



2015年度(2016年3月期)
第1四半期 決算説明資料

2015年7月31日
株式会社 商船三井

目次

2015年度 第1四半期 連結決算概要	2
2015年度 第1四半期 連結決算の要点	4
2015年度 通期 連結業績予想	6
2015年度 業績予想の要点	8
[補足資料 1-10]	10

2015年度 第1四半期 連結決算概要

(単位: 億円)	2015年度 1Q実績	2014年度 1Q実績	増減	2014年度 4Q実績
売上高	4,494	4,439	+55	4,721
営業損益	18	39	△21	96
経常損益	108	75	+33	215
親会社株主に帰属する 当期純利益	127	85	+42	174
為替(期中平均)	¥120.02/\$	¥101.94/\$	+¥18.08/\$	¥118.44/\$
燃料油単価(期中平均)	\$369/MT	\$607/MT	△\$238/MT	\$335/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	+87	前年同期比	¥18.08/\$	円安
燃料油価格変動	+139	前年同期比	\$238/MT	下落
積取り・運賃変動・その他 ^(*)	△193			
(差し引き)	+33			

*コスト削減効果+68億円、持分法投資損益増減+14億円を含む。

[セグメント別]

	上段	売上高		
	下段	経常損益		
(単位: 億円)	2015年度 1Q実績	2014年度 1Q実績	増減	2014年度 4Q実績
不定期専用船事業	2,152 108	2,125 108	+27 0	2,289 224
コンテナ船事業	1,945 △ 50	1,873 △ 72	+72 +22	2,023 △ 31
フェリー・内航事業	128 8	136 6	△ 8 +2	132 11
関連事業	248 25	282 32	△ 33 △ 7	255 16
その他	19 13	21 10	△ 2 +3	20 7
調整 (消去・全社)	- 2	- △ 9	- +12	- △ 12
連結	4,494 108	4,439 75	+55 +33	4,721 215

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 第1四半期 連結決算の要点 (I)

【概況】

- ◆ ほぼ期初想定(4/30時点)利益見通し並みの落着。但しセグメント・部門別では増減あり。
 - ← コンテナ船の想定を下回る賃率・積取低下を、好調な油送船市況で挽回。
- ◆ 前年同期比では増益確保。
 - ← 為替・燃料油安の追風。ドライ市況低迷も、油送船・LNG船等で相殺。コンテナ船も前年同期比は損益改善。

【セグメント別】 [1Q/15経常損益実績 (1Q/14比増減)]

不定期専用船事業 [108億円 (±0億円)]

■ドライバルク船

- ▶ 市況連動船：ブラジル鉱石の出荷量低迷、中国の石炭輸入減等の影響により、市況はケープサイズ以下4船型全てで前年同期比大幅悪化（6月後半より回復傾向）。但し、シンガポール子会社(12月決算)での運航船多く、想定比での影響は限定的。
 - ▶ 中長期契約船：鉄鋼原料・電力炭・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。
- ⇒ 前年同期比大幅減益、期初想定からは若干の下振れ。

■油送船

- ▶ 原油船：原油安による実需、戦略備蓄増により需要は想定比大幅増。市況は前年同期比・想定比を上回る。 → 黒字化を果たした前年同期から大幅増益。
 - ▶ プロダクト船：精製マージンの改善による荷動き増により、市況は堅調に推移。
 - ▶ LPG船：好市況を享受(シンガポール子会社：1-3月)。
- ⇒ 前年同期比、想定比とも大幅増益。ドライバルク船大幅減益の大半を相殺。

2015年度 第1四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

■LNG船・海洋事業

前年同期一過性費用増の反動もあり、増益(想定通り)。

■自動車船

三国間積取台数は北米→西阿、欧州→ロシアを始めとして想定を下回るも、日本出しは堅調に推移。

⇒ 前年同期並み利益確保。

コンテナ船事業 [△50億円 (+22億円)]

◆運賃：欧州航路・南北航路で前年同期比大幅低下、想定比でも下振れ。

◆積取：欧州航路は前年同期比積取20%減、消席率19pts低下。→ 減便実施
アジア域内も消席低迷。全航路積取は前年同期・想定を下回る。

◆システムコスト削減：北米東岸→南米西岸航路休止(5月)。その他不採算航路の合理化を決定するも、採算改善への本格貢献は下期となる。

⇒ 想定比下振れとなるも、円安・燃料価格安影響により前年同期比では損益改善。

フェリー・内航事業 [8億円 (+2億円)]

フェリーで貨物・旅客輸送量堅調。内航で鋼材輸送減少。燃料油価格安もあり、増益(想定通り)。

関連事業 [25億円 (△7億円)]

ダイビル新規竣工一時費用等により減益(想定通り)。

2015年度 通期 連結業績予想

* 2014年度決算発表時(2015年4月30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	4,494	4,576	9,070	9,170	△100	8,990	9,030	△40	18,060	18,200	△140
営業損益	18	42	60	160	△100	180	160	+20	240	320	△80
経常損益	108	131	240	290	△50	360	310	+50	600	600	0
親会社株主に帰属する 当期純利益	127	72	200	200	0	230	230	0	430	430	0
為替(期中平均)	¥120.02/\$	¥122.00/\$	¥121.01/\$	¥118.00/\$	+¥3.01/\$	¥122.00/\$	¥118.00/\$	+¥4.00/\$	¥121.50/\$	¥118.00/\$	+¥3.50/\$
燃料油単価(期中平均)	\$369/MT	\$350/MT	\$359/MT	\$380/MT	△\$21/MT	\$350/MT	\$380/MT	△\$30/MT	\$355/MT	\$380/MT	△\$25/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	4,439	4,462	8,901	9,269	18,170	
営業損益	39	2	42	130	172		
経常損益	75	70	145	367	513		
親会社株主に帰属する 当期純利益	85	30	115	308	423		
為替(期中平均)	¥101.94/\$	¥102.22/\$	¥102.08/\$	¥114.60/\$	¥108.34/\$		
燃料油単価(期中平均)	\$607/MT	\$597/MT	\$602/MT	\$404/MT	\$503/MT		

(参考) 経常損益へのSensitivity

2015年度 (残り9か月/最大)

為替: ±14億円/¥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

* 2014年度決算発表時(2015年4月30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
不定期専用船事業	2,152 108	2,118 112	4,270 220	4,130 180	+140 +40	4,170 330	4,070 200	+100 +130	8,440 550	8,200 380	+240 +170
コンテナ船事業	1,945 △ 50	2,025 △ 25	3,970 △ 75	4,210 20	△240 △95	3,980 △ 60	4,120 30	△140 △90	7,950 △ 135	8,330 50	△380 △185
フェリー・内航事業	128 8	142 16	270 25	270 30	0 △5	270 35	270 30	0 +5	540 60	540 60	0 0
関連事業	248 25	271 25	520 50	520 50	0 0	520 50	520 50	0 0	1,040 100	1,040 100	0 0
その他	19 13	20 1	40 15	40 20	0 △5	50 10	50 10	0 0	90 25	90 30	0 △5
調整(消去・全社)	- 2	- 2	- 5	- △10	- +15	- △ 5	- △ 10	- +5	- 0	- △ 20	- +20
連結	4,494 108	4,576 131	9,070 240	9,170 290	△100 △50	8,990 360	9,030 310	△40 +50	18,060 600	18,200 600	△140 0

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

【cf】前年度実績	1Q	2Q	上期	下期	通期
不定期専用船事業	2,125 108	2,052 56	4,178 165	4,394 376	8,572 541
コンテナ船事業	1,873 △ 72	1,962 △ 36	3,835 △ 108	4,034 △ 132	7,870 △ 241
フェリー・内航事業	136 6	146 14	282 20	277 23	560 44
関連事業	282 32	282 29	564 61	519 47	1,083 109
その他	21 10	18 10	40 21	42 20	82 41
調整(消去・全社)	- △ 9	- △ 4	- △ 14	- 32	- 18
連結	4,439 75	4,462 70	8,901 145	9,269 367	18,170 513

2015年度 業績予想の要点 (I)

【概況】

- ◆ 上期見通しを下方修正する一方、通期見通しは前回発表値を据え置き。← コンテナ船の想定比悪化を油送船市況上振れ、為替・燃料油安が相殺。
- ◆ 下期は上期比で改善。← ドライバルク市況上昇、コンテナ船システムコスト削減。

	期初(4/30)			⇒	今回(7/31)		
	上期	下期	通期		上期	下期	通期
不定期専用船	180	200	380億円		220	330	550億円
コンテナ船	20	30	50億円		▲75	▲60	▲135億円
合計※	290	310	600億円		240	360	600億円

※その他3セグメントと調整(全社・消去)の合計。

- ◆ 中期経営計画「STEER FOR 2020」の戦略目標(安定利益積み上げ、市況エクスポージャー縮小等)を引き続き推進。

【セグメント別】 [2015年度通期予想經常損益 (4/30発表値からの増減)]

不定期専用船事業 [550億円 (+170億円)]

■ドライバルク船

- ▶ 大型船：季節要因による鉄鉱石の出荷増、中国港頭在庫減少によるトレード活発化、一方での解撤増により需給バランスは徐々に改善。
- ▶ 中小型船(下期7-12月)：季節要因による北米穀物の出荷増。インド向け石炭トレード堅調。
⇒ 市況は下期改善を見込む(期初想定から大きな変更は無し)。

2015年度 業績予想の要点（Ⅱ）

■油送船

- ▶ 原油船：原油安による実需の伸び、限定的な船腹供給を背景に、秋以降の需要期に向け底堅い市況推移を見込む。
- ▶ プロダクト船・LPG船：需要は引き続き堅調を見込む一方、年度後半の新造船竣工による供給圧力増を織り込み、市況は上期より若干低下を想定。

⇒ 下期は上期比で減益。期初想定比では下期・通期とも大幅増益を見込む。

■LNG船・海洋事業

下期新規稼働等により上期比増益。通期はほぼ期初想定並みの利益を見込む。

■自動車船

日本出しは北米向けを中心に堅調を見込む。三国間積取・運航効率の改善を推進。

⇒ 下期改善を見込み、通期ほぼ期初想定並み。

コンテナ船事業 [△135億円 (△ 185億円)]

◆運賃：夏場及び旧正月前の需要期は一定程度の値上げを見込む一方、不需要期の下落も考慮 → 下期全体を通じ、賃率が低迷した上期と同水準を想定。

◆積取：北米は堅調。アジア域内、欧州航路は大きな荷動き回復は想定せず。

◆その他：欧州航路等で減便対応。不採算航路合理化を始めとしたシステムコスト削減推進。

◆コンテナターミナル：北米西岸自動化ターミナルは順調に稼働。

⇒ 上期、通期業績予想を大幅下方修正。下期は一定の改善を見込む。

【配当】 通期で1株当たり7円(中間3.5円＋期末3.5円)を予定。(期初予定から変更無し。)

ドライバルク船市況(スポット傭船料)

[補足資料1]

1. 2014年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	2014年度						通期
	上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況	2014年4-9月			2014年10月-2015年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	12,900	13,500	13,200	15,400	5,700	10,500	11,900
海外子会社運航船に関わる市況	2014年1-6月			2014年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	16,800	12,900	14,800	13,500	15,400	14,400	14,600
パナマックス	10,400	6,300	8,400	5,900	8,300	7,100	7,700
ハンディマックス	11,600	9,000	10,300	8,900	9,800	9,300	9,800
スモールハンディ	10,000	7,400	8,700	6,200	7,100	6,700	7,700

2. 2015年度(実績・見通し)

(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		15年10-12月	16年1-3月		
ケープサイズ	5,800	12,000	8,900	18,000	10,000	14,000	11,500
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	5,700	12,000	18,000	15,000	10,400
パナマックス	4,800	5,200	5,000	8,000	8,500	8,300	6,600
ハンディマックス	6,400	6,800	6,600	8,000	8,500	8,300	7,400
スモールハンディ	5,300	5,100	5,200	5,500	6,000	5,800	5,500

(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。

1. 2014年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2014年度				
		上期		下期		通期
当社(単体)運航船に関わる市況		2014年4-9月		2014年10月-2015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)	11,800 (39)	21,500 (46)	44,500 (57)	59,500 (59)	34,300 (50)
石油製品船(MR)	シンガポール-日本	9,800	9,700	14,600	18,000	13,000
海外子会社運航船に関わる市況		2014年1-6月		2014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	35,400	94,600	103,200	74,800	77,000

(出所) 石油製品船及びLPG船: クラークソン

2. 2015年度(実績・見通し)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2015年度				
		上期		下期		通期
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			
原油船(VLCC)	中東-日本 (参考: WS)	52,000 (64)	(61)	(63)	(60)	(61)
石油製品船(MR)	シンガポール-日本	24,000				
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			
LPG船(VLGC)	中東-日本	85,500	97,400	91,500		

(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) 2014年度のVLCCのWSは、2015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. 2014年度(実績)

(単位: 千台)

(完了ベース/航海傭船を含む)	2014年度						
	上期		下期	通期		通期	
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計	978	998	1,976	973	964	1,936	3,912

2. 2015年度(実績・見通し)

(単位: 千台)

(完了ベース/航海傭船を含む)	2015年度				
	上期		下期	通期	
	1Q	2Q		3Q	4Q
合計	934	959	1,893	2,059	3,952

*青字は見通し

(前回資料の訂正)

前回(2015年4月30日付)資料において、2015年度の下期見通し及び通期見通しにつき誤った数値が記載されておりました。以下の通り訂正致します。

誤) 下期見通し2,031千台 通期見通し4,075千台

正) 下期見通し2,059千台 通期見通し4,103千台

尚、今回発表の下期見通し台数は前回発表から変更ございません。

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				
	積高	181	200	185	165	731	188				
	消席率	100%	96%	93%	97%	97%	92%				
復	スペース	182	199	189	179	749	194				
	積高	97	84	95	101	377	102				
	消席率	53%	42%	50%	56%	50%	53%				

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				
	積高	125	127	116	117	484	100				
	消席率	102%	104%	96%	93%	99%	83%				
復	スペース	120	124	122	127	493	114				
	積高	78	76	79	77	310	76				
	消席率	65%	61%	65%	60%	63%	67%				

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				
積高		1,124	1,153	1,098	1,045	4,420	1,036				
消席率		78%	75%	73%	70%	74%	67%				

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

船隊構成(海洋事業含む)

[補足資料5]

		2015年 3月末	2015年6月末		2016年 3月末 (見込み)	
			1,000dwt			
ドライ バルク船	撒積み船	Capesize	104	104	20,035	
		Panamax	37	34	2,878	
		Handymax	72	71	3,899	
		Small Handy	56	57	1,927	
	重量物船	6	6	74		
	木材チップ船	43	43	2,319		
	石炭船	44	47	4,300		
	一般貨物船	49	48	842		
	(小計)	411	410	36,273	385	
	(内、市況エクスポージャー)	(177)	-	-	(144)	
油送船	原油タンカー	42	42	11,093		
	プロダクトタンカー	50	47	2,791		
	ケミカルタンカー	75	77	2,188		
	LPGタンカー	9	9	474		
	(小計)	176	175	16,546	169	
	(内、市況エクスポージャー)	(105)	-	-	(95)	
LNG船		67	66	5,181	71	
海洋事業	FPSO	2	2	-	3	
自動車船		127	123	2,054	123	
コンテナ船		118	119	7,491	105	
フェリー・内航船		43	43	171		
客船		1	1	5		
その他		2	2	13		
合計		947	941	67,732	905	

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) 2016年3月末の市況エクスポージャー見込みは、2014年度決算発表(4月)時点の数字

(億円)	2013年度	2014年度	2015年度 (見通し)	2016年度 (計画)	2019年度 (目標)
売上高	17,294	18,170	18,060	19,000	21,000
経常損益 (内、安定利益)(*)	549	513	600 (550)	1,000 (550)	1,400 (750)
親会社株主に帰属する当期純損益	573	423	430	800	1,100
ROA *1	2.4%	2.1%	2.3%	4-5%	
ROE *2	9.5%	5.8%	5.4%	10%以上	
自己資本比率 *3	29%	30%	32%	(2019年度近傍で)	35-40%
ネット・ギアリング・レシオ *4	135%	135%	126%	(2019年度近傍で)	100%
為替(¥/\$)	99.79	108.34	121.50	100	100
平均補油単価(\$/MT)	617	503	355	620	620

*1) 経常損益 ÷ 期初/期末平均総資産

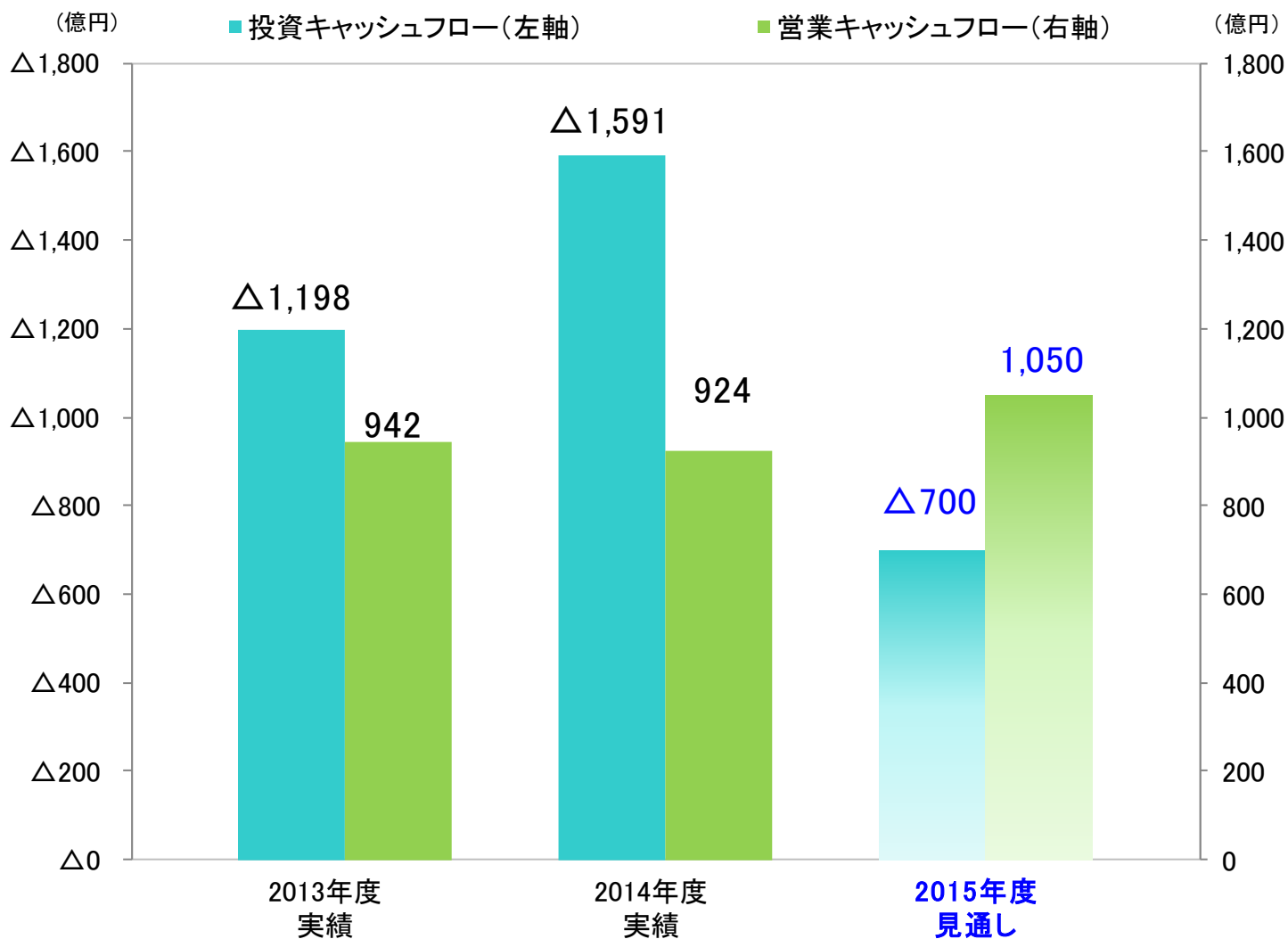
*2) 親会社株主に帰属する当期純損益 ÷ 期初/期末平均自己資本

*3) 自己資本 ÷ 総資産

*4) (有利子負債-現金・現金同等物) ÷ 自己資本

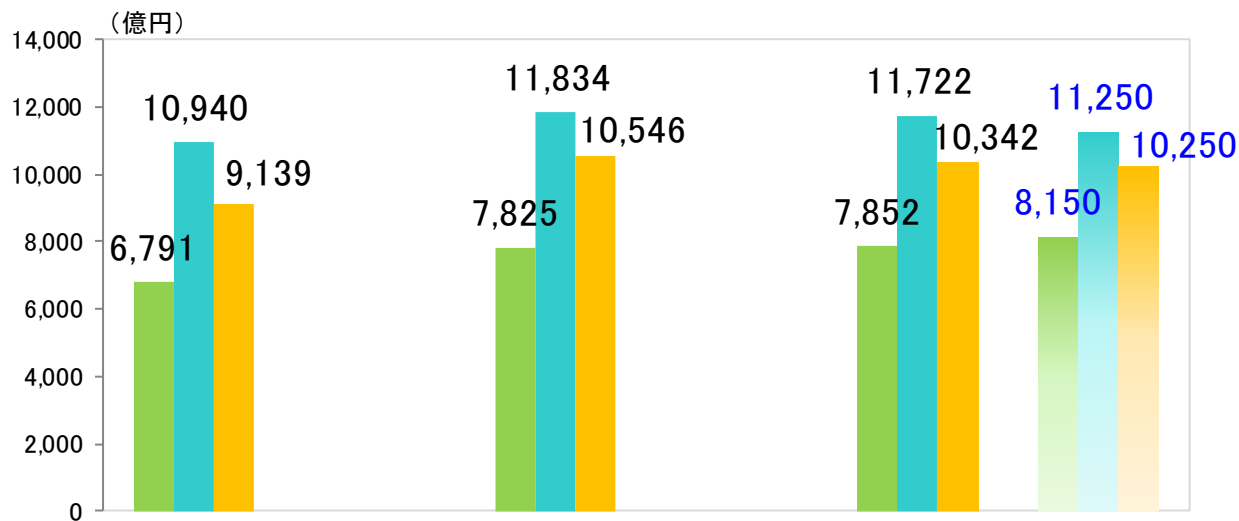
(*)安定利益=2年以上の契約により確定している或いは確定することを見込む利益、及び安定性の高い事業の利益

(対象セグメント=ドライバルク船、油送船、LNG船・海洋事業、関連事業、その他事業)



経常損益(億円)	549	513	600
親会社に帰属する当期純損益(億円)	573	423	430
平均為替	¥99.79/\$	¥108.34/\$	¥121.50/\$

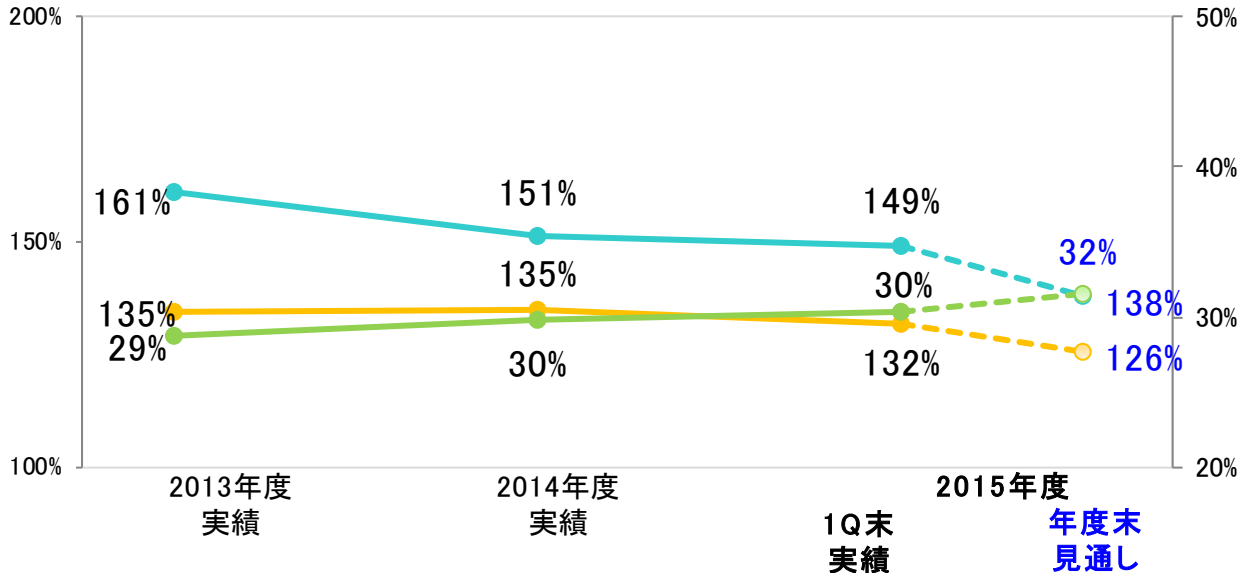
- 自己資本
- 有利子負債
- ネット有利子負債(*1)



[(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

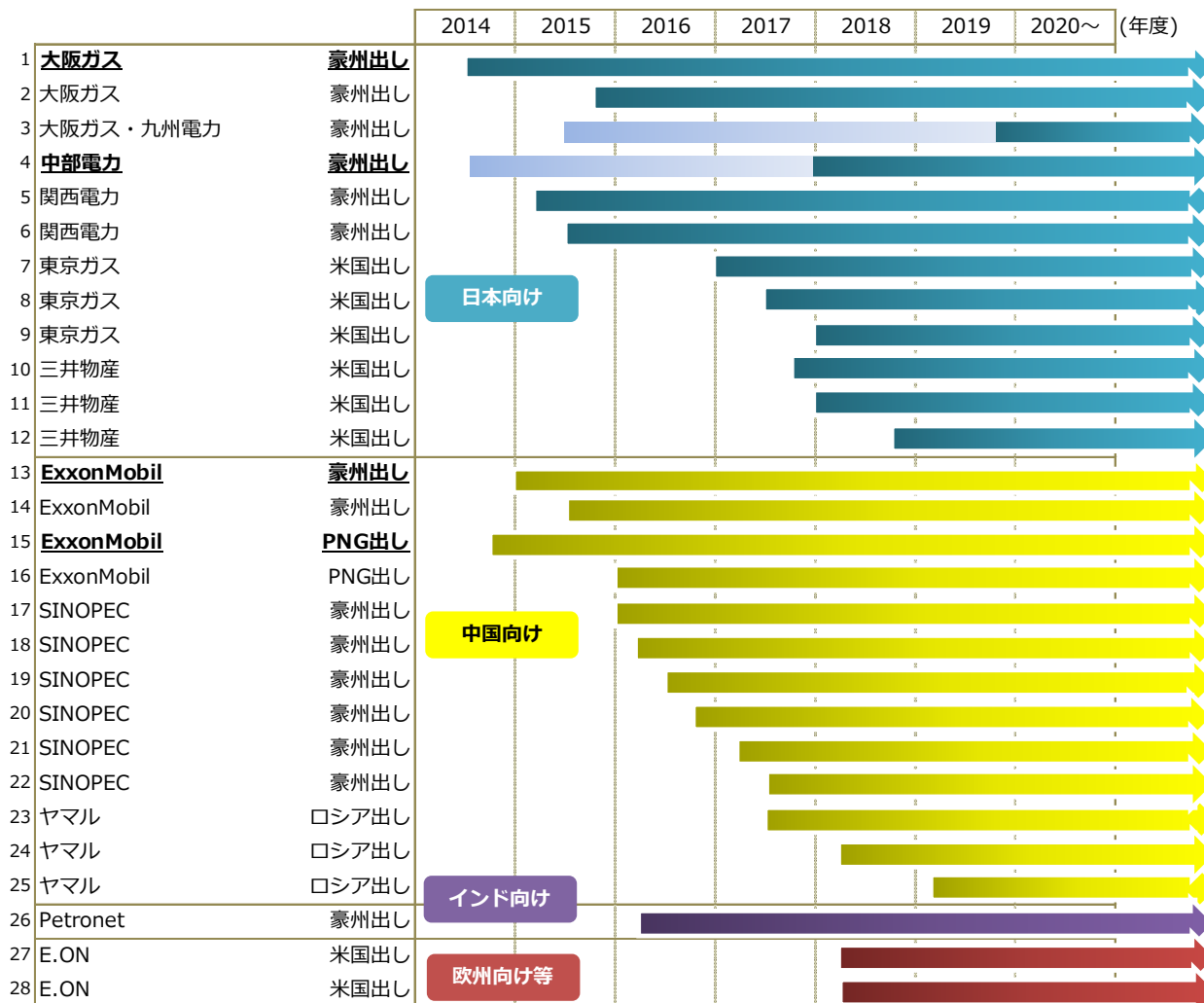


- (*1)有利子負債-現金及び現金同等物
- (*2)有利子負債÷自己資本
- (*3)ネット有利子負債÷自己資本

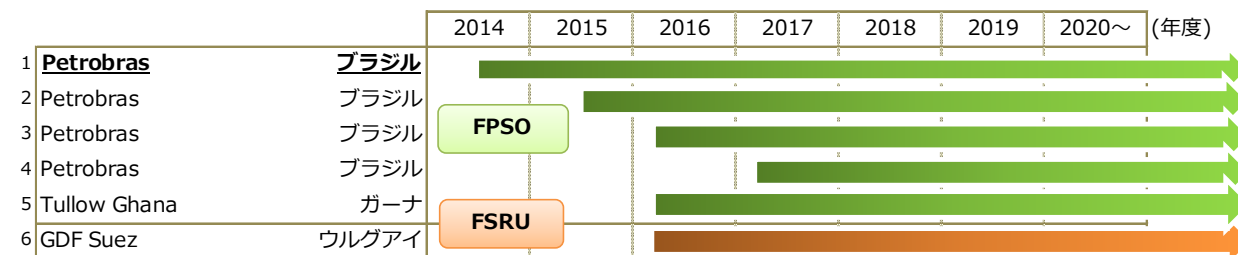
(期末為替)

単体	¥102.92/\$	¥120.17/\$	¥122.45/\$	¥122.00/\$
海外子会社	¥105.39/\$	¥120.55/\$	¥120.17/\$	¥122.00/\$

LNG船



海洋事業



(註)太字は稼働中

1. 連結 営業外収益・費用明細

(2015年度 第1四半期)

(億円)

営業外収益	129
うち:	
受取利息	8
受取配当金	20
持分法による投資利益	17
為替差益	71
その他営業外収益	11

営業外費用	38
うち:	
支払利息	33
その他営業外費用	4

2. 連結 特別利益・損失明細

(2015年度 第1四半期)

(億円)

特別利益	72
うち:	
固定資産売却益	60
その他特別利益	12

特別損失	16
うち:	
固定資産売却損	3
その他特別損失	12

3. 単体 運航費明細

(億円)

	2015年度 第1四半期	2014年度 第1四半期
港費	235	216
貨物費計	653	618
内訳: 荷役費及び接続費	596	563
歩金仲介料	47	43
一般貨物費	9	11
燃料費	520	726
雑費	14	11
合計	1,423	1,572