

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

回答者：CEO 橋本 剛、 CFO 濱崎 和也、CSO 井元 誠

Q1)

短期運賃や年契約の進捗などを含め、今年度のコンテナ船事業の見通しにおける運賃前提をどのように見ているか教えてください。

A1) (濱崎)

今年度の ONE の運賃前提に関して、短期運賃については、現在の紅海航行回避の影響による賃率上昇の傾向がしばらく続くと見込んでいます。その後、2024年5月頃から2025年3月まで緩やかに運賃が落ちていくような推移を想定しています。

長期契約については、現在、契約の更改が進んでいますが、ほぼ前年度並みの水準で決まりつつあります。

Q2)

経営計画 BLUE ACTION2035 の進捗報告におけるキャッシュアロケーションについて、フェーズ1（2023～2025年度）時点で約1,400億円の余力が出る見通しに更新されたが、株主還元や自社株買いではなく、追加投資に決められた背景を教えてください。

A2) (井元)

経営計画 BLUE ACTION2035 の中で、2035年度を目標としてアセットを7.5兆円まで成長させる計画を立てています。この成長目標を達成するために、余力を活かして投資を加速させていきたいと考えています。またコア KPI として定めているネットギアリングレシオ 0.9～1.0 を含め、財務規律も意識しながら運営していきたいと考えています。

(橋本)

フェーズ1で計画していた1兆2000億円の投資枠のうち、既に約1兆1000億円の投資を意思決定済みですが、投資進捗が進んでいる背景に円安が進み、円建てでは投資負担額が増加している現実もあります。特に当社が力を入れている LNG 船や FSRU への投資額も1件当たりの額が大きくなってきており、M&A も円換算して考えますと、投資規模も大きくなってきています。

しかし、当社としては今後も成長のための投資を継続していきたいと考えており、フェーズ1の中でまだ2000億円程度の投資が可能との見込みのもと、今後も積極的に投資案件を探し、比較的有望なM&A等があれば躊躇なく実行していきたいと考えております。

Q3)

前期4QのONEの運賃指数が前年同期比で見ても若干下がっていると思いますが、これはどういう背景があるのか教えてください。

A3) (濱崎)

2023年度は、新造船の供給圧力が2022年度よりも大きかったということです。4Qは地政学的な状況などの影響もあり、短期運賃は一時的に盛り返しましたが、期間契約も含めて4Q同士を比較するとわずかに減少しており、全体としては2023年度が2022年度よりも弱含みとなりました。

Q4)

今年度のONEの業績見通しにおける金利収入について教えてください。

A4) (濱崎)

今年度は10億ドルの税引き後利益を見込んでおりますが、その中で金利収入は約半分程度を占めるとご理解ください。

Q5)

グローバルコンテナ船社が赤字予想や減益予想の中、なぜONEは増益ないし横ばいの利益が出せるのか、他社比較を踏まえて理由を教えてください。

A5) (濱崎)

ONEの強みである北米航路の積高が概ね良好という予想の中で、目下の経済的、地政学的環境が当面持続する見込みから、利益水準は前年度並みと予想しております。期間契約は前年度並みで決まりつつある中で、短期運賃はほぼ前年並みで緩やかに期末に向かって落ちていくという前提の下、損益としては前年度とほぼ同水準を見込みます。

Q6)

前期の上振れ要因や今年度の減益要因となる調整項目について教えてください。

A6) (濱崎)

これは為替の動き方によるものです。2023年度は期末に向けて円安に進んだことで為替差益が生じ、プラスになっています。一方、2024年度は足元の為替が150円程度で推移している中、為替前提を140円程度に設定していることから、為替差損が発生する見込みです。

Q7)

今年度のエネルギー事業の経常利益が前年度から大きく増加する計画ですが、どういったものが増益へのドライバーとなっているのか教えてください。

A7) (濱崎)

1つはケミカル船です。前期にFairfield Chemical Carriers社を買収し、その買収効果も含めて非常にポジティブに現れています。また、タンカーについても、貸船契約更改による備船料水準の上振れ効果も見込まれます。これらが主な要因となり、エネルギー事業の損益が上がることを見込んでいます。

Q8)

今年度の自動車船事業について、輸送台数は減少する見込みの中、利益は横ばいもしくは微増となる背景について教えてください。

A8) (濱崎)

輸送台数は欧州近海での減少が主であり、遠洋トレードに関してはそれほど減少しない見込みです。また、供給が逼迫している中で比較的高運賃な契約が得られていることも好業績の理由です。

Q9)

経営計画 BLUE ACTION2035 を策定した時と今では世界の情勢も大きく変わっていますが、この部分はどの様に認識されているでしょうか？事業ベースでの修正などは検討しているのでしょうか？

A9) (橋本)

経営計画 BLUE ACTION2035 で示した方向性を修正する必要は感じておりません。特に、これからの成長領域と捉えている環境分野や成長地域への投資という方向性は変える必要がないと考えています。また、市況に左右される事業ポートフォリオから安定収益型へのポートフォリオ改善を進める投資についても方向性を変える必要はないと思います。一方で、地政学的な問題等の前提条件は変わってきております。例えば、中国やロシアに対するエクスポージャーを徐々に下げている一方で、今後成長が見込まれるインド、ブラジル、アフリカ諸国等への投資拡大を進めていく様な軌道修正は必要になってきます。経営計画の方針変更ではなく、戦術レベルでの修正は粛々と進めていきたいと考えています。

以上