

2019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）

（2019年3月期第3四半期業績について）

Q1：これまでの業績で、予想からの上振れ金額を教えてください。

A1： 四半期ごとの予想数値は開示していませんので、具体的な金額は、申し上げられません。第3四半期において、一定の上積みはできたと思いますが、大幅に積み増せたとは認識していません。

（2019年3月期予想について）

Q2：通期での料金改定効果を、第2四半期決算時よりも上方修正をしていますが、その要因について、教えてください。

A2： 料金改定効果については、一定程度、進捗している状況を踏まえたものです。ただし、今回の修正数値は、お客様との話が済んでいるものだけでなく、お客様との交渉の成行きの中で、上げていかなければならない数値も含んでいます。

Q3：第4四半期の予想について、日本セグメントが、第3四半期での勢いに対して、反転した減益の予想となっていますが、どの事業での減益を見ているのでしょうか。また、その確度について、教えてください。

A3： 一番大きいのは、航空事業の動向と言えます。日本発輸出重量に関して第3四半期までは、堅調でしたが、月ごとに見ると、10月、11月は、非常に強い一方、12月は、全体では対前同増でしたが、アジア向けで前同割れとなりました。第4四半期もこの傾向は変わらないと見ています。極端な数量の落ち込みは見込んでいませんが、特に、前年3月は数量も多く、前同割れになると見ています。その他、全般的に物量は伸びていますが、ある程度の費用の増加も織り込んでいます。確度については、特に強弱をつけた見方ではなく、ニュートラルに見ています。

Q4：米中貿易戦争の影響は、どのように見えていますか。来期にかけての見方、荷主の見方を教えてください。

A4： 業績予想で大きく影響を織り込んでいるものはありません。一部では、この貿易戦争影響を見越した駆け込みと思われる動きが見られますが、現段階で、来期への影響も含めて、具体的には見えていません。

この状況下で、お客様も具体的な態度を決めておらず、検討段階が多い状況ですので、来期に具体的に織り込む段階にはないと認識しています。

現時点では、貿易戦争の結果、扱う貨物、レーンの変更も想定され、どれくらい前広に、効果的な提案ができるかが重要と考えています。また、この貿易戦争をきっかけとした世界経済の減速は、来期に向けた懸念材料と認識しています。

Q 5 : 同一労働同一賃金に関する報道がありました。来年度の費用の増加額をどのように見込んでいるのかを教えてください。

A 5 : 内容は、報道にあったとおりです。現在、関係先との協議中であり、現時点では、具体的なお話はできません。経営計画の発表の中では、今より具体的な形でお話しできるものと考えています。

Q 6 : 欧州セグメントに関して、再度、下方修正となりましたが、来期に向けて、こういった施策が必要であるとお考えでしょうか。来期に向けた考え方を教えてください。

A 6 : 欧州が、今期苦戦している要因は、当社側で業務を獲得できなかった点が大きく影響しています。また、今期買収したトラコンフ社がのれんの償却をカバーするまでに至っていない点も要因と言えます。

トラコンフ社については、順次、改善を進めています。既存でお客様を失ったものは、次期で取り返すとともに、新規業務の取り込みを進めることを基本に考えています。また、欧州での費用増も見えていますので、お客様への転嫁といった内容を地道に進めていきます。

Q 7 : 説明の中で、資産を再評価するといった話がありましたが、どのようなことを考えているのか、具体的に教えてください。

A 7 : 資産の再評価については、特別なことではなく、年度末に向けて、固定資産、金融資産の再評価を適切に進める中で、必要な処理を行っていくという意味であり、年度末を控えるにあたって、ご案内いたしました。

Q 8 : 参考資料にある日本セグメント内の増減について、「個別 その他」が第3四半期で、大きく増益となっていますが、より詳しい内容を教えてください。また、この要因は、第4四半期も継続するものであれば、増益となる可能性はないのでしょうか。

A 8 : 「個別 その他」は、主に旧複合事業が中心であり、一つの事業、特定のエリアが要因というわけではありませんが、要因として大きかったのは、東名大エリアでの倉庫事業であり、空坪対応、不要な倉庫の返却による改善が見られました。また、自動車関係は、鉄鋼、自動車部品で荷動きが堅調であり、増益要因となりました。加えて、全般的に値上げ効果が、旧複合事業で一番大きく出現しました。

第4四半期の傾向も大きくは変わらないと見えています。

Q 9 : 航空貨物の需要について、仮に、航空貨物需要が減速した場合の影響をどのように想定していますか。収益性確保の考え方を教えてください。  
また、現状、受注が減少している商材はありますか。

A 9 : 航空フォワーディングについては、ボリュームがあることで混載効率が高まり、仕入れの強さに影響を与えます。マーケットの減速により、全体的なボリュームが落ちた時には、当然、当社も影響を受けます。

しかし、ここ数年ボリュームの確保に力を入れ、相対的に高い仕入れ力を背景に一定の価格競争力を維持できるものと考えています。

昨年のスポットであった自動車関係、半導体、機械関係の商材は、今期は無くなっている貨物で大きなボリュームを占めていますが、この商材すべてが無くなったわけではありません。

(自己株買いについて)

Q 1 0 : 自己株買いについて、今回実施した方式 (ToSTNeT-3) に決まった背景について、教えてください。

A 1 0 : コーポレートガバナンスコードへの対応として、当社株式の売却について、いくつかの株主からお話をいただいていた。当社は、自己株買いについて、従来から機動的に検討しており、現在の資金状況、市況も勘案した中で、今回の決断に至りました。

売り手がある程度固まっている中で、金額も考慮し、市場への影響を最小限にする観点から、この方式で実施することを決めました。

以上