

2021 年 3 月期 第 3 四半期決算 電話会議での主な質疑応答（要旨）

Q 1 : 第 4 四半期での航空貨物の収益性をどのように見ていますか。チャーター便の運用を増やすことで第 3 四半期に比べて収益性は悪化するのでしょうか。

A 1 : 顧客のサプライチェーンを維持するために今後もチャーター便の手当をしていきますが、収益性については、ケース・バイ・ケースであるのが現状です。

Q 2 : 現在、海上からの航空にシフトされている貨物は、どのような属性の貨物が多いのでしょうか。

A 2 : 当社の場合では、生産ライン用の貨物、例えば自動車部品などが多く見られます。海上輸送のスペース不足や米国で見られる港湾の混雑・労働者不足などもあり、おそらく 2021 年度上期までは、海上輸送を取り巻く混乱状況が続くのではないかと想定しています。

Q 3 : 間接原価が前年同期比で 33 億円減少したとのことですが、中身について教えてください。

A 3 : KWE で 15 億円（南アフリカ、ドイツ等での人件費の減少）、APLL で 18 億円（コロナ禍でのビジネス減少による人件費の減少）のそれぞれ減少となりました。

Q 4 : 米州の運賃原価率が他の地域と比べ下がっているとのことですが、理由は何でしょうか。

A 4 : アジアで生産されたものが米国へ大量に輸送されますが、米国発アジア向けはそれほど需要が強くないためです。

Q 5 : 今期はコロナ禍で取扱物量は横ばいの見通しですが、顧客の構成は当社が目指す方向に変わってきているのでしょうか。

A 5 : コロナ禍で事業環境が大きく変わったこともあり、現時点で十分な成果が得られていないのが現状です。

Q 6 : “純有利子負債ゼロ”の目標の対する状況と今後の資金の使途について教えてください。

A 6 : 純有利子負債については、前期末の 650 億円から 170 億円減少し 3 Q 時点で 480 億円まで圧縮しています。このペースでいけば数年で純有利子負債をゼロにするこ

とは可能性になると思います。資金の使途については、ソフトウェア、倉庫内の備品等の通常の設備投資、株主還元を実施した上で有利子負債の返済に充てていく予定です。

Q 7：世界のメガフォワードーに対し、十分に競争力をつけてこられていると思いますか。

A 7： 当社はグローバルでは15位～10位にランクし、どちらかというとまだアジアにおける Regional Player と位置付けられていると認識しています。アジアではグローバル・プレーヤーと対峙できていると思いますが、欧米をも含めたグローバル規模ではまだスペース供給力などで多くの課題があると認識しています。

以上