



2015年第2四半期決算説明資料

2015年10月30日



A. 2015年度第2四半期決算概要

- A-1-① 第2四半期決算概要（全社）
- A-1-② 第2四半期決算概要（セグメント別）
- A-2 上期実績のポイント
- A-3-① 通期業績予想（全社）
- A-3-② 通期業績予想（セグメント別）
- A-4 通期業績変動のポイント
- A-5 コスト削減の進捗状況

B. 部門別業績動向

- B-1 コンテナ船
- B-2 不定期専用船 — ドライバルク
- B-3 不定期専用船 — 自動車船
- B-4 不定期専用船 — LNG船・油槽船
- B-5 海洋資源開発及び重量物船事業

A. 2015年度第2四半期決算概要



A-1-①. 第2四半期決算概要（全社）

（単位：億円）

	2015年度実績			1Q決算時 公表数値 上期	増減額	2014年度 実績 上期	増減額
	1Q	2Q	上期				
売上高	3,355	3,329	6,683	6,800	▲ 117	6,598	86
営業損益	112	75	188	170	18	249	▲ 61
経常損益	146	14	160	200	▲ 40	259	▲ 99
四半期純損益（※）	102	15	117	145	▲ 28	212	▲ 95
為替レート	¥120.97	¥122.56	¥121.76	¥120.90	¥0.86	¥102.52	¥19.24
燃料油価格	\$366	\$338	\$352	\$373	▲ \$21	\$611	▲ \$259

（※）親会社株主に帰属する四半期純損益

主な財務指標

（単位：億円）

（単位：％）

	2015年度 2Q末	2014年度 期末	増減額
自己資本	4,363	4,415	▲ 52
有利子負債	5,424	5,368	56
営業CF	283	1,018	-
投資CF	25	▲ 112	-

	2015年度 2Q末	2014年度 期末	増減率
DER	124%	122%	2%
NET DER	65%	67%	▲2%
自己資本比率	35.7%	36.1%	▲0.4%

【前年同期比】

為替変動：19.24円安 ⇒ +82億円

燃料油価格変動：\$259/MT ⇒ +233億円

A-1-②. 第2四半期決算概要 (セグメント別)

(単位：億円)

セグメント		2015年度実績			1Q決算時 公表数値 上期	増減額	2014年度 実績 上期	増減額
		1Q	2Q	上期				
コンテナ船	売上高	1,717	1,659	3,376	3,500	▲ 124	3,295	81
	経常損益	41	▲ 10	31	45	▲ 14	95	▲ 64
不定期専用船	売上高	1,462	1,505	2,967	2,950	17	2,925	42
	経常損益	104	84	188	175	13	175	13
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	81	69	150	150	0	186	▲ 35
	経常損益	5	▲ 41	▲ 36	5	▲ 41	▲ 6	▲ 30
その他	売上高	94	96	190	200	▲ 10	192	▲ 2
	経常損益	6	3	9	10	▲ 1	18	▲ 9
調整額	売上高	0	0	0	0	-	-	-
	経常損益	▲ 11	▲ 22	▲ 33	▲ 35	2	▲ 23	▲ 10
合計	売上高	3,355	3,329	6,683	6,800	▲ 117	6,598	86
	経常損益	146	14	160	200	▲ 40	259	▲ 99

A-2. 上期業績のポイント

<前年同期比> 増収（+86 億円）・減益（▲99億円）

（単位：億円）

損益変動要因	前年同期比	概況
為替変動	82	為替19.24円安
燃料油変動	233	燃料油価格\$ 259/MT安
市況変動	▲ 330	コンテナ運賃下落、ドライバルク船市況低迷
コスト変動	58	コンテナ船をはじめとするコスト削減（スライドA-5ご参照）
その他	▲ 142	燃料油スワップ精算、為替差損益の変動など
合計	▲ 99	

<前回公表比> 減収（▲117億円）・減益（▲40億円）

（単位：億円）

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	4	為替0.86円安
燃料油変動	19	燃料油価格\$21/MT安
市況変動	▲ 30	コンテナ運賃下落、油槽船市況回復
コスト変動	▲ 11	（スライドA-5ご参照）
その他	▲ 22	為替差損、その他
合計	▲ 40	

A-3-①. 通期業績予想（全社）

（単位：億円）

	2015年度			1Q決算時 公表数値	増減額	2014年度			増減額
	上期	下期	通期	通期		上期	下期	通期	
売上高	6,683	6,317	13,000	13,500	▲ 500	6,598	6,927	13,524	▲ 524
営業損益	188	52	240	390	▲ 150	249	231	480	▲ 240
経常損益	160	40	200	400	▲ 200	259	231	490	▲ 290
当期純損益（※）	117	3	120	230	▲ 110	212	56	268	▲ 148
為替レート	¥121.76	¥120.00	¥120.88	¥119.45	¥1.43	¥102.52	¥115.85	¥109.19	¥11.69
燃料油価格	\$352	\$275	\$314	\$361	▲ \$47	\$611	\$471	\$541	▲ \$227

（※）親会社株主に帰属する当期純損益

【配当計画】

年間5.0円（中間：2.5円 / 期末：2.5円）

【収支前提】

為替レート前提

下期120円

燃料油価格前提

下期\$275 / MT

【下期変動影響】

為替変動：1円増減⇒±3億円

燃料油価格変動：\$10/MT変動⇒±8億円

A-3-②. 通期業績予想 (セグメント別)

(単位：億円)

セグメント		2015年度			1Q決算時公表数値			増減		
		上期	下期	通期	上期	下期	通期	上期	下期	通期
コンテナ船	売上高	3,376	3,124	6,500	3,500	3,500	7,000	▲ 124	▲ 376	▲ 500
	経常損益	31	▲ 61	▲ 30	45	40	85	▲ 14	▲ 101	▲ 115
不定期専用船	売上高	2,967	2,863	5,830	2,950	2,850	5,800	17	13	30
	経常損益	188	147	335	175	180	355	13	▲ 33	▲ 20
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	150	140	290	150	150	300	0	▲ 10	▲ 10
	経常損益	▲ 36	▲ 19	▲ 55	5	0	5	▲ 41	▲ 19	▲ 60
その他	売上高	190	190	380	200	200	400	▲ 10	▲ 10	▲ 20
	経常損益	9	11	20	10	10	20	▲ 1	1	0
調整額	売上高	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	経常損益	▲ 33	▲ 37	▲ 70	▲ 35	▲ 30	▲ 65	2	▲ 7	▲ 5
合計	売上高	6,683	6,317	13,000	6,800	6,700	13,500	▲ 117	▲ 383	▲ 500
	経常損益	160	40	200	200	200	400	▲ 40	▲ 160	▲ 200

2014年度		
上期	下期	通期
3,295	3,479	6,774
95	111	206
2,925	3,082	6,007
175	190	365
186	167	353
▲ 6	▲ 51	▲ 57
192	198	390
18	12	30
0	0	0
▲ 23	▲ 32	▲ 55
6,598	6,926	13,524
259	231	490

A-4. 通期業績変動のポイント

<前年比> 減収（▲524億円）・減益（▲290億円）

（単位：億円）

損益変動要因	前年同期比	概況
為替変動	93	為替11.69円安
燃料油変動	390	燃料油価格\$ 227/MT安
市況変動	▲ 760	コンテナ積高減・運賃下落、ドライバルク船市況低迷
コスト変動	106	コンテナ船をはじめとするコスト削減（スライドA-5ご参照）
その他	▲ 119	為替差損益の変動など
合計	▲ 290	

<前回公表比> 減収（▲500 億円）・減益（▲200億円）

（単位：億円）

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	10	為替1.43円安
燃料油変動	79	燃料油価格\$47/MT安
市況変動	▲ 250	コンテナ積高減・運賃下落、ドライバルク船市況低迷
コスト変動	▲ 26	（スライドA-5ご参照）
その他	▲ 13	為替差損、その他
合計	▲ 200	

A-5. コスト削減の進捗状況

- ・ 2015年度 期首目標 **137億円**
- ・ 2015年度 最新通期見込 **106億円**

単位(億円)

	期首目標			上期実績	通期見込	通期 達成度見込
		上期目標	下期目標			
コンテナ船：航路合理化・コスト削減・収益改善	114	62	52	48	84	74%
不定期専用船・その他	23	12	11	10	22	96%
合計	137	74	63	58	106	77%

B. 部門別業績動向



B-1. 部門別業績動向

コンテナ船

<2015年度上期実績> 前年同期比 増収・減益 / 公表前提比 悪化

- ・底堅い米国経済に支えられ、北米航路の荷動きは堅調に推移
- ・欧州航路、アジア航路、南北航路は荷動き停滞。特に欧州航路の荷動きは減少
- ・需給ギャップにより短期運賃市況は下落
- ・燃料油価格下落のメリットを超える運賃の下落

<今後のポイント>

- ・東西航路の荷動きと市況動向
- ・需給に即した柔軟な欠航・減便対応と合理化の実施
- ・新造14000TEU型5隻の有効活用とアライアンス効果の最大化、IT活用による収益管理強化、コスト削減の促進

		2014年度					2015年度	
		1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績
売上高（億円）		1,584	1,711	1,743	1,736	6,774	1,717	1,659
経常損益（億円）		22	73	87	24	206	41	▲ 10
運賃推移 08年1Q = 100	北米往航	97	102	104	106	102	97	93
	欧州往航	78	78	65	69	73	49	51
積高（万TEU）	北米往航	21.3	23.0	21.9	19.6	85.8	24.3	24.8
	欧州往航	12.7	12.9	12.0	11.0	48.6	10.3	10.3
スペース（万TEU）	北米往航	21.7	23.1	22.3	21.1	88.2	24.3	26.2
	欧州往航	13.4	13.9	13.5	12.9	53.8	12.1	12.4
消席率（%）	北米往航	98%	100%	98%	93%	97%	100%	95%
	欧州往航	95%	92%	89%	85%	90%	85%	83%

B-2. 部門別業績動向 不定期専用船 ドライバルク

<2015年度上期実績> 前年同期比 減収・減益 / 公表前提比 やや改善

- ・【大型船】中国の鉄鉱石需要の伸び悩みで輸入量の頭打ちに伴い、総じて市況低迷
- ・【中小型船】中国向け石炭輸送量の大幅減、船腹需給ギャップ拡大で市況低迷
- ・ 運航コスト削減、及び効率的配船に努めるも、前年同期比減収・減益

<今後のポイント>

- ・【大型船】中国経済の不透明感、解撤の鈍化等で、市況回復に時間を要す見込み
- ・【中小型船】船腹余剰感が強く、当面上値の重たい市況推移の見込み
- ・ 中長期契約の確保、効率的配船、コスト削減等、引き続き収益構造強化に注力

バルク市況 (4T/C Average)	2014年度					2015年度			
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績	3Q / 4Q 予想	通期予想
ケープ (172型)	\$11,900	\$13,000	\$14,100	\$4,600	\$10,900	\$4,600	\$11,500	\$15,000	\$11,525
パナマックス (74型)	\$6,300	\$5,900	\$8,300	\$4,800	\$6,325	\$5,200	\$7,600	\$8,250	\$7,325
ハンディマックス (52型)	\$9,000	\$8,900	\$9,800	\$6,400	\$8,525	\$6,700	\$8,800	\$6,750	\$7,250
スモールハンディ (28型)	\$7,800	\$6,500	\$7,100	\$5,200	\$6,650	\$5,300	\$6,600	\$6,250	\$6,100

B-3. 部門別業績動向 不定期専用船 自動車船

<2015年度上期実績> 前年同期比 増収・増益 / 公表前提比 ほぼ横ばい

- ・ 輸送台数 : 1,605千台（前年同期比 ほぼ横ばい）
- ・ 中国経済の減速による欧州、北米出し極東向け貨物の伸び悩み
- ・ ロシア経済の低迷による欧州域内の荷動き減退
- ・ 大西洋域内貨物や、北米及び中近東向けなど日本出し貨物の一部が輸送量を下支え

<今後のポイント>

- ・ 東南アジア諸国出し、大西洋域内における事業強化を継続
- ・ 重建機類、鉄道車両の積載能力の強みと低燃費を併せ持つ次世代大型船の順次就航
- ・ 更に安定的かつ強固な事業基盤の構築

輸送台数 (千台)	2014年度					2015年度	
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績
往航	248	280	281	283	1,092	278	300
復航	80	83	80	66	309	63	70
三国間	285	251	285	221	1,042	290	267
欧州域内	208	178	170	172	728	176	161
合計	821	791	816	743	3,171	807	797
船隊規模（隻数）	98	96	97	102	-	98	102

B-4. 部門別業績動向 不定期専用船 LNG船・油槽船

<2015年度上期実績> 前年同期比 増収・増益 / 公表前提比 改善

【LNG船】中長期傭船契約のもと、順調稼働

【油槽船】大型原油船/LPG船 中長期傭船契約のもと、順調稼働
 中型原油船 市況は底堅く推移

<今後のポイント>

【LNG船】中長期傭船契約により安定稼働

【油槽船】大型原油船/LPG船 中長期傭船契約のもとで安定収益の確保
 中型原油船 引き続き市況は底堅く推移する見込み

石油製品船 相次ぐ新造船竣工が予測され、市況の大幅な回復は見込まず

油槽船市況 (WS)	2014年度					2015年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績	3Q予想	4Q予想	通期予想
VLCC(中東/日本)	38	45	57	59	50	63	54	70	57	61
	\$12,200	\$22,700	\$50,000	\$60,800	\$36,425	\$64,500	\$55,300	\$81,000	\$52,000	\$63,200
Aframax(南方/日本)	91	102	104	106	101	106	107	105	100	105
	\$14,200	\$18,800	\$23,500	\$28,700	\$21,300	\$27,000	\$31,700	\$27,000	\$25,000	\$27,675
クリーン11万トン型(中東/日本)	88	106	111	99	101	108	133	85	105	108
	\$14,600	\$20,000	\$26,500	\$23,800	\$21,225	\$26,000	\$41,000	\$22,000	\$26,000	\$28,750

B-5. 部門別業績動向

海洋資源開発及び重量物船

【海洋資源開発】

＜2015年度上期実績＞

【オフショア支援船】

【ドリルシップ】

前年同期比 減収・損失計上 / 公表前提比 悪化

原油価格下落の影響による稼動リグ数の減少等に伴い
市況は低調に推移

順調に稼働し、長期安定収益の確保に貢献

＜今後のポイント＞

【オフショア支援船】

【ドリルシップ】

原油価格下落の影響による海洋開発停滞に伴い
市況の低迷は長引く見込み

引き続き、安定稼動による収益貢献を見込む

【重量物船】

＜2015年度上期実績＞

前年同期比 減収・横ばい / 公表前提比 悪化

市況の悪化を運航経費削減でカバー

＜今後のポイント＞

市況は弱含みで推移の見込み
収益性の高いプロジェクト案件の受注に注力