

2021年7月30日
株式会社商船三井

2021年度（2022年3月期）第1四半期決算説明会 （オンライン形式）要旨および主な質疑応答

全体概況

2021年度第1四半期実績は、事業利益で993億円、経常利益で1,042億円の黒字を達成し、新型コロナウイルス感染拡大の影響を大きく受けた前年同期と比較して大幅な増益となりました。

通期業績予想については後ほど改めてご説明しますが、コンテナ船事業における想定以上の荷動きと運賃高騰による大幅な上振れに加え、ドライバルク事業における旺盛な輸送需要に支えられた好市況に伴う上振れも反映し、経常利益ベースで6月21日に適時開示した経常利益2,200億円から、今回3,500億円に見通しを上方修正いたしました。これは2007年度の経常利益3,022億円を上回る、過去最高益の更新見込みとなります。

第1四半期決算概要についての説明

【概況・ダイジェスト】

決算説明資料のスライド3ページと5ページの概況・ダイジェストをご覧ください。

売上高については、前年同期比で374億円の増収となりました。これはドライバルク船の好市況に加えて、前年度は新型コロナウイルスの影響により落ち込んでいた自動車船の輸送台数や港湾・ロジスティクスの取り扱い貨物量が回復したこと等によるものです。

続いて、当社の稼ぐ力を示すために営業損益と持分法投資損益を合算した数値である事業利益、並びに経常利益は、前年同期比でそれぞれ958億円と969億円の大幅な増益となりました。

最大の増益要因は、コンテナ船の旺盛な貨物輸送需要などに伴う賃率上昇による持分法適用会社であるOcean Network Express社（以後ONE）の増益および、自動車船における輸送台数の前年同期からの回復に伴う損益改善により、製品輸送事業セグメントが大幅な増益を達成したことです。加えて、ドライバルク船の市況改善が、油送船の市況悪化を上回る形で利益貢献しました。

【セグメント別】

それでは、セグメント別の状況についてご説明します。スライド4ページと5ページ中段をご覧ください。

ドライバルク事業

ドライバルク事業は、新型コロナウイルスの影響を受けた前年同期に比して61億円の増益の経常利益65億円となりました。サブセグメント毎の状況はこの後に説明しますが、全ての船型において、前年度比で増益ないしは損益改善を果たしています。

まず鉄鋼原料船（ケープサイズバルカー）は、中国の堅調な鉄鋼原料輸送需要を背景に、市況が高い水準で推移した結果、前年同期比で大幅増益となりました。第1四半期の業績に影響する3月～5月の3か月平均の市況は、前年度が5千ドル/日であったのに対し、今年度は2万7千ドル/日でした。

今年4月に商船三井の不定期船事業、木材チップ船事業、及び鉄鋼産業・国内電力会社向けを除くパナマックス事業を商船三井近海株式会社に統合して営業開始した商船三井ドライバルクでは、運航する中小型バルカーが北米・南米から中国向け穀物等の旺盛な輸送需要による好市況を受け、増益となりました。同社の中小型バルカーは市況エクスポージャーを大幅に減らしているため、市況の変動による損益への影響は先に説明したケープサイズバルカーに比較して限定的ですが、好市況の恩恵を受けたという点では同様です。木材チップ船も一般バルカーの好市況に加え、木材チップそのものの輸送需要も中国向けを中心に回復し、黒字を確保しました。

その他、持分法適用会社 Gearbulk 社のオープンハッチ船事業は、往航では主要貨物である紙パルプの荷動きの回復、復航では一般バルカーの好市況による収益向上により、損益改善となりました。

エネルギー・海洋事業

エネルギー・海洋事業は、油送船の市況悪化による影響を主な要因として、前年同期に比して40億円の減益となる経常利益43億円となりました。

■油送船

原油船は、前年同期においては原油価格下落に伴う洋上備蓄需要増により日建て用船料が10万ドルを上回る市況高騰の追い風を受けたのに対し、今期は産油国の協調減産や新型コロナウイルスの影響による経済活動停滞などに伴う石油需要減によりVLCCの日建て備船料の気配値がマイナスをつけるまでにスポット市況が低迷しました。この結果、原油タンカー船隊の大半を占める中長期契約で利益を確保するも、スポット市況悪化により、前年同期比で減益となりました。

その他の油送船においても、中長期契約を主体とする LPG 船、メタノール船で着実に利益を確保する一方、石油製品・ケミカル輸送需要の低迷を受け、プロダクト船、ケミカル船は損益が悪化しました。

■LNG 船・海洋事業

次に、LNG 船は既存の長期契約により安定的に利益を確保しました。海洋事業においては、FPSO・サブシー支援船は順調に稼働し、FSRU も新たに 1 隻が竣工しましたが、既存船 1 隻 (MOL FSRU Challenger) が前契約を終了し、次の長期契約投入先である香港洋上 LNG 受入基地プロジェクトに向けて回航と改造工事を行う期間に入ったことにより前年同期比で減益となりました。

製品輸送事業

製品輸送事業は、新型コロナウイルスの影響を受け赤字となった前年同期と比較して、934 億円の損益改善となる経常利益 901 億円となりました。

■コンテナ船事業

コンテナ船事業は、持分法適用会社である ONE での事業と、その他の港湾・ロジスティクス事業などに分けられます。まず、ONE について、同社のマゼンタカラーの資料 3 ページをご参照ください。

活況な市況が昨年度後半から継続し、ONE の第 1 四半期実績は、前年同期比で大幅に改善し、2,559 百万 US ドルの黒字を達成しました。市場環境としては、1) 世界のコンテナ荷動きが前年同期比で約 20%増加するほどの旺盛な貨物輸送需要があったこと、2) サプライチェーン全体の混乱、具体的には港湾や内陸輸送の混雑が継続し、スペースの供給が制約されていること、3) その結果、短期運賃市況が大幅に上昇したこと、が挙げられます。

ONE の増益については、スライド下段にあります滝チャート記載の通り、積高増と運賃増による増収が大きな要因となります。運賃収入の増加については、長期運賃の上昇もありますが、過半は短期運賃の大幅上昇によるものです。一方で、スケジュール維持や混雑回避のための運航費や可変費の増加もありました。

新型コロナウイルスによるサプライチェーンの混乱により、お客様にご不便をおかけしておりますが、その影響をミニマイズすべく、ONE では資料 5 ページに記載している対応を行っています。港湾の混雑については、北米西岸の一部や鉄道輸送、欧州の港で依然として偏在しているものの、年明け以降影響が最も顕著であった北米のロサンゼルス・ロングビーチにおいてはほぼ解消されるなど、徐々に平常化に向けた動きがみられます。引き続き、社会インフラを維持すべく、最大限の対応を実施いたします。

当社の青色資料 6 ページにお戻りください。コンテナ船事業のうち港湾・ロジスティクス事業は、新型コロナウイルスの影響を受けた前年同期に比して、貨物取扱量が回復

し、増益となりました。

これらの結果、当社コンテナ船事業全体では、前年同期比で 847 億円の増益となる経常利益 906 億円となりました。

■自動車船

自動車船は、新型コロナウイルスの影響により大幅に輸送台数が減少した前年同期から、荷動きは大きく回復しました。併せて、前年度上期中に当社船腹量の約 1 割に相当する 12 隻の返船や解撤を進めた結果、半導体不足による自動車生産量減の影響を受けているものの、足元の当社自動車船の船腹需給は、バランスからタイトの状況を継続しております。これらの結果、損益は大幅に改善し、わずかながらですが黒字に転換しております。

■フェリー・内航 RORO 船

貨物輸送需要は底堅く、前年同期を上回る取扱量を確保した一方、国内における新型コロナウイルスの感染再拡大に伴う行動制限によって旅客需要が減少したことに加えて、燃料油価格が上昇したことから、損益は悪化しました。

関連事業

不動産事業は、保有ビル建て替えに伴う減収があったものの、安定的に利益を確保しました。一方、客船事業は新型コロナウイルスの感染再拡大を受け、クルーズの催行中止を余儀なくされるなど、苦戦を強いられる状況が継続しています。

2021 年度業績予想についての説明

続きまして、2021 年度通期業績予想について説明します。

【概況・ダイジェスト】

決算説明資料のスライド 7 ページと 9 ページの概況・ダイジェストをご覧ください。

売上高は、1 兆 1,000 億円を見込みます。4 月末の時点で 1 兆 600 億円、6 月 21 日の適時開示時点で 1 兆 800 億円を見込んでおりましたが、ドライバルク事業の好市況に加え、為替前提を期初想定 of 1 ドル 105 円から、足元の状況に合わせ 1 ドル 110 円に変更したこと等が理由です。

続いて、事業損益と経常利益は、それぞれ 3,350 億円と 3,500 億円に上方修正いたしました。

上方修正の主な要因としては、コンテナ船において想定以上の荷動きとスポット運賃の高騰による大幅な上振れが生じたこと、ドライバルク船において全般的に旺盛な輸送需要に支えられた好調な市況による上振れがあげられます。原油タンカーを始めとする油送船は市況低迷が想定以上に継続し、新型コロナウイルスの影響が長引いている客船などと共に期初予想に比して苦戦していますが、全体としては上方への修正が大きく上回っています。

【セグメント別】

それではセグメント別にご説明します。スライド 8 ページと 9 ページをご覧ください。

ドライバルク事業

ドライバルク事業は、4 月 30 日に発表した業績予想から 120 億円上方修正し、250 億円の通期経常利益を見込みます。各サブセグメントともに、前年度比で増益ないしは損益改善となり、また期初予想を上回る状況を想定しています。

まず、鉄鋼原料船（ケープサイズバルカー）は、好調が継続している中国の鉄鋼原料需要の将来的な減退には注意が必要なものの、ブラジル等の供給国からの出荷増が期待され、堅調な市況が当面は継続することを想定し、市況前提を見直しました。具体的には、スライド 15 ページをご覧ください。7-9 月の市況前提を 4 月末時点の 20,000 ドル/日から 30,000 ドル/日に、10-12 月は 4 月末には 18,000 ドル/日とされていたものを今回 25,000 ドル/日とするなど、全般的に上方修正しています。年度末までまだ 8 か月残っており、新型コロナウイルスによる世界経済への影響や中国粗鋼生産量の動向な

ど不確実な部分もありますが、足元までの状況を踏まえ見直したものです。以上のことから、鉄鋼原料船は、基盤とする中長期契約からの安定利益も含め、前期比増益を見込んでいます。

次に、商船三井ドライバルクですが、中小型バルカーは、旺盛な穀物等の荷動きに支えられた底堅い市況推移とともに、期初想定を上回る利益確保を見込んでいます。また、木材チップ船は、中国向けの輸送需要回復に伴う荷動きと運賃市況の改善により黒字転換となる見通しです。

その他として記載したオープンハッチ船は、往航の紙パルプ輸送需要が引き続き好調であり、復航においても一般バルカー市況の好影響を受け、損益の改善を見込んでいます。

エネルギー・海洋事業

エネルギー・海洋事業は、4月30日発表の業績予想から30億円見通しを下方修正し、230億円の通期経常利益を見込んでおります。セグメント全体では、長期契約を基盤とし安定的に利益を確保するものの、油送船の市況低迷を反映したものです。

■油送船

原油タンカーは、産油国の協調減産の延長や新型コロナウイルスの影響に伴う石油需要回復の遅れ等により、当面、市況は弱含みで推移することが予想されます。下期にかけてはワクチン接種の進展に伴う世界の経済活動の回復や協調減産の縮小、また、北半球が冬場になることによる原油需要の拡大に伴い、タンカー市況の緩やかな改善を想定しています。しかしながら、市況高騰の好影響があった前年度に比較しては、減益となる見通しです。

その他、中長期契約を主体とするLPG、メタノール船は、概ね前期並みの利益を見込んでいますが、石油製品船・ケミカル船においては、原油タンカーと同様に輸送需要の低迷が見られ、期初の想定を下回る市況前提とし、前年度比で減益を見込みます。

■LNG 船・海洋事業

LNG 船は、今期の竣工予定はLNG 船1隻とLNG 燃料供給船1隻の計2隻と限定的ですが、前期に竣工した5隻と合わせ安定利益を着実に積み上げる見込みです。

海洋事業は、FSRU1隻が次に予定されている香港での長期契約に投入されるまでの端境期となりますが、ブラジル沖などで展開しているFPSO事業からもたらされる安定利益により、前期並みの損益を見込みます。

製品輸送事業

続いて、製品輸送事業について、ご説明します。

製品輸送事業全体では、コンテナ船事業における業績予想の大幅な上方修正に、自動車船およびフェリー・内航 RORO 船の損益改善も加算し、2,980 億円の通期経常利益を見込んでいます。

■ コンテナ船事業

コンテナ船事業は、業績予想を大幅に上方修正し、2,940 億円の通期経常利益を見込んでおります。そのうち、コンテナ船については、足元までの好調な荷動きと運賃市況を反映し、ONE の上期業績見通しは同社資料の 6 ページに記載の通り、凡そ 6,000 百万 US ドルを見込んでいます。当社には出資比率 31%分が、持分法投資利益として上期の経常利益予想に織り込んでいます。また、下期については、新型コロナウイルスの感染状況などの影響次第で経済環境が大きく変化することから、同社としての業績予想は未定となっております。

当社としましては、荷動きや運賃水準は現在の好況が中国の国慶節頃まで継続するものの、港湾や内陸輸送における混雑の解消、クリスマス商戦向け輸送需要の剥落など季節性による輸送需要減衰により、運賃水準は期中において徐々に軟化することを想定しています。

港湾・ロジスティクス事業は、新型コロナウイルスの影響があった前年度からは、貨物取扱量の回復が順調に進み、期初想定を上回る前年度比増益を見込みます。

■ 自動車船

自動車船の荷動きは、半導体不足による完成車出荷への影響懸念があるものの、輸送台数は北米向けを中心に回復基調の継続を想定し、前年度に実施した減船効果や運航効率の改善などにより、今年度の黒字転換を引き続き見込んでいます。

■ フェリー・内航 RORO 船

新型コロナウイルスの感染再拡大に伴う旅客需要への影響が懸念されますが、堅調な貨物輸送需要を基盤に、ワクチン接種の進捗に伴って旅客需要が一定程度回復することを想定し、前年度比では損益改善を見込んでいます。

関連事業・その他

関連事業のうち、不動産事業は一部ビルの建て替え等に伴う減収はあるものの、引き続き安定的な利益貢献を見込みます。一方で、客船事業は、ワクチン接種の進捗による

改善余地はあるものの、足元までの新型コロナウイルスの感染再拡大状況を反映し、業績見通しを下方修正しました。これらに伴い、関連事業セグメント全体では、前回発表比 20 億円減となる通期 80 億円の経常利益を見込んでいます。

配当

配当につきましては、業績予想の上方修正に伴いまして、中間配当予定額を 4 月 30 日発表の 70 円から 300 円に、期末配当予定額を 80 円から 250 円に、通期では 150 円から 550 円にそれぞれ見直しました。なお、当期の配当性向につきましては、引き続き 20%とする方針を維持いたします。

<司会による参考資料補足>

質疑応答に移ります前に、参考資料のスライド 3 枚について補足致します。スライド 11 ページには、「今年度の取り組み状況・進捗」として、4 月以降に对外開示（プレスリリース）した主な取り組みをピックアップし、記載いたしました。太字にしているものは、企業理念、経営計画、環境ビジョンなど当社が目指す大きな方向性を示すものです。また、背景が緑色のものは ESG の E 関連、ピンク色は S 関連のもの、青色は全社あるいは G 関連のものになります。ご関心をお持ちいただいたものは、開示情報への URL リンクからご参照いただけましたら幸いです。

13 ページ、14 ページの【参考 2、3】スライドは、昨年夏に発生しましたモーリシャス沖事故に関連し、再発防止策の進捗状況と環境・社会貢献活動に関して基金設立状況を中心にアップデートした資料となります。

質疑応答

Q1) ONE 社の北米航路と欧州航路における長期契約とスポット契約の比率について、1Q実績と2Q以降の見通しについて教えてください。また、ONE社のコンテナ船新造発注方針について新たな情報がありましたら教えてください。

A1) 1Qと2Qに分けての分析は難しいのですが、全体で北米航路は長期契約比率が約65%、欧州航路については約50%となっております。この「長期契約」は、1年契約だけでなく、3か月契約や6か月契約なども含んでおります。

また、ONE社の新造船発注計画については、現在ONE社内で検討が進められているところですので、進展がございましたら皆様に適宜ご説明申し上げます。

Q2)今回配当計画を大きく増額されましたが、その配当原資について教えてください。また、ONE社からの株主還元的前提をどのように置いていらっしゃいますでしょうか。

A2) 当社の配当原資の大きな部分はONE社からの配当を充てる予定です。ONE社からの配当額については、同社と株主3社で協議中となっております。ONE社は現在中期経営計画を策定中であり、新造船の発注や環境対応などを進めていくためには一定の資金が必要となりますが、株主3社としてはしっかり配当を出してもらいたいと考えております。ONE社からの具体的な配当性向はまだ申し上げられませんが、親会社が投資家の皆様にコミットしている配当性向以上を確保したいと考えております。

Q3)コンテナ船市況の見通しについて、中国の国慶節以降の市況軟化を想定されているとのことですが、強気な見方をする海外船社もいるようです。アップサイドとダウンサイドのリスクをどのように考えていますでしょうか。

また、コンテナ船の上期経常利益予想が2,040億円に対して、下期は900億円と減少幅が大きいように見えます。何かリスク要因として想定されているものはありますかでしょうか。

A3) ONE社は下期の業績予想を出しておりませんが、当社予想においてはどちらかといえば下期を保守的に見ており、国慶節以降に市況が軟化すると想定しております。ただ、足元では非常に良い状況が続いており、今後も港湾や内陸部の物流の混乱が続く場合は、上振れる可能性は否定できません。現時点では輸送需要と運賃が大きく下がる理由はあまり見当たらず、今後下がるとしても、急激に落ちるのではなく、緩やかに落ちていくのではないかと考えています。

Q4)コンテナの北米実勢レートが1.5~2万ドルという報道がありますが、こういったロジック

クでこのようなことが起こるのでしょうか。ONEも同様のレートを獲得しているのでしょうか。

A4) 個々の契約についてここで触れることは難しいですが、そこまでの運賃の値上げは聞き及んでおりません。様々な指標でも、そこまでの上昇は確認できていないため、この情報については精査が必要だと考えます。

Q5) 営業利益の上方修正について、ドライバルク船の市況前提を上げたことが主な理由だと思いますが、下期の修正幅が大きいのも同じ理由でしょうか。

A5) 基本的にそのご理解で構いません。上期についてはある程度契約が固まっており、フリー残日数も下期に比べ小さかったので、市況前提を上げると下期の方が上方修正幅が大きく出る形となります。

Q6) コンテナ船事業の競争促進に関する米大統領令について、どのような影響が考えられますか。昨年9月の中国や北米の当局からの指摘に比べて何か違う点はあるのでしょうか。

A6) 米大統領令においては、海上運賃や港の混雑についてはなく、コンテナボックスのチャージ料（超過保管料や返却延滞料）についての指摘になっています。これらはお客様と相対で決めている契約ですので、現時点ではあまり大きな問題とは考えていないものの、今後も注視していく必要があると考えています。

以上