



SINCE 1884  
**130th**  
Anniversary

**2014年度(2015年3月期)**  
**第1四半期 決算説明資料**

**2014年7月31日**  
**株式会社 商船三井**

## 目次

2014年度 第1四半期 連結決算概要	2
2014年度 第1四半期 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 ]	

# 2014年度 第1四半期 連結決算概要

(単位: 億円、億円未満切捨)

	2014年度 1Q実績	2013年度 1Q実績	増減	2013年度 4Q実績
売上高	4,439	4,119	+319	4,541
営業損益	39	114	△75	114
経常損益	75	152	△77	180
当期純損益	85	129	△44	278
為替(期中平均)	¥101.94/\$	¥98.81/\$	+¥3.13/\$	¥103.29/\$
燃料単価(期中平均)	\$611/MT	\$606/MT	+\$5/MT	\$609/MT

## ■ 連結 経常損益 前年同期比増減要因分析

【2013年6月期→2014年6月期】

為替変動	+16 億円	当期 ¥101.94/\$; ¥3.13 の円安
燃料油価格変動	△3 億円	当期 \$611/MT; \$5 上昇
積取り・運賃変動・その他	△167 億円	
コスト削減	+56 億円	
持分法投資損益増減	+21 億円	
(差し引き)	△77 億円	

## [セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

(単位: 億円、億円未満切捨)

	2014年度 1Q実績	2013年度 1Q実績	増減	2013年度 4Q実績
不定期専用船事業	2,125 108	1,939 126	+186 △ 17	2,278 193
コンテナ船事業	1,873 △ 72	1,746 △ 11	+126 △ 61	1,814 △ 35
フェリー・内航事業	136 6	132 0	+4 +6	135 2
関連事業	282 32	282 29	0 +3	295 21
その他	21 10	17 15	+3 △ 5	17 4
調整 (消去・全社)	- △ 9	- △ 6	- △ 2	- △ 6
連結	4,439 75	4,119 152	+319 △ 77	4,541 180

●「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

●不定期専用船事業には、ドライバルク船部門、油送船部門、LNG船・海洋事業部門、自動車船部門の部門業績を含む

●関連事業には、不動産事業の他、客船、曳船、商社、人材派遣業等を含む

# 2014年度 第1四半期 連結決算の要点( I )

## 【概況】

- ◆ 期初利益見通し(4/30発表)の想定に対して下振れしてスタート。
  - ← 想定を下回るドライバルク船市況、コンテナ船ユニットコスト低減の遅れ、等。
- ◆ 前年同期比で減益。
  - ← 自動車船生産地移転、コンテナ船運賃下落、等。

## 【セグメント別】 [1Q/14経常損益実績 (1Q/13比増減)]

### 不定期専用船事業 [ 108億円 (- 17億円) ]

#### ■ドライバルク船

- ▶ 市況連動船：船腹需給は大型船で前年比改善、中小型船で悪化。但し、大型船でもブラジル出し鉄鉱石の輸出回復に遅れ。
    - 市況の前年同期比・想定比 = 右表
  - ▶ 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。
- ⇒ 前年同期比増益なるも、想定比では若干下振れ。

	1-3月	4-6月	
	前年同期比	前年同期比	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	↑	↓	↓

#### ■油送船

- ▶ 原油船：市況はアジア製油所定期修理で例年通り低迷。
    - ⇔ 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：前年同期比・想定比市況悪化で赤字拡大。
  - ▶ LPG船：好市況を享受。
- ⇒ 想定通り、前年同期比増益。通期黒字化へ好スタート。

## 2014年度 第1四半期 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、船員訓練費用。

⇒ 前年同期比損益悪化し、1Qは若干の赤字を計上（想定通り）。

### ■自動車船

生産地移転に対応したサービスを構築中なるも、運航効率化、新規航路積取りに遅れ。

⇒ 前年同期比減益。想定比でも下振れ。

### コンテナ船事業 [ ▲72億円 (- 61億円) ]

◆運賃：南北航路等で前年同期比低下し、想定比でも下振れ。

◆積取：全航路平均消席率は前年同期比並みだが、想定比で1ポイント下振れ。

（東西航路往航は積取り好調なるも、南北航路・アジア域内等で下振れ。）

◆コスト競争力強化：新造大型船は予定通り竣工するも、G6アライアンス拡大の遅延、これに伴う中型船処分の遅延により、想定比下振れ。また、港湾効率低下に対応し一部航路で増速。

⇒ 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 [ 6億円 (+6億円) ]

フェリーで貨物・旅客輸送量増加。内航で運航効率改善。

### 関連事業 [ 32億円 (+3億円) ]

不動産を中心に安定利益を創出。客船事業で赤字幅縮小。

【コスト削減】 通期目標(全社)300億円に対し56億円を達成(達成率19%)。

# 2014年度 通期 連結業績予想

(単位: 億円、実績: 億円未満切捨)

\* 2013年度決算発表時(2014年4月30日)の予想

2014年度	上期見通し (今回予想)		上期見通し (前回予想*)	差異	下期見通し (今回予想)		下期見通し (前回予想*)	差異	通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異
	1Q実績	2Q見込み									
売上高	4,439	4,561	9,000	8,950	+50	9,300	9,050	+250	18,300	18,000	+300
営業損益	39	60	100	250	△150	260	290	△30	360	540	△180
経常損益	75	75	150	325	△175	350	375	△25	500	700	△200
当期純損益	85	35	120	320	△200	280	280	0	400	600	△200
為替(期中平均)	¥101.94/\$	¥100.00/\$	¥100.97/\$	¥100.00/\$	+¥0.97/\$	¥100.00/\$	¥100.00/\$	¥0.00/\$	¥100.48/\$	¥100.00/\$	+¥0.48/\$
燃料単価(期中平均)	\$611/MT	\$620/MT	\$615/MT	\$620/MT	△\$5/MT	\$620/MT	\$620/MT	\$0/MT	\$618/MT	\$620/MT	△\$2/MT

## cf. 前年度実績

(単位: 億円、億円未満切捨)

2013年度	上期			下期 実績	通期 実績
	1Q実績	2Q実績	実績		
売上高	4,119	4,332	8,451	8,842	17,294
営業損益	114	102	217	193	410
経常損益	152	103	256	292	549
当期純損益	129	81	211	362	573

為替(期中平均) ¥98.81/\$ ¥97.86/\$ ¥98.34/\$ ¥101.24/\$ ¥99.79/\$

燃料単価(期中平均) \$606/MT \$609/MT \$608/MT \$611/MT \$610/MT

## (参考) 連結経常損益へのSensitivity

2014年度 為替Sensitivity (残り9ヶ月)

±14億円/1¥・9ヶ月 (最大)

2014年度 燃料単価Sensitivity (残り9ヶ月)

±1.6億円/1\$・9ヶ月 (最大)

【セグメント別】

上段	売上高
下段	経常損益

\*2013年度決算発表時(2014年4月30日)の予想

(単位: 億円、億円未満切捨)

	上期見通し (今回予想)		上期見通し (前回予想*)	差異	下期見通し (今回予想)		下期見通し (前回予想*)	差異	通期見通し (今回予想)		通期見通し (前回予想*)	差異
	1Q実績	2Q見込み			下期見通し (今回予想)	下期見通し (前回予想*)			通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)		
不定期専用船事業	2,125 108	2,075 41	4,200 150	4,100 250	+100 △100	4,400 270	4,200 300	+200 △30	8,600 420	8,300 550	+300 △130	
コンテナ船事業	1,873 △72	2,027 3	3,900 △70	3,950 0	△50 △70	4,000 15	3,950 20	+50 △5	7,900 △55	7,900 20	0 △75	
フェリー・内航事業	136 6	154 14	290 20	280 15	+10 +5	280 15	280 15	0 0	570 35	560 30	+10 +5	
関連事業	282 32	298 28	580 60	580 60	0 0	580 45	580 45	0 0	1,160 105	1,160 105	0 0	
その他	21 10	8 0	30 10	40 15	△10 △5	40 15	40 5	0 +10	70 25	80 20	△10 +5	
調整(消去・全社)	- △9	- △10	- △20	- △15	- △5	- △10	- △10	- 0	- △30	- △25	- △5	
連結	4,439 75	4,561 75	9,000 150	8,950 325	+50 △175	9,300 350	9,050 375	+250 △25	18,300 500	18,000 700	+300 △200	

●「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

●不定期専用船事業には、ドライバルク船部門、油送船部門、LNG船・海洋事業部門、自動車船部門の部門業績を含む

●関連事業には、不動産事業の他、客船、曳船、商社、人材派遣業等を含む

cf. 前年度実績

上段	売上高
下段	経常損益

(単位: 億円、実績: 億円未満切捨)

	上期			下期 実績	通期 実績
	1Q実績	2Q実績	実績		
不定期専用船事業	1,939 126	2,058 113	3,997 239	4,366 331	8,364 571
コンテナ船事業	1,746 △11	1,812 △26	3,558 △37	3,576 △107	7,135 △145
フェリー・内航事業	132 0	144 12	277 12	278 10	556 22
関連事業	282 29	297 28	580 57	585 53	1,165 111
その他	17 15	19 3	37 19	35 26	73 45
調整(消去・全社)	- △6	- △27	- △34	- △20	- △55
連結	4,119 152	4,332 103	8,451 256	8,842 292	17,294 549

## 2014年度 業績予想の要点 (I)

### 【概況】

- ◆ 上期・通期業績見通しを下方修正。← ドライバルク船市況・コンテナ船運賃の回復遅れ、等。
- ◆ 下期は上期比で改善。← 油送船・ドライバルク市況上昇、コンテナ船ユニットコスト低減実現。

	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	250	300	550億円		150	270	420億円
コンテナ船	0	20	20億円		▲70	15	▲55億円
合計※	325	375	700億円		150	350	500億円

※その他3セグメントと調整(全社・消去)を含む合計。

- ◆ 中期経営計画「STEER FOR 2020」の戦略目標を引き続き推進。  
= 安定利益積み上げ、市況エクスポージャー縮小、コスト競争力強化、等。

### 【セグメント別】 [2014年度通期予想経常損益 (4/30発表値からの増減)]

#### 不定期専用船事業 [420億円 (-130億円)]

##### ■ドライバルク船

- ▶ 大型船: 今後、ブラジル出し鉄鉱石輸出の本格化につれて市況の回復を見込む。
  - ▶ 中小型船: 秋以降の北米出し穀物出荷で一定の市況改善を見込む。(期初想定には達せず。)
- ⇒ 下期改善を見込むも、期初見通しを下方修正。但し、安定利益・事業改革効果により引き続き底堅い利益を計上。

		2Q	3Q	4Q
当社(単体)に関わる市況		7-9月	10-12月	1-3月
ケープサイズ	4/30時点	22,200	35,000	15,000
	今回	20,000	35,000	15,000
海外子会社に関わる市況		4-6月	7-9月	10-12月
ケープサイズ	4/30時点	17,800	22,200	35,000
	今回	12,900	20,000	35,000
パナマックス	4/30時点	9,600	14,000	14,000
	今回	6,300	7,000	10,000
ハンディマックス	4/30時点	8,400	14,000	14,000
	今回	9,000	8,000	10,000
スモールハンディ	4/30時点	8,000	9,000	9,000
	今回	7,400	7,000	9,000

## 2014年度 業績予想の要点（Ⅱ）

### ■油送船

- ▶ 原油船は、西ア出し中国向け遠距離輸送の増加もあり、秋以降の需要期に向けて例年の市況回復を見込む。
  - ▶ プロダクト船は船腹需給に注意を要するも、LPG船市況は想定を上回って推移と見込む。
- ⇒ 下期は上期比で増益、通期で期初見通し並みの黒字計上を見込む。

### ■LNG船・海洋事業

2Q以降、安定利益による通常の黒字体制に復帰。ほぼ期初見通し並みの利益を見込む。

### ■自動車船

復航・三国間積取り強化、運航効率改善を継続推進。

⇒ 下期改善を見込む。但し、上期下振れ影響が残り、期初通期見通しを下方修正。

### コンテナ船事業 [▲55億円 (-75億円)]

- ◆運賃：南北航路を含め運賃修復が進行中。但し、2Q迄は期初想定比下振れが残る見込み。
  - ◆積取：南北航路を含め足元往航はほぼ満船。通期では期初想定並みの消席率を見込む。
  - ◆コスト競争力強化：G6アライアンス拡大が完了。今後、大型船投入と中型船処分を計画通り推進。減速深度化により1Qの下振れを取戻し、ほぼ期初想定通りの削減実現を目指す。
  - ◆コンテナターミナル：北米西岸自動化ターミナルの本格稼働は秋に延期。
- ⇒ 通期業績予想を下方修正。「STEER FOR 2020」の施策を引き続き推進し、2Q以降黒字化を見込む。

【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。)

# [ 補足資料 ]

## ドライバルク船市況 (スポット傭船料)

### 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	20,000	16,400	35,000	15,000	25,000	20,700
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	20,000	35,000	27,500	21,000
パナマックス	10,400	6,300	8,400	7,000	10,000	8,500	8,400
ハンディマックス	11,600	9,000	10,300	8,000	10,000	9,000	9,700
スモールハンディ	10,000	7,400	8,700	7,000	9,000	8,000	8,400

注: 1)黒字は一般的な市況実績を示す。

2)青字は見通しを示す。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4航路(2014年5月~5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。

# 油送船市況（ワールドスケール）

## 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	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>53</b>	<b>48</b>	<b>44</b>
【中東/極東航路】	(2014年)	(40)	(38)	(57)	(51)	(47)
石油製品船（MR型）	2013年	<b>139</b>	<b>114</b>	<b>116</b>	<b>103</b>	<b>118</b>
【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
原油船（VLCC）	2014年	<b>38</b>	<b>46</b>	<b>42</b>	<b>53</b>	<b>48</b>
【中東/極東航路】						
石油製品船（MR型）	2014年	<b>112</b>				
【シンガポール/日本航路】						

註：1) 黒字は一般的な市況実績を示す。

2) 青字は見通しを示す。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。

# 自動車船 輸送台数

## 1. 2013年度(実績)

(単位: 千台)

(完了ベース/航海傭船を含む)	2013年度						
	上期			下期			通期
	1Q	2Q		3Q	4Q		
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/航海傭船を含む)	2014年度					
	上期			下期		通期
	1Q	2Q				
合計	978	1,013	1,991	2,117		4,109

\*青字は見通し

# コンテナ船 主要航路 消席状況・運賃推移

## 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 航	スペース	167	186	167	153	673	<b>180</b>				
	積高	154	181	157	148	640	<b>181</b>				
	消席率	92%	97%	94%	97%	95%	<b>100%</b>				
復 航	スペース	164	183	169	152	669	<b>182</b>				
	積高	88	82	102	99	371	<b>97</b>				
	消席率	54%	45%	60%	65%	55%	<b>53%</b>				

## 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 航	スペース	113	111	108	114	444	<b>122</b>				
	積高	98	109	104	110	421	<b>125</b>				
	消席率	87%	98%	97%	97%	95%	<b>102%</b>				
復 航	スペース	113	108	112	113	446	<b>120</b>				
	積高	75	66	71	72	285	<b>78</b>				
	消席率	66%	61%	64%	64%	64%	<b>65%</b>				

## 3. 全航路平均運賃(指数表示: 2008年度1Q=100)

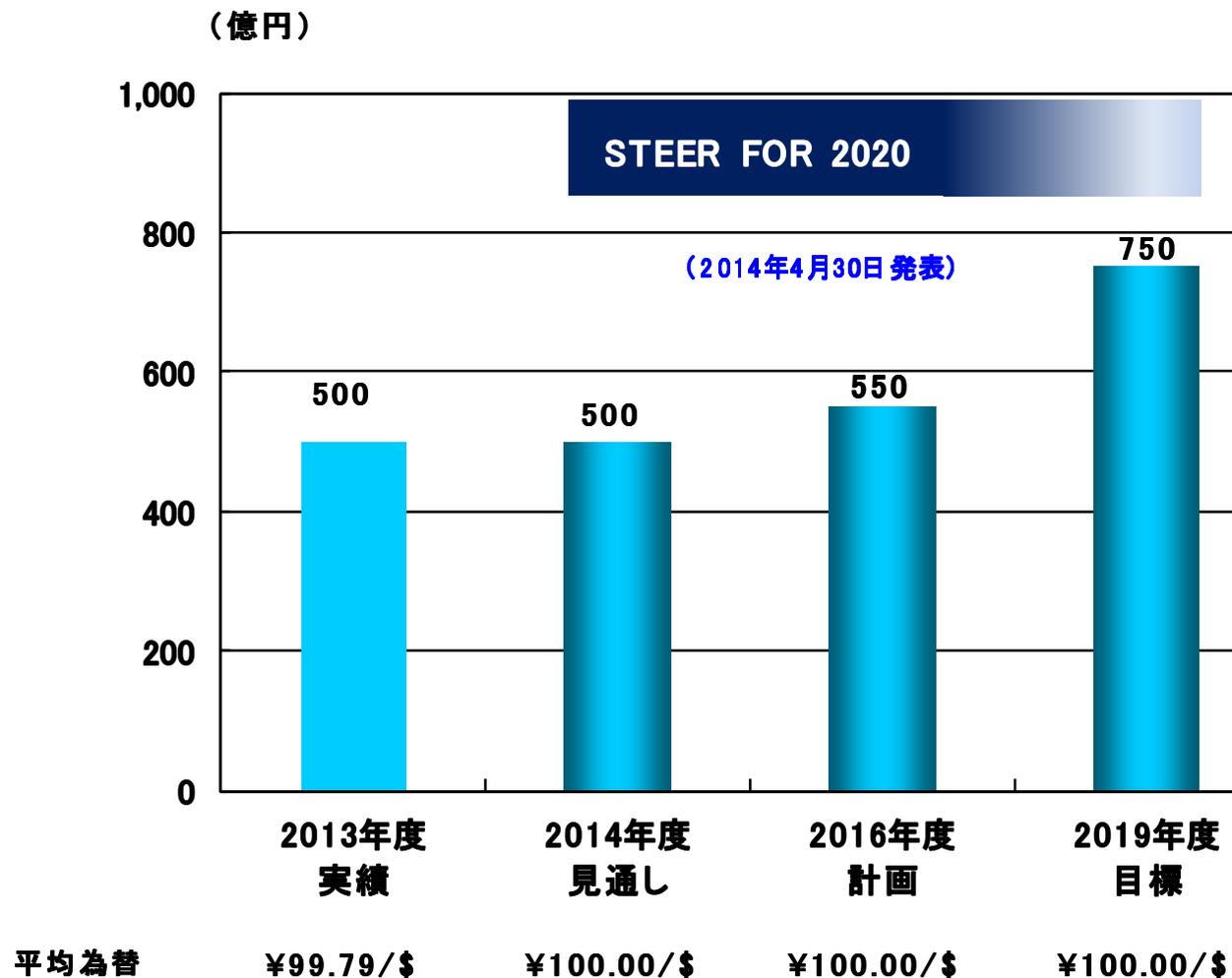
	2013年度					2014年度				
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
運賃指数	85	82	79	80	82	<b>79</b>				
(参考) 燃料単価(\$/MT)	606	609	613	609	610	<b>611</b>				

# 船隊構成（海洋事業含む）

		2014年3月末	2014年6月末		2015年3月末 (見込み)	
			1,000dwt			
ドライ バルク船	撒積み船	Capesize	107	102	19,472	
		Panamax	38	32	2,708	
		Handymax	67	69	3,819	
		Small Handy	56	55	1,844	
	重量物船	6	6	74		
	木材チップ船	42	42	2,246		
	石炭船	40	42	3,771		
	一般貨物船	47	50	841		
	(小計)	<b>403</b>	<b>398</b>	<b>34,774</b>	<b>390</b>	
(内、市況エクスポージャー)	<b>(190)</b>	<b>(156)</b>	<b>-</b>	<b>(145)</b>		
油送船	原油タンカー	38	37	10,566		
	プロダクトタンカー	59	55	3,207		
	ケミカルタンカー	72	69	1,988		
	LPGタンカー	11	9	474		
	(小計)	<b>180</b>	<b>170</b>	<b>16,236</b>	<b>171</b>	
(内、市況エクスポージャー)	<b>(115)</b>	<b>(107)</b>	<b>-</b>	<b>(108)</b>		
LNG船	67	64	4,964	66		
海洋事業	FPSO	1	1	-	2	
自動車船		125	121	1,994	117	
コンテナ船		119	116	6,953	114	
フェリー・内航船		40	40	163	45	
客船		1	1	5		
その他		2	2	13		
合計		<b>938</b>	<b>913</b>	<b>65,103</b>	<b>905</b>	

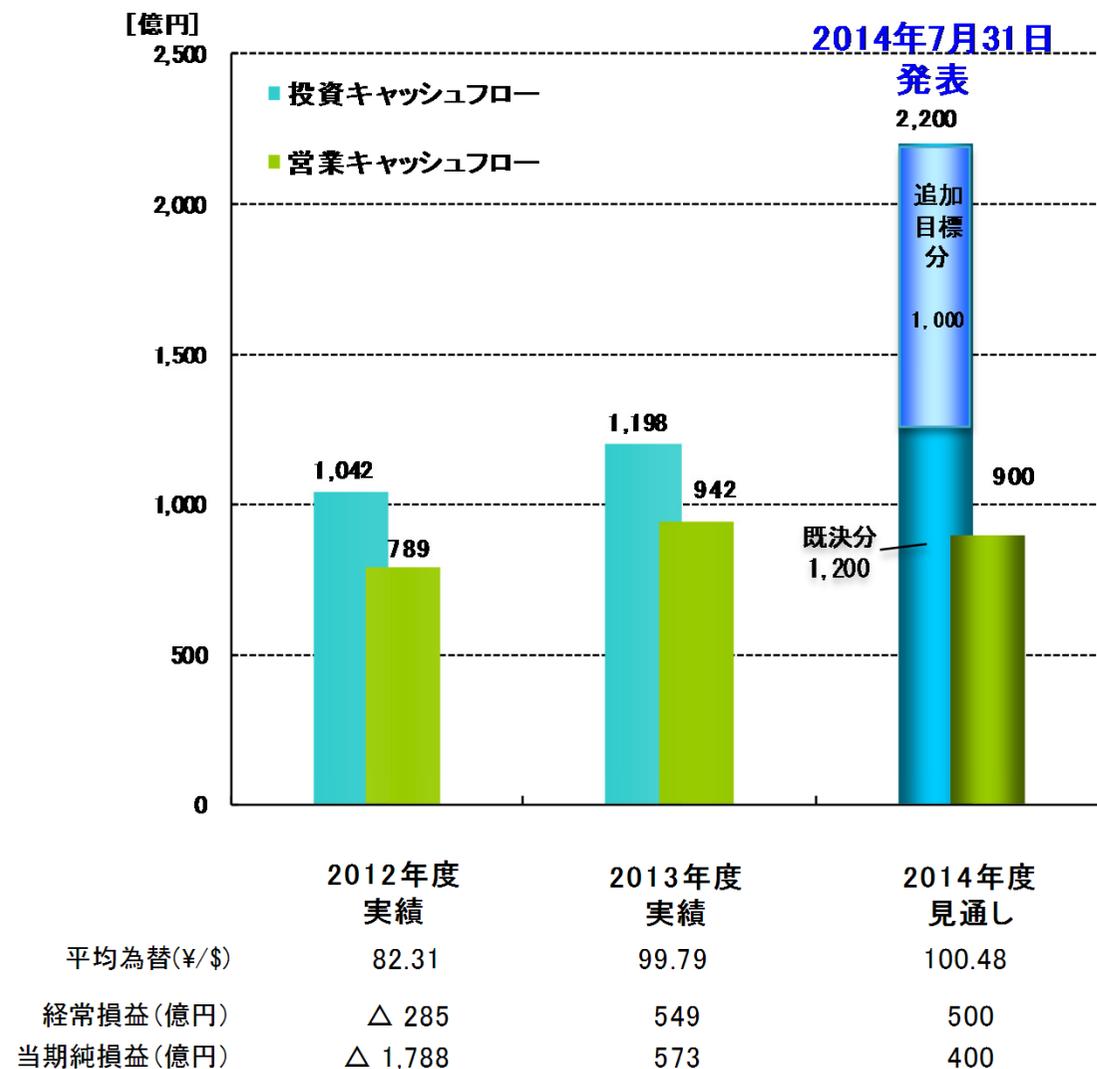
註) 短期傭船(5年以下)、J/V保有船を含む

# 安定利益



『安定利益』=2年以上の中長期契約により確定している利益、及び安定性の高い事業の利益  
(対象部門: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)

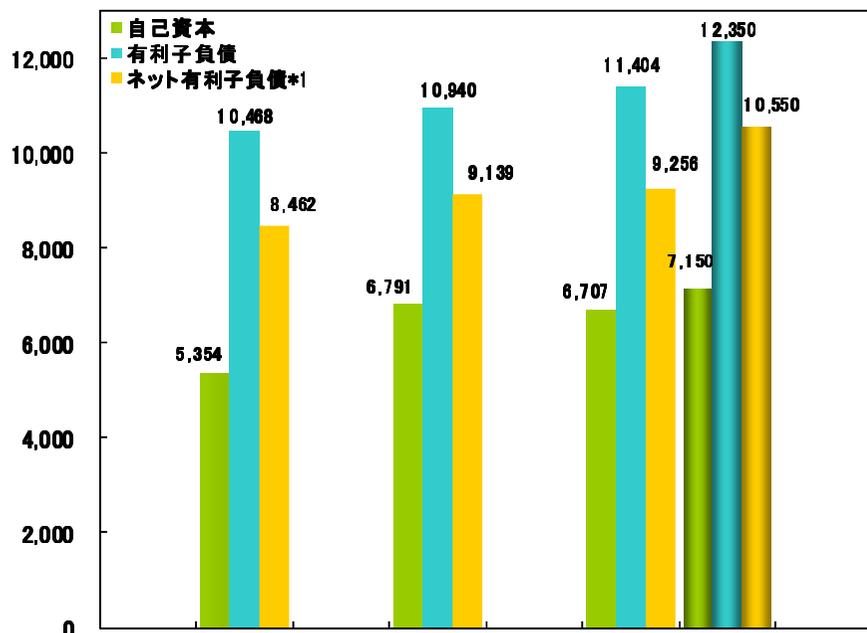
# キャッシュフロー



※ 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)に配当支払を加味した数字が、次頁左側グラフのネット有利子負債額の変動に相当する。(為替水準一定の場合)

# 財務計画

[億円]



	2012年度末	2013年度末	2014年度	
	実績	実績	6月末 実績	年度末 見通し*2
			2014年7月31日発表	

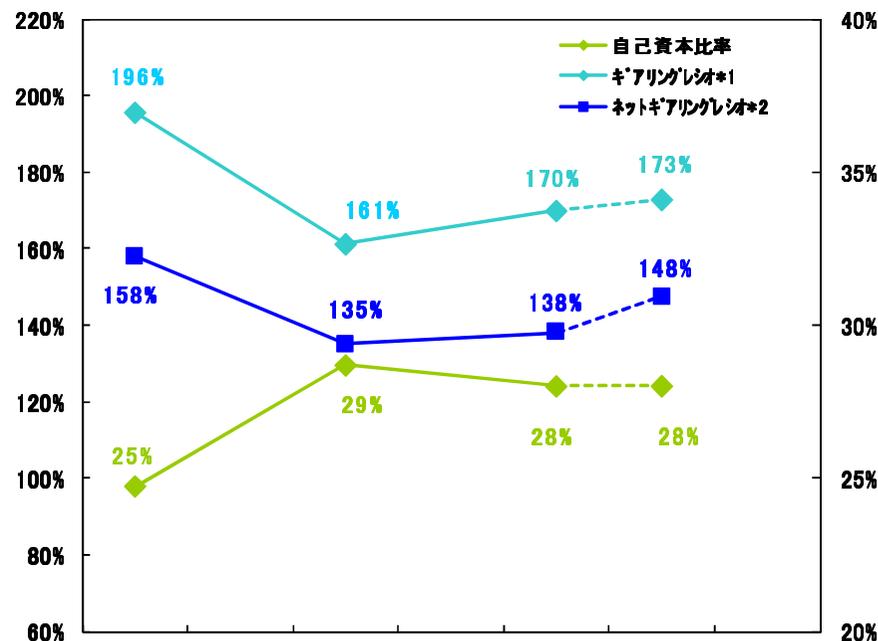
期末為替(¥/\$)

単体	94.05	102.92	101.36	100.00
海外会社	86.58	105.39	102.92	100.00

- \*1) ネット有利子負債 = 有利子負債 - 現金及び現金同等物
- \*2) 追加目標分の投資を含む

[ギアリングレシオ/ネットギアリングレシオ]

[自己資本比率]



	2012年度末	2013年度末	2014年度	
	実績	実績	6月末 実績	年度末 見通し*3
			2014年7月31日発表	

- \*1) ギアリングレシオ = 有利子負債 ÷ 自己資本
- \*2) 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
- \*3) 追加目標分の投資を含む

# 中期経営計画 “STEER FOR 2020” 利益・財務目標

	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

# 連結 営業外・特別損益／単体 運航費

## 1. 連結 営業外収益・費用明細

(2014年度 第1四半期)

(億円)

<b>営業外収益</b>	<b>73</b>
うち:	
受取利息	6
受取配当金	20
持分法による投資利益	3
為替差益	27
デリバティブ評価益	4
その他営業外収益	11

<b>営業外費用</b>	<b>37</b>
うち:	
支払利息	29
その他営業外費用	7

## 2. 連結 特別利益・損失明細

(2014年度 第1四半期)

(億円)

<b>特別利益</b>	<b>78</b>
うち:	
固定資産売却益	77
その他特別利益	1

<b>特別損失</b>	<b>31</b>
うち:	
固定資産売却損	5
固定資産除却損	12
その他特別損失	12

## 3. 単体 運航費明細

(億円)

	2014年度 第1四半期	2013年度 第1四半期
港費	216	210
貨物費計	618	561
内訳: 荷役費及び接続費	563	507
歩金仲介料	43	42
一般貨物費	11	11
燃料費	726	720
雑費	11	10
合計	1,572	1,502