

## 1. 2016年度第通期決算概要

### 【概況】

2016年度経常利益は254億円と、前期比▲108億円の減益ではありますが、1月末時点の見通し80億円からは大きく上振れて落ち着きました。コンテナ船で北米航路・欧州航路の積取が好調で、消席率が想定を上回ったことに加え、ドライバルク船の各船型とも市況が想定比では堅調に推移したことが主な要因です。

一方、当期利益につきましては、既に3月末に適時開示しましたが、保有コンテナ船に関する減損額が確定したことに加え、15年度に計上を行ったドライバルク船の構造改革関連費用が適用為替見直しの結果増加したことなどから、1月末時点見通し「損益ゼロ」から、50億円の上振れに留まりました。

### 【セグメント別】

#### <不定期専用船事業>

##### ■ドライバルク船

ケープサイズ市況は中国旧正月による季節的要因で1月中旬から下落したものの、その後堅調な需要を背景に豪州・ブラジルからの鉄鉱石出荷が増加、全体的にセンチメントが好転したこともあり、2月下旬からは再度上昇に転じました。中小型バルカーについても、旧正月明けからマーケットが活発化して、南米東岸積穀物の出荷増や石炭輸送の堅調な需要もあって、一段と高いレベルで推移しました。1月末時点の社内想定からは大幅に上振れて落ち着いています。前年度赤字であった部門ですが、構造改革効果もあり、当社の業績をしっかりと支えてくれる事業に再生しました。

##### ■油送船

一時昨年末に6万ドル程度の高水準をつけたVLCC市況は、年明けから徐々に軟化しました。冬場ピークシーズンを抜けたことに加え、1-3月で18隻の新造船が竣工した一方、老齢船撤退が進んでいないこと、OPEC減産による中東積み貨物の荷動き鈍化も需給緩和の要因となったと考えています。

プロダクト船については、冬場シーズンを終えたことに加え長距離トレードの荷動きが鈍かったこともあり、市況は伸び悩みました。

## ■LNG 船・海洋事業

長期契約により安定的な利益を計上しており、ほぼ想定通りです。

## ■自動車船

自動車船については、既に今期何度かご説明したような状況が変わっておりません。即ち、米国・欧州向け荷動きは堅調に推移している一方、資源価格安の影響から中近東や西アフリカ等、資源国向けの荷動き低迷が続いています。トレードパターンの変化に対応して、当社はいち早く支配船の減船に着手し、同時に北米向け荷動き増には片道での傭船を活用しバラスト航海の増加を回避する等、運航効率改善に取り組んでいます。1月末時点では若干の赤字になると見込んだ自動車船の通期業績ですが、最終的には若干ですが黒字での着落となりました。何れにしても前年度からは大幅な損益悪化とはなりません。

不定期専用船事業をサマライズしますと、ドライバルクは前年度赤字から大幅改善、一方油送船は前年度の好調な業績からは軟化して大幅減益、加えて自動車船が大幅に悪化したことにより、経常利益合計は 390 億円と、前年から▲158 億円の大幅減益となりましたが、前回発表時からはそれぞれの部門が一定程度想定を上回った結果、合計としては大きく上振れて着落しました。

## <コンテナ船事業>

運賃市況については、旧正月明けの閑散期において昨年のような運賃崩落は発生せず、底値をキープしながら荷量回復を待つ展開となりました。全体として 1-3 月の運賃市況は前回想定に近い水準での推移となりました。

コンテナ船の通期業績が大幅に上振れての着落となった背景は主に積取が好調であったことにあります。北米航路往航については、旧正月の影響により月毎の山谷はあったものの、以前過去最高の荷量ペースを維持しています。欧州航路往航についても前年を上回っていると見られ、ここ数ヶ月は一貫して満船が継続している状況です。また、特に北米航路においては復航での積取も好調で、往復インバランス縮小による空コンテナ回送費削減にも貢献しています。貨物費削減という意味では従来から取り組んでいるイールドマネジメントの効果も想定を上回って出て来ており、2016 年度通期では 95 億円の損益改善効果があったと見ています。

これらの結果、通期では▲328 億円の赤字と、いまだ大きな損失ですが、前回見通し時点での▲400 億円の赤字からは大きく上振れての着落となりました。

その他の事業については前回見通しから特筆すべき点はなく、本日は省略させて頂き

ます。配当につきましては、上期当期利益が 160 億円の黒字となったことから 2 円の中間配当を行いました。下期は当期損失となりましたため、期末配当については「無配」とさせていただきます。

## 2. 2017 年度通期業績見通し概要

### 【概況】

今期の通期経常利益見通しは 220 億円と、前期から若干の減益を見込んでおります。コンテナ船事業は足下の堅調な積取・運賃により一定の改善を見込むものの、今期もやや軟調を見込む油送船の減益幅が大きく、これに燃料油高影響もあり、全体としては前期を上回る利益を期待できるまでにはなっておりません。

当期利益については 100 億円を見込みます。配当については、当面の配当性向 20% をガイドラインとしておりますので、中間 1 円、期末 1 円で通期 2 円を予定しております。

### 【セグメント別】

今年度から業績開示セグメントを変更しております。ドライバルク船のビジネスモデル変革を推し進めると同時に、多様化するお客様のニーズに対応することを目的として、既に昨年 4 月に「ドライバルク営業本部」と「エネルギー輸送営業本部」を設置していましたが、新たに今年 4 月に「製品輸送営業本部」を設置し、この分野でも「One MOL」としての部門横断での営業を推進する体制を整えたことにより、当社の既存の海運事業は三営業本部制にまとめられることになりました。開示セグメントもこれに沿った形としましたが、「製品輸送営業本部」に含まれるコンテナ船事業については、今後事業統合とそれによる損益大幅改善を図っていくため、皆様へのご説明をこれまでと同様に行っていくべく、個別数値を内数にて開示しております。

### <ドライバルク船事業>

市況は総じて昨年前半を底として回復基調にあり、今後数年間にわたり新造供給も大きくないことから、需給改善傾向は続くと思われませんが、現状での需給ギャップを解消するにはある程度の時間が必要である、と考えています。今期の市況見込みについても、前期比では改善となるものの、本格的回復までは見込んでおりません。

一方、長期契約からの安定利益については着実に計上し、全体では前期から若干の増益となる 130 億円の経常利益を見込んでいます。

### <エネルギー輸送事業>

油送船については前々期に高騰した市況の好影響がまだ残っていた前期からさらに大幅な減益を予想しています。VLCC、プロダクト船ではまだ新造供給圧力が強く、需給改善は見込み難い状況です。尚、後ほどご説明する新経営計画でも重点分野としているケミカル船は、プロダクト船市況の影響を受け減益とはなるものの、貨物の7割を1年以上の数量輸送契約で押さえていることより、連結利益に貢献してくれています。

LNG 船・海洋事業、石炭船については長期契約がメインであり、引き続き安定した利益計上を見込んでいます。

これらの結果、エネルギー輸送事業全体としては、前年比で大幅な減益となるものの、経常利益は160億円を確保する見通しです。

### <製品輸送事業>

自動車船については、前期損益悪化の要因、即ち資源国向けの荷動きが低迷している状況が今年度はまだ改善しないとの前提です。当社としてはこれに対応して既に前期にコア船隊を4隻減船していますが、今期も更に減船を進めるとともに、運航効率向上に努めます。

コンテナ船事業については、全体として荷動きは年初の想定を上回る基調で推移しており、第3者調査機関においても2017年の荷動き見通しを上方修正する動きが出て来ています。実際に当社の足下の北米、欧州航路の積取、消席率は非常に堅調です。この好調な荷動きがもう少し続けば、夏場のピークシーズンまでスポット運賃水準が崩れることはなく、ピークシーズン入りで一段高となることも見込まれます。従い、上期については見通しを大きく下回ることはないだろうと考えています。欧州航路の年間契約更改は大幅値上げで落ち着きましたが、5月に太宗が更改される北米航路においても一定の値上げがなされ、これらも収益増に寄与します。

昨年2月に大幅な航路合理化を行った南米東岸航路については、すでに前期に黒字化を達成しましたが、今期についても固い利益を計上するものと見込んでおります。また、イールドマネジメントについても着実に効果が出てきていることを実感しております。

これらの結果、コンテナ船事業としてはまだ大きな損失が残るものの、前期比では大幅改善を見込んでいます。懸念されるのは燃料油価格であります。現時点では足元の価格よりも保守的な見通しを置いております。

## 3. 質疑応答

### 【コンテナ船事業】

Q1) コンテナ船事業について、2016年度に南米東岸向け航路が黒字化したにもかかわらず

らず、2017年度の見通しが▲215億円の赤字と、邦船他社との差が埋まってい  
ないのはなぜか教えてください。

A1) 見通し策定において各社が置いている前提にもよりますが、当社前提においては、  
主要航路である東西航路の運賃・荷動き動向は足下堅調ではあるものの、2017年  
度を通して見た場合、大きな改善は織り込まず慎重に見ています。加えて、燃料油  
価格の前提を前期比で高く置いております。

Q2) 7月に設立されるコンテナ船事業統合会社に関連する収支が2017年度の業績見通  
しに織り込まれているか教えてください。

A2) 統合会社設立に伴う費用につき、2017年度に費用処理すべきものを見積もったう  
えで業績見通しに織り込んでおります。

### 【油送船市況見通し】

Q1) 油送船について過去の採算性の高い中長期契約が切れた結果、2017年度は前期比  
悪化という説明は理解できますが、プロダクト船やケミカル船を含めて市況そのも  
のが前期比悪化するとみているのか教えてください。

A1) 油送船市況は船種によって異なりますが、全体としては2015年度をピークに2016  
年度は下落し、2017年度も回復の兆しは足元出てきておりません。そのため個々  
の船種の市況前提、損益も保守的に見えています。船腹需給の観点からこの市況低迷  
はしばらく解消しないと考えており、油送船部門としては日本の油社を中心に長期  
契約が期待できる VLCC や、当社の競争力が高いメタノール船・ケミカル船に集  
中する一方、プロダクト船や VLCC 以外の原油船については引き続き規模を少し  
ずつ縮小していく方針です。

以上