

# FACT BOOK I 2019

各事業データ集

2019年4月26日 作成

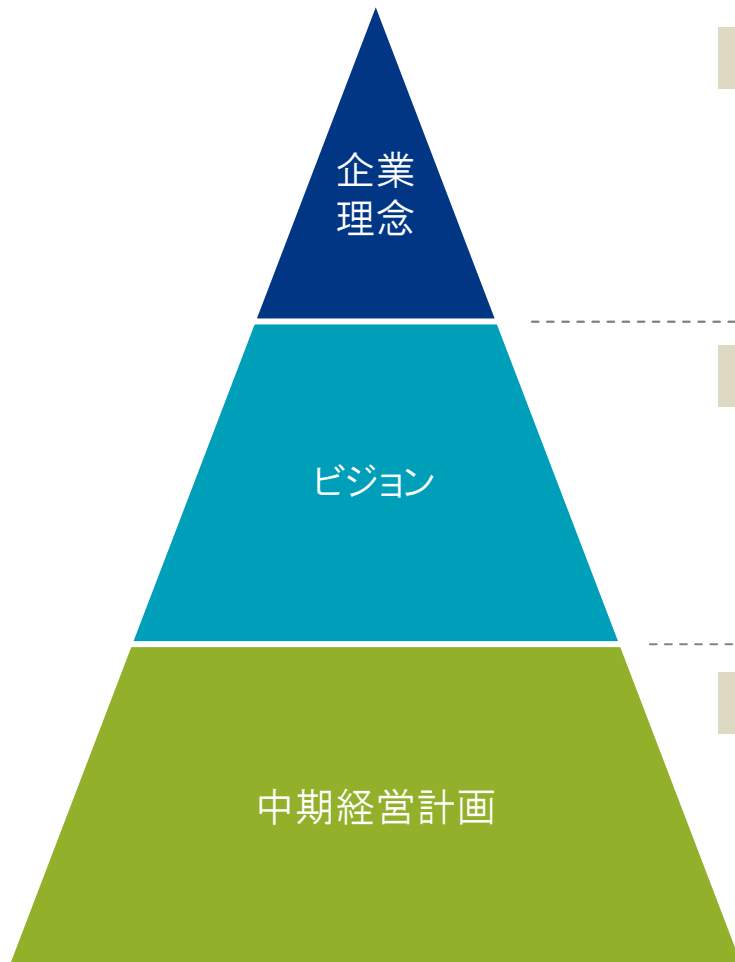


証券コード  
9101

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

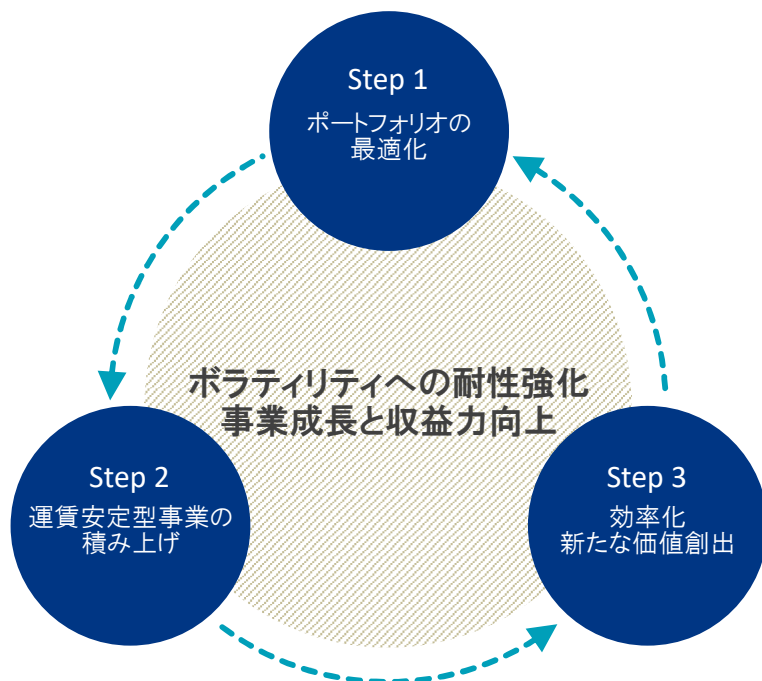


**Staying Ahead 2022**  
with Digitalization & Green

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 Step 1 .....	4
	中期経営計画 Step 2 .....	5
	中期経営計画 Step 3 .....	6
	中期経営計画の進捗 .....	7
	運航船舶 .....	8
	業績ハイライト .....	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 .....
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

×

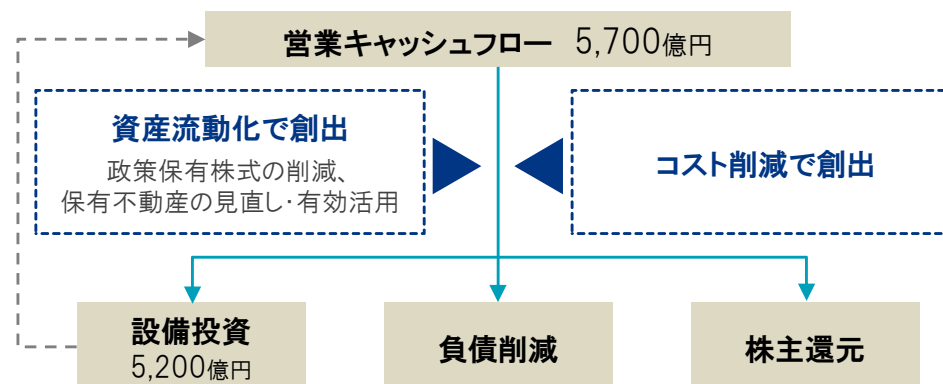
回転率  
政策保有株式の削減  
保有不動産の見直し

×

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)

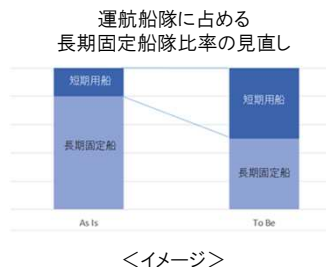


## ドライバルク

ドライバルク事業を抜本的に見直し、収益構造を改善。

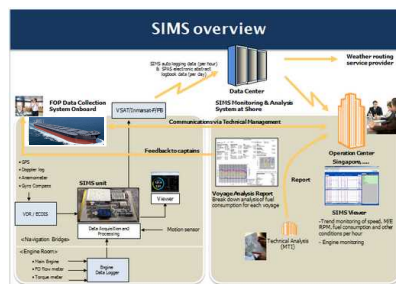
### 市況耐性の高い不定期船事業の構築

- 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



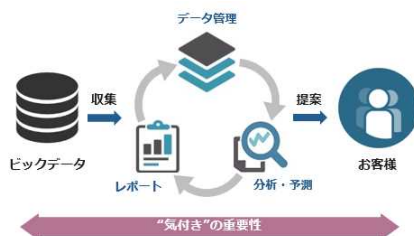
### ICT、ノウハウを活用した効率的な配船・運航によるコスト削減

- 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

### 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  
(収益力)

### 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

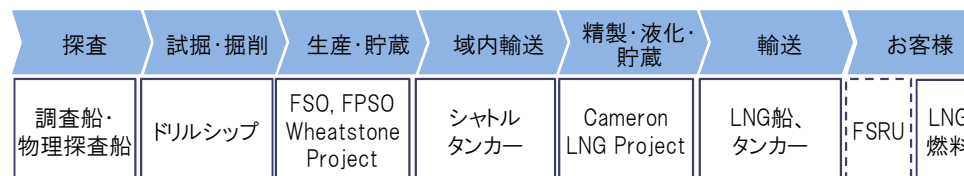
LNG

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：参入済 ：参入検討 

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

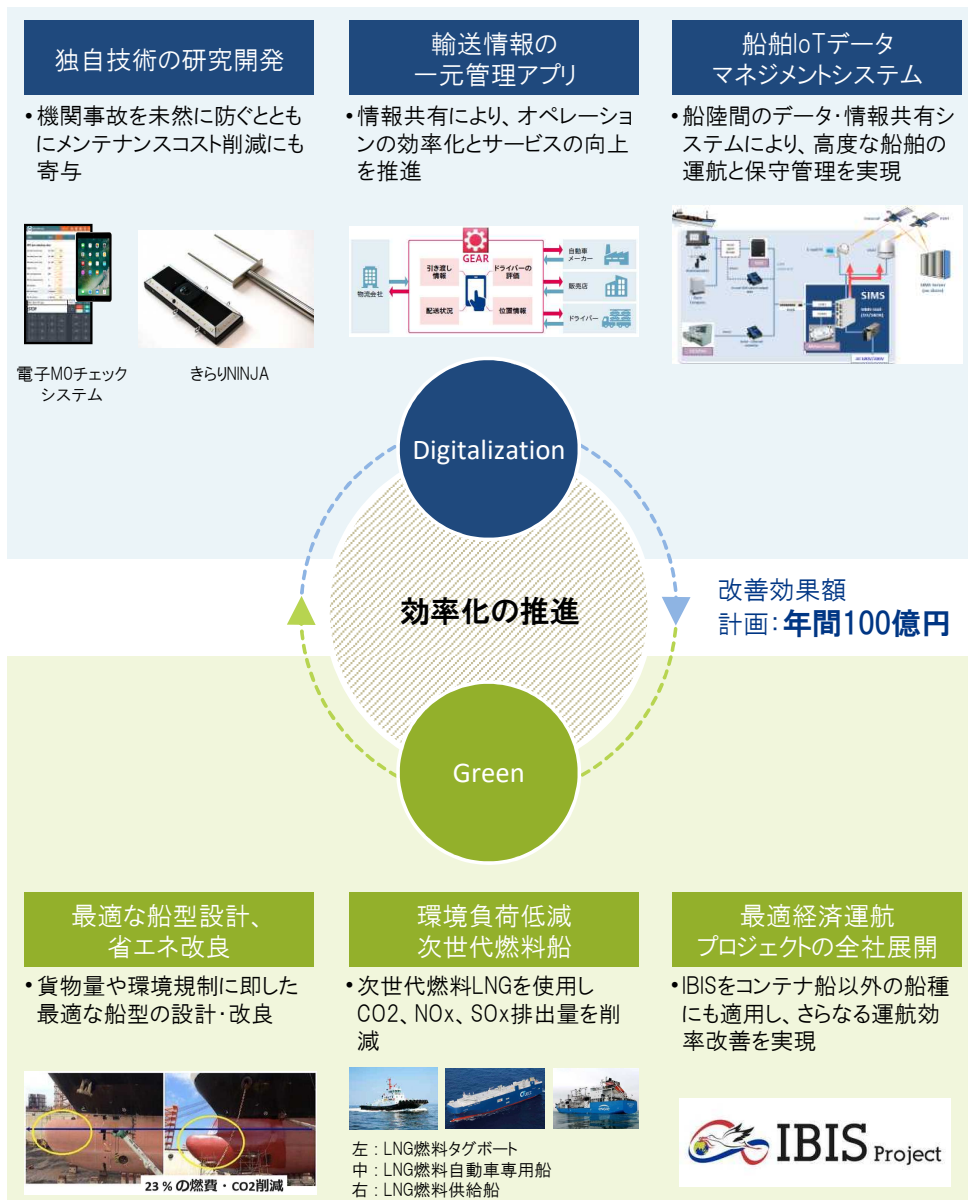
海洋事業

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

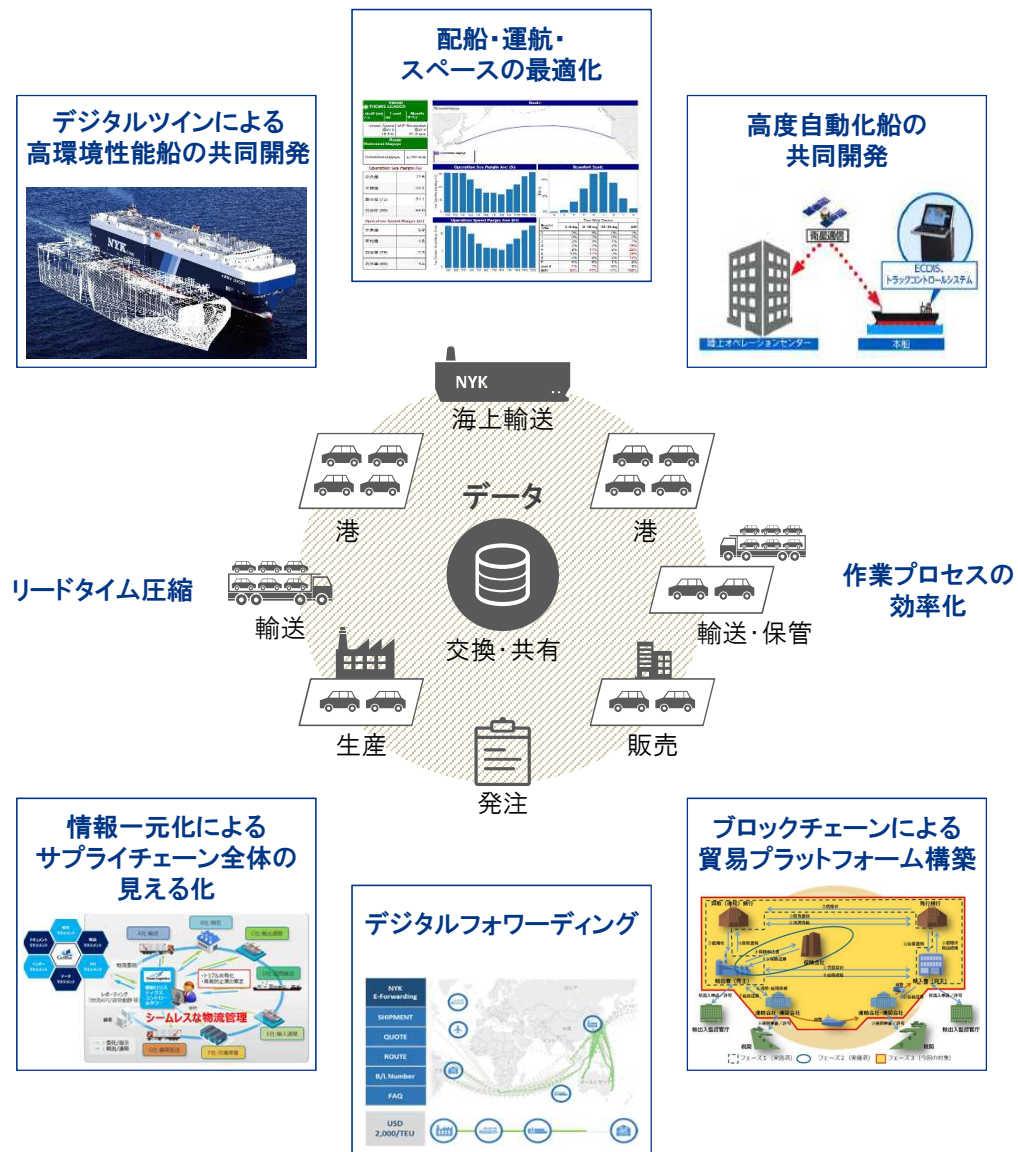
## これまでの取り組み

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

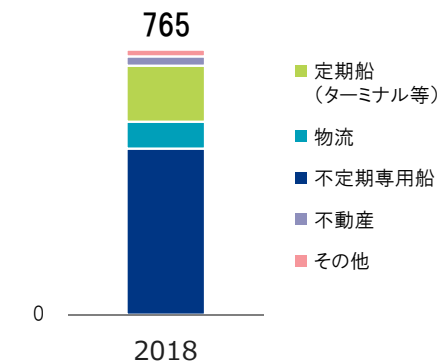
最新のデジタル技術を駆使し、サプライチェーン全体の最適化を目指す。CO2削減にも寄与し、社会要請にも適応。



		計画	18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。	高コスト備船を7隻返船。 中長期契約数13%増加。 市況エクスポージャーの縮減が進展。
	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。	開業当初のサービスの混乱により初年度は赤字計上。 統合効果は82%まで現出。 サービス開始直後に発生した混乱は収束、収支正常化の進展。
	その他		NCA: 不適切整備により一時全機運休(2019年1月末までに運航復帰)。正常化とガバナンス強化への取り組み。 客船: 郵船クルーズ(株)株式の50%譲渡。 ターミナル: 北米港湾荷役子会社売却。
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などの貨物を獲得。
	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船新造船5隻竣工。 LNG船6隻、シヤトルタンカー2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。	船上キャッシュレス化へ向けた実証実験の実施。 船舶管理業務の共通プラットフォーム「NiBiKi」始動。 IoTオープンプラットフォーム活用に向け、船舶データを提供。
	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。	グリーンボンド発行。 NYKスーパーエコシップ2050発表。 LNG燃料供給事業の進展。 太陽光発電、バイオマス輸送により前年度比150%の再生エネ発電に関与。

## 運賃安定型事業

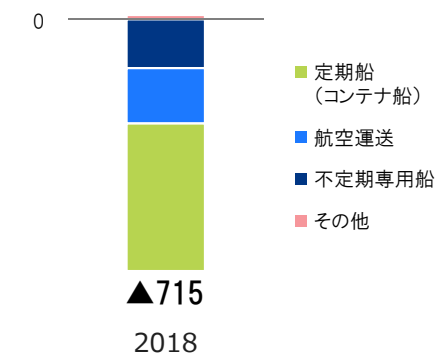
(億円)



※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)



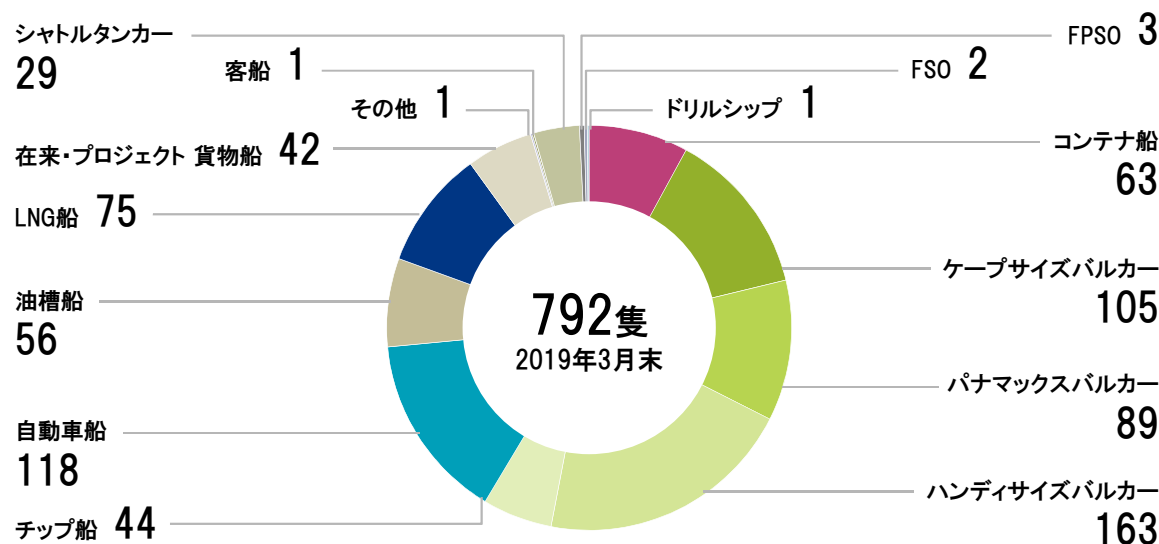
※不定期専用船は、主に、ドライバルクとリキッドの中長期契約以外で構成される。



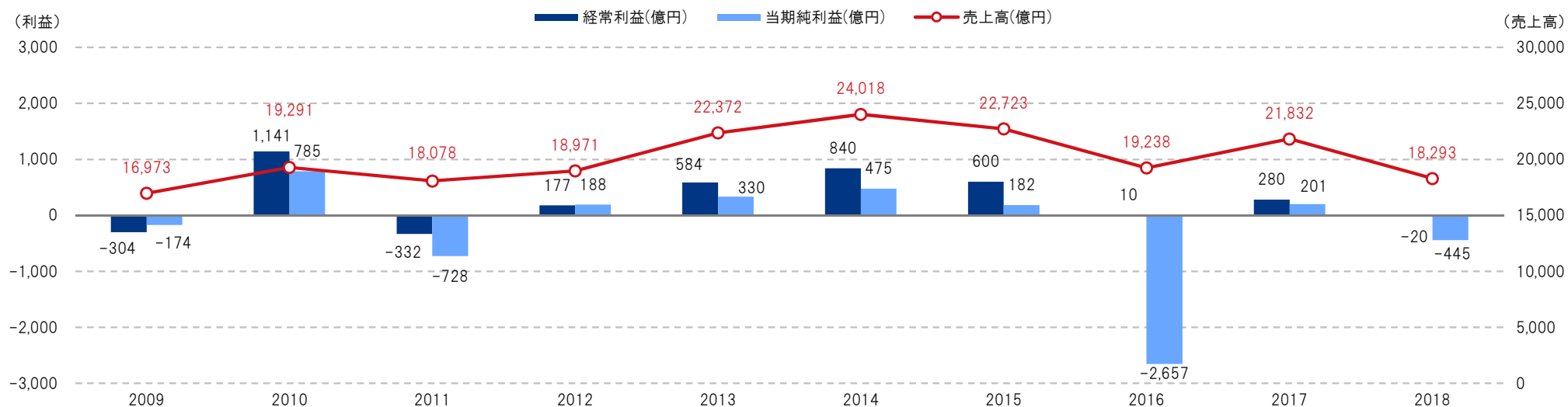
## 日本郵船グループの運航船舶

事業セグメント	船種	2017年3月末				2018年3月末				2019年3月末					
		所有 (含共有) 隻数	備船等 隻数	運航船舶合計		所有 (含共有) 隻数	備船等 隻数	運航船舶合計		所有 (含共有) 隻数	Kt(千DWT)	備船等 隻数	Kt(千DWT)	運航船舶合計	
定期船事業	コンテナ船	27	70	97	6,097	32	63	95	6,700	31	2,057	32	3,133	63	5,190
不定期 専用船事業	ケーブルサイズバルカー	27	72	99	19,570	27	83	110	21,615	24	4,667	81	15,985	105	20,652
	パナマックスバルカー	39	57	96	8,179	38	50	88	7,640	38	3,398	51	4,333	89	7,732
	ハンディサイズバルカー	56	121	177	8,257	58	105	163	7,759	60	2,841	103	4,990	163	7,831
	チップ船	9	34	43	2,321	9	33	42	2,267	9	460	35	1,921	44	2,382
	自動車船	31	80	111	2,010	37	82	119	2,183	40	753	78	1,455	118	2,208
	油槽船	42	21	63	10,080	41	24	65	10,207	35	6,869	21	228	56	9,829
	LNG船	67	3	70	5,629	68	3	71	5,719	72	5,924	3	228	75	6,152
	在来・プロジェクト貨物船	21	20	41	688	23	19	42	701	23	427	19	273	42	701
その他	1	0	1	7	1	0	1	7	1	7	0	-	1	7	
その他の事業	客船	1	0	1	7	1	0	1	7	1	7	0	-	1	7
合計		321	478	799	62,849	335	462	797	64,810	334	27,414	423	35,282	757	62,696
海洋事業	シヤトルタンカー	28	0	28	3,279	29	0	29	3,437	29	3,437	0	-	29	3,437
	FPSO	4	0	4	-	3	0	3	-	3	-	0	-	3	-
	FSO	1	0	1	-	1	0	1	-	2	-	0	-	2	-
	ドリルシップ	1	0	1	-	1	0	1	-	1	-	0	-	1	-
※ J/V保有船															
総合計		355	478	833	66,128	369	462	832	68,247	369	30,851	423	35,282	792	66,133

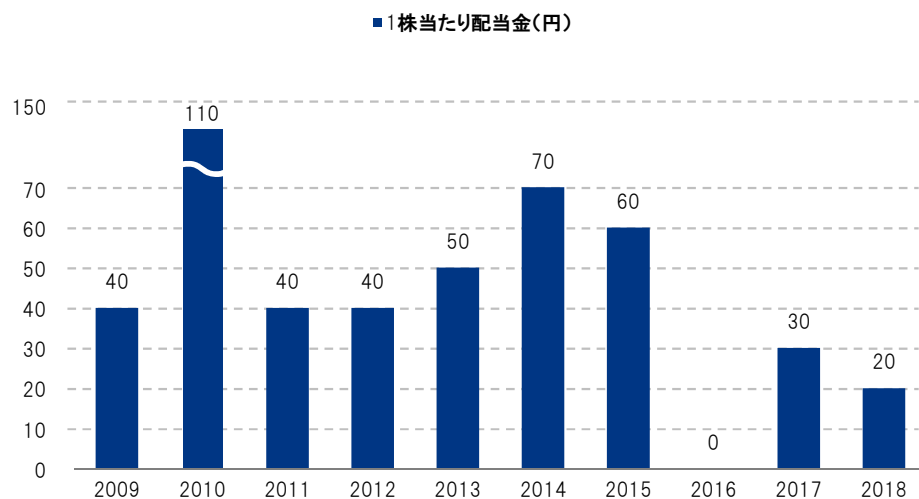
備考：共有船の重量トンとは他社持分を含んでいます。LNG船・客船の所有隻数には、J/V保有分を含んでいます。



## 業績推移

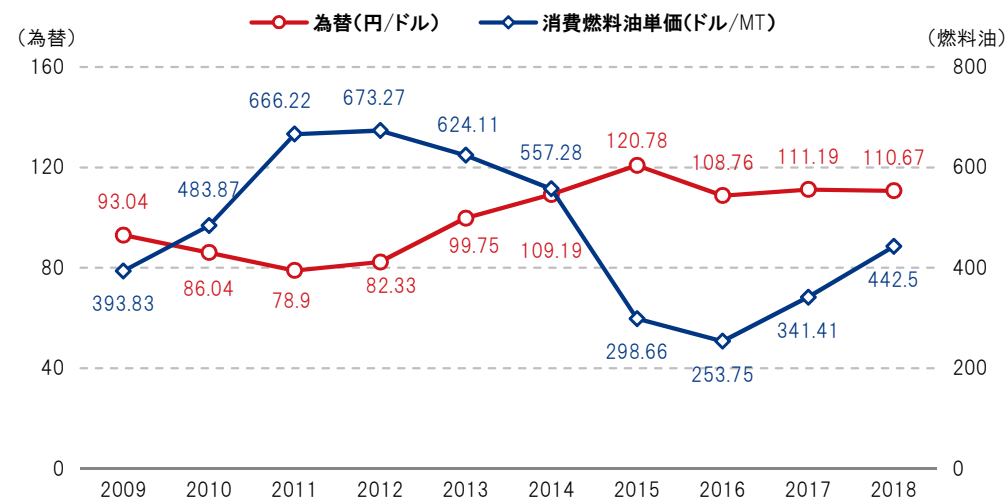


## 1株当たり配当金の推移\*

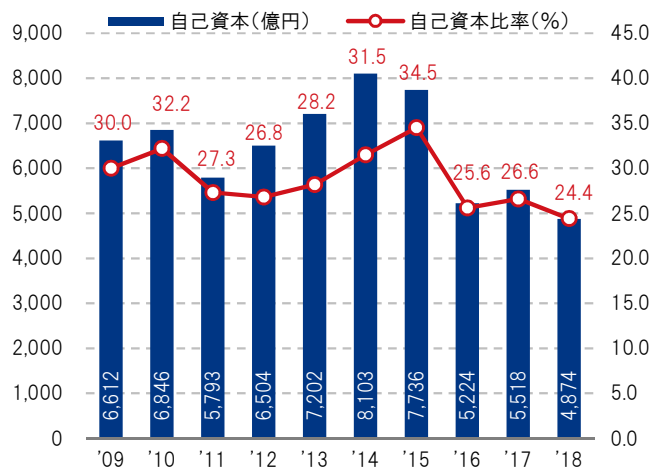


\* 当社は、2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を行っています。  
2017年度以前の1株当たり配当金については、当該株式併合の影響を考慮し調整しています。

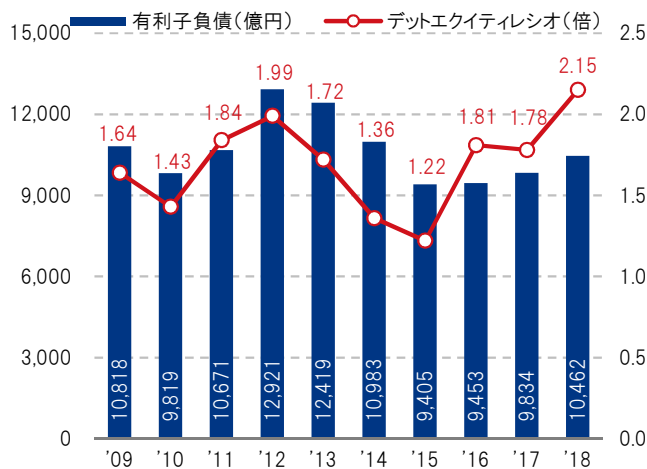
## 為替と消費燃料油単価の推移



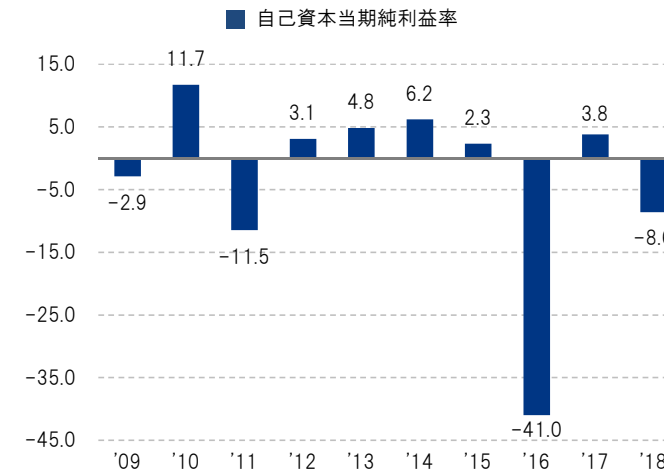
## 自己資本と自己資本比率



## 有利子負債とデットエクイティレシオ(DER)

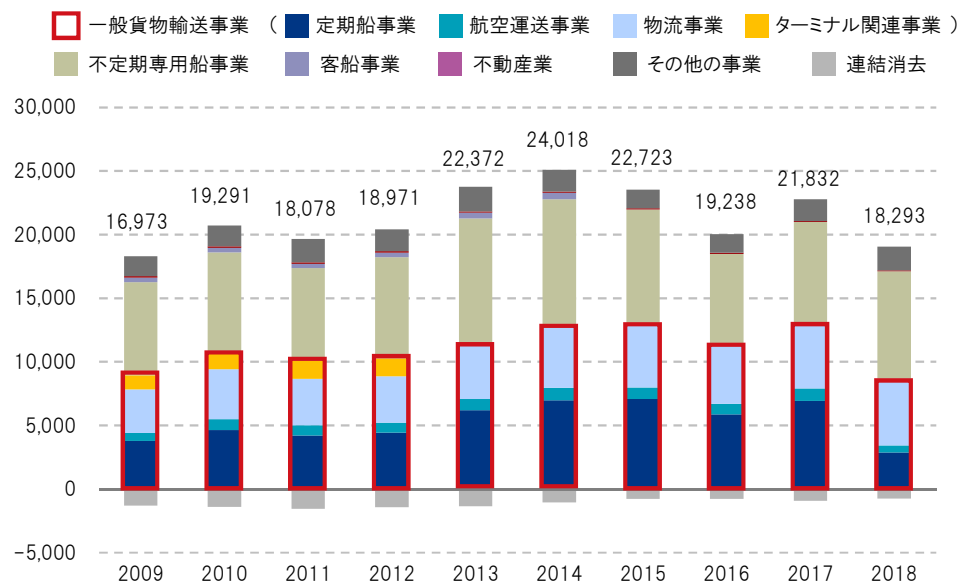


## 自己資本当期純利益率(ROE)



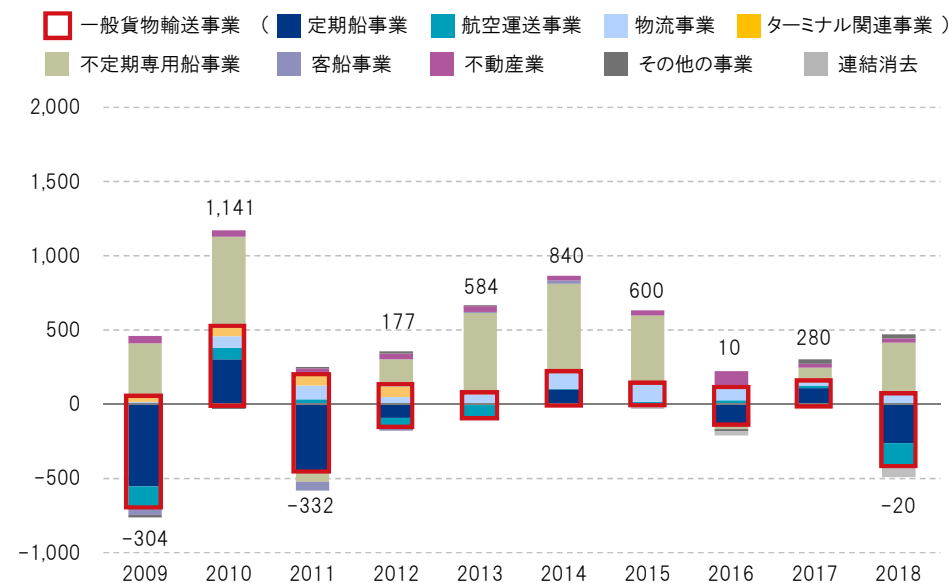
## セグメント別売上高

(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。

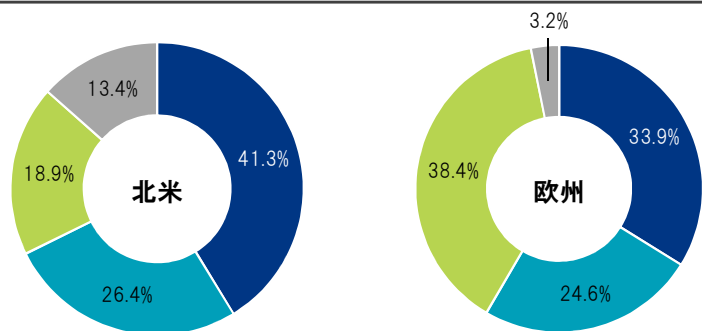
3: 事業区分変更前の数値はリステートしていません。

フルコンテナ船オペレーター別運航船腹量

会社名	2018年末現在				2017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	707	3,980,880	18%	1	741	3,986,085	19%
MSC	スイス	2	505	3,228,178	15%	2	482	3,068,295	15%
COSCO*1	中国	3	428	2,764,471	13%	4	297	1,767,604	9%
						-	(395)	(2,435,550)	(12%)
CMA CGM	フランス	4	469	2,595,954	12%	3	471	2,467,534	12%
Hapag-Lloyd	ドイツ	5	221	1,584,403	7%	5	209	1,476,356	7%
ONE*2	シンガポール	6	226	1,535,406	7%	-	(239)	(1,492,329)	(7%)
Evergreen	台湾	7	202	1,199,586	5%	6	195	1,058,203	5%
Yang Ming	台湾	8	94	607,380	3%	8	101	592,069	3%
PIL	シンガポール	9	128	429,808	2%	11	127	376,167	2%
HMM	韓国	10	70	411,763	2%	14	54	335,497	2%
ZIM	イスラエル	11	62	307,480	1%	12	74	356,967	2%
Wan Hai	台湾	12	99	243,308	1%	15	93	237,599	1%
OOCL	香港				7	98	667,946	3%	
商船三井	日本				9	80	577,235	3%	
日本郵船	日本				10	97	560,332	3%	
川崎汽船	日本				13	62	354,762	2%	
上記の合計		-	3,211	18,888,617	86%	-	3,181	17,882,651	86%
その他		-	2,008	3,052,789	14%	-	1,959	2,908,289	14%
合計			5,219	21,941,406	100%		5,140	20,790,940	100%

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

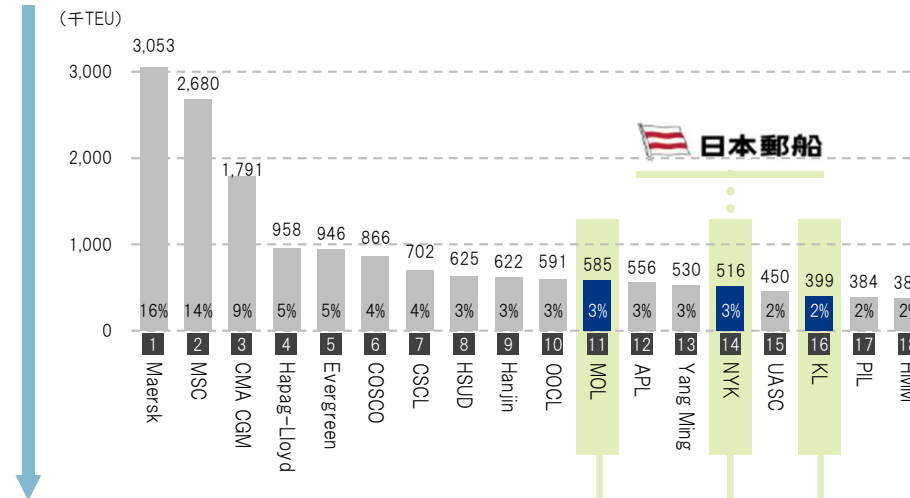
\*1 CMA CGMはAPLを含む  
\*2 MaerskはHamburg Sudを含む

出所)MDS 2019年3月データ(2019年2月末時点)より日本郵船調査グループにて集計

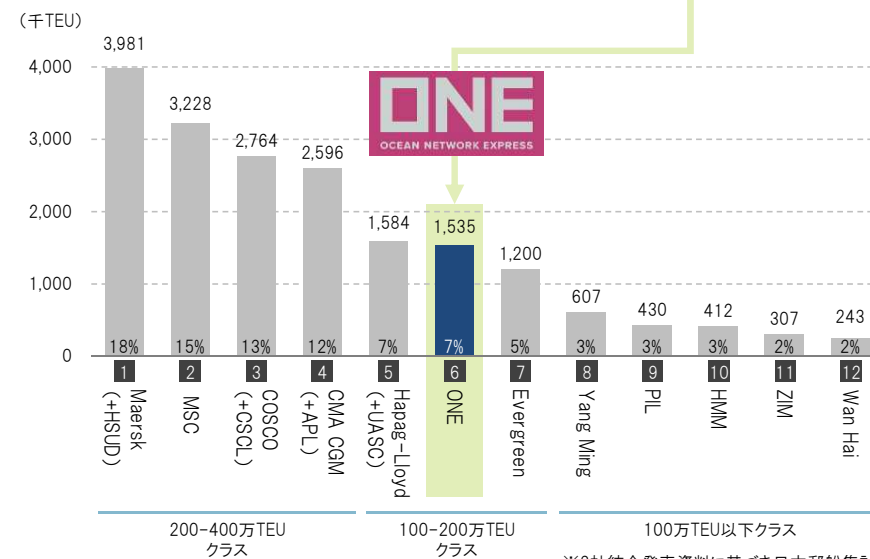
定期コンテナ船事業の事業環境

~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



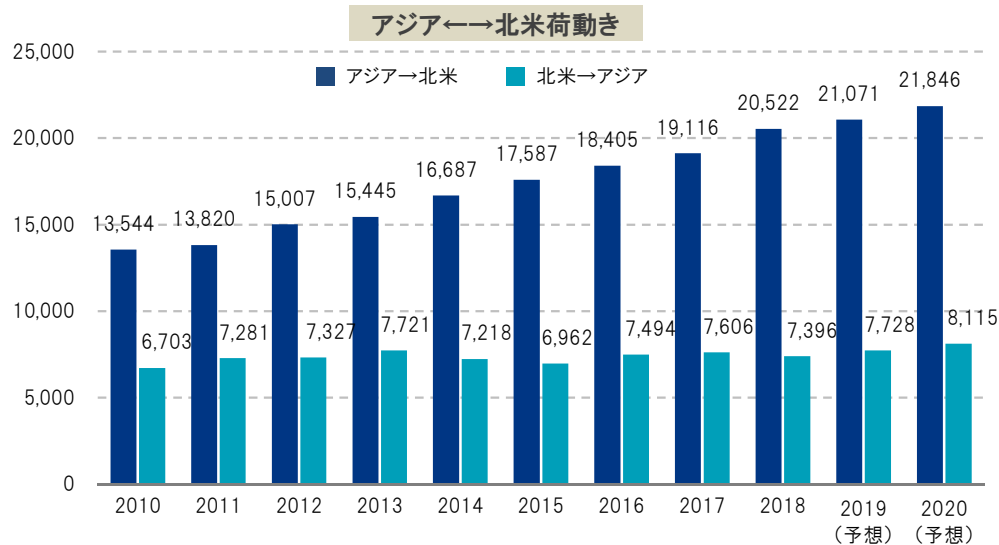
2018年12月時点 運航船腹量



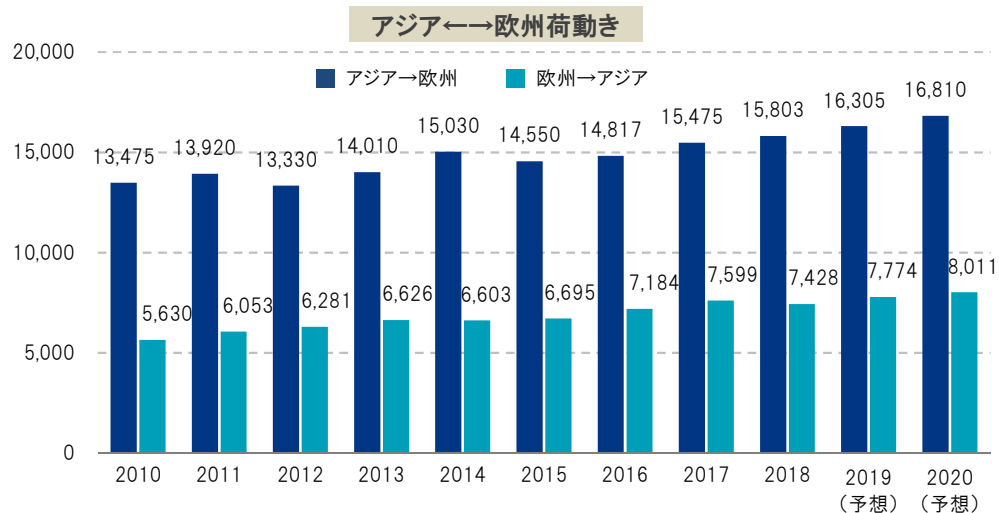
※3社統合発表資料に基づき日本郵船集計

コンテナ荷動き

(1,000TEU)



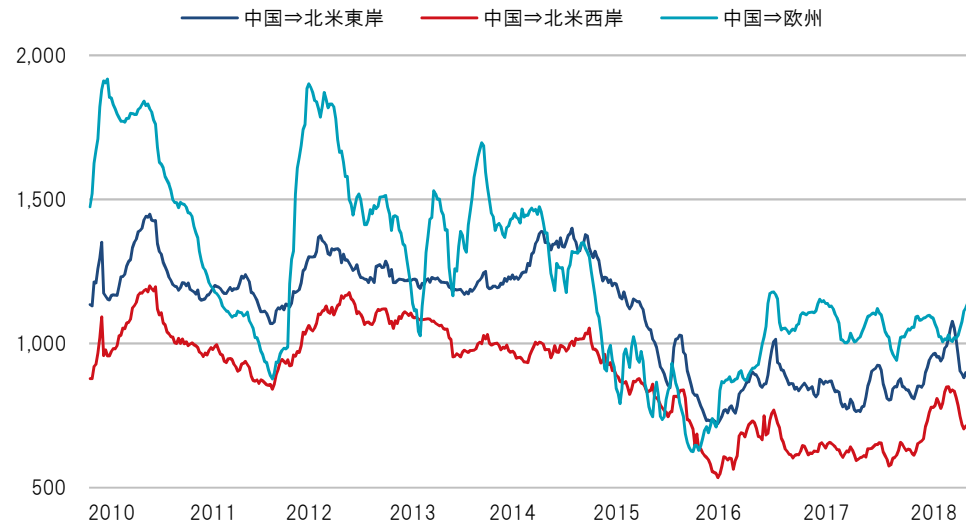
出典:Drewry Maritime Research



出典:Drewry Maritime Research

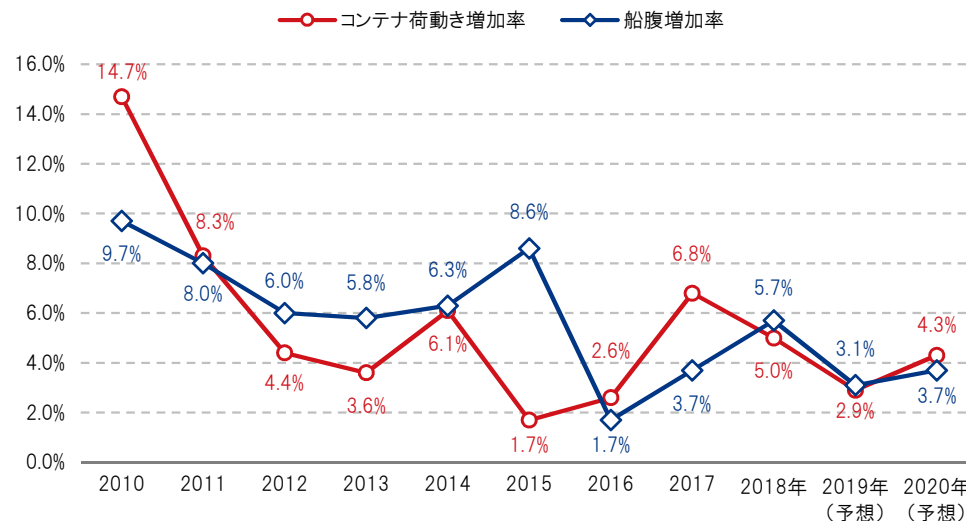
運賃推移

(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

## 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	91.3
2	Hutchison Ports	ターミナル専業	82.3
3	APM Terminals	ターミナル専業	76.3
4	PSA International	ターミナル専業	73.9
5	DP World	ターミナル専業	68.7
6	Terminal Investment Limited (TIL)	ターミナル専業	44.0
7	China Merchants Port Holdings	ターミナル専業	31.0
8	CMA CGM	船社系	24.8
9	Eurogate	ターミナル専業	13.8
10	SSA Marine / Carrix	ターミナル専業	11.3
11	日本郵船	船社系	11.0
12	Evergreen	船社系	10.3
13	ICTSI	ターミナル専業	9.2
14	OOCL	船社系	7.8
15	MOL	船社系	7.1

出典: Drewry Global Container Terminal Operators 2018, 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. COSCO の数値にOOCLは、含まれていません。
  7. CMA CGMI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)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
取扱量(百万TEU)		8.7	9.1	8.8	12.0	16.0	13.6
拠点数(ターミナル)		15	15	15	16	15	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: 15港
- RORO船ステベ事業: 8港



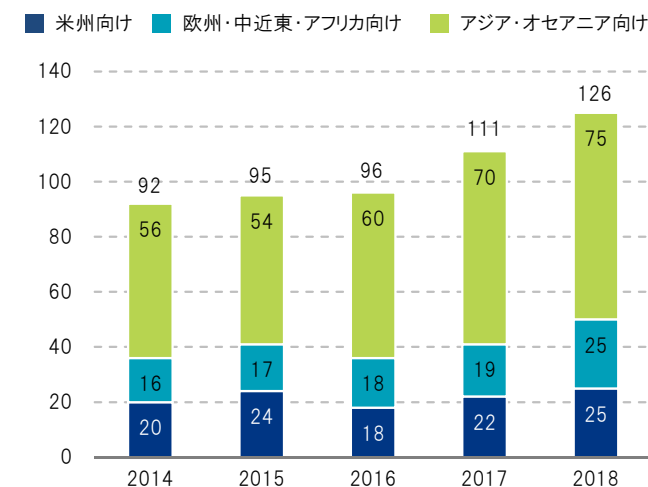
## 国際航空貨物輸送 オペレーターランキング

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	12,715
2	カタール航空	10,999
3	キャセイパシフィック航空	10,772
4	フェデラルエクスプレス	8,040
5	大韓航空	7,986
6	カーゴルックス航空	7,322
7	ルフトハンザドイツ航空	7,313
8	シンガポール航空	6,592
9	UPS航空	5,894
10	チャイナエアライン	5,741
...		
18	全日本空輸	4,275
...		
26	日本貨物航空(NCA)(日本郵船グループ)	3,229

出典:IATA 国際貨物輸送ランキング2017

## 日本発航空貨物 年間仕向地別重量推移

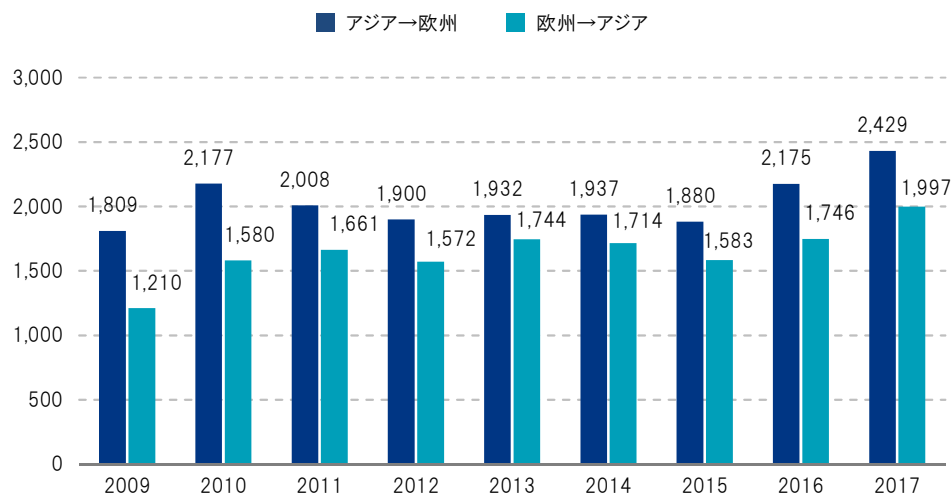
(万重量トン)



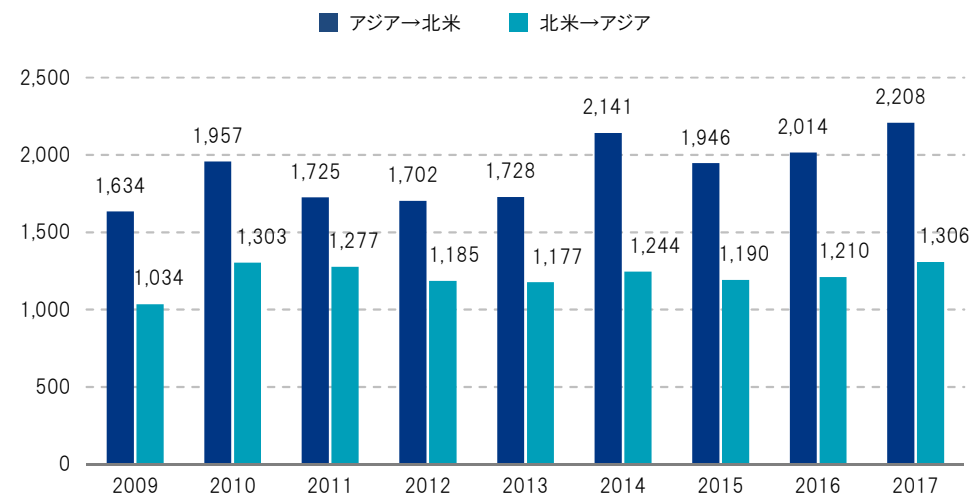
出典:JAF A実績より日本郵船集計

## アジア⇄北米、欧州 年間マーケット重量推移

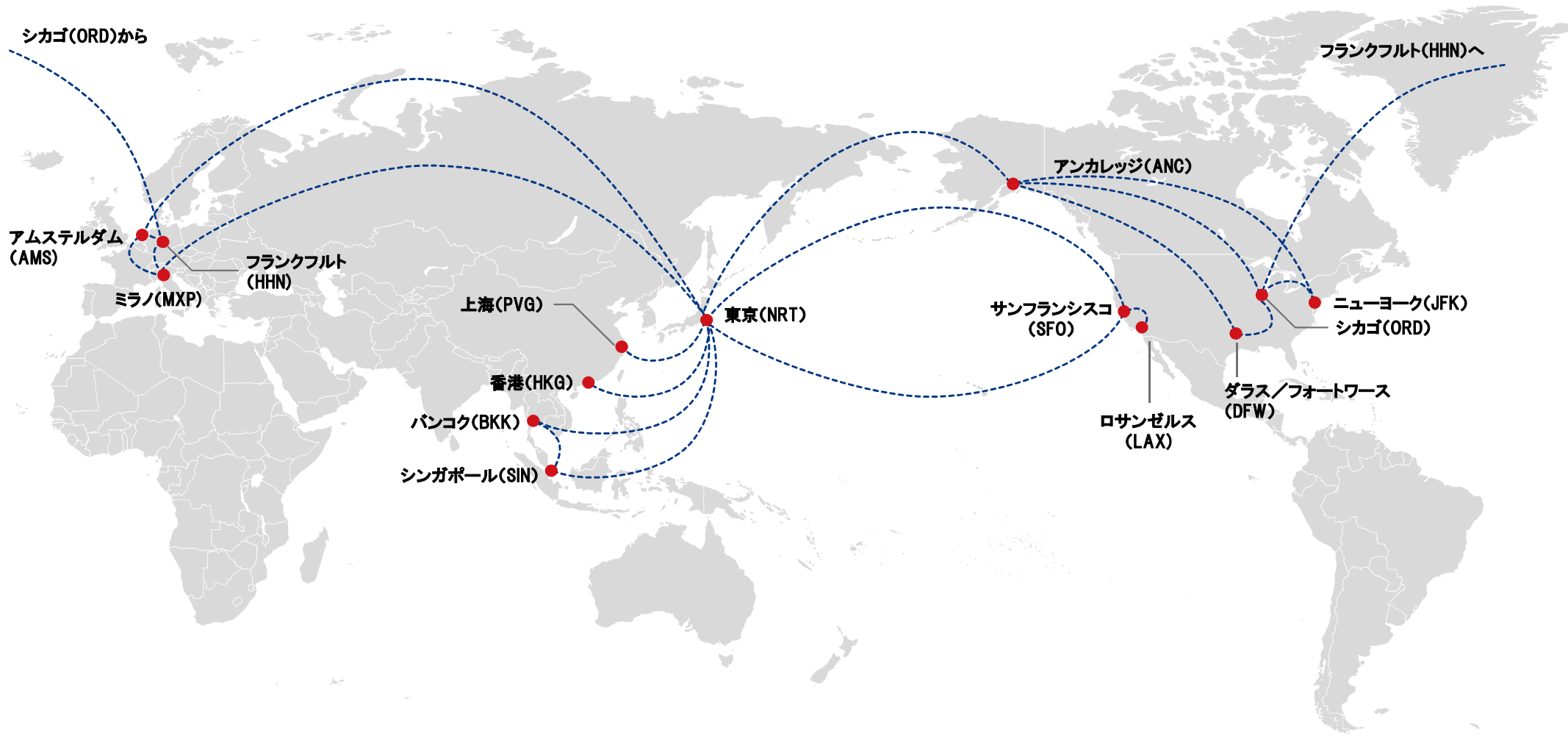
(千トン)



出典:Seabury Trade Databaseより日本郵船集計



NCAサービスネットワーク



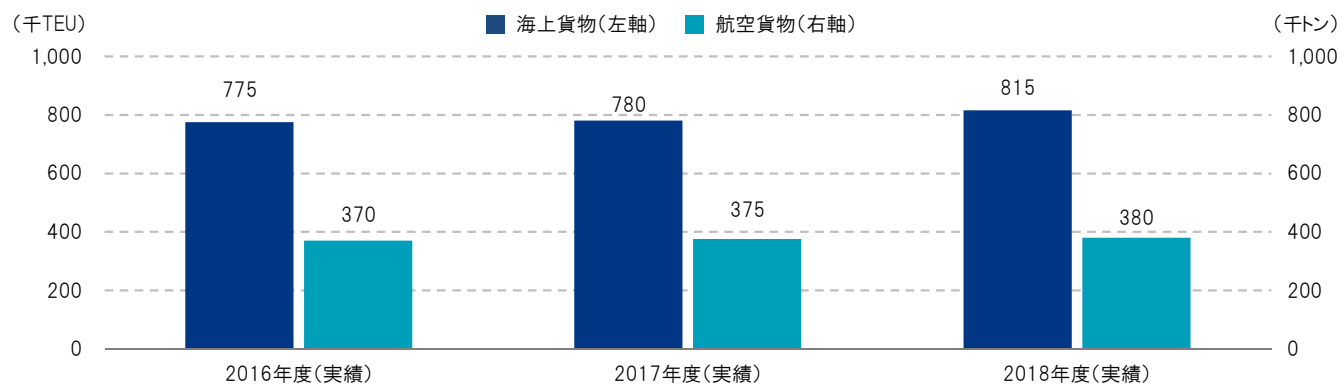


## 世界の貨物フォワーダー取扱量比較 (2017年度)

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	780	375
DHL Supply Chain & Global Forwarding	3,259	2,248
Kuehne & Nagel	4,355	1,570
DB Schenker	2,169	1,300
Sinotrans	3,360	533
DSV A/S	1,389	635
Expeditors International of Washington	1,070	985
Panalpina	1,520	995
日本通運	600	835
UPS Supply Chain Solutions	600	935
Bolloré Group	864	640
CEVA Logistics	729	480
Hellman Worldwide Logistics	897	654
Geodis	690	330
近鉄エクスプレス	663	580
C.H.Robinson	698	175
DACHSER Intelligent Logistics	522	335
Kerry Logistics	1,053	313
Agility	740	415
日立物流	500	280

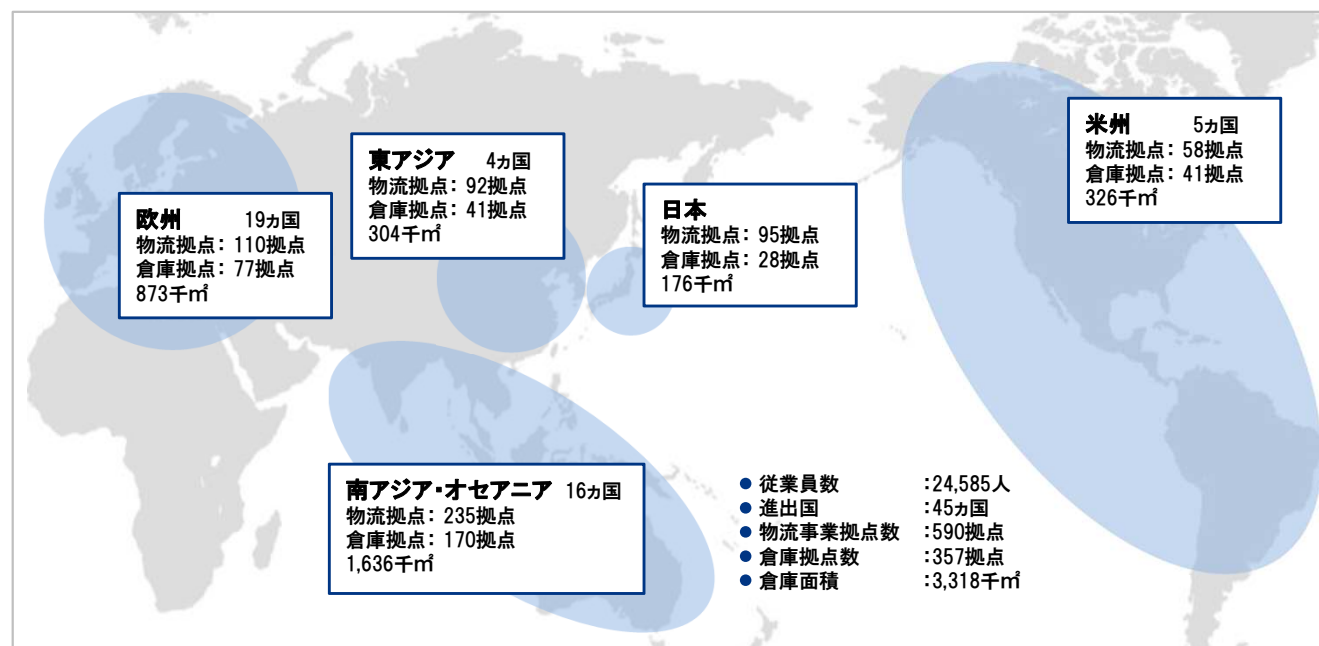
出典: ARMSTRONG ASSOCIATES, INC. データより日本郵船作成

## 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

(2019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

(2018年12月31日現在)

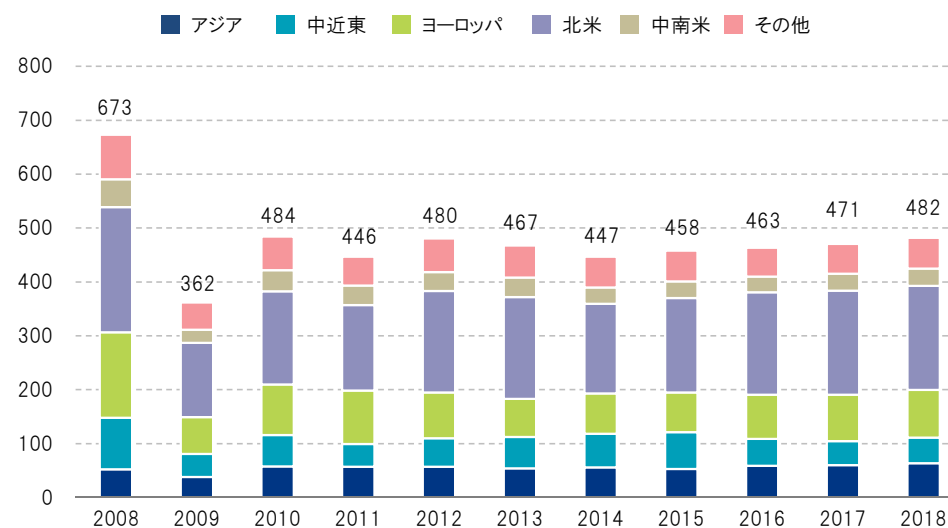
ランキング	会社名	隻数	シェア(%)	キャパシティ(台数)	シェア(%)
1	日本郵船	103	14.7%	621,059	15.2%
2	商船三井	86	12.3%	516,509	12.6%
3	川崎汽船	80	11.4%	476,097	11.6%
4	EUKOR	71	10.1%	475,525	11.6%
5	GRIM	62	8.9%	280,837	6.9%
6	GLOVIS	60	8.6%	401,890	9.8%
7	WVO	54	7.7%	367,165	9.0%
8	HAL	46	6.6%	307,425	7.5%
9	NMCC	12	1.7%	67,400	1.6%
10	トヨンジ海運	11	1.6%	53,260	1.3%
10	NEPTUN	11	1.6%	41,400	1.0%
12	SCC	10	1.4%	58,200	1.4%
12	ECL	10	1.4%	42,300	1.0%
14	COSCO	5	0.7%	21,450	0.5%
14	ARC	5	0.7%	28,025	0.7%
—	その他	74	10.6%	332,868	8.1%
合計		700		4,091,410	

出典: Hesnes Shipping As "The Car Carrier Market 2018"

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)

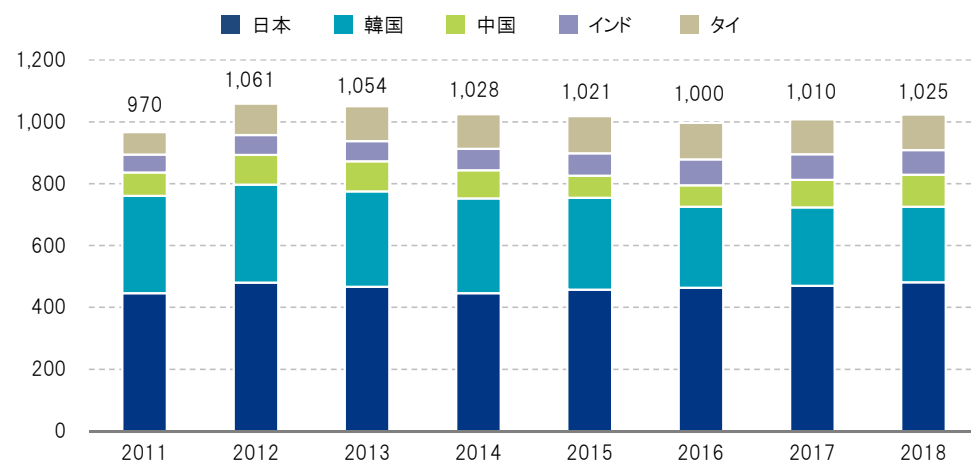
(万台:各年12月期)



出典: 日本自動車工業会(JAMA)

## アジア主要国自動車輸出推移

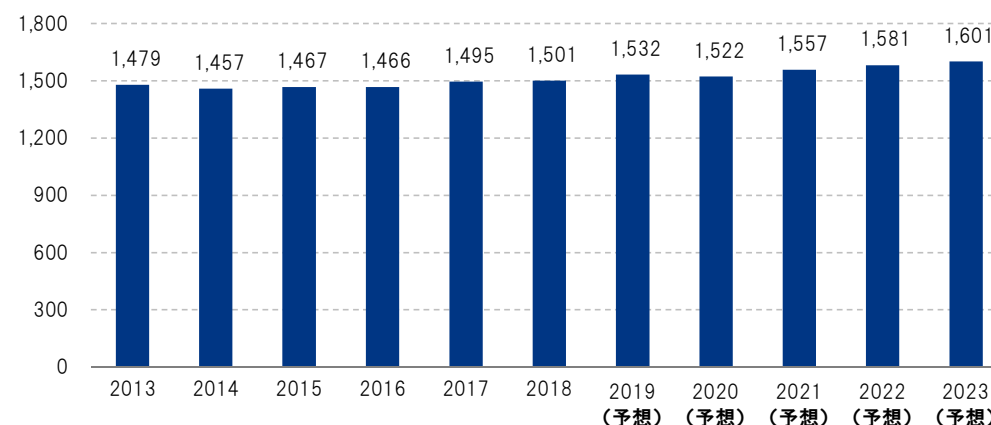
(万台)



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

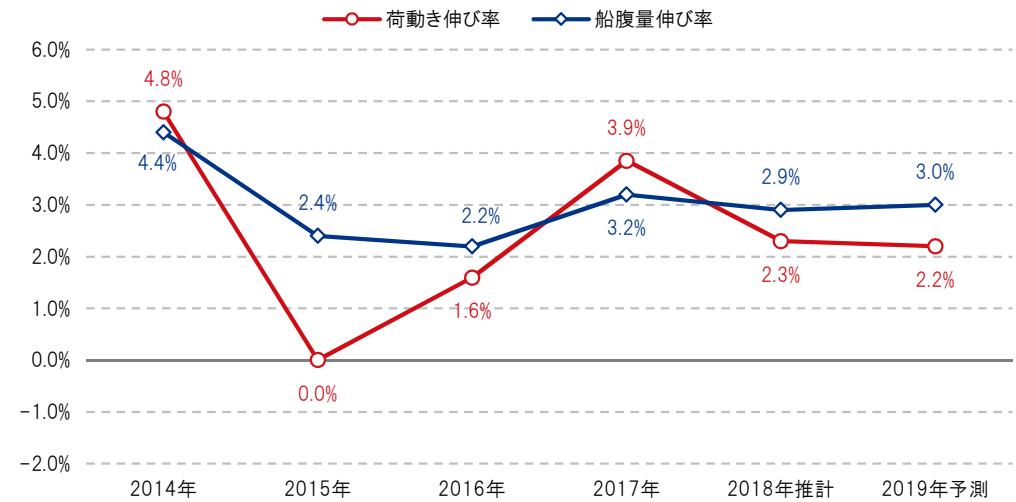
ドライバルカー船隊ランキング

(2019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	30,484	292
2	日本郵船	16,492	179
3	China Merchants	13,696	114
4	川崎汽船	13,256	113
5	Fredriksen Group	12,690	105
6	Star Bulk Carriers	11,703	106
7	商船三井	11,652	101
8	Berge Bulk	10,965	53
9	Angelicoussis Group	9,168	52
10	Oldendorff Carriers	8,477	83
11	Polaris Shipping	8,381	33
12	Pan Ocean	8,359	59
13	今治造船	8,196	82

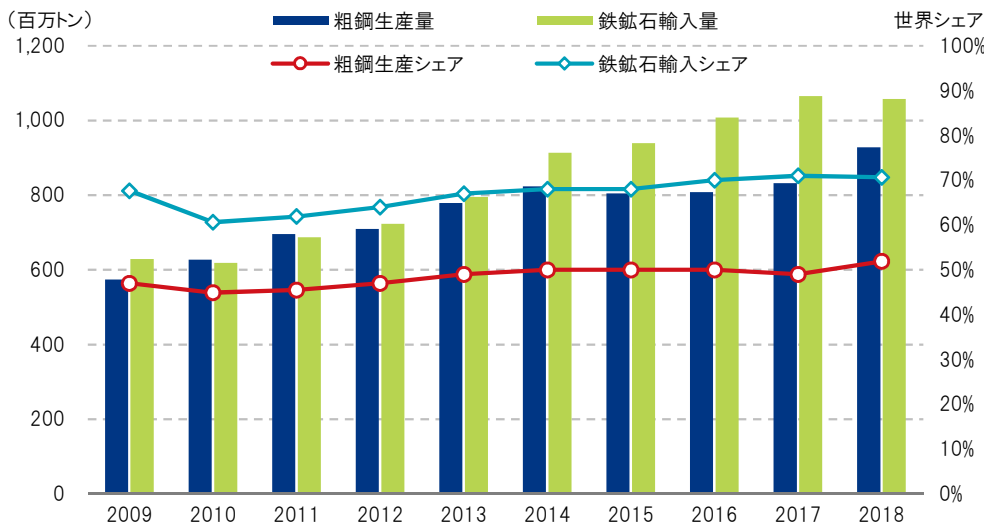
出典: Clarksonデータベースより日本郵船集計

荷動き量・船腹量伸び率推移



出典: Clarkson Dry Bulk Trade Outlook (February, 2019)

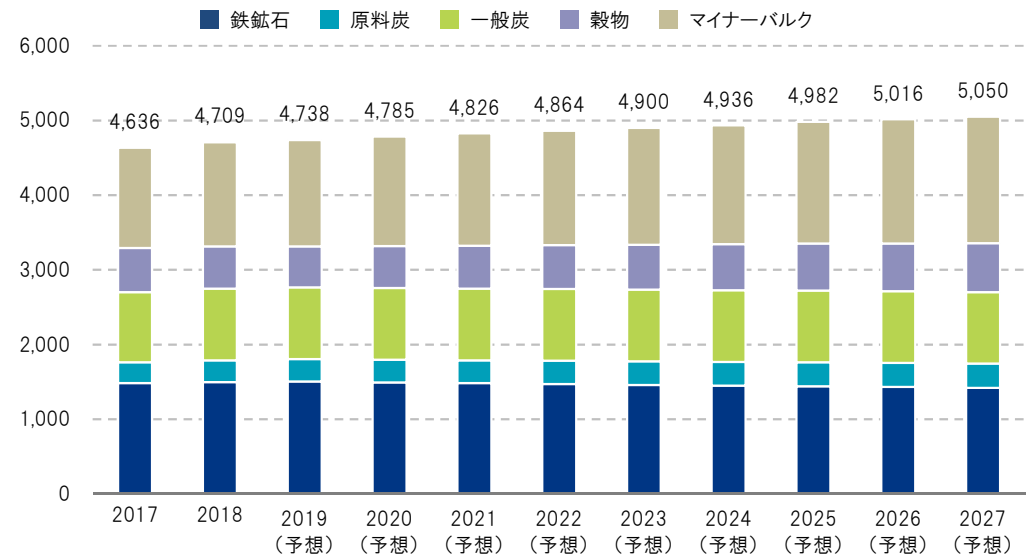
中国の粗鋼生産量・鉄鉱石輸入量と世界シェア



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)

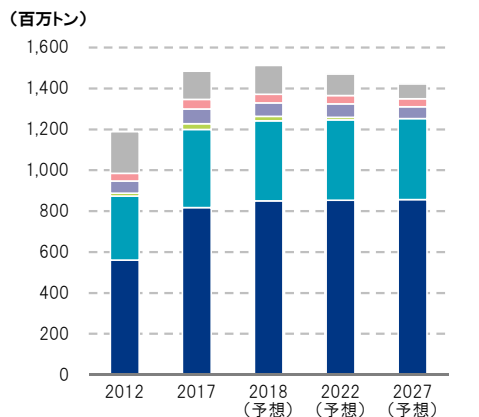


出典: 2019年以降日本郵船推計

各貨物毎の輸出と輸入の海上荷動き推移

輸出

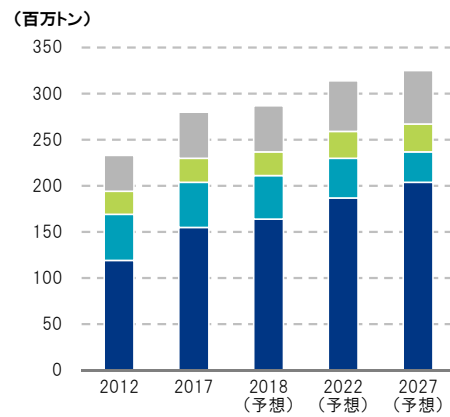
鉄鉱石



■豪州 ■ブラジル ■インド ■南アフリカ ■カナダ ■その他

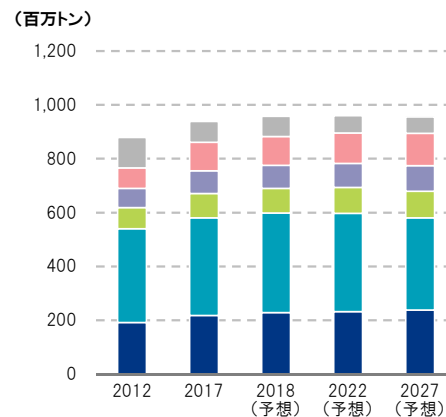
出典:日本郵船集計

原料炭



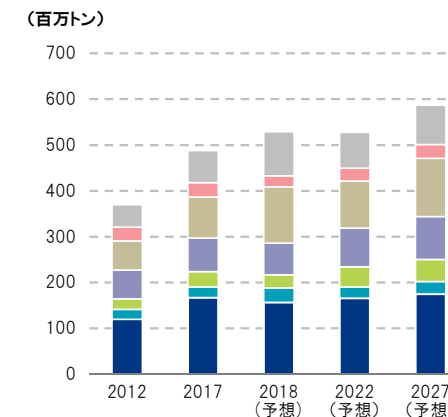
■豪州 ■米国 ■カナダ ■その他

一般炭



■豪州 ■インドネシア ■コロンビア/ベネズエラ ■南アフリカ ■FSU ■その他

穀物

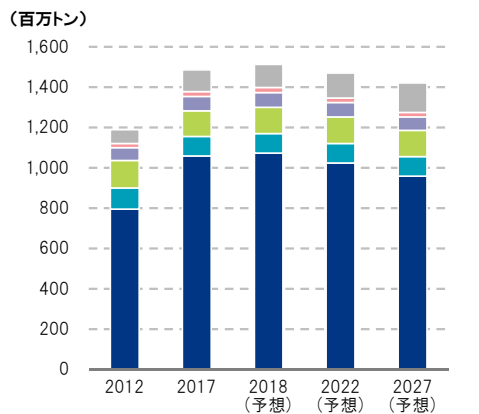


■米国 ■カナダ ■EU ■アルゼンチン ■ブラジル ■豪州 ■FSU

注:USDAより日本郵船推計

輸入

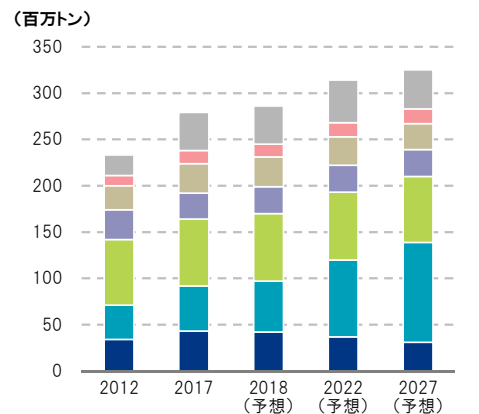
鉄鉱石



■中国 ■EU15ヶ国 ■日本 ■韓国 ■台湾 ■その他

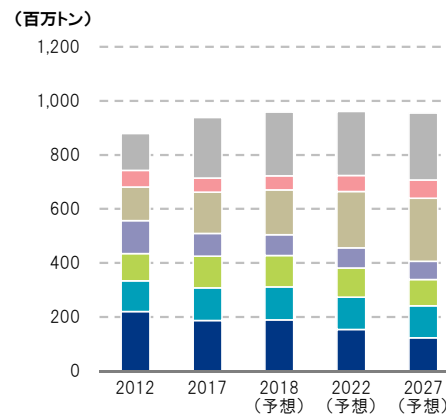
出典:日本郵船集計

原料炭



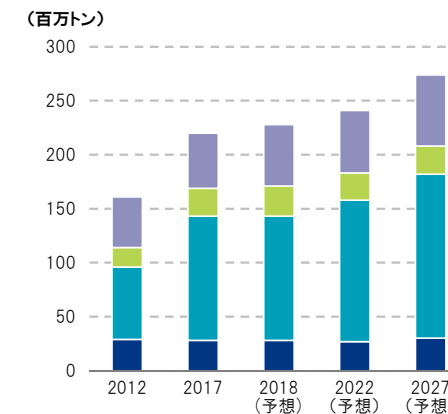
■中国 ■インド ■日本 ■EU15ヶ国 ■韓国 ■ブラジル ■その他

一般炭



■中国 ■日本 ■韓国 ■EU15ヶ国 ■インド ■台湾 ■その他

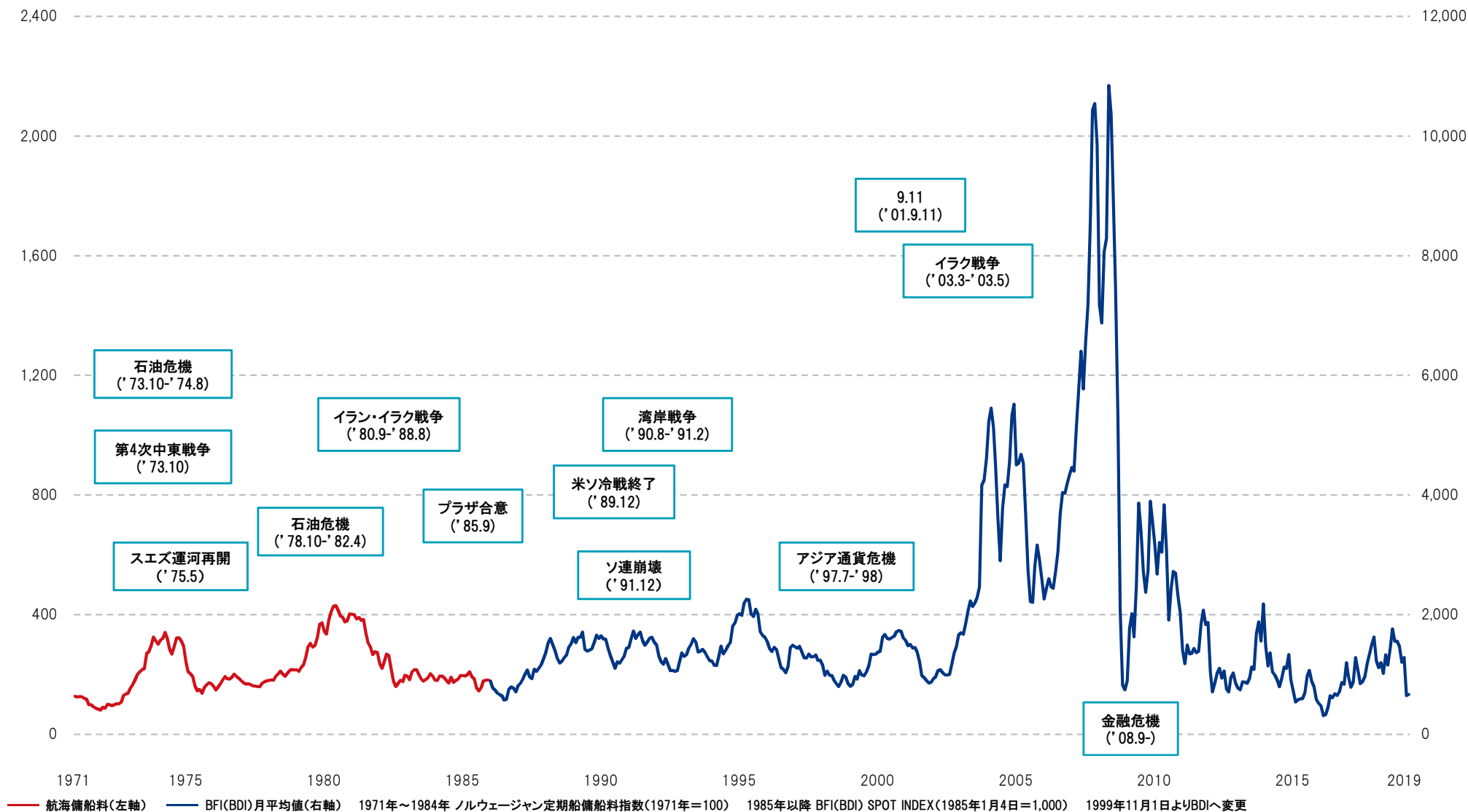
穀物



■日本 ■中国 ■メキシコ ■EU

注:USDAより日本郵船推計

## 不定期船運賃指数



BDI: Baltic Dry Indexの略称。ばら積船の運賃指標

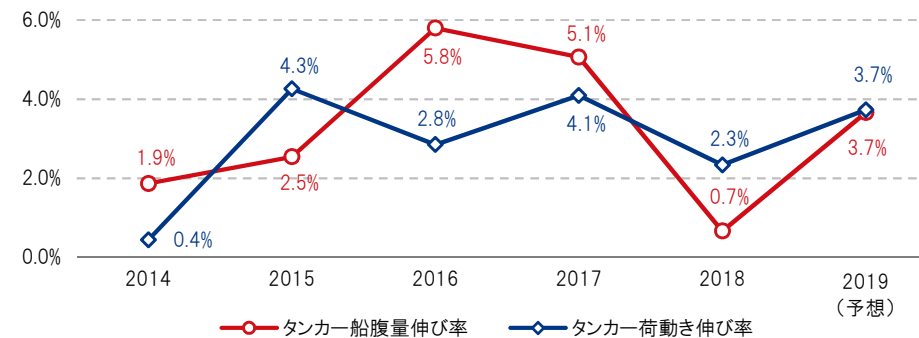
## タンカー船隊ランキング

(2019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	18,686	143
2	Euronav NV	18,178	72
3	China Merchants	17,604	105
4	Bahri	15,720	81
5	Teekay Corporation	14,777	112
6	Nat Iranian Tanker	13,655	54
7	Angelicooussis Group	13,151	49
8	商船三井	13,086	121
9	SCF Group	12,285	129
10	Dynacom Tankers Mgmt	10,737	65
11	日本郵船	10,570	77
12	Petronas	10,064	74
13	Fredriksen Group	10,057	59
14	Ocean Tankers	8,544	80
15	DHT Holdings	8,372	27

出典:Clarksonデータベースより日本郵船集計

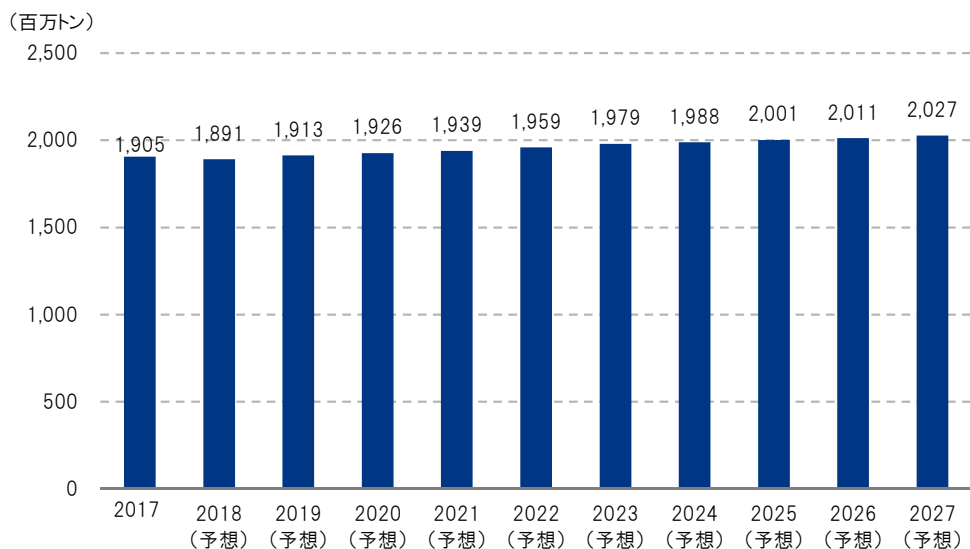
## 荷動き量・船腹量伸び率推移



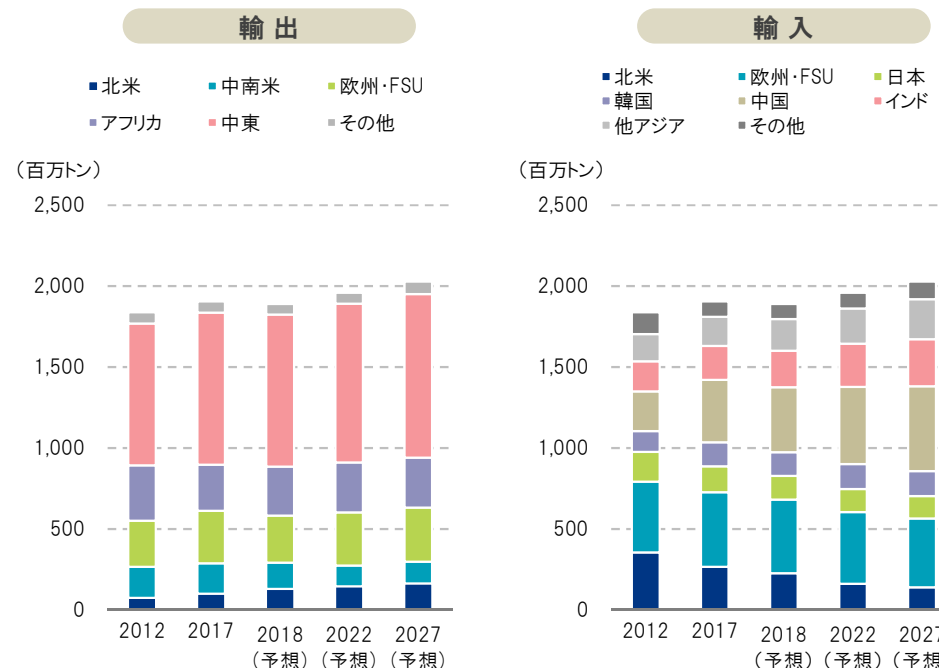
出典:Clarkson Oil &amp; Tanker Trades Outlook (February, 2019) より日本郵船作成

## 原油の輸出と輸入の推移

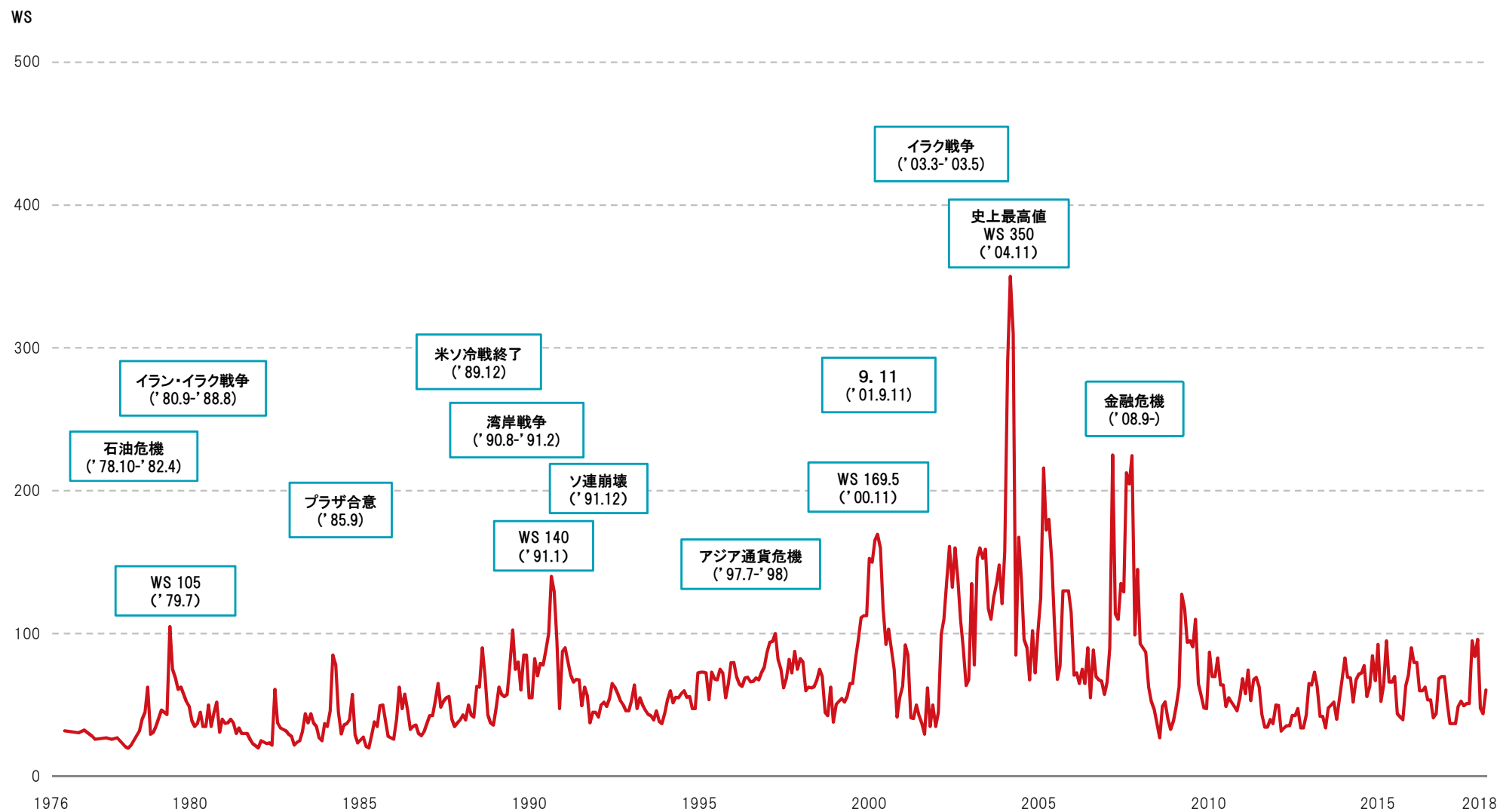
## 原油海上荷動き量と見通し



出典:通関統計・EIA資料などより日本郵船作成

出典:2017年はGTA社数値を集計、  
2018年以降は日本郵船推計出典:2017年はGTA社数値を集計、  
2018年以降は日本郵船推計

## タンカー市況(WS)変動



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

(2019年3月末時点)

会社名	隻数	保有 キャパシティ 1,000 m <sup>3</sup>	キャパシティ シェア(%)
日本郵船	75	5,097	6.3%
商船三井	88	5,237	6.5%
川崎汽船	48	2,338	2.9%
Qatar Gas	60	-	-
Teekay	46	-	-
Marangas	28	-	-
Gaslog	27	-	-
三井物産	26	-	-
MISC	26	-	-
Golar	17	-	-
Bergesen Worldwide	17	-	-
Dynagas	12	-	-
Shell	12	-	-
Sovcomflot	12	-	-
Bonny Gas	11	-	-
Knutsen	11	-	-
Seller / Buyer(海外)	70	-	-
その他日本海運+商社	30	-	-
韓国	29	-	-
Buyer(国内)	24	-	-
中国	22	-	-
その他	92	-	-
合計	-	81,174	100.0%

(日本郵船調べ)

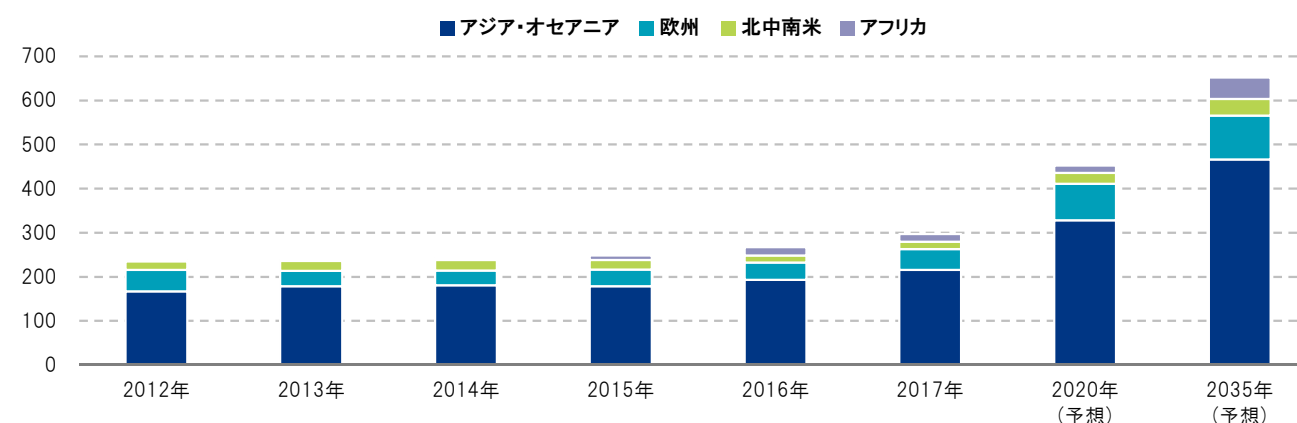
備考:LNG 船は複数の会社で共有されるケースが多くあります。

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。

保有キャパシティについては、1隻に対する共有持分の割合に応じて案文計算しています。LNG船を改造したFSRU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 供給国の変化

## 2018年LNG 輸出国ランク(mtpa)

順位	国名	mtpa	シェア (%)
1	カタール	77.0	21.1
2	オーストラリア	72.1	19.7
3	マレーシア	30.5	8.4
4	インドネシア	26.5	7.3
5	アルジェリア	25.3	6.9
6	アメリカ合衆国	21.9	6.0
7	ナイジェリア	21.9	6.0
8	ロシア	17.2	4.7
9	トリニダード・トバゴ	15.5	4.2
10	オマーン	10.8	3.0
11	エジプト	7.2	2.0
12	ブルネイ	7.2	2.0
13	パプアニューギニア	6.9	1.9
14	アラブ首長国連邦	5.8	1.6
15	アンゴラ	5.2	1.4
世界総輸出货量		365.0	

## 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	137.6	19.8
2	カタール	108.2	15.6
3	オーストラリア	92.9	13.4
4	ロシア	61.6	8.8
5	モザンビーク	49.5	7.1
6	カナダ	32.6	4.7
7	マレーシア	32.0	4.6
8	インドネシア	24.7	3.6
9	ナイジェリア	21.9	3.1
10	アルジェリア	17.4	2.5
11	トリニダード・トバゴ	15.5	2.2
12	タンザニア	15.0	2.2
13	パプアニューギニア	14.9	2.1
14	エジプト	12.2	1.8
15	オマーン	10.8	1.6
世界総輸出货量		695.8	

出典:IHS-CERA レポートを参考に日本郵船集計



CO<sub>2</sub>削減目標(中長期環境目標)

輸送単位あたりCO <sub>2</sub> 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%

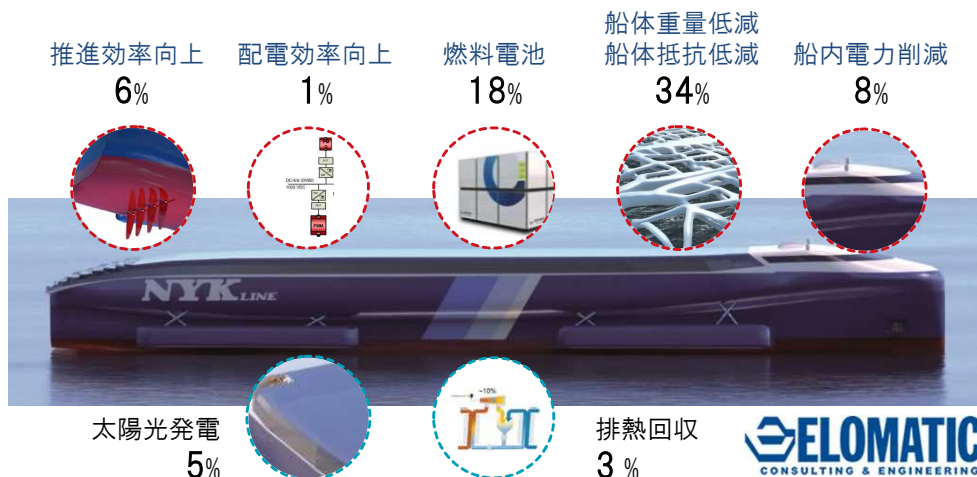
## 脱炭素化への挑戦 「NYK スーパーエコシップ2050」

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CO<sub>2</sub>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、CO<sub>2</sub>排出量を約30%、NOx排出量を約80%、SOxは100%削減することが可能になります。
- 2016年6月より「横浜港LNGバンキング拠点整備方策検討会」に参画しました。
- ENGIE SA社・三菱商事株式会社・FLUXYS SA社と共同でLNG燃料の供給・販売に関する全世界ブランドとなるGas4Seaを立ち上げ、ベルギー・Zeebrugge港を拠点とした事業を開始しました。

## 海運技術活用によるグリーンビジネス拡大

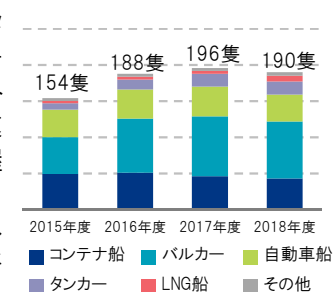
- LNG燃料船 → LNG供給事業へ
  - ・ 日本初のLNG燃料タグボート(2015年竣工)
  - ・ 世界初のLNG燃料自動車専用船(2016年竣工)
  - ・ 新造船として世界初のLNG燃料供給船(2017年竣工)
- 燃料節約システムの製造・販売(ULTY-V)
- バイオマス輸送事業
- ベルギーの完成車ターミナルで風力発電



## 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「SIMS」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き、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。

SIMS搭載件数(2019年3月末現在)



## PLAN

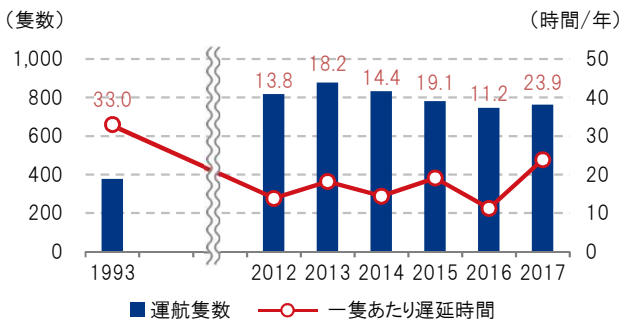
## 安全推進体制

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

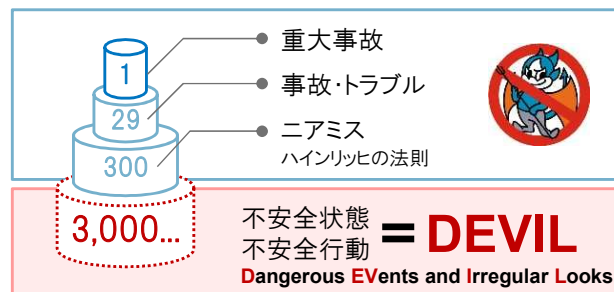
※6: 当社、MTI、JRCが共同で開発した船舶運航支援装置。平成30年度水路技術奨励賞を受賞。電子海図へのハンドライティング機能により航海計画立案をサポートし、気象・海象予測システムを始めとした各種システムとの連携により船舶運航データの集約管理と共有を可能とする。

## 事故対策訓練

社員の事故対応能力を高めるために、定期的に訓練を実施しています。

## 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)

年	2014年	2015年	2016年	2017年
報告件数	55,633	57,483	63,698	71,160

## POWER+

インハウスの船舶管理会社であるNYK Shipmanagementでは「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。



## 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(2014~2017年)

	2014年	2015年	2016年	2017年
本船監査数(隻)	303	300	303	287
会社監査数(社)	31	30	32	30

## ACT

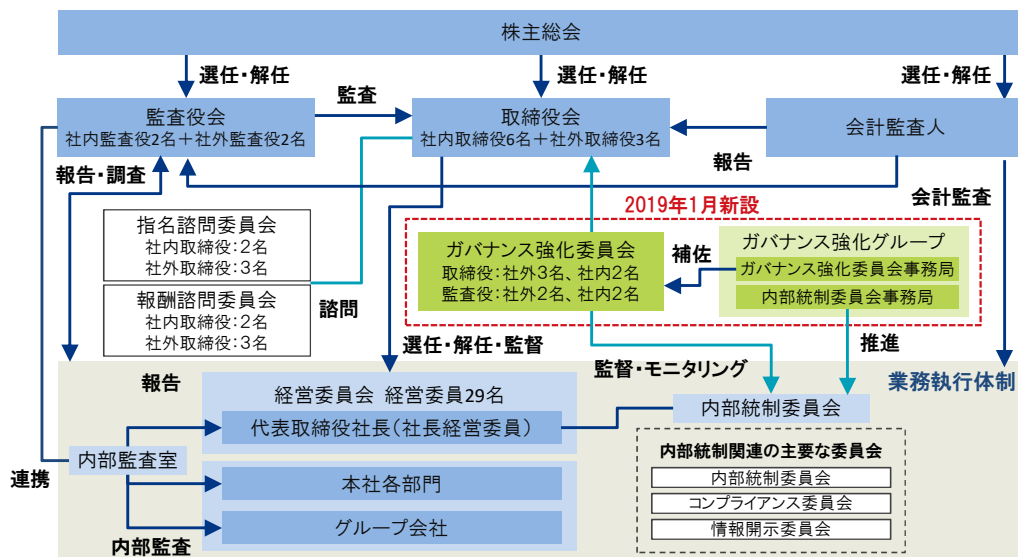
## トラブルの原因究明と目標に向けた改善

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。

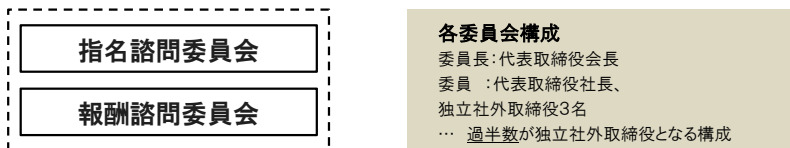
## Digitalizationの推進(安全運航)

船舶のビックデータを用いた異常運転の予兆検知開発の一環として「きらりんinja」・「きらりんミュージック」・「Live for ship operator」等の運航支援ソフト開発、「J-Marine NeCST\*6」・「自律航行船」等の開発を通して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。更に、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。

### コーポレートガバナンス体制図 (2019年4月現在)



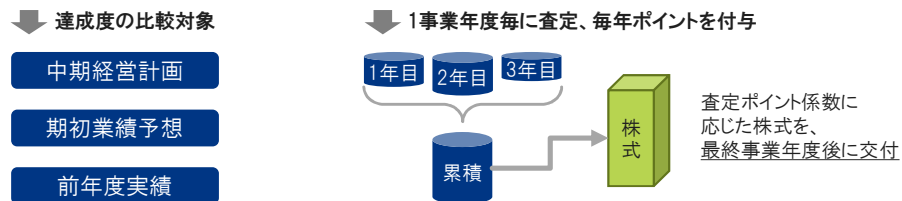
### 指名・報酬諮問委員会の設置と業績連動型株式報酬



#### 業績連動型株式報酬制度の導入

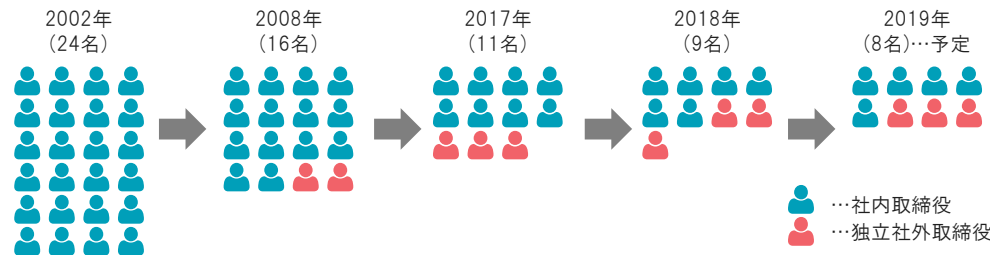
- 2016年より、取締役等を対象に、透明性・客観性の高い業績連動型株式報酬制度を導入

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



### 取締役会の実効性向上に向けた取組

- 取締役数のスリム化
- 取締役の任期短縮(2年間→1年間)
- 独立社外取締役の増員



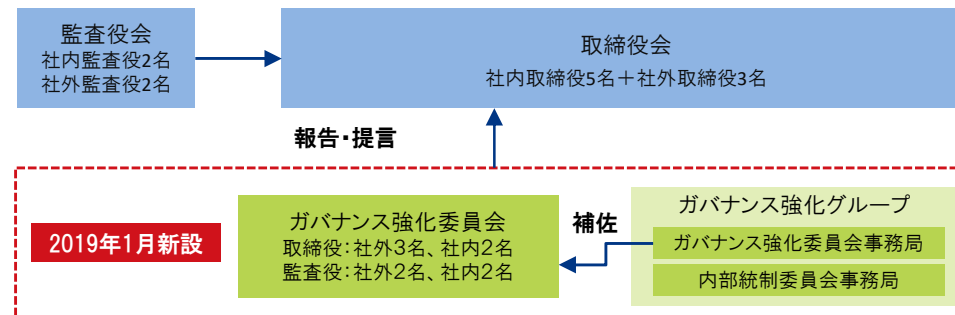
**2019年 (予定)**

- ✓ 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 …16.7%(12名中2名)

### ガバナンス強化委員会の設置

国内外のグループ子会社の不祥事案を受け、当社はグループ全体のガバナンス体制の強化が課題と認識しています。ガバナンスの更なる強化のため、2019年1月に「ガバナンス強化委員会」を設置しました。

- 社外役員を中心とする客観性・独立性の高い組織として、監督・モニタリング機能を強化します。
- より能動的に問題点の把握・報告と改善点の提言を実行します。
- 常設事務局として新設されたガバナンス強化グループが、ガバナンス強化委員会を補佐します。



※取締役・監査役の員数 - 本年6月の定時株主総会終結後の役員構成に基づく

<p>「Dow Jones Sustainability Index」に 継続選定</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&amp;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 <b>Dow Jones Sustainability Indices</b> In Collaboration with RobecoSAM</p>
<p>「FTSE4Good Index」に 16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>	 <p>FTSE4Good</p>
<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>	 <p>2018 Constituent MSCI ESG Leaders Indexes</p>
<p>フランスの港湾当局より「Best Green Shipping Line HAROPA -ESI2016」を受賞</p>	<p>フランスのHAROPA港湾当局(ル・アーヴル港、ルーアン港、パリ港が共同で管理運営)より5年連続で「ESIアワード」を受賞しました。</p> <p>※ 「ESI (Environmental Ship Index)」は、船舶から排出されるNOxやSoxに関わるデータを基に、船舶の運航が環境に与える影響度を測る指標。HAROPA港湾当局は、自ら管理運営する3港への寄港船に対して、高いスコアを収めた船会社10社に対し2012年以降毎年「ESIアワード」を授与している。</p>	 <p>BEST GREEN SHIPPING LINE ESI</p>
<p>「CDP2018気候変動」で最高評価 「気候変動Aリスト」を獲得</p>	<p>国際的な非営利団体CDP※による「CDP2018気候変動」調査において、気候変動に対する企業対応の世界的なリーダーと認識され、最高評価である「気候変動Aリスト」を獲得しました。</p> <p>※ 企業や政府がGHG排出量を削減し、水資源を保護し、森林を保護することを推進する国際的な非営利団体。2003年から毎年、世界の主要企業を対象に調査票の回答を収集・評価し、その結果を公表している。</p>	 <p>CDP DISCLOSURE INSIGHT ACTION A LIST 2018 CLIMATE CHANGE</p>
<p>2018年サステナブルファイナンス大賞 「グリーンボンド賞」を受賞</p>	<p>環境問題を金融的手法で解決する「環境金融」の普及・啓蒙活動を行う一般社団法人環境金融研究機構が主催する2018年サステナブルファイナンス大賞において、「グリーンボンド賞」を受賞しました。</p>	 <p>RIEF サステナブル ファイナンス 大賞</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>	 <p>2018 健康経営優良法人 Health and productivity ホワイト500</p>

<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—</p>	<p>当社は、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。</p>	 <p>FTSE Blossom Japan</p>  <p>2018 Constituent MSCI ジャパンESG セレクト・リーダーズ指数</p>  <p>2018 Constituent MSCI日本株 女性活躍指数 (WIN)</p>
<p>シップ・オブ・ザ・イヤー2016</p>	<p>当社が運航する14,000TEU型コンテナ船「NYK BLUE JAY」が、公益社団法人 日本船舶海洋工学会によって選定される「シップ・オブ・ザ・イヤー2016」の「大型貨物船部門賞」を受賞しました。</p>	
<p>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—</p>	<p>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。</p>	
<p>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CO<sub>2</sub>排出削減を達成—</p>	<p>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。</p>	
<p>「IR向上企業」・「IR継続企業」に選定</p>	<p>一般社団法人 日本IR協議会によって「IR向上企業」および「IR継続企業」に海運業界から唯一選定されました。</p>	

## 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	1999(平成11)年	定航部門、自動車船部門でISO9002認証を取得	
1945(昭和20)年	終戦、所有船舶37隻、15万5,469総トンに減少	2000(平成12)年	中長期経営ビジョン「NYK21新世紀宣言」を発表	
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	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
1959(昭和34)年	原油タンカー「丹波丸」就航	2002(平成14)年	傭船船隊を含めたISO14001認証取得(世界初)	
1960(昭和35)年	鉱石専用船「戸畑丸」就航	2003(平成15)年	中長期グループ経営ビジョン「Forward 120」策定	
1962(昭和37)年	世界初の大型LPG専用船「プリジストン丸」就航	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
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	2004(平成16)年	株式会社MTI設立	
1968(昭和43)年	世界初のチップ専用船「呉丸」就航	2005(平成17)年	NYKグループ中期経営計画“New Horizon 2007”策定	
1968(昭和43)年	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	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
1969(昭和44)年	近海、内航部門を近海郵船株式会社に委譲	2006(平成18)年	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	
1969(昭和44)年	自動車船「第五とよ丸」竣工	2007(平成19)年	フィリピンに船員養成の「NYK-TDG Maritime Academy」開校	
1971(昭和46)年	香港にNYK Line(Hong Kong) Ltd.、タイにNYK(Thailand) Co.Ltd.を設立	2008(平成20)年	NYKグループ新中期経営計画“New Horizon 2010”発表	
1971(昭和46)年	欧州航路、コンテナ・サービス開始	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
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	2009(平成21)年	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	
1978(昭和53)年	星港にNYK Line (Singapore) Pte. Ltd.設立	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	
1983(昭和58)年	LNG輸送開始(インドネシア/日本)	2010(平成22)年	物流事業の再編・統合を開始、郵船ロジスティクス(株)始動	
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	2010(平成22)年	空気潤滑システム搭載の新型モジュール船2隻竣工	
1985(昭和60)年	米国にNYK Line (North America) Inc. 設立	2010(平成22)年	Knutsen Offshore Tankers社に出資、邦船社初のチャトルタンカー事業進出	
1988(昭和63)年	香港でHong Kong Logistics Center 開業	2011(平成23)年	NYKグループ新中期経営計画「More Than Shipping 2013」発表	
1989(平成元年)	NYK Bulkship (USA) Inc. と NYK Bulkship (Europe) Ltd. を設立	2011(平成23)年	Petroleo Brasileiro社(ブラジル)向けFPSO事業に参画	
1989(平成元年)	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	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	
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	2012(平成24)年	「NYKバルク・プロジェクト貨物輸送株式会社」発足	
1990(平成2)年	日本ライナーシステム株式会社を合併	2013(平成25)年	NYKグループ新中期経営計画「More Than Shipping 2018」発表	
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	2014(平成26)年	コーポレートガバナンス・ガイドライン 発行	
1991(平成3)年	タイのラムチャバンでコンテナターミナル開業	2015(平成27)年	定期コンテナ船事業統合の発表	
1991(平成3)年	豪州でNYK Line (Australia) Pty. Ltd. と NYK Shipping (N.Z.) Ltd. を設立	2016(平成28)年	郵船ロジスティクス(株)の完全子会社化を発表	
1992(平成4)年	台湾で高雄コンテナターミナル開業	2017(平成29)年	「ザ・アライアンス“THE Alliance”」による新サービス開始	
1992(平成4)年	コンテナ船で大西洋航路開始	2017(平成29)年	NYKグループ新中期経営計画「Staying Ahead 2022 with Digitalization and Green」発表	
1993(平成5)年	ダブルハルタンカー「高峰丸」竣工	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	
1994(平成6)年	欧州でNYK Line (Deutschland) GmbH, NYK Line (Benelux) B.V.を設立	脱炭素化への挑戦「NYK スーパーエコシップ2050」発表		
1994(平成6)年	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			
1998(平成10)年	独自の安全運航規格「NAV9000」を導入			

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 <a href="https://www.nyk.com">https://www.nyk.com</a>
決算期	3月31日
定時株主総会	6月
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	東京都千代田区丸の内一丁目4番5号 三菱UFJ信託銀行株式会社 【同連絡先】 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 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。 <a href="https://www.nyk.com/ir/stock/koukoku/">https://www.nyk.com/ir/stock/koukoku/</a> 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	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)	11,692,100
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	11,357,900
株式会社南青山不動産	8,247,800
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)	3,105,600
東京海上日動火災保険株式会社	2,894,578
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口9)	2,801,500
JP MORGAN CHASE BANK 385151	2,478,550
STATE STREET BANK WEST CLIENT - TREATY 505234	2,372,412

## 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 - 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](mailto:iroffice@nykgroup.com)

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