

平成 28 年 10 月 7 日

各 位

会 社 名 日本郵船株式会社
代 表 者 名 代表取締役社長 内藤 忠顕
コード番号 9101
上場取引所 東証・名証各第一部
問 合 せ 先 IRグループ長
丸山 徹
(TEL. 03-3284-5151)

減損損失及び契約損失引当金等の計上に関するお知らせ

当社は、平成 29 年 3 月期第 2 四半期連結決算において、減損損失及び契約損失引当金を特別損失に計上するとともに、これに伴い個別決算において引当金を特別損失に計上する見込みとなりましたので、下記のとおりお知らせいたします。

記

1. 減損損失及び契約損失引当金計上の概要

当社は、平成 29 年 3 月期第 2 四半期連結決算において、減損損失約 1,600 億円及び契約損失引当金約 350 億円、合計約 1,950 億円を特別損失に計上する見込みとなりました。

これは、市況の低迷が長期化していることから、事業用所有資産の帳簿価額を回収可能価額まで減額するとともに、取得予定資産について将来発生が見込まれる損失に備えるために損失額を引き当てるもの等で、コンテナ船で約 1,000 億円、ドライバルカーで約 850 億円、貨物航空機で約 100 億円となります。

2. 業績見通しと配当について

これらの特別損失は平成 28 年 7 月 29 日に公表した平成 29 年 3 月期第 2 四半期連結業績予想及び通期連結業績予想には織り込まれておりません。第 2 四半期累計期間の連結業績実績については現在集計を進めており、通期業績予想については当該特別損失及び他の状況を踏まえて精査中です。併せて、平成 28 年 7 月 29 日に公表した中間及び期末配当予想（各々 1 株当たり 2 円、合計年間 4 円）についても変更することを検討しており、平成 28 年 10 月 31 日に開示する予定です。

3. 経緯・背景

① 定期船事業

新造大型コンテナ船の竣工圧力は引き続き強く、運賃が歴史的低水準となるなか、当社はサービスの合理化、減便、コスト削減等の諸施策を以って損失の縮小に努めてまいりました。平成 29 年 3 月期上半期では、市況に回復傾向は見られるものの想定した水準には達せず、これを機に将来的な市況前提を保守的に見直した結果、コンテナ船につき減損損失及び契約損失引当金の認識が必要との判断に至りました。

② 不定期専用船事業

船腹の供給過剰と輸送需要の伸び悩みによるドライバルカー市況の低迷が続くなか、当社は余剰船の返船や売船、効率運航の徹底等コスト削減に取り組んできましたが、昨秋以降の市況は過去に例がないほどの落ち込みとなりました。このような状況は、ケープサイズバルカーを中心とした老齢船の解撤を促し、一方で新造船の供給抑制もあることから、船腹の需給バランスは徐々に改善に向かっていますが、平成 29 年 3 月期上半期では、市況の回復のペースは想定よりも遅く、これを機に将来の市況前提を今一度見直し、ケープサイズを中心としたドライバルカーにつき、減損損失及び契約損失引当金の認識が必要との判断に至りました。

③ 航空運送事業

これまで進めてきた構造改革の一環として、当社子会社が所有する航空機 3 機の処分により売却損が発生する見込みであることから売却価額まで帳簿価額を引き下げて減損損失を計上するとともに、オペレーティング・リース契約により調達している航空機の一部についても、リース契約の残存期間で想定される損失について契約損失引当金を計上することとしました。

4. 個別決算の開示事項

これに伴い、平成 29 年 3 月期第 2 四半期個別決算では、定期船事業において約 1,000 億円、不定期専用船事業において約 520 億円の関係会社船舶投資損失引当金を特別損失として計上する見込みです。また、航空運送事業における当社子会社の前述の損失計上に伴い、当該子会社に対する貸付金に対して約 250 億円の貸倒引当金を特別損失に計上する見込みです。これらの特別損失はいずれも連結決算において消去されるため、連結損益に与える影響はありません。

以 上