

# FACT BOOK I 2023

各事業データ集

2023年5月 作成



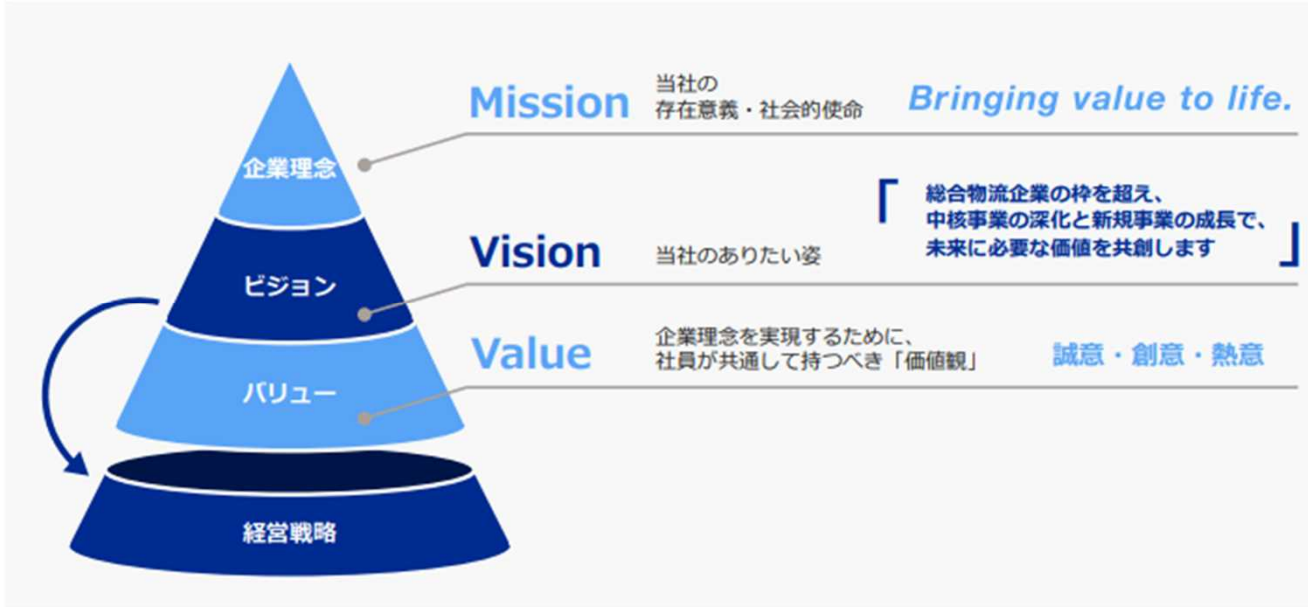
証券コード  
9101

業績と戦略	日本郵船グループの企業文化 .....	2
	中期経営計画 .....	3
	NYKグループESGストーリー .....	5
	運航船舶 .....	6
	業績ハイライト .....	7
	財務状況推移／セグメント別業績推移 .....	8
事業データ	コンテナ船部門 .....	9
	航空運送事業 .....	11
	物流事業 .....	13
	自動車事業部門 .....	14
	ドライバルク事業部門 .....	15
	エネルギー事業部門(タンカー) .....	18
	エネルギー事業部門(LNG船) .....	20
企業情報	投資家情報 .....	21

※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ございます。

基本理念

中期経営計画策定にあたり、企業理念・ビジョン・バリュー(MVV)及び経営戦略の位置づけを再整理



基本理念である“Bringing value to life.”は、世界中の人々の豊かな暮らしの実現とともに、あらゆる生物や環境にも価値をもたらす存在でありたい、という当社グループの目的、存在意義を明示したものです。

モノは必要な人、必要な場所にあつてこそ、その価値が生まれます。そして、これからの時代には、必要なモノ、コトを、必要な人に、必要な場所へ届けるだけでなく、サステナブルな社会や環境に向けて貢献していくことも、当社グループが果たすべき役割だと考えています。

この基本理念をベースに、時代や社会の変化に応じて柔軟に事業の形態を進化させながら、あらゆるステークホルダーとともに持続的な価値創造を目指して、当社グループは日々活動しています。

2018年に制定した“Bringing value to life.”という基本理念は、創業から変わらない使命感・精神を受け継いできたものであり、当社グループの根底に流れ、グループ社員の誰もがその思いを一つとする言葉として、当社グループ内に浸透しています。

NYKグループ・バリュー

「日本郵船グループ企業理念」を実現していく際の心構え。



誠意

うそいつわりのない心・私利私欲のない心。まごころ。お客様をはじめ、相手を尊重して、相手の立場を徹底的に考え抜く気持ち。思いやり。

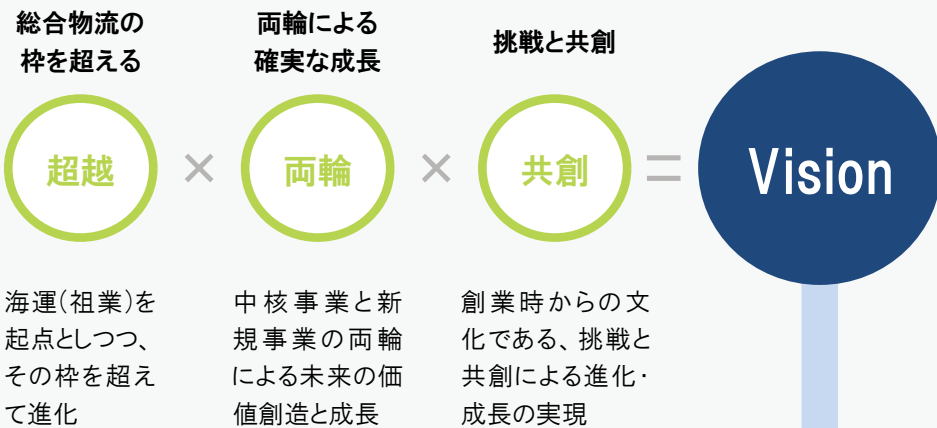
創意

これまでだれも考え付かなかった考え。新しい思い付き。現状に満足せず、より良いものにするための『原動力』、つまり『変革』や『挑戦』。

熱意

一途にそれに打ち込んでいる気持ち。熱心な気持ち。困難なものに対して、継続して達成するまでやり遂げる熱い思い。

当社が目指す姿



2050年のありたい姿を見据えた戦略を実行

社会に貢献し、持続的成長を続ける企業グループへ

「 総合物流企業の枠を超え、  
中核事業の深化と新規事業の成長で、  
未来に必要な価値を共創します 」

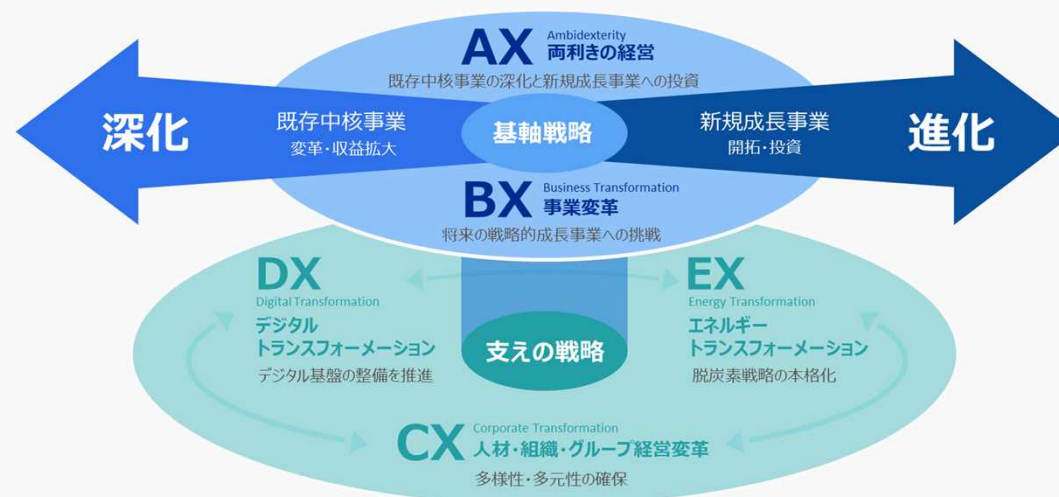
当社事業における機会とリスク、各事業の方向性

	事業機会	事業リスク	事業の方向性
<b>ライナー&amp;ロジスティクス</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 長期的な荷動き成長の継続</li> <li>• ビジネスモデルの高度化がもたらす収益向上余地</li> <li>• M&amp;AIによる規模拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• コンテナ船の市況変動</li> <li>• コンテナ船アライアンスの継続性</li> <li>• 船舶の排出GHGに対する課税強化</li> </ul>	<p>新興国の経済成長を取り込む</p> <p>発展する市場と共に成長を追求</p>
<b>不定期専用船</b> • ドライバルク • エネルギー • 自動車事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 船舶の低・脱炭素化先行による差別化</li> <li>• 新燃料系輸送需要の増大</li> <li>• ドライバルク市場で食糧・マイナーバルクの輸送増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 鉄鉱石・石炭・石油の世界需要減少</li> <li>• 先進国での新車販売減少</li> <li>• 船舶の排出GHGに対する課税強化</li> </ul>	<p>低・脱炭素化の中で優位性を確保</p> <p>変化する市場の要望に対応</p>
<b>新たな事業機会</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 再エネバリューチェーンの確立</li> <li>• 脱炭素・自動運航による船舶バリューチェーンの変化</li> <li>• 多様な人材による新たな事業機会と競争優位性の創出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 技術/プロダクト開発の不確実性</li> <li>• 必要となる専門人材不足</li> <li>• 脱炭素トレンドの停滞</li> </ul>	<p>脱炭素化で生まれる新市場を開拓</p> <p>急成長する市場へ新規参入</p>

## 2050年のありたい姿からバックキャストで新たな経営計画を策定

## 基本戦略

- 中核事業の深化と新規事業の開拓を両輪とする基軸戦略
- CX(人材・組織変革・グループ経営変革)・DX・EXによる支えの戦略



## 利益財務計画

	2022年度(実績)	2023年度(予想)	2026年度(予想)
経常利益	11,097億円	2,000億円	2,700億円
ONE以外	-	-	1,500億円
ONE(当社試算)	-	-	1,200億円
当期純利益	10,125億円	2,000億円	2,400億円
自己資本比率	66%	67%	57%
オンバラ影響考慮後 *1	55%	57%	49%
ROIC *2	35.7%	6.7%	6.5%
ROE *3	48.3%	8.0%	10.2%

## 経営目標

財務指標	非財務指標
<p>6.5%以上</p> <p>ROIC(投下資本利益率) 本質的な事業収益性を高め、 企業価値向上を目指す 本中計期間(23~26年度)においては 当期純利益、ROEも重視</p>	<p>0件</p> <p>海/陸/空 重大事故件数 当社設定基準による 事故発生件数</p>
<p>2,000 ~3,000 億円</p> <p>当期純利益 26年度時点の目安</p>	<p>30%以上</p> <p>船舶GHG削減量 30年度目安 (21年度比)</p>
<p>8~10%</p> <p>ROE(自己資本利益率) 26年度時点の目安 株主資本に対する効率性を重視</p>	<p>30%</p> <p>女性管理職比率 30年度目安 (NYK単体の陸上職)</p>

(\*1)当社による備船料債務試算額:22、23、26年度それぞれ略7,000億円 (\*2) (税引後営業利益+税引後特別損益+持分法損益+受取配当)÷(投下資本) (\*3) (当期純利益)÷(自己資本)

(\*4)23-24年度に予定する2,000億円規模の自己株式取得は、詳細検討中につき織り込んでおりません



2023年3月発表 中期経営計画へのリンクはこちら

## NYKグループ ESGストーリー (2021年2月発表)

### ESGの経営戦略への統合

収益最大化と持続可能な社会・環境の実現、その両立を目指すことを中計で明示

### ESG経営を成長戦略へ

- 当社グループがこれからも社会から必要とされる企業グループであり続けるために
- ステークホルダーへ新たな価値を想像するSustainable Solution Providerへ

### これからのNYKグループを創る新たな価値創造の取り組み

- GHG排出削減
- LNG燃料転換の実現
- エネルギー分野への挑戦
- NYKグループ サステナビリティ イニシアティブ創設

### 新たな価値創造を推進する人・組織の強化

- 変革を推進する人材の育成
- 35,000人の多様性を活かす組織の構築
- 個々の能力を伸ばす制度と働き方

### ESG経営を支える経営基盤の強化

- ESG経営を浸透させるグループ・ガバナンス
- 次世代に向けた施策の提案・意思決定の在り方を整備し、NYKグループ全体の総合力を底上げ

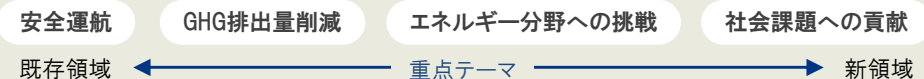
[2021年2月発表 NYKグループESGストーリーへのリンクはこちら](#)

## NYKグループ ESGストーリー2022 (2022年3月発表)

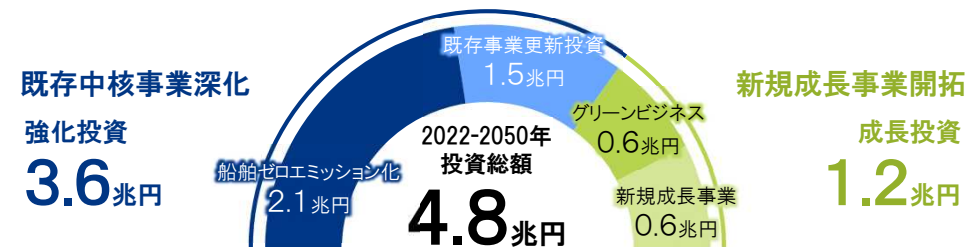
NYKグループESGストーリーの発表から約1年、ESGの経営戦略への統合に向けた1年間の歩みを「NYKグループESGストーリー 2022」として発表。また、次期中期経営計画(2023年度開始)策定作業の前段階として行った、超長期視点での成長戦略についても一部を発表。



### これからのNYKグループを創る新たな価値創造



### 環境関連分野を中心に戦略的投資を推進



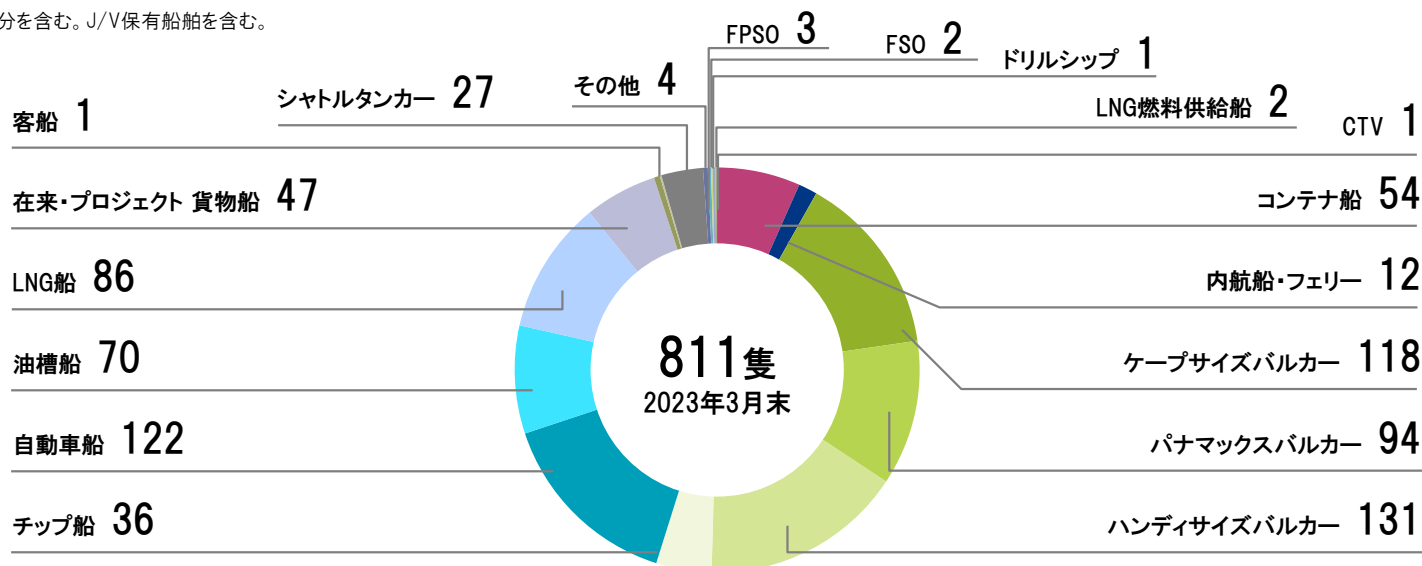
[2022年3月発表 NYKグループESGストーリー2022へのリンクはこちら](#)



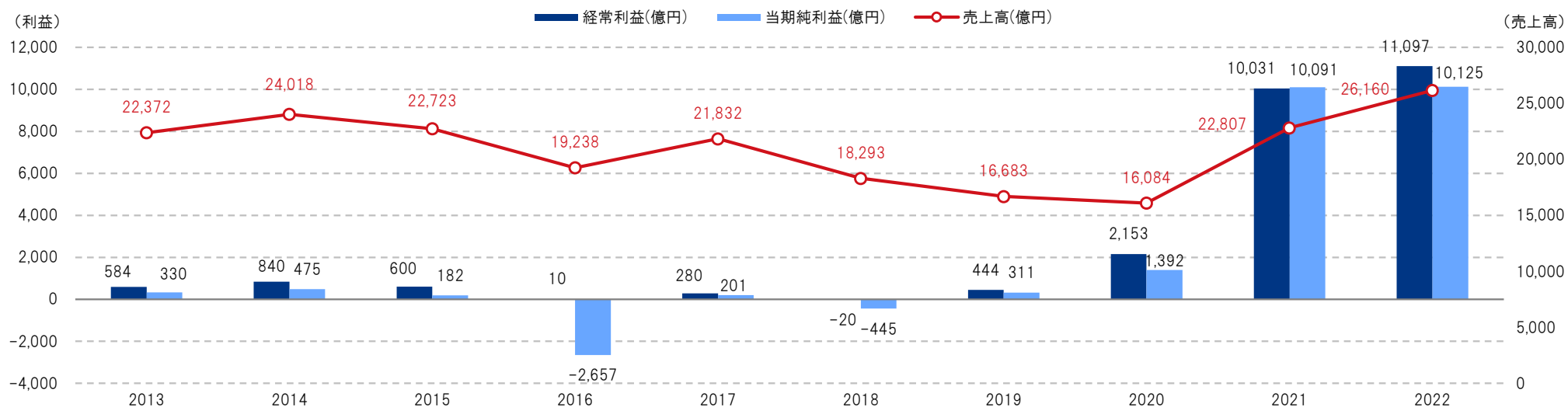
## 日本郵船グループの運航船舶

事業セグメント	船種	2022年3月末				2023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			
		隻数	隻数	隻数	DWT (1,000 K/T)	隻数	DWT (1,000 K/T)	隻数	DWT (1,000 K/T)	隻数	DWT (1,000 K/T)
定期船事業	コンテナ船	26	29	55	4,705	26	1,665	28	2,973	54	4,638
物流事業	内航船・フェリー	5	7	12	71	5	29	7	41	12	70
不定期専用船事業	ケープサイズバルカー	20	91	111	21,784	20	3,923	98	19,188	118	23,111
	パナマックスバルカー	35	56	91	7,869	34	3,032	60	5,186	94	8,218
	ハンディサイズバルカー	55	97	152	7,582	55	2,745	76	3,902	131	6,647
	チップ船	11	26	37	2,013	13	667	23	1,263	36	1,930
	自動車船	47	71	118	2,118	52	907	70	1,291	122	2,199
	油槽船	50	18	68	9,222	52	6,349	18	2,407	70	8,756
	LNG船	82	3	85	7,069	83	6,902	3	224	86	7,127
	在来・プロジェクト貨物船	23	22	45	735	21	388	26	378	47	767
その他	4	0	4	29	4	29	0	0	4	29	
その他の事業	客船	1	0	1	7	1	7	0	0	1	7
合計		359	420	779	63,209	366	26,648	409	36,857	775	63,505
海洋事業	シヤトルタンカー			26	3,248					27	3,465
	FPSO			3	-					3	-
	FSO			2	-					2	-
	ドリルシップ			1	-					1	-
グリーンビジネス	LNG燃料供給船			2	5					2	5
	CTV			1	0					1	0
総合計				814	66,463					811	66,976

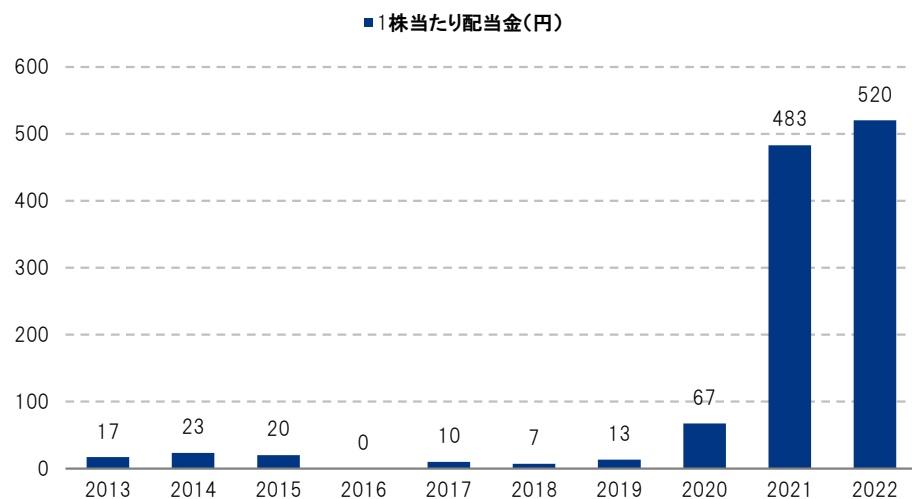
備考：共有船の重量トン是他社持ち分を含む。J/V保有船舶を含む。



## 業績推移

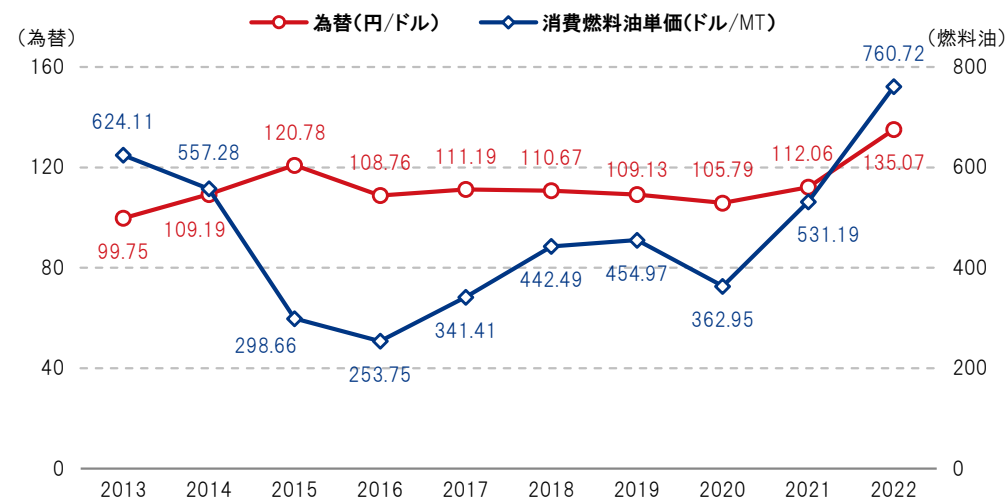


## 1株当たり配当金の推移\*



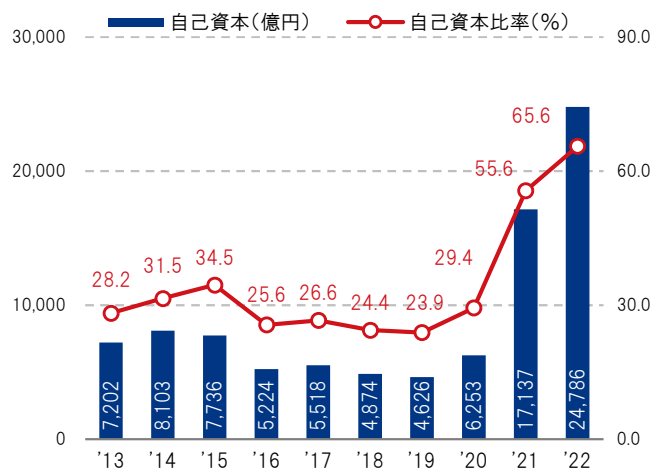
\* 2017年10月1日付の株式併合(普通株式10株につき1株の割合)と  
2022年10月1日付の株式分割(普通株式1株につき3株の割合)を考慮し調整しています。(1円未満四捨五入)。

## 為替と消費燃料油単価の推移

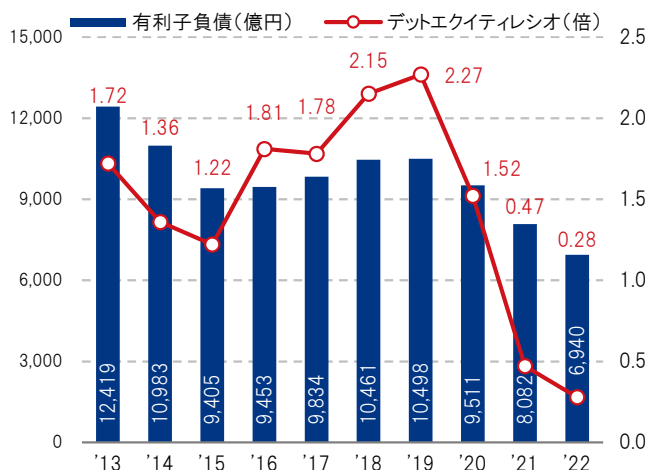




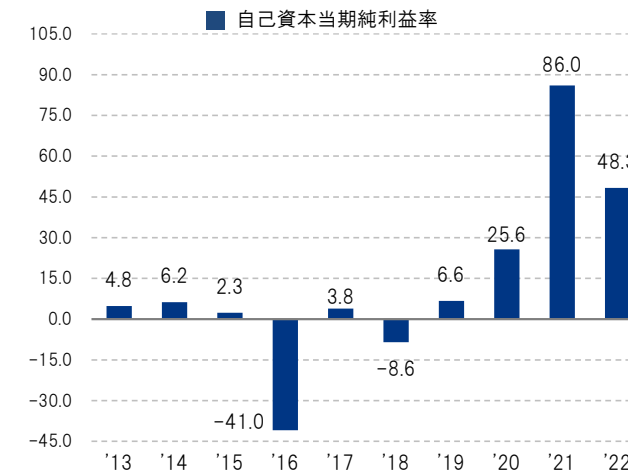
### 自己資本と自己資本比率



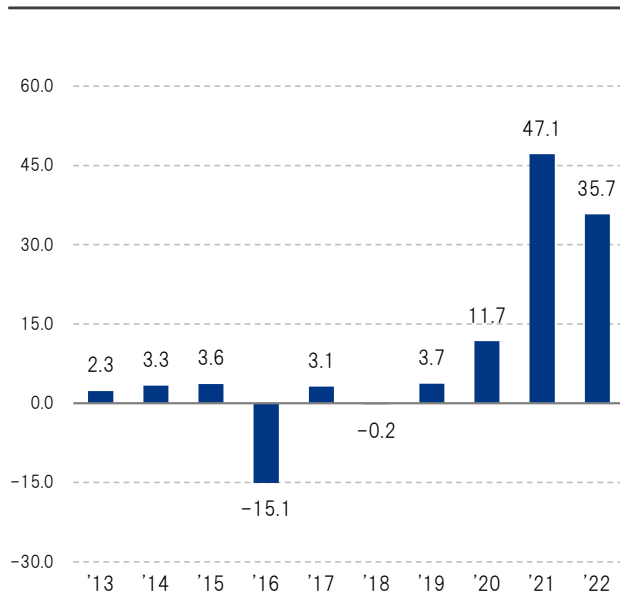
### 有利子負債とデットエクイティレシオ(DER)



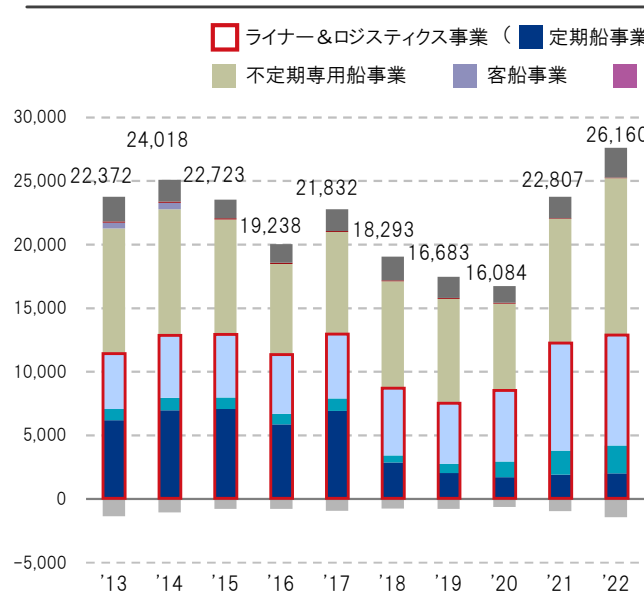
### 自己資本当期純利益率(ROE) (%)



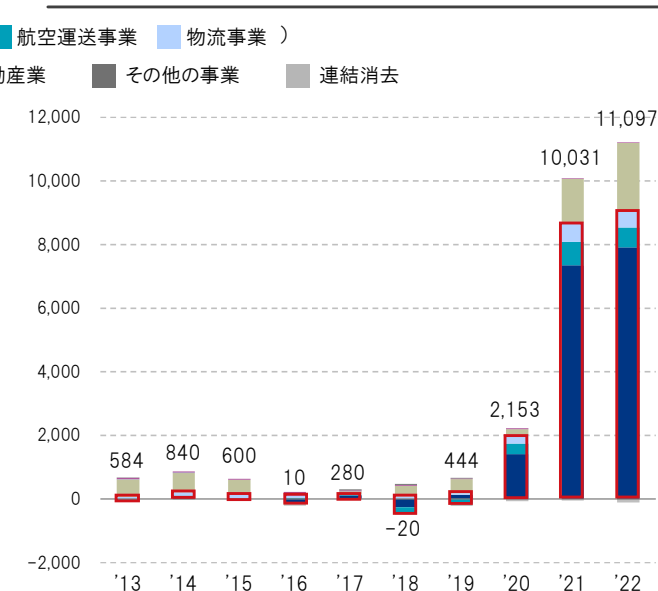
### 投下資本利益率(ROIC) (%)



### セグメント別売上高 (億円)



### セグメント別経常利益 (億円)



\* ROIC = (税引後営業利益 + 税引後特別損益 + 持分法損益 + 受取配当) ÷ (投下資本)

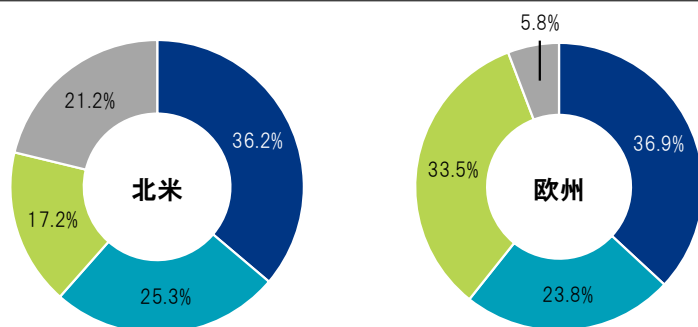
備考1: 2013年度より「ターミナル関連事業」は「定期船事業」に含めて表示する方法に変更し、また一部の連結子会社の事業セグメントを「定期船事業」から「不定期専用船事業」に変更しています。  
 2: 2015年度より「客船事業」は「その他の事業」に含めて表示しています。  
 3: 事業区分変更前の数値はリステートしていません。

## フルコンテナ船オペレーター別供給船腹量

会社名		2022年12月末現在				2021年12月末現在			
		順位	隻数	TEU	シェア	順位	隻数	TEU	シェア
MSC	スイス	1	697	4,540,539	17.7%	1	629	4,228,670	17.2%
Maersk	デンマーク	2	704	4,155,962	16.2%	2	723	4,148,571	16.9%
CMA CGM	フランス	3	562	3,346,454	13.1%	3	528	3,107,115	12.6%
COSCO	中国	4	417	2,804,844	11.0%	4	435	2,877,219	11.7%
Hapag-Lloyd	ドイツ	5	249	1,778,814	6.9%	5	243	1,715,255	7.0%
Evergreen	台湾	6	212	1,661,475	6.5%	7	207	1,466,980	6.0%
ONE	シンガポール	7	203	1,514,838	5.9%	6	212	1,541,191	6.3%
HMM	韓国	8	75	815,047	3.2%	8	74	814,300	3.3%
Yang Ming	台湾	9	95	715,400	2.8%	9	92	664,062	2.7%
ZIM	イスラエル	10	131	509,660	2.0%	11	113	429,263	1.7%
Wan Hai	台湾	11	164	467,266	1.8%	10	163	450,837	1.8%
PIL	シンガポール	12	87	290,614	1.1%	12	86	275,134	1.1%
SITC	中国	13	107	161,845	0.6%	15	92	138,011	0.6%
KMTC	韓国	14	64	147,565	0.6%	13	71	173,481	0.7%
IRISL	イラン	15	29	145,372	0.6%	14	29	145,372	0.6%
上位15社 合計		-	3,796	23,055,695	90.0%	-	3,697	22,175,461	90.2%
その他		-	1,814	2,552,373	10.0%	-	1,731	2,419,312	9.8%
合計			5,610	25,608,068	100%		5,428	24,594,773	100%

出典:MDS、IHS Markit、各種報道より日本郵船作成

## 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

\*1 OOCLを含む

■ THE Alliance: ONE, Yang Ming, HMM, Hapag-Lloyd

\*2 APLを含む

■ 2M: Maersk, MSC, ZIM

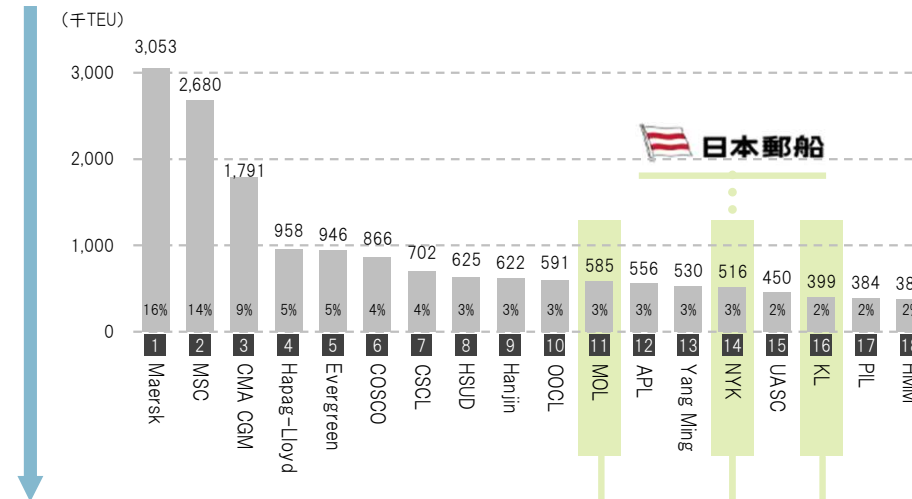
■ その他

出典:MDS 2023年3月データ(2023年2月末時点)より日本郵船調査グループにて集計

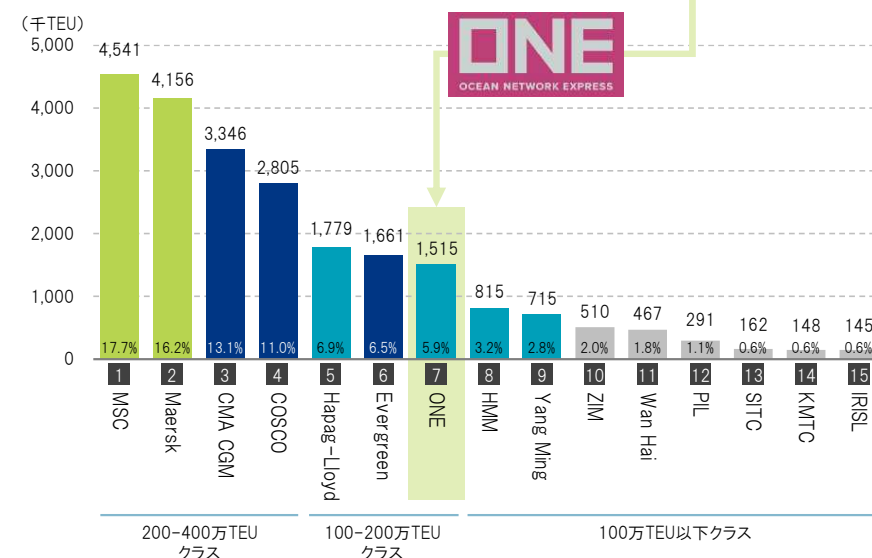
## 定期コンテナ船事業の事業環境

競争環境変化(買収・統合による規模格差拡大)

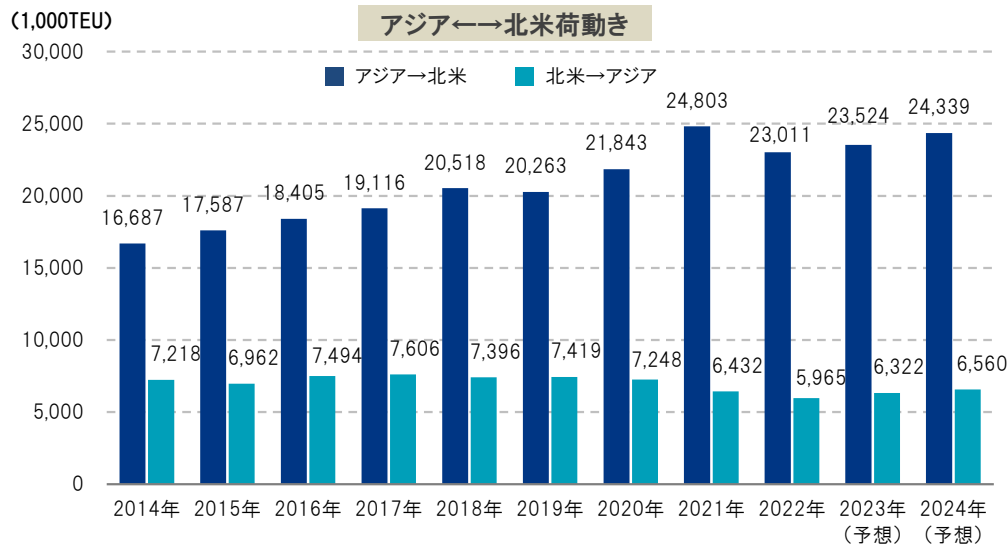
## 2015年9月時点 運航船腹量



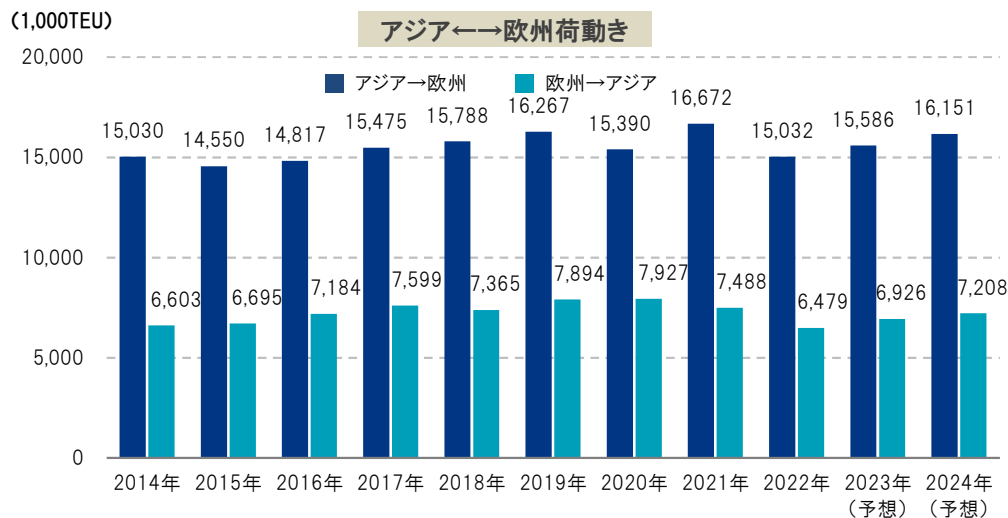
## 2022年12月時点 運航船腹量



コンテナ荷動き



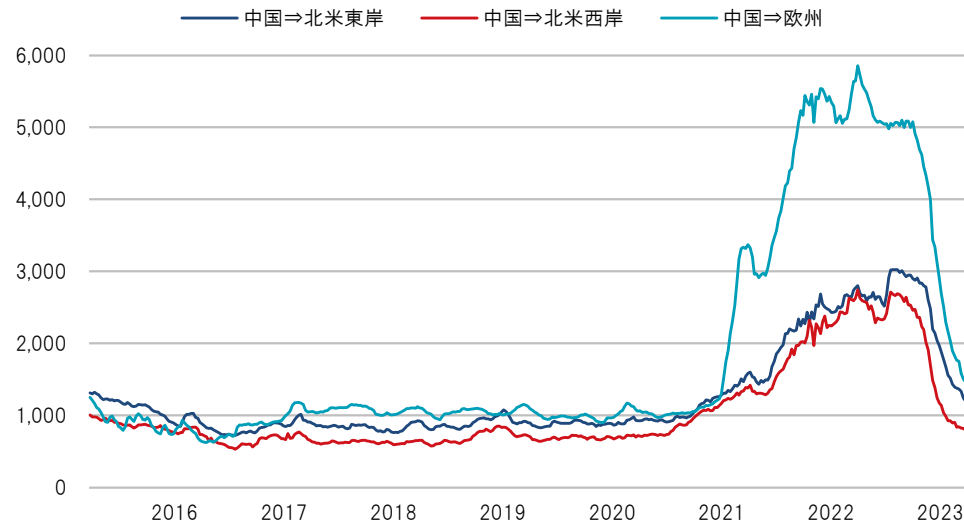
出典:Drewry Maritime Research Container Forecaster Quarter 1・Mar 2022を参考に日本郵船集計



出典:Drewry Maritime Research Container Forecaster Quarter 1・Mar 2023を参考に日本郵船集計

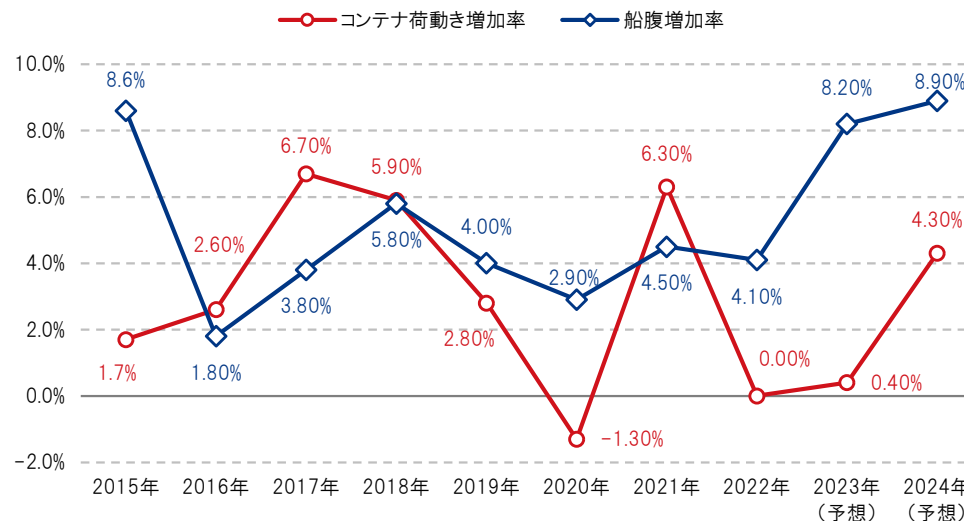
運賃推移

(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:Alphaliner Monthly Monitor March 2023、Drewry Maritime Research Container Forecaster Quarter 1・Mar 2023を参考に日本郵船集計

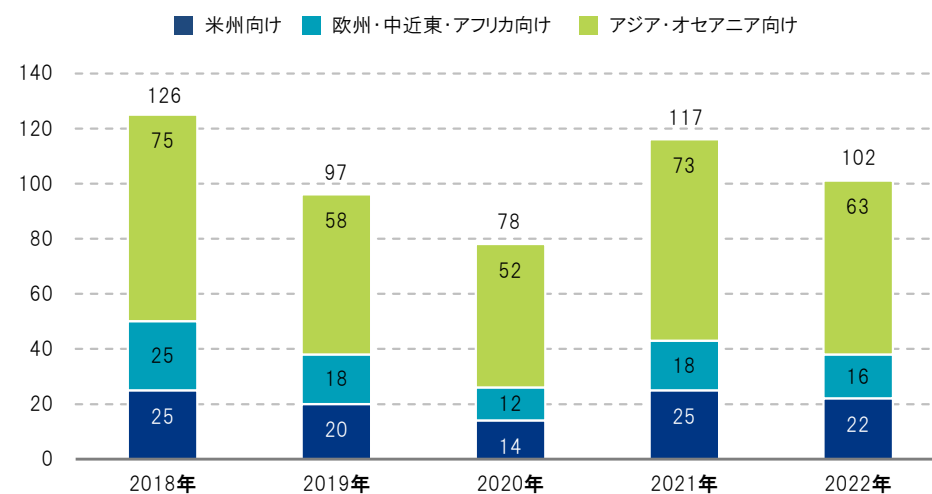
## 国内+国際航空貨物輸送 オペレーターランキング(2021年)

ランキング	航空会社名	実績(百万トンキロ)
1	フェデラルエクスプレス	20,660
2	カタール航空	16,102
3	ユナイテッド・パーセル・サービス	15,530
4	エミレーツ航空	11,842
5	大韓航空	10,430
6	ターキッシュエアラインズ	9,223
7	カーゴルクス航空	8,588
8	アトラス航空	8,442
9	キャセイパシフィック航空	8,215
10	中国南方航空	8,078
...		
ご参考	全日本空輸	4,666
ご参考	<b>日本貨物航空(NCA)</b>	<b>2,785</b>

出典:IATA Annual Statistics、各社公開情報を参考に日本郵船集計

## 日本発航空貨物 年間仕向地別重量推移

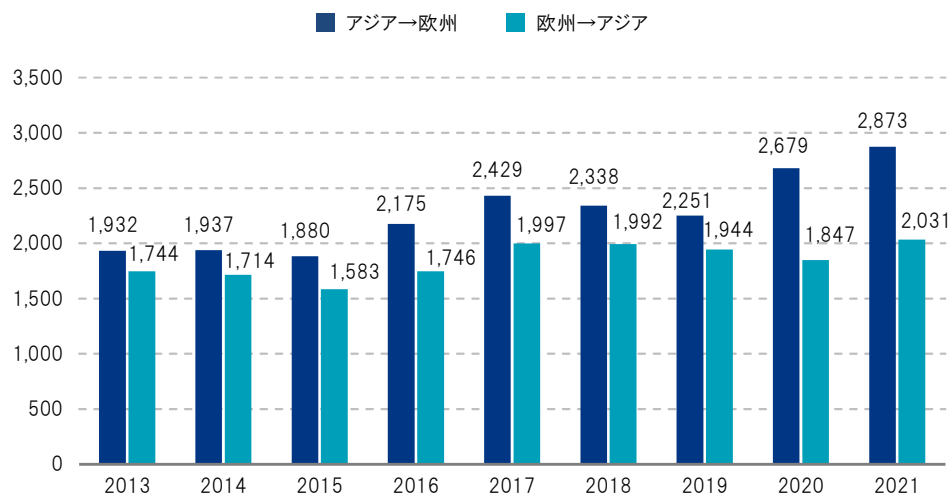
(万重量トン)



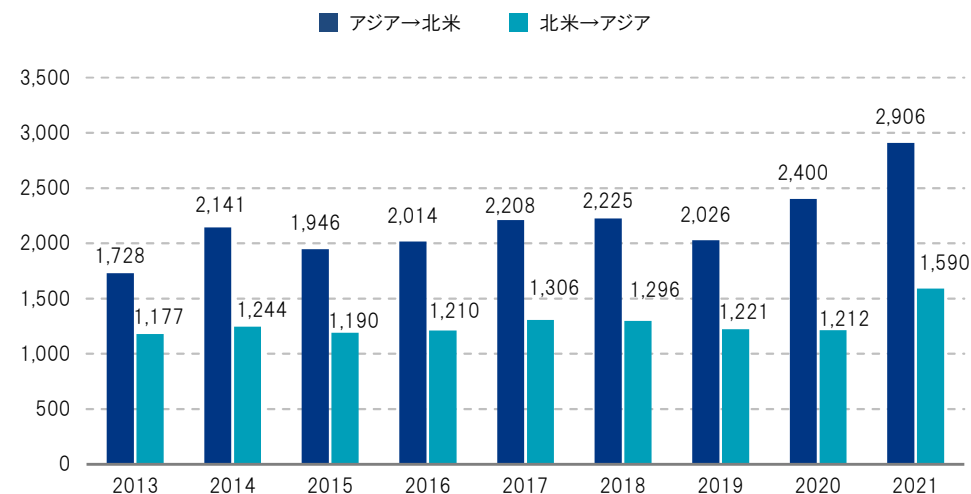
出典:JAFA実績より日本郵船集計

## アジア⇄北米、欧州 年間マーケット重量推移

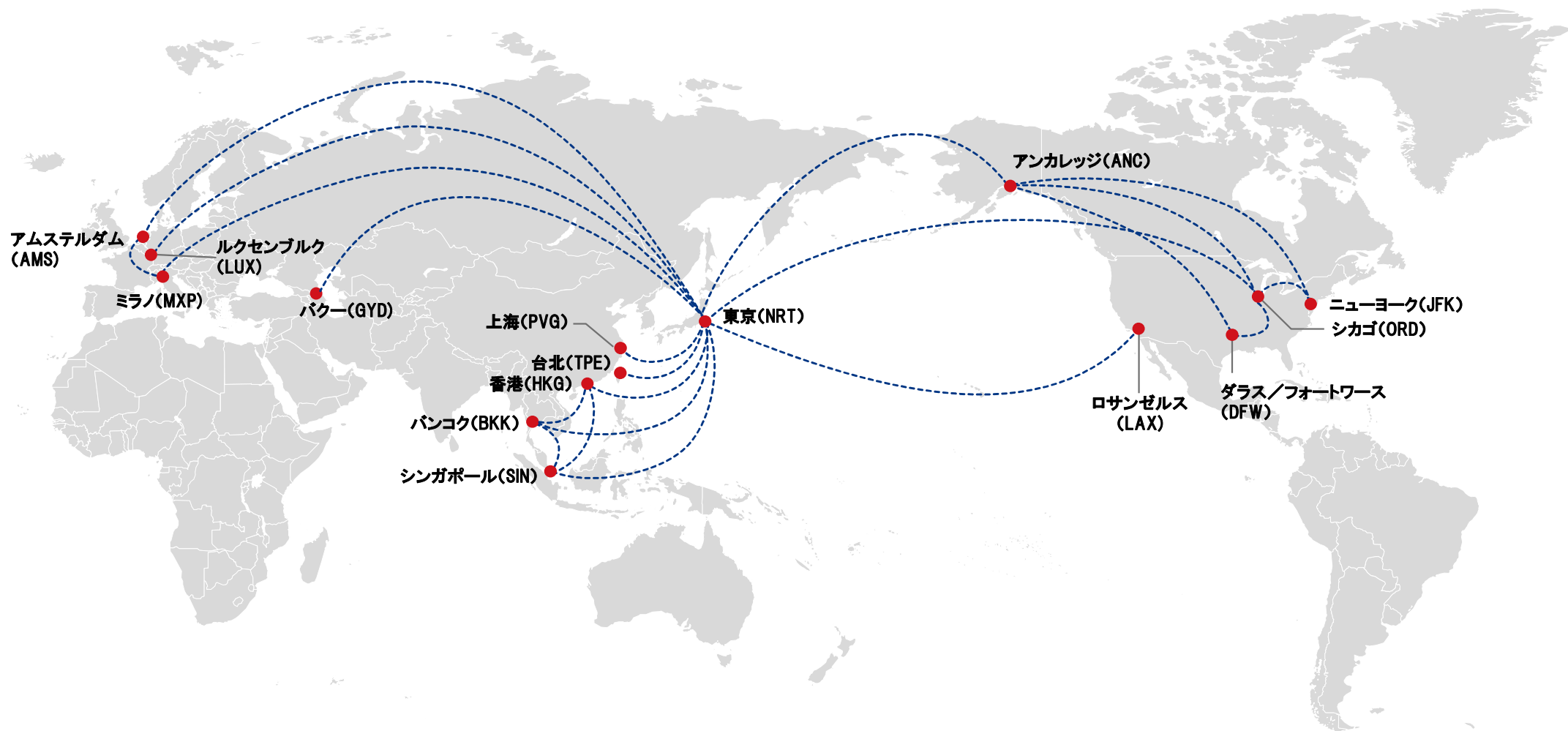
(千トン)



出典:Seabury Trade Databaseより日本郵船集計



NCAサービスネットワーク

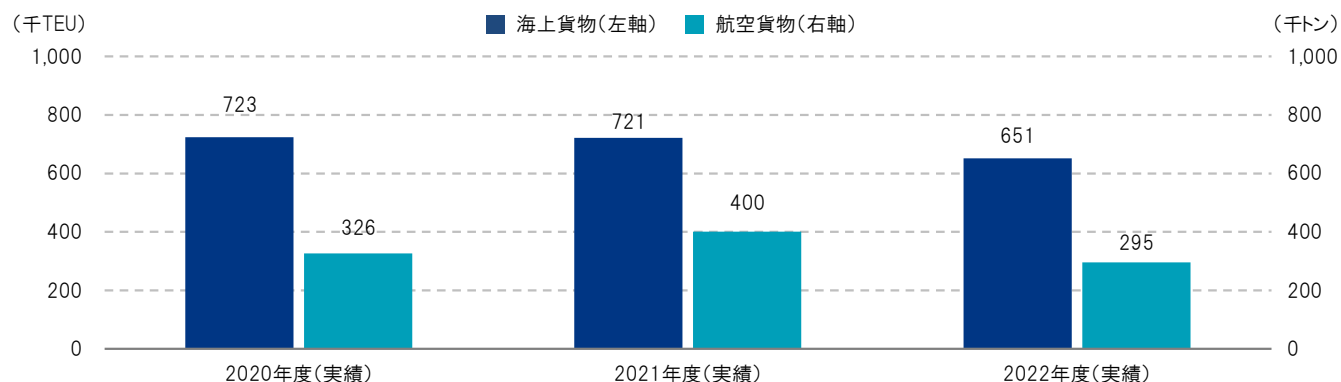


## 世界の貨物フォワーダー取扱量比較 (2021年)

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	742	410
Kuehne + Nagel	4,613	2,220
DHL Supply Chain & Global Forwarding	3,142	2,096
DSV	2,493	1,510
DB Schenker	2,003	1,438
Sinotrans	3,940	804
Expeditors	1,047	1,047
C.H. Robinson	1,500	300
CEVA Logistics	1,269	474
日本通運	747	971
Kerry Logistics	1,229	520
UPS Supply Chain Solutions	620	988
GEODIS	900	346
近鉄エクスプレス	715	728
Hellmann Worldwide Logistics	977	652
Allcargo Logistics	952	901
Bollere Logistics	826	656
CTS International Logistics	1,051	416
LX Pantos	1,658	142
DACHSER	530	365

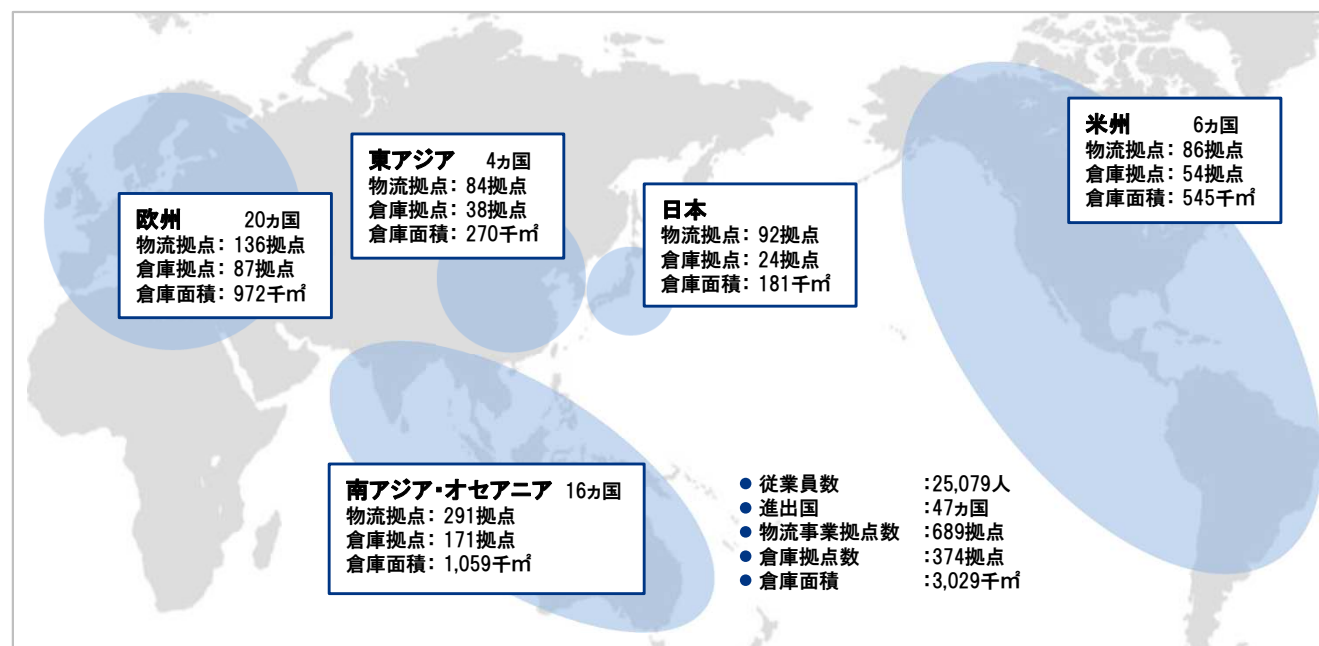
出典: ARMSTRONG ASSOCIATES, INC. データより日本郵船作成

## 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

(2023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

(2022年12月31日時点)

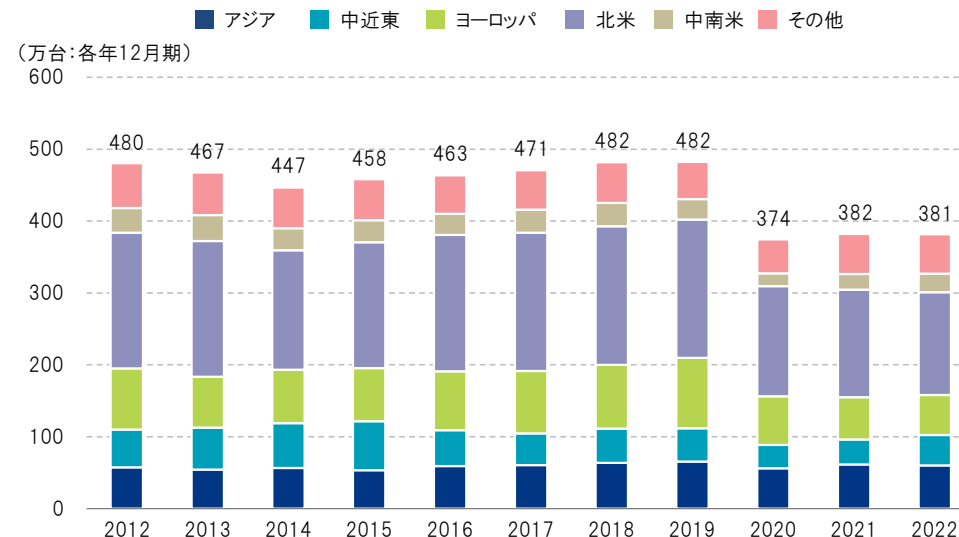
ランキング	会社名	隻数	シェア(%)	キャパシティ(台数)	シェア(%)
1	WWL	109	16.1%	743,023	18.4%
2	日本郵船	104	15.3%	635,026	15.8%
3	商船三井	83	12.2%	503,409	12.5%
4	川崎汽船	75	11.0%	459,908	11.4%
5	GLOVIS	74	10.9%	492,730	12.2%
6	GRIM	55	8.1%	268,892	6.7%
7	HAL	36	5.3%	248,515	6.2%
8	NEPTUN	15	2.2%	60,100	1.5%
9	トヨフジ海運	14	2.1%	62,760	1.6%
10	GSL	11	1.6%	51,870	1.3%
11	UECC	10	1.5%	41,210	1.0%
12	ARC	9	1.3%	59,706	1.5%
13	AN JI	8	1.2%	35,600	0.9%
13	ECL	8	1.2%	31,600	0.8%
13	SALLAU	8	1.2%	37,329	0.9%
—	その他	60		300,171	
合計		679		4,031,849	

出典: Hesnes Shipping AS “The Car Carrier Market 2022”

備考: 1: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。

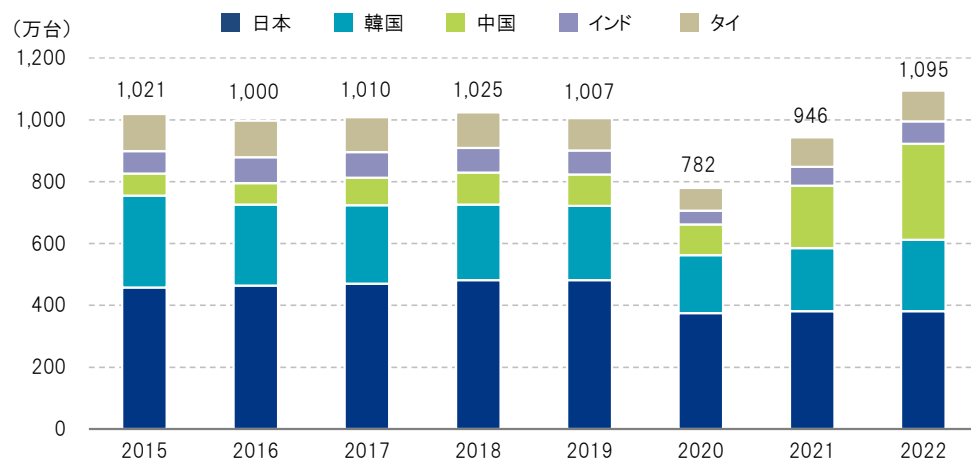
2:WWL社の隻数はグループ傘下のEUKOR社の隻数を合わせた数字になります。

## 日本の自動車輸出推移(仕向地別)



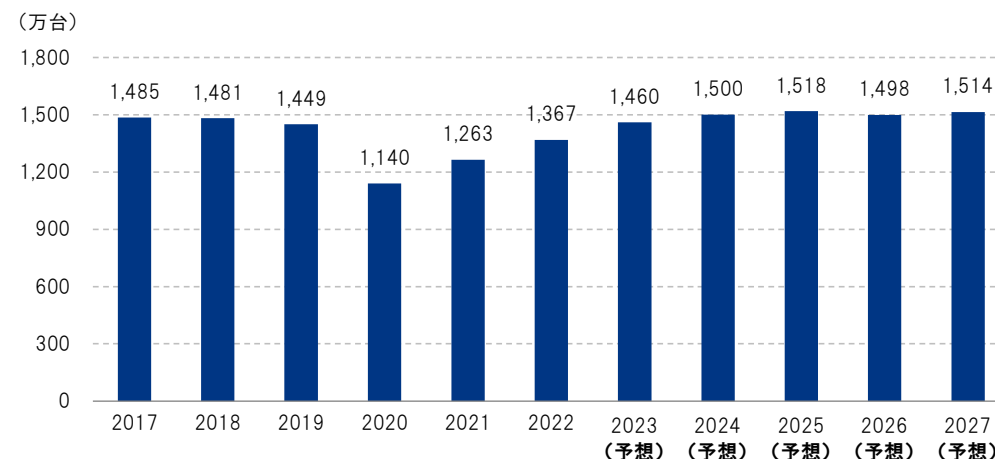
出典: 日本自動車工業会(JAMA)

## 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



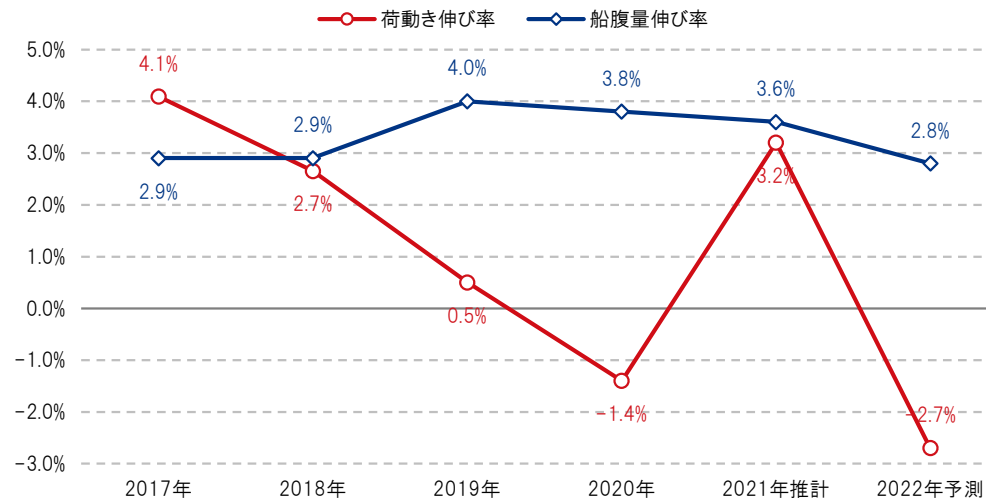
## ドライバルカー船隊ランキング

(2023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	37,638	336
2	日本郵船	23,048	207
3	Star Bulk Carriers	14,071	128
4	Fredriksen Group	13,982	100
5	China Merchants	13,031	115
6	Berge Bulk	12,630	67
7	川崎汽船	11,938	99
8	Pan Ocean	11,377	80
9	ICBC	11,305	36
10	商船三井	10,217	84
11	China Development Bank	10,023	112
12	Oldendorff Carriers	9,937	95
13	H-Line Shipping	8,618	43

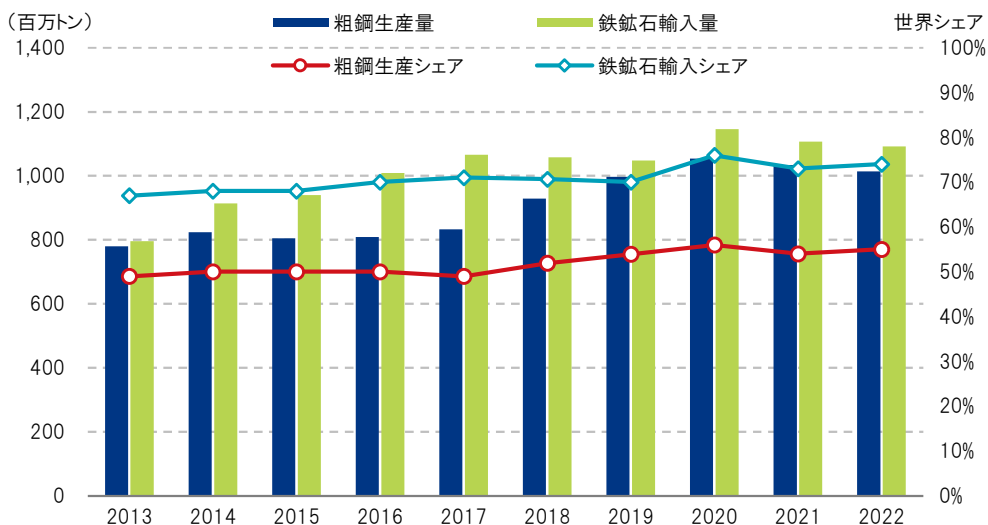
出典: Clarksonデータベースより日本郵船集計

## 荷動き量・船腹量伸び率推移



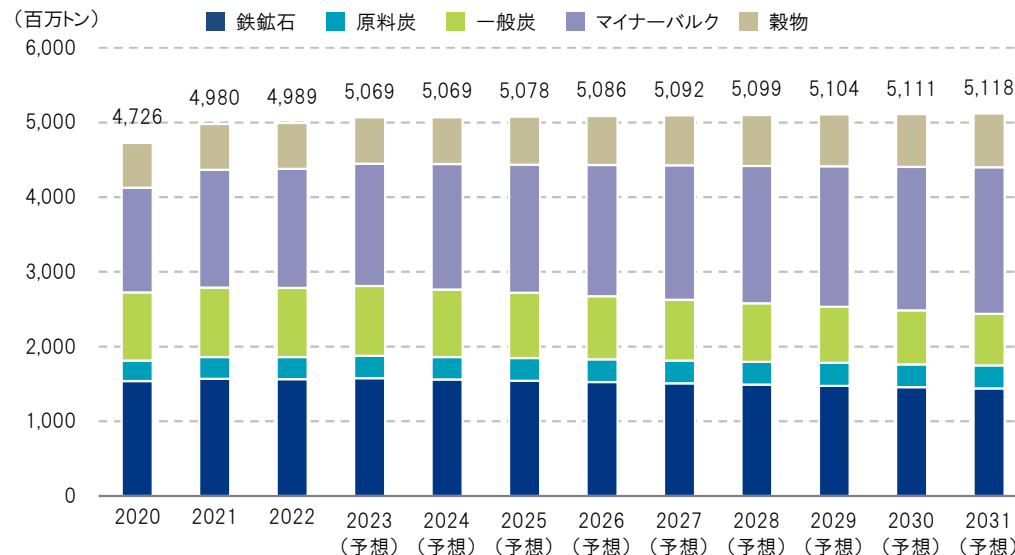
出典: Clarkson Dry Bulk Trade Outlook (March, 2023)

## 中国の粗鋼生産量・鉄鉱石輸入量と世界シェア



出典: Clarkson Dry Bulk Trade Outlook (March, 2023)

## ドライバルク海上荷動き量と見通し

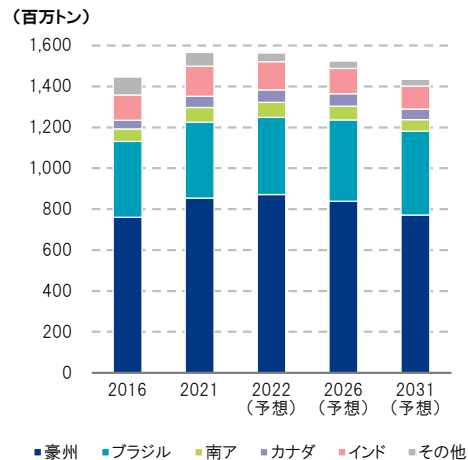


出所: 日本郵船推計

各貨物毎の輸出と輸入の海上荷動き推移

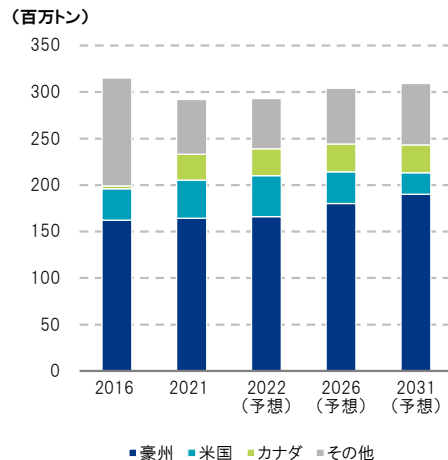
輸出

鉄鉱石



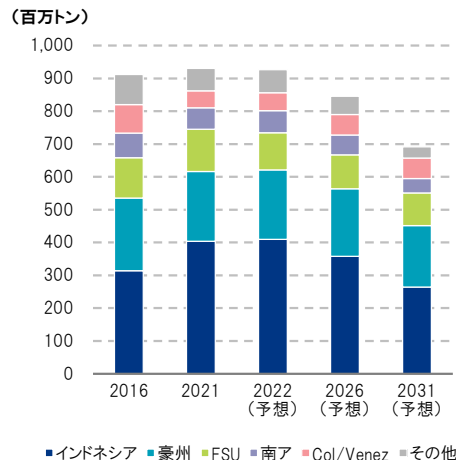
出典: 日本郵船推計

原料炭



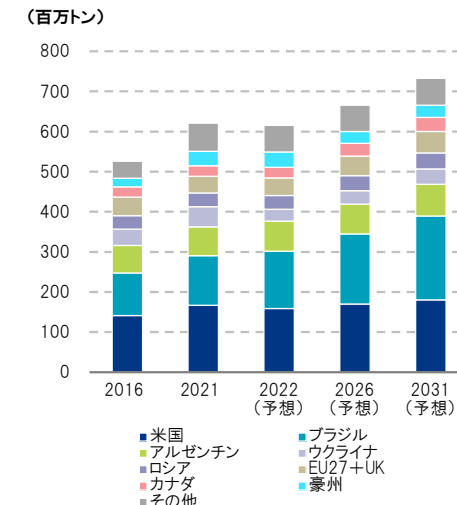
出典: 日本郵船推計

一般炭



出典: 日本郵船推計

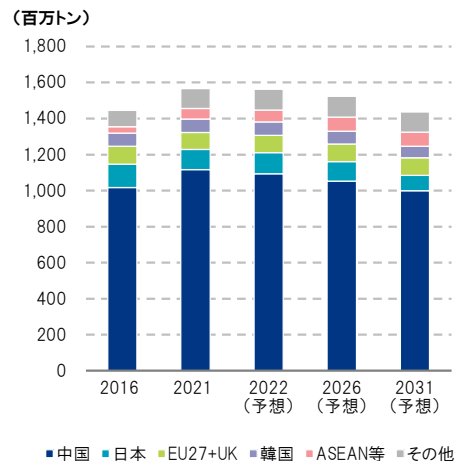
穀物



出典: 日本郵船推計

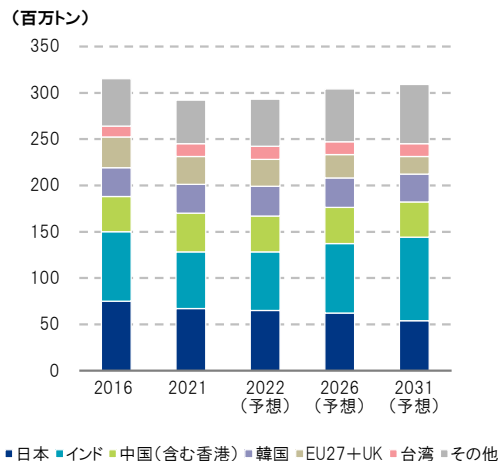
輸入

鉄鉱石



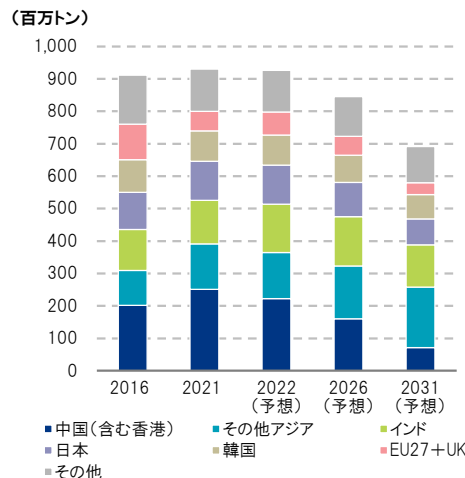
出典: 日本郵船推計

原料炭



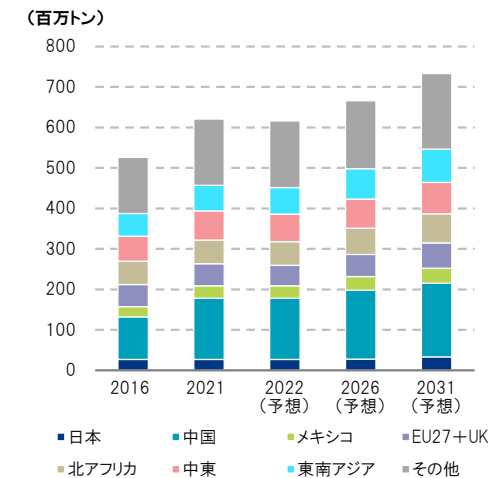
出典: 日本郵船推計

一般炭



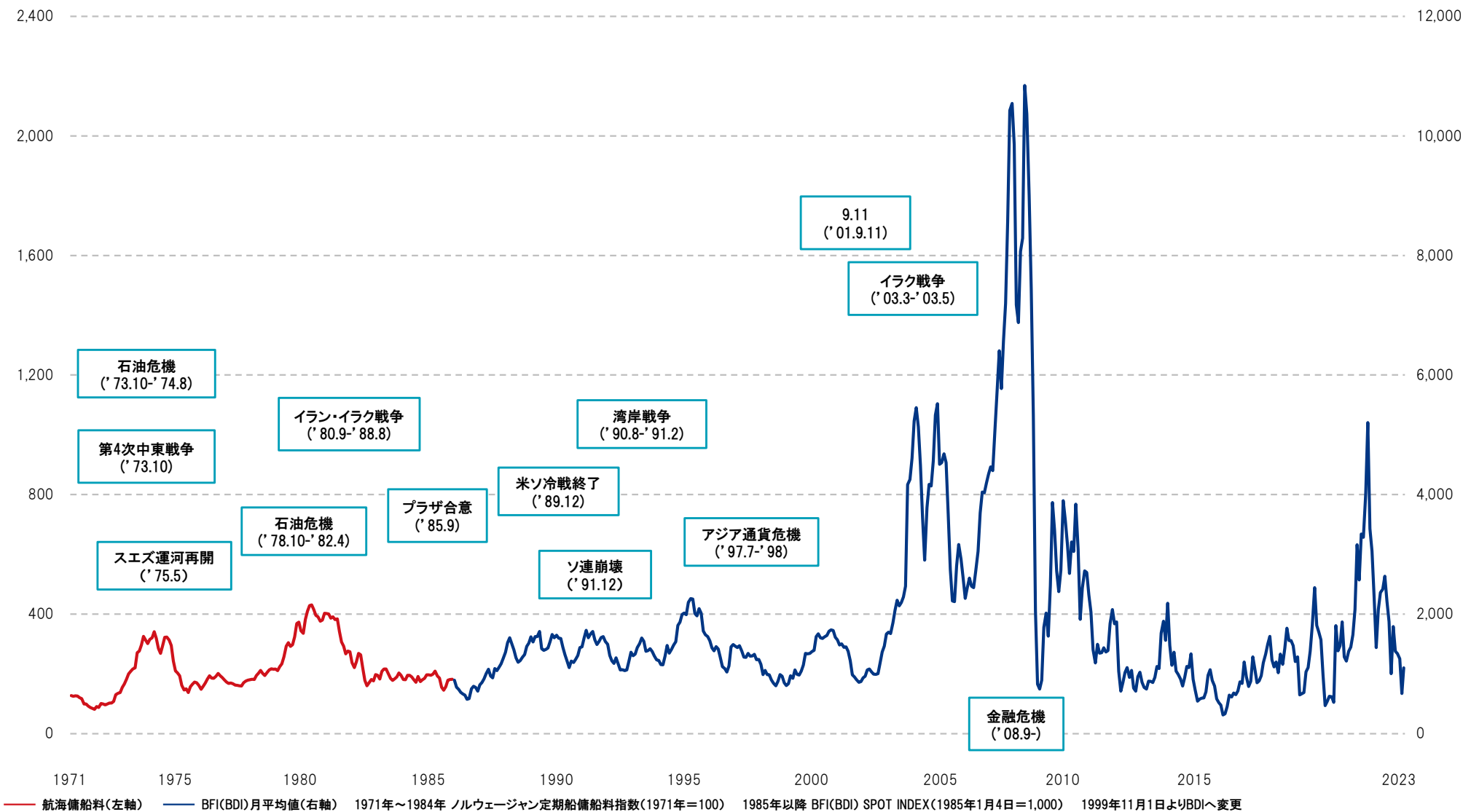
出典: 日本郵船推計

穀物



出典: 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

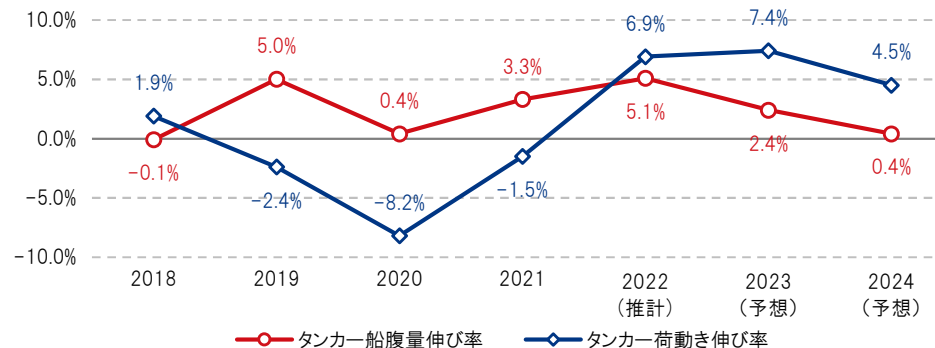
### タンカー船隊ランキング

(2023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	21,742	155
2	China Merchants	18,862	109
3	Unknown	18,121	206
4	Euronav NV	15,386	60
5	Fredriksen Group	15,182	86
6	Bahri	13,963	81
7	Angelicoussis Group	13,749	51
8	Nat Iranian Tanker	13,495	53
9	Dynacom	11,933	70
10	商船三井	10,982	119
11	Sinokor Merchant	10,055	89
12	SCF Group	8,729	95
13	日本郵船	8,726	67
14	Petronas	8,700	56
15	International Seaways	8,220	74

出典:Clarksonデータベースより日本郵船集計

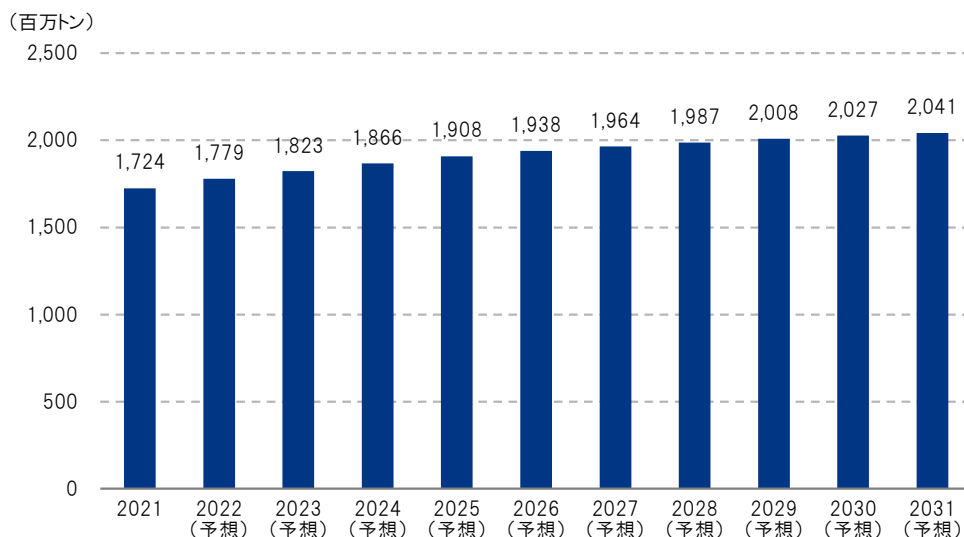
### 荷動き量・船腹量伸び率推移



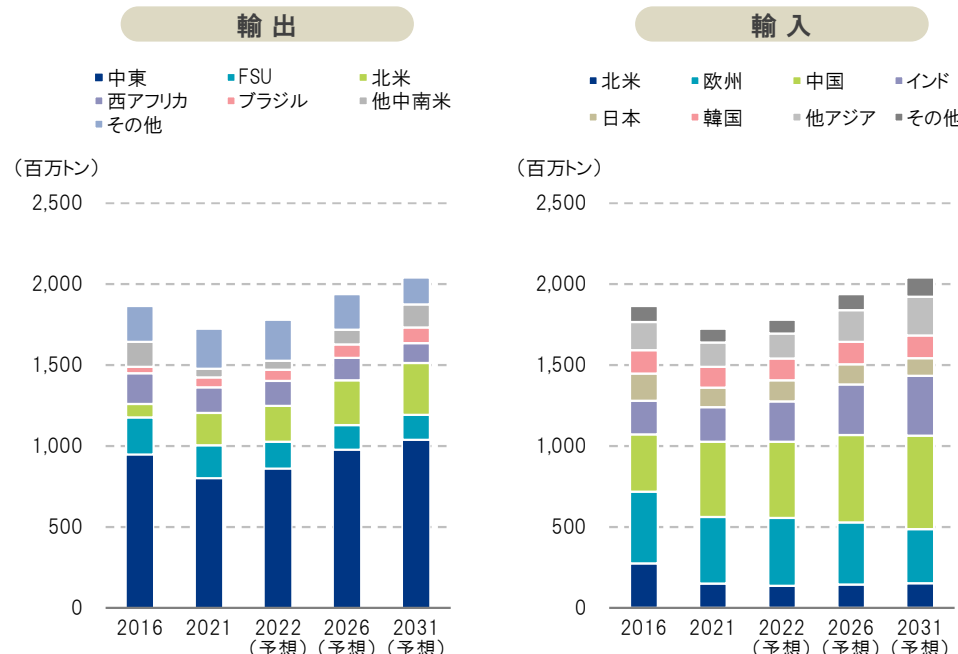
出典:Clarksons Oil & Tanker Trades Outlook (March, 2023) より日本郵船作成

### 原油の輸出と輸入の推移

#### 原油海上荷動き量と見通し



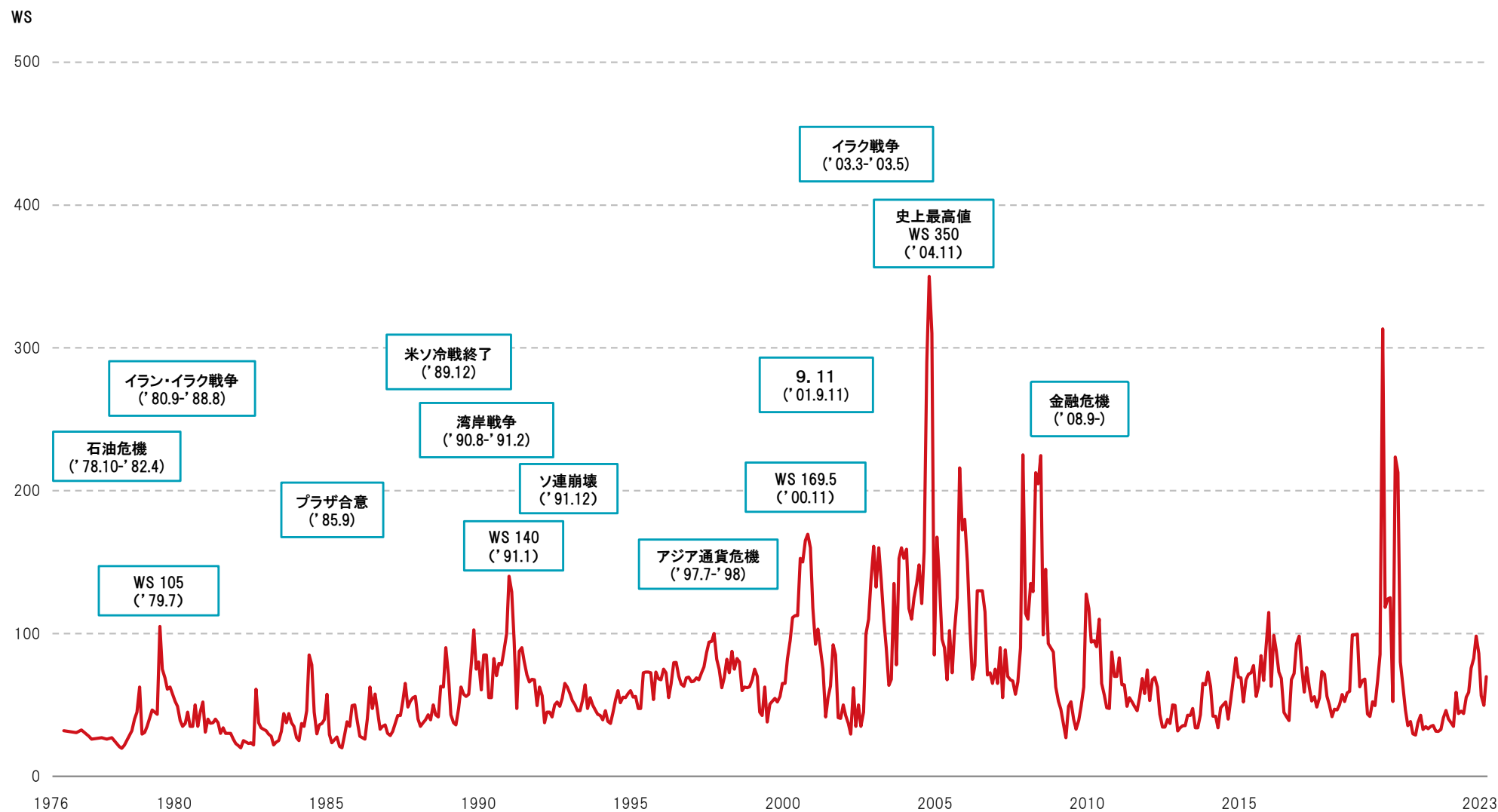
出典:各種資料により日本郵船推計



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船関与隻数比較

(2023年3月末時点)

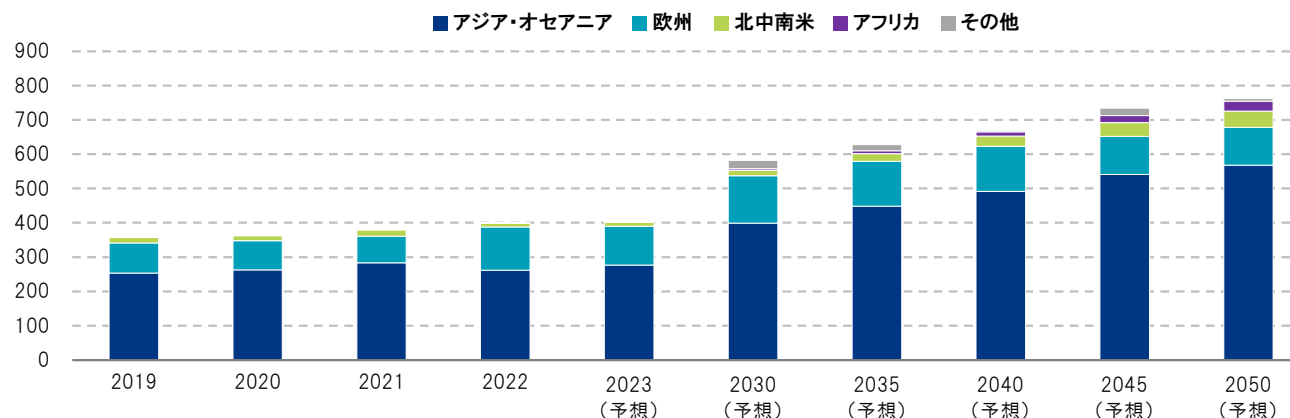
会社名	隻数
商船三井	91
日本郵船	86
Nakilat	74
Sea Peak	47
川崎汽船	44
Maran Gas Maritime Inc.	44
GasLog Ltd. c/o GasLog LNG	35
MISC	30
BW	25
Knutsen	22
China LNG Shipping (Holdings) Limited	21
MITSUI & CO., LTD	16
Flex LNG Ltd.	13
SK Shipping	12
Bonny Gas Transport	11
Golar LNG	10
Qatar Gas	10

出典：IHS レポートを参考に日本郵船集計

備考：隻数については、持分比率にかかわらず、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)

## 2022年LNG 輸出国ランク(mtpa)

順位	国名	mtpa	シェア (%)
1	カタール	81.5	20.4
2	オーストラリア	80.0	20.1
3	アメリカ合衆国	78.6	19.7
4	ロシア	32.6	8.2
5	マレーシア	27.4	6.9
6	ナイジェリア	14.7	3.7
7	インドネシア	14.5	3.6
8	オマーン	11.4	2.9
9	アルジェリア	10.5	2.6
10	パプアニューギニア	8.3	2.1
11	トリニダード・トバゴ	8.1	2.0
12	エジプト	7.1	1.8
13	アラブ首長国連邦	5.5	1.4
14	ブルネイ	4.7	1.2
15	アンゴラ	3.3	0.9
世界総輸出力		399.1	

## 2050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	192.9	25.3
2	カタール	153.6	20.2
3	ロシア	102.3	13.4
4	オーストラリア	67.3	8.8
5	モザンビーク	54.0	7.1
6	カナダ	34.5	4.5
7	ナイジェリア	25.2	3.3
8	イラン	16.9	2.2
9	アラブ首長国連邦	14.5	1.9
10	インドネシア	13.3	1.7
11	メキシコ	13.1	1.7
12	マレーシア	10.0	1.3
13	パプアニューギニア	9.5	1.2
14	タンザニア	9.4	1.2
15	モーリタニア	9.4	1.2
世界総輸出力		761.9	

出典：IHS-CERA レポートを参考に日本郵船集計

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月中
株式数	発行可能株式総数: 895,065,000 株 発行済株式の総数: 510,165,294 株
上場取引所	東京(プライム)
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。 <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	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

## 格付けの状況

格付投資情報センター (発行体格付(方向性))	A (安定的)
日本格付研究所 (長期発行体格付(見通し))	A+ (ポジティブ)
ムーディーズ (発行体格付(見通し))	Ba1 (安定的)

## 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)	81,008,600
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	24,654,297
STATE STREET BANK WEST CLIENT - TREATY 505234	13,525,036
明治安田生命保険相互会社	8,273,778
THE BANK OF NEW YORK MELLON 140044	7,571,146
STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY 505103	7,205,167
三菱重工業株式会社	6,155,793
東京海上日動火災保険株式会社	5,210,334
SMBC日興証券株式会社	4,420,300
STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY 505225	4,404,921

## 株価推移

(円)



当社は、2022年10月1日付で普通株式1株につき3株の割合で株式分割を実施しました。上記の株価については、当該株式分割の影響を考慮し調整しています。





#### 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](mailto:iroffice@nykgroup.com)  
URL <https://www.nyk.com/ir/>