

2026年4月30日
株式会社商船三井

2025年度(2026年3月期)第4四半期決算説明会(オンライン形式)
主な質疑応答

回答者：CEO 田村城太郎、CFO 濱崎和也

Q1)

今年度の利益計画について、3月末発表の商船三井グループ経営計画「BLUE ACTION 2035」Phase 2 と比較し、中東情勢の収束時期の前提が4月から7月に変更されていますが、業績見通しへの影響額およびプラス、マイナスの影響について教えてください。

A1) (田村)

今年度の業績見通しについては、2026年7月にイラン情勢が概ね正常化する前提で策定しており、全社として約▲240億円の影響額を見込んでいます。原油船等の一部事業では、市況の上昇を取り込める見込みですが、コンテナ船、自動車船、ケミカル船等の輸送契約を主体とする事業では、燃料費の上昇や中東トレードの制約等によりマイナスの影響を受けることを想定しています。特に燃料費上昇に関しては、顧客との契約の中で一部回収も見込みますが、今回は急激な値上がりの為、燃料サーチャージの顧客への転嫁が追いついていない部分があります。

Q2)

中東情勢の長期化による事業への影響、および収束後にどのような構造変化が生じると考えているか教えてください。

A2) (田村)

中東情勢が長期化した場合、世界経済への下押し圧力が強まり、貨物量の減少や景気減速といったリスクが高まると認識しています。一方で情勢が長期化するほど在庫の取り崩しや供給不足が進むため、収束後には在庫積み増しに伴う需要のリバウンドが発生する可能性があります。

また、収束時期にかかわらず、世界的なサプライチェーンの見直しは不可逆的に進むと見ており、安定性を重視した調達戦略へのシフトが進展すると想定しています。当社としては、これらを事業機会と捉えており、引き続き状況を適切に見極めていきます。

Q3)

今年度の特別利益の内訳について教えてください。

A3) (濱崎)

原油タンカー等の船舶売却が太宗を占めるほか、コンテナ船事業関連資産や不動産、政策保有株の売却等が含まれています。

Q4)

今年度は総額でどの程度の資産売却を見込んでいるか教えてください。

A4) (濱崎)

資産売却の金額規模については開示していませんが、見通しには確実に売却が見込まれている、あるいは現時点では売却の確度が高い案件のみを織り込んでいます。

Q5)

ONE社の配当性向について、40%へ引き上げられた背景を教えてください。

A5) (田村)

今回の見直しは、ONE社の中計である「ONE 2030」策定から2年が経過し、新造船発注等の成長投資に一定の手応えを掴んでいること、また過去と比べて極端な業績悪化リスクが低減しているとの認識から、株主還元水準の引き上げが適切と判断しました。配当性向は、原則として40%を基準とし、必要に応じて追加還元も期待します。

今後も、事業状況および投資の進捗を踏まえ、最適な資本政策について継続的に議論していきます。

Q6)

ONE社の今年度の税引き後利益見通しについて、上期が赤字、下期が黒字となる背景を教えてください。

A6) (田村)

上期においては、燃料油価格の急騰に対して燃料サーチャージの回収にタイムラグが生じるため、一時的に収益が圧迫されます。特に短期間で大幅な価格上昇が発生した場合、この影響が集中して現れます。一方、下期は、サーチャージの調整が進み、燃料費増加分の回収が進展することで、収益が改善する見通しです。また今年度は季節性の回復により、夏場と旧正月前の貨物需要増加による運賃上昇を見込んでおり、2Q以降の収益見通しに織り込んでいます。

Q7)

ONE 社の今年度の荷量・船腹需給、運賃前提について教えてください。

A7) (田村)

1Q は燃料費等のコストに鑑みた減便により荷量減少を見込むものの、イラン情勢の正常化に伴い、2Q 以降は荷量が回復し、通期では前年度を上回ると想定しています。今年度は船腹供給について、昨年度比では少ないですが、引き続き新造船の供給が一定数あることが見込まれます。運賃については、季節性の回復により、夏場と旧正月前の貨物需要増加による運賃上昇を見込んでいます。

Q8)

コンテナ船事業について、フィーダー船や内陸輸送コストの転嫁状況について教えてください。

A8) (田村)

フィーダー船や内陸輸送コストの上昇分についても運賃への転嫁を進めていますが、契約上、回収には一定のタイムラグが生じます。

特に今回のような急激なコスト上昇局面では、回収までに時間を要し、一時的な利益押し下げ要因となります。これらの影響も今回の見通しに織り込んでいます。

Q9)

ケミカルロジスティクス事業の今年度の業績見通しについて、前年度比で減益となる理解ですが、理由について教えてください。

A9) (田村・濱崎)

ケミカルロジスティクス事業の減益は、主に2つの要因によるものです。

第一に、ケミカル船事業における収益環境の悪化によるものです。当事業は1年程度の期間契約とスポット契約が概ね半々の構成となっており、このうちスポット契約部分は市況およびコスト変動の影響を受けやすい構造となっています。中東情勢の影響による物流停滞や燃料費上昇により、特にスポット契約において収益が圧迫されています。燃料費急騰時には、燃料サーチャージ回収とのタイムラグが生じ、一時的な利益押し下げ要因となります。第二に、タンクターミナル事業におけるのれん償却負担の増加によるものです。タンクターミナル事業自体は長期契約を基盤とした安定的な収益構造を有していますが、LBC Tank Terminals Group Holding Netherlands Coöperatief U.A.社買収に伴う償却費が利益を押し下げています。特に当期は決算同期化に伴い15カ月分の費用が計上される影響もあり、償却額が増加しています。