

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

回答者： CFO 梅村 尚

Q1)

ONEの投資計画、財務計画や配当計画の議論の進捗、発表時期の見通し、議論の方向性等についてコメントいただけますでしょうか。

A1) (梅村)

議論はかなり進んでおります。今年度中には皆様にご説明できるような形にしたいと思っておりますので、もう暫くお待ちいただければと思います。

Q2)

ONEのEBITの通期計画は下方修正となっておりますが、今回の影響による運賃上昇を考えると、この計画はかなり控えめということになりますでしょうか。

A2) (梅村)

紅海の影響で足元のスポット運賃が上昇していますが、喜望峰経由に迂回するための費用の方が先行しているということをご理解いただければと思います。今後、4Qにかけて足元のスポット運賃の上昇が業績に影響を与えて参ります。現在の見通しでは3月末までONEのコンテナ船はスエズ運河を通航できないと見込んでいます。ここの情勢がどうなるか次第で業績が大きく変動しますが、現時点でスエズの問題の見通しが難しい中、今できる自然体の業績予想を出すとすればこれぐらいだろうと考えております。

Q3)

自動車船も紅海を迂回するルートを選択すると、輸送能力の確保が一段と必要となると思います。そのため、来期に向けて現在高いマージンのスポット貨物輸送に当てている自動車輸送専用船を、低いマージンの輸送契約遵守のために回すということによる大幅減益リスクがあると考えておく必要がありますか。

A3) (梅村)

おっしゃる通り、自動車船需給が非常にタイトの中、当社の自動車船は現時点でスエズ運河を通過せず喜望峰を經由して運航されています。従って、需給のタイト感は今後一層増していくということが予想されますが、まず今期においては迂回の影響が既に生じています。業績予想全体に対しても、迂回費用は4Qにおいてある程度織り込んでいます。運賃への反映による利益の本格的な取り込みは4Q以降になるでしょう。質問の点に関し、当然ながら我々としても最大限の努力を払って業績を向上させるべくオペレーションしてまいりますので、スエズの問題で大幅な減益リスクがあるとは考えておりません。むしろ、何かしらの要因で輸送需要が減少することが減益リスクの一因となり得ると見えています。現在、中国からヨーロッパ向けにEV車が多く輸出されていますが、来期以降の持続性など、今後1~2か月かけて社内ですっかりと議論した上で、4月に24年度の業績予測を発表したいと考えています。

Q4)

不動産事業の利益計画の増額について、空室率や賃料の動きなど補足はありますか。また、直近で虎ノ門、札幌、ベトナム等の投資開発が多いようですが、収益性はいかがでしょうか。

A4) (梅村)

空室率については、資料のP.18ページの右側に詳細が記載されていますので、そちらをご参照いただければと思います。直近では、虎ノ門、札幌、そしてベトナムへの投資を行っております。これらの投資は高い収益率を期待して行っておりますが、まだ投資したばかりなので、今後はこれらの投資を収益に結び付けていくことが重要と考えております。

Q5)

ONEの3Q実績と4Q見通しに関して、金利収入、アトラス (Atlas Corp. 社) からの持分法利益の実績値、見通しを教えてください。

A5) (梅村)

金利収入については、下期は約4億ドル強から5億ドル弱程度の見込みです。アトラスからの持分法投資利益については、コロナ前の同社の業績に照らせば、1億ドルを超える見通しはありませんが2桁ミリオンドル程度は下期に期待できると見込んでおります。

Q6)

ONEの4Qの運賃前提を教えてください。スポット運賃の前提、例えば中国の旧正月明け後の動向ということでのスポット運賃の前提、それから欧州の年契約の動向などを教えてください。

A6) (梅村)

ONEの4Qの運賃前提について、スポット運賃に関しては、現在のスポット運賃を考慮しつつ反映させております。欧州の年契約については、1月の更改に関しては未だほとんどが年契約として更改には至っておりません。現在、お客様との更改交渉を進めており、お客様ごとに異なりますが、一時的な短期契約などで輸送を実施しているケースもあります。大方は未だ更改されていない状況でございます。

Q7)

ONEのユニットコストを単純計算すると3Qは5四半期ぶりにクォーターベースで2%増加しておりますが、その背景を教えてください。

また、4Q以降も増加基調が継続するのか否か見通しを教えてください。

A7) (梅村)

ONEのユニットコスト増加の一因は、3Qにおいてスエズ運河経由から喜望峰経由への変更があったことなどが影響していると考えております。

Q8)

スエズ運河やパナマ運河を介する際の費用については、顧客とどのように負担しているのでしょうか。

A8) (梅村)

契約形態によりますが、定期傭船契約で当社が船を提供している場合は、運航費用は元来お客様が負担する取り決めです。一方で、運賃を得る契約の場合は、通航費用の支払い自体は弊社が行い運賃に含める形で通航費用を回収する形が標準的です。

Q9)

ドライバルク事業が4Q(1-3月)に赤字になる理由を教えてください。

A9) (梅村)

要因はいくつかありますが、大きな要因の一つとして為替の影響が挙げられます。一部の持分法を含む12月決算の在外企業に関しては、期ずれで為替を取り込んでいます。今回の3Q決算では、12月決算企業に関しては9月末の為替レート(149.58円)を使用して取り込んでいます。一方、通期の業績予想を出す際には、12月決算企業の通期の外貨建て利益を12月末の為替レートで洗い替える必要があり、この為替の洗い替えによる差損が4Qに発生することになります。今回の12月末の為替は141.83円であり、この為替差が通期全体に影響します。これをすべて4Qで取り込む必要があり、一つの大きな要因となります。

もう一つは、ドライバルク市況に限らず、通常4Qは最終的なコスト調整が行われやすい時期であり、他の四半期よりもコストが発生しやすいということです。

そして3つ目は、ドライバルク市況が1月から3月にかけて南半球(特にブラジル、オーストラリア)で雨季に入ることで、鉄鉱石の出荷が減少し、全体の市況も下がる傾向があるため、これも業績に影響を与えています。

これらの要因を含めると、数字的には4Qが赤字になるという計算になります。

以上