

2019年3月期 通期決算説明会 質疑応答の要旨

<特別損失関連>

- 問1: 19年3月期末で計上した契約損失引当金について、コンテナ船とドライバルカーそれぞれの背景と考え方を教えて欲しい。
- 答1: コンテナ船に関する引当は、傭船マーケットが従来の想定より低く推移したため、市況前提を保守的に見直した結果、将来発生することが見込まれる損失額を引き当てました。ドライバルカーの引当は、中計で掲げた期前返船等の一環で実施したものです。中計発表時に示した期間と規模(3年間で20隻程度を目標)で進めてきており、方針に変更はありません。
- 問2: コンテナ船の契約損失引当金は、今期も継続して計上される可能性があるか、それとも今回のみか、考えて方を教えて欲しい。
- 答2: 基本的には市況に依りますが、市況がこれ以上大幅に下がることはないと思われること、残存傭船期間は漸減することを踏まえると、今回の引当にあたるものが発生する可能性は低いと考えています。

<IMO 2020 SOx 規制関連>

- 問3: 2020年1月から始まるIMO2020 SOx 規制について、第3四半期の段階で準備に関する一時的な費用も含め、業績への影響をどのように織り込んでいるか教えて欲しい。
- 答3: 現時点で可能な限りを見積り、想定できるものは織り込みました。業績への影響については、プラスにもマイナスにも影響する可能性があり、特に現在の燃料油価格と、低硫黄の適合油価格の値差等は注視しています。

<定期船事業>

- 問4: 業界紙等では、北米航路の年間契約更改で運賃上昇(40フィートコンテナあたり約US\$300程度)との報道があったが、ONE社はどうか教えて欲しい。また、20年3月期の業績予想との整合性は取れているか教えて欲しい。
- 答4: 報道された運賃上昇幅は、業界全体の平均値かと考えておりますが、これについてはONE社も獲得できています。また、業績予想との整合性も取れています。
- 問5: 親会社からONE社への海外ターミナルの移管について、想定する移管時期、それに伴う特別利益/特別損失の発生見込みと業績予想への織り込み方について教えて欲しい。
- 答5: 以前よりご説明の通り、海外ターミナルの移管が遅れているのは、譲渡価格評価の見方等で合意に至っていないためです。合意に至らない理由は、足許で取扱い単価の変動が大きく、また取扱い量も変動してきていることが挙げられます。本件がいつ合意するか未定のため、当社は20年3月期の期末までは、海外ターミナルの収支は親会社に帰属するという前提で業績(含む特利損)を予想しています。

問 6: ONE 社の燃料油変動サーチャージ(OBS)について、荷主からサーチャージの獲得はできる方向であると説明があったが、その仕組みと現時点での見方を教えて欲しい。

答 6: OBS は、所定の 3 か月間の適合油価格平均値を用いて、サーチャージ額を計算する仕組みになっており、実際の適用においては、適合油価格と非適合油価格との値差の大小に関わらず、カバーできる仕組みです。年間契約を結ぶにあたり、荷主から OBS へのご理解は概ね頂いておりますが、現段階で、OBS を含め 20 年 1 月以降の契約を結ぶ方と、一旦 19 年 12 月までの契約で、そこから OBS を含めて契約更改予定の方と様々な状況です。ただ、業界紙等報道にもあるように、現在のマーケットでは、SOx 規制に関するコストシェアへの理解は浸透してきている、と考えております。

#### <航空運送事業>

問 7: 20 年 3 月期の経常損益予想で、前年度比で赤字が 100 億円減少する背景を教えてください。

答 7: 18 年 6 月に一旦自社運航機材を運航を停止、その後健全性が確認された機材から順次運航を再開し、19 年 1 月までに全 8 機運航復帰しています。その間、動いてない部分の収入がありませんでしたが、来期はこれが戻ってくるという点が改善の一番の要素です。

以上