテナ船事業統合関連費用(持分法投資損益)を一定額織込み済み。

	前回見通し(7/31)			⇒	今回(10/31)		
	上期	下期	通期経常損益		上期(実績)	下期	通期経常損益
ドライバルク船事業	65	50	115億円	⇒	79	55	135億円
エネルギー輸送事業	70	65	135億円	⇒	49	55	105億円
製品輸送事業	▲10	▲75	▲85億円	⇒	2	▲77	▲75億円
全社合計※	160	90	250億円	⇒	173	76	250億円

※その他セグメントと調整(全社・消去)の合計

【セグメント別】 [2017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 [135億円 (+20億円)]

各船型において船主センチメントは強気維持。中国国慶節前下落幅が限定的であったこと、穀物貨の荷動きが当面堅調と思われることから、年内の市況は堅調に推移するとの前提。年明け以降は中国旧正月、ブラジル雨期入り等の季節要因により軟化を織り込み済み。
⇒ 堅調な上期実績を反映し、通期でも前回見通しから若干の上振れ。前年度比でも増益。

エネルギー輸送事業 [105億円 (-30億円)]

■油送船

原油船：冬場の需要期に向け市況改善を見込むものの、新造供給圧力や足下市況水準を勘案し、下期市況前提を前回から若干下方修正。

2017年度 業績予想の要点(Ⅱ)

▶ プロダクト船: 冬場ヒーティングオイル需要増により、下期市況改善を見込むが、前回見直しからは下方に修正。

⇒ 通期下方修正も、中長期契約の貢献により黒字確保見通し。前年度からは大幅減益。

■LNG船・海洋事業

引き続き安定利益を計上。下期はほぼ期初想定並み利益を見込む。

製品輸送事業 [▲75億円 (+10億円)]

■コンテナ船事業

◆ 運賃: 10月から閑散期に入りスポット運賃は軟化することが予想されるものの、全体に堅調な荷動きから下げ幅は限定的と見込む。

◆ 積取: アジア出し北米向けは堅調、但し閑散期動向によっては機動的に減便を実施予定。9月に弱含んだ欧州向けは国慶節後の回復ペースは堅調、今後も安定的推移を予想。

⇒ 賃率低下を積取増で相殺、前回想定並み損益水準を見込む。

■自動車船

欧州・北米向け荷動きは引き続き堅調を見込むも、中東・西アフリカ向け低迷が継続。東・南アフリカおよび南米向けは下げ止まり、緩やかに回復。運航効率改善による採算向上を目指す。
⇒ ほぼトントンであった前年度からは改善。

【配当】

前回発表予定から変更無し。中間1円(株式併合前ベース)、期末10円(株式併合後ベース)を予定。

ドライバルク船市況(スポット傭船料)

[補足資料1]

1. 2016年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	2016年度						通期
	上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況	2016年4-9月			2016年10月-2017年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	6,700	8,100	7,400	12,200	11,200	11,700	9,500
パナマックス	4,900	5,700	5,300	8,600	8,300	8,500	6,900
ハンディマックス				8,300	8,200	8,200	8,200
スモールハンディ				6,900	6,600	6,800	6,800
海外子会社運航船に関わる市況	2016年1-6月			2016年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	2,700	6,700	4,700	8,100	12,200	10,100	7,400
海外子会社運航船に関わる市況	2016年1-6月			2016年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
パナマックス	3,100	4,900	4,000	5,700	2016年10月以降は 営業・運航を東京へ移管		4,600
ハンディマックス	3,800	5,800	4,800	7,100			5,600
スモールハンディ	3,400	4,800	4,100	5,800			4,700

2. 2017年度(実績・見通し)

(単位: US\$/日)

船型	2017年度						通期
	上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況	2017年4-9月			2017年10月-2018年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	12,000	14,700	13,300	18,000	10,000	14,000	13,700
パナマックス	8,800	10,100	9,500	7,000	7,000	7,000	8,200
ハンディマックス	8,800	9,500	9,200	8,000	8,000	8,000	8,600
スモールハンディ	7,300	7,400	7,300	6,500	6,500	6,500	6,900
海外子会社運航船に関わる市況	2017年1-6月			2017年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	11,200	12,000	11,600	14,700	18,000	16,300	14,000

(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. 2016年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2016年度						通期
		上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況		2016年4-9月			2016年10月-2017年3月			平均
		4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
原油船(VLCC)	中東-日本 (参考:WS)	41,000 (79)	17,100 (49)	29,000 (64)	45,900 (91)	27,100 (69)	36,500 (80)	32,800 (72)
石油製品船(MR)	主要5航路	12,600	9,600	11,100	9,500	11,100	10,300	10,700
海外子会社運航船に関わる市況		2016年1-6月			2016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	45,600	20,200	32,900	11,600	14,100	12,800	22,900

(出所) 石油製品船及びLPG船: クラークソン

2. 2017年度(実績・見通し)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2017年度						通期
		上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況		2017年4-9月			2017年10月-2018年3月			平均
		4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
原油船(VLCC)	中東-日本 (参考:WS)	20,500 (56)	9,700 (46)	15,100 (51)	(71)	(61)	(66)	(59)
石油製品船(MR)	主要5航路	9,100	10,300	9,700				
海外子会社運航船に関わる市況		2017年1-6月			2017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	17,400	17,500	17,400	9,100			

(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) 2016年度のVLCCのWSは、2017年のFlat Rateに基づき再計算した数値。
- 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。)

1. 2016年度(実績)

(単位: 千台)

(完了ベース／航海傭船を含む)	2016年度						
	上期		2,007	下期		2,070	通期 4,077
	1Q 970	2Q 1,038		3Q 1,006	4Q 1,064		
合計	970	1,038	2,007	1,006	1,064	2,070	4,077

2. 2017年度(実績・見通し)

(単位: 千台)

(完了ベース／航海傭船を含む)	2017年度					通期 4,337
	上期		2,172	下期		
	1Q 1,034	2Q 1,137		2,166	2,166	
合計	1,034	1,137	2,172	2,166	2,166	4,337

*青字は見通し

コンテナ船 主要航路消席状況・運賃推移

[補足資料4]

1. 消席状況

(単位:千TEU)

北米航路 (アジア/北米)		2016年度					2017年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往	スペース	214	235	233	229	910	249	254			
	積高	186	206	214	210	816	233	246			
	消席率	87%	88%	92%	92%	90%	94%	97%			
復	スペース	200	235	235	226	895	239	252			
	積高	119	117	132	141	509	149	125			
	消席率	60%	50%	56%	62%	57%	62%	50%			

欧州航路 (アジア/欧州)		2016年度					2017年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往	スペース	113	115	104	125	457	180	181			
	積高	106	103	101	124	434	176	173			
	消席率	93%	90%	98%	100%	95%	98%	96%			
復	スペース	107	110	107	108	432	147	182			
	積高	80	77	86	85	328	104	118			
	消席率	75%	69%	81%	78%	76%	70%	65%			

全航路		2016年度					2017年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
スペース		1,361	1,435	1,404	1,394	5,594	1,511	1,590			
積高		1,031	1,047	1,093	1,118	4,289	1,227	1,242			
消席率		76%	73%	78%	80%	77%	81%	78%			

2. 平均運賃 (指数表示: 2008年度1Q=100)

全航路		2016年度					2017年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
運賃指数		60	61	59	61	60	62	64			

(参考)燃料単価(/MT)

\$226 \$257 \$305 \$339 \$284 \$319 \$325 \$350 \$350 \$336

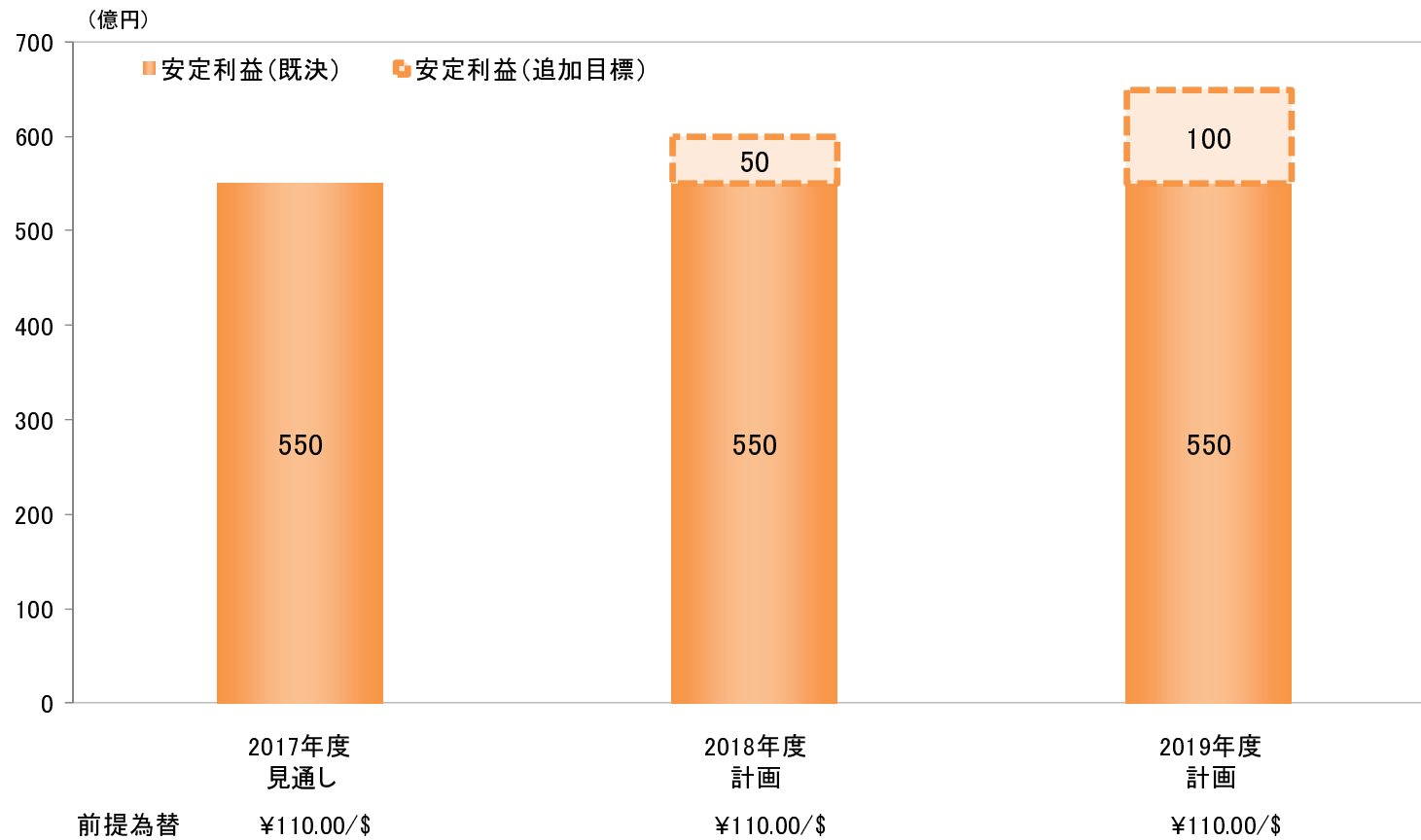
船隊構成(海洋事業含む)

[補足資料5]

	2017年 3月末		2017年9月末		2018年 3月末 (見込み)		
				1,000 dwt			
ドライバルク船 事業	Capesize		90	88	17,221		
	中小型 一般バルカー	Panamax	24	25	2,039		
		Handymax	57	52	2,863		
		Small Handy	31	34	1,186		
		(小計)	112	111	6,088		
	木材チップ船		39	39	2,159		
	近海船		55	50	904		
(小計)		296	288	26,372	277		
		(内、市況エクスポージャー)	(79)	(65)	-	(69)	
エネルギー輸送 事業	油送船	原油タンカー	40	39	10,384		
		プロダクトタンカー	43	39	2,310		
		ケミカルタンカー(メタノールタンカー含む)	78	80	2,485		
		LPGタンカー	8	8	447		
		(小計)	169	166	15,627		
	石炭船		41	43	3,915		
	(小計)		210	209	19,542	205	
			(内、市況エクスポージャー)	(106)	(99)	-	(99)
	LNG船(エタン船含む)		80	83	6,540	85	
	海洋事業	FPSO	4	5	-	6	
FSRU		0	0	-	1		
サブシー支援船		1	1	5	1		
内航船(内航RORO船除く)		29	30	96	30		
製品輸送 事業	自動車船		120	117	1,969	114	
	コンテナ船		91	88	7,028	89	
	フェリー・内航RORO船		14	14	78	14	
客船		1	1	5	1		
その他		2	2	13	2		
合計		848	838	61,648	825		

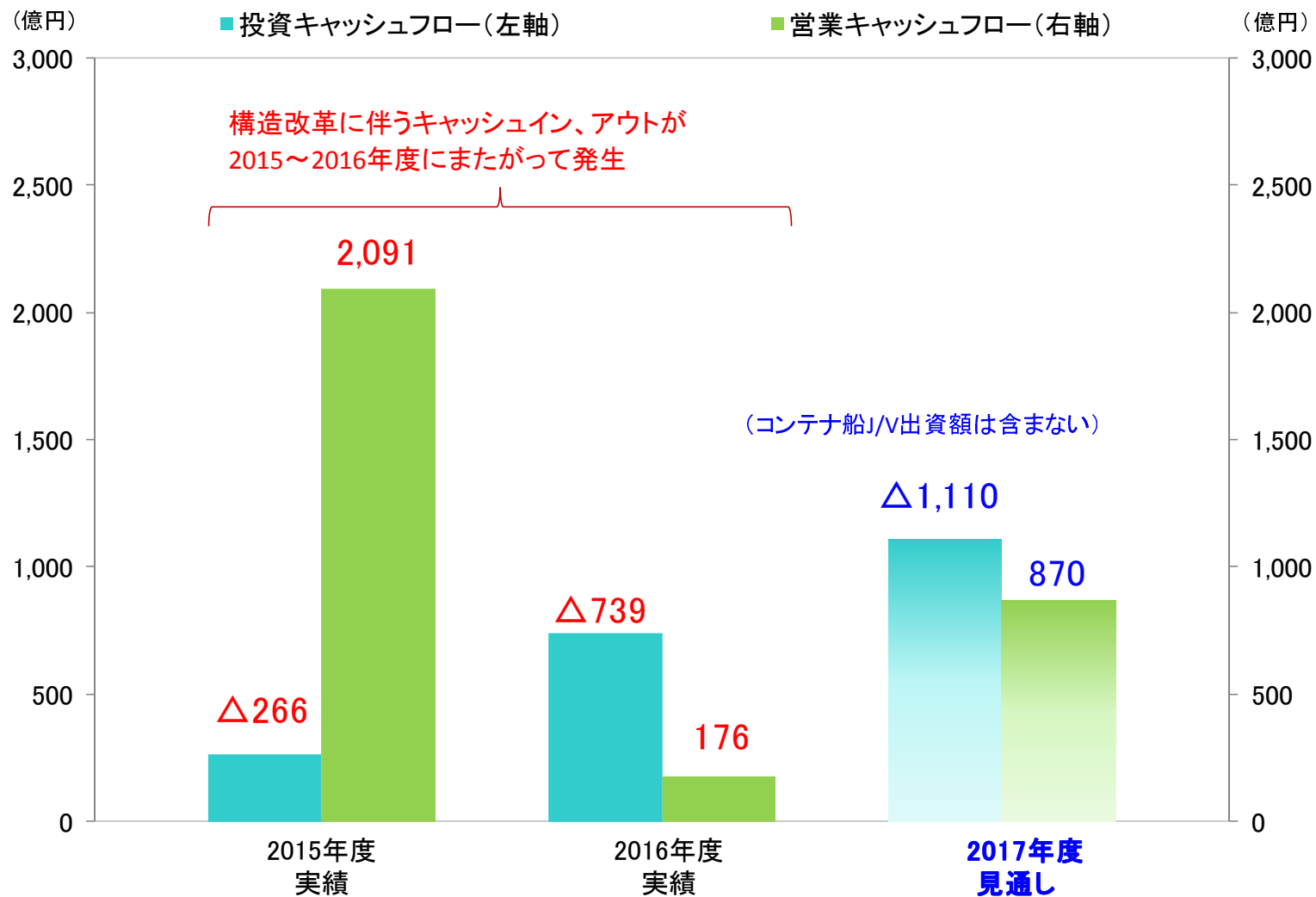
註1) 短期備船、J/V保有船を含む。

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。



(2017年4月28日発表)

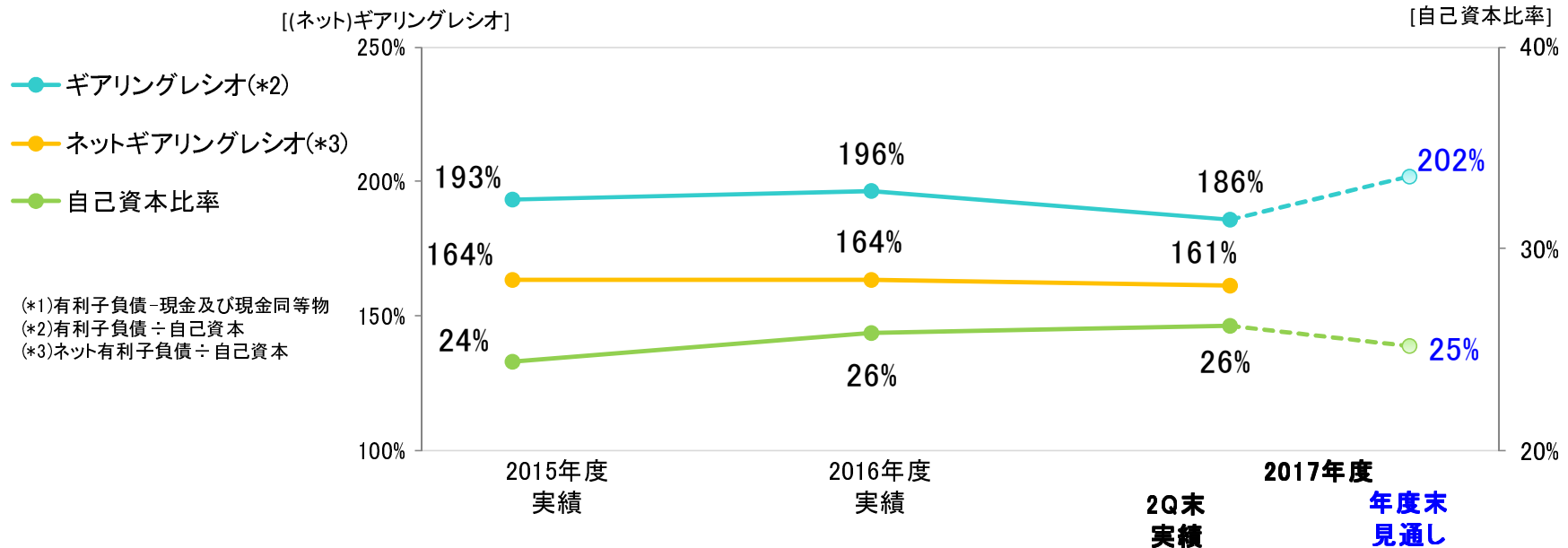
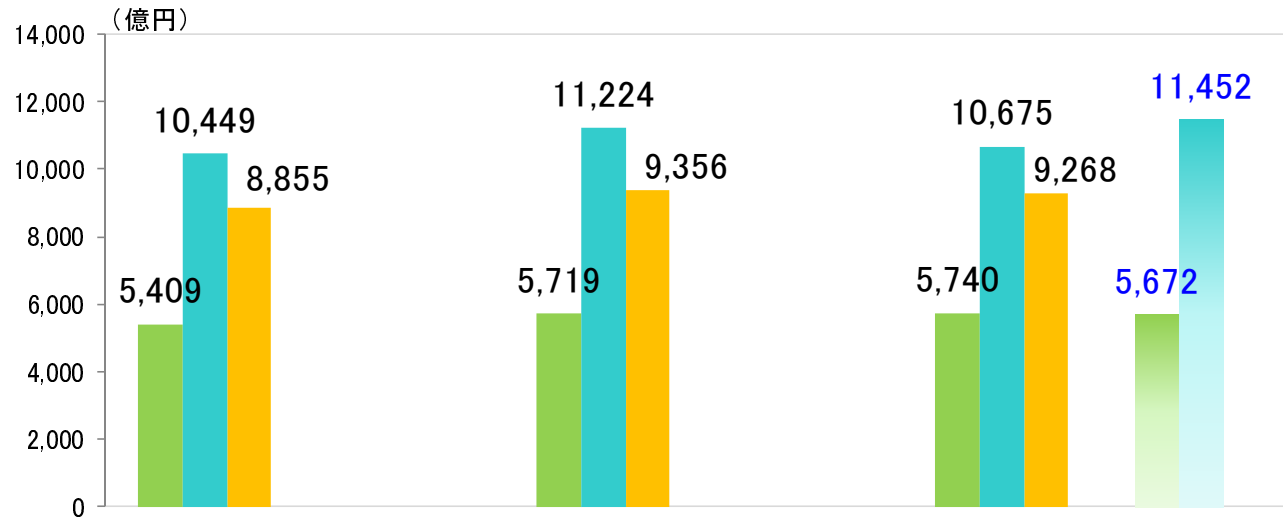
安定利益: ドライバルク船・油送船(中長期契約)、LNG船・海洋事業、関連事業



経常損益(億円)	362	254	250
親会社に帰属する当期純損益(億円)	△1,704	52	120
平均為替	¥120.62/\$	¥108.57/\$	¥110.41/\$

□本表の投資キャッシュフローと営業キャッシュフローの差額(=フリーキャッシュフロー)に配当支払いを加味した金額が、ネット有利子負債額の変動に相当(為替水準一定の場合)。(P17上段グラフご参照)

- 自己資本
- 有利子負債
- ネット有利子負債(*1)



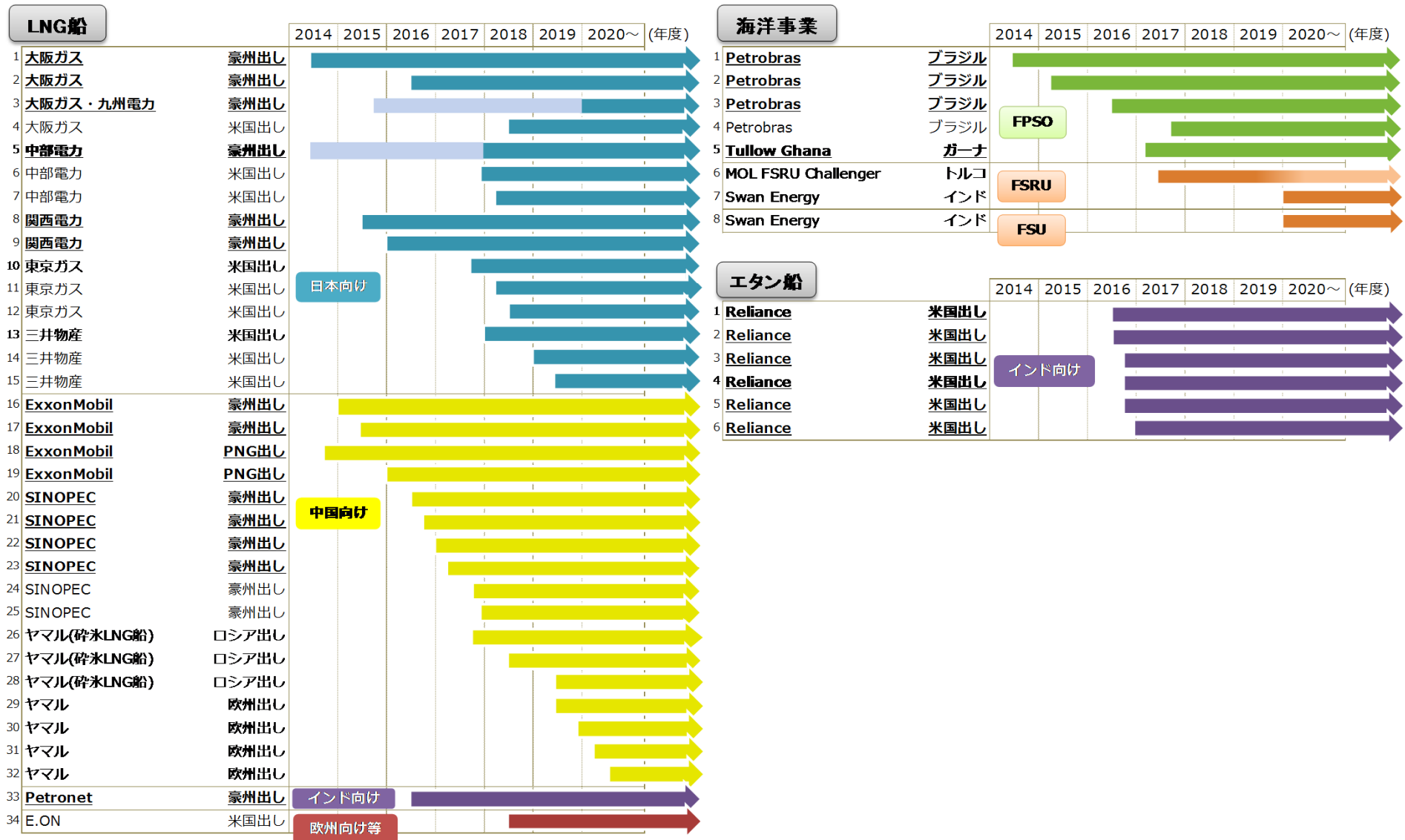
(*1)有利子負債-現金及び現金同等物
 (*2)有利子負債÷自己資本
 (*3)ネット有利子負債÷自己資本

(期末為替)

単体	¥112.68/\$	¥112.19/\$	¥112.73/\$	¥110.00/\$
海外子会社	¥120.61/\$	¥116.49/\$	¥112.00/\$	¥110.00/\$

LNG船・海洋事業 成約状況(2014年度以降竣工船)

[補足資料9]



営業外・特別損益(連結)／運航費(単体) 明細

[補足資料10]

1. 営業外収益・費用(連結)

(2017年度上期)

(億円)

営業外収益	174
うち:	
受取利息	37
受取配当金	30
持分法による投資利益	-
為替差益	84
その他営業外収益	21

営業外費用	112
うち:	
支払利息	99
持分法による投資損失	2
その他営業外費用	10

2. 特別利益・損失(連結)

(2017年度上期)

(億円)

特別利益	49
うち:	
固定資産売却益	30
その他特別利益	18

特別損失	18
うち:	
固定資産売却損	8
その他特別損失	9

3. 運航費明細(単体)

(億円)

	2017年度 上期	2016年度 上期
港費	471	418
貨物費計	1,289	1,132
荷役費及び接続費	1,185	1,051
歩金仲介料	82	62
一般貨物費	20	19
燃料費	857	543
雑費	23	16
合計	2,640	2,111