

新中期経営計画“Staying Ahead 2022 with Digitalization and Green”投資家向け説明会
質疑応答の要旨

<航空運送事業>

問1: 今後の戦略について教えてください。

答1: これまでの諸施策により競争力が増し、経常利益ベースで4年連続の黒字を見込んでいます。今後もボラティリティを遜減し、更なる黒字の拡大を目指します。また、中長期的にはあらゆる選択肢を検討して参ります。

<不定期専用船事業>

問2: 今後3年間でドライバルク船の期限前返船を進めるとのことですが、何故1年間で行わないのですか。

答2: 元々の傭船契約を守ることが基本であり、船主様の同意を頂いた上で個別に進めて参ります。よって期間も1年とはせず、3年を目処としております。

<全体>

問3: 運賃安定型事業を更に積み上げるとのことですが、積み上げ額の目標を教えてください。

答3: 具体的な絶対値としての金額目標は設けておりませんが、主に物流、LNG、自動車物流の利益積み増しにより運賃安定型事業の積み上げを図ります。

問4: SOx規制対応による影響をどのように見込んでいますか。

答4: 2020年に適用開始となるSOxグローバルキャップへは、適合油の使用、スクラバー搭載、LNG燃料・LPG燃料等による対応と、大きく分けて3つの手段を検討しております。長期契約を主とする事業では、お客様との交渉を今後進めて参ります。一方で、コンテナ船等のスポット・短期契約が主となる事業では、マーケットレートにそれらコストが織り込まれていくと予想しております。今後、船会

社が負担する部分も出てくるとは思いますが、今のところ影響は限定的と認識しております。

問 5: 運賃安定型事業の積み上げは以前から謳われていますが、これまでとの違いと達成の確度を教えてください。

答 5: LNG 上中流権益であるウィートストーン、キャメロン等のプロジェクトが 19、20 年度以降利益に貢献することを想定しており、アメリカのシェールガス向け新造 LNG 船も今年竣工を迎えるものがあります。また、海洋事業の良化にも期待しております。足許で若干低迷している自動車船・自動車物流の改善も見込んでおり、これらが実現できれば運賃安定型事業の積み上げは十分可能と認識しております。また、低収益事業の改善を進め、全部門での黒字を目指して参ります。投資を抑制し収益水準を改善させ、事業の先行きを見据えながら次世代に向けて変化できるよう、スタートアップなど新しい取り組みにも積極的にチャレンジして参ります。

問 6: 新しい取り組みとしてグリーンビジネスを掲げられていますが、どの程度の利益を見込んでいますか。

答 6: バイオマス輸送とグリーンターミナルにおける発電・売電事業は比較的分かりやすいビジネスモデルですが、発展途上の取組みも多い状況です。具体的な利益額をお示しする段階には至っておりません。

問 7: 利益目標として経常利益 700~1,000 億円を掲げていますが、コンテナ船やドライバルクなど事業部毎の利益水準を教えてください。

答 7: 現状では、コンテナ船・ドライバルクは他セグメントと比較して相対的に低い利益水準を見込んでおりますが、まずは安定的に利益を出せる体制を構築することに注力して参ります。

問 8: 資産回転率向上のために政策保有株式と保有不動産の売却を進められるとありますが、全てドライバルクの期限前返船解約料に充てるということですか。

答 8: 全てを期限前返船の解約料に充てるということではありません。保有不動産の見直しは、売却以外に一部不動産の有効活用も含まれており、安定的な収益性の確保を目指して参ります。

以上