



兵機海運株式会社

2026年3月期

# 決算説明資料

証券コード 9362

- 1 2026年3月期 業績
- 2 2027年3月期 業績見通し
- 3 株主還元
- 4 資本収益性・株式市場評価指標の推移
- 5 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

# 2026年3月期 業績

---

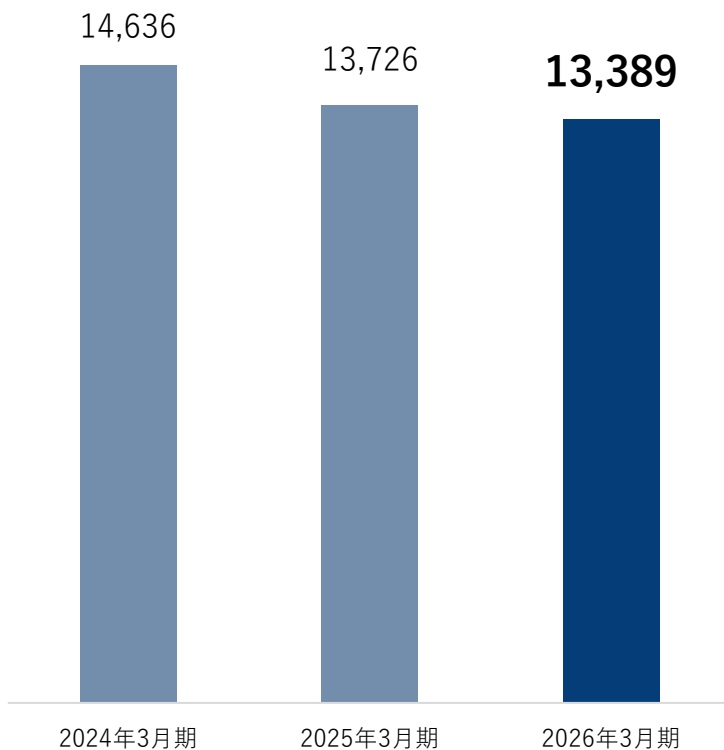
売上高・利益ともに前期比減収減益となるも、  
修正後計画値の水準を確保。

(単位：百万円)

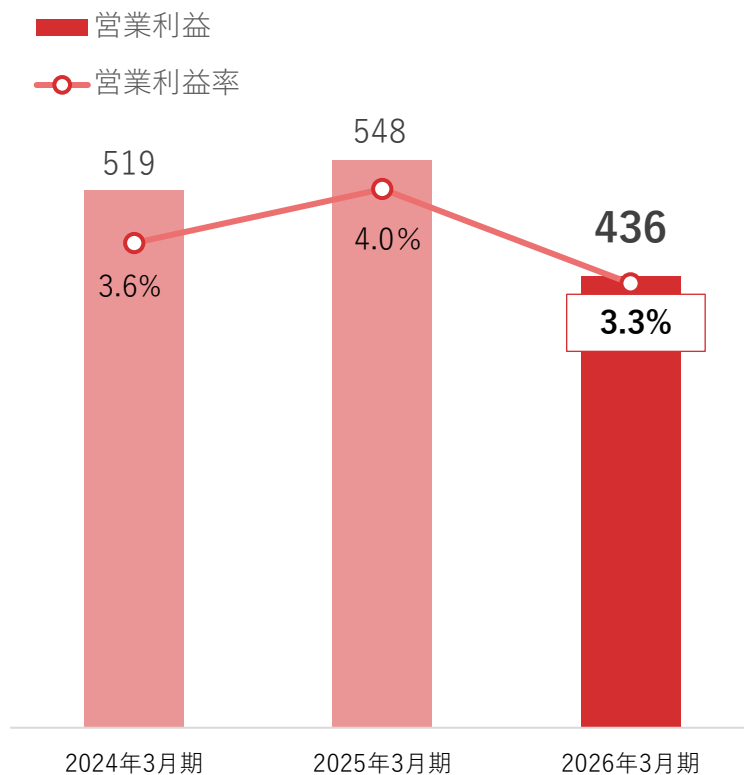
	2025年3月期 実績		2026年3月期 実績		対前期比率	通期予想 (2025年10月 30日公表)	達成率
	実績値	対売上高比率	実績値	対売上高比率			
売上高	13,726	-	<b>13,389</b>	-	97.5%	<b>13,500</b>	99.2%
売上総利益	2,638	19.2%	<b>2,488</b>	18.6%	94.3%	-	-
営業利益	548	4.0%	<b>436</b>	3.3%	79.7%	<b>410</b>	106.5%
経常利益	618	4.5%	<b>499</b>	3.7%	80.8%	<b>470</b>	106.3%
当期純利益	435	3.2%	<b>397</b>	3.0%	91.2%	<b>360</b>	110.3%

外的要因により海運事業が伸び悩み、売上高は減少。  
コスト増等の影響も受け、営業利益・利益率ともに前期水準を下回った。

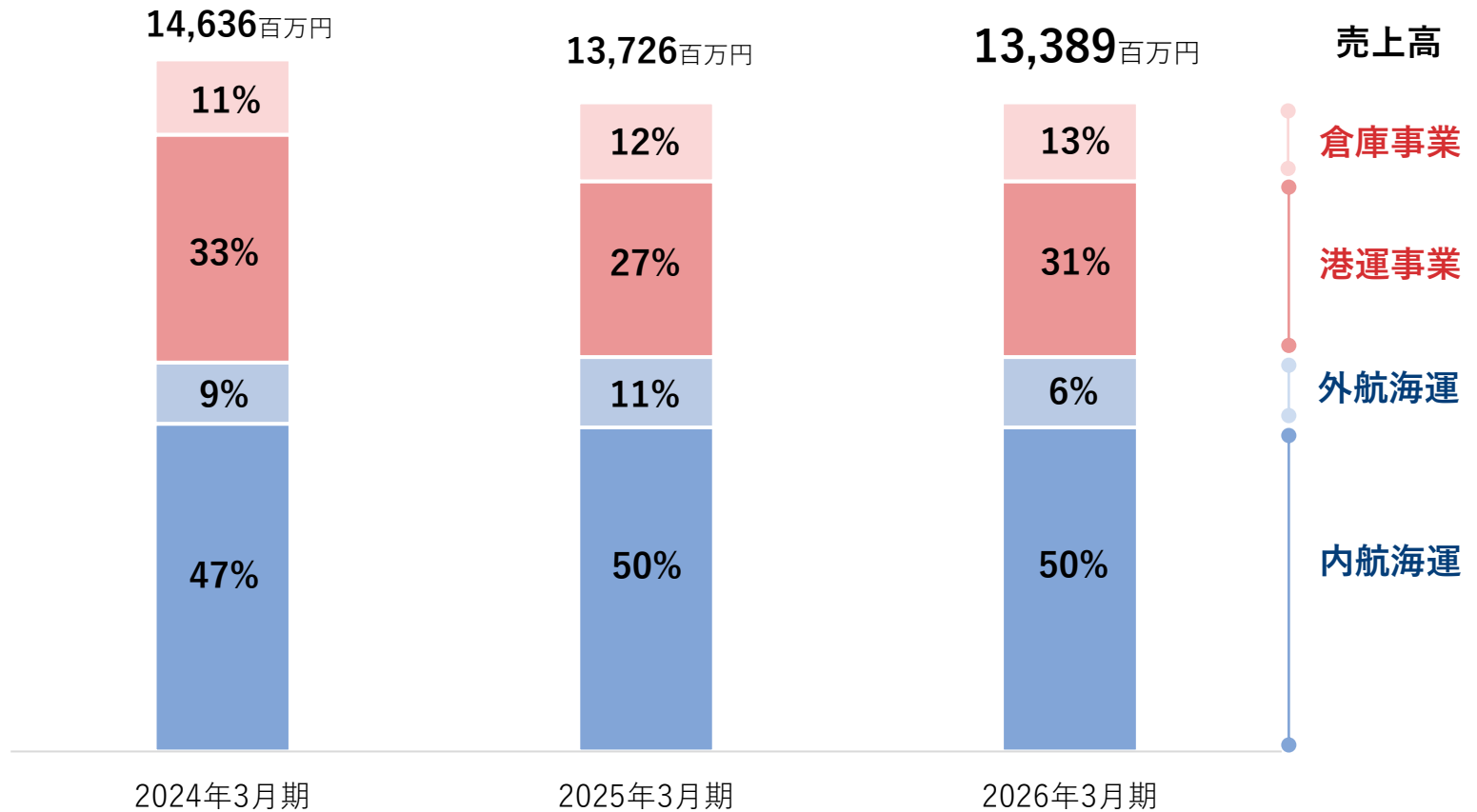
## 売上高 (単位：百万円)



## 営業利益 (単位：百万円)



港運事業において、輸入食品取扱い、輸出通関件数が好調に推移し、  
売上構成比率が前期比で+4pts増加。

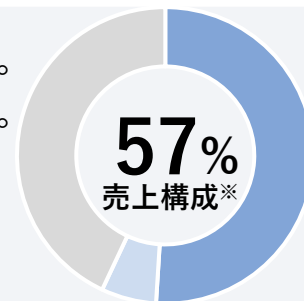


**内航海運**

鉄鋼需要の低迷に伴う運航効率悪化や、傭船契約の解除、停船が発生。船活用や新規貨物の受託を図るも、燃料費高止まり等でコストが増加。

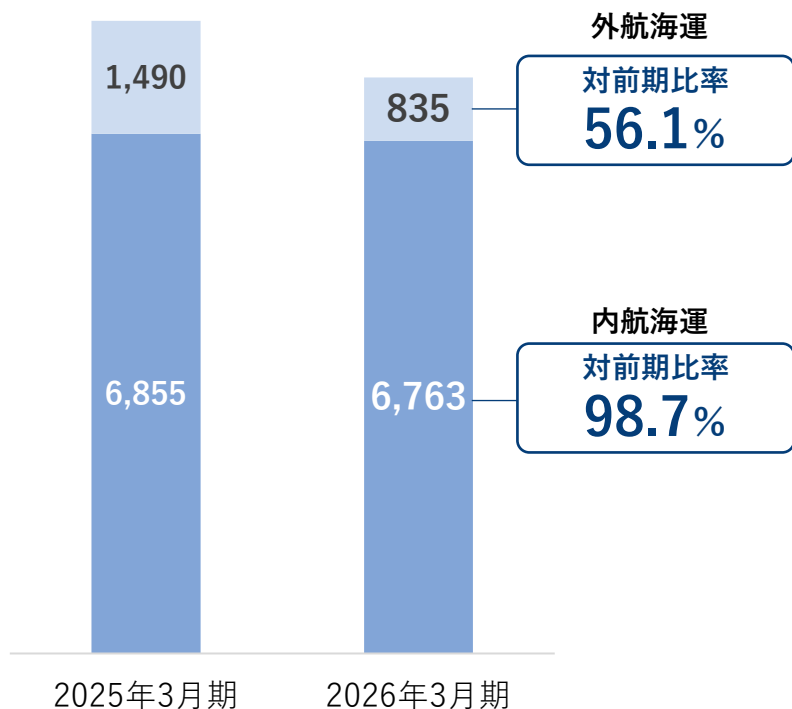
**外航海運**

下期以降モンゴル向けの建機輸送は堅調。一方、中国向けは低調かつ競争激化、韓国・台湾向けも苦戦し、円安効果でも補いきれず。

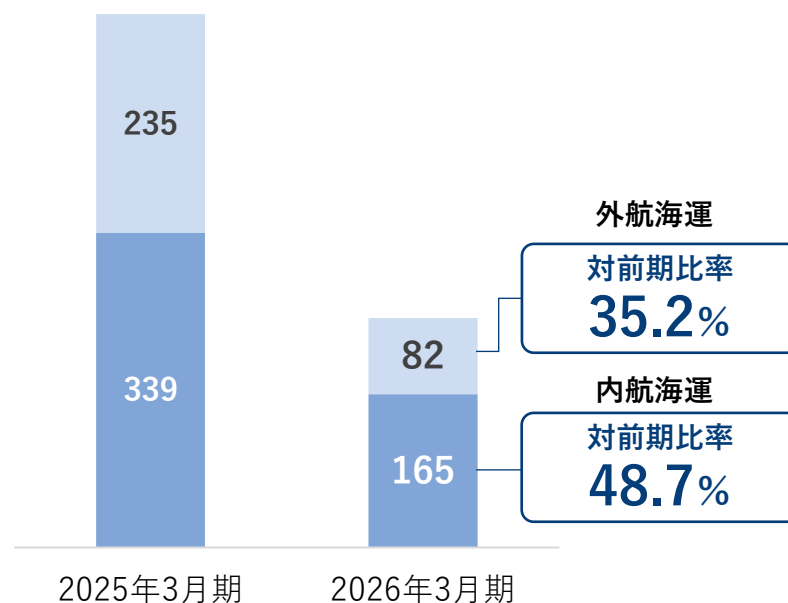


※2026年3月期売上高に占める事業の売上高

**売上高** (単位：百万円)

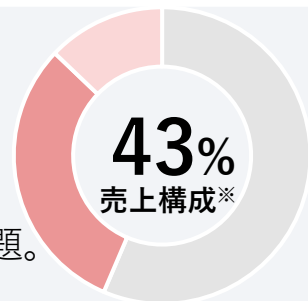


**セグメント利益** (単位：百万円)



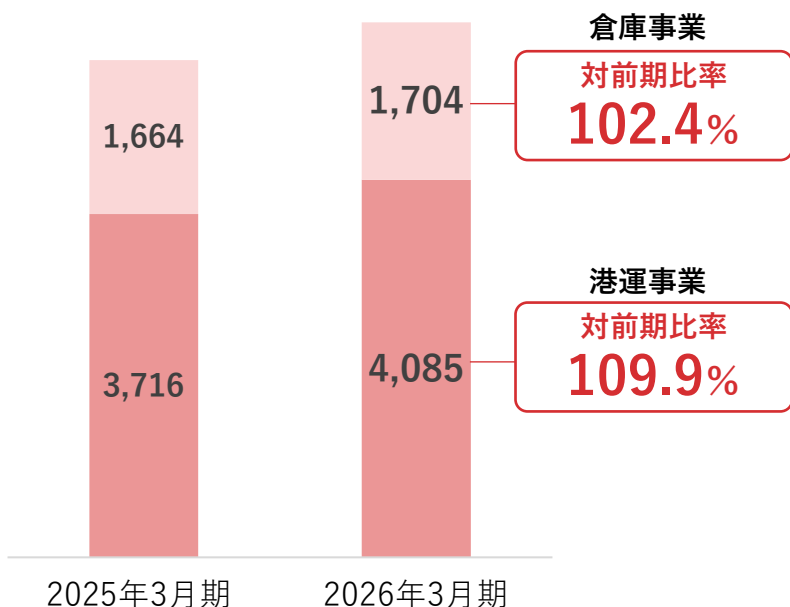
**港運事業** | 為替や米国政府による関税政策混乱下でも輸入食品取扱い増加、輸出通関件数も好調。新規取引先拡大や大型特殊案件を複数受注。

**倉庫事業** | 姫路・大阪地区倉庫は堅調。神戸地区も黒字回復。一方、人手不足や技術継承、新設タンクコンテナターミナルの投資効果や収益改善に課題。

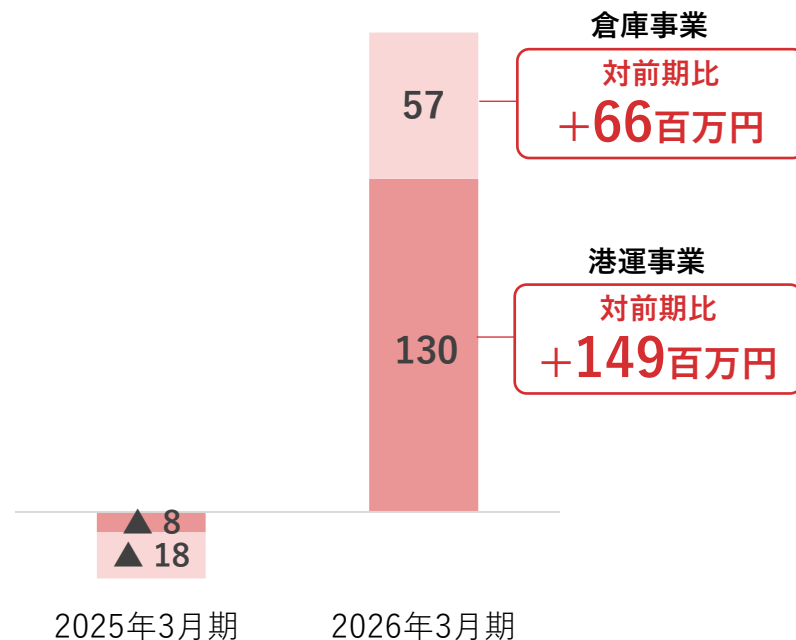


※2026年3月期売上高に占める事業の売上高

**売上高** (単位：百万円)



**セグメント利益** (単位：百万円)



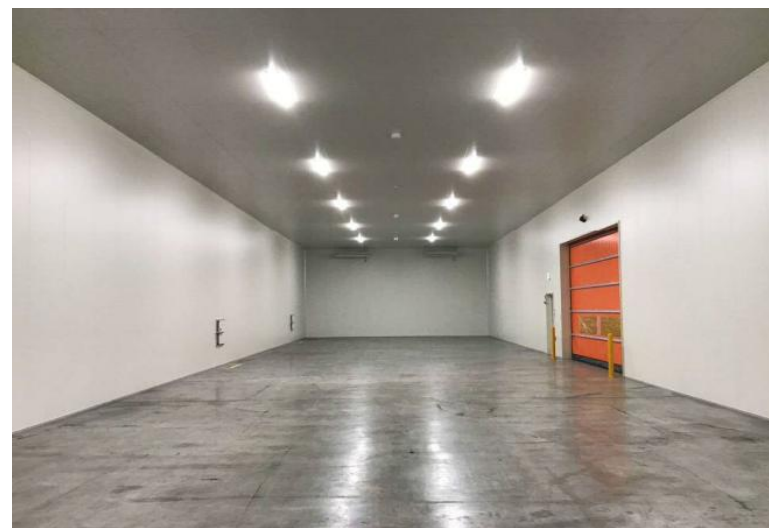
## 神戸港における物流拠点を整備。 高付加価値貨物の強化により収益基盤拡大を目指す。

### 六甲アイランドタンクターミナルの開業



2025年8月には、ISO規格に対応したタンクコンテナターミナル（危険物屋外貯蔵所）を六甲アイランドに開設。ISOタンクコンテナの保管スペースが拡充され、神戸港地区では最大規模の施設に。

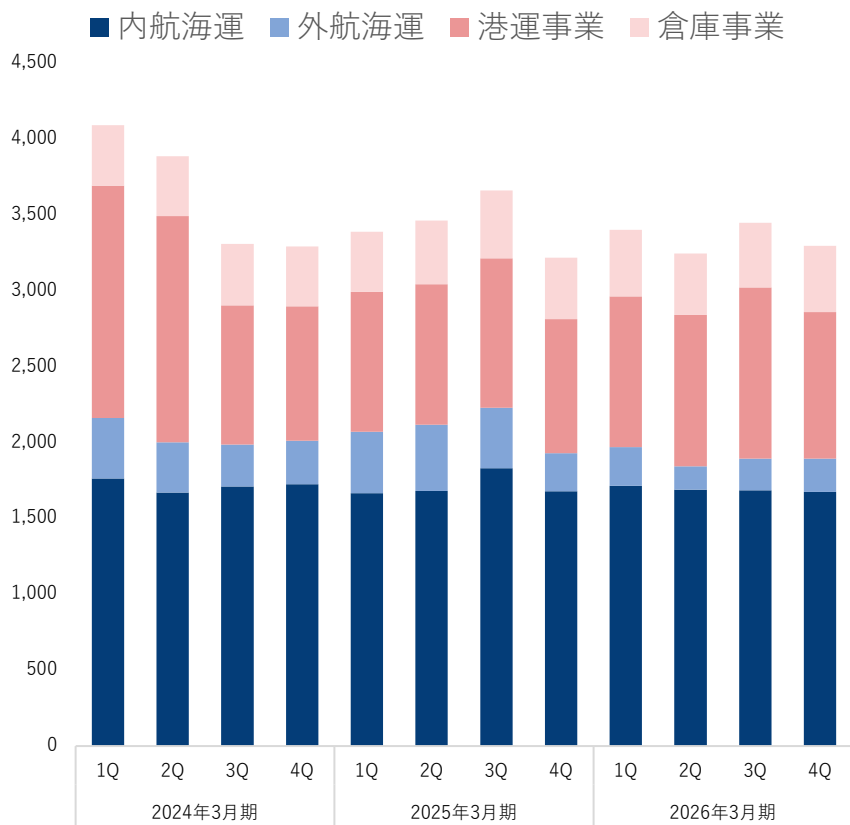
### 神戸物流センター1Fに定温倉庫を増設



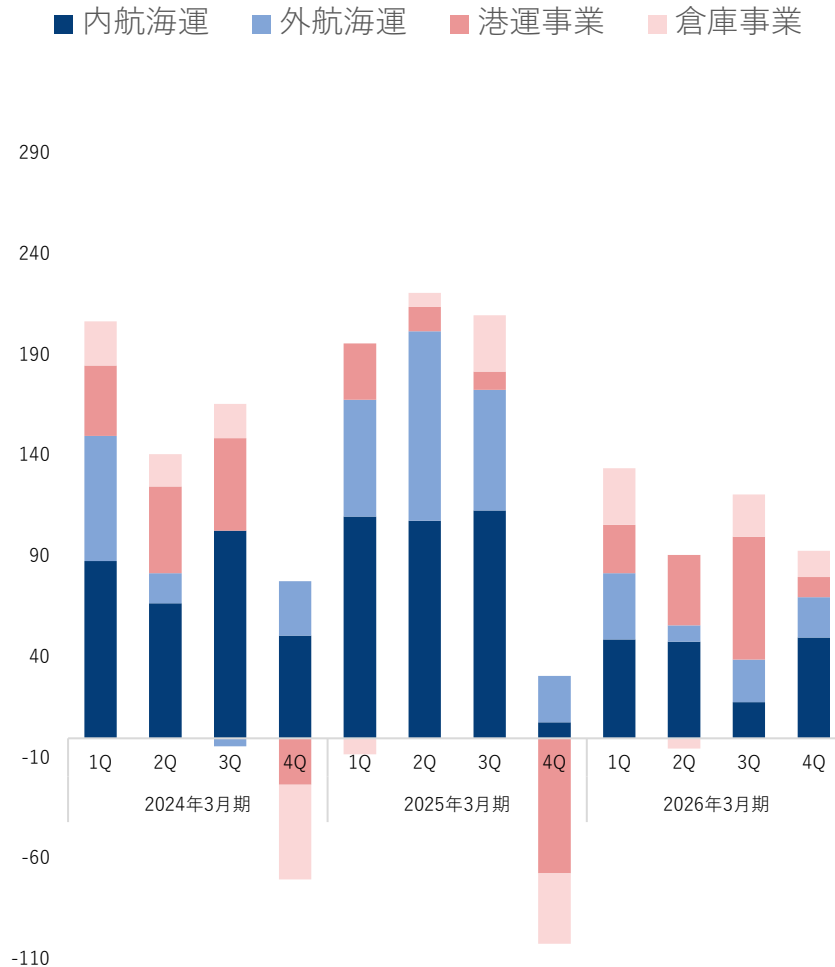
2025年9月には、神戸物流センターに庫内温度を13～22℃、湿度を40～70%に設定できる定温倉庫スペースを増設。温度変化によって品質劣化のリスクが高まる医薬品や食品、精密機械部品なども万全の体制で保管できる環境を整備。

第4Qにおいて、海運事業は堅調に推移。一方、港運・倉庫事業は東南アジアの旧正月による荷動き鈍化の影響を受け、伸び悩み。

売上高 (単位：百万円)



セグメント利益 (単位：百万円)



## 自己資本比率は43.3%に上昇。財務健全性を維持。

(単位：百万円)

	2025年3月期	2026年3月期	増減
流動資産	3,907	3,608	△298
うち現預金	1,977	1,702	△275
固定資産	8,639	9,434	794
うち有形固定資産	6,356	6,405	48
資産合計	12,546	13,042	496
負債合計	7,693	7,388	△304
流動負債	3,618	3,336	△281
固定負債	4,074	4,052	△22
純資産合計	4,853	5,653	800
負債純資産合計	12,546	13,042	496
自己資本比率	38.7%	43.3%	4.6pts

(単位：百万円)

	2025年3月期 実績	2026年3月期 実績	増減額	内容
営業CF	877	521	△356	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 税引前当期純利益 571</li> <li>• 減価償却費 351</li> <li>• 法人税等 △265</li> <li>• 受取利息及び受取配当金 92</li> </ul>
投資CF	△153	△229	△76	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 有形固定資産の取得 △365</li> <li>• 長期貸付けによる支出 △12</li> <li>• 短期貸付金の減少 67</li> <li>• 投資有価証券売却収入 66</li> </ul>
財務CF	△788	△568	+220	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 長期借入による収入 900</li> <li>• 長期借入金の返済 △1,156</li> <li>• 短期借入金の純減額 △149</li> <li>• 配当金の支払 △137</li> </ul>
現金及び現金同等物 の期末残高	1,977	1,702	△275	

# 2027年3月期 通期業績見通し

---

## 2027年3月期の営業方針

- 1 収益基盤拡大** -自部門のサービスに囚われず、総合サービスを提案-
- 2 部門間連携** -総合サービス提供のための情報共有推進-
- 3 生産性向上** -売上増加に加え、採算性を重視した営業を推進-

### 市場環境の激的変化と世界情勢の混迷を念頭に、通期計画を作成

- 国内では、実質賃金の改善に伴う個人消費の底堅さが期待される一方、労働力不足、原材料不足やエネルギー価格動向が企業収益に影響する見通し
- 海外では、主要国の政策動向や通商摩擦の再燃、中東およびウクライナ情勢など地政学リスクの長期化が国際物流や経済全体に影響を及ぼす懸念が続く

## 内航海運



- 運航停止回避策や海上運賃サーチャージ導入などの安定運航継続への施策を講じる
- 船員不足や労働環境改善に向け、**関係会社を通じた船員の確保**に加え、**船員直接雇用強化を継続**
- **営業領域拡大**を図るべく、**新たな船種**の可能性を検討

## 外航海運



- **顧客ニーズに沿った建機輸送の提案、サービス展開**により継続受注獲得を図る
- 近海輸送は**利益率の高い特殊貨物**や**ニッチな輸送品の開拓**を目指す
- **総合物流力を発揮すべく、他部署との共同営業や共同提案など連携強化**を図る

## 港運事業



- 人件費上昇や通関実務複雑化に伴い、**取扱料金および通関料金の改定交渉**に取り組む
- トラック運送事業者との連携強化を図り、**適正運賃の支払い**と顧客に対する**価格転嫁**を進める
- **AI関連事業のデータセンター**や**蓄電池関連のプロジェクトカーゴ**の受注に注力

## 倉庫事業



- **港運事業部門との連携強化**により、コンテナ型蓄電池を始めとする**重量貨物や危険物貨物などの特殊貨物の集荷営業**を強化
- **ITを活用した効率化**と、**人材確保と技術継承**を図るとともに、**安全教育の強化**を推進
- 姫路倉庫における**鉄鋼中間製品の営業拡大**、および**外部倉庫ネットワークの拡大と活用**を図る

中期経営計画「Road to 2027 “シン総合物流企業”への進化と真価」のもと、増収、増益を計画。

(単位：百万円)

	2026年3月期実績		2027年3月期予想		前期比	
売上高	13,389	-	14,500	-	+1,110	108.3%
営業利益	436	3.3%	510	3.5%	+73	116.8%
経常利益	499	3.7%	540	3.7%	+40	108.1%
当期純利益	397	3.0%	400	2.8%	+2	100.7%
EPS (1株当たり当期純利益)	331.24円	-	333.38円	-	+2.14円	100.7%

# 株主還元

---

## 1株あたり配当金

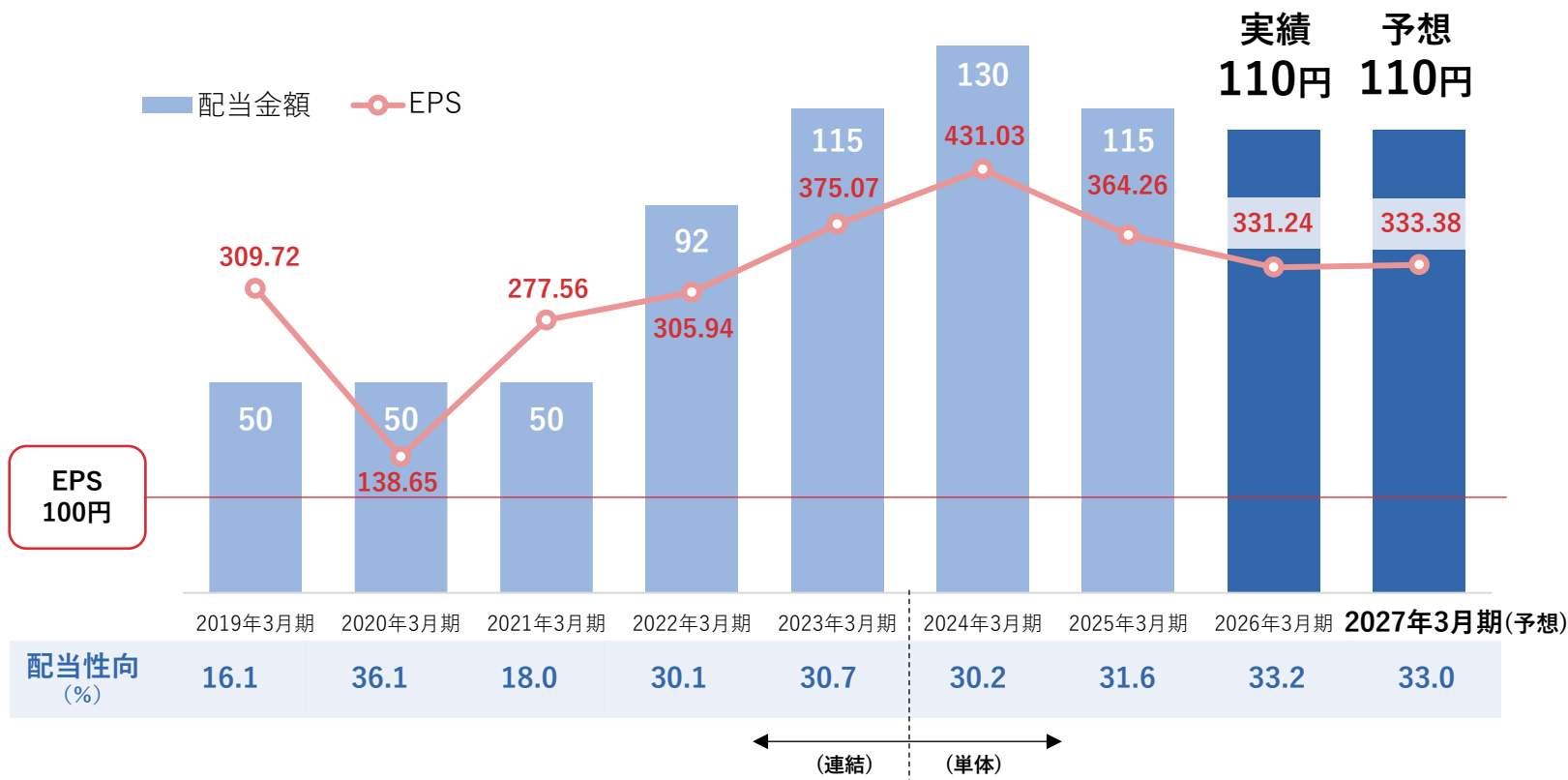
- 2026年3月期：配当金は**110円**、配当性向は**33.2%**
- 2027年3月期：配当性向30%以上とし、**110円を計画**


2023年3月期	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期	2027年3月期(予想)
1株あたり配当金	1株あたり配当金	1株あたり配当金	1株あたり配当金	1株あたり配当金
<b>115</b> 円	<b>130</b> 円	<b>115</b> 円	<b>110</b> 円	<b>110</b> 円
配当性向	配当性向	配当性向	配当性向	配当性向
<b>30.7</b> %	<b>30.2</b> %	<b>31.6</b> %	<b>33.2</b> %	<b>33.0</b> %

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)

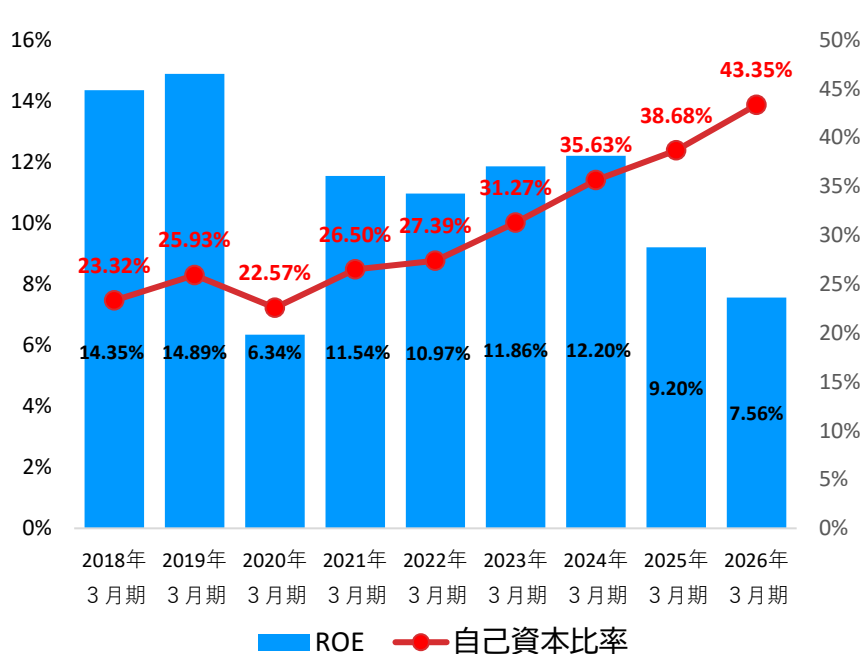
	2018年 3月期	2019年 3月期	2020年 3月期	2021年 3月期	2022年 3月期	2023年 3月期	2024年 3月期	2025年 3月期	2026年 3月期
ROE (株主資本利益率)	14.35%	14.89%	6.34%	11.54%	10.97%	11.86%	12.20%	9.20%	7.56%
自己資本比率	23.32%	25.93%	22.57%	26.50%	27.39%	31.27%	35.63%	38.68%	43.35%

PBR (株価純資産倍率)	0.93倍	0.69倍	0.52倍	0.53倍	0.48倍	0.66倍	0.65倍	0.76倍	0.69倍
BPS (1株当たりの純資産)	¥1,963.31	¥2,198.06	¥2,171.30	¥2,638.37	¥2,942.72	¥3,388.51	¥3,873.25	¥4,054.87	¥4,711.88

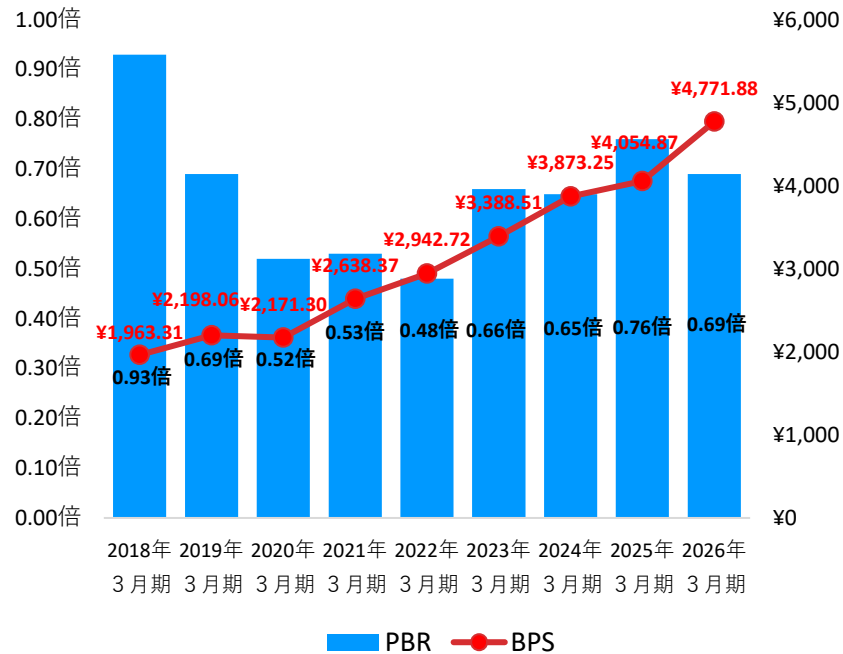
EPS (1株当たりの純利益)	¥262.19	¥309.72	¥138.65	¥277.56	¥305.94	¥375.07	¥431.03	¥364.26	¥331.24
PER (株価収益率)	6.95倍	4.90倍	8.20倍	5.08倍	4.58倍	6.00倍	5.81倍	8.44倍	9.87倍
純資産	2,293百万円	2,567百万円	2,535百万円	3,081百万円	3,456百万円	4,000百万円	4,609百万円	4,853百万円	5,653百万円
株価(期末日)	¥1,822	¥1,518	¥1,137	¥1,410	¥1,401	¥2,252	¥2,503	¥3,075	¥3,270

※ 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9事業年度平均10.99%

自己資本比率  
⇒ 2026年3月末で43.35%となり  
財務健全性が5期連続改善

PBR (株価純資産倍率)  
⇒ 直近9事業年度平均0.66倍

BPS (1株当たりの純資産)  
⇒ 2026年3月期末で¥4,771.88となり  
直近9事業年度推移で2.4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。

# Appendix

---

## 創業80年を超える物流会社

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、国際複合輸送業
従業員数	236名（2026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）

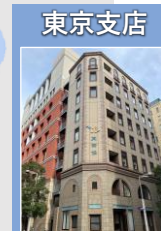
# 経営理念

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5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、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年超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

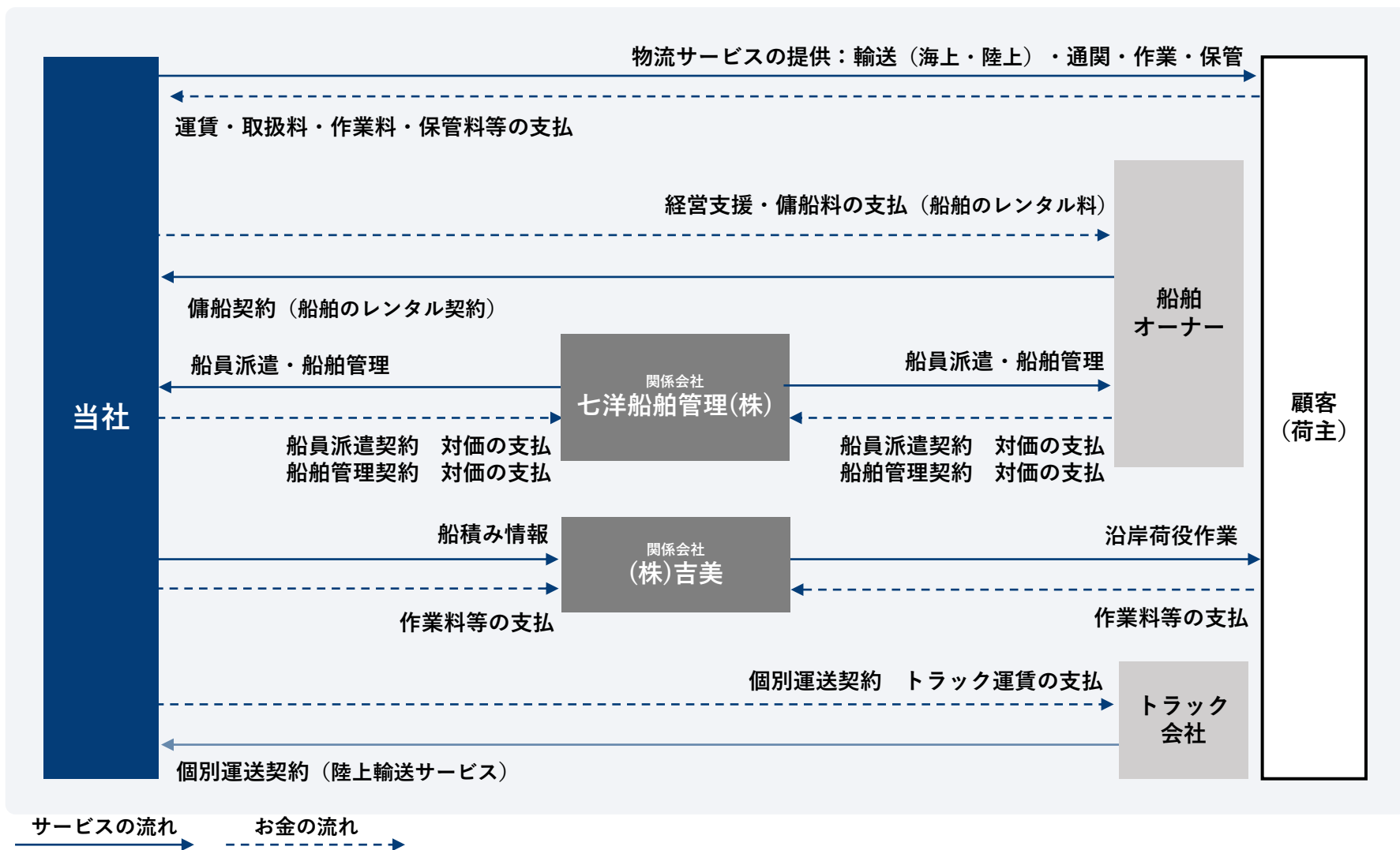
輸送ニーズに応じたオーダーメイド配船、地政学マネジメントのノウハウや顧客企業・商社との良好な関係を基に開拓した競合の少ないニッチな航路の提案

## 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、重量物および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



## 水素燃料電池車普及活動の取り組みに参画。 関西初の燃料電池トラックを導入し、脱炭素物流への改革を推進。

- 協力会社（株式会社大前運送店・株式会社ロジスト）および行政（兵庫県・神戸市）との連携を通じ、**関西初となる燃料電池(FC)小型トラックの導入**による水素社会実現への参画を決定。
- **国の重点地域施策や地域構想**に合致した戦略的な取り組み。
- 次世代型物流インフラの構築を通じた中長期的な企業価値向上と、2050年カーボンニュートラル達成への貢献を図る。



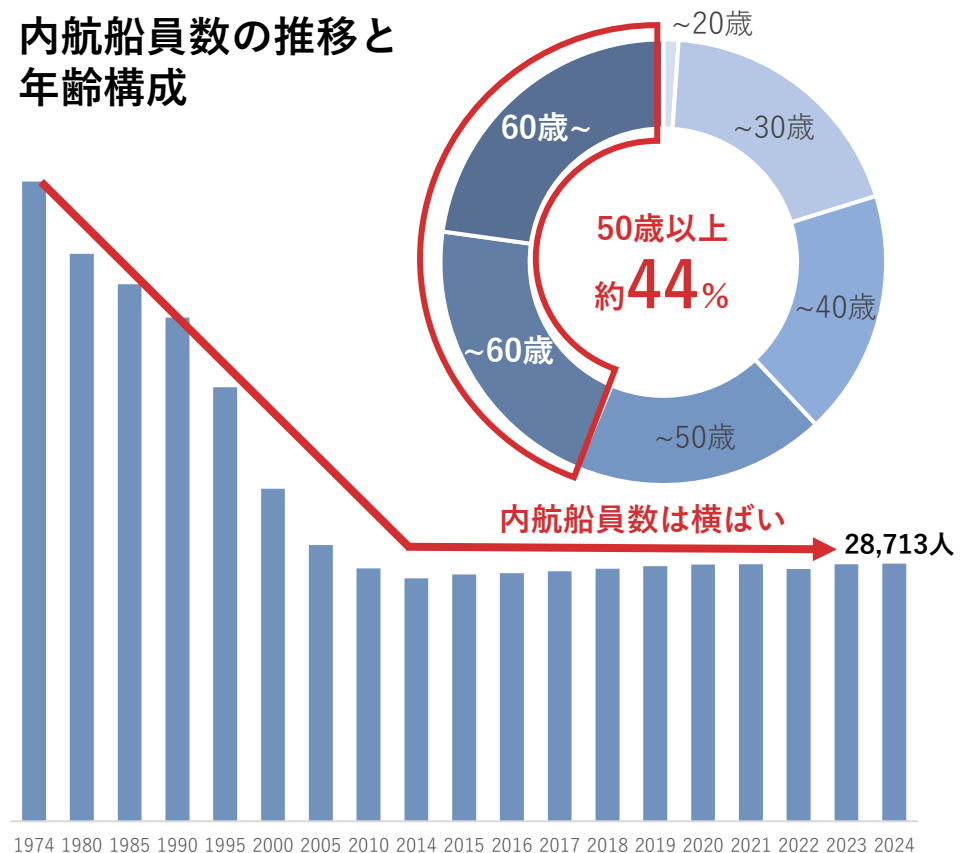
出発式の様子

## 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**



### 内航船員数の推移と年齢構成



出典：日本の海運 SHIPPING NOW 2025-2026 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
- 安全活動項目の数値目標設定

### 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

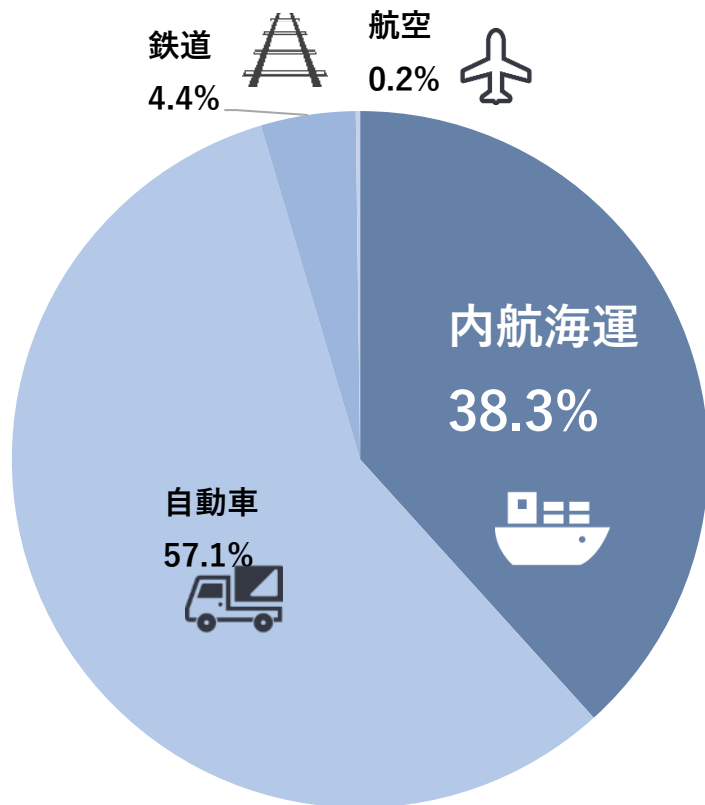
1~3月

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

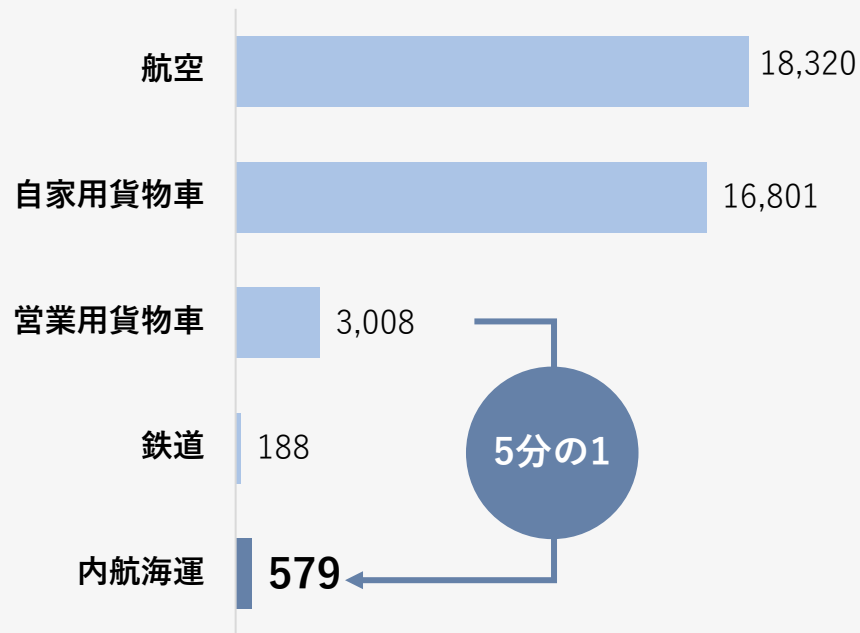
## 内航海運は、国内における大量・長距離輸送の重要な担い手

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)



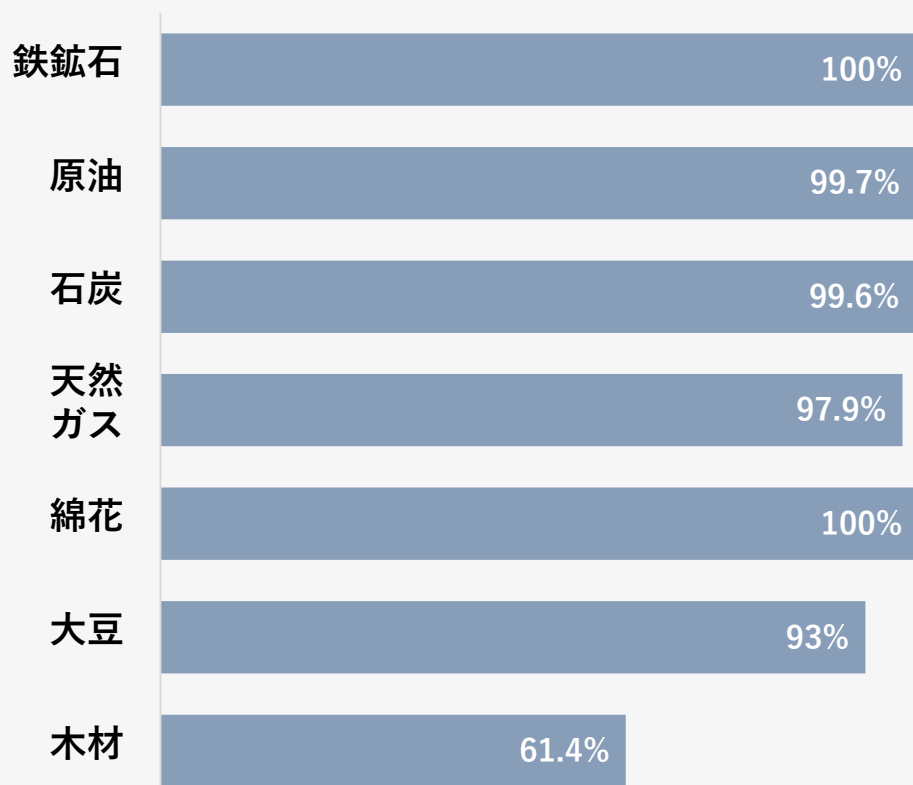
内航海運はエネルギー効率の良い、  
環境にやさしい輸送機関

出典：日本の海運 SHIPPING NOW 2025-2026、輸送トンキロベース

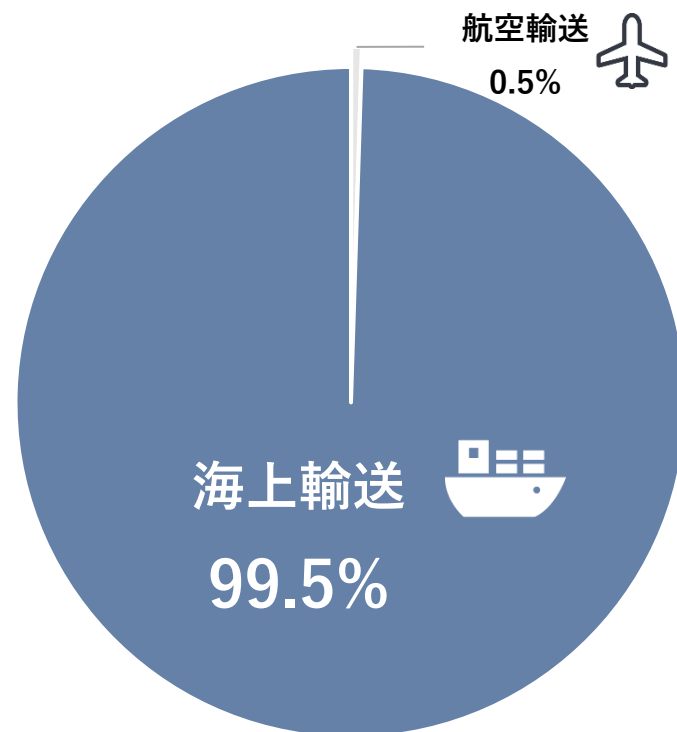
出典：日本内航海運組合総連合会（令和5年度）

## 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