



**2012年度(2013年3月期) 通期決算
並びに
2013年度経営計画 “RISE 2013”
説明資料**

2013年4月30日

株式会社 商船三井

目次

2012年度 連結決算概要	2
2012年度 連結決算の要点	4
2013年度 連結業績予想	6
2013年度 業績予想の要点	8
2013年度 単年度経営計画 “RISE 2013”	10
[補足資料]	14

2012年度 連結決算概要

(単位: 億円、億円未満切捨)

	2012年度 通期実績					2011年度 通期実績	増減		2012年度 通期見通し (前回予想*)	差異
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績						
売上高	15,091	3,788	3,781	3,625	3,897	14,352	+739	+5.2%	15,100	△9
営業損益	△157	△5	△18	△90	△43	△244	+86	-	△180	+23
経常損益	△285	△15	△52	△90	△127	△243	△42	-	△280	△5
当期純損益	△1,788	△50	△80	△455	△1,201	△260	△1,528	-	△1,770	△18

為替(期中平均)	¥82.31/\$	¥81.34/\$	¥79.03/\$	¥79.85/\$	¥89.02/\$	¥78.85/\$	+¥3.46/\$	¥82.05/\$	+¥0.26/\$
燃料単価(期中平均)	\$662/MT	\$695/MT	\$667/MT	\$658/MT	\$631/MT	\$667/MT	△\$5/MT	\$668/MT	△\$6/MT

*3Q/12決算発表時(2013年1月31日)の予想

■ 経常損益から当期純損益までの明細 《数値の符号は損益への影響(+/-)を示す》

(単位: 億円、億円未満切捨)

	2012年度 通期実績	2011年度 通期実績	増減
経常損益	△285	△243	△42
特別利益	160	140	20
特別損失 (うち事業改革費用)	△1,254 (△1,015)	△232	△1,022
税前当期純損益	△1,379	△335	△1,044
法人税等合計 (うち繰延税金資産取崩額)	△361 (△286)	112	△473
少数株主利益	△47	△37	△10
当期純損益	△1,788	△260	△1,528

■ 連結 経常損益 前期比増減要因分析

【2012年3月期→2013年3月期】

為替変動	+66 億円	当期 ¥82.31/\$; ¥3.46 の円安
燃料油価格変動	+9 億円	当期 \$662/MT; \$5 下落
積取り・運賃変動等	△278 億円	
コスト削減	+290 億円	
持分法投資損益増減	△82 億円	
その他(調整額含む)	△47 億円	
(差し引き)	△42 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)

	2012年度 通期実績					2011年度 通期実績	増減		2012年度 通期見通し (前回予想*)	差異
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績						
不定期専用船事業	7,312 △ 247	1,888 △ 23	1,803 △ 86	1,727 △ 72	1,892 △ 66	7,260 △ 69	52 △ 178	+0.7% -	7,250 △ 290	+62 +43
コンテナ船事業	6,065 △ 112	1,483 △ 24	1,545 △ 1	1,462 △ 74	1,573 △ 12	5,424 △ 299	641 186	+11.8% -	6,150 △ 100	△ 85 △ 12
フェリー・内航事業	542 12	127 △ 2	146 9	142 8	126 △ 2	521 △ 5	21 18	+4.1% -	550 12	△ 8 +0
関連事業	1,096 107	270 29	268 27	275 29	281 20	1,067 90	29 16	+2.8% +18.1%	1,080 105	+16 +2
その他	74 24	17 5	17 4	17 9	22 5	79 43	△ 5 △ 18	△ 6.8% △ 43.1%	70 20	+4 +4
調整(消去・全社)	- △ 69	- 0	- △ 6	- 9	- △ 71	- △ 3	- △ 65	- -	- △ 27	- △ 42
連結	15,091 △ 285	3,788 △ 15	3,781 △ 52	3,625 △ 90	3,897 △ 127	14,352 △ 243	739 △ 42	+5.2% -	15,100 △ 280	△ 9 △ 5

●「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

*3Q/12決算発表時(2013年1月31日)の予想

2012年度 連結決算の要点(I)

【概況】

- 新造船供給圧力続き、船腹需給ギャップの改善は進まず。
 - 市況低迷によりドライバルク船、油送船のフリー船隊が大幅な赤字を計上。
 - コンテナ船は新造船供給圧力の中、アライアンス拡充・コスト削減等により大幅に収支改善するも、赤字からの脱却には至らず。
 - 厳しい市況にも耐えうる事業構造とするため、ドライバルク船・フリー船隊130隻強のシンガポールへのシフトを中核とする事業改革を断行(4Q/12)。
 - シンガポール:顧客と情報が集中するアジアの SHIPPING センター
 - 事業改革費用計上(1,015億円)
- ⇒繰延税金資産取崩の影響も含め、当期純損失は前期比▲1,528億円と大幅に悪化。

【セグメント別】 [2012年度経常損益実績 (前期比増減)]

不定期専用船事業 [▲247億円 (▲178億円)]

■ドライバルク船: 歴史的な高水準が続く新造船大量竣工を背景として需給バランスの改善が進まず。市況は4船型(*)とともに(2012年暦年平均、2012年度平均の双方において)1万ドル/日を下回る記録的低水準で推移。

(*): Capesize及び中小型バルカー(Panamax, Handymax, Small Handy)

フリー船の損失が中長期契約による安定利益を毀損し、大幅な部門赤字を計上。

2012年度 連結決算の要点（Ⅱ）

- 油送船 : 原油船(VLCC)市況はトレードの遠距離化で一時上昇するも、中国の景気減速などでその後下降。一方、石油製品船(プロダクト船)市況は需給改善で秋口以降上昇。部門全体の運航効率改善・コスト削減により前期比損益改善を進めるも、赤字継続。
- LNG船 : 長期契約を中心に安定利益を確保。
- 自動車船 : 欧州市場の停滞等で日本出し完成車輸出台数は頭打ち状況が続く。国内各メーカーによる現地生産化も進行する中、アジア諸国からの輸出や三国間輸送及び復航貨物の取扱を強化。大震災の影響を受けた前期と比べ、大幅に損益改善。

コンテナ船事業 [▲112億円 (+186億円)]

- アジア/北米航路の荷動き堅調。アジア/欧州航路は欧州景気回復の遅れや中国景気減速により低調。ループ削減等によるスペース供給抑制や運賃修復に向けた動きが相次ぐも、アジア/欧州航路は運賃水準が軟化。
- 当社はアライアンス拡充(*)でサービス網の競争力強化や、減速航海の深度化など運航効率の改善とコスト削減を強力に推進。前期比で大きく改善するも、損失を計上。

(*) アジア/欧州航路で2012年3月より6社アライアンス(G6)開始。

【コスト削減】通期目標(全社)280億円に対し**290億円**を達成。

【配当】当期純損失の計上等に鑑み期末配当の実施も見送り。

2013年度 連結業績予想

(単位: 億円、実績: 億円未満切捨)

	2013年度			2012年度			増減	
	通期見通し	上期見通し	下期見通し	通期実績	上期実績	下期実績		
売上高	17,000	8,400	8,600	15,091	7,569	7,522	+1,909	+12.6%
営業損益	600	250	350	△157	△23	△133	+757	-
経常損益	600	250	350	△285	△67	△217	+885	-
当期純損益	500	200	300	△1,788	△130	△1,657	+2,288	-

為替(期中平均)	¥95.00/\$	¥95.00/\$	¥95.00/\$	¥82.31/\$	¥80.19/\$	¥84.44/\$
燃料単価(期中平均)	\$650/MT	\$650/MT	\$650/MT	\$662/MT	\$681/MT	\$644/MT

(参考) 連結経常損益へのSensitivity

為替 Sensitivity (2013年度)	±20 億円/¥1 ・年間 (最大)
燃料単価 Sensitivity (2013年度)	±1.8 億円/\$1 ・年間 (最大)

[セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

(単位: 億円、実績: 億円未満切捨)

	2013年度			2012年度			増減	
	通期見通し	上期見通し	下期見通し	通期実績	上期実績	下期実績		
不定期専用船事業	7,750	3,800	3,950	7,312	3,692	3,619	+438	+6.0%
	400	140	260	△247	△109	△138	+647	-
コンテナ船事業	7,500	3,700	3,800	6,065	3,029	3,036	+1,435	+23.7%
	100	55	45	△112	△26	△86	+212	-
フェリー・内航事業	530	280	250	542	273	269	△12	△2.2%
	14	7	7	12	7	5	+2	+16.7%
関連事業	1,150	585	565	1,096	539	557	+54	+4.9%
	105	55	50	107	57	50	△2	△1.9%
その他	70	35	35	74	34	39	△4	△5.4%
	30	18	12	24	9	14	+6	+25.0%
調整(消去・全社)	-	-	-	-	-	-	-	-
	△49	△25	△24	△69	△6	△62	+20	-
連結	17,000	8,400	8,600	15,091	7,569	7,522	+1,909	+12.6%
	600	250	350	△285	△67	△217	+885	-

●「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

2013年度 業績予想の要点(I)

【概況】

- 単年度経営計画“**RISE 2013**”始動
⇒事業改革による損益改善効果と合わせ「**V字回復**」「**黒字化**」を目指す。
- 船腹需給ギャップの解消にはなお時間を要するも、米国経済の復調や円安の進行など事業環境に好転の兆し。

【セグメント別】 [2013年度経常損益予想 (前期比増減)]

不定期専用船事業 [400億円 (+647億円)]

- ドライバルク船: 事業改革の断行(4Q/12)によりドライバルク船・フリー船隊**130隻強**のコストは足元市況水準まで引き下がり、大幅に競争力改善。⇒FY13で**400億円**の損益改善効果

厳しい市況環境が予想されるも、部門の黒字化を見込む。

- ◆Capesize : 新造船竣工隻数の減少、スクラップ進展、大雨と施設の定期補修により年初来停滞しているブラジル産鉄鉱石出荷の正常化に伴い、夏場から下期に向けての市況回復を予想。
- ◆中小型バルカー: 船腹過剰感の改善にはなお時間を要し、市況の上値が重い状態が続くと予想。

2013年度 業績予想の要点（Ⅱ）

- 油送船 : 原油船市況には不透明感残るものの、石油製品船(プロダクト船)の市況堅調を中心に部門損益改善を見込む。
- LNG船 : 長期契約を中心に引き続き安定利益確保を見込む。
- 自動車船 : 国内自動車メーカーによる現地生産化のトレンドに大きな変化はないものと予想。インド、メキシコ、ASEAN等、新興国の成長を取り込むべく、三国間輸送、復航貨物等の集荷を更に強化。

コンテナ船事業 [100億円 (+212億円)]

- 船腹供給圧力続くも、各社による減便・減速航海を通じたスペース供給抑制と自律的な運賃修復努力により収益環境の悪化には繋がらないものと予想。
- 当社は大型船就航効果を含めたコスト削減、G6アライアンスのアジア/北米東岸航路へのカバレッジ拡大(2013年5月以降)、冷凍コンテナ運賃の修復、輸送数量増などにより黒字転換を図る。

【保有船減価償却】

事業改革の一環として不定期専用船の太宗につき今期より償却期間を20年に延長
(但し、LNG船については2010年度に20年に延長済み)

【ステージを変えたコスト削減】 通期目標額: 315億円

【配当】 今後の経営環境を見極めた上で決定。

2013年度 単年度経営計画 “RISE 2013”

メインテーマ : “2013年度黒字化を実現し、
成長軌道への復帰初年度とする”

“RISE 2013” 骨子

■ 事業モデルの変革

- ①顧客ニーズに応える営業強化、海外市場での事業展開強化による
安定収益の上積み
- ②市況リスクエクスポージャー(フリー船規模)の縮減
貨物契約の拡大&売船・返船を組み合わせ適正規模を実現
- ③安全運航ノウハウと高品質サービスによるビジネス機会の追求
⇒LNG船分野などで長期契約獲得の形に結実

■ ビジネスインテリジェンスの高度化

- 主要造船国の供給能力追跡、船腹需給分析の高度化
- シェール革命、次世代燃料等がもたらすビジネスチャンスの追求

■ ステージを変えたコスト削減

RISE 2013: 運航規模計画

(単位: 隻)

		2012年 9月末	4Q FY12	2013年 3月末	RISE 2013	2014年 3月末
不定期専用船	運航規模	814		794		729
ドライバルク船	運航規模	414		404		365
	うちフリー船	170				120
油送船	運航規模	201		194		177
	うちフリー船	80				60
LNG船	運航規模	68		69		68
自動車船	運航規模	131		127		119
コンテナ船	運航規模	116		115		117
その他	運航規模	51		49		44
合計	運航規模	981		958		890

注) 運航規模は、各期末時点の保有船(含、J/V保有船)及び備船(長期、短期)の合計隻数を示す

2012年度第4四半期実施「事業改革骨子」

1. シンガポール展開加速

- ドライバルク船・フリー船隊130隻強の営業・運航を顧客と情報が集中するシンガポールにシフト
- 先行してシンガポール展開する油送船部門のフリー船運航(VLCC、LR1型プロダクト船、大型LPG船)と併せ、同国での事業体制強化。

2. ドライバルク船・油送船の市況エクスポージャー縮小

- 貨物契約の拡大 & 売船・返船によりフリー船運航規模を縮減

3. 事業改革費用計上(4Q/FY12)

- ドライバルク船のシンガポール現法への傭船契約譲渡(*)、及び、原油船5隻の売船に伴う譲渡損を特別損失に計上(1,015億円)。

(*) 船主との契約傭船料と足元市況水準との差額が譲渡損失となる。

⇒フリー船隊のコスト競争力強化され2013年度以降に損益改善効果

FY13:400億円／FY14:300億円／FY15:200億円、等

4. ステージを変えたコスト削減

減速航海による燃料費削減など従来のコスト削減項目に加え、業務プロセスの総見直しなど一層踏み込んだコスト削減を追求。役員報酬カット、管理職給与一部返上を実施。

[MEMO]

[補足資料]

ドライバルク船市況

1. 2012年度 ドライバルク船市況

(スポット契約の1日あたり傭船料)

単位:USドル

船型	対象航路	2012年度				
		上期		下期		通期
		第1四半期 実績 (*1)	第2四半期 実績 (*1)	第3四半期 実績 (*1)	第4四半期 実績 (*1)	
ケープサイズ	4航路平均	6,100	4,800	13,000	6,100	7,500
パナマックス	4航路平均	9,600	6,600	6,600	7,100	7,500
ハンディマックス	5航路平均	11,200	10,300	7,600	8,100	9,300
スモールハンディ	6航路平均	9,200	8,000	6,400	6,900	7,600

実績出典: The Baltic Exchange

2. 2013年度 ドライバルク船市況前提

(スポット契約の1日あたり傭船料)

単位:USドル

船型	対象航路	2013年度		
		上期 見通し (*2)	下期 見通し (*2)	通期 見通し (*2)
ケープサイズ	4航路平均	7,000	13,500	10,250
パナマックス	4航路平均	8,500	8,000	8,250
ハンディマックス	5航路平均	10,000	9,000	9,500
スモールハンディ	6航路平均	7,500	8,000	7,750

(*1)対象航路の一般的な市況実績

(*2)当社スポット運航船(期間1年以下の輸送契約を履行)の収入算定において参照する想定市況水準。

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使用。

油送船市況

1. 2012年度 油送船市況 (スポット契約の運賃指標)

単位:ワールドスケール(WS)

船型	WS参照年 (VLCC)	2012年度				
		第1四半期 実績 (*1)	第2四半期 実績 (*1)	第3四半期 実績 (*1)	第4四半期 実績 (*1)	通期 実績 (*1)
原油船(VLCC)	2012年ベース	55	36	43	38	43
【Arabian Gulf - East】	(2013年ベース)	(50)	(33)	(39)	(35)	(39)
石油製品船(MR型)	2012年ベース	125	123	151	155	138
【Singapore - Japan】	(2013年ベース)	(115)	(113)	(138)	(142)	(127)

実績出典: The Baltic Exchange

2. 2013年度 油送船市況前提 (スポット契約の運賃指標)

単位:ワールドスケール(WS)

船型	WS参照年 (VLCC)	2013年度		
		上期 見通し (*2)	下期 見通し (*2)	通期 見通し (*2)
原油船(VLCC)	2013年ベース	35	42	39
【Arabian Gulf - East】				

(*1)対象航路の一般的な市況実績

(*2)当社スポット運航船(期間1年以下の輸送契約を履行)の収入算定において参照する中東/極東航路の想定運賃レベル。

但し、荷主と運賃を事前に合意済みの航海については合意運賃を損益予想に使用。

自動車輸送台数

1. 2012年度(実績)

(1,000台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2012年度						
	上期			下期			通期
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第3四半期	第4四半期	
合計	1,004	977	1,981	972	956	1,928	3,908
【参考】2011年実績	765	862	1,627	1,004	1,016	2,019	3,647

2. 2013年度(予想)

(1,000台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2013年度		
	上期 見通し(A)	下期 見通し(B)	通期見通し (A)+(B)
合計	1,919	1,912	3,831

主要コンテナ船航路 消席状況・運賃推移

北米航路(アジア/北米)

(単位:1000TEU)

		2011年度					2012年度				
		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	通期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	通期
往	スペース	157	156	146	132	592	146	164	153	153	617
	積高	132	141	134	120	526	136	150	135	141	562
	消席率	84%	90%	92%	91%	89%	93%	91%	88%	92%	91%
復	スペース	156	158	148	131	593	137	160	156	153	606
	積高	83	74	87	82	326	84	85	93	101	363
	消席率	53%	47%	59%	63%	55%	61%	53%	59%	66%	60%

欧州航路(アジア/欧州)

		2011年度					2012年度				
		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	通期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	通期
往	スペース	112	118	114	111	455	108	126	108	113	455
	積高	104	118	102	107	431	97	116	91	103	407
	消席率	93%	100%	90%	96%	95%	90%	92%	84%	91%	89%
復	スペース	115	117	116	116	464	107	119	112	108	446
	積高	69	64	68	73	274	77	76	73	67	293
	消席率	60%	55%	59%	63%	59%	71%	64%	66%	62%	66%

運賃推移(指数表示 2008年度 第1四半期=100)

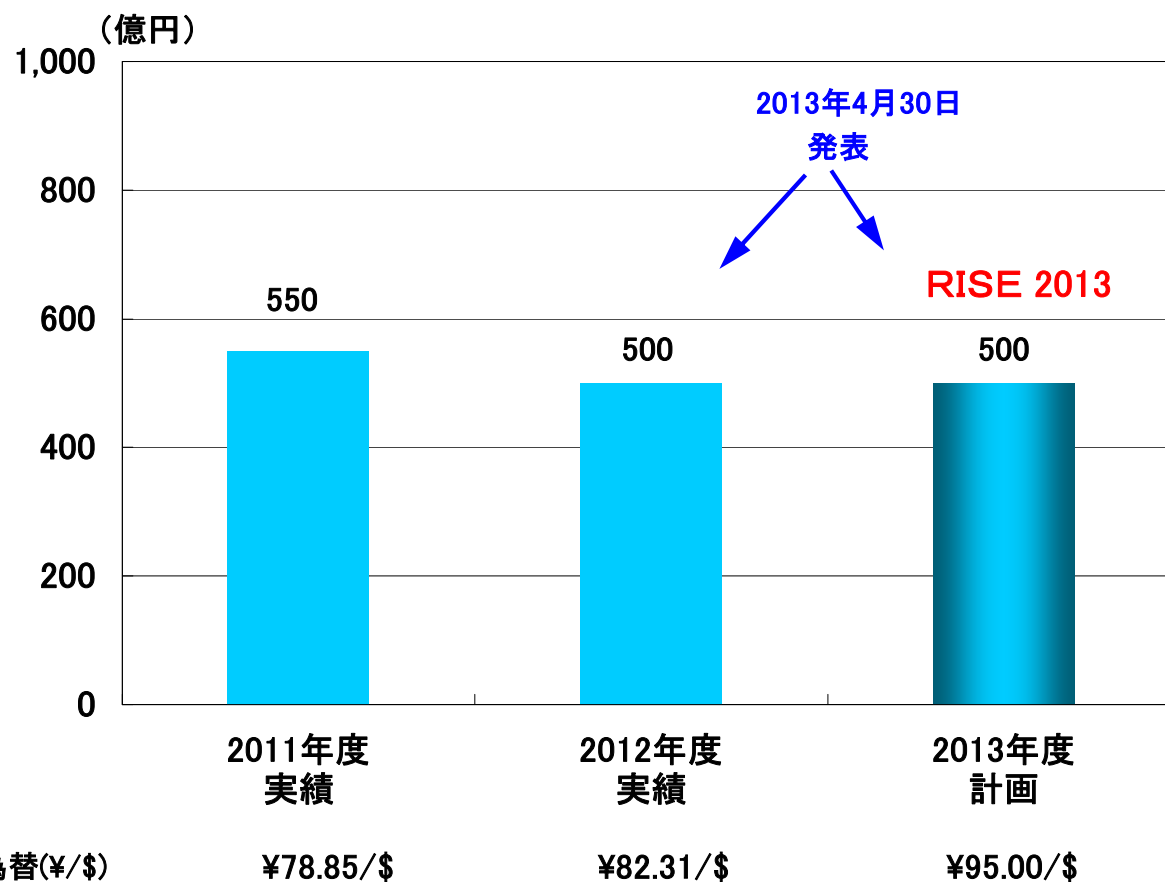
	2011年度				2012年度			
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
全航路平均	92	91	86	85	90	91	87	87
燃料単価(\$/MT)	625	664	678	699	695	667	658	631

船隊構成

			2013年3月末		2012年9月末	2012年3月末
			隻数	1,000dwt	隻数	隻数
ドライ	撤積み船	Capesize	103	19,389	106	107
		Panamax	38	3,198	44	48
		Handymax	68	3,763	69	60
		Small Handy	52	1,735	51	34
	重量物船	6	74	6	6	
	木材チップ船	44	2,296	49	53	
	石炭船	41	3,644	39	37	
	一般貨物船	52	828	50	47	
(小計)			404	34,928	414	392
油送船	原油タンカー	47	12,925	47	46	
	プロダクトタンカー	61	3,515	64	62	
	ケミカルタンカー	75	2,024	77	79	
	LPGタンカー	11	573	13	13	
(小計)			194	19,037	201	200
LNG船			69	5,310	68	69
自動車船			127	2,063	131	128
コンテナ船			115	6,370	116	115
フェリー・内航船			44	159	46	45
客船			2	10	2	2
その他			3	19	3	3
合計			958	67,895	981	954

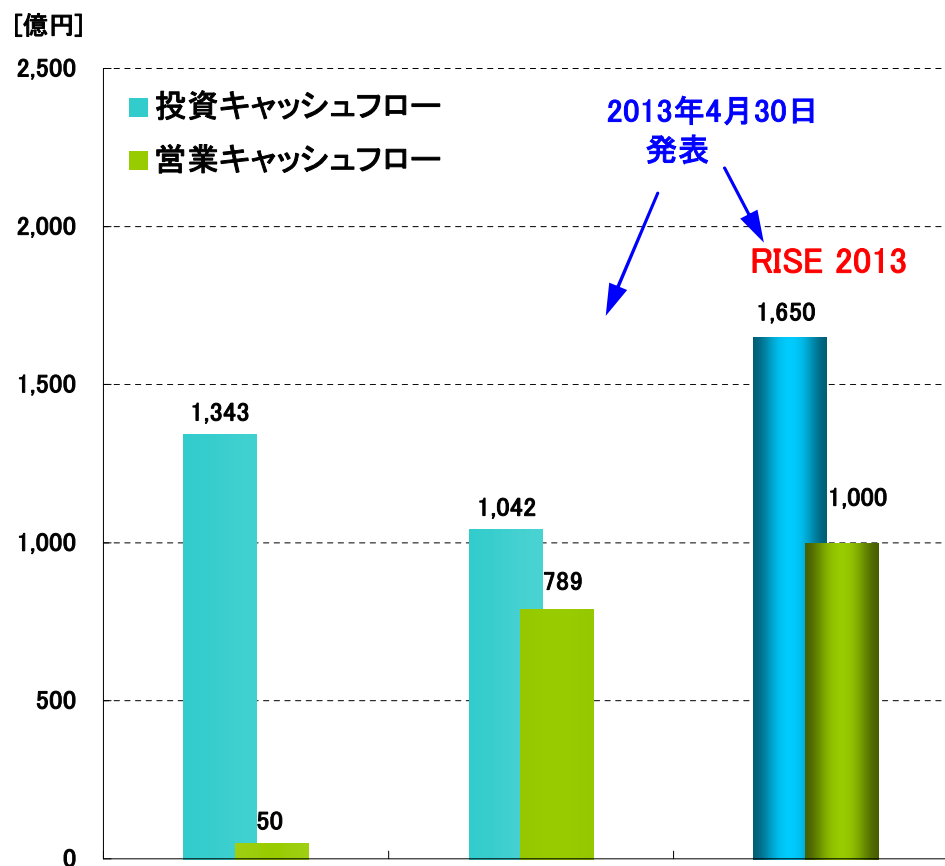
註) 短期傭船(5年以下)、J/V保有船を含む

安定利益



『安定利益』=1年を超える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、関連事業、その他事業)

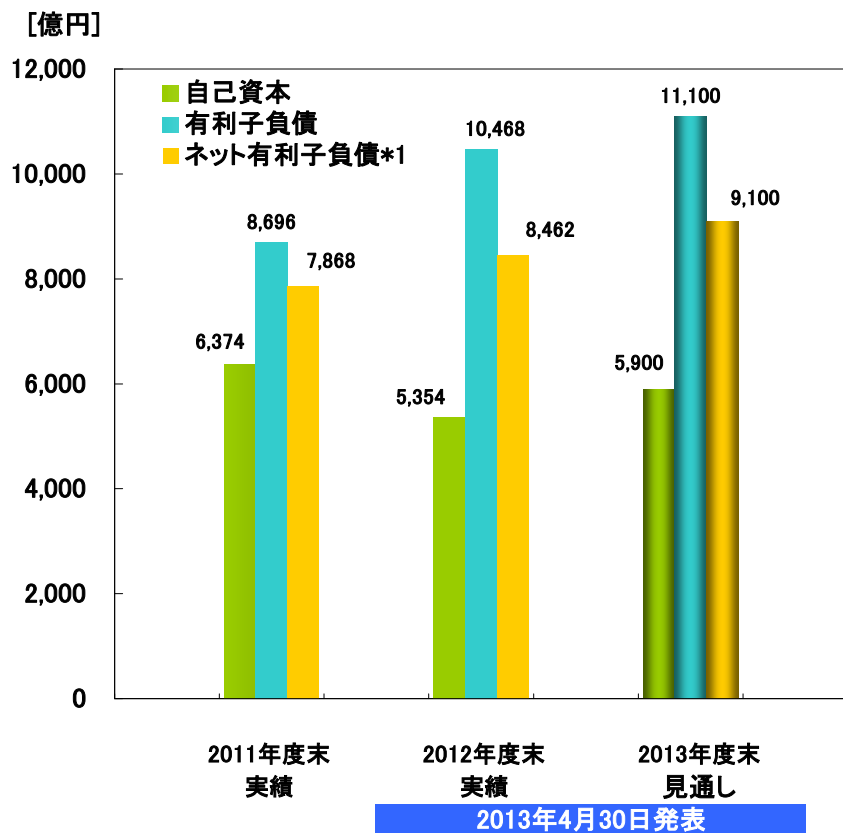
キャッシュフロー



	2011年度 実績	2012年度 実績	2013年度 計画
平均為替(¥/\$)	78.85	82.31	95.00
経常損益(億円)	△ 243	△ 285	600
当期純損益(億円)	△ 260	△ 1,788	500

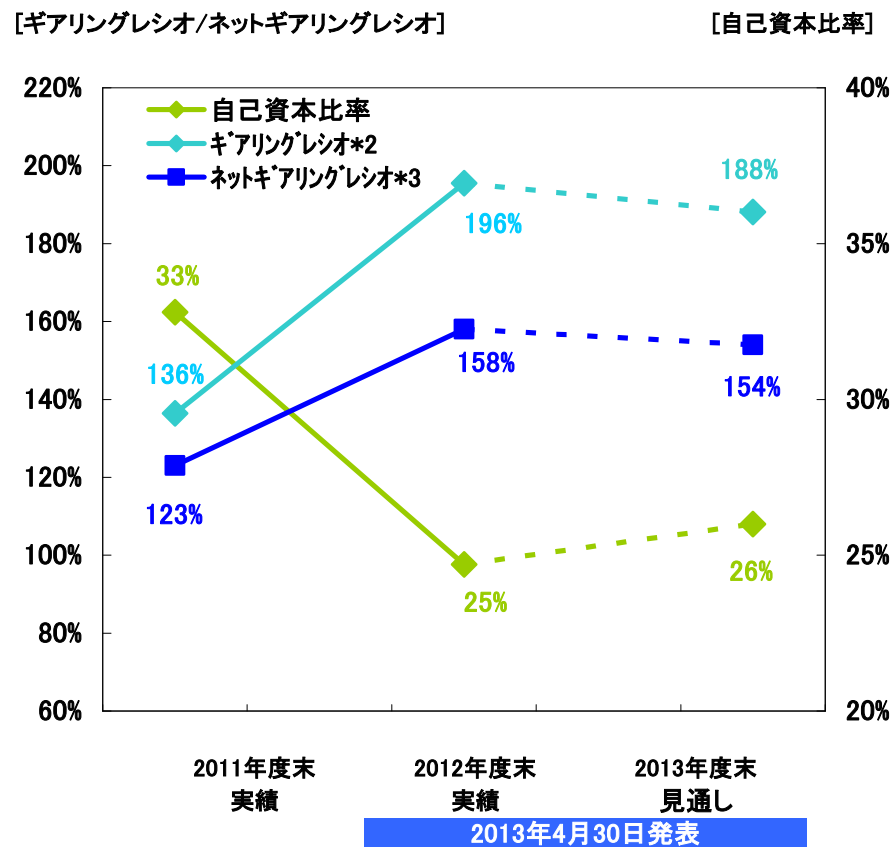
※ 本表の投資キャッシュフローと営業キャッシュフローの差額(=フリーキャッシュフロー)に
 配当支払を加味した数字が、次頁左側グラフのネット有利子負債額の変動に相当する。

財務計画



期末為替(¥/\$)	2011年度末	2012年度末	2013年度末
単体	82.19	94.05	95.00
海外会社	77.74	86.58	95.00

*1) ネット有利子負債 = 有利子負債 - 現金及び現金同等物



*2) ギアリングレシオ = 有利子負債 ÷ 自己資本

*3) 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

1. 連結 営業外収益・費用明細 (2012年度計) (億円)

営業外収益 123		営業外費用 251	
うち:		うち:	
受取利息	16	支払利息	130
受取配当金	34	為替差損	32
コンテナ売却益	35	持分法による投資損失	49
その他営業外収益	35	その他営業外費用	38

2. 連結 特別利益・損失明細 (2012年度計) (億円)

特別利益 160		特別損失 1,254	
うち:		うち:	
固定資産売却益	122	固定資産売却損	31
備船解約金	18	固定資産除却損	7
その他特別利益	19	減損損失	109
		投資有価証券評価損	26
		事業改革費用	1,015
		その他特別損失	64

3. 単体 運航費明細

	(2012年度計)	(2011年度計)
港費	759	693
貨物費計	1,867	1,658
内訳: 荷役費及び接続費	1,667	1,489
歩金仲介料	159	138
一般貨物費	41	30
燃料費	2,826	2,824
雑費	39	36
合計	5,492	5,213