

2018年3月期 通期決算説明会 質疑応答の要旨

<定期船事業>

- 問1: NYKよりONEへ営業資産を貸し出す際、NYK側に損失(逆ザヤ)が発生する見込みですか？
- 答1: ONEへの営業資産の貸し出し(貸船等)は、あくまでマーケットの価格で行います。マーケットの価格次第では、当社にとっては利益にも損失にもなる可能性があります。18年度に関しては、総額で数十億円程度の損失(逆ザヤ)になることを現状では見込んでおり、業績予想にも織り込み済みです。
- 問2: 海外ターミナル事業のアセットについて、譲渡時期を教えてください。また、譲渡のタイミング次第では、NYKの業績予想に変動が生じる可能性がありますか？
- 答2: 決算説明会資料に記載の通り、現時点では譲渡時期が未定です。今回発表した18年度の業績予想では、海外ターミナル事業は当社が継続保有する前提になっています。大変複雑な問題があり、第一四半期末の譲渡を目的に作業を継続していますが、バリュエーションに時間を要しているのが現状です。収支に関する基本的な考え方としては、ONEへ譲渡後に持ち分比率に応じて持分法損益として認識するか、そのまま当社で継続保有して損益を認識するかという違いであり、経常利益段階においては、収支に大きな差はないと考えています。なお、譲渡に際し、価格次第では特別利益や特別損失が発生する可能性もあり、B/Sや財務指標への影響も考えられます。
- 問3: 決算説明会資料P.12に記載③「撤退費用その他 約80億円」とは、主に人件費との理解で正しいですか？
- 答3: 定期コンテナ船事業において、当社側で撤退完了までに発生する一般管理費と、撤退期間中に当社として最後まで使用するシステム関連費用が含まれています。これらは一過性費用であり、今期に発生します。
- 問4: 港湾部門は減益見通しとのことですが、この傾向が今後も継続するかどうか、見方を教えてください。
- 答4: 港湾部門は需給関係で決まる部分があり、今回は、特に海外ターミナル事業において取扱い価格の引下げに応じざるを得なかったことが背景にあります。コンテナ船社の数が大きく減ったため、ターミナル間の競争が激化し、マーケットにおける取扱い価格が下がっていますが、その一部はONEが享受して当社の収支に還ることになります。この傾向が続くかどうか、取扱い価格の水準も含め、見通しを申し上げるのは非常に難しいですが、一過性の事象と楽観視しておらず、現状では、この傾向が継続してもおかしくないと見ています。

<航空運送事業>

- 問5: 17年度比で18年度を見た場合、輸送量は増加するにも拘わらず減益予想となる背景を教えてください。
- 答5: 大きく2つの要因があります。一つ目は燃料油単価の上昇であり、その影響の一部は運賃(イールド)の上昇でカバーしたいと考えています。二つ目が整備費で、現状では集中的に整備を行っていく計画であり、それらに関する諸費用を織り込んでいます。
- 問6: NCAがANAとの提携を始めた件について、大型機に強いNCAと中型機に強いANAで融通し合える部分があるかと思いますが、それら効果をどのように見ているか教えてください。
- 答6: 収支的には多少の効果を織り込んでいますが、それほど大きくはありません。寧ろ、整備面での協力を得て、その効果が出てきていると考えています。

<物流事業>

問7: 過去2年程業績が悪化していると思いますが、18年度の見通しを教えてください。特に、海上・航空フォワーディング事業において、これまで不採算貨物が増えていたことが背景にあったかと思いますが、懸念はありませんか。

答7: 17年度に郵船ロジスティクス(YLK)を100%子会社化して以降、改善に向けた具体的対策を検討してきており、それを実行する予定です。業績悪化の背景は二つあります。一つ目は、海上・航空フォワーディング事業において取扱い量を増加させてきましたが、それが踊り場に入ったことです。今後も、取扱い量を増加させていきますが、徒に増やすのではなく、貨物を確保したら一定のスペースを押さえる等、リスクを下げつつ対応していきます。二つ目は、コントラクトロジスティクスや一部地域のトラック関連事業です。海外で明らかに収支が低迷している現地法人は把握できており、構造改革を行う予定です。それには一定の費用が伴いますが、18年度業績予想に織り込み済みです。以上を併せて実行することで、比較的短期間に業績を改善できると考えています。

<不定期専用船事業>

問8: 17年度実績比、18年度は234億円の増益見通しとのことですが、ドライバルク・リキッド・自動車船のうち、どの部門が貢献しますか？

答8: 大きな意味では、ドライバルク部門とリキッド部門です。市況の回復をベースとしたドライバルク部門の改善と、LNG船等で新規稼働船が出てくるリキッド部門での利益積み上げが背景にあります。

問9: ドライバルク市況については緩やかな回復が前提になっていると思いますが、それに対して不定期船専用船事業の増益幅が大きい印象があります。何か特殊要因等がありますか？

答9: 先述の通り、不定期船専用船事業の増益は、主にドライバルクとリキッド両部門での増益が背景にありますが、ドライバルクに関して言えば、市況の回復のみならず、過去の高コストの傭船契約が17年度で終わっているものもあり、その効果も上積みされます。

問10: ドライバルク部門について、高コストの傭船を期前返船する経常利益持ち上げ効果は18年度の業績予想に織り込まれていないとの説明でしたが、もし期前返船した場合、経常利益の増加とともに、特別損失も新たに発生する可能性がありますか？

答10: 期前返船した場合、経常利益段階では増益要素です。一方、解約料が特別損失として発生する可能性があります。それに対しては資産の流動化による資金と利益を充当し、当期純利益には大きな影響が出ないようにする見込みです。

以上