日本郵船株式会社

2015 年 8 月

2016 年 3 月期第 1 四半期決算説明会　質疑応答の要旨

【定期船事業】

Q1 定期船事業に関し、前回（期初）予想比で減益となる要因を教えてください。

A1 影響が大きいのは欧州航路で、1Q の往航運賃は歴史的に低い水準で推移しました。円安・バンカー安・コスト削減効果でカバーした部分もありますが、市況の悪化幅の方が大きく、結果的に前回予想比で 70 億円の悪化を見込んでおります。

Q2　欧州航路の下期運賃前提を上期比で良化と想定する背景を教えてください（上期指数：58→下期：63）。

A2　上海発のコンテナ運賃指数を参考にすると、6 月末時点で運賃レベルは底値を打ったのではと考えています。また 1Q 以降の需給バランスを考えると、1Q 時点で供給は一気に増えましたが、その後足元では、各船社による減便の動きなどにより供給は多少減り、需要も今後一定の回復を見込んでいることから、下期以降需給ギャップは多少緩和され、運賃も回復してくるのではないかと考えています。

Q3　ULCS 船の竣工が今後増えることにより運賃の下落が懸念されますが、来期以降の船舶供給状況はどうなるか教えてください。

A3　供給のピークは今年度と考えており、スクラップを考慮に入れてもネットで約 150 万 TEU 増、10%近い伸びになると予想しています。来年度はその伸びが 5%程度。17 年以降はグロスで約 100 隻、約 150 万 TEU が 2～3 年かけて増えると考えていますが、年間ベースでは思ったほど急増するわけではないと考えています。

【不定期専用船事業】

Q1　不定期専用船事業に関し、前回予想比で通期経常利益の予想が40億円良化する要因を教えてください。一方、足元の市況は良い中、今回下期経常予想を下方修正する理由を教えてください。

A1　不定期専用船事業の前回予想比 40 億円改善の理由は、主にリキッド部門の市況改善によるもので、VLCC タンカー、LPG 船、石油製品船の好調を反映しております。一方、下期予想を下方修正する主な理由は、ドライバルク部門の収支の悪化によるものです。BDI は前回予想比で若干上方修正していますが、パナマックスは先行きの回復傾向が若干弱いので、市況前提を下げております。ドライバルクマーケット全体は足元では回復傾向ですが、4～6 月のマーケット低迷時に FFA（海上運賃先物）で一部固めてしまったのもありますので、収支に関しては若干下げています。また、リキッド部門に関しては、今年後半から新造船竣工数が急増するので、市況は上期より低下すると見ておりますが、市況前提は前回予想を据え置いております。

Q2　自動車輸送事業に関し、積み台数の今年度見通しは昨年度比で微増ですが、日本出しの状況に関し教えてください。

A2　日本発の輸出台数に関しては、今年 1 月～6 月で昨年比約 2%増の約 200 万台で概ね前年並みであり、引き続き同様に推移していくと考えています。弊社輸送分に関しても、向け地別では北米向け輸送が好調で、全般的に堅調に推移するのではないかと考えております。

以上