

2021年4月30日  
株式会社商船三井

## 2020年度通期決算および「ローリングプラン 2021」説明会 (オンライン形式) 要旨

### 冒頭説明 (全体概況) <橋本社長>

社長の橋本です。私から冒頭に一言述べさせていただきます。

2020年度決算につきましては、期初の段階では新型コロナウイルスの影響により通期赤字も想定していた状況から、Ocean Network Express (ONE)からもたらされる持分法投資利益に寄る部分が多いものの、最終的には比較的堅調であった19年度を大幅に上回る業績を残すことができました。

2021年度業績予想につきましては、足下も好況が続いているONEの業績をどう見通すかという論点がありますが、それをある程度保守的に見積もっても、先ほど発表しました通り2年連続で経常利益1,000億円に乗せる見込みとなりました。

経営計画「ローリングプラン 2021」については、4月5日に骨子を発表し、概略をご説明しておりましたが、本日はそれに追加する形で利益計画の詳細ならびに財務戦略・投資計画を説明いたします。

それでは、業績と「ローリングプラン 2021」の詳細につきましては、日野岳常務と梅村 CFO からそれぞれご説明します。

### 2020年度決算概要について <日野岳常務>

#### 【概況・ダイジェスト】

<青色表紙の決算説明資料、スライド3ページならびに5ページの概況・ダイジェストの欄をご覧ください。>

売上高については、前年同期比で1,639億円の減少となりました。自動車船の上期における輸送台数減、ドライバルク船市況の前年度比悪化などが要因です。

続いて、独自の新たな業績開示数値として、当社の「稼ぐ力」を示す指標である「事

業損益」を2020年度実績から記載しています。当社は、LNG船事業や海洋事業など持分法適用会社からの利益計上が大きな割合を占めるビジネス形態であることから、営業損益段階では実力が十分に反映されず、加えて、コンテナ船事業における持分法適用会社ONEからの利益貢献も本格化してきたことから、事業損益の概念を導入致しました。今年度以降の開示においてもお示ししていく予定です。

2020年度業績のハイライトとして、経常利益は前年度比785億円の大幅増益となる1,336億円を達成しました。コンテナ船事業統合会社ONEの好業績が目立つところですが、ドライバルク船事業においては、市況が低迷する中、後程ご説明する一過性の営業外費用影響を除けば約40億円の黒字を確保し、エネルギー輸送事業においても、油送船における上期の好市況を上手く取り込んだ他、LNG船では長期契約により利益を積み上げ、増益を果たしています。これらに加えて、製品輸送事業においては、コンテナ船が荷動きの急回復と運賃水準の上昇を受ける形で自動車船の不調を補い、個別の事業セグメントのみならず、全社で大幅増益となりました。

### 【セグメント別】

それではセグメント別の状況について説明します。資料4ページならびに資料5ページのセグメント別の欄をご参照ください。

### ドライバルク船事業

ドライバルク船事業について、説明します。

鉄鋼原料を輸送するケープサイズバルカーは、中長期契約による安定利益を基盤としていますが、全般的に低調だったスポット市況の影響を受け、前年度比では減益となりました。

中小型船、これは、パナマックスバルカーやハンディマックスバルカーを指しますが、当社は市況エクスポージャーを限定的にした事業運営により、市況が低迷した上期も含め、通期においても底堅く利益を確保しました。

専用バルカーにおいては、本日の適時開示の通り、オープンハッチ船を保有・運航する持分法適用会社ギアバルク社向け貸倒引当金を営業外費用として追加計上しました。一方、主要貨物である紙パルプの荷動きは新型コロナウイルス影響による一時的な落ち込みからは回復し、復路の市況も下期以降改善方向であることから、想定比では損益は改善しております。また、木材チップ船も下期以降荷動きと市況が改善しましたが、前年度比では損益は悪化しました。

これらの結果、ドライバルク船セグメント全体では、経常利益は前期比163億円減益の、42億円の経常赤字となりました。

## エネルギー輸送事業

次に、エネルギー輸送事業について、説明します。

### ■油送船

油送船のうち、原油タンカーは、これまでもご説明してきました通り、春先の市況高騰期に獲得した有利短期契約が利益貢献し、中長期契約の安定利益と合わせ、大幅な増益で落ち着きました。プロダクト船も、原油船市況の影響を受けた春先の好市況により、年度半ば以降は市況が軟化しましたが、前年度比では損益は改善しました。その他、LPG船、ケミカル船も、同様に市況好調により損益改善し、メタノール船は中長期契約に基づき着実に利益を計上しました。この結果、油送船サブセグメント全体としては、前期比で大幅な増益となりました。

### ■LNG 船・海洋事業

LNG 船は、トタル社向け LNG 燃料供給船や、ロシア・ヤマルプロジェクト等に投入された LNG 船、計 5 隻が新たに竣工するなど、長期貸船契約を主体に安定利益を積み上げ、前年度比で増益となりました。

海洋事業は、FPSO など長期契約主体の事業による安定利益はあるものの、期初からご案内の通り FSRU1 隻の短期契約投入による影響があり、前期比では損益が悪化しました。

これらの結果、エネルギー輸送事業セグメント全体では、油送船の好況に加え、LNG 船等による安定利益の積み増しにより、経常利益は前期比 43 億円の増益となる 297 億円となりました。

## 製品輸送事業

続いて、製品輸送事業について、説明します。

### ■コンテナ船事業

ONE の業績については、同社のマゼンタカラー表紙の資料 3 ページをご覧ください。

新型コロナウイルス流行第一波の後、第 2 四半期以降に北米航路を中心に見られた輸送需要の急回復、それに伴うコンテナ不足や港湾の混雑等が相まって、第 3 四半期から第 4 四半期にかけても、運賃は想定を大きく上回る水準で推移しました。また、その後も中国の旧正月などを除き旺盛な荷動きが継続し、運賃も高水準が続いたことから、前年度比で大幅な増益となりました。ONE の税引き後利益 3,484 百万米ドルの当社出資比率 31%相当にあたる 1,080 百万米ドルが当社の持分法投資利益となりました。

なお、新型コロナウイルスに起因するサプライチェーンへの影響と、その対策については、ONE 資料の 4 ページにまとめております。例えば、コンテナ不足に対応すべく、ONE では北米等からアジアに向けて空コンテナの専用便を臨時で仕立てたり、コンテナ

が滞留しているエリアのお客様には使用後の早期返却を個別に依頼するなど ONE として最大限の対策を講じておりますが、混乱の解消にはいましばらく時間を要すると思われれます。

コンテナ船事業サブセグメントにおける ONE 以外の部分では、港湾・ロジスティクス事業において、新型コロナウイルス影響が事業や地域により様々な形であらわれたものの、底堅く利益を確保しております。

#### ■ 自動車船

自動車船の荷動きは、これまでもご案内の通り、船積みベースで昨年 4、5 月を底に回復し、9 月以降は概ね 2019 年度並みで推移しました。上期に機動的に実施した 12 隻の減船効果もあり、下期は損益トントンに回復するに至りました。しかしながら、前年度比で見た場合には、上期の赤字影響により、通期では大幅に損益が悪化しました。

#### ■ フェリー・内航 RORO 船

貨物輸送は新型コロナウイルス禍にあっても底堅く推移し、荷動き量は若干減だった一方で、フェリー旅客は、Go To キャンペーンなどにより一時的な回復あったものの通期では大幅な減少となりました。結果、フェリー・内航 RORO 船は、前年度比で損益悪化となりました。

これらの結果、製品輸送事業全体では、前期比 959 億円の大幅な損益改善を達成し、1,026 億円の経常利益となりました。

### **関連事業**

不動産事業は新型コロナウイルス禍においても、安定的に利益貢献しました。一方、客船事業はクルーズの催行中止、また旅行業は業務出張の激減による大幅な需要減に見舞われ、関連事業全体では前期比減益となりました。

#### **【配当】**

配当につきましては、当期利益の増加に伴い期末配当の予定額を前回発表の 85 円から増額し 135 円とします。実施済みの中間配当 15 円と合わせ、通期では 150 円の配当を予定いたします。

なお、これまでの決算発表の際にも、2021 年度以降につながる施策については 2020 年度中の特別損失として処理する旨をお伝えしておりました。本日の決算短信をご覧くださいと 2020 年度の特利損はネットで約 330 億円を計上しておりますが、具体的には、3 月末に適時開示いたしました FSRU1 隻に関する減損損失や、プロダクト船事業のシンガポール拠点への集約や自動車船事業における日産専用船との組織合理化など

に伴う事業再編関連損失を計上しております。いずれも、2021 年度以降の当社事業運営に貢献する前向きな施策としてご理解いただければと存じます。

## **2021 年度業績予想について**<日野岳常務>

続きまして、2021 年度通期業績予想についてご説明します。

### **【概況・ダイジェスト】**

<決算説明資料のスライド7ページならびに9ページの概況・ダイジェストの欄をご覧ください。>

売上高は、ドライバルク船市況および自動車船の荷動き回復を想定し、前年度比 685 億円増となる、1 兆 600 億円を見込みます。前期に僅かながら 1 兆円を下回った売上高ですが、今期は 1 兆円を上回る見込みとなります。

経常利益は、前期比では減益となる 1,000 億円を見込みます。これは、ドライバルク船事業、自動車船の損益改善を織り込む一方、前期好況であったコンテナ船事業、油送船における利益低減を想定するものです。

### **【セグメント別】**

それではセグメント別にご説明します。資料 8 ページと 9 ページのセグメント別の欄をご参照ください。

### **ドライバルク船事業**

資料上のドライバルク船に関する記載は、今年度分から当社の組織と船の種類を併記する形に改めました。

まず、鉄鋼原料船部門（ケープサイズバルカー）は、中長期契約を基盤に、中国向け鉄鋼原料輸送需要などを理由に堅調な市況を想定し、足元の好調な市況も織り込んだ上で、前期比増益を見込んでいます。

次に、MOLDB、これは、商船三井の不定期船部と木材チップ船部ならびに商船三井近海を統合し今月 4 月に設立した商船三井ドライバルクを指しますが、中小型バルカー、近海船、木材チップ船を一元的に運航し、中型サイズ以下のお客様のニーズに対しワンストップでのサービス提供を開始しております。中小型船は、穀物の荷動きに支えられた底堅い市況推移とともに、着実な利益確保を見込んでいます。木材チップ船は、中国向けの輸送需要回復に伴う市況の改善により今期は黒字への復帰を見込んでいます。

その他、オープンハッチ船は、往航のパルプ輸送需要と復航の一般バルカー市況の回復などにより、収益の改善を見込んでいます。

以上、ドライバルク船事業セグメント全体では、各サブセグメントの増益ないしは

収益改善により黒字に転換し、前期比で大幅な損益改善となる 130 億円の経常利益を見込んでいます。

## **エネルギー・海洋事業**

次に、今期から営業本部名をこれまでの「エネルギー輸送」からあらため、「エネルギー・海洋事業」としました同セグメントについて説明します。

### **■油送船**

原油タンカーは、減産延長や石油需要回復の遅れ等に伴い足元の市況は低迷しています。下期にかけてはワクチン接種進展に伴う世界の経済活動回復による市況の改善を想定していますが、市況高騰の好影響があった前期と比較しては減益となる見通しです。

プロダクト船は、現在当社東京本社を中心に行っている事業運営を順次当社グループのシンガポール拠点に集約し、競争力強化を図ります。今期業績に関しては、下期にかけて堅調な市況を想定し、引き続き利益を確保する見通しです。

その他、LPG 船、メタノール船、ケミカル船は、概ね前期並みの利益を見込んでいます。

### **■LNG 船・海洋事業**

続いて LNG 船についてですが、今期の竣工予定は LNG 船 1 隻と LNG 燃料供給船 2 隻の計 3 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、前期に引き続き FSRU 1 隻が次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があり、前期並みの損益を見込みます。

以上、エネルギー・海洋事業全体では、LNG 船、海洋事業を中心とした長期契約を基盤とする安定利益を確保する一方、前期において市況高騰による追い風のあった油送船の減益を織り込み、前期比では若干減となる経常利益 260 億円を見込んでおります。

## **製品輸送事業**

製品輸送事業について、ご説明します。

### **■コンテナ船事業**

コンテナ船事業は、ONE においては、同社資料の 6 ページに記載の通り、新型コロナウイルス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しております。一方、当社としましては、同社業績に関し、昨年夏以降の旺盛な荷動きやそれに伴う運賃の高騰状況が足元まで続いており、主要航路であるアジア発北米向けや欧州向けでこれから夏に向けて荷動きが活発になる季節性要因な

どを踏まえ、好調な市況がしばらくは継続する想定とする一方、期中にかけては市況が軟化することをすることを想定しています。問題はいつどの程度となるかという点ですが、これについてはある程度保守的に織り込み、予想を立てております。

当社資料にその他として記載している港湾・ロジスティクス事業は、新型コロナウイルス影響のあった前期からは、取り扱い数量も全体的に回復することを想定し、前期比増益を見込んでいます。

これにより、コンテナ船事業サブセグメントの業績は、前期比では減益となりますが、経常利益 520 億円を見込んでいます。

#### ■自動車船

自動車船の荷動きは、昨年 9 月頃には新型コロナウイルス禍前の 2019 年度に近い荷動き水準に回復しました。今期についても、半導体不足の影響等の懸念があるものの、荷動きの地合いは回復傾向の継続を想定しています。当社は、前期に実施した減船効果に加え、グループ会社の日産専用船と合わせた組織の合理化や運航効率の改善による効果を取り込み、通期での黒字転換を見込んでいます。

#### ■フェリー・内航 RORO 船

フェリー・内航 RORO 船は、底堅い貨物輸送需要に加え、通期では国内旅客需要の回復を一定程度想定し、損益改善を見込んでいます。

これらの結果、製品輸送事業全体では、自動車船およびフェリー・内航 RORO 船が収益改善する一方、コンテナ船事業は前期比では減益となることを想定し、550 億円の経常利益を見込んでいます。

#### 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、客船事業および旅行業は新型コロナウイルス感染状況やそれに伴う行動制限が長引く場合には、業績に影響を与える懸念があります。関連事業セグメント全体では、前期比で若干の増益を見込んでいます。

#### **【配当】**

配当につきましては、中間配当 70 円、期末配当 80 円、通期で 150 円を予定いたします。配当性向は、当期においても 20%とする方針を維持しますが、将来的な配当方針につきましては、後程「ローリングプラン 2021」のところで改めて説明いたします。

## 経営計画「ローリングプラン 2021」について<梅村 CFO>

それでは、「ローリングプラン 2021」（完成版）について、説明します。  
決算説明資料とは別の説明資料を用意しておりますので、そちらをご参照願います。  
前半の骨子部分については、すでに4月5日発表し、説明会でも触れている内容ですので、本日はスライド10ページ以降の利益計画、財務戦略、投資計画について、ご説明します。

### 利益計画

<それでは、スライド10ページをご覧ください。>

4月5日にも発表しました通り、2017年度にローリング型経営計画を導入した際に中期的な目標として掲げた経常利益800～1,000億円は、2021年度～2023年度にかけて安定的に達成できる見込みです。具体的には、2021年度は先程説明した通り1,000億円、2022年度は800億円、2023年度は900億円の経常利益を見込んでおります。加えて、次のステージのターゲットとして、2017年度からローリング型経営計画を導入して10年目となる2027年度の利益目標を、社内で議論を重ね、1,300億円と策定しました。

また、昨年度同様にセグメント別経常利益の見込みを示しております。2020年度については、コンテナ船事業が当社利益を大きく支えましたが、表をご覧くださいとおわかりのように、今後はコンテナ船事業以外セグメントでもしっかりと利益を積み上げることを見込んでいます。記載しているセグメントそれぞれの数字について、簡単に触れさせていただきます。

ドライバルク営業本部については、ケープサイズバルカーが市況影響を多少受けるものの、2023年度まで「100億円+ $\alpha$ 」の利益を見込んでいます。また、ケープサイズバルカーを中心にLNG燃料船へ切り替え、それを梃子に2027年度に向けて利益を積み上げることを目指します。

エネルギー・海洋事業営業本部については、2022年度以降、FSRU関連の利益が加わることなどにより、増益を見込んでいます。また、低炭素事業に関わる案件として、LNG船や発電船、FSRUなどに投資していくことで、2027年度に向けて着実に利益の積み上げを図る予定です。

製品輸送営業本部では、自動車船、フェリーは、利益の安定化および増額を見込んでいます。一方、コンテナ船事業につきましては、先程ご説明しました2021年度ONE業績予想を前提に、当社で利益計画を策定しております。

## 財務戦略（キャッシュフロー見通し）

<スライド11ページをご覧ください。>

続いて、財務戦略をキャッシュフローの観点からご説明します。

昨年度の経営計画「ローリングプラン2020」において、3年間で1,000億円のフリーキャッシュフロー創出を目標として掲げ、その初年度となる2020年度は442億円を確保しました。当社の財務状況は、信用格付けなどを考えるとまだまだ改善していく必要がありますので、2021~2023年度においても同じペースでのフリーキャッシュフロー捻出を目標とし、次の3年間でも合計1,000億円を確保します。

## 投資計画

<スライド12ページをご覧ください。>

続いて、投資計画について、説明します。

2021~2023年度の3年間で総額4,500億円の投資を見込んでいます。これには既に投資を決定した2,400億円も含まれます。4月5日にも説明した通り、この4,500億円のうち、約2,000億円を低・脱炭素案件へ投資します。

資産や事業のキャッシュ化を進め、また営業キャッシュフローの充実化を図ることで、フリーキャッシュフローをしっかりと確保しながら、必要な投資については行っていきます。

投資の詳細を表で示しています。低・脱炭素案件の投資内訳としては、当社運航船のGHG削減に寄与する投資を約900億円（このうち500億円が新規投資）、LNG船や発電船、FSRUといった、低・脱炭素に関わる事業への投資を約1,100億円（このうち、600億円が新規投資）予定しています。

その他案件も含めたこの4,500億円の投資により、2027年度の断面でみた場合、年間400億円の利益貢献を見込みます。

## 利益計画・財務戦略のサマリー、および配当方針について

<スライド13ページをご覧ください。>

これまで説明しました利益計画・財務戦略についてまとめました。

2021~2023年度にはしっかりと経常利益を出し、その次のステージとして2027年度には経常利益1,300億円を目標とし、ROE10~12%を安定的に維持することを目指します。

また、財務目標としてネットギアリングレシオを1.0倍とし、2027年度末までの達成を目指します。先程ご説明した通り、2021～2023年度の3年間で1,000億円のフリーキャッシュフローを確保する予定ですが、そのキャッシュについては財務体質の向上に優先的に充当し、ネットギアリングレシオの改善を図ります。

最後に、配当方針につきましては最下段に記載しております。現在、当社は配当性向を20%とさせて頂いていますが、ネットギアリングレシオや自己資本比率といった財務指標が一定の改善を達成できた場合、2027年度を待たずに配当性向の見直しを行います。見直し後の配当水準は、東証上場企業全体の動向を踏まえ判断していきます。

#### <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2枚について補足致します。

14ページの【参考】スライドは、昨年12月にモーリシャス沖事故を踏まえて策定した再発防止策の進捗状況についてのアップデートです。15ページの【参考】スライドは、同じくモーリシャス関連ですが、環境・社会貢献活動に関して、私どもの基金設立の進捗状況をアップデートしています。いずれも、4月5日の説明会以降の更新箇所について、下線を引いておりますのでご参照願います。

以上

#### 質疑応答

Q1)コンテナの年間契約とスポット運賃はどのような前提になっていますでしょうか。2020年度第4四半期のコンテナ船事業利益637億円からすると、2021年度上期コンテナ船事業利益予想の400億円は保守的に映ります。

コンテナ船運賃の年間契約が前期比2倍程度で着地したという一部報道があります。それを勘案すると、今年度下期のスポット運賃は2020年度前半並みまで下落する前提で置かれているのでしょうか。

A1)年間契約にも、3か月、9か月、12か月などいろいろな形態がございます。物流の大きい北米と欧州向け、所謂東西航路を合算すると、凡そ半分弱が年間契約となっております。お客様は日本だけでなく、中国、北米、欧州などにいらっしゃいますが、総体として、年間契約更改による運賃の上昇は2割、大きくても3割程度と見込んでおります。一部報道の前期比2倍というのは当社実感とは異なります。

スポット運賃市況については、足元非常に良い市況状況と評価しています。一方で、

市況をドライブしている欧州・北米のモノ消費がいつまで続くかを見通すのは非常に難しいです。楽観的と言われる可能性はありますが、夏場までは続くであろう、というのが当社の見方です。但し、それ以降はワクチンの浸透により、コロナウイルス感染拡大がピークを迎えて終息に向かい始めることによって、人々のお金の使い方が変わり、モノ消費からコト消費に移る可能性があるのではないかと想定しております。

コンテナの需要が落ちることで、船の回り方・ターミナルのオペレーションが元に戻り、キャパシティが増えていきます。需要と供給両サイドの動きにより、夏以降、特に上期の後半から下期にかけて、スポット運賃市況の軟化を織り込んでおります。これを保守的と感じられるかどうかは、評価が分かれるかもしれません。

ONE 業績の正確な見通しは大変難しいです。2020 年度を振り返りますと、第1 四半期の\$1.6 億ドルの利益から始まり、第2 四半期は\$5 億ドル、第3 四半期は\$9 億ドル、第4 四半期は\$18 億ドルと、四半期毎に倍々ゲームのように急速に利益を増やしてきました。2021 年度第1 四半期は、足元までは2020 年度の第4 四半期と殆ど変わらない高運賃水準が続いています。2021 年度の第2 四半期以降、それなりの減速を織り込んでいますが、相当良い数字が出る可能性はあります。

但し、先程申しました通り、今後ワクチンが普及していきますと、北米での巣籠り需要による爆発的なモノの売れ行きは、旅行や外食といった別の形での消費に分散していきます。世間にご迷惑をおかけしている港湾や内陸物流の混乱、コンテナ不足は徐々に解消していくでしょうから、夏以降マーケットは沈静化すると見通しております。その時にONE がノーマルな姿でどの程度利益をあげられる会社になっているかが今後問われてきます。当社としては、ONE が年間5~10 億ドル程度の利益をノーマルな状況下であげる状況を想定して良いのではと考えています。現在も続くこの異常な事態がどこまで続くかを2021 年度業績予想の中でどのように見通すかは極めて難しいですが、コロナウイルスや物流の混乱が早期に収束してもらいたいという気持ちも込めて、ONE についてかなり保守的な損益見通しを立てています。

Q2)2020 年度第4 四半期は欧州航路の運賃が大きく上昇したと理解しております。第3 四半期に比べてONE の利益が増えたのはこの欧州航路の運賃上昇が主要因と考えてよいでしょうか。可能であれば航路別の採算イメージを教えてください。

A2)ご指摘の通り、欧州航路の運賃は2021 年1-3 月に大きく上昇しており、ONE の損益に貢献しております。但し、主要因はやはり北米航路です。ONE の北米航路におけるプレゼンスはこれまでの歴史の積み上げもあり、業界の中では相応のシェアを持っております。従って、北米航路の荷動きが活況で運賃市況が上昇する局面では、ONE のボトムラインは他社比でより一層改善する可能性があります。2021 年1-3 月においては、それが程度効果を発揮したと分析しております。港湾混雑による滞船や内陸に滞留しているコンテナ回収などのコストものしかかっているため、100%そ

の効果を享受できたわけではありませんが、1-3月 ONE が好調だった一番の要素は北米航路の活況とご理解ください。

Q3)コンテナ船事業の ONE 以外の事業について、経常利益での貢献額を教えてください。

A3)2021 年度業績予想において、ONE 以外の事業から数十億円の利益貢献が織り込まれております。

Q4)ドライバルク船の種類別の市況エクスポージャーの比率、及び、今期中に市況の軟化を見込む理由を教えてください。

A4)2021 年 3 月末時点で、ケープサイズバルカー約 30%、中小型船についてはほぼゼロ、木材チップ船は 20%程度の市況エクスポージャーを見込んでいます。ドライバルク船市況は足許歴史的に見て高値圏にあり、今後もある程度これが続くという見方をしていますが、例年 1-3 月期は南半球の気候の影響もあり市況が落ちてくるので、それを織り込んだものを予想として出しています。

Q5)ONE からの 2020 年度配当収入実績はどの程度でしたか。リリースのあった期中配当に加え、期末配当も実施されたのでしょうか。また、2021 年度以降の ONE の配当方針についても教えてください。

また、ONE からの配当は今期計画および中期的な財務戦略上、どのように織り込んでいますか。

A5) プレスリリースしたもの以外は ONE からの配当は現時点ではございません。期末配当、2021 年度以降の方針については今 ONE と協議しているところです。当社財務戦略の中では、当社の見方として 30%程度の配当を織り込んでいます。

現状当社の配当性向は 20%維持としていますが、ローリングプランが引き続き上手く進んでいけば、財務諸表の数字も改善してくるので、なるべく早い段階でもう少し高い配当性向への見直しを実施したいと考えています。それは ONE からも配当が入ってこないとなかなか達成できないので、ONE に対しては株主としての要望事項として伝えていくことになっていきます。2021 年度中も、色々な議論を ONE 経営陣および株主 3 社間でしていかなければならないと考えています。

基本的には商船三井と ONE の配当政策が上手く調和していくようにしていきたいと思っておりますが、一方で、コンテナ船は常に投資が必要な装置産業的なビジネスモデルなので、ある程度の新規投資を続けていかなければなりません。両者のバランスをうまく見出しながら運営していきたいと考えています。

Q6)ローリングプランにおいて、今後3年間の投資により、リターンとして2027年度の断面として経常利益に400億円貢献とありますが、これは新規投資分の貢献額ですか。あるいは更新投資分も含まれていますか。

A6)船会社として船隊を維持していく必要があり、投資額には既存船のリプレースメントも含まれています。そのため、利益貢献額にも新規投資分と既存船リプレースによるものの両者が含まれています。

<橋本社長より補足コメント>

現状は、歴史的ともいえるコンテナのブームに支えられての好決算となり、皆さまのご関心がコンテナ船部門に集中するのは当然だと思いますが、私どもとしては、今後の商船三井グループの継続的な成長を考えると、ONEから得られる投資リターンを有難い機会と考え、今まで考えてきた将来の成長に向けての投資を一段と進めていきたいと考えております。それがローリングプランの柱になる環境投資であり、地域戦略であるということになりますので、ご理解とご支援をいただきたく引き続き宜しくお願ひ致します。