

全体概況と致しまして、第2四半期決算、通期業績見通しともほぼ前回7月末発表見通しの水準となっています。セグメント別ではどちらも、エネルギー輸送事業の若干の下振れをドライバルク船と製品輸送事業の上振れでカバーする形となってはいますが、それぞれの振れ幅もそれ程大きなものではなく、総じて前回想定した状況からそれほど大きな変化はありません。

## 1. 2017年度第2四半期決算概要

### 【概況】

上期の経常利益は173億円と、ほぼ前回見通し並みの落着となりました。ドライバルク船、コンテナ船とも市況が歴史的低水準となった前年同期比で大幅な増益となっています。

尚、当期利益につきましては、前年同期にドイツの物流会社の株式売却益約190億円を計上しているため、前年比で減益となっています。

### 【セグメント別】

#### <ドライバルク船事業>

上期のスポット市況については、前年同期から大きく改善し、特に8月以降は堅調に推移してきています。

ケーブルサイズ市況は、東豪州で発生したサイクロンによる出荷の影響が長引いたことや、ブラジル出し鉄鉱石の出荷が戻らなかったこともあり等もあり7月には6千ドル台まで下落しましたが、その後反発、全般に船主のセンチメントが改善する中で9月に再び2万ドル台に達しました。

パナマックス以下の中小型船についても7月下旬から南米東岸積穀物貨の堅調な荷動きにより上昇基調となり、加えて8月中旬からは米国ガルフ積みの穀物がマーケットに出始めたことで堅調に推移しています。更に、中国の石炭輸入増加も市況上昇を後押ししました。

ドライバルク船のスポット市況が夏以降全般的に堅調に推移する中、ケーブルサイズを中心に長期契約からの安定利益を着実に計上することで、上期は前年比で増益、また前回見通し比でも若干上振れて落着いています。2015年度に実施した構造改革後、当社のドライバルク事業はどのような市況環境下でも安定した利益を計上できるビジネスモデルへの転換をほぼ完了しています。市況の上下で多少の上振れ、下振れは今後もある

と思いますが、今後も比較的安定した事業運営ができるものと考えます。

## <エネルギー輸送事業>

### ■油送船

原油船市況は需要面では春先からの不需要期入りに加えて OPEC 減産が浸透したこと、供給面では VLCC で言えば年初来 9 月までで新造船が 40 隻強竣工するなど供給圧力が強かったことにより、低調に推移しました。但し当社の原油船は中長期契約での運航がほとんどで、市況エクスポージャーは限られており、第 2 四半期は前回想定並みの利益を計上しています。

石油製品船の市況も依然新造供給圧力が強く、総じて低迷しています。米国ハリケーンの影響で米国の石油製品需要増加による市況の反発が見られたものの、これも一時的なものに留まりました。

全般的に市況が低調であった油送船部門ですが、一方で、長期契約の安定的な履行に加え、プール運航による運航効率改善を推進した結果、部門全体で見ると、前年同期比では大幅減益となるものの、上期はほぼ前回想定通りの黒字を達成しております。

### ■LNG 船・海洋事業

LNG 船・海洋事業は当社の場合は長期契約の下での運航がほとんどであり、それらによる安定的な利益を計上しています。但し、第 2 四半期において、海外パートナーとの J/V 保有船を処分し、これに伴う売船損失を持分法投資損失として営業外にて取り込んだため、前回見通しからは若干下振れての着落となっています。

LNG 船・海洋事業は現経営計画における重点戦略分野であり、今上期も着々と新規案件を獲得しております。ロシアのヤマルプロジェクトにおいては、既に獲得していた砕氷 LNG 船 3 隻に加え、新たに在来 LNG 船 4 隻の契約を獲得、また、インドの LNG 輸入プロジェクトでは FSRU1 隻と FSU1 隻に関する契約を獲得しました。すでにプレスリリースにてご案内済みの Swan Project ですが、当社は本プロジェクトにおいて、「保有とオペレーション」を主体とした従来の形での関与ではなく、コンサルタントや O&M オペレーターとしての関与が中心であり、この点で新しい形でのプロジェクト参画となっています。さらに海洋事業関係では今月、邦船社として初の FSRU となる FSRU MOL Challenger が竣工しました。

損益的に今年度は踊り場となる LNG 船・海洋事業ですが、これまで積み上げた長期契約が今後開始していくのに伴い来年度、再来年度と利益が拡大してまいります。

## <製品輸送事業>

### ■コンテナ船事業

まず、コンテナ船事業ですが、北米航路については、往航荷動きが 4 月～9 月の 6 ヶ

月間では前年比 6% の大幅増となりました。特に夏場のピークシーズンには 8 月に単月で初めて 150 万 TEU を突破するなど、荷動きは一段と加速して推移し、当社消席率もほぼ満船で推移しました。しかし一方では船腹供給圧力も強く、荷動き量から期待されるほど需給は引き締まりませんでした。一部の船社ではスペースが埋めきれない状況であったと見られ、結果ピークシーズンでの値上げ努力はほぼ不発に終わっています。

欧州航路についても往航荷動きは引き続き好調で、4 月～8 月の 5 ヶ月では前年比 6.3% 増と高い成長率を維持し、北米同様に過去最高水準の貨物量となっています。当社スペースは 4 月の新アライアンス開始後、20,000TEU 型コンテナ船の竣工もあり大幅に増加しましたが、9 月に若干弱含みが見られた以外は一貫して満船を維持して来ました。尚、20,000TEU 型大型船については 10 月までに 5 隻が竣工済み、残り 1 隻は来年 1 月竣工予定となっています。

次に南米東岸向けですが、2015 年後半から急減した荷動きは 16 年後半に底を打ち、現状回復軌道に乗っていることは明白です。荷動きは 4 月～8 月の 5 ヶ月間で前年比 14% の増加となり、この結果として各社による臨時船の差建てがあった結果、スポット運賃はやや軟化する局面も見られましたが、総じて高い水準にて推移しました。

なお、春先に荷動きが急増した北米及び欧州からアジア向けの復航の状況についてですが、賃率は第 2 四半期においても当社想定を上回って推移したものの、荷動きそのものは徐々に巡航速度に戻っています。特に北米航路復航については、7 月に発効した中国のスクラップ輸入規制の影響もあり弱含みました。

以上の結果、コンテナ船事業全体としては、北米向け賃率が想定を下回ったものの、西アジア向け及び各航路復航運賃が堅調であったこと、また東西航路往航を中心に高い消席率を維持できたことにより、前回見通し並みの落着となりました。第 2 四半期 3 ヶ月においては、+21 億円と、2010 年度第四半期以来の黒字に転じました。

## ■自動車船

米国向け荷動きは引き続き堅調に推移しています。一方、昨年より低迷している資源国・新興国向け荷動きですが、南米、および東アフリカ・南アフリカ向けについては底を打ち、徐々に回復傾向が見られていますが、中東および西アフリカ向けについては依然回復の兆候が見られません。

当社としては、トレードパターンの大きな変化に対応してコア船隊を昨年度 4 隻減船、今上期においても 3 隻をスクラップ、2 隻を備船期限にて返船しました。コア船隊の減少にも関わらず、輸送台数は増加しており、配船効率の向上が図られた結果が表れているものと考えます。この結果、前年同期比では増益、前回見通し水準での落着となりました。

## ＜その他＞

その他、フェリー・内航 RORO 船事業、関連事業等についてはほぼ期初来の想定通りの着落であり、ここではご説明を省略させていただきます。

## 2. 2017 年度通期業績見通し概要

### 【概況】

通期予想については、経常損益、当期利益とも、前回発表見通しを据え置いています。下期の概況としては、油送船市況の低迷をドライバルク船と製品輸送事業の上振れで相殺する形となります。為替前提は 110 円で従来と変更ありませんが、前回 330 ドルとした燃料油価格前提は下期 350 ドルに変更しています。

### 【セグメント別】

#### ＜ドライバルク船事業＞

下期の市況前提については、足下の回復基調を反映し小幅に上方修正しています。

各船型とも、船主のセンチメントは強気を維持している状況で、中国国慶節前の市況下落幅が限定的であったことや、穀物貨が当面堅調に出て来ると思われることから、年内は市況が堅調に推移するものと予想しています。一方、年明け以降は中国旧正月の影響やブラジルの雨季入りなどの季節要因もあり、一定程度の軟化を織り込んで見通しを作成しています。

#### ＜エネルギー輸送事業＞

##### ■油送船

上期低迷が続いた原油船については、9 月下旬から市況は大幅に上昇しています。中東出しマーケットが低迷を続ける中、比較的好市況を保っていたカリブ出し貨物を取りにアジアからカリブへの空船回航が増えたことや、9 月中旬の極東での台風の影響による港での船混み、滞船により船腹需給がタイト化したことが背景と考えられます。これらに加えて、今後冬場に向け需要期入りすることから、市況レベルは今後も一定程度上昇することを見込んでいます。

石油製品船については、秋口の製油所定期修繕に伴い 10 月の市況は軟化傾向ではありますが、原油船と同様、今後冬場にはヒーティングオイル等の荷動き増による需要期に入り、市況の緩やかな上昇を予想しています。

但し、原油船、製品船とも、上期に想定より弱含んだトレンドを勘案し、市況前提は前回見通しから若干下方に修正しました。この結果油送船部門の通期見通しも前回発表時から若干下方修正しています。2015 年度の市況高騰の余韻のあった前年度から比

較すると大幅な減益となりますが、原油船、メタノール船を始めとした長期契約船の安定利益の貢献により、何とか黒字は確保する前提です。

### ■LNG 船・海洋事業

下期はほぼ期初からの見通し通りの利益を見込んでいます。当部門においては今年度新たに LNG 船 5 隻、海洋事業では FPSO2 基と FSRU1 基が稼働開始します。ご説明しました通り今年度は損益的に踊り場の年度となりますが、これら新規稼働プロジェクトが来年度以降着実に利益貢献する見込みです。

### <製品輸送事業>

#### ■コンテナ船事業

続いて、製品輸送事業のうち、まずコンテナ船に関してですが、北米航路についてはアメリカの好調な国内景気と個人消費に支えられ、アジア出し荷動き需要は底堅く推移するものと見込んでいます。10月～11月は季節性の閑散期にあたること、また継続的な船腹供給圧力もあり、運賃の軟化を見込むものの、堅調な荷動きから下落幅は限定されるものと考えています。

欧州航路は、8月まで強かったアジア出し荷動きは9月に入り若干弱含みとなりましたが、10月初めの中国国慶節明けの荷動きは想定以上に早く回復して来ています。

これらの結果、下期コンテナ船事業においては賃率の低下を積取増で相殺し、前回想定並み損益水準を見込んでいます。尚、上期から下期へは損失が大幅に拡大する形となりますが、コンテナ船事業統合会社である ONE 社において今年度発生する費用の当社持分を、持分法投資損失として主に下期に見込んでいることは、期初からご説明している通りです。

#### ■自動車船

2017年暦年の完成車日本出し総台数は、前年比で3%増の445万台と見込んでおり、北米向け・欧州向けが堅調な一方、中近東向け等が不調というトレンドは下期も継続すると思われれます。当社としては引き続き配船効率の向上に取り組んでいきます。通期見通しに関しても、ほぼ前回見通し並みとしております。

### <その他>

その他の事業に関しては前回発表から特に大きな修正点はございません。

### <配当>

なお、配当につきましては期初想定から変更しておりません。当社は10月1日に株式併合を致しましたが、中間配当はその併合前のベースで1株当たり1円、期末配当に

関しても同額なのですが、株式併合後となりますので1株当たりでは10円を予定しています。これによる通期での配当性向は20%となります。

### 3. コンテナ船事業統合の進捗

最後に、今年7月に設立し来年4月のサービス開始を予定しております邦船3社によるコンテナ船事業統合会社 Ocean Network Express 社 (ONE 社) が、進捗状況をご案内する資料を作成しています。

進捗詳細については資料をご参照いただければと思いますが、4月からのサービス開始に向け、簡単ではないハードルがいくつもある中、それらを着実に乗り越えながら準備を進めている、と理解しております。また、来年3月までは当社自身でもしっかりとコンテナ船サービスを運営し、お客様にご不便をおかけしないよう万全を期さなければなりません。要員を順次 ONE 社に移していく中、これも容易ではないタスクとなりますが、関係者一丸となって邁進していく所存であります。

### 4. 質疑応答

#### 【ドライバルク船事業】

Q1) ドライバルク船事業において、中長期契約が更改された場合に来年度の損益に与える影響について教えてください。

A1) 状況変動による損益のブレが発生せぬよう着実に契約更改を進めている段階です。2018年度についても、順調に契約更改を進めていく目論見の下、営業活動を行っております。

Q2) ドライバルク船市況が改善している環境下、市況エクスポージャー縮小の方針に変更はありませんか。

A2) 今後も市況エクスポージャーは極力とらず、営業による貨物輸送契約の増加に合わせ船を引き当てていくことを基本方針としております。

#### 【エネルギー輸送事業】

Q1) 石油製品船の減船計画について、期間及び隻数の見通しを教えてください。

A1) 期初時点の43隻から現在39隻まで船隊規模を縮小し、更に期末時点にて36隻までの減船を考えております。また、中長期契約に紐づいておらず市況にさらされている船については、30隻まで減船を進める計画です。

- Q2) ローリングプラン 2017 で掲げた安定利益の積み上げ、あるいは新規事業の育成に向けた投資についての進捗状況を教えてください。
- A2) 安定利益の新規積み上げとして、ヤマル LNG プロジェクト向けの在来型 LNG 船 4 隻、2020 年開始予定のインドでの FSRU1 隻・FSU1 隻のプロジェクトを上期に成約しました。下期にも LNG 船・FPSO・FSRU の分野で契約獲得を目指して手掛けている案件はいくつかあり、その中には成約の確度が高いものも 2~3 件含まれています。

### 【コンテナ船事業】

- Q1) コンテナ船事業は、第 1 四半期から第 2 四半期にかけての損益改善幅が他社と比べて大きいように見えますが、何か特殊要因があれば教えてください。
- A1) 第 2 四半期の荷動きが活況であったこと、運賃動向が落ち着いていたこと、とりわけ北米航路・欧州航路の復航が堅調であったために全体の運航効率が上がったことが損益改善の主要因と分析しており、特に特殊要因はありません。
- Q2) コンテナ船運賃について、代表的な運賃指標の SCFI は第 2 四半期に北米航路・欧州航路ともにどちらかと言えば下落基調を示しており、南米東岸向け航路も期間を通じて下がり続けていたが、当社の全航路平均運賃は上昇しています。背景に当社独自の要因はあるのでしょうか。
- A2) SCFI がスポット運賃のみを示しているのに対し、当社の平均運賃には 3~6 ヶ月や 1 年の期間契約も一定程度含まれています。北米航路に関しては従来からそういった中長期契約の比率が高く、欧州航路についても大型船を投入するということもあって今年度は中長期契約を増やす営業戦略をとりました。従って当社の運ぶ貨物に占めるスポット運賃の割合は限定的であり、選別集荷によって一般的なスポット運賃水準より高い平均運賃を維持できました。南米東岸向けについても、限られたスペース供給の中で荷動きが伸びたため、当社も含めて臨時船を追加手配し一時的にスポット運賃が下がる局面はありましたが、それを除くと全体として運賃レベルは安定的に推移しました。
- Q3) コンテナ船事業について、下期の航路別平均運賃の見通しを、上期との比較で教えてください。
- A3) 北米東岸向けと地中海向けの上値が少し重いものの、北米航路・欧州航路全体はともに中国の旧正月明けの荷動き増加によって第 4 四半期に平均運賃が底上げされると見込んでいます。

Q4) コンテナ船事業の統合について、ネガティブリスクがあれば教えてください。

A4) 新会社へのコンテナ船事業移行期に要員を二分する必要があるため、当社現有のオペレーション乃至営業活動に於いてモチベーション上の若干のリスクを懸念致します。然しながら、統合後の成功を期し当社組織を引き締めていくことで乗り切って参りたいと考えます。具体的な損益への影響は、全く想定しておりません。

#### 【2018年度業績】

Q1) 来年度業績の変動要因を各セグメント別に教えてください。

A1) LNG 船や海洋事業では、成約済みで今年度から来年度にかけて新規に稼働し利益貢献するものがいくつかあります。ドライバルク船と油送船については市況に左右される部分が一定程度ありますが、ドライバルク船に関しては船腹需給が改善し市況は緩やかに回復していくと見ています。特に鋼材輸送を行っている近海船の市況は足元の回復基調が続けば利益貢献が期待できると思います。油送船に関して、VLCC は中長期契約が主体なので利益水準は大きく変動しないと考えており、石油製品船も足元が市況の底と考えています。フェリー事業はトラックドライバー不足によるモーダルシフトの流れと新造船投入効果によって利益に貢献すると期待しています。コンテナ船事業に関しては ONE 社の起ち上げをしっかりと行っていくことに尽きます。

以上