

**【表紙】**

**【提出書類】** 四半期報告書

**【根拠条文】** 金融商品取引法第24条の4の7第1項

**【提出先】** 関東財務局長

**【提出日】** 2022年5月12日

**【四半期会計期間】** 第1期第1四半期(自 2022年1月1日 至 2022年3月31日)

**【会社名】** NIPPON EXPRESSホールディングス株式会社

**【英訳名】** NIPPON EXPRESS HOLDINGS, INC.

**【代表者の役職氏名】** 代表取締役社長 齋藤 充

**【本店の所在の場所】** 東京都千代田区神田和泉町2番地

**【電話番号】** 03(5801)1000

**【事務連絡者氏名】** 執行役員経理部長 大槻 秀史

**【最寄りの連絡場所】** 東京都千代田区神田和泉町2番地

**【電話番号】** 03(5801)1000

**【事務連絡者氏名】** 執行役員経理部長 大槻 秀史

**【縦覧に供する場所】** 株式会社東京証券取引所  
(東京都中央区日本橋兜町2番1号)

## 第一部 【企業情報】

### 第1 【企業の概況】

#### 1 【主要な経営指標等の推移】

##### 連結経営指標等

回次	第1期 第1四半期 連結累計期間
会計期間	自 2022年1月 1日 至 2022年3月31日
売上高 (百万円)	643,136
経常利益 (百万円)	36,164
親会社株主に帰属する四半期純利益 (百万円)	21,339
四半期包括利益 (百万円)	43,213
純資産額 (百万円)	686,117
総資産額 (百万円)	1,628,612
1株当たり四半期純利益 (円)	235.84
自己資本比率 (%)	40.8

- (注) 1 「潜在株式調整後1株当たり四半期純利益」につきましては、潜在株式が存在しないため記載しておりません。
- 2 当社は、役員報酬BIP信託を導入しており、信託が保有する当社株式を、「1株当たり四半期純利益」の算定上、期中平均株式数の計算において控除する自己株式に含めております。
- 3 当社は、四半期連結財務諸表を作成しておりますので、提出会社の主要な経営指標等の推移につきましては記載しておりません。
- 4 当社は、2022年1月4日設立のため、前連結会計年度以前に係る記載はありません。
- 5 当第1四半期連結累計期間（2022年1月1日から2022年3月31日まで）の四半期連結財務諸表は、単独株式移転により完全子会社となった日本通運株式会社の四半期連結財務諸表を引き継いで作成しております。

## 2【事業の内容】

(1) 当社は、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」を展開しているグループ会社の経営管理及びそれに附帯又は関連する業務を行っております。

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㈱、及びN Xアメリカ㈱以下274社）

日本	日本各地で、日本通運㈱、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、㈱ワンビシアーカイズ並びにその子会社が、情報資産管理業を行っております。
米州	米州の各都市で、N Xアメリカ㈱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。
欧州	欧州の各都市で、N X UK㈱、N X オランダ㈱、N X ドイツ(有)、N X フランス㈱、N X イタリア㈱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、N X 香港㈱、N X 国際物流（中国）有限公司、N X 台湾国際物流㈱及びA P Cアジア・パシフィック・カーゴ㈱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、N X シンガポール㈱、N X タイ ロジスティクス㈱及びN X オーストラリア㈱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㈱、他1社）

日本通運㈱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㈱、他1社）

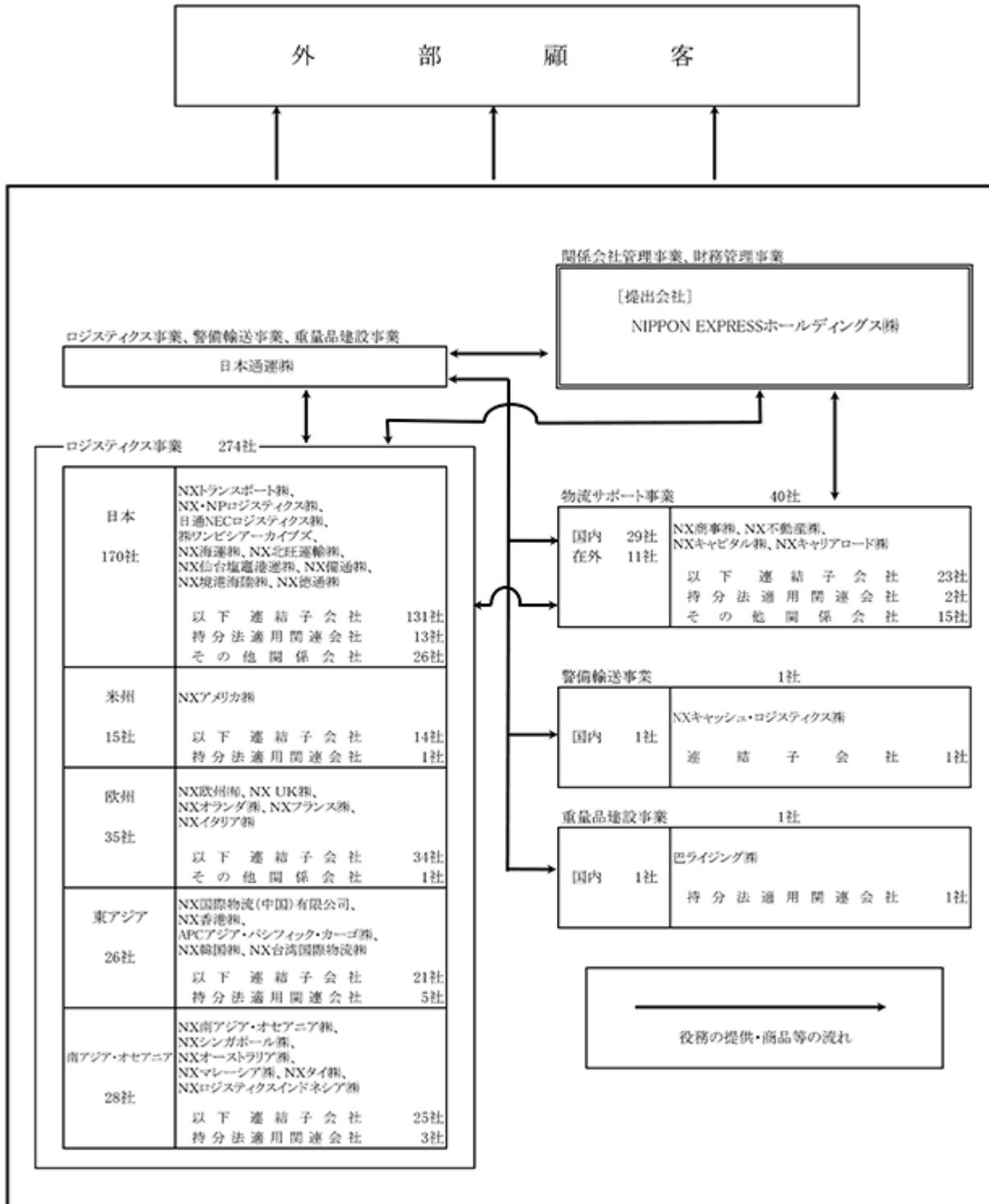
日本通運㈱並びに関連会社が重量物の運搬、架設、設置及び付随する事業を行っております。

### 物流サポート事業（N X 商事㈱以下40社）

N X 商事㈱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・L P ガスをはじめとする各種商品の販売、車両の整備、保険代理店業務等を行っております。

また、N X 不動産㈱等の子会社が不動産業を、㈱N X 総合研究所が調査・研究業等を、N X キャピタル㈱がロジスティクスファイナンス事業等を、N X キャリアロード㈱が労働者派遣業を行っております。

(2) 事業の系統図は次のとおりであります。



## 第2 【事業の状況】

### 1 【事業等のリスク】

当第1四半期連結累計期間において、当四半期報告書に記載した事業の状況、経理の状況等に関する事項のうち、経営者が連結会社の財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況に重要な影響を与える可能性があると認識している主要なリスクは、次のとおりであります。なお、文中の将来に関する事項は、当四半期連結会計期間の末日現在において当社グループ（以下「NXグループ」という。）が判断したものであります。

また、その内容については、NXグループと従前の日本通運株式会社（以下「日本通運」という。）の連結グループの範囲に実質的な変更がないため、日本通運が2022年3月30日に提出した有価証券報告書に記載した「事業等のリスク」と同様の内容であり、当第1四半期において重要な変更はありません。

#### (1) 事業環境に関わるリスク

##### 世界マクロ経済環境の変化について

NXグループは、B to Bの企業間物流を中心に事業を展開しておりますが、生産分業や多国間取引の拡大など顧客の事業活動のグローバル化はより一層進展しております。そのような中において、米中間の貿易摩擦やテクノロジーを巡る覇権争いは近年激化しており、貿易や製造業の成長の下押しの要因となりうる不確実な状況が続いており、また、アジアや東欧、中近東を中心とした紛争等による地政学リスクも高まっております。これらを背景に世界マクロ経済が後退すると、顧客企業の輸送需要の動向に影響を与えることになり、NXグループの経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼすリスクとなります。特に、米国、中国経済の鈍化は日本を含む多くの国々の製造業にも影響することもあり、NXグループのロジスティクス事業セグメントにおいて大きな影響を及ぼす可能性があります。さらに、NXグループは、ロシア国内でも事業を行っており、ウクライナ侵攻に伴う、世界各国からのロシアへの制裁措置により、顧客企業のロシア事業からの撤退や事業停止に伴い、NXグループの事業運営に影響を及ぼす可能性があります。

引き続き、製造業の顧客に対する生産調達に関わる物流への貢献領域拡大に取り組むとともに、各国における消費関連の販売物流の一層の強化、拡大や、新興エリア等への進出の加速などを通じて、リスク低減に努めてまいります。

##### 日本国内市場の成長性について <重要課題>

NXグループの事業の中心は「ロジスティクス（日本）」であり、今後も事業の核となるのは強みである日本事業と日系企業との取引になると考えています。一方で、少子高齢化を背景とした需要低下の予測や、eコマースを代表とした物流の変化など、日本国内物流市場における事業環境は変化するとともにB to Bの貨物輸送需要は減少することが想定されます。

日本物流市場の輸送需要の減少は、NXグループの事業、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼすリスクとなりますが、中長期的な課題として位置付けており、当面は緩やかな減少になると考えております。引き続きNXグループの事業の中心である日本でしっかりと収益を確保するとともに、医薬品物流やグリーンロジスティクスなど、今後、日本国内で需要が拡大する物流ニーズを取り込んでまいります。また、成長領域である海外物流市場へ更なる投資を進めることで、事業の成長につなげてまいります。

##### 競合について <重要課題>

日本国内物流市場においては、想定される輸送需要の減少により、競合間の競争は今後も激化してまいります。また、海外物流市場においてもM & Aにより事業規模を一層拡大しているグローバルフォワードナーとの競争への対応は、海外での更なる事業拡大に向けての課題となります。このような状況の中、NXグループは付加価値の高い輸送サービスの開発と提供に努めてまいります。国内外での業者間の競争、価格競争が一層激化した場合、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

### デジタル化等のテクノロジーの進化について <重要課題>

IT等デジタル技術の急速な発展を背景に、あらゆる業界において新たなビジネスモデルやサービスの創造が進んでおります。特にコロナ禍を契機として、顧客ニーズやビジネスモデルの変化は加速しており、アフターコロナを見据えたビジネスの見直しは業界問わず急務となっております。物流業界を取り巻く環境においても、ITにより顧客と輸送業者等を結びつけるデジタルフォワードナーなど異業種からの参入を代表に、様々な変化が起こっております。このような変化は、IT等デジタル技術の活用による事業の省力化や効率化につながると考えられますが、中長期にはNXグループが長年培ってきた強みを打ち消す、もしくは物流ニーズの低減につながるリスクとなりえると考えられます。

2023年までの経営計画期間内においては、これらの事業環境の変化に関する分析や異業種との共働・協創などを通じて、現在、そして今後起こりうる変化への対応や備えに努めるとともに、デジタル化を取り込み時代の変化に対応するサービスの創出を通じて事業の成長につなげてまいります。

### 法規制について

NXグループの輸送手段は多岐にわたっており、それぞれの事業分野において法的規制を受けております。NXグループはコンプライアンス経営を最重要課題として認識し、取り組みを行っておりますが、法的規制により営業活動等の一部が制限された場合、売上高の減少、あるいは、新たな費用の増加等により、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

### 自然災害及び異常気象等について <重要課題>

世界各地で昨今発生する自然災害はその頻度を増し、また、規模を拡大しており、NXグループ及び顧客の事業活動にとって大きなリスクとなっております。NXグループは鉄道、自動車、船舶等、多岐にわたる輸送手段を有しておりますが、自然災害により輸送障害が発生した際、代替手段による輸送を実施したとしても、顧客企業の生産や販売活動への影響を低減しきれない場合、また、自然災害によるNXグループ施設への被害が発生した場合、NXグループの経営成績及び財政状態への悪影響を回避できない可能性があります。

加えて、NXグループの輸送する商品には、特に「ロジスティクス(日本)」においては、農作物の一次産品、飲料水、アパレル等、輸送需要が季節により変動し、天候に大きく影響を受けるものを含んでおります。大規模自然災害はもちろんです。冷夏、暖冬、少雨等の異常気象が発生した場合、顧客の生産や需要が減少し、売上高の減少等、NXグループの経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。一方で、NXグループの強みである需給調整のための在庫保管業務の需要を取り込むとともに、輸送需要の異なる幅広い顧客基盤の構築に取り組み、リスクの軽減に努めてまいります。

### 新型インフルエンザ・新型コロナウイルス等の感染症について

NXグループは、日本を含む世界49ヶ国(提出日時点)で事業を運営しており、各国においてサービスを提供しております。一方で、グローバル経済の浸透により人の往来が活発になる中で、現在も猛威を振るう新型コロナウイルス感染症のように、感染症の急速かつ世界的な拡大や新たな感染症の誕生などのリスクが高まっております。NXグループの事業活動が行われる国において感染症が発生した場合、お客様の事業活動の停止や、輸送インフラの停止、従業員に大量の病欠者が出た場合などは、事業運営に悪影響を及ぼす可能性があります。

NXグループは、引き続き感染症拡大の防止と従業員の安全確保を最優先に、新型インフルエンザ等管理規程の整備などリスクマネジメント体制の構築や、発生時のBCP輸送等を通じて、リスクの拡大への対処及び顧客に対する代替輸送提案等を進めてまいります。

## (2) 経営戦略の推進・事業拡大に関わるリスク

### グローバル事業の拡大について <重要課題>

NXグループは、新たな長期ビジョン「グローバル市場で存在感を持つロジスティクスカンパニー」の実現を目指し、成長分野への投資拡大や、アフリカを代表とする海外の未進出エリアへの事業展開を進めてまいります。事業の拡大にあたっては、事前に綿密な調査を行い、リスクを把握したうえで事業計画の策定を行い、決定を行いますが、国際情勢の変化や政情不安、法律や規制の変化など不測の事態が発生するリスクに直面する可能性があります。また、売掛金の回収や取引先との関係構築においても、文化や商習慣の違いから事業拡大の障害になる可能性もあります。これらにより当初の計画通りの事業展開が進められず、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

合わせて(3)事業運営に関わるリスク「カントリーリスクについて」もご参照ください。

### M & A及び事業投資について

NXグループは、グローバルロジスティクス企業としての成長に向けた経営資源の最適化を図るため、グループ内における経営管理を徹底し、選択と集中を進めると共に、事業領域の拡大、もしくは必要な機能の取得及び拡充に向けて、M & Aをその選択肢の一つとしております。M & Aの実施にあたっては、対象企業の財務内容や契約内容等について綿密な事前審査を行い、リスクを把握したうえで決定しておりますが、デューデリジェンスでは確認しえなかった買収先のリスクが残る可能性があります。また、例えば新型コロナウイルス感染症拡大などのように、買収後に予想しえなかった事業環境の変化がおこる可能性もあります。これらの要因等により当初想定した事業展開が進まず、事業計画どおりの成果が得られない場合には、対象企業の業績悪化やのれんの減損損失等、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

### 顧客等取引先との関係について <重要課題>

NXグループは、日系企業を中心とした顧客との物流を通じた長期的な関係により事業を拡大しており、顧客の日本国内及び海外における事業拡大を支えるとともに、NXグループの事業を拡大してまいりました。また、外資系企業については、日本への事業展開を支えるとともに、NXグループ海外展開を通じてフォワーディング輸送等の取引を拡大してまいりました。NXグループが長年培ったサービスへの信頼が強固な顧客基盤を支えており、外資系顧客を中心に新たな顧客基盤の拡大への挑戦も続けております。

しかしながら、中華系企業などの台頭、G A F Aに象徴されるようなT e c h企業による業界構造やビジネスモデルの変革など、NXグループを取り巻く各業界はかつてないスピードで変化しており、顧客ニーズの多様化や、品質への要求の変化などにより、これまでの慣習が通じなくなる可能性があります。また、業界再編や競争激化による淘汰等による顧客基盤の喪失や取引先の経営破綻などのリスクも高まります。

NXグループにおいても、現在進めている営業戦略の推進や、ダイバーシティ経営の推進、経営や戦略のグローバル化により、顧客基盤の一層の拡大と信頼の醸成に努めてまいります。また、NXグループを取り巻くあらゆる業界の変化を注視し、必要な与信管理や債権保全に努めるとともに、外部企業との協働・共創、テクノロジーの活用等により変化への対応と新たな価値創造に努めてまいります。

### 気候変動について <重要課題>

世界各国において気候変動や地球温暖化の原因とされる温室効果ガスの排出削減を目指した、カーボンニュートラルに向けた流れは加速化するものと考えられます。気候変動によりもたらされる自然災害により、上記「(1) 自然災害及び異常気象等について」にて示した、NXグループの事業、経営成績及び財政状態に影響を及ぼす可能性は年々高まっております。

NXグループは、E S G要素の「環境」において、2030年までのCO<sub>2</sub>削減目標を掲げており、経営計画においても、2023年度までの削減目標数値を引き上げ、前倒して達成するための取組みを進めるなど、温室効果ガス発生量の低減に努めるとともに、共同輸送やモーダルシフト等グリーンロジスティクスの推進を通じて顧客企業のサプライチェーンにおけるCO<sub>2</sub>削減への貢献に努めております。

一方で、自動車産業における排ガス規制のように、各国での気候変動に関わる急速な法制の変更は、既存の顧客産業の事業活動に大きく影響を及ぼし貨物輸送需要の変動にもつながることから、間接的にNXグループの経営成績や財政状態に影響を与える可能性があります。また、上記削減目標に対応すべく、環境配慮車両の導入やLED化、再生可能エネルギーへの切り替えなど計画的な設備投資を実施してまいりますが、環境規制等がNXグループの想定以上となった場合、新たな費用の増加等により、経営成績や財政状態に影響を与える可能性があります。

#### 人材の確保について <重要課題>

NXグループは、労働集約型の事業構造が中心であることに加え、高度な物流ソリューション提供のためには優秀な人材の確保が重要となります。更には、グローバル事業の更なる拡大や、不確実性が高く、また、テクノロジーの進化を背景に急激に変化する経営環境へ対応していくためには、多様な従業員が活躍するダイバーシティ経営の推進が、長期ビジョンの実現に向けて経営の重要課題となります。優秀な人材の確保に向け、多様な人材が活躍し、多様な働き方が実現できるよう労働環境の改善及び整備、グローバルブランドの確立に向けた取組みなど、NXグループの魅力を高める取組みに努めるとともに、省力化、省人化を実現する先端技術の活用など物流の高度化の取組みを加速させております。

しかし、優秀な人材確保が各業界及びグローバルレベルで共通の課題である中、また、労働需給が更に逼迫する中において、NXグループの企業価値が十分に高められず、優秀な人材を確保しきれなかった場合、事業運営や経営計画の遂行に支障をきたし、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

#### 利用運送事業に関わる仕入環境の変化について

NXグループは総合物流企業として様々な輸送モードをサービス化してお客様へご提案しております。サービスの前提として、NXグループが自社で運行する運送事業だけではなく、船会社・航空会社・鉄道会社・トラック事業会社などを仕入れ先とした利用運送事業があり、これらの協力先との連携が当社の強みの一つとなります。

一方で、日本だけでなく、先進国や中国などでの労働力不足、アジアなどの新興国の経済成長を背景とした人件費の高騰や貨物輸送需要の増勢などにより、昨今の仕入環境は厳しさを増しております。また、コロナ禍においては、需給の乱高下から国際コンテナの偏在、不足が発生しており、航空輸送も旅客便の運休から慢性的なスペース不足となるなど足元の仕入環境も悪化しており、今後も貨物輸送需要の増減に応じて大きく変化することが予想されます。仕入・協力先との関係強化やNXグループ一体となった仕入や運用改善などに努めるとともに、顧客からの環境変化に応じた適正料金の収受に努めてまいりますが、NXグループの想定以上に仕入環境が悪化した場合、もしくは競合企業との競争激化により適正料金を十分に収受できない場合、経営成績や財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

#### 組織再編及び事業構造改革等について

NXグループは、多くの子会社及び関連会社等を有しておりますが、経営の効率化と競争力の強化に向けた再編、及び海外事業の拡大に向け、国内事業を中心とした事業ポートフォリオの見直しを進めております。また、長期ビジョンの実現のためのグループ経営体制の再構築を進めており、NIPPON EXPRESSホールディングス株式会社を純粋持株会社とするホールディングス体制による組織・グループ再編を加速させていく予定です。

しかし、現在及び将来における再編において、当初期待した成果が十分に得られない可能性や、再編に際して想定していなかった事象の発生等により大きなコストが発生した場合、NXグループの事業、経営成績及び財務状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

### (3) 事業運営に関わるリスク

#### 品質および運行等オペレーションについて <重要課題>

NXグループにおいては、事業の根幹を支える「安全・コンプライアンス・品質」の徹底は経営の重要課題であり、従業員の価値観となります。しかし、これらの徹底が不十分である場合、又はNXグループもしくは協力会社において重大な貨物事故や交通事故等が発生した場合、NXグループの品質への信頼の失墜、ブランドの棄損とともに訴訟や事業停止などにつながるリスクとなります。このようなリスクが顕在化した場合、NXグループの事業、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

### カントリーリスクについて

NXグループは世界各地で事業展開しており、各国の政治・経済・社会・法規制の変化や暴動、テロ及び戦争の発生による経済活動の制約、国際輸送への制約などにより、NXグループの事業、経営成績及び財務状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

### 情報システム及び情報セキュリティについて

昨今の情報通信技術の目覚ましい発展により、情報通信ネットワークの拡大と利便性の向上などを背景に、情報システムの戦略的な活用や適切な取扱いは、NXグループにおいても経営の重要課題となります。NXグループにおいては、ITシステム部門の統合によるIT戦略の立案と実施をグループ一体で推進するとともに、「システムリスク管理規程」「NXグループIT基本方針」「NXグループサイバーセキュリティ基本方針」を整備し、適切な利用環境の構築、及びeラーニング等を利用した従業員への教育や外部からの攻撃や非常事態を想定した定期的な訓練に努めております。

しかしながら、NXグループの想定を超えた水準の情報システムや通信障害の発生、近年、規模や頻度が拡大し巧妙化を続けるサイバー攻撃などによるNXグループの機密情報の破壊・窃盗などの発生を防ぎきることができない場合は、NXグループの事業活動に深刻な影響を及ぼすことから、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

### 顧客情報の管理について

NXグループは情報資産管理事業（書類保管サービスやデータマネジメントサービスなど）、引越事業、警備輸送事業等を行っており、これら事業の特性上、個人情報を含め多くの顧客情報を取り扱っております。NXグループでは「コンプライアンス規程」「個人情報保護規程」を制定し、全従業員に対して社内教育を行う等、顧客情報、個人情報の適正な管理に努めております。しかしながら、今後、顧客情報等が流出することにより問題が発生した場合、将来的な事業展開、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

### 役員による法令及び社内規程順守違反について <重要課題>

NXグループは各種規程の整備や内部監査の強化などにより内部統制体制の強化を進めております。また、階層別教育及び定期的なeラーニング等による教育の充実を通して、知識の取得と合わせてコンプライアンスに関する社員の意識の向上に努めております。

一方で、運輸業界全般に共通する長時間労働の慣習など旧来環境からの課題、また、海外においても現代版英国奴隷法をはじめとする人権を巡る各国慣習の違いや人権に対する国際的な関心の高まり、SDGsに代表されるような世界の共通価値観の醸成など様々な論点が存在する中、コンプライアンスは今後も経営の重要な課題となります。このような課題に対し、日本国内・海外で300社を超えるグループ会社が存在する中で、内部統制システムの構築もしくは更新が不十分となった場合、従業員による不適正会計処理やハラスメント、汚職等の業務遂行における法令及び社内諸規程違反の発生可能性を抑えきることができず、NXグループの事業、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

### 人事・労務について <重要課題>

NXグループは、経営計画にも掲げる「社員が幸せを感じる企業」への変革を目指し、上記「人材の確保について」でも記載のとおり、労働環境の整備をはじめ、ジョブローテーションや各種研修制度を通じて、社員の挑戦を促す人事・教育施策を実施しております。

しかし、グループ各所において制度が十分に機能せず社員が挑戦や成長の機会を十分に得られない場合、もしくは各種施策と社員の希望とのミスマッチが拡大した場合、社員の離職増加などにより優秀な人材が社外に流出し、当社事業の成長へ重大な課題となる可能性があります。また、各国により状況は異なりますが、NXグループの社員の多くは労働組合に所属しており、NXグループ社員、もしくは社員を含む団体による集団的なストライキ等の労働争議が発生した場合には当社事業の継続に困難をきたし、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

#### (4) 市況変動に関わるリスク

##### 燃油価格の変動について

NXグループは、運送事業を営んでおり、原油価格が上昇した場合、主にロジスティクスセグメント・警備輸送セグメントにおいて、燃油費、船舶利用費、航空利用費等の運送原価が上昇します。また、物流サポートセグメントにおいては、石油・LPガスの販売を行っていることから、仕入原価及び販売単価が上昇します。

燃費効率に優れた環境配慮車両の導入や調達手段の分散など、原油価格変動の影響を最小限にするよう努めてまいりますが、費用増の相当分を顧客に転嫁できない場合、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

##### 為替変動について

為替レートの変動は顧客企業の輸出入貨物の輸送需要に影響を及ぼし、NXグループの国際貨物分野での経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

また、NXグループは、輸出入貨物の取り扱いによる海上運賃、航空運賃等の外貨建債権債務を有しており、為替予約等のヘッジ手段でリスクの低減に努めておりますが、為替レートが急激に変動した場合、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

NXグループはグローバルに事業展開をしており、海外会社の財務諸表は米ドル、ユーロ、中国元等の現地通貨で作成後に円換算しているため、円高になった場合、ロジスティクス(海外)セグメントの経営成績等が過小に評価される可能性があります。

##### 退職給付に係る負債について

NXグループの退職給付債務及び費用は、割引率等数理計算上で設定される前提条件や年金資産の期待収益率に基づいて算出しております。実際の結果が前提条件と相違した場合、又は前提条件を変更した場合、その影響額は数理計算上の差異等として認識し、将来にわたり均等に償却することから、退職給付債務及び費用に影響を及ぼします。また、当社は有価証券による退職給付信託を設定しており、上場株式の株価が下落した場合、年金資産の時価が減少し、未認識の数理計算上の差異及び将来の償却費用が増加する等、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

#### (5) 財務に関わるリスク

##### 資金調達コストの増加について

NXグループの主要な資金需要は、利用運送費、燃油費、販売費及び一般管理費等の営業費用並びに設備の新設、改修等に係る投資であり、これらの資金需要に対し、一部を金融機関からの借入及び社債発行等による資金調達にて対応していくこととしております。

金利の変動リスクに晒されている借入金については、一部、金利スワップ取引等のヘッジ手段を利用してリスクを低減しておりますが、大幅な金利の変動等があった場合、また、格付け機関によるNXグループの信用等级付けの引き下げ等の事態が生じた場合、資金調達コストが増加し、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

##### 資産の処分損失及び減損損失について

NXグループは日本国内、海外各国に数多くの物流拠点を持っております。設備投資あるいは長期にわたる賃貸借契約にあたっては、投資効果の算定、キャッシュ・フローの回収見込み等、長期的な観点から十分に検討したうえで実施しておりますが、今後の経済動向、顧客企業の動向等により、当初計画よりも早期に処分、返還等を行い、一時的な損失が発生する、又は減損損失が発生する等、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

## 2 【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

文中の将来に関する事項は、当四半期連結会計期間の末日現在において判断したものであります。

当社は、2022年1月4日に日本通運株式会社の単独株式移転により、日本通運株式会社及びその子会社の純粋持株会社として設立されました。当四半期報告書は設立第1期として最初に提出するものであるため、前連結会計年度及び前年同四半期連結累計期間との対比は行っておりません。

### (1) 財政状態及び経営成績の状況

#### 経営成績

当第1四半期連結累計期間は、新型コロナウイルスの新たな変異株「オミクロン株」のまん延により、一部の国で移動や経済活動に制限が課され、緩やかに景気回復に向かっていた世界経済に影響を及ぼす状況となりました。また、米国の金融緩和解除や、各国の財政・金融経済対策の縮減により、インフレ圧力が強まっていた状況下で発生したロシアによるウクライナへの侵攻により、エネルギーや原材料などの大幅な価格上昇が発生し、インフレ率の更なる上昇に伴う景気後退リスクも高まっており、先行きが見通せない状況にありました。

このような経済情勢の中、物流業界におきましては、日本国内では、生産用機械、及びエレクトロニクスなどの一部商材に着実な回復基調がみられるものの、半導体不足による生産調整が続く自動車産業や、まん延防止等重点措置による飲食店等への影響により需要が低迷した生鮮品や、個人消費全体が足踏み状態であることから、全体としての荷動きは力強さに欠ける状況で推移しました。また、国際貿易では、航空便減便に伴う航空輸送供給量の不足や海上コンテナ不足と運賃の高騰が継続する中、ウクライナ侵攻に伴う航空機の飛行ルート変更による更なる航空便の減便や積載可能重量の減少、ロシア向け海上輸送の停止に伴う欧州主要港でのコンテナ滞留や混雑なども生じており、引き続き、その動向に注視が必要な状況にあります。

こうした経営環境のもと、当社グループの当第1四半期連結累計期間の業績は、航空運送・海上運送を中心とした国際貨物の輸送需要が伸長したことから、各セグメントとも概ね好調に推移しました。

この結果、売上高は6,431億円、営業利益は358億円、経常利益は361億円、親会社株主に帰属する四半期純利益は213億円となりました。

報告セグメントごとの経営成績は、次のとおりであります。

(売上高の明細)

セグメントの名称		当第1四半期 連結累計期間 (自 2022年1月 1日 至 2022年3月31日) (百万円)
ロ ジ ス テ ィ ク ス	日本	359,935
	米州	32,661
	欧州	48,358
	東アジア	59,895
	南アジア・ オセアニア	61,706
警備輸送		17,305
重量品建設		8,218
物流サポート		105,173
計		693,255
調整額		50,118
合計		643,136

(セグメント利益(営業利益)の明細)

セグメントの名称		当第1四半期 連結累計期間 (自 2022年1月 1日 至 2022年3月31日) (百万円)
ロ ジ ス テ ィ ク ス	日本	20,904
	米州	2,134
	欧州	2,205
	東アジア	3,094
	南アジア・ オセアニア	6,605
警備輸送		633
重量品建設		646
物流サポート		3,664
計		39,887
調整額		4,064
合計		35,823

A 日本（ロジスティクス）

燃油単価の高騰等があるものの、航空貨物、海運貨物の取扱が好調に推移し、売上高は3,599億円、営業利益は209億円となりました。

B 米州（ロジスティクス）

航空貨物は自動車関連を中心に取扱が好調、倉庫配送も取扱が伸長し、売上高は326億円、営業利益は21億円となりました。

C 欧州（ロジスティクス）

自動車関連、医療関連、アパレル関連等の取扱が好調に推移し、売上高は483億円、営業利益は22億円となりました。

D 東アジア（ロジスティクス）

航空貨物は自動車関連を中心に取扱が好調、海運貨物は運賃高騰により販売単価が上昇し、売上高は598億円、営業利益は30億円となりました。

E 南アジア・オセアニア（ロジスティクス）

航空貨物、海運貨物は自動車関連、電機・電子関連の取扱が好調に推移し、売上高は617億円、営業利益は66億円となりました。

F 警備輸送

設定便の減少等があったものの、各種コスト削減等の効果があり、売上高は173億円、営業利益は6億円となりました。

G 重量品建設

プラント関連工事の減少等により、売上高は82億円、営業利益は6億円となりました。

H 物流サポート

石油部門の取扱増及び販売単価の上昇等があるものの、リース事業の分社化の影響等により、売上高は1,051億円、営業利益は36億円となりました。

財政状態

当第1四半期連結会計期間末の総資産は、1兆6,286億円となりました。

その主な内訳は、現金及び預金1,938億円、売掛金及び契約資産4,255億円など、流動資産が7,116億円、有形固定資産6,652億円、投資有価証券1,077億円など、固定資産が9,169億円となりました。

当第1四半期連結会計期間末の負債合計は、9,424億円となりました。

その主な内訳は、買掛金2,059億円など、流動負債が4,905億円、社債1,400億円など、固定負債が4,519億円となりました。

当第1四半期連結会計期間末の純資産は、6,861億円となり、自己資本比率は40.8%となりました。

## (2) 研究開発活動

該当事項はありません。

## (3) 従業員数

連結会社の状況

2022年3月31日現在

セグメントの名称		従業員数(名)
ロ ジ ス テ ィ ク ス	日本	42,047 (9,721)
	米州	2,926 (159)
	欧州	3,537 (466)
	東アジア	4,640 (40)
	南アジア・オセアニア	7,907 (480)
警備輸送		6,526 (1,582)
重量品建設		953 (81)
物流サポート		4,533 (680)
全社(共通)		130
合計		73,199 (13,209)

(注) 従業員数は就業人員であり、従業員数欄の(外書)は、臨時従業員の年間平均雇用人員であります。

提出会社の状況

2022年3月31日現在

セグメントの名称	従業員数(名)
全社(共通)	130
合計	130

## (4) 生産、受注及び販売の実績

当第1四半期連結累計期間において、生産、受注及び販売実績の著しい変動はありません。

## (5) 主要な設備

当第1四半期連結累計期間において、主要な設備の著しい変動及び主要な設備の計画の著しい変更はありません。

### 3 【経営上の重要な契約等】

当第1四半期連結会計期間において、経営上の重要な契約等の決定又は締結等は次のとおりであります。

#### （会社分割による持株会社体制への移行）

当社は、当社の連結子会社である日本通運株式会社（以下「日本通運」という。）の2022年1月18日開催の取締役会において、日本通運の関係会社管理事業及び財務管理事業を、2022年3月18日を効力発生日として、分割型吸収分割により当社に承継させることを決議し、同日、当社及び日本通運において吸収分割契約を締結いたしました。

なお、詳細につきましては、「第4 経理の状況 1 四半期連結財務諸表 注記事項（企業結合等関係）」をご参照ください。

#### （警備輸送事業の分社化に向けた吸収分割契約の締結）

当社は、当社の連結子会社である日本通運の2022年2月14日開催の取締役会において、警備輸送事業に関する権利義務を、2023年1月1日(予定)を効力発生日として、会社分割（簡易吸収分割）の方法により、当社の完全子会社であるNXキャッシュ・ロジスティクス株式会社（以下「NXCL」という。）に承継することについて決議し、2022年2月15日付で日本通運及びNXCLにおいて吸収分割契約を締結いたしました。

## 第3 【提出会社の状況】

## 1 【株式等の状況】

## (1) 【株式の総数等】

## 【株式の総数】

種類	発行可能株式総数(株)
普通株式	340,000,000
計	340,000,000

## 【発行済株式】

種類	第1四半期会計期間末 現在発行数(株) (2022年3月31日)	提出日現在 発行数(株) (2022年5月12日)	上場金融商品取引所 名又は登録認可金融 商品取引業協会名	内容
普通株式	90,599,225	90,599,225	東京証券取引所 市場第一部 (第1四半期会計期 間末現在) プライム市場 (提出日現在)	単元株式数は 100株であります。
計	90,599,225	90,599,225		

## (2) 【新株予約権等の状況】

## 【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

## 【その他の新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

## (3) 【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

該当事項はありません。

## (4) 【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式 総数増減数 (株)	発行済株式 総数残高 (株)	資本金増減額 (百万円)	資本金残高 (百万円)	資本準備金 増減額 (百万円)	資本準備金 残高 (百万円)
2022年1月4日	90,599,225	90,599,225	70,175	70,175	26,908	26,908

(注) 発行済株式総数並びに資本金及び資本準備金の増加は、2022年1月4日に日本通運株式会社の単独株式移転により当社が設立されたことによるものです。

## (5) 【大株主の状況】

当四半期会計期間は第1四半期会計期間であるため、記載事項はありません。

## (6) 【議決権の状況】

当第1四半期会計期間末日現在の議決権の状況については、株主名簿の記載内容が確認できないため、直前の基準日である当社が単独株式移転の方法により日本通運株式会社の完全親会社として設立された2022年1月4日の株主名簿により記載しております。

## 【発行済株式】

区分	株式数(株)	議決権の数(個)	2022年1月4日現在
			内容
無議決権株式	-	-	-
議決権制限株式(自己株式等)	-	-	-
議決権制限株式(その他)	-	-	-
完全議決権株式(自己株式等)	(自己保有株式) 普通株式 -	-	-
完全議決権株式(その他)	普通株式 90,266,500	902,665	-
単元未満株式	普通株式 332,725	-	-
発行済株式総数	90,599,225	-	-
総株主の議決権	-	902,665	-

- (注) 1 「完全議決権株式(その他)」欄の普通株式には、証券保管振替機構名義の株式が1,000株(議決権10個)含まれております。
- 2 「完全議決権株式(その他)」欄の普通株式には、役員報酬B I P 信託が保有する当社株式116,700株(議決権の数1,167個)が含まれております。
- 3 「単元未満株式」欄の普通株式には、役員報酬B I P 信託が保有する当社株式39株が含まれております。

## 【自己株式等】

該当事項はありません。

## 2 【役員 の 状 況】

当社は、2022年1月4日に日本通運株式会社の単独株式移転により持株会社として設立され、当事業年度が第1期となるため、当四半期報告書提出日現在における当社役員 の 状 況 を記載してあります。

なお、設立日である2022年1月4日から当四半期報告書の提出日までの役員 の 異 動 はありません。

男性12名 女性2名 (役員のうち女性の比率14%)

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数(株)
代表取締役会長	渡 邊 健 二	1950年2月3日生	1972年 4月 2005年 5月 2005年 6月 2007年 5月 2009年 5月 2011年 6月 2017年 5月 2022年 1月	日本通運株式会社入社 同社執行役員 同社第9ブロック地域総括兼大阪支店長 同社取締役 同社執行役員 同社第9ブロック地域総括兼大阪支店長 同社取締役 同社専務執行役員 同社首都圏ブロック地域総括兼東京支店長 同社代表取締役副社長 同社副社長執行役員 同社代表取締役社長 同社社長執行役員 同社代表取締役会長 当社代表取締役会長 現在に至る	4	29,303
代表取締役社長 社長執行役員	齋 藤 充	1954年9月22日生	1978年 4月 2009年 5月 2012年 5月 2012年 6月 2014年 5月 2017年 5月 2022年 1月	日本通運株式会社入社 同社執行役員 同社東北ブロック地域総括兼仙台支店長 同社常務執行役員 同社取締役 同社常務執行役員 同社代表取締役副社長 同社副社長執行役員 同社代表取締役社長 同社社長執行役員 現在に至る 当社代表取締役社長 当社社長執行役員 現在に至る	4	18,400
代表取締役副社長 副社長執行役員	堀 切 智	1960年10月25日生	1983年 4月 2015年 5月 2017年 5月 2017年 6月 2018年 5月 2019年 4月 2019年 6月 2020年 4月 2020年 6月 2022年 1月	日本通運株式会社入社 同社執行役員 同社北関東・信越ブロック地域総括兼群馬支店長 同社執行役員 同社取締役 同社執行役員 同社取締役 同社常務執行役員 同社取締役 同社専務執行役員 同社専務執行役員 同社副社長執行役員 同社代表取締役副社長 同社副社長執行役員 現在に至る 当社代表取締役副社長 当社副社長執行役員 現在に至る	4	5,800

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数(株)
取締役 常務執行役員	鈴木 達也	1960年8月19日生	1983年 4月 2006年10月 2007年 5月 2009年 2月 2011年 6月 2013年12月 2016年 6月 2020年 4月 2022年 1月	日本通運株式会社入社 同社法務コンプライアンス部専任部長 同社総務・労働部専任部長 同社彦根支店長 同社青森支店長 同社CSR部長 同社常勤監査役 同社常務執行役員 当社取締役 当社常務執行役員 現在に至る	4	5,371
取締役 常務執行役員	増田 貴	1960年8月30日生	1984年 4月 2007年 5月 2009年 7月 2010年 4月 2013年 5月 2015年 5月 2017年 5月 2018年 5月 2018年 6月 2021年 4月 2022年 1月	日本通運株式会社入社 日通キャピタル株式会社(現NXキャピタル株式会社)常務取締役 日本通運株式会社3PL部専任部長 同社グローバルロジスティクスソリューション部専任部長 同社財務部長 日通商事株式会社(現NX商事株式会社)取締役執行役員 日通商事株式会社(現NX商事株式会社)取締役常務執行役員 日本通運株式会社執行役員 同社取締役 同社執行役員 同社取締役 同社常務執行役員 現在に至る 当社取締役 当社常務執行役員 現在に至る	4	3,800
取締役 執行役員	赤間 立也	1963年10月2日生	1988年 4月 2011年10月 2014年 2月 2016年 5月 2019年 4月 2021年 4月 2022年 1月	日本通運株式会社入社 同社国内事業本部専任部長 同社総務・労働部専任部長 同社横浜支店長 同社執行役員 同社東北ブロック地域総括兼仙台支店長 同社執行役員 現在に至る 当社取締役 当社執行役員 現在に至る	4	1,975
取締役	中山 慈夫	1952年4月3日生	1978年 4月 1987年 4月 2000年 4月 2004年 4月 2004年 6月 2014年 6月 2022年 1月	弁護士登録(第一東京弁護士会) 成富安信法律事務所入所 中山慈夫法律事務所開設 (2005年4月 中山・男澤法律事務所に改称) 現在に至る 最高裁判所司法研究所教官 東京大学法科大学院客員教授 株式会社静岡第一テレビ社外監査役 現在に至る 日本通運株式会社取締役 当社取締役 現在に至る	4	300

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数(株)
取締役	安岡 定子	1960年12月2日生	2005年 1月 2007年 8月 2008年10月 2009年 4月 2013年11月 2015年 6月 2020年10月 2022年 1月	無量山 傳通院子ども論語塾講師 (2013年4月 無量山 傳通院寺子屋論語塾に改称) 現在に至る 聖学院中学高等学校国語科講師 銀座・寺子屋子ども論語塾代表 (2019年4月 銀座・おとな論語塾に改称) 現在に至る 淑徳SC中等部・高等部論語講師 現在に至る 安岡定子事務所代表 現在に至る 日本通運株式会社取締役 公益財団法人郷学研修所・安岡正篤記念館理事長 現在に至る 当社取締役 現在に至る	4	300
取締役	柴 洋 二 郎	1950年8月7日生	1974年 4月 2003年 3月 2005年 5月 2007年 6月 2009年 4月 2013年 6月 2015年 6月 2017年 6月 2018年 3月 2019年 4月 2019年 6月 2020年 6月 2021年 6月 2022年 1月	株式会社日本興業銀行(現株式会社みずほ銀行) 入行 株式会社みずほ銀行常務執行役員 株式会社オリエンタルランド常務執行役員 株式会社オリエンタルランド取締役専務執行役員 株式会社オリエンタルランド代表取締役副社長執行役員 株式会社アミューズ社外取締役 株式会社アミューズ取締役副会長 株式会社アミューズ取締役副会長執行役員 株式会社プリヂストン社外取締役 現在に至る 株式会社アミューズ代表取締役社長執行役員 株式会社アミューズ取締役副会長執行役員 株式会社アミューズ特別顧問 日本通運株式会社取締役 当社取締役 現在に至る	4	-
常勤監査役	有 馬 重 樹	1962年1月15日生	1984年 4月 2008年 5月 2011年 6月 2013年 5月 2015年 5月 2017年 5月 2018年 5月 2020年 4月 2020年 6月 2022年 1月	日本通運株式会社入社 同社周南支店長 同社広島支店部長 同社下関支店長 同社グループ経営管理部長 同社経営企画部長兼グループ経営管理部長 同社執行役員 同社中国・四国ブロック地域総括兼広島支店長 同社社長付 同社常勤監査役 同社監査役 当社常勤監査役 現在に至る	5	2,802
常勤監査役	溝 田 浩 司	1962年9月29日生	1986年 4月 2011年10月 2013年 4月 2013年 5月 2017年 5月 2019年 4月 2021年10月 2022年 1月	日本通運株式会社入社 同社中国警送支店長 同社広島支店部長 同社防府支店長 同社事業収支改善推進部長 同社業務部長 同社監査部顧問 同社監査役 当社常勤監査役 現在に至る	5	100

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数(株)
監査役	野尻俊明	1950年6月15日生	1979年 4月 株式会社日通総合研究所(現株式会社NX総合研究所)入社 1989年 4月 流通経済大学社会学部助教授 1994年 4月 流通経済大学社会学部教授 1996年 4月 流通経済大学流通情報学部教授 2001年 4月 流通経済大学法学部教授 2002年11月 流通経済大学学長 2008年11月 同退任 2013年 6月 学校法人日通学園専務理事 2015年 4月 流通経済大学学長 2016年 6月 学校法人日通学園理事長 現在に至る 2016年 6月 日本通運株式会社監査役 2022年 1月 当社監査役 現在に至る	5	300
監査役	青木良夫	1950年10月23日生	1974年11月 ビート・マーウィック・ミッチェル会計士事務所入所 1976年11月 等松・青木監査法人入所(現有限責任監査法人トーマツ) 1978年 3月 公認会計士登録 1988年 7月 サンワ・等松青木監査法人社員(現有限責任監査法人トーマツ) 1995年 7月 監査法人トーマツ代表社員(現有限責任監査法人トーマツ) 2010年10月 有限責任監査法人トーマツ経営監査室長 2015年12月 公認会計士 青木良夫事務所所長 現在に至る 2016年 3月 新日本電工株式会社監査役 現在に至る 2016年 6月 ポリプラスチックス株式会社監査役 2016年 6月 日本通運株式会社監査役 2022年 1月 当社監査役 現在に至る	5	-
監査役	讃井暢子	1955年4月7日生	1980年 4月 日本経営者団体連盟入職 2000年 7月 日本経営者団体連盟国際部長 2002年 5月 社団法人日本経済団体連合会(統合により名称変更)国際労働政策本部長 2005年 4月 社団法人日本経済団体連合会労働法制本部長 2006年 6月 社団法人日本経済団体連合会国際第二本部長 2008年 5月 社団法人日本経済団体連合会常務理事 2012年 3月 一般社団法人日本経済団体連合会常務理事(一般社団法人への移行による名称変更) 2014年 6月 一般社団法人経団連事業サービス常務理事 2021年 6月 日本通運株式会社監査役 2022年 1月 当社監査役 現在に至る	5	-
計					68,451

- (注) 1 取締役中山 慈夫氏、安岡 定子氏、柴 洋二郎氏は、社外取締役であります。
- 2 監査役野尻 俊明氏、青木 良夫氏、讃井 暢子氏は、社外監査役であります。
- 3 当社は、執行役員制を導入しております。上記取締役が兼務している執行役員以外の執行役員は12名で、近藤 晃、内田 敏朗、杉山 龍雄、中川 真人、田中 博之、大槻 秀史、阿部 俊哉、北井 利一、柿山 慎一、大辻 智、海野 昭良、赤石 衛で構成されております。
- 4 取締役の任期につきましては、定款において株主総会決議による選任後1年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会終結の時までとする定めをしております。
- 5 監査役の任期につきましては、定款において株主総会決議による選任後4年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会終結の時までとする定めをしております。

## 第4 【経理の状況】

### 1 四半期連結財務諸表の作成方法について

当社の四半期連結財務諸表は、「四半期連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」(2007年内閣府令第64号)に基づいて作成しております。

当社は2022年1月4日に設立され、当四半期報告書は設立第1期として提出するため、前連結会計年度及び前年同四半期との対比は行っておりません。

なお、第1四半期連結会計期間(2022年1月1日から2022年3月31日まで)及び第1四半期連結累計期間(2022年1月1日から2022年3月31日まで)に係る四半期連結財務諸表は、単独株式移転の方法により完全子会社となった日本通運株式会社の連結財務諸表を引き継いで作成しております。

### 2 監査証明について

当社は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、第1四半期連結会計期間(2022年1月1日から2022年3月31日まで)及び第1四半期連結累計期間(2022年1月1日から2022年3月31日まで)に係る四半期連結財務諸表について、有限責任監査法人トーマツによる四半期レビューを受けております。

## 1 【四半期連結財務諸表】

## (1) 【四半期連結貸借対照表】

(単位：百万円)

当第1四半期連結会計期間  
(2022年3月31日)

資産の部	
流動資産	
現金及び預金	193,861
受取手形	21,072
売掛金及び契約資産	425,550
棚卸資産	16,292
その他	57,798
貸倒引当金	2,960
流動資産合計	711,615
固定資産	
有形固定資産	
車両運搬具（純額）	47,926
建物（純額）	271,522
土地	187,426
その他（純額）	158,336
有形固定資産合計	665,211
無形固定資産	
のれん	3,752
その他	80,182
無形固定資産合計	83,934
投資その他の資産	
投資有価証券	107,728
その他	61,125
貸倒引当金	1,004
投資その他の資産合計	167,850
固定資産合計	916,996
資産合計	1,628,612
負債の部	
流動負債	
支払手形	5,881
買掛金	205,977
短期借入金	53,123
未払法人税等	15,087
賞与引当金	30,046
その他の引当金	892
その他	179,542
流動負債合計	490,552
固定負債	
社債	140,000
長期借入金	97,440
その他の引当金	1,710
退職給付に係る負債	115,424
その他	97,367
固定負債合計	451,942
負債合計	942,494

(単位：百万円)

当第1四半期連結会計期間  
(2022年3月31日)

純資産の部	
株主資本	
資本金	70,175
資本剰余金	22,621
利益剰余金	518,750
自己株式	594
株主資本合計	610,951
その他の包括利益累計額	
その他有価証券評価差額金	33,127
繰延ヘッジ損益	3
為替換算調整勘定	18,953
退職給付に係る調整累計額	1,582
その他の包括利益累計額合計	53,659
非支配株主持分	21,506
純資産合計	686,117
負債純資産合計	1,628,612

## (2) 【四半期連結損益計算書及び四半期連結包括利益計算書】

## 【四半期連結損益計算書】

## 【第1四半期連結累計期間】

(単位：百万円)

	当第1四半期連結累計期間 (自 2022年1月 1日 至 2022年3月31日)
売上高	643,136
売上原価	575,527
売上総利益	67,609
販売費及び一般管理費	31,786
営業利益	35,823
営業外収益	
受取利息	76
受取配当金	151
その他	3,018
営業外収益合計	3,246
営業外費用	
支払利息	736
持分法による投資損失	1,515
その他	653
営業外費用合計	2,905
経常利益	36,164
特別利益	
固定資産売却益	1,143
投資有価証券売却益	23
その他	2
特別利益合計	1,169
特別損失	
固定資産処分損	1,853
その他	327
特別損失合計	2,180
税金等調整前四半期純利益	35,153
法人税等	12,663
四半期純利益	22,489
非支配株主に帰属する四半期純利益	1,149
親会社株主に帰属する四半期純利益	21,339

## 【四半期連結包括利益計算書】

## 【第1四半期連結累計期間】

(単位：百万円)

当第1四半期連結累計期間  
(自 2022年1月 1日  
至 2022年3月31日)

四半期純利益	22,489
その他の包括利益	
その他有価証券評価差額金	2,711
繰延ヘッジ損益	64
為替換算調整勘定	12,940
退職給付に係る調整額	4,878
持分法適用会社に対する持分相当額	128
その他の包括利益合計	20,724
四半期包括利益	43,213
(内訳)	
親会社株主に係る四半期包括利益	41,617
非支配株主に係る四半期包括利益	1,596

## 【注記事項】

(四半期連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項)

四半期連結財務諸表は、当第1四半期連結会計期間から作成しておりますので、「四半期連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」を記載しております。

## 1 連結の範囲に関する事項

(1)連結子会社数は250社。

主要な連結子会社の名称

日本通運株式会社  
NX商事株式会社  
NXキャピタル株式会社  
NX・NPロジスティクス株式会社  
日通NECロジスティクス株式会社  
株式会社ワンビシアーカイズ  
NX不動産株式会社  
NXキャリアロード株式会社  
大阪倉庫株式会社  
NXアメリカ株式会社  
NX欧州有限公司  
NX国際物流(中国)有限公司  
NX南アジア・オセアニア株式会社  
NXトランスポート株式会社  
NX海運株式会社  
NX北旺運輸株式会社  
NX仙台塩竈港運株式会社  
NX備通株式会社  
NX境港海陸株式会社  
NX徳通株式会社

なお、新規設立によりNXグローバルオーシャンネットワーク株式会社を、当第1四半期連結会計期間より連結の範囲に含めております。

また、清算により日通和歌山運輸株式会社を、合併により日通名古屋運輸株式会社以下2社を、連結の範囲から除外しております。

(2)上記250社以外のNX SHOJI U.S.A., INC.以下11社はいずれも小規模であり、合計の総資産、売上高、当期純損益及び利益剰余金(持分に見合う額)等は、いずれも四半期連結財務諸表に重要な影響を及ぼしていないため、連結の範囲から除外しております。

(3)NXアメリカ株式会社以下子会社15社がそれぞれの子会社(NXイリノイ株式会社以下65社)を連結した財務諸表に対し、当社が連結しております。

## 2 持分法の適用に関する事項

(1)持分法適用会社

関連会社 名鉄運輸株式会社以下25社

(2)上記25社以外のNX SHOJI U.S.A., INC.以下非連結子会社11社及び東京港運株式会社以下関連会社31社は、それぞれ当期純損益及び利益剰余金(持分に見合う額)等からみて、四半期連結財務諸表に及ぼす影響が軽微であり、かつ全体としても重要性がないため、持分法適用の範囲から除外しております。

### 3 連結子会社の事業年度等に関する事項

連結子会社の決算日は、連結決算日と一致しております。

### 4 会計方針に関する事項

#### (1)重要な資産の評価基準及び評価方法

有価証券の評価基準及び評価方法

その他有価証券

- ・市場価格のない株式等以外のもの

連結決算日の市場価格等に基づく時価法によっており、評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は主として移動平均法によっております。

- ・市場価格のない株式等

主として移動平均法による原価法によっております。

デリバティブの評価基準及び評価方法

時価法によっております。

棚卸資産の評価基準及び評価方法

主として移動平均法による原価法(貸借対照表価額は収益性の低下に基づく簿価切り下げの方法)によっております。

#### (2)重要な減価償却資産の減価償却の方法

有形固定資産(リース資産を除く)

当社及び国内連結子会社は、主として定額法を採用しております。在外連結子会社は、主として見積耐用年数に基づく定額法を採用しております。

なお、主な耐用年数は以下のとおりであります。

「車両運搬具」	4～9年
「建物」及び「構築物」	3～50年
「機械及び装置」、「工具、器具及び備品」及び「船舶」	2～20年

無形固定資産(リース資産を除く)

当社及び国内連結子会社は定額法によっており、自社利用のソフトウェアについては、社内における利用可能期間に基づく定額法を採用しております。在外連結子会社は、主として見積耐用年数に基づく定額法を採用しております。

リース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法を採用しております。

#### (3)重要な引当金の計上基準

貸倒引当金

債権の貸倒損失に備えるため、一般債権につきましては貸倒実績率により、貸倒懸念債権等につきましては個別に回収可能性を検討し、回収不能見込額を計上しております。

賞与引当金

従業員の賞与に備えるため、当社及び連結子会社は支給見込額の期間対応額を引当計上しております。

役員賞与引当金

役員の賞与に備えるため、当社及び連結子会社は支給見込額の期間対応額を引当計上しております。

役員退職慰労引当金

役員の退職慰労金に備えるため、一部の連結子会社で役員退職慰労金を内規に基づく要支給額基準で引当計上しております。

特別修繕引当金

船舶等の修繕に備えるため、一部の連結子会社で過去の実績に基づいた見込額を計上しております。

## 債務保証損失引当金

債務保証に係る損失に備えるため、一部の連結子会社で被保証先の財政状態等を勘案し、損失負担見込額を計上しております。

## (4)退職給付に係る会計処理の方法

### 退職給付見込額の期間帰属方法

退職給付債務の算定にあたり、退職給付見込額を当第1四半期連結会計期間末までの期間に帰属させる方法につきましては、期間定額基準によっております。

### 数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

過去勤務費用は、主としてその発生時の従業員の平均残存勤務期間内の一定の年数（2～15年）による定額法により費用処理しております。

数理計算上の差異は、主として各連結会計年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（2～15年）による定額法により按分した額を、それぞれ発生の翌連結会計年度から費用処理しております。

### 小規模企業等における簡便法の採用

一部の連結子会社は、退職給付に係る負債及び退職給付費用の計算に、退職給付に係る期末自己都合要支給額を退職給付債務とする方法を用いた簡便法を適用しております。

## (5)収益及び費用の計上基準

### 収益の計上基準

#### A 収益の認識方法（5ステップアプローチ）

当社グループは、「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号 2020年3月31日。以下「収益認識会計基準」という。）及び「収益認識に関する会計基準の適用指針」（企業会計基準適用指針第30号 2021年3月26日。）を適用しており、以下の5ステップアプローチに基づき、収益を認識しています。

ステップ1：顧客との契約を識別する。

ステップ2：契約における履行義務を識別する。

ステップ3：取引価格を算定する。

ステップ4：契約における履行義務に取引価格を配分する。

ステップ5：履行義務を充足した時に又は充足するにつれて収益を認識する。

当社グループは、顧客との契約に含まれる別個の財又はサービスを識別し、これを取引単位として履行義務を識別しています。

履行義務の識別にあたっては、本人か代理人かの検討を行い、自らの履行義務の性質が、特定された財又はサービスを移転する前に支配し自ら提供する履行義務である場合には、本人として収益を対価の総額で連結損益計算書に表示しており、特定された財又はサービスが他の当事者によって提供されるように手配する履行義務である場合には、代理人として収益を手数料又は報酬の額若しくは対価の純額で連結損益計算書に表示しています。

取引価格は、約束した財又はサービスの顧客への移転と交換に当社グループが権利を得ると見込んでいる対価の金額であり、当社グループが第三者のために回収する額を除いています。また、顧客から取引の対価は、財又はサービスを顧客に移転する時点から概ね1年以内に受領しており、重要な金融要素は含んでいません。

#### B 主な取引における収益の認識

##### ・一時点での収益の認識（物流サポート事業）

当社グループは、物流サポート事業において石油等の販売を行っていますが、受渡時点において顧客が当該財に対する支配を獲得し、当社グループの履行義務（財の受渡）が充足されると判断し、収益を認識しています。当社グループが代理人として行う財の販売についても、受渡時点において顧客が当該財に対する支配を獲得し、当社グループの履行義務（財の受渡に関する手配）が充足されると判断し、収益を認識しています。

・一定期間にわたる収益の認識（全セグメント）

当社グループは、鉄道取扱、自動車運送、航空運送及び海運等によるロジスティクス事業、警備輸送並びに工事請負契約に基づく重量品建設事業を行っています。ロジスティクス事業及び警備輸送事業においては、輸送期間の経過に伴い荷物は発地点から着地点に移動・近接し顧客はその便益を享受できることから、一定の期間にわたり履行義務が充足されると判断し、輸送期間に応じた進捗度に基づき収益を認識しています。また、重量品建設事業においては、一定の期間にわたり履行義務が充足されると判断し、建設プロジェクトの見積総原価に対する第1四半期連結会計期間末までの発生原価の割合で履行義務の充足に係る進捗度を測定する方法に基づいて収益を認識しています。

(6)重要なヘッジ会計の方法

ヘッジ会計の方法

繰延ヘッジ処理によっております。

ヘッジ手段とヘッジ対象

ヘッジ会計を適用したヘッジ手段とヘッジ対象は以下のとおりです。

イ．ヘッジ手段…先物為替予約

ヘッジ対象…外貨建予定取引

ロ．ヘッジ手段…金利スワップ

ヘッジ対象…借入金

ヘッジ方針

連結子会社は、市場変動リスクを受ける資産及び負債の範囲内でリスクヘッジ目的に限定してデリバティブ取引を行っております。

ヘッジの有効性評価の方法

一部の連結子会社は、社内の有効性管理資料によって、運用商品に対するヘッジの有効性について評価を行っております。

その他

連結子会社が利用している先物為替予約取引は、為替変動リスクに関するリスク管理方針に基づき管理部門が行っており、金利スワップ取引は当社において金利変動リスクに関するリスク管理方針に基づき本社財務部門が行っており、内部監査部門が定期的にチェックする体制でリスク管理を行っております。

(7)のれんの償却方法及び償却期間

のれんの償却については、6～10年間の均等償却を行っております。

(8)消費税等の会計処理

当社及び国内連結子会社は税抜方式を採用しております。ただし、資産に係る控除対象外消費税等は発生連結会計年度の期間費用としております。

在外連結子会社は該当ありません。

(9)持分法適用会社のうち国内関連会社(16社)の会計処理基準は当社と原則として同一であり、在外関連会社(9社)は各々の国の会計処理基準に準拠しており当社と重要な差異はありません。

(10)連結納税制度の適用

当社及び一部の国内連結子会社は、連結納税制度を適用しております。

(四半期連結財務諸表の作成にあたり適用した特有の会計処理)

当第1四半期連結累計期間 (自 2022年1月1日 至 2022年3月31日)
(税金費用の計算) 税金費用につきましては、当第1四半期連結会計期間を含む連結会計年度の税引前当期純利益に対する税効果会計適用後の実効税率を合理的に見積り、税引前四半期純利益に当該見積実効税率を乗じて計算する方法によっております。

(追加情報)

(新型コロナウイルス感染症の影響について)

当第1四半期連結累計期間においては、次のとおりであります。

なお、その内容については、当社グループと従前の日本通運株式会社（以下「日本通運」という。）の連結グループの範囲に実質的な変更がないため、日本通運が2022年3月30日に提出した有価証券報告書に記載した「新型コロナウイルス感染症の影響」と同様の内容であり、当第1四半期において重要な変更はありません。

当第1四半期連結累計期間において、世界経済は主要先進国でのワクチン接種が進んだことによる経済活動の再開や財政支援等により、新型コロナウイルス感染症による経済的影響が縮小した結果、日本を含む主要国経済では景気回復傾向が持続しましたが、依然として多くの新興国、途上国では感染拡大に伴う経済活動制限による影響が残っており、変異株による感染再拡大などによる景気後退リスクも加わって、先行き不透明な状況の中、総じて厳しい経営環境となりました。

このような状況の中、会計上の見積りにおける新型コロナウイルス感染症による当社グループの業績への影響は限定的であるとの仮定を置いた上で、のれん及び固定資産における減損損失の認識の判定や測定において会計上の見積りを行っております。

## (固定資産の譲渡)

当社の連結子会社である日本通運株式会社は、2021年12月21日開催の取締役会において、下記のとおり所有する固定資産の譲渡について決議し、2021年12月24日に売買契約を締結し、2022年4月15日に譲渡手続きが完了いたしました。

## 1. 譲渡の理由

当社グループは、「NXグループ経営計画2023～非連続な成長“Dynamic Growth”～」で掲げた「非連続な成長戦略」の実現に向けて、キャッシュの創出、バランスシートのスリム化を進めており、本譲渡はその一環として決定いたしました。

なお、本譲渡から得られる資金を有効活用することで、企業価値の更なる向上に努めてまいります。

## 2. 譲渡資産の内容

譲渡資産・所在地	譲渡額	敷地面積	延床面積	現況
土地・建物 東京都港区	732億円	5,518.54㎡	53,078.82㎡	日本通運株式会社旧本社 事務所、他

## 3. 譲渡の相手先の概要

(1) 名称	ミネベアミツミ株式会社
(2) 所在地	長野県北佐久郡御代田町大字御代田4106-73
(3) 代表者役職・氏名	代表取締役 会長兼社長執行役員 貝沼 由久

## 4. 譲渡の日程

(1) 取締役会決議日	2021年12月21日
(2) 売買契約締結日	2021年12月24日
(3) 物件引渡日	2022年 4月15日

## 5. 当該事象の損益への影響

当社の2022年12月期第2四半期連結財務諸表において、本件譲渡に伴う固定資産売却益658億円を計上予定  
です。

## (四半期連結貸借対照表関係)

## 1 保証債務

連結会社以外の会社の金融機関からの借入等に対して、債務保証を行っております。

保証先会社名	保証額(百万円)	種類
	当第1四半期連結会計期間 (2022年3月31日)	
NX商事U.S.A.株式会社	3,977	借入保証
NX商事シンガポール株式会社	857	"
日通商事リーシングタイランド株式会社	736	"
その他	675	"
計	6,245	

## (四半期連結キャッシュ・フロー計算書関係)

当第1四半期連結累計期間に係る四半期連結キャッシュ・フロー計算書は作成しておりません。なお、第1四半期連結累計期間に係る減価償却費(のれんを除く無形固定資産に係る償却費を含む。)及びのれんの償却額は、次のとおりであります。

(単位:百万円)

当第1四半期連結累計期間 (自 2022年1月1日 至 2022年3月31日)	
減価償却費	20,380
のれんの償却額	276

## (株主資本等関係)

当第1四半期連結累計期間(自 2022年1月1日 至 2022年3月31日)

## 1 配当金支払額

当社は、2022年1月4日付で、単独株式移転の方法により、日本通運株式会社の完全親会社として設立されました。配当金の支払額は、日本通運株式会社の定時株主総会において決議された金額であります。

決議	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	1株当たり 配当額(円)	基準日	効力発生日	配当の原資
2022年3月30日 定時株主総会	普通株式	13,589	150.00	2021年12月31日	2022年3月31日	利益剰余金

(注) 配当金の総額には、役員報酬BIP信託が保有する当社株式に対する配当金17百万円が含まれております。

## 2 基準日が当第1四半期連結累計期間に属する配当のうち、配当の効力発生日が当第1四半期連結会計期間の末日後となるもの

該当事項はありません。

## 3 株主資本の著しい変動

剰余金の配当

「1 配当金支払額」に記載のとおりであります。

(セグメント情報等)

## 【セグメント情報】

当第1四半期連結累計期間(自 2022年1月1日 至 2022年3月31日)

報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報

(単位：百万円)

	ロジスティクス				
	日本	米州	欧州	東アジア	南アジア・オセアニア
売上高					
外部顧客への売上高	354,206	26,565	45,788	55,131	51,729
セグメント間の内部 売上高又は振替高	5,728	6,096	2,569	4,764	9,977
計	359,935	32,661	48,358	59,895	61,706
セグメント利益	20,904	2,134	2,205	3,094	6,605

	警備輸送	重量品 建設	物流 サポート	計	調整額 (注1)	四半期連結 損益計算書 計上額 (注2)
売上高						
外部顧客への売上高	17,287	8,186	84,240	643,136	-	643,136
セグメント間の内部 売上高又は振替高	17	31	20,933	50,118	50,118	-
計	17,305	8,218	105,173	693,255	50,118	643,136
セグメント利益	633	646	3,664	39,887	4,064	35,823

(注) 1 セグメント利益の調整額 4,064百万円には、セグメント間取引消去 579百万円、各報告セグメントに配分していない全社費用 3,513百万円が含まれております。全社費用は、主に純粹持株会社である当社の企業イメージ広告に要した費用及びグループ管理費用であります。

2 セグメント利益は、四半期連結損益計算書の営業利益と調整を行っております。

## (企業結合等関係)

## 共通支配下の取引等

## (単独株式移転による純粋持株会社の設立)

2022年1月4日、当社は日本通運株式会社(以下「日本通運」という。)の単独株式移転により設立されました。

## 1. 取引の概要

## (1) 結合当時企業の名称及びその事業の内容

株式移転完全子会社：日本通運株式会社

事業の内容：ロジスティクス事業、警備輸送事業及び重量品建設事業等

## (2) 企業結合日

2022年1月4日

## (3) 企業結合の法的形式

単独株式移転による持株会社設立

## (4) 結合後企業の名称

株式移転設立完全親会社：NIPPON EXPRESSホールディングス株式会社

## (5) その他取引の概要に関する事項

持株会社体制に移行することにより、当社はグループ経営に特化すること、海外事業の更なる拡大を実現するグローバルガバナンス体制を強化すること、さらにグループ各事業の最適化や高度化を進め、迅速かつ正確な経営判断ができる経営管理体制を構築することを目的としております。

## 2. 実施した会計処理の概要

「企業結合に関する会計基準」及び「企業結合会計基準及び事業分離等会計基準に関する適用指針」に基づき、共通支配下の取引として処理しております。

## (会社分割による持株会社体制への移行)

2022年3月18日、当社は完全子会社である日本通運より関係会社管理事業及び財務管理事業を分割型吸収分割により承継(以下「本吸収分割」という。)しました。

## 1. 取引の概要

## (1) 対象となった事業の名称及びその事業の内容

関係会社管理事業及び財務管理事業の一部

## (2) 企業結合日

2022年3月18日

## (3) 企業結合の法的形式

当社を吸収分割承継会社、日本通運を吸収分割会社とする吸収分割

## (4) 結合後企業の名称

NIPPON EXPRESSホールディングス株式会社

## (5) その他取引の概要に関する事項

当社グループが中長期的な視点でグループ経営を進化させ、企業としての価値の最大化を目指すためには、グループ経営戦略機能と事業推進機能を分離する持株会社体制が最適と判断いたしました。持株会社体制への移行のステップ1として2022年1月4日に日本通運による単独株式移転の方法により当社が設立されましたが、本吸収分割は、持株会社体制への移行のステップ2として、日本通運の主要な子会社の一部を当社の直接の子会社とするグループ再編及び日本通運が発行した社債の当社への承継等を実施するものであります。日本通運の関係会社管理事業及び財務管理事業を当社が承継することにより、日本通運は日本国内ロジスティクス事業及び日本起点のグローバル事業を牽引する役割に専念することが可能となり、当社は各種事業を営む国内外のグループ各社の株式若しくは持分の保有を通じて、グループの中長期の方針の策定とその実現に向け、グループ全体の最適化と企業グループとしての価値最大化を実現する資源の再配分と機能・制度設計を進め、グループの成長戦略を牽引します。

## 2. 実施した会計処理の概要

「企業結合に関する会計基準」及び「企業結合会計基準及び事業分離等会計基準に関する適用指針」に基づき、共通支配下の取引として処理しております。

## (収益認識関係)

顧客との契約から生じる収益を分解した情報

当第1四半期連結累計期間(自 2022年1月1日 至 2022年3月31日)

(単位:百万円)

	ロジスティクス	警備輸送	重量品建設	物流サポート
一時点で移転される財(1)	-	-	-	79,724
一定期間にわたり移転されるサービス	526,280	17,238	8,125	3,674
顧客との契約から認識した収益	526,280	17,238	8,125	83,398
その他の源泉から認識した収益	7,141	48	61	841
合計	533,422	17,287	8,186	84,240

(1)一時点で移転される財には、石油等販売による売上が含まれております。

## (1株当たり情報)

1株当たり四半期純利益及び算定上の基礎は、以下のとおりであります。

項目	当第1四半期連結累計期間 (自 2022年1月1日 至 2022年3月31日)
1株当たり四半期純利益(円)	235.84
(算定上の基礎)	
親会社株主に帰属する四半期純利益(百万円)	21,339
普通株主に帰属しない金額(百万円)	-
普通株式に係る親会社株主に帰属する 四半期純利益(百万円)	21,339
普通株式の期中平均株式数(千株)	90,484

(注) 1 潜在株式調整後1株当たり四半期純利益につきましては、潜在株式が存在しないため記載しておりません。

2 役員報酬BIP信託が保有する当社株式を、「1株当たり四半期純利益」の算定上、期中平均株式数の計算において控除する自己株式に含めております。なお、当第1四半期連結累計期間において信託が保有する期中平均自己株式数は114千株であります。

## 2 【その他】

該当事項はありません。

## 第二部 【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項はありません。

## 独立監査人の四半期レビュー報告書

2022年5月12日

NIPPON EXPRESSホールディングス株式会社

取締役会 御中

### 有限責任監査法人トーマツ 東京事務所

指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	中川	正行
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	土畠	真嗣
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	宇治川	雄士

#### 監査人の結論

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、「経理の状況」に掲げられているNIPPON EXPRESSホールディングス株式会社の2022年1月1日から2022年12月31日までの連結会計年度の第1四半期連結会計期間(2022年1月1日から2022年3月31日まで)及び第1四半期連結累計期間(2022年1月1日から2022年3月31日まで)に係る四半期連結財務諸表、すなわち、四半期連結貸借対照表、四半期連結損益計算書、四半期連結包括利益計算書及び注記について四半期レビューを行った。

当監査法人が実施した四半期レビューにおいて、上記の四半期連結財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に準拠して、NIPPON EXPRESSホールディングス株式会社及び連結子会社の2022年3月31日現在の財政状態及び同日をもって終了する第1四半期連結累計期間の経営成績を適正に表示していないと信じさせる事項が全ての重要な点において認められなかった。

#### 監査人の結論の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期レビューの基準に準拠して四半期レビューを行った。四半期レビューの基準における当監査法人の責任は、「四半期連結財務諸表の四半期レビューにおける監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、結論の表明の基礎となる証拠を入手したと判断している。

#### 四半期連結財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に準拠して四半期連結財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない四半期連結財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

四半期連結財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業の前提に基づき四半期連結財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

#### 四半期連結財務諸表の四半期レビューにおける監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した四半期レビューに基づいて、四半期レビュー報告書において独立の立場から四半期連結財務諸表に対する結論を表明することにある。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期レビューの基準に従って、四半期レビューの過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・ 主として経営者、財務及び会計に関する事項に責任を有する者等に対する質問、分析的手続その他の四半期レビュー手続を実施する。四半期レビュー手続は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して実施される年度の財務諸表の監査に比べて限定された手続である。
- ・ 継続企業の前提に関する事項について、重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められると判断した場合には、入手した証拠に基づき、四半期連結財務諸表において、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に準拠して、適正に表示されていないと信じさせる事項が認められないかどうか結論付ける。また、継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、四半期レビュー報告書において四半期連結財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する四半期連結財務諸表の注記事項が適切でない場合は、四半期連結財務諸表に対して限定付結論又は否定的結論を表明することが求められている。監査人の結論は、四半期レビュー報告書日までに入手した証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- ・ 四半期連結財務諸表の表示及び注記事項が、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に準拠していないと信じさせる事項が認められないかどうかとともに、関連する注記事項を含めた四半期連結財務諸表の表示、構成及び内容、並びに四半期連結財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示していないと信じさせる事項が認められないかどうかを評価する。
- ・ 四半期連結財務諸表に対する結論を表明するために、会社及び連結子会社の財務情報に関する証拠を入手する。監査人は、四半期連結財務諸表の四半期レビューに関する指示、監督及び実施に関して責任がある。監査人は、単独で監査人の結論に対して責任を負う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した四半期レビューの範囲とその実施時期、四半期レビュー上の重要な発見事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去又は軽減するためにセーフガードを講じている場合はその内容について報告を行う。

#### 利害関係

会社及び連結子会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以 上

---

(注) 1. 上記は四半期レビュー報告書の原本に記載された事項を電子化したものであり、その原本は当社(四半期報告書提出会社)が別途保管しております。

2. XBRLデータは四半期レビューの対象には含まれていません。