

2020年4月28日

各位

日本通運株式会社
経営企画部 I R 推進室

2020年3月期 決算説明、および業績予想等について

(はじめに)

平素は、格別のご愛顧を賜り、厚く御礼申し上げます。

ご案内のとおり、東京都からの都内企業への休業要請を受け、2020年3月期決算説明については、カンファレンスコールを中止し、書面による説明に代えてさせていただきます。本説明会へのご参加を予定して頂いておりました皆様には、大変申し訳ございませんが、何卒ご理解を賜りますようお願い申し上げます。また、新型コロナウイルス感染症の拡大により世界が混乱する中、スケジュール通りに決算を処行出来ましたことに、会計事務所を始め、関係者の皆様へ感謝を申し上げます。

現在、当社は、世界各地において、新型コロナウイルス感染症の拡大防止に努めた上で、社会的な物流インフラとしての責務を果たすため、お客様のサプライチェーン維持に全力をあげております。また、国内においては、「緊急事態宣言」の対象地域が全国に拡大され、国を挙げて、感染拡大の阻止に取り組んでいる状況にあります。当社は、災害発生時における国の指定公共機関としての役割を担っており、医療施設への緊急物資等の輸送要請に応え

てまいります。当社の企業メッセージ「We Find the Way」には、「物流事業を通じ、新しい未来をつくろうとするお客様の思いを実現するために、どんな時でもあらゆる手段を尽くして最善の方法を見つけ出し必ずやり遂げる」という思いを込めています。引き続き、物流を通じて、社会貢献に努めてまいります。

また、厳しい事業環境下にあります。当社の長期ビジョンに変更はございません。経営計画の達成に向けて、グループ一丸で取り組んで参りますので、なお一層のお力添えを、よろしくお願い申し上げます。

<2020年3月期決算説明会資料のご説明>

1. 決算の概要

(説明会資料P2参照)

- ・1月31日に公表した業績予想と比較して、売上高、営業利益は、概ね予想数値を確保しましたが、公表時に見込んでいなかった減損処理が発生したことなどから、経常利益、当期純利益は未達となりました。
- ・社員制度改革における同一労働・同一賃金の影響や賞与支給対象期間の変更にもともなう人件費の増、また2020年2月以降に拡大した新型コロナウイルス感染症の影響を受け、昨年度の自然災害における反動増や、燃油費単価低下による増益要因はあったものの、減収減益となりました。
- ・海外について、2019年度の世界経済は、2018年度後半から停滞局面となったことに加え、米中貿易摩擦の長期化等、地政学的リスクが多数

顕在化し、航空扱いの減少などにより、減収減益となりました。

- ・日本については、下半期に入り、比較的堅調に推移してきた国内貨物の荷動きが鈍化。航空輸出扱いが△398億円の減収となるなど、東名大を中心に落ち込みが大きく、更に、2月以降は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、減収減益となりました。
- ・営業外費用では、2019年12月に株式を取得したFuture Supply Chain Solutions Limited (FSC社) は、2020年3月期第4四半期において持分法による投資損失76億円を計上しました。
- ・特別利益は、前年と比較して9億円増加しました。
- ・特別損失は、2018年3月に買収したイタリア トラコンフ社の減損処理等により120億円増加しました。
- ・トラコンフ社については、買収時の事業計画を下回っていることに加えて、新型コロナウイルス感染症の発生により、世界的に、ハイファッション取引に影響が出ており、事業の回復に時間を要することが見込まれるため、減損損失127億円を計上しました。
- ・FSC社については、新型コロナウイルス感染症拡大により、インド政府がロックダウンを宣言したことに伴い、将来的な業績の見通しが立たないことから、76億円の評価損を計上しましたが、引き続き、インド市場におけるポテンシャルは高く、消費財を中心としたインド国内の物流事業の強化を進めます。

2. 外部環境の変化、およびその他の変動要素

(説明会資料P7～9参照)

- ・新型コロナウイルス感染症拡大による当社事業への影響は、売上高で△42

億円の減収、営業利益で△13億円の減益。なお、適正料金収受の取り組みについては、2020年3月期累計で、160億円の売上高増加効果となる一方、外注費の単価上昇の影響が136億円となり、増益効果は、24億円と試算しています。

※P10、11に、変動要素を考慮した、売上高と営業利益の増減内訳をご案内しております。あわせてご参照ください。

3. 主なセグメントの状況（第4四半期3ヶ月間）

- ・「ロジスティクス・日本」セグメントは、減収・減益（説明会資料P13参照）
鉄道輸送については、紙・パルプ関連の取り扱いが減少したものの、自動車関連部品の取扱いは好調であり増収。トラック輸送において、農産物や飲料は、順調に推移したものの、鉄鋼関連の荷動きが鈍化し減収となりました。

倉庫・保管庫事業では、空坪対策に加えて、顧客の旺盛な物流倉庫需要の傾向は変わらず増収となりました。

海運では、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により2月以降、輸出数量が減少。またターミナル扱いについても抜港の影響があり、取り扱いが減少したことから減収となりました。

航空では、輸出混載貨物重量が、△25.3%と減少。昨年好調であった反動減によるものと、新型コロナウイルス感染症拡大の影響から、旅客のスペースが減少したことによる影響を、チャーター輸送では補いきれず減収となりました。

以上のとおり、自動車事業、海運貨物事業、航空貨物の落ち込みを鉄道事業、倉庫関連事業、また、適正料金の改定、超過勤務削減効果等ではカ

バーできず、減収、減益となりました。

- ・「米州」は、減収、減益（説明会資料P14参照）

米州は、米中貿易摩擦に起因した自動車関連の取り扱いが減少したこと、一部医療機器関連の取り扱いが減少したことの影響を受け減収。航空輸出減少による利用費減、人件費等の管理コストの圧縮を図ったものの減益となりました。

- ・「欧州」は、減収、減益（説明会資料P15参照）

自動車運送事業、倉庫配送事業は堅調順調に推移しましたが、航空フォーワーディング事業の反動減により売上高は減収。航空輸出事業の利用費は減少したものの、人件費等の増により減益となりました。

- ・「東アジア」は、減収、減益（説明会資料P16参照）

自動車、電機電子等の航空貨物の取り扱いが低調に推移したこと、また好調であった海運輸出が低調に推移したことにより減収減益となりました。

- ・「南アジア・オセアニア」は、減収、減益（横ばい）（説明会資料P17参照）

航空輸出にて新規獲得等の増があったものの、スポットの反動減や既存顧客の取扱量減等の影響で最終的に減収。費用面は、取扱量減に伴い航空利用費、船舶利用費等が減ったものの、取扱量減の影響が大きく減益（横ばい）となりました。

- ・「警備輸送」セグメントは、減収、減益（説明会資料P18参照）

金融機関の店舗統合などによる設定便の減少、ATMの装填頻度減少による影響を受け、また2月以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり減収減益となりました。

- ・「重量品建設」セグメントは、売上高（横ばい）、増益。

（説明会資料P19参照）

国内の風力発電関係の輸送・据え付け、シャットダウンメンテナンスなどが好調に推移し増益となりました。

- ・「物流サポート」セグメントは、減収、増益（横ばい）

（説明資料P20参照）

石油部門、LPガス部門における販売単価が低下し、また、LS事業部における、米中貿易摩擦等の影響、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により取扱数量が減少したことにより減収、利益は増益（横ばい）となりました。

4. 新型コロナウイルス感染症への対応状況

当社は、中国で感染症が発生した時点で、日本に対策本部を設置し、各海外ブロックとの連携を密にし、グローバルな情報の集中管理、感染拡大の防止と、BCP体制を構築しています。

具体的には、テレワークや交代制での出勤、検温実施、引越作業員への備蓄マスクの配布などによる感染拡大防止に努めています。その上で、航空チャーター輸送、貨物列車「中欧班列」を活用した欧州向け輸送、東南アジアに向けては、鉄道と海運輸送を組み合わせた複合輸送など、あらゆる輸送モードを活用して、お客様のサプライチェーン維持に全力をあげています。加えて、日本国内で不足しているマスクの輸入、新型コロナウイルスを対象とした原薬や治験薬の輸送のために、チャーター機手配を行うなど、必需物資の輸送に貢献しています。

また、手元資金を厚くする手当てを既に行っており、今後の事業継続に支障が出ないよう備えています。

5. 2021年3月期の連結業績予想

2021年3月期の業績予想につきましては、新型コロナウイルス感染症による影響を現段階において、合理的に算定することが困難なことから未定としています。業績予想の開示が可能となった段階で、速やかに公表いたします。

現状について、1930年代の世界大恐慌以来の最大の景気後退も予想される中、当社にとっても、創立以来の難局と認識しています。取扱数量に応じた適正な車両および人員配置、社有戦力の最大活用によるコスト圧縮などの施策を、後手に回ることなく講じていきます。

新型コロナウイルス感染症の収束時期については、先が見通せない状況にあります。収束後の世界経済の変化も見据えながら、経営計画の各施策を着実に進めていきます。

6. 経営計画2023の取り組み状況および強化する点

- ・事業の成長戦略（説明会資料P24参照）

今期からスタートしました「日通グループ経営計画2023」の進捗に関して、コア事業の成長戦略については、顧客（産業）軸アプローチとして、重点産業に定めた5産業を中心に、国内および海外で、売上を拡大するための様々な取り組みを進めていますが、2020年3月期は、計画を下回る結果となりました。新型コロナウイルス感染症の影響から、電機・電子、自動車、アパレル産業については、回復に一定程度の時間を要することが見込まれる一方、半導体、医薬品は堅調に推移すると見ており、重点的に取り組みます。

事業軸アプローチとして、2020年3月期の航空・海運フォーディング数量の数値目標(KPI)を設定し、数量拡大に取り組みました。その結果、海運フォーディングは目標を下回りましたが、航空は、前年度好調であった反動減があり減少しましたものの、設定した目標を達成しました。

エリア軸アプローチについては、3項「主なセグメントの状況」で説明しておりますが、2020年3月期においては、欧州を除く各ブロックが減収。全ブロックが、減益となる厳しい結果となりました。今後更に、重点産業への取り組みを強化するとともに、事業ポートフォリオの最適化を進めていきます。

- ・日本事業の強靱化戦略（説明会資料P25参照）

国内事業の収益性向上を目標とし、営業・事務生産性の向上に取り組み、業務支援部門の再編と、営業人材の生み出しを目的として、国内支店組織の大括り化を10月1日付で実施しました。事務集約等による人材生み出し、効率化を更に進めます。

- ・長期ビジョン

長期ビジョン実現に向けた、ESG経営の取り組みに関しては、まず、「安全・コンプライアンス・品質」の徹底は、当社の経営の根幹であり、経営の最重要課題として取り組みます。加えて、グループ経営の強化、海外事業の更なる拡大を実現するグローバルガバナンス体制の強化を目的として、純粋持株会社への移行を選択肢に含め、経営体制の変更について検討を進めています。より良い体制を選択し、持続的な企業価値向上を支える仕組みを構築していきます。

また、新型コロナウイルス感染症対応も一つの契機とし、多様で柔軟な働き方を実現し、ワークスタイルの変革への取り組みを進めています。

さまざまな環境問題や社会問題がある中、持続的成長と企業価値向上のために、ESGを意識した経営に取り組みます。

以上、今次経営計画がスタートし、1年が経過しました。

現在、厳しい事業環境下であり、業績面では計画を下回る結果となりましたが、長期ビジョンに変更はございません。

この4月1日には、「デジタルプラットフォーム戦略室」を新設するなどの組織改正を行いました。ここでは、まずはじめに医薬品業界へ流通共同化を提案展開しており、あわせて世界で医薬品を必要としている人々に安全・安心を届けるため、温度管理・偽造医薬品混入防止を物流面からコミットする画期的な取り組みとなります。

引き続き、経営計画で掲げたビジネスの拡大や収益性の向上等の重要施策を迅速、かつ着実に進めていきます。加えて、新型コロナウイルスが収束した後の世界では、サプライチェーンに変化が生じる可能性が高く、新たな経営環境に対しても、柔軟に対応していきます。

●経営計画2023の取り組み状況および強化する点の「詳細情報」

①事業の成長戦略（説明会資料P24参照）

【顧客（産業）軸アプローチ】

2020年3月期について、日本における重点産業である「電機・電子」「自動車」「アパレル」「医薬品」の進捗実績は、いずれも予想実績（目標）を下回る結果となりました。また、海外における重点産業の実績についても、「アパレル」を除いた各産業ともに目標を下回る結果となりました。足元の状況は、新型コロナウイルス感染症の影響について、中国の製造は戻りつつあるものの、欧米を中心に低迷した市場環境から、少なくとも夏場まではグローバルな荷動きの鈍化傾向は続くと思われまます。また、中長期的にも世界的な物流需要、ならびにサプライチェーンの変化が発生することも予測されますが、まだ明確な見通しを出す時期には至っていないものと考えています。

・電機・電子

日本においては消費税増税前の駆け込みや、オリンピック需要、パソコンの買い換え需要などがあつた半面、電子機器、部品輸出の落ち込みが影響し、当社取り扱いは目標未達となりました。海外においても発展途上地域の白物家電の需要は増えたものの、中国・北米市場の落ち込みから市場全体が低迷したことを反映し、当社の目標も未達となりました。回復に一定程度の時間を要することが見込まれますが、引き続き営業の強化とともに、サプライチェーンの変化、新たな経営環境に対しても迅速に対応していきます。

・半導体

「電機・電子」の中でも「半導体」需要は堅調であり、日本発の半導体部材、半導体製造装置の生産・出荷は安定。新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた1～3月においても、当社の取扱いは増量傾向にあります。

今年度は、この「半導体」への取り組みを日本、ならび海外において強化し、今後の5G普及や、IoT対応への需要増も取り込みながら、「電機・電子」全体の取り組み強化を図ります。

- ・自動車

国内においては消費税増税前の需要もありましたが、通年では生産台数・販売台数ともに低迷しました。海外における自動車販売台数でも、欧州がほぼ前年並みだった以外は低迷し、世界の販売台数総計も△4.1%減少となりました。市場低迷を受けて日本発の自動車部品の出荷量も前年から低迷し、当社売上も反動減の影響から目標を下回りました。海外では新興国での生産物流の取り込みを図りましたが、中国市場の落ち込みも影響し、目標を下回る結果となりました。今年度は、EV化、自動運転の進化と、系列解体のトレンドを踏まえたサプライチェーンの変化に対応して、営業強化に取り組みます。また、今後さらに高まる海外工場のニーズにも確実に対応していきます。

- ・アパレル

国内は少子化、消費税増税後の消費マインドの落ち込み、暖冬による冬物の販売不振、加えて新型コロナウイルス感染症の影響も重なり、市場全体が低迷しました。こうした状況下、下半期には、当社の取り扱いも失速し、目標に届きませんでした。海外は先進国の「ラグジュアリー」、アジアを中心とした「ファストファッション (SPA: 製造小売業)」の市場は成長しました。当社は、特に欧州・イタリアを中心とした「ラグジュアリー」需要を取り込み、目標を達成しました。新型コロナウイルス感染症拡大の影響から、回復に一定程度の時間を要することが見込まれますが、来るべきグローバル市場の回復を視野に、引き続き、イタリア日通を起点とした営業の強化を進めていきます。

・医薬品

医薬品市場（OTC医薬品、ジェネリック医薬品を除く）は、国内、海外ともに抗がん剤が牽引役となり、着実に成長しました。一方、当社は医薬品のフォワーディング扱いの伸び悩みにより、国内・海外ともに目標を下回りました。今年度からはGDPに準拠した国内4か所の医薬品専用倉庫が稼働します。海外においても医薬品物流の基盤を拡大しつつあり、さらなる営業拡大を図っていきます。また、情報サービスプラットフォームの構築にも着手しました。さらに日系企業も含めた世界的な、新型コロナウイルス治療薬が開発中の段階にあります。今後これらの輸送需要の取り込みも目指します。

・非日系顧客の拡大

2020年3月期は予定どおりの伸張となりました。当社の本社グローバル営業戦略本部における、グローバルキーアカウントチーム（GKA）の機能を強化し、シンガポールにも拠点を拡大。グローバル営業と入札対応体制の強化を図っています。

今年度も、引き続き重点産業顧客に対して、積極的な営業を展開していきます。

【事業軸、エリア軸アプローチ】

新型コロナウイルス感染症拡大に関して、国際航空フォワーディングは、航空機の減便をチャーター輸送で補うなどの対応が必要でありましたが、

2、3月の取扱数量の落ち込みは、想定を下回りました。一方、4月以降は、欧米諸国におけるロックダウン宣言により、生産、消費活動が止まったことにより、影響が拡大すると予測しています。世界の貿易は概ね、中国を生産の中心とし、欧米を消費の中心とする構図となっており、中国の生産活動が正常化に向かうとしても、世界的なサプライチェーンの正常化、物流需要の回復には

一定の時間がかかるため、4月以降の影響については見通すことが困難な状況となっています。日通総研が3月30日に公表した「2020年度の経済と貨物輸送の見通し」では、一定の前提条件の下、2020年度の国際航空貨物輸出数量を、対前年△1.8%減、外資コンテナ貨物輸出を△0.4%減と予測しておりますが、IMFが、2020年の世界経済成長率を△3%になるとの見通しを発表するなど、状況は悪化しており、国際航空貨物輸送数量等についても下振れする可能性が高いと想定されます。現在、新型コロナウイルス感染症の収束時期、各顧客のサプライチェーンの回復時期は非常に不透明であり、4～6月の国際貨物輸送数量の動向、新型コロナウイルス感染症拡大の状況を注視する必要がありますと考えています。

このような状況下、国内海外の各ブロックにおいては、当面は、売上高減に伴い、外注費管理徹底、社有戦力の最大活用、拠点の一時的閉鎖等により、コストの圧縮を進めていきます。

②日本事業の強靱化戦略（説明会資料P25参照）

決算説明会資料には、主な取り組みを記載しています。日本事業の強靱化に向けて、医薬品物流構築への対応など、あらゆる取り組みを推進していきます。

・人材のさらなる再配置

国内支店組織の大括り化により、国内188支店を74支店削減、114支店体制としました。人員の生み出し(100名強)を行いました。更なる生み出しが可能と考えています。事務簡素化等とも連動させ、より一層の推進を図っていきます。

・オペレーションの省力化、自動化

支店レベル、日常的な効率化を具体化すべく、支店に推進者を配置し、

全ブロックで取り組むプロジェクトを開始しました。今年度は各ブロックで先行事案の稼働と横展開の実現を図ります。

- ・引越事業の構造改革

週末、土日および3月の商戦期主体のマーケットに合わせ、対応戦力を大幅に増強しました。総合物流業者である当社のメリットを活かし、価格の低くなりがちな平日は引越以外の業務に従事することにより、収益性の高い事業運営を推進していきます。

- ・路線事業の効率向上

効率性の高い貨物に重点を置き、収益性を高めるとともに、新商品等の投入により、取り扱いの拡大を図っていきます。

③社員制度改革（説明会資料P12、27参照）

社員制度改革の取り組みに関して、2020年3月期における当社個別の総人件費額は、56億円の増加。社員制度改革に伴って48億円、賞与支給対象期間の見直しに伴って46億円、退職給付の数理差異の影響で17億円、計111億円のコスト増となりました。一方、退職金規定変更に伴って10億円、超勤削減効果が40億円、その他、賞与一時金水準ダウンに伴う引当金12億円の減を含め5億円、計55億円のコスト減があり、最終的な人件費は56億円の増加となりました。

本年度は、定年年齢を61才から62才へ引上げを実施。また、4月から現場力強化に向けた現場第一線管理の見直しを実施します。さらにグループ会社において、法施行にあわせた同一労働同一賃金への対応を予定しています。これらに関連する人件費については、対2020年3月期で、約24億円の費用増加を見込んでいます。

7. 株主還元について

(説明会資料P30参照)

当社は、資本政策として、今次経営計画において、配当性向を30%以上、総還元性向を5年累計で、50%以上としています。

2020年3月期の株主還元について、最大の株主還元である配当を重視し、中間配当を75円、期末配当を80円、合計155円とし、2019年3月期の年間配当と同額としています。また、2019年度下半期に実施した自己株式の取得を含め、2020年3月期における総還元性向は、141.1%となります。

以 上