

1. 2013年度通期決算についての補足説明

【概況】

2013年度は、単年度経営計画“RISE 2013”で掲げてその達成に向け取り組んできました。コンテナ船事業の黒字化が課題として残りましたが、全体としては、「黒字化を実現し、成長軌道への復帰初年度とする」というメインテーマを達成したといえることができます。

【セグメント別 不定期専用船事業】

<ドライバルク船>

長期契約による安定利益を引き続き確保する一方、フリー船の大半を事業改革に伴いシンガポール子会社に移転し、コストを当時の市況並みに引き下げました。移転後1年余りを経て、シンガポールにおける営業基盤を確立し、有利貨物の獲得と配船の効率化に成果を挙げています。

2013年度、ドライバルク船部門は、黒字を回復して大幅な損益改善を達成するとともに、今後に向けて全社業績に確固たる利益貢献を行う体制を再確立することができたと言えます。

<油送船>

原油船：通期平均の世界スケール(WS)は44、日建て備船料換算では\$23,000で、一般的に\$30,000前後と言われる損益分岐点には到達しませんでした。但し、前期とは異なり11月以降の冬場の需要期に損益分岐点を超える水準を持続したこと（これが前回発表時点の見通しからの不定期専用船事業の上振れ要因の一つ）、当社として市況エクスポージャーを減らす一方でプール運航による配船効率化を行ったことにより、前期比で損益は改善しました。

プロダクト船：市況は、期初損益分岐点前後の水準を維持しましたが、6月に下落し、その後は上値の重い展開となりました。こうした中で当社は配船上の工夫により市況を上回る水準の収益をあげましたが、赤字幅の改善は限定的でした。

ケミカル船・LPG船：シンガポールにおける営業・運航の強化と良好な市況により損益改善し、黒字を回復しました。

一方で当社は、2013年度中にメタノール船の長期契約を更改するなど安定利益の確保にも努め、また第4四半期にシンガポール子会社でAFRAMAX等の減損・高船価船売却を実施しました。

以上により油送船部門は、2013年度は残念ながら赤字が残り、5期連続の赤字となりましたが、2014年度の黒字化に向けた目途が立ったといえることができます。

<LNG船>

先に発表した中期経営計画“STEER FOR 2020”の中核となる部門であり、2013年度にも、新規の長期契約の獲得に努めつつ、安定利益により前年度並みの利益を確保しました。

<自動車船>

日本出し往航貨物が伸び悩む中で三国間・復航貨物の積み取り強化し、また運航効率の改善にも努めた結果、増益となりました。

【セグメント別 コンテナ船事業】

円安・燃料価格安のほか、コンテナ船だけでも 200 億円を超えるコスト削減を実施しましたが、これらの効果が運賃の下落によってほぼ失われる形となり、また 6 月に起きたコンテナ船“MOL Comfort”の事故の影響等もあって、前期比で赤字が拡大する結果に終わりました。

四半期ベースの当社全航路平均運賃指数は、2012 年度第 2 四半期の 92 から下がり続けて 2013 年度第 3 四半期に 79 となっていたものを、第 4 四半期には 83 に改善させるという想定を前回発表時点ではしていましたが、結果は 80 でした。この結果、前回発表の通期見通しに比べても赤字が 20 億円拡大する結果となりました。

ただ運賃指数は 80 と一応の反転を見せており、また 3 月中旬以降特に欧米向けで荷動き好調が続き、これを受けて今期に入って 4 月の運賃値上げも成功しています。予断は許しませんが、コンテナ船運賃にも底打ち感が出てきたということは出来ると思います。

【セグメント別 外航海運以外】

フェリー・内航事業は、フェリーの輸送量が、アベノミクスの影響もあって貨物・旅客とも前期を上回ったほか、合理化と配船効率化にも努めた結果、9 億円の増益となりました。

関連事業は、不動産事業を中心に引き続き安定的な利益をあげました。

【コスト削減】

期初通期目標 315 億円に対し、燃料費の節減等で実績が計画を上回り、実績は 340 億円となりました。こうしたコスト削減があってはじめて 549 億円の経常利益を確保し得たということ、改めて申し上げておきたいと思います。

【キャッシュフロー、その他】

2013 年度の営業キャッシュフローは 942 億円、投資キャッシュフローは 1,198 億円でした。当社の場合、短期運用の手元流動性について 1,000 億円を超えるレベルまで積み上げておりますので、このマイナスのキャッシュフロー部分については十分に吸収可能であると判断しております。

最後に、本年 4 月にユーロ市場で発行した 5 億ドルの米ドル建転換社債について、申し添えます。まず、本転換社債は、転換制限条項及び現金決済条項を付けることによって潜在的な希薄化のリスクを極力抑制した設計になっています。また、用途は、中期経営計画の主眼である LNG 船・海洋事業を中心とする設備投資の一部、すなわち全体の投資額に引き当てるというよりも、目先すぐ LNG 船やオフショア設備の竣工までの期間に必要なエクイティの部分に関して、先行き金利高になる可能性があるドル資金をゼロクーポンで手当てしたものです。LNG 船・海洋事業は、投資額そのものは大変大きく見えますが、長期契約をベースにしたプロジェクトですので、これが稼得するキャッシュを以って十分に銀行・金融機関等の資金供与を受けられます。当社のエクイティ部分の利回りをより良くして期間損益を持ち上げることによって、ステークホルダーの皆さんの利益にもなると考え、本転換社債の発行に踏み切ったものです。

2. 2014 年度業績予想についての補足説明

【概況】

3月末に発表した中期経営計画では、経常利益計画・目標を2016年度1,000億円、2019年度1,400億円としました。今回発表の2014年度見通しは経常利益700億円で、前期比150億円の増益です。セグメント別では、不定期専用船事業で21億円の減益、コンテナ船事業で165億円の増益を見込んでいます。

経営環境は必ずしも楽観できる状況ではありませんが、安定利益を生み出すLNG船・海洋事業に積極的に取り組み、将来の安定経営の基盤を固める一方で、緊張感をもってこの利益目標を達成すべくと取り組んでいきます。

【セグメント別 不定期専用船事業】

<ドライバルク船>

ドライバルク船市況は足元では弱含みですが、大型船のCapesizeで言えば、3月後半にブラジルで鉄道・ターミナル機器の不調の影響もあって4月のスポット貨物が少なく、結果的に船腹が太平洋に偏在したため、下げ基調となったものです。5月下旬以降はブラジル出しも復調する見込みで、コロンビア炭の増加も期待できるため市況は好転すると見ており、上期平均で日建てUS\$20,000の前提です。下期は、鉄鉱石サプライヤーの出荷能力拡大などに伴い10-12月に更に市況は上昇、1-3月は季節要因で調整しますが、下期平均で日建てUS\$25,000の市況前提としています。通期ではUS\$22,500となり、前期平均が\$17,100でしたので、増益要因となります。

Panamax以下の中小型船は、シンガポール子会社MOL Bulk Carriers社の扱いが多く、2014年1-12月の実績が当社の2014年度連結決算に反映されます。結果が出ている1-3月期が前年比で比較的好調な市況レベルであったこともあり、通期で改善を見込んでいます。

<油送船>

原油船(VLCC)：西アフリカ・南米産原油の中国・インド向けの荷動きが増加傾向にあり、トンマイルが増加してきています。新造船の供給も、2014年は25隻、2015年は20隻と減少傾向にあります。バラスト水規制対応による老齢船の撤退前倒しも考慮すれば、2014年度は市況回復が期待できます。ワールドスケール(WS)で見ると、2013年度WS47(2014年基準)から2014年度WS50と、3ポイントほど市況が改善する見通しを立てています。

プロダクト船：荷動きは増加が期待できます。一方で予定されている新造船のうち実際にどの程度が竣工してくるかが需給の鍵となります。市況見通しは昨年比若干の上昇を想定する一方で、市況エクスポージャーの圧縮も図っていきます。

LPG船：市況は足元で高騰し、日建て傭船料換算で10万ドルを超えるレベルで推移しています。好調な米国からの輸出を背景に年間を通して市況は底堅く推移すると見込まれ、年平均ではUS\$42,000程度を想定しています。

ケミカル船：2014年のCOAの運賃更改も順調に進んで、黒字基調が定着してきています。

油送船部門全体で、2013年度はわずかに黒字に手が届きませんでした。しかし、2013年度第4四半期にシンガポール子会社において減損処理を行ったことも踏まえ、2014年度は黒字化できると考えています。

<LNG 船>

今年度は、減価償却済みの LNG 船を売却したこと、入渠が比較的集中することや、2016年度以降竣工して長期安定利益に貢献する新造船に向けた船員訓練費用が発生すること等により、前期比では一旦減益になる見込みです。

<自動車船>

日本出しの出荷量は減少する一方で三国間の荷動きは増加しますが、メキシコから北米向けや南米における新しいサービスの立ち上げコストなどがかさみ、前期比で相当程度の減益を予想しています。

【セグメント別 コンテナ船事業】

14,000TEU 型コンテナ船 5 隻の内、最後の 1 隻が 2014 年 4 月に欧州航路に就航しました。その後も 10,000TEU 型コンテナ船 10 隻が今年 7 月から 2016 年にかけて順次就航し、欧州航路、次いで北米西岸航路に投入されて、コンテナ船事業のコスト競争力を高めていきます。

足元の荷動きは、東西航路はほぼ満船で好調に推移しており、4 月・5 月の運賃更改・修復も順調に進んでいます。それでも、年間を通した運賃率の想定は、前期比で全体として横ばい或いは若干下がるくらいの前提にしています。2014 年度は、大型船の投入効果によるユニットコストの削減、G6 アライアンス強化による採算向上により損益改善を図ります。すなわち、マーケットが横ばい程度であれば、2014 年度の損益改善額は達成可能な数字だということです。

また、前期に邦船他社と比較し損益が悪かった原因の一つである南北航路については、西アフリカ航路・南米東岸航路等で合理化を行って、採算の底上げを図ります。

【配当、その他】

配当については、利益計画の達成を前提に中間期 3 円、期末 3 円、通期 6 円を予定しています。

当社配当方針で目安としている配当性向 20%には届きませんが、当期に見込む経常利益のうち 300 億円は、2012 年度に行った事業改革において言えば株主様の資本を使わせて戴いて損益を引き上げたものであり、キャッシュフローの増加を伴いませんので、このことも勘案して配当予定額を計算しています。事業改革で毀損した自己資本を一刻も早く回復し、格付けも引き上げたいと考えておりますので、何卒ご理解を賜りますようお願い申し上げます。

なお、先に発行した転換社債については、現金決済条項などで希薄化リスクを低減する条件を付けています。今後、転換社債も含めエクイティファイナンスにつきましては、既存株主様への影響も勘案し、極めて慎重姿勢であることに変わりはありません。

3. 質疑応答

【不定期専用船事業】

Q1)ドライバルク船の2014年度におけるフリー船の割合について教えてください。

A1)

スライド 14「船隊構成」の中でドライバルク船全体の「市況エクスポージャー」を記載していますが、2015年3月末にかけて削減・縮小の方向で進めていきます。

現在、Capesize は 2 割強、Panamax 以下の中小型船では 6 割強がフリー船になっています。木材チップ船や電力炭船については、長期契約が中心になっております。2014 年度ではこの割合を出来るだけ引き下げよう、高船価船、契約満了の傭船などについては返船を進め、一方では貨物輸送契約を締結して安定利益に寄与する構造に変えていく、というアクションを取っていきます。

Q2) LNG 船における船員訓練費用は、何年くらい発生し続けるのでしょうか。

A2)

新造船が多く竣工してくる 2016 年度ころまで続くと考えています。

Q3)自動車船の新しいサービスに関する立ち上げるコストについて、取り戻すまで何年くらいの期間がかかるのでしょうか。2014 年度に減益を見込んでいるとのことですが、前期の水準に回復するよう、色々な施策を考えているのでしょうか。

A3)

自動車船の新サービスは、日系企業が多く進出しているメキシコから北米向けのサービスの拡充と、南米メルコスール地域での配船を行うものです。立ち上げコストと申しましたが、新しいサービスを立ち上げると当初はなかなか貨物が十分に集まりませんので、そのぶん採算悪化が見込まれるという意味です。自動車船部門の損益は、2012 年度から 2013 年度に増益になりました。2014 年度以降も 2012 年度程度の水準は維持したいと考えており、今後は更に運航効率の改善やコストの合理化等によって利益水準を引き上げていきたいと考えています。

【コンテナ船事業】

Q4) 2014 年度のコンテナ船事業の増益の考え方を教えてください。特に、運賃更改・修復に関する足元の交渉状況も含め、運賃下落リスクは無いのでしょうか。

A4)

説明にもありました通り、足元の運賃が上がることで損益計画の前提とは別となります。2014 年度の損益計画では、運賃修復による増益を含めず、2013 年度よりも運賃が下がるという前提（スライド 13 の全航路平均運賃指数で 1~2 ポイント低下する前提）としています。これによる売り上げ減を、コスト削減や、2013 年度に自動化工事を行っていた北米ターミナルの工事終了による増益効果などによってオフセットし、165 億円の損益改善を図る建付けです。

【キャッシュフロー】

Q5) 短期流動性資金を 1,000 億円強確保したとのことですが、これが適正水準なのか、これから更に積み増すのか、キャッシュに関する考え方を教えてください。

A5)

リーマン・ショック後のように一般に銀行借入れが困難になる状況が再来すると考えているわけではありませんが、船舶への投資を含めキャッシュアウトが想定されますので、2012 年度末に確保していた 1,200 億円相当の短期運用資金の残高レベルは取り敢えず維持し、今後、2014 年度の投資キャッシュフローを見ながら、取り崩すか或いは維持するのかを検討していきたいと考えています。現時点では 1200 億円をすぐにキャッシュ化するという計画はありません。

Q6) スライド 16 に記載された 2014 年度の投資キャッシュフロー 2,200 億円のうち「追加目標分」として積み増しされている部分の内容を教えてください。また、2013 年度では最終的に投資キャッシュフローを圧縮していますので、これも今後圧縮可能なものでしょうか。

A6)

投資キャッシュフローの中の「既決分」(1,150 億円)と「追加目標分」(1,050 億円)の内訳ですが、既決分は既にプロジェクトへの参画が決まっており、キャッシュアウトが計画・予定されている数字の合計です。追加目標分は、現在獲得に向け商談中の、主として LNG 船・海洋事業関係の追加プロジェクトに関する資金需要を最大限に見積もって集計した数字です。この金額をどのように賄うかについては、プロジェクト・ファイナンスの組成等によって財務体質の悪化を防ぐように留意したいと考えています。