



2025年12月期第2四半期 決算説明会資料

2025年8月8日

NIPPON EXPRESSホールディングス株式会社
経営企画部 IR推進室

目次

1. 2025年12月期第2四半期決算	P. 4 ～
2. 2025年12月期 業績予想	P.16～
3. 経営計画2028 取り組み状況	P.21～
4. 株主還元	P.28～

2025年12月期第2四半期決算 エグゼクティブサマリー

2025年12月期 第2四半期実績

	実績	前年同期比
売上収益	12,719億円	+220億円 +1.8%
連結セグメント利益 (事業利益)	319億円	*+65億円 +25.7%
事業利益率	2.5%	-
営業利益	287億円	*+96億円 +50.7%
親会社の所有者 に帰属する当期利益	86億円	*△27億円 △24.2%

- ✓ 米国の関税政策の動向が不透明な中、第2単四半期の物流需要は総じて低調な荷動きとなった。
- ✓ 本年2月から、シーモン・ヘーゲレ社が加わったことなどにより、売上収益は増加した。
- ✓ 利益面においては、ロジスティクス日本が増益となったこと等により、当社の連結事業利益以下の各利益は増益となった。
- ✓ 営業利益の対前同増加が大きくなるのは、前年において、特積み事業の名鉄運輸株式会社との統合に伴う減損損失を計上したことの反動増が主な要因。

※cargo partner社のPPA完了に伴い、2024年12月期第2四半期の事業利益を遡及修正しています（2024年12月期上半期影響額△116百万円）。これに伴い、2024年12月期第2四半期の事業利益以下の数値も修正しています。

2025年12月期業績予想 エグゼクティブサマリー

2025年12月期 業績予想

	今回予想	前年比
売上収益	26,000億円	+223億円 +0.9%
連結セグメント利益 (事業利益)	700億円	+64億円 +10.1%
事業利益率	2.7%	-
営業利益	700億円	+209億円 +42.6%
親会社の所有者 に帰属する当期利益	400億円	+82億円 +26.1%
ROE	4.8%	+1.0pt
ROIC (税引前事業利益)	4.2%	+0.2pt

- ✓ 上半期の結果を踏まえ、見通しを総合的に勘案した結果、売上収益および事業利益以下の各利益を下方修正することとした。
- ✓ 米国関税政策の各国の交渉合意が現在進んで来ていることから、業績予想の前提として、今後の国際物流需要は回復に向かうものの、一定の時間を要するものと見ている。
- ✓ 短期業績の確保に向けては、作業戦力を適切に配置すること等により、需要の動向に応じたコストコントロールにあたる。
- ✓ 長期ビジョンの達成に向けて、グローバル市場での事業成長の加速と、日本事業の再構築を推進し、体制や事業構造改革を進める。

1. 2025年12月期第2四半期決算

A.2025年12月期第2四半期決算 概要（1-6月）	P.5-
B.売上収益・営業利益増減内訳	P.7-
C.第2四半期対第1四半期	P.9-
D.事業別収支	P.11-
E.航空フォワーディング粗利益動向	P.13-
F.海上フォワーディング粗利益動向	P.15

1-A. 2025年12月期第2四半期決算 概要（1-6月）

（単位：億円、％）（億円未満切捨て）

項目	今期実績 (2025年 1～6月)	*前年実績 (2024年 1～6月)	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)	上期予想 (5/13発表)	増減額 (前回比)	増減率 (前回比)
売上収益	12,719	12,498	220	1.8	13,200	△480	△3.6
連結セグメント利益 (事業利益)	319	253	65	25.7	330	△10	△3.3
事業利益率	2.5	2.0	－	－	2.5	－	－
営業利益	287	191	96	50.7	330	△42	△12.8
親会社の所有者に帰属する 当期利益	86	113	△27	△24.2	190	△103	△54.7

※cargo partner社のPPA完了に伴い、2024年12月期上半期の事業利益を遡及修正しています（2024年12月期上半期影響額△116百万円）。これに伴い、2024年12月期第2四半期の事業利益以下の数値も修正しています。

5

2025年12月期第2四半期決算説明会資料

Copyright © 2025 NIPPON EXPRESS HOLDINGS, INC., All rights reserved.



米国の関税政策の動向が不透明な中、第2四半期の物流需要は総じて低調で、航空フォワーディングは、第1四半期の荷動きが堅調に推移したことなどから、上半期の取扱数量は対前同で増加しました。一方、海上フォワーディングはBCOシフトが続き、当社の取扱いは減少しました。また国内物流も低調な荷動きとなりましたが、本年2月から、欧州を中心に医療機器等の物流事業を展開するシーモン・ヘーゲレ社が加わったことなどにより、売上収益は増加しました。

また利益面においては、前年第2四半期のフォワーディング事業の粗利単価悪化の反動等によりロジスティクス日本が増益となったことや、NX商事の取扱いが堅調で物流サポートセグメントが増益となったこと等により、連結事業利益および営業利益は増益となりました。

なお、事業利益に対して、営業利益の対前同増加額が+96億円と、大きくなるのは、前年において、特積み事業の名鉄運輸株式会社との統合に伴う減損損失を計上したことの反動増が主な要因です。

また、当期の土地売却額は45億円、売却益は40億円で、売却益は対前年で+10億円程度の増加となりました。

一方、当期利益が対前年で減益となるのは、円高による為替差損の増加が主な要因です。

次に、5月13日に公表した数値に対しては、米国関税政策の影響は、上半期は限定的と見ておりましたが、多くの顧客企業が動向を静観する状況下、物流需要は総じて低調に推移したことなどから、売上収益および事業利益以下の各利益は予想を下回りました。

なお、事業利益は予想に対して、△10億円程度の下振れとなっておりますが、シーモン・ヘーゲレ社において費用戻入による一過性のプラス影響が2Qに含まれており、実質的には△20億円程度の下振れになったものと捉えております。

1-A. 2025年12月期第2四半期決算 概要（1-6月）

(単位：億円、%) (億円未満切捨て)

セグメント	項目	今期実績 (2025年 1月～6月)	*前年実績 (2024年 1月～6月)	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)	上期予想 (5/13発表)	増減額 (前回比)	増減率 (前回比)
日本	売上収益	6,259	6,124	135	2.2	6,280	△20	△0.3
	セグメント利益（事業利益）	192	155	37	23.8	188	4	2.5
米州	売上収益	692	783	△91	△11.7	720	△27	△3.8
	セグメント利益（事業利益）	34	26	8	29.9	41	△6	△15.1
欧州	売上収益	2,497	2,373	123	5.2	2,640	△142	△5.4
	セグメント利益（事業利益）	36	50	△13	△27.0	53	△16	△30.2
東アジア	売上収益	806	817	△11	△1.4	870	△63	△7.4
	セグメント利益（事業利益）	27	13	13	97.9	31	△3	△12.6
南アジア・オセアニア	売上収益	738	724	14	2.0	850	△111	△13.1
	セグメント利益（事業利益）	19	20	△0	△3.2	28	△8	△29.8
海外セグメント合計	売上収益	4,734	4,699	34	0.7	5,080	△345	△6.8
	セグメント利益（事業利益）	118	111	7	6.4	153	△34	△22.5
警備輸送	売上収益	344	344	△0	△0.2	340	4	1.3
	セグメント利益（事業利益）	14	17	△2	△17.1	12	2	17.9
重量品建設	売上収益	248	228	19	8.6	250	△1	△0.8
	セグメント利益（事業利益）	23	16	6	41.8	29	△5	△19.6
物流サポート	売上収益	2,247	2,063	183	8.9	2,240	7	0.3
	セグメント利益（事業利益）	74	52	21	41.6	70	4	6.6
調整額	売上収益	△1,113	△962	△151	－	△990	△123	－
	セグメント利益（事業利益）	△104	△99	△4	－	△122	17	－

【参考】 cargo partner社1～6月実績(欧州内数、連結決算処理前の数値)：売上収益1,185億円、事業利益8億円

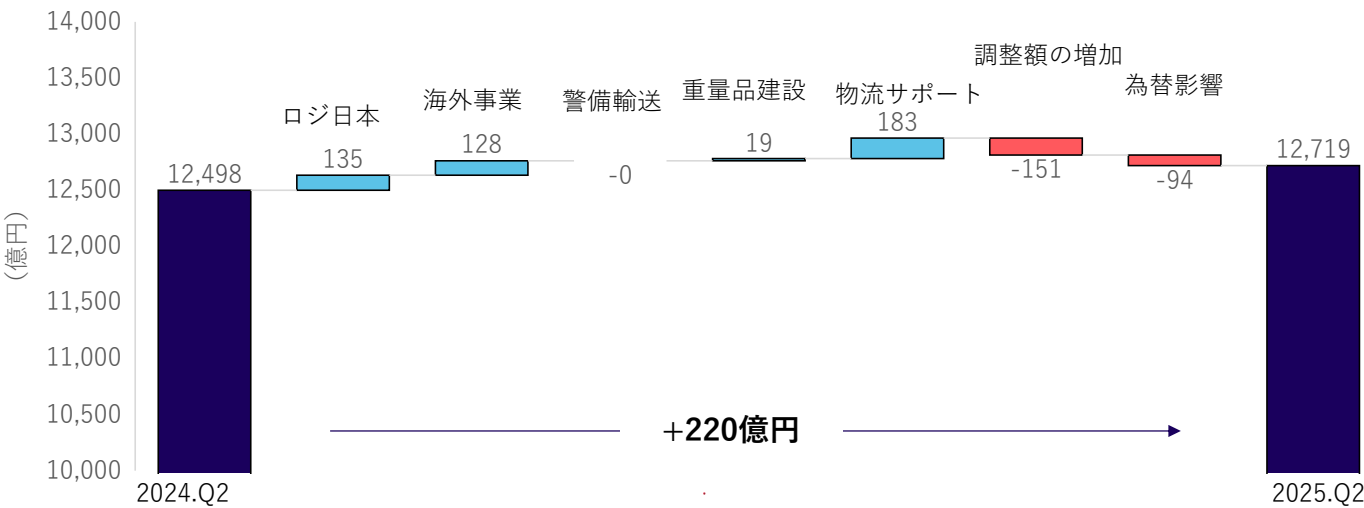
※ cargo partner社のPPA完了により2024年上半期の欧州セグメントの事業利益を遡及修正しています。（事業利益影響額：△1億円<△116百万円>）

各セグメントの状況として、ロジスティクス・海外の下振れが大きくなりましたが、詳細を事業利益のQ on Q推移を中心に、ご説明いたします。

1-B.売上収益・営業利益増減内訳

売上収益

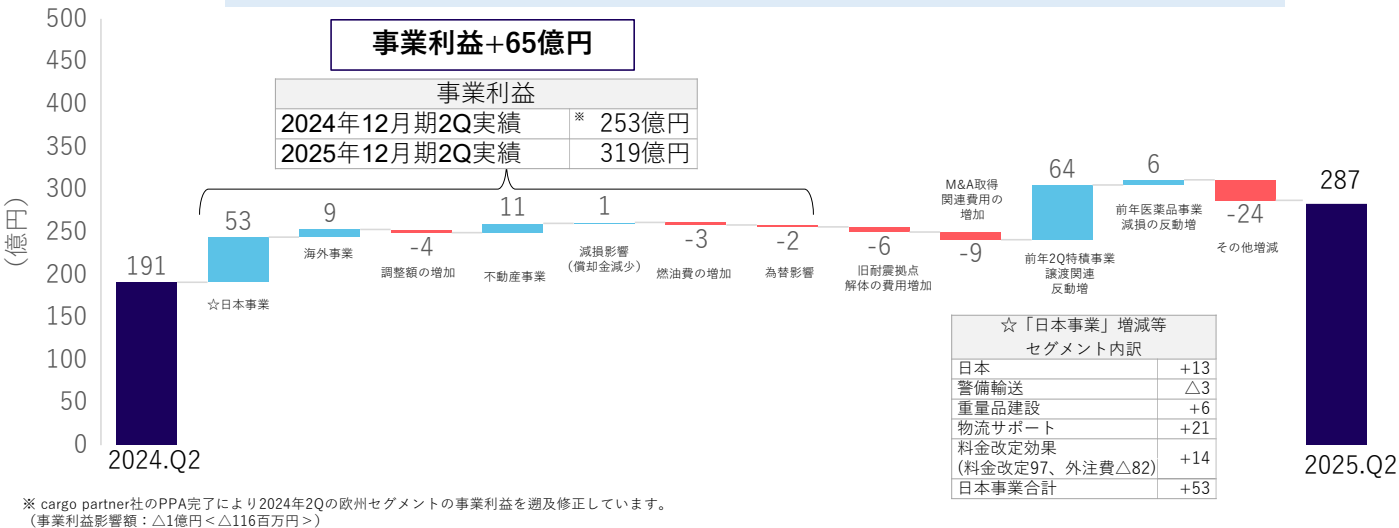
- ✓ 日本ロジスティクスは航空フォワーディングの販売単価上昇や料金改定等により増収。
- ✓ 海外のロジスティクス事業は、SH（Simon Hegele）社の連結効果等により増収。
- ✓ 物流サポートはNX商事の取扱いが堅調により増収。



1-B.売上収益・営業利益増減内訳

営業利益

- ✓ 日本事業は航空フォワーディングの単位粗利の改善等により増益。
- ✓ 物流サポートは堅調な取扱いを維持し、増益。
- ✓ 前年の特積み事業譲渡に伴う減損損失や、CP（cargo partner）社取得関連の反動増等により増益。



1-C. 2025年12月期第2四半期決算 第2四半期対第1四半期

(単位：億円、%) (億円未満切捨て)

項目	今期2Q実績	今期1Q実績	増減額	増減率
売上収益	6,267	6,452	△185	△2.9
連結セグメント利益 (事業利益)	178	140	+ 38	+ 27.1
事業利益率	2.9	2.2	—	—
営業利益	173	114	+ 59	+ 52.2
親会社の所有者に帰属する 当期利益	73	12	+ 61	+ 489.4

☆今期1Qにおいて固定資産税等の一括費用処理（約80億円）を計上しています。

売上収益および事業利益はQ on Qで減収増益となっておりますが、これは1Qの固定資産税等の一括費用処理が増益の主な要因であり、実質的には減収減益となりました。

1-C. 2025年12月期第2四半期決算 第2四半期対第1四半期（セグメント別）

（単位：億円、％）（億円未満切捨て）

セグメント	項目	今期2Q 実績	今期1Q 実績	増減額	増減率	前回予想 2025年2Q 5月13日公表数値	増減額	増減率
日本	売上収益	3,134	3,124	10	0.3	3,155	△20	△0.6
	セグメント利益（事業利益）	118	74	44	59.8	113	4	4.2
米州	売上収益	344	347	△2	△0.7	372	△27	△7.4
	セグメント利益（事業利益）	17	17	△0	△3.0	23	△6	△26.6
欧州	売上収益	1,275	1,221	54	4.5	1,418	△142	△10.1
	セグメント利益（事業利益）	19	17	2	12.2	35	△16	△45.0
東アジア	売上収益	390	415	△25	△6.0	454	△63	△14.1
	セグメント利益（事業利益）	13	13	△0	△1.5	17	△3	△22.5
南アジア・オセアニア	売上収益	357	381	△23	△6.3	468	△111	△23.8
	セグメント利益（事業利益）	8	11	△2	△23.5	16	△8	△49.4
海外セグメント合計	売上収益	2,368	2,365	3	0.1	2,714	△345	△12.7
	セグメント利益（事業利益）	58	59	△1	△2.1	93	△34	△37.0
警備輸送	売上収益	174	170	3	2.3	169	4	2.5
	セグメント利益（事業利益）	7	6	0	3.5	5	2	42.6
重量品建設	売上収益	118	129	△10	△8.0	120	△1	△1.6
	セグメント利益（事業利益）	10	13	△3	△24.4	15	△5	△36.1
物流サポート	売上収益	1,065	1,181	△115	△9.8	1,058	7	0.7
	セグメント利益（事業利益）	37	37	△0	△0.4	32	4	14.1
調整額	売上収益	△595	△517	△77	—	△472	△123	—
	セグメント利益（事業利益）	△53	△51	△1	—	△70	17	—

低調な経済に加え、当社の主要な扱いの1つである高級アパレルが不調な欧州リージョンの下振れが特に大きくなっておりませんが、ロジスティクスセグメントの状況については次の資料で詳細をご説明します。

その他のセグメント等の状況に関しては、重量品建設は、工事進捗の遅延等により下振れとなりましたが、物流サポートについては、1Qに続き堅調に推移しました。また、調整額については、本社プロジェクトのコンサルティングコストの減少等により、事業利益は予想に対して上振れとなりました。

1-D.事業別収支

(単位：億円) (億円未満切捨て)

セグメント			2024/12期					2025/12期		増減額 (QoQ)	増減額 (前年比)	
			1 Q	2 Q	3 Q	4 Q	累計	1Q	2Q	2Q 対 1Q	2Q 対 前2Q	
ロジ 日本	航空FWD	売上高	435	433	478	534	1,881	507	505	▲ 2	72	
		営業利益	18	6	28	36	90	35	31	▲ 4	25	
	海運FWD	売上高	398	442	467	452	1,761	408	440	31	▲ 2	
		営業利益	30	44	43	39	158	32	44	12	0	
	ロジスティクス	売上高	2,466	2,347	2,378	2,484	9,677	2,284	2,253	▲ 31	▲ 94	
		営業利益	94	63	64	80	302	101	62	▲ 38	▲ 2	
	その他 (本社組織、不動産等)	売上高	25	38	26	59	150	60	53	▲ 7	14	
		営業利益	▲ 68	▲ 73	▲ 70	▲ 71	▲ 283	▲ 72	▲ 64	8	9	
	組織別実績計 (日本基準)		売上高	3,327	3,262	3,351	3,530	13,471	3,261	3,252	▲ 9	▲ 10
			営業利益	74	41	65	85	267	97	74	▲ 22	33
連結決算数値 (IFRS基準)			売上収益	3,054	3,069	3,159	3,336	12,620	3,124	3,134	10	65
			セグメント利益	63	92	121	128	405	74	118	44	26
ロジ 海外	航空FWD	売上高	547	628	630	654	2,461	560	553	▲ 6	▲ 74	
		営業利益	33	35	44	44	157	46	42	▲ 3	7	
	海運FWD	売上高	362	410	455	427	1,656	395	389	▲ 6	▲ 21	
		営業利益	16	22	26	30	95	29	37	8	15	
	ロジスティクス	売上高	741	788	767	793	3,091	839	877	38	88	
		営業利益	62	65	64	52	244	57	52	▲ 4	▲ 12	
	その他 (本社組織等)	売上高	51	51	50	54	207	49	50	1	▲ 1	
		営業利益	▲ 70	▲ 71	▲ 74	▲ 80	▲ 296	▲ 87	▲ 85	2	▲ 13	
	cargo partner	売上高	770	916	942	919	3,550	741	784	42	▲ 132	
		営業利益	1	5	3	12	23	6	2	▲ 3	▲ 2	
組織別実績計 (各国基準)			売上高	2,474	2,796	2,846	2,849	10,967	2,586	2,655	69	▲ 141
			営業利益	43	56	64	59	224	52	50	▲ 1	▲ 6
連結決算数値 (IFRS基準)			売上収益	2,220	2,479	2,593	2,570	9,863	2,365	2,368	3	▲ 111
			セグメント利益	55	55	82	71	266	59	58	▲ 1	3
ロジ 計 (各国基準)	売上高		5,801	6,058	6,197	6,380	24,438	5,847	5,907	60	▲ 151	
	営業利益		118	98	130	144	492	149	125	▲ 24	26	
	連結決算数値 (IFRS基準)			売上収益	5,275	5,549	5,752	5,907	22,484	5,489	5,503	13
			セグメント利益	119	147	204	199	671	134	177	43	29

四半期トレンド・対前年分析 (ロジ日本)

航空：販売単価および単位粗利は低下したが、イントラアジアの荷動きは堅調であり、数量の増加によってQ1並みの収益水準。(概ね想定水準。) 対前年Q2では取扱数量は減少したが、販売単価および単位粗利の改善により増収増益。

海運：NVO粗利は減少したが、海外引越の増加などにより増収増益。(概ね想定水準。) 対前年Q2ではNVO数量は減少したが、単位粗利の改善や海外引越の料金改定効果等により前年Q2並みの利益。

ロジ：国内物流に大きな変化は見られず、低調な推移となっているが、QonQの減益は引越ピークシーズンの反動減、人件費の増加等によるもので、(概ね想定水準)。

ロジ日本：39億円の増益予想に対して、4億円の上振れ。

四半期トレンド・対前年分析 (ロジ海外)

航空：取扱数量は増加したが、アジア発米国向けロングホールの取扱量の減少等による販売単価および単位粗利の低下により、減収減益。(予想に対して下振れ)。対前年Q2では、販売単価の低下により減収、単位粗利も低下したが、備車費等の外注費削減により増益。

海運：取扱数量は増加したが、販売単価の低下により減収。単位粗利も低下したが、備車費等の外注費削減により対Q1、対前年Q2とも増益。(概ね想定水準)。

ロジ：シーモン・ヘーゲレ社が加わり増収となったが、欧州での既存顧客の取扱減少等により、対Q1、対前年Q2ともに減益。(予想に対して下振れ)。

CP：EC関連を中心にアジア発欧州向けの航空扱いが増加した一方、海上フォワーディングは欧州域内が低調となり対Q1増収減益、対前年Q2減収減益。(予想に対して下振れ)。

ロジ海外：33億円の増益予想に対して、34億円の下振れ。

※当資料の作成注記については、次ページ (P12) に記載しております。

ロジスティクス・日本セグメントについては、国際航空フォワーディングは、QonQで販売単価および単位粗利は低下しましたが、イントラアジアの荷動きは堅調であったことから数量の増加により、1Q並みの収益水準となりました。

次に海上フォワーディングは、NVO事業の粗利はQonQで減少しましたが、海外引越しの増加を主因として増収増益となりました。

ロジスティクスは、国内物流に大きな変化は見られず低調な推移となっておりますが、QonQの減益は、引越ピークシーズンの反動減、人件費の増加等によるもので、概ね想定した利益水準となりました。

この結果、ロジスティクス・日本セグメントは、固定資産税等の一括費用処理の影響を主因とした、QonQで39億円の増益予想に対して、概ね想定した利益水準となりました。

ロジスティクス・海外セグメントに関して、航空フォワーディングは、QonQで取扱数量は増加しましたが、アジア発米国向けロングホールの取扱量が減少したこと等による販売単価および単位粗利の低下により、増益予想に対して下振れました。

海上フォワーディングも、QonQで取扱数量は増加しましたが、販売単価の低下により減収となりました。一方、単位粗利も低下しましたが、備車費等の外注費削減によりQonQ、対前年とも増益となりました。

ロジスティクスは、シーモン・ヘーゲレ社が加わり増収となりましたが、欧州での既存顧客の取扱減少や、南アジア・オセアニアでの新規倉庫立上げ時の初期コストの発生等により、QonQ、対前年とも減益で、下振れました。

また、カーゴパートナー社は、EC関連を中心にアジア発欧州向けの航空扱いが増加している一方、海上フォワーディングは欧州域内が低調で、QonQ、対前年とも減益となりました。

この結果、ロジスティクス・海外セグメントは、1Q並みの利益水準に留まり、増益予想に対して△34億円の下振れとなりました。

1-D.事業別収支

(単位：億円) (億円未満切捨て)

セグメント			2024/12期					2025/12期		増減額 (QoQ)	増減額 (前年比)
			1 Q	2 Q	3 Q	4 Q	累計	1Q	2Q	2Q 対 1Q	2Q 対 前2Q
米州	航空FWD	売上高	99	112	103	95	411	91	89	▲ 2	▲ 23
		営業利益	2	3	4	0	11	3	3	▲ 0	▲ 0
	海運FWD	売上高	72	81	74	70	298	66	65	▲ 1	▲ 16
		営業利益	1	2	2	0	6	2	2	0	▲ 0
	ロジスティクス	売上高	217	229	210	202	860	196	192	▲ 4	▲ 37
		営業利益	7	11	13	8	40	13	13	0	2
	その他 (本社組織等)	売上高	0	0	0	0	0	0	0	0	▲ 0
		営業利益	▲ 1	▲ 2	▲ 2	▲ 2	▲ 8	▲ 2	▲ 2	0	0
欧州	航空FWD	売上高	389	424	388	368	1,571	354	346	▲ 8	▲ 78
		営業利益	8	15	17	7	48	16	16	0	1
	海運FWD	売上高	158	167	158	188	673	150	161	11	▲ 5
		営業利益	9	9	9	10	38	11	11	▲ 0	2
	ロジスティクス	売上高	95	100	124	118	438	106	120	13	20
		営業利益	0	2	4	11	18	8	14	6	12
	その他 (本社組織等)	売上高	280	300	292	313	1,187	385	440	54	140
		営業利益	42	39	34	24	140	32	31	▲ 1	▲ 8
東アジア	航空FWD	売上高	39	39	38	39	156	36	34	▲ 1	▲ 4
		営業利益	▲ 31	▲ 30	▲ 30	▲ 40	▲ 132	▲ 44	▲ 46	▲ 2	▲ 15
	海運FWD	売上高	574	607	614	659	2,454	679	757	78	150
		営業利益	21	20	17	5	65	8	11	2	▲ 8
	ロジスティクス	売上高	148	184	183	190	707	162	156	▲ 5	▲ 27
		営業利益	8	9	16	15	50	14	12	▲ 1	2
	その他 (本社組織等)	売上高	104	132	142	138	517	126	110	▲ 15	▲ 21
		営業利益	4	6	7	7	26	6	8	2	2
南アジア・オセアニア	航空FWD	売上高	131	141	136	146	555	133	127	▲ 6	▲ 14
		営業利益	5	6	7	10	29	7	9	2	3
	海運FWD	売上高	0	0	0	1	2	▲ 2	2	4	2
		営業利益	▲ 15	▲ 15	▲ 17	▲ 17	▲ 65	▲ 17	▲ 18	▲ 1	▲ 3
	ロジスティクス	売上高	384	458	461	477	1,781	421	398	▲ 23	▲ 60
		営業利益	2	8	13	15	40	11	12	1	4
	その他 (本社組織等)	売上高	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		営業利益	0	0	0	0	0	0	0	0	0

セグメント			2024/12期					2025/12期		増減額 (QoQ)	増減額 (前年比)
			1 Q	2 Q	3 Q	4 Q	累計	1Q	2Q	2Q 対 1Q	2Q 対 前2Q
南アジア・オセアニア	航空FWD	売上高	140	163	185	180	669	156	145	▲ 10	▲ 17
		営業利益	12	12	14	17	57	17	15	▲ 1	3
	海運FWD	売上高	90	96	113	100	402	96	93	▲ 2	▲ 2
		営業利益	9	11	12	10	44	11	11	▲ 0	0
	ロジスティクス	売上高	112	116	127	130	487	122	116	▲ 5	0
		営業利益	7	7	9	8	34	4	▲ 1	▲ 5	▲ 9
	その他 (本社組織等)	売上高	11	12	11	13	49	14	12	▲ 1	0
		営業利益	▲ 21	▲ 23	▲ 24	▲ 19	▲ 89	▲ 24	▲ 18	5	4
Cargo Partner社	航空FWD	売上高	355	388	438	425	1,608	389	369	▲ 19	▲ 19
		営業利益	8	7	12	17	46	9	6	▲ 2	▲ 1
	海運FWD	売上高	770	916	942	919	3,550	741	784	42	▲ 132
		営業利益	1	5	3	12	23	6	2	▲ 3	▲ 2
	ロジスティクス	売上高	2,474	2,796	2,846	2,849	10,967	2,586	2,655	69	▲ 141
		営業利益	43	56	64	59	224	52	50	▲ 1	▲ 6
	その他 (本社組織等)	売上高	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		営業利益	0	0	0	0	0	0	0	0	0

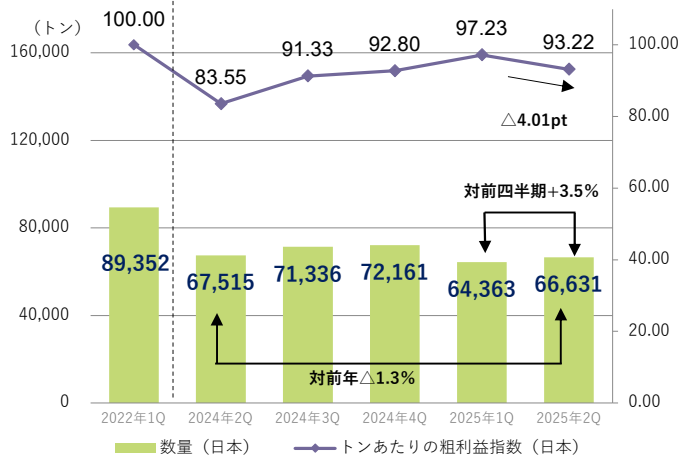
※ 当資料は当社グループ各法人もしくは店所単位で、その主たる取扱い（航空・海運・ロジスティクス・その他）に応じて区分、集計したもの。
※ ロジ日本の「ロジスティクス」には国内航空および内航海運を含んでいる。
※ 2025年1Qの東アジアの「海運FWD」と「ロジスティクス」「その他」について集計方法を変更した為、2025年1Qの数値について遡及修正を行った。



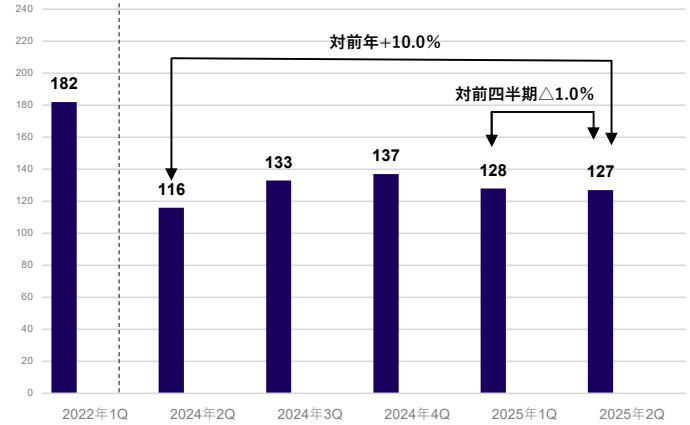
1-E.航空フォワーディング粗利益動向 日本セグメント

✓ 取扱数量は、東アジア向けの半導体関連、南アジア向けの自動車・電子部品関連等により前四半期から増加するも、前年から数量減となり、想定数量を下回った。単位粗利も前四半期から低下した。

航空輸出数量と単位あたりの粗利益推移



航空フォワーディング粗利益額 単位：億円

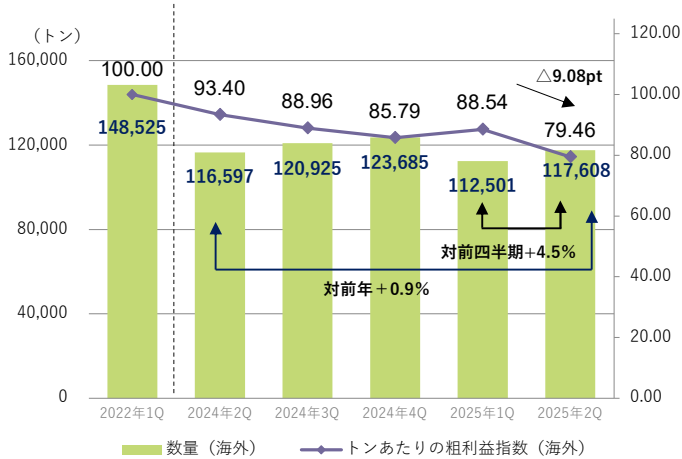


※ 2022年第1四半期のトンあたりの粗利益額を100として、各四半期の推移を表した数値。（2023年第2四半期からのトレンドは補足資料19ページに掲載）

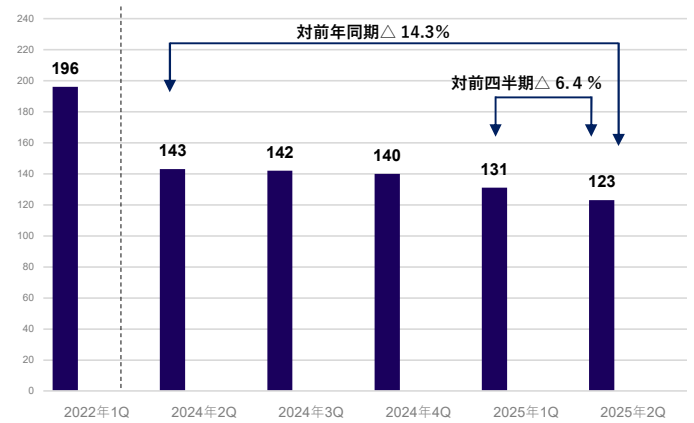
1-E.航空フォワーディング粗利益動向 海外セグメント

✓ 取扱数量は前四半期・前同四半期から増加したが、想定数量は下回った。欧州等における単位粗利の低下が影響し、単位粗利・粗利益額は前四半期・前同四半期から減少となった。

航空輸出数量と単位あたりの粗利益推移



航空フォワーディング粗利益額 単位：億円



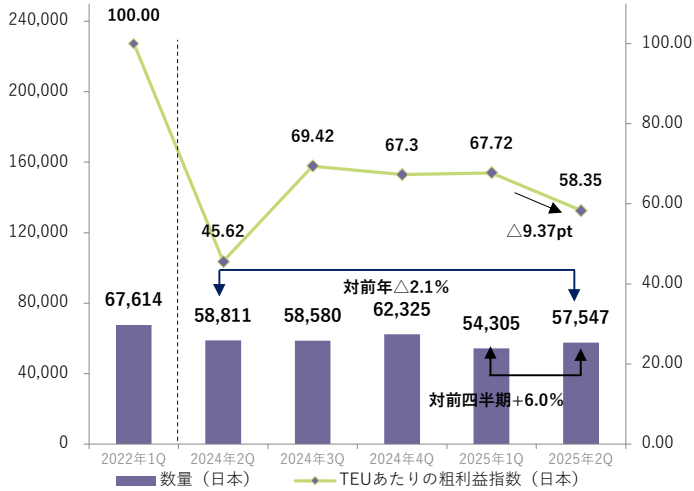
※ 2022年第1四半期のトンあたりの粗利益額を100として、各四半期の推移を表した数値。（2023年第2四半期からのトレンドは補足資料19ページに掲載）
※ 各四半期の平均為替レートで円貨に換算し計算。 ※ cargo partner社の実績は除いて計算。

※航空フォワーディング粗利益額：「航空輸出売上高」から「航空利用費（国際）」を除いた額

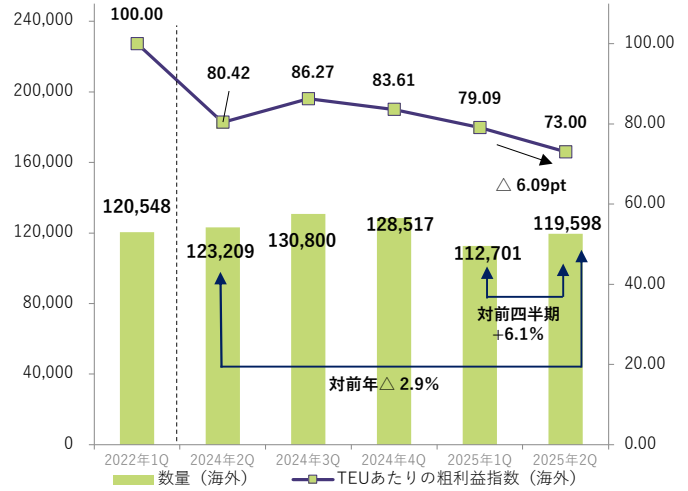
1-F.海運フォーワーディング粗利益動向 日本／海外

✓ 日本発・海外発ともに数量は前四半期から増加したものの、前年を下回り、力強さを欠いた。また、粗利指数の低下により、粗利も減少。なお、日本発については粗利指数は前同四半期より改善した。

(TEU) 日本発海運輸出数量と単位あたりの粗利益推移



(TEU) 海外発海運輸出数量と単位あたりの粗利益推移



※ 2022年第1四半期のTEUあたりの粗利益額を100として、各四半期の推移を表した数値。(2023年第2四半期からのトレンドは補足資料19ページに掲載)
 ※ cargo partner社の実績は除いて計算。
 ※ 海外セグメント計は各四半期の平均為替レートで円貨に換算し計算。
 ※ 数量はNVOCC以外の取扱も含む。
 ※ 2024年第1四半期より日本発海運フォーワーディング数量のカウント方法を変更しています。
 ※ 2024年6月よりNVOCC日本発の単位あたりの粗利益の集計について、抽出の手法を一部見直しました。

2.2025年12月期 業績予想

A.2025年12月期通期業績予想	P.17
B.2025年12月期業績予想（セグメント別）	P.18-
C.売上収益・営業利益増減内訳	P.19-

2-A. 2025年12月期業績予想 通期予想

(単位：億円、%) (億円未満切捨て)

項目	上期実績	下期予想	通期予想	前年 通期実績	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)	前回通期 予想 (5/13発表)	増減額 (前回比)	増減率 (前回比)
売上収益	12,719	13,280	26,000	25,776	223	0.9	27,000	△1,000	△3.7
セグメント利益 (事業利益)	319	380	700	635	64	10.1	800	△100	△12.5
事業利益率	2.5	2.9	2.7	2.5	-	-	3.0	-	-
営業利益	287	412	700	490	209	42.6	800	△100	△12.5
親会社の所有者に帰する 当期利益	86	313	400	317	82	26.1	550	△150	△27.3
海外売上収益	4,734	5,225	9,960	9,863	96	1.0	10,750	△790	△7.3
ROE	-	-	4.8	3.8	-	-	6.5	-	-
ROIC (税引前事業利益)	-	-	4.2	4.0	-	-	4.7	-	-

【参考】 cargo partner社通期予想(欧州内数、連結決算処理前の数値)：売上収益2,427億円(対前年△332億円)、事業利益32億円(対前年+1億円) (無形資産償却(2億円)を除く)

17 2025年12月期第2四半期決算説明会資料 Copyright © 2025 NIPPON EXPRESS HOLDINGS, INC., All rights reserved.

本頁に記載の将来数値は、現時点における目標値又は計画値であり、その実現を保証するものではなく、様々なリスクや不確定要素によって、実際の数値と大きく異なる可能性があります。当社はその後の状況の変化等により当該情報を更新する義務を負うものではありません。



通期の連結業績予想については、上半期の結果を踏まえ、見通しを総合的に勘案した結果、売上収益および事業利益以下の各利益を下方修正することといたしました。

なお、事業利益に対して、営業利益の対前同増加額が+209億円と、大きくなるのは、前年における特積み事業の名鉄運輸株式会社との統合に伴う減損に加え、国内医薬品事業に関する減損損失を計上したことの反動増、並びに当期における土地売却益の増加が主な要因ですが、当期の土地売却額については92億円、売却益は73億円で、対前年+29億円の売却益の増加を見込んでおります。

一方、営業利益に対して、当期利益の対前同増加額が、+82億円と、小さくなるのは、円高による為替差損の増加が主な要因です。

また、先般発表したセカンドキャリア支援の実施にあたり、特別損失の発生が見込まれますが、今回の予想には含めず、金額の確定後、9月中旬を目途に改めてご案内したいと考えております。

2-B. 2025年12月期業績予想 セグメント別

(単位：億円、%) (億円未満切捨て)

セグメント	項目	通期予想	前年実績	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)	前回予想 (5/13時点)	増減額 (前回比)	増減率 (前回比)
日本	売上収益	12,630	12,620	9	0.1	12,870	△240	△1.9
	セグメント利益 (事業利益)	440	405	34	8.6	454	△14	△3.1
米州	売上収益	1,420	1,530	△110	△7.2	1,500	△80	△5.3
	セグメント利益 (事業利益)	72	53	18	34.2	77	△5	△6.5
欧州	売上収益	5,170	5,017	152	3.0	5,580	△410	△7.3
	セグメント利益 (事業利益)	76	112	△36	△32.4	138	△62	△44.9
東アジア	売上収益	1,760	1,739	20	1.2	1,890	△130	△6.9
	セグメント利益 (事業利益)	60	45	14	32.4	65	△5	△7.7
南アジア・オセアニア	売上収益	1,610	1,576	33	2.1	1,780	△170	△9.6
	セグメント利益 (事業利益)	40	54	△14	△26.9	65	△25	△38.5
海外セグメント合計	売上収益	9,960	9,863	96	1.0	10,750	△790	△7.3
	セグメント利益 (事業利益)	248	266	△18	△6.8	345	△97	△28.1
警備輸送	売上収益	690	685	4	0.7	690	—	—
	セグメント利益 (事業利益)	25	24	0	3.8	25	—	—
重量品建設	売上収益	510	500	9	1.9	510	—	—
	セグメント利益 (事業利益)	59	53	5	11.3	59	—	—
物流サポート	売上収益	4,490	4,204	285	6.8	4,490	—	—
	セグメント利益 (事業利益)	146	122	23	19.3	141	5	3.5
調整額	売上収益	△2,280	△2,098	△181	—	△2,310	30	—
	セグメント利益 (事業利益)	△218	△235	17	—	△224	6	—

18 2025年12月期第2四半期決算説明会資料

Copyright © 2025 NIPPON EXPRESS HOLDINGS, INC., All rights reserved.

本頁に記載の将来数値は、現時点における目標値又は計画値であり、その実現を保証するものではなく、様々なリスクや不確定要素によって、実際の数値と大きく異なる可能性があります。当社はその後の状況の変化等により当該情報を変更する義務を負うものではありません。

NEX NIPPON EXPRESS
We Find the Way

米国関税政策の影響が下押し要因となり、2Qの物流需要は低調な推移となりました。一方、日本をはじめ、各国の交渉合意が現在進んで来ていることから、業績予想の前提として、今後の国際物流需要は回復に向かうものの、本格的な回復には一定の時間を要するものと見ております。

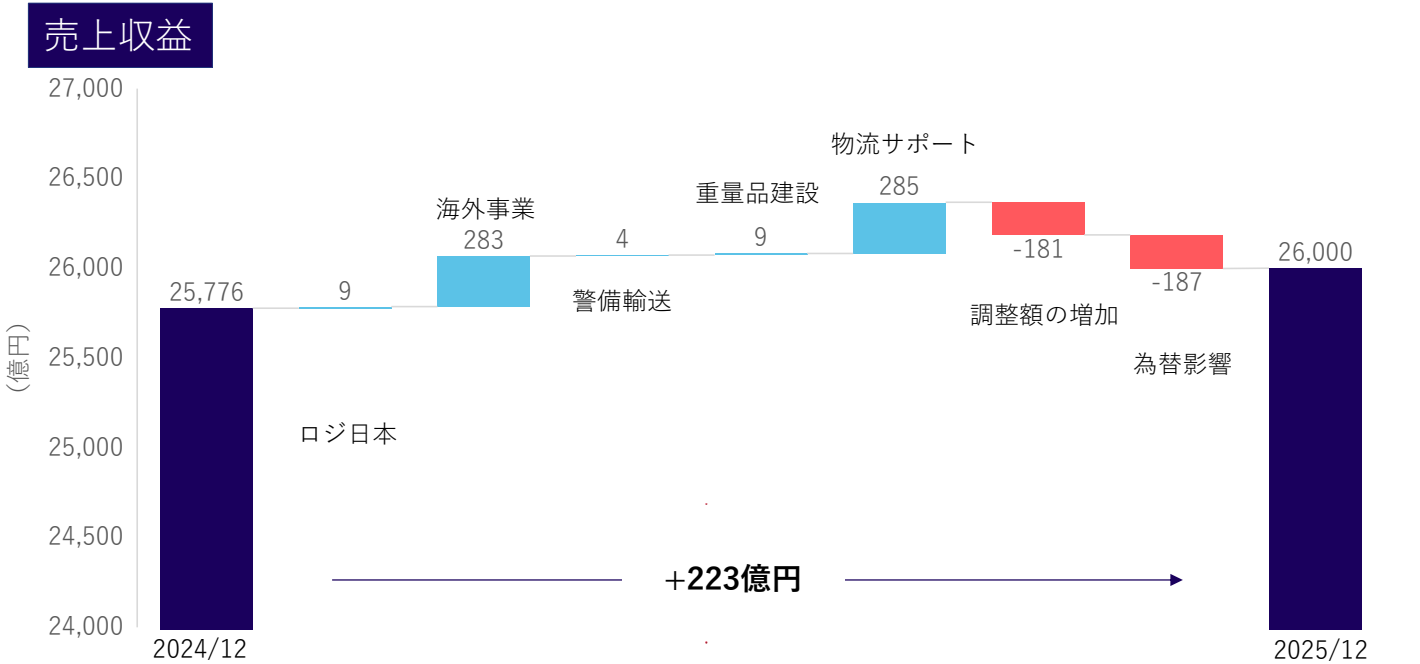
なお、修正額の大きい欧州リージョンに関しては、経済が停滞する中、構造改革によるコストコントロールを進めております。

また、ロジスティクス・日本についても、国際物流の回復には一定の時間を要するとともに、国内物流も、需要の回復が弱く、当面は低調な推移が見込まれることなどから、下方修正を行っております。

こうした状況下、短期業績の確保に向けては、フォワーディング事業におけるスペースコントロールと、社有戦力の最大活用を第一として、作業戦力を適切に配置することにより、需要の動向に応じたコストコントロールにあたりたいと考えております。加えて、今後、米国および新たな生産拠点となる国での倉庫増強や、サプライチェーンの変更により生じるトレードレーンの取込みがポイントであり、その対応や準備を進めてまいります。

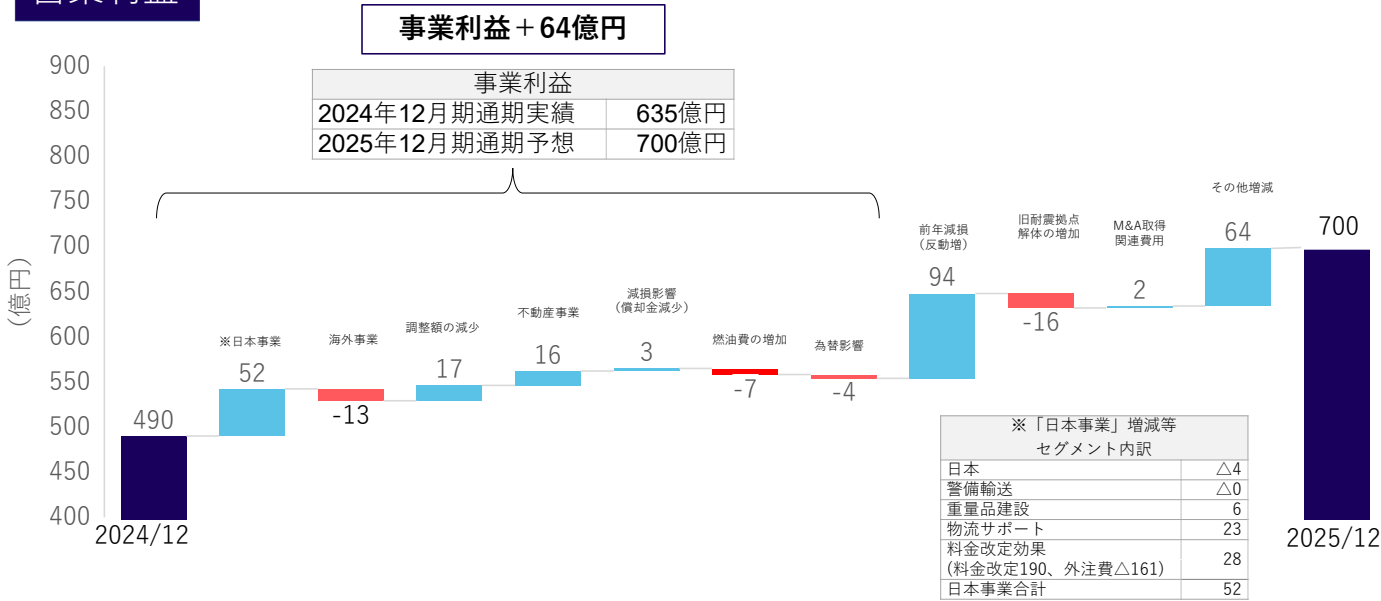
短期業績の確保に全力を上げるとともに、引き続き、長期ビジョンの達成に向けて、グローバル市場での事業成長の加速と、日本事業の再構築を推進し、体制や事業構造改革を進めてまいります。

2-C.2025年12月期業績予想 通期予想 売上収益・営業利益増減内訳



2-C.2025年12月期業績予想 通期予想 売上収益・営業利益増減内訳

営業利益



3.経営計画2028 取り組み状況

A.経営計画2028 基本方針	P.22
B.グローバル事業の成長 重点産業	P.23
C.グローバル事業の成長 主なKPI・施策	P.24
D.日本事業の再構築	P.25
E.経営計画達成に向けた主な取り組み	P.26
F. 2026年営業利益1,000億円の達成への取り組み	P.27

3-A.経営計画2028 基本方針

経営計画2028における基本方針・重要戦略

基本方針

- グループ全体最適志向の下、グローバルな競争力の向上と事業の成長を実現する。
- 明確な事業ポートフォリオと役割分担のもと、事業の競争力・収益性を高め、企業価値を高める。
- 社会課題解決や持続可能社会の実現へ貢献するサステナビリティ経営を実践し、顧客・社会・株主・社員から選ばれる企業グループへ変革する。

売上収益

FY2023 22,390億円
FY2028 30,000億円

事業利益

FY2023 812億円
FY2028 1,500億円

ROE

FY2023 4.8%
FY2028 10%以上

グローバル市場での 事業成長の加速

海外売上

FY2023 5,855億円
FY2028 12,000億円
M&A 3,700億円

日本事業の再構築

サステナビリティ 経営の推進

事業利益率

FY2023 3.9%
FY2028 5.9%
(ロジスティクス日本)

3-B.グローバル事業の成長 重点産業

(億円未満切捨て)

重点産業	2025年 1月～6月 実績	2024年 1月～6月 実績	前年対比 増減率	2028年目標
テクノロジー 基盤領域：電機電子 成長、挑戦領域：産業用機械	1,461億円	1,477 億円	△1.1%	4,000 億円
モビリティ 基盤領域：自動車 成長、挑戦領域：建機、農機、鉄道、航空機	1,272億円	1,268 億円	+0.3%	2,600 億円
ライフスタイル 基盤領域：アパレル 成長、挑戦領域：家具、装飾品、コスメティクス	709 億円	732 億円	△3.2%	1,600 億円
ヘルスケア 成長、挑戦領域：医薬品、医療機器	577 億円	509 億円	+13.4%	1,300 億円
半導体 成長、挑戦領域：半導体	314 億円	269 億円	+16.9%	1,000 億円

※実績：日本通運㈱、海外4 リージョン合計（CP社、Tramo社、SH社は除く）

前年の米国子会社清算の影響が大きいテクノロジー、およびBCOシフトによる大手顧客の海上フォーワーディング扱いの失注等が影響したライフスタイルは前年を下回りました。また、2Qは国際物流の停滞からその他の産業についても伸長が鈍化する結果となりました。

3-C.グローバル事業の成長 主なKPI・施策

フォワーディングの拡販	2025年 1月～6月実績	2024年 1月～6月実績	前年対比増減率	2028年目標
航空フォワーディング数量	44.7万 t	44.2万 t	+1.0%	130万 t
海運フォワーディング数量	41.9万TEU	44.0万TEU	△5.0%	140万TEU

(内数) cargo-partner社	2025年 1月～6月実績	2024年 1月～6月実績	前年対比増減率
航空フォワーディング数量	8.6万 t	8.5万 t	+0.2%
海運フォワーディング数量	7.4万TEU	8.4万TEU	△10.8%

(億円未満切捨て)

ロジスティクスソリューションの提供強化	2025年 1月～6月実績	2024年 1月～6月実績	前年対比増減率	2028年目標
倉庫・配送等売上	2,407億円	2,299億円	+4.7%	5,900億円

※倉庫配送等売上にはCP社、SH社は含まない。

航空について、国際貨物輸送量は、IATAの報告では、1月～6月の累計で、対前年で3.5%の増加となっております。米国関税により多くの企業が静観する状況等から、国際航空の物流需要は当初の予測に比べて低調な推移となりました。また、航空運賃もジェット燃料の下落や、需要動向に合わせて低下トレンドとなっております。

こうした状況下、当社の取扱数量は対前年1.0%の増加で、E C関連貨物の動向影響を除いて、ほぼマーケットに沿った動きと捉えております。

次に海運については、アジア発米国向けが米国関税政策の影響から物流需要が乱高下していますが、その他の主要なトレードレーンの荷動きは安定しており、主要なトレードレーン全体の荷動きは、1月～5月の累計で6.5%増となっております。運賃も、需給環境の軟化によりアジア発米国向け運賃が急速に低下する一方、その他の主要レーンの推移は安定しておりますが、新造船の就航が続いていることもあり、需給バランスの緩和による運賃下落も懸念される状況にあります。

こうした状況の中、当社の取扱数量は、顧客のB C Oシフトの影響等から、△5.0%の減少となりました。

次に、倉庫・配送等の売上については、対前同4.7%の増収となり、これまで進めてきた施策や、投資が効果を生じてきているものと捉えております。

当社が進める、重点産業を中心とするアカウントマネジメントを起点としたEnd to Endソリューションの拡大は、ロジスティクス事業を軸に、そこに結び付くフォワーディング扱いの数量拡大を目指すものです。現在、日系・非日系のグローバルアカウントで、日本国内でのロジスティクス業務を通じて高い品質を評価していただき、それを機会として海外の仕事につながる事例や、逆にフォワーディング扱いからロジスティクス業務に取引が拡大する事例が増加しており、引き続き、ロジスティクスとフォワーディング事業の双方向から取扱数量の拡大に取り組んでまいります。

3-D.日本事業の再構築

① 顧客志向の強い企業への変革

アカウントマネジメント推進体制の構築

- 176社へアカウント専任体制を構築を完了

ロジスティクス事業の強化

- 自動化機器を30拠点に導入（2025年6月末時点）
- 人財育成プログラムを通じた作業現場での業務改善

重点産業での取り扱い拡大

- 医薬品事業、半導体事業での取り扱い拡大

② 日本事業強靱化の継続・深化

収益力向上の取り組み

- 人件費・外注費上昇に対する料金改定
 - 前年を上回る改定を実施
- 社有戦力の最大限活用と外注費率の削減（日本通運）
 - 社有車の稼働率：対前年+0.2ポイント
 - 外注費率：対前年-3.9ポイント（FWD単価影響・支店作業会社本体化影響控除）
- 間接部門費用の削減（本社費用）

③ 継続的な事業基盤の変革・見直し

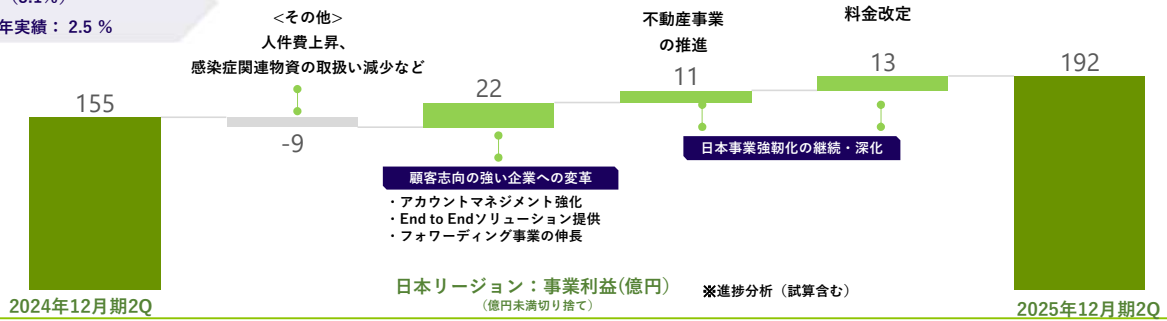
資本効率向上の取り組み

- 支店作業会社67社の再編を決定（2023年度以降累計）
 - 25年度末までに残り3社の再編を決定予定
- 社内カンパニー制による利益率・資本効率の改善
 - 日本通運全体でのROIC目標達成に向けて、ROICを各カンパニーの経営目標数値として設定
 - 各カンパニーにおいて2028年度のROIC目標達成に向けた計画を策定

KPI:日本ロジセグメントの事業利益率の改善（3.9%→5.9%）

2025年2Q実績：日本ロジ事業利益率
(3.1%)

※前年実績：2.5%



End to Endソリューションの提供や料金改定などで成果が出てきており、人件費等のコスト増加や、感染症関連物資の取扱い減少の影響を吸収し、事業利益は増加、事業利益率は3.1%で、前年から0.6ポイントの改善となりました。

さらに日本通運の社内カンパニー制導入も契機として、国内の異なるマーケットの特性に合わせた経営資源配分の最適化等を加速し、収益性と資本効率の向上を図りたいと考えております。

3-E.経営計画達成に向けた主な取り組み

■グローバル市場での事業成長の加速

- ・ アカウントマネジメントを起点としたEnd to Endソリューションの拡大
- ・ cargo-partner社へのPMI実施
- ・ SH HoldCo GmbH社（Simon Hegele社）の買収（2025年2月3日実行済み）
- ・ インド市場での存在感の確立

■日本事業の再構築

- ・ 重量品建設事業の分社化（2025年1月）
- ・ 社内カンパニー制の導入（2025年1月）

■資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた取り組み

- ・ BSマネジメントの強化と資本政策の見直し、および事業ポートフォリオマネジメントの推進

2026年中間目標：営業利益1,000億円以上、ROE8%以上

アカウントマネジメント体制の強化など、当社の取り組みは進捗していると捉えておりますが、短期的な対応とともに、中長期的な視点に立って、経営計画で策定した戦略や施策の実現を加速し、更に強化することが必要と捉えています。

先程もご説明したとおり、今後、サプライチェーンの変更などが進む可能性がある中で、サプライチェーン全体を捉えて、End to Endソリューションの提供により、お客様の課題を解決することが、従来以上に求められるものと捉えております。また、企業価値向上に向けた取り組みに関しては、アセットの保有戦略の見直しを含めたBSマネジメントの強化と資本政策の見直し、および事業ポートフォリオマネジメントの推進強化への取り組みを着実に進めてまいります。

今次経営計画の達成に向けて、まずは2026年に設定した中間目標の営業利益1,000億円以上、ROE8%以上を何としてでも達成しなければならないと考えております。

このためには経営計画に定めた戦略、施策を加速することが最も重要ですが、営業利益目標に関しては、追加施策を講じつつ、今回発表した営業利益700億円をベースとして、3点の取り組みにより1,000億円以上の達成を目指してまいります。

3-F.2026年営業利益1,000億円の達成への取り組み

2025年度通期
営業利益 通期予想

700 億円

営業利益1,000億円の達成への取組

- | | |
|-----------------------------|--|
| 1. 事業利益の拡大 | ◆ 経営計画に定めた戦略・施策を推進することにより、事業利益の拡大を図る。 |
| 2. コストコントロール
／セカンドキャリア支援 | ◆ 売上高販管費率を2028年までに2024年度実績対比で△1ポイント程度改善し、5%程度とすることを目標に、間接コスト削減に向けた取組みを開始。
◆ セカンドキャリア支援の実施：セカンドキャリア支援、同時に組織の年齢構成を整え、活性化を目的とする。 |
| 3. 土地の売却 | ◆ 2028年までに500億円以上の売却を計画。この取組みを加速し、2026年度の売却実施額を2025年度の2倍程度に拡大。
◆ 低収益不動産の売却等による国内ロジスティクスの収支改善 |

2026年度通期
営業利益 通期目標

1,000 億円以上

1点目に、収益拡大の主軸として、経営計画に定めた戦略・施策を推進することにより、事業利益の拡大を図ります。

2点目に、コストコントロールとして、売上高販管費率を2028年までに2024年度実績に対して△1ポイント程度改善し、5%程度とすることを目標に、間接コスト削減に向けた取組みを開始します。加えて、先般、セカンドキャリア支援の実施を開示しました。これは同時に、組織としての年齢構成を整え、活性化を目的としておりますが、この実施にあたっては、一定の人件費削減効果を生じることになります。

3点目に、土地の売却として、まずは500億円以上を計画しております。この取組みを加速し、2026年度の売却実施額を2025年度の2倍程度まで拡大したいと考えております。

以上3点の取組みにより、まずは営業利益1,000億円を達成することが、ROEを向上させるとともに、今次経営計画の達成に繋がるものと、捉えております。

4.株主還元

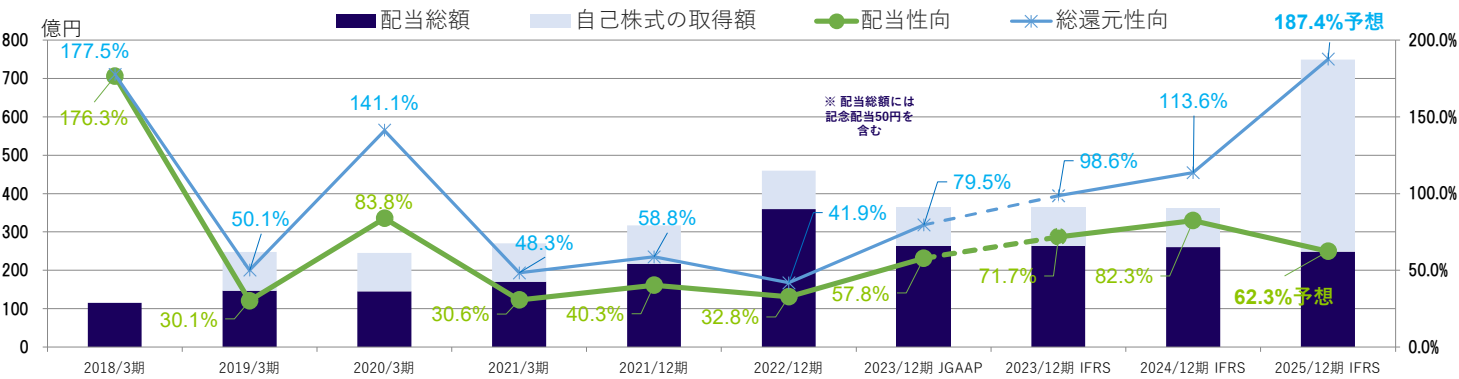
資本政策・各種実績推移

P.29

4.資本政策・各種実績推移

経営計画2028
目標数値

- ROE 10%以上
- 自己資本比率 35%程度
- 総還元性向 55%以上（2024～2028年度累計）
- 配当性向 40%以上
- 下限配当 1株当たり年間配当金 100円



	2018/3期	2019/3期	2020/3期	2021/3期	2021/12期	2022/12期	2023/12期	2024/12期	2025/12期
1株あたり配当額 (年間)	40	51.67	51.67	61.67	80	133.33 (記念配当50円含む)	100	100	予想 100
ROE	1.2 (日本基準)	9.2 (日本基準)	3.2 (日本基準)	10.0 (日本基準)	8.9 (日本基準)	15.9 (日本基準)	5.9/4.8 (日本基準/IFRS)	3.8 (IFRS基準)	予想 4.8 (IFRS基準)

※ IFRS基準でのROEと日本基準の差異は、IFRSでは有価証券売却益がPL非計上となることが主な要因です。
※当社は、2025年1月1日を効力発生日として、普通株式1株につき3株の株式分割を行っております。過年度の数値は、株式分割を考慮した数値を記載しています。

2025年12月期の株主還元については、配当予想に変更はなく、中間配当、期末配当を各50円、合計100円としており、配当性向62.3%、500億円を上限とする自己株式の取得を含めた総還元性向は187.4%、2024年度からの累計2年間の総還元性向は154.7%を見込んでおります。

今後も企業価値の向上を志向するとともに、経営計画の目標を達成し、株主還元の充実に努めてまいります。



本資料のいかなる情報も、弊社株式の購入や売却等を勧誘するものではありません。
また、本資料に記載された意見や予測等は資料作成時点での弊社の判断であり、
その情報の正確性を保証するものではなく、今後、予告無しに変更されることがあります。
万一、この情報に基づいて、こうむったいかなる損害についても、
弊社及び情報提供者は一切責任を負いませんのでご承知おきください。