

2025 年 8 月 1 日
株式会社商船三井

2025 年度（2026 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、CCO 園田早苗

Q1)

株主還元について、2 四半期程度までトランプ関税政策による影響を見極めた上で年度中の還元強化を再検討する方針に変更はありますか。また、Phase 2 での株主還元に向けた議論の状況について教えてください。

A1)（濱崎）

関税による業績への影響を注視し、上期決算で 2025 年度の還元方針についてお示ししたいと考えています。

商船三井グループ経営計画 BLUE ACTION 2035 の Phase 2 (2026 年度～2030 年度)における還元方針については、2025 年度中に前倒し実施することを含め、引き続き社内で協議しております。

Q2)

当期純利益の上振れにより追加されるキャッシュフローのアロケーションについて、上期決算時に発表予定とのことですが、株主還元や投資なども含めた全体像を示す予定でしょうか。

A2)（濱崎）

上期決算時点での業績見通しを踏まえ、株主還元や投資枠を含めたキャッシュアロケーションを更新する予定です。

Q3)

業績見通しへの関税影響について、▲400 億円から▲200 億円に上方修正した要因と今回織り込んでいる▲200 億円の内容を教えてください。現状を踏まえて、今後のアップサイド、ダウンサイドはありますか。

A3)（濱崎）

前回決算時点で関税影響として織り込んでいた約 400 億円の内訳は、コンテナ船事業で約

200 億円強、自動車輸送事業で約 100 億円強、残りがケミカル船事業とドライバルク事業でした。今回の業績見通しでは、自動車輸送事業では関税影響を織り込まず、コンテナ船事業で約 200 億円弱、残りはケミカル船事業等タンカーとドライバルク事業で、合計約 200 億円程度の関税影響を見込んでいます。

今後、関税影響による消費者需要の減退や、追加関税が生じる場合にはダウンサイドとなる可能性があります。

Q4)

前回決算時の ONE の 2025 年度業績想定 USD600mil に対し、今回 USD700mil(税引後利益)とした背景および運賃想定について教えてください。

A4) (濱崎)

前回決算時点では、当社としては、4 月当時の運賃水準がフラットに推移し、例年のようなピークが生じない前提にて、ONE の業績見通しを USD600mil と想定していました。それに対し、1Q において、5 月の米中間関税の暫定措置に伴う中国出し貨物の急増により、運賃の高騰が生じたこと、北米への船腹供給シフトにより他航路で運賃が上昇したこと、欧州で貨物需要が堅調であったことから、業績見通しを USD700mil へ修正しました。今後の運賃水準については、前回決算時点と概ね同じ前提を置いています。旧正月以降は運賃水準が軟化する想定としています。

Q5)

ONE の 2Q 業績見通しが 1Q 実績を上回る理由について教えてください。また、2Q の荷動きは堅調に推移する想定でしょうか。

A5) (濱崎)

5 月の米中間関税の暫定措置に伴い高騰した運賃による利益が、主に 2Q に計上されることによるものです。2Q の荷動きについては堅調に推移すると考えています。

Q6)

ONE の運航費が前年同期比で増加している要因を教えてください。2Q 以降も増加が見込まれるでしょうか。

A6) (園田)

新造船の竣工等による保有スペースの増大、備船料の増加およびインフレによる港費等の上昇が主な要因となります。備船料、港費の影響は今後も継続する可能性があります。

Q7)

来年度のドライバルク事業、エネルギー事業、自動車輸送事業の利益の方向性について教えてください。

A7) (濱崎)

ドライバルク事業および自動車輸送事業は市況連動性の高い事業であるため、現時点で来年度以降の業績見通しを立てるのは困難です。

ドライバルク事業について、今期は、Gearbulk Holding AG の連結子会社化に伴う償却費用が前荷重でかかることが判明したため、それを主な要因として減益を見込んでいますが、償却費用の総額は変わらないことから、2026 年度以降、償却負担は軽減される見込みです。エネルギー事業については、今後の LNG 船の竣工等により確実に安定収益に貢献すると見込んでいます。

Q8)

ドライバルク事業について、足元ではバルチック海運指数が上昇していますが、見通しにおいて市況が軟化する想定を置いた理由を教えてください。

A8) (濱崎)

中国経済の減速により鉄鉱石やパルプの輸入量が減少していることから、市況に下振れリスクがあると考えています。

Q9)

エネルギー事業について、1Q に一過性の利益が含まれているのでしょうか。

A9) (濱崎)

LNG 船でリファイナンスによるデリバティブの一過性の解約益があり、1Q に計上しています。

Q10)

エネルギー事業について、下期業績見通しを下方修正した背景を教えてください。

A10) (濱崎)

既存船の入渠・修理の時期が下期にずれたこと、新造船の引渡しの遅れ、またケミカル船市況の想定を軟化させたことが主な要因です。

Q11)

エネルギー事業については、安定収益型事業とケミカル船事業等の市況享受型事業により構成されている理解ですが、今後の収益に占める安定収益型事業と市況享受型事業の割合の想定を教えてください。

A11) (濱崎)

ケミカル船事業については好調だった前年度比で市況が軟化していること、今年度は関税影響が見込まれることから、前年度比で減益となる見込みです。今後は投資を進めているLNG 船等の安定収益型事業による収益割合が増加する見通しです。

Q12)

自動車輸送事業について、関税影響を織り込まず、下期の輸送台数見通しを引き上げたことについて、当該数字が楽観的なものか、保守的なものか教えてください。

A12) (濱崎)

前回決算時点では関税影響を織り込んでいましたが、1Qにおいては、関税影響が見られず荷動きが堅調に推移したうえ、港湾混雑緩和に伴う滞船日数の減少により運航効率が上がったこともあり、想定を上回る着地となりました。このような足元の状況に加え、日米間での自動車に対する関税が25%から15%に引き下げられる想定から、合理的に判断し、下期の見通しを置いています。

Q13)

自動車輸送事業について、下期の輸送台数が前年度比増加する見通しである一方で減益となる理由を教えてください。

A13) (園田)

為替影響と新造船の供給増加によるスポット市況の軟化を想定したことによるものです。