

FACT BOOK I 2021

各事業データ集

2021年5月 作成

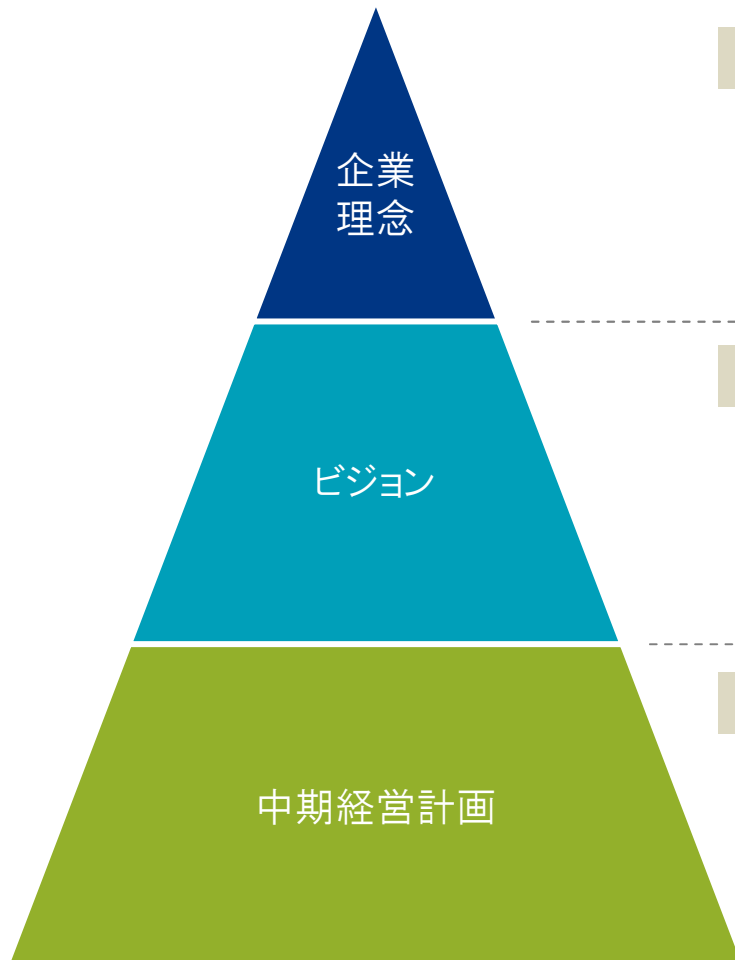


証券コード
9101

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

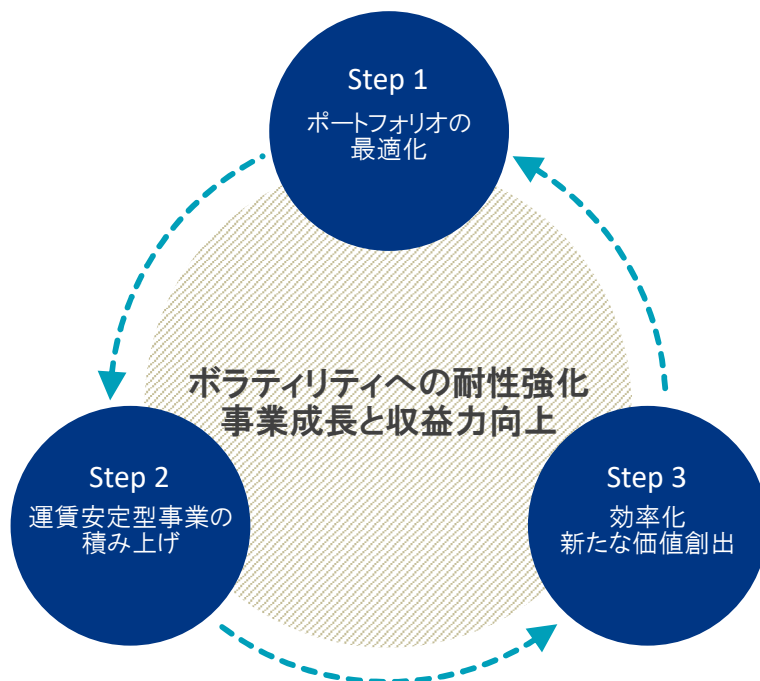
HOW 企業理念に基づき、ビジョンを実行する手段・方法



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 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
	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	27
	外部ステークホルダーからの評価 I・II	28
	創業からの歴史	30
	投資家情報	31

※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。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の見直し ◆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

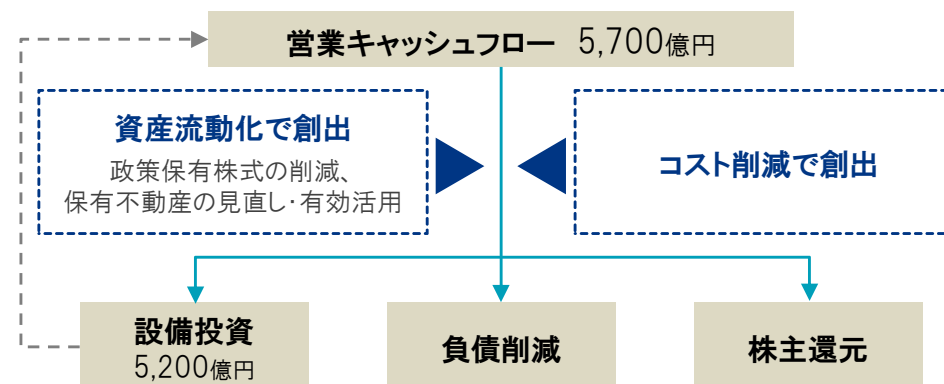
×

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)

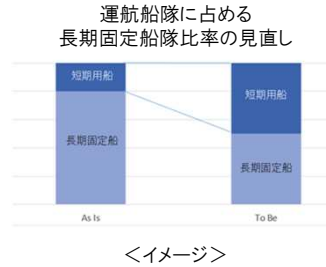


ドライバルク

ドライバルク事業を抜本的に見直し、収益構造を改善。

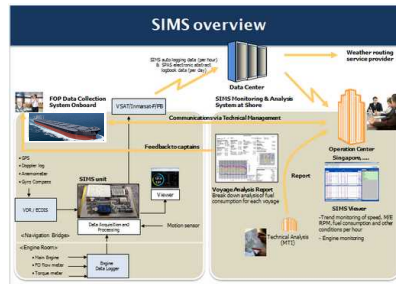
市況耐性の高い不定期船事業の構築

- 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



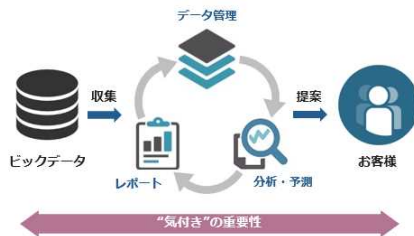
ICT、ノウハウを活用した効率的な配船・運航によるコスト削減

- 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



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

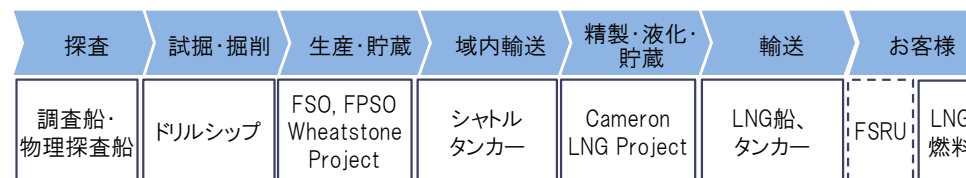
LNG

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

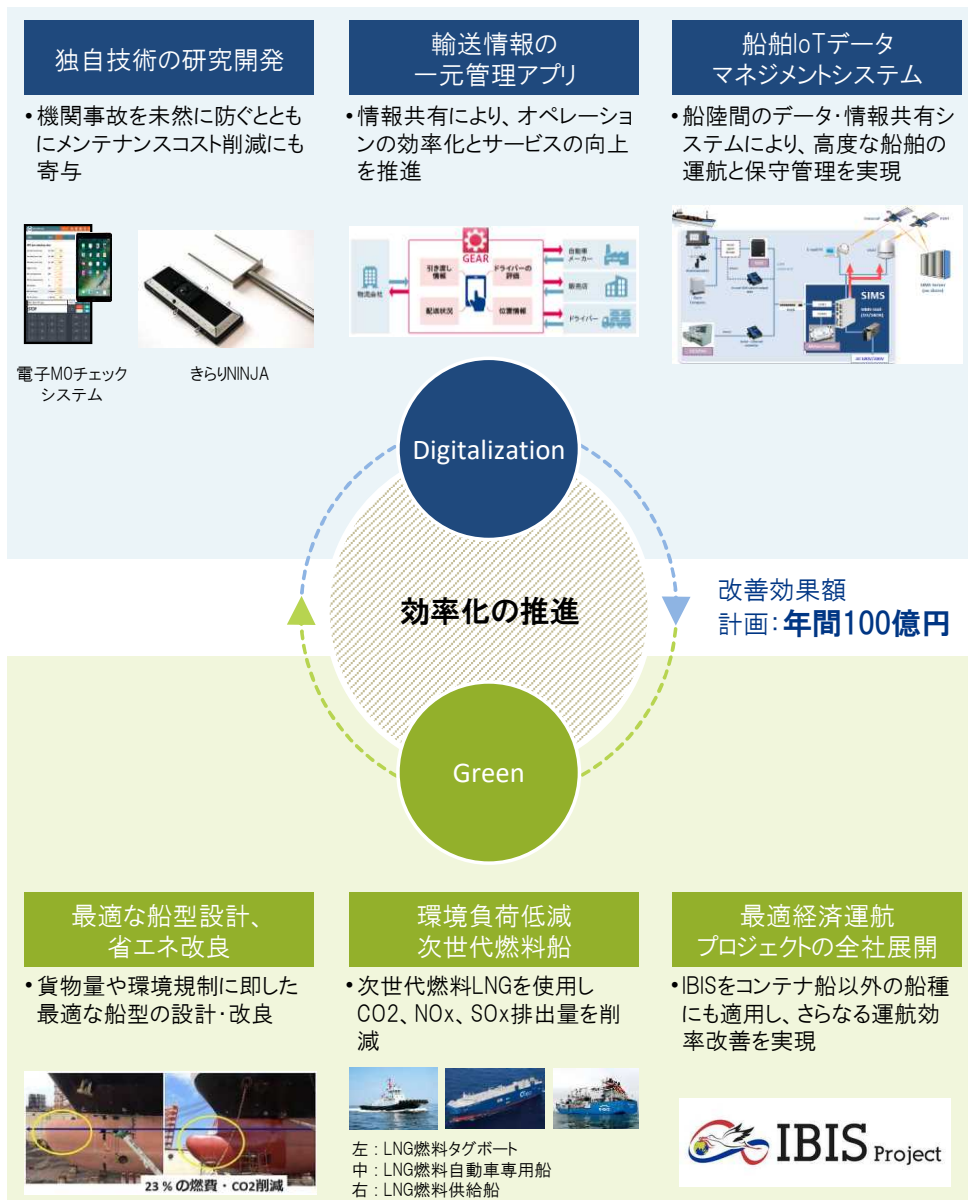
世界で先行する船舶用LNG燃料の供給・販売事業をさらに推進

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

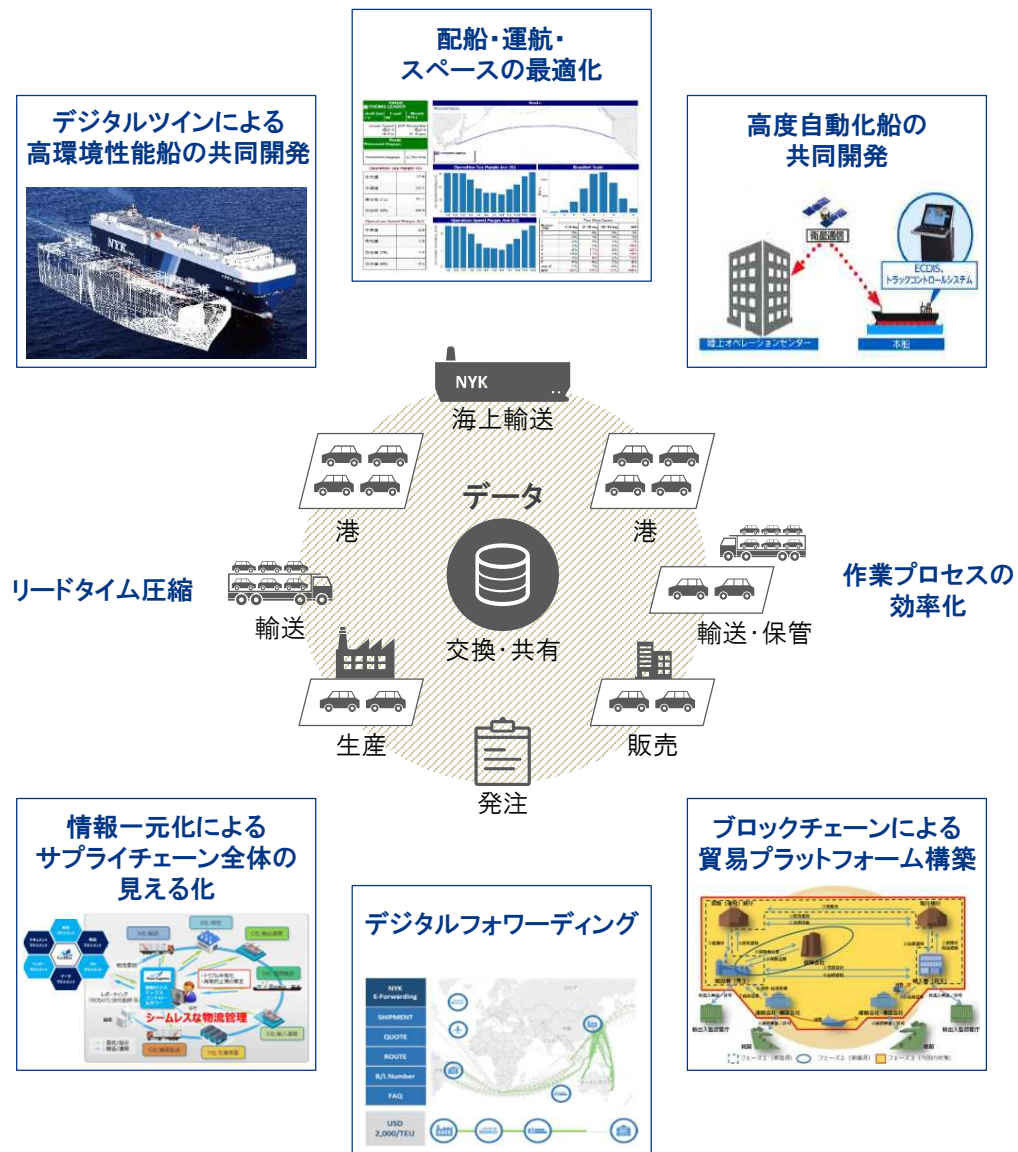
これまでの取り組み

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

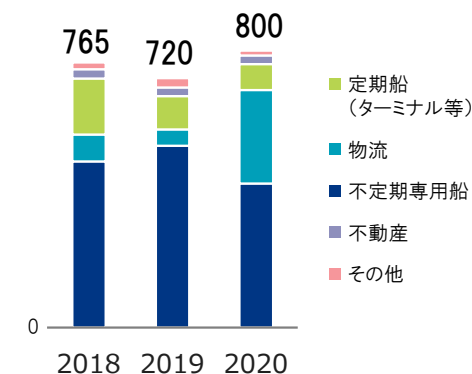
最新のデジタル技術を駆使し、サプライチェーン全体の最適化を目指す。CO2削減にも寄与し、社会要請にも適応。



		計画	進捗・取り組み
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。	市況耐性強化のため、エクスポージャーを縮減 中大型船を主に構造改革を実行 ・2018年度から10隻の長期固定コスト備船の期限前返船を実施 ・加えて2020年度に約547億円の特別損失を計上
	コンテナ事業 (ONE)	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。	ベストプラクティスを採用し、シナジーによる事業統合効果を実現 足許は港湾、内陸部での混雑に伴うスケジュール遅延や コンテナ不足の課題解消に尽力 更なる競争力強化のため、中長期的な船隊整備に向け検討を継続
Step 2 運賃安定型事業の積み上げ	物流(YLK)		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り、 シナジーを追求
	自動車輸送	グループの経営基盤を活かした 営業力強化。	LNG燃料船による海上輸送や完成車ターミナルでの 再生可能エネルギー利用を推進 サプライチェーン全体のGHG排出を削減
	LNG・海洋事業	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。	中長期契約の獲得で運賃安定型事業を積み上げ (LNG船:2022年度予想 89隻)
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。	イノベーション人材育成のため、NYKデジタルアカデミーを創設 デジタルトランスフォーメーションを推進し、現場をサポート
	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。	LNG燃料供給、洋上風力、ゼロエミッション(水素・アンモニア)等の 取り組みを加速 2030年を目途に経常利益 数十億円/年に

運賃安定型事業

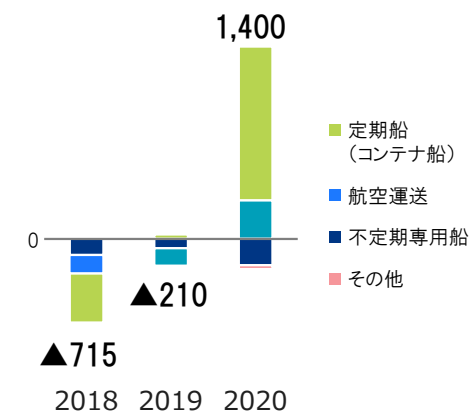
(億円)



※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)

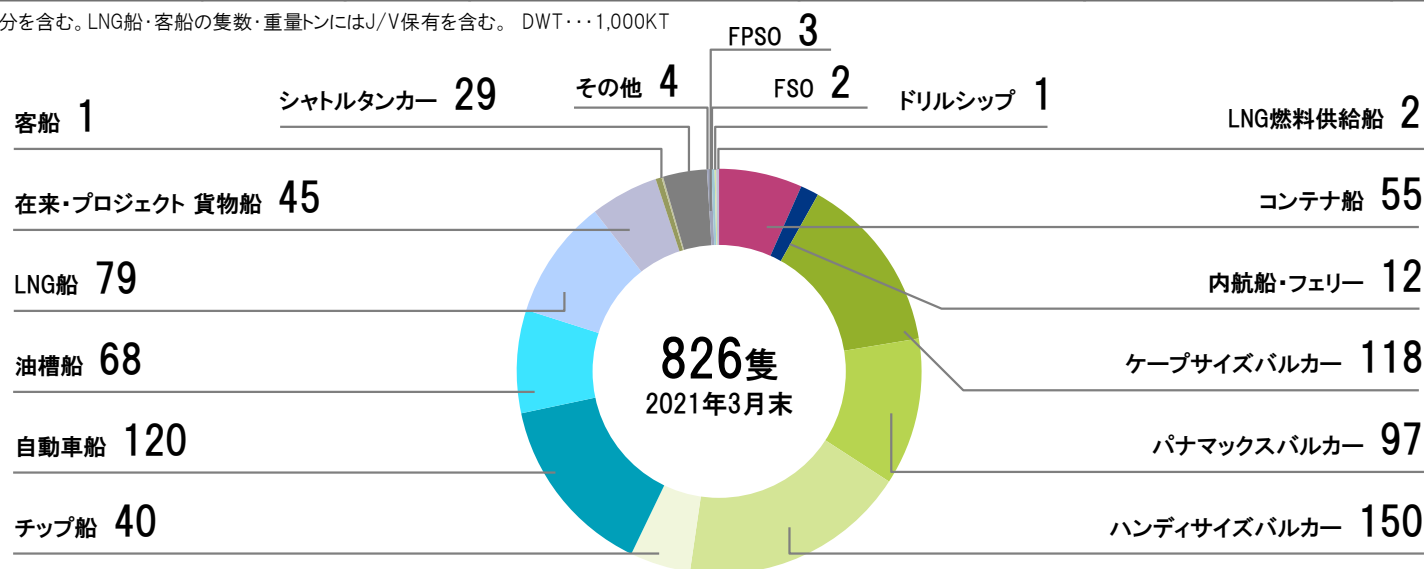


※不定期専用船は、主に、ドライバルクとリキッドの中長期契約以外で構成される。

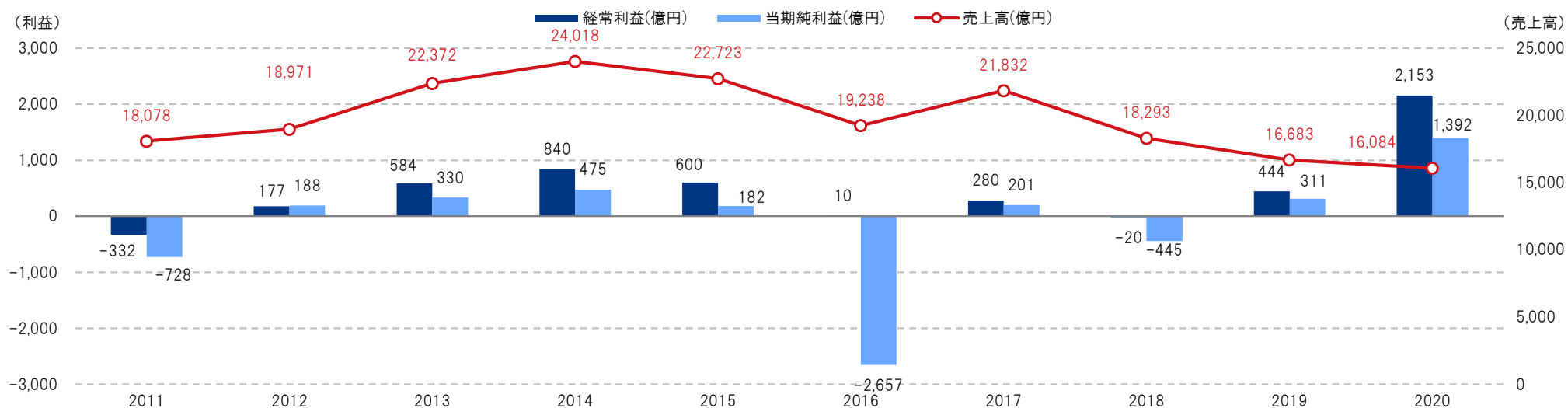
日本郵船グループの運航船舶

事業セグメント	船種	2020年3月末				2021年3月末					
		所有(含共有)		備船等		所有(含共有)		備船等		運航船舶合計	
		隻数	DWT	隻数	DWT	隻数	DWT	隻数	DWT	隻数	DWT
定期船事業	コンテナ船	28	4,967	30	4,967	26	1,659	29	3,039	55	4,698
物流	内航船・フェリー	4	73	8	73	4	23	8	48	12	71
不定期専用船事業	ケープサイズバルカー	24	22,329	90	22,329	21	4,125	97	19,166	118	23,291
	パナマックスバルカー	36	8,003	57	8,003	37	3,291	60	5,106	97	8,397
	ハンディサイズバルカー	60	7,982	103	7,982	57	2,845	93	4,467	150	7,312
	チップ船	9	2,330	34	2,330	9	460	31	1,717	40	2,177
	自動車船	44	2,184	80	2,184	42	758	78	1,382	120	2,140
	油槽船	53	10,211	21	10,211	49	6,176	19	2,448	68	8,624
	LNG船	75	6,353	3	6,353	76	6,164	3	226	79	6,390
	在来・プロジェクト貨物船	22	696	19	696	21	397	24	330	45	727
その他	6	43	0	43	4	29	0	0	4	29	
その他の事業	客船	1	7	0	7	1	7	0	0	1	7
合計		362	65,178	445	65,178	347	25,934	442	37,929	789	63,863
海洋事業	シヤトルタンカー		3,392		3,392					29	3,568
	FPSO		-		-		-		-	3	-
	FSO		-		-		-		-	2	-
	ドリルシップ		-		-		-		-	1	-
グリーンビジネス	LNG燃料供給船									2	-
総合計			68,570	841	68,570					826	67,431

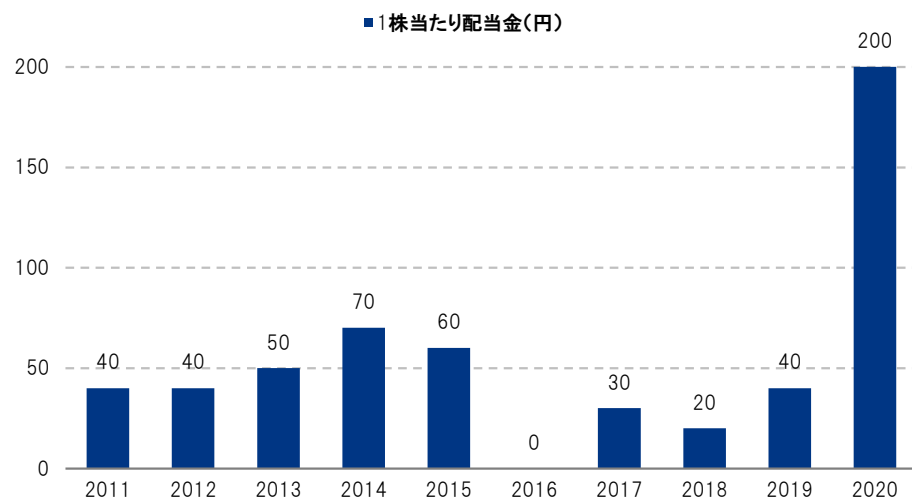
備考：共有船の重量トンとは他社持ち分を含む。LNG船・客船の隻数・重量トンにはJ/V保有を含む。DWT・・・1,000KT



業績推移

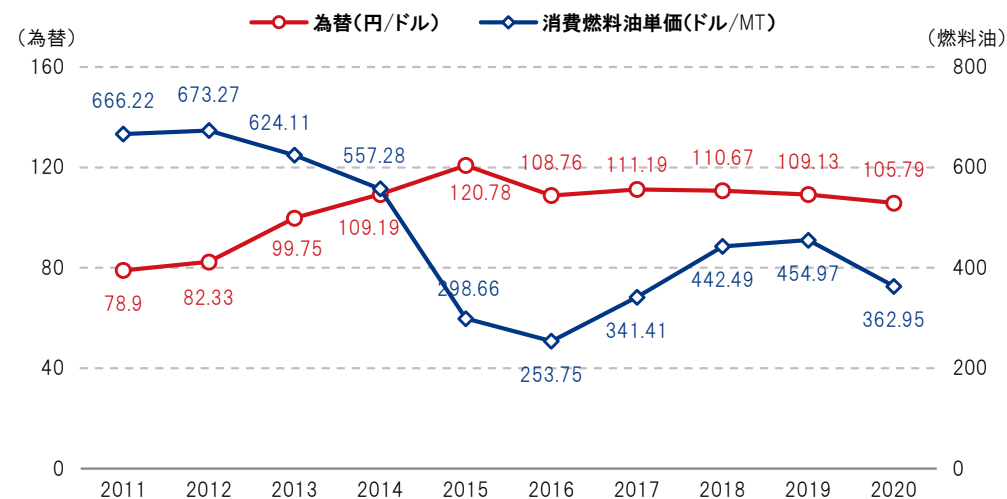


1株当たり配当金の推移*

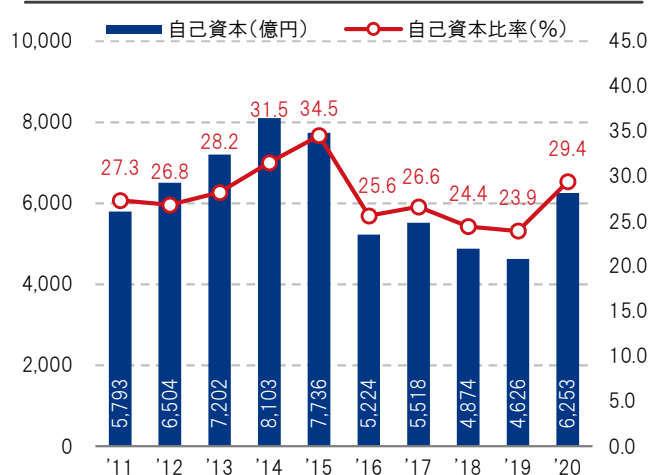


* 当社は、2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を行っています。
2017年度以前の1株当たり配当金については、当該株式併合の影響を考慮し調整しています。

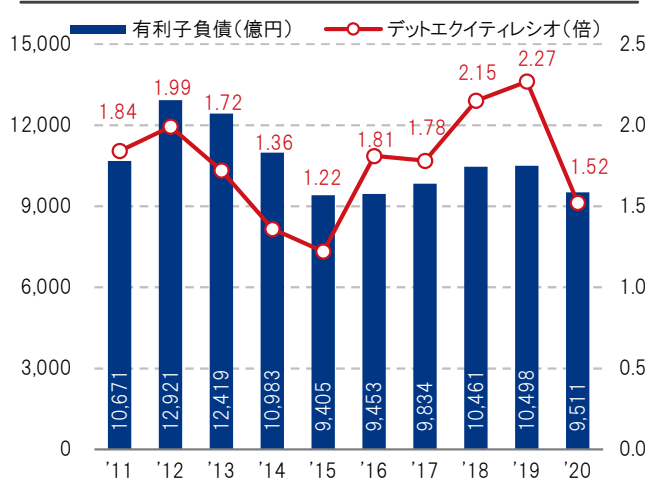
為替と消費燃料油単価の推移



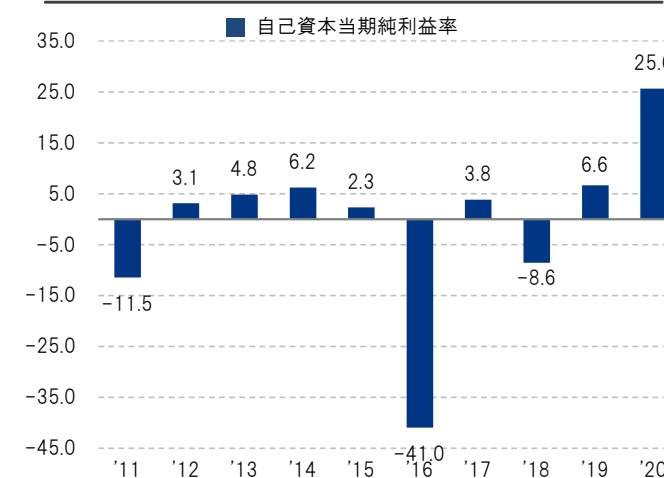
自己資本と自己資本比率



有利子負債とデットエクイティレシオ(DER)



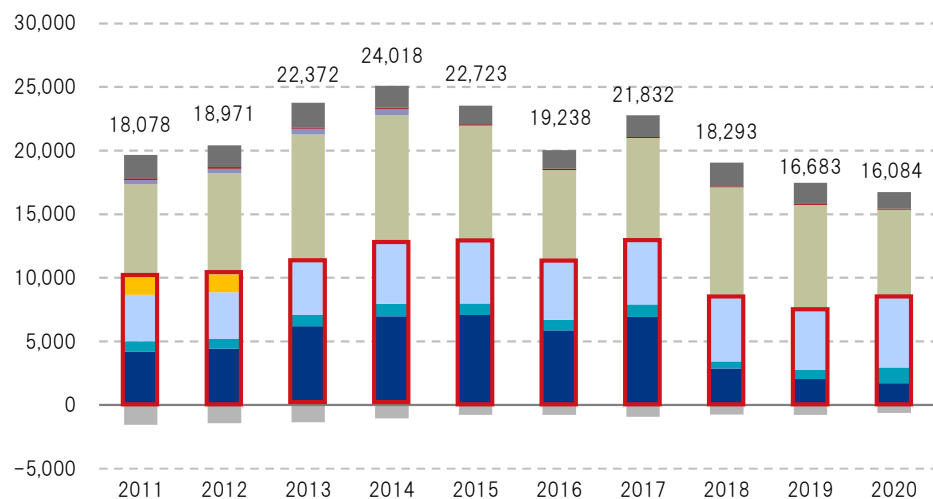
自己資本当期純利益率(ROE)



セグメント別売上高

(億円)

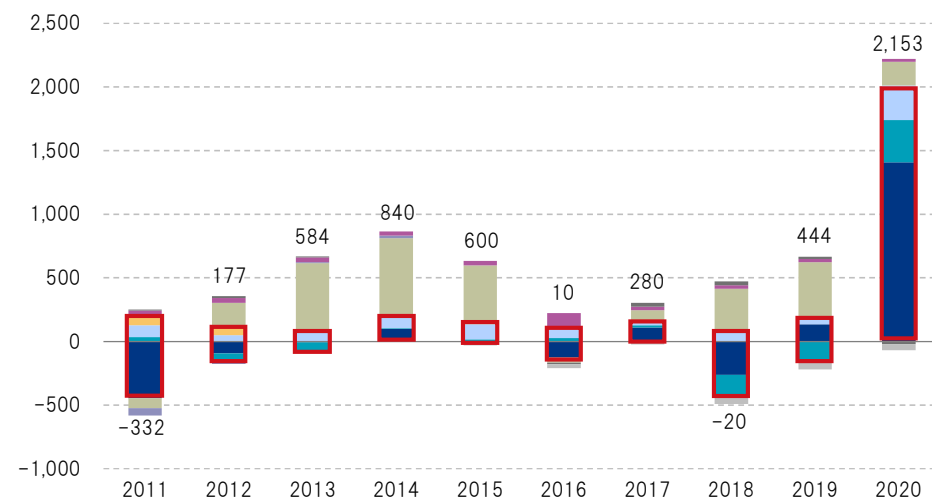
ライナー&ロジスティクス事業 (定期船事業 航空運送事業 物流事業 ターミナル関連事業)
 不定期専用船事業 客船事業 不動産業 その他の事業 連結消去



セグメント別経常利益

(億円)

ライナー&ロジスティクス事業 (定期船事業 航空運送事業 物流事業 ターミナル関連事業)
 不定期専用船事業 客船事業 不動産業 その他の事業 連結消去



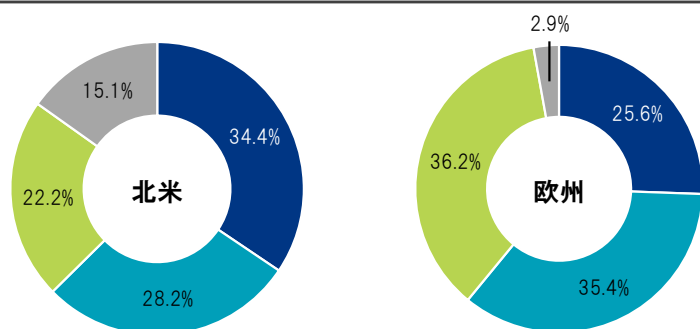
備考1: 2013年度より「ターミナル関連事業」は「定期船事業」に含めて表示する方法に変更し、また一部の連結子会社の事業セグメントを「定期船事業」から「不定期専用船事業」に変更しています。
 2: 2015年度より「客船事業」は「その他の事業」に含めて表示しています。
 3: 事業区分変更前の数値はリステートしていません。
 4: 2021年度より、「一般貨物輸送事業」の名称を「ライナー&ロジスティクス事業」に変更しております。

フルコンテナ船オペレーター別供給船腹量

会社名		2020年12月末現在				2019年12月末現在			
		順位	隻数	TEU	シェア	順位	隻数	TEU	シェア
Maersk	デンマーク	1	684	3,992,248	17.0%	1	689	4,041,660	17.7%
MSC	スイス	2	557	3,785,800	16.1%	2	545	3,675,633	16.1%
COSCO	中国	3	454	2,960,224	12.6%	3	433	2,876,115	12.6%
CMA CGM	フランス	4	530	2,947,671	12.5%	4	479	2,681,556	11.8%
Hapag-Lloyd	ドイツ	5	237	1,714,658	7.3%	5	237	1,659,129	7.3%
ONE	シンガポール	6	206	1,487,494	6.3%	6	219	1,541,755	6.8%
Evergreen	台湾	7	196	1,273,519	5.4%	7	198	1,272,530	5.6%
HMM	韓国	8	68	702,060	3.0%	10	61	381,404	2.9%
Yang Ming	台湾	9	89	616,672	2.6%	8	104	669,773	1.8%
ZIM	イスラエル	10	85	369,888	1.6%	11	59	293,214	1.7%
Wan Hai	台湾	11	126	341,026	1.5%	12	97	246,953	1.3%
PIL	シンガポール	12	95	296,524	1.3%	9	123	414,409	1.1%
KMTC	韓国	13	64	168,039	0.7%	13	66	157,606	0.7%
IRISL	イラン	14	29	145,372	0.6%	14	29	145,372	0.6%
SITC	中国	15	87	129,223	0.5%	15	87	126,794	0.6%
上位15社合計		-	3,507	20,930,418	89.1%	-	3,426	20,183,903	88.5%
その他		-	1,778	2,571,546	10.9%	-	1,824	2,615,775	11.5%
合計			5,285	23,501,964	100.0%		5,250	22,799,678	100.0%

出所)MDS, IHS-Markitより日本郵船調査グループにて作成

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, HMM, Yang Ming, Hapag-Lloyd

■ 2M: Maersk, MSC, ZIM

■ その他

*1 COSCOはOOCLを含む

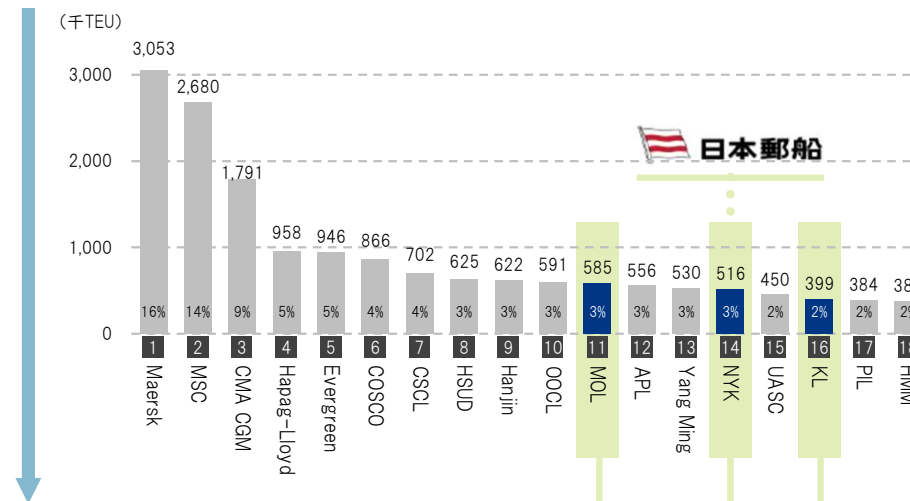
*2 CMA CGMはAPLを含む

出所) MDS 2021年3月データ(2021年2月末時点)より日本郵船調査グループにて集計

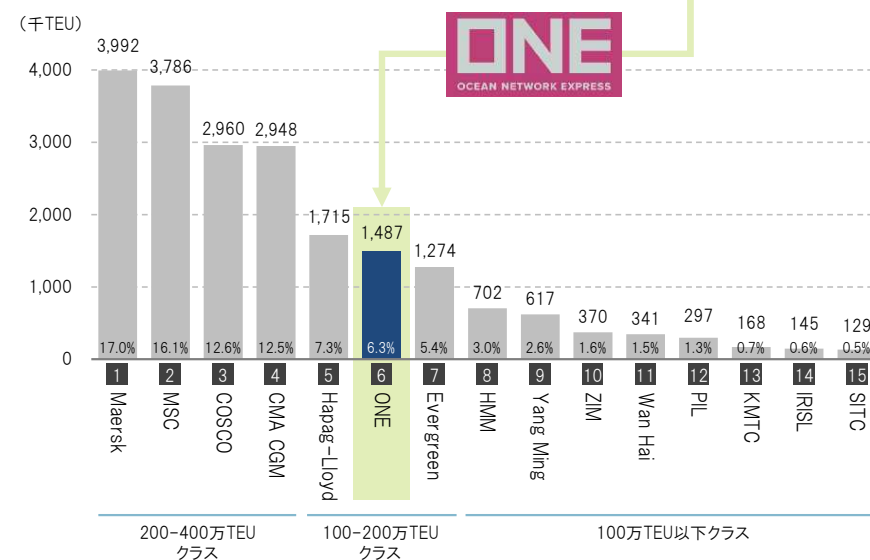
定期コンテナ船事業の事業環境

競争環境変化(買収・統合による規模格差拡大)

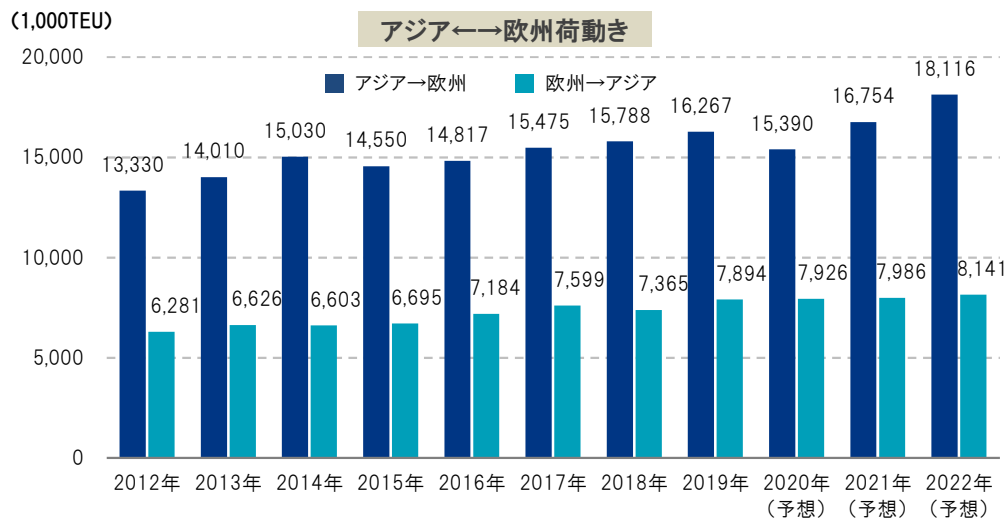
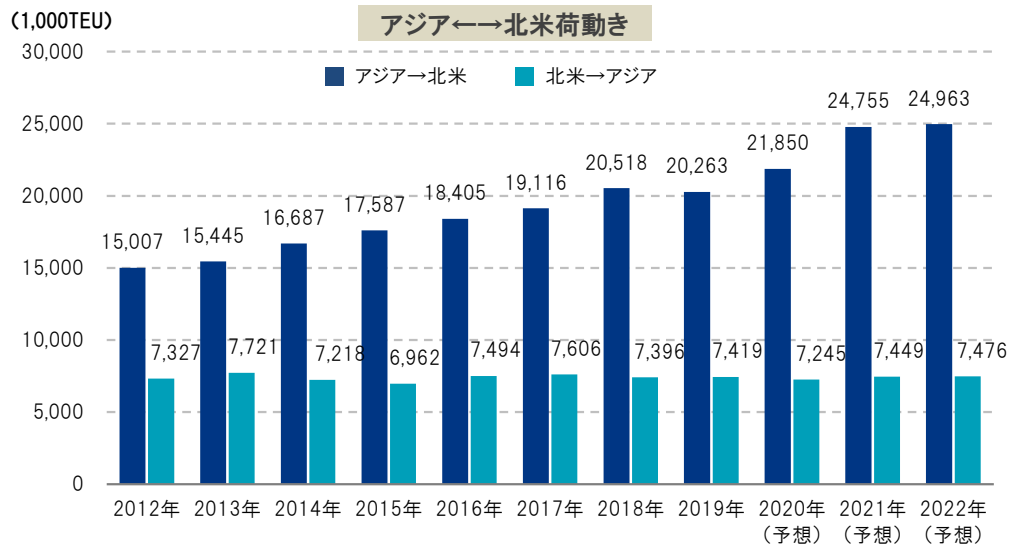
2015年9月時点 運航船腹量



2020年12月時点 運航船腹量

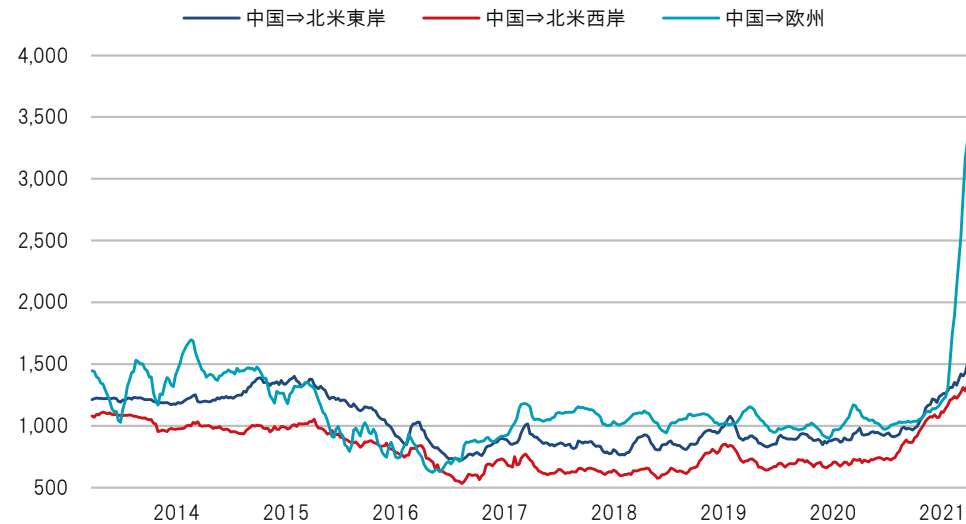


コンテナ荷動き

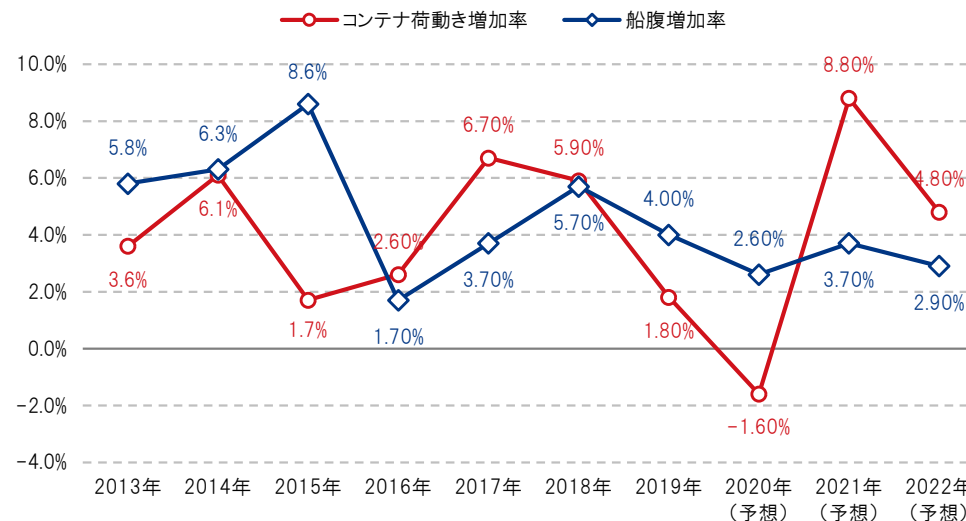


運賃推移

(1998年1月1日=1,000point)



需給推移(対前年比増減率)



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	109.8
2	PSA International	ターミナル専業	84.8
3	APM Terminals	ターミナル専業	84.2
4	Hutchison Ports	ターミナル専業	82.6
5	DP World	ターミナル専業	69.4
6	Terminal Investment Limited (TIL)	ターミナル専業	50.8
7	China Merchants Ports	ターミナル専業	35.6
8	CMA CGM	船社系	26.1
9	SSA Marine	ターミナル専業	13.0
10	ICTSI	ターミナル専業	11.8
11	Eurogate	ターミナル専業	11.7
12	Evergreen	船社系	10.1
13	Hyundai	船社系	9.5
14	日本郵船	船社系	8.2
15	MOL	船社系	7.8

出典：Drewry Global Container Terminal Operators 2020, 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。
 7. Hutchison PortsにはHutchison Trust's operation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)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
取扱量(百万TEU)		8.8	12.0	16.0	13.6	12.3	11.5
拠点数(ターミナル)		15	16	15	13	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：15拠点
- RORO船ステベ事業：6拠点



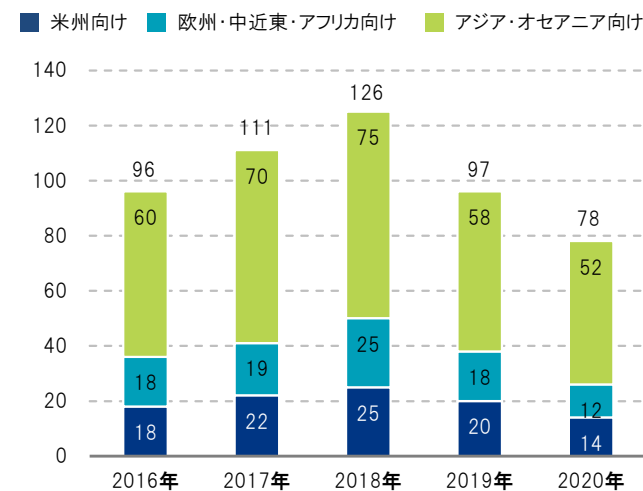
国際航空貨物輸送 オペレーターランキング

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

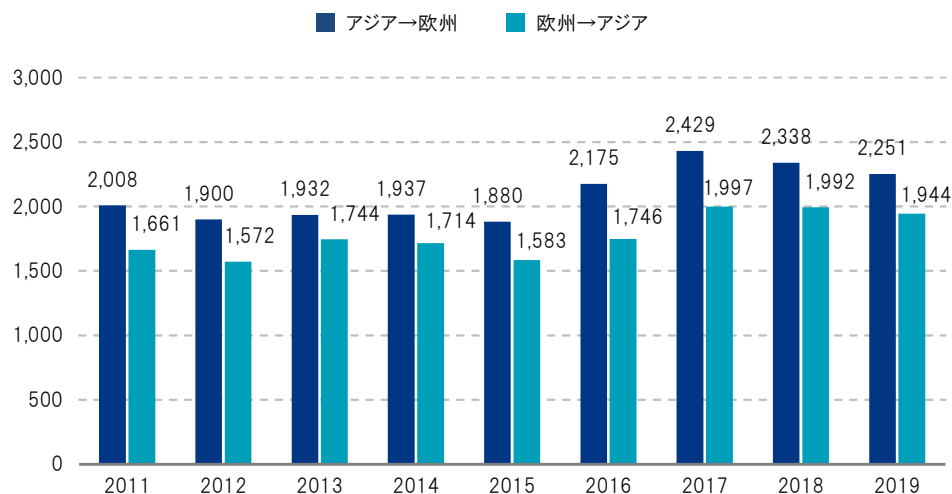
(万重量トン)



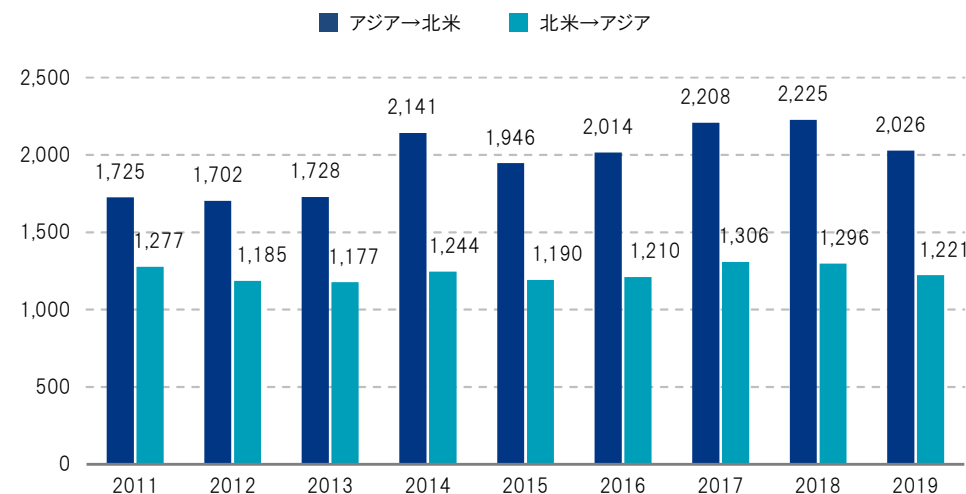
出典:JAF A実績より日本郵船集計

アジア⇄北米、欧州 年間マーケット重量推移

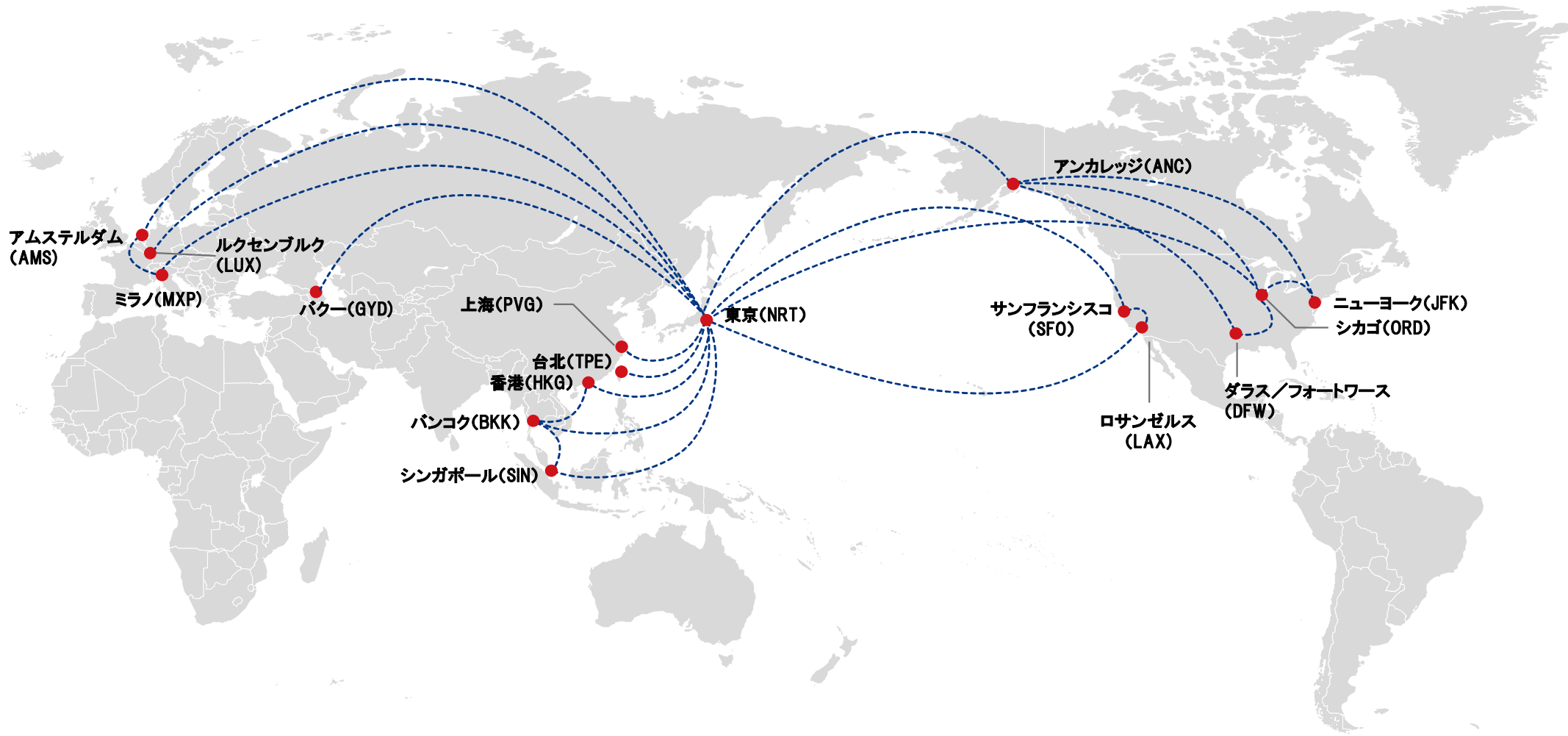
(千トン)



出典:Seabury Trade Databaseより日本郵船集計



NCAサービスネットワーク

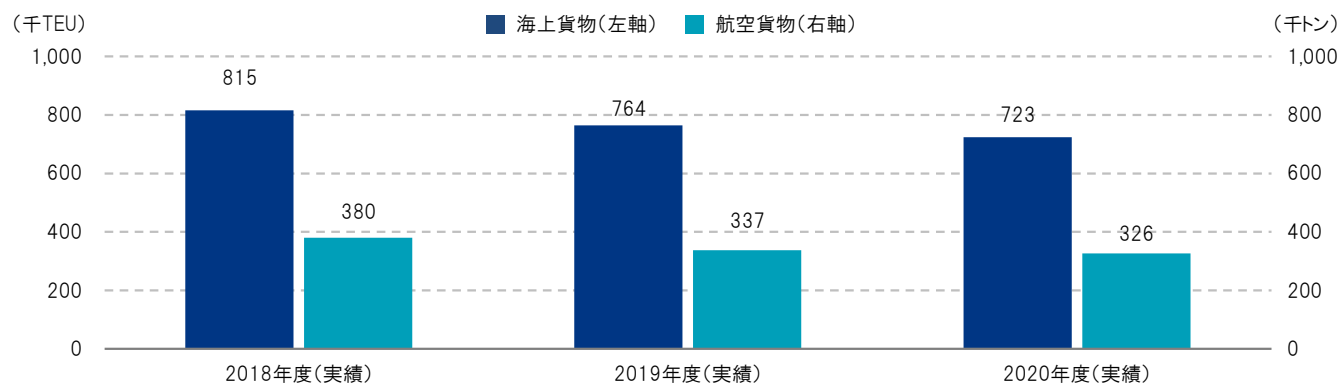


世界の貨物フォワーダー取扱量比較 (2019年度)

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	764	337
DHL Supply Chain & Global Forwarding	3,207	2,051
Kuehne + Nagel	4,861	1,643
DB Schenker	2,294	1,186
DSV	1,907	1,071
Sinotrans	3,770	502
Expeditors	1,125	955
日本通運	703	752
CEVA Logistics	1,050	416
UPS Supply Chain Solutions	620	965
C.H.Robinson	1,000	210
Kerry Logistics	1,250	409
Bollre Logistics	839	634
Geodis	866	308
Hellman Worldwide Logistics	955	586
近鉄エクスプレス	644	566
Agility	740	415
DACHSER	520	330
日立物流	538	260
Damco/Maersk Logistics	577	158

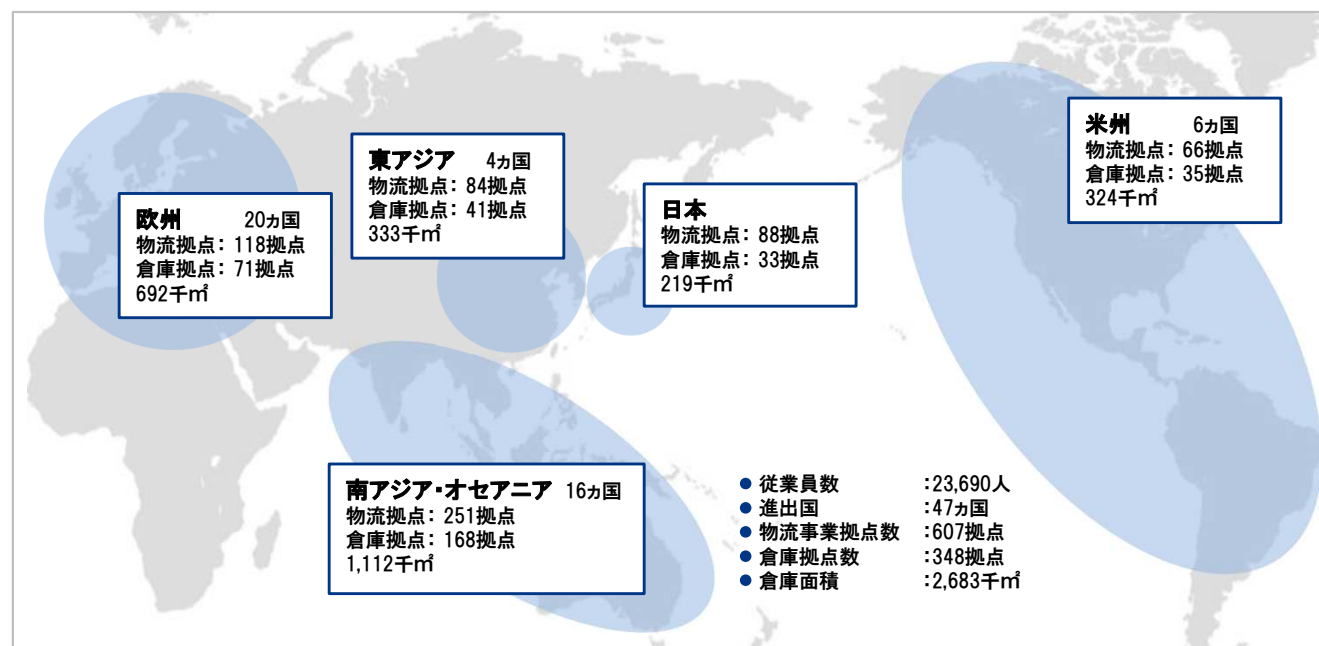
出典: ARMSTRONG ASSOCIATES, INC. データより日本郵船作成

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

(2021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

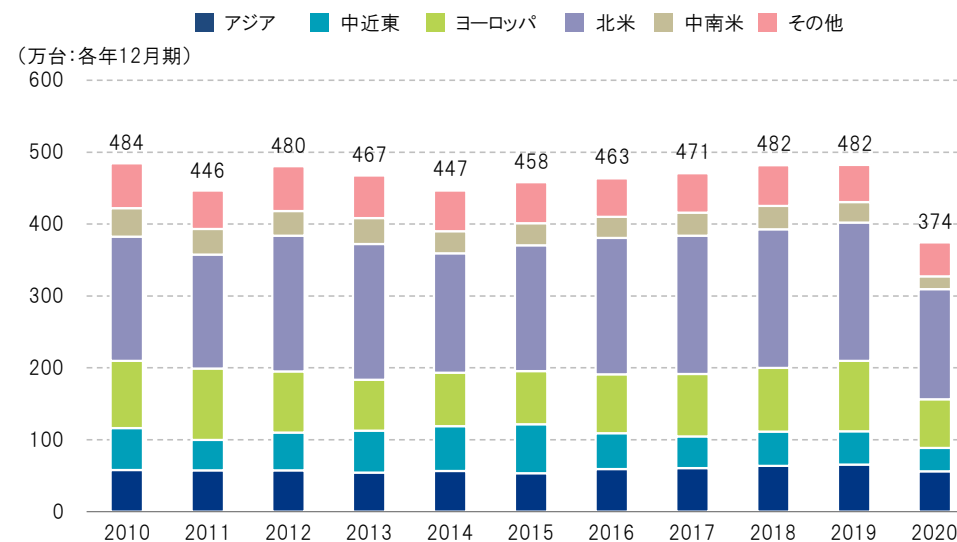
(2020年12月31日現在)

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	96	14.3%	583,905	14.7%
2	GLOVIS	85	12.7%	560,130	14.1%
3	商船三井	81	12.1%	496,009	12.5%
4	EUKOR	73	10.9%	476,885	12.0%
5	川崎汽船	62	9.3%	380,188	9.6%
6	GRIM	58	8.7%	276,986	7.0%
7	WVO	49	7.3%	337,926	8.5%
8	HAL	40	6.0%	264,135	6.6%
9	トヨフジ海運	13	1.9%	58,660	1.5%
10	NEPTUN	12	1.8%	48,400	1.2%
11	UECC	11	1.6%	48,300	1.2%
11	ARC	10	1.5%	62,779	1.6%
13	SCC	7	1.0%	44,400	1.1%
13	SALLAU	7	1.0%	34,241	0.9%
15	ECL	5	0.7%	19,700	0.5%
—	その他	61	9.1%	283,394	7.1%
合計		670		3,976,038	

出典: Hesnes Shipping As "The Car Carrier Market 2020"

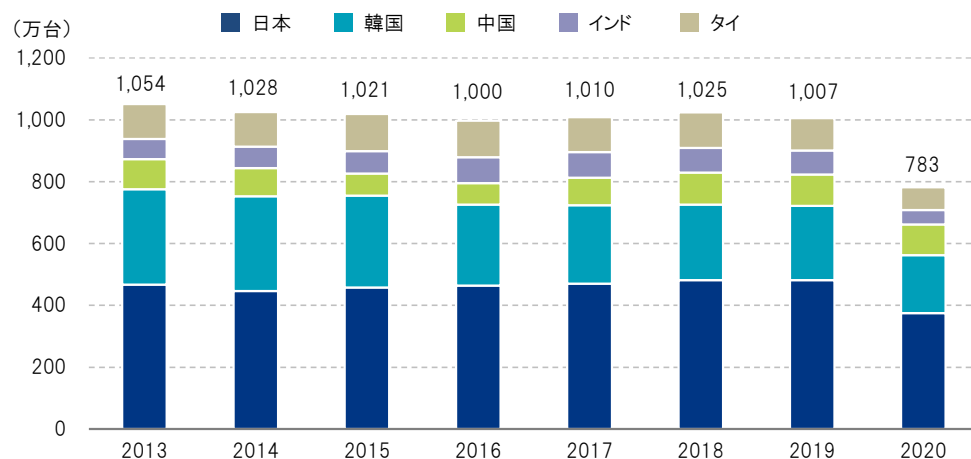
備考: キャパシティ2,000台以上の自動車船のみを対象としています。

日本の自動車輸出推移(仕向地別)



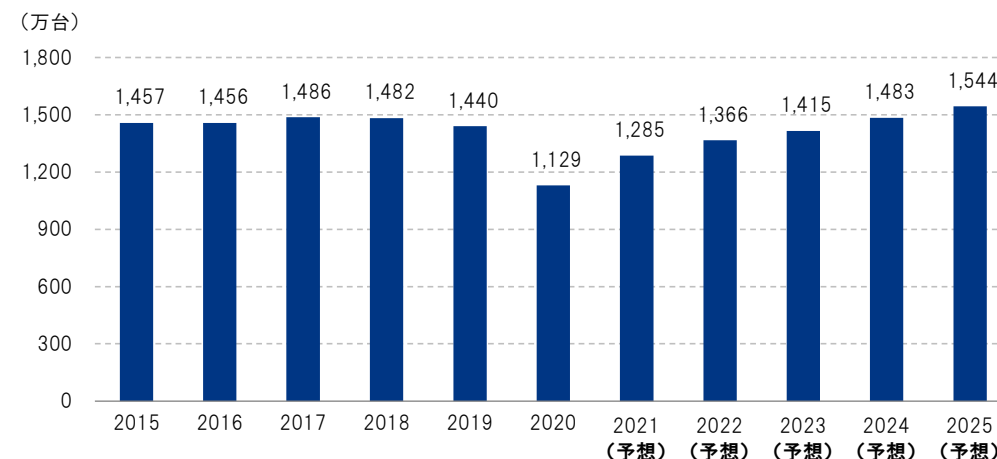
出典: 日本自動車工業会(JAMA)

アジア主要国自動車輸出推移



出典: 日本自動車工業会(JAMA)、FOURIN、CAAM

世界自動車荷動き台数(地域間荷動き)



出典: 日本郵船推計

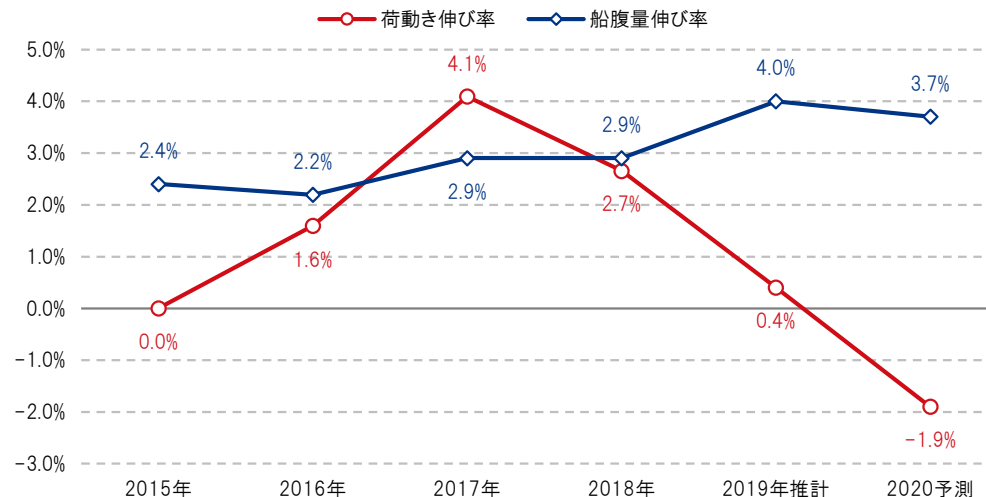
ドライバルカー船隊ランキング

(2021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	32,744	299
2	日本郵船	14,968	160
3	Fredriksen Group	14,901	118
4	川崎汽船	13,185	109
5	China Merchants	13,183	115
6	Star Bulk Carriers	12,859	116
7	Berge Bulk	11,338	59
8	商船三井	10,834	89
9	Oldendorff Carriers	10,448	101
10	Pan Ocean	10,360	72
11	ICBC	9,178	33
12	NS United KK	8,644	47
13	今治造船	8,535	80

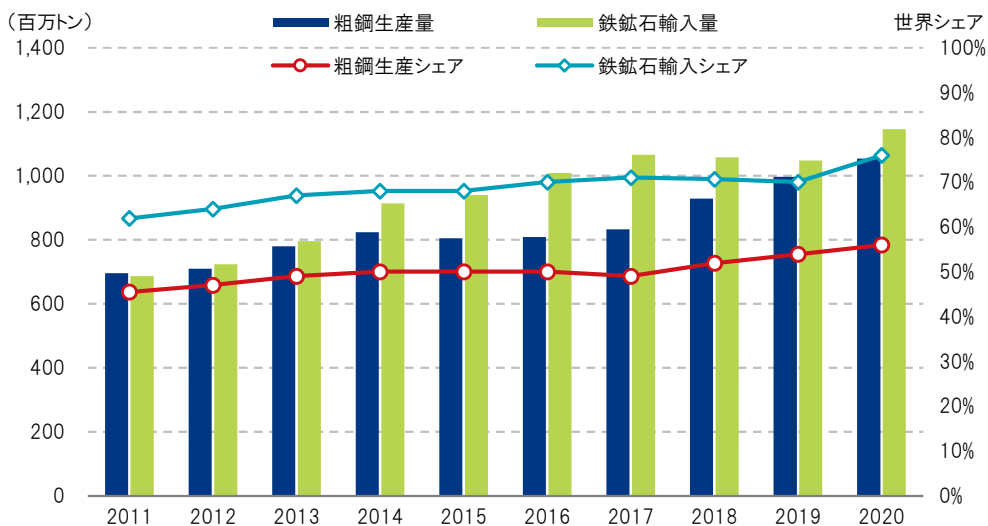
出典: Clarksonデータベースより日本郵船集計

荷動き量・船腹量伸び率推移

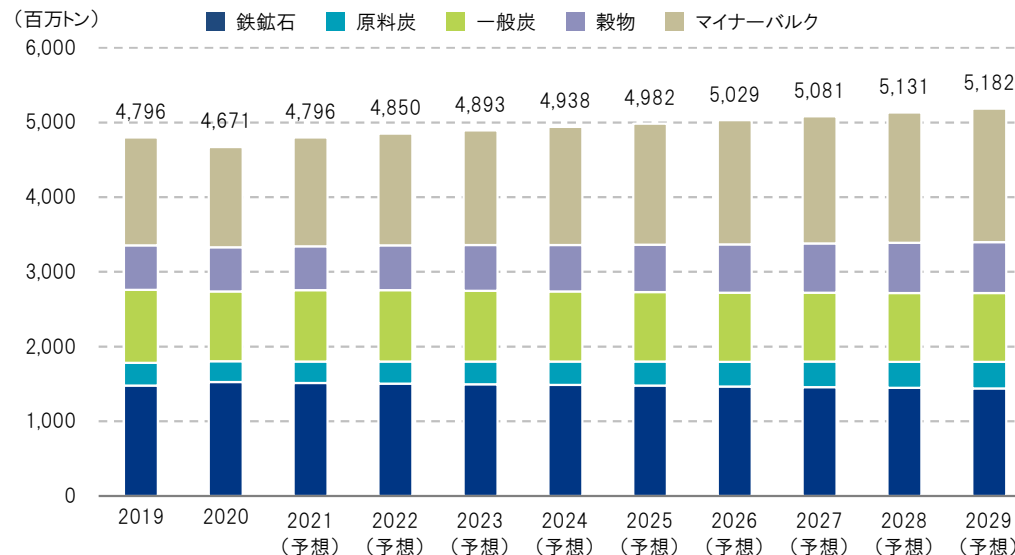


出典: Clarkson Dry Bulk Trade Outlook (February, 2021)

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: Clarkson Shipping Intelligence Network Timeseriesより日本郵船集計
鉄鉱石海上輸入量: Clarkson Dry Bulk Trade Outlookより日本郵船集計

ドライバルク海上荷動き量と見通し

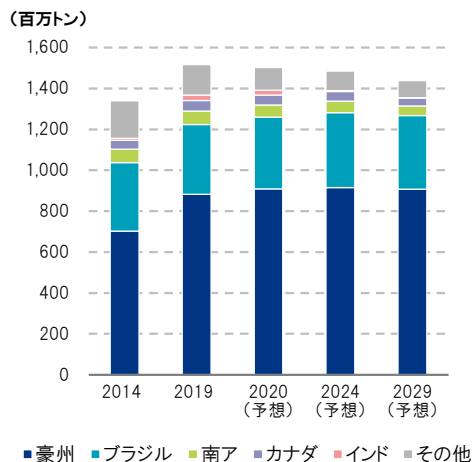


出典: 日本郵船推計

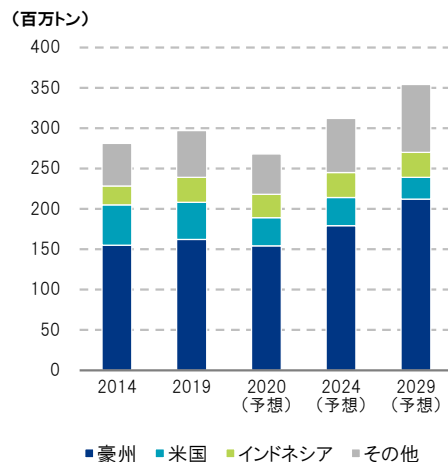
各貨物毎の輸出と輸入の海上荷動き推移

輸出

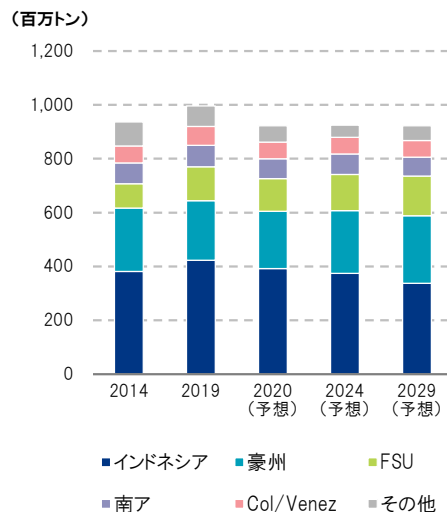
鉄鉱石



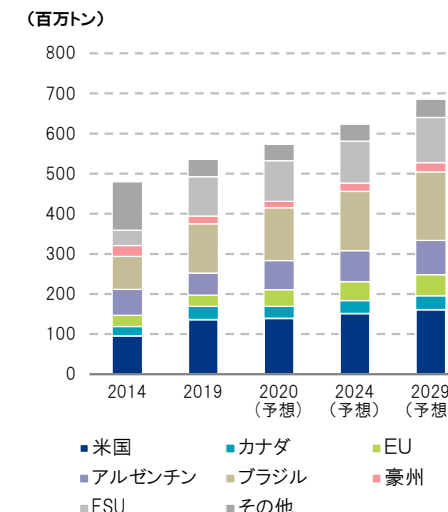
原料炭



一般炭

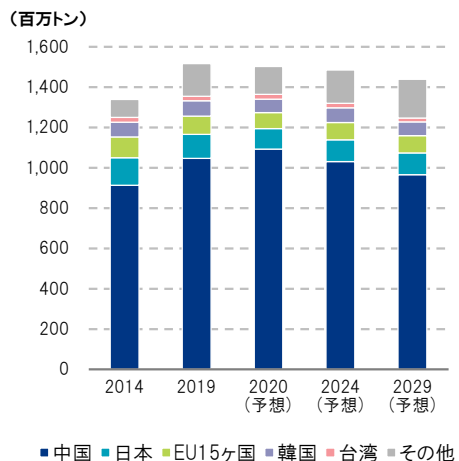


穀物

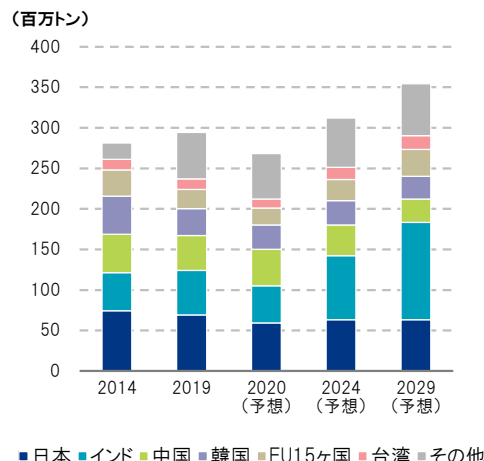


輸入

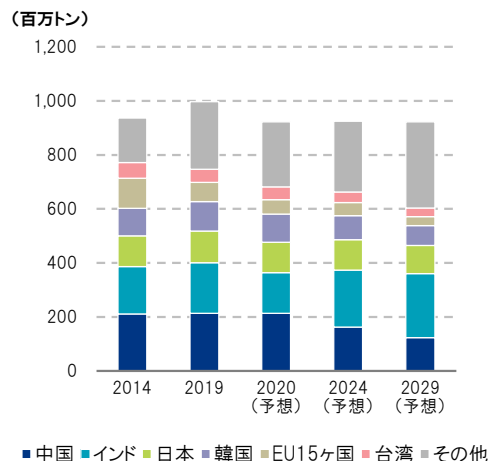
鉄鉱石



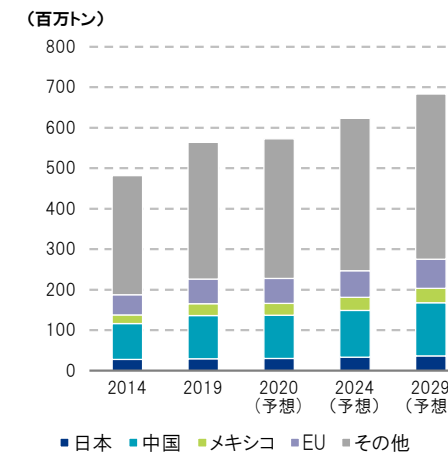
原料炭



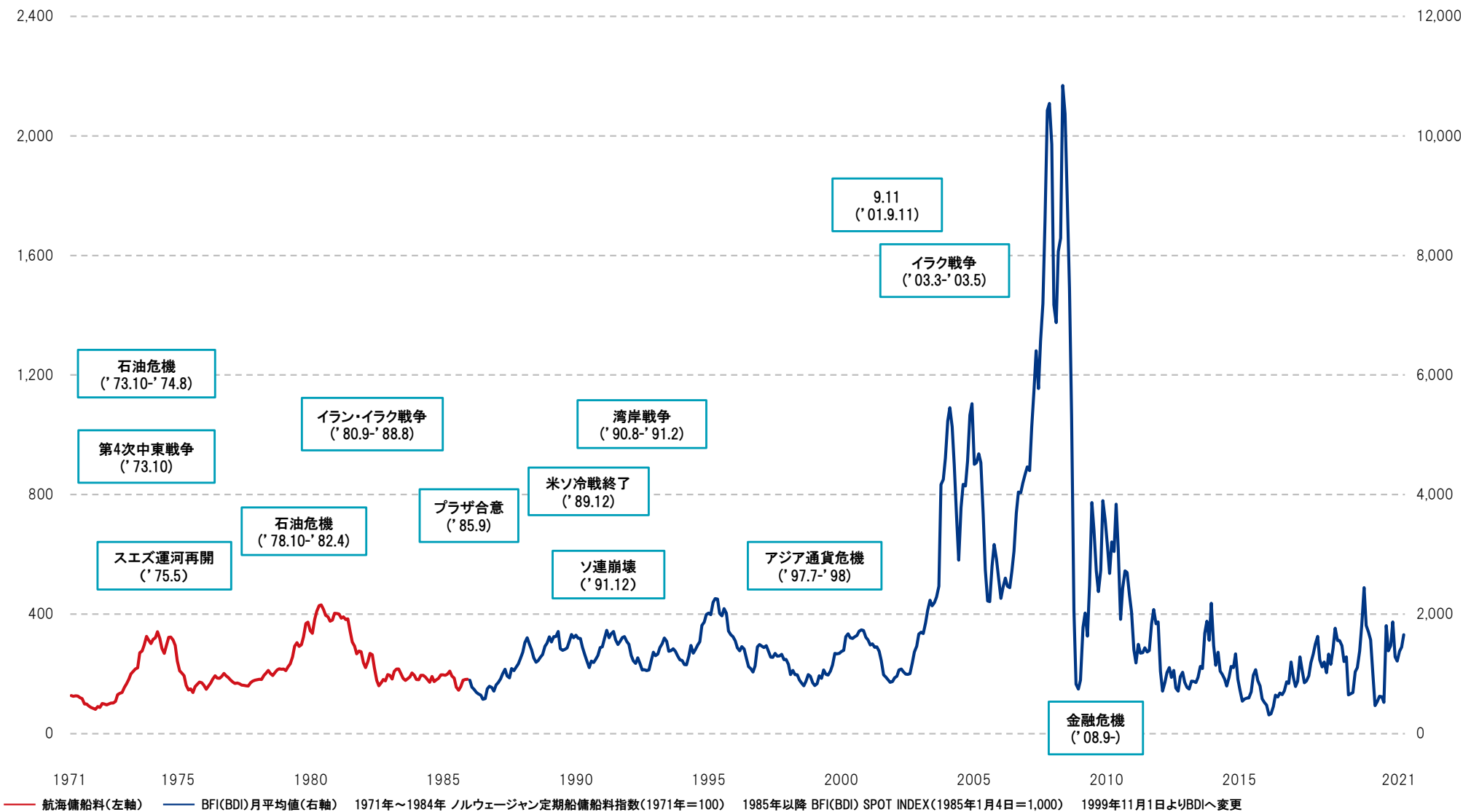
一般炭



穀物



不定期船運賃指数



BDI: Baltic Dry Indexの略称。ばら積船の運賃指標

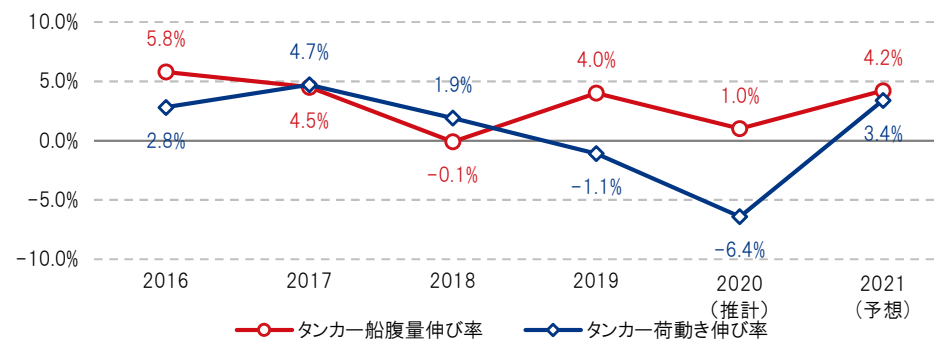
タンカー船隊ランキング

(2021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	20,749	146
2	China Merchants	18,511	105
3	Euronav NV	17,011	66
4	Angelicooussis Group	15,097	56
5	Bahri	14,407	74
6	Nat Iranian Tanker	13,358	53
7	Mitsui OSK Lines	12,724	129
8	Fredriksen Group	12,102	70
9	Unknown	11,387	111
10	SCF Group	11,295	117
11	Dynacom Tankers Mgmt	10,994	66
12	Petronas	9,682	64
13	日本郵船	9,482	72
14	Scorpio Group	9,013	134
15	DHT Holdings	8,372	27

出典:Clarksonデータベースより日本郵船集計

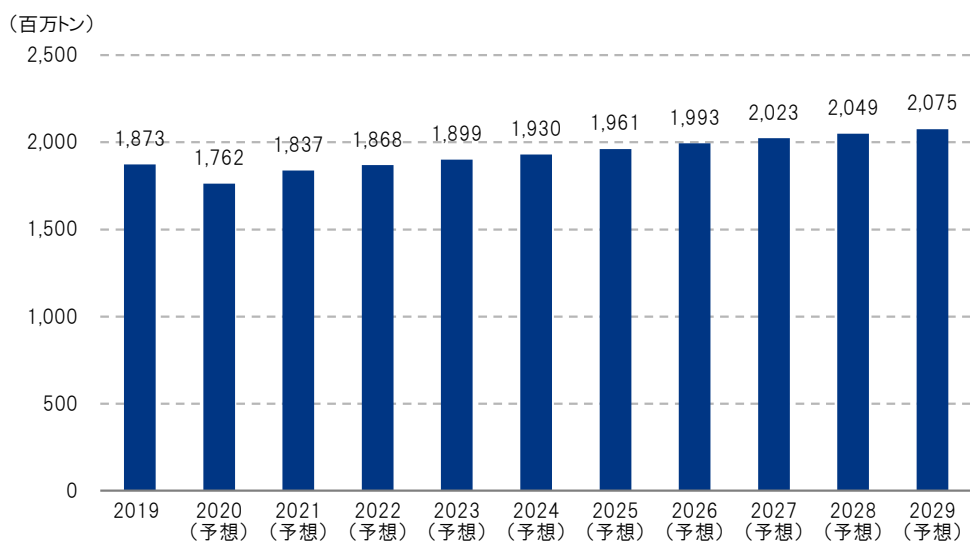
荷動き量・船腹量伸び率推移



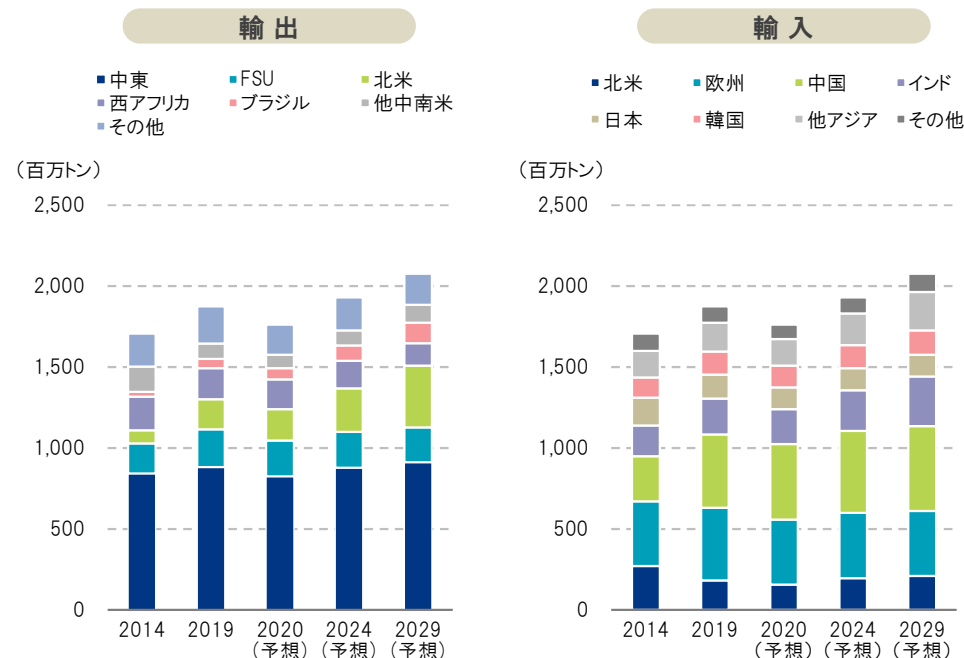
出典:Clarksons Oil & Tanker Trades Outlook (March, 2021) より日本郵船作成

原油の輸出と輸入の推移

原油海上荷動き量と見通し



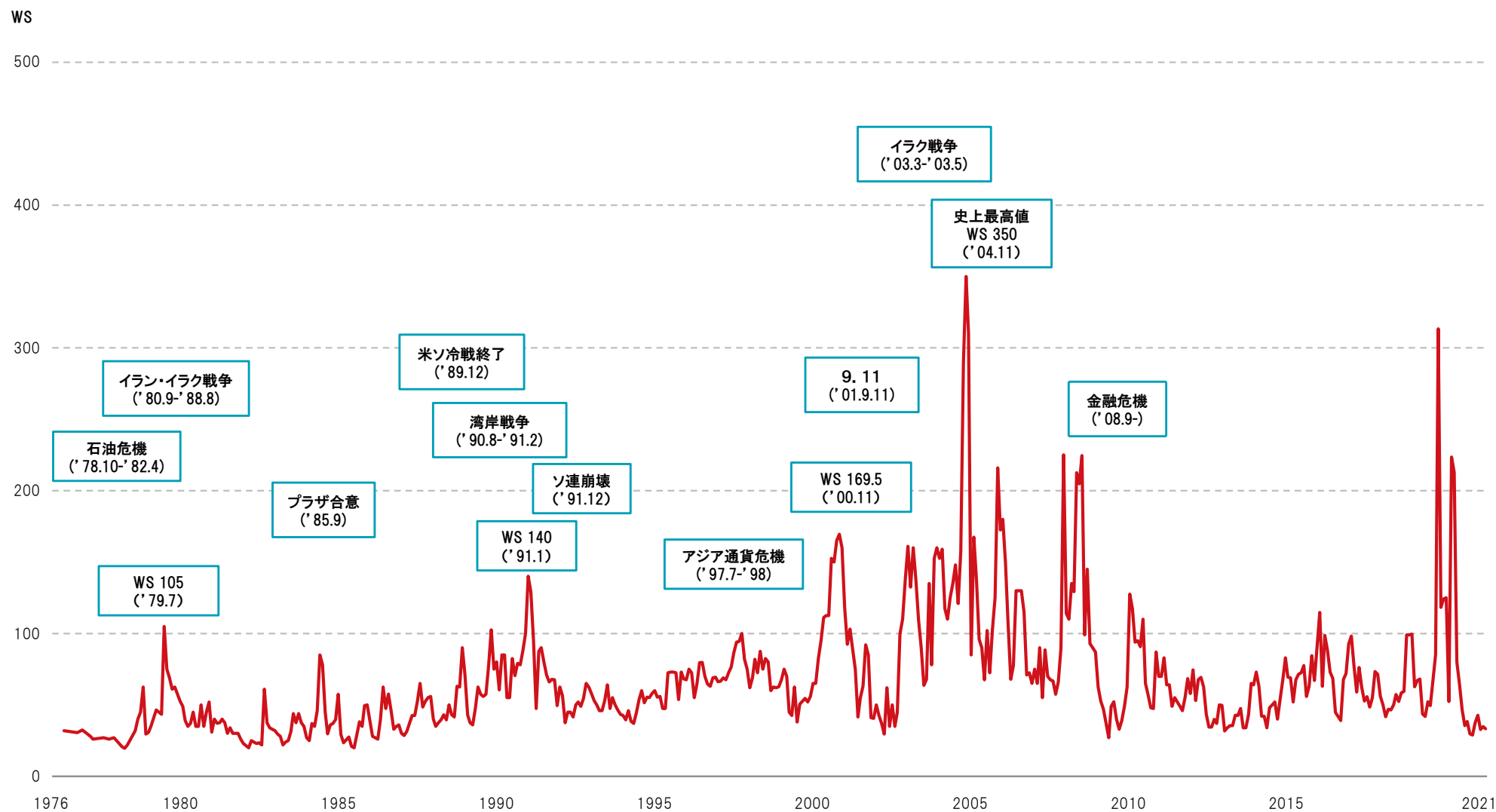
出典:日本郵船推計



出典:日本郵船推計

出典:日本郵船推計

タンカー市況(WS)推移:VLCC 中東積み極東向け



WS: World Scaleの略称。原油タンカーの運賃指標
 2015年12月6日までは日本向けWSを採用し、それ以降は中国向け推移を記載しております

LNG船保有隻数比較

(2021年3月末時点)

会社名	隻数
商船三井	91
日本郵船	81
川崎汽船	47
Nakilat	67
Teekay Shipping	47
Maran Gas Maritime Inc.	37
GasLog Ltd. c/o GasLog LNG	34
MISC	29
Bonny Gas Transport	23
BW	22
MITSUI & CO., LTD	19
Golar LNG	16
Knutsen	15
Sovcomflot	12
Shell	8
Dynagas LNG Partners LP	6
Hoegh LNG	2

(IHSレポートを参考に日本郵船集計)

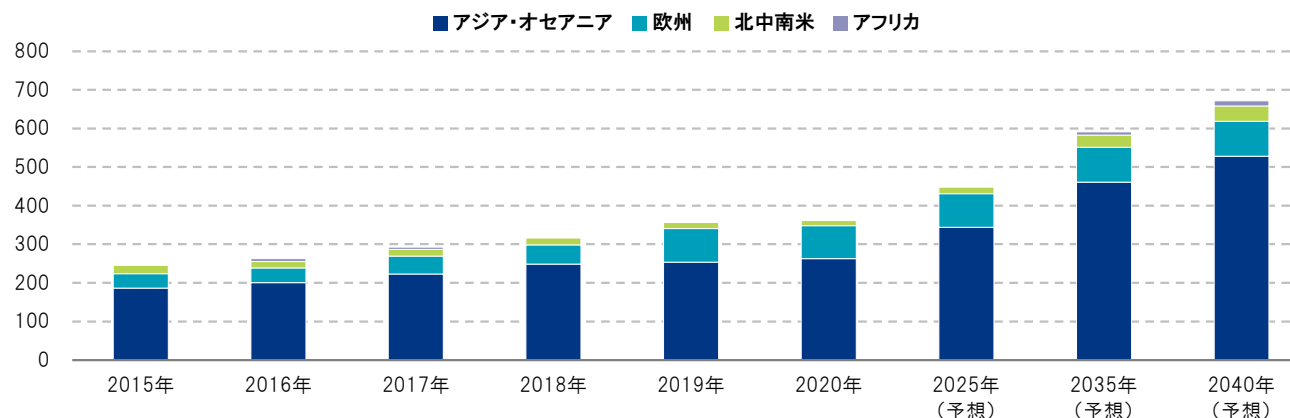
備考:LNG船は複数の会社で共有されるケースが多くあります。

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輸出国の変化(トップ15)

2020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	78.5	21.7
2	カタール	78.2	21.7
3	アメリカ合衆国	45.2	12.5
4	ロシア	30.4	8.4
5	マレーシア	23.4	6.5
6	ナイジェリア	21.0	5.8
7	インドネシア	14.8	4.1
8	トリニダード・トバゴ	11.5	3.2
9	アルジェリア	11.4	3.2
10	オマーン	9.9	2.7
11	バブアニューギニア	8.5	2.3
12	ブルネイ	5.9	1.6
13	アラブ首長国連邦	5.6	1.6
14	アンゴラ	4.8	1.3
15	ペルー	3.8	1.1
世界総輸出量		361.2	

2040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	143.5	22.1
2	カタール	124.2	19.2
3	ロシア	96.7	14.9
4	オーストラリア	78.0	12.0
5	モザンビーク	50.8	7.8
6	カナダ	32.6	5.0
7	ナイジェリア	25.7	4.0
8	インドネシア	16.5	2.5
9	バブアニューギニア	16.2	2.5
10	マレーシア	12.7	2.0
11	モリタニア	9.4	1.4
12	オマーン	8.4	1.3
13	アルジェリア	6.0	0.9
14	アラブ首長国連邦	5.0	0.8
15	アンゴラ	4.3	0.7
世界総輸出量		648.5	

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%

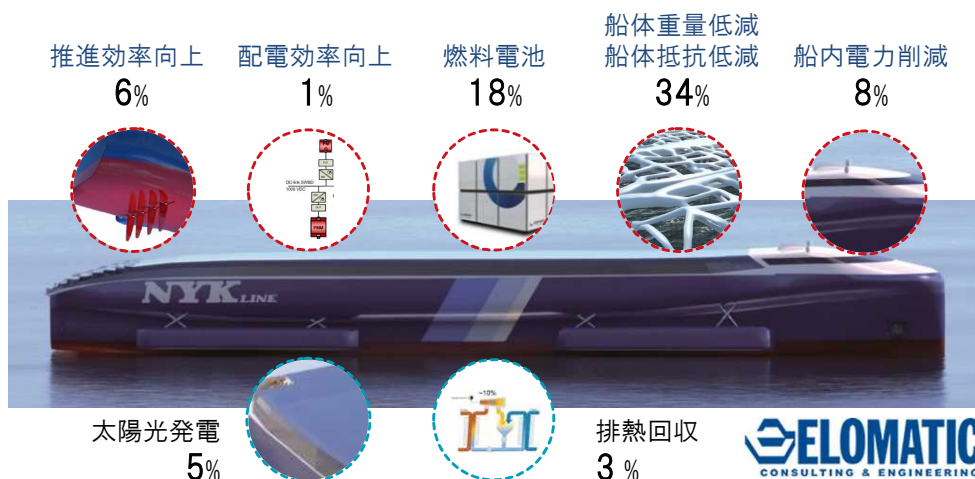
脱炭素化への挑戦 「NYK スーパーエコシップ2050」

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。

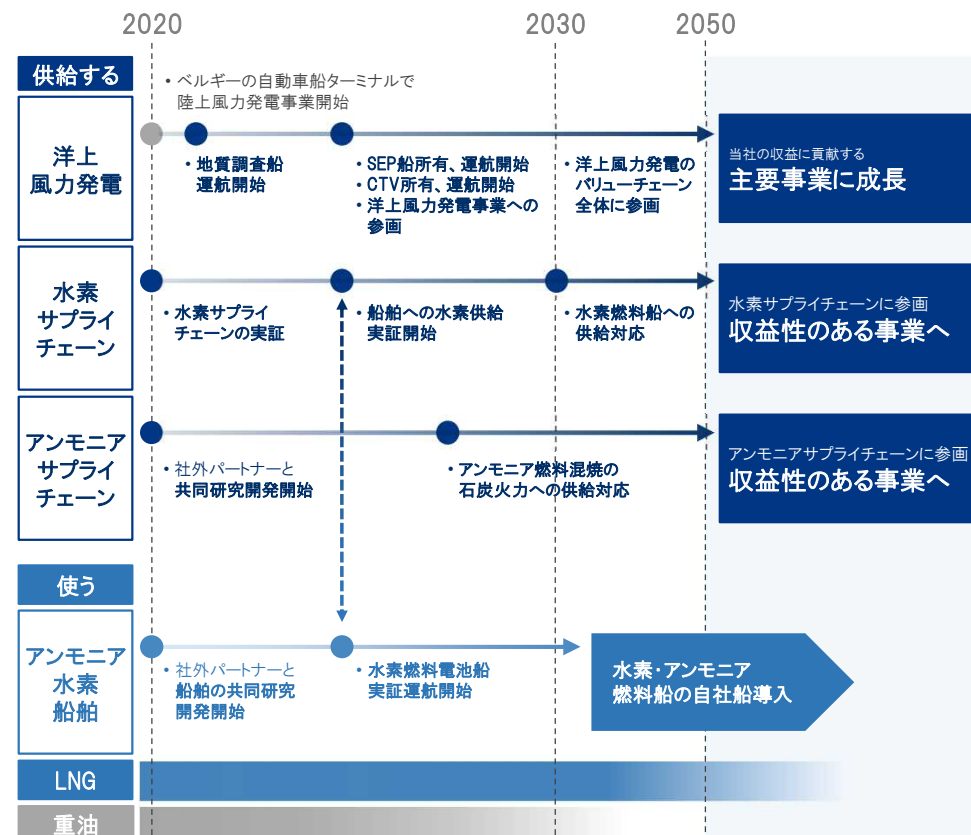
本船は自動車専用船をモデルとした2050年のコンセプトシップです。船体重量の軽量化や船型の最適化により船体の摩擦抵抗を低減するほか、燃料電池を利用した電気推進や高効率の推進装置の採用等により、燃料由来の必要エネルギーの67%削減(2014年建造船比)を目指します。また、太陽光パネルを搭載し、燃料には化石燃料の代わりに再生可能エネルギー由来の水素を使用するためCO₂排出ゼロ(ゼロエミッション)を実現します。

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



エネルギー新規事業のタイムライン

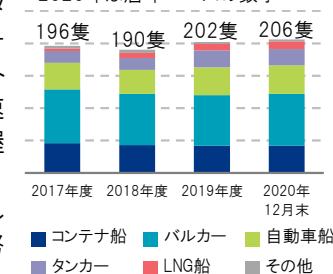


ビッグデータ活用により、最適運航を追求

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

*2020年は暦年ベースの数字



PLAN

安全推進体制

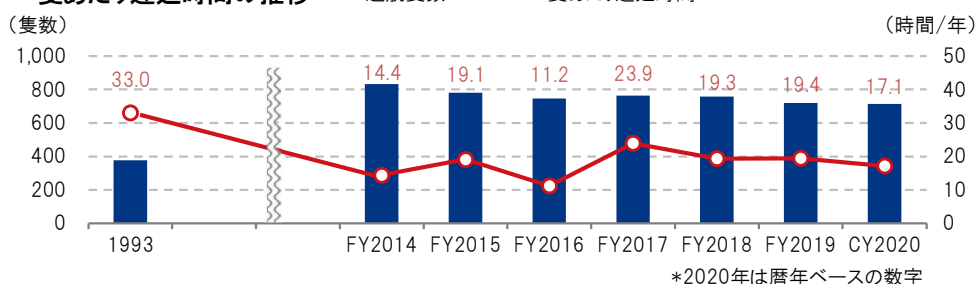
社長を委員長とする安全・環境対策推進委員会において、毎年、前年度の活動レビューを行い、年間目標や活動方針を決定しています。



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。

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

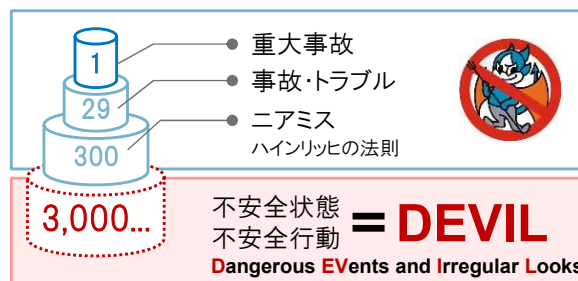
DO

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。

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

*2020年は暦年ベースの数字

FY2017	FY2018	FY2019	CY2020
71,160	70,009	58,915	62,887

Remote Diagnostic Centerの設置 “Expert in the Loop”

異常検知システムの結果をもとに、専門知識を持った海技者が正誤・重大度を見極め、お客様への説明も含め対応をする

DQMS(データの精度監視)

取得データの欠損率や遅延率などを監視
データの品質を一定に保つ

異常検知プログラム
(データの解析)

AIにより本船機関プラントの異常を検知



DO

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。2020年度時点でおよそ260隻の本船と7社の管理会社で利用されており、今後も蓄積したデータを活用し、高度な解析によって安全運航に役立てていきます。

データ共有で作業負担の軽減
自動記録による正確なデータ蓄積



効果

- 運航業務の質を高め、事故や環境汚染リスク低減
- データ解析の精度アップ
- 今後の船員教育・訓練に活用

SIMSデータと組み合わせたより高度な解析を目指す

APExS (Action Planning and Execution System)

30年分の操船データ × 経験に基づくアルゴリズム



進行中の研究

- 自動避航機能による事故低減
- 陸上からの支援による効率運航
- 緊急時における遠隔操作

陸上(RCC:Remote Control Center)からの
有人自律船運航の実現を目指す

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。

2020年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、リモートによる本船監査を開始しています。

NAV9000監査件数の内訳

	FY2017	FY2018	FY2019	CY2020
本船監査数(隻)	287	239	204	67
会社監査数(社)	30	26	14	4

*2020年は暦年ベースの数字



ACT

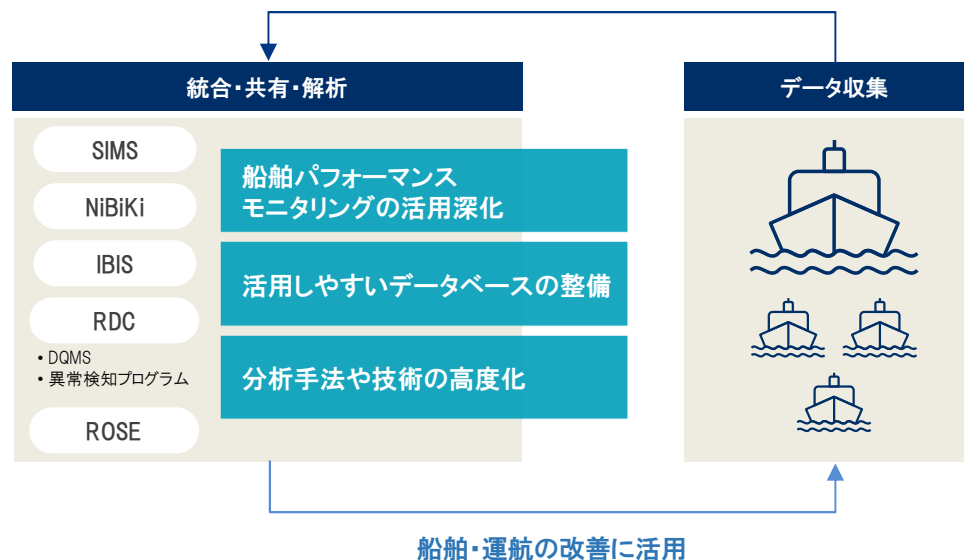
トラブルの原因究明と目標に向けた改善

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)

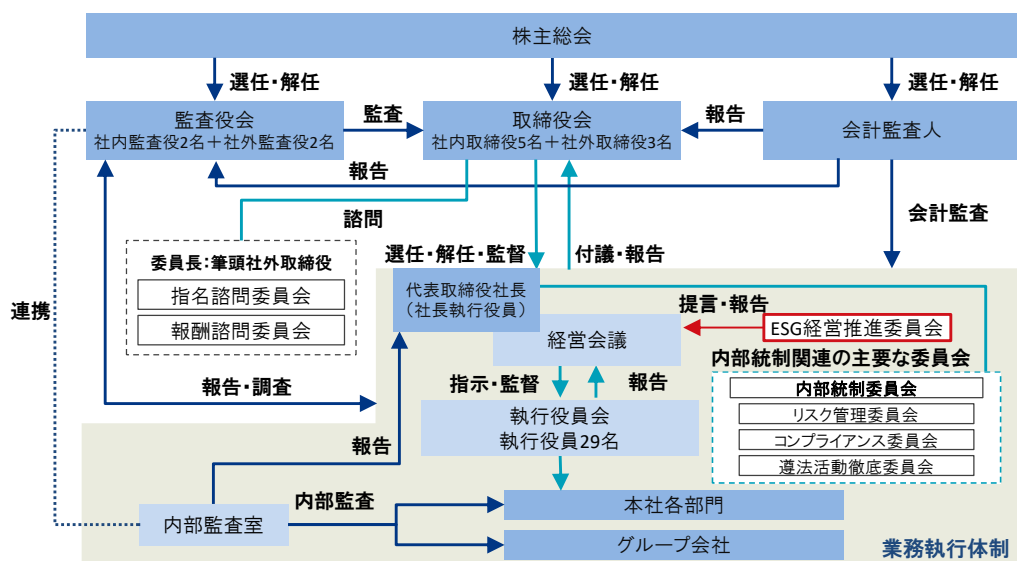
船舶のビックデータを用いた機関プラントの状態監視用アプリケーション「LiVE for Shipmanager」の更なる改良に加え、エンジンの運転データの異常検知を行うロジックとそのデータの“質”をモニタリングするData Quality Management Systemを開発し、これらの活用により、エンジントラブルの予兆を自動的に発見し、機関事故の防止に繋げていきます。また、サイバーセキュリティ対応を推進し、来るべきデジタル運航に対する備えを進めています。当社グループの中期経営計画のキーワードの一つであるDigitalizationを推進し、安全レベルの向上を目指し、更なる安全運航推進に取り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

船舶データの整流化&標準化



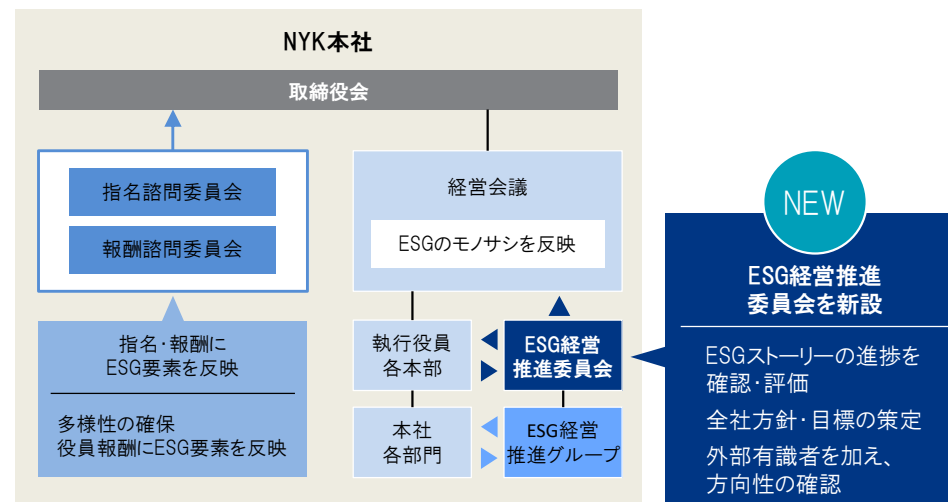
*5: Safety Bulletin 海賊・テロに関する情報や航行関連情報のほか、発生した事故・トラブルの原因と再発防止策を全運航船に周知・指示するための安全情報誌

コーポレートガバナンス体制図 (2021年4月現在)



ESG経営推進委員会を新設

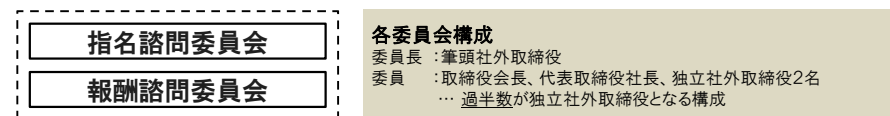
ESG経営を着実に遂行すべく、外部有識者も参加する新たな委員会を立ち上げ、定期的に経営会議や取締役会に報告する体制を整備



ESG経営を加速させるガバナンス体制の整備に向けて

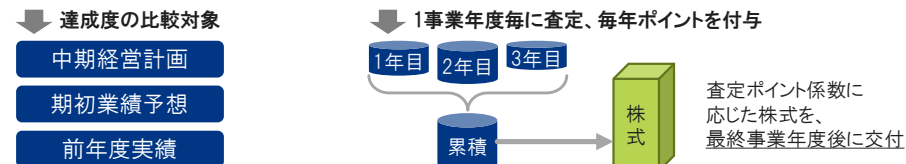
- 取締役会における専門性・多様性の維持向上
- 取締役会でのESG課題の討議
- 役員報酬などへのESG評価の折り込み
- リスク管理体制にESG視点を反映

指名・報酬諮問委員会の設置と業績連動型株式報酬制度



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
- 2019年3月の取締役会にて、2021年度まで3年間延長を決議



2020年度の取組み

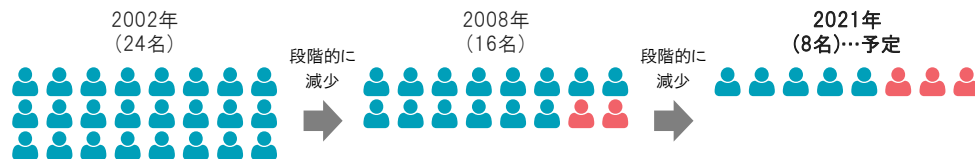
- 役員報酬の見直し : 報酬諮問委員会にて、役員報酬の在り方の審議を開始
改正会社法等の施行を基に役員報酬決定方針を改定
- ガバナンス体制の整備 : ガバナンス強化委員会による2年間のモニタリング活動を終了
ESG経営を着実に遂行するため、ESG経営推進委員会を新設

取締役会の機能向上に向けた取組み



2016年より継続して実施している全役員を対象とした自己評価の記名式アンケートを基に、課題として挙げられた以下改善の取組みを実施。






- 十分な討議時間の確保
- 執行側の説明・資料内容の改善
- 個別案件以外の重要なテーマの選定及び討議

● 社内取締役
● 独立社外取締役



2021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)

<p>「Dow Jones Sustainability Index」に 18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 Powered by the S&P Global CSA</p>
<p>「FTSE4Good Index」に 18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>「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>CDPの最高評価Aリストに選定、 「サプライヤー・エンゲージメント評価」で 最高評価の「リーダー・ボード」に選出</p>	<p>国際環境非営利団体CDP※より気候変動対応における世界の先進企業として、最高評価のAリストに選定されました。 また、サプライチェーン全体での気候変動への取り組みに優れた企業を選定される「サプライヤー・エンゲージメント評価」では最高評価の「リーダー・ボード」に選出されました。</p> <p>※CDP: 環境問題に高い関心を持つ世界の機関投資家や企業・団体の要請に基づき、企業や自治体に、気候変動対策、水資源保護、森林保全などの環境問題対策に関して情報開示を求め、また、それを通じてその対策を促すことを主たる活動としている非営利団体。</p>	 
<p>統合報告書「NYKレポート2020」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 4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2020」が選出されました。</p>	
<p>S&P/JPXカーボンエフィシエント指数に 継続選定</p>	<p>日本市場の動向を示す代表的な株価指数であるTOPIXをユニバースとし、環境情報の開示状況、炭素効率性(売上高当たり炭素排出量)の水準に着目して、構成銘柄のウェイトを決定する指数です。当社は、2018年9月にS&P/JPXカーボンエフィシエント指数が誕生して以来、継続して選定されています。</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>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」の構成銘柄となっています。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>2020 CONSTITUENT MSCIジャパンESGセレクト・リーダーズ指数</p> <p>2020 CONSTITUENT MSCI日本株女性活躍指数 (WIN)</p>
<p>「健康経営優良法人2021」に5年連続で認定</p>	<p>日本健康会議※が進める健康増進の取り組みをもとに、保険者と連携して特に優良な健康経営を実践している法人を顕彰する「健康経営優良法人認定制度」に、5年連続で認定されました。</p> <p>※国民一人ひとりの健康寿命延伸と適正な医療について民間組織が連携し行政の全面的な支援のもと実効的な活動を行うために組織された活動体。</p>	 <p>2021 健康経営優良法人 Health and productivity</p>
<p>「SOMPOサステナビリティ・インデックス」構成銘柄に選定</p>	<p>2020年度「SOMPOサステナビリティ・インデックス(旧SNAMサステナビリティ・インデックス)」構成銘柄に選定されています。</p>	 <p>2020 Sompo Sustainability Index</p>
<p>「東京都スポーツ推進企業」に4年連続で認定</p>	<p>東京都の「東京都スポーツ推進企業」に4年連続で認定されました。2017年より実施している「チャリティRUN+WALK」を、今年はオンラインを活用するなど、コロナ禍に対応した「新しい日常」下での工夫が評価されました。</p>	 <p>TOKYO 東京都スポーツ推進企業 2020年度</p>
<p>「2020年インターネットIR表彰」で「優良賞」を受賞(9年連続)</p>	<p>大和インベスター・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2020年インターネットIR・優良賞」を受賞しました。</p>	 <p>Internet IR 優良賞 2020 Daio Investor Relations</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	中国にNYK Logistics (China) Co. Ltd.設立
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	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	大連で完成車専用港湾ターミナル事業参画
1962(昭和37)年	世界初の大型LPG専用船「ブリジストン丸」就航	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
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 世界初のチップ専用船「呉丸」就航	2005(平成17)年	日本貨物航空株式会社を連結子会社へ 「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
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 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 香港にNYK Line(Hong Kong) Ltd.、タイにNYK(Thailand) Co.Ltd.を設立	2007(平成19)年	フィリピンに船員養成の「NYK-TDG Maritime Academy」開校 緊急構造改革「宜候プロジェクト」開始
1971(昭和46)年	欧州航路、コンテナ・サービス開始	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
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	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
1983(昭和58)年	LNG輸送開始(インドネシア/日本)	2011(平成23)年	Petroleo Brasileiro社(ブラジル)向けFPSO事業に参画
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	2012(平成24)年	豪州ウィットストーンLNGプロジェクトに共同参画
1988(昭和63)年	米国にNYK Line (North America) Inc. 設立 香港でHong Kong Logistics Center 開業	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
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	2015(平成27)年	コーポレートガバナンス・ガイドライン 発行
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	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
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	2018(平成30)年	NYKグループ新中期経営計画「Staying Ahead 2022 with Digitalization and Green」発表 定期コンテナ船事業統合会社OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. サービス開始
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	2019(令和元年)	脱炭素化への挑戦「NYK スーパーエコシップ2050」発表 電子通貨の事業会社「MarCoPay」を設立
1993(平成5)年	ダブルハルタンカー「高峰丸」竣工	2020(令和2)年	「かぐや」が日本初のShip-to-Ship方式によるLNG燃料供給を実施 本邦初のLNG燃料自動車専用船 SAKURA LEADERが竣工
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		

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)
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)	15,556,300
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	9,312,800
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
株式会社日本カストディ銀行(信託口7)	3,004,900
東京海上日動火災保険株式会社	2,894,578
THE BANK OF NEW YORK MELLON 140044	2,621,047
STATE STREET BANK WEST CLIENT - TREATY 505234	2,456,812
株式会社日本カストディ銀行(信託口5)	2,425,900
株式会社日本カストディ銀行(信託口6)	2,152,700

株価推移*

(円)



格付けの状況

格付投資情報センター (発行体格付(方向性))	BBB+ (安定的)
日本格付研究所 (長期発行体格付(見通し))	A- (安定的)
ムーディーズ (発行体格付(見通し))	Ba2 (安定的)



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/>