

2021年3月期 通期決算説明会 質疑応答の要旨

< 定期船事業 >

問1： OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. (以下“ONE”) の事業計画は年間契約の運賃水準が約3割程度上昇する前提になっているようだが、海外船社や報道から聞こえてくる数字と比較すると小さく感じるので実態を教えてください。

答1： 21年度の年間契約交渉は未だ完了しておらず具体的な数字をお示しできませんが、業界誌等と言及されている20年度比2~3倍という数字は明らかに誤りです。ONEが想定した年間契約の値上げはほぼ獲得できており、例年通りの年間契約数量を想定し、見通しに織り込んでいます。

問2： アジア・欧州船社と比べたONEの評価について教えてください。

答2： ONEは、世界第6番手の規模ですが、20年度は安定的に太平洋航路のスポットレートが高かったことで、ポートフォリオ上、高い業績を上げることができたと評価しています。

一方、サービス面では他の欧州船社に比べ、南北航路でスペースやサービスが限定的である点は課題と認識しています。

また、本社はシンガポールですが株主は日本の3社ですので、日本のお客様に対して直行配船の継続や、コンテナやスペースの不足に対して、臨時船の配船で差別化を図ると言ったことは継続したいと考えています。

問3： ONEの適切な財務体質基準について、自己資本や現預金をどう考えているか。

答3： ONEの適正な財務指標については、ONEと株主の間で中期経営計画(以下「中計」)を議論している段階です。

新型コロナウイルス感染症の影響がいつ、どう剥落してゆくか予想が難しく、ポストコロナの中計をお示しできない状態ですが、どれぐらいの資産、キャッシュをもち、配当性向とすべきかという点を含めて議論の上、可能な限り早くお示ししたいと考えています。

加えて、ONE からの配当や財務体質をどういう形にするかという点は、当社にとっても非常に大きな問題です。まず、ONE が投資計画やその計画に基づく利益計画をどう策定し、その中で配当をどう考えるかまとめた上で、ONE と株主の間でしっかりと議論していきたいと考えています。

問4： NYK 本体の財務改善に ONE は大きく寄与しているが、持分法適用会社（以下、持分法会社）のため直接的にキャッシュや資産が伴っていない。NYK の財務目標や株主還元への影響をどのように考えればよいか。

答4： 持分法会社は、当社の事業展開の中でそれなりの割合を占め、10 年前に比べて資産に占める割合も相当大きくなっています。
従来とバランスシートの左側の構成が変わる中で、持分法会社からの配当や持分法会社に対する当社の資金調達、DER についても、中長期的なビジョンも含めて適切なレベルをお示ししたいと考えております。

問5： 今後のコンテナ船の新造船への投資をどの程度投資に織り込んでいるのか。

答5： ONE は、既に 24,000-25,000TEU の新造船を 6 隻発注していることを公表しています。
加えて、中計の中で投資方針を議論しています。例えば、大型船が他社と比較して不足していることは、所属する The Alliance から見ても弱みになるので、これを投資計画として議論していきたいと考えています。

< 航空運送事業 >

問6： 21 年度の利益計画を見ると、20 年度の特需が一定程度剥落するよう見えるが、四半期ごとの見通しを教えてください。

答6： JAFPA のデータでは、昨年 11 月ないし 12 月から日本発の輸出を中心に需要が回復しており、21 年度の上期についても旺盛な需要が続くと見込んでいます。
一方で 4Q からは、コロナ影響で減少していた国際旅客便の運航が回復し、イールドは鎮静化していくと考えています。
4Q に向けて、コロナ影響による特需が一定程度剥落する一方、需要はある程度旺盛という見通しの上で、四半期ごとの計画を立てております。

問7： 航空運送のイールド予想が上期の方が下期より低くなる理由を教えてください。

答 7 : 公表したイールドは、太平洋日本出し、アジア回りなど、航路ごとの加重平均となっています。4Qからは国際旅客便の需要が回復することを前提に予想を立てているので、航路ごとのイールドも4Qから鎮静化していくと見込んでいます。

< 不定期専用船事業 >

問 8 : 今期の不定期船 354 億円改善の部門別の考え方について教えてほしい。

答 8 : エネルギー部門は 20 年度と 21 年度で大きな差はない見込みです。
ドライバルク部門と自動車船部門で大きく改善する見通しです。

問 9 : ドライバルク部門につき、船種ごとのフリー船の割合を教えてください。

答 9 : 構造改革により、フリー船の隻数は以前に比べ極めて限定的となります。
21 年度は、ケープサイズが 7 隻程度、パナマックスは 5 隻程度の見通しです。
また、100%子会社の NYK バルク・プロジェクト（株）で運航するハンディマックス・ハンディサイズは合わせて 25 隻程度です。

< その他 >

問 10 : 業績改善や ONE からの配当も踏まえ、配当性向引き上げの議論を次期中計開始前に始めることは検討対象となっているか。

答 10 : 配当性向については、現時点では 25%を目安としています。
今期につきましては、全体の資本政策の中で検討していきたいと考えています。
既に DER 1.5 倍以下、自己資本比率は最低 30%という中計目標の最低ラインには到達できる見込みですが、今後の新たな中計策定のプロセス、あるいは収支の見通しのアップデートの中で、株主の皆様への安定還元、財務規律の維持、また ESG 経営の中で新しい分野への資源の配分等を総合的に勘案し、2050 年を見据えた議論の中でも検討の上、然るべきタイミングでお示ししたいと考えています。

問 11 : 今期力を入れるところ、意気込みを教えてください。

答 11 : 足元の状況に追い風を受けていることは非常にありがたく感じており、ESG 経営を進めていく大きな力になっています。新燃料の開発や、既存船の改良、新造

船の工夫などによりお客様から選ばれるグループになっていきたい、またそれが成長戦略に繋がり、次の中計にも繋がると考えています。

(社長コメント)

今回の業績予想がやや保守的ではないかというご意見が多いかと存じます。

まず、足元の状況は前年度の4Qから継続して順調でございます。

一方、昨年同時期に20年度がこういった形で展開するとは誰しも想定できなかったことを考えますと、足元の状況がいつまで続くのか、あるいはその収束するタイミングは極めて判断が難しいと考えております。

様々な憶測の中、今後の見通しが難しいことを総合的に考え、極めて保守的な数字ということをご理解頂けますと幸いです。

以上