

2022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”）からの中間配当は、ONEの上期利益に対して配当性向 25%と理解しているが、期末配当も同水準、もしくはさらなる引き上げを要求するのか。

答1： ONEからの中間配当の水準は、株主3社それぞれの配当性向との関係で決められたものではありません。また現在、ONEの中期経営計画や運営方針の策定に向けて議論をしておりますが、この好業績は新型コロナウイルス感染症の影響に起因する需給逼迫によるものであり、今後需給バランスが正常化することが考えられます。このような状況を踏まえ、期末配当については中期的な事業継続、成長のための投資を勘案し、ONEと株主3社間で議論してまいります。

問2： 来年のONEの年間輸送契約の運賃水準は、今年と比較してどの程度上昇することを期待しているのか。

答2： 来年の年間契約は現段階では具体的な動きはなく、その水準を見通すことは非常に困難です。現在もスポット運賃は高い水準が続いており、一部のお客様からは複数年契約のご希望も出てきていますが、1年目やその後の運賃設定が通常の間年契約とは異なってくるため、全体感を把握するのは時期尚早と考えています。

< 航空運送事業 >

問3： 運賃の上昇により第2四半期の営業利益率は第1四半期に比べて改善しているが、この利益率の変化をどのように捉えているか。

答3： 国際旅客便の減便や運休の継続を背景に、世界全体で未だ13%~14%程度の供給不足となっており、航空貨物は高い運賃水準が続いている結果、営業利益率が高く保てていると考えています。下期、特に第3四半期は季節的な需要期であることも勘案し、業績予想を作成しています。

問4： 半年前と比較して事業の在り方が変わっていると思うが、今後は投資拡大の方向に進むのか。

答4： 引き続き旺盛な需要と国際旅客便の減便等によりスペースが限られる中、物流を止めないという姿勢で事業継続に尽力していますが、事業そのものが大きく変化したかどうかの判断は、現段階では難しいと考えています。新型コロナウイルス感染症収束後の事業環境を見極める必要があると考えており、引き続き当社の経営課題の一つと認識しています。航空貨物輸送の半分を担っていた国際旅客便の復帰による供給面への変化や、現在の旺盛な需要を支えている海上貨物から航空輸送への切り替えの動向等を引き続き注視してまいります。

問5： 日本貨物航空株式会社（以下“NCA”）の売却に関する報道に対し、会社としての戦略を教えてください。また売却した場合のキャッシュをどう分配していくかも合わせて教えてください。

答5： NCA の在り方については、引き続き大きな経営課題であることに変わりはありません。新型コロナウイルス感染症が事業環境に大きな変化をもたらしており、ポストコロナの事業環境をしっかりと見極めながら判断してまいります。また、NCA の売却を前提とした回答は控えさせていただきますが、営業キャッシュ・フローに加えて財務体質が数年前と比較して大変強固になっている中、追加の資金調達余力が生じており、株主の皆様への還元、事業継続に向けた投資キャッシュ・フローを勘案し、戦略的な配分を検討してまいります。その戦略は、2050年を見据えてESG経営の推進への配分や、財務体質の強化、海外格付け機関の投資適格への復帰、株主の皆様への追加の還元等のバランスを勘案し、策定したいと考えています。さらに、その戦略に沿って長期的な事業環境の分析、ロードマップの策定を行い、次期中期経営計画の策定につなげていきたいと考えておりますが、現時点ではその過渡期にあるとご理解いただけますと幸いです。

< 物流事業 >

問6： 仕入価格の上昇がある中で、第2四半期の営業利益率は第1四半期に比べて改善している。この利益率の変化をどのように捉えているか。

答6： 上期は各事業で高い利益率となりましたが、特に航空貨物輸送事業では、航空貨物の運賃水準が上昇したことで、一度は下がった利益水準が第2四半期に再び改善しました。下期は、海上貨物の航空輸送への切り替えの継続性や輸送スペースの確

保が難しくなっていることに加えて、人件費等の一般管理費が増加することも勘案し、予想を作成しています。

< 不定期専用船事業 >

問7： ドライバルク輸送部門のエクスポージャー隻数を教えてほしい。

答7： 昨年度に構造改革を進めた結果、現在のエクスポージャーは、ケープサイズは約3隻、パナマックスサイズは無し、ハンディマックスサイズは約2隻、ハンディサイズは約6隻、合計で約11隻となりました。

< 株主還元策 >

問8： 従来の配当性向を25%とする方針から、配当と自己株式取得を合わせた総還元性向で25%程度という方針へ変更したのか。

答8： 連結配当性向25%を目安とし、最低でも1株当たり年間20円とする基本的な配当方針は変更していません。新型コロナウイルス感染症で異常な事業環境が続き、合理的な判断が非常に難しい中で、中間配当は前回発表から据え置き、期末配当は600円、さらに自己株式取得を検討することで株主の皆様へ報いたいと考えています。今後、新しい中期経営計画を策定するにあたり、株主還元や投資キャッシュ・フロー等の戦略的な配分の中で、新しい株主還元策についてもしっかりと提示するための議論を進めてまいります。また来年5月の通期決算時点で今年度の業績、来年度の業績見通し、財務状況、成長投資を総合的に勘案し、改めて期末配当、株主還元策について、株主の皆様にお知らせしたいと考えています。

問9： 2021年度中の自己株式取得による株主還元はないのか。また、ない場合には2021年度の総還元性向は20%程度となるのか。

答9： 期末配当においても今年度の利益確定後、来年6月の株主総会で決定する予定です。よって配当性向は今年度の利益を基にしたものとなりますが、時期のずれが生じ、来年6月の決定となります。

問10： 配当と自己株式取得を合わせて25%を超える水準を示唆しているが、ONEからの配当がNYKの株主還元を与える影響について教えてほしい。

答 1 0 : 2021 年度末の営業キャッシュ・フロー予想には、ONE からの中間配当に加え、年度内に見込まれる配当をある程度織り込んでいます。来年度の予想も勘案しながら、ONE 以外の他の事業体からの還元も含めて十分に財源を確保した上で、株主の皆様のご期待に応えてまいりたいと考えています。

< GHG (温室効果ガス) 削減目標の引き上げ >

問 1 1 : これまでの GHG 削減目標では SBT (Science Based Target) 認定を取得しているが、新たに設定した同目標に対しても SBT 認定を取り直すのか。

答 1 1 : ESG 経営をどう具体的に推進していくのかが、当社にとって最大の経営課題です。前期からの好業績により財務状態が大幅に改善しており、投資余力が生まれている中、積極的に推し進めていきたいと考えています。2050 年に外航海運事業においてカーボンニュートラルという目標を掲げていますが、SBT 認定取得に向けた対応は現在協議を進めていますので、改めてホームページ等で発表させていただきたいと考えています。

以上