

2021年3月期 第2四半期決算説明会 質疑応答の要旨

< 定期船事業 >

問1： OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD.（以下“ONE”）の下期利益が上期比で減速する理由として挙げられたコストについて、詳細を教えてください。

答1： 一つは、燃料油価格高騰によるコストの増加を見込んでいます。バンカーサーチャージにより取り返す部分がありますが、燃料油価格の上昇が先行してコストとして効いてきます。また、上期、特に第1四半期にコロナウイルス感染症拡大の影響でアジア発の荷物が伸び悩んだ結果、復航とのインバランスが比較的少なかった一方、これが第2四半期以降に大きなインバランスを生んでいます。影響の最も大きいアメリカでは、同国内の滞留コンテナをアジアに戻すためのコストや、コンテナを戻すための備船という手段も含め、大きなコスト上昇要因を下期に見込んでいます。下期の売上高は上期比で僅かな増収を見込んでいますが、短期運賃市況は第4四半期以降のスラックシーズンにかけて軟化し、収支悪化要因となることを想定しています。

問2： 中国・米国当局がコンテナ船会社に対し、運賃値上げや減便をしないよう要請しているようだが、ONE 及び The Alliance はどのように対応しているのか。

答2： 質問状を ONE も受領しており、真摯に回答する形で協力しています。当局の動きによって大きく何かが変わっている状況ではありませんが、ONE 及び The Alliance は、北米を中心に堅調な需要に応じていきます。

問3： 来期以降の利益水準はどの程度か、また今期は特殊要因によってどの程度利益が出ているか教えてください。

答3： ONE の EBITDA 等を開示していますが、今期は短期運賃水準の高止まりを受け、活況な太平洋航路が牽引している状況もあり、競合他社の水準に追いついてきている状況です。一方、定期船業界にパラダイムシフトが起こったか否かは今後需要が落ち着いた時にどのような需給バランスへ変化するかを見定めていく必要があると考えています。また今期の主な特殊要因は想定を超える短期運賃水準の高騰によるものですが、下期の動向を引き続き注視していきます。

< 航空運送事業 >

問4： 日本貨物航空（株）（以下“NCA”）の在り方について、考え方を再確認させてほしい。

答4： 現在は事業改善命令を受けた事態から回復し、運航機材も全て復帰済です。需要に応える生産体制を整え、フル稼働しています。人員の補強を継続しながら今の生産体制を維持し、この好況を捉まえておきたいと考えています。一方で、需給バランスが大きく変化する国際旅客便の復帰度合いの予想は難しいですが、当面の間、今のイールドあるいは需給が大きく変わるほどの国際旅客便の復帰は想定していません。今後も動向をしっかりと見極めていきます。

今の事業体で未来永劫やっていけるとは考えていませんが、この混乱の中にある今は行動を起こすタイミングではないと思っています。とにかく需要に応えられるようにNCAとして出来ることに集中して取り組んでいきます。

< 物流事業 >

問5： 第2四半期の物流事業の利益が第1四半期より更に改善した理由と今後の見通しを教えてください。

答5： 郵船ロジスティクス（以下“YLK”）において、大きな点が二つ挙げられます。1点目は航空貨物取扱事業の単価が高く、粗利を稼げる体制になっている点です。第1四半期から第2四半期にかけて落ち着きを示しているとは言え、粗利はまだ十分に高い水準にある中で、貨物需要が戻ってきているため、利益の面積が大きくなり収支良化に繋がっています。2点目はコントラクト・ロジスティクスにおいて、北米向けの海上荷物が増え、アジアから入ってくる荷物の北米内での取扱量が増加しています。これが収支底上げに寄与しています。また、YLKは組織を筋肉質にする取り組みを進めており、一般管理費の削減効果も現れています。

問6： YLKの航空貨物の取扱商品について、第1四半期、第2四半期、足許で変化はあるか。また医療関係の緊急輸送から、自動車・半導体・ゲーム等への変化は見られるか、教えてください。

答6： 緊急物資の輸送需要から段々と一般に期待される荷物に移ってきています。YLKは、半導体系の荷物は比較的弱いですが、自動車関連は非常に強く、これがYLKの収支向上に寄与しています。

< 不定期専用船事業 >

問7： 不定期専用船の下方修正の割合について、自動車、ドライバルク、海洋等がそれぞれどの程度の下方修正要因となっているか、教えてください。

答7： 詳細な数字は申し上げられませんが、ドライバルクは構造改革の効果もあり上方修正、一方、下方修正の大きな要因は、海洋事業の原油価格低迷による契約の見直しと、当初想定よりも自動車船の市況回復が遅いという2点に尽きます。

問 8： 自動車船について、主要顧客の生産回復は期初の見込みよりも強いはずだが、見込みを下方修正した背景を教えてください。

答 8： 北米は当初想定よりも回復が早い一方、中南米・中近東が大きく出遅れており、当初予定よりも取扱台数が減少していることが背景です。

問 9： 海洋事業の下方修正は、来期以降の利益の下押し要因、構造的な利益低減要因にならないか、教えてください。

答 9： 基本的に一過性のもので今期限りです。来期以降に悪い影響をもたらすものではありません。

問 10： グリーンビジネスは 2030 年に経常利益で数十億円規模とのことだが、投資額や隻数などの見通し、採算性について教えてください。

答 10： 洋上風力、LNG 燃料供給事業等によって 2030 年に数十億の経常を目指したいと思っています。現在始めている LNG 燃料供給船は、国内外で各 1 隻ずつです。洋上風力はまだ成約に至っていませんが、事業者と色々と話しを進めており、SEP 船や洋上風力の機器をメンテナンスする方々を差配する船で欧州最大手との協業を進めています。海洋調査船も同様で、色々なところからお問い合わせをいただいています。

まだ成約をご報告できる案件はありませんが、欧州の専門家と組みご用命に応えられる体制は整えました。

< その他 >

問 11： 来期の業績の考え方を教えてください。

答 11： 今年度の業績をけん引する一般貨物、ONE・NCA・YLK においてこれまでの状況が続くのが大きなポイントと捉えています。コンテナ事業において北米向けコンテナの積高が昨年よりも増えている現象は、需要の先食いの可能性も考えられます。また、欧州で見られる新型コロナウイルス感染症の第二波、第三波がどのような影響をもたらすのかは非常に見えにくく、予測も困難です。不定期専用船は今期苦戦していますが、エネルギーは中長期契約を中心に堅調であり、今期ドライバルクの構造改革を更に進めることができれば、同事業も相当良化すると予測しています。自動車も来期は回復することを想定しており、不定期専用船事業は相当復調してくると考えています。今後、下期の動向を注視し、来期見通しを立ててまいります。

以上