

日本郵船株式会社 会社説明会

証券コード：9101

2024年6月12日（水）

目次

1. 会社紹介
2. 業績推移
3. 中期経営計画の進捗
4. IRサイト・資料のご案内
5. 質疑応答

1. 会社紹介



- ※ 動画へのリンク：https://www.nyk.com/profile/video/13_jpn.htmもしくは<https://www.youtube.com/watch?v=oqKaB2azxVk&t=4s>
- ※ 航空運送事業において、日本貨物航空(株)の全株式をANAホールディングス(株)に対して譲渡することに関する最終合意書を2023年7月10日に締結しています

創業

1885年



海外展開国数

59カ国



関連会社数

730社

内、SPC (船舶保有会社) が273社



従業員数

35,243人(連結)

1,312人(単体)



運航船舶数

824隻



女性管理職比率

26.2%(連結)

13.6%(単体)



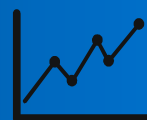
個人株主比率

約23%



当期純利益 (2023年度実績)

2,286億円



外部格付け

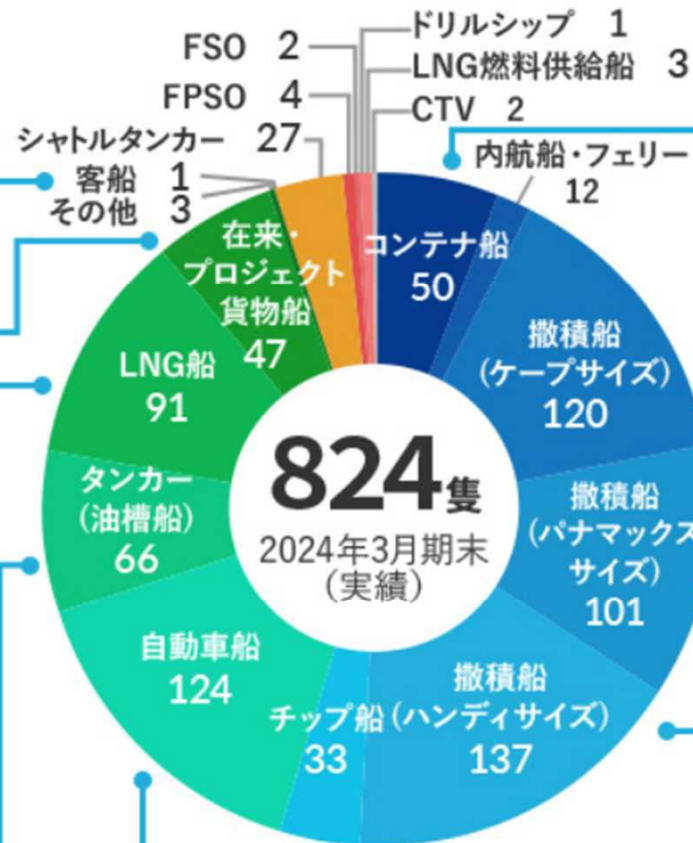
JCR : AA-

R&I : A (ポジティブ)

Moody's : Ba1 (ポジティブ)



様々な船種を世界最大級の船隊規模で運航中



2. 業績推移

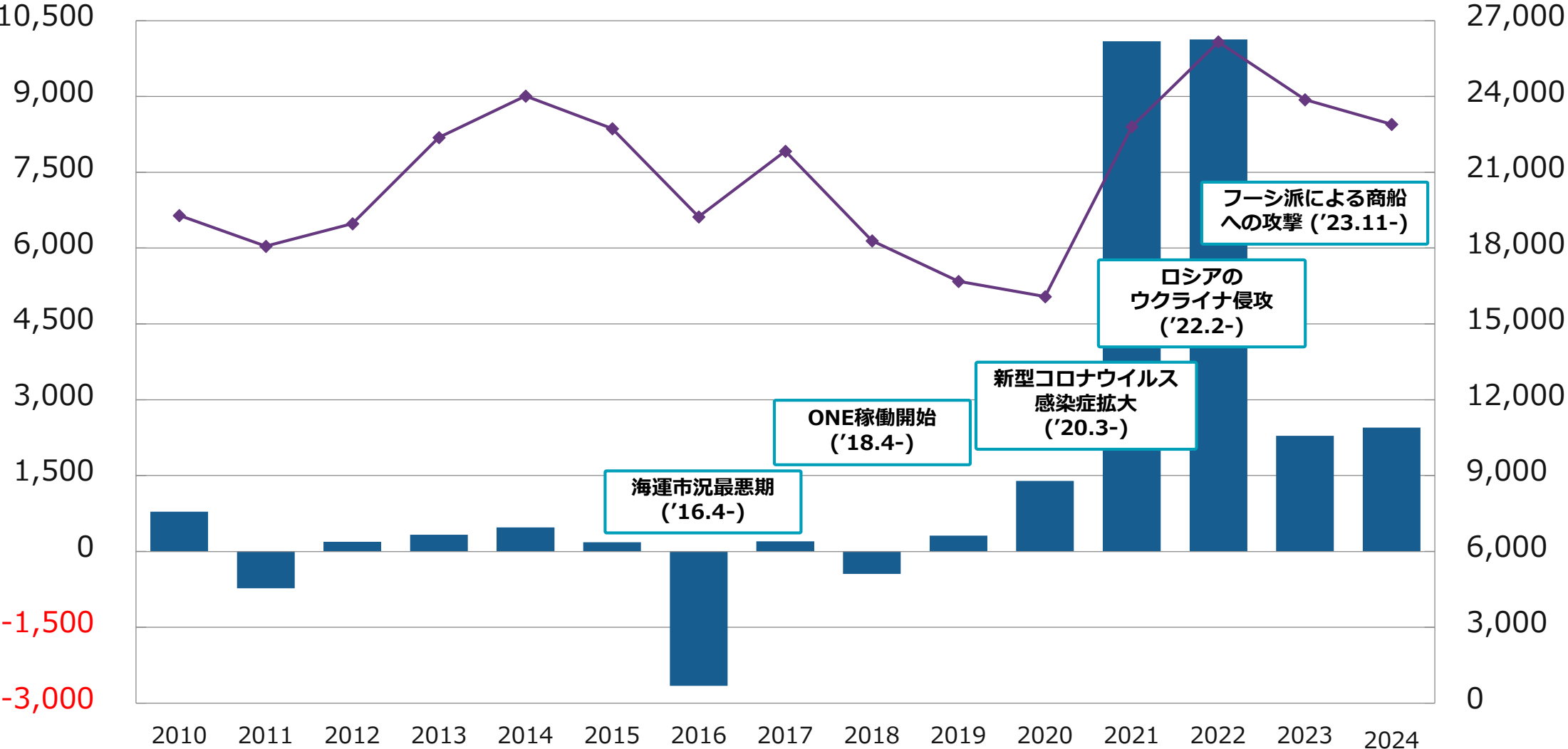


売上高、純利益の推移

純利益（億円）



売上高（億円）



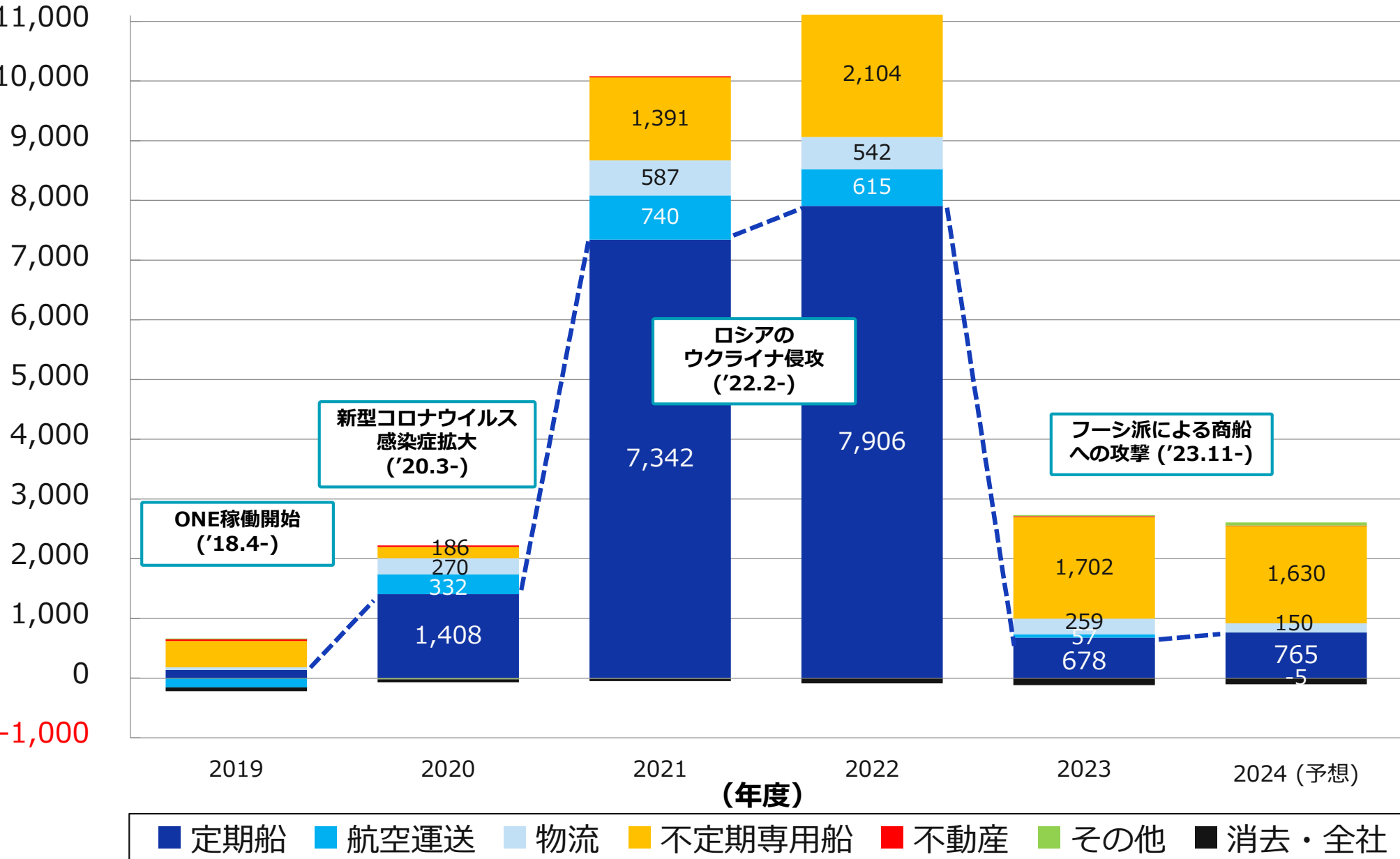
※2024年度予想は、2024年5月8日発表時点

(年度)

(予想)

事業別経常損益の推移

経常損益（億円）



※2024年度予想は、2024年5月8日発表時点

■ 新型コロナウイルス感染症による需給逼迫と市況の高騰

<需要の増加>

- ・ テレワークの普及
- ・ 政府からの給付金
- ・ コト消費からモノ消費へ

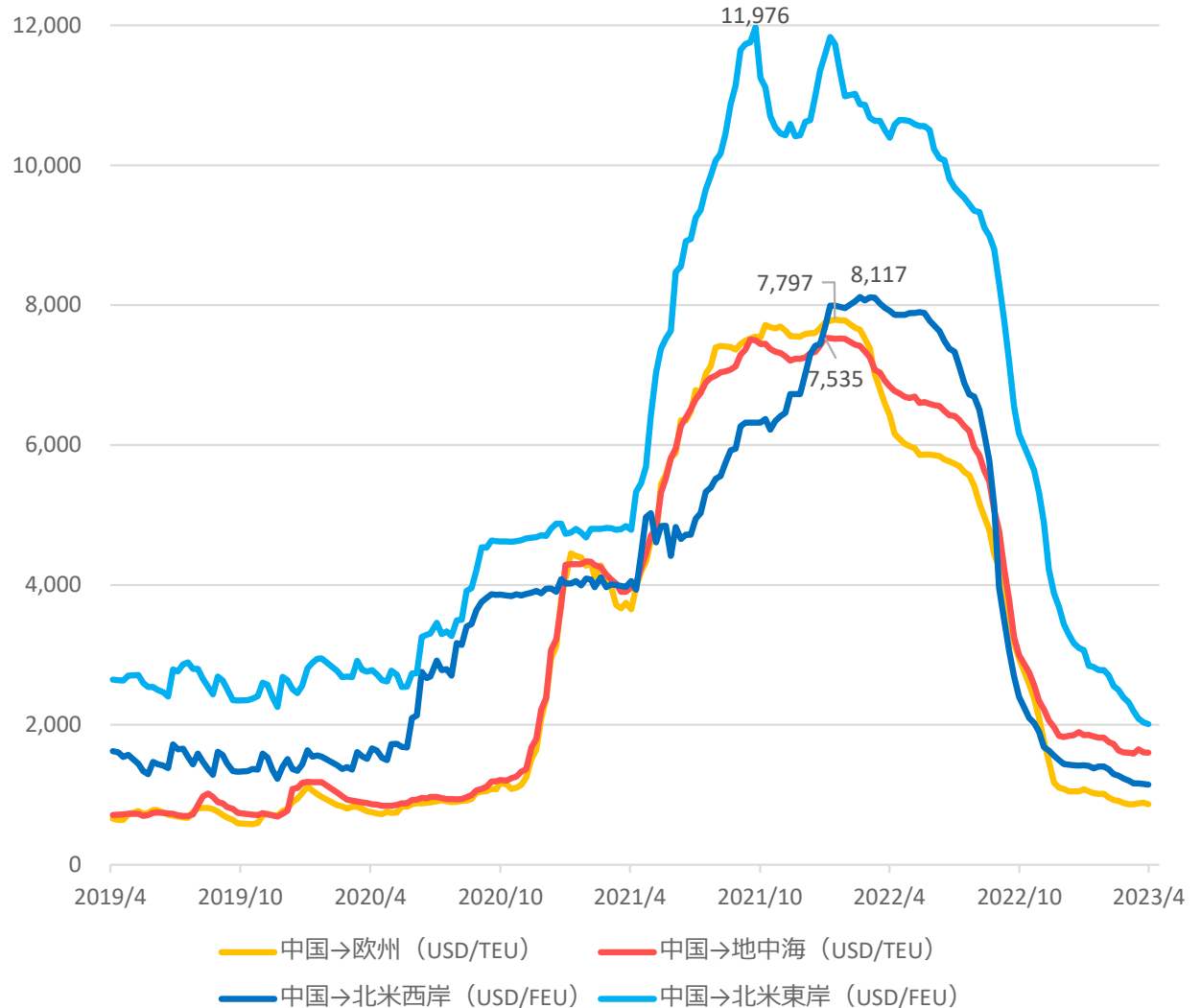
<需給逼迫の加速>

- ・ 感染拡大による労働力制限
- ・ コンテナボックス不足
- ・ 港湾や陸上輸送網の混乱

<運賃市況の高騰>

- ・ 運賃市況は過去最高を大きく更新

2019年4月～2023年3月のコンテナ船運賃市況 (SCFI)



23年度以降の事業環境 - 紅海情勢悪化による影響

■ 紅海情勢悪化に伴い船腹需給が逼迫し市況が再騰

<紅海情勢の悪化>

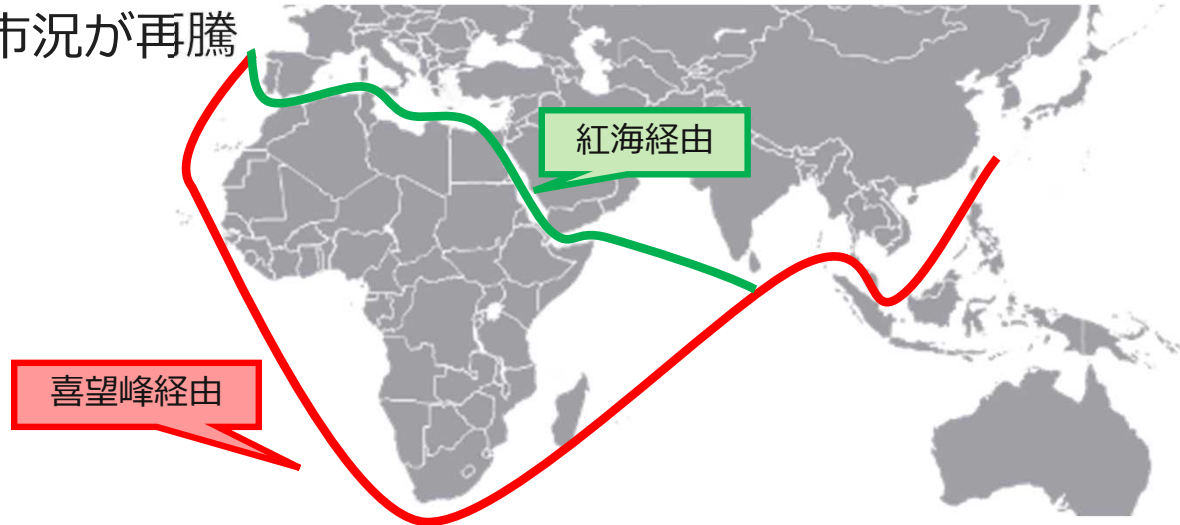
- ・ 23年10月に、パレスチナ ガザ地区のイスラム組織ハマスによるイスラエルへの攻撃及びイスラエルの反撃開始
- ・ 同年11月以降、フーシ派による紅海航行中の商船への攻撃が続発

<船社の対応、需給の逼迫>

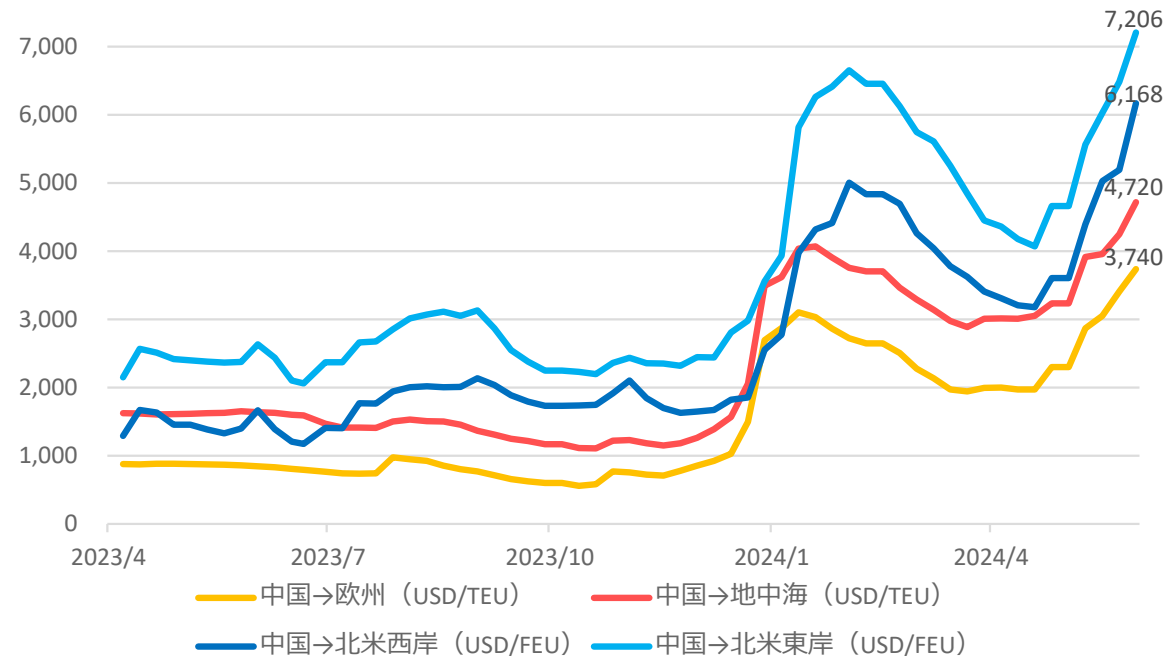
- ・ 同年12月以降、コンテナ船や自動車船を中心に紅海の運航を停止し、喜望峰経由への航路変更を実施
- ・ 航海日数の増加に伴い、需給が逼迫

<運賃市況の再騰>

- ・ 需給逼迫を背景に市況が再上昇
- ・ 商船への攻撃は継続、範囲が拡大しており、状況収束の見通しは不透明



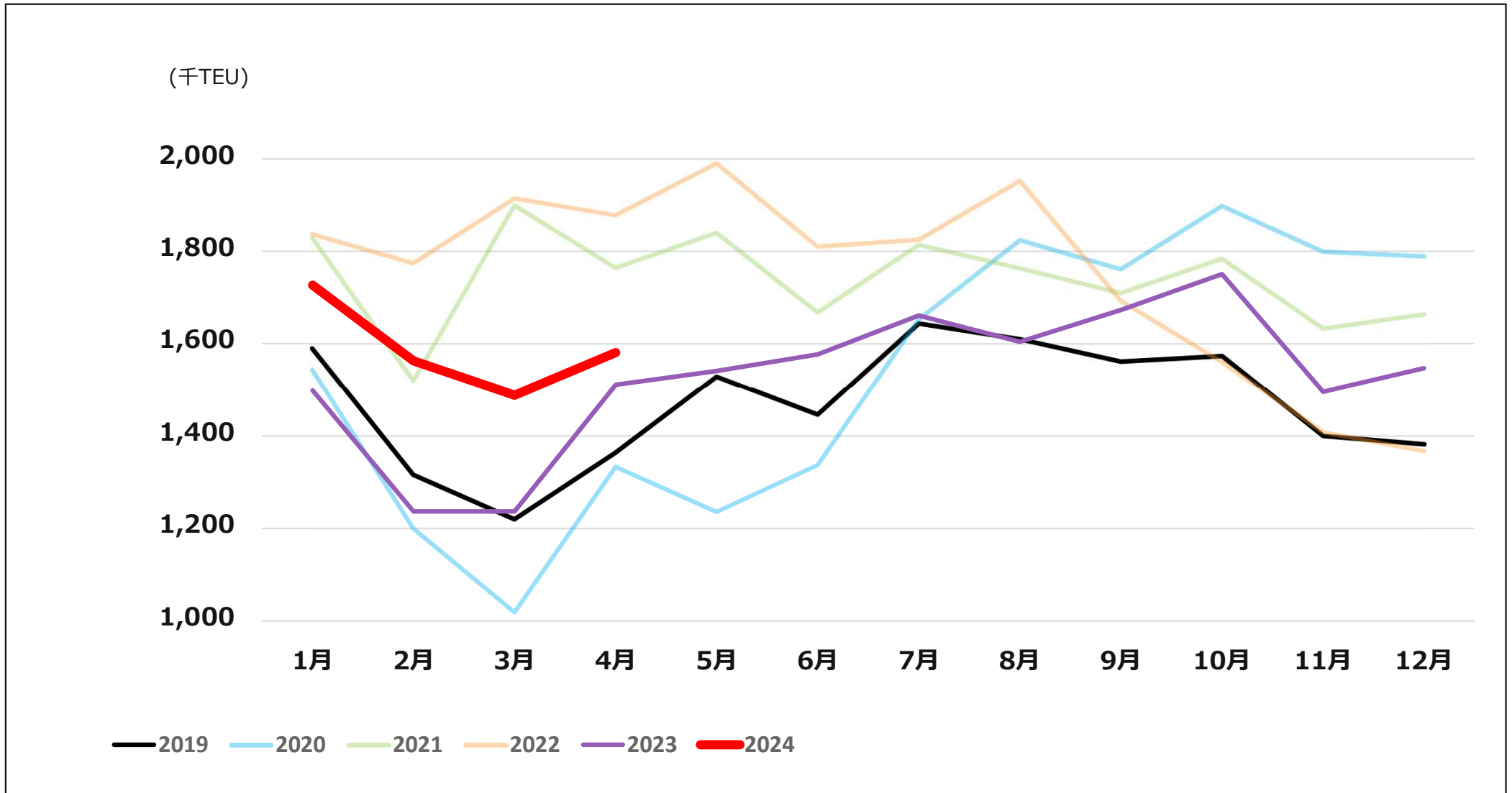
2023年4月～現在のコンテナ船運賃市況 (SCFI)



出典 : Shanghai Containerized Freight Index

コンテナ荷動きの推移（アジア発北米向け）

- コロナ禍によるコト消費からモノ消費へのシフトに伴い20年度半ばから急増
- コロナ禍からの正常化後もコロナ前を上回る水準で推移

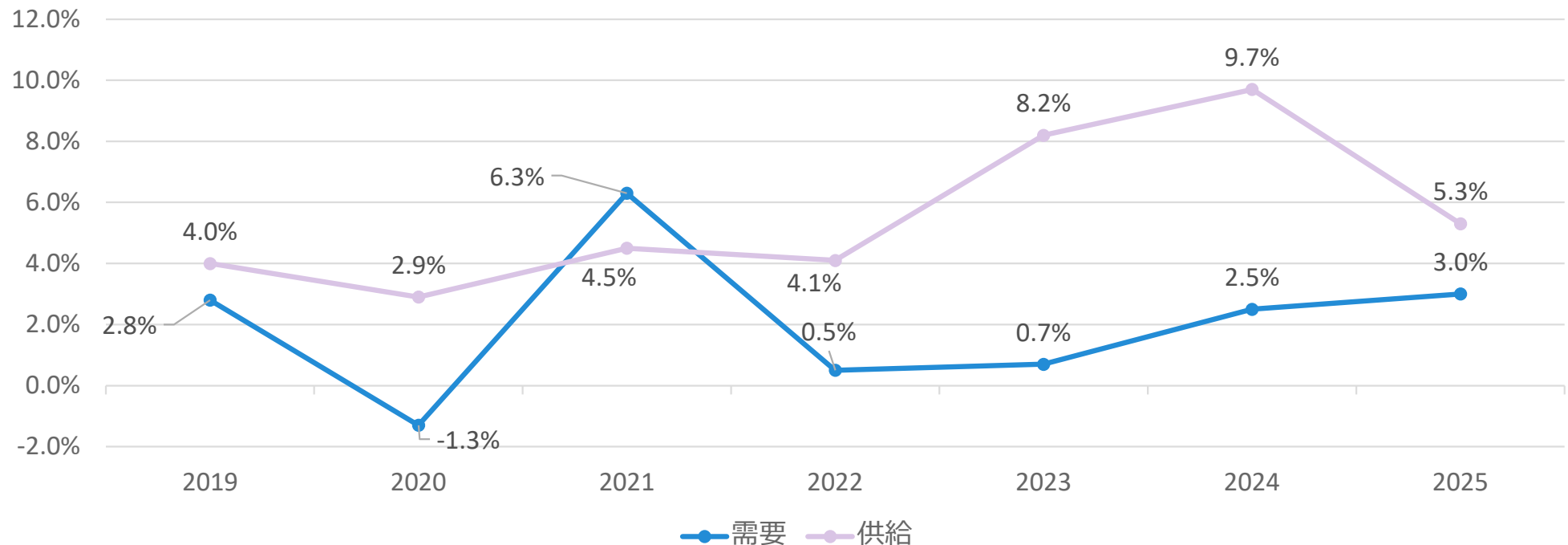


出典：日本海事センター

コンテナ船の需給成長率の見通し

- 2023年11月以降、紅海情勢による喜望峰への迂回が継続し、市況を底上げ
- 今後数年は新造船竣工による需給緩和懸念が残るものの、コンテナの荷動きは長期的な成長トレンドを見込み、需給ギャップは縮小することを見込む

コンテナ船の需給成長率の見通し



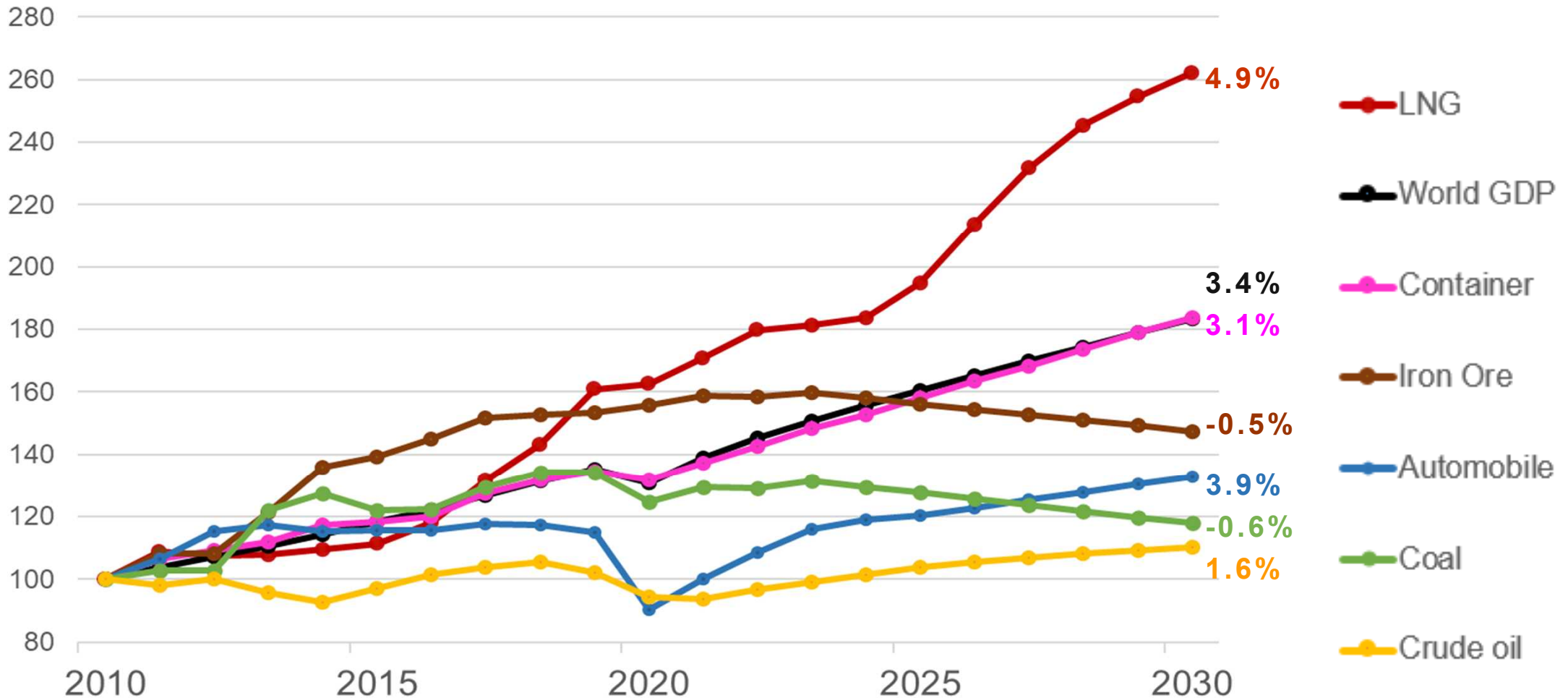
出典：Alphaliner Monthly Monitor March 2024、Drewry Container Forecaster Q1 2024

海上輸送需要の成長見通し

- 世界的な人口増加や生活水準の向上等により、LNG・コンテナ・自動車の海上荷動き及び物流需要は、今後も成長が見込まれる
- 化石燃料の需要は右肩下がりも、一定の需要は維持される見込み

(2010年=100)

(%: 年平均成長率)



市況影響以外の成長要因

■ 利益安定化の取り組み等により、前中計(18~22年度)の目標から大きな成長を見込む

ライナー & ロジスティクス事業

コンテナ船

- ・ 不足していた大型船の新規発注
- ・ 親会社の北米ターミナルの買い取りや、世界最大の船主会社を有するAtlas社株式の取得

航空運送

- ・ ANAホールディングス(株)への株式譲渡に関する最終合意書を締結

物流

- ・ 主要事業の契約見直しやコスト削減が進捗
- ・ 安定利益をもたらすロジスティクス事業の拡大

不定期専用船事業

ドライバルク

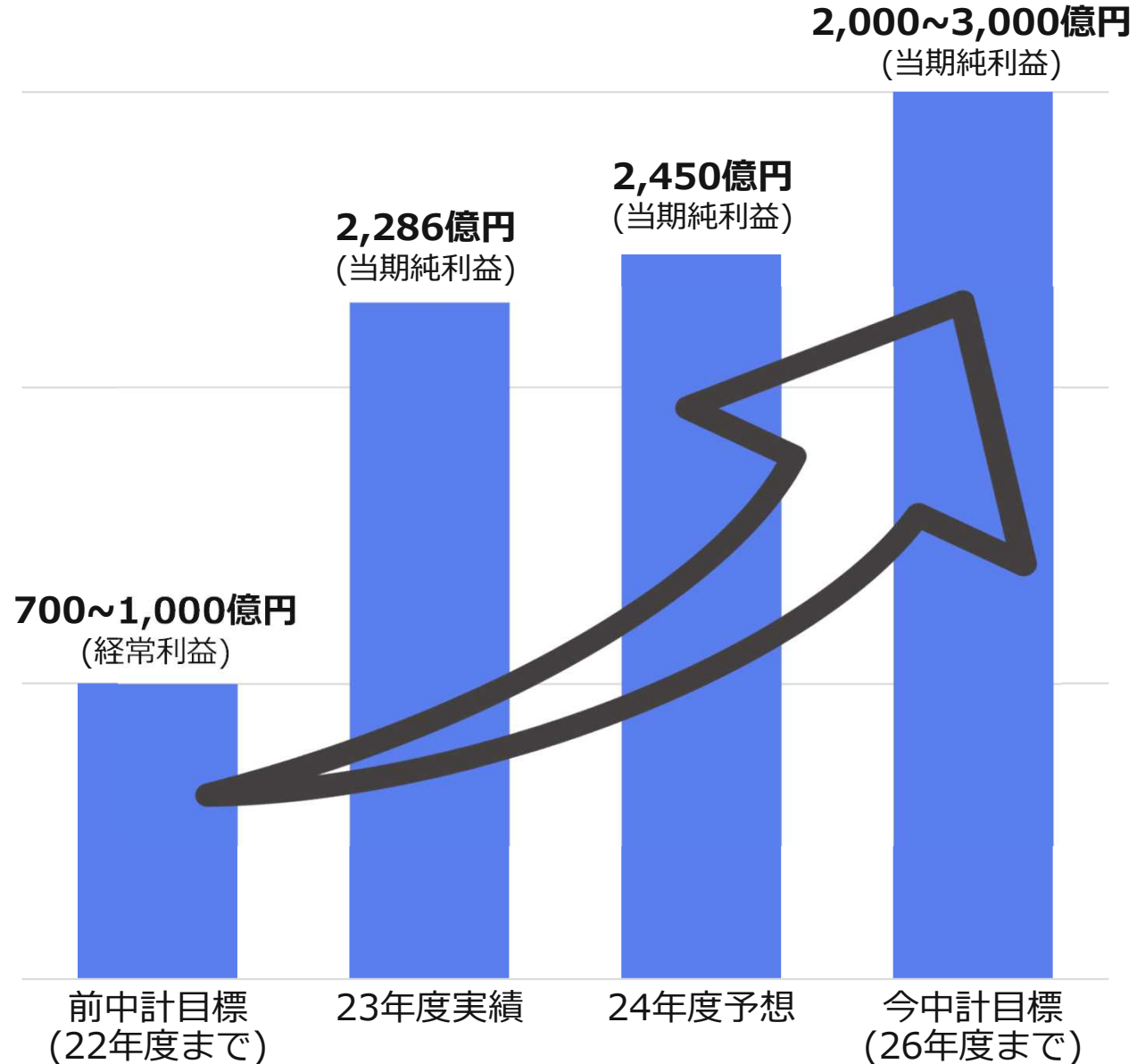
- ・ 傭船料の高い船を早期返船
- ・ 大型船のエクスポージャー削減により、市況変動影響を軽減

自動車

- ・ LNG燃料船の投入による顧客との関係強化

エネルギー

- ・ 今後の需要増加を見込むLNG輸送船を積み上げ



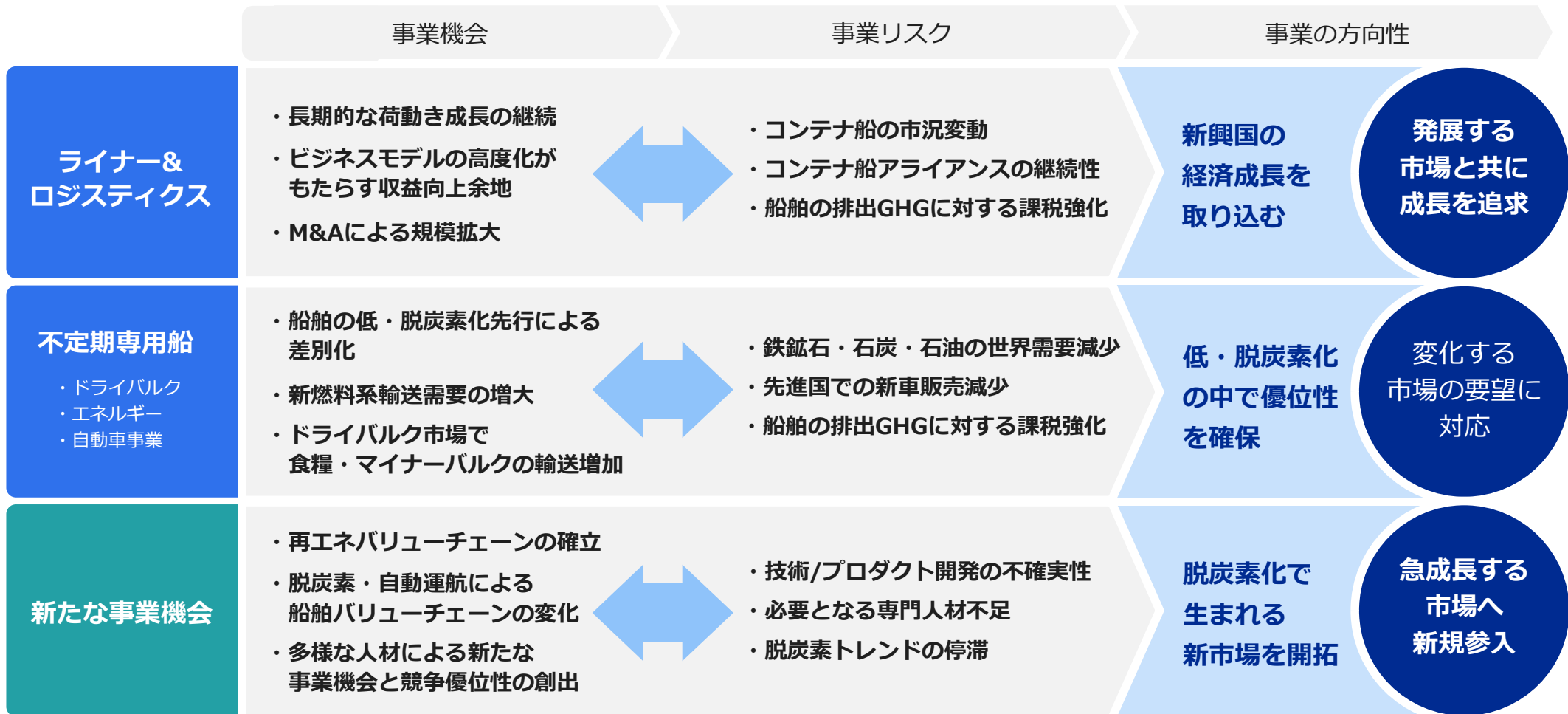
※2024年度予想は、2024年5月8日発表時点

3. 中期経営計画の進捗

■ 2030年に向けた新たなビジョンを策定

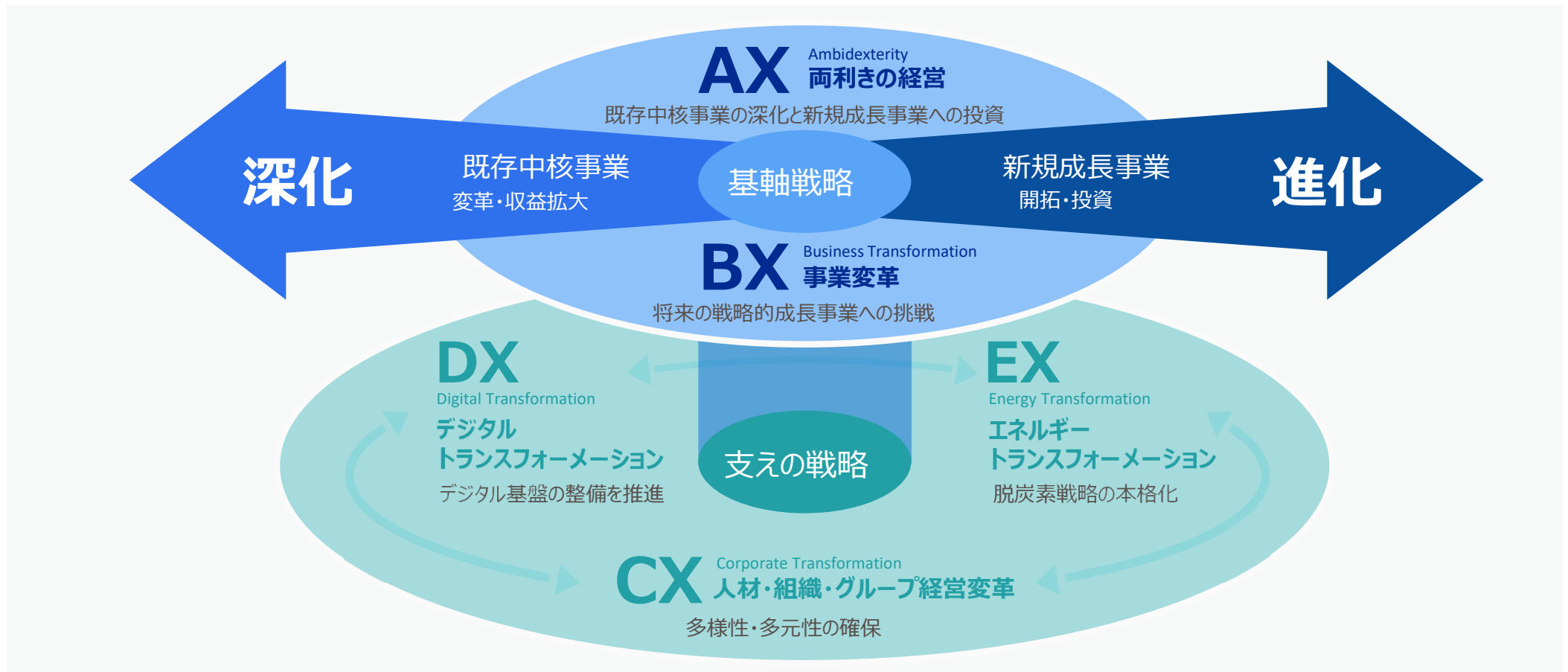


■ 当社事業における機会とリスクを踏まえ、各事業の方向性を定める

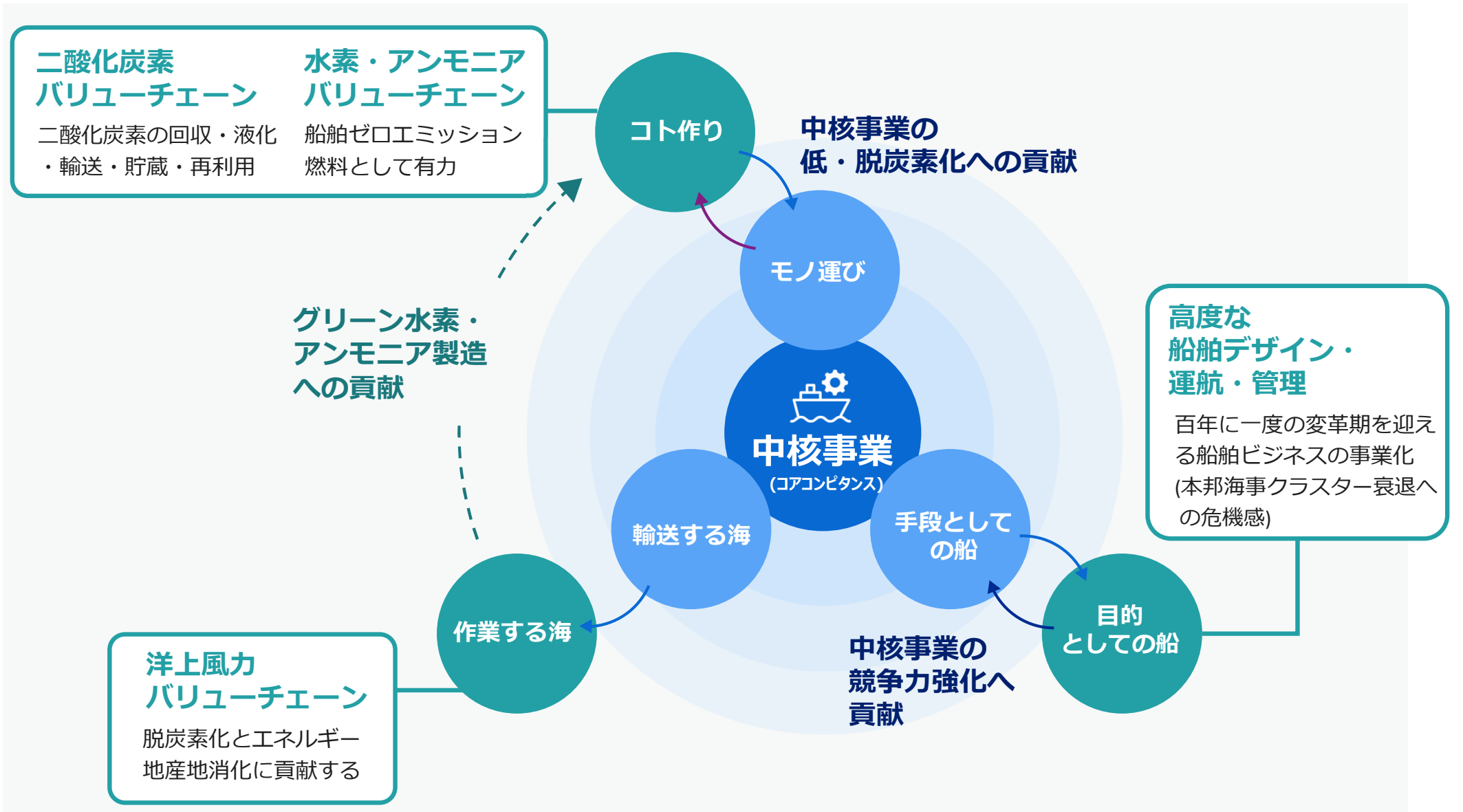


経営戦略の全体像(ABCDE-X)

- 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



■ 新たな組織能力を構築し、コアコンピタンスをベースに進化を遂げ新規事業を創出



- 市場拡大が見込まれる日本近海における洋上風力発電事業の発展に向け、地域との連携拠点として2022年4月に秋田支店を開設し、取り組みを推進
- 2024年4月には国内最大規模の商用洋上風力発電所を有する北海道に支店を開設

洋上風力バリューチェーンへの参画



左：CTV（Crew Transfer Vessel：作業員輸送船）



右：SEP船（Self-Elevated Platform船：自己昇降式作業船）

脱炭素化の推進とエネルギーの安定確保への貢献

人材育成



- 洋上風力発電の総合訓練センターを2024年に開設
- 秋田県立男鹿海洋高校のプールを活用した訓練を提供
- 陸上・洋上問わず県内でワンストップに訓練が受講できる体制へ

地域創生

人材育成と地域との「共創」により、洋上風力発電事業の持続的な発展を支える



- 2050年ネット・ゼロに向けた目標を更新
- IMO (国際海事機関)よりも高い目標を掲げ、業界内外をリード
- 新目標はパリ協定1.5°Cシナリオに準拠

中期目標

2030年度

総量目標

日本郵船グループ
Scope 1+2

▲45% (2021年度比)

長期目標

2050年度

総量目標

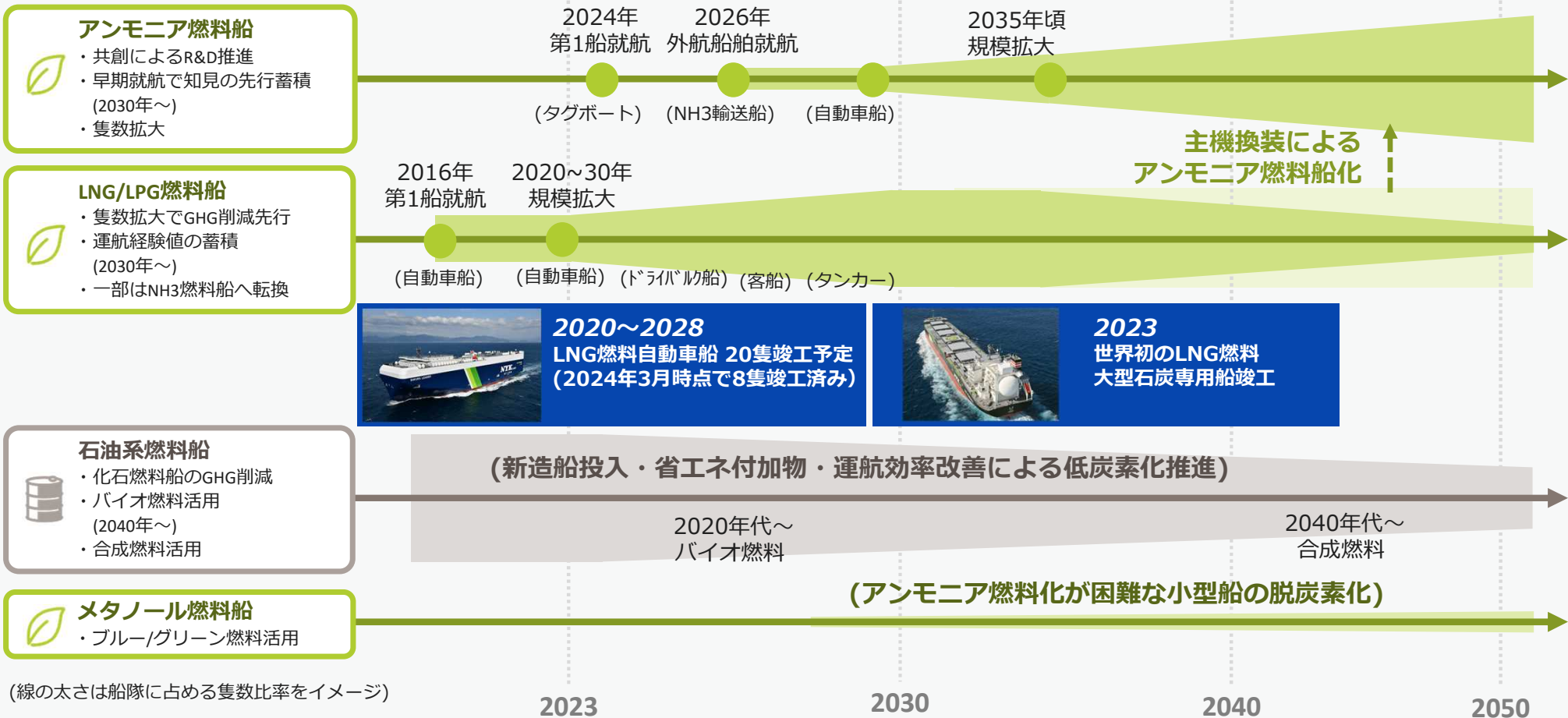
日本郵船グループ
Scope 1+2+3

ネット・ゼロ

EX - 外航船舶の脱炭素化に向けた打ち手

～2030年
 ・最新GHG削減技術の最大活用
 ・LNG燃料船の隻数拡大

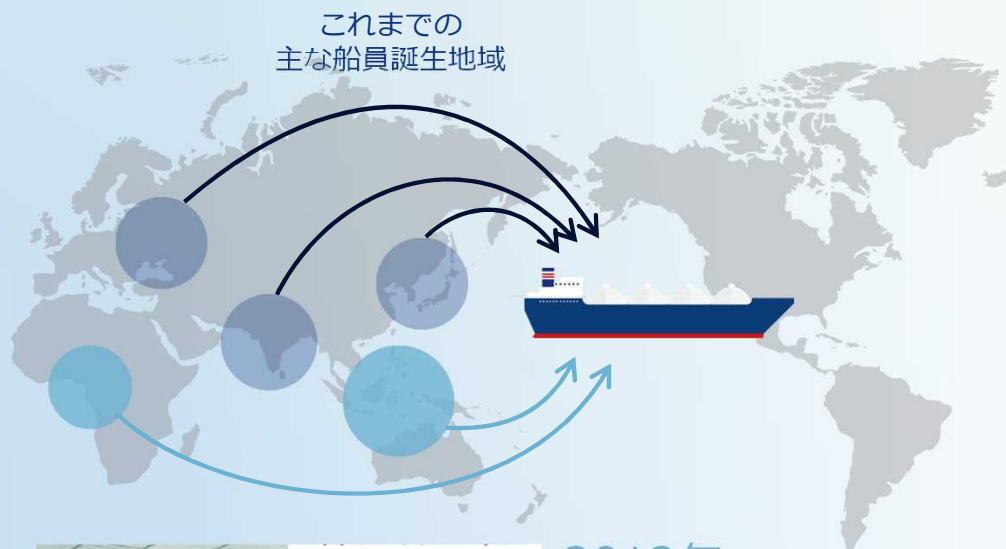
2030年～2050年
 ・NH3燃料船への転換がメインシナリオ
 ・船型特性に応じて最適燃料を選択



■ 各国船長、機関長の誕生

質の高い船員の養成や、各国の雇用創出に貢献することを目指しています。国籍を問わず質の高い船員育成を推進しており、優秀な船員のハイリスク船※への幹部登用を促進してきた取り組みの具体的な成果です。

※ タンカーやLNG船など、危険物を輸送する船の種類のこと



2013年
フィリピン人の船長、機関長を登用

2021年
インドネシア人の船長、機関長を登用

2023年
ナイジェリア人の船長、機関長を登用

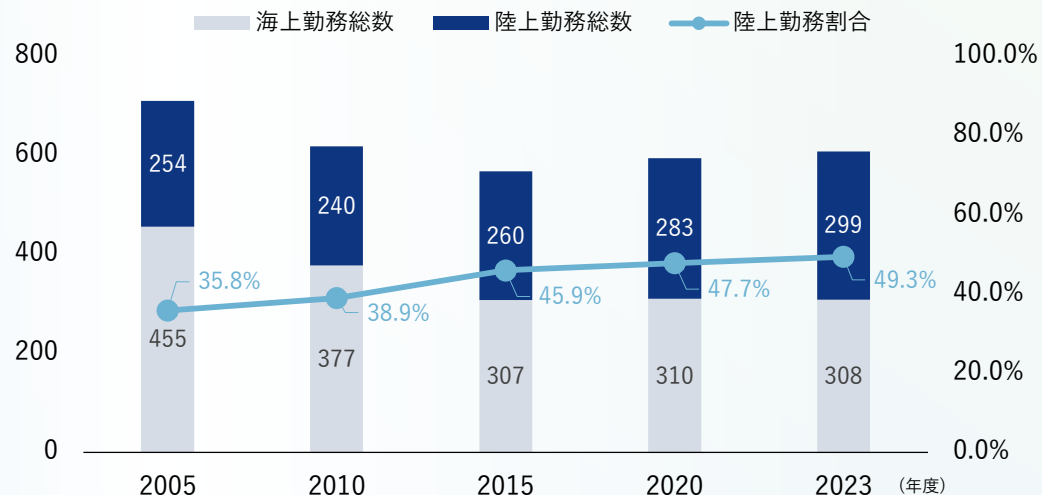
■ 乗船経験に基づく現場力とリーダーシップを兼ね備えた人材

多国籍な海技者が陸上勤務の経験を通じてその知見を活かすと同時に、陸上職の業務も学ぶ中で人のネットワークや多様性を活かす仕組みが構築されています。その集合体としての組織力は世界中のグループ会社との共創にもつながっています。

グローバルモビリティ事例

- 国籍、居住区を問わない人材活用
- 本社・グループ各社における外国人海技者の活躍

〔日本人海技者の陸上勤務割合の推移〕



- 既存事業深化・新規事業開発に必要なイノベーション促進や成長機会創出のため、グループ社員の育成・登用および健全なジェンダーバランスを実現



Global Inclusionの推進

クロスボーダーのアサインメント促進

グループHQやグループ子会社間で実施している
人材交流を促進

ポスト公募制(Global Challenge Program)導入

グループ社員が自らのキャリアを切り拓くため
公募ポジションへチャレンジする制度を導入

グループ会社経営の現地化推進

グループ会社のマネジメントポジションに
各エリアに精通するナショナルスタッフの登用を強化



Gender Diversityの推進

女性社員の採用数増加

新卒・キャリアともに女性の応募数・採用数※を
増やす施策を講じ、女性社員比率の増加を推進

※単体女性採用比率：

2024年度新卒 : 44.2% (陸上職のみ)、33.8% (海上職含む)
2023年度キャリア : 22.2%

女性社員の活躍機会促進

ライフイベントとキャリア形成の両立を支援し、
女性管理職比率※の増加を推進

※女性管理職比率：2023年度 単体13.6%、連結26.2%
女性取締役比率：2024年度 25.0%

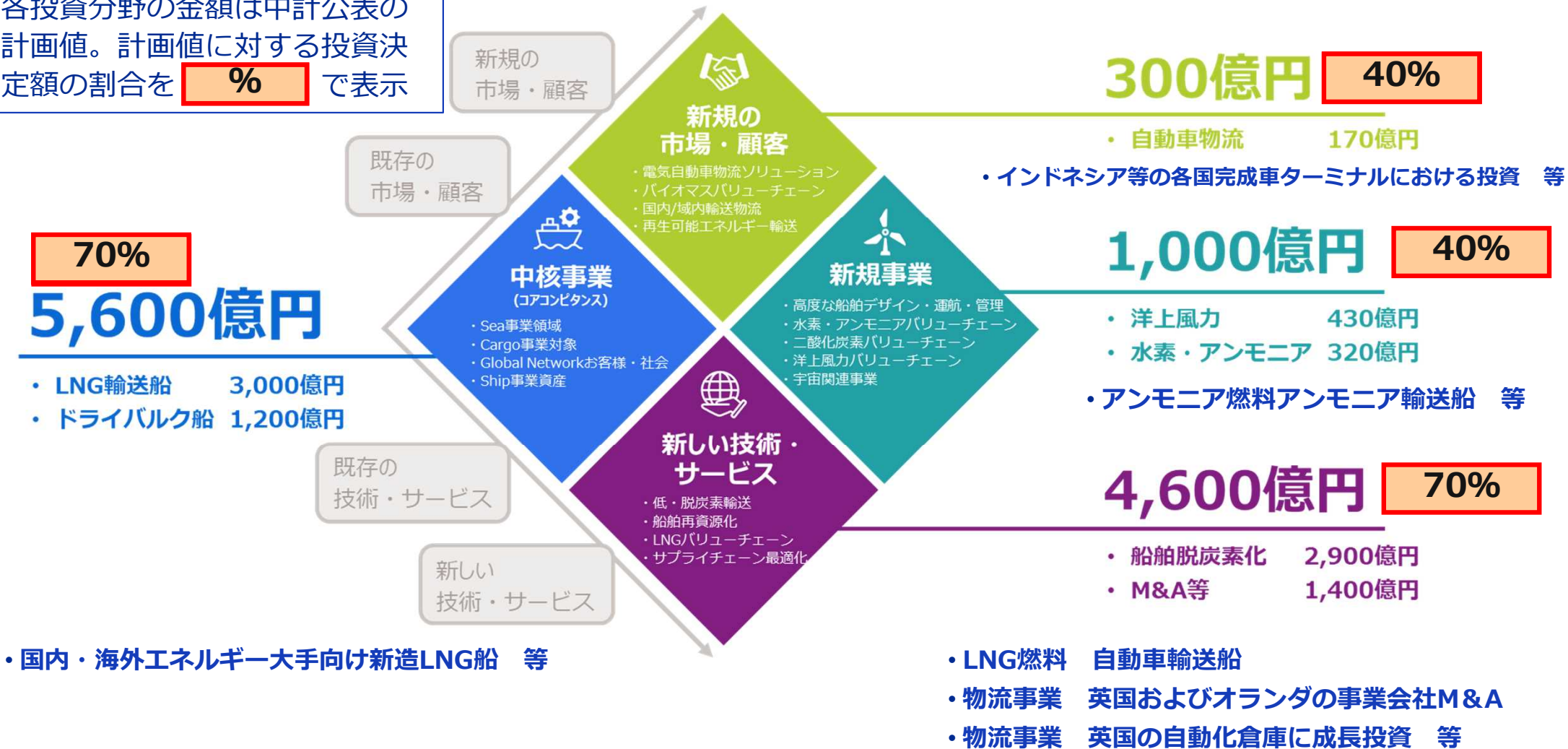
組織文化の醸成

D&I行動指針の策定や研修などを通じ、
グループ社員のD&Iの意義理解、相互理解を促進

事業投資方針

- 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年度までの投資総額は総額1.3兆円規模に増額
- 2023年度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7,500億円

各投資分野の金額は中計公表の計画値。計画値に対する投資決定額の割合を **%** で表示

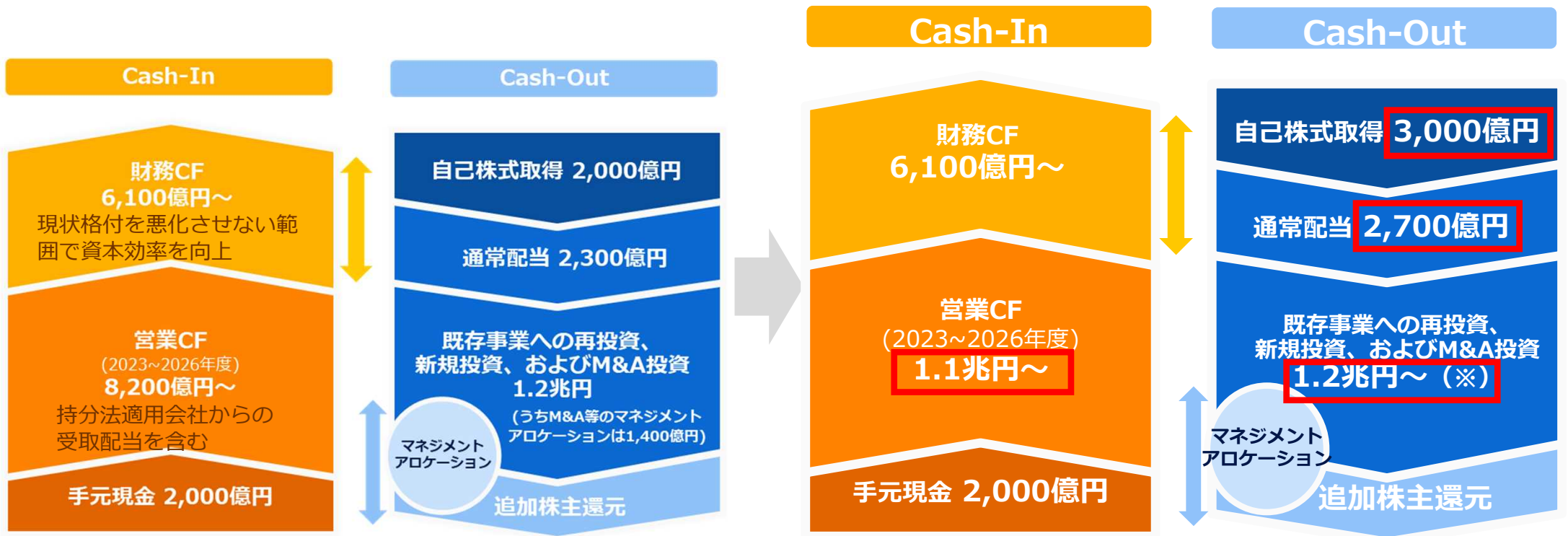


キャッシュ・アロケーション

- 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
- 追加の自己株式取得（1,000億円）および各種CFの足元の状況を反映

中計公表値

最新計画



※投資額1.2兆円は日本貨物航空（NCA）への貸付金の返済を含む

- 資本効率向上を意識した株主還元を中期経営計画期間で実施
- 成長投資とのバランスを取りながらTSR(株主総利回り)拡大およびPBR改善に努める

中計で公表した方針

自己株式取得

23~24年度で**2,000億円**規模の自己株式の取得等を行い、資本効率を向上(*1)

配当性向

配当性向目安を25%から**30%**へ引き上げ

23~26年度における株主還元総額(自己株式取得+配当)は、**約4,300億円**

一株当たり配当下限

事業ボラティリティの下方耐性強化に見合った配当下限金額を**100円**に引き上げ

追加還元

投資機会と事業環境を勘案し、追加還元を機動的に実施(*1)

(*1)具体的株主還元内容については各年の業績発表時等で開示

2023年度実績

2,000億円を2023年度の単年度で実施

配当性向目安は**30%**を継続

年間配当**140円/株** (予)

23~26年度における株主還元総額(自己株式取得+配当)は、**約5,700億円**

2024年度予定

追加で1,000億円で2025年4月末までの自己株式の取得を決定

年間配当**160円/株** (予)

下方耐性強化に見合った配当下限金額設定を維持

引き続き機動的に実施
最適な自己資本水準も意識して決定

23年度実績と中計期間(~26年度)における見通し (単位：億円)

	2023年度 (実績)	2024年度 (予想) ※1	2026年度 (予想) ※2
経常損益	2,613	2,500	2,700
当期純利益	2,286	2,450	2,400 (目標：2,000~3,000)
有利子負債	9,138	8,665	—
自己資本	26,503	26,440	—
自己資本比率 (含 備船料債務 ※3)	62% (53%)	65% (56%)	57% (49%)
ROIC ※4	8.3%	6.9%	6.5% (目標：6.5%以上)
ROE	8.9%	9.3%	10.2% (目標：8~10%)
DER (含 備船料債務 ※3)	0.34倍 (0.61倍)	0.33倍 (0.59倍)	—
営業CF	4,014	3,880	—
投資CF	▲2,856	▲2,220	—
減価償却費	1,416	1,295	—

※1) 2024年度予想は、2024年5月8日の23年度通期決算発表時の見通し

※2) 2026年度予想は、2023年3月10日の中期経営計画発表時の見通し

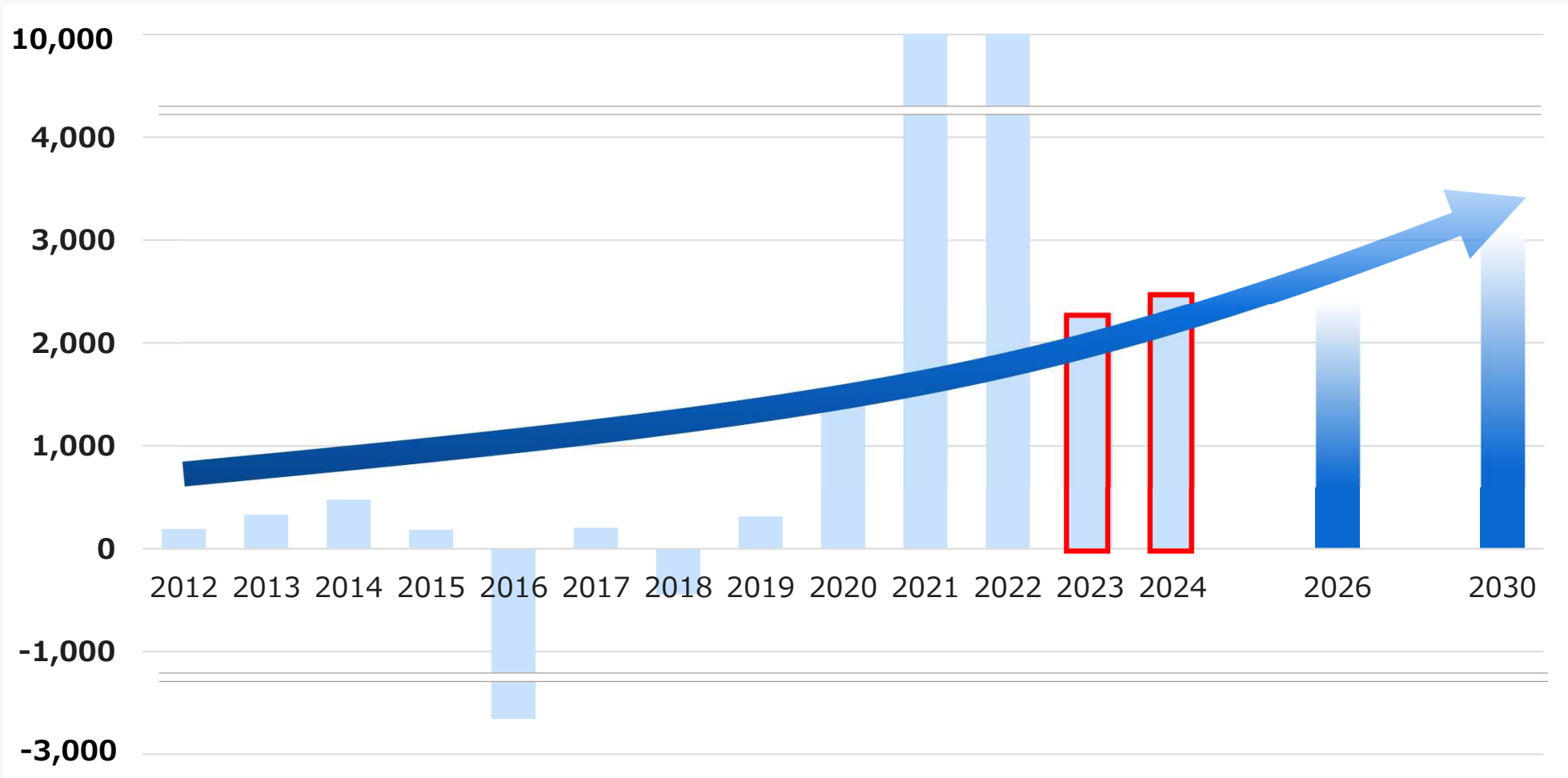
※3) 備船料債務試算額：各年度それぞれ約7,000億円を加味

※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)

中長期で目指す当期純利益の持続的成長

■ 中期経営計画で示した持続的成長目標に沿って順調に推移

当期純利益(億円)



4. IRサイト・資料のご案内



本日お伝えしきれない当社の魅力や最新のIR情報は、ぜひ当社のウェブサイトにてご覧ください

中期経営計画



<https://www.nyk.com/profile/plan/>

決算説明会資料・動画

2024年3月期	
第4四半期	
動画	<ul style="list-style-type: none"> > 決算説明会動画 (Q&Aを含む) <input type="checkbox"/> 約59分 (弊社のyoutubeチャンネルに投稿した動画へのリンク)
プレゼン資料	<ul style="list-style-type: none"> > 決算説明会資料(PDF:2,535KB) <input type="checkbox"/>
関連資料	<ul style="list-style-type: none"> > 業績ハイライト > 主要財務数値 > 決算短信(PDF:548KB) <input type="checkbox"/> > ファクトブック II (PDF:411KB) <input type="checkbox"/> > ファクトブック II (ZIP:724KB) <input type="checkbox"/>

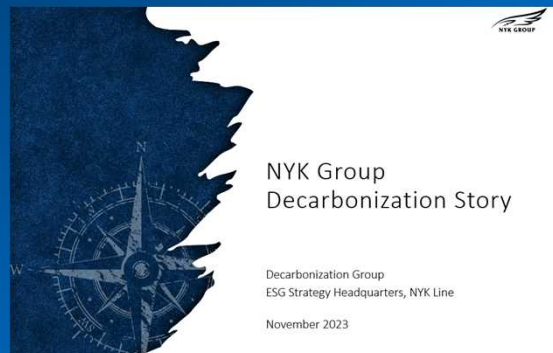
<https://www.nyk.com/ir/library/result/2023/>

NYKレポート(統合報告書)



<https://www.nyk.com/esg/nyk/>

NYK Group Decarbonization Story



https://www.nyk.com/esg/pdf/envi_decarbonization_01.pdf

NYKグループESGストーリー



<https://www.nyk.com/esg/does/origin/>

NYK Plus (株主通信)



<https://www.nyk.com/ir/library/plus/>

5. 質疑応答





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

TEL 03-3284-6008

FAX 03-3284-6382

E-mail iroffice@nykgroup.com

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