

2019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: 親会社3社からONE社への海外ターミナル事業の移管は18年度中の実行を目指すとするが、その確度を教えて欲しい。また、移管した際のPLやCFへの影響、移管後のONE社のキャッシュポジションについても可能な範囲で教えて欲しい。

答1: 現在、特に北米ターミナル事業の移管に関して議論中ですが、評価の見方等で合意に至っていません。北米ターミナルの取扱い単価の変動が大きいこと等がその背景です。海外ターミナル事業は黒字で、現状のONE社PLには未反映ですが、そもそもPL全体に占める割合は大きくありません。移管のための株式買い取りでONE社のキャッシュポジションが悪くなるとは見ていません。効率的な一体運営という観点から、速やかに移管できればと考えています。

問2: ONE社の4Q業績予想は前回予想比で下方修正されたが、旧正月明けの運賃や積高等の前提を教えて欲しい。

答2: 報道によれば、各アライアンスとも旧正月明けの積高減を見越して相当数のサービスを止めるようです。ONE社が属するTHE Allianceも、北米航路で8ループ、欧州航路で6ループ、計14ループを止める予定です。荷況は、旧正月明け2週間程度は特に落ちると想定し、スポット運賃も敏感に反応して下落する可能性等を合理的に織り込んだ保守的な見方です。スポット運賃の上下変動幅に対する不透明感は残りますが、今回は大手アライアンスがいずれもサービスを止める等の予定を示しているため、消席率の大幅な悪化は無いと見ています。

問3: 米中貿易摩擦の影響に対し、具体的な対応策を教えて欲しい。

答3: ONE社は、スペースの供給量と荷主からの予定出荷量等を週単位で把握・集計し、今回の業績予想を算出しています。想定を超えて出荷が止まるとは見ていませんが、出荷が減る可能性も否定できません。更なる減便等、ワーストケースへの対応策も持ちつつ、営業担当が集める出荷予測を踏まえながら、対応策を随時実施していく構えです。

<航空運送事業>

問4: 4Qの経常損益予想に関する見方を知りたい。来年度以降、B747-8Fの8機が復帰しただけでは、黒字化は難しいのか。

答4: B747-8Fの8機は復帰済ですが、稼働率は今は高くありません。機材稼働率の向上には一定程度の時間がかかるの見込んで業績予想を算出しました。現状、来年度の業績予想を話せる段階ではありませんが、基本的には、自社運航する8F・8機の稼働率を向上させつつ、アトラス社との戦略的提携による400F計5機の有効活用を同時並行で推進し、黒字化を目指す考えです。

問5: 4QのYIELD指数予想(資料P.13)は、米中貿易摩擦の影響で中国発の貨物が落ち込むことを織り込んでい

るのか。また、そうした落ち込みは現段階で顕在化しているのか。

答 5: 中国発米国向けの貨物量は急減し、運賃も下落している一方、東南アジア発の荷物や、e-commerce 系の荷物は堅調です。これらの要素を一定程度織り込みましたが、過度に悲観的な見方ではありません。

<物流事業>

問 6: 航空輸出の取扱い重量(資料 P.14)について、3Q は台風による緊急輸送需要等が背景にある一方、4Q は米中貿易摩擦による荷動き減が予想されるが、3Q 実績と 4Q 予想がほぼ横ばいとなっている見方の背景を教えてください。

答 6: 4Q は中国発の荷動きはあまり強くないと想定する一方、日本発のマーケットは非常に順調に推移すると見えています。郵船ロジスティクスの強みである日本のマーケットでの取扱い量を引き続き伸ばしていくことで目標を達成する考えです。

問 7: 米中貿易摩擦が物流事業に与える影響を教えてください。

答 7: 米中間といった大きなトレードだけでなく、様々な地域から米国向けの荷動きや、米国内の荷動きにも目を向ける必要があり、マクロ的な視点では米国経済成長の行方を特に注視しています。一般論として、通常と異なる動きが起こると、急に荷動きが生まれる場合もあり、収益への影響はポジティブとネガティブの両面から見る必要があります。

<不定期専用船事業>

問 8: 3Q 実績と比較して 4Q の経常利益予想額が半減する背景を教えてください。また、ドライバルク中小船型の市況が足許で急落している影響について教えてください。

答 8: 一般的な季節性により、需要期の 3Q 業績は相対的に良い一方、4Q は 3Q 比で悪化する傾向で、昨年度も同様でした。市況前提についても、ドライバルカー・タンカー(VLCC)ともに、4Q 想定値は 3Q 実績比で下げ傾向です。こうした市況性や、持分法適用会社の収支予想等を加味して、4Q 利益予想を示しています。ドライバルク中小船型の市況下落が仮に長期化した場合、その影響は避けられないと思いますが、既に運賃先物や COA 貨物成約で一定程度契約を固めているため、現時点でそれほど大きな影響は無いと見込んでいます。

以上