

- (1) 2 JMU、経常益44%減
- 3 横浜港、茨城県と集貨連携
- 4 【記者の視点】神戸港ターミナル再編
- 5 【グラフ】脱炭素への懸け橋

## ■海運大手3社の2023年4-6月期連結決算と24年3月期予想

項目	2023年4-6月期			2024年3月期(予想)		
	売上高	営業利益	経常利益	売上高	営業利益	経常利益
日本郵船	5,675 (▲15.7)	471 (▲47.2)	894 (▲76.3)	734 (▲78.6)	2,200 (▲80.2)	2,200 (▲78.3)
商船三井	21,700 (▲17.1)	1,460 (▲50.7)	2,200 (▲80.2)	2,200 (▲78.3)	911 (▲68.1)	911 (▲68.1)
川崎汽船	3,851 (▲2.8)	244 (▲3.7)	903 (▲68.2)	2,150 (▲73.0)	2,150 (▲73.0)	2,150 (▲73.0)
合計	15,300 (▲5.1)	1,000 (▲8.0)	2,200 (▲72.9)	385 (▲85.5)	385 (▲85.5)	385 (▲85.5)
日本郵船	2,222 (▲2.8)	196 (▲4.0)	491 (▲81.6)	1,200 (▲82.7)	1,200 (▲82.7)	1,200 (▲82.7)
川崎汽船	9,000 (▲4.5)	890 (▲12.9)	1,350 (▲80.5)	1,200 (▲82.7)	1,200 (▲82.7)	1,200 (▲82.7)

## ■海運大手3社の2023年7-9月期 予想の前提と年間配当計画

項目	2023年7-9月期(予想)			年間配当計画		
	売上高	営業利益	経常利益	配当額	配当率	配当率
日本郵船	135	20,000	36,000	130(520)	96.3%	146.3%
商船三井	134.07	16,000	41,000	180(560)	134.3%	162.5%
川崎汽船	138.33	16,000	32,000	200(400)	144.6%	125.0%

単位は為替、配当(1株当たり、カッコ内は前期実績で株式分割を考慮した金額)が円、ケープ型バルカ一用船料(1日当たり)、VLCC用船料(同)はドル

日本郵船は3日、24年3月期の連結経常利益が前期比80%減の2200億円になる見通しだと発表した。前回予想から200億円上方修正した。コンテナ船市況の未曽有の低騰で過去最高益だった前期からは減益となるが、円安や好調な自動車船が下支えする。上方修正の理由は、不定期専用船(不専船)事業が前回予想から395億円上振れすることが主因。定期船・航空運送・物流で構成するライナー&ロジスティクス事業の195億円の下方振れをカバーする。売上高は前期比17%減の2兆1700億円と、1300億円下方修正したが、営業利益は51%減の1460億円(前回予想比180億円増)、純利益も78%減の2200億円を見込むことを明らかにした。前期の投資CFは467億円。一方、中期経営計画で掲げるROE(自己資本利益率)10%については、稼働力を付けておおよそ倍ぐらい

川崎汽船は2日開催した2023年4-6月期決算会見で、今期の投資キャッシュフロー(CF)について前期比2倍を見込むことを明らかにした。前期の投資CFは467億円。一方、中期経営計画で掲げるROE(自己資本利益率)10%については、稼働力を付けておおよそ倍ぐらい

川崎汽船は2日開催した2023年4-6月期決算会見で、今期の投資キャッシュフロー(CF)について前期比2倍を見込むことを明らかにした。前期の投資CFは467億円。一方、中期経営計画で掲げるROE(自己資本利益率)10%については、稼働力を付けておおよそ倍ぐらい

川崎汽船は2日開催した2023年4-6月期決算会見で、今期の投資キャッシュフロー(CF)について前期比2倍を見込むことを明らかにした。前期の投資CFは467億円。一方、中期経営計画で掲げるROE(自己資本利益率)10%については、稼働力を付けておおよそ倍ぐらい

川崎汽船は2日開催した2023年4-6月期決算会見で、今期の投資キャッシュフロー(CF)について前期比2倍を見込むことを明らかにした。前期の投資CFは467億円。一方、中期経営計画で掲げるROE(自己資本利益率)10%については、稼働力を付けておおよそ倍ぐらい

川崎汽船は2日開催した2023年4-6月期決算会見で、今期の投資キャッシュフロー(CF)について前期比2倍を見込むことを明らかにした。前期の投資CFは467億円。一方、中期経営計画で掲げるROE(自己資本利益率)10%については、稼働力を付けておおよそ倍ぐらい

川崎汽船は2日開催した2023年4-6月期決算会見で、今期の投資キャッシュフロー(CF)について前期比2倍を見込むことを明らかにした。前期の投資CFは467億円。一方、中期経営計画で掲げるROE(自己資本利益率)10%については、稼働力を付けておおよそ倍ぐらい

川崎汽船は2日開催した2023年4-6月期決算会見で、今期の投資キャッシュフロー(CF)について前期比2倍を見込むことを明らかにした。前期の投資CFは467億円。一方、中期経営計画で掲げるROE(自己資本利益率)10%については、稼働力を付けておおよそ倍ぐらい

## Interview 新世代の船主経営

日之出海運(福岡市)は外航船の船主業を軸に、航空機リース事業や海外不動産事業を手掛けている。清水満雄社長に今後の舵取りを聞いた。

(聞き手 山田智史)

「1935年に祖父が創業し、内航の貨物船事業などを生業としていた。戦後石油需要の高まりを見越して、内航タンカー事業に参入。内航タンカー事業をベースに船舶代理店業、不動産業へと事業を広げていった。私は大学卒業後、日本鉱業(現NEOSグループ)に入社。98年に家業の日之出海運に入社し、2009年に父の後継者として社長に就任した」



日之出海運社長 清水 満雄氏

しみず・みつお 91(平成3)年日大法卒、日本鉱業(現NEOSグループ)入社。98年日之出海運入社、09年海技大学校通信教育航海科卒。同年から現職。54歳。

## 変化に対応し成長へ

TEU型コンテナ船をそれぞれ1つずつあつたところで、18年に当社が保有する内航タンカー「宝運丸」が台風の影響で関西国際空港の連絡橋に衝突し、連絡橋が損傷する事故が発生した。不可避な変化に対応し成長へ

「現在の事業は、内航タンカーは保有業から手を引いたが、代理店は引き続き手掛けている。博多港に入港するタンカーの入出港連絡や揚子河の立ち合いなどを行っている」

「投資は慎重に」

「15年に初の外航船が就航し、その後、年1隻ペースで中古船を取得したこと、保有船はピーク時に5隻(外航船3隻、内航船2隻)まで増えた。当面は5隻体制に戻すことが目標だ。ただ、目標達成の時期にはこだわらない。マーケットの変化を捉え、保有船を徐々に増やしていきたい」

「経営方針は、父から社長を引き継いだ14年間は激動だった。父は祖父から受け継いだ内航船事業一筋でやってきた。それも一つの考え方だと思ふ。私は外航船事業に目を向けた。一方で、内航船事業から退く決断をした。最終的には、経営・事業環境の変化に応じて変わることが出来る企業が生きて残るのかもしれない。内航船からの撤退、海外の不動産事業への参入も、言ってみれば一つの変化かもしれない。その時々で適切な経営判断をしていきたい」

「保有船の規模が10隻程度あれば、ある程度冒險もできるのかもしれない。当社は1隻、2隻とフリートを増やしていく段階なので、船舶投資のタイミングは慎重に見極める必要がある。情報が重要になると思うので、金融機関や商社、ブローカーなどの関係者との対話を大事にしている」

「父から社長を引き継いだ14年間は激動だった。父は祖父から受け継いだ内航船事業一筋でやってきた。それも一つの考え方だと思ふ。私は外航船事業に目を向けた。一方で、内航船事業から退く決断をした。最終的には、経営・事業環境の変化に応じて変わることが出来る企業が生きて残るのかもしれない。内航船からの撤退、海外の不動産事業への参入も、言ってみれば一つの変化かもしれない。その時々で適切な経営判断をしていきたい」

「現在の保有船は木材輸送に対応した3万7000重畳型ハンディサイズバルカー1隻だ。そのほか、1万2500重畳型型ミカランタンカー1隻の新造発注がある。新造船は北日スナ状態だった。船舶投資

「保有船の売却で得た資金を活用し、21年11月に航空機リース事業に参入した。船舶の上昇に用船市況が追い付かず、アンバランスな状態だった。船舶投資

「15年に初の外航船が就航し、その後、年1隻ペースで中古船を取得したこと、保有船はピーク時に5隻(外航船3隻、内航船2隻)まで増えた。当面は5隻体制に戻すことが目標だ。ただ、目標達成の時期にはこだわらない。マーケットの変化を捉え、保有船を徐々に増やしていきたい」

「経営方針は、父から社長を引き継いだ14年間は激動だった。父は祖父から受け継いだ内航船事業一筋でやってきた。それも一つの考え方だと思ふ。私は外航船事業に目を向けた。一方で、内航船事業から退く決断をした。最終的には、経営・事業環境の変化に応じて変わることが出来る企業が生きて残るのかもしれない。内航船からの撤退、海外の不動産事業への参入も、言ってみれば一つの変化かもしれない。その時々で適切な経営判断をしていきたい」

「保有船の規模が10隻程度あれば、ある程度冒險もできるのかもしれない。当社は1隻、2隻とフリートを増やしていく段階なので、船舶投資のタイミングは慎重に見極める必要がある。情報が重要になると思うので、金融機関や商社、ブローカーなどの関係者との対話を大事にしている」

「父から社長を引き継いだ14年間は激動だった。父は祖父から受け継いだ内航船事業一筋でやってきた。それも一つの考え方だと思ふ。私は外航船事業に目を向けた。一方で、内航船事業から退く決断をした。最終的には、経営・事業環境の変化に応じて変わることが出来る企業が生きて残るのかもしれない。内航船からの撤退、海外の不動産事業への参入も、言ってみれば一つの変化かもしれない。その時々で適切な経営判断をしていきたい」



単切(一年前商船)

億円を見込む。通期予想の達成に向けては、インフレが進行する欧米の消費動向や景気が低調な中国経済の行方が焦点になる(日本郵船の山本敬志執行役員)。

増益要因になる。セグメント別経常利益は、定期船は92%減の6

4-6月期 経常益 94億円

23年4-6月期連結決算

00億円を上限に自己株式を取得すると発表

1200億円。ROEは7.6%にとどまる。

川崎汽船の23年4-6月期時点の自己資本は前期末比54.8億円増の1兆5701億円、有利子負債は同72億円増の3588億円、D/Eレシオ(負債資本比率)は1倍を大きく下回る0.23倍。自己資本比率は74%と高水準を維持。現金・現預金は前期末比13%増の2817億円。

同社は21-26年度にかけ配当、自己株式取得を合わせた還元総額で500億円以上を目指している。22年度までに自己株式取得900億円と配当の合計で約2500億円の還元を実施済み。今月2日には、3日から10月31日までに600億円を上限とする自己株式の取得を発表した。年間配当は1株当たり200円、基礎配当300億円と追加配当200億円の合計が500億円と今期だけで還元総額は1100億円規模になる見通し。

2日の東証プライム市場での同社の株価の終値は4367円PBR(株価純資産倍率)は0.71倍まで上昇している。今後、自己株取得、配当の還元総額を打ち出すことで、株価の上昇に伴いPBRがさらに改善する可能性もある。