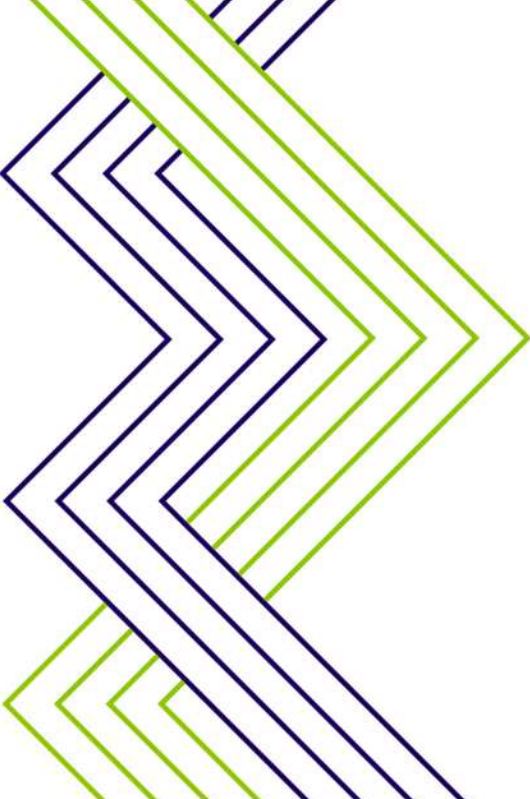




2023年12月期 第2四半期 決算説明会資料

2023年8月9日

NIPPON EXPRESSホールディングス株式会社
経営企画部 IR推進室

2023年12月期業績（IFRS基準）

国際財務報告基準（IFRS基準）の適用に関して

- 当社は2023年12月期の決算報告から、国際財務報告基準（IFRS）を任意適用しております。このため、一部の資料^{*}を除きIFRSに基づき作成しております。

* 資料29、30ページの「経営計画2023の取組み」は、IFRS基準の数値を日本基準に置きなおしたプロフォーマ日本基準数値（IFRS基準と日本基準の主な差異を修正した数値）で記載しております。

- 2022年12月期の一部実績は、会計士の監査を受けていないプロフォーマ（見積）数値を記載しております。詳細は以下の通りです。

2022年						
1・3月	4・6月	上期計	7・9月	10・12月	下期計	通期計
確定値	確定値	確定値	プロフォーマ （見積値）	プロフォーマ （見積値）	確定値	確定値

- 2022年12月期実績のIFRS基準と日本基準の差異については以下資料をご覧ください。
「IFRS適用に関する補足資料」 <https://pdf.irpocket.com/C9147/xivA/fmlg/Poxi.pdf>

目次

当決算におけるポイント（エグゼクティブサマリー）

当決算におけるポイント（エグゼクティブサマリー） P.3-

I. 2023年12月期第2四半期 業績（IFRS基準）

A.2023年12月期 第2四半期 P.5
B.日本・海外別実績 P.6
C.セグメント別実績（対前同・対前回予想） P.7-
D.参考：セグメント別実績比較 P.9
E.売上収益・営業利益増減内訳 P.10-
F.日本通運個別の事業別売上収益と概況 P.12

II. 2023年12月期 業績予想（IFRS基準）

A.2023年12月期 通期予想 P.13
B.2023年12月期 下期予想 P.14
C.日本・海外別予想 P.15
D.セグメント別予想（1月～12月） P.16
E.セグメント別予想（下半期、対前同・対前回） P.17
F.売上収益・営業利益増減内訳 P.18-
G.事業利益セグメント増減 P.20
2023年12月期 業績セグメント概況（IFRS） P.21-

III. 経営計画の取組み

A.経営計画2023の取組み状況 P.29-
B.NXグループ経営計画2023 KPI＜コア事業の成長戦略＞ P.31
C.日本事業の強靱化戦略 P.32
D.間接部門コスト削減 進捗状況（2023年6月末時点） P.33
E.RPAおよびNX-OCRの推進について P.34
F.人事制度改革のコスト影響（2023年6月末時点） P.35
G.ESG経営 P.36
H.事業構造改革PJ P.37
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.38
M&A資料 P.39

IV. 株主還元

A.資本政策 B.各種実績推移 P.40

補足資料

補足①：特殊要因の詳細 P.42-
補足②：フォーディング実績 P.45-
補足③：2023年12月期1月～6月 日本通運 実績（IFRS基準） P.52-
2023年12月期1月～12月 日本通運 予想（IFRS基準） P.55-

当決算におけるポイント（エグゼクティブサマリー）

・ 2023 年12月期第2四半期業績、 2023年12月期業績予想

FY2023 第2四半期 実績 (IFRS基準)			*FY2023 業績予想 (IFRS基準)		
		前年同期対比			前年同期対比
売上収益	11,318 億円	△1,713 億円 △13.1 %	売上収益	23,300 億円	△2,886 億円 △11.0 %
連結セグメント利益 (事業利益)	422 億円	△269 億円 △38.9 %	連結セグメント利益 (事業利益)	950 億円	△425億円 △30.9 %
営業利益	403 億円	△820 億円 △67.0 %	営業利益	840 億円	△715億円 △46.0 %
営業利益率	3.6%	—	営業利益率	3.6%	—
親会社の所有者 に帰属する当期利益	254 億円	△615 億円 △70.7 %	親会社の所有者 に帰属する当期利益	550 億円	△533 億円 △49.2 %
ROE	—	—	ROE	7.1% (日本基準8.0%)	

* 2023年12月期 IFRS基準ROE（予想）は7.1%。日本基準ROE8.0%（予想）との差異は、IFRSでは有価証券売却益がPL非計上となることが主な要因です。

3 2023年12月期第2四半期 決算説明会資料 Copyright © 2023 NIPPON EXPRESS HOLDINGS, INC., All rights reserved. * 緑は+5%以上の増加、赤は-5%以上の減少、⇒は変化が±5%未満

FY2023 第2四半期実績

- 日本、海外リージョン共にフォワーディング事業の需給緩和が進み、海外や国際物流事業に反動減が生じたこと等から**第2四半期は減収減益。**
- ・日本リージョンは、航空・海上フォワーディングの数量が前年を下回ったことや、運賃単価の下落及び、需給の緩和により単位あたりの粗利益額が減少したこと、日本国内の輸送が全体として低調に推移したことから減収減益。
- ・海外リージョンは、フォワーディングの数量が前年から減少したことにより全てのリージョンで減収減益。米州、欧州は、フォワーディングの数量減少と航空フォワーディングの需給緩和による運賃単価の下落等により減収減益。東アジア、南アジア・オセアニアは、航空フォワーディングが低調で、航空・海運共に需給緩和の影響により単位あたりの粗利益額が減少したこと等の影響から減収減益。

FY2023 業績予想

- 第2四半期の実績を受け、5月12日発表の通期予想の売上収益および営業利益以下の各利益は下方修正。物流量は下半期一定程度回復のを見込む。**対前年減収減益の見通し。**
経営計画最終年度の**営業利益目標数値1,100億円（日本基準）に対してプロフォーマ日本基準数値は880億円で未達の見通し。**

* 資料29、30ページに、IFRS基準の数値を日本基準に置きなおしたプロフォーマ日本基準数値（IFRS基準と日本基準の主な差異を修正した数値）で記載しております。

株主還元

- FY2023は、中間配当（150円）、期末配当予想（150円）の総計300円

I. 2023年12月期第2四半期 業績（IFRS基準）

A 2023年12月期 第2四半期

（単位：億円、％）

項目	今期実績 (2023年 1月～6月)	前年実績 (2022年 1月～6月)	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 (前回比)	増減率 (前回比)
売上収益	11,318	13,031	△1,713	△13.1	12,240	△921	△7.5
連結セグメント利益 (事業利益)	422	691	△269	△38.9	525	△102	△19.5
営業利益	403	1,223	△820	△67.0	555	△151	△27.2
営業利益率	3.6	9.4	－	－	4.5	－	－
親会社の所有者に帰属する 当期利益	254	869	△615	△70.7	380	△125	△33.0

（億円未満切捨て）

2023年12月期 第2四半期累計の連結業績は、資料に記載のとおりとなりました。

世界各国の金融引き締めの影響や、長引くウクライナへの侵攻等、経済の下押し圧力が継続する中で、荷動きは、総じて低調な状況が続きました。今後、グローバルな経済環境が安定に向かえば、一定の回復をしていくことが見込まれますが、そのタイミングは、まだ見えない状況にあります。こうした中、国際フォワーディング事業については、需要の低下による取扱数量の減少や、需給緩和に伴う運賃単価の低下等により、反動減が継続しました。また、国内物流は、自動車産業の取扱いに回復が見られますが、全体としては低調に推移し、当社の連結業績は、対前年で減収減益となりました。なお、連結セグメント利益に対して、営業利益の対前同減少額が大きくなるのは、前年の旧汐留本社ビル売却益535億円の反動減が主な要因です。

次に、5月12日に公表した予想数値に対しては、

第2四半期に物流量の減少が下げ止まり、国際物流需要は下半期以降に回復することを前提として組み立てておりましたが、この見立てに反して、事業環境が改善しない中、スペース供給の増加により需給バランスが崩れ、海上フォワーディング事業における単位あたりの利益が低下したことなどから、予想を下回ることとなりました。

I. 2023年12月期第2四半期 業績（IFRS基準）

B 日本・海外別実績

（単位：億円、％）

セグメント	項目	今期実績 (2023年 1月～6月)	前年実績 (2022年 1月～6月)	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)
日本計	売上収益	9,091	9,869	△778	△7.9
	セグメント利益（事業利益）	344	478	△133	△28.0
海外計	売上収益	3,178	4,206	△1,028	△24.4
	セグメント利益（事業利益）	177	293	△116	△39.7

対象期間	今期実績（2023年1月～6月）
海外売上収益比率	28.1％

（億円未満切捨て）

I. 2023年12月期第2四半期 業績（IFRS基準）

C セグメント別実績（対前同）

（単位：億円、％）

セグメント	項目	2023年実績 (2023年1月～6月)	前年実績 (2022年1月～6月)	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)
日本	売上収益	6,402	7,255	△853	△11.8
	セグメント利益（事業利益）	231	360	△128	△35.6
米州	売上収益	740	747	△6	△0.8
	セグメント利益（事業利益）	52	53	△0	△1.7
欧州	売上収益	943	1,040	△96	△9.3
	セグメント利益（事業利益）	49	61	△11	△19.4
東アジア	売上収益	773	1,246	△472	△37.9
	セグメント利益（事業利益）	25	64	△38	△59.6
南アジア・オセアニア	売上収益	719	1,172	△452	△38.6
	セグメント利益（事業利益）	49	114	△65	△57.2
警備輸送	売上収益	338	342	△3	△1.0
	セグメント利益（事業利益）	17	14	2	18.8
重量品建設	売上収益	258	199	58	29.5
	セグメント利益（事業利益）	30	21	8	39.8
物流サポート	売上収益	2,090	2,071	19	0.9
	セグメント利益（事業利益）	65	82	△16	△20.6

（億円未満切捨て）

I. 2023年12月期第2四半期 業績（IFRS基準）

C セグメント別実績（対前予想）

（単位：億円、％）

セグメント	項目	2023年実績 (2023年1月～6月)	上期予想 (5月12日発表)	増減額 (前回比)	増減率 (前回比)
日本	売上収益	6,402	6,809	△406	△6.0
	セグメント利益（事業利益）	231	280	△48	△17.2
米州	売上収益	740	859	△118	△13.7
	セグメント利益（事業利益）	52	62	△9	△15.0
欧州	売上収益	943	1,019	△75	△7.4
	セグメント利益（事業利益）	49	52	△2	△4.9
東アジア	売上収益	773	928	△154	△16.6
	セグメント利益（事業利益）	25	40	△14	△35.1
南アジア・オセアニア	売上収益	719	857	△137	△16.0
	セグメント利益（事業利益）	49	51	△1	△3.7
警備輸送	売上収益	338	345	△6	△1.8
	セグメント利益（事業利益）	17	18	△0	△4.3
重量品建設	売上収益	258	260	△1	△0.5
	セグメント利益（事業利益）	30	28	2	7.2
物流サポート	売上収益	2,090	2,135	△44	△2.1
	セグメント利益（事業利益）	65	69	△3	△5.4

（億円未満切捨て）

I. 2023年12月期第2四半期 業績（IFRS基準）

D 参考：セグメント別実績比較（2023年4月～6月VS2023年1月～3月）

（単位：億円、％）

セグメント	項目	2023年実績 (2023年4月～6月)	前期実績 (2023年1月～3月)	増減額 (前期比)	増減率 (前期比)
日本	売上収益	3,104	3,297	△192	△5.9
	セグメント利益（事業利益）	118	113	5	4.9
米州	売上収益	369	371	△2	△0.7
	セグメント利益（事業利益）	24	28	△3	△13.9
欧州	売上収益	493	449	44	9.8
	セグメント利益（事業利益）	27	21	6	30.1
東アジア	売上収益	381	391	△9	△2.5
	セグメント利益（事業利益）	10	15	△4	△29.1
南アジア・オセアニア	売上収益	340	379	△39	△10.4
	セグメント利益（事業利益）	19	30	△11	△36.6
警備輸送	売上収益	169	169	0	0.0
	セグメント利益（事業利益）	4	12	△8	△66.6
重量品建設	売上収益	146	111	35	31.3
	セグメント利益（事業利益）	21	8	12	134.8
物流サポート	売上収益	996	1,094	△97	△8.9
	セグメント利益（事業利益）	32	32	0	0.3

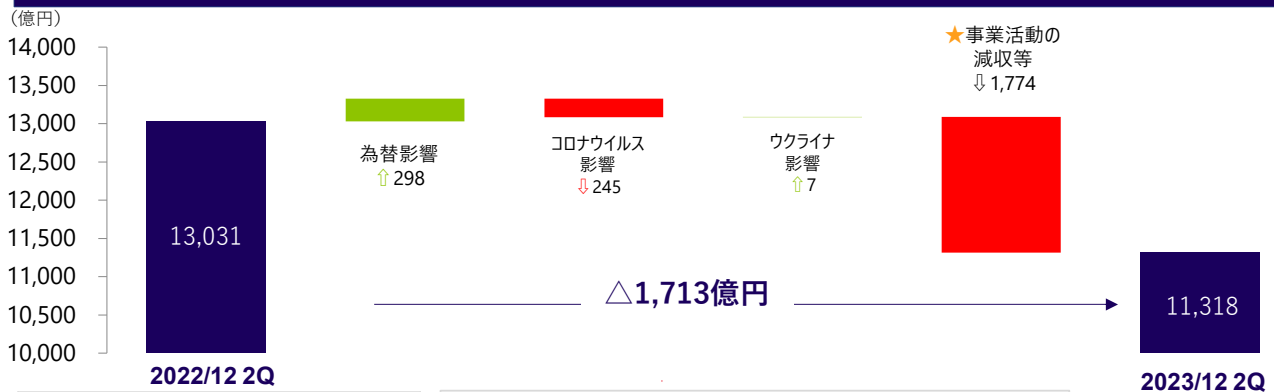
* 2023年1月～3月の日本、警備輸送、物流サポートセグメントにおいて、固定資産税等の年間見積額80億円を一括計上しています。

（億円未満切捨て）

I. 2023年12月期第2四半期 業績（IFRS基準）

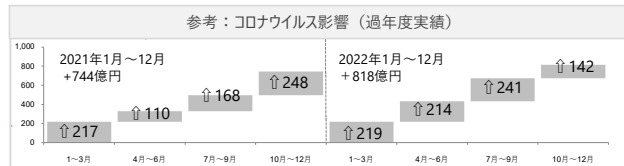
E 売上収益・営業利益 増減内訳

①. 売上収益



★ 事業活動による増減等
セグメント内訳

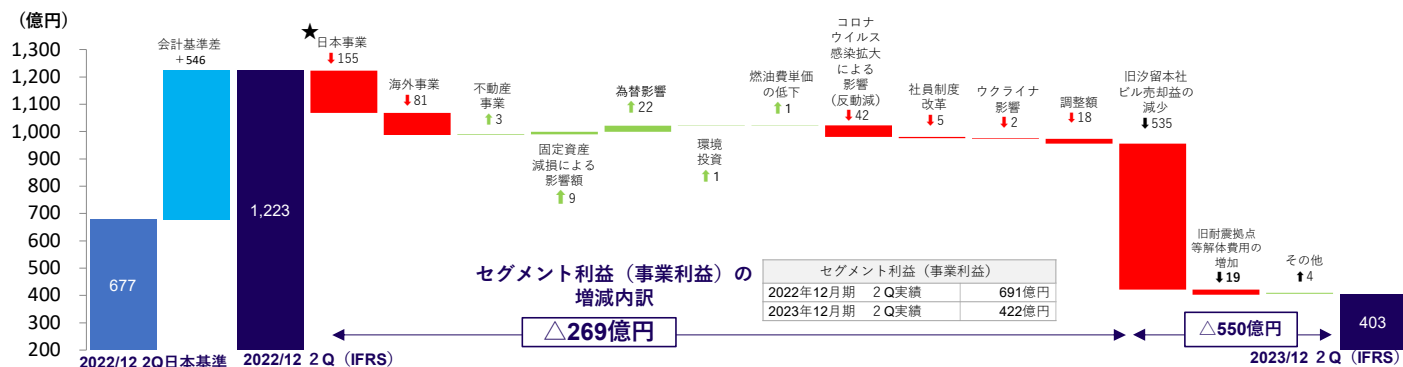
日本	△876
海外合計	△1,055
警備輸送	△4
重量品建設	51
物流サポート	16
調整	92



I. 2023年12月期第2四半期 業績（IFRS基準）

E 売上収益・営業利益 増減内訳

②.営業利益



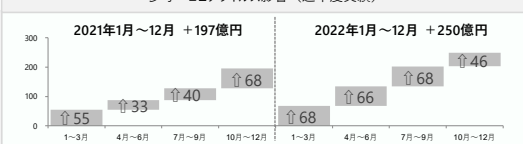
会計基準差（+546億円）の主な内容（2022年IFRSと日本基準の差異）

セグメント利益部分	その他の収益・費用、投資損益部分
固定資産税等見積額の期首費用化による影響	△43億円
金融区分変更等、減損戻し入れ他	+55億円
総計	+12億円
その他の収益・費用の総計	+530億円
持分法による投資損益	+6億円
総計	+537億円

★ 事業活動による増減等 セグメント内訳

日本	△156
警備輸送	2
重量品建設	7
物流サポート	△17
料金改定効果 (料金改定54、外注費△46)	8
日本事業合計	△155

参考：コロナウイルス影響（過年度実績）



I. 2023年12月期第2四半期 業績（IFRS基準）

F 日本通運個別の事業別売上収益と概況

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2022年	対2019年※1	対2022年	対2019年※1
鉄道事業	32,618	165	△5,989	0.5	△15.5
小口貨物事業	17,419	△1,285	△4,694	△6.9	△21.2
自動車事業	87,495	△519	△5,516	△0.6	△5.9
海運事業	70,541	△22,771	22,463	△24.4	46.7
港湾事業	33,565	△803	△1,196	△2.3	△3.4
航空事業	114,023	△61,272	19,962	△35.0	21.2
倉庫・保管庫事業	80,607	4,453	13,654	5.8	20.4
工場内事業	33,363	4,199	9,478	14.4	39.7
引越・移転事業	31,407	△1,117	△4,213	△3.4	△11.8
その他	35,300	△724	△713	△2.0	△2.0
合計（警備輸送・重機建設を含む）	567,445	△108,786	6,877	△16.1	1.2
国内事業のみ合計※2	318,214	5,173	2,007	1.7	0.6

（参考：積み上げ数値）

国内事業に関わる 費用実績※3	固定費	変動費	費用計
	対2022年		
費用増減	3.0	△0.3	0.9

※1 2019年1月～6月の試算値を元に算出。

※2 日本通運の売上高合計から、海運、港湾、航空、警備輸送、重機建設の各事業別売上高を除いた試算値。

※3 日本通運の費用高合計から、※2の各組織の費用および本社費用を除いた試算値。

【事業概況ハイライト】

〈小口貨物事業〉

石油製品や化学系の出荷減が続く。食品を中心とした再値上げや、巣ごもり需要の反動減、エネルギー価格高騰による物価高が影響し、買い控え等の消費抑制が継続。

〈自動車事業〉

農産はほぼ前年並み。鉄・金属は電炉扱いが好調、高炉扱いは稼働減等により減少。電機は家電販売不振等により減少。自動車は生産台数の回復や新規業務獲得等により増加。飲料は生産数量が低調であることや拠点間輸送の減少により低調。

〈倉庫・保管庫事業〉

医薬品事業の取り扱い増加の他、政府米の増加、自動車関連の新拠点稼働により全体で対前同増収。

〈工場内事業〉

EC拠点の増加等により増収。

【外注費率】

日本通運の国内事業における外注費率は、感染症発生前に対し、△1pt程度の低減を維持と分析。

【日本通運以外の主な子会社動向】

家電関連・電気精密機器関連等の荷量減少および、在庫増加に伴う費用の増加等。

事業環境の改善が遅れる中、日本通運をはじめ、その他の国内関係会社も回復が進まず、国内物流は低調な推移となっております。

自動車産業の取扱いには回復がありますが、鉄鋼や、化学品等の素材関連産業の取扱いに波及する兆しは、まだ見えない状況です。これは在庫調整が途上であり、一時的なタイムラグを生じていることなどが影響していると思いますが、今後の各産業や顧客の生産活動に注視してまいります。

こうした状況下、国内物流の業績状況として、日本通運の売上収益合計から、海運、港湾、航空、および重機建設事業の売上収益を控除し比較すると、倉庫・保管庫事業、工場内事業の拡大により、対前年で1.7%の増加となっております。また、対2019年においても、0.6%の増加となっておりますが、鉄道、小口貨物、引越・移転事業は大きく減少しております。

次に、コストについては、対前年での、変動費と固定費の増減状況を資料に記載しております。

対前年では、売上収益の増減に対して、費用は、ほぼ連動した増加となっておりますが、昨年の減損処理による償却金減少等を考慮すると、実質的には、コスト上昇に対して、売上増加は不足しているものと捉えております。人件費やエネルギー、外注費単価などが上昇する中、料金改定や契約の見直しを進めており、その成果は出ておりますが、充分ではなく、さらに取組みを強化しなければならないと考えております。

なお、2023年第2四半期累計の料金改定効果は、資料11ページに記載のとおり、グループ全体で54億円、外注費の増加46億円を控除したネットでは、8億円の利益増効果となっております。

また、現経営計画期間において、日本事業の強靱化による間接部門コスト削減や、料金改定などの取組みが、収益確保に寄与する一方、同一労働同一賃金等の社員制度改革に伴うコスト増や、昨年の後半から顕著となっているコスト上昇の吸収には不足する状況にあります。

こうした状況下、引き続き、日本事業の強靱化に向け、コストダウン、料金改定、契約見直しの深度化に取り組まますが、人口減少や、産業構造の変化などから、国内総貨物量の減少が予測される中、当社としては、事業環境が好転するのを待つのではなく、重点産業を中心に、新たな産業や分野に切り込むとともに、資本効率の向上を目指し、事業構造の改革を進めてまいります。

Ⅱ. 2023年12月期 業績予想（IFRS基準）

A 2023年12月期 通期予想

（単位：億円、％）

項目	通期予想 (2023年1月～12月)	前年実績 (2022年1月～12月)	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)	前回予想 (2023年1月～12月) ※5月12日発表	増減額 (前回比)	増減率 (前回比)
売上収益	23,300	26,186	△2,886	△11.0	24,500	△1,200	△4.9
セグメント利益（事業利益）	950	1,375	△425	△30.9	1,170	△220	△18.8
営業利益	840	1,555	△715	△46.0	1,050	△210	△20.0
営業利益率	3.6	5.9	—	—	4.3	—	—
親会社の所有者に帰属する 当期利益	550	1,083	△533	△49.2	720	△170	△23.6
海外売上収益	6,642	8,412	△1,770	△21.0	7,272	△630	△8.7

（億円未満切捨て）

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た結果、5月12日に公表した通期予想の、売上収益および営業利益以下の各利益を下方修正することといたしました。

Ⅱ. 2023年12月期 業績予想（IFRS基準）

B 2023年12月期 下期予想

（単位：億円、％）

項目	下期予想 (2023年7月～12月)	前年下期実績 (2022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 (対前回)	増減率 (対前回)
売上収益	11,981	13,154	△1,173	△8.9	12,260	△278	△2.3
セグメント利益 (事業利益)	527	683	△156	△22.8	645	△117	△18.2
営業利益	436	331	105	31.7	495	△58	△11.9
営業利益率	3.6	2.5	—	—	4.0	—	—
親会社の所有者に帰属する当期利益	295	213	82	38.6	340	△44	△13.1
海外売上収益	3,463	4,205	△741	△17.6	3,609	△145	△4.0

（億円未満切捨て）

Ⅱ. 2023年12月期 業績予想（IFRS基準）

C 日本・海外別予想

（単位：億円、％）

セグメント	項目	今期予想 (2023年 1月～12月)	前年実績 (2022年 1月～12月)	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)
日本計	売上収益	18,513	19,852	△1,339	△6.7
	セグメント利益（事業利益）	767	973	△206	△21.2
海外計	売上収益	6,642	8,412	△1,770	△21.0
	セグメント利益（事業利益）	375	592	△217	△36.7
対象期間		今期予想（2023年1月～12月）			
海外売上収益比率		28.5％			

（億円未満切捨て）

Ⅱ. 2023年12月期 業績予想（IFRS基準）

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 (2023年1月～12月)	前年実績 (2022年1月～12月)	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	売上収益	13,186	14,509	△1,323	△9.1	13,789	△603	△4.4
	セグメント利益（事業利益）	527	714	△187	△26.2	652	△125	△19.2
米州	売上収益	1,547	1,620	△73	△4.6	1,709	△162	△9.5
	セグメント利益（事業利益）	111	137	△26	△19.3	124	△13	△10.5
欧州	売上収益	1,841	2,157	△316	△14.7	1,982	△141	△7.1
	セグメント利益（事業利益）	101	125	△24	△19.5	109	△8	△7.3
東アジア	売上収益	1,706	2,415	△709	△29.4	1,870	△164	△8.8
	セグメント利益（事業利益）	61	128	△67	△52.4	81	△20	△24.7
南アジア・オセアニア	売上収益	1,548	2,218	△670	△30.2	1,711	△163	△9.5
	セグメント利益（事業利益）	102	200	△98	△49.3	110	△8	△7.3
警備輸送	売上収益	681	680	0	0.0	690	△9	△1.3
	セグメント利益（事業利益）	34	31	2	9.3	36	△2	△5.6
重量品建設	売上収益	470	445	24	5.5	470	—	—
	セグメント利益（事業利益）	58	63	△5	△9.3	58	—	—
物流サポート	売上収益	4,176	4,216	△40	△1.0	4,222	△46	△1.1
	セグメント利益（事業利益）	148	164	△16	△9.9	146	2	1.4

（億円未満切捨て）

Ⅱ. 2023年12月期 業績予想（IFRS基準）

E セグメント別予想（下半期、対前同・対前回）

（単位：億円、％）

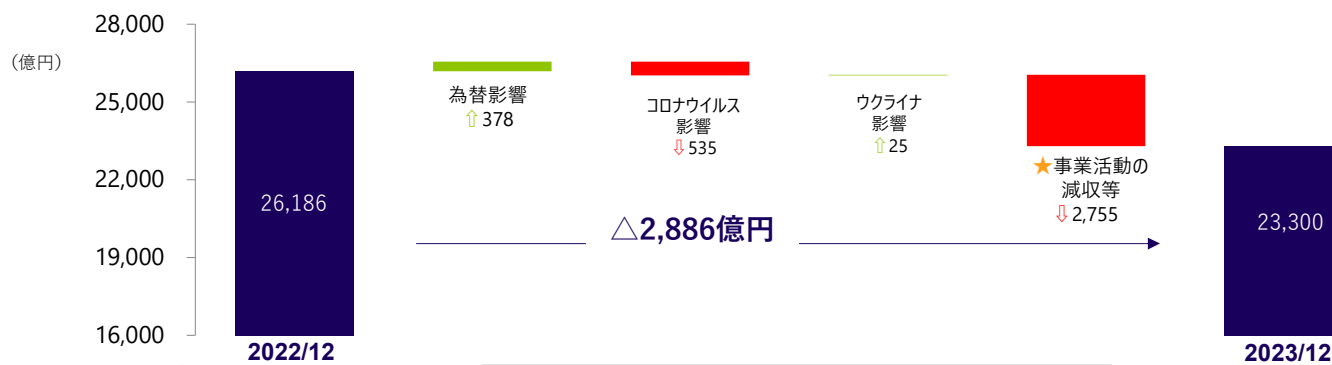
セグメント	項目	下期予想 (2023年7月～ 12月)	前年下期実績 (2022年7月～12 月)	増減額 (前年比)	増減率 (前年比)	前回下期予想 (2023年7月～ 12月) ※5月12日発表	増減額 (対前回)	増減率 (対前回)
日本	売上収益	6,783	7,254	△470	△6.5	6,980	△196	△2.8
	セグメント利益（事業利益）	295	354	△59	△16.7	372	△76	△20.7
米州	売上収益	806	873	△67	△7.7	850	△43	△5.2
	セグメント利益（事業利益）	58	83	△25	△30.5	62	△3	△6.0
欧州	売上収益	897	1,116	△219	△19.7	963	△65	△6.8
	セグメント利益（事業利益）	51	64	△12	△19.6	57	△5	△9.6
東アジア	売上収益	932	1,168	△236	△20.2	942	△9	△1.0
	セグメント利益（事業利益）	35	63	△28	△45.2	41	△5	△14.5
南アジア・ オセアニア	売上収益	828	1,046	△218	△20.9	854	△25	△3.0
	セグメント利益（事業利益）	52	86	△33	△38.7	59	△6	△10.3
警備輸送	売上収益	342	338	3	1.0	345	△2	△0.8
	セグメント利益（事業利益）	16	16	0	1.0	18	△1	△6.8
重量品建設	売上収益	211	245	△34	△14.0	210	1	0.6
	セグメント利益（事業利益）	27	42	△14	△34.1	30	△2	△6.7
物流 サポート	売上収益	2,085	2,144	△59	△2.8	2,087	△1	△0.1
	セグメント利益（事業利益）	82	82	0	0.7	77	5	7.5

（億円未満切捨て）

Ⅱ. 2023年12月期 業績予想（IFRS基準）

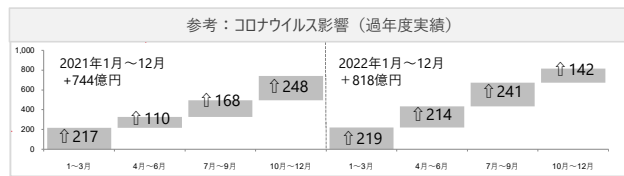
F 売上収益・営業利益増減内訳

①. 売上収益



★事業活動による増減等
セグメント内訳

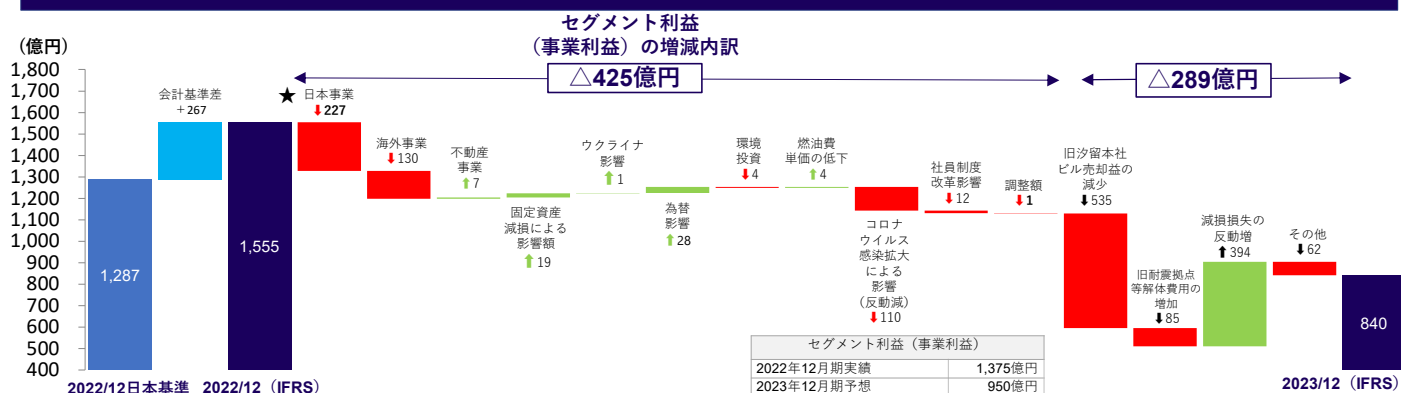
日本	△1,341
海外合計	△1,609
警備輸送	△0
重量品建設	17
物流サポート	△44
調整	222



Ⅱ. 2023年12月期 業績予想（IFRS基準）

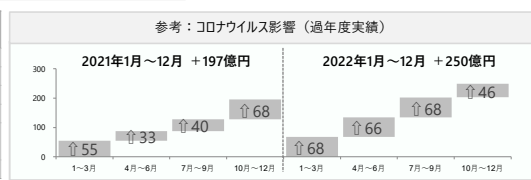
F 売上収益・営業利益増減内訳

②. 営業利益



会計基準差（+267億円）の主な内容（2022年IFRSと日本基準の差異）			
セグメント利益部分		その他の収益・費用、投資損益部分	
退職給付（基準差異、数理差異非償却の影響）	+35億円	その他の収益・費用の総計	+175億円
金融区分変更等、減損戻し入れ他	+48億円	持分法による投資損益	+3億円
総計	+84億円	総計	+179億円

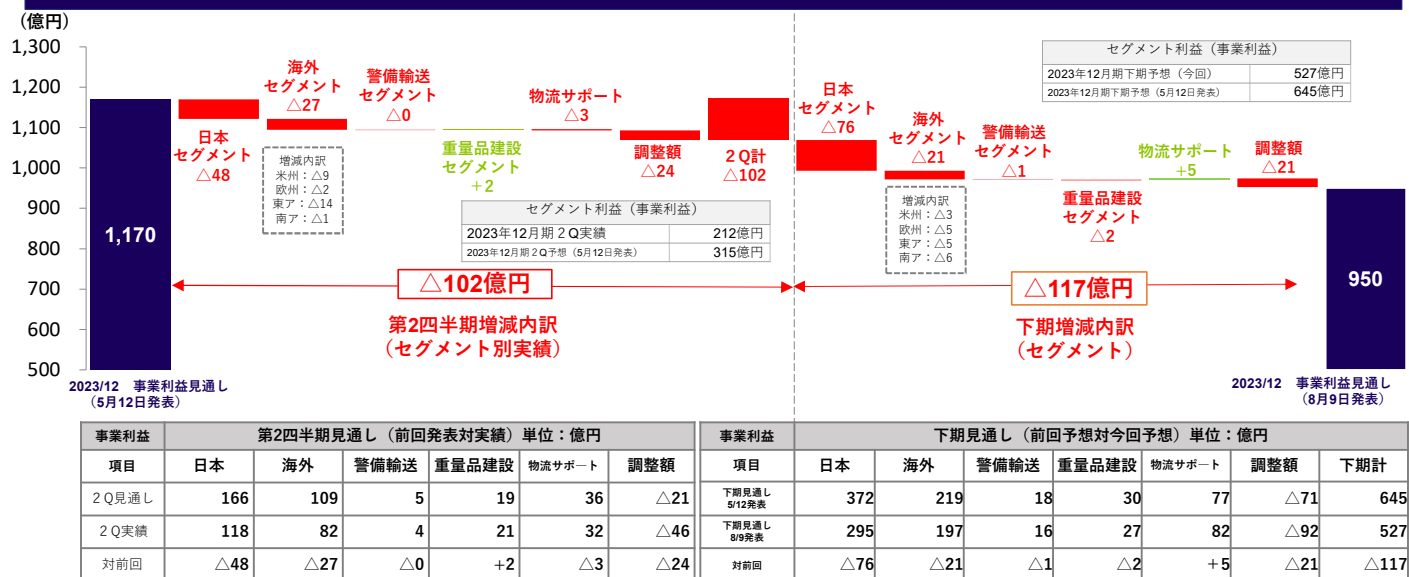
★ 事業活動による増減等セグメント内訳	
日本	△227
警備輸送	2
重量品建設	△6
物流サポート	△17
料金改定効果（料金改定151、外注費△128）	22
日本事業合計	△227



Ⅱ. 2023年12月期 業績予想（対前回予想）

G 事業利益セグメント増減（第1四半期発表と今回発表の対比）

事業利益



20 2023年12月期第2四半期 決算説明会資料 Copyright © 2023 NIPPON EXPRESS HOLDINGS, INC., All rights reserved.



国際物流需要が低調な中で、上半期の業績は下振れしました。第3四半期に入り、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、この回復は、期首の見立てから、大きく遅れるものと見ております。また、国内物流も、当面、低調な推移が見込まれることなどから、ロジスティクス事業、特に日本セグメントの修正額が大きくなっております。

こうした状況下、料金改定や契約の見直しを、さらに深度化するとともに、グループ戦力の最大活用によるコストコントロール等により、短期業績の確保に全力を上げますが、引き続き、長期ビジョンの達成に向けて、コア事業の成長と日本事業の強靱化戦略を推進し、体制や事業構造改革を進めてまいります。

当社は、グローバルビジネスの拡大を目指し、医薬品や半導体等の重点産業を中心に、新たなビジネスや顧客基盤の拡大に向けた戦略を着実に前進させています。この戦略の遂行を加速する体制が整ってきており、成長のポテンシャルは高まっているものと捉えています。しかしながら、現在の外部環境の変化を跳ね返すだけの成長力としては、道半ばであり、さらに改革のスピードを上げることが極めて重要と捉えております。同時に、マーケットに対して、当社の経営資源配分がアンバランスとなっている部分を解消し、フィットさせる必要があると考えております。後程改めてご説明しますが、特に日本国内においては、今あるものにこだわるのではなく、組織や、ビジネスモデルの変革が必要であると考えています。

外部環境の影響は、今後も免れることはできませんが、この影響を跳ね返すだけの成長力を持つNXグループとなるべく、体制、事業構造の変革を進めてまいります。

Ⅱ. 2023年12月期 業績セグメント概況（IFRS）日本セグメント

① 単四半期実績 2023/12期 4月～6月実績

2023/12期	2023/12期	2022/12期	増減額	増減率
売上収益（単位：億円）	3,104	3,674	△570	△15.5%
セグメント利益（事業利益）・率 （単位：億円）	118 (3.8%)	228 (6.2%)	△109	△48.0%

② 単四半期実績・予想

項目	年度	1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
売上収益 単位：億円、%	2023	3,297	3,104	6,402	—	—	6,783	13,186
	2022	3,580	3,674	7,255	3,647	3,606	7,254	14,509
	増減額・率	△282 (△7.9%)	△570 (△15.5%)	△853 (△11.8%)	—	—	△470 (△6.5%)	△1,323 (△9.1%)
セグメント利益 （事業利益） 単位：億円、%	2023	113	118	231	—	—	295	527
	2022	131	228	360	129	224	354	714
	増減額・率	△18 (△14.2%)	△109 (△48.0%)	△128 (△35.6%)	—	—	△59 (△16.7%)	△187 (△26.2%)
セグメント利益率 単位：%	2023	3.4	3.8	3.6	—	—	4.4	4.0
	2022	3.7	6.2	5.0	3.6	6.2	4.9	4.9

③ 業績予想

項目	今回予想	前回予想	増減額
売上収益	13,186	13,789	△603
セグメント利益・率	527 (4.0%)	652 (4.7%)	△125

2023年4月～6月概況

国内物流は、自動車生産が半導体不足の解消により前年を上回る数量で推移したが、その他の産業は全体的に低調な荷動きとなった。航空輸出、海運輸出の取扱数量や販売単価の減少に加え、国内物流も低調に推移したことなどから、減収減益となりました。

特殊要因

- ・社員制度改革に伴う費用増：【セグメント利益】△4（2Q）△9（年間）
- ・コロナウイルス影響：
 - 【売上収益】+21（2Q）+8（年間）
 - 【セグメント利益】+9（2Q）+1（年間）
- ・ウクライナ影響：
 - 【売上収益】+1（2Q）+9（年間）
 - 【セグメント利益】△1（2Q）+0（年間）
- ・環境投資：【セグメント利益】+1（2Q）△4（年間）
- ・不動産事業：【セグメント利益】+3（2Q）+7（年間）
- ・固定資産減損による影響額：【セグメント利益】+9（2Q）+19（年間）

見通し概況

国内物流は、自動車関連は堅調に推移するものの、その他の産業は前期に続き低調に推移する見込み。フォーディングは一定の回復を見込むが、販売単価の低下と数量が減少。このため、同セグメントは減収減益の見込み。

Ⅱ. 2023年12月期 業績セグメント概況（IFRS）米州セグメント

① 単四半期実績 2023/12期 4月～6月実績

2023/12期	2023/12期	2022/12期	増減額	増減率
売上収益（単位：億円）	369	420	△51	△12.2%
セグメント利益（事業利益）・率 （単位：億円）	24 (6.6%)	31 (7.4%)	△6	△22.0%

② 単四半期実績・予想

項目	年度	1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
売上収益 単位：億円、%	2023	371	369	740	—	—	806	1,547
	2022	326	420	747	443	429	873	1,620
	増減額・率	45 (13.8%)	△51 (△12.2%)	△6 (△0.8%)	—	—	△67 (△7.7%)	△73 (△4.6%)
セグメント利益 （事業利益） 単位：億円、%	2023	28	24	52	—	—	58	111
	2022	22	31	53	46	37	83	137
	増減額・率	5 (26.5%)	△6 (△22.0%)	△0 (△1.7%)	—	—	△25 (△30.5%)	△26 (△19.3%)
セグメント利益率 単位：%	2023	7.6	6.6	7.1	—	—	7.2	7.2
	2022	6.8	7.4	7.2	10.4	8.8	9.6	8.5

③ 業績予想

項目	今回予想	前回予想	増減額
売上収益	1,547	1,709	△162
セグメント利益・率	111 (7.2%)	124 (7.3%)	△13

2023年4月～6月概況

倉庫配送は、アパレルや自動車関連の取扱いが堅調で前年から増収となったが、国際物流の荷動きは鈍化し、航空・海上輸出ともに数量は前年から減少した。港湾混雑の正常化に伴い、トランスロード需要の取扱いが減少したこと等から減収減益となった。

特殊要因

- ・為替影響（円安）：
【売上収益】+70（2Q）+70（年間）
【セグメント利益】+5（2Q）+5（年間）
- ・コロナウイルス影響： 【売上収益】△7（2Q）△45（年間）
【セグメント利益】△5（2Q）△14（年間）

見通し概況

航空輸出は、需給バランスの悪化により販売単価の下落傾向が継続、海上輸出は、コンテナ供給の安定化と船社ダイレクトへの回帰が進むことで販売単価はコロナ前の水準で推移する見通し。倉庫配送は堅調に推移するも、全体としては減収減益を見込む。

Ⅱ. 2023年12月期 業績セグメント概況（IFRS）欧州セグメント

① 単四半期実績 2023/12期 4月～6月実績

2023/12期	2023/12期	2022/12期	増減額	増減率
売上収益（単位：億円）	493	558	△64	△11.5%
セグメント利益（事業利益）・率 （単位：億円）	27 (5.7%)	39 (7.1%)	△11	△29.1%

② 単四半期実績・予想

項目	年度	1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
売上収益 単位：億円、%	2023	449	493	943	—	—	897	1,841
	2022	481	558	1,040	539	577	1,116	2,157
	増減額・率	△32 (△6.7%)	△64 (△11.5%)	△96 (△9.3%)	—	—	△219 (△19.7%)	△316 (△14.7%)
セグメント利益 （事業利益） 単位：億円、%	2023	21	27	49	—	—	51	101
	2022	21	39	61	32	31	64	125
	増減額・率	△0 (△1.7%)	△11 (△29.1%)	△11 (△19.4%)	—	—	△12 (△19.6%)	△24 (△19.5%)
セグメント利益率 単位：%	2023	4.8	5.7	5.2	—	—	5.7	5.5
	2022	4.5	7.1	5.9	6.0	5.5	5.7	5.8

③ 業績予想

項目	今回予想	前回予想	増減額
売上収益	1,841	1,982	△141
セグメント利益・率	101 (5.5%)	109 (5.5%)	△8

2023年4月～6月概況

航空輸出は、電機・電子、自動車関連を中心に輸送需要の減退が見られた。海上輸出は医療機器関連が堅調も、荷動きは鈍化傾向にあり全体では数量減となった。国際物流の取扱い数量が前年から減少したことに加え、販売単価の下落傾向が継続し、減収減益となった。

特殊要因

- ・為替影響（円安）：
【売上収益】+88（2Q）+162（年間）
【セグメント利益】+5（2Q）+10（年間）
- ・コロナウイルス影響：
【売上収益】△94（2Q）△161（年間）
【セグメント利益】△11（2Q）△27（年間）
- ・ウクライナ影響： 【売上収益】+5（2Q）+14（年間）
【セグメント利益】△1（2Q）+0（年間）

見通し概況

航空輸出は、自動車、電機・電子関連顧客の数量減、海運輸入は、主要顧客の生産計画調整による数量減が見込まれるなど、国際物流の荷動きは低調に推移する見込み。フォーディング事業の販売単価は低下傾向で推移し減収減益の見通し。

Ⅱ. 2023年12月期 業績セグメント概況（IFRS）東アジアセグメント

① 単四半期実績 2023/12期 4月～6月実績

2023/12期	2023/12期	2022/12期	増減額	増減率
売上収益（単位：億円）	381	647	△265	△41.0%
セグメント利益（事業利益）・率 （単位：億円）	10 (2.8%)	33 (5.1%)	△22	△67.4%

② 単四半期実績・予想

項目	年度	1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
売上収益 単位：億円、%	2023	391	381	773	—	—	932	1,706
	2022	598	647	1,246	647	521	1,168	2,415
	増減額・率	△207 (△53.6%)	△265 (△41.0%)	△472 (△37.9%)	—	—	△236 (△20.2%)	△709 (△29.4%)
セグメント利益 （事業利益） 単位：億円、%	2023	15	10	25	—	—	35	61
	2022	31	33	64	41	22	63	128
	増減額・率	△16 (△51.3%)	△22 (△67.4%)	△38 (△59.6%)	—	—	△28 (△45.2%)	△67 (△52.4%)
セグメント利益率 単位：%	2023	3.9	2.8	3.4	—	—	3.8	3.6
	2022	5.2	5.1	5.2	6.3	4.4	5.5	5.3

③ 業績予想

項目	今回予想	前回予想	増減額
売上収益	1,706	1,870	△164
セグメント利益・率	61 (3.6%)	81 (4.3%)	△20

2023年4月～6月概況

倉庫配送は堅調に推移するものの、前年に好調であった半導体関連の航空輸出の取扱いや、海上輸送による自動車関連の反動減の影響を受ける。航空輸出マーケットの荷動きは全体で低調に推移し、販売単価も低下したことから、減収減益となった。

特殊要因

- ・為替影響（円安）：
【売上収益】+62（2Q）+53（年間）
【セグメント利益】+3（2Q）+3（年間）
- ・コロナウイルス影響：
【売上収益】△15（2Q）△123（年間）
【セグメント利益】△2（2Q）△21（年間）

見通し概況

下半期以降一定の回復を見込むが、国際物流は、依然としてマーケットの停滞基調が継続し、取扱い数量は低調に推移することが見込まれる。また、需給バランスの緩和による販売単価の低下影響により減収減益の見通し。

Ⅱ. 2023年12月期 業績セグメント概況（IFRS）南アジア・オセアニアセグメント

① 単四半期実績 2023/12期 4月～6月実績

2023/12期	2023/12期	2022/12期	増減額	増減率
売上収益（単位：億円）	340	555	△214	△38.7%
セグメント利益（事業利益）・率 （単位：億円）	19 (5.6%)	48 (8.7%)	△29	△60.7%

② 単四半期実績・予想

項目	年度	1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
売上収益 単位：億円、%	2023	379	340	719	—	—	828	1,548
	2022	617	555	1,172	559	486	1,046	2,218
	増減額・率	△237 (△38.5%)	△214 (△38.7%)	△452 (△38.6%)	—	—	△218 (△20.9%)	△670 (△30.2%)
セグメント利益 （事業利益） 単位：億円、%	2023	30	19	49	—	—	52	102
	2022	66	48	114	52	33	86	200
	増減額・率	△36 (△54.6%)	△29 (△60.7%)	△65 (△57.2%)	—	—	△33 (△38.7%)	△98 (△49.3%)
セグメント利益率 単位：%	2023	7.9	5.6	6.8	—	—	6.4	6.6
	2022	10.7	8.7	9.8	9.4	6.9	8.2	9.1

③ 業績予想

項目	今回予想	前回予想	増減額
売上収益	1,548	1,711	△163
セグメント利益・率	102 (6.6%)	110 (6.4%)	△8

2023年4月～6月概況

航空輸出は、マーケット全体の荷動きが低調で、自動車部材や電気電子関連を中心に出荷数量が減少、また欧米向け海上輸送の需要は鈍化傾向で推移したことから減収となった。航空・海運輸出ともに、需給バランスが緩和し販売運賃単価が低下したこと等から減収・減益となった。

特殊要因

- ・為替影響（円安）：
【売上収益】+77（2Q）+92（年間）
【セグメント利益】+7（2Q）+9（年間）
- ・コロナウイルス影響：
【売上収益】△158（2Q）△225（年間）
【セグメント利益】△35（2Q）△52（年間）

見通し概況

航空輸出は、前年好調だった自動車、電機電子関連顧客の数量減、海運輸出は、マーケット全体の荷動きが低調で数量減が見込まれる。フォワーディング事業の販売単価の低下傾向が継続し全体では減収減益の見通し。

Ⅱ. 2023年12月期 業績セグメント概況（IFRS）警備輸送セグメント

① 単四半期実績 2023/12期 4月～6月実績

2023/12期	2023/12期	2022/12期	増減額	増減率
売上収益（単位：億円）	169	170	△0	△0.4%
セグメント利益（事業利益）・率 （単位：億円）	4 (2.5%)	9 (5.4%)	△4	△52.8%

② 単四半期実績・予想

項目	年度	1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
売上収益 単位：億円、%	2023	169	169	338	—	—	342	681
	2022	172	170	342	169	168	338	680
	増減額・率	△2 (△1.5%)	△0 (△0.4%)	△3 (△1.0%)	—	—	3 (1.0%)	0 (0.0%)
セグメント利益 （事業利益） 単位：億円、%	2023	12	4	17	—	—	16	34
	2022	5	9	14	7	9	16	31
	増減額・率	7 (140.4%)	△4 (△52.8%)	2 (18.8%)	—	—	0 (1.0%)	2 (9.3%)
セグメント利益率 単位：%	2023	7.6	2.5	5.1	—	—	4.9	5.0
	2022	3.1	5.4	4.2	4.4	5.4	4.9	4.6

③ 業績予想

項目	今回予想	前回予想	増減額
売上収益	681	690	△9
セグメント利益・率	34 (5.0%)	36 (5.2%)	△2

2023年4月～6月概況

金融機関向けアウトソーシング業務の獲得等の増収効果がみられたが、設定便の減少影響が大きく売上収益は減収となった。

特殊要因

特段に記載する特殊要因はありません。

見通し概況

アウトソーシング業務獲得や料金改定等により増収を見込む。セグメント利益は、オペレーションの効率化の継続実施によりコスト低減を実現し、増益を見込む。

Ⅱ. 2023年12月期 業績セグメント概況（IFRS） 重量品建設セグメント

① 単四半期実績 2023/12期 4月～6月実績

2023/12期	2023/12期	2022/12期	増減額	増減率
売上収益（単位：億円）	146	117	29	24.8%
セグメント利益（事業利益）・率 （単位：億円）	21 (14.3%)	16 (13.7%)	4	30.7%

② 単四半期実績・予想

項目	年度	1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
売上収益 単位：億円、%	2023	111	146	258	—	—	211	470
	2022	82	117	199	125	119	245	445
	増減額・率	29 (36.2%)	29 (24.8%)	58 (29.5%)	—	—	△34 (△14.0%)	24 (5.5%)
セグメント利益 （事業利益） 単位：億円、%	2023	8	21	30	—	—	27	58
	2022	5	16	21	19	22	42	63
	増減額・率	3 (67.2%)	4 (30.7%)	8 (39.8%)	—	—	△14 (△34.1%)	△5 (△9.3%)
セグメント利益率 単位：%	2023	8.0	14.3	11.6	—	—	13.3	12.3
	2022	6.5	13.7	10.7	15.8	18.8	17.3	14.3

③ 業績予想

項目	今回予想	前回予想	増減額
売上収益	470	470	—
セグメント利益・率	58 (12.3%)	58 (12.3%)	—

2023年4月～6月概況

風力発電工事とSDM（シャットダウンメンテナンス）、産業機械工事の取扱いが堅調に推移し、また海外では風力扱いの海上輸送の取扱いが寄与し増収・増益となった。

特殊要因

・コロナウイルス影響：
【売上収益】+7（2Q）+7（年間）
【セグメント利益】+1（2Q）+1（年間）

見通し概況

下半期は前年好調であった風力工事の反動減およびSDM工事の規模縮小による取扱数量の減少により減収、減益の見込み。通期は、上期に堅調に推移した風力工事、SDM工事により増収だが、セグメント利益は、前年の風力工事の反動減の影響が大きく、減益の見通し。

Ⅱ. 2023年12月期 業績セグメント概況（IFRS） 物流サポートセグメント

① 単四半期実績 2023/12期 4月～6月実績

2023/12期	2023/12期	2022/12期	増減額	増減率
売上収益（単位：億円）	996	1,002	△5	△0.6%
セグメント利益（事業利益）・率 （単位：億円）	32 (3.3%)	47 (4.7%)	△14	△31.3%

② 単四半期実績・予想

項目	年度	1月～3月	4月～6月	上期	7月～9月	10月～12月	下期	通期
売上収益 単位：億円、%	2023	1,094	996	2,090	—	—	2,085	4,176
	2022	1,068	1,002	2,071	989	1,154	2,144	4,216
	増減額・率	25 (2.4%)	△5 (△0.6%)	19 (0.9%)	—	—	△59 (△2.8%)	△40 (△1.0%)
セグメント利益 （事業利益） 単位：億円、%	2023	32	32	65	—	—	82	148
	2022	34	47	82	40	42	82	164
	増減額・率	△2 (△5.8%)	△14 (△31.3%)	△16 (△20.6%)	—	—	0 (0.7%)	△16 (△9.9%)
セグメント利益率 単位：%	2023	3.0	3.3	3.1	—	—	4.0	3.5
	2022	3.2	4.7	4.0	4.1	3.6	3.8	3.9

③ 業績予想

項目	今回予想	前回予想	増減額
売上収益	4,176	4,222	△46
セグメント利益・率	148 (3.5%)	146 (3.5%)	2

2023年4月～6月概況

物流機器販売のユニフォーム生地販売等の取扱いが増加したものの、石油部門およびLPガス部門で販売数量・単価ともに大幅に減少したことから減収減益となった。

特殊要因

・コロナウイルス影響：
【売上収益】+2（2Q）+3（年間）
【セグメント利益】+0（2Q）+1（年間）

見通し概況

石油部門の取扱い数量の減少影響が大きく、減収の見込み。LS事業の自動車関連や産業機械の扱いは堅調に推移するが、石油部門の数量減少の影響が大きく減益の見通し。

Ⅲ.経営計画の取組み 経営計画数値（日本基準）

A 経営計画2023の取組み状況

(単位：億円、%)
(億円未満切捨て)

項目	今期実績 プロフォーマ日本 基準数値 (2023年1月 ～6月)	進捗率 (対2023年 経営計画数値)	※今期予想 プロフォーマ日本 基準数値 (2023年1月 ～12月計画)	2023年 経営計画数値 目標 (日本基準)	増減額 (計画比)	増減率 (計画比)	2020年3月期 実績 (日本基準) ※参考	増減額 (2019年比) ※参考	増減率 (2019年比) ※参考
売上高	11,313	48.6	23,300	24,000	△700	△2.9	20,803	2,496	12.0
営業利益	416	47.4	880	1,100	△220	△20	592	287	48.6
営業利益率	3.7	—	3.8	4.6	—	—	2.8	—	—
親会社株主に帰属する当期純利益	250	41.1	610	720	△110	△15.3	174	435	250.4
海外売上高	3,178	47.8	6,642	7,200	△558	△7.8	4,125	2,516	61.0
ROE	—	—	8.0	10.0	—	—	3.2	—	—

* 2023年12月期 IFRS基準ROE（予想）は7.1%。日本基準ROE8.0%（予想）との差異は、IFRSでは有価証券売却益がPL非計上となることが主な要因です。

* 経営計画2023の取組み状況は、IFRS基準の数値を日本基準に置きなおしたプロフォーマ日本基準数値（IFRS基準と日本基準の主な差異を修正した数値）により評価しております。

経営計画の主な数値目標に対する進捗状況、および見通しは資料に記載のとおりです。
低調な荷動きや、エネルギー、人件費をはじめとしたコスト上昇などがある中、最終年度目標に対しては、いずれの目標も未達の見通しとなっております。
一方、コロナ禍前の2019年と比較すると、売上高は12%増、営業利益は約1.5倍となる見込みで、経営計画での取組みの成果が現れているものと捉えております。

Ⅲ.経営計画の取組み 経営計画数値（日本基準）

A 経営計画2023の取組み状況

（単位：億円、％）

セグメント	項目	プロフォーマ日本基準数値 (2023年1月～6月)	進捗率	※今期予想 プロフォーマ日本基準数値 (2023年1月～12月)	2023年 経営計画数値目標 (日本基準)	増減額 (計画比)	増減率 (計画比)
日本	売上高	6,441	48.9	13,186	13,730	△544	△4.0
	セグメント利益	227	48.3	471	658	△187	△28.4
	利益率	3.5	—	3.6	4.8	—	—
米州	売上高	740	47.9	1,547	1,210	337	27.9
	セグメント利益	52	47.5	111	72	39	54.2
	利益率	7.1	—	7.2	6.0	—	—
欧州	売上高	943	51.3	1,841	1,860	△19	△1.0
	セグメント利益	49	48.7	101	87	14	16.1
	利益率	5.2	—	5.5	4.7	—	—
東アジア	売上高	773	45.4	1,706	2,310	△604	△26.1
	セグメント利益	25	42.6	61	89	△28	△31.5
	利益率	3.4	—	3.6	3.9	—	—
南アジア・ オセアニア	売上高	719	46.5	1,548	1,820	△272	△14.9
	セグメント利益	49	48.1	102	142	△40	△28.2
	利益率	6.8	—	6.6	7.8	—	—
警備輸送	売上高	339	49.9	681	690	△9	△1.3
	セグメント利益	15	69.0	22	11	11	100.0
	利益率	4.5	—	3.2	1.6	—	—
重量品建設	売上高	258	55.1	470	530	△60	△11.3
	セグメント利益	30	53.6	56	61	△5	△8.2
	利益率	11.6	—	11.9	11.5	—	—
物流 サポート	売上高	2,046	49.0	4,176	3,820	356	9.3
	セグメント利益	66	44.8	148	120	28	23.3
	利益率	3.2	—	3.5	3.1	—	—

*経営計画2023の取組み状況は、IFRS基準の数値を日本基準に置きなおしたプロフォーマ日本基準数値（IFRS基準と日本基準の主な差異を修正した数値）により評価しております。

Ⅲ.経営計画の取組み

B 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				
	2023年 1月～6月実績	2022年 1月～6月実績	前同増減率	2023年 1月～12月目標	進捗率	2023年 1月～6月実績	2022年 1月～6月実績	前同増減率	2023年 1月～12月目標	進捗率
電機・電子産業の取組強化	517億円	593億円	▲13%	1,200億円	43%	742億円	1020億円	▲27%	1,740億円	43%
自動車産業の取組強化	424億円	470億円	▲10%	1,100億円	39%	526億円	667億円	▲21%	1,200億円	44%
アパレル産業の取組強化	78億円	80億円	▲3%	200億円	39%	466億円	508億円	▲8%	800億円	58%
医薬品産業の取組強化	95億円	98億円	▲3%	300億円	32%	181億円	191億円	▲5%	400億円	45%
半導体関連産業の取組強化	151億円	250億円	▲40%	455億円	33%	79億円	115億円	▲31%	200億円	40%
項目	2023年 1月～6月実績		2022年 1月～6月実績		前同増減率		2023年 1月～12月目標		進捗率	
海上フォワーディングの拡大 *2	35万TEU		38万TEU		△6.9%		110万TEU		31.9%	
航空フォワーディングの拡大 *2	34万 t		45万 t		△24.1%		120万 t		28.5%	
項目 (売上高)	2023年 1月～6月実績		2022年 1月～6月実績		前同増減率		2023年 1月～12月目標		進捗率	
非日系顧客の拡大 (GAM・GTA *3)	215億円		584億円		△63.1%		869億円		24.8%	

*1. 実績、KPI 数値は、日本通運、NXキャッシュ・ロジスティクス対象事業の合計値。*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。

31 2023年12月期第2四半期 決算説明会資料 Copyright © 2023 NIPPON EXPRESS HOLDINGS, INC., All rights reserved.



「コア事業の成長戦略」について、重点産業の取扱実績は、資料の通りです。

第2四半期累計の売上実績は、フォワーディング事業単価の下落等により、各重点産業は前同未達となりました。また、2023年目標に対しては、海外アパレルを除いて、ベンチマークとなる50%に対して未達となりました。この中で、半導体産業について、2023年の世界半導体市場は前年比▲10.3%減が見込まれており、2019年以来、4年ぶりのマイナス成長が予測されています。そうした中、当社扱いの主力である半導体製造装置については、昨年までの航空便を利用した輸送から、海上輸送へのシフトが顕著であり、当社は、海運扱いでの取扱いを拡大していますが、単価ダウンの影響から落ち込みが大きくなっております。

一方、新規の半導体製造工場の計画はグローバルレベルで数多く立ち上がっており、潜在的な需要は高まっております。当社としては、引き続き、半導体メーカー、装置メーカーを中心としたアカウントマネジメントを推進していくとともに、国内外で、半導体工場における門前倉庫への投資を進めております。門前倉庫を中心に、フォワーディングや、重量品建設等の、当社グループが持つ機能をフル活用し、ニーズに応えることにより、2024年以降、半導体産業関連扱いのトップラインは伸長すると見ております。

国際物流の反動減の影響が生じておりますが、倉庫等のロジスティクスの取扱いは、国内・海外ともに、重点産業全体として拡大しており、物流量の回復局面において、これまで進めて来た取組みが成果を発揮するものと考えております。

次に、事業軸として、航空、海運フォワーディングの数量実績、および年間目標値は、資料に記載の通りです。

フォワーディング事業について、昨年の後半より需給緩和が続き、フォワーディング数量実績は、第1四半期からは、縮小幅の減少が見られるものの、前年からの反動減が継続しております。

こうした状況下、取扱拡大と利用費の低減がポイントになりますが、この詳細は、フォワーディング事業の概況と合わせて、次ページにてご説明申し上げます。

Ⅲ.経営計画の取組み

B 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				
	2023年 1月～6月実績	2022年 1月～6月実績	前同増減率	2023年 1月～12月目標	進捗率	2023年 1月～6月実績	2022年 1月～6月実績	前同増減率	2023年 1月～12月目標	進捗率
電機・電子産業の取組強化	517億円	593億円	▲13%	1,200億円	43%	742億円	1020億円	▲27%	1,740億円	43%
自動車産業の取組強化	424億円	470億円	▲10%	1,100億円	39%	526億円	667億円	▲21%	1,200億円	44%
アパレル産業の取組強化	78億円	80億円	▲3%	200億円	39%	466億円	508億円	▲8%	800億円	58%
医薬品産業の取組強化	95億円	98億円	▲3%	300億円	32%	181億円	191億円	▲5%	400億円	45%
半導体関連産業の取組強化	151億円	250億円	▲40%	455億円	33%	79億円	115億円	▲31%	200億円	40%
項目	2023年 1月～6月実績		2022年 1月～6月実績		前同増減率		2023年 1月～12月目標		進捗率	
海上フォワーディングの拡大 *2	35万TEU		38万TEU		△6.9%		110万TEU		31.9%	
航空フォワーディングの拡大 *2	34万 t		45万 t		△24.1%		120万 t		28.5%	
項目 (売上高)	2023年 1月～6月実績		2022年 1月～6月実績		前同増減率		2023年 1月～12月目標		進捗率	
非日系顧客の拡大 (GAM・GTA *3)	215億円		584億円		△63.1%		869億円		24.8%	

*1. 実績、KPI数値は、日本通運、NXキャッシュ・ロジスティクス対象事業の合計値。*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。

航空、海運フォワーディングの数量実績は、前年からの反動減が継続し、前年実績を下回る結果となりました。

海運については、低調な荷動きが継続し、市場の2023年1月～6月の荷動きは、対前年▲5.3%の84百万TEUとなっています。この水準は、2019年水準と同程度で、低調なマーケット環境にあります。また、運賃も昨年の第4四半期に急落して以降、軟調に推移しており、ほぼコロナ禍前の水準にあります。こうした状況に加えて、船社ダイレクト回帰の影響から、当社の取扱数量は、対前年▲6.9%で、マーケットに対して、減少幅が大きくなりました。今後の見通しについては、昨年、第4四半期には荷動きが低調であったこともあり、年間の海上コンテナ輸送市況は、1～2%程度の増加が予測されていますが、足元、変化は見られず、ピークシーズンにおいても顕著な回復は期待しにくい中、低調な推移が見込まれます。また、2024年の世界経済成長は3%程度とされており、当面は緩やかな回復になると見込まれます。加えて、新造の大型船の市場投入が始まっており、需要が増加しても、運賃は現在の低い水準が暫く続くと考えられます。

次に航空は、IATAのレポートでは、2023年の国際航空貨物取扱いは、前年比▲4.3%で、2022年に続き、マイナス成長の見通しと報告されています。また、直近の6月単月の統計では、前年比▲7.5%で、年間の見通しに対して、減少幅が大きくなっています。この水準は、2019年同月比▲6.9%で、コロナ禍前の需要を下回る一方、旅客便の復便により、スペース供給は、同1.6%の増加という状況です。こうした状況から、足元の航空運賃は、ウクライナ情勢によるルート変更や、エネルギー価格等のコスト上昇により、コロナ禍前と比較して4割程度高い水準となっていますが、低下が継続しており、需要が弱い中、更に低下する可能性があります。

こうした状況下、日本発着のイントラアジアの数量減少が大きいことに加え、自動車産業等の、当社の取扱比重が高い産業の船便シフトもあり、当社の取扱数量は、対前年で▲24.1%となりました。

今後の見通しについても、海運と同様に、ピークシーズンにおける顕著な回復は見込めず、2024年の経済成長も低いことが予想されていることから、当面は厳しい状況が続くものと思われます。以上、フォワーディング事業の概況についてご説明しました。

期首においては、本年下半期以降の物量回復を見込み、年間では、海運の取扱数量が10%弱、航空は20%弱の減少。単位あたりの粗利は低下するものの、一定水準を維持することを前提としていましたが、厳しい環境の中、航空の取扱数量、および海運フォワーディングの単位あたり粗利水準は、想定を下回りました。なお、単位あたりの粗利の状況について、資料の49～51ページに記載しておりますので、あわせてご参照ください。

こうした状況下、フォワーディング事業については、数量拡大と利用費の低減がポイントになると考えており、短期的に注力することとして、入札ターゲットの範囲拡大等による数量確保、ウィンターシーズンに向けた航空利用費の削減に取り組みます。また、まずは羽田空港を利用した再混載スキームを開始しており、このスキームでの取扱いを拡大するとともに、羽田空港以外にも展開することにより、アジア発ロングホール拡販と同時に、混載効率の向上を図ります。

現況、航空は海運回帰が進む中、当社が海運で取り込めている貨物もありますが、船社ダイレクトへの回帰が進んだことなどから、当社のフォワーディング全体の取扱ボリュームが減少する結果となっています。こうした状況を打破し、フォワーディング事業の拡大に向けては、海運や航空フォワーディング等の輸送モード別ではなく、サプライチェーン全体を捉え、End to Endソリューションを確立し、グローバル営業体制を生かした、高度なアカウント営業を推進していくことにより、引き続き、コントラクト・ロジスティクスの拡販を強化し、全体的なボリューム拡大戦略を推進してまいります。

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
 - 2023年度第2Q累計の社有車の稼働率は、対前年+0.3ポイントとなった
 - 国際物流の反動減の影響により、売上収益は減少（対前年△11.7%）し、外注費率は対前年+4.8ポイント。（NXCLの前年実績を控除し計算）
 - 一方、フォワーディング事業の影響等を除いた、日本通運の国内事業における外注費率は、感染症発生前に対し、△1pt程度の低減を維持と分析。
 - 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
- ◆ 適正料金の収受
 - 2023年度6月の料金改定実績は、約4.3億円（日本通運）の売上効果となった
 - 市場動向や環境の変化を捉えて、適正料金の収受到取組目標達成を図る
- ◆ 支店作業会社の再構築
 - 役割・収益・将来性と市場動向の変化を踏まえ、地域ごとの再編を継続的に取組む
 - 81社を対象に、2025年度末までの再編完了を図る（本年度計画12社）

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全体的なレベルアップに向けて、三層構造的教育訓練プログラムを実施し、ロジスティクス人材の育成・拡大を図る。
 - ①Logistics boot camp：倉庫オペレーションの設計、拠点立ち上げ、継続的改善まで主体的に推進できる中核人材を育成 7月開講 1月迄全20回の予定（受講者18名）
 - ②Logistics Academy 物流センターの業績改善を推進できる人材の育成を目的 6月開講 4回に分けて2024年7月迄 受講予定：全国の物流センター管理者127名
 - ③e-Learning 業務の標準化・改善への理解度向上を目的 5月開講（全社員を対象）

II. 生産性の向上（つづき）

- ◆ オフィス業務の自動化・簡素化
 - 本社IT部門にて集中管理するRPAと支店・課所にて自ら自動化するRPAの2本柱による推進を行い、2023年度末までに累計2,150,000時間（年間換算）の削減を目指す
 - 2023年度第2Q実績：累計2,008,267時間（対目標：△141,733時間）
 - 各種先端技術（自然言語処理／非定型帳票モデル読取）の導入による自動化領域の拡大

III. 陸海空融合の進化

- ◆ クロスモードセールスの推進
 - 既存顧客の空白領域をシステムにより可視化し、全国全店所にてセールスを展開中。今年度は327案件を獲得（第2Q累計）

IV. ネットワーク商品の強化

- ◆ 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
 - Sea & Railの拡販 第2Q実績：4,655トン（対前年106.2%）
- ◆ 引越事業の構造改革
 - 商戦期において、収益性の確保と品質の向上を目的として、契約法人顧客との料金改定、販売枠の設定、遠隔地の設定を実施。
 - 料金改定による販売単価と収益性の向上、および販売枠の設定実施で過剰な受注による外注戦力での作業の抑制により品質の維持向上を図ることができた。第2四半期累計平均NPS 5.1pt（前年比+3pt）
- ◆ 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、同業他社とのアライアンス強化等により収益性を改善
- ◆ 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 第2Q実績 18,843基（対前年119%）

日本事業の強靱化戦略については、「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、資料に記載のとおりに進捗となっており、外注費削減等に成果が出ています。

Ⅲ.経営計画の取組み

D 間接部門コスト削減 進捗状況（2023年6月末時点）

日本事業の 強靱化	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)	2022年度 実績 (1～12月) (対前同)	2023年度 実績 (1月～6月) (対前同)	2023年度 6月迄の累計	2023年度 (見通し)	2023年度 累計 (見通し)	2023年度 累計 (目標)
組織の大括り化・ 管理組織のスリム化	支店間接 部門人員 の再配置	▲11.0億円 <▲124名>	▲14.0億円 <▲156名>	—	—	▲2.7億円 <▲30名>	▲40.2億円 <▲447名> 2023年度目標 達成率:89%	▲9.8億円 <▲109名>	▲47億円 <▲526名>	▲45億円 <▲500名>
	本社人員の 再配置	—	▲8.2億円 <▲91名>	▲0.4億円 <▲4名>	▲3.8億円 <▲42名>					
事務プロセスの改革	超勤 (事務系社員)	▲11.0億円	▲13.2億円	+5.5億円	+2.7億円	▲0.1億円	▲13.3億円 2023年度目標 達成率:26.6%	▲2.3億円	▲20億円	▲50億円
	人材派遣費 (事務系)	+1.5億円	▲10.4億円	▲2.0億円	+9.1億円	+4.6億円				
合計	合計	▲20.5億円	▲45.8億円	+3.1億円	+8億円	+1.8億円	▲53.5億円 2023年度目標 達成率:56%	▲12.1億円	▲67億円	▲95億円

*「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

間接部門コスト削減の取組みについては、2023年第2四半期終了時点で、累計削減額は53億円、目標95億円に対して、56%の進捗という結果になりました。間接部門コストについては、次期経営計画も視野に入れ、従来の日本通運中心の取組みから、対象をグループ全体に拡大して、間接部門コスト削減に取り組みたいと考えております。加えて、コストダウンや改善レベルの取組みでは限界があり、日本事業の再編が必要と考えております。

Ⅲ.経営計画の取組み

E 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。

～実施済業務事例～

- ☐ メール送受信付帯業務
- ☐ 貨物運送保険申込み関連業務
- ☐ 勤務管理関連業務

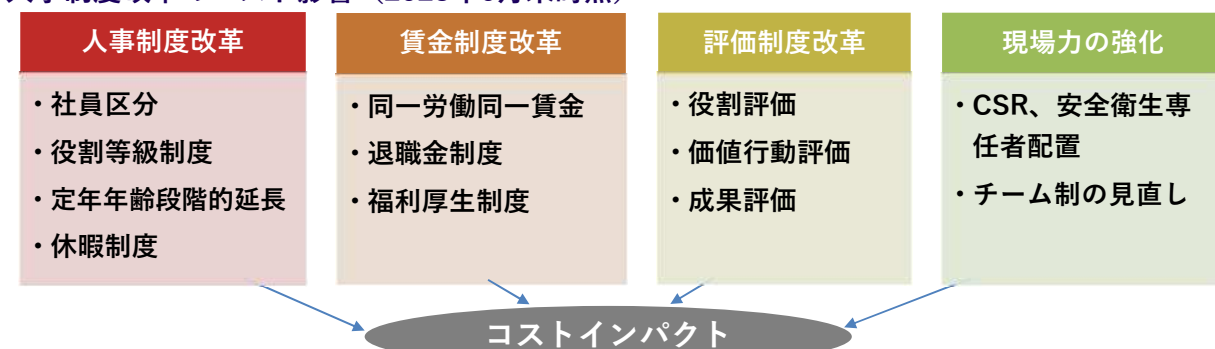


RPAを推進する ための施策

- ① RPAマスターによる新案件の発掘およびRPA横展開導入促進
- ② 国内業務研修員を活用したRPA導入とNX-OCR導入
- ③ 音声認識/自然言語処理等各種先端技術活用
- ④ 国内外のグループ会社へのRPA開発支援
- ⑤ 業務手順の見直し

III.経営計画の取組み

F 人事制度改革のコスト影響（2023年6月末時点）



	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023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ヶ月見通し)	11億円増	12.1億円増	94.1億円増
実績	48億円増	9.4億円増	13億円増 (9ヶ月実績)	11億円増 (1～12月実績)	5.8億円増 (1～6月実績)	

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～12月	2023年度 1月～5月（速報値）	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)	404,438t ▲63,631t	176,371t (対目標▲173,629t) ※NXCL含む	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	2023年度 6月時点	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：64.9% 男性：67.8%	女性：61.3% 男性：68.4% (7.1%差)	男性社員と 同水準

－男性の育児休業取得率－

2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度 6月時点	2023年度
2.8%	3.3%	12%	19.2%	35.7%	21.9%	40%

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	2023年度 6月時点	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)	57.8% (取得日数15.9日)	27.3% (取得日数7.4日)	60% ※2022年度に上方修正

Ⅲ.経営計画の取組み

H 事業構造改革PJ

～ 各事業の改革・強化 ～

- ① 「ロジスティクス事業改革」
顧客によるSCMの最適化・機能強化。NXグループの総力を結集し最適なロジスティクスソリューションの設計により顧客に貢献する
- ② 「通運事業改革」
脱炭素時代を意識した持続可能な輸送手段と位置付けNXブランドの鉄道貨物輸送事業の再構築、およびマーケットイン型の高付加価値のサービスと安心安全輸送の提供
- ③ 「小口貨物事業改革」
本日、日本通運の特別積合せ貨物運送事業及びNXトランスポートと名鉄運輸株式会社の統合に向けた基本合意書を締結することを決定。今後、三社で新たな合併事業の体制を確立し、両社グループの特積み事業の拡大及び強靱化に繋げる。
- ④ 「内航海運事業改革」
全国の港をカバーするNXグループ内航ブランドの確立と社会課題解決へ貢献する。他の船社との提携を視野に、航路の再編・新商品の開発

- ⑤ 「複合店事業改革」
 - ・事業軸・・・競争力の強化を図り、トータルなロジスティクスソリューションを強化
 - ・営業軸・・・ワンストップでお客様にトータルなソリューションを提供
 - ・エリア軸・・・エリアマーケットの特性を踏まえ収益を最大化

- ⑥ 「M&A戦略推進」
アジア発フォワーディング事業（主戦場）競争力強化、および産業・事業に根差した地域毎市場ニーズ対応力強化
M&A推進体制の強化 M&A戦略推進は、cargo-partner 社を中心とした具体的案件のPMI遂行等のフェーズに移行。

東名阪への経営資源の集中・エリアマーケットの + 強化された事業の組み合わせビジネス拡大
特性に合わせた経営資源配分

日本事業の再編については、事業構造改革プロジェクトを立ち上げ、具体的な議論を行っております。このプロジェクトについては、次期経営計画に向けた提言を固めていくことをメインテーマとしておりますが、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。後程、次期経営計画に向けた提言について、改めて方向性をご説明しますが、本日、「当社グループの特積み事業と名鉄運輸株式会社の統合に関する基本合意書締結」を発表いたしました。国内の物流事業については、トラックドライバーの慢性的な不足等の課題が顕在化する中、産業構造の変化などの影響を受け、国内総貨物量は減少することが予想され、特積み事業の市場においても、貨物量の大幅な増加は期待できない状況にあります。かかる環境下、両社グループの特積み事業を統合し、新たな体制を確立することが、事業の拡大、および強靱化につながると判断し、来年1月までに、最終契約締結、事業統合の実現に向けて、協議を継続してまいります。

Ⅲ.経営計画の取組み

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・重機建設・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

～2023年度

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・専門事業の強化
 - ・グループ事業の再編
 - ・警備輸送事業分社化（NXキャッシュ・ロジスティクス）による事業強化
 - 日本事業の再編
 - ・事業構造改革プロジェクトにおいて検討
 - 非連続な成長
 - ・海外におけるM&Aの強化
「cargo-partnerの株式取得（子会社化）について」2023年5月12日に発表
 - ガバナンスの強化
 - ・グローバル統括機能の進化（GBHQ機能の強化）
 - 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
- * Global Business Headquarters の略称

「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」

本年で最終年度となる現経営計画の完遂に向け、
特に、コア事業の成長戦略・日本事業の強靱化戦略の確実な取組み強化は必須。

長期ビジョン実現に向けた取組みについては、引き続き、ホールディングス体制での変革を加速することに取り組み、グローバルな成長を実現できる体制、強固なグループ経営を行う体制に向けた再編を継続して参ります。この中で、グローバル事業戦略の実践を加速させることを目的に、グローバル事業本部、略してGBHQと称する組織の再編を、昨年行いました。この組織の設立をグローバル事業体制の強化に向けたDay1と位置づけ、Day2として、新たな市場や、顧客の開拓によりグローバル事業の拡大に取り組んでおります。そしてDay3として、2024年1月をターゲットに、GBHQを中心とした大枠での完成形となる体制を構築し、その機能、役割について一層の強化を図ることとしています。

当社グループはグローバル市場で存在感のある会社となることを掲げ、欧米系のメガフォーワーダーに追いつくことを目指しており、もっとグローバル視点でサプライチェーンや、物流を捉えとともに、日系のみならず、M&Aも活用しながら、非日系顧客を獲得することが必須となります。

既にご案内のとおり、オーストリアに本拠地を置くフォーワーディング企業である、cargo-partner社の買収を決定し、現在、クロージングに向けて各国競争法に関する手続き等を進めております。このM&Aの戦略的意義として、顧客・産業軸、事業軸、エリア軸の3軸においてシナジーを追求していくこととなりますが、PMIが極めて重要と認識しております。

PMI体制の構築を、GBHQが中心となって進めていますが、GBHQの機能を強化し、グローバル事業の成長を更に加速させたいと考えております。

また、今回のM&Aは、当社では過去最大となりますが、これで完了ということではありません。我々がまだ十分に進出できていない地域、例えばアフリカ等で、さらに事業を拡大することなど、M&Aの積極的な活用により、新たな領域に踏み込み、グループ全体のシナジーを高めることに取り組みます。この結果、当社の事業ポートフォリオは、従来とは異なるものに進化し、収益性や資本効率の面においても、より高い次元にフェーズを上げていくことができるものと考えています。

加えて、日本については、グループ内で重複する事業・機能の整理・統合や、専門事業の強化を進めてまいります。

さらに、日本事業の再編に関しては、先ほど、事業構造改革プロジェクトについてご説明しましたが、マーケットに対して、当社の経営資源配分をフィットさせる必要があると考えております。

これまで、日本を北から南まで一括りに、期待収益やお客様へのアプローチを画一的に捉えるところがありましたが、東名阪（東京・名古屋・大阪）とそれ以外の地域とでは、マーケットの規模も質も異なるものと見るべきです。マザーマーケットである日本において、東名阪は、お客様の意思決定機関が多く存在し、グローバルサプライチェーンに直結するエリアです。グローバル市場で成長していくことを目標とする当社にとって、最も重要な市場であり、国内アカウントマネジメントの中核を担うとともに、グローバル成長の起点とすべく、必要となる経営リソースを一層集中してまいります。一方、その他のエリアについては、生産の国内回帰の動きがある中、その変化も捉えた上で、レガシーに捕われるのではなく、マーケット特性に合わせた経営資源配分とすべく、最適化を図ります。

先程、半導体産業の状況をご説明しましたが、国内においても、複数エリアに新たな産業クラスターが形成、もしくは計画されており、こうした動きに対して、当社は、既に門前倉庫等の投資を進めております。重点産業への取組みを中心に、このような新たなビジネスの芽が、日本事業の強靱化で進めてきた組織改革と噛み合いははじめ、今後の成長や高い収益性が見込まれる産業や分野に、経営資源をシフトできる環境が整ってきたことは、当社の経営戦略を進める上で、重要なポイントになると捉えています。

日本事業の再編に向けた動きは既に始まっており、日本事業の強靱化は、コストダウン中心から、資本効率の向上へ、次のフェーズに入ることになります。

以上、経営計画の取組みについてご説明しましたが、今年度は現経営計画の最終年度であり、次期経営計画に繋げる大切な一年と捉えております。経営環境は厳しい状況にありますが、どんなに経営環境が変わっても、一定の売上・利益を必ず出していける力を強化したいと考えております。そのためにも、長期視点に立ちつつ、経営計画に定めた、「コア事業の成長戦略」と、「日本事業の強靱化戦略」の深掘りが必要であり、継続的に取り組みたいと考えております。

Ⅲ.経営計画の取組み

M&A資料

1. 本件取引の概要

当社は、当社の欧州持株子会社NIPPON EXPRESS EUROPE GMBHの完全子会社である特別目的会社を通じて、Cargo-Partner Group Holding AG並びにその子会社であるMulti Transport und Logistik Holding AG、Safer Overseas Transport Holding GmbH、Cargo-Partner GND GmbH及びCARGO-PARTNER US HOLDINGS INC.の5社（以下「売主」）から、同社が中核的を主たる拠点として世界各地でロジスティクスサービスを展開する複数の子会社（以下「cargo-partner」または「対象会社」）の株式を取得（以下「本件取引」）。

買収対象	cargo-partner GmbH（ドイツの物流会社1社）
ストラクチャー	本件取引は買収子会社NIPPON EXPRESS EUROPE GMBHの完全子会社である特別目的会社を通じて、買主として買主と対象会社6社は関係する関係
取得価格	対象会社の買収価格1,645万ユーロ（約267.75億円） ¹⁾ （本件取引の買収価格の約半分の買収子会社NIPPON EXPRESS EUROPE GMBHの完全子会社である特別目的会社を通じて、買主として買主と対象会社6社は関係する関係） なお、本件取引の買収価格の約半分の買収子会社NIPPON EXPRESS EUROPE GMBHの完全子会社である特別目的会社を通じて、買主として買主と対象会社6社は関係する関係
本件取引実行日	2023年11月～2024年9月（予定）

1) 本件取引の買収価格は、買収子会社NIPPON EXPRESS EUROPE GMBHの完全子会社である特別目的会社を通じて、買主として買主と対象会社6社は関係する関係

2. cargo-partnerの概要



1) 本件取引の買収価格は、買収子会社NIPPON EXPRESS EUROPE GMBHの完全子会社である特別目的会社を通じて、買主として買主と対象会社6社は関係する関係

3. 買収の戦略的意義

戦略的意義	概要
A ネットワーク拡大と提供サービスの拡大	・ 欧州地域の主要拠点として買収の買収子会社NIPPON EXPRESS EUROPE GMBHの完全子会社である特別目的会社を通じて、買主として買主と対象会社6社は関係する関係
B 物流・物流ソリューションの強化	・ 物流・物流ソリューションの強化
C グローバルなロジスティクス需要に対する対応力の強化	・ グローバルなロジスティクス需要に対する対応力の強化
D シナジー創出と事業の拡大・発展	・ シナジー創出と事業の拡大・発展

両社の持つ優位性を生かした相乗効果によって、更なるフォワーディング事業の強化、営業活動の活発化、グローバル市場における存在感を高めることが可能

4. PMI（Post Merger Integration）の取組方針

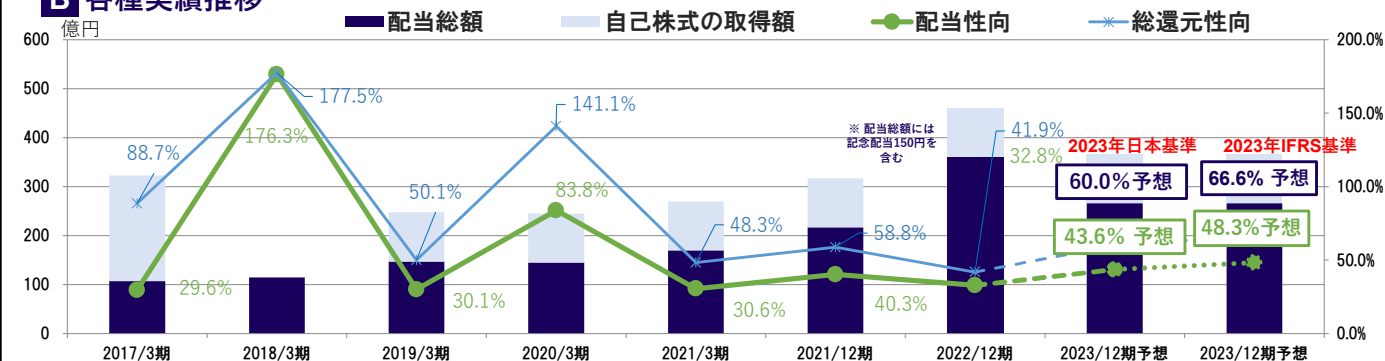
ステアリングコミティアの設置		
経営責任	ガバナンス	成長戦略
NXグループから一定数の取締役及び出向者を派遣、相互理解を深め、更なる協同関係を構築し、迅速な連携を強化	cargo-partnerの現業関係とNXグループ経営陣の意思統一を実現するガバナンス体制の構築	QBHQを中心としたNXグループとcargo-partnerによる成長戦略の実現に向けた実行計画の策定・推進

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



1株当たり配当額 (年間)	11	120*	155	155	185	240	400 (記念配当150円含む)	300	予想
ROE	6.9 (日本基準)	1.2 (日本基準)	9.2 (日本基準)	3.2 (日本基準)	10.0 (日本基準)	8.9 (日本基準)	16.0 (日本基準)	8.0 (日本基準) 7.1 (IFRS基準)	予想

※ 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。

※ IFRS基準でのROEと日本基準の差異は、IFRSでは有価証券売却益がPL非計上となることが主な要因です。

2023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、期末配当を各150円、合計300円としており、配当性向48.3%、自己株式の取得を含めた総還元性向は、66.6%を見込んでおります。また、日本基準での配当性向は、43.6%、総還元性向は、60.0%で、2019年度からの累計5年間の総還元性向は、55.7%となります。今後も、経営計画の目標を意識するとともに、次期経営計画を視野に入れ、株主還元の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。当社の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 (2023年1月～6月実績)	連結業績への影響 (2023年1月～12月予想)
燃油費単価変動による影響	セグメント利益（事業利益） + 1.7 億円（費用減） 1ℓあたりの単価（前期6ヶ月平均） 軽油 : 114.16円（117.50円） ガソリン : 153.20円（155.50円） 船舶重油 : 80.08円（80.10円）	セグメント利益（事業利益） + 4.5 億円（費用減） 1ℓあたりの単価（前期12ヶ月平均） 軽油 : 112.86円（115.80円） ガソリン : 152.45円（154.60円） 船舶重油 : 79.69円（81.70円）
為替による影響	売上収益 + 298.8 億円 セグメント利益（事業利益） + 22.3 億円 12ヶ月（1月～6月）平均為替レート※（前期6ヶ月平均） USD : 134.86円（122.80円） EUR : 145.79円（134.20円） HKD : 17.20円（15.70円） RMB : 19.45円（18.90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。	売上収益 + 378.6 億円 セグメント利益（事業利益） + 28.2 億円 12ヶ月（1月～12月）平均為替レート※（前期12ヶ月平均） USD : 137.39円（131.40円） EUR : 148.74円（138.00円） HKD : 17.53円（16.70円） RMB : 19.58円（19.40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 (2023年1月～6月実績)	連結業績への影響 (2023年1月～12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)	セグメント利益（事業利益） △5.8億円 (日本：△4.5億円、警備輸送:△0.8億円、重量品建設:△0.4億円)	セグメント利益（事業利益） △12.1億円 (日本：△9.9億円、警備輸送:△1.3億円、重量品建設:△0.9億円)
コロナウイルス影響	売上収益 △245.3億円 セグメント利益（事業利益） △42.8億円 ・日本：売上収益+21.8億円、セグメント利益（事業利益）+9.9億円 ・米州：売上収益△7.7億円、セグメント利益（事業利益）△5.4億円 ・欧州：売上収益△94.2億円、セグメント利益（事業利益）△11.8億円 ・東アジア：売上収益△15.8億円、セグメント利益（事業利益）△2.1億円 ・南アジア：売上収益△158.9億円、セグメント利益（事業利益）△35.9億円 ・警備輸送：売上収益+0.1億円、セグメント利益（事業利益）+0.2億円 ・重量品建設：売上収益+7.2億円、セグメント利益（事業利益）+1.4億円 ・物流サポート：売上収益+2.1億円、セグメント利益（事業利益）+0.7億円	売上収益△535.3億円 セグメント利益（事業利益） △110.8億円 ・日本：売上収益+8.6億円、セグメント利益（事業利益）+1.7億円 ・米州：売上収益△45.2億円、セグメント利益（事業利益）△14.3億円 ・欧州：売上収益△161.1億円、セグメント利益（事業利益）△27.6億円 ・東アジア：売上収益△123.0億円、セグメント利益（事業利益）△21.1億円 ・南アジア：売上収益△225.1億円、セグメント利益（事業利益）△52.5億円 ・警備輸送：売上収益+0.1億円、セグメント利益（事業利益）+0.3億円 ・重量品建設：売上収益+7.2億円、セグメント利益（事業利益）+1.4億円 ・物流サポート：売上収益+3.1億円、セグメント利益（事業利益）+1.2億円

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 (2023年1月～6月実績)	連結業績への影響 (2023年1月～12月予想)
ウクライナ影響	売上収益 + 7.3 億円 セグメント利益（事業利益）△ 2.8 億円 ・日本：売上収益 + 1.5 億円、セグメント利益（事業利益）△ 1.3 億円 ・欧州：売上収益 + 5.1 億円、セグメント利益（事業利益）△ 1.6 億円 ・重量品建設：売上収益 + 0.1 億円、セグメント利益（事業利益） + 0.0 億円 ・物流サポート：売上収益 + 0.5 億円、セグメント利益（事業利益） + 0.0 億円	売上収益 + 25.1 億円 セグメント利益（事業利益） + 1.1 億円 ・日本：売上収益 + 9.0 億円、セグメント利益（事業利益） + 0.0 億円 ・欧州：売上収益 + 14.9 億円、セグメント利益（事業利益） + 0.8 億円 ・重量品建設：売上収益 + 0.1 億円、セグメント利益（事業利益） + 0.0 億円 ・物流サポート：売上収益 + 0.9 億円、セグメント利益（事業利益） + 0.1 億円
環境投資	セグメント利益（事業利益） + 1.4 億円	セグメント利益（事業利益）△ 4.1 億円
固定資産減損 による影響額 (利益増)	セグメント利益（事業利益） + 9.6 億円 日本： + 9.6 億円	セグメント利益（事業利益） + 19.3 億円 日本： + 19.3 億円

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

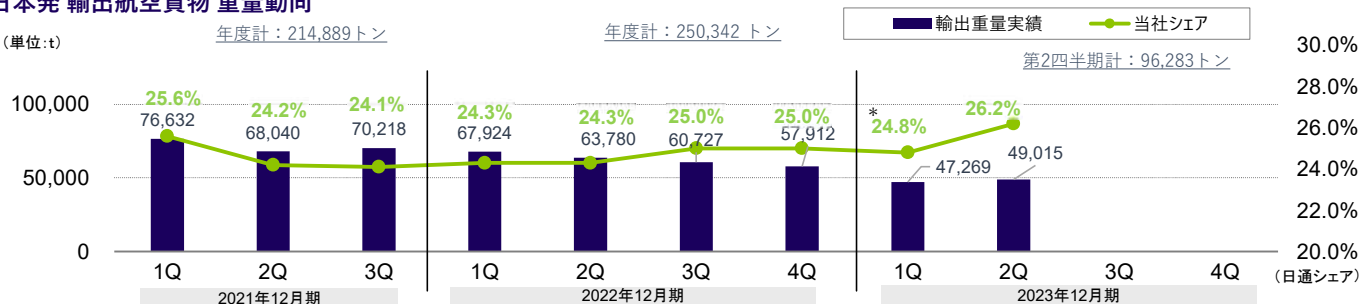
日本発 輸出航空貨物 重量動向

(単位: t)

年度計：214,889 トン

年度計：250,342 トン

第2四半期計：96,283 トン

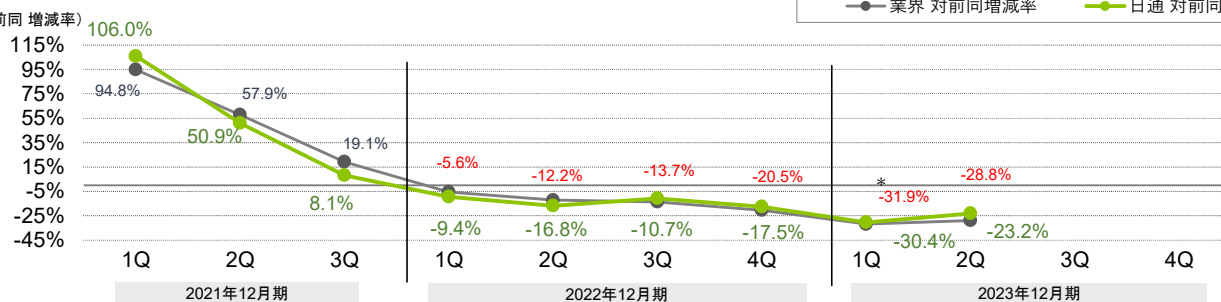


日本発 輸出航空貨物 対前同増減率推移・比較

(対前同 増減率)

業界 対前同増減率

日通 対前同増減率

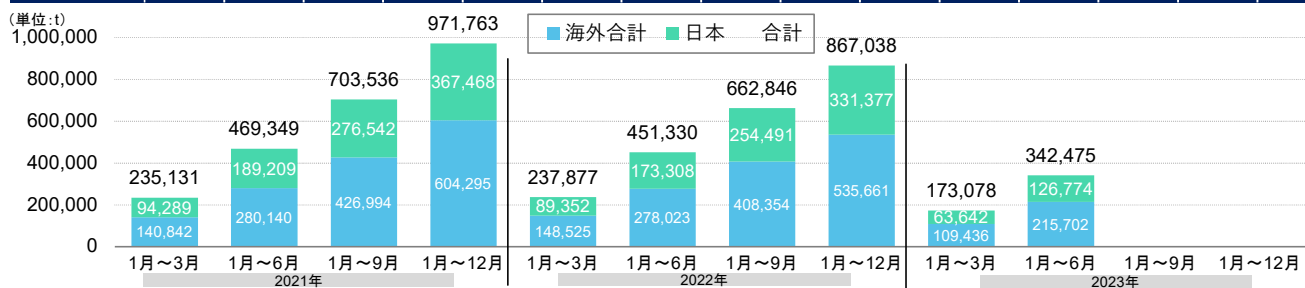


* 2023年5月12日に開示した2023年12月期第1四半期の「当社シェア」「業界対前同増減率」について、JAFPA発表の国際航空貨物取扱実績が訂正されたことから、数値を修正しております。

補足②：フォワーディング実績：輸出貨物動向（航空）

（単位：t / チャージャブル）

発地 地域名	2021年					2022年					2023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（混載）	89,719	90,527	82,178	85,592	348,017	84,660	79,228	76,158	71,592	311,637	58,508	58,881			
日本（混載除く）	4,570	4,392	5,154	5,334	19,451	4,692	4,728	5,026	5,294	19,740	5,134	4,250			
日本総計	94,289	94,919	87,333	90,926	367,468	89,352	83,956	81,184	76,886	331,377	63,642	63,131			
米州	23,273	20,980	19,757	20,417	84,427	20,740	20,437	18,164	16,234	75,575	15,330	17,478			
欧州	26,206	28,074	28,724	35,410	118,414	31,119	27,195	26,786	32,972	118,072	25,991	22,782			
東アジア	44,272	43,429	49,093	58,539	195,334	43,656	40,191	43,470	36,549	163,866	30,833	31,173			
南アジア・オセアニア	47,091	46,814	49,280	62,935	206,120	53,010	41,675	41,912	41,552	178,148	37,281	34,833			
海外合計	140,842	139,298	146,854	177,301	604,295	148,525	129,498	130,331	127,307	535,661	109,436	106,266			
総重量	235,131	234,217	234,187	268,227	971,763	237,877	213,453	211,515	204,193	867,038	173,078	169,397			

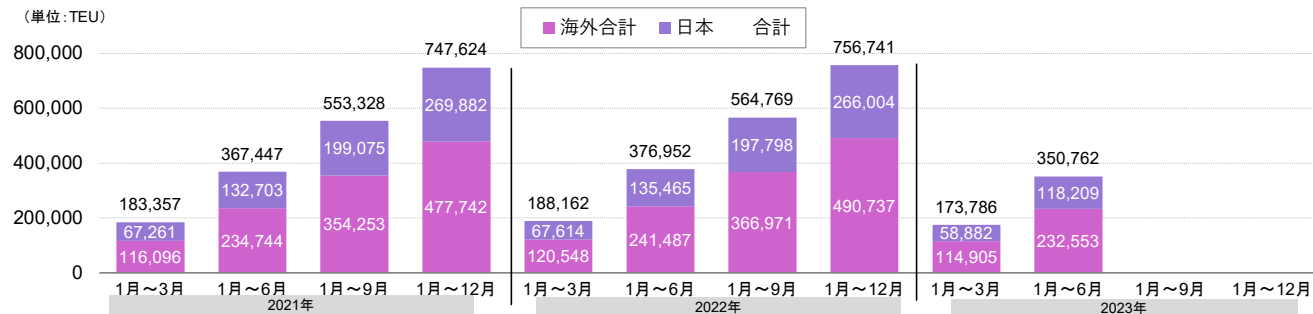


補足②：フォワーディング実績：輸出貨物動向（海運）

（単位：TEU）

発地 地域名	2021年					2022年					2023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	67,261	65,442	66,373	70,807	269,882	67,614	67,851	62,333	68,206	266,004	58,882	59,327			
米州	11,223	13,391	11,155	10,117	45,886	10,106	11,429	10,261	8,991	40,787	8,461	8,545			
欧州	13,667	15,025	13,926	14,077	56,695	15,308	14,917	14,208	15,077	59,510	12,590	13,067			
東アジア	52,959	54,801	57,770	57,009	222,539	53,150	54,639	58,511	57,854	224,154	54,938	55,060			
南アジア・オセアニア	38,247	35,431	36,658	42,287	152,623	41,984	39,955	42,504	41,843	166,286	38,915	40,977			
海外合計	116,096	118,648	119,509	123,489	477,742	120,548	120,940	125,484	123,766	490,737	114,905	117,649			
総数量	183,357	184,089	185,882	194,296	747,624	188,162	188,791	187,816	191,972	756,741	173,786	176,976			

（単位：TEU）



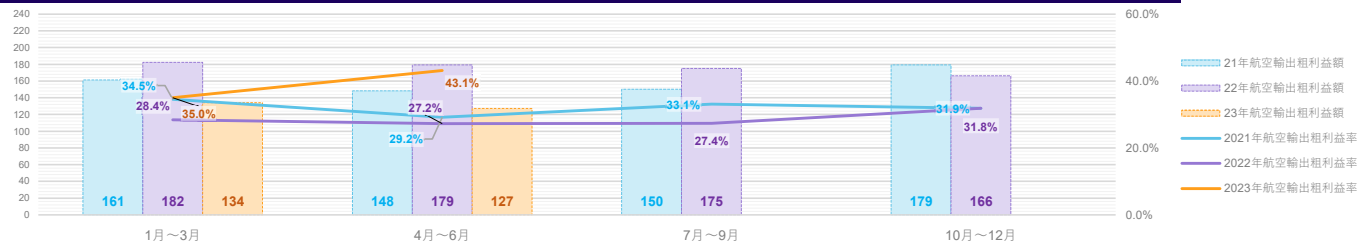


補足②：航空フォワーディング実績

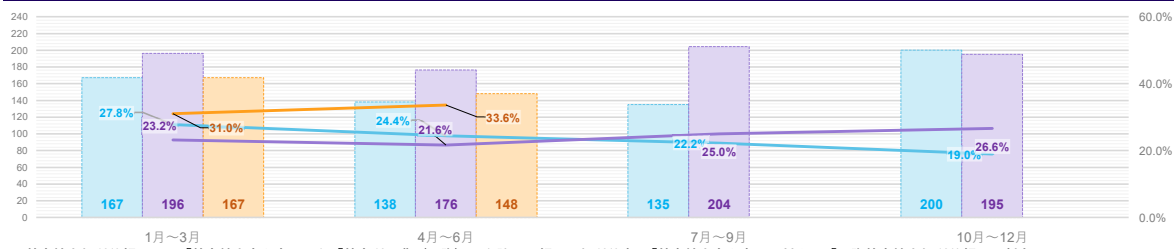
日本・海外セグメント発航空輸出事業の粗利益額と粗利益率推移（四半期単位）

日本セグメント

(単位：億円、%)
(億円未満切捨て)



海外セグメント計



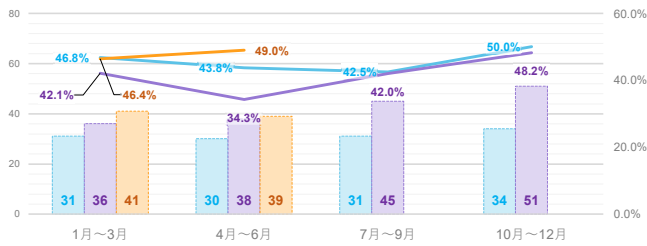
※航空輸出粗利益額：「航空輸出売上高」から「航空利用費（国際）」を除いた額 粗利益率：「航空輸出売上高」に対する「国際航空輸出粗利益額」の割合
※海外セグメント計は、各国の月次報告数値に基づき作成した数値 ※海外セグメント計の粗利益額は各四半期の平均為替レートを円貨に換算した数値。



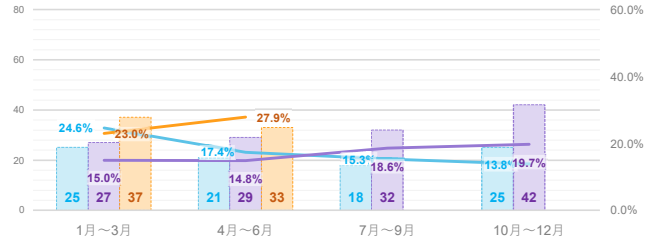
補足②：航空フォワーディング実績

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）

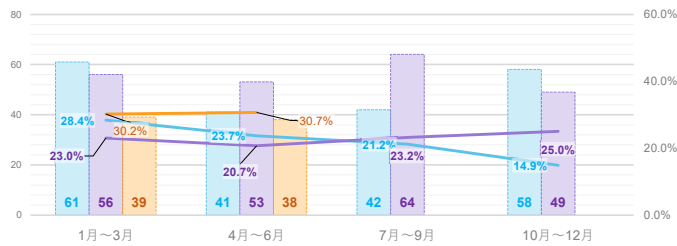
米州セグメント



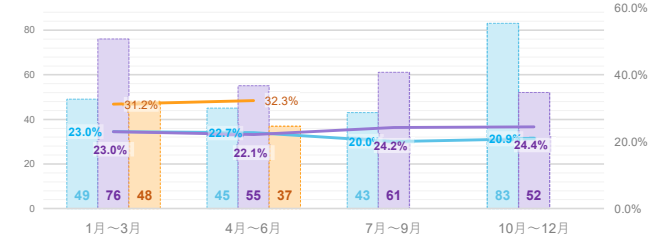
欧州セグメント



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。

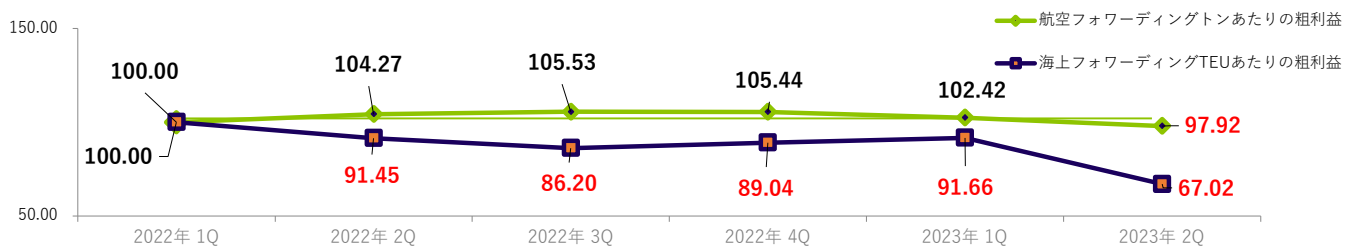
(単位：億円、%)

(億円未満切捨て)

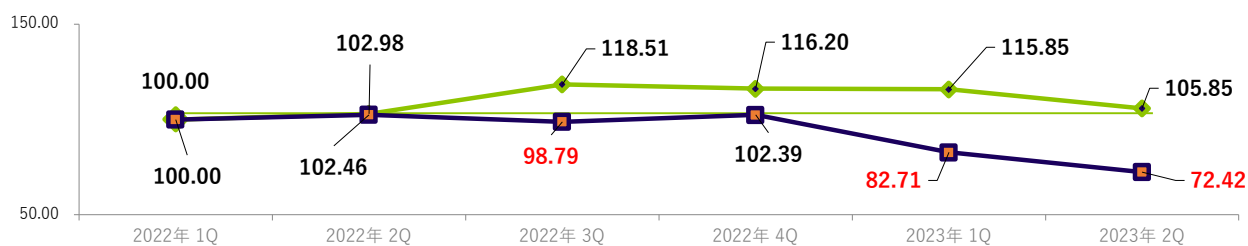
補足②：航空・海上フォワーディング 粗利益実績の推移

日本・海外セグメント別、航空・海上輸出事業の単位当たりの粗利益額の推移（四半期単位）

日本セグメント計



海外セグメント計



※2022年第1四半期のトン、TEUあたりの粗利益額を100として、各四半期の推移を表した数値。

※海外セグメント計は各四半期の平均為替レートを円貨に換算し計算。

補足②：フォーワーディング実績（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	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	2022年 7月～9月	2022年 10月～12月	2023年 1月～3月 IFRS基準	2023年 4月～6月 IFRS基準
鉄道	107	107	108	119	100	94	94	106	95	89
航空	748	798	792	1,243	1,097	1,122	1,074	901	631	472
海運	270	324	437	533	555	617	614	480	307	257
利用費 合計	1,126	1,231	1,339	1,896	1,753	1,834	1,784	1,488	1,034	820

* 2021年、2022年実績は日本基準。2023年はIFRS基準。

（億円未満切捨て）

補足③：2023年12月期1月～6月 日本通運実績（IFRS基準）

A.売上収益

（単位：百万円、％）

			2023年1月～6月		2022年1月～6月		増 減	
				係数		係数	額	率
売上収益	鉄 道 事 業		32,618	5.7	32,453	4.8	165	0.5
	自動車	小 口 貨 物 事 業	17,419	3.1	18,705	2.8	△1,285	△6.9
		自 動 車 事 業	87,495	15.4	88,015	13.0	△519	△0.6
		合 計	104,915	18.5	106,720	15.8	△1,804	△1.7
	海 運	海 運 事 業	70,541	12.4	93,312	13.8	△22,771	△24.4
		港 湾 事 業	33,565	5.9	34,368	5.1	△803	△2.3
		合 計	104,106	18.3	127,681	18.9	△23,574	△18.5
		（ 輸 出 ）	（ 44,040 ）	－	（ 64,373 ）	－	△20,333	△31.6
		（ 輸 入 ）	（ 30,437 ）	－	（ 31,042 ）	－	△604	△1.9
		（ 国 内 ・ そ の 他 ）	（ 29,628 ）	－	（ 32,265 ）	－	△2,637	△8.2
	航 空	合 計	114,023	20.1	175,295	25.9	△61,272	△35.0
		（ 輸 出 ）	（ 64,922 ）	－	（ 125,169 ）	－	△60,246	△48.1
		（ 輸 入 ）	（ 15,352 ）	－	（ 16,206 ）	－	△854	△5.3
		（ 国 内 ・ そ の 他 ）	（ 33,748 ）	－	（ 33,919 ）	－	△170	△0.5
	倉 庫 ・ 保 管 庫 事 業		80,607	14.2	76,153	11.3	4,453	5.8
	工 場 内 事 業		33,363	5.9	29,163	4.3	4,199	14.4
	引 越 ・ 移 転 事 業		31,407	5.5	32,525	4.8	△1,117	△3.4
	警 備 輸 送 事 業		0	0.0	33,897	5.0	△33,897	△100.0
	重 機 建 設 事 業		31,100	5.5	26,315	3.9	4,784	18.2
	そ の 他 事 業		35,300	6.2	36,024	5.3	△724	△2.0
	総 計		567,445	100.0	676,231	100.0	△108,786	△16.1

補足③：2023年12月期1月～6月 日本通運実績（IFRS基準）

B.営業費用・その他の収益計・その他の費用計

（単位：百万円、％）

			2023年1月～6月		2022年1月～6月		増 減	
				係数		係数	額	率
営業費用	総	人 件 費	101,383	17.9	125,540	18.6	△24,156	△19.2
	利用 運送費	鉄 道 利 用 費	17,479	3.1	17,694	2.6	△215	△1.2
		船 舶 利 用 費	25,806	4.5	47,401	7.0	△21,595	△45.6
		航 空 利 用 費	42,625	7.5	92,877	13.7	△50,251	△54.1
		合 計	85,910	15.1	157,973	23.4	△72,062	△45.6
	外	注 費	233,333	41.1	233,187	34.5	145	0.1
	償	却 金	38,103	6.7	37,616	5.6	487	1.3
	施 設	使 用 料	21,842	3.8	22,389	3.3	△546	△2.4
	そ の	他	68,275	12.0	72,838	10.8	△4,563	△6.3
そ の 他 の 収 益 計			2,567	0.5	57,319	8.5	△54,752	△95.5
そ の 他 の 費 用 計			5,458	1.0	3,670	0.5	1,787	48.7
総 計			551,740	97.2	595,896	88.1	△44,155	△7.4

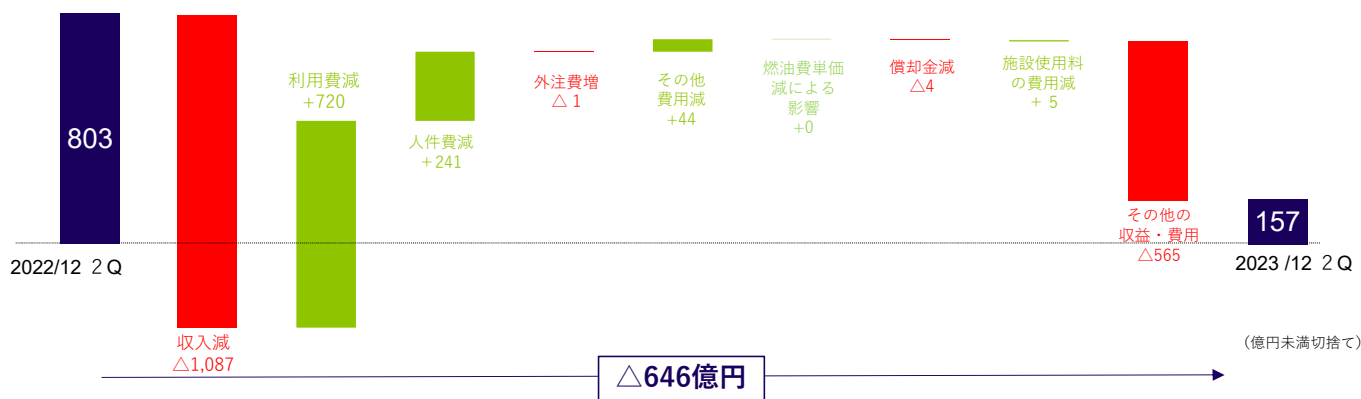
C.営業利益

			2023年1月～6月		2022年1月～6月		増 減	
				係数		係数	額	率
営	業	利 益	15,704	2.8	80,335	11.9	△64,630	△80.5

補足③：2023年12月期 1月～6月実績 日本通運 利益増減（IFRS基準）

営業利益 増減内訳

（単位：億円）
（注）グラフの増減は、利益ベースで表示



警備輸送事業分社化により、
前同数値は含みますが、今期数値には含んでいません。

各種費用詳細（1月～6月実績）

外注費 増 +1（+0.1%）	
備車費	△17（△1.9%）
下請費	+11（+0.8%）
作業人材派遣費	+7（+10.1%）

補足③：2023年12月期1月～12月 日本通運 予想（IFRS基準）

A.売上収益

（単位：百万円、％）

		2023年 下期予想		2022年 下期実績		増 減		2023年 通期予想		2022年 通期実績		増 減	
			係数		係数	額	率		係数		係数	額	率
売上収益	鉄 道 事 業	34,881	5.9	34,613	5.1	267	0.8	67,500	5.8	67,067	5.0	432	0.6
	自動車												
	小口貨物事業	17,580	3.0	19,009	2.8	△1,429	△7.5	35,000	3.0	37,714	2.8	△2,714	△7.2
	自動車事業	93,004	15.7	92,614	13.7	389	0.4	180,500	15.6	180,629	13.4	△129	△0.1
	合 計	110,584	18.7	111,624	16.5	△1,040	△0.9	215,500	18.6	218,344	16.1	△2,844	△1.3
	海 運												
	海運事業	75,958	12.8	99,738	14.7	△23,779	△23.8	146,500	12.6	193,051	14.3	△46,551	△24.1
	港湾事業	33,634	5.7	35,046	5.2	△1,412	△4.0	67,200	5.8	69,415	5.1	△2,215	△3.2
	合 計	109,593	18.5	134,785	19.9	△25,192	△18.7	213,700	18.4	262,467	19.4	△48,767	△18.6
	（輸 出）	（ 48,959）	－	（ 66,869）	－	△17,910	△26.8	（ 93,000）	－	（ 131,243）	－	△38,243	△29.1
	（輸 入）	（ 32,262）	－	（ 35,180）	－	△2,918	△8.3	（ 62,700）	－	（ 66,222）	－	△3,522	△5.3
	（国内・その他）	（ 28,371）	－	（ 32,735）	－	△4,363	△13.3	（ 58,000）	－	（ 65,001）	－	△7,001	△10.8
	航空												
	合 計	127,276	21.5	162,382	24.0	△35,105	△21.6	241,300	20.8	337,677	25.0	△96,377	△28.5
	（輸 出）	（ 76,077）	－	（ 111,268）	－	△35,190	△31.6	（ 141,000）	－	（ 236,437）	－	△95,437	△40.4
	（輸 入）	（ 16,447）	－	（ 16,588）	－	△141	△0.9	（ 31,800）	－	（ 32,795）	－	△995	△3.0
	（国内・その他）	（ 34,751）	－	（ 34,524）	－	226	0.7	（ 68,500）	－	（ 68,444）	－	55	0.1
倉庫・保管庫事業		84,392	14.2	80,309	11.9	4,082	5.1	165,000	14.2	156,463	11.6	8,536	5.5
工場内事業		35,636	6.0	33,905	5.0	1,730	5.1	69,000	5.9	63,069	4.7	5,930	9.4
引越・移転事業		23,092	3.9	24,882	3.7	△1,789	△7.2	54,500	4.7	57,407	4.2	△2,907	△5.1
警備輸送事業		0	0.0	33,675	5.0	△33,675	△100.0	0	0.0	67,573	5.0	△67,573	△100.0
重機建設事業		30,899	5.2	29,931	4.4	967	3.2	62,000	5.3	56,247	4.2	5,752	10.2
その他の事業		36,199	6.1	30,378	4.5	5,821	19.2	71,500	6.2	66,403	4.9	5,096	7.7
総 計		592,554	100.0	676,489	100.0	△83,935	△12.4	1,160,000	100.0	1,352,721	100.0	△192,721	△14.2

補足③：2023年12月期1月～12月 日本通運 予想（IFRS基準）

B.営業費用・その他の収益計・その他の費用計

（単位：百万円、％）

		2023年 下期予想		2022年 下期実績		増 減		2023年 通期予想		2022年 通期実績		増 減	
			係数		係数	額	率		係数		係数	額	率
営業費用	総 人 件 費	102,216	17.3	121,416	17.9	△19,200	△15.8	203,600	17.6	246,956	18.3	△43,356	△17.6
	利用運送費												
	鉄 道 利 用 費	18,520	3.1	18,444	2.7	76	0.4	36,000	3.1	36,138	2.7	△138	△0.4
	船 舶 利 用 費	28,893	4.9	50,768	7.5	△21,874	△43.1	54,700	4.7	98,169	7.3	△43,469	△44.3
	航 空 利 用 費	51,474	8.7	81,723	12.1	△30,248	△37.0	94,100	8.1	174,600	12.9	△80,500	△46.1
	合 計	98,889	16.7	150,935	22.3	△52,046	△34.5	184,800	15.9	308,909	22.8	△124,109	△40.2
	外 注 費	235,766	39.8	243,386	36.0	△7,619	△3.1	469,100	40.4	476,574	35.2	△7,474	△1.6
	償 却 金	41,196	7.0	36,333	5.4	4,862	13.4	79,300	6.8	73,949	5.5	5,350	7.2
その他の収益計	施 設 使 用 料	21,957	3.7	24,770	3.7	△2,813	△11.4	43,800	3.8	47,160	3.5	△3,360	△7.1
	そ の 他	69,124	11.7	71,153	10.5	△2,028	△2.9	137,400	11.8	143,992	10.6	△6,592	△4.6
	そ の 他 の 収 益 計	3,332	0.6	8,711	1.3	△5,378	△61.7	5,900	0.5	66,031	4.9	△60,131	△91.1
そ の 他 の 費 用 計		11,441	1.9	38,492	5.7	△27,050	△70.3	16,900	1.5	42,163	3.1	△25,263	△59.9
総 計		577,259	97.4	677,777	100.2	△100,518	△14.8	1,129,000	97.3	1,273,674	94.2	△144,674	△11.4

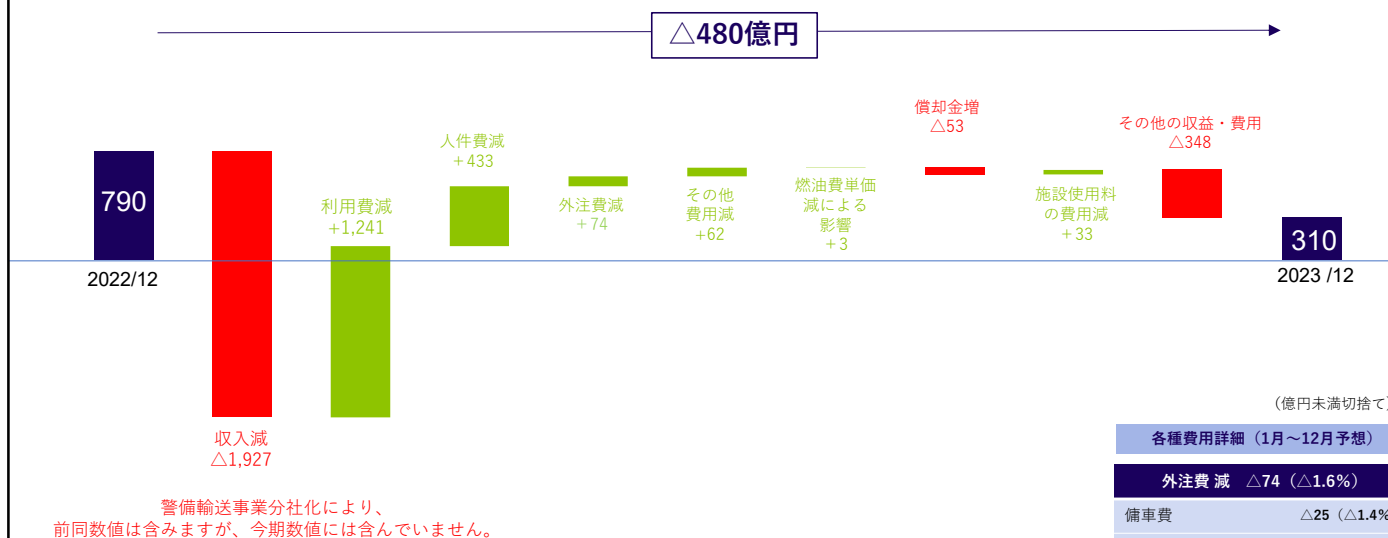
C.営業利益

		2023年 下期予想		2022年 下期実績		増 減		2023年 通期予想		2022年 通期実績		増 減	
			係数		係数	額	率		係数		係数	額	率
営 業 利 益		15,295	2.6	△1,288	△0.2	16,583	—	31,000	2.7	79,047	5.8	△48,047	—

補足③：2023年12月期 1月～12月予想 日本通運 利益増減（IFRS基準）

営業利益 増減内訳

（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 減 △74（△1.6%）

備車費	△25（△1.4%）
下請費	△54（△2.0%）
作業人材派遣費	+4（+2.7%）



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。