

2019年8月6日
日本通運株式会社

2020年3月期第1四半期決算説明電話会議 主な質疑応答（要旨）

（第1四半期の実績評価について）

Q1：第1四半期実績の評価を教えてください。

A1：具体的な計画は公表していませんが、当社での想定している計画に比べて、第1四半期は、計画線上だったと捉えています。

（第2四半期以降の見通しについて）

Q2：今期の特殊要因のうち、社員制度改革、環境投資については、四半期ごとに均等で影響が出ると見ていましたが、均等ではないようですが、今後、どのように影響が出てくるのか、教えてください。

A2：環境投資については、対象案件を集約し終えたところであり、今後、実施段階に移行していきます。下期に大きく影響が出る見込みです。

社員制度改革影響については、3つのポイントに大別でき、同一労働同一賃金影響、賞与一時金のコスト増、定年延長のコスト増となります。

同一労働同一賃金の影響については、四半期で平均的に影響が出てきます。

一定ではなく、変動が大きいのは、定年延長に伴うコスト増となります。当社の定年退職は9月と2月ですので、定年延長制度の適用が下期からとなり、影響は下期から出てきます。

Q3：第2四半期以降の業績について、どのような見通しですか。期首予想対比で、プラス要因、マイナス要因を教えてください。

A3：今後、プラス要因となり得るものは、総人件費の減少です。この3か月は、働き方改革等に伴う超勤時間の減少により、超勤時間が減少しました。継続すれば、増益要因となります。

一方、マイナス要因としては、国際的な景気動向の影響を受けている海外は、実質的に6か月終わっていますが、速報では、計画よりも下振れ傾向にあります。また、日本国内については、4、5月はほぼ前同をクリアしましたが、6月はマイナス基調であり、7月以降、国際的な景気動向に日本国内も引っ張られると、マイナス要因となります。

現時点で、どちらの影響が大きいのかはわかりません。

Q 4 : 第 2 四半期以降で、コストコントロールは可能なのでしょうか？
フォワーディングでは、海外において、日本のようなコントロールは可能なのでしょうか。

A 4 : 全般のコントロールは難しいが、変動費の管理は促進します。また、海外のフォワーディングでも、仕入は減っており、コントロールできる面もありますが、海外 4 極で効果は区々でした。一番効果が出ているのは、東アジアといえます。

Q 5 : 資料に記載のある事業活動に伴う増益が、海外は期首と比べて上方修正がされている。一方で、売上高は下方修正ですが、その理由を教えてください。

A 5 : 事業ごとの収益性は異なり、海外に関しては、航空の収益性は下がっていますが、トラック、倉庫の部分を伸ばしており、特に倉庫は、一度獲得すると長く増益に寄与しています。

(航空事業の粗利について)

Q 6 : 航空貨物の粗利について、現状、下期見通しを教えてください。

A 6 : 現状として、対前年での粗利率は、7 ポイントほど改善しています。この傾向は、2 Q も継続すると見込んでいます。

なお、今後については、マーケットの状況から、仕入れ価格の下落による販売価格の低下もありえますが、効果的な購買と混載効率の向上といった自助努力により、粗利率の改善を引き続き目指していきます。

」(一般貨物自動車貸切届出運賃改定について)

Q 7 : 決算発表と同タイミングで発表された、一般貨物自動車の貸切運賃の届出変更について、教えてください。(改定の背景、改定効果は見通しにはどのように織り込んでいるのか。)

A 7 : 業績見通しには、織り込んでいません。

改定の背景としては、外注費等の上昇傾向を前提に計算しました。上限幅を拡大したのは、繁忙期のスポット対応時に、より柔軟に対応できるように設定しました。

8 月 1 日から発効はしますが、契約金額は、あくまでも個別契約であり、すぐに 10~20% の効果が出ることはありませんが、現状も取り組んでいる料金改定効果の後押しとして、この効果額が伸長することを期待しています。

(経営計画のK P Iについて)

Q 8 : 経営計画で示されたK P I の進捗について、教えてください。

A 8 : 現時点でお示しできるものではありません。

以上