



SINCE 1884
130th
Anniversary

2014年度(2015年3月期)
第2四半期 決算説明資料

2014年10月31日

株式会社**商船三井**

HP

目次

2014年度 第2四半期 連結決算概要	2
2014年度 第2四半期 連結決算の要点	4
2014年度 通期 連結業績予想	6
2014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 第2四半期 連結決算概要

*2014年度1Q決算発表時点(2014年7月31日)

(単位: 億円)	2014年度 実績			2013年度 上期 実績	増減	2014年度 上期 前回見通し*	差異
	1Q	2Q	上期				
売上高	4,439	4,462	8,901	8,451	+449	9,000	△98
営業損益	39	2	42	217	△175	100	△57
経常損益	75	70	145	256	△111	150	△4
当期純損益	85	30	115	211	△96	120	△4
為替(期中平均)	¥101.94/\$	¥102.22/\$	¥102.08/\$	¥98.34/\$	+¥3.74/\$	¥100.97/\$	+¥1.11/\$
燃料単価(期中平均)	\$611/MT	\$604/MT	\$607/MT	\$608/MT	\$0/MT	\$615/MT	△\$8/MT

【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	+39	前年同期比	¥3.74/\$	円安
燃料油価格変動	+0	前年同期比	\$0.18/MT	下落
積取り/運賃変動・その他	△317			
コスト削減	+135			
持分法投資損益増減	+32			
(合計)	△111			

[セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

*2014年度1Q決算発表時点(2014年7月31日)

(単位: 億円)

	2014年度 実績			2013年度 上期 実績	増減	2014年度 上期 前回見通し*	差異
	1Q	2Q	上期				
不定期専用船事業	2,125	2,052	4,178	3,997	+180	4,200	△21
	108	56	165	239	△74	150	+15
コンテナ船事業	1,873	1,962	3,835	3,558	+276	3,900	△64
	△72	△36	△108	△37	△70	△70	△38
フェリー・内航事業	136	146	282	277	+5	290	△7
	6	14	20	12	+8	20	0
関連事業	282	282	564	580	△15	580	△15
	32	29	61	57	+4	60	+1
その他	21	18	40	37	+2	30	+10
	10	10	21	19	+1	10	+11
調整(消去・全社)	-	-	-	-	-	-	-
	△9	△4	△14	△34	+20	△20	+5
連結	4,439	4,462	8,901	8,451	+449	9,000	△98
	75	70	145	256	△111	150	△4

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 第2四半期 連結決算の要点(I)

【概況】

◆前年同期比で増収減益。

← 円安効果 ⇔ 自動車船生産地移転、コンテナ船運賃下落、等。

◆1Q時点見通し(7/31発表)に対し経常利益で若干の下振れ。

← 円安、燃料油価格安の効果 ⇔ 一部コンテナ航路で運賃・消席率下振れ、等。

【セグメント別】 [上/14経常損益実績 (上/13比増減)]

不定期専用船事業 [165億円 (- 74億円)]

■ドライバルク船

▶ 市況連動船：鉄鉱石は中国の輸入旺盛なるも、ブラジルからの出荷が伸び悩み。石炭は中国の輸入が前年比減少。→ 市況の前年同期比・想定比 = 右表
⇔ 市況エクスポージャー縮小、運航効率改善。

	1-3月	4-6月	7-9月	
	前年 同期比	前年 同期比	前年 同期比	7/31 想定比
ケープサイズ	↑	↑	↓	↓
パナマックス	↑	↓	↓	↓
ハンディマックス	↑	↓	↓	↑
スモールハンディ	↑	↓	↓	↓

▶ 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、1Q時点見通し比で若干上振れ。

■油送船

▶ 原油船：市況は6月中旬以降上昇し、前年上期平均を上回るも、損益分岐点には達せず。
⇔ 前期に市況エクスポージャーを縮小。→ 前年同期比損益改善し、黒字化。

▶ プロダクト船：市況は前年同期比・想定比でMRは悪化、LRは改善。引き続き赤字を計上。

▶ その他：LPG船で好市況を享受。ケミカル船は堅調。

▶ シャトルタンカー事業に参入、原油船・メタノール船等からなる安定利益創出事業を強化。

⇒ 前年同期比損益改善し、黒字化。1Q時点見通し比で若干上振れ。

2014年度 第2四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

■LNG船・海洋事業

- ▶ 入渠等による稼働率低下、老齢船の早期退役、船員訓練費用、等。
→ 前年同期比損益悪化し、赤字を計上。
- ▶ 7月に3隻、9月に2隻の新規契約締結を発表、順調に長期契約を積み上げ。

■自動車船

生産地移転により日本出し積取り減少。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。

コンテナ船事業 [▲108億円 (-70億円)]

- ◆積取り：往航で高消席率を維持するも、復航荷動きが伸び悩み、インバランスが拡大。
アジア域内港の船混み影響もあり、前年同期比・1Q時点想定比で全航路平均消席率は低下。
- ◆運賃：前年同期比、東西航路復航・南北航路(南米東岸向け)往航等で軟化。
1Q時点想定比、欧州航路往航・南北航路(南米東岸向け)往航等で若干下振れ。
- ◆コスト競争力強化：大型船竣工・中型船処分により、想定通りユニットコストを引き下げ。
⇒ 運賃・インバランス・船混み影響が勝り、前年同期比で赤字幅が拡大、想定比でも下振れ。

フェリー・内航事業 [20億円 (+8億円)]

フェリーは旅客がお盆時期の台風の影響を受けるも、貨物輸送量は堅調で前年同期比増加。
内航は鋼材輸送が堅調。

関連事業 [61億円 (+4億円)]

不動産を中心に安定利益を創出。客船事業で赤字幅縮小。(1Q時点見通し通り。)

【コスト削減】 通期目標(全社)300億円に対し135億円を達成(達成率45%)。

2014年度 通期 連結業績予想

*2014年度1Q決算発表時点(2014年7月31日)

(単位: 億円)	上期		
	実績	前回見通し*	差異
売上高	8,901	9,000	△98
営業損益	42	100	△57
経常損益	145	150	△4
当期純損益	115	120	△4
為替(期中平均)	¥102.08/\$	¥100.97/\$	+¥1.11/\$
燃料単価(期中平均)	\$607/MT	\$615/MT	△\$8/MT

下期		
見通し	前回見通し*	差異
9,198	9,300	△101
237	260	△22
354	350	+4
284	280	+4
¥107.00/\$	¥100.00/\$	+¥7.00/\$
\$500/MT	\$620/MT	△\$120/MT

通期		
見通し	前回見通し*	差異
18,100	18,300	△200
280	360	△80
500	500	0
400	400	0
¥104.54/\$	¥100.48/\$	+¥4.06/\$
\$554/MT	\$618/MT	△\$64/MT

【cf】前年度実績	上期	下期	通期
売上高	8,451	8,842	17,294
営業損益	217	193	410
経常損益	256	292	549
当期純損益	211	362	573
為替(期中平均)	¥98.34/\$	¥101.24/\$	¥99.79/\$
燃料単価(期中平均)	\$608/MT	\$611/MT	\$610/MT

(参考) 経常損益へのSensitivity	
2014年度 (残り6ヵ月/最大)	
為替:	±10.0億円/¥1/\$
燃料単価:	±0.4億円/\$1/MT

[セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

(単位: 億円)

	上期		
	実績	前回見通し(*)	差異
不定期専用船事業	4,178 165	4,200 150	△21 +15
コンテナ船事業	3,835 △ 108	3,900 △ 70	△64 △38
フェリー・内航事業	282 20	290 20	△7 0
関連事業	564 61	580 60	△15 +1
その他	40 21	30 10	+10 +11
調整(消去・全社)	- △ 14	- △ 20	- +5
連結	8,901 145	9,000 150	△98 △4

	下期		
	見通し	前回見通し(*)	差異
	4,271 294	4,400 270	△128 +24
	4,064 △ 1	4,000 15	+64 △16
	287 14	280 15	+7 0
	535 43	580 45	△44 △1
	39 8	40 15	0 △6
	- △ 5	- △ 10	- +5
連結	9,198 354	9,300 350	△101 +4

*2014年度1Q決算発表時点(2014年7月31日)

	通期		
	見通し	前回見通し(*)	差異
	8,450 460	8,600 420	△150 +40
	7,900 △ 110	7,900 △ 55	0 △55
	570 35	570 35	0 0
	1,100 105	1,160 105	△60 0
	80 30	70 25	+10 +5
	- △ 20	- △ 30	- +10
連結	18,100 500	18,300 500	△200 0

[cf]前年度実績

	上期	下期	通期
不定期専用船事業	3,997 239	4,366 331	8,364 571
コンテナ船事業	3,558 △ 37	3,576 △ 107	7,135 △ 145
フェリー・内航事業	277 12	278 10	556 22
関連事業	580 57	585 53	1,165 111
その他	37 19	35 26	73 45
調整(消去・全社)	- △ 34	- △ 20	- △ 55
連結	8,451 256	8,842 292	17,294 549

[註]

- 1) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示
- 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
- 3) 関連事業＝不動産事業、客船、曳船、商社、人材派遣業等

2014年度業績予想の要点（I）

【概況】

- ◆1Q時点(7/31)発表の経常利益・当期純利益予想を据え置き。
- ◆下期の為替は¥107/\$、燃料油価格は\$500/MT(下期補油・非ヘッジ部分)を想定。
- ◆上期実績、足元市況動向、円安、燃料油価格低下を受け、セグメント別内訳を変更。

	1Q時点(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
不定期専用船	150	270	420億円	165	294	460億円
コンテナ船	▲70	15	▲55億円	▲108	▲1	▲110億円
合計※	150	350	500億円	145	354	500億円

※その他3セグメントと調整(全社・消去)を含む合計。

【セグメント別】 [2014年度通期予想経常損益 (7/31発表値からの増減)]

不定期専用船事業 [460億円 (+40億円)]

■ドライバルク船

10～12月市況想定を、足元市況・センチメントを勘案し下方修正(右表)。但し、大型船はブラジル出し鉄鉱石輸出の増加、中型船は北米出し穀物や石炭荷動きの需要期入りにより、一定程度の改善を見込む。

⇒ 下期は上期比で増益となり、安定利益・事業改革効果にも支えられ、引き続き底堅い利益を計上すると見込む。

		3Q	4Q
当社(単体)に関わる市況		10-12月	1-3月
ケープサイズ	7/31時点	35,000	15,000
	今回	20,000	15,000
海外子会社に関わる市況		7-9月	10-12月
ケープサイズ	7/31時点	20,000	35,000
	今回	12,600	20,000
パナマックス	7/31時点	7,000	10,000
	今回	5,900	8,300
ハンディマックス	7/31時点	8,000	10,000
	今回	8,900	10,000
スモールハンディ	7/31時点	7,000	9,000
	今回	6,200	8,000

赤字＝実績

2014年度業績予想の要点（Ⅱ）

■油送船

- ▶ 原油船：西ア出し中国向け遠距離輸送の増加にも支えられ、冬場の需要期に向けて例年の市況回復を見込む。（1Q時点想定通り。）
 - ▶ プロダクト船：冬場の需要期に向けて市況回復を見込むも、1Q時点比で保守的な前提に。
 - ▶ LPG船：足元市況を勘案し、市況前提を1Q時点比で上方修正。
- ⇒ 下期は上期比で増益となり、1Q時点見通しを上回る利益の計上を見込む。

■LNG船・海洋事業

- ▶ 下期は安定利益による通常黒字体制に復帰、1Q時点見通し並みの利益を見込む。
- ▶ 新規プロジェクト（LNG船・FPSO）も稼働開始。

■自動車船 引き続き、復航・三国間積取り強化、運航効率改善を推進。

コンテナ船事業 [▲110億円（-55億円）]

- ◆積取り：下期は冬季減便を実施し、上期比／1Q時点見通し比での消席率下振れを最小化。
 - ◆運賃：1Q時点想定比で下振れた欧州航路・南北航路等で足元運賃を勘案し、下期運賃前提を下方修正。引き続き運賃修復により運賃水準底上げ・安定化を図るも、下期運賃は全航路平均で2Q比ほぼ横這いを見込む。
 - ◆コスト競争力強化等：大型船竣工・中型船処分、減速深度化、南北航路合理化により、1Q時点想定を上回るコスト削減を見込む。
- ⇒ 1Q時点見通し比で下振れなるも、下期は上期比で増益を見込む。

【キャッシュフロー】今年度投資CF見通しを、最新の発生時期見込み、投資のオフバランス化推進状況等を加味し、アップデート。

【配当】通期で1株当たり6円（中間3円＋期末3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. 2013年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	2013年度						通期
	上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況	13年4-9月			13年10月-14年3月			平均
	4-6月	7-9月		13年10-12月	14年1-3月		
ケープサイズ	6,200	19,000	12,600	27,100	16,200	21,700	17,100
海外子会社運航船に関わる市況	13年1-6月			13年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	6,100	6,200	6,200	19,000	27,100	23,100	14,600
パナマックス	7,100	7,800	7,500	8,900	14,100	11,500	9,500
ハンディマックス	8,100	9,300	8,700	9,800	14,000	11,900	10,300
スモールハンディ	6,900	8,000	7,500	7,900	10,000	9,000	8,200

2. 2014年度(実績・見通し)

(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	14年4-9月			14年10月-15年3月			平均
	4-6月	7-9月		14年10-12月	15年1-3月		
ケープサイズ	12,900	12,600	12,800	20,000	15,000	17,500	15,100
海外子会社運航船に関わる市況	14年1-6月			14年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	16,200	12,900	14,500	12,600	20,000	16,300	15,400
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	10,000	9,400	9,900
スモールハンディ	10,000	7,400	8,700	6,200	8,000	7,100	7,900

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4航路、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. 2013年度(実績)

船型	WS基準年	2013年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期
原油船 (VLCC)	2013年	37	36	53	48	44
【中東/極東航路】	(2014年)	(40)	(38)	(57)	(51)	(47)
石油製品船 (MR型)	2013年	139	114	116	103	118
【シンガポール/日本航路】	(2014年)	(148)	(121)	(123)	(110)	(126)

2. 2014年度(実績・見通し)

船型	WS基準年	2014年度					
		1Q		2Q	上期	下期	通期
		1Q	2Q				
原油船 (VLCC)	2014年	38	45	42	53	47	
【中東/極東航路】							
石油製品船 (MR型)	2014年	112	112	112			
【シンガポール/日本航路】							

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。

1. 2013年度(実績)

(単位: 千台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2013年度						
			上期	下期			通期
	1Q	2Q					
合計	957	979	1,936	1,004	952	1,956	3,891

2. 2014年度(実績・見通し)

(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					
合計	978	998	1,976	2,070			4,045

*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. 北米航路(アジア/北米) 消席状況

(単位:千TEU)

		2013年度					2014年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往	スペース	167	186	167	153	673	180	208			
	積高	154	181	157	148	640	181	200			
	消席率	92%	97%	94%	97%	95%	100%	96%			
復	スペース	164	183	169	152	669	182	199			
	積高	88	82	102	99	371	97	84			
	消席率	54%	45%	60%	65%	55%	53%	42%			

2. 欧州航路(アジア/欧州) 消席状況

(単位:千TEU)

		2013年度					2014年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往	スペース	113	111	108	114	444	122	123			
	積高	98	109	104	110	421	125	127			
	消席率	87%	98%	97%	97%	95%	102%	104%			
復	スペース	113	108	112	113	446	120	124			
	積高	75	66	71	72	285	78	76			
	消席率	66%	61%	64%	64%	64%	65%	61%			

3. 全航路平均運賃(指数表示: 2008年度1Q=100)

	2013年度					2014年度				
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
運賃指数	85	82	79	80	82	79	80			
(参考) 燃料単価(\$/MT)	606	609	613	609	610	611	604			

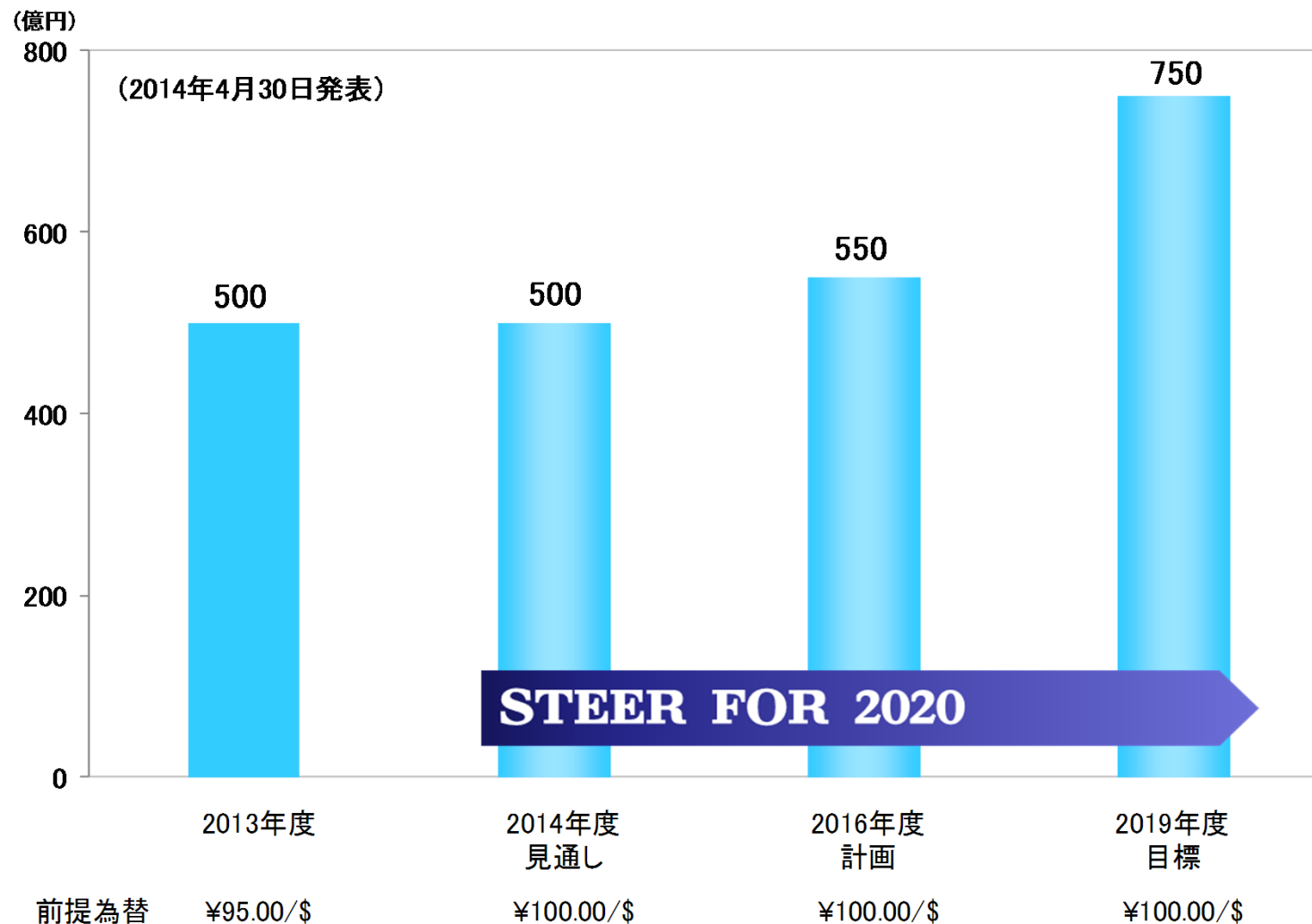
船隊構成(海洋事業含む)

[補足資料5]

		2014年 3月末	2014年9月末		2015年 3月末 (見込み)	
			1,000dwt			
ドライ バルク船	撤積み船	Capesize	107	103	19,684	
		Panamax	38	32	2,730	
		Handymax	67	74	4,063	
		Small Handy	56	53	1,778	
	重量物船	6	6	74		
	木材チップ船	42	43	2,319		
	石炭船	40	43	3,877		
	一般貨物船	47	46	826		
	(小計)	403	400	35,350	382	
(内、市況エクスポージャー)	(190)	(186)	-	(163)		
油送船	原油タンカー	38	42	11,093		
	プロダクトタンカー	59	52	3,040		
	ケミカルタンカー	72	69	1,988		
	LPGタンカー	11	9	474		
	(小計)	180	172	16,595	173	
(内、市況エクスポージャー)	(115)	(103)	-	(103)		
LNG船		67	64	4,964	66	
海洋事業	FPSO	1	1	-	2	
自動車船		125	121	2,005	120	
コンテナ船		119	121	7,360	112	
フェリー・内航船		40	40	161		
客船		1	1	5	45	
その他		2	2	13		
合計		938	922	66,454	900	

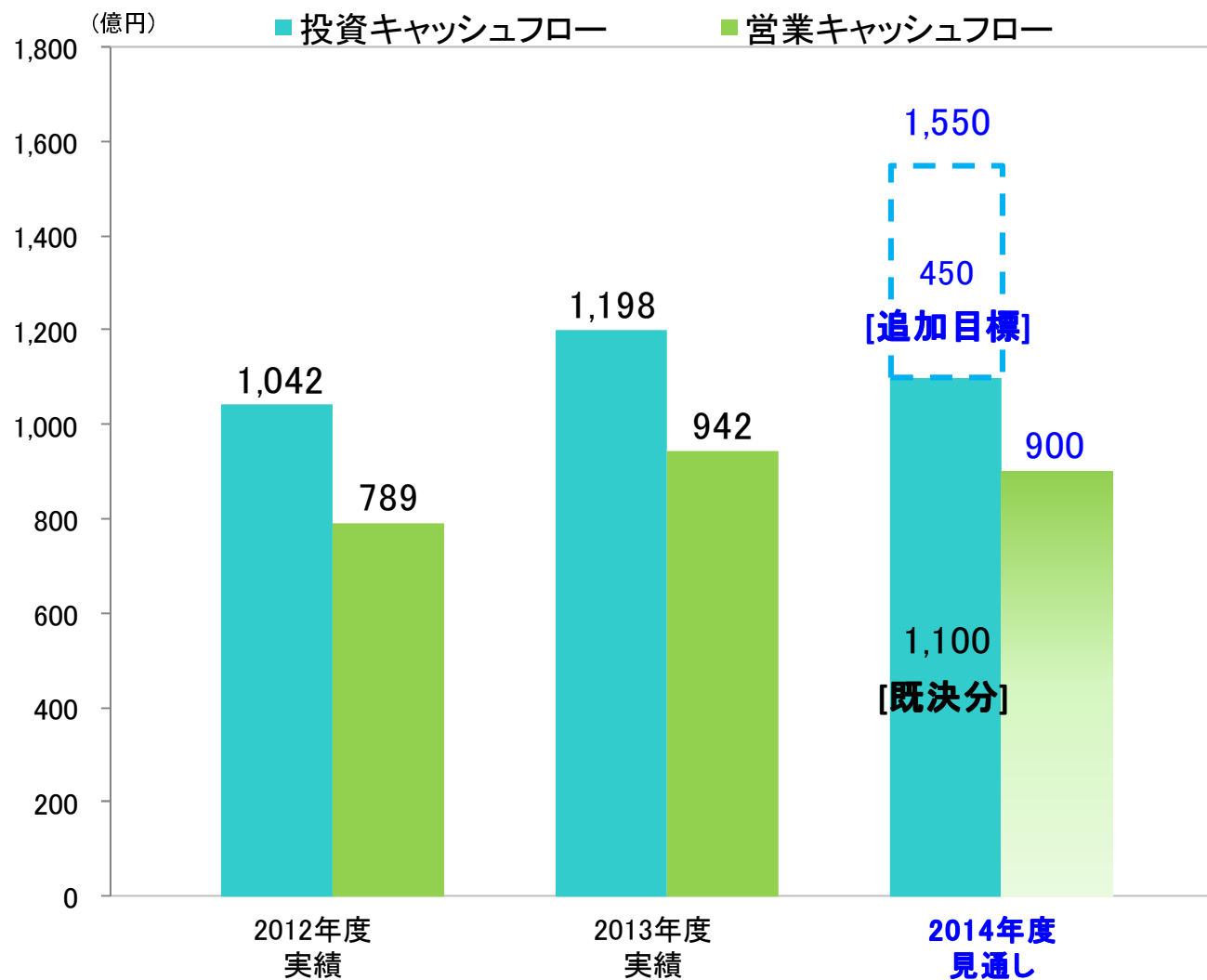
註1) 短期傭船(5年以下)、J/V保有船を含む。

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)。



【安定利益】

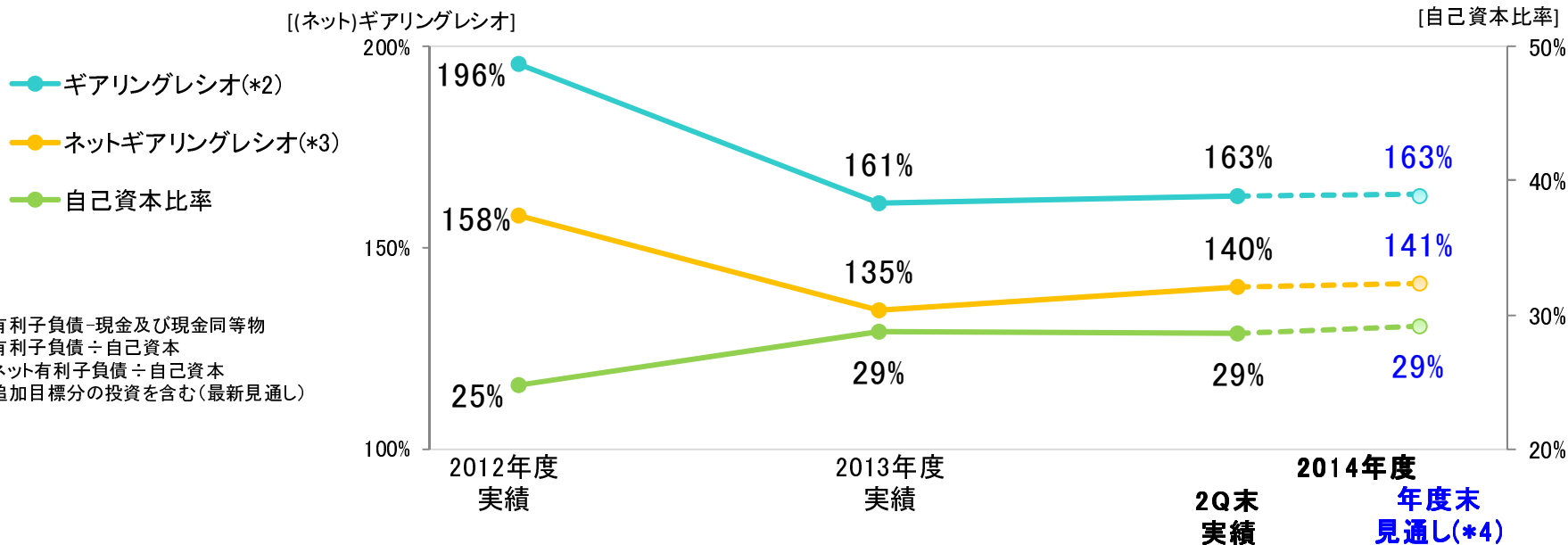
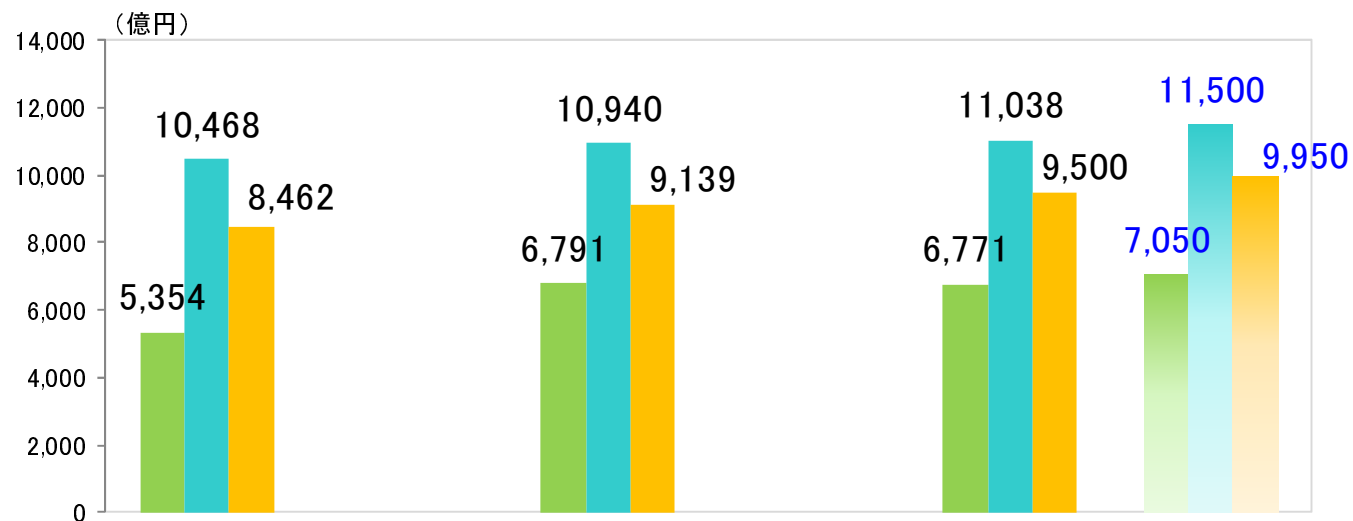
2年以上の契約により確定している或いは期中に確定することを見込む利益、及び安定性の高い事業の利益。
 (対象事業＝ドライバルク船、油送船、LNG船・海洋事業、関連事業、その他事業)



経常損益(億円)	△ 285	549	500
当期純損益(億円)	△ 1,788	573	400
平均為替	¥82.31/\$	¥99.79/\$	¥104.54/\$

□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
 (*4)追加目標分の投資を含む(最新見通し)

	2012年度実績	2013年度実績	2014年度 2Q末実績	2014年度 年度末見通し(*4)
(期末為替)				
単体	¥94.05/\$	¥102.92/\$	¥109.45/\$	¥107.00/\$
海外子会社	¥86.58/\$	¥105.39/\$	¥101.36/\$	¥107.00/\$

中期経営計画 “STEER FOR 2020” 利益・財務目標

[補足資料9]

	2013年度 (実績)	2016年度 (計画)	2019年度 (目標)
売上高 [億円]	17,294	19,000	21,000
経常損益 [億円]	549	1,000	1,400
内 安定利益 [億円]	500	550	750
当期純損益 [億円]	573	800	1,100
ROA (経常利益÷期初期末平均総資産)	2.4%	4～5%	
ROE (当期純利益÷期初期末平均自己資本)	9.5%	10%以上	
自己資本比率*	29%	(2019年度近傍で)	35～40%
ネット・ギアリング・レシオ*	135%	(2019年度近傍で)	100%
(前提)			
為替 円/US\$	99.79	100	100
燃料油価格 US\$/MT	610	620	620
市況水準	2014年度以降大きな市況改善は見込まない前提で策定		

* 自己資本比率 = 自己資本÷総資産、ネット・ギアリング・レシオ = (有利子負債 - 現金及び現金同等物)÷自己資本

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年度上期)

営業外収益	174
うち:	
受取利息	12
受取配当金	37
持分法による投資利益	7
為替差益	77
デリバティブ評価益	3
その他営業外収益	36

営業外費用	71
うち:	
支払利息	59
その他営業外費用	11

2. 特別利益・損失(連結)

(2014年度上期)

特別利益	103
うち:	
固定資産売却益	93
その他特別利益	9

特別損失	49
うち:	
固定資産売却損	8
固定資産除却損	12
その他特別損失	29

3. 運航費(単体)

	2014年度 上期	2013年度 上期
港費	434	419
貨物費計	1,241	1,118
荷役費及び接続費	1,134	1,009
歩金仲介料	88	86
一般貨物費	18	22
燃料費	1,451	1,465
雑費	19	21
合計	3,147	3,025