

COMPANY RESEARCH AND ANALYSIS REPORT

|| 企業調査レポート ||

日新

9066 東証プライム市場

[企業情報はこちら >>>](#)

2023年1月18日(水)

執筆：客員アナリスト

清水啓司

FISCO Ltd. Analyst **Keiji Shimizu**



FISCO Ltd.

<https://www.fisco.co.jp>

目次

■ 要約	01
1. 会社概要	01
2. 業績動向	01
3. 中期経営計画	02
4. DX の推進と強化	02
■ 会社概要	03
1. 沿革	03
2. 事業概要	06
■ 業界分析・競合比較	07
1. 物流事業の事業環境動向と SWOT 分析	07
2. 内部環境分析	09
3. 競合比較	10
■ 業績動向	11
1. 2023年3月期第2四半期の業績概要	11
2. セグメント別概要	12
■ 今後の見通し	13
1. 2023年3月期の業績見通し	13
2. セグメント別計画	14
■ 中期経営計画	15
● 第7次中期経営計画	15
■ ESG への取り組み	19
■ 株主還元策	22

日新 | 2023年1月18日(水)

 9066 東証プライム市場 | <https://www.nissin-tw.com/ir/>

■ 要約

国際総合物流のパイオニアとして物流全般にかかわる事業を幅広く展開。 2023年3月期業績予想を大幅に上方修正

1. 会社概要

日新<9066>は1938年に創業し、優れた海外ネットワークが強みの独立系総合物流企業である。国際総合物流のパイオニアとして海上輸送、航空輸送、鉄道輸送、トラック輸送、倉庫、引越、通関など物流全般にかかわる事業を幅広く展開している。強みである海外ネットワークと国際物流を生かし、海外事業展開及び顧客ニーズに合致した新たなビジネスモデルをグループ一体となって創出することで、顧客から信頼され評価される「グローバル・ロジスティクス・プロバイダー」を目指している。

2. 業績動向

2023年3月期第2四半期の連結業績は、売上高が前年同期比25.2%増の107,557百万円、営業利益が同113.0%増の7,675百万円となり、営業利益は第2四半期で過去最高を更新した。また、期初計画比では売上高で13.2%増、営業利益で78.5%増と計画を大きく上回って着地した。物流事業では、海上、航空貨物の輸送需要は総じて堅調に推移し、想定以上の好業績となり期初計画を大きく上回った。旅行事業では新型コロナウイルス感染症拡大（以下、コロナ禍）の影響で2期連続損失を計上していたが、業務渡航等の取り扱いが回復したことに加え、社内体制整備による合理化により損失幅が大幅に縮小し、第2四半期（2022年7～9月）では黒字転換した。

2023年3月期の連結業績は2022年10月31日に上方修正を発表し、売上高で210,000百万円（前期比9.0%増）、営業利益で13,000百万円（同42.9%増）と見込んでいる。同社では、物流事業でのスポット案件の取り扱いや、好市況については徐々に収束に向かうと予想している。一方、為替の円安進行に伴い売上・利益の増加が見込まれる。旅行事業では、主力の業務渡航の取り扱いで引き続き回復基調が見込まれることから、通期予想を上方修正した。期初計画では第2四半期に業績が落ち込むと予測されていたが、実際には好調を維持している。これは、物流の混乱（海上コンテナ不足と米国西海岸の湾岸混雑）が続いていることも一因と考えられる。弊社では、物流の混乱による特需は2022年末まで続く可能性が高いと見ている。

日新 | 2023年1月18日(水)

 9066 東証プライム市場 | <https://www.nissin-tw.com/ir/>

要約

3. 中期経営計画

第7次中期経営計画（2023年3月期～2027年3月期）では、これまでの物流事業の「規模の経済」から脱却して、経営の効率化と安定的高収益体質の確立を目指している。フェーズ1（2023年3月期～2024年3月期）の2年間で次世代（Society5.0^{※1}）に適応する強固な経営基盤を確実に構築し、フェーズ2（2025年3月期～2027年3月期）の3年間で大きな飛躍の実現とより高い企業価値の創造を目指す。数値目標としては、フェーズ1^{※2}では、2024年3月期に売上高1,900億円、営業利益85億円、経常利益90億円、親会社株主に帰属する当期純利益65億円、自己資本利益率（ROE）8.0%程度、フェーズ2では、2027年3月期に売上高2,750億円、営業利益110億円、経常利益115億円、親会社株主に帰属する当期純利益86億円、ROE9.0%程度を目指す。2023年3月期第2四半期時点では、おおむね順調に進捗している。同社では、第7次中期経営計画の5年間で営業キャッシュイン500～600億円を見込み、そこからキャッシュアウトを適正配分する方針だ。総額300億円（施設関連投資250億円、戦略投資枠50億円）の投資計画に加え、社内外の情勢を勘案しながら、財務体質強化（有利子負債の返済）や株主還元などにも配分していく。

※1 サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会（Society）。

※2 第7次中期経営計画策定時は、数値目標として2024年3月期に売上高2,140億円、営業利益75億円、経常利益80億円、親会社株主に帰属する当期純利益60億円、ROE7.8%程度としていたが、物流事業では旺盛な貨物需要が当面の間継続が見込まれること、旅行事業でも入国規制の緩和等により海外業務渡航の回復が予想されることから、2022年5月に修正した。

4. DXの推進と強化

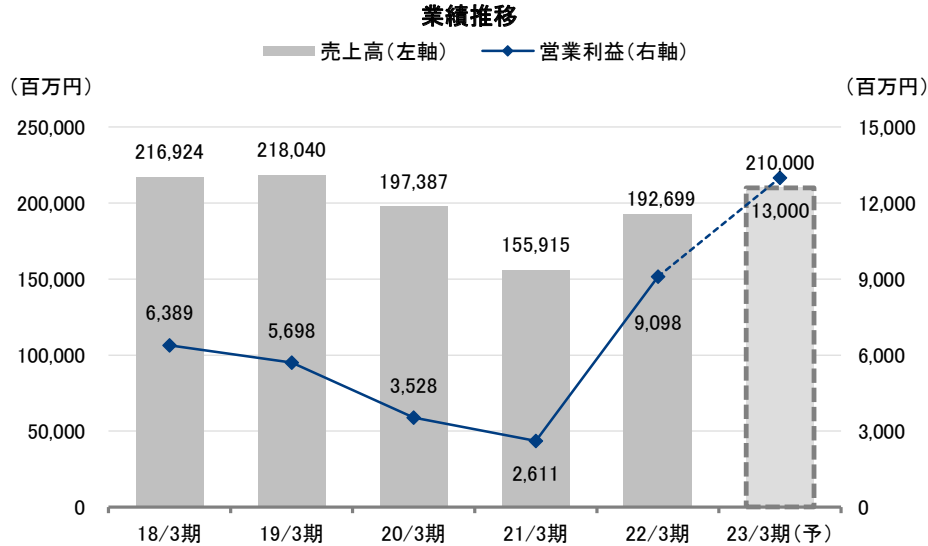
同社は第7次中期経営計画の重点施策としてDXの推進を掲げ、全社的に取り組んでいる。「先端デジタル技術を活用して、フォワーディング[※]事業モデルや業務オペレーションを変革することで、企業価値向上を目指す」をミッションに、「汎用的な物流サービスのDX化」「高度な技術で個別商品化」「DXによる物流事務の効率化」を推進する。特に、物流業務の「見積もり」「発注」「作業進捗」を一元管理できるデジタルフォワーディングサービス「Forward ONE」への引き合いが好調で、同サービスで2027年度売上高70億円、営業利益10億円を目指している。同社が世界の競合他社に優位となるには、DX推進体制の強化が必須であると弊社では考えており、さらなる成長に期待したい。

※ 自らは輸送手段を持たず、船舶・航空機・トラック・鉄道などを利用し、荷主と直接契約して貨物輸送を行うビジネスのこと。

Key Points

- ・2023年3月期第2四半期の営業利益は過去最高を更新。物流事業は国内外ともに大幅増益、旅行事業も収益改善
- ・2023年3月期業績予想を上方修正。物流事業は海外を中心に順調に推移、旅行事業の収益も改善
- ・第7次中期経営計画では、経営の効率化と安定的高収益体質の確立を目指す

要約



出所：決算短信よりフィスコ作成

■ 会社概要

国際総合物流のパイオニアとして 物流全般にかかわる事業を幅広く展開

同社は1938年に創業し、優れた海外ネットワークが強みの独立系総合物流企業である。国際総合物流のパイオニアとして海上輸送、航空輸送、鉄道輸送、トラック輸送、倉庫、引越、通関など物流全般にかかわる事業を幅広く展開している。戦後の高度経済成長期に日本を代表するモノづくり企業の物流パートナーとして国内物流から海外進出まで対応することで、企業成長と発展を実現してきた。強みである海外ネットワークと国際物流を生かし、海外事業展開及び顧客ニーズに合致した新たなビジネスモデルをグループ体となって創出することで、顧客から信頼され評価される「グローバル・ロジスティクス・プロバイダー」を目指している。なお、同社グループは「認定通関業者(AEO)」の認定を受けているほか、セキュリティ管理や法令順守の体制構築、グリーン経営認証取得の推進など環境経営の強化にも積極的に取り組んでいる。

1. 沿革

同社の84年の歴史で特筆すべき点は、戦後混乱期と1970年代の一時期を除き、黒字決算を継続していることである。これは創業から続く堅実経営によるものと見ている。同社の歴史は、(1) 企業創業期、(2) 事業拡大期、(3) 国際物流展開期、の3つに大きく分けられる。

会社概要

(1) 企業創業期 (1938年～1957年)

1938年12月に川崎市にて日新運輸(株)を設立した。創業時は「はしけ※」と「トラック輸送」事業を展開し、横浜界隈で米国進駐軍の物資輸送や重・軽油の輸送などを請け負うことで事業規模が拡大した。その後、国内物流事業は順調に拡大し、港湾荷役業も本格的に展開していった。

※「はしけ(舢舨)」とは、港湾内で重い貨物を積んで航行するために作られた平底の船舶のこと。貨物船から荷物をクレーンで小さな船(はしけ)に積み替え、陸揚げし、トラック輸送へつなげる。

(2) 事業拡大期 (1958年～1982年)

1955年～1973年の高度経済成長期には、自動車、電機、素材などの製造業が日本経済をけん引するようになり、同社でも自動車メーカーや家電メーカーとの取引が開始された。これらの顧客は積極的に海外生産を推進し、海外拠点を拡大したため、同社も海外物流拠点を設立することで顧客のサプライチェーン構築に対応し、海外物流事業を拡大していった。また、1946年頃には石油販売業務を開始し、高度経済成長期には石油業界との取引も始まり、タンクローリー輸送を開始している。このほか、1968年には新しい輸送形態である「国際複合一貫輸送業務」を業界で初めて開始した。

(3) 国際物流展開期 (1983年～)

1990年代は、世界経済の生産拠点が欧米先進国からASEAN(東南アジア)へ移り、同社の顧客を含む国内製造業も工場のASEANシフトが顕著になった。この流れによって同社のアジアでの物流事業も拡大していった。1994年以降は次の進化に向け、海外への事業展開を積極的に推進している。

日新 | 2023年1月18日(水)
 9066 東証プライム市場 | <https://www.nissin-tw.com/ir/>

会社概要

沿革

1938年12月	日新運輸(株)設立
1946年3月	日新商事(株)に商号変更
1950年1月	日新運輸倉庫(株)に商号変更
1950年2月	石油販売部門を日新商事(株)として分離
1950年4月	東京証券取引所第1部上場 横浜港における港湾荷役業を開始
1961年8月	神奈川埠頭完成、日新埠頭として埠頭業開始
1973年5月	大阪証券取引所第1部上場
1978年4月	航空旅客部を分離し、日新航空サービス(株)設立
1981年4月	札幌支店を分離し、北海道日新運輸倉庫(株)(現(株)北海道日新)設立
1983年3月	利用航空運送事業免許取得に伴い、日新エアカーゴ(株)設立
1985年10月	(株)日新に商号変更
1995年3月	関西国際空港内グラウンドサービスを取り扱う日新エアポートサービス(株)設立
2009年11月	鶴見倉庫(株)を子会社化
2022年4月	東京証券取引所市場区分再編に伴いプライム市場へ移行

【海外支店及び子会社の設立】

1973年12月	米国に現地法人「NISSIN INTERNATIONAL TRANSPORT U.S.A., INC.」設立
1974年1月	香港に現地法人「日新運輸倉庫(香港)有限公司」設立
1975年7月	ロンドン支店開設、1983年10月ロンドン支店を分離し、英国に現地法人「NISSIN (U.K.) LTD.」設立
1983年10月	シンガポールに現地法人「NISSIN TRANSPORT (S) PTE.LTD.」設立
1984年10月	カナダに現地法人「NISSIN TRANSPORT (CANADA) INC.」設立
1985年1月	西独に現地法人「NISSIN TRANSPORT GmbH」設立
1987年10月	タイに現地法人「SIAM NISTRANS CO.,LTD.」設立
1987年12月	オーストリアに現地法人「NISSIN TRANSPORT GES.MBH」設立
1988年10月	スペインに現地法人「NISSIN TRANSPORTES ESPANA S.A.」(現 NISSIN TRANSPORT GmbH スペイン支店) 設立
1992年4月	フランスに現地法人「NISSIN FRANCE S.A.S.」設立
1992年8月	中国上海市に合弁会社「上海高信貿易実業有限公司」(現 上海高信国際物流有限公司) 設立
1994年6月	マレーシアに現地法人「NISTRANS (M) SDN.BHD.」設立
1995年2月	中国常熟市に合弁会社「常熟日新中外運運輸有限公司」設立
1997年3月	中国南京市に合弁会社「江蘇日新外運国際運輸有限公司」(現 日日新国際物流有限公司) 設立
1997年4月	ベルギーに現地法人「NISSIN BELGIUM N.V.」設立
1997年12月	フィリピンに合弁会社「NISSIN TRANSPORT PHILIPPINES CORPORATION」設立
1999年5月	インドに合弁会社「NISSIN ABC LOGISTICS PRIVATE LIMITED」設立
2000年7月	メキシコに現地法人「NISTRANS INTERNACIONAL DE MEXICO.S.DE R.L.DE C.V.」設立
2004年8月	インドネシアに現地法人「PT. NISSIN TRANSPORT INDONESIA」設立
2005年3月	ロシアモスクワ市に現地法人「LLC NISSIN RUS」設立
2005年11月	中国北京市に合弁会社「中外運-日新国際貨運有限公司」設立
2006年5月	ベトナムに現地法人「NISSIN LOGISTICS (VN) CO., LTD.」設立
2007年6月	ポーランドに現地法人「NISSIN LOGISTICS POLAND SP.ZO.O.」設立
2012年2月	ラオスに合弁会社「LAO NISSIN SMT CO., LTD.」設立
2012年6月	中国深圳市に現地法人「日新倉運(深圳)貨運代理有限公司」設立
2013年10月	「上海高信国際物流有限公司」を子会社化
2014年3月	インドネシアに合弁会社「PT.NISSIN JAYA INDONESIA」設立
2017年1月	マレーシアに現地法人「NISSIN INTERNATIONAL LOGISTICS (M) SDN.BHD.」設立
2017年3月	「常熟日新中外運運輸有限公司」(現 日新(常熟)国際物流有限公司)を子会社化
2019年4月	台湾に合弁会社「日新日茂国際物流股份有限公司」設立
2022年1月	中国上海市に「日日新国際物流有限公司」設立

【国内支店の開設】

1948年11月	神戸支店開設
1954年11月	東京支店開設
1958年5月	大阪支店開設
1959年12月	札幌営業所開設、1969年7月札幌支店に変更
1969年4月	千葉支店開設

出所：同社ホームページよりフィスコ作成

本資料のご利用については、必ず巻末の重要事項(ディスクレマー)をお読みください。

Important disclosures and disclaimers appear at the back of this document.

会社概要

2. 事業概要

同社は、国内外にわたる物流事業をはじめとして、旅行事業及び不動産事業を運営している。

同社のビジネスモデル



出所：会社資料より掲載

(1) 物流事業

物流事業は、航空貨物輸送、海上貨物輸送、港湾・倉庫、国内物流・構内作業などを行っている。

a) 航空貨物輸送

世界主要都市向けをカバーしていることに強みがある。同社現地法人や代理店のネットワークを通じて安全・正確・迅速に荷受人のもとまで輸送する。航空各社との協力関係により、スペース提供力及び運賃競争力に優れている。

b) 海上貨物輸送

NVOCC※1 サービスをはじめ、大型プラント輸送や ISO タンクコンテナ※2 輸送にも豊富な実績を有する「国際複合一貫輸送」のパイオニアである。

※1 Non Vessel Operating Common Carrier の略で、非船舶運航業者のこと。

※2 ISO規格に則ったタンクで海上/トラック/鉄道など各輸送モードでシームレスに輸送できる液体輸送用のコンテナ。

c) 港湾・倉庫

港湾輸送は、横浜・大阪・神戸の各港でコンテナターミナル事業を展開する。倉庫は、京浜・関西などの港湾地区を中心に、一般倉庫及び冷蔵倉庫（30数ヶ所）を保有している。

会社概要

d) 国内物流・構内作業

トラック、ローリー、JR コンテナ列車、内航船等の豊富な輸送手段により、全国 100 ヶ所以上の事業所・グループ会社を拠点に物流サービスを提供する。また、顧客の工場・物流センターで、製品の在庫管理、搬出入、梱包・仕分けなどの構内サービスも提供している。

(2) 旅行事業

査証手配業務のほか、企業・団体の業務出張をトータルサポートするサービスや、業務視察旅行・研修旅行・セミナーイベントツアーなど、企業の目的に合わせて旅行プランを提案する。

(3) 不動産事業

主に不動産賃貸を行っており、京浜地区を中心に、商業ビル、商業用地賃貸、駐車場を展開する。

■ 業界分析・競合比較

きめ細かなグローバル・ロジスティクス・ネットワークや営業・マーケティング力が強み

1. 物流事業の事業環境動向と SWOT 分析

同社の物流事業を取り巻く事業環境と現状について、SWOT 分析を行った。

物流事業の事業環境動向と SWOT 分析

PEST 視点	マクロ環境要因	機会と脅威要因		影響度	
		機会	脅威		同社への影響要因
P：政治・法制	物流総合効率化法	●		・輸送網の集約化、共同配送、モーダルシフト	△
	改正省エネ法		●	・物流業者と荷主へ省エネ取り組みの義務化	○
	物流の2024年問題		●	・トラックドライバーの時間外労働の上限規制	△
	働き方改革		●	・日本型雇用制度や慣習の抜本的見直し	○
	IT補助金の継続	●		・IT補助金を活用したDX導入提案	△
E：経済・環境	地政学的リスク高まり		●	・中国リスクへの対応（生産地シフト）	◎
	ASEAN 経済圏成長	●		・アジア域内外を中心に貿易額は急速拡大	◎
	新型コロナウイルスの蔓延と影響の長期化	●		・物流混乱…物流スペース逼迫に対応し需要増加	◎
	円安進行	●		・為替差益が営業利益を押し上げ	○
	世界的インフレ		●	・原材料、エネルギーコストの高騰	◎
			●	・人件費やオペレーションコストの上昇	△
	2050年カーボンニュートラル		●	・物流拠点の省エネ化とCO ₂ 排出量の削減	○
	SDGsとESGの高まり	●		・サステナビリティ経営の強化	○
S：社会	超少子高齢化社会		●	・トラックドライバーの人手不足	△
	Society 5.0 時代	●		・自動運航、自動走行、IoTやドローン	△
T：技術	物流施設の多機能化	●		・集配送、流通加工や災害対応（施設分散化）	△
	物流の標準化と自動化	●		・大型非定型な貨物は自動化/ロボット化困難	△
	物流 Tech 革命	●		・フォワーディングのデジタルサービス	◎
		●		・物流SCMへのブロックチェーン技術応用	○
	物流DX (IoTやAIの活用)	●	●	・コンテナターミナルの生産性革命 ・DXやAIの高度専門人材の獲得が難しい	○

注：◎：影響は極大、○：影響大、△：やや影響（弊社分析による評価）
 出所：各種資料よりフィスコ作成

(1) 主な機会・脅威要因とその対応

a) 中国リスクの高まりと ASEAN 経済圏の成長

中国では2022年11月末よりゼロコロナ政策に対する抗議デモが拡大しているほか、米中対立の激化など、中国リスクが高まっている。このため、部品調達などで中国に頼らないサプライチェーンを構築する動きが日本企業で見られている。部品調達の代替先としては国内が多数を占めている。国内製造業を顧客とする当社でも、中国情勢や中国工場の移転動向を注視し、必要に応じて調達先の変更や工場移転（東南アジアや日本）などへの対策を講じる柔軟性が必要であると弊社では見ている。

b) 物流 Tech 革命

Society5.0時代に向けて、政府が主導となり、製造・物流と流通の効率的サプライチェーン構築を目指したスマート物流サービスが推進されている。港湾分野では、IoTなどで収集・蓄積される物流ビッグデータとAIを活用した、「コンテナターミナルの生産性革命」の検討が始まっている。当社では、物流業務の「見積もり」「発注」「作業進捗」を一元管理できるデジタルフォワーディングサービス「Forward ONE」の開設や高度なデジタル技術で個別商品の開発を推進している。

2. 内部環境分析

同社の内部環境について、強みと弱みを分析した。

内部環境分析（強みと弱み）

区分	視点	要因	重要度
S：強み	営業・マーケティング	・強力な顧客基盤（厚い信頼）と顧客との協力パートナー関係	◎
		・中国物流のノウハウと人脈あり	◎
		・痒いところに手が届ききめ細かな顧客対応	◎
		・物流の専門知識や国内外での経験豊富な営業スタッフが揃う	◎
	フォワーディング	・航空貨物、海上貨物、港湾・倉庫、国内までワンストップ	○
W：弱み	営業・マーケティング	・グローバルネットワーク（24ヶ国・地域、37現地法人）構築	◎
		・京浜（千葉、東京、横浜）、大阪、神戸港湾5拠点の全国展開	○
		・他社ではまねできない、痒い所まで手が届く物流サービス	◎
		事業全般・共通	・どの企業グループにも属さない独立系のロジスティックベンダー
	事業全般・共通	・欧州での物流実績が少ない	○
事業全般・共通	・物流競合他社と比較して収益力でやや劣る	○	

注：◎：影響は極大、○：影響大、△：やや影響（弊社分析による評価）

出所：各種資料よりフィスコ作成

主な強みは以下のとおり。

(1) 顧客構造

同社は業界トップの得意先との取引を長年継続しており、安定した市場・顧客構造となっている。特に重点分野の顧客とは協力パートナーとして Win-Win の関係を築き、利益貢献している。

(2) 海外展開

同社グループの海外拠点は 24ヶ国・地域、37 現地法人（一部合併会社含む）にわたる。豊富な海外拠点によってきめ細かなグローバル・ロジスティクス・ネットワークを構築し、航空貨物、海上貨物、港湾・倉庫、国内までワンストップで多様な顧客ニーズに対応している。物流事業における海外の子会社・関連会社については、米州地域 4 社、欧州地域 7 社、東南アジア・インド地域 17 社、東アジア 9 社（2022 年 3 月期末時点）となり、優れた海外ネットワーク力を有している点は大きな強みとなっている。

(3) 多様な輸送手段

同社は、世界各国・海上・航空すべてに対応しているうえ、港湾・倉庫までワンストップで取り扱っているが、このような大手総合物流会社は NIPPON EXPRESS ホールディングス <9147> などに限られている。同社は京浜地区（千葉、東京、横浜）及び大阪、神戸の 5ヶ所に港湾拠点があり、顧客のニーズに応じてあらゆる輸送手段を提案できる。直近ではこの強みを生かし、海上コンテナ不足と米国西海岸の混雑による航空シフト需要を着実に捉えることができた。

(4) 経験豊富な人材

同社の営業スタッフは、物流の専門知識や国内外での豊富な経験など、高い専門性を有している。これに加え同社では、人材育成カリキュラムなどの育成体制を整えている。一例を挙げると、スキルアップ分野（全社員を対象としたeラーニングの実施や社内外での各種セミナーへの参加）や女性活躍分野（キャリア形成支援研修の実施）、グローバル人材育成分野（若手社員を対象とした海外研修員派遣制度、語学研修の実施）、ノウハウの継承分野（ベテラン社員を社内研修講師として活用）、自己啓発など幅広い。このほかにも、評価制度や自己申告・ローテーションなども実施しており、人材育成に積極的であることが窺える。

3. 競合比較

同社と競合他社5社との財務分析を行ったところ、同社の特長や課題として以下の3点が挙げられた。

(1) 収益力の改善

同社の営業利益率は4.7%（2022年3月期）※となっており、物流他社と比較してやや見劣りする。これに対し同社では、第7次中期経営計画で事業ポートフォリオの見直しや業務効率化を推進し、改善を図っている。

※ 2023年3月期第2四半期の営業利益率は7.1%であるが、物流の混乱による特需に起因しており、イレギュラー要素が強い期とみなしている。

(2) 経営安全性

安全性を示す指標である自己資本比率は49.4%（2022年3月期末）であり、安全水準にあると言える。自己資本と外部調達（借入金など）の適正バランスが図られていると弊社では評価している。

競合比較（財務分析）

視点	財務指標	同社	物流企業				
			日立物流	三菱倉庫	三井倉庫	住友倉庫	丸全昭和運輸
収益力	売上高営業利益率	4.7%	5.2%	7.1%	8.6%	12.0%	8.6%
成長力	売上高 CAGR（過去5年間）	-2.9%	1.5%	4.5%	6.6%	7.1%	5.5%
資本効率性	ROE	9.4%	8.3%	5.4%	20.4%	10.0%	8.3%
生産性	従業員1人当たり営業利益（千円）	1,536	1,688	3,834	3,174	6,151	3,090
経営安全性	自己資本比率	49.4%	21.5%	61.2%	30.8%	54.4%	62.4%

出所：各社資料よりフィスコ作成

業績動向

2023年3月期第2四半期の営業利益は過去最高を更新。 物流事業は国内外ともに大幅増益、旅行事業も収益改善

1. 2023年3月期第2四半期の業績概要

2023年3月期第2四半期の連結業績は、売上高が前年同期比25.2%増の107,557百万円、営業利益が同113.0%増の7,675百万円、経常利益が同90.5%増の8,277百万円、親会社株主に帰属する四半期純利益が同147.6%増の5,852百万円となり、営業利益は第2四半期で過去最高を更新した。また、期初計画比では売上高で13.2%増、営業利益で78.5%増、経常利益で79.9%増、親会社株主に帰属する四半期純利益で82.9%増と、計画を大きく上回って着地した。

2023年3月期第2四半期連結業績

(単位：百万円)

	22/3期2Q		23/3期2Q				増減		期初 計画比
	実績	売上比	期初計画	修正計画	実績	売上比	額	率	
売上高	85,931	-	95,000	108,000	107,557	-	21,626	25.2%	13.2%
営業利益	3,603	4.2%	4,300	7,600	7,675	7.1%	4,071	113.0%	78.5%
経常利益	4,344	5.1%	4,600	8,300	8,277	7.7%	3,933	90.5%	79.9%
親会社株主に帰属する四半期純利益	2,364	2.8%	3,200	5,800	5,852	5.4%	3,488	147.6%	82.9%
想定為替レート(米ドル/円)			122	144					

注：23/3期2Q修正計画は2022年10月31日公表値
 出所：決算短信、決算説明会資料よりフィスコ作成

物流事業では、海上、航空貨物の輸送需要は総じて堅調に推移し、想定以上の好業績となり期初計画を大きく上回った。旅行事業ではコロナ禍の影響で2期連続損失を計上していたが、業務渡航等の取り扱いが回復したことに加え、社内体制整備による合理化により損失幅が大幅に縮小し、第2四半期(2022年7~9月)では黒字転換した。また、円安進行※により営業利益で約8億円の利益押し上げとなった。なお、為替感応度(為替1円変動による営業利益への影響額)は、ドル/円で約3,500~4,000万円であったようだ。

※ 2023年3月期初時点は122円/米ドル、第2四半期末時点では144円/米ドルであった。

業績動向

2. セグメント別概要

2023年3月期第2四半期 セグメント別業績

(単位：百万円)

	22/3期2Q 実績	23/3期2Q 実績	増減	
			額	率
売上高	85,931	107,557	21,626	25.2%
物流事業	84,067	104,447	20,380	24.2%
日本	53,981	61,210	7,229	13.4%
海外	30,085	43,236	13,151	43.7%
旅行事業	1,153	2,500	1,347	116.8%
不動産事業	710	609	-100	-14.2%
営業利益	3,603	7,675	4,071	113.0%
物流事業	3,848	7,335	3,487	90.6%
日本	1,803	3,086	1,282	71.2%
海外	2,045	4,249	2,203	107.7%
旅行事業	-647	-66	581	-
不動産事業	392	398	5	1.3%
調整額	9	8	0	-10.7%

出所：決算説明会資料、会社資料よりフィスコ作成

(1) 物流事業

売上高は前年同期比 24.2% 増の 104,447 百万円、営業利益は同 90.6% 増の 7,335 百万円となった。物流事業のうち、日本の売上高は同 13.4% 増の 61,210 百万円、営業利益は同 71.2% 増の 3,086 百万円、海外の売上高は同 43.7% 増の 43,236 百万円、営業利益は同 107.7% 増の 4,249 百万円となった。各地域とも、自動車関連貨物を中心に好調な取り扱いが継続した。

a) 日本

航空輸出では、機械や電子関連貨物の取り扱いが堅調に推移したが、スポット案件の需要は徐々に減少傾向となった。航空輸入では自動車関連貨物や食品等の取り扱いが収益に貢献した。海上輸出では、機械設備や化学品の取り扱いが堅調に推移し、海上輸入は食品や雑貨等の取り扱いが好調であった。

b) アジア

タイでは、自動車関連貨物の取り扱いが、海上・航空ともに好調に推移した。ベトナムでは、電子部品等の航空輸出取り扱いが好調に推移し、海上輸出では日本向け雑貨の取り扱いが増加した。インドでは、二輪車の取り扱いが順調に推移し、自動車関連貨物の航空輸出の取り扱いが増加した。

c) 中国

香港では、航空輸出において日本向け自動車関連貨物の取り扱いが、海上輸出では北米向け家電製品の取り扱いが好調に推移した。上海では、家電製品や消費財の倉庫業務取り扱いが堅調に推移した。常熟では、鉄道輸送を利用した欧州向け貨物の取り扱いが収益に貢献した。

業績動向

d) 米州

米国では、港湾混雑等に伴う国内代替輸送の取り扱いが徐々に減少傾向となったが、倉庫保管業務が堅調に推移し、食品関連貨物の輸出についても好調な取り扱いとなった。また、カナダ、米国間のクロスボーダー輸送が収益に寄与した。

e) 欧州

ドイツでは、家電製品の取り扱いが堅調に推移したことに加え、ポーランドでの倉庫業務、フランスの海上輸入業務の取り扱いが好調に推移した。一方、欧州全体では第2四半期に入り荷動きが鈍化し、低調な取り扱いとなった。

(2) 旅行事業

売上高は前年同期比 116.8% 増の 2,500 百万円、営業損失は 66 百万円（前年同期は 647 百万円の損失）となった。主力業務である業務渡航の取扱いは回復基調で推移し、国内・海外団体関係の取り扱いが収益に寄与した。また、2023年3月期より進めている社内体制整備（日中平和観光の日新航空サービスへの引継ぎ）による合理化も寄与した。

(3) 不動産事業

売上高は前年同期比 14.2% 減の 609 百万円、営業利益は同 1.3% 増の 398 百万円となった。京浜地区における工事関連の監理業務の減少等があったが、政府の行動制限の解除に伴う大型観光バスの利用等による駐車場収入の増加等が収益に寄与した。

■ 今後の見通し

2023年3月期業績予想を上方修正。 物流事業は海外を中心に順調に推移、旅行事業の収益も改善

1. 2023年3月期の業績見通し

2023年3月期の連結業績について同社は、2022年10月31日に上方修正を発表し、売上高で210,000百万円（前期比9.0%増）、営業利益で13,000百万円（同42.9%増）、経常利益で14,000百万円（同42.0%増）、親会社株主に帰属する当期純利益で9,800百万円（同53.9%増）と見込んでいる。

今後の見通し

2023年3月期連結業績見通し

(単位：百万円)

	22/3期		23/3期			前期比増減		期初 計画比
	実績	売上比	期初計画	修正計画	売上比	額	率	
売上高	192,699	-	190,000	210,000	-	17,300	9.0%	10.5%
営業利益	9,098	4.7%	8,500	13,000	6.2%	3,901	42.9%	52.9%
経常利益	9,859	5.1%	9,000	14,000	6.7%	4,140	42.0%	55.6%
親会社株主に帰属する当期純利益	6,365	3.3%	6,500	9,800	4.7%	3,434	53.9%	50.8%
想定為替レート (米ドル/円)			122	144				

注：23/3期修正計画は2022年10月31日公表値

出所：決算短信よりフィスコ作成

同社では、物流事業でのスポット案件の取り扱いや、好市況については徐々に収束に向かうと予想している。一方、為替の円安進行に伴い売上・利益の増加が見込まれる。旅行事業では、主力の業務渡航の取り扱いで引き続き回復基調が見込まれることから、通期予想を上方修正した。期初計画では第2四半期に業績が落ち込むと予測されていたが、実際には好調を維持している。これは、物流の混乱が続いていることも一因と考えられる。弊社では、物流の混乱による特需は2022年末まで続く可能性が高いと見ている。

2. セグメント別計画

2023年3月期 セグメント別業績見通し

(単位：百万円)

	22/3期	23/3期		前期比増減		期初 計画比
	実績	期初計画	修正計画	額	率	
売上高	192,699	190,000	210,000	17,300	9.0%	10.5%
物流事業	188,868	183,800	203,400	14,532	7.7%	10.7%
日本	114,170	109,800	119,600	5,429	4.8%	8.9%
海外	74,698	74,000	83,800	9,101	12.2%	13.2%
旅行事業	2,500	4,600	5,300	2,799	112.0%	15.2%
不動産事業	1,330	1,600	1,300	-30	-2.3%	-18.7%
営業利益	9,098	8,500	13,000	3,901	42.9%	52.9%
物流事業	9,372	8,200	12,250	2,878	30.7%	49.4%
日本	4,171	3,600	5,220	1,048	25.1%	45.0%
海外	5,200	4,600	7,030	1,829	35.2%	52.8%
旅行事業	-1,053	-450	-50	1,003	-	-
不動産事業	765	765	800	34	4.5%	4.6%
調整額	14	-15	-	-14	-	-

出所：決算説明会資料よりフィスコ作成

(1) 物流事業

売上高は前期比 7.7% 増の 203,400 百万円、営業利益は同 30.7% 増の 12,500 百万円を見込んでいる。コロナ禍から端を発した物流の混乱は徐々に正常化され、物流市場は落ち着きを取り戻しつつある。日本及びアジアでは、物流スペースの需給逼迫も緩和され、スポット貨物も減少傾向にあるようだ。また、春節（2023年1月22日）の影響により、日本及び中国の貨物取り扱いは減少する見通しだ。一方、米州は、西岸の滞船は解消されたものの鉄道ターミナルの混乱が継続していることから、代替ルート需要は当分続くと弊社では見ている。

(2) 旅行事業

売上高は前期比 112.0% 増の 5,300 百万円、営業損失は 50 百万円（前期は 1,053 百万円の損失）を見込んでいる。海外業務渡航の取り扱い人数は徐々に回復に向かっており、順調に売上が回復している。利益面では、国内外の経済回復状況や業務渡航者数の拡大に加え、社内体制整備による合理化で低コスト体質に転換していることから、通期業績予想を上回り黒字転換する可能性が高いと弊社では見ている。

(3) 不動産事業

売上高は前期比 2.3% 減の 1,300 百万円、営業利益は同 4.5% 増の 800 百万円を見込んでいる。

■ 中期経営計画

第7次中期経営計画では、 経営の効率化と安定的高収益体質の確立を目指す

● 第7次中期経営計画

同社は、2022年3月に第7次中期経営計画を公表した。これまでの物流事業の「規模の経済」から脱却して、経営の効率化と安定的高収益体質の確立を目指している。

第7次中期経営計画は「Nissin Next 7th」（NN7）とし、「Next」には“次の姿”を目指して、“次のSTEP”へ、という同社の強い思いが込められている。また、基本方針は「グローバル・ロジスティクス・プロバイダーとして、新領域事業への挑戦とコア事業の深耕化を図るとともに、ESG経営に取組む」としている。

日新 | 2023年1月18日(水)

 9066 東証プライム市場 | <https://www.nissin-tw.com/ir/>

中期経営計画

(1) 3つのポイント

第7次中期経営計画では、「コア事業の深耕化」「ESG経営」「新領域事業」の3つのポイントを掲げている。「コア事業の深耕化」は事業ポートフォリオの見直しに該当する。営業体制を産業別の体制へ変更し、3次元(事業別、産業別、地域別)での事業管理体制を整えることで、事業拡大を目指す。「ESG経営」としては、持続可能な社会の実現に向け、責任ある企業活動を推進する。「新領域事業」では、従来とは異なる発想により新たな物流関連事業を創出する。特に、物流業の業際分野で物流業者が関われるテーマやDXに関わるテーマを重点的に模索し、中長期に物流フィールドを拡大することで、より大きなスケールの物流事業者を目指していく。

(2) 期間

第7次中期経営計画は2023年3月期～2027年3月期の5年間となるが、新たな試みとして5年間で2つの期間にわけ、フェーズ1の2年間で強固な経営基盤を確実に構築し、フェーズ2の3年間で大きな飛躍の実現とより高い企業価値の創造を目指す。

a) フェーズ1 (2023年3月期～2024年3月期)

フェーズ1の2年間では、次世代(Society5.0)に適応する事業基盤・経営基盤の構築を実行する。中長期的な視野で新しい社会に対応していくために、2021年7月に稼働した新基幹システムで得たデータを営業施策に有効活用するほか、新領域事業創出のための基盤作りを推進する。一方、ESG経営にも積極的に取り組む方針で、TCFD(気候関連財務情報開示タスクフォース)への対応などを予定している。このほか、IT商品の進化なども進めていく。

b) フェーズ2 (2025年3月期～2027年3月期)

フェーズ2の3年間では、施策の確実な実行とさらなる成長の実現を目指す。フェーズ1で構築した事業基盤・経営基盤を活用し、企業価値を高める新しい施策を実行していく。具体的には、これまで培ってきたグローバル・ロジスティクス・プロバイダーとしてのサービス提供や産業ごとの構造変化に合わせたサービスの提供に加え、新領域事業として従来とは異なる発想による新たな物流関連事業にも挑戦し、企業価値を高めていく方針だ。

(3) 数値目標

数値目標についてもフェーズごとに設定している。フェーズ1では、2024年3月期に売上高1,900億円、営業利益85億円、経常利益90億円、親会社株主に帰属する当期純利益65億円、ROE8.0%程度を目指す。しかしながら、2023年3月期の営業利益予想が130億円となっており、フェーズ1の営業利益目標を1年前倒しで達成することとなる。同社では、2023年3月期を物流の混乱による特需に起因したイレギュラー要素が強い期とみなしており、コロナ禍前の業績(2019年3月期の営業利益56億円)を起点にフェーズ1で85億円まで引き上げるイメージとしている。一方、フェーズ2では、2027年3月期に売上高2,750億円、営業利益110億円、経常利益115億円、親会社株主に帰属する当期純利益86億円、ROE9.0%程度を目指す。

日新 | 2023年1月18日(水)

 9066 東証プライム市場 | <https://www.nissin-tw.com/ir/>

中期経営計画

(4) 投資計画

同社では、第7次中期経営計画の5年間で営業キャッシュイン500～600億円を見込み、そこからキャッシュアウトを適正配分する方針だ。投資計画は総額300億円としており、このうち「施設関連投資」として、神奈川埠頭危険物倉庫(仮)50億円、栃木芳賀倉庫(仮)50億円、その他国内・海外施設関連150億円を投資する。また「戦略投資枠」として50億円を計画しており、IT/DX、ESG、M&A、人材開発などに投資する計画だ。なお、M&A投資は、物流機能の補完や顧客層の拡大などを目的とした案件について、今後調査企画及び具体的検討に入る。このほかにも、社内外の情勢を勘案しながら、財務体質強化(有利子負債の返済)や株主還元などにも配分していく。

(5) コア事業の深耕化

「コア事業の深耕化」により、自動車関連物流の売上高700億円(2027年3月期計画)、化学品・危険品物流の売上高300億円(同)、食品物流の売上高200億円(同)とする目標を掲げている。目標達成に向け、2023年3月期上期には、国内で物流倉庫の建設準備、海外のうちアジアでは部品保管案件の受注継続(自動車関連物流、マレーシア)や化学品倉庫拡充(化学品・危険品物流、シンガポール)、米州では倉庫拡張(自動車関連物流、米国)や冷凍冷蔵貨物輸入の取り扱い開始(食品物流、米国)、欧州では新規部品の航空輸出事件の受注(自動車関連物流、オーストリア)、中国ではタンクコンテナによる取り扱い開始(化学品・危険品物流、常熟)などの施策に取り組んだ。

コア事業の売上高目標と2023年3月期上期の取り組み

(単位: 億円)

コア事業	売上高			2023年3月期上期の取り組み
	22/3期実績	23/3期予想	27/3期計画	
自動車関連物流	550	620	700	日本: 栃木芳賀倉庫(仮)(2024年11月竣工予定) アジア: 部品保管案件受注継続(マレーシア) 米州: コロンバス倉庫拡張 欧州: オーストリア発米国向けEV部品の航空輸出事件受注
化学品・危険品物流	210	220	300	日本: 神奈川埠頭危険物倉庫(仮)(2023年8月竣工予定) アジア: 化学品倉庫拡充(シンガポール) 中国: タンクコンテナによる取り扱い開始(常熟)
食品物流	140	150	200	日本: 平和島冷蔵物流センター物量増加により軌道化 アジア: ハラル認証取得により業務拡大(インドネシア) 米州: 冷凍冷蔵貨物輸入の取り扱い開始(米国)

注: 売上高は同社集計による

出所: 決算説明会資料よりフィスコ作成

(6) 物流DXの推進

同社が世界の競合他社に優位となるには、DX推進体制の強化が必須であると弊社では考えている。同社は第7次中期経営計画の重点施策としてDXの推進を掲げ、全社的に取り組んでいる。「先端デジタル技術を活用して、フォーワーディング事業モデルや業務オペレーションを変革することで、企業価値向上を目指す」をミッションに、物流DX推進室を中心に、情報システム部門や外部のIT専門企業の支援を受けながらアジャイル開発を進めている。

日新 | 2023年1月18日(水)

 9066 東証プライム市場 | <https://www.nissin-tw.com/ir/>

中期経営計画

a) 汎用的な物流サービスの DX

同社では、幅広い顧客が利用できる汎用的な物流デジタルサービスにより、顧客拡大を目指している。物流業務の「見積もり」「発注」「作業進捗」を一元管理できるデジタルフォワーディングサービス「Forward ONE」への引き合いが好調で、同サービスで2027年度売上高70億円、営業利益10億円を目指している。このほか、ブロックチェーン技術を活用した貿易情報連携プラットフォーム「TradeWaltz®」（(株)トレードワルツが運営）の活用などがある。なお、同社はトレードワルツに出資及び人員の派遣を行っている。

b) 高度な技術で個別商品化

顧客からのサプライチェーン最適化ニーズに対応したオーダーメイドの物流商品を開発することで、同社の物流DX技術を蓄積・高度化していく。顧客からのニーズとしては、精緻な貨物追跡システム（点から線の追跡へ）、精密な温度管理（特殊容器の形状を工夫）、高度IoT技術の応用、LIB（リチウムイオン電池）の安全保管・輸送などがある。専門技術を有する企業と共同開発を進め、実証実験を経て実用化されている。

c) DXによる物流事務の効率化

DXによる倉庫業務の効率化を目指す。

(7) 事業ポートフォリオ戦略の推進

新基幹システムにより、事業ごとの収益を明確にアウトプットすることで、同社の事業ポートフォリオを改めて精査し、より効果的な経営資源の投入が可能となった。このため、営業体制を産業別の体制に変更するとともに、3次元（事業別、産業別、地域別）での事業管理体制を整え、さらなる事業拡大を目指している。フェーズ1では事業ポートフォリオ管理を確立し、フェーズ2で効率的な事業運営と的確な投資判断につなげる方針だ。

各地域のポートフォリオポジション及び施策としては、重点投資領域を日本とし、システム投資、人材育成、倉庫建設などインフラの整備及び拡充と、さらなる収益力向上を目指す。成長促進領域をアジア、中国、米州とし、効率性を高め、さらなる収益拡大を目指す。また、収益改善領域を欧州とし、食品や医薬品等に特化した独自サービスの開発を推進する。

(8) 営業組織の再編

従来は特定の産業・顧客（自動車や化学品など）が複数部門にまたがり、非効率な営業活動となっていた。そこで、2022年4月に7つの産業別営業組織へ再編し、1営業部門が1つの産業を担当することとした。営業組織は7つの産業別営業部門（モビリティ、ケミカル、食品、電機・電子、機械・設備、メディカル・バイオ、展示会・イベント）からなり、今後は産業別に営業活動が一括化され、営業予算と利益責任も負うことになる。

■ ESG への取り組み

事業活動を通じ、地球規模での持続的な社会の発展への貢献を目指す

同社は、社名の由来である「日々新たに、また、日に新たなり」の精神を基本に、自己革新を続けながら、安全・迅速に高品質な物流・旅行サービスを提供することで、豊かな社会の実現に貢献するとともに、顧客との間に信頼を築き上げながら企業価値を高め、すべてのステークホルダーの期待に応えることを経営の基本方針としている。この基本方針を実現するために同社は、経済・社会の発展に不可欠である物流事業をはじめ旅行業などの関連事業を、企業倫理・法令遵守の徹底及び地球環境保全への積極的な取り組みなど企業の社会的責任（CSR）を果たしながら、グローバルに展開することを目指している。

サステナビリティ基本方針とテーマ



出所：会社ホームページより掲載

同社は 2022 年 8 月に、サステナビリティの 4 つのテーマ（地球、品質、人、信頼）ごとにマテリアリティ（重要課題）を設定した。

ESG への取り組み

ESG 経営の推進

テーマ	マテリアリティ	主な取り組み
地球	自然資本 脱炭素社会の実現と環境に配慮した循環型社会への貢献	<ul style="list-style-type: none"> 再生可能エネルギーへの転換 新規施設の環境対応化 車両の環境対応車への転換 森林再生事業、風力発電事業への協賛継続
品質	製造・知的資本 最先端技術の導入と高品質サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> 物流イノベーション、DX を活用した高品質物流商品の開発 ステークホルダーへの気配りのあるサービスの提供と対応 GDP（医薬品物流に関する品質基準）の取得の拡大
人	人的・知的資本 一人ひとりの尊重と個の能力を最大限に発揮できる環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> えるぼし三ツ星取得、くるみん認定を活かした女性が活躍できる職場作り 安全、快適な職場作りへの継続的努力 社員の専門スキル習得による能力開発
信頼	社会関係資本 すべてのステークホルダーに公正で価値と希望の持てる企業づくり	<ul style="list-style-type: none"> コーポレートガバナンスとリスクマネジメントの強化 コンプライアンスの徹底 BCP による災害への迅速な対応 非財務情報開示の拡充

出所：決算説明会資料よりフィスコ作成

(1) 地球：Environment（環境）

同社は 2022 年 10 月より、関西地区 8 拠点における使用電力を再生可能エネルギー由来の電力（以下、再エネ電力）契約に切り替えた。当該契約は、小売電気事業者から供給される通常電力に環境価値を持つ非化石証書を組み合わせた、CO₂ を排出しない実質的な再エネ電力として供給を受けるものである。再エネ電力切り替えによる CO₂ 排出削減量は年間約 2,000 トンと見込んでいる。今後は関東地区拠点での再エネ電力への切り替えを検討する。

このほか、新規施設の環境対応化として栃木芳賀倉庫（仮）（2024 年 11 月竣工予定）に太陽光パネルを設置する。車両の環境対応車への転換について、乗用車はガソリン車やハイブリッド車（HV）への置換を進めており、トラックは燃料電池車（FCV）が実用化されれば積極的に導入する意向だ。森林再生事業では神奈川県森林パートナー制度を活用して事業に参画し、風力発電事業では横浜港の横浜市風力発電所（ハマウイング）への協賛を続けている。

(2) 品質：Social（社会）

物流イノベーション、DX を活用した高品質物流商品の開発を推進しており、2021 年 7 月にはデジタルフォワードサービス「Forward ONE」を開設した。また、欧州では GDP（医薬品物流に関する品質基準）の取得を拡大している。

(3) 人：Social（社会）

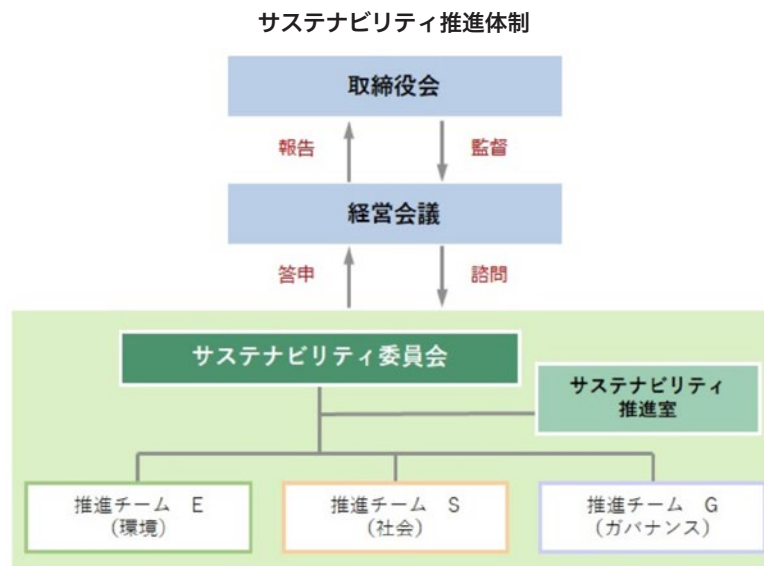
人材育成カリキュラムの充実のほか、多様な働き方の導入やダイバーシティなどを推進している。一例を挙げると、数年前から「女性が活躍する会社」の実現に向けて力を入れており、新卒採用での男女同数採用、子育て支援での男性社員の育児休暇取得などで成果が表れている。また、管理職登用では管理・営業で部長職での女性登用が相次ぎ、女性管理職比率は 8.5% まで向上した。これらの活動が評価され、「えるぼし」（女性活躍推進法）及び「くるみん」（子育て支援）の認定を取得した。このほか、社員の専門知識・スキルのリスキリング（能力開発）を実施している。

ESG への取り組み

(4) 信頼：Governance（ガバナンス）

コーポレートガバナンス、リスクマネジメント、コンプライアンスを推進している。2021年6月23日付で女性取締役を登用しているほか、2020年10月には指名報酬委員会を設置した。また、サステナビリティレポートを発行し、統合報告書の発行へ向けても取り組んでいる。

サステナビリティ推進体制としては、経営会議の諮問機関として「サステナビリティ委員会」(2022年3月新設)が全社的サステナビリティ方針を策定し、「サステナビリティ推進室」(同年4月新設)にてサステナビリティ計画へ落とし込み、現場部門に直結した「推進チーム(E、S、G)」がサステナビリティ活動を担う。そして、「サステナビリティ委員会」がサステナビリティの重要課題に対して、課題解決に向けた目標の設定、進捗管理を行い、経営会議に答申する。



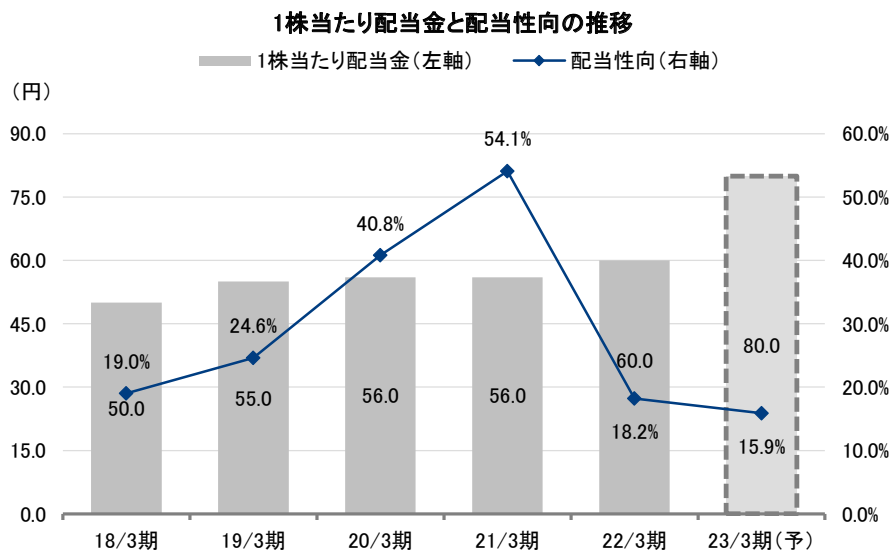
出所：会社ホームページより掲載

■ 株主還元策

約 50 年間減配なしで安定配当を継続する優良企業。 2023 年 3 月期の年間配当金は前期比 20.0 円増配の 80.0 円の予定

同社は「安定配当の継続」を基本方針に掲げており、1975 年以降 47 年間にわたり減配を行っていない。また、コロナ禍の影響による旅行事業の急速な収益悪化のなかでも配当を維持している。今後もこの基本方針は継続する予定である。

2022 年 3 月期については、前期比 4.0 円増配の年間 60.0 円の配当を実施した。2023 年 3 月期については、業績予想の上方修正に伴い増額修正し、前期比 20.0 円増配の年間 80.0 円（中間配当金 40.0 円、期末配当金 40.0 円）の配当を予定している。



出所：決算短信よりフィスコ作成

重要事項（ディスクレマー）

株式会社フィスコ（以下「フィスコ」という）は株価情報および指数情報の利用について東京証券取引所・大阪取引所・日本経済新聞社の承諾のもと提供しています。

本レポートは、あくまで情報提供を目的としたものであり、投資その他の行為および行動を勧誘するものではありません。

本レポートはフィスコが信頼できると判断した情報をもとにフィスコが作成・表示したのですが、フィスコは本レポートの内容および当該情報の正確性、完全性、的確性、信頼性等について、いかなる保証をするものではありません。

本レポートに掲載されている発行体の有価証券、通貨、商品、有価証券その他の金融商品は、企業の活動内容、経済政策や世界情勢などの影響により、その価値を増大または減少することもあり、価値を失う場合があります。本レポートは将来のいかなる結果をお約束するものでもありません。お客様が本レポートおよび本レポートに記載の情報をいかなる目的で使用する場合においても、お客様の判断と責任において使用するものであり、使用の結果として、お客様になんらかの損害が発生した場合でも、フィスコは、理由のいかんを問わず、いかなる責任も負いません。

本レポートは、対象となる企業の依頼に基づき、企業への電話取材等を通じて当該企業より情報提供を受けて作成されていますが、本レポートに含まれる仮説や結論その他全ての内容はフィスコの分析によるものです。本レポートに記載された内容は、本レポート作成時点におけるものであり、予告なく変更される場合があります。フィスコは本レポートを更新する義務を負いません。

本文およびデータ等の著作権を含む知的所有権はフィスコに帰属し、フィスコに無断で本レポートおよびその複製物を修正・加工、複製、送信、配布等することは堅く禁じられています。

フィスコおよび関連会社ならびにそれらの取締役、役員、従業員は、本レポートに掲載されている金融商品または発行体の証券について、売買等の取引、保有を行っているまたは行う場合があります。

以上の点をご了承の上、ご利用ください。

■お問い合わせ■

〒107-0062 東京都港区南青山 5-13-3

株式会社フィスコ

電話：03-5774-2443（IR コンサルティング事業本部）

メールアドレス：support@fisco.co.jp