

# 2017年3月期 第1四半期決算説明会

2016年7月29日

# 目次

1. 2017年3月期 第1四半期決算概要———— p.3-6
2. 2017年3月期 通期業績予想 ————— p.7-10
3. セグメント別状況 ————— p.11-16
4. 中期経営計画の現状報告 ————— p.17-25

# 1. 2017年3月期第1四半期決算概要

▶ 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  
北米は急速な運賃低下により、赤字貨物の積取を制限した  
結果、積高減  
欧州は運賃回復が遅れた
- 航空運送  
前1Q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
- 物流  
海上貨物輸送で三国間を中心に取扱量を増やし、  
ほぼ前年同期並の利益を確保
- 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  
熊本地震の影響等もあり輸送台数減少
- 営業外利益(Net)減少  
期末にかけての急激な円高により為替差損益が悪化

- ▶ 極度に低迷した運賃市況に加え、期末に急速に進行した円高により前年同期比で大幅な減収減益

(億円)	16/3期							17/3期 1Q	1Q比較 増減
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期		
売上高	5,887	6,095	11,982	5,683	5,056	10,740	22,723	4,707	▲ 1,179
営業損益	174	211	386	85	17	103	489	▲ 109	▲ 284
経常損益	215	212	427	133	40	173	600	▲ 99	▲ 314
親会社株主に 帰属する 当期純利益	430	117	547	▲ 319	▲ 45	▲ 365	182	▲ 127	▲ 558
為替レート	¥ 120.97	¥ 122.56	¥ 121.76	¥ 121.23	¥ 118.37	¥ 119.80	¥ 120.78	¥ 111.12	- ¥ 9.85
燃料油価格	\$ 357.71	\$ 349.69	\$ 353.70	\$ 276.00	\$ 211.22	\$ 243.61	\$ 298.66	\$ 192.62	- \$ 165.09

# 前年同期比較 (セグメント別)

1Q決算



事業セグメント (億円)	16/3期							17/3期	1Q比較 増減	
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q		
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	▲427
		39	38	78	▲69	▲11	▲81	▲3	▲88	▲128
	航空運送	246	242	489	238	183	421	911	190	▲56
		8	1	9	12	▲6	5	15	▲19	▲28
物流		1,234	1,260	2,495	1,299	1,170	2,469	4,965	1,138	▲96
		23	37	60	41	16	58	118	21	▲1
(単純合計)	3,323	3,443	6,767	3,224	2,947	6,172	12,939	2,743	▲580	
	71	77	148	▲15	▲1	▲17	131	▲86	▲157	
不定期専用船		2,375	2,456	4,831	2,269	1,921	4,191	9,022	1,801	▲573
		144	128	272	137	56	193	465	▲8	▲153
不動産		23	25	48	24	24	49	97	24	1
		7	9	17	8	7	16	33	9	2
その他		378	386	765	365	339	705	1,470	320	▲57
		▲1	2	0	8	▲9	▲1	0	▲6	▲4
消去・全社		▲213	▲216	▲429	▲200	▲177	▲377	▲807	▲182	30
		▲5	▲6	▲11	▲5	▲12	▲18	▲29	▲7	▲1
連結		5,887	6,095	11,982	5,683	5,056	10,740	22,723	4,707	▲1,179
		215	212	427	133	40	173	600	▲99	▲314

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

- 定期船は、北米航路では急速な運賃低下により赤字貨物の積取を制限した結果、消席率低迷・積高減  
欧州航路のスポット運賃は、史上最低水準からの回復が遅れた
- 不定期専用船は、ドライ市況が引続き極端に低迷したことに加え、タンカーの市況も軟化した

- ▶ 前期末から続く海運市況の極度の低迷に加え、期末にかけての急速な円高が追い打ちをかけ、燃料油安効果を打ち消した

(億円)

円高	▲17	今期 111.12円/\$, 9.85円の円高
燃料油安	+45	今期 \$192.62/MT, \$165.09の下落
海運市況変動等	▲255	
コスト削減	16	
為替差損	▲71	
その他	▲32	
合計	▲314	

- ▶ 経常利益、当期利益ともに 前回予想から下方修正
- ▶ 2Qは若干の回復を見込むも、厳しい状況が続くと想定 下期には市況の一定の回復を見込む
- ▶ 定期船
  - 1Qの運賃・積高が想定比低位で推移したことを受け、上期を下方修正
  - 北米航路では運賃の回復に伴い積高の増加を図る
  - 欧州航路は継続的な減便等により高い消席率を維持し、運賃の回復を見込む
- ▶ 航空運送
  - 2Qは厳しい荷況が続くが、ピークシーズンに向かう下期については前回想定並の輸送量及びYieldを見込む
- ▶ 不定期専用船
  - ドライバルク部門
    - 解撤は昨年以上のペースで進むも需給の大幅な改善には至らず、2Qの市況前提を引下げ
  - 自動車輸送部門
    - 上期は新興国や資源国向けを中心に想定以上に需要が伸び悩む
    - 下期は期初時点での想定水準への回復を見込む
- ▶ 配当 前回予想を据置 通期4円（中間2円、期末2円）を予定
- ▶ 為替レート・燃料油価格の前提（2～4Q）及び経常利益に対する感応度
  - 為替レート : ￥105/\$ 1円の円安で約5億円/年の増益
  - 燃料油価格 : \$240/MT \$10/MTの燃料油価格下落で約11億円/年の増益

▶ 上期は引き続き厳しい状況を見込むが、下期は回復に向かう

(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		下期	通期		
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q(実)	2Q				
売上高	11,982		10,740		22,723	9,715		10,205	19,920	▲2,803	▲1,880
	5,887	6,095	5,683	5,056		4,707	5,008				
営業損益	386		103		489	▲196		196	0	▲489	▲275
	174	211	85	17		▲109	▲87				
経常損益	427		173		600	▲170		220	50	▲550	▲300
	215	212	133	40		▲99	▲71				
親会社株主に 帰属する 当期純利益	547		▲365		182	▲265		115	▲150	▲332	▲300
	430	117	▲319	▲45		▲127	▲138				
為替レート	¥120.97	¥122.56	¥121.23	¥118.37	¥120.78	¥111.12	¥105.00	¥105.00	¥106.53	-¥14.25	
燃料油価格	\$357.71	\$349.69	\$276.00	\$211.22	\$298.66	\$192.62	\$240.00	\$240.00	\$228.16	-\$70.50	

▶ 経常利益に対する感応度

為替レート : 1円の円安で約5億円/年の増益

燃料油価格 : \$10/MTの燃料油価格下落で約11億円/年の増益

▶ 配当 : 年間4円 (中間2円+期末2円) 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(実)	2Q	上期	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	1,526	2,940	3,070	6,010	▲ 1,053
		39	38	78	▲81	▲ 3	▲88	▲72	▲160	10	▲150	▲ 147
	航空運送	246	242	489	421	911	190	203	393	427	820	▲ 91
		8	1	9	5	15	▲19	▲13	▲32	12	▲20	▲ 35
物流		1,234	1,260	2,495	2,469	4,965	1,138	1,322	2,460	2,500	4,960	▲ 5
		23	37	60	58	118	21	29	50	70	120	2
(単純合計)		3,323	3,443	6,767	6,172	12,939	2,743	3,051	5,794	5,997	11,790	▲ 1,149
		71	77	148	▲17	131	▲86	▲56	▲142	92	▲50	▲ 181
不定期専用船		2,375	2,456	4,831	4,191	9,022	1,801	1,749	3,550	3,795	7,345	▲ 1,677
		144	128	272	193	465	▲8	▲24	▲32	117	85	▲ 380
不動産		23	25	48	49	97	24	24	48	47	95	▲ 2
		7	9	17	16	33	9	9	18	17	35	2
その他		378	386	765	705	1,470	320	375	695	755	1,450	▲ 20
		▲ 1	2	0	▲1	0	▲6	8	2	8	10	10
消去・全社		▲ 213	▲ 216	▲429	▲377	▲ 807	▲182	▲191	▲372	▲388	▲760	47
		▲ 5	▲ 6	▲11	▲18	▲ 29	▲7	▲8	▲15	▲15	▲30	▲1
連結		5,887	6,095	11,982	10,740	22,723	4,707	5,008	9,715	10,205	19,920	▲ 2,803
		215	212	427	173	600	▲99	▲71	▲170	220	50	▲ 550

※ (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
- 物流事業はほぼ前期並を想定
- 不定期専用船は、前年比でのタンカー市況軟化や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	下期	通期	上期	下期	通期	
一般貨物輸送事業	定期船	3,510	3,420	6,930	2,940	3,070	6,010	▲ 570	▲ 350	▲ 920
		▲ 25	▲ 25	▲ 50	▲ 160	10	▲ 150	▲ 135	35	▲ 100
	航空運送	425	425	850	393	427	820	▲ 32	2	▲ 30
		▲ 5	15	10	▲ 32	12	▲ 20	▲ 27	▲ 3	▲ 30
物流		2,470	2,510	4,980	2,460	2,500	4,960	▲ 10	▲ 10	▲ 20
		50	70	120	50	70	120	0	0	0
(単純合計)		6,405	6,355	12,760	5,794	5,997	11,790	▲ 611	▲ 358	▲ 970
		20	60	80	▲ 142	92	▲ 50	▲ 162	32	▲ 130
不定期専用船		4,135	4,165	8,300	3,550	3,795	7,345	▲ 585	▲ 370	▲ 955
		100	130	230	▲ 32	117	85	▲ 132	▲ 13	▲ 145
不動産		45	50	95	48	47	95	3	▲ 3	0
		20	15	35	18	17	35	▲ 2	2	0
その他		730	745	1,475	695	755	1,450	▲ 35	10	▲ 25
		20	10	30	2	8	10	▲ 18	▲ 2	▲ 20
消去・全社		▲ 415	▲ 415	▲ 830	▲ 372	▲ 388	▲ 760	43	27	70
		▲ 10	▲ 15	▲ 25	▲ 15	▲ 15	▲ 30	▲ 5	0	▲ 5
連結		10,900	10,900	21,800	9,715	10,205	19,920	▲ 1,185	▲ 695	▲ 1,880
		150	200	350	▲ 170	220	50	▲ 320	20	▲ 300

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

- 上期は海運市況の回復が見られず業績は前回予想比大幅悪化
- 下期は前回想定並への改善を見込む

#### ➤ 定期船事業

北米 1Qは、急速な運賃低下により赤字貨物の積取を制限していたが、7月初旬のスポット運賃の値上がりに伴って積高増加を見込む

欧州 1Qは、顕著な需給バランスの改善は見られず消席率、運賃ともに想定比で下振れたが、継続的な減便の効果もあってSPOT運賃は緩やかな上昇傾向にあり、2Q以降の回復を見込む

#### ➤ 航空運送事業

上期は厳しい荷況が続くが、ピークシーズンに向かう下期は輸送量及びYieldの前回想定並への回復を見込む

#### ➤ 不定期専用船事業

##### ドライバルク部門

解撤は前年を上回るペースで進み需給バランスは改善傾向なるも、市況は足元までは想定比下振れ。上期の市況前提を下方修正するも、下期は前回予想並への回復を見込む。

##### リキッド部門

各船種ともに新造船の竣工が多く需給バランスは悪化傾向なるも、VLCC市況は概ね想定通り。石油製品船・LPG船については、製品の東西価格差による裁定取引の減少等もあり、市況は想定比で下振れ。

##### 自動車輸送部門

上期の輸送台数は想定比で下方修正。下期の輸送台数は前回想定並への回復を見込む。

### ▶ 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		下期	通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q(実)	2Q			
アジア →北米 ( )は前回予想値	輸送量	189	213	191	175	769	175	217	408	801
	( )は前回予想値	(410)					(399)		(809)	
アジア →北米 ( )は前回予想値	消席率	93%	94%	91%	87%	91%	80%	94%	90%	89%
	( )は前回予想値	(94%)					(92%)		(93%)	
アジア →欧州 ( )は前回予想値	輸送量	124	140	123	121	508	117	125	271	513
	( )は前回予想値	(271)					(257)		(528)	
アジア →欧州 ( )は前回予想値	消席率	85%	98%	97%	92%	93%	91%	93%	96%	94%
	( )は前回予想値	(97%)					(95%)		(96%)	

#### 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		下期	通期
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q(実)	2Q		
アジア→北米 ( )は前回予想値	89	87	83	81	85	74	72	74	73
	(76)					(76)		(76)	(76)
アジア→欧州 ( )は前回予想値	58	54	48	49	52	42	45	49	46
	(48)					(48)		(49)	(48)

### ▶ 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			1Q(実)	2Q	下期		通期
	1Q	2Q	3Q	4Q						
売上高(億円)	489		421		911	393		427	820	▲30
	246	242	238	183		190	203			
経常損益(億円)	9		5		15	▲32		12	▲20	▲30
	8	1	12	▲6		▲19	▲12			
輸送重量 千トン	244		217		461	243		239	482	▲7
	122	122	115	101		118	125			
輸送量(RTK) 百万トンキロ	1,513		1,353		2,866	1,490		1,492	2,982	▲73
	761	752	721	632		717	774			
供給量(ATK) 百万トンキロ	2,135		2,035		4,170	2,213		2,140	4,353	▲27
	1,048	1,087	1,052	982		1,080	1,133			
YIELD指数 09/3期 1Q=100	92		88		90	74		82	78	▲2
	94	91	95	79		74	75			
MOPS(ジェット燃料) US\$ per bbl	\$68		\$48		\$58	\$57		\$60	\$59	\$14
	\$75	\$61	\$55	\$42		\$54	\$60			

- 1Q : 目標とした輸送量を達成できず、燃料油高なども収支悪化の要因となった
- 通期 : 2Qは厳しい荷況が続くが、ピークシーズンに向かう下期については前回想定並の輸送量及びYieldを見込む

### ▶ 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		下期	通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q(実)	2Q			
売上高(億円)	2,495		2,469		4,965	2,460		2,500	4,960	▲20
	1,234	1,260	1,299	1,170		1,138	1,322			
経常損益(億円)	60		58		118	50		70	120	0
	23	37	41	16		21	29			

- 17/3期： 海上貨物輸送の取扱量は拡大を継続。

### ▶ 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	下期	通期		
ドライバルカー	BDI	632	974	640	359	649	610	828	880	800	844
	Cape (5TC)	5,784	12,647	8,076	2,728	7,309	6,684	9,500	11,000	9,546	10,000
	Panamax (Pac)	4,650	6,601	4,258	3,116	4,656	4,546	6,500	6,500	6,012	6,250
	Handymax (Pac)	6,058	6,700	5,204	3,523	5,371	4,836	6,500	6,250	5,959	6,250
	Handy (Pac)	4,618	4,838	4,302	3,317	4,269	3,951	5,500	5,250	4,988	5,250
タンカー	VLCC	62,411	54,951	87,296	57,956	65,653	43,686	40,000	37,500	39,672	40,000

※ 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**： 1Q市況は想定比で下振れるも、解撤は前年を上回るペースで進み需給バランスは緩やかな改善傾向。下期の市況は前回予想並への回復を見込む。
- ▶ **タンカー**： 新造船の竣工が多く需給は悪化傾向で市況は軟化するも、概ね想定通り。

### ▶ 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		下期	通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q(実)	2Q			
輸送台数 (万台)	188		182		370	167		177	344	▲ 9
	94	94	98	84		84	83			
前年同期比	2%		0%		1%	▲ 11%		▲ 3%	▲ 7%	▲ 3%
	1%	4%	5%	▲ 6%		▲ 11%	▲ 11%			

- ▶ 上期の輸送台数は新興国や資源国向けを中心に想定以上に伸び悩む見込みだが、下期は前回予想並の水準への回復を予想

# 中期経営計画の現状報告

2016年度 第1四半期決算説明 補足資料

# 事業環境の変化と今後の見通し

- ▶ 『More Than Shipping 2018 ～stage 2 きらり技術力～』を2014年3月31日に公表以降、当社を取り巻く事業環境は大きく変化

## 事業環境の変化

## 今後の見通し

### コンテナ船需給ギャップ拡大

大型船の相次ぐ竣工により供給過剰の状態に拍車  
更に貨物需要の伸び悩みにより、需給ギャップが拡大。  
スポット運賃が大幅下落。



需給ギャップ解消には時間がかかる

### ドライバルク市況は史上最低水準

需給ギャップでは説明がつかない市況低迷



緩やかな需給バランスの改善

投機的資金の流入による、  
船舶のコモディティ化は継続

### 原油価格下落

オイル・ガス開発プロジェクトの遅延



中長期的にエネルギー需要は増加

原油価格の一定の回復による開発案件の進行

## NYKグループ中期経営計画 More Than Shipping 2018



## 5年間の経営方針

### 1 アセット戦略

- ▶ 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  
コンテナ船・ドライバルカーへのライトアセット化
- ▶ 資産効率化

### 2 事業の差別化戦略

- ▶ 技術力による差別化 (LNG・海洋事業、他)
- ▶ 3M (ムダ、ムラ、ムリ) 解消活動を通じた現場レベルでの効率化

### 3 負債・資本戦略

- ▶ 総資産の増加抑制
- ▶ 負債と資本のバランスを常に考慮  
(DER1.0倍を目安/ 国際的格付けにおいてBBB格以上)

### 4 配当方針

- ▶ 安定配当  
(投資と配当のバランスを考慮、配当性向25%以上)

### 5 コンプライアンス徹底

- ▶ 法令遵守 (独禁法等)
- ▶ Globalな遵守体制の整備

# More Than Shipping 2018 進捗

## ▶ 事業ポートフォリオの入替え

**実施売却案件** 北米ターミナル事業持分一部売却  
 米国客船事業売却  
 冷凍船事業売却

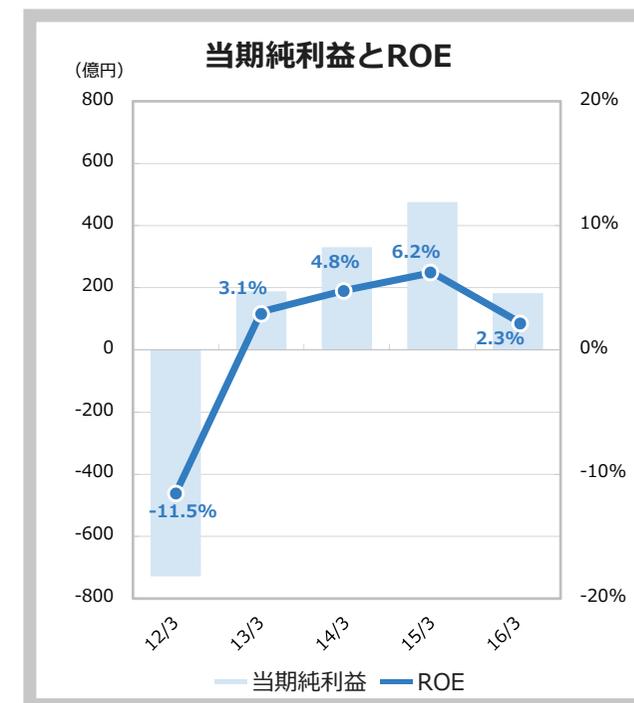
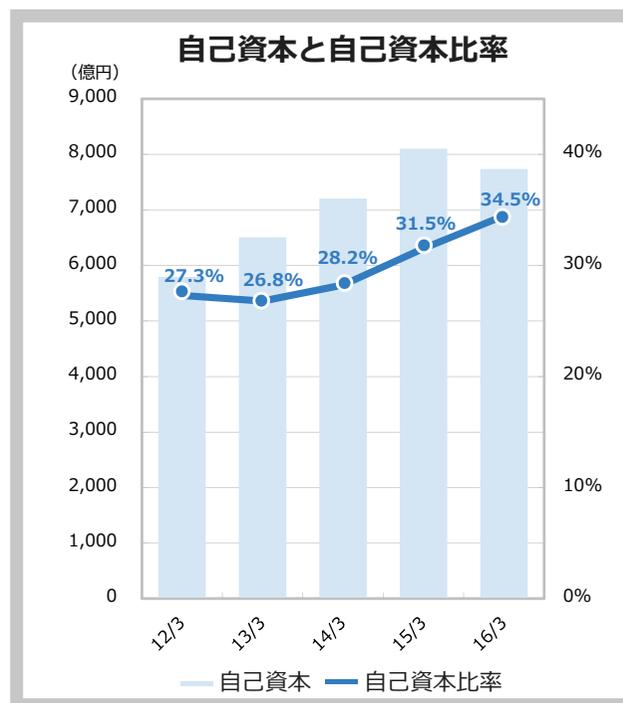
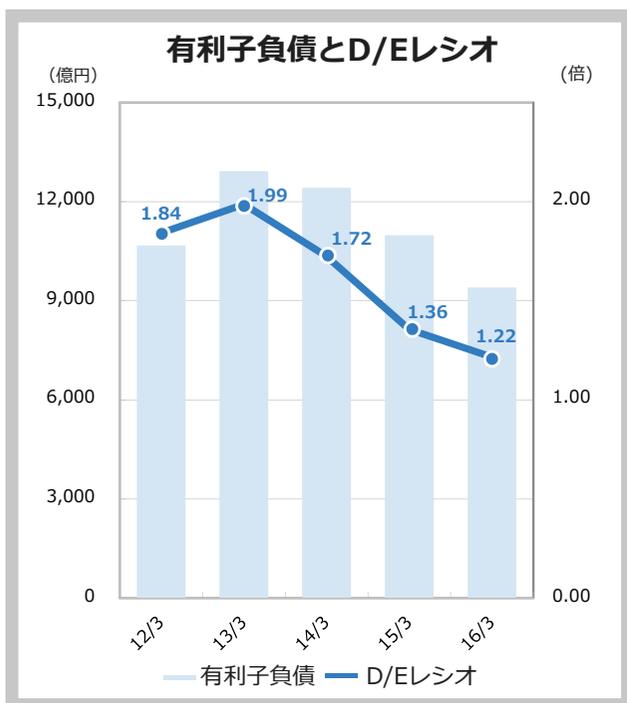
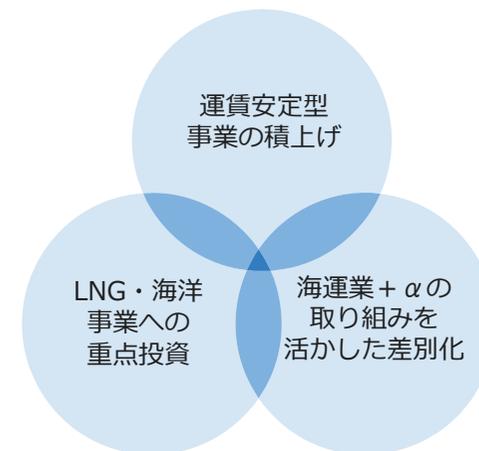
**安定・成長型  
 案件への  
 入れ替え** LNG・海洋事業・自動車  
 物流分野における新規  
 案件獲得へ

## ▶ Volatilityの高い事業におけるライトアセット化

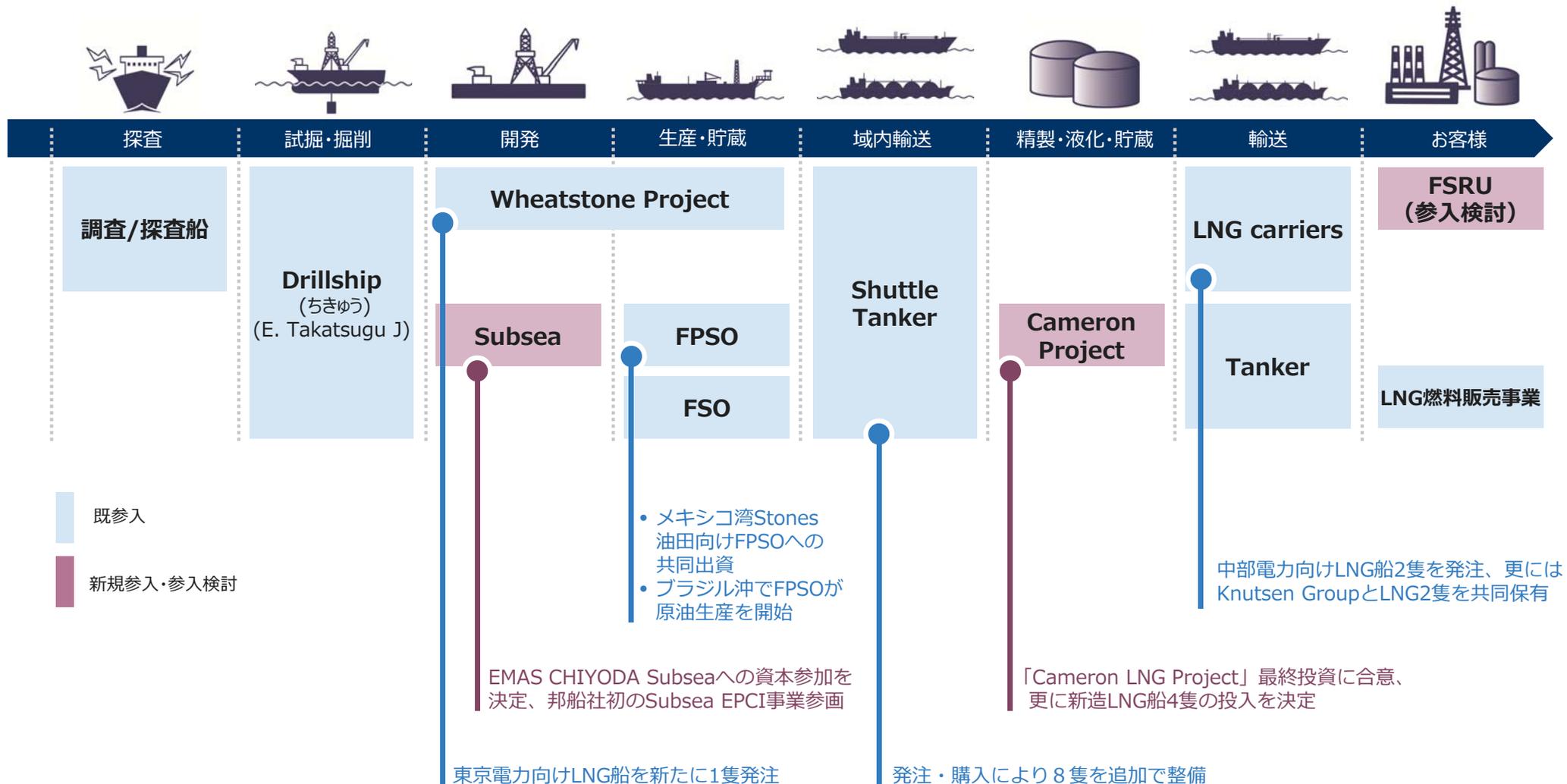
ドライバルカーの余剰船舶売却・解撤 (13年度比40隻減)  
 コンテナ船隊の長期固定船減少・傭船の短期化 (長期固定船比率: 13年度比約13%減)  
 コンテナ一部不採算航路からの撤退 (豪州、西アフリカ等)

## ▶ 財務規律の明確化

2016年3月期末時点では、目標を上回る進捗



▶ 資源輸送への長年の従事により培った技術、経験、顧客との強固な信頼関係を活かし、ビジネスチャンスを生み出す (2018年度LNG船隊規模見通し：100隻 + α から 90隻前後へ変更)

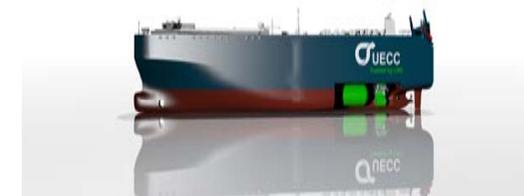


## 自動車物流事業における主要ネットワーク

● 内陸輸送 ● ROROターミナル



UECCによる世界初LNG燃料自動車専用船 発注  
日本初のLNG燃料タグボート「魁」竣工



2016年よりLNG燃料供給・販売事業へ参画  
世界初のLNG燃料供給船を共同保有

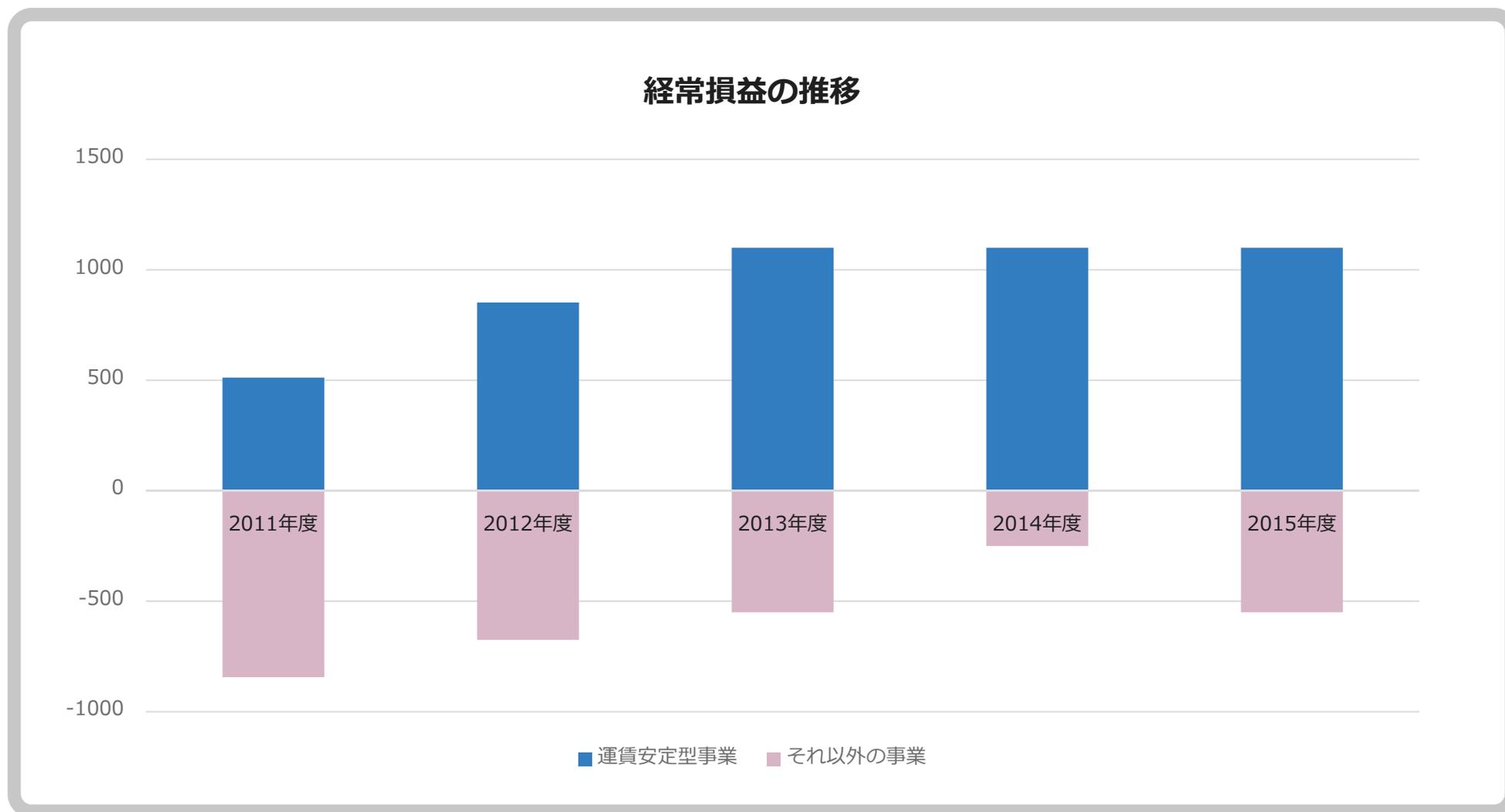


Symphony Creative SolutionsのIoT活用による  
次世代物流ソリューションの開発

Eagle Projectの成果により空コンテナの効率運用を実施  
Ibis Projectにより効率性を追求し燃費改善を達成



- ▶ 事業ポートフォリオ入替え・Volatilityの高い事業におけるライトアセット化と共に運賃安定型事業の積上げを実施



海運業界を取り巻く環境は更に不透明感を増している



**健全な財務規律維持、市況耐性強化**



**成長投資の継続**

現中計の基本戦略は事業環境の変化に対しても依然として有効

LNG事業・海洋事業・自動車物流事業など運賃安定型事業への重点投資・差別化

環境変化に合わせて経営資源の振り分け方を調整し、総資産の増加を抑制