

株式会社 日新
2024年3月期第2四半期 決算説明会
主な質疑応答（要旨）



開催日：2023年11月24日

出席者：代表取締役社長 社長執行役員 筒井 雅洋
代表取締役 専務執行役員 渡邊 淳一郎
取締役 常務執行役員 栗原 智

Q1.

売上高、営業利益に対する為替の影響度を教えて欲しい。

A1.

・為替は対ドルで1円変動した場合に売上高で約4億円、営業利益で約20百万円の影響がある。連結で見た場合は、円安で売上利益が増加することになる。

Q2.

資料集に記載されている航空貨物取り扱いの業界シェア減少の要因は何か？

A2.

・シェアは2019年以降落ち続けている状況である。
・輸出では当社が得意とする自動車関連・家電関連等の分野でも取り扱いが減少している状況。
・輸入は制度の変更の影響等もあり、最終的に取り扱い減少となった。
現在、航空と海上を分けてやっていたところ、すべて一人ですべてワンストップサービスを提供できる営業マンを増やすなど、シェアを回復すべく取り組みを進めている。

Q3.

「人的資本経営」にどのように取り組んでいるか？

A3.

・人的資本経営については、幅広いフィールドで活躍できる人材育成や、多様性を尊重した制度の導入、拡充など、働きやすい職場環境の整備に努めている。
具体的には、研修制度を拡充し、女性のキャリア研修やダイバーシティマネジメント研修、ITスキル研修を取り入れており、2023年度は2020年度比で2.5倍の研修費を見込んでいる。
もう一つは労働環境で、こちらはフレックス勤務・時差勤務・テレワーク勤務の活用、育児介護休業、短時間勤務制度の導入やハラスメント防止対策に取り組んでいる。
また、女性活躍を推進しており、現時点では女性管理職比率が9.2%だが、2024年度目標は10%以上にしようとして取り組んでいる。女性活躍認定で2022年1月にえるぼしを取得、2022年2月にくるみんも取得した。

Q4.

熊本と苫小牧の危険物・高圧ガス倉庫について、可能でしたら着工や竣工時期など現時点での詳しい計画を教えてください。

A4.

- ・苫小牧の土地は購入済である。できるだけ早く着工・竣工に向け、進めたい。来年度中に着工できればと考えている。
- 熊本は候補地の制度上の問題（高圧ガス倉庫の建設条件）を確認中である。候補地は絞られているが、現段階では具体的な計画を説明するところまで至っていない。

Q5.

京浜地区危険物貯蔵量シェア No.1 とのことだが、何割程度のものか。
また、全国規模ではどの程度なのか、何年後に何%という目標はあるか。

A5.

- ・京浜地区の危険品貯蔵量については、当社にて計算したものである。
- 全国規模でのデータはないが同じような状況ではないかと考えている。
- 何年後に何%という目標はないが、国内ネットワーク構築を進めたい。

Q6.

①LIB 関連ではすでに HacoLab for LIB というサービスを開始しているが、このサービスがどのような役割を果たすか教えてください。

②海外事業で荷動きの現況と 1 月以降の見通しを教えてください。底を打って増えていくのか、まだ停滞するのかなども教えてください。

A6.

- ①「HacoLab for LIB」はお客様にも浸透し、多くの問い合わせをいただいている。「HacoLab」はリターナブル容器にいろいろな機能をつけることで、リアルタイムで荷物の動きのトレースを可能にするものである。この「HacoLab」に危険品を入れて運ぶ際に、万が一に備えて消火施設や火災が起きにくい特別な仕様を施したものが「HacoLab for LIB」である。船社に耐火性能があることを十分説明し、リチウムバッテリー等の商品が世界中をコンテナに載せて輸送する際に、この「HacoLab for LIB」の機能が役立つと考えている。
- ②海外事業で荷動きの現況は説明したとおりである。底を打ったものやもう少し時間がかかるものもあるが、いずれにしても 1 月以降にマーケットが改善していくというのが、現段階での見通しである。特に中国の生産が回復することが一番大切である。中国の製造業が動き出しているとの情報が有り、中国の製造業が動けば、それに伴う輸出入が回復してくるので、注目を置いている。

Q7.

モーダルシフトに関して、全体の事業に占める鉄道輸送の構成比はどのくらいか。

また、シフトによってどのくらい引き上げるのか。

また、危険物輸送へ注力し、鉄道も使った輸送網構築をお考えということだが、現段階は目標に対し、何%くらい構築されている状態か？

A7.

・モーダルシフトに関しては、JR 貨物との協力等で我々も力を入れて推奨している。ただ、海上輸送・航空輸送・陸上トラックで輸送するものが非常に多いのが現実である。JR 貨物から色々ご提案を受けているが、鉄道コンテナで運びきれないことやトンネルの大きさの問題等、解決すべき点も多く、当社事業における鉄道輸送の構成比としてはわずかである。

・化学品・危険品の鉄道輸送を引き上げていくことは、大変大きな効果があると考えているが、北海道に運ぶ場合、青函トンネルは通れないなど、現状では課題も多く船にならざるを得ない。課題解決に向け関係者との協力が必要であると考えている。

以上のことから、現段階で目標があるわけではないが、いずれ必ず数字は大きくなっていくものだと考えている。

Q8.

①高圧ガスの拠点 名古屋、神戸、熊本の整備状況を教えて欲しい。

②LIB は EV の他、洋上風力発電所に今後使用されると見込まれる理由を教えて欲しい。

③LIB の静脈物流だが、どのようなビジネスになるのか？改修事業者などと協業するのか？

A8.

①熊本は行政との話し合いもあり、時間を要している。土地選定についても調査中である。顧客側の工場が立ち上がる前には間に合うようにしたいと考えている。

神戸は関西支社と東京のチームが協力し合いながら進めている。候補地も見つかっており、苫小牧の次に、神戸での計画が進んでいくと考えている。

名古屋に関しては顧客と話し合い中である。協力業者との連携を含めて今後の計画を作っていく段階である。

②最初の LIB 案件は石狩の洋上風力発電用であるが、石狩は風力発電に適した土地である。既に風力発電を続けており、そのエネルギーの貯蓄に必要な蓄電池を運んでいる。このような動きは、今後日本全国で起こると考えている。

また、世界中にて蓄電池を作ろうとしているメーカーは多い。リチウム電池のリユース品が使用されると聞いており、その輸送に携わっていきたいと考えている。

③自動車の解体や最終処理を当社で行うことは出来ないもので、色々な方々と協力することが前提である。使用済み EV 電池の回収、安全な保管、リユース・リサイクル業者のお客様への配送があり、大変な量かつ保管場所も限られている。これらが上手く回っていくためには、物流業者の力が非常に必要になると考えている。この分野にて、当社がトップになれるよう、開拓・開発に取り組んでいるところである。