

企業調査レポート

ロジネットジャパン (9027)



2024.7.4

■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、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アグリビジネスなど、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	111名(平均年齢:43.3歳、平均勤続年数:12.3年)
発行済株式数	5,740,000株
時価総額	17,191百万円(2024年7月4日時点)

■ 実績と見通し

2024年3月期の連結業績は、営業収益が74,075百万円(前期比1.7%増)、営業利益は3,158百万円(同16.0%減)、経常利益は3,171百万円(同16.4%減)、親会社株主に帰属する当期純利益は1,943百万円(同24.0%減)と、グループ従業員の処遇改善によるコスト増等により減益となった。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、各項目で下振れて着地した。

2025年3月期については、売上高80,000百万円(前期比8.0%増)、営業利益3,820百万円(同20.9%増)、経常利益3,800百万円(同19.8%増)、親会社株主に帰属する当期純利益2,390百万円(同23.0%増)をそれぞれ見込んでいる。2025年3月期は「中期経営計画2022」の最終年度にあたる。引き続きドライバーを中心とした人財投資を強化する方針は変わらず、前期と同等レベルの処遇改善をさらに行う。また、車両投資は過去と同等の水準で計画している他、IT投資については2026年中頃の完成を見据えた基幹システムの更新を中心として、引き続き実施していく。従来保守的な期初予想を出すことが比較的多かった同社だが、今期は安定的な輸送体制の継続構築、そしてそのために必須となる“成長と収益性向上”に対する強いメッセージが込められたガイダンスとなっている印象だ。当然、背景には「2024年問題」への問題意識があり、これを契機として、従来以上に適切な料金収受を推進し抜本的な収益性の改善を目指す。

※%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
2025年3月期 (通期予想)	80,000	8.0%	3,820	20.9%	2,390	23.0%	120円
2024年3月期	74,075	1.7%	3,158	△16.0%	1,943	△24.0%	120円
2023年3月期	72,860	7.1%	3,762	9.1%	2,555	8.0%	120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。

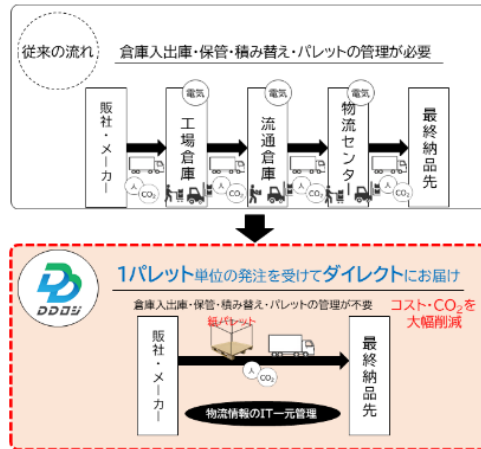
■ 特色

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。2024年度も継続して前期と同等レベルの処遇改善に注力する。これらは中期経営計画に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、奨学金を返済するまでの間、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。

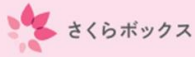
「大学全入時代」という言葉が一般化して久しいが、進学に際して最大の問題となるのは学費だろう。その解決策として存在するのが「奨学金」であり、例えば大学（昼間部）進学者であれば約半数がこれを利用している（日本学生支援機構（JASSO）の調査参照）。また、利用者の大半はJASSOの奨学金を活用しているとされており、とりわけ貸与型の第二種奨学金（有利子）が多い。返還は、3月卒業の場合、原則として同年10月から開始されることになる。返還自体は当然の義務とはいえ、基本給の大幅な上昇が見込みにくい日本企業の場合、その負担は当事者にとっては相当大きなものとしてのしかかる。人財に対する高い意識を有している同社は、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



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、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の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	6.53
ロジネットジャパン持株親栄会	265	4.86
株式会社北洋銀行	261	4.78
株式会社北海道銀行	260	4.77
ロジネットジャパン従業員持株会	233	4.27
ノースパシフィック株式会社	216	3.95
公益財団法人廣西・ロジネット ジャパン社会貢献基金	181	3.32
株式会社第四北越銀行	156	2.86
住友ゴム工業株式会社	151	2.77
横浜ゴム株式会社	143	2.63
合計	2,228	40.79

※同社は自己株式277千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月期決算

2024年3月期の連結業績は、営業収益が74,075百万円（前期比1.7%増）、営業利益は3,158百万円（同16.0%減）、経常利益は3,171百万円（同16.4%減）、親会社株主に帰属する当期純利益は1,943百万円（同24.0%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、各項目で下振れて着地した。

売上面では、物価上昇による消費者マインドの低下などに起因する物量減の影響があったものの、大手取引先の輸送数量が増加したことに加え、適正料金の収受を目的とした料金改定を進めたことで、2024年3月期も増収を達成した。一方利益面では、増収による利益効果はあったものの、燃料価格の高止まりや輸送資材の仕入れ単価の高騰を中心にコスト負担は引き続き増加。さらに、後述のグループ従業員の処遇改善による人件費も同様にコスト増となった影響が出ている。グループ従業員の処遇改善に関しては、2024年問題による人手不足に対する早期からの対応ということで、「中期経営計画2022」の当初基本方針からさらに踏み込んで、優秀な人材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を行ってきた。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。これら一連の施策により必要人員を確保している点はポジティブだ。

セグメント別では、北海道の売上収益が前期比1.6%増の20,994百万円、セグメント利益は同31.3%減の485百万円と微増収、大幅な減益。増収に関しては、主にEC系の顧客の取り扱いが堅調に伸びている影響が大きい。また、一昨年は農産物が不作だった影響があったが、農産品系の輸送需要が回復し順調だった。利益面に関しては、同セグメントは構造的にドライバー数も多く、賃上げ等のコストアップが重しとなった。

東日本は、売上収益が前期比2.8%減の33,260百万円、セグメント利益は同20.7%減の1,727百万円と減収、大幅減益。関東エリアは、市場として相対的に成熟しきっている面もあり、大きな新規案件の獲得に苦慮するなか、顧客都合での撤退影響等を受けた。利益面では、減収影響の他、値上げ等の浸透もやや進捗が遅れたことが背景に。

西日本は、売上収益が前期比7.2%増の16,379百万円、セグメント利益は同4.3%減の631百万円と増収ながら減益。東日本とは対照的に、既存顧客も新規顧客も輸送需要は好調で、特にEC系の配送で大型の新規案件を獲得したことが増収の背景。なお、利益面はベースアップ等の影響を回収しきれなかった。

※単位：百万円

		23年3月期	24年3月期	増減額	増減率
北海道地区	営業収益	20,654	20,994	339	1.6%
	セグメント利益	706	485	△221	△31.3%
東日本地区	営業収益	34,204	33,260	△943	△2.8%
	セグメント利益	2,179	1,727	△452	△20.7%
西日本地区	営業収益	15,278	16,379	1,100	7.2%
	セグメント利益	659	631	△28	△4.3%

■ 損益計算書

※単位：百万円

	2023年3月期	2024年3月期
営業収益	72,860	74,075
営業原価	65,853	67,412
営業総利益	7,007	6,662
販売費及び一般管理費	3,244	3,503
営業利益	3,762	3,158
営業外収益		
受取利息	2	0
受取配当金	60	52
寮収入	62	56
受取補償金	4	66
受取和解金	66	—
その他	99	107
営業外収益合計	296	284
営業外費用		
支払利息	52	36
寮支出	138	144
車両売却除却損	56	64
その他	16	25
営業外費用合計	263	271
経常利益	3,795	3,171
特別利益		
固定資産売却益	44	0
投資有価証券売却益	82	0
特別利益合計	126	0
特別損失		
固定資産除売却損	59	103
投資有価証券評価損	22	—
特別損失合計	82	103
税金等調整前当期純利益	3,839	3,068
法人税、住民税及び事業税	1,257	1,171
法人税等調整額	29	△32
法人税等合計	1,287	1,139
当期純利益	2,552	1,929
非支配株主に帰属する当期純利益	△3	△13
親会社株主に帰属する当期純利益	2,555	1,943

※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	2024年3月31日		2023年3月31日	2024年3月31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	273	支払手形	8	-
受取手形	183	182	電子記録債務	110	132
電子記録債権	601	608	営業未払金及び買掛金	5,462	5,071
営業未収入金及び売掛金	9,305	9,164	短期借入金	3,427	3,515
棚卸資産	97	166	リース債務	50	33
その他	1,130	1,217	未払法人税等	713	517
貸倒引当金	△4	△2	役員賞与引当金	93	95
流動資産合計	12,832	11,610	その他	2,321	2,550
固定資産			流動負債合計	12,189	11,916
有形固定資産			固定負債		
建物及び構築物	13,003	13,026	長期借入金	3,394	2,164
減価償却累計額	△9,939	△10,140	リース債務	28	51
建物及び構築物（純額）	3,064	2,886	繰延税金負債	104	276
機械装置及び運搬具	16,338	16,685	役員退職慰労引当金	280	342
減価償却累計額	△8,082	△8,657	退職給付に係る負債	279	307
機械装置及び運搬具（純額）	8,255	8,028	資産除去債務	11	11
土地	6,785	7,087	その他	165	156
リース資産	427	369	固定負債合計	4,264	3,310
減価償却累計額	△353	△291	負債合計	16,453	15,226
リース資産（純額）	73	77	純資産の部		
その他	1,898	1,971	株主資本		
減価償却累計額	△1,347	△1,480	資本金	1,000	1,000
その他（純額）	550	491	資本剰余金	592	592
有形固定資産合計	18,730	18,569	利益剰余金	18,685	17,919
無形固定資産	348	479	自己株式	△1,439	△406
投資その他の資産			株主資本合計	18,837	19,105
投資有価証券	1,308	2,162	その他の包括利益累計額		
繰延税金資産	340	358	その他の有価証券評価差額金	△102	464
差入保証金	1,422	1,409	その他の包括利益累計額合計	△102	464
その他	554	538	非支配株主持分	258	245
貸倒引当金	△90	△87	純資産合計	18,994	19,814
投資その他の資産合計	3,536	4,381	負債純資産合計	35,448	35,041
固定資産合計	22,615	23,430			
資産合計	35,448	35,041			

※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	2024年3月期
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益	3,839	3,068
減価償却費	2,045	1,916
貸倒引当金の増減額 (△は減少)	0	△3
役員賞与引当金の増減額 (△は減少)	27	1
退職給付に係る負債の増減額 (△は減少)	25	27
役員退職慰労引当金の増減額 (△は減少)	10	61
受取利息及び受取配当金	△62	△53
支払利息	52	36
投資有価証券売却損益 (△は益)	△82	△0
有形固定資産売却損益 (△は益)	△49	△5
投資有価証券評価損益 (△は益)	22	-
有形固定資産除却損	115	167
売上債権の増減額 (△は増加)	△430	135
未収入金の増減額 (△は増加)	△226	△52
棚卸資産の増減額 (△は増加)	16	△68
仕入債務の増減額 (△は減少)	349	△377
未払金の増減額 (△は減少)	76	187
未払消費税等の増減額 (△は減少)	73	△253
その他	168	△67
小計	5,972	4,719
利息及び配当金の受取額	62	53
利息の支払額	△51	△36
法人税等の還付額	198	86
法人税等の支払額	△1,179	△1,368
営業活動によるキャッシュ・フロー	5,003	3,453
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	△1,443	△1,447
有形固定資産の売却による収入	116	46
有形固定資産の除却による支出	△40	△83
無形固定資産の取得による支出	△138	△257
投資有価証券の取得による支出	△7	△104
投資有価証券の売却及び償還による収入	325	7
関係会社株式の取得による支出	-	△3
貸付けによる支出	△4	△12
貸付金の回収による収入	4	6
差入保証金の差入による支出	△99	△109
差入保証金の回収による収入	135	122
出資金の回収による収入	0	-
その他の投資による支出	△7	△6
その他の投資回収による収入	0	10
投資活動によるキャッシュ・フロー	△1,159	△1,830
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)	△1,300	185
長期借入れによる収入	850	-
長期借入金の返済による支出	△1,688	△1,327
リース債務の返済による支出	△88	△50
自己株式の取得による支出	△0	△899
配当金の支払額	△719	△776
財務活動によるキャッシュ・フロー	△2,946	△2,869
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	897	△1,245
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期末残高	1,518	272

※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

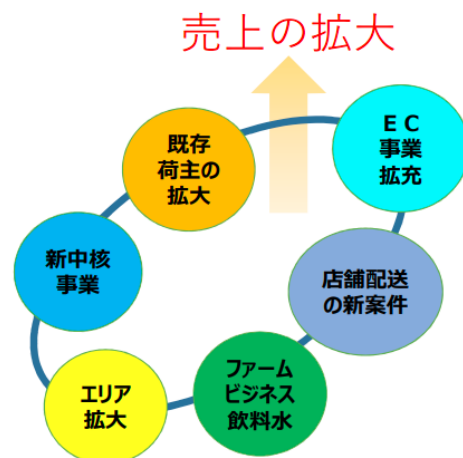
中期経営計画2022

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%



■業績見通し

2025年3月期見通し

2025年3月期については、売上高80,000百万円（前期比8.0%増）、営業利益3,820百万円（同20.9%増）、経常利益3,800百万円（同19.8%増）、親会社株主に帰属する当期純利益2,390百万円（同23.0%増）をそれぞれ見込んでいる。2025年3月期は「中期経営計画2022」の最終年度にあたる。引き続きドライバーを中心とした人財投資を強化する方針は変わらず、借上社宅の水準引き上げや賞与水準の引き上げ（※業績連動となる見込み）等、前期と同等レベルの積極的な処遇改善をさらに行う。また、車両投資は過去と同等の水準で計画している他、IT投資については2026年中頃の完成を見据えた基幹システムの更新を中心として、引き続き実施していく。

従来保守的な期初予想を出すことが比較的多かった同社だが、今期は安定的な輸送体制の継続構築、そしてそのために必須となる“成長と収益性向上”に対する強いメッセージが込められたガイダンスとなっている印象だ。当然、背景には「2024年問題」への問題意識があり、これを契機として、従来以上に適切な料金收受を推進し抜本的な収益性の改善を目指す。料金改定に伴う顧客の離脱もある程度想定しているようであり、長期的な成長を見据えた構造改革に着手することになる。計画達成の最大の鍵を握るのが「DDロジの拡販」の行方となるだろう。同商品については、国際輸出、産業廃棄物の輸送といった領域でのワンウェイ活用等、ニーズは既に捉えている。前期にメリットの訴求は進んでおり、「中間物流を省く＝直送体制にする」という本来のコンセプトに沿った案件獲得ができれば、計画達成に大きく近づく。また、2023年8月25日に外航第二種貨物利用運送の認可を取得してから、船舶を用いての国際輸送実績を着実に積み上げ始めている。さらなる事業拡大に向けて、航空便での国際輸送案件の獲得の行方も注目ポイントとなりそうだ。

その他、既存荷主の新規案件の掘り起こし、取り扱いエリアの拡大、IT活用によるドライバーの一段の生産性向上等にも取り組む。特に新規案件の掘り起こしについては、本州間の区域輸送系案件に加え、モーダルシフトを加速していく社会の流れの中で、同社の強みでもあるトレーラーを使ったフェリー輸送、JRを絡めた幹線輸送の需要取り込みに期待がかかる。取り扱いエリアの拡大については、全体に与える影響は小さいものの、実際に前期は九州エリア（その他セグメントに含まれる）において、沖縄エリアで新規の配送案件、九州域内でも区域系の配送業務等を獲得し、右肩上がりでの成長を続けている。

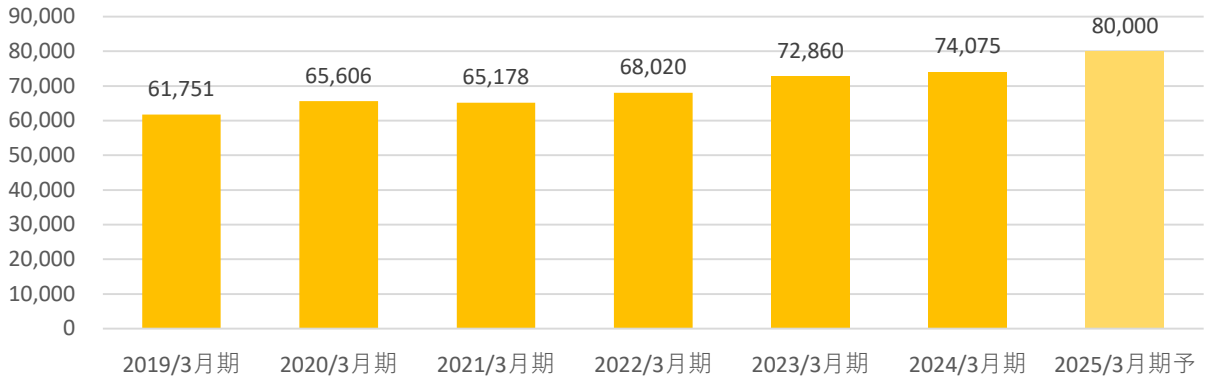
なお、配当予想については各種費用増の中ではあるものの、前期と同水準の年間120円を維持している。PBR1倍割れの状況についても会社側は課題感を持っており、成長と収益性向上を実現し、情報発信を加速していく方針を示している。

※%は前期比（前年同期比）、配当を除き単位は百万円

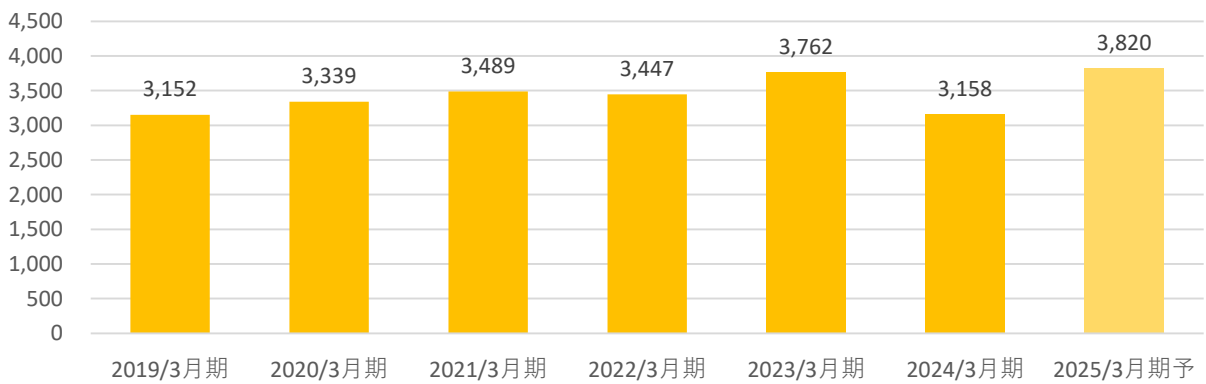
	売上高		営業利益		当期純利益		配当予想
2025年3月期 (通期予想)	80,000	8.0%	3,820	20.9%	2,390	23.0%	通期120円 (期末60円)
2025年3月期 (上期予想)	37,850	3.9%	1,780	3.1%	1,130	4.2%	60円
2024年3月期 (通期実績)	74,075	1.7%	3,158	△16.0%	1,943	△24.0%	通期120円 (期末60円)
2024年3月期 (上期実績)	36,441	3.1%	1,726	△16.9%	1,084	△24.5%	60円

※決算短信等よりRAKAN RICERCAが作成

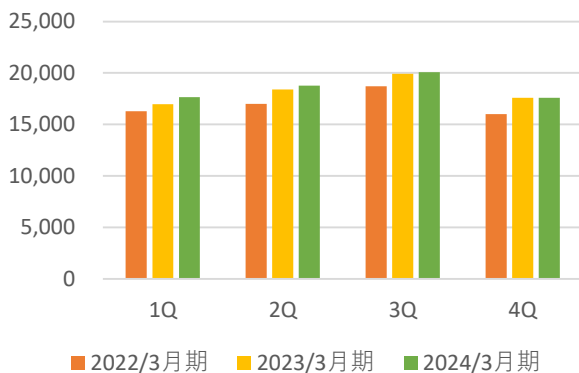
営業収益 (百万円)



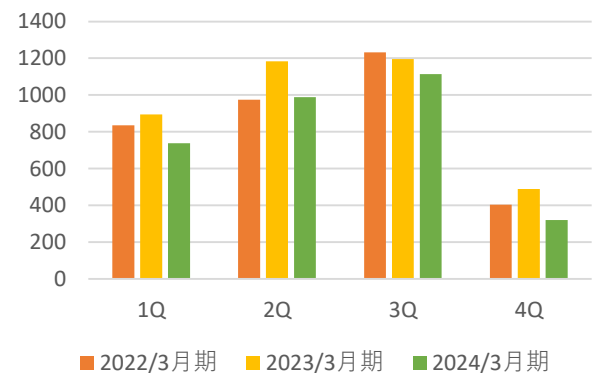
営業利益 (百万円)



百万円 営業収益 (四半期比較)

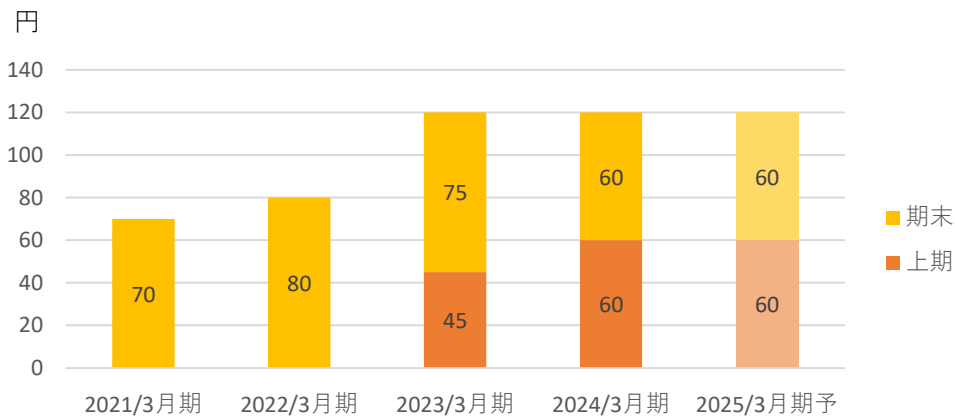


百万円 営業利益 (四半期比較)



■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、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円を計画通り実施。2025年3月期は、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2024」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2024」の金賞・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。同大学との産学連携は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。2024年6月には同法人名義で土地を取得しており、継続的に北海道農業の6次産業化に向けて取り組む。また、2024年4月13日には「ロジネットジャパンチャリティーコンサート2024」を開催した。当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22回目の開催となった。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