

2021年3月期 決算電話会議での主な質疑応答（要旨）

- Q 1 :** 2021年度の航空輸送の営業粗利益率の方向性をどのように見えていますか。
- A 1 : スペース不足が続く中、大手フォワーダーを中心にチャーター便の運用を行っていますが、需給バランスが崩れた場合は、安価なレートが市場に出回る可能性があります。但し、今上期はそのような傾向はまだ顕著には見られないのではないかと思います。
- Q 2 :** APLLのコスト削減の状況について。
- A 2 : 2020年度は取扱いが減少した中、一時帰休や人員削減を積極的に行った結果、販管費を削減することが出来ました。今後ビジネス量が戻ってきても業務効率を上げるなどで対応していきますので、大きな販管費の増加にはならないと思います。
- Q 3 :** 前第4四半期からの荷動きの強さや運賃単価の高止まりの状況は、今上期一杯は続くことを想定されていますか。
- A 3 : 航空貨物が足元で好調な要因の一つとして、海上の空コンテナ不足による海上輸送から航空輸送へシフトの動きがあります。この状況も含めた航空輸送の需給逼迫の状況は上期一杯続くと見えています。海上の混乱が解消されると航空へシフトされた貨物は減少し需給は落ち着いてくると思いますが、それがいつ起こるのかを見通すことは難しい状況です。
- Q 4 :** 安定配当の方針を掲げている当社として今回の増配は、今後、運賃水準が通常の常態に戻っても今までより高い利益水準を確保できるという考えの表れなのでしょうか。
- A 4 : 今後事業環境が通常に戻った際も、引き続き年間50円の配当を維持する利益水準の維持・向上は可能と考えます。
- Q 5 :** 欧米の大手フォワーダーの存在感が高まる中、当社はアジアの中でリーダー的な地位を担うことは出来ているのでしょうか。また、上記Q1で言及されたような大手フォワーダーのチャーター運用に起因する収益性の悪化は起こっているのでしょうか。
- A 5 : アジアの市場では日本に関連したビジネスが多いこともあり、十分に戦うことは出来ていると認識しています。また、当社のサービス面を評価して取引を継続して頂

いているビジネスも多く、現時点で大きな収益性の悪化は起こっていません。

**Q 6 : 2020 年度の実効税率が下がっている背景および 2021 年度の見込みについて。**

A 6 : 2020 年度は、連結で 31.8%の実効税率となりました。特に APLL セグメントにおいては、2019 年度に比べ減損処理が大きく減少したことやこれまでの構造改革の結果、赤字会社が減少したこともあり低下しました。今期は減損処理の見込みがないこともあり、連結で 33.1%を見込んでいます。

**Q 7 : 海上輸送のスペースが足りない中、スペースは確保できていますか。**

A 7 : 香港を本部とするグローバルの購買部門によって何とか手当をしています。各船会社とは継続して交渉を続けていきます。

以上