

2021 年 3 月期第 1 四半期決算説明会における主な質疑応答(要旨)

2020 年 7 月 31 日

日本通運株式会社

(日本セグメントの業績)

Q1.日本セグメントは下期回復を見込んでいるが、何か根拠があるのか？ あればその根拠は何か。

A1.上期と下期の差を指摘されていると理解している。コロナウイルス感染症拡大の影響額は第 1 四半期だけ見ても 4 月、5 月、6 月と徐々に少なくなっており、第 2 四半期から第 4 四半期に向けても少なくなっていくという見通しである。2019 年度は第 1、第 2 四半期は堅調、第 3 四半期に消費税増税の反動減があり、第 4 四半期はコロナの影響があった。前年同期は第 3、第 4 四半期が厳しかったと言えるため、対前同で考えると今年度下期の難易度は低いと考えている。

(外注費の状況)

Q2.外注費の状況について、単価の上昇トレンドに変化はあるのか？それが運賃単価交渉に影響を及ぼすのか？

A2.外注費について、現状では単価上昇というトレンドにはなっていない。第 1 四半期では、外注費を削減したが、これは取扱い数量の減少に伴う社有戦力の徹底した活用の結果であり、外注費を値下げしているわけではない。外注費のトレンドは現状維持である。今後の運賃交渉に影響するかは先行きの景気動向に影響されるが、粘り強く引き続きお客様と運賃交渉を進めていく。しかしながら厳しい状況である。

(航空フォワーディングの収益性)

Q3. 航空フォワーディング事業の収益性、利益率は改善しているのか、悪化しているのか？

A3. 現在はコロナウイルス感染症拡大の影響で運ぶ手段としての旅客便がほぼ運行停止となっている。一方、最低限の供給は必要であり、チャーター便を利用することで、収益性は一定程度確保している。お客様が高騰した運賃を負担してでも運ぶ必要がある貨物があり、日本発では 4 月～6 月で収益性を確保できた。海外でも地域間の格差はあるが、アジア発は旅客便がほぼキャンセルとなり、早くからチャーター便を確保し、お客様と交渉し、料金を適正に収受した。グローバルレベルでも航空フォワーディング事業の収益性は改善していると考えている、

(上半期の業績見通し)

Q4. 第1四半期に比べて第2四半期の営業利益が大きく改善する計画となっているが、特にどの部分が改善すると考えているのか？

A4.第1四半期と第2四半期を比べると第2四半期はコロナウイルス感染症拡大の影響が半減する。海外業績は第1四半期が1月～3月、第2四半期が4月～6月の業績となるが、特に東アジアの中心となる中国が1月の早い段階でコロナウイルス感染症拡大の影響を受けて、回復が早かった。4月～6月は南アジア・東アジアで航空貨物のスポット需要があり、コロナウイルス感染症拡大の影響がプラスに働いている。こういったことにより第1四半期に比べて第2四半期の営業利益が大きく改善する見通しとなっている。

(コロナウイルス感染症拡大影響の詳細)

Q5.コロナウイルス感染症拡大の影響について詳しく教えて欲しい。説明会資料6ページ第1四半期の営業利益△92億円の背景について、資料12ページ通期の営業利益△207億円の背景について教えて欲しい。

A5.コロナウイルス感染症拡大の影響の内訳に関して、国内のどの部分で影響を受けたとか海外のどの部分で影響を受けたというような、カテゴリー毎の数字は持っていない。トレンドとしては、プラス・マイナス両方ある。マイナスは物量が減った、倉庫の入出庫が減った。プラスはお客様のサプライチェーンが滞ったことがあり、緊急で輸送しなければならぬ貨物が航空貨物の需要になった。チャーターを利用して緊急スポット需要を賄うことで、プラス要素に働いた。このプラスとマイナスを足したものがこの数値である。日本と海外を比較すると、圧倒的に日本はマイナス要素が大きく、逆に海外はプラス要素が大きくなっている。

(コロナウイルス感染症拡大の東アジア・南アジアにおける影響)

Q6. コロナウイルス感染症拡大の影響で、説明会資料36ページの通期予想東アジア及び南アジア・オセアニアで収益影響が大きくプラスになっているがこれはなぜか？どのような影響を見込んでいるのか？

A6. 当期に関しては、コロナ禍の中で緊急物資の輸送に対して航空機のスペースが非常にタイトな中で柔軟な組み合わせをして、戦略的かつ効果的にスペースを確保している。イントラアジアは現下では、特に東アジアは比較的堅調に動くと考えており、収益影響がプラスになると考えている。

東アジア、南アジア・オセアニア地域のグローバルサプライチェーンにおける航空輸送重量のボトムラインは決まっている。一定程度の航空輸送での調達が確保され、景気循

環・市場の伸縮によって重量が変わってくる。特に現在はジャスト・イン・タイムが要求される自動車関係あるいは次世代テクノロジーのための半導体輸送が絶対的に必要と見込まれている。部品の供給元となっている東アジア・東南アジアでは航空輸送が重要になってくる。そのような中、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で人の往来は各国政府の政治的判断もあり、当面復旧は難しいという状況である。そこでチャーター運航、貨物専用便というより旅客便を利用したチャーター便をデイリーで運航させることが継続的に行われることになる。この場合、契約料金の適用は難しい。市場によるがスポット運賃が今後も適用されていく。また、お客様の需要に対して、発着でのオペレーション、つまりラウンド輸送等を実施することで、収益性が向上し、影響がプラスになると考えている。

以 上