



**2017年度(2018年3月期)**  
**第1四半期 決算説明資料**

**2017年7月31日**

**株式会社 商船三井**

## 目次

2017年度 第1四半期 連結決算概要	2
2017年度 第1四半期 連結決算の要点	4
2017年度 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1四半期 連結決算概要

(単位: 億円)	2017年度 1Q実績	2016年度 1Q実績	増減	2016年度 4Q実績
売上高	4,032	3,600	+432	4,229
営業損益	11	△35	+47	46
経常損益	58	7	+51	116
親会社株主に帰属する 当期純損益	52	14	+38	△137
為替(期中平均)	¥110.79/\$	¥110.31/\$	+¥0.48/\$	¥115.11/\$
燃料油単価(期中平均)	\$319/MT	\$226/MT	+\$93/MT	\$339/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	+2	前年同期比	¥0.48/\$	円安
燃料油価格変動	△40	前年同期比	\$93/MT	上昇
積取り・運賃変動・その他	+88			
(差し引き)	+51			

## [セグメント別]

		上段	売上高	
		下段	経常損益	
		2017年度 1Q実績	2016年度 1Q実績	増減
ドライバルク船事業	ドライバルク船	693	630	+63
	(石炭船除く)	48	15	+33
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、	645	625	+20
	LNG船、海洋事業	34	70	△35
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、	2,423	2,077	+346
	フェリー・内航RORO船	△49	△108	+59
うち、コンテナ船事業		1,797	1,467	+330
		△62	△116	+53
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	228	224	+4
		37	31	+6
その他		41	43	△2
		11	7	+4
調整(消去・全社)		-	-	-
		△24	△8	△16
連結		4,032	3,600	+432
		58	7	+51

註1)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

# 2017年度 第1四半期 連結決算の要点 (I)

## 【概況】

- ◆ 経常利益は期初の社内想定を上回っての落着。
  - ← 油送船がやや下振れるも、コンテナ船賃率・積高堅調。
- ◆ 前年同期比でも増益。
  - ← 油送船は減益なるも、コンテナ船・ドライバルク船が改善。

## 【セグメント別】 [1Q/17経常損益実績 (1Q/16比増減)]

### ドライバルク船事業 [ 48億円 (+33億円) ]

- ▶ 市況連動船：中小型船については前年同期は記録的低水準で推移した1-3月期の市況を反映（当時はまだ海外子会社にて運航）、そこから本年4-6月期は大幅に改善。南米東岸穀物出荷により4月は堅調、その後5~6月はやや低調。ケープサイズは東豪州でのサイクロンの影響等により上値重く推移。全体として当社期初想定市況を若干下回る展開。
  - ▶ 中長期契約船：鉄鋼原料・木材チップ等の長期輸送契約等で引き続き安定利益を確保。
- ⇒ 前年同期比増益。ほぼ期初社内想定並みの落着。

### エネルギー輸送事業 [ 34億円 (-35億円) ]

#### ■ 油送船

- ▶ 原油船：市況低迷するも、中長期契約比率高くほぼ期初想定並み落着。
  - ▶ プロダクト船：新造船供給圧力、裁定取引需要減退により市況低迷。
  - ▶ メタノール船、シャトルタンカー等は堅調に利益計上。ケミカル船はプロダクト船市況影響もありやや苦戦。
- ⇒ 前年同期比では大幅減益、期初想定からもやや下振れ。

## 2017年度 第1四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

### ■LNG船・海洋事業

前年同期比増益、期初想定並み利益。

### 製品輸送事業 [ △49億円 (+59億円) ]

#### ■コンテナ船事業 [ △62億円 (+53億円) ]

◆運賃：北米向けスポット運賃は供給スペース増を背景に軟化。欧州向けは安定して推移。前年同期比では欧州往航、南米東岸往航で大幅改善（ほぼ期初想定並み）。欧州復航賃率が期初想定から上振れ。

◆積取：北米向け荷動きは1-3月期に続き過去最高を記録。欧州向けも安定して増加、消席も好調。前年同期比では主要航路全てで積取増加、期初想定比では特に北米向け積取が上振れ。

⇒ 前年同期比では赤字が半減。期初の社内想定からは若干上振れ。

#### ■自動車船

米国向け輸送が堅調に推移したが、資源国・新興国向けが引き続き低迷。トレードパターンの変化に減船にて対応。前年同期比、期初社内想定から共に改善。

#### ■フェリー・内航RORO船

モーダルシフトを背景に荷動きは堅調に推移。燃料費上昇を吸収し、前年同期並み利益を確保。

### 関連事業 [ 37億円 (+6億円) ]

オフィス賃貸マーケットが堅調に推移。前年同期比で増益。

# 2017年度 通期 連結業績予想

\* 2016年度決算発表時(2017年4月28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	4,032	4,167	8,200	8,050	+150	7,950	8,050	△100	16,150	16,100	+50
営業損益	11	88	100	40	+60	80	50	+30	180	90	+90
経常損益	58	101	160	110	+50	90	110	△20	250	220	+30
親会社株主に帰属する 当期純損益	52	77	130	70	+60	△10	30	△40	120	100	+20
為替(期中平均)	¥110.79/\$	¥110.00/\$	¥110.40/\$	¥110.00/\$	+¥0.40/\$	¥110.00/\$	¥110.00/\$	¥0.00/\$	¥110.20/\$	¥110.00/\$	+¥0.20/\$
燃料油単価(期中平均)	\$319/MT	\$330/MT	\$324/MT	\$350/MT	△\$26/MT	\$330/MT	\$350/MT	△\$20/MT	\$327/MT	\$350/MT	△\$23/MT

(註) 燃料油単価: 平均補油単価

【cf】前年度実績	1Q		2Q		上期	下期	通期
	売上高	3,600	3,534	7,135	7,908	15,043	
営業損益	△ 35	15	△ 20	45	25		
経常損益	7	47	54	199	254		
親会社株主に帰属する 当期純損益	14	146	160	△ 108	52		
為替(期中平均)	¥110.31/\$	¥103.64/\$	¥106.98/\$	¥110.16/\$	¥108.57/\$		
燃料油単価(期中平均)	\$226/MT	\$257/MT	\$241/MT	\$321/MT	\$284/MT		

## (参考) 経常損益へのSensitivity

2017年度 (残り9か月/最大)

為替: ±5億円/¥1/\$

燃料単価: ±1.2億円/\$1/MT

## 【セグメント別】

上段	売上高
下段	経常損益

\* 2016年度決算発表時(2017年4月28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
ドライバルク船事業	ドライバルク船	693	656	1,350	1,250	+100	1,250	1,250	0	2,600	2,500	+100
	(石炭船除く)	48	16	65	65	0	50	65	△15	115	130	△15
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	645	604	1,250	1,300	△50	1,300	1,300	0	2,550	2,600	△50
		34	35	70	80	△10	65	80	△15	135	160	△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	2,423	2,626	5,050	4,950	+100	4,900	5,000	△100	9,950	9,950	0
		△49	39	△10	△80	+70	△75	△85	+10	△85	△165	+80
	うち、コンテナ船事業	1,797	1,852	3,650	3,650	0	3,700	3,750	△50	7,350	7,400	△50
		△62	17	△45	△95	+50	△110	△120	+10	△155	△215	+60
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	228	221	450	450	0	450	450	0	900	900	0
		37	27	65	60	+5	60	60	0	125	120	+5
その他		41	58	100	100	0	50	50	0	150	150	0
		11	3	15	5	+10	10	10	0	25	15	+10
調整(消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		△24	△20	△45	△20	△25	△20	△20	0	△65	△40	△25
連結		4,032	4,167	8,200	8,050	+150	7,950	8,050	△100	16,150	16,100	+50
		58	101	160	110	+50	90	110	△20	250	220	+30

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	1Q		2Q		上期	下期	通期
	1Q	2Q	1Q	2Q			
ドライバルク船事業	630	620	1,250	1,427	2,678		
	15	38	54	65	119		
エネルギー輸送事業	625	642	1,268	1,310	2,578		
	70	83	154	110	264		
製品輸送事業	2,077	2,049	4,126	4,586	8,713		
	△108	△85	△194	△85	△280		
	うち、コンテナ船事業	1,467	1,449	2,916	3,290	6,207	
	△116	△97	△213	△114	△328		
関連事業	224	227	452	447	900		
	31	26	57	66	123		
その他	43	△6	37	135	172		
	7	△1	5	14	20		
調整(消去・全社)	-	-	-	-	-		
	△8	△14	△22	28	5		
連結	3,600	3,534	7,135	7,908	15,043		
	7	47	54	199	254		

註2)

2016年度1Q及び通期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

2016年度2Q、上期及び下期実績の数値については、概算参考数値(内部取引を考慮・変更せずに新セグメントに単純に組み替えしたもの)



# 2017年度 業績予想の要点 (I)

## 【概況】

- ◆ 前回(4/28)発表見通しから上期・通期見通しとも上方修正(但し下期は下方修正)。  
← コンテナ船改善 vs ドライバルク船・油送船市況低調

	期初(4/28)			⇒	今回(7/31)		
	上期	下期	通期経常損益		上期	下期	通期経常損益
ドライバルク船事業	65	65	130億円		65	50	115億円
エネルギー輸送事業	80	80	160億円		70	65	135億円
コンテナ船事業	▲95	▲120	▲215億円		▲45	▲110	▲155億円
合計※	110	110	220億円		160	90	250億円

※その他セグメントと調整(全社・消去)の合計。

- ◆ 前回発表時から、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)を一定額織り込み済。

## 【セグメント別】 [2017年度通期予想経常損益 (4/28発表値からの増減)]

### ドライバルク船事業 [115億円 (-15億円)]

ケープサイズについては年末にかけて季節要因による上昇を想定も、足下の水準を考慮し市況前提を全体的に下方修正。

⇒ 期初想定から下方修正。前年度並み利益を見込む。

### エネルギー輸送事業 [135億円 (-25億円)]

#### ■ 油送船

- ▶ 原油船: 10月以降需要期に入ることから市況改善を見込むものの、強い新造供給圧力や足下市況水準を勘案し、市況前提を期初想定から下方修正。

## 2017年度 業績予想の要点（Ⅱ）

- ▶ プロダクト船：冬場のヒーティングオイル需要増により、市況は下期に改善を見込む。  
⇒ 2015年の好市況の余韻があった前年度から大幅減益、期初想定比からも下振れ。

### ■LNG船・海洋事業

引き続き安定利益を計上、期初想定並みの利益を見込む。

### 製品輸送事業 [△85億円 (+80億円)]

#### ■コンテナ船事業 [△155億円 (+60億円)]

- ◆運賃：クリスマス貨物出荷により繁忙期となる7-9月期において、主要航路におけるスポット運賃の上昇を見込む。
- ◆積取：北米向けの好調な荷動きは当面継続、欧州向けも回復ペースの加速を見込む。
- ◆その他：イールドマネジメント効果の拡大に加え、新アライアンス開始による貨物費削減効果が現出。主に下期に新統合会社で発生する費用(持分法投資損益)を一定額織り込み済。  
⇒ 前回発表から上方修正。前年度損失の大幅縮小を見込む。

#### ■自動車船

北米・欧州向けは引き続き堅調を見込むも、中近東向け低迷が継続。東・南アフリカ向けは下げ止まり、緩やかに回復。配船合理化の結果余剰となる船舶を処分(期限での返船、解撤)。⇒ ほぼトントンであった前年度からは改善。

フェリー・内航RORO船、関連事業は期初想定から大きな変更無し。

【配当】 通期で1株当たり2円(中間1円+期末1円)を予定 (10月予定の株式併合前ベース)  
(前回発表予定から変更無し)

# 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			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

2016年10月以降は  
営業・運航を東京へ移管

## 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	12,000	12,000	14,000	8,000	11,000	11,500
パナマックス	8,800	7,000	7,900	7,000	7,000	7,000	7,500
ハンディマックス	8,800	7,500	8,200	7,500	7,500	7,500	7,800
スモールハンディ	7,300	6,500	6,900	6,500	6,500	6,500	6,700
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		
ケープサイズ	11,200	12,000	11,600	12,000	14,000	13,000	12,300

(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カ月遅れて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)	<b>41,000</b> (79)	<b>17,100</b> (49)	<b>29,000</b> (64)	<b>45,900</b> (91)	<b>27,100</b> (69)	<b>36,500</b> (80)	<b>32,800</b> (72)
石油製品船(MR)	主要5航路	<b>12,600</b>	<b>9,600</b>	<b>11,100</b>	<b>9,500</b>	<b>11,100</b>	<b>10,300</b>	<b>10,700</b>
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	<b>45,600</b>	<b>20,200</b>	<b>32,900</b>	<b>11,600</b>	<b>14,100</b>	<b>12,800</b>	<b>22,900</b>

(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					
原油船(VLCC)	中東-日本 (参考:WS)	<b>20,500</b> (56)	<b>(53)</b>	<b>(55)</b>	<b>(69)</b>		<b>(62)</b>	
石油製品船(MR)	主要5航路	<b>9,100</b>						
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					
LPG船(VLGC)	中東-日本	<b>17,400</b>	<b>17,500</b>	<b>17,400</b>				

(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／航海備船を含む)	2016年度						
	上期		下期		通期		
	1Q	2Q	3Q	4Q			
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／航海備船を含む)	2017年度				
	上期		下期		通期
	1Q	2Q			
合計	1,034	1,134	2,169	2,083	4,252

\*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 航	スペース	214	235	233	229	910	249				
	積高	186	206	214	210	816	233				
	消席率	87%	88%	92%	92%	90%	94%				
復 航	スペース	200	235	235	226	895	239				
	積高	119	117	132	141	509	149				
	消席率	60%	50%	56%	62%	57%	62%				

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 航	スペース	113	115	104	125	457	180				
	積高	106	103	101	124	434	176				
	消席率	93%	90%	98%	100%	95%	98%				
復 航	スペース	107	110	107	108	432	147				
	積高	80	77	86	85	328	104				
	消席率	75%	69%	81%	78%	76%	70%				

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				
積高		1,031	1,047	1,093	1,118	4,289	1,227				
消席率		76%	73%	78%	80%	77%	81%				

## 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		59.8	60.7	58.9	60.8	60.0	61.7				

(参考)燃料単価(/MT)      \$226      \$257      \$305      \$339      \$284      \$319      \$330      \$330      \$330      \$327

# 船隊構成(海洋事業含む)

[補足資料5]

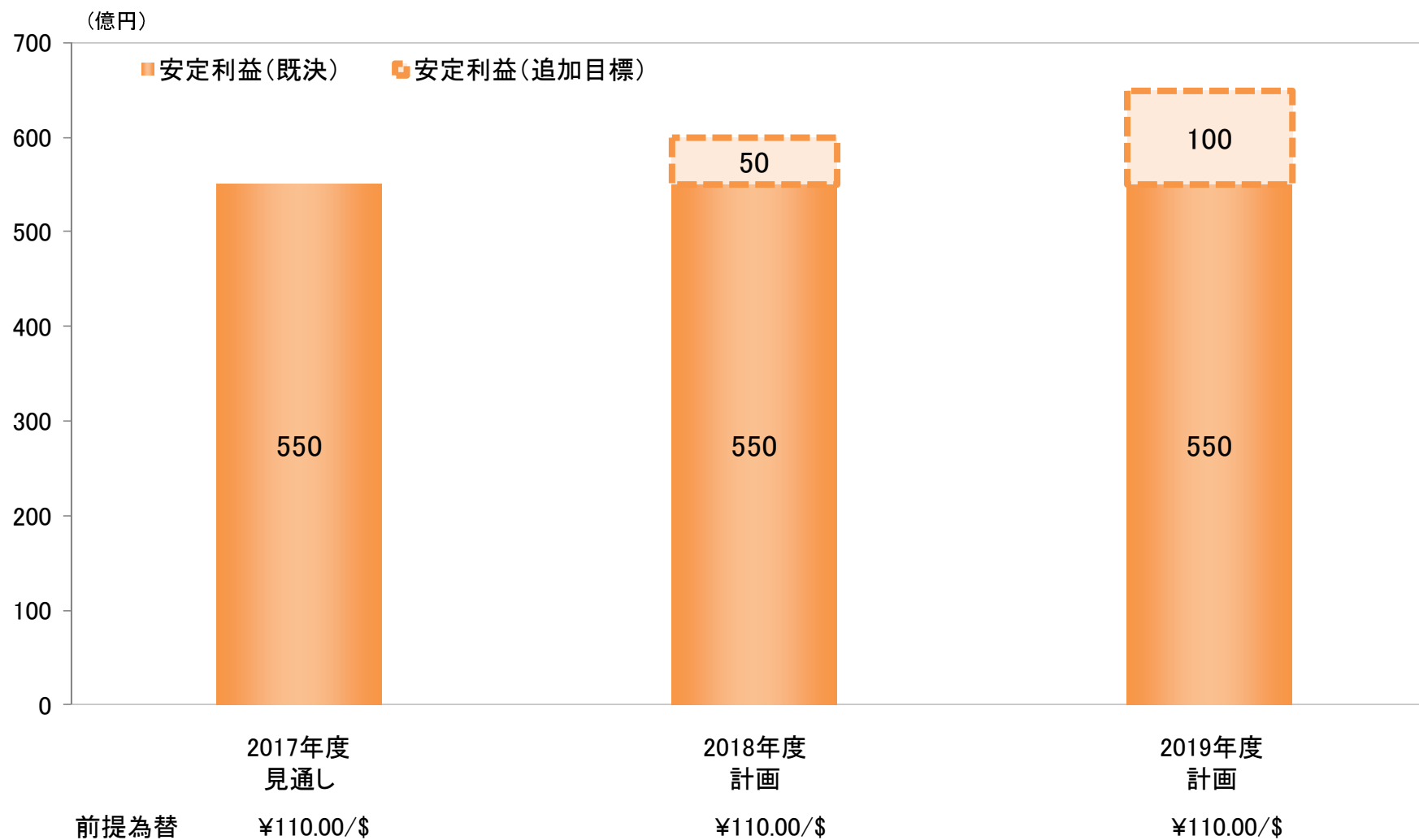
	2017年3月末		2017年6月末		2018年3月末 (見込み)	
				1,000dwt		
ドライバルク船事業	Capesize		90	89	17,406	
	中小型一般バルカー	Panamax	24	26	2,108	
		Handymax	57	48	2,634	
		Small Handy	31	28	973	
		(小計)	112	102	5,716	
	木材チップ船		39	39	2,158	
	近海船		55	55	965	
<b>(小計)</b>		<b>296</b>	<b>285</b>	<b>26,245</b>	<b>276</b>	
		<b>(内、市況エクスポージャー) (79)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(78)</b>	
エネルギー輸送事業	油送船	原油タンカー	40	40	10,498	
		プロダクトタンカー	43	40	2,411	
		ケミカルタンカー(メタノールタンカー含む)	78	79	2,443	
		LPGタンカー	8	8	447	
		(小計)	169	167	15,800	
	石炭船		41	43	3,911	
	<b>(小計)</b>		<b>210</b>	<b>210</b>	<b>19,711</b>	<b>198</b>
			<b>(内、市況エクスポージャー) (106)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(91)</b>
	LNG船(エタン船含む)		80	82	6,444	86
	海洋事業	FPSO	4	4	-	7
内航船(内航RORO船除く)		29	29	93	29	
製品輸送事業	自動車船		120	116	1,972	110
	コンテナ船		91	93	7,108	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	
<b>合計</b>		<b>847</b>	<b>836</b>	<b>61,670</b>	<b>812</b>	



註1) 短期傭船、J/V保有船を含む。

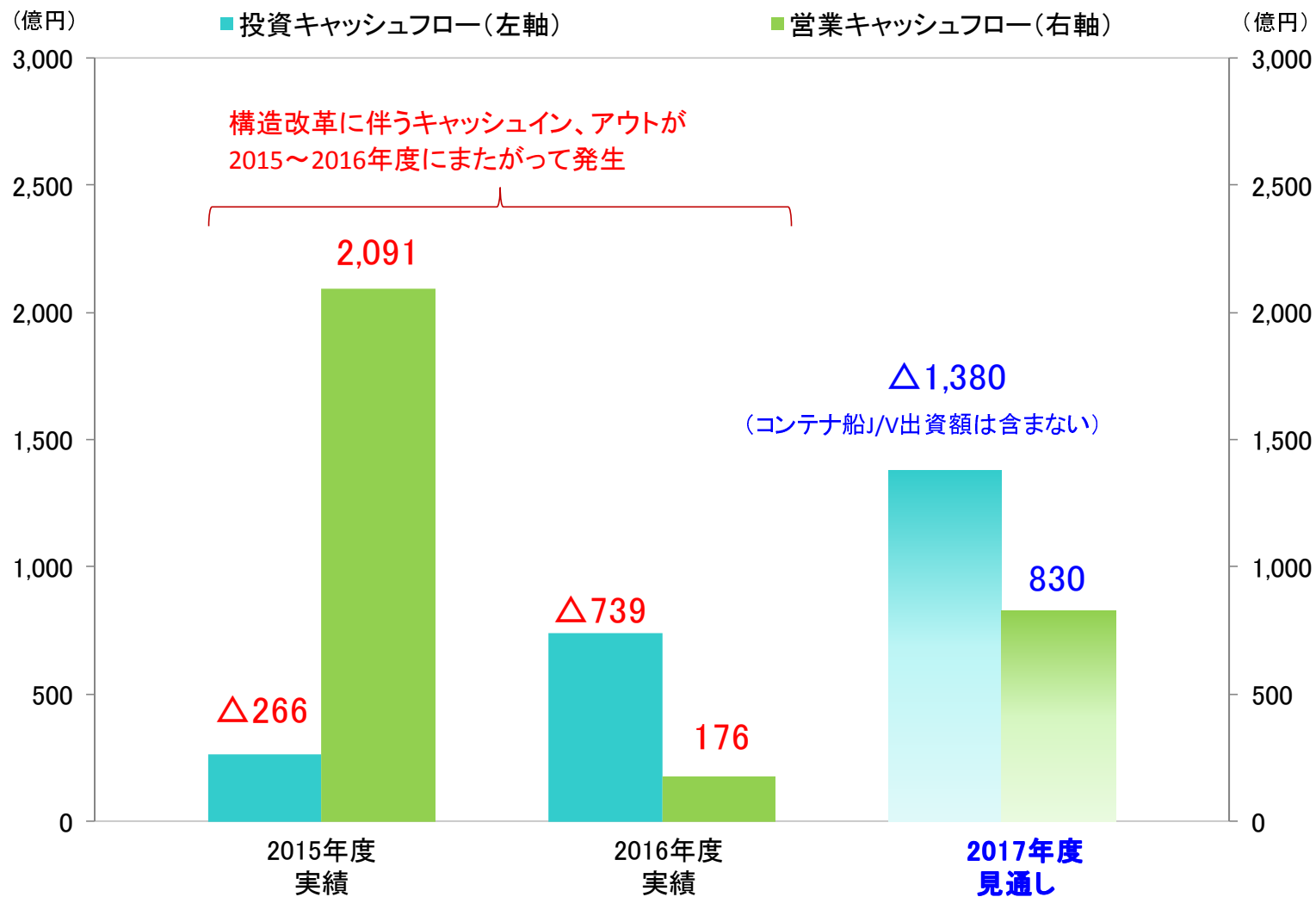
註2) 『市況エクスポージャー』= 中長期調達船で、2年以上の契約が付いていない船。

註4) 2018年3月末の市況エクスポージャー見込みは、2016年度決算発表(4月)時点の数字

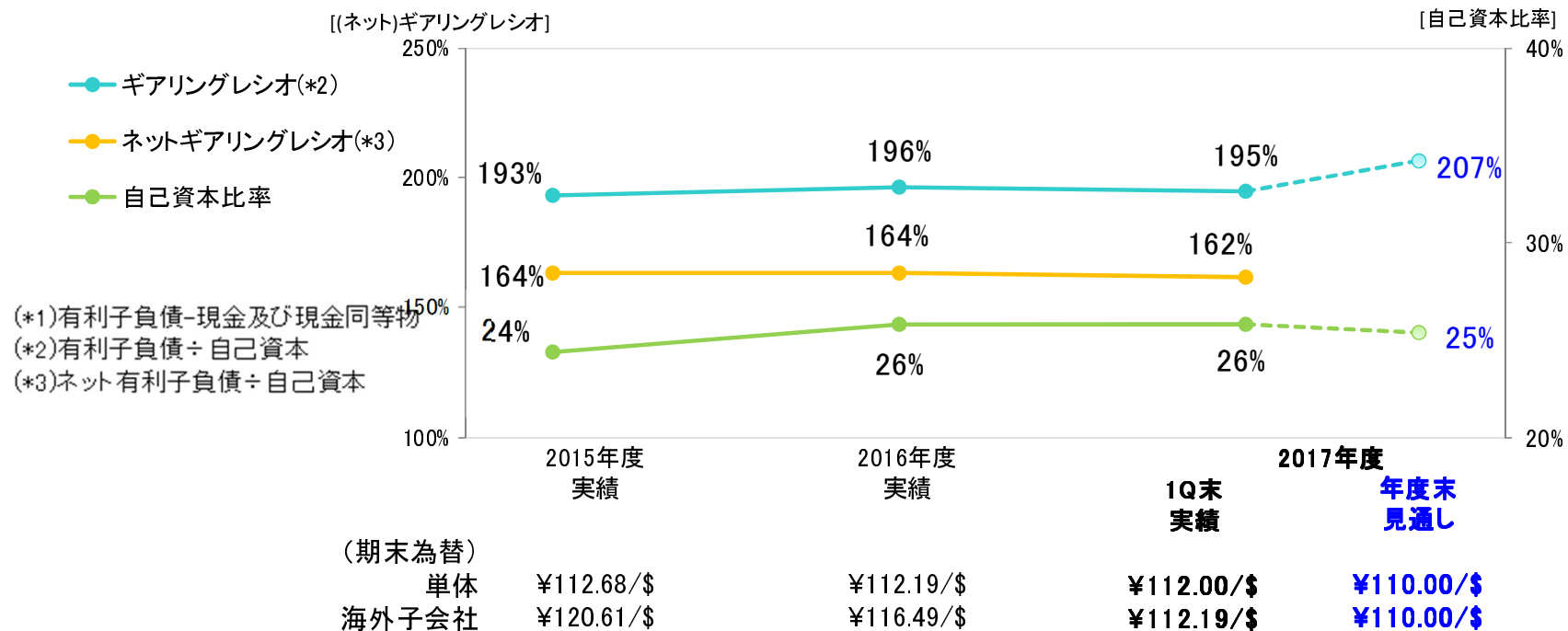
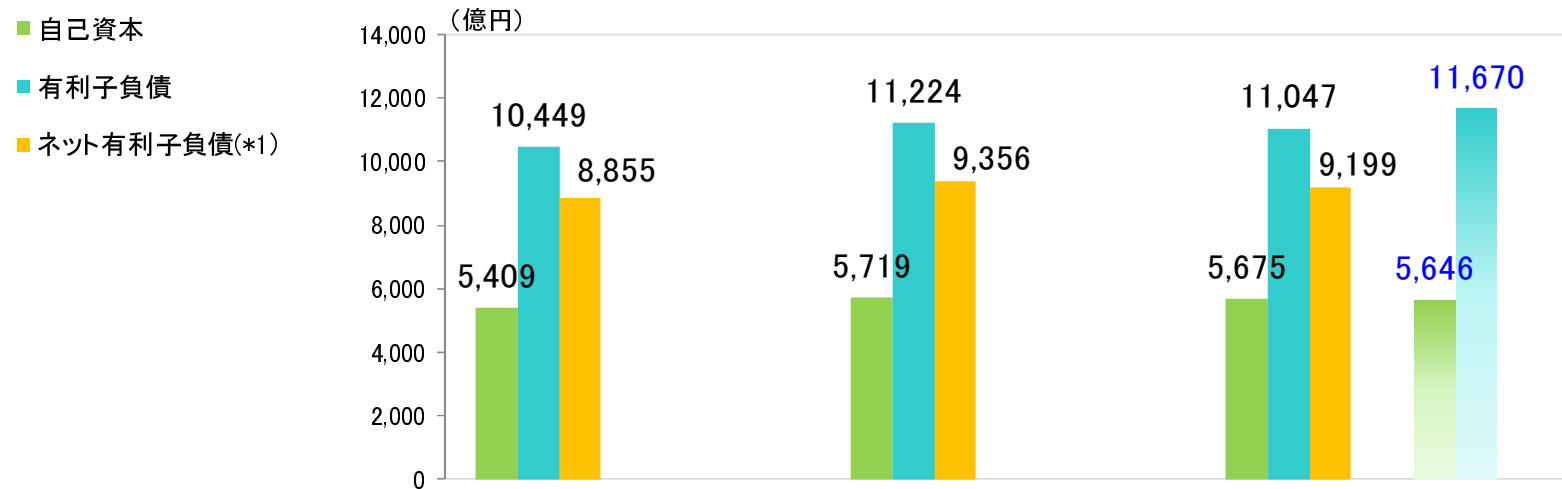


(2017年4月28日発表)



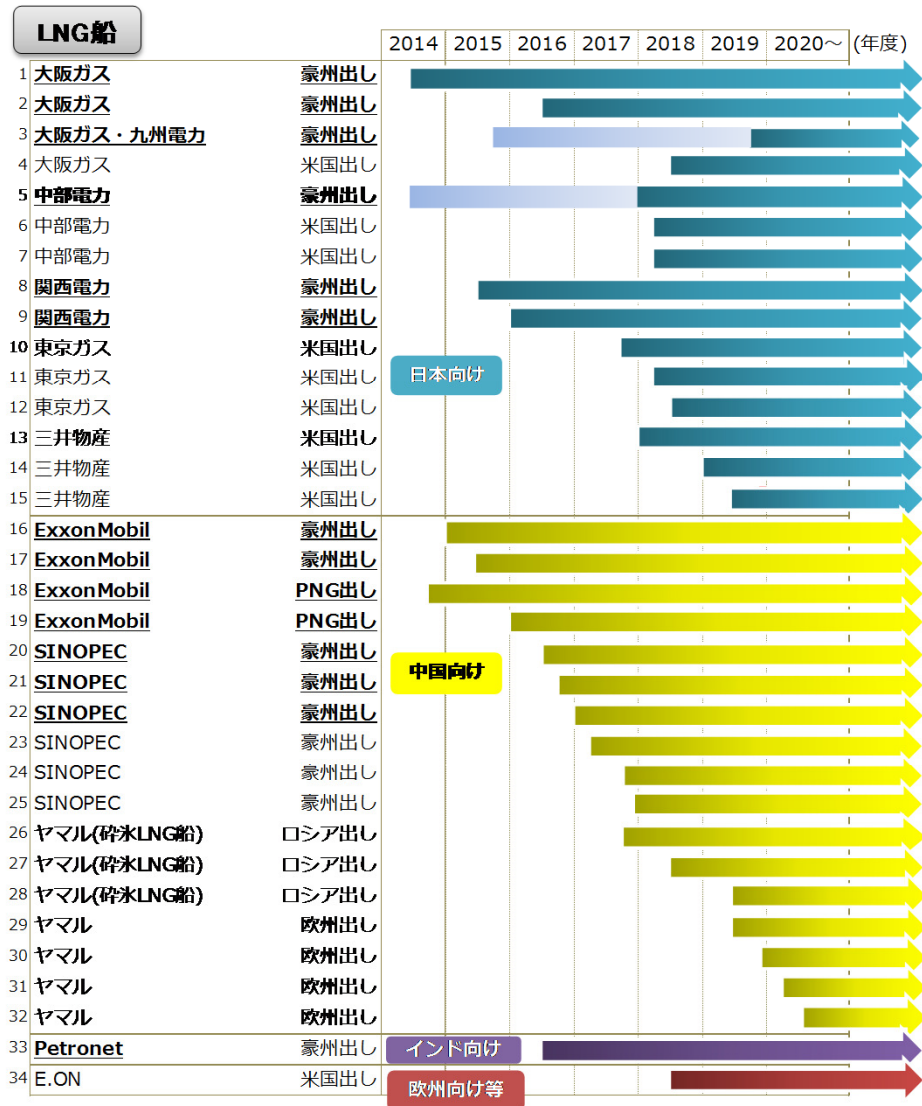


経常損益(億円)	362	254	250
親会社に帰属する当期純損益(億円)	△1,704	52	120
平均為替	¥120.62/\$	¥108.57/\$	¥110.20/\$

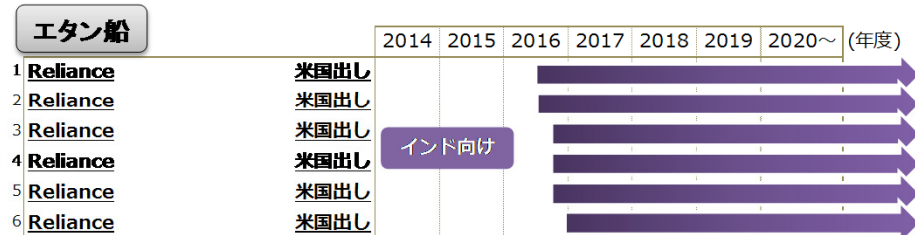
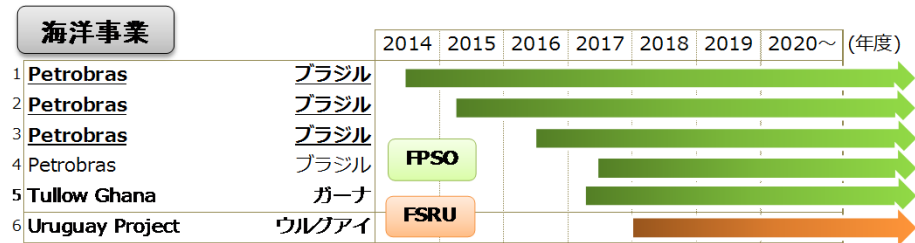


# LNG船・海洋事業 成約状況(2014年度以降竣工船)

[補足資料9]



(註)太字は稼働中



# 営業外・特別損益(連結)／運航費(単体) 明細

[補足資料10]

## 1. 連結 営業外収益・費用明細 (2017年度 第1四半期) (億円)

営業外収益 101		営業外費用 54	
うち:		うち:	
受取利息	17	支払利息	49
受取配当金	19	その他営業外費用	4
持分法による投資利益	15		
為替差益	39		
その他営業外収益	9		

## 2. 連結 特別利益・損失明細 (2017年度 第1四半期) (億円)

特別利益 37		特別損失 5	
うち:		うち:	
固定資産売却益	26	固定資産売却損	0
その他特別利益	11	その他特別損失	4

## 3. 単体 運航費明細

	(億円)	
	2017年度 第1四半期	2016年度 第1四半期
港費	235	205
貨物費計	645	582
内訳: 荷役費及び接続費	594	541
歩金仲介料	40	30
一般貨物費	10	9
燃料費	437	253
雑費	10	7
合計	1,328	1,049