



2012年1月31日

会社名 飯野海運株式会社
代表者 代表取締役社長 関根知之
(コード番号 9119 東・大・福)
問合せ先 総務企画グループ 當 舎 裕 己
(TEL 03-6273-3058)

中期経営計画「IEG14」の進捗状況
- 成長と進化 -
Line's Evolutionary Growth Plan to 2014

当社グループは、海運事業での新たなる成長と不動産事業での収益基盤の強化を目指し、2011年4月に3カ年の中期経営計画「IEG14」(2011年4月～2014年3月)を策定しました。本計画においては、当社グループの重点事業であるケミカル船事業の収益力の回復を図るため、不採算船の処分や資産効率を勘案した資産の入替えなどにより事業基盤の強化を推進し、海運事業と不動産事業を両輪とした経営の質的強化を目指しております。

本計画の進捗状況ならびに現時点での2011年度(2011年4月～2012年3月)および2012年度(2012年4月～2013年3月)の連結業績予想についてお知らせします。

3つの柱について

1. ケミカル船事業の構造改革

A. 主要諸施策

中東航路の収益性向上、
新基幹航路の育成、
Joint Ventureを通じた集荷力向上、
組織力の強化、
不経済船の減船、
船腹調達の多様化



B. 進捗状況

ケミカル船事業は、当社の取り進む海運事業の中で最も投資比率の高い分野(2010年度では連結売上高の40%弱)ですが、現在、円高、市況の低下、船腹供給過多などの影響を受け、厳しい事業環境におかれています。当社グループの中期経営計画「IEG14」では、ケミカルタンカー事業の構造改革を最重要課題として位置づけ、収益向上へ向けての諸施策および船舶経費の削減に取り組んできました。

船舶経費の内、船舶の償却費等に相当する資本費につきましては、2010年から継続して実施してきた対策の結果、ケミカル船事業全体で年5億円超の削減を達成し、更に、本日別途発表した「特別損失の発生見込みならびに通期連結業績予想および配当予想の修正に関するお知らせ」に記載の通り、第4四半期に見込んでいた約40億円の特別損失を計上することに伴い、2012年度以降は年間約5億円の追加的コスト削減効果を獲得できる見込みです。

当社基幹航路である中東/極東航路のケミカルタンカー運賃市況については、リーマンショック後の急落から緩やかに回復傾向にはありますが、燃料油価格の上昇が採算を圧迫してきました。当社のケミカルタンカーグループでは、年間輸送量の90%相当を契約期間1年～5年の数量契約ベースの積荷で占めておりますが、これは契約数量を高めることによって燃料油価格の更なる高騰や、2012年の荷動き低迷などによるスポット市況の下振れへの対応を念頭においたものです。現在更改中の契約の運賃率は、当社の信頼性および安定性をご評価いただき上昇傾向にあり、収益の状況は一定の改善を示しております。

当社は中東航路以外にも、例えばアジアから東周りの世界周航航路の開拓また米国のパートナーとの提携による大西洋域等の配船の拡充を含め、中東を中心とした航路を核として、全世界への展開を続けております。米国から中国に向かう航路など、スポット市場で高値運賃を維持している航路も散見され、それらは米国パートナーとのジョイントベンチャーでの配船および当社の世界周航航路の一環として取り込みを図っています。

当社は 2006 年にケミカルタンカー部門の集荷業務と運航業務の拠点をアジアや世界の情報が集まるシンガポールに移管しました。その後、当社ケミカルタンカー全船の配船、集荷、運航および船舶調達業務をシンガポールで一括管理し、東京がサポートする体制を確立した結果、経営環境の変化や顧客のニーズに迅速に対応できるようになりました。

中東/アジア間の基幹航路については船型の大型化を進め、2010 年度からの累計で 2 万トン型ケミカルタンカー 9 隻の返船あるいは売船を完了、3 万トン以上の大型船の配船に切り替え、運航の効率化と採算性の向上に努めております。また、中長期用船の他にも 1 年未満の短期用船を活用することで、契約期間と契約数量から割り出したスペースの需要と船腹数を計算し、需給インバランス改善への手当てを進めています。

このように、当社はコスト削減と収入面の改善を着実に進めておりますが、急速に進んだ円高によって、当社が講じた一連の対策の効果が見えにくくなっております。しかしながら、ケミカルタンカーは発注残が比較的少なく、船腹需給が引き締まりやすい環境にあることから、ケミカル船の事業収益は今後の市況回復とともに向上すると予想しております。実際に各船の足元の船舶収支は確実に改善しており、2011 年 10 月から 12 月までの 3 ヶ月間のケミカルタンカー事業の損益は、2011 年 10 月 31 日の開示予想数値および当第 2 四半期実績のいずれと比較しても上振れています。

2. 不動産事業を含めた安定収益基盤の強化

A. 主要諸施策

飯野ビルディング開業、専用船事業の拡充

B. 進捗状況

飯野ビルディング建替えについては、非常に厳しいテナント誘致競争の下、地道なリーシング活動を行ってきました。また、2011 年 3 月の東日本大震災の影響により、建築資材の調達不安などの懸念もありましたが、2011 年 10 月に全オフィスフロアの契約を獲得した上で、無事に開業を迎えることができました。

この飯野ビルディングは、非常に高い環境性能と耐震性能を兼ね備えております。米国の環境対応評価システムである「LEED 認証」では、当社フロア部分に対して最高ランク「プラチナ」を日本で初めて取得し、日本政策投資銀行の「DBJ グリーンビル認証」においても最高ランクの「プラチナ」認証を取得しております。さらに、新エネルギー・産業技術開発機構 (NEDO) からは都市部モデル省エネ事業対象に認定されております。また、日本における建築物の総合環境性能評価システム「CASBEE」の最高クラスである「S クラス」の取得を予定しているなど、数々の認証をいただいております。

当社グループでは、飯野ビルディングを含め東京都心部に 6 棟のオフィスビルを所有(一部共有ビルあり)しておりますが、2011 年 12 月末の段階でのオフィス賃貸スペースの空室率は 1.5% と高稼働を維持しております。今後とも、省エネと快適な執務環境の提供に努力していきます。

専用船事業の拡充につきましては、昨年 4 月の中期経営計画発表時にお知らせしました 2010 年 2 月に獲得した国内荷主向け大型 LPG 船の契約に加え、10 万トン型石油製品船の代替契約を締結し、それぞれ新造船を発注しております。

海運業および不動産業のいずれにおいても、更なる安定収益基盤の強化に向け、新規プロジェクトおよび再開発等の検討を進めてまいります。



3. 新興国需要を取り込んだ中小型船の事業展開

A. 主要諸施策

ドライバルク船事業、中小型ガス船事業

B. 進捗状況

当社ドライバルク船事業では、電力向け一般炭や木材チップを運搬する専用船事業、在来型 Panamax や Over Panamax に分類される 7 ~ 8 万トンサイズの大船、3 万トン前後の Small Handy に分類される船舶の運航業務を行っております。新興国の事業展開では、昨年、中国曹妃甸での港湾事業への投資や大連での仮事務所の開設など、中国でのドライバルク集荷業務を開始しました。



Panamax

ドライバルク船事業では、電力向け石炭専用船や製紙会社向けチップ専用船など、中長期用船契約を主体とした損益の変動が小さい専用船および専航船事業と、一定の年間数量契約を保有しておりますがスポット市況の影響を受ける自主運航船による不定期船事業があります。自主運航船のうちスポット市況の影響を受ける割合は、現在 50% 程度となっております。

市況については、2012 年に入り、足元の BDI (Baltic Dry Index) は 1,000 を下回る厳しい状況が続いておりますが、中国の旧正月明け後春先に向かい一定水準まで回復していくものと予想しております。

中小型ガス船事業については、当社グループの国内 LNG、LPG、VCM およびプロピレン輸送で培ったノウハウを以って、3,500 m³ ~ 8,700 m³ の小型船の近海配船への展開を図っています。

なお、当社シンガポール事務所においては、ケミカル船事業以外の業務 (ドライバルク船事業および中小型ガス船事業) の展開も進めています。

5 つの土台について

その他当社グループでは、以上の 3 つの柱の基礎となる 5 つの土台の取り組みも続けています。

1. 市況変動に対する耐性強化 (市況・為替・事業コスト等外部変動要因 全社リスクマネジメント)
2. 財務基盤の強化 (有利子負債の圧縮、資金調達が多様化)
3. 質的転換 (技術力・組織力・マーケティング力の強化と人材育成)
4. 安全の徹底 (船舶運航、ビル管理)
5. 環境負荷低減への取り組み (船舶、ビル)

ino's Evolutionary Growth Plan to 2014



連結損益の状況

2011年度の連結会計年度における営業利益は黒字を確保する見通しですが、経常利益は1977年からの当社連結決算史上初の赤字となる非常に厳しい状況と認識しております。しかしながら、四半期毎の動きを見ますと、第2四半期を底とし、第3四半期以降は飯野ビルディングの竣工により不動産事業の業績が上昇に転じております。海運事業については、足元のドライバルク船市況が低迷しておりますが、当社グループの売上の40%を占めるケミカルタンカー事業でのコスト構造改革の推進や数量契約の有利更改により、今後、段階的な上昇を見込んでおります。

現時点での2011年度、2012年度の見直し損益予想

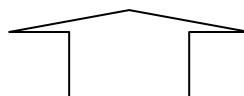
(単位:億円)

(参考)

	2010年度 実績	2011年度 今回予想(注1)	2012年度 今回予想	2013年度 中期経営計画 (注2)	2010年代央 目標
市況前提					
為替 円/US\$		77.5	77.5	85	
バンカー USD/mt		730	730	600	
Panamax USD/day		-	上期 12,000 /下期 14,000	20,000	
Small Handy USD/day		-	上期 10,500 /下期 12,500	14,000	
売上高	745	770	820	860	1,000
営業利益	24	13	36	62	100
経常利益	11	4	20	40	80
当期純利益	7	46	17	38	60

(注1) 2011年度市況前提は、第4四半期想定数値です。ドライバルク船の市況前提は残りのフリー日数が短いため記載しておりません。

(注2) 2013年度中期経営計画の損益は、2011年4月14日時点における数値目標です。



前回までの開示の状況

(単位:億円)

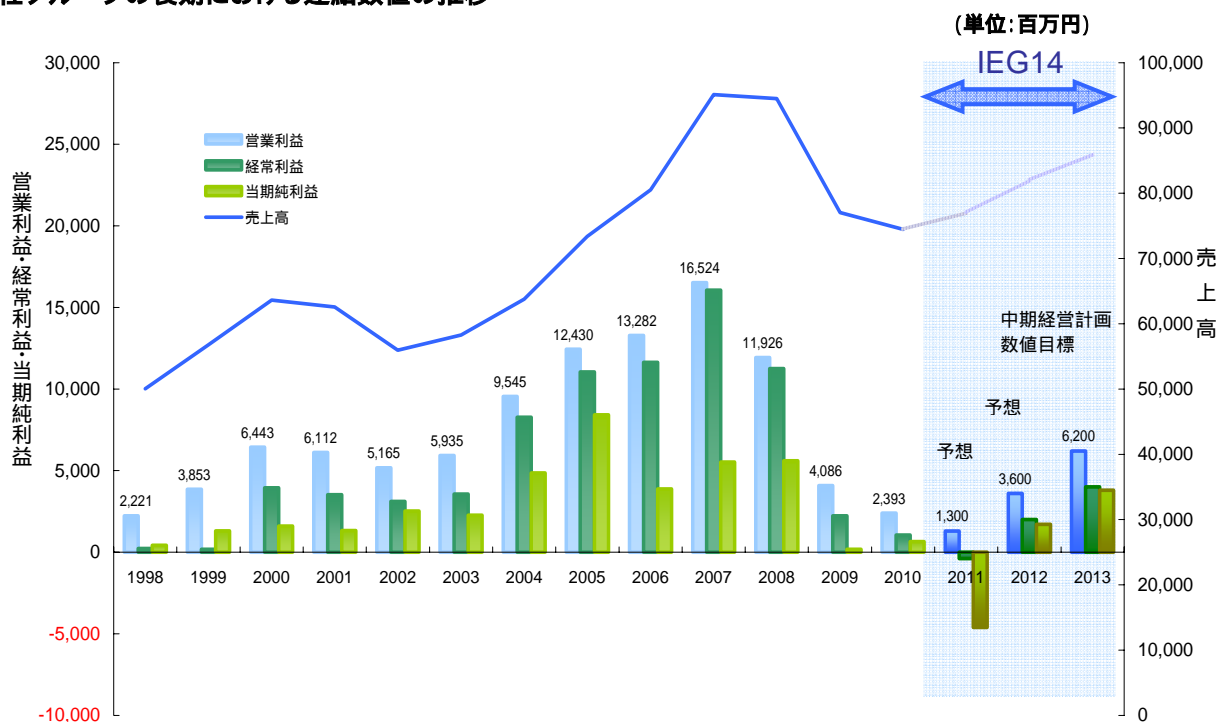
(参考)

	2010年度 実績	2011年度 前回予想(注3)	2012年度 中期経営計画 (注4)	2013年度 中期経営計画 (注4)	2010年代央 目標
市況前提					
為替 円/US\$		77.5	85	85	
バンカー USD/mt		675	600	600	
Panamax USD/day		15,000	20,000	20,000	
Small Handy USD/day		12,500	14,000	14,000	
売上高	745	770	830	860	1,000
営業利益	24	10	54	62	100
経常利益	11	7	32	40	80
当期純利益	7	7	20	38	60

(注3) 2011年度損益予想は、2011年10月31日付第2四半期決算開示における連結業績予想数値です。なお、市況前提は第3、第4四半期想定を示しております。

(注4) 2012年度及び2013年度中期経営計画の損益は、2011年4月14日時点における数値目標です。

当社グループの長期における連結数値の推移



配当について

2011年度の期末配当金は2円を予想しております。

2012年度以降は8～10円を目安とした安定的な配当体制の確立を目指しています。

本資料で記述されている業績予想及び将来予測は、現時点で入手可能な情報に基づき当社が判断した予想であり、潜在的なリスクや不確実性が含まれております。そのため様々な要因の変化により、実際の業績は記述されている将来見通しとは異なる結果となる可能性があることをご承知おき下さい。

以上