



2025年度第1四半期 決算説明会資料

2025年8月4日

目次

■ A. 2025年度第1四半期決算概要

A-1 : 2025年度第1四半期業績

A-2 : セグメント別第1四半期業績

■ B. 2025年度通期業績予想と取組み

B-1 : 2025年度通期業績予想及び変動要素

B-2 : 2025年度収支比較（2025年5月公表比）

B-3 : セグメント別通期業績予想

■ C. 中期経営計画の状況・進捗

C-1～2 : 資本政策

C-3～4 : 事業環境

■ Appendix. インデックス等指標一覧

（市況・積高実績/前提、エクスポージャー比率）



A. 2025年度 第1四半期決算概要

A-1 : 2025年度第1四半期業績

■ 連結 第1四半期決算概要

(億円)

売上高及び段階損益	2025年度	前年同期比	
	1 Q 実績	1 Q 前年実績	増減額
売上高	2,449	2,676	△ 226
営業損益	198	307	△ 108
経常損益	216	748	△ 531
親会社株主に帰属する 四半期純損益	299	725	△ 425
為替レート(/\$)	¥145.32	¥155.02	△¥9.70
燃料油価格(/MT)	\$550	\$629	△\$79

■ 主な変動要素 (前年同期比)

- ▶ 営業損益は為替影響やドライバルク市況の軟化等により減少
- ▶ 経常損益はコンテナ船事業において、輸送量は関税発動前の駆け込み需要等も含めて前年度並に推移したが、運賃は前年同期比で低下し、ONE社からの持分法損益が減少した結果、大幅な減益
- ▶ 保有船舶や子会社株式の一部売却等により特別利益を計上

■ 主な財務指標

(億円)

指標	2025年度1Q末	2024年度末	増減額
自己資本	16,166	16,484	△ 317
有利子負債	3,343	3,448	△ 105
DER	20.7%	20.9%	△0.2ポイント
自己資本比率	74.2%	74.6%	△0.4ポイント

A-2：セグメント別第1四半期業績

■セグメント別 第1四半期業績

(億円)

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2025年度	前年同期比	
	1Q 実績	1Q 前年実績	増減額
ドライバルク	697	883	△ 186
	△ 5	71	△ 76
エネルギー資源	236	256	△ 20
	23	10	13
製品物流	1,489	1,511	△ 21
	243	654	△ 410
うち、自動車船事業	919	960	△ 40
	151	231	△ 79
うち、コンテナ船事業	163	180	△ 16
	66	406	△ 339
その他	26	24	1
	3	4	△ 1
本部・調整	-	-	-
	△ 48	7	△ 56
合計	2,449	2,676	△ 226
	216	748	△ 531

■セグメント別 主な変動ポイント (前年同期比)

▶ドライバルク

- 大型船市況は、6月に荷動き回復による一時的な上昇は見られたものの、積地の事故・争議等の影響もあり軟調に推移
- 中・小型船市況は、石炭や穀物の荷動き減少により、軟調に推移
- 為替や市況の影響に加え、積地の事故・争議等による配船変更等の影響もあり、損失を計上

▶エネルギー資源

- LNG船、LPG船、電力炭船、大型原油船、ドリルシップ及びFPSO等において、中長期契約のもとで安定収益を確保
- 為替影響等により前年同期比で減収となるも、前年実績に含まれていた一過性損失の剥落等により増益

▶製品物流

- 自動車船事業：米国向け自動車追加関税が発動されたものの、世界各国の底堅い需要に支えられ、輸送台数は総じて堅調に推移。一方で為替等の影響により、前年同期比で減収減益
- コンテナ船事業：輸送量は関税発動前の駆け込み需要等も含めて前年度並に推移したが、運賃は前年同期比で低下し、ONE社からの持分法損益が減少した結果、減収減益



B. 2025年度 通期業績予想と取組み

B- 1 : 2025年度通期業績予想及び変動要素

■ 連結 通期業績予想

(億円)

売上高及び段階損益	2025年度					前期比		2025/5/7公表比	
	1Q実績	2Q予想	上期予想	下期予想	通期予想	通期前年実績	通期増減額	通期予想	通期増減額
売上高	2,449	2,446	4,895	4,785	9,680	10,479	△ 799	9,500	180
営業損益	198	267	465	435	900	1,028	△ 128	800	100
経常損益	216	453	670	530	1,200	3,080	△ 1,880	1,050	150
親会社株主に帰属する 当期純損益	299	440	740	410	1,150	3,053	△ 1,903	1,000	150
為替レート(/\$)	¥145.32	¥141.60	¥143.46	¥140.00	¥141.73	¥152.73	△¥11.00	¥140.79	¥0.94
燃料油価格(/MT)	\$550	\$565	\$557	\$575	\$566	\$610	△\$44	\$574	△\$8

■ 通期業績 主な変動ポイント (前期比)

- ▶ 2025年度業績予想はスエズ運河の運航再開は見込まず喜望峰経由ルートの利用が継続する前提
- ▶ 米国の関税政策による各国経済への影響に伴う需要の変動や為替影響等により、営業損益は前期比128億円減少の900億円、経常損益は前期比1,880億円減少の1,200億円を見込む
- ▶ (25年5月公表比) 150億円増加し、経常損益は1,200億円、当期純損益は1,150億円を見込む

■ 前提

- ▶ 為替レート ¥141.73/\$ (期中平均レート)
- ▶ 燃料油価格 \$566/MT
- ▶ 市況前提 Appendixご参照

■ 変動影響(9か月間)

- ▶ 為替レート変動 1円変動 ±16億円
- ▶ 燃料油価格変動 10ドル変動 ±0.2億円

*ONE社持分法損益に係る為替変動を含む

■ 還元

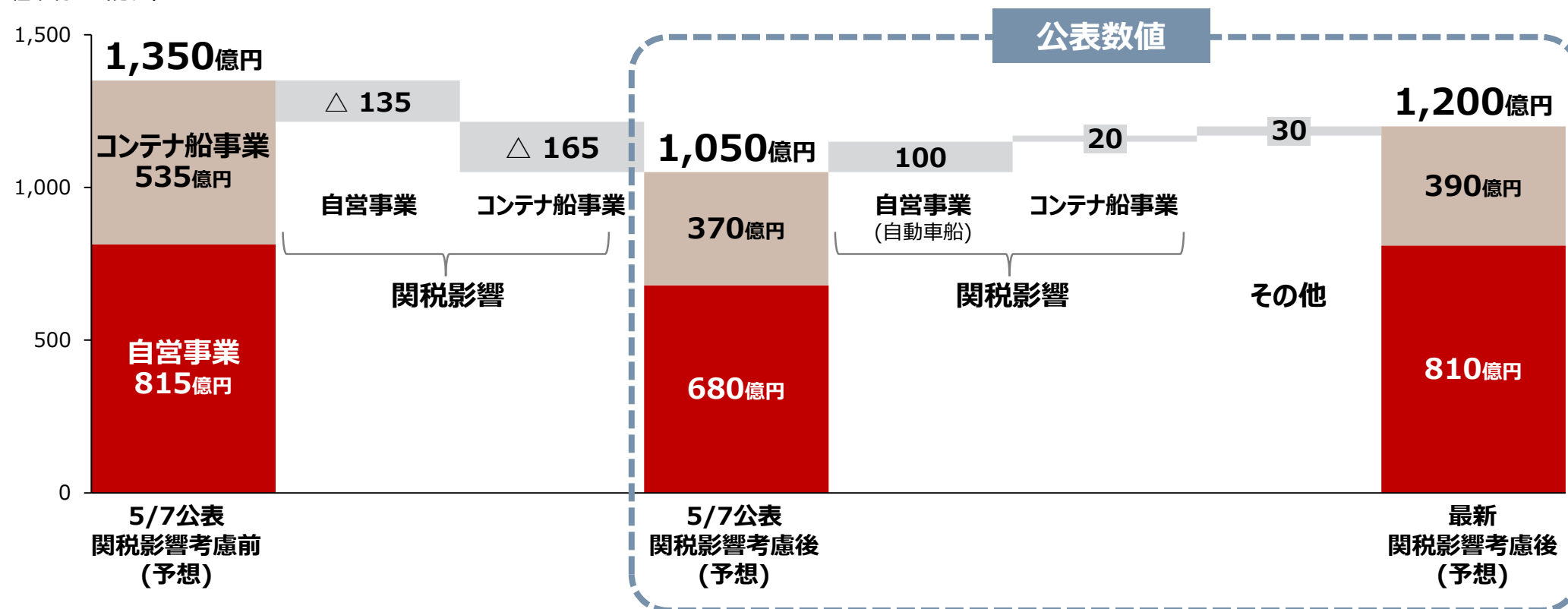
- ▶ 配当 2025年度の年間配当予定は、40円/株の基礎配当に80円/株の追加配当を加え、120円/株 (中間・期末配当：各60円/株) を予定 (25年5月公表比変更なし)

* 5月に公表した中計期間中の500億円以上の機動的な追加還元は、事業環境を踏まえて引き続き検討中

[→ 詳細：C-2](#)

B-2：2025年度収支比較（2025年5月公表比）

経常利益（億円）



■ 関税影響

(億円)

	5/7公表時	最新	増減額
自営事業	△135	△35	100
コンテナ船事業	△165	△145	20
合計	△300	△180	120

- ▶ 関税影響額は2025年5月公表比、自営事業で+100億円、コンテナ船事業は+20億円を見込む
- ▶ 自営事業においては、自動車船事業での輸送台数を見直したことにより関税影響額が減少

B-3：セグメント別通期業績予想

■ 連結 通期業績予想

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2025年度					前期比		(億円) 2025/5/7公表比	
	1 Q 実績	2 Q 予想	上期 予想	下期 予想	通期 予想	通期 前年実績	通期 増減額	通期 予想	通期 増減額
ドライバルク	697	698	1,395	1,325	2,720	3,223	△ 503	2,720	-
	△ 5	30	25	45	70	132	△ 62	90	△ 20
エネルギー資源	236	239	475	455	930	1,019	△ 89	930	-
	23	12	35	25	60	49	11	65	△ 5
製品物流	1,489	1,485	2,975	2,955	5,930	6,128	△ 198	5,750	180
	243	442	685	485	1,170	2,936	△ 1,766	1,025	145
うち、自動車船事業	919	910	1,830	1,825	3,655	3,840	△ 185	3,520	135
	151	163	315	315	630	764	△ 134	510	120
うち、コンテナ船事業	163	162	325	310	635	685	△ 50	630	5
	66	229	295	95	390	2,060	△ 1,670	370	20
その他	26	24	50	50	100	108	△ 8	100	-
	3	1	5	△ 0	5	9	△ 4	0	5
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 48	△ 32	△ 80	△ 25	△ 105	△ 47	△ 58	△ 130	25
合計	2,449	2,446	4,895	4,785	9,680	10,479	△ 799	9,500	180
	216	453	670	530	1,200	3,080	△ 1,880	1,050	150

■ セグメント別 主な変動ポイント（前期比）

▶ ドライバルク

- 為替影響を主な要因として、第1四半期で発生した積地の事故・争議等に伴う配船変更等の影響もあり、前期比で減収減益を見込む

▶ エネルギー資源

- LNG船、LPG船、電力炭船、大型原油船、ドリルシップ及びFPSO等において、中長期契約のもとで安定収益を確保する見込み

▶ 製品物流

- 自動車船事業：米国向け自動車追加関税が発動されたものの、世界各国の底堅い需要に支えられ、輸送台数は総じて堅調に推移。一方で為替および関税等の影響により、前期比で減収減益

- コンテナ船事業：紅海情勢などの地政学的リスクや、米国の関税政策などが各国経済への影響やトレードパターンに変化を及ぼす可能性があり、不透明な事業環境は継続する見込み



C. 中期経営計画の状況・進捗

C-1：【資本政策】資本政策の進捗と企業価値向上に向けて

中期経営計画に基づき、「稼ぐ力」の強化を進め最適資本構成とキャッシュアロケーションを意識し
資本効率と財務健全性を維持し更なる企業価値の向上に努める

 稼ぐ力の強化	中計期間 営業CF 1.5兆円 - 中計最終年26年度の経常損益目標値1,600億円に対して、25年度通期経常損益は1,200億円(25年5月公表比+150億円) - 中計期間の営業CF見込みは1.5兆円(25年5月公表比変更なし)	経営管理の 更なる高度化 ROIC 6.0~7.0% (26年度目標) - 事業別経営管理財務3表の整理 - 事業価値管理の高度化 - 投資管理の高度化の実施					
 投資計画 (成長投資の促進)	中計期間 投資CF 6,100億円 - 企業価値向上に必要な投資は投資規律を緩めず促進し、中計期間の投資CFは6,100億円(25年5月公表比変更なし)を見込む 「成長を牽引する役割を担う事業」と「低炭素・脱炭素化を機会とした環境投資」を強化することで成長を実現						
 最適資本構成	事業リスク・ 財務健全性・ 資本効率 - 事業リスクを意識した財務健全性・資本効率の両立 - 最適資本構成検討のために、引き続き自営事業及びコンテナ船事業に必要な資本レベルを検証						
 株主還元政策	株主還元 8,000億円 以上 <table><tr><td>還元方針</td><td> - 最適資本構成を常に意識し、企業価値向上に必要な投資及び財務健全性を確保のうえ、適正資本を超える部分についてはキャッシュフローを踏まえて積極的に株主還元を検討 - 中計期間の還元総額は8,000億円以上(25年5月公表比変更なし)を予定 </td></tr><tr><td> 25~26 年度 還元 配当 </td><td> 25年度：年間配当120円/株を予定(25年5月公表比変更なし) 26年度：年間配当100円/株を予定(25年5月公表比変更なし) </td></tr><tr><td>機動的な追加還元</td><td> - 引き続き事業環境を踏まえ、還元方針に基づき、足元から500億円以上の機動的な追加還元を検討 </td></tr></table>		還元方針	- 最適資本構成を常に意識し、企業価値向上に必要な投資及び財務健全性を確保のうえ、適正資本を超える部分についてはキャッシュフローを踏まえて積極的に株主還元を検討 - 中計期間の還元総額は8,000億円以上(25年5月公表比変更なし)を予定	25~26 年度 還元 配当	25年度：年間配当120円/株を予定(25年5月公表比変更なし) 26年度：年間配当100円/株を予定(25年5月公表比変更なし)	機動的な追加還元
還元方針	- 最適資本構成を常に意識し、企業価値向上に必要な投資及び財務健全性を確保のうえ、適正資本を超える部分についてはキャッシュフローを踏まえて積極的に株主還元を検討 - 中計期間の還元総額は8,000億円以上(25年5月公表比変更なし)を予定						
25~26 年度 還元 配当	25年度：年間配当120円/株を予定(25年5月公表比変更なし) 26年度：年間配当100円/株を予定(25年5月公表比変更なし)						
機動的な追加還元	引き続き事業環境を踏まえ、還元方針に基づき、足元から500億円以上の機動的な追加還元を検討						
 企業価値 向上に向けて	PBR 1.0倍以上 復帰・ 維持・向上 - 稼ぐ力の強化と資本効率の改善によりROE10%以上を持続的に達成し、資本コストの低減、更なる成長期待醸成によるPERの改善を念頭にPBR1.0倍以上への復帰・維持・向上を目指す 2025年3月28日から指名委員会等設置会社に移行 - IR活動を通してステークホルダーとの対話を促進し、当社の成長について、資本市場への更なる浸透を図る						

C-2：【資本政策】株主還元政策

中計期間の還元総額8,000億円以上、2025年度の年間配当予定120円/株

■ 中計期間の還元総額予定

8,000億円以上
(25年5月公表比変更なし)

■ 配当予定

2025年度

120円/株(中間・期末、各60円/株)
(25年5月公表比変更なし)

2026年度

100円/株
(25年5月公表比変更なし)

■ 更なる機動的な追加還元

事業環境を踏まえて、還元方針に基づき、
足元から500億円以上の機動的な追加還元を検討

	実績		計画	
	21～23年度	24年度	25年度	26年度
1株当たり株式への配当及び追加還元		752億円	事業環境を踏まえて還元方針に基づき足元から検討	
		908億円	500億円以上の機動的な追加還元	
		60円/株	120円/株 80円/株	100円/株 60円/株
		40円/株	40円/株	40円/株
還元総額*		1,700億円	500億円以上機動的な追加還元	
		700億円 (100円/株)	800億円 (120円/株)	600億円 (100円/株)
		3,700億円	2,400億円	1,900億円以上
		中計期間の還元総額：8,000億円以上		

* 還元総額は概数(10億円単位を四捨五入)で記載

中計期間
還元方針

業績動向を見極め、最適資本構成を常に意識し企業価値向上に必要な投資及び財務健全性を確保のうえ、適正資本を超える部分についてはキャッシュフローを踏まえて積極的に自己株式取得を含めた株主還元を検討

C-3 : 事業環境の変化

地政学的リスク顕在化・世界経済の下押し懸念継続、
各国のエネルギー政策動向など引き続き不透明な事業環境は継続

	 地政学的リスク	 世界経済	 エネルギー・環境政策
 外部環境	- 米中対立や、ロシア・ウクライナ、中東情勢などによる経済の分断 - 各国政治状況の不確実性の継続	- 米国政権による政策の変更（関税政策、USTRによる中国関連船対抗措置など） - 欧米景況感、消費マインドの動向 - 中国の景気減速	- 再生可能エネ・原子力・化石燃料などエネルギーミックスに対する各国政策の不透明感 - 新たなCO₂排出規制開始と対応
 想定されるリスク・機会	- 紅海情勢不安によるスエズ運河通航回避・喜望峰経由への迂回対応 - 貿易への影響懸念 - 資源供給への影響懸念	- サプライチェーンの再編と貿易パターン変化 - 各国の金融政策の変更に伴う経済動向への影響 - インフレ・人件費上昇等による実体経済への影響	- エネルギー価格高騰 - 新たなエネルギー資源の輸送需要 - 環境規制強化による新燃料船のサービス・コスト競争力向上 - 環境規制並立による二重負担などの可能性
 中計に基づいた対応	- 自社・社会の低炭素・脱炭素化を事業機会とし、適正なポートフォリオ戦略により成長に向けて継続的に取り組む - 当社の強みである3機能（環境・技術、安全・船舶品質管理、DX）が活きる事業領域及び周辺領域において事業展開を図る - 事業環境のリスクの分析と対応手法の準備により、事業環境変化への備えを進める		

C-4：海運業を取りまく環境

米国の政策変更や中東情勢に起因するスエズ運河の迂回対応など
不透明な事業環境が継続

		米国関税政策	USTRによる中国関連船対抗措置	スエズ運河・ホルムズ海峡
概要		米国は主要国に対する関税を総じて上乗せすることとなり、また対中関税については引き続き協議中。各国経済への影響やトレードパターンの変化の注視が必要	中国の造船支援政策等への対抗措置として、米国寄港船に対する入港料課徴。25年10月14日に発効予定。6月の修正案により一部緩和されたが、引き続き動向注視が必要	25年6月のイスラエルからイランへの攻撃以降、ガザ、紅海、ホルムズ海峡を含む中東全域で緊迫化。イスラエル・イラン両国は停戦合意したが、ホーシー派によるものと見られる貨物船への攻撃事案も発生し予断を許さない状況が続く
船会社の対応		- 貨物需要に合わせた短中期的な船隊調整 - トレードパターンの変化に合わせたサービス・配船の見直し	制度の詳細確認と対象船の整理を進めるとともに、配船見直しや顧客との情報共有、追加コストへの対応を検討中	- スエズ運河への復帰には、安全性の確認が前提となり、現時点での復帰時期は不透明 - 情勢次第ではホルムズ海峡の不安定化が懸念され、安全運航に注意を要する
当社事業への業績影響	自営事業	- 各事業の貨物・サービスにより影響異なる ドライバルク：中長期契約主体の鉄鋼原料船は影響限定的。中・小型船は貨物により影響が分かれるが全体の影響としては限定的と見込む LNG輸送：中長期契約により短期的影響はない見込み 自動車船：米国向け輸出台数に関して、25年度上期はほぼ影響は見込まず、下期に減少を見込む	- 各事業の貨物・サービスにより影響異なる ドライバルク：鉄鋼原料船は米国寄港が少なく、中・小型船も船型による除外対象が多いうえ、積荷での寄港は少ないため、影響は限定的 LNG輸送：中長期的に米国船での輸出割合を増やす内容。短期的には影響なし 自動車船：米国に入港する実質すべての自動車船に課徴されるため、影響を見込む	- 各事業のサービスにより影響異なる ドライバルク：スエズ運河回避に伴う船腹供給への影響は1～2%程度のため限定的 LNG輸送：中長期契約により短期的影響はない見込み 自動車船：スエズ運河回避に伴う船腹供給への影響は6～7%程度あり、市況への影響あり
	コンテナ船事業	米国発着貨物は世界の2割弱あり、影響を見込む。荷量変動の際のサービス変更には時間を要する	- 中国建造船による米国寄港回避を検討 - 中国造船所への新規発注に関しては動向を見た上で検討	スエズ運河回避に伴う船腹供給への影響10%程度あり。スエズ運河運航復帰の際は高齢船の解撤が増加する可能性あり

| Appendix

市況実績・前提/エクスポージャー比率

■ ドライバルク市況実績・前提

ドライバルク市況	2024年度					2025年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
CAPE	\$22,650	\$24,900	\$18,300	\$13,000	\$19,750	\$18,700	\$22,000	\$22,000	\$15,000	\$19,400
PANAMAX (*)	\$16,400	\$13,950	\$10,550	\$9,600	\$12,650	\$11,850	\$13,500	\$13,500	\$11,500	\$12,600
HANDYMAX	\$15,000	\$14,550	\$11,850	\$8,300	\$12,450	\$10,150	\$12,500	\$12,500	\$11,000	\$11,550
SMALL HANDY	\$13,050	\$13,300	\$12,250	\$9,050	\$11,900	\$10,600	\$12,500	\$12,500	\$10,500	\$11,500

■ 油槽船市況実績・前提

油槽船市況	2024年度					2025年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
VLCC (中東/日本)	\$36,650	\$25,850	\$26,000	\$36,350	\$31,200	\$33,150	\$42,000	\$42,000	\$42,000	\$39,800
AFRAMAX(南方/日本)	\$35,900	\$28,450	\$27,000	\$21,150	\$28,150	\$22,650	\$21,000	\$21,000	\$21,000	\$21,400

■ 期末運航隻数規模

船型	2023年度末	2024年度末	2025年度 6月末
CAPE	86	85	84
中・小型船	95	86	87
チップ船	11	7	6
合計	192	178	177
VLCC	6	6	6
LPG船	5	5	5
他油槽船	2	2	2
LNG船	46	46	46
電力炭船	25	24	24
合計	84	83	83

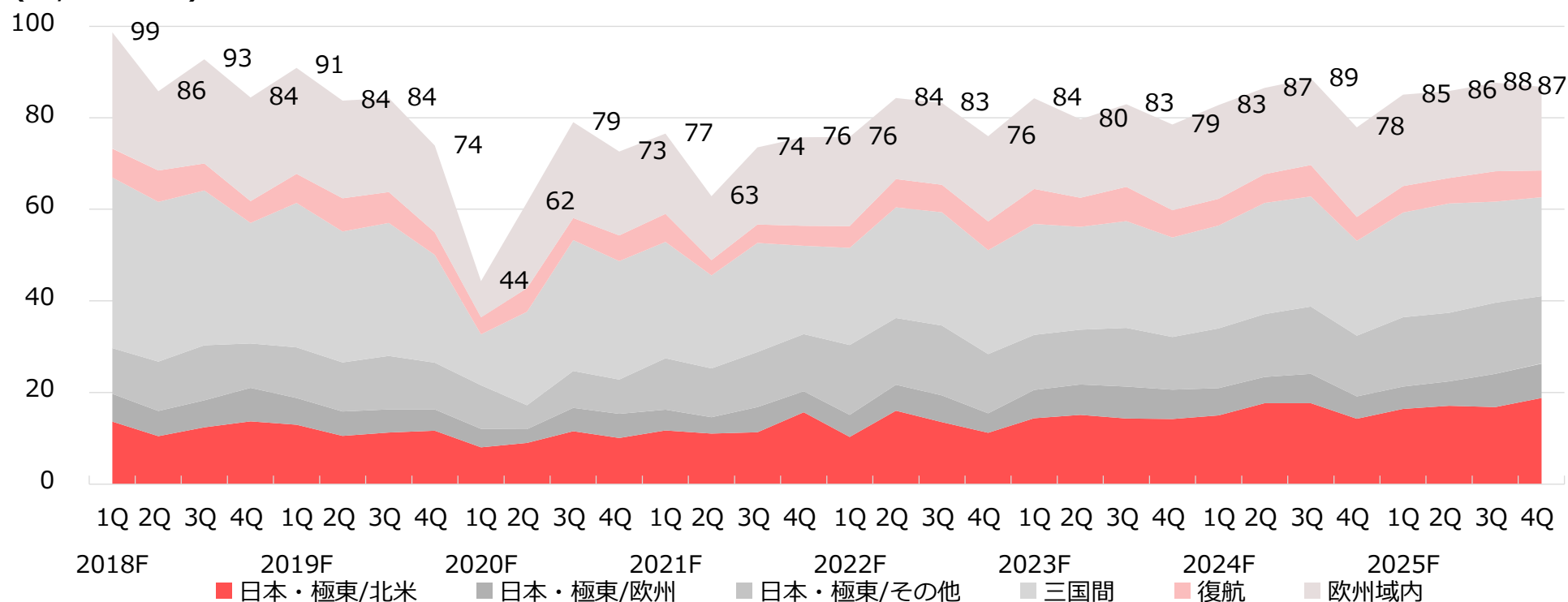
■ 2025年度：運航規模におけるエクスポージャー率

船型	エクスポージャー率
CAPE	18%
中・小型船	15%
チップ船	0%
VLCC	0%
LPG船	0%
電力炭船	7%

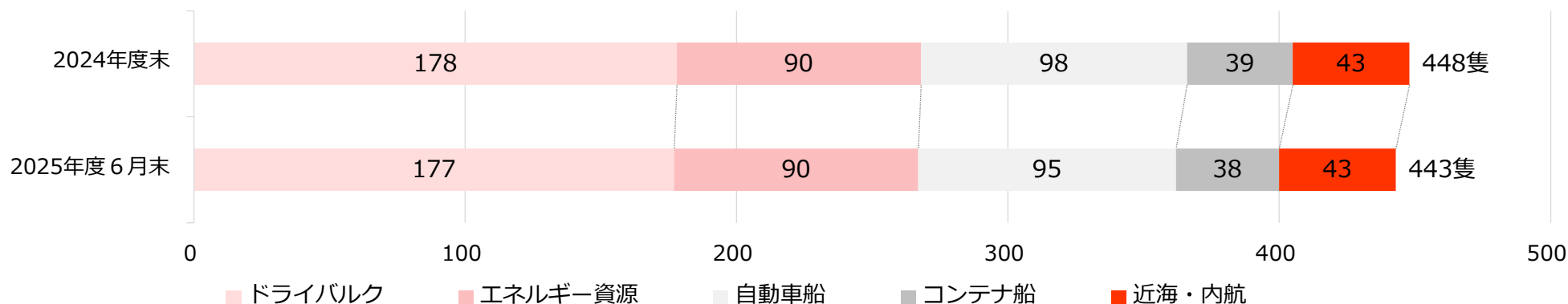
自動車船航路別積高実績・前提

輸送台数 (千台)	2024年度					2025年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
往航	340	371	387	324	1,423	364	374	396	410	1,544
復航	58	63	69	52	242	58	56	66	59	239
三国間	224	243	241	207	915	229	239	221	216	904
欧州域内	205	189	189	196	778	199	190	193	183	765
合計	827	865	886	779	3,358	850	858	876	867	3,452
船隊規模(隻数)	91	92	97	98	98	95	98	98	99	99

(10,000 Units)



グループ船隊構成



船種	2025年度6月末						2024年度末	
	所有船		傭船		合計		合計	
	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン
ドライバルク	53	6,580,481	124	15,565,300	177	22,145,781	178	22,325,485
油槽船	11	2,228,599	2	108,320	13	2,336,919	13	2,336,919
LNG船	44	3,636,087	2	153,909	46	3,789,996	46	3,789,996
電力炭船	9	791,718	15	1,361,678	24	2,153,396	24	2,153,396
海洋掘削船	1	-	0	-	1	-	1	-
FPSO	2	-	0	-	2	-	2	-
地質調査船	1	3,587	0	-	1	3,587	1	3,587
液化CO ₂ 船	2	20,359	0	-	2	20,359	2	20,359
LNG燃料供給船	1	2,431	0	-	1	2,431	1	2,431
自動車船	43	656,253	52	961,526	95	1,617,779	98	1,667,675
コンテナ船	13	1,143,606	25	2,405,835	38	3,549,441	39	3,622,353
近海・内航	28	310,135	15	131,591	43	441,726	43	441,726
合計	208	15,373,256	235	20,688,159	443	36,061,415	448	36,363,927

* 所有船の隻数は共有船を含み、重量トン数は共有船の当該船舶における他社持分を含む

* 基幹船隊に加え、期末時点の短期・スポット傭船を含んだ隻数

グループ運航船舶/新造船竣工予定

■ グループ運航船舶

セグメント	事業部門・船種	2024年度末	2025年度6月末
ドライバルク	CAPE	85	84
	PANAMAX	41	41
	HANDYMAX	39	41
	SMALL HANDY	6	5
	CHIP	7	6
	セグメント合計	178	177
エネルギー資源	原油タンカー/VLCC	6	6
	原油タンカー/AFRAMAX	2	2
	LPG船	5	5
	合計	13	13
	LNG船	46	46
	電力炭船	24	24
	海洋掘削船	1	1
	FPSO	2	2
	地質調査船	1	1
	液化CO ₂ 船	2	2
	LNG燃料供給船	1	1
	セグメント合計	90	90
製品物流	7,000台型	24	24
	6,000台型	46	44
	5,000台型	10	10
	4,000台型	3	2
	3,000台型	6	6
	2,000台型	4	4
	2,000台型未満	5	5
	合計	98	95
	14,000TEU	12	12
	8,000TEU以上	11	11
	5,500TEU以上	4	3
	4,200TEU以上	7	7
	1,700TEU以上	5	5
	1,200TEU以上	0	0
	合計	39	38
	近海・内航船	43	43
	セグメント合計	180	176
総合計		448	443

■ 新造船竣工予定（年度別）

竣工隻数	2025	2026	2027
CAPE		2	2
PANAMAX	1	2	
HANDYMAX	1	5	1
LNG船	6	13	4
電力炭船		1	2
液化CO ₂ 船	1		
自動車船(7,000台型)	4		3
近海・内航船		2	1
合計	13	25	13

【免責事項】

本資料は投資判断の参考となる情報提供のみを目的とし、当社株式の購入や売却などを勧誘するものではありません。
投資に関する決定は、投資家ご自身の判断において行われるようお願いいたします。

【見通しに関する注意事項】

本資料には将来についての予想や見通しが含まれておりますが、これらは当社が現時点で入手可能な情報に基づいており、経済動向、海運業界需給、燃料価格、為替相場等の動向により変動することをご了承下さい。

