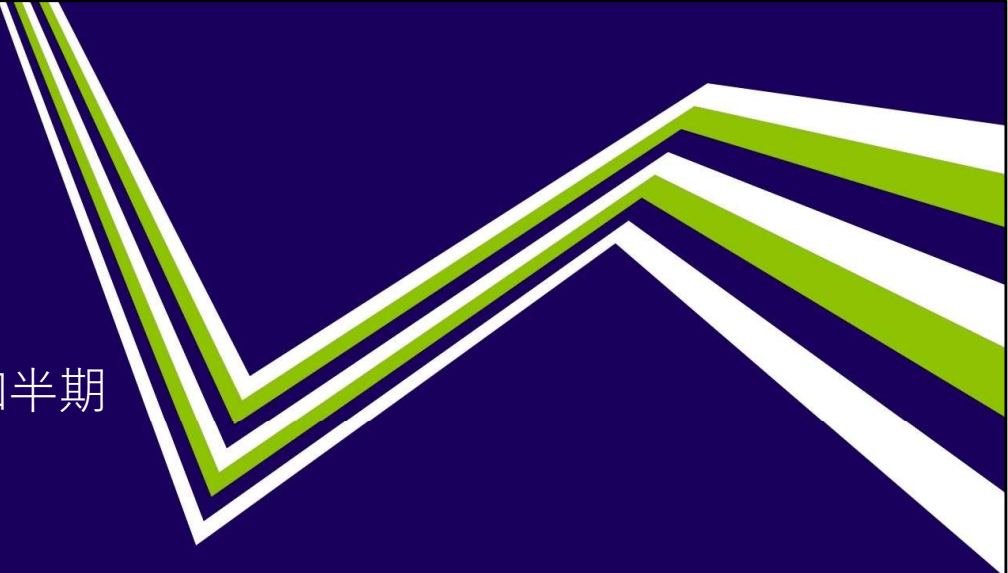




2024年12月期第1四半期 決算説明会資料

2024年5月13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. 2024年12月期第1四半期決算	P.4～
2. 2024年12月期 業績予想	P.14～
3. 経営計画2028 取り組み状況	P.20～
4. 株主還元	P.26～

2024年12月期第1四半期決算 エクゼクティブサマリー

2024年12月期 第1四半期実績

	実績	前年同期比
✓ 売上収益	6,176 億円	+395 億円 +6.8 %
✗ 連結セグメント利益 (事業利益)	118 億円	△90 億円 △43.4 %
事業利益率	1.9%	
✗ 営業利益	34 億円	△208 億円 △85.7%
✗ 親会社の所有者 に帰属する当期利益	8 億円	△124 億円 △93.8 %

* ✓ は +5%以上の増加、✗ は -5%以上の減少、⇒ は変化が±5%未満

- ✓ CP社がグループに加わったことによる増収の一方、フォワーディング事業は需給緩和に伴う単位あたり粗利の低下がみられる中、増収に対して増益効果は小さかった
- ✓ 国内物流は、自動車産業関連等、一部の産業、顧客の取り扱いで増加が見られるものの、全体的な荷動き回復には至らず、低調な推移となった
- ✓ なお当期において、特別積合事業の統合に伴う減損損失65億円を計上した（営業利益以下の各利益に影響）

2024年12月期業績予想 エクゼクティブサマリー

2024年12月期 業績予想

	今回予想	前年比
✓売上収益	25,000 億円	+2,609 億円 +11.7 %
→連結セグメント利益 (事業利益)	850 億円	+37 億円 +4.6 %
事業利益率	3.4%	
✓営業利益	820 億円	+219 億円 +36.4 %
✓親会社の所有者 に帰属する当期利益	550 億円	+179 億円 +48.4 %
ROE	6.7%	+1.9 pt
ROIC (税引前事業利益)	5.6%	±0.0 pt

* ✓ は +5%以上の増加、✗ は -5%以上の減少、→ は変化が±5%未満

✓物流需要は総じて低調な推移だが、国内外の物流需要について、年後半以降に回復するという期首の見立てから変更はなく、2月14日に公表した業績予想の売上収益および事業利益以下の各利益を据え置いた

1. 2024年12月期第1四半期決算
2. 2024年12月期 業績予想
3. 経営計画2028 取り組み状況
4. 株主還元

A. 2024年12月期第1四半期決算 概要	P.5-
B. 売上収益・営業利益増減内訳	P.7-
C. 第1四半期対前第4四半期	P.9-
D. 航空フォワーディング粗利益動向	P.11-
E. 海上フォワーディング粗利益動向	P.13

1-A. 2024年12月期第1四半期決算 概要（1-3月）

（単位：億円、％）（億円未満切捨て）

項目	今期実績	前年実績	増減額	増減率
売上収益	6,176	5,780	395	6.8
連結セグメント利益 （事業利益）	118	209	△90	△43.4
事業利益率	1.9	3.6	-	-
営業利益	34	243	△208	△85.7
親会社の所有者に帰属する 当期利益	8	133	△124	△93.8

【参考】 cargo-partner1-3月実績(欧州内数、連結決算処理前の数値)：売上収益588億円、事業利益1億円

2024年12月期第1四半期の連結業績は、資料に記載のとおりとなりました。

昨年の後半以降、グローバルな物流需要に底打ち感が見られますが、総じて低調な推移となっており、この回復は本年の後半以降になるものと見ております。

こうした状況下、当期より、カーゴパートナー社（CP社）がグループに加わったことにより増収となりましたが、フォワーディングを事業の中心とするCP社も、現状においては厳しい事業環境下にあり、買収による増収ほどの増益効果には至らず、当社の連結セグメント利益（事業利益）以下の各利益は減益となりました。

なお、事業利益に対して、営業利益の対前同減少額が▲208億円と、大きくなるのは、特別積合せ貨物運送事業（特積み事業）の名鉄運輸株式会社との統合に伴い、当期において、NXトランスポート、並びに日本通運についても来年1月の統合に向け、同事業に関する減損損失を計上したことと、前期の土地売却益計上の反動減が主な要因です。

1-A. 2024年12月期第1四半期決算 概要（1-3月）

(単位：億円、%) (億円未満切捨て)

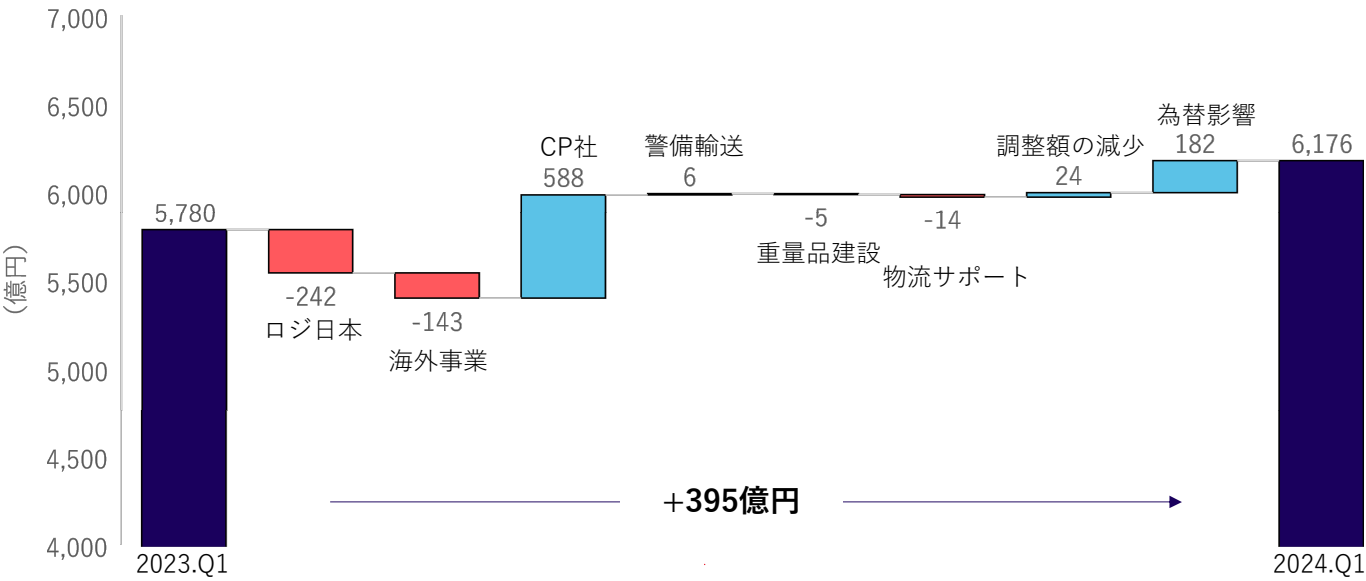
セグメント	項目	今期実績	前年実績	増減額	増減率
日本	売上収益	3,054	3,297	△242	△7.4
	セグメント利益（事業利益）	63	113	△49	△44.0
米州	売上収益	370	371	△1	△0.4
	セグメント利益（事業利益）	10	28	△17	△62.6
欧州	売上収益	1,129	449	679	151.0
	セグメント利益（事業利益）	31	21	9	46.4
東アジア	売上収益	373	391	△18	△4.7
	セグメント利益（事業利益）	4	15	△10	△70.5
南アジア・オセアニア	売上収益	347	379	△32	△8.5
	セグメント利益（事業利益）	10	30	△20	△66.7
警備輸送	売上収益	176	169	6	3.9
	セグメント利益（事業利益）	13	12	0	6.5
重量品建設	売上収益	106	111	△5	△5.1
	セグメント利益（事業利益）	7	8	△1	△13.7
物流サポート	売上収益	1,079	1,094	△14	△1.3
	セグメント利益（事業利益）	24	32	△8	△26.0

【参考】 cargo-partner1－3月実績(欧州内数、連結決算処理前の数値)：売上収益588億円、事業利益1億円

1-B.売上収益・営業利益増減内訳

売上収益

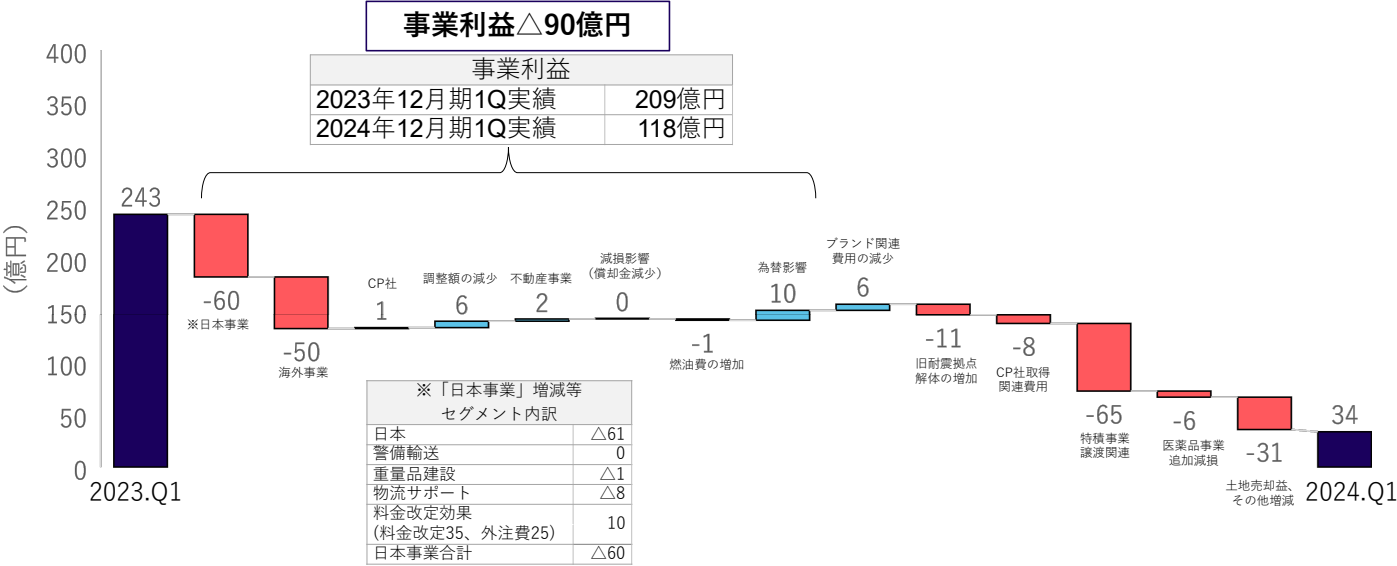
✓ CP社の連結化および円安による増収が大きい一方、ロジスティクス事業は減収が継続。



1-B.売上収益・営業利益増減内訳

営業利益

- ✓ 国際FWD事業の単位あたり粗利の低下等により、ロジ事業は日本・海外ともに減益。
- ✓ なお当期において、特積事業の譲渡に伴う減損損失（65億円）を計上。



前回の営業利益は243億円、事業利益は209億円で、事業利益の対前年▲90億円の減益に関しては、国際FWD事業の需給緩和に伴う単位あたり粗利の低下が主な要因です。また、国内物流は、自動車産業関連等、一部の産業、顧客の取扱いで増加が見られますが、全体的な荷動きの回復には至らず、低調な推移となりました。

この結果、日本事業が▲60億円、海外事業が▲50億円の減で、主な減益要因となっております。なお、料金改定効果は10億円で、改定効果は拡大しつつありますが、さらに取組みを加速する必要があるものと捉えております。

1-C. 2024年12月期第1四半期決算 第1四半期対前第4四半期

(単位：億円、%) (億円未満切捨て)

項目	今期実績	2023年4Q単 実績	増減額	増減率
売上収益	6,176	5,636	539	9.6
連結セグメント利益 (事業利益)	118	208	△90	△43.2
事業利益率	1.9	3.7	-	-
営業利益	34	86	△51	△59.9
親会社の所有者に帰属する 当期利益	8	65	△57	△87.4

1-C. 2024年12月期第1四半期決算 第1四半期対前第4四半期（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 1 Q実績	2023年 4 Q単 実績	増減額	増減率
日本	売上収益	3,054	3,132	△77	△2.5
	セグメント利益（事業利益）	63	156	△93	△59.6
米州	売上収益	370	386	△16	△4.3
	セグメント利益（事業利益）	10	18	△8	△43.6
欧州	売上収益	1,129	515	614	119.2
	セグメント利益（事業利益）	31	23	8	35.8
東アジア	売上収益	373	425	△51	△12.1
	セグメント利益（事業利益）	4	5	△1	△20.0
南アジア・オセアニア	売上収益	347	345	1	0.5
	セグメント利益（事業利益）	10	13	△3	△27.8
海外セグメント合計	売上収益	2,220	1,672	547	32.8
	セグメント利益（事業利益）	56	61	△4	△7.9
警備輸送	売上収益	176	170	5	3.0
	セグメント利益（事業利益）	13	2	10	393.7
重量品建設	売上収益	106	112	△6	△5.6
	セグメント利益（事業利益）	7	15	△7	△50.7
物流サポート	売上収益	1,079	1,149	△69	△6.0
	セグメント利益（事業利益）	24	41	△17	△42.5

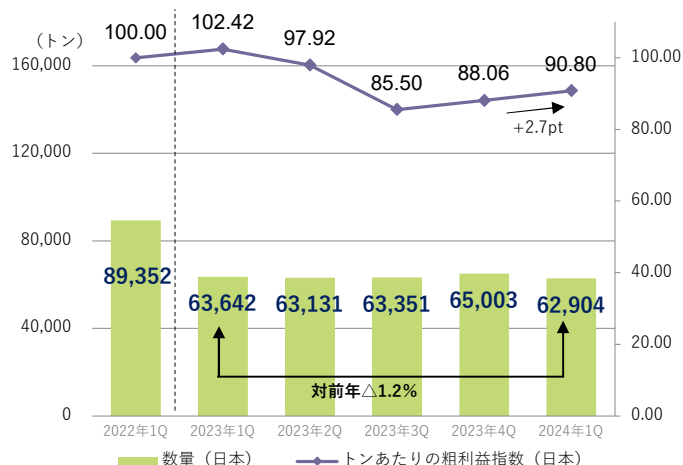
業績の動向として、前年4Q対1Qでの事業利益のQonQ比較をお示しております。

この中で、ロジスティクス・日本の減収減益に関しては、4Qにおける国際FWDのピークシーズンなどの季節的波動に加え、事業利益では、前年度の未払有給休暇債務の戻入れ等の影響や、当期において固定資産税等を連結計で約80億円の一括費用処理をしていることが影響したものであり、1Qの連結業績としては、概ね想定した着地になったものと捉えております。

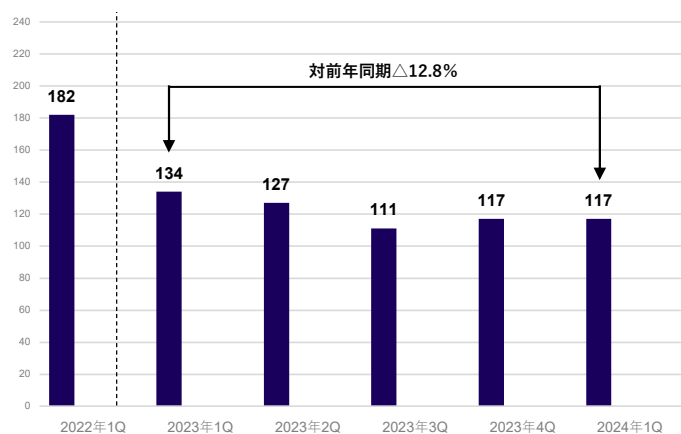
1-D.航空フォワーディング粗利益動向 日本セグメント

✓ 需要に対するスペースコントロールの強化や燃油サーチャージの低下により、トンあたりの差益は2.7ポイント改善

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



※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

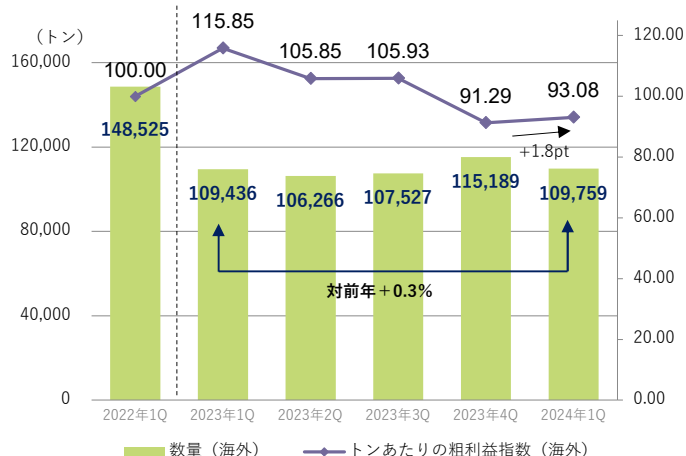
※ 2022年第1四半期のトンあたりの粗利益額を100として、各四半期の推移を表した数値。（2022年第1四半期からのトレンドは補足資料19ページに掲載）

日本発、航空FWDの四半期ごとの取扱数量と、指数化した単位あたりの粗利、および粗利額の推移を示しております。この中で、折れ線が示す単位あたりの粗利は、需要に対するスペースコントロールの強化や、燃油サーチャージの低下により、2.7ポイント改善しました。

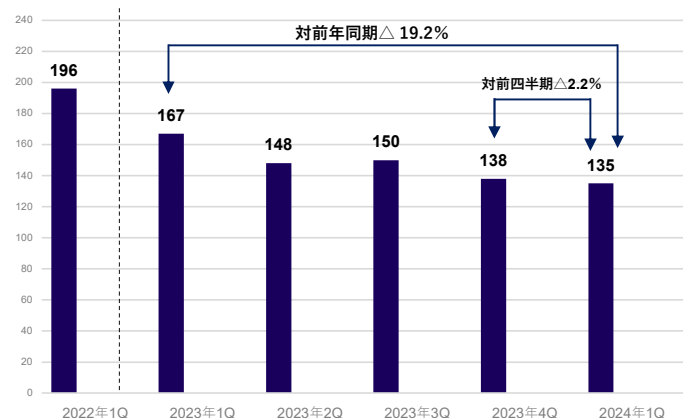
1-D.航空フォワーディング粗利益動向 海外セグメント

✓ スペースコントロールの強化等により東アジアは前年4Qから改善し、全体のトンあたりの粗利は1.8ポイント改善

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

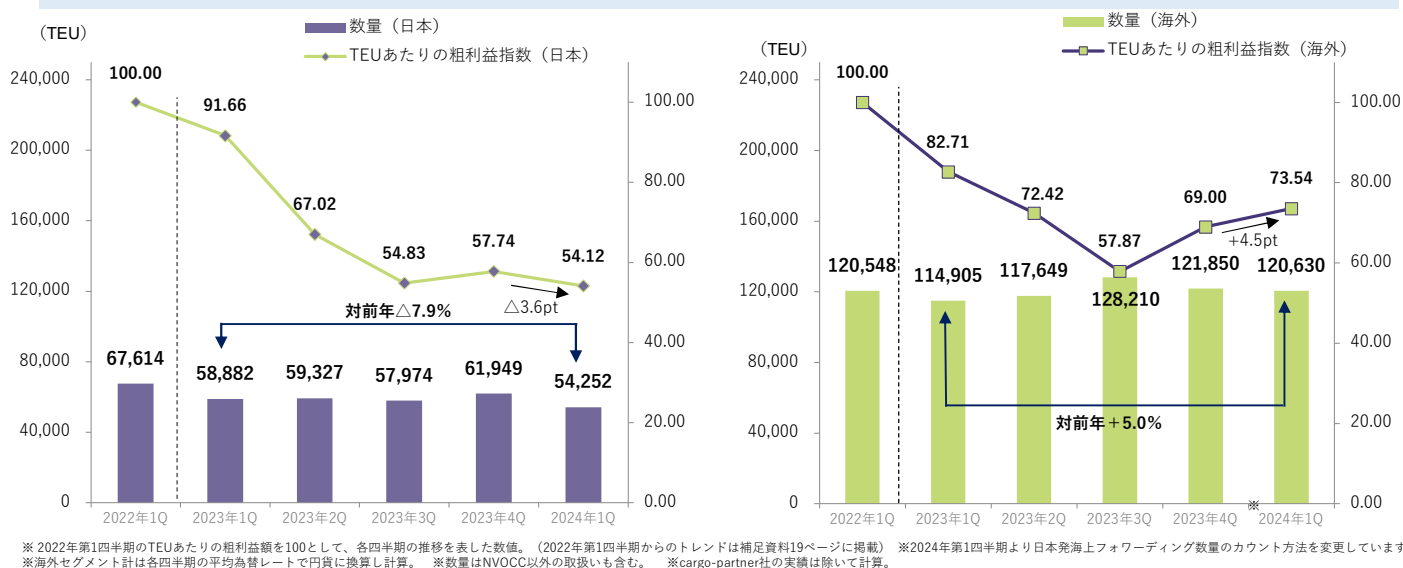


※ 2022年第1四半期のトンあたりの粗利益額を100として、各四半期の推移を表した数値。（2022年第1四半期からのトレンドは補足資料19ページに掲載）
 ※ 各四半期の平均為替レートで円貨に換算し計算。 ※ cargo-partner社の実績は除いて計算。

海外発については、前年4Qにおいて、アジア発の航空運賃が上昇する中、電機電子関連等の扱いが低調であった東アジアと、価格競争による欧州発の販売単価の低下により低下しましたが、スペースコントロールの強化等により東アジアは改善したことなどから、単位あたりの粗利は1.8ポイント改善しました。

1-E.海上フォワーディング粗利益動向 日本／海外

- ✓ 運河の航行制限等からPSS(Peak Season Surcharge)が適用され、その転嫁に一部タイムラグが生じた影響等から日本発のTEUあたり粗利は3.6ポイント低下
- ✓ 運賃上昇トレンドの中、海外発のTEUあたり粗利は4.5ポイント上昇



次に、海上FWDは、スエズ運河の航行制限などから、ピークシーズン・サーチャージ（PSS）が適用された中、この転嫁に一部タイムラグが生じた影響等から、日本発の単位あたり粗利は3.6ポイント低下しました。

一方、海外発は運賃の上昇トレンドの中、海外発全体の粗利単価は4.5ポイント上昇しました。

こうした状況下、フォワーディング事業の概況としては、日本発海上FWDが取扱数量、粗利単価ともに弱いものの、全体的には業績予想の想定レンジで推移したものと捉えております。

その他、補足資料の2、3ページには、外部環境の変化等の詳細をご案内しております。あわせてご参照ください。

1. 2024年12月期第1四半期決算
2. 2024年12月期 業績予想
3. 経営計画2028 取り組み状況
4. 株主還元

A.2024年12月期業績予想	P.15
B. 2024年12月期業績予想（セグメント別）	P.16-
C.売上収益・営業利益増減内訳	P.18-

2-A. 2024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	1 Q実績	2 Q予想	上期予想	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)
売上収益	6,176	5,823	12,000	13,000	25,000	22,390	2,609	11.7
セグメント利益 (事業利益)	118	231	350	500	850	812	37	4.6
事業利益率	1.9	4.0	2.9	3.8	3.4	3.6	-	-
営業利益	35	305	340	480	820	600	219	36.4
親会社の所有者に帰する 当期利益	8	221	230	320	550	370	179	48.4
海外売上収益	2,220	2,119	4,340	4,620	8,960	6,424	2,535	39.5
ROE	-	-	-	-	6.7	4.8	-	-
ROIC (税引前事業利益)	-	-	-	-	5.6	5.6	-	-

【参考】 cargo-partner通期予想(欧州内数、連結決算処理前の数値)：売上収益2,210億円、事業利益15億円(無形資産償却(約30億円、4 Q計上予定)を除く)

2024年12月期、通期の連結業績予想については、現時点での状況、見通しを総合的に勘案した結果、2月14日に公表した通期予想の、売上収益および事業利益以下の各利益を据え置くことといたしました。

先ほどご説明したとおり、物流需要は総じて低調な推移となっておりますが、国内外の物流需要については、年後半以降に回復するという期首の見立てから変更はなく、当社が継続して推進してきた、コア事業の成長戦略と日本事業の強靱化戦略の効果が拡大するものと考えております。

なお、1Qに対して2Qの事業利益が大きくなるのは、先ほどQonQ比較でも触れた固定資産税等約80億円を1Qに一括で費用処理していることが主な要因です。また、CP社の見通しについては、資料記載の数値としておりますが、買収対価を配分する手続き(Purchase Price Allocation)により確定する無形資産償却費として、約30億円を第4四半期に見込んでおります。

次に、この業績予想を前提に、ROEは6.7%、ROICは5.6%の見通しとしております。当社は、新経営計画とともに、「資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応」を開示しておりますが、資本コストを安定的に上回るROEを達成することを目指し、さらにエクイティ・スプレッドを拡大すべく取り組んでまいります。

16、17ページは、これまでにご説明した実績および予想をセグメント別にまとめております。また、セグメントごとの概況等の詳細を補足資料の4～13ページに記載しておりますので、後程ご確認ください。

2-B. 2024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 (2/14時点)	増減額 (前回比)	増減率 (前回比)
日本	売上収益	12,130	12,565	△435	△3.5	12,330	△200	△1.6
	セグメント利益 (事業利益)	510	485	24	5.0	520	△10	△1.9
米州	売上収益	1,530	1,512	17	1.1	1,530	-	-
	セグメント利益 (事業利益)	80	92	△12	△13.6	85	△5	△5.9
欧州	売上収益	4,320	1,926	2,393	124.2	4,190	130	3.1
	セグメント利益 (事業利益)	100	98	1	1.5	90	10	11.1
東アジア	売上収益	1,610	1,576	33	2.1	1,610	-	-
	セグメント利益 (事業利益)	50	37	12	32.9	55	△5	△9.1
南アジア・オセアニア	売上収益	1,500	1,408	91	6.5	1,500	-	-
	セグメント利益 (事業利益)	80	83	△3	△4.2	85	△5	△5.9
警備輸送	売上収益	680	678	1	0.2	680	-	-
	セグメント利益 (事業利益)	30	33	△3	△11.4	30	-	-
重量品建設	売上収益	500	511	△11	△2.2	500	-	-
	セグメント利益 (事業利益)	60	65	△5	△8.0	60	-	-
物流サポート	売上収益	4,450	4,258	191	4.5	4,450	-	-
	セグメント利益 (事業利益)	130	138	△8	△6.1	130	-	-

【参考】 cargo-partner通期予想(欧州内数、連結決算処理前の数値)：売上収益2,210億円、事業利益15億円
(無形資産償却 (約30億円、4 Q計上予定) を除く)

2-B. 2024年12月期業績予想 セグメント別 上期／下期

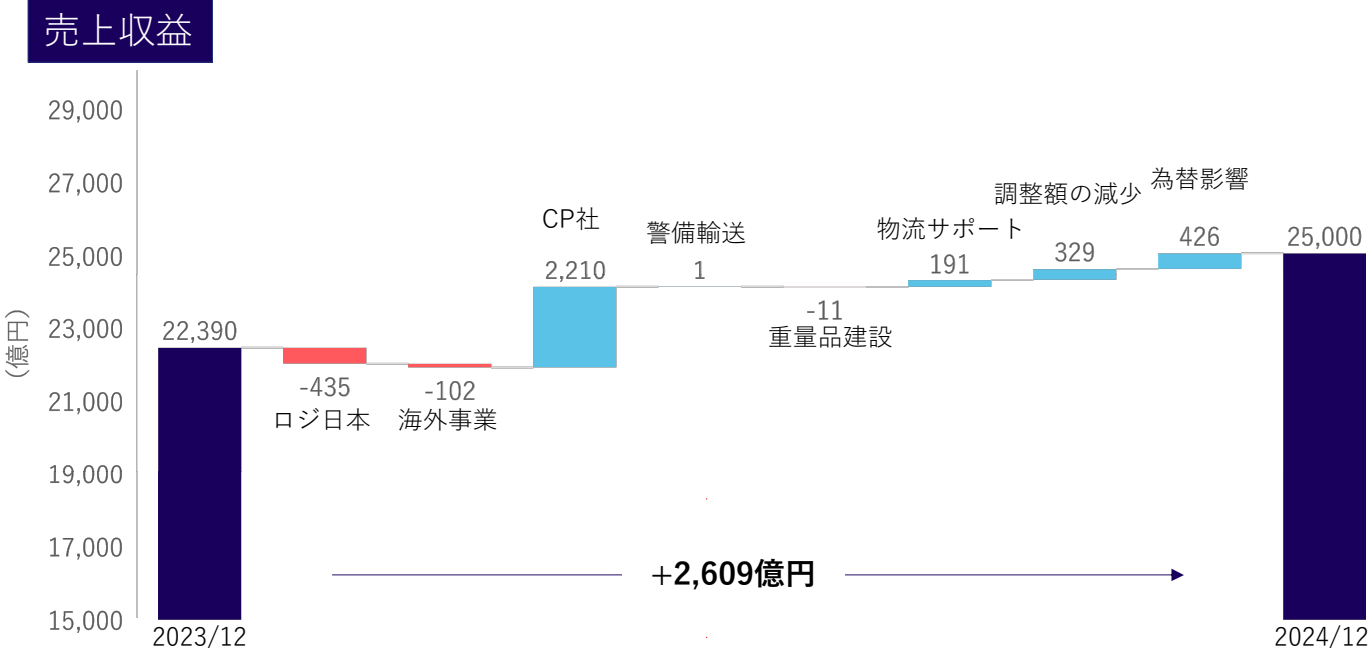
(単位：億円、%) (億円未満切捨て)

セグメント	項目	1Q実績	2Q予想	上期予想	前年 上期実績	増減額 (前年比)	下期予想	前年 下期実績	増減額 (前年比)
日本	売上収益	3,054	2,875	5,930	6,402	△472	6,200	6,163	36
	セグメント利益 (事業利益)	63	126	190	231	△41	320	253	66
米州	売上収益	370	379	750	740	9	780	772	7
	セグメント利益 (事業利益)	10	24	35	52	△17	45	39	5
欧州	売上収益	1,129	1,000	2,130	943	1,186	2,190	982	1,207
	セグメント利益 (事業利益)	31	33	65	49	15	35	49	△14
東アジア	売上収益	373	376	750	773	△23	860	802	57
	セグメント利益 (事業利益)	4	15	20	25	△5	30	11	18
南アジア・ オセアニア	売上収益	347	362	710	719	△9	790	688	101
	セグメント利益 (事業利益)	10	19	30	49	△19	50	34	15
警備輸送	売上収益	176	163	340	338	1	340	340	△0
	セグメント利益 (事業利益)	13	1	15	17	△2	15	16	△1
重量品建設	売上収益	106	123	230	258	△28	270	252	17
	セグメント利益 (事業利益)	7	17	25	30	△5	35	35	△0
物流サポート	売上収益	1,079	1,120	2,200	2,090	109	2,250	2,167	82
	セグメント利益 (事業利益)	24	45	70	65	4	60	73	△13

【参考】cargo-partner通期予想(欧州内数、連結決算処理前の数値)

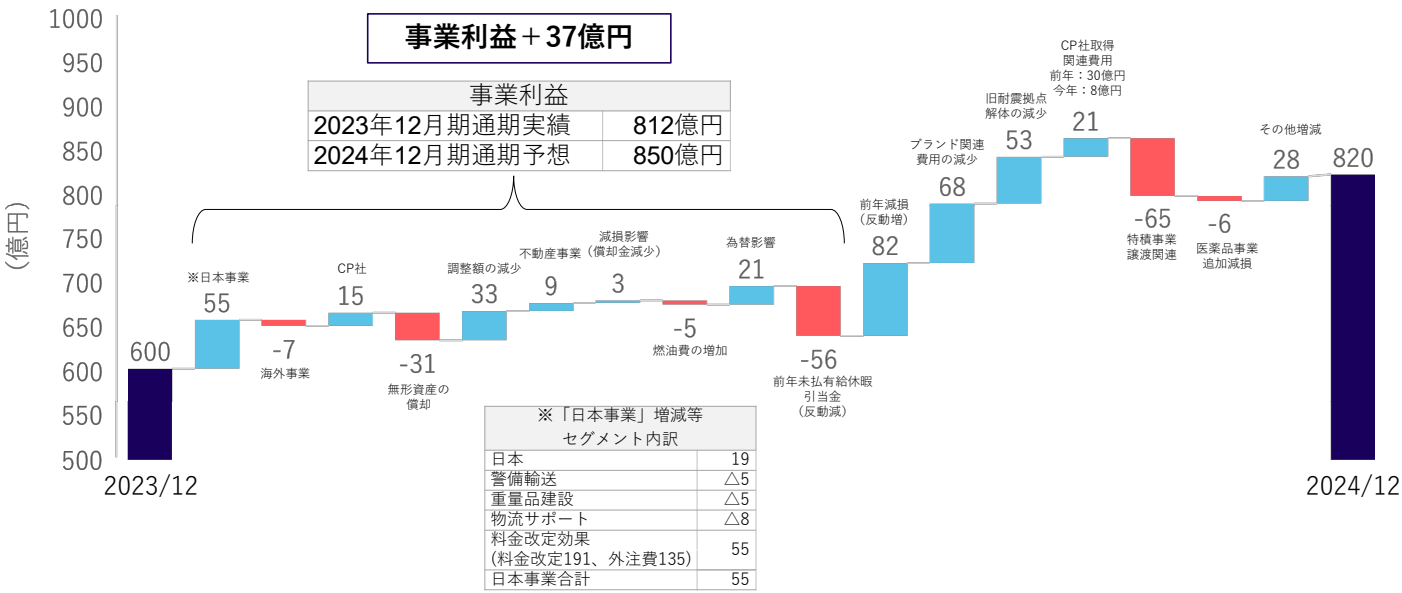
上期：売上収益1,123億円、事業利益6億円 下期：売上収益1,087億円、事業利益9億円
(無形資産償却(約30億円、4Q計上予定)を除く)

2-C. 2024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. 2024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

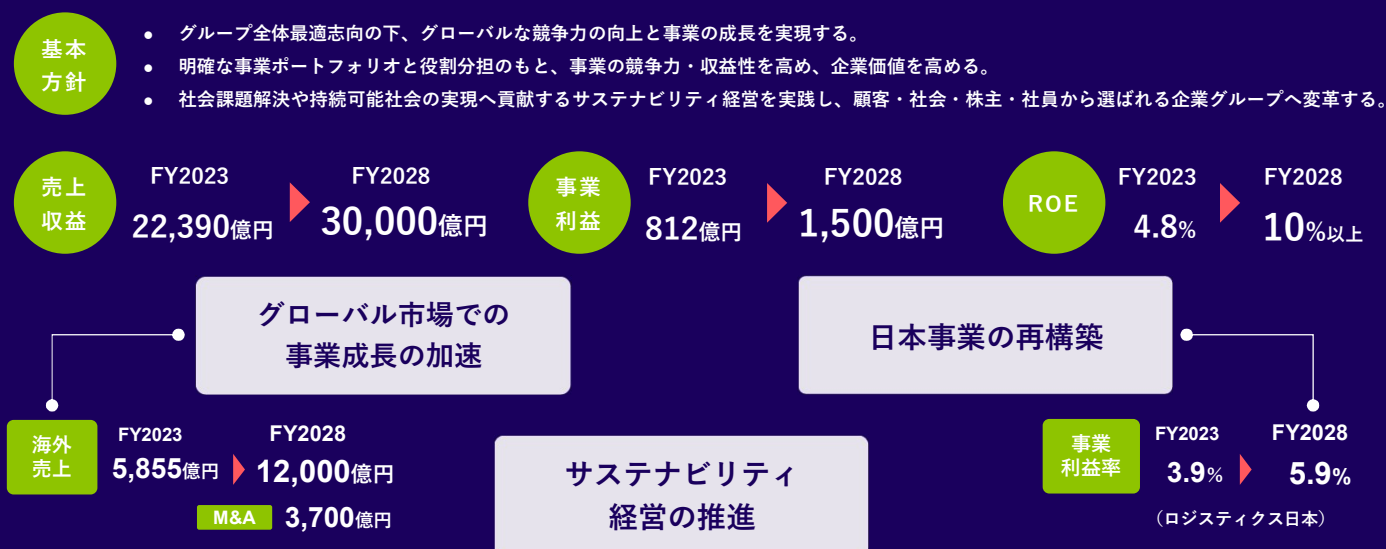


1. 2024年12月期第1四半期決算
2. 2024年12月期 業績予想
3. 経営計画2028 取り組み状況
4. 株主還元

A.経営計画2028基本方針	P.21
B.グローバル事業の成長：重点産業	P.22
C.グローバル事業の成長：主なKPI・施策	P.23
D.グローバル事業の成長：海外リージョンの主な取り組み	P.24
E.日本事業の再構築	P.25

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



経営計画の取組み状況について、ご説明いたします。

ご案内のとおり、本年から新たに、経営計画2028 Dynamic Growth 2.0 Accelerating Sustainable Growth～持続的な成長の加速～が始まりました。

前経営計画においては、HD制への移行やIFRSの導入、GBHQの設立やグループ事業の再編などを実行するとともに、稼ぐ力はついてきたという手応えはあり、一定の成果を上げることが出来たと考えておりますが、スピード感に課題があったと捉えております。こうした状況を踏まえ、前計画を引き継ぎ、新経営計画を長期ビジョンの実現に向けた第二ステップと位置づけ、変革を加速するとともに、資本コストや企業価値向上を意識した経営を進めてまいります。

新経営計画では基本方針として資料に記載した3点を掲げ、「グローバル市場での事業成長の加速」、「日本事業の再構築」、「サステナビリティ経営の推進」を新経営計画の重要テーマと捉えております。この中で、本日は、事業の成長戦略と日本事業の再構築についてご説明します。

最初に、事業の成長戦略については、顧客・産業軸、事業軸、エリア軸の3軸アプローチを進化させ、グローバルな成長を目指します。

この戦略を進める上でのポイントは、既存顧客の取引と顧客数の拡大です。営業アプローチとしてのアカウントマネジメントを組織的に強化し、既存顧客については、グローバルなEnd To Endのロジスティクスソリューションの提供により、取り込めていない領域を取込むとともに、潜在顧客とのタッチポイントを構築し、新規顧客数の増加を目指します。

こうした観点から、重点産業、並びに事業軸での取扱実績をKPIに設定しております。

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	2024年 1月～3月 実績	2024年目標	対目標進捗率	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	716 億円	3,295 億円	21.7 %	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	628 億円	2,260 億円	27.8 %	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	351 億円	1,295 億円	27.1 %	1,600 億円
ヘルスケア 成長、挑戦領域：医薬品、医療機器	245 億円	945 億円	25.9 %	1,300 億円
半導体 成長、挑戦領域：半導体	127 億円	516 億円	24.6 %	1,000 億円

※実績：日本通運㈱、海外4リージョン合計（CP社、Tramo社は除く）

まず重点産業については、対象を前経営計画から拡大し、テクノロジー、モビリティ、ライフスタイル、ヘルスケア、半導体産業の5産業を重点産業として再編しました。

1Qの取扱実績は資料の通りですが、対前年では、フォワーディング事業単価の下落等の反動減がある中、倉庫等のロジスティクスの取扱いは、国内・海外ともに全体として拡大しております。この結果、中国経済の低迷の影響が大きかったテクノロジー、およびプロジェクトの遅れなどから、海外向けの製造装置輸送が伸び悩んだ半導体を除いて、2024年目標値に対してベンチマークとなる進捗率25%を超えており、概ね堅調な推移となっているものと捉えております。

半導体工場に向けた門前倉庫を国内外で順次稼働を開始していることに加え、自動車、医薬品産業等においてもサプライチェーンの変化を捉えたグローバルな拠点展開を推進しており、前計画での取組みを引き継ぎ、フォワーディングや重量品建設等の、当社が持つ機能をフル活用することと合わせて、目標の達成を目指してまいります。

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	2024年 1月～3月実績	2023年 1月～3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	21.5万 t	17.3万 t	24.4%	130万 t
海運フォワーディング数量	21.5万TEU	17.3万TEU	24.2%	140万TEU

(内数) cargo-partner社	2024年 1月～3月実績	2023年 1月～3月実績 (参考値)	前年対比増減率
航空フォワーディング数量	4.2万 t	2.9万 t	43.0%
海運フォワーディング数量	4.0万TEU	4.0万TEU	2.3%

(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	2024年 1月～3月実績	2023年 1月～3月実績	前年対比増減率	2028年目標
倉庫・配送等売上	1,135億円	1,107億円	2.6%	5,900億円

※倉庫配送等売上にはCP社は含まない。

次に、事業軸として、航空、海運フォワーディングの数量実績、および倉庫配送等売上は、資料に記載の通りです。

海運については、グローバル全体の荷動きは、対前年で増加を継続しており、1月～2月累計では2.6%の増加となっております。一方、当社の1Qの取扱数量は、CP社の買収により対前年+24.2%の増加となりましたが、船社ダイレクトへの回帰継続の影響から、CP社の影響を除いた増減は+0.6%の微増に留まりました。また運賃単価については、紅海情勢の悪化の影響等から2月上旬までは上昇傾向にありましたが、迂回ルートによる運航が落ち着いてきたことに加え、基本トレンドとしては需要の回復が進まない中、新造船就航によるスペース供給の増加により、軟調となっております。

次に航空については、IATAの統計では、直近2月のグローバルの国際貨物輸送量は前年同月比+8.6%で、対2019年では+1.5%となっております。これは、昨年のピークシーズン後に一旦収束したEC関連貨物需要が再び拡大したことや、紅海問題により、アジア発欧州向け需要が増加したことなどが影響しており、EC関連等の一部の商材を除き、サプライチェーンにおける航空貨物需要は総じて低調な推移となっております。こうした状況下、当社の1Qの取扱数量はCP社の買収により対前年+24.4%の増加となりましたが、CP社の影響を除いた増減は前同並みに留まりました。また、航空運賃は、全体としては、感染症発生前に対して25%程度高い水準で推移しており、EC関連需要の底堅さ等から、今後も同水準での推移が続くものと見られております。

こうした状況下、フォワーディング扱いについては、本年後半以降に回復していくものと見ておりますが、引き続き、数量確保と、利用費の低減への取組みを継続してまいります。入札ターゲットの拡大による数量確保とともに、利用費の低減については、CP社を含めたスケールメリットを活かすべく、キャリアとの交渉を進めており、既に一部は合意済みとなっております。また、従来から進めてきた、特定船社とのパートナーシップにより、FAKレートを活用した海上フォワーディングのボリューム戦略や、羽田や成田空港を利用した再混載スキームによる混載効率の向上を継続してまいります。

次に、ロジスティクスソリューションの提供強化に関するKPIとして設定した、倉庫・配送等の売上については、2024年1Q実績は、対前年+2.6%の増収となりました。自動車や半導体、医薬品産業を中心に積み上がっており、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いますが、さらに取組みを強化し、目標の達成を目指してまいります。

3-D.グローバル事業の成長 海外リージョンの主な取り組み

cargo-partner社へのPMI実行

NXグループ東欧事業のけん引役としての地位確立

- ・ グループシナジーの創出
- ・ 既存・新規グローバル顧客の拡大
- ・ 欧・中・米拠点の機能統合によるコスト低減

インド市場での存在感の確立

新たなリージョンとしてのインド亜大陸の可能性

- ・ インド経済の成長を捉えたインド国内ロジスティクス事業体制の拡充
- ・ インドを起点としたグローバルサプライチェーンの取込
- ・ 「インド亜大陸」のグローバルロジスティクス機能の強化
- ・ インド発の中東・アフリカ向けトレードレーンの戦略的な拡大・強化

欧州リージョン

- ・ 中東・アフリカ・北欧・東欧事業の拡大
- ・ 被買収会社のPMI実行
- ・ トランスアトランティックレーンのフォワーディング事業の拡大
- ・ イタリアを発信基地としたライフスタイル関連ロジスティクス事業の拡大

東アジアリージョン

- ・ 自動車産業におけるフォワーディング取扱数量の拡大
- ・ 半導体・ヘルスケア産業におけるコンタクトロジスティクスビジネスの拡大
- ・ アセアンへの生産拠点の移転や、グローバルブランドとして海外進出を図る中国系企業の取込み

米州リージョン

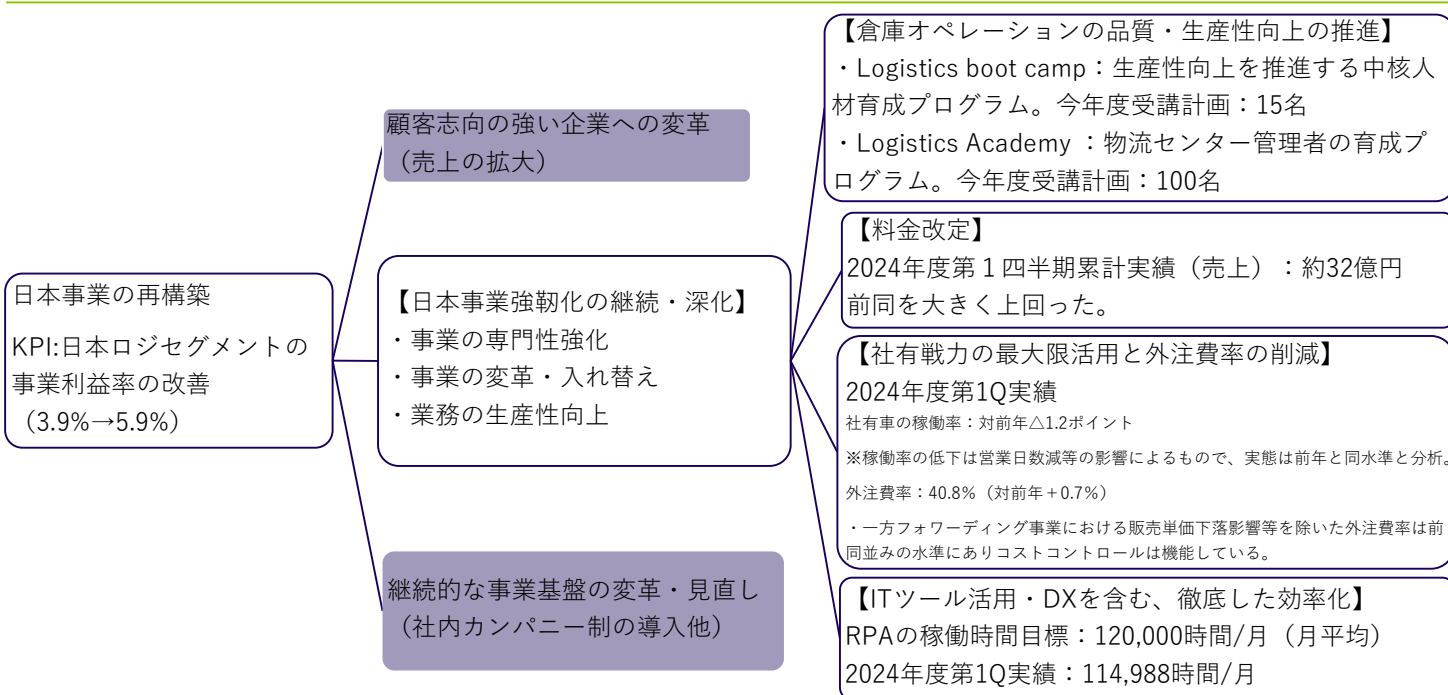
- ・ トランスアトランティック、ラテンアメリカレーンのフォワーディング事業拡大
- ・ 米国内・クロスボーダートラック輸送事業の拡大
- ・ 自動車・医薬品産業におけるコンタクトロジスティクスの拡販

南アジア・オセアニアリージョン

- ・ インド亜大陸および環インド洋での事業拡大
- ・ 欧米向け、アジア域内トレードレーンのフォワーディング取扱数量の拡大
- ・ チャイナプラスワンの動きへの対応など域内各国の市場成長をとらえた倉庫・トラック事業拡大

グローバル市場での事業成長の加速については、エリア軸としての各リージョンの取組みとともに、CP社のPMI実行と、インド市場での存在感の確立を最重要事項としております。この取組みについては、IRデー等において、進捗をご説明したいと考えておりますが、CP社のPMIについては、ビジネス領域とコーポレート領域の両面から取り組みを進めております。まずはビジネス領域に注力し、先ほども触れましたフォワーディング事業におけるキャリア交渉力の強化や、相互顧客へのクロスセル推進などにおいて、クイックウィンを創出したいと考えております。

3-E. 日本事業の再構築



次に日本事業の再構築については、「顧客志向の強い企業への変革」「日本事業強靱化の継続・深化」「継続的な事業基盤の変革・見直し」の3点の推進により、事業利益率を3.9%から5.9%へ向上させることを目指してまいります。この中で日本事業強靱化の継続・深化に関しては、資料に記載のと通りの進捗となっておりますが、前計画から進めてきた施策に加え、今後は、ネットワーク事業基盤の見直しや、倉庫オペレーションでの最先端技術の導入などに施策を拡大し、収益力の向上を図ります。

加えて、「継続的な事業基盤の変革・見直し」に関しては、社内カンパニー制の導入検討や、特積み事業の事業統合を進めておりますが、さらにグループ内で重複する事業・機能の整理・統合や、専門事業の強化を進めてまいります。

1. 2024年12月期第1四半期決算
2. 2024年12月期 業績予想
3. 経営計画2028 取り組み状況
4. 株主還元

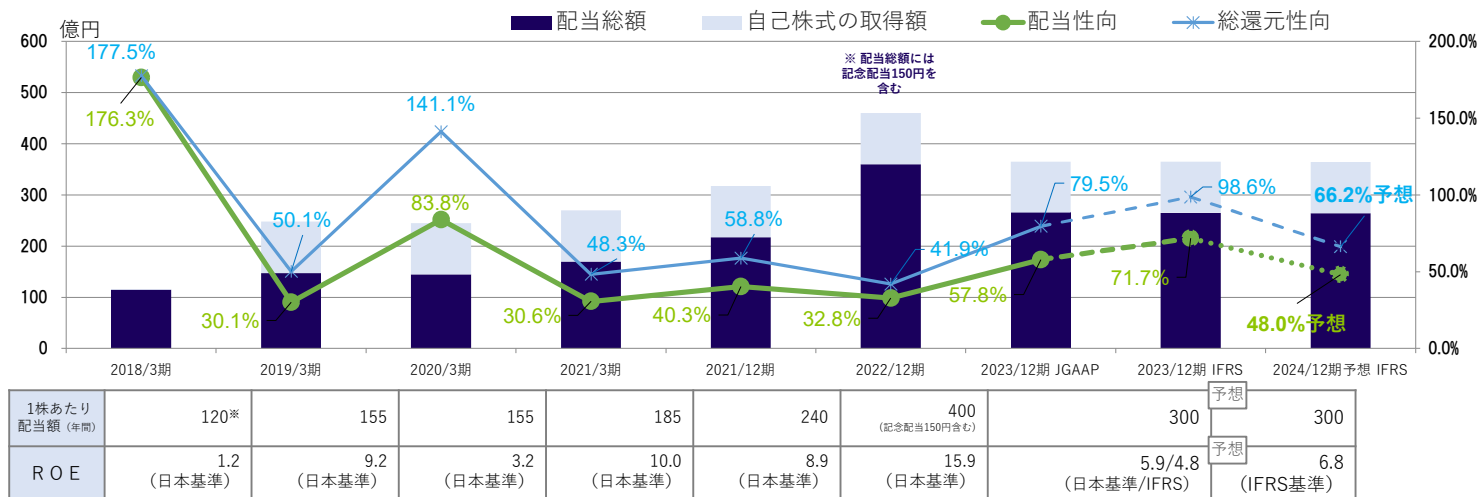
資本政策、各種実績推移

P.27

4. 資本政策・各種実績推移

経営計画2028 目標数値

- ROE 10%以上
- 総還元性向 55%以上（2024～2028年度累計）
- 配当性向 40%以上
- 自己資本比率 35%程度



※ 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。

※ 2017年10月1日を効力発生日として、普通株式10株を1株に併合いたしましたので、2018年3月期以降の配当額については、当該株式併合を考慮した金額で記載しております。

27 2024年12月期第1四半期決算説明会資料

Copyright © 2024 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、その実現を保障するものではありません。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

次に、2024年12月期の株主還元については、配当予想として、中間配当、期末配当を各150円、合計300円としており、配当性向48.0%、100億円を上限とする自己株式の取得を含めた総還元性向は、66.2%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。