

1. 2016年度第3四半期決算概要

【概況】

9ヶ月累計では経常利益138億円と、前年同期比▲249億円の大幅減益ではありますが、10-12月の3ヶ月ベース経常利益は83億円と、前四半期比では大幅増益となります。3ヶ月前にこの場で、「上期実績値には、本来の下期利益を先食いしている部分がある」とご説明し、その時点では第3四半期の社内想定値は相当厳しめに見ておりましたが、これを大幅に上回る落着となりました。

尚、当期利益につきましては、主に上期において構造改革の一環としてのノンコアアセット売却等を行ったこともあり、9ヶ月累計で190億円の黒字となっております。

【セグメント別】

<不定期専用船事業>

■ドライバルク船

昨年1月から2月にかけて過去最低水準を記録した市況は、その後底を打ち回復基調にはあるものの、依然その勢いは強くない状況です。

ケープサイズ市況は、11月後半に西オーストラリアやブラジルからの堅調な出荷に伴い一時改善しましたが、12月に入るとその動きも限定的となり、徐々に値を下げました。9ヶ月の平均市況は9,000ドル弱と前年同期並み水準であり、未だ業界の平均的コストを大きく割れている状況です。

パナマックス以下の中小型船も11月に入り北米産穀物の収穫期入りや堅調な石炭荷動きを追い風に、市況は上昇しましたが、年末にかけてはクリスマス休暇影響もあり弱含んで推移しました。

一方損益面では、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着実に上げていることに加え、昨年実行した構造改革の効果により、このような市況環境においても安定的に利益を計上できる体質となっております。当第3四半期累計期間においても、前回社内想定値から若干上振れての落着であり、前年同期比では大幅な増益となりました。

■油送船

原油船市況については、夏場における市況不振の一因となっていたナイジェリアの内乱が収束し、同国からの原油出荷が再開したこと、また冬場の需要期入りもあり、秋口

以降の市況は大幅に改善しています。石油製品船については、植物油等の荷動き低迷や新造船の竣工が続くなか、市況は弱含んで推移しております。

昨年度に比べ全体に市況が軟化している油送船部門ですが、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、前年同期比では大幅減益となるものの、ほぼ前回社内想定並みの利益を計上することができています。

■LNG 船・海洋事業

長期契約により安定的な利益を計上しており、ほぼ想定通りです。

■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。これによる影響は2つの側面があります。ひとつは、欧米向けに比べ出荷台数は少ないながらも利益率が高かったアジア出し中近東・アフリカ向け貨物の積取減による影響。もうひとつの側面として、従前アジア出し欧米向け貨物を運んだ帰りに、欧米出し中近東・アフリカ向けの完成車を積み取る、或いはそういった復航貨物を持っている欧州船社に貸し出す等して、当社はバラスト航海、即ち船を空で日本に回航するコストを減らすことができていたわけですが、現状では欧米出し中近東・アフリカ向けの出荷もアジア出し同様に減少しており、このような効率的配船が困難になっている状況です。トレードパターンの変化に対応し、当社はいち早く支配船の減船に着手し、同時に北米向け荷動き増には片道でのスポット傭船を活用しバラスト航海の増加を回避する等、運航効率改善に取り組んできておりますが、前年同期比の損益は大幅に悪化し、残念ながら9ヶ月累計で若干の損失を計上しました。

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、当第3四半期累計期間の経常利益は258億円と、前年同期からは大幅減益となりましたが、前回発表時の社内想定値からはやや上振れて落ち着きました。

<コンテナ船事業>

北米航路については、10-12月3ヵ月間のアジア出し荷動きは前年同期比10%近い増加となりました。韓進海運の破綻により物流が混乱した9月の反動による部分はありますが、荷動きとしては過去最高を記録しています。特に、例年中国国慶節休暇による閑散期となる10-11月にも荷動きが堅調に推移し、12月に入ってから、早くも旧正月前の駆け込み需要とも取れる荷動きの盛り上がりが見られました。運賃もこれにつれて上昇し、足下では今年度の最高値に達している状況です。

欧州航路においても、季節性閑散期における荷動きの落ち込みはなく堅調に推移し、

当社においては11月以降ほぼ全週にわたりスペースは満船を維持できています。但し欧州航路運賃については、繁忙期に入る12月に一定の上昇を見たものの、3ヶ月を通して見ると、期待された水準には達しませんでした。

全体として、第3四半期3ヶ月間においては、欧州航路の賃率を除き、積取・運賃とも想定を上回る形となりました。これに加え従来から取り組んでいるイールドマネジメント向上による空コンテナ回送費等の運航コスト削減等もあり、3ヶ月間の損益は▲47億円と、赤字ながらも前回社内想定値から上振れて落ち着きました。例年閑散期である第3四半期としては、前四半期に計上した▲97億円の赤字から大きな改善を見たと言えると思います。

2. 2016年度通期業績見通し概要

【概況】

経常損益を前回発表した▲30億円の赤字から80億円の黒字に+110億円上方修正する一方、当期利益は逆に前回発表70億円の利益から損益ゼロに下方修正致しました。当期利益下方修正の背景はコンテナ船船価の大幅な下落による減損懸念によるものです。

当社は昨年度、構造改革の一環としてコンテナ船事業関連で約600億円の特損を計上し、この太宗が保有コンテナ船の減損でありました。それから1年足らずでまた減損懸念が発生しているわけですが、この1年間でコンテナ船の船価マーケットが更に大幅に下落している状況であり、今後の船価動向や来年度予算の内容等によっては第4四半期における追加減損の懸念があるとの判断から、この可能性について業績見通しに保守的に織り込み、株主・投資家の皆様に早期にアナウンスすることを決定したものです。

補足してご説明致しますと、船価マーケットの下落と言っても売買事例はほとんどなく気配値についての話であり、実態としては大量のコンテナ船がスクラップに向かっていく状況です。2016年の1年間で過去最高水準となる約65万TEU相当のコンテナ船がスクラップされましたが、これは世界のコンテナ船の約3%に相当します。この結果、2016年の供給増加率も想定されていた3%程度を大きく下回り、1.5%程度での落ち着きとなったと見ています。需給が長期に改善しないなか、供給サイドの自律調整が進んで来ている証ではありますが、まだまだその調整は十分ではなく、船価マーケットの気配値大幅下落となって表れている状況です。

尚、配当に関してですが、上期当期利益は160億円の黒字となったことから2円の間配当を行いました。下期当期利益は逆に赤字を見込むことにより、前回「未定」として発表しておりました期末配当については「無配」とさせて頂きました。

<不定期専用船事業>

■ドライバルク船

例年 1-3 月は季節的要因により市況は下落傾向となります。昨年 1-3 月には歴史的な低水準を記録したわけですが、今年については中国を主とした鋼材需要が堅調、南米東岸からの穀物出荷も増加傾向であり、全体として市況の下落は限定的であろうと予想しています。この結果通期損益についてはほぼ前回想定並み、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

続きまして油送船ですが、原油船・製品船ともに前回想定の 4Q 市況を若干下方に修正しましたが、通期損益はほぼ前回想定通りで落着く見込みです。一方市況が高騰していた前年度対比では大幅な減益となることは既にご案内の通りです。

■LNG 船・海洋事業

今年度新たに 14 件のプロジェクトが稼働開始し、安定した利益がしっかりと積み上がってきている状況です。

■自動車船

資源国向け荷動きについて、未だ復調の兆しは見られておりません。当社としては引き続き運航効率改善に取り組んでおり、その一環として既に支配船を期初から 4 隻減船していますが、今後の動向によっては更なる減船等も検討していきたいと考えています。通期損益については残念ながら若干の赤字を見込んでいます。

これらの結果、不定期専用船事業合計での通期経常利益は 300 億円と、前回見通し 280 億円から若干ながら上方修正となりました。

<コンテナ船事業>

前回発表時の通期見通し▲440 億円の赤字から今回▲400 億円と、未だ大きな赤字ではありますが上方に修正することができました。燃料油高の影響はあるものの、北米航路、欧州航路での積取増、スポット運賃の堅調な推移に加え、既に大方交渉が終了しつつある欧州航路の年間契約について前年度からの値上げでの落着を反映しているものです。

中国旧正月休暇後には荷動き減少が予想されますが、既に各アライアンスはこれに対応した減便を発表しており、北米航路、欧州航路とも相当のキャパシティー減が予定されています。但し、今回当社の見通し策定にあたっては、3 月に一定程度の賃率下落が

ある前提としております。

また、年間契約の更改状況については、今年度損益への影響は限定的ではあるものの、既に欧州航路の更改は9割方終了し、相当程度の値上げが確定しています。北米航路の契約更改の太宗はもう少し先となりますが、現状から見て、昨年大幅に下がった契約運賃の修復はほぼ間違いなくできるであろうと考えております。

先ほど減損懸念に関してご説明致しました船価の下落とは対照的に、運賃に関しては昨年秋口以降回復基調となってきたわけですが、この背景としては、ここ最近の荷動きの盛り上がりも当然ありますが、それとは別に大きな流れとしては物理的なキャパシティーに関する面と、センチメントの面、二つ考えらえると思います。

キャパシティーについては先ほどご説明しましたようにスクラップが予想以上に進展したこと、また韓進海運破綻により、今でも旧韓進の船60隻（全体キャパシティーの2%に相当）が不稼働となっていること等により、実質的に供給が2015年比あまり増えなかったという状況です。今後まだまだ大型船の竣工を控え、需給ギャップが大幅に改善するまでには時間がかかりますが、ギャップの拡大を抑える効果はあったものと考えられます。

センチメントに関する面として、韓進海運のようなメジャー船社が突然破綻したという事は、お客様サイドにおける衝撃も大きかったと思います。運賃のみを重要視する、というよりも、信用力が高く、顧客へのフォローアップが的確な船社との間で安定的なスペースを確保し、サプライチェーンに支障を生じさせないことに対し、お客様がこれまで以上に重点を置き始めたことも、ひとつの要因であろうと考えております。

コンテナ船事業については、未だ厳しい損益状況ながらも徐々に改善の兆しも見えて来ています。そのようななかで今般当期利益見通しの下方修正に至ったことは大変申し訳なく感じています。現状マーケットで求められていないコンテナ船が増え、これらがスクラップに向かうと同時に、船価マーケットが下落傾向になっていることは否定し難く、今回減損懸念として織り込まざるを得ませんでした。今後1年の間、引き続きコスト削減を推進し、運賃市況回復の追い風を順風で受けとめ、でき得限りの損益改善を果たした上で、新統合会社にしっかりと事業を引き継げるよう努力して参りますので、何卒ご理解のほどお願い申し上げます。

3. 質疑応答

【コンテナ船減損懸念に関して】

Q1) コンテナ船の減損額を予想するにあたって前提となる船価はどのように決めたのか教えて下さい。

A1) 足元のコンテナ船中古船価の気配値は、当社保有船簿価の半分程度で推移している

のが実態です。あくまで気配値であり、今後の動向に注視が必要ですが、今年度末時点の船価動向を確認の上、減損が必要であれば必要な減損額を特別損失として計上します。

- Q2) 減損するかしないか、また減損額は船価動向によって決まると理解していますが、「今後策定する来期予算」にも左右されるとはどのようなことか教えてください。
- A2) 継続的に赤字が発生している事業につき、保有資産を減損するかしないかの判断基準として保有資産の時価に加え、今後の利益計画を加味した将来キャッシュ・フローも考慮する必要があります。その意味で、まだ来期予算は策定していませんが、会計基準上、将来キャッシュ・フローの総額が保有資産の簿価を上回るのであれば、減損は必要なくなることを反映した記述となっています。

【2016 年度通期予想】

- Q1) コンテナ船事業の 2016 年度通期見通しにおいて前回見通しから 40 億円の改善を見込む中、太宗が市況によるものと理解しているが、イールドマネジメント等の採算改善効果による割合はどの程度あるか教えてください。
- A1) 40 億円の改善額のうちおよそ半分が運航効率改善等の自助努力による効果です。
- Q2) 3Q から 4Q にかけてのコンテナ船事業損益と全航路平均運賃指数の推移が合致していないように見えるので、どう理解すればよいか教えてください。
- A2) コンテナ船事業は 3Q から 4Q に悪化しますが、差異の内訳としては、賃率の上昇を燃料価格上昇がほぼ相殺する一方、閑散期による積高減少及び減便に伴うフィーダー費用の増加等が悪化の 3 分の 1 を占めています。加えて約 3 分の 1 が東京本社と連結子会社間の代理店業務委託料の精算によって発生しています。これは会計上 3Q が改善し 4Q がその分悪化するもので、通期では損益に影響はありません。
- Q3) コンテナ船事業の統合関連費用が 3Q までの実績あるいは 4Q の見通しに入っているのか教えてください。
- A3) 統合関連費用としてコンサルティングや調査に関わる費用を今期に計上していません。新会社をまだ設立していないので、それ以外の費用は発生しておりません。
- Q4) 2016 年度通期予想のうち、調整（消去・全社）の項目が前回予想より 40 億円引き上げられていますが、一過性の為替差益によるものか確認させて下さい。
- A4) ご理解の通り、調整（消去・全社）の見通しの引き上げについては、円安に伴う為替差益によるものとお考え下さい。

以上