

全体概況と致しまして、まず第3四半期はドライバルク船事業、エネルギー輸送事業について全般的に市況が堅調に推移したことに加え、製品輸送事業ではコンテナ船事業統合会社 ONE 社の損益改善により、これら3事業部門の業績がそれぞれ一定程度想定を上回りました。一方第4四半期の3か月間に関しては、ONE 社において燃料油価格下落のメリットが現出するものの、同社は米中貿易摩擦影響等の外部環境不透明要素を保守的に織り込み、損益はほぼ前回見通しを維持しました。その結果、全社通期見通しについては、ほぼ第3四半期上振れ分をそのまま反映した上方修正を行っています。

## 1. 2018年度第3四半期決算概要

### 【概況】

経常利益は246億円と、前年同期から減益となりました。ドライバルク船事業、エネルギー輸送事業は前年同期から増益となっているものの、製品輸送事業においてコンテナ船の損益が悪化した結果であります。これは、前年同期のコンテナ船事業が健闘していたことも背景にあります。

### 【セグメント別】

#### <ドライバルク船事業>

第3四半期3か月間においてはケープサイズ市況が11月の豪州における脱線事故の影響で一時的に下落するなどし、概ね1万6千ドル台で推移しました。ただし、高市況時に一部 FFA（運賃先物契約）で利益を固めたことや、期ズレの影響等もあり、市況弱含みにも関わらず前回想定から若干増益での着地となっています。中小型船においては、北米から中国向けの大豆輸送の減少を補うために南米出しの動きが増えるといった物流の変化もあり、10月中旬までは市況も上昇しました。その後中国の石炭輸入制限の影響等もあり、やや軟化して推移しています。また中小型船に含まれる木材チップ船も、一部フリー船が好市況のメリットを享受しました。

#### <エネルギー輸送事業>

##### ■油送船

原油船市況は10月から急伸し、この結果、上期に1万ドルそこそこで低迷していた VLCC の市況も、第3四半期平均では4万6千ドル台と、想定を大きく上回って推移しました。この背景は、VLCC の2018年暦年の新造船竣工とスクラップされる隻数がほぼ均衡した上、イラン原油の代替として西アフリカ及び米国から中国への輸出が増え、トンマイルが増加したことがあると考えられます。

プロダクト船についても、特に大型船においては原油船市況上昇影響が波及し、市況が堅調に推移しました。

第3四半期の油送船市況は全般に好調でありましたが、これが損益に反映されるのは第4四半期となる部分も大きく、上期市況低迷の影響もあり、第3四半期累計期間における油送船部門の損益は前年同期からやや悪化しています。

#### ■LNG船・海洋事業

長期契約により安定的な利益を計上しています。

#### <製品輸送事業>

##### ■コンテナ船事業

北米航路往航荷動きは米中貿易摩擦に関連した前倒し需要も考えられるものの堅調に推移し、2018年累計では前年同期比7.8%増(PIERS)となり過去最高を記録しました。特に、12月単月荷動きは前年同月比+22%程度急増し、これに伴い、北米向け運賃もONE社の想定を上回り堅調に推移しました。

一方、欧州航路においては2018年1-10月累計で前年同期から2.1%の伸びとはなかったものの、4.5%の伸びであった前年からは鈍化しています。

復航においては、北米発アジア向けは10月までの累計で前年同期比1.5%増、欧州発アジア向けは11月までの累計で▲2.5%減と、活発とは言えない状況が続いています。

このような中、ONE社においてはサービス立ち上げ時に生じた混乱は既に安定化し、積み高・消席率の改善に注力した結果、第3四半期の消席率は北米向けで95%、欧州向けで92%、また復航も欧州発アジア向けでは62%と、それぞれ統合前の邦船3社なみ水準に回復しています。北米航路については、トレード全体の問題として、北米向けの伸びが大きく、北米出しの伸びが小さいため、インバランスが悪くなっており、復航の消席率はONE社に限らず各社悪くなっているのではないかと思います。

説明資料の26ページにはONE社の第3四半期実績について、対前回予想対比、その変動要因分析を掲載しておりますのでご参照下さい。10月末時点において第3四半期業績を▲\$218Millionと想定していましたが、実績は▲\$179Millionと上振れての落着となりました。堅調に推移した北米往航賃率に加え、Detention、Demurrage(コンテナ蔵置料、延滞料)の回収を促進したことによる収益増が大きく出ています。また、第3四半期においては、本来上期に計上されるべきであった為替評価損益関連の期ズレ修正として▲\$32Million計上しています。仮にこの一過性修正がなければ第3四半期3か月実力は▲\$150Million程度と、前回想定からは改善しているという状況です。

なお、11月下旬から急落した燃料油価格が損益にポジティブに効いてくるのは第4四半期に入ってからとなります。

##### ■自動車船

北米や欧州出シアジア向けの自動車の輸送量が減少しています。米中貿易摩擦影響に

加え中国の国内販売減の影響も受け、米国出し中国向け完成車輸送が減少、また、新排ガス・燃費テスト基準の影響により一部欧州メーカーの出荷が減るなどがあり、不振でした。これに加え日本出し北米向けも荷動きが鈍化する等、事業環境は芳しくありませんでした。当社としては既に船隊縮小は終わっていますが、他社船舶の活用等も含めて運航効率の向上に努め、損益悪化を最小限に留めたという状況です。

## 2. 2018年度通期業績見通し概要

### 【概況】

通期経常利益見通しについては、第3四半期実績の上振れ分を反映し、前回見通し経常利益220億円を今回280億円と上方修正致しました。

既に第3四半期累計期間の経常利益が246億円に達していますが、第4四半期はドライバルク船で季節要因による落ち込みがあるほか、足元のVLCC市況の下落も勘案した結果となります。

第4四半期3か月間の見通しにおいて行った今回の修正で一番大きいのはONE社業績になります。第4四半期は燃料油価格下落等のメリットが出るものの、旧正月後の荷動き動向が不透明なため、保守的に見積もっています。

なお、第4四半期の為替前提は110円と前回予想から修正しておりませんが、燃料油価格前提については足下状況を勘案し425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>

ケーブサイズについては例年1-3月は閑散期となり市況も一定程度の下落を見ますが、先般発生したブラジルの鉱山ダムの決壊事故の影響が今後どう出てくるか懸念されているところです。一方、当社ケーブサイズの今期の残りエクスポージャーとしては5隻のみで、スポット市況変動の影響は限られます。

中小型バルカーについても、足元市況が弱含んで推移しておりますが、当社についてはエクスポージャーがほとんどなく、今期損益見通しもほぼ固いものと考えています。

これらの結果ドライバルク船事業としては前年度から増益を見込み、前回見通しからも若干の上方修正を行いました。

#### <エネルギー輸送事業>

##### ■油送船

原油船は、昨年末の市況高騰から足元のマーケットは徐々に軟化してきてはいますが、今年度についてはほぼエクスポージャーも無くなっている状況ですので、損益上は特に大きな変動はないものと思います。プロダクト船はボラティリティーが激しく、当社にと

っても相対的に市況エクスポージャーが大きいため、この市況が下落してくると損益が悪化する可能性はございますが、現在の見通しは保守的と考えています。

#### ■LNG 船・海洋事業

第3四半期と第4四半期を比較すると、後者が悪く見えてしまいますが、ドック費用の計上のタイミングなどによるものであり、下期として見れば上期とほぼ同レベルとなります。

#### <製品輸送事業>

##### ■コンテナ船事業

中国旧正月明けの荷動きの戻りについて不透明な部分がございます。毎年、旧正月明けには荷動きが鈍化することから減便の対応をしておりますが、想定以上に荷動きが減る場合には、追加の減船も計画しております。主としてこうした荷動きの大幅減の可能性を第4四半期において保守的に織り込んだ結果、通期見通しは前回想定をほぼ維持する形としています。

##### ■自動車船

当社は既に船隊縮小や配船の効率化は進んでいますが、第1四半期に発生した検疫問題を受け、直接的な減益要因のほか、新車・中古車の分離配船等による配船効率への影響が出ています。通期損益は前年度から若干の悪化を見込んでいます。

#### <関連事業、その他事業、調整(全社・消去)>

関連事業その他においても、それぞれに第3四半期から第4四半期での悪化要因がありますので簡単にご説明します。まず不動産に関しては元々修繕費が第4四半期に大きく計上される予定となっていることに加え、第3四半期でダイビルが保有株式の配当を得たことなどから、前回想定から既に、第3・第4四半期比では損益悪化を見込んでおりました。

また「その他事業」については第3四半期に政策保有株の配当受取もございましたため、第4四半期では利益が縮小する形となっています。

以上ご説明致しました通り、ほぼ全ての開示セグメントにおいてそれぞれの要因から第4四半期は前四半期からの悪化を見込むため、全社合計として第3四半期から第4四半期にかけて大幅な下落となる見通しとなり、そこを取って見るとややいびつな印象を持たれるかもしれませんが、説明資料9ページの事業毎の前回見通し比較をご覧頂くとわかるように、下期全体として見ればドライバルク、油送船、コンテナ船での上振れを反映したアップデートです。

## <配当>

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。中間配当は 20 円を実施済み、期末も 20 円、通期 40 円の実施を予定しています。

## 3. 質疑応答

### 【コンテナ船事業】

Q1) ONE 社の業績が、第 3 四半期以降計画値より上向いて推移しています。四半期単位でみた場合、2019 年度のどの時点から黒字化が見込めるでしょうか。また、黒字化のための要件について教えてください。

A1) どの時点からという言及は難しいものの、2019 年度以降、航路を大幅に再編することにより、プロダクトコストの削減ができると見込んでいます。また、2018 年度は邦船 3 社が各々集荷した貨物を輸送し非効率を生じさせていたところ、今後は ONE 社の戦略の下に交渉を行うためカーゴポートフォリオの改善が期待されます。2019 年度は、単に足下の業績改善の流れを汲むというよりは、これら効果が大きく現出し黒字化に向かうと考えています。

黒字化に向けた要件は、さまざまな要素があるものの、コスト削減が必須であり、イールドマネジメントの徹底及びカーゴポートフォリオの最適化に尽きると思います。

Q2) コンテナ船事業の移行期費用について、毎四半期見通しを下げっていますが、2019 年度以降に期ズレしていることはありませんか。

A2) 期初の移行期費用の見積もりが若干保守的であったため、修正を行っています。来期へのズレ込みはございません。

### 【その他】

Q1) ドライバルク船事業の第 3 四半期実績は 85 億円と、大きく上向いた印象があります。これはケープサイズを好市況下において成約したことが理由なのでしょうか。

また、ドライバルク船事業の利益は、四半期毎に見ると 30~40 億円程度と理解しています。今回のような規模での上振れは、今後も発生しうるのでしょうか。

A1) ドライバルク船事業については、ケープサイズのみならずパナマックス以下の中小型バルカーにおいても、上期に不採算航海が完了し下期にその影響がなかったことが要因として挙げられます。また、パナマックス以下の市況も昨年度比堅調に推移し、木材チップ船においても市況上昇のメリットを享受しました。

四半期毎の利益の振れ幅については、スポット船の航海完了時期により期ズレして計上される場合があり、結果としてブレが大きくなった面もあります。各船型の市況の動きにも左右されるため、影響の程度は異なってきます。

- Q2) 本年 1 月にプレスリリースしたノルディックタンカーズの株式 100%取得について、業績への影響はどの程度でしょうか。また、会計上の負担は発生しませんか。
- A2) 足下のノルディックタンカーズの損益を単純合算した場合、業績への影響はまだ大きくはありません。一方で、同社は、MOL ケミカルタンカーズがカバーしていない大西洋航路の定期配船を行っています。今後、ノルディックタンカーズ及び MOL ケミカルタンカーズのシナジー効果による利益の上積みを期待しています。同社について、懸念する程度のものへの償却は発生致しません。

以上