

2020年度(2021年3月期)第3四半期決算説明会  
(オンライン形式)

**全体概況**

全体の概況としまして、コンテナ船事業における前年度を上回る好調な荷動きと高水準の運賃市況、自動車船事業における荷動きの急回復などにより、第3四半期の3か月間では、上期実績を上回る経常利益402億円、当期純利益341億円となりました。

この結果、第3四半期累計実績は、経常利益729億円、当期純利益644億円となりました。また、後程触れます通期業績予想は、経常利益950億円、当期純利益600億円の見通しとします。

期初には赤字を予想していた今期ですが、夏場以降のコンテナ船事業や自動車船事業の急回復に加え、ドライバルク船事業、エネルギー輸送事業においても全般的に想定以上の荷動きとなっており、結果的に前年度を上回る利益実績や見通しをお伝えできることになりました。

**第3四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1,355億円の減少となりました。上期までにおける自動車船の輸送台数減、ドライバルク船市況の前年比悪化などによるものです。

経常利益は、前年同期比では237億円の増益となりました。ドライバルク船事業は黒字を確保しましたが、減益。エネルギー輸送事業は、油送船における春先の好市況とLNG船の長期契約からの安定利益積み上げにより、増益。そして、コンテナ船事業の大幅増益が製品輸送事業セグメント、ひいては当社全体の増益に大きく貢献しました。上期には赤字のセグメントもありましたが、第3四半期の3か月間および累計では、3つの営業本部と関連事業を合わせた4つのセグメント全てで黒字となりました。

## 【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

ケープサイズの市況は、上期から続く中国の底堅い鉄鋼原料需要に加え、日本・韓国・欧州等向けの輸送需要回復も伴い、6月後半から7月中旬、9月下旬から10月前半など日建て備船料が2万ドルを超える局面もありましたが、全般的に低調でした。当社の第1四半期から第3四半期業績に影響する2月～10月の平均備船料で見ると、2019年の17,600ドル/日に対し、2020年は13,300ドル/日となり、前年同期を4千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、夏場以降も中国向けを中心とする穀物の輸送需要などに支えられ底堅く推移したものの、前年同期比では低調となりました。当社業績においては、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。

専用バルカーに関して、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、第2四半期決算時の説明と同様となりますが、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バルク船市況低調の影響を受け、前年同期比で損益が悪化しました。木材チップの短期契約船においても、中国向けの輸送需要に持ち直しがあられ他の貨物への転用を強いられる航海は少なくなったものの、前年同期比では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95億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よる洋上備蓄需要増に伴う市況高騰から一転し、夏場以降は同需要解消による反動や協調減産の継続により市況は低迷し、日建て備船料の月平均は8月以降2万ドルを切り、1万ドルを下回る局面もありました。当社においては、短期契約に投入している原油船が市況高騰期に複数の有利契約を獲得し、上期を中心に利益押し上げに寄与したため、第3四半期累計においても前年度を大きく上回る利益を確保しました。

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 4 月に竣工した LNG 燃料供給船を含め 3 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、トルコで稼働している FSRU 1 隻が期中においてそれまでと比べて備船料の低い短期契約に切り替わったこと等により損益が悪化しました。

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 60 億円の増益となりました。

#### 製品輸送事業

##### ■コンテナ船事業

まず、コンテナの荷動きの一般概況からご説明します。アジアから北米向けの貨物量を見ますと、2020 年暦年では対前年比 3.9%増となっており、絶対値としては約 1,830 万 TEU が輸送されました。ただし、各月毎に見ると 1~6 月までは前年比減が続いており、最も下げ率が大きかった 5 月は前年比 19%減でした。これが 7 月に漸く前年比増に転じ、8 月以降は前年比二桁増を超える急激な回復が継続し、特に 11 月、12 月は約 28%という大幅な伸び率になっています。輸送量の絶対値としましても、8 月に 180 万 TEU と単月で過去最高を記録した後、10~12 月も 3 か月平均でほぼ 180 万 TEU の実績となっております。中身としましては、特に巣ごもり需要に伴う家具・家電に加え、自動車メーカーの生産回復に伴う自動車部品などが増加しています。

通期では荷動きは 3.9%増で、船の供給量も 3.0%増程度であることから、本来スペースタイトにはなりにくい状況ですが、荷動きが 8 月以降に集中したこと、また新型コロナの影響で港湾での貨物引き取り遅延や陸上輸送の停滞等が発生したことで、スペース不足・コンテナ不足が発生しています。

こうした状況下、当社持分法適用会社である Ocean Network Express 社 (ONE) においては、使える船腹は全て稼働させ最大限活用しているものの、運航船の遅延等が起きてしまっています。事態を打開すべく、新規コンテナの発注や、空コンテナ回収のための臨時便を出すなどの対応を行い、お客様のご不便を解消しようと努めております。

それでは、ONE の業績について、同社作成資料に沿ってご説明します。3 ページをご覧ください。

“要点”に記載の通り、需要の急回復に伴う短期運賃市況の上昇により、業績は前年同期比で大幅に改善し、第3 四半期の3 か月で944 百万 US ドルの税引き後利益を計上しました。ONE 資料の7 ページの表から、ONE としての積高は、上期と3Q の合計で昨年同期比ではほとんど増えていないということがわかりますが、8 月以降の北米航路を中心とした急速な需要増が供給を上回る形となり、運賃上昇を招きました。

なお、主要航路である、北米航路と欧州航路における積高と運賃水準の実績につきましては、ONE 資料の7 ページに記載されておりますので、後程ご参照ください。

以上の結果、ONE からもたらされる当社の持ち分法投資利益は、出資比率31%相当の504 百万 US ドル、521 億円となりました。

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第3 四半期累計時点では前年同期比で取り扱い量が減少し、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473 億円の増益となりました。

#### ■自動車船

自動車船の完成車輸送台数は、船積みベースでは4、5 月に底を打ち、9 月以降は前年同期並みにまでに回復しました。また、上期中に実施した返船、売船による12 隻の減船などコスト削減努力に加え、船腹需給のひっ迫もあり、第3 四半期においては黒字を回復しました。しかしながら、なお、第1 四半期を中心とする上期の大幅赤字があるため、前年同期比で大幅な損益悪化となりました。

#### ■フェリー・内航 RORO 船

フェリー・内航 RORO 船事業は、貨物輸送において若干の落ち込みはあるものの底堅く推移しました。一方で、フェリーの旅客輸送においては、Go To キャンペーンにより一時的に回復はしたものの、その後の新型コロナ感染再拡大に伴い旅客数減少を余儀なくされました。結果、第3 四半期3 か月では黒字に転じたものの、累計では若干の赤字となり、前年同期比では損益は悪化しました。

以上の通り、自動車船とフェリー・内航 RORO 船の損益悪化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302 億円の増益となりました。

## ■ 関連事業

関連事業のうち、不動産事業は引き続き安定的に利益を計上しました。一方、客船事業は11月に入り営業運航を再開したものの、新型コロナウイルス感染再拡大により本格稼働には至らぬ状況となり、また旅行業においてはビジネス渡航の大幅減少の状況が継続しました。この結果、関連事業は前年同期比で25億円の減益となりました。

以上、第3四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950億円、当期純利益600億円の見通しとなります。前回10月30日に発表した経常利益400億円から550億円の上振れ見通しとなりますが、期初には▲100～▲400億円の赤字業績予想からスタートし、6月17日に出した±0億円の適時開示での予想、前回発表に続いて3回目の上方修正となりました。

コンテナ船の大幅増益が大きな理由ですが、これに加え、ドライバルク船事業、エネルギー輸送事業、自動車船においても上振れる見通しとなりました。

なお、経常利益見通し950億円に対し、当期純利益600億円の見通しと、ギャップがございますのは、前回も申し上げております通り、来期以降の損益改善につながる施策を織り込んだものです。

### 【市況想定、為替・油価前提】

市況前提に関しては、残る第4四半期見通しについて、ドライバルク船のケープサイズを9,000ドルから15,000ドルに、パナマックスを8,000ドルから10,000ドルに上方修正しました。一方、油送船については、冬場の需要期ながら低調な足下の市況を踏まえ、原油船(VLCC)においては、20,000ドルから10,000ドルに前提を見直しました。

また、為替前提を1ドル105円から100円に、燃料油単価(VLSFO)も380ドルから410ドルに変更しています。

### 【セグメント別】

それでは、セグメント別に業績予想を説明します。

## ドライバルク船事業

ケープサイズは、例年冬場は落ち込みますが、今年度に関しては比較的堅調な状況が続く荷動きに加え、悪天候等に伴う中国での滞船などにより、1月に入って市況は2万ドルを超える局面が出てきています。前述の通り、業績予想にあたり、市況見通しも上方修正いたしました。ただし、収益認識が航海完了基準となるため今期業績の上振れ効果は限定的であり、通期では前年度比で市況が悪化したことから減益となります。

中小型バルカーは、新型コロナ禍においても穀物などの荷動きが堅調であり、市況想定も若干修正しました。当社は、かねてから市況エクスポージャーの縮減に努めており、底堅い業績を見込んでいます。

専用バルカーについては、オープンハッチ船、木材チップ船ともに、中国向けの紙パルプ、製紙原料である木材チップの荷動きが回復傾向にあり、前回10月発表時より損益予想は若干改善する見通しながら、これまでもご説明した通り、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なため、荷動き減や市況が低迷する中、前年度比で大幅な損益悪化を見込みます。

以上により、ドライバルク船事業の通期業績は、10月末発表の▲10億円から20億円上方修正し、経常利益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、先ほど触れました通り、第4四半期の市況前提を1万ドル/日（VLCC）に下方修正しました。通常であれば冬場の需要期にあたりますが、春先の原油価格下落時に積みあがった洋上備蓄在庫が使われることにより輸送需要が落ち込んだことや、協調減産の継続などが市況下落の背景です（先週[1月18日の週]には、マーケットの気配値でマイナス備船料をつける状況になっています）。しかしながら、当社は、春先の市況高騰期に獲得した複数の短期有利契約によって利益を確保しており、中長期契約からの安定利益と合わせ、通期では前年度比増益となります。

プロダクト船市況も、春先の高騰期後は軟調に推移していますが、原油船同様に市況高騰時の利益押し上げ効果もあり、通期では前年度比増益となる見込みです。

ケミカル船は、大西洋域での利益向上など、重点投資を行ってきた成果が出始め、前年同期比で損益が改善する見込みです。また、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しており、引き続き安定利益を確保します。なお、複数の費用項目が見積もり比で少なく済んだため、増益要因となりました。

海洋事業は、FSRU 1 隻が短期契約に切り替わったこと等により前年比では損益悪化となります。

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前回発表から 30 億円上方修正し、経常利益 280 億円を見込んでおります。

## 製品輸送事業

### ■コンテナ船事業

コンテナ船は、歴史的に見ても極めて高水準な短期運賃市況が航路を問わず足下でも継続しており、中国旧正月明けには荷動きが減退する懸念もありますが、年度内は全般的に堅調な荷動きが継続することを想定しています。好調な荷動きと運賃市況に支えられ、ONE の通期利益見通しは、同社資料 4 ページに記載がある通り、前年度比 2.7 倍となる 2,526 百万 US ドルとしております。

続いて、業績予想とは少し離れますが、ONE 資料の 6 ページをご覧ください。2020 年度の取り組みとして、24,000TEU の超大型船 6 隻整備とありますが、これらは全てタイムチャーター（長期傭船）です。そのため、ONE の投資キャッシュフローが大きく増えるということにはなりません。また、より小さいサイズの船も増強すべく現在検討を進めております。

当社のコンテナ船サブセグメントは、ONE によるコンテナ船事業に加え、当社側のターミナル事業、ロジスティクス事業がありますが、こちらは新型コロナによる取り扱い数量減による影響が残り、前年度比で減益となる見込みです。

以上から、コンテナ船事業の通期業績は、前回発表から 450 億円上振れし、750 億円の経常利益見通しとなります。

### ■自動車船

自動車船の船積み台数は、9 月以降足下まで前年同期並みで推移しており、年度末にかけても比較的堅調に推移する想定としていますが、例年第 4 四半期はメーカー各社の年末年始など生産サイドの不稼働が多いことから第 3 四半期に比して輸送台数は少なくなり、損益水準が下がるパターンとなります。しかしながら、今年度に関しては、上期に実施した 12 隻の減船効果もあり、下期の損益水準は、上期に比して大きく改善す

る見通しです。なお、半導体不足による自動車生産減が2月以降の船積み台数にも影響する可能性があります。注視を要するところですが、収益認識が航海完了基準のため今期業績への影響は限定的と考えています。

#### ■フェリー・内航 RORO 船

フェリー・内航 RORO 船は、Go To キャンペーンによる一時的な需要回復により前回発表時の想定比で損益が改善する見込みですが、足元の新型コロナウイルス感染拡大が長引いた場合の下振れが懸念されます。

以上から、製品輸送事業全体の通期業績見通しは、前回発表から 490 億円上方修正し、経常利益 620 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、客船事業および旅行業は、新型コロナウイルス感染再拡大を踏まえ、厳しい事業環境を想定していません。

#### 配当

配当につきましては、期末配当は 85 円を予定し、実施済みの中間配当 15 円と合わせ、通期で1株当たり 100 円を予定します。配当性向については、かねてからご案内の通り、20%の基本方針を継続しております。

#### RP2020 におけるメガトレンド予測と当社直近予測値の比較

<続いて、スライド 11 ページをご覧ください>

第2四半期決算説明会資料と同様、6月に経営計画「ローリングプラン 2020」を発表した際にお示した主要貨物の荷動き見直し「メガトレンド予測」と、足下で見直した数値を並べて記載しました。鉄鉱石、穀物、LNG などの資源・エネルギーや、コンテナに代表される製品の荷動きが当社メガトレンド予測を上回って推移したことをご覧いただけます。また、これらの上振れが、当社の第3四半期までの実績と通期業績予想が期初における予想を上回る結果となっている背景として、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、モーリシャス沖にて発生した Wakashio 号事故における当社取り組みについてアップデートを含め記載しています。



本件に関する当社の基本姿勢として、現地の皆様の生活、貴重な自然環境に多大な影響を及ぼしたことを、本船を利用していた傭船者、関係者として深く認識し、モーリシャスの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あることは、前回10月末の説明会でも申し上げた通りです。今回は、その後12月18日に発表しました再発防止策についても、ここに追記しております。

今期業績への影響については、前回説明時と同様、総額1～2億円程度と見込んでおります。当社の取り組みですが、引き続き社員ならびに専門家を派遣し、環境回復・地域への貢献策を実行するとともに、7.項に記載した通り、再発防止策として、船員教育の充実、船主への関与強化、陸上からのサポート向上、ハードウェア改善等を開始しました。今後も本件に関する取り組みについては、ホームページ等を通じてお知らせしてまいります。

### キャッシュフローについて

<スライド17ページをご覧ください>

ローリングプラン2020における2020年度、2021年度、2022年度のキャッシュフロー見通しのグラフを掲載しておりますが、足下ではこれよりも若干改善しております。その理由としましては、船舶を他社に保有してもらい傭船するといったことを行っているためです。

### **質疑応答**

Q1)

コンテナ船の年間契約動向について確認させてください。また、来期、コンテナ船事業の利益を横ばいないし増益にするには、年間契約平均で運賃水準をどの程度上げたい所でしょうか？

A1)

申し訳ありませんが、はっきりとした数字は申し上げられません。ただ、コンテナ船事業の利益については、今期は出来過ぎだと考えているため、来期も今期と同じ利益を前提とした利益計画にはならないと思います。年間契約は欧州が1月から、北米は5月からの1年間が多くなっております。欧州の契約は固まりつつあり、足元の市況も全てではありませんが反映されております。北米は3か月程度繋いで様子をみたいというお客様もいらっしゃいますが、現在の市況をある程度反映することができるのではと期待しております。ただし、繰り返しになりますが、北米は5月からの契約期間なので、まだしばらく様子を見る必要があります。

Q2)

想定している構造改革の効果、一過性費用反動、新契約の貢献開始など、来期は市況に左右されない増益ファクターはどのようなもので、どの程度ありますでしょうか。

A2)

来期についてはまだ取り纏めていないため、お伝えできることは無いのですが、増益ファクターは先ほど申し上げたようにLNG船が毎年数隻ずつ出てまいりますので、これらのフル稼働による貢献が期待できます。また、今期不振であった木材チップ船は、船の処分や、ご案内しておりますドライバルクの新会社設立などで、今期より悪くなることはないと考えております。一方で、タンカーはあまりにも今年度上期が良かったため、次の冬が来るまでは市況が回復しないと想定される中、若干悪化するかと考えます。全体としてどうなるのかという具体的な数字は現時点ではございません。

Q3)

資料P17の営業CF増加見通しについて、来期以降の増加要因を教えてください。反動減等も考慮して、どの部門が増えるとお考えでしょうか。

A3)

営業CFに一番効くのは、持分法適用会社が主な収益源ではないドライバルクと自動車船になります。自動車船は上期に悪化したものの、現在は利益体質に戻っております。今年度との比較では、自動車船が営業CFの増加に一番効くのではないかと考えております。加えてONEからの配当も期待できますので、その分積み上がることになるかと思っております。

Q4)

4Qの見通しについて、コンテナ船の自社部分の赤字が大きくなっている理由は何でしょうか。また、ドライバルク、関連事業なども慎重に見通しを設定している印象ですが、その理由や背景を教えてください。

A4)

まず関連事業について、客船事業は12月以降、定員を半分に絞りながらもフル稼働はさせられると考えておりましたが、残念ながらこのような状況下でかなりの欠航を強いられているため、減益となります。ドライバルクは、元々1～3月は季節性要因により市況が良くないため、4Qだけ切り取ると悪い状況です。コンテナ船の自社部分は、来期以降に繋がる施策を実地したいと考えておりますため、そちらを踏まえた数字とご理解頂ければと思います。

Q5)

現在のコンテナ運賃水準はいつまで続くと考えていますでしょうか。

A5)

足元の運賃水準は中国の旧正月までは続くと見込んでおりますが、その後についてはわからない状況です。これまでの経験上、コンテナの運賃はなだらかに落ちることは珍しく落ち始めるとあっという間に落ちていきます。そのため、2月の旧正月明けに巣ごもり需要が終わったとなれば、かなり激しく落ちてしまうのではと懸念しております。一方で、今年度損益の集計対象となる3月末までについては、そこまで影響は無いだろうと考えております。

Q6)

今期4Qのコンテナ船事業の運賃前提を、旧正月後の調整リスク、サプライチェーンの混乱の終息時期なども踏まえて教えてください。

A6)

運賃前提は開示しないことになっておりますので申し上げられませんが、先程お伝えしたように2月までは現在の市況が続くと考えております。サプライチェーン混乱の終息時期は、コンテナ船事業に長く携わる者に確認したところ、箱が足りない状況が生じると、すぐには解消せずに半年程度かかるというのが経験則とのことでした。

Q7)

2021年度のコンテナ船市場の需給バランスを教えてください。

A7)

コンテナ船の需給バランスについて、2020年は凡そ3%程度キャパシティーが増加したと見ております。2021年については、アルファライナーが3.7%増という予測を出しています。

荷動きについては、様々な調査会社の情報を当社として分析した結果、2021年1~3月期は前年同期比で20%程度増加、4~6月期も15%程度増加を見ておりますが、こちらは増えるというよりも2020年1~6月が悪かったことの裏返しとなります。

2021年の7月以降はそれほど貨物が増えず、2021年通年では、北米は横ばい、アジア~欧州は年間約4.3%増えるのではと考えております。なお、アジア~欧州は2020年11月までの累計で前年からマイナス5%貨物が減少しております。

Q8)

通期見通しについて、経常利益の上方修正に対して当期利益の上昇幅が小さくなっておりますが、特別損失を前回発表時より追加で見ているのでしょうか。

A8)

特別損失についてはご理解の通りです。ただし、弊社は過去に2回大きな構造改革を  
しており、過去に出し尽くした感がございます。12月時点ではまだそれほど出ておりま  
せん。

以上