

企業調査レポート

ロジネットジャパン (9027)



2023.12.28

■目次

- サマリー
- 経営理念と特色
- 企業沿革
- 大株主
- 経営者
- 事業概要
- 業績動向
 - ・ 損益計算書
 - ・ 貸借対照表
 - ・ キャッシュフロー計算書
- 長期ビジョンと新中期経営計画
- 業績見通し
- 業績グラフ
- 株主還元／優待
- ESG活動等
- 事業に関するリスク

■ 事業内容

ロジネットジャパン(9027)は、「札幌通運」「ロジネットジャパン東日本」「ロジネットジャパン西日本」「ロジネットジャパン九州」を事業会社とする総合物流企業。トラック、鉄道コンテナ、フェリー、航空貨物など様々な輸送モードのほか、倉庫業務、引越業務、流通加工業務を手掛けており、約100拠点によって構築された日本全国対応の自社物流ネットワークが強み。また、ミネラルウォーターの製造・販売、帯広畜産大学と北海道でのスマート農業に関する産学連携事業など、主力事業以外にも多角的に事業を展開。

所在地	北海道札幌市中央区大通西八丁目2番地6
代表者	橋本 潤美(代表取締役 社長執行役員)
設立日	2005年10月1日(設立登記日:2005年10月3日)
業種	陸運
URL	https://www.loginet-japan.com
資本金	1,000百万円(2023年12月28日時点)
従業員	102名(平均年齢:41.9歳、平均勤続年数:12.8年)
発行済株式数	7,010,681株
時価総額	21,242百万円(2023年12月28日時点)

■ 実績と見通し

2024年3月期上期の連結業績は、営業収益が36,441百万円(前年同期比3.1%増)、営業利益は1,726百万円(同16.9%減)、経常利益は1,702百万円(同18.1%減)、親会社株主に帰属する四半期純利益は1,084百万円(同24.5%減)だった。修正した通期予想(営業収益は76,000百万円、営業利益は3,550百万円、経常利益は3,500百万円、親会社株主に帰属する当期純利益は2,170百万円)に対して、進捗率は売上高ベースで47.9%、最終利益ベースでは49.9%となった。

2024年3月期については、売上高76,000百万円(前期比4.3%増)、営業利益3,550百万円(同5.6%減)、経常利益3,500百万円(同7.8%減)、当期純利益2,170百万円(同15.1%減)をそれぞれ見込んでいる。第2四半期決算の発表と同時に従来予想(売上高78,000百万円、営業利益3,920百万円、経常利益3,900百万円、当期純利益2,400百万円)を引き下げた。今回の下方修正については、大手取引先の取り扱い数量の増加影響等で若干見えにくくなっているが、物価高騰による消費の低迷等に伴う既存荷主の物量減が期初の想定以上に生じていることを踏まえたものとなる。一方、東日本エリアについては、相対的にやや進捗が遅れている状況のようだが、北海道および関西エリアについては料金改定が順調に進んでいる点はやや安心感に繋がりそうだ。

※%は前期比、配当を除き単位は百万円

	営業収益		営業利益		当期純利益		配当
2024年3月期 (通期予想)	76,000	4.3%	3,550	△5.6%	2,170	△15.1%	120円
2023年3月期	72,860	7.1%	3,762	9.1%	2,555	8.0%	120円
2022年3月期	68,020	4.4%	3,447	△1.2%	2,365	6.3%	80円

※決算短信よりRAKAN RICERCAが作成

■ 経営理念

・ 成長

時代を見据えた改革を実行し、いつまでも力強く成長し続けます。

・ 信頼・貢献

総合的な物流ネットワークにより、優れたサービスを提供することで社会に貢献しお客様の信頼にお応えします。

・ やりがい

社員のやりがいを引き出し、魅力ある企業グループをつくります。

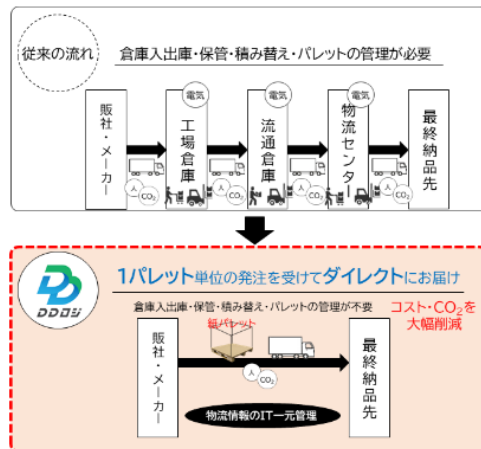
■ 特色

同社が上場している札幌証券取引所をはじめ、国内の上場陸運企業の中で、唯一女性社長が率いる企業となっている（※調査時点）。新卒社員の初任給水準は全国の同業他社を大きく上回る水準だが、「2024年問題（＝時間外労働規制の強化）」への対応に向け、2023年度には優秀な人員確保のための大卒初任給の引き上げ（約15%増）、社員の経済的負担軽減及び採用強化のための大幅な処遇改善（グループ人件費約10%増）を実施した。中でも、ドライバーについては最大15%程度の処遇改善を行った。中期経営計画には織り込まれていない大規模投資となるが、将来を見据えた最重要の投資領域として「人財」を位置付けている同社の企業姿勢が表れている。また、女性社員の登用や人財育成、人財投資に力を入れていることも特筆すべき点の1つだ。陸運業界の新卒新入社員の離職率は、他業種に比べて一般的に高い傾向があるが、同社の3年内離職率は業界平均を下回る水準となっている（※調査時点）。今後は、採用実績がこれまでになかった、所謂第2新卒と呼ばれる人財の採用についても積極的に検討していくものとみられる。

また、2021年度より新たに「奨学金返済支援」制度を導入している。これは、奨学生の経済的負担を軽減することで、生活基盤を安定させて、業務に専念できる環境を整えることが目的の制度だ。具体的には、奨学金を完済するまでの間、月額返済額と同額の「奨学金支援手当」を毎月の給与で支給する制度で、社員は会社に返済する必要はない。会社が正社員の奨学金返済を全額引き受けるもので、上限が設定されていない点が特徴となっている。

「大学全入時代」という言葉が一般化して久しいが、進学に際して最大の問題となるのは学費だろう。その解決策として存在するのが「奨学金」であり、例えば大学（昼間部）進学者であれば約半数がこれを利用している（日本学生支援機構（JASSO）の調査参照）。また、利用者のお大半はJASSOの奨学金を活用しているとされており、とりわけ貸与型の第二種奨学金（有利子）が多い。返還は、3月卒業の場合、原則として同年10月から開始されることになる。返還自体は当然の義務とはいえ、基本給の大幅な上昇が見込みにくい日本企業の場合、その負担は当事者にとっては相当大きなものとしてのしかかる。人財に対する高い意識を有している同社は、この問題に個社として向き合った格好だ。

2点目の特徴としては、2023年4月より販売開始となった新輸送商品「DDロジ」が挙げられる。「ダイレクト (DIRECT) + デリバリー (DELIVERY) + ロジスティクス」の略で、1パレット単位で発注された顧客から預かった荷物を、環境配慮型紙パレットを利用し、最終納品先にダイレクトに届ける。ITを使用した物流情報の一元管理により、出荷から納品まで効率的な流通の実現が可能であり、いわゆる中間物流（倉庫入出庫・保管・積み替え・パレットの管理等）が不要となることで、コスト削減や配送頻度減による人材不足の解消、CO₂の大幅削減など、サービス提供者・ユーザー双方に様々なメリットを生み出す自社独自の規格定型輸送サービス商品となっている。また、物流効率化の効果を最終荷受人（発注者及び商品購入者）へ「物流効率化協力謝礼金」として還元する仕組みもある。更に、ワンウェイで大量輸送が可能な点から農産物の輸送や海外輸出への活用も提案していく考えだ。同社は2024年問題を控え、物流改革への貢献を目指す。



- コストの削減**

 - ダイレクト輸送により倉庫入出庫・保管・積み替えやセンターフィー（物流センターの使用料）、パレット管理等の**コスト削減**を実現。
- 在庫ロスの削減**

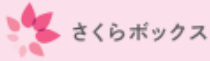
 - 1パレット単位のダイレクト輸送により、**商品在庫の縮減、商品廃棄ロスの削減**を実現。
- 物流情報のIT一元管理（特許出願中）**

 - 物流情報のIT一元管理により出荷から納品まで**効率的な流通**を実現。
- 2024年問題の解決**

 - 倉庫入出庫・保管・積み替え作業負担減、パレット単位での発送により配送頻度減**。→政府主導の物流標準化(ユニットロード化・一貫パレチゼーション)に合致。
- 環境配慮 (SDGs)**

 - 倉庫入出庫・保管・積み替え不要、輸送距離減により、**CO₂削減効果**※。
 - さらに紙パレットはリサイクル可能な**資源ごみ**。 ※輸送回数も従来より削減されるため、トラックの運行頻度減少によるCO₂削減も期待できます。お客様の要望に応じ、削減推計も提供いたします。

※会社HPより抜粋



新しい 単身引越 向けソリューション

さくらボックス

運送用ボックスユニット
特許取得
特許第7384659号

〈お客様にやさしい〉 保管に適したボックス構造

例えば、新入社員様の研修期間中のお荷物を保管し(約1ヵ月程度)研修終了後、保管倉庫より赴任地へ配達させていただくなど、日程調整が可能です。(家財量により要相談)

〈お荷物にやさしい〉 ダメージを防ぐボックス

四方を囲うBOXを利用することでお客様のプライバシー保護や大切な家財を紛失・汚損・破損から守ります。

〈コストにやさしい〉 明瞭な料金設定

輸送距離に応じた料金設定でご提供いたします。

〈環境にやさしい〉 ワンウェイ・パレット輸送

鉄製カゴに比べダンボールパレットは軽量のためCO₂排出量を抑えることができ、使用後は再利用できるため環境にやさしい輸送を実現します。



※ロジネットジャパンより提供

また、女性スタッフを中心としてきめ細かなサービスを展開する「さくらスマイル引越隊」では、2023年より単身引っ越し向けサービス「さくらボックス」の拡販も進めている。「さくらボックス」は段ボール素材のボックス(1.1m四方、高さ1.7m)に複数の家財や段ボールをまとめて格納し輸送を行うサービスだ。四方を囲うボックス構造は家財の紛失・汚損・破損を防止するほか、保管にも適しており、倉庫で一定期間の保管が可能なため配送日程にも柔軟に対応することができる。また、使用後のボックスは資源としての再利用が可能であることに加え、従来のスチールかごよりも軽量で輸送車両の積載重量を軽減することから、輸送時のCO₂排出量削減も期待でき、環境に配慮した輸送が実現可能。また、家財を搬出する作業員とボックスを集荷するドライバーを分けることで、繁忙期でも安定供給が可能であることも特徴の1つである。



Road (ロード:陸送) と Rail (レール:鉄道輸送)

※ロジネットジャパンより提供

また、同社はこれまでも環境配慮、人手不足解消に目を向け、長距離幹線輸送サービス「R&R (ロード&レール)」を開発、販売している。幹線輸送でのドライバー不足対策、CO₂削減に寄与しつつ、物流効率化を実現することをキーワードに、トレーラー輸送やJRコンテナ輸送などの輸送サービスを複合的に提供する。JR貨物とタイアップし、リードタイムに余裕のある「急ぎではない」輸送需要に対して、貨物列車の空きスペースを活用してJRコンテナによる発送を行い、コスト削減を望む荷主の需要に結び付けている。また、トレーラー輸送については、各拠点でトレーラーヘッドを切り替えることで、ドライバー1人当たりの運行距離・運転時間を短縮。加えて、集配と運行の業務をそれぞれ別のヘッドに分離させることで、集荷時間や配達時間帯に幅を持つことができるよう設計されている。同社の強みを活かした魅力あるサービスを打ち出している。

JRコンテナ輸送



- 5t単位での輸送が可能
- JR貨物の空きのあるダイヤを使ってコスト削減

トレーラースイッチ運行



- 各拠点でトレーラーヘッドを切り替えることで、ドライバー1人当たりの運行距離・運転時間を短縮する安定輸送

多彩なモード&オプション



- 当社でリーズナブルな輸送モードを選択し、手配からお届けまで行います
- 輸送モードの組み合わせをお任せいただくことでお得なオプション設定も可能

※会社HPより抜粋

■企業沿革

同社は北海道を基盤とする札幌通運(株)と関東を基盤とする中央通運(株) (現(株) L N J 中通)の経営統合により2005年10月に設立された。2012年には関西を基盤とする(株)青山本店 (現(株)ロジネットジャパン西日本) を傘下に収め、東名阪の3大経済圏を網羅する総合物流企業となる。2020年2月には同社100%出資の(株)ロジネットジャパン九州を設立し、日本全国を結ぶ強固な自社物流ネットワークを構築している。

年月	沿革
1950年3月	北海運送(株) (現 札幌通運(株)) 設立
1950年4月	中央通運(株) (現 (株)L N J 中通) 設立
2005年10月	札幌通運(株)と中央通運(株)による共同株式移転により(株)ロジネットジャパン設立 札幌証券取引所に株式上場 (それまでは札幌通運 (株) として同取引所に上場)
2011年10月	札幌市中央区大通西8丁目2番地6 (LNJ札幌大通公園ビル) に本社移転
2012年1月	(株)青山本店 (現 (株)ロジネットジャパン西日本) の全株式を取得、同社を子会社化
2012年6月	ペットボトル入りミネラルウォーター「北海道大雪山ゆきのみず」の販売を開始 (製造元は札幌商事(株) (現 (株)L N J 商事))
2015年12月	「北海道大雪山ゆきのみず」の生産事業を札幌通運(株)へ移管
2016年4月	札幌通運(株)の中部以西の事業を分割し、(株)ロジネットジャパン西日本に統合
2017年6月	JR貨物 (日本貨物鉄道株式会社) との共同事業として「LNJ長距離幹線輸送セレクションR&R」を商品化
2018年10月	100%出資の新会社 (株)ロジネットジャパン東日本設立
2019年4月	(株)ロジネットジャパン東日本が札幌通運(株)の本州地区での事業及び中央通運(株)の実運送以外の全業務を吸収分割により承継
2020年2月	100%出資の新会社 (株)ロジネットジャパン九州設立
2020年2月	北海道農業及び地域経済の持続的発展に寄与するため、国立大学法人帯広畜産大学と産学協同事業に関する協定を締結し、同大学の実験圃場内で馬鈴薯の栽培を開始
2023年4月	環境配慮型の紙パレットを使用した一貫輸送商品「DDロジ」の販売を開始
2023年6月	単身引っ越し向けサービス「さくらボックス」の販売を開始
2023年8月	外航第二種貨物利用運送の認可を取得

※会社発表情報よりRAKAN RICERCAが作成

■大株主

氏名又は名称	所有株式数（千株）	発行済株式（自己株式を除く。）の 総数に対する所有株式数の割合 （％）
北海道マツダ販売株式会社	356	6.20
株式会社北洋銀行	281	4.89
株式会社北海道銀行	280	4.88
ロジネットジャパン持株親栄会	270	4.70
ロジネットジャパン従業員持株会	230	3.99
ノースパシフィック株式会社	216	3.75
黒田 康敬	210	3.65
公益財団法人廣西・ロジネット ジャパン社会貢献基金	181	3.15
株式会社りそな銀行	160	2.78
株式会社第四北越銀行	156	2.72
合計	2,344	40.74

※同社は自己株式1,256千株を保有しているが、上記大株主からは除外。

※四半期報告書よりRAKAN RICERCAが作成

■ 経営者情報

1943年11月30日北海道生まれ。1962年3月に札幌通運(株)に入社。1999年6月に同社常務取締役、2001年6月に同社専務取締役となり、2003年11月に同社代表取締役専務、2004年6月に同社代表取締役社長に就任した。2005年10月には現在のロジネットジャパンを設立し、代表取締役社長に就任。その後、ロジネットジャパンが純粋持ち株会社から、グループ全体の経営管理機能及び営業機能を集中させ、グループの経営全般を統括する中枢会社に機能を変えたことに伴い、2019年6月にグループ全体の経営を統括するCEO（最高経営責任者）に就任し、代表取締役社長とCEOを兼務。2020年4月に現社長の橋本氏に代表取締役社長を引き継ぎ、現在は代表取締役会長兼CEO。



木村 輝美

1972年7月15日北海道生まれ。1996年に小樽商科大学を卒業、同年4月に札幌通運(株)に入社。同社の取締役営業本部営業推進部長、(株)ロジネットジャパン（以下、当社）の取締役人事担当部長、など広範な領域の役職を経て、2019年4月には当社の専務取締役経営企画管理本部長に就任。その後、2020年4月1日付で、木村輝美社長兼CEO（最高経営責任者）から社長を引き継ぎ、代表取締役社長に就任した。2022年4月1日より代表取締役社長執行役員。



橋本 潤美

■事業概要

様々な輸送モードを活用した物流全般の事業を主力に、B to Bの大量・長距離輸送からB to Cの小口で高頻度な宅配業務まで、あらゆる規模と種類の物流に対応しており、OA機器の回収や処分場への搬送等を行うリサイクル事業や、女性中心の引越サービス「さくらスマイル引越隊」などの引越・移転事業、旅行業（クラブゲッツ）、車両の整備販売など多様なサービスを手掛けている。また、北海道のブランド力を活かした「ゆきのみず」飲料水の製造販売も展開。主力事業である自前の輸送網を使うことで原価を抑え、販売面での価格競争力をつけている。



※会社HPより抜粋

物流事業以外にも多様なサービスを展開しているが、これらのサテライト事業との間でも物流事業とのシナジーが企図されており、グループ全体での収益性が高められている。

■業績動向

2024年3月期上期決算

2024年3月期上期の連結業績は、営業収益が36,441百万円（前年同期比3.1%増）、営業利益は1,726百万円（同16.9%減）、経常利益は1,702百万円（同18.1%減）、親会社株主に帰属する四半期純利益は1,084百万円（同24.5%減）だった。修正した通期予想（営業収益は76,000百万円、営業利益は3,550百万円、経常利益は3,500百万円、親会社株主に帰属する当期純利益は2,170百万円）に対して、進捗率は売上高ベースで47.9%、最終利益ベースでは49.9%となった。

コロナ禍からの社会経済活動が正常化した一方で、為替の円安推移や燃料価格の高止まり、輸送資材の仕入れ単価の高騰を中心にコスト負担が引き続き増加。物価上昇による消費の伸び悩みも生じているなど、依然として厳しい外部環境にある。そうしたなか、2021年度より会社が奨学金返済を引き受ける、奨学金返済支援制度を導入したことをはじめとして、社員が生活基盤を安定させ、業務に専念できる環境づくりに同社は注力。2023年4月より、事業拡大を見据えたさらなる人財投資として、優秀な人財確保のための大卒初任給引き上げ（約15%増）や社員の経済的負担軽減及び採用強化のための大幅な処遇改善（グループ人件費約10%増）を行った。中でも、ドライバーについては最大15%程度の処遇改善を行っており、今後は投資の回収が課題となる。

セグメント別では、北海道地区の売上収益が前年同期比3.3%増の10,363百万円、セグメント利益は同15.1%減の428百万円と増収大幅減益での着地。観光事業と飲料水の生産事業がコロナ禍からの回復で好調に推移している他、BtoC向けの宅配も右肩上がりでの推移が続いている。ただし、それ以外の物量は全体としては減少しており増収の伸びを抑えた。利益面では、料金改定を主要施策として輸送体制の見直し等も進めているが、人財投資及び燃料価格をはじめとした諸経費の上昇や老朽化車両の代替ないし除却を上期に積極的に進めた影響が出ている。

東日本地区の売上収益が前年同期比1.5%減の16,494百万円、セグメント利益は同23.2%減の831百万円と微減収大幅減益で着地した。北海道エリアと同様にBtoC事業は順調だったが、北海道向け一般消費財や食品関係で既存荷主の物量減が見られた。また、東日本地区では、建設運輸関係の原材等の輸送を行っているが、建材高騰等の外部環境を踏まえた計画見直しなども増えているもようであり、そうした影響も受けたようだ。利益面では、相対的に人財投資の影響が大きくなっている。

西日本地区の売上収益が前年同期比8.3%増の7,990百万円、セグメント利益は同19.0%減の278百万円と増収大幅減益で着地。BtoC事業の伸長に加え、アパレル関係の店舗配送案件などの通期寄与が増収の背景に。また、北海道地区や東日本地区と比較すると、相対的に既存荷主の物量が安定していたようだ。

※単位：百万円

		23年3月期上期	24年3月期上期	増減額	増減率
北海道地区	営業収益	10,034	10,363	328	3.3%
	セグメント利益	505	428	△76	△15.1%
東日本地区	営業収益	16,749	16,494	△255	△1.5%
	セグメント利益	1,082	831	△250	△23.2%
西日本地区	営業収益	7,377	7,990	612	8.3%
	セグメント利益	344	278	△65	△19%

■ 損益計算書

※単位：百万円

	2023年3月期上期	2024年3月期上期
営業収益	35,335	36,441
営業原価	31,825	33,041
営業総利益	3,510	3,400
販売費及び一般管理費	1,431	1,673
営業利益	2,078	1,726
営業外収益		
受取利息	1	0
受取配当金	40	34
寮収入	31	33
受取補償金	4	-
その他	50	51
営業外収益合計	127	120
営業外費用		
支払利息	28	18
寮支出	70	72
車両除売却損	20	37
その他	6	14
営業外費用合計	125	143
経常利益	2,080	1,702
特別利益		
固定資産売却益	38	-
投資有価証券売却益	-	0
特別利益合計	38	0
特別損失		
固定資産除売却損	53	8
特別損失合計	53	8
税金等調整前四半期純利益	2,065	1,694
法人税、住民税及び事業税	570	606
法人税等調整額	61	7
法人税等合計	632	613
四半期純利益	1,433	1,080
非支配株主に帰属する四半期純損失 (△)	△3	△3
親会社株主に帰属する四半期純利益	1,436	1,084

※決算短信よりRAKAN RICERCAが作成

■ 貸借対照表

※単位：百万円

	2023年3月31日	2023年9月30日		2023年3月31日	2023年9月30日
資産の部			負債の部		
流動資産			流動負債		
現金及び預金	1,518	569	支払手形	8	-
受取手形	183	190	電子記録債務	110	171
電子記録債権	601	589	営業未払金及び買掛金	5,462	5,291
営業未収入金及び売掛金	9,305	9,375	短期借入金	3,427	2,918
棚卸資産	97	115	リース債務	50	44
その他	1,130	1,186	未払法人税等	713	570
貸倒引当金	△4	△2	役員賞与引当金	93	-
流動資産合計	12,832	12,024	その他	2,321	2,647
固定資産			流動負債合計	12,189	11,644
有形固定資産			固定負債		
建物及び構築物（純額）	3,064	2,970	長期借入金	3,394	2,681
機械装置及び運搬具（純額）	8,255	8,279	リース債務	28	34
土地	6,785	7,085	繰延税金負債	104	143
リース資産（純額）	73	72	役員退職慰労引当金	280	304
その他（純額）	550	530	退職給付に係る負債	279	297
有形固定資産合計	18,730	18,938	資産除去債務	11	11
無形固定資産	348	393	その他	165	158
投資その他の資産			固定負債合計	4,264	3,632
投資有価証券	1,308	1,830	負債合計	16,453	15,276
繰延税金資産	340	289	純資産の部		
差入保証金	1,422	1,330	株主資本		
その他	554	543	資本金	1,000	1,000
貸倒引当金	△90	△89	資本剰余金	592	592
投資その他の資産合計	3,536	3,904	利益剰余金	18,685	19,338
固定資産合計	22,615	23,236	自己株式	△1,439	△1,439
資産合計	35,448	35,260	株主資本合計	18,837	19,490
			その他の包括利益累計額		
			その他有価証券評価差額金	△102	238
			その他の包括利益累計額合計	△102	238
			非支配株主持分	258	255
			純資産合計	18,994	19,984
			負債純資産合計	35,448	35,260

※決算短信よりRAKAN RICERCAが作成

■ キャッシュフロー計算書

※単位：百万円

	2023年3月期上期	2024年3月期上期
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前四半期純利益	2,065	1,694
減価償却費	989	927
貸倒引当金の増減額 (△は減少)	△0	△2
役員賞与引当金の増減額 (△は減少)	△66	△93
退職給付に係る負債の増減額 (△は減少)	17	17
役員退職慰労引当金の増減額 (△は減少)	9	24
受取利息及び受取配当金	△41	△34
支払利息	28	18
有形固定資産売却損益 (△は益)	△43	△2
有形固定資産除却損	73	46
売上債権の増減額 (△は増加)	△730	△56
未収入金の増減額 (△は増加)	△138	△107
棚卸資産の増減額 (△は増加)	△15	△17
仕入債務の増減額 (△は減少)	282	△118
未払消費税等の増減額 (△は減少)	△93	△229
未払金の増減額 (△は減少)	△87	127
その他	37	△29
小計	2,286	2,164
利息及び配当金の受取額	41	34
利息の支払額	△28	△18
法人税等の還付額	198	86
法人税等の支払額	△661	△748
営業活動によるキャッシュ・フロー	1,837	1,519
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有形固定資産の取得による支出	△649	△719
有形固定資産の売却による収入	84	17
有形固定資産の除却による支出	△40	△2
無形固定資産の取得による支出	△53	△103
投資有価証券の取得による支出	△4	△100
投資有価証券の売却による収入	-	7
関係会社株式の取得による支出	-	△4
貸付けによる支出	△3	△1
貸付金の回収による収入	2	3
差入保証金の差入による支出	△13	△14
差入保証金の回収による収入	122	106
出資金の回収による収入	0	-
その他の支出	△5	△3
その他の収入	0	-
投資活動によるキャッシュ・フロー	△561	△814
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額 (△は減少)	△70	△588
長期借入れによる収入	650	-
長期借入金の返済による支出	△882	△633
リース債務の返済による支出	△47	△0
配当金の支払額	△460	△431
財務活動によるキャッシュ・フロー	△811	△1,653
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	464	△949
現金及び現金同等物の期首残高	620	1,518
現金及び現金同等物の四半期末残高	1,085	568

※決算短信よりRAKAN RICERCAが作成

■長期ビジョンと新中期経営計画

長期ビジョン

事業目標	国内市場で強力な存在感を持つ総合物流企業グループへ成長を果たす
売上目標	2030年度までに連結売上高1,000億円を実現
顧客・社会	物流を通じて持続的な社会の実現に貢献する
社員	多様な社員が仕事に誇りを持ち、活躍する企業へ
ガバナンス	コーポレートガバナンスを強化し、持続的成長を果たす
コンプライアンス	物流に携わる企業として、法令順守への高い意識を持つ
環境	モーダルシフト・EV車導入を推進し、脱炭素へ挑戦

中期経営計画2022

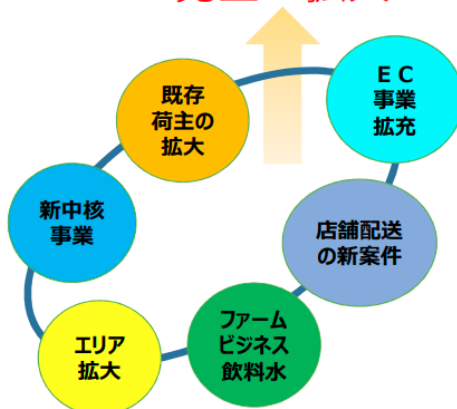
同社は前中期経営計画を受け、2023年3月期から2025年3月期を対象期間とした“中期経営計画2022”を新たに策定している。この中期計画では、【経営方針】として、(1) 2025年3月期に売上目標800億円到達を目指し、北海道・本州の売上比率を25：75へ拡大すること(2) ガバナンス体制の更なる強化(3) 本格的なIRの展開を掲げている。また、【投資方針】は、売上高に応じて車両投資・IT投資の実施を行う。【人員計画・組織計画方針】については、(1) 生産性拡大に伴う処遇水準の見直し(2) 業務拡大に併せた優秀な人材確保・適正配置(3) IT化推進による更なる事務効率化・グループ組織スリム化に取り組む。【環境経営方針】も掲げており、(1) ESGリスクへの対応(2) 自社輸送能力の強化と効率的な管理体制の構築を目指す。

なお、中期経営計画の最終期における数値目標として、売上高800億円(22年3月期実績：680億円)、営業利益52億円(同34.4億円)、経常利益52億円かつ経常利益率6.5%(同35.2億円、5.2%)、自己資本比率52%(同47.8%)を掲げている。

2025年3月期における主要経営指標の目標

	2022年3月期 実績予測	2025年3月期 目標	増加率
売上高	700億円	800億円	+14.2%
営業利益	39.2億円	52億円	+32.6%
経常利益	38.7億円	52億円	+34.3%
経常利益率	5.5%	6.5%	+1.0%
自己資本比率	45.7%	52.0%	+6.3%

売上の拡大



■業績見通し

2024年3月期見通し

2024年3月期については、売上高76,000百万円（前期比4.3%増）、営業利益3,550百万円（同5.6%減）、経常利益3,500百万円（同7.8%減）、当期純利益2,170百万円（同15.1%減）をそれぞれ見込んでいる。第2四半期決算の発表と同時に従来予想（売上高78,000百万円、営業利益3,920百万円、経常利益3,900百万円、当期純利益2,400百万円）を引き下げた。

従来予想段階での最終減益要因については、前期に発生した有価証券の売却益剥落、老朽化した施設の除却損等があった。今回の下方修正については、大手取引先の取り扱い数量の増加影響等で若干見えにくくなっているが、物価高騰による消費の低迷等に伴う既存荷主の物量減が期初の想定以上に生じていることを踏まえたものとなる。また、上期段階で燃料費についても期初予想から上振れて推移するなど、依然予断を許さない状況である。一方、東日本エリアについては、相対的にやや進捗が遅れている状況のようだが、北海道および関西エリアについては料金改定が順調に進んでいる点はやや安心感に繋がりそうだ。

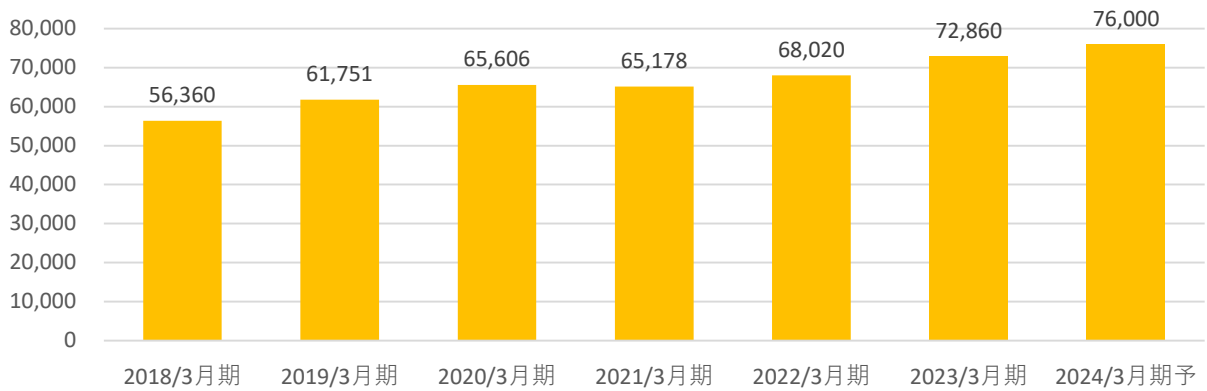
さて、消費マインドの低迷に加え、燃料価格や輸送資材の高騰等、物流業界全体が直面するリスクは依然として多いが、中でも「2024年問題（＝時間外労働規制の強化）」がいよいよ眼前に迫る。これに対して、同社は更なる事業拡大への先行投資と位置づけ、優秀な人員確保のための大卒初任給の引き上げ（約15%増）、社員の経済的負担軽減及び採用強化のための大幅な処遇改善（グループ人件費約10%増）を実施。中でも、ドライバーについては最大15%程度の処遇改善を行っており、引き続き細かく福利厚生等の制度改善・充実に努める方針だ（足元では、転勤者及び単身赴任者の経済的負担軽減のため、借り上げ社宅の家賃補助の会社負担割合引き上げを実施）。こうした一連の取り組みが奏功し、業界全体として本来転職ありきのドライバーについて、実際に引き止めの成果が出ているもよう。また、新卒採用に関しても、採用大学のエリアが全国化してきている流れがあるようだ。

新規取り組みの面では、じりじりと特別積み合わせ貨物運送（特積）が減少していることが、利益率の重しになっている同社の構造に対する打ち手の1つとして、2023年4月より販売を開始した新輸送商品「DDロジ」の拡販に引き続き期待がかかる。パレットの耐水性の課題解消等にも取り組み、サービスの品質向上に努めている他、使用後はリサイクルが可能なワンウェイ紙パレットで輸送する特性も相まって、ニーズが見えてきた海外向け輸出に関連した試験輸送の取り組みも進んでいる（※2023年8月には外航第二種貨物利用運送の認可を取得）。加えて、アグリビジネス参入についても着々と準備を進めている。なお、配当については従来予想の年間120円を維持している。

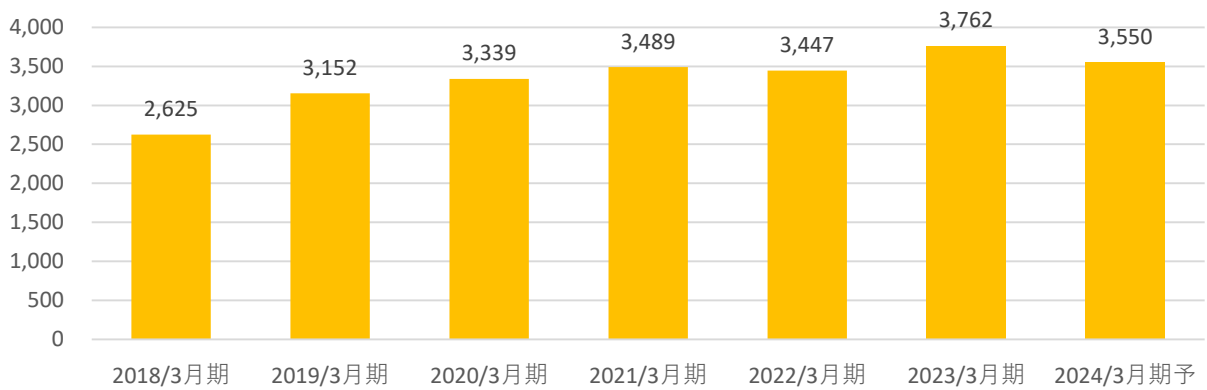
※%は前期比（前年同期比）、配当を除き単位は百万円

	売上高		営業利益		当期純利益		配当予想
2024年3月期 (通期予想)	76,000	4.3%	3,550	△5.6%	2,170	△15.1%	通期120円 (期末60円)
2023年3月期 (通期実績)	72,860	7.1%	3,762	9.1%	2,555	8.0%	通期120円 (期末75円)

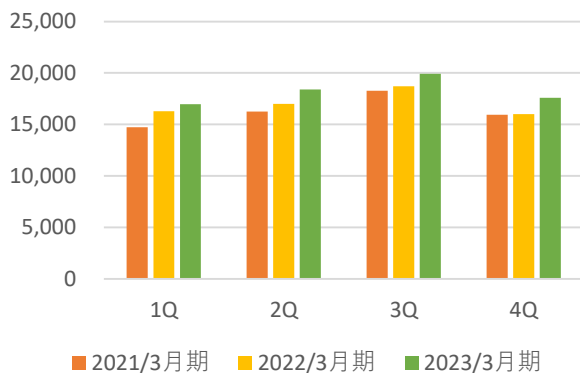
営業収益 (百万円)



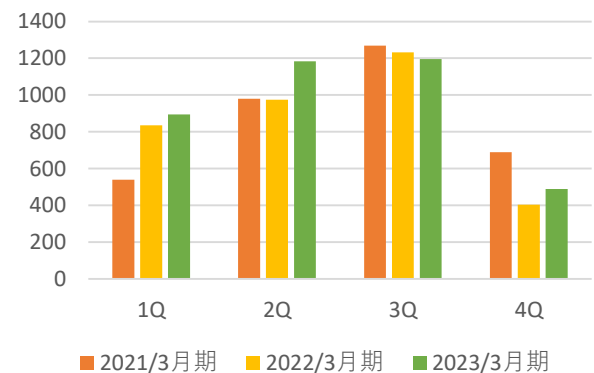
営業利益 (百万円)



百万円 営業収益 (四半期比較)



百万円 営業利益 (四半期比較)



■株主還元

株主に対する利益還元を経営の最重要課題のひとつと位置づけた上で、財務体質の強化と積極的な事業展開に必要な内部留保の充実を勘案し、安定した配当を継続することを基本方針としている。なお、過去の配当実績は、2017年3月期に15円、2018年3月期に36円、2019年3月期に42円、2020年3月期に47円、2021年3月期に70円（期初予想では47円）、2022年3月期に80円（期初予想では70円）。2023年3月期からは新たに中間配当制度も導入し中間配当45円、期末配当は増配により75円（期初予想では50円）で、年間120円（前期比40円の増配）。2024年3月期についても中間配当60円、期末配当60円の年間120円を計画している。

■株主優待

株主優待については、3月31日を基準日として、100株以上を保有する株主を対象に、同社製品の「北海道大雪山のミネラルウォーター『ゆきのみず』」（550ml×24本 ※保有株数に応じた）の贈呈を継続実施している（※定時株主総会終了後に発送される案内状にて申し込みが必要）。なお、『ゆきのみず』は、世界的な品質評価機関である「モンドセレクション」において優秀品質最高金賞を受賞すると共に、札幌商工会議所が認証を行っている「北のブランド2023」において、金賞評価を受けており、有名レストランなどでも採用実績がある。



※ロジネットジャパンより提供



※「北のブランド2023」の金賞・奨励賞製品紹介ページより引用



「ゆきのみず」の特徴

すっきりとした口あたりでキレがよく、のどごしも優しい。どこか懐かしさを感じさせる清涼感のある味わいは、およそ硬度59の軟水。「おいしい水」になるには、軟水で重要とされる硬度成分「カルシウム」が「マグネシウム」の3倍程含有することが必要と言われており、ゆきのみずは、この条件を満たす天然水です。

※会社HPページより画像及び説明引用

■ ESG活動等

E (Environment) の領域に関する取り組みとしては、2022年3月18日にグループ共通の環境方針を定めて具体的に取り組んでいる。例えば、2023年4月に販売を開始した新輸送商品「DDロジ」は1パレット単位で発注された顧客から預かった荷物を、環境配慮型の紙パレットに載せてダイレクトに最終納品先まで配送することで、従来の積替えを要する輸送に比べCO₂削減へ大きく貢献する。また、同社の看板商品の1つである「R&R (ロード&レール)」は長距離大量輸送を鉄道コンテナヘシフトし、環境に配慮した輸送を実現。グループ会社の3拠点の屋上などに太陽光パネルを設置し、太陽光発電による売電事業にも取り組んでいる。また、主要事業会社である札幌通運(株)、(株)ロジネットジャパン東日本、(株)ロジネットジャパン西日本、(株)ロジネットジャパン九州の4社は、(1)トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化(2)女性や60代の運転者等も働きやすいより「ホワイト」な労働環境の実現を目指す「ホワイト物流推進運動」に参画し、生産性・環境・人材の面から積極的に課題の解決に取り組む姿勢を見せている。

S (Social) の領域に関する取り組みとして、2020年2月25日に帯広畜産大学と北海道でのスマート農業の研究及び実践に関して、産学共同事業の協定を締結している。当事業は、基幹産業であるにも関わらず、生産者の高齢化が著しい北海道の農業の生産力の維持拡充と今後必須になる省力、高生産性農業(スマート農業)の研究を通じて、北海道の農業発展に寄与することを目的としている。2020年に帯広畜産大学キャンパス内の研究圃場2.4haから開始した馬鈴薯の生産は、圃場面積を年々拡大し、現在は馬鈴薯に加え、大豆、小豆の生産にも着手している。地域貢献を目的とした北海道農業の6次産業化に向けた取り組みは長期目線で注目しておきたい。また、2023年4月15日には「ロジネットジャパンチャリティーコンサート2023」を4年ぶりに開催した。同社グループ会社である札幌通運(株)の創立50周年記念事業として旗揚げされ、第15回(2014年)より同社がコンサート運営を引き継ぎ、毎年開催してきたものの、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により2019年を最後に開催を見合わせていた。社会福祉への還元を通じた、文化と福祉両面での地域社会への貢献を目的としている。

G (Governance) の領域については、取締役会では取締役9名の内3名を社外取締役、監査役会では監査役3名の内2名を社外監査役が占め、取締役会の機能の独立性・客観性と説明責任を強化しているほか、取締役会の諮問機関として、独立社外役員が委員の過半数を占める指名・報酬委員会を設置し、取締役の指名と報酬に関する事項について適切な関与・助言を受けている。また、グループ全体の内部統制に関する事項を統括する組織として内部統制委員会を設置する体制となっている。内部統制委員会については、同社の代表取締役社長執行役員が委員長、内部統制担当取締役が副委員長を務め、主要なグループ会社4社の内部統制担当取締役、同社の常勤監査役及び監査室長で構成され、グループ全般に影響を及ぼすコンプライアンスや危機管理に係る重要事項について協議を行う。毎月開催しているグループ経営会議では、現中期経営計画に基づき、グループ全体の計画に対する進捗状況や事業計画に重要な影響を与える経営課題を共有、検証している。

■事業に関するリスク

(1)業者間競争の激化

国内企業の国内での生産量の減少及び生産拠点の海外シフト等の要因で国内貨物の輸送需要は減少を続けているため、業者間競争はますます熾烈化している。このような状況のなか、同社グループは質の高い輸送サービスの開発、提供により他社と差別化するよう努めているが、今後、さらに業者間競争が激化し、顧客企業からの收受料金の低下が進む場合には、同社グループの業績及び財政状態に影響を与える可能性がある。

(2)自然災害及び異常気象の発生

気候変動によりもたらされる自然災害は近年その規模や頻度を増している。同社グループは、顧客企業の運送ニーズに応えるために、トラック、鉄道、船舶等、多岐にわたる輸送手段を有しているが、震災をはじめ大雪、集中豪雨等の自然災害による輸送障害が発生した場合、代替手段による輸送を実施したとしても、営業収益が減少し、同社グループの業績及び財政状態に影響を与える可能性がある。また、輸送商品には、一次産品、飲料水等、輸送需要が天候に左右されるものを含んでおり、冷夏、少雨等の異常気象が発生した場合、同社グループの営業収益が減少し、業績及び財政状態に影響を与える可能性がある。

(3)原油価格の高騰

同社グループは貨物自動車運送事業を展開しており、原油価格の上昇により、燃油費、船舶利用費、航空利用費等の運送原価が増加する可能性がある。これら費用増の相当分を收受料金に転嫁できない場合、同社グループの業績及び財政状態に影響を与える可能性がある。

(4)重大交通事故による社会的信用低下と行政処分

同社グループは、貨物運送を中心に道路運送事業を行なっている。事業活動にあたり、人命の尊重を最優先とし安全対策に努めているものの、重大な交通事故等が発生させてしまった場合は、社会的信用が低下し、結果として業績に影響を与える可能性がある。また、重大交通事故が発生させた事業者として、事業所の営業停止や事業許可の取消し等が行なわれ、事業が中断するような事態となった場合にも、影響を与える可能性がある。

(5)ドライバー不足

同社グループは、多数のトラック・軽貨物ドライバーを雇用している。運送業界ではドライバー不足が慢性化している中、同社においてはドライバーの採用及び定着強化に向けた諸制度の充実化を進めたことにより、現在は適正な輸送体制が構築されている。しかし、今後の事業展開において必要な自社ドライバーを確保できない場合、物流サービスの供給力が低下する可能性や、集配業務の他社委託が増加した場合には、これに伴う外部委託費用の増加等により、同社グループの業績及び財政状態に影響を与える可能性がある。

(6)新たな感染症の流行

物流は日常生活を維持するための重要な社会インフラであると認識し、物流事業を継続することが同社グループの重要課題であると捉えている。同社グループでは、新たな感染症が流行した場合、衛生管理の徹底や時差出勤・在宅勤務の拡大、ワクチン接種のための柔軟な就業時間の調整など、従業員の安全と健康を確保するための感染防止策を講じるが、感染症の流行により経済が停滞した場合や、事業所において集中感染が確認され、物流が停止した場合は、同社グループの業績及び財政状態に影響を与える可能性がある。

重要事項（ディスクレーム）

- 本レポートは、札幌証券取引所が作成したものではありません。
- 本レポートは、面会や電話取材等を通じて本レポートの対象企業より情報提供を受け、RAKAN RICERCA株式会社（以下、弊社）が信頼できると判断した情報をもとに作成・表示したものです。その内容及び情報の正確性、完全性、本レポートの対象企業が発行する有価証券の価値を保証または承認するものではありません。本レポートは、あくまで情報の提供を唯一の目的として作成されたもので、有価証券の価値判断や取引及びその他の取引の勧誘又は誘引を目的とするものではありません。
- 本レポートは、対象企業がその作成費用を支払うことを約することにより制作されたものであり、レポートの対象企業が札幌証券取引所に支払った金額すべてが、札幌証券取引所から弊社に支払われています。ただし、本レポートに含まれる仮説や結論はレポートの対象企業によるものではなく、弊社の分析及び評価によるものです。また、本レポートの内容はあくまですべて作成時点のものであり、予告なく変更されることがあります。
- 弊社は、役員及び従業員に対して、所定の手続きを経ずにレポートの対象企業に係る証券又は関連デリバティブを取引することを禁止しています。ただし、弊社の役員及び従業員は、レポートで対象としている企業の発行する有価証券に関して、将来取引を行う可能性があります。そのため、弊社の役員及び従業員は本レポートの客観性に影響を与えうる利害を有する可能性がある点にご留意ください。
- 本レポートの著作権は弊社に帰属しますが、個人目的の使用においては複製が許諾されています。なお、配布、転送、その他の利用は著作権侵害に該当します。また、札幌証券取引所及びレポートの対象企業に対しては、本レポートの利用を許諾しております。
- 本レポートに含まれる情報は、いかなる目的で使用される場合においても、投資者の判断と責任において使用されるべきものであり、本レポート及び本レポートに含まれる情報の使用による結果について、札幌証券取引所及び弊社は如何なる責任を負うものではありません。
- なお、本レポートに関するお問合せに関しては、札幌証券取引所もしくはレポートの対象企業に直接ご連絡ください。

以上の点をご了承の上、ご利用ください。

RAKAN RICERCA株式会社