

## 1. 2019年度第1四半期決算概要

### 【概況】

まず、売上高は、前年同期比で212億円の減収となりました。これは、前年同期には残存していた当社単体に帰属するコンテナ船サービスに関連する売上高が今期剥落したことによるものです。この要因を除いた実力ベースでは、増収となっています。

また、経常利益は140億円、当期純利益は120億円と、いずれも前年同期比では大幅な増益となりました。ドライバルク船は、2～4月に市況が低迷したためにやや下振れがあったものの、エネルギー輸送事業の利益が上積みされ、加えてコンテナ船事業統合会社ONE社が四半期ベースで漸く黒字を達成したことによる製品輸送事業の黒字化が大きく寄与しております。

### 【セグメント別】

#### <ドライバルク船事業>

1月下旬に発生したブラジル鉱山ダム決壊事故の影響により、ケープサイズのスポット市況は2月から4月にかけて低迷し、3月下旬から4月初には、1日当たりの貸船料が3千ドル台をつける状況となりました。市況は、徐々に回復し、5月に入ると10千ドル台をつけ、6月単月の平均では17千ドル程度まで回復しました。従い、当初懸念していたほど市況の低迷は長引かなかったと考えています。

パナマックス以下の中小型バルカーは、ケープサイズの軟調な市況に引きずられる局面もありましたが、南米出し大豆等の堅調な荷動きに支えられ徐々に回復し、第1四半期の平均は1万ドルを若干下回ったものの、ほぼ前年同期並みに推移しました。

海運市況は以上のような状況でしたが、当社は市況エクスポージャーの縮減により、市況変動による損益への影響を抑制しており、ドライバルク船事業は鉄鋼原料船、木材チップ船等の中長期契約による安定利益を基盤に、安定的に黒字を計上しました。

#### <エネルギー輸送事業>

##### ■油送船

市況は、決して良いものではなかったものの、原油船のみならずプロダクト船においても前年同期比で改善しました。また、プロダクト船については、船隊に占める市況エクスポージャーの割合が比較的大きい一方、昨年度末までに船隊縮小を終えていること、加えて、日本-韓国を主とするニッチトレードに重点を置くなど配船の効率化を行ったことにより、損益が改善しています。

その他、メタノール船も中長期契約による安定的な利益を計上したことにより、油送船部門全体の損益は前年同期比で大きく改善しました。

## ■LNG 船・海洋事業

LNG 船や FPSO 等が順調に稼働し、従来通り安定的な利益を計上しております。

## <製品輸送事業>

### ■コンテナ船事業

コンテナ船事業統合会社 ONE 社は、若干ながらも黒字転換を果たしました。事業環境は、必ずしも良好ではなく、例えば欧州航路の荷動きは比較的堅調であったものの、各社が 2 万 TEU 以上の大型船を投入したことにより需給が悪化し、スポット運賃市況は下落基調となりました。北米航路については、夏場のピークシーズンの立ち上がりが鈍く、荷動きはやや低迷しました。そのような環境下、減便(北米航路 12 便・欧州航路 5 便)等により運賃の値崩れを防ぎ、また北米航路では長期契約の更改交渉が期初想定並みの運賃水準で妥結したことにより、5 百万ドルながら黒字に浮上することができました。黒字化の一番大きな要因は、イールドマネジメント(註)の徹底にあると考えています。ONE 社の営業開始直後であった昨年度は、統合前に邦船 3 社各々のイールドマネジメントによって集荷された貨物を主に輸送していたため、ONE 社としての統一的な方針に基づくものではありませんでした。

(註) コンテナ 1 本のラウンド(往復航海)当たりの収益を最大化するための管理手法

ONE 社損益の 31%を持分法投資損益として取り込んだことに加え、ターミナル・ロジスティクス事業の安定した利益の計上により、当社コンテナ船事業サブセグメントとしても黒字化を達成しています。

この他、自動車船、フェリー・内航 RORO 船事業も黒字を計上しました。

これらの結果、ドライバルク船事業、エネルギー輸送事業、製品輸送事業の 3 事業全てが同時に黒字を計上するに至りました。

## **2. 2019 年度通期業績見通し概要**

### **【概況】**

経常利益の見通しは、上期については 4 月末の前回発表から 20 億円の上方修正をしておりますが、通期については 500 億円から変更ありません。下期に関しては、米中貿易摩擦、ホルムズ海峡の情勢、SOx 規制等の変動要素もあるため、上期を上方修正しているものの通期見通しは維持しております。

### **【セグメント別】**

#### **<ドライバルク船事業>**

ケーブルサイズの市況は、7月に入り高騰しました。これはブラジルにおける鉱山ダム決壊事故の影響で大西洋域の船が薄くなっていたところに、鉱山生産再開の報道を受けてスポットの引き合いが何件か続いた結果、市況が急に跳ね上がったもので7月22日には日額3万3千ドル弱を付けました。高騰は予想より長く2週間程は続きましたが、その後落ち着いてきており、足元は2万7千ドル程度となっています。但し、当社のケーブルサイズ船のエクスポージャーは大きくはないため、市況上昇による影響はそれ程大きくありません。

パナマックス以下の中小型船についても、市況エクスポージャーは縮減されており、同様に影響は限定的です。

以上から、ドライバルク船事業全体の通期業績見通しは、前回から若干の上方修正に留めています。

### <エネルギー輸送事業>

#### ■油送船

原油船については、昨年もそうでしたが、10月以降に市況が上がる傾向がございます。プロダクト船についても昨年でいうと11月末頃から上昇しました。一般にはプロダクト船において季節性の影響がより強く出ますが、今年はこれに加えSOx規制に伴う軽油の追加輸送需要が見込まれ、市況の改善が期待されます。

原油船は、昨今中古船の価格が上昇しており、これは将来の市況上昇を織り込んだ動きであるとも言えますが、一方で市況が改善すると解撤が減少する面もございます。今年には60隻の新造VLCCの竣工が見込まれている一方、これまで解撤数は5隻程度に留まっています。こうした状況を総合的に鑑みると市況について強気に転じられる状況にはございません。そのため、原油船については市況前提を若干引き下げた形としております。

#### ■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、ほぼ想定通りの利益となる予定です。

以上のことから、エネルギー輸送事業全体の通期業績見通しは、3か月前から変更なしとしております。

### <製品輸送事業>

#### ■コンテナ船事業

ONE社は、通期見通しに際し、世界経済の下振れリスクを勘案し荷動き需要は全世界で前年比3%前後の伸びに留まる想定としており、北米・欧州・アジア航路の積高前提を下方修正しています。一方で、貨物ポートフォリオ最適化効果や燃料費節減等のコスト削減効果の上積みも踏まえ、上期見通しは若干の上方修正、下期見通しは据置き、

通期で 90 百万ドルの黒字見通しとしております。

当社においては、ONE 社からもたらされる持分法投資利益に当社単体の一般管理費を差し引いた上で、港湾ロジスティクス事業からの安定的な利益とあわせ、コンテナ船事業の通期見通しは経常利益 50 億円にて変更ございません。

#### ■自動車船

荷動きは、欧州出し中国向けが減少しています。中国における環境規制の前倒し導入が原因と言われてはいますが、経済自体の低迷などそれ以外の要因も影響しているとすれば、今後も荷動き低迷が継続する可能性があり懸念材料になります。現時点では、期初想定並みの利益確保を見込んでおります。

以上、製品輸送事業全体の通期業績見通しは、経常利益 100 億円にて変更ございません。

#### <配当>

配当につきましては、前回発表の見通しから変更ございません。通期で 1 株当たり 65 円、うち 30 円を中間配当とすることを予定しております。

#### <SOx 規制対応>

2020 年 1 月から始まる SOx 規制への対応について、3 か月前からの進展をご説明します。まず、適合油使用による燃料費用増については、そのご負担をいただくことについて、総論としてお客様にほぼご理解をいただいているとご説明しておりましたが、さらに現在までに契約への落とし込みが進んできています。また、適合油の確保については、補油港や必要量把握の精度が上がってきたため、シンガポールや中国などでは年度内の当社必要量の 8 割以上について確保を済ませております。スクラバーについては、これから竣工する新造船を含め、今後 2 年間程度で約 60 隻への搭載を決めております。基本的には、中長期契約に従事している特定のお客様向けの船になります。

### 3. 質疑応答

Q1) エネルギー輸送事業における経常利益が、第 1 四半期の 60 億円に対し、第 2 四半期は 44 億円と減少を見込んでいますが、この理由は何でしょうか。

A1) エネルギー輸送事業においては、第 1 四半期のみ発生した特殊な要因がありました。具体的には、LNG 船部門において見込みには含めていなかった収入を交渉の結果確保できたということがございます。また、油送船において入渠時期のズレもございました。また、航海完了基準をとっているため、原油船やプロダクト船において、3 月以前の市況がまだ良かった頃の航海が 4 月以降に完了した影響もあります。

Q2) ドライバルク船事業については、第1四半期から第2四半期にかけて経常利益の若干の増加を見込んでいますが、足元の市況を鑑みるともう少し増加する可能性があるのではないかと思います。直近のケープサイズバルカーのフリー船隻数と合わせ、少し詳しく説明して頂けますでしょうか。

A2) 6月末時点の2019年度の残存フリー運航日数を隻数換算した数値になりますが、ケープサイズバルカーは凡そ17隻相当で、センシティブティーターとしては千ドルあたり5億円弱となります。パナマックスサイズバルカーは3隻相当です。

以上