

At a Glance

2017年度業績(連結)

売上高
1兆6,523億円

自己資本比率
23.0%

経常利益
314億円

ギアリングレシオ*1
2.19倍

総資産
2兆2,256億円

ネットギアリングレシオ*2
1.82倍

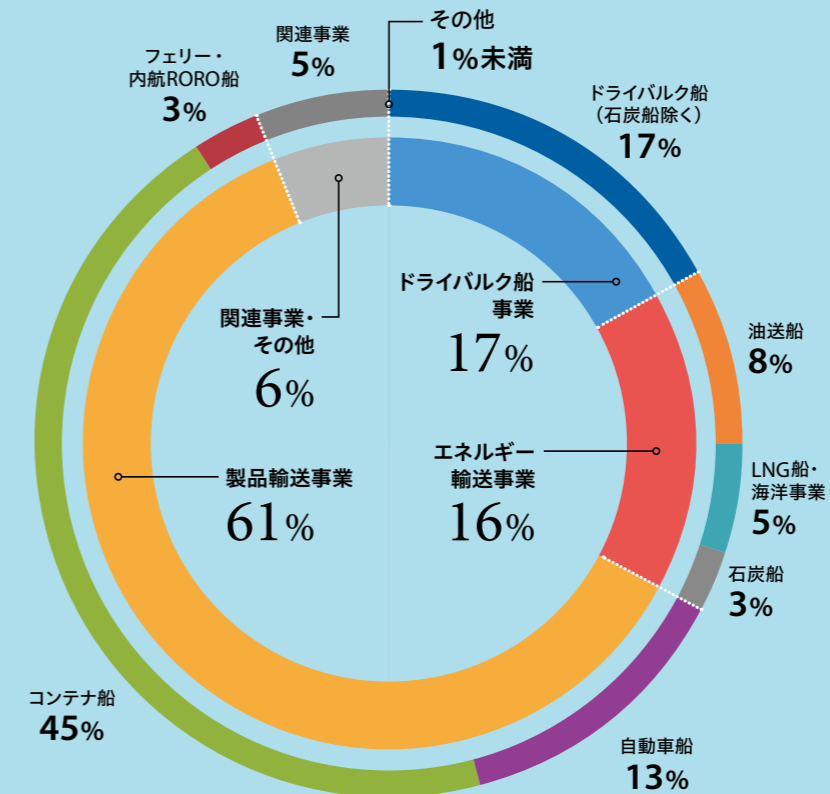
純資産
6,280億円

グループ運航船隊規模
857隻

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

セグメント別売上高/経常損益

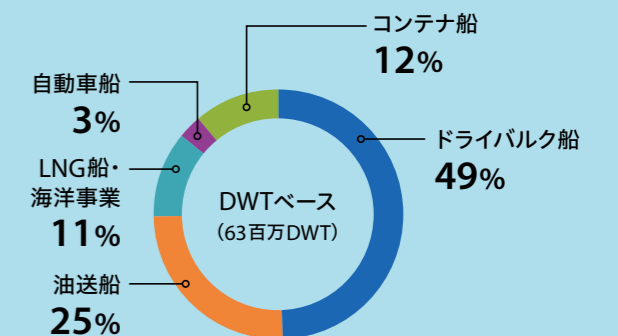
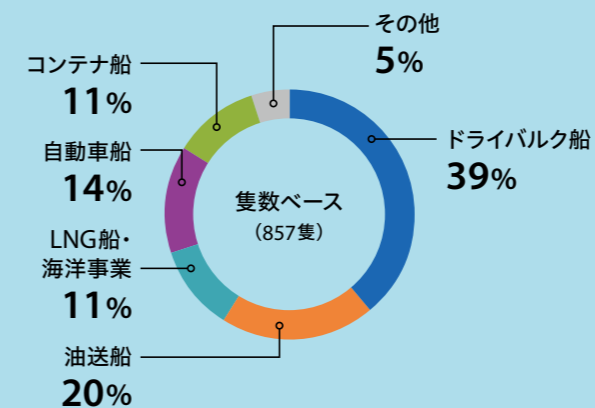
セグメント別売上高



セグメント別経常損益(億円)

セグメント	2017年度実績
ドライバルク船事業	154
エネルギー輸送事業	136
製品輸送事業	△63
うち、コンテナ船事業	△106
関連事業	126
その他	26
調整(全社・消去)	△65
合計	314

船隊構成比



At a Glance

2016年4月に「ドライバルク営業本部」と「エネルギー輸送営業本部」、2017年4月に「製品輸送営業本部」を設置したことに伴い、これまでの業績開示セグメント「不定期専用船事業」「コンテナ船事業」「フェリー・内航RORO船事業」を、2017年度より「ドライバルク船事業」「エネルギー輸送事業」「製品輸送事業」に変更しました。

	事業内容	当年度の概況	事業環境
ドライバルク船事業	<p>ドライバルク船 (石炭船以外)</p> <p>大量のドライカーゴ（鉄鉱石や原料炭、穀物、木材、チップ、セメント、肥料、塩など）を、汎用性に富むばら積み船や貨物特性に合わせた専用船など、世界最大規模の船隊で安定的に輸送しています。</p>  <p>【鉄鉱石専用船】 神山丸</p>	<p>堅調な荷動きに支えられ市況は緩やかに回復しつつあり、加えてケーブサイズバルカーのスポット運航船の縮小、並びに中小型バルカーに関するビジネスモデルの抜本的な見直しを根幹とする構造改革の効果を着実に発揮し、前年度比で増益となりました。</p>	<p>ドライバルク船市況 (BDI*1)</p> <p>(1985年1月4日=1,000)</p> <p>出所: Tramp Data Service等を基に商船三井作成 *1 バルチック海運指数</p>
	<p>油送船</p> <p>原油タンカー、ナフサやガソリンなど石油精製品を運ぶプロダクトタンカー、液体化学品を運ぶケミカルタンカー、メタノールを専門に運ぶメタノールタンカー、液化石油ガスを運ぶLPGタンカーなど、世界最大級の船隊でグローバルな活動を展開しています。</p>  <p>【油送船】 HAKUSAN</p>	<p>プロダクト船を中心とした市況エクスポージャーの縮減やVLCCやメタノール船を中心として長期契約の安定的な履行に注力するとともに、運航効率の改善やコスト削減にも継続して努めた結果、新造船の大量竣工による船腹需給悪化により前年度比で大幅な減益となったものの、当期において黒字を計上しました。</p>	
	<p>LNG船・海洋事業</p> <p>全世界で需要が増加しているLNG（液化天然ガス）を、世界最大級のLNG船隊で安全に輸送しています。また、今後成長が見込まれる海洋事業（FPSOやFSRU）への積極的な取り組みに加え、洋上風力発電設備設置船事業者への出資を通じて再生可能エネルギーの分野へも進出しました。</p>  <p>【LNG船】 LNG FUKUROKUU</p>	<p>LNG船・海洋事業部門は、既存の長期契約からの安定収益に加えて新規に稼働を開始した案件が着実に収益に貢献する一方、持分法適用会社保有船の処分に伴う一時的な損失により、前年度比では若干の減益となりました。</p>	
<p>エネルギー輸送事業</p> <p>石炭船</p> <p>主に国内電力会社との中長期輸送契約を中心として、火力発電用石炭を輸送していますが、今後成長が見込まれる新興国向けの石炭輸送にも積極的に取り組んでいます。エネルギー輸送営業本部の一部門として他部門と連携し、多様化する顧客のニーズに応えています。</p>  <p>【石炭船】 ENERGY PROMETHEUS</p>		<p>VLCC*2市況 (アラビア湾→日本)</p> <p>(米ドル/日)</p> <p>出所: Clarksonsを基に商船三井作成 *2 Very Large Crude Carrier: 30万重量トンクラスの原油タンカー</p>	
製品輸送事業	<p>自動車船</p> <p>一般乗用車から建設機械まで、あらゆる自走可能な貨物を効率良く輸送できる自動車専用船を全世界で運航。最適地生産を進める自動車メーカーのニーズに的確に対応し、安定的な輸送サービスを展開しています。</p>  <p>【自動車船】 BELUGA ACE</p>	<p>米国及び欧州向けの完成車の荷動きは堅調に推移しましたが、資源価格下落等を背景に経済不振が続く資源国・新興国向けが引き続き低迷を続けました。減船やトレードパターンの変化に対応した運航効率の改善に取り組んだ結果、低水準ながら前年度比では増益となりました。</p>	<p>コンテナ船運賃市況 (CCFI*3)</p> <p>(1998年1月1日=1,000)</p> <p>出所: 上海航運交易所 *3 China Containerized Freight Index</p>
	<p>コンテナ船</p> <p>邦船3社によるコンテナ船事業統合会社「Ocean Network Express」を通じ、世界中を網羅する航路ネットワークにより、電気製品、自動車部品、衣類、家具、食品など多くの製品・雑貨をコンテナに詰めて、世界各地に届けています。自営航路のみならず、他社との共同運航により、寄港地や頻度を増やしてネットワークを拡充しています。</p>  <p>【コンテナ船】 ONE COMMITMENT</p>	<p>欧州航路への大型船投入による積取増加に加え、イールドマネジメント強化による空コンテナ回送費等のコスト削減に継続的に取り組んだ結果、統合会社立ち上げに伴う移行期費用の計上にもかかわらず、前年度比では大幅に損失が縮小しました。</p>	
	<p>フェリー・内航RORO船</p> <p>旅客・乗用車・貨物車（トレーラー・トラック等）を一括に運ぶフェリー事業、貨物車の輸送に特化した内航RORO船事業を展開しています。モーダルシフトの担い手として国内物流で存在感を増しています。</p>  <p>【フェリー】 さんふうわあ ふうの</p>	<p>モーダルシフトの進展やトラックドライバー不足などの要因から堅調な事業環境が続いているものの、新造船の竣工遅延や燃料油価格の上昇等により、全体では前年度比減益となりました。</p>	
<p>関連事業</p> <p>130余年にわたり海運業を中心に蓄積してきた経営ノウハウを活かし、不動産、曳船、客船（にっぽん丸）、商社事業など、多彩なビジネスを展開しています。</p>  <p>【客船】 にっぽん丸</p>	<p>客船事業は、台風によるクルーズ催行中止等の影響により前年度比で減益となりました。不動産事業においては、堅調な賃貸オフィスマーケットに支えられ、前年度比で増益となり、その他曳船や商社等の業績も総じて堅調に推移し、全体としても前年度比で増益となりました。</p>		