



2016年度(2017年3月期)
第1四半期 決算説明資料

2016年7月29日

株式会社 商船三井

目次

2016年度 第1四半期 連結決算概要	2
2016年度 第1四半期 連結決算の要点	4
2016年度 連結業績予想	6
2016年度 業績予想の要点	8
[補足資料 1-9]	10

(註)金額は億円未満を切り捨て表示

2016年度 第1四半期 連結決算概要

(単位: 億円)	2016年度 1Q実績	2015年度 1Q実績	増減	2015年度 4Q実績
売上高	3,600	4,494	△893	3,950
営業損益	△35	18	△53	△72
経常損益	7	108	△101	△25
親会社株主に帰属する 当期純損益	14	127	△113	△1,837
為替(期中平均)	¥110.31/\$	¥120.02/\$	△¥9.71/\$	¥117.69/\$
燃料油単価(期中平均)	\$226/MT	\$369/MT	△\$143/MT	\$173/MT

(註) 燃料油単価: 平均補油単価

【経常損益】前年同期比増減要因分析

(単位: 億円)

為替変動	△21	前年同期比	¥9.71/\$	円高
燃料油価格変動	+61	前年同期比	\$143/MT	下落
積取り・運賃変動・その他	△141			
(差し引き)	△101			

[セグメント別]

	上段	売上高		
	下段	経常損益		
(単位: 億円)	2016年度 1Q実績	2015年度 1Q実績	増減	2015年度 4Q実績
不定期専用船事業	1,787 84	2,168 108	△380 △23	2,004 99
コンテナ船事業	1,467 △116	1,945 △50	△477 △66	1,581 △114
フェリー・内航 RORO船事業	102 9	111 8	△9 +1	112 5
関連事業	224 31	248 25	△24 +5	234 29
その他	18 6	19 13	△1 △7	18 1
調整 (消去・全社)	- △8	- 2	- △11	- △47
連結	3,600 7	4,494 108	△893 △101	3,950 △25

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

註4) 2015年度4Q実績＝不定期専用船事業 及び フェリー・内航RORO船事業は旧セグメントに基づいて表示

2016年度 第1四半期 連結決算の要点 (I)

【概況】

- ◆ 経常利益は期初の社内想定を若干ながら上回っての落着。
 - ← 市況はほぼ期初想定並みで推移。構造改革効果は計画通り現出。
- ◆ 前年同期比では大幅減益。
 - ← 構造改革効果、燃料油安メリットに対し、ドライバルク、油送船、コンテナ船市況が総じて悪化。

【セグメント別】 [1Q/16経常損益実績 (1Q/15比増減)]

不定期専用船事業 [84億円 (-23億円)]

■ドライバルク船

- ▶ 市況連動船：中小型船で前年同期比で下落。ケープサイズは豪州出し鉄鉱石活発化により短期的な市況回復は見られたものの、上値は重く推移。中小型船では南米穀物出荷を背景に2月に底を打ち反転。但し、シンガポール子会社(12月決算)での運航船多く、想定比での影響は限定的。
 - ▶ 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。
 - ▶ 構造改革効果は着実に現出。
- ⇒ 前年同期比改善、黒字確保。期初想定からも若干の上振れ。

■油送船

- ▶ 原油船：中国の原油輸入増にも支えられ市況はほぼ想定並み水準で推移。
 - ▶ プロダクト船：新造船竣工増による前年度からの弱含みを想定した期初見通し並みで推移。
- ⇒ 前年同期比では若干減益、期初想定並み利益。

2016年度 第1四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

■LNG船・海洋事業

前年同期比増益、期初想定並み利益。

■自動車船

欧米向け輸送は堅調に推移するも、資源価格安影響により中近東、西アフリカ等資源国向け荷動きが低迷。

⇒ 前年同期比大幅悪化。想定比でも下振れ。

コンテナ船事業 [△116億円 (-66億円)]

◆運賃：主要航路全てにおいて前年同期比では大幅低下も、ほぼ期初想定並み。

◆積取：北米航路は波があるものの若干弱含み。欧州航路は大きく落ち込んだ1-3月からは回復基調。南米東岸航路は航路合理化により消席大幅改善（積取は減）。

◆構造改革による船舶コスト減に加え、営業力強化による復航消席率改善、イールドマネジメント強化による運航コスト削減を推進。

⇒ 前年同期比では損失が拡大するも、期初の社内想定からは上振れ。

フェリー・内航RORO船事業 [9億円 (+1億円)]

フェリーで貨物・旅客輸送量堅調。熊本地震の影響あるも、燃料油価格安も下支え。前年同期並み利益確保。

関連事業 [31億円 (+5億円)]

不動産堅調に加え、客船損益改善等もあり、前年同期比で増益。

2016年度 通期 連結業績予想

* 2015年度決算発表時(2016年4月28日)の予想

(単位: 億円)	上期					下期			通期		
	1Q実績	2Q見通し	見通し	前回見通し*	差異	見通し	前回見通し*	差異	見通し	前回見通し*	差異
売上高	3,600	3,544	7,145	7,590	△445	7,785	7,570	+215	14,930	15,160	△230
営業損益	△35	5	△30	△5	△25	△20	35	△55	△50	30	△80
経常損益	7	22	30	75	△45	70	125	△55	100	200	△100
親会社株主に帰属する 当期純損益	14	85	100	75	+25	50	125	△75	150	200	△50
為替(期中平均)	¥110.31/\$	¥105.00/\$	¥107.66/\$	¥108.00/\$	△¥0.34/\$	¥105.00/\$	¥108.00/\$	△¥3.00/\$	¥106.33/\$	¥108.00/\$	△¥1.67/\$
燃料油単価(期中平均)	\$226/MT	\$260/MT	\$243/MT	\$220/MT	+\$23/MT	\$280/MT	\$240/MT	+\$40/MT	\$261/MT	\$230/MT	+\$31/MT

(註) 燃料油単価: 平均補油単価

【cf】前年度実績			上期	下期	通期
	1Q	2Q			
売上高	4,494	4,552	9,046	8,075	17,122
営業損益	18	63	81	△58	23
経常損益	108	169	277	84	362
親会社株主に帰属する 当期純損益	127	△130	△2	△1,702	△1,704
為替(期中平均)	¥120.02/\$	¥123.62/\$	¥121.82/\$	¥119.42/\$	¥120.62/\$
燃料油単価(期中平均)	\$369/MT	\$286/MT	\$328/MT	\$204/MT	\$265/MT

(参考) 経常損益へのSensitivity
 2016年度 (残り9か月/最大)
 為替: ±7億円/¥1/\$
 燃料単価: ±1.4億円/\$1/MT

【 セグメント別 】

上段	売上高
下段	経常損益

* 2015年度決算発表時(2016年4月28日)の予想

(単位: 億円)	上期					下期			通期		
	1Q実績	2Q見通し	見通し	前回見通し*	差異	見通し	前回見通し*	差異	見通し	前回見通し*	差異
不定期専用船事業	1,787 84	1,662 75	3,450 160	3,600 165	△150 △5	3,600 185	3,650 185	△50 0	7,050 345	7,250 350	△200 △5
コンテナ船事業	1,467 △ 116	1,482 △ 83	2,950 △ 200	3,250 △170	△300 △30	3,450 △ 205	3,200 △ 150	+250 △55	6,400 △ 405	6,450 △ 320	△50 △85
フェリー・内航 RORO船事業	102 9	122 20	225 30	220 25	+5 +5	225 25	215 30	+10 △5	450 55	435 55	+15 0
関連事業	224 31	255 23	480 55	480 60	0 △5	470 65	470 60	0 +5	950 120	950 120	0 0
その他	18 6	21 0	40 7	40 7	0 0	40 8	35 8	+5 0	80 15	75 15	+5 0
調整(消去・全社)	- △ 8	- △ 13	- △ 22	- △ 12	- △ 10	- △ 8	- △ 8	- 0	- △ 30	- △ 20	- △ 10
連結	3,600 7	3,544 22	7,145 30	7,590 75	△445 △45	7,785 70	7,570 125	+215 △55	14,930 100	15,160 200	△230 △100

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

【cf】前年度実績	1Q		2Q		上期	下期	通期
	1Q	2Q	1Q	2Q			
不定期専用船事業	2,152 108	2,212 182	4,364 291	4,024 257	8,388 548		
コンテナ船事業	1,945 △ 50	1,946 △ 41	3,891 △ 91	3,299 △ 206	7,191 △ 298		
フェリー・内航事業	128 8	130 15	258 24	237 19	496 44		
関連事業	248 25	244 18	493 43	472 58	966 101		
その他	19 13	19 2	39 16	40 19	79 35		
調整(消去・全社)	- 2	- △ 8	- △ 5	- △ 63	- △ 69		
連結	4,494 108	4,552 169	9,046 277	8,075 84	17,122 362		

註4) 不定期専用船事業とフェリー・内航事業は旧セグメントに基づいて表示

2016年度 業績予想の要点（I）

【概況】

◆上期・通期見通しとも下方修正。

← コンテナ船運賃水準回復の遅れ、燃料油高、円高。

	期初(4/28)			今回(7/29)		
	上期	下期	通期経常損益	上期	下期	通期経常損益
不定期専用船	165	185	350億円	⇒ 160	⇒ 185	⇒ 345億円
コンテナ船	▲170	▲150	▲320億円	⇒ ▲200	⇒ ▲205	⇒ ▲405億円
合計※	75	125	200億円	⇒ 30	⇒ 70	⇒ 100億円

※その他3セグメントと調整(全社・消去)の合計。

◆構造改革による市況エクスポージャー縮減、コンテナ船における営業力・イールドマネージメント強化を推進。

【セグメント別】 [2016年度通期予想経常損益 (4/28発表値からの増減)]

不定期専用船事業 [345億円 (-5億円)]

■ドライバルク船

- 各船型とも歴史的な安値圏で推移した2016年1～3月期を底として反転、年後半に向け緩やかな回復傾向にあり、今後季節要因による短期的上昇も見込まれるが、ファンダメンタルの大きな改善は見られない。
⇒ 前年度の赤字から黒字に転換。期初想定からは市況小幅上方修正等により若干上振れ。下期は季節要因もあり上期から改善。

2016年度 業績予想の要点（Ⅱ）

■油送船

- ▶ 原油船：中国の輸入増継続や秋以降の需要期に向け市況回復を見込むが、足下水準を受け下期市況前提は期初想定から下方修正。
- ▶ プロダクト船：東アジアでの冬場需要等によりほぼ上期並市況水準を想定するが、新造船供給圧力の高まりが懸念点。
⇒ 高収益だった前年度からは大幅減益、期初想定比からは若干の下振れ。

■LNG船・海洋事業

新規稼働等により下期は上期比増益。通期はほぼ期初想定並みの利益を見込む。

■自動車船

- 北米・欧州向けは引き続き堅調を見込むも、資源国向け荷動き低迷が損益に大きく影響。配船合理化の結果余剰となる船舶を処分（返船、解撤）。
⇒ 前年度比大幅減益。下期は一定の改善を見込むが、期初想定通期見通しからも下振れ。

コンテナ船事業 [△405億円（－85億円）]

- ◆運賃：欧州航路ピークシーズンの賃率改善の遅れ、アジア域内、西アジア・西アフリカ向け等賃率の弱含みを反映し期初想定を下方修正。
- ◆積取：北米は景気動向に懸念あるものの、当面は堅調な荷動き見込む。欧州は回復基調なるも力強さには欠ける状況。
- ◆その他：パナマ経由北米東岸航路投入船大型化、営業力・イールドマネジメント強化等による損益改善に努める。
⇒ 上期、通期業績予想を下方修正。

【配当】 通期で1株当たり4円(中間2円＋期末2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. 2015年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	2015年度						通期
	上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況	2015年4-9月			2015年10月-2016年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケーブルサイズ	5,800	12,600	9,200	8,200	2,700	5,500	7,300
海外子会社運航船に関わる市況	2015年1-6月			2015年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケーブルサイズ	5,700	5,800	5,800	12,600	8,200	10,400	8,100
パナマックス	4,800	5,200	5,000	7,600	4,500	6,100	5,500
ハンディマックス	6,400	6,800	6,600	8,800	5,800	7,300	6,900
スモールハンディ	5,300	5,100	5,200	6,300	4,700	5,500	5,400

2. 2016年度(実績・見通し)

(単位: US\$/日)

船型	2016年度						通期
	上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況	2016年4-9月			2016年10月-2017年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケーブルサイズ	6,700	9,000	7,800	9,000	5,000	7,000	7,400
パナマックス	4,900	6,500	5,700	6,500	6,500	6,500	6,100
ハンディマックス				6,500	6,500	6,500	6,500
スモールハンディ				5,500	5,500	5,500	5,500
海外子会社運航船に関わる市況	2016年1-6月			2016年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケーブルサイズ	2,700	6,700	4,700	9,000	9,000	9,000	6,900
海外子会社運航船に関わる市況	2016年1-6月			2016年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	2016年10月以降は 営業・運航を東京へ移管		
パナマックス	3,100	4,900	4,000	6,500			4,800
ハンディマックス	3,800	5,800	4,800	6,500			5,400
スモールハンディ	3,400	4,800	4,100	5,500			4,600

(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) ケーブサイズは5航路(2014年度通期決算発表より変更)、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(スポット傭船料換算)

[補足資料2]

1. 2015年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2015年度						通期
		上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況		2015年4-9月			2015年10月-2016年3月			平均
		4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
原油船(VLCC)	中東-日本 (参考:WS)	52,000 (89)	48,700 (76)	50,400 (83)	77,000 (103)	46,600 (70)	61,800 (87)	56,100 (85)
石油製品船(MR)	シンガポール-日本	24,000	27,300	25,600	19,100	17,000	18,100	21,800
海外子会社運航船に関わる市況		2015年1-6月			2015年7-12月			平均
		1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
LPG船(VLGC)	中東-日本	85,500	97,400	91,500	102,900	67,200	85,000	88,200

(出所)石油製品船及びLPG船: クラークソン

2. 2016年度(実績・見通し)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2016年度						通期
		上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況		2016年4-9月			2016年10月-2017年3月			平均
		4-6月	7-9月					
原油船(VLCC)	中東-日本 (参考:WS)	41,000 (60)	(50)	(55)		(62)		(58)
石油製品船(MR)	シンガポール-日本	7,000						
海外子会社運航船に関わる市況		2016年1-6月			2016年7-12月			平均
		1-3月	4-6月					
LPG船(VLGC)	中東-日本	45,600	20,200	32,900				

(註)

(出所)石油製品船及びLPG船: クラークソン

- 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) 2015年度のVLCCのWSは、2016年のFlat Rateに基づき再計算した数値。
- 4) LPG船は海外子会社で運航しており、暦年ベース(1-12月)の市況実績を表示。(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。)

1. 2015年度(実績)

(単位: 千台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2015年度						
	上期			下期			通期
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計	934	974	1,908	1,006	994	2,000	3,908

2. 2016年度(実績・見通し)

(単位: 千台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2016年度				
	上期		下期		通期
	1Q	2Q			
合計	970	1,035	2,005	2,007	4,012

*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. 消席状況

(単位:千TEU)

北米航路 (アジア/北米)		2015年度					2016年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往 航	スペース	205	219	204	188	815	214				
	積高	188	208	179	173	748	186				
	消席率	92%	95%	88%	92%	92%	87%				
復 航	スペース	194	218	208	194	814	200				
	積高	102	101	103	106	413	119				
	消席率	53%	46%	50%	55%	51%	60%				

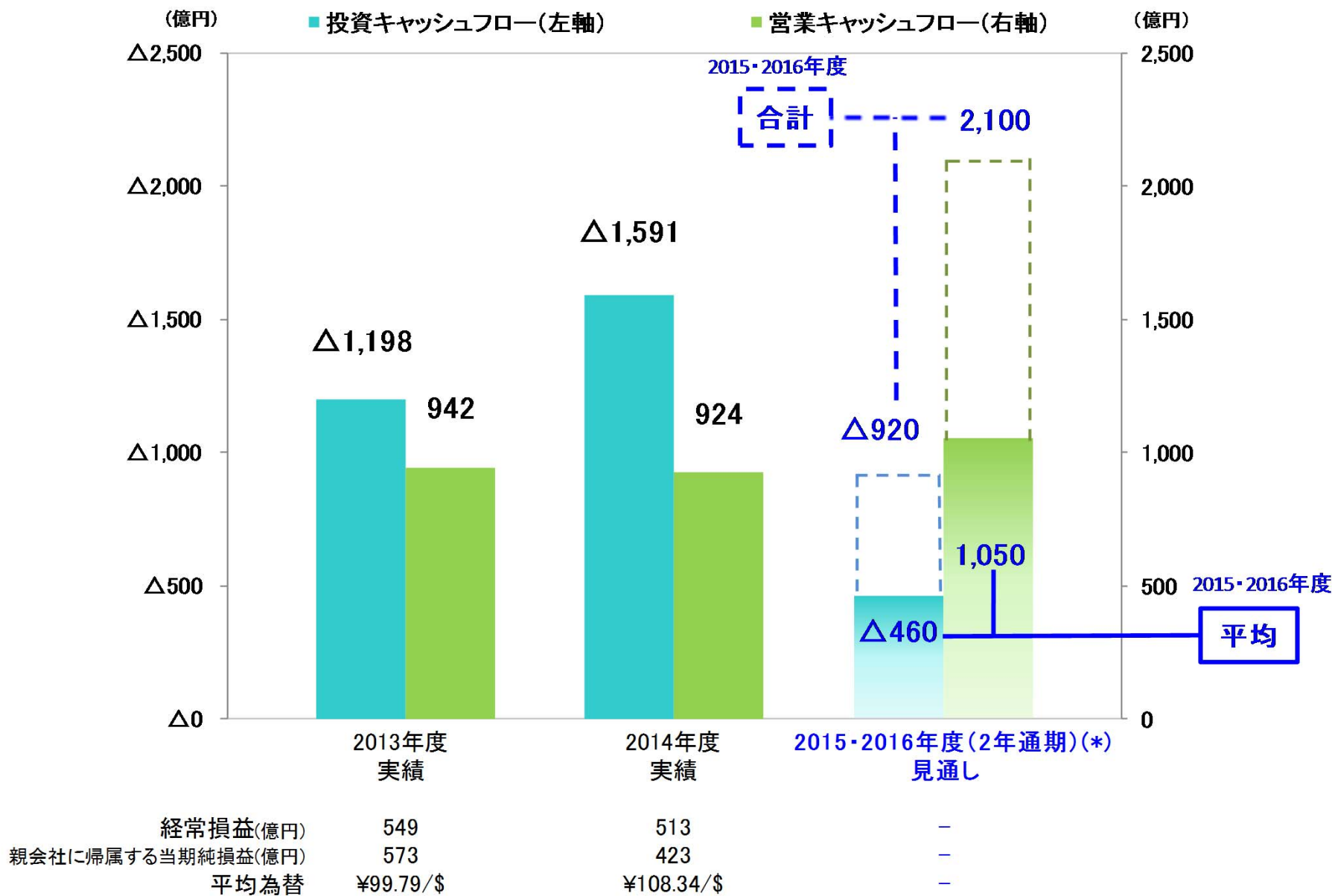
欧州航路 (アジア/欧州)		2015年度					2016年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往 航	スペース	120	114	103	112	450	113				
	積高	100	103	96	100	398	106				
	消席率	83%	90%	93%	89%	88%	93%				
復 航	スペース	114	121	106	110	451	107				
	積高	76	77	78	76	308	80				
	消席率	67%	64%	74%	69%	68%	75%				

全航路		2015年度					2016年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
スペース		1,538	1,521	1,395	1,345	5,799	1,361				
積高		1,036	1,027	972	959	3,994	1,031				
消席率		67%	67%	70%	71%	69%	76%				

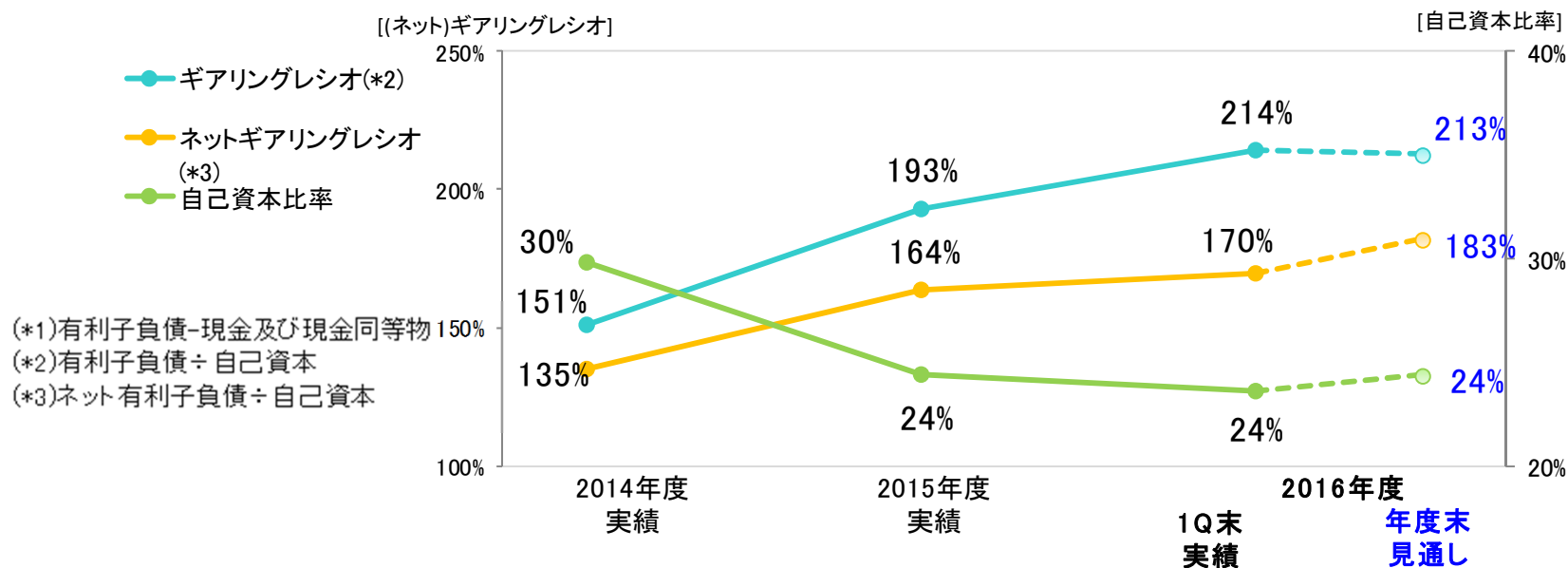
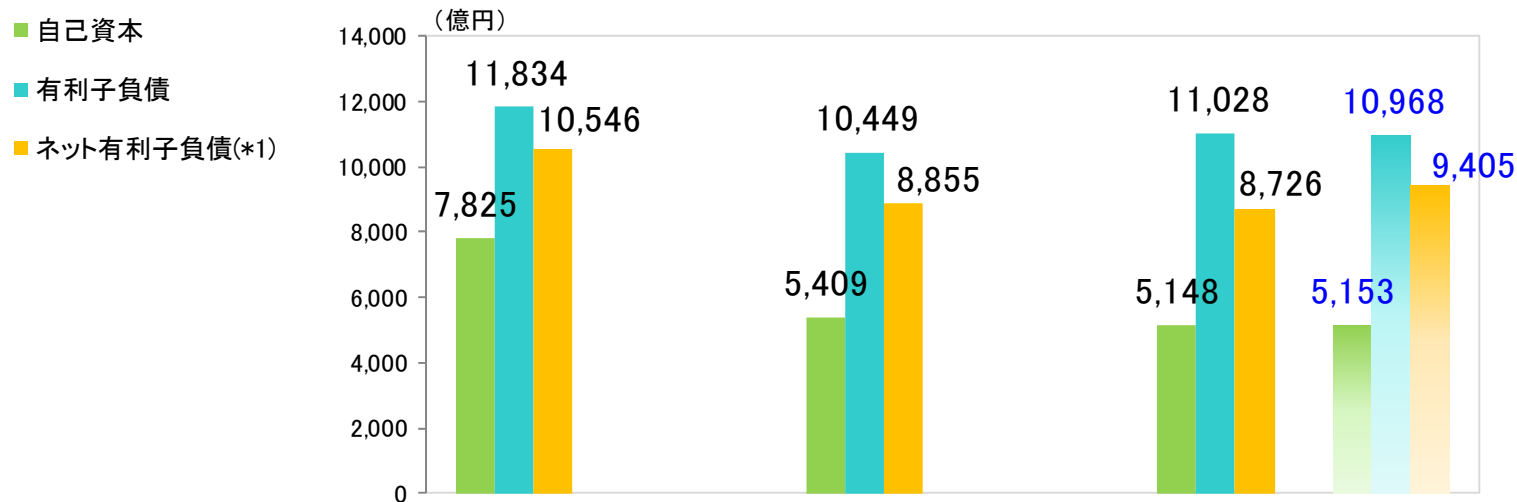
2. 平均運賃 (指数表示: 2008年度1Q=100)

全航路		2015年度					2016年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
運賃指数		74.2	73.0	67.4	64.7	70.0	59.8				

(参考) 燃料単価(/MT) \$369 \$286 \$235 \$173 \$265 \$226



(*)構造改革に伴うキャッシュイン、アウトが2015~2016年度にまたがって発生するため、2年間合計・平均の見通しを表示



(*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)	2014年度実績	2015年度実績	2016年度1Q末実績	2016年度年度末見通し
単体	¥120.17/\$	¥112.68/\$	¥102.91/\$	¥105.00/\$
海外子会社	¥120.55/\$	¥120.61/\$	¥112.68/\$	¥105.00/\$

船隊構成(海洋事業含む)

[補足資料7]

		2016年 3月末	2016年6月末		2017年 3月末 (見込み)	
			1,000dwt			
ドライバルク 営業本部	撒積み船	Capesize	92	91	17,758	
		Panamax	31	28	2,311	
		Handymax	60	57	3,131	
		Small Handy	52	49	1,775	
	重量物船	6	6	77		
	木材チップ船	41	41	2,229		
	一般貨物船	48	50	865		
	(小計)	330	322	28,146	282	
	(内、市況エクスポージャー)	154	-	-	(80)	
エネルギー輸送 営業本部	油送船	原油タンカー	42	42	11,093	
		プロダクトタンカー	45	45	2,697	
		ケミカルタンカー	79	78	2,302	
		LPGタンカー	9	9	474	
	石炭船	73	73	4,000		
	(小計)	248	247	20,566	238	
		(内、市況エクスポージャー)	101	-	-	(85)
LNG船(エタン船含む)	69	71	5,630	81		
海洋事業	FPSO	3	3	-	5	
自動車船		120	119	1,994	116	
コンテナ船		95	94	6,804	89	
フェリー・内航RORO船		15	15	80		
客船		1	1	5	17	
その他		2	2	13		
合計		883	874	63,237	828	

註1) 短期備船(5年以下)、J/V保有船を含む。

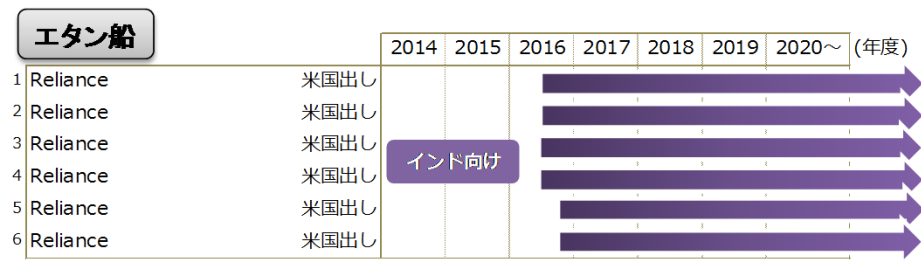
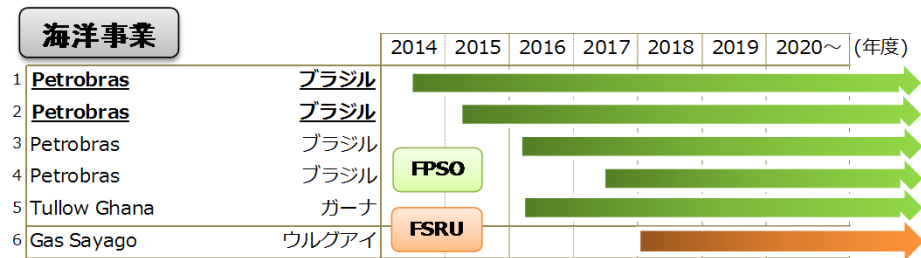
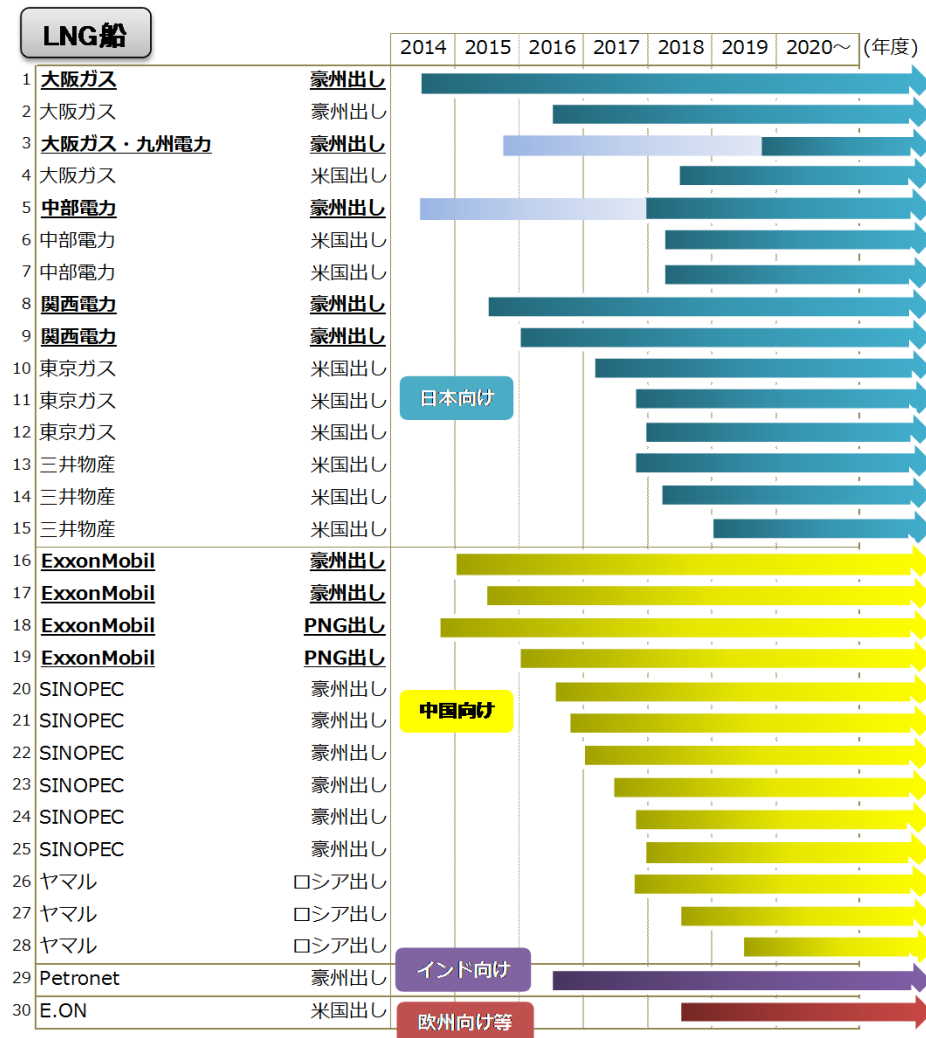
註2) 『市況エクスポージャー』= 中長期調達船で、2年以上の契約が付いていない船。

註3) フェリー・内航事業からフェリー・内航RORO船事業へのセグメント名変更に伴い、内航ばら積み船は石炭船に含む。

註4) 2017年3月末の市況エクスポージャー見込みは、2015年度決算発表(4月)時点の数字

LNG船・海洋事業 成約状況(2014年度以降竣工船)

[補足資料8]



(註)太字は稼働中

営業外・特別損益(連結)／運航費(単体) 明細

[補足資料9]

1. 連結 営業外収益・費用明細

(2016年度 第1四半期)

(億円)

営業外収益	91
うち:	
受取利息	11
受取配当金	19
持分法による投資利益	4
為替差益	50
その他営業外収益	6

営業外費用	48
うち:	
支払利息	43
その他営業外費用	5

2. 連結 特別利益・損失明細

(2016年度 第1四半期)

(億円)

特別利益	60
うち:	
固定資産売却益	18
その他特別利益	42

特別損失	16
うち:	
固定資産売却損	1
その他特別損失	15

3. 単体 運航費明細

(億円)

	2016年度 第1四半期	2015年度 第1四半期
港費	205	235
貨物費計	582	653
内訳: 荷役費及び接続費	541	596
歩金仲介料	30	47
一般貨物費	9	9
燃料費	253	520
雑費	7	14
合計	1,049	1,423