

2025年1月31日
株式会社商船三井

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

回答者：CFO 濱崎和也

Q1)

ONEの4Q利益見通しは3Q実績比で大幅な減益となっていますが、詳しい要因を教えてください。

A1) (濱崎)

4Qは例年、旧正月もあり荷動きが落ちこむ傾向にあります。またアライアンス再編にかかる船の入れ替え費用といった一過性費用も見込んでおります。

Q2)

紅海の航行再開はどのようなタイミングで可能となるか、教えてください。

A2) (濱崎)

今年度末までは紅海航行回避継続を見通しに織り込んでいます。2025年1月のガザ停戦に伴いイエメンのフーシ派が、米英関係船への攻撃停止を発表しましたが、これが恒久化するのか注視しています。来年度の前半もこの状況がまだ続いている可能性もあります。船員、貨物、船舶の安全を第一に考え、安全が担保されることになれば航行の再開を検討します。

Q3)

来年度以降の配当性向の引き上げについて、引き続き検討中か教えてください。

A3) (濱崎)

商船三井グループ経営計画 BLUE ACTION2035のPhase1(2023年度~2025年度)においては、配当性向30%と利益上振れ時の自社株買いの実施が株主還元の基本方針です。自社株買いについては昨年10月に発表させていただきました。

Phase2(2026年度~2030年度)に向けて、来年度中に事業計画を見直す予定です。その一環でPhase2における株主還元方針を定める予定であり、2025年度の業績進捗とPhase2の計画内容を踏まえ、2025年度から前倒しで適用することも含め、柔軟に検討していきま

す。

Q4)

ドライバルク事業について、4Qに7億円の赤字を見込んでいる要因を教えてください。

A4) (濱崎)

ドライバルクの市況において最も影響が大きい中国の経済低迷に伴う貨物需要の落ち込みにより、市況が軟化していることが主な要因です。

Q5)

コンテナ船事業について、2025年度の期間契約の交渉に対する感触や足元の交渉状況を教えてください。

A5) (濱崎)

1月更改の契約については、前年より良い水準で締結できております。一方でこれらは期間契約のうち僅かな比率であり、大部分は3-4月に交渉が始まる予定です。

Q6)

固定資産や有価証券の売却が特別利益として純利益に貢献していると思うが、この傾向は2025年度以降も続くのか、考え方を教えてください。

A6) (濱崎)

定常的に実施している船舶の売却の他、政策保有株の売却も特別利益に貢献しています。今年度はGearbulk社の連結子会社化に伴う株式の再評価益という特殊要因があり、これは来年度剥落する見込みです。

Q7)

自動車船事業について、輸送台数、運賃、為替がどのように利益に影響しているのか、また来年度の利益水準をどのように見通しているのか教えてください。

A7) (濱崎)

ストライキや港湾混雑によって輸送台数は減少しましたが、為替によって一部相殺され、全体としては前回見通し比で若干の減益となっております。来年度のスポット運賃市況については、新造船供給圧力による船腹需給の緩和のため、軟化する見通しです。一方、契約の大部分が中長期契約であり、影響は限定的と考えています。

Q8)

コンテナ船事業以外の事業について、来年度の利益水準はどのように見ておけばよいのか、考え方を教えてください。

A8) (濱崎)

来年度から新造船の竣工が本格化する LNG 船事業を筆頭に、オフショア事業、不動産事業といった安定収益型事業を積み上げており、安定的に収益貢献する見込みです。一方、自動車船事業、ドライバルク事業は今年度比でやや軟化する可能性があります。現時点で定量的な見通しを立てるのは困難ですが、今年度に比べて大幅に悪化することはないと考えています。ただし、米国経済減速による世界不況が起こることがあれば、状況は異なります。

Q9)

コンテナ船事業について、来年度も 1 年間通じて紅海の航行が不可能であった場合に、コンテナ船の需給やスポット運賃の水準はどのように推移すると考えればよいか、教えてください。

A9) (濱崎)

新造船の供給圧力はあるが、来年度の新造船竣工は今年度比で減少する見込みです。紅海の航行回避が継続すれば、船腹供給を一定程度吸収し、ある程度堅調に推移するのではないかと考えております。

以上