

セイノーホールディングス株式会社
2025年3月期 第1四半期 決算説明会 質疑応答要旨(2024/08/08)

【質問者1】

Q: 単価について、ここまでの状況を踏まえて上期の単価計画プラス 2.7%は手応えがあるといったご説明がありました。下期の計画のプラス 5.1%については今どのように分析していらっしゃるでしょうか？もし手応えがあるということであれば、どのタイミングで何をきっかけにして5%になってくるかということも教えてください。

A: 9ページにあります計画は、期の初めに立ててはいますが、いわゆる交渉ターゲットを定めながら交渉を行っているところで、それに合わせて順繰りにどういったところまで引き上げていくかという計画を元々持っている状況です。今の現状は、それに基づいて交渉した結果が、そのターゲットの単価を上回る形で推移をしているところです。この形で進めていくことができれば、最終的には105.8%が3月の見通しになりますけれども、そこまでするというふうには今考えています。確度は高く、やれると思っています。

Q: 輸送事業の営業利益について、1Qは増収減益だけど計画線という説明でしたが、上期の計画を達成するためには2Qは結構な増益に持っていかなければならないと思いますが、こちらの確度といたしますか、1Qと何が違って増益に転換するのかということを確認させてください。

A: 1Qの元々の計画段階では、用車単価が上がると見ており、用車料が上がることに対して単価交渉の結果が追いかける形に1Qはなると考えておりました。そういう形に結果的にはなったわけですが、単価の方は、比較的順調に上がっておりますので、ここで単価カバーの方が勝ってきて、2Qの数字については、うまくクリアできると考えています。

【質問者2】

Q: 輸送事業の1Qの利益は減益ですが、貸切とロジと特積みで分けたときに、貸切とロジは増益だが特積が減益となってこういう形になっている。値上げはプラスで数量もプラスだが、特積が仮に減益だとすると、それはコストアップに単価アップが追いついていないからという理解でいいのか。また、2Qはそれが無いかどうかを、改めて教えてください。

A: ウォーター・フォール・チャートの7ページとなります。全体として単価を引き上げながら一番左の特積みの部分の売り上げとしては上がる形になってはいますが、その横5つ右の用車外注費が、新規連結を除いても相応の負荷がかかっています。今後これがどう変化するかというご質問とっております。それについては一番左の特積の単価が増加してゆき今のコスト増のところをカバーしていく形になると考えています。

Q: 確認ですが、1Q は貸切とロジは増益で、特積は減益でしたが、2Q に増益に転じるには、単価がより上がって特積も増益に転じるから、という理解でよろしいでしょうか。

A: はい、そうです。

Q: 特積の数量ですが、プラス転換して6月に1%台に日当たり物量が乗っかってきていますが、7月の速報値があれば教えていただきたい。また、この数量がプラス転換している背景を教えてくださいませんか。発射台が低いからということなのか、全体のパイが良くなっているのか、御社が仕上げているのか色々な要因があると思いますけど、その辺について教えてください。

A: 6月の速報値の物量については、101.9%と出しておりますので、まずこれを前提として、お伝えさせていただきます。この物量については、全体がどうかということについてはいろいろ難しいところがあるかなと思っており、私どもは、先ほど説明の中で申し上げましたように、長距離それから高重量帯というところに優位性があると考えており、お客様の方からもご要請がある状態で、ここを中心に物量を積み上げてきました。今後の景気動向によって、その部分が減ってくるのであれば若干様相は変わってくるかと思いますが、基本的な進め方としては物量をここで増やしていく構造にありますので、こういった流れで行ってくればなと思っています。この景気変動による変化は冒頭のところでお話ししましたとおり、より分かり難い状況になっております。

Q: 7月は6月と同じぐらい、101.9%ということでしょうか。

A: 少なくとも前年を割るような状況にはなってないとは見ております。

Q: 日当たり物量の上期と下期は 100%を切る前提でしたが、実績は上になっていて、2Q はマイナスにはならないだろうという見方をしておけばいいですか。

A: 非常に難しい質問で、元々少しマイナスで見えていたのは、通期の見通しの中で、なかなか難しかろうということで、通期 0.5%マイナスと見ていました。そのときの慎重な判断を覆せるほどの確証は、今のところ持っていないので、軽々にプラスになるとは申し上げづらいです。

Q: 三菱電機ロジのところ、一程度ののれんは発生すると思うのですが、何年償却と考えればよいですか。

A: のれんは発生すると思います。構造的に見てその様な判断をしております。ただこの部分は規模が大きいので、まだこの先 PPA の作業が残っており、のれんがいくらになるか、あるいはそれを何年で償却することになるかは、これからの作業になります。

【質問者3】

Q: 単価ですが、西濃運輸の月次と、輸送事業スライドで出している単価と、補足説明資料の単価と3つありますが、西濃運輸単体は単価が高くて、グループが入ると落ちていくのは何故でしょうか。どう解釈すればいいのかということと、西濃運輸は上がっているが、輸送事業全体としてはどういう考え方をすればいいのかと教えてください。

A: その部分の差が出ることについては、基本的には、施策の遂行がどうしても西濃運輸がリードしてやる形になりますので、こういった形でタイムラグが出てしまいます。単価目標に対しての進捗がタイムラグで出てくるといふ理解でよろしいかと思えます。

Q: 輸送事業の営業費用のところですが、1Qの費用が2%ちょっと増えますけれども、費用の伸びは2Q以降もこれぐらいのペースで増えていく形なのでしょうか。内訳は人件費ではなく用車料が増えるなど変化はあるでしょうが、全体感としてはどう捉えておけばよいでしょうか。

A: 輸送事業の費用の伸びの部分については、入り繰りの問題で、人件費と用車料と比べると、恐らく人件費の方でカバーできた方が若干少なめにはなると思えます。一方で、用車料についても利用状況と単価の上昇は、一定のところまで来ているという判断しております。物量が増加し、稼働台数が増えるということがありますと、そこはスライドして増える変動費的なところもあると思えますが、全体感でいうとほぼ第1四半期と同じようなトレンドで動くと考えております。

Q: 自動車販売のところですが、単価の高い車種が売れているということでしたが、2Q以降はどう考えておけば良いでしょうか。たまたま新車の導入で売りが結構良かったなど背景をちょっと確認させていただけますか。

A: 非常に難しいところで、こういう形になるというのは想定していませんでしたが、結果的に見るとそういうことがあったということになります。一方でダイハツさんなども、検査問題につきましては解決に向かっておりますので、車両の供給がタイミング的にどれぐらいにどうなるかというのはまだ見えてはませんが、復活していくと思います。そうなるとその部分はプラスに働くということと、新型車に対する需要が比較的順調にきていると思えますので、これが急激にしぼむということは考えづらいと思えます。中古車は微妙なところがありまして、供給が増えると中古車の価格が少し沈静化してくるところがあるのでマージンが少し減ると思えますが、もろもろ考えると少なくともこの状況から大きく下振れるような要因というのは見つからないと思っています。

【質問者4】

Q: 三菱電機ロジスティクスの、保有する現預金と借入金について大雑把で結構ですので教えてください。

A: 正確な数字が今後、10月1日に向けた作業の中で変化をしますのが難しいところですが、三菱ロジグループ全体で見ると、負債を上回るキャッシュを持っているグループという認識をしています。これが10月1日の段階で、決済の段階でどういうふう到我々の方にトランスファーするかということについて、今詳細を検討しているところですので、ご質問にあった負債と預金の関係については、負債を上回る預金があるということでお答えしたい

と思います。

【質問者5】

Q: 輸送事業の人員と営業費用について、1Qは人件費は人員減で少なくなりましたが、その影響で用車を使うことが多かったので用車単価も伸びて用車料は増えたというところかと思いますが、物量の方は足元で前年水準くらいの回復をしているので、2Q以降にさらに物量が拡大していくと、用車料増を受け単価上昇分も打ち消してしまう可能性もあるのかと考えています。2024年3月期末時点の輸送事業の人員は25,700人程度と認識していますが、その水準より足元の人員は伸びているのでしょうか。

A: グループ全体で見ていると実際の人員減も、採用を進めることで、減少幅はかなり小さくなってきており一定の人員はほぼ確保できるだろうと考えております。人員がしっかりと確保できると自社化ができ、車の方についてはより弾力的な運用ができると考えています。

少し人員が増えたから用車も少し増えていくといった形のコストコントロールにはなりにくいと考えておりますので、キーポイントとしては人のところになるかと思いますが、人員が増えても極力効率的な運用でカバーできるような形を組んでいく形になると思います。

以上