

企業調査レポート

ロジネットジャパン (9027)



2025.12.26

■ 目次

- サマリー
- 企業理念と特色
- 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
- 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、北海道農業の持続的発展への貢献を目的とした産学連携事業からスタートした農業事業など、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（2025年9月30日時点）
従業員	118名(平均年齢：41.6歳、平均勤続年数：11.3年)
発行済株式数	5,740,000株
時価総額	23,017百万円（2025年12月26日時点）

■実績と見通し

2026年3月期中間期の連結業績は、営業収益が38,349百万円（前年同期比0.5%減）、営業利益は1,778百万円（同6.2%減）、経常利益は1,764百万円（同3.6%減）、親会社株主に帰属する中間純利益は1,361百万円（同15.7%増）だった。中間予想に対して、中間純利益を除き各項目で下振れての着地となった。営業収益面では、例年にならない水準での猛暑や少雨の影響により、玉ねぎをはじめとした農産物中心に取り扱い数量の減少が響いた。一方、新中計の下で打ち出した輸送サービス「LNJEX」の引き合い好調とのことで、営業収益を大きく下支えした。また、利益面では、輸送原価の上昇に加え、継続して取り組んでいる、従業員の待遇改善を中心とした人財投資の取組を拡大したことによる費用増加が影響した。

2026年3月期については、営業収益79,500百万円（前期比2.9%増）、営業利益3,700百万円（同0.9%増）、経常利益3,560百万円（同2.6%増）、親会社株主に帰属する当期純利益2,260百万円（同0.5%増）と增收微増益の計画を据え置いている。今期は「物流の2024年問題」を起因とした料金改定の一巡の反動が一つの要因となっている。その他、期初段階で確定している新規案件が例年よりやや少ないことに加え、前期にあった東日本地区の株LNJ小泉における取引先見直しの余波、燃料価格の高止まりや、物価上昇による輸送資材の仕入れ単価の高騰を中心としたコスト負担の増加傾向も考慮し、慎重な計画としている背景がある。前述の取引先見直しによる影響が一巡するため、下期には引き続き引き合い旺盛な「LNJEX」、特に同社の強みでもある幹線輸送を中心に営業活動を進め、計画達成を狙う。

※%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		年配当
2026年3月期 (通期予想)	79,500	2.9%	3,700	0.9%	2,260	0.5%	135円
2025年3月期	77,256	4.3%	3,666	16.1%	2,248	15.7%	120円
2024年3月期	74,075	1.7%	3,158	△16.0%	1,943	△24.0%	120円

※決算短信より RAKAN RICERCAが作成

■企業理念

私たちは、未来への架け橋となる物流の価値を創造し続けます。

・信頼

物流改革を通じて、皆さまの信頼に応えます。

・やりがい

従業員がやりがいをもてる企業であり続けます。

・成長

時代の激しい変化を見据えて、柔軟かつ発展的に行動します。

・貢献

持続可能な物流を通じて、より良い社会づくりに貢献します。

■ 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待遇改善を実施した。中でも、ドライバーについては最大15%程度の待遇改善を行った。2024年度も継続して待遇改善に注力した。これらは中期経営計画に織り込まれていなかった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（※2025年度も大卒初任給（総合職）を35万円へ引き上げるとともに、従業員の継続的なベースアップを実施）。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、所謂第2新卒や中途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「奨学生全額返済支援制度」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、奨学生を完済するまでの間、月額返済額と同額の「奨学生支援手当」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生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「奨学生」であり、例えば大学（雇用部）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、利用者の大半はJASSOの奨学生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生（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、「LNJEX」による輸送サービスの展開が挙げられる。同社がこれまでの成長の中で構築した全国ネットワークと多様な輸送モードを活用し、顧客が抱える物流課題に対応する輸送サービスについて、強みやサービス内容の意味を込め「LNJEX」と名称を設定した。LNJEXには、「EXpandable（全国のネットワークと幅広い輸送モード）」「FLEXible（お客様のニーズに柔軟に対応）」「EXPRESS（迅速な輸送サービス）」の3つの意味が込められている。北海道の地域イメージ脱却を目指して、改めて全国エリア対応の輸送サービス事業者としてコンセプトを打ち出した。これにより、特に本州エリアでのサービス展開を強化していく方針としている。2025年度は、新スイッチ拠点の設置（静岡県浜松市・広島県尾道市）やハイキューブコンテナ車両の導入を行うなど、体制整備を進めている。

LNJEX による輸送サービス展開

全国ネットワークと多様な輸送モードを活用し、お客様に最適な輸送メニューを提供するロジネットジャパングループの輸送サービスです。

全国ネットワークと
幅広い輸送モードで

EX PANDABLE

お客様のニーズに
柔軟に対応し

FLEXIBLE

迅速な輸送サービスを
提供いたします

EXPRESS

- これまで拡大してきた事業エリアと輸送力を活かし、全国エリア、特に本州エリアでの輸送サービスの展開を強化
- 長距離輸送における労働時間規制や、改正物流法への対応策としてモーダルシフト・スイッチ運行を提案
- 各事業会社エリアの配送網・車両を活用した、中・長距離輸送業務、小口配送業務の拡大

※ロジネットジャパンより提供



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

上述の「LNJEX」の輸送商品例として、同社は環境配慮、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することで、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

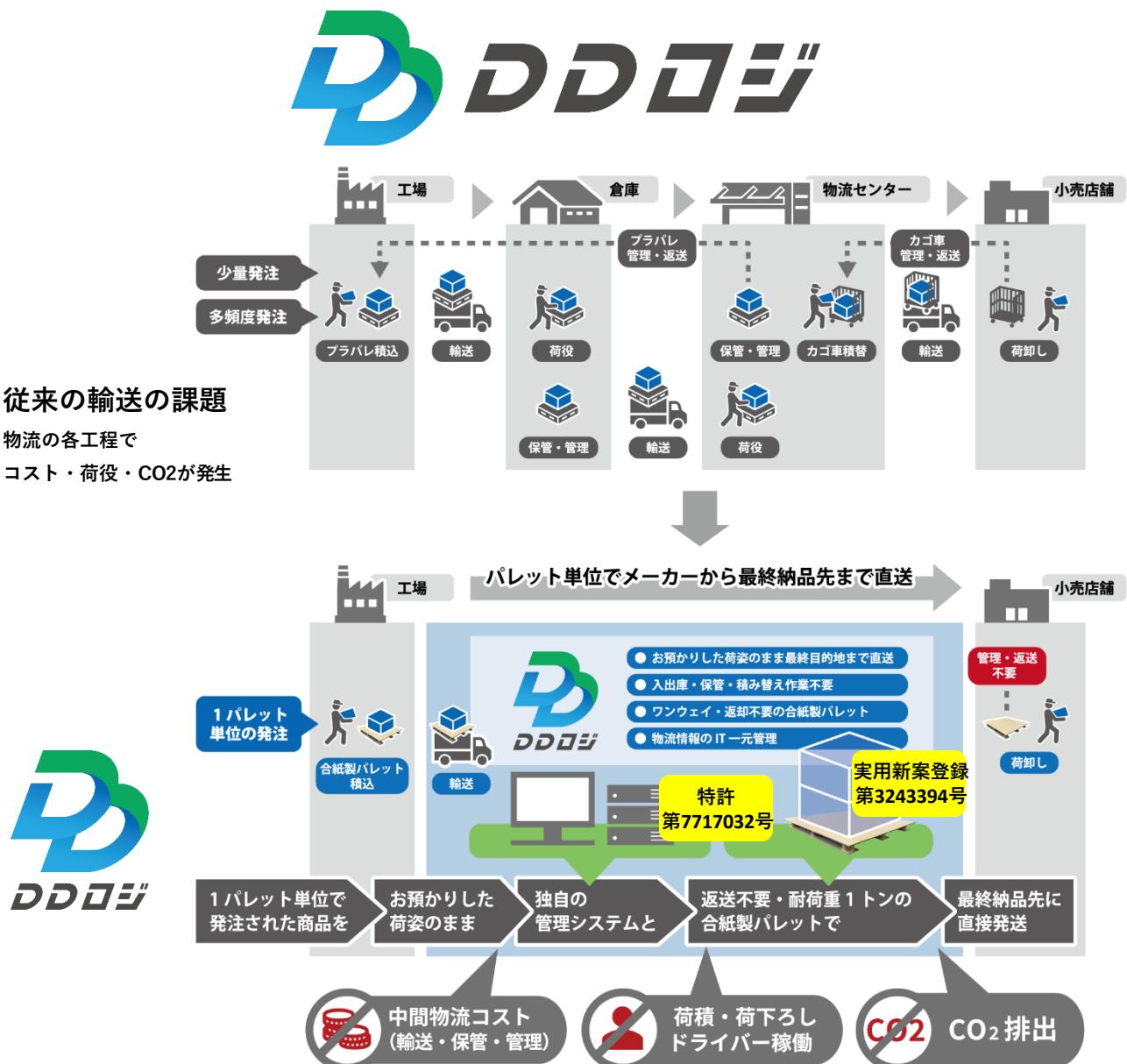
多彩なモード & オプション



- 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

また、2023年4月より販売開始となった輸送商品「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、環境配慮型合紙製パレットを利用し、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同社独自の規格定型輸送サービス商品となっている。2025年7月には、DDロジのビジネスモデルを構成する管理システムの独自性が認められ、特許を取得した。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年問題への対応を含めた、物流改革への貢献を目指す。



ロジネットジャパンが提案する新しい **単身引越**



さくらボックス

家具付き賃貸物件に住まわれる方 単身でお引越しされる方 少量のお荷物の方 にオススメ!

POINT
1

ボックス構造はプライバシーを保護、
ダメージ、汚れからも家財を守ります。

POINT
2

保管にも最適なボックス構造。
短期～長期までご希望に沿った
配送日程が可能です。

POINT
3

ボックス単位での明瞭な料金設定で
ご提供いたします。

POINT
4

日時もご指定いただけます。
※別途オプション料金が発生します。

接合部以外は
すべてダンボール
で出来ています
ダンボール

運送用ボックスユニット
特許取得
特許 第7384659号

改良版
運送用ボックスユニット
特許出願中

高さ
160cm



※イメージです
※表記のサイズは内寸

荷物量の
目安



専用ダンボール
10個程度

トラックと作業員を分けて管理・手配 ⇒ 繁忙期のトラック不足に対応!

※ロジネットジャパンより提供

また、総合物流企業としての輸送力を活かし、全国エリアで展開する引越部門の「さくらスマイル引越隊」では、2023年6月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で、2023年11月には「運送用ボックスユニット」として特許も取得している。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。

■企業沿革

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 (製造元は札通商事(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
2023年4月	環境配慮型の紙製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	輸送商品「DDロジ」の紙製パレットが実用新案を取得
2023年8月	(株)ロジネットジャパン東日本が第二種貨物利用運送（外航海運）の認可を取得
2023年11月	単身引っ越し向けサービス「さくらボックス」が運送用ボックスユニットとして特許を取得
2024年6月	札幌通運(株)が第二種貨物利用運送（国際航空）宅配便事業の認可を取得
2024年7月	農業法人(株)あぐりてーるに資本参加し富良野市における農業事業参入
2025年1月	札幌通運(株)がIATA（国際航空運送協会）公認代理店資格の許可を取得
2025年2月	札幌通運(株)が第二種貨物利用運送（国際航空）一般混載事業の認可を取得
2025年5月	企業理念・行動指針の改定、新たな3か年計画「中期経営計画2025-2027」の策定を発表。
2025年5月	全国エリアを対象とした輸送サービス「LNJEX」のサービス展開を開始
2025年7月	輸送商品「DDロジ」のパレット管理システムが特許を取得

※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	7.23
ロジネットジャパン持株親団会	265	5.37
ロジネットジャパン従業員持株会	236	4.80
公益財団法人廣西・ロジネット ジャパン社会貢献基金	216	4.38
ノースパシフィック株式会社	216	4.38
株式会社北洋銀行	211	4.29
株式会社北海道銀行	210	4.27
株式会社第四北越銀行	156	3.17
住友ゴム工業株式会社	151	3.07
横浜ゴム株式会社	143	2.91
合計	2,165	43.91

※同社は自己株式809千株を保有しているが、上記大株主からは除外

※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粹持ち株会社から、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

トラック輸送のみならず、近年モーダルシフトや2024年問題への関心の高まりにより注目されている鉄道コンテナ輸送やフェリー輸送、スピードに特化した航空輸送といった様々な輸送モードに対応できる数少ない総合物流企業として、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いる。また、国内輸送の実績を生かし、グローバル市場にも対応した物流サービスを提供するため、国際物流事業へ本格参入を進めている。その他にも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、女性スタッフ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（クラブグッツ）、車両の整備販売などの多様なサービスを展開。さらには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しており、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ます。



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

2026年3月期中間決算

2026年3月期中間期の連結業績は、営業収益が38,349百万円（前年同期比0.5%減）、営業利益は1,778百万円（同6.2%減）、経常利益は1,764百万円（同3.6%減）、親会社株主に帰属する中間純利益は1,361百万円（同15.7%増）だった。中間予想（営業収益は38,850百万円、営業利益は1,920百万円、経常利益は1,850百万円、親会社株主に帰属する中間純利益は1,180百万円）に対して、中間純利益を除き各項目で下振れての着地となった。営業収益面では、例年ない水準での猛暑や少雨の影響により、玉ねぎをはじめとした農産物中心に取り扱い数量の減少が響いた。一方、東日本セグメントは減収となっているものの、グループ会社の㈱LNJ小泉における取引先見直しの影響を除くと、実質的には増収となっているようだ。要因は、新中計のもとで打ち出した輸送サービス「LNJEX」の引き合い好調とのことで、営業収益を大きく下支えした点は見逃せない。また、利益面では、輸送原価の上昇に加え、継続して取り組んでいる、従業員の待遇改善を中心とした人財投資の取組を拡大したことによる費用増加が影響した。ただし、実際にそのコスト上昇の効果は現れており、継続的な待遇改善に加え、4月より大卒初任給を35万円に引き上げたことも相まって、新卒の採用エントリー数が大幅に増加しただけでなく、事務職からドライバーまで、全社的に離職率も改善しているもよう。中間純利益の上振れについては、主に政策保有株式の売却を行ったことが要因となる。基幹システムの刷新についても、計画通りに進捗している。

セグメント別では、北海道の売上収益が前年同期比2.1%減の10,886百万円、セグメント利益は同23.6%減の416百万円と減収減益。輸送案件数自体は大きく変わらなかったものの、猛暑による農産物の生育不良等に伴う輸送量減が響いた。なお、同セグメントは構造的にドライバー数が多く、待遇改善等のコスト増の影響が相対的に大きくなっている。

東日本は、売上収益が前年同期比4.6%減の15,732百万円、セグメント利益は同5.9%増の909百万円と減収増益。前期下期から本格化した前述の取引先見直しの影響をカバーしきれなかった。なお、上期でこの影響は一巡する。

西日本は、売上収益が前年同期比9.9%増の9,867百万円、セグメント利益は同11.2%減の254百万円と増収減益。主要荷主の取り扱い数量増加効果もあって増収を確保した一方、輸送原価や人財投資等に伴うコストアップをカバーする動きが計画比でやや未達となった。

また、9月1日から3日までの3日間、大阪・関西万博「TEAM EXPOパビリオン」にて、「脱炭素化」をテーマに、中長期の新たな柱として育成中の「DDロジ」のコンセプトを紹介する展示を実施。同輸送サービスで実現する新しい輸送方法のVR（バーチャルリアリティー/仮想空間を体験できる技術）体験や、独自開発した専用紙パレットも設置し強度を体感できる展示を行った。多数の来場者が終日来訪したとのことで、認知のさらなる拡大に繋がっただろう。

※単位：百万円

		25年3月期中間期	26年3月期中間期	増減額	増減率
北海道地区	営業収益	11,124	10,886	△238	△2.1%
	セグメント利益	545	416	△128	△23.6%
東日本地区	営業収益	16,492	15,732	△760	△4.6%
	セグメント利益	858	909	50	5.9%
西日本地区	営業収益	8,977	9,867	890	9.9%
	セグメント利益	286	254	△31	△11.2%

■損益計算書

※単位：百万円

	2025年3月期中間期	2026年3月期中間期
営業収益	38,534	38,349
営業原価	34,808	34,767
営業総利益	3,726	3,582
販売費及び一般管理費	1,829	1,803
営業利益	1,896	1,778
営業外収益		
受取利息	0	0
受取配当金	39	55
寮収入	22	24
その他	46	68
営業外収益合計	109	149
営業外費用		
支払利息	26	35
寮支出	90	99
車両売却除却損	41	24
その他	14	4
営業外費用合計	174	163
経常利益	1,831	1,764
特別利益		
投資有価証券売却益	—	357
特別利益合計	—	357
特別損失		
固定資産除売却損	12	53
投資有価証券売却損	—	0
特別損失合計	12	53
税金等調整前中間純利益	1,819	2,068
法人税、住民税及び事業税	711	752
法人税等調整額	△57	△45
法人税等合計	654	706
中間純利益	1,164	1,361
非支配株主に帰属する中間純損失（△）	△11	—
親会社株主に帰属する中間純利益	1,176	1,361

※決算短信より RAKAN RICERCA が作成

■貸借対照表

※単位：百万円

	2025年3月31日	2025年9月30日		2025年3月31日	2025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	377	1,721	営業未払金及び買掛金	4,718	4,956
受取手形	151	100	短期借入金	3,370	4,924
電子記録債権	504	536	リース債務	24	29
営業未収入金及び売掛金	8,614	8,182	未払法人税等	913	736
棚卸資産	223	325	役員賞与引当金	28	—
その他	1,175	1,050	その他	2,554	2,218
貸倒引当金	△1	△0	流動負債合計	11,610	12,865
流動資産合計	11,045	11,916	固定負債		
固定資産			長期借入金	2,393	2,573
有形固定資産			リース債務	49	48
建物及び構築物（純額）	2,894	2,865	繰延税金負債	221	339
機械装置及び運搬具（純額）	9,312	9,601	役員退職慰労引当金	338	359
土地	7,505	7,505	退職給付に係る負債	334	342
リース資産（純額）	67	70	資産除去債務	52	52
その他（純額）	491	472	その他	154	156
有形固定資産合計	20,272	20,516	固定負債合計	3,543	3,873
無形固定資産	583	683	負債合計	15,154	16,739
投資その他の資産			純資産の部		
投資有価証券	2,094	2,290	株主資本		
繰延税金資産	214	244	資本金	1,000	1,000
差入保証金	1,528	1,441	資本剰余金	700	700
その他	543	546	利益剰余金	19,519	20,560
貸倒引当金	△87	△87	自己株式	△766	△2,324
投資その他の資産合計	4,293	4,435	株主資本合計	20,453	19,936
固定資産合計	25,149	25,635	その他の包括利益累計額		
資産合計	36,194	37,551	その他有価証券評価差額金	586	875
			その他の包括利益累計額合計	586	875
			純資産合計	21,040	20,812
			負債純資産合計	36,194	37,551

※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

	2025年3月期中間期	2026年3月期中間期
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前中間純利益	1,819	2,068
減価償却費	909	951
貸倒引当金の増減額（△は減少）	△0	△1
役員賞与引当金の増減額（△は減少）	△95	△28
退職給付に係る負債の増減額（△は減少）	5	7
役員退職慰労引当金の増減額（△は減少）	14	21
受取利息及び受取配当金	△39	△55
支払利息	26	35
投資有価証券売却損益（△は益）	—	△357
有形固定資産売却損益（△は益）	△1	△4
有形固定資産除却損	54	77
売上債権の増減額（△は増加）	△356	452
未収入金の増減額（△は増加）	34	△1
棚卸資産の増減額（△は増加）	△9	△102
仕入債務の増減額（△は減少）	△170	238
未払消費税等の増減額（△は減少）	36	42
未払金の増減額（△は減少）	△126	△96
その他	△42	112
小計	2,058	3,359
利息及び配当金の受取額	39	55
利息の支払額	△26	△35
法人税等の還付額	123	—
法人税等の支払額	△513	△943
営業活動によるキャッシュ・フロー	1,680	2,436
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	△1,700	△1,465
有形固定資産の売却による収入	9	19
有形固定資産の除却による支出	—	△5
無形固定資産の取得による支出	△118	△151
投資有価証券の取得による支出	△4	△4
投資有価証券の売却による収入	0	589
関係会社株式の取得による支出	△7	—
貸付けによる支出	△2	△3
貸付金の回収による収入	1	1
差入保証金の差入による支出	△54	△38
差入保証金の回収による収入	68	125
出資金の回収による収入	0	0
その他の支出	△9	△6
その他の収入	0	3
投資活動によるキャッシュ・フロー	△1,817	△935
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）	1,706	1,700
長期借入れによる収入	500	600
長期借入金の返済による支出	△713	△565
リース債務の返済による支出	△23	△14
自己株式の取得による支出	△360	△1,557
配当金の支払額	△327	△320
財務活動によるキャッシュ・フロー	782	△157
現金及び現金同等物の増減額（△は減少）	646	1,343
現金及び現金同等物の期首残高	272	376
現金及び現金同等物の中間期末残高	918	1,720

※決算短信より RAKAN RICERCA が作成

■新中期経営計画

中期経営計画 2025-2027

同社は、2026年3月期から2028年3月期を対象期間とした“中期経営計画 2025-2027”を新たに策定している。同中計では、事業目標で掲げた「2030年度までに連結売上高1,000億円」を達成すべく【営業方針】として、(1)「LNJEX」(2)独自商品の拡販(3)国際物流事業(4)EC物流事業の拡充の4軸を掲げている。また、【人事方針】としては、事業拡大に伴う人財確保、働きやすい職場づくりに邁進する。【投資方針】については、事業拡大に伴う投資(車両・不動産・IT)に取り組む。

営業方針の中で最重要なのが輸送サービス「LNJEX」である。LNJEXには、「EXpandable」「FLEXible」「EXPRESS」の3つの意味が込められている。同社がこれまでの成長の中で構築した全国ネットワークと多様な輸送モードを活用し、顧客に最適な輸送メニューを提供するもので、北海道の地域イメージ脱却を目指して、改めて全国エリア対応の輸送サービス事業者としてコンセプトを打ち出した。これにより、特に本州エリアでのサービス展開を強化していく方針である。1パレット単位で発注された荷物を最終納品先にダイレクトに輸送する独自の規格定型輸送サービス商品「DDロジ」を中心として、独自商品の拡販にも引き続き注力する。また、前中計期間の中で免許取得等の足掛かりを作った国際物流事業、同社主要荷主をはじめとして、需要拡大を続けるEC物流事業の拡充等にも取り組むことで成長を図る方針である。

事業目標

- ・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
- ・2030年度までに連結売上高1,000億円を実現

外部環境

- ・ドライバーの労働時間規制
- ・物流法の改正
- ・環境意識の高まり

営業方針 —4つの施策を柱に、営業方針を展開します。



LNJグループのネットワークと多様な輸送モードで全国エリアで輸送サービスを展開

独自商品の拡販

環境問題・物流業界の課題等を解決するサービスを展開

国際物流事業

新しい事業分野への挑戦

EC物流事業の拡充

EC物流事業で培ったノウハウを活かし、今後も需要拡大が見込まれる輸送ニーズへの対応力を拡充



人事方針

- ・事業拡大に伴う人財確保
- ・働きやすい職場づくり

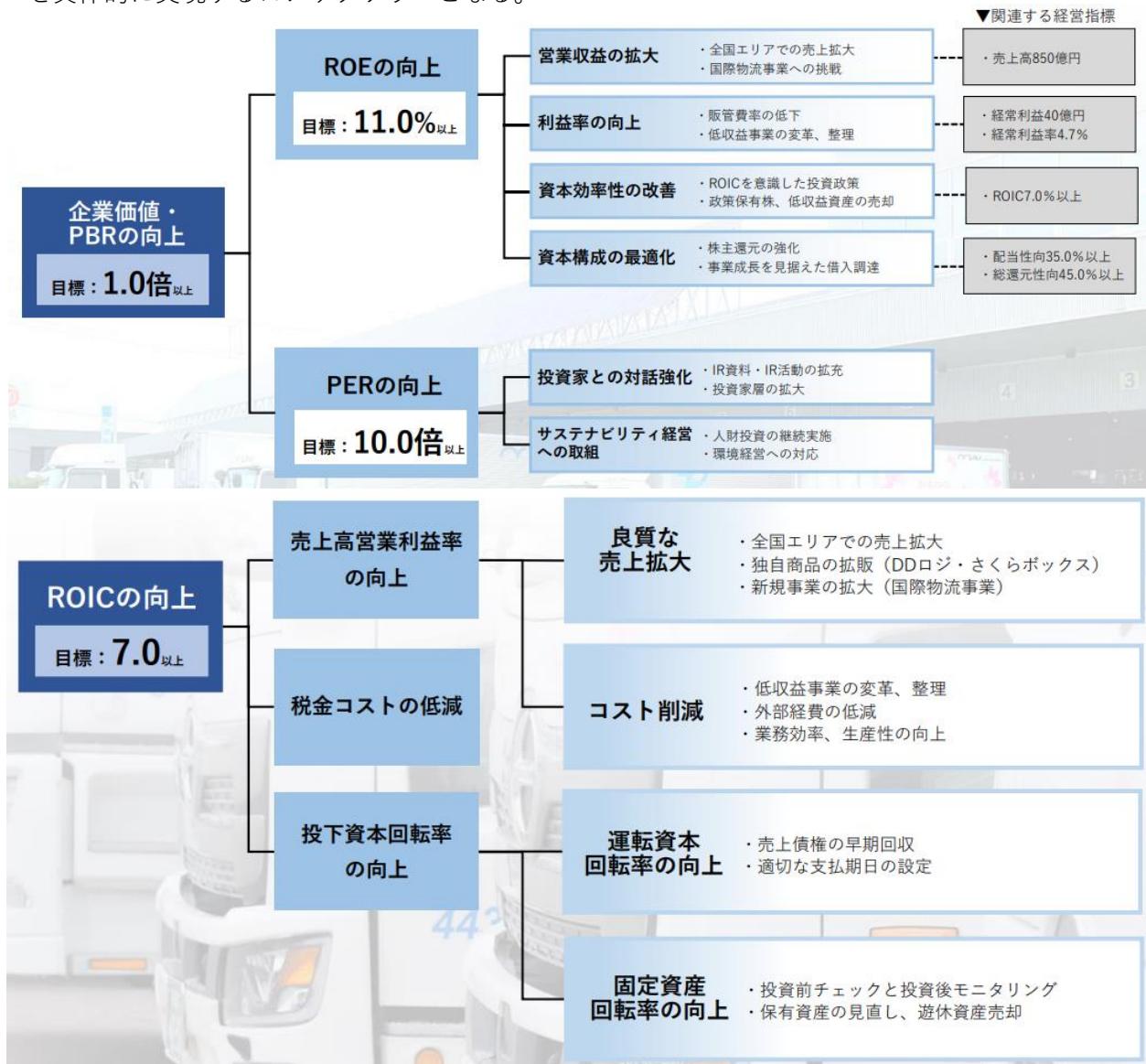
投資方針

- ・事業拡大に伴う投資(車両・不動産・IT)

■新中期経営計画

その他、コーポレート戦略については、前中計に続き、人財投資に引き続き注力する。エリア職を含めた新卒採用強化による次世代リーダーの創出等に加え、資格取得推進等、経営変化に対応できる自律性の高い人財育成を進める。ITインフラ増強やDX加速のためIT投資で20億円規模、新規案件用の投資や既存施設更新のため不動産投資を90億円規模、既存車両代替だけでなく売上拡大に向けた攻めの車両投資も含め50億円規模をそれぞれ実施する。グループ業容拡大に向けM&Aも視野に入れている他、農業事業の深化、サステナビリティ経営の推進などにも継続して取り組む。

なお、同中計の最終期における業績面の数値目標として、売上高850億円（2025年3月期実績：772.56億円）、経常利益40億円（同34.68億円）、経常利益率4.7%（同4.5%）、経営面の数値目標として、配当性向35.0%以上、総還元性向45.0%以上、ROE11.0%以上、ROIC7.0%以上、PBR1.0倍以上、PER10.0倍以上、DOE4.0%以上を掲げている。以下は、計画した企業価値向上を具体的に実現するロジックツリーとなる。



■業績見通し

2026年3月期見通し

2026年3月期については、営業収益79,500百万円（前期比2.9%増）、営業利益3,700百万円（同0.9%増）、経常利益3,560百万円（同2.6%増）、親会社株主に帰属する当期純利益2,260百万円（同0.5%増）と増収微増益の計画を据え置いている。

今期は「物流の2024年問題」を起因とした料金改定の一巡の反動が一つの要因となっている。その他、期初段階で確定している新規案件が例年よりやや少ないと加え、前期にあった東日本地区の㈱LNJ小泉における取引先見直しの余波、燃料価格の高止まりや、物価上昇による輸送資材の仕入れ単価の高騰を中心としたコスト負担の増加傾向も考慮し、慎重な計画としている背景がある。新中計の中で示した、全国エリアを対象とした輸送サービス「LNJEX」により、主に本州地区で新規顧客および既存顧客からの需要取り込みが進展するかが増収計画達成の鍵となる。中間期までの苦戦の一因である農作物を中心とした輸送量の減少は一時的なものである他、前述の取引先見直しによる影響が一巡するため、下期には引き続き旺盛な「LNJEX」、特に同社の強みでもある幹線輸送を中心に営業活動を活発化することで、計画達成を狙う。「DDロジ」については当初コンセプトである中間物流を省く輸送、つまり顧客の大規模な輸送体制の構造変化を伴う案件の獲得を目指して営業活動を続ける。また、国際物流についても、営業部隊の準備が整い、国際物流の代理店組合にも加盟済みである。加盟完了により海外現地法人を持たない同社の対応可能エリア（国）拡大の他、海外の運送事業者からの日本国内の輸出入依頼にも繋がってくるとみられ、営業活動の基盤づくりを進めている。

加えて、2025年4月から新卒初任給の引き上げ（※総合職大卒では従来の30万100円から35万円）を行っており、ドライバー職を含めたグループ全体の既存社員のベースアップも併せて実施している。2025年3月期は、グループ人件費の5%相当の処遇改善を行ったが、今期も引き続き処遇改善に注力する方針としており、同社の将来を担う優秀な人財確保に余念がない。その他、2026年半ば頃まで続く基幹システムの刷新を中心にIT投資を例年と変わらず継続して行うが、車両投資の面では、単純な入れ替え以外に、売上高拡大に向けた新規車両調達を先行投資的に若干期初段階から見ている点は押さえておきたい。中間期までに、静岡県浜松市／広島県尾道市に輸送のスイッチ拠点を追加設置した他、通常よりも積載量が増すハイキューブコンテナ車両の台数拡充を行っている。特にスイッチ拠点の拡充は、ドライバー1人当たりの運行距離及び労働時間短縮に貢献しており、顧客に安定的に輸送サービスを提供するだけでなく、持続可能な物流網構築にも繋がっている。

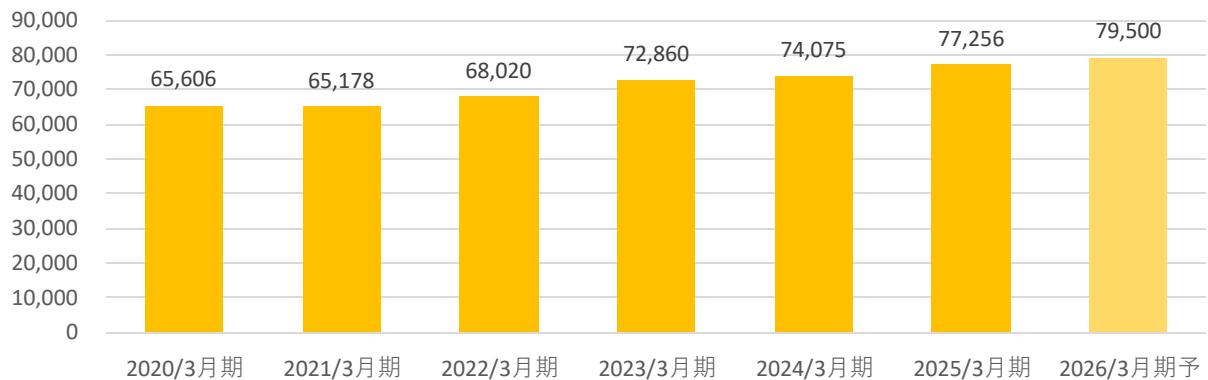
なお、配当予想については各種費用増の中ではあるものの、前期の年間120円（上期60円、下期60円）から15円増となる年間135円（上期65円、下期70円）を計画。新中計で掲げている通り、企業価値向上に同社では気を配っており、増配予定もそうした意識を映したものであろう。

※%は前期比（前年同期比）、配当を除き単位は百万円

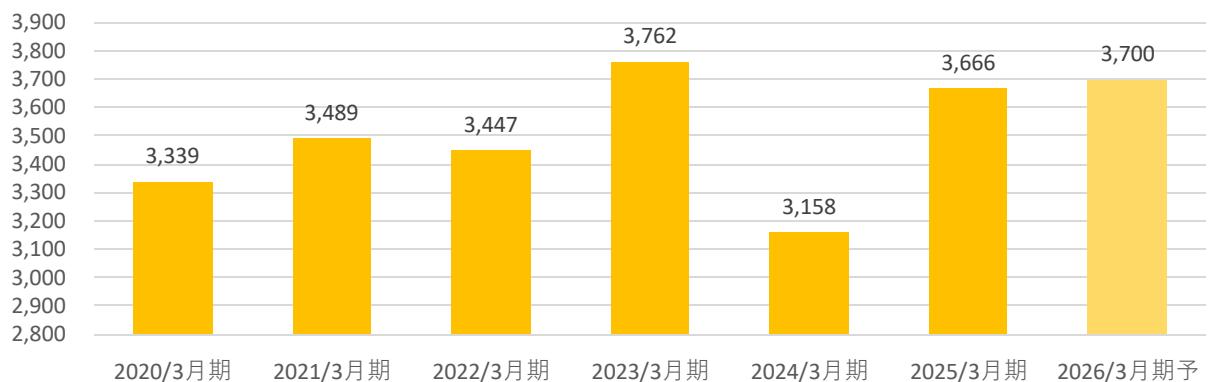
	売上高		営業利益		当期純利益		配当予想
2026年3月期 (通期予想)	79,500	2.9%	3,700	0.9%	2,260	0.5%	通期135円 (期末70円)
2025年3月期 (通期実績)	77,256	4.3%	3,666	16.1%	2,248	15.7%	通期120円 (期末60円)

※決算短信等よりRAKAN RICERCAが作成

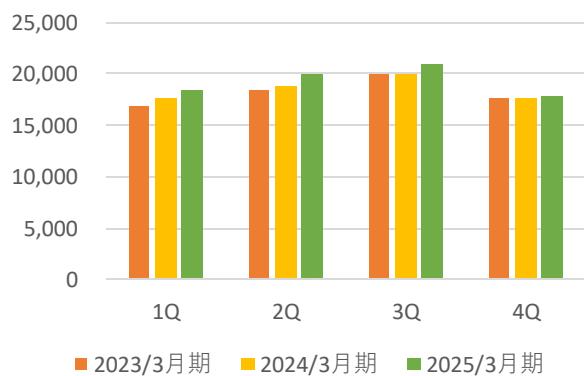
営業収益 (百万円)



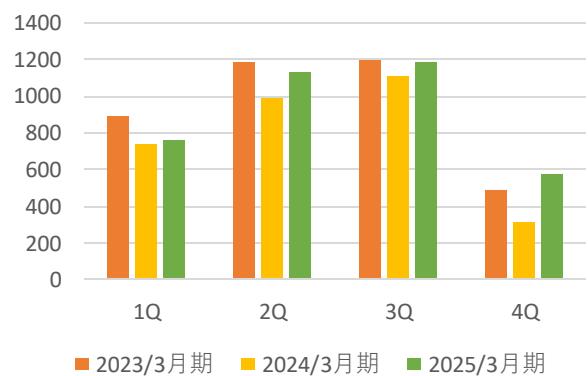
営業利益 (百万円)



営業収益 (四半期比較)



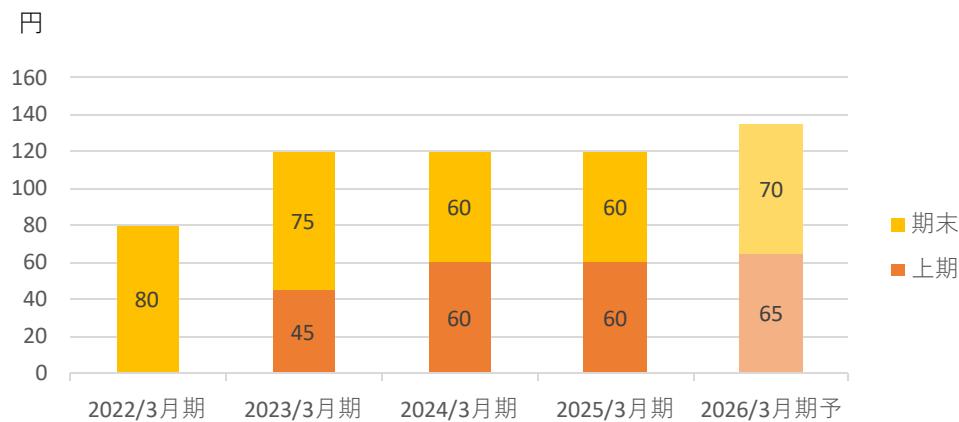
営業利益 (四半期比較)



■ 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、2022年3月期に80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円で、年間120円（前期比40円の増配）。2024年3月期、2025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円を計画通り実施。2026年3月期は、中間配当65円、期末配当70円で年間135円を計画している。

また、企業価値向上に向けた取り組みとして、1株当たり株式価値の向上による株主還元の拡充と資本効率の向上を図るとともに、経営環境の変化に対応した機動的な資本政策を可能するために、自己株式の取得を進めている。



■ 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 ※保有株数に応じて）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2025」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。

持株数	送付数
100株～499株	1箱
500株～9,999株	5箱
10,000株～4,999株	10箱
以降、5万株毎に	10箱追加



※左：モンドセレクション優秀品質最高金賞

ロジネットジャパンより提供

※右：「北のブランド2025」

金賞・奨励賞製品紹介ページより引用

■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、環境配慮型の合紙製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へシフトし、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、1990年、株式会社ロジネットジャパンの前身である札幌通運株式会社の代表取締役社長を務めた故廣西小一郎氏が発起人となり、道内の交通遺児への奨学金の給付を目的として「財団法人 廣西交通遺児育英基金」を設立している。現在は「公益財団法人 廣西・ロジネットジャパン社会貢献基金」に改称し、給付対象を交通遺児以外の災害遺児などにも広げると共に、新たに福祉事業などへの助成事業も行っているようだ。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、产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、圃地面積を年々拡大し、現在は馬鈴薯に加え、大豆、小豆の生産にも着手。同大学との产学連携は24年3月をもって終了となったが、その後富良野地区において、現地協力農家を代表とする農業法人(株)あぐりてーるの設立に資本参加をしている。北洋銀行と日本政策金融公庫による「ほくよう農業地域活性化ファンド」による融資体制も整ったことで、北海道農業の6次産業化に向けて取り組むための土台が固まった。また、2025年4月12日には「ロジネットジャパンチャリティーコンサート2025」を開催した。同コンサートは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、今回で通算23回目の開催となつた。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長および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、顧客企業からの収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況に影響を与える可能性がある。また、輸送商品には、一次產品、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収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、重大な交通事故等を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、重大交通事故を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（ディスクレーマー）

- ・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・表示したものですが、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る利害を有する可能性がある点はご留意ください。
- ・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