



CFOサーベイ からの考察

運輸・物流・ホテル・観光
セクター版

2022/2/10

KPMGジャパン
運輸・物流・ホテル・観光セクター



Contents

Executive Summary

- 01 事業戦略
- 02 投資戦略・資金調達
- 03 ガバナンス・
リスク管理
- 04 非財務情報を含む
包括的な企業報告
- 05 経理・財務

Appendix

- 回答データ一覧
- 運輸・物流・ホテル・観光
セクターの紹介

Executive Summary



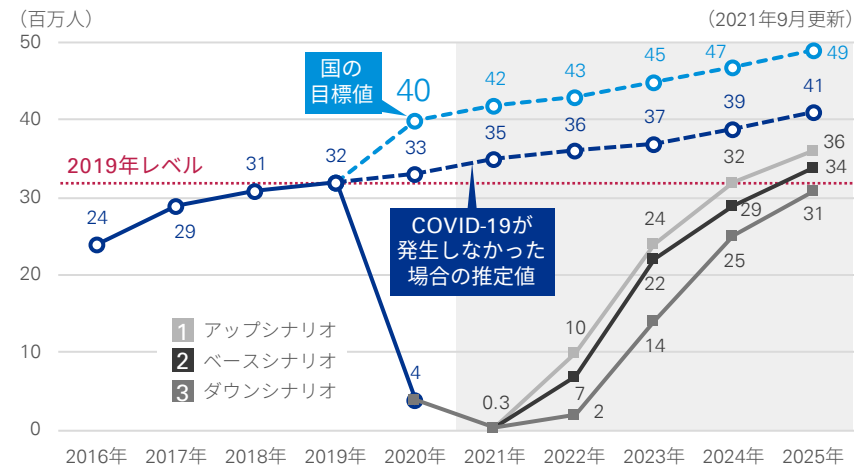
倉田 剛
Kurata Takeshi

KPMGジャパン
運輸・物流・ホテル・観光セクター
統轄パートナー

『様子見』から脱却しSX対応で先手を打つことが、競争優位の鍵

運輸・物流・ホテル・観光業界は、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）によりビジネス面でのマイナスの影響を最も大きく受けた領域の1つです。特に、運輸やホテル・観光部門では、成長をけん引してきたインバウンド需要は蒸発し、テレワークの浸透は需要の回復予想を困難にしています。本業界には多額の設備投資を必要とする業種が多く、事業継続のための財務戦略をいかに描くかが重要なテーマとなっています。現在の経理・財務の役割は「コーポレート戦略」は全体よりも14ポイント低く、今後重要となる領域として「財務戦略」は15ポイント高くなっています。その一方で、物流セクターにおいては、いわゆる“巣ごもり需要”の増加により、業績を伸ばした企業もあり、業種毎の明暗が分かれる傾向が見られました。

COVID-19による訪日外客数への影響分析



Note: (a) 訪日外客数は2021年5月までの確定実績値及び2021年6～7月の推計値を反映している。

(b) 国の目標値はCalendar Yearベースの年間目標である。

(c) 入国規制として、2020年7～9月はタイをはじめとする4か国は商用、9月から追加で中国、韓国等の商用客を対象に1日約1,000人の入国を許可。その他国に対する水際対策は継続。2020年10月以降全世界の商用客・留学生を対象に入国規制を緩和。一方、2021年1月以降、緊急事態解除宣言が発せられるまでの間、外国人の新規入国停止しており、2021年9月時点緩和再開見込みが不明確。

Source: 国際航空運送協会 (IATA) 「Air Passenger Forecasts April 2021 Country Report - Japan」、JNTO「訪日観光客数」データ等に基づきKPMG分析

Executive Summary



倉田 剛

Kurata Takeshi

KPMGジャパン

運輸・物流・ホテル・観光セクター
統轄パートナー

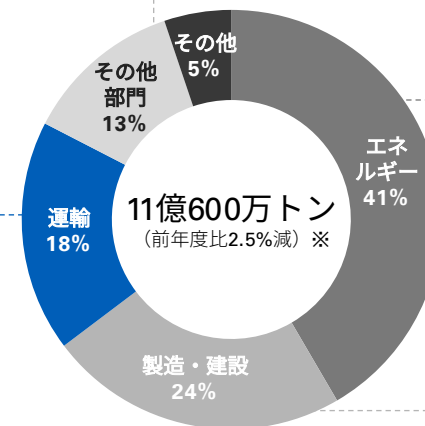
『様子見』から脱却しSX対応で先手を打つことが、競争優位の鍵

急速に注目を集めるSXへ対応に関しては、経営課題における位置づけや、具体的な取組み、税務上の対応などを全業界平均と比較すると“様子見”傾向が見て取れます。このことは、需要の戻りが不透明で目下の課題である財務面の強化に注力していることに加え、この業界が国全体のCO₂排出量ではエネルギーや製造など比較するとポジションが小さく、CO₂を“排出する側”というよりも、エネルギーを“使う側”にある場合が多い、ということにも起因すると思われる。業種別のCO₂排出量を見ると、運輸部門は我が国全体の18%を占めるものの、そのほとんどは自動車業界であり、特に電化が進んだ鉄道部門においては、運行そのものによる排出量はごくわずかな割合となっています。

しかしながら、今後クリーンなエネルギーへの需要が高まり、炭素税の高騰等により想定していた価格での供給確保が困難になることも考えられます。先行する企業の動向を注視し、事業戦略上での先手を打つことが、業界内での競争優位性を保つ鍵になると思われます。

業種別CO₂排出量（2019年）

自動車	16%
船舶	1%
航空	1%
鉄道	0.04%



業務	7%
家庭	5%
農林水産	1%

発電・熱供給	36%
石油精製	3%
個体燃料転換他	2%

鉄鋼	12%
化学	4%
窯業土石	2%
パルプ・紙	2%
食品加工・飲料	1%
非鉄金属	0.3%
その他	3%

Source: 国立環境研究所 地球環境研究センター「日本国温室効果ガスインベントリ報告書2021年」を基にKPMG作成

※LULUCF（土地地用、土地利用変化および林業）を除く二酸化炭素排出量の合計

Executive Summary



倉田 剛

Kurata Takeshi

KPMGジャパン

運輸・物流・ホテル・観光セクター
統轄パートナー

新たな取組みとしてのソーシャル活動は収益性の確立が鍵

新型コロナの蔓延による影響はビジネス面だけではありません。これまでの働き方に変化が見られ、リモートワークの浸透により都心から東京近郊、更には地方への人の流れができつつあります。こうした流れを受け、運輸・物流をはじめ多くの企業が新たな移動や新たな働き方と地方創生やSDGs、脱炭素化などの社会活動を掛け合わせた取組を実施しています。こうした動きは政府の地方創生やスマートシティ、脱炭素化の後押しもあり、内閣府、総務省、経産省、国交省が推進するスマートシティの採択事業だけでも、延べ1000を超える企業が関与しています。

こうした各社の新しい試みは、環境変化に対応しながらも新たな収益源を追求することを狙いとしていますが、収益の柱として確立するまでには至っていない場合がほとんどであり、収益性と社会性の両立性が今後の大きな課題と言えます。

国内のスマートシティプロジェクト

	コンソーシアムに参加している企業	国が支援する実証実験に参加している企業
調査対象リスト	「スマートシティ官民連携プラットフォーム」 (LINK) に参加しているコンソーシアム・協議会リスト	「スマートシティ官民連携プラットフォーム」 (LINK) にて取りまとめられているプロジェクトリスト
記載件数	88団体	182プロジェクト
企業数	1160社 (88団体のうち、Webサイトの存在する57団体に所属する企業)	753社 (182プロジェクトのうち、参加事業者について記載のある126プロジェクト対象)

※内閣府「近未来技術等社会実装事業」、総務省「データ利活用型スマートシティ推進事業」、経産省「地域新MaaS創出推進事業」、国交省「スマートシティモデル事業」「新モビリティサービス推進事業」が対象



01 事業戦略 サステナビリティ課題への対応が急務

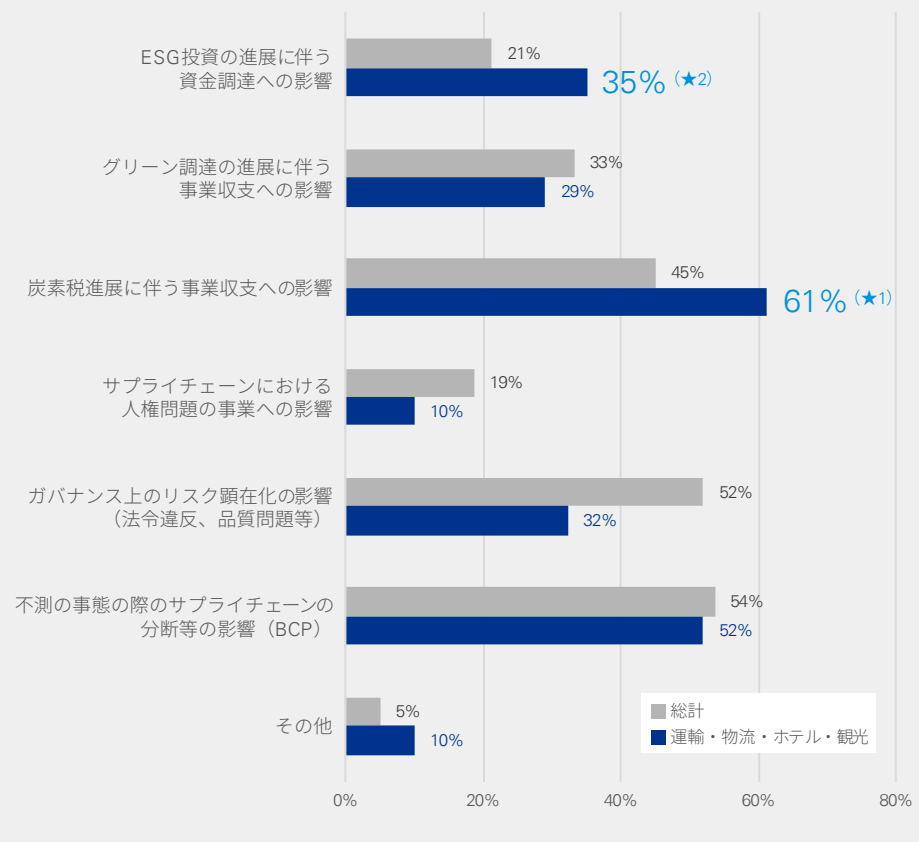
サステナビリティ関連課題のうち事業戦略への影響が高いと考えられる項目について、当セクターでは炭素税進展に伴う事業収支への影響（★1）が総計に比べ16%高く、ESG投資の進展に伴う資金調達への影響（★2）が総計に比べ14%高くなっています。

特に「炭素税進展に伴う事業収支への影響」については企業規模にかかわらず、当セクターのうち今回のサーベイに回答いただいた全ての物流企業が重要課題と捉えています。

すでに多くの物流企業では、物流に係るCO₂排出削減など環境に配慮した「グリーン物流」への取組みを推進しています。グリーン物流を推進する上では、積載率、燃料使用量、走行距離などの「見える化」が重要なポイントとなり、DX投資も合わせて促進されることでしょう。

サステナビリティ課題の重要性が増していく中で、ますます物流でのCO₂を減らすための対応に迫られていくことが考えられます。そのため、トラックや貨物機による輸送を貨物列車・貨物船に切り替える「モーダルシフト」、トラックのEVやFCV車への転換、走行距離そのものを削減するための「共同物流」など、具体的な取組みのスピードやスケールが重要となると考えられます。

Q 貴社の現在の事業戦略への影響が高いと考える項目を3つまで選択してください。





01 事業戦略 社会インフラを担う業界としてのBCP対応も必須

また当セクターでは、前述の炭素税関連、ESG関連に次いで**不測の事態の際のサプライチェーン分断等の影響等（BCP）（★3）**が総計と同様に高くなっています。

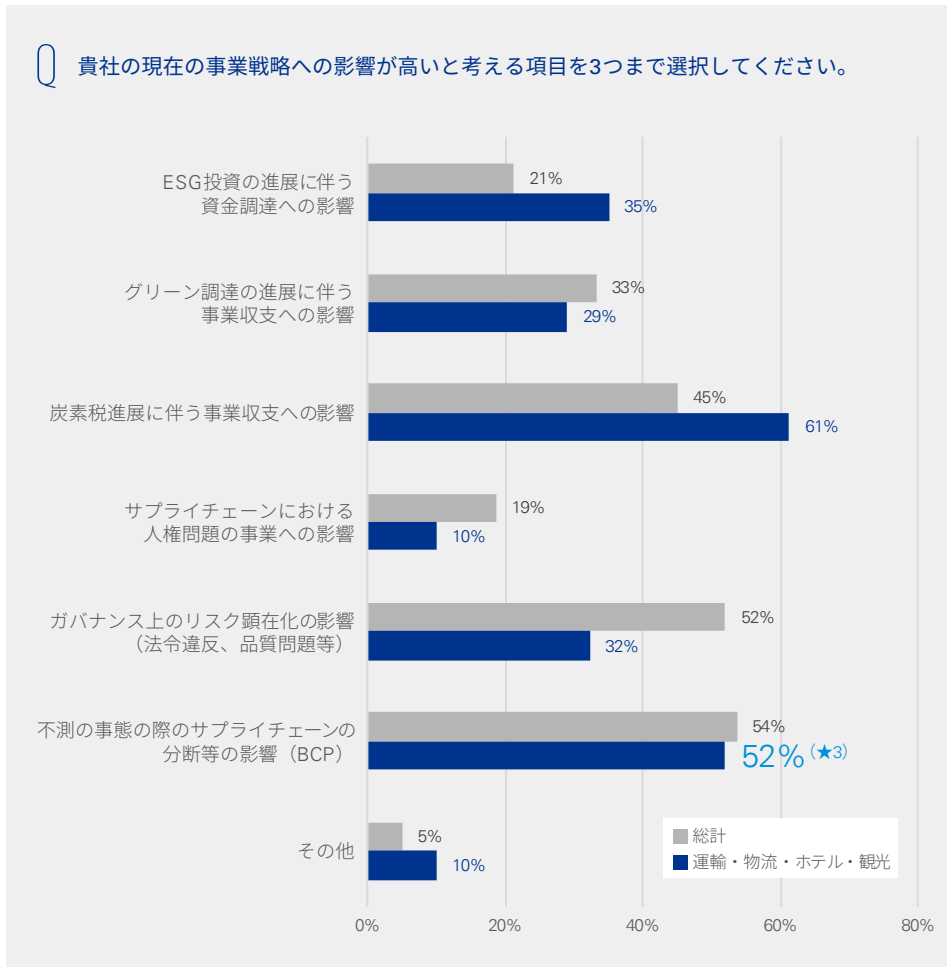
他セクターと同様、サプライチェーンの分断の影響もあるものの、当セクター企業においては、特にヒトモノの移動を支える社会インフラとしての役割を意識したものと推察されます。

これは、近年頻度が増している大規模自然災害、今般の感染症パンデミック等の発生時においても、社会インフラとしての機能を継続するという強い社会的責任のあらわれと思われます。

これまでも、特に鉄道業などにおいては、大地震や洪水、集中豪雨などの大規模自然災害発生時のサービス提供網（鉄道業の場合は線路そのもの）寸断が、事業収入途絶となるだけでなく、社会全体の機能喪失にもなるという観点から、さまざまな取組みが行われてきました。

近年は、例えば集中豪雨時の浸水リスクを織り込んだ路線の危険度マップを作成・公開し、事業継続性リスクを具体的に開示している企業もみられます。

今後は、これまでの取組みをさらにすすめ、例えばTCFDに対応した地球規模での温暖化による大規模自然災害の発生頻度や大きさを複数シナリオ化し事業継続性リスクとして開示すること、さらにはリスク低減のための鉄道・車両アセット保全投資やパンデミック時のオペレーション要員確保方策を含めた戦略を立案・開示することも求められるでしょう。





02 投資戦略・資金調達 従業員の健康と幸福への配慮が企業価値向上のポイントに (1)



企業価値に大きく影響するサステナビリティ課題として、ほとんどの企業が**ダイバーシティ (★1)**と**人的資本の開発・活用 (★1)**を選択しています。



一方、今後のSX関連投資として、**積極的に人材投資を増やすとした企業は見当たらない結果であるため (★2)**、過半の企業が人材投資を増やすとした全業界の傾向とは対照的です。その背景には、対人サービスを担う人材が重要資産であるレジジャー含むホテル観光部門では、コロナ禍を機に業界企業の業績と雇用に深刻な影響が及んでいる環境下、CFOは人材投資の必要性を認識しつつも、現状はSX関連投資を見極める余裕がなく、判断しかねている状況と推察されます。

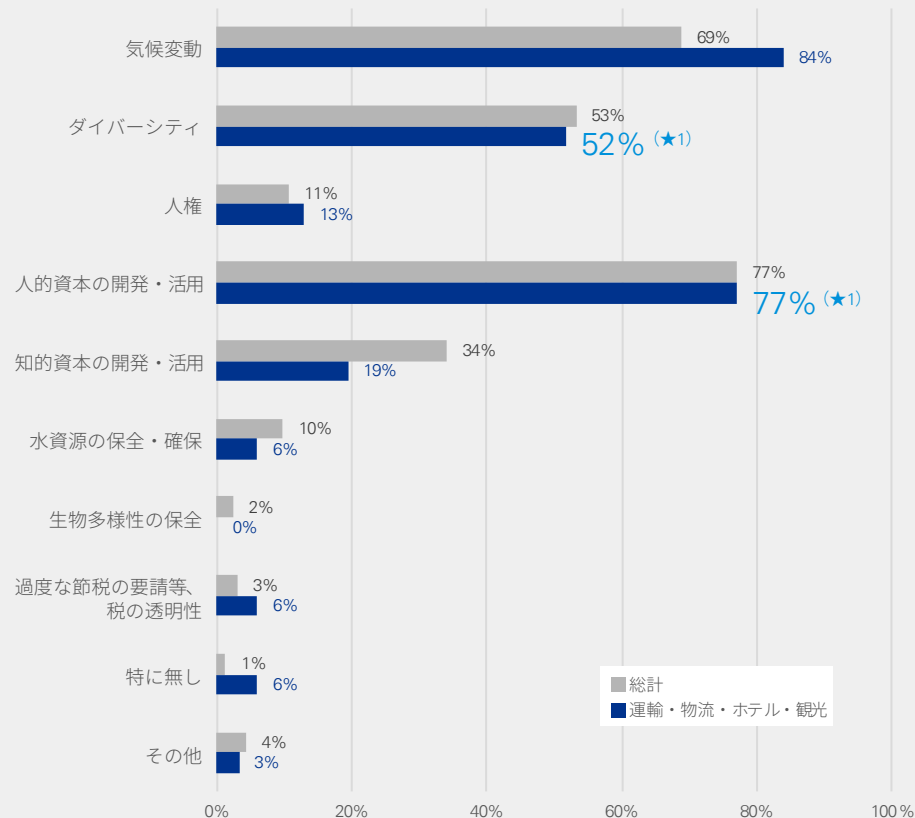


2020年9月に実施したKPMGの宿泊業界アンケートによれば、コロナ禍が従業員・雇用の変化を巻き起こし、どちらかという効率性重視の人事・人材戦略が続くと考えられます。過去と比べて業界の労働環境や認識は間違いなく変化していますが、顧客をもてなす従業員をケアする重要性はますます高まっていると言えるでしょう。



コロナ禍にあって業界企業の多くは、事業基盤および財務体質の再構築に奔走し、省人化や業務効率化を企図したDX関連投資に注目が集まっています。ただし、中長期的にサステイブルな企業価値向上を図るためには、各種SX関連投資と共に、従業員の健康と幸福に配慮した人材投資への取組みが必須と考えられます。

貴社における現在、または将来の企業価値に大きく影響すると思われるサステナビリティ関連課題を3つまで選択してください。

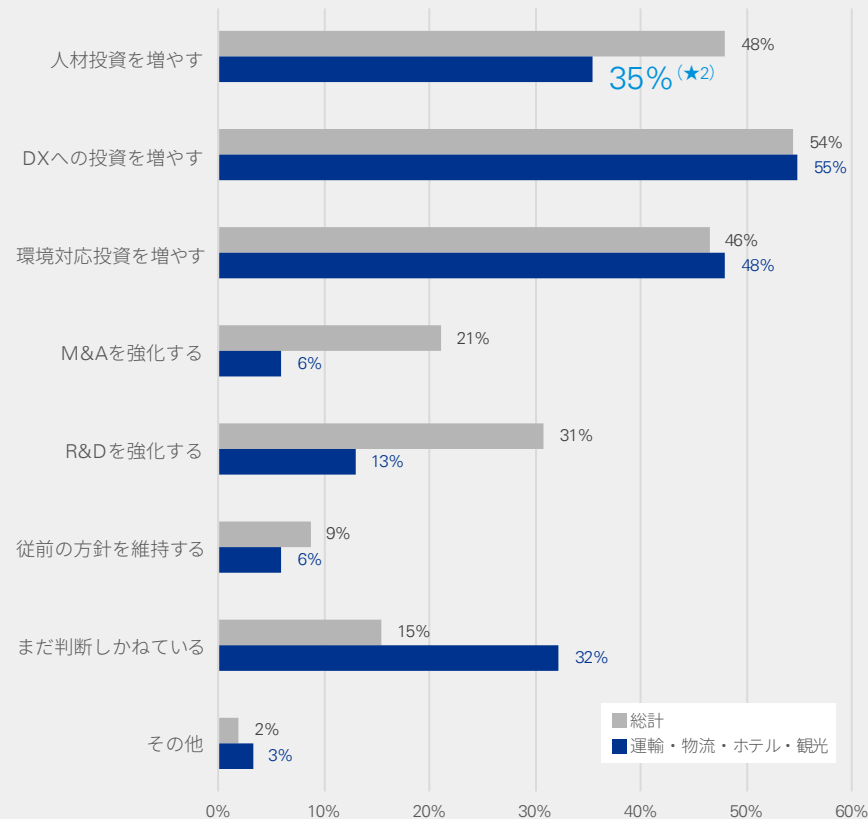




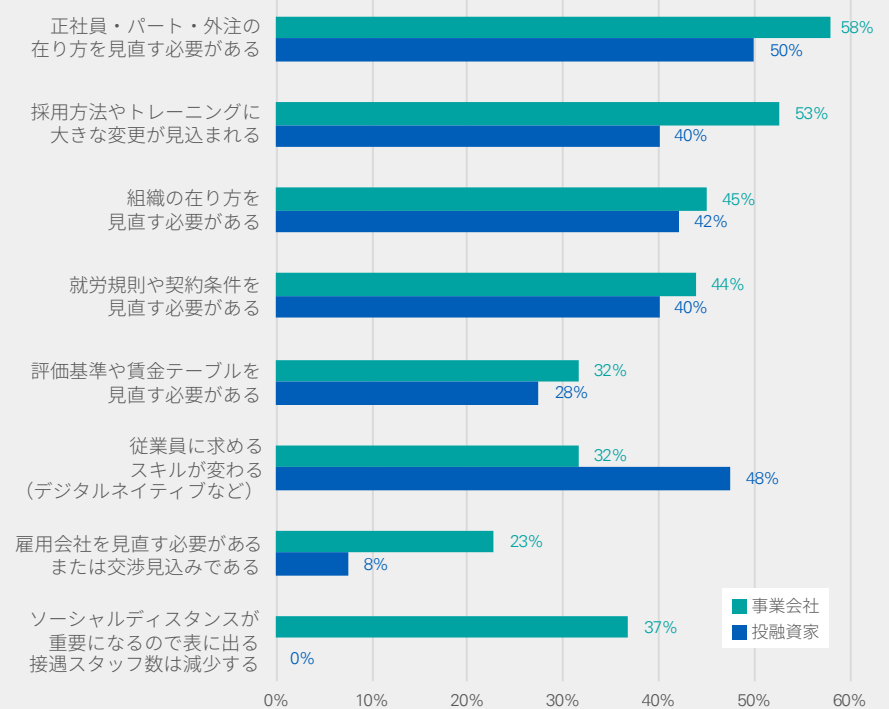
02 投資戦略・資金調達

従業員の健康と幸福への配慮が企業価値向上のポイントに (2)

Q SXを進める上で、投資戦略をどのように変化させていきますか。
3つまで選択してください。



従業員・雇用の変化 (複数回答・N=116)



Note: 宿泊業界関係者 (事業会社および投資家) に対して COVID-19が宿泊事業に与える影響をアンケート調査。

Source: KPMG FAS 「Withコロナ時代の宿泊マーケット展望」 (2020年9月)



03 ガバナンス・リスク管理

ガバナンス面でのサステナビリティ対応、リスク管理とサステナビリティ対応との統合が課題(1)

コーポレートガバナンスコード改定にともない追加された論点について当セクターではダイバーシティへの対応、サステナビリティへの対応がそれぞれ45%、32%と、対応が難しいと認識されています(★1)。

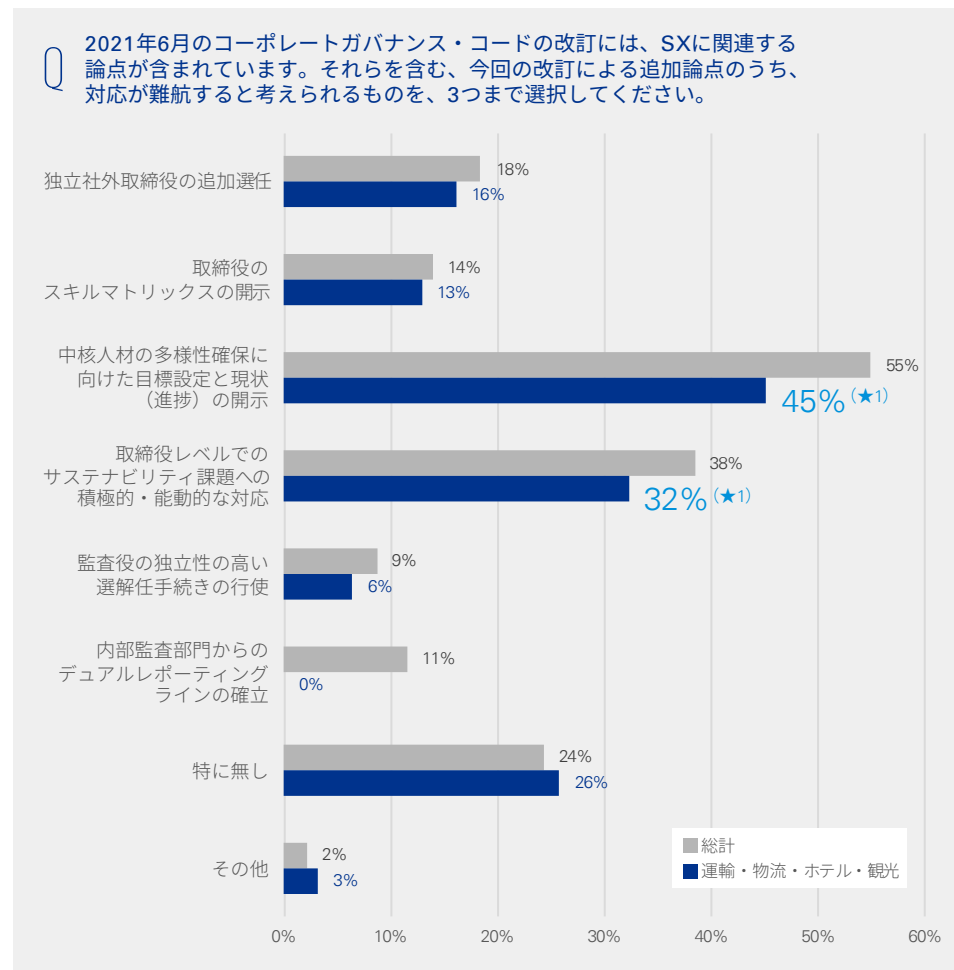
一方、プライム市場移行にともなう課題に関しては、気候変動に関する情報開示等の対応が課題(42%)と認識されています(★2)。次ページの通りリスク管理の観点からは、サステナビリティ管理とリスク管理の統合(52%)、新たなサステナビリティ関連リスクへの対応(42%)が必要と認識されています(★3)。

物流部門のうち海運業では、さまざまな環境関連規制が強化されています。海運企業の各社は、こうした規制に対応するために、今後、長期的な視点で船隊のポートフォリオを見直していく必要がある状況です。

EUでは、2019年5月に運輸部門の最終エネルギー消費量に占める再生可能エネルギーの割合を2030年に少なくとも14%とすることを定める等、海運業においても気候変動対策に向けた政策が策定されています。

また、金融機関でも、船舶融資の意思決定に気候変動に関する取組みを組み込む動きがはじまっており、海運各社の船舶入れ替えにおいても、GHG排出の少ない新規船舶導入への動きが加速するものと考えられます。

我が国の海運業、造船業の企業では、ゼロエミッション電気推進(EV)船、水素燃料電池船、アンモニアの船舶の燃料化などの研究が進められていますが、早期の実用化が期待されています。



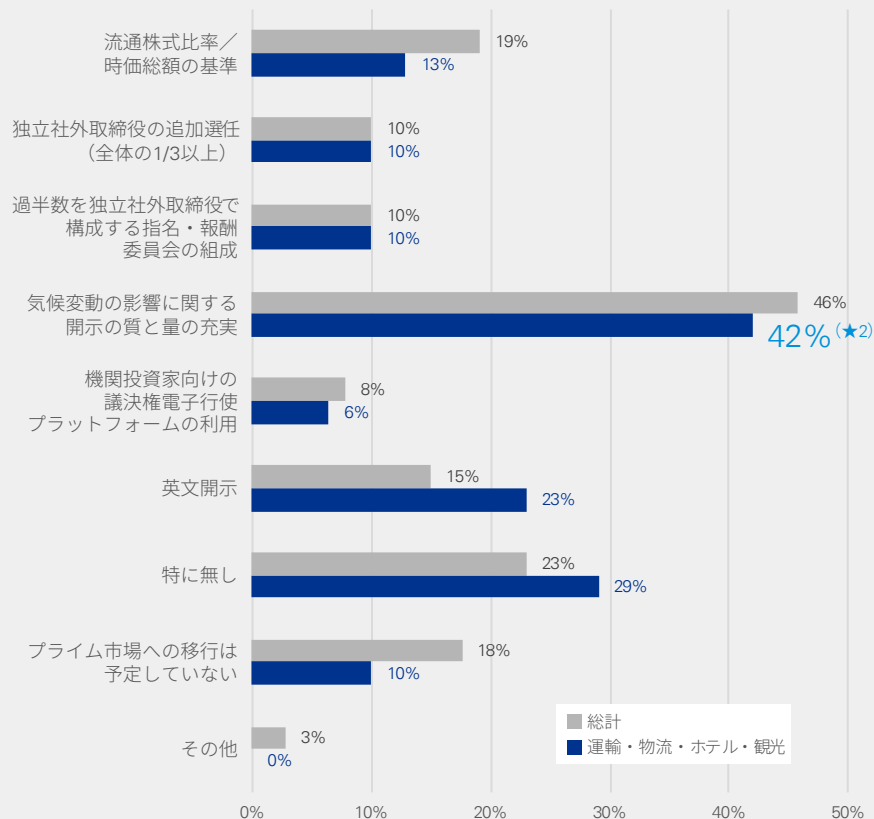


03

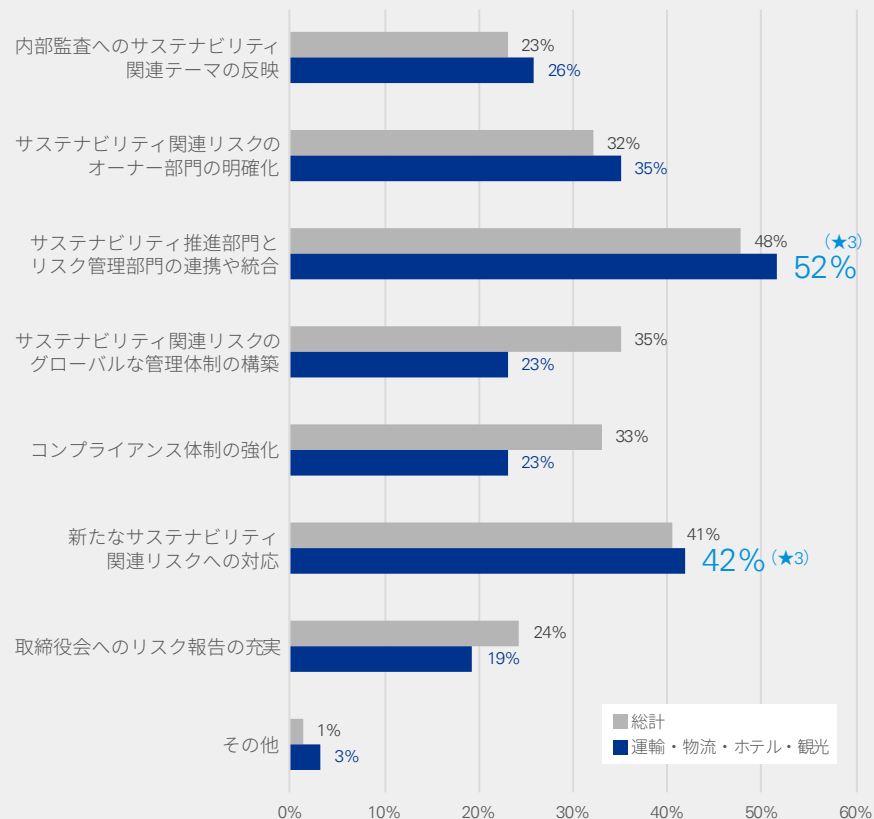
ガバナンス・リスク管理

ガバナンス面でのサステナビリティ対応、リスク管理とサステナビリティ対応との統合が課題(2)

Q プライム市場への移行にあたり、対応が難航することが想定されるものを、3つまで選択してください。



Q SXを進める上で、特に必要なリスク管理体制上の取組みを3つまで選択して下さい。





04 非財務情報を含む包括的な企業報告 業界をあげて「脱炭素化」を目指す（1）



航空運輸業界においては、脱炭素に対する社会的な要請を踏まえ、ICAO（国際民間航空機関）が2050年に向けた長期のCO₂削減目標の検討に入るなど業界をあげての気候変動への対応を見せています。

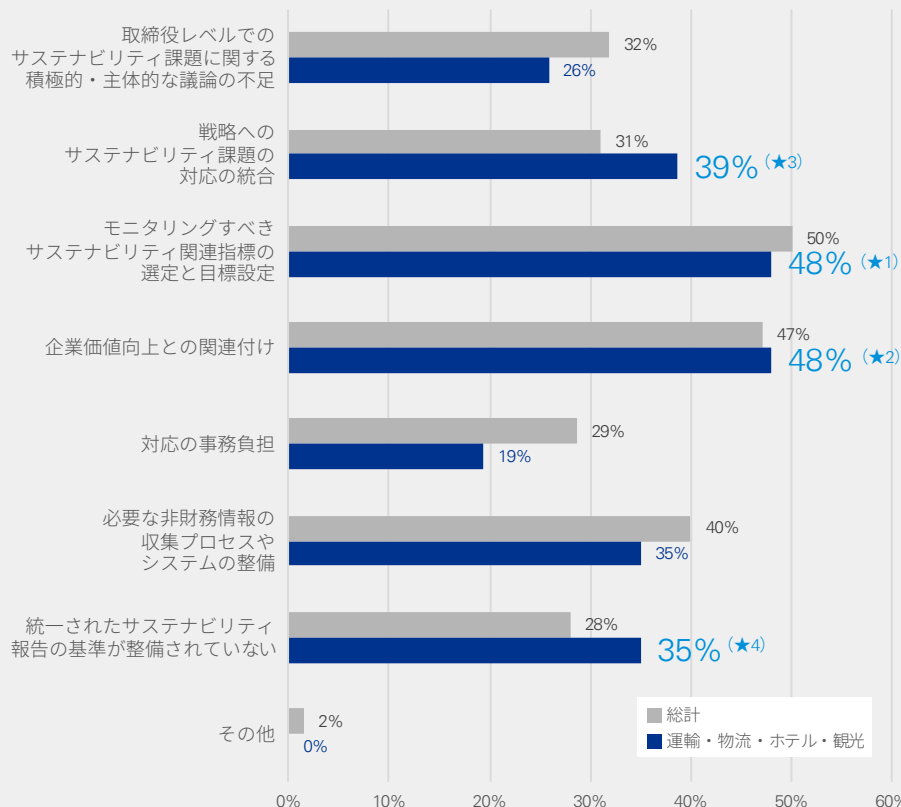


日本のエアラインは気候変動の移行リスクとして省燃費機材の導入やSAF（Sustainable Aviation Fuel）の活用を共通して挙げています。また、日本政府による検討会に参画し官民一体となった施策によって、航空運送業界全体の強化を図り、ひいては各エアラインの企業価値向上に取り組んでいます。そのなかで、2030年時点の燃料使用量の「10%をSAFに置き換える」という具体的な数値目標を公表しています。今後は、目標達成における影響を財務情報と関連付けることがステークホルダーへの有効な働き掛けとなります。



当セクターにおいても、**モニタリングすべきサステナビリティ関連指標の選定と目標設定（★1）、企業価値向上との関連付け（★2）**が多く、定量情報の開示への実務的対応が課題となっていると考えられます。一方で、**戦略へのサステナビリティ課題の統合（★3）、統一されたサステナビリティ報告の基準が整備されていないと感じている割合が他セクターよりも高くなっています（★4）**。これは、サステナビリティ戦略を有しているものの、それをビジネス戦略と関連付けている企業は多くはないことを表しています。多くのステークホルダーが存在し、排出量の多くが他の企業にとってのスコープ3排出量となる当セクター企業にとっては、企業のサステナビリティがビジネスにどのような影響があり、それが財務情報とどのように関連するのかが示すことにより、ステークホルダーの期待に応えることが業界での競争優位性を保つ鍵になると考えます。

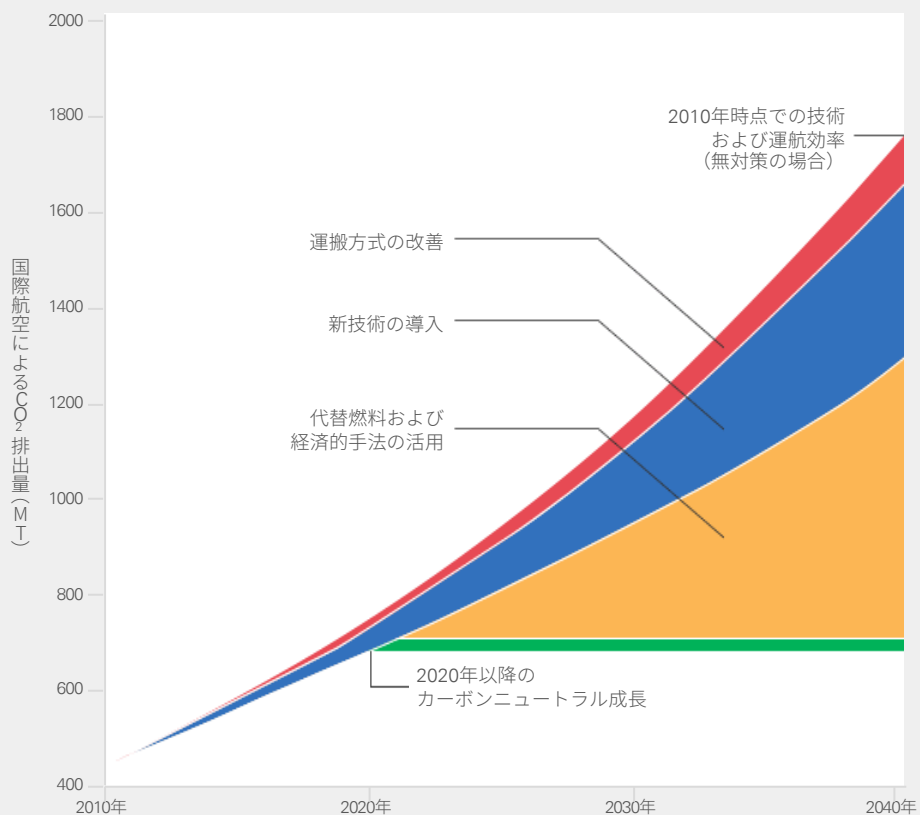
サステナビリティ情報の報告について、財務情報と関連付けた包括的な報告を行うにあたっての課題を、3つまで選択してください。





04 非財務情報を含む包括的な企業報告 業界をあげて「脱炭素化」を目指す(2)

国際航空からのCO₂排出量予測と排出削減目標のイメージ



Source : ICAO資料 <https://www.icao.int/Meetings/RS2019/Pages/Presentations.aspx>



05 経理・財務 サステナビリティを意識した財務戦略が優先課題（1）



当セクターにおいては、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響により、在宅勤務の定着、インバウンド観光客の大幅な減少などにより、今後の財務体質の健全性を意識した社債の発行、銀行とのコミットメントの新規設定、見直し（★1）など安定した資金調達が経営課題になっています。

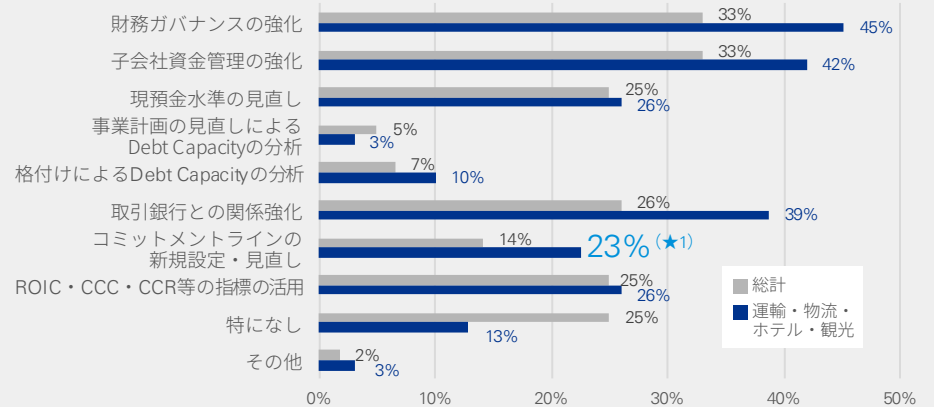


また、車両の改良・リニューアル、安全対策など多額な資金需要の中で、ESG債の発行を実施、検討している会社（★2）が総計と比較して比率が高くなっています。

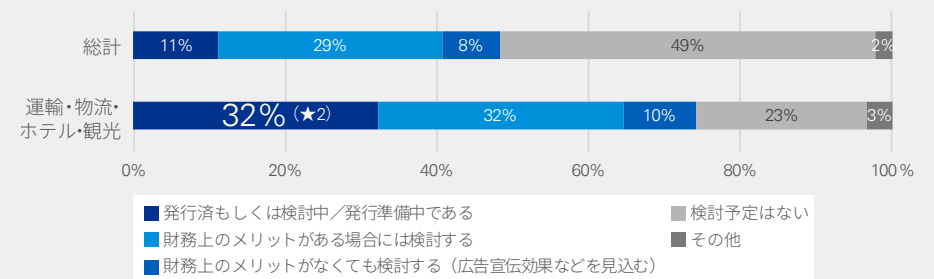


鉄道業においては今後、電力消費量を削減により二酸化炭素削減効果のある車両新造、既存車両のリニューアルやクリーンエネルギーを利用したバス車両の導入などを使途としたESG債の発行する会社が増加すると予想されます。

引き続き、COVID-19のビジネスへの影響は継続していますが、資金調達や「キャッシュ」に対して現時点で実行中または検討中の施策があれば選択してください（複数選択可）。



SXの進展に伴い、ESG債を活用していきますか。





05 経理・財務 サステナビリティを意識した財務戦略が優先課題（2）

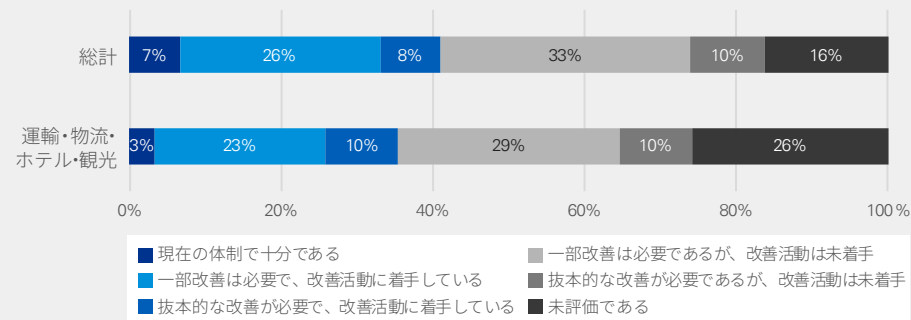


また、サステナビリティ関連課題への取組みについては、沿線を中心とした持続可能な社会の実現に向けた企業価値の向上やサステナビリティへの各社の取組みが投資家やその他のステークホルダー等からの評価や影響を意識して、業界として取組みを本格的に検討をしています。人材の育成など課題を多く抱えていることがうかがえます。

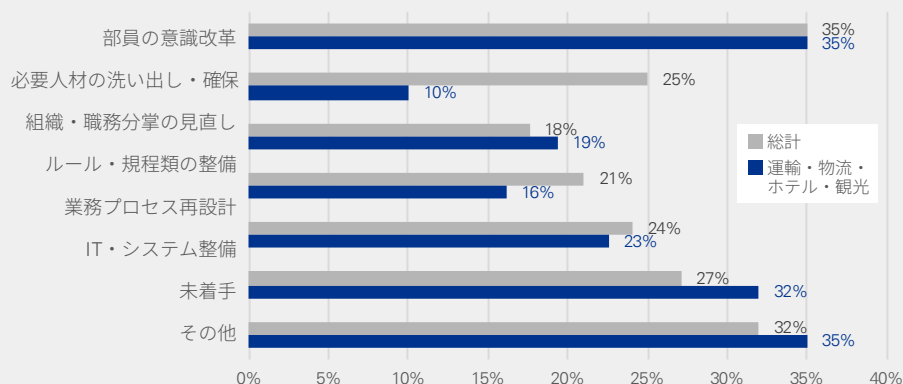


さらに、鉄道業は他業種と比べてDX化が遅れており、領域についても経理・財務領域としてとらえている傾向にあります。これは従来の経験に基づく手作業等に頼っているケースが多いと考えられることから、企業を取り巻く環境が激化する中で属人化したノウハウやプロセスを最新のデジタル技術やデータを活用して業務全体の变革が必要であり、今後DX化は重要な経営戦略としてとらえるべきと考えます。

Q 今後のSXの推進にあたり、現在の経理・財務部門の体制について当てはまるものを選択してください。



Q SXを推進するにあたっての経理・財務部門での改善活動について、対応済みまたは対応中の項目を3つまで選択してください。

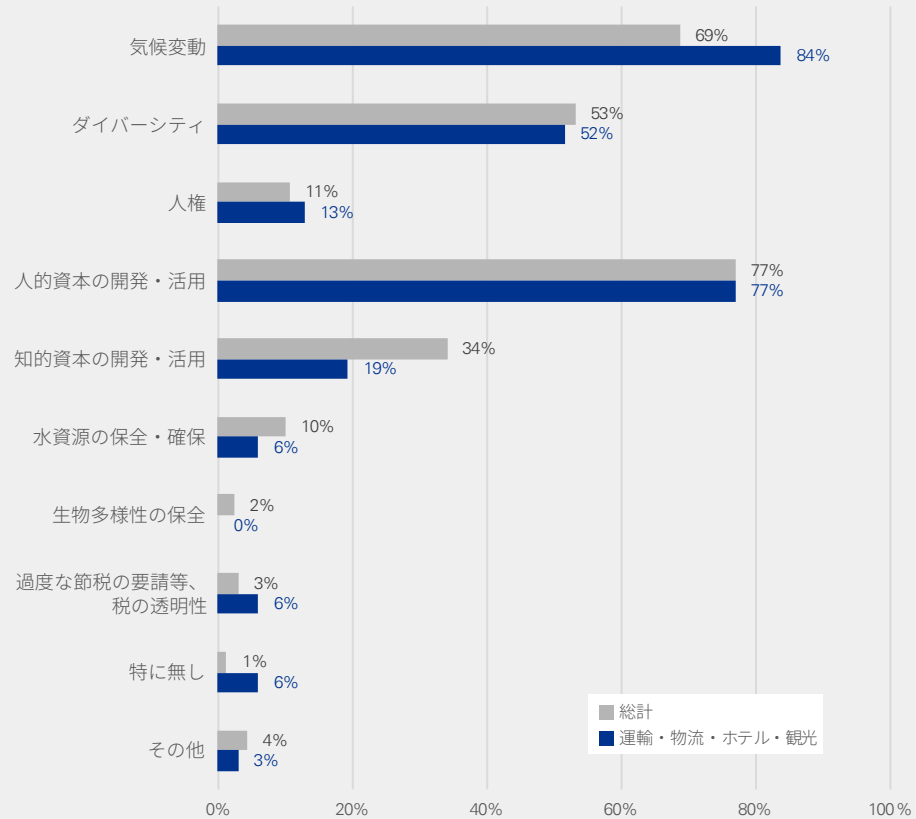




回答データ一覧

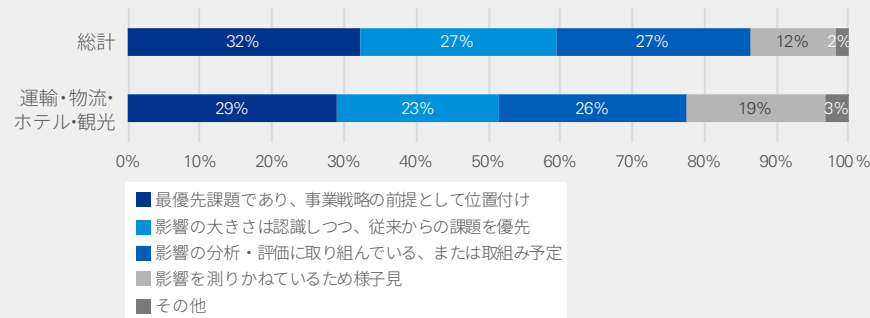
1. はじめに

貴社における現在、または将来の企業価値に大きく影響すると思われるサステナビリティ関連課題を3つまで選択してください。

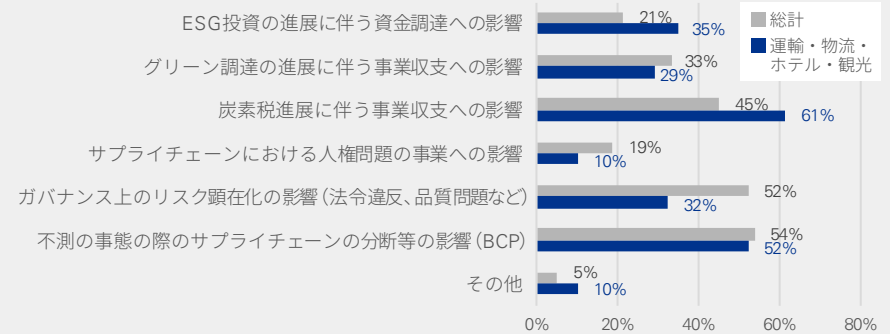


2. 事業戦略

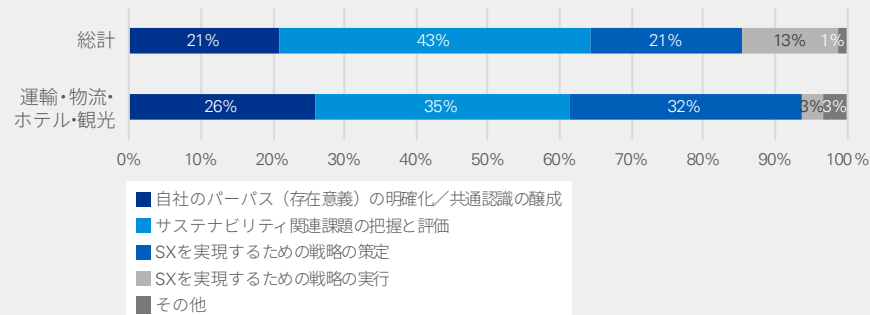
貴社の経営課題におけるSXの位置づけとして、最もあてはまるものを選択してください。



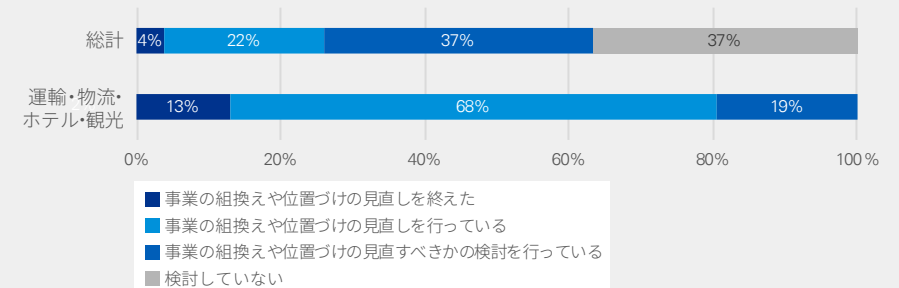
貴社の現在の事業戦略への影響が高いと考える項目を3つまで選択してください。



SXを進める上で、自社の抱える課題について選択してください。

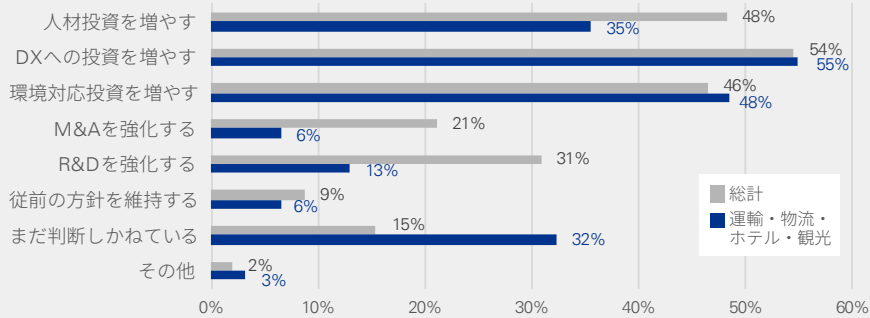


SXを前提とした事業の組換えや各事業の位置づけの見直しの検討・実行状況について選択してください。

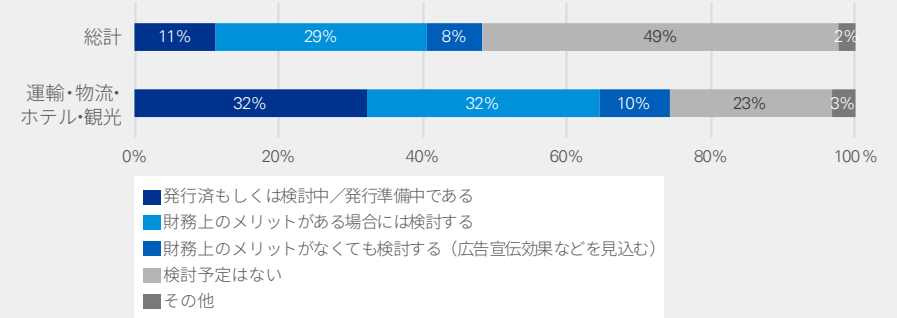


3. 資本政策・資金調達

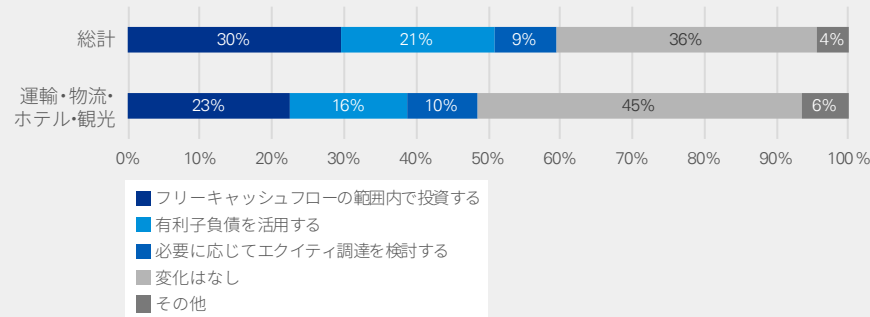
Q SXを進める上で、投資戦略をどのように変化させていきますか。
3つまで選択してください。



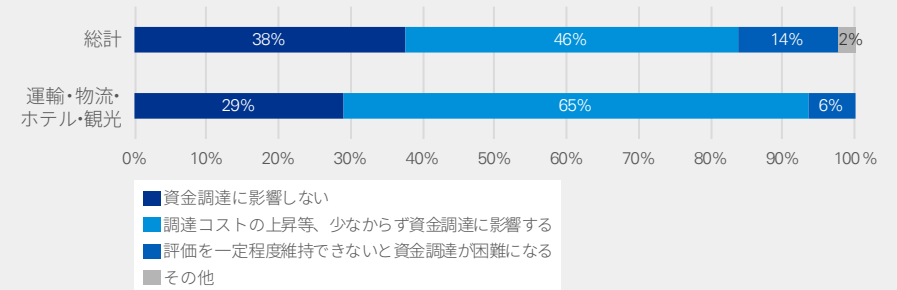
Q SXの進展に伴い、ESG債を活用していきますか。



Q SXの進展に伴い、どのように資金調達手段を変化させていきますか。

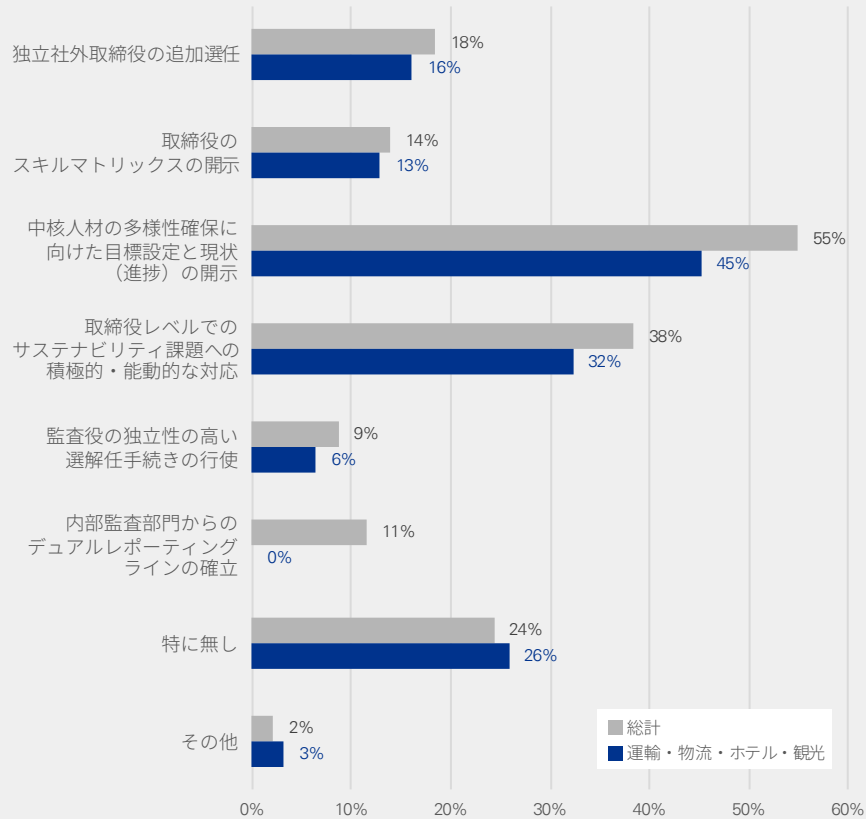


Q ESG債を除く資金調達に際して、今後、ESG評価・格付はどの程度影響すると考えますか。

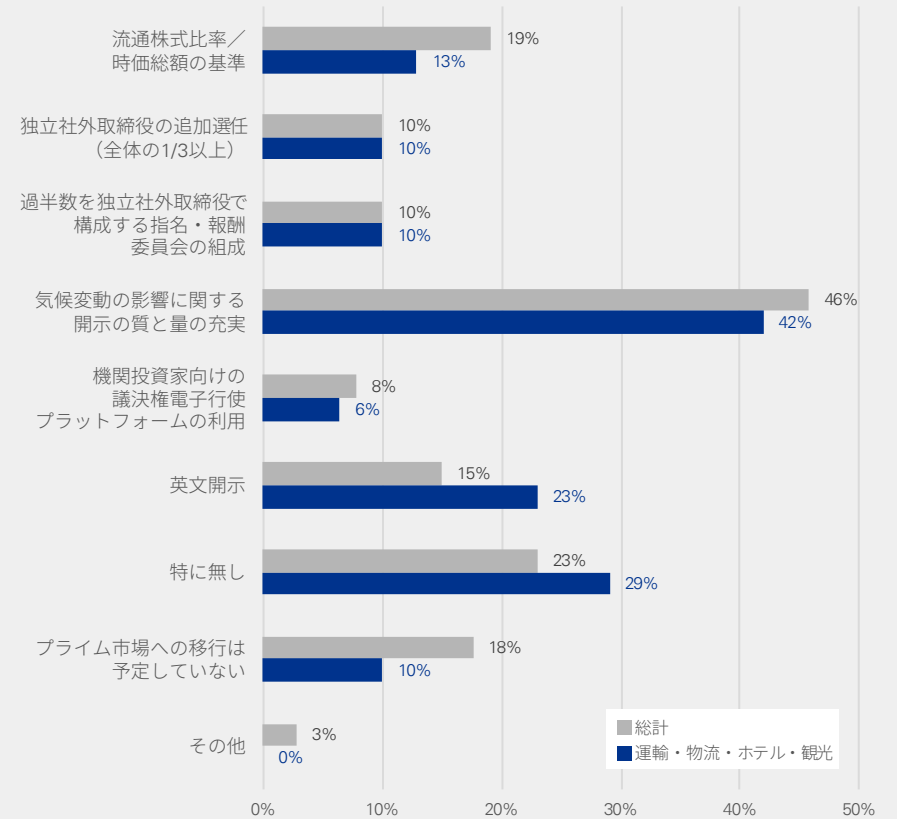


4. ガバナンス

2021年6月のコーポレートガバナンス・コードの改訂には、SXに関連する論点が含まれています。それらを含む、今回の改訂による追加論点のうち、対応が難航すると考えられるものを、3つまで選択してください。

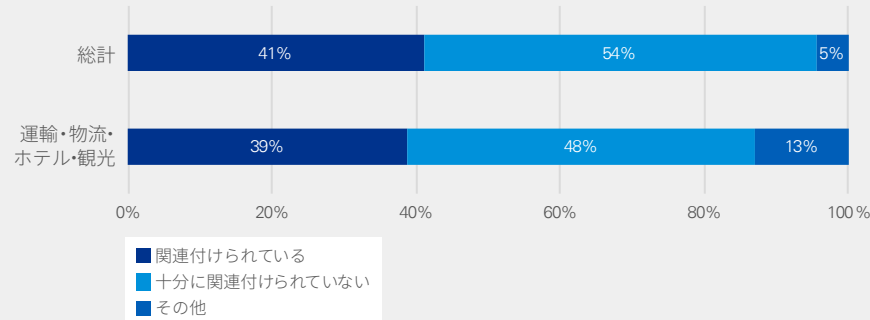


プライム市場への移行にあたり、対応が難航することが想定されるものを、3つまで選択してください。

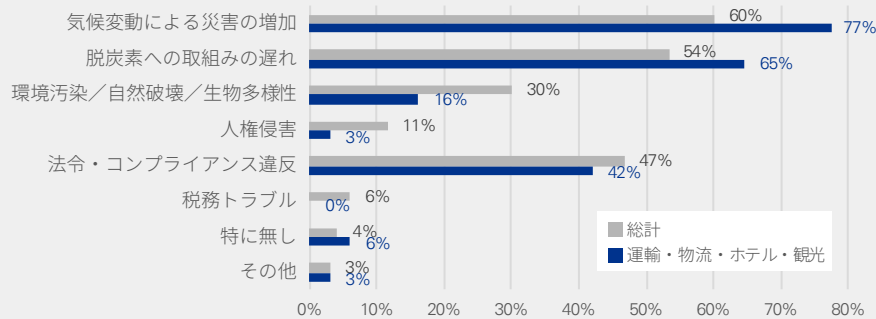


5. リスク管理

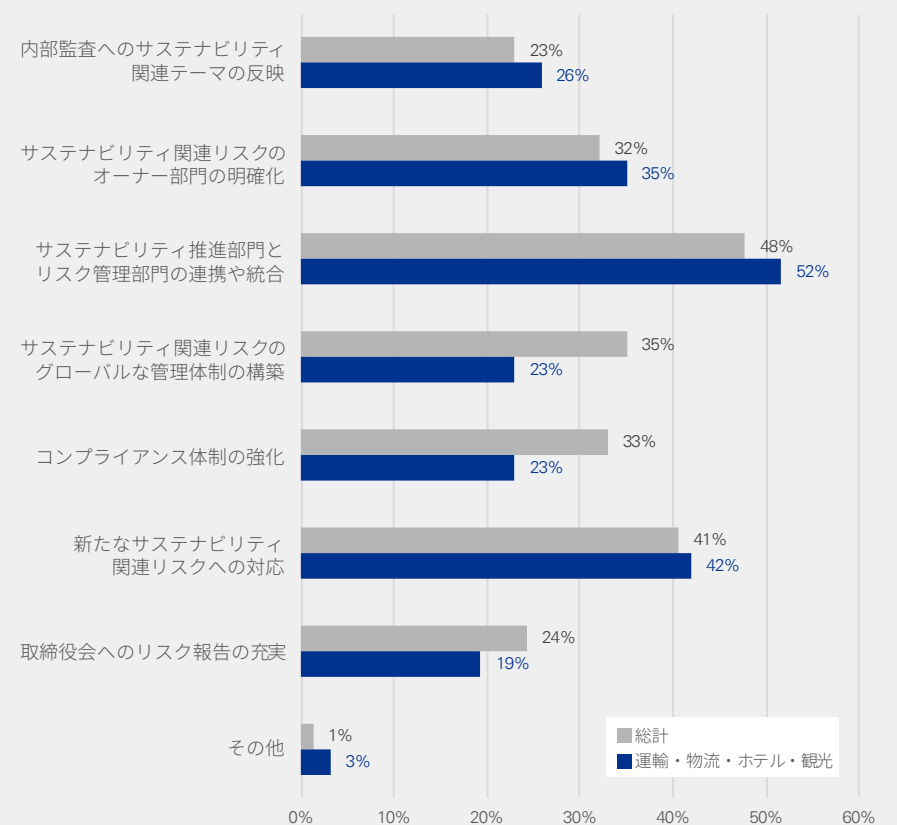
貴社のリスク管理活動は、重要なサステナビリティ課題と関連付けて設計・実行されていますか。



貴社の事業運営において特に懸念されるサステナビリティ関連リスクを3つまで選択して下さい。

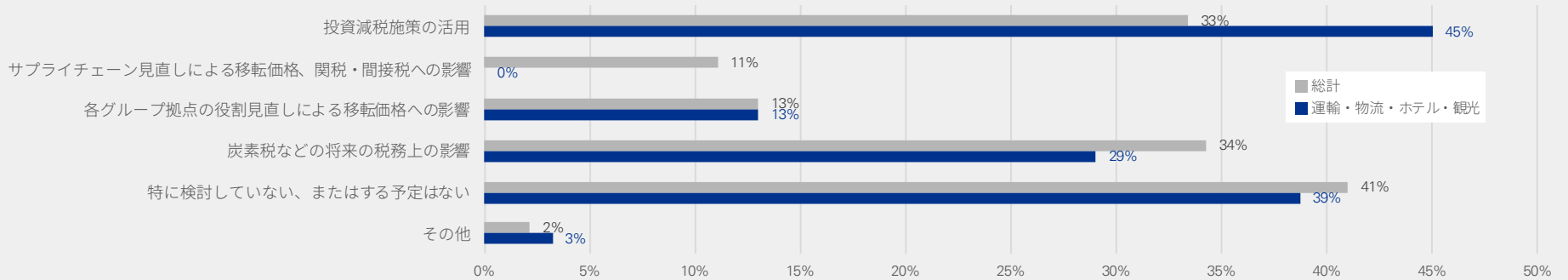


SXを進める上で、特に必要なリスク管理体制上の取組みを3つまで選択してください。

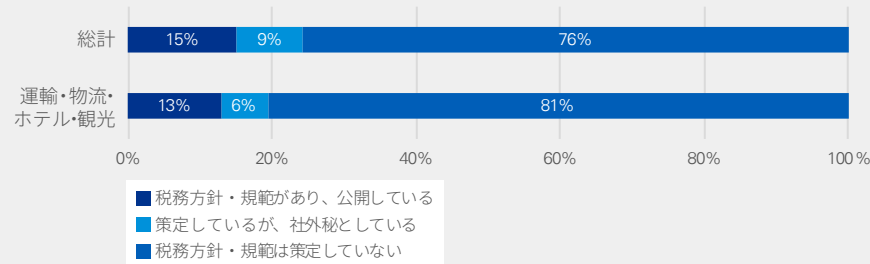


6. 税務

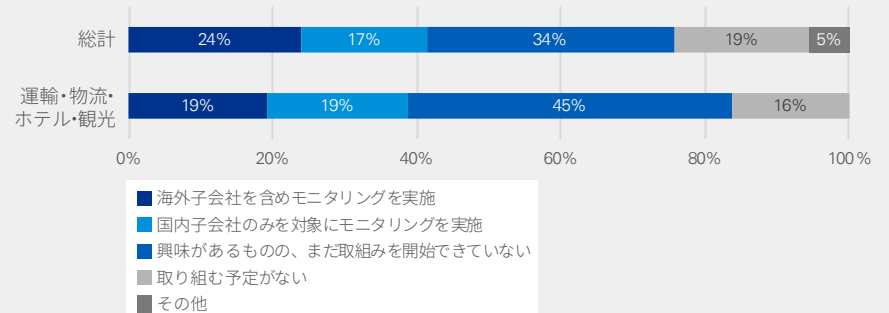
Q SXの推進に伴う税務上の対応・影響の検討について、実施もしくは実施予定の項目を3つまで選択して下さい。



Q 近年ESGの観点でも税務ガバナンスが注目を浴びていますが、貴社ではリスク許容度や税務判断に用いる税務方針・規範をお持ちですか？もしお持ちの場合、その方針・規範は社外に公開されていますか？

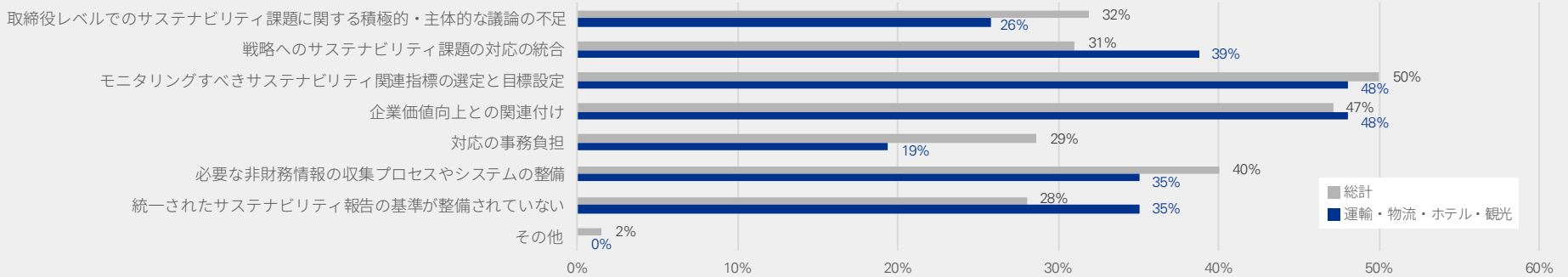


Q 貴社におけるグループ企業の税務情報の可視化の取組みの状況について、あてはまる項目を選択して下さい。

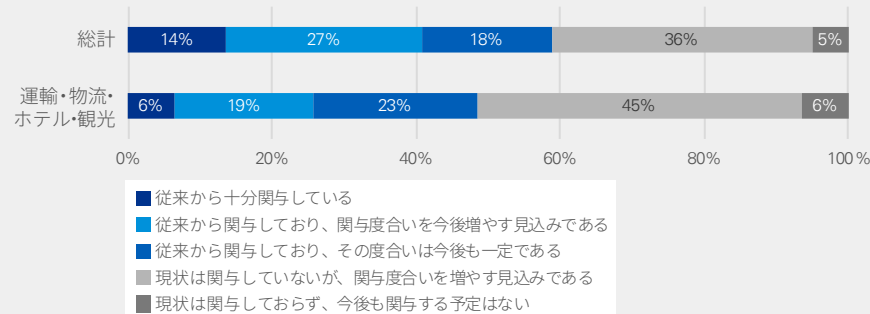


7. 非財務情報を含む包括的企業報告

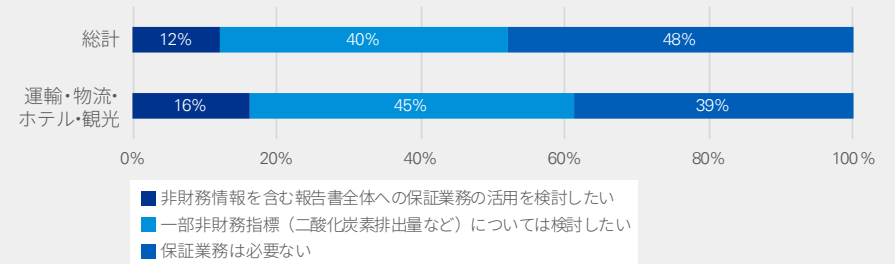
Q サステナビリティ情報の報告について、財務情報と関連付けた包括的な報告を行うにあたっての課題を、3つまで選択してください。



Q 現在、貴社ではCFOがサステナビリティ報告にどの程度関与していますか。

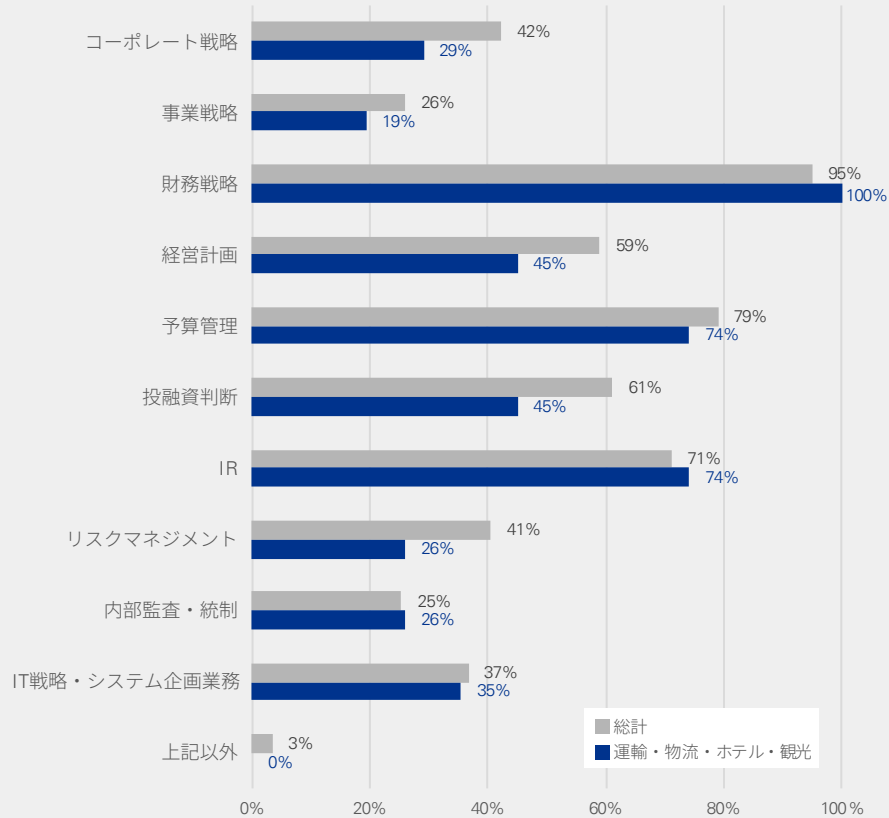


Q 欧州では企業のサステナビリティ報告について独立専門家による保証業務を要請する制度が提案されていますが、サステナビリティ関連情報の信頼性を向上させる観点から、保証業務についてどう考えますか。

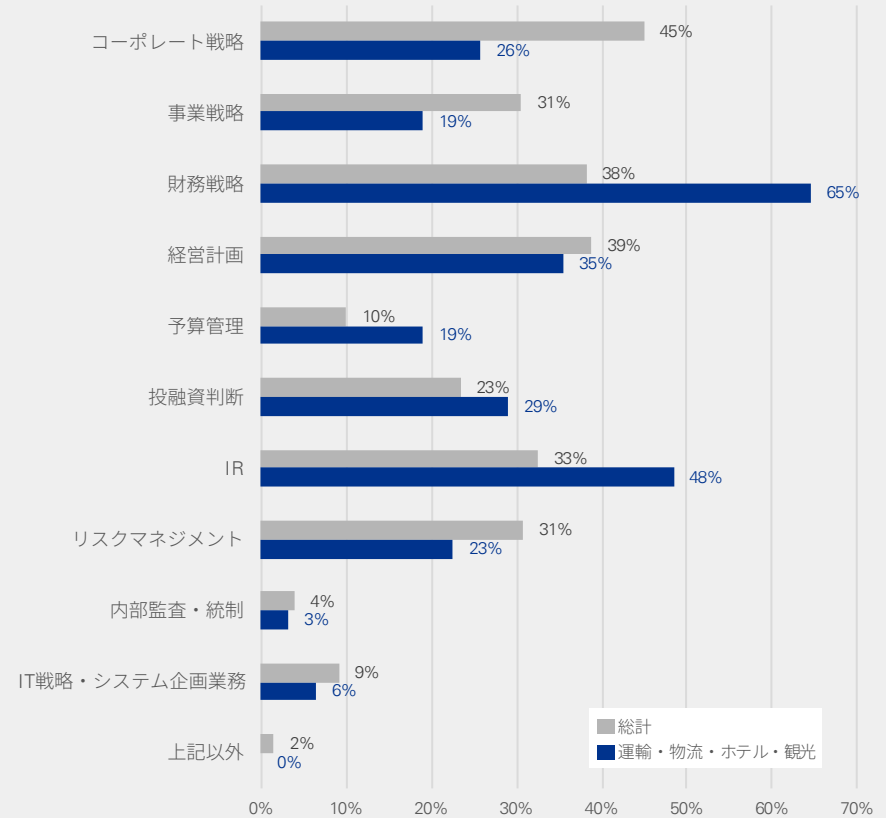


8. 経理・財務（1）

現在CFOが責任者となっている業務領域を選択してください（複数選択可）。

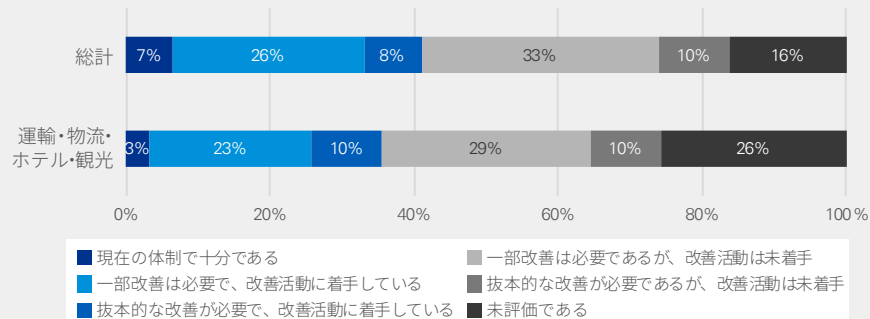


SXの推進に伴い非財務情報と財務情報を関連付けた経営判断が進むことが想定されますが、CFOの業務領域のうち、より重要になると考える領域を3つまで選択してください

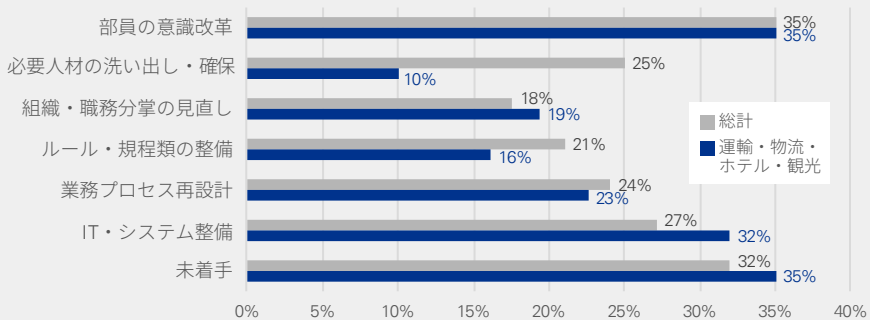


8. 経理・財務 (2)

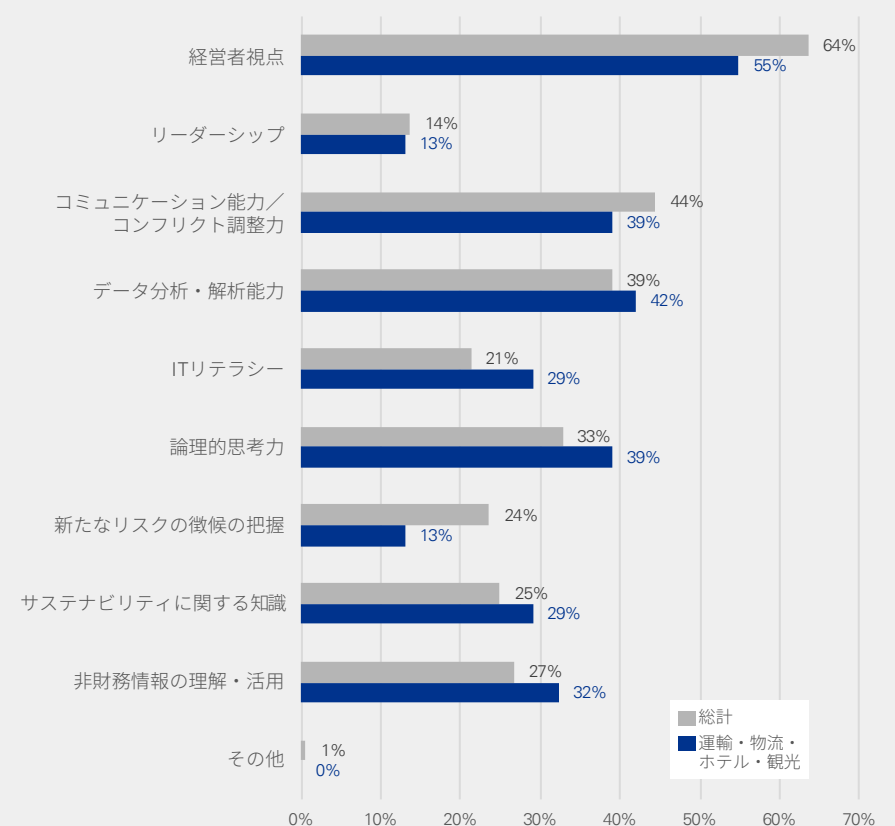
□ 今後のSXの推進にあたり、現在の経理・財務部門の体制について当てはまるものを選択してください。



□ SXを推進するにあたっての経理・財務部門での改善活動について、対応済みまたは対応中の項目を3つまで選択してください。

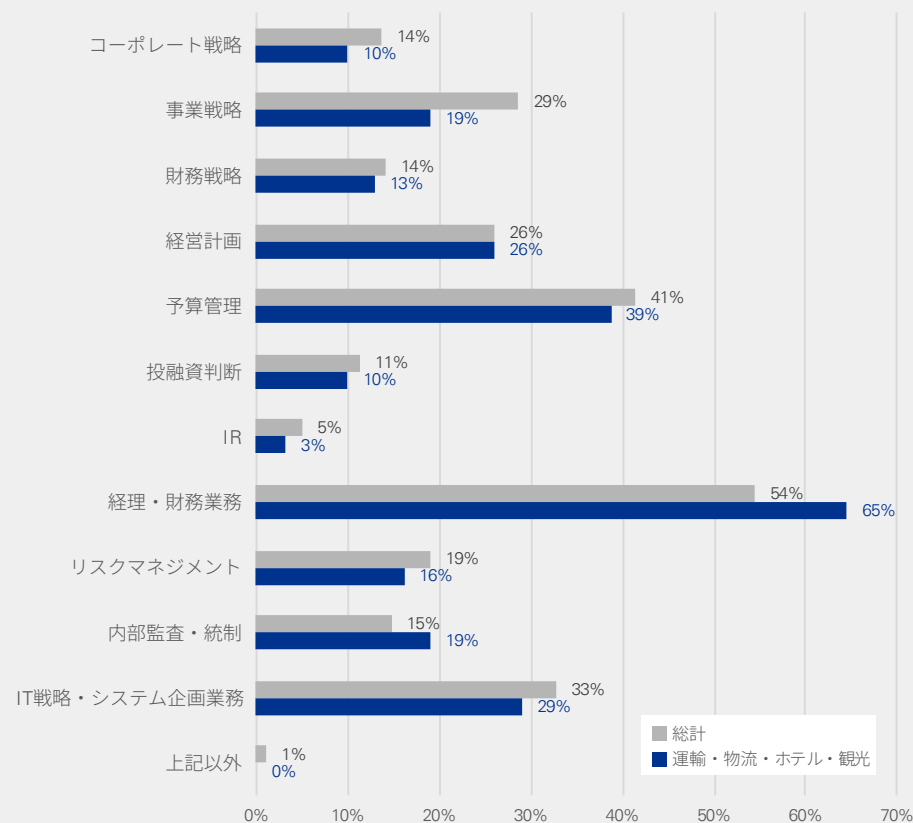


□ これからの経理・財務部門に求められる人材、スキルについて該当する項目を3つまで選択してください。

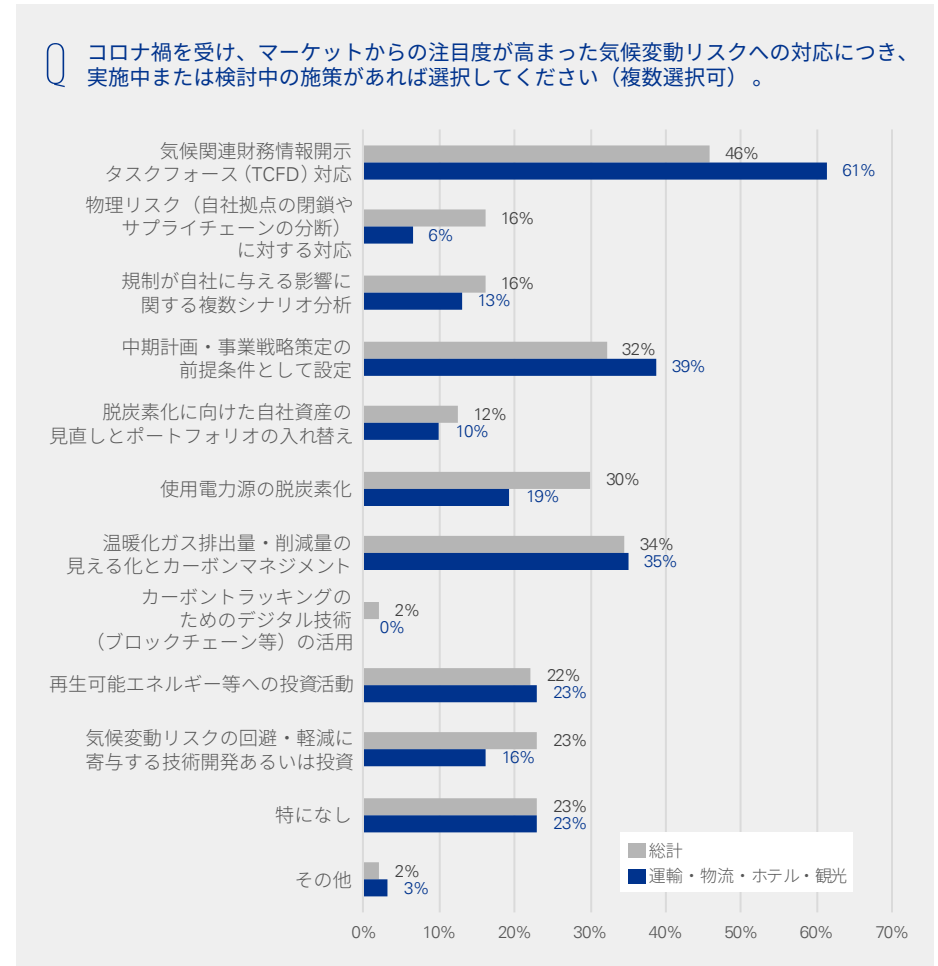
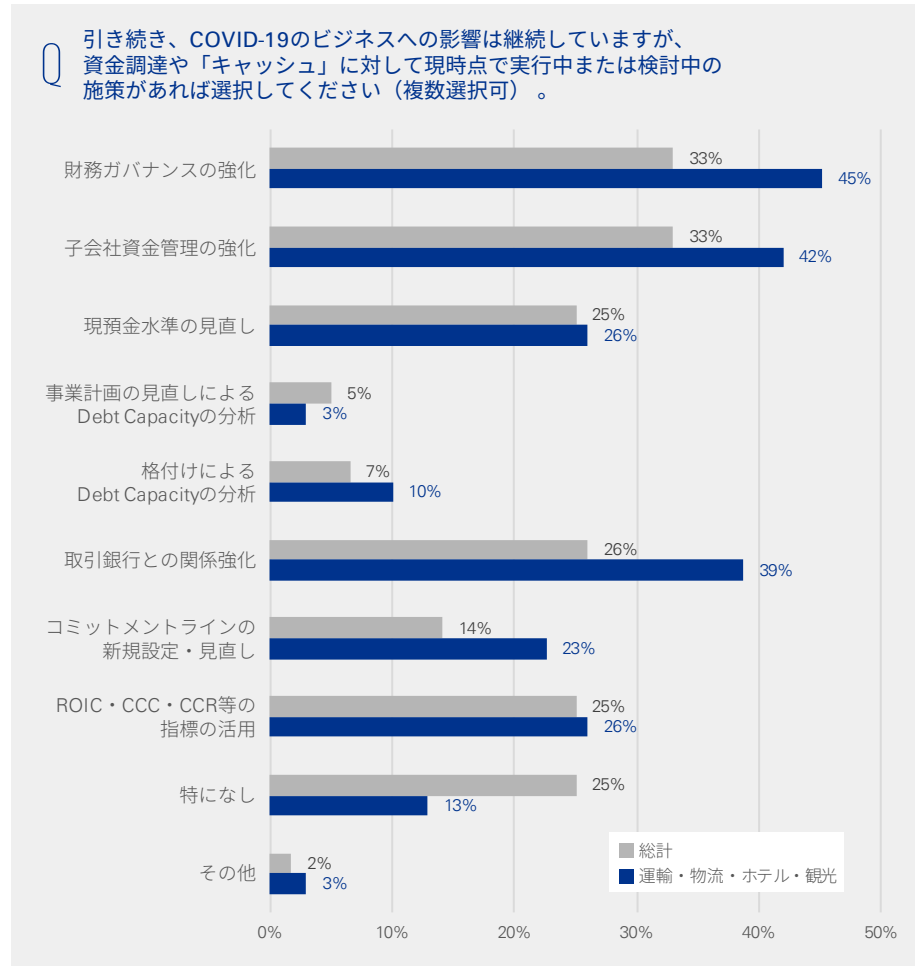


8. 経理・財務 (3)

Q 今後のSX推進を見据えたときに、
これまで以上にデジタル活用が必要と考える領域を3つまで選択してください。

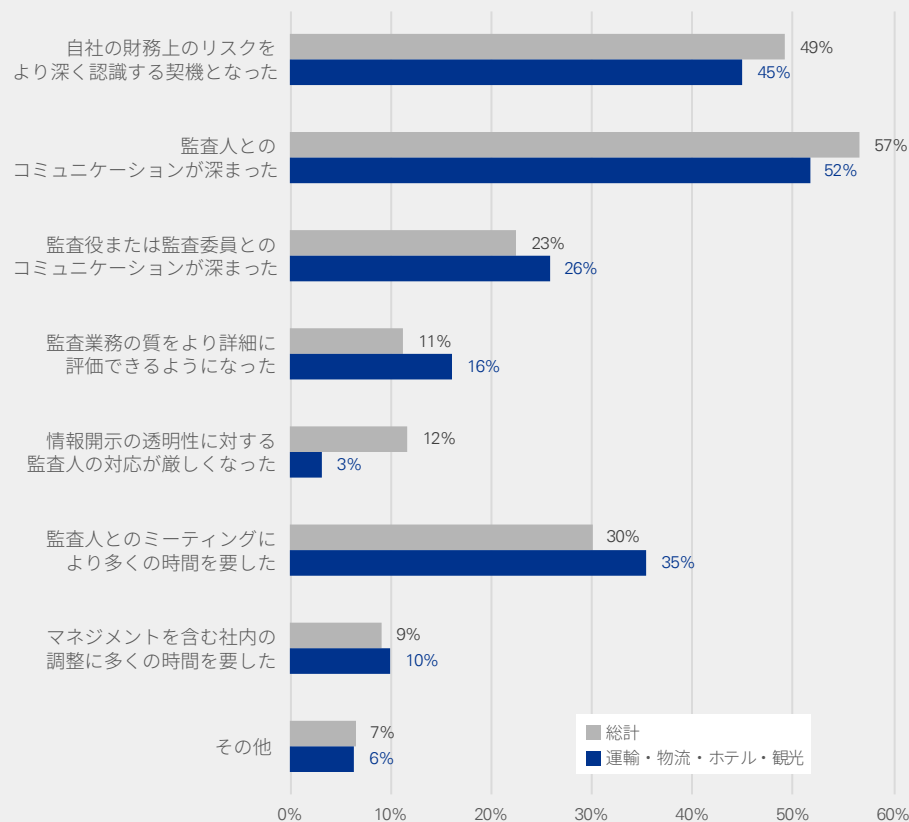


9. 新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響



10. KAM導入

Q KAMの導入について、あてはまる項目を3つまで選択してください。



サーベイ結果の比率表示

本サーベイの結果の比率は、小数点第1位を四捨五入しており、構成比の表示において合計しても100%にならない場合があります。



Appendix

運輸・物流・ホテル・
観光セクターの紹介

担当者紹介

KPMGジャパン 運輸・物流・ホテル・観光セクター 統轄パートナー



倉田 剛 Kurata Takeshi

KPMGコンサルティング プリンシパル

大手鉄道会社グループ、商社等の法定監査ならびに上場支援業務のほか、経理業務改革、IFRS®基準導入等のアドバイザリー業務を数多く担当。KPMGモビリティ研究所も兼務し、MaaSやスマートシティに関する調査・研究や各地での実証事業に関与。

01 事業戦略 執筆



小野 砂知子 Ono Sachiko

KPMG FAS ディレクター

運輸物流業界を中心に、事業戦略立案、国内・クロスボーダーM&A、PMI、新規事業創出、オープンイノベーション支援等、幅広いアドバイザリー業務を提供。

02 資本政策・資金調達 執筆



栗原 隆 Kurihara Takashi

KPMG FAS パートナー

KPMG FAS ホスピタリティセクター統括として、ホテル観光業界企業に対するM&A、事業再生、事業再構築、資金調達等に係る各種アドバイザリー業務に近年は注力。ホテル観光関連のセミナー講師を務める他、寄稿多数。

03 ガバナンス・リスク管理 執筆



馬場 功一 Baba Koichi

KPMGコンサルティング パートナー

国内外の社会インフラ関連企業に対する戦略策定、事業構造改革・DX・事業開発コンサル等をリード。2020年秋よりスマートシティチームを立ち上げ、自治体スマートシティの推進・関連企業の事業化支援をリード。

04 非財務情報事を含む包括的な企業報告 執筆



野口 昌邦 Noguchi Yoshikuni

有限責任 あずさ監査法人 パートナー

国内大手の流通業、倉庫物流業、運輸業の監査を数多く経験し、現在は海運業、鉄道業を中心に監査責任者として従事している。今年度からはあずさ監査法人において運輸・物流セクターのリーダーを務める。

05 経理・財務 執筆



湯口 豊 Yuguchi Yutaka

有限責任 あずさ監査法人 パートナー

運輸業、ホテル事業、小売業などの監査責任者を務める。その後は運輸業に様々なアドバイザリー提供経験を有する。今年度よりKPMGジャパンにおける当セクター立ち上げメンバーとして参画。



KPMGジャパン
運輸・物流・ホテル・観光セクター統轄パートナー
KPMGコンサルティングプリンシパル
倉田剛
T: 090-5418-5330
E: takeshi.kurata@jp.kpmg.com

KPMGジャパン
運輸・物流・ホテル・観光セクターパートナー
KPMG FAS ディレクター
小野 砂知子
T: 070-2648-5463
E: sachiko.ono@jp.kpmg.com

KPMGジャパン
運輸・物流・ホテル・観光セクターパートナー
有限責任 あずさ監査法人 パートナー
野口 昌邦
T: 090-5524-7342
E: yoshikuni.noguchi@jp.kpmg.com

KPMGジャパン
運輸・物流・ホテル・観光セクターパートナー
KPMG FAS パートナー
栗原 隆
T: 090-3047-1734
E: takashi.t.kurihara@jp.kpmg.com

KPMGジャパン
運輸・物流・ホテル・観光セクターパートナー
KPMGコンサルティング パートナー
馬場 功一
T: 080-8026-1027
E: koichi.baba@jp.kpmg.com

KPMGジャパン
運輸・物流・ホテル・観光セクターパートナー
有限責任 あずさ監査法人 パートナー
湯口 豊
T: 080-2160-3820
E: yutaka.yuguchi@jp.kpmg.com



home.kpmg/jp/socialmedia

home.kpmg/jp

運輸・物流・ホテル・観光セクター
home.kpmg/jp/infrastructure

KPMGジャパン/セクター統轄室
Sector-Japan@jp.kpmg.com

ここに記載されている情報はあくまで一般的なものであり、特定の個人や組織が置かれている状況に対応するものではありません。私たちは、的確な情報をタイムリーに提供するよう努めておりますが、情報を受け取られた時点およびそれ以降においての正確さは保証の限りではありません。何らかの行動を取られる場合は、ここにある情報のみを根拠とせず、プロフェッショナルが特定の状況を綿密に調査した上で提案する適切なアドバイスをもとにご判断ください。

© 2022 KPMG AZSA LLC, a limited liability audit corporation incorporated under the Japanese Certified Public Accountants Law and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved. 22-1011

The KPMG name and logo are trademarks used under license by the independent member firms of the KPMG global organization.

コピーライト© IFRS® Foundationすべての権利は保護されています。有限責任 あずさ監査法人はIFRS財団の許可を得て複製しています。複製および使用の権利は厳しく制限されています。IFRS財団およびその出版物の使用に係る権利に関する事項は、www.ifrs.orgでご確認ください。

免責事項: 適用可能な法律の範囲で、国際会計基準審議会とIFRS財団は契約、不法行為その他を問わず、この冊子ないしあらゆる翻訳物から生じる一切の責任を負いません（過失行為または不作為による不利益を含むがそれに限定されない）。これは、直接的、間接的、偶発的または重要な損失、懲罰的損害賠償、罰則または罰金を含むあらゆる性質の請求または損失に関してすべての人に適用されます。

この冊子に記載されている情報はアドバイスを構成するものではなく、適切な資格のあるプロフェッショナルによるサービスに代替されるものではありません。

「IFRS®」はIFRS財団の登録商標であり、有限責任 あずさ監査法人はライセンスに基づき使用しています。この登録商標が使用中および（または）登録されている国の詳細についてはIFRS財団にお問い合わせください。