

2016年3月期 第1四半期決算説明会

2015年7月31日
日本郵船株式会社

| | |
|----------------------|-----------|
| 1) 2016年3月期第1四半期決算概要 | P.2 – 5 |
| 2) 2016年3月期 通期業績予想 | P.6 – 9 |
| 3) セグメント別状況 | P.10 – 15 |
| 4) 中計進捗 | P.16 – 19 |

1. 2016年3月期第1四半期決算概要

- ▶ 前年同期比較で **増収増益**
コンテナ・ドライバルカー市況が下落・低迷するも、
円安、燃料油安、コスト削減等でカバーし、増益。

- ▶ 前年同期比較：
 - ・一般貨物輸送事業(定期船、航空運送、物流) 増収増益
定期船 スポット運賃は下落するもコスト削減等で増収増益

 - ・不定期専用船事業 減収増益
ドライバルカー 市況低迷
タンカー 市況好調、契約更改による収益改善

 - ・営業外損益 改善
為替差損益 良化

 - ・特別損益(NET) 改善
クリスタルクルーズ社売却による特別利益計上

第1四半期決算(サマリー)

- * 円安／燃料油安効果等で前年同期比増収増益。
- * 特に当期純利益は客船会社売却による特利計上により大幅増益。

| (億円) | 15/3期 | | | | | | | 16/3期 1Q | 1Q比較 増減 |
|-------------------------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|--------|-------------|------------|
| | 15/3期 | | | 16/3期 | | | 通期 | | |
| | 1Q | 2Q | 上期 | 3Q | 4Q | 下期 | | | |
| 売上高 | 5,823 | 5,967 | 11,790 | 6,037 | 6,189 | 12,227 | 24,018 | 5,887 | 63 |
| 営業損益 | 115 | 163 | 278 | 130 | 252 | 382 | 661 | 174 | 58 |
| 経常損益 | 120 | 247 | 367 | 248 | 224 | 472 | 840 | 215 | 94 |
| 親会社株主に 帰属する 当期純利益 | 102 | 97 | 200 | 84 | 191 | 275 | 475 | 430 | 328 |

| | | | | | | | | | |
|-------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| 為替レート | ¥102.40 | ¥102.65 | ¥102.53 | ¥112.34 | ¥119.36 | ¥115.85 | ¥109.19 | ¥120.97 | ¥18.57 |
| 燃料油価格 | \$616.36 | \$610.64 | \$613.50 | \$574.02 | \$428.10 | \$501.06 | \$557.28 | \$357.71 | -\$258.65 |

前年同期比較(セグメント別)

1Q決算

| 事業セグメント (億円) | 15/3期 | | | | | | | 16/3期 1Q | 1Q比較 増減 | |
|-----------------|--------|---------------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|-----------------|--------------|--------------|
| | 1Q | 2Q | 上期 | 3Q | 4Q | 下期 | 通期 | | | |
| 一般貨物輸送事業 | 定期船 | 1,668 ▲ 1 | 1,772 51 | 3,440 49 | 1,713 10 | 1,809 37 | 3,522 48 | 6,963 98 | 1,841 39 | 173 41 |
| | 航空運送 | 223 ▲ 22 | 240 ▲ 11 | 463 ▲ 33 | 268 20 | 259 19 | 527 40 | 991 6 | 246 8 | 23 30 |
| | 物流 | 1,098 14 | 1,167 28 | 2,265 42 | 1,272 30 | 1,331 34 | 2,603 65 | 4,869 107 | 1,234 23 | 136 8 |
| | (単純合計) | 2,990 ▲ 10 | 3,179 68 | 6,169 58 | 3,254 62 | 3,400 92 | 6,654 154 | 12,823 213 | 3,323 71 | 333 81 |
| 不定期専用船事業 | 不定期専用船 | 2,525 119 | 2,454 155 | 4,979 274 | 2,492 181 | 2,487 144 | 4,979 326 | 9,958 600 | 2,375 144 | ▲ 150 25 |
| | その他 | 24 9 | 24 8 | 48 18 | 23 8 | 23 6 | 46 14 | 95 32 | 23 7 | 0 ▲ 2 |
| 事業 | その他※ | 570 5 | 584 19 | 1,154 24 | 528 1 | 520 ▲ 10 | 1,049 ▲ 9 | 2,204 15 | 378 ▲ 1 | ▲ 192 ▲ 7 |
| | 消去・全社 | ▲ 286 ▲ 4 | ▲ 274 ▲ 4 | ▲ 561 ▲ 8 | ▲ 260 ▲ 4 | ▲ 241 ▲ 8 | ▲ 501 ▲ 12 | ▲ 1,063 ▲ 21 | ▲ 213 ▲ 5 | 73 ▲ 1 |
| | 連結 | 5,823 120 | 5,967 247 | 11,790 367 | 6,037 248 | 6,189 224 | 12,227 472 | 24,018 840 | 5,887 215 | 63 94 |

※ クリスタル・クルーズ社の売却により、16/3期より客船事業セグメントを「その他の事業」に含めて開示。 ☆(上段)売上高 (下段)経常損益

- ・ コンテナ船は需給悪化により市況低迷するも、燃油安、コスト削減効果で前年同期比増益を確保。
- ・ 不定期専用船は、ドライバルカー市況が前年同期比大幅悪化なるも、好調なタンカー市況に支えられ、前年同期比増益。

* コンテナ船・ドライバルカーの市況悪化の影響受けるも、円安、燃料油安の外部環境の改善、コスト削減努力で前年同期比増益確保。

(億円)

| | | |
|--------|-------|----------------------------|
| 円安 | 65 | 今期 120.97円/\$、18.57円の円安 |
| 燃料油安 | 65 | 今期 \$357.71/MT、\$258.65の下落 |
| 海運市況変動 | ▲ 128 | |
| コスト削減 | 43 | |
| 為替差損益 | 36 | |
| その他 | 13 | |
| 合計 | 94 | |

2. 2016年3月期通期業績予想

- 経常利益、当期利益ともに**前回(期初)予想を維持。**

セグメント毎 前回予想比:

定期船事業 下方修正

不定期専用船事業 上方修正

ドライバルク部門 引下げ、リキッド部門 引上げ

- 一定の構造改革費用の特別損失計上を想定
(期初時点の想定から不変)
- 配当予想も期初時点から変更なし
通期8円(中間 4円 + 期末 4円)を予定
- 為替レート、燃料油価格の前提(2Q~4Q) 及び
経常利益に対する感応度
 - 為替レート: ¥120/\$、 1円の円安で約14億円/年の増益
 - 燃料油価格: \$350/MT、 \$10/MTの価格下落で約10億円/年の増益

通期業績予想(サマリー)

* 前年同期比増益を予想。経常利益、当期純利益は前回予想を維持。

| (億円) | 15/3期(実績) | | | | 通期 | 16/3期(予想) | | | 通期増減 | 前回予想比(通期) | |
|-------------------------|-----------|-------|--------|-------|--------|-----------|-------|--------|--------|-----------|-------|
| | 上期 | | 下期 | | | 上期 | | 下期 | | | 通期 |
| | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | | 1Q(実) | 2Q | | | | |
| 売上高 | 11,790 | | 12,227 | | 24,018 | 12,000 | | 12,000 | 24,000 | ▲ 18 | ▲ 200 |
| | 5,823 | 5,967 | 6,037 | 6,189 | | 5,887 | 6,113 | | | 0% | -1% |
| 営業損益 | 278 | | 382 | | 661 | 400 | | 440 | 840 | 178 | ▲ 40 |
| | 115 | 163 | 130 | 252 | | 174 | 226 | | | 27% | -5% |
| 経常損益 | 367 | | 472 | | 840 | 455 | | 445 | 900 | 60 | 0 |
| | 120 | 247 | 248 | 224 | | 215 | 240 | | | 7% | 0% |
| 親会社株主に 帰属する 当期純利益 | 200 | | 275 | | 475 | 350 | | 200 | 550 | 75 | 0 |
| | 102 | 97 | 84 | 191 | | 430 | ▲ 80 | | | 16% | 0% |

為替レート ¥102.40 ¥102.65 ¥112.34 ¥119.36 ¥109.19 ¥120.97 ¥120.00 ¥120.00 ¥120.24 ¥11.05

燃料油価格 \$616.36 \$610.64 \$574.02 \$428.10 \$557.28 \$357.71 \$350.00 \$350.00 \$351.93 -\$205.35

□ 経常利益に対する感応度

為替レート : 1円の円安で約14億円/年の増益

燃料油価格 : \$10/MTの燃料油価格下落で約10億円/年の増益

□ 配当: 年間8円(中間4円+期末4円)を予定

通期業績予想(セグメント別)

| 事業セグメント (億円) | 15/3期(実績) | | | | | 16/3期(予想) | | | | | 通期増減 | |
|-----------------|-----------|---------------|--------------|---------------|---------------|-----------------|--------------|--------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|
| | 1Q | 2Q | 上期 | 下期 | 通期 | 1Q(実) | 2Q | 上期 | 下期 | 通期 | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| 一般貨物輸送事業 | 定期船 | 1,668 ▲ 1 | 1,772 51 | 3,440 49 | 3,522 48 | 6,963 98 | 1,841 39 | 1,859 55 | 3,700 94 | 3,840 111 | 7,540 205 | 577 107 |
| | 航空運送 | 223 ▲ 22 | 240 ▲ 11 | 463 ▲ 33 | 527 40 | 991 6 | 246 8 | 242 0 | 488 8 | 472 12 | 960 20 | ▲ 31 14 |
| | 物流 | 1,098 14 | 1,167 28 | 2,265 42 | 2,603 65 | 4,869 107 | 1,234 23 | 1,327 29 | 2,561 52 | 2,654 68 | 5,215 120 | 346 13 |
| | (単純合計) | 2,990 ▲ 10 | 3,179 68 | 6,169 58 | 6,654 154 | 12,823 213 | 3,323 71 | 3,428 84 | 6,751 155 | 6,964 190 | 13,715 345 | 892 132 |
| 不定期専用船事業 | 不定期専用船 | 2,525 119 | 2,454 155 | 4,979 274 | 4,979 326 | 9,958 600 | 2,375 144 | 2,419 139 | 4,794 283 | 4,721 252 | 9,515 535 | ▲ 443 ▲ 65 |
| | その他 | 24 9 | 24 8 | 48 18 | 46 14 | 95 32 | 23 7 | 25 9 | 48 16 | 52 14 | 100 30 | 5 ▲ 2 |
| 事業 | その他 | 570 5 | 584 19 | 1,154 24 | 1,049 ▲ 9 | 2,204 15 | 378 ▲ 1 | 445 9 | 823 8 | 877 2 | 1,700 10 | ▲ 504 ▲ 5 |
| | 消去・全社 | ▲ 286 ▲ 4 | ▲ 274 ▲ 4 | ▲ 561 ▲ 8 | ▲ 501 ▲ 12 | ▲ 1,063 ▲ 21 | ▲ 213 ▲ 5 | ▲ 204 ▲ 1 | ▲ 417 ▲ 6 | ▲ 613 ▲ 14 | ▲ 1,030 ▲ 20 | 33 1 |
| | 連結 | 5,823 120 | 5,967 247 | 11,790 367 | 12,227 472 | 24,018 840 | 5,887 215 | 6,113 240 | 12,000 455 | 12,000 445 | 24,000 900 | ▲ 18 60 |

※ (上段)売上高 (下段)経常損益

- ・コンテナ船市況は前年比悪化するもEAGLEを中心としたコスト削減、燃料油安などで収支改善。
- ・低迷が続くドライ部門の悪化を定期船の増益でカバーし、全体では60億円の増益確保を見込む。

通期業績予想 (セグメント別・前回今回予想比較)

| 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 | 下期 | 通期 | 上期 | 下期 | 通期 | |
| 一般貨物輸送事業 | 定期船 | 3,910 170 | 3,810 105 | 7,720 275 | 3,700 94 | 3,840 111 | 7,540 205 | ▲ 210 ▲ 76 | 30 6 | ▲ 180 ▲ 70 |
| | 航空運送 | 465 5 | 455 15 | 920 20 | 488 8 | 472 12 | 960 20 | 23 3 | 17 ▲ 3 | 40 0 |
| | 物流 | 2,700 50 | 2,725 60 | 5,425 110 | 2,561 52 | 2,654 68 | 5,215 120 | ▲ 139 2 | ▲ 71 8 | ▲ 210 10 |
| | (単純合計) | 7,075 225 | 6,990 180 | 14,065 405 | 6,751 155 | 6,964 190 | 13,715 345 | ▲ 324 ▲ 70 | ▲ 26 10 | ▲ 350 ▲ 60 |
| 不定期専用船事業 | 不定期専用船 | 4,750 225 | 4,730 270 | 9,480 495 | 4,794 283 | 4,721 252 | 9,515 535 | 44 58 | ▲ 9 ▲ 18 | 35 40 |
| 事業その他 | 不動産 | 45 15 | 45 15 | 90 30 | 48 16 | 52 14 | 100 30 | 3 1 | 7 ▲ 1 | 10 0 |
| | その他 | 1,035 5 | 1,030 ▲ 5 | 2,065 0 | 823 8 | 877 2 | 1,700 10 | ▲ 212 3 | ▲ 153 7 | ▲ 365 10 |
| | 消去・全社 | ▲ 760 ▲ 15 | ▲ 740 ▲ 15 | ▲ 1,500 ▲ 30 | ▲ 417 ▲ 6 | ▲ 613 ▲ 14 | ▲ 1,030 ▲ 20 | 343 9 | 127 1 | 470 10 |
| | 連結 | 12,145 455 | 12,055 445 | 24,200 900 | 12,000 455 | 12,000 445 | 24,000 900 | ▲ 145 0 | ▲ 55 0 | ▲ 200 0 |

※ (上段)売上高 (下段)経常損益

- ・ 経常利益全体では前回予想を維持。
- ・ 部門別では定期船部門の悪化を不定期専用船部門の改善でカバー。

3. セグメント別状況

【定期船事業】

- ・北米 荷動き : 1Q堅調。2Q以降も堅調を見込む。
運賃前提を期初想定比でやや引き下げるも、コスト削減等で吸収。
- ・欧州 スペース増加と荷動き減少に伴い、1Qのスポット運賃市況は下落。
2Q以降は運賃前提を期初想定比で引下げるも、
荷動き、運賃ともに一定の回復を見込む。 消席率も改善へ。
- ・コスト削減は順調に進捗中。 マッチバック比率上昇。 変動費単価低下。

【航空運送事業】

- ・ほぼ想定通り。 3Qのピークシーズンは例年並みの盛り上がりを見込む。

【ドライバルク部門】

- ・中国向け荷動きの減少等により需要サイドが振るわず、1Q市況は想定比で下振れ。
- ・供給サイドには改善が見られ、市況は底を打ち、異常な低迷からは脱しつつある。
スクラップの予想以上の進展、係船実施、新造船キャンセル、新規発注ストップ。

【リキッド部門】

- ・タンカー市況は好調。 荷動きの多様化による輸送距離の増加が寄与。
- ・VLCC 契約更改による収益改善

1. 定期船事業 – コンテナ船:

輸送量・スペース(1,000 TEU)

| | | 15/3期(実績) | | | | | 16/3期(予想) | | | | 前期比 増減 |
|------------|------|-----------|-----|-----|-----|-----|-----------|-----|-----|-----|-----------|
| | | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | 通期 | 1Q(実) | 2Q | 下期 | 通期 | |
| アジア →北米 | 輸送量 | 180 | 198 | 179 | 160 | 718 | 189 | 215 | 389 | 793 | 76 |
| | スペース | 202 | 213 | 193 | 166 | 774 | 203 | 226 | 405 | 834 | 60 |
| | 消席率 | 89% | 93% | 93% | 96% | 93% | 93% | 95% | 96% | 95% | 2% |
| アジア →欧州 | 輸送量 | 148 | 150 | 141 | 135 | 574 | 124 | 139 | 294 | 557 | ▲ 17 |
| | スペース | 153 | 158 | 150 | 144 | 605 | 146 | 144 | 305 | 595 | ▲ 11 |
| | 消席率 | 97% | 95% | 94% | 94% | 95% | 85% | 96% | 96% | 94% | -1% |

運賃推移 (指数表示 09/3期 1Q=100)

| | | 15/3期(実績) | | | | | 16/3期(予想) | | | | 前期比 増減 |
|--------|--|-----------|----|----|----|----|-----------|----|----|----|-----------|
| | | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | 通期 | 1Q(実) | 2Q | 下期 | 通期 | |
| アジア→北米 | | 91 | 91 | 89 | 94 | 91 | 89 | 87 | 89 | 89 | ▲ 3 |
| アジア→欧州 | | 72 | 74 | 66 | 69 | 70 | 58 | 58 | 63 | 61 | ▲ 9 |

積高: 北米は2Q以降も堅調に推移。欧州は1Qの荷動きが前年割れしたが、2Q以降回復を見込む。

運賃: 北米はやや弱含みだが比較的安定。

欧州は1Qの史上最安値より反転し、下期は若干の回復を見込む。

2. 航空運送事業(NCA)

| | 15/3期(実績) | | | | | 16/3期(予想) | | | | 前回 予想比 (通期) |
|-------------------------------|-----------|-------|-------|------|-------|-----------|-------|-------|-------|-------------------|
| | 上期 | | 下期 | | 通期 | 上期 | | 下期 | 通期 | |
| | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | | 1Q(実) | 2Q | | | |
| 売上高 (億円) | 463 | | 527 | | 991 | 488 | | 472 | 960 | 40 |
| | 223 | 240 | 268 | 259 | | 246 | 242 | | | |
| 経常損益 (億円) | ▲ 33 | | 40 | | 6 | 8 | | 12 | 20 | 0 |
| | ▲ 22 | ▲ 11 | 20 | 19 | | 8 | 0 | | | |
| 輸送重量 千トン | 233 | | 237 | | 470 | 248 | | 237 | 485 | 1 |
| | 115 | 118 | 119 | 118 | | 122 | 126 | | | |
| 輸送量(RTK) 百万 トンキロ | 1,410 | | 1,485 | | 2,895 | 1,571 | | 1,431 | 3,002 | 95 |
| | 690 | 720 | 736 | 749 | | 761 | 810 | | | |
| 供給量(ATK) 百万 トンキロ | 1,984 | | 2,004 | | 3,988 | 2,166 | | 1,893 | 4,059 | 181 |
| | 975 | 1,009 | 1,017 | 987 | | 1,048 | 1,118 | | | |
| YIELD指数 09/3期 1Q=100 | 94 | | 103 | | 98 | 93 | | 90 | 91 | 5 |
| | 93 | 94 | 105 | 101 | | 94 | 91 | | | |
| MOPS US\$ per (ジェット燃料) bbl | \$118 | | \$80 | | \$99 | \$73 | | \$70 | \$71 | \$1 |
| | \$120 | \$116 | \$90 | \$69 | | \$75 | \$70 | | | |

- ・ 1Qは、北米西岸の港湾混雑による緊急輸送の影響が4月まで継続し、予想を上回った。
- ・ 通期予想は期初予想より変更なし。

3. 物流事業

| (億円) | 15/3期(実績) | | | | | 16/3期(予想) | | | | 前回 予想比 (通期) |
|------|-----------|-------|-------|-------|-------|-----------|-------|-------|-------|-------------------|
| | 上期 | | 下期 | | 通期 | 上期 | | 下期 | 通期 | |
| | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | | 1Q(実) | 2Q | | | |
| 売上高 | 2,265 | | 2,604 | | 4,869 | 2,561 | | 2,654 | 5,215 | ▲ 210 |
| | 1,098 | 1,167 | 1,272 | 1,331 | | 1,234 | 1,327 | | | |
| 経常損益 | 42 | | 65 | | 107 | 52 | | 68 | 120 | |
| | 14 | 28 | 30 | 34 | | 23 | 29 | | | |

- ・1Q実績：航空貨物輸送は、北米西岸の港湾混雑による緊急需要は期初に終息するも海外発貨物が堅調で、取扱量は前年同期を上回った。
海上貨物輸送はアジア発を中心に取扱量増。
コントラクト・ロジスティクスは、南アジアを中心に販売を拡大。
- ・通期予想：取扱量は引き続き堅調に推移する見込み。

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:

| | | 15/3期 (実績) | | | | | 16/3期 (予想) | | | | 前回予想 (通期) |
|-----------------|----------------|------------|--------|--------|--------|--------|------------|--------|--------|--------|--------------|
| | | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | 通期 | 1Q(実) | 2Q | 下期 | 通期 | |
| ドライ バル カー | B D I | 983 | 950 | 1,120 | 614 | 917 | 632 | 1,134 | 1,165 | 1,024 | 958 |
| | Cape (4TC) | 11,884 | 12,665 | 14,148 | 4,610 | 10,827 | 4,551 | 14,000 | 15,000 | 12,138 | 11,000 |
| | Panamax (Pac) | 6,834 | 5,218 | 8,752 | 4,535 | 6,335 | 4,650 | 8,000 | 7,000 | 6,663 | 7,500 |
| | Handymax (Pac) | 9,022 | 8,639 | 8,928 | 5,980 | 8,142 | 6,058 | 8,000 | 8,000 | 7,515 | 7,000 |
| | Handy (Pac) | 8,083 | 6,405 | 7,003 | 5,527 | 6,755 | 4,618 | 6,000 | 6,750 | 6,030 | 6,500 |
| タンカー | VLCC | 14,050 | 21,497 | 48,792 | 56,493 | 35,208 | 62,411 | 40,000 | 37,500 | 44,353 | 37,500 |

※ ドライバルク船型別市況(スポット傭船料) 4TC = 4航路平均、Pac = 太平洋ラウンド 単位 = \$/day

【ドライバルカー】

- ・中国経済の減速等により需要が振るわず、1Q市況は前年同期比／予想比下振れ。
- ・解撤、係船の増加等により需給ギャップが改善しつつあり、一時の史上最安値から底は打ち、徐々に回復しつつある点を考慮し、2Q以降のパナマックス以外の船型で上方修正。

【タンカー】

- ・1Q市況は需給ギャップが一層締まり、高値で推移。
- ・通期では下期に市況沈静化すると見込むが、VLCC市況は前回予想から若干上方修正。

4. 不定期専用船事業 -2) 自動車船:

自動車輸送台数

| | 15/3期 (実績) | | | | | 16/3期 (予想) | | | | 前回 予想比 (通期) |
|--------------|------------|-----|-----|----|-----|------------|----|-----|-----|-------------------|
| | 上期 | | 下期 | | 通期 | 上期 | | 下期 | 通期 | |
| | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | | 1Q (実) | 2Q | | | |
| 輸送台数 (万台) | 184 | | 182 | | 365 | 184 | | 185 | 370 | 0 |
| | 93 | 90 | 93 | 89 | | 94 | 90 | | | |
| 前年同期比 | 1% | | 3% | | 2% | 0% | | 2% | 1% | 0% |
| | 6% | -4% | -1% | 7% | | 1% | 0% | | | |

- ・ 1Qは、前年同期比1%増。上期ではほぼ想定通りの輸送台数を見込む。
- ・ 通期でも前回予想並み、前年度比約1%増の輸送台数を見込む。

4. 中計進捗

①利益計画

- 中計1年目(2014年度)は計画値を上回る利益を計上。
- 運賃安定型事業からの利益は計画通り約1,100億円を確保。

②負債・資本戦略

- 2014年度末有利子負債残高は約1.1兆円。
- DERは2014年度末1.36倍。
- いずれも計画を上回るペースで進捗。

③事業ポートフォリオの見直し・修正

- LNG/海洋事業への重点投資は概ね計画通り進行中。
LNG船は新造目標(33隻+ α)の約3分の1を発注済。
- コンテナ船、ドライバルカーのライトアセット化も計画に従い
実行中。

- ・利益計画は順調に推移。
- ・有利子負債の削減は計画を上回るペースで推移しているが、最終目標額に変更なし。

| (単位:億円) | 中期経営計画 | | | 実績・予想 | |
|------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | 2014年度計画 | 2016年度計画 | 2018年度計画 | 2014年度実績 | 2015年度予想 |
| 売上高 | 23,000 | 25,000 | 25,000 | 24,018 | 24,200 |
| 経常損益 | 700 | 1,200 | 1,600 | 840 | 900 |
| 当期純損益 ☆ | 350 | 800 | 1,200 | 475 | 550 |
| 営業キャッシュフロー | 1,200 | 1,700 | 2,200 | 1,364 | 1,400 |
| 投資キャッシュフロー | ▲ 1,600 | ▲ 1,600 | ▲ 1,300 | 267 | ▲ 1,200 |
| 有利子負債 | 13,000 | 12,000 | 10,000 | 10,983 | 10,000 |
| 自己資本 | 7,500 | 8,600 | 10,000 | 8,103 | 8,400 |
| 総資産 | 26,000 | 26,000 | 26,500 | 25,698 | 25,300 |
| DER | 1.7倍 | 1.4倍 | 1.0倍 | 1.36倍 | 1.19倍 |
| 自己資本比率 | 29% | 33% | 38% | 32% | 33% |
| ROE | 5% | 9% | 12% | 6.2% | 6.7% |
| 配当性向 | 25% | | | | |
| 為替レート(\$1) | ¥100 | ¥100 | ¥100 | ¥109.19 | ¥115 |
| 燃料油価格(1トン) | \$640 | \$640 | \$640 | \$557.28 | \$370 |

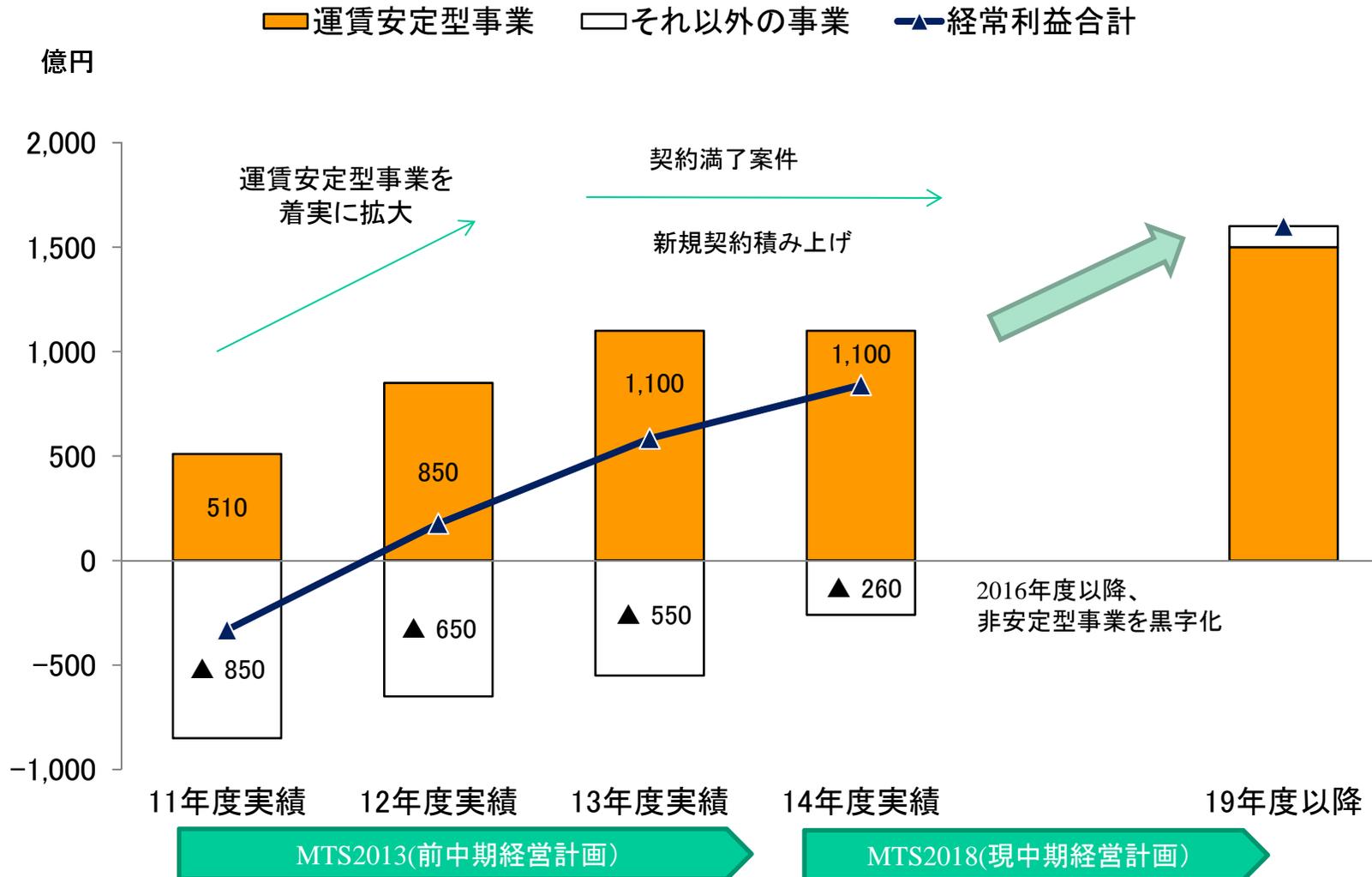
※ 計画は2014年3月31日発表の中期経営計画より

☆ 親会社株主に帰属する当期純利益

※実績・予想は2015年4月末時点

中計進捗: 運賃安定利益の推移

- ・ 運賃安定利益は当初計画通り、約1,100億円を確保。
- ・ それ以外の事業については、ライトアセット化等により赤字幅を縮小し、将来的には黒字化を目指す。



- ・成長投資 : LNGの当初計画(33隻+ α)の内、11隻発注済。
- ・ライトアセット化 : コンテナ・ドライバルカーにつき計画に沿って実行中。

| | | 2014年度末 | 2014年度末 | 2016年度末 | 2018年度末 |
|---------------------------|-------------------|---------|---------|---------|----------------|
| | | 計画 | 実績 | 計画 | 計画 |
| コンテナ船 | | 95隻 | 104隻 | 85隻 | 85隻 |
| (うち長期固定船隊) | | (70隻) | (68隻) | (65隻) | (65隻) |
| 自動車船 | | 120隻 | 123隻 | 125隻 | 125隻 |
| ドライ | ケープサイズ | 120隻 | 123隻 | 110隻 | 100隻 |
| | ポストパナマックス・パナマックス | 95隻 | 113隻 | 90隻 | 85隻 |
| | ハンディ(含むボックスシェイプ型) | 165隻 | 172隻 | 165隻 | 165隻 |
| | チップ船 | 45隻 | 48隻 | 45隻 | 45隻 |
| リキッド | タンカー(油槽船) | 75隻 | 68隻 | 70隻 | 70隻 |
| | LNG船(含む共有船他社持分) | 70隻 | 69隻 | 70隻 | 100隻+ α |
| その他船舶 | | 70隻 | 51隻 | 41隻 | 36隻 |
| 合計 | | 855隻 | 871隻 | 801隻 | 811隻+ α |
| シャトルタンカー(持分法適用会社KNOTの所有船) | | 27隻 | 27隻 | 30隻 | 34隻 |

※注1: その他船舶については、当初計画に冷凍船事業、米国客船事業の売却による減少を反映。

※注2: 2014年度末実績はスポット傭船を含む(各年度計画には含まれていない)。