

セイノーホールディングス株式会社  
2026年3月期 第3四半期 決算説明会 質疑応答録(2026/2/10)

【質問者1】

Q: 来期に向けた数量と単価の考え方について伺います。マクロ環境を踏まえた中では、やや数量並びに競争環境を踏まえると、単価ともにやや伸びにくい環境なのか。あるいは今期交渉の単価改定効果が来期に発現する効果や、数量も O.P.P.とロジカルの数量ソースと考えると、今期並みの成長率というのは、単価数量ともに期待して良いのか。少し来期に向けた数量と単価の考え方についてお聞かせください。

A: 来期の計画は構想中ですが、物量の考え方として、基本的に NX 総研さんの全体の物量をベースに今期も作っております。今期の場合、NX 総研さんの予想が 97.5%ですが、当社は第3クォーターまでで 99.2%であり、1.7pt 程のプラスで推移しています。来期の予想については、日通総研さんでは 99.9%程という少し高めの予想で出ていますので、そこをベースに考え、O.P.P.も含めて、プラス 1~1.5pt 程で計算できるのではないかと考えています。単価については、3つのグループに分けておりますので、こちらで今期と同等規模のお客様をターゲットにして取り組みをする予定です。ただ、自民党の大勝や食品に対する消費税など、まだ想定しにくいところがありますが、経済状況が良くなれば上振れする可能性もあります。今期は 104.5%で設定して、103.8%程と想定しておりますが、ここまでの伸びは少し厳しいのではないかと見ております。確実に伸びる伸長ではあると思いますが、今期ほどの伸びはまだ想定はしておりません。

【質問者2】

Q: 通期の単価前提は 3.8%ぐらいと伺っており、第3クォーターまでの累計から逆算すると、第4クォーターをプラス3%強ぐらいに想定しているとみえます。12月の単価が 3.1%であり、その水準よりは少し伸びが加速するような感じだと見えるのですが、第3クォーターが3%弱で、それがボトムで少しずつ伸びは拡大基調に入っていく見方でいいのか、そのあたりの手応えや考え方を教えてください。

A: 単価の部分について、今、若干下降を辿っているという状況ですが、2月、3月に向けて、予定で単価マスターを組んで、改定が決まっている荷主等を含めて、それぐらいの着地ではないかと見ております。ただあまり強気になれないところはありますが、最低限そこは死守しないといけない数字だと見ている状況です。少し厳しい面があるというのは正直なところではあります。

Q: 少し厳しく見ても、第4クォーターは3%程単価が上がりそうだとみていいですか？

A: はい、そのように今は見ております。

Q: 今年度、輸送事業が 10 億ぐらい未達になりそうとみえ、仮にそうだとして、第4クォーターの数字を逆算すると、輸送事業の利益が前年比で 20 億強増益になるような計画になると思いますが、第3クォーターで 10 億弱だったので、第4クォーターにかけて前年比の増益額が増える背景について何か教えていただけますか。

A: 18 ページになりますが、全体としての施策の中で、1の単価と2の物量のところが厳しいということで、若干のショートと考えていると説明しました。3の MD ロジスの通年寄与、4のロジスティクスの拡大、そして 5 のコストコントロールの部分については、しっかりと継続して行っていくところが、埋め合わせる材料だと考えております。

**【質問者3】**

**Q: MD ロジスは前年比較で下期から少し減益になってきていますが、何か環境の変化があったのかを確認させてください。**

A: 前年比で見ると減益ですが、これは先期の連結直後に、特需と言いますか極めて大きく盛り上がった分野があり、その分野の輸送が出来すぎました。今期につきましては、基本的には三菱電機さんの生産計画に基づいた数字を持ちながら、それに対する状況を見ながら進めており、順調に推移していますが、去年との対比で見ると大きくへこんでいる形になります。

**Q: 前年の特需は、3Q4Qと6ヶ月に渡って出ていたのですか。**

A: 基本的には、3Qが大きかったのですが、4Qにも少し影響がありますので、4Qも前年比でもマイナスが少し残ると理解しております。

**【質問者4】**

**Q: 運行便の効率化のところで計画通りですけれども、来年度に向けて更なる効率化の余地をどのように見えていますでしょうか。**

A: 基本的に物量に相関しての路線便の効率化ですので、物量が増えればそれなりに路線便が必要となります。先ほどのNX総研さんの例で物量増ということになれば、それに対応する便を用意しないといけないので、この辺の状況を見ながら、まだまだ低積載があれば、そこは効率化を図っていく、あるいは日本郵便さんとの連携で共同運行も増やしていくとか、いろんな手法で状況に合わせて変動していくと考えています。

**【質問者5】**

**Q: スライドの16ページの定期便の効率化について、3つ目の集約の推進再編における、中継輸送専門、ロジ施設の夜間活用、および地方便の集約再編について、もう少し具体的な内容を教えていただけますでしょうか。**

A: 中継輸送の専門店というのは、北大阪を中継の継送の専門店としてオープンしております。2024年問題の時間の問題もありますので、ここで東阪間それから九州へ行くところを効率的に使う、ここで継送するという形で進めております。ここは我々だけが使うのではなく、同業他社の方にも使っていただけるように、O.P.P.として開放しています。ロジ施設の夜間活用は、例えば連結トラックのドッキングなどの利用に、これらの施設も活用していきます。地方便についても、やはり低積載の部分がありますので、細かくなりますが2車で走っているところを1車で走るとか、そうした再編、ダイヤの変更などで取り組んでいる状況です。

**Q: 前回の中間説明会に資料にありました、グローバル物流人材育成のプログラムの進捗状況をお伺いできますか。**

A: その時のチャートの中で、全体構想については細かく紹介をしておりますが、今現在、このコンソーシアム自体は当然ながら活動を続けており進めている状況ですが、何か特別大きく進捗した、あるいは変わったというようなご説明が出来ることはまだございません。

以上