

2018年3月期 第3四半期決算説明会 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、前回予想時より統合費用が増加したのでしょうか。そうであれば理由を教えてください。また、一部報道によれば来期に発生を見込む統合費用が増加することですが、現状での見通しを教えてください。

答1: Ocean Network Express(ONE 社)の統合事務局より聞いた内容では、17年度にONE 社全体で発生する統合関連費用(持分法損失)は、前回予想時では少なくとも約US\$250milとのことでしたが、最新情報では約US\$338milの見込みとのこと。費用の絶対額が増加したのではなく、来期に発生を見込んでいた費用の一部前倒し等があったとも聞いております。当社より出向する人員の人件費等重複分もあり、この点を控除・調整することが必要ですが、現段階では非常に難しい作業になるため、今回の増加分は当社持分比率に応じた費用額を通期業績予想に織り込むこととしました。来期に関しては、現段階で費用が大きく増加するとは想定しておりません。

<航空運送事業>

問2: 機材整備等の特殊要因が重なったため収支が伸び悩んでいると理解していますが、こうした整備費発生が今後も継続する可能性はありますか。

答2: 期初より今期は一定の機材整備を織り込んでおりましたが、そこにバードストライク等の偶発的な要因に由来する追加整備が重なりました。こうした要因による整備費発生分は一時的なものであり、来期以降での発生は見込んでおりません。

<物流事業>

問3: 今回通期業績予想を下方修正しましたが、現状の問題点と、来期以降の打開策を教えてください。

答3: 業績悪化の背景には、主として航空・海上フォワーディング事業における仕入れ価格の上昇乃至高止まりがあります。特に航空事業ではこの影響が顕著であり、1Qの業績は厳しい結果となりました。2Q以降、採算を重視して対応を継続しており、物流事業として黒字を確保しております。なお、コントラクトロジスティクスにおいても、一部地域で採算が悪化しております。当社グループとして改善していくべき課題は、フォワーディング事業において近年急速に進むデジタル化に対し遅れを取っている点にあるとも認識しており、郵船ロジスティクスの現中計”TRANSFORM2025”に基づいて対応を進めて参ります。

<不定期専用船事業>

問4: 今期、3Q実績と4Q予想における経常利益額の差が大きいように感じます。4Qにおいて、LNG・海洋事業における一過性損失見込みとの説明は理解しますが、3Q以降のドライバルク市況の改善を踏まえれば、4Q予想が保守的に感じられます。今回の通期予想について、見方を教えてください。

答4: 不定期専用船事業には、3つの部門があります。ドライバルク部門、リキッド部門、自動車船部門です。今回、前回予想比でドライバルク部門は上方に、残りの2部門は下方に修正しております。ドライバルク市況の回復は享受しておりますが、手堅く事業運営を行う観点から、運賃先物等も含め早い段階で成約したのものもあり、マーケット数値の上昇すべてを享受するには至っておりません。リキッド部門では、前述の一過性損失見込みを織り込み、タンカー市況の低迷による影響を若干考慮しましたが、その他は前回予想時と大きく変わっておりません。自動車船部門では、配船効率の低下が影響しており、現在巻き返しを図っている状況です。以上を踏まえすと、保守的な予想と言うよりも、手堅く事業を進めてきていることによる見通しと考えます。

以上