

2017年3月期 通期決算説明会 質疑応答の要旨

<決算>

問1: 構造改革は、新年度の業績にどの程度効果を及ぼすか教えてください。

答1: 構造改革全体で年間約160億円の減価償却費軽減効果があります。16年度下期業績に既にその半分の80億円が織り込まれており、新年度には前期比80億円の効果があります。

問2: 投資と負債の考え方について、また新たな投資再加速のタイミングと、バランスシートの規律について教えてください。

答2: 1兆円を目途に有利子負債を増やさない方針です。投資は絞り気味で、投資判断に用いる所定のハードルレートを守りつつ、成長が見込める案件に限定して実行します。

<定期船事業>

問1: 定期コンテナ船事業統合に関し、統合新会社の設立によって短期的に追加コストが発生するのでしょうか。

答1: 関係各国の許可の取れ方次第ですが、17年7月以降、18年4月の事業開始に向けた準備等が始まり、一時的には4社目があるような状態になります。このため、追加オフィス費用や人件費の発生を見込んでいます。

問2: コンテナ船の運賃・需給見通しについて教えてください。

答2: 北米航路の運賃の回復状況は一進一退ですが、当初予想した通りまでは上がっていません。一方で、船舶との需給を見ると、大きな悪化要因は無く、スポット運賃も徐々に上がってくると期待しております。欧州航路については、スポット運賃のレベルも、長期契約の運賃レベルもほぼ予想通りですが、元々低い運賃レベルからスタートしているので、単年で挽回できるとは思っておりません。両航路とも、需給の大きな崩れが無い限り、運賃は緩やかに上昇すると期待しております。

<不定期専用船事業>

問1: 思い切った傭船期限前解約の可能性等、ドライバルクフリー船の更なる合理化を実施する判断基準はありますか。

答1: 一定の基準等を設定し機械的に判断するのではなく、市況・船主・傭船特性を勘案しつつ個船単位で対応する方針です。

問2: 今年度の業績予想について、不定期船部門の増益は特にどの部門が牽引するのでしょうか。

答2: 主にドライバルク部門が牽引する見込みです。

問3: 自動車船部門について、産油国向け荷動きが減少している状況を踏まえ、損益改善のための対策等がありますか。

答3: 運航船舶隻数、配船頻度の減少等の調整をしており、今後も輸送効率の向上に向けた取り組みを継続していきます。

以上