



2014年度(2015年3月期)  
**通期決算説明資料**

2015年4月30日  
株式会社**商船三井**

## 目次

2014年度 連結決算概要	2
2014年度 連結決算の要点	4
2015年度 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

(註)金額は億円未満を切り捨て表示

# 2014年度 連結決算概要

\*2014年度第3Q決算発表時点(2015年1月30日)

(単位: 億円)	2014年度 実績					2013年度 通期 実績			2014年度 前回見通し* (通期)	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期		増減		差異	
売上高	4,439	4,462	4,547	4,721	18,170	17,294	+876	+5%	18,600	△ 429
営業損益	39	2	33	96	172	410	△ 238	△58%	130	+42
経常損益	75	70	152	215	513	549	△ 36	△7%	410	+103
当期純損益	85	30	133	174	423	573	△ 150	△26%	350	+73
為替(期中平均)	¥101.94/\$	¥102.22/\$	¥110.76/\$	¥118.44/\$	¥108.34/\$	¥99.79/\$	+¥8.55/\$		¥108.23/\$	+¥0.11/\$
燃料単価(期中平均)	\$611/MT	\$604/MT	\$528/MT	\$393/MT	\$529/MT	\$610/MT	△\$80/MT		\$514/MT	+\$15/MT

## 【経常損益】前期比増減分析

(単位: 億円)

為替変動	+180	前年同期比	¥8.55/\$	円安
燃料油価格変動	+192	前年同期比	\$80/MT	下落
積取り/運賃変動・その他	△770			
コスト削減	+300			
持分法投資損益増減	+62			
(合計)	△36			

# [セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

\*2014年度第3Q決算発表時点(2015年1月30日)

(単位: 億円)	2014年度 実績					2013年度 通期 実績			2014年度 前回見通し*	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期		増減		(通期)	差異
不定期専用船 事業	2,125	2,052	2,104	2,289	8,572	8,364	+208	+2%	8,950	△ 377
	108	56	151	224	541	571	△ 30	△5%	475	+66
コンテナ船 事業	1,873	1,962	2,011	2,023	7,870	7,135	+735	+10%	7,900	△ 29
	△ 72	△ 36	△ 100	△ 31	△ 241	△ 145	△ 95	-	△ 270	+28
フェリー・内航 事業	136	146	144	132	560	556	+4	+1%	570	△ 9
	6	14	12	11	44	22	+22	+100%	45	0
関連事業	282	282	264	255	1,083	1,165	△ 82	△7%	1,100	△ 16
	32	29	31	16	109	111	△ 2	△2%	100	+9
その他	21	18	22	20	82	73	+9	+13%	80	+2
	10	10	12	7	41	45	△ 3	△9%	40	+1
調整 (消去・全社)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 9	△ 4	44	△ 12	18	△ 55	+73	-	20	△ 1
連結	4,439	4,462	4,547	4,721	18,170	17,294	+876	+5%	18,600	△ 429
	75	70	152	215	513	549	△ 36	△7%	410	+103

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

# 2014年度 連結決算の要点( I )

## 【概況】

- ◆ 円安、燃料油安、油送船市況上昇を受けて下期は経常増益に転じるも、通期では前期比減益。
  - ← コンテナ船運賃の下落、自動車船における生産地移転の影響、ドライバルク船市況の低迷。
- ◆ 3Q決算発表(1/30)時想定比では上振れ。
  - ← 油送船市況の好調持続、北米西岸港湾労使紛争の終結、船舶コストの低減
- ◆ 中期経営計画 **STEER FOR 2020** の進捗状況
  - ・ LNG船／海洋事業の新規獲得契約を、各々28隻／6基※に拡大。加えて、液化エタン輸送、シヤトルタンカー事業に進出。(※ 2014年度以降に竣工分。発表済みのもののみ。前期末比+10隻／1基。)
  - ・ ドライバルク船・油送船市況のエクスポージャーを23隻削減。(前期末比4%減＝計画通り)
  - ・ コスト競争力強化：初年度目標300億円を達成。
  - ・ 利益目標(初年度経常利益700億円等)に対しては、コンテナ船事業損益の回復遅れにより未達。

## 【セグメント別】 [2014年度経常損益実績 (前期比増減)]

### 不定期専用船事業 [ 541億円 (-30億円) ]

#### ■ ドライバルク船

- ・ 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。
- ・ 市況連動船：鉄鉱石は中国の輸入旺盛なるも、遠距離のブラジル出しが豪州出しに比し伸び悩み。石炭は中国の輸入が前年比減少。→ 市況は全船型で7月以降前年を下回って推移。  
⇒ 高い利益水準を維持するも、前期比では減益。前回(1/30)想定比では、若干の上振れ。

#### ■ 油送船

- ・ 原油船：市況は、特に3Q以降、冬季需要に原油価格下落による荷動き増が加わって高騰。  
→ 前期実施の合理化と相俟って、前期比で大幅に損益改善。
- ・ プロダクト船：中東製油所の能力拡大に加え、3Q以降、原油安により欧米製油所の稼働率も高位安定。→ 堅調な市況を受け下期は黒字化。通期でも赤字を前期比で大幅縮小。

## 2014年度 連結決算の要点(Ⅱ)

- ・その他：LPG船は例年の不需要期に入っても好市況継続、大幅増益。ケミカル船は堅調。  
⇒ 前期比で大幅に損益改善(前期は赤字)。前回(1/30)想定比でも上振れ。

### ■ LNG船・海洋事業

- ・上期は入渠による稼働率低下等により赤字を計上するも、下期は長期契約による通常の黒字体制に復帰。→ 前期比では減益。前回(1/30)想定比では、若干の上振れ。
  - ・前回(1/30)以降、LNG船2隻(ドイツE.ON社と初契約)、FPSO1基に関する新規契約締結を発表。
- ### ■ 自動車船：生産地移転により日本出し荷動き減少。新サービス構築により三国間・輸入積取りを強化中。⇒ 前年同期比減益。前回(1/30)想定比では、若干の上振れ。

### コンテナ船事業 [ ▲241億円 (－95億円) ]

- ◆運賃：アジア発欧州・南米東岸向けで値上げが定着せず、また北米・欧州発アジア向けは荷動き低迷により市況軟化。一方、北米向け運賃上昇は、高い年間契約比率により享受できず。
- ◆積取り：アジア発往航は概ね高消席率を維持するも、欧米出シアジア向け荷動き低迷、秋以降のマニラ港混雑に伴う積取り減少により、復航・アジア域内の消席率は低下。
- ◆コスト競争力強化：アライアンス拡大、大型船竣工・中型船処分、南北航路合理化の効果は概ね想定通り。一方、北米西岸諸港・マニラ港の混雑により、配船効率低下、追加費用が発生。
- ◆その他：北米西岸ターミナルの自動化が11月まで遅延。ロジスティクス事業は好調。  
⇒ 燃料油価格低下も期初に実施したヘッジにより享受できず、前期比で赤字幅が拡大。  
前回(1/30)想定比では上振れ、4Qは燃料油価格ヘッジ損益前で黒字化。

### フェリー・内航事業 [ 44億円 (+22億円) ] ドライバー不足に伴うモーダルシフト等を受け、増益。

### 関連事業 [ 109億円 (－2億円) ] 不動産事業を中心に安定利益を創出。

### その他＋調整 [ 59億円 (+69億円) ] 出納差金等、単体の一時的な為替差益を「調整」に計上。

【配当】 通期で1株当たり7円(中間3円＝実施済み＋期末4円)を予定。(前回発表比1円、前期比2円の増配。)

# 2015年度 連結業績予想

(単位: 億円)	2015年度 予想			2014年度 実績			増減	
	上期	下期	通期	上期	下期	通期	(通期)	
売上高	9,170	9,030	18,200	8,901	9,269	18,170	+29	0%
営業損益	160	160	320	42	130	172	+147	+86%
経常損益	290	310	600	145	367	513	+86	+17%
当期純損益	200	230	430	115	308	423	+6	+2%
為替(期中平均)	¥118.00/\$	¥118.00/\$	¥118.00/\$	¥102.08/\$	¥114.60/\$	¥108.34/\$	+¥9.66/\$	
燃料単価(期中平均)	\$380/MT	\$380/MT	\$380/MT	\$607/MT	\$459/MT	\$529/MT	△\$149/MT	

(註)燃料単価: 実績(2014年度)は消費単価、予想(2015年度)は補油単価

## (参考) 経常損益へのSensitivity

2015年度 (年間/最大)

為替: ±18億円/¥1/\$

燃料単価: ±1.9億円/\$1/MT

## [セグメント別]

(単位: 億円)	上段		売上高		下段		経常損益	
	2015年度 予想			2014年度 実績			増減	
	上期	下期	通期	上期	下期	通期	(通期)	
不定期専用船 事業	4,130	4,070	8,200	4,178	4,394	8,572	△ 372	△4%
	180	200	380	165	376	541	△ 161	△30%
コンテナ船 事業	4,210	4,120	8,330	3,835	4,034	7,870	+459	+6%
	20	30	50	△ 108	△ 132	△ 241	+291	-
フェリー・内航 事業	270	270	540	282	277	560	△ 20	△4%
	30	30	60	20	23	44	+15	+34%
関連事業	520	520	1,040	564	519	1,083	△ 43	△4%
	50	50	100	61	47	109	△ 9	△8%
その他	40	50	90	40	42	82	+7	+9%
	20	10	30	21	20	41	△ 11	△28%
調整 (消去・全社)	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 10	△ 10	△ 20	△ 14	32	18	△ 38	-
連結	9,170	9,030	18,200	8,901	9,269	18,170	+29	0%
	290	310	600	145	367	513	+86	+17%

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 業績予想の要点（Ⅰ）

## 【概況】

### ◆事業環境

- ・ 為替(¥/US\$)、燃料油価格：足元並みの水準が継続すると想定。期中平均では前期比で大幅な増益要因。
- ・ 海運市況：現在、ドライバルク船、コンテナ船の一部航路(アジア発欧州・南米東岸向け)で歴史的な低水準にあり、前期比で大幅な減益要因となる可能性。

### ◆保守的な市況前提のもとで当社独自の損益改善策を積み上げ、増益を確保する。

### ◆主要な損益改善要因／方策

- ・ 新造LNG船の竣工、新規海洋事業の開始による利益貢献。
- ・ コンテナ船事業における航路合理化、船舶コスト引き下げ、自動化ターミナルの本格稼働。
- ・ 市況エクスポージャー縮小の加速、運航効率改善努力の継続。

## 【セグメント別】 [2015年度経常損益見通し（前期比増減）]

### 不定期専用船事業 [380億円（-161億円）]

#### ■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おり、例年鉄鉱石の出荷が本格化する年後半に回復を見込むが、期中平均では各船型で前期比低下を想定。
- ・ 更なる市況下振れも想定に入れ、市況エクスポージャーの縮小を加速しつつ、有利貨物獲得・効率運航による運航面のメリットを追求。

⇒ 前期比で大幅減益となるも、中長期契約に基づく安定利益に支えられ黒字確保を見込む。

#### ■油送船

- ・ 原油船：限定的な船腹供給増、アフリカ出し中国・インド向等の遠距離輸送の増加により市況は堅調に推移すると見込む。但し、足元水準比では保守的な前提を置く。

## 2015年度 業績予想の要点（Ⅱ）

- ・プロダクト船・LPG船：原油安による製油所稼働率の高位安定、米国出しLPG出荷の増加により市況は堅調に推移する可能性があるが、船腹供給増を勘案した事業運営を継続。（プール運航、タイミングを捉えた市況エクスポージャーの縮小等。）
  - ⇒ 前期比で横這い程度の利益を見込む。
- LNG船・海洋事業：前期後半から当期にかけての新造LNG船の竣工、新規海洋事業の開始による利益貢献。
  - ⇒ 前期比で増益を見込む。引き続き新規長期契約の獲得を推進。
- 自動車船：メーカーの世界最適地生産の動きに変化は無く、三国間・輸入積取り強化を継続。
  - ⇒ 前期比で横這いまたは小幅減益を見込む。

### コンテナ船事業 [ 50億円 (+291億円) ]

- ◆ 運賃・積取り：アジア出し北米向け・アジア域内航路は堅調な荷動きを見込むも、アジア出し欧州・南米向けは荷動き増の鈍化または停滞を想定。 → 全航路平均での消席率の低下、運賃の下落を損益計画に織り込み。
- ◆ コスト低減：中型船処分等による船舶コスト引き下げ、航路合理化（大西洋航路、南米航路等）を推進。期中平均燃料油価格の低下に加え、前期発生したヘッジ損も大幅に縮小。
- ◆ コンテナターミナル事業増益：北米子会社TraPacが運営する自動ターミナルが順調に稼働。
  - ⇒ 前期比で大幅に損益改善し、黒字化を見込む。

### フェリー・内航事業 [ 60億円 (+15億円) ]

引き続き見込まれる貨物輸送量の増加、燃料油価格の低下により、増益を見込む。

### 【財務計画】

既存船、新造船（新規プロジェクト）のオフバランス化を継続  
→ 投資キャッシュフローの圧縮・平準化 → 健全な財務体質を維持しつつ成長投資を継続。

【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。

# 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
ケープサイズ	9,000			15,000			12,000
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					
ケープサイズ	5,700	8,000	6,800	15,000			10,900
パナマックス	4,800	7,000	5,900	7,500			6,700
ハンディマックス	6,400	7,500	7,000	8,000			7,500
スモールハンディ	5,300	6,500	5,900	6,800			6,400

(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. 2013年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2013年度				通期
		上期		下期		
当社(単体)運航船に関わる市況		2013年4-9月		2013年10月-2014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)	13,800 (41)	13,000 (39)	34,500 (59)	27,000 (53)	22,100 (48)
石油製品船(MR)	シンガポール-日本	18,200	10,900	11,700	9,200	12,500
海外子会社運航船に関わる市況		2013年1-6月		2013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	14,500	38,000	53,900	38,400	36,200

(出所)石油製品船及びLPG船: クラークソン

## 2. 2014年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	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	
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

## 3. 2015年度(見通し)

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
原油船(VLCC)	(参考: WS) 中東-日本	(47)	(52)	(50)	

(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) VLCCのWSは、2013年度/2014年度ともに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・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。)

## 1. 2014年度(実績)

(単位: 千台)

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

## 2. 2015年度(見通し)

(単位: 千台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2015年度		
	上期	下期	通期
合計	2,044	2,031	4,075

\*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)		2013年度					2014年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往 航	スペース	167	186	167	153	673	180	208	200	169	757
	積高	154	181	157	148	640	181	200	185	165	731
	消席率	92%	97%	94%	97%	95%	100%	96%	93%	97%	97%
復 航	スペース	164	183	169	152	669	182	199	189	179	749
	積高	88	82	102	99	371	97	84	95	101	377
	消席率	54%	45%	60%	65%	55%	53%	42%	50%	56%	50%

欧州航路 (アジア/欧州)		2013年度					2014年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往 航	スペース	113	111	108	114	444	122	123	121	126	491
	積高	98	109	104	110	421	125	127	116	117	484
	消席率	87%	98%	97%	97%	95%	102%	104%	96%	93%	99%
復 航	スペース	113	108	112	113	446	120	124	122	127	493
	積高	75	66	71	72	285	78	76	79	77	310
	消席率	66%	61%	64%	64%	64%	65%	61%	65%	60%	63%

全航路		2013年度					2014年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
スペース		1,338	1,409	1,371	1,338	5,456	1,450	1,545	1,502	1,502	5,999
積高		1,036	1,076	1,070	1,041	4,223	1,124	1,153	1,098	1,045	4,420
消席率		77%	76%	78%	78%	77%	78%	75%	73%	70%	74%

## 2. 平均運賃 (指数表示: 2008年度1Q=100)

全航路		2013年度					2014年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
運賃指数		84.8	82.5	79.3	80.2	81.7	79.0	80.4	78.2	78.0	78.9
(参考)燃料単価(/MT)		\$606	\$609	\$613	\$609	\$610	\$611	\$604	\$528	\$393	\$529

# 船隊構成(海洋事業含む)

[補足資料5]

		2014年 3月末	2015年3月末		2016年 3月末 (見込み)	
			1,000dwt			
ドライ バルク船	撒積み船	Capesize	107	104	20,010	
		Panamax	38	37	3,133	
		Handymax	67	72	3,978	
		Small Handy	56	56	1,896	
	重量物船	6	6	74		
	木材チップ船	42	43	2,319		
	石炭船	40	44	4,004		
	一般貨物船	47	49	805		
	(小計)	<b>403</b>	<b>411</b>	<b>36,217</b>	<b>398</b>	
(内、市況エクスポージャー)	(190)	(177)	-	(144)		
油送船	原油タンカー	38	42	11,093		
	プロダクトタンカー	59	50	2,939		
	ケミカルタンカー	72	75	2,138		
	LPGタンカー	11	9	474		
	(小計)	<b>180</b>	<b>176</b>	<b>16,644</b>	<b>173</b>	
(内、市況エクスポージャー)	(115)	(105)	-	(95)		
LNG船	67	67	5,233	71		
海洋事業	FPSO	1	2	-	3	
自動車船		125	127	2,105	125	
コンテナ船		119	118	7,401	107	
フェリー・内航船		40	43	171		
客船		1	1	5	49	
その他		2	2	13		
合計		<b>938</b>	<b>947</b>	<b>67,789</b>	<b>926</b>	

註1) 短期傭船(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)。

# 中期経営計画 “STEER FOR 2020” 利益・財務目標

[補足資料6]

(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	18,200	19,000	21,000
経常損益	549	513	600	1,000	1,400
(内、安定利益)(*)			(550)	(550)	(750)
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%	31%	(2019年度近傍で)	35-40%
ネット・ギアリング・レシオ *4	135%	135%	127%	(2020年度近傍で)	100%
為替(¥/\$)	99.79	108.34	118.00	100	100
燃料油価格(\$/MT)	610	529	380	620	620

\*1) 経常損益 ÷ 期初/期末平均総資産

\*2) 当期純損益 ÷ 期初/期末平均自己資本

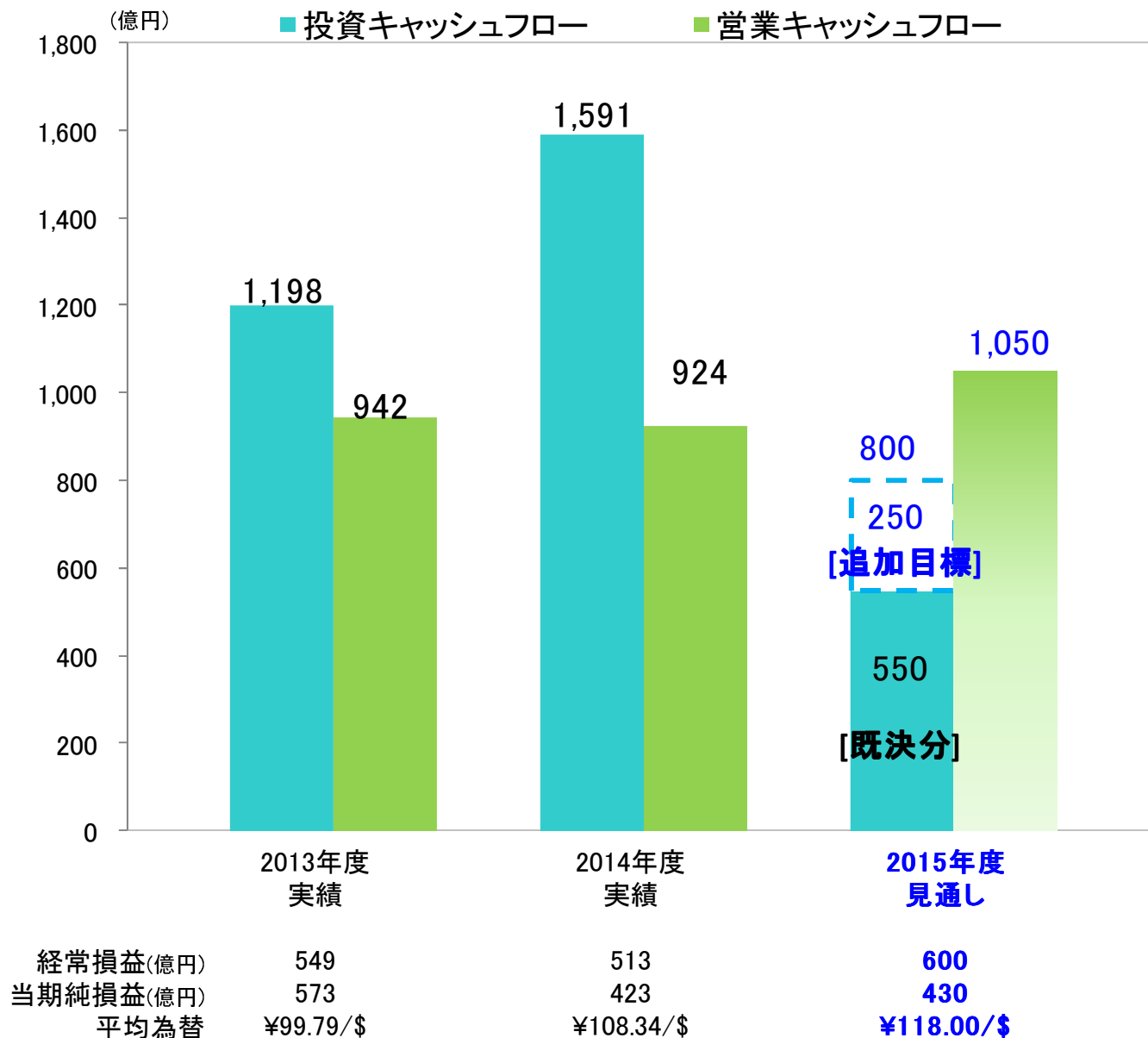
\*3) 自己資本 ÷ 総資産

\*4) (有利子負債-現金・現金同等物) ÷ 自己資本

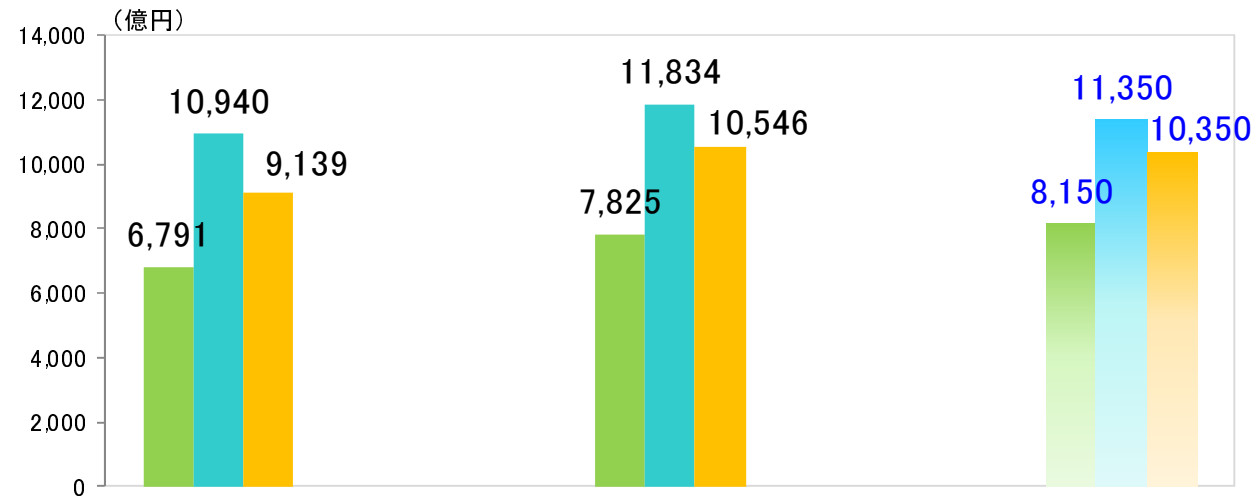
(\*)安定利益=2年以上の契約により確定している或いは確定することを見込む利益、及び安定性の高い事業の利益

(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)





- 自己資本
- 有利子負債
- ネット有利子負債(\*1)

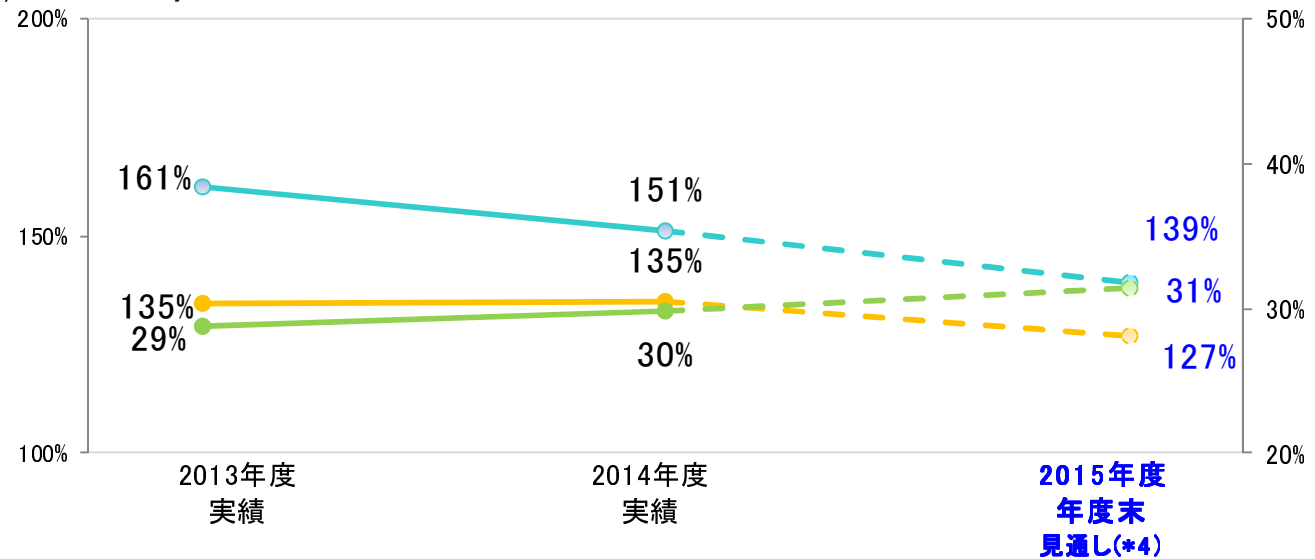


[(ネット)ギアリングレシオ]

[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  
 (\*4)追加目標分の投資含む



(期末為替)

単体  
海外子会社

¥102.92/\$  
¥105.39/\$

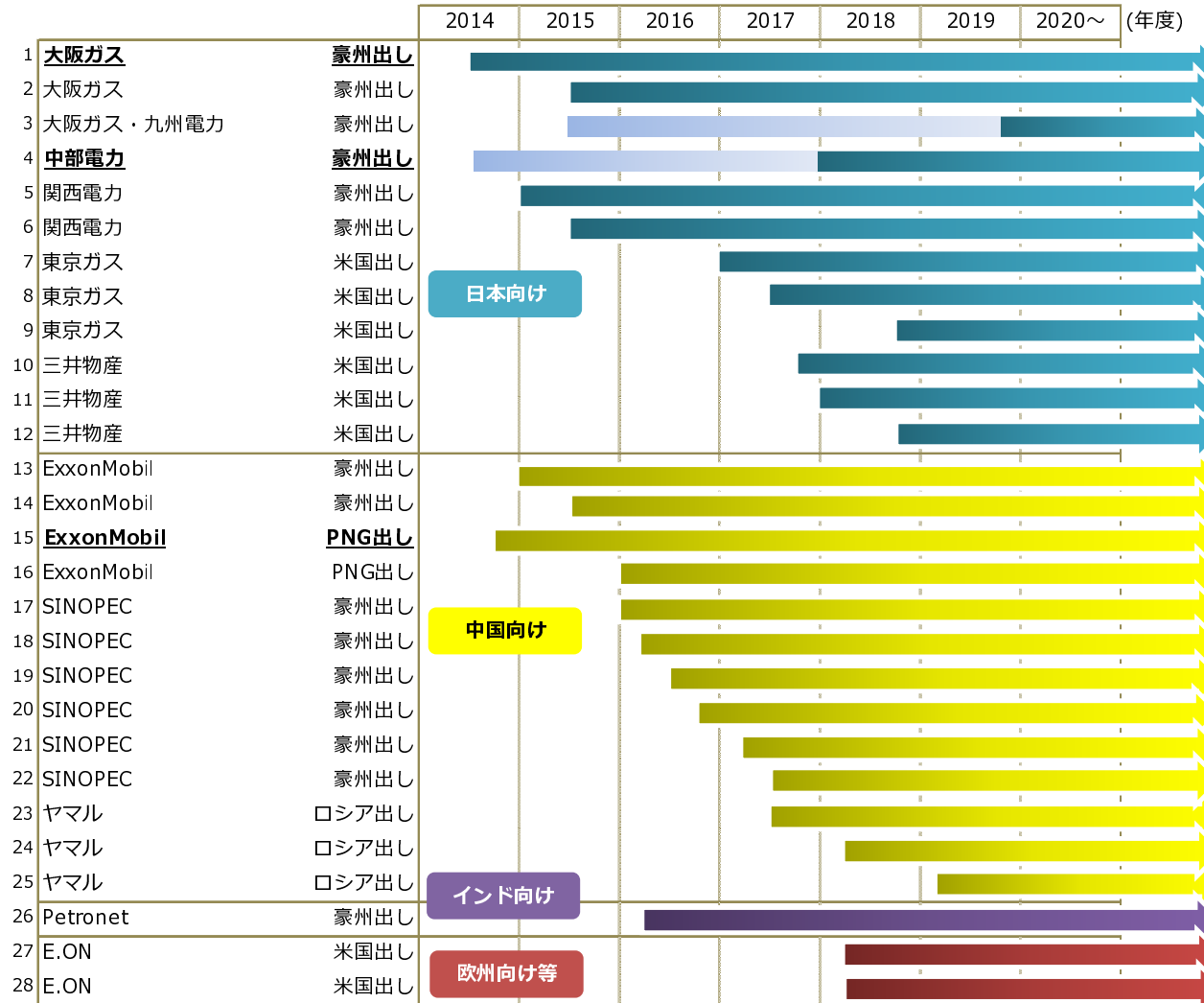
¥120.17/\$  
¥120.55/\$

¥118.00/\$  
¥118.00/\$

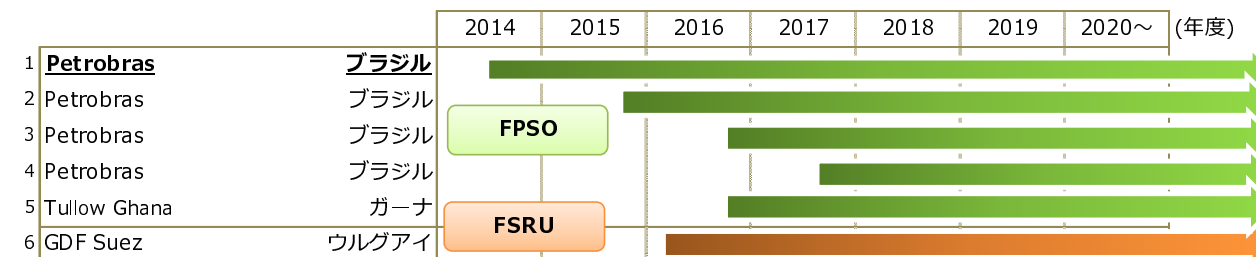
# LNG船・海洋事業 成約状況(2014年度以降竣工船)

[補足資料9]

## LNG船



## 海洋事業



(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. 営業外収益・費用(連結)

(2014年度累計)

(単位:億円 億円未満切捨)

<b>営業外収益</b>	<b>487</b>
受取利息	27
受取配当金	69
持分法による投資利益	49
為替差益	255
その他営業外収益	86

<b>営業外費用</b>	<b>146</b>
支払利息	125
その他営業外費用	21

## 2. 特別利益・損失(連結)

(2014年度累計)

(単位:億円 億円未満切捨)

<b>特別利益</b>	<b>261</b>
固定資産売却益	162
その他特別利益	99

<b>特別損失</b>	<b>191</b>
固定資産売却損	8
固定資産除却損	19
減損損失	101
その他特別損失	60

## 3. 運航費(単体)

(単位:億円 億円未満切捨)

	2014年度(累計)	2013年度(累計)
<b>港費</b>	<b>908</b>	831
<b>貨物費計</b>	<b>2,553</b>	2,233
荷役費及び接続費	2,327	2,027
歩金仲介料	189	163
一般貨物費	36	41
<b>燃料費</b>	<b>2,780</b>	2,935
<b>雑費</b>	<b>46</b>	40
<b>合計</b>	<b>6,289</b>	6,040