

株式会社上組 2024 年 3 月期 第2四半期決算説明会における
主な質疑応答（要旨）

Q 1：価格転嫁について。適正料金の収受が進んだとの説明があったが、セグメント毎にどの程度の効果があったか、また値上げの背景について教えてほしい。

A 1：セグメント毎の効果は算定していない。値上げの背景は、燃料費等のコスト増への対応や、適正料金への是正である。

Q 2：中期経営計画における営業利益目標の達成確度について、特に中国経済の不調で日中航路の荷動きの減速が危ぶまれる中、現時点での感触を教えてください。

A 2：確かに中国経済が不調に陥っているが、中国からの輸入貨物以外の分野で、例えば重量物運搬やバイオマス燃料輸送の積み上げ、さらには、足元では苦戦している輸入青果物の取扱いが回復してくれば、営業利益に関しては目標を達成出来ると考えている。

Q 3：洋上風力発電分野では、2020年代後半から市場規模の急拡大が予想される。今後、当該市場が拡大期に入ったときに、当社では、重量物輸送ビジネスにおいて、どのような収益見通しや、追加投資（M&Aや設備投資）計画を持っているか教えてください。

A 3：収益見通しについて具体的な数値は持っていない。投資については、過年度において行った重量物運搬車両（キングキャリア）の購入や重量物専門輸送業者（ライト建設）の子会社化は、風力発電設備の輸送等を視野に入れたものである。今後は、マーケットの状況を見ながら設備投資を継続し、輸送能力の充実化に取り組む。

Q 4：東証が要請している「PBR1倍割れ」の改善に向けた施策を教えてください。

A 4：ROE、成長シナリオ、そしてESGを改善していきたいと考えている。ROEについては、特に財務レバレッジになお改善の余地があると考えている。加えて総資産回転率も低く改善したいが、その手法については当社の資産特性を踏まえた慎重な検討が必要と認識している。成長シナリオに関しては、足元で着手している次期中期経営計画の検討の中で、「長期的な目標」や「あるべき姿」からのバックキャストで策定を進めたい。ESGについては、ESG推進室を中心としたガバナンス体制の構築から始め、皆様に評価い

ただけるような社風、体質あるいは開示に取り組んでいきたいと考えている。

Q 5：営業費用明細書（決算説明資料P.14）について。人事制度改革があり人件費が上がるという前提説明がありながら労務費が横ばいである理由は。また、多面的なコスト上昇局面の中で、外注費が売上以上に下がっている背景を教えてください。

A 5：労務費については、人事制度改革の影響が当初想定に達しなかったため。また、外注費については、売上減少の主要因が外注比率の高い海上運賃の下落であったため。

Q 6：戦略投資（特に貿易プラットフォーム・AZ-COM丸和ホールディングス株式会社（以下「AZ-COM丸和HD」）・国内投資ファンド・インドネシア出資）について。貿易プラットフォーム・AZ-COM丸和HDは投資から一定期間が経過しているが、具体的な成果は。国内投資ファンド・インドネシアへの出資は、その狙いについて（特に、国内投資ファンドについては、重量物輸送やエネルギー分野における狙いなど）。

A 6：貿易プラットフォーム（TradeWaltz®）への参画については、現在、同プラットフォームの利用拡大や機能拡充に向け、トレードワルツ社と協力して荷主企業との相互利用を進めている。業務のデジタル化によるDX推進や、貿易データを活用した新たな物流サービスの展開などの効果を見込んでいるが、なお時間を要するものと想定している。AZ-COM丸和HDとは、人的交流を通じて関係を深めつつ、各分野で案件創出に向けた具体的な動き（災害時の物流協力協定の締結や3PL案件への共同入札参加など）を進めている。国内投資ファンド（TB投資事業有限責任組合）への出資は、東芝のエネルギーソリューション事業やインフラシステムソリューション事業が当社事業との親和性が高く、将来的な協業・連携の機会があれば様々なシナジー創出も期待される。但し、現時点ではこれらについて具体的合意などはない。インドネシア案件（パティンバン新国際港への出資案件）は、当社が同国に保有する自社倉庫が好調な中、同国が有望な投資先であるとの判断のもと、ターミナル事業拡大の一環として出資したもの。ターミナル後背地への進出も視野に、現地物流インフラ構築の足掛かりとなることを期待している。

以上