

第1四半期決算及び通期業績見通しについてご説明致します。

全体概況と致しまして、まず第1四半期決算はほぼ期初想定に沿った形での落着となりましたが、今後の見通しに関しては、コンテナ船市況見直し、燃料油高、円高等の要因により大変遺憾ながら上期、通期業績見通しとも、下方修正を致しました。一方、昨年度約1,800億円の関連費用を計上致しました構造改革の効果については、予定通り着実に現れています。

1. 2016年度第1四半期決算概要

【概況】

経常利益は7億円と、低水準ながらも黒字を確保しました。社内の期初想定比では若干の上振れとなりましたが、事業環境は想定から改善してはならず、ほぼ見直し通りというのがフェアな見方かと思えます。構造改革効果については第1四半期から着実に現出した結果、昨年度第4四半期の赤字から黒字に転換いたしました。

一方、前年同期比に目を向けますと、ほぼ全ての部門で市況が悪化した結果、構造改革効果にも関わらず大幅な減益となっています。

【セグメント別】

<不定期専用船事業>

■ドライバルク船

昨年夏以降下落が続いた市況は、今年1月から2月にかけて過去最低水準を記録しましたが、その後底を打ち、なだらかながらも改善基調に転じました。但しその回復は残念ながら決して力強いものとは言えません。

ケープサイズ市況は、西豪州の主要荷主が集中して船腹手当を行った影響で短期的に需給が引き締まり、4月以降市況は改善しましたが、第1四半期平均では6,700ドルと、期初想定を若干上回る水準ながらも、上値は重く推移しました。

パナマックス以下の中小型船は、第1四半期ではほとんどがまだシンガポール子会社で運航されており、1～3月の記録的低水準での市況が今決算に反映されています。3月以降は、好調な南米からの穀物輸出や堅調な石炭需要などに支えられ市況も上昇に転じていますが、依然として船腹余剰感は強い状況です。

ドライバルク船の市況はいまだ本格的な回復期に入ったわけではありませんが、当社

につきましては、ケープサイズを中心に長期契約からの一定の安定利益を計上していることに加え、構造改革効果を着実に享受し、昨年度第4四半期の赤字から、今四半期は黒字に転換しております。前年同期比でも改善、また社内の期初想定を若干上回る落着となりました。

■油送船

原油船市況は不需要期に入り年初より下落傾向となったものの、4月～6月に関してはほぼ期初想定の水準にて推移しました。石油製品船市況は、中東精油所からの欧州向け中間留分や極東向けナフサなどの荷動きが堅調だったものの、植物油等の荷動き鈍化や新造船の竣工により全体としては需給バランスが緩み、市況は弱含んでいます。LPG船については、好況時に中長期契約を固め、現在フリー船は3隻しかありませんが、当初より想定された新造船供給圧力の高まりに加え、アジア域内でのLPG価格低迷によって米国からアジア向け荷動きが鈍化したことにより、スポット運賃市況は下落しました。ケミカルタンカーについては貨物の7～8割が年間のCOA契約にて固まっているため、安定的に推移しております。

これらの結果、油送船部門は、前年同期比では減益となるものの、期初に見込んだ水準の利益を計上することができました。

■LNG船・海洋事業

長期契約により安定的な利益を計上しますので、ほぼ想定通りにて推移しております。

■自動車船

米国・欧州向け荷動きは堅調に推移している一方、原油安の影響から中近東や西アフリカ等、資源国向けの荷動きが鈍化しています。期初想定でもこの影響を織り込み、今年度は前年比で大幅な減益と想定しておりましたが、これら荷動き低迷が想定以上に大きく、第1四半期では損益は期初見通しを更に下回っている状況です。

以上により、これら4部門を合わせた不定期専用船事業全体で、経常利益は84億円と、前年同期からは減益となりましたが、期初の社内想定とほぼ同水準での落着となっています。

<コンテナ船事業>

北米航路については、往航荷動きは比較的堅調に推移したものの、残念ながら期初想定通り、船腹供給の増加により需給バランスが緩みスポット運賃市況が低迷しました。この結果主に5月に契約更改を迎えた年間契約運賃についても前年の契約から大きく下落しました。

欧州航路では、欧州側の在庫調整等による荷動きの減少傾向には歯止めがかかり、緩

やかな回復が見られています。運賃値上げ努力もある程度の成果を上げ、少し前に見られた「TEU 当り 200 ドル」というようなことはなくなっていますが、4月～6月の SCFI は平均で 540 ドル程度と、まだまだ低い水準となっています。

一方で、状況が劇的に変わったのは南米東岸航路です。荷動きが 3 割程度減少し、昨年度大きな赤字となっていたこの航路で、当社は 2 月に大きな航路合理化を実施し、保有スペースを半分に減らしました。これに他社も追随しスペースを減らした結果、トレード全体のスペースが 4 割減少することとなり、現在は消席率 100%以上にて運航できている状況です。スポット運賃も年初は TEU 当り 100 ドル強という記録的安値で推移していましたが、春以降ほぼ一貫して上昇し、足下では 2,000 ドルを超える水準にまでなっています。値上げの効果がフルに享受できるのは第 2 四半期以降となりますが、足元は週単位で黒字をあげております。需要の減退に対して船社側での供給抑制により正常化を実現できた例だと言えます。

このように各航路によって違いがある中、コンテナ船事業としての損益は第 1 四半期 ▲116 億円と大きな赤字が継続している状況ですが、期初社内想定から若干上振れて落ち着いております。

<その他>

フェリー・内航 RORO 船事業、関連事業等のその他セグメントについてはほぼ期初に想定した通りの落ち着であり、ここではご説明を省略させていただきます。

2. 2016 年度通期業績見通し概要

【概況】

通期予想については、大変遺憾ながら経常利益を前回見通し 200 億円から 100 億円に下方修正致しました。コンテナ船運賃市況の低迷に加え、前回 230 ドルとした燃料油価格前提を第 2 四半期 260 ドル、下期は 280 ドルに変更したこと、為替がやや円高に振れていることが主な要因です。

ざっとまとめて申し上げますと、▲100 億円下方修正のうち、燃料油価格上昇影響で ▲50 億円、為替で ▲20 億円、残り ▲30 億円が市況その他による変動、ということになります。

当期利益については前回見通し 200 億円を 150 億円に下方修正しました。一方、配当につきましては前回発表と変更無く、中間 2 円、期末 2 円、通期で 4 円を予定しております。

<不定期専用船事業>

■ドライバルク船

今後の市況前提については、中小型船を中心とした足下の緩やかな回復基調を反映し小幅に上昇修正しているものの、期初からの見方を大きく変更してはおりません。

2014年以降減少が続いていた中国の石炭輸入が下げ止まるなどの好材料はあるものの、中国经济減速が鮮明となり、また今後の成長が期待されるインド・東南アジアなどの地域の大幅な需要増もまだ見えて来ておりません。年末に向け季節要因による短期的な市況上昇はあるかもしれませんが、当面ファンダメンタルが大きく改善することはないと考えております。

一方、構造改革効果による改善は着実に見込めるため、厳しい市況環境が続く前提でも、前年度の赤字から黒字に復帰することは確実と見ています。

■油送船

原油船については、今年度竣工隻数増加による市況の軟化はあるものの、中国原油輸入増等により底堅い展開が続く、と言う期初からの想定です。今後冬場の需要期に向け市況は回復すると思われそうですが、一方、足下市況が日建て 20,000 ドル台と、不需要期とは言え想定よりやや低い水準で推移していることを勘案し、下期のワールドスケール前提を若干引き下げています。

石油製品船について足下市況は弱含んで推移していますが、ナイジェリア国内情勢の鎮静化や、カナダの森林火災収束等により原油生産が持ち直し価格が落ち着けば、精油所のマージンが戻り、荷動きが活発化するものと期待しています。

■LNG 船・海洋事業

今年度新たに LNG 船×6 隻、FPSO×2 基、エタン船×6 隻、合計 14 件のプロジェクトが稼働開始し、当部門の損益に貢献します。期初想定通りの利益を上げてくれるものと思います。

■自動車船

従来から比較的安定して利益を計上してきた部門であります。先程もご説明しました資源国向け荷動きが非常に低調で、これが想定以上に損益を圧迫しています。トレードパターンの変化に対応した配船合理化を進めて、その結果余剰となる船腹を返船・解撤により処分することで、下期には採算面で一定程度の改善を見込みますが、前期からは大きな減益となることが避けられないと見込んでいます。

<コンテナ船事業>

前回発表では通期▲320 億円の赤字を見込んでおりましたが、今回これを▲405 億円の赤字に下方修正致しました。欧州航路において期待された夏場ピークシーズンの値上げが 7 月は実現せず、8 月に持ち越しとなったこと、アジア域内航路、西アジア・西ア

フリカ向け航路での賃率下落を織り込んだ他、燃料油価格上昇も要因となっています。また、ターミナル・ロジスティクス事業においても主に取扱量減により若干下方修正をしております。

足下非常に好調な南米東岸航路については、下期運賃水準については前回見通しから変えておりません。仮に現状運賃水準が長く続いてくれれば、ここでは多少上振れの期待が持てるということになります。

昨年度後半以降取組んでおります営業力・イールドマネージメントの強化については着実に効果が表れており、復航消席率のアップ、及び空コンテナ回送費の減少等で今年度 50 億円以上の損益改善効果が出る見通しです。今後引き続きその強化とモニタリングにしっかりと取り組んでいきたいと考えます。

3. 質疑応答

Q1) 2016 年度通期見通しについてコンテナ船の下方修正▲85 億円の航路別内訳と、不定期専用船の下方修正▲5 億円の部門別内訳を教えてください。

A1) コンテナ船事業下方修正▲85 億円のうち、燃料油価格上昇による影響が▲40～50 億円、残りが為替及び市況によるものです。航路別では、全般的に下振れておりますが、特に欧州航路が下方修正の主要因になっています。不定期専用船事業では自動車船の不振が下方修正の主要因であり、ドライバルク船については期初想定を保守的にみていたこと、構造改革効果も計画通りに現出することからあまりブレはありません。

Q2) ドライバルク船構造改革の進捗状況について教えてください。また構造改革を更に追加的に実施する可能性はありますか。

A2) ドライバルク船の構造改革は、船主との傭船契約の解約が中心となっています。交渉事なので、すべてが期初想定スケジュール通りとは言えませんが、徐々に解約を受け入れて頂いており、今年の 9 月末をターゲットに市況エクスポージャーを減らしていきます。また最悪期に比べると市況が回復してきたこともあり、解約交渉も当初よりは順調に進みつつあります。

Q3) 第 1 四半期、並びに通期の構造改革の効果額を教えてください。

A3) 構造改革の効果として第 1 四半期にドライバルク船で約 67 億円、コンテナ船で約 32 億円、合計 98 億円を計上しました。通期については、為替の影響は若干あるものの、ほぼ期初の想定通りになると見込んでいます。

Q4) 自動車船の業績が悪化した背景として、資源国向けの荷動き悪化が挙げられてい

ますが、全体の荷動きの中で資源国向けが占める割合は大きくないと思われるので、北米向けや欧州向けも含めて他に要因がないか教えて下さい。

A4) 北米や欧州向けの輸送台数が前年同期比増えている一方でその他地域向けが減少しています。北米・欧州向けに比べて1台当たりの賃率の高いその他地域向けの輸出台数が減少したことにより、全体として輸送台数が増えたにもかかわらず収益力が落ちました。また、北米・欧州向けの荷動きが増える一方、同航路の復航となる、その他地域への荷動きが減ったことにより空船回航等が増え歩留まりが悪化しました。通期損益の見通しは、こうした状況が今年度中は続くという前提で策定しました。

Q5) コンテナ船南米東岸航路の損益について、第1四半期の段階で黒字化したのか、また通期見通しにおける第2四半期以降の数字は黒字前提なのか教えて下さい。

A5) 足下の週単位では黒字に浮上していますが、第1四半期全体として黒字化したとは言えません。ただ前年同期比では大きく赤字幅が縮小し、ほぼ赤字を解消しつつあります。今後につきましては少々保守的に見通しを立てておりますが、やはりほぼ赤字を解消する見込みという前提です。

以上