

2023年度（2024年3月期） 第1四半期決算説明会（オンライン形式）  
主な質疑応答

Q1) コンテナ船事業の経常利益について、1Q実績238億円から2Q見通し11億円への減益要因を教えてください。期間契約の契約更改が大きいですでしょうか。一過性の要因はありますか。

A1) (回答者：梅村常務)

1Q実績は昨年までの期間契約が一部残ったことから238億円、一方で、2Q見通しは11億円とかなり小さくなっておりませんが、こちらは為替調整の影響です。詳しく説明しますと、1Qにおいては期末為替レート144.99円/US\$でONEの持分法投資損益を取り込んでいる一方、2Qの為替前提は130円/US\$にしております。その結果、2Q見通し数値は、2Qで発生する利益そのものに、1Qで一旦144.99円/US\$を適用して取り込んだ利益を2Qの為替想定130円/US\$に洗い替えることにより発生する為替差のマイナスを足し込んだ数字になっております。これにより、1Qと2Qの差額が非常に大きくなっているように見えますが、実際は為替影響を除けば、そこまで大きな差はございません。ただし、ご理解の通り、1Qの方が数字としては良い形にはなりません。

Q2) コンテナ船事業の利益計画について、2Q見通し経常利益11億円から下期見通し220億円と大きく回復する見込みなのは、下期に一過性利益あるいはスポット運賃の上昇を見込んでいるということでしょうか。織り込まれている運賃水準トレンドを教えてください。

A2) (回答者：梅村常務)

下期以降は、スポット運賃の上昇をある程度見込んでおります。足元のスポット運賃は、一旦1Qで少し下がった後、1Q後半から上昇傾向にございます。特に北米航路では運賃の値上げを7月に2回行っており、8月1日付でも行う予定です。また、欧州航路においても今年度これまで行っていなかった運賃の値上げを8月1日に実施する予定です。これらも含めて、これから運賃レベルが少し上がっていくことを下期には見込んでおります。荷量がいつ本格的に戻るかは非常に見通しづらいますが、下期以降、特に米国の在庫調整も一旦一巡して、少しずつ正常化してくるだろうと見込んでいます。

Q3) ドライバルク事業における1Qの一過性利益（GEARBULK社に対する貸倒引当金の戻し入れ）について教えてください。金額はどの程度でしょうか。また、上期の同事業における利益計画の上方修正はこの一過性の利益と為替の影響で説明できますか。

A3) (回答者：梅村常務)

GEARBULK社向けの貸倒引当金の戻し入れの金額は非開示につき具体的な金額を申し上げることは控えさせていただきます。ドライバルク事業の利益の上方修正はこの一過性の利益及び為替の影響とご理解ください。この貸倒引当金の戻し入れについては、期初の段階では見込んでいなかった、1Qで新たに出てきた事象です。

Q4) 1Qの自動車船事業の経常利益が若干従来比で減額されているようですが理由は何でしょうか。

A4) (回答者：梅村常務)

豪州・カナダでの港湾混雑により、船の多くが滞船しています。この影響により、当初予想していたよりも船の稼働率が落ちていることが原因で若干の下方修正がなされたというふうにご理解いただければと思います。

Q5) コンテナ船の需給バランスが良くないので、ONE社に対して設備投資額を現在の計画から減らしてもらい、もっと配当を出してもらった方が良いのではないかというような議論はありますか。

A5) (回答者：梅村常務)

確かに足元コンテナの需給は決して良くないのですが、今船を建造し始めても新造船が出てくるのは3、4年後になります。従いまして、コンテナ船に限らず船会社にとって、将来を見据えた形で投資計画を進めることが非常に重要になってきます。よって、今のところ設備投資計画に関しては、ONE社として変更する予定はございません。海運というのは、非常に難しい世界でして、4、5年後を見据えて投資をしていかなければならず、短期の動きだけで投資判断をすべきではないと考えております。

Q6) ONE 社には金利収入があると理解しております。2Q のコンテナ船事業利益 11 億円は為替調整を考慮しても、ONE 社が赤字となる想定でしょうか？

A6) (回答者：梅村常務)

ONE 社のドル建ての予想としては、2Q につきましても金利収入を含めれば赤字になる予定ではございません。我々の予想の数字としては、23 年度上期で 6 億ドルです。下期で 5 億ドル程度、通年で 11 億ドルの利益と見込んでおります。前回は 12 億ドル程度の通年の利益を見込んでいたので、1 億ドル程度の従来予想比減益と見込んでおります。

Q7) 為替やバンカー要因を除いた場合の実質的な上方修正、下方修正はありますか？

A7) (回答者：梅村常務)

為替やバンカー要因を除きましても、セグメント毎には少しずつ上方修正、下方修正各々ございます。コンテナ船事業、あるいはターミナル・ロジスティクス事業は下方修正しております。一方で、エネルギー事業は上方修正をしております。ドライバルク事業は GEARBULK 社向けの貸倒引当金を取り込んだことによって上方修正しておりますが、それを除けばほぼ変わらない予想にしております。

Q8) 上期 300 億円の上方修正、下期 100 億円の下方修正の要因を貸倒引当金の戻りや為替前提の変更、その他に分けるとどのようになるでしょうか。また、ONE 社のドルベースの Net Profit に関して、2Q と通期見通しを教えてくださいませんか。

A8) (回答者：梅村常務)

上期 300 億円の上方修正は、引当金の戻し入れ、あるいは為替前提の変更に加えて、エネルギー事業が期初見込みと比較して良かったことが、理由になっております。一方で、下期の下方修正に関しては、ONE 社の業績予想を少し下げたことなどから、通期に関しては 200 億円の増益に留めております。

Q9) コンテナ船のスポット運賃が足元上がってきている理由や継続性に対する見方はいかがでしょうか。

A9) (回答者：梅村常務)

今スポット運賃が上がってきている理由は、船の供給を各船社が荷量に応じて調整した結果であろうと思います。消席率等も 4 月、5 月一旦下がったものが足元かな

り上がってきております。今後もっと荷動きが回復してくれば、さらに改善が期待できるのではと考えております。

以上