

2020年3月期 第2四半期決算説明会 質疑応答の要旨

<定期船事業>

問1:

ONE社の下期業績見通し、その前提となる下期スポット運賃想定と全体に占める比率について教えて欲しい。足許のスポット運賃を下期全体に適用したとの理解は正しいか？

答1:

スポット運賃前提は、下期全期間を週単位で予測しています。北米・欧州の主要2航路を例示すると、現段階においては、予測と大きく乖離している感はありません。北米航路は10月中旬に東岸向け・西岸向け共に1本当たり\$150～\$200の上昇があり、11月も基調は変わらず、ほぼ予測通りと捉えています。欧州航路は、底を打ったと見ています。なお、スポット比率ですが、北米が約3割、欧州は約5割です。

<航空運送事業>

問2:

NCA社の下期の見方について教えて欲しい。

答2:

季節性による一定の需要増、生産体制(運航ダイヤ)の変更等の効果を織り込んでいます。JAFA等の統計を見ると、日本発輸送量は前年同期比2～3割減が続き、著しい改善は見られないものの、中国からシフトした東南アジア発貨の需要が一定程度期待できます。自社の生産体制面では、航路・ダイヤを変え、大西洋航路を停止し、全て成田発で放射状に飛ばします。また成田発着時間帯を顧客ニーズにより一層沿う形にします。これらにより、生鮮物等のタイムセンシティブで高運賃な貨物を獲得していく方向です。

問3:

NCA社が四半期で黒字になるのはいつ頃と見ているか、また、NCA社のアセットが、現段階でどの程度あるのか教えて欲しい。

答3:

現在、NCA 社が中期的な経営計画を策定中であり、具体的なことを申し上げる段階には至っていません。飽くまで感覚的に申し上げますと、過去 5 年間の平均的な市況レベル(輸送重量、イールド等)では、なかなか黒字化は容易ではないものの、1 番市況が良い年であれば黒字化する、というイメージです。ただ、航空貨物需要はシクリカルな要素が多く、総合的に勘案すると、来年度下期に四半期ベースで黒字化するよう計画を作っていかなければと思っています。アセットですが、連結ベースで見た場合、保有機・リース機等の計算方法にもよりますが、相当な額であると認識しており、その額を念頭に置きながら、航空運送事業の今後の運営方法等を検討しているところです。

問4:

NCA 社について、第1四半期末決算で最大の経営課題との言及があったが、どのような議論がされているのか、選択肢や時間軸を含め、議論の進展や方向感を教えて欲しい。

答4:

具体的な内容を申し上げる段階ではありませんが、議論は進めているところで、一つの方向性は年度内に策定したいと考えています。

<不定期専用船>

問5:

FFA の運用方法について教えて欲しい。

答5:

2年前に不定期船グループを新設した際、マーケットが変動する中でも安定的なドライバルク事業運営を行うため、FFA 運用の社内ルールと運用可能枠の考え方を策定しました。具体的には、期初設定した四半期毎の予算前提市況レートを基準として、本部長の判断の下、運用しています。また、結果を踏まえて毎年検証し、必要に応じて修正していきます。業績の見方ですが、概ね期初想定した業績になる格好で、市況の急騰を享受するより業績の安定化を図った形です。

問6:

前年同期比、営業外損益のデリバティブ損失が 45 億円増加しているが、FFA による損益影響が凡そこの額か？

答6:

概ねご理解の通りです。

問7:

ドライバルク輸送の下期業績の考え方について、今後の市況変動がどのように影響を及ぼすか教えて欲しい。期末に市況が騰がった場合、再び評価損が先行計上され、来期に利益計上が見られる可能性について、見方を教えて欲しい。

答7:

年度末において、評価損益によって収支が大きく変動するのは好ましくないと考えており、年度末を跨ぐ FFA は限定的にするよう、具体的な数値を含めて社内に指示を出しています。

問8:

不定期専用船の業績について、FFA 影響を差し引くと、前年同期比で上期・下期ともに凡そ 30 億円ずつの増益だが、その牽引部門について教えて欲しい。

答8:

全体として複合要因によりますが、上期に関しては自動車輸送の、下期はエネルギー輸送の貢献があります。特に上期は、自動車輸送で実施してきた不採算航路の合理化と運賃修復の成果が出ていると見えています。

<SOx 規制対応>

問9:

適合油の先行調達の方針や価格、また増加コスト分の荷主側への転嫁状況について教えて欲しい。

答9:

当社が先行調達している適合油は、現段階で合理的な条件で成約できています。原油・燃料油価格全体の大きな価格変動が無い限り、先行調達した適合油によって当社業績が大きく変動する可能性は低いです。価格転嫁については、ほぼ皆様のご理解を得て進めています。実際の運用においては、物理的な適合油の調達と、実際の燃焼開始時期、お客様との精算時期はそれぞれ若干の時差が生じるものであり、また当社が調達する価格と、お客様との精算価格は Bunker Adjustment Factor(BAF)の計算式等により若干の差異が出ますが、長い目線で見れば収支に対する影響は殆ど無いと見えています。

以上