

2019年1月4日

2019年 新年あいさつ

次への展開に向けて、全員の力を結集しよう

NSユニテッド海運株式会社

代表取締役社長 谷水 一雄

皆さん新年あけましておめでとうございます。

おかげで一年の始まりを大きな事故もなく迎えることができました。まずは年末年始も安全運航に従事する海上勤務の方々に御礼申し上げ、皆さんとともに今年を展望し、新年のごあいさつを申し上げたいと思います。

昨年振り返り

昨年を振り返りますと、ご存知のように政治は不安定でしたが経済面では総じて安定が続きました。好景気の米国とスローダウンとはいえ一定の成長を維持する中国に支えられ、世界経済は、特に一昨年から昨年度上期にかけてバランスのとれた成長が続きました。中でもドル円相場が110円あたりで極めて安定推移するなど外部環境に恵まれました。

ただ秋口以降は、わずかの間にギクシャクし始め、先行きに黄色信号が付き始め、年末に至って株価も下げ足を速め、また原油も大きく値下がりしました。これがそのまま赤信号になるのか、青信号に戻るのか、見方にはいろいろありますが、不透明な先行きに警戒しつつ迎える緊張感ある一年の始まりとなりました。

海運市況も、ゆっくりと回復してきました。大型船では5月には2万ドルに乗せ、8月には\$2万7千ドル台もつけ上下はありましたが、この間底堅い推移となりました。ただ11月に中国鉄鋼マーケット変調の兆しから急落、足下では損益分岐点をはさんだ厳しい展開が続いています。

ただ船腹需給という点からは、新造船の供給も抑えられ、先行きを見ましても従来のような大量

竣工は考えにくく、今後の環境対応の進展を考えると、供給サイドは締まった状態が続くと想定しています。

おかげで当社上期業績については、予算対比で大きく改善、久しぶりに中間配当にもつなげることができ、皆さんの頑張りに感謝申し上げます。残る三カ月、まずは通期目標達成に向け頑張っていきたいと思います。

次の時代に向けて

そのような中で今年はどのような年になるのか。そして平成の次はどんな時代になるのか。平成は失われた20年とも言われますが、この間の身の回りの大きな変化からもわかるように、戦後の昭和が次の新時代に移るつなぎの期間であったのかもしれませんが。ただし決して失われた訳ではなく次の時代に向けた雌伏の期間であったとみるべきでしょう。

あらためて変化はとても早く、将来は従来の延長線上にはないということ。海運もこれまで船舶の専用船化・大型化・省エネ化を追求し進化してきましたがこれも一巡しました。いよいよ次の時代に入っていくこととなります。船も **Conventional** からさらに **Innovative** になれるのか。中国・韓国との間で、日本の海運・造船・海事産業の競争力を向上させ、広がる海にどんな明るい将来を描くのか。目線は高く、我々の手で少しでも未来を切り拓いていきたいと思います。

当社も大きな時代の流れの中で、統合から8年が経過し、融和から発展へ、そして事業ポートフォリオの見直しも含めて経営資源を選択的に投下する中で、会社として地歩を固めながら、いよいよ統合後一定のレベル、高みに到達しつつあるとの思いを強くしています。蓄えた技術・人材・財務の基盤を生かして、次の目標に向けて新たに展開していくときがきました。

今年あらためて船隊と事業の基盤整備と次に向けた準備ということで、忙しい年になりそうです。中期計画の最終年度。たくさんの課題があり、並行して次期中期の検討を進め、2020年代の当社のアイデンティティを追求する大事な年になります。皆さんの総力を結集していきたいとよろしく願いいたします。

2019年度の取り組み課題

第一は、中期計画で掲げた業績目標の達成です。これまで中期計画に沿って着実に積み上げていただき、今年度も稼ぐ力である営業利益を中心に一層の頑張りに期待しています。その前提として、今年は多くの新鋭船が竣工する楽しみな一年です。VALEMAX や LPG 船も就航予定であり新戦力をきちんと立ち上げ収益につなげていきましょう。また2020年代の次の船隊整備の方向について、事業ドメインとも合わせて頭の体操を始めていきたいと思えます。

第二は、本格化する環境問題への対応です。喫緊の課題としてはSOx規制 やバラスト水規制への対応です。特に今年は既存船へのスクラバーレトロフィット工事と操業技術の確立を遅滞なく遂行していかなければなりません。費用・時間・技術の面で当社にとって初の大工事となり総力をあげてサポートしていきましょう。そして最大の課題は、年後半から始まる適合油への移行作業です。油の入替・適合油での操業・お客さまとのコマーシャル面など円滑に進め、財務面へのインパクトをミニマイズする必要があります。

さらに将来をにらんだ取り組みのキックオフも必要です。当社は統合報告書にも記載の通り、自ら目標を定め環境対応に取り組み、おおむね当初の目標を達成しました。あらためて、SDGs（持続可能な開発目標）の展開や2020年以降を見据え、現在スタートした本船の運航効率改善プロジェクトの推進、CO2削減やESGへの対応を含めた次の時代の船造りなど、さらなる輸送品質向上に向けた新たなロードマップの作成を議論していきたいと思えます。

第三は、マーケット変化への対応です。当社はバルクと鋼材を二本柱とする以上、新日鐵住金をはじめとする主要顧客のニーズの変化に一步でも早く対応しなければ生き残れません。去年はバルクでは中国積み鉄鉱石の新規成約、米国炭の沖積み対応・新パナマ運河活用、欧州ミルとの関係深化など、鋼材輸出関係ではそれを支える復航として非鉄鉱石やバイオマス燃料輸送契約で前進がありました。今後も極め細かい営業努力を続けると共に、大きなトレンドとして今後予想されるトレードパターンを見据えていく必要があります。特に新日鐵住金も進出予定のインド鉄鋼業の成長によりインド洋水域のトレードを迫りかけていく必要があります。トレードパターンは中国一辺倒から

複雑化・複線化していくことが予想され、どのトレードが大きくなるのか、そして当社として何ができるのか、何をやるのか、議論していきたいと思います。

第四は、安全運航について、停船率はここ数年改善され低位で推移、昨年も皆さんの努力により重大事故を起こさずに努めてきましたが、残念ながら小さなトラブルは発生しました。あらためて船主も含めてグループとして安全への不断の取り組みが求められます。

第五は、自律的内部統制に向けた取り組みを少しずつ前進させることです。ガバナンスの成否は職場の内部統制活動にかかっているといっても過言ではありません。自律的内部統制は人間でいえば血液です。ガバナンスは人間の体が骨格と筋肉ができて血液がうまく流れないと動かないのと同じです。職場のことは職場が一番分かっている。問題を認識し、上司・部下皆で解決していく。あくまで最終目的は業務の効率化改善につなげることです。昨年実施のアンケート結果も踏まえ、地道なサイクルをまわし、風通しの良い職場づくりに努めてほしいと思います。

以上全体として大切なことは、いずれもが全社にまたがる横断的な内容だということです。当社の強みは一つ屋根の下のチームワークであり、ぜひ部門を超えてコミュニケーションをとってほしいと思います。誰がセンターでどういうメンバーで進めるのがいいのか課題に応じて柔軟に検討してほしいと思います。

最後になりますが、当社には大手のような会社の規模はありません。ニッチな船社として、あらためて会社の基本理念である誠実で良質な輸送サービス、そしてベースとなる信頼信用・安全航海・環境保全・絶え間ない変革・そしてコンプライアンス、これを堅持しながら、次に向けて進化発展させていくことが大切です。

今年はそれに向けて、先ほども触れたように、忙しい一年になります。いい年になるよう全員参加で頑張っていきましょう。今年一年よろしく願いいたします。

あらためて社員全員の健康と安全そして充実した年になることを祈念してごあいさつとさせていただきます。