



IRファクトブック

各事業データ集

2024年8月 作成

証券コード
9101

2024

業績と戦略

日本郵船グループの企業文化	02
中期経営計画	03
事業紹介	05
運航船舶	06
貨物別海上荷動き成長率	07
NYKグループESGストーリー	08
環境対応船/新造船価の推移	09
業績ハイライト	10
財務状況推移	11
セグメント別業績推移	12

事業データ

コンテナ船部門	13
物流事業	18
自動車船事業	21
ドライバルク事業	23
エネルギー事業	25
グリーンビジネス	26
タンカー	27
LNG船	29
企業情報	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



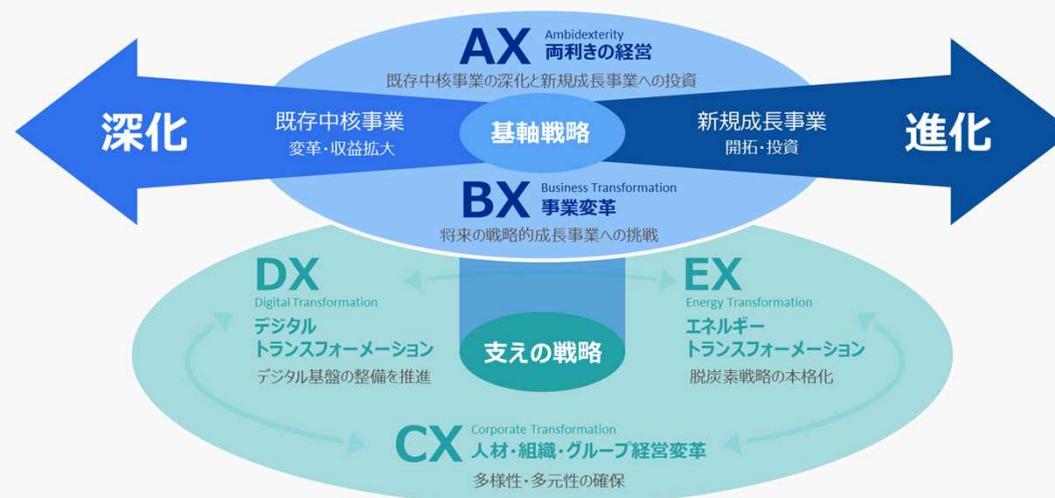
当社事業における機会とリスク、各事業の方向性



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

	2023年度(実績)	2024年度(予想)*4	2026年度(予想)
経常利益	2,613億円	2,500億円	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	2,286億円	2,450億円	2,400億円
自己資本比率	62%	65%	57%
オンバラ影響考慮後*1	53%	56%	49%
ROIC*2	8.3%	6.9%	6.5%
ROE*3	8.9%	9.3%	10.2%

(*1)当社による備船料債務試算額:23、24、26年度それぞれ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) 4Q決算発表時(2024年5月8日)における見通し。なお、1Q決算発表時(2024年8月5日)の経常損益予想は4,100億円、当期純利益予想は3,900億円

経営目標

財務指標	非財務指標
6.5%以上 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	0件 海/陸/空 重大事故件数 当社設定基準による 事故発生件数
2,000~3,000億円 当期純利益 26年度時点の目安	45% Scope1+2 GHG削減量* 30年度 (21年度比、総量ベース) * NYKグループ ESGストーリー2023にて発表
8~10% 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	30% 女性管理職比率 30年度(NYK単体の陸上職)



2023年3月発表 中期経営計画へのリンクはこちら

ライナー&ロジスティクス事業



定期船事業

一般消費財を主に輸送するコンテナ船部門とコンテナターミナル等を各地で展開するターミナル関連部門で構成されています。



航空運送事業

連結子会社である日本貨物航空株式会社(NCA)が、日本発着を中心とした北米、欧州、アジアとの国際航空貨物運送事業を展開しています。



物流事業

グローバルな拠点間を結ぶネットワークを活用し、倉庫・配送から海上・航空フォワーディングまで、物流全体を最適化する包括的なサービスを提供しています。



自動車事業

日本から海外への完成車の輸出だけでなく、三国間輸送や沿岸輸送網の構築、世界各地での完成車専用ターミナルの建設・運営等、他社に先駆けたインフラ整備に取り組んでいます。



ドライバルク事業

世界の経済活動に必要な不可欠な鉄鉱石、石炭、木材チップなどのバルク貨物の安全輸送に長年取り組んでおり、貨物の特性に応じた輸送技術の導入や船隊の整備を推進しています。



エネルギー事業

原油、石油製品、ケミカル、LPG、LNG、石炭等の在来型のエネルギー輸送や、石油・ガスの上中流関連事業を中心に担う海洋事業に加え、近年は次世代/ゼロエミッション燃料や再生可能エネルギー関連事業開発にも注力しています。



その他事業

石油製品や船舶機器販売のほか、船舶代理店業、レストラン観光業、不動産業、客船事業などを展開しています。

Photo by TSUNEO NAKAMURA

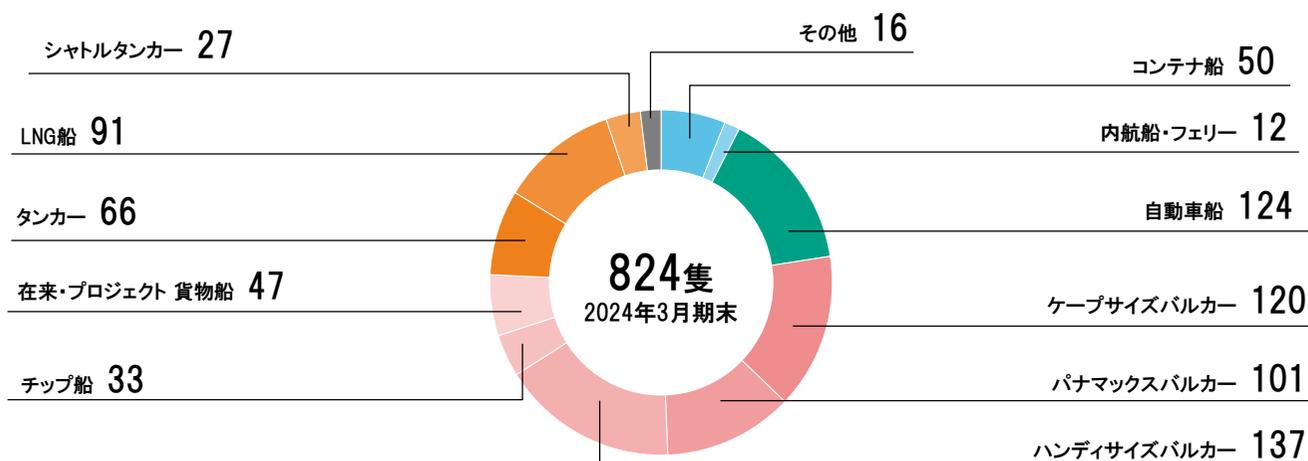
多くの船種や物流事業を有することで、各事業の市況性を補完し合い会社全体の収益ボラティリティを低減。

各事業でそれぞれ市況耐性の強化、適切なリスクテイクによる収益機会の獲得により、更なる収益性の向上に取り組む。

日本郵船グループの運航船舶

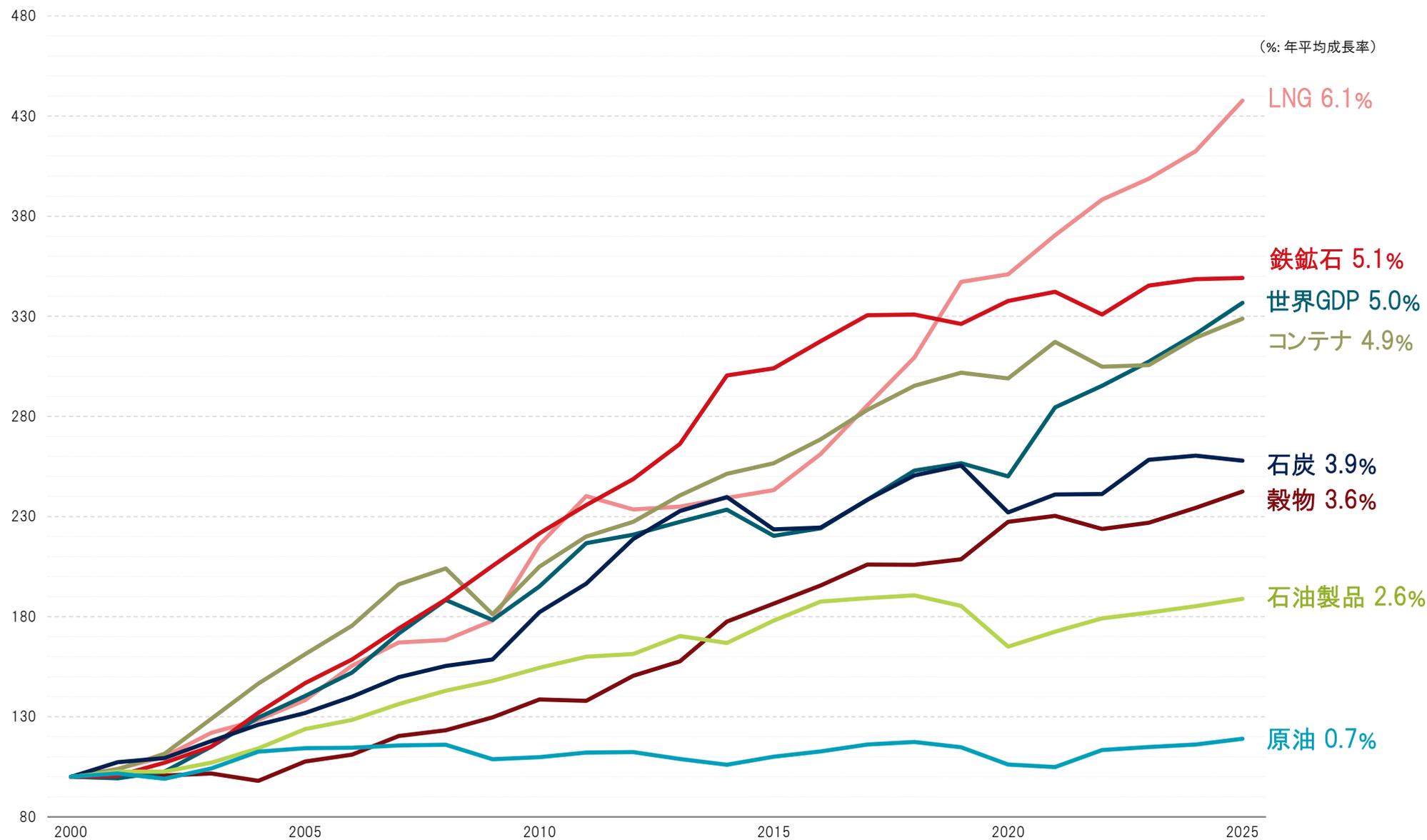
備考：共有船の重量トンとは他社持ち分を含む。J/V保有船舶を含む。

事業セグメント	船種	2023年3月期末				2024年3月期末					
		所有(含共有) 隻数	傭船 隻数	運航船舶合計		所有(含共有) 隻数	DWT (1,000 K/T)	傭船		運航船舶合計	
定期船事業	コンテナ船	26	28	54	4,638	26	1,665	24	2,752	50	4,418
物流事業	内航船・フェリー	5	7	12	70	5	29	7	41	12	70
自動車事業	自動車船	52	70	122	2,199	62	1,114	62	1,136	124	2,251
ドライバルク事業	ケープサイズ バルカー	20	98	118	23,111	20	3,956	100	19,577	120	23,534
	パナマックスサイズ バルカー	34	60	94	8,218	41	3,634	60	5,169	101	8,804
	ハンディサイズ バルカー	55	76	131	6,647	55	2,742	82	4,238	137	6,980
	チップ船	13	23	36	1,930	12	597	21	1,152	33	1,750
	在来・プロジェクト貨物船	21	26	47	767	22	408	25	353	47	762
	その他	4	0	4	29	3	18	0	0	3	18
	ドライバルク事業 小計		147	283	430	40,705	153	11,357	288	30,491	441
エネルギー事業	タンカー	52	18	70	8,756	52	6,366	14	2,277	66	8,643
	LNG船	83	3	86	7,127	78	6,605	13	948	91	7,554
	シャトルタンカー			27	3,465	27	3,465	0	0	27	3,465
	FPSO			3	-	4	1,182	0	0	4	1,182
	FSO			2	-	2	248	0	0	2	248
	ドリルシップ			1	-	1	58	0	0	1	58
	LNG燃料供給船			2	5		3	10	0	0	3
CTV			1	0		2	0	0	0	2	0
エネルギー事業 小計				192	-	169	17,937	27	3,225	196	21,163
その他事業	客船			1	7	1	7	0	0	1	7
合計				811	66,976	416	32,112	408	37,647	824	69,760



備考：「その他」は、FPSO、FSO、ドリルシップ、LNG燃料供給船、CTV、その他を含む。

貨物別 世界海上荷動きの成長率



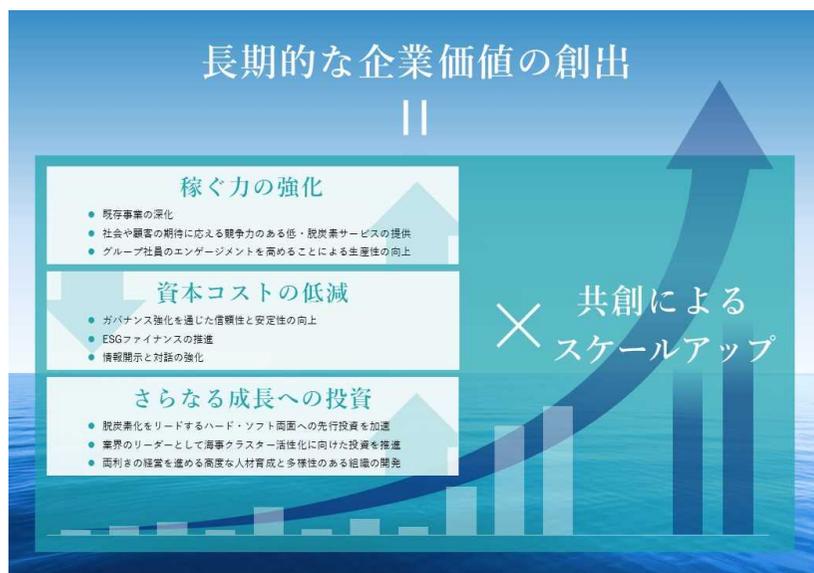
出所:Clarksonsデータ、IMFデータより日本郵船作成
備考:2000年を100とした荷動き推移のグラフ

NYKグループESGストーリー2023

2023年11月、2021年および2022年に発表した「ESGストーリー」の続編として、「NYKグループESGストーリー2023」を発表

日本郵船グループ 非財務指標・KPI目標

安全	環境		人材
重大事故件数	2030年度 Scope 1+2	2050年度 Scope 1+2+3	2030年度 女性管理職比率
0件	▲45% (2021年度比、総量ベース)	ネット・ゼロ	30%



詳細は以下リンクよりご参照ください。



発表資料



共創事例集

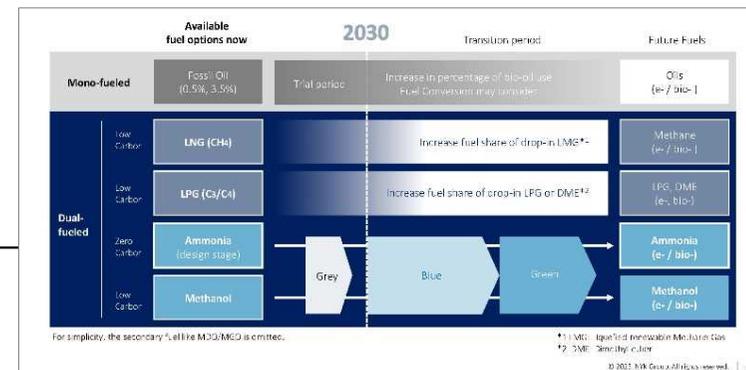


説明会動画

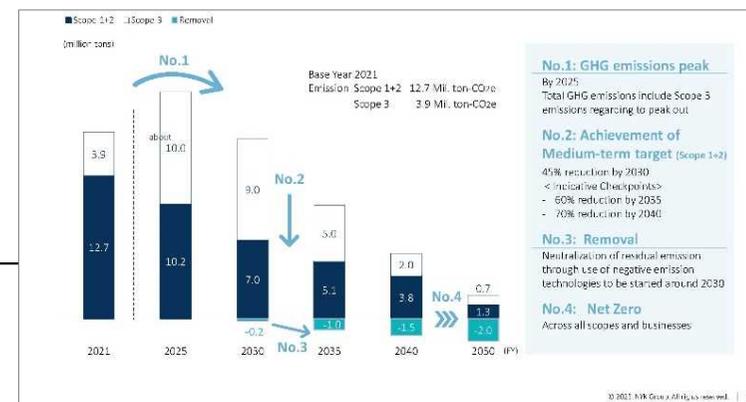
NYK Group Decarbonization Story (NDS)

2023年11月、持続可能な社会の実現に向けて世界の脱炭素化を牽引するとの決意の下、高い志と脱炭素化のための取り組みを積極的に推進していく姿勢を力強くグループ内外に明示するために、「NYK Group Decarbonization Story (NDS)」を公開

燃料転換のロードマップ



GHG削減イメージ



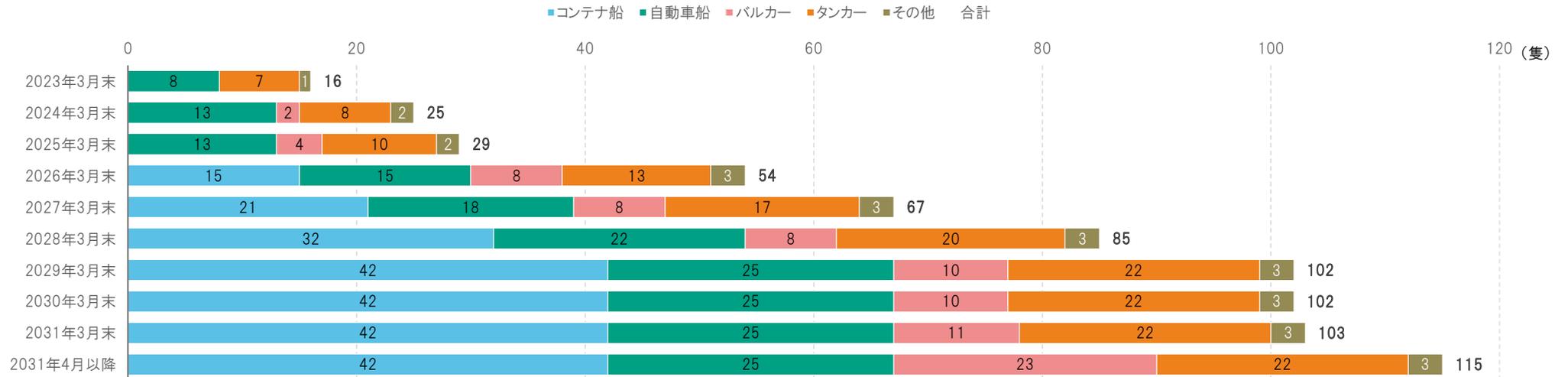
詳細は以下リンクよりご参照ください。



NYK Group Decarbonization Story

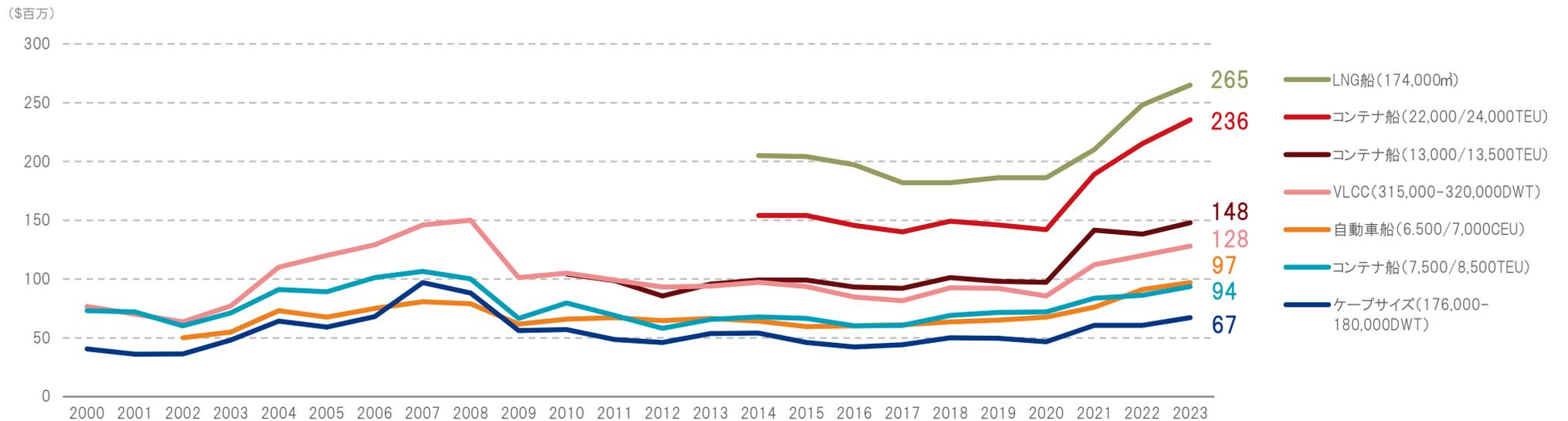
代替燃料対応船 竣工隻数（累計）

(2024年6月末時点)



備考:「その他」は、LNG燃料供給船および客船を含む。

新造船価の推移

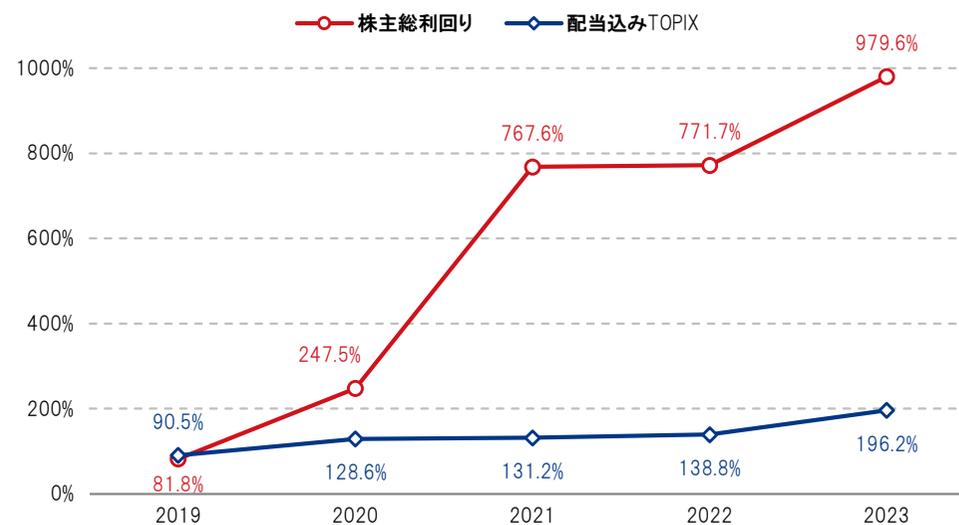


出所:Clarksons

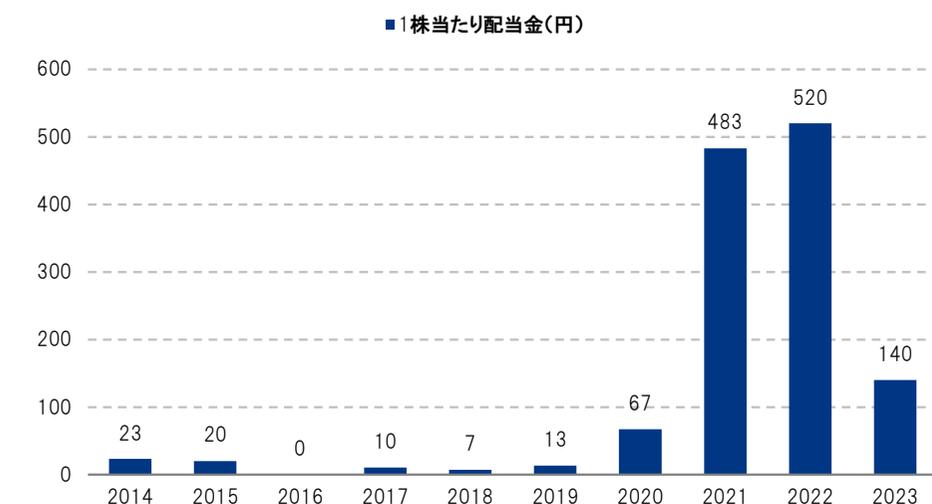
業績推移



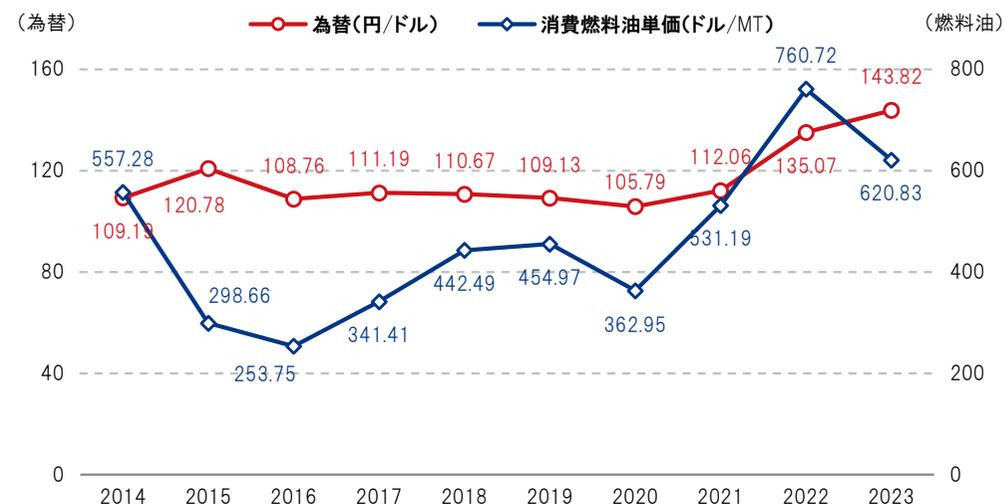
株主総利回りの推移 (有価証券報告書(2024年6月発行)掲載値)



1株当たり配当金の推移*



為替と消費燃料油単価の推移

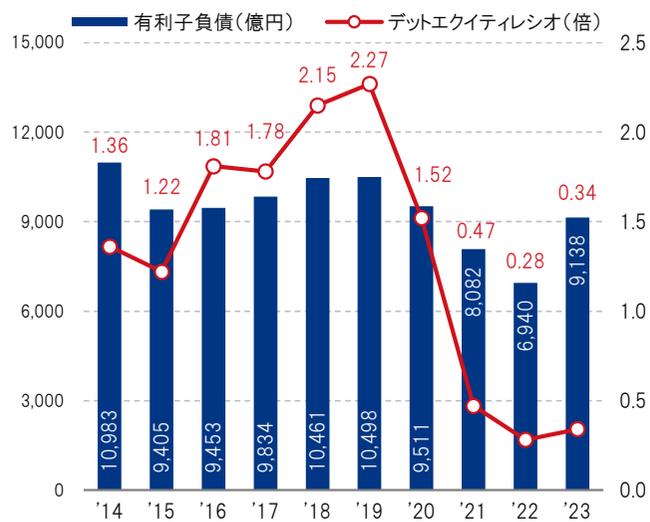


* 2017年10月1日付の株式併合(普通株式10株につき1株の割合)と
2022年10月1日付の株式分割(普通株式1株につき3株の割合)を考慮し調整しています。(1円未満四捨五入)。

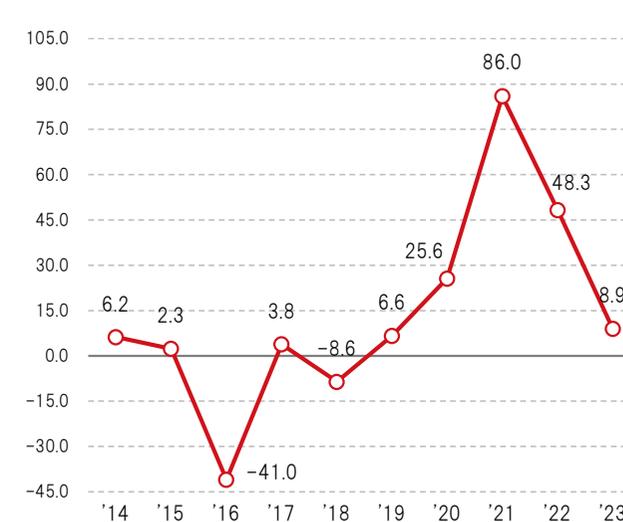
自己資本と自己資本比率



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) (%)



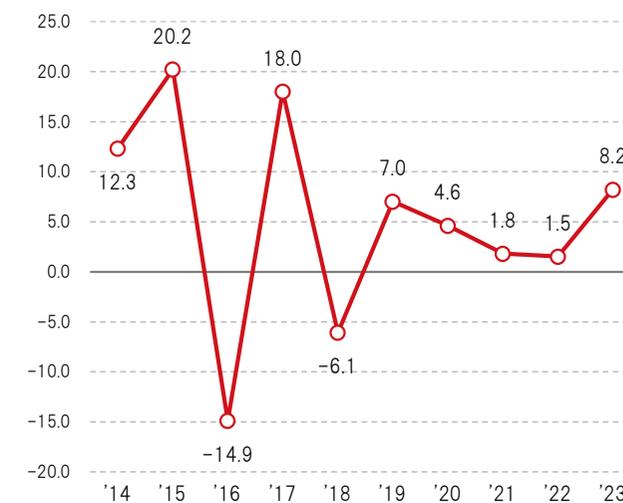
投下資本利益率(ROIC) (%)



株価純資産倍率(PBR) (倍)

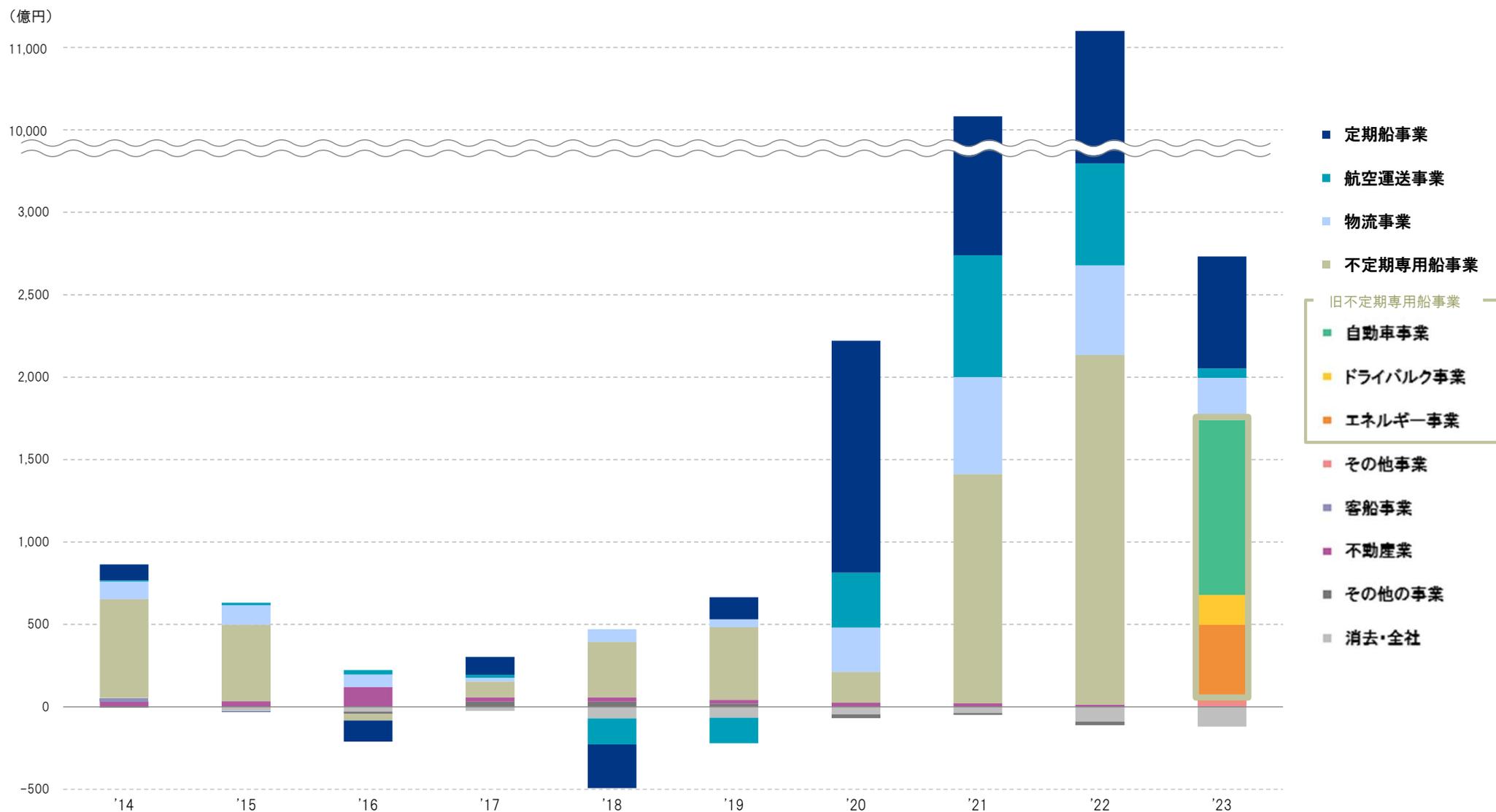


株価収益率(PER) (倍)



* 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)

セグメント別経常利益



備考1: 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。事業区分変更前の数値はリステートしていません。
 2: 2023年度の数値より「不定期専用船事業」は「自動車事業」「ドライブパルク事業」「エネルギー事業」に分割して表示しています。
 3: 2023年度の数値より「不動産業」は「その他の事業」に含めて表示しています。



■ 事業本部の方針

世界人口の増加とともに、一般消費財の輸送需要は中長期的に伸び続けるという見通しです。一方で、2023年秋から続く新造船の竣工ラッシュが2025,6年まで継続する見込みであり、船腹供給過多となる可能性もあります。ただし、コロナ禍中に進まなかった解撤が環境規制の強化に合わせて加速することで、需給バランスは整ってくと予測します。

合従連衡によって船社の数が減り、アライアンス内の規律が働きやすくなったため、以前のように赤字覚悟で運航させるようなことはなくなりました。また、各コンテナ船社は、減速運航をはじめとする効率運航の取り組みも強化しています。

こうした環境を踏まえ、Ocean Network Express Pte. Ltd.(以下、ONE)では、2024年3月に発表した中期経営計画「ONE2030」に則り、世界トップクラスの収益力を背景に、運航規模300万TEUレベルへのスケールアップを目指すほか、需要を着実に捉えるグローバルサービスの確立と、脱炭素化へ向けた投資を加速させ、よりサステナブルな成長を目指します。成長投資を優先しつつも、各年の内部留保の状況を踏まえ、機動的な株主還元も実施し、バランスシートの最適化に取り組んでいきます。

船社別運航船腹量(上位15社)

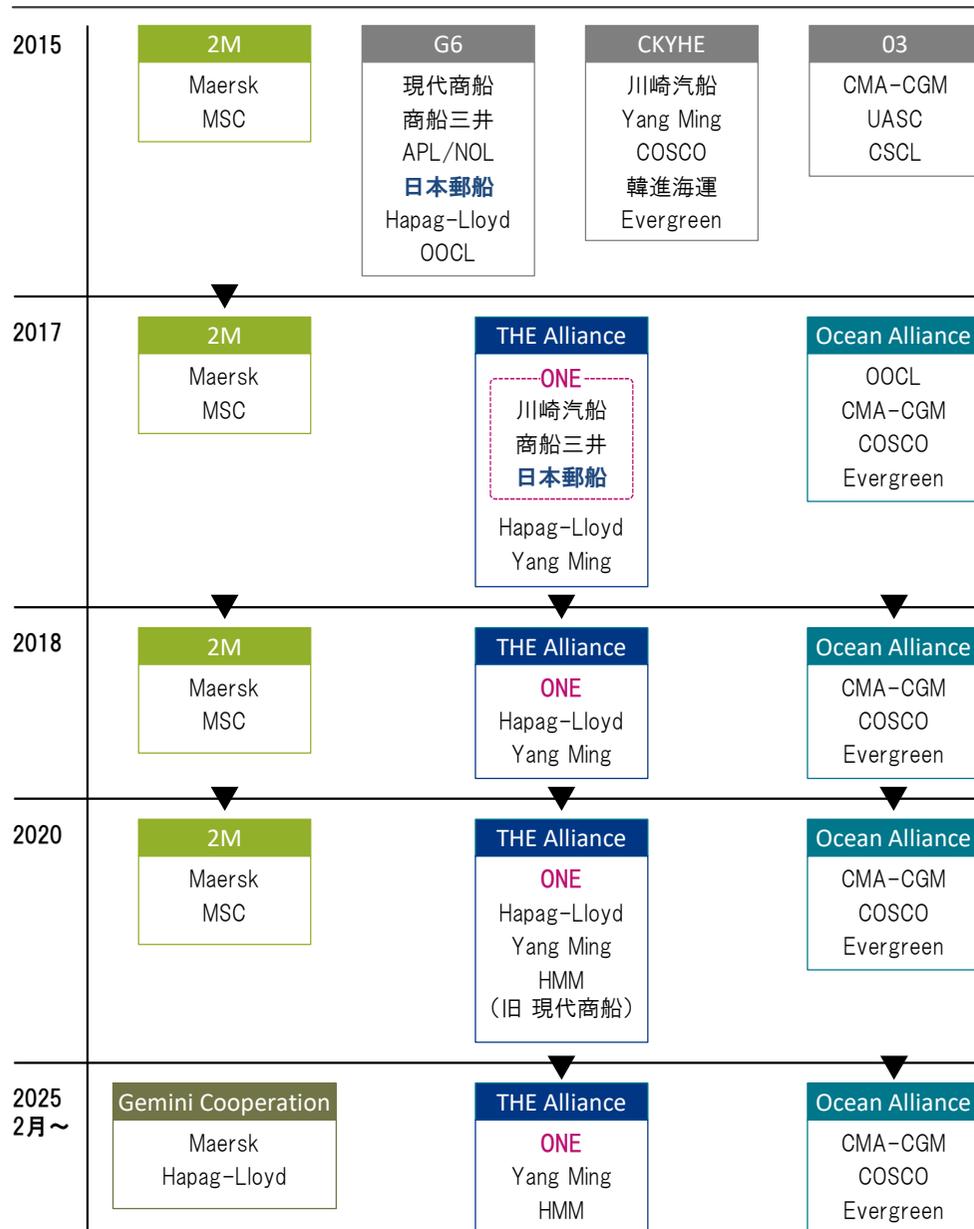
会社名		2024年4月末時点			
		順位	隻数	TEU	シェア
MSC	スイス	1	803	5,796,174	20.1%
Maersk	デンマーク	2	689	4,171,570	14.5%
CMA CGM	フランス	3	605	3,659,999	12.7%
COSCO	中国	4	429	3,050,482	10.6%
Hapag-Lloyd	ドイツ	5	279	2,057,261	7.1%
ONE	シンガポール	6	231	1,828,926	6.3%
Evergreen	台湾	7	217	1,639,688	5.7%
HMM	韓国	8	75	823,899	2.9%
Yang Ming	台湾	9	96	722,850	2.5%
ZIM	イスラエル	10	131	701,598	2.4%
Wan Hai	台湾	11	140	556,569	1.9%
PIL	シンガポール	12	87	315,017	1.1%
SITC	中国	13	107	165,216	0.6%
X-Press Feeders	シンガポール	14	86	162,548	0.6%
KMTC	韓国	15	63	152,748	0.5%
上位15社 合計		-	4,038	25,804,545	89.5%
その他		-	1,947	3,031,828	10.5%
合計			5,985	28,836,373	100.0%

出所:MDS、S&P Globalより日本郵船調査グループにて作成

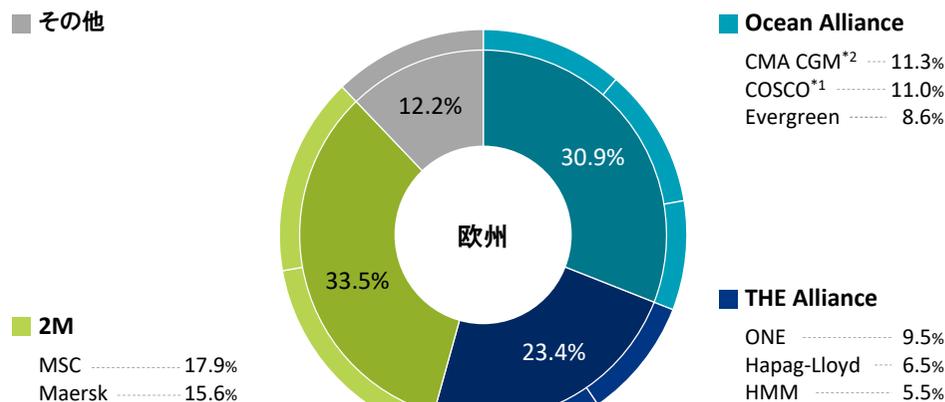
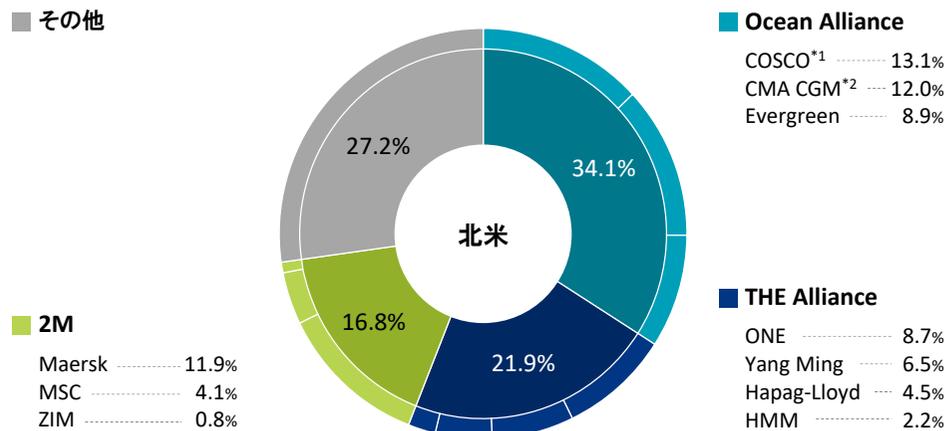
船社別運航船舶数(船型別)

3,000TEU未満		3,000~4,999TEU		5,000~7,999TEU		8,000~13,999TEU		14,000~17,999TEU		18,000~19,999TEU		20,000TEU以上	
隻数	TEU	隻数	TEU	隻数	TEU	隻数	TEU	隻数	TEU	隻数	TEU	隻数	TEU
256	492,266	122	498,216	111	671,623	188	1,866,945	76	1,163,092	20	385,920	30	718,112
225	480,775	172	696,628	98	611,714	133	1,299,761	30	482,284	20	374,160	11	226,248
244	441,508	86	340,608	92	569,641	119	1,216,812	52	820,568	0	0	12	270,862
115	198,024	97	417,446	61	339,578	103	1,078,417	16	228,932	6	114,183	31	673,902
61	139,412	62	253,582	38	238,896	97	1,046,576	11	164,923	6	119,220	4	94,652
50	104,354	44	195,584	33	212,444	65	657,464	27	393,220	0	0	12	265,860
95	198,333	4	13,855	27	169,436	61	654,168	8	117,946	0	0	22	485,950
9	17,215	8	37,390	15	91,506	23	262,860	8	128,080	0	0	12	286,848
31	64,618	7	31,814	15	91,811	23	252,317	20	282,290	0	0	0	0
47	85,558	31	131,936	25	157,374	18	175,862	10	150,868	0	0	0	0
67	136,542	48	174,281	12	74,348	13	171,398	0	0	0	0	0	0
40	53,054	32	126,937	7	45,212	8	89,814	0	0	0	0	0	0
107	165,216	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
72	91,943	8	31,210	6	39,395	0	0	0	0	0	0	0	0
50	81,997	6	25,868	6	36,343	1	8,540	0	0	0	0	0	0
1,469	2,750,815	727	2,975,355	546	3,349,321	852	8,780,934	258	3,932,203	52	993,483	134	3,022,434
1,761	2,109,414	132	534,312	45	281,078	3	33,814	5	73,210	0	0	0	0
3,230	4,860,229	859	3,509,667	591	3,630,399	855	8,814,748	263	4,005,413	52	993,483	134	3,022,434

アライアンスの変遷 (2024年8月時点)



アライアンス・船社別・航路別船腹量及びシェア(北米・欧州)



(注1)OOCLを含む

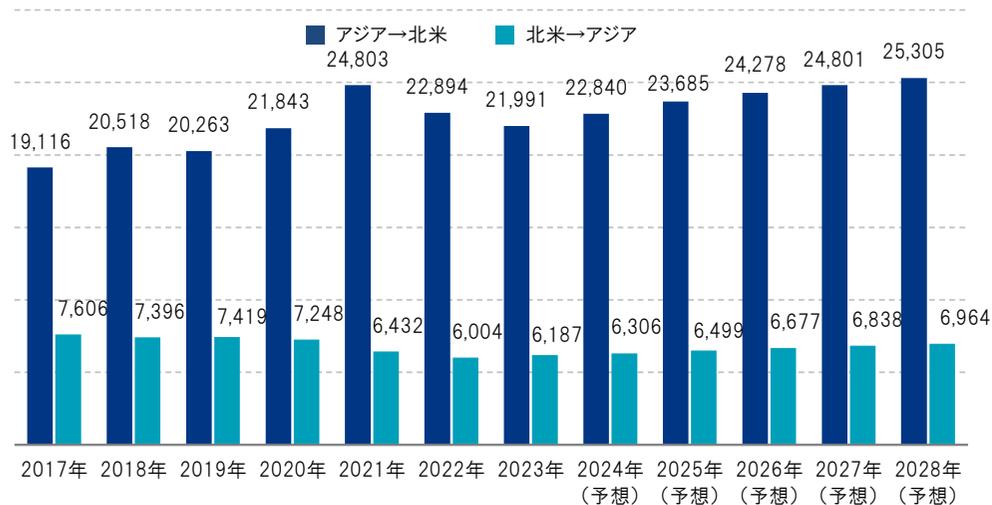
(注2)APLを含む

出所: MDS(2024年4月末時点)より日本郵船調査グループにて作成

コンテナ荷動き

(1,000TEU)

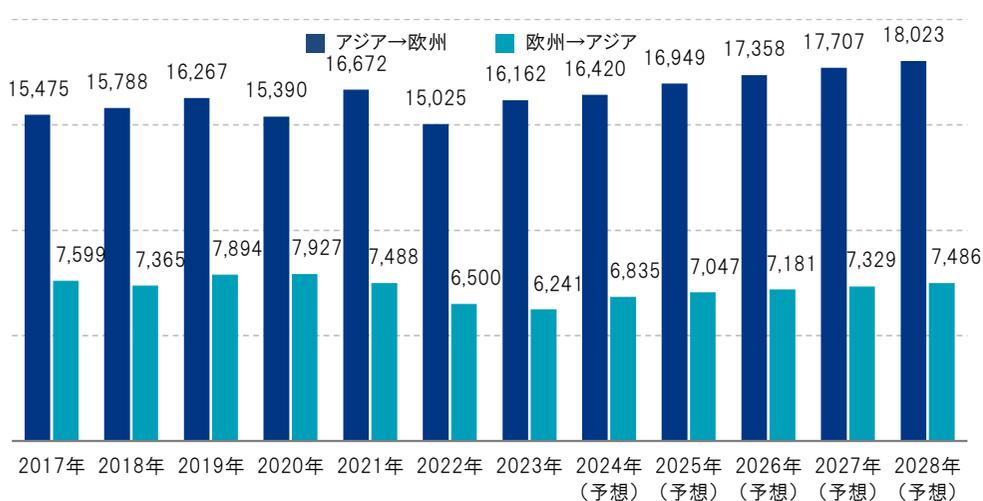
アジア↔北米荷動き



出所: Drewry Maritime Research Container Forecaster Quarter 1・Mar 2024を参考に日本郵船にて作成

(1,000TEU)

アジア↔欧州荷動き

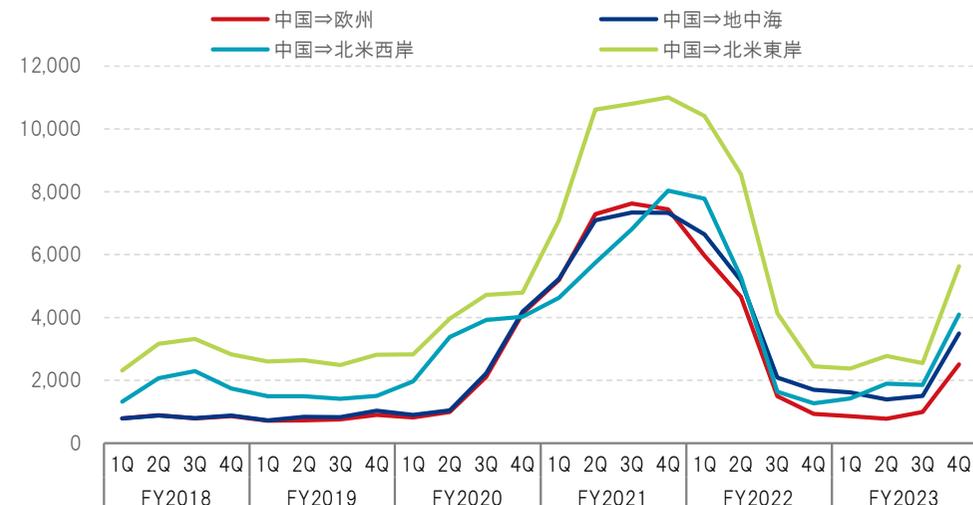


出所: Drewry Maritime Research Container Forecaster Quarter 1・Mar 2024を参考に日本郵船にて作成

運賃推移

(\$/TEU)

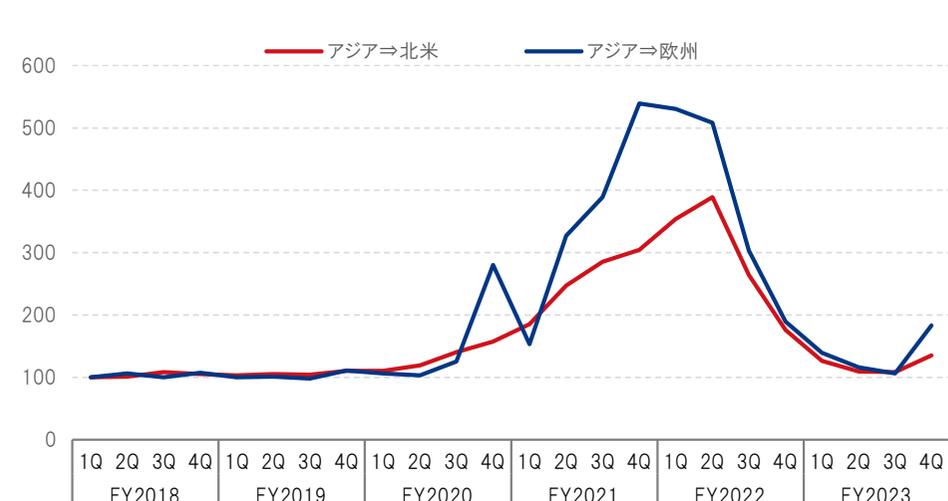
SCFI



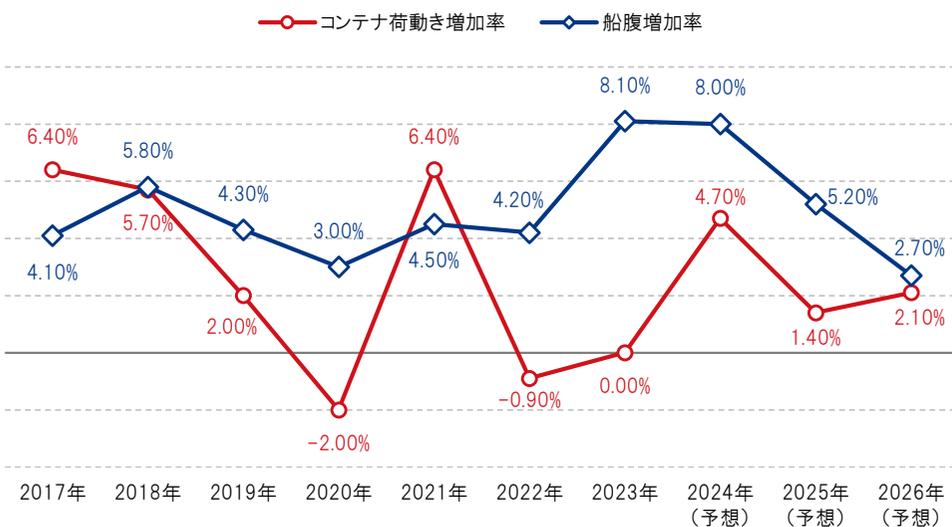
出所: Shanghai Containerized Freight Index

(FY2018 1Q=100)

ONE運賃指数

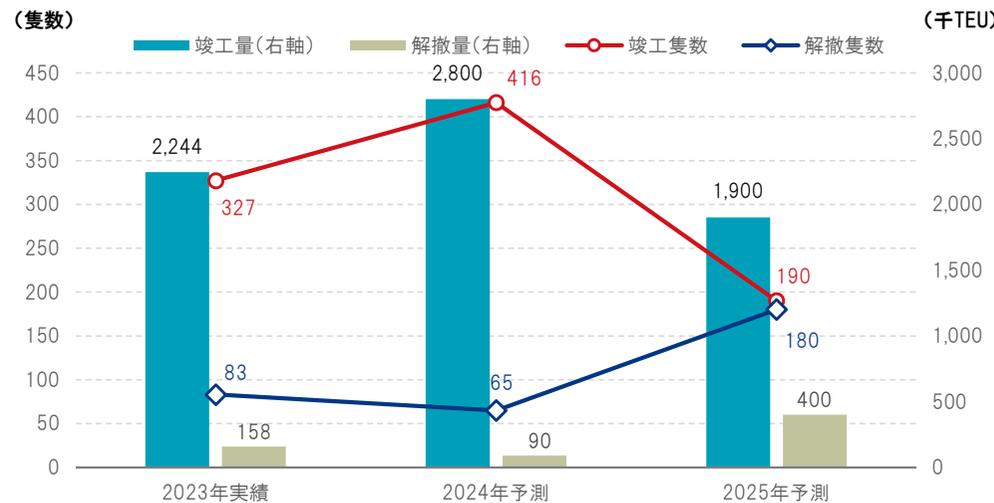


荷動き量・船腹量伸び率推移(対前年比増減率)



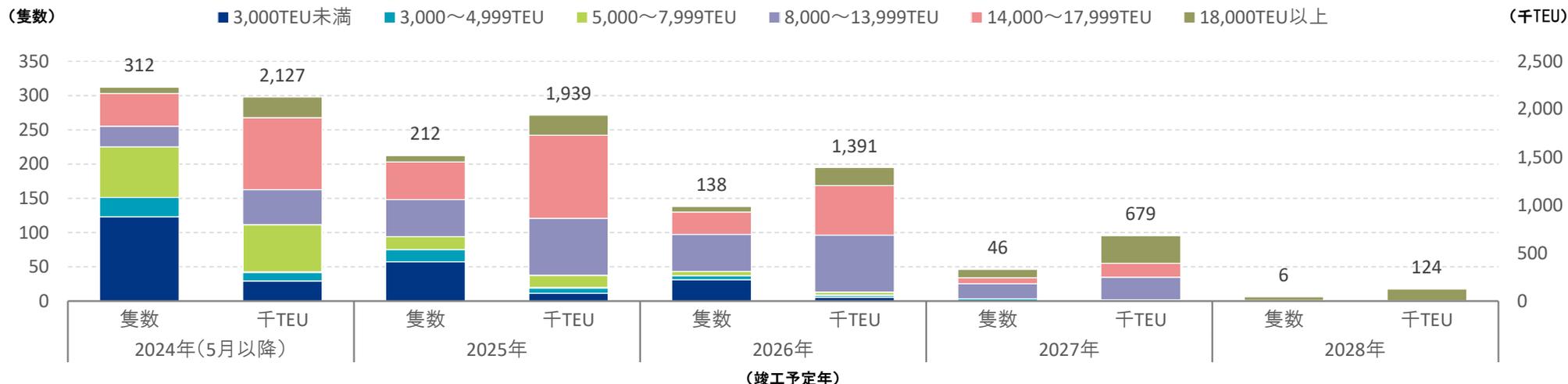
出所: Drewry Maritime Research Container Forecaster Quarter 2・June 2024より日本郵船にて作成

竣工・解撤実績(2024年7月末時点)



出所: MDS、S&P Global、Drewry、Clarksons Research、各種報道より日本郵船調査グループにて作成

2024年4月末時点発注残



注: 竣工年は成約時点の予定

出所: MDS、S&P Global、各種報道より日本郵船調査グループにて作成

ONE 2030

ONEの成長戦略：5つの戦略の柱

Ocean Network Express Pte. Ltd.では、
2024年3月に中期経営計画「ONE2030」を発表

- コンテナ事業の成長を可能とするボラティリティの低い安定した事業ポートフォリオを構築
- グリーン、デジタル、タレント、財務、グローバルの5つの柱となる戦略によって持続可能な成長を目指す



主な計画・目標

投資計画

- 2030年度までに300万TEUの運航規模を目指す
- 2024～30年において、コンテナ船本業に\$25Bil以上事業拡張に最大\$10Bilを投資

脱炭素化計画

- 2030年までに08年比でスコープ1のGHG排出量をTEU km当り70%削減
- 2050年までにスコープ1～3のGHG排出量実質ゼロを達成

利益・財務計画

- 2030年度に\$3.8Bilの利益達成
- 中長期のROE10%以上
- 投資資金の調達はレバレッジを活用 (Debt : Equity=6:4程度)
- Net Profitに対する配当性向30%に加え、24～26年に\$3Bilの特別配当



ONE2030(24年3月発表)の詳細は右記リンクよりご参照ください。

説明会資料

説明会動画

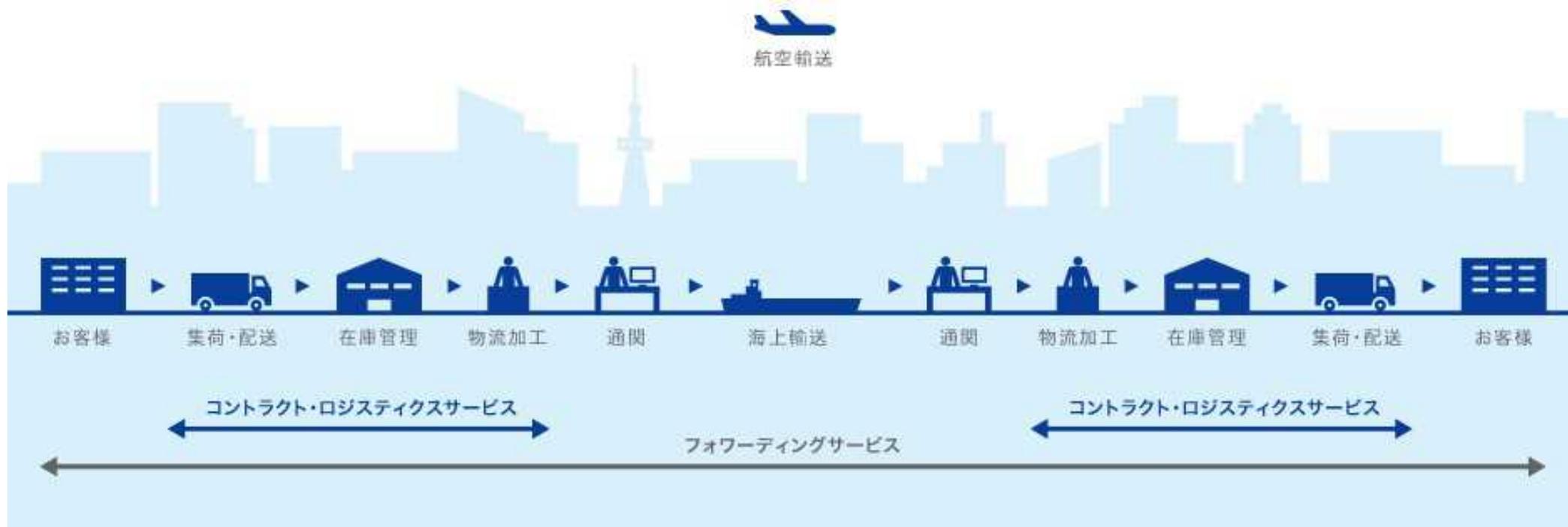


■ 事業本部の方針

当社グループの中期経営計画において、物流事業はグループのグローバルネットワークの核を担う成長エンジンとして位置づけられており、また市況変動の大きい海運事業が軸となる事業ポートフォリオにおいて、収益性という観点でも安定した貢献をすることが期待されています。

航空、海上のフォワーディング事業をはじめ、コントラクト・ロジスティクス、サプライチェーン・ソリューション、通関・陸上輸送を手掛ける郵船ロジスティクス(株)(以下、YLK)は、好景気だった北米を中心に需要をしっかりと取り込むことで、着実に利益を積み上げています。

当社グループの中期経営計画では、M&Aを含めた戦略投資として、2026年度まで1,400億円規模の特別投資枠を設定していますが、ここには物流事業も含まれています。さらなる成長にはオーガニックグロースだけでは限界があるため、2024年度以降も引き続き、必要な投資を実施していきます。



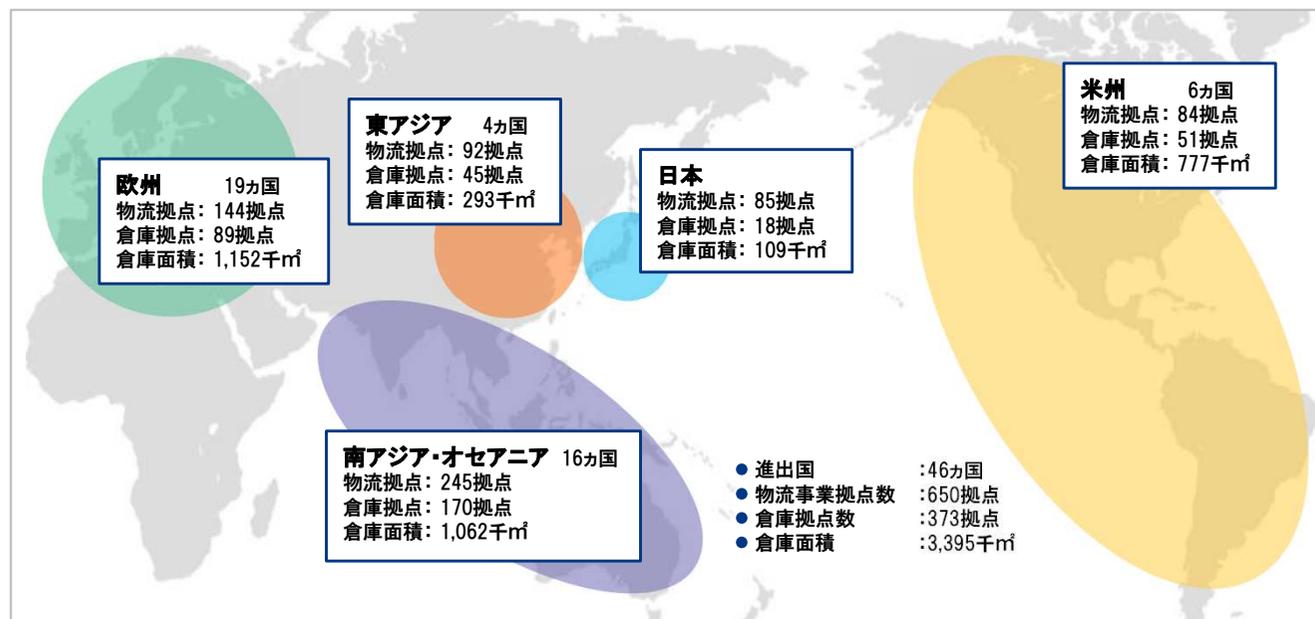
世界の貨物フォワーダー取扱量比較 (2022年)

#	会社名	海上貨物 千TEU	航空貨物 千トン
1	Kuehne + Nagel	4,386	2,232
2	DHL Supply Chain & Global Forwarding	3,294	1,902
3	Sinotrans	3,890	781
4	DSV	2,665	1,558
5	DB Schenker	1,909	1,326
6	CEVA Logistics	1,300	520
7	Expeditors	943	869
8	C.H. Robinson	1,425	285
9	Kerry Logistics	1,176	515
10	LX Pantos	1,527	123
11	Hellmann Worldwide Logistics	978	652
12	日本通運	757	867
13	Bolloré Logistics	793	708
14	GEODIS	1,146	294
15	UPS Supply Chain Solutions	575	864
16	近鉄エクスプレス	698	689
17	CTS International Logistics	806	373
18	Worldwide Logistics Group	863	133
19	郵船ロジスティクス	668	325
20	Maersk Logistics	658	211
21	Logwin	659	167
22	DACHSER	576	237
23	Savino Del Bene	685	87
24	Toll Group	523	117
25	LOGISTEED	455	176

出所: ARMSTRONG ASSOCIATES, INC. データより日本郵船にて作成

物流事業拠点

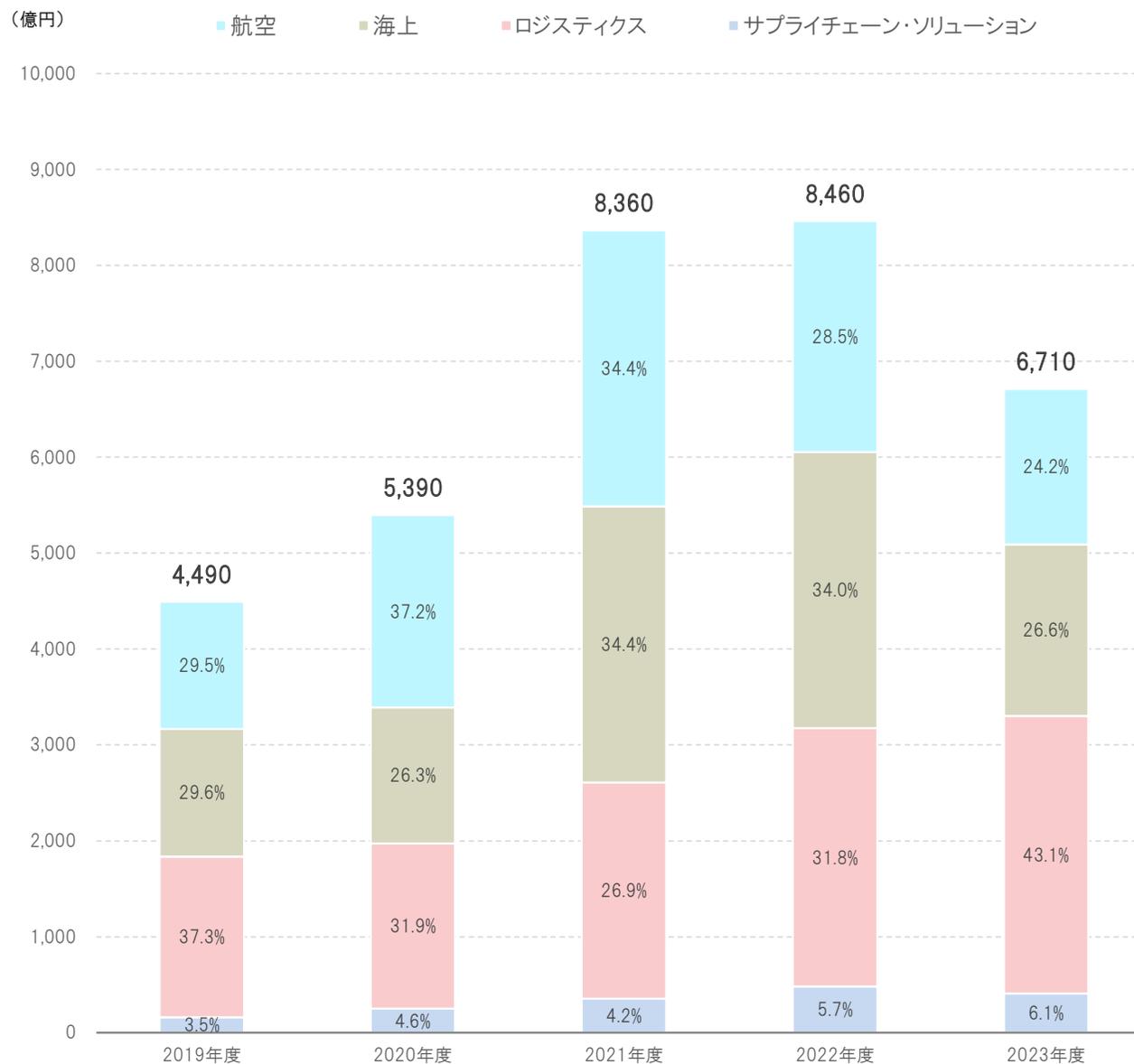
(2024年3月末現在)



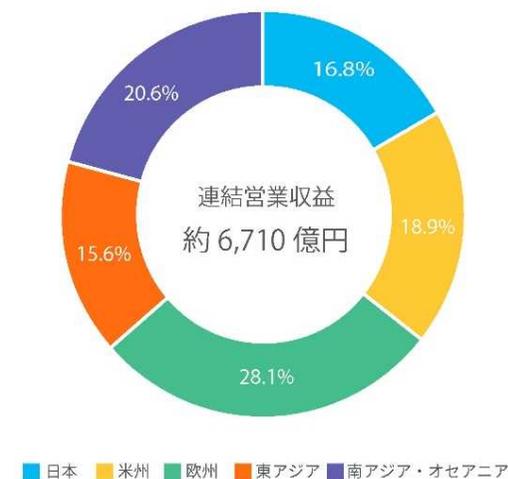
近年の主要な投資・M&A実績

年	国	案件名	戦略分野
2018年	英国	e-fulfillment事業を展開するInternational Logistics Group社を買収 成長市場であるe-fulfillment事業への参入	e-fulfillment, リテール
	台湾	自動車補修部品物流事業を展開するUryi Logistics Solution社を買収 台湾国内の自動車部品物流への参入	自動車
	マレーシア	ゴールドチェーン事業を展開する新会社Tasco Yusen Gold Cold社を設立 ゴールドチェーンネットワークを拡充	食品
2020年	タイ	味の素グループのタイ物流会社AB Logistics (Thailand)社を買収 タイ国内及びタイ発着の食品物流事業を強化	食品
2022年	ベルギー	ベルギーでヘルスケア物流事業を展開するGroup Pierre社傘下の事業会社3社を買収 欧州域内でのヘルスケア物流商権の獲得と、ヘルスケア物流ノウハウの展開に期待	ヘルスケア
2023年	米国	e-fulfillment事業を展開するTaylored Service社を買収 北米におけるe-fulfillment事業を含むリテール産業及びトランスローディング事業を強化	e-fulfillment, リテール
2024年	英国	eコマース事業者向け配送プラットフォーム会社Global Freight Solutions社等10社を傘下に持つ英国法人を買収 新たにeコマース向けプラットフォームサービスを加えることでサービスの拡充と他社との差別化を目指す	e-fulfillment
	英国	大型新倉庫へ約500億円を投資 自動オペレーションや温度管理設備等を備え、幅広い顧客の要望に対応	日用品、医薬品等
	オランダ	自動車部品配送会社Parts Express社を買収 自動車・ヘルスケア・リテール等の特定産業へのサービス、および夜間配送サービスに強みを持つ	自動車、ヘルスケア、 リテール

事業セグメント別 営業収益(売上高)構成比推移



地域セグメント別営業収益構成比 (2024年3月期)





■ 事業本部の方針

自動車業界は、コロナ禍および半導体不足などの影響もほぼ解消し、旺盛な輸送需要を受け、自動車専用船は慢性的な船腹供給不足が続いています。当社は最適な配船・オペレーション計画により、船腹供給不足の中でも確実に輸送台数を確保しています。

新造船が2025年頃から続々と竣工してくる予定で、解撤や減速航海の推進により、ある程度バランスが取れると思われませんが、当社は次世代燃料船を軸に、中長期契約の獲得を進めることで、市況変動の影響を最小化していきます。

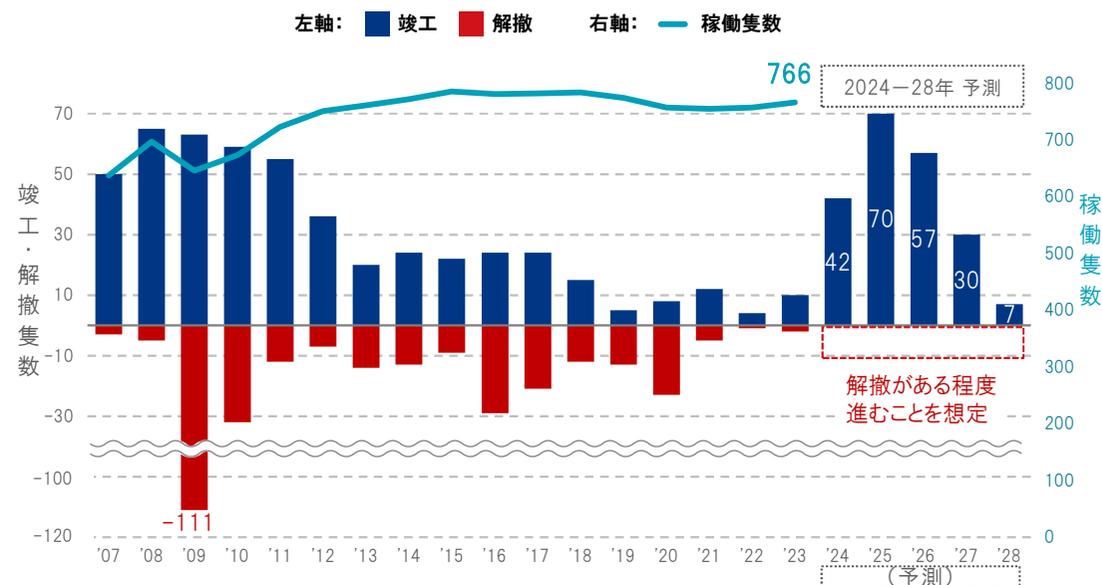
近年、電気自動車の需要が世界中で高まっており、一時の過熱感は落ち着いてきていますが、長期的には出荷も増えてくると見られ、輸送上の安全や品質面での取組も引き続き進めていきます。

自動車専用船オペレーターランキング(2023年12月末時点)

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	111	16.2%	751,969	18.4%
2	日本郵船	108	15.8%	661,726	16.2%
3	商船三井	84	12.3%	513,809	12.6%
4	川崎汽船	79	11.5%	480,908	11.8%
5	GLOVIS	73	10.7%	482,640	11.8%
6	GRIM	56	8.2%	264,313	6.5%
7	HAL	35	5.1%	241,615	5.9%
8	GSL	16	2.3%	81,340	2.0%
9	NEPTUN	16	2.3%	66,290	1.6%
10	トヨフジ海運	12	1.8%	57,760	1.4%
11	ARC	9	1.3%	59,706	1.5%
12	UECC	8	1.2%	33,210	0.8%
13	VWL	7	1.0%	41,400	1.0%
13	SALLAU	7	1.0%	31,839	0.8%
13	AN JI	7	1.0%	30,700	0.8%
—	その他	56	8.2%	276,854	
合計		684		4,076,079	

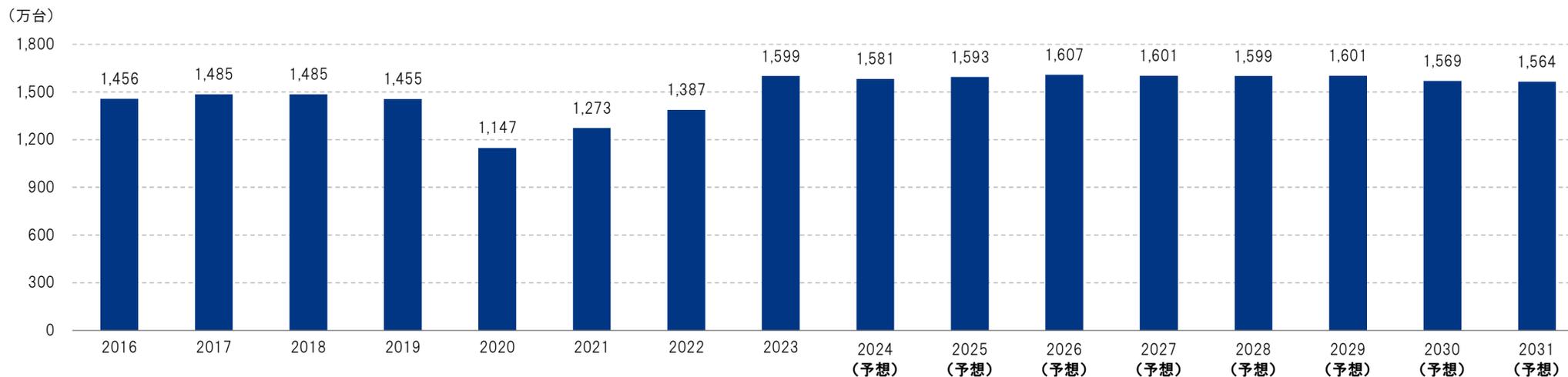
出所: Hesnes Shipping AS “The Car Carrier Market 2023”より日本郵船にて作成
備考: ・WWL社の隻数はグループ傘下のEUKOR社の隻数を合わせた数字
・積載台数3,000台以上の自動車専用船を対象としたランキング

自動車専用船 竣工・解撤・稼働隻数

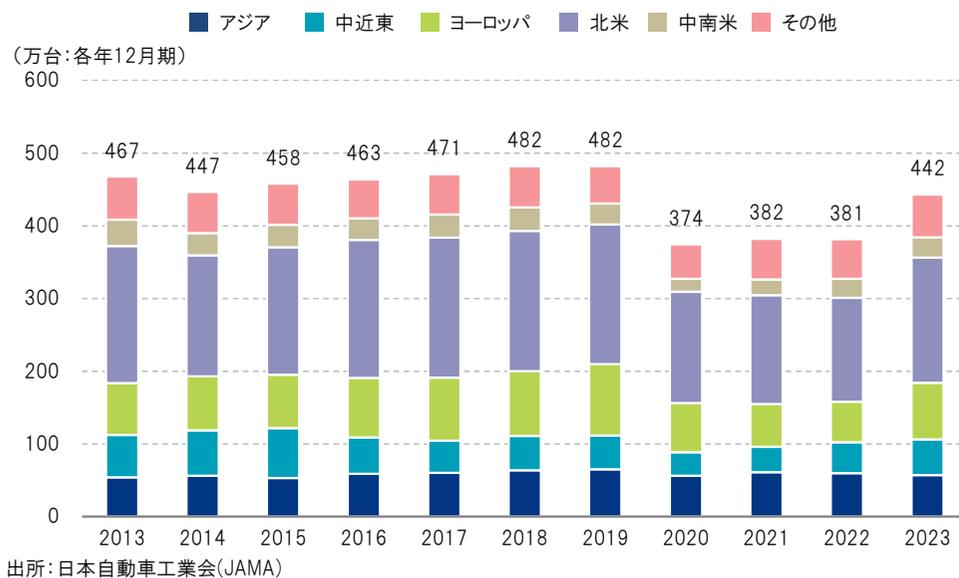


出所: Clarksons社のデータを元に日本郵船にてグラフ作成
備考: 積載台数3,000台未満(2024年4月時点で69隻)も含む

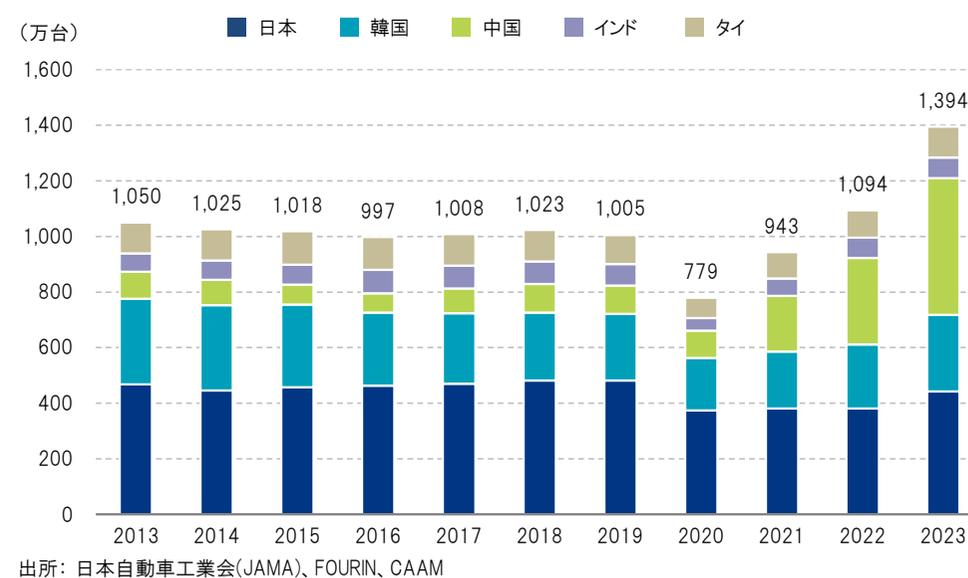
世界自動車 海上荷動き台数(域内輸送を除く)



日本の自動車輸出推移(仕向地別)



アジア主要国自動車輸出推移





■ 事業本部の方針

事業環境について、新造船発注隻数は低水準であるのに対し、25年度以降は老齢船の退出圧力が高まり、また鉄鉱石や原料炭の需要が底堅い見立てもあり、好況を維持する予想です。右記4つの戦略に加え、新たな競争優位性に繋げる為の排出量削減や業務効率化の為のDXを通じ、利益の安定化および拡大を目指します。

① エクスポージャー管理の高度化と市況予測力の向上

市況変動の解像度を高める施策の導入による、リスク許容度の引き上げ。
自社船と傭船の比率について基準を設定した上での制御

② ノンアセット・トランパー事業の進化

許容出来るエクスポージャーを見定めた上で、環境性能の高い船舶について
2年以上の傭船契約を締結

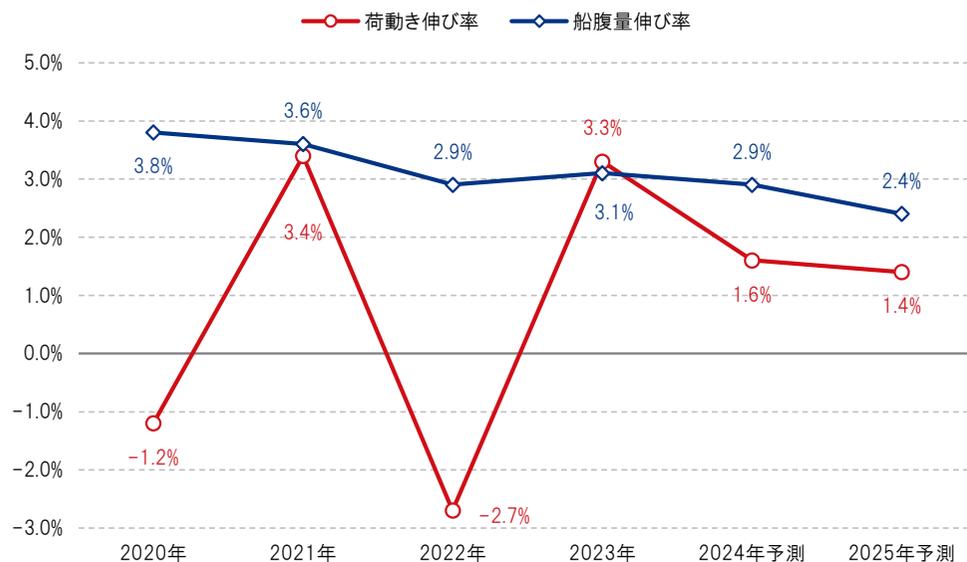
③ 専用船事業の強化による長期安定利益の積み上げ

LNG燃料船の先行発注を通じた付加価値提供による、長期契約の締結

④ 海運業を超えたサプライチェーンへの参画

今後取り扱い増が予想される還元鉄やスクラップに関する、顧客への提案

荷動き量・船腹量伸び率推移



出所: Clarksons Dry Bulk Trade Outlook (April, 2024)より日本郵船にて作成

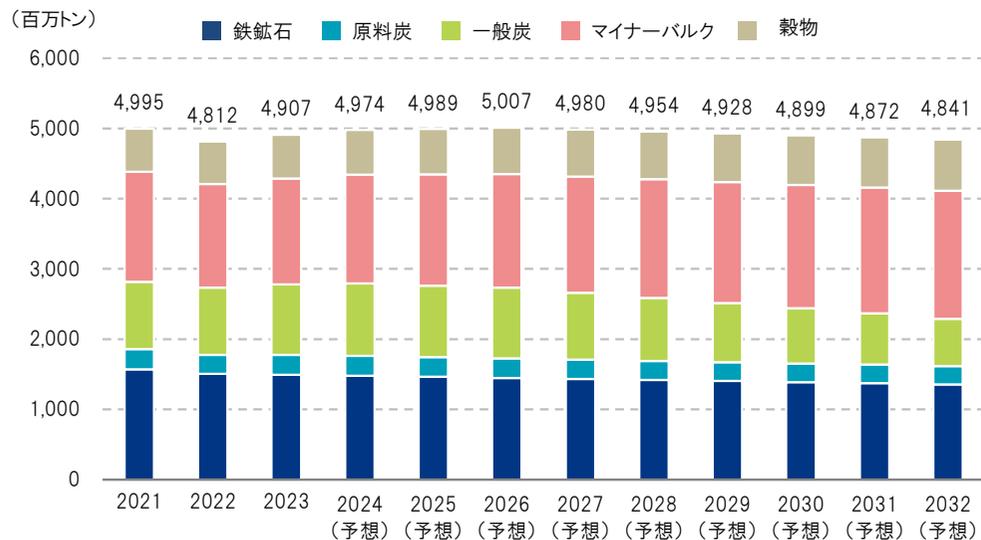
ドライバルカー船隊ランキング

(2024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	36,586	328
2	日本郵船	22,556	204
3	Fredriksen Group	15,274	108
4	Star Bulk Carriers	13,178	117
5	Berge Bulk	12,456	66
6	China Merchants	11,929	97
7	川崎汽船	11,910	98
8	Pan Ocean	11,337	77
9	ICBC	10,968	35
10	China Dev Bank (CDB)	10,473	118
11	商船三井	10,193	83
12	Oldendorff Carriers	9,693	92
13	Winning International	8,232	43

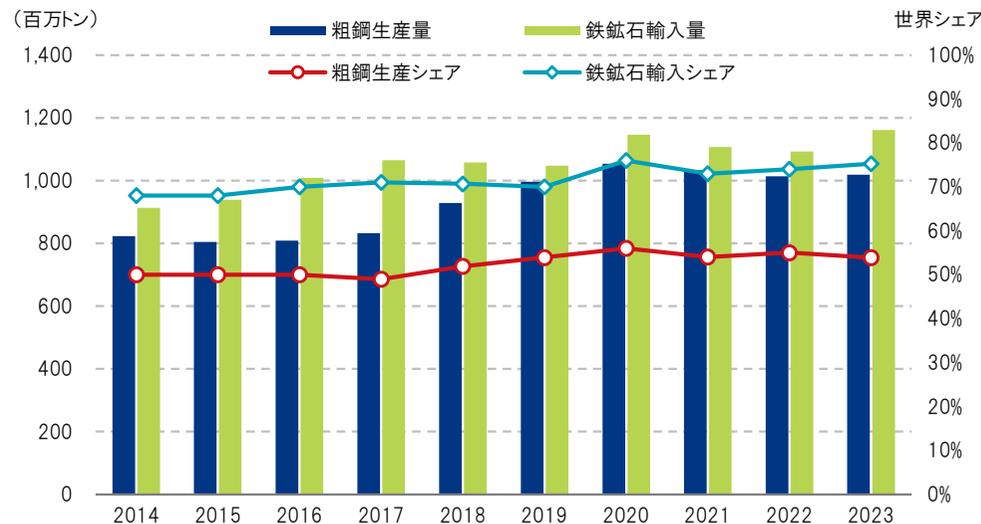
出所: Clarksonsデータベースより日本郵船にて作成

ドライバルク海上荷動き量と見通し



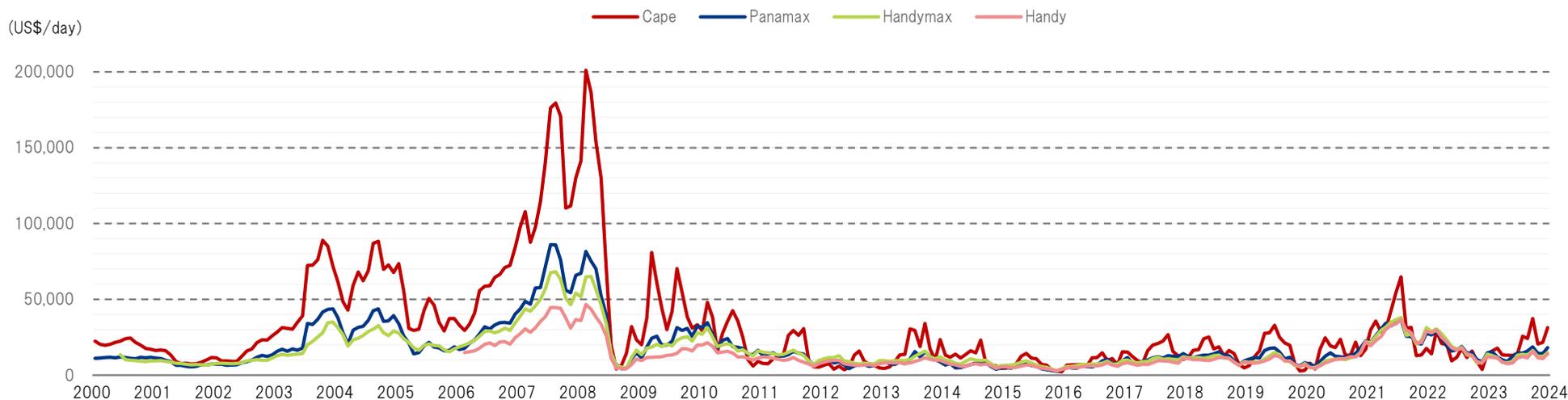
出所: 日本郵船にて推計

中国の粗鋼生産量・鉄鉱石輸入量と世界シェア



出所: Clarksons Dry Bulk Trade Outlook (April, 2024)より日本郵船にて作成

船型別市況推移



ドライバルク船型別市況(スポット備船料):

Cape = 5航路平均(2014年2月以前は4航路平均)、Panamax = 5航路平均(2017年12月以前は4航路平均)、Handymax = 10航路平均(2015年7月以前は6航路平均)、Handy = 7航路平均(2018年2月以前は6航路平均)



■ 事業本部の方針

事業環境について、ロシア・ウクライナ情勢によるトレードパターンの変化や、中東情勢によるスエズ運河迂回、渾水によるパナマ運河迂回、船価高騰により、短中期的に見て船腹供給が需要を大きく超過する可能性は低いと予想しています。

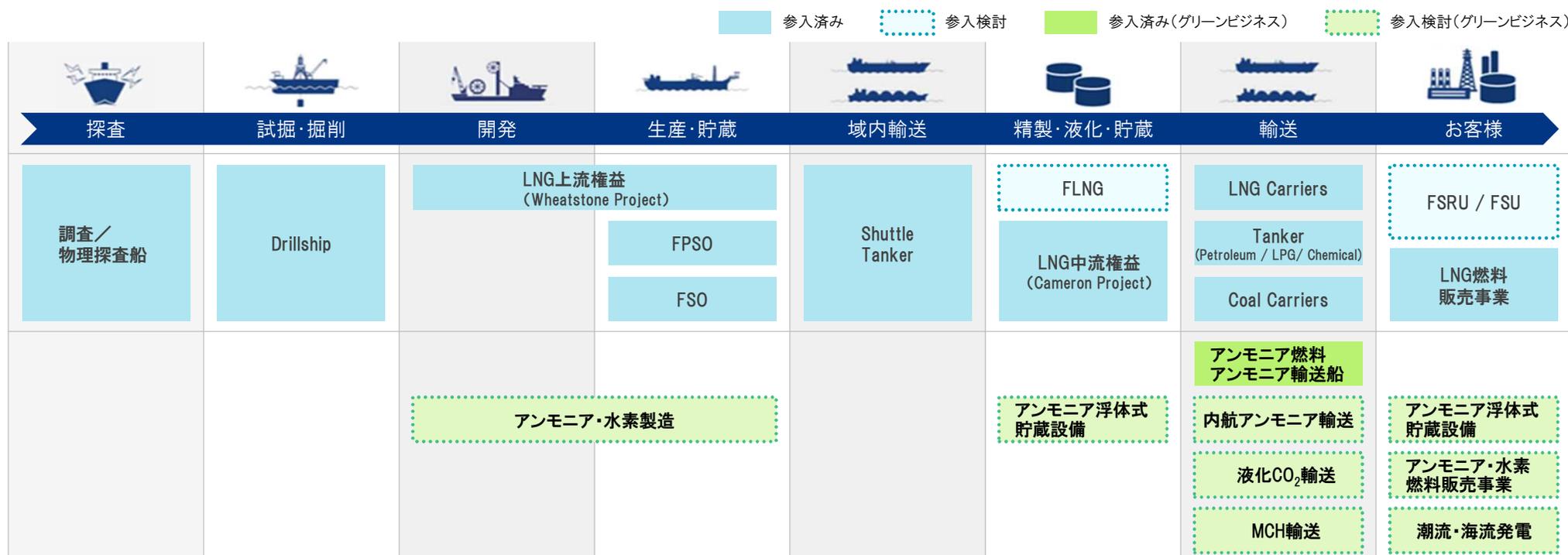
既存事業について、引き続き需要の大きいLNGのほか、原油以上に需要が高まるLPGやケミカルを重点領域として、安定的な収益を引き続き積み上げる方針です。

原油や石炭は、低炭素での輸送という形で需要に対応していきます。

新規事業について、洋上風力発電関連事業、アンモニア関連事業、CO₂輸送事業に焦点を当てています。洋上風力発電関連事業は主に国内での取り組みがメインですが、同時にM&Aなども視野に、海外での取り組みも検討していきます。

アンモニア関連事業は、石炭輸送に代わる事業としてアンモニア輸送事業を育て、将来的にはアンモニアの生産から輸送、供給まで一連のバリューチェーンの構築を目指します。

CO₂輸送については、CO₂回収・貯留技術において当社グループが保有する特許も活かし、商用化を進めていきます。



洋上風力発電関連事業における当社グループのサービススコープ

■ 既存事業 ■ 新規参入 / 検討領域



探査・FS

マリンコンサル

輸送・物流



モジュール船/重量物船

部品輸送
サプライチェーンソリューション提供

設置・据付



海域管理

Self-Elevating Platform (SEP船)

ケーブル敷設線

部品輸送
サプライチェーンソリューション提供

Crew Transfer Vessel (CTV)

洋上風力の総合訓練センター

Service Operation Vessel (SOV)

発電事業への出資・参画

運転・保守



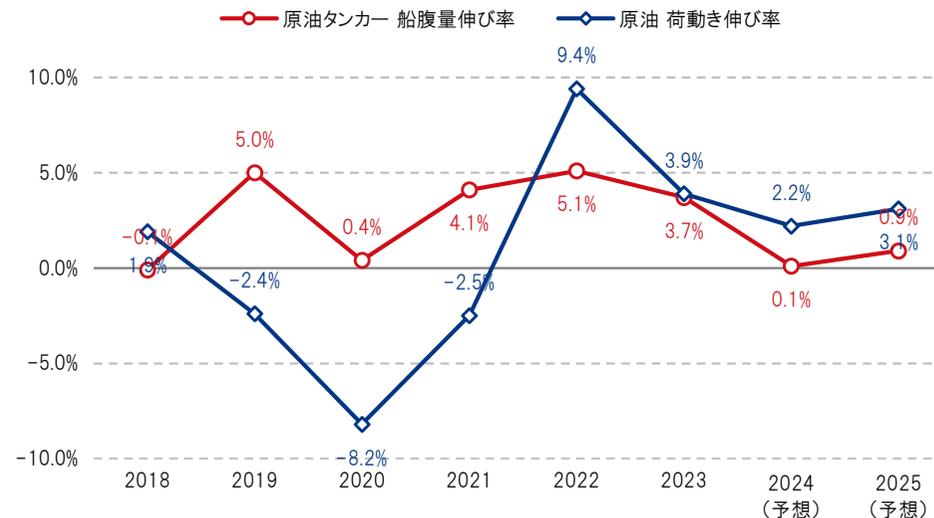
タンカー 船隊ランキング

(2024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	20,820	151
2	China Merchants	19,036	113
3	Fredriksen Group	17,653	89
4	Angelicoussis Group	14,711	54
5	Bahri	13,667	75
6	Nat Iranian Tanker	13,495	53
7	Euronav NV	13,140	53
8	Dynacom	11,360	66
9	Sinokor Merchant	10,940	98
10	商船三井	10,193	106
11	Petronas	9,259	56
12	SCF Group	8,963	97
13	International Seaways	8,806	73
14	日本郵船※	8,699	67
15	Thenamaris	7,682	52
16	DHT Holdings	7,475	24

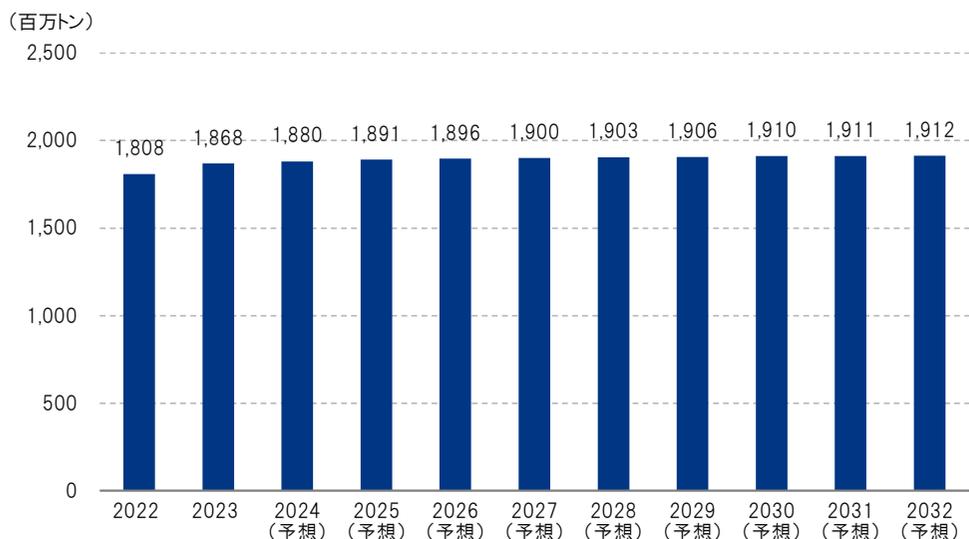
出所:Clarksonデータベースより日本郵船にて作成
 ※日本郵船の数値に不備があったため、日本郵船の重量トンおよび隻数は24年9月末の数値に修正(2024年12月修正)

原油荷動き量・船腹量伸び率推移



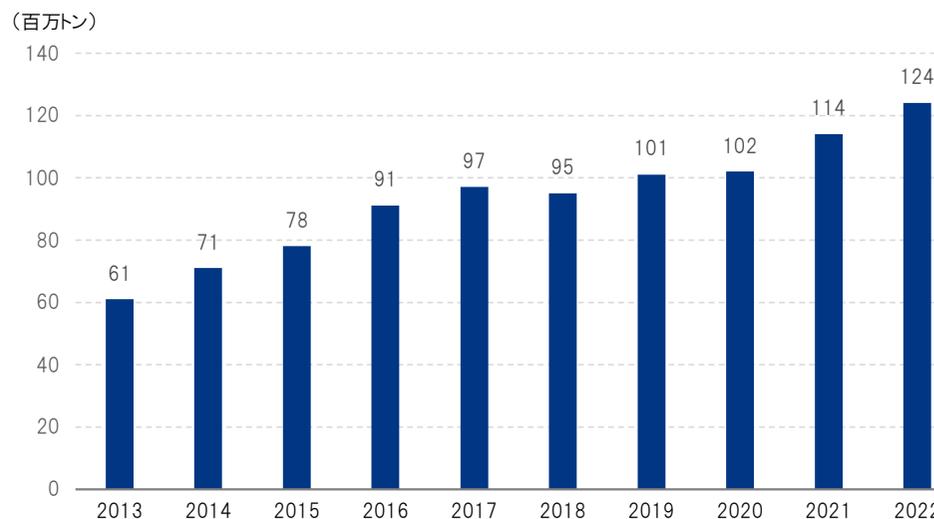
出所:Clarksons Oil & Tanker Trades Outlook (May, 2024) より日本郵船にて作成

原油海上荷動き量と見通し



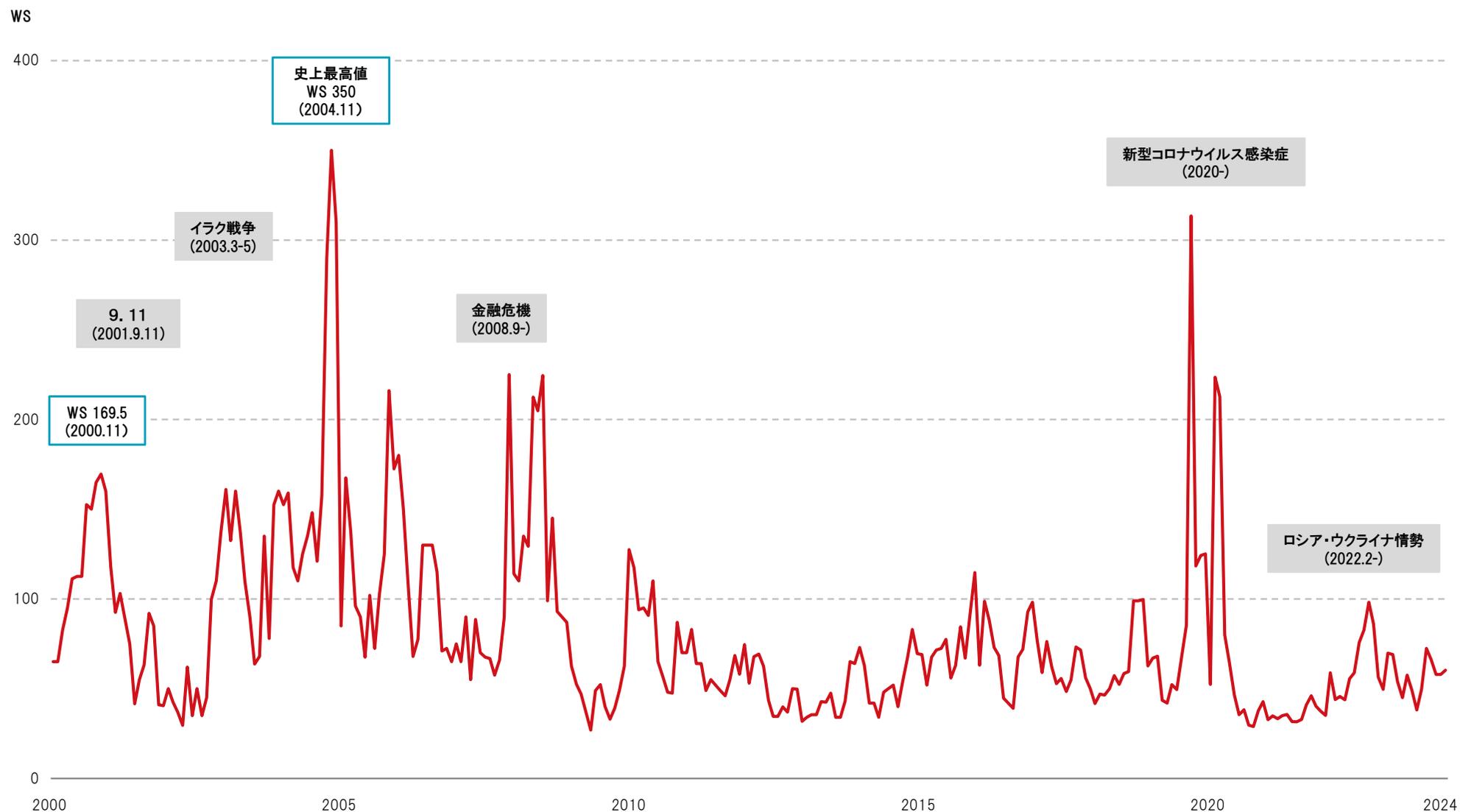
出所:各種資料により日本郵船にて推計

LPGの海上荷動き量



出所:各種資料により日本郵船にて推計

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

LNG船関与隻数比較

(2024年3月末時点)

会社名	隻数
商船三井	97
日本郵船	91
Nakilat	69
川崎汽船	46
Maran Gas Maritime Inc.	45
Sea Peak	44
GasLog Ltd.	34
MISC	31
Knutsen	28
BW	26
China LNG Shipping (Holdings) Limited	22
MITSUI & CO., LTD	16
Flex LNG Ltd.	13

出所:各社HP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。

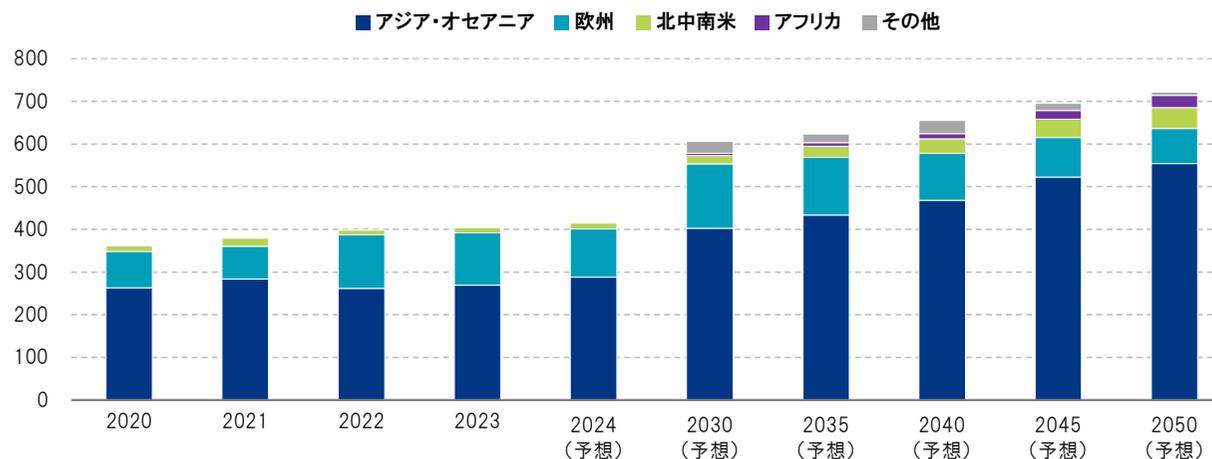
また、保有隻数に加え、船舶管理を行っている隻数も含まれています。

プレスリリース

年月	リリース内容
2024年 1月	JERAと長期定期傭船契約を締結
2023年 12月	中国・SINOPECグループ向け 定期傭船契約を締結
5月	独エネルギー大手・EnBW社と4隻の定期傭船契約を締結
2022年 11月	カタール国営エネルギー会社・QatarEnergy向け 5隻の長期定期傭船契約・造船契約締結
9月	大阪ガスインターナショナルトランスポート社と定期傭船契約を締結
9月	九電グループと定期傭船契約を締結
8月	カタール国営エネルギー会社・QatarEnergy向け 7隻の長期定期傭船契約・造船契約を締結
5月	仏・EDFグループと定期傭船契約を締結
5月	中国・CNOOCグループ向け 6隻の長期定期傭船契約を締結
1月	仏・EDFグループと定期傭船契約を締結
2021年 12月	インド・GAIL社と定期傭船契約を締結
10月	ロシア・Novatek社向け 4隻の長期定期傭船契約を締結
2020年 8月	米国キャメロンLNGプロジェクト第3系列の商業運転開始

LNG 取引量と需要見通し

(百万トン)



出所:S&P Global Commodity Insights「LNG Supply Demand Gap (Jan, 2024)」を参考に日本郵船にて作成

LNG供給国の変化

2023年LNG 輸出国ランク(mtpa)

順位	国名	mtpa	シェア (%)
1	アメリカ合衆国	85.9	21.2
2	カタール	79.8	19.7
3	オーストラリア	79.7	19.7
4	ロシア	31.3	7.7
5	マレーシア	26.8	6.6
6	インドネシア	15.6	3.9
7	アルジェリア	13.2	3.3
8	ナイジェリア	13.1	3.2
9	オマーン	11.4	2.8
10	パプアニューギニア	8.2	2.0
11	トリニダード・トバゴ	8.1	2.0
12	アラブ首長国連邦	5.0	1.2
13	ブルネイ	4.5	1.1
14	ノルウェー	4.3	1.1
15	アンゴラ	3.8	1.0
世界総輸出货量		404.9	

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	212.1	29.5
2	カタール	124.2	17.3
3	ロシア	99.1	13.8
4	オーストラリア	72.9	10.1
5	カナダ	38.0	5.3
6	モザンビーク	35.1	4.9
7	ナイジェリア	25.0	3.5
8	アラブ首長国連邦	14.5	2.0
9	タンザニア	14.1	2.0
10	インドネシア	13.3	1.9
11	メキシコ	10.2	1.4
12	モーリタニア	9.4	1.3
13	セネガル	9.4	1.3
14	マレーシア	9.1	1.3
15	パプアニューギニア	8.3	1.2
世界総輸出货量		719.8	

出所:S&P Global Commodity Insights「LNG Supply Demand Gap (Jan, 2024)」を参考に日本郵船にて作成

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: 895,065,000 株 発行済株式の総数: 461,000,000 株 ※2024年4月末時点
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 証券代行部 東京都府中市日鋼町1-1 【電話】0120-232-711 【郵送先】 〒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
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

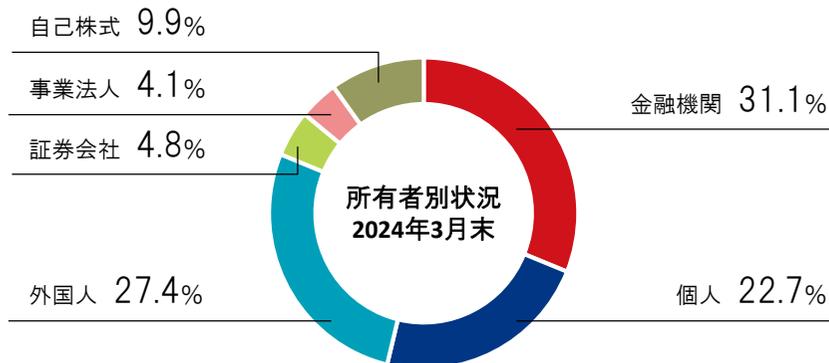
格付けの状況 ※2024年7月末時点

日本格付研究所 (長期発行体格付(見通し))	AA- (安定的)
格付投資情報センター (発行体格付(方向性))	A (ポジティブ)
ムーディーズ (発行体格付(見通し))	Baa3 (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)	90,187,900
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	27,130,357
STATE STREET BANK WEST CLIENT - TREATY 505234	9,810,836
JPモルガン証券株式会社	9,245,215
明治安田生命保険相互会社	8,273,778
三菱重工業株式会社	6,155,793
STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY 505103	5,579,132
SSBTC CLIENT OMNIBUS ACCOUNT	5,211,123
ゴールドマン・サックス証券株式会社 BNYM	5,087,898
野村信託銀行株式会社(投信口)	5,081,300

株主構成



株価推移



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

E-mail iroffice@nykgroup.com

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