

2022年4月28日  
株式会社商船三井

**2021年度通期決算、Rolling Plan 2022 説明会  
(オンライン形式) 主な質疑応答**

**Q1)** 22年度の配当性向を25%とした理由を教えてください。また、配当性向を更に引き上げるための最も大きな判断要素は何でしょうか。

**A1)** 過去10年程度は構造改革を進めた事に加えて、経営体質を強化するための投資も積み重なった結果、財務状況が弱っておりました。従って、財務指標がある程度水準まで回復するまでは、市場平均や中央値を下回る水準ではありますが、当面配当性向20%で株主の皆様には我慢して頂きながら、力を付けていこうという考え方でした。2020年度、2021年度と好決算となり、飛躍的に財務状況が改善したため、2022年度から株主還元のレベル感の改善に着手し始める、という事になります。まずは2022年度に配当性向を従来の20%から25%まで引き上げて、1年間様子を見させていただきたいと思います。2022年度において、現在見通しとして開示させていただいております5,000億円を超える利益を計上できた場合、一段と財務状況が改善されますので、それを踏まえてさらに配当性向を引き上げていけるかどうか等を今後1年間かけて考えていきたいと思っております。

**Q2)** コンテナ船部門が担っていた世界的なネットワークを補完するためにロジスティクス事業の拡充が考えられますが、M&Aなどのお考えはありますか。

**A2)** 今後、新規事業を拡大していく中で、特にグローバルなマーケットで勝負していくために、ネットワーク作りというものが必要となってきます。必ずしもロジスティクス事業に限るわけではないのですが、M&Aという方法論も有力な選択肢の1つだと考えております。成長分野としては、洋上風力発電事業、その他の海洋事業、不動産事業や物流事業などがあり、特に新興国でぜひとも展開していきたい。これらを短い期間の中で効率的に達成していくために海外を中心にしたM&Aという事を考えていきたいですし、日本企業が対象の場合であっても、業界、地域に強みを持っている企業の買収、提携等を考えたいと思います。

**Q3)** コンテナ船利益計画の詳細、スポット運賃、年契約運賃などの前提を教えてください。

A3) 年契約運賃に関して、具体的な数値については回答を控えさせていただきますが、前年度対比での短期運賃上昇幅を一定程度反映して更改されております。短期運賃市況については、今年の6~7月あたりまでは現状レベルもしくはそれに準じた水準が続きます、それ以降は徐々に軟化する見込みとしています。状況次第でこの動きが変わる可能性はありますが、約半年という期間をかけて運賃市況が徐々に低落していくような変化を織り込んでおります。上期と下期を比較した場合、下期の方が弱くなるのは市況の織り込み方が影響しているとお考え頂ければと思います。積高について、下期はかなりの不透明要素があるため、特に年末から年明け以降の積高は弱めの水準で織り込んでおります。

Q4) 向こう数年間で営業キャッシュフローの創出が想定を上回った場合について、資金配分の考え方を教えていただけますでしょうか。

A4) 積極投資に充てる一方で、株主還元にも資金を振り分けていきたいと考えております。Rolling Plan 2022では2027年度にROE9~10%の目標を設定しており、できれば上の方の数字を目指したいと考えているため、それらも含めて資金配分を考えていきたいと思っております。来年度以降に作成する新たな経営計画でしっかりと考えた上で、皆様にお示ししていきます。

弊社は目先、代替燃料を活用した船隊の整備を積極的に進めていこうと考えております。バルクキャリア、フェリー、自動車船など、様々な船種でLNG燃料を活用する新造船に取り組んできております。LNG燃料船を始めとする代替燃料船は、絶対的な数がまだ少なく、研究開発コストの面もあり、かなり船価が高く苦勞しているのですが、GHGの削減目標を考えると、業界のリーディングカンパニーとして流れを確実に作り出していきたいという想いもあり、今後も怯むことなく投資を進めて行きます。当面、この投資負担はかなり重たくなることが予想されますので、営業CFが上振れることになれば、非常に助かると考えております。さらに、なるべく早いタイミングでゼロエミッションの輸送モードを作り出していきたいという夢があり、そのためにはアンモニア、水素等で走る船を開発していかなければならないのですが、高額な開発資金がかかるため、何らかの形で造船所様と船社との間で分担していかないといけないと思っております。

Q5) 2023年度、2024年度の製品輸送事業の利益計画にはどの程度の運賃水準が織り込まれているのでしょうか。CCFIでこれぐらい、コロナ前から何%増、今から何分のいくつなどイメージ感を教えて頂けると幸いです。

A5) コロナ禍の直前及びその影響が出てきた1~2か月後辺りの運賃水準が過度に楽観的でも悲観的でもないニュートラルな市況というイメージ感です。したがって、事

業環境が正常化すると見込む 2023 年度、2024 年度の運賃は、2020 年の初頭から 2020 年半ばあたりの水準が 1 つの目安になるのではないかと考えております。

Q6) コンテナ船について、スポット運賃が落ち、燃料も上昇していますが、22 年度の四半期毎の利益のイメージはどのように見えていますでしょうか。22 年 1 月～3 月との比較も含めて教えていただけますでしょうか。

A6) 本日発表させていただいた 2022 年度の業績予想では、コンテナ船事業の利益は上期 3,000 億円、下期 1,400 億円としております。四半期毎の利益額推移については、1Q から 4Q にかけて毎期利益額が低くなっていくと見込んでおります。2022 年 1 月～3 月との比較で申し上げますと、2022 年度 1Q の方をより低く見積もっています。

Q7) 今期利益が計画を上回る場合でも、25%の配当性向に基づいた配当を実施されま  
すでしょうか。

A7) ご指摘の場合でも、配当性向 25%を堅持したいと考えております。逆に、現在想定している利益をかなり下回った場合、極端に配当額が減ってしまわないよう、配当性向のパーセンテージにあまり拘り過ぎず、無理のない範囲で配当額を維持していくという考え方もあり得るのかなと思っております。

2023 年度以降の株主還元をどうしていくかという点が当社にとって大変大きなイシューとなっております。現在、中長期の経営計画作りに着手し始めているのですが、今後 10 年程度を見据えて、当社を最終的にどういう業態、業容にもっていくのかという所から逆算して、どれくらいの資金が必要なのか、どの程度の投資が必要なのかというのを割り出しながら、あるべき株主還元、配当性向の形を作り、皆様に問うていきたいと考えております。大きなトレンドとしては、今の株主還元のレベルが十分なものだとは思っておりませんので、もう少し良い形にしていきたい。どの程度改善できるかについては、長期的な経営計画をしっかりと完成させた上で、整合性の取れた考え方を提示してまいります。

以上