

FACT BOOK I 2020

各事業データ集

2020年5月25日 作成

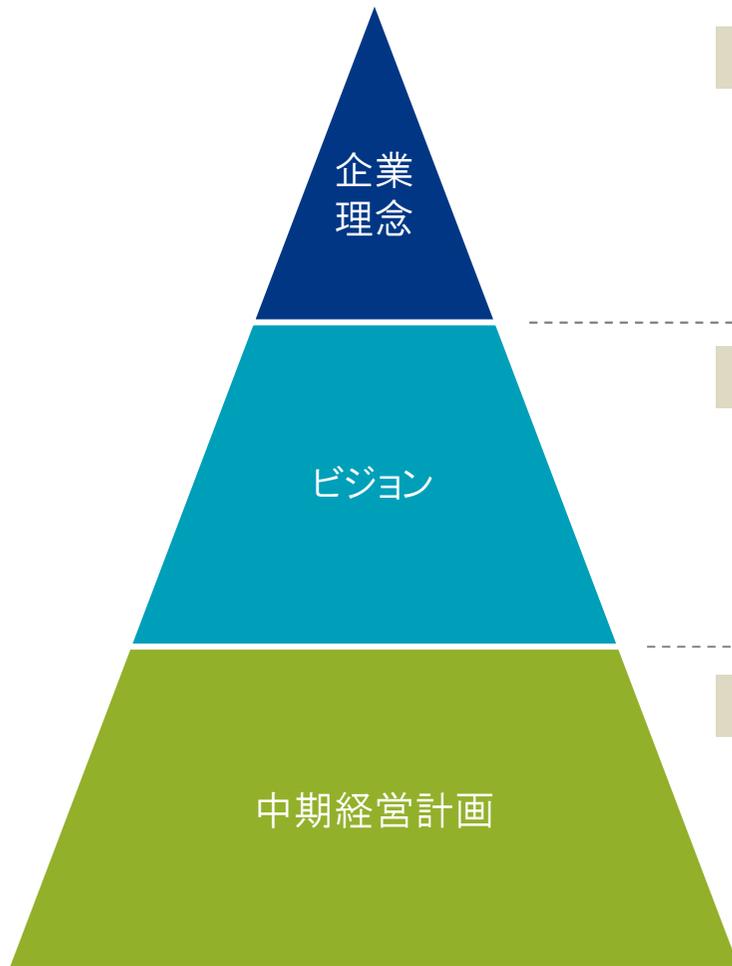


証券コード
9101

NYKグループ・バリュー

誠意・創意・熱意

Integrity Innovation Intensity



WHY 当社の社会における存在意義・使命

Bringing value to life.

WHAT 当社が10年後にありたい姿、成すべきこと

- 事業活動を通して積極的に社会や環境の課題を解決
- 高い倫理観と社会規範に沿った責任ある事業活動を徹底
- 絶えず半歩先の精神で新たな価値を創出
- 安定的な収益構造を確立

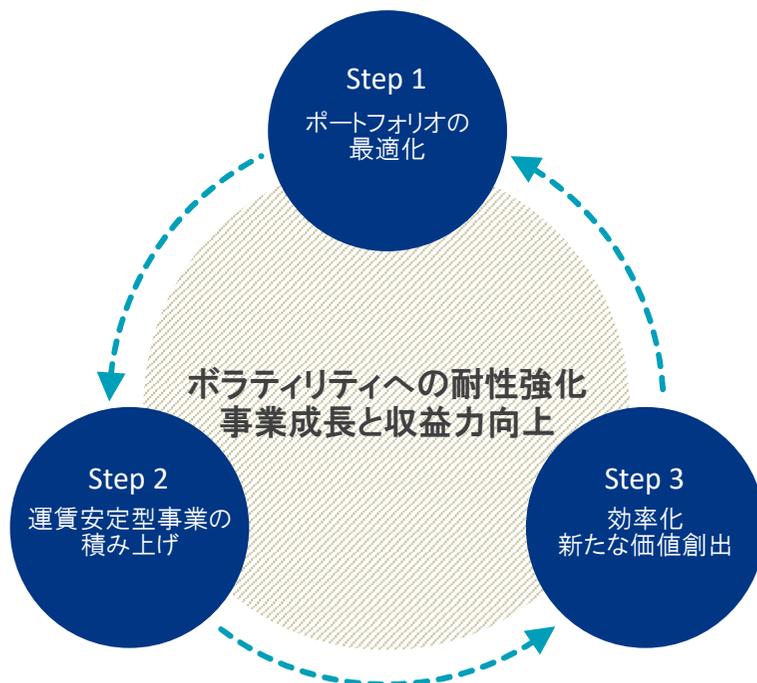
HOW 企業理念に基づき、ビジョンを実行する手段・方法



業績と戦略	中期経営計画 Staying Ahead 2022 with Digitalization and Green 基本戦略	3
	中期経営計画 利益・財務目標	4
	中期経営計画 Step 1	5
	中期経営計画 Step 2	6
	中期経営計画 Step 3	7
	運航船舶	8
	財務ハイライト	9
	財務状況推移／セグメント別業績推移	10
事業データ	コンテナ船	11
	ターミナル関連事業	13
	航空貨物	14
	物流事業	16
	自動車船	17
	ドライバルカー（撒積船）	18
	タンカー（油槽船）	21
LNG船	23	
企業情報	環境への取り組み	24
	安全運航推進活動	25
	コーポレートガバナンス	26
	外部ステークホルダーからの評価 I・II	27
	創業からの歴史	29
	投資家情報	30

※本資料に記載している見通し数値は、当社が現在入手可能な情報から判断したものです。
経済情勢、為替相場、市況などの動向により変動する場合がありますことをご了承ください。

新中期経営計画の基本戦略



Step 1

市況耐性の高い事業ポートフォリオの確立

◆ドライバルク事業の抜本的見直し ◆コンテナ船事業統合会社(ONE)の成功

Step 2

安定的な収益構造の確立

◆YLK完全子会社化後の物流事業強化 ◆自動車船・自動車物流事業の強化
◆LNG・海洋事業の強化

Step 3

技術力・情報力・ネットワーク力にさらに磨きをかけ、次世代の成長分野を切り拓く

◆Digitalization and Greenへの取り組み

株主還元

- 配当を主とし、連結配当性向25%を目安とすることを利益配分に関する基本方針とする。

利益・財務目標

	2017年度実績	中期目標 (2022年度目処)
経常損益	280億円	700~1,000億円
ROE	3.8%	min 8.0%
自己資本比率	26.6%	min 30%
DER	1.78倍	1.5倍以下
為替レート (1US\$):	¥111.19	¥105
燃料油価格 (1MT):	\$341.41	HSFO \$320 LSGO \$620*

*HSFO = High Sulphur Fuel Oil / LSGO = Low Sulphur Gas Oil

ROE向上の道筋

ROE向上 → min 8.0%

利益率
事業成長と収益性向上
コスト削減

×

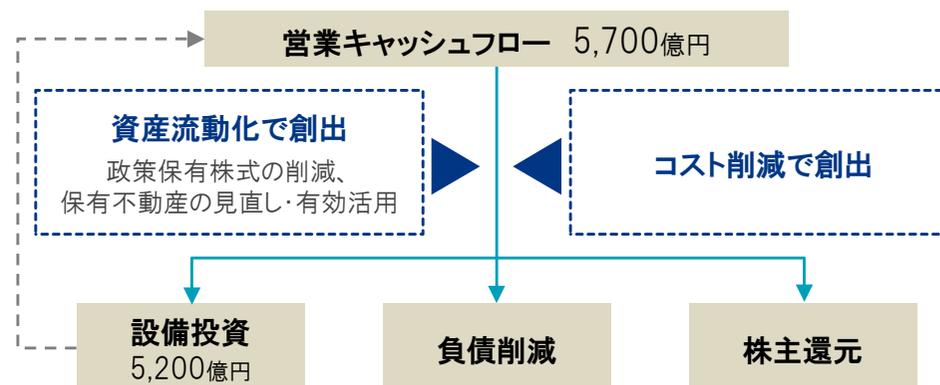
回転率
政策保有株式の削減
保有不動産の見直し

×

財務レバレッジ
投資適格格付けの維持

キャッシュフロー管理

キャッシュフロー創出と使途(5カ年累計)

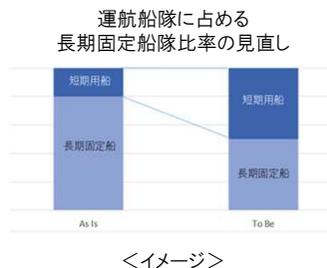


ドライバルク

ドライバルク事業を抜本的に見直し、収益構造を改善。

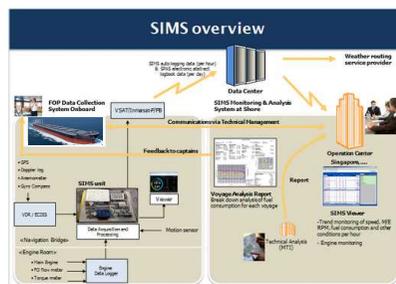
市況耐性の高い不定期船事業の構築

- 徹底した市況エクスポージャー管理
- 船主・オペレーション機能分離によるコスト競争力、市況対応力の向上
- 顧客との契約形態に応じた柔軟な船腹調達
- 配船・運航の効率化による収益性の向上



ICT、ノウハウを活用した効率的な配船・運航によるコスト削減

- 情報通信技術、運航技術で差別化
- 船舶IoTデータマネジメントシステム (SIMS)の活用による応用力の強化



提案型営業による顧客とのパートナーシップ強化

- 顧客ニーズを的確に把握しソリューションを提案
- 長期安定的なWin-winのパートナーシップを強化



コンテナ船

定期コンテナ船事業の邦船3社統合により、効率化とスケールメリットを追求する戦略へ転換。

これまでの取り組み

サービス体制の刷新

- 「ザ・アライアンス」によるサービス網の拡充

市況耐性の強化

- 優れた大型船の投入による積載効率・燃費効率の向上
- 既存船舶改造による燃費の削減
- 効率的な配船による船費・運航費の削減
- 効率的なコンテナ運用による粗利の向上

技術力の向上・進化

- 実航海データの蓄積・分析を進め、運航効率・安全性の向上



Operational Efficiency

Economy of Scale

3社のベストプラクティス

各社のベストプラクティスを融合させることにより、新たなシナジーを創出すると共に、事業効率を向上させる

3社の統合規模

3社の事業規模を合算することにより、スケールメリットを実現

競争力 (収益力)

年間約1,100億円のシナジー

年間約1,100億円の統合効果を実現し、収益安定化を目指す

競争力の源泉

- 90か国以上を結ぶ広範なネットワーク
- 最先端の技術を駆使した安全運航
- IBISプロジェクトによる最適経済運航
- EAGLEプロジェクトによる先進的な需要予測・検証システム

成長促進事業（物流・自動車船・自動車物流）

これまでの取り組み

物流

YLKの完全子会社化を実施

- 物流事業を中核事業と再定義、事業連携の深化と営業基盤の拡大、グローバルネットワークや経営資源の相互有効活用によるシナジー追求



自動車船・自動車物流

海上輸送に加えターミナル運営や陸上付加価値サービスの世界展開
品質管理の向上に資する技術革新と人材育成



今後のアクション

物流

成長産業と新興市場を核に総合物流サービスを拡大、
選択と集中による戦略投資を実行

グループの経営基盤＝ヒト、モノ、IT、資金を活かした営業強化

自動車船・自動車物流

デジタル技術を活用した輸送・荷役の効率化と積極的な環境対応
自動車産業の構造変化を見据えた高度な完成車物流の実現

重点投資事業（LNG・海洋事業）

これまでの取り組み

LNG

北米シェールガス由来LNGプロジェクト需要の取り込み
LNG燃料船の導入、および船舶用LNG燃料供給・販売事業への進出

海洋事業

エネルギーバリューチェーンの上流から下流まで幅広く事業を展開

海洋事業・LNGのバリューチェーン



フロー

日本郵船グループのサービス：参加済 ：参加検討 

今後のアクション

LNG

新興国需要への対応強化

世界で先行する船舶用LNG燃料の供給・販売事業をさらに推進

海洋事業

投資先を厳選した上で技術力を活かせる分野へ重点投資

変化するエネルギー需要、新たなニーズに対応した新規事業へ参画

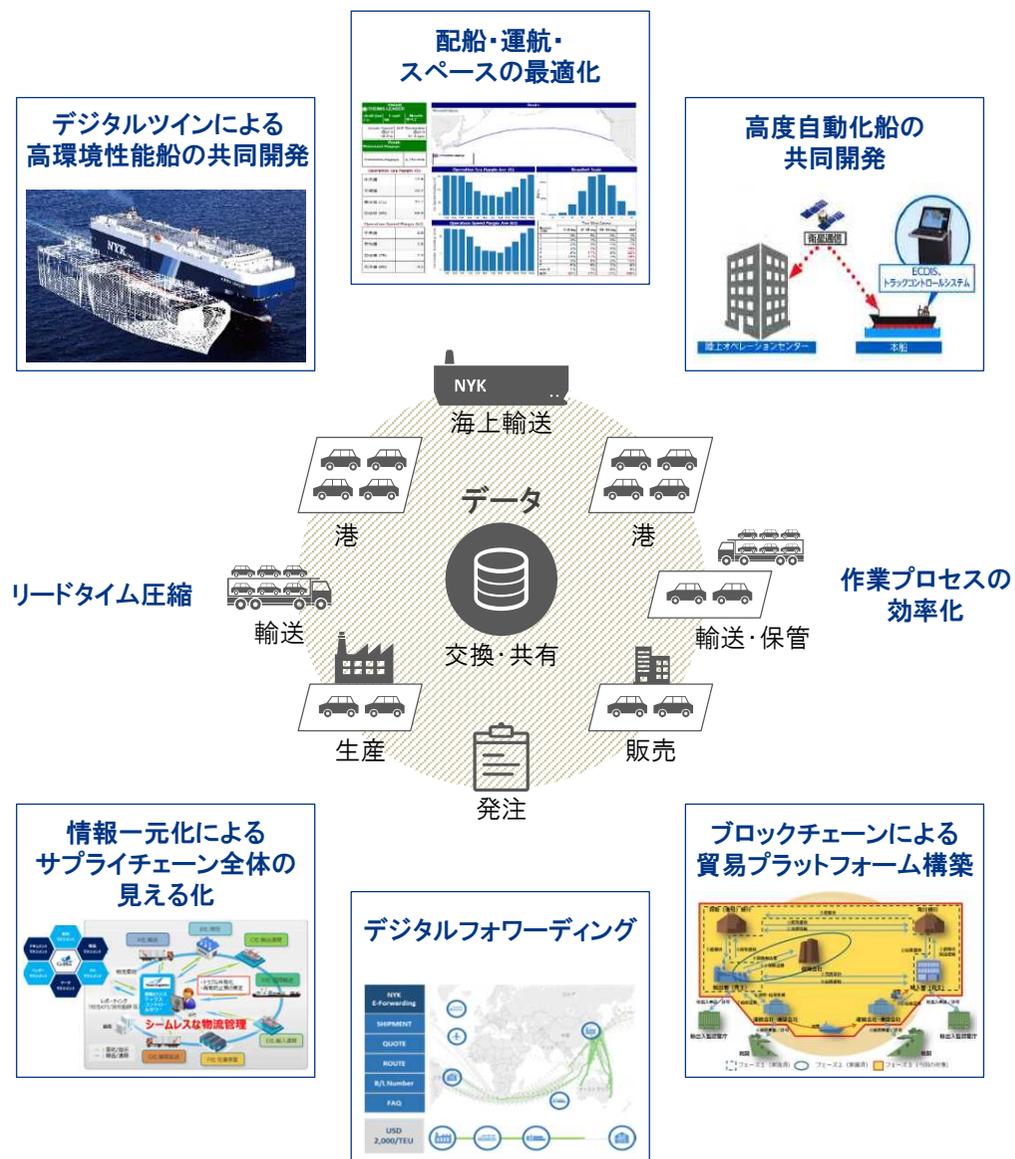
これまでの取り組み

さまざまな技術開発に取り組み、効率化を進めてきた。



サプライチェーン全体の最適化

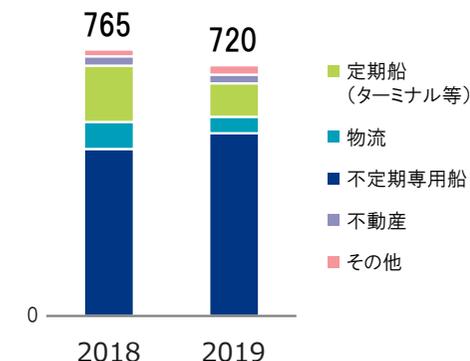
最新のデジタル技術を駆使し、サプライチェーン全体の最適化を目指す。CO2削減にも寄与し、社会要請にも適応。



		計画	19年度実績
Step 1 ポートフォリオの最適化	ドライバルク	徹底したエクスポージャー管理。 長期固定船隊比率の見直し。 顧客との中長期的な関係強化。	高コスト傭船を2隻返船。(18年度からの累積で9隻) 中長期契約数15%増加。(17年度末比) 市況エクスポージャーは35%から28%に縮減(17年度末比)。
	コンテナ	定期コンテナ船事業の邦船3社統合。 効率化とスケールメリットを追求し 1,100億円の統合効果を創出。	以下取組みの実現により、前年度比で業績は大きく改善し黒字に。 <ul style="list-style-type: none"> ・貨物ポートフォリオ最適化・イールドマネジメント強化 ・プロダクト最適化 ・組織の最適化 統合効果は想定より1年前倒しで達成。
	その他		NCA: 自主運航機材は想定通り稼働。前年度の不適切整備による一時全機運休を受け、ガバナンスの更なる強化を実施。
Step 2 運賃安定型事業の積み上げ	成長促進事業	グループの経営基盤を活かした 営業力強化。	YLKとの事業提携強化によりプロジェクトカーゴ等の貨物を獲得。 また内部監査機能の連携を強化。
	重点投資事業	LNG船船隊計画 97隻(22年度末) エネルギーバリューチェーンの 上流から下流まで幅広く事業を展開。	LNG船は19年度末時点で78隻を運航。次年度以降新造船9隻が竣工予定。 シャトルタンカー3隻、FPSO 1隻の中長期契約成約。
Step 3 効率化 新たな価値創出	Digitalization	デジタル技術を生かした サプライチェーンの最適化。	MarCO Pay(船上キャッシュレス)のトライアルを実施。 船舶の自動運航実証実験に成功。 船用機関プラント自律化へ。センサーによる常時監視・診断で 高度なメンテナンスを実現。 デジタルネイティブなリーダー育成を目的に、社内デジタルアカデミーを創設。
	Green	再生可能エネルギーをテーマに 次世代へ向けた新たな価値創造。	海外パートナーと洋上風力発電事業推進に向けた覚書を締結。 サステナビリティ・リンク・ローンの組成。 潮流発電の運用を開始。 マイクロプラスチック分布の大規模な外洋調査を開始。

運賃安定型事業

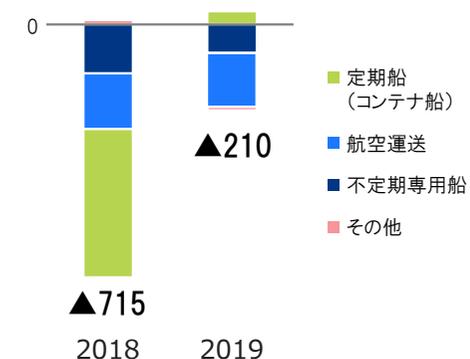
(億円)



※不定期専用船は、自動車船、ドライバルク(うち、中長期契約分)、リキッド(うち、中長期契約分)で構成される。

運賃安定型以外の事業

(億円)

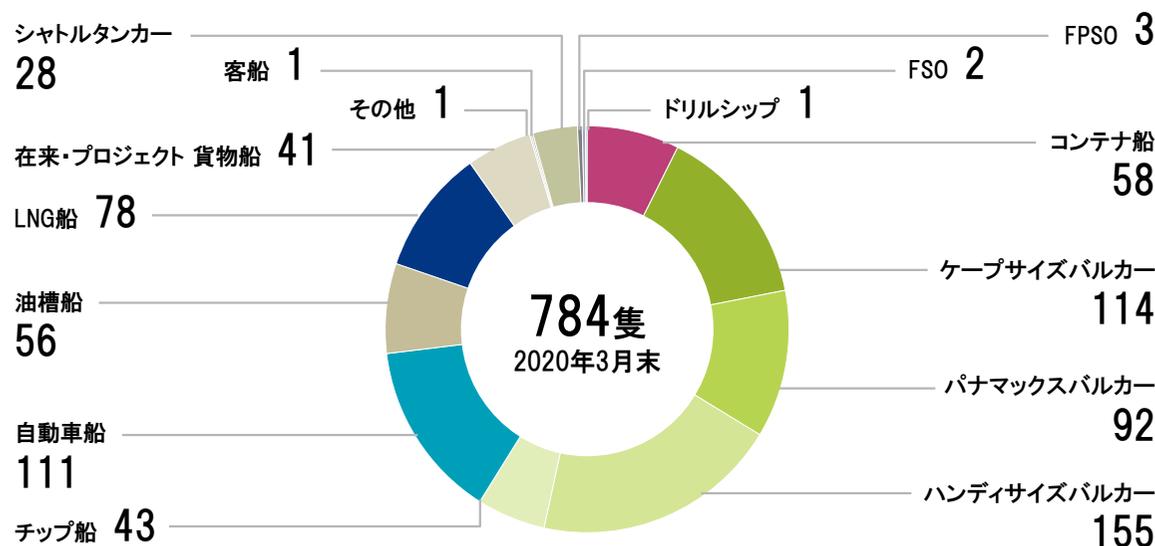


※不定期専用船は、主に、ドライバルクとリキッドの中長期契約以外で構成される。

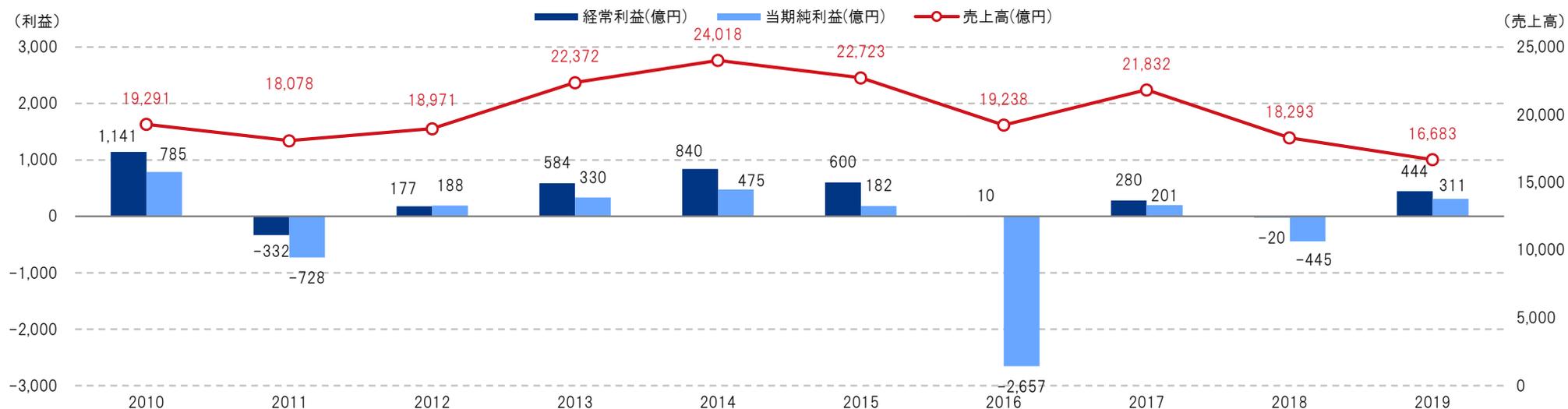
日本郵船グループの運航船舶

事業セグメント	船種	2018年3月末				2019年3月末				2020年3月末					
		所有 (含共有)	備船等	運航船舶合計		所有 (含共有)	備船等	運航船舶合計		所有 (含共有)	備船等	運航船舶合計			
		隻数	隻数	隻数	Kt(千DWT)	隻数	隻数	隻数	Kt(千DWT)	隻数	Kt(千DWT)	隻数	Kt(千DWT)	隻数	Kt(千DWT)
定期船事業	コンテナ船	32	63	95	6,700	31	32	63	5,190	28	1,822	30	3,144	58	4,967
不定期 専用船事業	ケーブルサイズバルカー	27	83	110	21,615	24	81	105	20,652	24	4,667	90	17,662	114	22,329
	パナマックスバルカー	38	50	88	7,640	38	51	89	7,732	35	3,123	57	4,804	92	7,927
	ハンディサイズバルカー	58	105	163	7,759	60	103	163	7,831	56	2,718	99	4,793	155	7,512
	チップ船	9	33	42	2,267	9	35	44	2,382	9	460	34	1,870	43	2,330
	自動車船	37	82	119	2,183	40	78	118	2,208	38	722	73	1,340	111	2,063
	油槽船	41	24	65	10,207	35	21	56	9,829	35	6,655	21	3,223	56	9,879
	LNG船	68	3	71	5,719	72	3	75	6,152	75	6,107	3	246	78	6,353
	在来・プロジェクト貨物船	23	19	42	701	23	19	42	701	22	418	19	277	41	696
その他	1	0	1	7	1	0	1	7	1	7	0	0	1	7	
その他の事業	客船	1	0	1	7	1	0	1	7	1	7	0	0	1	7
合計		335	462	797	64,810	334	423	757	62,696	325	26,711	426	37,363	751	64,142
海洋事業	シヤトルタンカー	29	0	29	3,437			29	3,437					28	3,392
	FPSO	3	0	3	-			3	-					3	-
	※ J/V保有船 FSO	1	0	1	-			2	-					2	-
	ドリルシップ	1	0	1	-			1	-					1	-
総合計		369	462	832	68,247	369	423	792	66,133					784	67,468

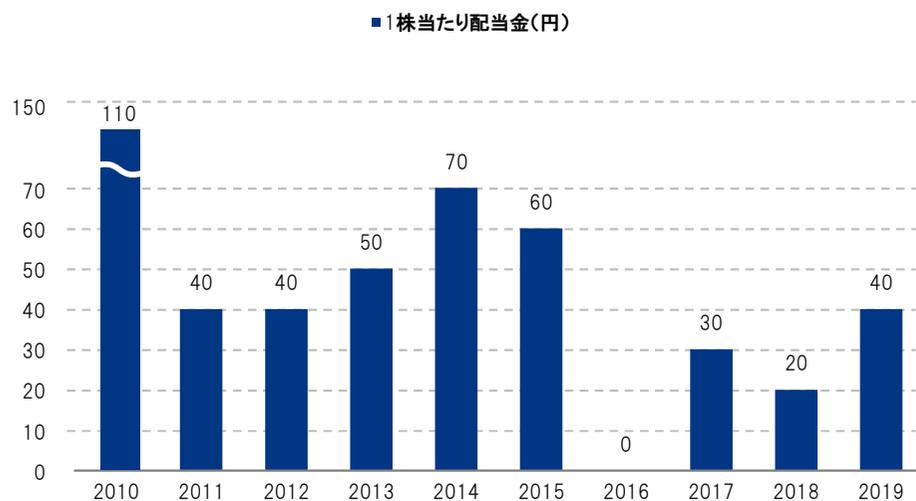
備考：共有船の重量トンとは社持分を含んでいます。LNG船・客船の所有隻数には、J/V保有分を含んでいます。



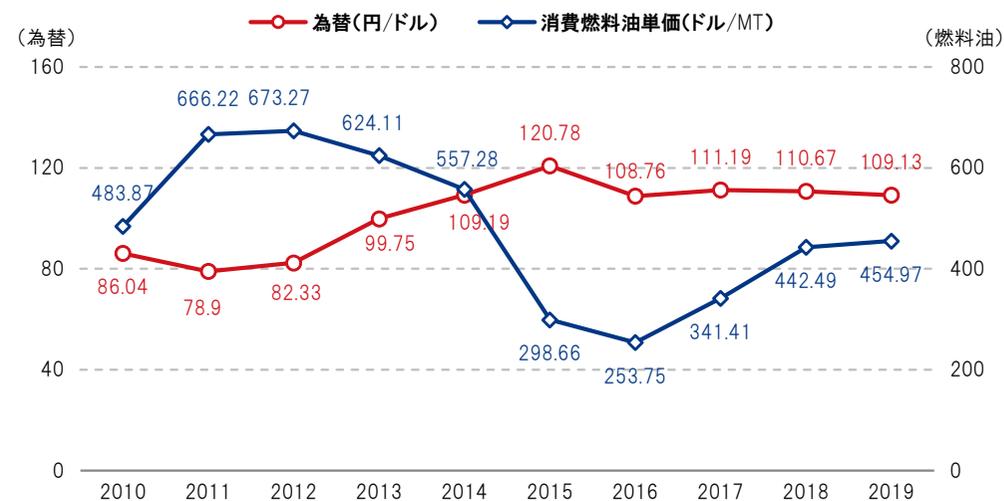
業績推移



1株当たり配当金の推移*



為替と消費燃料油単価の推移



* 当社は、2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を行っています。
2017年度以前の1株当たり配当金については、当該株式併合の影響を考慮し調整しています。

自己資本と自己資本比率



有利子負債とデットエクイティレシオ(DER)

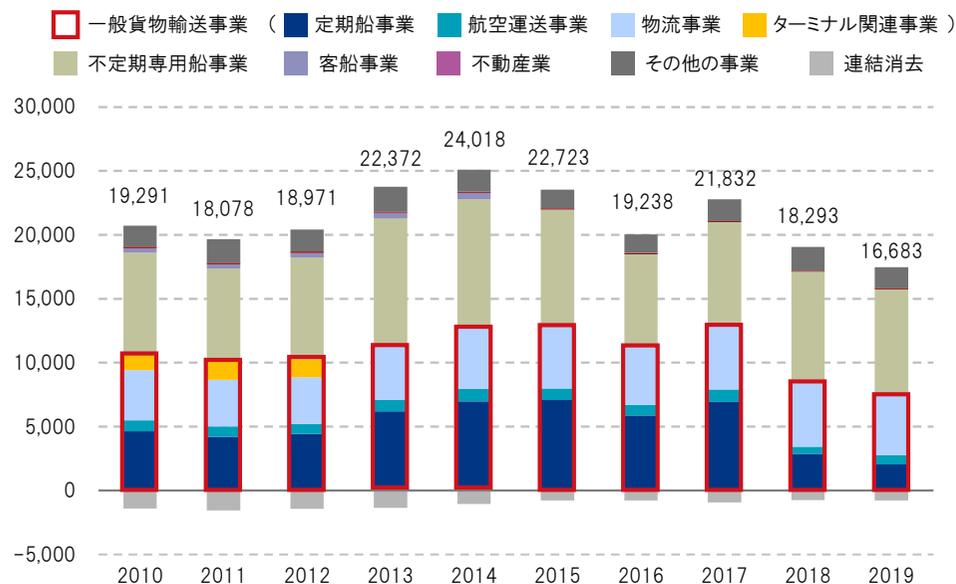


自己資本当期純利益率(ROE)



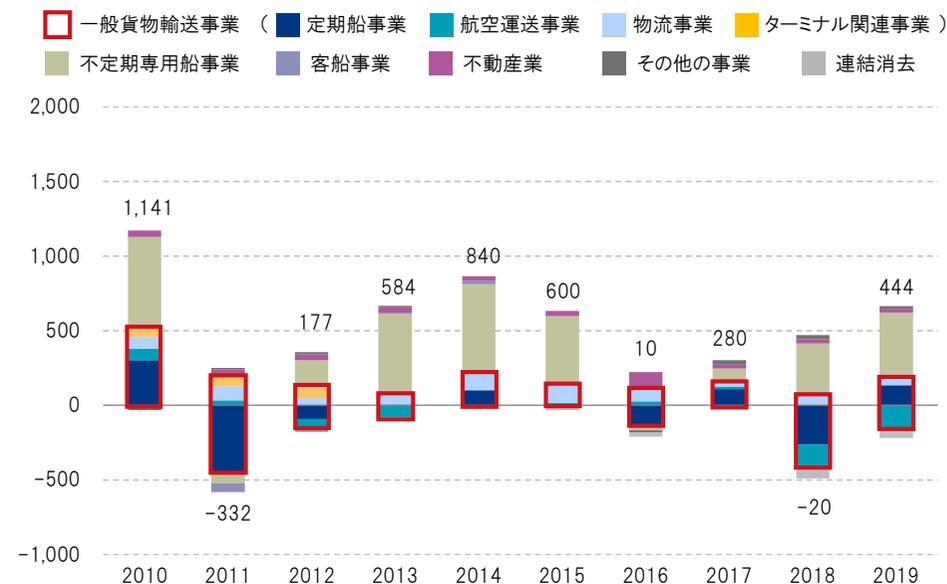
セグメント別売上高

(億円)



セグメント別経常利益

(億円)



備考1: 2013年度より「ターミナル関連事業」は「定期船事業」に含めて表示する方法に変更し、また一部の連結子会社の事業セグメントを「定期船事業」から「不定期専用船事業」に変更しています。

2: 2015年度より「客船事業」は「その他の事業」に含めて表示しています。

3: 事業区分変更前の数値はリステートしていません。

フルコンテナ船オペレーター別供給船腹量

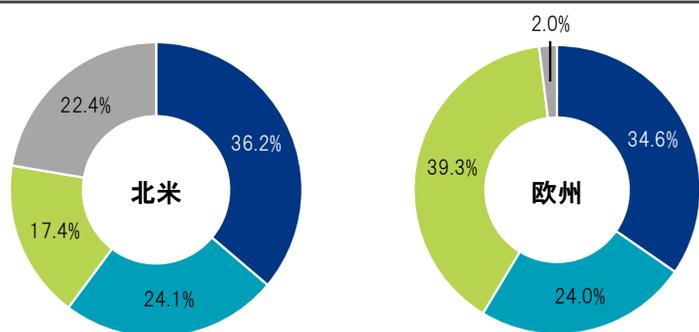
会社名	2019年末現在				2018年末現在				
	順位	隻数	TEU	シェア	順位	隻数	TEU	シェア	
Maersk	デンマーク	1	689	4,041,660	17.7%	1	707	3,980,880	17.9%
MSC	スイス	2	545	3,675,633	16.1%	2	505	3,228,178	14.5%
COSCO	中国	3	433	2,876,115	12.6%	3	428	2,764,471	12.4%
CMA CGM	フランス	4	479	2,681,556	11.8%	4	469	2,595,954	11.7%
Hapag-Lloyd	ドイツ	5	237	1,659,129	7.3%	5	221	1,584,403	7.1%
ONE	シンガポール	6	219	1,541,755	6.8%	6	226	1,535,406	6.9%
Evergreen	台湾	7	198	1,272,530	5.6%	7	202	1,199,586	5.4%
Yang Ming	台湾	8	104	669,773	2.9%	8	94	607,380	2.7%
PIL	シンガポール	9	123	414,409	1.8%	9	128	429,808	1.9%
HMM	韓国	10	61	381,404	1.7%	10	70	411,763	1.8%
ZIM	イスラエル	11	59	293,214	1.3%	11	62	307,480	1.4%
Wan Hai	台湾	12	97	246,953	1.1%	12	99	243,308	1.1%
上記の合計		-	3,244	19,754,131	86.6%	-	3,211	18,888,617	84.8%
その他		-	2,006	3,045,547	13.4%	-	2,173	3,387,975	15.2%
合計			5,250	22,799,678	100.0%		5,219	21,941,406	100.0%

出所)MDS, IHS-Fairplayより日本郵船調査グループにて作成

出所)MDS, IHS-Fairplayより日本郵船調査グループにて集計

*1 括弧内はOOCLとの合計値
*2 括弧内は邦船三社の合計値

基幹航路(北米・欧州)におけるメガキャリア/アライアンスのシェア



- Ocean Alliance:** COSCO,*1 CMA CGM*2, Evergreen
- THE Alliance:** ONE, Yang Ming, Hapag-Lloyd
- 2M:** Maersk, MSC, ZIM
- その他**

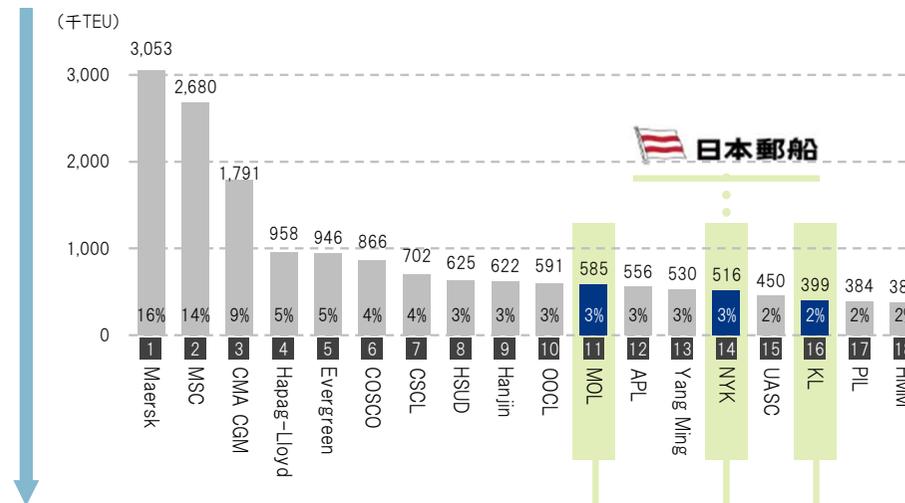
*1 COSCOはOOCLを含む
*2 CMA CGMはAPLを含む

出所) MDS 2020年3月データ(2020年2月末時点)より日本郵船調査グループにて集計

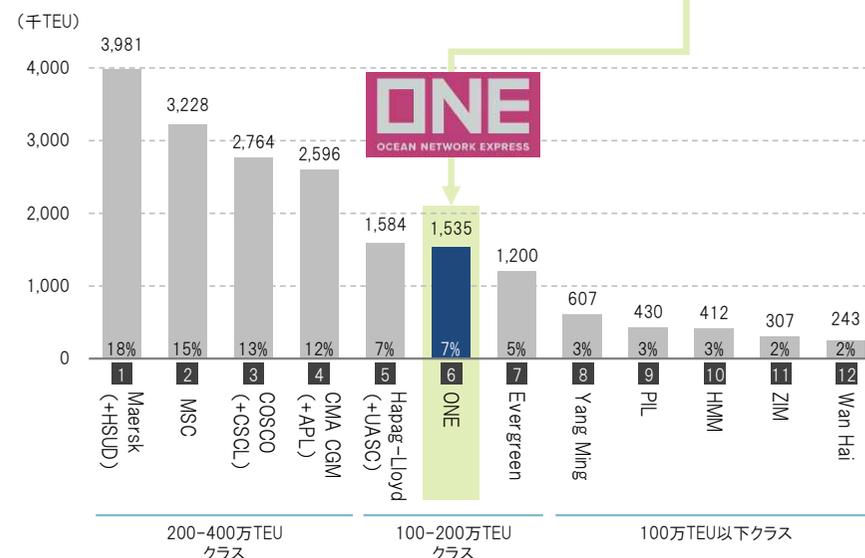
定期コンテナ船事業の事業環境

~競争環境変化(買収・統合による規模格差拡大)

2015年9月時点 運航船腹量

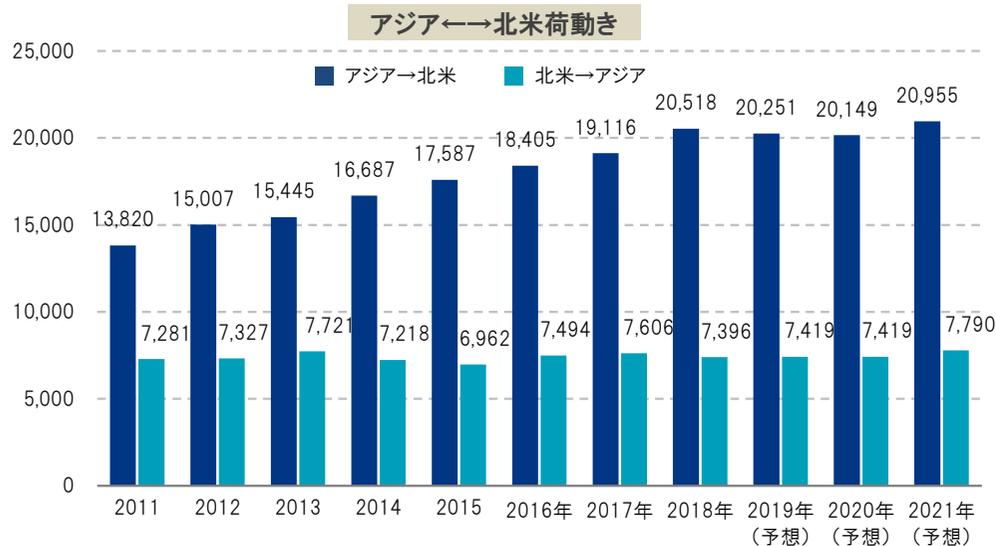


2018年12月時点 運航船腹量

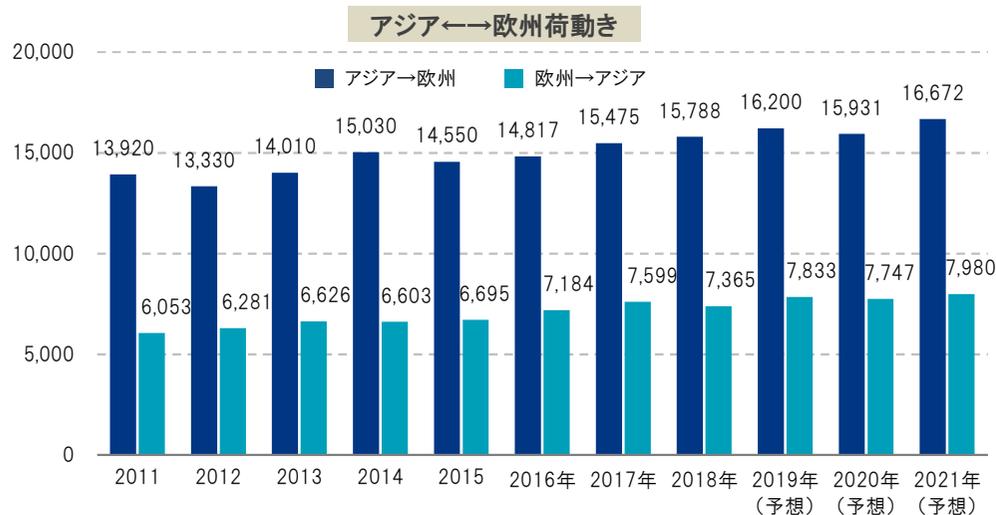


コンテナ荷動き

(1,000TEU)



出典:Drewry Maritime Research



出典:Drewry Maritime Research

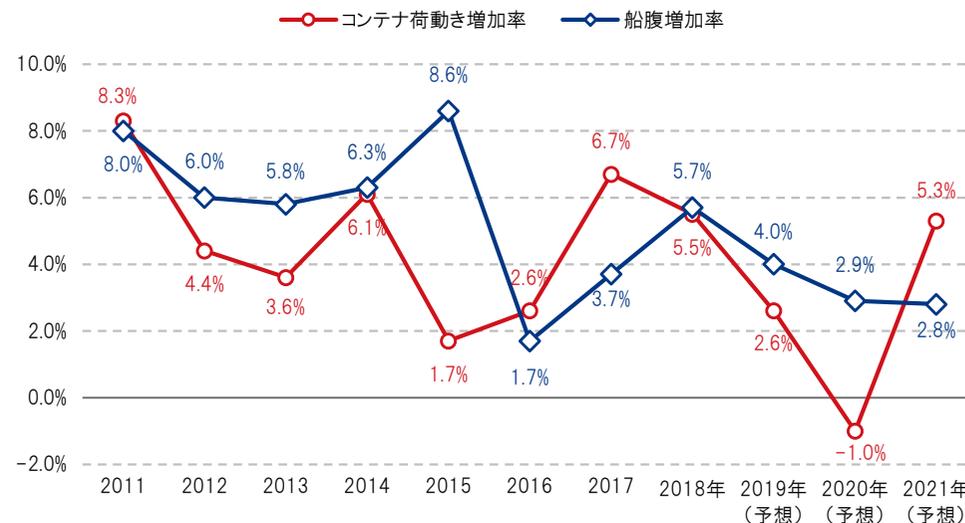
運賃推移

(1998年1月1日=1,000point)



出典:China (Export) Containerized Freight Index

需給推移(対前年比増減率)



出典:Drewry Maritime Research、2019を参考に日本郵船集計

※このページの予想部分は新型コロナウイルス感染拡大とOPEXプラス減産調整の影響を反映していません。

世界のコンテナターミナル会社ランキング

ランキング	会社名	事業内容	取扱量(百万TEU)
1	China Cosco Shipping	船社系	105.8
2	Hutchison Ports	ターミナル専業	82.6
3	PSA International	ターミナル専業	80.1
4	APM Terminals	ターミナル専業	78.6
5	DP World	ターミナル専業	70.0
6	Terminal Investment Limited (TIL)	ターミナル専業	47.7
7	China Merchants Ports	ターミナル専業	34.5
8	CMA CGM	船社系	25.6
9	Eurogate	ターミナル専業	13.7
10	SSA Marine	ターミナル専業	12.6
11	日本郵船	船社系	10.6
12	Evergreen	船社系	10.4
13	ICTSI	ターミナル専業	9.7
14	Hyundai	船社系	7.6
15	HHLA	ターミナル専業	7.4

出典: Drewry Global Container Terminal Operators 2019, Drewry Maritime Research.

- 備考
1. 資本10%以下の拠点は除いています。
 2. ステバドリング事業、バージ事業での取扱量は除いてあります。
 3. 計算方法の違いにより、各ターミナル会社が発表している数字と本表には違いがあります。
 4. 一部数字はDrewryによる予測値を含んでいます。
 5. 事業内容はDrewryによる分類を参照しています。
 6. CMA CGMにはAPLターミナルの取扱量が含まれています。

日本郵船のコンテナターミナル取扱量及び拠点数(拠点単位)

ターミナル事業

	(CY)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
取扱量(百万TEU)		9.1	8.8	12.0	16.0	13.6	12.3
拠点数(ターミナル)		15	15	16	15	13	13

備考: 拠点数は、展開するターミナル単位でカウントしています。

ターミナル拠点

- コンテナターミナル・ステベ事業:13港
- RORO船ステベ事業:8港



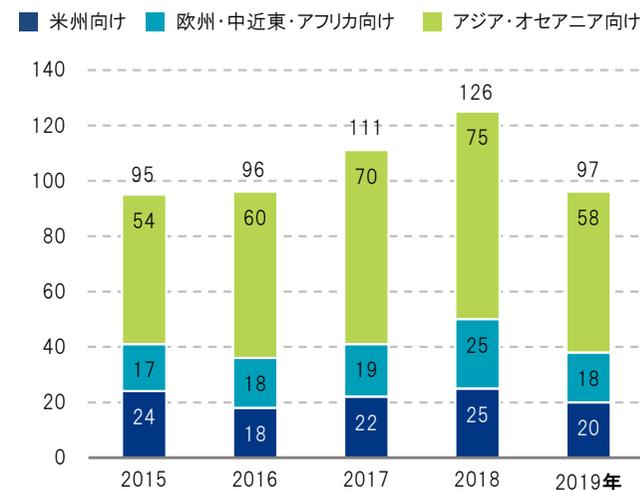
国際航空貨物輸送 オペレーターランキング

ランキング	航空会社名	実績(百万トンキロ)
1	エミレーツ航空	12,713
2	カタール航空	12,695
3	キャセイパシフィック航空	11,284
4	フェデラルエクスプレス	8,455
5	大韓航空	7,815
6	ルフトハンザドイツ航空	7,391
7	カーゴルックス航空	7,322
8	シンガポール航空	6,491
9	ユナイテッド・パーセル・サービス	6,252
10	中国国際航空	5,912
...		
16	全日本空輸	4,113
33	日本航空	2,410
...		
37	日本貨物航空(NCA)(日本郵船グループ)	1,929

出典:IATA 国際貨物輸送ランキング2018

日本発航空貨物 年間仕向地別重量推移

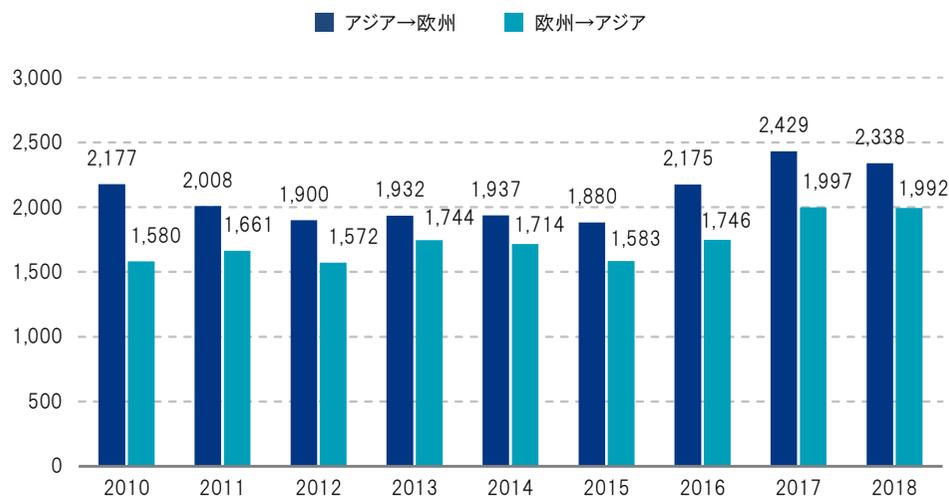
(万重量トン)



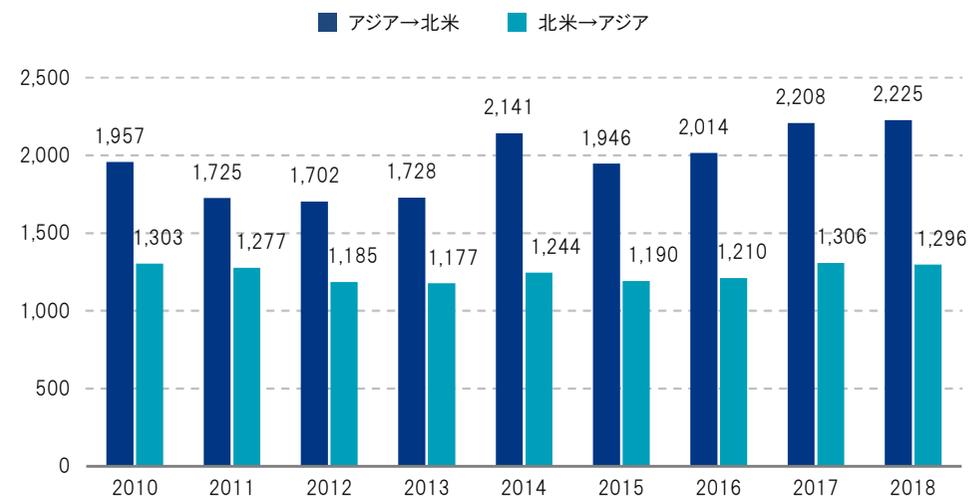
出典:JAF A実績より日本郵船集計

アジア⇄北米、欧州 年間マーケット重量推移

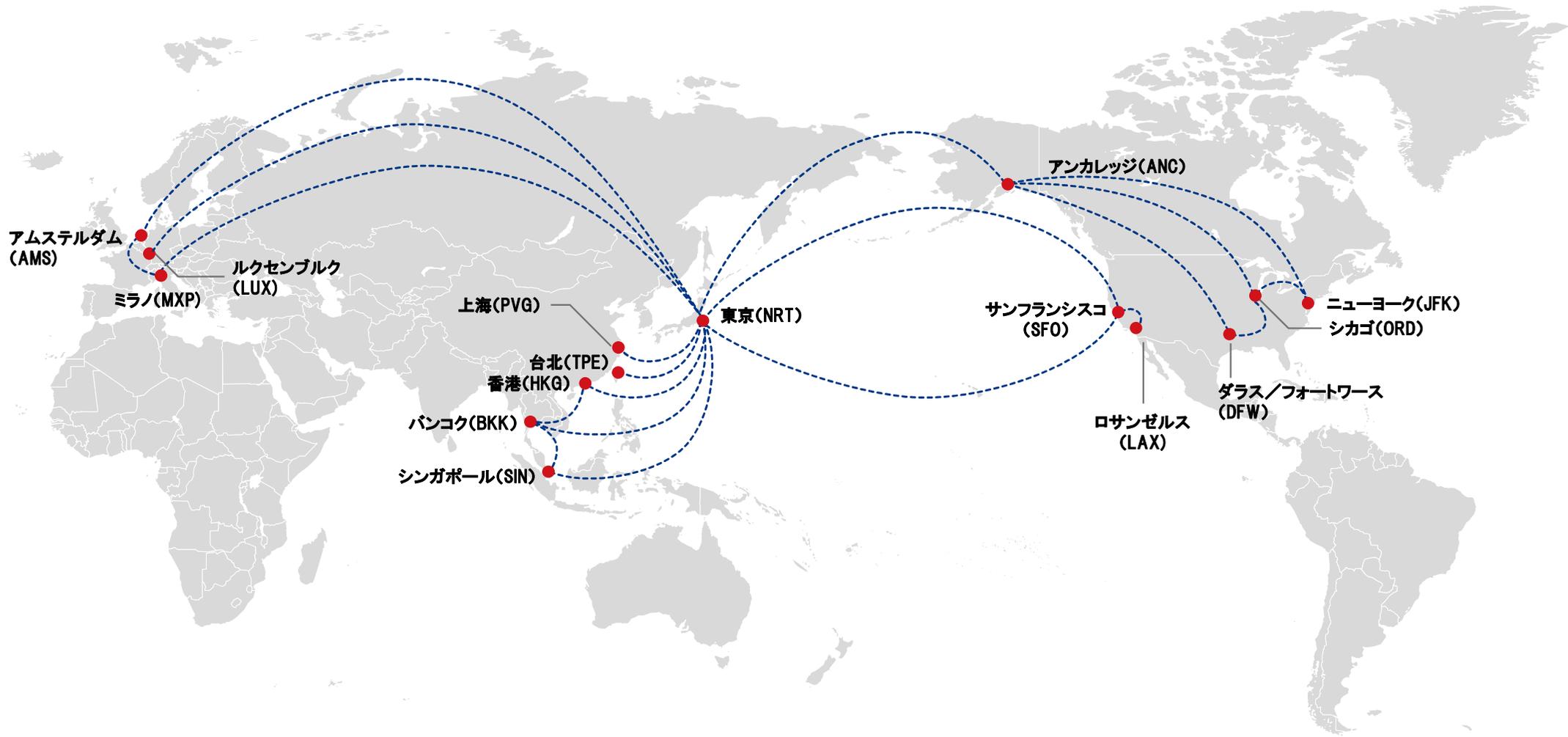
(千トン)



出典:Seabury Trade Databaseより日本郵船集計



NCAサービスネットワーク

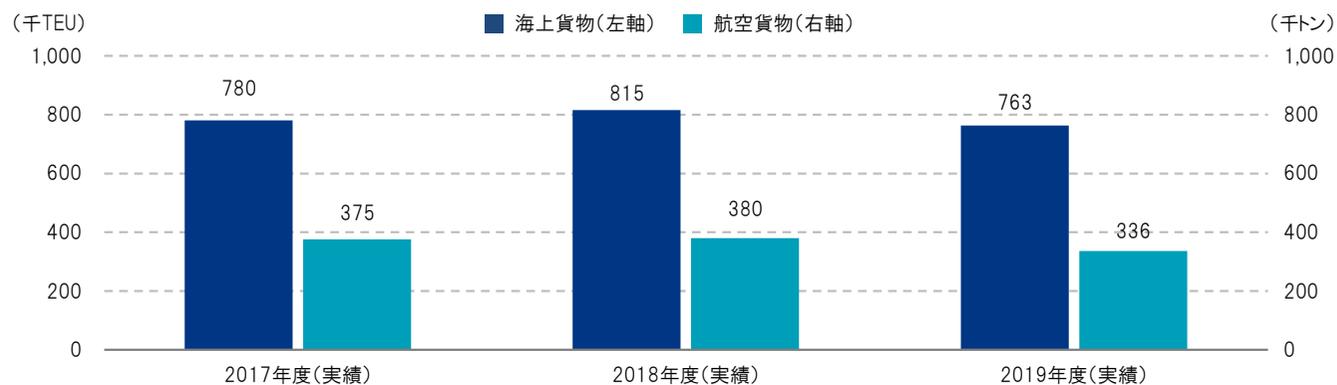


世界の貨物フォワーダー取扱量比較 (2018年度)

会社名	海上貨物 千TEU	航空貨物 千トン
郵船ロジスティクス	815	380
DHL Supply Chain & Global Forwarding	3,225	2,150
Kuehne & Nagel	4,690	1,743
DB Schenker	2,203	1,304
DSV	1,442	689
Sinotrans	3,740	530
Expeditors	1,167	1,011
Panalpina	1,484	1,038
日本通運	686	899
UPS Supply Chain Solutions	600	935
Bollore Logistics	873	690
C.H.Robinson	1,000	225
CEVA Logistics	786	476
Kerry Logistics	1,196	409
GEODIS	798	363
Hellman Worldwide Logistics	901	578
近鉄エクスプレス	700	600
Agility	710	415
DACHSER	536	344
日立物流	532	300

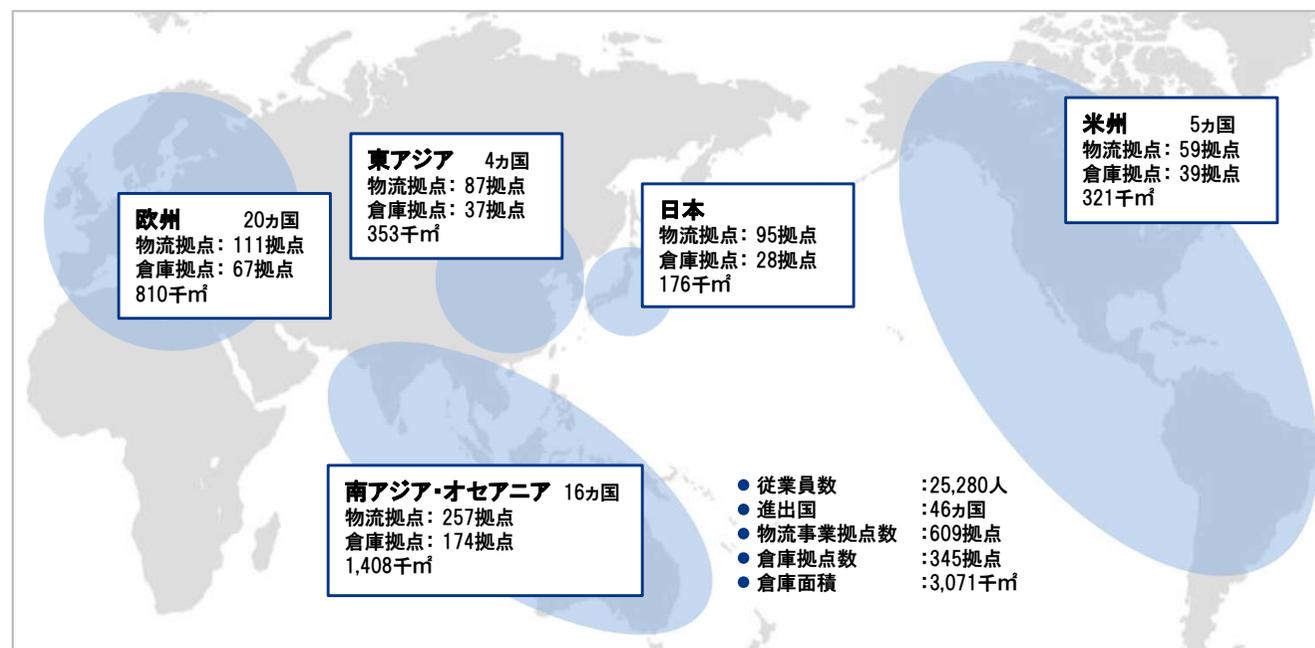
出典: ARMSTRONG ASSOCIATES, INC. データより日本郵船作成

海上フォワーディング・航空フォワーディングの取扱推移



物流事業拠点

(2020年3月末現在)



世界の主要船社 自動車専用船隊ランキング

(2019年12月31日現在)

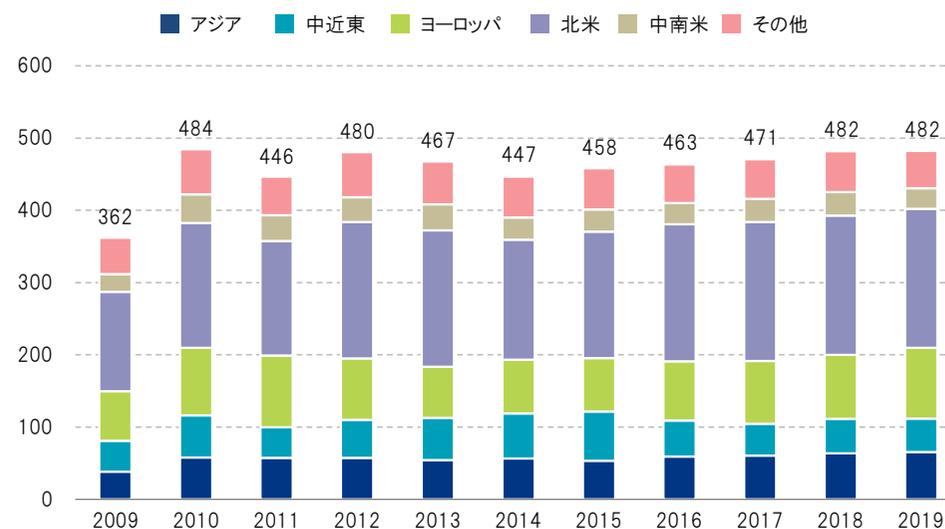
ランキング	会社名	隻数	シェア(%)	キャパシティ(台数)	シェア(%)
1	日本郵船	103	15.0%	616,015	15.2%
2	商船三井	92	13.4%	545,309	13.5%
3	GLOVIS	80	11.6%	444,292	11.0%
4	川崎汽船	74	10.8%	458,371	11.3%
5	EUKOR	68	9.9%	369,145	9.1%
6	GRIM	59	8.6%	269,137	6.7%
7	WVO	54	7.9%	298,655	7.4%
8	HAL	46	6.7%	524,790	13.0%
9	トヨフジ海運	17	2.5%	77,060	1.9%
10	NEPTUN	13	1.9%	54,800	1.4%
11	ARC	11	1.6%	62,250	1.5%
11	ECI	11	1.6%	51,200	1.3%
13	SCC	10	1.5%	23,980	0.6%
13	UECC	10	1.5%	43,700	1.1%
15	SALLAU	9	1.3%	68,625	1.7%
—	その他	30	4.4%	134,085	3.3%
合計		687			

出典: Hesnes Shipping As "The Car Carrier Market 2019"

備考: キャパシティ2,000台以上の自動車船のみを対象としています。

日本の自動車輸出推移(仕向地別)

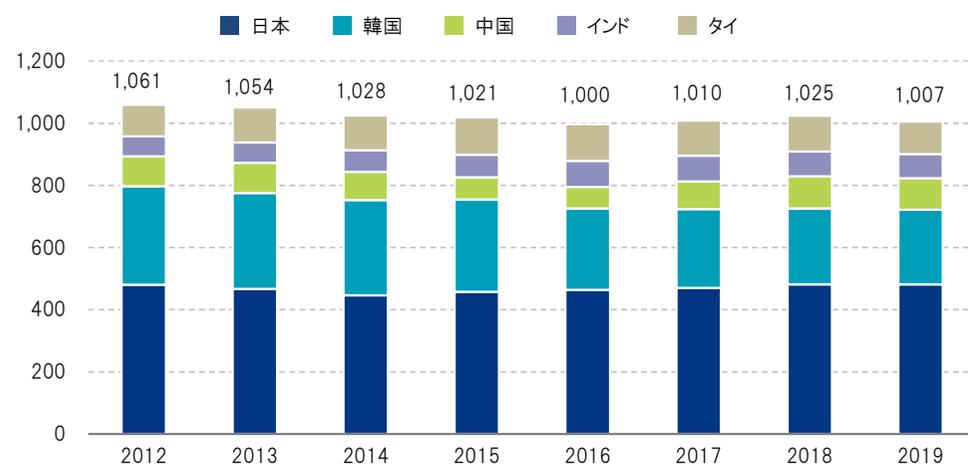
(万台:各年12月期)



出典: 日本自動車工業会(JAMA)

アジア主要国自動車輸出推移

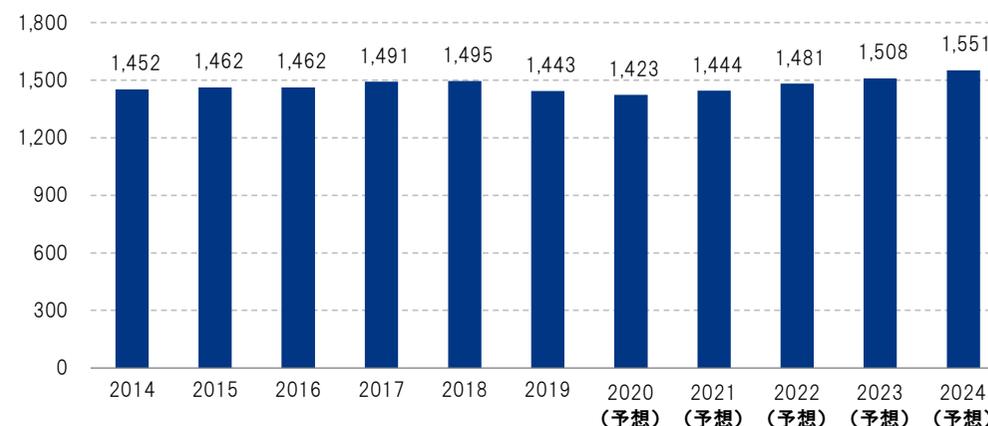
(万台)



出典: 日本自動車工業会(JAMA), FOURIN

世界自動車荷動き台数(地域間荷動き)

(万台)



出典: 日本郵船推計

※このページの予想部分は新型コロナウイルス感染拡大とOPEXプラス減産調整の影響を反映していません。

ドライバルカー船隊ランキング

(2020年1月1日現在)

ランキング	会社名	重量トン(千DWT)	隻数
1	China COSCO Shipping	31,977	295
2	日本郵船	15,989	173
3	川崎汽船	13,845	115
4	Fredriksen Group	13,529	109
5	Star Bulk Carriers	12,922	117
6	China Merchants	12,922	111
7	商船三井	11,277	95
8	Berge Bulk	11,041	56
9	Polaris Shipping	9,120	33
10	Oldendorff Carriers	9,043	88
11	Pan Ocean	8,703	62
12	Angelicoussis Group	8,568	49
13	今治造船	8,563	80

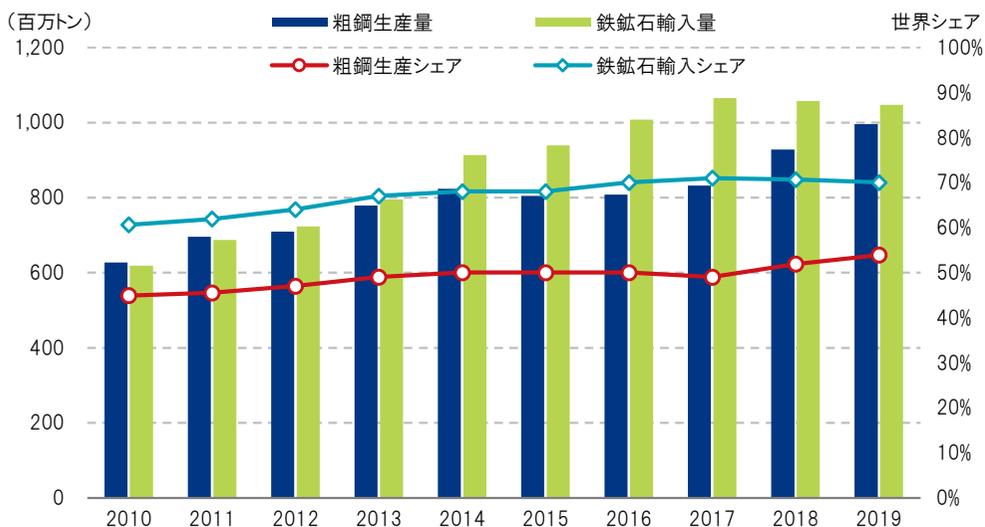
出典: Clarksonデータベースより日本郵船集計

荷動き量・船腹量伸び率推移



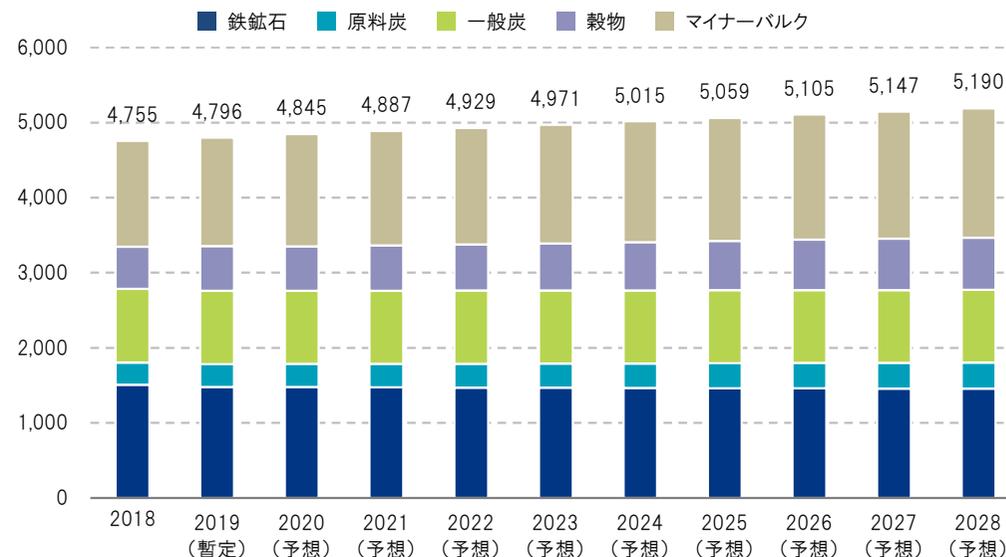
出典: Clarkson Dry Bulk Trade Outlook (February, 2020)

中国の粗鋼生産量・鉄鉱石輸入量と世界シェア

出典: 粗鋼生産: World Steel Associationデータより日本郵船集計
鉄鉱石海上輸入量: Global Trade Atlasデータより日本郵船集計

ドライバルク海上荷動き量と見通し

(百万トン)



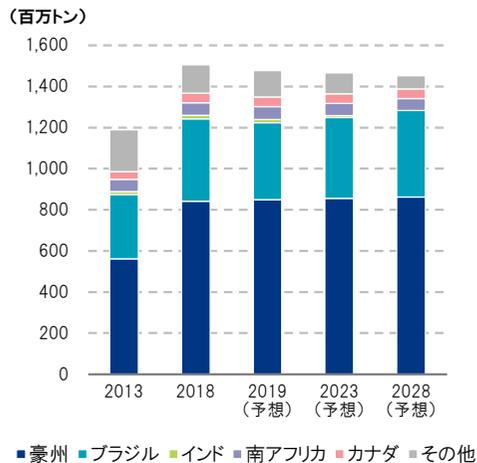
出典: 出所: 実績は日本郵船調査グループ集計によるものであり、予測は同グループ推計によるもの

※このページの予想部分は新型コロナウイルス感染拡大とOPEXプラス減産調整の影響を反映していません。

各貨物毎の輸出と輸入の海上荷動き推移

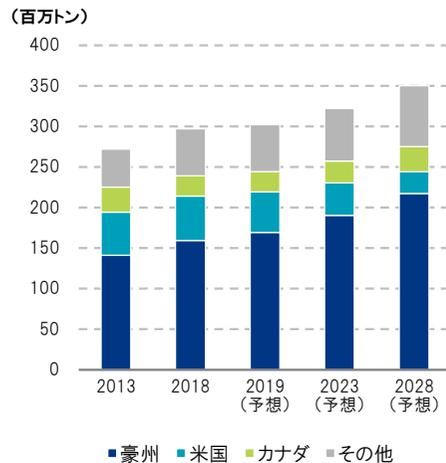
輸出

鉄鉱石

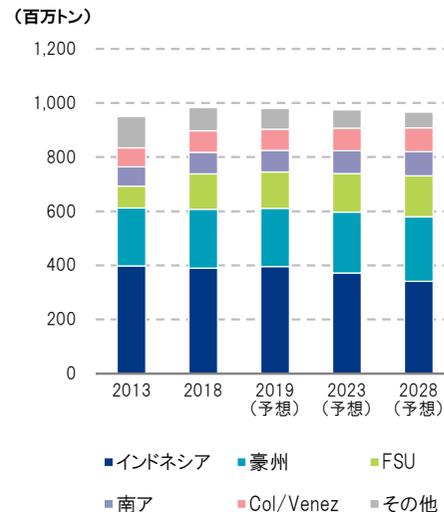


出所: 日本郵船集計

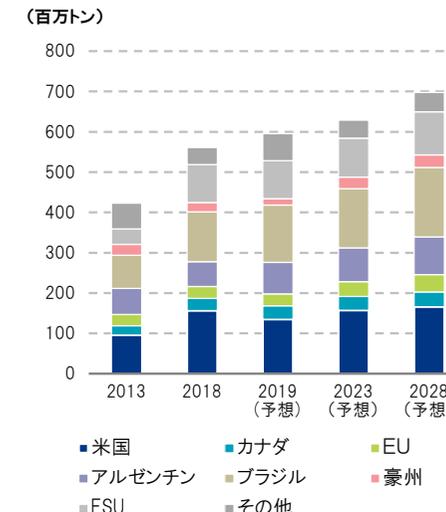
原料炭



一般炭



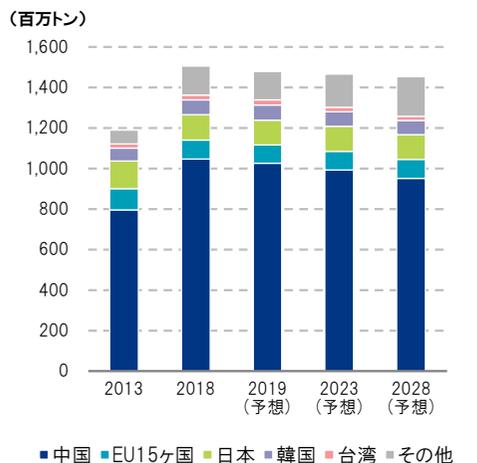
穀物



出所: 実績は日本郵船調査グループ集計によるものであり、予測は同グループ推計によるもの

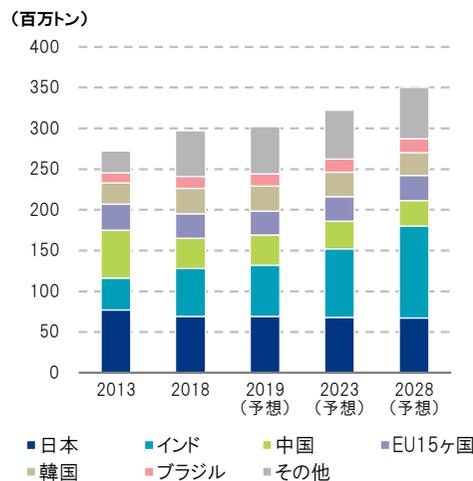
輸入

鉄鉱石

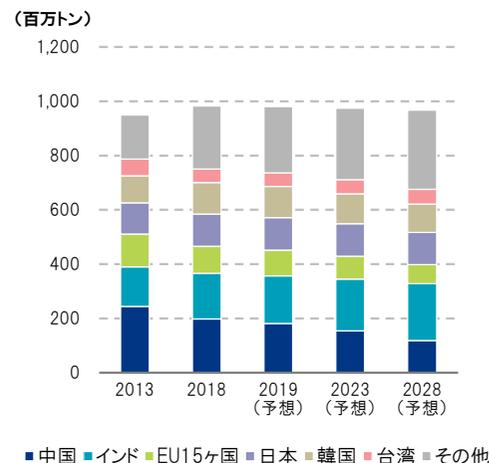


出所: 日本郵船集計

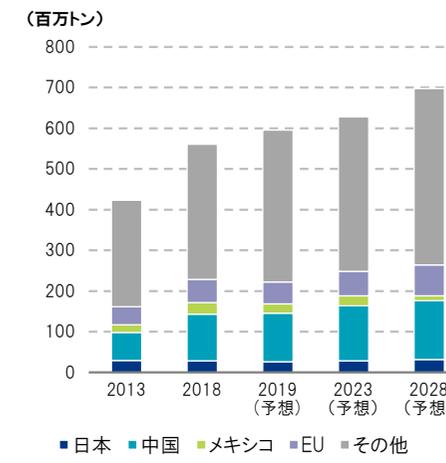
原料炭



一般炭



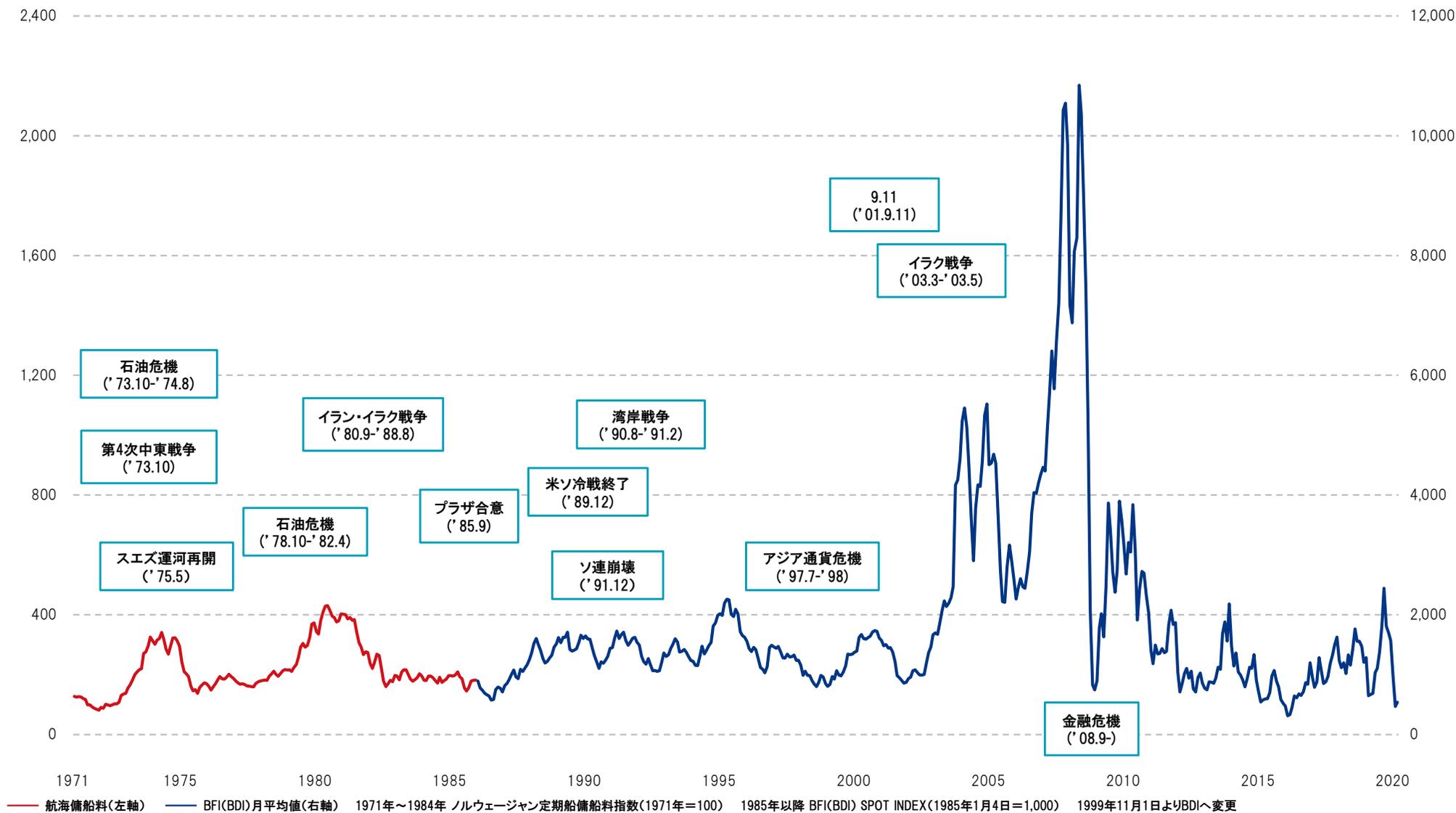
穀物



出所: 実績は日本郵船調査グループ集計によるものであり、予測は同グループ推計によるもの

※このページの予想部分は新型コロナウイルス感染拡大とOPEXプラス減産調整の影響を反映していません。

不定期船運賃指数



BDI: Baltic Dry Indexの略称。ばら積船の運賃指標

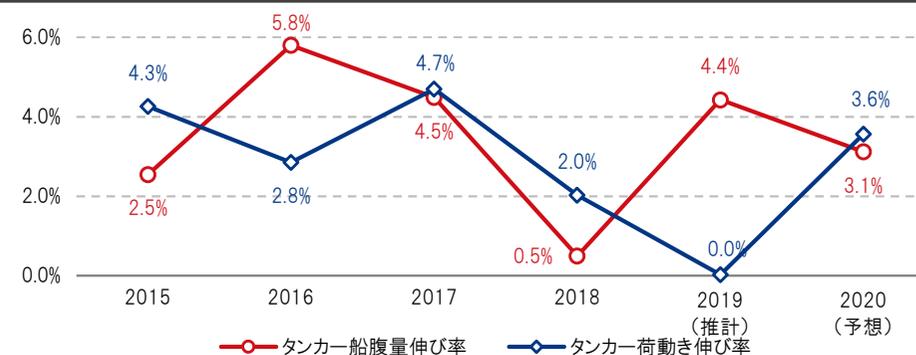
タンカー船隊ランキング

(2020年1月1日現在)

ランキング	会社名	重量トン(千DWT)	隻数
1	China COSCO Shipping	19,013	136
2	China Merchants	18,461	104
3	Euronav NV	17,490	68
4	Bahri	14,444	75
5	Angelicoussis Group	14,285	52
6	Nat Iranian Tanker	13,655	54
7	商船三井	12,350	126
8	SCF Group	11,720	120
9	日本郵船	10,712	79
10	Dynacom Tankers Mgmt	10,691	65
11	Fredriksen Group	10,137	58
12	Petronas	9,621	64
13	Ocean Tankers	8,943	85
14	Scorpio Group	8,920	132
15	DHT Holdings	8,372	27

出典:Clarksonデータベースより日本郵船集計

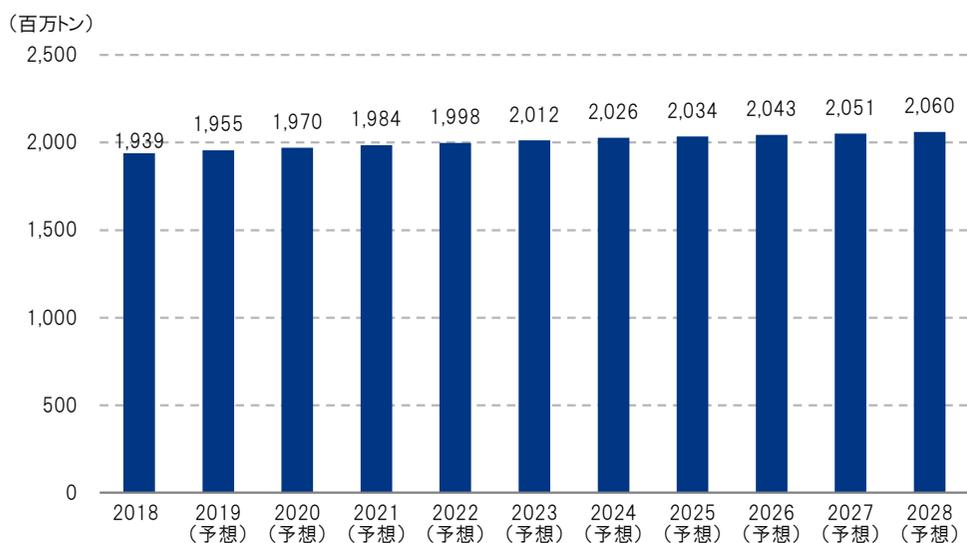
荷動き量・船腹量伸び率推移



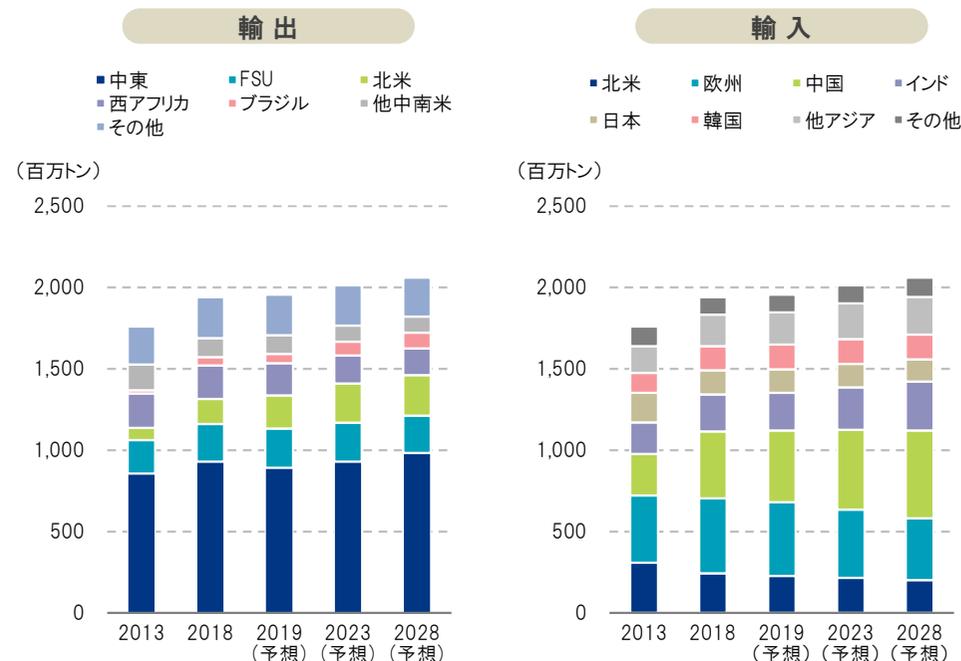
出典:Clarkson Oil & Tanker Trades Outlook (February, 2020) より日本郵船作成

原油の輸出と輸入の推移

原油海上荷動き量と見通し



出所:各種資料によりNYKが推計

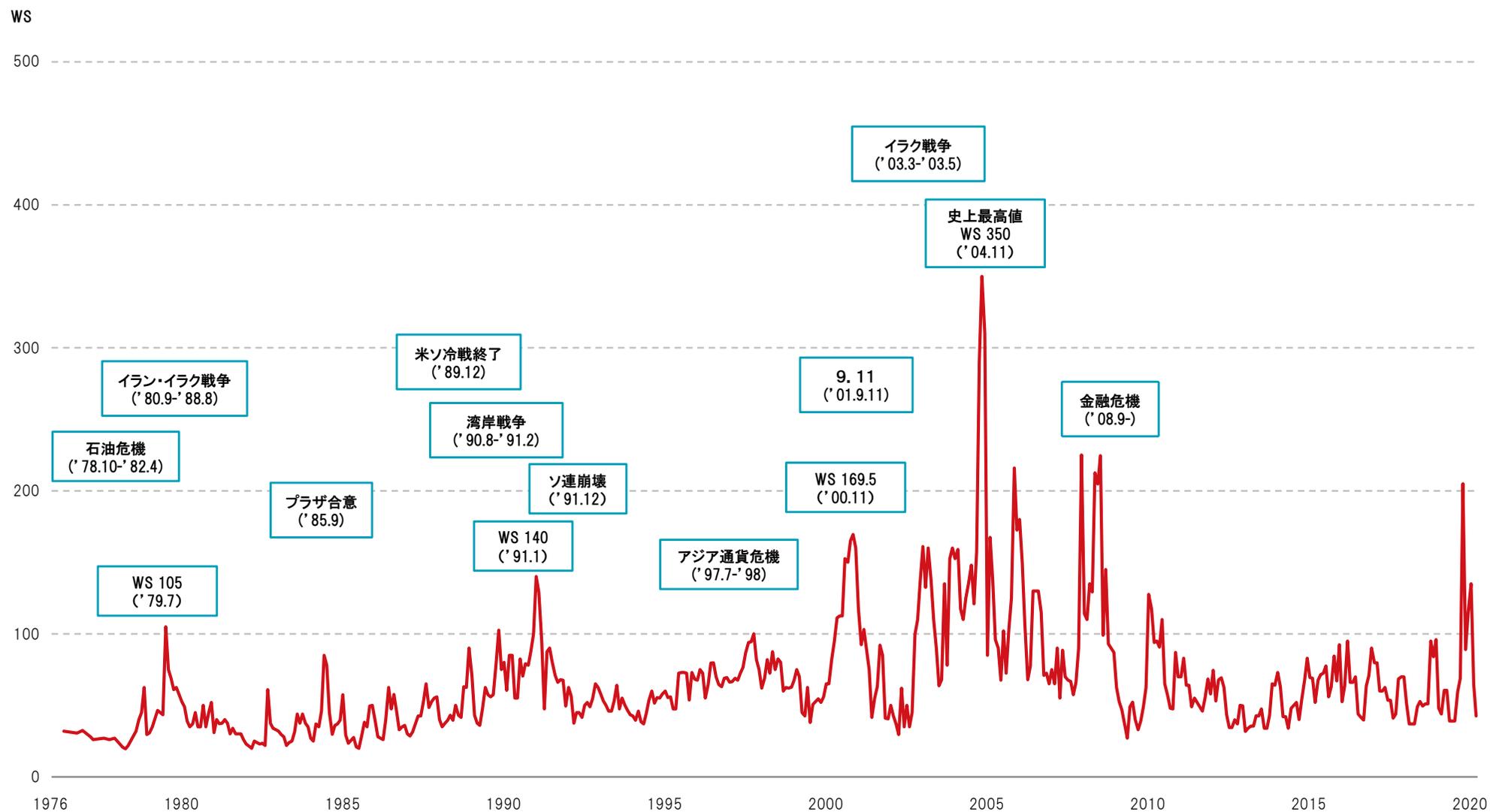


出所:NYK推計

出所:NYK推計

※このページの予想部分は新型コロナウイルス感染拡大とOPEXプラス減産調整の影響を反映していません。

タンカー市況(WS)変動: VLCC 中東積み日本向け



WS: World Scaleの略称。原油タンカーの運賃指標

LNG船保有隻数比較

(2020年3月末時点)

会社名	隻数
商船三井	95
日本郵船	78
川崎汽船	47
Nakilat	65
Teekay Shipping	47
Marangas	32
Gaslog	29
三井物産	17
MISC	29
Golar	16
BW	29
Dynagas	6
Hoegh	12
Shell	10
Sovcomflot	10
BGT	23
Knutsen	13
その他	191

(IHSレポートを参考に日本郵船集計)

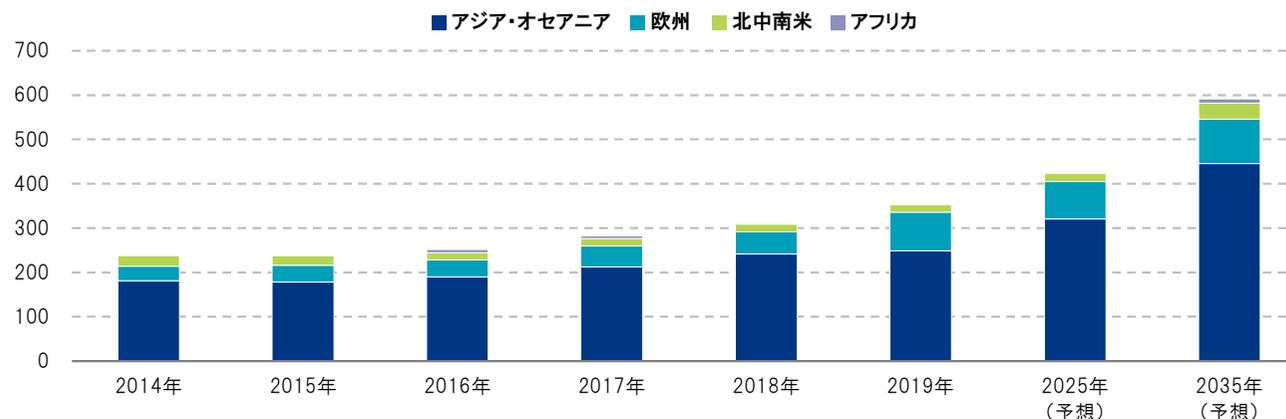
備考:LNG船は複数の会社で共有されるケースが多くあります。

隻数については、共有持分にかかわらず、1隻として数えています。

LNG船を改造したFSRUIについては、関与隻数に含めておりません。

LNG取引量と需要見通し

(百万トン)



出典:IHS-CERA レポートを参考に日本郵船集計

LNG輸出国の変化(トップ15)

2019年LNG輸出国ランク(mtpa)

順位	国名	mtpa	シェア (%)
1	オーストラリア	84.9	21.2
2	カタール	77.0	19.2
3	アメリカ合衆国	34.1	8.5
4	マレーシア	30.5	7.6
5	ロシア	27.2	6.8
6	インドネシア	26.5	6.6
7	アルジェリア	25.3	6.3
8	ナイジェリア	21.9	5.5
9	トリニダード・トバゴ	15.5	3.9
10	オマーン	10.8	2.7
11	エジプト	7.2	1.8
12	ブルネイ	7.2	1.8
13	パプアニューギニア	6.9	1.7
14	アラブ首長国連邦	5.8	1.4
15	アンゴラ	5.2	1.3
世界総輸出货量		401.2	

2035年LNG輸出国ランク(mtpa)(予想)

順位	国名	mtpa	シェア (%)
1	アメリカ合衆国	144.1	20.9
2	カタール	123.8	17.9
3	オーストラリア	92.8	13.4
4	ロシア	71.3	10.3
5	モザンビーク	44.8	6.5
6	マレーシア	32.0	4.6
7	ナイジェリア	29.5	4.3
8	アルジェリア	17.4	2.5
9	カナダ	16.1	2.3
10	トリニダード・トバゴ	15.5	2.2
11	パプアニューギニア	14.9	2.2
12	インドネシア	13.4	1.9
13	オマーン	12.3	1.8
14	エジプト	12.2	1.8
15	モーリタニア	9.9	1.4
世界総輸出货量		691.1	

出典:IHS-CERA レポートを参考に日本郵船集計

CO₂削減目標(中長期環境目標)

輸送単位あたりCO ₂ 排出量削減率 ※基準年2015	2030年度	2050年度
船舶・海上輸送	-30%	-50%
サプライチェーン全体への波及効果	-40%	-70%

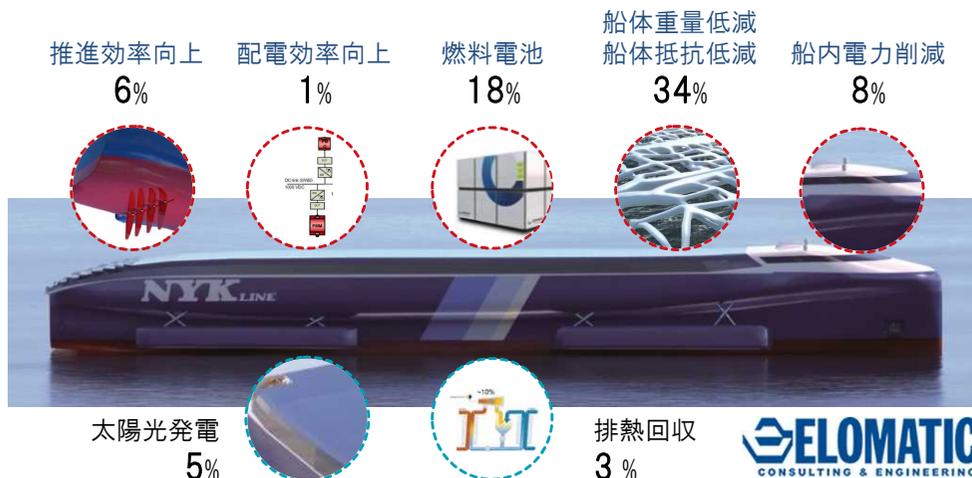
脱炭素化への挑戦 「NYK スーパーエコシップ2050」

当社は中長期環境目標の達成と船舶の脱炭素化の実現に向けて新たな環境コンセプトシップ「NYKスーパーエコシップ2050」を考案しました。

本船は自動車専用船をモデルとした2050年のコンセプトシップです。船体重量の軽量化や船型の最適化により船体の摩擦抵抗を低減するほか、燃料電池を利用した電気推進や高効率の推進装置の採用等により、燃料由来の必要エネルギーの67%削減(2014年建造船比)を目指します。また、太陽光パネルを搭載し、燃料には化石燃料の代わりに再生可能エネルギー由来の水素を使用するためCO₂排出ゼロ(ゼロエミッション)を実現します。

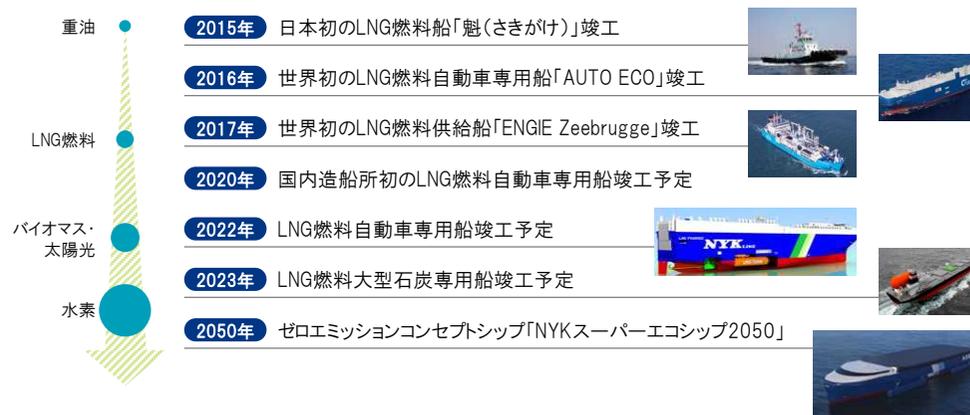
脱炭素化の実現のため、このたび考案した「NYK スーパーエコシップ2050」のコンセプトに採用した省エネ・温室効果ガス削減技術の開発と継続的な実船採用に向けて今後も取り組み、企業価値・社会価値の持続的創出を目指します。

燃料由来の必要エネルギーを2014年建造船比67%削減



LNG燃料転換への取り組み

- 船舶に使用する燃料を重油から液化天然ガス(LNG)へ転換することで、CO₂排出量を約30%、NO_x排出量を約80%、SO_xは100%削減することが可能になります。



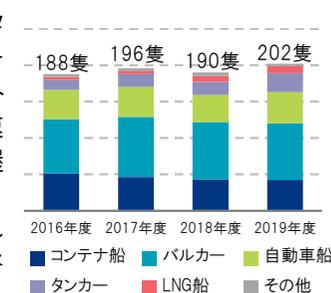
海運技術活用によるグリーンビジネス拡大

- | | |
|--------|---|
| 洋上風力発電 | <ul style="list-style-type: none"> ベルギーの完成車ターミナルで風力発電 洋上風力発電設備の設置事業の協業で蘭国Van Oordと覚書締結 洋上風力発電向けの作業員輸送船事業でスウェーデン企業と覚書締結 |
| 水素キャリア | <ul style="list-style-type: none"> 世界に先駆けて国際間水素サプライチェーン実証事業に本格着手(AHEAD) |
| アンモニア | <ul style="list-style-type: none"> アンモニアの海上輸送(電力需要向け)の検討 脱炭素化に向けたソリューションの一つとして船舶用燃料化を視野に |

ビッグデータ活用により、最適運航を追求

当社では航海中の本船の航海・機関情報などのビッグデータを活用した安全・省エネ運航に取り組んでいます。ビッグデータ活用の基盤となっているのが船舶パフォーマンスマネジメントシステム「SIMS2」です。本システムの導入により、本船の船速や燃費に関するパフォーマンス、天候などの正確な状況把握に基づく、より効率的な運航や配船が可能となりました。今後も、船種ごとのニーズに合わせた運航管理のインフラとして、本システムの技術改良およびデータ解析技術の向上に努め、その活用範囲を広げていきます。

SIMS2搭載件数(2019年3月末現在)



PLAN

安全推進体制

社長を委員長とする安全・環境対策推進委員会において、毎年、前年度の活動レビューを行い、年間目標や活動方針を決定しています。

遅延時間で安全を計る

船舶の安全運航の達成度を計るため、事故・トラブルによって運航が止まった時間を指標として取り入れ、遅延時間の“ゼロ”化を目指し、海・陸一丸となって目標達成に取り組んでいます。

一隻あたり遅延時間の推移



緊急対応ネットワーク

世界中のあらゆる海域で発生する事故・トラブルに備え、緊急対応のためのネットワークERN*1を構築しています。

DO

安全キャンペーン

夏季・冬季にそれぞれ「リメンバー中ノ瀬*2」、「SAIL ON SAFETY*3」と称する安全キャンペーンを実施しています。

脚注:

※1: ERN Emergency Response Network. 万が一、世界のどこかの海域で事故・トラブルが発生した場合に迅速に対応し、被害を最小限に抑えられるよう、世界4拠点体制で構築・整備している緊急対応のためのネットワーク

※2: リメンバー中ノ瀬 1997年東京湾中ノ瀬で起きたVLCC(大型タンカー)“DIAMOND GRACE”の油濁事故の教訓を風化させないため、事故があった7月に毎年実施

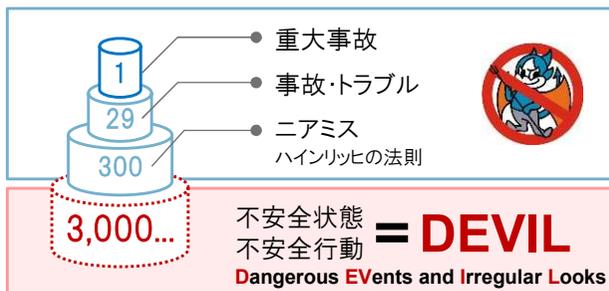
※3: SAIL ON SAFETY 冬季荒天対策を主目的とし、毎年12月、1月の2ヶ月間実施

※4: ハインリッヒの法則 1件の重大事故の背景には、29件の軽微な事故と300件のニアミス体験が存在するという労災事故に関する法則

※5: Safety Bulletin 海賊・テロに関する情報や航行関連情報のほか、発生した事故・トラブルの原因と再発防止策を全運航船に周知・指示するための安全情報誌

ニアミス3000活動

ニアミス3000活動は、ハインリッヒの法則*4に基づいて、事故を未然に防ぐことを目的とした本船主体の活動です。当社では、ヒヤリハットのレベルから、さらに裾野を広げ、見過ごしがちな事故の予兆である事象まで対象とし、初期の段階で事故の芽を摘み取る「DEVIL Hunting!」活動として、2006年から当社グループの枠を超え、パートナーである船主や船舶管理会社にも展開しています。



DEVIL Hunting報告件数 (件)

2015年	2016年	2017年	2018年
57,483	63,698	71,160	70,009

POWER+

「POWER+」と呼ばれる「乗組員の姿勢と意識改革」に基づいた安全活動に取り組んでいます。

この取組みは国土交通省の2015年度船員安全取組大賞を受賞しました。



NiBiKi(安全管理システムの電子化)

日々の船舶管理業務をシステムで処理し、集まる種々のデータを様々な角度で解析、その結果を見える化できるシステムを開発し2019年11月から全船で運用開始しております。現在、260隻の本船と5社の管理会社で利用されており、今後もその数を増やす予定としております。

CHECK

NAV9000



運航船舶の安全確保と環境保護の責任を果たすため、1998年から当社グループ独自の安全運航管理システム「NAV9000」を導入しています。自社船・傭船にかかわらず、船舶や船主、船舶管理会社に安全運航に関する事項を開示し、遵守を求めています。

NAV9000監査件数の内訳(2015~2018年)

	2015年	2016年	2017年	2018年
本船監査数(隻)	300	303	287	239
会社監査数(社)	30	32	30	26

ACT

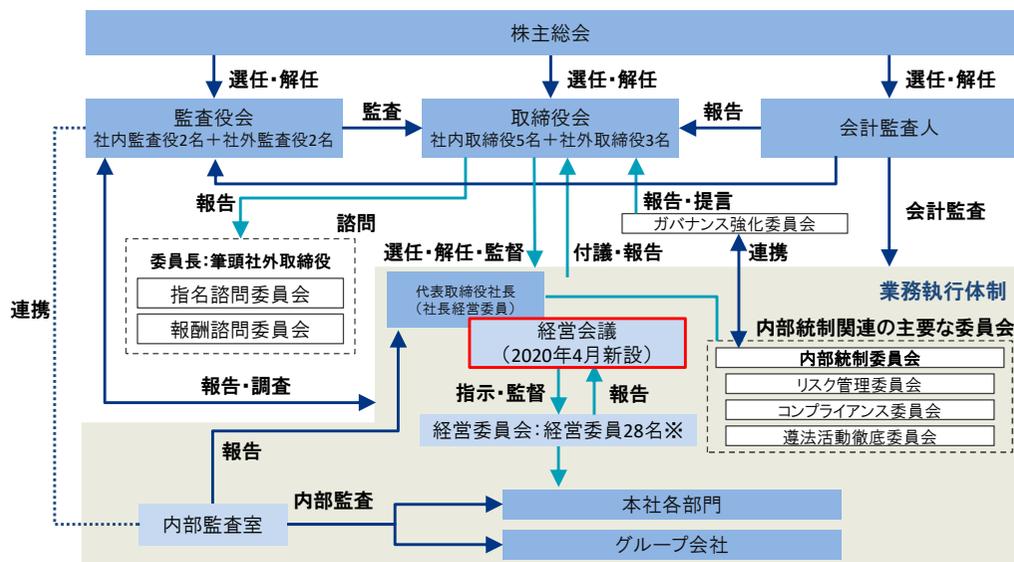
トラブルの原因究明と目標に向けた改善

事故情報を再発防止につなげるため、事故発生直後に速報を運航船に周知し、原因究明の後に再発防止策を決定、「Safety Bulletin*5」等で運航船へ防止策の実施指示を行っています。NAV9000監査にて指摘した事項については、船舶や船主、船舶管理会社に対し改善を求め、船舶の安全運航を継続できるよう働きかけています。

Digitalizationの推進(安全運航)

船舶のビックデータを用いた機関プラントの状態監視用アプリケーション「LiVE for Shipmanager」の更なる改良に加え、エンジンの運転データの異常検知を行うロジックとそのデータの“質”をモニタリングするData Quality Management Systemの開発し、これらの活用により、エンジントラブルの予兆を自動的に発見し、機関事故の防止に繋げていきます。また、サイバーセキュリティ対応を推進し、来るべきデジタル運航に対する備えを進めています。当社グループの中期経営計画のキーワードの一つであるDigitalizationを推進し、安全レベルの向上を目指し、更なる安全運航推進に取り組んでいます。

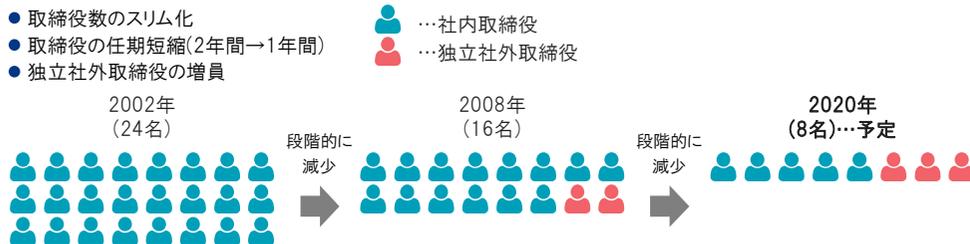
コーポレートガバナンス体制図 (2020年4月現在)



意思決定プロセスの見直し

- 機動的な意思決定プロセスの整備 : 経営会議の新設(2020年4月)
- 意思決定プロセスの透明性確保 : 経営会議及び取締役会への報告の充実
- 執行責任の明確化 : ※名称変更(経営委員 → 執行役員)(2020年6月株主総会承認後) 執行役員会の位置づけの変更

取締役会の実効性向上に向けた取組



2020年 (予定)	✓ 取締役の社外比率 …37.5% (8名中3名)
	※なお、監査役4名(うち、社外監査役2名)を含めた役員総数は12名
	✓ 役員の社外比率 …41.7%(12名中5名)
	✓ 役員の女性比率 …25%(12名中3名)

ガバナンス強化に向けた取り組み

ガバナンス強化に向け実効性ある運用体制を構築するとともにアクションプランを遂行し、現場レベルにまで意識を浸透



ガバナンス強化アクションプラン
実効性ある運営を実現すべく
アクションプランを策定、足元鋭意実行中

- 1 取締役会の実効性向上**
 - 社外役員への情報共有方法改善
 - 役員懇談会の活用
- 2 社長の経営判断とその実現を支える体制の強化**
 - 経営企画機能の強化
 - 機動的かつ透明性の高い意思決定プロセスの導入
- 3 グループガバナンス強化**
 - 内部統制機能の運用強化
 - ディフェンスライン(第1:事業部門/第2:管理部門)の役割と監督責任を明確化、不祥事を防止・早期に発見
 - 内部監査機能の強化
 - 監査範囲/項目の見直しやIT活用等により、第3のディフェンスラインとして内部統制を強化
 - グループ・グローバル展開
 - 地域4極と連携したコミュニケーションの推進

ガバナンス強化グループを同時に設置し、常設事務局として委員会の運営をサポート

指名・報酬諮問委員会の設置と業績連動型株式報酬



業績連動型株式報酬制度の導入
● 2016年より、取締役等を対象に、透明性・客観性の高い業績連動型株式報酬制度を導入
目的: 当社の持続的成長への貢献意欲を高め、株主と利害を共有する
仕組: 業績目標の達成度に応じて、一定期間経過後に当社株式を交付する



<p>「Dow Jones Sustainability Index」に 17年連続選定</p>	<p>DJSI※の選定銘柄は、詳細な調査に基づき経済・環境・社会的側面を考慮し、持続可能性の観点から一定水準以上の企業が評価選定されたものです。</p> <p>※ DJSI: 米国の指標会社 S&P Dow Jones Indices社とCSR調査・格付けを行うRobeco SAM社(スイス)による株式指標。</p>	<p>MEMBER OF Dow Jones Sustainability Indices In Collaboration with RobecoSAM</p>
<p>「FTSE4Good Index」に 17年連続で継続選定</p>	<p>FTSE4Good Index※はDJSIと共に社会的責任投資(SRI)の代表的な指標として、企業の持続可能性に関心を持つ投資家の重要な投資選択基準となっています。</p> <p>※ FTSE4Good Index: 英国のFTSEグループ(英国Financial Times社とロンドン証券取引所の合資会社)による株式指標。</p>	 FTSE4Good
<p>「MSCI ESG Leaders Indexes」に 継続選定</p>	<p>社会的責任投資(SRI)の株価指標として世界的に認知度の高い「MSCI・ESG・リーダーズ・インデックス(MSCI ESG Leaders Indexes)」の構成銘柄に選定されました。 MSCI ESG Leaders Indexesは、米国のMSCI社が開発したインデックスで、特にESGに優れた企業を選定したものです。</p>	 MSCI 2019 Constituent MSCI ESG Leaders Indexes
<p>日経コンピュータ主催「IT Japan Award 2019」でグランプリを受賞</p>	<p>株式会社日経BP発行のコンピュータ分野の総合誌「日経コンピュータ」が主催する「IT Japan Award 2019」でグランプリを受賞しました。船舶から集めた航海・機関データを使って航行中のトラブルを未然に防ぐ船舶IoT(モノのインターネット)の活用事例が高く評価されました。</p>	
<p>統合報告書「NYKレポート2019」が、GPIF の国内株式運用機関が選ぶ「優れた統合 報告書」「改善度の高い統合報告書」に 3年連続選定</p>	<p>年金積立金管理運用独立行政法人(GPIF)が国内株式の運用を委託している運用機関が選ぶ「優れた統合報告書」と「改善度の高い統合報告書」に当社の「NYKレポート2019」が選出されました。</p>	
<p>ジャパン・グリーンボンド・アワードで環境大臣 賞受賞</p>	<p>環境省が主催するジャパン・グリーンボンド・アワードにおいて、環境大臣賞のジャパン・グリーンイノベーション部門に選出されました。ジャパン・グリーンボンド・アワードは、国内におけるグリーンボンドの発行や投資の活性化に資するために、グリーンボンド発行に関連する先進的取り組み等を表彰し、その取り組みを広く社会で共有することを目的として実施されました。</p>	
<p>「健康経営優良法人～ホワイト500～」に 3年連続認定</p>	<p>保険者と連携して優良な健康経営※を実践している大規模法人を顕彰する制度である「健康経営優良法人～ホワイト500～」に3年連続で認定されました。</p> <p>※ 企業などが従業員等の健康管理を経営的な視点で考え、戦略的に実践すること。NPO法人健康経営研究会の登録商標。</p>	

ESG投資のための株価指数の構成銘柄に選定
—MSCI社とFTSE Russellの3つの指数に採用—

グローバルインデックスプロバイダーであるFTSE Russellにより構築された「FTSE Blossom Japan Index」、および米国MSCI社が開発した「MSCIジャパンESGセレクト・リーダーズ指数」と「MSCI日本株女性活躍指数」の構成銘柄となりました。これら3つの新指数は、年金積立金管理運用独立行政法人(GPIF)が公募していたESG投資のための指数に選定されています。



FTSE Blossom
Japan



2019 Constituent
MSCI ジャパンESG
セレクト・リーダーズ指数



2019 Constituent
MSCI日本株
女性活躍指数 (WIN)

「東京都スポーツ推進企業」と
「スポーツエールカンパニー」に認定
(いずれも3年連続)

東京都の「令和元年度東京都スポーツ推進企業」、スポーツ庁の「令和元年度スポーツエールカンパニー」に3年連続で認定されました。昨年9月から11月まで3か月間にわたりチャリティイベント「チャリティRUN+WALK」を開催し、身近なスポーツを通じてグループ社員の健康増進につなげたことが高く評価されました。



客船「飛鳥II」で第1回国土交通大臣賞を受賞
「クルーズ・オブ・ザ・イヤー 2018」3度目のグラン
プリ
「クルーズ・オブ・ザ・イヤー2019」で優秀賞と特
別賞を受賞

当社グループの郵船クルーズ株式会社が企画した「2018年世界一周クルーズ」が、一般社団法人日本外航客船協会(JOPA)主催による「クルーズ・オブ・ザ・イヤー 2018」のグランプリおよび国土交通大臣賞を受賞しました。また、「クルーズ・オブ・ザ・イヤー 2019」では郵船クルーズ株式会社が企画した「飛鳥II ゴールデンウィーク サイパン・グアムクルーズ」が優秀賞、郵船クルーズ株式会社が企画した「創業25周年記念クルーズ」が特別賞を受賞しました。



省エネ装置「MT-FAST」が
地球温暖化防止活動環境大臣表彰を受賞
—累計134万トンのCO₂排出削減を達成—

日本郵船グループの株式会社MTIと常石造船株式会社が共同開発した船舶用の省エネ付加物装置「MT-FAST」が、「平成30年度地球温暖化防止活動環境大臣表彰(対策技術先進導入部門)」を受賞しました。



「2019年インターネットIR表彰」で
「優良賞」を受賞(8年連続)

大和インバスター・リレーションズ株式会社が実施している「インターネットIR表彰」で「2019年インターネットIR・優良賞」を受賞しました。



会社沿革

一般貨物輸送関連

不定期専用船関連

経営計画関連

その他

1885(明治18)年	郵便汽船三菱会社と共同運輸会社の合併により、日本郵船会社を設立、10月創業、資本金1,100万円、所有汽船58隻
1945(昭和20)年	終戦、所有船舶37隻、15万5,469総トンに減少
1951(昭和26)年～ 1957(昭和32)年	バンコク、印パ、ニューヨーク、シアトル、欧州航路を始め、その他諸航路再開
1959(昭和34)年	原油タンカー「丹波丸」就航
1960(昭和35)年	鉱石専用船「戸畑丸」就航
1962(昭和37)年	世界初の大型LPG専用船「プリジストン丸」就航
1964(昭和39)年	海運再建整備に関する臨時措置法に基づき、三菱海運株式会社と合併、合併後の所有船舶153隻、228万7,696重量トン
1968(昭和43)年	世界初のチップ専用船「呉丸」就航 北米西岸コンテナ(PSW)航路開設、我国最初のフルコンテナ船「箱根丸」就航 近海、内航部門を近海郵船株式会社に委譲
1969(昭和44)年	自動車船「第五とよ丸」竣工 香港にNYK Line(Hong Kong) Ltd.、タイにNYK(Thailand) Co.Ltd.を設立
1971(昭和46)年	欧州航路、コンテナ・サービス開始
1978(昭和53)年	邦船4社と全日空出資により日本貨物航空株式会社(NCA)設立 星港にNYK Line (Singapore) Pte. Ltd.設立
1983(昭和58)年	LNG輸送開始(インドネシア/日本)
1985(昭和60)年	北米でダブルスタック・トレインのサービス開始
1988(昭和63)年	米国にNYK Line (North America) Inc. 設立 香港でHong Kong Logistics Center 開業
1989(平成元年)	NYK Bulkship (USA) Inc. と NYK Bulkship (Europe) Ltd. を設立 英国でNYK Line (Europe) Ltd. 設立、バンコク、ロサンゼルス、シドニーで物流センター開業
1990(平成2)年	クルーズシップ「クリスタル・ハーモニー」竣工、客船事業復活 日本ライナーシステム株式会社を合併
1991(平成3)年	米国ロサンゼルスとオークランドにてコンテナターミナル開業 タイのラムチャバンでコンテナターミナル開業 豪州でNYK Line (Australia) Pty. Ltd. と NYK Shipping (N.Z.) Ltd. を設立
1992(平成4)年	台湾で高雄コンテナターミナル開業 コンテナ船で大西洋航路開始
1993(平成5)年	ダブルハルタンカー「高峰丸」竣工
1994(平成6)年	欧州でNYK Line (Deutschland) GmbH, NYK Line (Benelux) B.V.を設立 神戸と横浜コンテナターミナル開業
1995(平成7)年	中国でNYK Line (China) Co. Ltd. 設立
1996(平成8)年	カタールLNG輸送開始
1998(平成10)年	昭和海運株式会社を合併 独自の安全運航規格「NAV9000」を導入

1999(平成11)年	定航部門、自動車船部門でISO9002認証を取得 中長期経営ビジョン「NYK21新世紀宣言」を発表
2000(平成12)年	中国にNYK Logistics (China) Co. Ltd.設立
2001(平成13)年	星港に船舶管理会社NYK Shipmanagement Pte. Ltd. 設立
2002(平成14)年	傭船船隊を含めたISO14001認証取得(世界初) 中長期グループ経営ビジョン「Forward 120」策定
2003(平成15)年	大連で完成車専用港湾ターミナル事業参画
2004(平成16)年	海外物流事業ブランドを「NYK Logistics」に統合 株式会社MTI設立
2005(平成17)年	NYKグループ中期経営計画「New Horizon 2007」策定 日本貨物航空株式会社を連結子会社へ
2006(平成18)年	「飛鳥」の後継船として日本市場向けクルーズシップ「飛鳥II」デビュー 中南米・アフリカコンテナ航路 本社業務をサンパウロに移管
2007(平成19)年	フィリピンに船員養成の「NYK-TDG Maritime Academy」開校
2008(平成20)年	NYKグループ新中期経営計画「New Horizon 2010」発表 緊急構造改革「宜候プロジェクト」開始
2009(平成21)年	未来のコンセプトシップ「NYK スーパーエコシップ2030」発表 Petroleo Brasileiro社(ブラジル)向け大水深掘削船(ドリルシップ)事業に参画
2010(平成22)年	定期船事業の本社機能をシンガポールに移管 物流事業の再編・統合を開始、郵船ロジスティクス(株)始動 空気潤滑システム搭載の新型モジュール船2隻竣工 Knutsen Offshore Tankers社に出資、邦船社初のチャトルタンカー事業進出
2011(平成23)年	NYKグループ新中期経営計画「More Than Shipping 2013」発表 Petroleo Brasileiro社(ブラジル)向けFPSO事業に参画
2012(平成24)年	豪州ウィートストーンLNGプロジェクトに共同参画
2013(平成25)年	「NYKバルク・プロジェクト貨物輸送株式会社」発足
2014(平成26)年	NYKグループ新中期経営計画「More Than Shipping 2018」発表
2015(平成27)年	コーポレートガバナンス・ガイドライン 発行
2017(平成29)年	郵船ロジスティクス(株)の完全子会社化を発表 「ザ・アライアンス「THE Alliance」」による新サービス開始 NYKグループ新中期経営計画「Staying Ahead 2022 with Digitalization and Green」発表
2018(平成30)年	定期コンテナ船事業統合会社OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD.サービス開始 脱炭素化への挑戦「NYK スーパーエコシップ2050」発表
2019(令和元)年	電子通貨の事業会社「MarCoPay」を設立

本店	〒100-0005 東京都千代田区丸の内二丁目3番2号 郵船ビル TEL:03-3284-5151 https://www.nyk.com
決算期	3月31日
定時株主総会	6月中
株式数	発行可能株式総数:298,355,000株 発行済株式の総数:170,055,098株
上場取引所	東京(第1部)、名古屋(第1部)
単元株式数(投資単位)	100株
株主名簿管理人及び特別口座管理機関	三菱UFJ信託銀行株式会社 【連絡先】 三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部 東京都府中市日鋼町1-1 〒137-8081 新東京郵便局私書箱第29号 三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部 0120-232-711
公告方法	電子公告により行い、次の当社ウェブサイトに掲載します。 https://www.nyk.com/ir/stock/koukoku/ ただし、事故その他やむを得ない事由によって電子公告によることができない場合は、東京都において発行する日本経済新聞に掲載する方法により行います。
会計監査人	東京都千代田区丸の内3-2-3 丸の内二重橋ビルディング 有限責任監査法人トーマツ

大株主

株主名	所有株式数(株)
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	13,483,500
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	11,361,800
株式会社南青山不動産	4,231,900
三菱重工業株式会社	4,103,831
明治安田生命保険相互会社	3,447,326
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口5)	3,221,800
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口9)	3,062,500
東京海上日動火災保険株式会社	2,894,578
JP MORGAN CHASE BANK 385151	2,831,404
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口7)	2,728,200

株価推移*

(円)



*2017年10月1日以前の株価は、株式併合の影響を考慮し調整しています。

格付けの状況

格付投資情報センター	BBB+
日本格付研究所	A-
ムーディーズ	Ba1



免責事項

本資料に掲載されている将来計画や業績予測、戦略、方針、見込み等に関する記載は、資料作成時点で入手可能な情報及び一定の仮定に基づいて作成されたものであり、将来予想に関する記述に該当します。将来予想に関する記述は、予想、予測、期待、傾向、目的、計画、確信、模索、継続、可能性等の文言又は類似する表現が含まれることがありますが、これに限定されるものではありません。これらの記述は、様々な不確定要素及び可変要因により、実際の業績、結果、パフォーマンス等と大幅に異なる結果となる可能性があります。

本資料に掲載されている将来予想に関する記述と実際の結果との間に不一致をもたらす可能性のある要素としては、海運市況の著しい変動や、為替・金利・燃料油価格の変動などが挙げられますが、これらに限定されるものではありません。諸要素の詳細については、EDINETに掲載されている当社の有価証券報告書にも記載されていますので、ご参照ください。

本資料に記載されている将来予想に関する記述は、本資料作成日時点のものであり、当社は、本資料作成日以降に判明した新たな情報や将来の事象により、本資料に掲載された情報を最新のものに変更する義務を負うものではありません。

本資料に掲載されている情報は、信頼できる情報源より取得するよう努力していますが、その情報の正確性、完全性については保証または約束するものではありません。当社は、本資料において使用するデータ及び表現等の欠落、誤謬、本情報の使用により引き起こされる損害等に対する責任は一切負いかねますのでご了承ください。

本資料は、電子的または機械的な方法を問わず、当社の書面による承諾を得ることなく複製又は頒布等を行わないようお願いいたします。

お問い合わせ先 - 日本郵船株式会社 IRグループ

住所 〒100-0005 東京都千代田区丸の内2-3-2 郵船ビル

TEL 03-3284-6008

E-mail iroffice@nykgroup.com

URL <https://www.nyk.com/ir/>