2026年度 第2四半期決算説明会

2026年11月5日

日本郵船

目次

1. 2026年度 第2四半期決算概要 —— p.3-8

2. 2026年度 通期業績予想 —— p.9-14

3. 中期経営計画の進捗 —— p.15-19

4. 次期中期経営計画に向けて —— p.20-21

Appendix
- ✓ セグメント別状況

(添付) Ocean Network Express
2026年度第2四半期決算説明資料

©NYK Group. All rights reserved.

1. 2026年度 第2四半期決算概要

実績

日本郵船

上期振り返り（前年同期比）

売上高 **1兆5,050億円** **（＋3,229億円 増収）**

物流事業
航空・海上貨物の取扱量の増加に加え、2025年度に実施した欧州地域におけるヘルスケア物流事業の買収により増収（＋1,780億円 増収）

経常利益 **2,132億円** **（＋946億円 増益）**

定期船事業
北米航路を中心とした旺盛な輸送需要や、港湾混雑の影響により、船腹需給が引き締まり、運賃市況が前年同期を大幅に上回る水準で推移
（＋646億円 増益）

親会社株主に帰属する
中間純利益 **2,034億円** **（＋1,051億円 増益）**

株主還元 **中間配当（一株当たり）** **165円（前回予想から45円引き上げ）**

©NYK Group. All rights reserved.

1. 2026年度 第2四半期決算概要

実績

日本郵船

セグメント別（経常損益 前年同期比）

定期船

979億円（+646億円 増益）

北米航路を中心に旺盛な輸送需要や港湾混雑の影響により、船腹需給が引き締まった結果、運賃市況は前年同期を大幅に上回る水準で推移

物流

▲8億円（▲71億円 減益）

航空貨物取扱事業

アジア太平洋地域を中心とした旺盛な需要に支えられ、取扱量が前年同期を上回り、利益水準も前年同期を上回る

海上貨物取扱事業

取扱量は前年同期を上回ったものの、仕入れ価格が先行して上昇したこと等により、利益水準は前年同期を下回る

ロジスティクス事業

- アジア地域において利益水準は前年同期並みに推移した一方、その他一部地域での取扱量の減少等により、利益水準は前年同期を下回る
- 2025年度に実施した欧州地域におけるヘルスケア物流事業の買収に伴いのれん償却費等を計上

©NYK Group. All rights reserved.

1. 2026年度 第2四半期決算概要

実績

日本郵船

セグメント別（経常損益 前年同期比）

自動車　**351億円（▲138億円 減益）**

輸送台数は前年同期並みの水準を維持。為替が前年同期比で円安に推移したこと等により売上高は増加したものの、ホルムズ海峡封鎖に伴うルート変更や燃料費の増加、港湾混雑等による運航コスト上昇等により、利益水準は前年同期を下回る

ドライバルク　**297億円（＋312億円 増益）**

各船型の市況は前年同期の水準を大きく上回ったことに加え、為替が前年同期比で円安に推移したことや、ホルムズ海峡封鎖を背景とした燃料価格の急激な上昇に伴う評価性由来の収支影響等により、利益水準は前年同期を上回る

エネルギー　**454億円（＋150億円 増益）**

VLCC・VLGC

ホルムズ海峡封鎖の影響で市況が上昇。VLCCの市況は歴史的な高水準となった

VLGCは荷動きの多くが中東発から北米発となったことで輸送距離が伸長し、船腹需給が引き締まり市況が高水準で推移

LNG船　中長期契約に支えられて堅調に推移

海洋事業

各FPSO、シャトルタンカーは安定的に推移。一方で前年同期に計上された新規FPSOの稼働開始に伴う一過性利益の剥落で利益水準は前年同期比で低下した

2026年度 第2四半期決算（サマリー）

2Q決算

日本郵船

(億円)	2025年度 1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	2026年度 1Q	2Q	上期	上期増減
売上高	6,009	5,811	11,821	6,299	6,116	12,415	24,236	7,276	7,773	15,050	3,229
営業損益	339	258	598	395	391	787	1,386	577	571	1,148	550
経常損益	559	626	1,186	457	467	924	2,111	712	1,420	2,132	946
親会社株主に帰属する当期純損益	502	480	983	481	652	1,134	2,117	671	1,363	2,034	1,051
為替レート	¥145.32	¥147.04	¥146.18	¥153.20	¥155.34	¥154.27	¥150.23	¥159.89	¥161.04	¥160.47	¥14.29
燃料価格（全種）	$578.60	$558.15	$568.27	$525.56	$496.90	$511.72	$539.11	$722.71	$795.39	$759.88	$191.61

2025年度に係る各数値については、企業結合に係る暫定的な会計処理が確定したため、その内容を反映した数値を記載

©NYK Group. All rights reserved.

前年度比較（セグメント別）

2Q決算

日本郵船

事業セグメント (億円)		2025年度 1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	2026年度 1Q	2Q	上期	上期増減
ライナー&ロジスティクス事業	定期船	445	454	899	458	450	909	1,809	471	479	951	51
		120	212	333	25	102	128	461	100	879	979	646
	物流	1,852	1,956	3,808	2,137	2,101	4,238	8,047	2,711	2,877	5,588	1,780
		32	30	62	28	2	31	94	▲ 24	15	▲ 8	▲ 71
自動車		1,280	1,259	2,540	1,414	1,314	2,728	5,268	1,443	1,618	3,061	521
		288	201	490	270	196	467	957	168	183	351	▲ 138
ドライバルク		1,358	1,435	2,793	1,541	1,439	2,980	5,774	1,748	1,860	3,608	815
		▲ 27	12	▲ 15	47	77	124	109	194	103	297	312
エネルギー		481	498	979	526	591	1,118	2,097	667	702	1,370	390
		120	182	303	96	124	220	523	239	214	454	150
その他		819	440	1,260	471	492	964	2,224	574	569	1,144	▲ 115
		29	4	33	17	▲ 1	16	50	45	36	82	48
消去・全社		▲ 228	▲ 232	▲ 461	▲ 249	▲ 274	▲ 524	▲ 986	▲ 341	▲ 333	▲ 675	▲ 214
		▲ 4	▲ 16	▲ 21	▲ 28	▲ 34	▲ 63	▲ 85	▲ 11	▲ 12	▲ 23	▲ 2
連結		6,009	5,811	11,821	6,299	6,116	12,415	24,236	7,276	7,773	15,050	3,229
		559	626	1,186	457	467	924	2,111	712	1,420	2,132	946

（上段）売上高　（下段）経常損益

（注1）2025年度に係る各数値については、企業結合に係る暫定的な会計処理が確定したため、その内容を反映した数値を記載
（注2）2026年度１Ｑより、報告セグメントの区分を一部変更。2025年度のセグメント情報も組替再表示
- 従来「ライナー＆ロジスティクス事業」に含めていた航空運送事業は「その他事業」に含めて表示
- 従来「エネルギー事業」に含めていた燃料炭事業は「ドライバルク事業」に含めて表示
（注3）2026年度１Ｑより、費用配賦方法を一部変更。2025年度のセグメント情報も組替再表示
- 「全社」費用の一部を各セグメントに配賦する方法、各セグメントに帰属する利息費用等を配賦する方法を変更

©NYK Group. All rights reserved.

経常損益 前年同期比増減分析

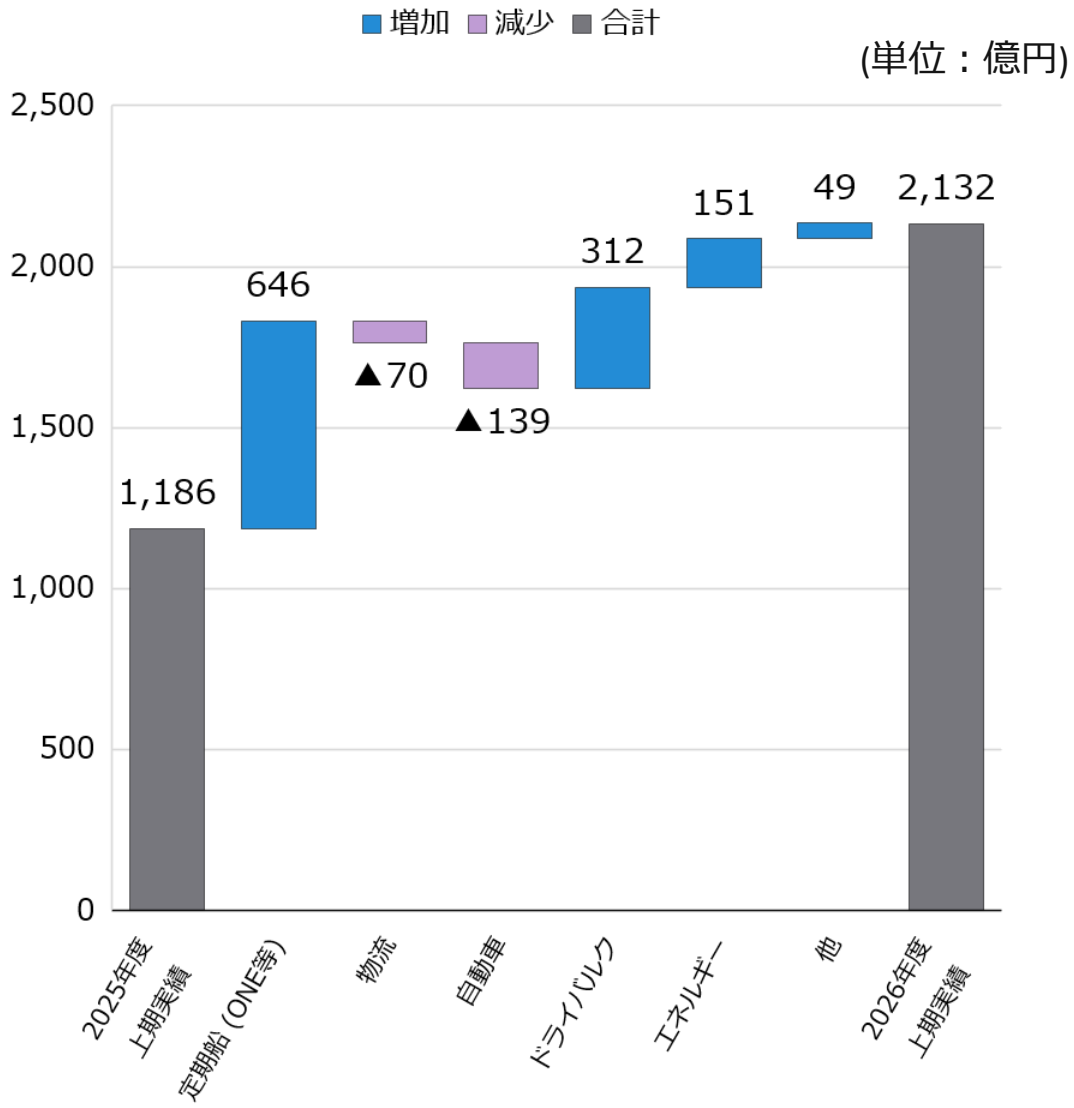
日本郵船

要因別分析

（億円）

為替	**175**	今期 160.47円/$ 14.29円の円安
燃料	**▲ 74**	今期 $759.88/MT $191.61/MTの上昇
市況変動・ 取扱量増減等	**816**	ホルムズ海峡封鎖等による 市況影響、M&A後ののれん 償却費　等
為替差損益	**30**	
その他	**▲ 1**	
合計	**946**	

事業別分析



©NYK Group. All rights reserved.

2. 2026年度 通期業績予想

日本郵船

通期業績予想（前回1Q決算時の予想比）

売上高	**3兆円**	**（+1,190億円 上方修正）**
経常利益	**3,350億円**	**（+850億円 上方修正）**
親会社株主に帰属する **当期純利益**	**3,300億円**	**（+900億円 上方修正）**

＜業績予想の前提＞

- ホルムズ海峡の事実上の封鎖：
  2027年3月末まで継続
- スエズ運河迂回に伴う喜望峰ルート利用：
  2027年3月末まで継続
  （コンテナ船ではスエズ運河経由の航行が一部段階的に再開）

株主還元

配当（一株当たり）　中間 165円　|　期末 165円（予）|　年間 330円（予）
（中間配当・期末配当共に前回予想から45円引き上げ）

- 株主還元の基本方針である連結配当性向40%を目安に決定

自己株式取得

- 投資機会と事業環境を勘案し、機動的な追加還元の実施を検討

©NYK Group. All rights reserved.

2. 2026年度 通期業績予想

日本郵船

セグメント別（経常損益 前回1Q決算時の予想比）

定期船

1,490億円（＋660億円 上方修正）

第２四半期の運賃市況が前回想定を上回って推移したことに加え、第３四半期を中心に前回想定を上回る運賃市況を見込んでいることから、通期の利益水準は前回予想を上回る見通し

物流

▲40億円（▲30億円 下方修正）

航空貨物取扱事業

堅調な荷動きを背景に、通期の取扱量は前回予想を上回る見込み

海上貨物取扱事業

仕入価格の想定以上の上昇による収益性の低下等から、通期の利益水準は前回予想を下回る見通し

ロジスティクス事業

一部地域における取扱量の減少を見込んでいること等から、通期の利益水準は前回予想を下回る見通し

©NYK Group. All rights reserved.

2. 2026年度 通期業績予想

日本郵船

セグメント別（経常損益 前回1Q決算時の予想比）

自動車

780億円（▲30億円 下方修正）

ホルムズ海峡の封鎖が前回想定よりも継続することに伴う諸費用の増加を見込み、通期の利益水準は前回予想を下回る見通し

ドライバルク

490億円（＋130億円 上方修正）

第３四半期以降も各船型において前回想定を上回る市況を見通していることから、通期の利益水準は前回予想を上回る見通し

エネルギー

680億円（＋120億円 上方修正）

VLCC・VLGC

市況は前回想定を上回る水準で推移する見込み

LNG船

中長期契約による安定収益に支えられる一方、ホルムズ海峡封鎖継続に伴う諸影響により、通期の利益水準は前回予想を下回る見通し

©NYK Group. All rights reserved.

通期業績予想（サマリー）

業績予想

日本郵船

（億円）	2025年度(実績) 1Q	2Q	上期	下期	通期	2026年度(予想) 1Q (実)	2Q (実)	上期 (実)	下期	通期	通期増減	前回予想比（通期）
売上高	6,009	5,811	11,821	12,415	24,236	7,276	7,773	15,050	14,950	30,000	5,764	1,190
営業損益	339	258	598	787	1,386	577	571	1,148	952	2,100	714	250
経常損益	559	626	1,186	924	2,111	712	1,420	2,132	1,218	3,350	1,239	850
親会社株主に帰属する当期純損益	502	480	983	1,134	2,117	671	1,363	2,034	1,266	3,300	1,183	900
為替レート	¥145.32	¥147.04	¥146.18	¥154.27	¥150.23	¥159.89	¥161.04	$160.47	$155.50	$157.98	¥7.75	¥0.76
燃料価格（全種）	$578.60	$558.15	$568.27	$511.72	$539.11	$722.71	$795.39	$759.88	$844.77	$802.32	$263.21	$60.88

2025年度に係る各数値については、企業結合に係る暫定的な会計処理が確定したため、その内容を反映した数値を記載

- 経常利益に対する感応度（3-4Qの残り6カ月 ）

  為替レート　：1円の円安で約12.3億円の増益
  （外貨建て持分法投資損益の換算は期中平均為替レートを採用）

  燃料価格　：＄10/MTの燃料油価格下落で約3.8億円の増益

©NYK Group. All rights reserved.

通期業績予想（セグメント別）

業績予想

日本郵船

事業セグメント		2025年度（実績）							2026年度（予想）					通期増減
(億円)		1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q（実）	2Q（実）	上期（実）	下期	通期	
ライナー&ロジスティクス事業	定期船	445	454	899	458	450	909	1,809	471	479	951	919	1,870	61
		120	212	333	25	102	128	461	100	879	979	511	1,490	1,029
	物流	1,852	1,956	3,808	2,137	2,101	4,238	8,047	2,711	2,877	5,588	5,337	10,925	2,878
		32	30	62	28	2	31	94	▲ 24	15	▲ 8	▲ 32	▲ 40	▲ 134
自動車		1,280	1,259	2,540	1,414	1,314	2,728	5,268	1,443	1,618	3,061	3,164	6,225	957
		288	201	490	270	196	467	957	168	183	351	429	780	▲ 177
ドライバルク		1,358	1,435	2,793	1,541	1,439	2,980	5,774	1,748	1,860	3,608	3,602	7,210	1,436
		▲ 27	12	▲ 15	47	77	124	109	194	103	297	193	490	381
エネルギー		481	498	979	526	591	1,118	2,097	667	702	1,370	1,320	2,690	593
		120	182	303	96	124	220	523	239	214	454	226	680	157
その他		819	440	1,260	471	492	964	2,224	574	569	1,144	1,226	2,370	146
		29	4	33	17	▲ 1	16	50	45	36	82	18	100	50
消去・全社		▲ 228	▲ 232	▲ 461	▲ 249	▲ 274	▲ 524	▲ 986	▲ 341	▲ 333	▲ 675	▲ 615	▲ 1,290	▲ 304
		▲ 4	▲ 16	▲ 21	▲ 28	▲ 34	▲ 63	▲ 85	▲ 11	▲ 12	▲ 23	▲ 127	▲ 150	▲ 65
連結		6,009	5,811	11,821	6,299	6,116	12,415	24,236	7,276	7,773	15,050	14,950	30,000	5,764
		559	626	1,186	457	467	924	2,111	712	1,420	2,132	1,218	3,350	1,239

（上段）売上高　（下段）経常損益

（注1）2025年度に係る各数値については、企業結合に係る暫定的な会計処理が確定したため、その内容を反映した数値を記載
（注2）2026年度１Ｑより、報告セグメントの区分を一部変更。2025年度のセグメント情報も組替再表示
- 従来「ライナー＆ロジスティクス事業」に含めていた航空運送事業は「その他事業」に含めて表示
- 従来「エネルギー事業」に含めていた燃料炭事業は「ドライバルク事業」に含めて表示
（注3）2026年度１Ｑより、費用配賦方法を一部変更。2025年度のセグメント情報も組替再表示
- 「全社」費用の一部を各セグメントに配賦する方法、各セグメントに帰属する利息費用等を配賦する方法を変更

©NYK Group. All rights reserved.

通期業績予想（セグメント別・前回今回予想比）

業績予想

日本郵船

事業セグメント		前回予想			今回予想			前回予想差		
(億円)		上期	下期	通期	上期（実）	下期	通期	上期	下期	通期
ライナー&ロジスティクス事業	定期船	945	885	1,830	951	919	1,870	6	34	40
		620	210	830	979	511	1,490	359	301	660
	物流	5,405	5,440	10,845	5,588	5,337	10,925	183	▲ 103	80
		▲ 20	10	▲ 10	▲ 8	▲ 32	▲ 40	12	▲ 42	▲ 30
自動車		2,870	3,020	5,890	3,061	3,164	6,225	191	144	335
		340	470	810	351	429	780	11	▲ 41	▲ 30
ドライバルク		3,365	3,255	6,620	3,608	3,602	7,210	243	347	590
		290	70	360	297	193	490	7	123	130
エネルギー		1,270	1,230	2,500	1,370	1,320	2,690	100	90	190
		350	210	560	454	226	680	104	16	120
その他		1,180	1,165	2,345	1,144	1,226	2,370	▲ 36	61	25
		60	30	90	82	18	100	22	▲ 12	10
消去・全社		▲ 635	▲ 585	▲ 1,220	▲ 675	▲ 615	▲ 1,290	▲ 40	▲ 30	▲ 70
		▲ 40	▲ 100	▲ 140	▲ 23	▲ 127	▲ 150	17	▲ 27	▲ 10
連結		14,400	14,410	28,810	15,050	14,950	30,000	650	540	1,190
		1,600	900	2,500	2,132	1,218	3,350	532	318	850

（上段）売上高　（下段）経常損益

©NYK Group. All rights reserved.

3. 中期経営計画（2023~2026年度）の進捗

日本郵船

©NYK Group. All rights reserved.

利益・財務数値の推移

日本郵船

	2025年度（実績）	2026/9期末（実績）	2026年度（前回予想）※1	2026年度（今回予想）	2030年度（予想）※2
経常損益（億円）	2,111	2,132	2,500	3,350	4,400
有利子負債（億円）	12,014	15,532	18,410	17,635	-
自己資本（億円）	30,719	31,984	31,800	32,380	-
自己資本比率 （含 傭船料債務 ※3）	59% (52%)	56% (50%)	53% (48%)	54% (48%)	58% (53%)
ROIC ※4	6.4%	-	4.8%	7.8%	7.6%
ROE	7.1%	-	7.7%	10.5%	10.3%
DER （含 傭船料債務 ※3）	0.39 (0.62)	0.49 (0.70)	0.57 (0.80)	0.54 (0.76)	-
営業CF（億円）	4,733	1,191	3,065	3,500	-
投資CF（億円）	▲ 3,712	▲ 3,473	▲ 9,000	▲ 8,000	-
（減価償却費）（億円）	(1,751)	(998)	(1,940)	(2,115)	-

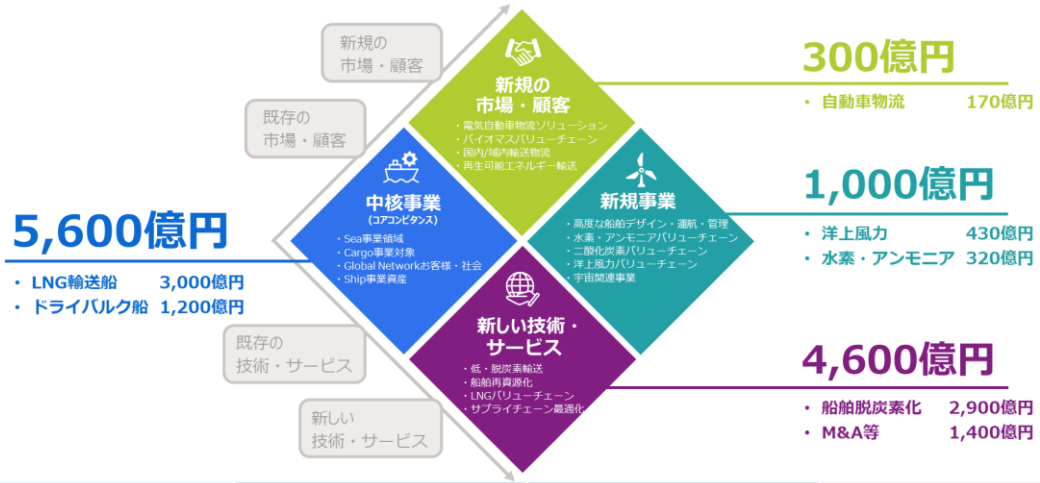
※1) 2026年度1Q決算発表（2026年8月5日公表）における見通し。なお、ROIC・DER・減価償却費は2025年度通期決算発表（2026年5月11日公表）における見通し
※2) 2024年度通期決算発表（2025年5月8日公表）における2030年度の利益・財務数値の見通し
※3) 傭船料債務試算額：各年度それぞれ約7,000億円を加味
※4) ROIC=(税引後営業利益+税引後特別損益+持分法損益+受取配当)÷(投下資本)
補足：本数表の今回予想数値は、NSユナイテッド海運（株）の当社B/S連結時期の前提を2026年度末と仮定して算出しています。

©NYK Group All rights reserved.

事業投資方針

日本郵船

- 将来の安定的な株主リターンに繋がる投資対象に対する、2026年度末までの投資総額は約1.6兆円
- 2026年度2Q末時点で中期経営計画期間中の投資が決定している案件は約1.5兆円



	投資金額規模 中計当初計画	投資決定の進捗率 （当初計画比）	投資規模 最新計画	主な投資対象
中核事業	5,600億円	120%	7,300億円	LNG船隊拡大・上流案件投資／NEO社※連結子会社化 他事業における船舶更新投資、等
新しい技術・サービス	4,600億円	150%	7,400億円	郵船ロジスティクス社によるM&A案件（欧州ヘルスケア物流事業買収を含む）、LNG燃料船の船隊整備、NSユナイテッド海運TOB
新規事業	1,000億円	65%	1,000億円	CTV運航船社連結子会社化 アンモニア燃料船開発、LNGバンカリング大手Avenir社への出資
新規の市場・顧客	300億円	150%	450億円	自動車物流事業におけるM&A案件
合計	12,000億円	120%	16,200億円	

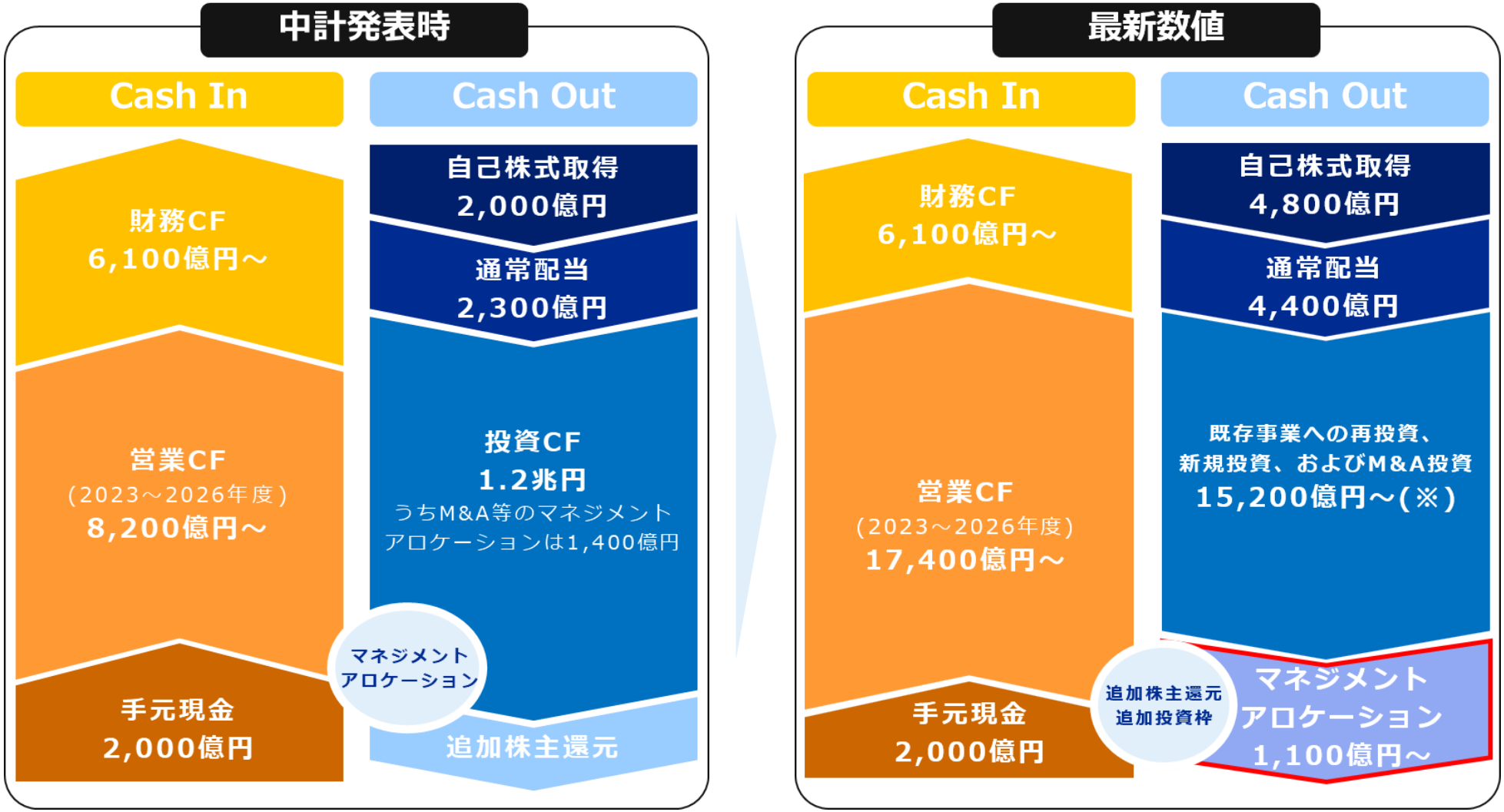
※NYK Energy Ocean（株）
（ENEOSオーシャン（株）の原油タンカー以外の海運事業を承継する新会社）

©NYK Group. All rights reserved.

キャッシュ・アロケーション

日本郵船

- 資本効率向上と持続的成長の両立に向け、戦略的なキャッシュアロケーション計画を策定
- 最新の各種CFの状況を反映



※投資額は日本貨物航空（NCA）への貸付金の返済を含む

©NYK Group. All rights reserved.

株主還元方針

日本郵船

- 2023年度以降に総額4,800億円の自己株式取得を実施。実施により**EPSは約25%押し上げ効果あり**と試算
- 2025年度から配当方針を**配当性向40%**、一株当たり**下限配当200円**へ変更
- 今後も投資と還元のバランスを重視の上、機動的な追加還元を検討

	中計公表時の方針	2023年度（実績）	2024年度（実績）	2025年度（実績）	2026年度（予想）	中計4年間サマリー
配当性向方針	30% （25%から引き上げ）	30%	30%	**40%**	**40%**	・中計期間中でも柔軟に方針を変更 ・下限配当引き上げにより配当予見性向上
下限配当（円／株）	100円	100円	100円	**200円**	**200円**	
年間配当（円／株）	-	140円	325円	**230円** （内、記念配当25円）	**330円**	
配当総額	4年間で 2,300億円	662億円	1,429億円	**950億円**	**1,320億円**	**4,400億円**
自己株式取得 （取得枠）	23～24年度で 2,000億円規模	2,000億円	1,300億円	**1,500億円**	**機動的に実施を検討**	**4,800億円**

（参考）

親会社株主に帰属する当期純利益	-	2,286億円	4,777億円	**2,117億円**	**3,300億円**
総還元性向 ※1	-	116%	57%	**116%**	**40%**
EPS（一株当たり利益）	-	468円	1,070円	**504円**	**817円**
発行済株式数 （自己株式を含む）	約5.1億株	**自己株式の取得・消却により発行済株式数は約20%減少**		**約4.0億株**	-

※1：各年度に公表した自己株式取得の取得枠（株式の取得価額の上限）の金額を元に計算

©NYK Group. All rights reserved.

4. 次期中期経営計画に向けて

日本郵船

©NYK Group. All rights reserved.

次期中期経営計画に向けて

日本郵船

- 2027年度から開始する次期中計は、これまでの投資を収益として「収穫」しながらも、更なる成長への投資を継続。安定収益基盤の確立と、資本効率の持続的な向上へ
- 将来的な利益およびキャッシュ創出力の成長シナリオをステークホルダーの皆様により分かりやすく伝えるため、各事業別の定量情報を含め開示する情報の種類を拡充する方針

1 コンテナ船以外の事業の収益基盤強化を経て、成長投資の収益貢献を見込む

- 現行中計では物流・ドライバルク・エネルギーの各事業でのM&Aや自動車事業におけるLNG燃料船拡充等の成長投資を実施し、事業基盤を強化
- 次期中計では投資の収支貢献が本格化し、更なる安定収益向上により、コンテナ市況のボラティリティへの耐性を強化
- 持続的な成長軌道を明示し、今後のEPS成長に対する市場からの信頼度を高める

2 資本収益性をより重視した投資、事業ポートフォリオ運営

- 重点投資領域への投資、および次の成長ドライバーとなる新規事業への投資も継続
- 資本収益性をより重視したメリハリある資本配分による事業ポートフォリオ運営を推進
- アンモニアバリューチェーン構築の深度化をはじめ、海運業における脱炭素化の先行者として、長期的な燃料転換投資の継続による競争優位性を追求

3 規律ある資本政策の継続、稼ぐ力を高めることによるROE向上

- 資本コストと株価を意識した経営を念頭に、規律ある資本政策を継続し、「稼ぐ力を高める」ことによるROE向上を追求
- 現状の株主還元方針の継続をベースに、成長投資と株主還元のバランスを取る方針は不変
- 機動的な追加還元を検討・実施する方針も維持し、還元水準の見直しは次期中計期間中の安定収益増加を考慮して柔軟に検討

©NYK Group. All rights reserved.

Appendix

©NYK Group. All rights reserved.

セグメント別状況

1. 物流事業：郵船ロジスティクス

		2025年度(実績)							2026年度(予想)					前回予想
		1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q (実)	2Q (実)	上期 (実)	下期	通期	(通期)
海上貨物取扱量	TEU (1,000TEU)	159	168	328	179	160	339	666	184	174	358	389	747	771
	前年同期比	4%	4%	4%	5%	0%	3%	3%	16%	4%	9%	15%	12%	
航空貨物取扱量	重量 (1,000トン)	72	73	145	85	75	160	305	78	86	164	163	327	323
	前年同期比	▲ 1%	▲ 8%	▲ 5%	1%	6%	3%	▲ 1%	9%	18%	13%	2%	7%	

©NYK Group. All rights reserved.

2.ドライバルカー・タンカー市況動向

		2025年度(実績)							2026年度(予想)					前回予想
		1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q (実)	2Q (実)	上期 (実)	下期	通期	(通期)
ドライバルカー	BDI	1,464	1,981	1,722	2,173	1,955	2,064	1,893	2,756	3,043	2,899	2,545	2,722	2,389
	Cape	22,189	28,012	25,101	31,962	26,429	29,195	27,148	39,938	44,922	42,430	34,000	38,215	32,610
	Panamax	11,846	15,907	13,877	15,976	15,382	15,679	14,778	19,242	20,267	19,754	20,000	19,877	18,311
	Handymax	12,161	17,122	14,641	17,407	14,555	15,981	15,311	19,358	21,264	20,311	19,500	19,906	17,840
	Handy	10,585	13,032	11,808	14,932	12,385	13,659	12,734	14,930	16,452	15,691	15,250	15,471	13,708
タンカー	VLCC	41,414	47,817	44,616	103,991	215,842	159,917	102,266	425,449	639,038	532,244	300,000	416,122	267,612
	VLGC	44,864	65,606	55,235	55,382	76,305	65,844	60,539	166,419	209,518	187,968	87,500	137,734	91,605

- ドライバルク船型別市況（スポット傭船料）　（単位: $/day）
- Cape: 5航路平均, 2025年度以降は全て18万2000積載重量トン型（182型）
- Panamax: 5航路平均, Handymax: 11航路平均, Handy: 7航路平均

- タンカー市況（スポット傭船料）　（単位: $/day）
- VLCCおよびVLGC: 中東－極東航路

©NYK Group. All rights reserved.

3. 自動車事業

	2025年度(実績)							2026年度(予想)					前回予想
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q (実)	2Q (実)	上期 (実)	下期	通期	(通期)
輸送台数（万台）	**113**	**106**	**219**	**116**	**100**	**216**	**435**	**111**	**110**	**222**	**212**	**434**	**440**
前年同期比	**1%**	**▲ 2%**	**▲ 0%**	**▲ 1%**	**▲ 7%**	**▲ 4%**	**▲ 2%**	**▲ 2%**	**4%**	**1%**	**▲ 2%**	**▲ 0%**	

欧州域内輸送台数（スペースチャーター込み）を含む

©NYK Group. All rights reserved.

運航船舶

日本郵船

事業セグメント		船種	25/9期末 (実績) 運航船合計 隻数	26/3期末 (実績) 運航船合計 隻数	26/9期末 (実績) 所有(含共有) 隻数	26/9期末 (実績) 所有(含共有) DWT	26/9期末 (実績) 傭船 隻数	26/9期末 (実績) 傭船 DWT	26/9期末 (実績) 運航船合計 隻数	26/9期末 (実績) 運航船合計 DWT
ライナー&ロジスティクス事業	定期船事業	コンテナ船	50	48	23	1,558	24	2,752	47	4,311
	物流事業	内航船・フェリー	11	11	5	29	6	37	11	66
自動車事業		自動車船	129	134	67	1,222	69	1,270	136	2,493
ドライバルク事業		ケープサイズ バルカー	111	101	33	6,696	65	12,902	98	19,598
		パナマックスサイズ バルカー	99	87	39	3,437	45	3,890	84	7,327
		ハンディサイズ バルカー	146	139	61	2,981	100	5,122	161	8,104
		チップ船	33	32	11	565	21	1,147	32	1,713
		在来・プロジェクト貨物船	51	51	22	429	29	412	51	841
		内航セメント輸送船	4	4	4	35	0	0	4	35
ドライバルク事業　小計			444	414	170	14,145	260	23,475	430	37,620
エネルギー事業		タンカー	103	106	72	7,697	35	2,820	107	10,517
		LNG船	93	96	89	7,749	9	650	98	8,399
		シャトルタンカー	29	28	30	3,934	0	0	30	3,934
		FPSO	6	6	6	1,682	0	0	6	1,682
		FSO	2	2	2	248	0	0	2	248
		ドリルシップ	1	1	1	58	0	0	1	58
		LNG燃料供給船	3	3	3	7	0	0	3	7
		CTV（作業員輸送船）	60	60	39	2	16	1	55	3
		SOV（人員・物資輸送船）	1	1	1	4	0	0	1	4
エネルギー事業　小計			298	303	243	21,384	60	3,472	303	24,857
その他事業		客船	2	2	2	11	0	0	2	11
合計			934	912	510	38,352	419	31,008	929	69,360

<代替燃料対応船の隻数>　※括弧内は対応代替燃料

自動車事業		自動車船（LNG）	13	14	15	258	1	18	16	277
ドライバルク事業		ケープサイズ バルカー（LNG）	5	7	6	1,232	1	210	7	1,443
		パナマックスサイズ バルカー（LNG）	2	3	1	95	2	191	3	286
エネルギー事業		タンカー（LPG、メタノール）	10	11	12	1,165	1	59	13	1,224
		シャトルタンカー（LNG）	2	2	2	247	0	0	2	247
		LNG燃料供給船（LNG）	2	2	2	5	0	0	2	5
		CTV（メタノール）	1	1	0	0	1	0	1	0
その他事業		客船（LNG）	1	1	1	3	0	0	1	3
合計			36	41	39	3,008	6	480	45	3,488

※ 共有船や持分法適用会社の所有する船舶においては、隻数、DWTともに他社持分を含む。DWT…1,000KT

©NYK Group. All rights reserved.

2026年度第2四半期
決算説明資料

期間: 2026年7月1日 – 2026年9月30日

2026年11月4日

Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

目次

01 2026年度第2四半期の取り組み

02 当該四半期における事業環境

03 決算概要

04 2026年度第2四半期実績

05 ONEの主要航路実績

06 2026年度通期見通し

07 船隊構成

Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

2026年度第2四半期の取り組み

各航路の市況に応じた柔軟な対応により収益性を着実に向上させ、全体の消席率も改善した。需要に応じた臨時便の投入、スペース配分と資産回転率の最適化により、取扱貨物量および収益を拡大。

港湾混雑が長期化する中、サービスネットワークを柔軟に最適化し、遅延最小化と運航効率向上に注力。

紅海・中東情勢の変化に対応した運航体制を構築。代替フィーダーネットワークの確保も実施。安全を最優先としつつ、顧客のサプライチェーン維持を支援。

グローバルウェブサイトを刷新。顧客がサービスや主要なデジタルソリューションにアクセスしやすい環境を整備するとともに、顧客のビジネスを支援するコンテンツを拡充。

Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

当該四半期における事業環境

- 北米航路では、米国の在庫補充を背景に、当四半期末まで堅調な荷動きが持続。中南米航路やアジア域内航路も、荷動きは底堅く推移した。一方、欧州航路では荷動きは増加したものの、個人消費の低迷から勢いを欠き、中国の国慶節前に目立った増加は見られなかった。

- 異常気象や港湾混雑によるサプライチェーンの混乱が継続した。東アジアでは相次ぐ大型台風の襲来により主要港で遅延が長期化し、北米航路では水不足によりパナマ運河での通航制限も実施された。欧州航路ではスエズ運河ルートへ回帰する船が増加したものの、欧州の主要港で深刻な混雑が発生し、河川の水位低下によって内陸輸送にも支障が生じた。これらが重なり、利用可能な船腹量の一部が吸収される結果となった。

- 東西航路間で需給環境が大きく乖離した。北米航路では堅調な需要と供給制約が市場を引き締め、運賃を押し上げた。欧州航路は強弱入り混じる展開となり、上期は好調だったものの、運賃は軟化に転じた。

Market SCFI & CCFI

SCFI: Shanghai Containerized Freight Index, CCFI: China Containerized Freight Index
数値は3ヶ月平均値

Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

決算概要

2026年度第2四半期の税引後利益は、前年同期比で大幅に増加し、1,318百万USDとなった。

往航の大半で荷動きが増加するとともに、港湾混雑などのサプライチェーン上のボトルネックにより、需給が逼迫。

その結果、運賃水準が大きく上昇した。

2026年度第2四半期　主要指標

売上高	EBITDA	EBIT
百万USD	百万USD	百万USD
6,274	1,988	1,358
税引後損益	**総積高**	**平均運賃**
百万USD	‘000 TEU	USD/TEU
1,318	3,396	1,709

Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

2026年度第2四半期実績

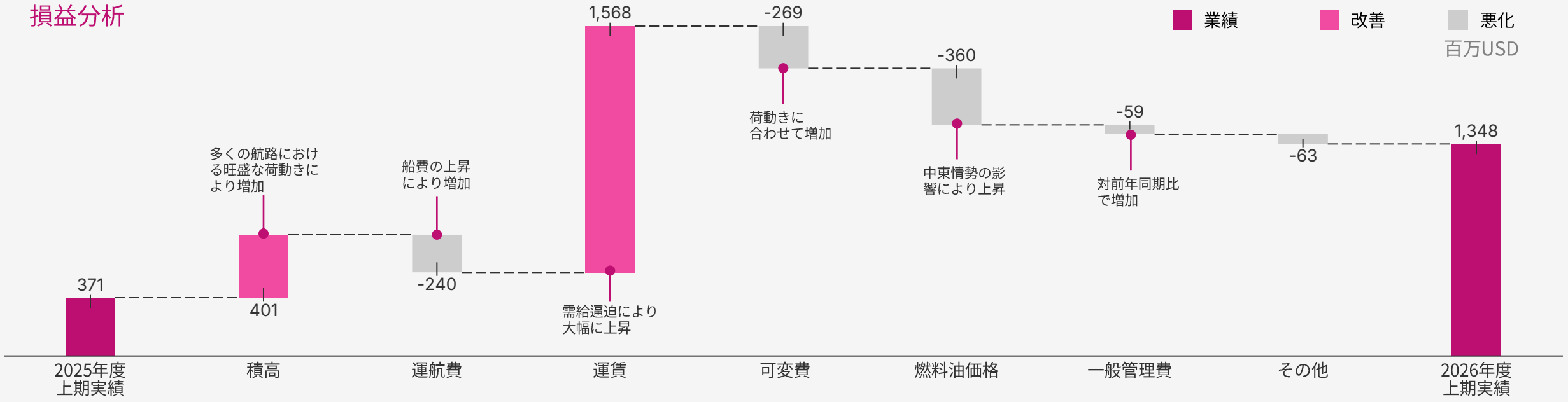
要点

- 売上高は、さまざまな航路での積高増加や、タイトな需給バランスを背景とした運賃上昇により増収。
- 中東紛争を背景とする燃料価格の高騰に加え、船費や可変費の上昇が主な要因となり、コスト全般が増加した。
- コスト上昇は見られたものの、運賃上昇と積高増加が寄与し、税引後利益は大幅な増益となった。

百万USD

	Q2 FY26	Q2 FY25	増減	1H FY26	1H FY25	増減
売上高	**6,274**	4,455	1,819	10,812	8,504	2,308
EBITDA	**1,988**	881	1,107	2,694	1,497	1,197
EBITDA Margin	31.7%	19.7%	12.0%	24.9%	17.6%	7.3%
EBIT	**1,358**	282	1,076	1,433	320	1,113
EBIT Margin	21.6%	6.3%	15.3%	13.3%	3.7%	9.6%
税引後損益	**1,318**	285	1,033	1,348	371	977
燃料油価格	**$749**	$518	$231	$709	$526	$183

損益分析



Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

ONEの主要航路実績

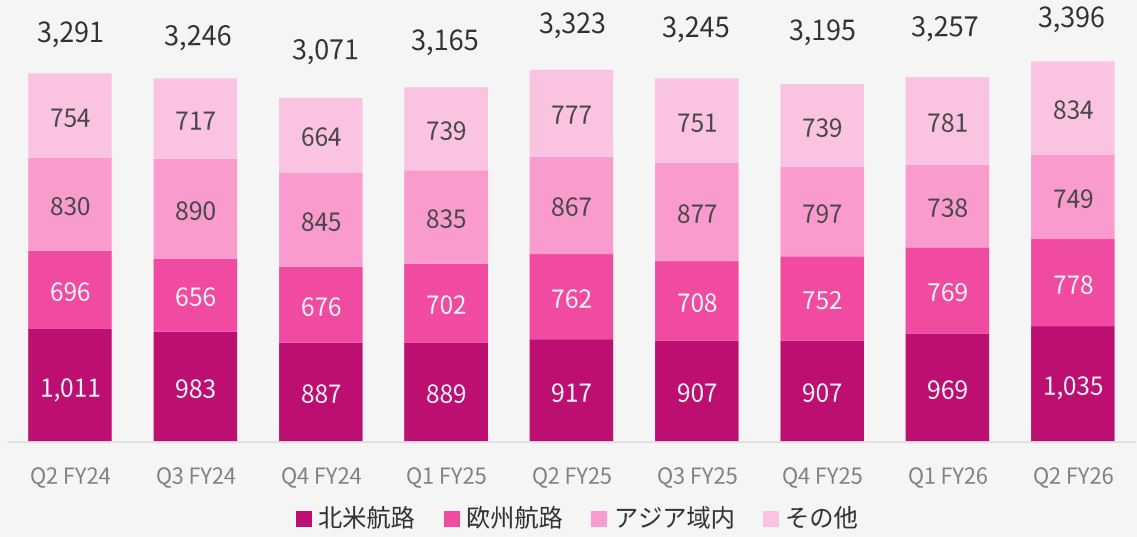
- 北米航路では、米国の在庫水準が歴史的に低いレベルにあることに加え、データセンター関連機器や産業資材の輸入が堅調だったことを背景に、旺盛な荷動きが続いた。アジアの港湾混雑やパナマ運河の水不足で需給がさらに逼迫し、運賃が上昇した。

- 欧州航路の荷動きは堅調に推移したものの、中国の国慶節前の駆け込み需要が顕在化せず。一方で船腹投入量の増加や、スエズ運河経由ルートへの業界全体での段階的な回帰を背景に需給が軟化し、運賃は緩やかに下落。

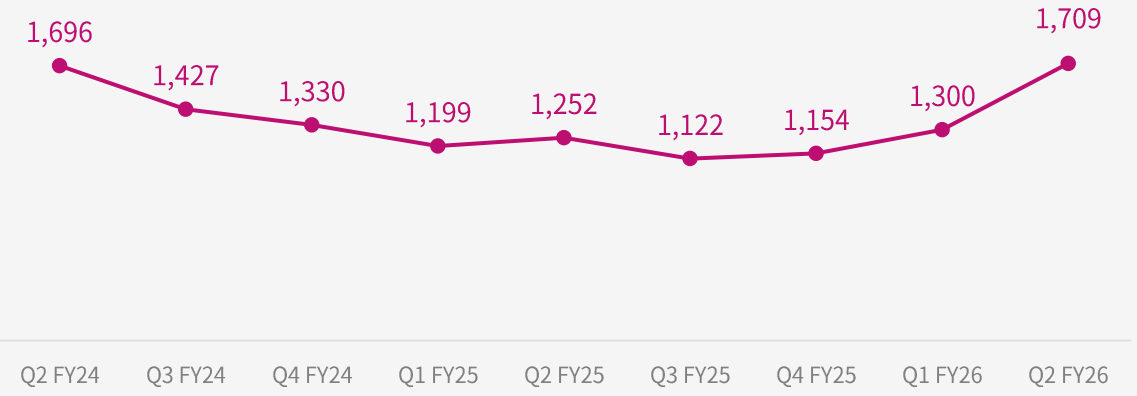
- 東アジアの台風、欧州河川の水位低下、パナマ運河の水不足といった異常気象は、気候変動がサプライチェーンに与える影響を浮き彫りにするとともに、需給バランスに大きな影響を及ぼした。

- 堅調な荷動きに加え、港湾混雑や悪天候の影響で実効船腹供給量が吸収され、市況は全体として引き締まった。

航路別積高 (‘000 TEU)



平均運賃推移 (USD/TEU)



Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

2026年度通期見通し

百万USD

	2026年度最新予想			前回予想		
	上期実績	下期予想	通期予想	上期予想	下期予想	通期予想
売上高	10,812	10,188	21,000	10,200	9,200	19,400
EBITDA	2,694	2,006	4,700	2,100	1,500	3,600
EBIT	1,433	767	2,200	850	250	1,100
税引後損益	1,348	652	2,000	750	150	900

要点

上期の好調な業績と下期の運賃見通しの改善を踏まえ、通期の業績予想を2,000百万USD（前回予想900百万USD）に上方修正する。

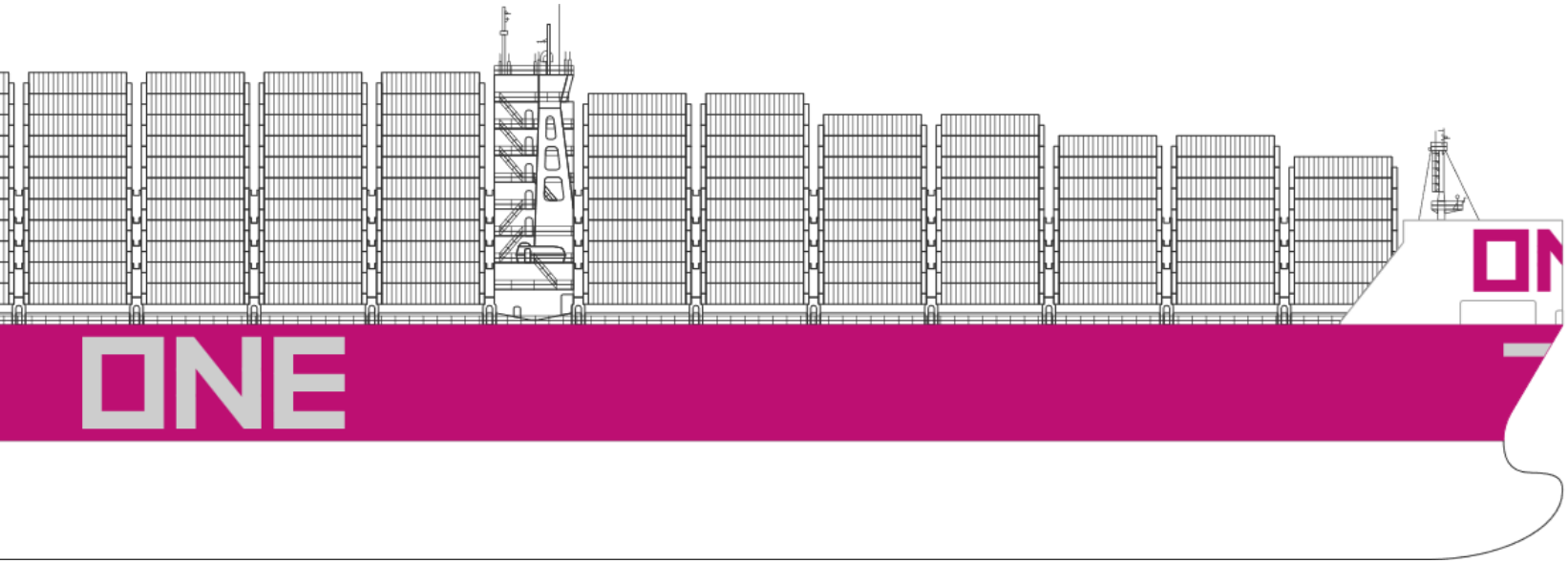
スポット運賃は、季節要因による貨物需要の減退から下期に軟化する見通しだが、前回予想の前提を上回る水準で推移する見込み。旧正月前には小幅な上昇を見込む。

本見通しは、ホルムズ海峡の現在の情勢が2026年度末まで持続する一方、スエズ運河の通航が段階的に再開することを前提としている。

Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

船隊構成

2026年9月30日時点



主要項目

2026年9月30日時点

280
隻

2,271,685
TEU

新造船デリバリー

2026年第2四半期中

2 隻
ONE SUCCESS
ONE SUMMIT

27,864
TEU

発注残

2026年9月30日時点
長期用船含む

51
隻

うち年度内デリバリー
予定

5
隻

≥ 20,000 TEU	10,000 – 19,999 TEU	5,000 – 9,999 TEU	≤ 4,999 TEU
12 隻	77 隻	85 隻	106 隻
264,600 TEU	1,017,330 TEU	648,077 TEU	341,678 TEU

Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

免責事項

本プレゼンテーションに記載されている情報は、情報提供のみを目的としたものであり、いかなる推奨、表明、または業績等を保証するものではありません。本資料に記載されている情報は、すべての事項を網羅していることを意図するものではなく、受領者が求めるすべての情報が含まれているとは限りません。

Ocean Network Express Pte. Ltd.（以下「ONE」）は、本プレゼンテーションに含まれる情報の正確性、完全性、または信頼性について、明示的か黙示的かを問わず、一切の保証を行いません。

本プレゼンテーションには現在の予測に基づく見通しおよび将来予測に関する記述が含まれておりますが、過去の業績は将来の結果を示唆または保証するものではありません。実際の業績や動向は、ONEの管理を超える既知および未知のリスク、不確実性、予測不能な事態、ならびに市場要因により、大幅に異なる可能性があります。

本プレゼンテーションに含まれるすべての情報および意見は発表日時点で入手可能な情報に基づいており、予告なしに変更されることがあります。ONEは、新しい情報、将来の事象その他の理由により、本資料に含まれる記述やデータを更新または改訂する義務を負いません。

受領者は自らの責任において独立したリスク評価を行い、必要に応じて専門家の助言を求めてください。また、本資料に含まれる情報を財務上の助言、あるいは将来の業績の保証や約束として依拠すべきではありません。本資料に含まれる情報は、専門的な投資助言やその他のいかなる助言・推奨の提供も意図しておらず、受領者の特定の投資目的、財務状況、またはニーズを考慮したものではありません。ONEは、本資料に含まれる情報の使用または依拠から生じた、あるいはそれに関連して生じた一切の損失、損害、費用、または経費（直接的、間接的、あるいは結果的損害であるかを問わず）について、理由の如何を問わず一切の責任を負いません。

特に明記がない限り、すべての数値は米ドル（USD）表記です。

Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

AS ONE, WE CAN.

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

日本郵船

免責事項
本資料に掲載されている将来計画や業績予測、戦略、方針、見込み等に関する記載は、資料作成時点で入手可能な情報及び一定の仮定に基づいて作成されたものであり、将来予想に関する記述に該当します。将来予想に関する記述は、予想、予測、期待、傾向、目的、計画、確信、模索、継続、可能性等の文言又は類似する表現が含まれることがありますが、これに限定されるものではありません。これらの記述は、様々な不確定要素及び可変要因により、実際の業績、結果、パフォーマンス等と大幅に異なる結果となる可能性があります。
本資料に掲載されている将来予想に関する記述と実際の結果との間に不一致をもたらす可能性のある要素としては、海運市況の著しい変動や、為替・金利・燃料油価格の変動などが挙げられますが、これらに限定されるものでありません。諸要素の詳細については、EDINETに掲載されている当社の有価証券報告書にも記載されていますので、ご参照ください。
本資料に記載されている将来予想に関する記述は、本資料作成日時点のものであり、当社は、本資料作成日以降に判明した新たな情報や将来の事象により、本資料に掲載された情報を最新のものに変更する義務を負うものではありません。

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

お問い合わせ先 - IRグループ

住所 〒100-0005 東京都千代田区丸の内2-3-2 郵船ビル **E-mail** iroffice@nykgroup.com **URL** https://www.nyk.com/ir/

©NYK Group. All rights reserved.