

2020年度(2021年3月期)第2四半期決算説明会 (Web形式)
要旨および主な質疑応答

全体概況

当期2020年度第2四半期実績は、経常利益327億円、当期純利益302億円の黒字となりました。新型コロナウイルスの影響による逆風の中において、前年同期比で増益となります。また、9月下旬に適時開示しました際の見通しを上回っての着落となりましたのは、各部門が全般的に収益上振れとなったこと及び新型コロナウイルス影響によって上期に予定していた船舶のドック入りが遅れたことにより当該費用が下期に繰り越された等の理由によるものです。

通期の業績見通しに関しましては、9月下旬の適時開示の際には一旦未定としておりましたが、経常利益400億円、当期純利益200億円の見通しとします。

第2四半期決算概要についての説明

【概況・ダイジェスト】

<決算説明資料のスライド3ページと5ページのダイジェストをご覧ください。>

売上高については、前年同期比で900億円弱の減少となりました。自動車船の輸送台数が今期においては大きく減少したこと、ドライバルク船の市況悪化などによるものです。

経常利益においては、前年同期比では45億円の増益となりました。新型コロナウイルスの影響により自動車船事業が大幅な赤字になったものの、エネルギー輸送事業が原油船の市況高騰や他の油送船全般の好市況とLNG船の長期契約による利益積み上げにより増益となったことに加え、コンテナ船事業の大幅増益が寄与しました。

【セグメント別】

<それでは、セグメント別にご説明します。スライド4ページと5ページ中段以降をご覧ください>

ドライバルク船事業

ケーブサイズの市況は、ブラジルの雨季が長期化した影響による鉄鉱石の出荷減、日

本向け・欧州向け鉄鋼原料の荷動き鈍化などで春先から低迷し、6月下旬から7月中旬にかけて、中国の力強い粗鋼需要を背景に2万ドル台半ば～3万ドルを超える局面もありましたが、7月下旬以降は2万ドルを挟む調整局面が続きました。当社の第2四半期業績に影響する5月～7月の3か月で見ると日建て用船料の平均は15,200ドル/日で、昨年同期を3千ドル強下回る市況環境でした。この結果、中長期契約からもたらされる安定利益を基盤としつつも、短期契約において市況と荷動きの低迷を受け、前年同期比で減益となりました。

中小型バルカーの市況は、一般産業向けの原料・資材荷動きは新型コロナウイルスの影響を受け第1四半期は低迷し、夏場以降も中国向けを中心とする穀物の輸送需要に支えられ上昇局面にあったものの、前年同期比では軟調に推移しました。業績においては、当社の中小型バルカーは、市況エクスポージャーを大幅に減らし市況変動による損益への影響は極めて限定的なため、前年同期比では若干の損益悪化にとどまりました。

専用バルカーは、木材チップの短期契約船が、日本向けの紙需要低減による荷動きの減少に加え、他の貨物に転用する汎用性の低さもあり、損益が悪化しました。持分法適用会社ギアバルク社にて運航するオープンハッチ船は、紙パルプの荷動きは中国向けを中心に比較的堅調であったものの、復路においてドライ市況低調の影響を受け、損益が悪化しました。

この結果、ドライバルク船事業全体では、前年同期比で52億円の減益となりました。

エネルギー輸送事業

■油送船

原油船は、春先の原油価格下落に伴う洋上備蓄需要増により3月中旬から4月末にかけて日建て用船料換算で10万ドルを上回る市況高騰となり、その後も比較的堅調に推移しましたが、夏場以降、特に8月以降は2万ドルを下回り低調となりました。当社においては、短期契約に投入している原油船の隻数は限られるものの、市況高騰期に複数の有利契約を獲得し、当期の利益押し上げに寄与しました。

プロダクト船についても、原油船市況の好影響を受け、損益も改善しました。

その他、LPG船やケミカル船も市況好調により損益が改善し、メタノール船は中長期契約からの利益を着実に計上しました。

以上の結果、油送船部門全体の損益は、前年同期比で大幅な増益となりました。

■LNG船・海洋事業

当期中に新たに竣工したLNG船は2隻ですが、前年度に竣工した8隻を中心に安定利益を着実に積み増し、増益となりました。海洋事業は、トルコに投入しているFSRU1隻が当初の中期契約を満了し、来年度に香港で長期契約に入るまでの繋ぎの期間として短期契約への更新を行ったこと等により、減益となりました。

これらの結果、エネルギー輸送事業全体としては、LNG 船等により積み増された安定利益に、油送船全般の好市況による押し上げ効果が加わり、前年同期比 86 億円の増益となりました。

製品輸送事業

■コンテナ船事業

持分法適用のコンテナ船事業統合会社 ONE は、第 2 四半期累計で 682 百万 US ドルの税引き後利益を達成し、前年同期比で大幅増益となりました。積高は前年同期比で減少しましたが、第 1 四半期の大きな落ち込みから第 2 四半期にかけて回復しました。これによって北米航路を中心に需給が急速に改善し、運賃水準も大幅に上昇。運航費低減と燃料価格下落も寄与しました。

ONE 作成資料 3 ページをご覧くださいますと、いまご説明した損益加減要因を滝チャートで示しております。新型コロナウイルスの影響による積高減少を、減便などによる運航費削減で半分強補い、運賃水準の上昇や燃料価格下落に加え、ONE による自助努力である可変費削減も寄与したことがお分かりいただけるかと思えます

当社資料 6 ページに戻りまして、コンテナ船サブセグメントに属する港湾ロジスティクス事業は、国内外のターミナル事業、ロジスティクス事業のいずれにおいても取扱い量が減少し前年同期比で若干の減益となりました。

これらの結果、当社コンテナ船事業全体では、前年同期比 179 億円の増益となりました。

■自動車船

自動車船は、新型コロナウイルスの影響により輸送台数の大幅減の状況から当期はスタートしました。しかしながら、メーカー各社の稼働再開に伴い 4、5 月を底として船積みベースでの輸送台数は回復し、9 月には前年同期並みにまで戻ってきております。当社は、この間、一時的な停船に加え、返船あるいは売船により 12 隻の減船を実施し、コスト削減に努めました。この結果、損益は大幅な赤字計上となったものの、赤字幅は第 1 四半期に比して第 2 四半期は大きく縮小しております。

■フェリー・内航 RORO 船

フェリー・内航 RORO 船事業は、貨物輸送において新型コロナウイルスによる自動車関連物資などの荷動きへの影響があったものの当初予想よりは底堅く推移しました。一方で、フェリー旅客に与える影響は甚大で、旅客数の大幅減を余儀なくされ、結果、前年同期比で損益は悪化し、赤字となりました。

以上の結果、自動車船とフェリー・内航 RORO 船の赤字をコンテナ船事業の増益が上回る形となり、製品輸送事業全体で前年同期比 26 億円の増益となりました。

関連事業

不動産事業は引き続き堅調に利益を計上したものの、客船事業はクルーズ再開が10月以降に持ち越され、また旅行業におけるビジネス渡航の大幅減少等により、14億円の減益となりました。

以上、第2四半期決算について、ご説明しました。

2020年度 通期業績予想についての説明

<スライド7ページ以降をご覧ください。>

【概況】

通期業績予想は、冒頭申しました通り、経常利益400億円、当期純利益200億円の見通しとします。下期については、経常利益73億円の見通しとなり、上期からは大幅な減益を見込んでいます。

これは、自動車船事業において下期に向けて損益改善を見込むものの、コンテナ船事業において荷動き減と市況軟化を想定していること、油送船は市況が上期高騰した反動で例年のような下期の反発はないと見ていることが大きな理由です。加えて、新型コロナウイルスの影響で、上期に予定していた船舶のドック入りが下期以降に変更されたこと等による費用計上の期ズレも理由となります。

【セグメント別】

ドライバルク船事業

ケープサイズの市況は、足元では調整局面が続いていますが、今後は雨期入り前のブラジルを中心とした出荷増が見込まれ、市況は底堅く推移すると見込み第3四半期の市況前提を2万ドルに上方修正しました。一方、年明け以降は積地側の天候による季節要因による出荷減など市況軟化を想定しています。

中小型バルカーは、セメント、塩などの一般産業向け原料・資材における荷動きへの影響が想定されるものの、かねてより市況エクスポージャーの縮減に努めており、今後の市況変動が当社業績へ与える影響は限定的です。

専用バルカーについては、先ほどの説明の通り、オープンハッチ船、木材チップ船は、汎用性が小さく荷動きの変動に合わせた船腹調整が困難であり、荷動き減や市況が低迷する中、通期においては損益悪化を見込みます。

以上により、ドライバルク船事業全体では、7月末発表の▲30億円からは、主としてケープサイズバルカーの市況前提が第2・第3四半期において上昇したことにより20億円上方修正し、経常損失▲10億円を見込んでおります。

エネルギー輸送事業

■油送船

原油船は、夏場以降の市況は軟調に転じており、当社も足元の市況前提を若干下方修正の上、冬場の需要期においても大きく反発はせず第4四半期の市況前提は2万ドルに据え置いております。しかしながら、今年度においては、春先の市況高騰期に獲得した短期有利契約の利益押し上げ効果の一部は下期にも残っており、当社原油船隊の大半を占める中長期契約からの安定収益と合わせ利益貢献します。

プロダクト船は、春先の好市況効果を取り込みましたが、通期では原油船同様に実需減少と市況下落を想定しています。但し、原油に比べるとヒーティングオイル等には季節性もあることから、冬場の上昇はあるだろうとみています。

ケミカル船は、前年比で損益改善を見込み、当社が重点投資を行ってきた分野の一つとして結果が出始めています。

メタノール船は、引き続き長期契約による安定利益を見込みます。

■LNG船・海洋事業

LNG船は、今年度竣工する5隻による利益積み上げを含め、全ての船が長期契約に従事する中、安定利益を確保します。海洋事業は、FPSOは昨年度にあったような高稼働率によるボーナスは見込んでおらず、FSRU1隻が短期契約履行期間に入るため前年比では減益となります。なお、LNG船、海洋事業ともに、中長期契約からもたらされる安定利益を計上しておりますが、収益計上および費用計上のズレにより、上期に比して下期は減益となります。

以上により、エネルギー輸送事業全体の通期業績見通しは7月末発表から10億円上方修正し、経常利益250億円を見込んでおります。

製品輸送事業

■コンテナ船事業

コンテナ船事業については、通期で300億円の経常利益を見込みます。これは、とりもなおさずONE社の好業績によるところであり、下期についても黒字を見込んでいます。足元の荷動き需要と運賃水準は引き続き好調であるものの、中国の旧正月等による不需要期に加え、新型コロナウイルスの感染再拡大影響など欧米経済には不透明感が残ることから、前年同期比では増益となるものの、上期比では減益を見込んでいます。ONEの資料では、5ページ以降に記載がございますので、別途ご参照願います。

ONEからもたらされる投資利益に加えまして、ターミナル事業、ロジスティクス事業も取り扱い数量が期初想定を上回ることもあり、損益改善が見込まれます。

■自動車船

自動車船は、船積み台数は足元では前年同期並みにまでに回復しており、上期、特に

第1四半期に顕著であった一時的な停船は9月末時点で0隻となりました。今後も、航路ごとに濃淡はあるものの輸送台数の回復傾向の継続を想定しており、上期に実施した減船によるコスト削減効果も加わり、下期では大幅な損益改善を見込んでいます。

■フェリー・内航 RORO 船

フェリー・内航 RORO 船は、貨物輸送は回復基調にあり、フェリー旅客需要も政府の Go To トラベルキャンペーンを追い風に足元で回復傾向がみられますが、季節性要因もあり、下期においても若干の赤字を見込んでおります。

以上から、製品輸送事業全体の通期業績見通しは、7月末発表からは390億円上方修正し、経常利益130億円を見込んでおります。

関連事業・その他・調整

不動産事業においては引き続き安定的な利益計上を見込んでおります。一方で、客船事業は今月からトライアルクルーズを開始し、来週11月初頭から営業クルーズを再開します。新型コロナウイルス感染防止でお客様数を定員の半分以下にするなどの対策を施すため前年比では損益悪化が見込まれます。

事業セグメント別の見通し説明は以上の通りとなりますが、全社の親会社当期純利益につきまして補足します。経常利益見通し400億円に対し、当期純利益200億円の見通しとしておりますのは、現時点で未確定ではありますが下期において不採算船の処分含めローリングプラン2020に掲げた成長軌道の復帰に向けた来期以降につながる施策を織り込んだ数字であることを補足いたします。

配当

配当につきましては、中間配当は15円を実施し、期末配当は20円、通期で1株当たり35円を予定します。なお、9月24日適時開示においては、中間配当は10円を予定、期末配当は未定としておりました。

RP2020 メガトレンド予測と直近の調査機関荷動き予測の比較

<続いて、スライド11ページをご覧ください>

ここでは、6月下旬に今年度経営計画「ローリングプラン2020」を発表しました際にお示しした主要貨物の荷動き動向（メガトレンド予測の本年年間見通し部分）と調査機関による直近の最新年間見通しをデータが揃っている範囲で記載いたしました。鉄鉱石、原油・LNGなどの資源・エネルギーや、コンテナに代表される製品輸送の荷動きが、当社メガトレンド予測を上回って推移していること、当社の上期実績が期初予想を上回った結果を残せたことの背景として、ご理解いただけるかと存じます。

WAKASHIO 号事故に関して

<スライド 12 ページをご覧ください>

こちらには、当社がチャーターしていた、ばら積み船 WAKASHIO が 7 月 25 日にモーリシャス島沖にて座礁し、8 月 6 日に油濁発生した事故に関し纏めております。株主・投資家の皆様にも、ご迷惑とご心配をおかけしていることに対し、あらためてお詫び申し上げます

本件に関する当社の基本姿勢は、モーリシャス現地の皆様の生活及び貴重な自然環境に多大な影響を及ぼしたことを深く認識し、本船を利用していた用船者、関係者として、環境回復や地域社会への貢献を通じて社会的責任を果たしていく所存です。

今期業績への影響については、人員派遣や資機材の提供などの費用が発生しますが、総額で 1~2 億円程度を予定しております。

当社の取り組みに関しては、これまでに当社社員の現地派遣、油吸着材・防護服など資機材の提供、リーファーコンテナの寄贈などを行っております。今後も、先般 9 月 11 日に発表した当社貢献策に沿って、自然環境回復のプロジェクト支援やそのための基金の設立などを通じて、モーリシャスの環境回復と地域社会への貢献に注力し取り組んでまいります。

質疑応答

Q1) オープンハッチ船、木材チップ船、客船事業といった業績が悪化している事業のあり方についてどのように考えていますか。

A1) オープンハッチ船は運航するギアバルクが主体となって傭船料の減免等を通じ構造改革を行っています。一方、オープンハッチ船のマーケットは想定していたほど悪化しておらず比較的堅調であるため、構造改革が順調に進むという前提では、業績は回復するのではないかと期待しています。

木材チップ船については、国内製紙会社が紙の需要減により大変苦勞されています。新型コロナの影響も大きいと思いますが、リモートワーク・ペーパーレスな仕事の仕方が今後も定着する可能性があり、需要はなかなか厳しいと想定しています。当社は世界最大のチップ船隊を保有しており、長期契約がついている船が多いものの、長期契約が付いていない所謂フリー船については処分等含めできる限り進めていかないといけない段階にあると考えており、現在社内で検討中です。

客船についてはコロナ下でもなんとか再開にこぎつけることができました。お客様のサポートを頂きながら巡航速度までもっていければと考えています。幸い、(11 月に再開するクルーズの) 予約状況はかなり好調だと聞いています。残念ながら、お受けする乗客数を本船キャパシティの半分程度にとどめているため、損

益を抜本的に改善できる状況ではありませんが、お客様の反応をしっかりと確認しながら今後につなげていきたいと思っています。

Q2) コンテナ船の予想はいつの時点で作成されたものでしょうか。国慶節から今日までの市況状況はどの程度反映されているのでしょうか。

A2) 下期の ONE 社予測値は、昨週の同社役員会で承認されたもので、その時点で直近の情報を取り揃えて見積もられたものです。従来通りの傾向なら、国慶節は工場の稼働が止まり、それと同時に米国の収穫祭向け貨物のピークが終わって荷動きが落ちるのでは、という意味合いからのご質問かと思います。足元、国慶節後一週間ほどは荷動きが落ちたものの、それ以降現在に至るまで北米、欧州航路はほぼ満船状態です。北米航路の運賃も近年最高値レベルを更新しており、9 月半ばから落ちることを懸念していたものの、落ちていない状況です。

Q3) 製品輸送事業のコンテナ船以外の改善が前回予想比+90 億円になると理解しますが、これは自動車船が太宗でしょうか。

A3) ご理解の通り自動車船が太宗です。但し自動車だけではなく、フェリー・内航 RORO 船も改善しています。7 月段階では旅客の見通しが極めて不透明であったことに加え、貨物需要が継続できるか不安があったため、警戒心を持った見積もりとなっていました。6~7 割が自動車の影響とご理解いただければと思います。

Q4) エネルギー輸送事業の下期の利益が上期に比べて悪化する想定になっていますが、このうちドック入りのタイミングのズレによる影響はいくらで見えていますか。

A4) 対象となるのは油送船と LNG 船になり、そのコストは数十億円規模になります。

Q5) ONE 社の売上は上期 59.1 億ドル、下期見通し 59.9 億ドルと下期の方が高いですが、税引き損益は上期 6.8 億ドル、下期見通し 2.4 億ドルと下期が低くなる見込みです。背景は何でしょうか。

A5) 先程 10 月好調と申し上げました。11 月に入っても暫く好調が続くと見込まれますが、そこから先はかなりの不確定要素があります。堅調に続いているモノの消費は欧米の公的債務増大に伴い追加支援が限定的になる可能性や、米国大統領選挙の結果による米中貿易摩擦への影響懸念などを織り込んで、年末から 3 月にかけて比較的コンサバティブに見ており、運賃レベルは下期後半から下落すると見込んでいます。その他、一般管理費等の増加も見込んでいます。

Q6) 当期純損益に関する説明の中で、下期に「不採算船の処分等」に関連した特別損失が出る可能性があるとのことでしたが、船種としてはどの船種になりますか。

A6) 社内で検討を始めたばかりであり、どの船種となるかは現時点では申し上げられない状況です。先の業績改善に一番繋がるのは何かという点はよく考えねばならず、このタイミングでは決まっています。

Q7) 今期の配当について 35 円に決定した理由について教えてください。配当性向 20% を意識したものでしょうか。また、業績修正があれば配当の増額はありますか。

A7) 配当性向は強く意識して、配当予想を発表しました。業績が変動したらという仮定のお話はできませんが、当社としては従来の配当政策をしっかり守っていきたいという想いは強くあります。下期に最終的にどのような損益を確保できるか、それを見たいうえでしっかり判断してまいりたいと思います。

Q8) コンテナ船の北米向けの荷動きが 10 月時点でも強い理由をどのように分析していますか。4~6 月期の落ち込みからの反動もあると思いますが、見方を教えてください。

A8) 6 月に発表したローリングプランでコンテナ荷動き予測を行いました。このような動きは正直想定していませんでした。4-5 月と北米航路で瞬間的には 2 割程度荷動きが落ちましたが、6 月から徐々に盛り返し、夏場 (8-9 月) には完全に息を吹き返し、前年対比でもプラスになりました。

今のところの分析としては、米国内において、例えばエンターテインメントや外食産業、航空を始めとする交通関連の消費が極端に減る一方、それらサービスからモノに消費動向が相当変わってきているというデータがあります。9-10 月は引き続き日用品、食料品、小売り販売は前年比 10%以上伸びる状況が続いており、これが北米航路での旺盛な出荷量にあらわれていると当社では分析しています。

以上