

We Find the Way



〒105-8322 東京都港区東新橋一丁目9番3号

TEL : 03-6251-1111

URL : (日本語) www.nittsu.co.jp

(英語) www.nipponexpress.com

We Find the Way



YOUR GLOBAL BUSINESS NEEDS
GLOBAL LOGISTICS

アニュアルレポート 2018

2018年3月期

We Find the Way

運ぶこと。それは、新しい未来をつくろうとするお客様の思いを実現すること。
だから、どんなときでも、ただ一つの最善の方法を見つけ出し、必ずやり遂げる。
このような、私たちの強い意志と自信を、この企業メッセージに込めています。

日本通運(株)は、2017年10月1日に創立80周年を迎えました。これを機に、これまで大事にしてきた、創意工夫を積み重ね、お客様のために最善の方法を見つけ出し、実行するという変わることのない私たちの姿勢を示すものとして、企業メッセージ“*We Find the Way*”を制定しました。

当社グループは、全世界に様々な物流サービスを提供する、総合物流企業グループです。これからも、常に物流を通じた新たな価値創造に挑戦し、社会の発展の原動力として貢献し続けることを目指していきます。

日本通運グループ企業理念

- 私たちの使命 **それは社会発展の原動力であること**
- 私たちの挑戦 **それは物流から新たな価値を創ること**
- 私たちの誇り **それは信頼される存在であること**

私たち日本通運グループは、創業以来、ものを運ぶことを通して、人、企業、地域を結び、社会の発展を支えてきました。

この変わらぬ使命を果たすため、社会の変化をとらえ、自らを進化させ続けます。

安全に徹し、環境に配慮し、世界を舞台にすべての力を結集して、物流から新たな価値を創造することに挑戦していきます。

いつの時代にも、社会から求められ、信頼されることを誇りに行動します。

すべては、物流を通して社会に貢献し、豊かな未来を創る、日本通運グループであるために。





将来の見通しに関する注意事項

本アニュアルレポートには、将来についての計画や戦略、業績に関する内容が含まれております。これらは、現在入手可能な情報から当社が判断した見通しであり、経済情勢、事業環境、需要、為替レートの変動等により、実際の業績が見通しと大きく異なる可能性があります。

※「企業結合に関する会計基準」(企業会計基準第21号 2013年9月13日)等を適用し、2015年3月期までの「当期純利益」は、2016年3月期以降は「親会社株主に帰属する当期純利益」と表示変更されますが、当レポート(財務セクションを除く)では「当期純利益」と表記しています。

Content

Overview

日本通運の強み	2
沿革・歴史	4

Management Strategy

経営計画2018の概要	6
社長メッセージ	8

Operations

日本通運グループトピックス	14
特集	16
セグメント概況	18

Governance & Sustainability

日本通運グループのCSR	24
コーポレート・ガバナンス	28
取締役・執行役員・監査役	32

Financial Section

財務セクション	33
---------	----

Corporate Data

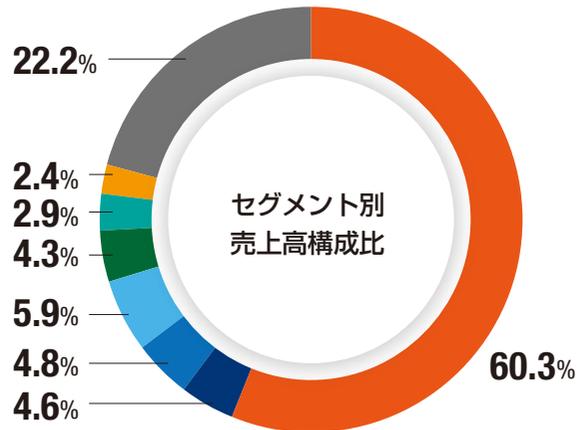
グローバルネットワーク	46
会社情報	48
株式情報	49

日本通運の強み

日本通運グループは、世界45カ国293都市（2018年3月31日現在、日本を除く）に広がる世界最大級のグローバルネットワークを有しています。日本、米州、欧州、東アジア、南アジア・オセアニアの5極体制で、貨物自動車運送事業をはじめとするロジスティクス事業、警備輸送事業、重量品建設事業、物流関連商品の販売等を行う物流サポート事業等の様々な事業を展開しています。

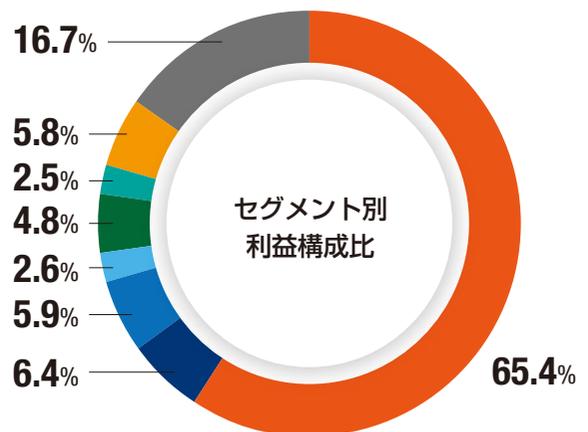
連結売上高（2018年3月期）

1兆9,953億円



連結営業利益（2018年3月期）

702億円



- 日本
- 南アジア・オセアニア
- 米州
- 警備輸送
- 欧州
- 重量品建設
- 東アジア
- 物流サポート

※グラフの比率は調整額を除いて作図しております。

規模

子会社 **293社**

関連会社 **64社**

海外ネットワーク **45カ国**



293都市

711拠点

設備

自動車台数 (単体) **18,355台**

荷役・建設車両台数 (単体) **4,941台**

倉庫

海外倉庫面積 **291万m²**

営業倉庫面積 (単体) **280万m²**

人材

従業員数 (連結) **69,672名**

従業員数 (単体) **31,871名**

ロジスティクス

日本 **41,909名**

米州 **2,849名**

欧州 **2,966名**

東アジア **4,937名**

南アジア・オセアニア **7,401名**

総合職新卒採用者の女性比率 (単体) (2018年4月入社)

..... **43.3%**



環境保全

日本通運グループ CO₂排出量 (2018年3月期) **918,388t**

日本通運グループ(国内) 環境配慮車両保有台数 **9,169台**



沿革

1872

- 江戸飛脚問屋、和泉屋の佐々木荘助を中心に陸運元会社を設立。

1875

- 陸運元会社を内国通運会社に改称。

1928

- 内国通運が国際運送、明治運送、国際通運を吸収合併し、社名を国際通運(株)として発足。

1937

- 戦争による資材や労力の不足から小運送業(鉄道の両端の集配、積卸作業)の集約・合同が必要とされ、国際通運の解散後、日本通運(株)が創立。

1950

- 敗戦後、国策会社から民間企業として生まれ変わり、東京証券取引所に上場。

歴史

1951

- 日通式コンテナ試験輸送を実施。



前橋支店の急行自動車便(1955年頃)

1955

- 国内航空貨物の混載業務が始動。
- 旅行斡旋業者としての登録が完了し、本格的に旅行業界に進出。

1957

- 国際航空貨物の業務が始動。

1958

- 初の海外駐在員がニューヨークに赴任。

1959

- 300トントレーラーによる初輸送を実施。



300トントレーラー 西東京変電所への輸送

1962

- 現地法人第1号として米国日本通運(株)を設立。



オリンピック選手団の荷物を降ろす日通航空の大型バントラック(1964年)

1965

- 銀行の本支店間における現金輸送を専門とする警備輸送部門が発足。

1973

- シンガポール日本通運(株)を設立。

1977

- オランダ日本通運(株)を設立。

1981

- ドイツ日本通運(有)を設立。
- 英国日本通運(株)を設立。

1991

- 「環境問題対策委員会」を設置。

1992

- 海外拠点が200を突破。

1994

- 上海通運国際物流有限公司を設立し、以後アジア地域の拠点網が急速に発展する。

2001

- コーポレート・ガバナンスへの関心の高まりから執行役員制を導入。
- 海外従業員が1万人を突破。

2006

- サンクト・ペテルブルグ日本通運(有)(現・ロシア日本通運(合))を設立。

2007

- インド日本通運(株)を設立。

2010

- 宅配便事業を日本郵便(株)に譲渡。

1872-1950

-2010

日通グループ経営計画
2012
—新たな成長へ—
2010年4月～2013年3月

グローバル5極体制へ移行/
国内拠点の統廃合開始

基本戦略

- グローバルロジスティクス企業としての成長
- 戦略的環境経営の推進
- 経営基盤の強化
- CSR経営の推進

2010

- 垣根を越えた物流のプロフェッショナルやグローバルリーダーの育成の場として「NEX-TEC芝浦」を稼働。

2011

- 欧州、ロシア、中東の現地法人15社を傘下に置く地域統括会社欧州日本通運(有)をドイツに設立。
- 米国の物流会社 Associated Global Systems, Inc.の全株式取得。

2012

- 域内の現地法人18社を統括する南アジア・オセアニア日本通運(株)をシンガポールに設立。
- 香港の物流会社 APC Asia Pacific Cargo (H.K.) Limitedの全株式取得。

日通グループ経営計画
2015
—改革と躍進—
2013年4月～2016年3月

陸海空「ワンストップ体制」への
大幅な組織改正実施

基本戦略

- グローバルロジスティクス事業の更なる拡大
- 国内事業の経営体質強化
- グループ各社の多様性を活かした事業拡大
- CSR経営に基づく、事業を通じた社会への貢献

2013

- イタリアの物流会社 Franco Vago S.p.A.の全株式取得。
- 日通 NECロジスティクス(株)の発足。(2014年子会社化)

2014

- 日通・パナソニック ロジスティクス(株)の発足、子会社化。
- 重機建設事業に特化した、ベトナム日通エンジニアリング(有)を設立。
- ミャンマー日本通運(株)を設立。
- グローバルなイスラム市場の物流サービスを視野に入れ、マレーシア日本通運(株)が物流に関するハラール認証を取得。
- 組織改正の実施(九州、関西、中部)。

2015

- 組織改正の実施(関東、本社)。
- (株)ワンビシアーカイブズの全株式取得。

日通グループ経営計画
2018
—新・世界日通。—
2016年4月～2019年3月

2016

- シンガポールに海外の重量品輸送・各種プラント事業を統括する NEXグローバルエンジニアリング(株)を設立。
- 名鉄運輸(株)の一部株式取得。
- シンガポールに非日系グローバル企業への市場調査と営業開発に特化するグローバル・ロジスティクス・イノベーションセンターを設立。

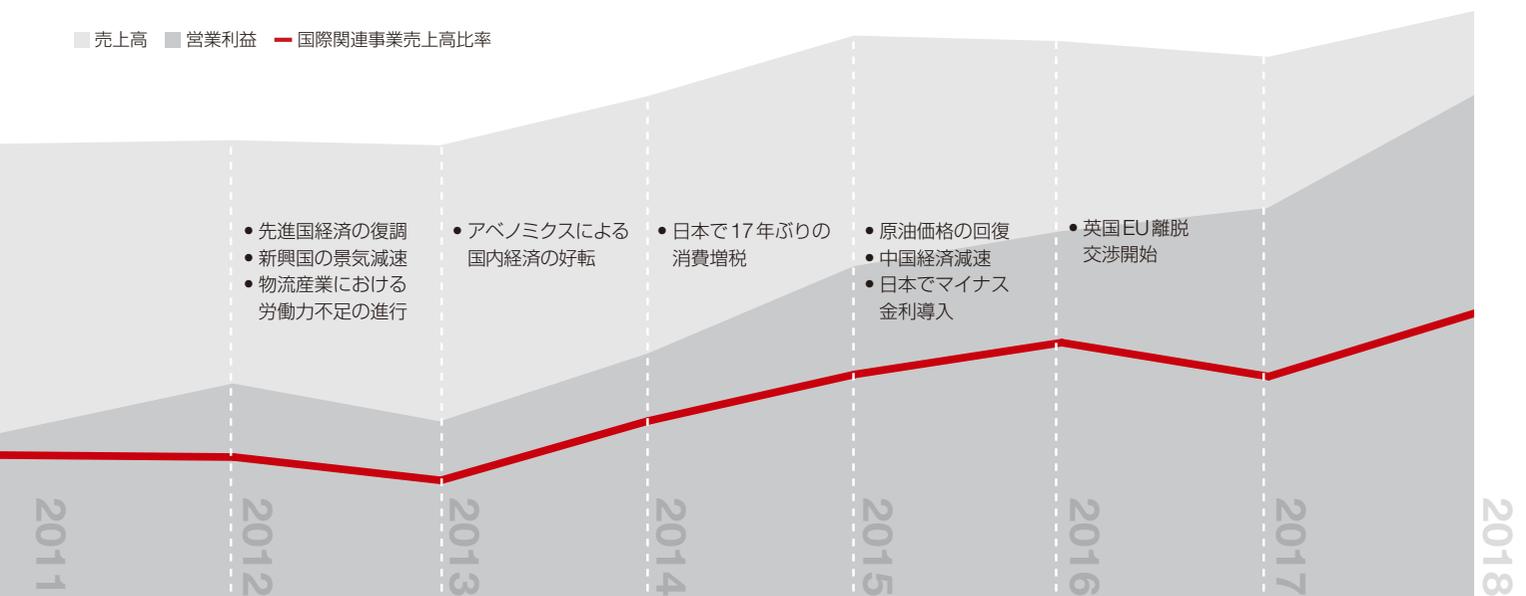
2017

- アフリカ初の営業拠点ケニア支店営業開始。
- 東アジアと欧州を結ぶ鉄道輸送の要衝でカザフスタン鉄道と鉄道輸送協力の業務提携覚書を締結。
- タイにロジスティクス機能強化のため地域統括組織 NSAOメコン開発センターを開設。
- モロッコに日系フォワーダー初の支店を開設。

2018

- イタリアの物流会社 Traconf S.r.l.の全株式取得。
- 物流先端技術の実用化を主導すべく、グローバル・ベンチャーキャピタル/アクセラレーターの Plug and Play Japan(株)と日本におけるパートナーシップ契約を締結。
- タイプラスワンの製造加工拠点であるラオスに支店を開設。
- 中南米で物流サービスの拡充を行うため、パナマ支店を開設。

■売上高 ■営業利益 — 国際関連事業売上高比率



日通グループ経営計画2018—新・世界日通。—

2016年4月～2019年3月

基本戦略

本経営計画では、当社グループの目指す姿である『真のグローバルロジスティクス企業』の実現に向けて、国内(日本)事業の収益性を更に向上させ、注力する事業領域と成長地域へのBtoBに特化した集中投資を行い、利益に拘るグループ経営を推進しています。重点戦略として、縦軸に面としての「エリア戦略」を、横軸に強化・変革の対象としての「機能戦略」を展開し、世界の国々や地域において、物流を核としたサプライチェーンソリューションを提供し、お客様のグローバル展開に貢献しています。

数値目標

数値目標と実績	2019年3月期目標	2019年3月期予想	2018年3月期実績
売上高	2兆1,500億円	2兆800億円	1兆9,953億円
営業利益	750億円	770億円	702億円
当期純利益	450億円	450億円	65億円
国際関連事業売上高	8,600億円	8,000億円	7,506億円
ROA(総資産利益率)	2.8%	3.0%	0.4%
投資計画	3カ年累計 2,000億円	単年度900億円	単年度964億円

セグメント別数値目標と実績

		2019年3月期目標		2018年3月期実績	
		売上高	営業利益	売上高	営業利益
ロジスティクス	日本	1兆3,000億円	480億円	1兆2,034億円	459億円
	米州	1,000億円	56億円	913億円	44億円
	欧州	900億円	38億円	960億円	41億円
	東アジア	1,350億円	42億円	1,174億円	18億円
	南アジア・オセアニア	1,050億円	36億円	853億円	33億円
	警備輸送	560億円	17億円	572億円	17億円
	重量品建設	530億円	33億円	476億円	40億円
	物流サポート	4,720億円	104億円	4,432億円	117億円

※セグメント間取引消去前の数値

重点戦略



日通グループの目指す姿

『グローバルロジスティクス企業』

進捗状況

重点戦略	項目	進捗状況 <small>○の詳細は14～15ページをご参照ください。</small>
エリア戦略		
 <p>日本</p> <p>「成長性」と「収益性」の両立</p>	地域特性に適応した事業展開	<ul style="list-style-type: none"> ●「オートモーティブ事業支店」設置 ●「九州オートモーティブロジスティクス支店」設置 ●「能美物流センター」開設 ○ビール大手4社の関西・中国ー九州間の共同モーダルシフトをサポート
	国内事業の強化と新規事業軸の構築	<ul style="list-style-type: none"> ●「ネットワーク商品事業本部」設置 ○「NEX－NET：Sea & Rail 東京ランドブリッジ WestBound、EastBound」販売開始 ○「Narita Temperature Controlled HUB」新設（大型冷凍・冷蔵施設） ●「TempSure Thermo ULD」に新温度帯（2℃～8℃）のサービス新設（医療・医薬品輸送に対応可能） ○「海外展開ハイウェイ」運用開始
 <p>海外</p> <p>日通グループの成長を牽引</p>	米州、欧州、東アジアでの収益性向上	<ul style="list-style-type: none"> ○「ケニア支店」「モロッコ支店」開設 ○米国ーメキシコ間物流の重要エリアである米国テキサス州ラレドの拠点を移転・拡充
	南アジア・オセアニアにおける成長	<ul style="list-style-type: none"> ●ミャンマーに「ティラワ・ロジスティクス・センター」「ミャワディ事務所」開設 ●インドネシアに「スマランロジスティクスセンター」開設 ○インドネシアで「食品関連」「電機・電子関連」保税物流センターのライセンス、ハラール認証、AEO認証取得
機能戦略		
営業力の徹底強化	非日系企業への営業拡大	●「グローバル・ロジスティクス・イノベーションセンター」開設
グループ経営の強化	日通グループの企業価値向上に資するM&A	○「Traconf S.r.l.」を子会社化
コア事業強化と高度化	イントラアジア圏におけるネットワーク拡充	○「南アジア・オセアニア日本通運メコン開発センター」開設
	アジア発着トラフィックの取扱い拡大	<ul style="list-style-type: none"> ○「カザフスタン鉄道」と業務提携 ○「重慶SEA & RAIL サービス」を新設 ●「上港集団物流有限公司」と業務提携

私たちは「日通グループ経営計画2018―新・世界日通。―」のもと、「真のグローバルロジスティクス企業」の実現に向け、企業価値の向上に取り組んでおります。次のステージに向けて、物流から新たな価値を創造し、社会の発展に貢献してまいります。

齋藤 充

代表取締役社長



社長就任後の所感と課題

2017年5月に社長に就任し、1年半ほど経ちました。決めたことを確実に実行し、コミットした目標を達成することが私の責務であると、強く認識する日々です。この間、当社グループの持つ力、可能性の大きさ、また、これからなすべきことの重さを実感してまいりました。

社長としてのミッションは、日本通運グループを「真のグローバルロジスティクス企業」に成長させることに尽きます。社内では、「変革を躊躇しない」こと、そして「スピード

感を持って行動する」ことを常に発信しております。「何もしないリスク」は「何かをするリスク」よりも大きいという危機感を共有し、従業員の意識にまで踏み込んで企業風土の変革に挑戦しております。

資本市場の目線に立って、バランスシートの更なる改善についても検討を進めており、資本効率を高め、企業価値を一層向上させてまいります。

日本通運グループのあるべき姿や使命

当社グループが目指す「真のグローバルロジスティクス企業」とは、世界で物流を核としたサプライチェーンソリューションを提供し、お客様のグローバル展開に貢献する企業です。グローバルな舞台で存在感のある企業グループにしていきたいと考えております。日本企業の強みである高い品質を武器に、欧米系のメガフォワードと肩を並べていけるように、スピードを上げて変革に取り組んでまいります。人材の確保、次世代物流サービスの構築等、業界が直面する多くの課題に率先して取り組み、日本の物流業界におけるリーディングカンパニーとして、果敢に挑戦していかなければなら

ないと決意しております。

社会の一員としての責任に目を転じると、今、物流企業はお客様のサプライチェーン全体を最適化する役割を求められるとともに、災害時にはお客様の事業継続や早期再開、地域社会の復旧に向けた支援を担うなど、社会インフラとしての使命を果たすことも強く期待されております。当社グループは「日本通運グループ企業理念」において、ものを運ぶことを通して、人、企業、地域を結び、発展の原動力となることを宣言しております。この理念をしっかりと行動に結びつけ、社会の期待に応えてまいります。

2018年3月期の経営環境及び業績

世界的に生産と貿易が拡大し、経済の成長傾向が持続しております。国内経済も輸出や生産活動等の持ち直しによって、緩やかな回復基調で推移しました。物流業界では、国内貨物は自動車部品や鉄鋼等の輸送需要が増加し、国際貨物はアジア向けを中心として電子部品等の航空貨物が好調を維持する等、総じて堅調に推移いたしました。

このようななか、2018年3月期の業績は、売上高1兆9,953億円、前期比7.0%増、営業利益702億円、前期比22.4%増と、

それぞれ過去最高の結果となりました。一方、のれん等の減損損失により当期純利益は65億円となり、前期比82.1%減となりました。

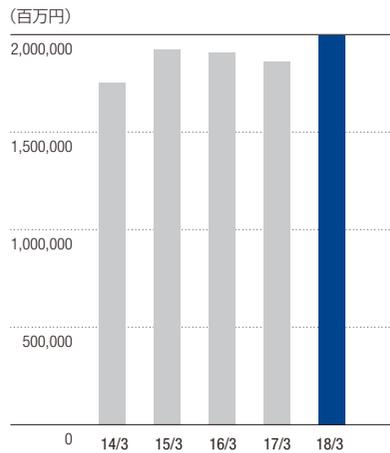
売上増の最大の要因は、航空、特に日本発の輸出貨物の増加です。欧米向けの自動車・機械関連貨物やアジア向けの電子部品などが好調でした。加えて、輸出梱包などロジスティクス・サポート事業も好調で、大きく伸長しました。海外地域では、欧州における輸出入フォワーディングや倉庫配送業務

が堅調に推移、更に新規分野であるハイファッション、非日系顧客の取扱いも増加しました。経済成長を確実に取り込んだ南アジア・オセアニアとともに、売上高、利益ともに大きく改善することができました。

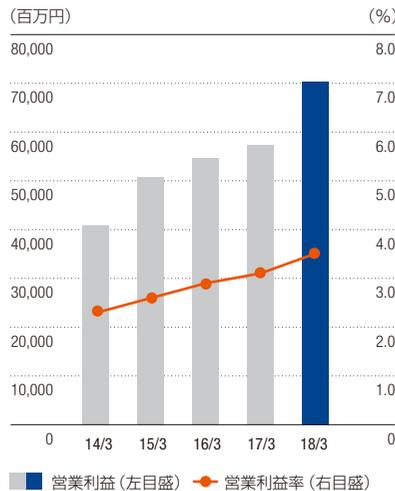
一方で、M&Aによって取り込んだ企業で、想定していた

シナジー創出が遅れ、のれん及び固定資産の減損損失を計上いたしました。減損の対象となった(株)ワンビシアーカイズは重要なグループ会社であり、あらためて、グループ一体となり統合効果の創出に取り組んでまいります。

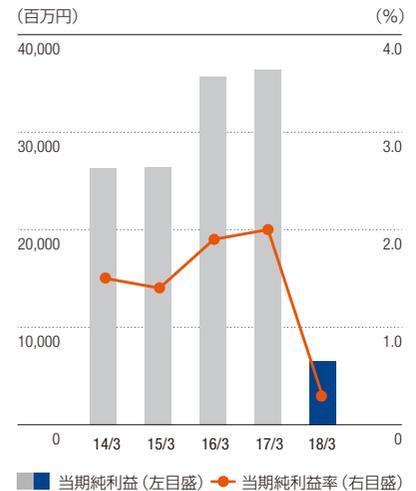
売上高



営業利益と営業利益率



当期純利益と当期純利益率



「日通グループ経営計画2018—新・世界日通。」の進捗状況

現経営計画では、国内事業の収益性を更に向上させながら、注力する事業領域と成長地域へのBtoBに特化した集中投資を行い、利益に拘るグループ経営を推進しております。計画策定時から経営環境に様々な変化がありましたが、2つの

重点戦略である「エリア戦略」と「機能戦略」を着実に実行しており、ここまでおおむね想定通りの進捗であったと考えております。

エリア戦略

日本では、「成長性」と「収益性」を両立させるため、陸海空の一体化を進めるとともに、東京・名古屋・大阪をはじめとする大都市圏を中心として、グローバル企業との取引拡大に向けてロジスティクスの基盤となる拠点を整備してまいりました。また、ネットワーク商品事業本部を設置し、内航海運と鉄道を組み合わせたネットワーク商品を開発するなど、新規事業軸の構築にも取り組んでまいりました。

海外では、引き続き南アジアを中心に経営資源の集中投下を行い、拠点の整備を推進し、アジア発着並びにアジア域内の物流取扱いの拡大に取り組む一方、アフリカにケニア支店、モロッコ支店を開設したほか、米国—メキシコ間の物流の集積地である米国・テキサス州のラレド拠点を拡充するなど、新たな成長に向けた投資も実施しております。

機能戦略

機能戦略の5つの施策のなかで、まず「営業力の徹底強化」では、ワンストップ営業・アカウントマネジメントの更なる強化に努め、国内地域ブロックの組織を再編し、より広範囲なエリアで、人材や資産の効果的な活用と共有化に取り組み、収益の拡大を図りました。「コア事業の強化と高度化」では、タイにロジスティクス機能の強化を目的とした地域統括組織を設立するなど、当社の強みであるフォワーディングを核に地域における物流機能強化を進め、お客様のニーズに

お応えしております。「グループ経営の強化」では、グループ会社間での相互連携、施設・設備の相互利用等に取り組みました。「経営基盤の強靱化」では、生産性の向上に向け、シェアードサービス組織を設けて経理事務の集約を行うなど、業務の効率化を図りました。最後に「グループCSR経営の更なる強化」では、ダイバーシティの推進や長時間労働の解消等、働き方改革を積極的に推し進めました。

(百万円)

	経営計画最終目標 2019年3月期	2019年3月予想 (2018年3月31日現在)	2018年3月期	2017年3月期
売上高	2,150,000	2,080,000	1,995,317	1,864,301
営業利益	75,000	77,000	70,269	57,431
当期純利益	45,000	45,000	6,534	36,454
国際関連事業売上高	860,000	800,000	750,687	645,997
ROA(総資産利益率)	2.8%	3.0%	0.4%	2.4%
投資計画	(3カ年累計)200,000	90,000	96,452	80,300

中長期的な見通しとポイント

経営計画の目標を達成し、持続的に企業の価値を高めていくためには、「成長戦略」と「収益性向上」を両輪に、これを

貫く「グループ経営」という考え方を基本に置いております。

成長戦略

2019年3月期の予想である営業利益770億円達成の重要な鍵として、まず営業力強化を徹底してまいります。ワンストップ営業・アカウントマネジメントを一層強化し、市場のニーズを点ではなく面でとらえ、お客様のロジスティクスをトータルに獲得することを目指し、陸海空が一体となって

伸びしろの大きい国際関連のビジネスを拡大してまいります。

次に、海外事業については、フォワーディング事業とロジスティクス事業を核に、これまで以上のスピード感・規模感を持って事業展開を進めてまいります。特に、世界の物流の

約7割が集中するアジアでは、グループの総力を結集しております。シンガポールに開設したグローバル・ロジスティクス・イノベーション・センター(GLIC)では市場調査と営業開発を進めており、これまであまり得意ではなかった非日系企業や川下産業についても取り込んでまいります。当社の強みは日本で培った高い品質であり、徹底的にこだわり、維持向上に努めております。また、未進出の国・地域についても、将来のためのくさびを打ち込み続けてまいります。直近では、日系フォワーダーとしては初めて、パナマ共和国に支店を開設いたしました。アフリカ展開でも先行したいと考えております。

更に、成長のスピードを上げるためにM&Aも活用して

収益性向上

「収益性向上」の土台は、「業務の効率化」と「生産性の向上」、更に「適正料金収受」です。日本では組織改正により地域ブロックの大括り化を進めており、管理コストと、陸海空を統合したオペレーションコストの削減に取り組んでおります。管理機能についても、2017年11月に設置したシェアードサービスセンターにより経理事務の集約を進めており、更にRPA※を活用した事務作業の効率化にも取り組ん

グループ経営

また、全体最適の視点で、グループ経営をより一層徹底しております。当社グループには、国内外に広がるネットワークをはじめ、ITシステム、商事機能、金融サポート、シンクタンクなど、物流に付随する様々なサービスを提供できる経営資源があります。これだけのことを自社で完結する能力は他の追随を許しません。これを総合力として圧倒的な強みにしていかなければなりません。まだ連携は道半ばであり、改善余地は多く残されておりますので連携強化のスピードを上げて

次期経営計画

次期経営計画でも、海外が最大の伸びしろであり海外での成長を加速すること、ワンストップ営業・アカウントマネジメントを営業戦略の中核とし、国内では大都市圏に注力するという方向性には変わりはありません。加えて、資本効率についても強く意識してまいります。

おります。2018年3月にはイタリアのアパレル、特にハイファッション産業向けのロジスティクス事業に大きな強みを持つTraconf社を当社グループに加えしました。フォワーディング事業を手掛けるFranco Vago社とあわせ、ハイファッション産業マーケットへの扉を開き、一貫サービスの基盤も整いましたので、全世界においてハイファッションビジネスの拡大にチャレンジしてまいります。

海外においてこれまで強みとしてきたフォワーディング事業と日本でノウハウを持つロジスティクス事業を組み合わせ、お客様のサプライチェーンを一貫してサポートするサービスを、広く展開してまいります。

でまいります。

「適正料金の収受」につきましては、人件費や外注費、燃油費の上昇が今後も予想されるなか、お客様へは、適正な料金の収受をお願いしております。もちろん値上げばかりではなく、お客様の物流改善をサポートし、サプライチェーンを効率化する取組みも進めております。

※RPA (Robotics Process Automation) : ロボットによる業務自動化

いきたいと思えます。

当社グループの資産効率を向上させていくために、2018年4月にグループCREマネジメント部を設置いたしました。グループ内の不動産資産を一括して管理し、不動産事業を、リターンを生み出す一つの事業として位置づけました。2021年には本社ビルを移転いたします。これは、陸海空のワンストップ体制を強化しつつ、不動産資産を効率的に活用する取組みの一環でもあります。

日本の物流業界においては、トラックドライバー不足が深刻化し、長時間労働の防止をはじめとする働き方改革など「人」にまつわる課題が社会問題として大きくクローズアップされております。人材確保・育成は物流業界全体の大きな課題の一つです。物流業界に人を呼び込まなければならま

せん。当社は、若い世代にも魅力を感じていただけるように就業環境の改善や働き方の変革をリードしてまいります。すべての社員が働きがいを持てる企業づくりと、多様な人材の活躍による競争力の強化を目的として、2017年5月にダイバーシティ推進室を新設いたしました。また、人手不足への対応や業務効率化・生産性向上に繋がる新しい技術に対して

アンテナを張り、実用化を目指すことも重要です。2017年5月、ロジスティクスエンジニアリング戦略室を新設し、物流最先端技術への研究・開発を本格的に開始いたしました。新たな技術をいち早く実用化、商品化に結びつけられるよう注力してまいります。持続的な成長に向けて、こうした取組みも継続してまいります。

経営基盤について

持続的成長を果たしていくためには、当面の業績だけではなく、コーポレート・ガバナンスやCSRなどの経営基盤をしっかりと整える必要があります。

当社グループは、コーポレート・ガバナンスを最も重要な課題の一つと位置づけております。様々なステークホルダーの要請に応え、経営上の組織体制の整備については、常に改善に取り組んでまいります。

当社グループのCSRについての基本的な考え方は、物流を通して世界の人々のより良い暮らしと持続可能な社会の発展を支え続けることであり、グループ共通の重要課題として、「地球環境への責任」「良識ある企業行動」「人権の尊重」を定めております。「持続可能な開発目標(SDGs)」などの国際的な取組みとも歩調を合わせ、社会とともに持続的な発展を目指す「サステナブルな経営」を追求してまいります。

ステークホルダーへのメッセージ

株主の皆様への利益還元は、持続的成長の基盤であると認識しております。

当社は、2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を実施しており、当該株式併合後に換算した2018年3月期の年間配当金は、1株当たり120円となりました。配当性向は30～40%を目安としており、2019年3月期は1株当たり145円の配当を予定しております。

自己株式の取得についても継続的に実施しており、成長へ向けた資金需要や市場環境を鑑みながら機動的に検討してまいります。

今後も、成長と利益の両立を果たし、財務体質の強化を図るとともに、利益還元の充実に努めてまいります。

引き続きご支援を賜りますようお願い申し上げます。



2018

7月

インドネシアでハラール製品の一貫輸送体制を確立

人口の9割近くがイスラム教徒のインドネシアでは、ハラール市場の更なる拡大が見込まれます。2018年4月より順次、インドネシア日本通運(株)、日通インドネシア物流(株)、及びNEXロジスティクスインドネシア(株)が、インドネシアの認証機関からハラール認証を取得しました。これにより、当社グループの3社が手掛ける航空・海運フォワーディング、倉庫保管及び配送に至る包括的なハラール物流サービスが確立し、サプライチェーンの幅広いサポートが可能となりました。



ラオスで営業開始、ASEANで9カ国目の進出

南アジア・オセアニア日本通運(株)は、ラオスの首都ビエンチャン市とサバナケット県に支店を開設しました。近年、約7%と高い経済成長率が続き、タイプラスワンの製造加工拠点として注目が高まっているラオスは、GMS*の中心に位置し、タイ・ベトナム・中国を結ぶ物流の戦略地域として重視されています。今後の物流需要の高まりを着実にとらえるべく、事業展開を図っていきます。

*大メコン圏(Greater Mekong Subregion)。タイ・カンボジア・ラオス・ベトナム・ミャンマーの5カ国と中国雲南省および広西チワン族自治区にまたがるメコン川流域の総称。

5月

中国欧州鉄道を利用した日本-欧州間複合一貫輸送サービスを開始

日本通運(株)では中国-欧州間クロスボーダー鉄道輸送を活用したサービスの開発に継続して取り組んでいます。2018年5月には、海上輸送と鉄道輸送を組み合わせた日本-欧州間の複合一貫輸送サービス「Eurasia Train Direct (Sea & Rail)」と、航空輸送と鉄道輸送を組み合わせた「Eurasia Train Direct (Air & Rail)」の販売を開始しました。当社が発地から着地まで一貫した輸送責任を果たすとともに、混雑時や有事の際に航空輸送と海上輸送の中間に位置する「第3の輸送モード」として利用いただけるなどの特長を有しています。



4月

ビール大手の共同モーダルシフトをサポート

日本通運(株)は、アサヒビール(株)、キリンビール(株)、

サッポロビール(株)、サントリービール(株)の4社による、物流部門での環境負荷低減や、長距離トラック輸送削減によるドライバー不足解消を目的とした、関西・中国-九州間の共同モーダルシフトをサポートしています。4社合計で、大型トラック2,400台相当の長距離輸送能力を鉄道コンテナで確保し、年間約1,500t(従来比で約74%)のCO₂排出量削減を見込んでいます。

不動産事業拡大に向けた体制の整備

日本通運(株)は組織改正を行い、管理本部にグループCREマネジメント部を新設しました。近年、企業価値最大化に向け、企業不動産を最適かつ効率的に運用するためのCRE*戦略の重要性が高まっています。当社グループでは、不動産事業を将来的に100億円規模の収益事業に拡大させ、その利益を物流現場でのAIやIoT等の最先端技術の活用などへ積極的に投資していく予定です。

* Corporate Real Estate

3月

イタリアTraconf S.r.l.を子会社化

日本通運(株)は、欧州日本通運(有)通じ、高級ファッションブランド等アパレル関連のロジスティクスサービスを展開するイタリアのTraconf S.r.l.を子会社化しました。Traconf社と2013年に買収した同国のFranco Vago S.p.A.との連携で、国際間輸送から製品保管、市場への配送までのワンストップサービスの提供が可能となりました。欧州に留まらないファッションロジスティクス分野のリーディングカンパニーを目指します。

2月

重慶SEA & RAIL複合輸送サービスを開始

日通国際物流(中国)有限公司は、重慶からベトナム国境に近い欽州までの鉄道輸送と、欽州港から日本や東南アジアの主要港までの海上輸送を組み合わせた複合一貫輸送サービスの販売を開始しました。長江の内航船スケジュールの遅れや、ダム of 修繕工事による遅延などの課題を解決するため、従来の長江経由の海上輸送に比べ、リードタイムを大幅に短縮できる新たな輸送サービスを開発しました。

2017

12月 / 8月

環境に配慮した国内複合輸送サービス発売

日本通運(株)は、環境に優しい新たな物流サービス「NEX-NET(Nippon Express-New Eco Transport)」を開発しています。第1弾として北海道・苫小牧港から東京港までの海上輸送と、東京からの鉄道輸送を組み合わせた新サービス「NEX-NET: Sea & Rail 東京ランドブリッジWestBound」を8月に発売、第2弾として関西を主とした西日本地域

から東京の鉄道貨物ターミナルまでの鉄道輸送と、東京港から苫小牧港・釧路港までの海上輸送を組み合わせた「NEX-NET: Sea & Rail 東京ランドブリッジEastBound」を12月に発売しました。当社は、今後も物流における環境負荷の軽減を進めていきます。



アフリカに2つの営業拠点開設

欧州日本通運(有)は、8月にケニア、12月には日系フォワーダーとして初めてモロッコで営業を開始しました。ケニアでは、日本政府からの投資を機に日系企業の進出が増加していることに加え、貨物列車による輸送が開始され、物流需要の拡大が期待されています。モロッコでは、積極的な外資系企業の誘致により日系の自動車部品関連企業も多く進出しており、北部・西部アフリカの物流ハブとしての地位を確立すべく、政府が戦略的な施策を展開しています。当社は、今後もアフリカ市場への進出を積極的に推進していきます。

10月

米国でのネット通販を全面的にサポート

国内の中小企業にとって、製品を海外市場に輸出する際の人材・語学・販売チャネル・海外情報の入手・コストは大きな課題でした。日本通運(株)は、これらをパッケージとしてまとめた輸出サービス「海外展開ハイウェイ」の運用を、米国のECサイト向けに開始しました。今後は欧州・アジアなどへのサービスの拡大および同じ国・地域の中で複数のECサイトや実店舗で販売を行うなど、販売チャネルの拡充も図っていきます。

タイに地域統括組織を開設

南アジア・オセアニア日本通運(株)(以下、NSAO)は、南アジア地域で多様化するニーズや市場・社会の変化へ対応すべく、特にメコン地域^{*}のロジスティクス機能強化を目的とした「NSAOメコン開発センター」を、タイ・バンコクに開設しました。グループ全体としての包括的アプローチの必要性から、ロジスティクス、輸送ネットワーク、自動車、新規事業、ITの企画・開発・営業機能を多角的にサポートする地域統括組織となります。

^{*}今後も高い経済成長が見込まれるメコン川流域の地域のことです。特にタイ、ベトナム、カンボジア、ミャンマー、ラオスの5カ国を指す。

9月

米国テキサス州ラレドの拠点を移転・拡充

米国日本通運(株)は、テキサス州ラレドの拠点を移転・拡充しました。ラレドは米国とメキシコの国境近くの都市で、自動車産業が盛んな米国中西部とメキシコ中央高原

エリアを結びNAFTA回廊のルート上に位置し、両国に関わる貿易を取り扱う重要なエリアです。新施設は、ロジスティクスセンターとトラックコントロールセンターの両機能を併せ持ち、保税状態での保管、ミルクラン(巡回集荷)の対応、クロスボーダートラック一貫輸送が可能です。



8月

カザフスタン鉄道と業務提携覚書を締結

日通国際物流(中国)有限公司は、カザフスタンの国有カザフスタン鉄道およびその子会社と中国、韓国、台湾、香港及びカザフスタンでの、鉄道輸送、物流サービスの相互協力を行う業務提携覚書を締結しました。カザフスタンは東アジアと欧州を結ぶ鉄道輸送の要衝であり、今後は、業務提携を通じて鉄道輸送ルートを利用した商品を開発し、東アジア地域でのロジスティクス機能を強化していきます。



7月

医薬品をターゲットに、大型冷凍・冷蔵施設を新設

医療・医薬品、化学品、電子材料を中心とした厳格な温度管理を必要とする国際航空貨物輸送の需要の増加を背景に、お客様が求める輸送・保管中の温度管理への品質水準が高まっています。そのニーズを受け、日本通運(株)は、成田空港から約5kmの自社物流センター内に、厳格な温度管理が可能な国際航空貨物の物流拠点として、冷凍・冷蔵施設「Narita Temperature Controlled HUB」を新設し営業を開始しました。



積極的な先端技術研究による 物流改革をリード —ロジスティクスエンジニアリング戦略室

日本通運(株)では、2017年5月の組織改正で、物流の先端技術に対応したサービスの構築に取り組む組織として、管理本部内にロジスティクスエンジニアリング戦略室(以下、LE戦略室)を開設しました。

LE戦略室は、先端技術の戦略的活用の観点から、既存の社内・グループ内関係部門と連携し社内ニーズや顧客ニーズとのマッチングを行うとともに、7つの主な活動テーマを定め、プロジェクトリーダーとして日本通運グループ全体の技術開発をコントロールする役割を担っています。物流業界のリーディングカンパニーとして、先端技術の実用化を主導し社会課題の解決を果たすべく取り組んでいきます。

日本の物流業界においては、少子高齢化が進展するなかで、ドライバー等の高齢化、若年労働力の不足といった労働力不足が深刻な課題となっています。また、第4次産業革命といわれる転換期を迎え、異業種から物流に参入する動きも出てきているなか、物流業界においてもIoT、AIに代表される先端技術への取組みを促進することが不可欠です。

これまで、各現場やグループ会社において個別に先端技術の活用、ノウハウや知見は存在していましたが、それぞれに分散し連携していませんでした。そこで、当社ではこれらの情報や知見を一本化し、汎用性の高い最先端のソリューションとして社会に提供していくことを目指しています。LE戦略室では、先端技術の情報収集、研究から始まり、7つの活動テーマに取り組んでいます。トラックの自動運転やドローンなど物流に変革をもたらす新技術の実用化を積極的に主導し、幅広い領域での効率化を図っていきます。

こうした、ニーズを超えた一歩先を行く新たな価値を創造することにより、社会課題の解決を果たし、業界における競争優位を確立していきます。

7つの活動テーマ

- ① 自動運転技術を応用した
隊列走行
- ② マテハン・荷役ロボット
の活用による倉庫の
先進化
- ③ 点呼・点検の一部電子化
などドライバー・管理者
負荷軽減
- ④ AIを活用した
物流ソリューションの
研究・開発
- ⑤ 物流プラットフォームの
構築
- ⑥ ドローン(小型無人航空機)
の活用
- ⑦ 先端技術についての
情報収集

ドローンの倉庫内活用に向けた実証実験

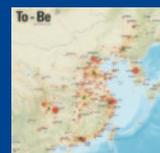
2017年8月、倉庫内での在庫管理や物流施設警備へのドローンの活用に関する実験を、当社倉庫Tokyo C-NEXで実施しました。半自律飛行実験、飛行中のカメラオンコード*の読み取り実験や、超高感度多目的カメラによる警備を想定した撮影実験を行い、現状の技術レベルの検証と実用化に向けた課題を確認しました。当社では、ドローンが持つ「飛ぶ」という機能を基本に、「運ぶ」ことはもちろんのこと、「見る」「探る」「調べる」「監視する」といった、特性を活かした多方面での活用を今後も検討します。



*シアン・マゼンダ・イエロー・ブラックを使った高速・高精度の複数認識が可能なカラーバーコード

物流拠点の最適配置をデータ分析

お客様の海外進出は、製造拠点から消費地としての販売活動拠点へと重心が移り、それに対応する物流拠点の追加、再編が課題です。2017年、海外のロジスティクスを担当するグローバルロジスティクスソリューション部(GLS部)では、お客様が保有するビッグデータを活用し、物流拠点の最適配置分析を行う新機能の提供を開始しました。全世界を分析対象とし、物流コストの削減や納品リードタイムの短縮、拠点数の見直しなどの目的別の分析に加え、国をまたぐ拠点の分析も可能です。



*画像はイメージ

概要

- 2020年度までの実走行、2022年度以降の事業化・商業化を目標とする国土交通省、経済産業省の実証実験において、政府への意見具申や運用面の技術支援、ルールづくりに参画。
- 隊列走行が実現した先の商業利用についての検討を進める。



- 従来、個別の顧客・貨物に対して導入してきたが、今後は多様な形状の品目に対応できる汎用性の高いシステム構築に焦点をあてる。
- 汎用性のある自動化システムの導入にはシステム自体の高度化が必要となるため、マテリアルハンドリング専門企業などと連携し取り組む。
- 車両点検や乗務前後の点呼の一部を機械化することに取り組む。
- 人間が行うと異常チェックの見落としも想定されるため、機械化することで精度を高め、運行管理者をサポートする仕組みを構築する。
- 倉庫内の最適配置、オペレーションの最適化に向け、AIやビッグデータの積極的な活用を図る。
- 先端技術を持つ事業者と連携し、当社の持つ物流ノウハウやアイデアを共有することで、ソリューション構築を進める。
- 単なるマッチングシステムではなく、日本通運グループの輸送力を基盤とした物流プラットフォームが必要と考えている。全国ネットワークを活かし、特に当社の主力サービスである、BtoBの事業領域で活用できるように取り組む。
- 倉庫内や高所作業での活用がテーマ。
- 倉庫内の実証実験を行い、欧州ではすでにパレット単位での在庫管理システムを開発中だが、バーコードやRFIDなど認識技術面の課題解決や自動化システムとの連携も重要となるため、複雑な在庫管理での実用化には至っていない。
- 高所の保管貨物や重機の建設作業における橋梁、施設点検での活用により、安全を確保しながら効率化できるシーンでも研究していく。
- 技術革新は日進月歩であり、進化する物流に資するものすべてがカバー領域。
- 効率化についても、事業に繋がるもの、内部の改善に寄与するものなどを幅広く扱う。
- アクセラレータープログラムへの参加などを通じて情報収集をし、技術を持つスタートアップなどとの協業を積極的に進めていく。

Plug and Play Japanとパートナーシップ契約を締結

当社は、物流先端技術の実用化を主導するべく、革新的な技術やアイデアを持つスタートアップを大手企業とともに支援する、グローバル・ベンチャーキャピタル/アクセラレーターのPlug and Play Japan (株)と日本におけるパートナーシップ契約を締結しました。先端技術の調査、研究、開発、それらの技術を有するベンチャー企業との交流、発掘を行い、物流事業全体の発展に寄与していきます。

機械化技術の採用による点呼精度向上の研究を開始

ドライバーの労務管理や教育、運行スケジュールなど多岐にわたる運行管理者の業務のなかでも、乗務前後に行う点呼は、多くの時間・労力が必要で、個々のドライバーの既往症や健康管理の状況など情報の引継ぎが難しく、点呼の精度にも課題があります。当社と(株)日通総合研究所は、国土交通省の「平成30年度交通運輸技術開発推進制度」に「機械化技術の採用による点呼の精度向上の研究」をテーマに応募し、採択されました。点呼の精度向上と業務の省力化に向け、自動化技術を導入した点呼について、3年間の研究を予定しています。国の支援を受けながら、当社グループのみならず、多くの事業者が活用できる仕組みを構築することを目指しています。

セグメント概況

日本

米州

欧州

東アジア

南アジア・オセアニア

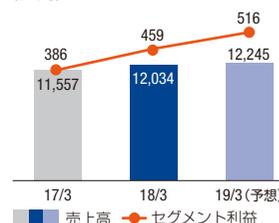
警備輸送

重量品建設

物流サポート

日本 (2018年3月31日現在)

売上高、セグメント利益の推移
(億円)



2019年3月期見通し

売上高	1兆2,245億円
セグメント利益	516億円
主な設備投資計画	日本通運(株) 新・国際航空貨物 基幹システム

事業概要・対象エリア

対象エリア：日本

事業開始年：1937年

事業概要：日本各地で、日本通運(株)、子会社並びに関連会社が、鉄道利用運送事業貨物自動車運送事業、倉庫業、利用航空運送事業、海上運送業、港湾運送事業及び付随する事業を行っています。また、(株)ワンビシアークイブズ並びにその子会社が、情報資産管理業を、日通旅行(株)等の子会社並びに関連会社が、旅行業及び付随する事業を行っています。

主要製品及びサービス：鉄道取扱、自動車運送、積合せ貨物、航空運送、旅行、海運、引越・移転、倉庫・流通加工、工場内作業、情報資産管理、不動産賃貸、美術品、警備輸送、重量品建設

構成する主な会社(全208社)

日本通運(株)、日通トランスポート(株)、日通・パナソニック ロジスティクス(株)、日通NECロジスティクス(株)、(株)ワンビシアークイブズ、日本海運(株)、大阪倉庫(株)、北旺運輸(株)、北日本海運(株)、塩竈港運(株)、備後通運(株)、境港海陸運送(株)、徳島通運(株)

以下、連結子会社155社、持分法適用子会社1社、持分法適用関連会社13社、その他関係会社38社

セグメントの戦力

従業員数：	41,909名
セグメント資産額：	8,314億円
設備投資額：	743億円

2018年3月期の業績概況

航空輸出貨物及び自動車運送の取扱いが堅調に推移したこと等により、売上高は1兆2,034億円と前連結会計年度に比べ477億円、4.1%の増収となり、営業利益は459億円と前連結会計年度に比べ73億円、18.9%の増益となりました。

2018年3月期のトピックス

日本では、ビールメーカー大手4社の関西・中国-九州間の共同モーダルシフトのサポートや、医薬品等の厳しい温度管理に対するニーズに向けた冷凍・冷蔵施設新設によるサービス拡充、環境に優しい物流サービス「NEX- NET (Nippon Express-New Eco Transport)」の積極的な開発により、輸送バリエーションの強化を図るなど、市場ニーズに対応した新たな価値創造に取り組みました。更に、国内での企業不動産を経営資源として戦略的に運用するべく体制を整備しました。

2019年3月期見通し

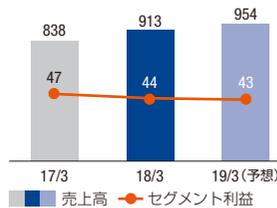
- 航空・輸出フォワーディングが、引き続き、アジア向けを中心に堅調に推移。
- 地域特性に適応した事業展開、及びワンストップ営業・アカウントマネジメントの更なる拡大、深化。

※予想・見通しは2018年7月31日現在

※警備輸送事業に関する組織改正の実施にあわせて、2019年3月期より、日本セグメントの一部を警備輸送セグメントに変更しました。これに伴い、見通しについてはセグメント変更後の数値に組み替えています。

米州 (2018年3月31日現在)

売上高、セグメント利益の推移 (億円)



2019年3月期見通し

売上高	954億円
セグメント利益	43億円

事業概要・対象エリア

対象エリア：米国、カナダ及び中南米

最初の現地法人設立(事業開始年)：1962年(米国)

事業概要：米州の各都市で、利用航空運送事業、海運業、倉庫業等について、米国日本通運(株)等の子会社並びに関連会社が行っています。また、米国日通旅行(株)が旅行業を行っています。

主要製品及びサービス：航空運送、海運、倉庫・流通加工、引越・移転、自動車運送、旅行

構成する主な会社 (全13社)

米国日本通運(株)
以下、連結子会社12社、持分法適用関連会社1社

セグメントの戦力

従業員数：	2,849名
拠点数：	143拠点
セグメント資産額：	495億円
設備投資額：	16億円

2018年3月期の業績概況

航空輸出貨物及び自動車運送の取扱いが堅調に推移したこと等により、売上高は913億円と前連結会計年度に比べ75億円、9.0%の増収となりましたが、利用運送費の高騰等により、営業利益は44億円と前連結会計年度に比べ2億円、6.0%の減益となりました。

2018年3月期のトピックス

米州では、自動車産業を中心に活発化する米国－メキシコ間のクロスボーダー物流において存在感を発揮するため、両国の国境付近で自動車産業が盛んな地域を結び重要な都市であるテキサス州ラドの拠点を拡充し、ロジスティクス機能の強化を図りました。

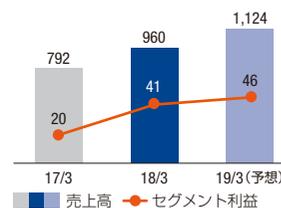
2019年3月期見通し

- 米国－メキシコ間の自動車関連のトラック輸送の取扱いが、引き続き堅調に推移。海運輸出入・倉庫配送の荷動きが継続。

※予想・見通しは2018年7月31日現在

欧州 (2018年3月31日現在)

売上高、セグメント利益の推移 (億円)



2019年3月期見通し

売上高	1,124億円
セグメント利益	46億円

事業概要・対象エリア

対象エリア：イギリス、オランダ、ドイツ等欧州及びアフリカ

最初の現地法人設立(事業開始年)：1977年(オランダ)

事業概要：欧州の各都市で、利用航空運送事業、海運業、倉庫業等について、英国日本通運(株)、オランダ日本通運(株)、ドイツ日本通運(有)、フランス日本通運(株)及びフランコ・ヴァーゴ(株)等の子会社並びに関連会社が行っています。

主要製品及びサービス：航空運送、海運、倉庫・流通加工、引越・移転、自動車運送、旅行

構成する主な会社 (全37社)

欧州日本通運(有)、英国日本通運(株)、オランダ日本通運(株)、フランス日本通運(株)、フランコ・ヴァーゴ(株)
以下、連結子会社37社

セグメントの戦力

従業員数：	2,966名
拠点数：	90拠点
セグメント資産額：	750億円
設備投資額：	15億円

2018年3月期の業績概況

航空及び海運輸出貨物の取扱いが堅調に推移したこと等により、売上高は960億円と前連結会計年度に比べ167億円、21.1%の増収となり、営業利益は41億円と前連結会計年度に比べ21億円、104.6%の増益となりました。

2018年3月期のトピックス

欧州とアフリカ諸国の更なる物流での繋がりを見据え、アフリカ市場のニーズに対応できる体制を整えるべく、ケニアとモロッコに営業拠点を開設しました。当社グループの欧州ネットワークをアフリカ域内まで拡大し、物流ビジネスの展開を積極的に図っていきます。また、イタリアでは、子会社が展開する高級ファッション関連のフォワーディング事業が堅調に推移するなか、同じ高級ファッションを扱うロジスティクスサービスを展開する現地企業を更に子会社化し、体制を強化しました。

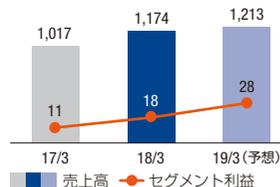
2019年3月期見通し

- 倉庫配送業務、航空・海運の輸出入フォワーディングが堅調に推移。非日系企業への営業強化が浸透。

※予想・見通しは2018年7月31日現在

東アジア (2018年3月31日現在)

売上高、セグメント利益の推移 (億円)



2019年3月期見通し

売上高	1,213 億円
セグメント利益	28 億円

事業概要・対象エリア

対象エリア：中国、台湾及び韓国

最初の現地法人設立(事業開始年)：1979年(香港)

事業概要：東アジアの各都市で、利用航空運送事業、海運業、倉庫業等について、香港日本通運(株)、日通国際物流(中国)有限公司、台湾日通国際物流(株)及びAPCアジア・パシフィック・カーゴ(株)等の子会社並びに関連会社が行っています。

主要製品及びサービス：航空運送、海運、倉庫・流通加工、引越・移転、自動車運送

構成する主な会社(全26社)

日通国際物流(中国)有限公司、香港日本通運(株)、APCアジア・パシフィック・カーゴ(株)、韓国日本通運(株)、台湾日通国際物流(株)
以下、連結子会社21社、持分法適用関連会社5社

セグメントの戦力

従業員数：4,937名
拠点数：224拠点
セグメント資産額：562億円
設備投資額：3億円

2018年3月期の業績概況

航空輸出貨物及び自動車運送の取扱いが堅調に推移したこと等により、売上高は1,174億円と前連結会計年度に比べ157億円、15.5%の増収となり、営業利益は18億円と前連結会計年度に比べ7億円、65.2%の増益となりました。

2018年3月期のトピックス

東アジアでは、中国の「一帯一路」政策に呼応し、ユーラシア大陸を横断する中国-欧州間クロスボーダーサービスの開発や取扱都市の拡大に注力しました。更に、日本の主要な港や空港から中国を経由して欧州までの複合一貫輸送サービスの開発や、東アジアと欧州を結ぶ要衝であるカザフスタンの国有鉄道と業務提携を果たすなど体制の強化を図り、同地域で競争力のある高品質な輸送商品の構築に取り組んでいます。

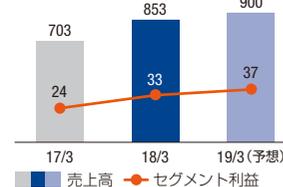
2019年3月期見通し

- 中国における自動車関連の取扱いが、引き続き堅調に推移。
- 航空・海運フォワーディングが回復。航空利用費の高騰に対し、お客様への転嫁と混載効率の改善を図る。

※予想・見通しは2018年7月31日現在

南アジア・オセアニア (2018年3月31日現在)

売上高、セグメント利益の推移 (億円)



2019年3月期見通し

売上高	900 億円
セグメント利益	37 億円
主な設備投資計画	マレーシア日通(株)シャーラム工業団地倉庫建設

事業概要・対象エリア

対象エリア：シンガポール、タイ等南アジア及びオセアニア

最初の現地法人設立(事業開始年)：1973年(シンガポール)

事業概要：南アジア・オセアニアの各都市で、利用航空運送事業、海運業、倉庫業、重機建設業等について、シンガポール日本通運(株)、タイ日本通運(株)及びオーストラリア日本通運(株)等の子会社並びに関連会社が行っています。

主要製品及びサービス：航空運送、海運、倉庫・流通加工、引越・移転、自動車運送、重量品建設、旅行

構成する主な会社(全27社)

南アジア・オセアニア日本通運(株)、シンガポール日本通運(株)、オーストラリア日本通運(株)、マレーシア日本通運(株)、タイ日本通運(株)、NEXロジスティクスインドネシア(株)
以下、連結子会社25社、持分法適用関連会社2社

セグメントの戦力

従業員数：7,401名
拠点数：254拠点
セグメント資産額：637億円
設備投資額：42億円

2018年3月期の業績概況

航空輸出貨物の取扱いが堅調に推移したこと等により、売上高は853億円と前連結会計年度に比べ150億円、21.4%の増収となり、営業利益は33億円と前連結会計年度に比べ9億円、36.6%の増益となりました。

2018年3月期のトピックス

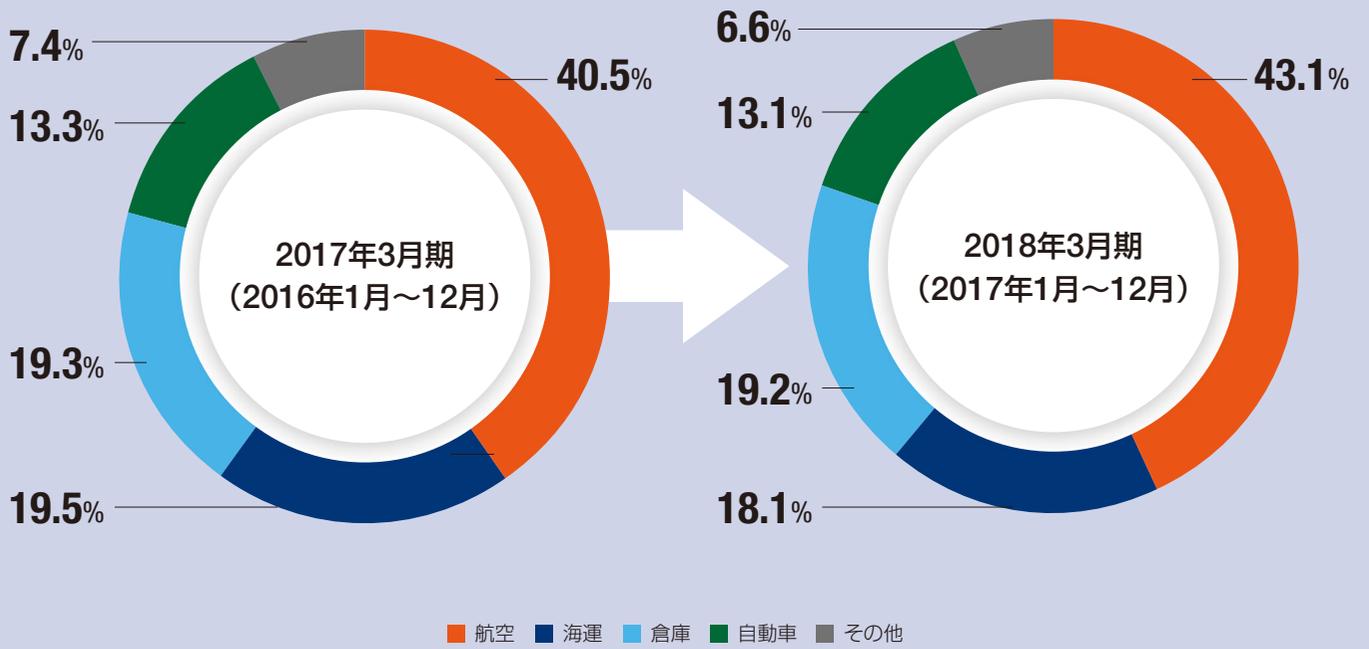
一層の成長が見込まれるメコン地域を有する南アジア・オセアニア地域では、多様化したニーズへの対応が不可欠です。グループ全体での包括的なアプローチが必要なため、ロジスティクス、輸送ネットワーク、自動車、新規事業、ITの企画・開発・営業機能を、多角的にサポートする地域統括組織をタイに開設しました。更に、メコン地域の製造拠点として注目されるラオスに2カ所の支店を開設するなど、変化する需要への対応を急いでいます。

2019年3月期見通し

- 倉庫配送業務が堅調に推移、航空・輸出フォワーディングの荷動きも継続。

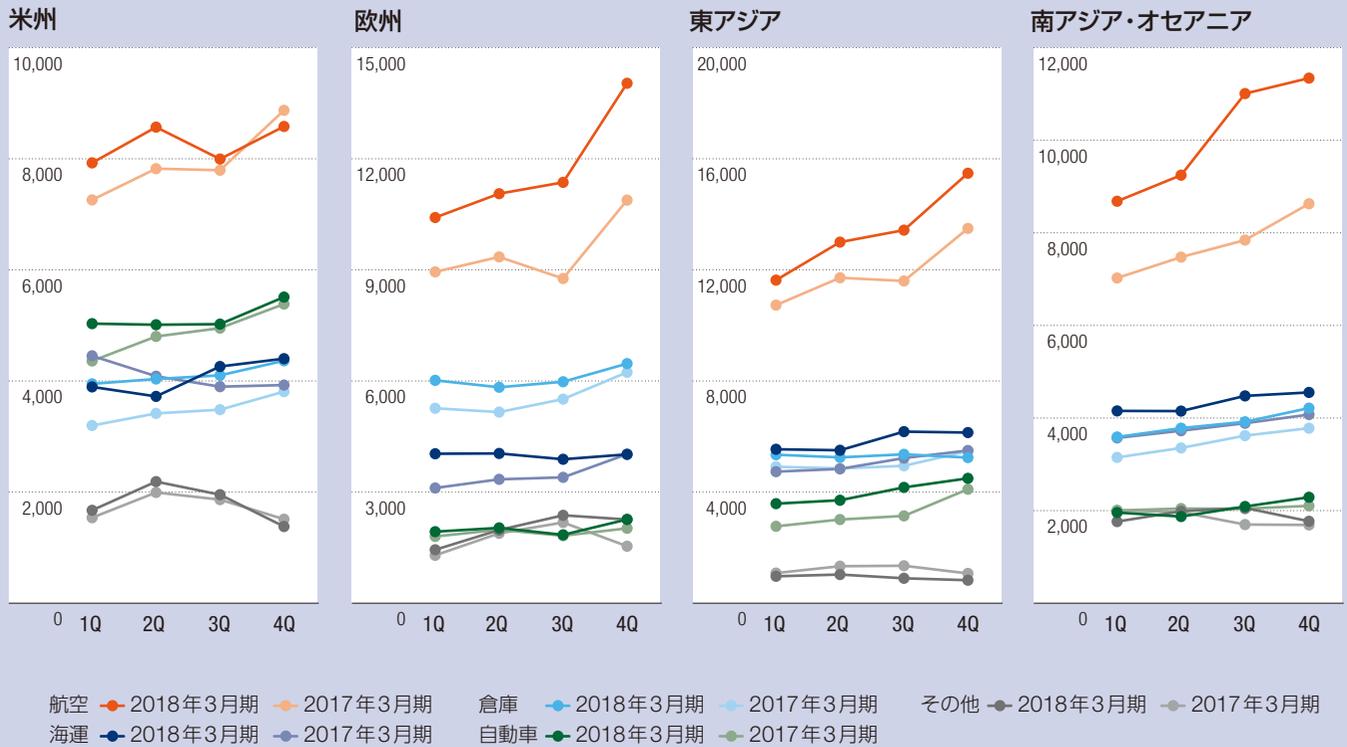
※予想・見通しは2018年7月31日現在

海外会社の売上高構成比[※](%)



※海外会社は12月決算

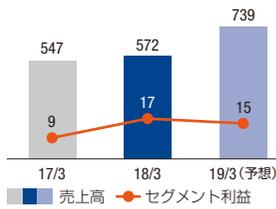
海外売上高 扱い別推移(百万円)



※海外会社は12月決算

警備輸送 (2018年3月31日現在)

売上高、セグメント利益の推移 (億円)



2019年3月期見通し

売上高	739億円
セグメント利益	15億円

※警備輸送事業に関わる組織改正の実施にあわせて、2019年3月期より、日本セグメントの一部を警備輸送セグメントに変更しました。これに伴い、見通しについてはセグメント変更後の数値に組み替えています。

事業概要・対象エリア

対象エリア：日本

事業開始年：1965年

事業概要：日本通運(株)が警備業及び付随する事業を行っています。

主要製品及びサービス：警備輸送

2018年3月期の業績概況

輸送業務の取扱いが堅調に推移したこと等により、売上高は572億円と前連結会計年度に比べ24億円、4.5%の増収となり、営業利益は17億円と前連結会計年度に比べ7億円、82.6%の増益となりました。

構成する主な会社 (全1社)

日本通運(株)

セグメントの戦力

従業員数：	4,735名
セグメント資産額：	732億円
設備投資額：	27億円

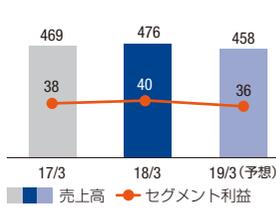
2019年3月期見通し

- キャッシュ・ロジスティクス・プラットフォームの構築を図り、地方金融機関をターゲットに、アウトソーシングの獲得を推進。
- 人件費等の増加が影響。

※予想・見通しは2018年7月31日現在

重量品建設 (2018年3月31日現在)

売上高、セグメント利益の推移 (億円)



2019年3月期見通し

売上高	458億円
セグメント利益	36億円

事業概要・対象エリア

対象エリア：日本

事業開始年：1963年(建設業の初登録)、これ以前から重量品輸送を行う。

事業概要：日本通運(株)並びに関連会社が、重量物の運搬、架設、設置及び付随する事業を行っています。

主要製品及びサービス：重量品建設

2018年3月期の業績概況

国内の重電設備関連工事の取扱いが増加したこと等により、売上高は476億円と前連結会計年度に比べ6億円、1.3%の増収となり、営業利益は40億円と前連結会計年度に比べ1億円、4.6%の増益となりました。

構成する主な会社 (全2社)

日本通運(株)、巴鉄工(株)

セグメントの戦力

従業員数：	825名
セグメント資産額：	206億円
設備投資額：	8億円

2019年3月期見通し

- 前年上期に集中したシャットダウンメンテナンス業務が減少、海外における大型プロジェクトが見込めず。

※予想・見通しは2018年7月31日現在

物流サポート (2018年3月31日現在)

売上高、セグメント利益の推移 (億円)



2019年3月期見通し

売上高	4,654億円
セグメント利益	118億円

事業概要・対象エリア

対象エリア：日本、タイ

事業開始年：1964年(日通商事(株)の設立年)

事業概要：日通商事(株)、日通商事タイランド(株)等の国内外の子会社並びに関連会社が、物流機器・包装資材・梱包資材・車両・石油・LPガスをはじめとする各種商品の販売、リース、車両の整備、保険代理店業務等を行っています。また、日通不動産(株)等の子会社が不動産業を、(株)日通総合研究所が調査・研究業等を、日通キャピタル(株)がロジスティクスファイナンス事業等を、(株)日通自動車学校が自動車運転教習業を、キャリアロード(株)が労働者派遣業を行っています。

主要製品及びサービス：リース、石油等販売、その他販売、不動産、ファイナンス、その他

2018年3月期の業績概況

石油販売単価が上昇したこと及び輸出梱包業務の取扱いが増加したこと等により、売上高は4,432億円と前連結会計年度に比べ392億円、9.7%の増収となり、営業利益は117億円と前連結会計年度に比べ17億円、17.0%の増益となりました。

構成する主な会社

(全46社：国内33社 在外13社)

日通商事(株)、日通不動産(株)、日通キャピタル(株)、キャリアロード(株)
以下、連結子会社15社、持分法適用関連会社1社その他関係会社30社

セグメントの戦力

従業員数：	3,925名
セグメント資産額：	3,230億円
設備投資額：	73億円

2019年3月期見通し

- 日通商事(株)におけるロジスティクス・サポート業務で、堅調な荷動きが継続。

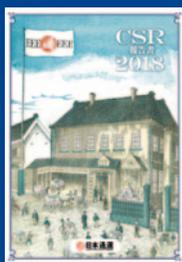
※予想・見通しは2018年7月31日現在

企業価値向上を支える 経営基盤

CSR

コーポレート・ガバナンス

取締役・執行役員・監査役



日本通運グループCSR報告書

日本通運グループでは、日本通運グループCSR報告書を発行しています。同報告書では、CSR（企業の社会的責任）活動を中心に、コーポレート・ガバナンスについてなど、更に詳しい内容を掲載しています。

当社グループのCSR活動に関して、皆様のご理解を深めていただければ幸いです。

<https://www.nittsu.co.jp/corporate/csr/report/>



Nippon Express' Global CSR

近年、社会では、企業活動の一層のグローバル化と、それに伴い企業が社会におよぼすプラス／マイナス両面での影響がクローズアップされています。

日本通運グループでは、責任あるグローバルロジスティクス企業として、グループ全体で優先的に取り組むべき当面の重要課題を3点選定し、Nippon Express' Global CSRとして取り組んでいます。

優先的に取り組むべき重要課題

地球環境への
責任

良識ある
企業行動

人権の尊重

重要課題の特定プロセス

2013年度

ISO26000など国際的なCSR関連ガイドラインや社内外のステークホルダーの意見を踏まえ、グローバルに優先的に取り組むべきCSRの重要課題を検討しました。

2014年度

経営会議において議論を行い、「地球環境への責任」「良識ある企業行動」「人権の尊重」の3つをグループ全体で取り組むCSR重要課題として選定しました。3つのグローバルCSR重要課題のもとで、「自社が社会に与える影響」及び「課題が自社に与える影響」の双方の観点から、具体的な課題の整理を、各種ガイドラインや社内外のステークホルダーの意見を踏まえ行いました。

2015年度

有識者ダイアログにおいて「人権の尊重」に関する具体的課題が整理されていないとの指摘を受け、記載を一部見直しました。基本的に前年度に選定された課題はそのままに、人権の尊重と直接的に関係ない「顧客満足」について削除しました。

2016年度

具体的な課題の一部文言について、分かりやすさを考慮し修正しました。

2017年度

「地球環境への責任」について、「地球温暖化防止」「循環型社会の構築」に関する2030年度までの長期目標を策定し、取組みを開始しました。

地球環境への責任

- 気候変動への効果的な対応
- エネルギーの削減
- 廃棄物の削減
- 汚染の削減

※日本通運グループとしてCSRの観点から特に関連性が高いと思われる、具体的な課題を記載したものであり、記載のない課題が重要でないことを意味するものではありません。

地球環境を持続可能な状態で次世代に引き継ぐことは、人類共通の大きな課題です。日本通運グループは、輸送などで発生するエネルギーの使用量及び温室効果ガスの排出削減など、事業活動全体での環境負荷低減に取り組んでいます。

2030年に向けた長期目標

日本通運(株)では、2030年度に向けた長期目標を設定し、環境経営に取り組んでいます。地球温暖化の防止と循環型社会の構築を中心とした環境経営をこれからも強力に推進し、持続可能な社会の発展を支えていきます。

環境経営推進にかかる2030年度長期目標

二酸化炭素排出量を2030年度までに2013年度比で30%削減する			産業廃棄物排出量を、売上高当たりで毎年対前年1%削減する (2030年度まで)	
	総排出量の数値目標	売上高百万円当たり原単位の数値目標		
2013年度基準値	490,513 t	469.72 kg/百万円	2016年度基準値	21.96 kg/百万円
2030年度目標値	343,359 t(30%削減)	328.80 kg/百万円(30%削減)	2030年度目標値	19.08 kg/百万円

TOPICS

モーダルシフトの推進「新しい国内複合一貫輸送」

日本通運(株)は、鉄道と内航船の双方に積載可能な12フィートハイブリッドコンテナを開発し、輸送手段を鉄道から船に切り替えても、コンテナ内の荷物を積み替えることなく輸送可能な新サービス※を2017年にリリースしました。荷役作業が減ることによる作業の効率化や、環境負荷の低減に貢献できるだけでなく、輸送障害時や繁忙期の対策としても有効な手段です。

※NEX-NET(Nippon Express-New Eco Transport) Sea & Rail 東京ランドブリッジWestBound, EastBound

モーダルシフトの推進「中国国内で鉄道輸送利用を推進」

内陸地に位置する重慶では古くから河川を使った交易が行われており、海外向けの海上輸送では上海まで内航船で、上海からは外航船に搭載するルートが一般的でした。しかし、内航船を利用するにはリードタイムが長くスケジュールが不安定であるなどの問題点があります。

日本通運グループでは、2018年3月に重慶からの内陸輸送に鉄道を使った「重慶Sea & Railサービス」を開始しました。

リードタイムを半分に短縮できると同時に、大幅なCO₂削減も実現しました。



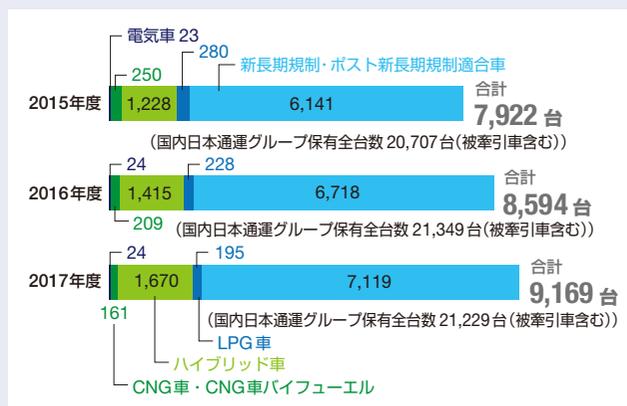
「環境配慮車両の導入」

日本通運(株)では、各種環境配慮車両の導入を積極的に推進しています。天然ガス車(CNG車)、ハイブリッド車、LPG車とともにポスト新長期規制適合車など低排出ディーゼル車を中心に導入しており、2018年3月31日現在、国内グループ合計で9,169台を保有しています。

環境保全に関する車両関係投資(日本通運(株)) (百万円)

投資項目	主な具体例	投資額		
		2015年度	2016年度	2017年度
環境配慮車両などへの投資	CNG車、ハイブリッド車、LPG車、重量車燃費基準達成車など	4,408	5,105	5,985

日本通運グループ 環境配慮車両保有台数 (各年度とも3月31日現在)



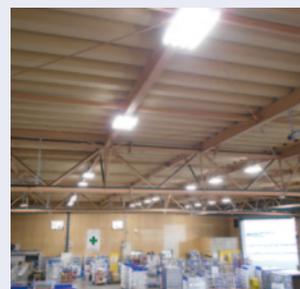
「環境配慮型施設の拡充」

日本通運グループでは、太陽光発電設備を設置した倉庫や屋上緑化を施した建物の建築など、環境に配慮した施設を拡充しています。物流施設や事務所などを新設する際の設備設置基準を定め、再生可能エネルギーを積極的に活用するなど、CO₂をはじめとした温室効果ガス削減に一層効果のある設備や、生物多様性を促進する設備、そこに勤務する従業員や地域住民の安全衛生の向上と事業の継続に資する設備であることを基準としています。



2019年1月に竣工予定の大阪支店事務所ビル(完成予想図)

「災害に強い施設」「時代の流れに沿った建物仕様」をコンセプトに、最新鋭の設備機器や環境配慮型設備を備える計画です。



北関東ロジプロ支店高崎航空営業センターの倉庫天井に設置したLED照明

LED照明への変更により、約80%のCO₂削減効果が得られます。

良識ある企業行動

- 公正な事業慣行の徹底、サプライヤー／取引先との協働
- 腐敗防止
- 反競争的行為の防止

人権の尊重

- 従業員の安全・安心の実現(労働安全衛生、働きやすい職場づくり、職場における差別の禁止、能力を伸ばす機会の提供)
- サプライチェーンにおける労働慣行の改善
- 事業を展開する地域での人材雇用
- 顧客情報の保護
- グローバルビジネスにおける人権影響への対応(児童労働、警備慣行など)
- 継続的な人権デュー・ディリジェンスの仕組みと苦情処理メカニズムの構築

※日本通運グループとしてCSRの観点から特に関連性が高いと思われる、具体的課題を記載したものであり、記載のない課題が重要でないことを意味するものではありません。

「良識ある企業行動」「人権の尊重」については、コンプライアンス意識の浸透、徹底を図るため、グループ全体の従業員を対象として様々な教育や啓蒙活動を継続的に実施しています。また内部通報制度の国内グループ会社全体への拡大、ダイバーシティ推進室の開設など制度・組織面でも取組み強化を図っています。加えて、グローバル・ガバナンス強化に向けて海外ガバナンス体制の再構築にも取り組んでいます。今後も公正、透明、自由な競争、適正な取引の徹底、各種ハラスメントなど人権侵害行為の撲滅に取り組み、世界各国・地域の法令、国際規範を尊重し、順守していきます。

経営計画「日通グループ経営計画2018―新・世界日通。―」の中でも“グループCSR経営の更なる強化”を重要な機能戦略の一つとして掲げ、「安全最優先」「コンプライアンスの強化」

「働きやすい環境作りの強化」「CSRに基づく事業の確立」という4つの取組みを展開しています。これは“安全・安心”を基本とした物流サービスを世界中の人々に提供することで、社会的課題の解決と持続可能な社会の発展に貢献するという強い意志を示すものです。

物流を主たる業務として、公共の社会インフラを利用させていただいている日本通運グループは、何よりも安全に徹し、コンプライアンスが確立されていなければなりません。更には公正、公平で風通しの良いコーポレート・ガバナンス体制を構築するとともに、お客様はもとより従業員を含むあらゆるステークホルダーの皆様と積極的にコミュニケーションを図り、社会的課題の解決に向けて事業を通じて貢献していくことが、企業としての責任であると考えています。

TOPICS

「良識ある企業行動」

「公正な取引・競争の徹底」

日本通運(株)は、事業を通じて社会の期待と信頼に応えるために、全社で公正な取引・競争を徹底しています。「日本通運グループ行動憲章」では、良識ある企業行動として公正、透明、自由な競争並びに適正な取引を行うことを定めています。また、同じく行動憲章において経営トップの責務として、行動憲章の実践を社内徹底させるとともに、お取引先様をはじめとするサプライチェーンにおいても取組みを促進することとしています。

「SDGsに関する異業種交流ワークショップの開催」

日本通運(株)では、2017年12月、国連開発計画(UNDP)スタッフを招いて異業種交流ワークショップを開催し、当社を

含む40社以上の企業・団体から71名(当社参加者:17名)が参加しました。

テーマを「『SDGs[※]』を起点にサステナブル(持続可能)な社会インフラを創る」とし、SDGsで述べられている「災害」に関して、2016年に発生した熊本地震での日本通運(株)の対応事例をケースとして、災害ロジスティクスに関する講義とグループワークを行いました。異なる業種や職種の方々から様々な視点でアイデアが出され、活発な意見交換が行われました。

※「Sustainable Development Goals」の略。2015年9月に国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030年のアジェンダ」に記載された2016年から2030年までの国際目標。17の大きな目標と、それらを達成するための具体的な169のターゲットで構成されている。

「人権の尊重」

「ダイバーシティの推進の方針」

日本通運(株)では、ダイバーシティに関する取り組みを推進するにあたり、社長自らのトップコミットメントを発信し、その目的や必要性、会社全体で強力に推進する決意を明確にしています。また、本社に設置したダイバーシティ推進室と各エリアのダイバーシティ推進者が連携する体制をとり、ダイバーシティ経営を推進しています。

日本通運(株)のダイバーシティ推進の目標は、「真のグローバルロジスティクス企業としての成長」と「社員の自己実現」の両立を実現し、すべての社員が働きがいを持てる企業をつくることです。その取り組みを着実に推進するために、「意識改革」「風土改革」「働き方改革」「行動改革」の4つの改革サイクルを確実に回すためのダイバーシティ推進マスタープランを策定し、「女性の活躍推進」「グローバル経営人材の採用・育成強化」「専門職人材の育成」を中心に取り組んでいます。

今後は、本マスタープランの各種施策を着実に実行し、社員一人ひとりの自律性と行動力を伸長させるとともに、多様な人材が能力を最大限に発揮する企業風土を醸成して、新たな価値を創造し続ける企業を目指します。

ダイバーシティ推進のサイクル



「長時間労働の撲滅に向けた組織改善」

労働時間管理の取り組み

日本通運(株)では、パソコンの稼働時間及びデジタル式進行記録計の始業・終業時刻に連動した労働時間管理を行っています。労働時間を客観的なデータと連動させることにより、適正な労働時間の把握、管理が容易になりました。これらのデータを、会社として長時間労働を発生させないための基礎データとして活用しています。

長時間労働撲滅の取組み

日本通運(株)では、長時間労働の撲滅に向け、社長のトップダウンにより、一定時間以上の超過勤務者の撲滅に取り組ん

でいます。具体的には、全社共通のシステムを活用した管理などにより、超過勤務時間が一定時間を超えそうな場合には、職場の管理者が仕事の配分に特に注意を払い、支店の管理部門も一体となって、組織全体で改善を図っていきます。

結果的に一定時間以上の超過勤務者が発生した場合は、役員会で報告され、経営トップの強い意志のもとで改善を図っていきます。こうした取り組みを継続することにより、長時間労働の撲滅を促進します。

「次世代を担う事業革新ができる人材の育成」

2017年度教育訓練計画に基づき、入社8年目から10年目の社員を対象に「リーダー育成研修」を実施しました。この研修は、日本通運グループの将来を担う経営幹部候補者の発掘・育成を目的としたものです。

実施11年目を迎えた2017年度は、カリキュラムを全面的にリニューアルしました。前半で思考や判断の軸を形成する教養として「リベラルアーツ」、後半でグローバルスタンダードである経営のエッセンスを学ぶ「MBAメソッド」を徹底的に学習しました。最終提言では、研修生20名が4グループに分かれ、「2030年における日本通運グループのあるべき姿」をベースに、行うべき事業を考える課題に挑みました。さらに、2017年12月には、成果発表会として経営幹部への提言発表を行い、質疑応答の時間では活発な意見交換がなされました。

リーダー育成研修のカリキュラム



文化、歴史、哲学、宗教の学習と討議を通じて、グローバルでビジネスを行うために必要な、基礎教養を習得し、自身のアイデンティティを確立する。

カリキュラム一例

「現代において宗教は必要か」
「西洋の哲学・東洋の思想」
「古事記から学ぶ日本の始原」

コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

日本通運(株)は、コーポレート・ガバナンスの充実・強化、コンプライアンスの徹底、経営の透明性確保が重要であるとの認識に立ち、「迅速な意思決定によるスピード経営の実現」と「責任体制の明確化」を基本方針としています。これらを実現する

ために、経営上の組織体制を整備し、必要な施策を実施していくことを、最も重要な課題の一つと位置づけています。なお、当社は、「コーポレートガバナンス・コード」の各原則をすべて実施しています。

コーポレート・ガバナンスの実施状況

コーポレート・ガバナンス体制

当社は監査役設置会社です。また、当社では、取締役会、監査役会に加え、迅速な意思決定及び業務執行を目的として執行役員制を導入しています。

組織形態	監査役設置会社
取締役の人数(うち、社外取締役の人数)	14名(3名)
取締役の任期	1年
取締役会の開催回数	原則として毎月1回及び必要に応じて随時開催 2018年3月期の開催実績：21回
監査役の数(うち、社外監査役の数)	5名(3名)
監査役会の開催回数	原則として3カ月に1回及び必要に応じて随時開催 2018年3月期の開催実績：8回
執行役員制度の採用	有
執行役員の人数(うち、取締役兼務者)	32名(10名)
執行役員の任期	1年
執行役員会の開催回数	原則として毎月1回及び必要に応じて随時開催

(2018年6月28日現在)

内部監査・監査役

内部監査につきましては、本社に監査部を配置しています。内部監査部門は、「日本通運グループ監査規程」に従い、従業員の職務の執行について、業務の実施状況を確認するため、臨店監査及び書面監査等の内部監査を実施し、適宜、社長へ報告しています。また、内部監査部門は、経営上発生する損失から会社を守るために、「日本通運グループ監査規程」に従って積極

的に助言、提言を行っています。

監査役監査は、監査部の担当者と連携しながら、主要な事業所への往査、子会社の調査を通じた監査を行っています。

内部監査、監査役監査及び会計監査(新日本有限責任監査法人を選任)を独立的かつ相互補完的に遂行することにより、客観性を維持した監査体制を構築しています。

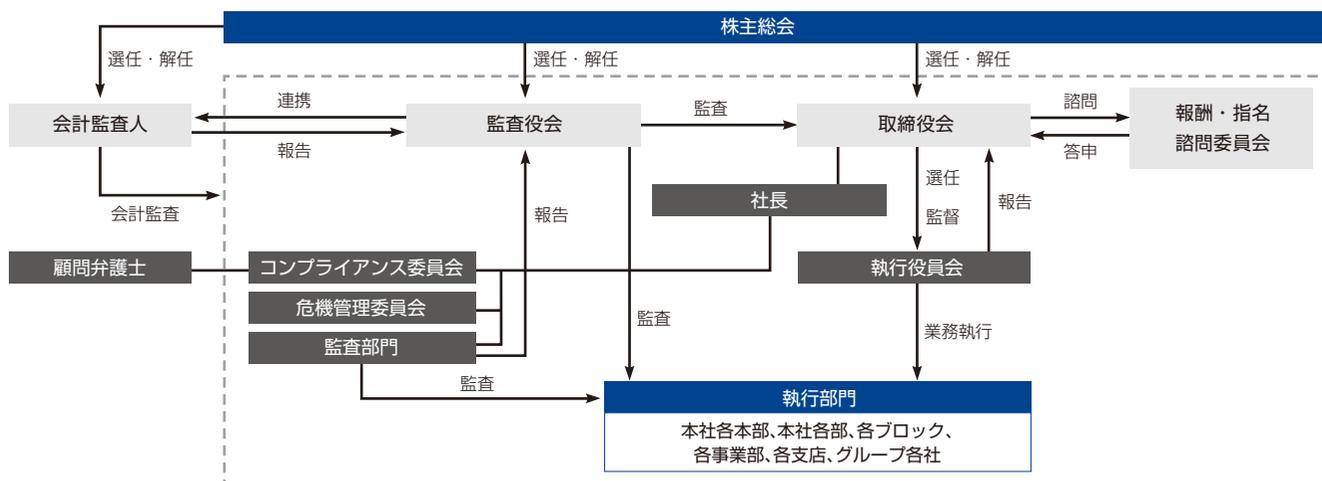
社外取締役・社外監査役

当社は、14名の取締役のうち、3名を社外取締役とすることにより、経営上の重要な事項の決定に際し、社外有識者の知見を取り入れるとともに、取締役会の業務執行に対する監督機能の強化を図っています。また、社外監査役3名を含む監査役による監査の実施により、経営監視機能の客観性、中立性が十分

に確保されているものと判断しています。なお、当社の社外取締役3名、社外監査役3名は、東京証券取引所が定める当社の一般株主と利益相反が生じるおそれのない独立役員として指定しています。

社外取締役	選任の理由	2018年3月期における取締役会への出席状況	
杉山 雅洋	大学教授として長年にわたり交通・運輸関係を研究するなど、豊富な経験を有しています。	21回中21回	
中山 慈夫	弁護士として長年培われた法律知識及び豊富な実務経験を有しています。	21回中21回	
安岡 定子	論語の研究をはじめとして幅広い年代の方々への教育活動を行っており、深い教養と豊富な経験を有しています。	21回中20回	
社外監査役	選任の理由	2018年3月期における取締役会への出席状況	2018年3月期における監査役会への出席状況
神吉 正	経営者としての豊富な経験と幅広い見識を有しています。	15回中15回*	5回中5回*
野尻 俊明	独占禁止法や運輸事業政策の研究を専門とし、特に物流に関する政策に精通していることから、学識経験者として官公庁や業界団体をはじめとする数多くの公職における経験を有しています。	21回中20回	8回中8回
青木 良夫	公認会計士として豊富な経験と財務・会計に関する専門的な知見を有しています。	21回中21回	8回中8回

* 2017年6月29日開催の第111回定時株主総会において新たに選任されたため、2017年6月29日以降に開催された取締役会及び監査役会への出席状況を記載しております。



指名に関する状況

当社取締役会は、取締役の選任にあたり、当社の経営を的確、公正かつ効率的に遂行でき、十分な社会的信用や、人格・識見、企業経営の経験、法律・会計等の専門性、学識経験などを有する、女性を含めた多様な人材を、一定の選任基準を踏まえて選任しています。それには、取締役会の諮問機関として委員の過半数を独立社外取締役とする任意の報酬・指名諮問委員会を設置し、その答申を踏まえています。また、社外取締役及び社外

監査役を選任するにあたっては、報酬・指名諮問委員会の答申を踏まえ、会社法第2条第15号及び第16号における社外取締役及び社外監査役の各要件を満たし、人格・識見とも優れ、他社の経営者として豊富な経験を有するなど、会社業務の全般にわたって経営を監視する立場に適した人材であるという観点から選任しています。

取締役の経歴及び選任理由

代表取締役会長	渡邊 健二	2011年より代表取締役社長として、国内事業の強化とともに、日本通運グループ全体の成長を牽引しました。2017年に代表取締役会長に就任。同氏の強力なリーダーシップと極めて優れた識見に基づく経営手腕は、今後も日通グループ全体の経営強化のために必要不可欠であると判断しています。
代表取締役社長	齋藤 充	2014年に代表取締役副社長に就任し、管理本部長として事業構造改革を迅速かつ確実に実行してきました。2017年に代表取締役社長に就任。同氏の力強いリーダーシップと極めて高い識見に基づく経営手腕が日本通運グループ全体の経営を強力に牽引していくために必要不可欠であると判断しています。
代表取締役副社長	伊藤 豊	2012年より執行役員に就任し、航空事業の責任者として収益性向上に多大な貢献をしました。2015年に代表取締役副社長に就任。より重要性が増す海外事業の強化には、同氏のリーダーシップとグローバルにおける幅広い経験と深い知識に基づく経営手腕が必要不可欠であると判断しています。
代表取締役副社長	石井 孝明	2011年に執行役員に就任し、関東を中心とした広範なエリアの最高責任者として会社経営に大きく貢献しました。2017年に代表取締役副社長に就任。営業力の一層の強化と確固たる競争力確保の実現には、同氏のリーダーシップと営業戦略における経営手腕が必要不可欠であると判断しています。
代表取締役副社長	竹津 久雄	2011年に執行役員に就任し、四国エリア、首都圏エリアの最高責任者として事業強化に多大な貢献をしました。2017年に代表取締役副社長に就任。盤石な経営基盤構築のため、同氏のリーダーシップと国内事業及び総務・人事・業務管理での経営手腕が必要不可欠であると判断しています。
取締役	寺井 克宏	2012年に執行役員に就任。2015年には海運事業の統括責任者となり、同年、取締役に就任。2017年には取締役専務執行役員として関東甲信越ブロックの最高責任者に就任。同地域の事業強化には、同氏の幅広い経験と知識に基づく経営手腕が必要不可欠であると判断しています。
取締役	佐久間 文彦	2013年に北関東・信越ブロックの責任者として執行役員に就任。2015年に経営企画部等担当の執行役員に就任。同年、取締役に就任。2017年に取締役常務執行役員として、関東・信越エリアの責任者に就任。同エリアの一層の事業強化には、同氏の経営手腕が必要不可欠であると判断しています。
取締役	秋田 進	2014年に東北ブロックの責任者として執行役員に就任。2016年に総務・人事・業務管理等企業運営において重要なセクションを担当する執行役員に就任し、同年、取締役に就任。更なる経営基盤の強靱化のために、同氏の高い識見に基づく経営手腕が必要不可欠であると判断しています。
取締役	堀切 智	2015年に北関東・信越ブロックの責任者として執行役員に就任。2017年に、経営企画部等重要なセクションを担当する執行役員に就任。同年、取締役に就任。日本通運グループの一層の経営強化には、同氏の高い識見に基づく経営手腕が必要不可欠であると判断しています。

取締役	松本 義之	航空事業部門の要職を歴任し、2017年に航空事業の責任者として執行役員に就任。同年、取締役に就任。当社の重要な事業の一つであるグローバルフォワードリング事業の強化には、同氏の航空事業部門及びグローバルにおける深い経験と知識に基づく経営手腕が必要不可欠であると判断しています。
取締役	増田 貴	当社財務部長、日通商事(株)の経理担当役員を歴任し、2018年5月に当社執行役員に就任、同年、取締役に就任。財務基盤の更なる強化と高度な戦略的投資による事業強化の実現のためには、同氏の財務分野における多様な経験と深い知識に基づく経営手腕が必要不可欠であると判断しています。

取締役会の実効性

当社取締役会は、各取締役の職務の執行状況報告に加え、外部機関を起用し、社外を含む取締役及び監査役を対象とした取締役会全体の実効性にかかるアンケート調査を実施し、意見

を集約しています。その内容を分析・評価した結果をもって、取締役会全体の実効性が確保されていることを確認しています。

役員報酬

当社は、役員報酬と賞与について規程を定め、職責、経営執行状況等に基づき、取締役の報酬額と賞与については取締役会で、監査役の報酬額については監査役の協議により決定しています。その決定にあたっては、取締役会の諮問機関として委員の過半数を独立社外取締役とする任意の報酬・指名諮問委員会を設置し、その答申を踏まえています。なお、その具体的な金額については、2006年6月29日開催の第100回定時株主総会において決議いただいた金額の範囲内において、会社業績、他社水準及び従業員給与等を考慮し、決定しています。

また、2016年9月から取締役及び執行役員(但し社外取締役、非常勤取締役及び国外居住者は除く)に対し、当社の中長期的な企業価値と株主価値の向上に対する貢献意識の一層の向上を図ることを目的とし、役員報酬BIP(Board Incentive Plan)信託(BIP信託)を用いた業績連動型株式報酬制度を導入いたしました。BIP信託は、米国の業績連動型株式報酬(Performance Share Plan)及び譲渡制限付株式報酬(Restricted Stock Plan)を参考とした信託型インセンティブ・プランであり、会社業績等に応じて、取締役等に対し、当社株式の交付等を行う仕組みです。

当制度については、従来の基本報酬の一部を原資としており、制度対象者の役位や全社業績の目標達成度等に応じて変動する数の当社株式を報酬として交付する制度で、評価対象期間は3事業年度になっています。株式の交付とともに、所得税等の納税に用いるため、交付する株式の一部を信託内で換価の上、金銭で給付いたします。交付する当社株式数については、計算方法や交付時期等のルールについて定めた株式交付規程に基づき決定しています。

BIP信託契約の内容

信託の種類	特定単独運用の金銭信託以外の金銭の信託(受益者未存在の他益信託)
信託の目的	当社の取締役等に対するインセンティブの付与
委託者	当社
受託者	三菱UFJ信託銀行株式会社 (共同受託者 日本マスタートラスト信託銀行株式会社)
受益者	取締役等のうち受益者要件を満たす者
信託管理人	当社と利害関係のない第三者 (公認会計士)
信託契約日	2016年8月
信託の期間	2016年9月から2019年8月まで
制度開始日	2016年9月
議決権行使	行使しないものとします。
取得株式の種類	当社普通株式
信託金の上限額	400百万円(信託報酬・信託費用を含む。)
帰属権利者	当社
残余財産	帰属権利者である当社が受領できる残余財産は、信託金から株式取得資金を控除した信託費用準備金の範囲内とします。
取締役等に取得させる予定の株式の総数	上限900,000株(信託期間3年間)

内部統制システムの構築について

企業がその業務を適正かつ効率的に遂行するためには、内部統制システムの構築が重要です。当社では「コンプライアンス」「リスク管理」「内部統制」「グループ会社の業務の適正化の

確保」について、それぞれの規定、組織体制のもとで、適正な業務が遂行される実効的な統制システムとしています。

コンプライアンス経営の推進体制

全従業員が法令を順守して倫理性を確保するための行動指針として「コンプライアンス規程」を制定し、社長を委員長とする「コンプライアンス委員会」を本社に設置すると同時に、本社及び各支店にコンプライアンス責任者及びコンプライア

ンス推進者を配置しています。また、従業員の法令等の違反及び不正行為、その他の企業倫理に違反する行為を防止、もしくは早期に発見して是正するために、内部通報制度「ニッツウ・スピークアップ」を導入し、運用しています。

危機管理体制

危機管理体制の構築

当社では、『危機管理規程』のもと「災害管理規程」「海外危機管理規程」「システムリスク管理規程」「新型インフルエンザ等管理規程」の4つの規程から危機管理体制を構築しています。広域災害や新型インフルエンザ等の感染症蔓延、情報システムリスクをはじめ、海外での非常事態といった様々なリスクへの対応を定めるとともに、「日通グループ災害対策規程」に基づき、グループ内での連携強化を図っています。

更に、当社は「災害対策基本法」や「国民保護法（武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律）」、及び2013年4月に施行された「新型インフルエンザ等対策特別

措置法」に定める「指定公共機関」に指定されており、東日本大震災においても、震災発生当日から様々な緊急物資輸送を行うなど、被災地の復旧・復興に向けた活動に取り組み、指定公共機関としての役割を果たしてきました。

また、緊急時の備蓄品（食料、飲料水など）や新型インフルエンザ等感染症対策のため衛生用品（マスク、手袋など）を整備するとともに、災害による電話回線の断絶にも対応できるよう、本社関係部署をはじめ、全国主要拠点には衛星携帯電話や災害時優先携帯電話を配備し、非常事態における迅速な連絡体制を構築しています。

事業継続のための体制(BCM・BCP)

当社は、大規模災害や新型インフルエンザ等の感染症蔓延などの非常事態においても、事業を継続すべく、「事業継続管理(BCM)基本方針」及び「事業継続計画(BCP)」を策定し、非常事態下における初期動作、復旧活動などを体系的に整えることで、レジリエンス(強靱性)を確保しています。

こうした体制のもと、当社は、非常事態下においても、従業員や家族の生命の安全を最優先に確保しつつ、「災害対策基本法」や「国民保護法」、「新型インフルエンザ等対策特別措置法」に定める「指定公共機関」として、緊急救援物資の輸送などの

責務を果たすこととしています。

東日本大震災の際には、事業継続計画を迅速に発動することにより事業の継続を図りつつ、緊急救援物資の輸送を最優先業務として対応し、災害復旧に大きく貢献しました。

今後も当社グループ各社は、自然災害、産業災害、人為災害などによって発生する非常事態においても、サプライチェーンの一翼を担う社会機能維持者としての使命を遂行し、社会に貢献してまいります。

株主との建設的な対話に関する方針

株主・投資家との対話は、経営企画部IR専任が実務担当としてその任にあたりるとともに、取締役及び経営幹部が面談に臨んでいます。国内、海外における個別面談に加え、電話会議、決算説明会、施設見学会、事業説明会、当社主催のスマールミーティング等の開催、証券会社主催のスマールミーティングやIRカンファレンス等への参加により、株主・投資家との対話機会の創出に努めています。対話を通じて株主・投資家からいただいた意見等は、取締役会に定期的に報告するとともに、経営幹部並びに社内関係先へフィードバックし、企業活動

への反映を図っています。社内体制については、IR専任を事務局として本社管理部門が連携し、ディスクロージャーポリシーの策定・運用・改訂、情報開示活動の適切性について協議の上、取締役会へ付議、決定しています。また、取締役会にて決定したディスクロージャーポリシーに基づき、代表取締役社長または各開示情報を所管する担当役員を責任者として、情報開示を行っています。取締役会は、経営企画部担当取締役の業務執行状況を通じて報告される情報開示活動について、内容を共有するとともに、適切性を確認します。

取締役・執行役員・監査役 (2018年6月28日現在)

代表取締役会長



渡邊 健二

代表取締役社長 社長執行役員



齋藤 充

代表取締役副社長 副社長執行役員



伊藤 豊



石井 孝明



竹津 久雄

取締役 専務執行役員



寺井 克宏

取締役 常務執行役員



佐久間 文彦



秋田 進



堀切 智

取締役 執行役員



松本 義之



増田 貴



杉山 雅洋^{※1}



中山 慈夫^{※1}



安岡 定子^{※1}

取締役

常務執行役員

近藤 晃
杉山 龍雄
中村 栄一
植松 満
吉岡 英
内田 敏朗
池田 誠

執行役員

佐藤 武司
宮脇 一郎
中川 真人
神取 浩
船木 博文
海野 茂
永井 裕
合屋 隆司

常勤監査役

鈴木 達也
神吉 正^{※2}
林田 直也

監査役

野尻 俊明^{※2}
青木 良夫^{※2}

※1 社外取締役
※2 社外監査役

財務セクション

財政状態及び経営成績の分析

主要経営指標 11 カ年推移 (連結)

連結財務諸表

連結貸借対照表

連結損益計算書

連結包括利益計算書

連結株主資本等変動計算書

連結キャッシュ・フロー計算書

本アニュアルレポートの連結財務諸表は、金融商品取引法に基づき作成した第112期有価証券報告書からの抜粋です。

財務諸表の注記事項の記載は省略しています。

以下のURLより、第112期有価証券報告書をご参照いただけます。

<https://www.nittsu.co.jp/ir/pdf/library/securities/yuukashoken-2017.pdf>

事業の内容

日本通運グループは、日本通運(株)、子会社293社(うち連結子会社265社、持分法適用子会社1社)及び関連会社64社(うち持分法適用関連会社23社)合計358社で構成され、国内・海外各地域で貨物自動車運送業、鉄道利用運送業、航空利用運送業、海上運送業、港湾運送業、倉庫業等を行っている「ロジスティクス事業」を主軸とし、更に専門事業である「警備輸送事業」、「重量品建設事業」、及び各事業に関連する販売業・不動産業等の「物流サポート事業」を展開しております。

当社グループの事業に係る位置づけ及び報告セグメントとの関連は次のとおりであります。

ロジスティクス事業

(日本通運(株)、及び米国日通(株)以下310社)

日本

日本各地で、日本通運(株)、子会社並びに関連会社が、鉄道利用運送事業、貨物自動車運送事業、倉庫業、利用航空運送事業、海上運送業、港湾運送事業及び付随する事業を行っております。また、(株)ワンビシアーカイブズ並びにその子会社が、情報資産管理業を、日通旅行(株)等の子会社並びに関連会社が旅行業及び付随する事業を行っております。

米州

米州の各都市で、米国日本通運(株)等の子会社並びに関連会社が、利用航空運送事業、海運業、倉庫業等を行っております。また、米国日通旅行(株)が旅行業を行っております。

欧州

欧州の各都市で、英国日本通運(株)、オランダ日本通運(株)、ドイツ日本通運(有)、フランス日本通運(株)及びフランコ・ヴァーゴ(株)等の子会社並びに関連会社が、利用航空運送事業、海運業、倉庫業等を行っております。

東アジア

東アジアの各都市で、香港日本通運(株)、日通国際物流(中国)有限公司、台湾日通国際物流(株)及びAPCアジア・パシフィック・カーゴ(株)等の子会社並びに関連会社が、利用航空運送事業、海運業、倉庫業等を行っております。

南アジア・オセアニア

南アジア・オセアニアの各都市で、シンガポール日本通運(株)、タイ日本通運(株)及びオーストラリア日本通運(株)等の子会社並びに関連会社が、利用航空運送事業、海運業、倉庫業、重機建設業等を行っております。

警備輸送事業

(日本通運(株))

日本通運(株)が警備業及び付随する事業を行っております。

重量品建設事業

(日本通運(株)、他1社)

日本通運(株)並びに関連会社が重量物の運搬、架設、設置及び付随する事業を行っております。

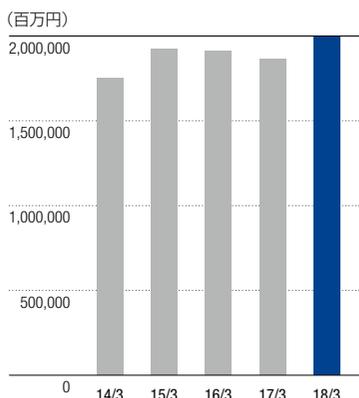
物流サポート事業

(日通商事(株)以下46社)

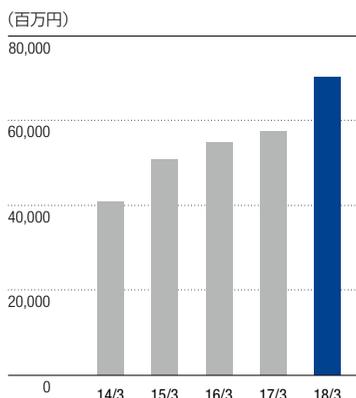
日通商事(株)、日通商事タイランド(株)等の国内外の子会社並びに関連会社が物流機器・包装資材・梱包資材・車両・石油・LPガスをはじめとする各種商品の販売、リース、車両の整備、保険代理店業務等を行っております。

また、日通不動産(株)等の子会社が不動産業を、(株)日通総合研究所が調査・研究業等を、日通キャピタル(株)がロジスティクスファイナンス事業等を、(株)日通自動車学校が自動車運転教習業を、キャリアロード(株)が労働者派遣業を行っております。

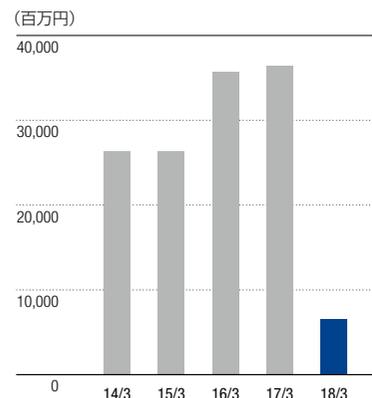
売上高



営業利益



親会社株主に帰属する当期純利益



業績等の概要

当連結会計年度のわが国経済は、海外経済が緩やかな回復を継続するなか、輸出や生産活動等の持ち直しによって、緩やかな回復基調で推移いたしました。

このような経済情勢のなか、物流業界におきまして、国内貨物は、自動車部品や鉄鋼等の輸送需要が増加し、国際貨物は、アジア向けを中心として電子部品等の航空貨物が好調を維持する等、総じて堅調に推移いたしました。

当社グループは、このような経営環境のもと、2016年4月からスタートさせた3年間の経営計画「日通グループ経営計画2018—新・世界日通。」の重点戦略である「エリア戦略」「機能戦略」を軸として、経営計画の目標達成に向け、グループ一丸となって全力で取り組んでまいりました。

エリア戦略

日本では、大都市圏を中心として、陸海空の一体感を強めるとともに、グローバルロジスティクスの基軸となる拠点を整備し、ワンストップ・アカウント営業体制により、グローバル企業との取引拡大を図ってまいりました。

海外では、引き続き南アジアを中心に経営資源の集中投下を行い、各国において倉庫拠点の整備を行う等、アジア発着並びにアジア域内の物流を拡大し、アジアにおける圧倒的な地位を確立すべく取り組んでまいりました。

機能戦略

営業力の徹底強化では、ワンストップ・アカウント営業体制の更なる強化に努め、更に国内地域ブロックの組織再編を実施することで、より広範囲なエリアの情報収集と共有化を進めながら、人材や資産の効果的な活用に取り組み、収益の拡大を図ってまいりました。

コア事業の強化と高度化では、タイにロジスティクス機能の強化を目的とした地域総括組織を設立する等、当社の強みであるフォーワーディングを更に伸ばすため、ロジスティクスを軌道に乗せ、好循環を生み出せるよう取り組んでまいりました。

グループ経営の強化では、グループ会社間において、各分野での相互連携、施設・設備の相互利用等に取り組んでまいりました。

経営基盤の強靱化では、生産性の向上に向け、シェアードサービス組織を設けて経理事務の集約を行い、間接業務の大幅な軽減を実現する等、業務の効率化を図ってまいりました。

グループCSR経営の更なる強化では、ダイバーシティの推進や長時間労働の解消等、働き方改革を積極的に推し進めてまいりました。

経営成績

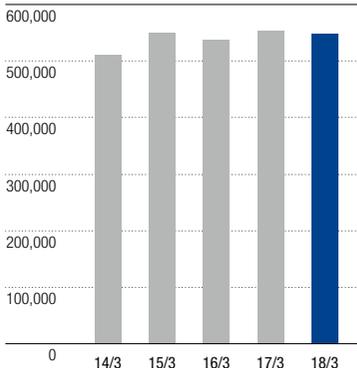
売上高及び売上原価

売上高は1兆9,953億円と前連結会計年度に比べ1,310億円、7.0%の増収となりました。

売上原価は1兆8,172億円で前連結会計年度に比べ1,152億円、6.8%増となり、売上総利益は1,780億円で前連結会計年度に比べ157億円、9.7%増となりました。売上原価増加の主な内容は、利用運送費の増加等によるものです。

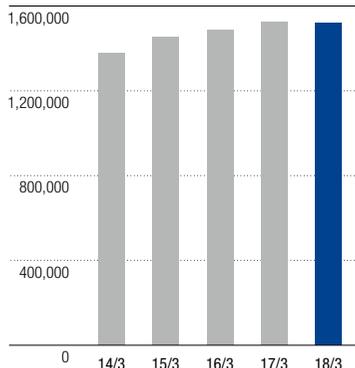
純資産

(百万円)



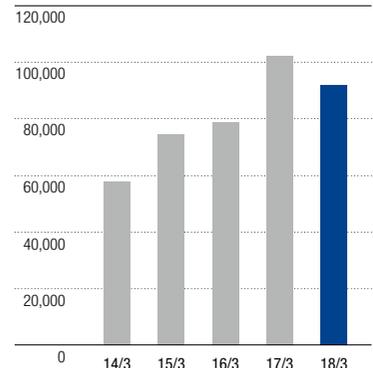
総資産

(百万円)



営業活動によるキャッシュ・フロー

(百万円)



販売費及び一般管理費、営業利益、経常利益

販売費及び一般管理費は1,077億円で前連結会計年度に比べ29億円、2.8%増となりました。販売費及び一般管理費増加の主な内容は、シェアードサービス組織の設立に伴う費用が発生したこと等によるものです。

以上により、営業利益は702億円で前連結会計年度に比べ128億円、22.4%増、経常利益は743億円で前連結会計年度に比べ105億円、16.6%増となりました。

その他損益及び親会社株主に帰属する当期純利益

特別利益は243億円で前連結会計年度に比べ159億円、189.7%増、特別損失は615億円で前連結会計年度に比べ501億円、441.6%増となりました。特別利益増加の主な内容は、退職給付信託設定益156億円等によるものです。また、特別損失増加の主な内容は、減損損失の増加475億円等によるものです。

税金等調整前当期純利益は371億円となり、法人税、住民税及び事業税、法人税等調整額、更に非支配株主に帰属する当期純利益を加減した親会社株主に帰属する当期純利益は65億円となり、前連結会計年度に比べ299億円、82.1%減となりました。

セグメント情報

報告セグメントごとの業績概況は、18～22ページをご参照ください。

キャッシュ・フロー

当連結会計年度末の現金及び現金同等物の残高は、1,378億円で、前連結会計年度末に比べ254億円減となりました。

営業活動によるキャッシュ・フロー

営業活動によるキャッシュ・フローは918億円の収入となり、前連結会計年度に比べ104億円収入が減少しました。その主な要因は、売上債権の増減額による支出が増加したこと等によるものであります。

投資活動によるキャッシュ・フロー

投資活動によるキャッシュ・フローは874億円の支出となり、前連結会計年度に比べ164億円支出が増加しました。その主な要因は、固定資産の取得による支出が増加したこと等によるものであります。

財務活動によるキャッシュ・フロー

財務活動によるキャッシュ・フローは314億円の支出となり、前連結会計年度に比べ196億円支出が増加しました。その主な要因は、社債の発行による収入が減少したこと等によるものであります。

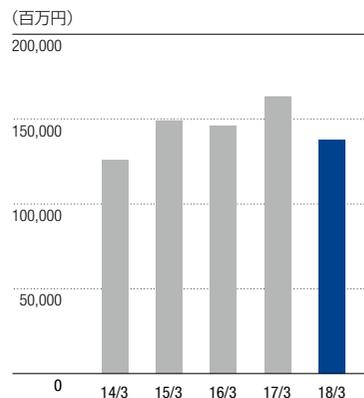
財政状態

資産の状況

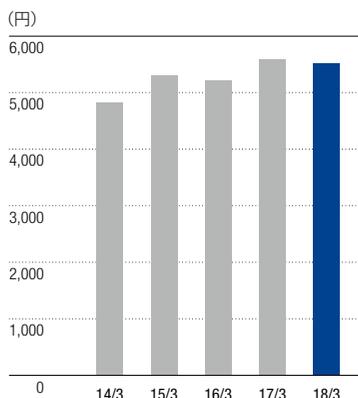
当連結会計年度末の総資産は1兆5,180億円となり、前連結会計年度末に比べ37億円、0.2%減となりました。

セグメントごとの資産は、欧州(ロジスティクス)におきまして、現金及び預金が増加したこと等により750億円となり、前連結会計年度末に比べ283億円、60.6%増となりましたが、欧州(ロジスティクス)以外のセグメントごとの資産は、おおむね前年並みとなりました。

現金及び現金同等物の期末残高

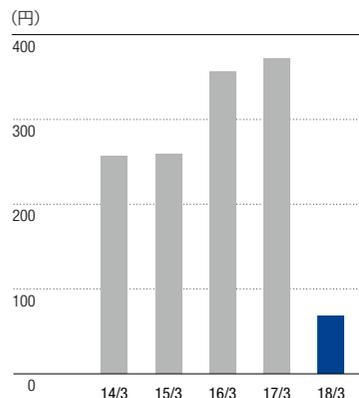


1株当たり純資産



※当社は、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。これに伴い、併合以前の1株当たり純資産についても、当該株式併合が行われたと仮定し、算定しております。

1株当たり当期純利益



※当社は、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。これに伴い、併合以前の1株当たり当期純利益についても、当該株式併合が行われたと仮定し、算定しております。

流動資産は7,300億円で前連結会計年度末に比べ240億円、3.4%増、固定資産は7,880億円で前連結会計年度末に比べ277億円、3.4%減となりました。

流動資産増加の主な要因は、売掛金の増加等によるものです。

固定資産減少の主な要因は、のれん及び投資有価証券の減少等によるものであります。

負債及び純資産の状況

当連結会計年度末の負債合計は9,705億円で前連結会計年度末に比べ17億円、0.2%増となりました。

流動負債は4,452億円で前連結会計年度末に比べ67億円、1.5%増、固定負債は5,252億円で前連結会計年度末に比べ50億円、1.0%減となりました。

流動負債増加の主な要因は、預り金の増加等によるものであります。

固定負債減少の主な要因は、退職給付に係る負債の減少等によるものであります。

当連結会計年度末の純資産は5,474億円で前連結会計年度末に比べ54億円、1.0%減となりました。

純資産減少の主な要因は、その他有価証券評価差額金の減少等によるものであります。

配当政策

日本通運(株)は、株主の皆様への利益還元を最重要施策の一つとして認識しており、営業の拡充と企業体質の強化に努め、株主資本の拡充と利益率の向上を図るとともに、利益還元の充実に努める方針であります。一方、内部留保につきましては、各種輸送サービスの拡販並びに輸送効率の改善に向けた、物流拠点の整備及び車両の代替等の設備投資に活用するとともに、財務体質の強化を図り、経営基盤の強化に努めてまいります。

日本通運(株)の剰余金の配当は、中間配当及び期末配当の年2回を基本的な方針としております。配当の決定機関は、中間配当は取締役会、期末配当は株主総会であります。

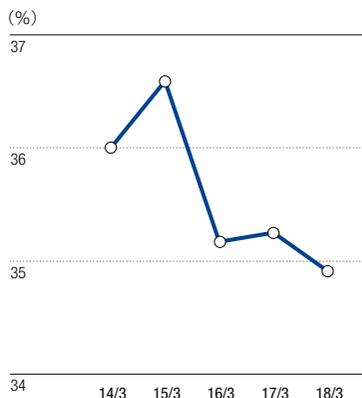
当事業年度の期末配当金につきましては、1株につき60円として、2018年6月28日開催の第112回定時株主総会に付議し、原案通り承認可決されました。なお、当社は2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を実施しており、当該株式併合後に換算した年間配当金は、中間配当金60円とあわせて、1株につき120円となりました。(連結配当性向176.3%)

日本通運(株)は、定款において会社法第454条第5項に規定する中間配当を行うことができる旨定めております。

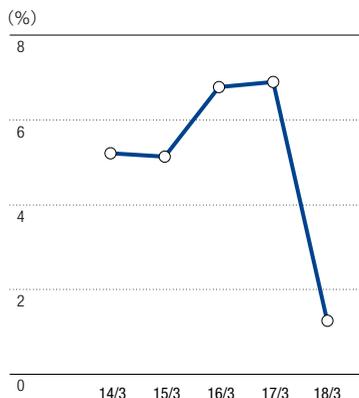
設備投資

日本通運グループの当連結会計年度の設備投資につきましては、将来の事業展開を鑑み、物流構造の変革や国際物流に対応した流通拠点、営業倉庫などのインフラ整備、車両運搬具の代替等が主な内容であり、総額965億円の投資を実施いたしました。

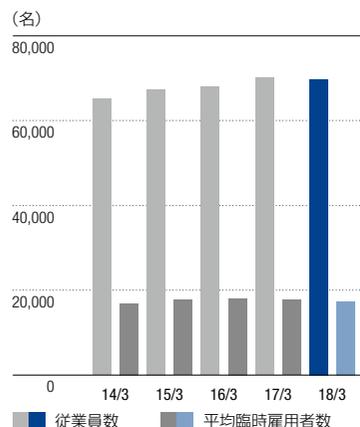
自己資本比率



自己資本利益率



従業員数と平均臨時雇用者数



主要経営指標 11 年推移(連結) 3月31日に終了した連結会計年度

		2018	2017	2016
会計年度:	売上高*1	1,995,317	1,864,301	1,909,105
(百万円)	2010年3月期までの事業の種類別売上高*2			
	運送事業	—	—	—
	販売事業	—	—	—
	その他の事業	—	—	—
	消去	—	—	—
	2010年3月期までの所在地別売上高*2			
	日本	—	—	—
	米州	—	—	—
	欧州	—	—	—
	アジア・オセアニア	—	—	—
	消去	—	—	—
	2011年3月期から2016年3月期までの報告セグメントごとの売上高*2			
	運送			
	国内会社			
	複合事業	—	—	736,568
	警備輸送	—	—	53,803
	重量品建設	—	—	51,395
	航空	—	—	182,533
	海運	—	—	118,205
	海外会社			
	米州	—	—	94,697
	欧州	—	—	84,579
	アジア・オセアニア*3	—	—	—
	東アジア	—	—	115,068
	南アジア・オセアニア	—	—	70,225
	販売	—	—	367,328
	その他	—	—	173,632
	調整額	—	—	△138,935
	2017年3月期からの報告セグメントごとの売上高*2			
	ロジスティクス			
	日本	1,203,475	1,155,713	1,158,390
	米州	91,396	83,831	94,697
	欧州	96,048	79,286	84,579
	東アジア	117,487	101,746	115,068
	南アジア・オセアニア	85,382	70,343	70,225
	警備輸送	57,241	54,781	53,803
	重量品建設	47,602	46,985	51,395
	物流サポート	443,264	403,994	410,906
	調整額	△146,582	△132,381	△129,962
	営業利益	70,269	57,431	54,778
	親会社株主に帰属する当期純利益*4	6,534	36,454	35,659
会計年度末:	純資産	547,494	552,985	538,018
(百万円)	総資産	1,518,024	1,521,800	1,484,953
	営業活動によるキャッシュ・フロー*5	91,865	102,360	78,844
	現金及び現金同等物の期末残高*5	137,891	163,386	146,007
1株当たり*6:	純資産*7	5,519.09	5,586.52	521.77
(円)	当期純利益*7	68.06	371.32	35.61
比率:	営業利益率	3.5	3.1	2.9
(%)	自己資本比率	34.91	35.25	35.17
	自己資本利益率	1.23	6.89	6.77
その他:	従業員数	69,672	70,092	67,909
(名)	(平均臨時雇用者数)	17,300	17,673	18,102

*1 売上高には、消費税等は含まれていません。

*2 2011年3月期より「セグメント情報等の開示に関する会計基準」(企業会計基準第17号 2009年3月27日)及び「セグメント情報等の開示に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第20号 2008年3月21日)を適用しております。上記の事業の種類別売上高、所在地別売上高及び報告セグメントごとの売上高は、セグメント間の内部売上高又は振替高を除き表示しております。

*3 2011年3月期の組織変更によりアジア・オセアニア(運送、海外会社)は東アジア(運送、海外会社)と南アジア・オセアニア(運送、海外会社)に変更しておりますが、2010年3月期数値は分割不可能なため、従来の区分で記載しております。

*4 「企業結合に関する会計基準」(企業会計基準第21号 2013年9月13日)等を適用し、2016年3月期より、「当期純利益」を「親会社株主に帰属する当期純利益」としてしております。

連結財務諸表

連結貸借対照表

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	212,683	198,044
受取手形	23,162	26,648
売掛金	298,594	322,390
たな卸資産	6,128	6,979
前渡金	3,638	4,997
前払費用	13,476	13,341
繰延税金資産	10,810	11,014
リース投資資産	112,336	116,204
その他	26,283	31,577
貸倒引当金	△1,117	△1,183
流動資産合計	705,994	730,016
固定資産		
有形固定資産		
車両運搬具	176,019	180,019
減価償却累計額	△149,202	△144,802
車両運搬具(純額)	26,816	35,217
建物	598,870	620,146
減価償却累計額	△353,595	△361,667
建物(純額)	245,275	258,479
構築物	67,250	68,548
減価償却累計額	△54,379	△54,661
構築物(純額)	12,871	13,887
機械及び装置	78,552	82,508
減価償却累計額	△63,510	△64,547
機械及び装置(純額)	15,041	17,960
工具、器具及び備品	108,584	109,321
減価償却累計額	△86,092	△86,966
工具、器具及び備品(純額)	22,492	22,355
船舶	18,958	21,267
減価償却累計額	△13,777	△9,811
船舶(純額)	5,181	11,455
土地	178,991	192,541
リース資産	9,039	8,739
減価償却累計額	△4,441	△4,725
リース資産(純額)	4,598	4,013
建設仮勘定	6,853	4,329
有形固定資産合計	518,123	560,240
無形固定資産		
借地権	8,026	7,984
のれん	43,047	4,180
その他	68,381	54,426
無形固定資産合計	119,455	66,591
投資その他の資産		
投資有価証券	125,896	109,835
長期貸付金	199	553
従業員に対する長期貸付金	82	62
長期前払費用	4,195	5,417
差入保証金	19,881	20,203
退職給付に係る資産	677	1,195
繰延税金資産	15,056	12,653
その他	13,307	12,285
貸倒引当金	△1,070	△1,030
投資その他の資産合計	178,226	161,176
固定資産合計	815,805	788,008
資産合計	1,521,800	1,518,024

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形	5,833	9,868
買掛金	156,864	163,743
短期借入金	60,606	45,213
未払金	32,804	34,518
未払法人税等	16,517	18,666
未払消費税等	5,809	9,736
未払費用	20,735	25,408
前受金	11,811	12,137
預り金	48,990	64,661
従業員預り金	28,339	28,726
賞与引当金	21,299	22,531
役員賞与引当金	141	147
その他の引当金	37	—
その他	28,675	9,880
流動負債合計	438,468	445,241
固定負債		
社債	125,000	125,000
長期借入金	209,724	227,013
繰延税金負債	12,576	7,414
役員退職慰労引当金	359	414
特別修繕引当金	205	94
債務保証損失引当金	829	503
契約損失引当金	565	—
その他の引当金	205	271
退職給付に係る負債	157,371	140,039
その他	23,510	24,537
固定負債合計	530,346	525,288
負債合計	968,815	970,529
純資産の部		
株主資本		
資本金	70,175	70,175
資本剰余金	24,707	24,707
利益剰余金	449,713	444,717
自己株式	△20,145	△20,191
株主資本合計	524,450	519,407
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	56,945	47,068
繰延ヘッジ損益	6	△27
為替換算調整勘定	992	3,941
退職給付に係る調整累計額	△46,015	△40,515
その他の包括利益累計額合計	11,928	10,467
非支配株主持分	16,606	17,618
純資産合計	552,985	547,494
負債純資産合計	1,521,800	1,518,024

連結損益計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自平成28年4月1日 至平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自平成29年4月1日 至平成30年3月31日)
売上高	1,864,301	1,995,317
売上原価	1,702,006	1,817,276
売上総利益	162,295	178,041
販売費及び一般管理費		
人件費	58,713	59,996
減価償却費	8,018	7,934
広告宣伝費	4,204	3,671
貸倒引当金繰入額	206	191
その他	33,720	35,977
販売費及び一般管理費合計	104,863	107,771
営業利益	57,431	70,269
営業外収益		
受取利息	455	671
受取配当金	2,733	3,285
車両売却益	322	303
持分法による投資利益	1,733	654
為替差益	2,073	342
その他	5,514	4,520
営業外収益合計	12,833	9,779
営業外費用		
支払利息	3,420	3,239
車両売却除却損	44	80
その他	2,993	2,333
営業外費用合計	6,458	5,653
経常利益	63,806	74,395
特別利益		
固定資産売却益	5,336	2,619
投資有価証券売却益	109	5,879
段階取得に係る差益	2,291	—
退職給付信託設定益	—	15,662
その他	654	149
特別利益合計	8,392	24,312
特別損失		
固定資産処分損	4,626	7,953
投資有価証券売却損	382	1
投資有価証券評価損	84	410
減損損失	4,175	51,711
災害による損失	874	—
退職給付制度移行損失	679	—
その他	541	1,474
特別損失合計	11,365	61,551
税金等調整前当期純利益	60,834	37,155
法人税、住民税及び事業税	26,593	30,383
法人税等調整額	△3,054	△1,090
法人税等合計	23,539	29,292
当期純利益	37,294	7,863
非支配株主に帰属する当期純利益	840	1,329
親会社株主に帰属する当期純利益	36,454	6,534

連結包括利益計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自平成28年4月1日 至平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自平成29年4月1日 至平成30年3月31日)
当期純利益	37,294	7,863
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	9,828	△9,881
繰延ヘッジ損益	220	△34
為替換算調整勘定	△7,140	2,839
退職給付に係る調整額	7,903	5,572
持分法適用会社に対する持分相当額	△161	60
その他の包括利益合計	10,650	△1,443
包括利益	47,945	6,420
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	47,280	5,073
非支配株主に係る包括利益	664	1,346

連結株主資本等変動計算書

前連結会計年度(自平成28年4月1日 至平成29年3月31日)

(単位:百万円)

	株主資本					その他の包括利益累計額						非支配株主持分	純資産合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計	その他 有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ 損益	為替換算 調整勘定	退職給付 に係る 調整累計額	その他の 包括利益 累計額合計			
当期首残高	70,175	25,306	445,495	△19,818	521,158	47,118	△214	8,085	△53,888	1,101	15,758	538,018	
当期変動額													
剰余金の配当			△10,927		△10,927							△10,927	
親会社株主に帰属する 当期純利益			36,454		36,454							36,454	
非支配株主との取引に 係る親会社の持分変動		△599			△599							△599	
自己株式の取得				△21,634	△21,634							△21,634	
自己株式の処分		—		—	—							—	
自己株式の消却		△0	△21,307	21,308	—							—	
株主資本以外の項目の 当期変動額(純額)						9,826	220	△7,093	7,873	10,826	848	11,675	
当期変動額合計	—	△599	4,218	△326	3,291	9,826	220	△7,093	7,873	10,826	848	14,967	
当期末残高	70,175	24,707	449,713	△20,145	524,450	56,945	6	992	△46,015	11,928	16,606	552,985	

当連結会計年度(自平成29年4月1日 至平成30年3月31日)

(単位:百万円)

	株主資本					その他の包括利益累計額						非支配株主持分	純資産合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計	その他 有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ 損益	為替換算 調整勘定	退職給付 に係る 調整累計額	その他の 包括利益 累計額合計			
当期首残高	70,175	24,707	449,713	△20,145	524,450	56,945	6	992	△46,015	11,928	16,606	552,985	
当期変動額													
剰余金の配当			△11,530		△11,530							△11,530	
親会社株主に帰属する 当期純利益			6,534		6,534							6,534	
非支配株主との取引に 係る親会社の持分変動		△0			△0							△0	
自己株式の取得				△65	△65							△65	
自己株式の処分		0		19	19							19	
自己株式の消却		—	—	—	—							—	
株主資本以外の項目の 当期変動額(純額)						△9,876	△34	2,949	5,500	△1,460	1,012	△448	
当期変動額合計	—	0	△4,996	△45	△5,042	△9,876	△34	2,949	5,500	△1,460	1,012	△5,490	
当期末残高	70,175	24,707	444,717	△20,191	519,407	47,068	△27	3,941	△40,515	10,467	17,618	547,494	

連結キャッシュ・フロー計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自平成28年4月1日 至平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自平成29年4月1日 至平成30年3月31日)
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	60,834	37,155
減価償却費	53,553	48,934
のれん償却額	4,222	3,229
投資有価証券売却及び評価損益(△は益)	357	△5,467
固定資産売却損益(△は益)	△987	5,110
減損損失	4,175	51,711
退職給付信託設定損益(△は益)	—	△15,662
賞与引当金の増減額(△は減少)	△180	1,202
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	7,358	6,203
受取利息及び受取配当金	△3,189	△3,957
支払利息	3,420	3,239
持分法による投資損益(△は益)	△1,733	△654
段階取得に係る差損益(△は益)	△2,291	—
売上債権の増減額(△は増加)	△3,495	△29,177
たな卸資産の増減額(△は増加)	229	△847
仕入債務の増減額(△は減少)	5,741	9,060
未払消費税等の増減額(△は減少)	△1,291	4,125
その他	△671	4,317
小計	126,052	118,523
利息及び配当金の受取額	3,287	4,122
利息の支払額	△3,431	△3,392
法人税等の支払額	△23,547	△27,388
営業活動によるキャッシュ・フロー	102,360	91,865
投資活動によるキャッシュ・フロー		
固定資産の取得による支出	△74,134	△97,108
固定資産の売却による収入	6,239	55
投資有価証券の取得による支出	△5,671	△1,624
投資有価証券の売却による収入	5,726	9,429
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の取得による支出	△2,105	—
その他	△1,014	1,787
投資活動によるキャッシュ・フロー	△70,961	△87,458
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)	△3,474	△444
長期借入れによる収入	21,337	55,195
長期借入金の返済による支出	△53,739	△53,218
社債の発行による収入	80,000	—
社債の償還による支出	△20,000	△20,000
連結の範囲の変更を伴わない子会社株式の取得による支出	△1,132	△146
配当金の支払額	△10,923	△11,521
自己株式の取得による支出	△21,634	△65
その他	△2,252	△1,242
財務活動によるキャッシュ・フロー	△11,820	△31,443
現金及び現金同等物に係る換算差額	△2,940	1,542
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	16,638	△25,494
現金及び現金同等物の期首残高	146,007	163,386
連結の範囲の変更に伴う現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	740	—
現金及び現金同等物の期末残高	163,386	137,891

米州

NIPPON EXPRESS USA, INC.
.....
NEX TRANSPORT, INC.
.....
NIPPON EXPRESS TRAVEL USA, INC.
.....
ASSOCIATED GLOBAL SYSTEMS, INC.
.....
NIPPON EXPRESS CANADA, LTD.
.....
NIPPON EXPRESS DE MEXICO, S.A. DE C.V.
.....
NEX GLOBAL LOGISTICS DE MEXICO, S.A. DE C.V.
.....
NIPPON EXPRESS DO BRASIL
TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA.
.....
MAP CARGO S.A.S.
.....
ADELTA LOGIS, INC.
.....

欧州

NIPPON EXPRESS EUROPE GMBH
.....
NIPPON EXPRESS (DEUTSCHLAND) GMBH
.....
NEX LOGISTICS EUROPE GMBH
.....
NIPPON EXPRESS (NEDERLAND) B.V.
.....
NIPPON EXPRESS EURO CARGO B.V.
.....
NIPPON EXPRESS (U.K.) LTD.
.....
NIPPON EXPRESS (IRELAND) LTD.
.....
NIPPON EXPRESS (BELGIUM) N.V./S.A.
.....
NIPPON EXPRESS FRANCE, S.A.S.
.....
NIPPON EXPRESS (ITALIA) S.R.L.
.....
FRANCO VAGO S.P.A.
.....
TRACONF S.R.L.
.....
NIPPON EXPRESS (SCHWEIZ) AG
.....
NIPPON EXPRESS DE ESPAÑA, S.A.
.....
NIPPON EXPRESS PORTUGAL, S.A.
.....
NIPPON EXPRESS (RUSSIA) L.L.C.
.....
NIPPON EXPRESS (MIDDLE EAST) L.L.C.
.....
NIPPON EXPRESS (ISTANBUL) GLOBAL LOGISTICS A.S.
.....

東アジア

NIPPON EXPRESS (H.K.) CO., LTD.
.....
APC ASIA PACIFIC CARGO (H.K.) LTD.
.....
NIPPON EXPRESS (SHENZHEN) CO., LTD.
.....
NIPPON EXPRESS (ZHUHAI) CO., LTD.
.....
NIPPON EXPRESS (SOUTH CHINA) CO., LTD.
.....
NIPPON EXPRESS (CHINA) CO., LTD.
.....
NIPPON EXPRESS CARGO SERVICE (SHENZHEN) CO., LTD.
.....
NIPPON EXPRESS GLOBAL LOGISTICS
(SHANGHAI) CO., LTD.
.....
NIPPON EXPRESS (XIAMEN) CO., LTD.
.....
NIPPON EXPRESS (XI'AN) CO., LTD.
.....
SHANGHAI E-TECHNOLOGY CO., LTD.
.....
NIPPON EXPRESS (SUZHOU) CO., LTD.
.....
NIPPON EXPRESS (SHANGHAI) CO., LTD.
.....
NIPPON EXPRESS KOREA CO., LTD.
.....
NIPPON EXPRESS (TAIWAN) CO., LTD.
.....

南アジア・オセアニア

NIPPON EXPRESS (SOUTH ASIA & OCEANIA) PTE., LTD.

NIPPON EXPRESS (SINGAPORE) PTE., LTD.

NEX GLOBAL ENGINEERING PTE., LTD.

NIPPON EXPRESS (AUSTRALIA) PTY., LTD.

NIPPON EXPRESS (NEW ZEALAND) LTD.

NIPPON EXPRESS (MALAYSIA) SDN. BHD.

NITTSU TRANSPORT SERVICE (M) SDN. BHD.

NIPPON EXPRESS (PHILIPPINES) CORPORATION

NEP LOGISTICS, INC.

NITTSU LOGISTICS (THAILAND) CO., LTD.

NIPPON EXPRESS (THAILAND) CO., LTD.

NIPPON EXPRESS ENGINEERING (THAILAND) CO., LTD.

PT. NIPPON EXPRESS INDONESIA

PT. NITTSU LEMO INDONESIA LOGISTIK

PT. NEX LOGISTICS INDONESIA

NIPPON EXPRESS (INDIA) PVT. LTD.

NITTSU LOGISTICS (INDIA) PVT. LTD.

NIPPON EXPRESS (VIETNAM) CO., LTD.

NIPPON EXPRESS ENGINEERING (VIETNAM) CO., LTD.

NIPPON EXPRESS BANGLADESH LTD.

NIPPON EXPRESS (CAMBODIA) CO., LTD.

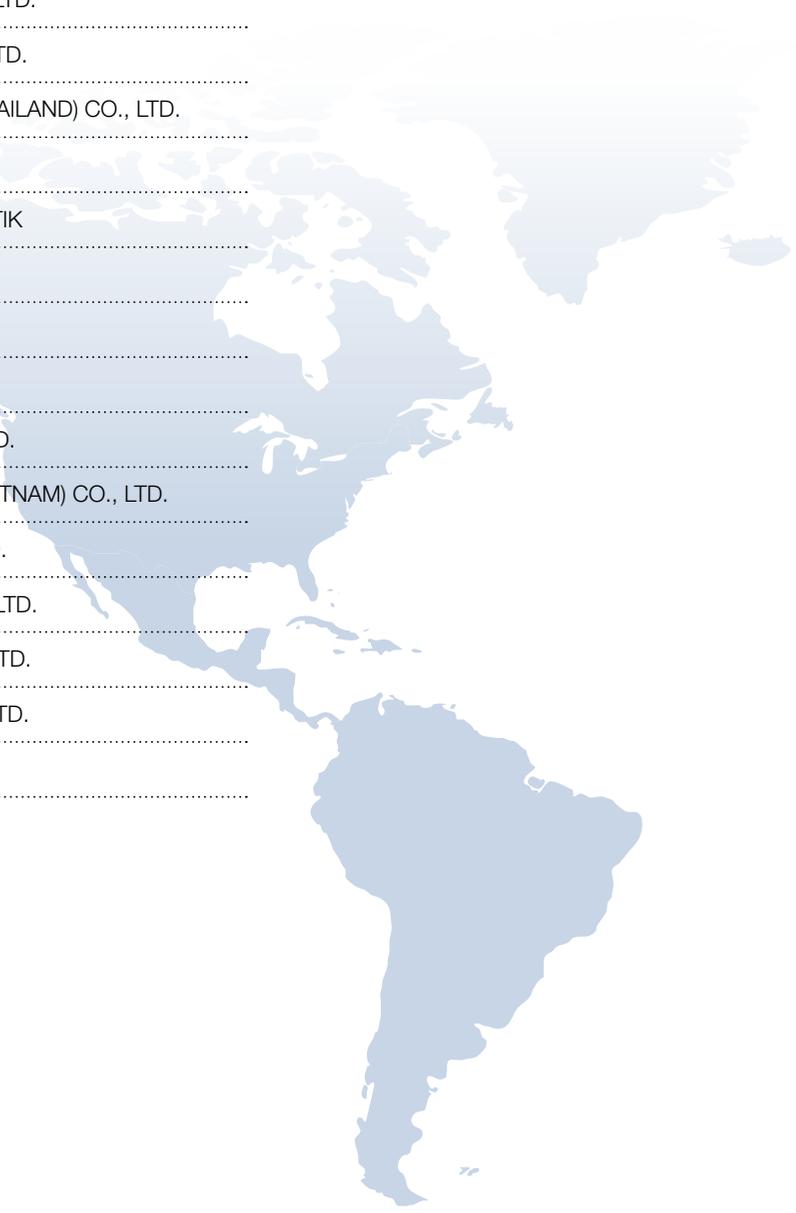
NIPPON EXPRESS (MYANMAR) CO., LTD.

NITTSU LOGISTICS MYANMAR CO., LTD.

NITTSU SHOJI (THAILAND) CO., LTD.

海外駐在員事務所

Johannesburg Representative Office

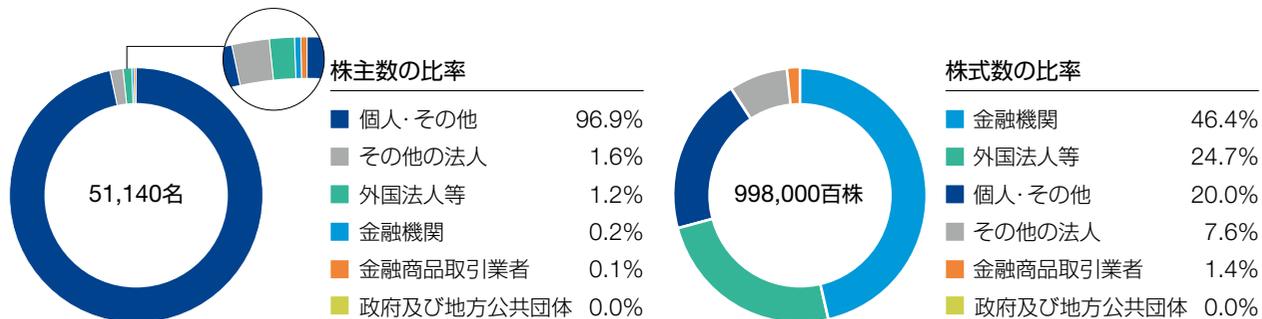


会社名	日本通運株式会社
本社	〒105-8322 東京都港区東新橋一丁目9番3号 電話番号 03-6251-1111
設立	1937年10月1日
資本金	70,175百万円
従業員数	31,871名
URL	(日本語) www.nittsu.co.jp (英語) www.nipponexpress.com

主要事業	1 鉄道利用運送事業	16 損害保険代理業
	2 貨物自動車運送事業	17 荷造包装事業
	3 貨物自動車利用運送事業	18 医薬品・医薬部外品・化粧品及び医療機器の包装、表示及び保管業
	4 海上運送事業	19 旅行業
	5 内航海運業	20 重量物の運搬、架設、設置及びこれに付随する事業
	6 港湾運送事業	21 不動産の売買、賃貸及びこれに付随する事業
	7 船舶利用運送事業	22 警備業
	8 利用航空運送事業	23 一般労働者派遣事業
	9 前各号以外の貨物運送事業及び利用運送事業	24 廃棄物処理業
	10 貨物運送取次事業	25 特定信書便事業
	11 倉庫業	26 物流情報の収集、処理及びこれに付随する事業
	12 建設業	27 物品販売業
	13 通関業	28 前各号に関連する事業
	14 通運計算事業	29 前各号の事業への投資及び融資
	15 航空運送代理店業	

上場取引所 東京
株式数 発行可能株式総数: 398,800,000株
 発行済株式の総数: 99,800,000株
株主数 51,140名
株主名簿管理人 三菱UFJ信託銀行株式会社
特別口座の口座管理機関

所有者別株式の分布状況

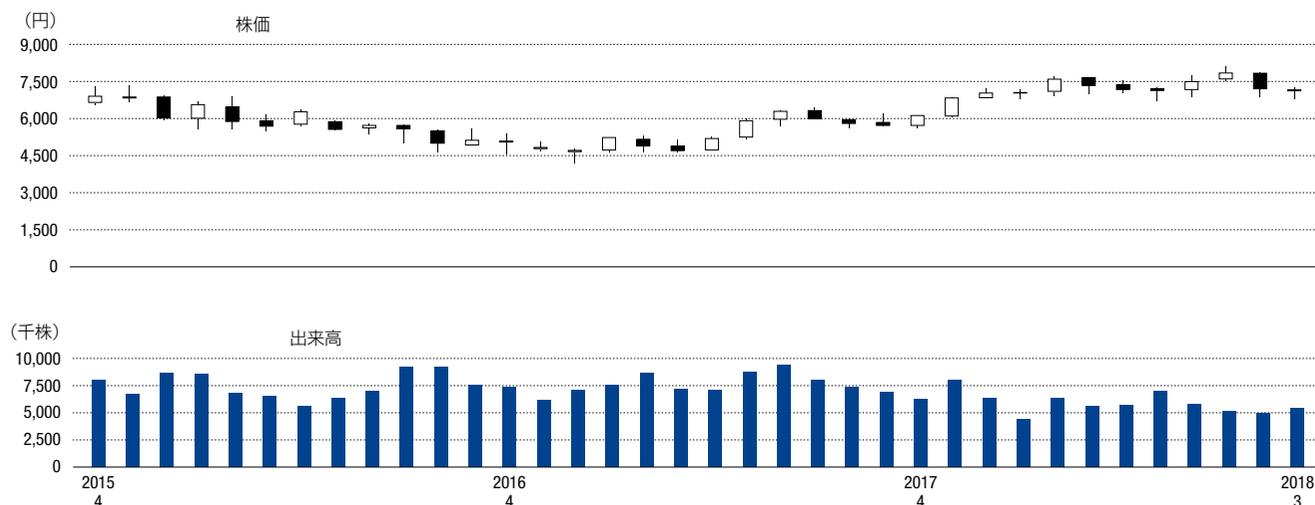


大株主の状況

株主名	持株数(千株)	持株比率(%)
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	8,345	8.7
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	7,441	7.7
朝日生命保険相互会社	5,601	5.8
損害保険ジャパン日本興亜株式会社	5,096	5.3
みずほ信託銀行株式会社 退職給付信託 みずほ銀行口 再信託受託者 資産管理サービス信託銀行株式会社	4,150	4.3
日通株式貯蓄会	3,410	3.5
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口4)	1,841	1.9
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口9)	1,582	1.6
STATE STREET BANK WEST CLIENT - TREATY 505234	1,529	1.6
株式会社三菱東京UFJ銀行*	1,492	1.6

(注)当社は、自己株式3,718千株を保有しておりますが、上記の大株主からは除外しております。
 ※株式会社三菱東京UFJ銀行は、2018年4月1日付で商号を株式会社三菱UFJ銀行に変更いたしました。

株価と出来高の推移



※2017年10月1日付で、10株を1株とする株式併合を実施しています。当グラフは全期間を当該株式併合を行ったと仮定して算定し作成しています。