

2024 年 11 月 12 日

NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社

2024 年 12 月期第 3 四半期決算説明会 主な質疑応答（要旨）

11 月 12 日(火)の決算説明会は Web 会議形式にて実施しました。寄せられた質問と当社説明は下記の通りです。

（通期業績見通しについて）

Q1. 前回の計画からの見通しの修正で、大きい要素として CP 社の無形資産償却の減少、一方で調整額の増加がある。それぞれポイントを教えていただきたい。特に調整額については、昨年から今年にかけて金額が膨らんでいる背景についても確認したい。

A1. CP 社の無形資産償却額の修正については、現在 PPA（パーチェス・プライス・アロケーション）を実施している。当初は、買収価額と純資産の差額 900 億円程度に対して、過去の M&A の実績から、約 50%が償却対象の無形資産になると考えていた。よって、450 億円を約 15 年で償却し、年間の償却額を 30 億円と想定していたが、現時点では、無形資産は 250 億円、このうち償却対象となる顧客関連資産は約 40 億円という見積もりとなっている。このため年間の償却額は約 2 億～3 億円で、第 4 四半期見通しについて、その差額分の 27 億円程度がプラスになる。

第 3 四半期の実績は見通しに対しておよそ 27 億円足りていないので、結果的に、第 4 四半期の CP 社の無形資産償却額の見積もりの差が、それを埋める形になる見込みとなった。過去に M&A をした会社は、ある程度、主要顧客がはっきりしていることが多く、顧客関連資産の割合が比較的高かった。一方で、CP 社はフォワーディングをメインの事業としていて、フォワーディング事業特有の顧客の入れ替わりの早さから、顧客関連資産の金額が少なくなったと考えている。

また、調整額については、第 3 四半期の単四半期では見通しから約 25 億円のコスト増となった。コンサル費用が増加していること、グローバルで経理システムを統一し、運用の初年度でコストが増加していること、また、下半期の見通し作成時に、調整額で消化していた金額が若干あったことなどが主な理由である。

Q2. 資料 15 ページを見ると、セグメント別では前回の計画から売上や利益の見通しを一部修正している。各セグメントについて、修正した要因を確認したい。

A2. ロジスティクス日本セグメントについては、第 3 四半期は好調に推移をした。特に航空フォワーディングが堅調に動いている。それを踏まえて、前回から売上およびセグメント利益を上方修正した。

一方、米州については、毎月の業績動向としても売上の増減を繰り返しており、コスト

も上がってきているため、下方修正をした。

欧州については、第3四半期までの実績と、CP社が第4四半期にかけて利益を拡大していく見込みであること、無形資産償却費の減少見込みを踏まえて、上方修正した。

東アジアについては、苦戦をした前年からは利益面では改善している。特に香港では、第3四半期での大幅な料金改定の実現や、低収益になっていた倉庫の契約更改が10月以降に実施され、月額で1億円弱のコスト削減が見込まれる。それらを踏まえて、売上は下方修正としたが、利益は上方修正とした。

南アジアについては、このところ売上は伸びているが、航空貨物輸送の受注価格が厳しく、差益はなかなか伸びていないことなどから、売上は上方修正した一方、利益は下方修正とした。

警備輸送については、7月の新札発行対応に伴うコスト増が残っていることと、人件費が若干高止まりにあることから、売上は変更せず、利益は下方修正とした。

重量品建設については、第3四半期までの状況を踏まえて、売上および利益を下方修正とした。

物流サポートについては、石油販売の販売単価が少し下がるため、売上は下方修正した。利益については、ロジスティクス・サポート事業での輸出梱包の取扱いの拡大を見込み、修正していない。

(航空・海運フォワーディング事業の見方について)

Q1. フォワーディングの粗利指数の見通しについて、補足資料の18ページ、19ページに日本と海外別に第3四半期までの粗利指数を掲載いただいているが、第4四半期がどう感じるのか、第3四半期からさらに良くなるのか、あるいは悪くなるのか等、方向感を教えていただきたい。

A1. 日本発の航空については、数量はQoQで8%程度増加し、粗利単価は低下すると見ている。海運については、数量は前年の第4四半期並みで、QoQでは6~7%程度増加。第3四半期に大きく改善した粗利単価は、第4四半期は低下していく見立てとしている。

海外発については、航空の数量はQoQで8%程度の増加、粗利単価は第3四半期並みの水準を維持すると見ている。海運の数量はQoQで5%程度減少し、粗利単価は低下すると見ている。

Q2. 日本発の航空について、数量は増加する一方で粗利単価は低下するのはなぜか。

A2. 中国発の越境ECのボリュームが多くなっている中で航空のピークシーズンに入っていくため、海外と比べるとスペースが限定される日本については、仕入れコストの上昇が大きく、粗利単価を押し下げる要因になると捉えている。一方、数量増加によるプラス影響の方が大きく、QoQでの増益を見込んでいる。

第3四半期から第4四半期にかけては、航空フォワーディングのピークシーズンによ

る数量増加と、日本国内における年末の物流需要の高まり等により収益が拡大する見方をしている。

(来期の施策について)

Q1. 来期に向けての施策について教えて欲しい。国内の組織再編等について、利益に寄与する施策としてはどのようなものが想定されるかを伺いたい。

A1. 日本通運の社内カンパニー制導入に関しては、すぐに利益に大きく影響する施策は中々ないと思っている。基本的には、会社の重要な投資については東名阪を中心に行い、イーストとウエストについては、エリア特性に応じた取り組みにより収益性を上げていくことで、日本通運の経営にメリハリをつけることにしている。

収益拡大に直接影響する取り組みには少し時間が掛かるだろうと思っているが、組織は変えていくつもりである。間接部門の統廃合等によるコストの削減については速やかに取り組んでいこうと考えているが、具体的な形は今後の検討となるため、金額の規模感等は現段階では未定。まずは組織の見直しを行い、組織の階層を減らし、コスト削減の効果を出すことに取り組みたいと考えている。

以 上