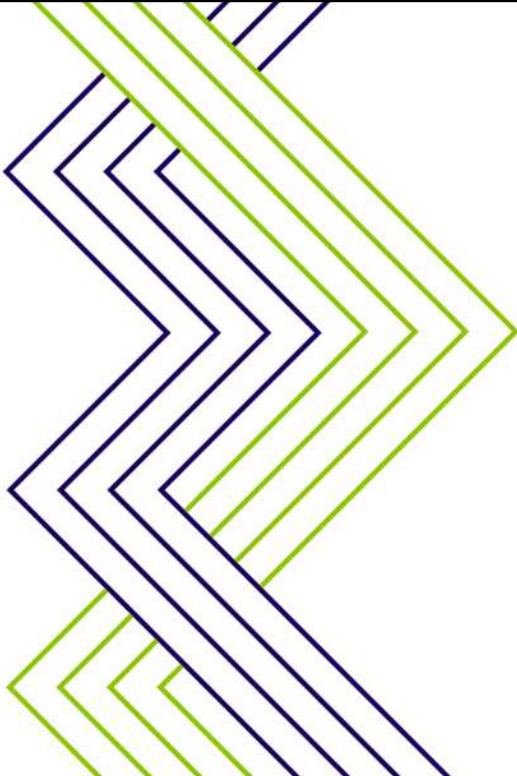




2022年12月期第1四半期 決算説明会資料

2022年5月12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1四半期 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～3月実績	P.3
B.日本・海外別実績（調整額含まず）	P.4
C.2022年12月期 1月～3月実績	P.5
D.(参考資料)セグメント別実績比較	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.上半期・下半期対前同比較	P.10
C.日本・海外別予想実績（調整額含まず）	P.11
D.セグメント別予想（1月～12月）	P.12
E.売上高・営業利益増減内訳	P.13-
セグメント概況	P.15-

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.24
B. 事業別売上高動向	P.25
B. 日本事業の強靱化戦略	P.26
C. 間接部門コスト削減 進捗状況（2022年3月末時点）	P.27

IV. 株主還元

A. 資本政策	B. 各種実績推移	P.29
---------	-----------	------

補足資料

補足①：特殊要因の詳細	P.31-
補足②：フォローディング実績	P.35-
補足③：2022年12月期 日本通運 実績・業績予想	P.39-

I. 2022年12月期 第1四半期業績

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								

I. 2022年12月期 第1四半期業績

A 2022年12月期 1月～3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～3月)	前年実績 (2021年 1月～3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 (今回発表)	差額	進捗率
売上高	6,431	5,738	692	12.1	12,900	6,468	49.9
営業利益	358	283	74	26.4	600	241	59.7
営業利益率	5.6	4.9	—	—	4.7	—	—
経常利益	361	273	87	32.0	615	253	58.8
親会社株主に帰属する 当期純利益	213	121	92	75.9	860	646	24.8

* 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)

2022年12月期 第1四半期の連結業績は、資料に記載のとおりとなりました。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、自動車減産や、雪害、昨年の農産物不作の影響等もあり、低調に推移しました。一方、海外および国際物流は引き続き堅調で、特に南アジア・オセアニアリージョンでは、ロックダウン解除後の取扱数量の増加が継続し、当社の連結業績は、対前年で増収増益となりました。

なお、日本通運にて、退職給付に係る負債の過年度修正を行っており、この影響が営業利益を25億円、押上げております。また、営業外損益に関して、円安の進行により13億円の為替差益が発生しております。一方、2020年3月期において、感染症の拡大に端を発し、インド Future Supply Chain Solutions Limited (FSC社) 株式について、持分法による投資損失76億円を計上しておりますが、今般、インド・リライアンス社によるFutureグループ救済スキームが進展せず、同グループの中核企業であるFuture Retail Limited (FRL社) の破産、およびこれによりグループ内各社の破産の可能性が高まったことから、グループ内各社に対するFSC社債権が貸倒れとなることが懸念されるため、簿価16億円相当額の「持分法投資損失」を計上いたしました。

I. 2022年12月期 第1四半期業績

B 日本・海外別実績（調整額含まず）

（単位：億円、％）

セグメント	項目	今期実績 (2022年 1月～3月)	前年実績 (2021年 1月～3月) ※プロフォーマベース	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)
日本計	売上高	4,906	4,832	73	1.5
	セグメント利益	258	225	33	14.7
海外計	売上高	2,026	1,417	608	42.9
	セグメント利益	140	95	44	46.8
対象期間		今期実績（2022年1月～3月）			
海外売上高比率		31.5%			

（億円未満切捨て）

I. 2022年12月期 第1四半期業績

C 2022年12月期 1月～3月実績

(単位：億円、%)

セグメント	項目	今期実績 (2022年 1月～3月)	前年実績 (2021年1月～3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	3,299	299	9.1
	セグメント利益	209	166	42	25.3
米州	売上高	326	230	95	41.6
	セグメント利益	21	12	8	70.2
欧州	売上高	483	325	158	48.6
	セグメント利益	22	12	9	71.3
東アジア	売上高	598	466	132	28.3
	セグメント利益	30	33	△2	△7.0
南アジア・ オセアニア	売上高	617	394	222	56.4
	セグメント利益	66	36	29	78.8
警備輸送	売上高	173	174	△1	△0.8
	セグメント利益	6	△3	9	—
重量品建設	売上高	82	95	△13	△13.8
	セグメント利益	6	9	△3	△33.8
物流 サポート	売上高	1,051	1,263	△211	△16.8
	セグメント利益	36	51	△15	△29.2

(億円未満切捨て)

I. 2022年12月期 第1四半期業績

※参考資料（四半期推移）

D 参考：セグメント別実績比較（2021年10月～12月 VS 2022年1月～3月）

（単位：億円、％）

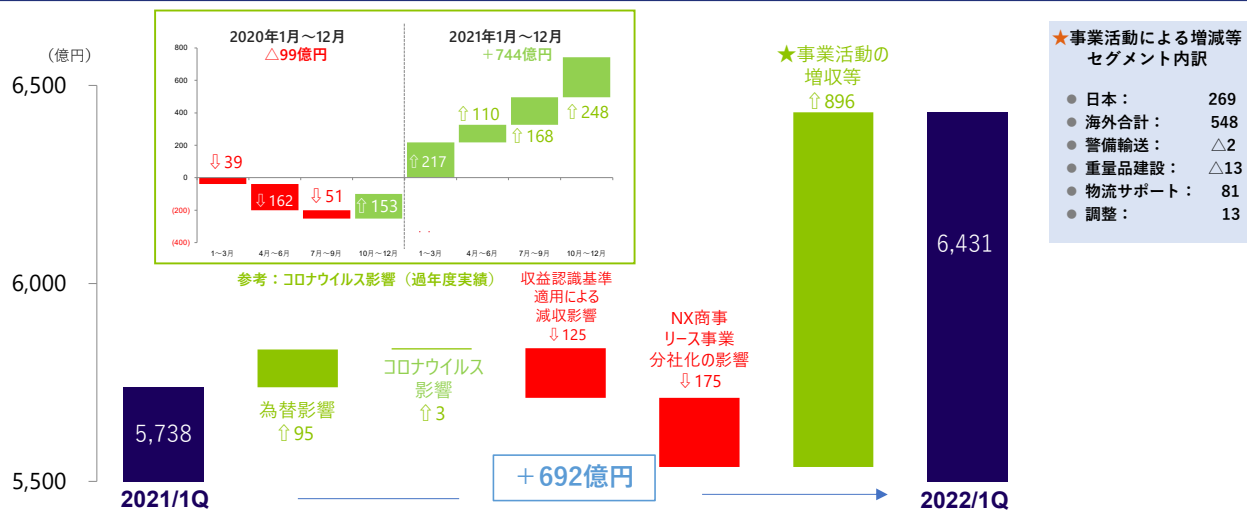
セグメント	項目	今期実績 (2022年1月～3月)	前期実績 (2021年10月～12月)	増減額 (前期比)	増減率 (前期比)
日本	売上高	3,599	3,576	22	0.6
	セグメント利益	209	174	34	19.9
米州	売上高	326	314	12	4.0
	セグメント利益	21	18	3	16.7
欧州	売上高	483	535	△51	△9.6
	セグメント利益	22	31	△9	△30.9
東アジア	売上高	598	776	△177	△22.8
	セグメント利益	30	27	3	13.0
南アジア・ オセアニア	売上高	617	653	△36	△5.5
	セグメント利益	66	70	△4	△5.7
警備輸送	売上高	173	171	1	1.1
	セグメント利益	6	0	6	－
重量品建設	売上高	82	119	△37	△31.4
	セグメント利益	6	19	△12	△66.4
物流 サポート	売上高	1,051	1,043	8	0.8
	セグメント利益	36	37	△0	△1.0

（億円未満切捨て）

I. 2022年12月期第1四半期業績

E 売上高・営業利益増減内訳

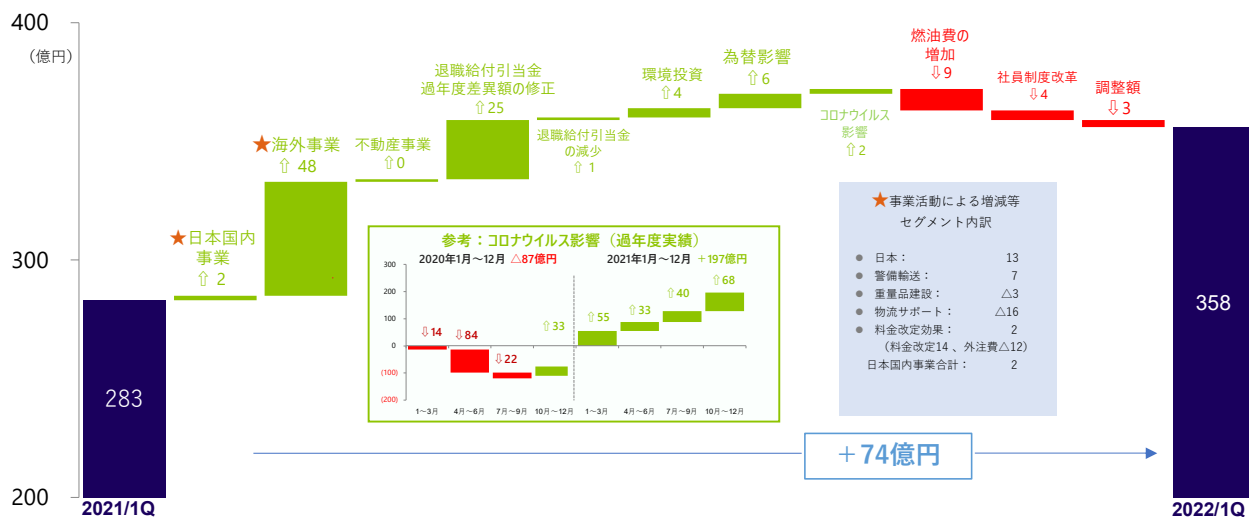
①. 売上高



I. 2022年12月期 第1四半期業績

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) ※フロアーマベース	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)
売上高	25,500	23,600	1,900	8.1	23,371	2,128	9.1
営業利益	1,100	1,000	100	10.0	970	129	13.3
営業利益率	4.3	4.2	—	—	4.2	—	—
経常利益	1,120	1,030	90	8.7	1,010	109	10.9
親会社株主に帰属する 当期純利益	1,160	1,110	50	4.5	661	498	75.3

(億円未満切捨て)

2022年12月期、通期の連結業績予想については、現時点での状況、見通しを総合的に勘案し、業績予想の修正を行っております。海外を中心とした国際貨物の輸送需要の伸長や、先ほどご説明した第1四半期の特殊要素等を主な要因として、2月14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いたしました。

なお、経常利益に対して当期純利益が大きくなるのは、ご案内のとおり、第2四半期において、汐留旧本社ビルの売却により、売却益658億円を計上することが主因となります。

Ⅱ. 2022年12月期業績予想

B 上半期・下半期対前同比較

(単位：億円、%)

項目	上期予想 (2022年 1月～6月)	前同実績 (2021年 1月～6月) ※プロフォーマベ ース	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)	下期予想 (2022年 7月～12月)	前同実績 (2021年 7月～12月)	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)
売上高	12,900	11,189	1,710	15.3	12,600	12,182	417	3.4
営業利益	600	484	115	23.8	500	486	13	2.8
営業利益率	4.7	4.3	—	—	4.0	4.0	—	—
経常利益	615	508	106	20.9	505	501	3	0.7
親会社株主に帰属する 当期純利益	860	273	586	214.6	300	388	△88	△22.8

(億円未満切捨て)

Ⅱ. 2022年12月期業績予想

C 日本・海外別予想実績（調整額含まず）

（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	19,457	18,458	998	5.4
	セグメント利益	825	733	91	12.4
海外計	売上高	7,598	6,861	736	10.7
	セグメント利益	440	392	47	12.0
対象期間		今期予想（2022年1月～12月）			
海外売上高比率		29.8％			

（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、％）

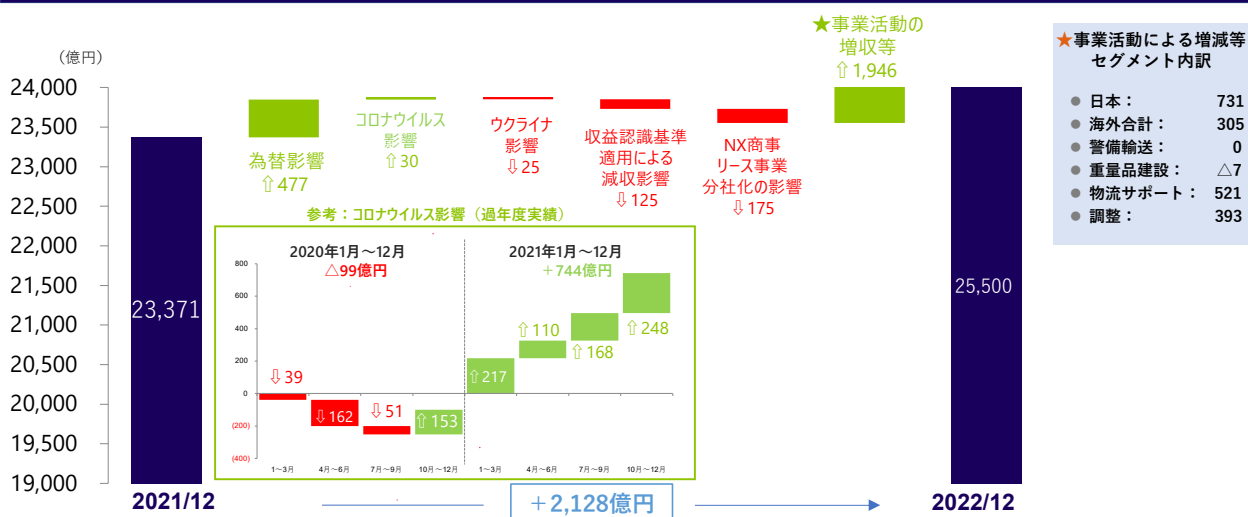
セグメント	項目	通期予想 (2022年 1月～12月)	前年実績 (2021年 1月～12月) ※プロフォームベース	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)	前回予想 (2月14日発表)	増減額 (対前回)	増減率 (対前回)
日本	売上高	14,156	13,382	773	5.8	13,490	666	4.9
	セグメント利益	646	546	99	18.2	602	44	7.3
米州	売上高	1,392	1,097	294	26.9	1,165	227	19.5
	セグメント利益	84	65	18	28.7	64	20	31.3
欧州	売上高	1,885	1,653	231	14.0	1,857	28	1.5
	セグメント利益	88	76	11	14.5	86	2	2.3
東アジア	売上高	2,383	2,247	135	6.0	2,295	88	3.8
	セグメント利益	104	83	20	24.4	88	16	18.2
南アジア・ オセアニア	売上高	1,938	1,863	74	4.0	1,819	119	6.5
	セグメント利益	164	166	△2	△1.8	142	22	15.5
警備輸送	売上高	690	688	1	0.3	690	—	—
	セグメント利益	5	△1	6	—	3	2	66.7
重量品建設	売上高	450	453	△3	△0.8	485	△35	△7.2
	セグメント利益	49	59	△10	△18.0	60	△11	△18.3
物流 サポート	売上高	4,161	3,934	226	5.7	3,758	403	10.7
	セグメント利益	125	129	△4	△3.1	118	7	5.9

（億円未満切捨て）

Ⅱ. 2022年12月期業績予想

E 売上高・営業利益増減内訳

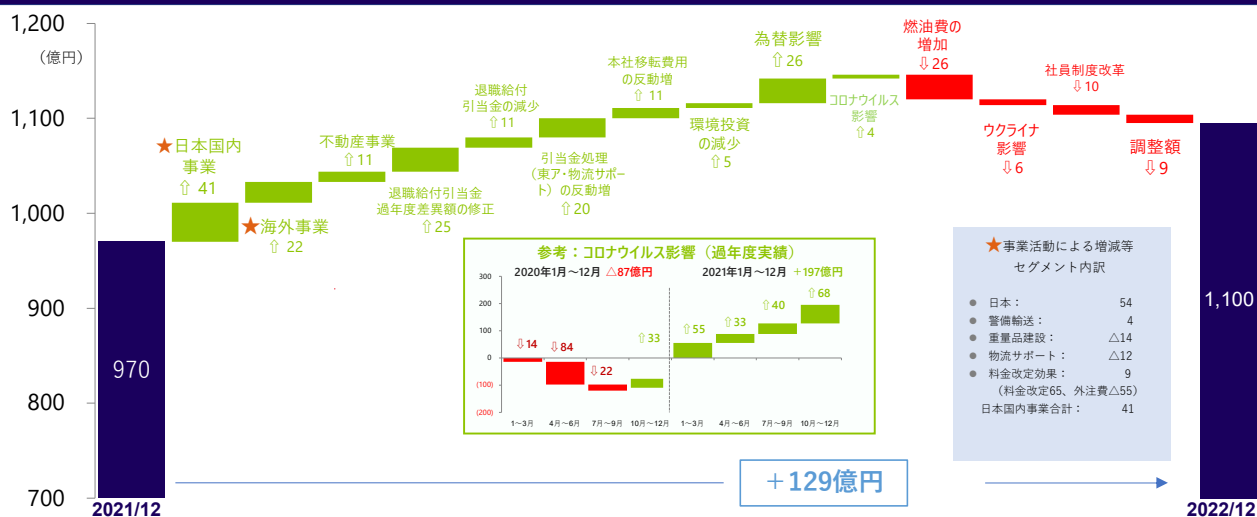
①. 売上高



Ⅱ. 2022年12月期業績予想

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 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 1月～3月実績	前年同期対比		
			2021/12期	増減額	増減率
	売上高	3,599	3,299	299	9.1
	営業利益	209	166	42	25.3
	営業利益率	5.8	5.1	—	—

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	3,599	3,451	7,051	—	—	7,105	14,156
	営業利益	209	136	346	—	—	300	646
	営業利益率	5.8	4.0	4.9	—	—	4.2	4.6

3 業績予想 推移	項目	2021/12期 実績				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	3,299	3,266	6,565	3,240	3,576	6,816	13,382
	営業利益	166	115	282	89	174	264	546
	営業利益率	5.1	3.5	4.3	2.8	4.9	3.9	4.1

3 業績予想 推移	項目	通期業績予想比較			上下業績予想	
		今回予想	前回予想	増減額	上期予想	下期予想
	売上高	14,156	13,490	666	7,051	7,105
	営業利益	646	602	44	346	300
	営業利益・率	4.6	4.5	7.3	4.9	4.2

2022年1月～3月概況	
航空輸出は、前年から数量減となったものの、航空・海運フォワーディング事業共にタイトな需給環境が継続し売上高は大幅に伸長した。鉄道、自動車事業は、農産物の不作影響や半導体不足による自動車関連等の減産の影響を受け低調に推移した。営業利益では、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、退職給付引当金過年度差異額の修正、経理処理変更（日本通運における業務委託、ソフトウェア使用を営業外取引から営業取引に変更）による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】△7 (1月～3月)、△22 (年間) ・社員制度改革に伴う費用増: 【営業利益】△4 (1月～3月)、△10 (年間) ・コロナウイルス影響: 【売上高】+30 (1月～3月)、+54 (年間) 【営業利益】+11 (1月～3月)、+10 (年間) ・ウクライナ影響: 【売上高】△1 (1月～3月)、△13 (年間) 【営業利益】△0 (1月～3月)、△2 (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】+0 (1月～3月)、+10 (年間) ・環境投資: 【営業利益】+4 (1月～3月)、+5 (年間) ・不動産事業: 【営業利益】+0 (1月～3月)、+11 (年間) ・新本社移転費用: 【営業利益】+11 (10月～12月)、(年間)	

見通し概況	
海運・航空事業の輸送需要は引き続き力強く推移し、需給ひっ迫は2022年度の後半以降も続く見通し。国内物流は、下期以降、半導体供給の改善が進み、自動車産業の生産回復による荷動きの増加を見込む。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増により増収・増益を見込む。	

「ロジスティクス・日本」については、航空輸出が、前年の自動車産業を中心とした感染症影響からの挽回生産等の反動減により、取扱数量が減少しましたが、航空、海運フォワーディング事業はタイトな需給環境が継続しており、堅調に推移しました。一方、国内物流は、先ほどご説明のとおり、一部の産業に感染症からの回復が見られますが、低調な推移となりました。こうした状況下、第1四半期の実績は、増収増益となりましたが、前述の退職給付に係る過年度修正の内、当セグメントの影響額が21億円、加えて日本通運において、従来、営業外取引としていた、業務委託とソフトウェア使用料を営業取引に処理変更したことにより、売上および営業利益が4億円押上げられており、これらの影響を除いた実質ベースでは、16億円の増益となります。

なお、日本通運における、この処理変更は、ホールディングス体制に移行し、グループ最適化に向けたシェアードサービスや業務受託等について機動的な事業活動を展開するため、加えて、今後のDX推進による顧客やパートナー企業との業務提携や、デジタルソリューションサービスの展開も視野に入れ、事業目的を追加するものであり、2022年年間では約15億円の影響を見込んでおりますが、現状、グループ内でのサービス提供が中心であることから、連結業績計への影響は軽微であります。

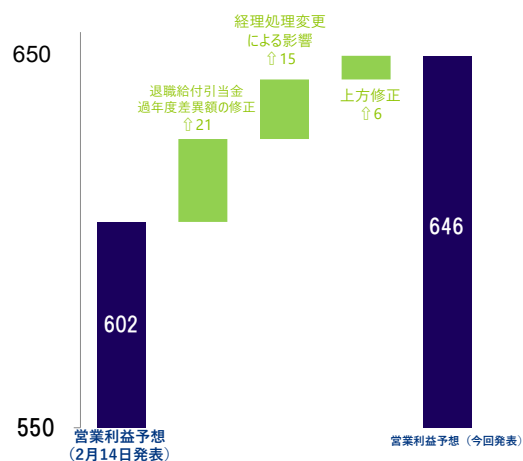
通期の業績予想については、売上高、営業利益ともに上方修正しておりますが、先ほどご説明した特殊要素を除いた実質ベースでの営業利益予想は、6億円の上方修正となります。

Ⅱ. 2022年12月期業績 セグメント概況

(参考資料)

日本セグメント 営業利益通期予想増減内訳 (対前回発表)

(億円)



項目		営業利益
営業利益通期予想 (2月14日発表)		602億円
今期特殊要素	①退職給付引当金過年度差異額の修正	21億円
	②HD体制移行に伴う経理処理変更による影響 ※日本通運の業務委託とソフトウェア使用料を営業取引に変更	15億円
上方修正額 (今回)		6億円
営業利益通期予想 (5月12日発表)		646億円

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 1月～3月実績	前年同期対比		
		2021/12期	増減額	増減率
売上高	326	230	95	41.6
営業利益	21	12	8	70.2
営業利益率	6.5	5.4	—	—

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	326	344	671	—	—	721	1,392
営業利益	21	22	44	—	—	40	84
営業利益率	6.5	6.6	6.6	—	—	5.5	6.0
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	77	173	—	—	121	294
	41.6	28.9	34.8	—	—	20.3	26.9
営業利益・率	8	3	11	—	—	6	18
	70.2	16.4	37.5	—	—	20.2	28.7

③
業績予想
推移

項目	通期業績予想比較			上下業績予想	
	今回予想	前回予想	増減額	上期予想	下期予想
売上高	1,392	1,165	227	671	721
	84	64	20	44	40
営業利益・率	6.0	5.5	31.3	6.6	5.5

2022年1月～3月概況

前期に続き、航空事業は輸出入共に自動車産業関連を中心に荷動きは堅調に推移した。海上輸送は、米国西岸の港湾混雑・内陸部の鉄道ターミナル混雑が続く、米州各地への転送需要が増加した。また、倉庫配送はアパレル関連や電機・電子関連の取扱いが伸長したことから、売上高は増収、営業利益は固定費圧縮の効果もあり増益となった。

特殊要因

・為替影響 (円安) :
【売上高】+22 (1月～3月)、+97 (年間)
【営業利益】+1 (1月～3月)、+6 (年間)

・コロナウイルス影響 :
【売上高】+4 (1月～3月)、+4 (年間)
【営業利益】+1 (1月～3月)、+1 (年間)

見通し概況

自動車関連の荷動きは引き続き回復のトレンドで推移、また西海岸の港湾混雑は継続する見通し。航空・海運輸出ともに運賃単価の高止まりが継続し増収を見込む。人手不足や原油高騰による費用増の影響があるが、取扱い数量の拡大と固定費圧縮の効果により増益を見込む。

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 1月～3月実績	前年同期対比		
			2021/12期	増減額	増減率
	売上高	483	325	158	48.6
	営業利益	22	12	9	71.3
	営業利益率	4.6	4.0	—	—

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	539	1,023	—	—	862	1,885
	営業利益	22	23	46	—	—	42	88
	営業利益率	4.6	4.4	4.5	—	—	4.9	4.7

	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	171	329	—	—	△98	231
		48.6	46.7	47.6	—	—	△10.3	14.0
	営業利益・率	9	6	16	—	—	△5	11
		71.3	40.8	54.0	—	—	△10.7	14.5

3 業績予想 推移	項目	通期業績予想比較			上下業績予想	
		今回予想	前回予想	増減額	上期予想	下期予想
	売上高	1,885	1,857	28	1,023	862
		88	86	2	46	42
	営業利益・率	4.7	4.6	2.3	4.5	4.9

2022年1月～3月概況
航空輸送事業は、自動車・医療機器関連の取扱いに加え、イタリア発米国向けファッション関連の荷動きが好調に推移した。ロシアによるウクライナ侵攻の影響を受け航空輸送のスペース不足が顕在化し、欧州-日本間のチャーター輸送を実施した。海運事業では主要港の港湾混雑が継続、コンテナ不足の影響を受け、運賃の高騰が継続、増収となった。コスト削減効果も寄与し増収・増益となった。

特殊要因
・為替影響 (円安) : 【売上高】+6 (1月～3月)、+51 (年間) 【営業利益】+0 (1月～3月)、+2 (年間)
・コロナウイルス影響 : 【売上高】+25 (1月～3月)、+25 (年間) 【営業利益】+3 (1月～3月)、+3 (年間)
・ウクライナ影響 : 【売上高】+0 (1月～3月)、△11 (年間) 【営業利益】+0 (1月～3月)、△4 (年間)

見通し概況
自動車・医療機器関連の取扱いは、引き続き堅調に推移することを見込む。航空・海運事業に加え、自動車事業でも前向を上回る見通し。増収・増益を見込む。

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 1月～3月実績	前年同期対比		
			2021/12期	増減額	増減率
	売上高	617	394	222	56.4
	営業利益	66	36	29	78.8
	営業利益率	10.7	9.4	—	—

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	617	431	1,049	—	—	889	1,938
	営業利益	66	31	98	—	—	66	164
	営業利益率	10.7	7.4	9.3	—	—	7.4	8.5

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	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

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	48	270	—	—	△195	74
	56.4	12.5	34.7	—	—	△18.0	4.0
営業利益・率	29	2	31	—	—	△34	△2
	78.8	7.9	47.2	—	—	△34.3	△1.8

項目	通期業績予想比較			上下業績予想	
	今回予想	前回予想	増減額	上期予想	下期予想
売上高	1,938	1,819	119	1,049	889
	164	142	22	98	66
営業利益・率	8.5	7.8	15.5	9.3	7.4

2022年1月～3月概況
米州および日本向けを中心に自動車、電機・電子関連顧客の航空、海運輸出が引き続き好調に推移した。倉庫配送は新規案件の稼働開始により取扱いが増加、自動車運送も回復傾向にあり、売上高を押し上げた。航空・船舶利用費は高騰が続いているものの、コスト管理の取組みにより、増収・増益となった。

特殊要因
・ 為替影響 (円安) : 【売上高】+17 (1月～3月)、+125 (年間) 【営業利益】+1 (1月～3月)、+9 (年間)
・ コロナウイルス影響 : 【売上高】+6 (1月～3月)、+6 (年間) 【営業利益】+3 (1月～3月)、+3 (年間)

見通し概況
倉庫配送、自動車運送の回復を見込む。自動車、電機・電子関連の出荷増が見られるが、昨年10月以降にみられたロックダウン解除後の爆発的な荷動きの反動減影響により、通期では増収・減益を見込む。

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 1月～3月実績	前年同期対比		
			2021/12期	増減額	増減率
	売上高	173	174	△1	△0.8
	営業利益	6	△3	9	—
	営業利益率	3.7	△1.7	—	—

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	173	169	343	—	—	347	690
	営業利益	6	△0	6	—	—	△1	5
	営業利益率	3.7	△0.2	1.7	—	—	△0.3	0.7

3 業績予想 推移	項目	2021/12期 実績				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	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

3 業績予想 推移	項目	通期業績予想比較			上下業績予想	
		今回予想	前回予想	増減額	上期予想	下期予想
	売上高	690	690	—	343	347
	営業利益	5	3	2	6	△1
	営業利益・率	0.7	0.4	66.7	1.7	△0.3

2022年1月～3月概況
ビジネスセンター業務獲得による取扱いの増加はあるが、一部顧客の設定便の減便等により、売上高は微減となった。人件費の減少、退職給付引当金過年度差異額の修正により、営業利益は増益となった。

特殊要因
・ 燃油費単価の影響：【営業利益】△1 (1月～3月)、△3 (年間)
・ 社員制度改革に伴う費用増：【営業利益】△0 (1月～3月)、△0 (年間)
・ コロナウイルス影響： 【売上高】+0 (1月～3月)、+1 (年間) 【営業利益】+0 (1月～3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～3月)、+1 (年間)

見通し概況
新規業務獲得等の効果により売上高は増収、退職給付引当金過年度差異額の修正により通期は増益を見込む。

警備輸送は、銀行等のビジネスセンター業務の獲得による増加はあるものの、一部顧客の設定便減便などにより微減となりましたが、人件費の減少等により増益となりました。
 なお、2021年3月決算において減損処理を行ったことに加えて、退職給付に係る過年度修正の内、当セグメントの影響額が2億円あり、これらの要素を除いた増益額は4億円になります。こうした状況を踏まえ、通期業績予想では、売上高は据え置き、営業利益を上方修正いたしました。

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 1月～3月実績	前年同期対比		
		2021/12期	増減額	増減率
売上高	82	95	△13	△13.8
営業利益	6	9	△3	△33.8
営業利益率	7.9	10.2	-	-

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	82	128	211	-	-	239	450
営業利益	6	15	22	-	-	27	49
営業利益率	7.9	12.1	10.4	-	-	11.3	10.9
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	△8	-	-	4	△3
	△13.8	4.2	△3.7	-	-	1.9	△0.8
営業利益・率	△3	△0	△3	-	-	△6	△10
	△33.8	△3.7	△15.1	-	-	△20.2	△18.0

3

業績予想推移

項目	通期業績予想比較			上下業績予想	
	今回予想	前回予想	増減額	上期予想	下期予想
売上高	450	485	△35	211	239
	49	60	△11	22	27
営業利益・率	10.9	12.4	△18.3	10.4	11.3

2022年1月～3月概況

プラントメンテナンスや火力発電所関連工事などの大型案件が今年度は少なく、また風力発電工事は、感染症影響による工程の遅れ等があり前年から減収、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～3月）、△0（年間）

・ 社員制度改革に伴う費用増：
【営業利益】+0（1月～3月）、+0（年間）

・ コロナウイルス影響：
【売上高】+0（1月～3月）、+3（年間）
【営業利益】△0（1月～3月）、+2（年間）

・ ウクライナ影響：
【売上高】△0（1月～3月）、0（年間）
【営業利益】△0（1月～3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～3月）、+0（年間）

見通し概況

プラントメンテナンスと風力発電工事を中心に推移する見通し。IT設備工事は対前同増加を見込むが、火力発電所関連工事、プラントメンテナンスは前同に及ばず、売上は対前同微減を見込む。

重量品建設は、当年度は、プラントメンテナンスや火力発電所関連工事などの大型案件が少なく、風力発電工事も感染症影響による工程の遅れ等もあり、減収・減益となりました。また、工事計画の現況から、通期業績予想についても、売上高、営業利益ともに下方修正しております。

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	2022/12期 1月～3月実績	前年同期対比		
			2021/12期	増減額	増減率
	売上高	1,051	1,263	△211	△16.8
	営業利益	36	51	△15	△29.2
	営業利益率	3.5	4.1	—	—

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	1,051	1,026	2,078	—	—	2,083	4,161
	営業利益	36	31	68	—	—	57	125
	営業利益率	3.5	3.1	3.3	—	—	2.7	3.0

3 業績予想 推移	項目	2021/12期 実績			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	1,263	797	2,060	830	1,043	1,874
	営業利益	51	17	69	22	37	59
	営業利益率	4.1	2.2	3.4	2.7	3.5	3.2

3 業績予想 推移	項目	通期業績予想比較			上下業績予想	
		今回予想	前回予想	増減額	上期予想	下期予想
	売上高	4,161	3,758	403	2,078	2,083
	営業利益	125	118	7	68	57
	営業利益率	3.0	3.1	5.9	3.3	2.7

2022年1月～3月概況	
燃料単価の高騰により石油部門が大幅に増収となったものの、リース事業分社化の影響および、収益認識基準の適用による影響を受け、減収・減益となった。	

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

見通し概況	
L S事業部門および物流機器販売は堅調に推移する見通し。燃料単価の上昇により、石油部門が大幅の増収となるが、リース事業の分社化の影響を受け増収・減益を見込む。	

物流サポートは、燃料単価の高騰により、石油部門が増収となりましたが、リース事業分社化および収益認識基準の変更により、減収減益となりました。一方、通期の業績予想については、当初の予想から改善しており、売上高、営業利益ともに上方修正いたしました。

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～3月実績	2021年 1月～3月実績	前同増減率	2022年 1月～12月目標	進捗率	2022年 1月～3月実績	2021年 1月～3月実績	前同増減率	2022年 1月～12月目標	進捗率
電機・電子産業の取組強化	292億円	268億円	9%	1,160億円	25%	533億円	420億円	27%	1,740億円	31%
自動車産業の取組強化	239億円	216億円	11%	1,000億円	24%	353億円	254億円	39%	1,100億円	32%
アパレル産業の取組強化	39億円	41億円	△4%	180億円	22%	239億円	150億円	60%	770億円	31%
医薬品産業の取組強化	49億円	38億円	27%	220億円	22%	86億円	49億円	74%	300億円	29%
半導体関連産業の取組強化	121億円	59億円	104%	378億円	32%	61億円	27億円	122%	180億円	34%

項目	2022年 1月～3月実績	2021年 1月～3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*2	19万TEU	18万TEU	3%	95万TEU	20%
航空フォワーディングの拡大*2	24万t	24万t	1%	110万t	22%

項目 (売上高)	2022年 1月～3月実績	2021年 1月～3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*3)	282億円	145億円	94%	792億円	36%

*1. 実績、KPI数値は、日本通運個別のみ。 *2. 実績、増減率は四捨五入し記載 *3. GAMとは、GAM (Global Account Management) のこと。GTAとは、GTA (Global Target Accounts) のこと。

24 2022年12月期第1四半期決算説明会資料 Copyright © 2022 NIPPON EXPRESS HOLDINGS, INC., All rights reserved.



コア事業の成長戦略について、重点産業の取扱い実績、および年間目標値は、資料の通りです。
2022年1月～3月の売上実績は、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、「国内・アパレル産業」を除き、前同を上回りました。
国内・アパレル産業についても、新たなロジスティクス業務を開始しており、目標達成に向けてキャッチアップを図ってまいります。
また、医薬品産業に関して、医薬品メーカーは、感染症への対応が最優先される状況にあり、医薬品流通への本格的な対応や入札などに延期が生じています。感染症ワクチンや関連する医薬品の輸送は増加しておりますが、その他の医薬品については流通が減少する状況にあり、当社の計画もこの影響を受け、遅延が生じております。一方、医薬品流通改革や今後のGDP対応の必要性に変わりはなく、引き続き、2023年での収益化を目指したいと考えており、GDPで先行する外資系メーカーからの入札参加要請や、フォワーディング業務等の引合いに積極的にオファーし、医薬品に関連する物流事業の拡大を進めてまいります。

次に、現在、特に注力する、自動車・半導体産業への取組みについて、ポイントをご説明致します。
最初に、自動車産業については、各セットメーカーにより濃淡があるものの、半導体不足や中国のロックダウンにより部品供給が停滞し、国内外を問わず、減産を余儀なくされております。しかしながら、中国のロックダウンの影響は、解除後の挽回需要が吸収するトレンドを想定しており、ロックダウン期間の長短に寄りますが、年間では、大幅な減少にはならないと見ております。一方、半導体不足の影響は未だ続いており、完全な回復は2023年以降になると見ております。
こうした状況の中、門前倉庫として、工場近隣の多機能倉庫を活用し、複雑化する顧客のサプライチェーンに貢献することが当社の基本戦略になりますが、各メーカーはSCM改革に着手し、調達先の分散、地産地消等も視野に検討を進められており、当社にも多くの相談が寄せられております。特に物流領域における可視化、最適化を実現するスキーム構築や、物流マネジメントの要望を頂いており、複数の国内メーカーから具体的なオファーを頂き、当社の自動車産業関連の取扱いは、オペレーション領域から、物流コンサルティング業務にも拡大していくものと捉えております。

さらに、加速的に進む脱炭素化に向け、セットメーカーの日本・中国・欧州で進むEV生産シフトに向けた調達物流と、バッテリーやモーター等のEV関連メーカーを含む、サプライヤーが形成するグローバルサプライチェーンへの対応が戦略の中心になると考えており、前年度末決算説明会では、多くの日系サプライヤー企業が進出し、EV産業クラスター化が進む東欧での、当社の取組みをご紹介しました。ウクライナ情勢の悪化はありますが、現状において、計画の遅延は生じてなく、2023年を目途に、域内での調達・場内倉庫・製品配送サービスを開始すべく、その計画と準備を進めております。

次に半導体産業については、半導体の生産物流の取扱い拡大に向け、今年9月には、主要な半導体製造拠点のひとつである四日市において、1万5千坪規模の倉庫を稼働します。また、半導体サプライヤーが多く存在する九州エリア等、四日市以外のエリアにおいても、国内における半導体生産体制の強化に対して、投資を含めたロジスティクス・プランニング、お客様視点に立った提案を行い、半導体生産物流の拡大を目指しております。さらに、同時進行で、羽田や成田空港といったゲートウェイ機能を含めた、半導体物流プラットフォームの構築を目指してまいります。
また、海外においては、米国アリゾナ州において、半導体専用倉庫を稼働する予定としております。また、ドイツ、フランス他の欧州エリアや、イスラエルにも半導体製造、製造装置メーカーが多く存在し、半導体産業クラスターを拡大、もしくは形成しつつあります。当社としましては、国内外において、市場が形成されるのを待って進出するだけではなく、先手を打ち、DC業務を展開する拠点整備進め、半導体サプライチェーンに対して、当社の総合力を活かしたエンドtoエンドでのソリューションをグローバルで展開したいと考えております。

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～3月実績	2021年 1月～3月実績	前同増減率	2022年 1月～12月目標	進捗率	2022年 1月～3月実績	2021年 1月～3月実績	前同増減率	2022年 1月～12月目標	進捗率
電機・電子産業の取組強化	292億円	268億円	9%	1,160億円	25%	533億円	420億円	27%	1,740億円	31%
自動車産業の取組強化	239億円	216億円	11%	1,000億円	24%	353億円	254億円	39%	1,100億円	32%
アパレル産業の取組強化	39億円	41億円	△4%	180億円	22%	239億円	150億円	60%	770億円	31%
医薬品産業の取組強化	49億円	38億円	27%	220億円	22%	86億円	49億円	74%	300億円	29%
半導体関連産業の取組強化	121億円	59億円	104%	378億円	32%	61億円	27億円	122%	180億円	34%

項目	2022年 1月～3月実績	2021年 1月～3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*2	19万TEU	18万TEU	3%	95万TEU	20%
航空フォワーディングの拡大*2	24万t	24万t	1%	110万t	22%

項目 (売上高)	2022年 1月～3月実績	2021年 1月～3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*3)	282億円	145億円	94%	792億円	36%

*1. 実績、KPI数値は、日本通運個別のみ。 *2. 実績、増減率は四捨五入し記載 *3. GAMとは、GAM (Global Account Management) のこと。GTAとは、GTA (Global Target Accounts) のこと。

25 2022年12月期第1四半期決算説明会資料 Copyright © 2022 NIPPON EXPRESS HOLDINGS, INC., All rights reserved.



次に、事業軸として、航空・海運フォワーディング数量実績、および年間目標値は、資料に記載の通りです。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すが、潜在需要は高い一方、海上コンテナ不足が継続しており、タイトな需給環境が2022年も継続すると見られております。こうした状況下、海上輸送の取扱拡大に向けては、スペースの確保が最重要課題になりますが、ホールディングス体制への移行を機に、「グローバルNVOCセンター (GNC)」を改め、「NXグローバルオーシャンネットワーク (NGO)」として、この機能をシンガポールに移転し、今月より本格稼働を開始します。このNGOを中心にスペース確保に注力するとともに、港湾混雑に対して迂回輸送の導入等も実行し、サプライチェーンを止めない物流を「実践する力」として、グローバルネットワークを活かした事業軸アプローチを推進してまいります。また、当社は米国、欧州等の港湾での滞貨状況等のリアルな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、物流全体をコントロールする体制の強化に努めてまいります。

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の報告では、感染症発生前の対2019年比で、2022年の需要予測を12%程度の増加とする一方、最新データでの3月のスペース供給は9.7%の減少、タイトな需給バランスの解消には時間を要するものと見られております。さらに米国西岸での港湾労使交渉も予定されており、これが難航する場合、海運からの切替え需要増加の可能性もあるとみております。

こうした状況下、当社は、本年より週2回のペースで、日本・北米間で定期チャーターの運航を開始し、日本およびアジア各国のお客様にスペース提供を行っており、ほぼ満載の状況となっております。また先月より、日本・欧州間でも週1便のチャーター運航を開始し、欧州のお客様の需要にもお応えしております。さらに、短期的には、中国ロックダウン解除後の挽回需要に備える必要があると捉えており、この対応策として、上海周辺空港も含めた作業戦力およびチャーター機材の確保などに注力してまいります。引き続き、スペース確保と同時に需給変化に合わせたスペースコントロールを行いつつ、キャリアと中長期と短期契約のベストミックスにより、安定的なスペース確保を図ってまいります。

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～3月）

累計 単位：百万円、%

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	16,247	▲ 1,371	▲ 3,330	▲ 7.8	▲ 17.0
小口貨物事業	9,258	▲ 876	▲ 1,103	▲ 8.7	▲ 10.7
自動車事業	44,568	▲ 1,760	▲ 883	▲ 3.8	▲ 1.9
海運事業	43,686	16,733	20,729	62.1	90.3
港湾事業	16,965	665	1,110	4.1	7.0
航空事業	87,737	17,785	44,746	25.4	104.1
倉庫・保管庫事業	37,448	3,594	3,156	10.6	9.2
工場内事業	13,790	470	1,284	3.5	10.3
引越・移転事業	17,232	521	▲ 877	3.1	▲ 4.8
その他	46,533	▲ 5,927	▲ 3,620	▲ 11.3	▲ 7.2
合計	333,468	29,834	61,212	9.8	22.5

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）	29,090	10,945	14,249	60.3	96.0
航空（輸出）	61,851	17,119	42,780	38.3	224.3

【国内物流】

- ・ 感染症再拡大の影響に加え、部品供給不足による自動車産業等の生産減が継続したことにより輸送量は伸びず、鉄道・小口・自動車事業は、対2021年で減収となった。一方で倉庫・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〉
 - ・ 昨年から続く自動車産業の減産による影響に加え、北海道での暴風雪や東北地方の震災による影響を受け減収となった。
- 〈小口貨物事業〉
 - ・ 半導体不足の影響により、電機精密関連の取扱数量が減少、また化学系の一部取扱いは、在庫不足による出荷数量減少の影響を受け減収となった。
- 〈自動車事業〉
 - ・ 自動車関連や農産品を中心に荷動きは低調であり減収となった。
- 〈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〉
 - ・ 海外引越の反動増により全体としては対2021年で増収となった。国内引越は、コロナ影響による異動・採用減少により法人需要の落ち込みの影響を受け、対2020年度では減収となった。

【国際物流】

- ・ 輸出入ともに取扱いは増加。高水準の運賃単価が継続し増収となった。

Ⅲ. 経営計画の取組み

B 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12月期第1四半期は、売上高が増加（対前年+9.8%）する中、外注比率は、対前年▲2.1%であった
 - ・ 社有車の稼働率については、対前年比+1.0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産益率の向上を図る

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年度に続き実施
 - ・ NX総研の「ろじたん」を使用した倉庫オペレーションのワークサンプリング分析を実施、オペレーションの可視化・数値化による品質・生産性向上を推進（2021年11月から2022年2月まで全国18拠点で実施、今後も拡大する）
- ◆ 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
 - ・ 既存取引顧客304社をターゲットとして未取引分野465業務の獲得に向け、輸送モードの枠を超えたセールスを推進しトップラインを伸長させる

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1～3月実績 8,184基（対前年205%）
- ◆ 鉄道コンテナ、内航コンテナの拡販
 - ・ 3/14からNXトレインを販売開始、低単価・安定的輸送枠提供で関東～関西間鉄道輸送需要を創出
 - ・ 脱炭素、BCPに対応した商品Sea&Railの拡販（取扱数量対前年+13.4%）
- ◆ 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に取り組む。1Q累計平均NPS48pt（前年比+7pt）
 - ・ リモート見積り（リモミ®）利用状況：1Q累計件数前年比+48% 利用率+6%
- ◆ アロー便事業の強化推進
 - ・ オペレーションの効率化推進、稼働率向上、外注費削減等により収益性を改善

V. 事業構造改革P Jの取組み（6テーマ）

- ・ 中長期視点に立った部門横断型のプロジェクトを第1四半期よりスタート
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

日本事業の強靱化戦略について、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+9.8%増加する中、外注費率は△2.1ポイント下がりました。

日々の戦力活用のため、車両マッチングなどの取組みを継続・強化しており、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、資料に記載のと通りの進捗となっております。この中で、「ネットワーク商品の強化」については、列車編成の一部を貸し切りで輸送するブロックトレインサービス「NXトレイン」を3月から開始しました。ドライバーに対する時間外労働規制の強化、いわゆる2024年問題対応の一環として、お客様とモーダルシフトを推進するとともに、環境負荷を低減するサービスを提供しており、今後も、お客様の需要にお応えする商品開発を積極的に進めてまいります。加えて、市場がシュリンクする中で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、前年度末の決算説明会において、柱となる各輸送事業の構造改革の推進に取り組むことをご説明申し上げました。この取組みについては、資料記載の6つのテーマを選定し、プロジェクトチームを編成し、現在、課題の抽出を進めております。この進捗については、今後の決算やIR Day等の説明会を通じて、方向性等をお示ししたいと考えております。

Ⅲ.経営計画の取組み

C 間接部門コスト削減 進捗状況（2022年3月末時点）

日本事業の 強靱化	2023年度 目標	項目	2019年度 実績 (対前同)	2020年度 実績 (対前同)	2021年度 実績 (4～12月) (対前同)	2021年度 累計	2022年度 実績 (1～3月) (対前同)	2022年度 目標 (対前同)	2022年度 累計
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)	—	▲33.7億円 (▲375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)		▲1.6億円 (▲18名)		
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	▲29.6億円	▲0.0億円	▲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		+1.3億円	▲9.0億円	
合計	▲95億円	合計	▲20.5億円	▲45.8億円	+3.1億円	▲63.3億円	▲0.3億円	▲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、第1四半期において、18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、取扱数量の回復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、超勤は前年並み、人材派遣費は1.3億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、ペーパーレス化の一層の推進による生産性向上などの切り口から、目標の達成を目指してまいります。

Ⅲ.経営計画の取組み

経営計画見直しの方向性

大きな計画変更はせず、引き続き、長期ビジョンの達成に向けて取組む。

経営数値目標 売上高・営業利益（率）・純利益・海外売上高・ROE・FWD数量 セグメント別（ロジスティクス・重量品建設・警備輸送・物流サポート）
NXグループ経営計画2023 取組み骨子
コア事業の成長戦略 ・グローバル市場での成長 ・国内大都市への経営資源集中
日本事業の強靱化戦略 ・専門事業の収益性向上 ・営業・事務生産性の向上 ・低収益事業の抜本的改革
長期ビジョン実現のための取組み ・非連続な成長戦略 ・取組みを支える機能強化 ・持続的成長と企業価値向上のためのESG経営の確立

2022年～2023年度 NXグループ誕生 ホールディングス体制で変革を加速

- 事業ポートフォリオの見直し
・グループ事業の再編
- 専門事業の強化
・警備輸送事業分社化による事業強化
- 非連続な成長
・海外におけるM&Aの強化
- ガバナンスの強化
・グローバル統括機能の進化
- ブランド戦略
・NXグループブランドのグローバル浸透・強化

2037年長期ビジョン
「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」

長期ビジョン実現にむけた取組みについては、M & Aを前提に、グローバルな成長を実現できる体制、より強固なグループ経営を行うための体制に向けた再編を継続し、ホールディングス体制での変革を進めてまいります。

「事業ポートフォリオの見直し」については、グループ内で重複する事業、機能の整理に加えて、日本事業の強靱化戦略でも触れた日本事業の再編が具体的な取組みであり、実現に向けた検討を進めております。

また、グローバル統括機能の進化については、現状において、組織階層に分散する、グローバル事業推進機能を、7月を目途にグローバル本社機能として統合し、日本、米州、欧州、東アジア、南アジア・オセアニア、5つのリージョンのグローバル事業を推進、統括する体制の準備を進めており、近日中にその内容をお示ししたいと考えております。

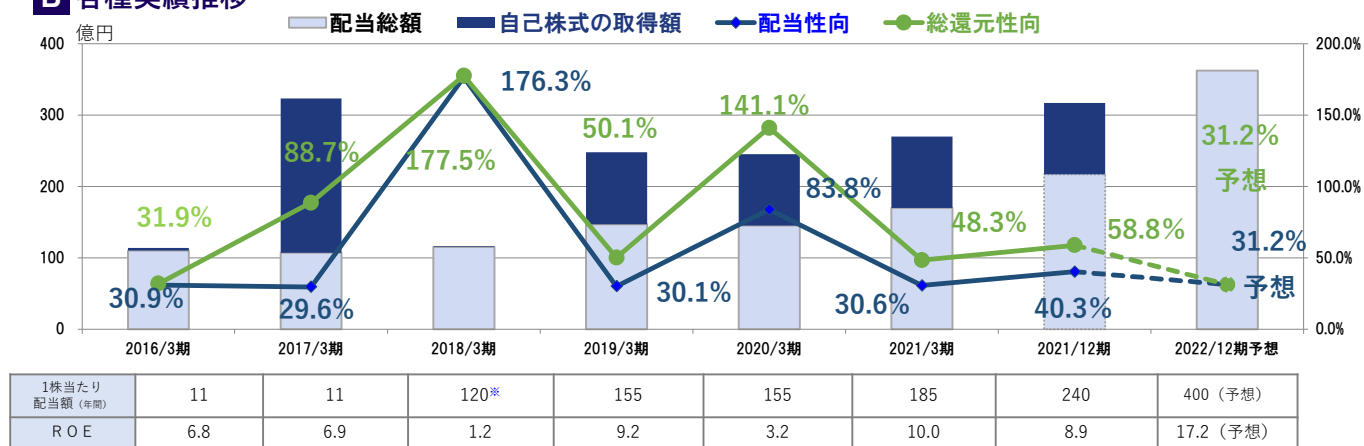
加えて、ホールディングス体制移行に併せ、新たにサステナビリティ推進部およびDX推進部を設置するとともに、サステナビリティ推進委員会を設け、サステナビリティ経営、各マテリアリティのPDCAを推進する体制の強化を図っております。また、来るべきDXへの準備をどのように進めるかは重要なテーマになると考えており、この進捗、方向性については、IR Day等においてご説明し、対話を促進してまいりたいと考えております。

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、配当予想を、中間配当をホールディングス会社設立の記念配当を含めて250円、期末配当を150円、合計400円としております。今後も、安定配当とともに、経営計画に掲げた、配当性向30%以上、今次経営計画期間、5年累計での総還元性向50%以上を意識し、株主還元充実に努めてまいります。

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～3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 △ 9.2 億円（費用増） 1ℓあたりの単価（前期3ヶ月平均） 軽油 : 117.46円（93.70円） ガソリン : 155.98円（128.10円） 船舶重油 : 77.13円（51.90円）	営業利益 △ 26.4 億円（費用増） 1ℓあたりの単価（前期12ヶ月平均） 軽油 : 118.40円（102.10円） ガソリン : 155.35円（139.00円） 船舶重油 : 76.14円（62.50円）
為替による影響	売上高 + 95.5 億円 営業利益 + 6.6 億円 3ヶ月（1月～3月）平均為替レート※（前期3ヶ月平均） USD : 116.20円（105.90円） EUR : 130.39円（127.60円） HKD : 14.89円（13.60円） RMB : 18.29円（16.30円） ※「3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 + 477.3 億円 営業利益 + 26.3 億円 12ヶ月（1月～12月）平均為替レート※（前期12ヶ月平均） USD : 120.84円（109.80円） EUR : 135.12円（129.80円） HKD : 15.45円（14.10円） RMB : 19.02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～3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 △ 4.7 億円 (日本：△4.5億円、警備輸送:△0.3億円、重量品建設: +0.0億円 物流サポート：△0.0億円)	営業利益 △ 10.5 億円 (日本：△10.1億円、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)
コロナウイルス影響	売上高 + 3.6 億円 営業利益 + 2.4 億円 ・日本：売上高 + 30.2億円、営業利益 + 11.4億円 ・米州：売上高 + 4.4億円、営業利益 + 1.4億円 ・欧州：売上高 + 25.2億円、営業利益 + 3.8億円 ・東アジア：売上高△71.3億円、営業利益△19.6億円 ・南アジア：売上高 + 6.7億円、営業利益 + 3.5億円 ・警備輸送：売上高 + 0.8億円、営業利益 + 0.6億円 ・重量品建設：売上高 + 0.5億円、営業利益△0.1億円 ・物流サポート：売上高 + 6.9億円、営業利益 + 1.2億円	売上高 + 30.9 億円 営業利益 + 4.7 億円 ・日本：売上高 + 54.9億円、営業利益 + 10.6億円 ・米州：売上高 + 4.4億円、営業利益 + 1.4億円 ・欧州：売上高 + 25.2億円、営業利益 + 3.8億円 ・東アジア：売上高△71.3億円、営業利益△19.6億円 ・南アジア：売上高 + 6.7億円、営業利益 + 3.5億円 ・警備輸送：売上高 + 1.2億円、営業利益 + 1.1億円 ・重量品建設：売上高 + 3.6億円、営業利益 + 2.3億円 ・物流サポート：売上高 + 5.9億円、営業利益 + 1.4億円

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）

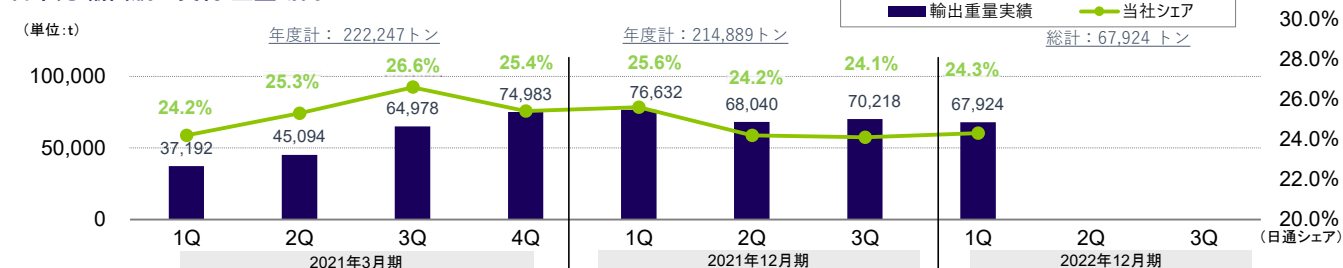
変動要素	連結業績への影響 (1月～3月実績)	連結業績への影響 (12ヶ月予想)
退職給付引当金 過年度差異額の修正	営業利益 + 25.1 億円 ・日本：営業利益 +21.8億円 ・警備輸送：営業利益 +2.5億円 ・重量品建設：営業利益 +0.8億円	
退職給付引当金の減少	営業利益 + 1.0億円 ・日本：営業利益+0.8億円 ・警備輸送：営業利益+0.1億円 ・重量品建設：営業利益+0.0億円	営業利益 + 11.9億円 ・日本：営業利益+10.3億円 ・警備輸送：営業利益+1.2億円 ・重量品建設：営業利益+0.3億円
ウクライナ影響	売上高△ 0.7億円 営業利益+ 0.0億円 ・日本：売上高△1.0億円、営業利益△0.2億円 ・欧州：売上高+0.6億円、営業利益+0.3億円 ・重量品建設：売上高△0.2億円、営業利益△0.0億円 ・物流サポート：売上高△0.0億円、営業利益△0.0億円	売上高△ 25.7億円 営業利益△ 6.9億円 ・日本：売上高△13.1億円、営業利益△2.5億円 ・欧州：売上高△11.5億円、営業利益△4.1億円 ・物流サポート：売上高△1.0億円、営業利益△0.2億円
環境投資	営業利益 + 4.4億円	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）

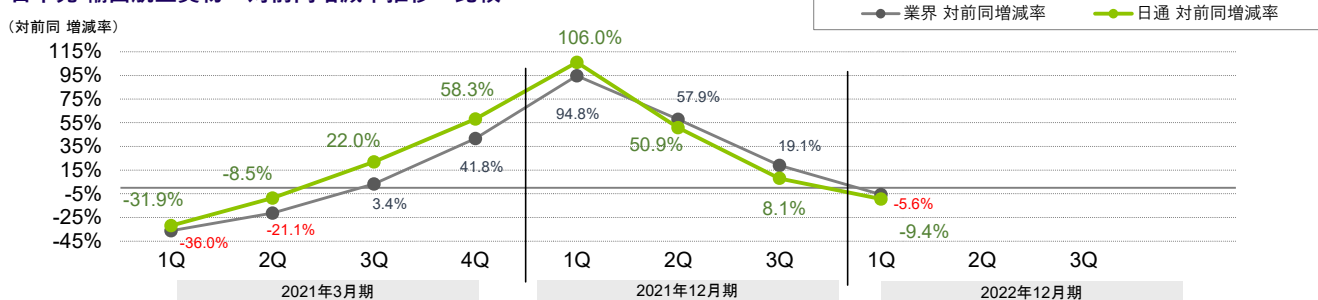
変動要素	連結業績への影響 (1月～3月実績)	連結業績への影響 (12ヶ月予想)
収益認識基準適用による減収影響	売上高 △ 125.2 億円	物流サポート 売上高 △125.2億円（1Q）
NX商事リース事業分社化影響	売上高 △ 175.1 億円	物流サポート 売上高 △175.1億円（1Q）
本社移転費用の反動増		営業利益 + 11.8 億円（4Q） （日本：+11.8億円）
前年貸倒他引当金処理の反動増 （東アジア・物流サポート）		営業利益 + 20.1 億円（3、4Q） （東アジア +12.7億円、物流サポート：+7.3億円） * 2021年12月期東アジアの実績に誤りがあった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

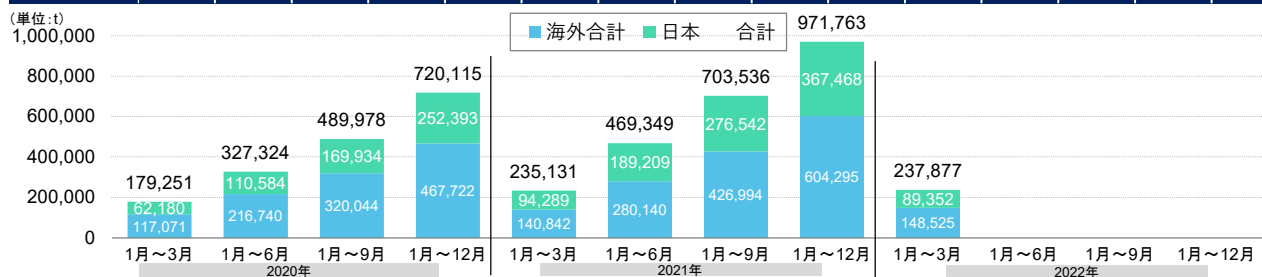


日本発 輸出航空貨物 対前同増減率推移・比較



補足②フォーワーディング実績：輸出貨物動向（航空）

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				84,660
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				4,692
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				89,352
米州	19,739	15,838	15,070	20,003	70,651	23,273	20,980	19,757	20,417	84,427	20,740				20,740
欧州	24,166	18,954	20,721	28,205	92,045	26,206	28,074	28,724	35,410	118,414	31,119				31,119
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				43,656
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				53,010
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				148,525
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				237,877



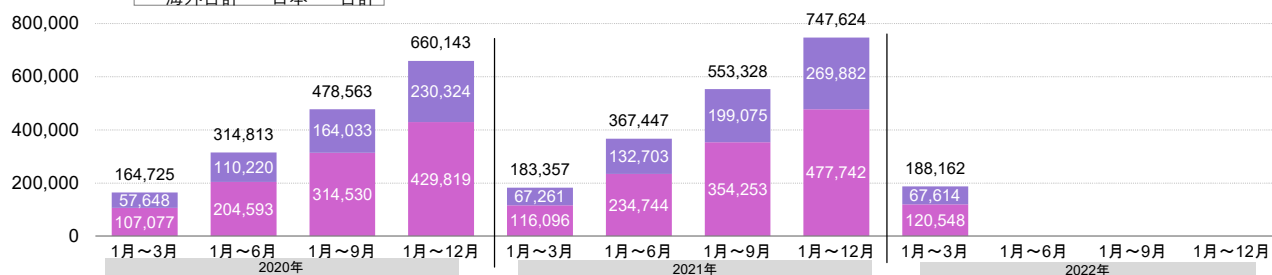
補足②フォーディング実績：輸出貨物動向（海運）

（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				67,614
米州	9,794	9,191	9,322	9,208	37,514	11,223	13,391	11,155	10,117	45,886	10,106				10,106
欧州	13,193	10,656	11,072	13,545	48,465	13,667	15,025	13,926	14,077	56,695	15,308				15,308
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				53,150
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				41,984
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				120,548
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				188,162

（単位：TEU）

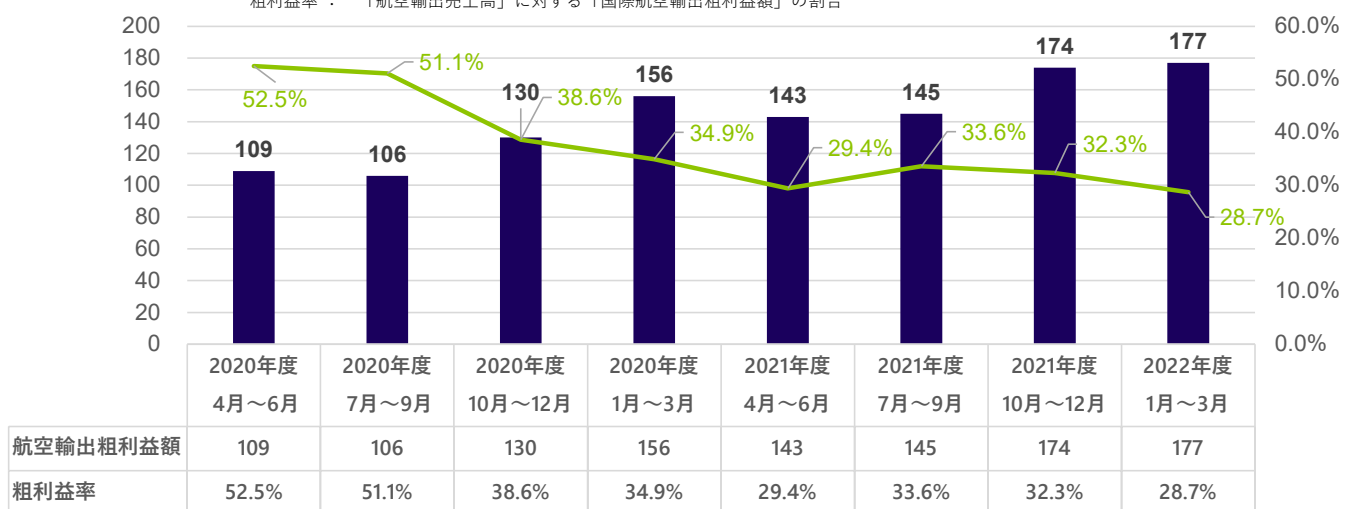
■海外合計 ■日本 合計



補足②フォーワーディング実績：個別日本発航空輸出事業の粗利と粗利率推移（四半期単位）

※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

（単位：億円、％）



■ 航空輸出粗利益額

— 粗利益率

（億円未満切捨て）

※従来開示していた航空利用費は、「国内・国際」利用費の合算で開示していましたが、より正確な実績を開示する為、今後は航空輸出売上高に対応する「航空利用費（国際）」で計算します。

補足③：2022年12月期 1月～3月 日本通運 実績

A.売上高

(単位：百万円、%)

			2022年1月～3月		2021年1月～3月		増 減	
				係数		係数	額	率
売上高	鉄 道 事 業		16,247	4.9	17,618	5.8	△ 1,371	△7.8
	自動車	小 口 貨 物 事 業	9,258	2.8	10,135	3.3	△ 876	△8.7
		自 動 車 事 業	44,568	13.3	46,328	15.3	△ 1,760	△3.8
		合 計	53,826	16.1	56,463	18.6	△ 2,636	△4.7
	海 運	海 運 事 業	43,686	13.1	26,953	8.9	16,733	62.1
		港 湾 事 業	16,965	5.1	16,299	5.3	665	4.1
		合 計	60,651	18.2	43,253	14.2	17,398	40.2
		(輸 出)	(29,090)	8.7	(18,145)	6.0	10,945	60.3
		(輸 入)	(14,626)	4.4	(12,674)	4.2	1,951	15.4
		(国 内 ・ そ の 他)	(16,935)	5.1	(12,432)	4.1	4,502	36.2
	航 空	合 計	87,737	26.3	69,952	23.0	17,785	25.4
		(輸 出)	(61,851)	18.5	(44,732)	14.7	17,119	38.3
		(輸 入)	(8,296)	2.5	(7,884)	2.6	411	5.2
		(国 内 ・ そ の 他)	(17,589)	5.3	(17,335)	5.7	254	1.5
	倉 庫 ・ 保 管 庫 事 業		37,448	11.2	33,853	11.2	3,594	10.6
	工 場 内 事 業		13,790	4.1	13,320	4.4	470	3.5
	引 越 ・ 移 転 事 業		17,232	5.2	16,711	5.5	521	3.1
	警 備 輸 送 事 業		16,968	5.1	16,978	5.6	△ 9	△0.1
	重 機 建 設 事 業		11,200	3.4	12,661	4.2	△ 1,460	△11.5
	そ の 他 事 業		18,364	5.5	22,821	7.5	△ 4,457	△19.5
	総 計		333,468	100.0	303,633	100.0	29,834	9.8

補足③：2022年12月期 1月～3月 日本通運 実績

B.営業費用

(単位：百万円、%)

			2022年1月～3月		2021年1月～3月		増 減	
				係数		係数	額	率
営業費用	総 人 件 費		60,717	18.2	66,669	22.0	△ 5,952	△8.9
	利用運送費	鉄 道 利 用 費	8,883	2.7	9,804	3.2	△ 921	△9.4
		船 舶 利 用 費	20,765	6.2	10,584	3.5	10,180	96.2
		航 空 利 用 費	45,535	13.6	30,540	10.1	14,994	49.1
		合 計	75,183	22.5	50,929	16.8	24,253	47.6
	外 注 費		115,310	34.6	111,510	36.7	3,799	3.4
	償 却 金		9,019	2.7	8,200	2.7	819	10.0
	施 設 使 用 料		23,132	7.0	22,299	7.3	832	3.7
	そ の 他		34,317	10.3	34,194	11.3	123	0.4
	総 計		317,680	95.3	293,804	96.8	23,876	8.1

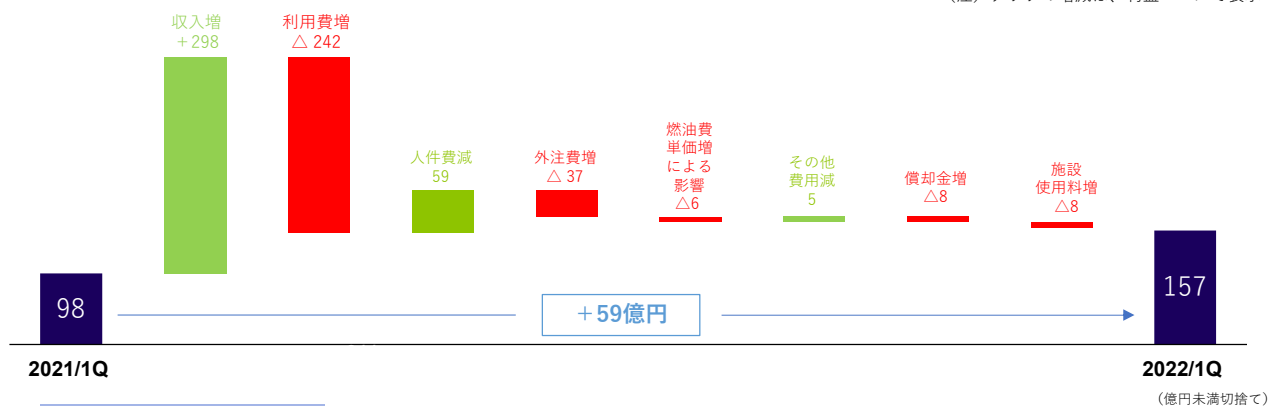
C.利益

			2022年1月～3月		2021年1月～3月		増 減	
				係数		係数	額	率
営	業	利 益	15,787	4.7	9,829	3.2	5,958	60.6

補足③：2022年12月期 1月～3月実績 日本通運 個別利益増減

(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～3月実績)

外注費 増 +37 (+3.4%)	
備車費	△15 (△3.3%)
下請費	+51 (+8.4%)
作業人材派遣費	+2 (+9.2%)

補足③：2022年12月期1月～12月 日本通運業績予想

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		67,500	5.0	68,828	5.5	△1,328	△1.9
	自動車	小 口 貨 物 事 業	39,800	3.0	41,060	3.3	△1,260	△3.1
		自 動 車 事 業	181,000	13.5	182,785	14.7	△1,784	△1.0
		合 計	220,800	16.5	223,846	18.0	△3,045	△1.4
	海 運	海 運 事 業	180,100	13.4	133,750	10.8	46,350	34.7
		港 湾 事 業	68,500	5.1	68,122	5.5	377	0.6
		合 計	248,600	18.6	201,873	16.3	46,727	23.1
		(輸 出)	(124,100)	9.3	(89,426)	7.2	34,674	38.8
		(輸 入)	(57,900)	4.3	(54,397)	4.4	3,503	6.4
		(国 内 ・ そ の 他)	(66,600)	5.0	(58,049)	4.7	8,550	14.7
	航 空	合 計	342,300	25.5	290,980	23.4	51,320	17.6
		(輸 出)	(240,000)	17.9	(190,562)	15.3	49,438	25.9
		(輸 入)	(33,500)	2.5	(32,340)	2.6	1,159	3.6
		(国 内 ・ そ の 他)	(68,800)	5.1	(68,077)	5.5	722	1.1
	倉 庫 ・ 保 管 庫 事 業		151,000	11.3	143,527	11.6	7,472	5.2
	工 場 内 事 業		59,400	4.4	57,328	4.6	2,071	3.6
	引 越 ・ 移 転 事 業		51,600	3.9	51,309	4.1	291	0.6
	警 備 輸 送 事 業		67,800	5.1	67,667	5.4	132	0.2
	重 機 建 設 事 業		57,500	4.3	59,054	4.8	△1,554	△2.6
	そ の 他 事 業		73,495	5.5	77,869	6.3	△4,374	△5.6
	総 計		1,340,000	100.0	1,242,286	100.0	97,714	7.9

補足③：2022年12月期1月～12月 日本通運業績予想

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		255,751	19.1	260,680	21.0	△4,930	△1.9
	利用運送費	鉄 道 利 用 費	36,700	2.7	37,532	3.0	△832	△2.2
		船 舶 利 用 費	88,500	6.6	56,532	4.6	31,967	56.5
		航 空 利 用 費	175,400	13.1	135,029	10.9	40,370	29.9
		合 計	300,600	22.4	229,094	18.4	71,506	31.2
	外 注 費		476,101	35.5	460,387	37.1	15,713	3.4
	償 却 金		36,800	2.7	33,010	2.7	3,790	11.5
	施 設 使 用 料		93,651	7.0	91,468	7.4	2,182	2.4
	そ の 他		132,095	9.9	134,481	10.8	△2,385	△1.8
	総 計		1,295,000	96.6	1,209,123	97.3	85,876	7.1

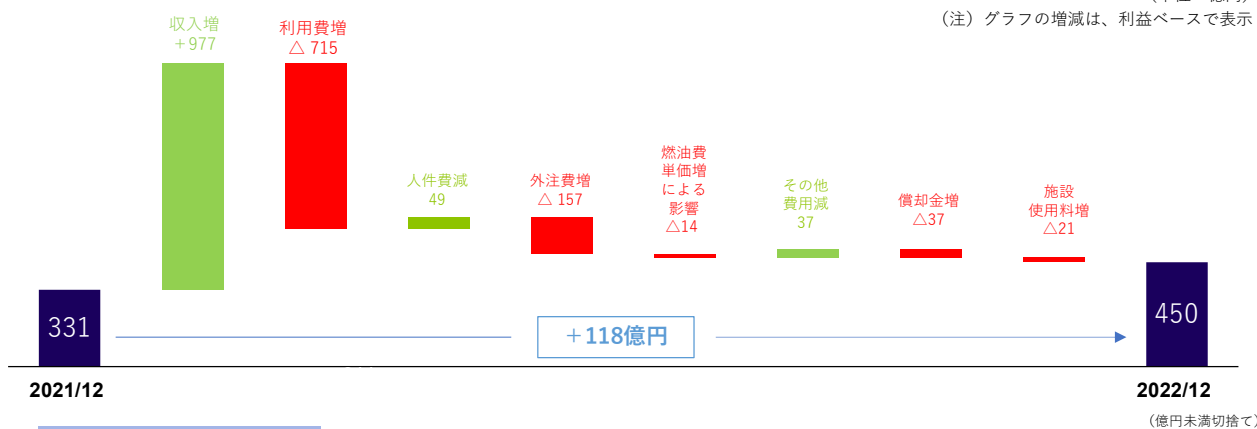
C.利益

			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	45,000	3.4	33,162	2.7	11,837	35.7

補足③：2022年12月期 1月～12月予想 日本通運 個別利益増減

(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～12月予想)

外注費増 +157 (+3.4%)

備車費 △15 (△0.8%)

下請費 +165 (+6.4%)

作業人材派遣費 +7 (+5.7%)



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。