

第1四半期決算は、主にコンテナ船の荷動きが堅調に推移したことにより、期初の社内想定を上回っての落着となりました。通期見通しに関しては、ドライバルク船及び油送船の市況低下については、これを十分に織り込みつつも、コンテナ船の改善幅がこれを上回ると想定し、前回発表見通しから上期、通期とも上方に修正しております。

1. 2017年度第1四半期決算概要

【概況】

経常利益は58億円と、前年同期から増益となりました。4月末時点での社内の想定比からも若干上振れての落着となりましたが、部門別にはやや斑模様という状況になっています。

【セグメント別】

<ドライバルク船事業>

スポット市況は前年同期に比べて改善してはいますが、依然回復のペースは鈍い状況です。ケープサイズは3月末に一時2万ドルに達しましたが、その後、東豪州で発生したサイクロンの影響が長期化したことなどにより6月は7,000ドル台まで下落し、1Q平均では12,000ドル程度となりました。

パナマックス以下の中小型船市況は、好調な南米東岸出し穀物出荷や、悪天候の影響による各港での滞船増加等によって、4月は全般に堅調に推移しましたが、その後5～6月と弱含みました。6月中旬以降は堅調な石炭・穀物輸送需要が市況を下支えしたものの、平均では7,000ドル台から8,000ドル台の実績となっています。但し、足元の状況と致しましては、中国の石炭輸入の増加や北米メキシコ湾出しの穀物出荷増を背景に9,000ドル近くまで反発しております。

ドライバルク船市況は全般に社内の期初想定を若干下回って推移したものの、構造改革で中小型船の市況エクスポージャーを縮小した結果市況変動の影響が限られていることに加え、ケープサイズを中心とした安定利益計上により、着実に黒字を確保し、前年同期比でも増益となりました。市況の下振れにも関わらず、高採算航海が1Qに前倒して完了したことの影響で、利益は期初社内想定並みの落着となっています。

<エネルギー輸送事業>

■油送船

原油船市況は春先からの不需求期入りに加えて OPEC 減産が十分に浸透し、将来の先高観が薄れたこと、また新造船供給圧力がある一方で、スクラップによる市場からの退出する船がほとんどみられないという状況もあり、期初想定の水準を下回って推移しました。但し原油船での市況エクスポージャーは限られており、ほぼ期初想定並み利益を計上しています。石油製品船市況についても、やはり新造船供給が多く、精油所の定期修繕のシーズン、東西の裁定取引需要減退等が重なった結果、市況は低迷しています。ケミカル船についても、プロダクト船市況低迷の影響を受けたこともありやや苦戦している状況です。

市況が全般に低迷した結果、油送船部門全体としての損益は前年同期から大幅に減益、期初想定からも下振れの落着となりましたが、一方で、メタノール船やシャトルタンカーは安定的に利益を計上しており、また VLCC も長中期契約比率が高く一定の利益を計上できています。

■LNG 船・海洋事業

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

<製品輸送事業>

■コンテナ船事業

北米航路については、往航荷動きが前年同期比 6%と大幅に増加し引き続き過去最高を更新し、当社積取も想定を大きく上回りました。一方で欧州航路に新造大型コンテナ船が投入されたことによるカスケード等の影響により船腹供給も相当量増加したため、需給バランスの大幅な引き締めとはならず、スポット運賃の高値安定までには至っておりません。欧州航路についてもやはり往航荷動きが比較的堅調に推移しています。4-5月2か月間の全体荷動きは前年比 4.5%増となり、5.2%増であった1-3月に引き続き安定した成長ペースを維持、北米と同様に過去最高の荷動きとなっています。当社は今年欧州で大幅にスペースを増やしていますが、年間契約更改時に一定程度の荷量を押さえたこともあり、年初来一貫してほぼ満船で運航してきています。このような状況のもと、欧州向けスポット運賃についても、比較的高値圏にて推移しました。また、特筆すべき事項として、特に欧州航路復航において運賃が想定を大幅に上回って上昇し、採算改善に寄与しています。

昨年から既に黒字化している南米東岸航路往航についても、スポット運賃が高止まっており、着実に利益を計上しています。

これらによって、コンテナ船事業全体としての損益は▲62億円の赤字と、まだまだ大きな損失ではありますが、前年同期比では赤字が半減、また期初社内想定からも上振

れて落ち着いております。

■自動車船

米国向け荷動きが堅調に推移している一方、資源国・新興国向けの荷動き低迷が継続しています。トレードパターンの大きな変化に対応するため、当社はコア船隊を昨年度3隻減船、この1Qでも更に3隻減船し配船効率の向上に努めています。燃料価格安の恩恵もあり、1Qについては前年同期比、期初社内想定比、ともに若干上振れる結果となりました。

<その他>

フェリー・内航 RORO 船事業、関連事業等についてはほぼ期初に想定した通りの落ち着です。関連事業の中核会社であるダイビルも堅調に推移しております。

2. 2017年度通期業績見通し概要

【概況】

前回発表したものから上期・通期とも上方に修正致しました。但し下期については若干ながら下方修正となります。全体としては、ドライバルク船及び油送船市況の低調な推移を想定するものの、これをオフセットし更に上回るコンテナ船の改善を見込む結果の修正となります。為替前提は110円に変更ありませんが、前回350ドルとした燃料油価格前提は第2四半期以降330ドルに変更しています。

【セグメント別】

<ドライバルク船事業>

当初からの想定として「昨年底を打った市況は今後中期的には緩やかに回復していくものの、その回復ペースは緩い」という見通しのもと、今年度市況前提も保守的な見通しとしておりましたが、1Qの市況はそれを下回って推移し、足下もそれほどの強さが見られないことから、全船型の今後の市況前提について下方に修正しました。ケープサイズについてのみ、年末にかけて季節要因による上昇を見込んでいます。

一方、構造改革により特に中小型バルカーの市況エクスポージャーは大幅に縮小しておりますので、経常利益見通しについては通期130億円から115億円へ若干の下方修正、ということになりました。

<エネルギー輸送事業>

■油送船

原油船については、10月下旬から冬場の需要期入りすることから、一定の回復を見込んでいます。但し、足下の市況を勘案し、想定市況については期初のものから下方に修正しました。プロダクト船についても足下市況水準から2Qの市況前提を一部下方修正していますが、これに関しては冬場のヒーティングオイル需要等により、一定程度、下期での市況回復を見込んでいます。

これらの結果油送船部門全体の通期見通しは前回想定から下方修正し、2015年度の市況高騰の余韻が残っていた前年度との対比では大幅な減益となると見込んでいます。

■LNG船・海洋事業

引き続き長期契約からの安定利益を計上し、期初想定通りの利益を上げてくれるものと思います。

<製品輸送事業>

■コンテナ船事業

北米航路は米国の景気動向を注視する必要はあるものの、当面荷動きは堅調に推移すると見込んでいます。欧州航路も15年の荷動き停滞から回復基調が鮮明となっており、特に16年後半から成長ペースが加速しています。欧州経済は緩やかながら当面は拡大を続けると見込み、底堅い荷動きを想定しています。スポット運賃については、7-9月の繁忙期において、アジア出し全トレードで上昇を見込み、その後年末に向け軟化する前提を置いています。

なお、今後の賃率、積取前提については特に2Qにおいて欧州復航の運賃上昇は反映したものの、北米往航、欧州往航とも大幅に上方に修正したわけではありません。一方で、新アライアンス開始によるフィーダーコスト等貨物費の減やイールドマネジメント強化による効果は期初想定より大きく出ることが見込まれるため、今回見通しでそれを反映しております。今回燃料油価格前提を下方に見直したことも改善要因となります。

コスト増としては、2Q以降は7月7日に設立した新統合会社の費用が持分法投資損益に反映されて来ます。これについては期初見通しでもある程度見込んでいましたが、今回見通しでは前回想定より若干大きな金額で織り込みました。

これらの結果、経常利益についての前回想定比較では、上期+50億円、下期が+10億円、通期では+60億円の上方修正となりました。尚、2Qだけでいえば、コンテナ船部門として久しぶりに黒字を見込んでおります。

■自動車船

引き続き減船を行いつつ配船効率の向上に努めます。コア船隊については既に昨年3

隻、今 1Q に 3 隻減船していますが、今年度中に更に 3 隻減船する予定です。荷動きについては、東アフリカ、南アフリカ向け、中南米向け等については下げ止まり、緩やかな回復も期待される状況です。通期見通しについても前回想定からは上方修正をしています。

<その他>

その他の事業については前回から特に大きな修正点はございません。

<配当>

最後に配当につきましては、現段階では前回発表の中間 1 円、期末 1 円、通期 2 円を据え置きとさせて頂きました。(尚、弊社は 10 月に株式併合を予定しておりますが、申し上げました配当額は併合前ベースのものとなります)

3. 質疑応答

【コンテナ船事業】

Q1) コンテナ船事業が 2Q で黒字化した後、下期赤字となる要因として、統合に関する費用の増加が挙げられていますが、その背景を教えてください。

A1) 統合費用増加の背景として特に新しい事情があるわけではなく、新会社設立前に見積もった期初の数字に対して、改めて費用を積み上げていった結果、増加したものです。

Q2) 欧州復航の運賃上昇に言及されていましたが、いつまで継続すると考えているか教えてください。

A2) 欧州復航の賃率上昇は 1Q の業績に大きく寄与していますが、2Q については 1Q の半分程度の改善効果が残る前提としています。

Q3) コンテナ船の北米・欧州往航の運賃について、2Q 以降は大きく上方修正はしていないとのことですが、賃率増減の推移についてイメージを教えてください。

A3) 前回発表時からの比較では、2Q の欧州復航運賃は上方修正していますが、下期については往航・復航とも大きな上方修正は行っていません。運賃の推移に関しては、7~9 月は北米・欧州航路とも需要期にあたるため多少の上昇を見込んでいますが、年末にかけて下がっていくと想定しています。

以上