

2024 年 12 月期第 2 四半期決算説明会 主な質疑応答（要旨）

8 月 9 日(金)の決算説明会は Web 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。

（上半期業績の下振れ要因について）

Q1. 日本発の航空フォワーディングについて、2Q の粗利単価が想定以上に下振れた理由を教えてください。

A1. 取扱数量は想定以上となり、スポットでのスペース仕入れが増加。また、アジア発の旺盛な需要に伴い、日本発の貨物スペースがアジア側にかなりシフトされてしまい、日本発について供給されるスペースが少なくなったことから、当初の想定以上に仕入単価が上がった。この価格転嫁が若干遅れたこともあり、粗利単価が下振れした。ただし、6 月以降、3Q に入っても徐々にキャッチアップしており、今後は収益性の改善が見込まれる。

Q2. 日本国内のロジについて、料金改定と外注費増加のスプレッドが 2Q に想定以上に悪化したとのことだが、その背景と今後の見通しについて教えてください。

A2. 料金改定のスプレッド、すなわち効果は、期間を区切った中では、料金改定と外注費増加タイミングのズレを生じる。2Q は料金改定に対して、外注費増加のスピードが上回った。国内の荷動きはそれほど強く回復している状況ではないが、外注費の単価は上昇傾向にある。さらに、人件費も上昇しており、荷動きが大きく増えない中で、コストが増加した。

上半期と下半期の料金改定の実績と見込みについて補足する。上半期の料金改定の効果は 18 億円。下半期の計画は、料金改定が 105 億円で、外注費の単価上昇が 75 億円、差引で 30 億円の効果としている。政策パッケージにある適正運賃の収受や、無料で行っていたトラックからの荷積み・荷下ろし作業の有償化といった取り組みも背景に、料金改定を進めていきたいと考えている。また、今年度はベースアップで 40 億円程度コストが上がるため、それも含めて、お客様への転嫁に努めたいと考えている。

（下半期業績見通しについて）

Q1. 下半期の業績見通しについて、2Q から 3Q、および 3Q から 4Q にかけての収益の見方を教えてください。

A1. 下半期見通しについて、3Q と 4Q を分割すると、売上としては 3Q は 6,400 億円で、4Q は 6,800 億円としている。事業利益については、3Q は 210 億円、4Q は 234 億円としている。3Q から 4Q にかけて、徐々に収益の回復は強まっていくと見ている。

Q2. 2Q から 3Q にかけてはかなり利益が戻る業績予想となっている。その捉え方としては、2Q が価格転嫁のタイムラグの問題等でイレギュラーに利益が減少したが、3Q にはある程度正常に戻り、4Q にさらに良くなっていく、ということで良いか。

A2. その見立てとなる。なお、事業利益について3Qの見通しと2Qの実績を比較すると、3Qは73億円のQoQ増益を見込んでいる。2Qは、航空運賃・海上運賃の仕入価格が非常に高くなり、それをお客様にタイムリーに転嫁できない状況等があった。そのため、数量は増えるものの、租利単価が低下した。6、7月以降、転嫁ができはじめ、3Qにかけて、粗利単価が上がっていくと考えている。

(足元の荷動き動向および今後の見方について)

Q1. 航空および海上輸送について、7月の月次を見ると、航空のボリュームは回復してきたようだが、その継続性について教えて欲しい。例えば、需要面で良くなっているという情報や、お客様の状況について確認したい。

A1. 海運貨物と航空貨物に分けてご説明する。海運貨物は、5月ぐらいから急激に中国発欧米向け等の貨物が増加した。その要因については、米国における対中国の関税引き上げや、米国東海岸における港湾労使交渉等の影響を見越して、前倒しで貨物が動いていると分析している。この状況は、年度末に向けてしばらく継続していくと見ている。なお、海上運賃については、下期も引き続き高止まりの状況が続いていくと見ている。ただし、パンデミックの時ほどの運賃上昇は見られていない。なお、7月から8月にかけては、若干踊り場的な様相となっている。

航空貨物は、特に仕入に関して、引き続き中国発のEC貨物の大きなインパクトがあるものと見ている。しばらくは中国発のEC貨物の増量は継続するだろう。一方、海上貨物から航空貨物へのシフトは、想定ほどは見られていない。海上便の運航や、お客様における在庫調整がある程度落ち着きを見せているので、今後もそれほど大きな航空輸送へのシフトはないだろう。ただし、米国東海岸での港湾労使交渉の行方や、カナダの海運・鉄道のストライキ等の影響も見込みながら、マーケット状況を逐次把握し、スペースの確保および仕入の低減に引き続き取り組んでいく。なお、貨物の増量トレンドは年末にかけて継続していくと見ており、売上の増加が利益にもポジティブにヒットするものと考えている。

全体の業績と航空貨物の今後の動向については、劇的に良くなる、劇的に何か変わるという想定はしていない。ただし、貨物需要はようやく底を打ち、徐々に数量が増加、売上も増加してきていて、この傾向が続くと見ている。スペースコントロールの強化に加え、料金転嫁の効果も徐々に大きくなっていくと考えており、そういった内容を今回の見通しの中に織り込んでいる。

(日本事業の再構築について)

Q1. 日本事業の事業利益率を3.9%から5.9%にするという計画を掲げているが、この途中経過での手応えについて伺いたい。例えば、今のところ、5.9%に向かってどのあたりまで見えつつあるか等について、補足をいただきたい。

A1. 現時点でどれぐらいと申し上げるのは難しいが、自分の感触としては、まだまだと思っている。5.9%はこの5年間で達成する目標としていて、目標達成に向けて、やるべきことははっきりさせている。例えば、前経営計画から継続してきた強靱化や、先行投資してきた半導体産業や医薬品産業物流の収益化、現在検討している社内カンパニー制等の施策を明確に決めている。それぞれ着手あるいは検討を進めていて、経営計画の中間頃には成果が出始めると考えている。この5年間の終盤には、5.9%は見えてくると思っているが、今の段階では、まだ数字として成

果は見えていない。

日本ロジセグメントの事業利益率は、国内のロジ事業だけではなく、航空事業や海運事業もあるため、その影響も考慮する必要があるが、航空や海運のマーケットは、今後、回復すると見ている。また、国内物流の取扱数量についても、2Qまでは低調に推移してきていたが、下期は荷量が回復していくと見立てている。

以 上