# 2026年度 第1四半期決算説明会

2026年8月5日

日本郵船

# 目次

1. 2026年度 第1四半期決算概要 —— p.3-8

2. 2026年度 通期業績予想 —— p.9-14

3. NSユナイテッド海運株式会社の普通株式に対する公開買付けについて —— p.15-19

➢ Appendix
- ✓ セグメント別状況

—— p.20-23

(添付) Ocean Network Express 2026年度第1四半期決算説明資料

©NYK Group. All rights reserved.

# 1. 2026年度 第1四半期決算概要

実績

日本郵船

## 1Q振り返り（前年同期比）

**売上高** **7,276億円** **（＋1,267億円 増収）**

物流事業
航空・海上貨物の取扱量の増加に加え、2025年度に実施した欧州地域における
ヘルスケア物流事業の買収により増収（＋859億円 増収）

**経常利益** **712億円** **（＋152億円 増益）**

ドライバルク事業
各船型の市況良化、為替の円安に加えて、ホルムズ海峡封鎖を背景とした
燃料価格の急激な上昇に伴う評価性由来の収支影響等により増益（＋222億円 増益）

親会社株主に帰属する
**四半期純利益** **671億円** **（＋168億円 増益）**

©NYK Group. All rights reserved.

# 1. 2026年度 第1四半期決算概要

実績

日本郵船

## セグメント別（経常損益 前年同期比）

**定期船**

**100億円（▲20億円 減益）**

堅調な輸送需要を背景に、運賃市況は前年同期を上回った一方、
ホルムズ海峡封鎖の影響による原油価格上昇の影響を受け、燃料価格が上昇

**物流**

**▲24億円（▲56億円 減益）**

**航空貨物取扱事業**

アジア太平洋地域を中心とした旺盛な需要に支えられ、
取扱量が前年同期を上回り、利益水準も前年同期を上回る

**海上貨物取扱事業**

取扱量は前年同期を大幅に上回ったものの、仕入れ価格が先行して
上昇したこと等により、利益水準は前年同期を下回る

**ロジスティクス事業**

- アジア地域において前年同期比で増益を確保した一方、
一部地域における取扱量の減少等により、利益水準は前年同期を下回る
- 2025年度に実施した欧州地域におけるヘルスケア物流事業の買収に伴い、
のれん償却費等を計上

©NYK Group. All rights reserved.

# 1. 2026年度 第1四半期決算概要

実績

日本郵船

## セグメント別（経常損益 前年同期比）

**自動車**　**168億円（▲120億円 減益）**

輸送台数は前年同期並みの水準を維持し、為替が前年同期比で円安に推移したこと等により売上高は増加したものの、ホルムズ海峡封鎖に伴うルート変更や燃料費の増加、港湾混雑等による運航コストの上昇等により、利益水準は前年同期を下回る

**ドライバルク**　**194億円（＋222億円 増益）**

各船型の市況は前年同期の水準を大きく上回り、為替が前年同期比で円安に推移したことや、ホルムズ海峡封鎖を背景とした燃料価格の急激な上昇に伴う評価性由来の収支影響等により、利益水準は前年同期を上回る

**エネルギー**　**239億円（＋118億円 増益）**

**VLCC・VLGC・石油製品タンカー**

ホルムズ海峡封鎖の影響を受け、市況が上昇。VLCCの市況は歴史的な高水準に。VLGC・石油製品タンカーでは、中東地域からの出荷減少を補う形での北米産貨物の出荷増加に伴い輸送距離が伸長し、船腹需給が引き締まって市況が上昇

**LNG船**　中長期契約に支えられて堅調に推移

**海洋事業**

各FPSOは順調に稼働するものの、前年同期に計上された新規FPSOの稼働開始に伴う一過性利益の剥落により、利益水準は前年同期比で低下

©NYK Group. All rights reserved.

# 2026年度 第1四半期決算（サマリー）

1Q決算

日本郵船

| (億円) | 2025年度 1Q | 2Q | 上期 | 3Q | 4Q | 下期 | 通期 | 2026年度 1Q | 1Q 比較 増減 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 売上高 | 6,009 | 5,811 | 11,821 | 6,299 | 6,116 | 12,415 | 24,236 | 7,276 | 1,267 |
| 営業損益 | 339 | 258 | 598 | 395 | 391 | 787 | 1,386 | 577 | 237 |
| 経常損益 | 559 | 626 | 1,186 | 457 | 467 | 924 | 2,111 | 712 | 152 |
| 親会社株主に帰属する当期純損益 | 502 | 480 | 983 | 481 | 652 | 1,134 | 2,117 | 671 | 168 |
| 為替レート | ¥145.32 | ¥147.04 | ¥146.18 | ¥153.20 | ¥155.34 | ¥154.27 | ¥150.23 | ¥159.89 | ¥14.57 |
| 燃料価格（全種） | $578.60 | $558.15 | $568.27 | $525.56 | $496.90 | $511.72 | $539.11 | $722.71 | $144.11 |

（※）2025年度に係る各数値については、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定の内容を反映した数値を記載

©NYK Group. All rights reserved.

# 前年度比較（セグメント別）

1Q決算

日本郵船

| | 事業セグメント (億円) | 2025年度 1Q | 2Q | 上期 | 3Q | 4Q | 下期 | 通期 | 2026年度 1Q | 1Q比較増減 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ライナー&ロジスティクス事業 | 定期船 | 445 | 454 | 899 | 458 | 450 | 909 | 1,809 | 471 | 26 |
| | | 120 | 212 | 333 | 25 | 102 | 128 | 461 | 100 | ▲ 20 |
| | 物流 | 1,852 | 1,956 | 3,808 | 2,137 | 2,101 | 4,238 | 8,047 | 2,711 | 859 |
| | | 32 | 30 | 62 | 28 | 2 | 31 | 94 | ▲ 24 | ▲ 56 |
| 自動車 | | 1,280 | 1,259 | 2,540 | 1,414 | 1,314 | 2,728 | 5,268 | 1,443 | 162 |
| | | 288 | 201 | 490 | 270 | 196 | 467 | 957 | 168 | ▲ 120 |
| ドライバルク | | 1,358 | 1,435 | 2,793 | 1,541 | 1,439 | 2,980 | 5,774 | 1,748 | 390 |
| | | ▲ 27 | 12 | ▲ 15 | 47 | 77 | 124 | 109 | 194 | 222 |
| エネルギー | | 481 | 498 | 979 | 526 | 591 | 1,118 | 2,097 | 667 | 186 |
| | | 120 | 182 | 303 | 96 | 124 | 220 | 523 | 239 | 118 |
| その他 | | 819 | 440 | 1,260 | 471 | 492 | 964 | 2,224 | 574 | ▲ 245 |
| | | 29 | 4 | 33 | 17 | ▲ 1 | 16 | 50 | 45 | 15 |
| 消去・全社 | | ▲ 228 | ▲ 232 | ▲ 461 | ▲ 249 | ▲ 274 | ▲ 524 | ▲ 986 | ▲ 341 | ▲ 113 |
| | | ▲ 4 | ▲ 16 | ▲ 21 | ▲ 28 | ▲ 34 | ▲ 63 | ▲ 85 | ▲ 11 | ▲ 6 |
| 連結 | | 6,009 | 5,811 | 11,821 | 6,299 | 6,116 | 12,415 | 24,236 | 7,276 | 1,267 |
| | | 559 | 626 | 1,186 | 457 | 467 | 924 | 2,111 | 712 | 152 |

（上段）売上高　（下段）経常損益

（注1）2025年度に係る各数値については、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定の内容を反映した数値を記載
（注2）2026年度１Ｑより、報告セグメントの区分を一部変更。2025年度のセグメント情報も組替再表示
- 従来「ライナー＆ロジスティクス事業」に含めていた航空運送事業は「その他事業」に含めて表示
- 従来「エネルギー事業」に含めていた燃料炭事業は「ドライバルク事業」に含めて表示
（注3）2026年度１Ｑより、費用配賦方法を一部変更。2025年度のセグメント情報も組替再表示
- 「全社」費用の一部を各セグメントに配賦する方法、各セグメントに帰属する利息費用等を配賦する方法を変更

©NYK Group. All rights reserved.

# 経常損益 前年同期比増減分析



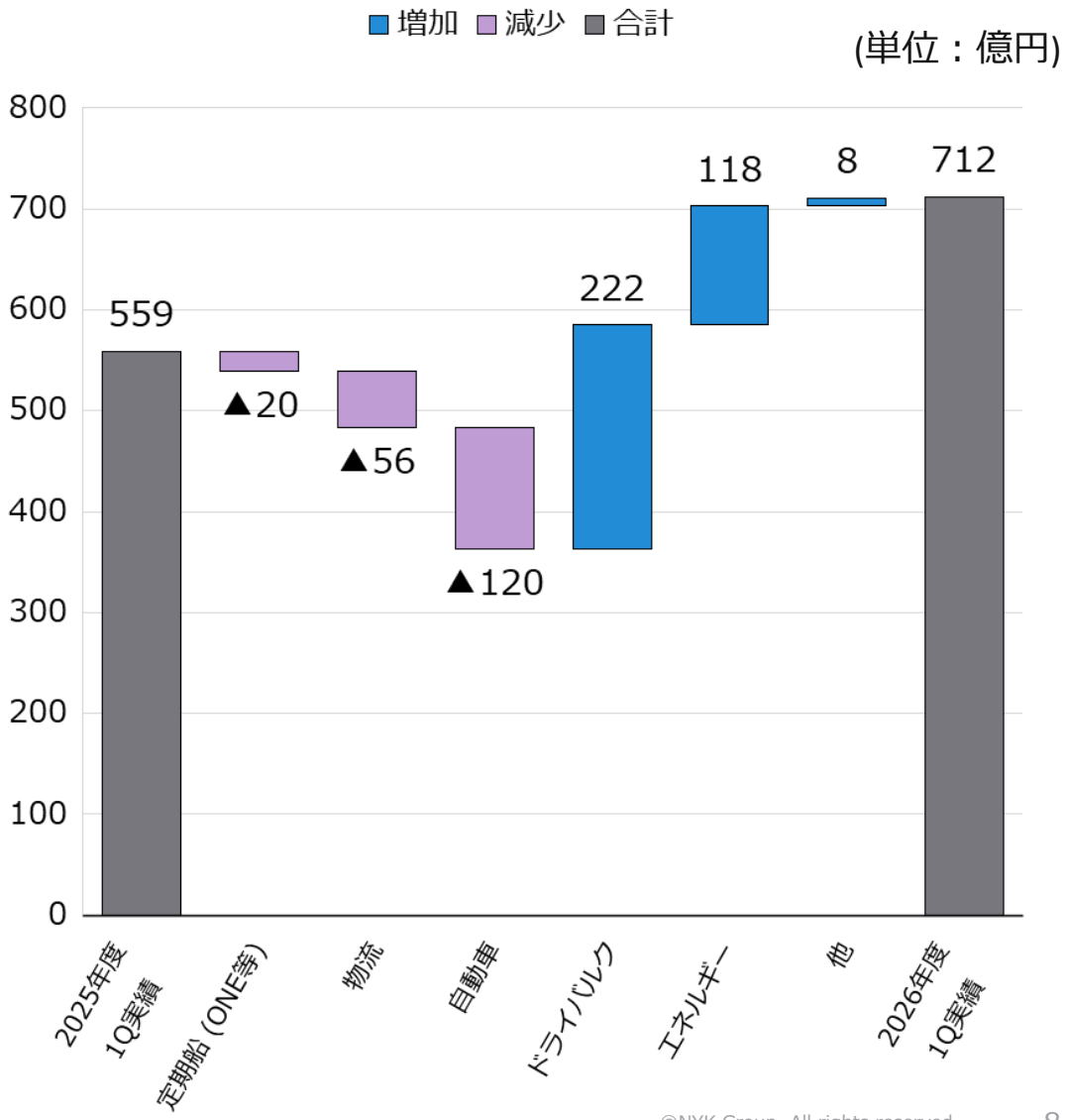
日本郵船

## 要因別分析

（億円）

| | | |
|---|---|---|
| **為替** | **77** | 今期 159.89円/$<br>14.57円の円安 |
| **燃料** | **▲ 27** | 今期 $722.71/MT<br>$144.11/MTの上昇 |
| **市況変動・<br>取扱量増減等** | **57** | ホルムズ海峡封鎖による影響、M&A後ののれん償却費等 |
| **為替差損益** | **45** | |
| **その他** | **▲ 1** | |
| **合計** | **152** | |

## 事業別分析




©NYK Group. All rights reserved.

# 2. 2026年度 通期業績予想



日本郵船

## 通期業績予想（前回予想比）

| | | |
|---|---|---|
| **売上高** | **2兆8,810億円** | **（＋2,760億円 上方修正）** |
| **経常利益** | **2,500億円** | **（＋650億円 上方修正）** |
| 親会社株主に帰属する **当期純利益** | **2,400億円** | **（＋450億円 上方修正）** |

＜業績予想の前提＞

- 中東情勢の緊迫およびホルムズ海峡封鎖：2026年９月末まで継続
- スエズ運河迂回に伴う喜望峰ルート利用：2026年度を通じて継続

**株主還元**

**配当（一株当たり）　中間 120円（予）|　期末 120円（予）|　年間 240円（予）**
**（中間・期末配当共に前回予想から20円引き上げ）**

- 株主還元の基本方針である連結配当性向40%を目安に決定

**自己株式取得**

- 投資機会と事業環境を勘案し、機動的な追加還元の実施を検討

©NYK Group. All rights reserved.

# 2. 2026年度 通期業績予想



日本郵船

## セグメント別（経常損益 前回予想比）

**定期船**

**830億円（＋340億円 上方修正）**

第２四半期以降も期初想定を上回る運賃市況を見込むことから、
通期の利益水準は期初予想を上回る見通し

**物流**

**▲10億円（▲10億円 下方修正）**

事業拡大を見据えた費用の増額を見込む

**航空・海上貨物取扱事業**

堅調な荷動きを背景に、取扱量および単価が期初想定を上回る見通し

**ロジスティクス事業**

北米における取扱量の減少を見込んでいること等から、
通期の利益水準は期初予想を下回る見通し

©NYK Group. All rights reserved.

# 2. 2026年度 通期業績予想



日本郵船

## セグメント別（経常損益 前回予想比）

**自動車**

**810億円（▲30億円 下方修正）**

ホルムズ海峡封鎖が期初想定よりも延長することを見込み、
利益水準は期初予想を下回る見通し

**ドライバルク**

**360億円（＋220億円 上方修正）**

第２四半期以降も期初想定を上回る市況を見込むことから、
利益水準は期初予想を上回る見通し

**エネルギー**

**560億円（＋80億円 上方修正）**

**VLCC・VLGC**

市況は期初の想定を上回る水準で推移する見込み

**LNG船**

中長期契約による安定収益に支えられ、堅調に推移する見通し

（補足）

その他　利息費用の各セグメントへの配賦方法を変更
（「その他」セグメント：前回予想比約15億円の増益要因）

全社　従来全社に計上していた業務改革費用を各セグメントへ配賦
（「消去・全社」セグメント：前回予想比約30億円の増益要因）

©NYK Group. All rights reserved.

# 通期業績予想（サマリー）

業績予想

日本郵船

| （億円） | 2025年度(実績) 1Q | 2Q | 上期 | 下期 | 通期 | 2026年度(予想) 1Q (実) | 2Q | 上期 | 下期 | 通期 | 通期増減 | 前回予想比（通期） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 売上高 | 6,009 | 5,811 | 11,821 | 12,415 | 24,236 | 7,276 | 7,124 | 14,400 | 14,410 | 28,810 | 4,574 | 2,760 |
| 営業損益 | 339 | 258 | 598 | 787 | 1,386 | 577 | 443 | 1,020 | 830 | 1,850 | 464 | 400 |
| 経常損益 | 559 | 626 | 1,186 | 924 | 2,111 | 712 | 888 | 1,600 | 900 | 2,500 | 389 | 650 |
| 親会社株主に帰属する当期純損益 | 502 | 480 | 983 | 1,134 | 2,117 | 671 | 879 | 1,550 | 850 | 2,400 | 283 | 450 |
| 為替レート | ¥145.32 | ¥147.04 | ¥146.18 | ¥154.27 | ¥150.23 | ¥159.89 | ¥157.00 | ¥158.45 | ¥156.00 | ¥157.22 | ¥6.99 | ¥2.22 |
| 燃料価格（全種） | $578.60 | $558.15 | $568.27 | $511.72 | $539.11 | $722.71 | $784.22 | $753.46 | $729.42 | $741.44 | $202.33 | $0.36 |

（※）2025年度に係る各数値については、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定の内容を反映した数値を記載

- 経常利益に対する感応度（ 2-4Qの残り9カ月 ）

  為替レート　　：1円の円安で約18.4億円の増益
  （外貨建て持分法投資損益の換算は期中平均為替レートを採用）

  燃料価格　　：＄10/MTの燃料油価格下落で約5.8億円の増益

©NYK Group. All rights reserved.

# 通期業績予想（セグメント別）

業績予想

日本郵船

| 事業セグメント | | 2025年度（実績） | | | | | | | 2026年度（予想） | | | | | 通期増減 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| (億円) | | 1Q | 2Q | 上期 | 3Q | 4Q | 下期 | 通期 | 1Q | 2Q | 上期 | 下期 | 通期 | |
| ライナー&ロジスティクス事業 | 定期船 | 445 | 454 | 899 | 458 | 450 | 909 | 1,809 | 471 | 474 | 945 | 885 | 1,830 | 21 |
| | | 120 | 212 | 333 | 25 | 102 | 128 | 461 | 100 | 520 | 620 | 210 | 830 | 369 |
| | 物流 | 1,852 | 1,956 | 3,808 | 2,137 | 2,101 | 4,238 | 8,047 | 2,711 | 2,694 | 5,405 | 5,440 | 10,845 | 2,798 |
| | | 32 | 30 | 62 | 28 | 2 | 31 | 94 | ▲ 24 | 4 | ▲ 20 | 10 | ▲ 10 | ▲ 104 |
| 自動車 | | 1,280 | 1,259 | 2,540 | 1,414 | 1,314 | 2,728 | 5,268 | 1,443 | 1,427 | 2,870 | 3,020 | 5,890 | 622 |
| | | 288 | 201 | 490 | 270 | 196 | 467 | 957 | 168 | 172 | 340 | 470 | 810 | ▲ 147 |
| ドライバルク | | 1,358 | 1,435 | 2,793 | 1,541 | 1,439 | 2,980 | 5,774 | 1,748 | 1,617 | 3,365 | 3,255 | 6,620 | 846 |
| | | ▲ 27 | 12 | ▲ 15 | 47 | 77 | 124 | 109 | 194 | 96 | 290 | 70 | 360 | 251 |
| エネルギー | | 481 | 498 | 979 | 526 | 591 | 1,118 | 2,097 | 667 | 603 | 1,270 | 1,230 | 2,500 | 403 |
| | | 120 | 182 | 303 | 96 | 124 | 220 | 523 | 239 | 111 | 350 | 210 | 560 | 37 |
| その他 | | 819 | 440 | 1,260 | 471 | 492 | 964 | 2,224 | 574 | 606 | 1,180 | 1,165 | 2,345 | 121 |
| | | 29 | 4 | 33 | 17 | ▲ 1 | 16 | 50 | 45 | 15 | 60 | 30 | 90 | 40 |
| 消去・全社 | | ▲ 228 | ▲ 232 | ▲ 461 | ▲ 249 | ▲ 274 | ▲ 524 | ▲ 986 | ▲ 341 | ▲ 294 | ▲ 635 | ▲ 585 | ▲ 1,220 | ▲ 234 |
| | | ▲ 4 | ▲ 16 | ▲ 21 | ▲ 28 | ▲ 34 | ▲ 63 | ▲ 85 | ▲ 11 | ▲ 29 | ▲ 40 | ▲ 100 | ▲ 140 | ▲ 55 |
| 連結 | | 6,009 | 5,811 | 11,821 | 6,299 | 6,116 | 12,415 | 24,236 | 7,276 | 7,124 | 14,400 | 14,410 | 28,810 | 4,574 |
| | | 559 | 626 | 1,186 | 457 | 467 | 924 | 2,111 | 712 | 888 | 1,600 | 900 | 2,500 | 389 |

（上段）売上高　（下段）経常損益

（注1）2025年度に係る各数値については、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定の内容を反映した数値を記載
（注2）2026年度１Ｑより、報告セグメントの区分を一部変更。2025年度のセグメント情報も組替再表示
- 従来「ライナー＆ロジスティクス事業」に含めていた航空運送事業は「その他事業」に含めて表示
- 従来「エネルギー事業」に含めていた燃料炭事業は「ドライバルク事業」に含めて表示
（注3）2026年度１Ｑより、費用配賦方法を一部変更。2025年度のセグメント情報も組替再表示
- 「全社」費用の一部を各セグメントに配賦する方法、各セグメントに帰属する利息費用等を配賦する方法を変更

©NYK Group. All rights reserved.

# 通期業績予想（セグメント別・前回今回予想比）

業績予想

日本郵船

| 事業セグメント | | 前回予想 | | | 今回予想 | | | 前回予想差 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| (億円) | | 上期 | 下期 | 通期 | 上期 | 下期 | 通期 | 上期 | 下期 | 通期 |
| ライナー&ロジスティクス事業 | 定期船 | 900 | 855 | 1,755 | 945 | 885 | 1,830 | 45 | 30 | 75 |
| | | 140 | 350 | 490 | 620 | 210 | 830 | 480 | ▲ 140 | 340 |
| | 物流 | 4,895 | 5,010 | 9,905 | 5,405 | 5,440 | 10,845 | 510 | 430 | 940 |
| | | ▲ 20 | 20 | 0 | ▲ 20 | 10 | ▲ 10 | 0 | ▲ 10 | ▲ 10 |
| 自動車 | | 2,735 | 2,935 | 5,670 | 2,870 | 3,020 | 5,890 | 135 | 85 | 220 |
| | | 400 | 440 | 840 | 340 | 470 | 810 | ▲ 60 | 30 | ▲ 30 |
| ドライバルク | | 2,785 | 2,835 | 5,620 | 3,365 | 3,255 | 6,620 | 580 | 420 | 1,000 |
| | | 70 | 70 | 140 | 290 | 70 | 360 | 220 | 0 | 220 |
| エネルギー | | 1,125 | 1,145 | 2,270 | 1,270 | 1,230 | 2,500 | 145 | 85 | 230 |
| | | 250 | 230 | 480 | 350 | 210 | 560 | 100 | ▲ 20 | 80 |
| その他 | | 955 | 930 | 1,885 | 1,180 | 1,165 | 2,345 | 225 | 235 | 460 |
| | | 50 | 20 | 70 | 60 | 30 | 90 | 10 | 10 | 20 |
| 消去・全社 | | ▲ 545 | ▲ 510 | ▲ 1,055 | ▲ 635 | ▲ 585 | ▲ 1,220 | ▲ 90 | ▲ 75 | ▲ 165 |
| | | ▲ 60 | ▲ 110 | ▲ 170 | ▲ 40 | ▲ 100 | ▲ 140 | 20 | 10 | 30 |
| 連結 | | 12,850 | 13,200 | 26,050 | 14,400 | 14,410 | 28,810 | 1,550 | 1,210 | 2,760 |
| | | 830 | 1,020 | 1,850 | 1,600 | 900 | 2,500 | 770 | ▲ 120 | 650 |

（上段）売上高　（下段）経常損益

©NYK Group. All rights reserved.

# 3. NSユナイテッド海運株式会社の普通株式に対する公開買付けについて

日本郵船

©NYK Group. All rights reserved.

# 本取引の意義






## 1 重要顧客を基盤とする安定収益の取り込み

- NSユナイテッド海運が有する鉄鋼原料輸送を中心とした重要顧客基盤、長期取引関係、高品質な輸送サービスを取り込むことで、海運市況変動の影響を受けやすい事業環境下においても**安定的な収益基盤を強化**
- **継続株主・重要顧客との関係維持**は、NSユナイテッド海運が築いてきた長期的な信頼関係を維持・深化させるための重要な基盤
- 本取引により、既存の安定的な輸送需要を継続的に取り込むだけでなく、顧客の脱炭素化ニーズやサプライチェーン高度化ニーズを的確に把握し、**中長期的な協業機会の創出**

## 2 大規模かつ底堅い市場におけるプレゼンス拡大

- ドライバルク輸送は、世界の海上輸送量約130億トンのうち約60億トンを占める**海上輸送市場の最大セグメント**
- 鉄鉱石・石炭・穀物等の世界経済を支える基礎物資の輸送を担う社会インフラとして重要な事業領域であり、**今後も安定的な需要が見込まれる**
- 両社の船隊を組み合わせることで、**ケープサイズバルク領域において世界トップクラス**となり、船隊規模を活かした戦略的な取り組みを推進できる体制を構築

## 3 内航・外航事業の連携による物流基盤・次世代海運基盤の強化

- NSユナイテッド海運が有する**国内トップクラスの内航事業**を取り込むことで、外航事業との接続性を含めて、鉄鋼・エネルギー・資源輸送を支える国内物流基盤を強化
- **次世代技術の実装や海技人材育成のプラットフォーム**としても内航事業を活用し、内航事業のみならず外航事業の中長期的な競争力向上も実現

©NYK Group. All rights reserved.

# 本取引の概要

日本郵船

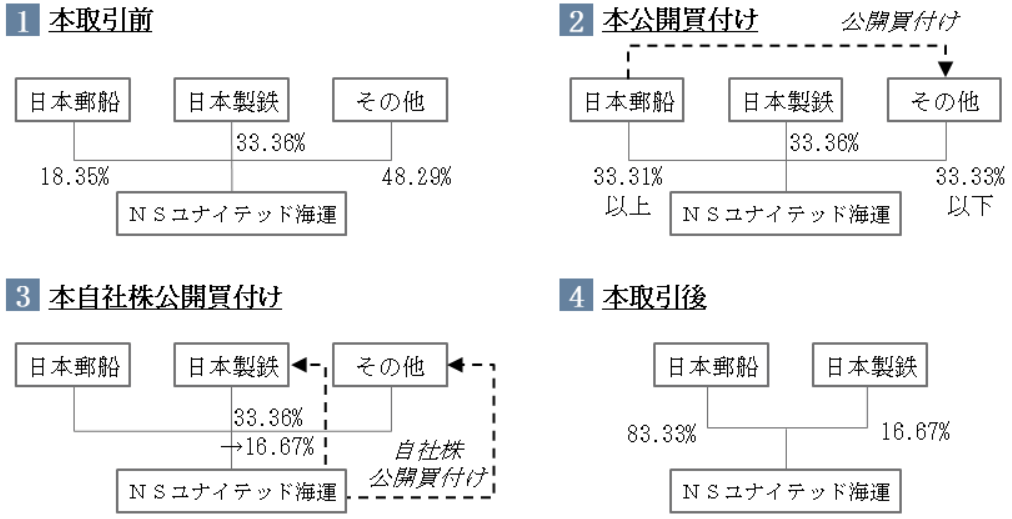
## 案件の概要

| | |
|---|---|
| **対象会社** | NSユナイテッド海運株式会社 |
| **ストラクチャー** | ① 当社によるNSユナイテッド海運の株式の全ての取得を目的とした本公開買付け<br>② 日本製鉄が所有するNSユナイテッド海運の株式の一部の取得を目的とした、NSユナイテッド海運による自社株公開買付け<br>③ 当社が本公開買付けによりNSユナイテッド海運の株式の全てを取得できなかった場合に行う、NSユナイテッド海運の株主を当社および日本製鉄のみとするための一連の手続 |
| **想定買収総額** | 1,568億円 |
| **公開買付価格** | 本公開買付価格：10,600円<br>本自社株公開買付価格：7,676円 |
| **想定スケジュール** | ✓ 2026年7月31日： 予告TOB公表<br>✓ 2026年11月下旬～12月下旬：本公開買付けの開始<br>✓ 2027年1月上旬： 本自社株公開買付けの開始<br>✓ 2027年4月中旬： 株式併合の効力発生 |

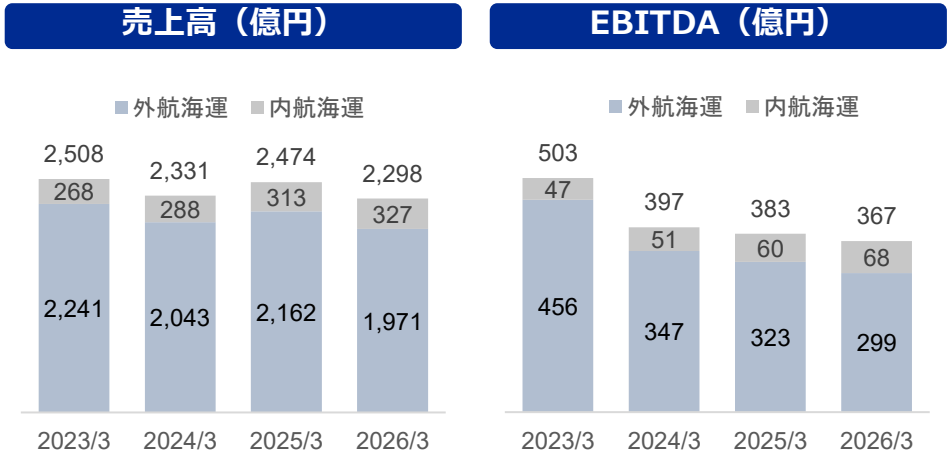
## 対象会社の概要

| | |
|---|---|
| **設立日** | 1950年4月1日 |
| **本社所在地** | 東京都千代田区大手町二丁目3番2号<br>大手町プレイスイーストタワー5階 |
| **代表者** | 山中 一馬 |
| **従業員数** | 連結669名、単体261名（2026年） |
| **運航船** | ■ 外航130隻 （総重量: 13,069千重量トン、2026年）<br>■ 内航81隻 （総重量: 243千重量トン、2026年） |
| **事業内容** | ■ **外航海運事業**：製鉄原料を中心とした撒積み輸送に加え、LPG輸送、貸船も展開<br>■ **内航海運事業**：NSユナイテッド内航海運、NSユナイテッドタンカーにて、国内の撒積み輸送、タンカーによるLNG・LPG輸送、貸船を展開 |

## 本件のスキーム図




## 対象会社財務情報




©NYK Group. All rights reserved.

# 本取引のシナジー

日本郵船

## 1 ドライバルク船隊規模拡大による配船最適化・調達力強化

- NSユナイテッド海運グループの運航船舶211隻と日本郵船グループの運航船舶414隻を統合することで、世界トップクラスの船隊規模を実現し、配船最適化、稼働率向上、調達力強化等を通じた競争力・収益力の向上を追求（運航隻数は2026年3月末時点）

## 2 脱炭素化に伴う新たな輸送需要の獲得

- 還元鉄、バイオマス燃料、スクラップ、液化$CO_2$、アンモニア、水素等の脱炭素関連貨物輸送分野において、両社の技術力・輸送ノウハウ・顧客基盤を結集し、成長市場における案件獲得力を強化
- メタノール・アンモニア二元燃料船等の環境対応に関する技術知見・運航ノウハウを共有することで、次世代船への投資効率向上と脱炭素輸送需要への対応力強化を実現

## 3 内航・外航事業の連携による物流基盤・次世代海運基盤の強化

- NSユナイテッド海運グループが有する内航事業と、日本郵船グループの外航輸送、陸上輸送・倉庫管理等の物流機能を融合することで、顧客のサプライチェーン全体を支える総合物流サービスの提供力を強化
- 内航事業を次世代技術の実証・実装および海技人材育成の基盤として活用することで、内航事業のみならず外航事業の中長期的な競争力向上も実現

## 4 人材・海外ネットワークの相互活用による成長基盤強化

- 国内外における船員不足や成長地域での輸送需要拡大に対応するため、両社の人材基盤、教育・育成体制、海外ネットワークを相互活用し、船員および専門人材の最適配置と成長領域における人材確保を推進

**既存事業の安定的な利益貢献に加え、**
**PMIを通じたシナジー創出により、中長期的な収益力向上を目指す**

©NYK Group. All rights reserved.

# 本取引の影響を加味した主要指標の状況

■ 本取引に係る投資額および最新の業績予想を反映した主要指標の状況

## 主要財務数値

| | 2026年度（前回予想）※1 | 2026年度（今回予想） |
|---|---|---|
| 有利子負債（億円） | 17,280 | 18,410 |
| 自己資本（億円） | 30,360 | 31,800 |
| 自己資本比率 | 54% | 53% |
| （含 傭船料債務）※2 | (48%) | (48%) |
| ROE | 6.4% | 7.7% |
| 営業CF（億円） | 2,640 | 3,065 |
| 投資CF（億円） | ▲ 7,600 | ▲ 9,000 |

## 中期経営計画における キャッシュフローの状況

| | 最新数値（億円） | 前回予想※1からの増減（億円） |
|---|---|---|
| Cash In | 25,000 | +400 |
| 財務CF | 6,100～ | 0 |
| 営業CF | 16,900～ | +400 |
| 手元現金 | 2,000 | 0 |
| Cash Out | 25,000 | +400 |
| 自己株式取得 | 4,800 | 0 |
| 通常配当 | 4,000 | +100 |
| 投資CF | 16,200 | +1,400 |
| マネジメントアロケーション | 0～ | −1,100 |

本取引の投資額は2026年度に全額反映、B/S連結は2027年度以降の前提

※1）前回予想は2025年度通期決算発表（2026年5月11日公表）における見通し
※2）傭船料債務試算額：約7,000億円を加味

©NYK Group. All rights reserved.

# Appendix



日本郵船

©NYK Group. All rights reserved.

# セグメント別状況

## 1. 物流事業：郵船ロジスティクス

| | | 2025年度(実績) | | | | | | | 2026年度(予想) | | | | | 前回予想 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1Q | 2Q | 上期 | 3Q | 4Q | 下期 | 通期 | 1Q (実) | 2Q | 上期 | 下期 | 通期 | (通期) |
| 海上貨物取扱量 | TEU (1,000TEU) | 159 | 168 | 328 | 179 | 160 | 339 | 666 | 184 | 196 | 381 | 390 | 771 | 763 |
| | 前年同期比 | 4% | 4% | 4% | 5% | 0% | 3% | 3% | 16% | 17% | 16% | 15% | 16% | |
| 航空貨物取扱量 | 重量 (1,000トン) | 72 | 73 | 145 | 85 | 75 | 160 | 305 | 78 | 80 | 158 | 165 | 323 | 322 |
| | 前年同期比 | ▲ 1% | ▲ 8% | ▲ 5% | 1% | 6% | 3% | ▲ 1% | 9% | 10% | 9% | 3% | 6% | |

©NYK Group. All rights reserved.

## 2.ドライバルカー・タンカー市況動向

| | | 2025年度(実績) | | | | | | | 2026年度(予想) | | | | | 前回予想 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1Q | 2Q | 上期 | 3Q | 4Q | 下期 | 通期 | 1Q (実) | 2Q | 上期 | 下期 | 通期 | (通期) |
| ドライバルカー | BDI | 1,464 | 1,981 | 1,722 | 2,173 | 1,955 | 2,064 | 1,893 | 2,756 | 2,510 | 2,633 | 2,145 | 2,389 | 1,978 |
| | Cape | 22,189 | 28,012 | 25,101 | 31,962 | 26,429 | 29,195 | 27,148 | 39,938 | 33,500 | 36,719 | 28,500 | 32,610 | 26,750 |
| | Panamax | 11,846 | 15,907 | 13,877 | 15,976 | 15,382 | 15,679 | 14,778 | 19,242 | 20,000 | 19,621 | 17,000 | 18,311 | 15,250 |
| | Handymax | 12,161 | 17,122 | 14,641 | 17,407 | 14,555 | 15,981 | 15,311 | 19,358 | 19,000 | 19,179 | 16,500 | 17,840 | 15,000 |
| | Handy | 10,585 | 13,032 | 11,808 | 14,932 | 12,385 | 13,659 | 12,734 | 14,930 | 14,400 | 14,665 | 12,750 | 13,708 | 11,750 |
| タンカー | VLCC | 41,414 | 47,817 | 44,616 | 103,991 | 215,842 | 159,917 | 102,266 | 425,449 | 350,000 | 387,725 | 147,500 | 267,612 | 130,625 |
| | VLGC | 44,864 | 65,606 | 55,235 | 55,382 | 76,305 | 65,844 | 60,539 | 166,419 | 100,000 | 133,210 | 50,000 | 91,605 | 66,000 |

- ドライバルク船型別市況（スポット傭船料）　（単位: $/day）
- Cape: 5航路平均, 2025年度以降は全て18万2000積載重量トン型（182型）
- Panamax: 5航路平均, Handymax: 11航路平均, Handy: 7航路平均

- タンカー市況（スポット傭船料）　（単位: $/day）
- VLCCおよびVLGC: 中東－極東航路

©NYK Group. All rights reserved.

## 3. 自動車事業

| | 2025年度(実績) | | | | | | | 2026年度(予想) | | | | | 前回予想 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1Q | 2Q | 上期 | 3Q | 4Q | 下期 | 通期 | 1Q (実) | 2Q | 上期 | 下期 | 通期 | (通期) |
| 輸送台数（万台） | 113 | 106 | 219 | 116 | 100 | 216 | 435 | 111 | 103 | 214 | 226 | 440 | 413 |
| 前年同期比 | 1% | ▲ 2% | ▲ 0% | ▲ 1% | ▲ 7% | ▲ 4% | ▲ 2% | ▲ 2% | ▲ 3% | ▲ 2% | 4% | 1% | |

欧州域内輸送台数（スペースチャーター込み）を含む

©NYK Group. All rights reserved.

# 2026年度第1四半期
# 決算説明資料

期間: 2026年4月1日 – 2026年6月30日




2026年8月4日

Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

# 目次


01 2026年度第1四半期の取り組み

02 当該四半期における事業環境

03 決算概要

04 2026年度第1四半期実績

05 ONEの主要航路実績

06 2026年度通期見通し

07 船隊構成


Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

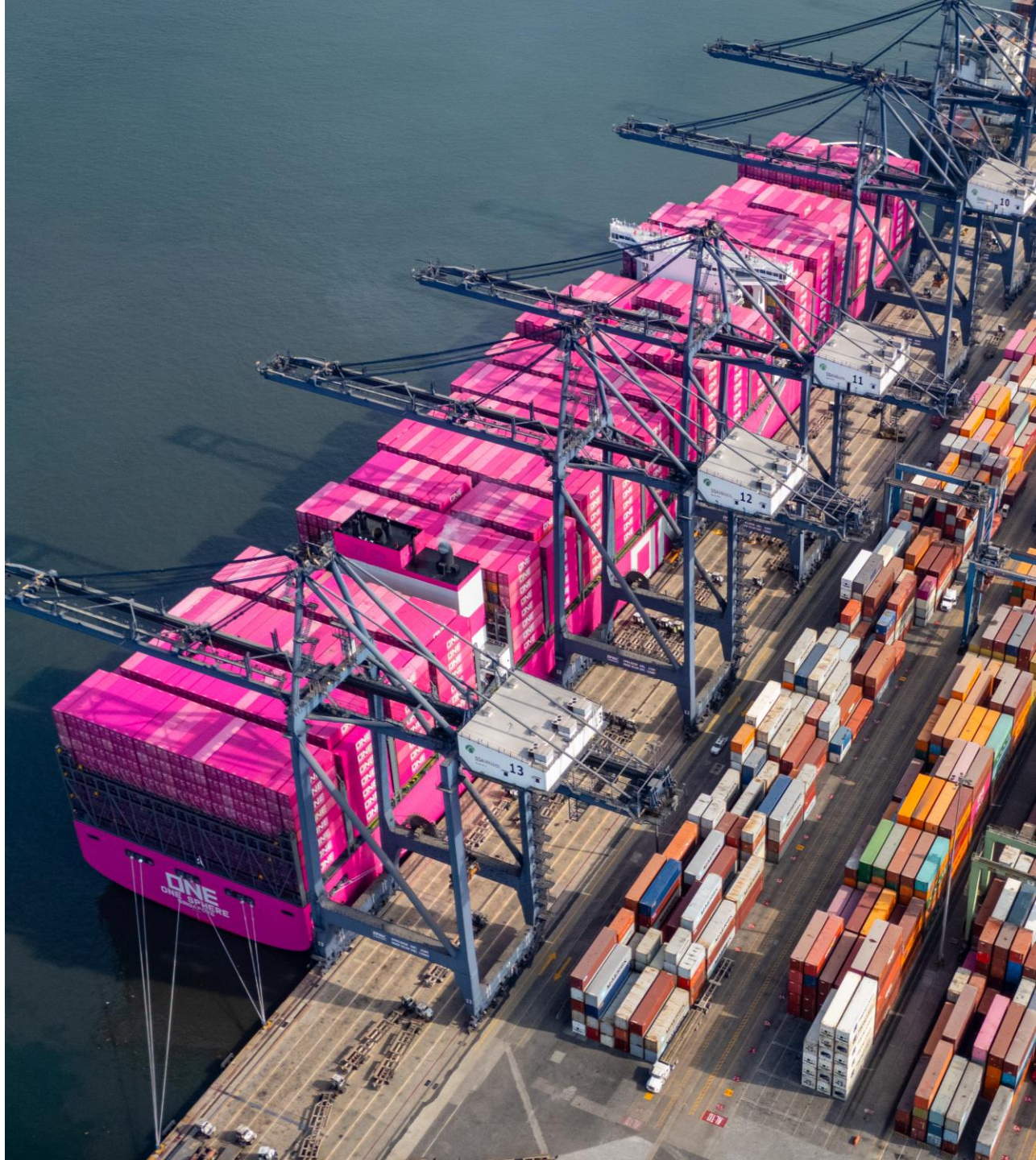
# 2026年度第1四半期の取り組み

4月より2026年度の東西航路新サービスを開始。地政学的不透明感や港湾混雑が続くなか、グローバルネットワークの再編・最適化を通じてサービスの信頼性を向上させ、ネットワーク全体の安定性を強化。

世界各地においてサービスネットワークの戦略的拡充を実施。東西航路における新サービスの開始と合わせ、顧客に対するサービスラインナップを強化するとともにサービスの接続性を向上。

収益性（イールド）向上に向けた戦略的営業施策を推進。運航コストの上昇が続くなか、収益の改善を図り、全体の業績下支えに寄与。

「ONE2030」に基づき船隊整備が順調に進展。新造船の継続的な投入により、ネットワークの競争力強化と環境負荷の低減を推進。



Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

# 当該四半期における事業環境

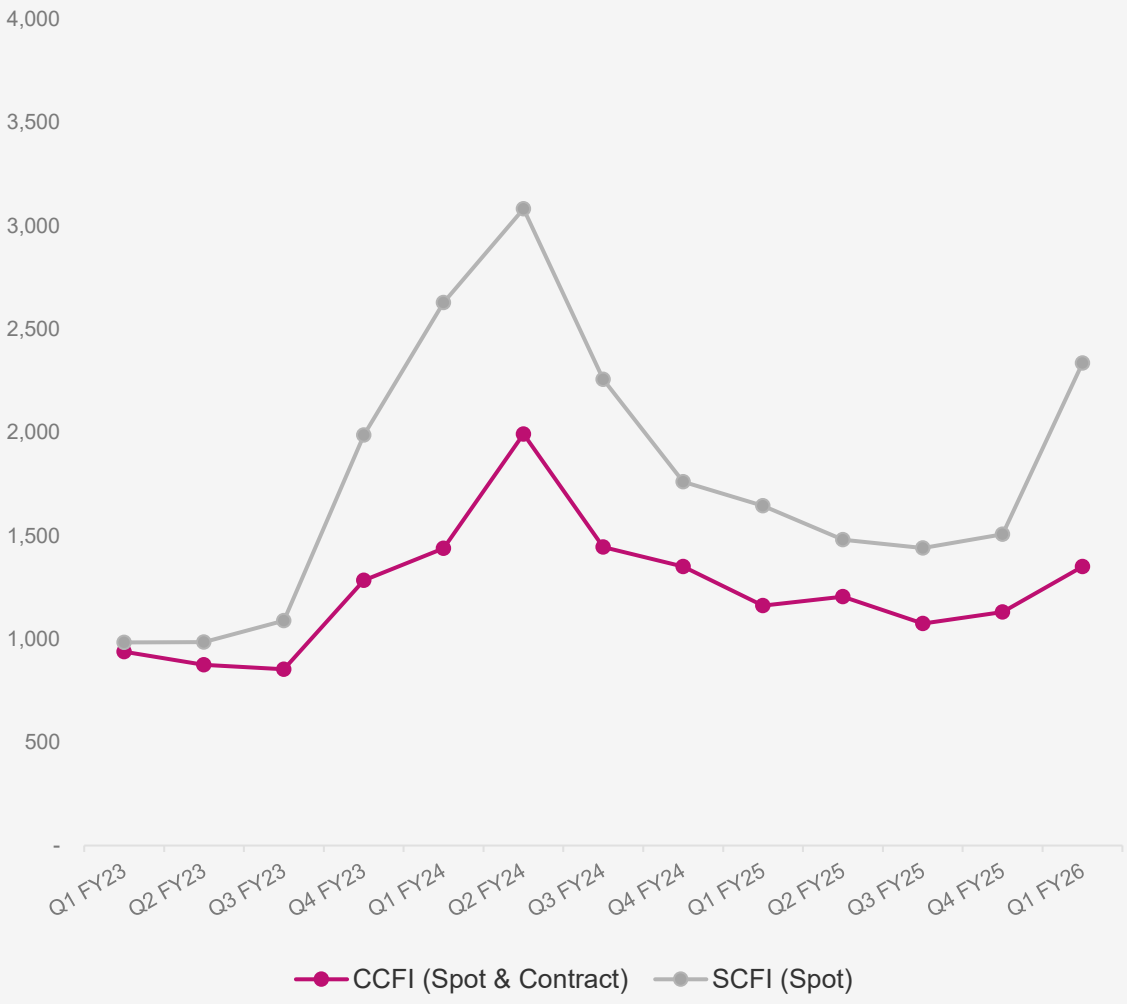
- 当四半期における荷動きは大きく変化し、４月は需要の動向にばらつきが見られたものの、5月・6月は持続的に回復。特に中国発の輸出荷動きが、燃油サーチャージの値上げ予測、関税政策の変更見込みや在庫補充を背景とする前倒し出荷により増加し、北米航路における堅調な需要をけん引。欧州航路も引き続き回復基調を示した。

- 世界のコンテナ船腹量は30万TEU増加し3,400万TEU超へ拡大。一方で、ホルムズ海峡の混乱や継続的な港湾混雑により、新たに増加した船腹の一部が吸収され、市場における実質的な供給能力の拡大は限定的となった。

- 堅調な荷動きを背景に需給バランスが逼迫し、さまざまな航路で運賃の上昇傾向が持続。欧州航路では、長期化する港湾混雑に伴う供給制約が重なり、さらに需給が引き締まった。

- ホルムズ海峡を巡る情勢不安により海上輸送サービスの混乱が継続しており、中東地域への直航サービスの再開は当面困難な見通し。

## Market SCFI & CCFI




SCFI: Shanghai Containerized Freight Index, CCFI: China Containerized Freight Index
数値は3ヶ月平均値を表示

Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

# 決算概要

2026年度第1四半期は厳しい事業環境となるも着実に利益を確保し、31百万US$の黒字となった。

第1四半期末に向けて堅調な荷動きを背景に運賃水準が上昇した一方、中東情勢の緊迫化に伴い燃料油価格および運航コストが上昇。困難な事業環境のなか、規律を持った事業推進と適切な船腹供給を通じて、高い消席率を維持。

## 2026年度第1四半期　主要指標

| 売上高 | EBITDA | EBIT |
|---|---|---|
| 百万USD | 百万USD | 百万USD |
| 4,539 | 707 | 76 |

| 税引後損益 | 総積高 | 平均運賃 |
|---|---|---|
| 百万USD | ‘000 TEU | USD/TEU |
| 31 | 3,257 | 1,300 |

Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

# 2026年度第1四半期実績

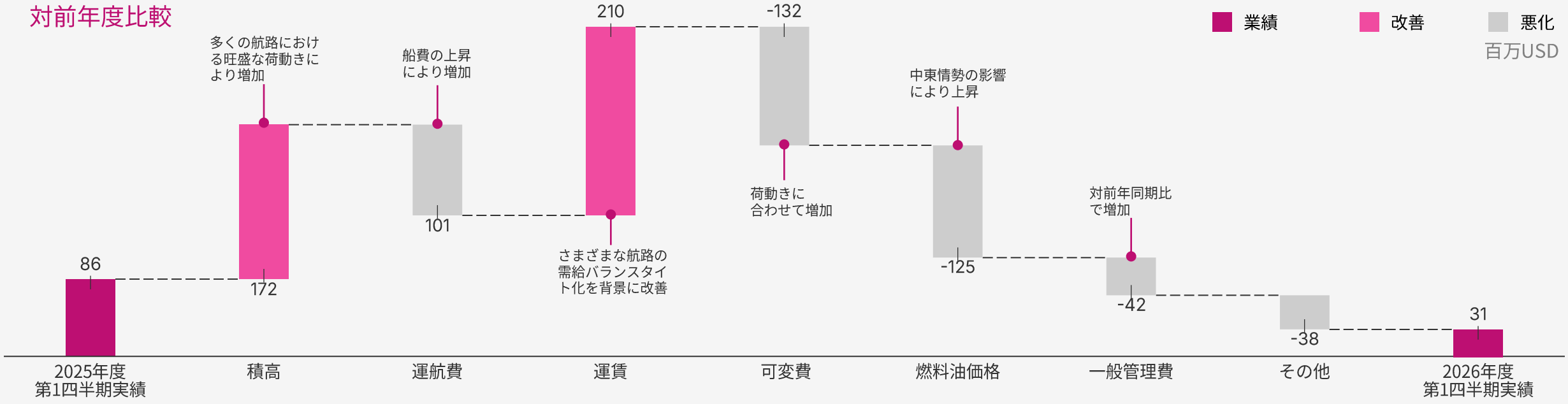
## 要点

- 主に北米、欧州、南米航路が牽引する形で荷動きが前年同期比で増加。関税政策の変更や燃料油価格の急騰を背景に、駆け込み需要が発生した。
- 期初より回復傾向にあった運賃水準は、荷動きの増加を背景に、第1四半期末にかけて一段と上昇。
- 中東情勢の緊迫化に伴う燃料油価格の高騰により、運航コストが増加。

百万USD

| | Q1FY26 | Q4FY25 | 増減 | Q1FY25 | 増減 |
|---|---|---|---|---|---|
| **売上高** | **4,539** | 4,042 | 497 | 4,049 | 490 |
| **EBITDA** | **707** | 719 | -12 | 616 | 91 |
| EBITDA Margin | 15.6% | 17.8% | -2.2% | 15.2% | 0.4% |
| **EBIT** | **76** | 74 | 2 | 38 | 38 |
| EBIT Margin | 1.7% | 1.8% | -0.1% | 0.9% | 0.8% |
| **税引後損益** | **31** | 55 | -24 | 86 | -55 |
| **燃料油価格** | **$666** | $440 | $226 | $535 | $131 |

## 対前年度比較

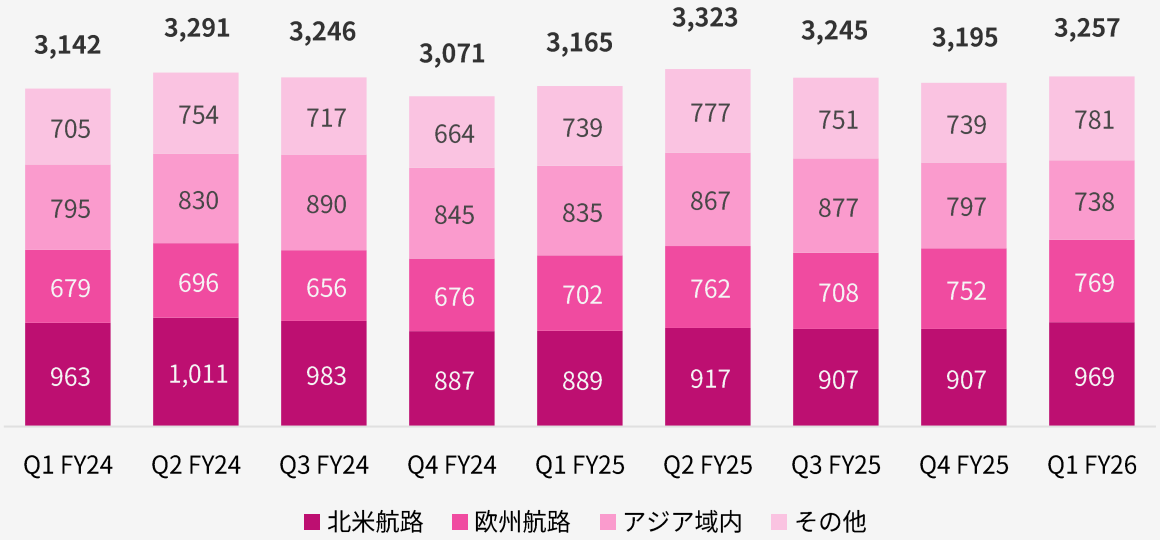



Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

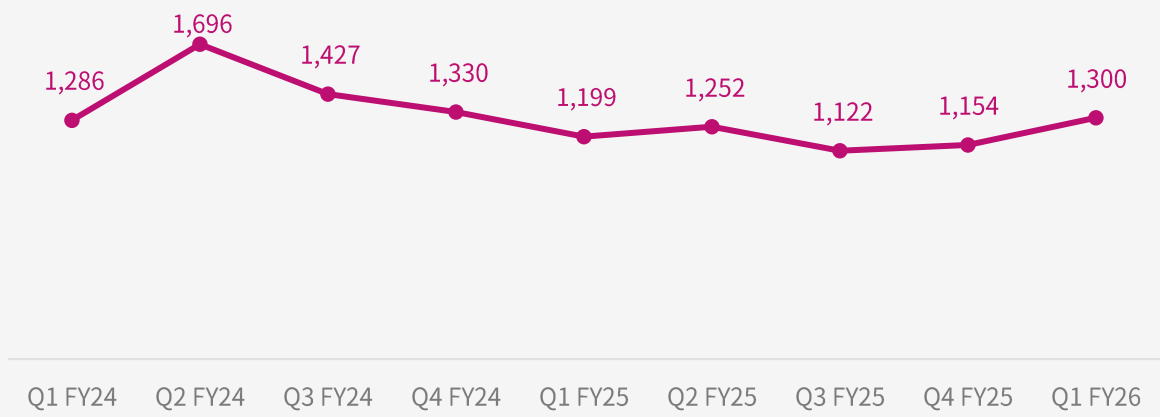
# ONEの主要航路実績

- 第1四半期の荷動きは、主に北米航路や南米航路が牽引する形で堅調に推移。
- 北米航路では、7月末の関税政策の変更を見越した駆け込み需要や、小売在庫補充の動きを背景に、5月以降の荷動きが増加。
- 欧州航路でも荷動きの着実な回復が見られた。需給バランスの逼迫で運賃水準が上昇し、全てのサービスで満船運航が続いた。
- 期末にかけ全体として旺盛な荷動きとなり、船腹需給のタイト感を背景に消席率が改善した。

## 航路別積高 (‘000 TEU)




## 平均運賃推移 (USD/TEU)




Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

# 2026年度通期見通し

百万USD

| | 2026年度最新予想 | | | 前回予想 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 上期 | 下期 | 通期 | 上期 | 下期 | 通期 |
| 売上高 | 10,200 | 9,200 | 19,400 | 9,400 | 9,100 | 18,500 |
| EBITDA | 2,100 | 1,500 | 3,600 | 1,300 | 1,700 | 3,000 |
| EBIT | 850 | 250 | 1,100 | 50 | 450 | 500 |
| 税引後損益 | 750 | 150 | 900 | −50 | 350 | 300 |

## 要点

足元の運賃上昇および堅調な荷動きを踏まえ、通期の業績予想として900百万US$（前回予想300百万US$）を見込む。

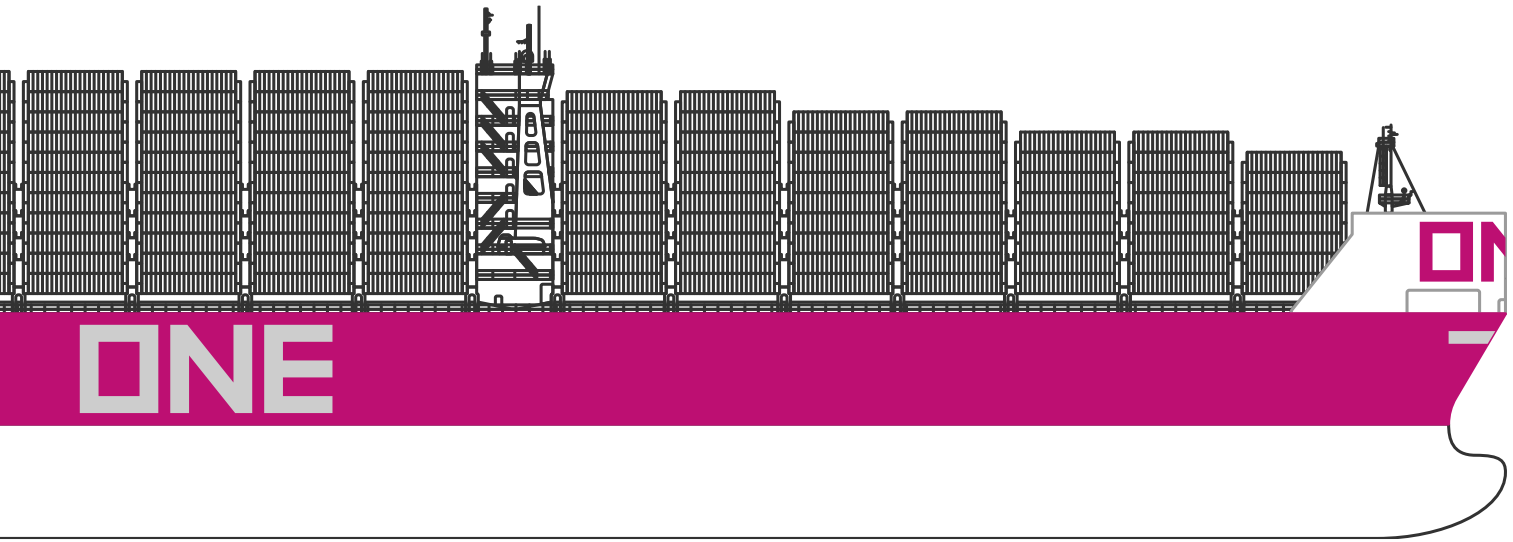
短期運賃は第1四半期以降、上昇傾向が続いており、堅調な荷動きを背景にさまざまな航路で、特に第2四半期において高い運賃水準が維持される見通し。燃料油価格の上昇により下期の業績見通しを調整するも、上期の税引後利益は前回予想から大幅に上方修正する。

本見通しは、ホルムズ海峡の情勢が依然として流動的なるも、10月に紛争前の水準まで運航条件が安定化し、また喜望峰ルートの利用が年度内は継続することを前提としている。

Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

# 船隊構成

2026年6月30日時点




| ≥ 20,000 TEU | 10,000 – 19,999 TEU | 5,000 – 9,999 TEU | ≤ 4,999 TEU |
|---|---|---|---|
| 12 隻 | 75 隻 | 85 隻 | 112 隻 |
| 264,600 TEU | 989,466 TEU | 651,754 TEU | 354,678 TEU |

## 主要項目

2026年6月30日時点

| 284 | 2,260,498 |
|---|---|
| 隻 | TEU |

## 新造船デリバリー

2026年第1四半期中

| 1 | 13,932 |
|---|---|
| 隻 | TEU |

## 発注残

| 2026年6月30日時点<br>長期用船含む | うち年度内デリバリー<br>予定 |
|---|---|
| 53 | 7 |
| 隻 | 隻 |

Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

# 免責事項

**本プレゼンテーションに含まれる情報は情報提供のみを目的としたものであり、いかなる推奨、表明、保証、または業績の補償を構成するものではありません。本資料に含まれる情報は、網羅的であること、または受領者が希望するすべての情報を含んでいることを意図するものではありません。**

**Ocean Network Express Pte. Ltd.（以下「ONE」）は、本プレゼンテーションに含まれる情報の正確性、完全性、または信頼性について、明示的か黙示的かを問わず、一切の保証を行いません。**

本プレゼンテーションには現在の予測に基づく見通しおよび将来予測に関する記述が含まれておりますが、過去の業績は将来の結果を示すものや保証するものではありません。実際の業績や動向は、ONEの管理を超える既知および未知のリスク、不確実性、予測不能な事態、ならびに市場要因により、大幅に異なる可能性があります。

本プレゼンテーションに含まれるすべての情報および意見は発表日時点で入手可能な情報に基づいており、予告なしに変更されることがあります。ONEは、新しい情報、将来の事象、あるいはその他の結果にかかわらず、本資料に含まれる記述やデータを更新または改訂する義務を負いません。

受領者は自らの責任において独立したリスク評価を行い、必要に応じて専門家の助言を求めてください。また、本資料に含まれる情報を財務上の助言、あるいは将来の業績の保証や約束として依拠すべきではありません。本資料に含まれる情報は、専門的な投資助言やその他のいかなる助言・推奨の提供も意図しておらず、受領者の特定の投資目的、財務状況、またはニーズを考慮したものではありません。ONEは、本資料に含まれる情報の使用または依拠から生じた、あるいはそれに関連して生じた一切の損失、損害、費用、または経費（直接的、間接的、結果的損害かを問いません）について、理由の如何を問わず一切の責任を負いません。

特に明記がない限り、すべての数値は米ドル（USD）表記です。

Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

AS ONE, WE CAN.

OCEAN NETWORK EXPRESS

Copyright © Ocean Network Express Pte. Ltd. All rights reserved.

日本郵船

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 **E-mail** iroffice@nykgroup.com **URL** https://www.nyk.com/ir/

©NYK Group. All rights reserved.