

2020年3月期 通期決算説明会 質疑応答の要旨

< 2021年3月期 通期予想・配当予想 >

問1：業績予想での、上期／下期の考え方を教えてほしい。

答1：具体的なことは申し上げられる段階ではありませんが、新型コロナウイルス感染症(以下“感染症”)拡大の影響は、第1四半期を最悪期と捉え、第2四半期以降で徐々に改善し、第3四半期以降はある一定のレベルまで回復すると見ています。従って、上期の業績を下期で取り返す格好を想定しています。

問2：当期純利益予想が未定である理由を教えてほしい。

答2：当期損益段階では不確定要素が多数存在するためです。例えば、船舶等資産の市況を見通すことが非常に難しいこと等が挙げられます。

問3：今期配当の考え方を教えてほしい。

答3：当期損益を未定としていますが、基本的には当社の配当方針（下限金額）に従い、現時点で期末のみ20円と予想しました。但し、状況が大幅に改善すれば中間配当を検討することもあります。

問4：感染症拡大による業績への影響額（500～600億円程度）の、セグメント別内訳を教えてほしい。もしこの影響が無ければ、各事業セグメントでは前年度比でどの程度改善していたのかを教えてほしい。

答4：影響を見込む事業は、主として定期船や不定期専用船が挙げられます。仮に影響が無かった場合、特定のセグメントが急激に伸びるということではなく、全セグメントが相応に改善することを見込んでいました。

問5：感染症の存在を前提とした来年度(2022年3月期)の見通しと、将来に向けた収益体質改善がどこまで進んだのか、教えてほしい。

答5：現時点で来年度に向けた見通しを示すことは非常に難しいと考えています。ONE社が開業当初の混乱を解消して年間での黒字を達成したこと、自動車輸送部門の配船合理化や不採算航路の廃止等、ドライバルク輸送部門の高コスト備船における期前返船等の推進、また、エネルギー輸送部門でのLNG船や海洋事業の中長期契約の積み上げに加え、キャメロンLNG液化基地事業の収益貢献もでてくること等から、収益体質改善については着実に進んでいると考えています。

< 航空運送事業 >

問6：今期の経常利益予想は複数シナリオに基づいて策定されたのか、また4月単月収支は黒字だったのか、あわせて教えてほしい。

答6：複数シナリオを比較して策定したものではなく、あくまで現時点での一定の前提を置いて試算した予想です。以前より航空貨物輸送需要の低迷が継続するものの、鍵は供給面だと考えます。足許では、国際旅客便の運休・減便により貨物輸送スペースの供給が限定的となり、需給は逼迫しています。これらの再開時期等については、一定の前提を置いて業績予想を策定しました。4月単月の収支実績は申し上げられませんが、第1四半期が最も需給が逼迫すると見ており、通期120億円の経常利益予想から考えると、第1四半期の収支は黒字で推移すると見えています。

問7：以前より、日本貨物航空（株）（以下“NCA社”）は最大の経営課題であるとの発言があったが、足許で航空貨物市況が回復したことを受け、この経営課題に対する明確な解は無いということか。また感染症の存在を前提とした社会で、NCA社はどのような位置づけになると見ているのか、それぞれ教えてほしい。

答7：NCA社が最大の経営課題であるとの認識は全く変わっていません。足許では、国際旅客便の運航が大幅に削減され、供給減少による需給逼迫と市況改善により業績は改善していますが、この改善は特殊な環境下でのものと認識しており、本質的な論点とはやや別であると捉えています。以前より、全ての選択肢を視野に入れ、多方面の意見を聞きながら、この経営課題に対する検討を進めている状況です。感染症が収束した後もすべての国際旅客便の復帰が数年先になるとの見方もありますが、国際旅客便がどう復帰してくるかを現時点で見通すことは難しく具体的なことを申し上げる段階にはありませんが、貨物航空機の役割やニーズを考慮して検討を進めていく必要があると考えています。

< 物流事業 >

問8：今期経常損益は赤字予想だが、要因や部門別の動向を教えてほしい。

答8：航空貨物取扱事業では、供給が非常に限定的となる一方、臨時便やチャーター等の追加需要が新たな収益機会として存在し、粗利が高止まりする等、ポジティブな影響を見込んでいます。一方、海上貨物取扱事業とコントラクト・ロジスティクス事業では、ネガティブな影響を見込んでいます。海上貨物の荷動きは、世界全体で前年度比約1割の減少を想定しており、内陸でのトラック輸送や倉庫等においても影響を受けると見えています。また、米国域を中心とした、サプライチェーンソリューションでも、米国内需減少の影響を受けると見込んでおり、これらの要素を織り込んで業績予想を策定しました。

< 不定期専用船事業 >

問9：ドライバルク輸送部門の市況前提は、足許の水準からするとやや強気に感じるが、どのように捉え

れば良いか教えてほしい。

答 9：基本的には運賃先物（FFA）のレベルを一つの指標としつつ、当社独自に試算しています。特に強気の予想をしているということではなく、前年度比通期ベースで見ると、ケープサイズは下落し、BDI も下がると見えています。足許では市場心理の悪化から市況は低迷していますが、昨年度夏場に急騰した例もあり、今回はあくまで通期を目線として市況前提を策定しました。

問 10：ドライバルク輸送部門で、運賃先物（FFA）により今期既に固めた比率を教えてください。

答 10：現時点では、非常に少ない部分しか固めていません。足許の運賃先物水準は、当社想定より低い
ため、慌てて固める必要は無いと考えています。

問 11：自動車船の費用抑制策や、中期的な見通しについて教えてください。

答 11：需要回復をどのように見込みかは非常に難しく、地域等によっても差があります。既に一部の船はアイドリング中ですが、仮に感染症拡大や収束遅延により、荷動きの減少が長期化すれば、保有船の解撤や傭船の返船等を行い、船隊規模を縮小せざるを得ないと考えていますが、現時点では明確に見通せず、状況を注視しています。

以上