

玉井商船株式会社

TAMAI STEAMSHIP CO., LTD.

中期経営計画(2025/3月期~2027/3月期)

STEP (Sea Transport for Environment and People) Forward 2026

2024年7月23日



目次・用語の定義

目次

I はじめに	P2	III 中期経営計画 STEP Forward 2026	P9
社長挨拶・経営方針	P3	当社を取りまく事業環境認識	P10
経営理念・経営ビジョン	P4	中計方針サマリ① 全社戦略	P11
保有船舶の構成	P5	（参考）船舶保有のビジネスモデル	P12
II STEP Forward 2023 の振り返り	P6	中計方針サマリ② 事業戦略	P13
経営目標の達成状況	P7	経営目標（連結）	P14
投資の状況・予定 / 配当実績	P8	創出キャッシュと投資への考え	P15
		株主還元の方針	P16
		ESG経営	P17
		持続的成長と企業価値向上に向けた取組のまとめ	P18

用語の定義

用語	意味
TSC	T.S. Central Shipping Co., Ltd.
23/3期	2023年3月末日終了事業年度
▲	マイナス
M	百万円



I

はじめに

社長挨拶・経営方針

I. はじめに

社長挨拶



今年で設立95周年を無事迎えることができました。これもひとえに、荷主様、株主様、従業員はじめステークホルダー皆様方のご協力の賜物だと感謝申し上げます。

この固い絆を今後とも大切に行きたいと思えます。

地球温暖化・環境問題が一段とクローズアップされる今日、当社としましては身の丈に合ったサステナビリティを展開していきたいと思えます。

この度、当社の持続的成長・中長期的企業価値の向上に向けて、前回中期経営計画のレビューを行い「中期経営計画(2024年度~2026年度)」を策定いたしました。財務体質の強化を図りながら、配当性向20%を目指します。

株主の皆様におかれましては、なにとぞ今後とも一層のご指導ご支援を賜りますようお願い申し上げます。2029年は当社100周年を迎えることとなります。皆様の協力を得てその次のStepに向けて邁進してまいります。どうぞよろしく願いいたします。

代表取締役社長 清崎哲也

社長経歴

1973年10月	当社入社
2005年4月	海務部長
2012年6月	取締役 嘱海務部長
2013年4月	取締役 嘱海務部長兼内航タンカー安全管理室長
2023年6月	常務取締役 嘱海務部長兼内航タンカー安全管理室長

経営方針

1. 企業は株主・取引先・従業員・地域社会がその存在基盤であるとの認識のもと、調和の取れた経営を行い、社会的に尊敬に値する企業を目指す。
2. 永年培った海運技術及びノウハウの蓄積と展開により、様々なニーズに柔軟に対応することで顧客に信頼される特色ある優良企業を目指す。
3. 安定的な収益基盤を構築し、企業価値を高め、期待される株主利益を創出し、サステナビリティへの取り組み考慮し外部環境の変化に即応し、投下資本全体に対する効率性を追求していく。
4. 法令および社会的規範を遵守し、公正かつ透明な事業活動を行う。
5. 広く社会とのコミュニケーションに努め、企業情報を公正に開示する。
6. 安全運航の徹底および海洋・地球環境の保全に努める。

経営理念・経営ビジョン

当社の企業活動

経営理念

国内及び国際海上輸送を通じて社会に貢献します
【存在意義】地球上の資源の偏在を解決すること

経営ビジョン

国内・国際海上輸送の更なる充実に向け、
船舶のリプレイス・純増を継続的に実行

中期経営戦略

セグメント毎の収益安定化
×
投資戦略による事業底上げ

戦略に基づいた企業活動を通じて、
SDGsの達成に貢献

環境に配慮
した航海



効率的な航海



安全な航海



6 安全な水とトイレ
を世界中に

- 2030年までに、汚染の減少、投棄の廃絶と有害な化学物質の放出の最小化、未処理の排水の割合半減及び再生利用と安全な再利用の世界的規模で大幅に増加させることにより、水質を改善する。【6-3】



7 エネルギーをみんなに
そしてクリーンに

- 2030年までに、世界のエネルギーミックスにおける再生可能エネルギーの割合を大幅に拡大させる。【7-2】
- 2030年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。【7-3】



8 働きがいも
経済成長も

- 2030年までに、世界の消費と生産における資源効率を漸進的に改善させ、先進国主導の下、持続可能な消費と生産に関する10年計画枠組みに従い、経済成長と環境悪化の分断を図る。【8-4】



13 気候変動に
具体的な対策を

- 国際海事機関の示す規制方針と足並みを揃え、温室効果ガス削減、大気汚染防止に向けた船舶設備・次世代燃料等について検討し、気候変動への影響を削減する。【13-2】



14 海の豊かさを
守ろう

- 「我々の求める未来」のパラ158において想起されるとおり、海洋及び海洋資源の保全及び持続可能な利用のための法的枠組みを規定する海洋法に関する国際連合条約(UNCLOS)に反映されている国際法を実施することにより、海洋及び海洋資源の保全及び持続可能な利用を強化する。【14-c】



17 パートナシップで
目標を達成しよう

- ドーハ・ラウンド(DDA)交渉の受諾を含むWTOの下での普遍的でルールに基づいた、差別的でない、公平な多角的貿易体制を促進する。【17-10】

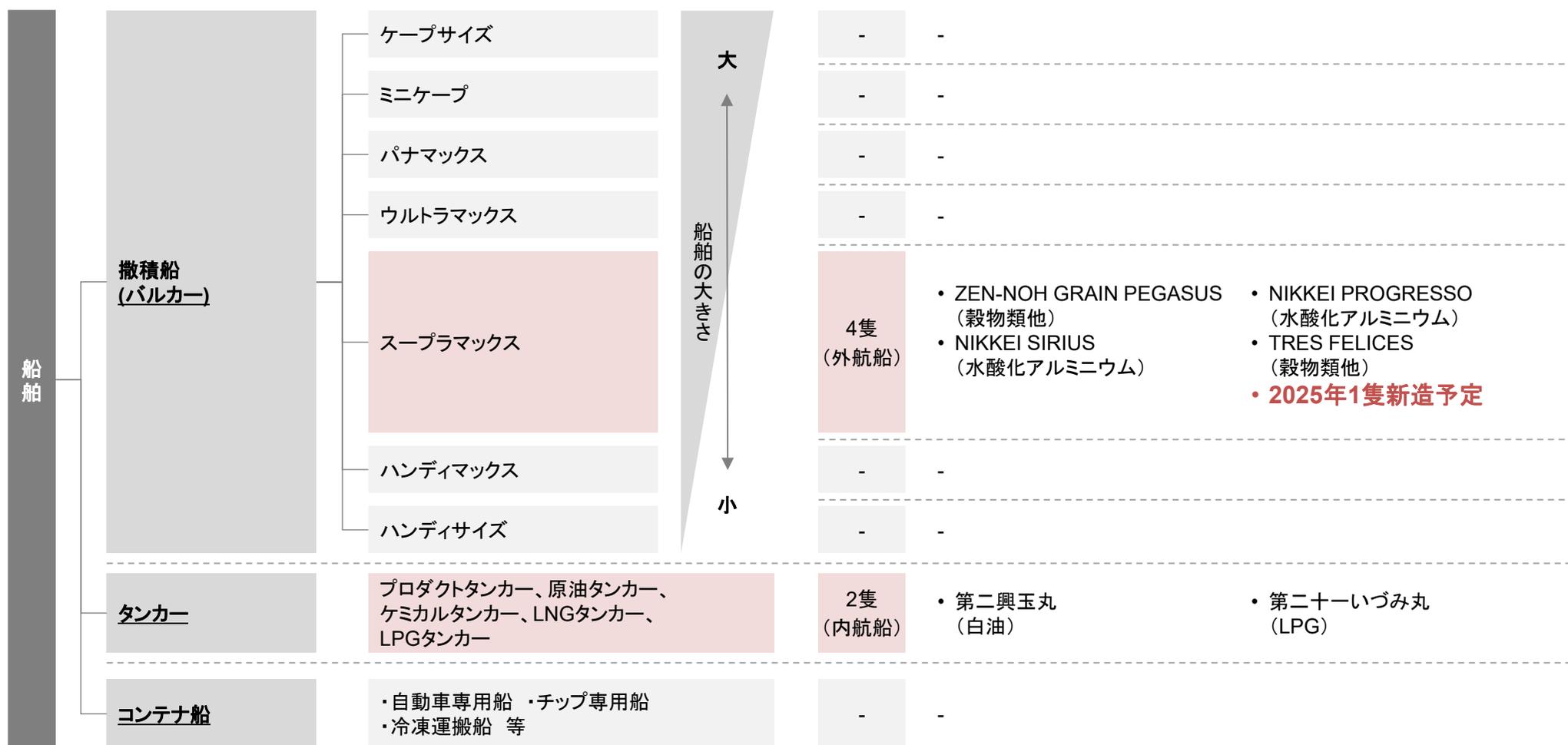
I. はじめに

保有船舶の構成

- 当社グループの保有する船舶はスープレマックスサイズの船舶を中心とした構成となっている
- 事業の維持継続と拡大に向け、2025年に1隻のドライバルク船の新造を予定している

一般的な船舶の分類

当社グループの保有する船舶



Ⅱ

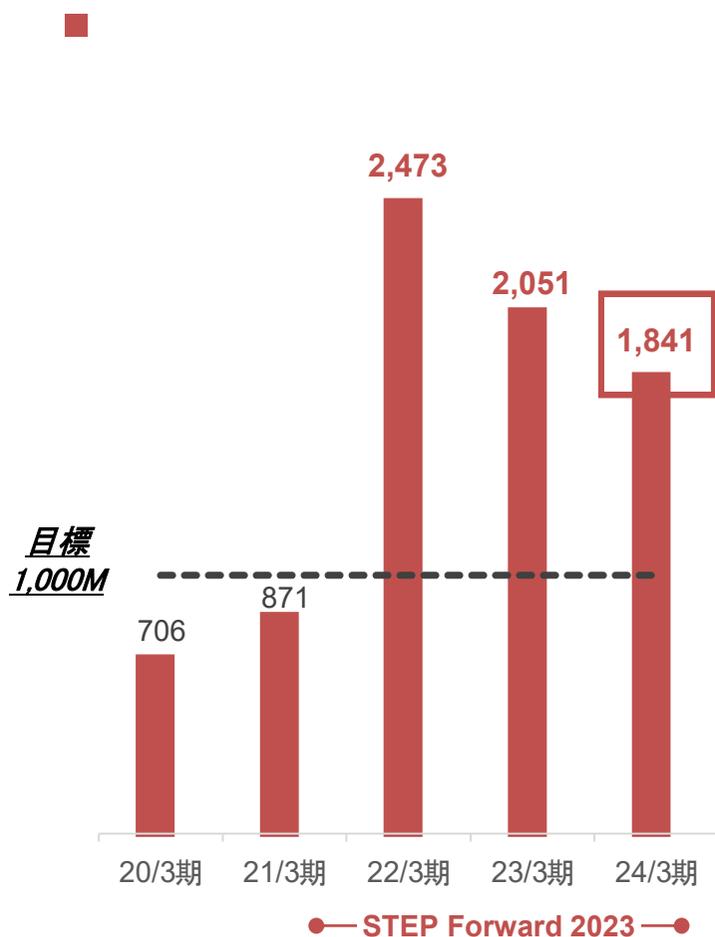
STEP Forward 2023 の振り返り

II. STEP Forward 2023 の振り返り

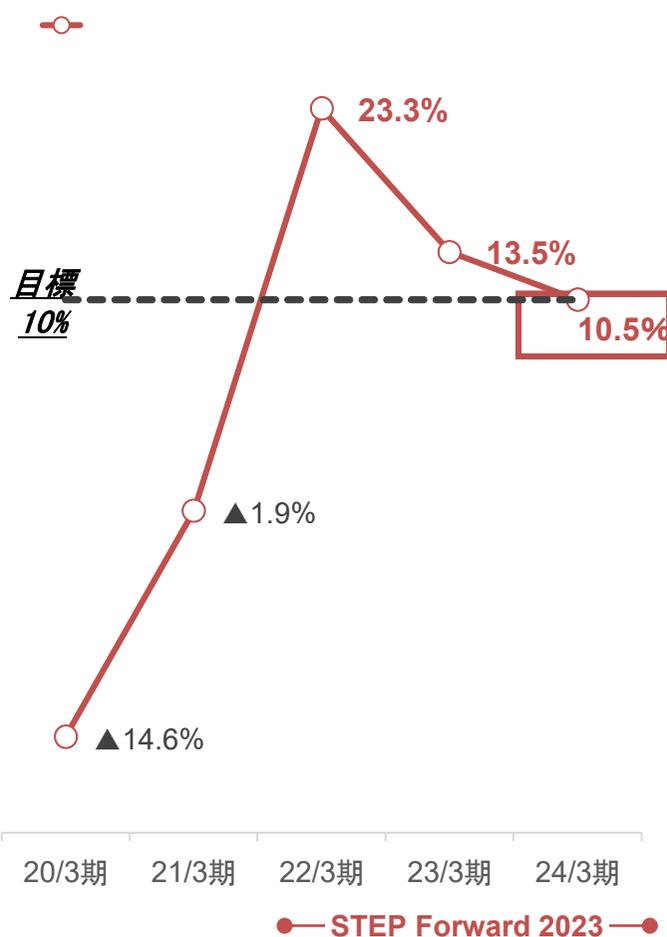
経営目標の達成状況

- 物流混乱に伴う海運市況の高騰に機敏に対応し、前中期経営計画における利益目標「EBITDA1,000M・ROE10%程度」、財務目標「流動比率150%以上」を着実に達成
- 一方、今後も海運市況の変動が大きい中、安定的な収益を継続して生み出し続ける体制作りが今後の最重要課題と再認識

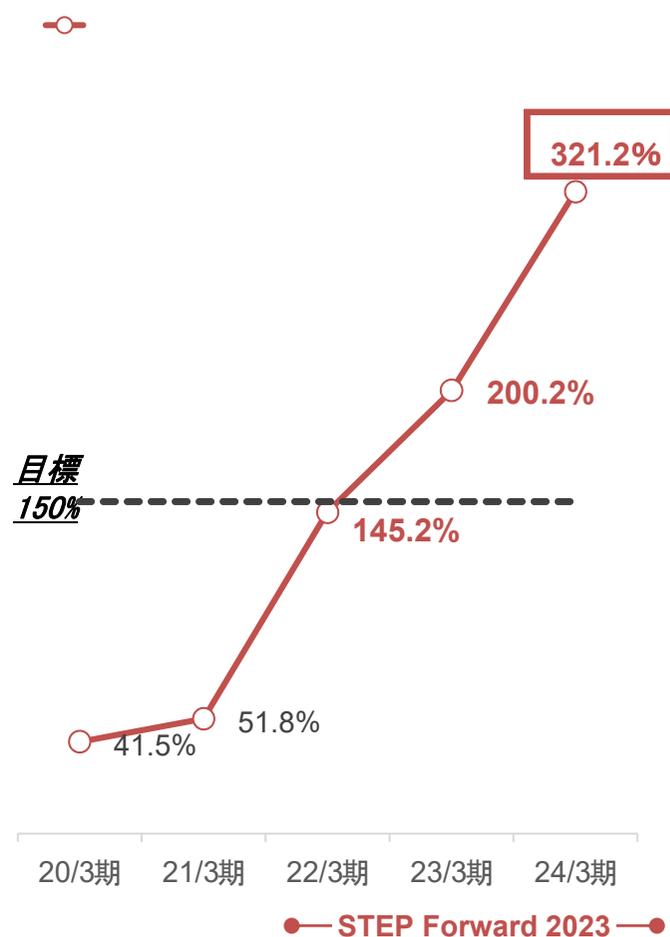
EBITDA(単位:百万円)



ROE



流動比率



II. STEP Forward 2023 の振り返り

投資の状況・予定 / 配当実績

- 創出したFCFにより流動比率を高め財務基盤を強固にしつつ、ビジネスの維持・拡大のために手元流動資産の確保を実施
- 足元で新造船価格の高騰は続いている中、25年5.6月(予定)の新造船竣工が決まっており、前回中計において計画していた2030年までの約60億の投資は実施できる見通し
- 22/3期の配当予想50円は予定通り実施、23/3期においては財務基盤の改善を考慮して想定を上回る80円の配当を実施

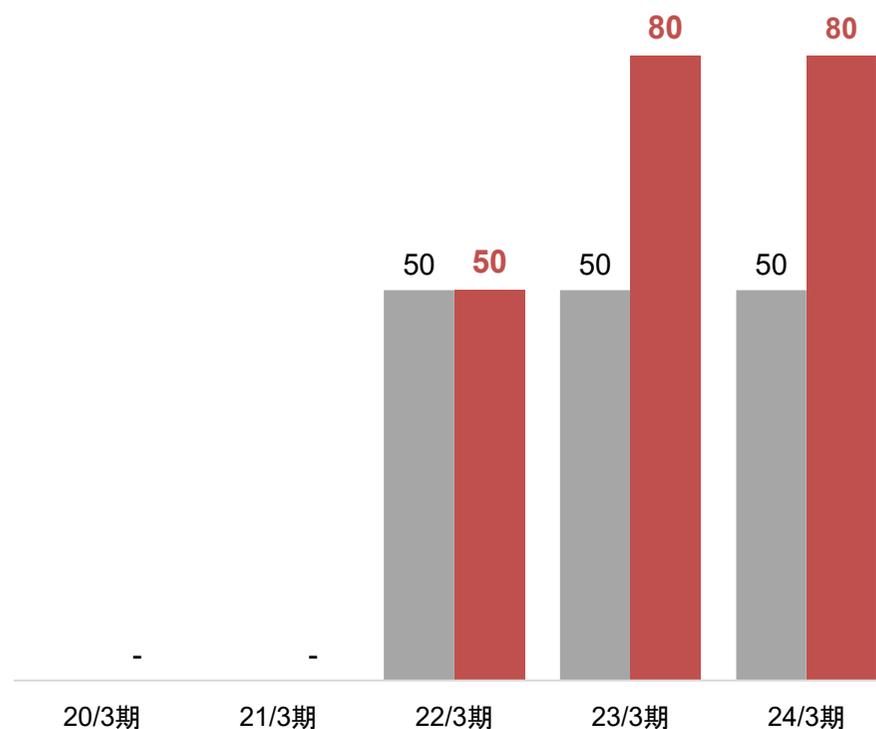
投資の状況・予定

各 位	
 2022年10月3日	
会社名 玉井造船株式会社 代表者名 代表取締役社長 佐野 順徳 問合せ先 代表取締役 木原 豊 T E L 0 3 (5 4 3 9) 0 2 6 0	
連結子会社における固定資産(船舶)の取得に関するお知らせ	
当社連結子会社が固定資産(船舶)の取得に関し、下記のとおり本日決定しましたのでお知らせいたします。	
記	
取得の理由	保有船舶の老朽化による代替建造
取得会社	当社連結子会社 (T.S. Central Shipping Co., Ltd.)
	海運業 リベリア国キロンピア市 取締役社長 木原 豊 資本金 2,770万円(当社100%子会社)
取得資産の内容	ばら積み運搬船(載貨重量トンの58,000トン)1隻
取得金額	取得相手先の意向により契約上守秘義務があるため開示できませんが、市場価格から逸脱する金額ではありません。
取得相手先	住友マシソン株式会社(住友商事株式会社の100%子会社) 東京都千代田区神田錦町2丁目2番1号 代表取締役社長 東井 直彦 新造船販売、機材仲介、中古船仲介等 資本金 300万円 1996年11月設立 直前事業年度の純資産及び総資産は公表されておりません 当社と当該会社の関係 ① 資本関係 : 該当なし ② 人的関係 : 該当なし ③ 取引関係 : 船舶の取得 ④ 関連当事者 : 該当なし
取得契約締結予定日	2022年10月(予定)
竣工予定時期	2025年第1四半期(予定)
今後の見通し	現段階で今後の業績に与える影響はありませんが、業績に与える影響が判明した場合には、速やかに開示いたします。
当社グループの連結純資産額の30%を超える固定資産を取得するため開示いたします。	
以 上	

- 取得理由
保有船舶の老朽化による代替建造
- 取得会社
当社連結子会社
(T.S. Central Shipping Co., Ltd.)
- 取得資産の内容
ばら積み運搬船1隻
(載貨重量 約58,000トン)
- 取得契約締結予定日
2022年10月末
- 竣工予定時期
2025年第1四半期(5.6月想定)

配当実績

■ 計画 ■ 実績



※2022年10月3日開示資料より

STEP Forward 2023



Ⅲ

中期経営計画 STEP Forward 2026

当社を取りまく事業環境認識

- 【外航】当社の注力貨物は中長期的には微増を見込む一方、輸送能力側は環境規制対応による既存船舶の減少、加えてコスト増による新造船発注停滞により、貨物と船舶の需給バランスが【需要>供給】となり、市況は徐々に高まることを予測
- 【内航】既に全体的なコスト増加がある中、特に内航船員の確保が業界全体における課題と認識（採用難化と人材流動化）

外航事業における事業環境認識

- ✓ 当社における主要貨物（穀物・水酸化アルミニウム）の需要については、中長期的には緩やかに増加と想定
- ✓ 足元の環境規制により既存船舶が減少。今後の規制状況次第で更なる船舶の減少が見込まれる
- ✓ 船舶の建造コスト増加による新造船の発注停滞、新造船の減少
- ✓ 船舶の維持・管理コストの増加、低GHG燃料の使用による運送コスト増加



新造船や事業運営のコスト増加は見込まれるが、
中長期的には市況は高まると想定

内航事業における事業環境認識

- ✓ 船舶の建造、船舶の維持・管理コストの増加
- ✓ 内航船員の高齢化や若年層の減少による、業界全体における内航船員不足（採用の難化と流動化）
- ✓ 主要貨物（エネルギー関連の資源）における需要の変化

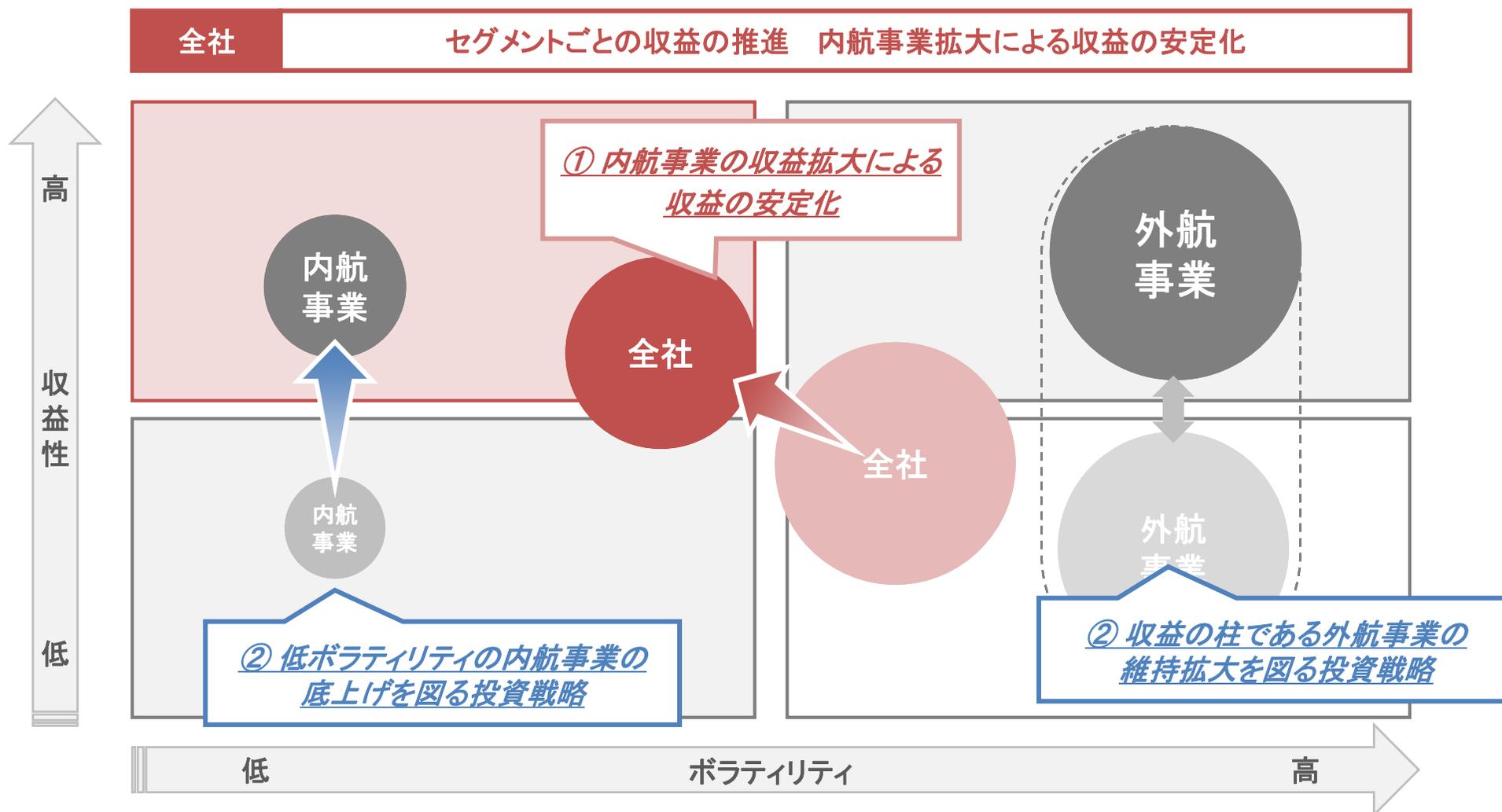


事業運営に最も重要な内航船員の獲得が
事業の強み・弱みにもなり得るため最重要課題と想定

中計方針サマリ① 全社戦略

- “海上輸送を通じて社会に貢献”し、持続的な成長を遂げるために下記2点の戦略に注力

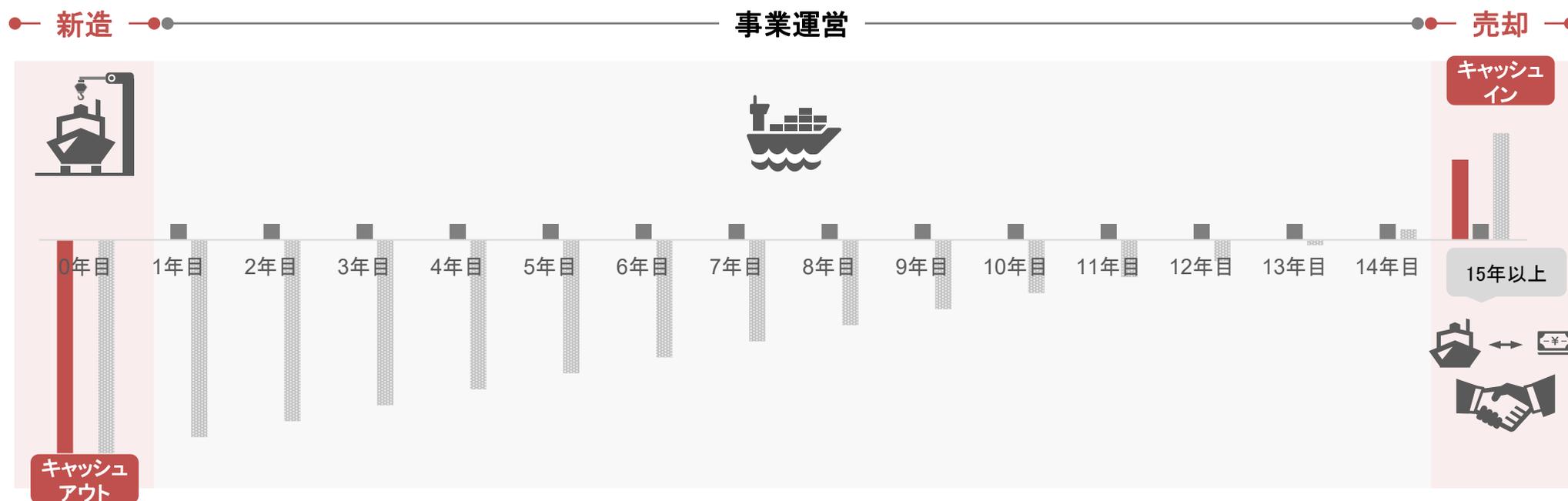
- ① セグメント毎の収益管理による収益の安定化
- ② 購買と売却を両軸で見た船舶への投資戦略(≒事業の底上げ)



(参考) 船舶保有のビジネスモデル

- ・ 当社は船舶を保有するビジネスを継続して行っており、船舶の売却益迄を見込んだ収益計画を立てている
- ・ そのため当社は重要KPIとしてEBITDAをはじめとした指標を用いる等、キャッシュフローを注視しながら経営を行っている

当社ビジネスのCFイメージ ■ 投資CF ■ 営業CF ■ 累計CF



新造・売却

- 船舶新造時のキャッシュアウト・売却時のキャッシュインが非常に大きいため、単年キャッシュフローだけでなく新造から売却までを見据えた収益計画を立てている
- 新造時には、自己資金が活用できるか否かで資金調達コストが変わり、その後の事業運営コスト(≒価格競争力)に影響が出るため、船舶のリプレイス・純増に向けて十分な手元流動資産の確保が必要となる

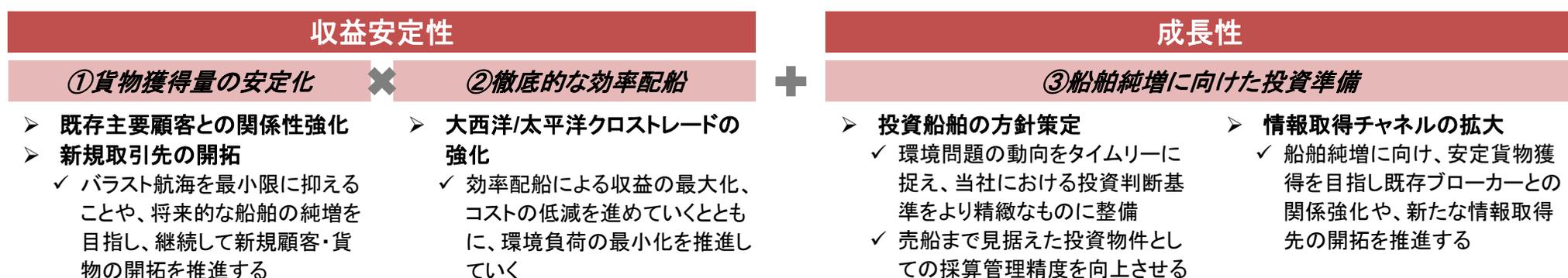
事業運営

- 事業運営にて每期安定したキャッシュを創出し、新造時の投資資金の早期回収を目指す
- 現状、市況変動影響が大きい状態にあるため、全社・事業戦略によりキャッシュを安定創出できる事業構造を目指す

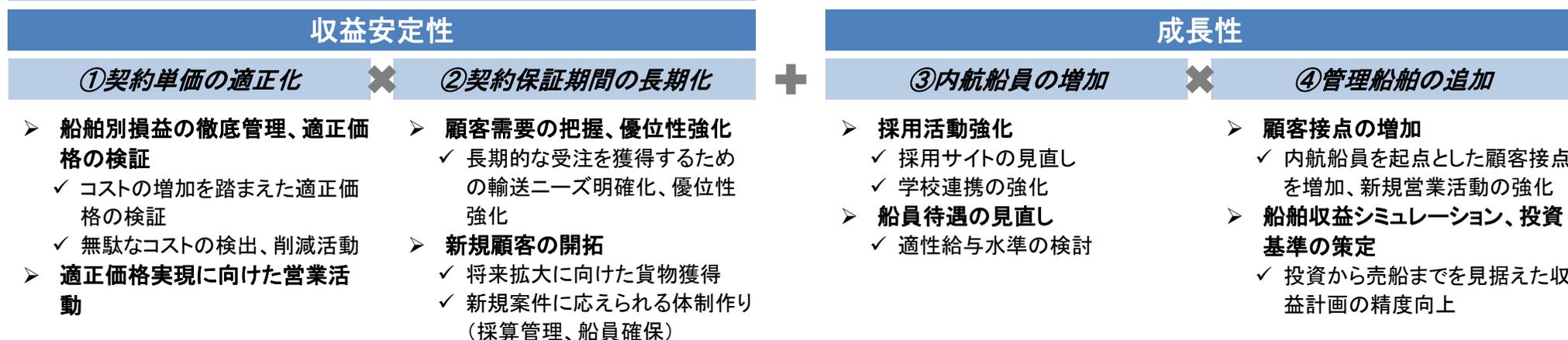
中計方針サマリ② 事業戦略

- 【外航】既存の貨物・航路・船舶の最効率化により、収益の最大化・安定化を目指す
- 【内航】既存契約単価/期間の適正化による収益性向上と、内航船員増加を契機とした管理船舶の純増による事業規模拡大を目指す

外航事業



内航事業



経営目標(連結)

- 全社戦略・事業戦略を実行し、EBITDA(国際的な企業の価値を比較・評価する際に有用な指標)を毎期10億円程度維持することを目指す
- 当ビジネスでは現金取引が多く、その中で将来的な投資の実行に備えるため、財務の健全性を高めるために流動比率は200%以上の維持を目指す
- 配当は、事業展開・投資計画・業績動向等を総合的に勘案し、安定性・継続性を配慮し、毎期継続配当を目指す

※ 資本コストに関する現状分析と目標設定を行ったうえで、特に経営上重要視している下記指標を中期経営計画の経営目標として設定

経営目標(単位:M = 百万円)

	21/3月期 (実績)	22/3月期 (実績)	23/3月期 (実績)	24/3月期 (実績)	25/3月期 (計画)	26/3月期 (計画)	27/3月期 (計画)
営業収益	4,723 M	6,735 M	7,307 M	6,219 M	6,000 M	6,900 M	6,900 M
営業利益	▲13 M	1,542 M	1,316 M	870 M	640 M	800 M	810 M
経常利益	▲84 M	1,590 M	1,185 M	995 M	640 M	750 M	770 M
EBITDA	871 M	2,473 M	2,051 M	1,841 M	1,500 M	1,640 M	1,640 M
ROE	- %	23.3 %	13.5 %	10.5 %	5.5 %	6.0 %	6.0 %
流動比率	51.8 %	145.2 %	200.2 %	321 %	350 %	350 %	350 %
1株当たり配当金 配当性向	- 円	50 円 7.7%	80 円 19.1%	80 円 21.1%	20%	20%	20%

利益目標

- 事業戦略×投資戦略を実行し、好況が落ち着いた現在から今後においても**ROE5-10%を目指す**また**EBITDA1,000M程度**を安定的に維持することを目指す
なお、上記計画に売船は含まれていません(売船時期が不明確な為)。また、売船益のある時は基本的に新造船へ投資し経営基盤の安定を図ります。

財務目標

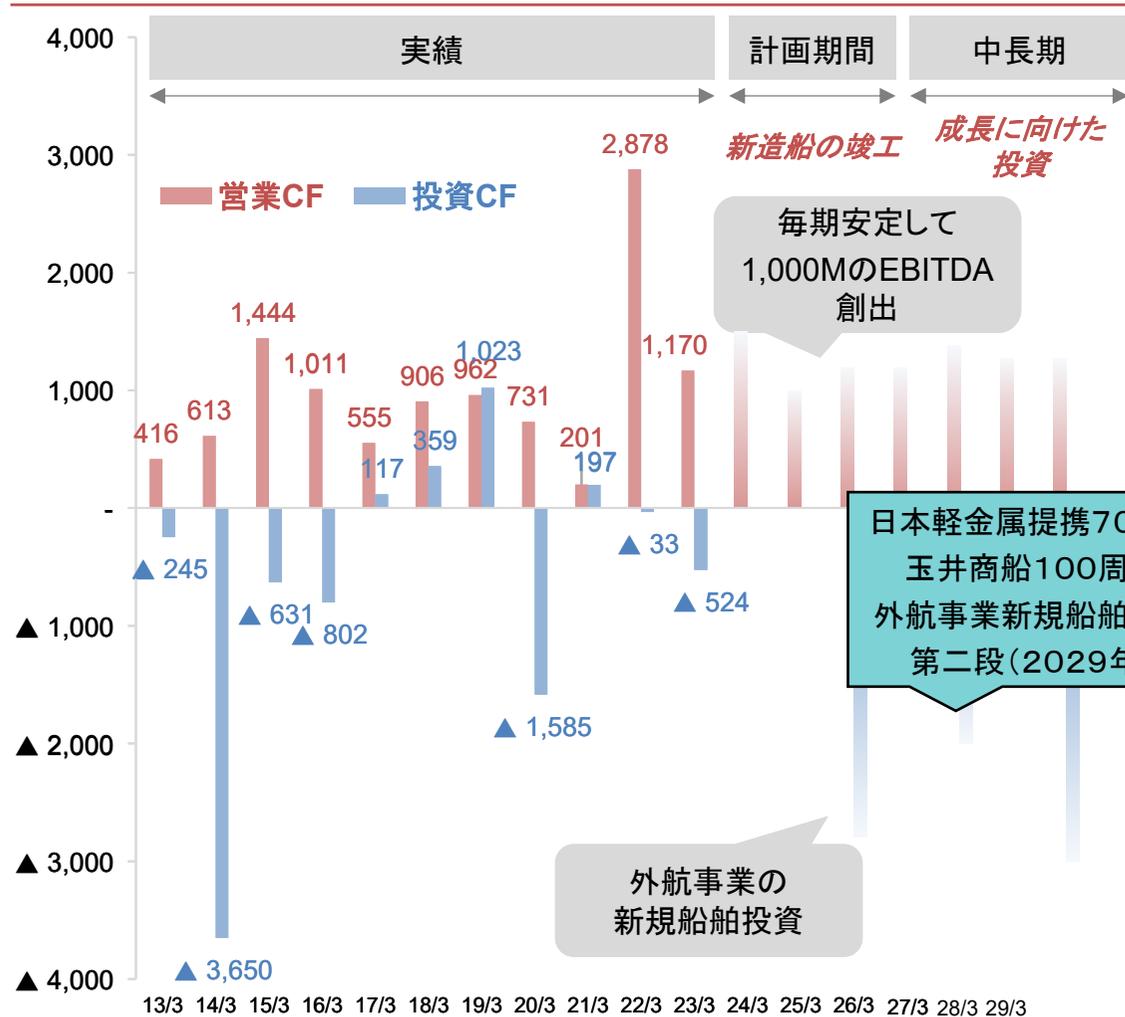
- 今後船舶投資を実行した際にも、**流動比率200%以上の維持**を目指す(26/3期に新規取得予定)
- **変動の激しい海運市況の変化に備え、また、投資戦略の実行に向けて手元流動資産の確保に努める**

※EBITDAは、営業利益+減価償却費で算出

創出キャッシュと投資への考え

- 26/3期中に新造船竣工を見込む
- 2030年までに約100億円の投資実行に向けて再度手元流動資産の確保を目指す

キャッシュフロー計画



投資計画

FCF確保
(投資に向けた
財務再構築)

- 計画期間においては毎期安定して1,000MのEBITDAを創出し、新規投資時も流動比率200%以上の維持を目指す

船舶投資

- 2030年までに約100億円の投資を実行予定
(船舶価格高騰を踏まえて、前期中計の約60億円から約100億円に引き上げ)
- 計画期間後も事業の維持・拡大に向けて継続して投資を実行していくことを想定

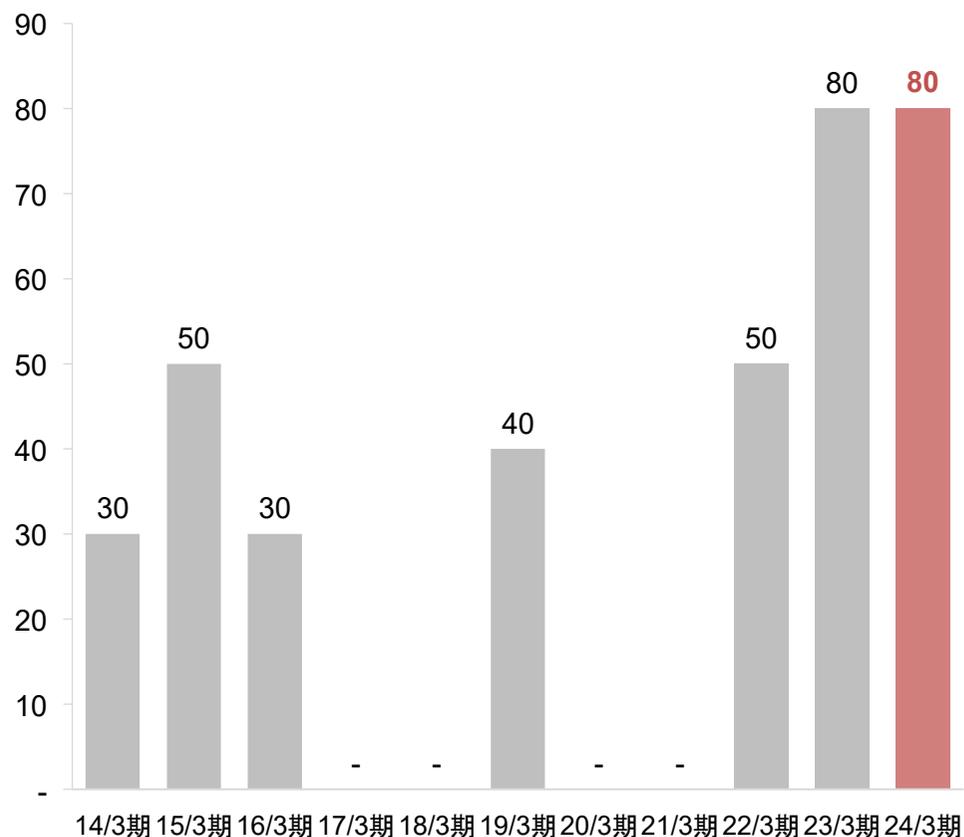
株主還元の方針

- 今後も引き続き安定性・継続性に配慮しつつ、中長期的に安定した配当を目指す
- 24/3期の年間配当は1株当たり80円

株主還元の方針

- 当社は、中長期的に企業価値を高めるとともに、株主の皆様に対する利益還元を行うことを重要な経営上の施策の一つとして位置付けております。
- 一方で、変動の激しい海運市況の下落に備えるため、また、将来の事業展開に備えるため、一定程度の内部留保を確保し、財務体質の強化を図ることが株主の皆様との共通の利益実現に資すると考えております。
- 配当は、安定性・継続性を配慮しつつ、事業展開・投資計画・業績動向等を総合的に勘案して実施していく方針です。
- 2024年3月期の年間配当は、1株当たり配当金80円です。(配当性向21.1%)
- 配当性向は、事業展開・投資計画・業績動向等を総合的に勘案し、20%以上每期継続配当を目指します。

過年度の1株当たり配当金推移と24/3期実績(単位:円)



※ 2018年10月1日付で普通株式10株につき普通株式1株の割合で株式併合を行っているため、18/3期以前は平仄を合わせるため10株当たり配当金を表示

ESG経営

- 戦略に基づいた企業活動を通じて社会的課題に対して真摯に取り組み、SDGsの達成を目指すとともに、長期的な企業価値向上と持続的成長を目指す
- 2023年6月に内部統制委員会内にサステナビリティ委員会を新たに設置し、気候変動及び環境規制の変更等により当社グループ事業に与える影響をモニタリング、取締役会への報告を実施していく

海上輸送

地球上に偏在する資源・物資・製品を必要とされる場所に輸送することにより
人類の生活向上に貢献する



安全運航・環境保全

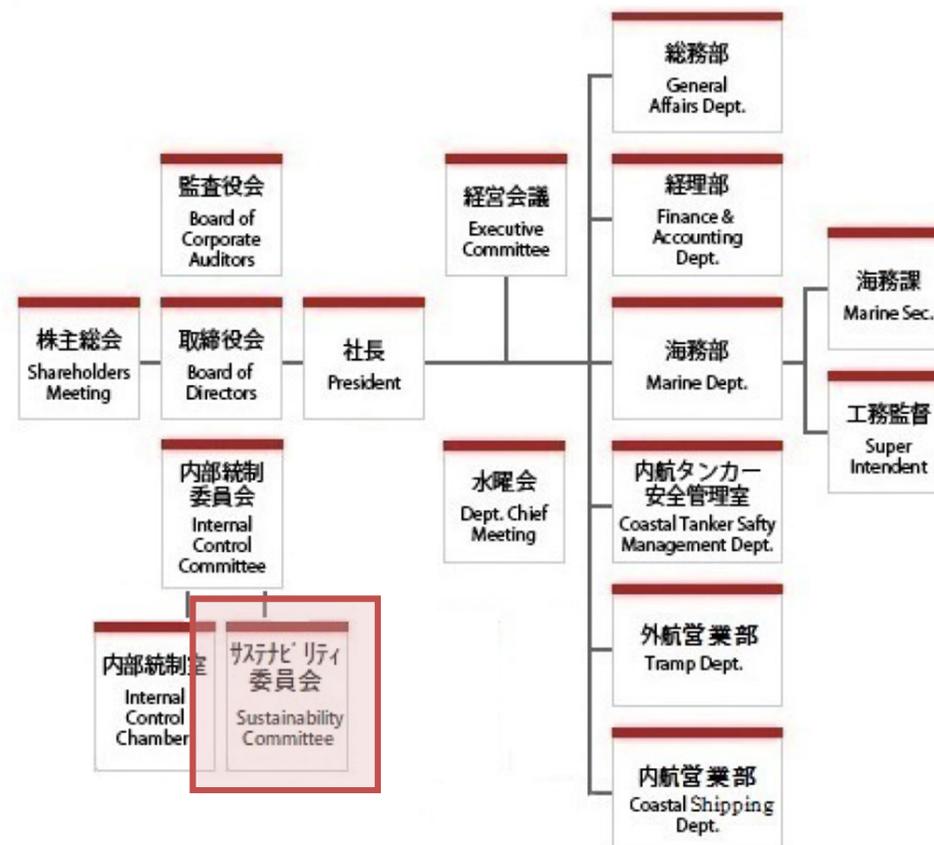
A) 安全運航

内・外航乗組員に対する徹底した安全教育指導・安全管理技術の継続的改善と海技の伝習

B) 環境保全

- 海陸一丸となった、環境対策の強化(乗組員の環境汚染対策教育、廃棄物の処理)
- 温室効果ガスの排出対策と低GHG排出機関への対応準備
 - 低炭素燃料を使用する等、新技術機関搭載船舶の検討
 - 減速航海の深度化
- シップリサイクル条約・規則に則った準備、安全対策と教育
- 今後の新規則・規制に検討・対応・施行

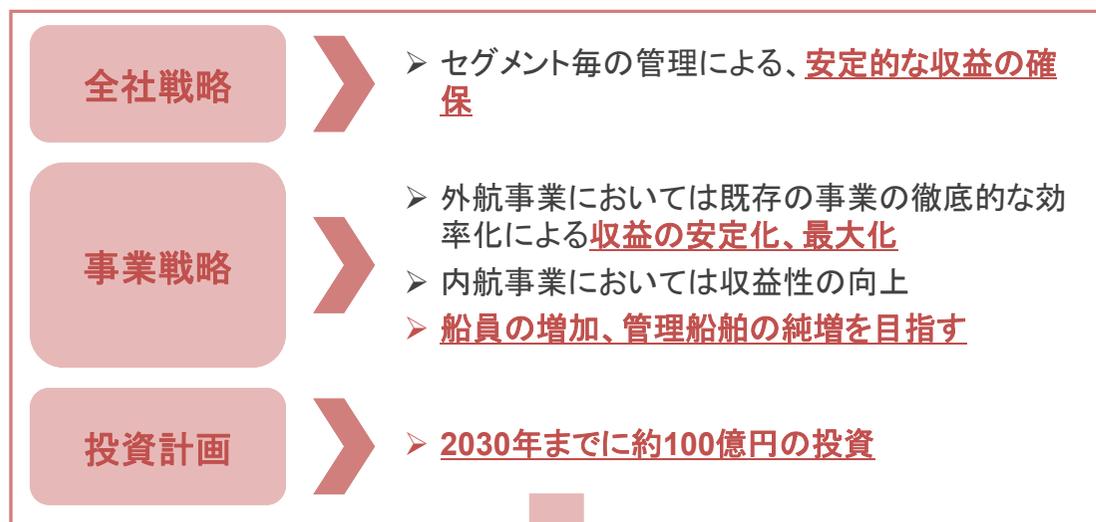
サステナビリティ委員会の設置



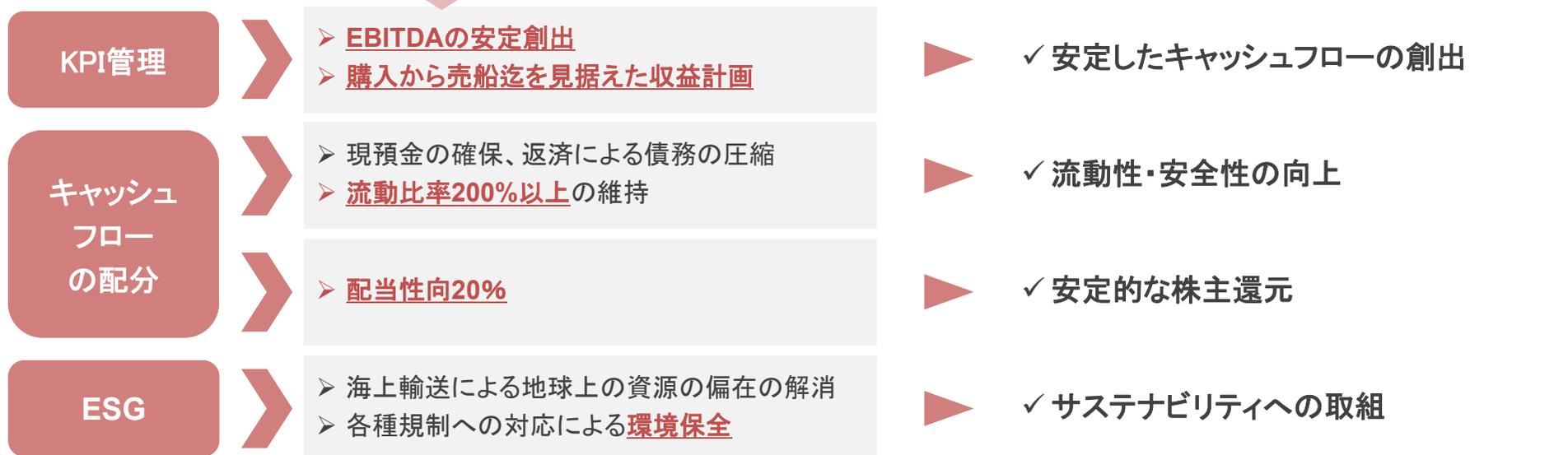
持続的成長と企業価値向上に向けた取組のまとめ

- 中長期的な成長と企業価値向上を目指し、下記中長期的な方針に沿って取り組む

中長期的な方針のハイライト



持続的成長・企業価値向上に資する項目



STEP (Sea Transport for Environment and People) Forward 2026



【免責事項】

本資料は投資判断の参考となる情報提供のみを目的とし、当社株式の購入や売却などを勧誘するものではありません。投資に関する決定は、投資家ご自身の判断において行われるようお願いいたします。

【見通しに関する注意事項】

本資料には将来についての予想や見通しが含まれておりますが、これらは当社が現時点で入手可能な情報に基づいており、経済動向、海運業界需給、燃料価格、為替相場等の動向により変動することをご了承下さい。