



兵機海運株式会社

2025年3月期 第2四半期

決算説明資料

証券コード 9362

新任代表取締役到大東 慶治が就任いたしました

本年6月27日付で新たに大東 慶治が代表取締役社長に就任いたしました。
新たな経営体制のもと、経営基盤のさらなる強化と企業価値の持続的向上
を図ってまいります。



**地元の皆様に愛される会社、
社会に必要とされる会社であり続けるために**

兵機海運は、2024年で設立82年目を迎えました。長期にわたって株式を保有していただいている皆様への感謝を忘れずに新時代の物流サービスを創造し、企業価値向上を目指す。それが、このタイミングでバトンを受けた私の責務だと思っています。

今後も「安全、迅速、信頼」を一番のモットーとして輸送サービスの向上に努め、地元の皆様に愛される会社、社会に必要とされる会社であり続けるために私たちは挑戦を続けます。

株主の皆様におかれましては、今後とも変わらぬご厚情を賜りますようお願い申し上げます。

- 1 2025年3月期第2四半期業績
- 2 2025年3月期業績見通し
- 3 株主還元
- 4 Appendix
 - 会社概要
 - 事業概要
 - 当社の強み・特徴
 - ビジネスモデル
 - TOPICS
 - 参考資料

2025年3月期 第2四半期業績

売上高は、通期計画に対し堅調な進捗
営業利益・純利益は当初予想を大きく上回る進捗

売上高

68.5億円

前年同期比増減

△14.1%

通期予想進捗率

48.9%

営業利益

4.0億円

前年同期比増減

+17.2%

通期予想進捗率

73.1%

四半期純利益

3.0億円

前年同期比増減

+13.5%

通期予想進捗率

73.4%

※ 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月期より単体決算に移行。前年同期比は24年3月期2Q単体決算との比較となります。

前年同期比較で各段階利益において2桁増益を達成。
営業利益率は6%へ上昇。

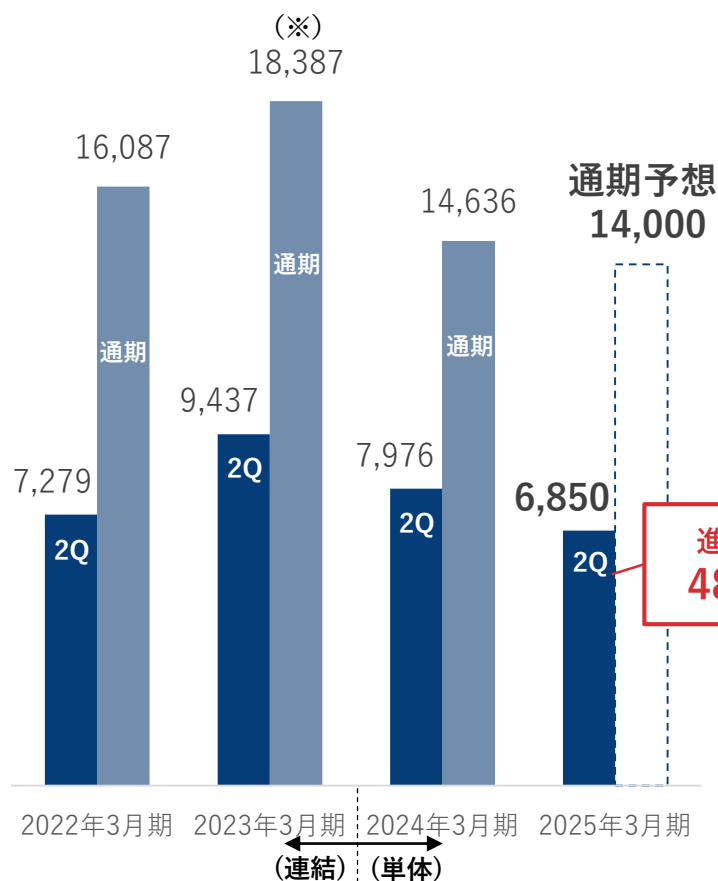
（単位：百万円）

	2024年3月期2Q 実績		2025年3月期2Q 実績		前期比	通期予想 (2024年5月 13日公表)	進捗率
	実績値	対売上高比率	実績値	対売上高比率			
売上高	7,976	-	6,850	-	85.9%	14,000	48.9%
売上総利益	1,308	16.4%	1,385	20.2%	105.9%	-	-
営業利益	349	4.4%	409	6.0%	117.2%	560	73.1%
経常利益	391	4.9%	450	6.6%	115.1%	600	75.1%
四半期純利益	271	3.4%	308	4.5%	113.5%	420	73.4%

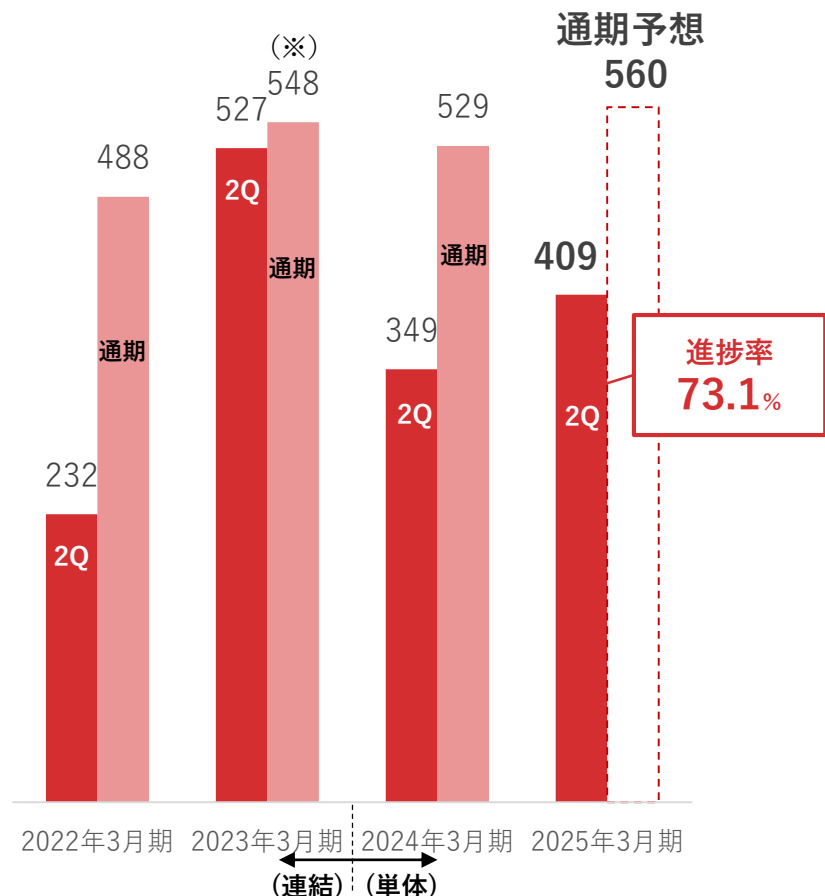
※ 2024年3月に連結子会社 K.S.LINES S.A.を解散したことにより、2024年3月期末より単体決算に移行。24年3月期2Qの実績は単体決算での実績を記載しております。

売上高は通期予想に対して堅調な進捗 営業利益は、70%以上の好進捗

売上高 (単位：百万円)

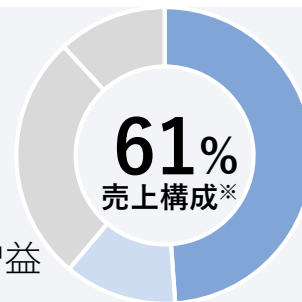


営業利益 (単位：百万円)



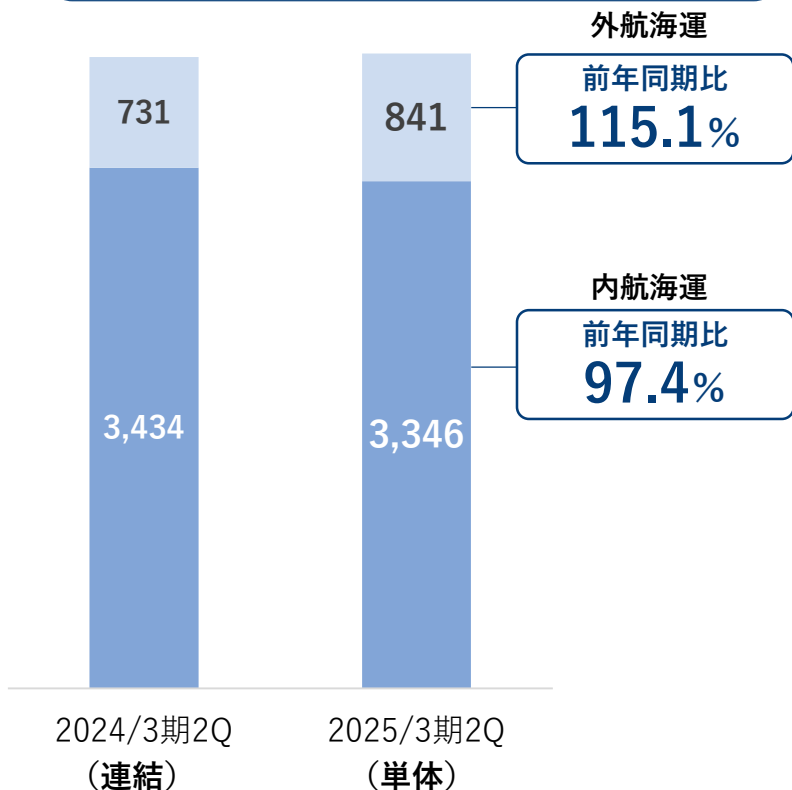
内航海運 | 主要荷主との運賃値上げ交渉により、コスト上昇分を取引価格に反映し、増益 新規備船先との提携や既存備船料改定も実施

外航海運 | 中国経由、中央アジア向けの大型鉱山用建機を準定期航路配船し、韓国、台湾等の近海航路へは需要に応じたスポット配船により増収増益

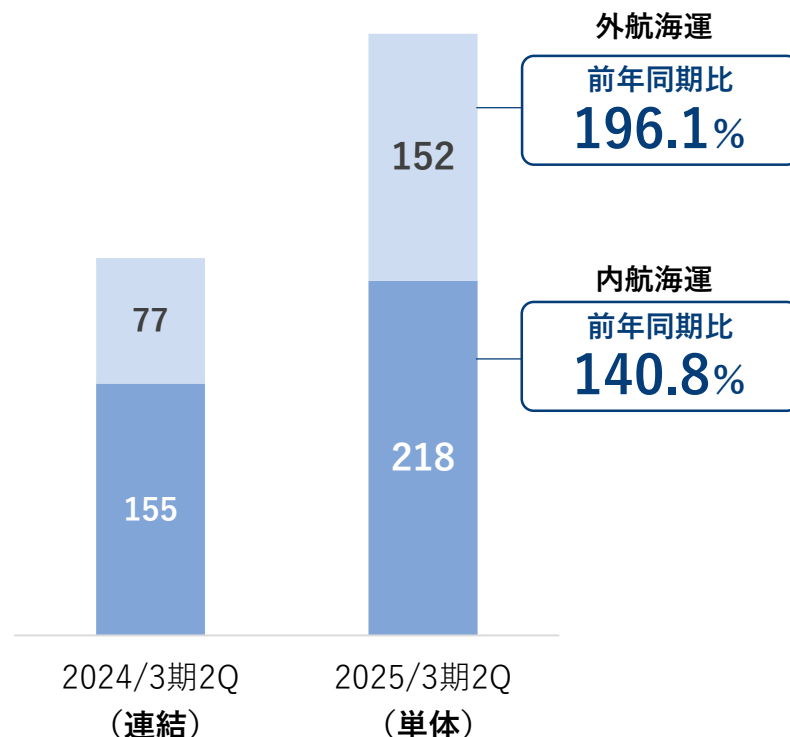


※2025年3月期2Q売上高に占める事業の売上高

売上高 (単位：百万円)



セグメント利益 (単位：百万円)



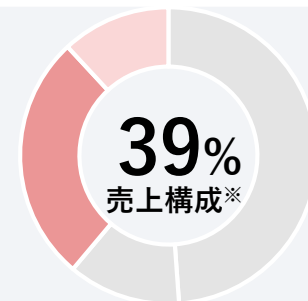
※ 2024年3月期末より単体決算に移行したことにより、前期比は参考値になります。

港運事業

輸入通関取扱い件数は若干増加 輸出通関取扱い件数は為替、海上コンテナ不足及び中国経済成長の鈍化による影響もあり、減収減益

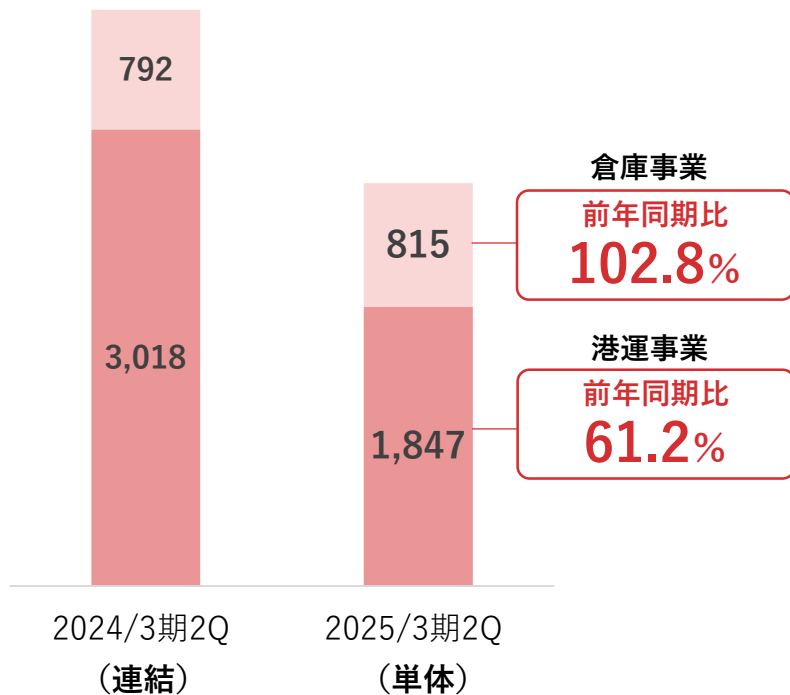
倉庫事業

他部門との共同集荷や自社倉庫満床時に危険物等を扱える外部倉庫と提携し収益拡大を目指すも、減価償却費や労務費の増加が利益を圧迫

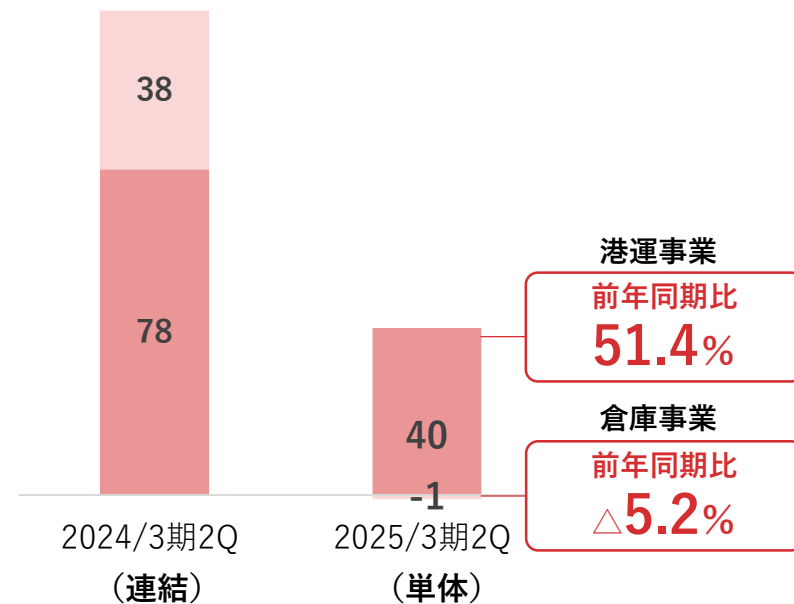


※2025年3月期2Q売上高に占める事業の売上高

売上高 (単位：百万円)



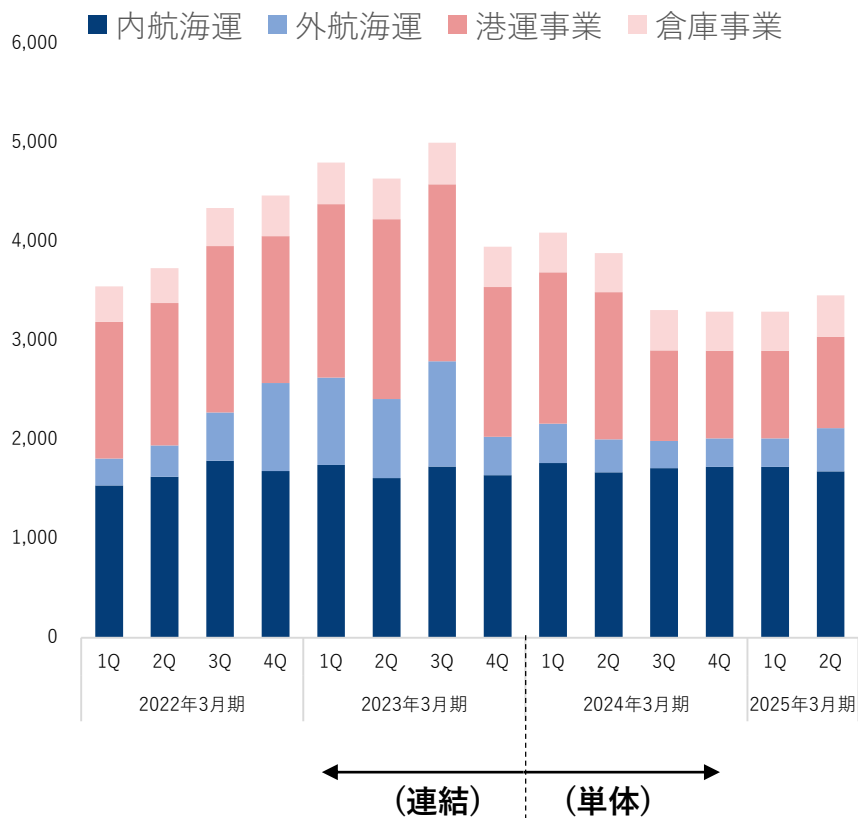
セグメント利益 (単位：百万円)



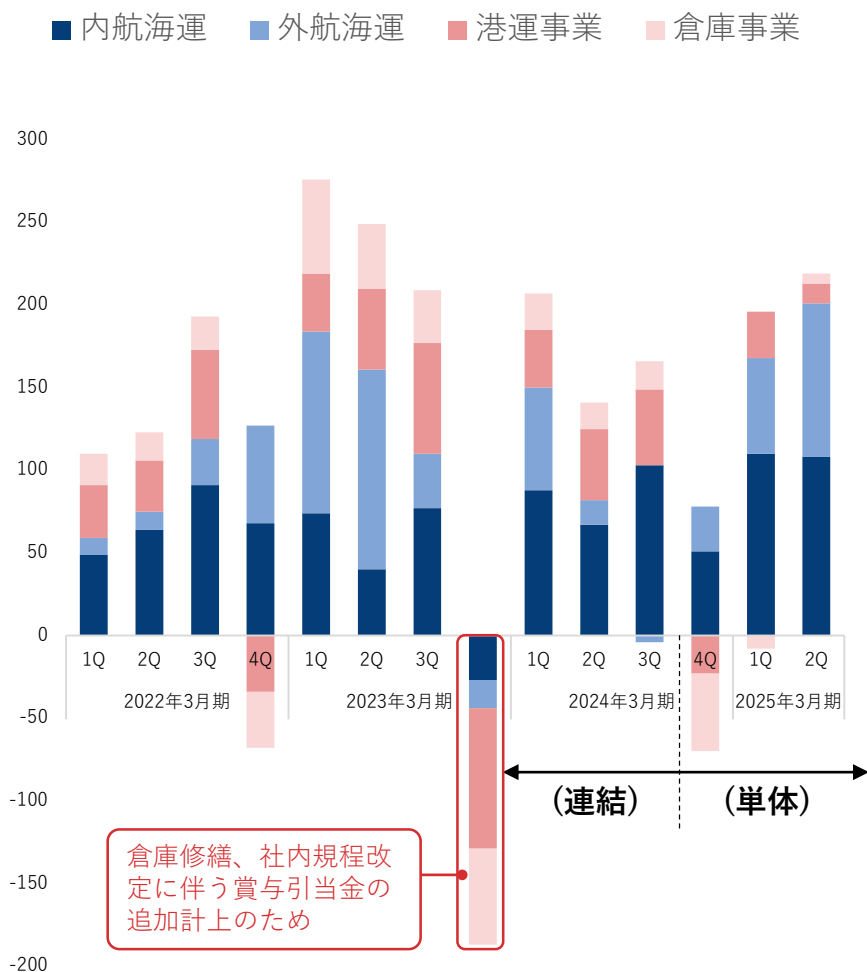
※ 2024年3月期末より単体決算に移行したことにより、前期比は参考値になります。

港運・倉庫事業は外的要因やコスト増等により伸びが停滞気味であるものの、内航海運・外航海運では料金改定、輸送効率向上等により順調に推移

売上高 (単位：百万円)



セグメント利益 (単位：百万円)



※ 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4Qより単体決算に移行。本グラフにおいて2024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。

自己資本比率36.4%と財務健全性を維持

（単位：百万円）

	2024年3月期期末	2025年3月期 第2四半期実績	増減
流動資産	3,978	4,082	104
うち現預金	2,043	2,071	28
固定資産	8,960	8,619	△341
うち有形固定資産	6,633	6,510	△123
資産合計	12,939	12,702	△236
負債合計	8,329	8,075	△253
流動負債	4,168	3,885	△282
固定負債	4,161	4,189	28
純資産合計	4,609	4,626	16
負債純資産合計	12,939	12,702	△236
自己資本比率	35.6%	36.4%	+0.8pt

（単位：百万円）

	2024年3月期 第2四半期実績	2025年3月期 第2四半期実績	増減額	内容
営業CF	553	359	△193	<ul style="list-style-type: none"> 税金等調整前中間純利益 444 減価償却費 201 売上債権の増加 △76 仕入債務の減少 △67 未払消費税等の減少 △41
投資CF	34	△23	△58	<ul style="list-style-type: none"> 短期貸付金の減少 43 有形固定資産の取得 △70
財務CF	△263	△303	△39	<ul style="list-style-type: none"> 長期借入による収入 600 長期借入金の返済 △535 短期借入金の純減額 △200 配当金の支払 △153
現金及び現金同等物 の四半期末残高	2,124	2,071	△52	

※ 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4Qより単体決算に移行。本グラフにおいて2024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。

2025年3月期 通期業績見通し

今期の営業方針

- 1 生産性向上** -一人当たりの利益額増加と業務の効率化（コスト削減）-
- 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 複合サービス** -4セグメントを複合した競争力のあるサービスの提案-

市場環境の激的な変化と世界情勢の混迷を念頭に、通期計画を作成

- 国内景気は段階的な物価上昇が継続すると予想
- 実質賃金の引上げと企業間の価格転嫁の可否が国内経済活性化のポイントと認識
- 米国新大統領の経済や安全保障政策が通商取引に与える影響、中東情勢の緊迫化、およびウクライナ紛争の長期化がもたらす地政学リスクの高まりによるグローバル経済の不安定化など予断を許さない状況が継続することを予想

内航海運



- 当社所属の新造船が11月に就航を予定し、さらなる輸送力向上と安定サービスの提供体制を強化
- 一部顧客のモーダルシフト（トラック輸送からCO2排出量の少ない船舶輸送への転換）推進による新規需要取り込み

外航海運



- 中国経由、中央アジア向け大型鉱山用建機輸送をメインとした準定期航路を確立
- 中央アジア向け以外の大型鉱山用建機受注にも営業注力
- 国際複合輸送事業は、東南アジア代理店の新規開拓によるネットワーク構築を推進

港運事業



- 海上コンテナ不足や中国発着貨物の通関取扱い件数の鈍化による厳しい環境の継続
- 適正な価格転嫁および協力会社とのネットワークを強化
- 2025年春開幕の大阪・関西万博関連需要およびカジノ施設建設の新規案件の動向に注視し、港運・倉庫一体となった営業活動を実施

倉庫事業



- 神戸地区、姫路地区における危険物倉庫については堅調に推移
- 神戸地区危険物倉庫において、屋外保管となるISOタンクコンテナの集荷営業を強化
- 設備機材の償却負担の増加や将来を見据えた自社作業員の増員・養成のための労務費増加による負担増

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

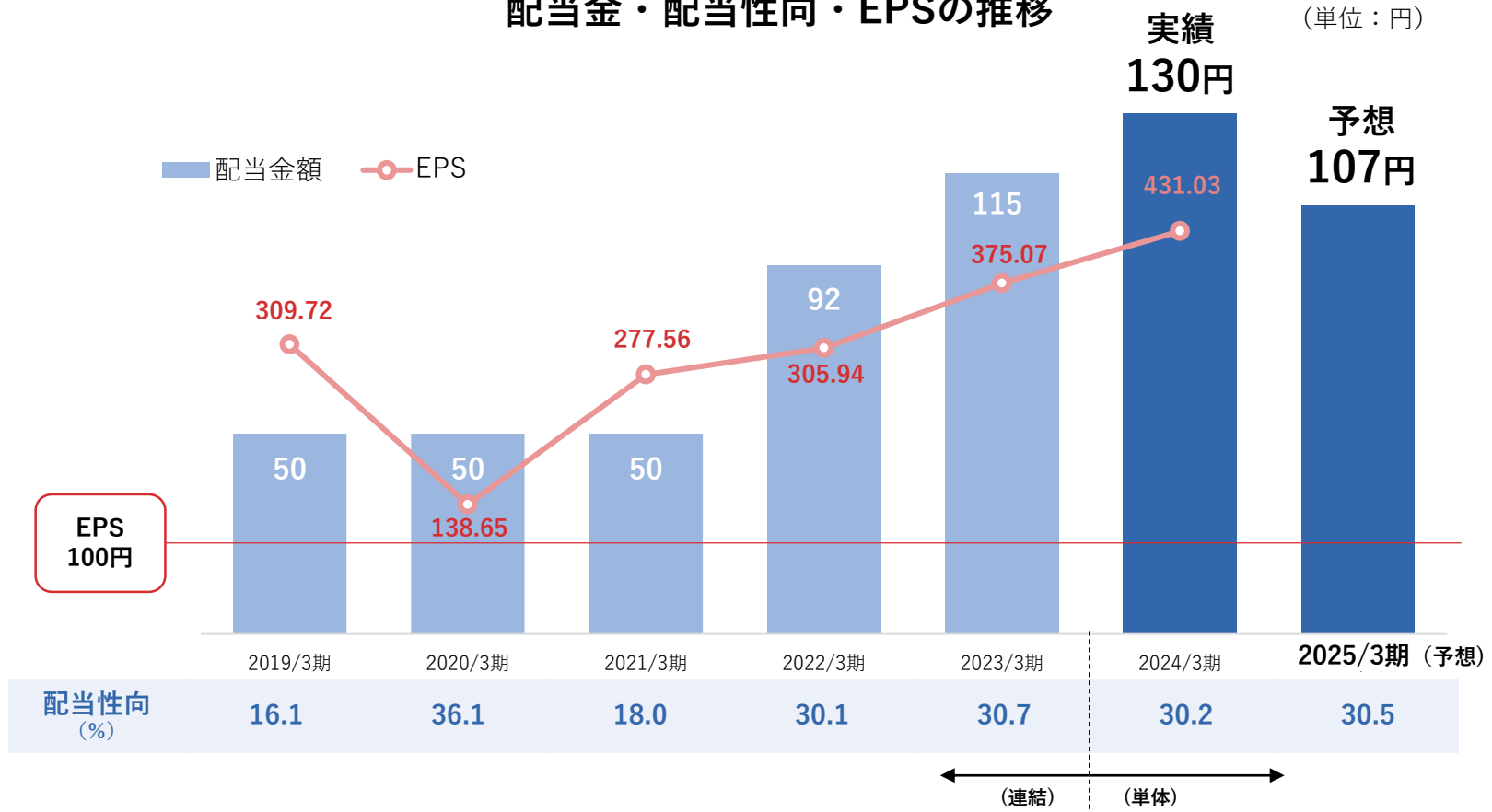
配当性向

30.5%

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)



Appendix

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 慶治
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	239名（2024年9月30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）

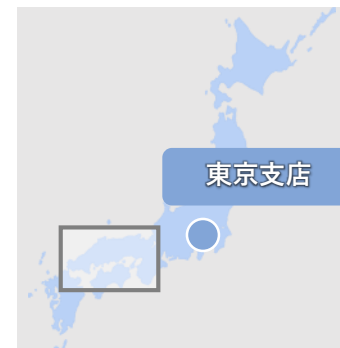
経営理念

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。

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



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

国内の港を結び、の大型貨物を内航船を使って海上運送

外航海運

外航船を利用し、海外へ大型貨物を輸送

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

80年の歴史と共に積み上げてきた豊富な経験と実績を活かし、 最適な物流サービスを提供

内航海運事業

信頼性

鉄鋼材の海陸一貫 輸送スペシャリスト

鉄材船オペレーターとしての豊富な経験と実績により、国内大手鉄鋼メーカーからの高い信頼を獲得

人材投資

船員確保・次世代育成 に向けた取り組み

内航船員の高齢化・担い手不足問題に早くから向き合い、新人船員の早期育成を可能とする船員育成船への投資や女性船員の育成に注力

パートナーシップ

共存共栄エコシステム

船主オーナーと共存共栄の関係を築き、運航にかか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共に成長するシステム形成を目指す

外航海運事業

競争優位性

オーダーメイドかつ ニッチ戦略

輸送ニーズに応じたオーダーメイド配船、地政学マネジメントのノウハウや顧客企業・商社との良好な関係性を基に開拓した競合の少ないニッチな航路の提案

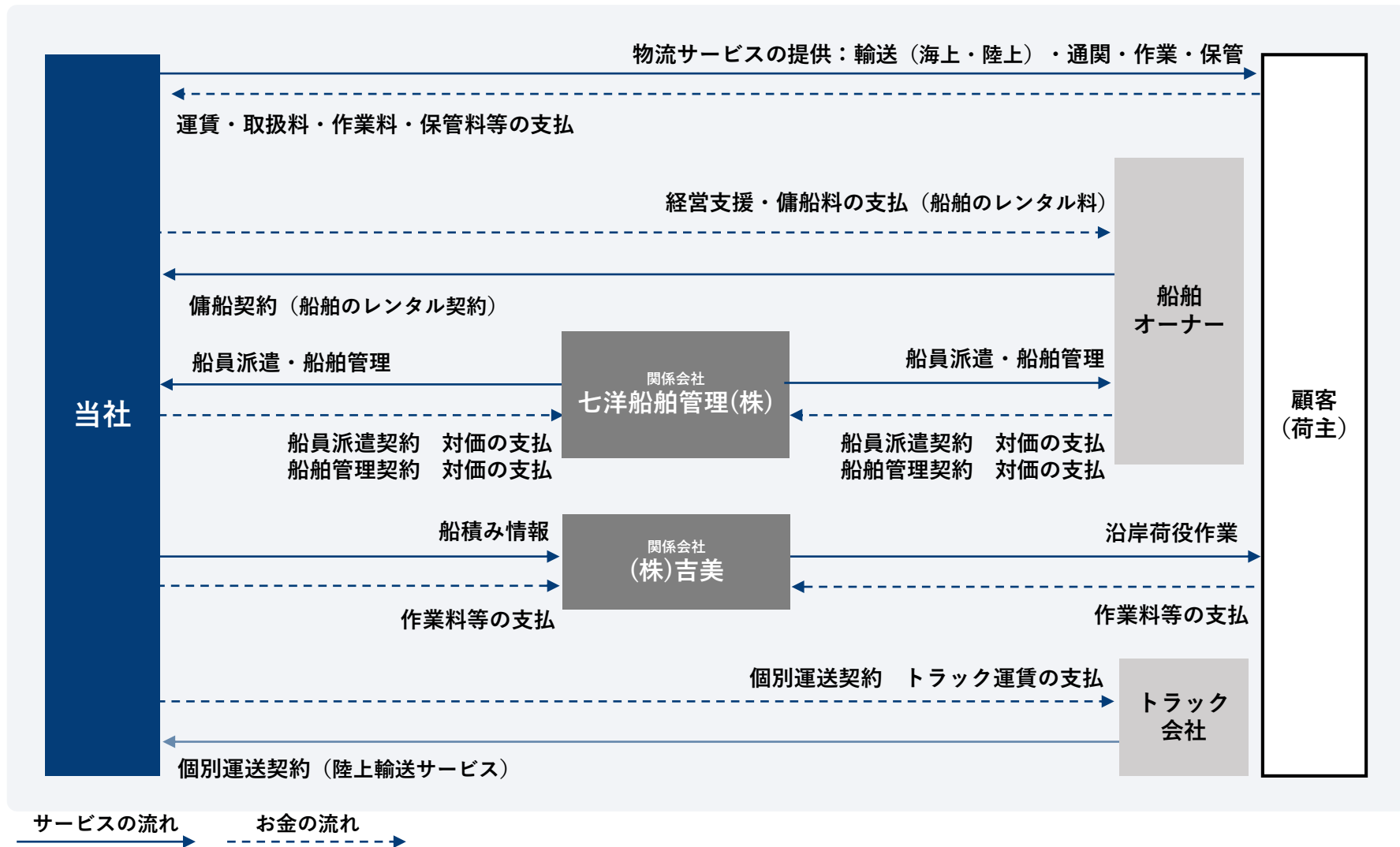
港運・倉庫事業

収益性

高付加価値貨物の取扱

一般貨物に加え、危険品などの高付加価値貨物の取扱により差別化を図り、収益性の高いビジネスモデルの確立を目指す

独立系海運会社だからこそできる機動的な事業運営で 着実に収益を拡大



「みなとSDGsパートナー制度（国交省港湾局主催）」に登録し、 港湾関連企業によるSDGsの普及促進に貢献

- 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
- 船舶建造時において、環境に配慮した塗料（有機錫を含まない）の使用やCO2低減化基準に沿ったエンジンの採用
- 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



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(株)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**



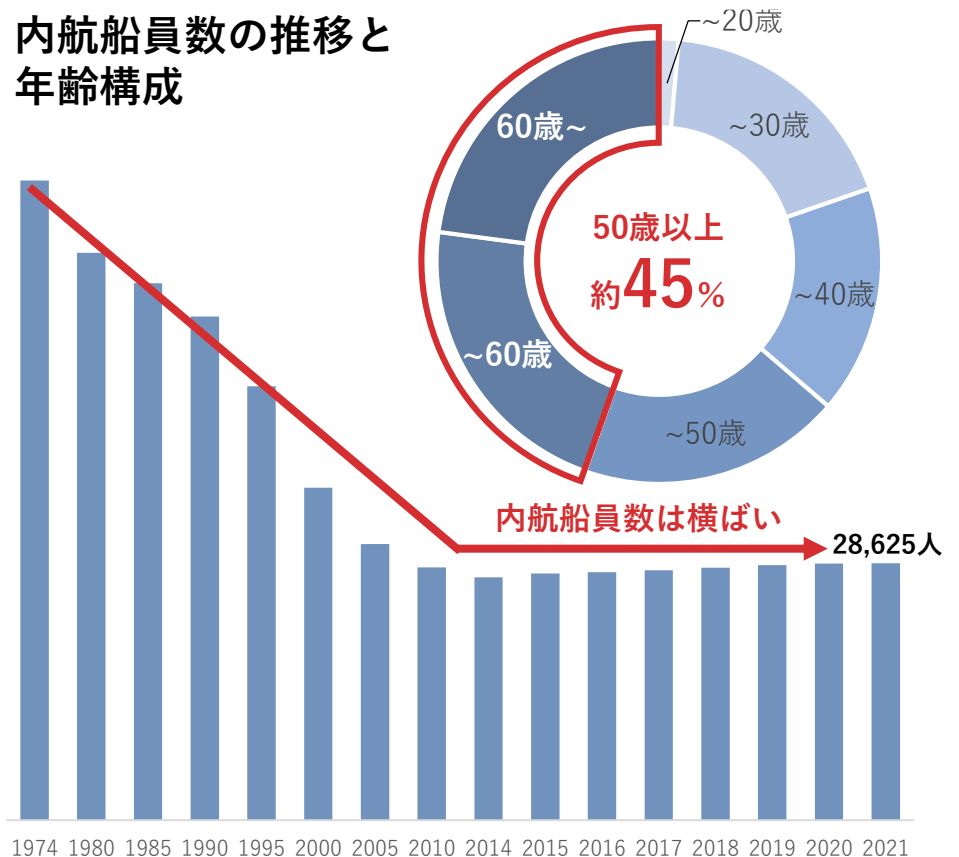
七洋船舶管理（兵庫県姫路市）は女性船員の育成に乗り出した

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

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

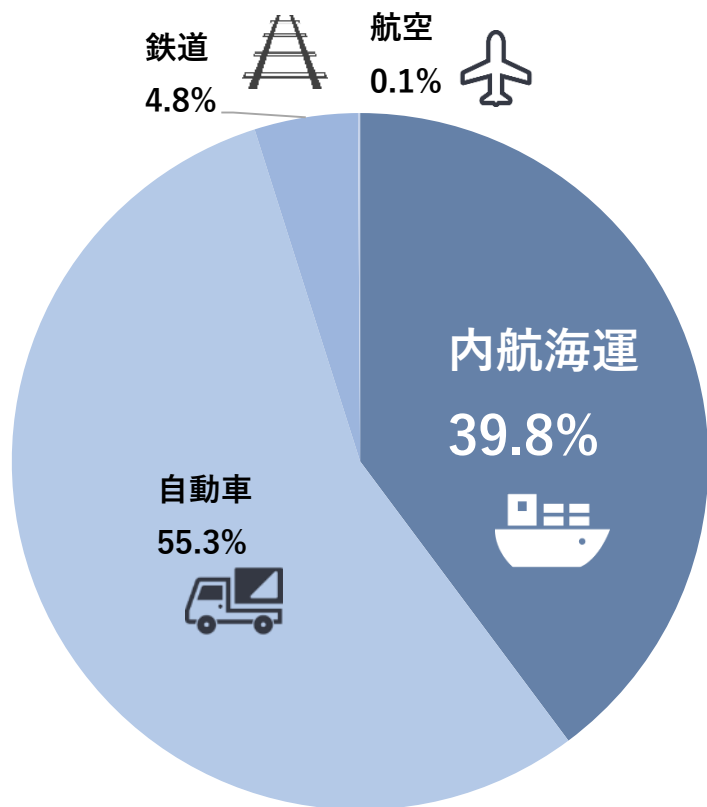
1~3月

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

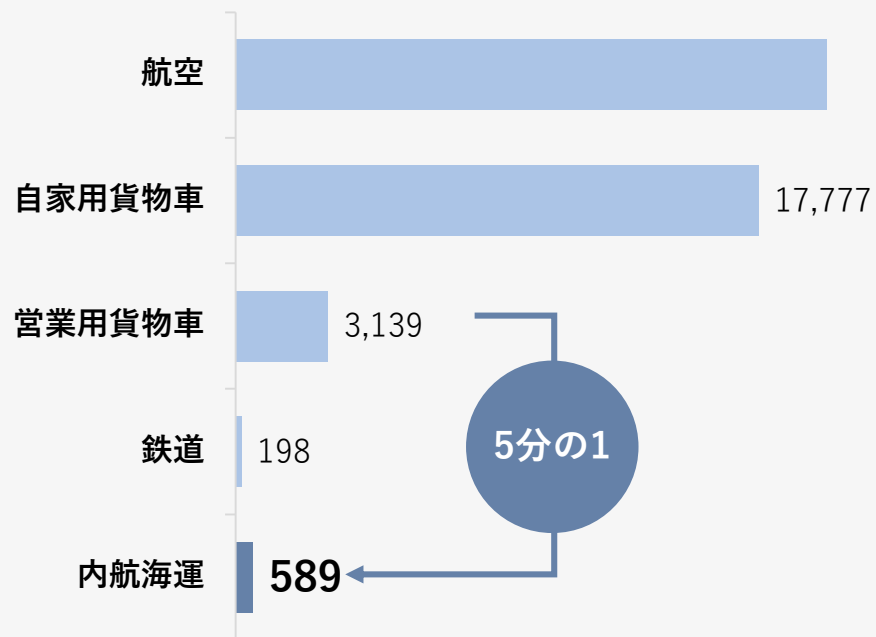
内航海運は、国内における大量・長距離輸送の重要な担い手

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)



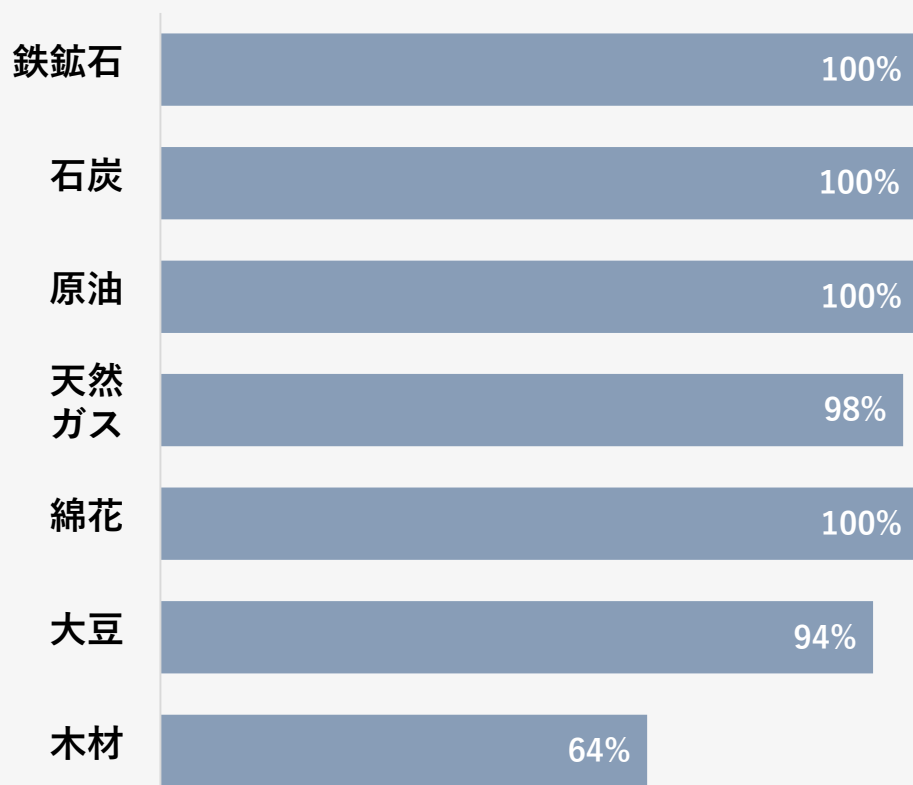
内航海運はエネルギー効率の良い、
環境にやさしい輸送機関

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

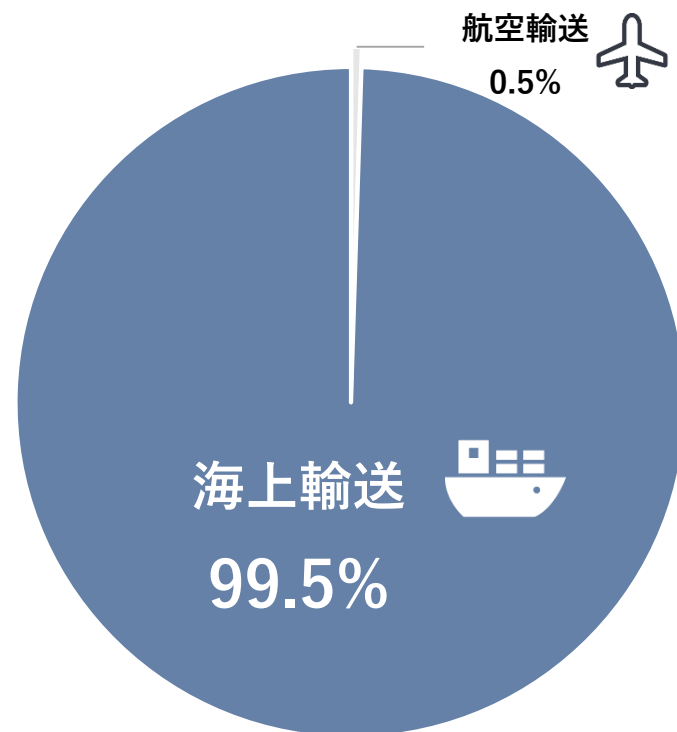
出典：日本内航海運組合総連合会（2023年度）

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

TEL：078-940-2351 E-MAIL：hyk_ir_information@hyoki.co.jp