

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 >>>](#)

2019 年 1 月 22 日 (火)

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
■ 会社の概要・沿革	02
1. 沿革	02
2. 事業の概要	04
■ 業績動向	09
■ 今後の課題・展望	10
1. 丸運グループ長期経営ビジョン (2017～2026)	11
2. 第二次中期経営計画	11
3. 縮小する石油輸送への対応	11
4. 海外事業の今後	12
5. ドライバー不足	13
6. 運賃価格改定について	14
7. システムイノベーション	14
8. M&A に関する考え方	14
9. 新規事業・案件	14
■ 株主還元	15
■ 情報セキュリティについて	15

■ 要約

2019 年 3 月期は増収増益の見通し。 「丸運グループ長期経営ビジョン」を策定し、 毎年 2% 以上の成長を続けることを目標とする

丸運 <9067> は、老舗の運送会社で、JXTGHD の関係会社である。事業所は 91 ヶ所、保有車両台数は 1,873 台、連結子会社は 18 社を数える。運送会社は親しみやすいキャラクターがあるのが一般的だが、同社のアイドルマークは「のらくろ」だ。

全国津々浦々に運送、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 月に有限会社丸運物流ベトナムを現地法人化した。

セグメント別で見ると、この上半期の実績で最も大きいのは貨物輸送の 47.3% であるが、JXTG 系であることから、石油輸送が 24.8%、潤滑油・化成品が 10.7% と石油に関するビジネスの構成比も高いのが特徴。そのほか、15.8% の国際貨物、1.4% の流通貨物の 5 つのセグメントで構成されている。

石油関連の輸送の取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一方、運送業界においてもドライバー不足などの問題が浮上しており、それらにいかに対応していくかが当面の課題だ。

2019 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 4.2% 増の 24,913 百万円、営業利益は同 32.5% 増の 469 百万円となった。地震や豪雨など自然災害の影響が大きかったものの、昨今進めている価格改定が浸透したことが背景にある。2018 年 3 月期の通期予想は、営業収益が前期比 4.1% 増の 51,900 百万円、営業利益が同 9.8% 増の 1,300 百万円と増収増益を確保する見通し。配当金は年 8 円を継続する予定だ。

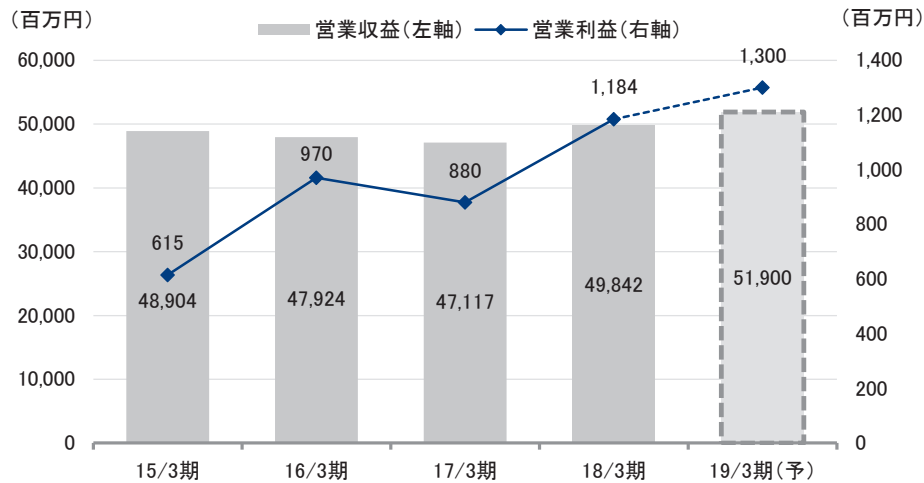
中長期的な目標としては、中期経営計画を進めているほか、向こう 10 年についての長期的なあり方を示す「丸運グループ長期経営ビジョン」を策定。そこでは、今後 10 年間に毎年 2% 以上の成長を続けることを目標に掲げている。

Key Points

- ・石油輸送にも強みがある老舗の総合物流会社
- ・自然災害の影響を受けるが、下半期以降は上向く
- ・「丸運グループ長期経営ビジョン」と「丸運イノベーション」を進行

要約

業績推移



出所：決算短信よりフィスコ作成

■ 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2017年で125年目を迎えた。「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、平成と連綿と経営を続けた運送業の老舗であり、幾たびかの困難を乗り越え発展を遂げてきた。

1955年頃のオート3輪車



出所：ホームページより掲載

丸運 | 2019年1月22日(火)
9067 東証1部 | <http://www.maruwn.co.jp/ir/>

会社の概要・沿革

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物流センターを始め、幅広い範囲で保管、輸送の拠点を持ち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月に有限会社丸運物流ベトナムを現地法人化した。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。

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 天龍運送株式会社設立
1938年12月	天龍運送 株式会社天龍組を設立
1941年～1945年	天龍運輸、天龍運送 陸運非常体制の下、日本通運に統合
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	株式会社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）ジョ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）ジョ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）有限公司」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）有限公司」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）有限公司」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「有限会社丸運物流ベトナム」設立

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運輸（株）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、最も構成比率が高いのは貨物輸送の 47.3% で、一般的なトラック貨物輸送などが中核だが、同社は JXTG 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、石油輸送が 24.8%、潤滑油・化成品が 10.7% と、この 2 つのセグメントでおよそ 3 分の 1 を占める。このほか、国際貨物（直近の構成比は 15.8%）、流通貨物（同 1.4%）を展開しており、ここに挙げた 5 つのセグメントで構成されている。

2. 事業の概要

以下、セグメントから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い。輸送するだけでなく、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中だ。

(2) 一般貨物倉庫

同社は保管機能以外に、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。保管機能は危険物倉庫、保税倉庫、定温倉庫、冷蔵・冷凍倉庫など用途ごとに対応する。天井クレーンなど貨物の特性に合う設備も備え、物流をトータルサポート。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、車両管理や物流 EDI などの情報を一元管理す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、各種機械・装置の運搬据付工事や解体撤去などまで手掛ける。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。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している。JR貨物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が生かされている。

鉄道輸送



出所：ホームページより掲載

丸運 | 2019年1月22日(火)
9067 東証1部 | <http://www.maruwn.co.jp/ir/>

会社の概要・沿革

(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。コンプライアンスを重視した適正処分を顧客に提案している。また、PCB廃棄物の濃度分析から搬出作業、収集運搬と一貫サービスを展開。同社は、中間貯蔵・環境安全事業(株)(JESCO)東京事業所の収集運搬業者として認定を受けている。さらに、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、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物流をトータルサポートしている。

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のこと、店舗・工場・学校・病院など特殊なケースも、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。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 や DCM 全体で運用。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) 国際物流

国際物流のエキスパートとして実績が豊富。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供する。国際物流は、CS 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、物流事情に精通しその国でもっとも最適な運送を行う。

(10) 航空利用輸送

1969 年（昭和 44 年）12 月に国内利用航空運送事業免許を取得し、この分野では約 50 年の実績とノウハウがある。大口の貨物から小口まで対応可能。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

JXTG 系の企業として、この分野におい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）、工場や車輛で使われている潤滑油などを、専用車両で輸送。また、全国 22 ヶ所の油槽所及びガスターミナルの管理を請け負い、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 | 2019年1月22日(火)
9067 東証1部 | <http://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、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、コンテナ船輸送などの幅広い輸送力を保有し、それらを組み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、これを通じ、顧客に高度なサービスを提供している。

業績動向

自然災害の影響受けるが、下半期以降は上向き

2019 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 4.2% 増の 24,913 百万円、営業利益は同 32.5% 増の 469 百万円、経常利益は同 29.6% 増の 531 百万円、親会社株主に帰属する四半期純利益は同 34.2% 増の 333 百万円となった。

セグメント別では、主力の貨物輸送と流通貨物が減収、そのほかの部門が増収を確保している。利益面を見ると、潤滑油・化成品、石油輸送、国際貨物が好調だったものの、貨物輸送は減益、流通貨物は赤字に転落した。全体としては、一般の貨物のマイナスを石油関連のセグメントで補ったと言えそうだ。利益面で目立つのは、前年上半期は赤字だった石油輸送が黒字に転じた一方、国際貨物の経常利益は 148 百万円と前年同期比で 78% 増益と高い伸びを示した。

貨物輸送が苦戦した理由として、自然災害の影響が挙げられている。今年は、西日本の豪雨、大阪北部と北海道の地震と大災害が相次いだ。なかでも西日本の豪雨は JR 山陽本線が約 100 日間ストップしたことで、同社の鉄道輸送が大打撃を受けた。貨物フェリーなど代替輸送を行いながらも、上半期の平均輸送力は 8 割減となり、これだけで利益ベースで 40 百万円強の影響が出たという。

さらに、流通貨物では、昨年は大豊作で収益に貢献したタマネギの輸送が、今年は一転して不作となったほか、輸入プロッコリーの輸送が国産品の豊作によって、価格面で優位に立てなくなったために減少。これらによって赤字転落を余儀なくされた。今後は、天候の影響を抑えるため、加工業務に力を注ぐ。当セグメントでは今後、スーパー、コンビニ関連ビジネスが拡大する方向にあり、同社では神奈川流通センターの増強を図るなど、このセグメントの巻き返しの態勢を整えている。

他方、石油輸送と潤滑油・化成品輸送については、これまで懸案となっていた運賃改定が浸透し、利益アップに寄与した。特に、石油輸送については、外注費がかからないため、前年同期の 25 百万円の赤字から 162 百万円の黒字と利益面で改善が著しい。ただ、今季は暖冬が予想される点が気がかりだ。気温が 1 度上下すると石油需要は 0.6% 変動すると言われるだけに、冬場の気温が不安材料となる。

また、国際貨物は好調そのもの。昨年は、一部の輸送で特需的な要因があり、その反動が心配されながら、自動車材料用のアルミ、銅の輸送が順調に拡大している。アルミ製品については、足元だけではなく、電気自動車向け用途にアルミ生産のインフラが整っていない中国向けの輸送が今後も伸びるとみられている。中国の倉庫が現状では満床状態にあるとされ、今後も日系の完成品工場などを中心に、攻勢を活発化させる考えだ。

利益面においては、前述した石油輸送、潤滑油・化成品のみならず、貨物輸送についても価格改定が浸透しており、これが総じて利益を押し上げる要因となっている。半面、上半期は軽油の値上がりマイナスマテリアルとなった。計画では、1 リットル当たり 10 円の上昇を見込んでいたものの、実際には 18 円上昇。これらが運賃に転嫁できるかどうか下半期の課題となる。

業績動向

2019年3月期の通期予想は、営業収益が前期比4.1%増の51,900百万円、営業利益が同9.8%増の1,300百万円、経常利益が同6.7%増の1,400百万円、親会社株主に帰属する当期純利益が同53.1%増の1,280百万円が見込まれている。営業収益は50,600百万円から上方修正、営業利益が1,308百万円から若干の下方修正、親会社株主に帰属する当期純利益は963百万円から上方修正された。親会社株主に帰属する当期純利益が大幅に増額されたのは、遊休資産売却を計画していることが要因となる。

全体としては、自然災害の影響や軽油価格の上昇などのマイナス要因を、価格改定効果でカバーし切れない貨物輸送、流通貨物の利益減を、価格改定効果が大きく寄与する石油輸送と潤滑油・化成品、電子部品材料の航空輸送増と中国事業が好調な国際貨物でカバーする格好だ。

一方、財務体質も改善に向かっている。同社はここ数年で、有利子負債の削減に努め、2015年3月期末現在で6,070百万円あった有利子負債は5,000百万円を切る水準まで減少。さらに、第2四半期段階で、短期借入金が前期末の1,875百万円から1,796百万円に、同じく長期借入金が2,449百万円から2,020百万円にそれぞれ減少するなど、返済を進めている。その結果、第2四半期現在で、自己資本比率は前期末の57.1%から59.3%に上昇した。

業績推移

(単位：百万円)

	15/3期	16/3期	17/3期	18/3期	19/3期(予)
営業収益	48,904	47,924	47,117	49,842	51,900
前期比	0.1%	-2.0%	-1.7%	5.8%	4.1%
営業利益	615	970	880	1,184	1,300
前期比	156.3%	57.7%	-9.2%	34.5%	9.8%
経常利益	729	1,054	978	1,312	1,400
前期比	90.8%	44.6%	-7.2%	34.1%	6.7%
親会社株主に帰属する 当期純利益	88	987	572	835	1,280
前期比	-86.0%	-	-42.0%	46.0%	53.1%
EPS(円)	3.08	34.19	19.82	28.93	44.31

出所：決算短信よりフィスコ作成

■ 今後の課題・展望

「丸運グループ長期経営ビジョン」と「丸運イノベーション」を進行

運送業界は、景気動向といった経済的な要因のほかに、慢性的な人手不足など業界内で深刻な問題を抱えている。同社は、こうした業界の事情だけではなく、大口の顧客である石油業界の再編に伴うビジネスの縮小という要因もあり、解決すべき課題は少なくない。

今後の課題・展望

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、パラダイムシフト研修を実行。管理職、中間管理職、一般社員の各階層ごとに分け、全部で 12 の研修を新たにスタートし、社員の意識構造を変えるように努めた。

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. 丸運グループ長期経営ビジョン (2017～2026)

前述した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、丸運グループの 10 年後のあるべき姿を示す「丸運グループ長期経営ビジョン」を策定。ここでは、今後 10 年間に毎年 2% 以上の成長を続けることで、組織・個人共に 20% 以上パワーアップした姿に進化することを目指す。

具体的な数値目標として、営業収益 60,000 百万円以上、経常利益 2,000 百万円、売上高経常利益率 3.5% 以上を設定。また、今後、働き方改革が進むとみられるなか、1 人当たりの年間労働量 20% 以上削減、女性社員（スタッフ、ドライバー、オペレーター）比率 20% 以上増加、外国籍社員（海外採用含む）20% 以上占有などを目標として挙げた。

2. 第二次中期経営計画

「丸運グループ長期経営ビジョン (2017～2026)」の実現を確たるものとするために、2018 年 3 月期をスタートとする新たな中期経営計画を再策定した。各部門において、様々な施策を打ち出しているが、貨物輸送においては拠点統廃合、石油輸送については JXTG ホールディングス統合への対応、国際貨物に関しては中国の強化と東南アジア路線の確立などがポイントになってきそうだ。

数値目標としては、最終年度の 2020 年 3 月期に、売上高 53,000 百万円、経常利益 1,600 百万円を掲げている。

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、JXTG ホールディングス <5020> が誕生した。この合併に伴って今後も大規模のコスト削減を実施するとみられるため、その対応は怠れない。

中期的に見ても、石油輸送はパイが縮小傾向にあるとみられ、実際、会社側では年間で 4% 程度の縮小を見込んでおり、長期経営ビジョンで示した年 2% 成長を確保するためには、他の部門で年 3～4% 成長を確保するとともに、石油輸送部門でいかに守るかが課題になりそうだ。

同社は、関西地区で旧 JX 系のビジネスで強みを持っていたが、エクソン・モービル・ゼネラル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。今後もドライバー確保に全力を注ぐ。

丸運 | 2019年1月22日(火)
9067 東証1部 | <http://www.maruwn.co.jp/ir/>

今後の課題・展望

4. 海外事業の今後

現在、中国では丸運国際貨運代理（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）有限公司の3現地法人、5拠点があるが、実質的に上海に中国国内における本社機能を持たせ、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いく。

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。ここにくるまで、日本企業のベトナム進出が活発化しており、それら日系企業の輸送面をサポートする考えだ。

丸運国際貨運代理（上海）有限公司



出所：ホームページより掲載

丸運安科迅物流（常州）有限公司

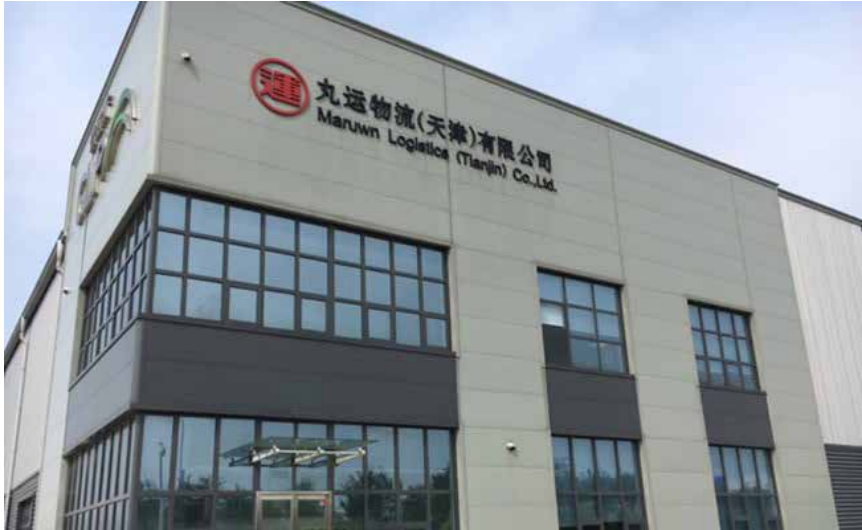


出所：ホームページより掲載

丸運 | 2019年1月22日(火)
9067 東証1部 | <http://www.maruwn.co.jp/ir/>

今後の課題・展望

丸運物流(天津)有限公司



出所：ホームページより掲載

同社では、海外事業の展開を「点から線」、「線から面」というモデルで取り組む考えで、それによれば、中国は既に「線」のレベルに到達し、これから内陸部にビジネスを広げて「面」で展開を目指す。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。

5. ドライバー不足

ドライバー不足については、ヤマト運輸などの BtoC 中心の業者に比べて、同社など BtoB 業者はより深刻な問題となっている。宅配便の配達には普通免許で対応可能だが、路線トラックでは大型免許が必須で、対象ドライバーの数が限定されるからだ。

同社の荒木社長自ら大型免許を取得した経験があるが、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、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で、取得がさらに難しい。これに“働き方改革”によって、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そうで、短期的に即戦力となるプロのドライバーを養成するのは難しい。

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っている。

いずれにしても、人手不足は間違いのないため、外国人労働者が難しいとなると、シニア層の拡大も課題になりそう。定年延長、再雇用年齢の延長などがいずれ検討されることが想定される。

今後の課題・展望

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。例えば、従来だと集荷の際、待ち時間などのロスは業務外と位置付けていたが、それもトータルで業務に含めていく。そうすることで、効率化を図ることができる。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. 運賃価格改定について

ドライバー不足も大きな要因となっている運賃価格改定については、上半期の段階では順調に浸透した。しかし、軽油価格上昇の転嫁に関しては、最近のように相場が短期間で上下に変動するような局面では、顧客の理解を得るのが難しいという。そのため、同社では軽油価格について、エアラインの運賃のようなサーチャージの導入を考えている。これを導入することによって、価格の透明性がより増し、軽油価格の上昇時の運賃への転嫁がしやすくなりそうだ。

7. システムイノベーション

同社のシステムは旧型で、今後の事業発展を踏まえると対応が難しくなるため、4つの基幹システムについて、2019年3月期からシステム投資を実施。新システムは2021年3月期中の稼働を目指す。

成長戦略に不可欠な投資ではあるが、投資金額が大きくなるため、この投資は中期経営計画の枠外で実行するという。

8. 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との考えだ。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。とりわけ、これまで備車先であった中小業者に関して、トラック、ドライバーを増強するために買収を進めたいという。海外については、海外のコンサルを通じて日系企業ではなく、現地資本の企業を考え、拠点のあるベトナムの企業がターゲットになりそうだ。

M&Aを実施する場合、資金は長期借入金と手持ち資金に余裕があるため、借入れと自己資金でまかなうという。

9. 新規事業・案件

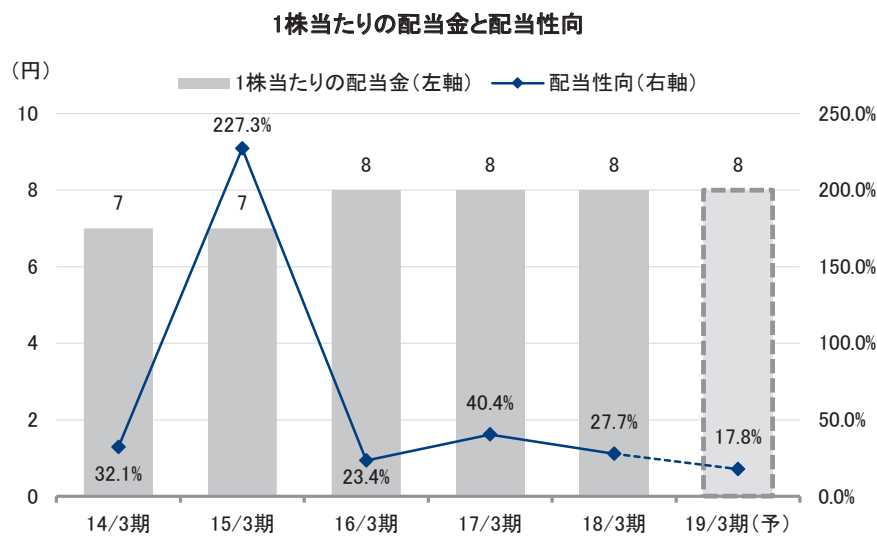
新規事業、案件は持っているノウハウを活用して開拓する。例えば、一般的に既存の冷蔵倉庫は老朽化しており、きめ細かな対応ができない。同社の冷蔵倉庫は5温度帯（常温・定温・冷蔵・氷温・冷凍）物流で対応しており、これらを活用すれば、後発でも十分ビジネスチャンスがあると目論む。

また、CSR的な事業にも、実ビジネスに繋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、例えば、大学の事業は基本的に入札だが、学生の自主的な活動である部活についてはその限りではない。運動部の遠征などを効率的に行い、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する。

■ 株主還元

2019年3月期の年間配当も8円を堅持

2018年3月期は年8円の配当を実施、2019年3月期も同様に8円配を見込んでいる。2018年3月期の配当性向は27.7%。2019年3月期も予定どおりなら、配当性向は17.8%となる。今後も、年間8円配を堅持していく方針だ。



出所：決算説明会資料よりフィスコ作成

■ 情報セキュリティについて

前述したように、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。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。“JASDAQ INDEX”の指数値及び商標は、株式会社東京証券取引所の知的財産であり一切の権利は同社に帰属します。

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。その内容及び情報の正確性、完全性、適時性や、本レポートに記載された企業の発行する有価証券の価値を保証または承認するものではありません。本レポートは目的のいかんを問わず、投資者の判断と責任において使用されるようお願い致します。本レポートを使用した結果について、フィスコはいかなる責任を負うものではありません。また、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、投資その他の行動を勧誘するものではありません。

本レポートは、対象となる企業の依頼に基づき、企業との電話取材等を通じて当該企業より情報提供を受けていますが、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、資料作成時点におけるものであり、予告なく変更する場合があります。

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、事前にフィスコへの書面による承諾を得ることなく本資料およびその複製物に修正・加工することは堅く禁じられています。また、本資料およびその複製物を送信、複製および配布・譲渡することは堅く禁じられています。

投資対象および銘柄の選択、売買価格などの投資にかかる最終決定は、お客様ご自身の判断でなさるようお願いいたします。

以上の点をご了承の上、ご利用ください。

株式会社フィスコ