

## 2022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）

**Q1. 営業総利益率が低下した中で、営業利益率は改善しています。販管費など固定費の抑制について取組みがあれば教えてください。**

A1. APLL セグメントで営業原価に含まれる間接原価、販管費の抑制に取り組みました。APLL セグメントの人件費の抑制等で固定費合計は前年同期比で間接原価が 10 億円、販管費で 3 億円減少しました。

**Q2. 自動車、ヘルスケア、エレクトロニクスの取扱い動向について教えてください。**

A2. 自動車は日本、東南アジアで、ヘルスケアは米州、エレクトロニクスは東アジアでの輸送需要が旺盛でした。

**Q3. 航空輸送・海上輸送の営業粗利益動向について教えてください。**

A3. 粗利益率、粗利益単価は減少の傾向にありますが、物量の増加、運賃原価・販売価格の上昇により営業粗利益額は増加しています。

**Q4. 東南アジア諸国で新型コロナウイルスの感染再拡大が見られますが、足下で輸送需要の低下は見られますか。**

A4. 現時点では目立った低下は見られませんが、ロックダウン拡大等の影響を注視しています。

**Q5. 第1四半期実績について、期初の社内計画に対する進捗について教えてください。**

A5. 全セグメントで想定を上回りましたが、特に米州、欧州・中近東・アフリカの実績が想定以上に推移しました。

**Q6. 航空輸送・海上輸送の営業粗利益率が低下基調ですが、第2四半期以降のトレンドをどのように想定していますか。**

A6. 航空・海上双方での需給バランスによるため、予測をすることは非常に難しいのが現状です。海上貨物の混乱の状況、半導体不足の解消に伴う自動車関連品の需要増加のタイミング、個人消費が旺盛な米国での秋からのホリデーシーズン向け需要等様々な要因に左右されますが、概ね下期以降に改善すると考えています。

**Q7. 航空輸送におけるチャーターと利益率の関連について教えてください。**

A7. チャーターには定期チャーターとスポット・チャーターがあります。スポット・チャーターはお客様からのご要望ベースでの手配となり、収支は安定します。定期チャーターも総じて利益を計上しますが、需要状況、競争環境によって必ずしも想定通りの利益が出せない場合もあります。

**Q8. 定期チャーターはどのくらい先の期間まで調達されているのでしょうか。**

A8. コーポレート契約では、主に半年先、1年先までの調達です。

**Q9. 海上輸送のスペース確保のための取組みを教えてください。**

A9. 海上輸送のスペースは、船会社との個別契約、香港のグローバル・プロキュアメント・センターでのグローバル調達を行っています。APLLとの協働で、さまざまな船会社と交渉を行い、スペース確保に努めています。

以 上