

2025 年 11 月 4 日
株式会社 商船三井

2025 年度（2026 年 3 月期）第 2 四半期決算説明会（オンライン形式）
主な質疑応答

回答者：CEO 橋本剛、CFO 濱崎和也

Q1)

株主還元方針について、2025 年度の 1 株当たり 200 円の固定配当への引き上げは、安定収益資産の投資から期待できる営業キャッシュフローと財務基盤に基づくものとの説明ですが、Phase2 以降は 1 株当たり配当金について 200 円を下限とする方針でしょうか。また株主還元の基準は引き続き純利益とする方針でしょうか。

A1)（橋本、濱崎）

商船三井グループ経営計画 BLUE ACTION 2035 の Phase2(2026 年度～2030 年度)の還元政策は現在検討中ですが、1 株当たり 200 円程度を配当のベースとし、業績上振れ時には特別配当や自社株買いで株主還元を強化したいと考えています。従来の純利益に連動した配当性向では、海運業特有のボラティリティにより配当額が大きく変動してしまうため、キャッシュフローを配当原資とする安定的な株主還元を検討し、長期的に安定した株主層の形成を目指します。

Q2)

統合報告書 MOL REPORT で「業績が上がるに従い配当額を引き上げていく」と発信していますが、自社株買いよりも配当を重視しているという理解でよいでしょうか。

A2)（橋本）

配当金額の着実な引き上げが経営の基本方針です。現在の総資産、自己資本の規模を踏まえると、安定的に純利益 2,000 億円程度を確保することが必要であり、その場合の 1 株当たり配当額が 200 円程度と考えています。今後は投資を進めつつ収益力を高め、配当を段階的に引き上げていける経営を目指します。投資には資金が必要なため、頻繁な自社株買いは難しいですが、海運市況のボラティリティによって想定以上の利益が出た場合は、自社株買いも選択肢となります。

Q3)

投資が当初計画を上回り、想定リース債務を加えた自己資本比率が、目安としている 40～

50%を下回る 39%となっていますが、来年度以降の財務規律、投資方針についてどのように考えていますか。

A3) (濱崎)

Phase1(2023～2025 年度)では、ポートフォリオ変革に向けてレバレッジを活用し、積極的な投資を行いました。LBC Tank Terminals の買収など大型の M&A 案件もあり、Phase2(2026～2030 年度)で予定していた投資を前倒しで実施した結果、Phase1 で十分な投資を実施できたと自己評価しています。Phase2 では投資規模を巡行速度に戻す方針です。長期に安定収益を生む資産への投資が進んでおり、営業キャッシュフローも増加傾向にあります。資産の入れ替えも行いながら、財務規律の範囲内で投資を継続していく考えです。

Q4)

総資産規模について、Phase2 以降は増加あるいは横這いとなる見通しでしょうか。

A4) (橋本)

本業の海運事業の規模は維持する方針ですが、造船コストの上昇により金額ベースでは増加しています。不動産、ロジスティクス、クルーズなど非海運分野への分散投資も継続し、営業キャッシュフローに見合った財務規律を守りつつ、自己資本比率 40～50%を目安に投資を拡大していく方針です。ただし、グループの成長に資する優良案件がある場合は、一時的に財務負担が増しても、投資を先行させる可能性もあります。自己資本比率 40%～50%は絶対値とせず、柔軟に運用する考えです。

Q5)

2030 年度の目標である税引前当期純利益 3,400 億円の達成に向けた道筋について教えてください。

A5) (橋本)

引き続き、LNG 船・エタン船、海洋事業、海外不動産、ケミカルロジスティクス事業への投資を拡大し、ROA5%程度の達成を目指します。ONE の成長も前提とし、3,000～4,000 億円の利益を安定的に確保することは十分可能と考えています。早期の実現に向けて取り組んでいきます。

Q6)

Phase2 で決定すべき論点をどのように整理しているのでしょうか。エネルギー分野の投資は、Phase2 以降で利益貢献を見込んでいる理解でよいのでしょうか。

A6) (橋本)

ここ数年の投資により、当社グループの勝ち筋が明確になりました。強みのある分野にリソースを集中し、収益性を高めていくことを Phase2 でより強く打ち出す予定です。Phase2 では特に「天然ガス関連」と「ケミカル関連」の二本柱を強化します。具体的には、LNG 船・LPG 船・エタン船・FSRU・FLNG・LNG タンクコンテナなどの天然ガス関連事業を拡大し、将来的にはアンモニア・水素・CO₂の輸送・貯蔵にも展開する方針です。また、ケミカルタンカー会社やタンクターミナル会社の買収、欧州のケミカルコンテナ事業への出資等を通じて、ケミカル分野での競争力をさらに高めます。加えて、海外不動産・倉庫・ロジスティクス分野への投資も、安定したキャッシュフローとポートフォリオ分散の観点から継続していきます。当面は「天然ガス関連×ケミカル関連」の二本柱を収益の主軸とします。

Q7)

ONE の設備投資や今後の事業計画についてどのように考えていますか。

A7) (橋本)

ONE は赤字体質を脱却し、黒字構造を確立しました。今後は長期成長戦略のフェーズに入ります。コンテナ船事業だけでなく、ターミナル事業や関連事業など、バリューチェーンを拡張し、安定経営を目指します。規模の経済を重視した M&A や事業統合も検討対象です。20~30 億ドルの利益を安定的に上げる企業へと成長させるため、支援を続けていく意向です。

Q8)

コンテナ船について、下期以降の運賃水準の前提を教えてください。

A8) (濱崎)

下期の運賃水準は足元水準を起点としており、期初想定より下げた設定にしています。10 月 30 日の関税引き下げの米中合意の影響は反映しておらず、合意前時点の見通しを前提としています。

Q9)

米国と中国が相互の関連船に導入した入港料制度を 1 年間停止する件に関し、非米国建造の自動車船に課される入港料を見通しにどのように織り込んでいますか。

A9) (濱崎)

米国の入港税停止について、非米国建造の自動車船も対象になると認識しています。業績

見通しには、対象船の米国寄港を最小限に抑えるための配船繰りにかかるコストを織り込んでいます。実際に配船への影響が生じない場合には、そのコスト分がアップサイドとなります。

Q10)

ドライバルク市況が回復していますが、その継続性と、Phase2 でのドライバルク事業の見通しを教えてください。

A10) (橋本)

ドライバルクは他の船種に比べて業界全体で過去の投資が抑制されており、需給関係が良好です。地政学的要因により、ブラジルから中国向けなど長距離のトレードが増加しており、当面は良好なマーケット環境が続くと見えています。当社はニッチで付加価値の高い市場で勝負する戦略をとっており、洋上風力資材などの重量物、特殊なケアを要する貨物の取り込み、バイオ燃料など先進的な環境対応船の導入により、競合が少ない領域で、高い海技力・安全管理基準を武器に事業を伸ばしていく考えです。

以上