

全体概況として、当第1四半期はドライバルク船とコンテナ船事業で上振れがあった一方、自動車船、油送船での下振れ、また若干の単体為替差損もあり、合計では期初に見込んだ社内想定並みで落着きました。コンテナ船事業統合に関わる移行期費用が大きくなる当第1四半期においてはぎりぎり黒字確保、というのは期初想定通りの落着です。

通期見直しに関しても見直しの内容は第1四半期とほぼ同様で、ドライ、コンテナ船の若干の上振れを見込む一方で、油送船下振れ及び為替差損の影響によりこれがオフセットされた結果、前回見通しの経常利益400億円から変更しておりません。

1. 2018年度第1四半期決算概要

【概況】

経常利益は2億円と、前年同期からは燃料油高や為替差損の影響もあり減益とはなりましたが、黒字を確保することができました。前年度第4四半期からは、改善しております。また、概ね期初社内想定通りであります。売上高については、コンテナ船サービスが持分法適用会社であるONEに移管された結果、約1,000億円の減少となりました。

【セグメント別】

<ドライバルク船事業>

ケープサイズのスプレッド市況は、足元2万5千ドル程度となっておりますが、4月には7千ドル台まで低迷した時期もございました。損益は、航海完了ベースで計上されるため、足元の市況が当期に反映されているわけではないものの、期初の想定は上回ることができました。

パナマックス以下の中小型船市況は、4月に中国の石炭輸入制限等により荷動きが鈍化したものの、その後はケープサイズ市況の上昇につられる形で持ち直しています。ただ、中小型船についてはご存知の通り当社は市況エクスポージャーを大幅に減らしているため、スプレッド市況の変動による損益への影響はあまりありません。

以上の結果、ドライバルク船セグメントは期初想定から上振れての落着となっております。

<エネルギー輸送事業>

■油送船

いずれの船種においても、市況が奮いませんでした。

原油船については、当社は市況エクスポージャーがそれほど多いわけではないものの、第1四半期においてはスポット市況が1万ドルを下回る時期もありました。極東域の製油所が定期修繕に入る不需要期ではあるものの、期初の想定より市況は低調に推移しました。

プロダクト船市況も同様に製油所定期修繕の影響があり、加えて原油価格の先行き不透明感による裁定取引の停滞もあり、低迷しています。

原油船の他、メタノール船やシャトルタンカーによる中長期契約からの利益が損益をある程度下支えしましたが、油送船部門全体の損益は前年同期、また期初社内想定からも下振れました。

■LNG 船・海洋事業

長期契約により安定的な利益を計上しており、ほぼ想定通りの水準で落着いています。

<製品輸送事業>

■コンテナ船事業

この四半期よりいよいよ ONE でのサービスとなりました。

このうち、最初に ONE 損益に関してご説明します。既に報道でご存知の方も多いかと思いますが、ONE のサービス立ち上げ時、お客様からのブッキング処理に手間取るといふ事態が発生しました。これは一部報道にあったようなシステム上の問題ではなく、情報入力業務に対するスタッフ習熟度や、要員の不足に起因する問題でしたので、これらについては既に対処され、今現在はほぼ正常な状態に回復している状況です。

但し、このサービスの混乱により一時的にお客様から敬遠される事態となったことも事実です。期初想定においても、第1四半期は消席率が一定程度低下することは織り込んでいたものの、この想定を超える消席低下となり、これによる粗利減が発生しました。また、燃料油価格も上昇しましたが、第1四半期は値上がり前に購入している貯蔵燃料の影響でそれほど大きな金額ではありません。

一方、これらの悪化要因を相当程度打ち消す、ONE におけるポジティブ要因もありました。統合シナジーについては、内陸輸送費やターミナルコスト等の変動費削減が想定以上に進んでいます。これに加えて、会計的要因ではあるものの、期初において「ファイナンスリース処理が求められる」と想定していた定期備船契約について、今年度はオペレーティングリースとして処理することが認められたことによる PL 上での改善もありました。これらポジティブ要因もあったものの、第1四半期の ONE 決算は期初想定を若干下回る△1億2千万ドルの赤字で落着し、当社においては持ち分の31%に相当する赤字約40億円を営業外損失に取り込んでいます。

次にコンテナ船事業セグメントにおける ONE 以外の部分ですが、4月末に開示しまし

た通り、今年度は当社自身でのコンテナ船サービスの撤収に関わる移行期費用を通期115億円見込んでおりました。この移行期費用が1Q実績では想定を下回って推移しています。加えて、3月までのコンテナ船サービスについて収益増・費用減となる過年度修正が発生したこと等もあり、期初想定からは改善しました。

以上ご説明したように、ONEからの持分法投資損益は若干悪化の一方、ONE以外の部分における改善がこれを上回った結果、コンテナ船事業全体としては、期初の社内想定から上振れて落ち着いています。

■自動車船

引き続きアジア発欧米向け荷動きが堅調である他、中近東向け荷動き減も底打ちした状況です。一方、当社においては、今年3月にニュージーランド向け航海においてカメムシの大量発生により入港ができなくなる問題が複数隻にて発生、また、その影響から追加的な傭船を必要とする等、非効率な配船を余儀なくされました。当該船の航海が第1四半期に完了したことから、損益の下振れ要因となりました。

2. 2018年度通期業績見通し概要

【概況】

通期経常利益見通しは前回発表の400億円から変更しておりません。主にONEにおいて燃料油価格上昇による影響があるものの、これをONE自身がシナジー効果の前倒し実現等による改善で跳ね返し期初見通し利益を確保する一方、当社のその他事業セグメントもそれぞれプラスマイナスはありますが、合計では期初想定並みを見込むものです。

なお、為替前提は前回105円から修正しておりません。第2四半期以降の燃料油価格前提については足下状況を勘案し450ドルに修正しています。

【セグメント別】

<ドライバルク船事業>

現在2万5千ドル前後となっているケープサイズ市況ですが、一年のこの時期にこのレベルを付けるというのは、やや過熱気味であろうかと見ています。したがって今後一旦は調整が入るものと見込みます。中小型船についても同様の展開を想定した結果、市況前提については前回見通しから変更しておりません。

通期業績見通しについても、第1四半期上振れ分もあり、前回から若干上方修正としています。

<エネルギー輸送事業>

■油送船

原油船については、足元の低水準の市況を勘案し、市況見通しを前回から下方修正致しました。一方、VLCCについては、この1月～6月で竣工隻数よりもスクラップ隻数が上回り、純隻数が減少傾向にあります。冬場の季節要因により原油市況が上昇する際に、船腹需給に焦点が当たり高騰する局面も多少は期待できるのではないかと見ていますが、当社におけるVLCCの市況エクスポージャーは小さく、市況の変化による影響は大きいものではありません。

プロダクト船については、今後期待できる分野という見方もあり、大手プレイヤーの中にはプールを拡大する動きが出ているものの、足元は製油所の定期修繕の影響、加えて原油価格の先行き不透明感による裁定取引の停滞もあり、市況は低迷しています。

以上の市況低迷による影響があるものの、メタノールやシャトルタンカー等の安定利益による下支えもあり、油送船部門全体では何とか黒字を確保する計画です。

■LNG船・海洋事業

引き続き長期契約からの安定利益を計上し、ほぼ前回想定した通りの利益となる予定です。

<製品輸送事業>

■コンテナ船事業

資料のP11にあるグラフをベースにご説明いたします。要因として大きく2つのグループ、即ちONEの中での変動と、ONEではなく当社の中での変動があります。

まず、ONEの中での変動についてご説明します。第1四半期に低消席率を主因とした粗利減が大きく出ましたが、消席率は足下では既に改善傾向にあり、下期消席率は期初計画の水準まで回復できる前提としています。このグラフにある粗利減の約半分が第1四半期に出てきているものですが、これが2Q以降は縮小していきます。

ターミナル移管遅延による減益は、期初第2四半期からと想定していた海外ターミナルの移管が、第4四半期にずれ込む見通しとなったものです。加えて燃料油単価増によるコスト増があるわけですが、これらのネガティブ要因に対して、ONEにおける改善要因が3つございます。

第1に統合のシナジー効果について、期初想定を上回る進捗となっています。

次に「プロダクトコスト減」としているものですが、一部航路の一時休止を含めた最適化や、燃料油コスト削減計画の強化による改善を見込んでいます。

最後に、既に第1四半期から出てきている「リース会計処理変更」によるPLの改善を見込む結果、通期でのONE業績は期初見通しを維持する計画です。

一方、当社コンテナ船事業セグメントにおける ONE 以外の部分ですが、当初見込んでいた移行期費用 115 億円について、第 1 四半期での縮小分も勘案し、通期で 95 億円程度に収まるであろうとの見直しを致しました。これに加えて、これも 1Q で出てきている過年度修正による改善等も織り込んだ結果、セグメント全体としては前回見通しの 5 億円から 40 億円に上方修正を行っています。

■自動車船

カメムシ関連の一時的な問題が解消するほか、今後 BAF により燃料費上昇分の調整が運賃に反映されていく等のポジティブ様相はあります。部門としての船隊縮小はほぼ完了しており、この船隊規模をもって如何に運航効率を改善していくかが課題となっております。

<配当>

尚、配当につきましては、前回発表の見通しから変更しておりません。配当性向を 20% とする方針に沿い、通期で 1 株当たり 50 円、うち 20 円を中間配当とすることを予定しております。

3. 質疑応答

【コンテナ船事業】

Q1) コンテナ船事業の移行期費用が、当初 115 億円の見込みから 95 億円に見直されていますが、この差額 20 億円は第 1 四半期で発生したものでですか。

A1) その通りです。

Q2) コンテナ船事業における移行期費用について、期初想定に対し減少しているのはどういった要因があるのでしょうか。

A2) 当社の場合、移行期費用とは主に海外現地法人の運営費や人件費等を指します。想定以上に早く人員削減が進んだため、そうした費用が当初予想より減少しております。

【その他】

Q1) 米中の貿易摩擦など、外部環境の影響についてどのように考えていますか。

A1) 足元の荷動きからは、貿易摩擦による影響は見られません。これが一部報道にもあるような関税適用前の駆け込み需要か否かという点は、見極めが難しいところです。貿易摩擦がこのまま深刻化すれば、海運産業全体に大きな影響があるものの、現時点では未だ不透明感強く、業績予想に織り込むのは難しい状況です。

Q2) 業界ではプロダクト船への期待感があるとのことでしたが、足元の市況は停滞して

います。下期以降、改善する見通しで業績予想を立てているのでしょうか。

- A2) プロダクト船については、市況の急回復は見込んでおらず、下期の見通しも前回より下げています。当社は、プロダクト船の船隊を縮小させ市況低迷期を耐える方針の下、今年度も引き続き減船を進めていきます。

以上