

2018年3月期第1四半期決算説明会(電話会議) 主な質疑応答(要旨)

(業績予想の修正)

Q1：上期は上方修正しましたが、下期は下方修正となった背景を聞かせてください。(期首の見通しと比べて)費用の見方は何か変化していますか？

A1：1Qの実績、足元の荷動きから、実態に即して上期予想を上方修正しました。1Qの業績を牽引した航空貨物について、上期は現在の水準での推移を予想していますが、下期以降は不透明であり、ボリューム確保による購買力の強化と、混載効率向上の取組みを継続します。先行きについては、中国における航空のチャーター便規制の延長や、人件費、外注費の動向が不透明であることを総合的に勘案し、現時点では、通期予想を修正する判断には至らず、据え置きました。なお、下期に特別な費用増などは見込んでいません。

(日本)

Q2：日本セグメントの増益のうち、有形固定資産の減価償却方法の変更を除いた、増益要因を教えてください。また、日本国内の荷動き、荷量の動向はどうか？

A2：メインで牽引したのは、航空輸送です。その他の取扱いも堅調に推移しました。足元の荷動きは堅調に推移しています。短期的に特定の大きな変動は見込んでおらず、通期でも堅調に推移する見込みです。

Q3：有形固定資産の減価償却方法の変更による影響は、通期を通して、1Qの効果額と同額が見込まれますか？

A3：1Qの効果額は、通期の効果額の4分の1です。2Q以降も、ほぼ同額の効果が見込まれます。

Q4：トラック輸送の荷動きは堅調という話ですが、値上げ効果は出ていますか？

A4：7/1に積合せ料金(届出運賃)の改定をしましたが、1Qにおいても、小口貨物の単価は上昇しました。これまでの適正料金收受の取組みの効果とみています。単なる値上げではなく、手待ち時間への理解や物流改善も含め、個別に交渉を進めているところであり、効果額については、通期でご案内をする予定です。

Q 5 : 航空の粗利の考え方について聞かせてください。

A 5 : 航空については、昨年下半年から一定の数量が継続し、数量増により利用費が増加しています。スポット貨物が多く、スポット運賃の適用により、航空利用費は高めの水準ですが、販売運賃にも反映していますので、粗利の額は増加しています。2 Q くらいまでは、現在の仕入れ環境に大きな変化はないと予想しています。

(東アジア)

Q 6 : 中国におけるチャーター便規制が継続する間は、東アジアの利益改善は見込めませんか? 今後、利益率を改善する施策はありますか?

A 6 : 中国の航空規制延長は懸案事項です。運賃のお客様への転嫁についても交渉を進めています。また、航空の他にも、海運、倉庫の荷動きは堅調で、回復傾向にあります。期首の計画より遅れていますが、下期の改善を目指し、取り組んでいます。

(重量品建設)

Q 7 : 重量品建設について、上期は好調で下期は減益の予想ですが、シャットダウン・メンテナンスは、今後定期的な需要が見込まれますか?

A 7 : シャットダウン・メンテナンスは今後も定期的な需要が見込まれますが、今年度は上期に多く、下期が端境期となる見込みです。

(物流サポート)

Q 8 : 物流サポートの軽油引取税の経理処理変更の影響は、1 Q で 2 億円ということでしたが、2 Q 以降の見通しを教えてください。

A 8 : (営業外収入での計上から、営業費用の減額へ計上方法を変更した影響は) 2 Q 以降も、1 Q と同様の影響が見込まれますが、前年は、4 Q に 1 年分を計上していますので、この分の影響は通期ではフラットです。(計上時期の変更による影響は、通期の予想に織り込まれています。) なお、軽油の販売動向によって期毎の影響額は変動します。

以 上