

2018年8月3日  
日本通運株式会社

2019年3月期第1四半期決算説明会(電話会議)  
主な質疑応答(要旨)

Q1： 今回の実績について、計画対比での営業利益の評価、および事業部門ごとに利益の伸長に貢献したものについて、お聞かせください。

A1： 四半期での計画は公表していないため、額でのご案内はできませんが、当社の想定する予算を上回って推移しました。

日本セグメントに関して、事業部門ごとに分解しますと、増益に大きく貢献したのが、旧複合で、東名大を中心とした大都市圏で伸ばしました。アカウント支店についても、計画どおり順調に伸ばしました。また、航空については、計画を上回りました。海運は増益となりましたが、計画にはもう一歩でした。本社、連結会社は、見込みどおりに推移したと評価しています。

Q2： 決算説明において、料金改定効果が3億円という話でしたが、旧複合の増益に多く含まれるのでしょうか。

A2： すべてが旧複合というわけではありませんが、多くが複合に含まれます。

Q3： 航空について、電気・電子関連貨物需要が減少するという情報もありますが、荷主の変化を感じていますか。

A3： 航空貨物動向については、お客様から都度お聞きしていますが、大きな変化は伺っていません。当社では、年内は、大きな変化はないと見込んでいます。

Q4： 日本貨物航空(NCA)の運航停止の影響は出ているのか、お聞かせください。

A4： NCAの運航停止が長期化しているので、仕入れコストに全く影響がないわけではありませんが、ほぼ他のキャリアへの振替ができたことから、実績、見通しとも、大きく仕入れが増えていません。

Q5： 適正料金收受の進み具合は、想定どおりでしょうか。

A5： 第1四半期の結果は、ほぼ見込みどおりでした。当初予想の年間80億円を達成するように、鋭意取り組んでおります。

- Q 6 : 西日本豪雨の影響について、大きな影響があると思われる鉄道に関して、この豪雨による運休本数はどれくらいでしょうか。全体の運行本数との対比で、お聞かせください。また、代替手段としてのトラック需要があると思いますが、その対応状況について、外注費の上昇の影響も含めて、お聞かせください。
- A 6 : 7月の運休実績は、現在集計中ですので、具体的な数値はお示しできません。主に、山陽本線の寸断による影響が大きいのですが、この山陽本線を通過する列車は、取扱いの約3分の1を占めており、何らかの影響を受けることを見込んでおります。また、代替手段としてのトラック需要については、外注を利用することも想定され、外注費の増加はあり得ると認識しています。ただ、現時点では、その代替需要の全体的な規模感、豪雨被害の状況について、集計中であり、具体的にご案内はできません。
- Q 7 : 業績予想に関して、資料に記載の外部環境要因について、一部、影響予想を変更していますが、特に、燃油費上昇は、ネガティブ要因が増えることとなりますが、通期予想を変更しなかった理由をお聞かせください。
- A 7 : 燃油費に関しては、足元の単価がはっきりしていることから、今回改めて、ご案内させていただきました。通期、上期の業績予想に関しては、第1四半期結果は順調でしたが、西日本豪雨の影響のような、先行きが見通せない要因も多く、今回は業績予想を据え置いており、燃油費の上昇等を具体的に織り込んだものとはなっていません。
- Q 8 : 資産売却と資本効率改善に関して、以前、持ち合い株の解消や不動産の売却に取り組むとの説明を受けていますが、その進捗について、お聞かせください。
- A 8 : 本年、本社内にグループCREマネジメント部を設置し、資産の効率的運用について、検討しています。また、第1四半期決算においては、特別損失に固定資産の処分損を計上していますが、これは、資産の有効活用を図るうえで、その土地に建っている不要な建物の処分が含まれています。

以 上