

## 2022年3月期 第2四半期 決算説明会(オンライン) 実施概要

### 1. 実施概要

- (1) 日 時 : 2021年10月27日(水) 15:15~16:00...メディア向け  
16:30~17:30...アナリスト・機関投資家向け
- (2) 出席者 : 代表執行役社長 中谷 康夫、代表執行役副社長 神宮司 孝、  
執行役専務 経営戦略本部長 佐藤 清輝、執行役専務 財務戦略本部長 林 伸和、  
執行役常務 営業統括本部長 長尾 清志
- (3) 内 容 : 第2四半期決算概要・補足資料説明、質疑応答

### 2. 主な質疑内容(要旨)

#### (1) 2021年度第2四半期実績について

#### **Q1. 2Q単期の営業利益87億円は1Qと比較して弱い印象ですが、その背景について教えてください。**

A1. 国内は業界によって状況が異なります。特にアパレル関連はベトナムのロックダウンで秋冬物の入荷が少ない状況で保管料が減少しています。また、自動車関連は半導体不足の影響で9月の生産台数が減少しています。国内は家電系部品の荷動きが悪く、2Qに影響を受けていましたが、今後は流通顧客の物量増も想定しています。

#### **Q2. 2Q単期の営業利益はほぼ計画並と思われるのですが、国際が上振れ、国内が下振れという理解で良いですか。また3Q以降の国際・国内の見通しについても教えてください。**

A2. 国内のアパレル・自動車関連等の物量減を国際がカバーしている状況です。3Q以降もアパレル・自動車関連は予断を許さない状況ですが、海外が堅調でありフォワーディングの運賃高騰は今年度中続くと考えています。

#### **Q3. 営業利益増減内訳の“環境変化・物量増減他”その他▲8.4億円が1Qと比べてマイナスになっている理由を教えてください。**

A3. 構造改革やプロジェクト対応の費用としてコンサルの活用も含め、約6億円を計上しています。今後もある程度継続してくる部分もあると思います。

#### **Q4. 下期は減益計画ですが半導体不足やコロナ影響が深刻化してくるのでしょうか。あくまで保守的ですか。**

A4. 上期までの状況を踏まえると売上収益6,900億円を上方修正する要素は今のところ無い状況です。営業利益は375億円をボトムとして捉えています。

#### **Q5. 追加リスクとして営業利益11億円織り込んでいますが、通期計画への影響を教えてください。**

A5. 追加リスク分を流通系および今後の新規立上の寄与で吸収し、通期利益計画375億円は十分達成できる数字と考えています。

#### **Q6. 半導体以外の部材不足によって、今後影響が出てくるのでしょうか。**

A6. 半導体以外では部材不足により、家電生産や情報通信機器についても影響が出ています。

**Q7. 今後の海上・航空フォーディングにおける物量の見通しを教えてください。**

A7. 物量自体はコロナ前に比べて伸びている訳ではありませんが、運賃が高騰しており結果として業績に寄与しています。日本発着では海上輸出が若干伸びており、海外は各地域で若干物量が増えています。今後は、それほど物量は増えずに今年度中は料金高騰が続くと思いますが、2022年度以降は落ち着いていくと考えています。

**Q8. バンテックは思ったよりも悪くなっていないように見えますが、どういう状況でしょうか。**

A8. 半導体不足の影響は9月から出始めています。10月以降も影響が長引く可能性もあり、注視しています。

(2) 中期経営計画(進捗)について

**Q9. “アジア圏3PLリーディングカンパニー”とはどういったものをめざしているのか教えてください。**

A9. 日本も含めたアジア圏で3PL売上を伸ばしていくことを考えています。インドを含めたアジアで数百億円規模の投資を計画しており、どの程度の売上伸長をめざせるか検討しています。

**Q10. Growth Vehicle 化とはどういう意味ですか。**

A10. 積極的な投資を行い、海外での成長を担っていくという意味です。主に北米・インド・トルコとしていますが、東南アジアや中国でも対象があれば投資を行っていきます。

**Q11. 北米(南部)の製造系顧客案件について教えてください。**

A11. 建設機械メーカーの案件で、2021年度下期から稼働を予定しています。自動車関連含めた製造系顧客向けのビジネスが伸びている中で、今後はM&A戦略では、この地域でトラック事業を営む企業をグループ内に取り込む仕組みを作りたいと思っています。

**Q12. 欧州のインターモーダル輸送はどういったニーズを見込んでいるのか教えてください。**

A12. インターモーダル輸送はMARS社が得意としており、トルコからイタリア、ルクセンブルクに運ぶルートがメインとしていますが、新たにチェコ、スロバキアのルートを開始しました。新ルートは自動車メーカーを中心に物量が多く、CO<sub>2</sub>排出削減を踏まえインターモーダル輸送の需要が期待でき、自家投資で鉄道ワゴン90両を購入しました。インターモーダル事業は今後進めていく環境戦略で重要な役割を担っており、今後伸ばしていきます。

(3) その他

**Q13. 以前は自己株式をM&A等に活用するとの事でしたが、9月に自己株式を消却された意図を教えてください。**

A13. M&Aはキャッシュ・自己株式を活用したスキームを検討していましたが、キャッシュがある程度確保できており、自己株式を活用しなくても、足りない資金は借入等により調達ができる見通しが立った為、資本効率・株主価値の向上という観点から自己株式の消却を実施しました。

**Q14. 自己株式消却は東証プライム市場で上場を維持する狙いもあると思いますが、経営判断のスピードが求められる中で、上場維持でなくMBO(マネジментバイアウト)も戦略の1つかと思いますがどうお考えですか。**

A14. 現時点では敢えてMBOを行う理由がなく、まだ株式市場からの資金調達する可能性は否定できません。仮にMBOを行う場合、負債を負うことになり、資金の返済に追われていくというのが現実的であり、会社として好ましくないと考えています。今の状況において当社がプライム市場へ移行・上場維持していく事は重要であると思っています。