

最初に、当社はこの第4四半期に特損1,800億円を伴う構造改革を実施すること、それにより大変遺憾ながら、今年度当期損益は▲1,750億円の赤字となる見込みであることをご報告致します。この構造改革の概要については、後程ご説明致します。

## 1. 2015年度第3四半期決算概要

### 【概況】

9ヶ月累計では経常利益387億円と前年同期比90億円の増益であった一方、3Qの3ヶ月ベースでは109億円と前年同期から▲43億円の減益となりました。コンテナ船市況、ドライバルク市況とも低迷しましたが、前回第2四半期決算発表時(10月30日)の社内想定に対しては、やや上振れの着着です。

コンテナ船については市況低迷により第2四半期から損失は拡大したものの、元々この10~12月市況を相当低い水準に想定していたことに加え、燃料油価格の更なる低下のメリットを享受することができました。また、ドライバルク船については、フリー船の大半がシンガポール子会社による運航で、第3四半期に連結される業績は7~9月実績を反映したものであることにより、前回発表からの変動要因は少なく、第3四半期はまだ若干の黒字を計上しています。その他のセグメントについても、ほぼ想定通りの進捗です。これらに加えて3Qに予定していたドライドックがいくつか4Qに遅れたこともあり、前回想定をやや上回ったものです。また、前回「下期実施予定」としてご説明致しました株式売却について、この3Qに売却益+128億円を計上しております。

## 2. 2015年度 通期業績予想についての説明

### 【概況】

前回予想した経常利益420億円から320億円へと下方修正致しました。第4四半期の3ヶ月についてはドライバルク船市況とコンテナ船市況の過去に例を見ない低迷による影響は避けられず、4Q3ヶ月の経常損益が▲68億円の赤字見通しとなったことにより、通期見通しについて下方修正を余儀なくされました。今年度当期純損益については構造改革費用1,800億円を織り込んだ結果、▲1,750億円の当期損失を見込んでいます。

## 【セグメント別】

### <不定期専用船事業>

#### ■ドライバルク船

市況は当初秋口に期待された季節的要因による持ち直しが全く見られないまま、年が明けてからは中国経済の減速懸念が一段と深まるにつれ、更に底割れする形で低迷を続けています。ケープサイズについては、2015年は解撤隻数（93隻）が竣工隻数（88隻）を上回り隻数はネットで減少しましたが、中国粗鋼生産減少に加え、VALEMAX稼働増による影響、大手シッパーによる寡占進展によるスポットマーケットの不活性化などが市況低迷の要因になったと考えられます。中小型バルカーについては解撤の進展はあったものの新造竣工がこれを上回っており需給の引き締めには繋がっていません。当面は中国旧正月やブラジルの雨季入り等の季節的要因で荷動きの増加が見込めない中、市況改善につながる大きな材料が見つけれず、厳しい状況が続くものと見ています。

かかる状況下、通期業績見通しを大幅に下方修正し、部門としては2012年度以来の赤字に転落する見通しとなりました。

#### ■油送船

原油船は昨年末に高騰した反動から、冬場需要期後に段階的な軟化を見込んでおります。またプロダクト船は米国の旺盛なガソリン需要や原油安にも支えられて底堅く推移するものと予想します。これらの結果、通期業績も前回想定に対して若干の上振れとなりそうですが、残念ながらドライバルクの下振れを打ち消すほどの大きさではありません。

#### ■LNG船・海洋事業

長期契約からの安定収益がメインであり、今年度新たに稼働したLNG船×4隻、FPSO×1基（当社3基目）も当部門の損益に貢献し、前回想定並みの利益を計上する見込みです。

#### ■自動車船

北米・欧州向け荷動きが堅調で、特に北米向けは予想以上に伸びている状況ですが、新興国・産油国向けが引き続き不調となっています。復航・三国間輸送の輸送台数について前回予想からの減少等を織り込んだ他、ドライドックの前倒しによる費用増等により、通期業績は前回想定をやや下回るものと見込んでおります。

## ＜コンテナ船事業＞

期待した旧正月前のピークシーズンにおける荷動きは、残念ながら例年ほどの盛り上がりとはなっていません。北米航路は足下ほぼ満船であり、この状況が旧正月まで継続すると考えますが、需給は例年ほど逼迫した状態とはなってはおりません。欧州航路においては、現状当社スペースは満船となっているものの、他社は消席が低い状況との情報もあり、スポット運賃も年初の値上げがすぐに剥落する事態となっています。運賃水準回復については、旧正月後の閑散期からの荷動き回復度合いが鍵になると考えられます。例年は旧正月前の満船による積み残しによって旧正月後の閑散期の消席率を維持しますが、今年はそういう状況が期待できません。第4四半期についても、燃料油価格下落メリットは享受できるものの、賃率・積取については全体に前回想定よりの悪化を見込んだ他、ターミナル、ロジスティクス事業の取扱量減による下振れを織り込んだ結果、通期業績は前回想定した▲280億円の赤字を更に30億円下方に修正し、▲310億円の赤字見通しとしました。

ロシア、ブラジルを始めとする資源国経済情勢の悪化、中国経済の減速等、荷動き回復が見通し辛い状況下、当社としては引き続き不採算航路合理化と船腹の削減に取り組んで来ました。第2四半期までに決定済みであったものに加え、新たに南米西岸航路(12月)、西アフリカ航路(2月)、豪州航路(2月)においての合理化を決定、一部実行済みです。また、まだ決まったばかりなので本日第一報としてご報告致しますが、当社が欧州航路に次ぐ規模の赤字を計上し、他船社に対する業績劣後の要因の一つとなっている南米東岸航路に関して、現在コンソーシアムを組んでいるマースク、MSCと、航路の合理化で大筋合意に達しました。当社の持つキャパシティーの大幅削減を行います。これについても他社との詳細協議が残っておりますので詳細は申し上げられませんが、2月中には正式に発表できると考えています。

この他、当社がコンテナ船事業において取り組むべき課題として、他社に比べて弱いと認識している営業力の強化、また効率の良い貨物の取り方・コンテナの回し方(所謂イールドマネジメント)の向上があることはこれまでご説明して来た通りです。これらについても本格的取り組みを始めてまだ数ヶ月の段階ではありますが、欧州航路復航の消席大幅向上や、北米航路における空コンテナの回送費減など、既に目に見える成果が出始めています。今後も取り組みとそのモニタリングをしっかりと行っていきます。

## 3. 構造改革

中国経済減速、原油価格の底割れと資源国経済の低迷により、資源ドリブンの世界経済の成長が終焉し、一方で投機的な資金の流入によって実需以上の船舶建造が行われて

きました。2012年に当社が事業改革を実施した当時、需給環境は3年程度で回復すると考えていましたが、事業環境の激変により当面は回復を見込むことは難しいと考え、当第4四半期に約1,800億円の特別損失を伴う構造改革を、コンテナ船とドライバルク船を対象として実施することと致しました。

コンテナ船について、当社航路運営において南北航路の採算悪化が顕著となり、これが他社比較で大きく劣後する業績の要因となっていることに加え、業界全体が直面している欧州航路等での賃率・荷動きの低迷もあり、当社としては5年連続の赤字を計上する事態となりました。これまで当社は個別航路について一部廃止を含む合理化策を鋭意進めて来ましたが、一方、大きな対策が打てずにいた、相対的に高コストとなっている中型コンテナ船を中心に船舶コストを引き下げ、主として南北航路において推し進めている合理化によって余剰が見込まれる船腹を処分する計画です。

ドライバルク船について、当社は2012年度に「事業改革」を実施し、ケープサイズのフリー船一部、及び中小型一般バルカーの大半について、運営をシンガポールに移管すると同時に、船舶コストを当時の先物傭船料並水準に引き下げ競争力のある船隊としました。しかしその後、中国の景気減速に伴う荷動き停滞を受け、バルチック海運指数も過去最低を下回るなど、当時想定した市況水準を大幅に下回る状況が続き、外部環境を考慮しても、2012年度並み市況への早期回復も見込み難い状況となっています。これに対処するため、ケープサイズのフリー船を更に縮減すると同時に、中小型バルカーについてはマーケットでのフリー運航からは撤退し船隊を大幅に縮減した上で、今後は顧客の持つ実際の貨物輸送ニーズにしっかりと応えることに集中して行きたいと考えます。

それぞれの対策実施詳細については、今後詰めていくところであり、本日この場で詳しくご説明する段階には至っておりません。しかしながら、今期に相当の特損を計上する方針を固めた以上、目途としている特損金額規模をご説明するべきであると考え、今回通期業績予想に反映したものです。特損金額については、今回の対象船、これは保有船も傭船もございますが、これらが現在の市況レベルに照らして持っていると考えられる含み損1,800億円を、構造改革に伴って発生し得る最大費用として織り込みました。今後個別対策の詳細について決定次第、開示規則に従って別途発表していく予定です。

また、本来2016年度が最終年度となります中期経営計画「STEER FOR 2020」に関しては、遺憾ながら大幅な修正を行わざるを得ない状況となりました。2016年度に関する事業計画を新たに策定し、然るべきタイミングでご説明致したいと考えております。

## 【配当】

今回の構造改革実行により当期損益は大きな赤字となるものの、経常利益段階では黒字となることを踏まえ、前回発表致しました 1.5 円を据え置きとさせていただきます。この結果中間配当 3.5 円と合わせ、通期配当は 5 円となります。

私のご説明は以上でございますが、今回の特別損失計上によって株主資本を毀損することについては経営一同その責任を重く受け止めると同時に、株主の皆様には大変申し訳ないと感じております。かつて経験したことのない厳しい事業環境が今しばらくは続くかもしれませんが、この構造改革によって当社の船隊はより強く、しなやかなものと生まれ変わります。来年度以降着実に利益を計上し、再度株主資本の充実を図り、また配当によって皆様に還元できるよう、役職員一同決意を新たにしているところでございますので、ご理解のほどよろしくお願い致します。

## 4. 質疑応答

Q1) 構造改革費用 1,800 億円の、ドライバルク船とコンテナ船の比率はどの位ですか。

A1) 精査中ですが、ドライバルクの比重がやや高くなるかを見込んでいます。

Q2) 構造改革の効果に関して、来年度の収支改善効果を教えて下さい。

A2) 相当な規模の効果になると見込みますが、具体的数字については現在精査中ですので、控えさせて下さい。

Q3) 1,800 億円の特損は今期 4Q に計上予定とのことですが、仮に 4Q に全て出来なかった場合、来期にもまたがって発生する可能性はありますか。

A3) 実際の実行は来年度に渡るものもありますが、損失については 4Q に 1,800 億円を計上するということであり、来年度以降に一部を回すことは考えていません。

Q4) ドライバルク船とコンテナ船の処分対象隻数をそれぞれどの程度ですか。

A4) ドライバルク船については中小型船を大幅に縮減し、ケープサイズのフリー船も削減します。コンテナ船は基本的には南北航路を中心とした削減を考えています。

Q5) ドライバルク船の市況エクスポージャーの隻数はどの位ですか。また今回の構造改革で市況エクスポージャーがなくなると理解してよいですか。

A5) ドライバルク船の市況エクスポージャーはケープサイズで 23 隻、中小型船は 90 隻となっていますが、当社定義の市況エクスポージャーは「2 年以上の契約を持っていない」ものであり、今回の「マーケットにおけるフリー運航船」と同義ではな

く、市況エクスポージャー船が全て削減対象となるわけではありません。今後のビジネスモデルとして、直接のお客様ときちんとした貨物輸送契約を結び、その実需に応じていきたいとの考えのもと、最終的な縮減の目標を立てます。計画した縮減については強い決意をもって臨みたいと考えています。

Q6) 今後の財務体質への影響や、本来取り組むべき安定利益積上げへの投資への影響について、どのように考えていますか。

A6) 2015 年期末時点の自己資本、自己資本比率の悪化は避けられませんが、2015 年度を底に 2016 年度に再び回復する経営計画を推進していく決意です。一方、今期は元々投資キャッシュフローが少なかったこともあり、フリーキャッシュフローは構造改革後でもプラスを見込んでいます。それに加え、設備資金の約定償還もあり、2015 年度について有利子負債は増加しない方向です。投資計画は、フリー船に投資をすることはあり得ませんが、2016 年、2017 年より先を見た、成長に向けて戦略的投資は引き続き行っていきます。

Q7) コンテナ船に関して、南北航路の対策と説明がありましたが、欧州航路も引き続き厳しい状況で、対策を打ったところで来期の黒字化は厳しいのではないのでしょうか。

A7) 現有フリートのコストを下げると同時に、航路合理化により発生する余剰船を思い切って処分する、この 2 つの対策が構造改革の内容です。これに、営業強化等により歩留まりを上げていくような方策を組み合わせ、並行して進めていきます。来年度見通しに関しては、相当な改善になるとは考えますが、今後運賃水準等を見極めた上で 2016 年度通期予想として別途発表します。当然のことながら、黒字化に向けて最大限努力をして参ります。

Q8) 1,800 億円の特損現出は経営の大きな意思と考えます。これで過去の負の遺産、つまり、10 年ほど前から投資をして残っていた固定的な割高な費用を全て落とすという認識で良いのでしょうか。

A8) これで含み損を出し切ります。今回の構造改革は、新たな経営環境にきちんと適応できる、その環境の身の丈に合う船隊やコスト構造を実現しようということです。一部を小出しにするということではありません。

以上