

日本郵船株式会社 会社説明会

証券コード：9101

2025年5月27日（火）

目次

- 1. 会社紹介 — p.2
- 2. 業績推移 — p.6
- 3. 中期経営計画の進捗 — p.15
- 4. IRサイト・資料のご案内・その他 — p.22
- 5. 質疑応答

1. 会社紹介





Bringing value to life.

我ら一艘の
船を浮かべれば、

世に一層の
便をもたらし、

その利は全人民の
頭上に落つる理なり。



岩崎 彌太郎

写真提供：三菱史料館

※当社による意識をおこなっています

※動画へのリンク：<https://www.nyk.com/profile/mission/>

創業

1885年



海外展開国数

56カ国



関係会社数

927社

SPC (船舶保有会社) 含む



従業員数

35,230人(連結)

1,336人(単体*)

(*陸上職1,076名・海上職260名)



運航船舶数

886隻



女性管理職比率

26.3%(連結)

13.9%(単体)



個人株主比率

約27%



当期純利益 (2024年度実績)

4,777億円



外部格付け

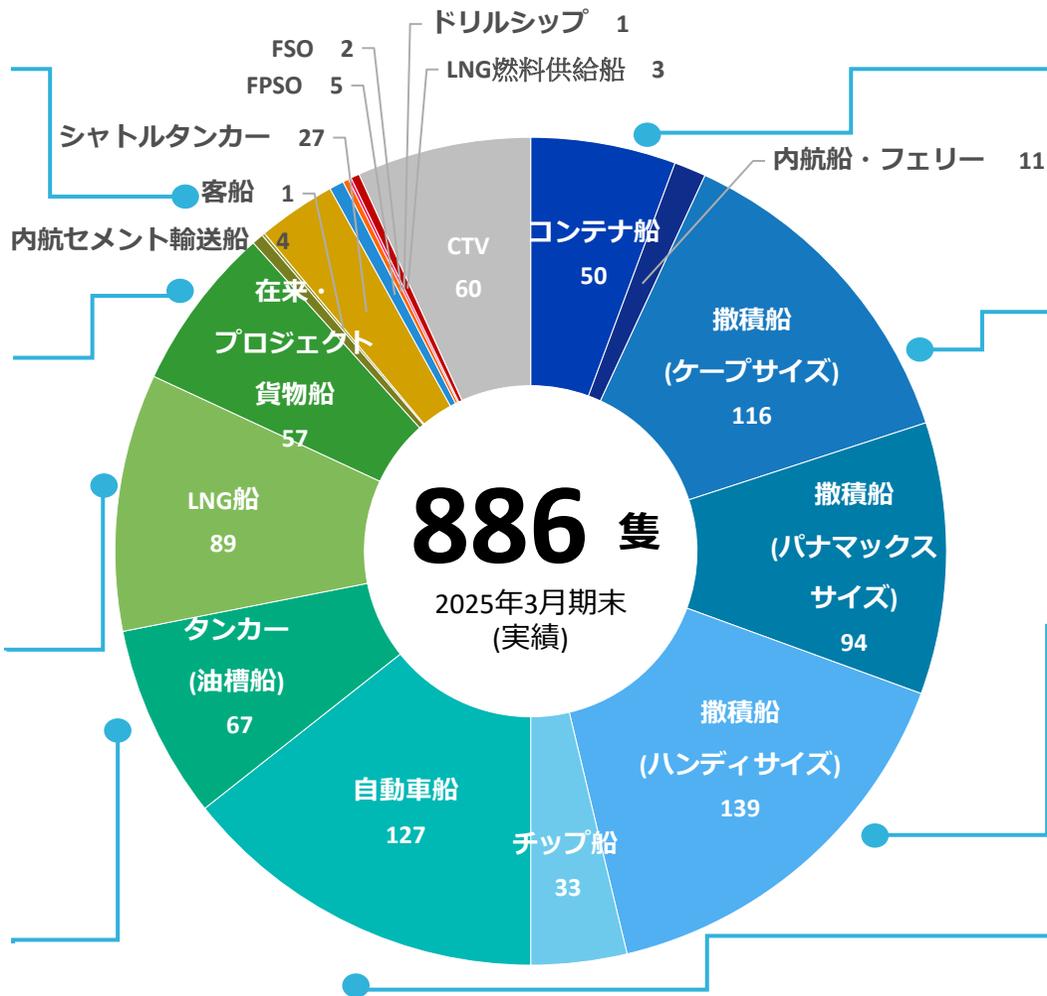
JCR : AA-

R&I : A+ (安定的)

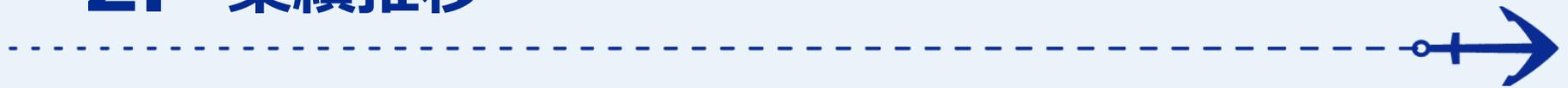
Moody's : Baa3 (安定的)



様々な船種を世界最大級の船隊規模で運航中



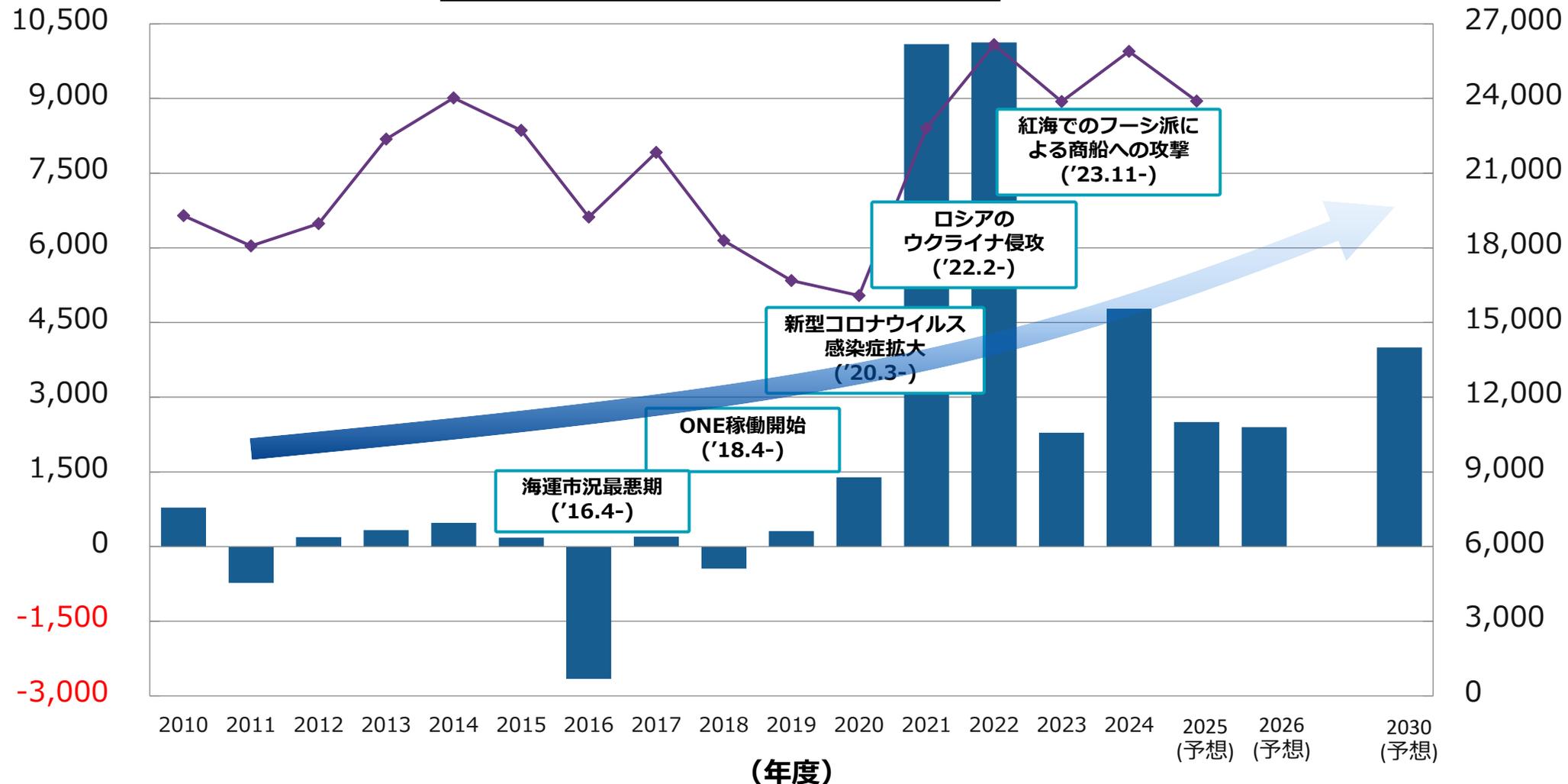
2. 業績推移



売上高、純利益の推移

純利益（億円）

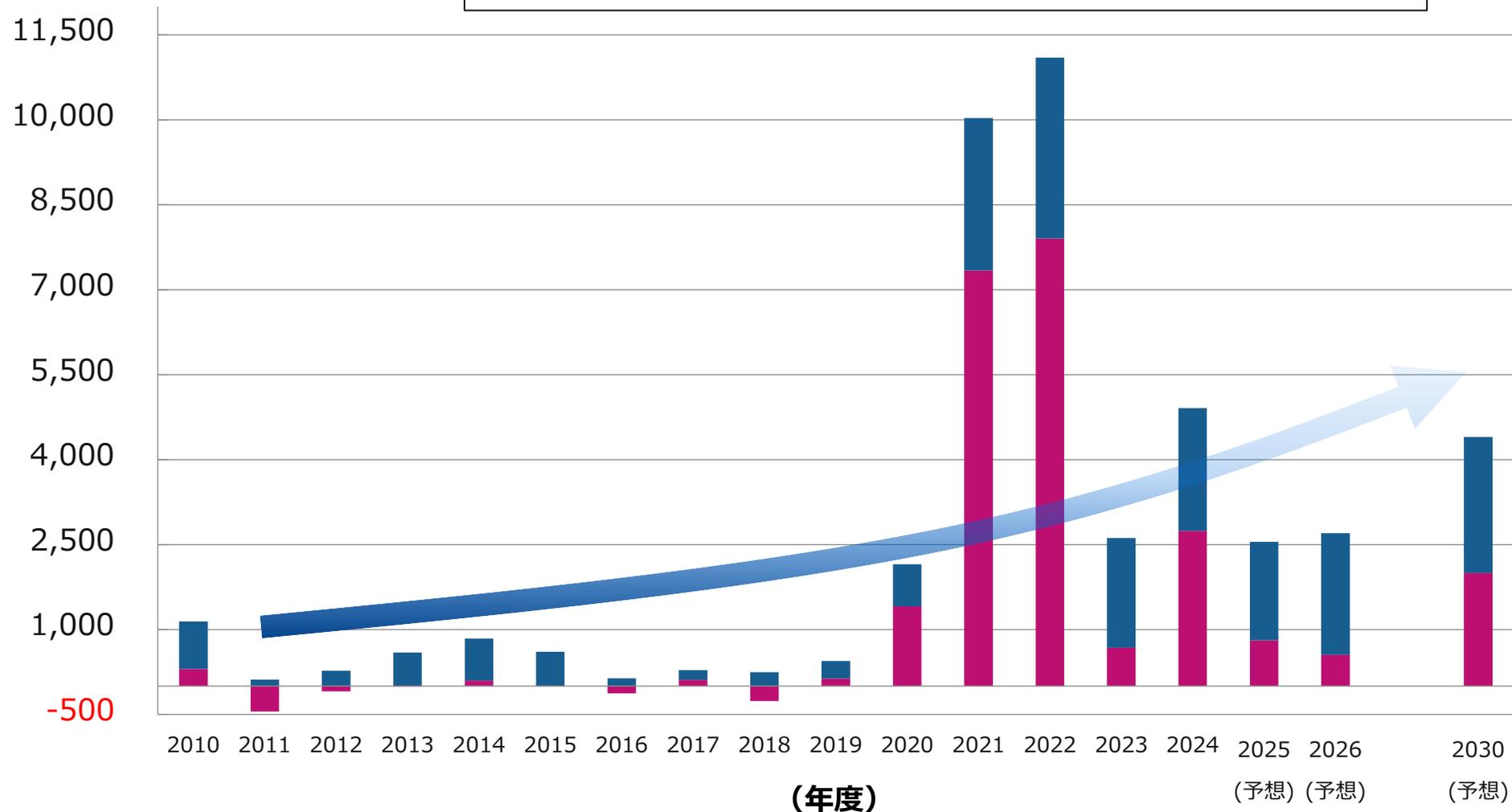
売上高（億円）



※2025年度、2026年度、2030年度予想は、2025年5月8日発表時点

経常利益の推移

経常利益（億円）



※1:2025年度予想は、2025年5月8日発表時点

※2:2026年度予想、2030年度予想においては、ONE社の利益を定期船事業として表記

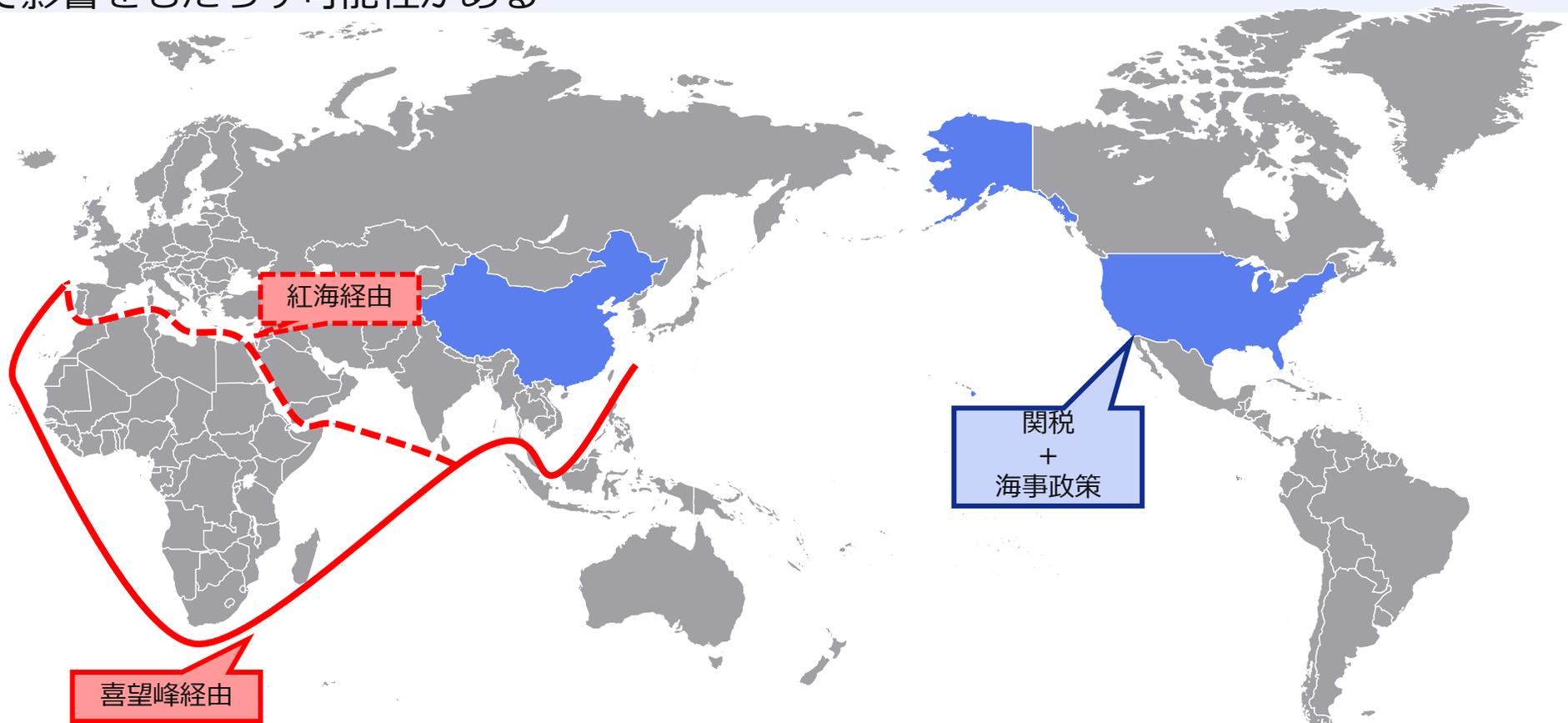
(予想) (予想) (予想)
 ※1 ※2 ※2

■ 紅海情勢

引き続き紅海は通峽が難しく、船腹供給への圧力となっている

■ 各国関税措置や、米国の新たな海事政策

各国関税や米国による新たな海事政策などは、荷量やトレードパターンの変化という形で影響をもたらす可能性がある



- 2025年度はコンテナ船運賃市況の高騰の一服により減益となるものの、安定収益の積み上げにより経常利益は**2,550億円**を予想

	2024年度	2025年度
経常利益	4,908億円	2,550億円
ONE以外	2,437億円	2,000億円
ONE (当社試算)	2,471億円	550億円
当期純利益	4,777億円	2,500億円
自己資本比率	68%前後	60%前後
ROIC	13.2%	6.9%
ROE	17.2%	8.8%

Point

2024年度と2025年度の大きな差異要因

**定期船事業：2025年度経常 810億円
(2024年度比▲1,933億円 減益)**

紅海情勢に由来し高騰したコンテナ船運賃市況の一服を見込んでおり、減益を予想

Point

各国関税措置や米国海事政策などの外部環境影響

影響金額：0億円～▲1,000億円

影響金額の見通しは困難であるため、業績予想には織り込んでいないが、ネガティブな影響の最大額を算出

2026年度、2030年度の見通しの最新値

- 中期経営計画で示した2026年度見通しに向けて堅調に推移、更に2030年度の見通しは成長投資の成果により当初見通しより利益の更なる積み上げを予想

中期経営計画発表時		
	2026年度	2030年度
経常利益	2,700億円	3,400億円
ONE以外	1,500億円	1,600億円
ONE (当社試算)	1,200億円	1,800億円
当期純利益	2,400億円	3,100億円
自己資本比率	57%	57%前後
オンバラ影響考慮後	49%	50%前後
ROIC	6.5% (目標：6.5%以上)	6.5%以上
ROE	10.2% (目標：8~10%)	10%以上

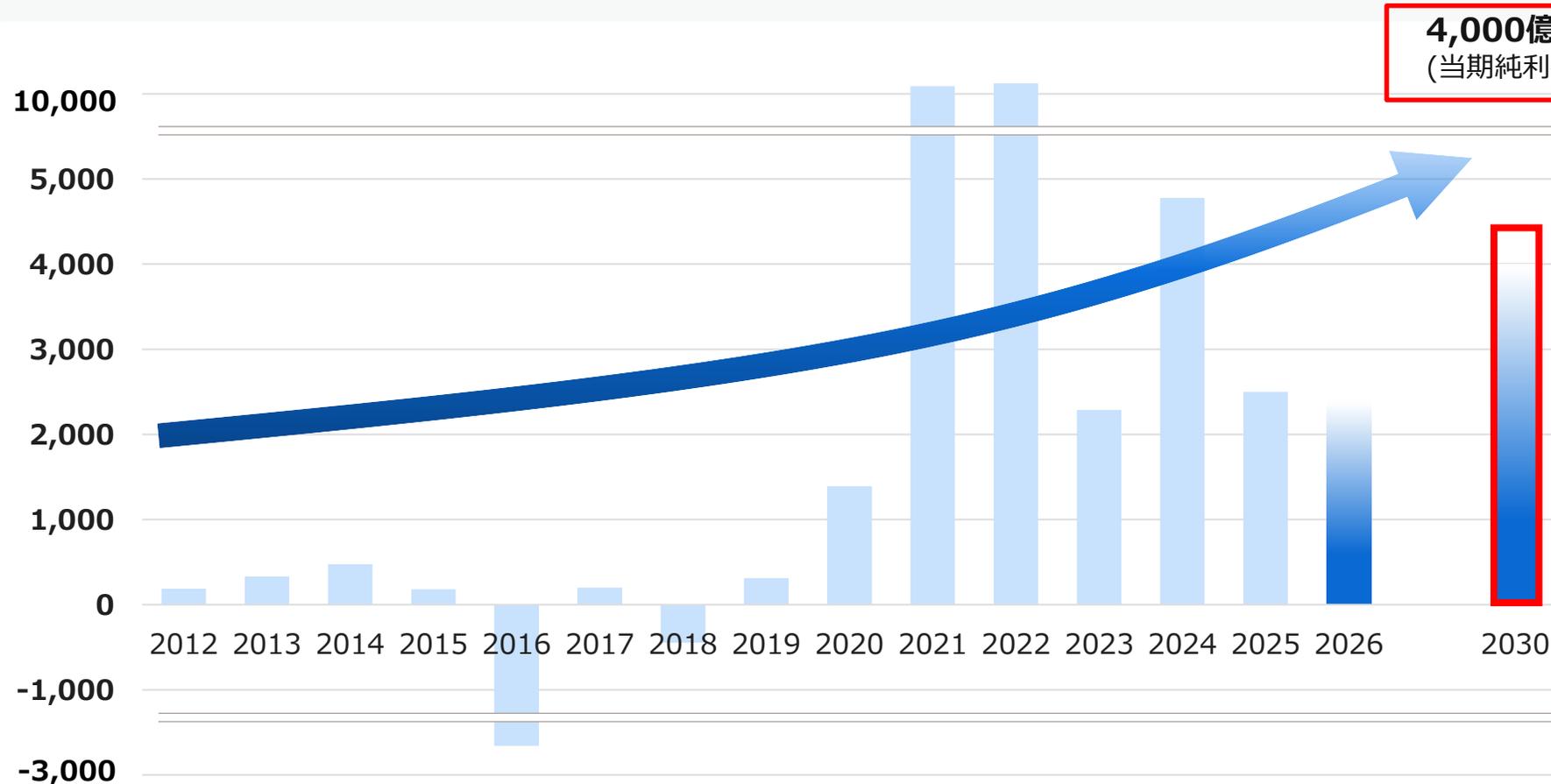
最新予想値		
2025年度	2026年度	2030年度
2,550億円	2,700億円	4,400億円
2,000億円	2,150億円	2,400億円
550億円	550億円 ^注	2,000億円
2,500億円	2,400億円	4,000億円
60%	59%	58%前後
52%	52%	53%前後
6.9%	5.8%	7.6%
8.8%	8.1%	10.3%

注 2026年度のONE経常利益は2025年度予想を据え置いた数値

中長期で目指す当期純利益の持続的成長

■ 中期経営計画で示した持続的成長目標に沿って順調に推移

当期純利益(億円)

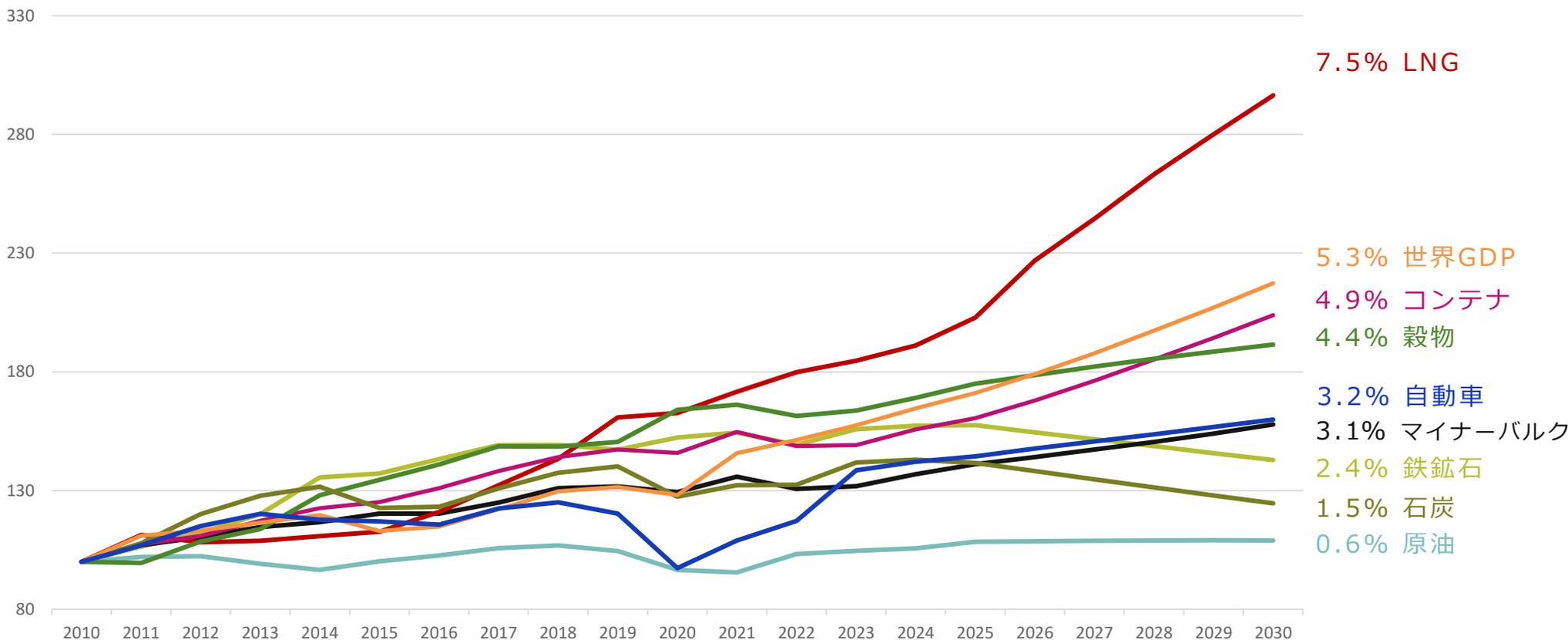


海上輸送需要の成長見通し

- 世界的な人口増加や生活水準の向上等により、コンテナの海上荷動き及び物流需要は、今後も成長が見込まれる
- 化石燃料の需要は右肩下がりも、一定の需要は維持される見込み

(2010年=100)

(%: 年平均成長率)



株主還元方針

- 業績およびキャッシュフローの上振れをベースに還元を大幅に拡充。2023年度および2024年度は配当性向30%を維持しつつ自社株買いを当初計画2,000億円から3,300億円に増額
- **2025年度からは配当性向を40%に引き上げ、同時に下限配当を200円に引き上げ**
- ROE向上を目的とした自己資本のコントロールに向け、2026年4月末までの**自社株買いの枠1,500億円を設定**。今後も自社株買いは機動的に実施

中期経営計画策定時

自己株式取得

23~24年度で**2,000億円**規模の自己株式の取得等を行い、資本効率を向上

配当性向

配当性向目安を従来の25%から**30%**へ引き上げ

追加還元

投資機会と事業環境を勘案し、追加還元を機動的に実施

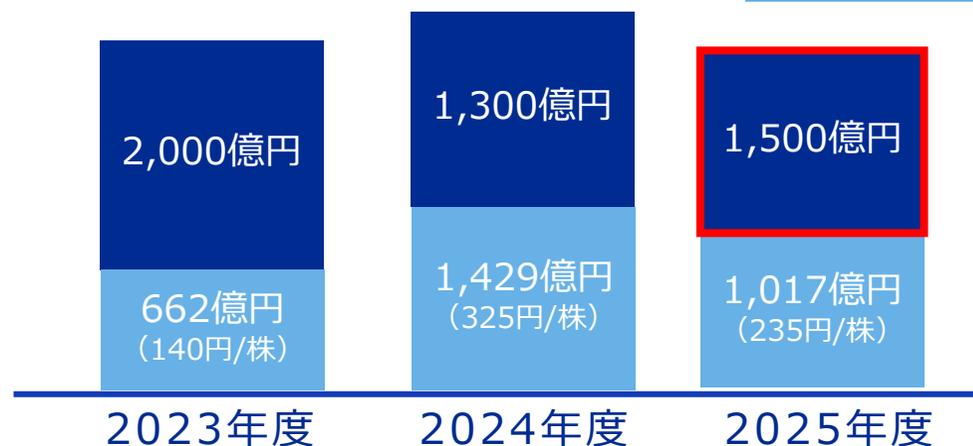
一株当たり配当下限

配当下限金額を**100円**に引き上げ

還元実績・今後の方針

自己株式取得枠

配当



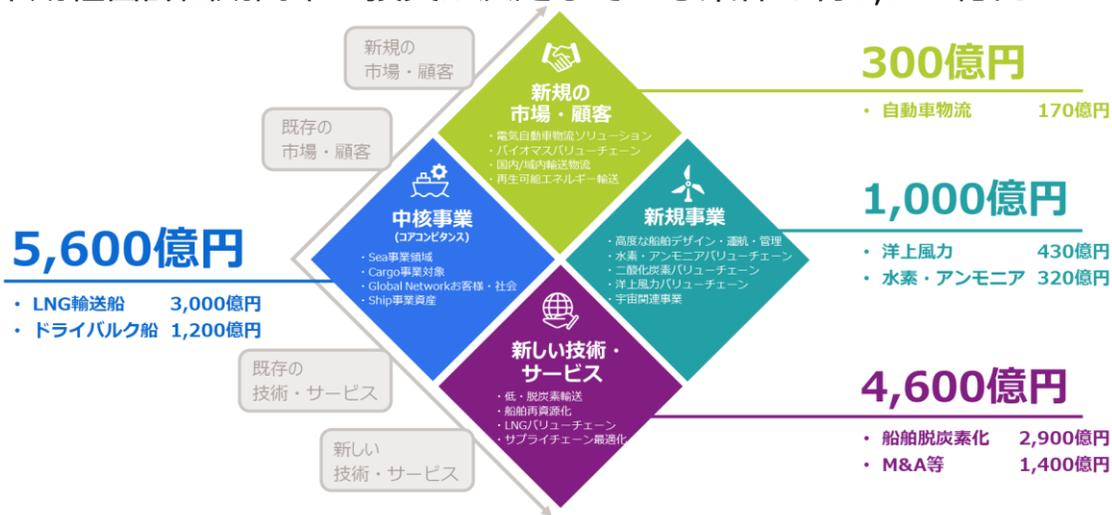
	2023年度	2024年度	2025年度
配当性向	30%	30%	40%
下限配当	100円	100円	200円
総還元性向	116%	56%	100%

3. 中期経営計画の進捗



事業投資方針

- 将来の安定的な株主リターンに繋がる投資対象に対する、2026年度までの投資総額は総額1.4兆円規模
- 2024年度末時点で中期経営計画期間中の投資が決定している案件は約9,500億円



	中期経営計画策定時 投資金額規模	進捗率	投資金額規模 最新予想	主な投資対象
中核事業	5,600億円	90%	8,000億円	LNG船隊拡大／NEO社(※)連結子会社化 他事業における船舶更新投資
新しい技術・サービス	4,600億円	80%	4,500億円	郵船ロジスティクス社によるM&A案件 LNG燃料自動車専用船隊整備
新規事業	1,000億円	60%	1,000億円	CTV運航船社連結子会社化 アンモニア燃料船開発
新規の市場・顧客	300億円	120%	500億円	自動車物流事業におけるM&A案件
合計	1.2兆円		1.4兆円	

(※)NYK Energy Ocean株式会社

(ENEOSオーシャン株式会社の原油タンカー以外の海運事業を承継する新会社)

キャッシュ・アロケーション

- 資本効率向上と持続的成長の両立に向け、戦略的なキャッシュアロケーション計画を策定
 - 25年度のONE社からの受取配当金（**ONE特別配当 2025年度で20億ドル※**を含む）等、各種CFの足元の状況を反映
- ※ ONE100%ベース



※投資額は日本貨物航空（NCA）への貸付金の返済を含む

- 2050年ネット・ゼロに向けた目標を更新
- IMO (国際海事機関)よりも高い目標を掲げ、業界内外をリード
- 新目標はパリ協定1.5℃シナリオに準拠

中期目標

2030年度

総量目標

日本郵船グループ
Scope 1+2

▲45% (2021年度比)

長期目標

2050年度

総量目標

日本郵船グループ
Scope 1+2+3

ネット・ゼロ

EX - 外航船舶の脱炭素化に向けた打ち手

～2030年
 ・最新GHG削減技術の最大活用
 ・LNG燃料船の隻数拡大

2030年～2050年
 ・NH3燃料船への転換がメインシナリオ
 ・船型特性に応じて最適燃料を選択



2024
 アンモニア焚タグボート
 竣工



2026
 世界初となるアンモニア燃料
 アンモニア運搬船実用化予定

アンモニア燃料船
 ・共創によるR&D推進
 ・早期就航で知見の先行蓄積 (2030年～)
 ・隻数拡大

2024年 第1船就航 (タグボート)
 2026年 外航船舶就航 (NH3輸送船) (自動車船)
 2035年頃 規模拡大

LNG/LPG燃料船
 ・隻数拡大でGHG削減先行
 ・運航経験値の蓄積 (2030年～)
 ・一部はNH3燃料船へ転換

2016年 第1船就航 (自動車船)
 2020～30年 規模拡大 (自動車船) (ドライバルク船) (客船) (タンカー)

↑
 主機換装による
 アンモニア燃料船化



2020～2028
 LNG燃料自動車船 20隻竣工予定
 (2025年3月時点で8隻竣工済み)



2023
 世界初のLNG燃料
 大型石炭専用船竣工

石油系燃料船
 ・化石燃料船のGHG削減
 ・バイオ燃料活用 (2040年～)
 ・合成燃料活用

(新造船投入・省工ネ付加物・運航効率改善による低炭素化推進)
 2020年代～ バイオ燃料
 2040年代～ 合成燃料

メタノール燃料船
 ・ブルー/グリーン燃料活用

(アンモニア燃料化が困難な小型船の脱炭素化)

(線の太さは船隊に占める隻数比率をイメージ)

2023 2030 2040 2050



アンモニア燃料タグボート「魁」の完成



-2024年8月に竣工、世界初の商用利用を前提としたアンモニア燃料船(*)として曳船業務に従事

(*)24年8月23日当時、当社調べ

アンモニア燃料アンモニア輸送船の建造決定

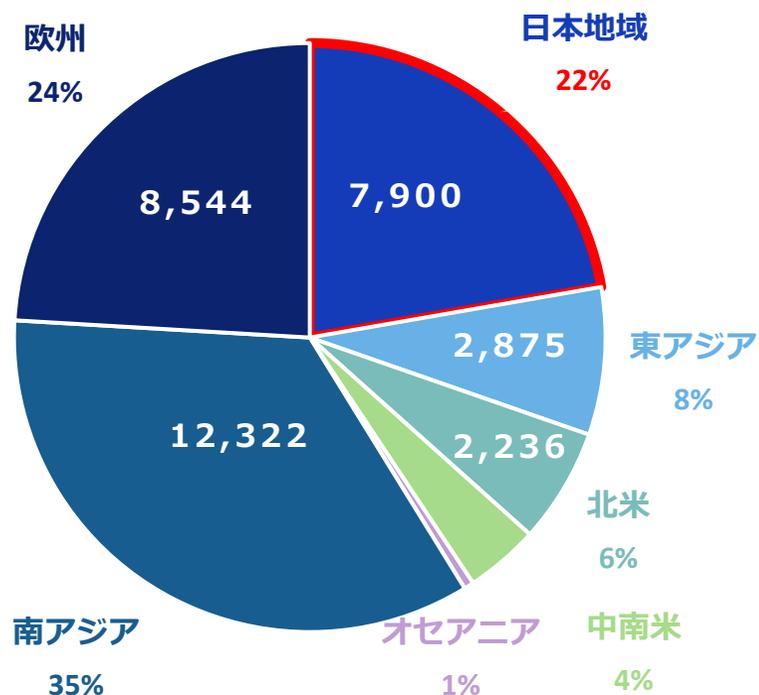


イメージ図

-日本郵船株式会社、株式会社ジャパンエンジンコーポレーション、株式会社IHI原動機、日本シップヤード株式会社の4社で、国産エンジンを搭載したアンモニア燃料アンモニア輸送船の建造に関わる一連の契約を締結

■ 「35,000人の能力を挑戦に活かす」を目指し
「A Japanese Company Operating Globally」から
「A Global Company Headquartered in Japan」へ

日本郵船グループ従業員約35,000人のうち、
日本地域従業員（7,900人）の割合は22%
→約8割は海外で勤務



Inclusionが進んだ 一体感のある組織へ

Gender（性別を超えて）

Marine（職種を超えて）

Global（会社を超えて）

4. IRサイト・資料のご案内・その他



本日お伝えしきれない当社の魅力や最新のIR情報は、ぜひ当社のウェブサイトにてご覧ください

中期経営計画



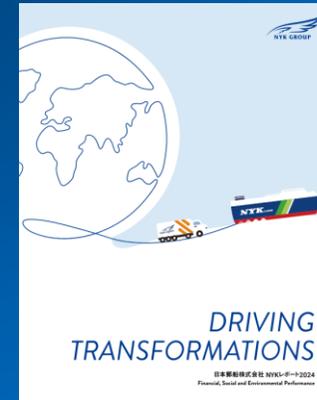
<https://www.nyk.com/ir/manage/plan/>

決算説明会資料・動画

2024年3月期	
第4四半期	
動画	> 決算説明会動画 (Q&Aを含む) <input type="checkbox"/> 約59分 (弊社のyoutubeチャンネルに掲載した動画へのリンク)
プレゼン資料	> 決算説明会資料 (PDF: 2,035KB) 
関連資料	> 業績ハイライト
	> 主要財務数値
	> 決算短信 (PDF: 548KB) 
	> ファクトブック II (PDF: 411KB) 
> ファクトブック II (ZIP: 724KB) 	

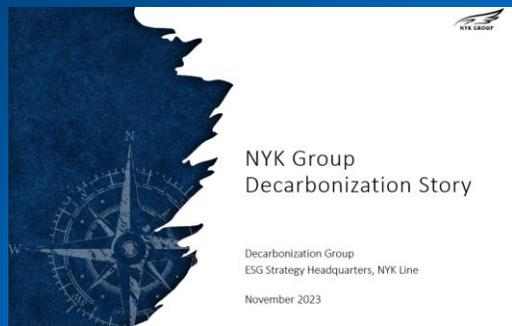
<https://www.nyk.com/ir/library/result/2024/>

NYKレポート(統合報告書)



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

NYK Group Decarbonization Story



[NYK Group Decarbonization Story | 日本郵船株式会社](https://www.nyk.com/stories/nyk-group-decarbonization-story)

NYKグループ TNFDレポート “2025年2月6日公開”



[TNFDレポート2024](https://www.nyk.com/stories/nyk-group-tnfd-report-2024)

BVTL Magazine (オウンドメディア)



<https://www.nyk.com/stories/>



「飛鳥Ⅲ」就航

- 5万トンクラスの中型客船での先進的取り組みとして、LNGを含む3種類の燃料に対応するエンジンを搭載
- 客室は全てがプライベートバルコニー付き

「飛鳥クルーズ」
プロジェクト始動
1987



「飛鳥」就航
1991



「飛鳥Ⅱ」就航
2006

2025 2028

オリエンタルランドとの業務提携を発表

- 2028年就航を予定しているオリエンタルランドのクルーズ船に関して日本郵船グループにてコンサルティングやクルーズ船の船舶管理、運航管理で今後協力することを合意

5. 質疑応答





日本郵船

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、その情報の正確性または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。

お問い合わせ先 - 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

FAX 03-3284-6382

E-mail iroffice@nykgroup.com

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