



田邊 昌宏 専務執行役員

2015年度業績の評価

2015年度では、円安、燃料油価格下落が進み当社にとって追い風となったことに加え、好調な油送船市況が大きく利益貢献しましたが、特に下期以降にドライバルク船市況とコンテナ運賃市況が史上最低水準で低迷したことから、連結経常利益は362億円と、前期比29%の減益となりました。

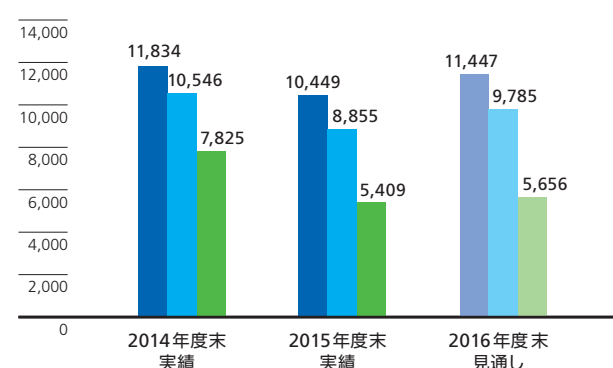
不定期専用船事業では、ドライバルク船のスポット市況がブラジル出し鉄鉱石荷動きの伸び悩みや中国の石炭輸入量減少により低調に推移した一方、油送船スポット市況は原油価格下落に伴う実需の増加や中国戦略備蓄需要などを背景に高い水準で推移しました。加えて、市況の影響を受けにくい長期契約に投入されているドライバルク船・油送船・LNG船からの安定利益は着実に業績に貢献し、これらの結果、前期と同水準となる548億円の経常利益を確保しました。

コンテナ船事業は298億円の経常損失となり、前期から赤字が拡大しました。燃料油価格の下落に加え、年度を通して実施してきた不採算航路の大幅な合理化による損益改善効果があったにもかかわらず、ほぼ全航路にわたる運賃市況低迷の影響が想定以上の損益悪化要因となりました。

「構造改革」後の財務基盤

2015年度末では有利子負債を前年度末11,834億円から1,384億円削減し10,449億円としましたが、「構造改革」実施に伴い、自己資本比率は24%へ低下し、現預金及び現金同等物を差し引いたネットギアリングレシオは164%へ上昇するなど、財務指標は悪化しました。

自己資本 (単位: 億円)



■ 有利子負債 ■ ネット有利子負債*1 ■ 自己資本
*1 有利子負債 - 現金及び現金同等物

2016年度以降、利益の積み上げを通じた自己資本の回復・充実に努めていきます。一方で、LNG船・海洋事業を中心とした将来の長期安定利益を生み出す事業に対しては、引き続き投資を進めていきますが、2017年度以降にはこれまで投資してきたLNG船・海洋事業が収穫期を迎え収益が拡大するため、財務健全性の向上にも貢献するものと考えています。

キャッシュ・フローの状況

2015年度では1,793億円の構造改革費用を計上しましたが、内訳は減損、備船解約金、船舶売却損などになります。減損はキャッシュフローに影響がない一方、備船解約金の実際の支払いは翌年度となること、また、投資済み案件のオフバランス化、プロジェクト・ファイナンスの組成などを進めたことによる資金回収等の結果、当年度のフリーキャッシュフローは大幅なプラスとなりました。

一方、2016年度は、前述の備船解約金の支払いが実行されることなどで営業キャッシュフローが大きく減少し、またLNG船・海洋事業を中心に投資キャッシュフローが増加するため、フリーキャッシュフローはマイナスに転じる見込みです。「構造改革」がキャッシュフローに与える影響は2年間にまたがりませんが、2015・2016年度合計で見た場合ではフリーキャッシュフローは黒字を維持する見通しです。

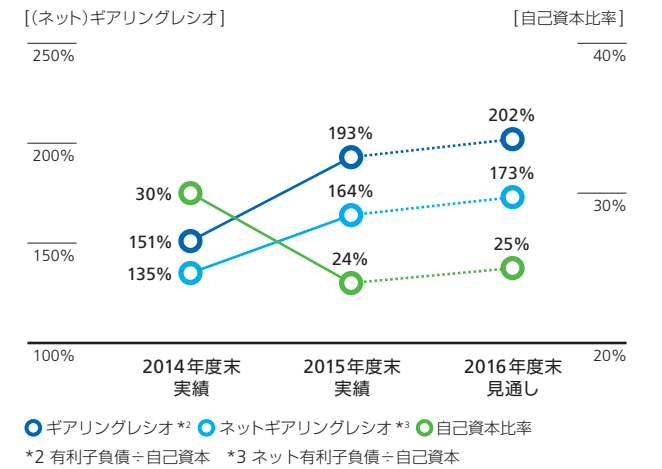
為替、燃料油価格の変動が業績に与える影響(感応度)

為替については、当社業績は主にドル・円為替レートに影響を受けます。海上運賃が主にドル建てであることに加え、当社のコストに円部分が一定程度あるためです。2016年度連結経常損益に対する影響額は、前提としている年間平均レート108円に対し、1円/ドルの変動毎に年間で10億円(円安で損益改善)と試算しています。

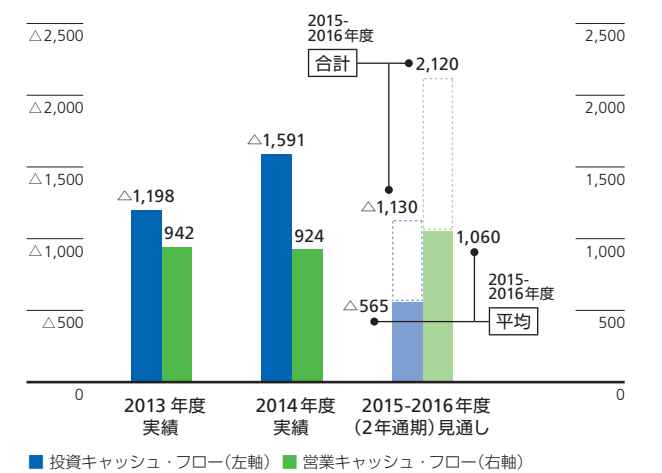
燃料油価格については、同様に前提としている年間平均価格230ドルに対し、1ドルの変動で年間1.7億円の影響(価格低下で損益改善)と期初に試算しています。ただし、当社では燃料油価格の変動影響をコントロールするため、機動的にヘッジを行っており、ヘッジの進捗により燃料油価格変動の影響度も小さくなる可能性があります。

下線の用語については、p18をご参照ください。

ギアリングレシオ/自己資本比率

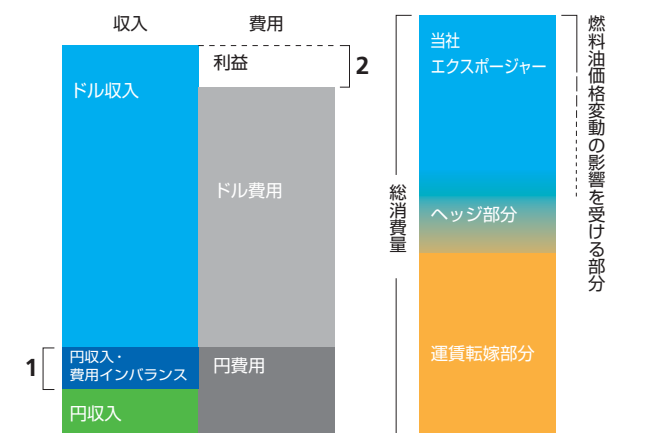


キャッシュ・フロー (単位: 億円)

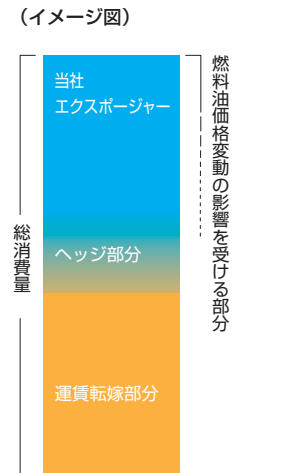


米ドル・円為替変動影響 (イメージ図)

当社為替感応度は1+2により算出



燃料油価格変動影響 (イメージ図)



2016年度業績見通し

連結経常利益200億円(前期比45%減)、当期純利益200億円(前期は1,704億円の損失)を見込んでいます。為替・燃料油価格については108円/ドル、230ドル/トンを前提としています。

不定期専用船事業のうち、ドライバルク船では構造改革実施に伴う損益改善効果が着実に現出し、前期の赤字から黒字転換を見込むものの、スポット市況について前期よりさらなる悪化を見込むほか、円高の影響や高採算長期契約が数件満了するなどの要因もあり、構造改革による効果が一定程度減殺されると見えています。このほか、油送船市況の軟化と自動車船における資源輸出国向け輸送の不調などを織り込んだ結果、不定期専用船事業全体では前期から198億円の減益を予想しています。コンテナ船事業については、構造改革による損益改善効果や、前年度に実行した不採算航路の合理化効果、燃料油価格下落効果などの損益改善要素があるものの、アジア/北米航路を中心とした運賃市況の大幅な下落がこれらを打ち消す形となり、前期比21億円の悪化を予想しています。一方、フェリーや不動産

等その他の部門では改善を見込んだ結果、全社では前期比162億円の減益となる経常利益200億円と予想しています。

セグメント別連結経常損益

(億円)

	2015年度 実績	2016年度 見通し(*)
不定期専用船事業	548	350
コンテナ船事業	△298	△320
フェリー・内航RORO船事業	44	55
関連事業	101	120
その他	35	15
調整(消去・全社)	△69	△20
合計	362	200

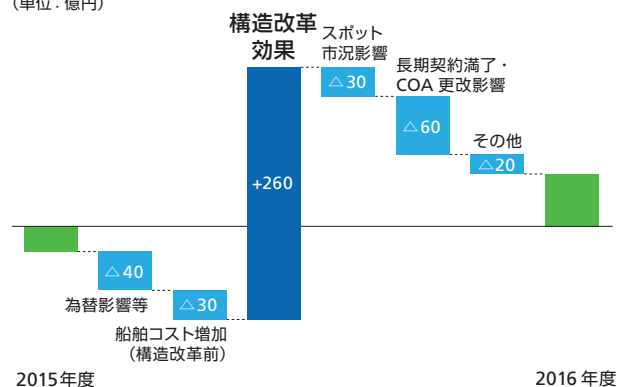
為替	¥120.62/\$	¥108.00/\$
燃料油価格	\$265/MT	\$230/MT

(*)2016年4月末時点

FY2015→FY2016変動要因(構造改革対象部門)

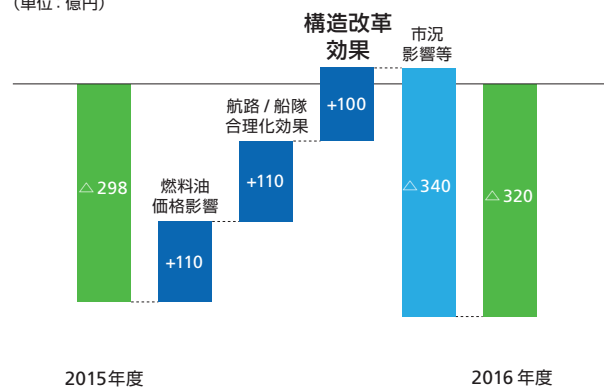
ドライバルク船

(単位: 億円)



コンテナ船

(単位: 億円)



格付けの状況

当社格付けについては、現在、構造改革による財務負担や厳しい事業環境の長期化などを理由に下方圧力がかかっています。格付機関とは従前より緊密に情報交換を行っていますが、今後格付けの回復に向けて利益計画を確実に達成していくとともに、当社の成長戦略とそれに伴う財務体質改善の道筋、時間軸を丁寧に説明していく所存です。

当社は現在、信用力の高い顧客との強固な長期輸送契約をベースとしたLNG船・海洋事業分野を中心に投資を進めています。これらの投資については当社の将来の成長と

長期安定利益の積み上げに資するものとして格付機関からも一定の評価を得ています。プロジェクトの稼働と収益への貢献までに要する期間における財務負担に対しては、積極的なオフバランス化などにより投資キャッシュフローの縮減と有利子負債の抑制を図るなど、必要な投資は継続しつつ財務負担を極力軽減する施策に継続して取り組んでいきます。また、資金調達については、金融機関との良好な関係を通じ、ノウハウや選択肢は多く、プロジェクト・ファイナンスでの資金手当てなど、ベストな方法により行っていきます。



下線の用語については、p18をご参照ください。