

2018年3月期第3四半期決算説明会(電話会議)
主な質疑応答(要旨)

Q1： 日本セグメントの3Q単四半期では、有形固定資産の償却方法変更による効果等を除くと減益となりますが、この要因についてお聞かせください。

A1： 3Q単四半期では、有形固定資産の減価償却方法変更による効果等を除けば、減益となりました。

利用費に関しては、販売数量の確保に取り組んだこともあり増加しましたが、概ねコントロールできたと捉えています。また、外注費の増加は、想定範囲内であり、料金改定による効果、取扱数量の増加でカバーすることができました。ただし、燃油価格の高騰は想定を超えるもので、影響を大きく受けました。

日本の連結各社は、上記のような費用上昇の影響を受け、有形固定資産の減価償却方法変更による効果等を除くと、約3億円の減益となりました。

個別については、参考数値として、管理会計上の数値をご案内いたしますと、次のとおりとなります。有形固定資産の減価償却方法変更、退職給付会計の数理差異償却の影響を除いた利益の増減は、輸送モード別で見ますと、航空は数量の増加に伴い、約8億円の増益となりました。海運は、数量の増加に伴い、売上高を伸ばしましたが、燃油費上昇の影響もあり、約2億円の減益となりました。その他のモードでは、外注費、燃油費の上昇はあったものの、料金改定、業務効率化を進め、若干の増益を確保することができました。

一方で、下期から、シェアドサービスセンターを稼働いたしました。現在は、経理業務を中心に取り組んでおりますが、後方事務の省力化、効率化を目指し、将来想定される深刻な人手不足、働き方改革に対応するための先行投資であります。3Qは、この立ち上げ費用等がかさみ、本社で約8億円程度、費用が増加いたしました。

Q2： 適正料金収受の取組み状況について、お聞かせください。

A2： 適正料金収受の効果としては、3Q累計で約30億円ありました。今期は、年間45億円程度を見込んでおります。

一方で、外注費等の単価上昇により、年間での利益は、2、3億円程度を想定しています。適正料金収受の取組みは、今後も粘り強く継続して取り組んでまいります。

Q3： 年度末の人手不足への対応について、日本通運では総量規制を行う予定はありますか。

A3： 当社として、確実に提供できる品質のサービスを確約できる範囲内で、数量を取り込んでいく方針であります。