

2026 年 12 月期第 1 四半期通期決算説明会 主な質疑応答（要旨）

5 月 13 日(水)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。

2026 年 12 月期第 1 四半期業績について

Q1.第 1 四半期の実績について事業利益は、概ね見通し通りの結果となったが、1、2 月の月次業績推移は低調であったのに対し、3 月単月業績の改善によって見通し通りの結果となったように見える。3 月のトレンドの変化や特需の発生など、1、2 月の低調から 3 月の追い上げに至った経緯を伺いたい。

A1.3 月は日本において引越の商戦期等になるが、グループ全体では、特段の事象は発生してなく、1 月 2 月が減収で、3 月に大幅に増収となったというわけではない。一方、グループ全体でコスト削減と料金改定は確実に進捗していると感じている。欧州のユーロ高によって全体が増収になっているが、為替の影響を除くと実質は減収となっている。それに関わらず利益が確保できているのは、様々なコストが上昇している中で確実にコストを転嫁できていることに加えて、グループ全体で取り組んでいるコスト削減が年間計画に従って進捗していることによると捉えている。特に日本通運では、航空海運フォワーディング計の利益は大きく伸びていない一方で、East カンパニー、West カンパニーも含めた国内の複合ロジスティクスは収益性が改善している。これはコスト削減の取り組みとともに、料金改定によってコスト上昇を転嫁できていることによるものと捉えている。4 月の取扱いも比較的堅調に推移しており、この状況が継続し、第 2 四半期が第 1 四半期を上回る業績になることを期待している。

1 月、2 月のグループ全体の月次業績の説明では、売上は想定内の範囲ではあるがやや低く、3 月に追い上げることができるかが、第 1 四半期のポイントであるとしていた。ある程度利益を生み出しやすい体質になってきており、3 月は月次トレンドとして引越や国内物流需要等により売上が増加し、結果として利益が増加したものと捉えている。

2026 年度の業績予想について

Q1.事業セグメントにおける業績見通しの修正について、米州リージョンは当初の見通しから下方修正し、欧州リージョンは見通しを引き上げている。特に下期において欧州リージョンの事業利益が増加する見通しとなっているが、期首から 3 カ月間で見通しが変化した要因について伺いたい。

A1.事業セグメントにおける業績見通しの修正については、米州リージョンを含め、業績見通しの下方修正分を主に欧州リージョンの業績見通しに組み替えた。

米州リージョンについては、前年から全体的に減収傾向が継続していた。加えて、昨年、航空輸出の医療関係業務を失注し、自動車関係のスポットも今年度はなく、前年後半から苦戦を強いられている状況にあった。今年度第1四半期より回復を見込んでいたため、当初見込んでいた時期より回復が遅れているが、直近の業績から3月、4月頃で概ね底を打ったものと捉えている。

一方、欧州リージョンでは、昨年後半の業績が悪化した結果、大幅な減損損失を計上するに至った。欧州経済の悪化やフォワーディング業界が苦戦を強いられる中、買収した cargo-partner 社を含み、欧州セグメント全体で昨年 20 億円強の一時費用を投じて構造改革を実施した。今年度においても構造改革は一部継続しているが、構造改革、コスト削減施策の効果が出てきている。

本日ご説明したように、cargo-partner 社の拠点統合、会社の統廃合等だけでも今年度 16 億円の改善効果が見込まれ、事業規模として欧州リージョンの約半分を占める cargo-partner 社は中国発欧州向け EC 貨物の取扱数量が好調に推移している。昨年は航空会社とのチャーター契約が固定的な契約であったため、これがコスト増の要因となっていたが、今年度に入り、一部の契約を解約してコストを抑える取り組みも行っている。加えて、中東情勢の影響によって航空フォワーディングの販売運賃が上昇している中で利幅が大きくなり、数量も増加していることから第1四半期の cargo-partner 社の業績は好調となっている。また、NX イタリアは高級アパレルの取扱いの減少もあり、業績が低迷したが、今年度より若干回復傾向にある。このように欧州リージョンにおいては、昨年の構造改革の効果も相まって業績が改善している。

そのため、米州リージョン等の利益の下振れを主に欧州リージョンに上乗せした見通しとしている。3、4月の業績において、米州他の海外業績の低迷は徐々に底を打ってきた様子であり、第1四半期の回復が遅れた分は第2四半期以降に改善すると見ている。

Q2.コスト削減や料金改定の取り組みの効果を含め、日本セグメントは上期 15 億円上方修正されている。一方、下期は据置きとなっているが、下期を上方修正するまでの判断材料はまだないということか。また、第1四半期の業績は中東情勢の特需による一過性のものではないのか。

A2.日本の下期、加えてグループ全体の通期業績見通しを修正するほどの材料はないため、現時点で修正していない。また、中東情勢による特需は業績に大きく影響するほどのボリュームはない。

フォワーディング事業の概況について

Q1. 中東情勢により航空フォワーディングでは仕入価格が上昇している一方で、特需も発生していると思われるが、この辺りの状況を伺いたい。また、対前四半期での日本発は数

量が増加している一方で、海外発は減少しているが、中東情勢による特需を除く需要の動向とフォワーディング需要の低迷は底打ち感があるのか、見解を伺いたい。

A1.中東情勢について様々な情報が発信されているが、総じてマーケットは想定より冷え込んでいないという見方をしている。特にeコマースを主にしたアジア発欧州向け貨物の需要はある。

一方、中東情勢により中東系のキャリアが利用できない状況であるため、私たちフォワーダーは様々なソリューションを提示して対応している。例えば、アジア発の船舶は中東の港に入港できないため、中東を経由して欧州、米州への輸送ができない場合は、アジアを経由して航空輸送するなど、チャーターを利用して輸送する方法がある。このように地政学的リスクや危機に対処し、収益を確保するように事業を行っている。

通期業績における航空、海運フォワーディングの見通しについて説明する。

日本発のフォワーディングでは航空の数量は前年から5.5%程度増加、粗利単価は前年並み。海運は、数量は前年から1%程度増加、粗利単価は前年並みと見込んでいる。海外発では、航空の数量は前年から5%程度の増加、粗利単価は前年並み。海運の数量は前年から2.5%程度増加、粗利単価は前年並みと見込んでいる。

また、中東情勢に関連し、フォワーディング以外での影響として、物流サポートセグメントのNX商事では石油販売事業を行っており、仕入れと販売のタイミングの差によって一時的に利幅が拡大した。石油販売数量は減少しているが、利幅が拡大したこともあり、物流サポートセグメントの事業利益が増加している。

通常、第4四半期のピークシーズン後、第1四半期は数量が減少するのが通常の傾向であるが、当期の日本発が増加している理由はイントラアジアの輸送量が増加したことが要因となった。

不動産の売却について

Q1.不動産売却の見通しの増額と、一時費用の発生の可能性について、これらはどのような内容を想定しているのかを伺いたい。

A1.不動産の売却は当初200億円で計画していたものを500億円に増額している。300億円を増額したことになるが、現時点ではその増額分を相殺するような費用の発生を考慮し、当期純利益の見通しは600億円で据置いている。

当初予定していた200億円の不動産売却については、収益性にに基づき、事業用不動産、投資不動産を合わせて整理し、売却対象物件の目処をつけている。一方、追加した300億円分については、これから対象となる物件を整理していくため、現時点では売却益の発生時期及び発生額は明確ではない。また、一時費用の発生としては、現在、米州リージョンにて構造改革に着手をしており、今年の第1四半期から第2四半期の初めにかけて、その内容の検討を進めることとしており、一時費用の発生が見込まれている。更に第2四半期以降、Metro社の株式取得に関わる取得費用などの発生も見込まれる。これらの費用の発生と不動産売却300億円の増額による利益の発生を見定めた上で、業績見通しの修正を行

いたいと考えている。ただし、不動産 300 億円の売却に対し、一時費用等はおそらく 100 億円に満たないため、この点での利益としては上方修正になると考えている。

なお、不動産売却を増額した理由は、当社は先日 M & A を発表した Metro 社の株式取得の決定に加えて、500 億円の自己株の取得を行う予定としている。M & A の実施に当たっては、昨年度実施した Tokyo C-NX 他の土地売却資金等を充当する。また、不足分および自己株式の取得代金は借入を活用するが、自己資本比率 35%程度を目処にバランスシートを設定しており、これらのバランスを考慮して、土地の売却を 200 億円から 500 億円に増強を行った。これらは元々計画をしている企業価値向上に向けた取組みの範囲内であり、基本的にはこの計画に基づき、確実に施策を進めているという認識である。

以 上