

2021年3月期 第3四半期決算説明会 質疑応答の要旨

< 定期船事業 >

問1： コンテナ船の年契約交渉の進捗、見通しについて教えてください。

答1： 交渉の進み具合は例年よりも遅く慎重ですが、暦年ベースの交渉では OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD.（以下“ONE”）にとってポジティブな形で締結した契約も出ています。これからが交渉のピークですが、東西航路を中心にかなり値上げが得られる見込みです。

問2： ONE の他社と比べたスケジュール遵守等のサービス品質やコンテナ不足の状況、路線毎のシェアについて教えてください。

答2： コロナ禍でも早い段階からコンテナのリース調達を行ったこともあり、機器全体の供給面でお客様から評価も受けており、他社比でも相対的には出来ていると捉えています。一方、The Alliance のスケジュール遵守率は非常に高いとは言い難く、北米の港湾労働者不足が一番の悩みで、北米でのシェアが大きい ONE 及び The Alliance にとって厳しい状況となっています。荷役業者のキャンセル比率や沖待ち隻数も少しずつ解消傾向ですが、相対比較で負けないよう今後も努めていきます。ONE は特に北米航路のシェアが高い状態ですが、例えば中国と東南アジア等、現在のシェアが相対的に小さく、今後の伸張が期待できる航路に焦点をあてながら新規サービス開始の検討をしています。

問3： コンテナ船におけるサプライチェーン混乱の収束時期の見通し、旧正月後のスポット運賃の動向、ONE のネットキャッシュ或いはネットデットの第3四半期実績と今後の見通しを教えてください。

答3： サプライチェーンの混乱は、まずワクチンの普及によって、港湾労働者不足という大きな問題が解決される必要があると見ています。荷動きが一旦落ち着くと見ている旧正月明けにこの混乱が少しでも解消できればと考えています。スポット運賃ですが、旧正月期間中の工場休業や帰省等で労働力は減り荷量の減少が予想されますが、一方で各社とも船の遅れでスペース不足が続くため、大きく需給を変える事態は想定していません。現在スポット運賃に大きな動きは見受けられず、旧正月以降の動向は読みづらい状況ですが、ONE は旧正月明けには取扱量が落ち込み、スポット運賃がそれなりに動く前提で今回の見通しを作成しています。また、ONE は借入がなく、ネットキャッシュも潤沢にあるため、親会社としては配当を強く求めています。

< 航空運送事業 >

問4： 航空貨物の現状はいつまで続くか、需要と供給に分けて解説してほしい。また、日本貨物航空（株）（以下“NCA”）の今後の在り方について再確認させてほしい。

答4： 需要については、2年続いた荷量の対前年同月比マイナスが秋口から回復基調に変わってきたように見え、また足元ではコンテナ船のスペース不足等に伴い、海上貨物が航空貨物として世界的にシフトしてきていることから、今後良い方向に向かうことを期待しています。一方、供給面は国際旅客便の復帰次第と捉えており、この1年間で全てが復帰する可能性はないとの想定の下、NCAでは準備を進めています。NCAの将来ですが、現在は高い実績を示しているものの、ゆくゆくは国際旅客便が復帰すれば、元の姿に戻ることが十分に考えられるため、ありとあらゆる可能性を探りながら今後に関する議論を続けていく所存です。

問5： 今回の航空事故により、NCAの運航量が抑制される可能性はないか教えてほしい。

答5： 損傷した機体の修理が年度内に終わらない可能性も念頭に置いた上で準備を進めていますが、自社運航の他7機は問題なく稼働しており、今期収支への影響は大きくないと考えています。

< 不定期専用船事業 >

問6： 不定期専用船の第4四半期の利益は低水準だが、通期120億円の増額修正の部門別内訳を教えてください。

答6： 不定期専用船の部門別内訳は開示していませんが、中でも最も業績が改善したのは自動車です。第4四半期は半導体不足に関する懸念はあるものの、第3四半期はほぼ例年の状況に戻ってきており堅調でした。ドライバルクは構造改革を予定通り実施し、エネルギーは第3四半期におけるLPG船とVLGCの市況が極めて高く、積み上がる結果となりました。

< その他 >

問7： 自己資本比率を最低30%とする計画について、現状水準と今後の資本増強に関する考えを教えてください。

答7： 今期の好業績を背景に、自己資本比率は26%弱まで持ち直しています。第4四半期も業績予想を達成できれば、固定資産処分に伴うキャッシュフローで、有利子負債を更に削減し、今期末で自己資本比率がより改善する見込みです。来期以降も、今年実施したドライバルク構造改革等の効果が出てくるため、業績が安定的に推移すれば、30%の目標達成は可能と捉えています。

問 8 : 来期の見通しについて

答 8 : 詳細は5月の決算発表での説明になりますが、不定期専用船事業の業績は相当戻ると思っています。まず自動車船は、2019年の世界販売台数は約9,000万台で、2020年はコロナの影響で約7,200~7,300万台と予測されています。一方で、2021年は8,400~8,500万台と2019年比で微減の見通しで、今年度と比べると影響度は減ると見込んでいます。ドライバルクは構造改革による積み上げ効果が期待でき、エネルギーはドリルシップの評価替えを実施し、長期契約を中心に堅調な推移と見ています。一般貨物輸送事業は、NCAは国際旅客便の市場復帰にしばらく時間を要するため、ある程度の業績が成り立つと思っています。物流事業も、足元の航空貨物の状況や巣ごもり・Eコマース等の荷動き等を踏まえると、相応の取扱量を見込んでいます。ONE社は最も読みづらいながら、現在の異常な運賃水準が続くとは考え難く、巣ごもり需要を中心とする荷動きの変化を注視しながら来年度の予算を決めていく所存です。

問 9 : CFOとしてやり残したこと、次期CFOに託したいことを教えてほしい。

答 9 : 特殊要因がなくとも中期経営計画の目標が達成できる状態にまだ至っていないことに多少悔いがありますが、次期CFOへも変わらずのご支援を頂けると幸いです。

以上