

2018年3月期 第一四半期決算説明会 質疑応答の要旨

<定期船事業>

問1: 定期コンテナ船事業統合に関し、「一定の統合費用を織り込み済み」とありますが、期初段階から変更点はありますか。

答1: 期初段階時点で既に一定の統合費用を織り込み済みです。統合費用に関する見方は変えておりません。

問2: 同事業統合に関し、新会社の設立以降で新しく課題が見えてきたものがあれば教えてください。

答2: 新しく課題を認識したというよりも、寧ろ当初より想定していた課題に対し、ひとつひとつ着実に対応していく必要性を再認識しました。来年4月からの営業開始に向け、なるべく早く全世界のネットワークを整えることが大切だと認識しております。

問3: 同事業統合のシナジー効果に関し、その発現時期や見通しは、いつ・どのような形で示されるでしょうか。

答3: 基本的には新会社より示されることとなります。親会社となる当社は、あくまで株主の立場としてそれを知ることとなります。時期については、時期や詳細は明確になっていません。なお、こうした効果は、初年度からすべて発現するのではなく、段階的に出てくると考えております。

問4: 定期船の経常利益見通しに関し、2Q 予想値は 1Q 実績値比▲約 20 億程度とのことですが、この背景を教えてください。

答4: 1Q では、欧州復航やアジア航路の好調が背景にございました。2Q では、これらの要因を考慮していません。

問5: コンテナ船の北米航路運賃指数に関し、その見込みの考え方を教えてください。

答5: 当社は「EAGLE プロジェクト」を通じて、コンテナのイールドマネジメントを行い、コンテナ1本1本のラウンドでの採算性を追求しております。コンテナ輸送には内陸輸送を含むものと、そうでないものがございますが、内陸輸送を含む場合は相対的に運賃が高くなり、指数の値も大きくなります。今期に関しては、どちらかと言えば内陸輸送を含まないケースが増える可能性があり、それを考慮した上で、運賃指数の見込みを算出しております。

<不定期専用船事業>

問1: 不定期船に関し、期限前傭船解約等の更なる構造改革を実施する予定があるか教えてください。

答1: 大局観として、市況は 2018 年頃に回復すると見込んでおり、現段階では更なる構造改革を至急実施すべきとは考えておりません。しかし、市況・船主・傭船特性を勘案しつつ個船単位で対応を検討していく可能性はあります。

問2: 自動車船部門について、輸送台数が伸びつつも配船効率が悪化しているとのことですが、前年に比べて改善しているポイントがありますか。

答2: 資源国向けは荷動きが低迷している一方、欧米向けは好調です。欧米に向かった船にうまく貨物を付けて戻す必要もあり、このため三国間輸送に力を入れ、輸送台数も増加しています。今後も効率性の向上を目指しつつ、加えて自動車物流事業の強化に努めて参ります。

以上