

2022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： 第3四半期以降に需給が正常化に向かうとのことだが、運賃水準は第2四半期以降をどう見ているのか。

答1： OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. (以下“ONE”)の上期業績見通しは、およそ60億ドル(税引き後利益)としています。下期は一定の期間で新型コロナウイルス感染症の影響が収束し、需給が正常化することで、スポット運賃が順次下がってくることを想定しており、10月の国慶節といった季節要因等がきっかけになると考えています。正常化への鍵は、米国の消費動向と考えますが、現在少しずつモノ消費からコト消費への移行が見られ、また一部eコマース関連の消費も落ち着く見通しです。これらを踏まえ、第4四半期に向けて徐々に需給が正常化する見通しのもと、スポット運賃水準を試算しています。

問2： 来年の米国西海岸における港湾労使交渉がコンテナ市況に与える影響について教えてほしい。

答2： 来年7月に交渉予定ですが、現時点で説明できる情報はありません。あらゆる可能性を踏まえ、準備が必要と考えています。

問3： 今回大幅増配の計画だが、その配当原資はONEからの配当となるか。ONEからの配当に関する議論の進捗について教えてほしい。

答3： 当社の配当政策に基づき今年度は通期で700円の予想です。なお、中間配当が200円と小さいのは、会社法上の単体における財源規制に基づくものです。当社の場合は日本貨物航空株式会社(以下“NCA”)や郵船ロジスティクス株式会社(以下“YLK”)、またそれ以外の部門でも単体への利益貢献や配当があり、ONEからの配当も含め、配当原資を確保できると考えています。なおONEからの配当については、財務規律の中でどのように資金効率を上げていくかという観点を踏まえ、検討しています。

ONE の配当政策に関しては、資本政策や投資計画も含めて中長期の運営方針を立案中です。当下期予想も難しい状況ですが、混乱の正常化後の利益計画を策定し、競争力強化やサステナブルな利益のための投資と株主配当を含む資本政策について議論をしています。株主還元の基本的な考え方は ONE と株主間でまとまりつつありますが、前年度からの利益の積み上がりは非常に大きく、その利益やキャッシュの還元方針に関する議論を継続しています。株主への配当が親会社の資本政策にも寄与するよう、議論を進めています。

問 4 : ONE の中期経営計画はいつ発表されるのか。

答 4 : 内容はまとまりつつあります。計画はかなり長い期間を対象に策定しているため、発表する際の計画期間や具体的な数字については今後の議論となります。少なくとも上期実績が出た段階で下期の見通しを発表し、その後、年内もしくは来年の初めには事業計画と今後の見通しについて説明する機会を設けたいと考えています。

問 5 : 定期船事業の下期業績は、上期に比べて 6 割程度の減益予想となるが、上期比で下期運賃は平均して半減する前提ということか。

答 5 : 前年同期比で第 1 四半期のスポット運賃は、北米航路では 2.5~3 倍程度、欧州航路では 8 倍程度と異常な水準で、今後を見通すことは非常に困難です。スポット運賃は、第 4 四半期に向けて、徐々に新型コロナウイルス感染症拡大の前のレベルに戻るという前提のもと、見通しを立てています。

問 6 : 北米東岸航路の運賃は 1 万ドルを超え、一部では実勢レートが 1.5~2 万ドルとの報道もある。SCFI 以外に実勢レートのような運賃は存在するのか。ONE がそのような運賃水準で契約が取れているのかも併せて教えてほしい。

答 6 : 瞬間値として可能性はありますが、そのような実勢レートの存在は確認していません。なお、ONE が獲得しているスポット運賃は、マーケット比でも遜色はありません。

問 7 : コンテナ船の港湾混雑は徐々に緩和しているようだが、コンテナボックスの不足感に変化はあるか。また、今後スラックシーズンに入ると回収が進むか。航路別で教えてほしい。

答 7： 直近の数字では港湾混雑は解消に向かい、内陸にも円滑に貨物が流れ始めており、滞船も解消していくと考えられます。ただし、米国の消費が落ち着かなければ、根本的な解消にはならないことを懸念しています。通常、欧米では今後夏枯れの時期となり、復航貨物が減少します。ビジネス獲得のためにコンテナボックスを主要なアジアの出荷地に返す必要性を考えると、夏枯れの期間中に如何に空コンテナを多く回送できるかが重要であり、ONE でも検討しています。

問 8： 米国の小売販売が減少に転じた場合、ONE や各アライアンスはバックログを見ながら運航規模を調整することはあるのか。

答 8： バックログの解消により船のキャパシティが戻ってきた場合には、空コンテナの回送等を進めていきます。輸送需要が落ち着くことで、船の回転率も上がり、一気に正常化に向かう可能性があると考えています。

#### < 物流事業 >

問 9： YLK の航空貨物取扱事業において仕入価格が上昇している中、顧客への価格転嫁及び利鞘の確保は十分にできているか。仮に利鞘が縮小しても、取扱量が増加しているため、問題はないということか。

答 9： 新型コロナウイルス感染症拡大の影響が出始めた当初は、仕入価格が先行して上昇したため、販売価格の上昇までには時差がありました。現在は、同感染症の影響下における需給が継続している状況であり、一定の利益水準は維持できています。

問 10： 前年度比で下期の経常利益が 4 割程度減益の予想だが、その理由を教えてください。

答 10： アセット型ビジネスである ONE や NCA と時差はあるものの、そのアセットの需給によって物流事業の利益水準が変動し、取扱量にも影響すると考えています。特に第 4 四半期には需給バランスの正常化を見込んでいます。また、今期の YLK 業績が非常に好調な理由の一つに e コマースに関連した倉庫業等がありますが、需給の正常化に伴い、そのローカルビジネスも落ち着いていくことを想定していません。

問 11： 第 1 四半期の前年同期比での増益、また通期予想でも業績は上方修正となったが、海上貨物取扱事業・航空貨物取扱事業・ロジスティクス事業それぞれの寄与度を教えてください。

答 1 1：具体的な数値は差し控えますが、海上貨物取扱事業が大きく寄与しています。航空貨物取扱事業は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による需給の変化にいち早く対応し、一定の利益水準が確保できてきた一方、海上貨物取扱事業は対応に時間を要しましたが、ようやく利益水準は改善し、加えて Port to Port 以外の追加サービス獲得も寄与しています。航空貨物取扱事業は、引き続き取扱量も多く、またコントラクト・ロジスティクス事業も安定しています。

< 不定期専用船事業 >

問 1 2：業績の上方修正の主な要因はドライバルク部門の良化と理解するが、船型別の要因と、また市況エクスポージャーは既にある程度減らしていた中で、なぜこのような修正額になったのか、教えてほしい。

答 1 2：昨年度に実施した構造改革含め、フリー船のエクスポージャーは減少していますが、その中で一部残っていたものを高い市況で固めていくことを想定し、上方修正を行っています。加えてコンテナ船のスペース不足によりオープンハッチ船への貨物のシフト等もあり、業績の良化を見込んでいます。船型ごとの具体的な内訳の開示は差し控えますが、市況水準は全船型において押し並べて上昇しており、基本的にはそれに合わせた増益を見込んでいます。

< その他 >

問 1 3：不動産業の利益水準が下がっている要因として、郵船不動産株式会社（以下“郵船不動産”）の一部株式譲渡の影響が大きいと理解するが、中長期的にはパートナーと共に不動産開発を行い、バリューアップを図ることで企業価値が上がり、日本郵船への利益貢献度も上がるということか。

答 1 3：先日開示のとおり、郵船不動産の一部株式譲渡は完了しました。当社は、不動産事業を収益の柱としている日本郵政不動産株式会社（以下“日本郵政不動産”）とパートナーシップを組むことで、郵船不動産の更なる成長と企業価値の向上に努めていきたいと考えています。今期の業績では持分法適用会社となるインパクトはありますが、将来的には郵船不動産が保有する不動産の再開発、あるいは日本郵政不動産が保有する不動産の再開発への関与で、郵船不動産の価値が高まっていくことをサポートしたいと考えています。

問 1 4 : 郵船不動産の一部株式譲渡による譲渡益以外に、何か特別損益として見込んでいるものはあるのか。

答 1 4 : 特筆すべき大きな特別損益はありません。市況の変動による資産処分で得られる特別利益の増加や、期間のずれ、また税金費用の変動等を見た結果です。

以上