

2017年3月期第3四半期決算説明会 質疑応答の要旨

<決算>

問1： 当第3四半期（3か月間）の経常利益改善の内訳を教えてください。

答1： 為替差益が57億円、不動産事業における一過性の利益が85億円。残りは市況の改善が主因です。

問2： 第4四半期の定期船と不定期船の経常利益予想はゼロですが、第3四半期と比べて減益となる理由は為替差益がなくなる以外に何かあるのでしょうか。

答2： 定期船での一番大きい要因は燃料油価格の上昇です。自動車輸送部門では第3四半期の輸送量が想定より良化しましたが、第4四半期は若干の落ち込みが見られます。ドライバルク部門は市況に季節性があり、第4四半期の市況は第3四半期と比べて軟化すると前提です。リキッド部門は比較的順調に推移する見込みです。

問3： 通期業益予想は経常利益で260億円の上方修正をしたのに当期利益は据え置いています。何か特別損失を見込んでいるのでしょうか。

答3： 第4四半期に特別損失として一定の構造改革費用を見込んでいますが、内容は現時点では特定していません。

<定期船事業>

問1： 定期船事業の統合関係費用は計上されていますか。

答1： 統合関係費用が発生するのは主に2017年度以降とみています。

問2： 定期船事業にトランプ大統領就任の影響はあると見ていますか。

答2： 具体的な動きが出るまでは、状況を注意深く見ているというのが現状です。

問3： コンテナ船の運賃の見通しについて教えてください。

答3： 北米航路は韓国船社の破綻を契機に上昇傾向が継続しましたが今は調整局面にあります。欧州航路は低レベルで推移した反動で直近まで上昇傾向ですが、こちらも今後はやや調整が入ると見ています。

<航空運送事業>

問1： 航空運送事業では供給の制約と需要の改善がみられるようですが、事業環境をどのように認識していますか。

答1： とにかく黒字を出す体質にすべくコスト削減や柔軟な配便に取り組んでいます。燃料油価格の上昇はマイナス要素の一つです。事業環境としては需要は旺盛である一方、供給は香港・上海での管制の問題でチャーター便がなかなか飛ばせない状況でした。既に香港での規制は解除されたものの上海では継続しています。第4四半期は日本の正月や中国の旧正月等季節的な要因第3四半期に比べて荷動きは減るものの、需給は締まった状況で推移しています。

<不定期専用船事業>

問1： ドライバルカー市況も上昇してきていますが、思い切った備船解約の可能性等ドライバルクフリー船の合理化についての考え方を教えてください。

答1： 市況の底打ち感があり、これからも着実に改善していくと見ています。今一気に合理化を進めることは考えていませんが、状況を見ながら個船毎に進めていきます。

<その他>

問1： 来期以降の不動産事業における基礎的な利益や収入の見通しを教えてください。

答1： 今回匿名組合からの分配金という形で一時収益を計上しましたが、これ以外にこのような大型の案件はありません。あとは通常の不動産収入が主であり、順次物件の入れ替えを行っています。年間40億円程度の利益を生み出すことを主眼にしているため今より規模を拡大させることは考えていませんが、一定の利益は確保できるものと見込んでいます。