

2014年度(2015年3月期)
第3四半期 決算説明資料

2015年1月30日
株式会社 商船三井

目次

2014年度 第3四半期 連結決算概要	2
2014年度 第3四半期 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

2014年度 第3四半期 連結決算概要

(単位: 億円)	2014年度 実績				2013年度 実績				増減	
	1Q	2Q	3Q	4-12月実績	1Q	2Q	3Q	4-12月実績		
売上高	4,439	4,462	4,547	13,449	4,119	4,332	4,301	12,753	+695	+5%
営業損益	39	2	33	75	114	102	78	296	△221	△75%
経常損益	75	70	152	297	152	103	112	369	△71	△19%
当期純損益	85	30	133	248	129	81	83	295	△46	△16%
為替(期中平均)	¥101.94/\$	¥102.22/\$	¥110.76/\$	¥104.97/\$	¥98.81/\$	¥97.86/\$	¥99.19/\$	¥98.62/\$	+¥6.35/\$	+6%
燃料単価(期中平均)	\$611/MT	\$604/MT	\$528/MT	\$578/MT	\$606/MT	\$609/MT	\$613/MT	\$612/MT	△\$34/MT	△6%

【経常損益】前年同期比増減分析

(単位: 億円)

為替変動	+100	前年同期比	¥6.35/\$	円安
燃料油価格変動	+61	前年同期比	\$34/MT	下落
積取り/運賃変動・その他	△487			
コスト削減	+210			
持分法投資損益増減	+45			
(合計)	△71			

[セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

(単位: 億円)	2014年度 実績				2013年度 実績				増減	
	1Q	2Q	3Q	4-12月実績	1Q	2Q	3Q	4-12月実績		
不定期専用船事業	2,125	2,052	2,104	6,283	1,939	2,058	2,088	6,085	+197	+3%
	108	56	151	316	126	113	137	377	△61	△ 16%
コンテナ船事業	1,873	1,962	2,011	5,847	1,746	1,812	1,761	5,320	+526	+10%
	△ 72	△ 36	△ 100	△ 209	△ 11	△ 26	△ 72	△ 110	△99	—
フェリー・内航事業	136	146	144	427	132	144	143	420	+6	+2%
	6	14	12	33	0	12	7	19	+13	+69%
関連事業	282	282	264	828	282	297	289	870	△41	△ 5%
	32	29	31	93	29	28	32	89	+3	+4%
その他	21	18	22	62	17	19	17	55	+7	+13%
	10	10	12	34	15	3	21	41	△7	△ 17%
調整(消去・全社)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	△ 9	△ 4	44	30	△ 6	△ 27	△ 13	△ 48	+78	—
連結	4,439	4,462	4,547	13,449	4,119	4,332	4,301	12,753	+695	+5%
	75	70	152	297	152	103	112	369	△71	△ 19%

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3四半期 連結決算の要点(I)

【概況】

- ◆ 第3四半期累計期間(9ヶ月, 1-3Q)は、前年同期比で増収減益。
3Q(3ヶ月)では、営業利益が1Q/2Qに引き続き減益、経常利益・当期純利益は増益。
← コンテナ船運賃・消席率の下落、自動車船における生産地移転の影響、7月以降前年を下回るドライバルク船市況。 ⇔ 特に10月以降円安が進行、経常利益を押し上げ。
- ◆ 前回発表(10/31)以降、不定期専用船事業、フェリー・内航事業、関連事業はほぼ想定線の進捗。コンテナ船事業は、一部航路における運賃回復の遅れ・港湾混雑等により苦戦。

【セグメント別】 [1-3Q/2014(9ヶ月)経常損益実績 (前年同期比増減)]

不定期専用船事業 [316億円 (-61億円)]

■ 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、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、10月以降の繁忙期の上昇も限定的。⇔ 市況エクスポージャー縮小、運航効率改善。
- ・ 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
⇒ 3Qは若干の減益となるも、1-3Q累計で増益を確保。

■ 油送船

- ・ 原油船：市況は、2Q以降前年を上回り、3Qは冬季需要に原油価格下落による荷動き増が加わって損益分岐点超え。→ 前期実施の合理化と相俟って、前年同期比損益改善。
- ・ プロダクト船：市況は、2Qまで前年同期以来の低迷が継続するも、需要期の3Qに入り想定を上回って上昇。→ 前年同期比で赤字縮小。
- ・ 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。
⇒ 前年同期比で大幅に損益改善(前期は赤字)。

2014年度 第3四半期 連結決算の要点(Ⅱ)

■ LNG船・海洋事業

- ・引き続き長期契約による安定利益を確保。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、3Qから通常の黒字体制に復帰。→ 3Qでは増益だが、1-3Q累計では前年同期比減益。
- ・10月以降に、LNG船3隻の新規契約締結を発表(今期累計9隻)。加えて、米国出しインド向け液化エタン輸送プロジェクトに関し、印リライアンス・インダストリーズとの戦略的提携で合意。

■ 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。

コンテナ船事業 [▲209億円 (-99億円)]

- ◆運賃: アジア発欧州・南米東岸向けで値上げが定着せず、北米・欧州発アジア向けは荷動き低迷により市況軟化。→ 好市況の北米向けにおける高い年間契約比率と相俟って、全航路平均運賃は前年を下回る水準で推移。3Q想定比も下振れ。
- ◆積取り: アジア発往航は概ね高消席率を維持するも、欧米出しアジア向け原材料荷動き低迷、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。
→ 全航路平均消席率は前年同期比低下。3Q想定比も下振れ。
- ◆コスト競争力強化: 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(労働協約交渉長期化)・マニラ港の混雑により、配船効率低下、追加費用が発生。
⇒ 前年同期比で赤字幅が拡大、2Q時想定比でも下振れ。

フェリー・内航事業 [33億円 (+13億円)] 貨物輸送量増加、燃料油価格低下により増益。

関連事業 [93億円 (+3億円)] 不動産事業を中心に安定利益を創出。

その他+調整 [64億円 (+71億円)] 為替差益の一部を「調整」に計上。

【コスト削減】 通期目標(全社)300億円に対し210億円を達成(達成率70%)。

2014年度 通期 連結業績予想

*2014年度2Q決算発表時点(2014年10月31日)

(単位: 億円)	2014年度							2013年度	増減
	上期実績	下期見通し		通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異	通期実績		
		3Q実績	4Q見通し						
売上高	8,901	4,547	5,150	9,698	18,600	18,100	+500	17,294	+1,305
営業損益	42	33	54	87	130	280	△150	410	△280
経常損益	145	152	112	264	410	500	△90	549	△139
当期純損益	115	133	101	234	350	400	△50	573	△223
為替(期中平均)	¥102.08/\$	¥110.76/\$	¥118.00/\$	¥114.38/\$	¥108.23/\$	¥104.54/\$	+¥3.69/\$	¥99.79/\$	+¥8.44/\$
燃料単価(期中平均)	\$607/MT	\$528/MT	\$320/MT	\$424/MT	\$514/MT	\$554/MT	△\$40/MT	\$610/MT	△\$96/MT

(註)燃料単価:実績(上期/3Q)は消費単価、見通し(4Q)は補油単価。下期・通期見通しは便宜的にこれら単価を単純平均して算出。

【cf】前年度実績	上期	下期		通期	
		3Q	4Q		
売上高	8,451	4,301	4,541	8,842	17,294
営業損益	217	78	114	193	410
経常損益	256	112	180	292	549
当期純損益	211	83	278	362	573
為替(期中平均)	¥98.34/\$	¥99.19/\$	¥103.29/\$	¥101.24/\$	¥99.79/\$
燃料単価(期中平均)	\$608/MT	\$613/MT	\$609/MT	\$611/MT	\$610/MT

(参考) 経常損益へのSensitivity

2014年度 (残り3ヵ月/最大)

為替: ±4.5億円/¥1/\$

燃料単価: ±0.0億円/\$1/MT

[セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

*2014年度2Q決算発表時点(2014年10月31日)

(単位: 億円)	2014年度							2013年度	
	上期実績	下期見通し		通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異	通期実績	増減	
		3Q実績	4Q見通し						
不定期専用船事業	4,178 165	2,104 151	2,666 158	4,771 309	8,950 475	8,450 460	+500 +15	8,364 571	+585 △96
コンテナ船事業	3,835 △ 108	2,011 △ 100	2,052 △ 60	4,064 △ 161	7,900 △ 270	7,900 △ 110	0 △ 160	7,135 △ 145	+764 △ 124
フェリー・内航事業	282 20	144 12	142 11	287 24	570 45	570 35	0 +10	556 22	+13 +22
関連事業	564 61	264 31	271 6	535 38	1,100 100	1,100 105	0 △5	1,165 111	△65 △11
その他	40 21	22 12	17 5	39 18	80 40	80 30	0 +10	73 45	+6 △5
調整(消去・全社)	- △ 14	- 44	- △ 10	- 34	- 20	- △ 20	- +40	- △ 55	- +75
連結	8,901 145	4,547 152	5,150 112	9,698 264	18,600 410	18,100 500	+500 △90	17,294 549	+1,305 △ 139

【cf】前年度実績	上期	下期		通期	
		3Q	4Q		
不定期専用船事業	3,997 239	2,088 137	2,278 193	4,366 331	8,364 571
コンテナ船事業	3,558 △ 37	1,761 △ 72	1,814 △ 35	3,576 △ 107	7,135 △ 145
フェリー・内航事業	277 12	143 7	135 2	278 10	556 22
関連事業	580 57	289 32	295 21	585 53	1,165 111
その他	37 19	17 21	17 4	35 26	73 45
調整(消去・全社)	- △ 34	- △ 13	- △ 6	- △ 20	- △ 55
連結	8,451 256	4,301 112	4,541 180	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】

◆ 前回発表(10/31)比で、通期経常利益・当期純利益予想を下方修正。

	前回(10/31)		今回(1/30)	
経常利益	500億円	⇒	410億円	(-90億円)
当期純利益	400億円	⇒	350億円	(-50億円)

※為替前提 : 4Q平均 = 118円/ドル (前回107円/ドル)

燃料油価格前提: 4Q補油分 = 320ドル/MT (前回500ドル/MT)

◆ 前回発表(10/31)比で、円安の効果は享受するも、期中補油燃料油価格低下の効果は、「貯燃」※価格及びヘッジの影響により下期通算では限定的。(3Q比4Qでは効果あり。)

※ 当該期以前に補油した燃料。

◆ 通期経常利益の修正は、コンテナ船事業の下方修正によるもの。

不定期専用船	460億円	⇒	475億円	(+ 15億円)
コンテナ船	△110億円	⇒	△270億円	(-160億円)
その他3セグメント+調整	150億円	⇒	205億円	(+ 55億円)

【セグメント別】 [2014年度通期予想経常損益 (10/31発表値からの増減)]

不定期専用船事業 [475億円 (+ 15億円)]

■ドライバルク船

- ・ 足元市況を踏まえ、大型船(ケープサイズ)の4Q(1-3月)市況前提を前回比で下方修正。
(\$15,000/日 → \$10,000/日)
- ・ フリー船の大半を運航する海外子会社については、10-12月実績を4Qに連結。

2014年度 業績予想の要点（Ⅱ）

■ 油送船

- ・原油船：好調な輸送需要に加え、原油安を背景としたストレージ需要も増加し、市況高騰。
- ・プロダクト船：冬場の灯油需要、米国・欧州製油所稼働率の高位安定等により、好市況を維持。
⇒ 足元市況を踏まえ、原油船・プロダクト船の市況前提を前回比で上方修正。

■ LNG船・海洋事業

- ・引き続き安定利益の計上を見込む。
- ・今期・来期竣工船/開始プロジェクトの順調な乗り出しを確保し、安定利益の積上げを図る。

■ 自動車船

- ・三国間・輸入積取り強化を継続しつつ、一部日本メーカーの日本回帰の動きも見極めて対応。

コンテナ船事業 [△270億円（－160億円）]

- ◆ 前回は：3Q実績の前回想定比下振れに加え、4Qについては、3Q運賃・消席率の想定比低下、北米西岸港湾混雑の継続を踏まえ、運賃・積取り・スケジュール等の前提を保守的に修正。
- ◆ 3Q比4Q：40億円の改善は、主として燃料油価格低下効果の実現(3Qでは「貯燃」価格・ヘッジ影響により未実現)、円安効果によって見込む。

【配当】

通期で1株当たり6円(中間3円 = 実施済み + 期末3円)を予定。(前回発表と同じ。)

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	14,400	10,000	12,200	12,500
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	14,400	13,500	14,000
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

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	3Q	4Q	通期
原油船(VLCC)	2014年	38	45	56	54	48
【中東/極東航路】	(2015年)	(39)	(46)	(57)	(55)	(49)
石油製品船(MR型)	2014年	112	112	118		
【シンガポール/日本航路】	(2015年)	(114)	(114)	(121)		

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/航海傭船を含む)	2013年度						
	上期			下期			通期
	1Q	2Q		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/航海傭船を含む)	2014年度						
	上期			下期			通期
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計	978	998	1,976	973	918	1,890	3,866

*青字は見通し

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	200		
	積高	154	181	157	148	640	181	200	185		
	消席率	92%	97%	94%	97%	95%	100%	96%	93%		
復	スペース	164	183	169	152	669	182	199	189		
	積高	88	82	102	99	371	97	84	95		
	消席率	54%	45%	60%	65%	55%	53%	42%	50%		

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	121		
	積高	98	109	104	110	421	125	127	116		
	消席率	87%	98%	97%	97%	95%	102%	104%	96%		
復	スペース	113	108	112	113	446	120	124	122		
	積高	75	66	71	72	285	78	76	79		
	消席率	66%	61%	64%	64%	64%	65%	61%	65%		

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	78		
(参考) 燃料単価(\$/MT)	606	609	613	609	610	611	604	528		

船隊構成(海洋事業含む)

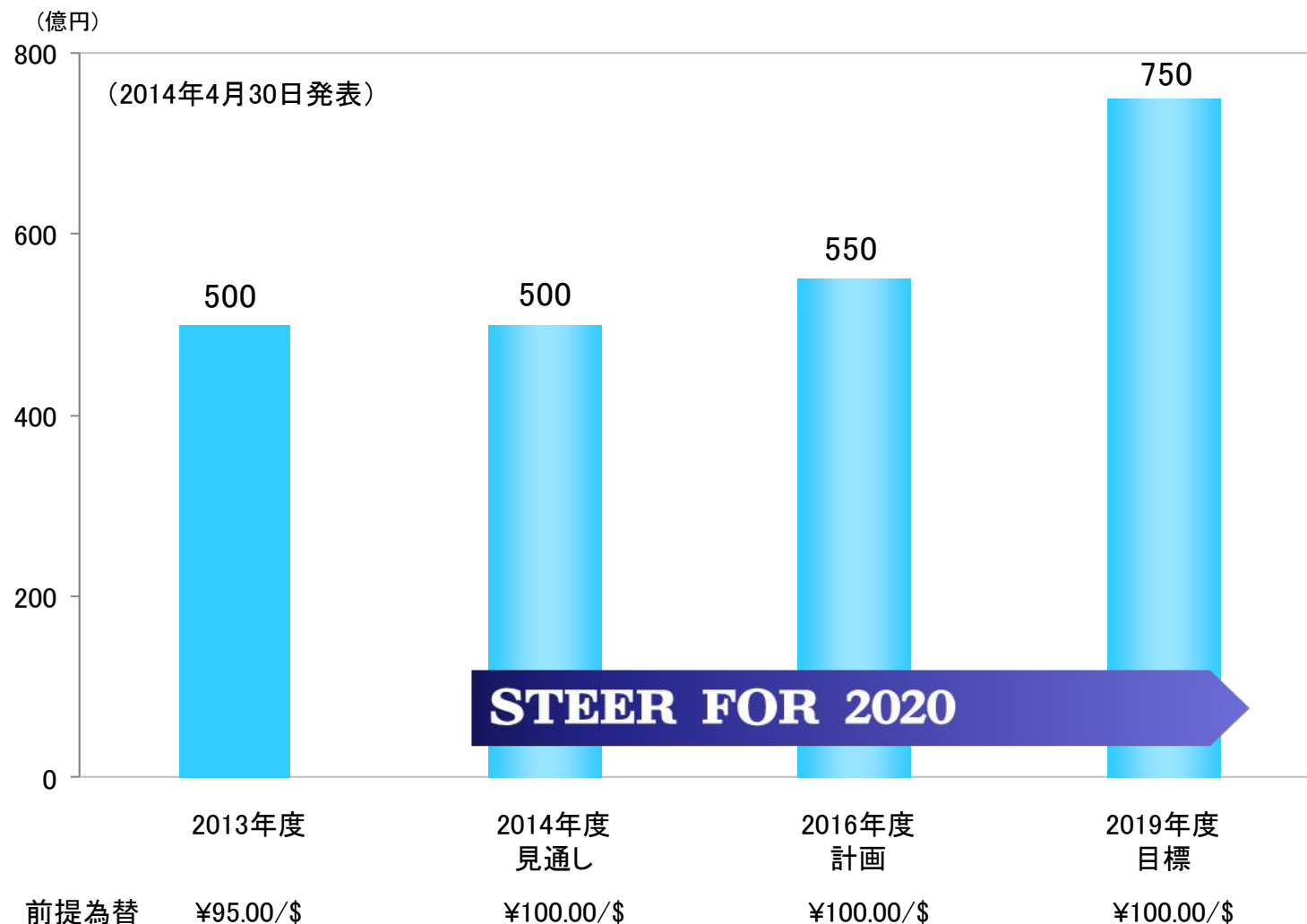
[補足資料5]

		2014年 3月末	2014年 9月末	2014年12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	106	20,359	
		Panamax	38	32	37	3,145	
		Handymax	67	74	65	3,574	
		Small Handy	56	53	57	1,920	
	重量物船	6	6	6	74		
	木材チップ船	42	43	43	2,319		
	石炭船	40	43	43	3,877		
	一般貨物船	47	46	48	828		
	(小計)	403	400	405	36,096	402	
(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	42	11,093		
	プロダクトタンカー	59	52	49	2,869		
	ケミカルタンカー	72	69	70	2,009		
	LPGタンカー	11	9	9	474		
	(小計)	180	172	170	16,445	174	
(内、市況エクスポージャー)	(115)	(103)	-	-	(103)		
LNG船	67	64	66	5,137	66		
海洋事業	FPSO	1	1	2	-	2	
自動車船		125	121	123	2,044	123	
コンテナ船		119	121	117	7,339	116	
フェリー・内航船		40	40	43	169		
客船		1	1	1	5	45	
その他		2	2	2	13		
合計		938	922	929	67,247	928	

註1) 短期傭船(5年以下)、J/V保有船を含む。

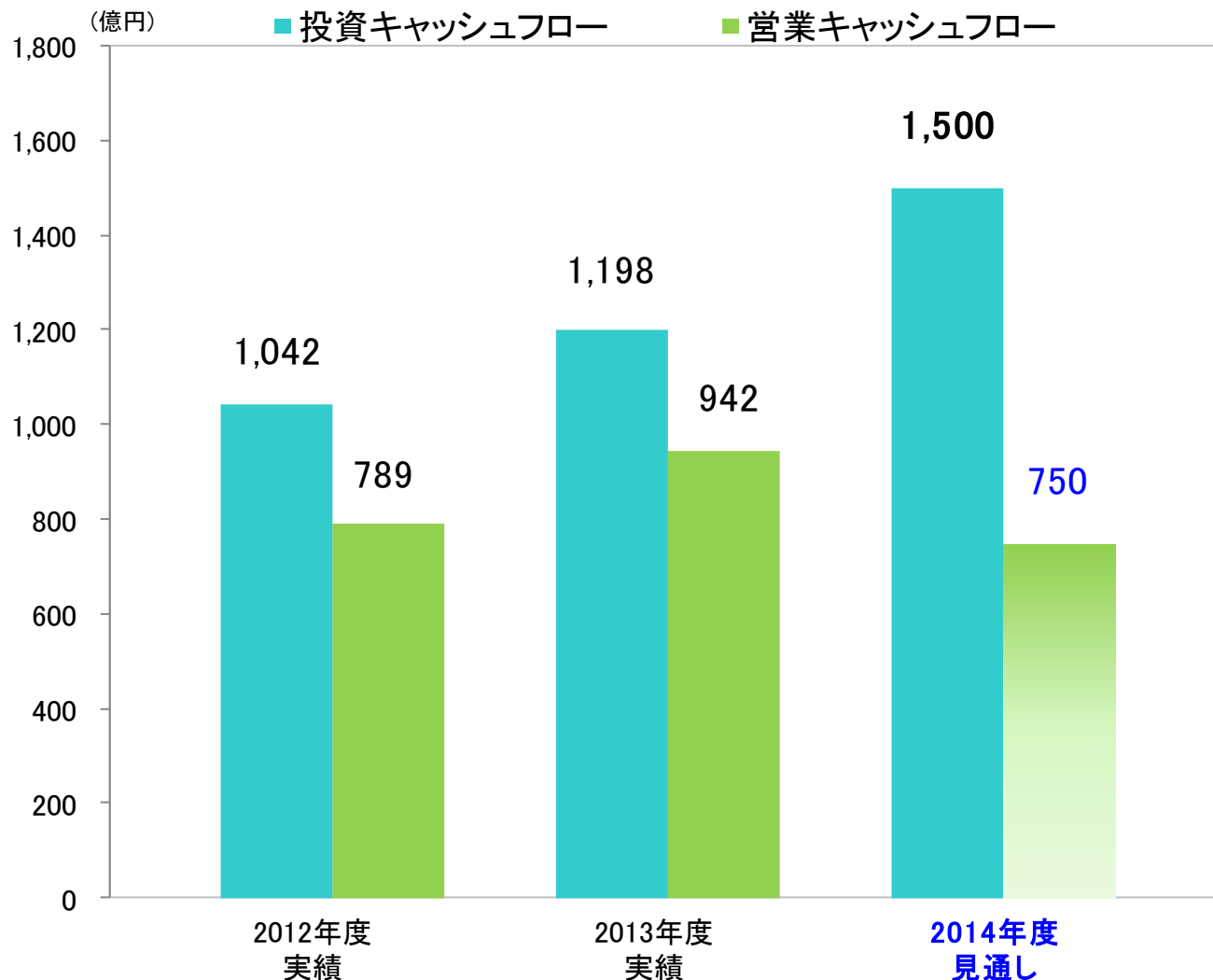
註2) 『市況エクスポージャー』= 中長期調達船で、2年以上の契約が付いていない船(複数荷主の貨物を積み合わせる船を含む)。

註3) 2015年3月末の市況エクスポージャー見込みは、2014年度第2四半期決算発表(10月)時点の数字



【安定利益】

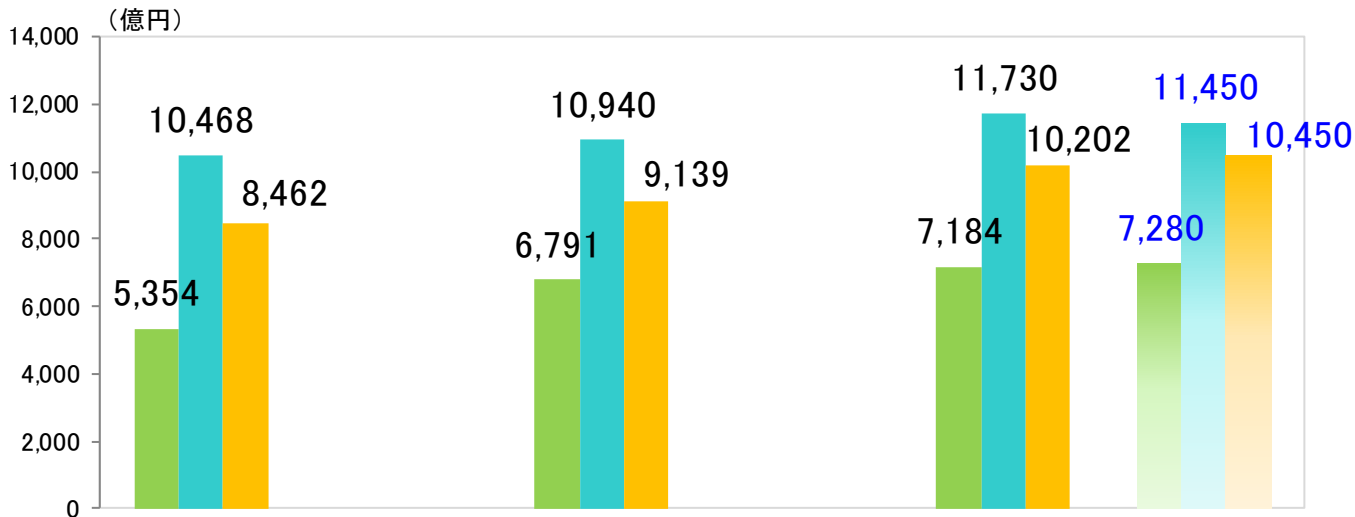
2年以上の契約により確定している或いは期中に確定することを見込む利益、及び安定性の高い事業の利益。
(対象事業＝ドライバルク船、油送船、LNG船・海洋事業、関連事業、その他事業)



経常損益(億円)	△ 285	549	410
当期純損益(億円)	△ 1,788	573	350
平均為替	¥82.31/\$	¥99.79/\$	¥108.23/\$

□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)

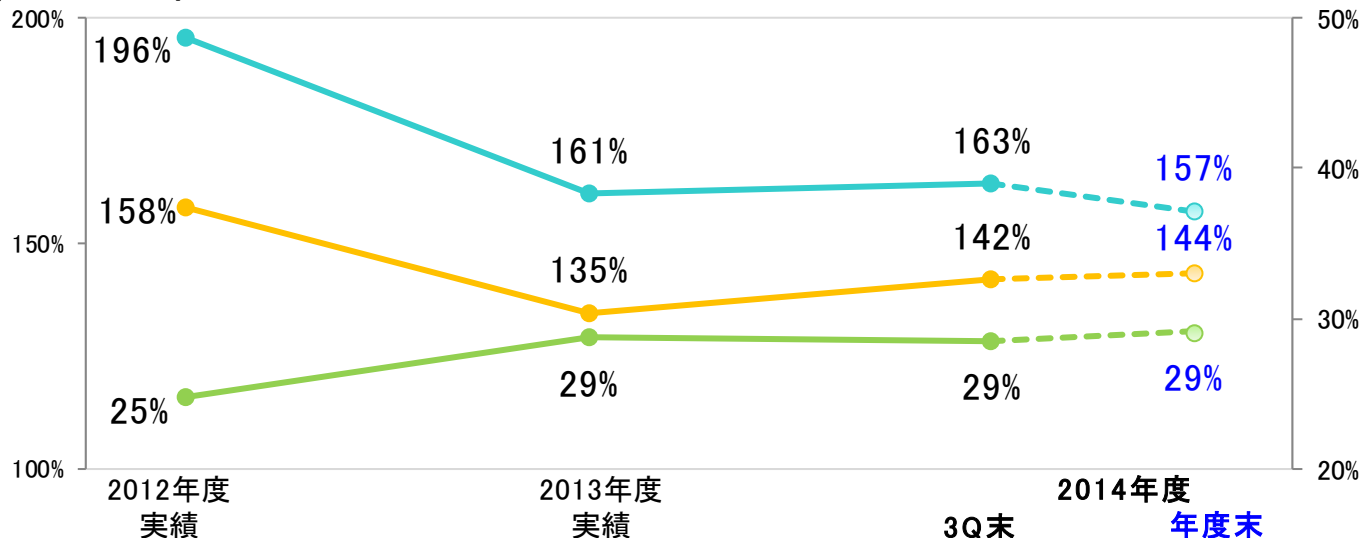
- 自己資本
- 有利子負債
- ネット有利子負債(*1)



[(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

(期末為替)

単体	¥94.05/\$	¥102.92/\$	¥120.55/\$	¥118.00/\$
海外子会社	¥86.58/\$	¥105.39/\$	¥109.45/\$	¥120.55/\$

	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

1. 営業外収益・費用(連結)

(2014年度第3四半期累計)

営業外収益	331
うち:	
受取利息	19
受取配当金	53
持分法による投資利益	31
為替差益	178
その他営業外収益	48

営業外費用	108
うち:	
支払利息	91
その他営業外費用	17

2. 特別利益・損失(連結)

(2014年度第3四半期累計)

特別利益	168
うち:	
固定資産売却益	120
その他特別利益	48

特別損失	83
うち:	
固定資産売却損	8
固定資産除却損	14
減損損失	20
その他特別損失	39

3. 運航費(単体)

	2014年度第3四半期	2013年度第3四半期
港費	671	625
貨物費計	1,909	1,672
荷役費及び接続費	1,745	1,516
歩金仲介料	136	125
一般貨物費	27	30
燃料費	2,170	2,199
雑費	36	32
合計	4,787	4,530