

セイノーホールディングス株式会社
2025年3月期 第2四半期 決算説明会 質疑応答要旨(2024/11/12)

【質問者1】

Q: 下期の輸送事業の営業利益の見方で、MD ロジスの連結効果を除けば従来計画からも見ても相当な増益、おそらく下半期6ヶ月だと過去最高益の計画になっていると思いますが、この手応えについて確認させてください。単価については先ほど自信を持たれているようなお話がありましたが、物量やコストの増加含めても、この輸送事業の利益、下期計画達成の蓋然性がどうかというところについて教えてください。

A: 単価・物量については先ほどお話しした通りですが、想定では物量を厳しめに見ておりまして、通期99.5%で見ている状況でございます。その中で、営業日数と単価の想定は少し上回る形で見えておりますので、そういった意味では通期の目標は達成見込みと考えております。

Q: 自動車販売事業が上期は非常に堅調だったと思いますが、下期の継続性はいかがでしょうか。下期は上期の堅調さを今回の業績予想の変更には反映されていないと思いますが、実際のところはいかがでしょうか。

A: 下期の自動車販売事業ですが、基本的な部分としては新車販売です。現在もそうですが、入荷が滞っているということもあり、販売台数そのものはあまり振るわないということがございます。従いまして、上期増益要因になりました3要素、いわゆる整備、中古車販売、大型の新車の販売、こういったトレンドです。下期もこのトレンドについてはほぼ続くであろうと考えています。利益につきましては5億ほど厳しめには見ておりますが、その部分を除いてもトレンドについては大きく崩れることはないだろうという考え方をしております。

【質問者2】

Q: 上期の輸送事業の実績ですが、単価も数量も上振れはしていて、売上も見立てよりは上に来ていると思いますが、若干ですが利益は5億ほどショートしていると思います。背景をどう考えればいいのか、ご解説いただけますか。

A: 予想より少し下がっている部分につきましては、九州西濃の一部について、コストの部分が入っておりますので、マイナス部分があると見ておりますが、この部分も含めて下期は回復ができるとは見ております。

Q:それは特殊な一過性の要因なのでしょうか。あまり引きずる話ではないのでしょうか。額は大きくないですが、コストが上がったというのは、中身はどんな話なのでしょうか。

A:九州西濃の場合、集配などで協力会社を使っている部分が多く、その部分のコスト増ということころです。ここにつきましては、基本的な価格転嫁あるいは吸収の作業というのは見えてきておりますので、下期は回復できると考えています。

Q:先ほどの質問者の下期の輸送事業の見方のところに絡みますが、10月の単価が速報値で+4.9%、3月が+5.8%ぐらいいけそうだという中で、一応下期の前提は+5.0%で変えていませんが、算数的に考えるともうちょっと上に行ってもいいかなという気はしますが、そこは保守的に見ているという感じなのでしょうか。

A:物量との関係が個人消費の状況もありますので、交渉がそのままうまくいかどうかというところ、少し保守的に見ているところはございますが、上振れする可能性はあるかなとも思っております。ただ、物量の減につきましては、その分をロジスティクスあるいは国際といったところでもカバーしていくと考えております。

Q:数量は日当たりで99.5%と変えておらず、上期はちょっとですけど上振れはしていますが、足元は99.5%を下回りそうな気配を感じているのですか。

A:10月がまだ速報値ベースですが、少し厳しい状況が出ているというのがありますので、そんな感じはしております。

Q:MDロジスの連結化について16ページの右の数字を確認させてください。

下期の利益で、このセパレーション費用を含めて24億だが償却部分があるので、実質的には20億弱が輸送事業に効いてきます。ただ、このセパレーション費用というのは、一過性の費用だということで、これを戻すと25億ぐらい下期に効いてくるので、単純に考えると年間50億ぐらいは利益として乗ってくる。そして、のれん代は処理したのでかかりません。そのため、50億ぐらいは年間利益として乗ってくると見たのが、そういう理解でよろしいでしょうか

A:だいたいご理解の通りで結構でございます。少し難しいのは、連結での調整額というのが発生しております、そこに原価償却費というのが入っております。これについては、連結の中で処理をしていく部分としては残ります。ただし、MDロジスのグループの決算という点でいうと、営業利益の考え方は今おっしゃった通りで結構でございます。

Q: 今、償却の話は、連結化すると何か影響が出てくるのですか。

A: 連結ベースで連結の財務諸表の中では、償却が起こっていくということでございます。要するにコストが乗ります。

Q: この表だと、そのコストは4億ということで入っていらっしゃるわけではないのですか。

A: 費用としては、一過性ではなく、これは不動産の評価替えに伴う建物等の価値が上がった分の償却が残るということですので、対応期間の分だけ償却は続きます。

Q: そもそもこれは乗っかってきて、その下の取得関連費用の6億4千万は、これは調整額に入り一過性です。それを含めて今20億ぐらいが輸送事業に効いてきそうです。営業利益にセパレーション費用で概算5億ぐらい入っているのは、これは一過性だとすると無くなりますので、償却を入れても下期で25億ぐらいは乗ってきそうで、2倍すると年間50億と思いましたが、それで良いのでしょうか。

A: 今のご質問が連結ベースなのか単体ベースなのかでちょっと変わってきますが、単体ベースでは今おっしゃった通りで結構です。

Q: 連結にするとさらに償却が増えるのでしょうか。

A: ここに書いてある償却は、連結調整勘定と呼ばれるものの償却ですので、MD ロジスグループとは別に、連結を組んだときにそこで発生する償却とお考えください。

【質問者3】

Q: 今回、買収も踏まえてですが、中計で踏まえた財務レバレッジの活用というのも一定程度使ってきている状況ですけれども、今までの進捗と今後のレバレッジの使い方について、今どういう整理されているか確認させてください。

負債の活用の部分です。資産も負債も今回増えることになると思いますので、これまでの自社株買等をやってきたこともありますので、その辺りをどういふふうに関整理されているかということです。

A: 今回の買収に伴う部分については運転資金の不足分を含めて一定のデッドを発生させておるということでございます。ただ今日ご説明しましたように、今後、いわゆる新しい集約倉庫であるとか設備投資というのは、また新たに来期以降検討していくことになると思っておりますけれども、その分については、少なくとも資本性というよりも、いわゆるレバレッジの効いたデッドあるいはその他の方法か、そういった形で考えていきます。

以上