

第2四半期決算は厳しい事業環境が続く中でも前回想定からはやや上振れての落ち着いたとなりました。一方通期見通しに関しては、燃料油高、円高等の要因に加え、主に不定期専用船事業で下期に減益を見込む結果、前回第1四半期決算時に続いて下方修正をすることとなりました。

1. 2016年度第2四半期決算概要

【概況】

上期の経常利益は54億円と、低水準ながらも黒字を確保しております。前回7月29日発表の見通し30億円からは若干の上振れとなりましたが、この中には航海完了のズレによる部分、即ち下期の利益を先食いしている部分も一部含まれています。これに加えて、不定期専用船事業での運航効率改善や、コンテナ船事業におけるイールドマネジメント向上の効果も着実に出した結果、引き続き厳しい市況環境ながらも想定以上の落ち着いたものとなりました。尚、昨年度関連費用を計上した構造改革による改善は上期で約180億円と、計画通りの効果が現出しております。

一方、前年同期比では、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る状況は、前回ご説明から変わっておりません。

当期利益につきましては、構造改革の一環としてノンコアアセットの売却、及び主に油送船部門で含み益を持つ船舶の好市況を捉えての売却を行ったこともあり、上期160億円の黒字となっております。ノンコアアセットの売却としては、ドイツにある主にワイン・ウイスキーを扱っている物流会社の株式を売却し、190億円弱の売却益を計上しております。

【セグメント別】

<不定期専用船事業>

■ドライバルク船

今年1月から2月にかけて過去最低水準を記録した市況は、その後底を打ち、なだらかな改善基調にあります。回復の勢いは強くありません。

ケープサイズ市況は、4月以降反転し、その後ブラジル主要港からの堅調な鉄鉱石出荷を背景に市場のセンチメントが好転したこともあり、9月に入って一段の上昇を見ましたが、上期平均としては日当たり備船料7,000ドル代前半と、業界の平均的コストを大きく割れている状況が続いています。

パナマックス以下の中小型船は、上期において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中国の石炭輸入量増加といった好材料にも支えられ市況も上昇に転じましたが、上値は重く、本格的回復に至っておりません。

ドライバルク船市況の本格的回復には今しばらく時間を要すると考え、当社は昨年度本事業の構造改革に踏み切り、市況エクスポージャーの大幅な縮減を遂行しているところです。これに加えケーブサイズを中心に長期契約からの一定の安定利益を着実に計上しており、この厳しい市況環境においてもなお、しっかりと黒字を計上できる体質となったことは自信をもってご報告できると考えます。上期経常利益は前回想定からも上振れておりますが、これについては先ほど触れましたように、完了隻数のズレにより下期に想定した利益を一部先食いしている部分もございます。

■油送船

原油船市況は夏場の不需要期による荷動き減少に加え、老齢船の撤退が進まないなかでの新造船供給増や、ナイジェリアの内乱に伴う原油出荷停止等を背景とした船腹需給の悪化により、下落傾向が続きました。石油製品船については、中国からの中間留分輸出が堅調に推移したものの、植物油等の荷動き低迷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、市況は低調に推移しました。LPG船については、当社は好況時に中長期契約を固め、現在フリー船は4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低迷しました。

全般的に市況が軟化した油送船部門ですが、一方で、長期契約の安定的な履行に加え、プール運航による運航効率改善を推進した結果、前年同期比では減益となるものの、前回想定並みの利益を計上することができました。

■LNG船・海洋事業

今上期も長期契約による安定的な利益を計上し、前回想定から若干上振れての落着となりましたが、ドライと同様、完了隻数や入渠タイミングのズレ等により、想定した下期利益の先食いが要因の一部となっています。

■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、資源価格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低迷が続いています。トレードパターンの変化に対応した運航効率改善に取り組んだものの、前年同期比の損益は残念ながら大幅に悪化しました。但し前回想定並みの落着ではあります。

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、上期経常利益は203億円と、前年同期からは減益となりましたが、前回見通しからは上振れて着きました。

<コンテナ船事業>

北米航路については、7月、8月は夏場需要期にも関わらず期待を下回る水準でやや低調に推移した運賃水準も、9月に入ってから8月末の海外船社破綻による需給逼迫観測もあり上昇、その後は堅調に推移しています。

欧州航路では、アジア出し荷動きの回復に伴い船社も断続的に値上げを試みたものの、需給逼迫までは至らず、値上げが定着せず短期間で剥落する状況が続きました。

一方で、南米東岸航路については荷動きが2~3割程度減少している状況ですが、当社を含む各社のサービス合理化により需給環境が改善した結果、運賃市況は高値で推移しました。昨年大きな損失を出した航路ですが、当上期に黒字に転換しております。

このような状況下、当社は営業力強化による消席率の改善に加え、イールドマネジメントによる空コンテナ回送費等の運航コスト削減に努め、一定の効果が表れて来ています。残念ながら前年同期比では赤字が拡大したものの、北米航路、欧州航路の7月、8月の不調にも関わらず、ほぼ前回見通し並みの損失に抑えることができた、というのが本音のところでございます。

2. 2016年度通期業績見通し概要

【概況】

通期予想については、経常損益を前回発表した100億円の利益から▲30億円の赤字に、当期利益についても150億円から70億円の黒字に下方修正致しましたこと誠に遺憾であり、お詫び申し上げます次第です。燃料油価格高、円高による影響に加え、主に油送船、自動車船において下期見通しを厳しく見たことによるものです。

経常利益の▲130億円下方修正の内訳をざっくりと申し上げますと、燃料油価格と為替の影響が其々約▲25億円で合計▲50億円、残り▲80億円が市況を含むその他の要因による変動、ということになります。

当期利益については、上期の特利損のプラスがほぼそのまま残る形となり、70億円の黒字を見込んでおります。

尚、配当につきましては中間については予定通り2円とさせていただくものの、下期6ヶ月では経常損益、当期損益とも赤字となる現状見通しであることから、遺憾ではございますが現時点では「未定」とさせていただきたいと考えます。

<不定期専用船事業>

■ドライバルク船

下期の市況前提については、足下の緩やかな回復基調を反映し小幅に上方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。中国の石炭輸入増加や北米穀物の豊作といった好材料はあるものの、中国経済減速が鮮明となり、ファンダメンタル面での大幅改善はなく、楽観視できない状況が続くと見込んでおります。

一方、船腹供給面では市況の低迷長期化により老齢船のスクラップが促進され新造供給圧力はかなり弱くなっています。特にケープサイズ、パナマックス、スモールハンディについては新造船竣工隻数に匹敵する規模のスクラップが為されている状況です。

また、構造改革による当社の市況エクスポージャーの縮減は今年度末に向け粛々と進展しており、船舶コスト低減効果と合わせドライ部門だけで計画通り通期 260 億円の改善効果が着実に現出します。これに加えてケープサイズを中心とした長期契約からの安定利益も寄与し、厳しい市況環境が続く前提でも、前年度の赤字から今年度は着実に黒字を計上する見込みです。

■油送船

原油船については、一時低迷した市況も 10 月に入って回復傾向にあります。ナイジェリアの内乱収束に伴い原油出荷が回復し、インドや極東向け遠距離トレードの増加等が需給の引き締め要因となっています。今後冬場の需要期に向けて市況は堅調に推移すると見込まれますが、9 月までの市況低迷による下期業績影響も残り、下期は上期比減益の見通しとしています。

石油製品船は、秋口は本邦製油所定期修繕や欧州/北米間の荷動き鈍化により市況の低迷を見込みますが、その後は冬場需要期に向けての緩やかな回復が期待されます。但し、引き続き新造船供給圧力が懸念材料となっている状況です。

これらの結果油送船部門の通期業績は市況が高騰した昨年度からは大幅減益、また前回見通しからも下振れる見込みです。

■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致しますが、このうち FPSO2 基について稼働が年央から年末に遅れる見込みとなったため、今年度通期業績も前回見通しから若干ながら下振れる見込みです。但し、これらプロジェクトの生涯採算見込みは変更なく、稼働開始以降は着実に利益貢献してくれるものと考えます。

■自動車船

従来から比較的安定して利益を計上してきた自動車船部門ではありますが、資源国向け荷動きが非常に低調で、これが損益を圧迫している状況が変わっておりません。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、採算の改善を図っているところですが、前年度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>

前回発表時の通期見通し▲405 億円の赤字から更に損失が拡大すると見込まざるを得ず、今回▲440 億円の赤字に下方修正致しました。燃料油高に加え、欧州航路での7月、8月のピークシーズンにおける値上げが不調に終わったことで年後半に向けての賃率のスタート台が下がってしまっていること等によるものです。

一方、特に北米航路においては堅調な荷動きのもとでの海外船社破綻影響もあり、足下閑散期にも関わらず賃率が底堅く推移しており、今後クリスマス前出荷に向けて値上げの期待も出て来ています。欧州航路においても、減便の効果もあり、高消費率が続いています。今年は夏のピークシーズンにおける運賃市況は芳しいものではありませんでしたが、この状況が続けば、来年は中国旧正月のタイミングも1月末と早いので、このままクリスマス前ピークを経て旧正月前ピークに堅調に持って行けるのでは、との期待も若干ございます。但し、今回の業績見通しは楽観的要素を盛り込まず策定しております。

イールドマネジメント強化による空コンテナ回送費用減や、営業力強化による復航消費率アップによる改善効果も当初の想定以上に出て来ており、市況が厳しい中での業績下振れを一定程度押し戻していることも、ご報告させていただきます。

事業環境は決して予断を許さない状況ではあり、今後の荷動き動向によって機動的な減便等の対処が想定されますが、局所的にはポジティブな兆候も表れて来ている、というのが現状かと考えています。

加えて財務関連で1点、先般実行したハイブリッドローンによる1,000億円の調達について触れさせていただきます。本件は格付機関より一定の資本性が認められることより、当社の成長戦略における投資のために必要な資金調達と、株式の希薄化無しでの当社財務体質の実質的な強化を両立させるものであります。今後更に、業績・キャッシュフローの改善により、構造改革実施により毀損した自己資本の再度の充実を目指していく所存でございます。

3. コンテナ船事業3社統合について

本日、当社は、日本郵船、川崎汽船とともに、3社の定期コンテナ船事業及び海外のコンテナターミナル事業を統合し、再来年2018年4月から新会社による営業開始を目指すことで合意しました。詳細はお配りしておりますプレスリリース関連資料に記載がございますので適宜ご参照いただければと思っておりますが、本件は単なるアライアンスの結

成による船舶の共同運航ではなく、各社の中核とも言えるコンテナ船事業にかかわる経営資源を一つに集約し、統合するものです。

新会社の出資比率は3社の営業資産・収益性・運航規模などを総合的に勘案して、当社31%、日本郵船38%、川崎汽船31%と決めましたが、出資比率に関わらず、3社対等の精神をもって運営していくこととなっています。

現在、当社のコンテナ船事業は、連結従業員数約10,000人のうち4,500人の役職員が関わり、連結売上高の約4割を占めています。しかし、損益面では、絶え間ないコスト削減、合理化努力にも関わらず長年苦戦してきていることは皆さんご存知の通りです。私自身社長就任時にコンテナ船事業の立て直しが最大の課題であると申し上げ、これまでイールドマネジメントの強化や構造改革による船舶コストの引き下げ、航路の合理化、アライアンスの組み替えなど自助努力による取り組みを進めてきましたが、世界的な荷動きの伸びの低下や大型コンテナ船の竣工による供給過剰で運賃が歴史的低水準まで下落し、当社のみならず、世界のほぼすべてのコンテナ船社が赤字に転落し、直近では経営破たんする企業も出るほど産業として苦境のさなかにあります。

さらに昨年以降、業界においてM&Aによる再編が急速に進む中、アライアンスでの提携だけで規模のメリットを享受するだけでは十分ではなく、今後は上位船社と伍していけるだけの事業規模に統合することが必要不可欠であると考え、今回の決断に至りました。各社単独に比べ、特にコストについて規模のメリットがあるということは紛れもない事実です。3社の現時点での運航規模合計ではグローバルシェア約7%、業界6位、建造中の船舶まで考慮すれば業界5位に相当し、メガキャリアの一角を占めることになります。

勿論、コンテナ船事業の競争力は、事業の大きさだけで決まるものではありません。邦船3社は、来年春から始まる新アライアンスで協力関係があるほか、現在の事業規模や企業風土でも共通点が多く、プレミアムキャリアを指向してきた点でも親和性があります。そのような土台に加え、統合後は、営業、運航、購買、IT面などでの各社のベストプラクティスを採用し、競争力あるサービスを提供することができると考えており、その結果、3社で年間約1,100億円のシナジー効果を見込んでいます。この数字は決して楽観的な見込みではなく、主に陸上のオペレーションにかかわる部分でのコスト合理化を統合による確実な効果として見積ったものです。新会社は、これまで以上に高品質の輸送サービスを提供し、お客さまに選ばれる船社になれると確信しています。

本統合により、当社の会社としての形も大きく変わります。新会社は持分法適用会社

となり、当社の連結売上高は、今年度の数字で言えば約 5,800 億円が会計上減少することとなります。売上高が全てではありませんが、売上高によって会社としてのステータスを判断されることがあることは事実としてあり、また 130 年以上にわたる当社の歴史の中で、定期船事業がその経済的な数字の規模に加えて、当社の企業文化や組織において占める割合には大変大きいものがあります。当社のコンテナ船事業に対するコミットメントは今後も全く変わりませんが、統合会社が持分法適用会社となった後に当社としてより効率的な企業になれるよう、来年度以降の経営計画にもその点を反映させてしっかりと取り組んでいきます。コンテナ船事業は産業構造の変革を通じて、収益性のある事業になり得ると考えております。新会社は当社グループの一員であり続け、他の事業部門とのシナジーを引き続き追求していきます。当社が長年培ったお客様との関係やサービス品質、そして総合海運企業としての当社グループの強みをなお一層高めていけるものと確信致しております。

まだ決まっていないことも多く現時点でご説明できることが少ないですが、今後もきめ細かく情報の開示を行っていきますので引き続きご支援をよろしく申し上げます。以上をもちまして、私からのご説明とさせていただきます。

4. 質疑応答

【コンテナ船事業統合】

Q1) コンテナ船事業の統合会社のガバナンスはどのような形になりますか。3 社間の利害調整はスムーズに行われるか教えてください。

A1) 考え方の相違は当然考えられますが、コンテナ船事業は 3 社にとって中核であり収益性・リターンが期待できるという点と、対等の精神でやっていくという根本の部分には共有しており、利害調整に大きな問題は起こらないと考えています。

Q2) コンテナ船事業の新合弁会社において 3 社のベストプラクティスによりシナジーを創出すると発表されているが、現時点で商船三井が相対的な強みと考えているものを具体的に挙げて下さい。

A2) 現在取り組みを続けているイールドマネジメントについては非常に効果が上がっていることもあり、強みと言えるのではないかと考えています。航路ポートフォリオにおいても、昨年度までは弱みとなっていたものの黒字転換を果たした南米東岸向け航路等、当社独自の強みとなっている航路がございます。また、グローバル人事制度にも当社は他社に先駆けて取り組んできました。更に、他社との比較は難しいものの、コンテナ輸送における陸上部分のコスト競争力に関しても従来から取り組んできており、業界全体の中でも遜色のないレベルにあると自負しています。

- Q3) コンテナ船事業の統合において船舶などの現物出資を含むとあるが、その詳細について教えてください。
- A3) 統合会社の資本構成において現金出資と現物出資を組み合わせるという方向性は3社合意していますが詳細は今後詰めていきます。資本構成の詳細については今後適切なタイミングで開示していきます。
- Q4) コンテナ船事業の統合効果額 1,100 億円は保守的に見積もられているとのことだが、統合会社の利益規模あるいは収益性としてどのくらいを期待できるのか教えてください。
- A4) コンテナ船事業の収益性については、大きな期待を持っております。現在コンテナ船業界では大きな変革が起きており、その中でプレーヤー数の集約が急速に進んできています。過去に起こった北米の航空会社や内陸鉄道会社の再編のように、集約の結果として安定的な収益を上げる事業構造になることも十分考えられます。決して楽観しているわけではありませんが、今後の我々の努力により、望ましい方向性を実現できるのではないかと考えています。
- Q5) 統合に伴うコストにつき、規模感、費用計上するタイミング、来年度の業績の下押しリスクがないのか、教えてください。
- A5) 統合に伴うコストについては、今後の統合会社を立ち上げる過程において決定される詳細に左右されるため、現時点では、来年度への業績への影響も含めて、コメントを控えさせていただきます。

【第2四半期決算】

- Q1) 下期のコンテナ船全航路平均運賃の見通しにおいて3Qの運賃指数見通しが2Qよりも低くなっているが、足元のスポット運賃市況をどのように折り込んでいますか。
- A1) 通期の業績見通しの中ではコンテナ船運賃市況について比較的保守的な見方をしています。下期の想定としては、3Qは低位で推移し、クリスマス前後や中国旧正月前の貨物需要増加に伴って運賃の底上げが行われるという予測に基づいています。
- Q2) ドライバルク船の早期返船の進捗状況について教えてください。
- A2) ほぼ期初の想定範囲内で進捗しており、従い、効果もほぼ期初想定通りに現出することを見込んでいます。

以上