

2026 年 8 月 7 日
株式会社商船三井

2026 年度（2027 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)

期初の計画では中東影響により 240 億円の減益を見込んでいましたが、足元での各事業への影響と期初想定からの変化について教えてください。

A1) (濱崎)

期初計画においては、主にコンテナ船、自動車船、ケミカルタンカー事業における燃料費上昇や中東発着貨物の減少等を織り込んでいました。足元では、燃料費上昇や一部航路の制約といったマイナス影響はあるものの、コンテナ船事業では前倒し出荷や港湾混雑等を背景とした需給のタイト化により運賃水準が想定を上回ったこと、また燃料油価格が期初想定を下回ったこと等により、損益は改善しています。

ケミカルタンカー事業についても、中東発着貨物の減少や燃料費上昇等の影響はありましたが、米州発貨物等の市況上昇がこれを上回り、足元では想定を上回る収益となっています。一方、自動車船事業については、ペルシャ湾向け輸送の制約に加え、代替仕向け地における港湾混雑や滞船により配船効率が低下しており、短期用船コストの増加等も含め、業績を押し下げる要因となっています。

Q2)

株主還元について、総還元性向 40%を目途としていますが、業績が上振れた場合に配当と自社株買いにどう振り向けるか、判断材料を教えてください。

A2) (濱崎)

商船三井グループ経営計画「BLUE ACTION 2035」Phase 2(2026～2030 年度)の還元方針として、205 円/株を起点とする累進配当を導入するとともに、総還元性向 40%を目途に、機動的な自社株買いを実施する方針を掲げています。したがって、利益水準が当初想定を上回り、追加的な還元余地が生じる場合には、基本的には自社株買いを実施する考えです。実施規模および時期については、業績の進捗、投資計画、財務状況、株価水準等を総合的に勘案し、然るべきタイミングで機関決定のうえ発表します。

Q3)

海外子会社の決算同期化による業績への利益貢献度はどの程度か教えてください。

A3) (濱崎)

決算同期化により、対象となる海外子会社については、今期において 15 ヶ月分の損益を取り込むことになります。

2026 年度通期の業績見通しにおいて、決算同期化に伴う影響は、売上高で約 2,070 億円の増収、経常利益で約 39 億円の増益を見込んでいます。なお、対象会社の損益には買収に伴うのれん償却費等も含まれるため、売上高への影響に比べ、利益への影響は限定的です。

Q4)

特別利益は期初計画より上振れる見込みでしょうか。

A4) (濱崎)

特別利益の前提については、期初計画から変更しておりません。資産売却については一定のターゲットを掲げて取り組んでおりますが、売却時期や実行可否には不確定要素もあります。今回の業績予想には、現時点で見込んでいる資産売却益を織り込んだうえで示しています。

Q5)

中東情勢の影響により、エネルギー調達先の多様化やサプライチェーンの見直し、迂回航路の定着など、海上輸送の構造に変化が生じる可能性があります。下期以降の見通しでは、こうした構造変化を織り込まず従来の事業環境に戻る前提ですか。

A5) (濱崎)

今回の見通しでは、ホルムズ海峡周辺の航行について、2026 年 10 月より徐々に可能な状態に戻り、2027 年 1 月に正常化する前提を置いています。その前提のもと、下期にかけて海運市況や運航環境は徐々に落ち着いていく想定としています。

一方で、中東情勢を契機に、エネルギー調達先の多様化やサプライチェーンの見直し、迂回航路の利用継続などが進む可能性があります。これらは、輸送距離の長期化や船腹需給の変化を通じて市況に影響を与え得るものですが、現時点ではこうした構造的な変化を定量的に織り込んでいるものではありません。

今後の影響については、中東情勢の収束時期や荷主の調達戦略、在庫水準等によって変わるため、引き続き状況を注視していきます。

Q6)

コンテナ船事業について、前倒し出荷の動向をどのように見えていますか。また足元の需要についてどう見えていますか。

A6) (濱崎)

第1四半期においては、燃料費上昇や関税政策変更を見越した前倒し出荷が発生しており、将来的なBAF(燃料油価格調整金)上昇や関税影響を見越したものと理解しています。足元では需要は底堅く推移しているものの、荷動きについては、関税政策、港湾混雑、中東情勢、燃料油価格等の影響を受けるため、引き続き慎重に見極めていきます。

Q7)

今回の業績見通しの上方修正では、ドライバルク事業やエネルギー事業、ケミカルロジスティクス事業において市況エクスポージャーを有する事業や足元の事業環境の改善が上方修正に寄与していると理解しています。各事業における上方修正の背景について教えてください。

A7) (濱崎)

ドライバルク事業については、上方修正の相当部分が市況エクスポージャーを有する事業での収益改善によるものです。特にケープサイズ船等の一部スポット運航部分において市況上昇を取り込めたことが寄与しています。

エネルギー事業については、原油船市況の上昇による一部スポット運航での収益改善に加え、中長期契約の更改において比較的良好な条件を確保できたことも寄与しています。

ケミカルロジスティクス事業については、中東影響により減益を想定していましたが、実際には中東発着貨物に代わる米州発貨物の運賃上昇がこれを上回り、第1四半期は想定を上回る収益となりました。今回の見通しでは、この実績および足元の市況を第2四半期見通しに反映していますが、その後の市況については徐々に落ち着く前提としています。

Q8)

自動車輸送事業は上期を減益修正した一方で、下期は増益修正していますが、どのような前提で見直したか教えてください。

A8) (濱崎)

上期については、中東情勢の影響により、ペルシャ湾向け輸送に制約が生じたことに加え、代替仕向け地における港湾混雑や滞船により配船効率が低下しました。これに伴い、供給不

足を補うための短期傭船コスト等が発生しており、業績を押し下げる要因となっています。一方、下期については、港湾混雑や滞船が一定程度改善し、配船効率が向上する前提を置いています。また、燃料費上昇分については BAF による回収を進めていますが、契約上、回収には一定のタイムラグがあります。上期に回収できなかった分については、下期にかけて一定程度回収が進むことを織り込んでいます。