

2024年7月31日
株式会社商船三井

2024年度(2025年3月期) 第1四半期決算説明会(オンライン形式)
主な質疑応答

回答者: CFO 濱崎 和也

Q1)

コンテナ船運賃の今後の見通しを教えてください。

A1)

積高の多さとスペースの逼迫により、足元のスポット運賃は高い水準にあります。通期の見通し予想は非常に困難ですが、7月をピークに、年度末に向けて期初に想定していた水準まで徐々に下がっていく想定をしております。

Q2)

ONEの業績上振れについて、ONEの配当方針「配当性向30%以上」に則って増配すると思いますが、特別配当の30億ドルの取り扱い、また商船三井としてどのように還元を求めていきたいのか教えてください。

A2)

ONEの配当方針に則り、配当性向30%による増配および既決済の特別配当30億ドルを見込んでおりますが、それ以上の配当につきましてはONEで検討中であり、今後株主を含めて考えてまいります。

Q3)

ONEの決算説明資料において、1Q実績の滝チャートには1億2,400万ドルが運賃による増益効果と記載されています。前年同期の売上高から逆算すると、約3%の効果にしか見えませんが、実際の運賃はもっと上がっています。この乖離はどう理解すればよろしいでしょうか。

A3)

運賃には長期契約運賃とスポット運賃の二種類があります。ONE においては主要航路である北米、欧州航路の長期契約とスポット運賃の割合は約 5 割ずつです。現在非常に高い水準にあるのがスポット運賃です。一方、長期契約についてはピークシーズンサーチャージが課されるものの、スポット運賃に比べると値上がりは限定的です。これらを平均するとこのような値上がり幅になると考えています。

Q4)

ONE の売上高予想について、数字があれば教えてください。

A4)

売上高、EBITDA、EBIT の今後の見通しを予想することが困難であり、不確定要素の高い数字を開示することは誤解を招く可能性があると考えています。

今回お見せできるのはボトムラインの税引き後損益のみとなりますことご理解いただければ幸いです。

Q5)

コンテナの運賃について、北米航路の運賃は 1-3 月と 4-6 月で大きな変動はありませんが、ピークシーズンサーチャージの適用が遅れて反映され、6、7 月頃から利益に貢献し始めているという理解でよろしいでしょうか。スポット運賃は下がる一方で長期契約運賃が上がるため利益が出るという認識でよいでしょうか。

A5)

7 月をピークと想定する中で、運賃の反映に多少の遅効性があるため、2Q では利益が上積みされる見込みです。北米航路の運賃指数実績につきましては ONE の決算説明資料 P.4 をご参照ください。

Q6)

エネルギー事業の増益の要因を教えてください。

A6)

エネルギー事業の上振れの大部分はケミカル船によるものです。Fairfield Chemical Carriers

買収による規模拡大の効果と好市況により、ケミカル船事業の実績が大きく伸びています。

Q7)

ケミカル船について、今後市況が大きく崩れないような背景があるのか、補足説明をお願いします。

A7)

下期の市況予想を踏まえて今回の業績見通しを出しており、ケミカル船事業についてはある程度堅めに見積もっているとご理解ください。

Q8)

自動車船の事業環境をどう予想しているか教えてください。

A8)

足元の自動車船の需給は極めてタイトであり、ほぼ満船で運航しています。自動車船市場において、24年度の下期に約30隻の新造船が竣工する予定であり、船腹需給が緩和する可能性はあります。一方で、現在は自動車船の満船を理由にコンテナ船で輸送されている完成車も多い中、自動車船の供給が増えれば貨物がコンテナ船から自動車船に流れてくるとも予想しています。したがって、総じて24年度の船腹需給はタイトのまま続くという見込みのもと、長期契約とあわせ、自動車船事業の業績見通しを上方修正いたしました。