

全体概況として、まず第3四半期の事業環境は全体的には前回想定した内容から大きくは外れずに推移しました。3Q 損益としては、コンテナ船事業が健闘した他、他部門も含めて 3Q・4Q 間の期ズレの影響が大きかったことから、前回見込んだ社内想定値より上振れて落ち着いています。通期見通しに関しては、市況以外の要因として 3Q に見通し以上に良くなった反動としての要因がいくつかあることから 4Q は赤字を見込んでいたため、通期の経常利益 250 億円については前回から変更していません。

## 1. 2017年度第3四半期決算概要

### 【概況】

経常利益は 345 億円と、前年同期から大幅な増益となりました。昨年度に比べ、特に油送船市況が大きく悪化していますが、コンテナ船事業における改善がこれを大きく上回った結果と言えます。

### 【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、3Q の 3 ヶ月間においては各船型とも堅調に推移し、12 月半ばにはおよそ 4 年ぶりの高値を付けています。ケープサイズは中国国慶節前下落も限定的で、日韓のミルや西豪州シッパーの旺盛な船腹手配やブラジル鉍石価格の回復などを背景に、12 月半ばには日建て 3 万ドルを記録しました。

パナマックス以下の中小型船市況は、中国の党大会前後の石炭輸入鈍化により一時下落したものの、11 月以降は冬場の暖房需要もあり上昇基調で推移しました。

3Q のドライバルク船市況は全般に社内想定も若干上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おり、損益的には概ね想定通りの落ち着となっています。

#### <エネルギー輸送事業>

##### ■油送船

原油船市況は 9 月から上昇基調となり、旺盛な荷動きを受けて 10 月中旬には WS70 を超えるレベルまで伸長しましたが、11 月中旬からは台風による揚地での滞船等の要因が徐々に剥落、加えて 12 月積貨物の荷動きが鈍くなったことから需給環境が悪化し、冬場の繁忙期にも関わらず市況は低水準で推移しました。

プロダクト船も同様に、荒天と冬場需要により一時は上昇したものの、その勢いは弱い状況でした。

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となっていますが、特に原油船については中長期契約をメインとしていること、またメタノール船やシャトルタンカーも安定的に利益を計上しており、想定通りの利益を確保できている状況です。

## ■LNG 船・海洋事業

長期契約により安定的な利益を計上していますが、3Q に予定していた入渠が 4Q になるなどの期ズレの影響により前回想定時から上振れて落着きました。

## <製品輸送事業>

### ■コンテナ船事業

北米航路往航荷動きは比較的堅調で 10-12 月 3 ヶ月では前年比 3.4%増となりました。17 年暦年では 5.4%増で過去最高の荷動きを記録しましたが、船腹供給もほぼ同水準で増加したと見られ、需給引き締めりまでには至りませんでした。欧州航路往航については、10-11 月 2 か月間の荷動きは前年同期比若干減となったものの、11 月までの暦年累計では 4.3%増と北米と同様に過去最高を記録しています。12 月に入ってから荷動きも力強く推移しており、需給も改善しつつある状況です。

2017 年に注目を集めた復航荷動きについてですが、北米では 1-3 月に記録的増加を見せた後は前年比減少の傾向が続いていましたが、10-11 月は徐々に反転して約 4%増となり、中国のスクラップ輸入規制による影響は落ち着いてきているものと思われます。欧州復航についても 10-11 月に 2.2%増、暦年累計でも 5%増と引き続き好調を維持しています。

全体としては賃率、積高ともほぼ想定通りの進捗となっています。欧州航路は当社の 2 万 TEU 型船をはじめ大型船が多数投入されましたが、既存船を他航路に切り替えるカスケーディングもあり全体としてスペースは大きくは増えませんでした。一方、北米航路はカスケーディングの影響を受けたことにより、船腹供給量が増加しました。その結果、欧州航路の運賃レベルは荷動き増加を反映して改善しましたが、北米航路はなかなか運賃が上がらない展開となっています。これに加え、3Q は ONE 社関連費用が当初の見積もりより小さくなったこと、ターミナル等の精算益が発生したこともあり、コンテナ船事業全体での 3Q 損益は前回社内見通しより上振れて落着いた結果、+37 億円と第 2 四半期に続き黒字となりました。

### ■自動車船

中東向け、西アフリカ向けの荷動き低迷が継続しています。一方で、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、今年度に入ってから 3 隻減船し配船効率の向上に努めたこともあり、3Q においては一定の利益を計上しています。

## 2. 2017 年度通期業績見通し概要

### 【概況】

通期経常利益見通しについては申しあげましたように 250 億円から変更しておりません。既に 3Q 累計期間の経常利益は 345 億円に達していますが、4Q はコンテナ船事業での特殊要因や他部門での期ズレ要因等もあり損益悪化を見込むため、全体としても 4Q の 3 ヶ月間は赤字となり、3Q から大きく悪化することとなります。前回見通しにおいても、3Q から 4Q へはある程度の悪化を見込んでいましたが、実際には 3Q が想定よりよくなった一方で、4Q の悪化要因が膨らんだことにより、この差が更に大きくなっている状況です。それら要因についてはセグメント毎にご説明致します。

なお、4Q の為替前提は 110 円と前回予想から修正しておりませんが、燃料油価格前提については足下状況を勘案し 380 ドルに修正しています。

### 【セグメント別】

#### <ドライバルク船事業>

ケープサイズについては例年 1-3 月は閑散期となり市況も一定程度の下落を見ますが、需給環境の安定傾向から昨年比では堅調な推移となるものと見込んでいます。中小型バルカーについても、2 月から 3 月にかけて南米東岸穀物貨の出荷開始も見込まれ、旧正月後は上昇基調になるものと考えて言います。

一方、構造改革による市況エクスポージャーの縮小に加え、既に今年度についてはほとんど契約が決まりフリー船はなくなっている状況ですので、通期業績はほぼ前回想定並み水準としております。

#### <エネルギー輸送事業>

##### ■油送船

原油船については、低市況の影響から VLCC の解撤ペースが上がり 10-15 隻程度となったと見られています。しかしながら、依然として新造船の供給も続くことから、市況が大きく上昇するとは予想しておりません。一方、ドライと同様今年度についてはほぼエクスポージャーも無くなっている状況ですので、損益上は特に大きな変動なく、通期でも一定の利益を確保できると見込みます。

## ■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、下期としてはほぼ前回想定した通りの利益となる予定です。但し、ドック費用等の計上により第4四半期（3ヶ月間）では第3四半期に比べ減益を見込んでいます。

### <製品輸送事業>

## ■コンテナ船事業

アジア出し北米向け、欧州向けとも全般には好調を維持しています。今後2月中旬の旧正月前駆け込み需要に向け積み取り、賃率とも堅調に推移すると見込んでいますが、2月後半以降の市況動向については注意が必要と思われます。

コンテナ船事業損益については4Qに大きく落ち込み、131億円の赤字を見込んでいます。主な要因としては、新統合会社であるONE社にかかわる費用が第4四半期に最大となって発生することが挙げられます。もともとこのようには見ていたのですが、この費用が3Qでは見通しより軽くなった一方で4Qに前回見通しより更に大きく出てくる見込みとしています。これに加え、ONE社が2月からブッキング受け付けを開始することに伴いONE社への要員シフトが一段と進み、当社の営業活動やイールドマネジメントへ影響が出ると考えられることから、主に消席率において若干の悪化を見込むことその他、燃料油価格増加、ターミナル精算金等の差が3Q・4Qで大きく出ていることから、全体としてここに示したような数値となっているものです。

一方通期損益については前回予想から若干の改善を見込んでいます。

## ■自動車船

中東向け・西アフリカ向けは引き続き荷動きの低迷を見込み今後も必要に応じて減船を行いつつ配船効率の向上に努めます。一方、昨年11月末頃から日本出し北米向けの当社積み取りが鈍化しており、これに伴い4Qの3ヶ月間は前四半期に比し損益の大幅な悪化を見込んでいます。

これらの結果、通期損益としては一定の黒字を確保できるものの前回予想は下回る前提としています。

### <関連事業、その他事業、調整（全社・消去）>

関連事業その他においても、それぞれに3Qから4Qでの悪化要因がありますので簡単にご説明します。まず不動産に関しては元々修繕費が第4四半期に大きく計上される予定となっていることなどから、以前からの社内想定において既に第3四半期から第4四半期で損益悪化を見込んでおります。

その他事業、及び調整（全社・消去）においてもそれぞれ第4四半期に損益悪化前提としておりますが、これは第3四半期に政策保有株の配当受取があったこと（その他事業）、

また当社本体の為替差損益につき 3Q は差益計上の一方、4Q は差損計上を見込んでいるものです。

以上ご説明致しました通り、ほぼ全ての開示セグメントにおいてそれぞれの要因から 4Q は前四半期からの悪化を見込むため、全体として 3Q から 4Q にかけて大幅な下落となる見通しとなり、そこを取って見るとややいびつな印象を持たれるかもしれませんが、下期全体として見ればほぼ前回発表時想定の内容に沿った進捗であると言っていいと思います。今回通期の営業損益と経常損益見通しがともに 250 億円となっていますが、これは ONE 社の当期損失の 31%を持分法投資損失として取り込んだことがもっとも大きな要因です。加えて、一部収入に関し、従来は会計上営業外での収益と認識していたものが、営業損益段階の収益へ変更したことも影響しています。

#### < 配当 >

配当につきましては、前回発表の見通しから変更しておりません。中間配当は株式併合前で 1 円を実施済み、期末は株式併合後ベースで 10 円を予定しています。

### 3. コンテナ船事業統合の進捗

最後にコンテナ船事業統合の進捗に関してですが、既にご案内の通り、懸案となっていた南アフリカ当局の認可が今月取得され、これにて新サービス開始に必要な競争法上の承認手続きが全て完了しました。新会社は 2 月からブッキングの受付も開始し、4 月 1 日からの実際のサービス開始に向け、順調に進んでおります。現在新会社にて来年度の損益計画を策定中であり、然るべき段階で皆様にご説明できるものと思います。

### 4. 質疑応答

#### 【コンテナ船事業】

Q1) 3Q にコンテナ船事業の損益が大幅に改善した要因を教えてください。

A1) 運賃や積高は大きく改善していないものの、イールドマネジメントの深化によりコンテナ 1 本当たりのコストが下がったことが挙げられます。

Q2) コンテナ船事業の業績改善は、航路別では大型船が投入された欧州航路の影響が大きいと理解していますが、他の航路の状況についても教えてください。

A2) 前年同期比の航路別損益としては欧州航路は改善、北米航路はやや悪化、当社が得

意としている南米東岸・西岸向けやアフリカ向けを含む南北航路については大幅に改善しています。

Q3) 通期見通しに織り込まれている統合費用は上期決算時点でも織り込んでいましたか。また織り込まれていた場合、今回金額に変更はありますか。

A3) 統合費用という用語の使い方ですが、他社とは定義が異なっている可能性があります。「統合費用」と言った場合、代理店を閉鎖したり割増退職金を支払うことに伴い当社単独で一時的に発生する特別損失のイメージになるため敢えて使用していません。ご説明したのは営業開始前の ONE 社で発生する 2017 年度の損失のうち出資比率の 31%を持分法投資損失として当社が取り込む部分です。この部分は上期決算発表時点でも織り込んでいましたが通期見通しの金額は前回に比べて増えており、また 3Q より 4Q に発生する費用の方が金額は大きくなっています。

Q4) コンテナ船事業の統合会社で発生する費用がまだ不確定なので、4Q を保守的に見た結果、経常利益の通期見通しを前回と同じ 250 億円に据え置いたという理解で合っていますか。

A4) 統合会社で発生する費用が 3Q より 4Q の方が大きいという点以外に、燃料油価格の上昇や、多くの要員が統合会社に移った 2 月以降に集荷営業やコストコントロールへ多少の影響が出ることなどを 4Q に織り込んでいます。

#### 【その他】

Q1) 3Q と 4Q の間の「期ズレ」について、具体的な金額を教えてください。

A1) 期ズレはコンテナ船を除く船種で発生しており、3Q に約 35 億円のプラス、4Q に約 35 億円のマイナスとなっています。

Q2) ドライバルク船事業は 2Q と 3Q はそれぞれ前年同期比減益となっていますが要因を教えてください。

A2) 3 ヶ月間での詳細な分析はありませんが、通期見通しでは前期比で改善しているので何か大きな減益要因があったとは考えていません。

Q2) 自動車船の日本出し北米向けの積み取りが鈍化しているとのことですが、この傾向は今後も続く見通しですか。

A2) 積み取り鈍化は昨年 11 月末頃から見られますが、今年の 3 月頃までは状況は大きく改善しないと見えています。

以上