

2020年3月期 第1四半期決算説明会 質疑応答の要旨

<定期船事業>

- 問1: 第2四半期の運賃指数の方向感、特に北米航路のピークシーズンが比較的弱いと感じるが、見通しを教えてください。
- 答1: 将来の運賃予想は、マーケットへのシグナリングに該当する等懸念あり、数値は非開示である点ご容赦ください。足許北米航路は、東岸向けが好調でスポット運賃も高い一方、主軸の西岸向けは軟化傾向です。ただ、各アライアンスとも、40フィーターあたり\$800~1,000程度のピークシーズンサーチャージの導入や減便を計画しており、8月にかけて運賃は上がり、荷況の激変が無い限り北米航路は安定すると見込んでいます。欧州航路については、若干の懸念もありますが、各船社とも厳しい様子であり、今後減便等が進んでスポット運賃も上がってくるだろうと見えています。

<航空運送事業>

- 問2: 業績が下方修正されたが、来期以降の黒字化の見通しについて教えてください。
- 答2: まずは、短期的に実行できる収支改善策を着実に実行する段階と認識しています。機材等の運航体制の準備は十分に整う一方、貨物量が十分ではないのが現状です。日本貨物航空(NCA社)が提供する輸送スペースを100とした場合、日本出し貨物は約74程度しかなく、輸送スペースを約93程度に抑えているのが現状です。元々デイリーの輸送サービスを減らすことは、顧客のニーズとの兼ね合いで非常に難しい部分もあります。荷況面では、米中貿易摩擦の影響が複数の区間にでており、動向を注視しています。過去荷況が大幅に減少した年でもピークシーズンの需要増があり、これを踏まえて今回の下期予想にも一定程度の需要増を織り込みましたが、全体感としては厳しい環境と見えています。収支対策として、説明スライド(p.13)に記載したように配便の見直しを行い、コスト削減等を実行する予定です。需要動向を逐一把握しながら、場合によっては特定のエリアへのカバレッジを減らすような選択と集中を行うことも視野に入っています。ただ、ビジネスの機会を逸する可能性も否定できず、全体の兼ね合いを見ながらの判断となります。

<物流事業>

- 問3: 第1四半期の利益がほぼゼロにもかかわらず、第2四半期で20億円の黒字予想だが、本当に実現可能か。
- 答3: 季節性と足許での手応えを反映した見通しです。まず、前回発表した期初予想(上期)では、そもそも第1四半期が厳しいと見っていました。特に郵船ロジスティクス(YLK社)は、比較的日本のマーケットに依っており、例えばゴールデンウィークの10連休で相当荷動きが下がる点を織り込んでいました。実際、こうした影響は受けましたが、第2四半期以降は改善すると見ており、手応えもあります。また、近海郵船による敦賀一博多航路も改善要素の一つで、これまで1隻だった航路を2隻でのデイリーサービスとしたことで、比較的小規模ですが改善を期待しています。

<不定期専用船事業>

- 問 4: 経常損益段階で、第1四半期の実績と第2四半期の予想が90億円程度で横ばいに見える。ドライバルク市況の急騰で第2四半期は改善しないのか。業績予想が若干保守的に映るが、見解を教えてください。
- 答 4: エネルギー輸送と自動車輸送は堅調で、第1四半期と大きく変わらないと見ています。ドライバルク輸送は、確かに7月頃からの市況急騰で収支改善の期待もありますが、既に運賃先物等で固めた部分もあります。やや下がりがつつある足許の市況がこの先どう動くかは読みにくいこともあり、結果として今回発表した業績予想の市況前提は、期初予想時点から大きく変えていません。
- 問 5: 前回予想比で通期40億円の増益予想だが、エネルギー輸送・自動車輸送における割合を含め、内訳を教えてください。
- 答 5: エネルギー輸送と自動車輸送で、概ね半々です。エネルギー輸送は、LNG船・海洋事業といった運賃安定型の中長期契約が大半ですが、足許市況が好調なLPG船(2隻半相当)等、市況に連動するものが一部にあり、下期もある程度堅調に推移すると見込んでの業績予想です。自動車輸送は、輸送台数が期初予想比10万台伸びると見込み、実行中の配船合理化の効果も合わせて予想に織り込みました。

<子会社管理体制について>

- 問 6: 以前からYLK社やNCA社は子会社に経営を任せ、それを管理・監督するスタイルと認識しているが、収益性が良くなった形跡があまり見えない。子会社に対する経営スタイルを抜本的に変える必要性について考えを聞きたい。
- 答 6: ご指摘の点は既に視野に入れた議論を社内で行っています。現状、最大の経営課題はNCA社と認識しています。規模感や日本中心の事業展開等に基本的な課題があると捉えています。それほど時間的猶予があるとも思っていません。YLK社に関してはノンアセット型のため、NCA社のように急激に厳しい状況になるわけではないと考えており、ポジティブな捉え方で、社内においてあるべき方向を議論している段階です。優先順位としては、まずNCA社に対する議論を進めている状況です。

以上