

2020年度 第1四半期決算
決算説明会資料

2020年8月5日



目次

■ A. 2020年度第1四半期決算概要

- A-1 : 2020年度第1四半期業績
- A-2 : セグメント別第1四半期業績

■ B. 2020年度通期業績予想と取組み

- B-1 : 2020年度通期業績予想及び変動要素
- B-2～3 : セグメント別通期業績予想
- B-4 : 新型コロナウイルス感染症対応とその進捗

■ C. 経営計画について

- C-1～3 : 経営計画の位置づけと、前中計の振り返り
- C-4～6 : ポストコロナの事業環境と今後の方針
- C-7～11 : 経営計画と数値目標
- C-12～13 : 安全・環境・品質への取組み
- C-14 : 事業戦略

■ Appendix. インデックス等指標一覧

(市況・積高実績/前提、エクスポージャー比率)

A. 2020年度 第1四半期決算概要

A-1 : 2020年度第1四半期業績

■ 連結 第1四半期決算概要

(億円)

売上高及び段階損益	2020年度	前年同期比	
	1Q 実績	1Q 前年実績	増減額
売上高	1,522	1,833	△ 311
営業損益	△ 66	41	△ 106
経常損益	△ 10	27	△ 37
親会社株主に帰属する 当期純損益	△ 10	78	△ 87
為替レート(/\$)	¥107.74	¥110.73	△¥2.99
燃料油価格(/MT)	\$377	\$443	△\$66

■ 主な財務指標

(億円)

	2020年度1Q末	2019年度末	増減額
自己資本	1,002	1,011	△ 9
有利子負債	5,866	5,435	431
現金及び現金同等物期末残高	1,617	1,119	498
DER	585%	538%	47ポイント
NET DER	420%	423%	△3ポイント
自己資本比率	11%(*)	11%	△0ポイント

*格付け機関から資本性評価50%を取得している劣後ローンを加味した場合、自己資本比率は15%相当

■ 主な変動要素

- ▶ 新型コロナウイルス感染症(COVID-19)拡大による輸送量の減少等により、減収となり損失を計上
- ▶ 手元流動性確保のため、コミットメントラインを含め売上の3か月分以上を確保
- ▶ COVID-19拡大に伴う業績影響額は約△80億円

A-2 : セグメント別第1四半期業績

■ セグメント別 第1四半期決算概要

(億円)

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2020年度	前年同期比	
	1Q 実績	1Q 前年実績	増減額
ドライバルク	452	555	△ 102
	△ 44	△ 4	△ 40
エネルギー資源	192	205	△ 13
	16	18	△ 2
製品物流	814	987	△ 173
	30	18	12
うち、コンテナ船事業	108	246	△ 138
	51	△ 4	55
その他	63	86	△ 23
	2	3	△ 1
本部・調整	-	-	-
	△ 14	△ 9	△ 5
合計	1,522	1,833	△ 311
	△ 10	27	△ 37

■ 主な変動要素

▶ ドライバルク

市況はCOVID-19拡大の影響により原材料輸送需要が低調に推移
期末に市況は回復したが、減収となり前年比で損失拡大

▶ エネルギー資源

電力炭船・LNG船を中心とした中長期契約が寄与し、安定収益を確保
一方でオフショア支援船の市況悪化影響を受けほぼ前年同期並み

▶ 製品物流

COVID-19の影響により、前年同期比で大幅に輸送量が減少

自動車船は停船・サービスの一時的な見直し等によるコスト削減を実施
したものの減収となり、損失を計上

コンテナ船は需要に応じた配船見直しを行い、東西航路の市況が安定し
ONE社の収益が改善

(USDル)

船型別市況		2020年度	前年同期比	
		1Q 実績	2019年度 1Q実績	増減額
ドライ バルク	CAPE	\$9,950	\$11,350	△\$1,400
	PANAMAX	\$6,050	\$9,500	△\$3,450
	HANDYMAX	\$5,500	\$8,200	△\$2,700
	SMALL HANDY	\$3,250	\$6,100	△\$2,850
油槽船	VLCC	\$107,850	\$13,900	+\$93,950
	AFRAMAX	\$26,350	\$12,650	+\$13,700

B. 2020年度 通期業績予想と取組み

B-1 : 2020年度通期業績予想及び変動要素

■ 連結 上期及び通期業績予想

(億円)

売上高及び段階損益	2020年度					2019年度		前年比	
	1Q実績	2Q予想	上期予想	下期予想	通期予想	上期実績	通期実績	上期増減額	通期増減額
売上高	1,522	1,568	3,090	2,910	6,000	3,724	7,353	△ 634	△ 1,353
営業損益	△ 66	△ 44	△ 110	△ 160	△ 270	111	68	△ 221	△ 338
経常損益	△ 10	△ 45	△ 55	△ 225	△ 280	134	74	△ 188	△ 354
親会社株主に帰属する 当期純損益	△ 10	△ 25	△ 35	35	0	163	53	△ 198	△ 53
為替レート(/\$)	¥107.74	¥107.25	¥107.50	¥107.00	¥107.25	¥109.18	¥109.13	△¥1.69	△¥1.88
燃料油価格(/MT)	\$377	\$334	\$355	\$382	\$368	\$440	\$467	△\$85	△\$99

■ 通期業績 主な変動ポイント

- ▶ 当期の業績は、COVID-19拡大の影響を受け、厳しい事業環境が見込まれる。下期には緩やかな回復に向かう見込みながら慎重な状況の見極めが必要
- ▶ COVID-19拡大の影響による当期の業績へのダメージコントロールを最優先として、貨物減少に応じた船隊縮減、配船合理化、停船・係船による運航費削減、十分な手元流動性の確保、自己資本対策としての資産売却等の施策を実行
- ▶ 売上高の減少に伴い営業損益△270億円、経常損益△280億円を見込むも、資産売却などにより当期純損益は収支均衡を見込む

■ 前提

- ▶ 為替レート ¥107/\$
- ▶ 燃料油価格 \$368/MT
- ▶ 市況前提 Appendixご参照

■ 変動影響(2Q~4Q 9か月間)

- ▶ 為替レート変動 1円変動 ±1.1億円
- ▶ 燃料油価格変動 10ドル変動 ±0.4億円

■ 配当

財務体質の改善を喫緊の課題と捉え収益の改善に向け取り組んでまいります。中間・期末配当予想につきましては現時点では未定とさせていただきます

B-2：セグメント別通期業績予想

■ セグメント別 上期及び通期業績予想

(億円)

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2020年度					2019年度		前年比	
	1Q 実績	2Q 予想	上期 予想	下期 予想	通期 予想	上期 実績	通期 実績	上期 増減額	通期 増減額
ドライバルク	452	498	950	840	1,790	1,163	2,338	△ 213	△ 548
	△ 44	△ 22	△ 65	5	△ 60	2	41	△ 67	△ 101
エネルギー資源	192	192	385	395	780	438	847	△ 54	△ 67
	16	14	30	10	40	46	99	△ 16	△ 59
製品物流	814	816	1,630	1,520	3,150	1,949	3,845	△ 320	△ 695
	30	△ 20	10	△ 225	△ 215	105	△ 29	△ 94	△ 186
うち、コンテナ船事業	108	112	220	220	440	493	1,020	△ 273	△ 580
	51	19	70	△ 195	△ 125	36	△ 104	34	△ 21
その他	63	62	125	155	280	173	323	△ 48	△ 43
	2	△ 2	0	5	5	7	17	△ 7	△ 12
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 14	△ 16	△ 30	△ 20	△ 50	△ 26	△ 54	△ 5	4
合計	1,522	1,568	3,090	2,910	6,000	3,724	7,353	△ 634	△ 1,353
	△ 10	△ 45	△ 55	△ 225	△ 280	134	74	△ 188	△ 354

■ セグメント別 主な変動ポイント

▶ ドライバルク

原材料を中心とした需給環境に復調の兆しは見られ、下期にはある程度回復するが本格的な回復は2022年度以降となる見込み

▶ エネルギー資源

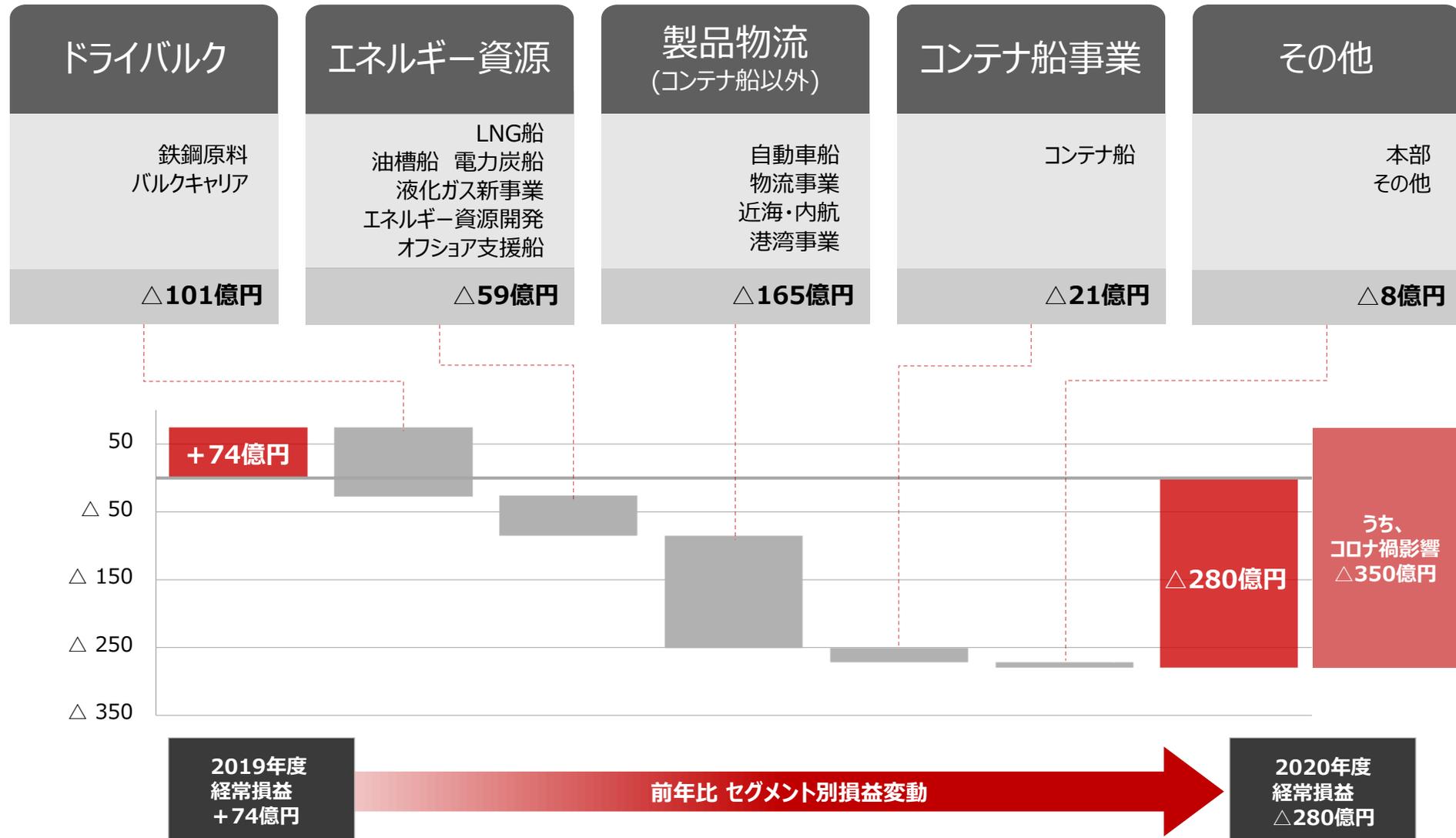
LNG船、油槽船などが安定稼働し収益に貢献する一方、オフショア支援船事業などの悪化や電力炭船の一時的な需要減少による稼働率の悪化もあり、エネルギー資源セグメント全体では悪化する見込み

▶ 製品物流

自動車船・コンテナ船ともにCOVID-19による荷動きの減少は下期にかけて緩やかに改善していくものの、回復には一定の時間が掛かる見込み

B-3 : セグメント別通期業績予想

■ 前年比経常損益とセグメント別損益変動



B-4：新型コロナウイルス感染症対応とその進捗

	対応と進捗
海上	<ul style="list-style-type: none">■ 船内の安全確保と安全運航維持のための措置<ul style="list-style-type: none">▶ 対策マニュアルに基づく船内感染予防の徹底、防護服など必要物資の供給▶ 本船への感染持込みリスクを最大限軽減するため、乗船前の徹底的な体調管理・報告、隔離措置、PCR検査の実施▶ 乗船後も一定期間の船内隔離措置、体調管理・報告の実施▶ 各国のロックダウンによる移動制限により、乗組員交代に支障が出ているため、関係国・機関に働きかけ、早期改善を目指す▶ 乗組員交代実施が難しいため(各国の水際対策強化)船員供給国等への離路実施▶ 乗組員及び待機船員への手厚いケアを実施し、安全確保とモチベーションの維持
陸上	<ul style="list-style-type: none">■ 全世界規模での在宅勤務徹底による通常業務継続<ul style="list-style-type: none">▶ 在宅勤務を前提とした業務体制、時差勤務の推奨（継続中）▶ 本社執務スペースに飛沫感染防止パネル設置（7月中旬）、消毒薬の使用徹底

| C. 経営計画について

C-1：経営計画の位置づけ

- 今回の経営計画は2020年度を初年度として2020年代半ばへ、あるいは更にその先へ向けての当社の将来の方向性を示すもの
- コロナ禍によるものを含めて当社を取りまく事業環境には大きな変化が予想される。当初の2年間（2020年度、2021年度）については足元での対応として具体的な事業方針、施策及び業績見込みを示している
- 2022年度以降については、現時点で当社が目指す2020年代半ば、2020年代末時点での業績目標を示している
- 将来の業績予想は毎年見直していく

C-2 : 前中計（飛躍への再生）振り返り

- **ポートフォリオ戦略転換** ●

○ コンテナ船事業のスピノフや重量物船・石油製品船事業からの撤退、国内港運事業の再編などを実施
- **経営管理の高度化と機能別戦略の強化** ●

○ 事業及び船種ごとのリスク量の計測、また投資案件の判断基準となるリスク量の計測が行える体制整備を完了
- **ESGの取組み** ●

○ 「"K"LINE環境ビジョン2050」に沿った環境対応や、安全と環境の両立に向けた「K-IMS」や自動カイト等の先進技術の活用も推進
- **2017年度以降 3 年間黒字** ●

× 乗り出し時のONE社の躓き、市況の悪化及び構造改革の実施により2018年度は赤字
- **基盤となる安定収益型事業のROA** ●

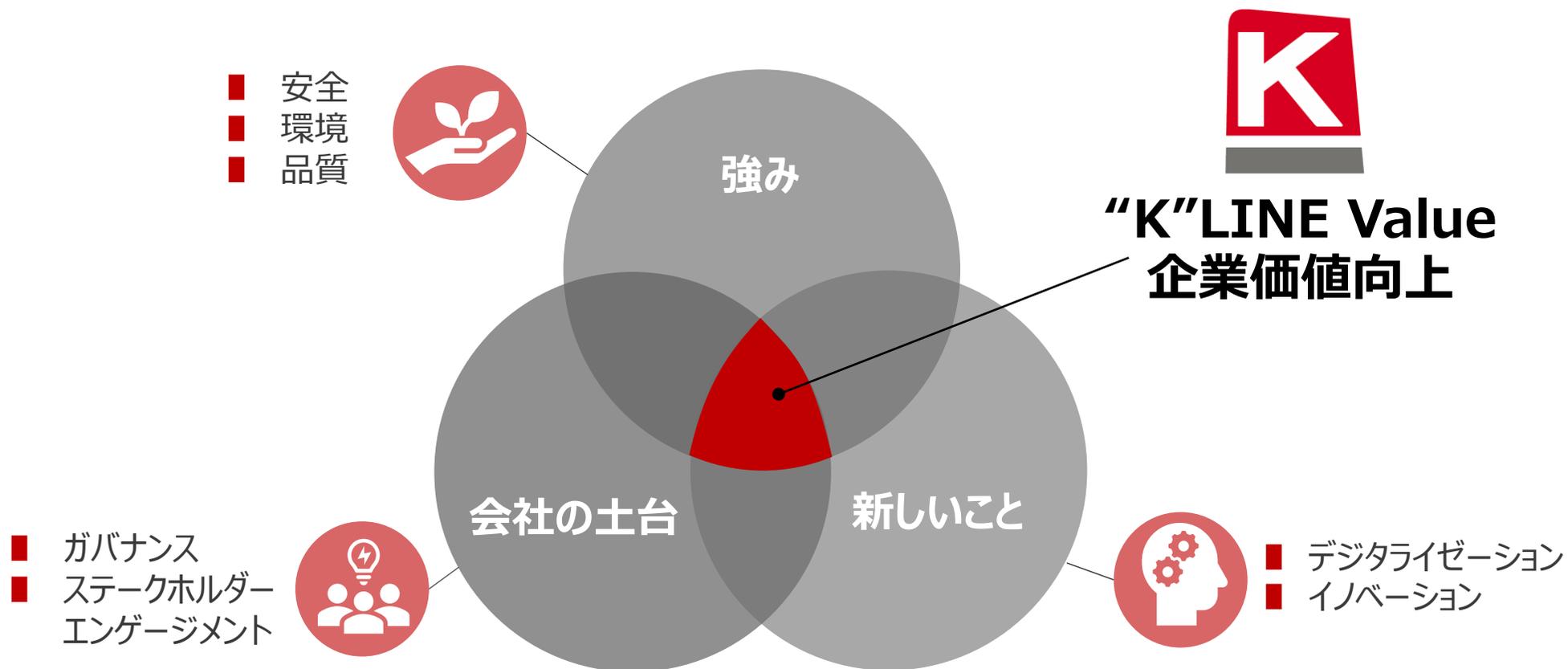
○ 安定収益型事業のROA 6%を達成
- **自己資本比率** ●

× 目標値を20%台半ばに設定したが、収支の悪化及び構造改革の結果より未達
- **配当方針** ●

× 体質改善と事業基盤の安定化は道半ばであり、引き続き早期復配を目指して努力を続けていく

C-3 : 目指すべき会社像 ～グローバルに信頼される **K** ～

- 海運業を中核とした物流のプロフェッショナルとして
ステークホルダーに選ばれ成長し続ける企業を目指す



C-4 : ポストコロナの外部環境認識

グローバルな環境

■ グローバルな価値観や行動が変容、加速

- ▶ 非接触型の社会、行動が一般化
(行動様式の変化、経済の価値観の変化、人やモノの流れの変化)
- ▶ 環境とAI・デジタルに対する取組みの重要性が加速
- ▶ COVID-19を契機に地政学的な不確実性の増大・加速

顧客を取り巻く事業環境の変化とは

- ▶ 鉄鋼メーカーの生産体制の動向
- ▶ 諸外国及び日本国内でのエネルギー施策の動向
- ▶ CASEに代表される自動車業界の動向
- ▶ 米中関係に象徴される保護主義台頭の可能性
- ▶ 想定外の状況に対応するためのリスク分散によるサプライチェーンの変化 (地産地消、国内回帰)
- ▶ 抑制的な投資行動

海運を取りまく環境

■ Risk & Opportunity

- ▶ 顧客を取りまく事業環境の変化と顧客ニーズの変化
- ▶ サプライソースの多様化・変更
- ▶ 環境への取組みの強化・迅速化
- ▶ AI・デジタル技術によるサービス差別化が加速
- ▶ 安全・品質に対する意識の更なる高まり
- ▶ 非接触でのサービス向上

- 世界の人口は漸増が継続
- 中期的に世界経済は成長軌道に復帰
- 海運業は引き続き成長産業

C-5：継続的企業価値向上へ向けて（2020年～2021年度の事業方針）

■ 足元では「守り」を固める ～船隊規模より収益規模の追求～

- ▶ 船隊規模適正化
- ▶ 投資の選別

■ 重点課題にしっかりと対応

- ▶ 安全、環境、品質に対する取組み拡充・加速
- ▶ 技術力・営業力強化による成長戦略強化

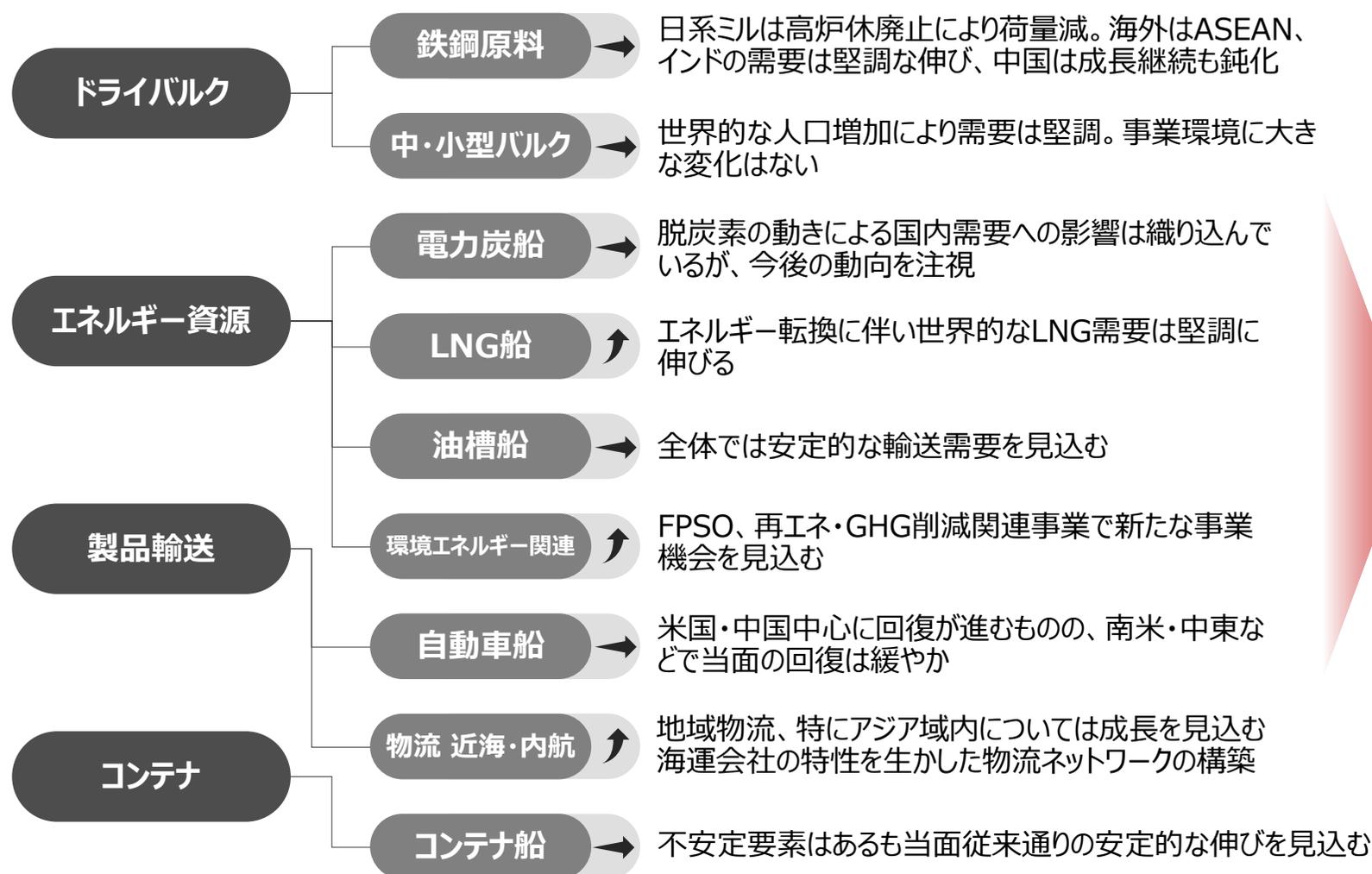
■ 流動性確保と自己資本拡充

- ▶ 流動性確保：コミットメントラインを含め売上の3か月分以上を確保
- ▶ 自己資本拡充：船舶、その他資産売船・処分

■ 具体的取組みと進捗管理の徹底

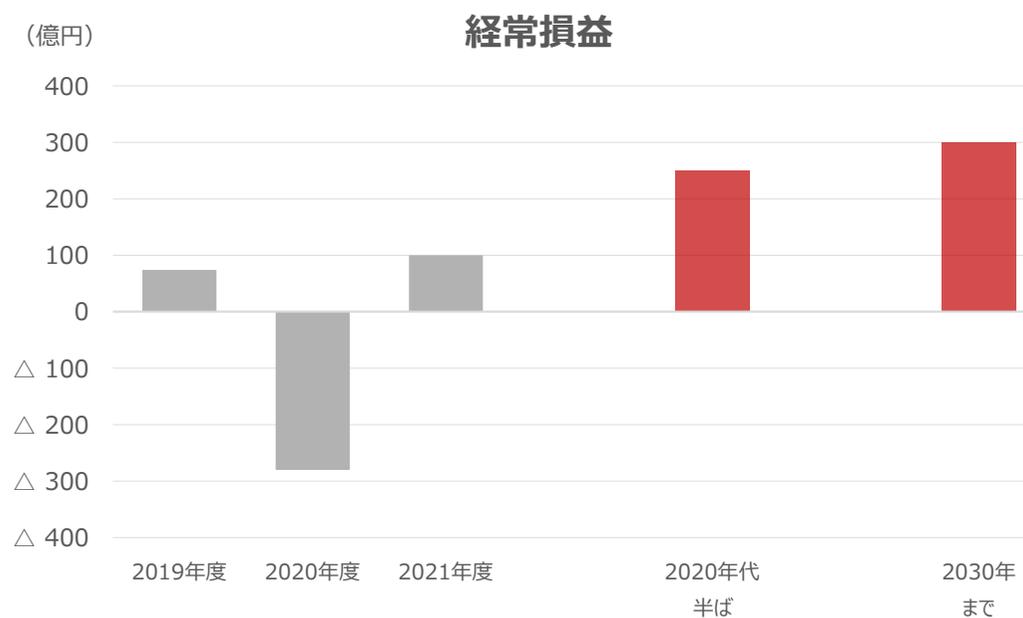
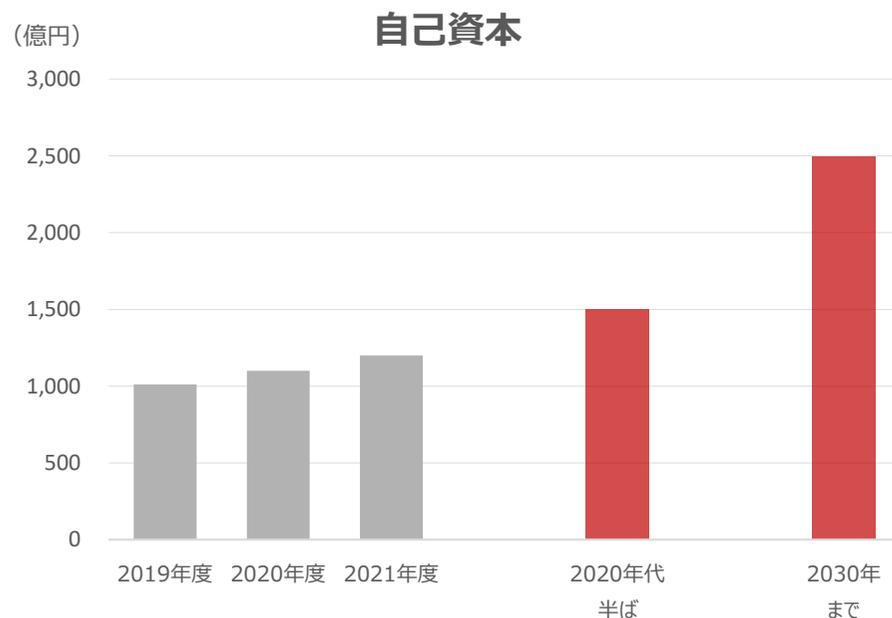
C-6 : 中期的な事業環境予想

足元ではコロナ禍により一旦落ち込んだ需要は、今年度上期に最悪期を脱し、下期以降回復に向かう



ボラティリティの高い不安定な状況が続く

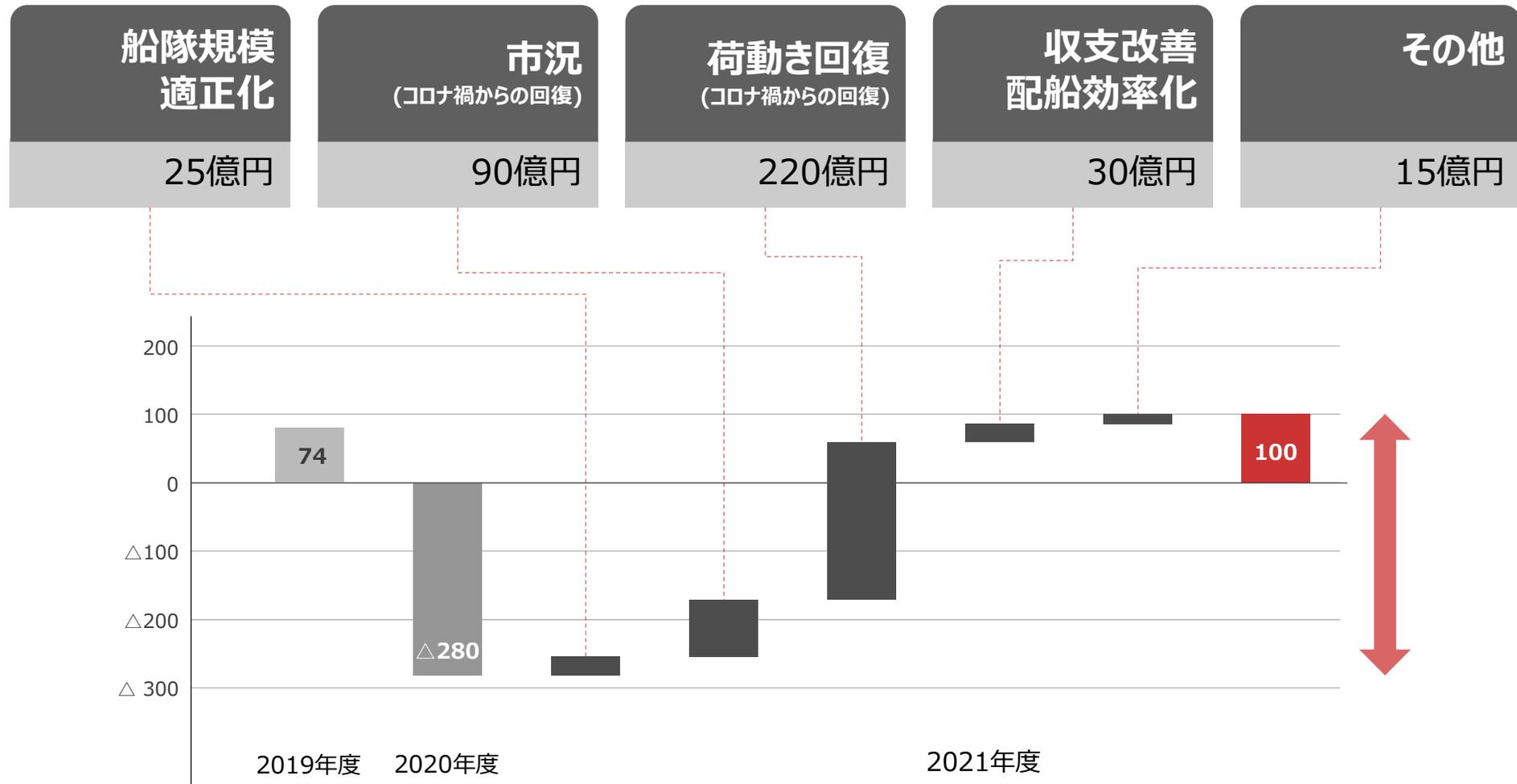
C-7：2021年度までの経常損益、自己資本計画見込み及び中長期的な目標



- 2020年度は経常損益△280億円ながら当期純損益は資産売却等により収支均衡を見込む
- 2021年度は経常、当期ともに損益+100億円レベルを見込む
- 中期的目標としては2020年代半ばには経常利益で250億円を目指す
- 自己資本は着実に改善し2020年代半ばには、1,500億円を超えるレベルを目指すー自己資本比率 20%
- 2030年には経常利益300億円、自己資本2,500億円を目指すー自己資本比率30%

C-8 : 2021年度に向けた改善ポイント（対2020年度比）

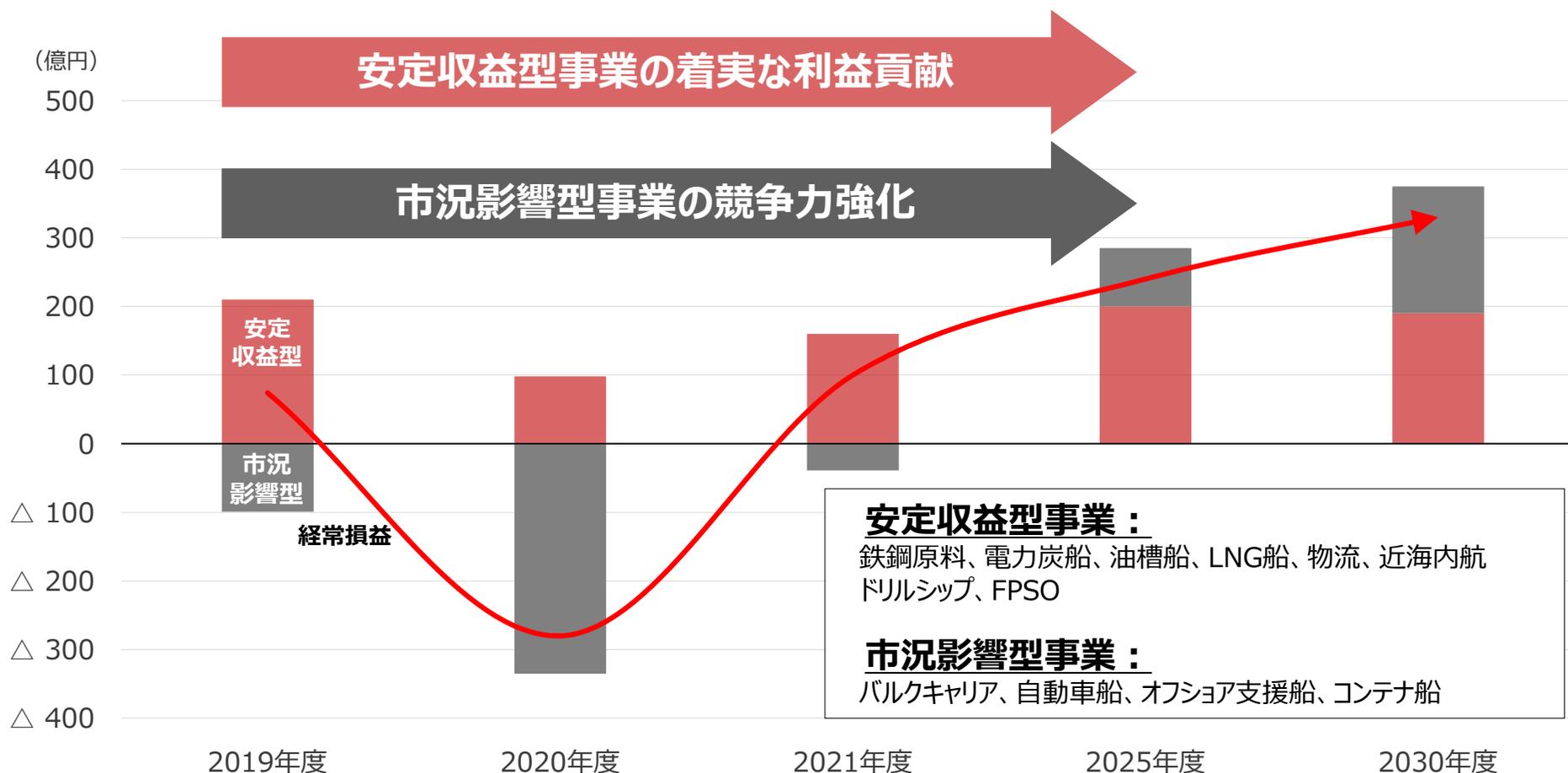
■ 一時的な落ち込みからの市況の回復。ただし、本格回復は2022年度以降



▶ 2019年度レベルに一旦回復。2022年度以降の一層の改善を見込む

C-9 : 収支計画 : 経常損益イメージ

- 安定収益型事業 : 安定的な利益の積み上げを見込む
- 市況影響型事業 : 船隊規模の適正化を進めながら、より利益を積み上げる
- コンテナ船事業 : ONE社への傭船料収支は、順次返船により縮減予定なるも ONE社の事業形態は市況影響型に分類



C-10：船隊規模の適正化

- 安定収益型事業の維持・拡大と市況影響型事業の競争力を強化のために、需要に応じた船隊規模の適正化を進め、収益規模の拡大
- 2020年度にケーブサイズ、中・小型バルク、チップ船、電力炭船、自動車船等 合計 20隻以上の船隊圧縮を計画
- 2021年度以降も継続して船隊規模適正化を進める
- 長期固定船隊隻数 推移

	2020年度	2025年度	差異
安定収益型事業	166隻	158隻	△ 8隻
市況影響型事業	186隻	142隻	△ 44隻
全社	352隻	300隻	△ 52隻

C-11：投資戦略（今後5年間）

■ 総投資額は営業CFの範囲内に抑制

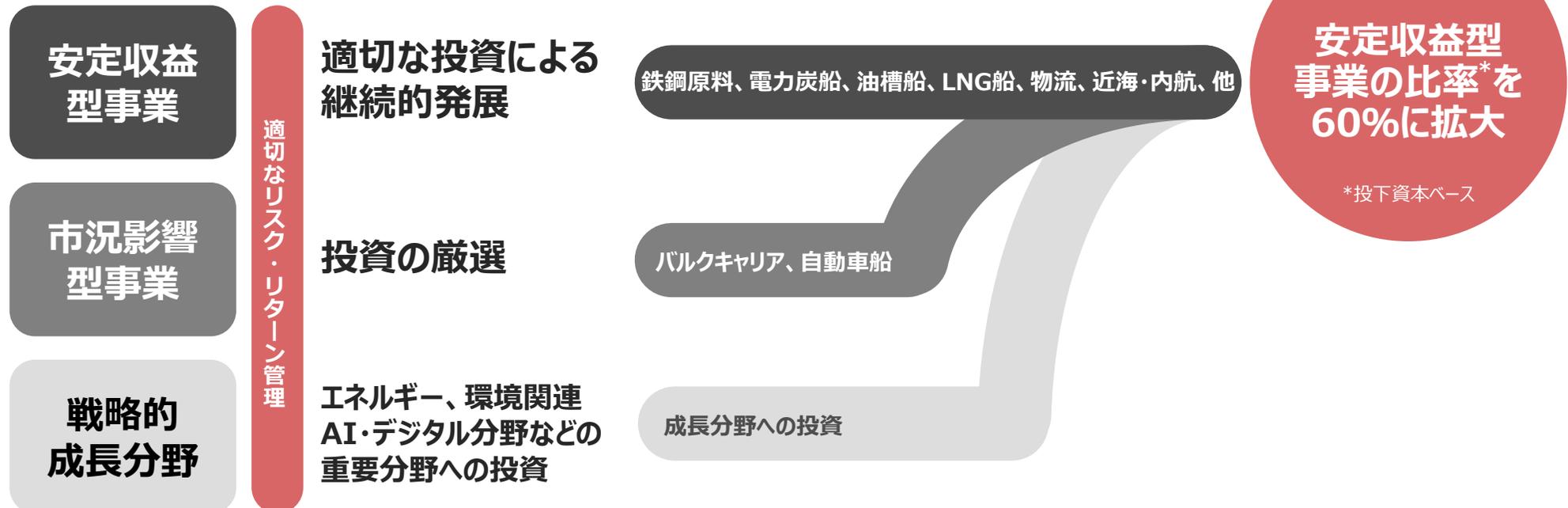
- ▶ 5年間で2,500億円規模とする
- ▶ 安定収益型事業を中心に厳選

■ 安定収益型事業の重点投資

- ▶ LNG船案件の着実な積み上げ
- ▶ 既存分野における長期安定契約に基づいた投資も着実に進める（ドライバルク、自動車船、エネルギー資源）

■ 戦略的成長分野への投資

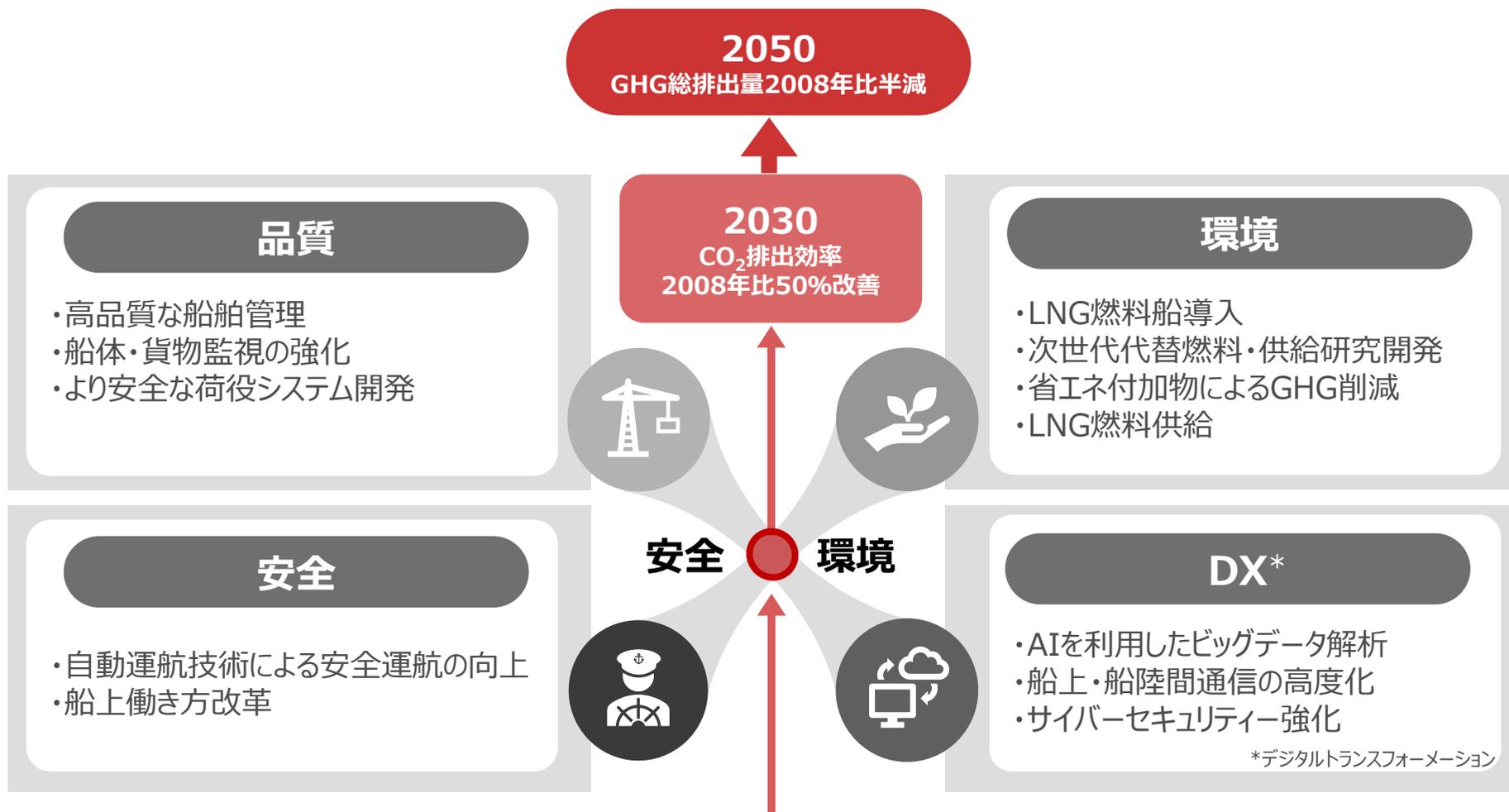
- ▶ 環境エネルギー関係事業（FPSO、再エネ・GHG削減関連事業）の拡充（エネルギー資源）
- ▶ 環境関連、AI・デジタルなど強みを生かす分野への投資



C-12 : 戦略的成長分野への取組み ~安全・環境・品質への取組み~

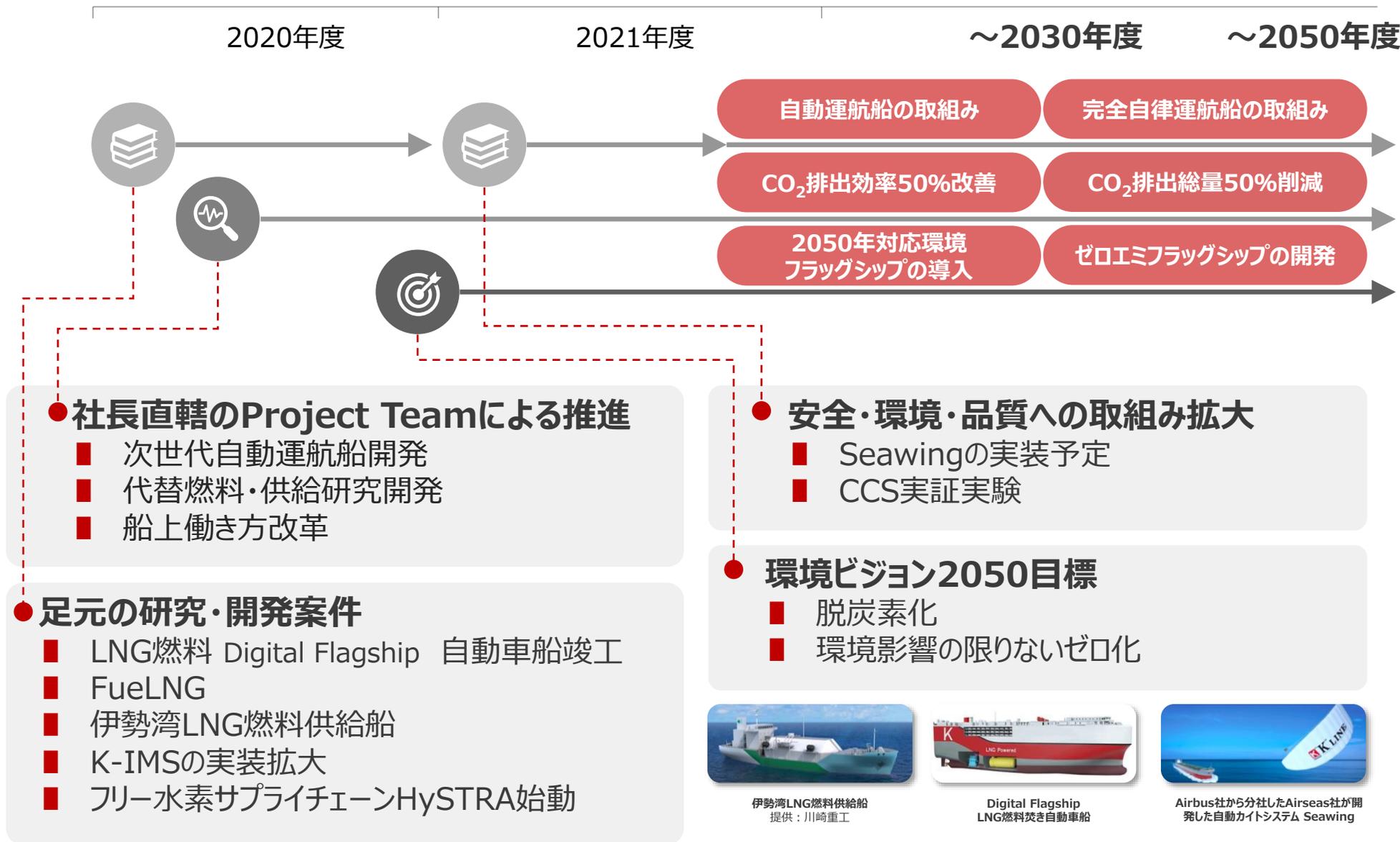
輸送品質向上ビジョン

先進技術、システムインテグレーションを用いた業界トップクラスの安全かつ環境負荷低減に資する高品質な輸送サービスの提供



環境ビジョン 2050

C-13 : 具体的な取組み



C-14 : 事業戦略

全社共通

- 「安全運航」 安全運航を更に徹底し、お客様から継続的に選ばれるためのサービスを提供
- 「船舶管理強化」 海・陸一体化による船舶管理体制の強化と安全輸送の追求
- 「環境への取組み」 GHG削減の環境ビジョンに沿った船隊整備とサービスの提供
- 「ポートフォリオ再構築」 収支改善を目的とした既存事業データの徹底的な管理・分析による事業ポートフォリオの再構築
- 「AIデジタル対応」 本船運航・船舶管理などのデジタル化/新技術を通じた事業競争力の強化
- 「提案型営業強化」 提案型営業を強化し、お客様に魅力のあるサービスを提供
- 「海外ネットワーク強化」 外地店所の機能を強化し連携を更に強めることにより、グローバルな情報共有による商機拡大

各ユニットの事業特性に合わせた戦略

ドライバルク

- ▶ 環境対応・高付加価値サービスを通して鉄鋼原料輸送を中心とする安定収益型事業を拡充
- ▶ エクスポーザーの削減を進めフレキシブルかつ競争力のある市況影響型事業へ変身
- ▶ 海外発展事業案件にアプローチし積極的にビジネスチャンスにアクセス

エネルギー資源輸送

- ▶ 差別化の源泉としての安全運航・船質管理の徹底化及び海外ネットワークの強化により、国内外のお客様から継続的に選ばれるきめ細かいサービスを提供
- ▶ LNG燃料・LPG燃料や次世代燃料事業への参画と事業化
- ▶ 洋上風力、太陽光発電、CCS、カーボンクレジットなど再エネ・GHG削減関連事業への参画

自動車船

- ▶ お客様の需要変化に対応した最適な航路網への更なる再編
- ▶ 安全運航、高い輸送品質の追求とROROサプライチェーン最適化実現への取組み
- ▶ 社会変化と需要変化に即応できるグローバル組織の追求

物流・近海・内航

- ▶ 本社主導によるグローバルグループ経営体制の強化
- ▶ 海運会社の特色を組み込んだ物流サービスの創出
- ▶ 物流コンサルティング機能を含む包括的物流サービスへの発展

コンテナ船

- ▶ 良質な船舶の提供、人材の派遣によるONE社の競争力向上へのフルサポート継続
- ▶ ONE社の株主として同社の中長期的成長へ向けた事業運営のサポート
- ▶ ONE社におけるベストプラクティス導入、カスタマーサービス拡充、配船効率化等による競争力強化

| Appendix

ドライバルク市況実績・前提/エクスポージャー比率

■ 市況実績・前提

バルク市況	2019年度					2020年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
CAPE	\$11,350	\$29,400	\$21,950	\$4,500	\$16,800	\$9,950	\$20,000	\$17,000	\$14,000	\$15,250
PANAMAX	\$9,500	\$16,050	\$11,550	\$5,700	\$10,700	\$6,050	\$12,000	\$11,500	\$8,500	\$9,500
HANDYMAX	\$8,200	\$12,300	\$10,600	\$6,550	\$9,400	\$5,500	\$9,000	\$10,000	\$8,000	\$8,150
SMALL HANDY	\$6,100	\$8,450	\$8,100	\$4,500	\$6,800	\$3,250	\$7,000	\$9,000	\$7,000	\$6,550

■ 期末運航隻数規模

船型	2018年度末	2019年度末	2020年度6月末
CAPE	96	93	93
中・小型船	103	92	81
チップ船	10	10	8
合計	209	195	182

■ 2020年度：運航規模におけるエクスポージャー率

CAPE	20%
中・小型船	35%
チップ船	0%

油槽船市況実績・前提/油槽船・電力炭船エクスポージャー比率

■ 油槽船市況実績・前提

油槽船市況 (WS)	2019年度					2020年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
VLCC (中東/日本)	41 \$13,900	55 \$27,750	112 \$96,750	87 \$87,050	74 \$56,350	94 \$107,850	42 \$30,000	42 \$30,000	42 \$30,000	55 \$49,450
AFRAMAX (南方/日本)	99 \$12,650	91 \$10,000	168 \$27,700	171 \$22,650	132 \$18,250	119 \$26,350	93 \$15,350	95 \$19,000	95 \$19,000	101 \$19,950

■ 期末運航隻数規模

船型	2018年度末	2019年度末	2020年度6月末
VLCC	8	6	6
LPG船	8	5	5
他油槽船	6	6	6
電力炭船	25	29	30
LNG船	48	47	47
合計	95	93	94

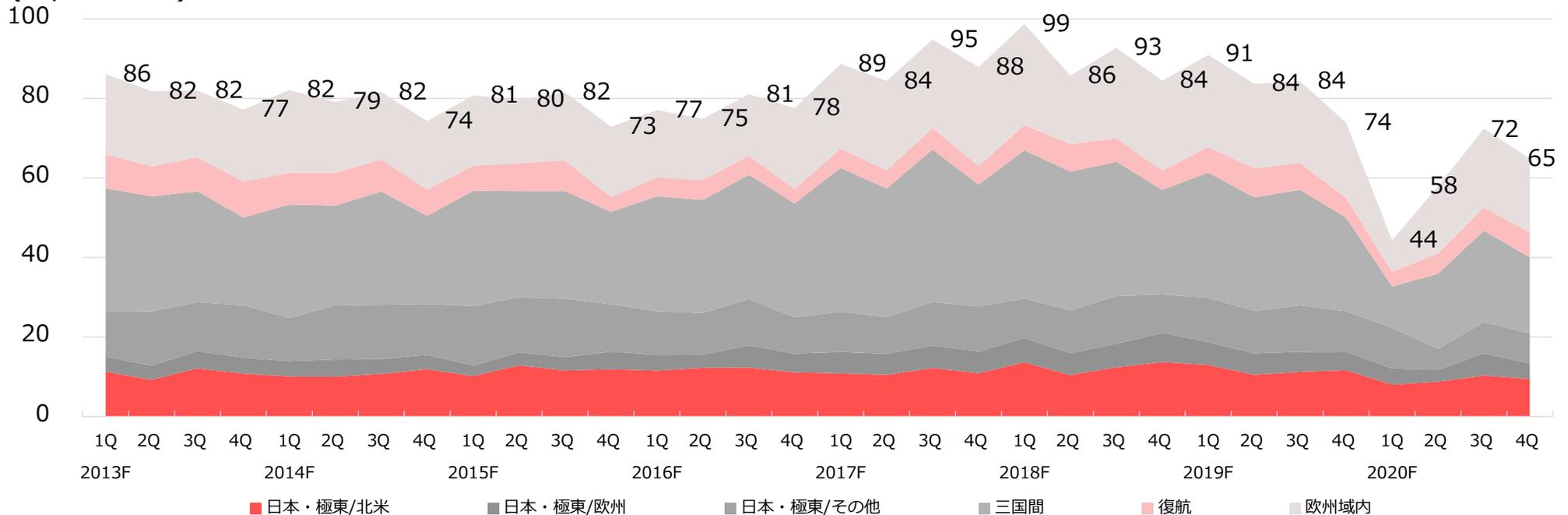
■ 2020年度：運航規模におけるエクスポージャー率

VLCC	0%
LPG船	20%
他油槽船	67%
電力炭船	13%

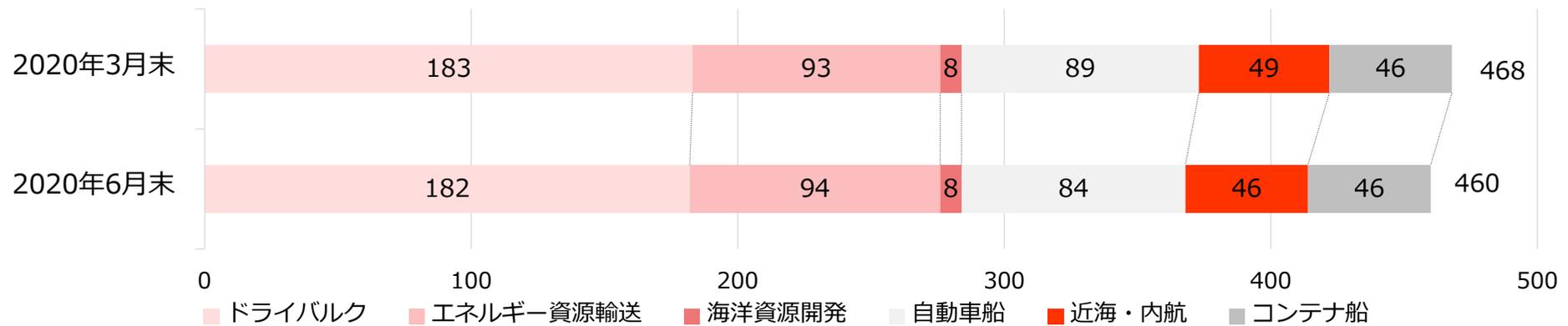
自動車船航路別積高実績・前提

輸送台数 (千台)	2019年度					2020年度						
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q予想	上期予想	3Q予想	4Q予想	下期予想	通期予想
往航	299	266	280	265	1,109	223	170	393	238	209	447	840
復航	64	73	67	49	254	37	51	88	58	62	120	208
三国間	315	286	291	235	1,126	104	189	293	230	191	421	714
欧州域内	231	213	205	190	839	79	169	248	199	186	385	633
合計	909	837	843	739	3,328	443	578	1,022	724	649	1,373	2,394
船隊規模 (隻数)	85	86	84	85	85	84	74	74	72	71	71	71

(10,000 Units)



グループ船隊構成



船種	2020年6月末						2020年3月末	
	所有船		傭船		合計		合計	
	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン
ドライバルク	57	7,051,515	125	16,812,405	182	23,863,920	183	23,930,307
電力炭船	8	703,971	22	1,987,211	30	2,691,182	29	2,595,392
LNG船	45	3,801,242	2	152,272	47	3,953,514	47	3,953,514
油槽船	12	1,769,681	5	776,868	17	2,546,549	17	2,546,549
オフショア支援船	6	29,186	0	-	6	29,186	6	29,186
海洋掘削船	1	-	0	-	1	-	1	-
FPSO	1	-	0	-	1	-	1	-
自動車船	38	529,072	46	853,915	84	1,382,987	89	1,464,163
近海・内航	25	212,972	21	294,793	46	507,765	49	564,927
コンテナ船	7	460,448	39	3,621,895	46	4,082,343	46	4,082,343
合計	200	14,558,087	260	24,499,359	460	39,057,446	468	39,166,381

* 所有船の隻数は共有船を含み、重量トン数は共有船の当該船舶における他社持分を含んでいます。

* 基幹船隊に加え、期末時点の短期・スポット傭船を含んだ隻数となります。

グループ運航船舶/新造船竣工予定

■ グループ運航船舶

セグメント	事業部門・船種	2020年3月末	2020年6月末	
ドライバルク セグメント	Capesize	89	89	
	Over Panamax	4	4	
	Panamax	42	43	
	Handymax	34	31	
	Small Handy	4	7	
	Chip	10	8	
	セグメント合計		183	182
エネルギー資源 セグメント	油槽船	原油タンカー/VLCC	6	6
		原油タンカー/AFRAMAX	3	3
		ケミカル船	3	3
		LPG船	5	5
		合計	17	17
	LNG船	47	47	
	電力炭船	29	30	
	オフショア支援船	6	6	
	海洋掘削船	1	1	
	FPSO	1	1	
	セグメント合計		101	102
製品物流 セグメント	自動車船	7,000台型	15	14
		6,000台型	39	38
		5,000台型	14	13
		4,000台型	5	4
		3,000台型	5	4
		2,000台型	4	4
		2,000台型未満	7	7
		合計	89	84
	コンテナ船	14,000TEU	12	12
		8,000TEU以上	13	13
		5,500TEU以上	7	7
		4,200TEU以上	7	7
		1,700TEU以上	7	7
		1,200TEU以上	0	0
	合計	46	46	
	近海・内航船	49	46	
	セグメント合計		184	176
総合計		468	460	

■ 新造船竣工予定

新造船竣工予定	船種	2020年度	2021年度	2022年度
ドライバルク	Capesize	2	1	
	Panamax		2	
	Handymax			
	Small Handy			
	Chip			1
			2	3
LNG船		0	0	2
油槽船	VLCC			
	AFRAMAX			
	LPG			
		0	0	0
電力炭船		0	0	0
海洋資源開発	オフショア支援船			
	海洋掘削船			
	FPSO			
		0	0	0
LNG燃料供給船		1	0	0
自動車船	7000台型	1		
		1	0	0
近海・内航		2	0	0
総合計		6	3	3

【免責事項】

本資料は投資判断の参考となる情報提供のみを目的とし、当社株式の購入や売却などを勧誘するものではありません。投資に関する決定は、投資家ご自身の判断において行われるようお願いいたします。

【見通しに関する注意事項】

本資料には将来についての予想や見通しが含まれておりますが、これらは当社が現時点で入手可能な情報に基づいており、経済動向、海運業界需給、燃料価格、為替相場等の動向により変動することをご了承下さい。

