

# COMPANY RESEARCH AND ANALYSIS REPORT

|| 企業調査レポート ||

## 丸運

9067 東証スタンダード市場

[企業情報はこちら >>>](#)

2023年10月2日(月)

執筆：客員アナリスト

水野文也

FISCO Ltd. Analyst **Fumiya Mizuno**



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. 今後の成長戦略	02
■ 会社概要等	03
1. 会社概要	03
2. 事業概要	05
■ 業績動向	10
1. 2023年3月期の業績概要	10
2. 2024年3月期の業績見通し	12
■ 今後の課題・展望	13
1. ESG経営	13
2. 2030丸運グループ長期ビジョン	14
3. 海外事業	17
4. ドライバー不足、2024年問題に向けて	18
5. M&Aに関する考え方	18
6. 第4次中期経営計画の策定	18
■ 株主還元	20

## 要約

### コロナ禍の一巡により業績は回復基調に 成長分野に注力し、2031年3月期に経常利益 20 億円以上を目指す

#### 1. 会社概要

丸運<9067>は2022年に130周年を迎えた老舗の運送会社で、ENEOSグループの一員である。全国各地に運送・保管等の拠点をネットワークとして張り巡らせており、連結子会社は20社を数える。また、国内のみならず国際貨物事業として海外にも拠点を有している。丸運国際貨運代理(上海)有限公司、丸運安科迅物流(常州)有限公司、丸運物流(天津)有限公司と中国に3つの現地法人(8拠点)を有し、2017年8月にベトナム(ハノイ)で有限会社丸運物流ベトナムを現地法人化、2019年6月には同現地法人ホーチミン支店、2020年4月にハナム営業所を開設した。

同社は貨物輸送、エネルギー輸送、海外物流、テクノサポート、の4つのセグメントで事業を展開している。このうち営業収益構成比率が最も高いのは貨物輸送であり、主力業務の位置付けだ。一方、ENEOS系の企業であることから、石油輸送や潤滑油・化成品等エネルギーに関するビジネスの構成比も高い。さらに、2021年3月期よりセグメントに追加された海外物流にも力を注いでいる。

現在、運送業界には、2024年問題に代表されるがドライバー不足問題や働き方改革等への対応等対処すべき課題が存在している。

#### 2. 業績動向

2023年3月期の連結業績は、営業収益が46,586百万円(前期比0.3%減)、営業利益が439百万円(同34.0%減)となった。主力の貨物輸送は、原油価格急騰による燃料費の上昇に対して料金改定やサーチャージの導入効果があったものの、半導体不足などを背景にした鋼、アルミ及び樹脂等の素材物流の海外向け輸送減などにより減益を余儀なくされた。しかし、新型コロナウイルス感染症拡大(以下、コロナ禍)の一巡とともに全体的な回復が見込まれ、2024年3月期の連結業績予想については、営業収益が前期比0.5%増の46,800百万円と増収を見込んでおり、料金改定効果の浸透等によって、経常利益は同14.3%増の700百万円と回復が見込まれている。

要約

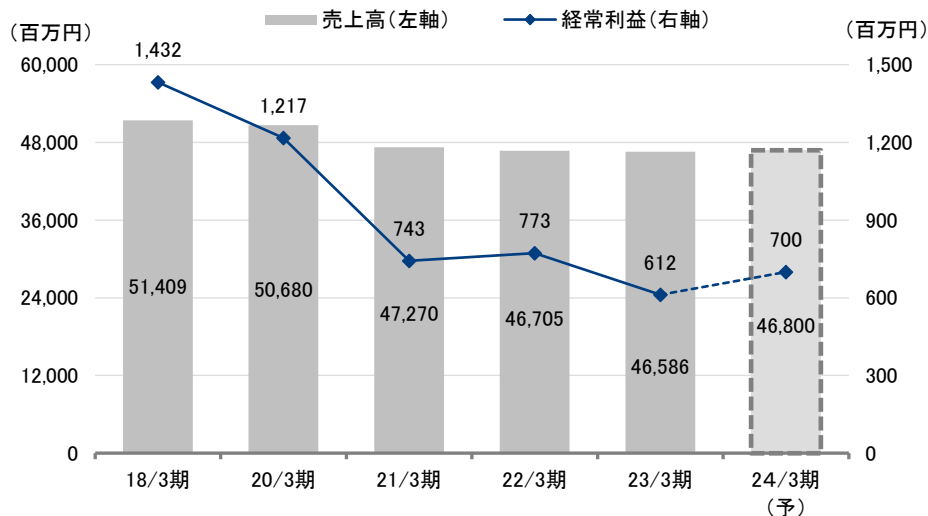
3. 今後の成長戦略

同社は、以前より取り組んできた CSR 経営を基に、2022年3月期から事業活動と一体化させ、さらなるグループの成長に結び付ける ESG 経営へ移行した。加えて2022年5月には、今後の成長戦略の方向性を示し、同社グループの経営資源を重点分野に集中するために、「2030丸運グループ長期ビジョン」を策定している。また、2023年5月には、「第4次中期経営計画」を策定し、長期ビジョンで示した「2030丸運グループのありたい姿」に着実に近づくため、基礎固めと種まきを着実に実行する考えだ。収支計画として最終年度の2026年3月期に連結営業収益49,100百万円、連結経常利益1,340百万円を掲げている。

Key Points

- ・石油輸送にも強みがある老舗の総合物流会社
- ・2024年3月期は料金の改定や基幹システムの費用減少により増益を見込む
- ・「2030丸運グループ長期ビジョン」を策定。成長分野の事業拡大により、2031年3月期に経常利益20億円以上を目指す

業績推移



注：22/3期より「収益認識に関する会計基準」等を適用  
出所：決算短信よりフィスコ作成

## ■ 会社概要等

### 石油輸送に強みがある老舗の総合物流会社

#### 1. 会社概要

同社の創業は明治25年(1892年)9月で、2022年に130周年を迎えた老舗の運送会社である。「利他自利(他人のために利益を図ることによって、初めて自らも利益を得ることができる)」という創業者スピリットのもとで、今日まで、明治、大正、昭和、平成、令和と連綿と経営を続け、幾たびかの困難を乗り越り発展を遂げてきた。

この創業者スピリットを発展的に継承した「お客さまの物流ソリューションを、最高の品質と創造力で提供し、社会の発展、企業の繁栄、個人の幸福に貢献します」という新たなミッションを加え、同時に「コンプライアンス行動の最優先」「環境マインドの醸成とサステナブルな社会づくり」「人材育成・活用とダイバーシティの推進」などにも取り組むグループ経営理念を2015年12月に掲げた。2022年3月期からは以前より取り組んできたCSR経営を基に事業活動と一体化させ、さらなるグループの成長に結び付けるESG経営へ移行した。ESG経営の推進により、社会・経済活動のインフラを担い、持続可能な社会の実現に貢献していく。

総合物流企業として、北海道から九州までの幅広い地域で、物流センターをはじめとした保管・輸送の拠点を持つことで、顧客のニーズに応えている。また海外でも、中国に丸運国際貨運代理(上海)有限公司、丸運安科迅物流(常州)有限公司、丸運物流(天津)有限公司と3つの現地法人(8拠点)を有するほか、2017年8月にベトナム(ハノイ)で丸運物流ベトナムを現地法人化し、現在はホーチミン支店、ハナム営業所を展開している。

海外拠点では、主に中国やベトナムでビジネスを行う日系企業を、ロジスティクス面で支えている。中国については、ターゲットを定めた営業を図り新規顧客の獲得を目指すとともに、ベトナムでは物流サプライチェーンの強化で業容拡大を目指す方向である。点から線へ、線から面へとビジネスが広がっており、今後が期待される。

会社概要等

沿革

年月	主な沿革
1892年 9月	金原明善が天龍運輸会社を創業、天竜川河畔と東京で鉄道による木材輸送事業を興す（同社の創業）
1928年12月	天龍運輸が天龍運送（株）を設立
1938年12月	天龍運送が（株）天龍組を設立
1941年～1945年	陸運非常体制の下、天龍運輸と天龍運送が日本通運（株）に統合
1947年12月	天龍組 戦時統合を免れ「天龍運輸株式会社」に商号変更
1950年 1月	（株）鉄道木下組の陸上輸送部門を譲り受け、社名を「天龍木下運輸株式会社」に変更
1960年 6月	由緒ある社章に因み、社名を「株式会社丸運」に変更
1960年11月	株式を東京市場に店頭銘柄として公開
1981年 8月	同社のアイドルマークに「のらくろ」を採用
1986年 1月	東扇島物流センター開業
1990年 9月	東京証券取引所第 1 部に指定替え
1992年 9月	創業 100 周年
2002年10月	液体輸送事業を再構築し、地域別新会社 8 社が事業を開始 （株）ジヨモトランスポート札幌（現 連結子会社（株）丸運トランスポート札幌）の株式取得
2002年11月	（株）ジヨモトランスポート東京（現 連結子会社（株）丸運トランスポート東日本）の株式取得
2003年12月	ISO14001 認証取得
2006年 3月	中国に上海事務所を設立
2008年 1月	中国に現地法人 丸運国際貨運代理（上海）設立
2009年 5月	日本工業規格に準拠するプライバシーマークの認定取得
2011年 8月	本社を東京都中央区日本橋小網町に移転
2011年10月	中国に現地法人 丸運安科迅物流（常州）設立（同社 70% 出資）
2015年 4月	認定通関業者（AEO 通関業者）の認定
2015年 6月	中国に現地法人 丸運物流（天津）設立
2016年 4月	丸運国際フレート（株）を統合
2017年 8月	ベトナムに現地法人（有）丸運物流ベトナム設立
2017年 8月	堺物流センター開業
2019年 6月	（有）丸運物流ベトナム ホーチミン支店開設
2019年 7月	川崎ベイ物流センター開業
2022年 4月	東証スタンダード市場に移行

出所：ホームページよりフィスコ作成

物流企業とひと口で言っても、宅配便を中心としたヤマトホールディングス<9064>を代表とする BtoC をメインの事業とする企業と、企業物流のサポートを中心とする BtoB の企業に大別することができるが、同社は後者に属する。

同社をセグメント別に見ると、2023年3月期の営業収益構成比率が最も高いのは貨物輸送で、一般的なトラック貨物輸送等が中核となる。また同社は ENEOS グループの一員であることから、石油や石油製品に関連する輸送ビジネスの構成比も高く、エネルギー輸送全体の 90% 以上を占める。このほか海外物流、テクノサポートを展開している。

## 2. 事業概要

以下、その他を除く4つのセグメントをさらに詳細に分けた、個々の事業について紹介する。貨物輸送が営業収益全体の約半数を占めているが、同社が展開する貨物輸送の分野は幅広く、輸送業務はもちろん、倉庫などの保管業務等も手掛ける。

### (1) トラック輸送

自社配送網と提携先を駆使し、1つの配送業者と契約するのに比べ、安価で安全、確実、迅速なサービスを提供している。「共同輸送（全国配送）」のほか、請求書や証明書等ビジネスレター（信書）を安全・確実に届ける「特定信書便輸送」等、グループ会社や協力会社を含め、全国に展開するきめ細かなネットワークで、顧客のニーズに沿うビジネスを展開している。

### (2) 一般貨物倉庫

同社は保管機能だけでなく、流通加工や配送機能を有した物流センターを全国各地に設置している。保管機能は危険物倉庫、保税倉庫、定温倉庫、冷蔵・冷凍倉庫等多様な用途に対応している。さらに天井クレーンなど貨物の特性に合わせた各種設備も備え、顧客のニーズに応える物流をトータルサポートしている。各拠点では、送り状、荷札発行、入出庫管理、在庫管理、請求書発行及び車両管理や物流 EDI 等の情報を一元管理できるシステムを導入している。

#### 羽田京浜物流センター



出所：ホームページより掲載

### (3) 重量品搬入・据付

重量物・長尺物の輸送はもとより、各種機械・装置の運搬据付工事や解体撤去等を手掛ける。現地調査、法令の確認、企画・計画の立案、施工管理等、総合的なサービスを提供する。

会社概要等

#### (4) 鉄道輸送

同社にとってはルーツとも言える事業である。それは、同社が鉄道による木材輸送を担う目的で創業されたためだ。長年の経験と実績により培われたノウハウをもとに、ドア・ツー・ドアで安全確実な輸送サービスを提供するとともに、トータルコストの削減にも貢献している。JR貨物（日本貨物鉄道（株））及び全国の鉄道利用運送事業者と連携し、北海道から九州まで張り巡らされたネットワークを活用し、顧客に効率的な一貫輸送サービスを提供している。JRの不採算路線の廃止問題という不透明要因はありながらも、地球環境問題から、モーダル・シフトの重要性が叫ばれるため、期待もできる分野だ。

#### (5) 産業廃棄物収集運搬

PCB等の産業廃棄物の処理をサポートする「静脈物流」の事業を展開している。顧客の要望に合わせて、コンプライアンスを重視した適正処分を提案し、PCB廃棄物の濃度分析から搬出・解体・抜油等各種作業、収集運搬まで一貫したサービスを展開している。同社は、中間貯蔵・環境安全事業（株）(JESCO) 東京事業所、北九州事務所及び北海道での収集運搬業者として認定を受けており、廃石綿（アスベスト）の処分業者の紹介と収集運搬を行っている。産業廃棄物（特別管理を含む）収集運搬業許可を全国規模で取得しており、グループで各種情報機器や事務什器類等の産業廃棄物収集運搬を行う。

#### 各種産業廃棄物の収集運搬



出所：ホームページより掲載

#### (6) 保税倉庫

東京税関管内・横浜税関管内に、外国貨物の保管場所として保税蔵置場の許可を受けている。同社は数多くの外国貨物の取扱実績があり、首都圏の主要な物流センターに保税蔵置場を設置することで、顧客の物流をトータルサポートしている。なお、東京税関管内に東雲物流センター、羽田京浜物流センター、新座流通センター、国際貨物成田物流センター、新潟物流センターの保税倉庫を、横浜税関管内に日立中央物流センター、川崎ケミカルセンターの保税倉庫を、大阪税関管内に堺物流センターを有する。



丸運 | 2023年10月2日(月)  
9067 東証スタンダード市場 | <https://www.maruwn.co.jp/ir/>

会社概要等

保税倉庫の一例（東雲物流センター）



出所：ホームページより掲載

(7) 移転・引越し（法人向け）

オフィスはもちろん、店舗・工場・学校・病院等特殊なケースまで、豊富なノウハウにより最適プランで安全かつ迅速に作業を行う。会社内の組織改変等による事業所内のレイアウト変更にも数多くの実績がある。

(8) 流通加工

顧客の流通加工スタイルに合わせた物流を構築しており、デリケートな商品においても、5温度帯（常温・常温・冷蔵・氷温・冷凍）物流による細やかな品質管理で対応している。原材料や商品の調達、リコール品・廃棄品・リサイクル品における回収までのSCM（サプライチェーン・マネジメント）全体で運用し、ネット通販、食品、アパレル品、化学製品、薬品等、取扱品目は幅広い。

温度管理の必要な食品の流通加工



出所：ホームページより掲載

本資料のご利用については、必ず巻末の重要事項（ディスクレーマー）をお読みください。  
Important disclosures and disclaimers appear at the back of this document.

## 会社概要等

**(9) 国際物流**

同社は国際貨物輸送のエキスパートとして豊富な実績を有する。独自のノウハウと海外のグループ会社や大手代理店によるネットワークで最適な物流を提案する。国際物流は、CS（カスタマーサービス）業務、通関業務、運送業務、倉庫業務、船積業務、海外業務に分かれ、なかでも海外業務においては海外での物流事情に精通し、その国で最適な運送を行う。また、海外ネットワークを活用した三国間物流等、グローバルな対応も行っている。今後は、国内の貨物輸送と一体となり国内外の一貫物流を提案していくことで、事業の拡大が期待できる分野でもある。

**(10) 航空利用輸送**

1969年12月に国内利用航空運送事業免許を取得し、この分野では50年以上の実績とノウハウがある。小口から大口貨物まで対応可能で、ここでも全国に広がるネットワークが生かされている。

**(11) 石油・高圧ガス輸送**

ENEOS系の企業として高度な技術とノウハウを有し、石油製品の輸送から保管まで一貫して手掛ける。ガソリン、灯油、軽油、重油等の石油製品以外にも高圧ガス（LPG）等を、専用車両で輸送している。また、全国の油槽所及びガスターミナルの管理業務や支援業務を請け負い、トータル物流に応える体制を有している。

**燃料油タンクローリー**


出所：ホームページより掲載

**(12) 潤滑油・化成品物流**

石油製品と同様、高度なノウハウがなければ対応できない業務であるが、同社は「安全輸送・輸送品質」を確保しながら物流効率化を実現してきた。タンクローリー輸送に限らず、ISOタンクコンテナ・20フィートコンテナ等のドレージ、トラック輸送、鉄道輸送、コンテナ船輸送等の幅広い輸送形態を保有し、それらを組み合わせ合わせた複合輸送も行っている。

会社概要等

潤滑油・化成品物流



出所：ホームページより掲載

(13) 危険物倉庫

危険物は法令により保管や取り扱いに関して厳しい規定があり、これも専門知識がなければ対応できない。神奈川県川崎市に位置する川崎ケミカルセンターは、危険物高層自動ラック倉庫、平屋倉庫を有する最新鋭の倉庫で、物流情報のIT化による正確な在庫管理、迅速な入出庫作業で顧客から高い評価を受けている。

危険物高層自動ラック倉庫



出所：ホームページより掲載

## 業績動向

### 2024年3月期は料金改定等の寄与で増益見通し

#### 1. 2023年3月期の業績概要

2023年3月期の連結業績は、営業収益が46,586百万円(前期比0.3%減)、営業利益が439百万円(同34.0%減)、経常利益が612百万円(同20.9%減)、親会社株主に帰属する当期純利益が316百万円(同32.1%減)となった。コロナ禍における行動制限が緩和されたことで、社会活動の正常化が進んだが、原材料・燃料・食料の価格高騰、欧米諸国における急激な利上げ、中国経済の低調等依然として、先行き不透明な状況が続いている。このような環境の中で燃料費の高騰という不透明要因があったものの、料金の改定やサーチャージの導入によって対応した。ただ、海外物流において、コロナ禍における施策として打ち出されたロックダウンの影響で中国経済が停滞したことがマイナス要因としてのしかなかった。さらに、コスト面では、国内対象全拠点への基幹システムの導入完了により、そのコストが対前年全社で304百万円ほど増加となっており、これが収益を圧迫し減益を余儀なくされた。基幹システムの導入は、ここ数年の課題となっていたものの、これが完成したことで効率化が進展するため、長い目でみれば業績へのプラス要因になる。

#### 2023年3月期連結業績

(単位：百万円)

	22/3期		23/3期		増減	
	実績	構成比	実績	構成比	額	率
営業収益	46,705	100.0%	46,586	100.0%	-119	-0.3%
貨物輸送事業	24,049	51.5%	23,324	50.1%	-725	-3.0%
エネルギー輸送事業	15,293	32.7%	15,400	33.1%	107	0.7%
海外物流事業	5,498	4.2%	6,042	13.0%	544	9.9%
テクノサポート事業	1,836	3.9%	1,794	3.9%	-42	-2.3%
その他	27	0.1%	24	0.1%	-3	-11.1%
営業利益	665	1.4%	439	0.9%	-226	-34.0%
経常利益	773	1.4%	612	0.9%	-161	-20.8%
貨物輸送事業	438	2.8%	103	0.2%	-335	-76.5%
エネルギー輸送事業	250	1.6%	277	0.6%	27	10.8%
海外物流事業	46	-1.9%	55	0.1%	9	19.6%
テクノサポート事業	42	2.3%	96	0.2%	54	128.6%
その他	-4	-0.6%	80	0.1%	84	-
親会社株主に帰属する当期純利益	465	1.0%	316	0.7%	-149	-32.0%

出所：決算短信、決算説明会資料よりフィスコ作成

分野別で見ると、一般貨物はBtoBビジネスであることから、コロナ禍に伴う社会活動制限の影響を受けたが、行動制限が緩和されるにつれて、一部の既存貨物は上向きに転じた。一方で、半導体不足によって、自動車・家電等が減産となったことで、一部の素材物流が停滞、とりわけ、中国経済の減速から同国向け輸送全般が落ち込んだ影響も受けた。新規冷蔵保管案件の不調も響いている。昨今の原油価格の急騰を背景にした燃油費上昇の影響は、引き続き収益を圧迫する要因として懸念されたものの、価格改定のほか、サーチャージ制度導入の効果が生じた。

## 業績動向

**(1) セグメント別動向**
**a) 貨物輸送**

貨物輸送の営業収益は 23,324 百万円、セグメント利益は同 76.5% 減の 103 百万円となった。前述したように、コロナ禍の一巡によって、一部既存顧客の売上は伸びているものの、半導体等の部材不足による自動車関連産業が停滞し、素材物流の海外向けが不振となった。利益面では、運賃改定やサーチャージが寄与したものの、基幹システム導入によるコストの増加、倉庫照明の LED 化に伴う費用増が収益を圧迫した。

**b) エネルギー輸送**

エネルギー輸送の営業収益は 15,400 百万円、セグメント利益は前期比 10.8% 増の 277 百万円となった。石油部門では、コロナ禍からの需要回復があるものの、石油製品の内需が減少傾向にあり、ほぼ横ばいとなった。一方、潤滑油・化成品部門は、潤滑油が出荷箇所の変更の影響等で輸送量が前期比で 3.3% 減となった。しかしながら、運賃改定効果が大きく、燃料代や基幹システム導入に伴うコスト増を吸収して増益を確保した。

**c) 海外物流**

海外物流の営業収益は 6,042 百万円、セグメント利益は 55 百万円（前期比 19.6% 増）となった。主力の中国における経済の停滞が響いたものの、ベトナム現地法人の連結化と為替影響により、全体的には強含みとなった。

**d) テクノサポート**

テクノサポートの営業収益は 1,794 百万円、経常利益は前期比 128.6% 増の 96 百万円となった。製油所関連の定期修理工事の規模縮小、油槽所関連では受託業務が一部終了したマイナス要因があるものの、関係会社での退職金制度変更に伴う引当金の戻し等により増益となった。

**e) その他**

その他の営業収益は 24 百万円、セグメント利益は 80 百万円（前期は 4 百万円の損失）となった。

**(2) 財務状況**

2023 年 3 月期末の資産合計は前期末比 1,420 百万円減少し 37,685 百万円となった。このうち流動資産は 262 百万円減少したが、このうち、現金及び預金に関しては 397 百万円増加したが、営業未収入金及び契約資産の減少 326 百万円、その他の流動資産の減少 444 百万円となった。また、固定資産は 1,159 百万円減少した。他方、負債合計は前期末比 1,777 百万円減少し 13,205 百万円となり、純資産合計は同 356 百万円増加し 24,479 百万円となった。

財務体質は良好である。有利子負債を抑える傾向にあり、財務面は安定している。2023 年 3 月期においては、短期借入金の前期末の 2,521 百万円から 1,444 百万円に、長期借入金の前期末の 1,914 百万円から 1,070 百万円にそれぞれ減少した。その結果、2023 年 3 月期末の自己資本比率は 64.1%（前期末は 60.8%）と改善している。

丸運 | 2023年10月2日(月)  
9067 東証スタンダード市場 | <https://www.maruwn.co.jp/ir/>

業績動向

### 連結貸借対照表

(単位：百万円)

	22/3 期末	23/3 期末	増減
流動資産	9,805	9,543	-261
現金及び預金	1,837	2,234	397
営業未収入金及び契約資産	5,924	5,598	-326
固定資産	29,300	28,141	-1,158
有形固定資産	24,842	23,849	-992
無形固定資産	1,542	1,175	-366
投資その他の資産	2,915	3,116	200
資産合計	39,106	37,685	-1,420
流動負債	8,489	7,545	-943
短期借入金	2,521	1,444	-1,077
固定負債	6,494	5,660	-834
長期借入金	1,914	1,070	-844
負債合計	14,983	13,205	-1,777
純資産合計	24,122	24,479	356
自己資本	23,778	24,166	387
自己資本比率	60.8%	64.1%	3.3pt

出所：決算短信よりフィスコ作成

## 2. 2024年3月期の業績見通し

2024年3月期の連結業績予想については、営業収益で前期比0.5%増の46,800百万円、営業利益で同34.2%増の590百万円、経常利益で同14.3%増の700百万円、親会社株主に帰属する当期純利益で同51.8%増の480百万円を見込んでいる。会社側では、経常利益700百万円となる背景として、プラス要因に料金改定分331百万円、新規顧客分194百万円、前年度に発生した基幹システムの導入費用の減少等を見込んでいる。前期に引き続いて、料金改定の寄与が大きくなりそうだ。

### 2024年3月期連結業績見通し

(単位：百万円)

	23/3 期 実績	24/3 期	
		予想	前期比
営業収益	46,586	46,800	0.5%
営業利益	439	590	34.2%
経常利益	612	700	14.3%
親会社株主に帰属する当期純利益	316	480	51.8%

出所：決算短信よりフィスコ作成

既述のとおり、コロナ禍に伴う行動制限が解除されたことにより、世間一般の個人消費及び設備投資は回復基調にあるが、住宅投資や公共投資の減少から、国内の総貨物輸送量は前年を下回る状況で推移している。海外事業については、主力の中国でロックダウンによる景気落ち込みが影響したが、今後は日本同様に制限解除等によって、回復に向かうものと想定されている。一方、再び原油価格の高騰により燃油費がさらに上昇した場合、収益を圧迫する可能性があるものの、サーチャージ制や料金の改定の浸透によって、カバーできるものと想定できそうだ。

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

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

## ■ 今後の課題・展望

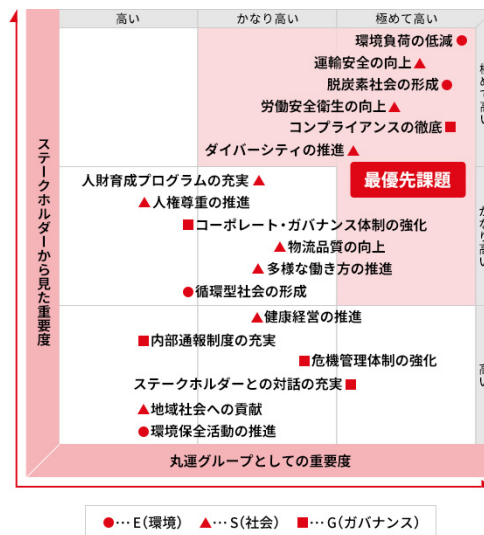
### 長期ビジョンの種まきとして第4次中期経営計画を策定

#### 1. ESG 経営

同社は、以前より取り組んできた CSR 経営を基に、2022年3月期から事業活動と一体化させ、さらなるグループの成長に結び付ける ESG 経営へ移行した。社会・経済活動のインフラを担い、持続可能な社会の実現に貢献するため、ESG 経営を推進していく方針だ。とりわけ、ESG のうち「E（環境）」では地球温暖化が世界的な課題であるが、物流を担う同社としてもその解決に向けた取り組みを第一と捉えている。

ESG 経営は、顧客や投資家・取引先が企業を選定する際の1つの基準になってきている。ESG 経営の推進に当たり同社では、2021年4月に設置した「構造改革推進部」を中心に ESG それぞれの観点から検討して18の重要課題を選定し、そのなかでも優先して取り組む6つの「最優先課題」を特定した。なお、重要課題を選ぶ際には、ESG 評価項目やSDGs17の目標（169のターゲット）をもとに、社会課題や物流業界の課題を把握したうえでステークホルダーに直接ヒアリングし、その内容を反映している。

同社グループのマテリアリティと「最優先課題」の特定



出所：会社ホームページより掲載

同社ではグループ全体で ESG 活動を推進するために、代表取締役社長を議長とした「ESG 推進会議」を定期開催（年2回）している。同会議は環境委員会、安全委員会、品質委員会、人権・人財委員会、社会貢献委員会、ガバナンス委員会の6委員会で構成され、活動報告や次年度計画について活発に議論し、改善していくことを目指している。これらを投資家や関係者に強くアピールしていく考えだ。

## 成長分野の事業拡大により、 2031年3月期に経常利益20億円以上を目指す

### 2. 2030丸運グループ長期ビジョン

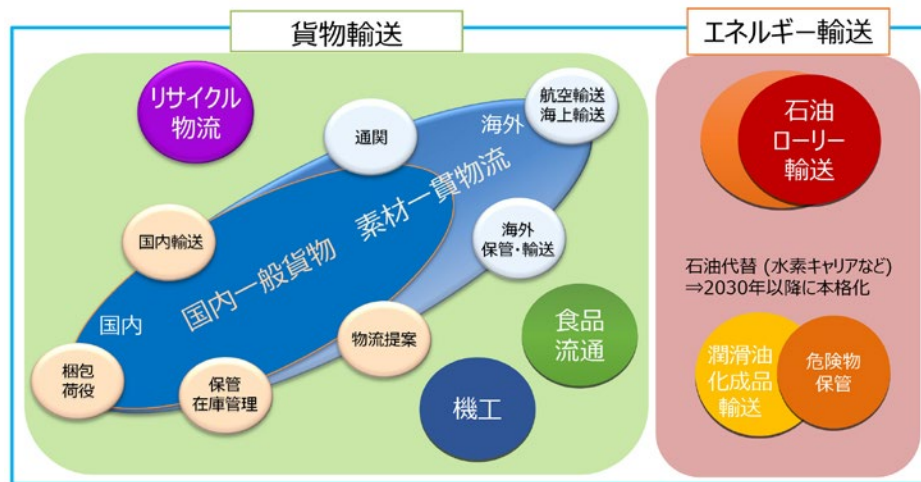
同社は2022年に130周年を迎えたが、コロナ禍等により経営環境が大きく変化した一方、内部的にはESG経営体制への移行等を積極的に推進している。このような事業環境の下、今後の成長戦略の方向性を示し、同社グループの経営資源を重点分野に集中するために、「2030丸運グループ長期ビジョン」を策定している。

#### (1) 事業の将来像

「2030丸運グループ長期ビジョン」では、貨物輸送とエネルギー輸送の両輪経営を継続し、高いコスト競争力と提案営業力を有する物流エキスパート企業となることを目指している。そのために、国内一般貨物を基盤として素材の国内外一貫物流<sup>※</sup>の強化を図るほか、今後市場成長が見込まれるリサイクル物流分野、機工分野、食品流通分野及び潤滑油・化成品等の危険物保管分野へ積極的な投資を実行することで成長を目指す。また、減少傾向にある石油輸送については、安全確保をしつつ効率化を推進する。

<sup>※</sup> 国内外素材一貫物流とは、世界的な競争力を有する日本の素材メーカー等に対し、日本国内限らず、輸出先での保管・輸送さらに通関まで含めた総合的な物流サービスを提供すること。

2030年の事業領域イメージ



出所：「2030丸運グループ長期ビジョン」より掲載

#### (2) ESG 重点目標

「2030年丸運グループのありたい姿」として、事業の将来像とESG重点目標を明確に示し、ESG経営で特定した6項目の「最優先課題」を2030年に向けて着実に実行していく。



今後の課題・展望

ESG 重点目標



出所：「2030 丸運グループ長期ビジョン」より掲載

(3) 数値目標

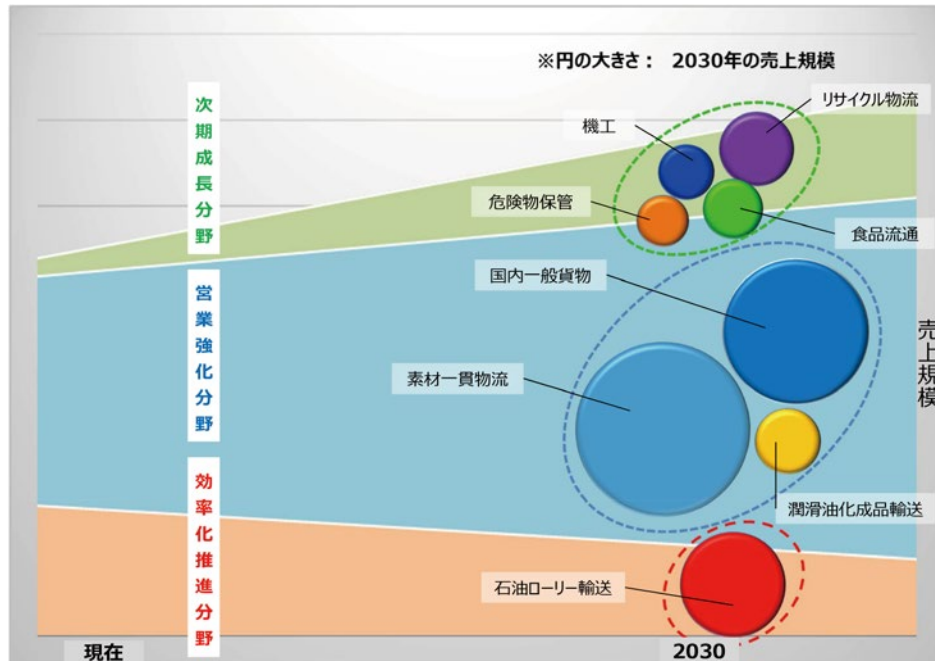
成長分野の事業を拡大することで、2031年3月期に営業収益600億円以上、経常利益20億円以上とする数値目標を掲げた。また投融資計画として、2023年3月期～2031年3月期の投融資枠（M&A含む）250億円を計画している。内訳は、車両・倉庫維持更新で130億円、営業強化分野で60億円、次期成長分野で60億円としている。

(4) 事業ポートフォリオ

「2030 丸運グループ長期ビジョン」で掲げた将来像を実現するため、各事業を「営業強化分野」「次期成長分野」「効率化推進分野」の3分野に位置付け、事業戦略を推進する。

今後の課題・展望

### 事業ポートフォリオ



出所：「2030 丸運グループ長期ビジョン」より掲載

#### a) 営業強化分野での取り組み

##### ・国内一般貨物保管・輸送のコスト競争力と提案営業力の強化

国内一般貨物の保管・輸送業務を同社営業の基盤（インフラ）と位置付け、全国を区分した営業エリア毎の組織体制を構築するとともに、積極的なシステム導入による現場効率化と情報共有ツールを活用した営業ノウハウ集積により、エリア営業のコスト競争力と提案営業力を飛躍的に向上させる。

##### ・素材国内外一貫物流の拡大

同社の主要顧客である日本の素材メーカーは、高機能電子デバイス原料、軽量化材料等の先端材料の分野で世界的な競争力を有しており、供給能力の増強を計画している。これらの顧客との関係強化と必要な設備投資を実施し、顧客の国内製造能力増強に伴う保管・輸送案件を取り込むとともに、海外輸出に伴う通関、現地保管・輸送等の一貫物流を提案・獲得する。

##### ・潤滑油・化成品輸送の強化

半導体増産に伴う化成品増産需要等を積極的に取り込み、石油輸送で余剰となる輸送能力を化成品輸送に円滑にシフトする。

#### b) 次期成長分野での取り組み

##### ・リサイクル物流事業

アジア諸国の廃プラスチック輸入規制が進み、樹脂大手は国内処理スキーム構築のためケミカルリサイクルプラント計画を打ち出している。また、2027年の規制強化に伴い廃棄物を原料とした持続可能な航空燃料(SAF)プラントも計画されている。PCBなど同社の廃棄物輸送実績を生かし、中間処理を含めたリサイクル物流でポジションを獲得する。

##### ・機工事業

再生可能エネルギーへのシフトに伴う送電線の再整備等、国内インフラ設備の更新・新設需要は堅調に続くことを見込まれることから機工部門を拡充・強化する。

##### ・食品流通事業

農林水産省の国産水産物・食品の輸出拡大戦略を背景に、既存顧客との協業により生鮮品輸出案件の拡大を図る。また、気候変動の増大や農業従事者の高齢化を背景に植物工場野菜の市場規模は拡大傾向にあることから、大規模工場の建設計画に合わせコールドチェーンを整備し輸送と保管のニーズを取り込む。

##### ・危険物保管事業

環境・安全規制の強化により危険物保管の需要も増加傾向にあることから、危険物倉庫の拡充により危険物保管事業の拡大を図る。

#### c) 効率化推進分野での取り組み

##### ・石油ローリー輸送の徹底効率化

石油ローリー輸送は年率2%以上のペースで減少が見込まれるため、徹底した組織のスリム化・効率化によりコスト競争力を強化し、主要顧客の石油輸送の中核的地位を維持する。

### 3. 海外事業

現在、中国には丸運国際貨運代理(上海)、丸運安科迅物流(常州)、丸運物流(天津)の3現地法人、8拠点がある。中国国内における本社機能を実質的に上海事務所を持たせることで、湾岸部を基点に「点から線」へ、「線から面」へとネットワークを広げてきた効果が出始めている。中国-マレーシア間の貿易等、三国間輸送についても実績を積み上げている状況だ。

他方、2017年8月に現地法人化したベトナムでは、同国を拠点にメコンデルタ地域を攻めていく方針であり、2019年6月にホーチミン支店、2020年4月にハナム営業所を開設した。日本企業のベトナム進出が活発化していることから、これら日系企業の輸送面をサポートする考えだ。

同社では、海外事業の展開を「点から線」へ、「線から面」へというモデルで取り組んでいる。中国は「面」のレベルに到達しつつあり、これから内陸部にビジネスを広げて「面」を大きくする。ベトナムについては、拠点を設けた後の「線」に向かう段階にあり、その意味では成長の余地が広いと言えるだろう。当面は中国でのビジネスを軌道に乗せるとともに、東南アジアを含めたアジア圏におけるビジネス展開を目指す。

#### 4. ドライバー不足、2024年問題に向けて

ドライバー不足については、ヤマトホールディングス等のBtoC中心の業者以上に、同社のようなBtoB業者はより深刻な問題となっている。なぜなら、宅配便の配達は普通免許で対応可能だが、同社が得意とする重量物運送や石油輸送には大型免許が必須となることから、対象ドライバーの数が限定されるからだ。

大型免許は取得に時間を要するため、ドライバーが一朝一夕に増えず、さらに石油ローリー等のトレーラーの運転に必要なけん引免許は実運転経験が必要なため取得がさらに難しい。これに“働き方改革”により1人当たりの時間を縮小せざるを得ない労働時間の問題も加わる。同時に法整備が進められている外国人労働者については、右ハンドル、左ハンドル等道路交通の制度上の問題もあるほか、石油関連輸送に関しては取扱資格等もネックになるようで、短期的に即戦力となるプロのドライバーを養成することは容易ではない。

そこで同社は、顧客と情報を共有しながら、輸送効率の最適化を図るといふ。一例を挙げると、従来だと集荷時の待ち時間等は業務外と位置付けられていたが、それらも業務に含めることで改善をしていく。

いずれにしても、ドライバー不足の解消は成長を目指すうえで対処が必要だ。従前からの勤労人口の減少に加えて、“働き方改革”による影響もある。自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が960時間に制限されることによって発生する問題、いわゆる「2024年問題」への対応が喫緊の課題になりそうだ。

トラックドライバーの労働環境は、長時間労働の慢性化という課題を抱え、それを改善しようというものだが、長時間労働を緩和するためには、現在の業務量に対してもそのままドライバーを増やさねばならないことから、ドライバー不足が加速することになる。同社では、料金改定は、燃料費の側面だけではなく、ドライバーの待遇改善も目的にしており、顧客との丁寧な交渉を行っている。この姿勢を継続してドライバー確保に取り組む一方、配車の効率化等も進めて対応する考えだ。

#### 5. M&A に関する考え方

M&Aについては、長期的な成長戦略に不可欠であると同社では考えている。昨年度発表した長期ビジョンでは、次期成長分野であるリサイクル物流、機工、食品流通事業、営業強化分野である海外における営業力強化等において資本提携やM&Aの手法を能動的に活用していく考えだ。

#### 6. 第4次中期経営計画の策定

2023年5月に、同社は「第4次中期経営計画」を策定した。2023年3月期を最終年度とした第3次中期経営計画では、コロナ渦への対応と拠点の統廃合等の事業基盤の強化に終始し成長に向けた戦略的な活動が不十分だった経緯がある。

第4次中期経営計画は、その位置付けとして、長期ビジョンの実現に向けた基礎固めと種まきを着実に実行すると同時に、2024年問題等物流企業の課題への適切な対応を図るといふ。

具体的施策として、提案営業力及びコスト競争力の強化に、次期成長分野と位置付ける「リサイクル分野」と「機工分野」の拡大のため、M&A や資本参加を積極的に実行することを掲げるとともに、関東地区において危険物倉庫の建設を計画している。

#### ○貨物輸送事業

- ・適正運賃・料金の収受
- ・素材関連分野の強化及び新規顧客開拓による事業拡大

#### ○エネルギー輸送事業

- ・石油輸送部門の徹底効率化
- ・潤滑油・化成品の輸送・保管の強化

#### ○海外物流事業

- ・素材一貫物流の拡大
- ・ベトナム事業・食品輸出事業の拡大

#### ○テクノサポート事業

- ・受託業務の維持継続

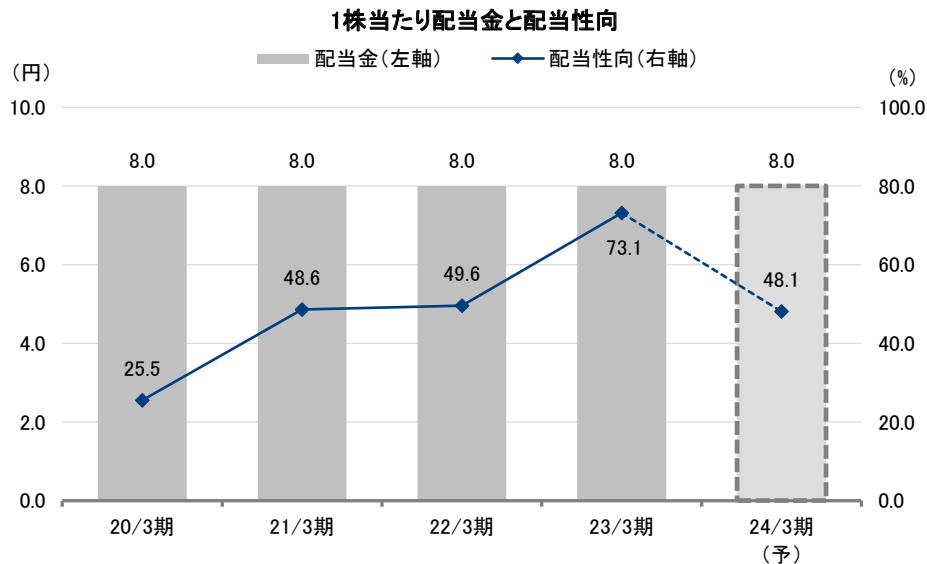
第4次中期経営計画の収支計画として、最終年度の2026年3月期に連結営業収益49,100百万円(2023年3月期46,586百万円)、連結経常利益1,340百万円(同612百万円)を掲げている。

また、第4次中期経営計画の投資計画として、戦略投資に53億円、車両等の維持更新は、3次中計と同レベルの39億円を計画している。

## 株主還元

### 2024年3月期の年間予想配当も8.0円を堅持

同社は、利益還元を経営の最重要事項の1つと位置付けたうえで、財務体質の強化と事業展開に必要な内部留保の充実を図りつつ、安定した配当を実施することを基本方針としている。この基本方針に基づき、2023年3月期は年間8.0円の配当（配当性向73.1%）を実施し、2024年3月期も同額（同48.1%）の配当を予定している。なお、東京証券取引所から要請されている資本収益性の向上策については成長戦略投資と財務健全性のバランス資本構成を総合的に検討することを表明している。



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