

# 2017年3月期 第2四半期決算説明会

2016年10月31日

# 目次

<b>1. 2017年3月期 第2四半期決算概要</b>	<b>p.3-6</b>
<b>2. 2017年3月期 通期業績予想</b>	<b>p.7-10</b>
<b>3. セグメント別状況</b>	<b>p.11-16</b>
<b>4. 財務状況</b>	<b>p.17</b>
<b>5. 運航船舶</b>	<b>p.18</b>
<b>6. 中期経営計画について</b>	<b>p.19</b>
<b>7. 減損損失及び契約損失引当金計上の概要</b>	<b>p.20</b>

# 1. 2017年3月期第2四半期決算概要

- ▶ 対前年同期比： ほぼ全てのセグメントで減収減益
  - 定期船 供給過剰状態の継続によりコンテナ運賃市況は低迷するも、スポット運賃は緩やかながら回復傾向  
2 Qにおいて韓国船社に対する債権につき貸倒引当金を計上するも、スポット運賃上昇・積高増加等により吸収
  - 航空運送 前期1 Qにあった緊急輸送需要の剥落に伴う輸送量減少、Yieldの低迷、円高の影響もあり厳しい状況
  - 物流 航空貨物事業は取扱量は増加するも仕入れコストが高止まり  
海上貨物事業、ロジスティクス事業は順調
  - 不定期専用船
    - ドライバルク部門 解撤は進むも需給ギャップの大幅な改善には至らず、厳しい市況が続く
    - リキッド部門 新造船の竣工が多く市況は軟化
    - 自動車輸送部門 新興国や資源国向けを中心に輸送台数減少
  - 営業外利益(Net)減少 円高により為替差損が拡大
  - 特別損失 減損損失及び契約損失引当金 計約2,000億円を計上  
(コンテナ船 約1,035億円、ドライバルカー 約855億円、貨物航空機 約110億円)

- ▶ 運賃市況の低迷及び円高の進行に加え、減損損失の計上もあり、前年同期比で大幅な減収減益

(億円)	16/3期							17/3期			上期増減
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	2Q	上期	
売上高	5,887	6,095	11,982	5,683	5,056	10,740	22,723	4,707	4,578	9,285	▲2,697
営業損益	174	211	386	85	17	103	489	▲109	▲115	▲224	▲610
経常損益	215	212	427	133	40	173	600	▲99	▲136	▲236	▲663
親会社株主に 帰属する 当期純利益	430	117	547	▲319	▲45	▲365	182	▲127	▲2,190	▲2,318	▲2,865
為替レート	¥ 120.97	¥ 122.56	¥ 121.76	¥ 121.23	¥ 118.37	¥ 119.80	¥ 120.78	¥ 111.12	¥ 103.50	¥ 107.31	- ¥ 14.45
燃料油価格	\$ 357.71	\$ 349.69	\$ 353.70	\$ 276.00	\$ 211.22	\$ 243.61	\$ 298.66	\$ 192.62	\$ 238.71	\$ 215.67	- \$ 138.03

# 前年同期比較（セグメント別）

2Q決算



事業セグメント (億円)	16/3期							17/3期			上期 増減	
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	2Q	上期		
一般貨物輸送事業	定期船	1,841	1,940	3,782	1,686	1,594	3,280	7,063	1,414	1,391	2,805	▲976
		39	38	78	▲69	▲11	▲81	▲3	▲88	▲64	▲153	▲231
	航空運送	246	242	489	238	183	421	911	190	194	385	▲104
		8	1	9	12	▲6	5	15	▲19	▲14	▲34	▲44
	物流	1,234	1,260	2,495	1,299	1,170	2,469	4,965	1,138	1,119	2,258	▲236
	23	37	60	41	16	58	118	21	24	46	▲13	
(単純合計)	3,323	3,443	6,767	3,224	2,947	6,172	12,939	2,743	2,706	5,449	▲1,318	
	71	77	148	▲15	▲1	▲17	131	▲86	▲54	▲141	▲290	
不定期専用船	2,375	2,456	4,831	2,269	1,921	4,191	9,022	1,801	1,696	3,498	▲1,333	
	144	128	272	137	56	193	465	▲8	▲85	▲94	▲366	
その他事業	不動産	23	25	48	24	24	49	97	24	24	48	0
		7	9	17	8	7	16	33	9	9	18	1
その他	378	386	765	365	339	705	1,470	320	345	666	▲98	
	▲1	2	0	8	▲9	▲1	0	▲6	1	▲5	▲5	
消去・全社	▲213	▲216	▲429	▲200	▲177	▲377	▲807	▲182	▲193	▲376	53	
	▲5	▲6	▲11	▲5	▲12	▲18	▲29	▲7	▲7	▲14	▲2	
連結	5,887	6,095	11,982	5,683	5,056	10,740	22,723	4,707	4,578	9,285	▲2,697	
	215	212	427	133	40	173	600	▲99	▲136	▲236	▲663	

※（上段）売上高（下段）経常損益

- 定期船は、前年同期比では積高減少、運賃下落となったが、2Qに入り共に回復傾向
- 不定期専用船は、ドライ市況の低迷に加え、タンカー市況も軟化し、自動車輸送台数も減少した

- ▶ 海運市況が低迷するなか、燃料油安効果を上回る円高も加わった

(億円)

円高	▲36	今期 107.31円/\$, 14.45円の円高
燃料油安	76	今期 \$215.67/MT, \$138.03の下落
海運市況変動等	▲629	
コスト削減	49	
為替差損	▲69	
その他	▲54	
合計	▲663	

- ▶ 経常利益、当期利益ともに 前回予想から下方修正
  
- ▶ 下期も引続き厳しい状況が続くも、市況は既に大底を打ち緩やかな回復傾向にあり、業績は下期以降反転を見込む
  - 定期船 積高・運賃ともに2Q以降の緩やかな回復基調が下期も続く見込なるも、前回予想時の想定には届かない見込み
  - 航空運送 需給悪化に伴うYield下落と円高で厳しい状況が続いており、Yield前提を引下げ3Qに入り、荷況は旺盛でYieldは回復傾向
  - 不定期専用船
    - ドライバルク部門 解撤は進むも需給の大幅な改善に至らず、市況の回復は想定よりも緩やか下期の市況前提を引き下げ
    - リキッド部門 新造船の竣工が多く市況は軟化し、石油製品船では市況が想定を大きく下回る
    - 自動車輸送部門 新興国、資源国向けを中心に想定以上に需要が伸び悩み、輸送台数前提を引き下げ
  
- ▶ 配当 大幅な当期損失見込みに鑑み、中間及び期末配当につき無配を予定
- ▶ 為替レート・燃料油価格の下期（3・4Q）前提及び経常利益に対する感応度
  - 為替レート : ¥100.00/\$ 1円の円安で約3.5億円/年の増益
  - 燃料油価格 : \$310.00/MT \$10/MTの燃料油価格下落で約12億円/年の増益

# 通期業績予想 (サマリー)

業績予想



▶ 引き続き厳しい状況が続くも、業績は下期以降反転を見込む

(億円)	16/3期 (実績)				通期	17/3期 (予想)			通期 増減	前回 予想比 (通期)	
	上期		下期			上期(実)		下期			通期
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q				
売上高	11,982		10,740		22,723	9,285		9,365	18,650	▲4,073	▲1,270
	5,887	6,095	5,683	5,056		4,707	4,578				
営業損益	386		103		489	▲224		▲30	▲255	▲744	▲255
	174	211	85	17		▲109	▲115				
経常損益	427		173		600	▲236		▲24	▲260	▲860	▲310
	215	212	133	40		▲99	▲136				
親会社株主に 帰属する 当期純利益	547		▲365		182	▲2,318		▲132	▲2,450	▲2,632	▲2,300
	430	117	▲319	▲45		▲127	▲2,190				

為替レート	¥120.97	¥122.56	¥121.23	¥118.37	¥120.78	¥111.12	¥103.50	¥100.00	¥103.66	-¥17.12
燃料油価格	\$357.71	\$349.69	\$276.00	\$211.22	\$298.66	\$192.62	\$238.71	\$310.00	\$262.83	-\$35.83

▶ 経常利益に対する感応度

為替レート : 1円の円安で約3.5億円/年の増益

燃料油価格 : \$10/MTの燃料油価格下落で約12億円/年の増益

▶ 配当 : 無配を予定



# 通期業績予想 (セグメント別)

業績予想



事業セグメント (億円)	16/3期 (実績)					17/3期 (予想)					通期 増減	
	1Q	2Q	上期	下期	通期	1Q	2Q	上期(実)	下期	通期		
一般貨物輸送事業	定期船	1,841	1,940	3,782	3,280	7,063	1,414	1,391	2,805	2,875	5,680	▲1,383
		39	38	78	▲81	▲3	▲88	▲64	▲153	▲17	▲170	▲167
	航空運送	246	242	489	421	911	190	194	385	405	790	▲121
		8	1	9	5	15	▲19	▲14	▲34	▲15	▲50	▲65
	物流	1,234	1,260	2,495	2,469	4,965	1,138	1,119	2,258	2,312	4,570	▲395
	23	37	60	58	118	21	24	46	64	110	▲8	
(単純合計)	3,323	3,443	6,767	6,172	12,939	2,743	2,706	5,449	5,592	11,040	▲1,899	
	71	77	148	▲17	131	▲86	▲54	▲141	32	▲110	▲241	
不定期専用船	2,375	2,456	4,831	4,191	9,022	1,801	1,696	3,498	3,412	6,910	▲2,112	
	144	128	272	193	465	▲8	▲85	▲94	▲61	▲155	▲620	
不動産		23	25	48	49	97	24	24	48	52	100	3
		7	9	17	16	33	9	9	18	17	35	2
その他		378	386	765	705	1,470	320	345	666	684	1,350	▲120
		▲1	2	0	▲1	0	▲6	1	▲5	5	0	0
消去・全社		▲213	▲216	▲429	▲377	▲807	▲182	▲193	▲376	▲374	▲750	57
		▲5	▲6	▲11	▲18	▲29	▲7	▲7	▲14	▲16	▲30	▲1
連結		5,887	6,095	11,982	10,740	22,723	4,707	4,578	9,285	9,365	18,650	▲4,073
		215	212	427	173	600	▲99	▲136	▲236	▲24	▲260	▲860

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

- 定期船は、前年比較でのコンテナ運賃下落を主因に減益を見込む
- 物流事業も減益を見込むが比較的順調
- 不定期専用船は、前年比でのタンカー市況軟化、LNG船での一時収益の剥落、自動車輸送台数の減少などにより減益を見込む

# 通期業績予想 (セグメント別・前回今回予想比較)

業績予想



事業セグメント (億円)	前回予想			今回予想			前回予想差			
	上期	下期	通期	上期(実)	下期	通期	上期	下期	通期	
一般貨物輸送事業	定期船	2,940 ▲160	3,070 10	6,010 ▲150	2,805 ▲153	2,875 ▲17	5,680 ▲170	▲135 7	▲195 ▲27	▲330 ▲20
	航空運送	393 ▲32	427 12	820 ▲20	385 ▲34	405 ▲15	790 ▲50	▲8 ▲2	▲22 ▲27	▲30 ▲30
	物流	2,460 50	2,500 70	4,960 120	2,258 46	2,312 64	4,570 110	▲202 ▲4	▲188 ▲6	▲390 ▲10
	(単純合計)	5,794 ▲142	5,997 92	11,790 ▲50	5,449 ▲141	5,592 32	11,040 ▲110	▲345 1	▲405 ▲60	▲750 ▲60
不定期専用船	3,550 ▲32	3,795 117	7,345 85	3,498 ▲94	3,412 ▲61	6,910 ▲155	▲52 ▲62	▲383 ▲178	▲435 ▲240	
その他事業	不動産	48 18	47 17	95 35	48 18	52 17	100 35	0 0	5 0	5 0
	その他	695 2	755 8	1,450 10	666 ▲5	684 5	1,350 0	▲29 ▲7	▲71 ▲3	▲100 ▲10
消去・全社	▲372 ▲15	▲388 ▲15	▲760 ▲30	▲376 ▲14	▲374 ▲16	▲750 ▲30	▲4 1	14 ▲1	10 0	
連結	9,715 ▲170	10,205 220	19,920 50	9,285 ▲236	9,365 ▲24	18,650 ▲260	▲430 ▲66	▲840 ▲244	▲1,270 ▲310	

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

- 為替差損の発生とタンカー市況の軟化により、上期の業績は前回予想を下回る
- 下期は市況の緩やかな回復等による業績の反転を見込むも、前回予想比では下方修正

#### ▶ 定期船事業

北米 緩やかな回復基調にあった運賃は、韓国船社の破綻による一時的なスペースの逼迫により上昇したが、未だ十分な回復には至っていない

運賃の緩やかな回復傾向を見込む下期も、引き続き積極的な貨物の取り込みを図る

欧州 継続的な減便の効果、運賃修復機運の高まり、顧客による船社の選別の動きもあり、引き続き運賃の緩やかな回復基調を見込む

#### ▶ 航空運送事業

輸送量の増加による収益改善効果を上回るYieldの低迷が続く

国慶節明けの荷況は旺盛でYieldも回復傾向にあり、引き続き輸送量の増加を図る

#### ▶ 不定期専用船事業

##### ドライバルク部門

史上最低水準の市況からの回復途上にあるが、回復のペースは緩やか

##### リキッド部門

VLCCをはじめ新造船の竣工が多く、石油製品タンカーでの東西価格差を利用した裁定取引の減少もあり、市況前提を前回から引き下げ

##### 自動車輸送部門

資源価格の低迷を背景とした、資源国、新興国向けを中心とした輸送需要の伸び悩みの継続を受け、下期の輸送台数前提を引き下げ

### ▶ 1. 定期船事業 – コンテナ船 :

輸送量・消席率 (1,000TEU)		16/3期(実績)				通期	17/3期(予想)			
		上期		下期			上期(実)		下期	通期
		1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q		
アジア →北米	輸送量 ( )は前回予想値	189	213	191	175	769	175	220	452	848
		(392)		(408)		(801)				
アジア →北米	消席率 ( )は前回予想値	93%	94%	91%	87%	91%	80%	92%	92%	89%
		(88%)		(90%)		(89%)				
アジア →欧州	輸送量 ( )は前回予想値	124	140	123	121	508	117	128	242	487
		(241)		(270)		(512)				
アジア →欧州	消席率 ( )は前回予想値	85%	98%	97%	92%	93%	91%	95%	95%	94%
		(92%)		(95%)		(94%)				

運賃推移 (指数表示 09/3期 1Q=100)		16/3期(実績)				通期	17/3期(予想)			
		上期		下期			上期(実)		下期	通期
		1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q		
アジア→北米 ( )は前回予想値		89	87	83	81	85	74	69	71	71
		(73)		(74)		(73)				
アジア→欧州 ( )は前回予想値		58	54	48	49	52	42	46	48	46
		(44)		(49)		(46)				

### ▶ 2. 航空運送事業 (NCA)

	16/3期(実績)				通期	17/3期(予想)				前回予想比 (通期)
	上期		下期			上期(実)		下期	通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q			
<b>売上高(億円)</b>	489		421		911	385		405	790	▲30
	246	242	238	183		190	194			
<b>経常損益(億円)</b>	9		5		15	▲34		▲15	▲50	▲30
	8	1	12	▲6		▲19	▲14			
<b>輸送重量 千トン</b>	244		217		461	246		248	495	13
	122	122	115	101		118	129			
<b>輸送量(RTK) 百万トンキロ</b>	1,513		1,353		2,866	1,493		1,518	3,010	28
	761	752	721	632		719	773			
<b>供給量(ATK) 百万トンキロ</b>	2,135		2,035		4,170	2,210		2,238	4,448	95
	1,048	1,087	1,052	982		1,080	1,130			
<b>YIELD指数 09/3期 1Q=100</b>	92		88		90	72		74	74	▲4
	94	91	95	79		74	71			
<b>MOPS(ジェット燃料) US\$ per bbl</b>	\$68		\$48		\$58	\$54		\$60	\$57	▲2
	\$75	\$61	\$55	\$42		\$54	\$54			

- 前回予想を上回る輸送量を確保する見込みなるも、Yield前提を前回想定から引き下げ

### ▶ 3. 物流事業

	16/3期(実績)					17/3期(予想)				前回 予想比 (通期)
	上期		下期		通期	上期(実)		下期	通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q			
売上高(億円)	2,495		2,469		4,965	2,258		2,312	4,570	▲390
	1,234	1,260	1,299	1,170		1,138	1,119			
経常損益(億円)	60		58		118	46		64	110	▲10
	23	37	41	16		21	24			

- 海上貨物事業、ロジスティクス事業を中心に比較的順調な推移を見込む

## ▶ 4. 不定期専用船事業 - 1) ドライバルカー・タンカー市況動向：

	16/3期(実績)					17/3期(予想)				前回予想 (通期)
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q(実)	2Q(実)	下期	通期	
ドライバルカー										
BDI	632	974	640	359	649	610	736	741	708	800
Cape (5TC)	5,784	12,647	8,076	2,728	7,309	6,684	8,080	9,000	8,191	9,546
Panamax (Pac)	4,650	6,601	4,258	3,116	4,656	4,546	5,743	6,000	5,572	6,012
Handymax (Pac)	6,058	6,700	5,204	3,523	5,371	4,836	6,509	6,500	6,086	5,959
Handy (Pac)	4,618	4,838	4,302	3,317	4,269	3,951	5,755	5,250	5,052	4,988
タンカー										
VLCC	62,411	54,951	87,296	57,956	65,653	43,686	19,549	37,500	34,559	39,672

※ ドライバルク船型別市況 (スポット傭船料) 5TC = 5航路平均、Pac = 太平洋ラウンド 単位 = \$/day

- ドライバルカー： 市況の回復は緩やかなペースにとどまる
- タンカー： VLCC市況は新造船の竣工に伴い2Qで大きく軟化するも下期は概ね想定通りの水準を見込む

### ▶ 4. 不定期専用船事業 - 2) 自動車船 :

	16/3期(実績)					17/3期 (予想)				前回予想比 (通期)
	上期		下期		通期	上期(実)		下期	通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q			
<b>輸送台数 (万台)</b>	188		182		370	167		169	336	▲7
	94	94	98	84		84	83			
<b>前年同期比</b>	2%		0%		1%	▲11%		▲7%	▲9%	▲2%
	1%	4%	5%	▲6%		▲11%	▲11%			

- ▶ 新興国や資源国向けを中心とする輸送台数の伸び悩みが続く  
下期の輸送台数を前回予想から引き下げ



## 4. 財務状況

	15/3期末 (実績)	16/3期末 (実績)	16/9期末 (実績)	17/3期末 (今回予想)	17/3期末 (前回予想)
有利子負債 (億円)	10,983	9,405	9,490	10,000	10,000
自己資本 (億円)	8,103	7,736	4,992	4,800	7,800
自己資本比率	32%	34%	25%	24%	34%
DER	1.36	1.22	1.90	2.1	1.28
ROE	6.2%	2.3%	-	-	2.0%
営業CF (億円)	1,364	1,428	78	400	1,000
投資CF (億円)	267	▲468	▲553	▲2,000	▲2,000
(減価償却費)(億円)	(1,010)	(1,033)	(488)	(870)	(1,000)

## 5. 運航船舶

事業 セグメント	船種	16/3期末(実績)			16/9期末(実績)					
		所有 (含共有) 隻数	備船 隻数	運航船 合計 隻数	所有(含共有)		備船		運航船合計	
					隻数	DWT	隻数	DWT	隻数	DWT
定期船事業	コンテナ船	19	80	99	22	1,325	76	4,661	98	5,987
不定期専用船 事業	撒積船 (ケープサイズ)	31	77	108	32	6,182	77	15,232	109	21,414
	撒積船 (パナマックスサイズ)	40	65	105	40	3,547	67	5,546	107	9,093
	撒積船 (ハンディサイズ)	58	106	164	58	2,701	96	4,450	154	7,151
	チップ船	8	39	47	8	416	34	1,861	42	2,277
	自動車船	30	89	119	29	496	86	1,598	115	2,095
	タンカー(油槽船)	47	21	68	42	7,673	22	2,705	64	10,379
	LNG船	65	3	68	65	5,132	3	228	68	5,360
	在来・プロジェクト 貨物	17	24	41	18	356	33	583	51	939
その他	1	0	1	1	7	0	-	1	7	
その他事業	客船	1	0	1	1	7	0	-	1	7
<b>合計</b>		<b>317</b>	<b>504</b>	<b>821</b>	<b>316</b>	<b>27,847</b>	<b>494</b>	<b>36,866</b>	<b>810</b>	<b>64,714</b>
海洋事業 (J/V保有船)	シャトルタンカー			28					26	3,046
	Subsea船			0					9	-
	FPSO			2					4	-
	ドリルシップ			1					1	-
<b>総合計</b>				<b>852</b>					<b>850</b>	<b>67,761</b>

※ 共有船の重量トン是他社持ち分を含む。LNG船の隻数・重量トンにはJ/V保有を含む。DWT・・・1,000KT

## 中期経営計画について

- ▶ 現中期経営計画における2018年度の利益・財務計画を取り下げる。新たな利益・財務計画については、その前提等を慎重に検討した後、速やかに開示する。
- ▶ 但し、現中期経営計画において掲げていた運賃安定型事業の積み上げ、市況変動事業におけるライトアセット化推進などの基本戦略はその妥当性を失っておらず、今後も同戦略に基づき、次のような施策を進めていく。
  - コンテナ船事業の分社化を実施、川崎汽船並びに商船三井との事業統合を行うことによって同事業の競争力を強化し、早期の収益安定化を目指す。
  - 物流事業は一層の強化を図る。当社グループの中核とすべくネットワークの強化や拡大に取り組む。
  - ドライバルク事業はマーケットエクスポージャーを減らし、長期安定型貨物と船隊規模のバランス化を一層推進。
  - 事業環境の長期低迷に対処し安定的な利益創出に向けた事業モデルの転換を目指し以下を柱とする全社運動を展開中。
    1. バランスシートのスリム化（保有資産・政策保有株の見直し）
    2. 3M削減運動の強化
    3. 新たなライトアセット型事業の模索
    4. きらり技術力による差別化の推進

## 減損損失及び契約損失引当金計上の概要

- ▶ 2016年度第2四半期において、減損損失約 1,630 億円及び契約損失引当金約 370億円、合計約 2,000 億円を特別損失に計上。
- ▶ 市況回復のペースが想定よりも遅く、これを機に将来の市況前提を今一度見直し。
- ▶ 帳簿価額を回収可能価額まで減額するとともに、取得予定の資産について将来発生が見込まれる損失に備え、損失額を引き当て。
- ▶ 対象はコンテナ船、ケープサイズを中心としたドライバルカー、航空機。
- ▶ 内訳
  - コンテナ船                      約 1,035億円
  - ドライバルカー                約 855億円
  - 貨物航空機                    約 110億円