

2024年度（2025年3月期）第2四半期決算説明会（オンライン形式）
主な質疑応答

回答者：CEO 橋本剛、CFO 濱崎和也

Q1)

キャッシュ配分の考え方について教えてください。今回の自己株式の取得は、営業キャッシュフローの上振れを投資ではなく還元に充当したものと理解します。これは投資が充足しているからでしょうか？今後さらに営業キャッシュフローが上振れた際も、投資よりも還元に戻すという理解でよいか、考え方を教えてください。

A1)（橋本）

還元方針については、現状の配当性向 30%を維持しつつ、業績が上振れた場合は追加的な還元を考えるとお伝えしてきました。その中で 2024 年度の決算が当初の想定を大幅に上回ることの確度が高まり、今回の自己株式取得の決定に至りました。取得した自社株 1,000 億円は国内・海外の M&A 案件、グループ役職員への株式報酬への活用を検討していきたいと考えております。

投資優先という方針を大きく変えたわけではなく、引き続き当社のポートフォリオ改革や地域戦略を進めていくための投資を続けたいと考えています。

Q2)

今後の還元方針について、配当性向の引き上げや自社株買い含め、どのように考えているのか教えてください。

A2)（橋本）

一定程度の自己資本の積み上げは図っていきたいが、今までのように 30%は配当して 70%は自己資本の積み上げにまわす必要はなくなりつつあると感じています。株主還元方針を切り替えるタイミングはあらゆる角度からよく検討してこれから決めていきたいと考えています。

Q3)

ONE からの配当について、ONE と他の株主 2 社との間で、どのような合意がなされて今回の決定に至ったのか教えてください。

A3)（濱崎）

ONE の配当性向は 30%以上とするのが基本方針です。今回は、ONE の業績が想定以上に上振れしたため 50%に引き上げました。

Q4)

ONE の下期業績見通しは、前回見通しよりも下がっています。下期の見通しの前提を教えてください。

A4) (濱崎)

ONE の下期の見通しについては、前回見通し比で想定以上に大きかった 9 月半ばからの運賃下落を反映しています。サプライチェーンの混乱を見越して、上期に前倒して貨物が出荷されたことにより上期業績は上振れた一方で、本来 9、10 月に積むはずだった貨物が減少し、足元の運賃は下落しています。紅海航行再開の時期を前回前提から後ろ倒して今年度中は迂回継続としましたが、これによる船腹吸収効果を上回る新造船の竣工により運賃が上がらない状態が続くだろうという前提の下で今回の見通しを立てております。

Q5)

今回の Phase1(2023 年度~2025 年度)における自己株買い 1,000 億円については、金庫株の可能性もあると理解しました。今後 Phase2(2026 年度~2030 年度)で自社株買いをする場合も、金庫株という選択肢はあり得るのかを教えてください。

A5) (橋本)

今回の自己株式取得は、他社比で割安となっている今のうちに自己株式を取得し、国内・海外の M&A 案件に上手く活用していきたいとの思いがあって実施するものです。また、当社グループ役職員に対するインセンティブとして株式報酬にも活用していきたいと考えています。

Phase2 以降の自社株買いについては、M&A のターゲットや株式報酬の総額を見極めながら検討していきます。一方で、株主還元の本筋は徐々に配当性向を引き上げていくことであると考えており、一定程度の自己資本が積みあがった後は、配当性向の引き上げに取り組んでいきたいと考えています。

Q6)

自動車船事業について、今年度の下期や来年度についてどのように見通しているのか教えてください。

A6) (濱崎)

自動車船事業の見通しについては、前回見通しから変更していません。足元は船腹タイトな状況ですが今年度の下期からはかなり多くの新造船供給があり、スポット運賃の下落要因になると見込んでいます。一方で当社は多くの契約を中長期契約で固めることができている、

スポット運賃の下落による影響を受けづらいと考えています。

Q7)

自社株買い実施の判断基準について教えてください。キャッシュの上振れや、自己資本比率を考慮して自社株買いを検討していくのでしょうか。

A7) (橋本)

オフバランスリース資産を含めた自己資本比率 50%程度を守りつつ、キャッシュが上振れた場合の使い道として自社株買いを検討していこうと考えています。現時点での割安な株価水準を踏まえて今回の自社株買いを決定しましたが、逆に割安でない場合には自社株買いよりも配当を考えていきたいと思いますが、あらゆるケースが想定される中で必ずしもこの限りではございません。

Q8)

紅海回避の影響が来年度も 1 年間継続する場合、コンテナ船の需給バランスはどのようになると考えているか、教えてください。

A8) (濱崎)

新造船の竣工は、2024 年度にピークを迎えて 2025 年度は若干減少すると見込んでいます。また、過去数年のコンテナ船事業好況を受けて引き続き使用している老齢船をスクラップすることで船腹需給をバランスさせる動きもあるのではないかと考えています。

Q9)

エネルギー事業について、下期が前回見通し比で減益となっている理由を教えてください。

A9) (濱崎)

運航費の増加など、小さな要素が積み重なって若干減益になってはいますが、基本的には想定通りと考えています。

Q10)

コンテナ船について、足元の需給動向が想定よりもよくないという点について詳しく教えてください。

A10) (濱崎)

新造船竣工と本来 9 月に積むべきであった荷物が前倒しで出荷されたため、足元のスポット運賃は想定以上に下がっています。一方、北米は景気が底堅く、荷量は旺盛です。10 月の国慶節後の北米、欧州の運賃下落を比較すると、北米の方が相対的に運賃下落幅が低いとご理解いただけたらと思います。

Q11)

コンテナ船以外の事業における成長の持続性をどのように可視化していくのか、説明や対話の努力について教えてください。

A11) (橋本)

安定事業や非海運事業のポートフォリオを拡充していくという方向性は明確に打ち出しているものの、それらが収益貢献していくには一定の時間がかかります。そうした投資の成果に関する開示には取り組んでいく必要があると考えています。お客さまとの良好な関係維持を重視して機微情報に触れないよう慎重になった結果、投資家の皆さまに対する開示がいささか不十分であった面もあると認識しております。この辺りは今後是正を図っていきたいと思います。

Q12)

環境ビジョン 2.2 について、今年度のアップデートの検討状況を教えてください。

A12) (橋本)

環境戦略については、状況の変化を考慮しながら適宜見直す方針です。

国際条約や国際海運業界全体としての方向性を踏まえて、Phase2 の開始年度に当たる 2026 年度には新しい環境戦略にブラッシュアップしていきたいと考えています。

以上