



2022年12月期第2四半期 決算説明会資料

2022年8月10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

I. 2022年12月期第2四半期 業績

2021年12月期（前年実績）の記載について	P.2
A.2022年12月期1月～6月実績	P.3
B.日本・海外別実績	P.4
C.セグメント別実績（対前同）	P.5
D.セグメント別実績（対前回予想）	P.6
E.売上高・営業利益増減内訳	P.7-

II. 2022年12月期業績予想

A.2022年12月期 通期予想	P.9
B.2022年12月期下半期予想	P.10
C.日本・海外別予想	P.11
D.セグメント別予想（1月～12月）	P.12
E.セグメント別予想（下半期）	P.13-
F.売上高・営業利益増減内訳	P.15-
2022年12月期業績 セグメント概況	P.17-

III. 経営計画の取組み

A. NXグループ経営計画2023 KPI＜コア事業の成長戦略＞	P.25
B. 事業別売上高動向	P.26
C. 日本事業の強靱化戦略	P.27
D. 社員制度改革影響（2022年6月末時点）	P.28
E. 間接部門コスト削減 進捗状況（2022年6月末時点）	P.29
F. RPAおよびNX-OCRの推進について	P.30
G. ESG経営	P.31
H.長期ビジョンの達成に向けた経営計画（2022年～2023年度）の取組み	P.32

IV. 株主還元

A. 資本政策	B. 各種実績推移	P.33
---------	-----------	------

補足資料

補足①：特殊要因の詳細	P.35-
補足②：フォーワーディング実績	P.39-
補足③：2022年12月期 日本通運 実績・業績予想	P.45-

I. 2022年12月期第2四半期業績

2021年12月期（前年実績）の記載について

2021年12月期 連結損益計算書は、日本通運株式会社の12ヶ月換算ベース（*見積）で記載します。

*2021年の業績数値は、過去の消去率を使用する等の簡易的な方法により試算しております。また、監査を予定しない参考数値となります。

■ 12ヶ月換算ベースの対象期間

日本事業： 2021年度 1～12月（12ヶ月）
海外事業： 2021年度 1～12月（12ヶ月）

	2021年				2022年			
	1 - 3月	4 - 6月	7 - 9月	10 - 12月	1 - 3月	4 - 6月	7 - 9月	10 - 12月
日本事業	2021年度（プロフォーマベースで記載）				2022年度			
海外事業	2021年度（プロフォーマベースで記載）							

I. 2022年12月期 第2四半期業績

A 2022年12月期 1月～6月実績

(単位：億円、%)

概要（連結・連結経営指標）							
項目	今期実績 (2022年 1月～6月)	前年実績 (2021年 1月～6月) ※プロフォームベース	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)	上期予想 (5月12日発表)	増減額	増減率
売上高	12,989	11,189	1,800	16.1	12,900	89	0.7
営業利益	677	484	192	39.8	600	77	12.9
営業利益率	5.2	4.3	—	—	4.7	—	—
経常利益	716	508	207	40.9	615	101	16.6
親会社株主に帰属する 当期純利益	946	273	673	246.3	860	86	10.1

* 2021年1月～3月の海外セグメント当期純利益は、決算期変更に伴い利益剰余金として68億円、取り込んでおります。

(億円未満切捨て)

3

2022年12月期第2四半期決算説明会資料

Copyright © 2022 NIPPON EXPRESS HOLDINGS, INC., All rights reserved.



ウクライナ侵攻や中国のロックダウン等の地政学リスクが顕在化し、経済活動の停滞や燃油費上昇等のマイナス影響がありますが、引き続き、海外事業および国際物流は堅調に推移したことなどから、当社の連結業績は、対前年で増収増益となりました。

なお、当期純利益の増益幅が大きくなるのは、旧夕留本社ビルの売却益を計上したことが主な要因です。

次に、5月12日に公表した数値と比較し、売上高および営業利益以下の各利益は、予想を上回りました。航空、海運事業における需給環境は、基調としてはタイトであるものの、徐々に需給は緩み、収益が減少していくとの前提に変更はありませんが、需給緩和は、予想ほどは進みませんでした。この結果、海外および国際物流の収益が上振れしたことが予想を上回った主な要因です。

こうした状況下、海外は、全リージョンが対前年で増収増益となりました。

なお、中国は、ロックダウンにより空港・港湾等の主要拠点はクローズとなり、生産活動の停止や低下の影響を受けましたが、6月にロックダウンが解除され、空港・港湾等のオペレーションは徐々に正常化されました。企業活動の再開により、取扱数量は回復してきております。一方、ゼロコロナ政策の下、状況の推移には引き続き注視が必要と考えております。

日本リージョンにつきましては、国内物流は、一部の産業に感染症からの回復が見られますが、半導体不足による生産停滞等もあり、低調に推移しました。また、航空輸出は、半導体不足に加え、中国ロックダウンによる生産活動停滞の影響により取扱数量が前年から減少しました。一方、航空、海運事業はタイトな需給環境、高単価が継続しており、増収増益となりました。

なお、第1四半期に、日本通運において、退職給付に係る負債の過年度修正を行っており、この影響が21億円。

加えて、同じく日本通運において、業務委託とソフトウェア使用料の経理処理を変更したことにより、売上および営業利益が9億円押し上げられており、これらの影響を除いた、ロジスティクス・日本セグメントの実質での増益額は、40億円となります。

引き続き、海外事業および当社のグローバルネットワークを活かした国際物流事業が業績を牽引しております。

一方、コロナ禍で生じた、フォワーディング事業における需給逼迫に一部緩和が見られるなど、潮目の変化が生じております。Withコロナ時代に移行する中、業績を牽引してきた海外や国際物流事業において、今後、反動減が出ることになります。これに対しては、国内物流の回復が一定程度吸収するものと見ておりますが、注力してきたコストコントロールを機能させ、回復局面にあたりたいと考えております。

一方、短期的な変化だけではなく、世界情勢やサプライチェーン等における本質的な変化への対応が、より重要なテーマであると捉えております。こうした中、長期ビジョンの実現を目指すこととなりますが、この取組みの進捗状況については、後程ご説明いたします。

I. 2022年12月期 第2四半期業績

B 日本・海外別実績

(単位：億円、%)

セグメント	項目	今期実績 (2022年 1月～6月)	前年実績 (2021年 1月～6月) プロフォームベース	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)
日本計	売上高	9,845	9,191	654	7.1
	セグメント利益	467	375	91	24.4
海外計	売上高	4,184	2,896	1,288	44.5
	セグメント利益	289	179	110	61.8
対象期間		今期実績 (2022年1月～6月)			
海外売上高比率		32.2%			

(億円未満切捨て)

I. 2022年12月期 第2四半期業績

C セグメント別実績（対前同）

（単位：億円、％）

セグメント	項目	今期実績 (2022年1月～3月)	今期実績 (2022年4月～6月)	今期実績 (2022年 1月～6月)	前年実績 (2021年 1月～6月) プロフォームベース	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)
日本	売上高	3,599	3,655	7,254	6,565	689	10.5
	セグメント利益	209	144	353	282	71	25.2
米州	売上高	326	420	747	497	249	50.1
	セグメント利益	21	30	51	32	19	60.9
欧州	売上高	483	556	1,040	693	347	50.1
	セグメント利益	22	38	60	29	30	101.3
東アジア	売上高	598	626	1,225	926	298	32.2
	セグメント利益	30	32	63	50	13	25.6
南アジア・ オセアニア	売上高	617	555	1,172	778	393	50.5
	セグメント利益	66	48	114	66	47	72.1
警備輸送	売上高	173	171	344	345	△1	△0.4
	セグメント利益	6	0	6	△2	9	－
重量品建設	売上高	82	117	199	219	△19	△8.7
	セグメント利益	6	15	22	25	△3	△15.0
物流 サポート	売上高	1,051	994	2,046	2,060	△14	△0.7
	セグメント利益	36	48	84	69	15	22.0

（億円未満切捨て）

I. 2022年12月期 第2四半期業績

D セグメント別実績（対前回予想）

（単位：億円、％）

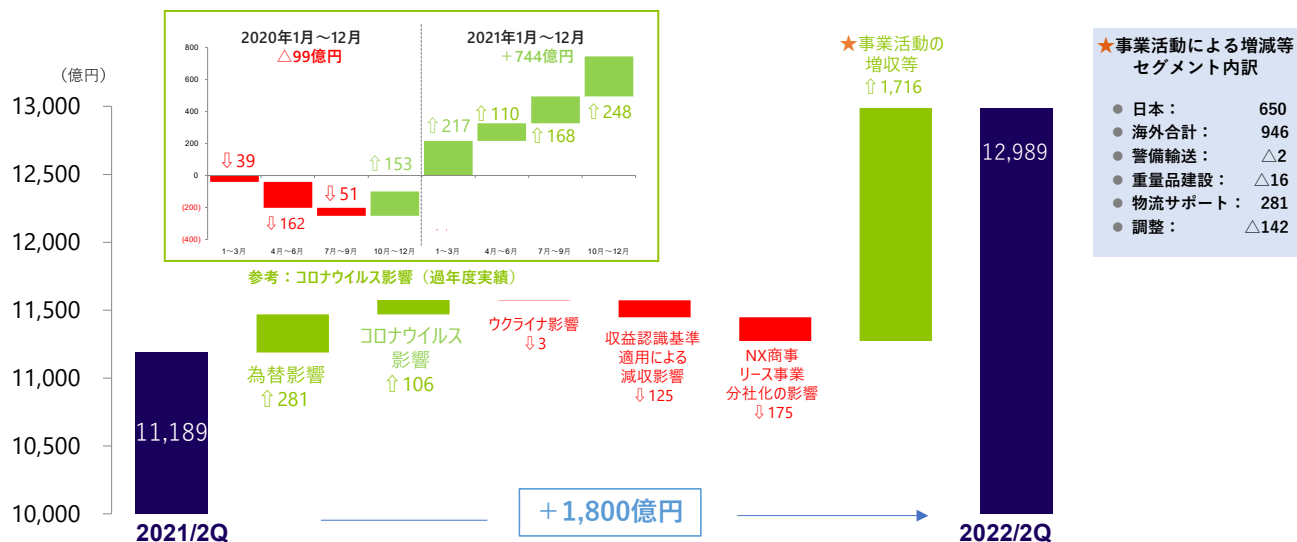
セグメント	項目	今期実績 (2022年1月～6月)	上期予想 (5月12日発表)	増減額	進捗率
日本	売上高	7,254	7,051	203	102.9
	セグメント利益	353	346	7	102.2
米州	売上高	747	671	76	111.4
	セグメント利益	51	44	7	117.0
欧州	売上高	1,040	1,023	17	101.7
	セグメント利益	60	46	14	130.7
東アジア	売上高	1,225	1,267	△41	96.7
	セグメント利益	63	57	6	111.8
南アジア・ オセアニア	売上高	1,172	1,049	123	111.7
	セグメント利益	114	98	16	116.9
警備輸送	売上高	344	343	1	100.4
	セグメント利益	6	6	0	113.0
重量品建設	売上高	199	211	△11	94.7
	セグメント利益	22	22	0	100.0
物流 サポート	売上高	2,046	2,078	△31	98.5
	セグメント利益	84	68	16	124.6

（億円未満切捨て）

I. 2022年12月期 第2四半期業績

E 売上高・営業利益増減内訳

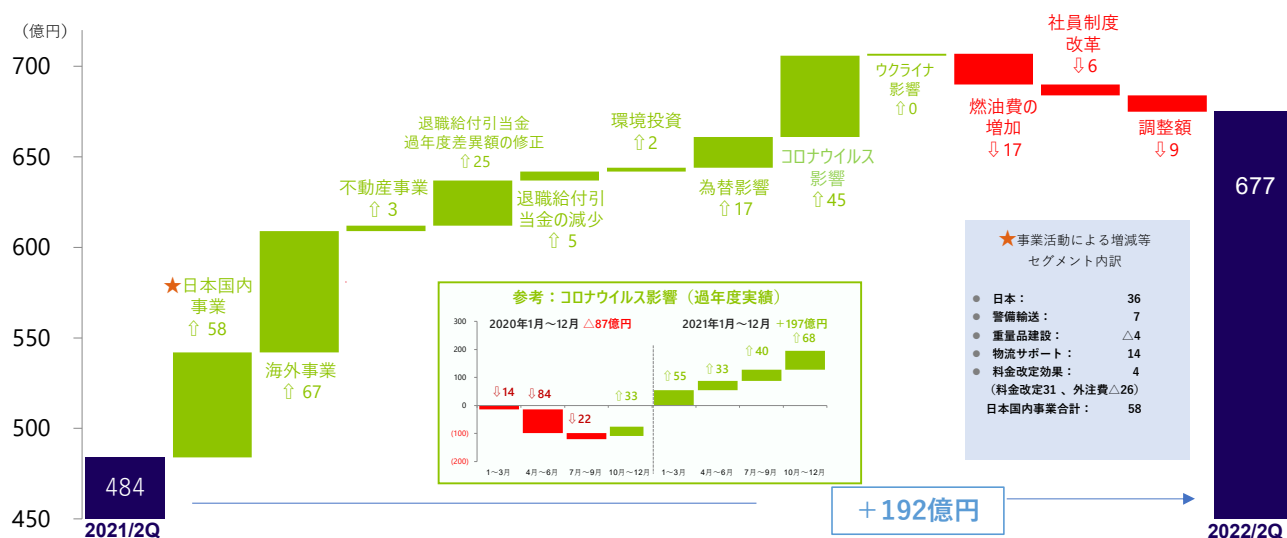
①. 売上高



I. 2022年12月期 第2四半期業績

E 売上高・営業利益増減内訳

②. 営業利益



Ⅱ. 2022年12月期業績予想

A 2022年12月期 通期予想

(単位：億円、%)

項目	通期予想 (2022年 1月～12月)	前回予想 (2022年 1月～12月)	増減額 (対前回)	増減率 (対前回)	前年実績 (2021年 1月～12月) プロフォーマベース	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)
売上高	26,000	25,500	500	2.0	23,371	2,628	11.2
営業利益	1,200	1,100	100	9.1	970	229	23.6
営業利益率	4.6	4.3	—	—	4.2	—	—
経常利益	1,250	1,120	130	11.6	1,010	239	23.7
親会社株主に帰属する 当期純利益	1,250	1,160	90	7.8	661	588	88.9

(億円未満切捨て)

現時点での状況、見通しを総合的に勘案して、算定した結果、業績予想の修正を行っております。

先ほどご説明したとおり、フォーワーディング事業における業績予想の前提は変えておりませんが、需給緩和は、予想ほどは進まず、上半期の業績は上振れしました。

7月以降も、航空、海運フォーワーディングの取扱いに顕著な変化は生じておらず、下半期においても航空、海運事業は堅調に推移すると見ております。

また、半導体不足が解消に向かい、今後、自動車産業の回復等が想定され、5月12日の通期予想と比較し、売上高および営業利益以下の各利益を上方修正することといたしました。

B A.5 株の感染拡大により、日本においても第7波に見まわれるなど、先行きは不透明な状況にあります。また、外部環境が今後どう変動していくのか、予想ができないだけに、従来以上に世の中の動きに敏感になることが重要と考えております。どの国においても、どのお客様も、不測の事態に備えて新たな活動を始めており、そこにビジネスチャンスも必ずあるものと捉えております。

Ⅱ. 2022年12月期業績予想

B 2022年12月期下半期予想

(単位：億円、%)

項目	今回下期予想 (2022年 7月～12月)	前年実績 (2021年 7月～12月)	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)	下期予想 (5月12日発表)	増減額	増減率
売上高	13,010	12,182	828	6.8	12,600	410	3.3
営業利益	522	486	36	7.5	500	22	4.5
営業利益率	4.0	4.0	—	—	4.0	—	—
経常利益	533	501	31	6.4	505	28	5.6
親会社株主に帰属する 当期純利益	303	388	△85	△21.9	300	3	1.1

(億円未満切捨て)

Ⅱ. 2022年12月期業績予想

C 日本・海外別予想

(単位：億円、%)

セグメント	項目	今期予想 (2022年 1月～12月)	前年実績 (2021年 1月～12月) プロフォームベース	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)
日本計	売上高	19,616	18,458	1,157	6.3
	セグメント利益	846	733	112	15.3
海外計	売上高	8,573	6,861	1,711	24.9
	セグメント利益	532	392	139	35.5
対象期間		今期予想 (2022年1月～12月)			
海外売上高比率		33.0%			

(億円未満切捨て)

Ⅱ. 2022年12月期業績予想

D セグメント別予想（1月～12月）

（単位：億円、％）

セグメント	項目	通期予想 (2022年 1月～12月)	前年実績 (2021年 1月～12月) プロフォーマベース	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)	前回予想 (5月12日発表)	増減額 (対前回)	増減率 (対前回)
日本	売上高	14,334	13,382	951	7.1	14,156	178	1.3
	セグメント利益	640	546	93	17.1	646	△6	△0.9
米州	売上高	1,591	1,097	493	45.0	1,392	199	14.3
	セグメント利益	106	65	40	62.4	84	22	26.2
欧州	売上高	2,177	1,653	523	31.6	1,885	292	15.5
	セグメント利益	113	76	36	47.0	88	25	28.4
東アジア	売上高	2,602	2,247	354	15.8	2,383	219	9.2
	セグメント利益	119	83	35	42.4	104	15	14.4
南アジア・ オセアニア	売上高	2,203	1,863	339	18.2	1,938	265	13.7
	セグメント利益	194	166	27	16.2	164	30	18.3
警備輸送	売上高	690	688	1	0.3	690	—	—
	セグメント利益	10	△1	11	—	5	5	100.0
重量品建設	売上高	454	453	0	0.1	450	4	0.9
	セグメント利益	50	59	△9	△16.3	49	1	2.0
物流 サポート	売上高	4,138	3,934	203	5.2	4,161	△23	△0.6
	セグメント利益	146	129	16	13.1	125	21	16.8

（億円未満切捨て）

Ⅱ. 2022年12月期業績予想

■ セグメント別予想（下半期、対前同）

（単位：億円、％）

セグメント	項目	下期予想 (2022年7月～12月)	前年実績 (2021年7月～12月)	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)
日本	売上高	7,079	6,816	262	3.9
	セグメント利益	286	264	22	8.4
米州	売上高	843	599	244	40.8
	セグメント利益	54	33	21	63.9
欧州	売上高	1,136	960	176	18.3
	セグメント利益	52	47	5	12.4
東アジア	売上高	1,376	1,320	55	4.2
	セグメント利益	55	32	22	68.2
南アジア・ オセアニア	売上高	1,030	1,084	△53	△4.9
	セグメント利益	79	100	△20	△20.8
警備輸送	売上高	345	342	3	0.9
	セグメント利益	3	0	2	358.1
重量品建設	売上高	254	234	19	8.4
	セグメント利益	27	33	△5	△17.3
物流 サポート	売上高	2,091	1,874	217	11.6
	セグメント利益	61	59	1	2.8

（億円未満切捨て）

Ⅱ. 2022年12月期業績予想

■ セグメント別予想（下半期、対前回予想）

（単位：億円、％）

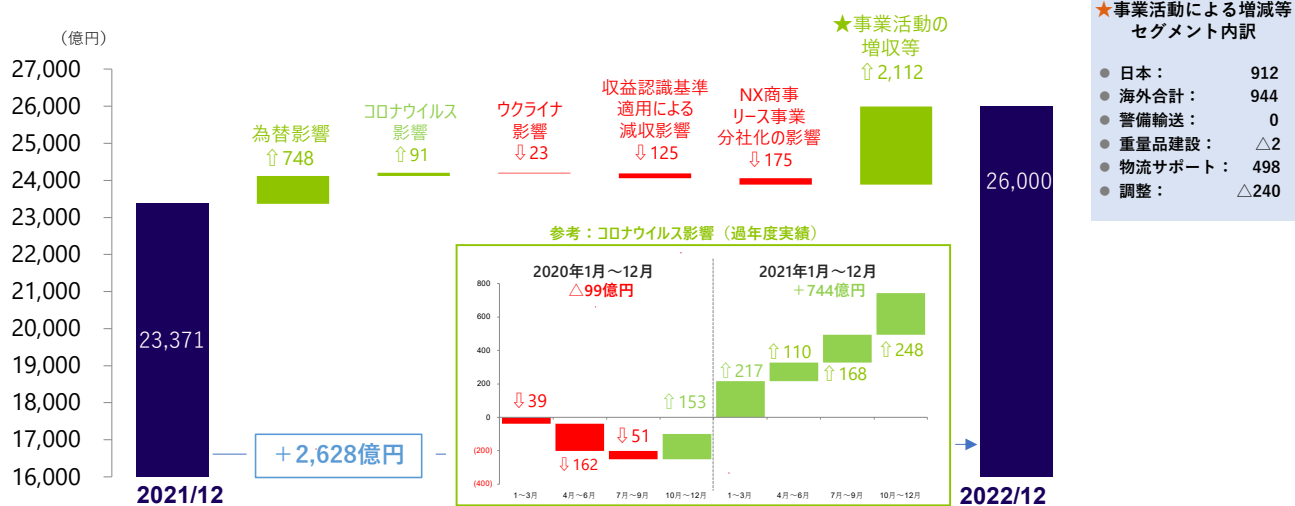
セグメント	項目	下期予想 (2022年7月～12月)	前回下期予想 (5月12日発表)	増減額 (前回比)	増減率 (前回比)
日本	売上高	7,079	7,105	△25	△0.4
	セグメント利益	286	300	△13	△4.6
米州	売上高	843	721	122	17.0
	セグメント利益	54	40	14	36.3
欧州	売上高	1,136	862	274	31.9
	セグメント利益	52	42	10	25.9
東アジア	売上高	1,376	1,116	260	23.4
	セグメント利益	55	47	8	17.6
南アジア・ オセアニア	売上高	1,030	889	141	16.0
	セグメント利益	79	66	13	20.4
警備輸送	売上高	345	347	△1	△0.4
	セグメント利益	3	△1	4	—
重量品建設	売上高	254	239	15	6.3
	セグメント利益	27	27	0	3.7
物流 サポート	売上高	2,091	2,083	8	0.4
	セグメント利益	61	57	4	7.5

（億円未満切捨て）

Ⅱ. 2022年12月期業績予想

F 売上高・営業利益増減内訳

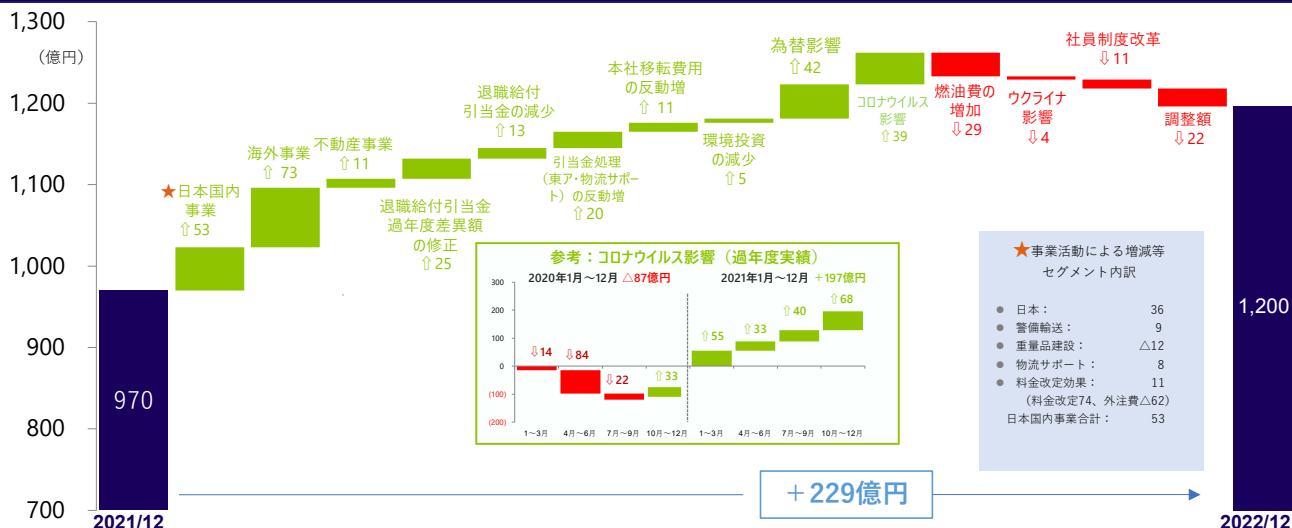
①. 売上高



Ⅱ. 2022年12月期業績予想

F 売上高・営業利益増減内訳

②. 営業利益



Ⅱ. 2022年12月期業績 セグメント概況

1. 日本セグメント

(単位：億円、%)

1 単四半期 実績	項目	2022/12期 4月～6月実績		前年同期対比	
		2021/12期	増減額	増減率	
	売上高	3,655	3,266	389	11.9
	営業利益	144	115	28	25.1
	営業利益率	4.0	3.5	—	—

2 単四半期 実績・予想	項目	2022/12期 実績・予想					
		1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期
	売上高	3,599	3,655	7,254	—	—	7,079
	営業利益	209	144	353	—	—	286
	営業利益率	5.8	4.0	4.9	—	—	4.0

3 業績予想 推移	項目	2021/12期 実績					
		1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期
	売上高	3,299	3,266	6,565	3,240	3,576	6,816
	営業利益	166	115	282	89	174	264
	営業利益率	5.1	3.5	4.3	2.8	4.9	3.9

項目	前年同期対比 (上段：増減額 / 下段：増減率)					
	1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期
売上高・率	299	389	689	—	—	262
	9.1	11.9	10.5	—	—	3.9
営業利益・率	42	28	71	—	—	22
	25.3	25.1	25.2	—	—	8.4

項目	通期業績予想比較		
	今回予想	前回予想	増減額
売上高	14,334	14,156	178
営業利益・率	640	646	△6
	4.5	4.6	—

2022年4月～6月概況	
航空事業は、半導体不足に加え、中国ロックダウンによる生産活動停滞の影響を受けたが、運賃単価の高止まりが継続し売上高は伸長した。国内物流は、一部の扱いで荷動きの回復が見られたものの、全体では自動車関連等の減産や、中国ロックダウン影響により低調に推移した。営業利益は、燃油費高騰による影響を受けたものの、フォワーディング事業が堅調に推移したこと、経理処理変更（日本通運における業務委託、ソフトウェア使用料を営業外取引から営業取引に変更）の影響もあり増益となった。	

特殊要因	
・燃油費単価の影響：【営業利益】△ 14 (1月～6月)、△ 24 (年間) ・社員制度改革に伴う費用増：【営業利益】△ 6 (1月～6月)、△ 11 (年間) ・コロナウイルス影響： 【売上高】+43 (1月～6月)、+50 (年間) 【営業利益】+18 (1月～6月)、+22 (年間) ・ウクライナ影響： 【売上高】△3 (1月～6月)、△11 (年間) 【営業利益】+0 (1月～6月)、△1 (年間) ・退職給付引当金過年度差異額の修正：【営業利益】+21 (1月～3月)、(年間) ・退職給付引当金の影響：【営業利益】+4 (1月～6月)、+11 (年間) ・環境投資：【営業利益】+2 (1月～6月)、+5 (年間) ・不動産事業：【営業利益】+3(1月～6月)、+11 (年間) ・新本社移転費用：【営業利益】+11 (10月～12月)、(前年・年間) ・経理処理変更9億円 (1月～6月) ※連結計では影響軽微	

見通し概況	
海運・航空フォワーディング事業は、年末商戦に向けタイトな需給環境を見込む。国内物流は、半導体供給の改善が進み自動車産業の生産回復に加え、中国ロックダウン解除により鉄道・自動車扱いの荷動き回復が見込まれる。経理処理変更（日本通運における業務委託、ソフトウェア使用料を営業外取引から営業取引に変更）による影響と、昨年発生した本社移転等に係る一時費用等の反動もあり、増収・増益を見込む。	

Ⅱ. 2022年12月期業績 セグメント概況

2. 米州セグメント

(単位：億円、%)

1 単四半期 実績	項目	2022/12期 4月～6月実績	前年同期対比		
			2021/12期	増減額	増減率
	売上高	420	267	153	57.4
	営業利益	30	19	10	54.8
	営業利益率	7.2	7.3	—	—

2 単四半期 実績・予想	項目	2022/12期 実績・予想						
		1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
	売上高	326	420	747	—	—	843	1,591
	営業利益	21	30	51	—	—	54	106
	営業利益率	6.5	7.2	6.9	—	—	6.5	6.7

3 業績予想 推移	項目	2021/12期 実績						
		1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
	売上高	230	267	497	285	314	599	1,097
	営業利益	12	19	32	14	18	33	65
	営業利益率	5.4	7.3	6.4	5.2	5.3	5.6	5.9

項目	前年同期対比 (上段：増減額 / 下段：増減率)						
	1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
売上高	95	153	249	—	—	244	493
	41.6	57.4	50.1	—	—	40.8	45.0
営業利益・率	8	10	19	—	—	21	40
	70.2	54.8	60.9	—	—	63.9	62.4

項目	通期業績予想比較		
	今回予想	前回予想	増減額
売上高	1,591	1,392	199
	106	84	22
営業利益・率	6.7	6.0	—

2022年4月～6月概況	
航空輸出事業は、生鮮貨物の減少と中国ロックダウン等の影響により取扱数量は対前年で減少、海運輸出も数量の減少が続くも、港湾混雑・内陸部の鉄道ターミナル混雑が続く輸入貨物の米国国内への転送需要は増勢を維持した。航空・海運事業の高水準な販売単価に加え、倉庫配送では、アパレル関連や電機電子関連の取扱いが堅調に推移したことから増収・増益となった。	

特殊要因	
・ 為替影響 (円安) : 【売上高】 +71 (1月～6月)、+166 (年間) 【営業利益】 +5 (1月～6月)、+10 (年間) ・ コロナウイルス影響 : 【売上高】 +17 (1月～6月)、+38 (年間) 【営業利益】 +5 (1月～6月)、+10 (年間)	

見通し概況	
景気後退による需要減退は懸念されるが、航空・海運輸出ともに運賃単価は引き続き高止まりが継続する見込み。人手不足と原油高騰による費用増の影響はあるが、適正料金の収受により増収・増益を見込む。	

Ⅱ. 2022年12月期業績 セグメント概況

3. 欧州セグメント

(単位：億円、%)

1 単四半期 実績	項目	2022/12期 4月～6月実績		前年同期対比	
		2021/12期	増減額	増減率	
	売上高	556	367	188	51.3
	営業利益	38	17	21	124.0
	営業利益率	6.8	4.6	—	—

2 単四半期 実績・予想	項目	2022/12期 実績・予想						
		1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
	売上高	483	556	1,040	—	—	1,136	2,177
	営業利益	22	38	60	—	—	52	113
	営業利益率	4.6	6.8	5.8	—	—	4.6	5.2

3 業績予想 推移	項目	2021/12期 実績						
		1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
	売上高	325	367	693	425	535	960	1,653
	営業利益	12	17	29	15	31	47	76
	営業利益率	4.0	4.6	4.3	3.5	6.0	4.9	4.6

項目	前年同期対比 (上段：増減額 / 下段：増減率)						
	1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
売上高	158	188	347	—	—	176	523
	48.6	51.3	50.1	—	—	18.3	31.6
営業利益・率	9	21	30	—	—	5	36
	71.3	124.0	101.3	—	—	12.4	47.0

項目	通期業績予想比較		
	今回予想	前回予想	増減額
売上高	2,177	1,885	292
営業利益・率	113	88	25
	5.2	4.7	—

2022年4月～6月概況	
航空輸出は、メディカル・自動車関連を中心に推移。取扱数量は前年から減少したが、販売運賃の高騰が継続、欧州-日本間のチャータースペース確保が貢献した。海運輸出は主要港の港湾混雑やコンテナ不足が継続し、前年から数量減となるも航空輸出同様に運賃が高騰し売上高は増収、営業利益も増益となった。	

特殊要因	
・ 為替影響 (円安) : 【売上高】 +25 (1月～6月)、+93 (年間) 【営業利益】 +1 (1月～6月)、+4 (年間)	
・ コロナウイルス影響 : 【売上高】 +77 (1月～6月)、+141 (年間) 【営業利益】 +17 (1月～6月)、+23 (年間)	
・ ウクライナ影響 : 【売上高】 +1 (1月～6月)、△10 (年間) 【営業利益】 +0 (1月～6月)、△2 (年間)	

見通し概況	
ウクライナ情勢の影響を受けた欧州-日本間のスペース不足と中国ロックダウン解除後の荷動きの回復が見込まれる。航空・海運輸出ともに運賃水準は大きく下がらず、高止まりが継続し増収、増益を見込む。	

Ⅱ. 2022年12月期業績 セグメント概況

4. 東アジアセグメント

(単位：億円、%)

1 単四半期 実績	項目	2022/12期 4月～6月実績		前年同期対比	
		2021/12期	増減額	増減率	
	売上高	626	459	166	36.2
	営業利益	32	17	15	87.6
	営業利益率	5.2	3.8	—	—

2 単四半期 実績・予想	項目	2022/12期 実績・予想						
		1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
	売上高	598	626	1,225	—	—	1,376	2,602
	営業利益	30	32	63	—	—	55	119
	営業利益率	5.2	5.2	5.2	—	—	4.0	4.6

3 業績予想 推移	項目	2021/12期 実績						
		1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
	売上高	466	459	926	544	776	1,320	2,247
	営業利益	33	17	50	5	27	32	83
	営業利益率	7.1	3.8	5.5	1.0	3.5	2.5	3.7

項目	前年同期対比 (上段：増減額 / 下段：増減率)						
	1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
売上高	132	166	298	—	—	55	354
	28.3	36.2	32.2	—	—	4.2	15.8
営業利益・率	△2	15	13	—	—	22	35
	△7.0	87.6	25.6	—	—	68.2	42.4

項目	通期業績予想比較		
	今回予想	前回予想	増減額
売上高	2,602	2,383	219
営業利益・率	119	104	15
	4.6	4.4	—

2022年4月～6月概況	
中国ロックダウンの影響により、空港・港湾等の主要拠点はクローズとなり、また顧客の稼働率の低下や停止により5月末まで荷動きは低調に推移した。6月に入りオペレーションは徐々に正常化し企業活動の再開を受け数量の回復が見られた。ロックダウン満における中国国内の輸送需要の取込みに加え、香港、韓国、台湾等の取扱いが堅調に推移したことから増収・増益となった。	

特殊要因	
・ 為替影響 (円安) : 【売上高】 +118 (1月～6月)、+288 (年間) 【営業利益】 +6 (1月～6月)、+10 (年間)	
・ コロナウイルス影響 : 【売上高】 △62 (1月～6月)、△170 (年間) 【営業利益】 △6 (1月～6月)、△25 (年間)	
・ 引当金処理 : 【営業利益】 +12 (7月～9月)、(前年・年間)	

見通し概況	
中国ロックダウン解除後の挽回需要の取込みにより、フォワーディング数量は前年・前期から増加、また航空・海運輸出の単価水準の高止まりの継続を見通す。昨年の貸倒損失引当金の反動もあり、増収・増益の見通し。	

Ⅱ. 2022年12月期業績 セグメント概況

5. 南アジア・オセアニアセグメント

(単位：億円、%)

1 単四半期 実績	項目	2022/12期 4月～6月実績	前年同期対比		
			2021/12期	増減額	増減率
	売上高	555	383	171	44.6
	営業利益	48	29	18	63.7
	営業利益率	8.7	7.7	—	—

2 単四半期 実績・予想	項目	2022/12期 実績・予想						
		1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
	売上高	617	555	1,172	—	—	1,030	2,203
	営業利益	66	48	114	—	—	79	194
	営業利益率	10.7	8.7	9.8	—	—	7.7	8.8

3 業績予想 推移	項目	2021/12期 実績						
		1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
	売上高	394	383	778	431	653	1,084	1,863
	営業利益	36	29	66	30	70	100	166
	営業利益率	9.4	7.7	8.5	7.0	10.7	9.3	9.0

3 業績予想 推移	項目	前年同期対比 (上段：増減額 / 下段：増減率)						
		1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
	売上高	222	171	393	—	—	△53	339
		56.4	44.6	50.5	—	—	△4.9	18.2
	営業利益・率	29	18	47	—	—	△20	27
		78.8	63.7	72.1	—	—	△20.8	16.2

3 業績予想 推移	項目	通期業績予想比較		
		今回予想	前回予想	増減額
	売上高	2,203	1,938	265
	営業利益・率	194	164	30
		8.8	8.5	—

2022年4月～6月概況	
海運輸出では新規獲得案件の取扱いにより数量は前年から増加した。航空輸出は、中国ロックダウンの影響と前期まで継続した自動車関連の緊急出荷の反動減により数量は前年・前期から減少した。航空・海運とも、高水準の販売単価が継続、加えて新規に獲得した倉庫保管配送案件が寄与し増収・増益となった。	

特殊要因	
・為替影響（円安）： 【売上高】+66（1月～6月）、+200（年間） 【営業利益】+4（1月～6月）、+16（年間） ・コロナウイルス影響： 【売上高】+25（1月～6月）、+19（年間） 【営業利益】+9（1月～6月）、+4（年間）	

見通し概況	
昨年10月以降にみられたロックダウン解除後の輸送需要の反動減が見込まれるが、中国ロックダウン解除後の荷動きの回復と、今期より開始した自動車関連の生産部材の倉庫配送案件が寄与し、通期では増収・増益を見込む。	

Ⅱ. 2022年12月期業績 セグメント概況

6. 警備輸送セグメント

(単位：億円、%)

1 単四半期 実績	項目	2022/12期 4月～6月実績		前年同期対比	
		2021/12期	増減額	増減率	
	売上高	171	171	0	0.1
	営業利益	0	0	△0	△38.5
	営業利益率	0.3	0.4	—	—

2 単四半期 実績・予想	項目	2022/12期 実績・予想						
		1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
	売上高	173	171	344	—	—	345	690
	営業利益	6	0	6	—	—	3	10
	営業利益率	3.7	0.3	2.0	—	—	0.9	1.4
	項目	2021/12期 実績						
		1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
	売上高	174	171	345	171	171	342	688
	営業利益	△3	0	△2	0	0	0	△1
	営業利益率	△1.7	0.4	△0.7	0.3	0.1	0.2	△0.2
	項目	前年同期対比 (上段：増減額 / 下段：増減率)						
		1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
	売上高	△1	0	△1	—	—	3	1
		△0.8	0.1	△0.4	—	—	0.9	0.3
	営業利益・率	9	△0	9	—	—	2	11
		—	△38.5	—	—	—	358.1	—

3 業績予想 推移	項目	通期業績予想比較		
		今回予想	前回予想	増減額
	売上高	690	690	—
	営業利益	10	5	5
	営業利益・率	1.4	0.7	—

2022年4月～6月概況

小売店の店舗縮小による影響等によりCSD (Cash Safety Delivery) サービスの取扱いは減少したものの、金融機関のアウトソーシング業務の獲得により売上高は前年並みとなった。燃油費単価上昇の影響を受けるも、人件費減少による効果から営業利益は前年並みとなった。

特殊要因

- ・燃油費単価の影響：【営業利益】△2 (1月～6月)、△4 (年間)
- ・社員制度改革に伴う費用増：【営業利益】△0 (1月～6月)、△0 (年間)
- ・コロナウイルス影響：
 - 【売上高】+1 (1月～6月)、+1 (年間)
 - 【営業利益】+0 (1月～6月)、+1 (年間)
- ・退職給付引当金過年度差異額の修正：【営業利益】+2 (1月～3月)、(年間)
- ・退職給付引当金の影響：【営業利益】+0 (1月～6月)、+1 (年間)

見通し概況

CSDサービスの取扱いは減少と設定便の減便影響が見込まれるが、金融機関のアウトソーシング業務の獲得により売上高は増収を見込む。人件費減少による費用減が見込まれ増益を見込む。

Ⅱ. 2022年12月期業績 セグメント概況

7. 重量品建設セグメント

(単位：億円、%)

1 単四半期 実績	項目	2022/12期 4月～6月実績		前年同期対比	
		2021/12期	増減額	増減率	
	売上高	117	123	△5	△4.8
	営業利益	15	16	△0	△3.7
	営業利益率	13.2	13.1	—	—

2 単四半期 実績・予想	項目	2022/12期 実績・予想						
		1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
	売上高	82	117	199	—	—	254	454
	営業利益	6	15	22	—	—	27	50
	営業利益率	7.9	13.2	11.0	—	—	11.0	11.0

3 業績予想 推移	項目	2021/12期 実績						
		1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
	売上高	95	123	219	114	119	234	453
	営業利益	9	16	25	14	19	33	59
	営業利益率	10.2	13.1	11.8	12.7	16.0	14.4	13.2

項目	前年同期対比 (上段：増減額 / 下段：増減率)						
	1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
売上高	△13	△5	△19	—	—	19	0
	△13.8	△4.8	△8.7	—	—	8.4	0.1
営業利益・率	△3	△0	△3	—	—	△5	△9
	△33.8	△3.7	△15.0	—	—	△17.3	△16.3

項目	通期業績予想比較		
	今回予想	前回予想	増減額
売上高	454	450	4
営業利益・率	50	49	1
	11.0	10.9	—

2022年4月～6月概況	
IT設備や風力発電関連の取扱いが増加したが、プラントメンテナンスやプラント建設、火力発電関連等が減少し、減収・減益となった。	

特殊要因	
・ 燃油費単価の影響：【営業利益】△0 (1月～6月)、△0 (年間) ・ 社員制度改革に伴う費用増： 【営業利益】+0 (1月～6月)、+0 (年間) ・ コロナウイルス影響： 【売上高】△2 (1月～6月)、+2 (年間) 【営業利益】△0 (1月～6月)、+1 (年間) ・ ウクライナ影響： 【売上高】△0 (1月～6月)、△0 (年間) 【営業利益】△0 (1月～6月)、△0 (年間) ・ 退職給付引当金過年度差異額の修正：【営業利益】+0 (1月～3月)、(年間) ・ 退職給付引当金の影響：【営業利益】+0 (1月～6月)、+0 (年間)	

見通し概況	
風力発電工事を中心に推移する見通し。火力発電所関連工事、プラントメンテナンスは前同から落ち込むが、風力発電工事の増加でカバーし、下期では増収の見込み。営業利益は前年の追加工事の反動減により減益の見通し。	

Ⅱ. 2022年12月期業績 セグメント概況

8. 物流サポートセグメント

(単位：億円、%)

1 単四半期 実績	項目	前年同期対比			
		2022/12期 4月～6月実績	2021/12期	増減額	増減率
	売上高	994	797	197	24.8
	営業利益	48	17	30	172.1
	営業利益率	4.8	2.2	—	—

2 単四半期 実績・予想	項目	2022/12期 実績・予想						
		1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
	売上高	1,051	994	2,046	—	—	2,091	4,138
	営業利益	36	48	84	—	—	61	146
	営業利益率	3.5	4.8	4.1	—	—	2.9	3.5

3 業績予想 推移	項目	2021/12期 実績						
		1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
	売上高	1,263	797	2,060	830	1,043	1,874	3,934
	営業利益	51	17	69	22	37	59	129
	営業利益率	4.1	2.2	3.4	2.7	3.5	3.2	3.3

項目	前年同期対比 (上段：増減額 / 下段：増減率)						
	1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
売上高	△211	197	△14	—	—	217	203
	△16.8	24.8	△0.7	—	—	11.6	5.2
営業利益・率	△15	30	15	—	—	1	16
	△29.2	172.1	22.0	—	—	2.8	13.1

項目	通期業績予想比較		
	今回予想	前回予想	増減額
売上高	4,138	4,161	△23
営業利益・率	146	125	21
	3.5	3.0	—

2022年4月～6月概況	
石油部門、LPガス部門の販売単価の上昇と扱い数量の増加に加え、不動産事業において旧汐留本社ビルの売却に伴う仲介収益があり増収・増益となった。	

特殊要因	
・社員制度改革に伴う費用増：【営業利益】△0 (1月～6月)、(年間) ・コロナウイルス影響： 【売上高】+5 (1月～6月)、+6 (年間) 【営業利益】+0 (1月～6月)、+1 (年間) ・収益認識基準の影響：【売上高】△125 (前年・1月～3月) ・リース事業分社化影響： 【売上高】△175 (前年・1月～3月) ・引当金処理：【営業利益】+7 (7月～12月) ・ウクライナ影響： 【売上高】△0 (1月～6月)、△1 (年間) 【営業利益】△0 (1月～6月)、△0 (年間)	

見通し概況	
上期に続き石油部門、LPガス部門の販売単価の上昇と取扱い数量の増加を見込む。LS事業部の輸出梱包事業も堅調に推移することから売上高は増収、営業利益は増益を見込む。	

Ⅲ.経営計画の取組み

A NXグループ経営計画2023 KPI＜コア事業の成長戦略＞

項目 (売上高)	日本 ^{*1}					海外				
	2022年 1月～6月実績	2021年 1月～6月実績	前同増減率	2022年 1月～12月目標	進捗率	2022年 ^{*2} 1月～6月実績	2021年 1月～6月実績	前同増減率 ^{*2}	2022年 1月～12月目標	進捗率 ^{*2}
電機・電子産業の取組強化	593億円	539億円	10%	1,160億円	51%	1,020億円	798億円	28%	1,740億円	59%
自動車産業の取組強化	470億円	435億円	8%	1,000億円	47%	667億円	487億円	37%	1,100億円	61%
アパレル産業の取組強化	80億円	78億円	3%	180億円	44%	508億円	324億円	57%	770億円	66%
医薬品産業の取組強化	98億円	77億円	27%	220億円	45%	191億円	103億円	86%	300億円	64%
半導体関連産業の取組強化	250億円	123億円	103%	378億円	66%	115億円	63億円	83%	180億円	64%

項目	2022年 1月～6月実績	2021年 1月～6月実績	前同増減率	2022年 1月～12月予想	進捗率
海上フォワーディングの拡大 ^{*3}	38万TEU	37万TEU	3%	95万TEU	40%
航空フォワーディングの拡大 ^{*3}	45万 t	47万 t	△4%	110万 t	41%

項目 (売上高)	2022年 1月～6月実績	2021年 1月～6月実績	前同増減率	2022年 1月～12月予想	進捗率
非日系顧客の拡大 (GAM・GTA ^{*4})	584億円	304億円	92%	792億円	74%

^{*1} 実績、KPI 数値は、日本通運のみ。 ^{*2} 2022年第1四半期実績値のデータに誤りがあり第1四半期数値を修正し掲載をしています。第1四半期の正しい数値は当社ホームページの2022年12月期第1四半期決算説明会資料に掲載しています。
^{*3} 実績、増減率は四捨五入し記載 ^{*4} G A M とは、G A M (Global Account Management) のこと。G T A とは、G T A (Global Target Accounts) のこと。

2022年上半期の海運・航空フォワーディング数量は資料に記載のとおり、海運は前年から増加する一方、航空は半導体不足による生産停滞の影響、特に当社の取扱比重が高い、自動車産業の減産影響が大きかったことなどから、前同未達となりました。

海運については、ウクライナ情勢や、中国のロックダウンの影響等により、一時的な荷動きの鈍化や運賃の低下が見られましたが、ロックダウン解除後、貨物量は増加しております。さらに今後ピークシーズンに入ることから、需給環境は更にタイトな状況になることが予想されます。また、世界経済の動向に不透明感がありますが、今後の動向シナリオとして、タイトな需給環境が2022年内は継続、2023年以降徐々に緩和が進むものと見ております。

従いまして、当面は引き続きスペースの確保が課題となり、シンガポールにおいて5月から本格稼働を開始した、集中購買機能等を有する「NXグローバルオーシャンネットワーク(NGO)」を中心にスペース確保に注力してまいります。

一方、需給緩和に向かう局面において、船社レート交渉におけるスケールメリットが鍵になりますが、当社は、従来の船社コストをベースとしたプライシングから、マーケットデータ等の分析に基づく、自社主導のプライシング戦略に軸足を移し、各事業会社のフォワーディングビジネスをグループ全体で最適化するトレードレーンマネジメントとの両輪により、取扱数量の拡大を目指してまいります。

さらに、航空フォワーディングを含めて、マーケット情報のデジタル化や、トレーサビリティ機能の強化、オンライン見積り機能の整備を目的としたシステムの開発を進めており、最終的には、これらの機能を統合したオンラインプラットフォームの構築を計画しております。本年から順次サービスの提供開始を予定しており、既存顧客のみならず、潜在顧客へのアプローチを強化し、ニューノーマル時代における新しい営業スタイルを確立してまいります。

次に航空については、海上輸送と同様に、足元では、一時的な需給の緩みが見られますが、IATAの6月時点での報告では、感染症発生前の対2019年比で、2022年の需要予測を11%程度の増加とする一方、最新データでの6月のスペース供給は7%の減少、需給バランスの解消には至っておりません。また、中国のロックダウン解除後の生産回復、自動車関連の増産、ピークシーズンの到来等に伴い、需給環境がタイトになることが見込まれます。

こうした状況下、今後の動向としては、需給環境は徐々に緩むものの、基調として、タイトな状況は2022年内継続し、2023年以降、需給緩和が進むものと見ております。

従い、当面は、引き続き貨物スペース確保を優先課題として、顧客動向を注視しつつ、安定的なスペース供給を推進してまいります。

一方、スペース供給の回復による需給緩和局面にあたって、感染症発生前の入札による長期契約に回帰していくことが予想されます。航空会社との契約も、長期契約による価格変動抑制と、市況に応じたスポット運賃活用により、変化に対応したベストミックスを追求することになります。

更に、今後のグローバルサプライチェーンの変化の潮流の中で、海運、航空フォワーディングや、その他の輸送モードごとの優劣ではなく、ロジスティクス企業としての力量が問われることとなりますが、この点については後程ご説明いたします。

Ⅲ.経営計画の取組み

A NXグループ経営計画2023 KPI＜コア事業の成長戦略＞

項目 (売上高)	日本 ^{*1}					海外				
	2022年 1月～6月実績	2021年 1月～6月実績	前同増減率	2022年 1月～12月目標	進捗率	2022年 ^{*2} 1月～6月実績	2021年 1月～6月実績	前同増減率	2022年 1月～12月目標	進捗率 ^{*2}
電機・電子産業の取組強化	593億円	539億円	10%	1,160億円	51%	1,020億円	798億円	28%	1,740億円	59%
自動車産業の取組強化	470億円	435億円	8%	1,000億円	47%	667億円	487億円	37%	1,100億円	61%
アパレル産業の取組強化	80億円	78億円	3%	180億円	44%	508億円	324億円	57%	770億円	66%
医薬品産業の取組強化	98億円	77億円	27%	220億円	45%	191億円	103億円	86%	300億円	64%
半導体関連産業の 取組強化	250億円	123億円	103%	378億円	66%	115億円	63億円	83%	180億円	64%

項目	2022年 1月～6月実績	2021年 1月～6月実績	前同増減率	2022年 1月～12月予想	進捗率
海上フォワーディングの拡大 ^{*3}	38万TEU	37万TEU	3%	95万TEU	40%
航空フォワーディングの拡大 ^{*3}	45万 t	47万 t	△4%	110万 t	41%

項目 (売上高)	2022年 1月～6月実績	2021年 1月～6月実績	前同増減率	2022年 1月～12月予想	進捗率
非日系顧客の拡大 (GAM・GTA ^{*4})	584億円	304億円	92%	792億円	74%

^{*1} 実績、KPI数値は、日本通運のみ。 ^{*2} 2022年第1四半期実績値のデータに誤りがあり第1四半期数値を修正し掲載をしています。第1四半期の正しい数値は当社ホームページの2022年12月期第1四半期決算説明会資料に掲載しています。
^{*3} 実績、増減率は四捨五入し記載。 ^{*4} GAMとは、GAM (Global Account Management) のこと。GTAとは、GTA (Global Target Accounts) のこと。

重点産業への取組みについて、取扱い実績、および年間目標値は資料に記載のとおりです。2022年1月～6月の売上実績は、自動車や電機・電子産業において減産等の影響を受けましたが、航空・海運フォワーディングの売上拡大が牽引したことなどから、全ての産業で前同を上回りました。更に、フォワーディング事業におけるタイトな需給環境が2022年中には継続するとの見立てに加え、自動車向け半導体不足が解消に向かい、今後、自動車増産が想定されることなどから、各産業は拡大が見込まれ、年間目標数値の達成を目指してまいります。また、前年度末決算説明会において、今後特に注力する産業として自動車、半導体の取組みにフォーカスしましたが、ご説明した内容を着実に実行しております。その他の産業についても、産業特性に合わせた取組みを進めており、さらに推進し、実績を積み上げたうえで、次のステージにおける取組みについては、改めてご説明したいと考えております。

なお、医薬品産業について、当社のグローバルネットワークと各国国内物流を結び、医薬品のグローバルサプライチェーンの取り込みを進めておりますが、長引く感染症の影響やGDPの法制化の遅れから、医薬品メーカーは、医薬品流通への本格的な対応や、入札などに中止や遅延が生じております。当社の4拠点で立ち上げた国内医薬品物流も、この影響を受けており、この度、計画の見直しを行っております。

この結果、当初は、今次経営計画ででの収益化を目指しておりましたが、これを1年程度延期とすることといたしました。

このような医薬品産業の状況をふまえた、今後のキャッチアップ、戦略について2点ご説明いたします。

まず、GDP対応については、その必要性に変わりはないものの、国内の法制化に向けた動きは時間を要するものと捉えており、日系製薬メーカーに加え、GDPで先行する外資系メーカーにも軸足を置いて、優先的に取り組むターゲットを設定し、営業強化を図ってまいります。2点目は、当社の医薬品拠点が有する、GMPと呼ばれる、「医薬品の製造に関する品質基準」を軸とした製造物流へのソリューションの提供です。GMPにつきましては、昨年8月1日に省令が大きく改正され、国際基準と整合した最新の内容で規制強化が図られました。法改正の理由のひとつであるGMP違反による医薬品の製造中止や業務停止は、昨今、ジェネリック医薬品市場において、薬の供給不足を引き起こし、深刻な社会問題にまで至っております。

医薬品産業において、増産対応や医薬品関連の輸入増によってGMPに準拠した倉庫のニーズが高まるなか、当社の医薬品センターは、厳格な品質管理のもと、包装・表示・保管という流通加工サービスを提供することが可能であり、お客様の製造物流における安定供給に貢献できるものと期待しております。

このようなソリューションの提供によって、医薬品における新たな分野の事業拡大にも積極的に取り組んでまいります。さて、感染症の発生に端を発し、グローバルサプライチェーンの混乱が続いておりますが、徐々に正常化に向かうものと考えております。最後に、今後の外部環境の変化、Withコロナの世界において「どのようにトップラインを伸ばしていくのか?」、当社の今後の取組みについて2点ご説明いたします。

最初に、サプライチェーンの変化の潮流の中で、お客様からは、安定供給、高い品質、適正な価格、さらにはCO2削減等の実現が求められています。この実現、求められているロジスティクスとは、海運や航空フォワーディング等の輸送モードを個別に捉えるのではなく、ソリューションの手段として、あらゆる輸送モード、ネットワーク、ITシステムなどを駆使して最適なソリューションを導き、設計していくものと考えています。

この推進について、先ほど社長からも説明のあった、グローバル事業本部(GBHQ)の立上げによる体制強化とともに、マーケットイン思考の徹底により、サプライチェーンソリューションやソリューションプロダクトの設計開発など、新たなロジスティクス商品の開発をしてまいります。

次に2点目として、事業戦略の実現には、セールス力の強化が欠かせません。営業人員数や配置といった営業体制は基よりですが、営業活動における顧客との接点の最大化に加えて、営業活動の生産性を高めていく必要があると考えております。

このため、アカウントマネージメントについて、重点産業ごとに成長性を起点としたターゲティングを実施し、推進してまいります。同時にグローバルカスタマーへの営業体制については、既にシンガポールに設置している、グローバルカスタマーの本社や地域統括会社への営業アプローチを行う「グローバルキーアカウントセールsteam」、略してGKASと称しておりますが、これを、GBHQ直下の組織として、各リージョンに配置することを計画しております。現状の課題として、案件によっては、グローバルではビジネス拡大に資するものの、一部のリージョンの利益が損なわれる事象が発生し、結果的に参入機会を逃してしまう、つまり、部分最適に陥るケースも存在します。

アカウントマネージメントの活性化と、グローバルカスタマーの営業推進をGKASがリードすることにより、参入機会の拡大と、顧客獲得の確度の向上を目指してまいります。加えて、営業力の強化には、データ基盤や営業モチベーションを上げるための制度設計が必要になりますが、既存の基盤や制度の強化、もしくは刷新が必要との問題意識を持っております。既に検討を開始しており、「商品力」とそれを「売る力」を強化し、トップライン、シェアの拡大を目指してまいります。

Ⅲ. 経営計画の取組み

B 事業別売上高動向：2022年度12月期（1月～6月）

累計 単位：百万円、%

（百万円未満切捨て）

日本通運事業別実績	実績	増減額		増減率	
		対2021年	対2020年	対2021年	対2020年
鉄道事業	32,453	△ 2,099	△ 3,314	△ 6.1	△ 9.3
小口貨物事業	18,705	△ 1,718	△ 1,695	△ 8.4	△ 8.3
自動車事業	88,015	△ 1,871	710	△ 2.1	0.8
海運事業	93,312	36,364	48,848	63.9	109.9
港湾事業	34,368	768	3,363	2.3	10.8
航空事業	175,295	33,501	90,375	23.6	106.4
倉庫・保管庫事業	76,153	7,277	7,335	10.6	10.7
工場内事業	29,163	1,978	4,520	7.3	18.3
引越・移転事業	32,525	1,797	3,337	5.9	11.4
その他	96,184	△ 8,208	△ 4,610	△ 7.9	△ 4.6
合計	676,178	67,790	148,870	11.1	28.2

国際物流・輸出実績	実績	増減額		増減率	
		対2021年度	対2020年度	対2021年度	対2020年度
海運（輸出）	64,373	25,786	36,653	66.8	132.2
航空（輸出）	125,169	31,729	85,261	34.0	213.6

【国内物流】

第2四半期は、一部の取扱いで荷動きの回復が見られたが、中国ロックダウンや半導体不足の影響により、自動車・電機電子部品等の生産減により鉄道・小口・自動車事業は対2021年で減収となった。一方、倉庫・保管庫事業、工場内事業は好調に推移し2021年、2020年共に上回る結果となった。

〈鉄道事業〉

自動車関連の荷動きは、昨年から続く減産の影響に加え、中国ロックダウンによる部品供給の滞りにより低調に推移した。昨年不作であった農産物は低調な荷動きとなり減収となった。

〈小口貨物事業〉

食品飲料、日用雑貨等の消費財は荷動きが復調傾向で推移した一方、半導体不足の影響により電気精密関連の取扱減が大幅に減収となった。

〈自動車事業〉

第2四半期に入り、自動車、飲料関連の荷動きは回復がみられたものの、第1四半期の減少影響は大きく、また農産物や電機電子関連は低調な荷動きとなったことから減収となった。

〈倉庫・保管庫事業〉

新規保管の取扱開始等により保管数量が増加し、2年度連続での増収となった。

〈工場内事業〉

Eコマース関連の新規取扱に加え、鉄鋼関連の生産活動回復により前年度から引き続き好調に推移。

〈引越・移転事業〉

国内引越は、コロナ影響による異動減少により法人需要の落ち込みの影響を受けたが、海外引越の反動増により全体としては2021年、2020年対比で増収となった。

【国際物流】

海運・航空扱いともに堅調に推移。航空輸出事業の取扱数量は、昨年対比で減少となるが、高水準の運賃単価が継続し増収となった。

ここには2022年度上半期の日本通運の事業別売上高をお示しております。引き続き国際物流は堅調で、海運、航空事業は伸長しておりますが、国内物流に関しての回復は限定的であり、総じてコロナ前の水準には及んでいない状況にあります。

感染症や半導体不足による生産停滞などが主な要因ではありますが、自動車生産の回復など、今後の取扱数量増加が期待できると見ております。一方、感染症の第7波をはじめ、不透明感は否めない状況であり、経済や顧客動向を注視のうえ、経営にあたりたいと考えております。

Ⅲ.経営計画の取組み

C 日本事業の強靱化戦略

主な取組項目

Ⅰ. 収益性の改善

- ◆ 日々のコストコントロールによる社有戦力の最大限活用と外注費率の削減を継続推進
 - ・ 2022年度12月期（1月～6月）は、売上高が増加（対前年+11.1%）する中、外注比率は、対前年▲2.5%であった
 - ・ 社有車の稼働率については、2022年1月～6月累計平均で対前年+0.6ポイントとなった
 - ・ 引き続き、社有戦力・社有車を最大限活用することで作業差益率の向上を図る

Ⅱ. 生産性の向上

- ◆ 倉庫オペレーションの全体的レベルアップ
 - ・ 倉庫オペレーションの生産性向上を推進する中核人材育成プログラム「Logistics boot camp」を2021年度は17名を対象として実施。現在全国で倉庫オペレーション改善の中核人材として活動中。2022年度については全国から選抜した18名を対象として、7月6日から2023年1月までに全18回のプログラムを実施する。
 - ・ 当社全体のロジスティクス人材育成を目的として、ロジスティクスオペレーションの改善に必要な思考法や手法に関する教育をeラーニング形式により5回に分けて実施
- ◆ オフィス業務の自動化・簡素化
 - ・ 非効率・定型業務を自ら自動化（RPA化）できる人材の育成とシナリオの横展開を推進

Ⅲ. 陸海空融合の進化

- ◆ クロスモードセールスの推進
 - ・ 既存顧客へのアプローチの結果1,029案件に対して578案件を獲得(第2Q累計)
 - ・ NXグループの強みを活かし海外と国内のシームレス輸送の提案を実施する

Ⅳ. ネットワーク商品の強化

- ◆ プロテクトBOXの拡販
 - ・ 顧客ニーズにマッチした新器材導入により更なる拡販に取組む
2022年1月～6月実績 15,884基（対前年 191%）
- ◆ 鉄道コンテナ、内航コンテナの拡販
 - ・ NXトレイン販売開始、お客様から好評をいただき約9割の積載率で推移
 - ・ 今後の物流を取り巻く課題解決に有用な輸送モードとして、脱炭素に向けたモーダルシフト提案推進、自然災害時のバックアップ輸送体制構築に取組む
- ◆ 引越事業の構造改革
 - ・ 品質向上を第一目標とし、KPIとしてNPS(ネットプロモータースコア)を採用。営業、発着作業、推奨度において目標NPS50ptに取組む。
2Q累計平均NPS43pt（前年比+4pt）
 - ・ リモート見積り(リモミ®)利用状況：2Q累計件数前年比+35% 利用率+5%
- ◆ アロー便事業の強化推進
 - ・ オペレーションの効率化推進、NXグループ内の連携強化等により収益性を改善

V. 事業構造改革P」の取組み（6テーマ）

- ・ 中長期視点に立った部門横断型プロジェクトを第1四半期よりスタート
次期経営計画に向けた戦略検討の場として取組みを推進
各PJテーマ：①「ロジスティクス事業改革」、②「通運事業改革」、③「小口貨物事業改革」、④「内航海運事業改革」⑤「複合店事業改革」、⑥「M&A戦略推進」

日本事業強靱化に向けて強力に推進していく

このような状況の中、日本事業の強靱化戦略として、様々な取組みを進めてまいりました。ここにはその主なものを記載しております。

最初に「収益性の改善」として外注費の削減については、当期において、売上高が対前年+11.1%増加する中、外注費率は△2.5ポイントの低下となりました。なお、ここには高単価で推移するフォワーディング事業の影響等があるため、特殊影響を除いた、感染症発生前との比較では、△1ポイント程度の低下が維持できているものと分析しております。日々の戦力活用のため、車両マッチングなどの取組みを強化しており、社有車の稼働率は対前年+0.6ポイント向上いたしました。引き続き、コストコントロールを推進し、今後の荷動きの回復局面にあたりたいと考えております。

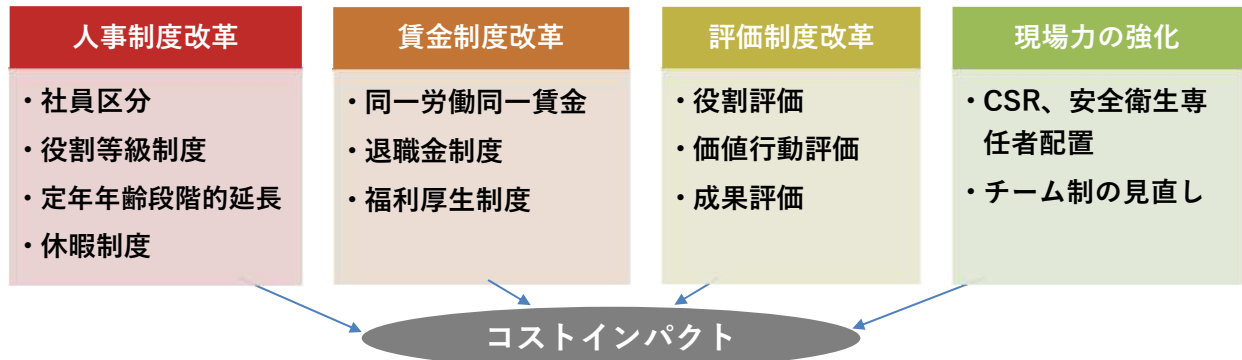
「生産性の向上」、「陸海空融合の進化」、「ネットワーク商品の強化」においては、資料に記載のとおりに進捗となっております。また、先ほど社長からの説明にもあった、事業改革に関して、柱となる各輸送事業の構造改革の推進に取り組むこととしております。この取組みについては、事業構造改革プロジェクトとして、資料記載の6つのテーマを選定しております。

3月にはプロジェクトチームを編成し、現在、部門を横断する社員120名をメンバーとして、課題の抽出を進めております。

このプロジェクトについては、「次期経営計画で更にジャンプするための仕込み」と捉えておりますが、直ちに対応すべき施策はライン業務に移しつつ、実行してまいります。一方、従来業務の延長線上での改善に終始するのではなく、資本効率の向上や、事業ポートフォリオ最適化の視点も持ちながら、事業改革を進めてまいりたいと考えております。

III.経営計画の取組み

D 社員制度改革影響（2022年6月末時点）



	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度累計
当初計画 (2019年経営計画策定時点)	100億円増				200億円増
見通し		10億円増	14億円増 (9か月見通し)	11億円増	90億円増
実績	48億円増	9.4億円増	13億円増 (9か月実績)	6.6億円増 (1～6月実績)	

Ⅲ.経営計画の取組み

E 間接部門コスト削減 進捗状況（2022年6月末時点）

日本事業の 強靱化	2023年度 目標	項目	2019年度 実績 (対前年)	2020年度 実績 (対前年)	2021年度 実績 (4～12月) (対前年)	2022年度 実績 (1～6月) (対前年)	2022年度 上期累計	2022年度 目標 (対前年)	2022年度 累計(目標)
組織の大括り化・ 管理組織のスリム化	▲45億円 (▲500名)	支店間接 部門人員 の再配置	▲11.0億円 (▲124名)	▲14.0億円 (▲156名)	—	—	▲36.1億円 (402名)	▲3.6億円 (40名)	▲37.3億円 (415名)
		本社人員の 再配置	—	▲8.2億円 (▲91名)	▲0.4億円 (▲4名)	▲2.4億円 (▲27名)	2023年度目標 達成率:80%		
事務プロセスの改革	▲50億円	超勤 (事務系社員)	▲11.0億円	▲13.2億円	+5.5億円	+1.1億円	▲24.5億円	▲6.9億円	▲45.5億円
		人材派遣費 (事務系)	+1.5億円	▲10.4億円	▲2.0億円	+4.0億円	2023年度目標 達成率:49%	▲9.0億円	
合計	▲95億円	合計	▲20.5億円	▲45.8億円	+3.1億円	+2.7億円	▲60.6億円 2023年度目標 達成率:64%	▲19.5億円	▲82.8億円

*「組織の大括り化・管理組織のスリム化」の実績・目標数値は、施策の実施規模・目安額を記載

組織の大括り化と管理組織のスリム化については、上半期において、27名の再配置を行っており、さらに本社および支店の効率化推進を進め、年間では、40名の再配置を見込んでおります。

また、事務プロセス改革については、取扱数量が増加した扱いや、チャーター手配等のルーティン業務とは異なる事務負担の増加等により、超勤は1.1億円、人材派遣費は4億円の増加となりました。一方、RPAや事務集中化等による現場事務の負担軽減の推進が、超勤コストの増加等を抑制しているものと捉え、引き続き、統合拠点における事務集中化や、現場事務の機械化などの切り口から、目標の達成を目指してまいります。

以上の結果、間接部門コストの削減について、2022年度上半期終了時点で、2019年度からの累計削減額は60.6億円で、目標95億円に対して、63.8%の進捗となっております。

日本事業の強靱化戦略、間接部門コストの状況についてご説明しましたが、サプライチェーンの変化に対応し、トップラインをどうやって上げて行くのかが、重要なテーマと考えております。この基本戦略は、日本においても「コア事業の成長戦略」になりますが、グローバルサプライチェーン全体の中で日本市場を捉えることが、重要な視点になると考えております。

引き続き、日本事業の強靱化戦略での取組みの強化を進め、「マザーマーケットで勝つ」ことを目標に、当社の本国である日本で圧倒的に強い存在となることを目指してまいります。

III.経営計画の取組み

F RPAおよびNX-OCRの推進について

RPA導入の ねらい

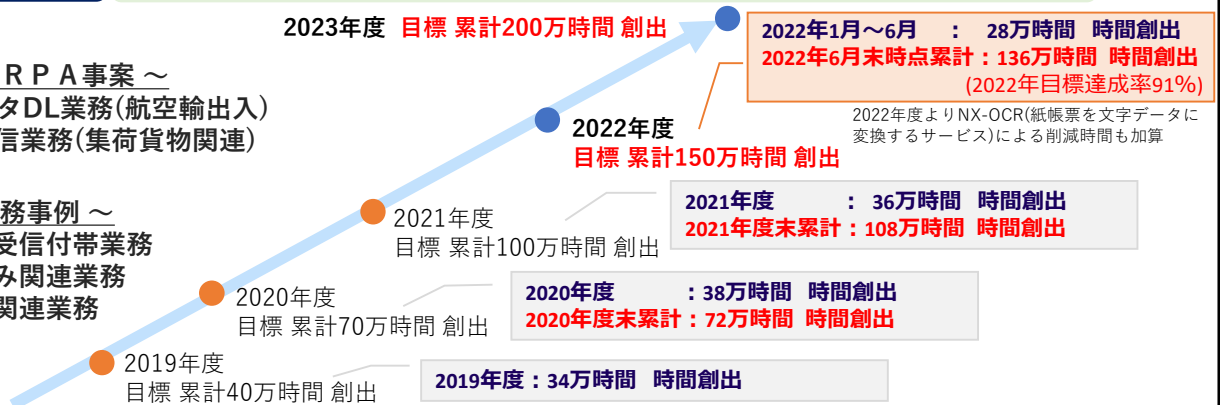
創造的な企画業務や営業活動など、本来実施すべき業務にかかる時間の創出
⇒ **生産性や品質の向上、コスト削減、新ビジネス創造の可能性**を生み出す。

～導入計画RPA事案～

- PDFデータDL業務(航空輸出入)
- 送り状配信業務(集荷貨物関連)

～実施済業務事例～

- メール送受信付帯業務
- 保険申込み関連業務
- 勤務管理関連業務



RPAを推進する ための施策

- ①RPAマスターによる新案件の発掘およびRPA横展開導入促進
- ②RPAマスターの改善活動フォロー
- ③NX-OCR (AI-OCR) /音声認識/自然言語処理等各種テクノロジー活用
- ④国内外のグループ会社へのRPA開発支援

Ⅲ.経営計画の取組み

G ESG経営

CO2排出量削減－対2017年度比

2017年度	2019年度	2020年度	2021年度 4月～12月	2022年度 1月～5月	目標数値 2023年度
468,069t 指標	414,884t ▲53,185t	401,580t ▲66,489t	290,779t (前年実績288,894t)	154,762t (前年実績158,660t)	(新規目標) 350,000t ▲118,069t ※2021年度に上方修正

ダイバーシティの推進－女性社員の勤続率(*)－

(※入社8年前後の女性総合職社員の勤続率を算出)

2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度 6月末時点(速報値)	2023年度
女性：48.2% 男性：71.8%	女性：50.5% 男性：68.0%	女性：55.9% 男性：67.5%	女性：55.7% 男性：65.0%	女性：67.9% 男性：69.6%	男性社員と 同水準

ワークスタイルの変革－年次有給休暇取得率－

2017年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度 6月末時点(速報値)	2023年度
24.3% 指標	40.9% (2017年度対比168.3%)	44.9% (取得日数12.2日)	49.0% (取得日数11.4日)	24.6%	60% ※2022年度に上方修正

※2022年8月24日「ワークスタイルの変革」の2022年度6月末日時点(速報値)を修正

III.経営計画の取組み

H 長期ビジョンの達成に向けた経営計画（2022年～2023年度）の取組み



33 2022年12月期第2四半期決算説明会資料

Copyright © 2022 NIPPON EXPRESS HOLDINGS, INC., All rights reserved.

NX NIPPON EXPRESS
We Find the Way

経営計画の取組み状況をご説明します。

「コア事業の成長戦略」については、顧客・産業軸を戦略の主軸とし、営業アプローチの中心にアカウントマネジメントを据え、ボリューム拡大を図ること。同時に物流サービスを実践する力としての事業軸の強化を進めることが基本戦略になります。

これはコロナ禍であっても取組みを推進してきたことですが、ご案内のとおり、7月よりグローバル事業本部、略してGBHQと称する組織の再編を行いました。この目的は、グローバル事業に関する統括機能を、集約・強化するとともに、グループ各社が担う役割を明確化することによって、事業戦略の実践を加速させることです。

この組織には、マーケティング部、営業戦略部、ロジスティクスソリューション部、航空、および海運フォワーディング部、事業戦略部を配置し、顧客・産業軸と事業軸が両輪として機能する体制としました。

また、外国籍の幹部社員2名を新規採用するとともに、欧州リージョンから日本へ1名異動させるなど外国籍人財の登用を進めています。日本人によるグローバル化と日本的な強みの浸透は、これまで以上に大切になりますが、非日系顧客の拡大や、グローバルコンペティターと競合していく上で、事業の仕組みも人財もグローバル対応していく必要があると考えております。

この体制移行は完成形ではなく、さらに機能強化を図り、事業拡大に取り組むこととしております。グローバルな営業体制を整備し、また売上拡大の手段として、アカウントマネジメントを推進してまいります。

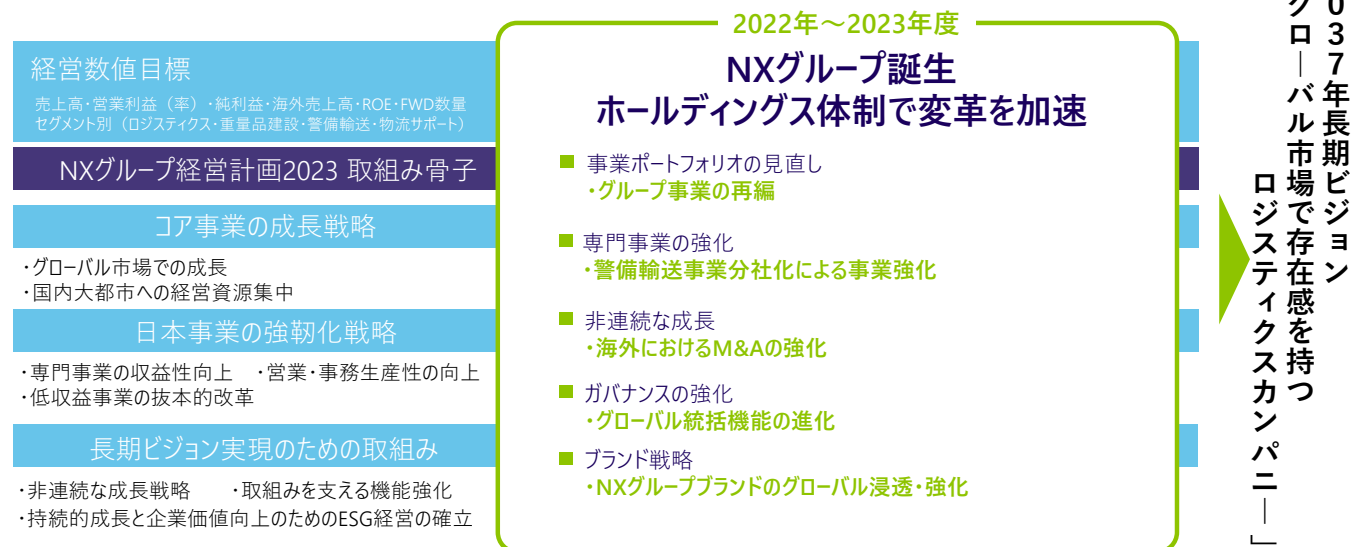
次に、「日本事業の強靱化戦略」については、間接部門コストや、外注費削減等に成果が出ていますが、シェアの拡大、トップラインの維持・伸長が重要であり、このテーマに注力する必要があると考えております。

この取組みの基本は、コア事業の成長戦略の推進であり、医薬品や、半導体産業など、今後の拡大が見込まれる分野に産業ターゲットを拡大しておりますが、新たなビジネスモデルに対応した事業の再設計と改革を進める必要があると考えております。

方向性としては、グローバルで事業を拡大することを起点に、東名大に経営資源を集中しつつ、各地域のマーケット特性に合わせた組織体制を再構築し、国内事業の収益性を高めていくよう取り組みます。同時に、鉄道、小口貨物、内航海運、国内航空等の輸送モードの強化、もしくはネットワークサービスの組み合わせにより、差別化や当社の強みを発揮できるものと考えております。この取組みについては、6つのテーマを選定し、具体的な検討を開始しております。

III.経営計画の取組み

H 長期ビジョンの達成に向けた経営計画（2022年～2023年度）の取組み



ホールディングス体制がスタートし、我々が注力すべき事業や、カーブアウト等の対象となり得る事業など、事業ポートフォリオの見直しの検討がしやすくなり、中長期の企業価値向上に欠かせないM&A戦略を進めやすい体制になったと捉えております。

現在M&Aについては、具体的な案件を多面的に探る状況にありますが、当社に不足している機能や顧客基盤を補い、経営に資するM&Aを追求したいと考えております。対象企業選定に当たっては、企業文化を含めた適性を判断し、当初は業務提携というオプションも含め、シナジーを確認しながら進めたいと考えております。

また、ホールディングス体制移行と合わせ、投資委員会設置等により、グループ財務ガバナンス体制の強化を図りました。適切な地域・事業に経営資源を配分し、事業ポートフォリオの最適化、グループ事業の再編を継続的に検討しております。

警備輸送事業については来年1月の分社化が決定しており、さらにグループ内で重複する事業・機能の整理・統合や、日本事業の再編を重要テーマと捉えております。具体的な検討を進めており、準備ができたものから順次実施してまいります。

事業ポートフォリオの最適化については、既存ビジネスの改善を起点にするのではなく、長期ビジョン「グローバル市場で存在感を持つロジスティクスカンパニー」の実現に向けて、事業の取捨選択を明確にしたいと考えております。その上で、強化すべきは強化を図り、ノンコア事業や、不採算事業については適切な整理を行い、必ずやり切りたいと考えております。

従いまして、ホールディングス体制での変革を進める中で、M&A戦略を絡め、どのようにトップラインを引き上げていけるか、また、事業ポートフォリオの最適化を図っていくのか、これが、今次経営計画および長期ビジョン実現に向けた、最大のテーマだと捉えております。

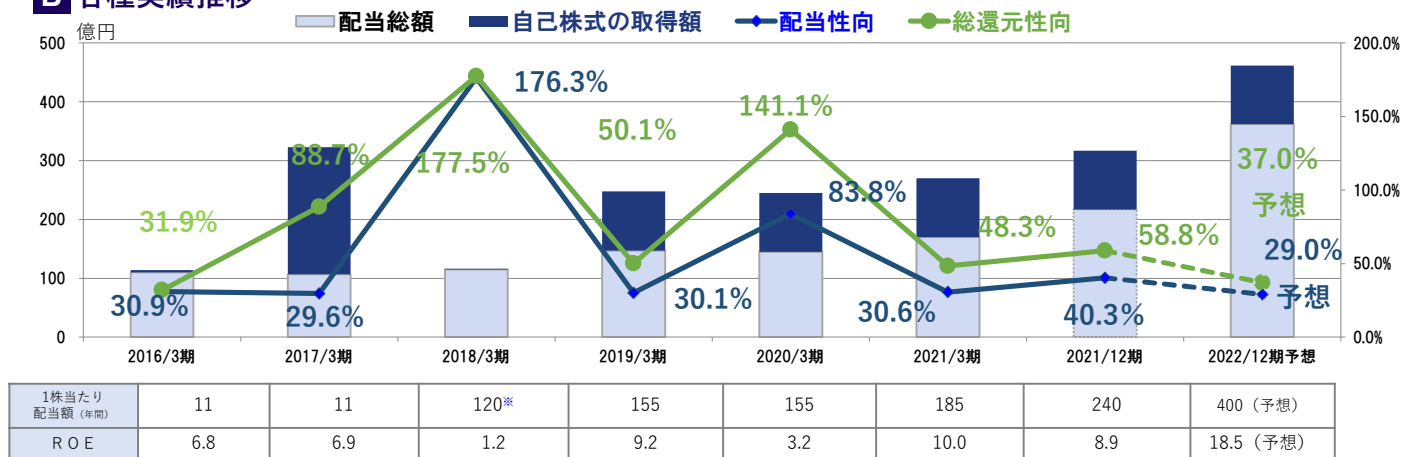
なお、経営計画最終年度の数値目標の修正は、今回行っておりません。本年度の推移を見極めながら、年度末決算開示において、来年の業績予想として、ご説明したいと考えております。

IV. 株主還元

A 資本政策

- ・ ROE 10%
- ・ 配当性向 30%以上
- ・ 総還元性向 50%以上（2019～2023年度累計）
- ・ 自己資本比率 35%程度

B 各種実績推移



※ 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。

2022年12月期の株主還元については、配当予想として、中間配当は、ホールディングス会社設立の記念配当150円を含め250円、期末配当150円、合計を400円としております。加えて、本日発表のとおり、自己株式の取得については、100億円を上限として実施することとしております。この結果、配当性向は29.0%、自己株式の取得を含めた総還元性向は、37.0%で、2019年度からの累計4年間の総還元性向は、51.3%を見込んでおります。

今後も、経営計画の目標を意識し、株主還元の充実に努めてまいります。

経営計画で策定した戦略、施策を推進し、ホールディングス体制をはじめ、長期ビジョンの実現に向けた組織や体制の変革を実践してきております。戦略に従い、組織・体制を整え、従業員が、思考・行動様式を変え、新たなステージに立つことにより、当社グループの長期ビジョンを真に理解し、企業風土に変化が生じつつあると感じております。

引き続き、長期ビジョンの実現に向けて、グループ一丸で取り組んでまいりますので、なお一層のお力添えを、よろしくお願い申し上げます。

補足資料

本資料に掲載している情報は、各項目の傾向を示しておりますが、各種決算処理を行う前のデータを使用しているため、項目ごとの合計数値は、決算数値と異なる場合があります。当事業の現況をご理解いただくための参考資料として作成しておりますので、その旨、ご承知おきください。

補足①：特殊要因の詳細（外部環境の変化およびその他の変動要素）

変動要素	連結業績への影響 (1月～6月実績)	連結業績への影響 (12ヶ月予想)
燃油費単価変動による影響	営業利益 $\triangle$ 17.5億円（費用増） 1ℓあたりの単価（前期6ヶ月平均） 軽油 : 117.53円（97.40円） ガソリン : 155.57円（132.40円） 船舶重油 : 80.10円（56.10円）	営業利益 $\triangle$ 29.4億円（費用増） 1ℓあたりの単価（前期12ヶ月平均） 軽油 : 117.77円（102.10円） ガソリン : 154.12円（139.00円） 船舶重油 : 83.23円（62.50円）
為替による影響	売上高 + 281.5億円 営業利益 + 17.4億円 6ヶ月（1月～6月）平均為替レート※（前期6ヶ月平均） USD : 129.57円（109.40円） EUR : 138.12円（131.90円） HKD : 16.51円（14.10円） RMB : 19.58円（16.90円） ※「6ヶ月平均為替レート」は、参考値。決算では、四半期平均レートを各現地通貨ベースの四半期実績に適用。	売上高 + 748.6億円 営業利益 + 42.7億円 12ヶ月（1月～12月）平均為替レート※（前期12ヶ月平均） USD : 129.78円（109.80円） EUR : 138.46円（129.80円） HKD : 16.56円（14.10円） RMB : 19.66円（17.00円） ※「12ヶ月平均為替レート」は、参考値。決算では、四半期平均レートを各現地通貨ベースの四半期実績に適用。

補足①：特殊要因の詳細（外部環境の変化およびその他の変動要素）

変動要素	連結業績への影響 (1月～6月実績)	連結業績への影響 (12ヶ月予想)
社員制度改革に伴う増減 (同一労働同一賃金・定年延長影響)	営業利益 △ 6.6億円 (日本：△6.2億円、警備輸送:△0.5億円、重量品建設:+0.1億円 物流サポート：△0.0億円)	営業利益 △ 11.4億円 (日本：△11.0億円、警備輸送:△0.8億円、重量品建設:+0.4億円 物流サポート：△0.0億円)
コロナウィルス影響	売上高 + 106.3億円 営業利益 + 45.9億円 ・日本：売上高+43.0億円、営業利益+18.9億円 ・米州：売上高+17.7億円、営業利益+5.7億円 ・欧州：売上高+77.5億円、営業利益+17.2億円 ・東アジア：売上高△62.0億円、営業利益△6.8億円 ・南アジア：売上高+25.5億円、営業利益+9.4億円 ・警備輸送：売上高+1.0億円、営業利益+0.8億円 ・重量品建設：売上高△2.0億円、営業利益△0.2億円 ・物流サポート：売上高+5.6億円、営業利益+0.8億円	売上高+ 91.0億円 営業利益+ 39.2億円 ・日本：売上高+50.9億円、営業利益+22.2億円 ・米州：売上高+38.3億円、営業利益+10.1億円 ・欧州：売上高+141.3億円、営業利益+23.2億円 ・東アジア：売上高△170.0億円、営業利益△25.0億円 ・南アジア：売上高19.8億円、営業利益+4.8億円 ・警備輸送：売上高+1.2億円、営業利益+1.0億円 ・重量品建設：売上高+2.9億円、営業利益+1.2億円 ・物流サポート：売上高+6.5億円、営業利益+1.5億円

補足①：特殊要因の詳細（外部環境の変化およびその他の変動要素）

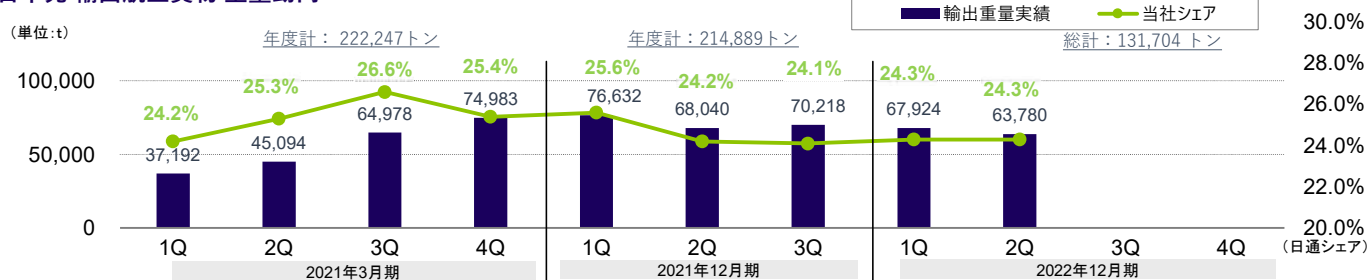
変動要素	連結業績への影響 (1月～6月実績)	連結業績への影響 (12ヶ月予想)
退職給付引当金 過年度差異額の修正	営業利益 + 25.1 億円 ・日本：営業利益 +21.8億円 ・警備輸送：営業利益 +2.5億円 ・重量品建設：営業利益 +0.8億円	
退職給付引当金の減少	営業利益 + 5.2億円 ・日本：営業利益+4.5億円 ・警備輸送：営業利益+0.5億円 ・重量品建設：営業利益+0.1億円	営業利益 + 13.2億円 ・日本：営業利益+11.4億円 ・警備輸送：営業利益+1.3億円 ・重量品建設：営業利益+0.4億円
ウクライナ影響	売上高△ 3.4億円 営業利益 + 0.3億円 ・日本：売上高△3.9億円、営業利益+0.5億円 ・欧州：売上高+1.4億円、営業利益+0.0億円 ・重量品建設：売上高△0.1億円、営業利益△0.0億円 ・物流サポート：売上高△0.6億円、営業利益△0.1億円	売上高△ 23.9億円 営業利益△ 4.1億円 ・日本：売上高△11.7億円、営業利益△1.0億円 ・欧州：売上高△10.7億円、営業利益△2.7億円 ・重量品建設：売上高△0.1億円、営業利益△0.0億円 ・物流サポート：売上高△1.2億円、営業利益△0.2億円
環境投資	営業利益 + 2.6億円	営業利益 + 5.5億円

補足①：特殊要因の詳細（外部環境の変化およびその他の変動要素）

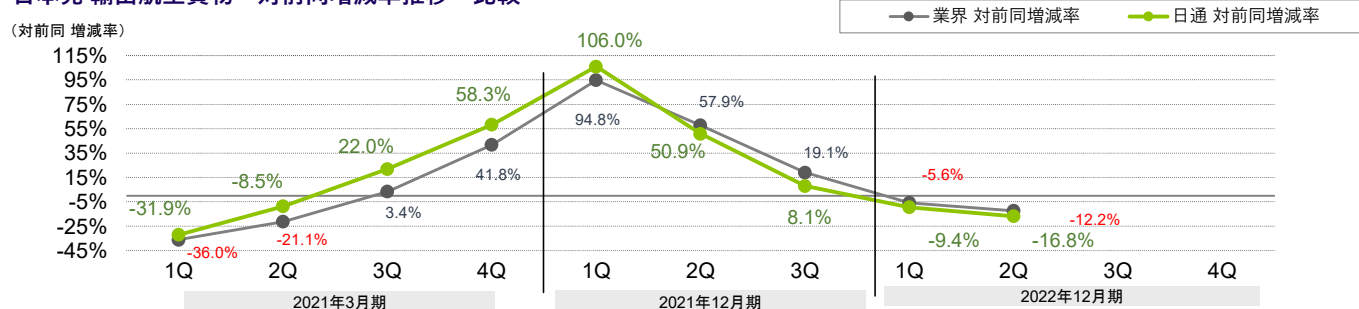
変動要素	連結業績への影響 (1月～6月実績)	連結業績への影響 (12ヶ月予想)
収益認識基準 適用による減収影響	売上高 △ 125.2 億円	物流サポート 売上高 △125.2億円（1Q）
NX商事リース 事業分社化影響	売上高 △ 175.1 億円	物流サポート 売上高 △175.1億円（1Q）
本社移転費用の 反動増		営業利益 + 11.8 億円（4Q） （日本：+11.8億円）
前年貸倒他引当金処理の反動増 （東アジア・物流サポート）		営業利益 + 20.1 億円（3、4Q） （東アジア +12.7億円、物流サポート：+7.3億円） * 2021年12月期東アジアの実績に誤りがあったことから修正しています。 <修正後：+12.7億円、修正前：+12.9億円>（2022年11月9日）

補足②フォワーディング実績：日本発 輸出航空貨物 重量動向

日本発 輸出航空貨物 重量動向



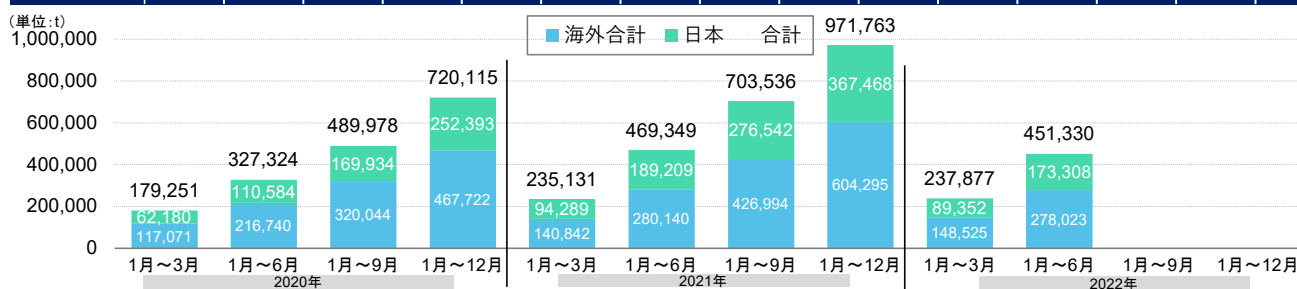
日本発 輸出航空貨物 対前同増減率推移・比較



補足②フォーウェイディング実績：輸出貨物動向（航空）

（単位：t/チャージャブル）

発地 地域名	2020年					2021年					2022年				
	1月～3月	4月～6月	7月～9月	10月～12月	年間計	1月～3月	4月～6月	7月～9月	10月～12月	計	1月～3月	4月～6月	7月～9月	10月～12月	計
日本（混載）	58,841	45,579	55,874	78,048	238,343	89,719	90,527	82,178	85,592	348,017	84,660	79,228			163,888
日本（混載除く）	3,339	2,825	3,475	4,411	14,050	4,570	4,392	5,154	5,334	19,451	4,692	4,728			9,420
日本総計	62,180	48,404	59,350	82,459	252,394	94,289	94,919	87,333	90,926	367,468	89,352	83,956			173,308
米州	19,739	15,838	15,070	20,003	70,651	23,273	20,980	19,757	20,417	84,427	20,740	20,437			41,178
欧州	24,166	18,954	20,721	28,205	92,045	26,206	28,074	28,724	35,410	118,414	31,119	27,195			58,314
東アジア	35,441	34,266	33,277	56,424	159,407	44,272	43,429	49,093	58,539	195,334	43,656	40,191			83,846
南アジア・オセアニア	37,725	30,611	34,236	43,046	145,618	47,091	46,814	49,280	62,935	206,120	53,010	41,675			94,685
海外合計	117,071	99,669	103,304	147,678	467,721	140,842	139,298	146,854	177,301	604,295	148,525	129,498			278,023
総重量	179,251	148,074	162,654	230,137	720,115	235,131	234,217	234,187	268,227	971,763	237,877	213,453			451,330

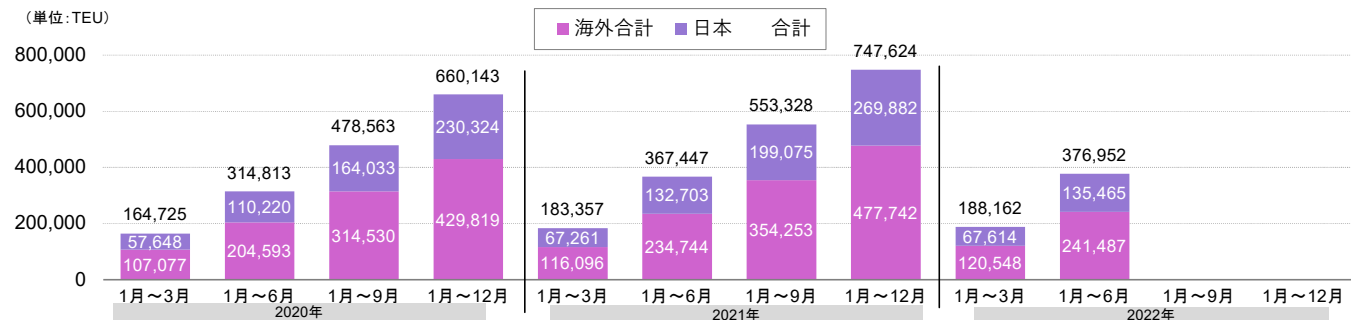


補足②フォーディング実績：輸出貨物動向（海運）

（単位：TEU）

発地 地域名	2020年					2021年					2022年				
	1月～3月	4月～6月	7月～9月	10月～12月	年間計	1月～3月	4月～6月	7月～9月	10月～12月	年間計	1月～3月	4月～6月	7月～9月	10月～12月	年間計
日本	57,648	52,572	53,813	66,291	230,324	67,261	65,442	66,373	70,807	269,882	67,614	67,851			135,465
米州	9,794	9,191	9,322	9,208	37,514	11,223	13,391	11,155	10,117	45,886	10,106	11,429			21,535
欧州	13,193	10,656	11,072	13,545	48,465	13,667	15,025	13,926	14,077	56,695	15,308	14,917			30,225
東アジア	52,033	52,497	53,609	55,447	213,586	52,959	54,801	57,770	57,009	222,539	53,150	54,639			107,788
南アジア・オセアニア	32,057	25,172	35,933	37,099	130,261	38,247	35,431	36,658	42,287	152,623	41,984	39,955			81,938
海外合計	107,077	97,516	109,937	115,289	429,827	116,096	118,648	119,509	123,489	477,742	120,548	120,940			241,487
総数量	164,725	150,088	163,750	181,580	660,152	183,357	184,089	185,882	194,296	747,624	188,162	188,791			376,952

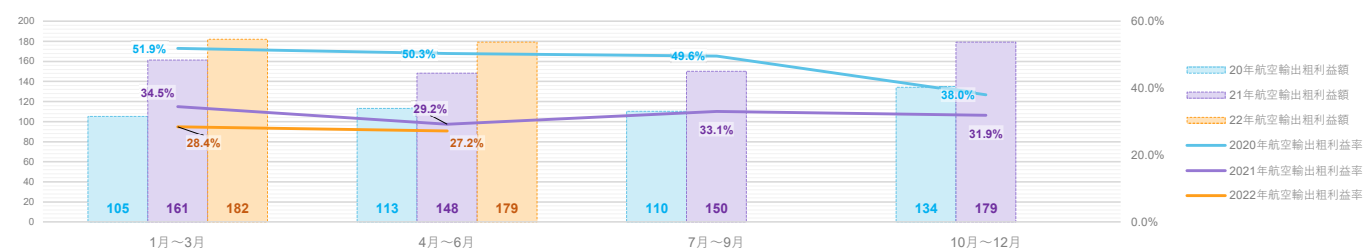
（単位：TEU）



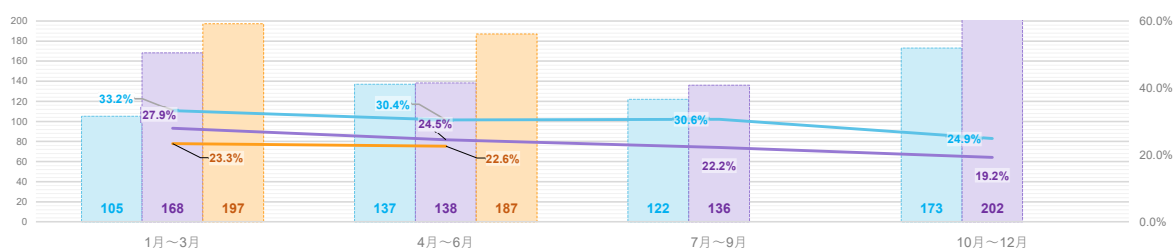
補足②航空フォワーディング実績：日本・海外セグメント発航空輸出事業の粗利益額と粗利益率推移（四半期単位）

日本セグメント

（単位：億円、％）



海外セグメント計

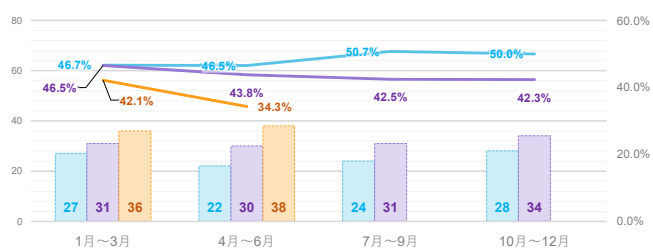


※航空輸出粗利益額：「航空輸出売上高」から「航空利用費（国際）」を除いた額 粗利益率：「航空輸出売上高」に対する「国際航空輸出粗利益額」の割合
 ※海外セグメント計は、各国の月次報告数値に基づき作成した数値 ※海外セグメント計の粗利益額は各四半期の平均為替レートを円貨に換算した数値。

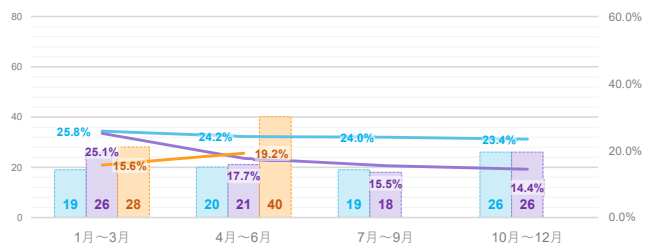
（億円未満切捨て）

補足②航空フォワーディング実績：海外各セグメント発航空輸出事業の粗利益額と粗利益率推移（四半期単位）

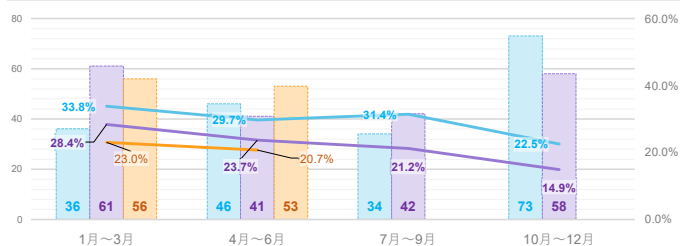
米州セグメント



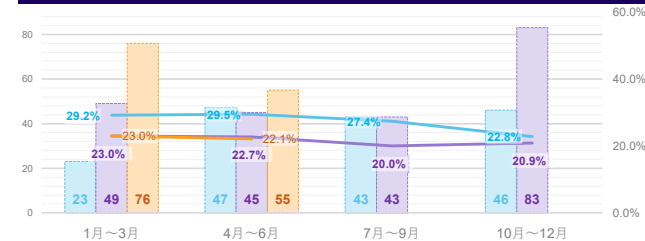
欧州セグメント



東アジアセグメント



南アジア・オセアニアセグメント



※航空輸出粗利益額：「航空輸出売上高」から「航空利用費（国際）」を除いた額 粗利益率：「航空輸出売上高」に対する「国際航空輸出粗利益額」の割合
 ※海外各セグメントは、各国の月次報告数値に基づき作成した数値 ※海外リージョンの粗利益額は各四半期の平均為替レートを円貨に換算した数値。

(単位：億円、%)

(億円未満切捨て)

補足②フォワーディング実績：（連結）利用運送費の推移（四半期単位）

連結利用運送費

（単位：億円）

項目	2020年 1月～3月	2020年 4月～6月	2020年 7月～9月	2020年 10月～12月	2021年 1月～3月	2021年 4月～6月	2021年 7月～9月	2021年 10月～12月	2022年 1月～3月	2022年 4月～6月
鉄道	113	96	96	116	107	107	108	119	100	94
航空	320	432	395	758	748	798	792	1,243	1,097	1,122
海運	173	153	161	186	270	324	437	533	555	617
利用費 合計	607	683	653	1,062	1,126	1,231	1,339	1,896	1,753	1,834

（億円未満切捨て）

補足③：日本通運 2022年12月期 上半期実績、下半期予想

A.売上高 (単位：百万円、%)		上期実績						下期予想					
		2022年1月～6月		2021年1月～6月		増 減		2022年 7月～12月予想		2021年7月～12月		増 減	
		係数		係数		額	率	係数		係数		額	率
売上高	鉄 道 事 業	32,453	4.8	34,552	5.7	△ 2,099	△6.1	34,546	5.1	34,275	5.4	270	0.8
	小 口 貨 物 事 業	18,705	2.8	20,423	3.4	△ 1,718	△8.4	18,794	2.8	20,637	3.3	△ 1,842	△8.9
	自 動 車 事 業	88,015	13.0	89,886	14.8	△ 1,871	△2.1	93,484	13.9	92,898	14.7	586	0.6
	合 計	106,720	15.8	110,310	18.1	△ 3,590	△3.3	112,279	16.7	113,535	17.9	△ 1,256	△1.1
	海 運 事 業	93,312	13.8	56,948	9.4	36,364	63.9	90,687	13.5	76,802	12.1	13,884	18.1
	港 湾 事 業	34,368	5.1	33,600	5.5	768	2.3	34,631	5.1	34,522	5.4	109	0.3
	合 計	127,681	18.9	90,548	14.9	37,132	41.0	125,318	18.6	111,324	17.6	13,994	12.6
	(輸 出)	(64,373)	9.5	(38,587)	6.3	25,786	66.8	(64,126)	9.5	(50,838)	8.0	13,287	26.1
	(輸 入)	(31,042)	4.6	(26,344)	4.3	4,697	17.8	(28,457)	4.2	(28,052)	4.4	405	1.4
	(国内・その他)	(32,265)	4.8	(25,617)	4.2	6,648	26.0	(32,734)	4.9	(32,432)	5.1	301	0.9
	合 計	175,295	25.9	141,794	23.3	33,501	23.6	172,704	25.6	149,185	23.5	23,518	15.8
	(輸 出)	(125,169)	18.5	(93,439)	15.4	31,729	34.0	(119,830)	17.8	(97,122)	15.3	22,708	23.4
	(輸 入)	(16,206)	2.4	(15,045)	2.5	1,160	7.7	(17,793)	2.6	(17,294)	2.7	498	2.9
	(国内・その他)	(33,919)	5.0	(33,309)	5.5	610	1.8	(35,080)	5.2	(34,768)	5.5	312	0.9
	倉 庫 ・ 保 管 庫 事 業	76,153	11.3	68,875	11.3	7,277	10.6	76,846	11.4	74,651	11.8	2,194	2.9
	工 場 内 事 業	29,163	4.3	27,185	4.5	1,978	7.3	31,836	4.7	30,143	4.8	1,692	5.6
	引 越 ・ 移 転 事 業	32,525	4.8	30,727	5.1	1,797	5.9	21,474	3.2	20,581	3.2	892	4.3
	警 備 輸 送 事 業	33,897	5.0	33,879	5.6	18	0.1	34,102	5.1	33,788	5.3	314	0.9
	重 機 建 設 事 業	26,315	3.9	28,676	4.7	△ 2,360	△8.2	28,684	4.3	30,378	4.8	△ 1,694	△5.6
	そ の 他 事 業	35,971	5.3	41,837	6.9	△ 5,866	△14.0	36,028	5.3	36,031	5.7	△ 3	△0.0
	総 計	676,178	100.0	608,388	100.0	67,790	11.1	673,821	100.0	633,897	100.0	39,923	6.3

補足③：日本通運 2022年12月期 上半期実績、下半期予想

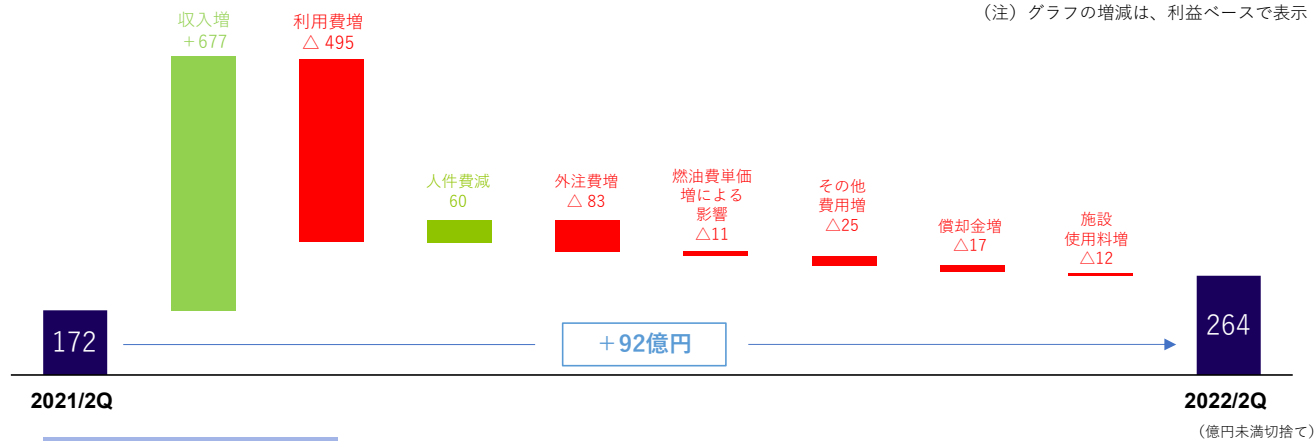
B.営業費用 (単位：百万円、%)		実績						予想					
		2022年1月～6月		2021年1月～6月		増 減		2022年 7月～12月予想		2021年7月～12月		増 減	
		係数		係数		額	率	係数		係数		額	率
営業費用	総 人 件 費	125,145	18.5	131,177	21.6	△ 6,032	△4.6	126,854	18.8	129,504	20.4	△ 2,649	△2.0
	鉄 道 利 用 費	17,694	2.6	19,087	3.1	△ 1,392	△7.3	18,805	2.8	18,444	2.9	360	2.0
	船 舶 利 用 費	(47,401)	7.0	(22,711)	3.7	24,690	108.7	(46,598)	6.9	(33,821)	5.3	12,776	37.8
	航 空 利 用 費	(92,877)	13.7	(66,576)	10.9	26,301	39.5	(87,822)	13.0	(68,453)	10.8	19,369	28.3
	合 計	(157,973)	23.4	(108,375)	17.8	49,598	45.8	(153,226)	22.7	(120,719)	19.0	32,507	26.9
	外 注 費	233,187	34.5	224,882	37.0	8,305	3.7	241,412	35.8	235,504	37.2	5,907	2.5
	償 却 金	17,875	2.6	16,126	2.7	1,749	10.8	18,124	2.7	16,883	2.7	1,240	7.3
	施 設 使 用 料	46,402	6.9	45,142	7.4	1,260	2.8	46,297	6.9	46,326	7.3	△ 28	△0.1
	そ の 他	69,144	10.2	65,481	10.8	3,663	5.6	67,855	10.1	69,000	10.9	△ 1,144	△1.7
総 計		649,729	96.1	591,185	97.2	58,544	9.9	653,770	97.0	617,938	97.5	35,832	5.8

C.利益 (単位：百万円、%)		実績						予想					
		2022年1月～6月		2021年1月～6月		増 減		2022年 7月～12月予想		2021年7月～12月		増 減	
		係数		係数		額	率	係数		係数		額	率
営 業 利 益		26,449	3.9	17,203	2.8	9,246	53.7	20,050	3.0	15,959	2.5	4,091	25.6

補足③：2022年12月期 1月～6月実績 日本通運 利益増減

(単位：億円)

(注) グラフの増減は、利益ベースで表示



各種費用詳細 (1月～6月実績)

外注費 増	+83 (+3.7%)
備車費	△21 (△2.3%)
下請費	+89 (+7.2%)
作業人材派遣費	+14 (+24.8%)

補足③：2022年12月期1月～12月 日本通運 通期予想

A.売上高

(単位：百万円、%)

			2022年1月～12月予想		2021年1月～12月		増 減	
				係数		係数	額	率
売上高	鉄 道 事 業		67,000	5.0	68,828	5.5	△ 1,828	△2.7
	自 動 車	小 口 貨 物 事 業	37,500	2.8	41,060	3.3	△ 3,560	△8.7
		自 動 車 事 業	181,500	13.4	182,785	14.7	△ 1,285	△0.7
		合 計	219,000	16.2	223,846	18.0	△ 4,846	△2.2
	海 運	海 運 事 業	184,000	13.6	133,750	10.8	50,249	37.6
		港 湾 事 業	69,000	5.1	68,122	5.5	877	1.3
		合 計	253,000	18.7	201,873	16.3	51,126	25.3
		(輸 出)	(128,500)	9.5	(89,426)	7.2	39,073	43.7
		(輸 入)	(59,500)	4.4	(54,397)	4.4	5,102	9.4
		(国 内 ・ そ の 他)	(65,000)	4.8	(58,049)	4.7	6,950	12.0
	航 空	合 計	348,000	25.8	290,980	23.4	57,019	19.6
		(輸 出)	(245,000)	18.1	(190,562)	15.3	54,437	28.6
		(輸 入)	(34,000)	2.5	(32,340)	2.6	1,659	5.1
		(国 内 ・ そ の 他)	(69,000)	5.1	(68,077)	5.5	922	1.4
	倉 庫 ・ 保 管 庫 事 業		153,000	11.3	143,527	11.6	9,472	6.6
	工 場 内 事 業		61,000	4.5	57,328	4.6	3,671	6.4
	引 越 ・ 移 転 事 業		54,000	4.0	51,309	4.1	2,690	5.2
	警 備 輸 送 事 業		68,000	5.0	67,667	5.4	332	0.5
	重 機 建 設 事 業		55,000	4.1	59,054	4.8	△ 4,054	△6.9
	そ の 他 事 業		72,000	5.3	77,869	6.3	△ 5,869	△7.5
	総 計		1,350,000	100.0	1,242,286	100.0	107,713	8.7

補足③：2022年12月期1月～12月 日本通運 通期予想

B.営業費用

(単位：百万円、%)

			2022年1月～12月予想		2021年1月～12月		増 減	
				係数		係数	額	率
営業費用	総 人 件 費		252,000	18.7	260,681	21.0	△ 8,681	△3.3
	利用運送費	鉄 道 利 用 費	36,500	2.7	37,532	3.0	△ 1,032	△2.8
		船 舶 利 用 費	94,000	7.0	56,532	4.6	37,467	66.3
		航 空 利 用 費	180,700	13.4	135,029	10.9	45,670	33.8
		合 計	311,200	23.1	229,094	18.4	82,105	35.8
	外 注 費		474,600	35.2	460,387	37.1	14,212	3.1
	償 却 金		36,000	2.7	33,010	2.7	2,989	9.1
	施 設 使 用 料		92,700	6.9	91,468	7.4	1,231	1.3
	そ の 他		137,000	10.1	134,481	10.8	2,518	1.9
	総 計		1,303,500	96.6	1,209,123	97.3	94,376	7.8

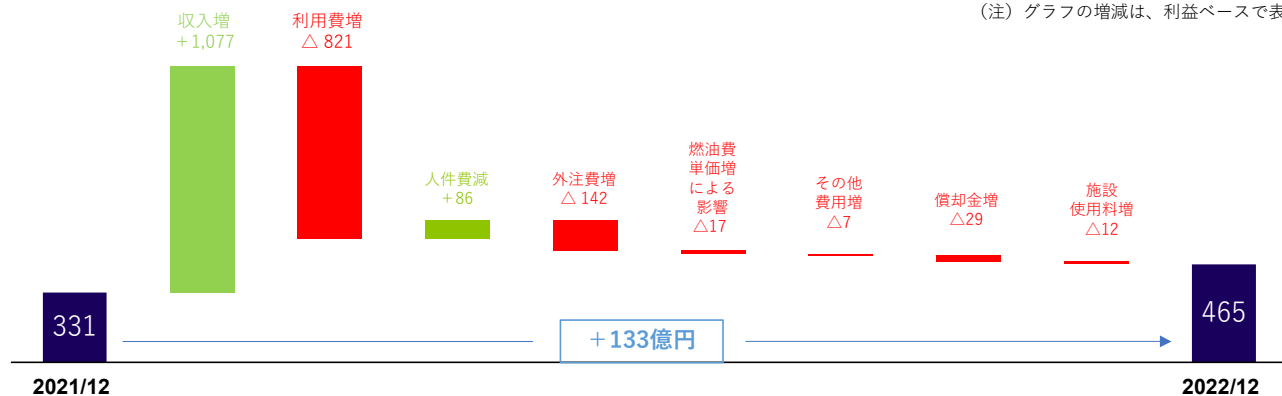
C.利益

			2022年1月～12月予想		2021年1月～12月		増 減	
				係数		係数	額	率
営	業	利 益	46,500	3.4	33,162	2.7	13,337	40.2

補足③：2022年12月期 1月～12月予想 日本通運 利益増減

(単位：億円)

(注) グラフの増減は、利益ベースで表示



(億円未満切捨て)

各種費用詳細 (1月～12月予想)

外注費 増	+142 (+3.1%)
備車費	△27 (△1.4%)
下請費	+139 (+5.4%)
作業人材派遣費	+29 (+23.8%)



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。