

2021年4月28日  
日本通運株式会社

## 2021年3月期 決算説明 主な質疑応答（要旨）

4月28日(水)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。

(2021年12月期見通しについて)

Q1. コロナウイルスの感染症拡大の影響について、業績への影響をどのように見えていますか。今後、コロナウイルスの感染症拡大の影響は、縮小し12月には、ほぼなくなると考えていますか。

A1. コロナウイルスの感染症拡大による業績への影響は、2020年度ではマイナスの影響となりましたが、四半期で見えていきますと、始めはマイナスの影響が大きく、その後プラスに転じ、第4四半期には大きくプラスとなりました。2021年度の見通しは、2021年1～12月で発表しており、コロナウイルスの感染症拡大の影響については、プラスの影響が最も強く出た2021年1月～3月を含んで作成しています。コロナウイルスの感染症拡大の影響がなくなるということはありませんが、今後は、足元ほど大きな影響はなくなっていくものと考えています。

Q2. 新年度の見通しについて、間接部門のコスト削減がどの程度利益に繋がると考えていますか。また配置転換によるトップラインへの効果はどのように見込んでいるか教えてください。また、経営計画の中間目標である営業利益 830 億円の到達度合いについて、見解を教えてください。

A2. 間接部門コストの削減については、総人件費は減らないことが前提となっています。間接部門の人員が営業に回ることで、トップラインの伸長に寄与すると捉えています。またその段階に至ってはいないと考えています。但し、外部戦力の内製化は期待できることから、これら施策により今期の見通しでは、外注費・委託費の削減を見込んでいます。

経営計画の中間目標である営業利益 830 億円は、クリアをしていると考えています。但し最終目標である営業利益 1,000 億円、また売上高 2 兆 4,000 億円は、このままの流れで達成できるものではないと考えています。「コア事業の成長」、「日本事業強靱化」への取組みを中心とし、同時に中長期の視点に立って「非連続な成長戦略」「取組みを支える機能強化」「持続的な成長と企業価値向上のための ESG 経営の確立」への取組みにより、長期ビジョン実現を目指すことが重要と考えています。

(航空輸送事業について)

Q1. 航空輸送事業の見方について、需給ひっ迫の状況はいつまで継続すると見えていますか。

2021年12月期の見通しには、航空輸送事業の取扱いはどのように見込んでいますか。

A1. 航空輸送事業を取り巻く環境は、夏過ぎまでは継続すると見込んでおり、年末までこの環境が継続する可能性もあると考えています。供給サイドでは旅客便の復旧は難しく、依然として困難な状況が続いています。一方で需要サイドについては自動車産業および半導体産業の荷動きが非常に旺盛であり、特に日本発の欧米向けや、南アジア発の欧米向けといったロングホールの輸送需要が強くなっています。

なお、半導体産業については、米中貿易摩擦の影響により、それぞれブロック単位のサプライチェーンを構築する動きがあり、すでに投資が始まっています。この現象は、半年単位で終わる話ではなく、継続的な動きと見えています。この環境をふまえ、レートも高水準で推移しています。

2021年3月期第4四半期(1-3月)については、航空輸出が活況を呈していました。今年度の上期までは同様の状況が続き、下期以降は少し弱くなると見ており、多少保守的な見通しを立てています。

Q2. 航空輸送事業に関して、半導体不足による影響をどのように見えていますか。

A2. 半導体業界は裾野が広く、世界的な分業が進んでいます。自動車産業などで半導体が不足しているということですが、製品については、最終工程で製造され、その地域で消費されているケースがほとんどと見えています。一方、半導体に関連する輸送については、半導体製造のための装置や原材料の輸送も含んでおり、半導体不足により、全体の輸送数量が減少・滞ることにはならないと考えております。逆に半導体が不足するからこそ、工場の立ち上げや増産等、資材や設備の輸送が増えることとなり、今年は旺盛な荷動きが生じると見えています。

(株主還元について)

Q1. 株主還元について、新年度は4月に自社株買いを公表されたが、2021年度分は今回で完了したという認識ですか。年度の後半にも追加の施策はありますか。

A1. 昨年度についても4月の時点で、自社株買い発表の検討はしていましたが、コロナウイルス感染症拡大の影響により先行きが見通せず、発表することができませんでした。今年度については一定の見通しが立っているため、このタイミングで発表させていただきました。なお、今年度については9か月決算になりますが、前年度と同額の配当を予定しており、配当性向は高くなる見込みです。株主還元については、配当性向30%以上、経営計画期間の平均で総還元性向50%以上という指標を意識し、充実に努めてまいります。

(警備輸送事業の分社化の検討について)

Q1. 警備輸送事業の分社化というスキームを選んだ理由を教えてください。また、分社化をした際の損益計算書への改善効果はどの程度を見込んでいますか。

A1. 警備輸送事業は、3年前まで各地域ブロックに包含されており、収支の実態が把握しにくい状況でした。そのため、警備輸送事業として一体管理をすることで実態を明らかにしようとしてきました。現在、セグメントとして管理しており、今期も赤字になっていますが、その大きな要因として、本社費用を配賦するにあたって従業員数等を基準としていることから、相対的に人員の多い警備輸送部門の費用負担が大きくなっているという構造があります。分社化することで、事業の実態をさらに明確に把握できると考えています。また、警備輸送は一般の貨物輸送事業とは働き方等の面で異なる部分があります。分社化によって、業界にあった働き方やコスト構造の構築、DXの対応について、速度を上げて実行していけると考えています。

以 上