

2023 年 8 月 9 日

NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社

2023 年 12 月期第 2 四半期決算説明会 主な質疑応答（要旨）

8 月 9 日(木)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。

（第 2 四半期実績および下期見通しについて）

Q1. 下半期計画の事業環境の前提について伺いたい。特に航空・海運フォワーディング事業について、保守的に見ているのか、数量の回復を前提としているのか等を教えて欲しい。

A1. フォワーディングの事業環境については、残念ながら、まだ底を見せているという状況ではなく、これからさらに数量や運賃が落ちていくのかどうかは、まだ明確には見通せない。従い、大幅な回復は期待しづらいが、数量拡大と利用費削減の取り組みを進めていきたいと考えている。

Q2. 航空・海運フォワーディング事業の下半期の動向に関して、自動車や電機電子産業等の主要顧客にヒアリングをする中で、捉えている情報等についてトレンドを伺いたい。

A2. 自動車産業については、生産が回復してきており、緊急部品の航空輸送での取扱いや、徐々に倉庫の在庫調整の進捗も見えてきている。緩やかながら、引き続き、下半期および来期にかけ、上向いていくと考えている。また、半導体産業については、今年度の世界半導体市場は 10%程度のマイナス成長が見込まれているが、今後の国内外での半導体製造工場計画は数多く立ち上がっており、緩やかに回復してくると見ている。

Q3. 上半期実績よりも下半期計画の利益の方が若干高めに想定されているが、その背景について教えほしい。

A3. 上半期より下半期の利益を高めに見ている要因は、一つは、料金改定の取り組みを下半期に加速させていくということがある。料金改定の効果については、上半期 8 億円の実績に対して、下半期は 14 億円、あるいはそれ以上を目標とし、収益性を高めていくことを想定している。もう一つは、読みづらいところではあるが、航空・海運のフォワーディング事業が下半期どのように回復してくるかについて、グローバルでの取り扱い数量については、上半期は前年から航空が約 24%減、海運については約 7%減だが、下半期はそこまでは落ちないという見立てで、一定の回復を織り込んでいる。

Q4. 下半期の見立てとして、航空貨物および海上貨物の数量の一定の増加を想定しているということだが、運賃単価や差益率の見方を伺いたい。数量が増えても、差益率が第

2 四半期よりさらに落ちるようであれば、上半期対比での増益は難しくなると思うが、どのように見ているか教えて欲しい。

A 4. 数量の拡大と利用費の削減に取り組むことで、粗利を確保していきたいと考えている。航空については、グローバルビッドを下半期に向けて実施し、利用費の削減を図っていく。海運では、特定のキャリアとのディールを深める中で、仕入単価を下げていく取り組みを行っている。フォワーディングの運賃単価は、下がりきったとは言い切れず、さらに下がる可能性は残っているが、利用費を下げていくという取り組みを進めており、この取り組みにより、粗利を確保していきたいと考えている。

また、数量の拡大に向けては、ロングホールよりも単価は低い、イントラアジアの取り扱いを増やし、数量を拡大していく活動に、少しずつだが成果が出てきている。以上の取り組みにより、差益を確保・維持しながら、数量拡大を進めていきたいと考えている。

Q 5. 資料 P.20 にある事業利益の前回計画からの修正の中で、調整額による下方修正が示されているが、その内容について要点を教えて欲しい。

A 5. 第 2 四半期までの調整額は、予想と比較すると、24 億円の費用増加となった。調整額の内容としては、ホールディングスの費用の内、全社的な共通費用を計上している。この内、経営管理の高度化やグローバル会計システムの構築等、各種プロジェクトをホールディングスで進めており、この費用について、前回の見通しから増加したことが主な要因。

(事業の稼ぐ力をどのように見ているか)

Q 1. コロナ禍を経て、ノーマライズされた利益水準、すなわち実力値はどれくらいと認識しているか伺いたい。現状の事業環境がかなり厳しく、今後は、ある程度は利益が回復するという見方をしているのかどうか、また、事業構造改革等によりどのように利益を積み上げていく考えなのか等、併せて教えて欲しい。

A 1. 以前、実力値としては日本基準の営業利益を念頭に 1,000 億円をベースにしたいというお話をしており、その目線は今も変わっていない。今回、プロフォーマ日本基準での営業利益予想を 880 億円としており、1,000 億円に対しては、120 億円のギャップとなる。この差額については、今後吸収すべきものとしての人件費の増加等のコストアップや、航空・海運フォワーディング事業の数量および単価の下落といった、様々な要素を含んでいる。特に、今のフォワーディング事業状況としては、極端な局面に入っていると捉えている。フォワーディング事業のアベレージをどこに置くかは意見の分かれるところもあるが、顧客の荷動きも戻りつつあると見ており、国際情勢が正常化する状況においては、1,000 億円水準の実力は持っていると考えている。一方、事業環境の回復を待つだけでなく、今後何をやっていくかについては、最も力を入れるべきは国内事業、特に当社の複合事業の強靱化であると考えている。本日の決算説明においても、日本事業の再編を強調し

たが、今の仕組みやリソースの配分では強靱化をさらに進めることは難しく、今期から次期経営計画の期間にかけて、より踏み込んで再編をしていく必要があると考えている。それにより、国内事業の力、収益力を底上げしていく。また、海外事業についても十分な状況とは考えておらず、cargo-partner 社の買収効果に期待しているが、新たな地域、領域、事業拡大に向けては、M&A も活用し、速やかに、あるいは大胆に取り組みを進めたいと考えている。

(日本国内事業の再編について)

Q1. 国内事業・複合事業の再編について、どのくらいの期間で、どういうことやっていくといった、社内での目線等があれば教えて欲しい。

A1. 事業構造改革プロジェクトを現経営計画の中でスタートさせており、複合事業の再編が大きなテーマとなるが、その中で、グループ内の事業の分社化や、本日(8/9)プレスリリースをした、名鉄運輸との特積み事業の強化に向けた再編等を進めている。このプロジェクトは、次期経営計画に重要な部分を反映するということを考えて議論をしてきており、年内にその提言をしていく考えである。次期経営計画が3年になるか5年になるかはまだ公表できる段階ではないが、仮に5年とすれば、その中間の頃には改革の目鼻がつくような時間軸で物事を進めていきたいと考えている。ただし、まだ議論の最中であり、内容によっては若干の前後が出る可能性はある。

(株主還元について)

Q1. 株主還元の充実を考えているというコメントがあったが、差し支えない範囲で、次期経営計画に向けて考えている内容等を教えて欲しい。

A1. 現経営計画でお約束しているのは、配当性向30%以上、総還元性向50%以上だが、まだ十分ではない、もしくは株主のご期待に沿い切れていないかもしれないとも感じている。株主還元の方策自体は、今と同様に配当と自己株式の取得となるが、このパーセンテージの目線をどこに置くかについては、見直しをかけていきたいと考えている。経営環境やキャッシュポジション等、論点は多々あるが、私個人としては株主還元については、より充実を図りたいと考えている。

以 上