

2021年11月12日  
日本通運株式会社

2021年12月期第2四半期決算説明会 主な質疑応答（要旨）

11月12日(金)の決算説明会は動画配信および電話会議形式にて実施しました。寄せられた質問と当社説明は下記の通りです。

(中国における不良債権について)

Q1.中国における不良債権の詳細について教えていただきたい。

A1.当該案件は海運扱いにおける債権になるが、既に訴訟案件になっている。弁護士からのアドバイスもあり、今後の係争を考慮し、社名等の詳細のご説明は控えたい。今回の事案は、先方の約定不履行は明確で、勝訴の可能性は高い。一方、債権回収の実現性は厳しい面があるが、回収に向けて引き続き対応を進めていく。

(国内事業の動向について)

Q1.今回の決算発表で、2021年12月期第2四半期(7-9月)日本セグメントの収益性が前四半期に比べて低下している。第3四半期(10-12月)の国内物流はどのように見ているか、第2四半期の状況含めて教えていただきたい。

A1.第1四半期(4-6月)は、昨年の感染症拡大の反動増により国内物流は伸長したが、第2四半期は回復が進まない状況で推移した。緊急事態宣言の継続、山陽地方で大雨の影響により鉄道が不通となり、鉄道輸送扱いが落ち込んだことや、半導体不足による自動車産業での生産調整が想定以上に長引いたこと等が影響した。鉄道については、不通区間は既に回復しているが、トラック輸送等別の輸送モードにシフトしたお客様の中には、直ぐに鉄道輸送に戻ってきていないものもある。一方、自動車産業については、10月以降徐々に生産調整は解消されていくという情報や、緊急事態宣言解除により、10-12月の国内物流は徐々に回復するとみているが、今後の推移を注視したいと考えている。

Q2.日本通運単体、国内事業の第2四半期(7-9月)業績について、鉄道、自動車事業ともに減収影響を受けた一方で、人件費や外注費は前年より増加している。コストおよび利益の状況について伺いたい。

A2.HD体制移行や新統合拠点の開設準備、各種プロジェクトのコンサルティング費用等、現在進めている様々な取り組みによるスポット費用が発生している。加えて、医薬品物流拠点の立ち上げの初期費用の影響もある。これらは今後の重要施策の先行的な支出であり、今後の利益を生み出すための基盤になるものと考えている。尚、人件費の上昇は賞与・一時金の増額の影響等によるものである。

国内事業は、第1四半期(4-6月)は徐々に回復傾向にあったが、鉄道事業における大雨の影響や、農産物の不作などもあり、第2四半期(7-9月)は回復が進まない状況で推移した。第3四半期(10-12月)に入り、足元10月は航空・海運フォワーディングの取扱いが想定以上に伸長しており、第2四半期に比べて良い流れになると見ている。

(フォワーディング事業の収益性について)

Q1.航空フォワーディング事業におけるマージンの推移についてトレンドを教えてください。

A1.第1四半期(4-6月)の取扱数量は伸長したが、5月に北米等での自動車関連の生産調整があり、輸送需要とスペース供給のバランスが崩れ、影響を受けた。即座に立て直しを図り、6月以降は回復している。この結果、第2四半期(7-9月)は順調に推移した。また、中国におけるコロナ感染症に対する統制強化の影響により、上海を中心とした旅客便の減便や、空港で働く従業員の業務も制約を受けるといった状況が続き、輸出入の取扱いに影響が生じるとともに、今年の7月頃までマージンが低下する状況が続いた。かかる状況下、当社は、迂回輸送を導入し、9月から東アジアのマージンが改善している。この改善に伴い、10-12月については、海外4ブロックの全地域で、マージンは安定すると見込んでいる。

Q2.海運フォワーディングについて状況を伺いたい。

A2.海運フォワーディングについては、NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier) を事業の中心に置き、これまで約3年、船会社との協力関係構築等の取組みを進めてきた。この効果が出ており、コロナ禍において海上コンテナが逼迫する中、当社の海運フォワーディング事業は堅調に推移している。今後も取組みを推進、強化し、業績の確保、拡大に努めたいと考えている。

(第3四半期の見通しについて)

Q1.第3四半期(10-12月)の利益見通しについて、国内・海外事業および国際物流の状況、また第2四半期(7-9月)と比べて減益となるセグメントの状況を伺いたい。

A1.国内事業の四半期推移は、第2四半期は苦戦をしたが、第3四半期は、荷動きは緩やかに回復すると見ており増益を見込んでいる。海外事業についても第2四半期に対して増益の見通しとしているが、海外事業はこれまでも堅調に推移してきたことから、国内事業ほどの増益幅となっていない。航空・海運事業は、足元は堅調に推移しており、感染症の影響次第であるが、年内はこのトレンドが継続する見込み。また、第2四半期と比べて減益となるセグメントについて、欧州はアパレル関連の航空チャーター扱いの減少等により減益。南アジア・オセアニアは、航空フォワーディングの感染症によるプラス影響が徐々に縮小していくと見ている。また、重量品建設は、引き続き、プラントメンテナンス、

発電所工事は低調に推移すると見ている。物流サポートは、物流機器販売の海上輸送における営業損失を4億円程度見込んでいる。

(来期の見方について)

Q1.2021年12月期第3四半期の営業利益見通しは約207億円としているが、この水準が継続するのか？来期以降の見方を教えて欲しい。

A1.来期の業績予想は今後の検討となるが、現状での見方としてのご説明となる。2021年は経営計画の中間年度であり、パフォーマンスで830億を目指しており、今のところ通期で853億円の見通しとしている。この中には新型コロナウイルス感染症の影響を含んでいるが、前提として、このプラス影響が2022年も継続すると考えれば、その規模にもよるが、来期も800億円以上を目指せるものと考えている。今年も、経営計画の中間年度であり、最終年度の目標数値は見直しの必要性を判断する予定としているが、営業利益1,000億円に向けては、コア事業の成長戦略と日本事業の強靱化戦略に引き続き注力していく。

以 上