

2024年3月期 第2四半期

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、どうぞよろしくごお願い申し上げます。

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

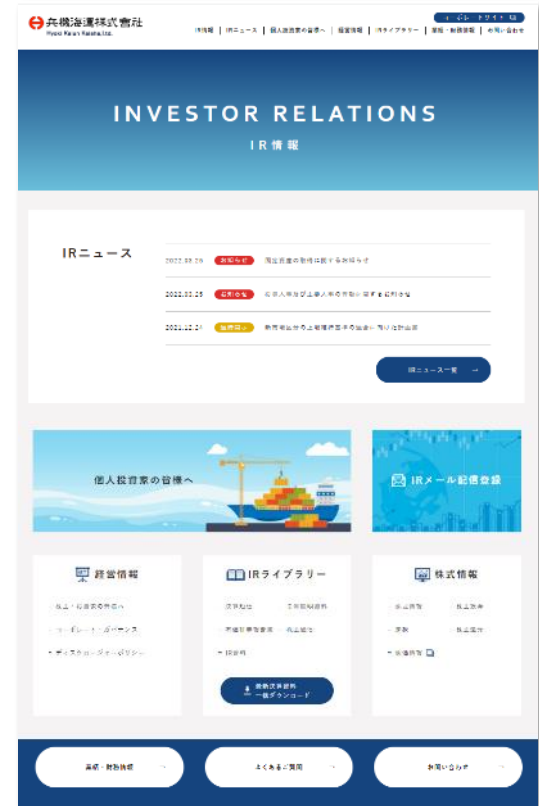
<https://www.magicalir.net/9362/mail/index.php>



▲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月期第2四半期連結業績
- 5 | 2024年3月期業績見通し
- 6 | 株主還元
- 7 | SDGsへの取り組み
- 8 | Appendix

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 title text.

会社概要

経営理念

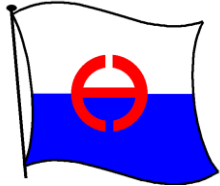
私達は専門知識の修得に努め
高度な見識をもって常に現状の改善をめざします。

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	242名（2023年9月30日現在）
関係会社	K.S.LINES S.A. / 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
2023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）

連結子会社
K.S.LINES S.A.

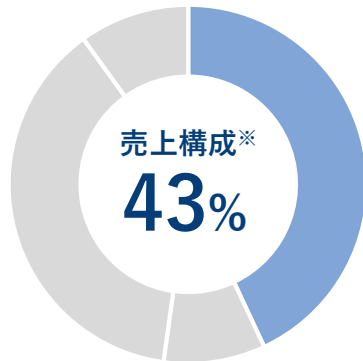
- パナマ籍船舶の運航管理

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

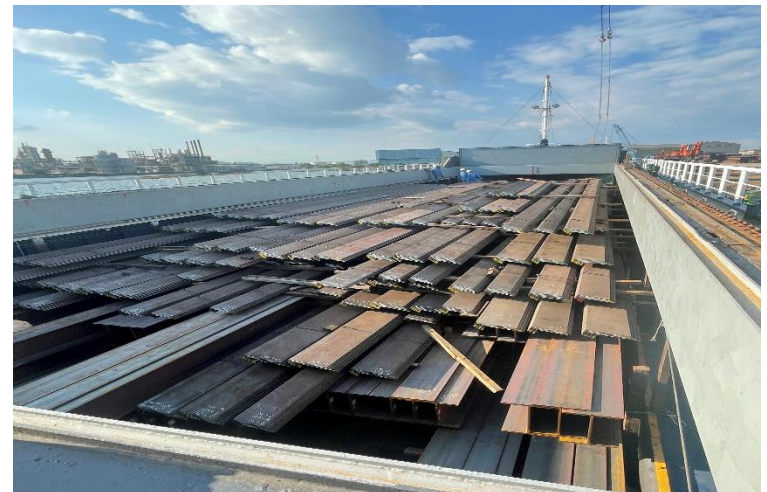


※2024年3月期第2四半期連結売上高に占める事業の売上高

- 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

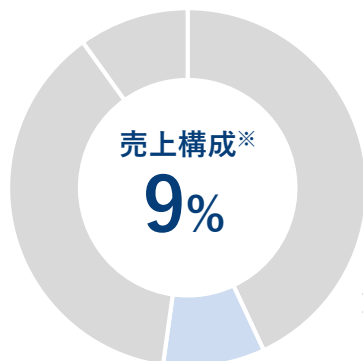
主な輸送品

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



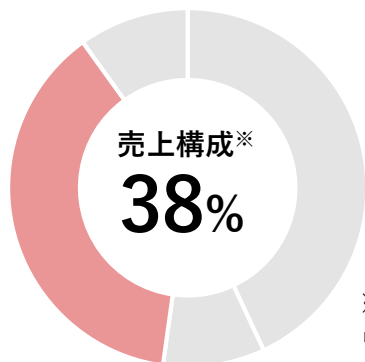
※2024年3月期第2四半期連結売上高に占める事業の売上高

- 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月期第2四半期連結売上高に占める事業の売上高



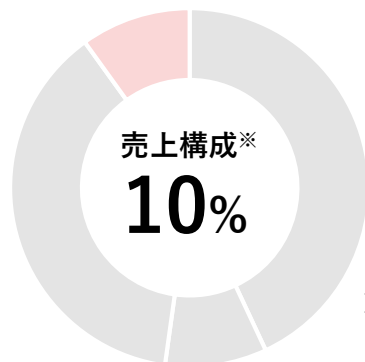
- 船舶への貨物積み込み、卸し、荷捌き、諸官庁への各種手続き代行など
- 当社はAEO通関業者(注)に認定されているため、迅速な通関手続きが可能
- 各種法規に精通したスタッフが正確且つ迅速に高品質な通関荷捌きを提供



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

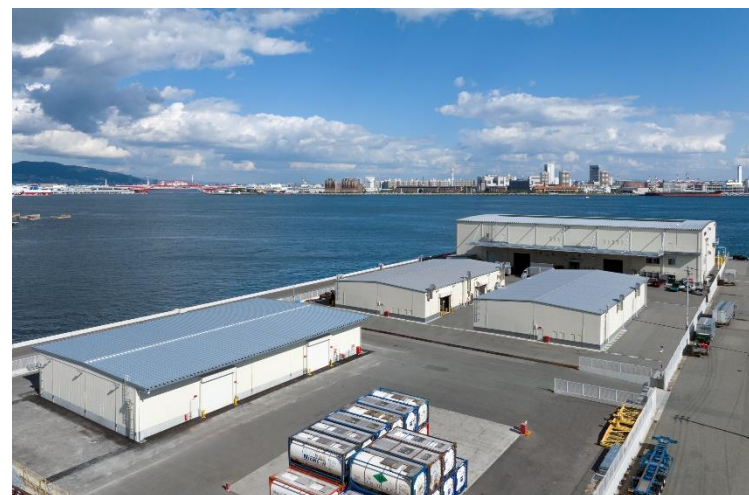
倉庫事業

神戸・大阪・姫路に物流拠点（保税蔵置場）を配置



※2024年3月期第2四半期連結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取扱いを開始



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

輸出入通関

税関手続・許可

倉庫保管

危険品

他法令規制
対象貨物

重量物貨物

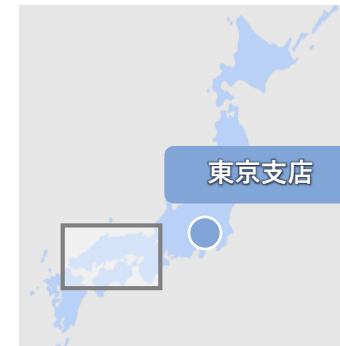
定温貨物

3PLサービス

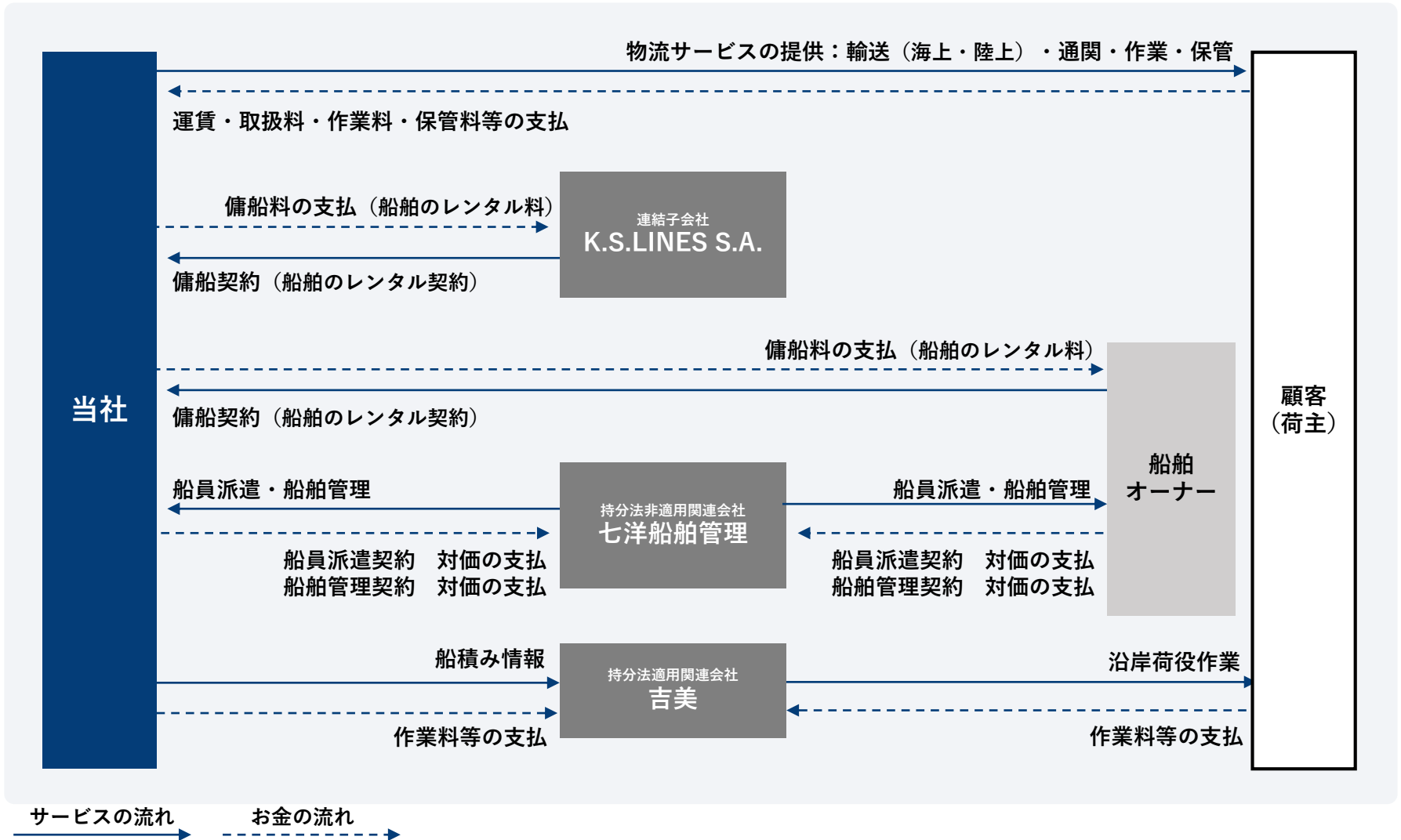
荷捌き、梱包、仕分け

トラック輸送

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 slight 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



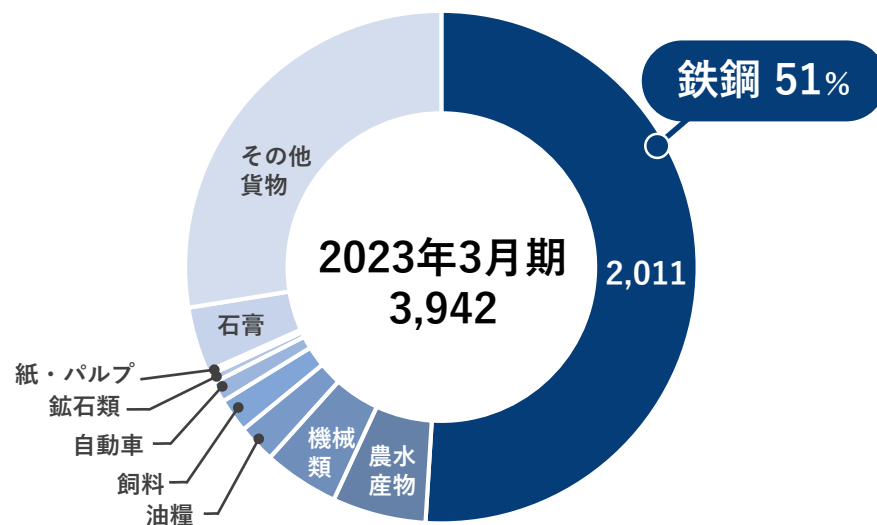
- 現場力
- 高付加価値貨物の取扱いノウハウ
- 港湾倉庫特化
- AEO通関業者（認定通関業者）

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高い信頼を得ている



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**



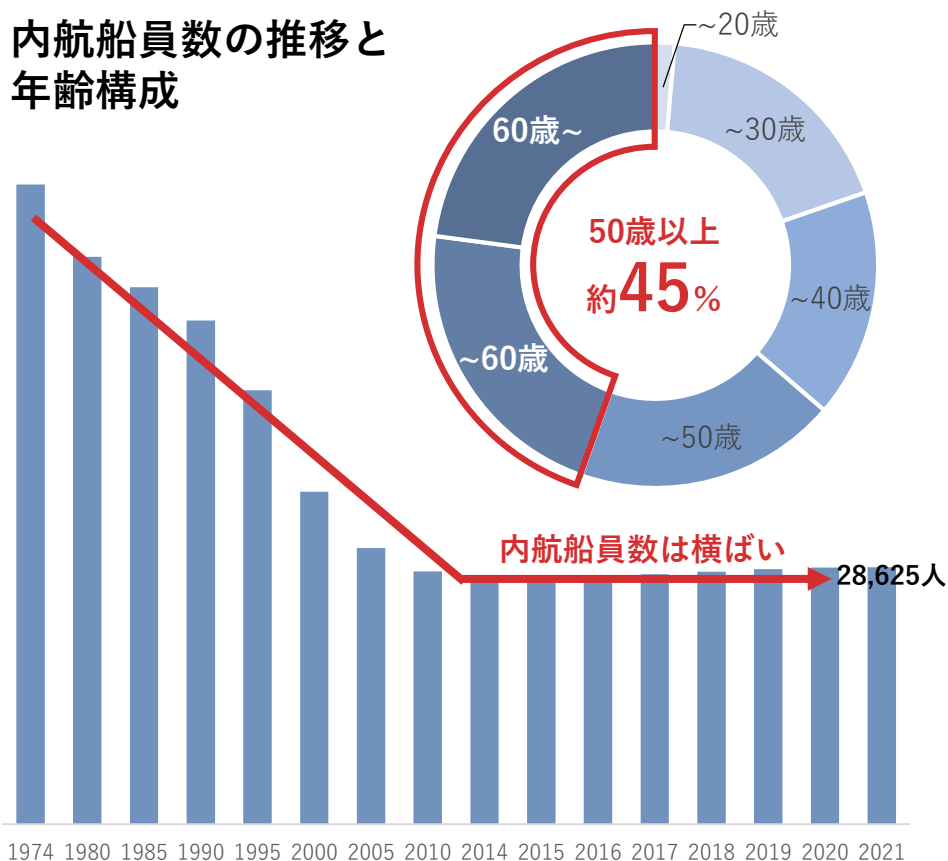
七洋船舶管理（兵庫県姫路市）は女性船員の育成に乗り出した

2019年12月14 日本経済新聞

最新情報
はこちら

2023年4月時点の当社グループ女性船員
数8名
(うち2023年4月入社3名)

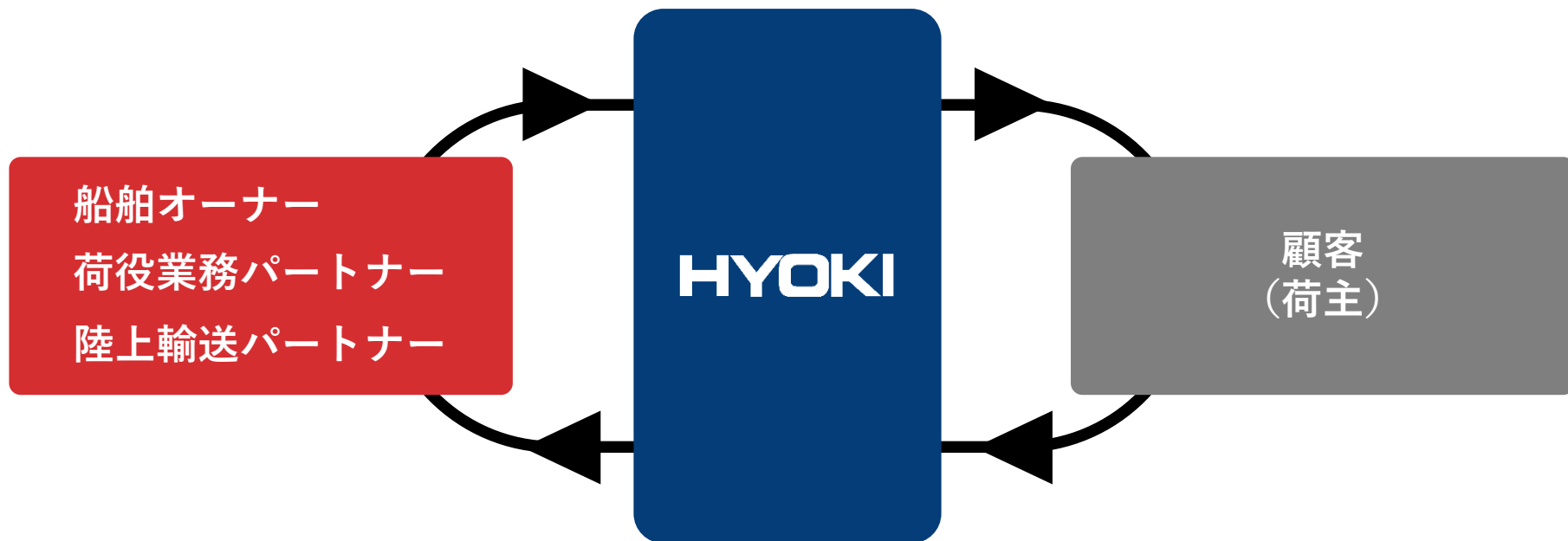
内航船員数の推移と 年齢構成



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

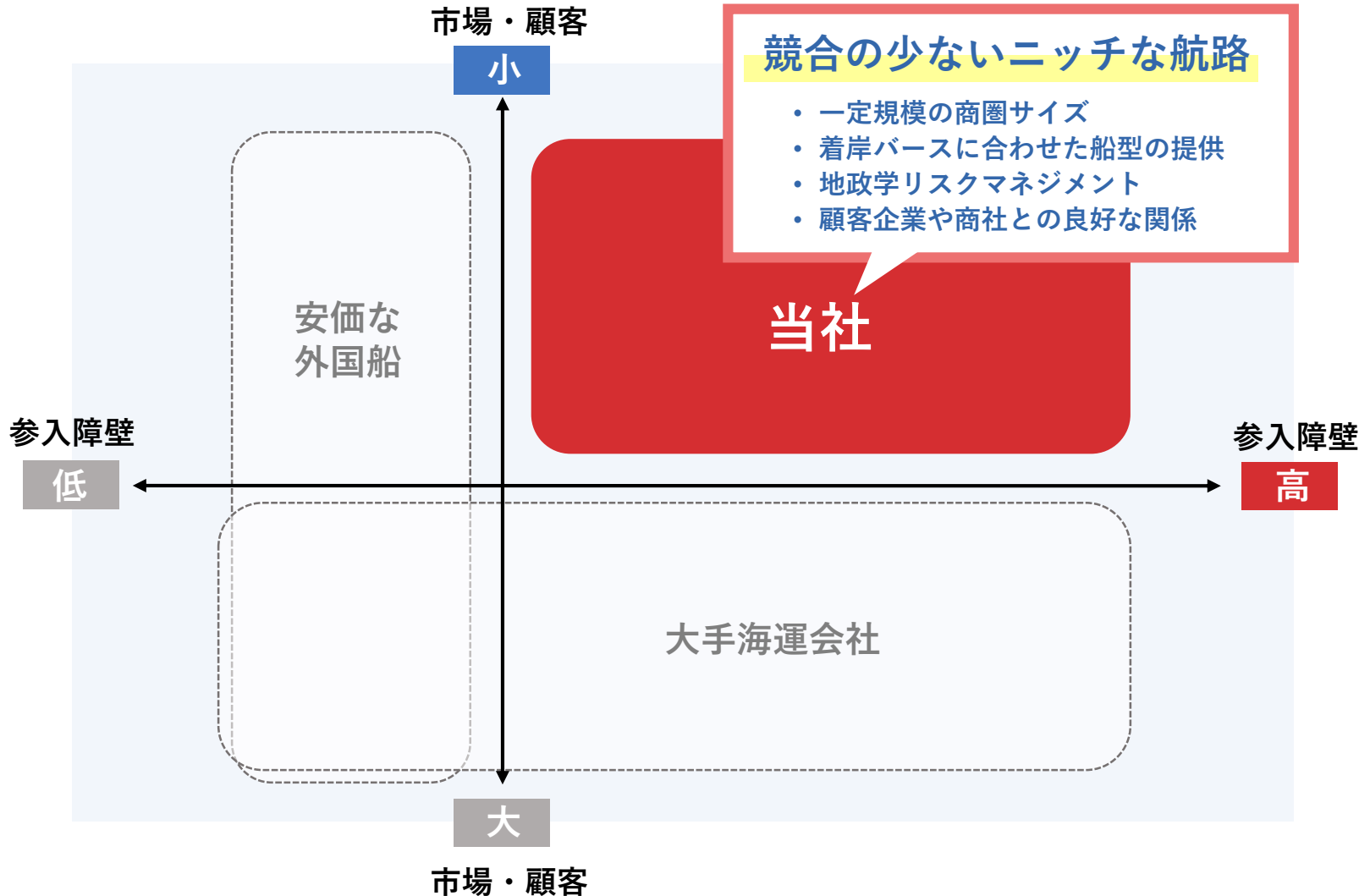
- 当社は船主オーナーと共存共栄の関係を築き、運航に関わるあらゆる面をサポート
- 物流サービスに関わる全ての事業パートナーがともに成長する共存共栄エコシステムの形成を目指す



- 船員確保
- 次世代の育成
- 経営管理体制のサポート・強化
- 事業リスクのシェア

- 安心・安全輸送
- きめ細やかな配船サービス
- エンドユーザーまでの陸上輸送も一貫対応

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

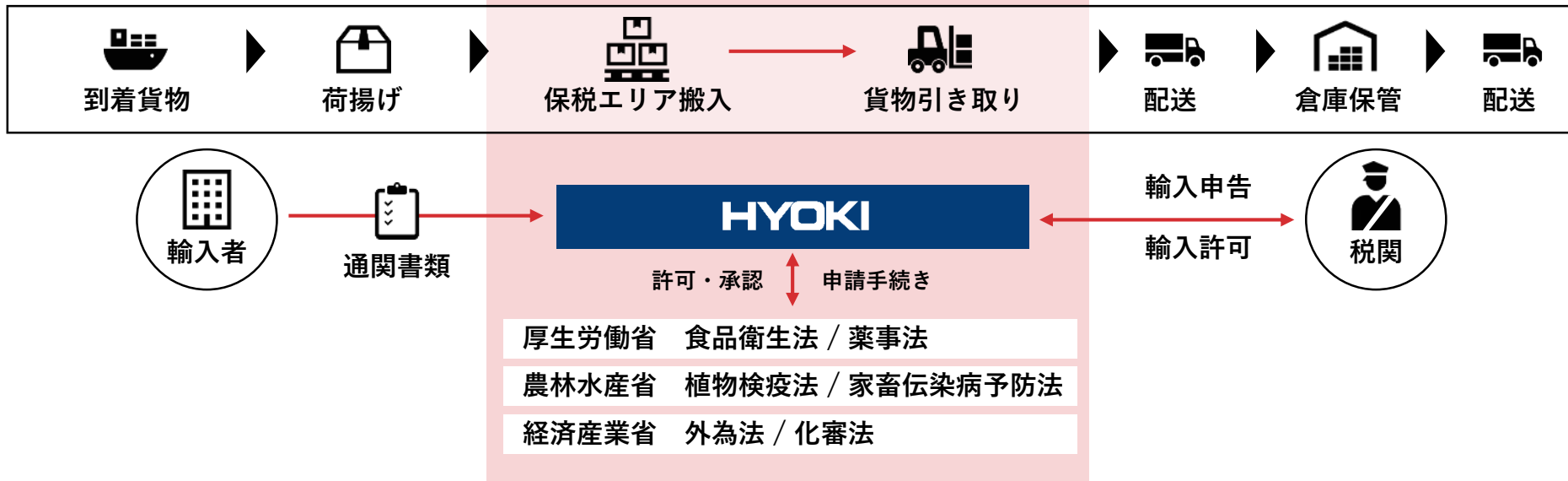
③ 港湾倉庫特化

- 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

兵機船団による配船能力アップ × 高品質な陸上輸送サービス

- 効率配船による需給調整の精度向上と船内沿岸荷役業者やトラック業者との連携強化
- 鉄鋼輸送をベースカーゴとしつつ、その他貨物の取扱いも拡大

配船能力
アップ!

海上輸送も陸上輸送も
高品質!

外航海運

輸送ニーズに応じたオーダーメイド × ニッチ戦略

- 海外パートナーとのアライアンスを活用した新たな商圏・航路の開拓
- 国際複合輸送業における南米、欧州など新サービスルートの拡大



港運・倉庫事業

利益率
向上

港運事業

大口荷主の
獲得

×

取扱量の拡大

- 危険品や他法令規制対象貨物など高付加価値貨物の取扱い増強による収益力アップ

他法令規制対象貨物とは

- ✓ 国内法令（関税関係法令以外の法令）による輸出入規制対象貨物のこと
- ✓ 対象貨物を輸出入する場合は、輸出入通関許可前に関係省庁からの許可、承認等が必要となる等、手続きが複雑

倉庫事業

危険品取扱いの拡大

- 危険品倉庫の稼働率アップおよび増床
- 専門人材の育成によるサービス品質向上
- メーカー直接受託の拡大

危険品とは

- ✓ 消防法で定められている引火性液体、リチウムイオンバッテリーなど





2024年3月期第2四半期 連結業績

- 取引形態を見直した結果、一部取引について従来売上としていた請求項目を当期10月以降は立替金として請求することとしたため、売上高予想を修正
- 売上原価も同様に減少するため、利益各段の予想については変更なし

(単位：百万円)

	2024年3月期		2024年3月期		(ご参考)
	通期予想 (修正前:A)	通期予想 (修正後:B)	増減額 (B) - (A)	増減率	前期実績 (2023年3月期)
売上高	16,000	14,500	△1,500	△9.4%	18,387
営業利益	520	520	0	0%	548
経常利益	550	550	0	0%	609
当期純利益	400	400	0	0%	442
EPS (1株当たり当期純利益)	338.81円	338.15円	0	0%	375.07円

前期好調の反動により前年同期比で減収・減益なるも、 通期予想に対して順調に推移

売上高

79.7

 億円

前年同期比増減

△15.5%

通期予想進捗率 ※

55.0%

営業利益

3.4

 億円

前年同期比増減

△33.7%

通期予想進捗率

67.3%

※売上高予想修正後の数値（14,500百万円）で算出

海運事業

内航海運 | 油糧・飼料関係を中心とした料金改定の効果および自社所有の船を中心に効率的に配船できたことで増収・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 | 海上運賃がピーク時から半減したことに加え、輸出入取扱いが低調に推移し減収・減益

倉庫事業 | 危険品倉庫が好調に推移するも、港運事業の取扱量に連動し、荷役作業や付帯作業の取扱いが伸び悩む

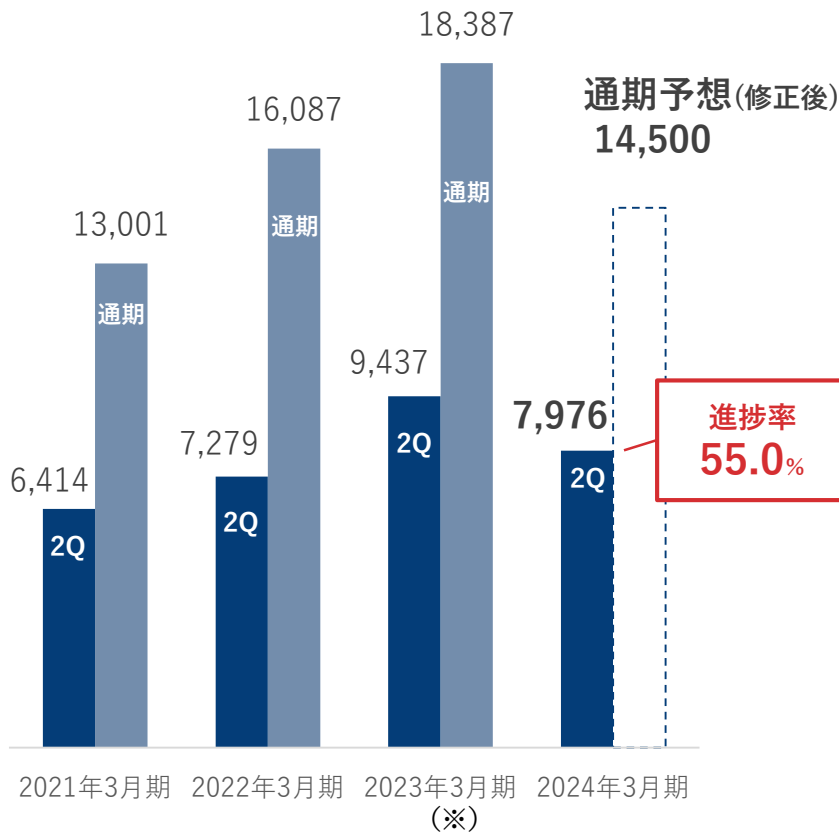
売上高、各段階利益において、通期予想対して順調に推移

（単位：百万円）

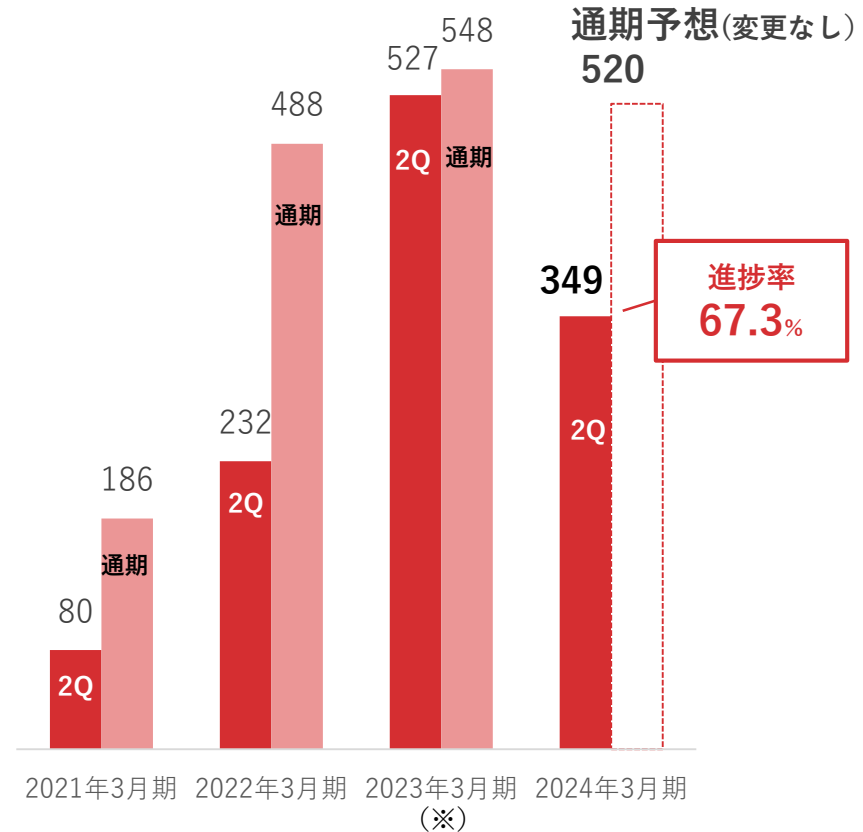
	2023年3月期 第2四半期		2024年3月期 第2四半期 実績		前年 同期比	(修正後) 通期予想 (2023年11月 10日公表)	進捗率
	実績値	対売上高比率	実績値	対売上高比率			
売上高	9,437	-	7,976	-	84.5%	14,500	55.0%
売上総利益	1,449	15.4%	1,309	16.4%	90.3%	-	-
営業利益	527	5.6%	349	4.4%	66.3%	520	67.3%
経常利益	577	6.1%	391	4.9%	67.8%	550	71.1%
当期純利益	408	4.3%	271	3.4%	66.4%	400	67.9%

前期特需の建機類の輸送契約は終了するも、 前々期(2022年3月期)を上回るペースで順調に進捗

売上高 (単位：百万円)



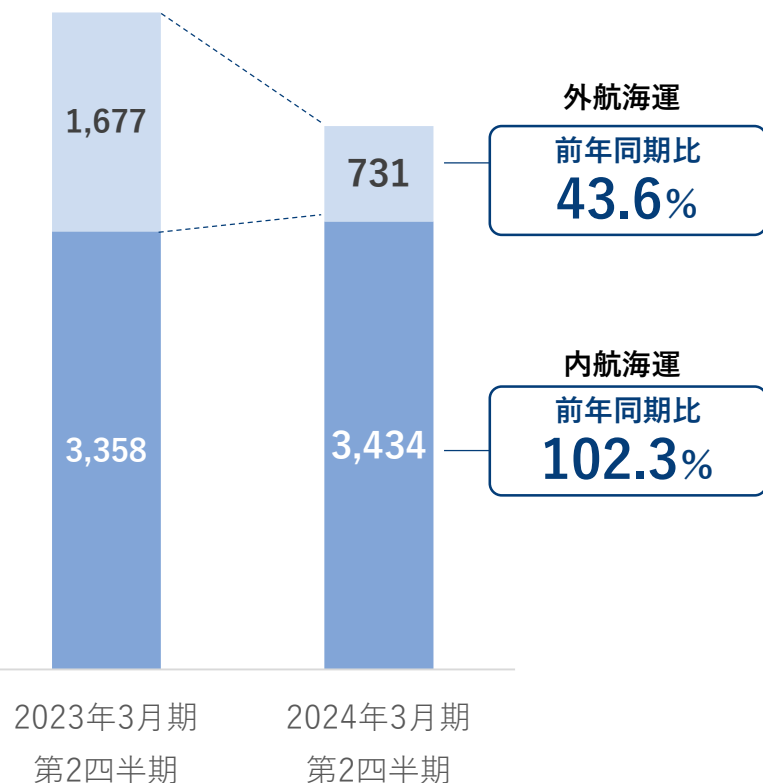
営業利益 (単位：百万円)



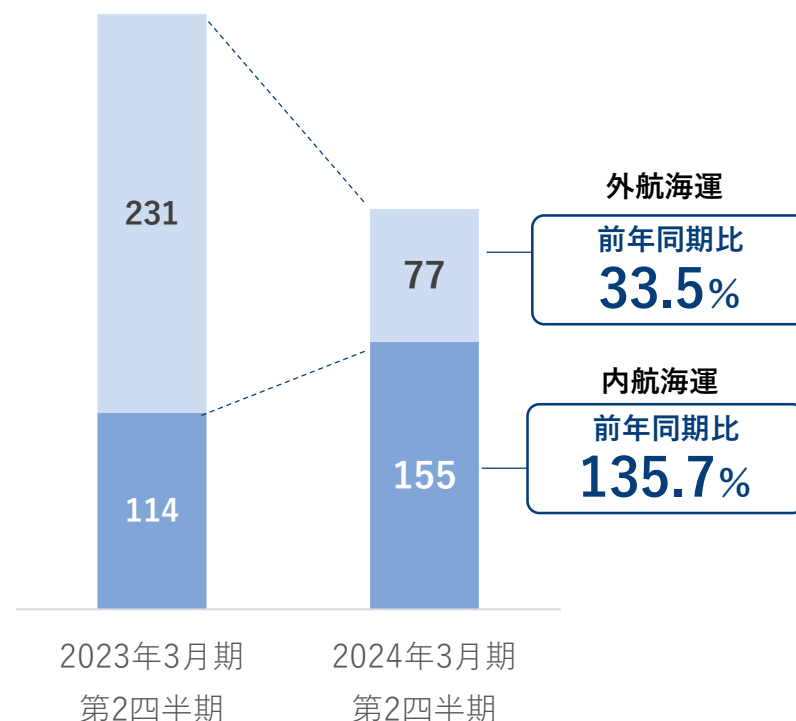
内航海運 | ・油糧・飼料関係の料金改定の効果および輸送量の増加に対し自社所有の船を中心に効率的な配船ができたことで増収・増益

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したため減収・減益

売上高 (単位：百万円)



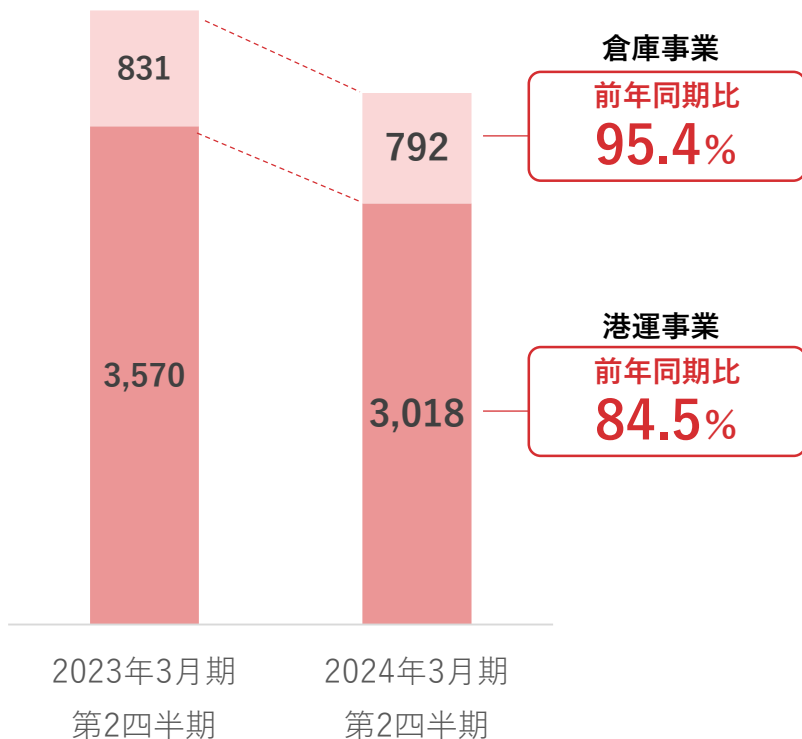
セグメント利益 (単位：百万円)



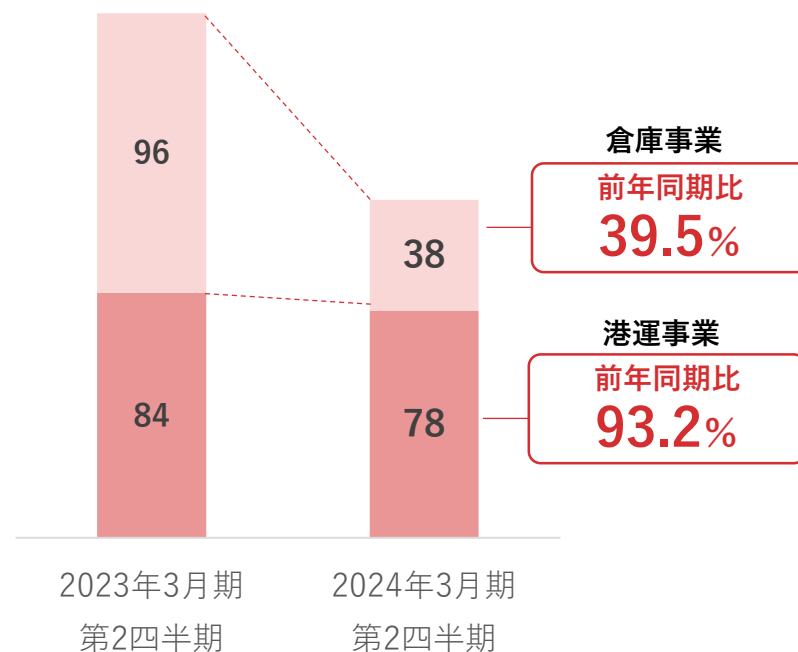
- 港運事業** |
- 輸出入取扱いが低調に推移し減収
 - 価格交渉の結果、粗利益段階では前年同期並みを確保するも管理費の増加により減益

- 倉庫事業** |
- 危険品倉庫は堅調に推移するも、輸出入貨物の取扱量に連動し減収
 - 昨年11月に新設した危険品倉庫の償却負担増、光熱費等施設運営のコスト増もあり減益

売上高 (単位：百万円)

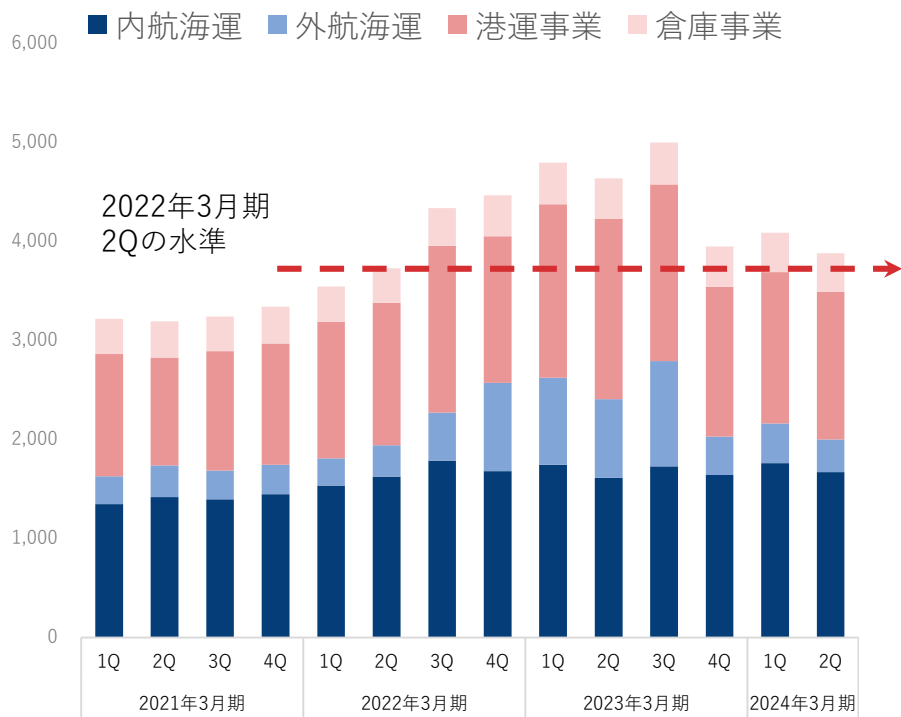


セグメント利益 (単位：百万円)

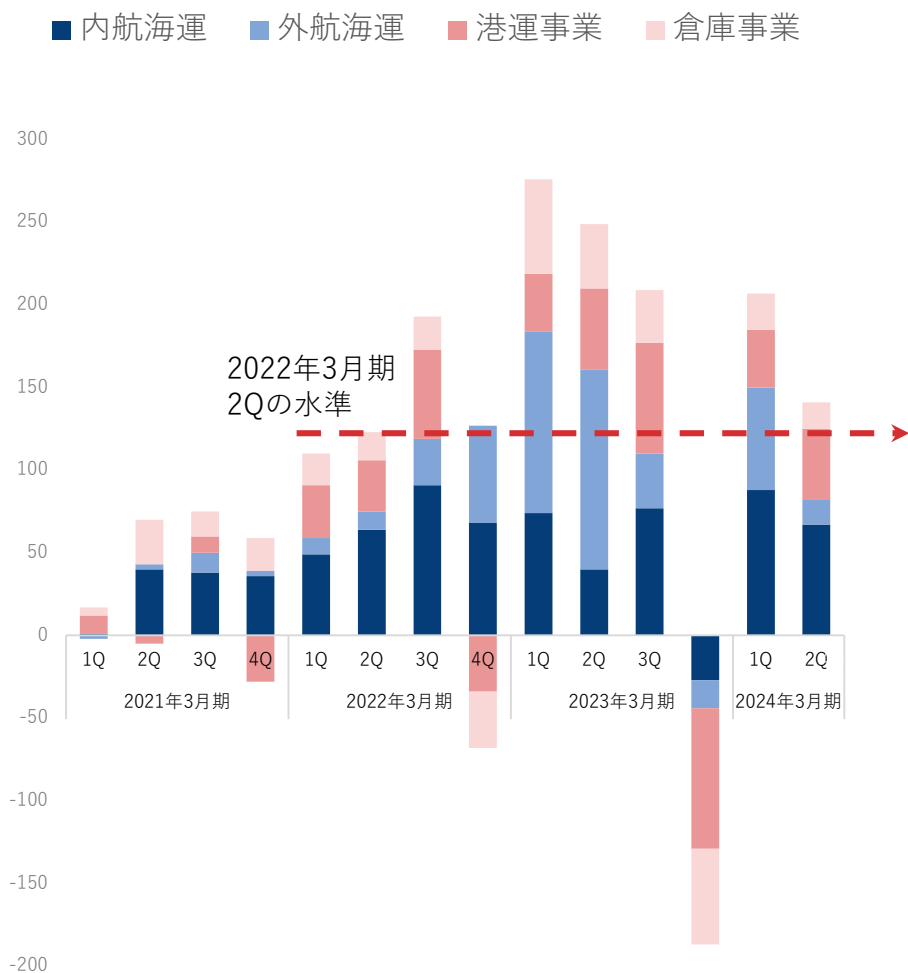


特需の建機類の輸送契約終了により前期を下回るものの、
全セグメントにおいて前々期(2022年3月期) 以上の水準を維持

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33.2%と財務健全性を維持

（単位：百万円）

	2023年3月期期末 実績	2024年3月期 第2四半期 実績	増減
流動資産	3,856	4,059	202
うち現預金	1,790	2,124	333
固定資産	8,937	9,085	147
うち有形固定資産	6,977	6,810	△167
資産合計	12,794	13,144	350
負債合計	8,793	8,781	△12
流動負債	4,596	4,244	△351
固定負債	4,197	4,536	338
純資産合計	4,000	4,363	362
負債純資産合計	12,794	13,144	350
自己資本比率	31.3%	33.2%	+1.9pt

（単位：百万円）

	2023年3月期 第2四半期 実績	2024年3月期 第2四半期 実績	増減額	内容
営業CF	420	553	132	<ul style="list-style-type: none"> ・税金等調整前四半期純利益 391 ・減価償却費 177
投資CF	△149	34	183	<ul style="list-style-type: none"> ・短期貸付金の減少額 40
財務CF	△423	△263	159	<ul style="list-style-type: none"> ・長期借入による収入 1,100 ・長期借入金の返済 707
現金及び現金同等物の四半期末残高	1,833	2,124	291	



2024年3月期 通期業績見通し

今期の経営方針

- 1 貨物量を増加** -既存顧客への提案を強化し、貨物量の増大を図る-
- 2 適正利潤** -各種コストの上昇を踏まえた、適正利潤の追求-
- 3 人員確保** -関連会社を活かした人員確保、積極的な採用投資-

市場環境の変化が大きいことを予想し、通期計画を作成

- ロシアのウクライナ侵攻に端を発する世界的な景気の不透明感
- 燃料油価格の高止まり
- 人件費など各種コストの上昇、など

外部環境変化を注視して準備を行うとともに、社内努力、顧客協力で遂行できる領域への取り組みを重視。

内航海運



- 船舶燃料油の価格高止まりや船体ドック費用、新船建造費の高騰など厳しい環境が継続。
- 適切なコスト管理と**適正運賃への改定**要請を進める。
- 船員の安定的確保のため、**労働環境の改善、若年船員の育成**に努める。

外航海運



- 国際情勢を注視しつつ、**中国経由、中央アジア向け貨物獲得**を目指す。
- 集荷代理店、中国船会社との三国間協定を締結。**三国間輸送の取扱いに注力**。
- 国際複合輸送事業は、スポット案件の受注に励む。輸送実績の無い国での輸送サービス提案のため、**新規海外代理店との提携も進める**。

港運事業



- 海上コンテナ輸送業者、トラック輸送業者などへの業務委託に関し、**ドライバー不足による物流停滞**が港湾地区においても業界全体の課題として対応策を検討。
- **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**。
- システム運用などを活用し、**業務効率化**を進め、収益性の改善に努める。

倉庫事業



- 兵庫埠頭物流センター内に**3棟目の危険品倉庫を増設**し高稼働維持。
- 姫路地区、大阪地区はもとより、**地方港において当社元請けで危険品貨物の取扱い**が出来るよう危険品取扱業者との協力体制を構築
- 普通品倉庫で取り扱う**一般貨物の作業・保管料金について適正な価格転嫁を進め**、倉庫部門独自の営業展開を強化。

A large, stylized, light red 'S' shape that serves as a background for the central text. The 'S' is composed of two thick, curved strokes that meet at the top and bottom, creating a continuous loop.

株主還元

1株あたり配当金

- 2023年3月期：23円増配し115円
- 2024年3月期：配当性向30%レベルを勘案し、100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

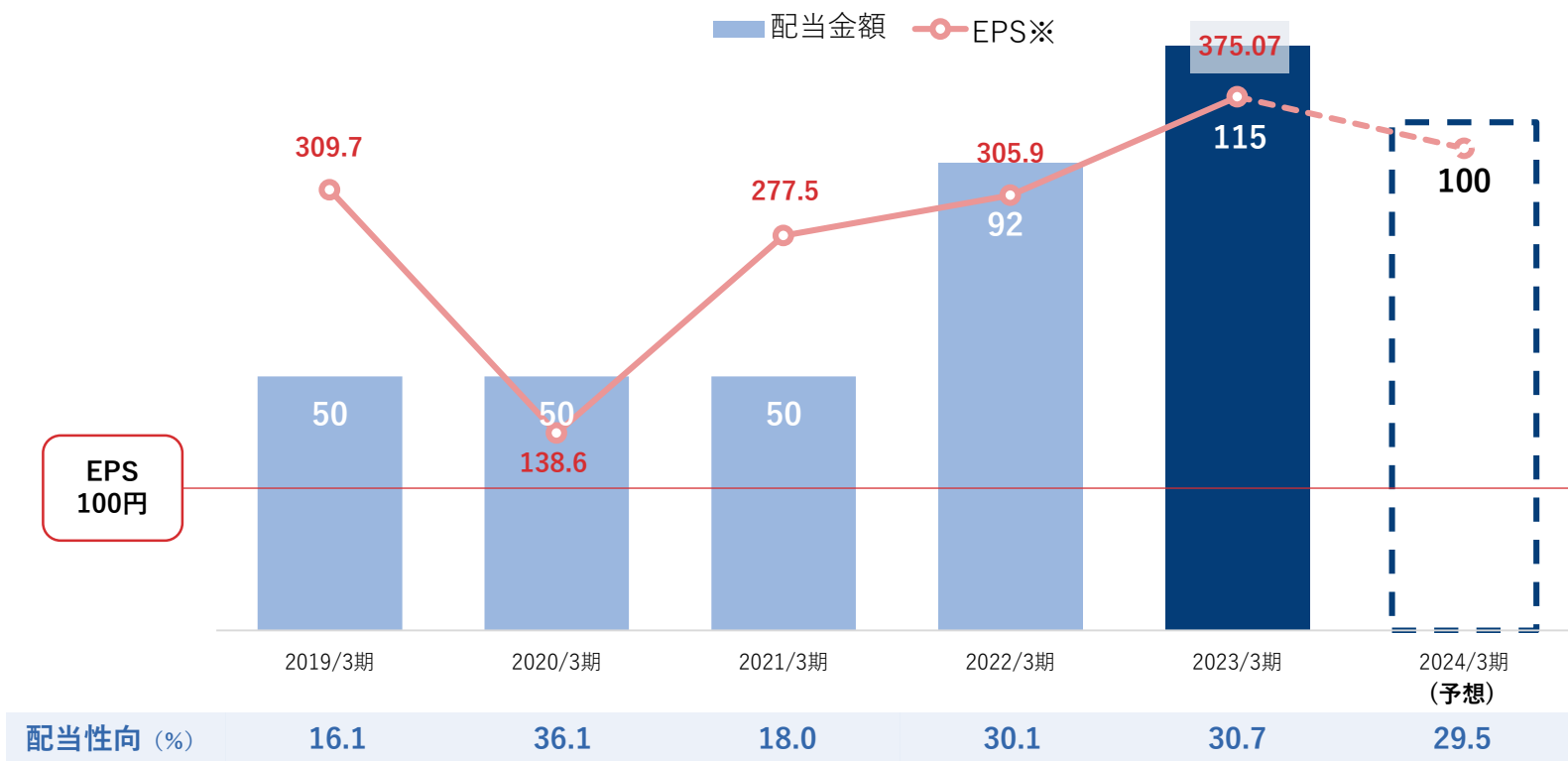
100 円

配当性向

29.5 %

当社は、グループの業績及び今後の事業展開を勘案した安定的かつ積極的な配当を基本方針としております。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%レベルまたは1株当たり配当金50円のいずれか高い基準で配当施策を進めてまいります。

配当金・配当性向の推移 (単位：円)





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



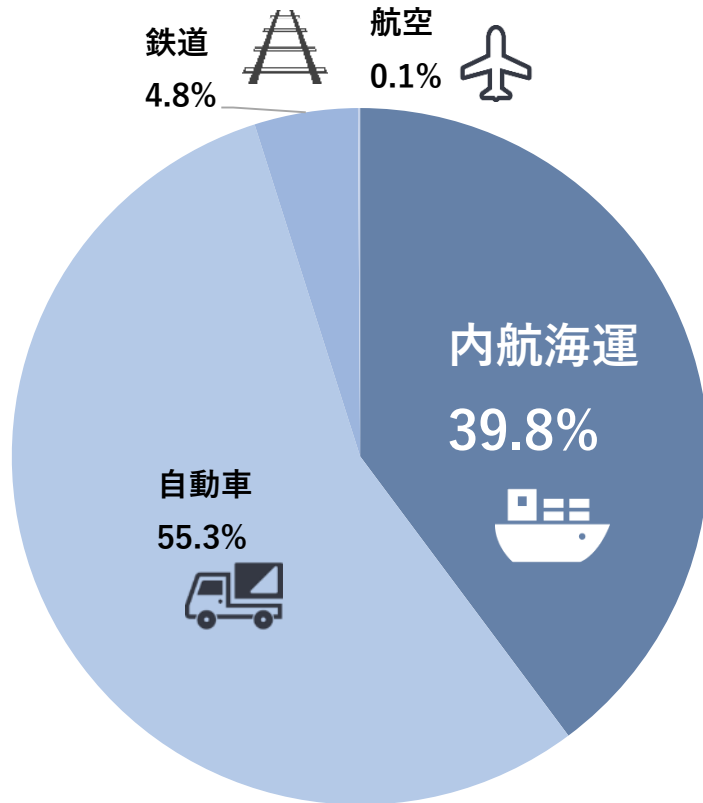
- 企業としての意思決定の透明性や公正性を高めるための基本指針「兵機コーポレートガバナンス・ガイドライン」を制定



appendix

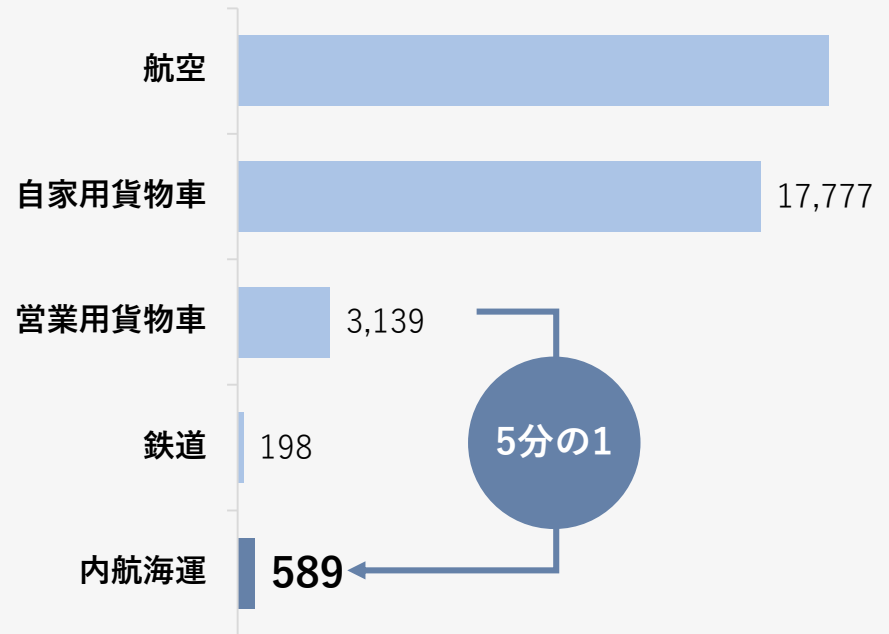
内航海運は、国内における大量・長距離輸送の重要な担い手

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)



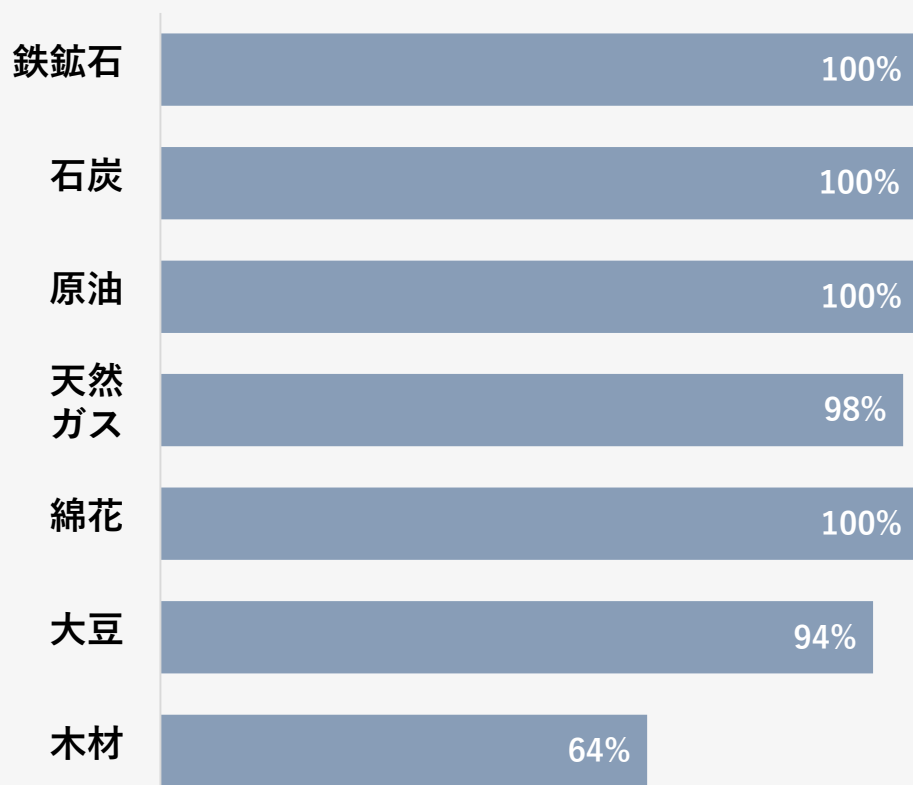
内航海運はエネルギー効率の良い、
環境にやさしい輸送機関

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

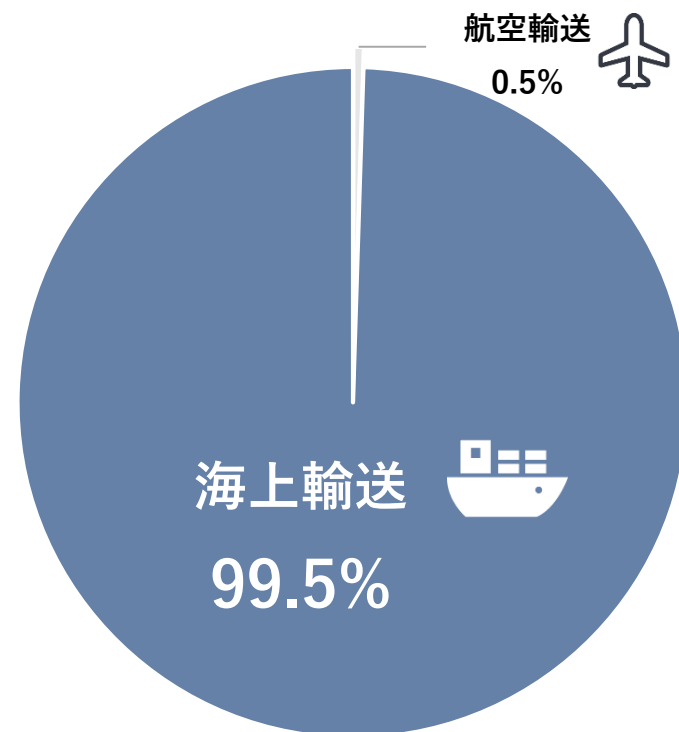
出典：日本内航海運組合総連合会（2023年度）

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