



2025年度第2四半期 決算説明会資料

2025年11月5日

目次

■ A. 2025年度第2四半期決算概要

- A-1 : 2025年度第2四半期業績
- A-2 : セグメント別第2四半期業績

■ 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 : セグメント別通期業績予想
- B-3 : 2025年度収支比較（2025年8月公表比）

■ 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
- C-2 : 【資本政策】株主還元政策
- C-3 : 【事業戦略】成長を牽引する3事業・新規事業領域－成長戦略の進捗
- C-4 : 事業環境の変化
- C-5 : 海運業を取りまく環境

■ 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2四半期決算概要

A-1 : 2025年度第2四半期業績

■ 連結 第2四半期決算概要

売上高及び段階損益	2025年度			前年同期比		2025/8/4公表比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	上期 前年実績	増減額	上期 予想	増減額
売上高	2,449	2,556	5,005	5,380	△ 374	4,895	110
営業損益	198	231	429	611	△ 181	465	△ 36
経常損益	216	379	596	1,873	△ 1,276	670	△ 74
親会社株主に帰属する 中間純損益	299	386	686	1,832	△ 1,145	740	△ 54
為替レート(/\$)	¥145.32	¥147.04	¥146.18	¥153.89	△ ¥7.71	¥143.46	¥2.72
燃料油価格(/MT)	\$550	\$544	\$547	\$627	△ \$80	\$557	△ \$11

■ 主な財務指標

指標	2025年度2Q末	2024年度末	増減額
自己資本	16,839	16,484	354
有利子負債	3,122	3,448	△ 326
DER	18.5%	20.9%	△ 2.4ポイント
自己資本比率	75.6%	74.6%	1.0ポイント

* 2025年度2Q末のオフバロ備船料（6,000～7,000億円）含む自己資本比率は58～60%

■ 主な変動要素（前年同期比）

- ▶ 営業損益は自動車船及びドライバルクでの減益により前年同期比で減少
- ▶ 経常損益はONE社からの持分法損益が減少した結果、減益
コンテナ船事業では、輸送量は関税発動前の駆け込み需要等も含めて前年同期並に推移したが、運賃は新造船の竣工影響などにより前年同期比で低下
- ▶ 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

A-2 : セグメント別第2四半期業績

■ セグメント別 第2四半期業績

(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		2025/8/4公表比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	上期 前年実績	増減額	上期 予想	増減額
ドライバルク	697	728	1,425	1,715	△ 289	1,395	30
	△ 5	14	9	73	△ 64	25	△ 16
エネルギー資源	236	257	493	507	△ 14	475	18
	23	25	48	9	39	35	13
製品物流	1,489	1,548	3,038	3,097	△ 58	2,975	63
	243	332	575	1,849	△ 1,273	685	△ 110
うち、自動車船事業	919	952	1,872	1,969	△ 97	1,830	42
	151	151	303	425	△ 122	315	△ 12
うち、コンテナ船事業	163	162	326	356	△ 29	325	1
	66	154	221	1,369	△ 1,148	295	△ 74
その他	26	21	47	60	△ 12	50	△ 3
	3	4	8	△ 4	12	5	3
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-
	△ 48	2	△ 45	△ 55	9	△ 80	35
合計	2,449	2,556	5,005	5,380	△ 374	4,895	110
	216	379	596	1,873	△ 1,276	670	△ 74

*2024年度は、為替差損益の配賦手法変更後の数値を記載

■ 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、中・小型船とも、第2四半期は、荷動きが回復し市況も概ね堅調に推移
- 一方で、市況は好調であった前年同期を下回り、前年同期比減益

▶ 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、前期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：米国の関税政策による影響は限定的。総じて世界各国の底堅い需要に支えられ輸送台数は前年同期比微増なるも、為替の影響、運航費用増加などにより減益

- 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同期並に推移したものの、運賃は新造船の竣工影響などにより前年同期比で低下し減益



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		2025/8/4公表比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	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	2,556	5,005	4,835	9,840	10,479	△ 639	9,680	160
営業損益	198	231	429	431	860	1,028	△ 168	900	△ 40
経常損益	216	379	596	404	1,000	3,080	△ 2,080	1,200	△ 200
親会社株主に帰属する 当期純損益	299	386	686	364	1,050	3,053	△ 2,003	1,150	△ 100
為替レート(/\$)	¥145.32	¥147.04	¥146.18	¥145.65	¥145.91	¥152.73	△¥6.82	¥141.73	¥4.18
燃料油価格(/MT)	\$550	\$544	\$547	\$525	\$536	\$610	△\$74	\$566	△\$30

■ 通期業績 主な変動ポイント

- 2025年度業績予想は、スエズ運河の通峡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
- 下期の為替前提を変更(¥140/\$→¥145/\$)
- (前期比) 自動車船・ドライバルクなどの利益減少に加え、為替影響により、営業損益は前期比168億円減少の860億円、経常損益は前期比2,080億円減少の1,000億円を見込む
- (25年8月公表比) ONE社からの持分法損益減少などにより、経常損益は200億円、当期純損益は100億円の減少を見込む

■ 前提

- 為替レート ¥145.91/\$ (期中平均レート)
- 燃料油価格 \$536/MT
- 市況前提 Appendixご参照

■ 変動影響(3Q~4Q 6か月間)

- 為替レート変動 1円変動 ±10億円
- 燃料油価格変動 10ドル変動 ±0.1億円

*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8月公表比変更なし)

* 事業環境を踏まえて、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手法は引き続き検討中

→ 詳細：C-2

B-2：セグメント別通期業績予想

■ 連結 通期業績予想

(億円)

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2025年度					前期比		2025/8/4公表比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	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	728	1,425	1,385	2,810	3,223	△ 413	2,720	90
	△ 5	14	9	76	85	132	△ 47	70	15
エネルギー資源	236	257	493	477	970	1,019	△ 49	930	40
	23	25	48	12	60	49	11	60	-
製品物流	1,489	1,548	3,038	2,922	5,960	6,128	△ 168	5,930	30
	243	332	575	360	935	2,936	△ 2,001	1,170	△ 235
うち、自動車船事業	919	952	1,872	1,768	3,640	3,840	△ 200	3,655	△ 15
	151	151	303	287	590	764	△ 174	630	△ 40
うち、コンテナ船事業	163	162	326	324	650	685	△ 35	635	15
	66	154	221	△ 6	215	2,060	△ 1,845	390	△ 175
その他	26	21	47	53	100	108	△ 8	100	-
	3	4	8	2	10	9	1	5	5
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 48	2	△ 45	△ 45	△ 90	△ 47	△ 43	△ 105	15
合計	2,449	2,556	5,005	4,835	9,840	10,479	△ 639	9,680	160
	216	379	596	404	1,000	3,080	△ 2,080	1,200	△ 200

*2024年度は、為替差損益の配賦手法変更後の数値を記載

■ セグメント別 主な変動ポイント (前期比)

▶ ドライバルク

- 大型船を中心に、下半期の市況は概ね堅調に推移する見込み
- 収支面では、為替影響を主な要因として、第1四半期での市況差及び積地事故・争議等の影響で、前期比で減益の見込み

▶ 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

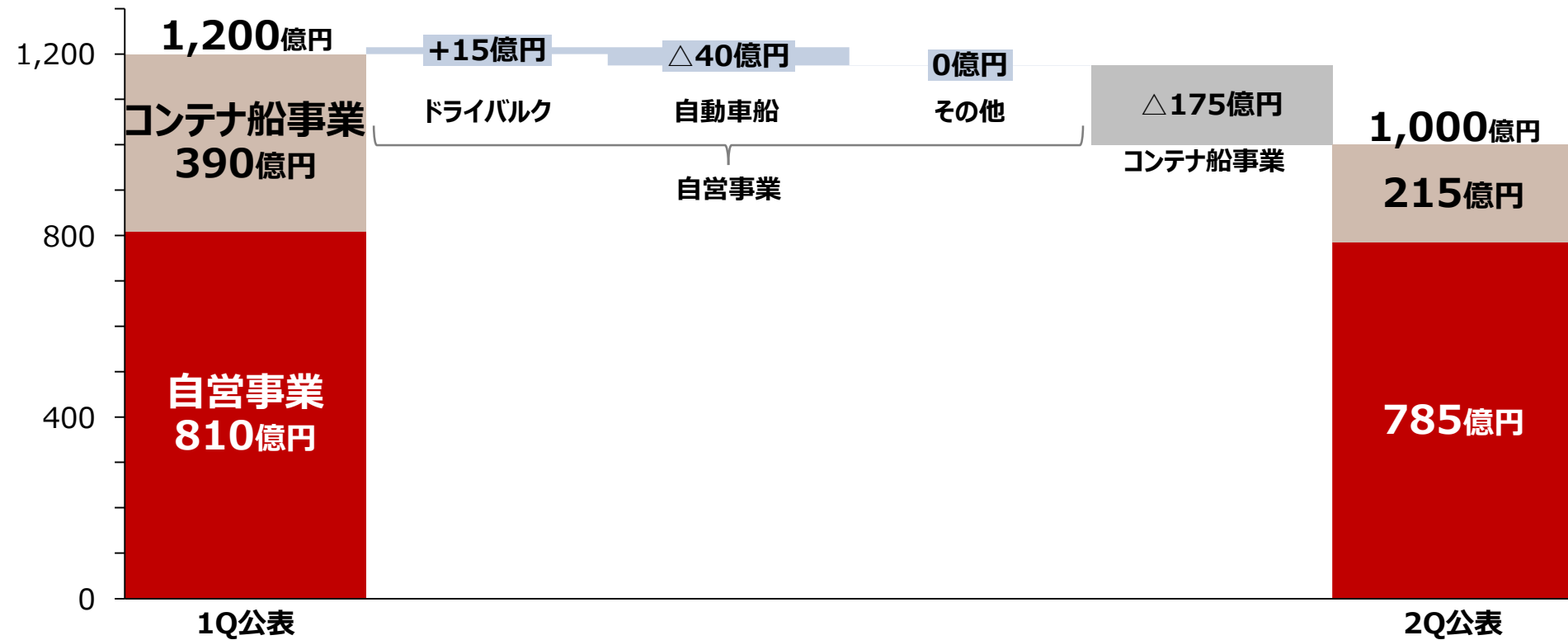
▶ 製品物流

- 自動車船事業：米国の関税政策による影響は限定的。総じて世界各国の底堅い需要に支えられ輸送台数は前期比微増なるも、為替の影響、運航費用増加などにより減益

- コンテナ船事業：中東情勢の変化、米国の通商政策などにより不透明な事業環境は継続する見込み
- ONE社では需要に合わせた機動的な配船と効率的なオペレーションに取り組む

B-3：2025年度収支比較（2025年8月公表比）

経常利益
(億円)



■ 事業別収支比較

- ▶ **自営事業**：自動車船事業では、輸送台数減少などの影響により、8月公表比△**40億円**を見込む
- ▶ **コンテナ船事業**：主に新造船の竣工による運賃の低下などにより、8月公表比△**175億円**を見込む

*自営事業の関税影響は8月公表から変更なく通期△35億円を見込む



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1,000億円(25年8月公表比△200億円) 中計期間の営業CF見込みは1.5兆円に変更なし(25年8月公表比)	 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8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	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8月公表比変更なし)を予定			
		<table><tr><td>25~26 年度 還元</td><td>配当</td><td> 25年度：年間配当120円/株を予定(25年8月公表比変更なし) 26年度：年間配当100円/株を予定(25年8月公表比変更なし) </td></tr></table>		25~26 年度 還元	配当
		25~26 年度 還元	配当	25年度：年間配当120円/株を予定(25年8月公表比変更なし) 26年度：年間配当100円/株を予定(25年8月公表比変更なし)	
機動的な追加還元 事業環境を踏まえて、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手法は引き続き検討中					
 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
公表済の500億円以上の機動的な追加還元に関しては中計期間中(2026年度まで)に実施

■ 中計期間の還元総額予定

8,000億円以上
(25年8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8月公表比変更なし)

2026年度

100円/株
(25年8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、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手法は引き続き検討中

	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 : 【事業戦略】成長を牽引する3事業・新規事業領域－成長戦略の進捗

鉄鋼原料

高度な安全運航・船舶品質管理と顧客の低炭素・脱炭素化へのシフトに寄り添った環境営業を根子に日本をはじめとする既存顧客との関係を一層強化するとともに、インド・中東など成長市場における需要を取り込み顧客基盤の拡充を推進

- 2024年に当社初となるLNG燃料ケーブサイズバルカー「CAPE HAYATE」が竣工。今後もLNG燃料焚きを含む燃費性能に優れた最新鋭のケーブサイズバルカーが順次竣工予定
- 顧客の低炭素化への動きを捉えて環境対応船への転換を進めるとともに、転換期をつなぐ需要にも対応
- 30～35年度に向けて100～110隻規模の運航船隊を計画



LNG輸送船

東南アジアやインドなどの新たなマーケットでの取組みを強化、26年度には足元の47隻から65隻まで拡大する計画

- QatarEnergy向けの新造LNG船全16隻のうち、4隻が竣工済み
- インド国営・同国最大の天然ガス供給会社GAIL向けLNG船の長期定期傭船契約・造船契約を締結
- 移行エネルギーとしての需要伸長の下、長期傭船契約を中心として26年度の65隻体制は略確定、30年度には75隻以上への船隊拡充を想定



自動車船

環境対応船投入、航路網再編を通じて顧客ニーズに応える形で収益基盤と競争力を強化 / 契約中長期化やH&H貨物の増量も進み収支構造含めた事業環境の安定化が進捗

- 安定的かつ持続的な輸送サービスの提供により、荷主との強固な関係を拡充
- 荷主との契約の中長期化を進め、安定サービス提供基盤を強化
- 低炭素・脱炭素化への取組みと船型大型化による船隊の競争力強化。LNG燃料自動車船は12隻が竣工済、環境対応船は30年度に30隻へ
- 30年に向けては次世代ゼロエミッション船・新技術の実装を推進



新規事業領域

液化CO₂輸送事業にてノルウェーのノーザンライツ・プロジェクトが本格稼働し、3隻の船舶管理がスタート
洋上風力発電支援で日本籍の地質調査船が事業展開を開始

- 液化CO₂輸送事業：NL社^{*1}と3隻のLCO₂船傭船契約締結。先行2隻は現地への回航を終え、本年より世界初のCCS^{*2}向け輸送を開始、3隻目も近日竣工予定。9月には新たにHANS社^{*3}とFSIU^{*4}を用いたCCSバリューチェーンの共同開発に合意し、覚書を締結
- 洋上風力発電支援船事業：KWS^{*5}はEGS^{*6}との合併による海洋地質調査事業を開始。地質調査船「EK Hayate」を中核に実績を積み上げ。8月、KWSはオフショア支援船の保有・運航事業を営むSNマリナ社と資本提携に合意



提供：Northern Lights JV DA



*1 NL社(Northern Lights JV DA)、*2 CCS(Carbon Capture and Storage)。CO₂の回収・貯蔵、*3 HANS社(Havstjerne ANS)。Harbour Energy社のノルウェー法人とYinson Production社の完全子会社による共同出資会社
*4 FSIU(Floating Storage and Injection Unit)。洋上で液化CO₂を貯蔵・圧入する設備、*5 KWS(ケイライン・ウインド・サービス株式会社)、*6 EGS(EGS Survey Pte Ltd)

C-4 : 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分断は継続 - 中東停戦合意後の情勢は引き続き不透明 - 各国政治状況の不確実性の継続	- 米国政権による政策変更や相手国の対抗措置など引き続き不透明な状況 - 欧米景況感、消費マインドの動向 - 中国の景気減速	- IMO 臨時MEPCではMARPOL改正採択は見送られ、国際海運での統一ルール化は先送りに - 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峡回避・喜望峰経由への迂回対応解除は見極めが必要 - 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・通商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	- 業界としての低・脱炭素化進展への遅れ懸念 - 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	- 引き続き、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-5：海運業を取りまく環境

米国の政策変更、それに対する中国・他国の対抗措置
ならびに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	中東情勢
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、日米間では2025年8月に相互関税率は一部を除き15%で合意 10月30日の米中協議により延期されていた追加関税の発動を1年再延期、または一部取り消しなどに合意	- 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。自動車船は従来公表より増額される形で10月14日から徴収開始。中国も米国の課徴に対抗する形で、同日から米国関連船に対して中国寄港時に入港料課徴開始 - その後、10月30日の米中協議により、両措置1年延期との情報	イスラエルとイスラム組織ハマスの停戦合意は成立したが、完全停戦には至っておらず予断を許さない状態が続く
船会社の対応		- 各国経済や企業サプライチェーンへの影響は引き続き注視が必要 - 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	- 引き続き、米国関係当局に対し業界で本制度の見直し提言を継続。日本政府と連携し対応 - 中国造船所への新規発注は適宜検討	- 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	各事業の貨物・サービスにより影響異なる	各事業の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は限定的と見込む	ドライバルク：中国の対抗措置も含めて影響は限定的と見込む	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	LNG輸送：中国の対抗措置も含めて影響はない見込み	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：米国向け輸出台数は25年度上期はほぼ影響なし。下期は一定減少を見込む	自動車船：実質すべての自動車船への影響が想定されていたが、延期の場合は25年度業績に影響はない見込み	自動車船：スエズ運河回避に伴う船腹供給への影響は5～6%程度あり、市況への影響あり
	コンテナ船事業	米国発着貨は世界の2割弱あり、一定の影響あり。配船・サービス変更を実施	中国建造船による米国寄港回避を実施	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実績	3Q予想	4Q予想	通期予想
CAPE	\$22,650	\$24,900	\$18,300	\$13,000	\$19,750	\$18,700	\$24,700	\$24,000	\$15,000	\$20,600
PANAMAX (*)	\$16,400	\$13,950	\$10,550	\$9,600	\$12,650	\$11,850	\$15,950	\$15,000	\$11,500	\$13,550
HANDYMAX	\$15,000	\$14,550	\$11,850	\$8,300	\$12,450	\$10,150	\$15,050	\$14,000	\$11,500	\$12,650
SMALL HANDY	\$13,050	\$13,300	\$12,250	\$9,050	\$11,900	\$10,600	\$13,050	\$13,000	\$10,500	\$11,800

■ 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実績	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	\$47,650	\$42,000	\$42,000	\$41,200
AFRAMAX(南方/日本)	\$35,900	\$28,450	\$27,000	\$21,150	\$28,150	\$22,650	\$21,350	\$21,000	\$21,000	\$21,500

■ 期末運航隻数規模

船型	2023年度末	2024年度末	2025年度 9月末
CAPE	86	85	75
中・小型船	95	86	95
チップ船	11	7	6
合計	192	178	176
VLCC	6	6	6
LPG船	5	5	5
他油槽船	2	2	2
LNG船	46	46	47
電力炭船	25	24	26
合計	84	83	86

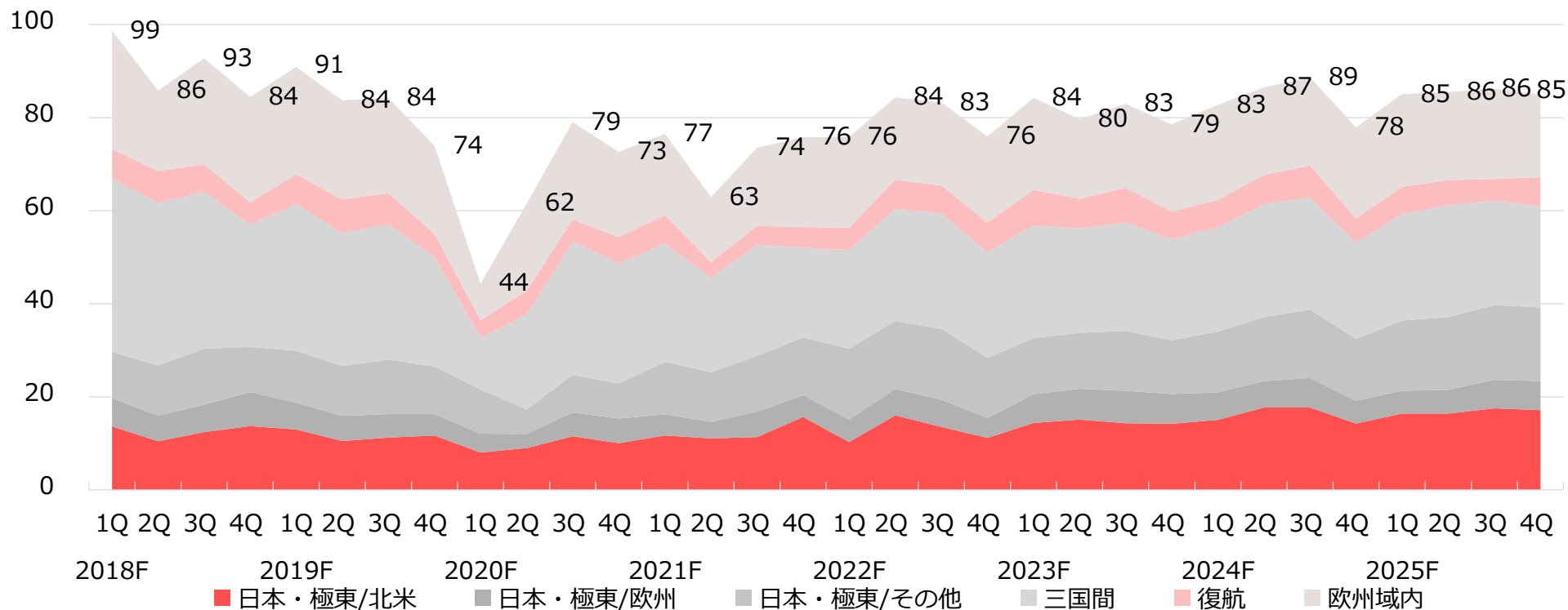
■ 2025年度：運航規模におけるエクスポージャー率

船型	エクスポージャー率
CAPE	10%
中・小型船	0%
チップ船	0%
VLCC	0%
LPG船	0%
電力炭船	4%

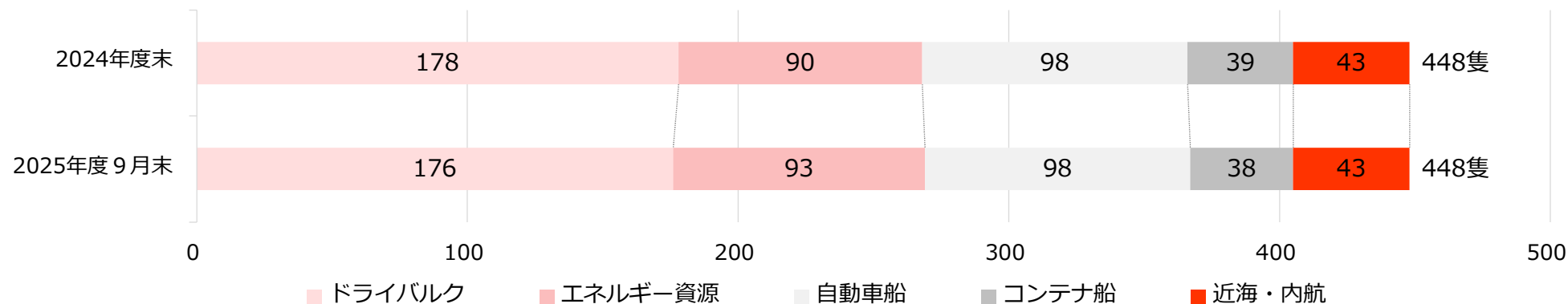
自動車船航路別積高実績・前提

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実績	3Q予想	4Q予想	通期予想
往航	340	371	387	324	1,423	364	371	397	392	1,524
復航	58	63	69	52	242	58	54	47	63	222
三国間	224	243	241	207	915	229	240	224	217	910
欧州域内	205	189	189	196	778	199	189	194	178	760
合計	827	865	886	779	3,358	850	855	862	850	3,416
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9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	52	6,487,809	124	14,686,164	176	21,173,973	178	22,325,485
油槽船	11	2,228,599	2	108,320	13	2,336,919	13	2,336,919
LNG船	45	3,729,083	2	153,909	47	3,882,992	46	3,789,996
電力炭船	9	791,718	17	1,539,420	26	2,331,138	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	44	676,006	54	998,700	98	1,674,706	98	1,667,675
コンテナ船	13	1,143,846	25	2,405,835	38	3,549,681	39	3,622,353
近海・内航	28	310,135	15	131,591	43	441,726	43	441,726
合計	209	15,393,573	239	20,023,939	448	35,417,512	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9月末
ドライバルク	CAPE	85	75
	PANAMAX	41	38
	HANDYMAX	39	49
	SMALL HANDY	6	8
	CHIP	7	6
	セグメント合計	178	176
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	47
	電力炭船	24	26
	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	93
製品物流	7,000台型	25	28
	6,000台型	45	43
	5,000台型	10	10
	4,000台型	9	8
	3,000台型	0	0
	2,000台型	4	4
	2,000台型未満	5	5
	合計	98	98
	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	179
総合計		448	448

■ 今後の新造船竣工予定（年度別）

竣工隻数	2025	2026	2027
CAPE		2	2
PANAMAX		2	
HANDYMAX		5	1
LNG船	7	11	4
電力炭船		1	2
液化CO ₂ 船	1		
自動車船(7,000台型)	1		3
近海・内航船		2	1
合計	9	23	13

*自動車船のグループ運航船舶は、2024年度末、2025年度9月末ともに一部船舶の船型区分を変更

【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。

