

2025年5月13日

NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社

## 2025年12月期第1四半期決算説明会 主な質疑応答（要旨）

5月13日(火)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。

### 2025年第1四半期の業績および通期業績予想について

Q1. 1Qの実績について、事業利益が10億円程度上振れた背景を教えてください。また、営業利益の状況についても教えてください。

A1. 10億円の上振れについて、物流サポートが約10億プラスで一番大きな要因だった。ロジ日本が数億円のプラス、一方でロジ海外がマイナスになっていて、ロジスティクスセグメントとしては概ね想定水準の着地と捉えている。

営業利益に関しては、土地の売却益に関して、当初想定より売却の実施が後ろにずれていて、事業利益と営業利益の差額分相当が当初想定から下振れになっている。

Q2. 今期から連結に加わったSimon Hegele社の影響はどの程度か教えてください。

A2. Simon Hegele社について現在開示している情報は、買収前の2023年度の数値であり、年間の売上500億円程度に対して、先行投資のコストもあってEBITは5、6億円程度という水準。概ねこの水準に近い推移と捉えているが、一部、営業取引の中でプラスの要素もあって、今後の利益は若干増えると考えている。なお、連結に加わっているのは2月分の業績からである。

Q3. 通期業績予想の各セグメント利益見直しに関して、欧州は下方、他のセグメントを上方修正しているが、その背景や今後の見方について情報のアップデートを伺いたい。

A3. セグメント別の業績について、1Qの実績としては、ロジ日本は概ね順調であった。米州については昨年清算したAGSの売上減により減収となる一方で、清算コストの反動や収益性向上による増益効果があり、増益となった。2Q以降も同じような動きで、売上は減少影響があるが、利益は増益に振れてくると考えている。

欧州は苦戦している状況で、イタリアやオランダ等が苦戦をしている。オランダは昨年、倉庫関係の一時的な補償を受けていたことの反動減や、今年になって倉庫賃料が上がった後にお客様への転嫁がまだできていないといった状況がある。イタリアはハイファッションの取り扱いが低調になっている。高級アパレルを扱っている旧フランコ・ヴァーゴ社の上海の子会社なども欧州セグメントに含んでいて、それらの会社での取り扱いも苦戦している。ただし、しっかりと手を打ってきているので、下半期にかけては改善してく

ると考えている。

東アジアは比較的堅調に推移している。デミニミス適用除外の影響は大きくは受けていない。また、去年もしくは一昨年前から東アジアは業績が厳しくなっていたため、拠点の集約等でコストの削減に力を入れてきた。去年の11月頃に香港の大型倉庫を一部返却して、賃料を大幅に落とした効果が毎月1億弱くらいあり、下半期も増益効果が出る見込み。

南アジアは概ね堅調と見ている。ただし、従来稼ぎ頭であるタイ、マレーシア、フィリピンが伸び悩んでいるので、ホールディングスのGBHQと協力して立て直しを図っていく必要があると考えている。

物流サポートは、NX商事の物流機器の販売や輸出の梱包等、各事業分野で好調に推移した。通期でも堅調に推移をするという見立てである。

#### 関税政策が業績に与える影響について

Q1. 関税影響について、デミニミスの適用除外に関連して想定される影響について伺いたい。御社の場合は越境EC等の対象となる貨物の扱いは少ないという理解で合っているか。また、今後のシナリオとして、越境ECを扱う中国系等キャリアのスペースに空きが出てくることで想定されるシナリオなどがあればご紹介いただきたい。

A1. 越境EC関連の取扱いは、NX由来ではそれほど多くなく、一方でcargo-Partner社では一定のボリュームを取り扱っている。ただし、cargo-Partner社でのEC貨物の取扱いは主に中国発欧州向けなので、米州向け貨物に関しては、マイナスの影響はあるが、影響は大きくはないと捉えている。また、今年の2月にデミニミスが適用除外になった際は、急激な変化であり影響が出たところがあったが、今回は事前の情報があったものであり、cargo-Partner社でのスペースコントロールについては一定の準備が可能であったと報告を受けている。

今後の影響としては、デミニミスの適用除外や相互関税等の影響によっては、スペース余剰により航空フォワーディング等の需給が緩む可能性もある。当社としては、単位あたりの粗利を適正な水準に維持すべく取り組むが、状況の変化について引き続き注視が必要と考えている。

Q2. 関税の影響について、4月の時点で変化が出ているといった情報はあるか。また昨日、米中の関税政策に関する合意があったことを受けて、大きな影響は出にくくなったと考えているか等、認識を伺いたい。

A2. 関税の影響について、4月までには極端な動きは出てきていない。現状では、お客様は様子見をしているところが多く、サプライチェーンが急激に変わっているという状況ではない。関税増税前の駆け込み需要も一旦落ち着いている様子である。また、本日の説明の中で100億くらいまでは利益減の可能性があるという説明をしたが、米中間の関税率

についても一旦は引き下げということで、こうした動きは、リスクを縮減し、影響の緩和に繋がるものと考えている。

Q3. 関税の影響については、仕入れコストが下がることでプラスの効果が出る、あるいは顧客の生産拠点の移転等で特需が出るようなことがあり得ると考えているかどうか教えてほしい。

A3. 中国の担当役員からの情報では、米国向け EC 貨物が止まって、貨物専用機の運航がかなり減便になっているとのこと。需給が緩んで、米国向けの運賃が下がる中で、外資系の顧客からは運賃の値引きの要請も出ているといった話はあるようだ。ただし、米国向け以外はそれほど運賃の動きはなく、全体としては大きな変化にはなっていない。また、スペースの供給が安定して運賃が下がっていく局面では、一時的に利益が残りやすいことはあるものの、基本的に航空フォワーディングは販売単価と仕入単価が平行で動くので、いずれは適正な水準に落ち着いていくと考えている。

生産拠点やサプライチェーンの変更により、当社の物流需要にプラス効果となる可能性はあるが、現時点では大きな変化は見られていない。顧客情報の収集、分析を進めるとともに、顧客とのコミュニケーションを密にとり、プロアクティブに対応する。

#### 不動産の売却・流動化について

Q1. 経営計画の進捗について、不動産の売却・流動化の進捗状況を教えていただきたい。

A1. 不動産の売却や流動化については、現在、拠点ごとに時価ベースの ROIC を整理している。今月中に、どういった物件から優先的に対応するかを考え方を整理して、経営会議で協議を行いたいと考えている。その上で、実際に不動産を使っている各支店とも協議をして、対応を進めていく予定としている。今年「いくら」とまだ整理はできていないものの、5 月中に方向性を決めた後、2~3 カ月くらいかけて、金額規模や取り組みの時間軸を整理していきたい。また、不動産売却については売却益を出して終わりではなく、ロジスティクス事業の収支改善にも繋げたいので、日本通運のロジスティクス担当部門の役員も交えて検討し、売却と収支改善の取組みを合わせて進めていきたいと考えている。2025 年 1 Q の土地売却の実績は、売却額ベースで 26 億円。

以 上