

IR Report

第33期株主通信 (2012年1月1日~2012年12月31日)



「国際総合フレイトフォワード」へ、新体制で挑む

株主の皆様には、平素より格別のご支援を賜り、厚く御礼申し上げます。

当社はこの2012年度、組織改革やM&Aを通じて輸入関連ビジネスや一貫輸送ビジネス、航空関連ビジネスを拡大。中期経営計画に掲げた「国際総合フレイトフォワード」という姿にさらに近付くことができました。この一年の当社の取り組みについて、以下インタビュー形式でお知らせいたします。

輸入などの新分野が順調に拡大

2012年度の経営環境は？

欧州危機の解決への糸口がなかなか見えてこない一方で、国内経済には震災のダメージがなお残るという状況が続きました。さらに中国では、反日デモなどの影響で日本製品の売上が落ち込んでいます。ただ、長い目で見れば、政治的なトラブルはあれど両国の交流は拡大していくのではないのでしょうか。

このような状況の中、2012年度に進めたことは？

輸入関連ビジネスの強化に取り組み、売上高を6.9%増とすることができました。人員の育成や専用システムの開発を進めてきた結果、このビジネスのノウハウ・知識や外部代理店などとのコネクションを確立できたためです。利益率は輸出関連ビジネスに比べ低いものの、従来手付かずだった分野だけに拡大余地は大きいと考えています。

中期経営計画で目指してきた「一貫輸送」も順調です。自動車関連や機械関連を中心に、日本の工場から海上輸送を経て現地の工場まで、といった依頼が増えました。

また、この年度から本格稼働した航空関連ビジネスも急成長しています。ゼロに近いところからの出発ということもあり、売上高、利益とも前期比で7倍近い伸びとなりました。主な取扱貨物は付加価値が高いIT関連部品や小型精密機械で、M&Aにより当社グループ入りした株式会社ユーシーアイエアフレイトジャパンの貢献が目立っています。

代表取締役会長

石田 徹

■ M&A推進でさらなる飛躍へ

M&Aと言えば、2月にも新たなM&Aを発表したが…。

輸入関連の国際複合一貫輸送を得意とするフライング・フィッシュ・サービス株式会社（FFS社）の国内事業を譲り受けるため、新たな子会社を立ち上げました。4月より事業開始を予定しています。

FFS社事業は、大手メーカーや商社などの優良顧客との取引をベースに、大規模なプロジェクト輸送をはじめ輸入関連ビジネスを得意としており、当社が「中期経営計画」に掲げる「国際総合フレイトフォワード」への成長に、大きく貢献してくれるはずです。

今後もM&Aを進める？

国内なら倉庫業関連、海外なら拠点のないヨーロッパへの拠点開設を目指すことになるでしょう。当社グループが持っていないものを補うことで、自力構築にかかる“時間”を買います。幸い当社は財務の健全性を維持し続けており、飛躍の基盤ができた今こそ、成長のためにお金を使うべき時だと思っています。

一方では、M&Aによる減損損失も出ている。

2010年に買収したアメリカのCargo One Inc.において、当初事業計画との乖離によりのれん減損損失94百万円を計上しました。このため当期の業績は、売上高は134億5百万円、前期比6.9%増となりながらも、当期純利益は4億59百万円、同19.2%減にとどまりました。

ただ、これは環境悪化に伴う一時的なものです。長い目で見れば十分成長軌道に復帰できると考えています。

中期経営計画（2011年度～2013年度）の概要

主な戦略（概略）

- 2013年度には首都圏売上比率50%以上に
- 輸入ビジネスなどの拡販により、売上の構成比率をバランスのとれた総合型に。
- グローバルネットワークを構築し、コンテナ貨物を当社ブランドで輸送。
- 海外現地法人による営業力、商品開発力を向上
- 国内輸送、倉庫、通関、空運などの総合フォワーディング事業を育成。
- 国際輸送のワンストップデリバリーサービスを推進。

目標

売上高
18,000百万円

営業利益率
10%以上

■新体制のもと、中計目標達成へ

中期経営計画が最終年度を迎えるが、進展の度合いは？

目標の売上高180億円に対し、2013年度の売上高予想は150億円。一見、30億円ほどショートしていますが、ここには4月から連結化する予定の新子会社の売上は含まれていません。加えて、最近の円安に伴い、輸出関連ビジネスの回復、海外現地法人や第三国間輸送の円換算売上高の増加が見込めること、新たなM&Aによるかさ上げ効果を考えると、達成は十分可能です。第2四半期決算までには、何らかのお知らせができるかと思います。

目標達成に向け、経営基盤の強化を図るとか。

この3月26日をもって、当社の代表取締役社長に常多晃が就任し、私は代表取締役会長となりました。経営体制を新しくし、この内外トランスライングループの組織を活性化し、経営基盤を一層強化、充実させることが目的です。常多は主に当社の業務を管轄し、私はM&Aで急拡大しつつある当社グループ全体に目を配ることとなります。

常多は当社入社から3年間は東京支店で営業に従事し、その後2003年に中国現地法人を立ち上げ、代表者として現地法人の経営に携わりました。2006年に当社の取締役就任後は主に経営管理部門、海外事業部門を担当し、2008年に東証2部に上場した際も管理部門担当役員として中心的役割を担ってもらいました。

今後は当社にとって最重要課題である首都圏での営業拡大を含め、最前線で指揮を取ってもらうことになります。

皆様におかれましては一層のお引き立てを賜りますよう、宜しくお願い申し上げます。

新代表取締役社長のご紹介

常多 晃（つねだ あきら 60歳）

略 歴

1977年3月	愛知県立大学外国語学部卒業
1977年4月	日本通運株式会社入社
1999年8月	当社入社
2003年1月	当社中国現地法人・上海内外環運代理有限公司 (現社名 上海内外特浪速運輸代理有限公司) 総経理
2006年3月	当社取締役
2009年3月	当社常務取締役
2010年3月	当社専務取締役
2011年4月	当社代表取締役専務
2012年3月	当社代表取締役副社長
2013年3月	当社代表取締役社長



船の大きさ、どう測る？

船の大きさを表す単位として使われているのが「トン数」。“重さ”の単位として馴染み深いものですが、船の場合は、単にその“重さ”を示しているとは限りません。今回のコラムでは、船の「トン数」とはどのようなものかをご紹介します。

同じ「トン」でも数え方はいろいろ

船舶にまつわる「トン数」には主に、船の大きさを表す「総トン数」、船の重さを示す「排水トン数」、積める貨物の重さに由来する「載貨重量トン数」があり、用途によって使い分けられています。

総トン数～船の大きさ

船の内部にある空間、すなわち容積を足し合わせた数字です。15世紀ごろのイギリスで、ワイン樽をいくつ積めるかで船の大きさを表したことがルーツと言われます。なお、ここでの「トン」という言葉は重さとは関係なく、ワイン樽を叩いた時の「タン、タン」という音に由来するとか。客船や商船など、幅広い種類の船で使われています。



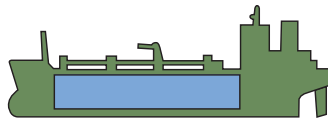
排水トン数～船の重さ

船を海に浮かべた際に船体が排水する（押しのける）海水の量、すなわち船自体の重さを示す単位です。理科の授業で習う「アルキメデスの原理」に基づくもので、積荷で重さが余り変わらない軍艦などによく使われます。



載貨重量トン数～船に積む貨物の重さ

その船が積める貨物や燃料などを表す値です。貨物や燃料などを満載した時に船体と海の表面が接する「満載喫水線」まで貨物を積んだ時の排水トン数から、船をカラにした時の排水トン数を差し引いて求めます。主に、貨物船の運賃を決める際などに使われます。



軍艦と巨大タンカーのどちらが大きいかを一概に比較できないのは、使っている「トン数」が違うため。船の大きさを比べる時には、単位が合っているかに気を付けてみてください。

洪水復興から自動車産業拡大の支援へ

当社にとって2番目に古い海外拠点であるタイ現地法人「NTL NAIGAI TRANS LINE (THAILAND) CO.,LTD.」。ここでは、当社が拡大を目指している新事業分野「プロジェクト貨物」が、一足早く花開いています。現地法人の代表者を務める永迫昭博（48）に話を聞きました。

「プロジェクト貨物」——。日本から船便で出荷された機械設備などを、現地の港で受け取って通関手続。納入先の現地日系工場まで陸送し、梱包を解いた上で設置までを手掛ける一貫型のサービスです。永迫はタイ各地を駆け巡り、「プロジェクト貨物」サービスの拡大に努めています。

「2012年度の『プロジェクト貨物』の案件数は、前年度の5倍近い21件。売上ベースでも4倍に達しました。大きかった要因のひとつは、2011年のタイ洪水からの復興需要でした」



NTL NAIGAI TRANS LINE (THAILAND)
CO.,LTD.
現地法人代表者
永迫昭博

この洪水では、数多くの日系企業の工場が浸水。生産設備の全交換を強いられた工場も少なくありませんでした。激しい競争に晒されている日系各社にとって、タイ工場の復旧は喫緊の課題。そこで注目されたのが、輸送・通関・設置までを一手に引き受ける当社の「プロジェクト貨物」サービスでした。

「通関手続、陸送、設置などの各作業につき、事情に通じた現地専門業者を割り当て、依頼通りにプロジェクトが進むよう管理するのが主な仕事です。作業の現場にも、できるだけ立ち会うようにしています。復旧関連のプロジェクトでは、水が引いたばかりでまだ泥まみれの設備が残っているような状態の工場にお邪魔し、それらを搬出するところから手掛けたこともありました」

数多くの案件を手掛けてきましたが、中でも印象に残っているのが、日系大手フィルムメーカー工場の復旧プロジェクトといいます。

「製造ライン2本を日本からまるごと持ち込み、巻き取り機やスリッター（切断機）といった周辺機器も同時に設置しました。延べ1カ月がかりの仕事です。現地の日系作業会社を通じワーカーを集めて据え付けを行うのですが、ちょうど他の工場の復興需要も重なった時期で、作業会社のスケジュールを押さえるのにひと苦労。お金をはずんでも来てくれないんです。付き合いの長い会社があったので、無理を言って何とか人を回してもらいました」

永迫は1997年以来、延べ10数年にわたり

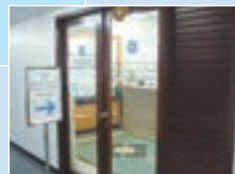
「アジアのデトロイト」で 混載貨物の発着を手掛ける

タイは、日本の約1.4倍の国土に約6,400万人の人たちが暮らす、東南アジアの仏教国。穏やかな国民性から「微笑みの国」として知られます。近年経済成長が著しく、中でも日系自動車会社の進出で自動車産業が発展。「アジアのデトロイト」とも呼ばれ、2012年の自動車生産台数は245万4,000台に達しました。

当社は1998年、首都・バンコクに駐在員事務所を設立。2000年には現地法人に切り替え、現在では日本人2人を含む22人のスタッフで、混載貨物の発着などを手掛けています。



発展を続けるタイで
ビジネス拡大を目指す



「NTL NAIGAI TRANS LINE
(THAILAND) CO.,LTD.」

タイで仕事をしてきたベテラン。様々な人脈を持ち、現地の事情にも精通しています。無理を頼める相手がいるのもそのため。しかし、異国でのビジネスには、未だに戸惑うこともあるとか。

「設置の場合はだいたい朝8時半から作業を始めることが多いのですが、まあ大らかな国民性の国ですので、たまに機械を積んだトレーラーが遅れることがあるんです。その時間に併せて、設置を指揮する日本からの技術者の方、現地のワーカー、工場関係者など関係者全員が揃って待っているのもう申

し訳なくて平謝りです」

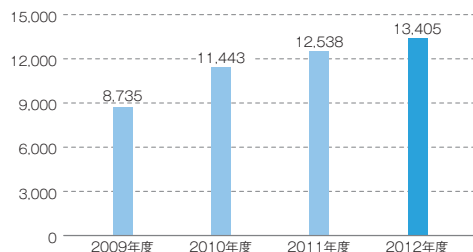
でも、成長著しいタイでのビジネスは、やはりやり甲斐があるよう。

「2013年度も、売上はさらに増えると思っています。復興需要は一巡しましたが、今は自動車産業が“熱い”状況です。日系各社が既存の設備だけでは生産が追いつかなくなる一方で、生産拡大に伴い下請企業の進出も増えています。社長にもハッパをかけられていますし、頑張りますよ」

■当期の業績

売上高

(単位:百万円)



13,405百万円

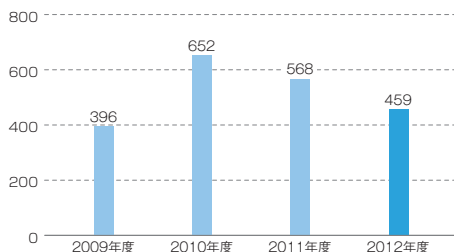
(前期比6.9%増)



輸出低迷に伴い混載貨物輸出の取扱量が減少する一方、株式会社ユーシーアイエアフレイトジャパンの子会社化による売上増や輸入売上高の伸張もあり、国内売上高は前期比7.3%増となりました。アジア地域を中心とする海外売上も順調で、同5.8%増でした。

当期純利益

(単位:百万円)



459百万円

(前期比19.2%減)



販売費及び一般管理費の削減に努めたものの、高利益率の混載貨物輸出が相対的に減ったことなどから営業利益は908百万円(前期比15.8%減)、経常利益は975百万円(同6.8%減)となり、さらに在米子会社のれん減損損失計上などから当期純利益も減少しました。

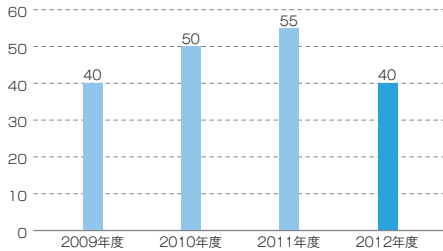
キャッシュ・フロー指標

(単位:百万円)

	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度
営業活動による キャッシュ・フロー	524	820	701	668
投資活動による キャッシュ・フロー	171	26	△573	△671
財務活動による キャッシュ・フロー	△99	△36	△106	△263
現金及び現金同等物の 期末残高	2,862	3,564	3,533	3,459

1株当たり配当金

(単位:円)



40円

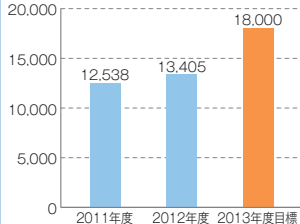


業績の推移並びに財務状況などを総合的に勘案しつつ、安定的な配当の継続実施を将来にわたり堅持する方針のもと、当期は年間配当金を40円としました。昨年7月の株式分割実施を勘案すると、前期と同額です。

中期経営計画の推移

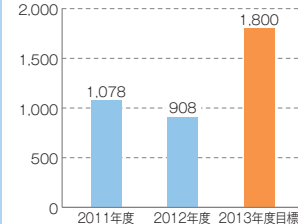
売上高

(単位:百万円)



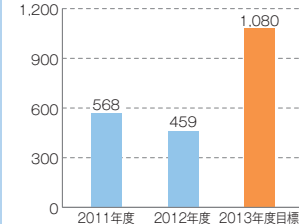
営業利益

(単位:百万円)



当期純利益

(単位:百万円)



資産関連指標

(単位:百万円)

	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度
総資産	5,220	5,933	6,326	7,110
純資産	4,206	4,723	5,040	5,610
自己資本比率 (%)	80.0	79.2	79.0	78.2

1株当たり指標

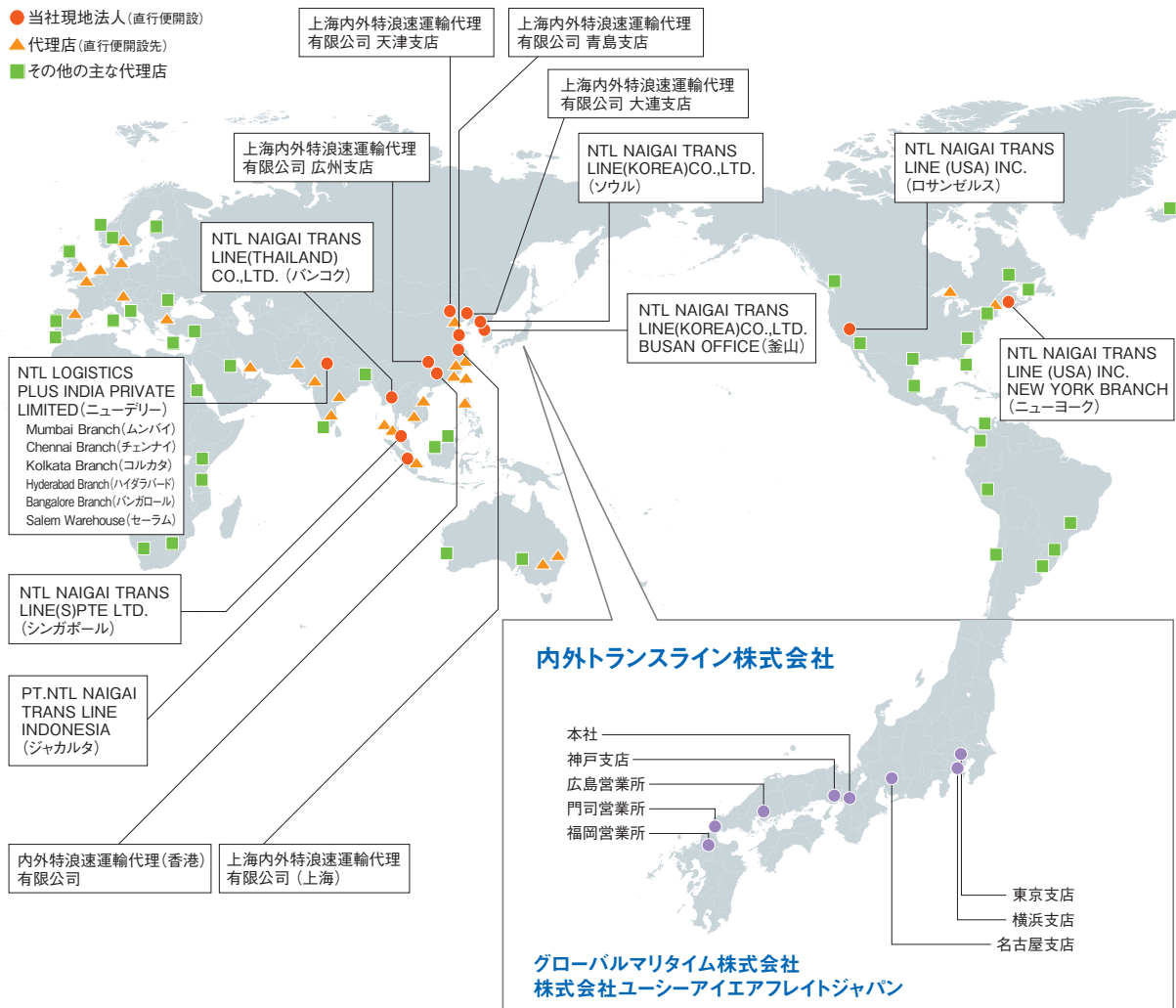
(単位:円)

	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度
1株当たり当期純利益	161.97	265.26	109.16	87.49
1株当たり純資産	1,708.70	1,810.97	955.42	1,057.48

(注) 2012年7月1日付で1株につき2株の割合で株式分割を行っており、1株当たり指標の算定については、2011年度期首に当該株式分割が行われたと仮定して算定しております。

世界と日本を結ぶネットワーク

- 当社現地法人(直行便開設)
- ▲ 代理店(直行便開設先)
- その他の主な代理店



会社概要

2012年12月31日現在

社 名	内外トランスライン株式会社 (英名：NAIGAI TRANS LINE LTD.)	加 入 団 体	FIATA IATA 国際フレイトフォワードーズ協会(JIFFA) 日本貿易振興機構(JETRO)
設 立	1980年 5月 1日		大阪商工会議所 東京商工会議所 神戸商工会議所 名古屋商工会議所 横浜商工会議所 福岡商工会議所 東京通関業会 横浜通関業会
代表取締役社長	戸田 徹		
従 業 員 数	469名(連結)		
資 本 金	227,877,240円		
上 場 市 場	東京証券取引所市場第二部		

国内事業所

2012年12月31日現在

本 社	大阪市中央区安土町三丁目5番12号 住友生命本町ビル 3階	神 戸 支 店	神戸市中央区東町126番地 神戸シルクセンタービル 5階
東 京 支 店	東京都中央区日本橋三丁目8番2号 新日本橋ビル 6階	広 島 営 業 所	広島市南区比治山本町16番35号 広島産業文化センター 10階
横 浜 支 店	横浜市中区日本大通60番地 朝日生命横浜ビル 4階	門 司 営 業 所	北九州市門司区港町九丁目11番 門司港レトロスクエアセンタービル 3階
名 古 屋 支 店	名古屋市中区錦二丁目15番22号 りそな名古屋ビル 5階	福 岡 営 業 所	福岡市博多区博多駅前二丁目20番1号 大博多ビル 10階

役員一覧

2013年3月26日現在

代表取締役会長	戸 田 徹	取 締 役	戸 田 幸 子
代表取締役社長	常 多 晃	取 締 役	太 田 達 雄
専 務 取 締 役	大 川 友 子	監 査 役 (常 勤)	佐 藤 達 朗
取 締 役	田 中 俊 光	監 査 役	木 曾 隆 司
取 締 役	三 根 英 樹	監 査 役	川 崎 裕 朗



表紙写真

バンコク港

バンコク市中心部からも程近い、チャオプラヤー川の川岸に開かれた河川港。交通至便な一方、水深が浅く大型船が接岸しにくいいため、大型のコンテナ船などは、バンコク市の東にある国際貿易港・レムチャバン港を利用することも増えています。

株主メモ

事業年度：毎年1月1日から12月31日まで

定時株主総会：毎年事業年度終了後、3か月以内に開催いたします。

基準日：定時株主総会 12月31日
 期末配当金 12月31日
 中間配当金を行う場合 6月30日

株主名簿管理人：東京都中央区八重洲一丁目2番1号
 みずほ信託銀行株式会社

同事務取扱場所：東京都中央区八重洲一丁目2番1号
 みずほ信託銀行株式会社
 本店証券代行部

郵便物送付先：証券会社に口座をお持ちの場合
 電話お問い合わせ先 お取引の証券会社になります。
 お取扱店

特別口座の場合
 〒168-8507 東京都杉並区和泉2-8-4
 0120-288-324(フリーダイヤル)
 みずほ信託銀行株式会社 全国各支店
 みずほ証券株式会社
 本店、全国各支店および営業所

公告方法：電子公告の方法により、下記ホームページに掲載いたします。

ただし、事故その他やむを得ない事由が生じた場合は、日本経済新聞に掲載いたします。

<http://www.ntl-naigai.co.jp/>

単元株式数：100株

上場取引所：東京証券取引所市場第二部

証券コード：9384

ご注意

証券会社に口座をお持ちの場合

未払配当金の支払、支払明細発行については、左の「特別口座の場合」の郵便物送付先・電話お問い合わせ先・お取扱店をご利用下さい。

特別口座の場合

単元未満株式の買取・買増以外の株式売買は出来ません。

電子化前に名義書換を失念してお手元に他人名義の株券がある場合は至急ご連絡下さい。



〒541-0052 大阪市中区安土町三丁目5番12号 住友生命本町ビル3階
 TEL 06-6260-4710 FAX 06-6260-4719

