

2020年1月31日
日本通運株式会社

2020年3月期第3四半期決算説明電話会議 主な質疑応答（要旨）

（支店の大括り化について）

Q1：2019年10月から進めている支店の統廃合（大括り化）について、追加的なコストは発生するのか、教えてください。また、この統合効果が出るタイミングについての考え方を教えてください。

A1：現状では、支店大括り化で追加的なコストは、出ていません。
一部、日本セグメントの陸部門と航空部門の統合が進んでいますが、この動きが加速すれば、大括り化に伴う一時的なコストの増または、減の要素がでてくるかもしれません。
なお、現時点では施策を進めている段階であり、統合効果について、お伝えできるものはありませんが、4月の本決算時点では、何らかの目標数値等を出してゆきたいと考えています。

（第4四半期の見通しについて）

Q2：単体で、第4四半期見通しでは、対前年2.8%の減収を見込んでいますが、第3四半期で7%の減収であったことを考えると、第4四半期の見通しは、現実的なのかどうか、教えてください。

A2：昨年の第3四半期は、航空貨物の数量が過去最高に近い実績でした。その流れを受けて、海運貨物、国内物流も総じて、売上高が高く推移したことから、今期はその反動を大きく受けています。
一方で、第4四半期は、倉庫・保管庫事業で、Eコマースの新規案件も獲得しており、上振れする可能性があります。また、3月は引越商戦期であり、昨年は働き方改革の影響もあり、一定程度で線を引き、ご依頼をお断りするケースもありました。今回の第4四半期で設定している売上高目標は、達成させたいと考えています。

（第3四半期の実績について）

Q3：通期の利益計画は、日本セグメントでは、前回予想から減少していますが、売上高の減少と比較して、減益幅が大きくなっています。特に、日本、米州、欧州セグメントでの減少が大きいのですが、どのようなビジネスが減少したのでしょうか、今回だけの特徴なのかも含めて、教えてください。

A3：日本セグメントで減収幅が大きいのは、顧客層で分析すると、業種では電機・電子、自動車となります。昨年は、これらの業界での航空貨物輸送が比較的出ていましたので、そこから派生した国内物流も併せて、

出ていました。今期は、その点が弱くなっています。料金改定を進めているものの、業種別では、利幅の大きかったビジネスも少なくなっていることもあって、利益幅が縮小しました。

(景況感の見通しについて)

Q 4 : 第 4 四半期は、第 3 四半期に比べて、利益水準が下がるセグメントが多い予想となっていますが、底入れのタイミングなのでしょう、もう少し先まで、この傾向が続くとお考えでしょうか、教えてください。

A 4 : 海外は、10-12月の状況を織り込んだ数値としています。
米州と欧州は、日系の製造、販売物流の減少が大きくなっています。第 2 四半期までは、航空が落ちても、倉庫、自動車といった事業でカバーしていましたが、補えておらず、減益幅が大きくなっています。我々としては、ここが底だと思っていますので、今年の 4 月からは、利益水準の回復を期待しています。

(新型コロナウイルスの影響について)

Q 5 : 新型コロナウイルスの影響について、現時点で把握していることを教えてください。

A 5 : 今の所、業績予想には折り込んでいません。現状想定している影響は、中国の旧正月が伸びることで、東アジアでの売上高が一旦減るということ、日本からの輸出も、出せるものが出せない状況が続けば、一時的には売上高が減る見通しです。一方で、一時的に滞留した荷物が一気に流れ始めることで、スポット的な大量発送等を見込んでいます。

(中国着の荷動きについて)

Q 6 : 中国着の荷動き、スポット運賃等の傾向を教えてください。

直近では、ルフトハンザ等、扱う荷物量の多いエアラインが間引きをしていますが、荷動きと運賃にどのような影響を与えているのか、教えてください。特に、欧州発中国向けの運賃は、上がる傾向にあるのか教えてください。

A 6 : 現時点では、スペースは減っていません。日本発では、貨物専用機のスペースは減り気味ですが、今後、羽田空港の増便もあることから、日本発のスペースは減らない、変わらない見込みです。

欧州、米州発は、今後スペースは減ってゆく傾向はありますが、当社の事業活動には、大きな影響は無いとみています。

以上