

2024年3月期

決算説明資料

投資家の皆さまに当社の理解を深めていただくことを目的に、2022年5月より決算説明資料の作成・開示を行うことといたしました。

また、IRサイトのリニューアルやIRメール配信サービスも開始し、株主・投資家のみなさまに、当社の概要、事業の見通し、業績などの有用な情報を適時・適切に開示し、わかりやすくお伝えするよう努めてまいります。

今後も、当社の情報を積極的に発信してまいりますので、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

IRサイトリニューアルのお知らせ

<http://www.hyoki.co.jp/contents/ir/index.html>



▲こちらより
ご覧いただけます

株主、投資家の皆様にタイムリーに企業情報を提供するため、当社ウェブサイト内のIRページをリニューアルいたしました。

ご利用される皆様にとってより見やすく、情報が探しやすいよう、構成やデザインを全面的に刷新しました。また、個人の株主・投資家様の視点に立ち、事業内容や業績推移、今後の取組みを分かりやすくお伝えできるようにコンテンツを拡充いたしましたので、ぜひご覧ください。

IRメール配信サービス開始のお知らせ

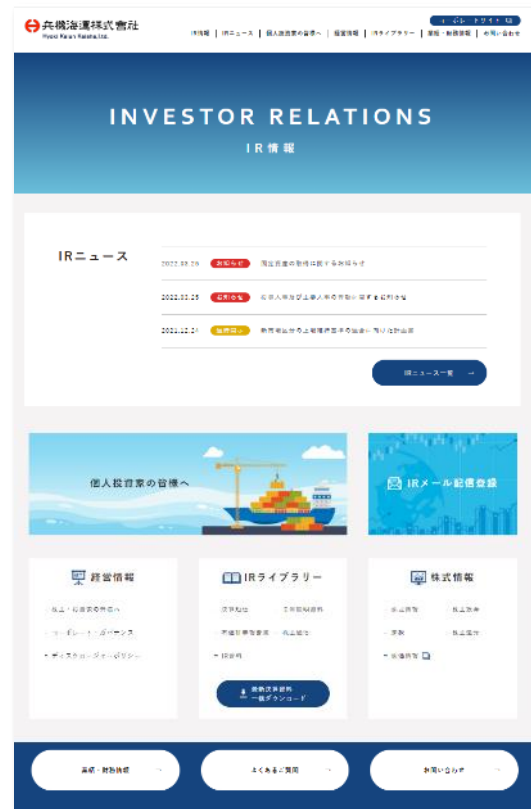
<https://www.magicalir.net/9362/mail/index.php>



▲こちらより
登録いただけます

ご登録いただくと、当社ウェブサイトに掲載される当社の重要な案件情報を公表と同時にメール受信いただけます。

お手持ちのスマートフォンやタブレットなどでQRコードを読み取っていただくか、当社ウェブサイトIR情報ページの「IRメール配信登録」からご登録ください。



- 1 | 会社概要
- 2 | 当社の強み・特長
- 3 | 今後の各事業の方針
- 4 | 2024年3月期業績
- 5 | 2025年3月期業績見通し
- 6 | 株主還元
- 7 | 資本収益性・株式市場評価指標の推移
- 8 | SDGsへの取り組み
- 9 | Appendix

A large, stylized red 'S' logo is centered on the page. The 'S' is composed of thick, rounded strokes and is slightly faded, serving as a background for the text.

会社概要

経営理念

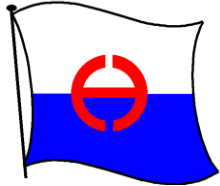
私達は専門知識の修得に努め
高度な見識をもって常に現状の改善をめざします。

私達は感謝の気持ちと謙虚な心をもって
業務に励み信頼される会社を築きます。

私達は総合物流業者として
その業務を通じて社会に貢献します。

創業80年を超える独立系総合物流会社

会社名	兵機海運株式会社 HYOKI KAIUN KAISHA, LTD.
代表者	代表取締役社長 大東 洋治
設立	1942年（昭和17年）12月30日
本社所在地	神戸市中央区港島3丁目6番地1
資本金	6億1,200万円
主な事業	内航海運業、外航海運業、港湾運送業並びに港湾運送関連事業、倉庫業、通関業、貨物利用運送業、輸出入貨物取扱業、国際複合輸送業
従業員数	248名（2024年3月31日現在）
関係会社	株式会社吉美 / 七洋船舶管理株式会社
上場市場	東証スタンダード市場（証券コード：9362）



100年企業を 目指して

ウェブサイト限定コンテンツ

兵機海運 80年の歴史



<http://www.hyoki.co.jp/contents/ir/hk-report/history01.html>

1942年	内航海運業スタート	兵庫県下の全内航業者218店及び船主を統合し兵庫機帆船運送株式会社を設立 内航海運業を開始
1949年	港運事業スタート	兵庫機帆船株式会社に商号変更、大阪支店開設 港湾運送事業届出（現 港湾運送事業各種免許）
1952年		木船運送法の事業登録（現 内航海運業各種免許）
1953年	通関業スタート	税関貨物取扱人免許取得（現 通関業免許）
1957年		トラック運送事業開始（現 一般区域貨物自動車運送事業免許）
1960年		「兵機海運株式会社」に商号変更
1962年		水島出張所を開設（現 中国支店）
1964年		大阪証券取引所 市場第二部に上場
1968年		東京出張所を開設（現 東京支店）
1970年	倉庫業スタート	倉庫業の営業免許取得、神戸港及び姫路港埠頭に倉庫を建設、営業開始
1978年	外航海運業スタート	グループ会社を設立し、近海航路での外航海運事業開始
1996年		中国支店（水島支店を改称）事務所新築稼働
1998年		大阪物流センター完成稼働、同センターに大阪支店事務所移転
2000年		姫路支店事務所新築稼働
2009年		経営効率化を目的としグループ会社解散(兵機海運株式会社本社外航部にて事業継続)
2010年		神戸物流センター完成稼働、同センターに本社移転
2013年		子会社（株）シンパを吸収合併（旧 神港パレットサービス） 東京証券取引所と大阪証券取引所の現物市場統合に伴い、東京証券市場第二部に上場
2015年		長門海運（株）を吸収合併
2016年		AEO通関業者（認定通関業者）認定
2017年		東京支店を通関事業所として登録
2018年		姫路支店危険品倉庫 完成稼働
2020年		兵庫埠頭物流センター 完成稼働
2021年		新造社船 HKL姫神就航
2022年		創業80周年 東京証券取引所の市場区分見直しに伴いスタンダード市場に移行
2024年		現在

各事業の強みを連携・結集させ、最適な物流サービスを提供

HYOKI 当社

海運事業

内航海運

外航海運

港運・倉庫事業

港運事業

倉庫事業

持分法非適用関連会社
七洋船舶管理

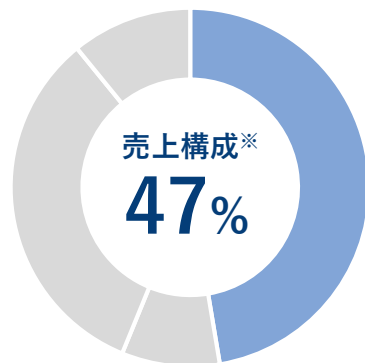
- 船員派遣業
- 船舶管理業
- 内航海運業（船舶オーナー）

持分法適用関連会社
吉美

- 姫路港での沿岸荷役業務
- 構内請負作業

内航海運

国内の港を結び、産業基礎資材となる鉄鋼などの大型貨物を船舶(内航船)を使って海上運送

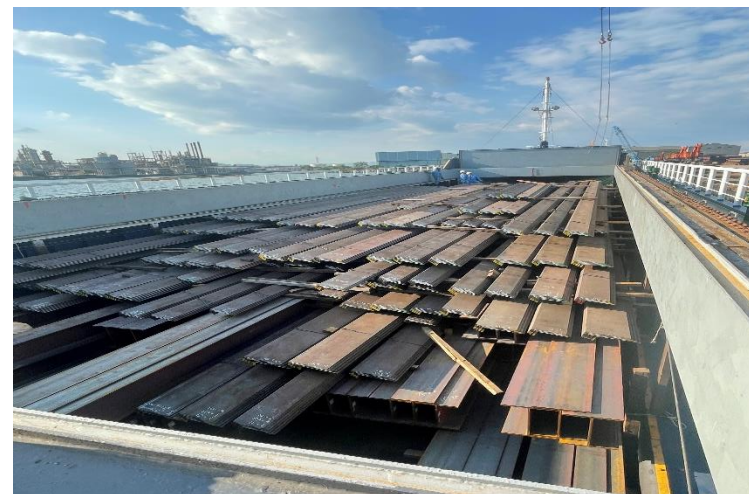


※2024年3月期売上高に占める事業の売上高

- トラックや航空機と比べ、大量輸送が可能な船舶はCO2排出量が少なく、地球環境に優しい輸送手段
- 自社保有船、傭船ならびに委託船により、瀬戸内から全国の港へ向けた海運ルートを展開し、国内の物流に貢献
- 自社、港湾船および内航船も保有し、海上輸送の多様なニーズに対応

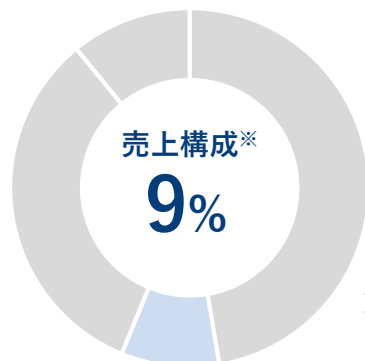
主な輸送品

鉄鋼製品、スクラップ、機械類、石膏、飼料、農産物、他



外航海運

外航船を利用し、海外へ大型貨物を輸送



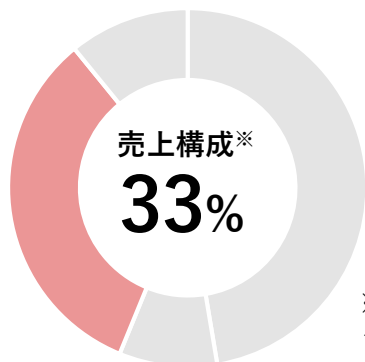
※2024年3月期売上高に占める事業の売上高

- 在来型貨物船による近海不定期船サービスを提供
- 中国・韓国・台湾・東南アジアなどの近海をメインに配船
- 航空機では運べない鋼材・建設機械・大型プロジェクトカーゴといった製品を運搬
- 近年は、世界経済の発展とともに全世界で物の移動が活発になっており、業界全体の海上輸送量は年平均で約6%上昇



港運事業

海外貿易の拠点となる港湾と国内の物流を担う事業



※2024年3月期売上高に占める事業の売上高

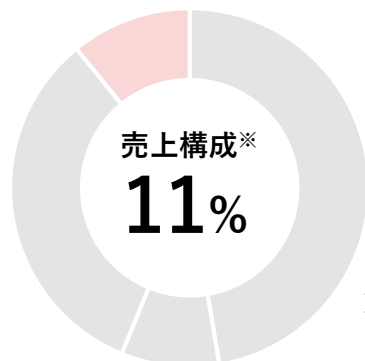
- 船舶への貨物積込み、卸し、荷捌き、輸送諸官庁への各種手続き代行など
- 当社はAEO通関業者(注)に認定されているため、迅速な通関手続きが可能
- 各種法規に精通したスタッフが正確且つ迅速に高品質な貿易実務サービスを提供



注) 貨物のセキュリティ管理とコンプライアンスの体制が整備された通関業者のための制度

倉庫事業

神戸・大阪・姫路に物流拠点（保税蔵置場）を配置



※2024年3月期売上高に占める事業の売上高

- 輸出入貨物および国内貨物のための物流戦略基地
- 貨物の保管だけでなく、輸出入海上コンテナの荷捌き・梱包・流通加工・検品等も実施
- 兵庫埠頭物流センターおよび姫路倉庫には収益性の高い危険品倉庫も展開し、高稼働率を維持
- 大阪物流センターにおいては毒劇物を取扱い
- 定温貨物保管、ISOタンクコンテナ屋外保管場所の提供



内航海運事業・港運事業を中心に、物流サービスを全方位
カバーし、常に最適な物流サービスを提供



海運事業

内航海運

外航海運

港運・倉庫事業

沿岸荷役

貨物の積み込みや荷捌き、
倉庫やヤード等への入庫・
出庫作業

倉庫保管

危険品

他法令規制
対象貨物

重量物貨物

定温貨物

輸出入通関

税関手続・許可

3PLサービス

荷捌き、梱包、仕分け

トラック輸送

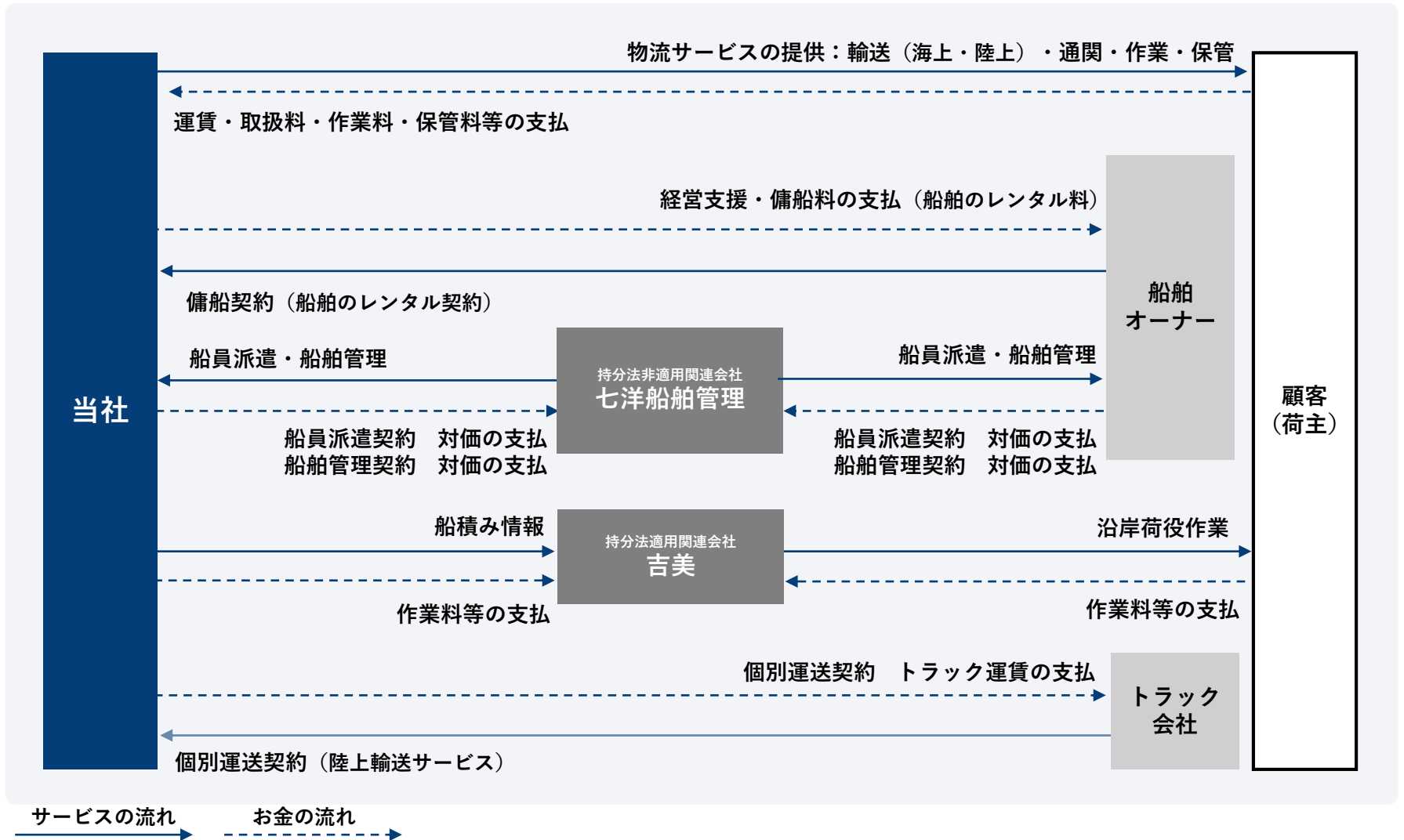
コンテナ輸送

小口配送

神戸港・姫路港・大阪港をベースとし、 5つの営業拠点と4つの物流拠点で事業を展開



兵機海運グループは「Team HYOKI」で、 最適なトータル物流サービスを提供



A large, stylized red 'S' logo is centered on the page. The 'S' is composed of thick, rounded strokes and has a subtle gradient, appearing lighter in the center and darker towards the edges. It is positioned behind the main text.

当社の強み・特長

独立系海運会社ならではの強みを活かし、「寄り添うHYOKI」を目指す

海運事業



内航海運

- 鉄鋼材海陸一貫輸送のスペシャリスト
- 船員確保・次世代育成の取り組み
- 共存共栄エコシステム

外航海運

- オーダーメイドかつニッチ戦略
- 通関・港運・倉庫一体となった国際輸送サービスの提供

港運・倉庫事業



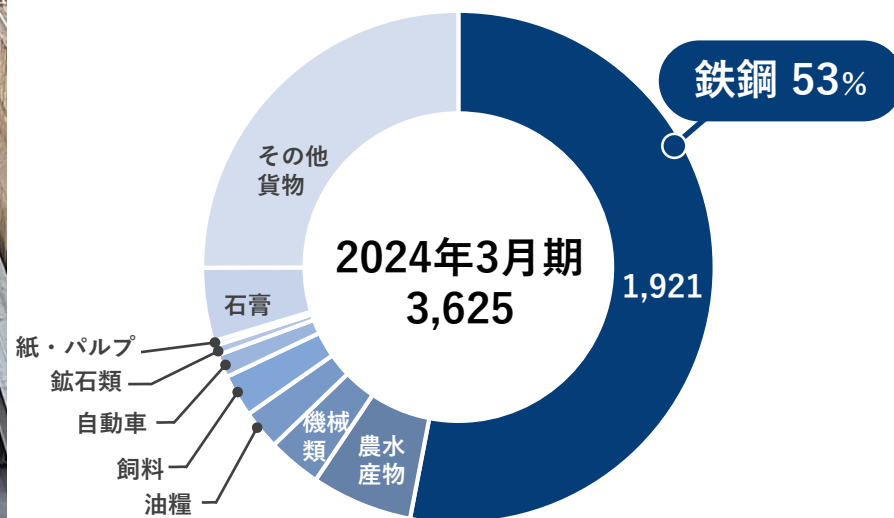
- 現場力
- 高付加価値貨物の取扱いノウハウ
- 港湾倉庫特化
- AEO通関業者（認定通関業者）

鉄鋼材海陸一貫輸送のスペシャリスト

- 集荷・配船・船積・納入までワンストップでの物流サービス提供と独立系海運会社ならではの機動的かつ、きめ細やかな対応を強みとし、適時配船サービスを実現
- 鋼材船オペレーターとしての豊富な経験と実績から、国内大手鉄鋼メーカーより厚い信頼を得ている



輸送品目別数量 (千トン)



安全運航への取り組み

- 安全安定の配船サービス提供のため、安全運航への取り組みを最重要視
- 無事故無災害での運航継続を目指し、運輸安全マネジメントを推進し、あらゆる面から安全運航を追及



HYOKIグループの安全管理の取り組み

- 船舶安全輸送管理の専任部署「船舶安全管理室」の設置
- 船舶安全会議の開催（毎月）
- 所属船の船舶オーナーを含めた船舶安全輸送委員会の開催（春・秋）
- 訪船活動（安全教育・注意喚起、設備のチェック、ヒヤリハット事例収集）
- 顧客鉄鋼メーカーや国交省への定例報告
- 無事故無災害の継続優秀船舶に対する表彰制度

主な重点活動項目

Safety Sail and Safety Delivery

4~6月

安全運航
船員教育

7~9月

台風対策の強化
船員災害の防止

10~12月

船体の整備強化
艙内点検強化

1~3月

積荷管理
海難防止強化

運輸安全マネジメント制度：輸送の安全確保に関し従来からの各交通モードの事業法に基づく保安監査に加え、運輸事業者自らが経営トップから現場まで一丸となり安全管理体制を構築・改善することにより輸送の安全性を向上させることを目的として、2006年10月に導入された制度

船員確保・次世代育成への取り組み

- 当社は内航船員の高齢化・将来の担い手不足の課題に早くから向き合い、船員の確保・育成に取り組むため、事業パートナーである船主と共同で2013年4月に七洋船舶管理を設立
- **船員育成船への設備投資、女性船員の採用・若年船員の育成に注力**



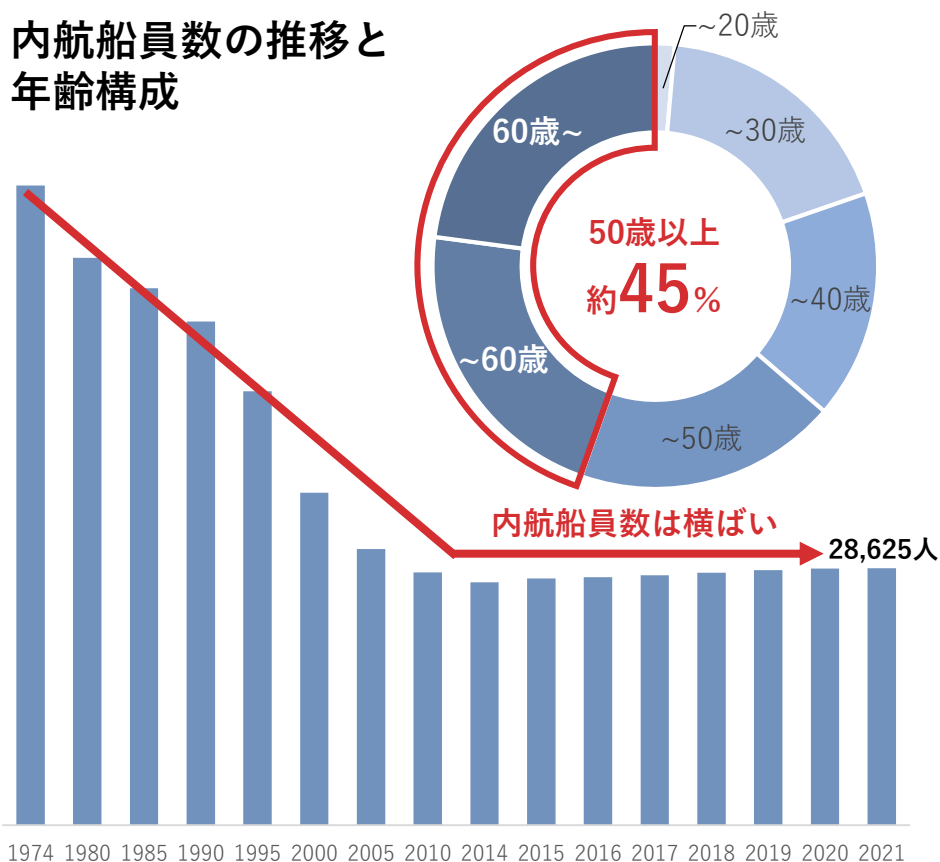
七洋船舶管理（兵庫県姫路市）は女性船員の育成に乗り出した

2019年12月14 日本経済新聞

最新情報
はこちら

2024年4月時点の当社グループ女性船員数5名
(うち2024年4月入社1名)

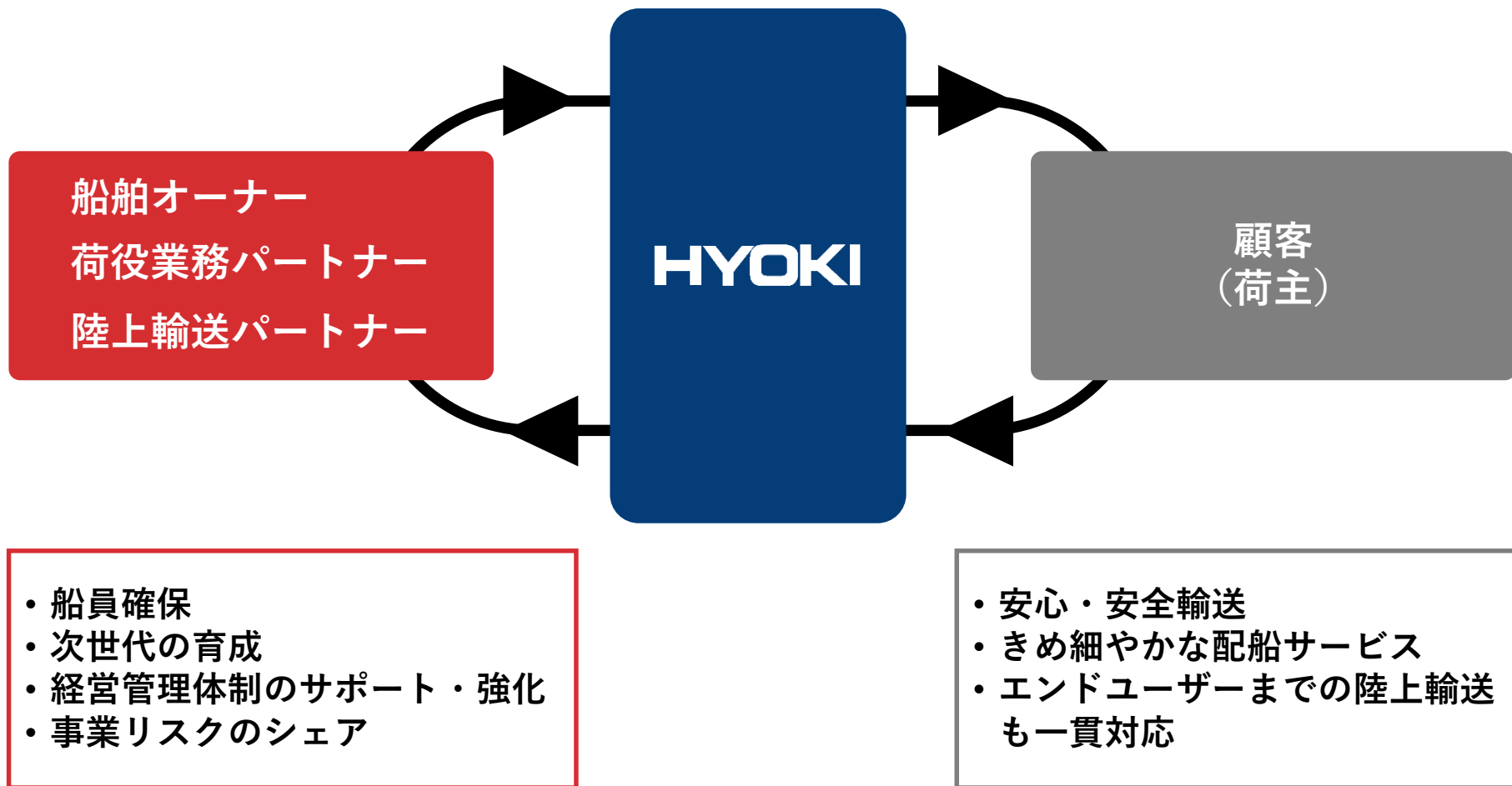
内航船員数の推移と年齢構成



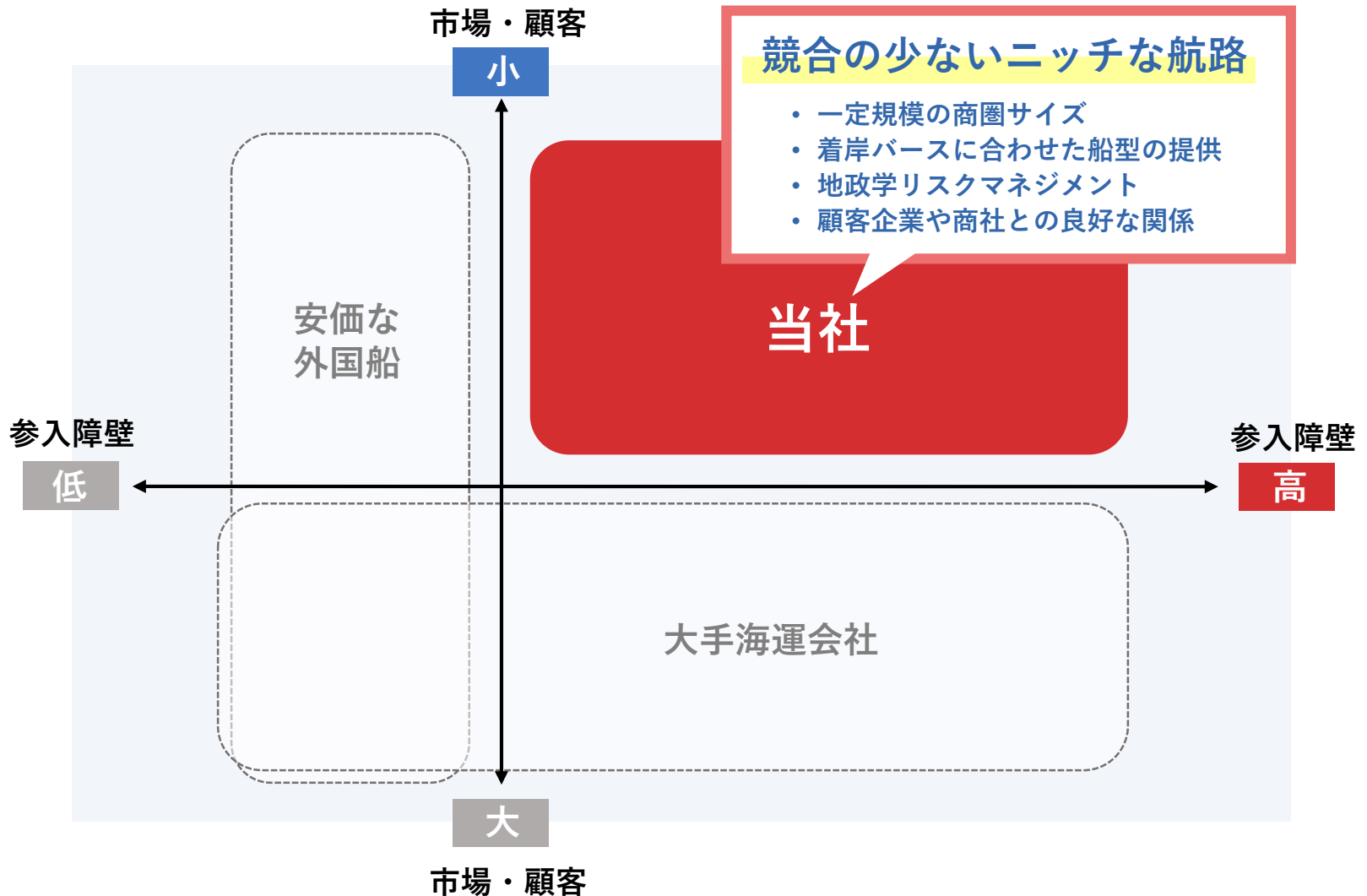
出典：日本の海運 SHIPPING NOW 2022-2023 貨物船と旅客船の船員合計

共存共栄エコシステム

- 当社は船主オーナーと共存共栄の関係を築き、運航に関わるあらゆる面をサポート
- 物流サービスに関わる全ての事業パートナーがともに成長する共存共栄エコシステムの形成を目指す



日本近海をメインエリアとし、顧客ニーズに応じた配船による
オーダーメイドかつニッチ戦略で事業を展開



神戸港・大阪港・姫路港をベースとし、高品質なサービスを展開

① 現場力

- 地元企業ならではの現場力ときめ細やかなサービス体制
- 豊富な経験と専門知識で荷主の事業拡大をサポート

② 高付加価値貨物の取扱いノウハウ

- 他法令貨物や経済連携協定に関する高い専門性
- 拡大する危険品、毒劇物保管アウトソースニーズの受け皿

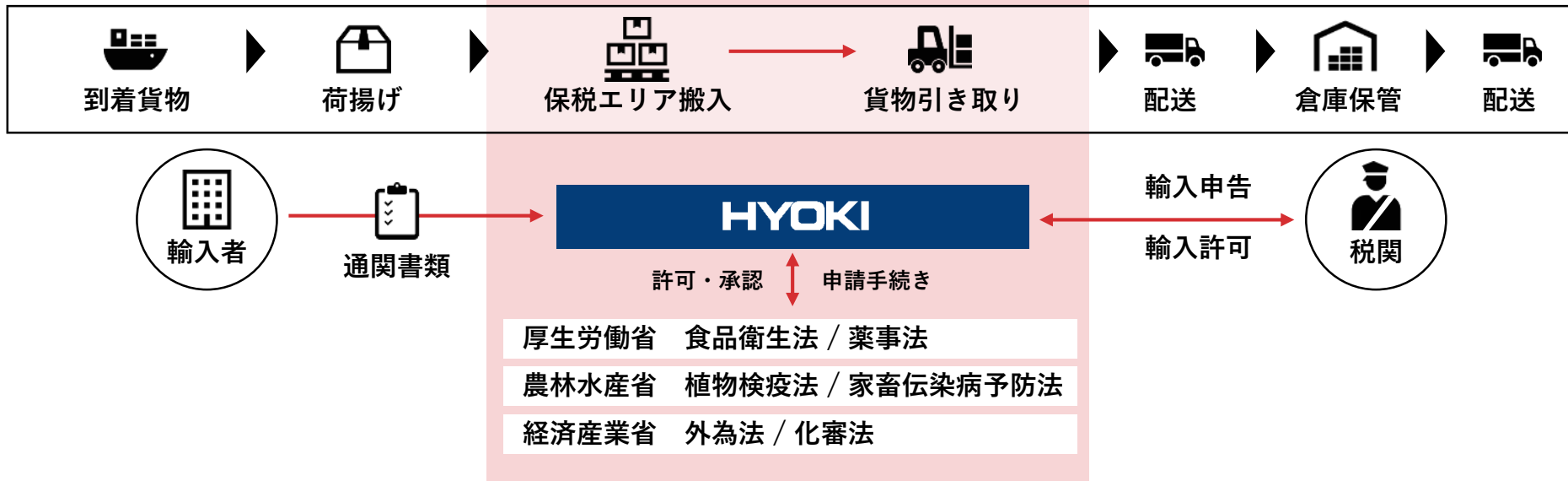
③ 港湾倉庫特化

- 岸壁併設倉庫に充実した荷役設備
- 港湾エリアに自社倉庫を保有
- 船会社コンテナヤードに隣接

④ AEO通関業者

- コンプライアンス重視の高品質な通関
- 高度な貨物のセキュリティ管理を実施
- 税関手続きの簡素化 / 迅速化サービスの提供

※輸入の場合





今後の各事業の方針

各事業の強みを原動力にし、持続的成長と企業価値向上を目指す

海運事業

安定
基盤

ニッチ
戦略

内航海運

運賃適正化交渉の継続

- 安定輸送サービスに見合った運賃への改定交渉を継続して実施

船団維持による 安定サービスの提供

- 傭船先への傭船料を改定し、船主と一体となった経営で船団を維持

外航海運

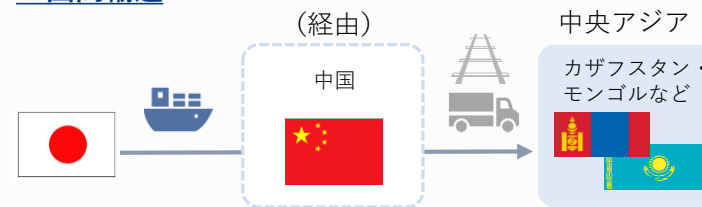
輸送ニーズに応じた
オーダーメイド配船

×

ニッチ
戦略

- 三国間輸送貨物を物量に合わせてスポット配船
- ODAプロジェクト貨物の受注に注力

三国間輸送



港運・倉庫事業

利益率
向上

港運事業

2024年問題への対応

- 2024年問題等による、コスト上昇分について価格改定交渉を継続

高収益率貨物の集荷営業

- 高付加価値及び専門知識を必要とする貨物の集荷営業強化
- 関西万博関連の荷動き活発化に備え、港運・倉庫事業一体となったセールス実施

倉庫事業

当社特長を活かした作業を通じ、営業力を強化

- 高回転率な輸出入貨物の取扱いを増加
- 特殊コンテナとその付帯作業の取扱いを拡大
- 屋外ヤード及び特殊荷役重機の特長を活かし、ISOタンクコンテナの営業活動を強化



2024年3月期 業績

取引形態見直しの結果、減収となるも、 子会社清算により経常利益・当期純利益が増益

売上高

146.3億円

前期比

△20.3%

営業利益

5.1億円

前期比

△7.2%

当期純利益

5.1億円

前期比

16.8%

海運事業

内航海運 | 料金改定の効果および効率配船や自社所有の船を積極的に活用したことで増収・増益

外航海運 | 前期好調の原動力となった建機類の輸送契約が終了

港運・倉庫事業

港運事業 | 輸出をメインとする主要顧客との取引は安定しており、価格改定・新規顧客獲得の効果もあり増益

倉庫事業 | 輸出入コンテナ貨物関連は、中国景気後退の影響を受け減収、固定資産償却費の増加や人件費増などにより減益

特殊要因により前期比で減収となるも、子会社清算により、
経常利益・当期純利益は2桁増益

（単位：百万円）

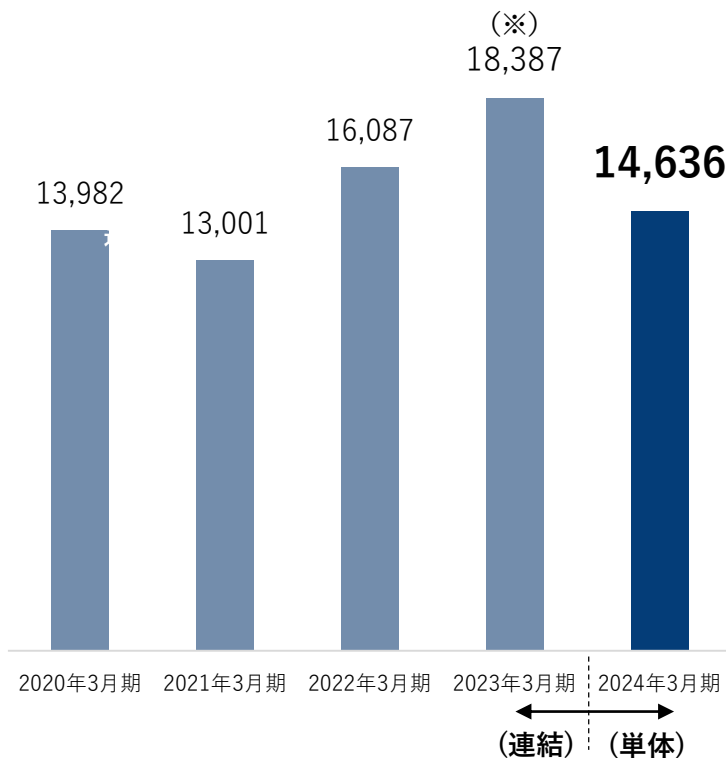
	2023年3月期 実績		2024年3月期 実績		前期比	(修正後) 通期予想 (2024年2月 13日公表)	予想比
	実績値	対売上高比率	実績値	対売上高比率			
売上高	18,364	-	14,636	-	79.7%	14,500	100.9%
売上総利益	2,662	14.5%	2,554	17.5%	96.0%	-	-
営業利益	560	3.0%	519	3.6%	92.8%	550	94.5%
経常利益	612	3.3%	678	4.6%	110.9%	630	107.8%
当期純利益	438	2.4%	512	3.5%	116.8%	440	116.4%

※ 2024年3月に連結子会社 K.S.LINES. S.A.を解散したことにより、2024年3月期より非連結決算に移行。2023年3月期の実績は単体決算での実績を記載しております。

前期特需の建機類の輸送契約終了と
取引形態見直しの特殊要因により前期比で減収なるも
営業利益率が0.6pt改善

売上高

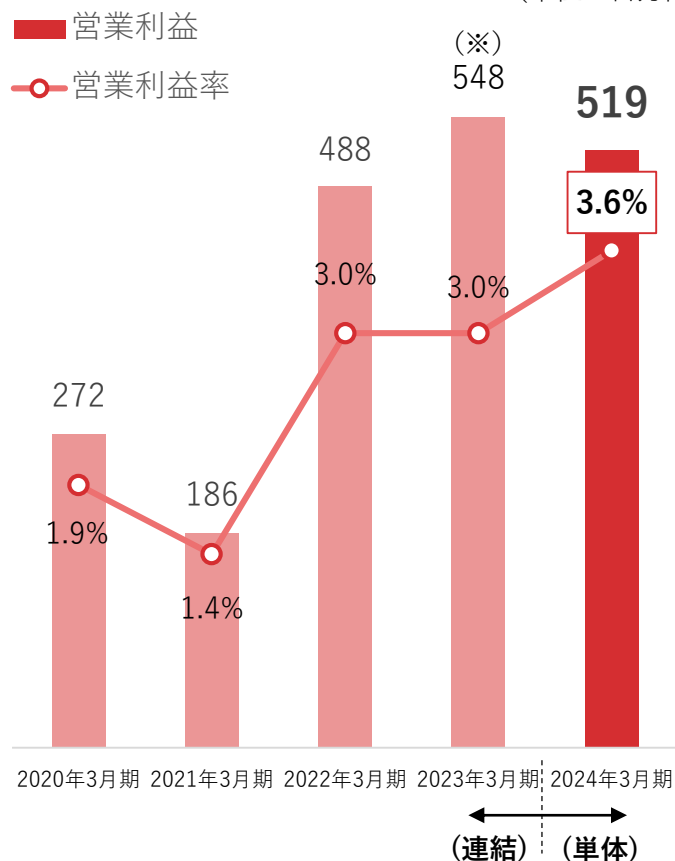
(単位：百万円)



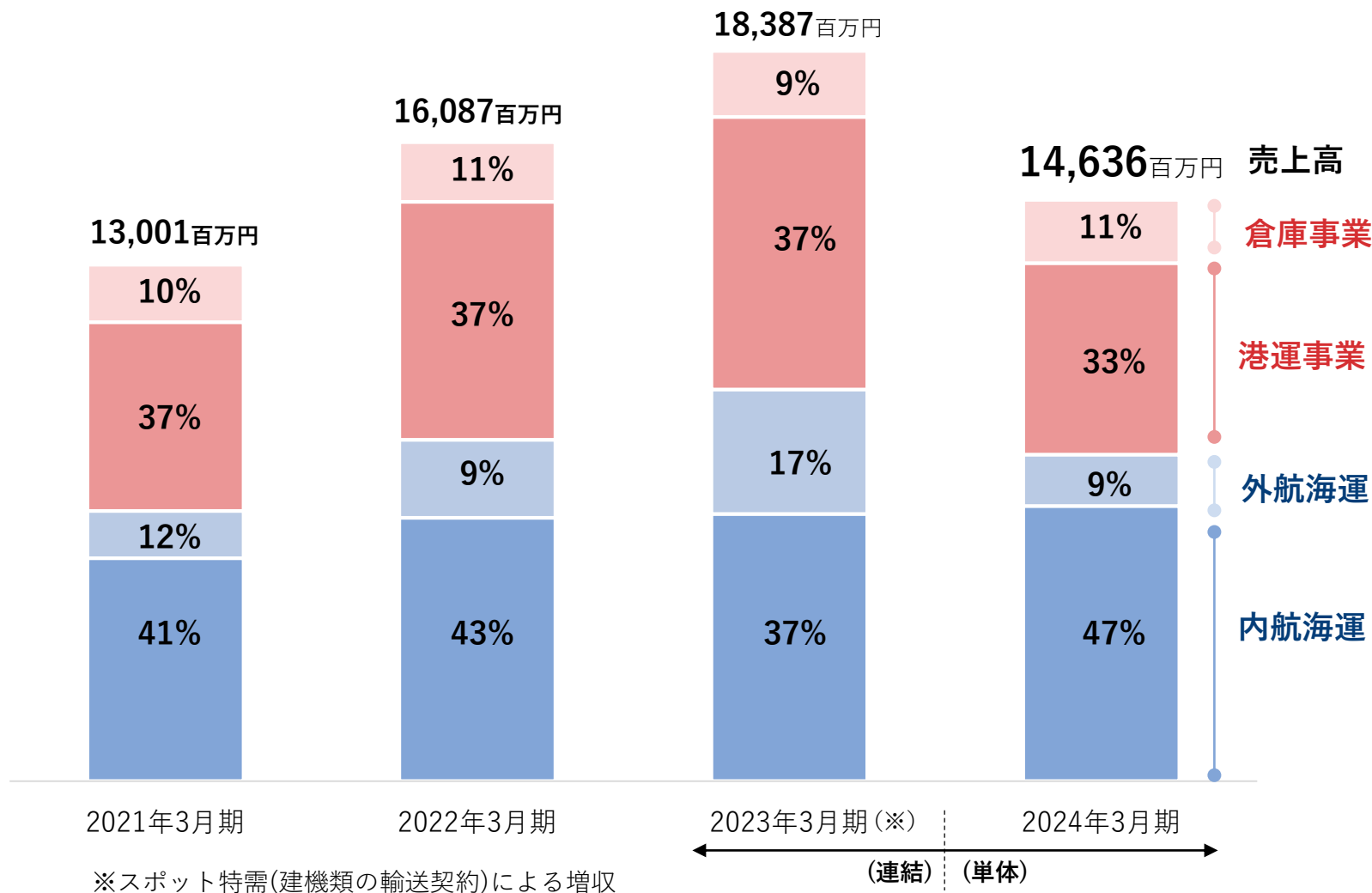
※スポット特需(建機類の輸送契約)による増収・増益

営業利益・営業利益率

(単位：百万円)



前期特需の建機類の輸送契約終了による外航事業と取引形態見直しの特殊要因により港運事業の比率が減少

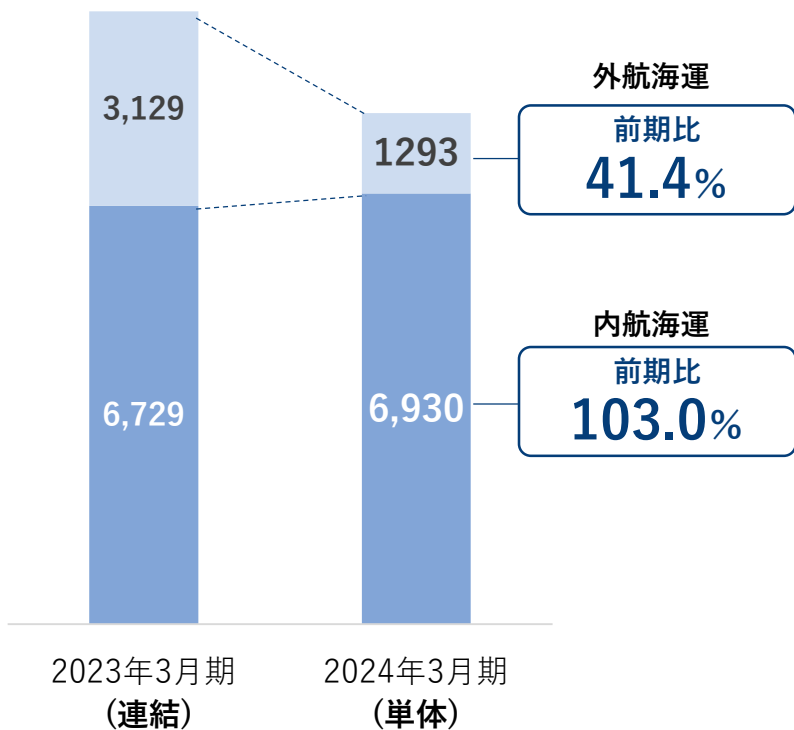


- 内航海運** |
- 海上運賃の適正化にむけた料金改定交渉及び効率配船の実施
 - 鋼船による運航を補完する、社艇の積極的活用により増収・増益

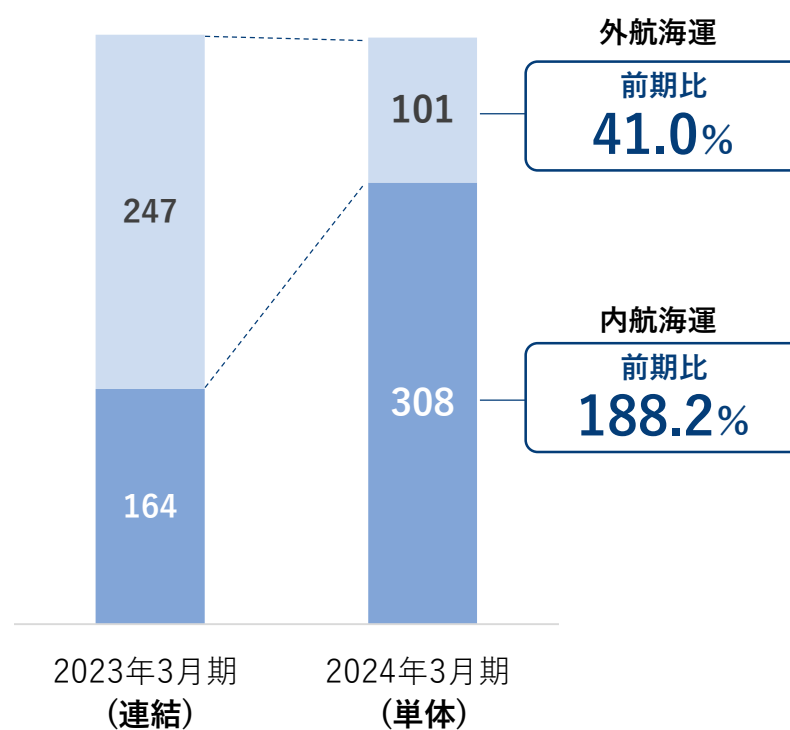
- 外航海運** |
- 前期好調の原動力となった建機類の輸送契約終了により減収・減益
 - 社船を売船し、船舶維持管理コストを改善

※ 2024年3月期より非連結決算に移行したことにより、前期比は参考値になります。

売上高 (単位：百万円)



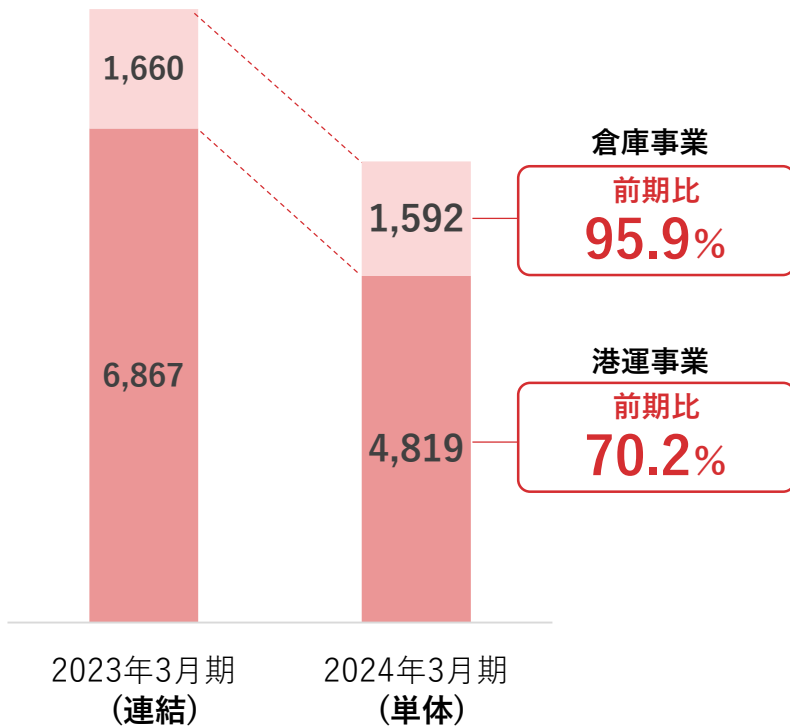
セグメント利益 (単位：百万円)



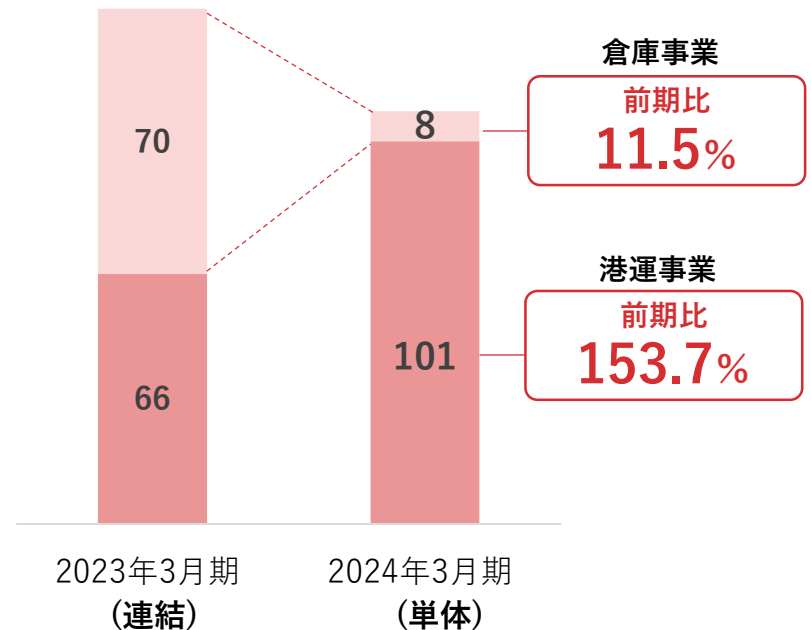
- 港運事業** |
- 取引形態を見直し、従来売上としていた項目を立替金としたことにより売上高は減少するも、原価も同額減少するためセグメント利益には影響なし
 - 輸出をメインとする主要顧客との取引は安定しており、価格改定の効果もあり増益
- 倉庫事業** |
- 輸出入コンテナ貨物関連は、中国景気後退の影響を受け減収
 - 固定資産税及び設備機材の減価償却など固定費増加、作業員の増員コスト増もあり減益

※ 2024年3月期より非連結決算に移行したことにより、前期比は参考値になります。

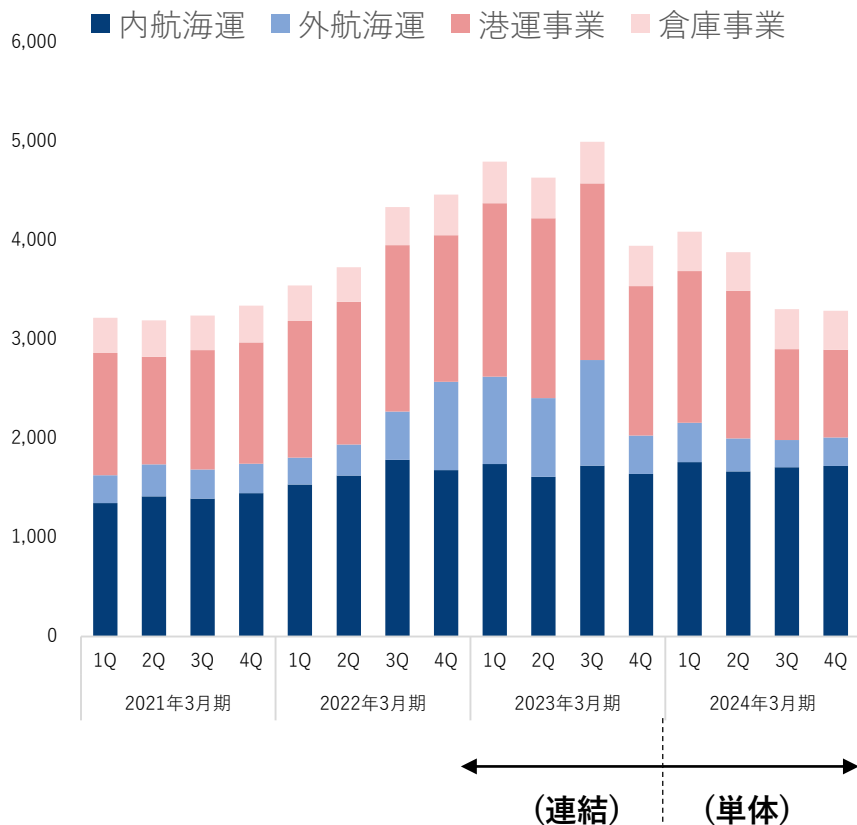
売上高 (単位：百万円)



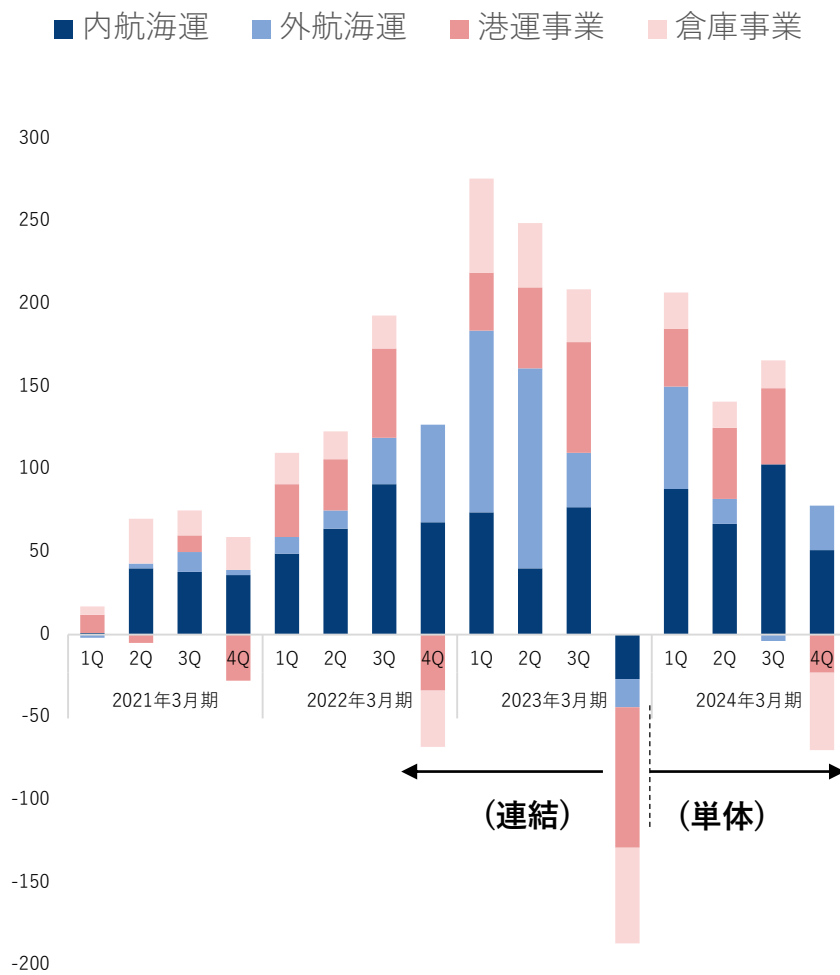
セグメント利益 (単位：百万円)



売上高 (単位：百万円)



セグメント利益 (単位：百万円)



自己資本比率35.6%となり財務健全性が改善

（単位：百万円）

	2023年3月期期末	2024年3月期期末	増減
流動資産	3,852	3,978	125
うち現預金	1,785	2,043	258
固定資産	8,666	8,960	294
うち有形固定資産	6,977	6,633	△343
資産合計	12,518	12,939	420
負債合計	8,732	8,329	△402
流動負債	4,592	4,168	△424
固定負債	4,139	4,161	21
純資産合計	3,786	4,609	822
負債純資産合計	12,518	12,939	420
自己資本比率	30.2%	35.6%	+5.4pt

（単位：百万円）

	2024年3月期実績	内容
営業CF	908	<ul style="list-style-type: none"> 税金等調整前当期純利益 709 減価償却費 369 法人税等の支払額 $\Delta 300$ 貸倒引当金の減少 $\Delta 86$
投資CF	74	<ul style="list-style-type: none"> 長期貸付金の回収 77 子会社清算による収入 30 長期貸付による支出 $\Delta 12$ 有形固定資産の取得による支出 $\Delta 11$
財務CF	$\Delta 737$	<ul style="list-style-type: none"> 長期借入金の返済 $\Delta 1,259$ 短期借入金の純減少額 $\Delta 400$ 配当金の支払 $\Delta 135$ 長期借入による収入 1,100
現金及び現金同等物の期末残高	2,043	

※ 前事業年度以前においては個別CFを作成していなかったため、2023年3月期との比較は記載していません。



2025年3月期 通期業績見通し

今期の経営方針

- 1 利益率UP** -高付加価値貨物受注による利益率の改善-
- 2 適正利潤** -各種コストの上昇を踏まえた、価格改定交渉の継続-
- 3 船団維持** -船主一体となった経営や新規傭船先の開拓など-

市場環境の変化が大きいことを予想し、通期計画を作成

- 国内景気は緩やかな回復傾向維持を予想
- 企業の設備投資も緩やかに増加すると予想
- 中東情勢の更なる緊迫化、ウクライナ紛争の長期化、米国大統領選挙の行方と米中貿易摩擦による経済安全保障上の規制などによる地政学的な影響

内航海運



- 船舶運航及び維持管理コストの増加。
- 適切なコスト管理と**適正運賃への改定**要請を進める。
- 傭船先への傭船料を改定し、**船主と一体となった経営で船団を維持**するとともに効率配船に努める。
- **新規傭船先の開拓**と関係会社や船員育成船を通じた**若年船員の雇用促進**。

外航海運



- **中央アジアやモンゴル**など、鉱物資源が豊富な国向けの設備取扱いの増加が見込まれる。
- **中国の港を経由地とした三国間輸送**貨物を物量に合わせた傭船契約にて配船し、準定期配船サービスの提供を目指す。
- 同航路の強みを生かし**中国発日本向けの輸入貨物の獲得**を目指す。
- 当社と協力関係にある船会社と協業し、**国内外での集荷活動を展開**。
- 国際複合輸送事業は、**ODAプロジェクト貨物の受注に注力**し、関連するサプライヤーの輸送需要の取り込みを図る。

港運事業



- 2024年問題によりトラックドライバーの労働時間の上限が制限され、国内陸上輸送において、適法な取組が必要となる。
- 協力会社からの値上げ要請に応じたコスト上昇分を顧客へ転嫁できるよう、価格改定交渉を継続。
- 収益率の向上を目指し、一般貨物以外に付加価値が高く、通関取扱いに専門知識を有する貨物の集荷営業を強化。
- 2025年に迫った大阪・関西万博関連の建設資材や大型設備機器の荷動きが活発化すると予想。港運・倉庫事業が一体となった営業サービスを展開し、受注機会を逃さないように努める。

倉庫事業



- 将来的に予想される倉庫作業員の不足に対処すべく増員を図る。
- 収益性を高めるため、回転率の良い輸入コンテナ貨物の取扱いを増加させる営業活動強化。
- 通常の上陸コンテナには積めない大型貨物を積載するフラットトラック等の特殊コンテナとその付帯作業の取扱いを増やす。
- 屋外ヤード及び特殊荷役重機とそのオペレーターを有する当社の特長を活かし、ISOタンクコンテナの営業活動も引き続き強化。

2024年3月期は、港運事業において昨年10月以降に船会社費用を請求から立替金に変更したことや外航事業においては特需の輸送契約が終了したために、前期比で減収となったものの、子会社清算により経常利益及び当期純利益が増益となりました。今期は船会社費用の立替が1年を通しての変更となるため、減収を見込んでおりますが、原価も同様に減る事と適正利潤の追求に取組み、営業利益は増益を見込みます。

(単位：百万円)

	2024年3月期実績		2025年3月期予想		前期比	
売上高	14,636	-	14,000	-	△636	95.7%
営業利益	519	3.5%	560	4.0%	41	107.9%
経常利益	678	4.6%	600	4.3%	△78	88.5%
当期純利益	512	3.5%	420	3.0%	△92	82.0%
EPS (1株当たり当期純利益)	431.03円	-	352.90円	-	△78.13円	81.9%



株主還元

1株あたり配当金

- 2024年3月期：15円増配し130円
- 2025年3月期：配当性向30%以上とし、107円を計画

2022年3月期

1株あたり配当金

92円

配当性向

30.1%

2023年3月期

1株あたり配当金

115円

配当性向

30.7%

2024年3月期

1株あたり配当金

130円

配当性向

30.2%

2025年3月期

1株あたり配当金

107円

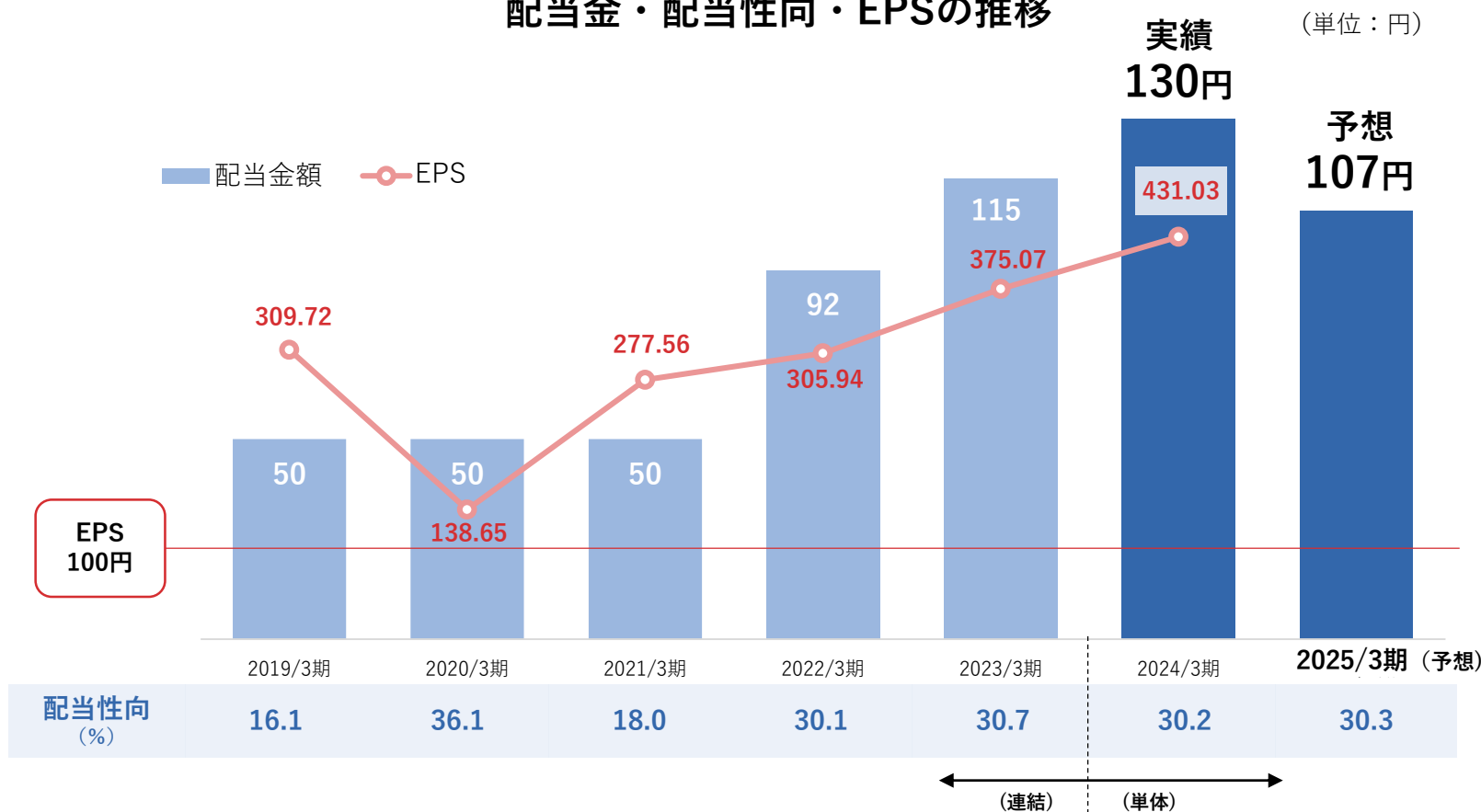
配当性向

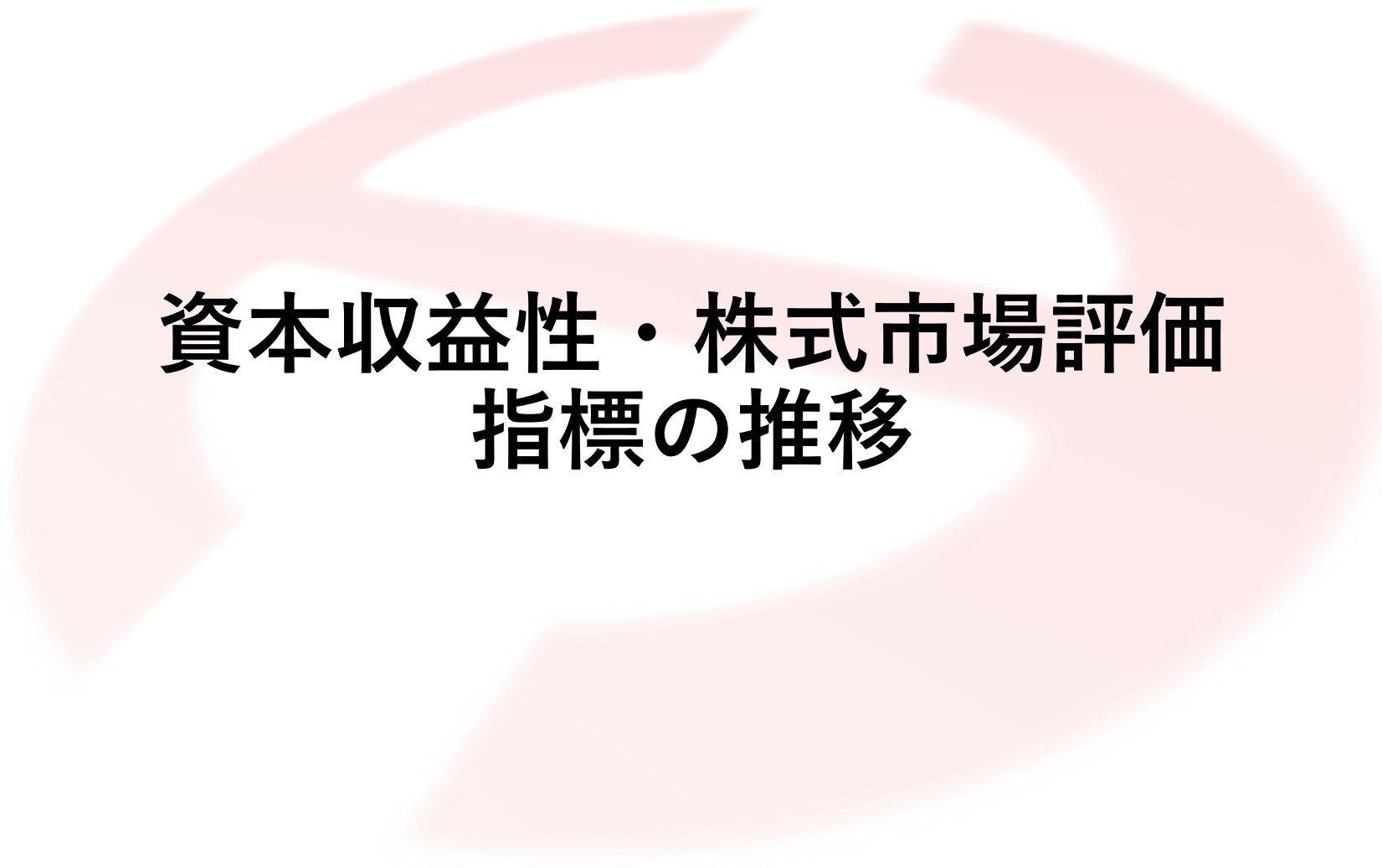
30.3%

当社は配当方針を「企業業績および今後の事業展開を勘案した安定的かつ積極的な配当」と定めております。安定配当を基本とし、EPS（1株当たり当期純利益）が100円を上回る場合は、配当性向30%以上または1株当たり50円のいずれか高い基準での配当を実施させていただきます。

配当金・配当性向・EPSの推移

(単位：円)





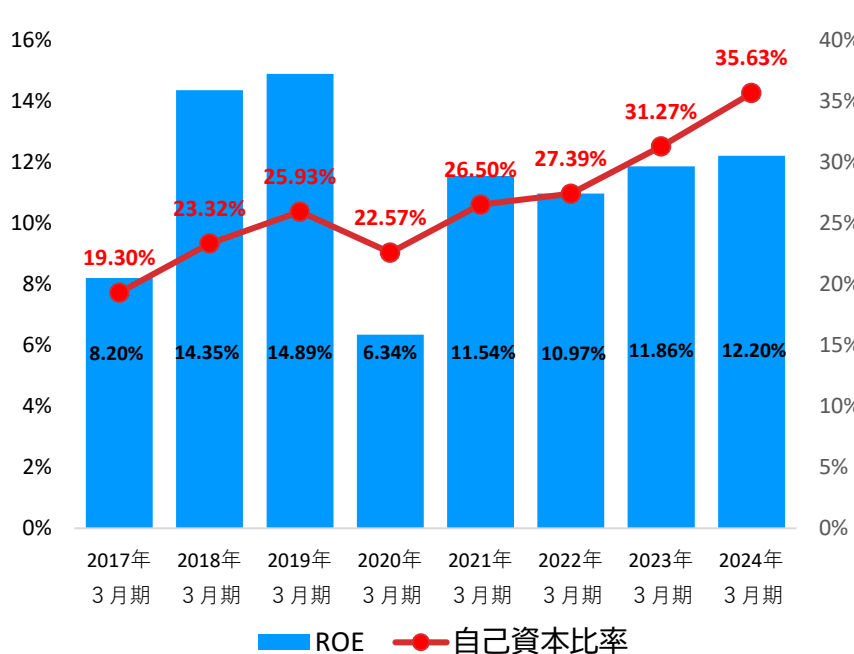
資本収益性・株式市場評価 指標の推移

(連結) (単体)

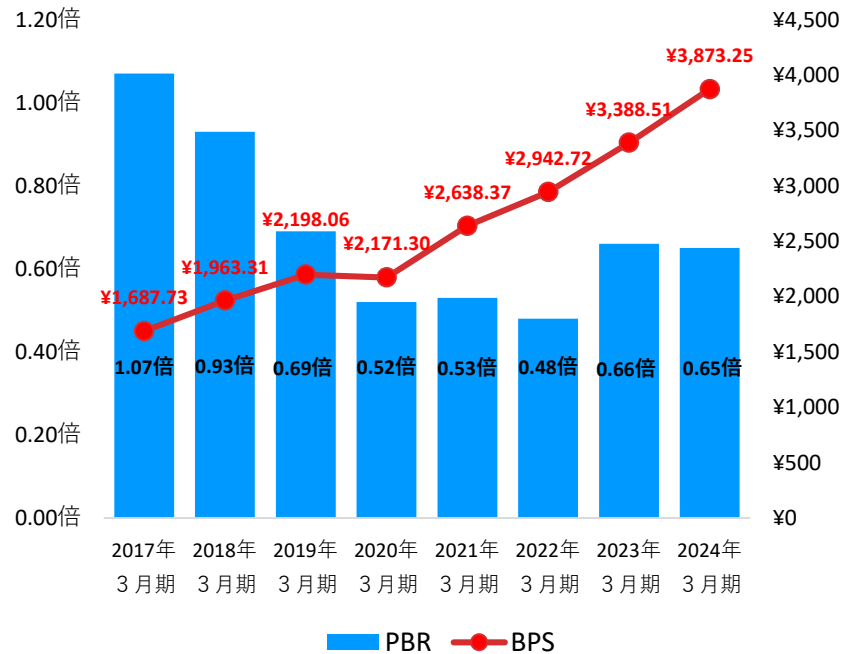
	2017年 3月期	2018年 3月期	2019年 3月期	2020年 3月期	2021年 3月期	2022年 3月期	2023年 3月期	2024年 3月期
ROE (株主資本利益率)	8.20%	14.35%	14.89%	6.34%	11.54%	10.97%	11.86%	12.20%
自己資本比率	19.30%	23.32%	25.93%	22.57%	26.50%	27.39%	31.27%	35.63%
PBR (株価純資産倍率)	1.07倍	0.93倍	0.69倍	0.52倍	0.53倍	0.48倍	0.66倍	0.65倍
BPS (1株当たりの純資産)	¥1,687.73	¥1,963.31	¥2,198.06	¥2,171.30	¥2,638.37	¥2,942.72	¥3,388.51	¥3,873.25
EPS (1株当たりの純利益)	¥129.72	¥262.19	¥309.72	¥138.65	¥277.56	¥305.94	¥375.07	¥431.03
PER (株価収益率)	13.88倍	6.95倍	4.90倍	8.20倍	5.08倍	4.58倍	6.00倍	5.81倍
純資産	1,996百万円	2,293百万円	2,567百万円	2,535百万円	3,081百万円	3,456百万円	4,000百万円	4,609百万円
株価(期末日)	¥1,801	¥1,822	¥1,518	¥1,137	¥1,410	¥1,401	¥2,252	¥2,503

※ 当社は2024年3月期より非連結決算に移行いたしました。2023年3月期以前の数値は連結での数値となっています。

ROEと自己資本比率の推移



PBRとBPSの推移



- ROE (株主資本利益率) = 当期純利益 / 自己資本 × 100 (%)
- 自己資本比率 = 自己資本 / 総資本

- PBR (株価純資産倍率) = 株価 / BPS
- BPS (1株当たり純資産) = 純資産 / 発行済株式数

ROE (株主資本利益率)
⇒ 直近8事業年度平均11.29%

自己資本比率
⇒ 2024年3月末で35.63%となり
財務健全性が4期連続改善

PBR (株価純資産倍率)
⇒ 直近8事業年度平均0.69倍

BPS (1株当たりの純資産)
⇒ 2024年3月期末で¥3873.25となり
直近8事業年度推移で2.3倍に増加

※ 当社は2024年3月期より非連結決算に移行いたしました。2023年3月期以前の数値は連結での数値となっています。



SDGsへの取り組み

持続可能な社会の構築と企業価値の向上を両立

E 環境



- 船舶業界全体でSOx・NOx・COxの排出量規制が活発化する中、SOx規制に対応した硫黄分濃度の燃料油（規制適合油）の使用
- 船舶バラスト水の規制管理条約への対応として、紫外線を利用した排水処理装置を設置運用
- CO2排出削減の観点より、交通エコロジー・モビリティ財団によるエコ通勤の認定、神戸物流センターにおけるバース予約システム導入により、トラック・トレーラーの待機時間の軽減への継続的な取り組み

S 社会



- 船員が魅力のある職業となるよう船員の働き方改革への取り組み
- 本社所在地域・機関への社会貢献

G ガバナンス



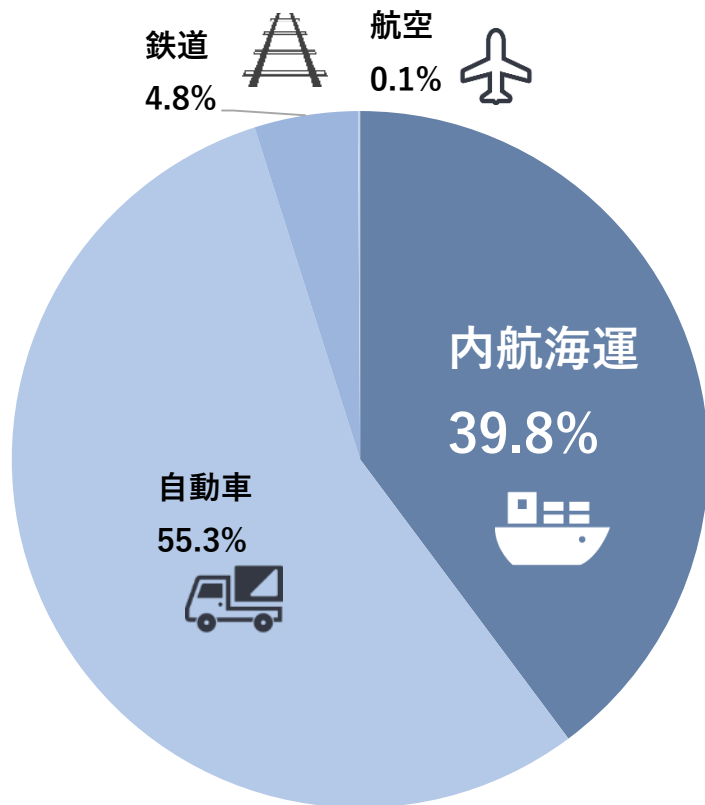
- 企業としての意思決定の透明性や公正性を高めるための基本指針「兵機コーポレートガバナンス・ガイドライン」を制定



appendix

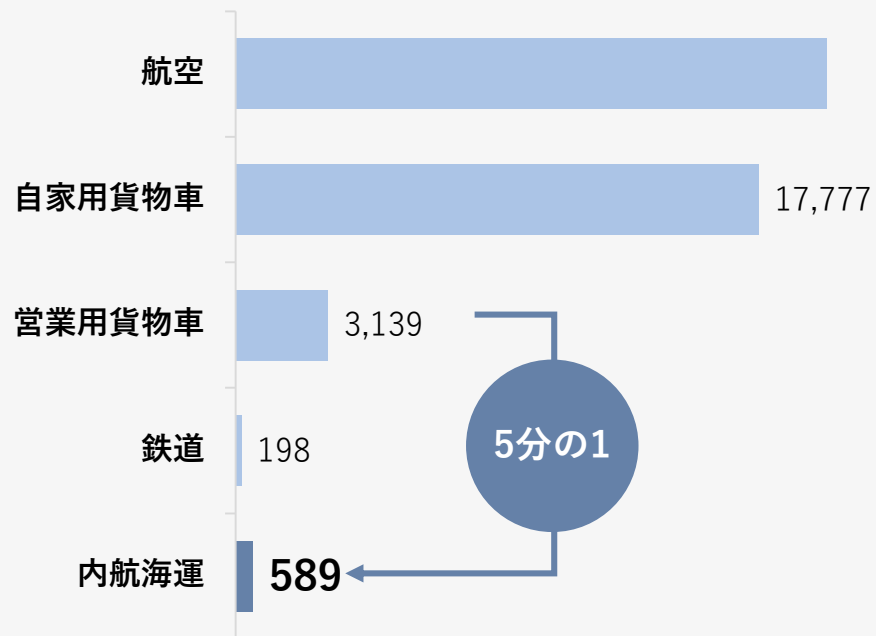
内航海運は、国内における大量・長距離輸送の重要な担い手

輸送機関別の輸送割合



国内貨物輸送の約4割は内航海運
特に石油製品、鉄鋼、セメントなど産業に
不可欠な物資については8割以上が海上輸送

1トンキロ輸送するのに必要なエネルギー消費量
(キロジュール/トンキロ)



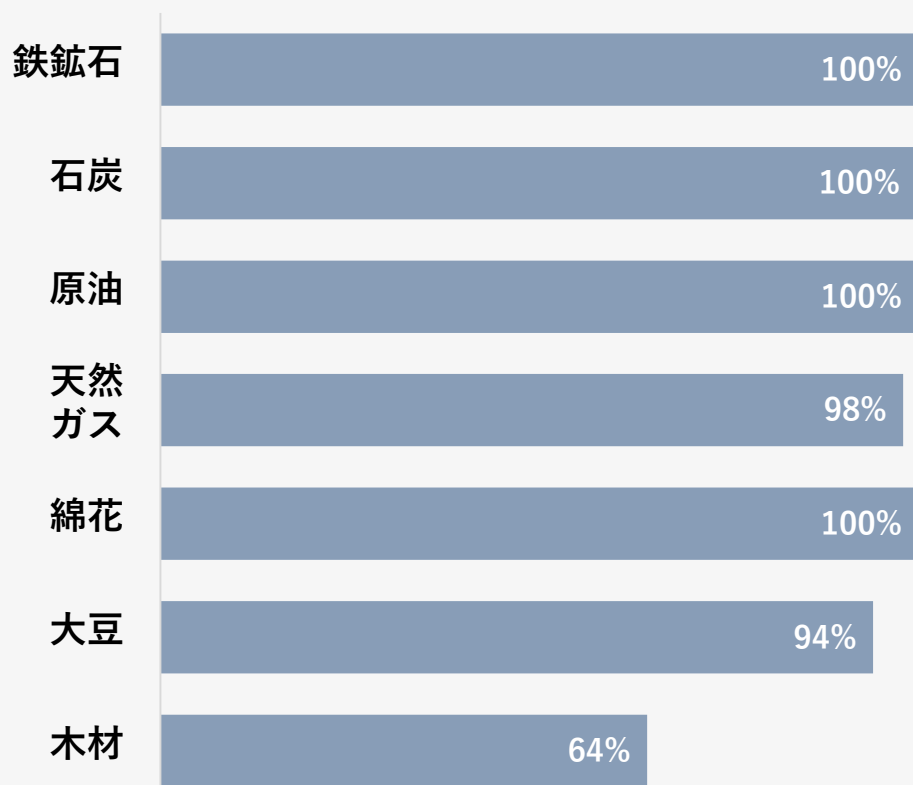
内航海運はエネルギー効率の良い、
環境にやさしい輸送機関

出典：日本の海運 SHIPPING NOW 2022-2023、輸送トンキロベース

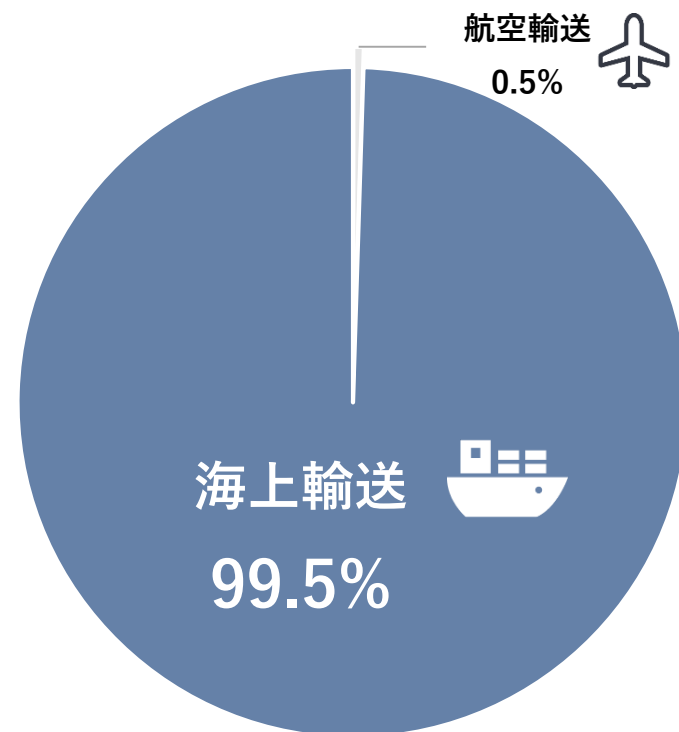
出典：日本内航海運組合総連合会（2023年度）

日本のエネルギー資源や衣食住は海外の原材料資源に依存しており、
日本の輸出入はほぼ100%海上輸送

主な資源の対外依存度



日本の貿易業における海上輸送の割合



日本における海運は暮らしと産業を支えるなくてはならない存在

本資料のお取り扱い上のご注意

本資料に含まれる将来の見通しに関する記述は、現時点における情報に基づき判断したものであり、マクロ環境や当社の関連する業界動向等により変動することがございます。

従いまして、実際の業績等が、本資料に記載されている将来の見通しに関する記述と異なるリスクや不確実性がありますことをご了承ください。

本資料における表示方法について

金額及び比率については、特に記載のない場合、以下のとおり表示しております。

- ・ 表示単位：百万円（単位未満切捨）
- ・ 比率については円単位にて算出し、小数第一位未満を四捨五入

IRに関するお問い合わせ先

兵機海運株式会社 管理部/財務部

TEL：078-940-2351

E-MAIL：hyk_ir_information@hyoki.co.jp