

2020年度（2021年3月期） 第3四半期 決算説明資料

2021年1月29日
株式会社商船三井



目次

1. 2020年度 第3四半期 連結決算概要	P3-4
2. 2020年度 第3四半期 連結決算の要点	P5-6
3. 2020年度 連結業績予想	P7-8
4. 2020年度 業績予想の要点	P9-10
5. ローリングプラン2020におけるメガトレンド予測と 当社直近予測との比較	P11
6. モーリシャスにおける“WAKASHIO”号事故について	P12
7. 補足資料 1-8	P13-20

(註)金額は億円未満を切り捨て表示

本資料に記載されている当社の業績に関する予想及び見通しは現時点で入手可能な情報に基づき判断したものであり、不確実性を含んでいます。このため実際の業績は当社の見込みとは異なる可能性があることをご承知おきの上、投資に関する決定についてはご自身の判断で行われるようお願い致します。

1. 2020年度 第3四半期 連結決算概要

(単位: 億円)	2020年度 実績				2019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	2,514	2,332	2,469	7,316	2,831	2,912	2,929	8,672	△1,355	△16%
営業損益	△ 51	9	31	△ 10	68	51	122	243	△253	-
経常損益	73	253	402	729	140	141	211	492	+237	+48%
親会社株主に帰属する 当期純損益	54	247	341	644	122	133	228	484	+159	+33%
為替(期中平均)	¥108.11/\$	¥106.62/\$	¥104.86/\$	¥106.53/\$	¥111.22/\$	¥107.55/\$	¥108.49/\$	¥109.09/\$	△¥2.56/\$	△2%
燃料油単価(全油種)	\$255/MT	\$335/MT	\$347/MT	\$315/MT	\$441/MT	\$435/MT	\$512/MT	\$464/MT	△\$149/MT	△32%

(註)燃料油単価は期中平均補油単価

1. 2020年度 第3四半期 連結決算概要 (セグメント別)

		上段		売上高		下段		経常損益			
		2020年度 実績				2019年度 実績				増減	
(単位: 億円)		1Q	2Q	3Q	4-12月実績	1Q	2Q	3Q	4-12月実績		
ドライバルク船事業	ドライバルク船	576	528	523	1,627	672	695	714	2,082	△454	△ 22%
	(石炭船除く)	4	△ 4	12	12	24	28	55	107	△95	△ 89%
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、	775	700	662	2,137	689	702	745	2,138	△1	△ 0%
	LNG船、海洋事業	84	119	62	265	60	56	88	204	+60	+30%
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、	926	866	1,048	2,840	1,191	1,230	1,176	3,597	△757	△ 21%
	フェリー・内航RORO船	△ 33	126	307	400	27	39	31	98	+302	+307%
うち、コンテナ船事業		510	515	547	1,572	583	558	569	1,711	△139	△ 8%
		59	177	296	533	17	38	3	59	+473	+790%
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	198	200	194	592	238	244	247	730	△137	△ 19%
		26	22	26	75	36	27	36	100	△25	△ 25%
その他		37	39	41	118	39	39	45	123	△5	△ 5%
		6	3	14	23	8	1	20	30	△6	△ 21%
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		△ 14	△ 13	△ 20	△ 47	△ 17	△ 10	△ 20	△ 49	+1	-
連結		2,514	2,332	2,469	7,316	2,831	2,912	2,929	8,672	△1,355	△ 16%
		73	254	402	729	140	141	211	492	+237	+48%

(注)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

2. 2020年度 第3四半期 連結決算の要点 (I)

【概況・ダイジェスト】

◆売上高 : 前年同期比減。第2四半期までの自動車船における輸送台数減少、ドライバルク船の前年比市況悪化等による。

◆経常利益 : 前年同期比+237億円の増益。

ドライバルク船事業 – 市況改善局面あるも一時的であり、期中を通じて前年比では市況は下落し、減益。

エネルギー輸送事業 – 油送船の好市況とLNG船の長期契約による利益積み上げにより、前年同期比増益。

製品輸送事業 – コンテナ船事業は、荷動きは北米航路を中心に前期比増、他航路も含めた運賃高騰により、大幅増益。
上期に輸送台数大幅減となった自動車船の減益あるも、当該事業全体でも大幅な増益。

【セグメント別】 [2020年度第3四半期経常損益実績(前年同期比増減)]

ドライバルク船事業 [12億円 (-95億円)]

- ケープサイズ : 秋口に一時的な市況上昇局面があるも、上期に引き続き全般的に市況は低迷し、減益。
- 中小型船 : 市況は9月以降底堅く推移するも、前年同期比低調。市況エクスポージャーは限定的であり、小幅の減益。
- 専用バルカー : オープンハッチ船、木材チップ船の短期契約船が荷動きや市況に改善の兆しあるも、大幅な損益悪化。

エネルギー輸送事業 [265億円 (+60億円)]

■ 油送船

- 原油船 : 春先の原油安に伴う洋上備蓄需要急増により市況高騰。この際に獲得した複数の有利短期契約が主に上期に利益貢献し、中長期契約の安定利益と合わせ、第3四半期累計においても大幅な増益。
- プロダクト船 : 原油船市況の好影響を受けた春先の好市況により、前年同期比で損益改善。
- その他 : LPG船、ケミカル船も市況好調により損益改善。メタノール船は着実に安定利益を計上。

2. 2020年度 第3四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

■ LNG船・海洋事業

- LNG船は新造船3隻が竣工し安定利益を積み増し。海洋事業は、FSRU 1隻の一時的な短期契約投入等により損益悪化。
⇒ エネルギー輸送事業全体として、油送船の増益に加え、LNG船による安定利益の積み増しにより、前年同期比で増益。

製品輸送事業 [400億円 (+302億円)]

■ コンテナ [533億円 (+473億円)]

- ONE : 第2四半期における北米航路を中心とした荷動き急増及び運賃水準の大幅上昇が、第3四半期においても継続。他の航路においても荷動きの回復に加え、コンテナ不足の影響もあり、運賃は歴史的な高水準となり、大幅な増益を達成。
- その他（ONE以外） : 港湾・ロジスティクス事業は、地域・事業により差異あるも全体として取扱い量減少となり、小幅減益。

■ 自動車船

荷動きは、船積みベースで4、5月を底に9月以降前年並みに回復。前年同期比では損益は大幅悪化なるも、上期中に実施した12隻の減船効果もあり、第3四半期は黒字転換。

■ フェリー・内航RORO船

- 貨物輸送は底堅く推移するも荷動きは若干減、フェリー旅客は一時的な回復あるも大幅減となり、前年同期比で損益悪化。
⇒ コンテナ船事業の大幅増益が、自動車船とフェリー・内航RORO船の損益悪化を上回り、製品輸送事業全体では増益。

関連事業 [75億円 (-25億円)]

- 不動産事業は安定的に利益貢献。新型コロナ影響により、客船事業は11月にクルーズ再開するも、感染防止を優先した運航により本格稼働には及ばず、旅行業における大幅な需要減もあり、減益。

3. 2020年度 連結業績予想

* 2020年度2Q決算発表時（2020年10月30日）の予想

(単位: 億円)	2020年度							2019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	4,846	2,469	2,533	5,003	9,850	9,750	+100	11,554	△1,704
営業損益	△42	31	△9	22	△20	△130	+110	237	△257
経常損益	327	402	220	622	950	400	+550	550	+399
親会社株主に帰属する 当期純損益	302	341	△44	297	600	200	+400	326	+273

為替(期中平均)	¥107.37/\$	¥104.86/\$	¥100.00/\$	¥102.43/\$	¥104.90/\$	¥106.18/\$	△¥1.28/\$	¥109.28/\$	△¥4.38/\$
燃料油単価(全油種平均)	\$296/MT	\$347/MT	-	-	-	-	-	\$467/MT	-

(註)燃料油単価は期中平均補油単価

<見通し策定前提>

為替	前回	¥105.00/\$ (3Q/4Q)	→	今回	¥100.00/\$ (4Q)
燃料油単価(HSFO)	前回	\$300/MT (3Q/4Q)	→	今回	\$350/MT (4Q)
燃料油単価(VLSFO)	前回	\$380/MT (3Q/4Q)	→	今回	\$410/MT (4Q)

【cf】前年度実績	上期	下期		通期	
		3Q	4Q		
売上高	5,743	2,929	2,881	5,810	11,554
営業損益	120	122	△5	117	237
経常損益	281	211	58	269	550
親会社株主に帰属する 当期純損益	256	228	△158	69	326

為替(期中平均)	¥109.39/\$	¥108.49/\$	¥109.87/\$	¥109.18/\$	¥109.28/\$
燃料油単価(期中平均)	\$438/MT	\$512/MT	\$478/MT	\$496/MT	\$467/MT

(参考) 経常損益へのSensitivity	
2020年度	
為替:	±4.0億円/¥1/\$ (残り3ヶ月間)
燃料油単価:	±0.1億円/\$1/MT (残り3ヶ月間)

3. 2020年度 連結業績予想 (セグメント別)

上段	売上高
下段	経常損益

* 2020年度2Q決算発表時 (2020年10月30日)の予想

(単位: 億円)		2020年度							2019年度	増減
		上期 実績	下期		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						
ドライバルク船事業	ドライバルク船 (石炭船除く)	1,104 △0	523 12	622 △ 2	1,145 10	2,250 10	2,250 △ 10	0 +20	2,771 120	△521 △110
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	1,475 203	662 62	662 14	1,324 76	2,800 280	2,750 250	+50 +30	2,893 254	△93 +25
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、 フェリー・内航RORO船	1,792 93	1,048 307	1,009 219	2,057 526	3,850 620	3,800 130	+50 +490	4,754 67	△904 +552
	うち、コンテナ船事業	1,025 236	547 296	527 216	1,074 513	2,100 750	2,100 300	0 +450	2,264 41	△164 +708
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	398 48	194 26	207 4	401 31	800 80	800 80	0 0	965 123	△165 △43
その他		76 9	41 14	31 △ 3	73 10	150 20	150 10	0 +10	168 34	△18 △14
調整 (消去・全社)		- △ 27	- △ 20	- △ 12	- △ 32	- △ 60	- △ 60	- 0	- △ 49	- △ 10
連結		4,846 327	2,469 402	2,533 220	5,003 622	9,850 950	9,750 400	+100 +550	11,554 550	△1,704 +399

(註)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

【cf】前年度実績	上期	下期		通期		
		3 Q	4 Q			
ドライバルク船事業	ドライバルク船 (石炭船除く)	1,367 52	714 55	688 12	1,403 67	2,771 120
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	1,392 116	745 88	755 49	1,501 137	2,893 254
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、 フェリー・内航RORO船	2,421 67	1,176 31	1,156 △ 31	2,333 0	4,754 67
	うち、コンテナ船事業	1,142 56	569 3	552 △ 18	1,121 △ 15	2,264 41
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	482 63	247 36	235 22	482 59	965 123
その他		78 9	45 20	44 4	89 24	168 34
調整 (消去・全社)		- △ 28	- △ 20	- 0	- △ 20	- △ 49
連結		5,743 281	2,929 211	2,881 58	5,810 269	11,554 550

(註)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

4. 2020年度 業績予想の要点（Ⅰ）

【概況・ダイジェスト】

- ◆ 通期予想 : 経常利益950億円の見通し
 - 前回10/30発表 400億円から、大幅上方修正（参考：4/30発表 ▲100～▲400億円、6/17発表 ±0億円）
 - コンテナ船の大幅増益に加え、ドライバルク船事業、エネルギー輸送事業、自動車船においても、見通しを上方修正。
- ◆ 市況想定 :
 - ドライバルク船 – ケープサイズ、パナマックスの4Q市況見通しを前回発表想定から上方修正。
 - 油送船 – 冬場の需要期ながら低調な市況を踏まえ、原油船・プロダクト船とも市況前提を下方修正。
- ◆ 為替・油価前提 : 為替前提を¥105/\$から¥100/\$に、燃料単価（VLSFO）も\$380/MTから\$410/MTに変更。

【セグメント別】 [2020年度通期予想経常損益（10/30発表値からの増減）]

ドライバルク船事業 [10億円（+20億円）]

- ケープサイズ : 堅調な荷動きや中国での滞船などにより例年比で好調な足元市況を織り込み、見通しを上方修正。
- 中小型バルカー : 比較的堅調な市況想定し、市況エクスポージャーも少ないことから、底堅い業績を見込む。
- 専用バルカー : オープンハッチ船、木材チップ船は、中国向けの荷動き回復などにより前回発表時の想定比で損益見通しは改善するも、通期では前年度比大幅な損益悪化。

エネルギー輸送事業 [280億円（+30億円）]

■ 油送船

- 原油船 : 市況前提を下方修正するも、春先の市況高騰期に獲得した短期有利契約の利益押し上げ効果により中長期契約からの安定利益と合わせ通期では前年度比増益。

4. 2020年度 業績予想の要点（Ⅱ）

- プロダクト船：市況前提を下方修正するも、通期では前年度比増益を見込む。
- その他：ケミカル船も前年度比損益改善見込み。メタノール船は長期契約により安定利益を確保。

■ LNG船・海洋事業

- LNG船：今年度竣工する5隻の新造船による利益積み上げを含め、長期契約による安定利益を確保。
- 海洋事業：FPSOの安定利益基盤あるも、FSRU 1隻が短期契約履行期間に入り前年度比損益悪化。

製品輸送事業 [620億円 (+490億円)]

■ コンテナ船 [750億円 (+450億円)]

：歴史的な高水準にある短期運賃市況が足下でも継続しており、中国旧正月後の荷動き減退等を懸念するも、全般的に堅調な荷動きが継続する想定。通期では、第3四半期までの好業績の積み上げもあり、大幅増益を見込む。

- 自動車船：上期に実施した減船効果及び9月以降前年同期並みに回復した荷動きにより損益水準を改善するも、通期では大幅な赤字。半導体不足による生産減の今期業績への影響は軽微と想定。

- フェリー・内航RORO船：フェリー旅客は、Go Toキャンペーンによる一時需要により損益は前回想定比で改善。

関連事業 [80億円 (±0億円)]

不動産事業等において着実な利益を見込む一方、新型コロナウイルス感染再拡大により客船事業・旅行事業は厳しい業況を想定。

【配当】 期末配当は85円（前回発表20円）、通期で1株当たり100円（前回発表35円）を予定。

[参考：中間配当15円を実施済み]

5.ローリングプラン2020におけるメガトレンド予測と 当社直近予測との比較

貨物名	当社メガトレンド予測 2020年 前年比		荷動き概況
	2020年5月策定・ 6月発表	2020年12月策定	
鉄鉱石	-4.2%	+2.1%	中国経済の早期回復により、中国向け荷動きが大幅に増加。日本・韓国・欧州向け輸送需要の減少を補い、前年比増加の見込み。
石炭（原料炭）	-3.6%	-13.9%	日・印・韓の粗鋼生産減少による。原料炭の自給率が高い中国の需要増は輸送需要には結びつかず。
石炭（一般炭）	-6.3%	-11.1%	欧州・インド・中国向け需要が大幅に減少。一方、当社主力の日本向けは小幅減少にとどまる。
穀物	-0.1%	+5.1%	中国の大豆輸入が大幅に増加。中東、ASEAN等、その他地域向け大豆・トウモロコシ・小麦も堅調。
原油	-7.6%	-8.0%	原油安を背景に中国が輸入を拡大。その他の地域向け輸送需要は低迷。
LNG	-1.5%	+2.2%	2020年前半はLNG価格が低水準で推移したことが需要を刺激、年後半にかけて価格は上昇したものの需要は堅調に推移。
自動車	-25.0% ~ -35.2%	-23.0%	欧州・北米での自動車販売は4月に底を打って回復傾向。輸送量の回復もほぼ想定どおり。
コンテナ	-25.0%	-2.0%	生活必需品の荷動きが底堅いことに加え、コロナ禍によって新たに発生した輸送需要（リモート関連用品・家電/住宅関連・及びマスク等の防疫品）が力強く、荷動きの減少は小幅にとどまる。

6.モーリシャスにおける“WAKASHIO”号事故について

当社の基本姿勢

現地の生活及び貴重な自然環境に重大な影響を及ぼしたことを本船を利用していた関係者として深く認識し、再発防止に取り組むと共に、モーリシャスの環境回復・地域社会への貢献を通じて社会的責任を果たしていく。

今期業績への影響

環境回復・地域社会貢献（現地事務所開設費、出張旅費・人件費、資機材提供費用、現地NGO等支援費用等）、再発防止取り組みに、計1～2億円程度。

当社の取り組み

<これまで>

1. 当社・グループ会社社員（延べ20人）を現地派遣
2. 油吸着材、防護服、作業用Tシャツ等の提供・無償輸送
3. 現地の要請に応えたリーファーコンテナの寄贈
4. 経営企画部内に専任チームを設置（9/1）
5. 自然環境回復（マングローブ・サンゴ・野鳥）取り組みの為、専門家2名を現地に派遣（10/24）、その後漁業・水産関係専門家1名を追加派遣（11/29）
6. 現地に駐在員事務所を設置（10/29）
7. 再発防止策を発表（12/18）。船員教育の充実、船主への関与強化、陸上からのサポート向上、ハードウェア改善等に取り組む

<今後>

- ・ モーリシャス自然環境回復基金（仮称）の設立、その他現地基金への拠出
- ・ 再発防止策の実行ならびに環境回復・地域社会貢献への取り組み継続

ドライバルク船市況（スポット傭船料）

[補足資料1]

1. 2019年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	2019年度						通期
	上期			下期			
当社（単体）運航船に関 わる市況	2019年4-9月			2019年10月-2020年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	11,400	29,300	20,400	22,200	4,600	13,400	16,900
パナマックス	9,500	15,900	12,700	11,700	5,700	8,700	10,700
ハンディマックス	8,500	12,500	10,500	10,800	6,600	8,700	9,600
スモールハンディ	6,100	8,400	7,300	8,200	4,500	6,400	6,800
海外子会社運航船に関わ る市況	2019年1-6月			2019年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	8,700	11,400	10,100	29,300	22,200	25,700	17,900

2. 2020年度(実績・見通し)

(単位：US\$/日)

船型	2020年度						通期
	上期			下期			
当社（単体）運航船に関 わる市況	2020年4-9月			2020年10月-2021年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	10,400	20,800	15,600	16,900	15,000	16,000	15,800
パナマックス	6,200	11,800	9,000	10,700	10,000	10,400	9,700
ハンディマックス	5,600	9,900	7,800	10,700	10,000	10,400	9,100
スモールハンディ	3,300	7,200	5,300	9,200	9,000	9,100	7,200
海外子会社運航船に関わ る市況	2020年1-6月			2020年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	4,600	10,400	7,500	20,800	16,900	18,900	13,200

(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. 2019年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2019年度						通期
		上期		下期				
当社（単体）運航船に関わる市況		2019年4-9月			2019年10月-2020年3月			平均
		4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
原油船（VLCC）	中東-極東	13,800	26,900	20,400	96,600	89,200	92,900	56,600
石油製品船（MR）	主要5航路	11,600	10,600	11,100	20,200	17,700	19,000	15,000
海外子会社運航船に関わる市況		2019年1-6月			2019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	13,900	50,300	32,100	53,600	66,300	59,900	46,000

(出所) 石油製品船及びLPG船：クラークソン

2. 2020年度(実績・見通し)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2020年度						通期
		上期		下期				
当社（単体）運航船に関わる市況		2020年4-9月			2020年10月-2021年3月			平均
		4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
原油船（VLCC）	中東-極東	92,900	19,900	56,400	10,300	10,000	10,200	33,300
石油製品船（MR）	主要5航路	25,200	7,500	16,400	6,900			
海外子会社運航船に関わる市況		2020年1-6月			2020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	50,600	33,400	42,000	39,700	66,900	53,300	47,700

(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) VLCCの市況は、中東-中国航路を前提とする。
- 4) 石油製品船の市況は、欧州-北米、北米-欧州、シンガポール-豪州、韓国-シンガポール、インド-日本の主要5航路単純平均。
- 5) 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。）

コンテナ運賃市況 (CCFI*)

[補足資料3]

1. 2019年度 (実績)

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2019年度							通期 平均
	上期 2019年4-9月			下期 2019年10月-2020年3月				
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月			
北米西岸向け	675	703	689	685	713	699	694	
北米東岸向け	877	904	891	878	932	905	898	
欧州向け	975	985	980	959	1,097	1,028	1,004	
南米向け	539	632	586	646	676	661	623	

2. 2020年度 (実績)

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2020年度							通期 平均
	上期 2020年4-9月			下期 2020年10月-2021年3月				
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月			
北米西岸向け	741	937	839	1,150				
北米東岸向け	930	1,034	982	1,275				
欧州向け	1,007	1,056	1,032	1,471				
南米向け	524	549	536	1,190				

*China Containerized Freight Index

自動車船 輸送台数

[補足資料4]

1. 2019年度 (実績)

(単位：千台)

(完了ベース/航海傭船を含む)	2019年度						
			上期			下期	通期
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計 (欧州域内近海輸送も含む)	1,016	972	1,988	884	899	1,783	3,771

2. 2020年度 (実績・見通し)

(単位：千台)

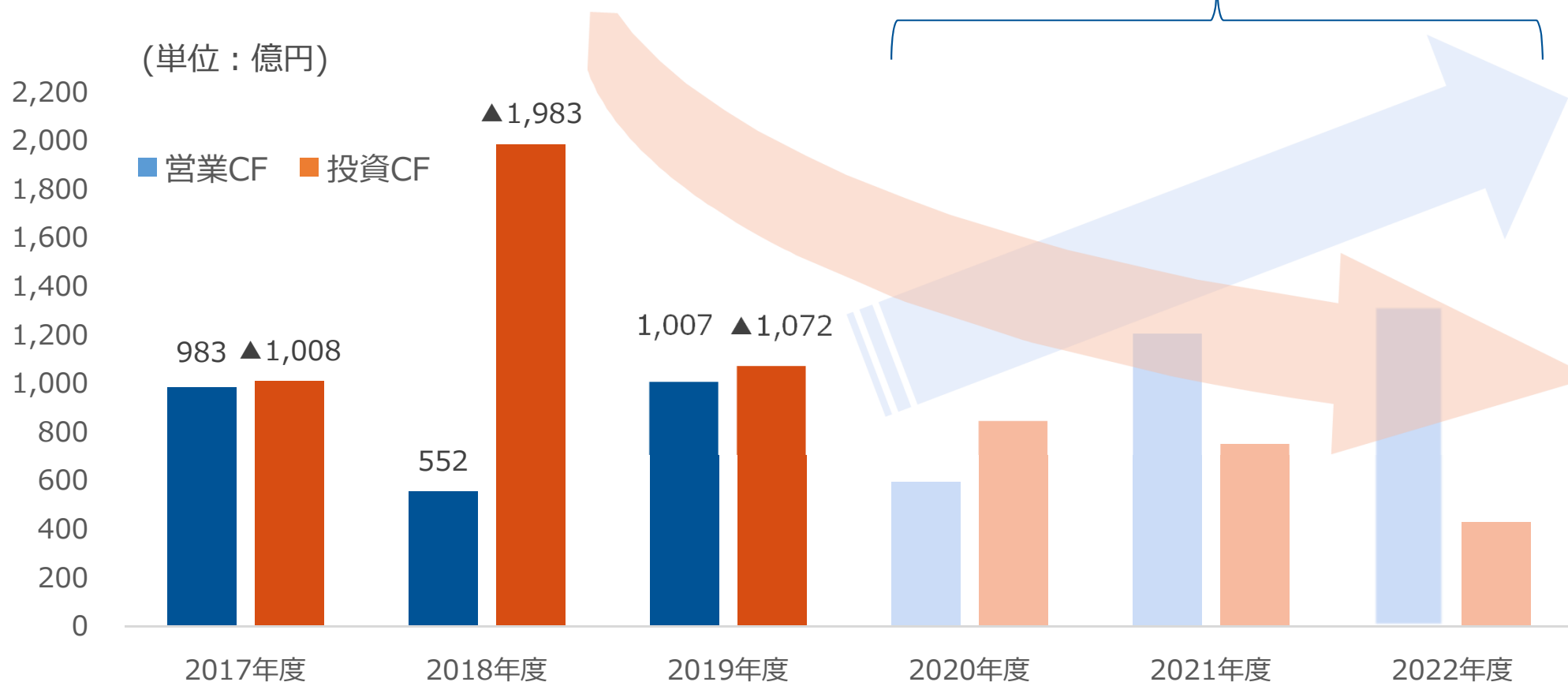
(完了ベース/航海傭船を含む)	2020年度						
			上期			下期	通期
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計 (欧州域内近海輸送も含む)	610	478	1,088	779	831	1,610	2,697

*青字は見通し

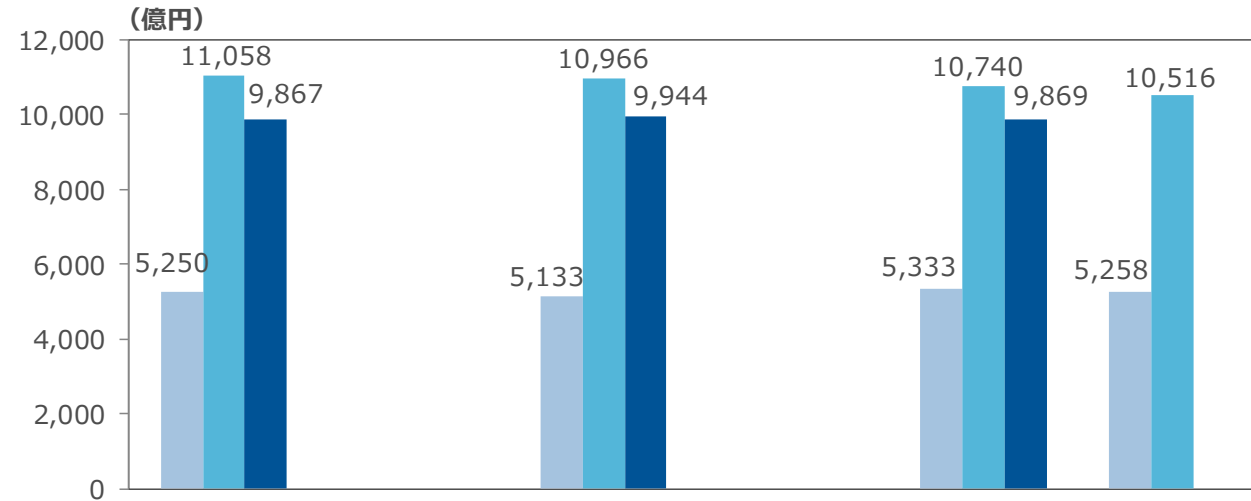
財務戦略・投資計画

- 新規投資CF枠（既決定分を除く）を3年間で1,000億円に圧縮
- 資産や事業・プロジェクトのキャッシュ化に取り組む

3年間で1,000億円のフリーCFを確保する



- 自己資本
- 有利子負債
- ネット有利子負債(*1)



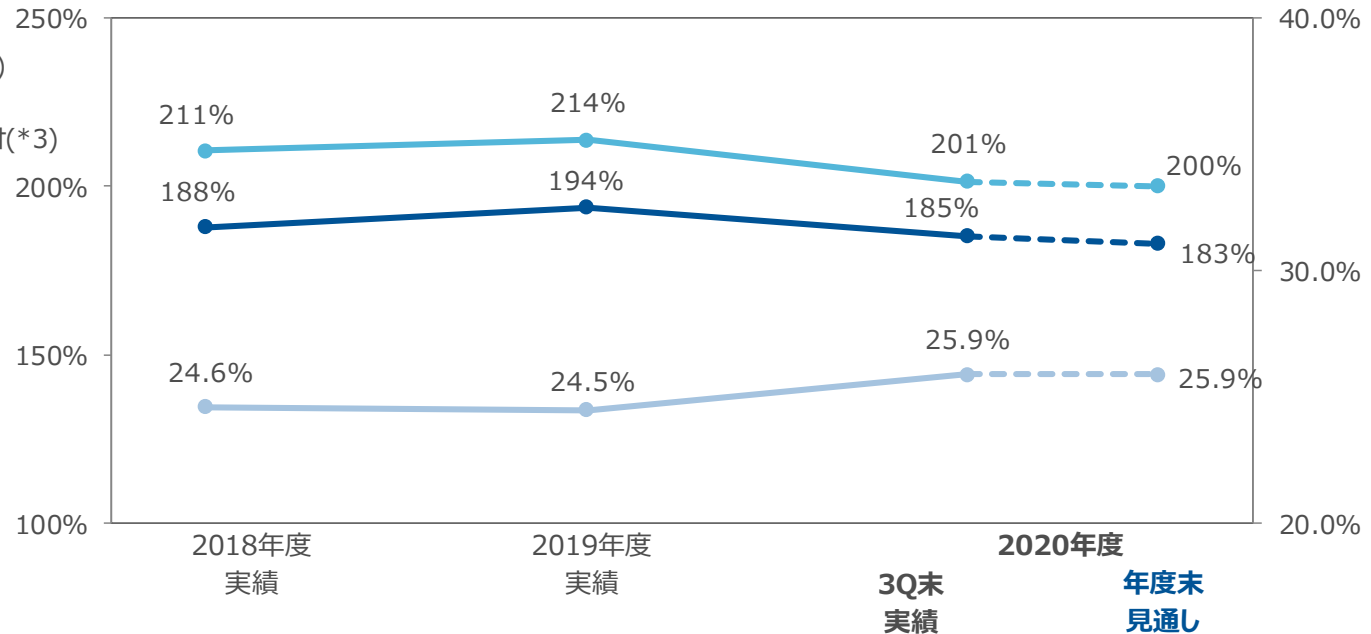
[(ネット)ギアリングレシオ]

[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	¥110.99/\$	¥108.83/\$	¥103.50/\$	¥100.00/\$
海外子会社	¥111.00/\$	¥109.56/\$	¥105.80/\$	¥103.50/\$

船隊構成 (海洋事業含む)

[補足資料7]

			2020年 3月末	2020年 9月末	2020年12月末		2021年 3月末 (見込み)	
						1,000dwt		
ドライバルク船 事業	Capesize		84	79	80	15,886	82	
	中小型 一般バルカー	Panamax	18	18	23	1,868	24	
		Handymax	54	51	53	2,959	54	
		Small Handy	26	25	25	924	32	
		(小計)	98	94	101	5,750	110	
	木材チップ船		36	36	36	2,012	35	
	近海船		45	44	42	788	43	
	(小計)		263	253	259	24,436	270	
		(内、市況エクスポージャー)	(69)	(65)	-	-	(71)	
エネルギー輸送 事業	油送船	原油タンカー	41	41	42	11,331	40	
		プロダクトタンカー	22	24	24	1,539	23	
		ケミカルタンカー (メタノールタンカー含む)	106	108	107	3,052	108	
		LPGタンカー	9	9	9	502	9	
		(小計)	178	182	182	16,423	180	
	石炭船		48	44	47	4,379	39	
	SEP船 (2020年度第2四半期より集計に含む)		-	5	5	14	5	
	(小計)		226	231	234	20,815	224	
			(内、市況エクスポージャー)	(89)	(95)	-	-	(97)
	LNG船 (LNG燃料供給船・エタン船含む)		95	97	96	7,739	97	
	海洋事業	FPSO	6	6	6	1,689	6	
LNG発電船		0	1	1	19	1		
FSU・FSRU		3	3	3	314	3		
サブシー支援船		3	3	3	27	3		
内航船 (内航RORO船除く)		30	27	29	108	28		
製品輸送 事業	自動車船		107	94	94	1,626	94	
	フェリー・内航RORO船		15	15	15	85	15	
関連事業・ その他	客船		1	1	1	4	1	
	その他		2	2	2	12	2	
小計			751	733	743	56,874	744	
製品輸送 事業	コンテナ船		64	61	61	5,681	60	
合計			815	794	804	62,555	804	

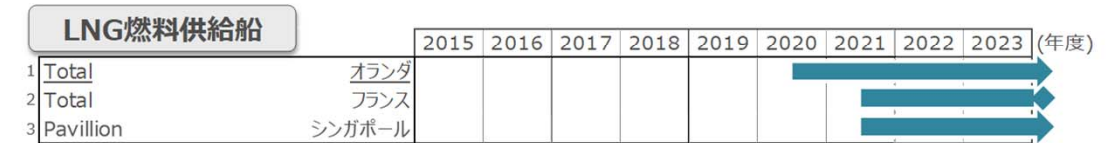
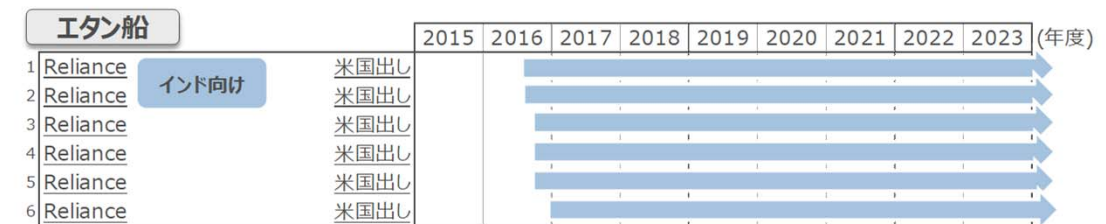
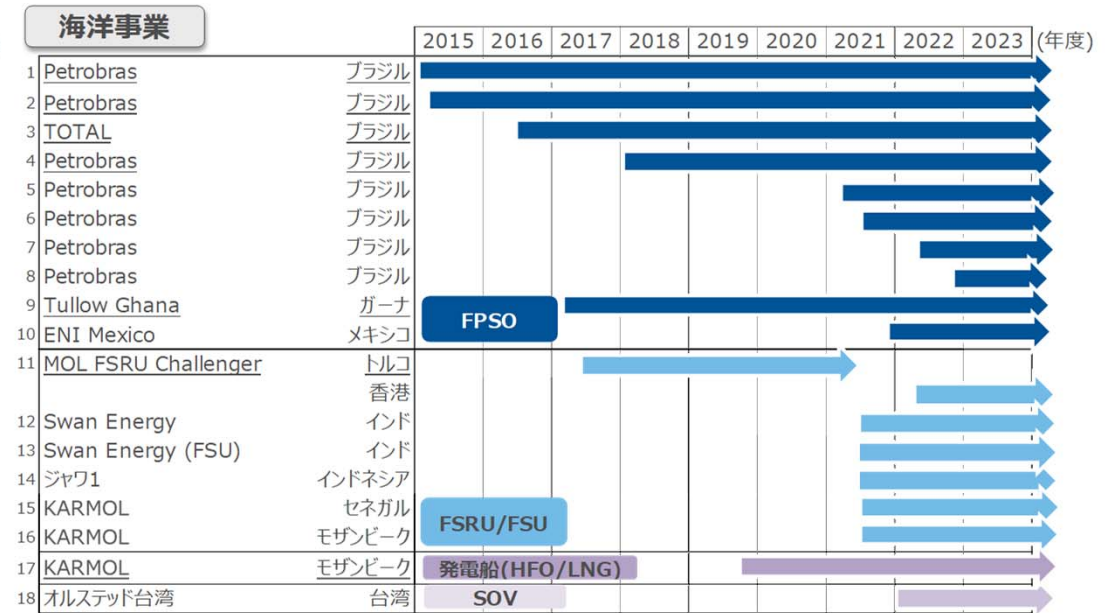
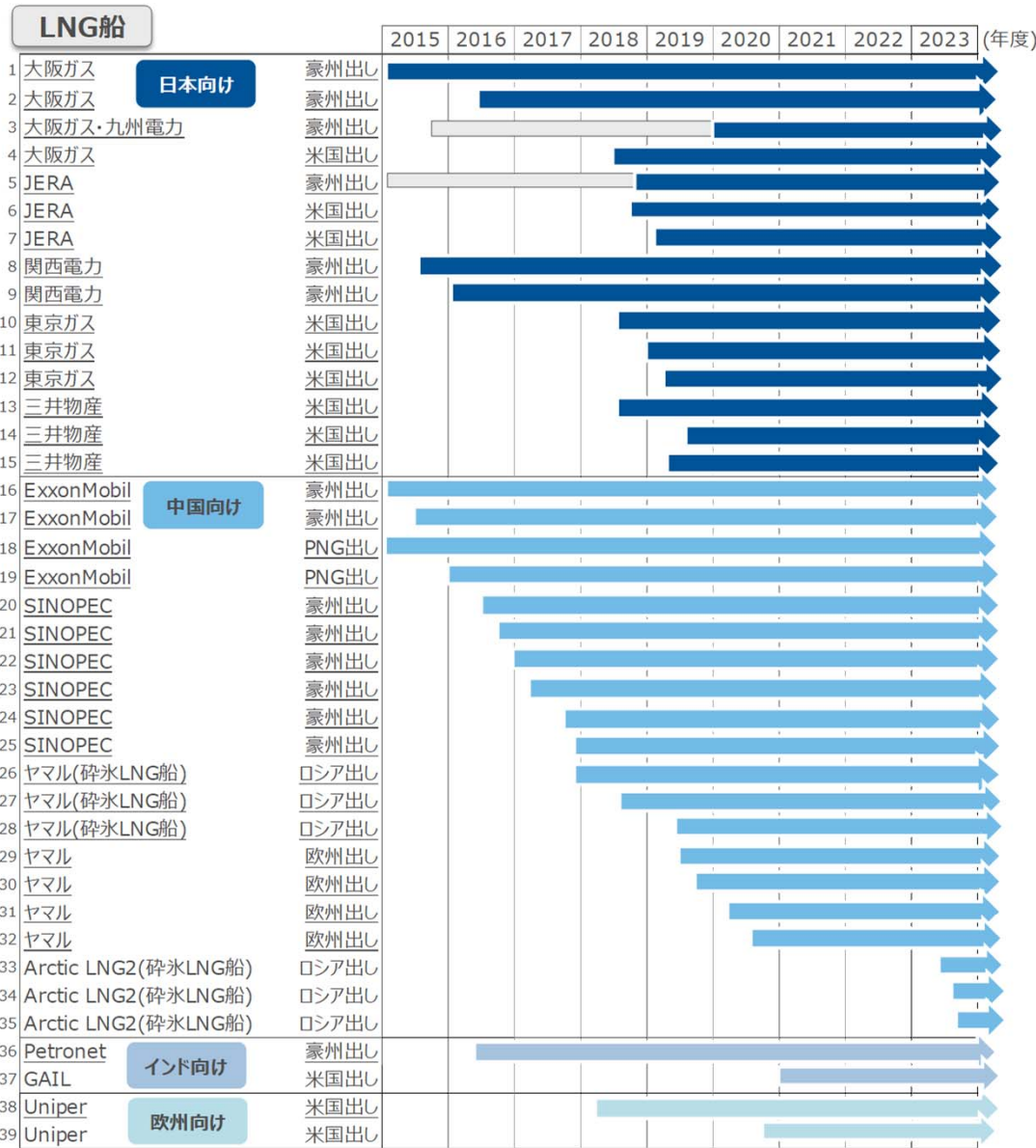
註1) 短期備船、J/V保有船を含む。

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) コンテナ船はONE社が運航。

LNG船・海洋事業 成約状況 (2015年度以降竣工船)

[補足資料8]



(註)下線は2020年12月末時点で稼働中