

1. 全体概況

全体概況と致しまして、まず第3四半期決算は当初想定していた以上の成果になりました。これは、8～9月の、特にドライバルク船の高市況による恩恵を主として第3四半期に反映することができたためです。一方、第4四半期については、現在世間を賑わせている新型コロナウイルスを始めとして、厳しい要素があると考えています。結果として、通期の業績予想は従来の経常利益500億円、当期純利益400億円を据え置きました。

2. 2019年度第3四半期決算概要

【概況】

第3四半期までの累計売上高は、前年同期比で約749億円の減少となりました。これは、当社単体に帰属するコンテナ船サービスによる売上げが前期には多少残存していたこと、加えて、主に自動車船において積高を減らしたことによる収入減という要素もございします。

経常利益は492億円、当期純利益は484億円と、いずれも前年同期比で大幅な増益となりました。ドライバルク船事業については、従来ご案内の通り高採算の長期契約の満了が集中する年に当たり減益になったものの、エネルギー輸送事業において原油船市況上昇による増益や、製品輸送事業におけるONEの大幅な損益改善が寄与しました。

【セグメント別】

<ドライバルク船事業>

ケープサイズバルカーの市況は、7月後半の一時期と8月下旬～9月中旬には同3万ドルを超える局面がありました。当社は、航海完了のタイミングで損益を計上することから、そのメリットを第3四半期に取り込むことができました。一方で、市況は9月半ば以降軟化に転じ、その後も下落の一途を辿ったため、期中のさらなる利益押上げには至りませんでした。

中小型バルカーは、ケープサイズと同様に市況回復し、9月まで堅調であり、その後も1万ドル以上で推移したものの、10月半ば以降に下落しました。しかしながら、当社は中小型バルカーの市況エクスポージャーを大幅に減らしており、スポット市況の変動による損益への影響は大きくなく、見通し通りの利益を確保しています。

この他、木材チップ船による安定利益もあり、ドライバルク船事業全体として100億

円を超える利益を上げました。

<エネルギー輸送事業>

■油送船

夏以降、中東をめぐる動きは様々ありましたが、VLCC 市況に最も影響を与えたのは、米国による一部船会社に対する制裁の発動です。同社の運航隻数は二十数隻ですが、当初は関連会社の運航船も対象に含まれるという情報もあり、船腹供給が減るとの思惑から一時的に市況は爆騰し、日額 30 万ドルで成約したという報告もありました。その後の追跡調査により、この成約は後日流れたと確認していますが、いずれにしても 12 月までの市況は、同 10 万ドルを超える高位で推移しました。

原油船の高市況の影響はプロダクト船にも波及し、大型船である LR2 型や LR1 型の中には本来の主要貨物である石油製品ではなく、原油輸送に転じる船も現れました。こうしたことから、プロダクト船においても需給タイト感が生じ、大型船から市況が回復しました。

これらの結果、油送船部門全体の損益は、前年同期比で改善しています。

■LNG 船・海洋事業

海洋事業では新規竣工船がありませんでしたが、LNG 船では、第 3 四半期までに新たに 7 隻が竣工しました。昨年、一昨年度に竣工した船と併せ、安定的な利益を計上しております。

以上、エネルギー輸送事業全体としては、200 億円を超える経常利益を計上しました。

<製品輸送事業>

■コンテナ船事業

ONE は、前回の決算発表において、中国の国慶節明けの荷動きが思わしくないのではないかという想定の下、積高の想定を下方修正しました。事実として、中国からの出荷量は想定を下回り、ONE 自身の積高も減少しました。しかしながら、中東・インドーアフリカ航路といった新サービスの開設や、燃料油(HSFO)の価格が想定を下回ったことによる追い風もあり、ONE は 5 百万ドルの黒字を計上することができました。港湾・ロジスティクス事業を加えたコンテナ船事業全体でも、前年同期比で大幅な改善となっていますが、改善要因の大半を占めているのが ONE の損益改善と言えます。当社に取り込む ONE の持分法投資利益は、前年同期比で+223 億円です(2018 年度第 3 四半期累計 ▲180 億円、2019 年度第 3 四半期累計 +43 億円)。これだけで、当社連結業績全体の改善をほぼ説明することができます。

わずか5百万ドルとはいえ、厳しい環境の中 ONE が黒字を計上したことは評価したいと思います。2019年1～12月の統計数値が発表されていますが、アジア―北米航路のコンテナ荷動きはマーケット全体で10年ぶりに減少に転じ、前年比▲1.3%となっています。1～9月で見ると、まだ前年比+2.6%と伸びていましたので、昨年との比較においては第3四半期に荷動きが急減速したとすることができます。▲1.3%をコンテナの本数に換算すると、▲23万TEUです。中国・香港出しだけで▲117万TEUの減少があった一方、ASEAN出し+72万TEU、韓国・台湾出し+12万TEU、インドを中心とする南アジア+12万TEUの増加がありましたが、全体では補い切れませんでした。なお、中国からの代替輸出ソースとして大きく伸ばしたベトナム出しは、前年比+34.5%(+41万TEU)増加しています。このように事業環境としては望ましくない中、ONEは赤字に転落せずに持ち堪えることができました。

■自動車船

当社は、特に上期に悪化しましたが、その間に手を打ったことが奏功し、第3四半期は黒字を計上しています。

■フェリー・内航 RORO 船

継続したモーダルシフト進展や旅客の増加により、前年同期比で増益となりました。

■関連事業、その他

前年同期並みに落ち着いたしました。調整については、為替差損益の変動等により、前年同期比で改善しました。

以上の結果、第3四半期を終えた9か月実績において、経常利益は492億円、当期純利益は482億円に達しております。

3. 2019年度通期業績見通し概要

【概況】

第3四半期までに利益を積み上げてきましたが、第4四半期は厳しく見ており、通期の見通しは、前回発表見通しの経常利益500億円、当期純利益400億円を維持しております。

為替前提は1ドル=108円にて変更ありません。燃料単価は、SOx規制適合油であるVLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil) をトン当たり610ドルと、前回発表時より30ドル高い想定としております。

【セグメント別】

<ドライバルク船事業>

足元は、中国が旧正月に入っているため、元々荷動きが鈍化する時期であり、成約が少ない状況です。現在出ているケープサイズ市況の気配値は、日額 2 千ドル程度であるものの、この状態が続くとは思っておらず、当社は第 4 四半期の市況を同 1 万ドル程度と見ています。しかし、新型コロナウイルスの影響がどこまで続くかといった、不安な要素もあります。とはいえ、既に 1 月末であり、年度内に残るフリー船の未成約日数が限られているため、当初見込んだ程度の利益は確保できるだろうと考えています。中小型船についても同様です。

以上のことから、ドライバルク船事業の通期見通しは、前回発表通りの経常利益 120 億円を維持しております。

<エネルギー輸送事業>

■油送船

VLCC 市況は、日額 10 万ドルを超えるレベルであったものが、足元は同 4 万ドル程度まで落ちていますが、3 万ドルを超えれば悪くないという感度のあるマーケットではあります。さらに、当社は市況エクスポージャーも少なく、フリー船の未成約日数も少ないため、損益への影響は限定的です。プロダクト船も同様であります。

■LNG 船・海洋事業

LNG 船は、1 月にも 1 隻竣工しており、今年度中に予定していた新造船が予定通り安定利益の積み上げに貢献しています。

以上の結果、石炭船を含めたエネルギー輸送事業全体の通期業績見通しは、前回発表の 220 億円から変更ございません。

<製品輸送事業>

■コンテナ船事業

3 か月前には、ONE は第 3 四半期が厳しく、第 4 四半期で回復するという予想を立てていましたが、今回の発表に当たり、旧正月後の荷動きの戻りが従来予想より弱いだろうとの見通しに変更しております。これに対しては積極的な減便等で対応するものの、積高見通しを下方修正し、残念ながら第 4 四半期は赤字を見込んでおります。

第 4 四半期特有の要因としては、現代商船 (HMM) のアライアンス入りもあって予定されている大きな航路再編のために、一時的に非効率な配船等が生じる可能性があります。これまで ONE は、効率運航を通じたコスト削減により黒字を計上してきましたが、第 4 四半期についてはこうした特殊要因によりコストがやや増えるかもしれませ

ん。

これらの結果、第3四半期までのONEの堅調な業績を踏まえ、当社における港湾・ロジスティクス事業とあわせたコンテナ船事業の通期見通しについては、前回発表の40億円から50億円に上方修正いたしました。

■自動車船

第3四半期は黒字になったとご説明しましたが、第4四半期の荷動きは残念ながら弱いと見込んでいます。当社としては特にドイツ車の欧州出し中国向けや、日本車の日本出し北米向け荷動きの影響を受けますが、これらが前回見込んでいたよりも減る見通しであることから、業績見通しを下方修正しております。

■フェリー・内航 RORO 船

フェリー事業において一部12月決算のグループ会社があり、10月の台風による減便影響が第4四半期に出るということで、若干の下方修正をしております。

以上の結果、コンテナ船事業を含む製品輸送事業全体の通期業績見通しは、前回発表の経常利益70億円から変更ございません。

<配当>

配当につきましては、前回発表の通り、期末配当は35円を予定し、実施済みの中間配当30円と合わせまして、通期配当65円を予定しております。

<SOx 規制対応>

適合油の切り替えについては、大きなトラブルなく完了しています。移行コストも想定した範囲内に収まっています。適合油の確保は、今年度分は完了しており、来年度分について検討を行っています。スクラバーについては、2022年までに100隻の設置を予定しておりますが、足元では32隻に設置済みです。

適合油使用による燃料費用増については、お客様から燃料サーチャージをいただいております。精算のタイミングやフォーミュラ等が色々ありますが、理論的には100%負担して頂いているという状況です。

<新型コロナウイルス影響>

新型コロナウイルスの影響については、ここ数日で状況が一段と変化していますが、業績予想作成においては影響をあまり見込んでいなかったこともあり、最後に若干の調整をかけた結果、通期経常利益500億円、当期純利益400億円にしたという経緯もあります。

定性面の影響としてはあまり良い話はなく、旧正月の休暇が長引けば荷動きが鈍化します。ポジティブ要素を敢えて挙げるとすれば、中国造船所のヤードに工員が集まりづらく、特にスクラパー設置のために中国の修繕ヤードに相当数の船が入っている中で、マーケットに船舶がなかなか戻ってこないことも考えられ、また更に状況が深刻化すれば港湾荷役が遅れ待機日数が増えることで、船腹供給を抑える可能性はあります。

しかしながら、運輸業界にとって総じて状況はネガティブと言わざるを得ないと考えております。

4. 質疑応答

Q1) エネルギー輸送事業において、第3四半期の実績が前年度同期比で約30億円改善していますが、要因は市況影響が主なのか、あるいはLNG船などの安定利益が積み上がっているのか、内訳を教えてください。

A1) 改善要因としては、昨年度竣工したLNG船が今年度はフルに利益貢献している他、額としては大きくないものの今年度竣工した7隻が利益を積み上げており、全て市況という訳ではありません。しかしながら、市況上昇による油送船部の貢献が大きいということと言えます。

更問) 市況と安定利益の積み上げとの増加割合は8対2くらいのイメージでしょうか。

A) 凡そそのようなイメージだと思います。

Q2) 同じくエネルギー輸送事業において、第3四半期から第4四半期にかけての利益水準の下落が、足元の市況を鑑みても大きい印象ですが、単に保守的な見通しであるということでしょうか。

A2) 第4四半期は、当社連結子会社である船舶保有会社との船費調整が見込まれたり、予定していた入渠が暦年で2019年から2020年に期ズレしたために2020年の1~3月の傭船料が上がる等の特殊要因が入っています。例えば、タンカーは当社で保有している船が多いですが、入渠が2019年暦年中から2020年暦年中に後ろ倒しになると、第3四半期に船舶保有会社へ当社が支払う傭船料が減少します。一方、第4四半期の傭船料は2020年暦年ベースのコストが反映された結果増加することとなるため、4四半期単位で切り取るといびつに見えるかもしれません。

Q3) 新型コロナウイルスの影響について教えてください。発生源である武漢は、自動車産業の集積地ということもあり、特に自動車物流にどのような影響が考えられるでしょう

か。

A3) 当社の完成車輸送という観点からは、武漢はあまり影響が無い地域です。当社は、広東等沿岸部から出荷する機会が多いため、直接的に自動車船部門の損益をゆがめることはありません。これ以上に、中国向け、特にドイツから中国向けの荷動きが低下すれば影響が懸念されます。

Q4) 足元では、高硫黄分燃料油（HSFO）と適合油（VLFSO）の値差が大きく開いています。スクラバー設置船で燃料油単価の安い HSFO を使用することによる損益影響がどのように出てくるのか、或いはどのように顧客とシェアするのか、教えてください。

A4) まず、ご指摘の通り、HSFO と適合油の値差は、一時 300 ドル/トンを超える値差がありましたが、現在は 240 ドル/トン程度まで落ちてきています。また、損益への影響は、金額で申し上げるのは難しいものの、スクラバー設置船のうち、半分についてはお客様が価格差によるメリットを享受されています。つまり、当社の貸船にスクラバーを設置した場合、お客様が燃料油を手配されるため、価格差メリットはお客様が享受され、当社はスクラバー設置費用が反映された貸船料を受け取ることになります。残る半分については、当社が価格差メリットを享受できるものもありますし、お客様と折半するものもございます。

以上