



2015年度(2016年3月期)  
**通期決算説明資料**

2016年4月28日  
株式会社**商船三井**

## 目次

2015年度 連結決算概要	2
2015年度 連結決算の要点	4
2016年度 連結業績予想	6
2016年度 業績予想の要点	8
「構造改革」の概要	10
2016年度業績予想 対前期変動要因	12
2016年 単年度経営計画	14
[ 補足資料 1-9]	18

(註)金額は億円未満を切り捨て表示

# 2015年度 連結決算概要

\*2015年度第3Q決算発表時点(2016年1月29日)

(単位: 億円)	2015年度 実績					2014年度			2015年度	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期 実績	増減		前回見通し* (通期)	差異
売上高	4,494	4,552	4,124	3,950	17,122	18,170	△ 1,048	△6%	17,200	△ 77
営業損益	18	63	14	△ 72	23	172	△ 149	△87%	△ 50	+73
経常損益	108	169	109	△ 25	362	513	△ 150	△29%	320	+42
親会社株主に帰属する 当期純損益	127	△ 130	135	△ 1,837	△ 1,704	423	△ 2,128	-	△ 1,750	+45
為替(期中平均)	¥120.02/\$	¥123.62/\$	¥121.15/\$	¥117.69/\$	¥120.62/\$	¥108.34/\$	+¥12.28/\$		¥120.45/\$	+¥0.17/\$
燃料単価(期中平均)	\$369/MT	\$286/MT	\$235/MT	\$173/MT	\$265/MT	\$503/MT	△\$238/MT		\$264/MT	+\$1/MT
(註)燃料単価: 補油単価										

## 【経常損益】前期比増減分析

(単位: 億円)

為替変動	+240	前年同期比	¥12.28/\$ 円安
燃料油価格変動	+700	前年同期比	\$238/MT 下落
積取り/運賃変動・その他	△1,090		
(合計)	△150		

# [セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

\*2015年度第3Q決算発表時点(2016年1月29日)

(単位: 億円)	2015年度 実績					2014年度 通期 実績			2015年度 前回見通し* (通期)	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期		増減			差異
不定期専用船 事業	2,152	2,212	2,019	2,004	8,388	8,572	△ 183	△2%	8,390	△ 1
	108	182	157	99	548	541	+7	+1%	500	+48
コンテナ船 事業	1,945	1,946	1,718	1,581	7,191	7,870	△ 679	△9%	7,250	△ 58
	△ 50	△ 41	△ 92	△ 114	△ 298	△ 241	△ 56	-	△ 310	+11
フェリー・内航 事業	128	130	125	112	496	560	△ 64	△11%	500	△ 3
	8	15	14	5	44	44	0	△1%	45	0
関連事業	248	244	238	234	966	1,083	△ 117	△11%	980	△ 13
	25	18	29	29	101	109	△ 7	△7%	95	+6
その他	19	19	22	18	79	82	△ 2	△4%	80	0
	13	2	17	1	35	41	△ 6	△15%	35	0
調整 (消去・全社)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2	△ 8	△ 16	△ 47	△ 69	18	△ 87	-	△ 45	△ 24
連結	4,494	4,552	4,124	3,950	17,122	18,170	△ 1,048	△6%	17,200	△ 77
	108	169	109	△ 25	362	513	△ 150	△29%	320	+42

註1)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

註2) 不定期専用船事業＝ドライバルク船部門、油送船部門、LNG船・海洋事業部門、自動車船部門

註3) 関連事業＝不動産事業、客船、曳船、商社、人材派遣業等

# 2015年度 連結決算の要点( I )

## 【概況】

- ◆ 経常利益は前年度29%減。第3四半期累計期間までは前年同期を上回る利益を確保するも、第4四半期(3ヶ月)は赤字となり、通期減益。
  - ← 燃料油安、円安、油送船市況上昇を上回る、コンテナ船、ドライバルク船の市況悪化。
  - 1月以降の円高により単体為替差損発生(前期は差益)
- ◆ 前回(1/29)発表時の想定比では、航海完了のズレ等によりやや上振れての落着。
- ◆ 第4四半期にドライバルク船・コンテナ船事業の構造改革関連特別損失1,793億円を計上したことにより、当期純損益は▲1,704億円の赤字。

## 【セグメント別】 [2015年度経常損益実績(前期比増減)]

### 不定期専用船事業 [ 548億円(+7億円) ]

#### ■ ドライバルク船

- ・ 市況連動船： ケープサイズについて当初期待された季節的要因による市況の持ち直しがないまま低迷。中国景気減速懸念の高まりもあり、市場心理の冷え込みが深刻さを増した結果、全船型において市況が低迷、バルチック海運指数は秋以降過去最低水準に低迷。
- ・ 中長期契約船： 鉄鋼原料・電力炭・木材チップ等固定型運賃契約により一定の利益確保。  
⇒ 前期比大幅悪化。安定利益を上回るスポット運航逆輸の結果、通期で若干の赤字計上。

#### ■ 油送船

- ・ 原油船： 原油安による実需の伸びや戦略備蓄増加により需要活発。市況は年度を通じて堅調に推移 → 前期比で大幅増益
- ・ プロダクト船は中東製油所新規稼働等により、総じて堅調を維持。前期の赤字から損益は大幅に改善。LPG船、ケミカル船も堅調に推移。  
⇒ 前期比大幅増益。

## 2015年度 連結決算の要点(Ⅱ)

### ■ LNG船・海洋事業

- ・ 期初想定に沿って着実に利益を計上。15年度稼働の新規プロジェクトも利益貢献。
- ⇒ 入渠等の一時費用が発生した前期から大幅増益

### ■ 自動車船

- ・ 日本出しは北米向けを中心に堅調であった一方、資源国向け荷量が低迷。
- ⇒ 前期比減益

### コンテナ船事業 [ ▲298億円 (－56億円) ]

- ◆ 北米航路： 荷動きは総じて堅調に推移したものの、船腹供給増により需給環境は悪化、賃率は冬場以降過去最低水準まで下落。
- ◆ 欧州航路、南米航路： 荷動き減少、賃率は過去最低水準に低迷。積極的減便を行うも需給が改善しない中、値上げが定着せず。
- ◆ 航路合理化： 南北航路を中心に休止を含む大幅な合理化を実施。2月より南米東岸航路のキャパシティを半減。
- ⇒ 燃料油安、航路合理化効果を上回る賃率下落により、前期比で損失が拡大

### フェリー・内航事業 [ 44億円 (±0) ] 昨年7月火災事故の影響あったが、前期並利益確保。

### 関連事業 [ 101億円 (－7億円) ] 新ダイビル竣工一時費用(1Qに発生)等により減益。

### その他＋調整 [ ▲ 34億円 (－93億円) ] 前期発生単体為替差益(+61億円)が今期は差損に。

【配当】 通期で1株当たり5円(実施済中間3.5円 + 期末1.5円) (前回発表と同じ)

# 2016年度 連結業績予想

(単位: 億円)	2016年度 予想			2015年度 実績			増減	
	上期	下期	通期	上期	下期	通期	(通期)	
売上高	7,590	7,570	15,160	9,046	8,075	17,122	△ 1,962	△11%
営業損益	△ 5	35	30	81	△ 58	23	+6	+29%
経常損益	75	125	200	277	84	362	△ 162	△45%
親会社株主に帰属する 当期純損益	75	125	200	△ 2	△ 1,702	△ 1,704	+1,904	△112%
為替(期中平均)	¥108.00/\$	¥108.00/\$	¥108.00/\$	¥121.82/\$	¥119.42/\$	¥120.62/\$	△¥12.62/\$	
燃料単価(期中平均)	\$220/MT	\$240/MT	\$230/MT	\$328/MT	\$204/MT	\$265/MT	△\$35/MT	

(註)燃料単価: 補油単価

## (参考) 経常損益へのSensitivity

2016年度 (年間/最大)

為替: ±10億円/¥1/\$

燃料単価: ±1.7億円/\$1/MT

## [セグメント別]

	上段		売上高		下段		経常損益	
	2016年度 予想		2015年度 実績			増減		
(単位: 億円)	上期	下期	通期	上期	下期	通期	(通期)	
不定期専用船事業	3,600	3,650	7,250	4,364	4,024	8,388	△ 1,138	△14%
	165	185	350	291	257	548	△ 198	△36%
コンテナ船事業	3,250	3,200	6,450	3,891	3,299	7,191	△ 741	△10%
	△ 170	△ 150	△ 320	△ 91	△ 206	△ 298	△ 21	-
フェリー・内航RoRo船事業	220	215	435	258	237	496	△ 61	△12%
	25	30	55	24	19	44	+10	+24%
関連事業	480	470	950	493	472	966	△ 16	△2%
	60	60	120	43	58	101	+18	+18%
その他	40	35	75	39	40	79	△ 4	△6%
	7	8	15	16	19	35	△ 20	△58%
調整(消去・全社)	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 12	△ 8	△ 20	△ 5	△ 63	△ 69	+49	-
連結	7,590	7,570	15,160	9,046	8,075	17,122	△ 1,962	△11%
	75	125	200	277	84	362	△ 162	△45%

註1)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

註2) 不定期専用船事業＝ドライバルク船部門、油送船部門、LNG船・海洋事業部門、自動車船部門

註3) 関連事業＝不動産事業、客船、曳船、商社、人材派遣業等



# 2016年度 業績予想の要点（Ⅰ）

## 【概況】

### ◆単年度経営計画／構造改革の完遂（P14-17）

- ・ドライバルク船：市況エクスポージャーを大幅に縮小
- ・コンテナ船：不採算航路の合理化推進、余剰船処分
- ・営業力強化、重点戦略国での事業展開加速

### ◆ドライバルク船、コンテナ船の市況環境は引き続き厳しい前提、油送船についても前期の好市況から一定程度の軟化を想定

### ◆安定利益：550億円

## 【セグメント別】 [2016年度経常損益見通し（前期比増減）]

### 不定期専用船事業 [350億円（-198億円）]

#### ■ドライバルク船

- ・市況：大型船(ケープサイズ)を中心にハイペースの解撤が進んでいるものの、中国景気減速による需要停滞から市況の本格的回復には至らず、年度を通じて低水準で推移と想定。
  - ・構造改革によって市況エクスポージャーの大幅縮小を達成する一方、有利貨物獲得・成長地域での事業展開加速による採算向上を図る。
- ⇒ 構造改革効果が一定程度減殺されるも、前期赤字から大幅改善、利益確保。

#### ■油送船

- ・全体として堅調なファンダメンタルズなるも前期の好市況からは軟化と予想。
- ・原油船：中国戦略備蓄継続、その他アジア諸国の需要伸長は期待されるが、特に下期において新造船竣工による供給圧力が増大、市況は前期比では軟調を予想。前期中に好市況を捉えて中長期契約締結を推進、安定利益積み上げ(→ スポット市況を享受できる船は減少)

## 2016年度 業績予想の要点（Ⅱ）

- ・プロダクト船・ケミカル船は原油安による精油所高稼働維持による堅調な荷動きを予想。  
LPG船は新造圧力により前期の市況水準からは大幅低下。

⇒ 前期比減益ながら引き続き大きな利益を確保。

- LNG船・海洋事業：今期14件の新規プロジェクト稼働（含エタン船6隻）。着実に安定利益を計上。

⇒ 円高影響により、前期並み利益。

- 自動車船：北米向けは引き続き堅調な荷動きが予想されるが、資源国向けの荷動き低迷が長期化。

⇒ 円高影響もあり、前期比減益を見込む。

### コンテナ船事業 [ ▲320億円（－21億円） ]

- ◆北米航路：好調な米国経済に支えられ堅調な荷動きを見込むものの、スポット運賃の低迷に加え、年間契約更改による賃率低下を想定。パナマ運河拡張による東岸向け航路の大型化による効率化を追求。

- ◆欧州航路：アジア発欧州向けは未だ荷動きの回復の兆しが見られず、賃率も低迷。更なる合理化による需給ギャップ縮小に向け検討。

- ◆南米東岸航路：前期に合理化を実施。損益は大幅に改善。

- ◆コンテナターミナル事業増益：ロサンゼルスターミナル自動化推進等により、順調に利益拡大  
⇒ 市況悪化が前期の構造改革・航路合理化効果を上回り、前期から更に損失拡大。

### フェリー・内航RORO船事業 [ 55億円（＋10億円） ]（セグメント名変更）

フェリー事業が正常稼働に復帰することにより、前期比増益。

### 関連事業 [ 120億円（＋18億円） ]

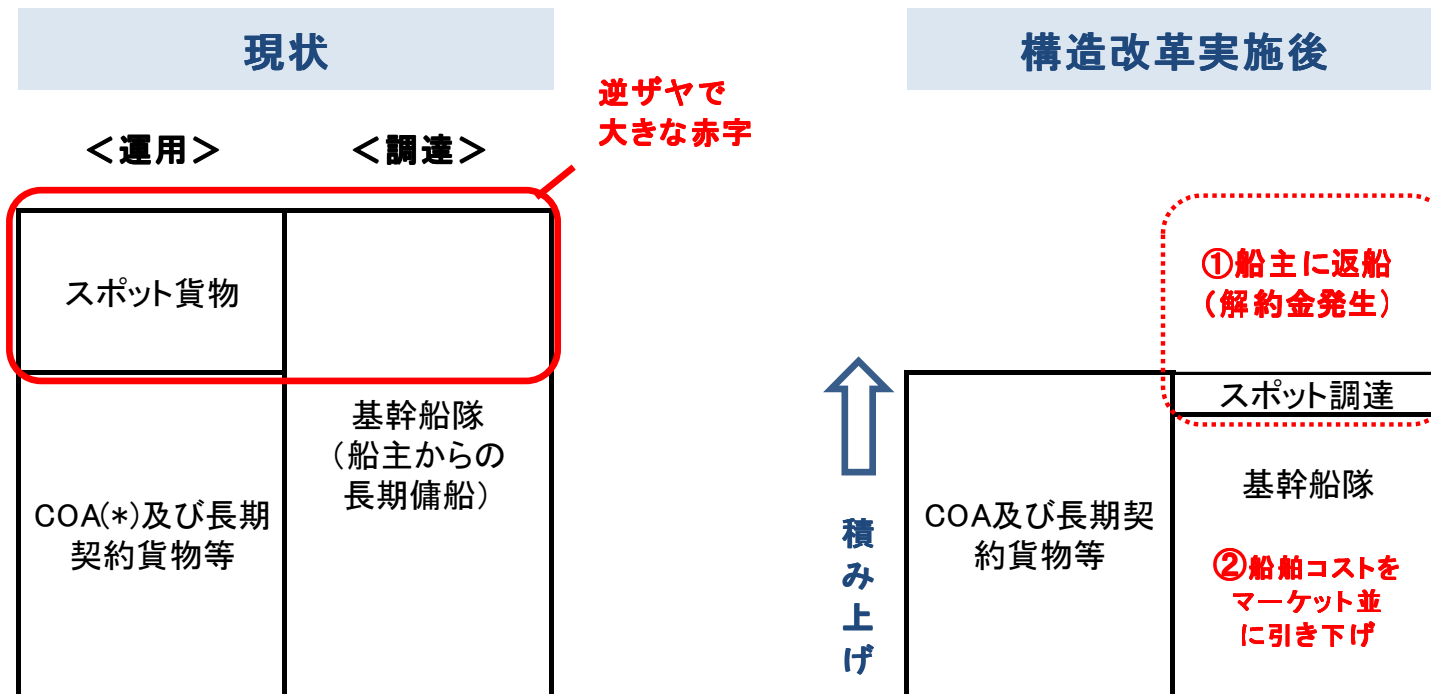
前期新ダイビル竣工初期費用計上の反動等により、増益。

【配当】通期で1株当たり4円（中間2円＋期末2円）を予定。（配当性向24%）

# 「構造改革」の概要（Ⅰ）

## ドライバルク船（中小型バルカー）

- ① スポット貨物輸送に従事し大幅な逆ザヤとなっている船腹について、船主と交渉・合意取得の上返船、市況エクスポージャーを大幅に縮小  
⇒ 現状約100隻の基幹船隊を半分に
- ② 顧客との長期安定的関係に基づく貨物輸送に従事する基幹船隊についても船舶コストをマーケット並みに引き下げ



(\*) COA: 数量輸送契約

## 「構造改革」の概要(Ⅱ)

### ドライバルク船 (大型船 = ケープサイズ)

長期貨物契約カバー率が高い(約100隻中80隻)ケープサイズについても、現在約20隻のスポット運航船の半分程度を処分 (傭船を船主に返船 + 保有船を売船処分)

### コンテナ船

- 自社保有船(相対的に高コストな中型コンテナ船)について減損を実施。
- 15年度を通して行ってきた航路合理化により余剰となる船舶を処分(売船、返船)



これらの結果

ドライバルク船関連	1,174億円	(うち傭船解約金 500億円)
コンテナ船関連	619億円	(大半が減損費用)

**合計1,793億円 の構造改革費用を計上(15年度4Q)**

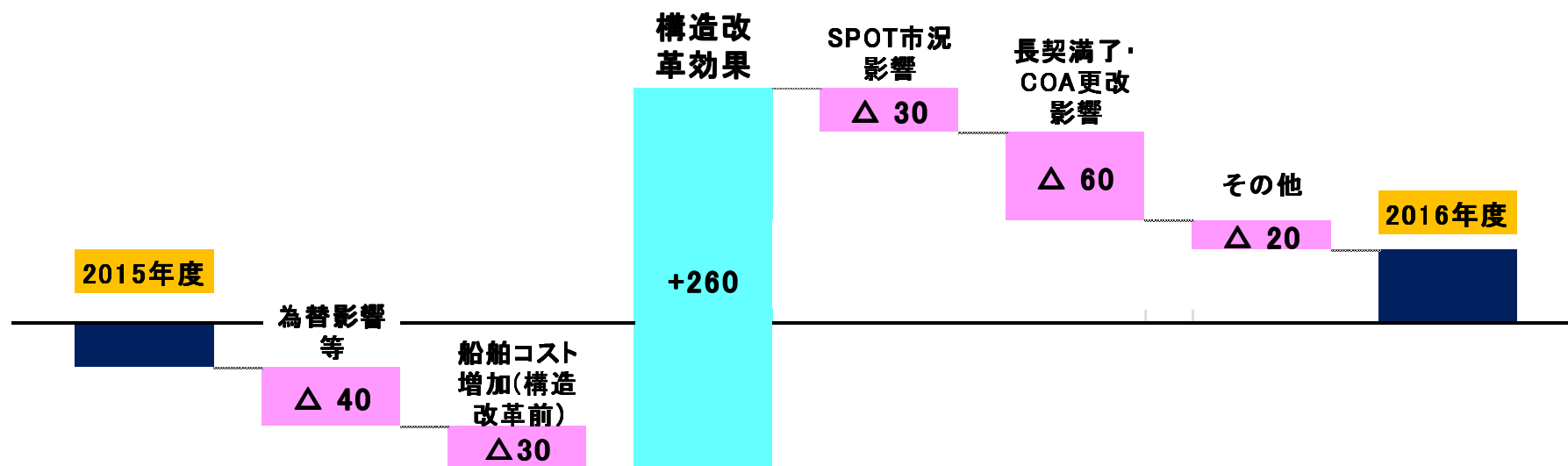
# 2016年度業績予想 対前期変動要因(Ⅰ)

## ドライバルク船

- 構造改革効果により黒字転換
- 現市況下でのCOA更改・長期契約満了による収益減が一定程度効果を減殺

2015年度⇒2016年度

[単位:億円]



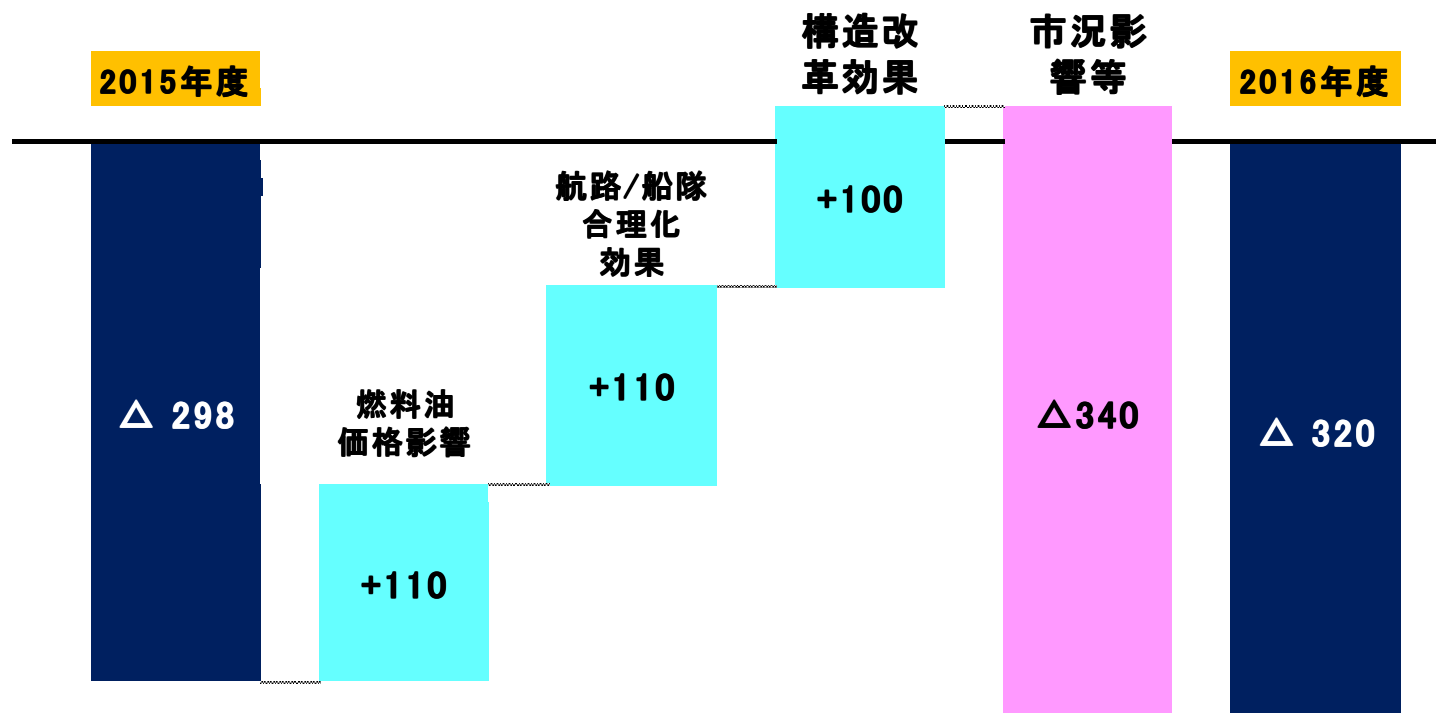
# 2016年度業績予想 対前期変動要因(Ⅱ)

## コンテナ船

- スポット市況、年間貨物賃率とも大きく下落。
- 構造改革・航路合理化効果、燃料油安メリット合計を上回る市況下落影響により、前期比損益の改善に至らず。

2015年度⇒2016年度

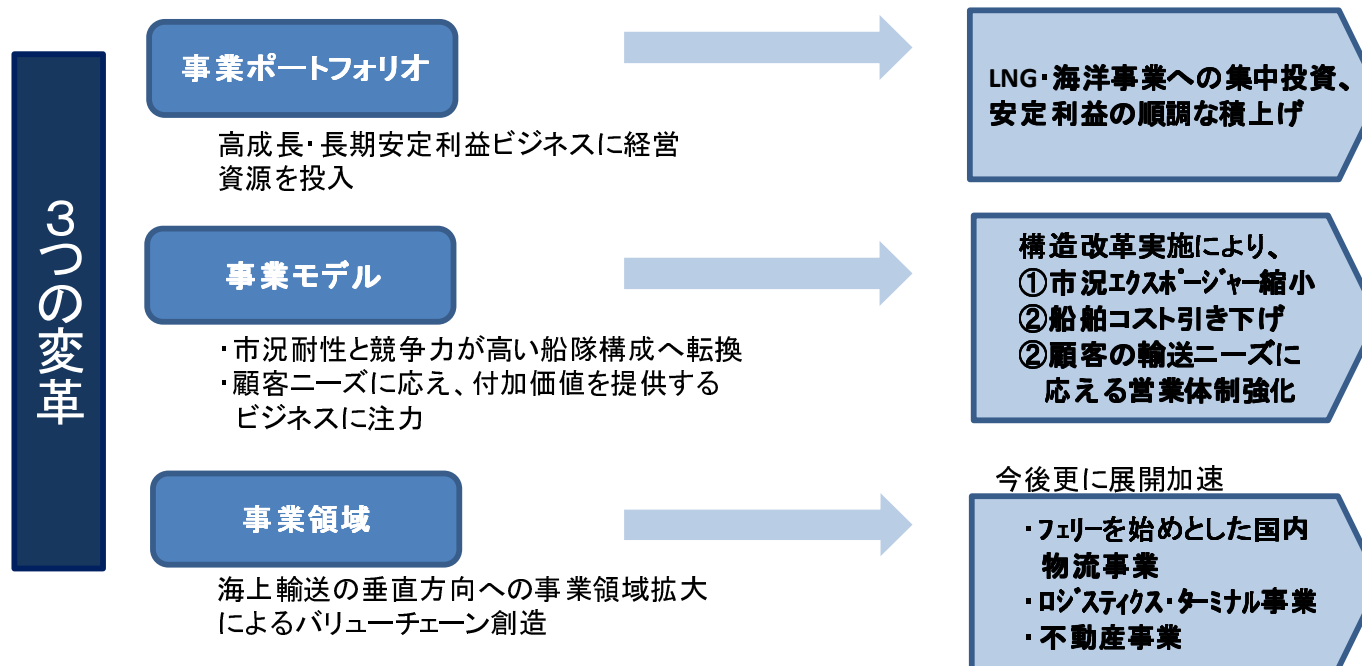
[単位:億円]



# 2016年 単年度経営計画 (I)

## 中期経営計画 **STEER FOR 2020** (2014~16年度)の進捗

- ✓ 「事業ポートフォリオの変革」の着実な進捗に加え
- ✓ 構造改革実施により「事業モデルの変革」が大きく進展
- ✓ 今後、「事業領域の変革」を加速



- ドライバルク・コンテナ船事業の不振により利益・財務計画について大幅に目標未達
- 2016年度は「構造改革」の完遂が最優先事項



「3つの変革」は引き続き推進するものの

中計に代えて単年度経営計画を策定、実行

**目標： 損益の回復に向けた「構造改革」の完遂**

### 損益改善計画

#### ■ ドライバルク船事業

##### ① 中小型バルカー

貨物需要に裏打ちされないマーケットでのフリー運航から撤退、顧客との長期安定的関係に基づく貨物輸送に集中。これに必要な基幹船隊を除く余剰備船船腹の早期返船を実行

##### ② ケープサイズバルカー

フリー船規模縮小。顧客のニーズに応えつつ、余剰船腹の早期返船・売船を実行

#### ■ コンテナ船事業

##### ① 航路合理化による余剰船腹の早期返船を実行

##### ② 不採算航路の合理化を更に推進

##### ③ イールドマネジメント抜本見直し、営業力強化

#### ■ ノンコアアセット保有見直し

ノンコア資産の売却(特別利益)による自己資本比率回復促進



## 海運業をコアとしつつ将来の成長へ向けた基盤構築

### ■ 営業力の強化

#### ① 営業本部制に組織改編

##### <ドライバルク営業本部>

ドライバルク船隊のポートフォリオの最適化と経営資源の効率化を図る。

##### <エネルギー輸送営業本部>

エネルギー関連顧客に対する営業方針の一本化を図り、多様化する顧客ニーズに的確に対応する。

#### ② One MOLで部門横断的かつグローバルな連携強化、総代表・国代表の活用

### ■ 環境変化に合わせたビジネスモデルの創出

#### ① 「事業領域の変革」を加速

フェリーを始めとした国内物流、重点戦略地域におけるロジスティクス、ターミナル、不動産事業等に経営資源を配分

#### ② ITと環境技術を通じた顧客ニーズへの対応

# 2016年 単年度経営計画 (IV)

## 運航規模

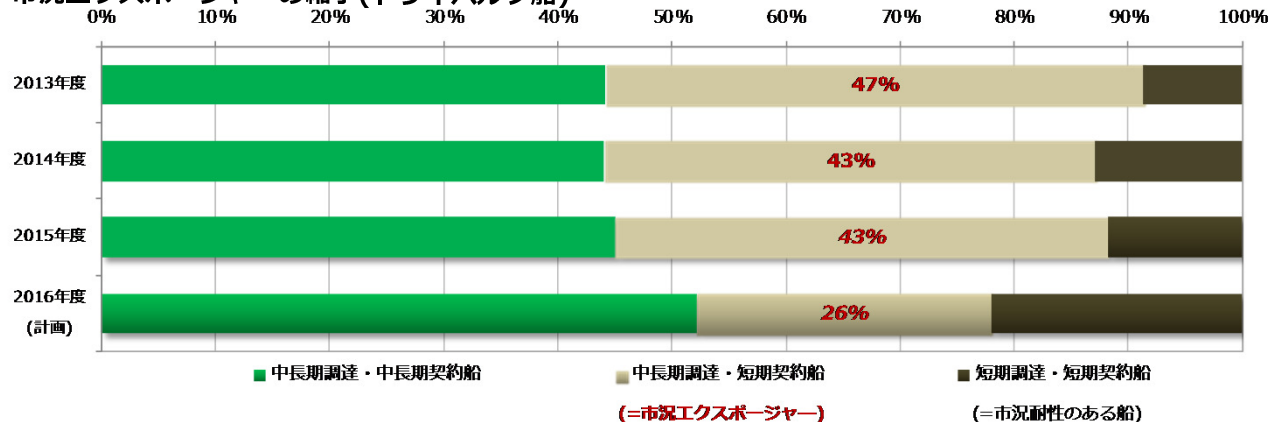
(単位: 隻)

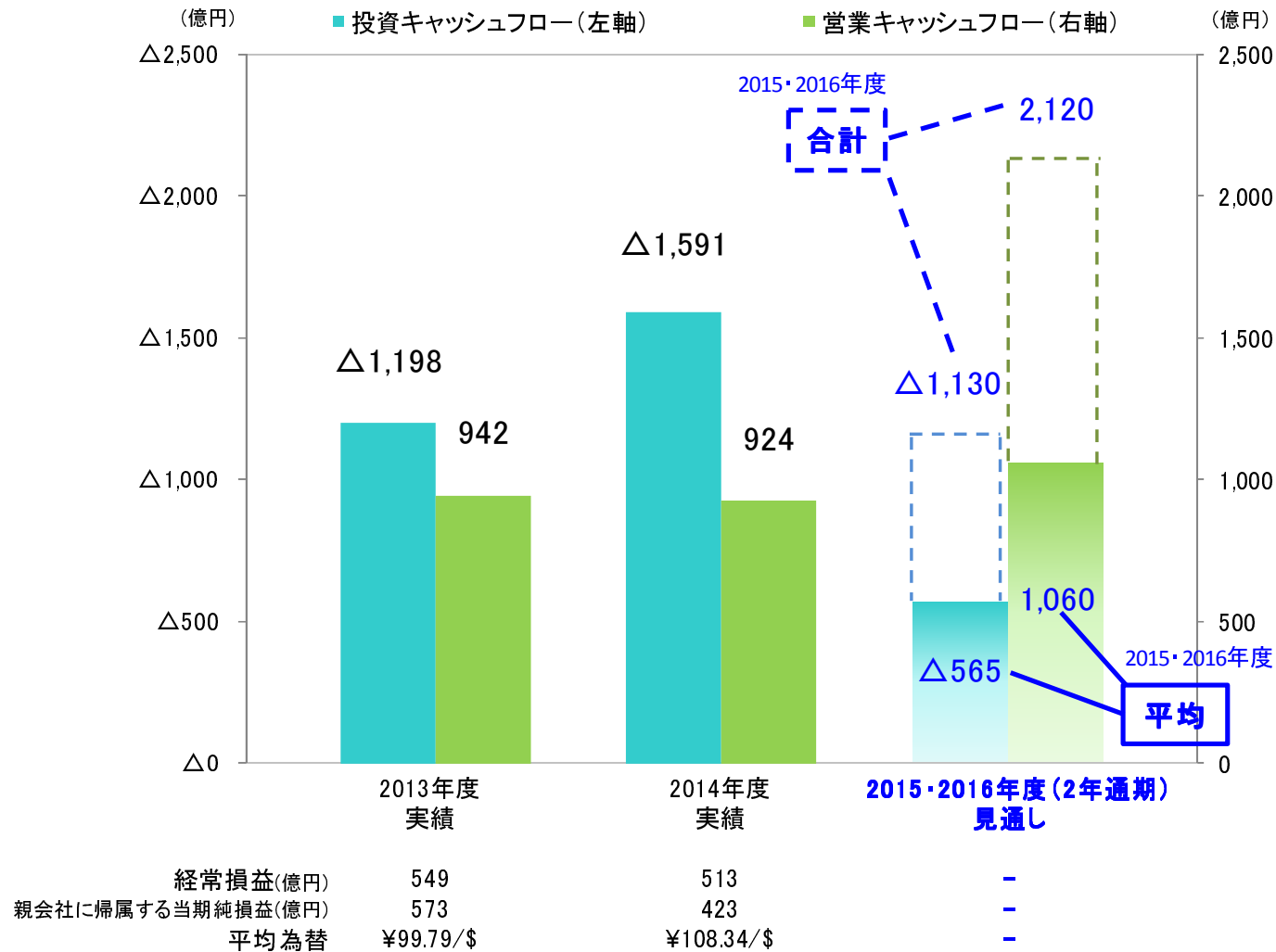
構造改革実施

		2015年 9月末	2016年 3月末	2017年 3月末
不定期専用船	運航規模	763	740	608
ドライバルク船(石炭船含む)	運航規模	398	373	322
うち市況エクスポージャー		165	161	83
油送船	運航規模	174	175	168
うち市況エクスポージャー		102	94	82
LNG船・海洋事業(FPSO)	運航規模	69	72	86
自動車船	運航規模	122	120	118
コンテナ船	運航規模	103	95	87
その他	運航規模	48	48	46
合計	運航規模	914	883	827

註) 運航規模は、各期末時点の保有船(含、J/V保有船)及び傭船(長期、短期)の合計隻数を示す

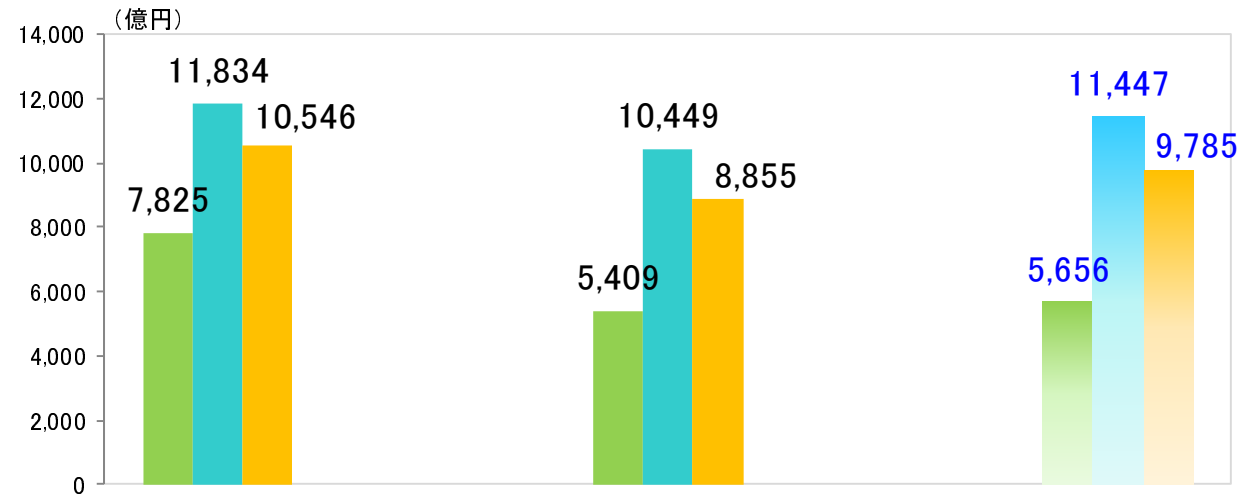
### ● 市況エクスポージャーの縮小(ドライバルク船)





**構造改革に伴うキャッシュイン、アウトが2015～2016年度にまたがって発生するため、2年間合計・平均の見通しを表示**

- 自己資本
- 有利子負債
- ネット有利子負債(\*1)

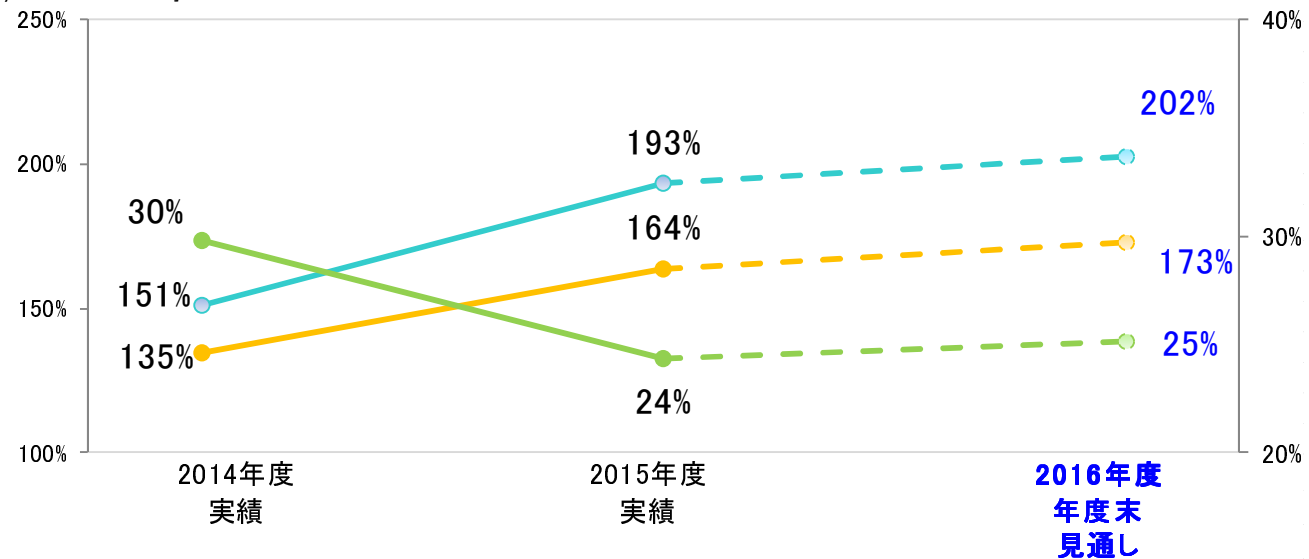


[(ネット)ギアリングレシオ]

[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

海外子会社

¥120.17/\$

¥112.68/\$

¥108.00/\$

¥120.55/\$

¥120.61/\$

¥108.00/\$

# ドライバルク船市況(スポット傭船料)

[補足資料3]

## 1. 2015年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	2015年度						通期
	上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況	2015年4-9月			2015年10月-2016年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	5,800	12,600	9,200	8,200	2,700	5,500	7,300
海外子会社運航船に関わる市況	2015年1-6月			2015年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	5,700	5,800	5,800	12,600	8,200	10,400	8,100
パナマックス	4,800	5,200	5,000	7,600	4,500	6,100	5,500
ハンディマックス	6,400	6,800	6,600	8,800	5,800	7,300	6,900
スモールハンディ	5,300	5,100	5,200	6,300	4,700	5,500	5,400

## 2. 2016年度(実績・見通し)

(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			2015年10月-2016年3月			平均
ケープサイズ	7,000			7,000			7,000
パナマックス	4,600			5,000			4,800
ハンディマックス				5,500			5,500
スモールハンディ				5,000			5,000
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	5,000	3,900	9,000			6,400
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	4,400	3,700	4,800	2016年10月以降は 営業・運航を東京へ移管		4,100
ハンディマックス	3,800	4,800	4,300	5,000			4,500
スモールハンディ	3,400	4,200	3,800	4,500			4,000

(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4]

## 1. 2015年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2015年度						通期
		上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況		2015年4-9月			2015年10月-2016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)	52,000 (89)	48,700 (76)	50,400 (83)	77,000 (103)	46,600 (70)	61,800 (87)	56,100 (85)
石油製品船(MR)	シンガポール-日本	24,000	27,300	25,600	19,100	17,000	18,100	21,800
海外子会社運航船に関わる市況		2015年1-6月			2015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	85,500	97,400	91,500	102,900	67,200	85,000	88,200

(出所)石油製品船及びLPG船: クラークソン

## 2. 2016年度(実績・見通し)

(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
原油船(VLCC)	中東-日本 (参考:WS)		(57)			(64)		(60)
石油製品船(MR)	シンガポール-日本							
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					
LPG船(VLGC)	中東-日本	45,600						

(出所)石油製品船及びLPG船: クラークソン

(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) 2015年度のVLCCのWSは、2016年のFlat Rateに基づき再計算した数値。
- 4) 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. 2015年度(実績)

(単位: 千台)

(完了ベース/航海傭船を含む)	2015年度						
	上期		1,908	下期		2,000	通期 3,908
	1Q 934	2Q 974		3Q 1,006	4Q 994		
<b>合計</b>	934	974	1,908	1,006	994	2,000	3,908

## 2. 2016年度(見通し)

(単位: 千台)

(完了ベース/航海傭船を含む)	2016年度		
	上期 2,039	下期 2,007	通期 4,047
<b>合計</b>	2,039	2,007	4,047

\*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6]

## 1. 消席状況

(単位:千TEU)

北米航路 (アジア/北米)		2014年度					2015年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往	スペース	180	208	200	169	757	205	219	204	188	815
	積高	181	200	185	165	731	188	208	179	173	748
	消席率	100%	96%	93%	97%	97%	92%	95%	88%	92%	92%
復	スペース	182	199	189	179	749	194	218	208	194	814
	積高	97	84	95	101	377	102	101	103	106	413
	消席率	53%	42%	50%	56%	50%	53%	46%	50%	55%	51%

欧州航路 (アジア/欧州)		2014年度					2015年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往	スペース	122	123	121	126	491	120	114	103	112	450
	積高	125	127	116	117	484	100	103	96	100	398
	消席率	102%	104%	96%	93%	99%	83%	90%	93%	89%	88%
復	スペース	120	124	122	127	493	114	121	106	110	451
	積高	78	76	79	77	310	76	77	78	76	308
	消席率	65%	61%	65%	60%	63%	67%	64%	74%	69%	68%

全航路		2014年度					2015年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
スペース		1,450	1,545	1,502	1,502	5,999	1,538	1,521	1,395	1,345	5,799
積高		1,124	1,153	1,098	1,045	4,420	1,036	1,027	972	959	3,994
消席率		78%	75%	73%	70%	74%	67%	67%	70%	71%	69%

## 2. 平均運賃 (指数表示: 2008年度1Q=100)

全航路		2014年度					2015年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
運賃指数		79.0	80.4	78.2	78.0	78.9	74.2	73.0	67.4	64.7	70.0

(参考) 燃料単価(/MT)      \$607      \$597      \$469      \$335      \$529      \$369      \$286      \$235      \$173      \$265



# 船隊構成(海洋事業含む)

[補足資料7]

			2015年 3月末	2016年3月末		2017年 3月末 (見込み)
				1,000dwt		
ドライバルク 営業本部	撒積み船	Capesize	104	92	17,929	
		Panamax	37	31	2,599	
		Handymax	72	60	3,305	
		Small Handy	56	52	1,780	
	重量物船		6	6	74	
	木材チップ船		43	41	2,229	
	一般貨物船		49	48	811	
	(小計)		367	330	28,727	
	(内、市況エクスポージャー)	(168)	(154)	-	282 (80)	
エネルギー輸送 営業本部	油送船	原油タンカー	42	42	11,093	
		プロダクトタンカー	50	45	2,697	
		ケミカルタンカー	75	79	2,324	
		LPGタンカー	9	9	474	
	石炭船		71	73	3,992	
	(小計)		247	248	20,579	
		(内、市況エクスポージャー)	(114)	(101)	-	237 (85)
LNG船(エタン船含む)		67	69	5,450	81	
海洋事業	FPSO	2	3	-	5	
自動車船		127	120	2,017	118	
コンテナ船		118	95	6,599	87	
フェリー・内航RORO船		16	15	82		
客船		1	1	5	17	
その他		2	2	13		
合計		947	883	63,472	827	

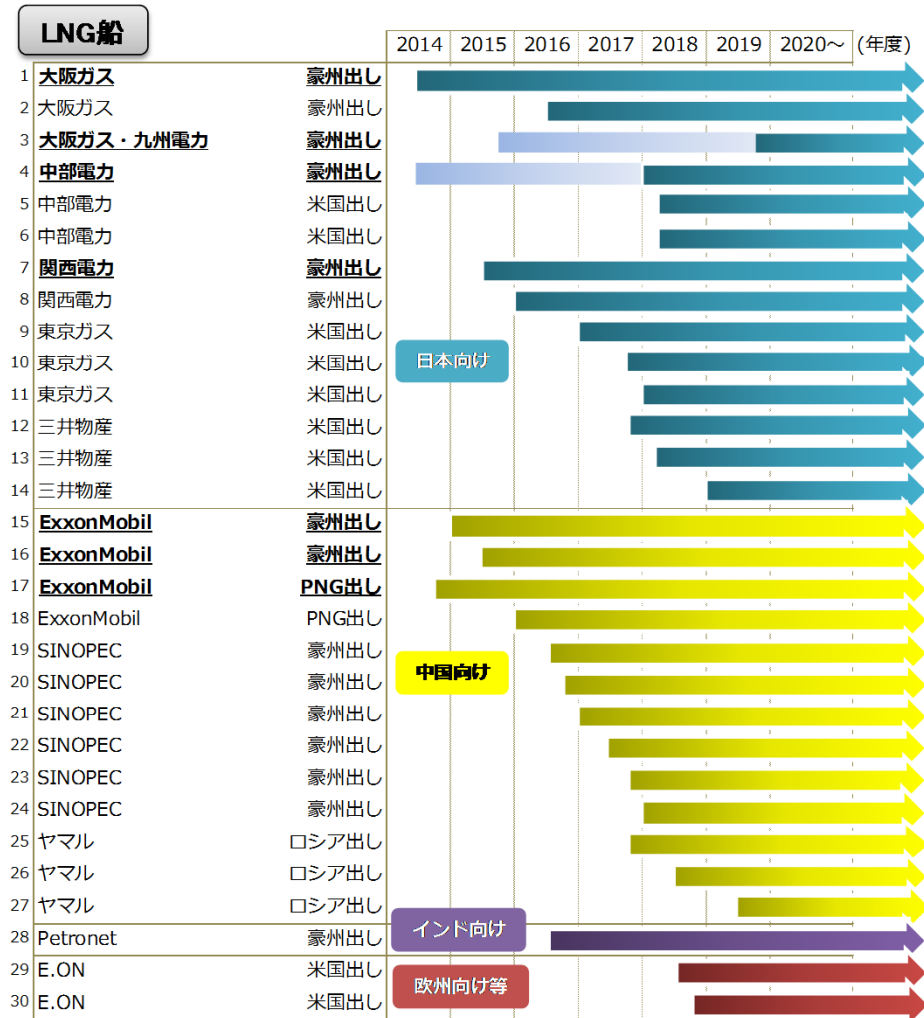
註1) 短期備船(5年以下)、J/V保有船を含む。

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(複数荷主の貨物を積み合わせる船を含む)。

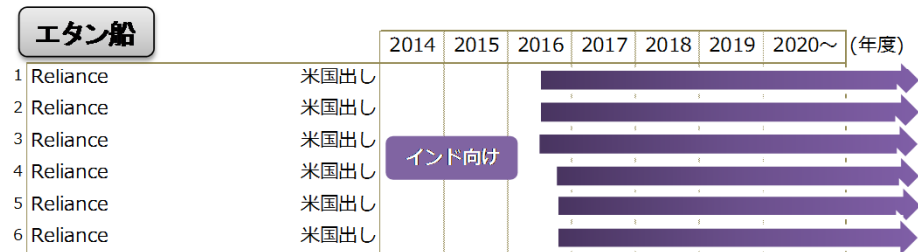
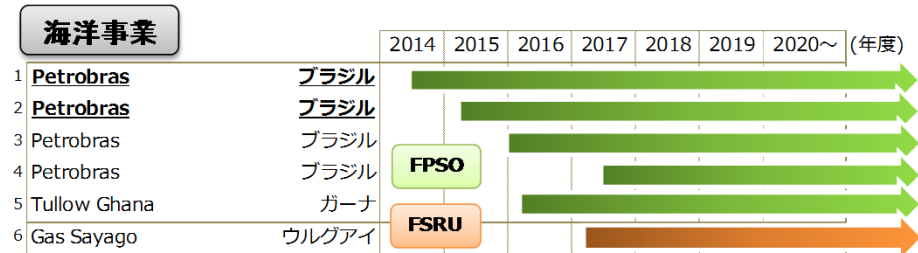
註3) フェリー・内航事業からフェリー・内航RORO船事業へのセグメント名変更に伴い、内航ばら積み船は石炭船に含む。

# LNG船・海洋事業 成約状況(2014年度以降竣工船)

[補足資料8]



(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9]

## 1. 営業外収益・費用(連結) (2015年度累計)

<b>営業外収益</b>	<b>507</b>
受取利息	40
受取配当金	61
持分法による投資利益	91
為替差益	239
その他営業外収益	74

(単位: 億円 億円未満切捨)

<b>営業外費用</b>	<b>168</b>
支払利息	145
その他営業外費用	22

## 2. 特別利益・損失(連結) (2015年度累計)

<b>特別利益</b>	<b>300</b>
固定資産売却益	94
投資有価証券売却益	129
備船解約金	40
その他特別利益	35

(単位: 億円 億円未満切捨)

<b>特別損失</b>	<b>2206</b>
固定資産売却損	6
関係会社株式評価損	262
構造改革費用	1,792
その他特別損失	145

## 3. 運航費(単体)

(単位: 億円 億円未満切捨)

	2015年度(累計)	2014年度(累計)
<b>港費</b>	<b>929</b>	908
<b>貨物費計</b>	<b>2,563</b>	2,553
荷役費及び接続費	2,360	2,327
歩金仲介料	171	189
一般貨物費	31	36
<b>燃料費</b>	<b>1,730</b>	2,780
<b>雑費</b>	<b>52</b>	46
<b>合計</b>	<b>5,275</b>	6,289