



2025年度第3四半期 決算説明会資料

2026年2月3日

目次

■ A. 2025年度第3四半期決算概要

A-1 : 2025年度第3四半期業績

A-2 : セグメント別第3四半期業績

■ 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

■ 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3四半期決算概要

A-1：2025年度第3四半期業績

■ 連結 第3四半期決算概要

(億円)

売上高及び段階損益	2025年度			前年同期比	
	上期実績	3Q実績	9か月累計	9か月 前年実績	増減額
売上高	5,005	2,671	7,677	8,049	△ 372
営業損益	429	257	687	922	△ 235
経常損益	596	289	886	2,888	△ 2,002
親会社株主に帰属する 四半期純損益	686	339	1,026	2,847	△ 1,821
為替レート(/\$)	¥146.18	¥153.20	¥148.52	¥152.27	△ ¥3.75
燃料油価格(/MT)	\$547	\$512	\$535	\$618	△ \$83

■ 主な財務指標

(億円)

指標	2025年度3Q末	2024年度末	増減額
自己資本	17,397	16,484	913
有利子負債	3,090	3,448	△ 358
DER	17.8%	20.9%	△ 3.2ポイント
自己資本比率	76.1%	74.6%	1.5ポイント

*2025年度3Q末のオフバラ備船料（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、3Qの北米向け輸送量は上期の前倒し出荷の反動で荷動きが鈍化、運賃は新造船の竣工影響等により低下し大幅減益
- ▶ 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

A-2：セグメント別第3四半期業績

■セグメント別 第3四半期業績

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2025年度			(億円)	
	上期 実績	3Q 実績	9か月 累計	9か月 前年実績	増減額
ドライバルク	1,425	796	2,222	2,533	△ 310
	9	66	76	154	△ 78
エネルギー資源	493	256	749	767	△ 18
	48	22	71	61	9
製品物流	3,038	1,604	4,642	4,663	△ 20
	575	182	757	2,677	△ 1,919
うち、自動車船事業	1,872	991	2,864	2,943	△ 79
	303	131	434	654	△ 220
うち、コンテナ船事業	326	176	502	522	△ 19
	221	△ 5	215	1,928	△ 1,712
その他	47	14	62	85	△ 22
	8	8	16	2	14
本部・調整	-	-	-	-	-
	△ 45	9	△ 35	△ 8	△ 27
合計	5,005	2,671	7,677	8,049	△ 372
	596	289	886	2,888	△ 2,002

*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、2Q以降は、荷動きが回復し市況も概ね堅調に推移
- 一方で、前年度末から1Qでの市況が前年を下回って推移したことに加え、積地争議の影響、修繕費などのコスト増、為替の影響もあり、減収減益


▶ エネルギー資源

- 中長期契約のもとで安定収益を確保
- 為替影響等により減収となるも、前年度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：米国における電気自動車補助金の廃止や地政学的要因に起因する半導体出荷停止等の影響はあったものの、世界自動車販売市場は総じて堅調に推移。一方で、為替影響や運航経費増加などの影響により、減収減益

- コンテナ船事業：3Qの北米向け輸送量は上期の前倒し出荷の反動で荷動きが鈍化、欧州向けは一時的な停滞はあったものの堅調に推移。運賃は新造船の竣工影響などにより低下し減益



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		2025/11/5公表比	
	上期実績	3Q実績	4Q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	5,005	2,671	2,382	5,053	10,060	10,479	△ 419	9,840	220
営業損益	429	257	153	410	840	1,028	△ 188	860	△ 20
経常損益	596	289	114	403	1,000	3,080	△ 2,080	1,000	-
親会社株主に帰属する 当期純損益	686	339	124	463	1,150	3,053	△ 1,903	1,050	100
為替レート(/\$)	¥146.18	¥153.20	¥152.19	¥152.70	¥149.44	¥152.73	△ ¥3.29	¥145.91	¥3.52
燃料油価格(/MT)	\$547	\$512	\$489	\$501	\$524	\$610	△ \$86	\$536	△ \$12

■ 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
- ▶ 4Qの為替前提を変更(¥ 145/ \$ → ¥ 150/ \$)
- ▶ (前期比) 営業損益は自動車船・ドライバルクなどの利益減少により、188億円減少の840億円、経常損益はコンテナ船事業の大幅減益により1,000億円を見込む
- ▶ (25年11月公表比) 当期純損益は繰延税金資産にかかる法人税等調整額の見直しにより100億円増加し、1,150億円を見込む

■ 前提

- ▶ 為替レート ¥149.44/\$ (期中平均レート)
- ▶ 燃料油価格 \$524/MT
- ▶ 市況前提 Appendixご参照

■ 変動影響(4Q 3か月間)

- ▶ 為替レート変動 1円変動 ±7億円
- ▶ 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11月公表比変更なし)

* 25年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の時期・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

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2025年度					前期比		2025/11/5公表比	
	上期 実績	3Q 実績	4Q 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	1,425	796	658	1,454	2,880	3,223	△ 343	2,810	70
	9	66	9	75	85	132	△ 47	85	-
エネルギー資源	493	256	246	502	995	1,019	△ 24	970	25
	48	22	3	25	75	49	26	60	15
製品物流	3,038	1,604	1,452	3,056	6,095	6,128	△ 33	5,960	135
	575	182	153	335	910	2,936	△ 2,026	935	△ 25
うち、自動車船事業	1,872	991	886	1,877	3,750	3,840	△ 90	3,640	110
	303	131	121	252	555	764	△ 209	590	△ 35
うち、コンテナ船事業	326	176	157	333	660	685	△ 25	650	10
	221	△ 5	△ 1	△ 6	215	2,060	△ 1,845	215	-
その他	47	14	27	41	90	108	△ 18	100	△ 10
	8	8	4	12	20	9	11	10	10
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 45	9	△ 54	△ 45	△ 90	△ 47	△ 43	△ 90	-
合計	5,005	2,671	2,382	5,053	10,060	10,479	△ 419	9,840	220
	596	289	114	403	1,000	3,080	△ 2,080	1,000	-

*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
- 前年度末から1Qでの市況が前年を下回って推移したことに加え、積地争議の影響、修繕費などコスト増、為替の影響もあり、減収減益見込み

・ エネルギー資源

- 中長期契約のもとで安定収益を確保
- 為替影響等により減収となるも、前年度に含まれていた一過性損失の剥落等により増益見込み

・ 製品物流

- 自動車船事業：各国の通商政策や地政学的な影響はあるものの、総じて世界各国の底堅い需要に支えられ輸送台数は微増見込み
- 一方で、為替影響や運航経費増加などの影響により、減収減益見込み







- コンテナ船事業：新造船の竣工影響などにより運賃は低下、大幅減益見込み



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

<div></div> <div>稼ぐ力の強化</div>	<div>中計期間 営業CF 1.5兆円</div> <div><ul style="list-style-type: none">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11月公表比変更なし)中計期間の営業CF見込みは1.5兆円(25年11月公表比変更なし)</div>	<div><div>経営管理の 更なる高度化</div><div><div>ROIC 6.0~7.0% (26年度目標)</div><div><ul style="list-style-type: none">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</div></div></div>
<div><div></div><div>投資計画 (成長投資の促進)</div></div>	<div>中計期間 投資CF 6,100億円</div> <div><ul style="list-style-type: none">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11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</div>	
<div><div></div><div>最適資本構成</div></div>	<div>事業リスク・ 財務健全性・ 資本効率</div> <div><ul style="list-style-type: none">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</div>	
<div><div></div><div>株主還元政策</div></div>	<div>株主還元 8,000億円 以上</div>	
		<div><div>25~26 年度 還元</div><div>配当</div></div> <div><ul style="list-style-type: none">25年度：年間配当120円/株を予定(25年11月公表比変更なし)26年度：年間配当120円/株を予定(25年11月公表比+20円/株)</div>
		<div>機動的な追加還元</div> <div><ul style="list-style-type: none">事業環境を踏まえて、25年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の時期・手法は引き続き検討中</div>
<div><div></div><div>企業価値 向上に向けて</div></div>	<div>PBR 1.0倍以上 復帰・ 維持・向上</div> <div><ul style="list-style-type: none">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</div>	

C-2 : 【資本政策】株主還元政策

2026年度の年間配当予定120円/株に増配
公表済の500億円以上の機動的な追加還元は中計期間中(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11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11月公表比変更なし)

2026年度

120円/株
(25年11月公表比+20円/株)

■ 更なる機動的な追加還元

事業環境を踏まえて、25年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の時期・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	機動的な追加還元		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	
	自己株式取得		908億円	500億円以上の機動的な追加還元	
	追加配当		60円/株	120円/株 80円/株	120円/株 80円/株
	基礎配当		40円/株	40円/株	40円/株
還元総額	自己株式取得		1,700億円	500億円以上機動的な追加還元	
	追加配当		700億円 (100円/株)	800億円 (120円/株)	800億円 (120円/株)
	基礎配当				
	還元総額	3,700億円	2,400億円	2,000億円以上	
		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	<ul style="list-style-type: none"> 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 日中情勢についても注視が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 世界各国の政策変更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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 紅海情勢不安によるスエズ運河通航回避・喜望峯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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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-4 : 海運業を取りまく環境

中東情勢(イスラエル・パレスチナ、イラン、紅海情勢等)に加え、米国の安全保障・通商政策など地政学的要因に起因して不透明な事業環境が継続

	概要	船会社の対応	事業への影響
中東情勢	<ul style="list-style-type: none"> 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、脆弱な停戦状態が継続 イランでは反政府デモが発生し、トランプ政権による軍事介入の可能性も示唆された。デモは沈静化の兆しを見せるが緊張が継続 	<ul style="list-style-type: none"> 一部のコンテナ船会社では、スエズ運河への通航復帰を発表 スエズ運河への通航復帰には、安全性の確認が前提。当社はモニタリングを継続し、専門家の見解、保険等の情報収集を行ったうえで復帰時期を判断 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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5～6%程度 コンテナ船：スエズ運河回避に伴う船腹供給への影響は10%程度。スエズ運河通航復帰の際は高齢船の解撤が増加する可能性あり
米国関税政策	<ul style="list-style-type: none"> 25年10月30日の米中協議により延期されていた追加関税発動を1年再延期、一部取り消しなどに合意 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車船・コンテナ船：一定の影響あり
USTRによる中国関連船対抗措置	<ul style="list-style-type: none"> 25年10月30日の米中協議により、互いの入港料課徴を1年延期 	<ul style="list-style-type: none"> 中国造船所への新規発注は、全体の船隊整備も踏まえて適宜検討 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車船：一定の影響あり

| 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実績	4Q予想	通期予想
CAPE (180型)	\$22,650	\$24,900	\$18,300	\$13,000	\$19,750	\$18,700	\$24,700	\$28,900	\$16,000	\$22,050
PANAMAX (82型)*	\$16,400	\$13,950	\$10,550	\$9,600	\$12,650	\$11,850	\$15,950	\$16,050	\$13,000	\$14,200
HANDYMAX (58型)	\$15,000	\$14,550	\$11,850	\$8,300	\$12,450	\$10,150	\$15,050	\$15,400	\$12,000	\$13,150
SMALL HANDY (38型)	\$13,050	\$13,300	\$12,250	\$9,050	\$11,900	\$10,600	\$13,050	\$15,000	\$11,500	\$12,550

■ 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実績	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	\$113,650	\$42,000	\$59,100
AFRAMAX (南方/日本)	\$35,900	\$28,450	\$27,000	\$21,150	\$28,150	\$22,650	\$21,350	\$35,850	\$22,650	\$25,650

■ 期末運航隻数規模

船型	2023年度末	2024年度末	2025年度 12月末
CAPE	86	85	77
中・小型船	95	86	82
チップ船	11	7	6
合計	192	178	165
VLCC	6	6	6
LPG船	5	5	5
他油槽船	2	2	2
LNG船	46	46	50
電力炭船	25	24	27
合計	84	83	90

■ 2025年度：運航規模におけるエクスポージャー率

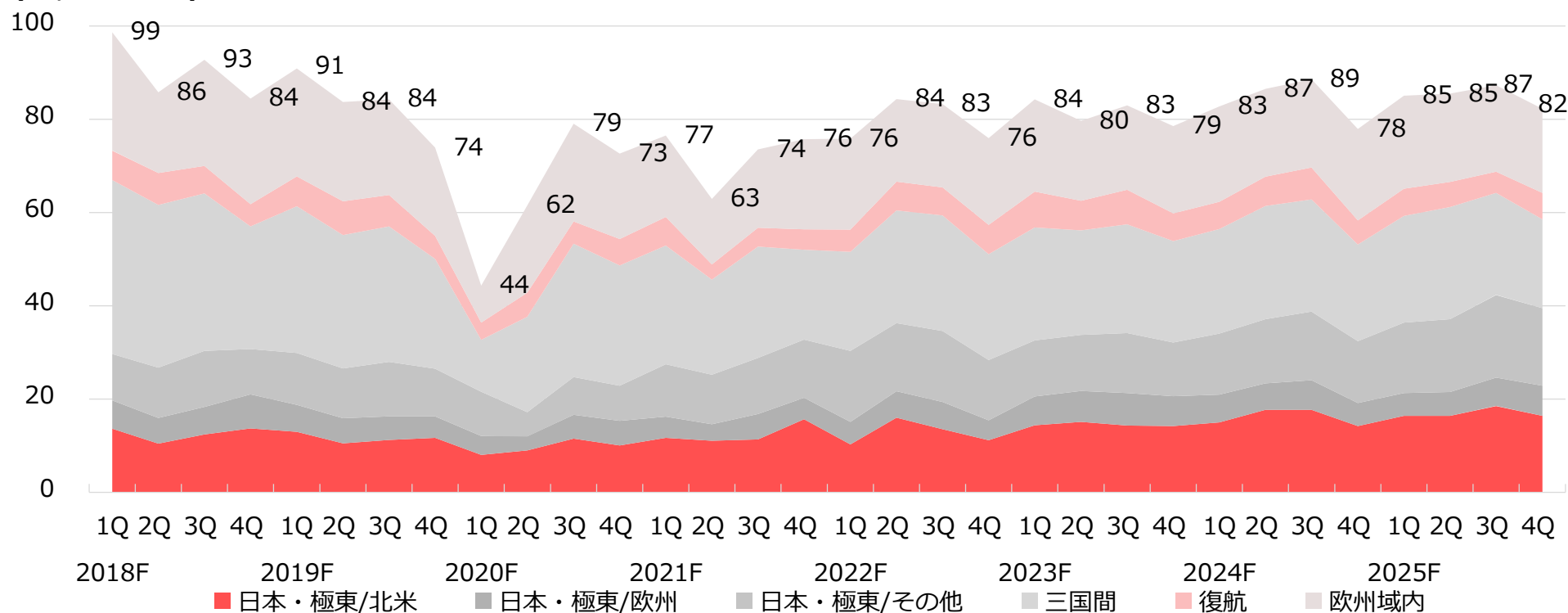
船型	エクスポージャー率
CAPE	7%
中・小型船	1%
チップ船	0%
VLCC	0%
LPG船	0%
電力炭船	0%

*ドライバルク市況のPANAMAXは、2024年度、2025年度ともに5航路平均を記載

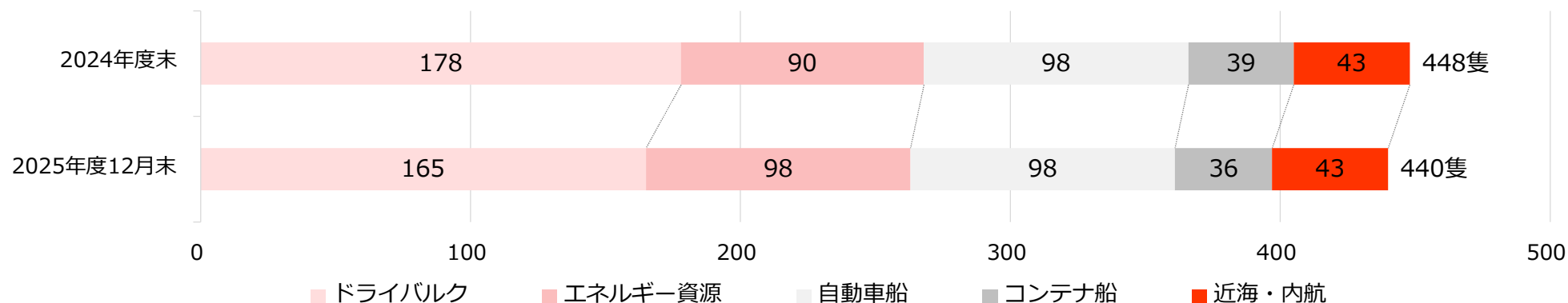
自動車船航路別積高実績・前提

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実績	4Q予想	通期予想
往航	340	371	387	324	1,423	364	371	423	395	1,553
復航	58	63	69	52	242	58	54	45	57	214
三国間	224	243	241	207	915	229	240	219	191	879
欧州域内	205	189	189	196	778	199	189	186	180	755
合計	827	865	886	779	3,358	850	855	873	822	3,401
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12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	48	6,174,823	117	14,300,520	165	20,475,343	178	22,325,485
油槽船	11	2,228,599	2	108,320	13	2,336,919	13	2,336,919
LNG船	48	4,008,343	2	153,950	50	4,162,293	46	3,789,996
電力炭船	9	791,718	18	1,606,906	27	2,398,624	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	3	30,541	0	-	3	30,541	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	11	1,050,785	25	2,405,835	36	3,456,620	39	3,622,353
近海・内航	28	310,135	15	131,591	43	441,726	43	441,726
合計	207	15,276,968	233	19,705,822	440	34,982,790	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12月末
ドライバルク	CAPE	85	77
	PANAMAX	41	35
	HANDYMAX	39	38
	SMALL HANDY	6	9
	CHIP	7	6
	セグメント合計	178	165
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	50
	電力炭船	24	27
	海洋掘削船	1	1
	FPSO	2	2
	地質調査船	1	1
	液化CO ₂ 船	2	3
	LNG燃料供給船	1	1
	セグメント合計	90	98
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	2
	4,200TEU以上	7	7
	1,700TEU以上	5	4
	1,200TEU以上	0	0
	合計	39	36
	近海・内航船	43	43
	セグメント合計	180	177
総合計		448	440

■ 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
SMALL HANDY		1	
LNG船	3	12	4
電力炭船		1	2
自動車船(7,000台型)	1		3
近海・内航船		2	1
合計	4	25	13

*自動車船のグループ運航船舶は、2024年度末、2025年度12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。

