

2022年11月9日

NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社

2022年12月期第3四半期決算説明会 主な質疑応答（要旨）

11月9日(水)の決算説明会は電話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。

（今年度の業績見通しについて）

Q1. 業績予想の修正について、営業利益100億円の上方修正の内容を確認したい。

A1. 上方修正については、社内分析にて、3Qの上振れのウェイトが高く、4Qの計画は大きく変更していない。3Qは前回予想に対して、ロジスティクス・日本セグメントで30億円程度、ロジスティクス・海外で40億円程度、物流サポートで10億円程度、合計で80億円程度の上振れがあったと捉えている。この上振れは、フォワーディング事業における単価、単位当たりの差益が想定ほど低下しなかったことが主な要因と捉えている。

Q2. 4Qの見通しについて伺いたい。3Q対比でロジスティクス・海外セグメントは減益、ロジスティクス・日本は増益の計画だが、日本国内のロジスティクスなどは足元で回復している状況か。

A2. 四半期トレンドとして、4Qは海外におけるフォワーディングの販売単価および単位当たりの差益が低下し、数量増加により、売上高は増加する一方、営業利益は減少するものと見ている。

ロジスティクス・日本についても、フォワーディング事業は、海外セグメントの見方と同様だが、数量増加が海外ほど大きくなく、減収減益と見ている。国内物流は回復傾向にあり、増収を見込むことなどから、ロジスティクス・日本のトータルとしては、対3Qでは減収増益見通しとしている。

（航空、海運フォワーディング事業について）

Q1. 航空事業について、下期の契約運賃の状況について教えて欲しい。決算説明会資料の41、42ページで粗利益率は四半期推移では上昇しているエリアもあり、また日本通運の4Q見通しの粗利益率も落ちていない。スポット運賃の仕入れコストが下がることで、利益率が上がるのか考え方を教えて欲しい。

A1. キャリアとの契約について、スポット運賃の下落はあるものの、ウィンターシーズンの契約運賃には大きな影響は出ていない。一定の期間を定めた契約があり、仕入れについてはスポットレートの動きがダイレクトに反映されるわけではない。また、顧客との契約

運賃については、まだ変動要素やスペース等の問題があるため、契約期間を中長期等の元の期間に戻すという動きは限定的な状況。

次に粗利については、国内、海外とも2Qと3Qのトータル比較で、販売単価および利用費単価はあまり変動していない。4Qについては、取扱数量は、対3Qで増加するが、販売単価および利用費単価が下がり、差益単価も下がる見立てとしている。こうした中、仕入れについては、利益面においても、中長期契約とスポット活用によるベストミックスがポイントと考えている。

Q2. 航空事業の粗利益率については、取扱数量増加の局面では抑えられ、需要が減少する局面ではマージンが改善すると考えられるか。

A2. 感染症の影響下、需給環境がタイトな状況が続き、こうした中、粗利を維持しやすい環境にあったところ、9月頃からさらに潮目が変わってきたと捉えている。基本的に、需給環境の緩和が進めば、重量単位当たりの差益の維持は、ハードルが上がることになる。こうした中、ボリューム拡大とともに、混載効率の向上がポイント（マージン拡大およびマージン率の向上）と考えている。

Q3. 海上運賃については、年間の契約運賃は維持されているか。会社計画にどのように反映されているのか教えて欲しい。

A3. IR dayでも説明したが、海上輸送では1年等の期間の契約運賃が適用されるものもあることから、スポットレートへの動きはダイレクトに反映しない。8月から9月の状況を見ても、スポットレートの動きと比較して、当社の販売、仕入単価はスポット市場ほど急激な低下となっていない。こうした状況を踏まえながら、4Qでは、運賃単価は下がり、TEU当たりの差益も低下する見立てとしている。

(来年度の見方について)

Q1. 資料の32ページについて、次年度の考え方を確認したい。プロジェクトコストの減少など、具体的にどの程度の金額を見込んでいるか。また、為替と燃油費について、今の水準が続くのであれば来年度には影響は出ないという理解で良いか、それとも、ある程度の影響が出ると考えられるか。

A1. 当資料は、コロナウイルス感染症影響の実額予想等の特殊要素を一旦除外した上で、2023年に（通常増減を除き）想定される要素を整理したもの。プラス要素として資料に記載した重点産業拡大については、医薬品物流の営業赤字の縮小や、半導体産業関連の取扱い拡大など。プロジェクトコストの減少や重点産業拡大等の具体的な金額は開示していないが、規模感としては（数億円単位ではなく）十億円単位となる。

また、コロナウイルス影響の継続については、フォーワーディング事業における高単価の継続等の影響は、縮小しながらも一部残るものと見ている。

為替と燃油費については、今の水準から変わらなければ来年への大きな影響はないが、変動する場合、業績に影響する。こうした状況下、コスト上昇に対しては、適正料金の収受、契約の見直しが重要なポイントと考えている。

(株主還元について)

Q1. 株主還元の考え方について教えて欲しい。当期純利益の上方修正をしており、追加還元の可能性もあるということか、あるいは次年度に回すといった可能性も含めて判断していくか考え方を教えて欲しい。

A1. 株主還元については、業績動向に不確定な要素もあり、今年度の最終数値が確定した段階で、改めて検討を行う予定としてのご説明をしたが、経営計画に掲げている目標の配当性向30%、5年累計の総還元性向50%以上を念頭に検討することになる。業績については、フォーワーディング事業の動向や、国内物流の回復の遅れの可能性もある。また、ご説明してきたとおり、新規ビジネスの国内医薬品事業は、計画の見直しも行ったが、2期連続の営業赤字の見通しとしており、減損の可能性について、確定している案件はないが、特に期末にかけては、各事業等の精査と監査法人と協議する手続きがある。株主還元については、今年度の業績数値が確定した段階で、経営計画目標を念頭に、改めて検討することとしている。

以 上