

2026 年 1 月 30 日
株式会社商船三井

2025 年度（2026 年 3 月期）第 3 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)

メディアで、紅海の再開タイミングについて年内には判断できると掲載されましたが、その判断のトリガーや考え方について教えてください。

A1) (園田)

安全を第一に確認しながら判断していきます。一部航路ごとに通行を再開する可能性はありますが、紅海を通行するということがすべての航路を一斉に開通することにはならず、船種ごと、航路ごとに安全性及び収支面など経済的影響を踏まえ、判断していきます。

Q2)

3 月発表予定の Phase2 について、アップデートできることがあれば教えてください。

A2) (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)は現在鋭意作成中です。各事業部が利益計画を提出し、全社的な集計が終わりました。これを取りまとめのうえ、次期経営体制となる田村（新 CEO）・梅村（新 COO）と濱崎(CFO)を中心にディスカッション中です。

Q3)

総還元性向 40%を意識するなら配当引き上げもあり得ると思いましたが、配当 200 円据え置き判断に至った経緯について教えてください。

A3) (濱崎)

上期決算説明時に説明したとおり、上期決算では業績下振れ予想だったにもかかわらず配当を引き上げ、固定配当として今期は 200 円としました。2026 年度以降については、3 月に発表する Phase 2 の中で還元方針も合わせて発表予定です。

Q4)

ONE の利益予想を前回発表から変えていない中、3Q の運賃は想定以上に軟調とのことで、荷量の動向について教えてください。また 4Q に荷量回復と運賃回復を予想していますが、この蓋然性について、前提含め教えてください。

A4) (濱崎)

3Q については、ONE の主力の北米向け航路において、前出し出荷の影響もあり荷量が伸びず、前年同期比で減少となりました。

今回の見通しを策定した 1 月前半時点では、運賃・荷量ともに、中国旧正月に向けて上昇し、2 月にかけて徐々に調整局面に入り、例年の傾向も踏まえ、旧正月明けに緩やかに上昇する前提としています。

4Q については、3Q の後半や中国旧正月前の需要増加により上昇した運賃の取り込みも見込まれるため、通期見通しについては前回より変更しておりません。

Q5)

ONE のプレミアアライアンスの東西航路サービスに関し、航路再編に伴う費用増加を見込んでおく必要があるか、あるいは計画上織り込んでいるか教えてください。

A5) (濱崎)

今回のサービス体制変更による費用の発生は特に見込んでいません。去年はアライアンスの再編により船の入替や代替サービスの提供が必要となり一過性のコストが生じましたが、今回のサービス体制変更は、大規模な船の入替が生じるようなものではなく、特段費用の発生を見込んでいません。

Q6)

今回の業績上方修正に関し、ドライバルク事業及びエネルギー事業においてはどのサブセグメントが上方修正に寄与しているか、一過性の利益はあるか教えてください。また来年の見通しについても教えてください。

A6) (濱崎)

ドライバルク事業は、オープンハッチ船事業の上方修正が寄与しています。米国がブラジルからのパルプ輸入に課していた追加関税が撤廃されたことにより商流が回復し、収益が改善したこと、またプロジェクト貨物の取り込みも上方修正に貢献しました。ケープサイズ船についても、大部分が長期契約ですが一部スポット運航しており、ケープサイズ船市況の上昇が利益の上方修正要因となっています。尚、一過性の利益はありません。

今後、船腹需給はタイト化することから、ケープサイズ船の市況は上振れ基調で推移するも

のと見込んでおり、オープンハッチ船事業についても徐々に回復していく見通しです。

エネルギー事業は、オフショアに加え、タンカー等が上方修正の主要因となっています。タンカーについては大部分を長期契約で固めていますが、一部スポット運航しており、原油タンカー市況の上昇が上方修正に寄与しました。尚、一過性の利益はありません。今後、FPSO、原油タンカーの業績は堅調に推移する見通しです。

Q7)

自動車船の業績上方修正について、当初見込んでいた入港料関連コストが発生しなかったことが主要因でしょうか。

A7) (濱崎)

ご認識の通りです。上期時点の業績予想において、米国入港料の影響を最小化するため、米国向け配船を分離し、これに伴うコストを織り込んでいました。しかしながら、USTR による適用が 1 年間延期されたことにより、当該コストが発生しなくなったことが、自動車船の業績上方修正に寄与した要因です。

Q8)

自動車船の輸送台数から示唆される業績の状況について教えてください。また、来期の需給環境の見通しについて教えてください。

A8) (濱崎)

2025 年度下期については、新造船の投入、マーケットからの傭船により前年下期比で輸送台数は増加しています。一方、スポット運賃の軟化、新造船・傭船の投入によるコスト増等の影響を受け、前年下期比で利益の伸びは限定的です。

来期の見通しについて、2026 年度上期は 2025 年度下期の水準で推移する見通しですが、通期では、関税の影響やスエズ通行再開の可能性等の不確定要素もあり、現時点では予想が困難です。

以上