

COMPANY RESEARCH AND ANALYSIS REPORT

|| 企業調査レポート ||

丸運

9067 東証 1 部

[企業情報はこちら >>>](#)

2020 年 11 月 11 日 (水)

執筆：客員アナリスト

水野文也

FISCO Ltd. Analyst **Fumiya Mizuno**



FISCO Ltd.

<http://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
■ 会社の概要・沿革	03
1. 沿革	03
2. 事業の概要	04
■ 業績動向	10
1. 2021年3月期第2四半期累計の業績動向	10
2. 2021年3月期通期の業績予想	12
■ 今後の課題・展望	13
1. 10年後(2030年)の「ありたい姿」	14
2. 第3次中期経営計画	15
3. 縮小する石油輸送への対応	15
4. 海外事業の今後	16
5. ドライバー不足	16
6. 新型コロナウイルス感染症拡大(コロナ禍)への対応	17
7. M&Aに関する考え方	17
8. 新規事業・案件	17
■ 株主還元	17
■ 情報セキュリティについて	18

■ 要約

第 3 次中期経営計画において、2023 年 3 月期に 経常利益 1,630 百万円、EBITDA で 3,810 百万円の定量目標掲げる

1. 会社概要

丸運 <9067> は創業から 130 年近い老舗の運送会社で、ENEOS ホールディングス <5020> の関係会社である。2020 年 3 月 31 日現在、事業所は 93 ヶ所、連結子会社は 19 社を数え、保有車両台数は 1,936 台となっている。

全国に運送・保管などの拠点をネットワークとして張り巡らせているが、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（5 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を開設した。

同社はこれまで、貨物輸送、石油輸送、潤滑油・化成品、国際貨物、その他、と 5 つのセグメントとしていたが、2021 年 3 月期第 2 四半期より、貨物輸送、エネルギー輸送、海外物流、テクノサポート、その他の 5 つのセグメントに集約している。このうち営業収益の構成比率が最も高いのは貨物輸送であり、全体の多くを占めている。一方、ENEOS 系であることから、石油輸送や潤滑油・化成品など石油に関係するビジネスの構成比も高いのが特徴である。さらに、2021 年 3 月期第 2 四半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、ドライバー不足問題や働き方改革等への対応など対処すべき課題もあるが、同社は石油関連の輸送の取り扱いも多いことから、石油業界の再編による影響を受けるのも特徴だ。

2. 業績動向

2021 年 3 月期第 2 四半期累計（4 月～9 月）決算は、営業収益が前年同期比 11.1% 減の 22,334 百万円、営業損失は 43 百万円（前年同期は 380 百万円の利益）となった。主力の貨物輸送を中心に、新型コロナウイルス感染症拡大（以下、コロナ禍）の影響を受けたことが要因である。2020 年 3 月期は台風の影響を大きく受けたが、2021 年 3 月期のコロナ禍の影響はそれ以上と同社では見ている。ただし、影響を最も受けたのは 4 月～5 月であり、足元では貨物輸送を中心に回復基調にあるようだ。

2021 年 3 月期通期については 8 月 5 日に発表した業績予想を据え置き、営業収益を前期比 5.1% の 48,100 百万円、営業利益を同 43.4% 減の 600 百万円としている。一方で、配当金は年 8 円を継続する予定だ。

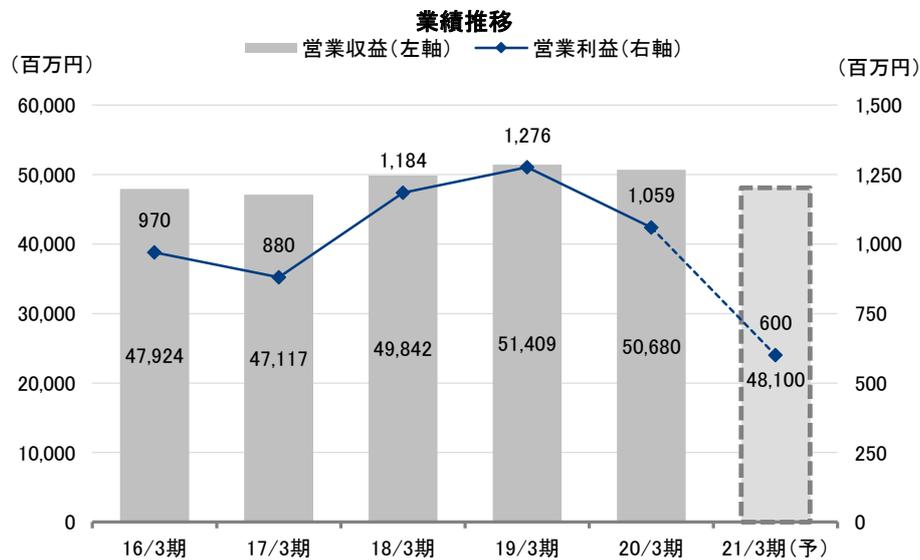
要約

3. 今後の成長戦略

中長期的な目標としては、中期経営計画を進めているほか、向こう10年についての長期的なあり方を示す「丸運グループ長期経営ビジョン」を策定しており、「丸運イノベーション」として10年後につながる成長戦略を描いている。さらに、2021年3月期を初年度とする第3次中期経営計画を策定し、最終年度の2023年3月期に経常利益1,630百万円、EBITDAで3,810百万円を目標として掲げている。第3次中期期間は「飛躍に向けた準備期間」とするものの、配当方針としては安定配当の継続を基本としている。なお、第3次中期経営計画での事業部ごとのアクションプランとしては、貨物輸送が「顧客との緊密な連携体制の構築」「新たな物流サービスの提供」を、エネルギー輸送が「需要回復に備えた安定供給体制の維持」「効率的な運行体制の構築」を、海外物流が「経済活動の復調に伴う物流需要の確保」「多国間物流の動向の注視」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
- ・2021年3月期はコロナ禍の影響を受けるものの、海外物流を強化することにより中長期的には成長余地あり
- ・第3次中期経営計画では、2023年3月期に経常利益1,630百万円、EBITDAで3,810百万円を目標として掲げる



■ 会社の概要・沿革

石油輸送にも強みがある老舗の総合物流会社

1. 沿革

同社の創業は明治25年(1892年)9月で、130年近い歴史がある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え発展を遂げてきた。

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革新し社会の発展に貢献します」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。

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(5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、2019年6月には同現地法人ホーチミン支店を開設した。

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、一時の勢いはないながらも、昨年来のコロナ禍からもいち早く回復しており、巨大な内需を背景に今後も拡大を目指す方向である。点から線へ、点から面へとビジネスが広がっており、今後が期待される。

会社の概要・沿革

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
2000年10月	ISO9001 認証取得
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

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、2021年3月期第2四半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などが中核となる。また同社はENEOS系列であることから、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、これらで全体の90%以上を占める。このほか海外物流、テクノサポート、その他を展開している。

2. 事業の概要

以下、その他を含めた5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なども手掛ける。

(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」など、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、顧客のニーズに合うよ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、保税蔵置所、定温倉庫、冷蔵・冷凍倉庫など多種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 など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、施工管理など、総合的なサービスを提供する。

(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からだ。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、顧客に効率的な一般輸送サービスを提供している。モーダル・シフトの重要性が叫ばれるなか、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) 保税蔵置所

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、成田倉庫、新潟物流センターの保税蔵置所を、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蔵置所を、大阪税関管内に堺物流センターを有する。

保税蔵置所の一例（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・病院など特殊なケースまで、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

3PL 業者として、顧客の流通加工スタイルに合わせた物流を構築している。デリケートな商品においても、5 温度帯（常温・定温・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

(9) 国際貨物

同社は国際貨物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。国際貨物は、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など、グローバルな対応も行っている。

(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）、工場や車両で使われている潤滑油などを、専用車両で輸送している。また、全国29ヶ所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、保管も含めたトータル物流に応える体制を有している。

丸運 | 2020年11月11日(水)
9067 東証1部 | <https://www.maruwn.co.jp/ir/>

会社の概要・沿革

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・化成品輸送

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イジ、トラック輸送、鉄道輸送、コンテナ船輸送などの幅広い輸送力を保有し、それらを組み合わせ合わせた複合輸送も行っている。

潤滑油・化成品輸送



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

コロナ禍による最悪期は脱出

1. 2021年3月期第2四半期累計の業績動向

2021年3月期第2四半期累計業績は、営業収益が前年同期比11.1%減の22,334百万円、営業損失は43百万円（前年同期は380百万円の利益）、経常損失は7百万円（同457百万円の利益）、親会社株主に帰属する四半期純損失は16百万円（同316百万円の利益）となった。

分野別では、一般貨物は企業間のBtoBビジネスであるため、コロナ禍による経済全体のダメージが直接影響している。農産品については、天候の影響を抑えるために加工業務に注力している。コロナ禍の影響で加工業務は弱含みとなったが、コロナ禍が収束すればスーパーやコンビニエンスストア関連ビジネスが拡大する見込みのため、将来的には巻き返しが期待できそうだと弊社では見ている。

業績動向

2021年3月期第2四半期累計 実績

(単位：百万円)

	20/3期2Q		21/3期2Q		増減	増減率
	実績	構成比	実績	構成比		
営業収益	25,127		22,334		-2,793	-11.1%
貨物輸送	15,377	61.2%	13,294	59.5%	-2,083	-13.5%
エネルギー輸送	7,904	31.5%	7,192	32.2%	-711	-9.0%
海外物流	730	2.9%	769	3.4%	38	5.3%
テクノサポート	1,093	4.3%	1,057	4.7%	-36	-3.3%
その他	21	0.1%	20	0.1%	-0	-4.3%
営業利益	380	1.5%	-43	-	-423	
経常利益	457	1.8%	-7	0.0%	-464	-
貨物輸送	463	1.8%	170	0.8%	-293	-
エネルギー輸送	33	0.1%	-199	-	-232	-
海外物流	0	0.0%	12	0.1%	11	-
テクノサポート	41	0.2%	33	0.1%	-8	-
その他	-82	-	-23	-	58	-
親会社株主に帰属する 四半期純利益	316	1.3%	-16	-	-332	-

注：その他の事業は、損害保険代運業・事務代行業等
 出所：決算短信、決算説明会資料よりフィスコ作成

(1) 貨物輸送

貨物輸送の営業収益は前年同期比13.5%減の13,294百万円、経常利益は同293百万円減の170百万円となった。価格改定の取り組みや既存顧客との取引深耕、新規顧客の獲得および国際貨物を含めた各取引の強化を図るなどに取り組んでいる。コロナ禍の影響を受けた巣ごもり消費の増加により通販需要などが増加した結果、食品の保管収入は増収となったものの、主力である自動車関連貨物の需要減により、アルミ、銅製品およびタイヤ補強用鋼線等の落ち込みが著しく、部門全体で減収減益となるなど、依然として事業環境は厳しい状況となっている。前年同期は台風や豪雨により利益ベースで40百万円強の影響が出、当四半期直近2年間に生じたマイナス分が消えたことがプラス要因となったが、コロナ禍の影響と相殺された格好となった。しかしながら、同社によると4月～5月が影響を最も受け、その後は回復基調であることから、下期以降は持ち直すことが期待できる。

(2) エネルギー輸送

エネルギー輸送の営業収益は前年同期比9.0%減の7,192百万円、経常損失は199百万円（前年同期は33百万円の利益）となった。2019年4月に静岡石油輸送（株）を連結子会社化したことが寄与したものの、石油部門、潤滑油・化成品部門ともにコロナ禍の影響を大きく受けた。同社によると5月が影響を最も受け、足元では回復傾向にあるものの、10月時点では前年同期比90%程度の回復にとどまっているようだ。しかしながら石油部門においては、2019年の暖冬の反動で寒くなれば巻き返しも可能と弊社では見ている。さらに、世間では「巣ごもり」消費の拡大が注目されているが、「巣ごもり」によって在宅時間が伸びれば、天候要因とは別に灯油の需要が拡大することは想像に難くない。その場合、同社の灯油輸送も拡大する可能性が高いと弊社では見ている。

業績動向

(3) 海外物流

海外物流の営業収益は前年同期比 5.3% 増の 769 百万円、経常利益は 11 百万円増の 12 百万円となった。コロナ禍の影響により顧客の事業活動が停滞したことに加えて、米中貿易摩擦の影響から輸出入品の荷動きは低調に推移したものの、中国国内の保管や輸送については、回復基調にある。中国経済は世界でもいち早くコロナ禍から立ち直っており、自動車メーカー向けアルミ母材の輸送をはじめ、中国関係のビジネスは好調に推移している。中国向けは引き続き好調に推移すると見込まれており、下期も収益を支える柱となるだろう。なお、利益面においては、2020年3月期から取り組んできた自社での保管や輸送効率の改善等が貢献したものの、コロナ禍の影響を受けた。当面は海外物流事業の好調がカギを握ることになると弊社では見ている。

(4) テクノサポート

テクノサポートの営業収益は前年同期比 3.3% 減の 1,057 百万円、経常利益は同 8 百万円減の 33 百万円となった。受託業務部門は油槽所関連が堅調に推移したものの、製油所関連の定期修繕工事規模が前年度の実績を下回った。

(5) その他

その他の営業収益は前年同期比 4.3% 減の 20 百万円、経常損失は 23 百万円（前年同期は 82 百万円の損失）となった。

2. 2021年3月期通期の業績予想

2021年3月期通期については8月5日に発表した業績予想を据え置き、営業収益が前期比 5.1% 減の 48,100 百万円、営業利益が同 43.4% 減の 600 百万円、経常利益が同 42.5% 減の 700 百万円、親会社株主に帰属する当期純利益が同 51.4% 減の 440 百万円を見込んでいる。

2021年3月期業績見通し

(単位：百万円)

	20/3 期		21/3 期		増減	増減率
	実績	構成比	予想	構成比		
営業収益	50,680		48,100		-2,580	-5.1%
営業利益	1,059	2.1%	600	1.2%	-459	-43.4%
経常利益	1,217	2.4%	700	1.5%	-517	-42.5%
親会社株主に帰属する 当期純利益	905	1.8%	440	0.9%	-465	-51.4%

出所：決算短信よりフィスコ作成

一方、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。2020年3月期末の自己資本比率は 55.6%、2021年3月期第2四半期末では 58.4% と 50% 以上の高水準が続いている。

業績動向

財政状況

(単位：百万円)

	18/3 期末	19/3 期末	20/3 期末	21/3 期 2Q 末	増減
流動資産	9,439	9,999	11,204	9,239	-1,956
有形固定資産	24,715	24,779	25,910	25,774	-136
無形固定資産	236	276	1,084	1,210	126
投資その他の資産	3,181	2,972	2,655	2,803	136
固定資産計	28,133	28,028	29,651	29,788	125
資産合計	37,573	38,028	40,856	39,028	-1,827
流動負債	8,988	9,501	10,545	8,351	-2,184
固定負債	6,952	6,079	7,273	7,559	248
負債合計	15,941	15,581	17,819	15,910	-1,908
純資産合計	21,632	22,446	23,037	23,118	81
自己資本	21,551	22,360	22,723	22,804	107
自己資本比率	57.4%	58.8%	55.6%	58.4%	2.8pt

出所：決算短信よりフィスコ作成

■ 今後の課題・展望

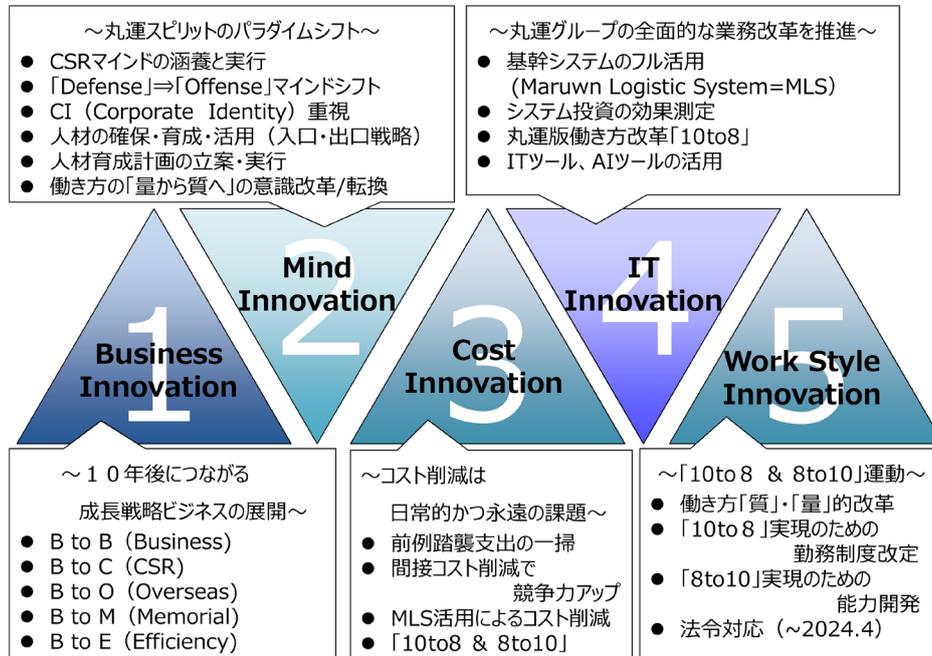
第3次中期経営計画を策定、 貨物輸送事業部をコアに海外物流事業部で成長を目指す

運送業界は、景気動向といった経済的な要因のほかに、ドライバー不足問題や働き方改革への対応等対処すべき課題があるが、石油関連の輸送の取り扱いも多いことから、石油業界の再編による影響を受けるのが特徴だ。

そのため、同社はまず、社員のマインドを変えることに着手した。具体的には、「守りの丸運」と称しながら肝心の守備に綻びが生じていることから、それを是正するために「丸運イノベーション」と称してパラダイムシフト研修を実行している。管理職、中間管理職、一般社員の階層ごとに分け、全部で12の研修を新たにスタートさせ、社員の意識構造を変えるように努めた。

今後の課題・展望

丸運イノベーション



出所:「長期経営ビジョン・丸運イノベーション」より掲載

さらに、今後も成長を目指すために、以下に示すような様々な施策を講じ、成果が現われ始めている。

1. 10年後(2030年)の「ありたい姿」

既述のとおり、研修の充実を具体例とする、業務及び意識改革を目的とする「丸運イノベーション」を柱とした経営計画体系を整備するとともに、同社グループの10年後の「ありたい姿」を事業部ごとに掲げている。

貨物輸送事業部では、輸出入一体運営を強化し、顧客のニーズに沿った物流サービスを提供することで、同社グループのけん引役を果たす考えだ。

エネルギー輸送事業部では、エネルギー需要が減少するなかでも、エリア戦略及び協力会社としての連携強化等により企業体質を強化することで、石油系元売系エネルギー輸送会社の中核会社として貢献するとともに、大都市圏での危険物保管需要を取り込み、危険物の保管配送ネットワークを構築することを掲げている。

また、海外物流事業部では、中国及びベトナムの各拠点を拡充し物流網を構築することで、主要需要家及び各国内物流ニーズを取り込むとともに、アセアン諸国との多国間取引を拡大させ、同社グループの物流品質をアジアに広める方針である。

2. 第3次中期経営計画

同社は2020年8月5日に「第3次中期経営計画」を発表した、2020年3月期を最終年度とした第2次中期経営計画に続くものだが、そこでは「ありがたい姿」を見据えた課題を確認し、課題を克服するためのアクションプランを策定することを基本方針としている。

なお、第3次中期経営計画期間は「飛躍に向けた準備期間」としており、意欲的な設備投資実行の影響もあることから、目標値としてEBITDAを設定し、実力損益の改善を示している。具体的には、最終年度である2023年3月期に経常利益1,630百万円、EBITDA3,810百万円を目指す。

事業部ごとのアクションプランは以下のとおりである。

(1) 貨物輸送事業部

コア事業として事業規模拡大を目指す。具体的には、長距離配車センターを設立するとともに拠点の統廃合を行うことで、利益率の改善を目指す。また、機工事業の強化や新座流通センターの冷凍倉庫化、東扇島物流センターの活用など、高成長・高収益分野への積極投資を行うとともに、国際貨物営業部門の強化も図る。また、運賃改定や新規顧客獲得も引き続き行う方針である。

(2) エネルギー輸送事業部

縮小傾向である石油輸送に対して、事業規模維持を目指す。具体的には、ENEOSホールディングスの石油輸送中核会社化を目指すとともに、事業体質の強化を図る。合わせて、危険物倉庫の新設や危険物扱い製品の拡大といった供給インフラを効率的に整備することで、大都市圏での危険物・毒劇物需要の開拓を目指す。また、近畿エリアでの2次基地構想や関西地区での危険物倉庫新設、海外（ボーダレス）M&A案件の取り込みなどにより、大口顧客の事業戦略に対応した物流サービスを提案・提供する方針である。

(3) 海外物流事業部

海外物流事業部は、積極展開を目指す成長事業になる。具体的には、新規拠点の構築や倉庫の増床、現地企業のM&A（ベトナム）により、現地ネットワークの整備・拡充を行うとともに、既存深耕及び現地物流ニーズの取り込みを目指す。また、各国拠点の連携強化やマレーシア-中国間貿易を開拓することで多国間取引の拡大も目指している。なお、中国においては、鉄道利用輸送の利用拡大や国内代理店との協業強化も図る方針である。

3. 縮小する石油輸送への対応

2017年4月1日に、JXホールディングス（株）は東燃ゼネラル石油（株）と統合し、ENEOSホールディングス（株）が誕生した（2020年6月、ENEOSホールディングスに商号変更）。中期的に見ても石油輸送はパイが縮小傾向にあると見られており、同社では年間2%程度の縮小を見込んでいる。このような状況のなか、同社ではENEOSホールディングスの石油輸送中核化により更なる成長を目指す。

今後の課題・展望

同社は関西地区で旧 JX 系のビジネスに強みを持っていたが、旧エクソンモービル（有）・東燃ゼネラル石油系も関西に強いことから、そこから顧客を取り込むほか、コスト削減にも努めていく。さらに石油輸送については、ドライバーの確保も重要な課題だ。危険物を取り扱うため有資格者でなければならず、特に需要期の冬場はドライバーを取り合う状況になっているという。このため、今後もドライバー確保に全力を注ぐ方針だ。

4. 海外事業の今後

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、5 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など、三国間輸送についても実績を積み上げているようだ。

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 月にはホーチミン支店を開設した。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。それによれば、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。

5. ドライバー不足

ドライバー不足については、ヤマトホールディングスなどの 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、宅配便の配達に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、左ハンドルなど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など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。そのため、外国人労働者の雇用が進むようになった場合はフォークリフトの運転などを任せ、それに従事していた日本人社員をドライバーにシフトさせるといった対応を取ることも検討したいとしている。

さらに同社は、ビジネスのあり方を変えることを顧客に要請するという。一例を挙げると、従来だと集荷時の待ち時間など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効率化を図る。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”による影響もあり、同社はもちろん、業界全体で今後もドライバー不足問題は課題となり続ける可能性が高い。

6. 新型コロナウイルス感染症拡大（コロナ禍）への対応

コロナ禍については、利益面で約 460 百万円の影響を及ぼすと会社では見ている。会社では、社長を本部長とする非常対策本部を設置し、テレワークの推進を図るとともに、毎日の検温などドライバーの健康管理を徹底している。

7. 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会社では考えている。国内に関しては、一般貨物について良いパートナーがあればタイミングを計って M&A を実行する方針である。とりわけトラックやドライバーを増強するために、これまで傭車（ようしゃ）先であった協力会社の買収を進めたいと言う。これは、収益力アップの要因となる自車化の推進にもつながる。なお、海外に関しては、ローカルニーズを取り込むことを目的に現地の輸送関係事業に狙いを定める考えだ。

8. 新規事業・案件

新規事業・案件については、会社が持っているノウハウを活用して開拓する。例えば、一般的に既存の冷蔵倉庫は老朽化しており、きめ細かな対応ができない。これに対し、会社の冷蔵倉庫は 5 温度帯物流で対応しており、これらを活用すれば後発でも十分ビジネスチャンスがあると目論む。

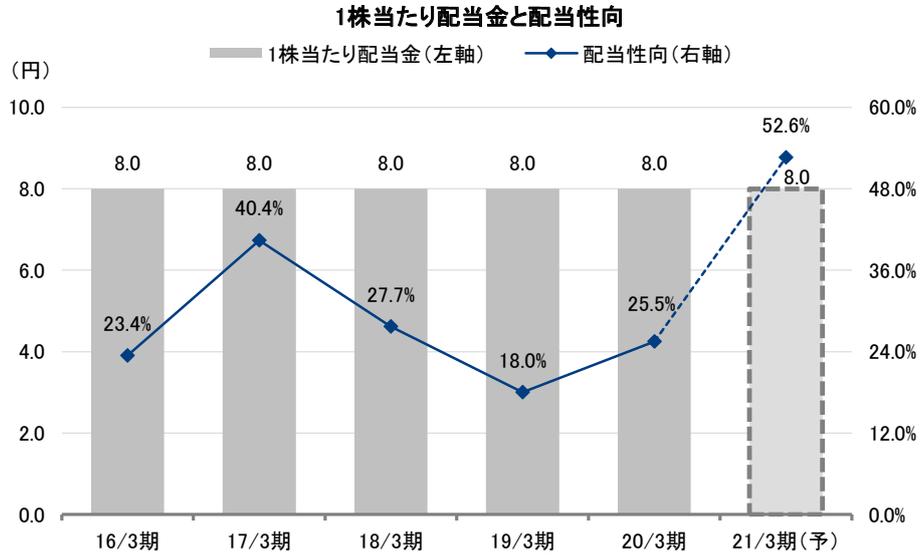
また、CSR の観点からも、ビジネスにつながるものに積極的に取り組んでいる。その 1 つがスポーツ物流である。例えば、運動部の遠征などを効率的に行うことで、部のコスト削減になるような運送を提案し、アマチュアスポーツをサポートしている。

■ 株主還元

2021 年 3 月期の年間配当も 8.0 円を堅持

会社は、中長期的企業価値向上の観点から最適資本構成を考えながら、収益性と財務基盤の健全性の両面を追求しており、株主還元については資本政策の一環として企業価値向上のために必要な投資を考慮しながら実行することを基本としている。2020 年 3 月期は年 8.0 円の配当を実施し、2021 年 3 月期も同様に年 8.0 円配を見込んでいる。既述のとおり、第 3 次中期経営計画でも安定配当は基本方針の 1 つとして掲げていることから、今後も年 8.0 円配を堅持していく方針だ。

株主還元



出所：決算短信よりフィスコ作成

■ 情報セキュリティについて

既述のとおり、同社は4つの基幹システムについて投資を行っており、新システムは2021年3月期中に稼働の予定となっている。このシステム稼働と合わせて、新たなセキュリティを構築する。それまで、特にサイバーセキュリティに関して、社員に対し教育・訓練を実施して対応する考えだ。

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・表示したものです。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 5-11-9

株式会社フィスコ

電話：03-5774-2443（情報配信部）

メールアドレス：support@fisco.co.jp