

2021年3月期 第1四半期決算説明会 質疑応答の要旨

< 定期船事業 >

問1： OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. (以下“ONE”) の今年度下期予想について、より詳細を教えてください。

答1： 第1四半期実績はバンカーサーチャージの時差による良化要因がありました。バンカーサーチャージの適用単価が決まった後に実際の補油単価が短期間に大幅に安くなった結果が、収支押し上げ要因となりました。バンカーサーチャージ自体は、顧客や船社にとってどちらが有利・不利となるものではなく、第2四半期以降に逆の状況が生じ、トレードオフとなる可能性があります。また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で需要が減少する中、他アライアンス含め各社が機動的な船腹調整を行った結果、需給バランスが崩れなかったことも良化要因です。一方、第2四半期以降はこれまでの状況が長続きする見通しではなく、スポット運賃が高騰した北米航路では調整局面に入ることを想定しています。また南北航路等の一部航路で見られるスポット運賃の低下も考慮して見通しを策定しています。

問2： ONE の第1四半期の業績良化要因のうち、バンカーサーチャージによるものが幾らか、教えてください。

答2： スポット運賃はバンカーサーチャージ込みの運賃で決めているため、具体的に幾らと抜き出すことは非常に難しいですが、相当の金額規模で効いていると認識しています。

問3： 川崎汽船の海外ターミナル売却が発表されたが、これによって日本郵船やONE の事業展開に影響はあるのか、教えてください。

答3： 同ターミナルは事業統合契約書の中では ONE への移管対象事業であり、ONE 以外への売却については3社の合意が必要でしたが、合意にあたり ONE のオペレーションに支障が出ないことを確認しているため、影響はありません。一方、残る北米ロサンゼルス・ロングビーチのターミナルは今年度内に ONE への移管を目指し粛々と進めています。その他のターミナルの移管も含め、今回の川崎汽船殿のターミナル売却によって影響が出ることはありません。

< 航空運送事業 >

問4： 以前より、日本貨物航空（株）（以下“NCA”）は最大の経営課題であるとの発言があったが、足許の堅調な業績推移を受け、航空運送事業の位置づけ、運営方針に変更はあるか、教えてほしい。

答4： NCA は足許の業績が堅調で、通期も黒字を達成できる見通しです。この先、国際旅客便の回復に時間がかかり、貨物スペースの供給が抑えられる状況が継続すれば、NCA の優位性はある程度続くと考えています。長期的に見れば同事業の運営の難しさは承知していますが、今回の新型コロナウイルス感染症拡大の影響下、NCA のバリューは上がっており、あらゆる可能性を前向きに進めていく機会が出てきたと捉えています。よって今後も様々な施策を検討していくという基本方針に変更はありません。

< 物流事業 >

問5： 航空貨物取扱事業の堅調さは NCA とのシナジー効果によるものなのか、教えてほしい。

答5： シナジー効果によるものではありません。郵船ロジスティクス（以下“YLK”）と NCA は各々独立した立場で取引を行っており、YLK は NCA のスペースを有利に使うといった立場にはなく、海外を含めて様々な航空会社からスペースを調達しています。

問6： 第2四半期の業績が悪化する要因と、コントラクト・ロジスティクスの第1四半期の実績について、それぞれ教えてほしい。

答6： 第2四半期の悪化要因として、航空貨物取扱事業の需要回復が遅れる中で、一旦の粗利単価下落を想定しています。その後下期は需要の回復により、粗利水準の回復を見込んでいます。その他に、第1四半期は各国で事業継続のために支給された助成金が、今後無くなることも挙げられます。

コントラクト・ロジスティクスは地域内の荷動きが当初想定していたほどには減少しなかったこと、またある程度の保管料収入もあり、想定よりも業績は悪化しませんでした。これらを踏まえて第2四半期以降の業績予想を立てています。

< 不定期専用船事業 >

問7： 前期比較で収益が悪化した要因と、第2四半期以降の見通しについて、それぞれ教えてほしい。

答7： エネルギー輸送部門は安定しており、前期と大きく変わりません。従って自動車輸送部門とドライバルク輸送部門双方の収益悪化が影響しています。それぞれの期における影響は上期の方が

悪く、下期は大きく改善する見通しです。

問 8 : ドライバルクの中小型船で減損損失を計上しているが、自動車船の船隊規模縮小はあるのか、教えてほしい。

答 8 : 予定していた 3～4 隻のスクラップは進めています。一方、北米を中心に取扱量が回復してきていることを受け、これ以上に減船を進める予定はありません。8～9 月までのブッキングを見ても想定通りに回復してきていますが、今後新型コロナウイルス感染症拡大の第 2 波、第 3 波が来た場合には、状況が変わる可能性があります。

問 9 : LNG のウィートストーンプロジェクトについて、同プロジェクトへ参画している Woodside が減損損失を計上したが、当社の減損の可能性について、教えてほしい。

答 9 : 当社は合併会社を通じて出資しており、持分に応じて引き取る LNG の全量は JERA 殿向けです。一部油価の変動による影響を受けるため、今後評価が見直される可能性はありますが、現時点での監査法人との協議の中で、減損対象にはなっていません。

< 客船事業 >

問 10 : 客船業界全体で厳しい事業環境が続く中、同事業の今後の在り方について、教えてほしい。

答 10 : 当社は飛鳥 II、1 隻のみの運営であり、収支的には大きな影響はありませんが、後継船については議論を継続しています。日本の客船文化やファンの方々の期待等々も踏まえ、検討していきます。客船は発注から竣工まで 5 年程度の期間を要します。長期的な視点で見れば、その頃には新型コロナウイルス感染症拡大の影響は収束し、客船需要も回復するという期待もありますが、様々な観点から検討していきます。

以上