



⌚ 兵機海運株式会社

2026年3月期 第2四半期

決算説明資料

証券コード 9362

- 1 2026年3月期第2四半期業績
- 2 2026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

2026年3月期 第2四半期業績

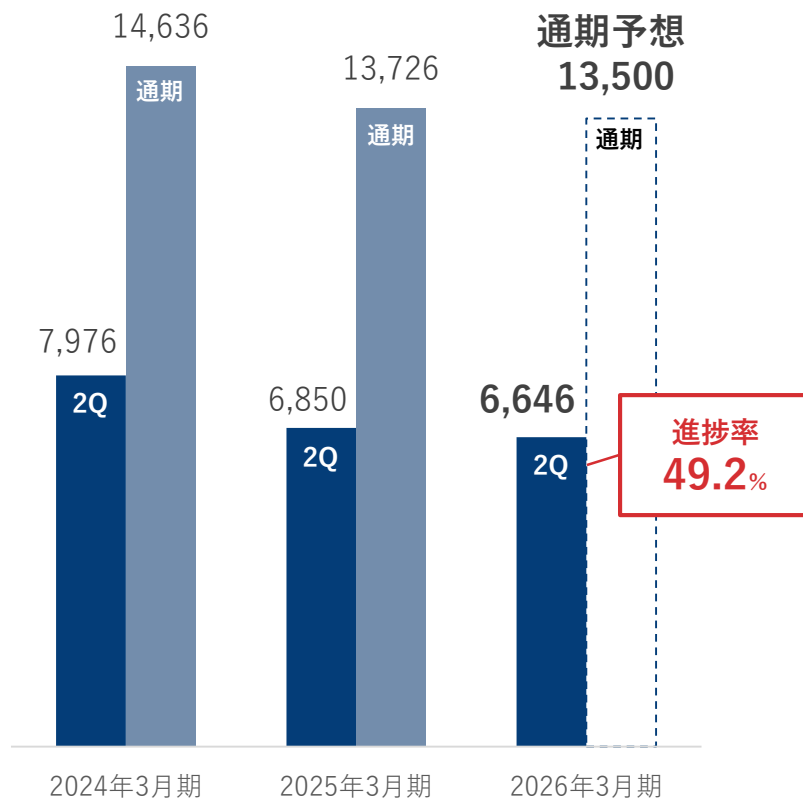
外航事業における建機輸送取扱いが伸び悩みつつも
前上半期とほぼ同水準の売上を確保。
一方で、外的要因やコスト上昇が各段階利益を押し下げ。
下期の顧客企業の動向、事業環境を踏まえて、通期予想を修正。

（単位：百万円）

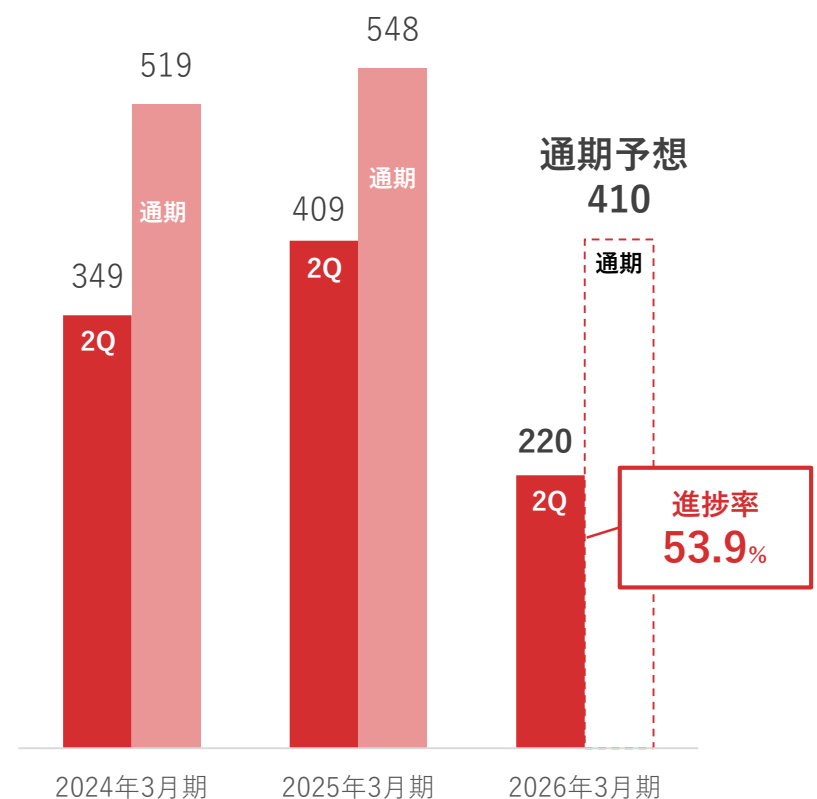
	2025年3月期2Q 実績		2026年3月期2Q 実績		対前年同期 比率	通期予想 (2025年10月 30日公表)	進捗率	通期予想 (期初計画) ※参考
	実績値	対売上高 比率	実績値	対売上高 比率				
売上高	6,850	-	6,646	-	97.0%	13,500	49.2%	14,000
売上総利益	1,385	20.2%	1,249	18.8%	90.2%	-	-	-
営業利益	409	6.0%	220	3.3%	53.9%	410	53.9%	580
経常利益	450	6.6%	258	3.9%	57.3%	470	54.9%	630
中間純利益	308	4.5%	178	2.7%	57.8%	360	49.5%	440

中間期においては、前期と同水準の売上を確保。
通期業績計画を修正し、下期は上期と同レベルの売上、利益を見込む。

売上高 (単位：百万円)

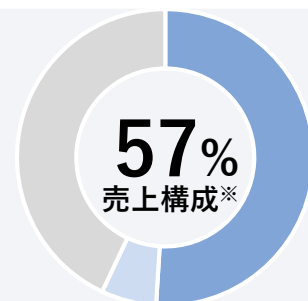


営業利益 (単位：百万円)



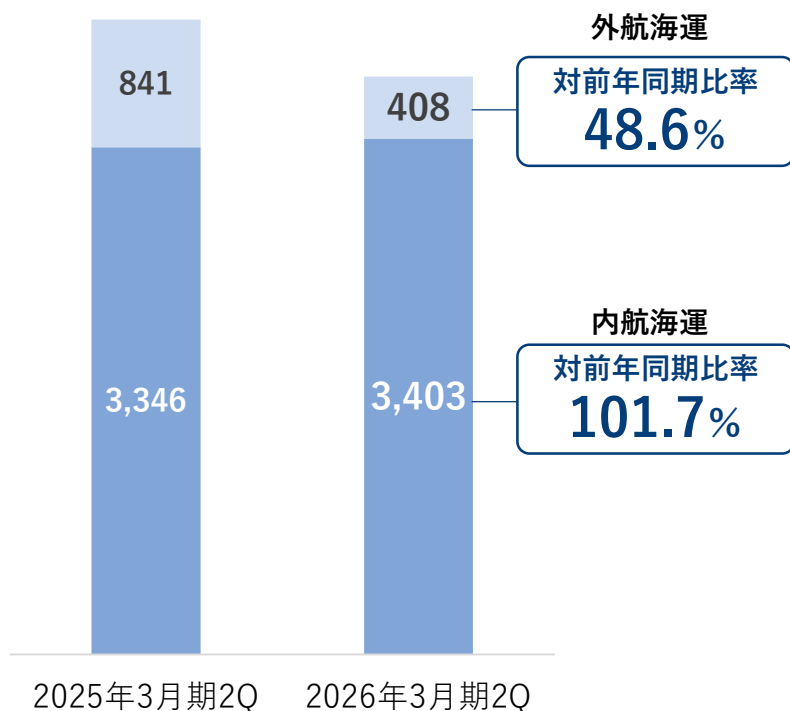
内航海運 | 鉄鋼製品の国内需要低迷に加え、傭船費用や燃料費が増加。
大和工業グループとの資本業務提携を通じ、関係強化を推進。

外航海運 | 中央アジア向け建機輸送の取扱いが伸び悩み。一方、韓国及び台湾
向けの取扱いは堅調に推移し、スポット案件も収益に寄与。

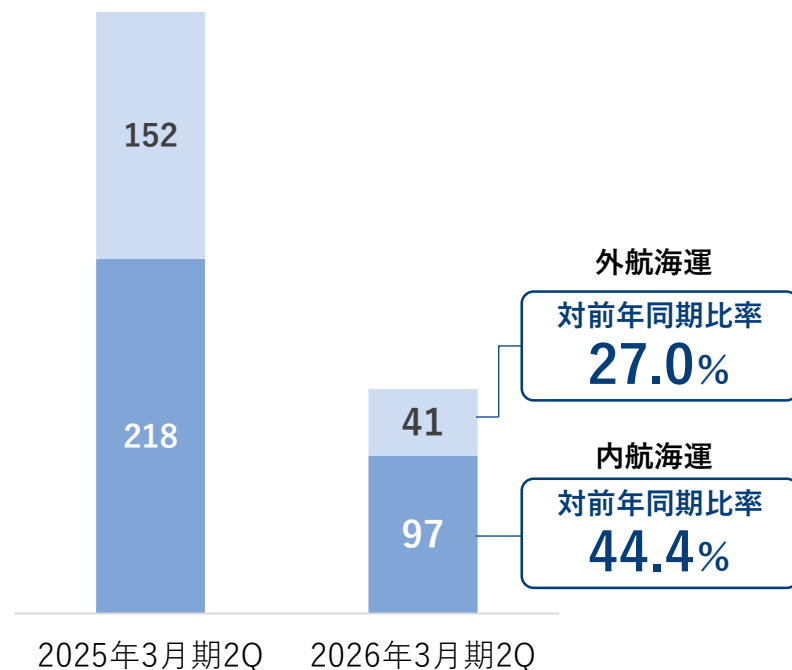


※2026年3月期2Q売上高
に占める事業の売上高

売上高 (単位：百万円)

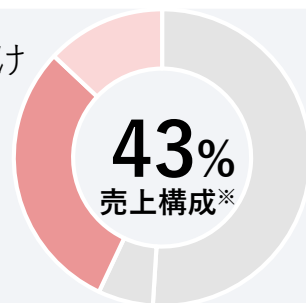


セグメント利益 (単位：百万円)



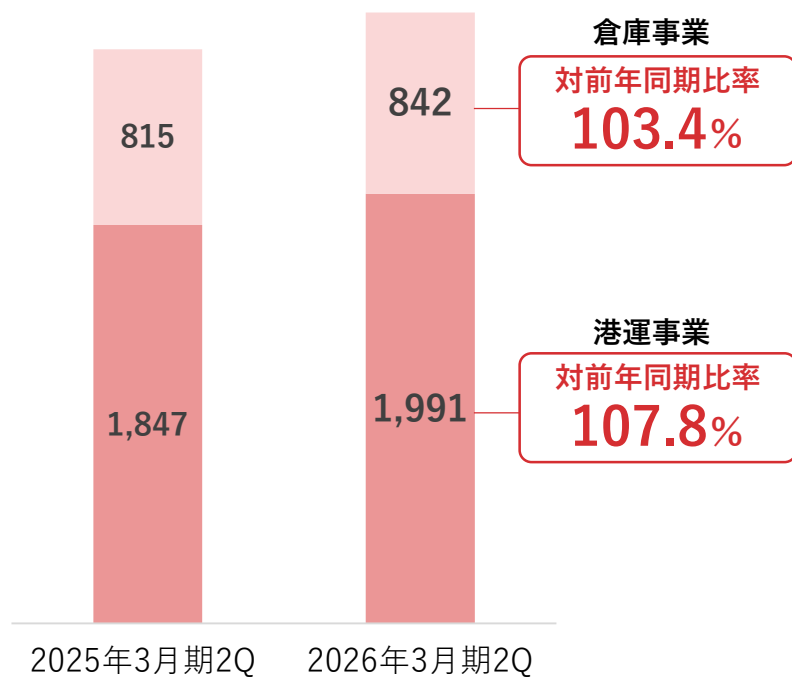
港運事業 | 輸入食料品需要増・通関取扱い拡大により輸入は堅調に推移。米国向け駆け込み需要・インフラ設備貨物取扱増により輸出取扱いも増加。

倉庫事業 | 既存貨物取扱い減少に加えコスト上昇に対する価格転嫁が追い付かず伸び悩んだものの、ODA貨物や大型特殊貨物の纏まった受注を獲得。

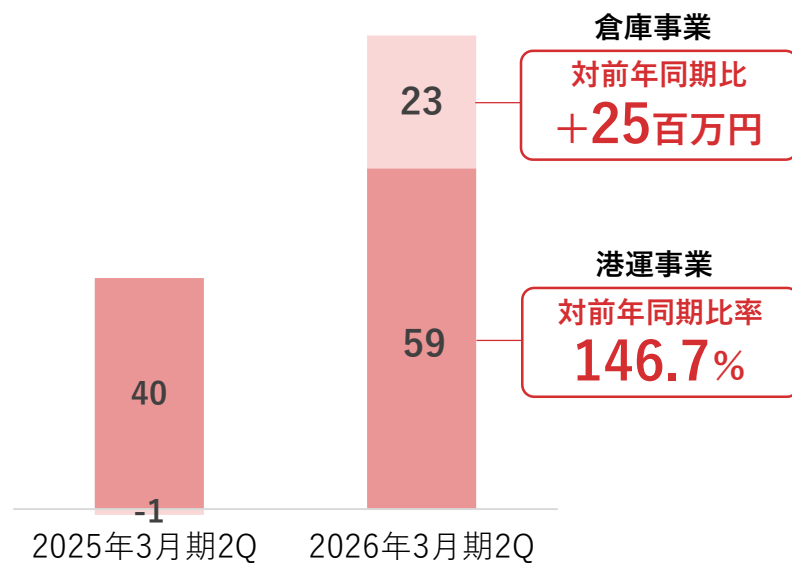


※2026年3月期2Q売上高に占める事業の売上高

売上高 (単位：百万円)

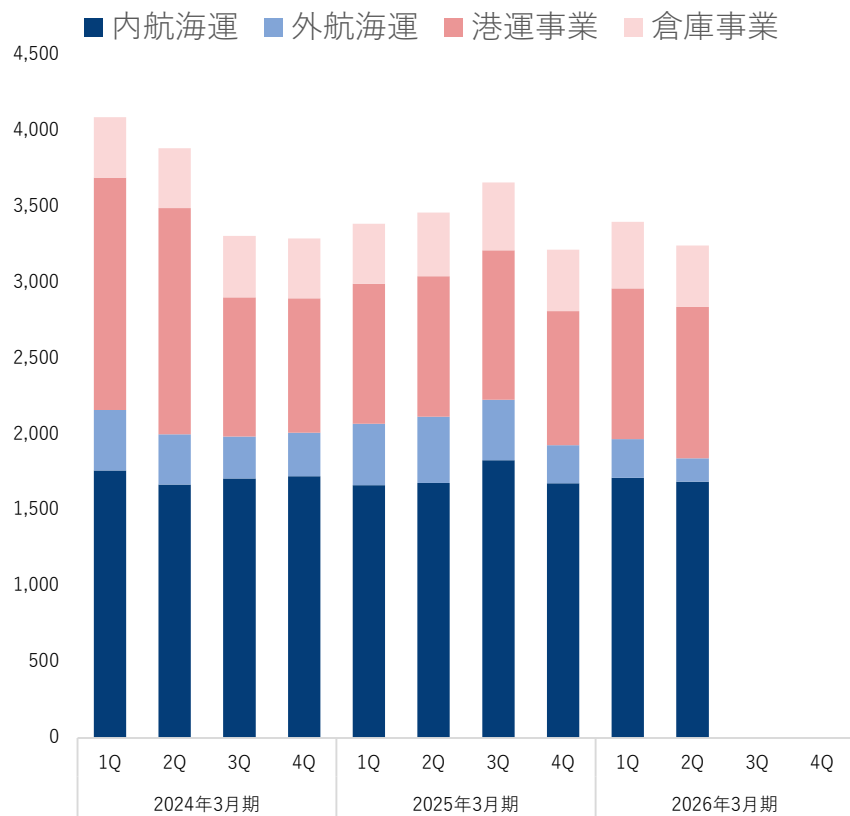


セグメント利益 (単位：百万円)

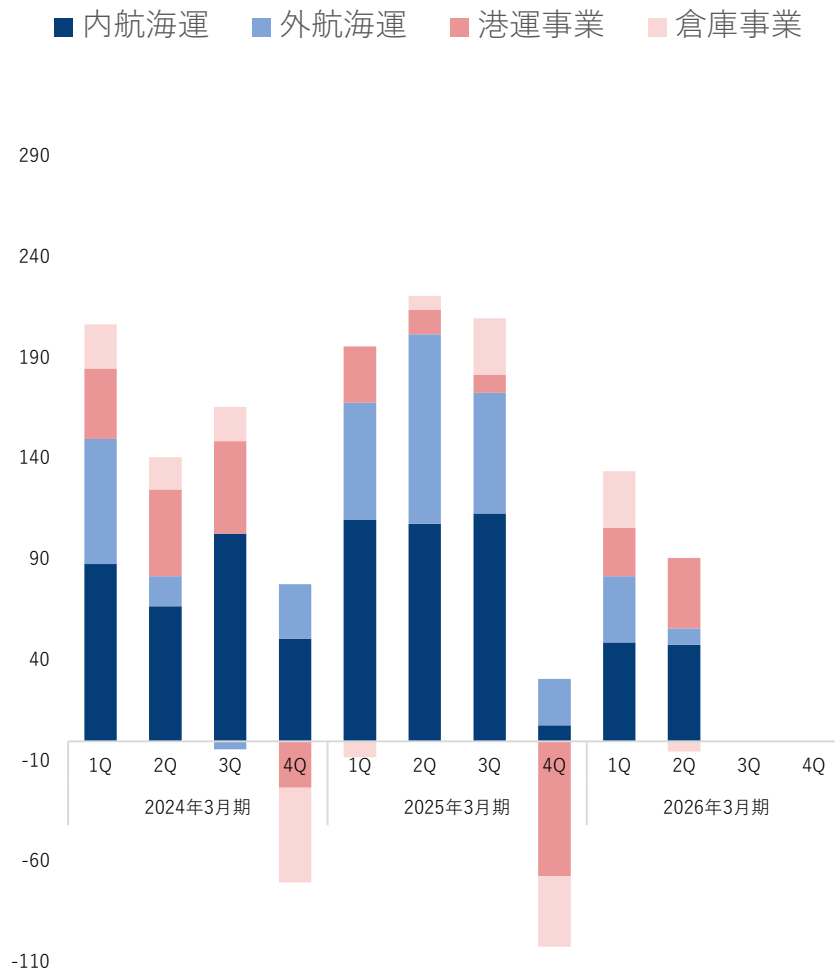


港運事業は、輸出入ともに増加し、売上・利益ともに順調な推移。
 その他事業は売上は前年同期並みであるものの利益貢献は叶わず。

売上高 (単位：百万円)



セグメント利益 (単位：百万円)



大和工業株式会社の持分法適用関連会社となりました

兵機海運株式会社

内航・外航海運事業と港運・倉庫事業の強化と育成を行い、業容拡大を目指す



Yamato

世界市場をターゲットとした事業を展開
大和グループにおける鉄鋼事業の主力
として国内事業の基盤強化を推進

戦略的な物流パートナーとして両社の経営資源を相互に活用し
企業価値向上を図る

TOPICS

大和工業株式会社の連結子会社である
ヤマトスチール株式会社が新船建造した内航船
「Yamato80」の運航管理を当社が担当

ヤマトスチール(株)の方針：

物流効率化が社会課題となる中、製品や鉄スクラップの出荷・集荷における海上輸送の強化を図るため、自社船の運航開始により海上輸送比率を約6割程度へと高め、安定的な物流体制の構築を目指す



◀ 初出港動画を公開中

<https://www.hyoki.co.jp/corporate/assets/img/news/first-departure-yamato80.mp4>

船主：ヤマトスチール(株)
運航管理：兵機海運(株)



Yamato80

積載可能重量：1,600トン
艙内：鉄板BOX

自己資本比率は40.5%に上昇。財務健全性を維持。

（単位：百万円）

	2025年3月期期末	2026年3月期 第2四半期実績	増減
流動資産	3,907	3,672	△234
うち現預金	1,977	1,767	△210
固定資産	8,639	9,010	+370
うち有形固定資産	6,356	6,400	+44
資産合計	12,546	12,682	+135
負債合計	7,693	7,547	△145
流動負債	3,618	3,221	△397
固定負債	4,074	4,326	+251
純資産合計	4,853	5,134	+281
負債純資産合計	12,546	12,682	+135
自己資本比率	38.7%	40.5%	+1.8pt

（単位：百万円）

	2025年3月期 第2四半期実績	2026年3月期 第2四半期実績	増減額	内容
営業CF	359	189	△170	・ 税引前中間純利益 258 ・ 減価償却費 173 ・ 法人税等 △135
投資CF	△23	△106	△82	・ 短期貸付金の減少 67 ・ 有形固定資産の取得 △193
財務CF	△303	△292	+11	・ 長期借入による収入 900 ・ 長期借入金の返済 △692 ・ 短期借入金の純減額 △350 ・ 配当金の支払 △137
現金及び現金同等物 の四半期末残高	2,071	1,767	△304	

2026年3月期 通期業績見通し

2026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

- 国内は生活必需品価格の断続的な上昇が継続
- 実質賃金の改善継続が個人消費の後押しとなり、企業間取引における価格転嫁促進が、設備投資・人的投資につながり景気の持直しにつながると認識
- 米国政策による関税引き上げにともなう貿易摩擦の激化、地政学リスクの高まりなどの不確定要素による日本経済及び世界経済に及ぼす悪影響に懸念

内航海運



- 適正運賃の收受と継続的な運賃改定交渉を通じて、船主経済の改善と船団維持・拡充を推進
- 無事故無災害の継続と船員の労務環境改善に向けた設備投資を強化
- 慢性的な船員・艇員不足への対策を講じ、船舶不稼働による収益機会損失を抑制

外航海運



- 建機輸送の受注競争激化に伴い、鉄鋼・設備機器・ゴム製品等の積み合わせ貨物の集荷営業を強化
- 積み合わせにより積載率を向上させ、1航海あたりの利益率を向上
- 国内陸上輸送や通関業務を含む一貫輸送を提案し、他部署と連携して受注を拡大

港運事業



- 賃金改定等による原価上昇に対処し、価格転嫁と業務効率化を推進
- 物流効率化や大型貨物の荷役提案、海陸を組み合わせたモーダルシフトを推進
- 特に関西地区においては、大阪・関西万博後の統合型リゾートの建設に向け、需要取り込みを目指す

倉庫事業



- 倉庫作業員の確保、人員の効率的な配置及び価格競争に巻き込まれない高付加価値貨物の取扱いができる人材の確保
- 高収益が見込め顧客ニーズのある危険品、定温貨物及び重量貨物などの取扱い量増加のための設備投資
- 貨物の集荷における倉庫部門独自の営業を積極展開

内航事業における鉄鋼製品について、建設需要の低迷や輸入鋼材の影響等を背景とした国内メーカー各社の出荷調整が当面続く見込みであることに加え、外航事業での中国・中央アジア向け貨物の取扱いが想定を下回る見通しであるため、売上は前期比△1.7%、営業利益は△25.2%の計画に業績予想を修正。

(単位：百万円)

	2025年3月期実績		2026年3月期予想 (2025年10月30日公表)		前期比	
売上高	13,726	-	13,500	-	△226	98.3%
営業利益	548	4.0%	410	3.0%	△138	74.8%
経常利益	618	4.5%	470	3.5%	△148	76.0%
当期純利益	435	3.2%	360	2.7%	△75	82.7%
EPS (1株当たり 当期純利益)	364.26円	-	300.48円	-	△63.78円	82.5%

株主還元

1株あたり配当金

- 2025年3月期：配当金は**115円**、配当性向は**31.6%**
- 2026年3月期：配当性向30%以上とし、**110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

115 円

配当性向

31.6 %

2026年3月期

1株あたり配当金

110 円

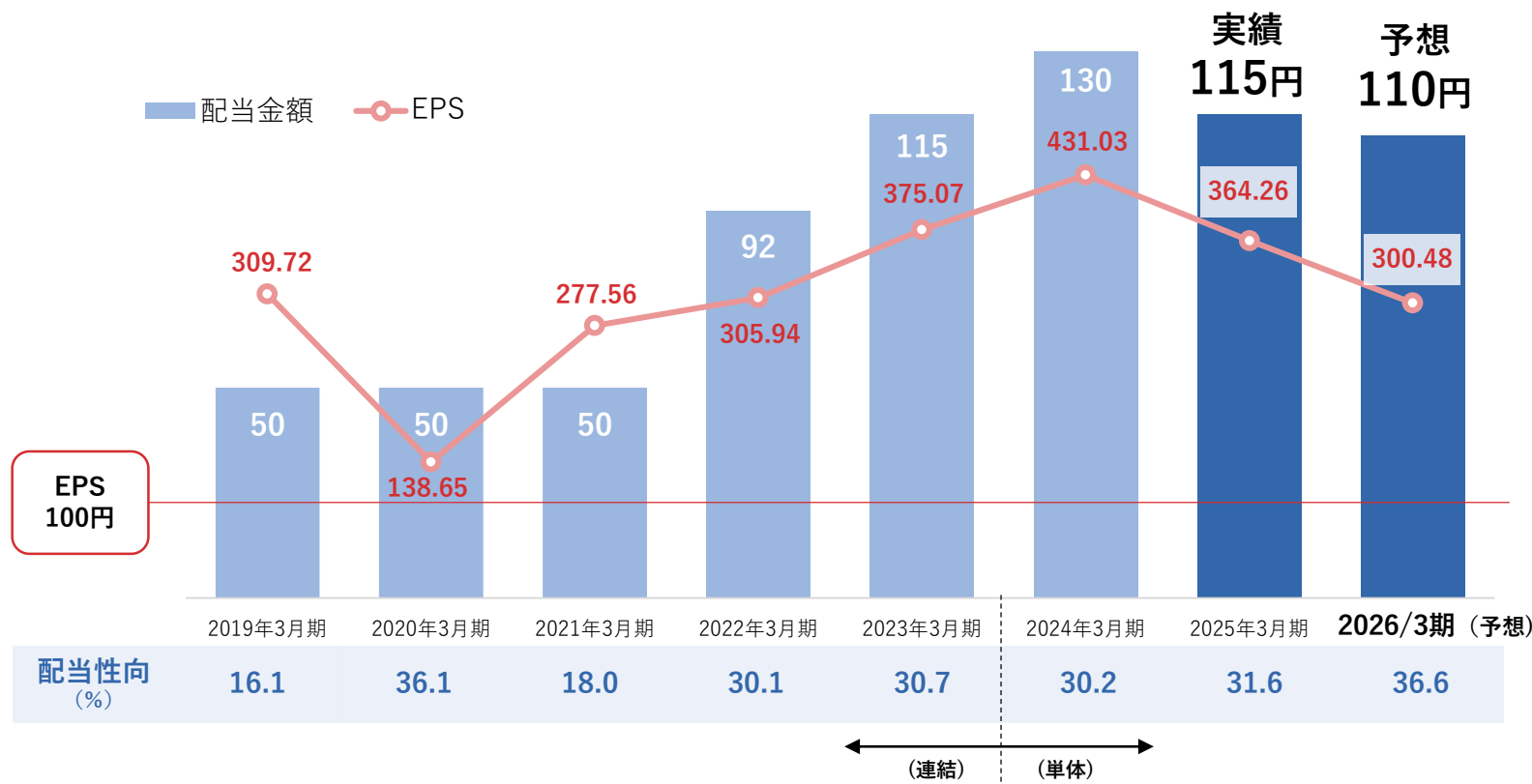
配当性向

36.6 %

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	241名（2025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）

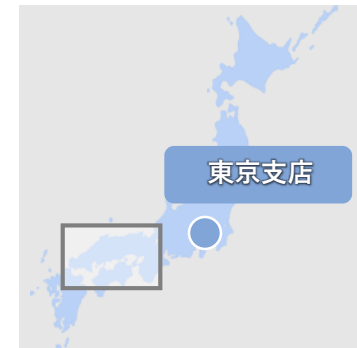
経営理念

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



姫路倉庫



姫路支店



中国支店



大阪物流センター



大阪支店



兵庫埠頭物流センター



神戸物流センター



本社（兵庫県）



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

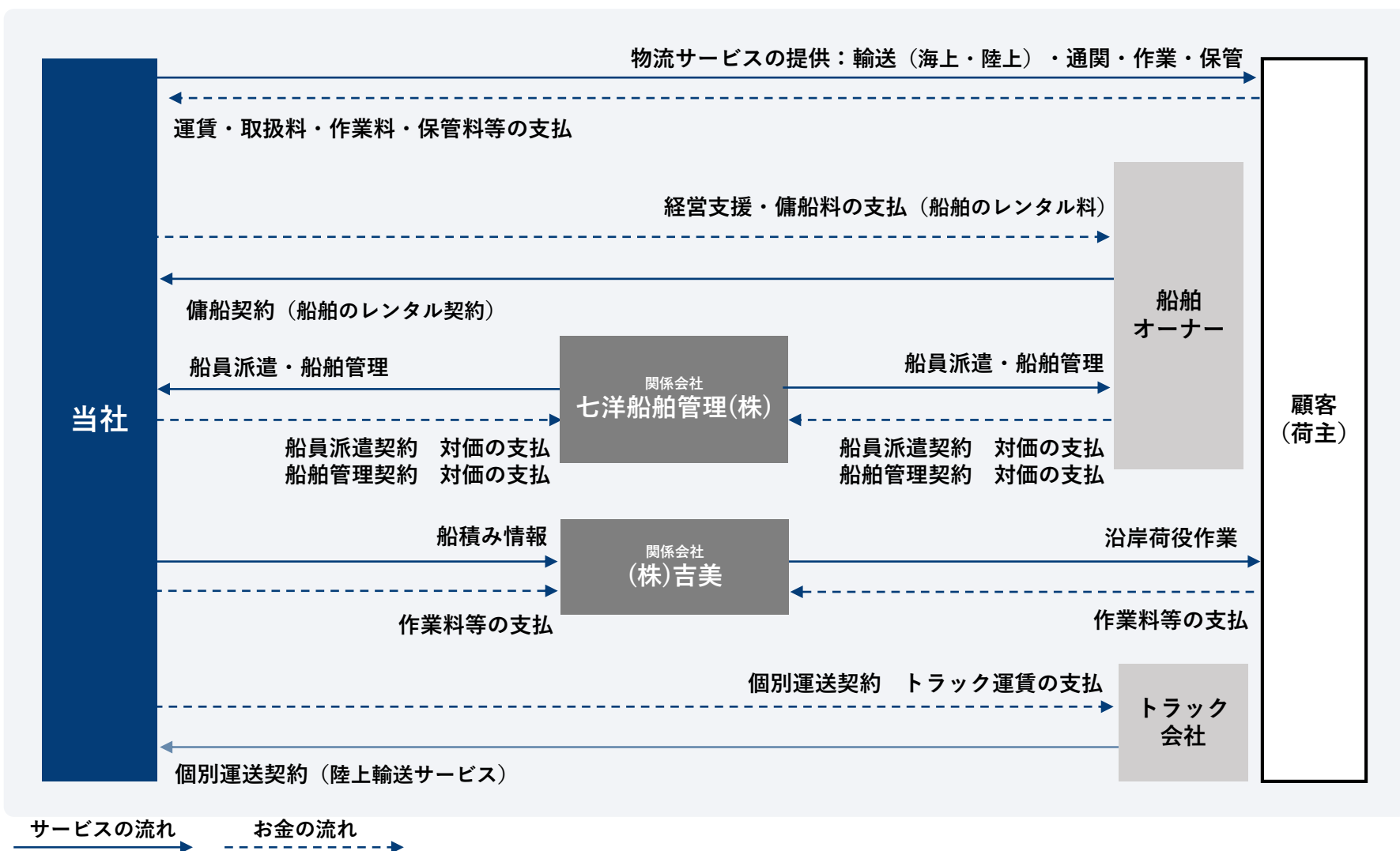
輸送ニーズに応じたオーダーメイド配船、地政学マネジメントのノウハウや顧客企業・商社との良好な関係性を基に開拓した競合の少ないニッチな航路の提案

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



「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

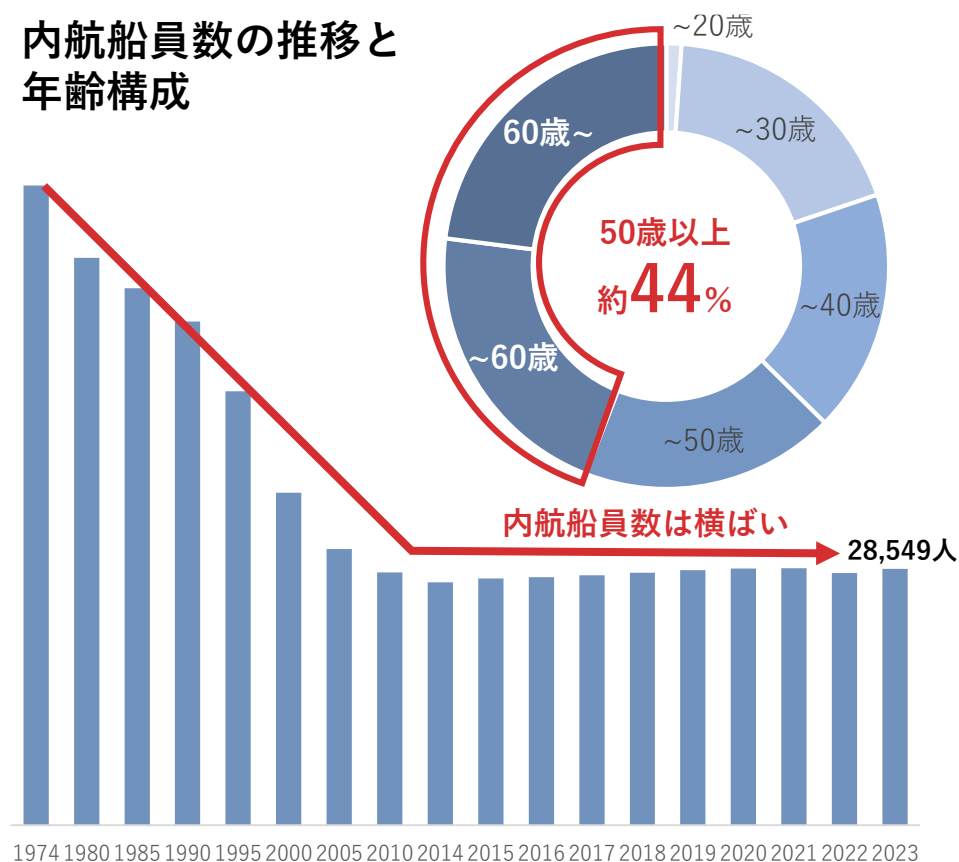
- 当社は内航船員の高齢化・将来の担い手不足の課題に早くから向き合い、船員の確保・育成に取り組むため、事業パートナーである船主と共同で2013年4月に七洋船舶管理(株)を設立
- 船員育成船への設備投資、女性船員の採用・若年船員の育成に注力**



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

内航船員数の推移と 年齢構成



出典：日本の海運 SHIPPING NOW 2024-2025 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

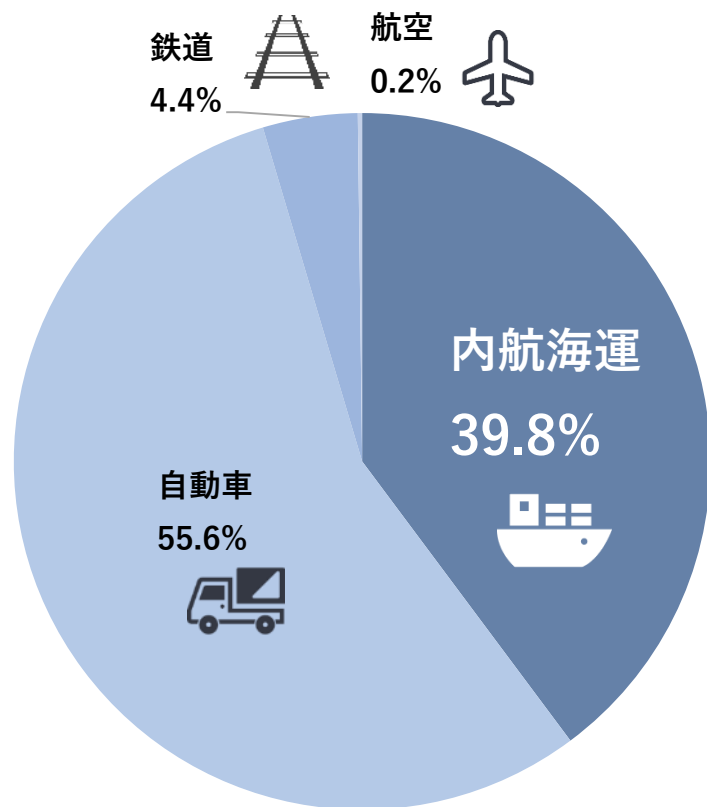
1~3月

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

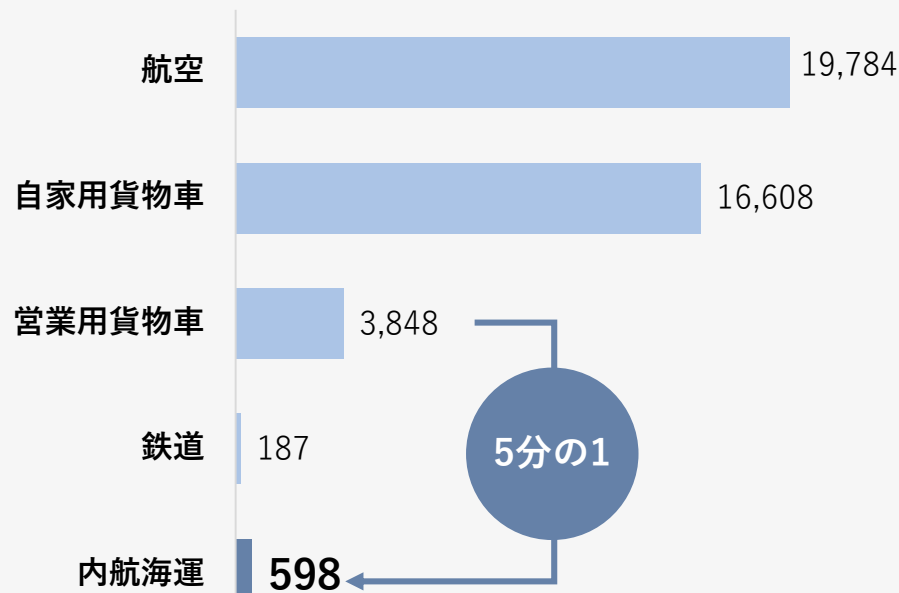
内航海運は、国内における大量・長距離輸送の重要な担い手

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

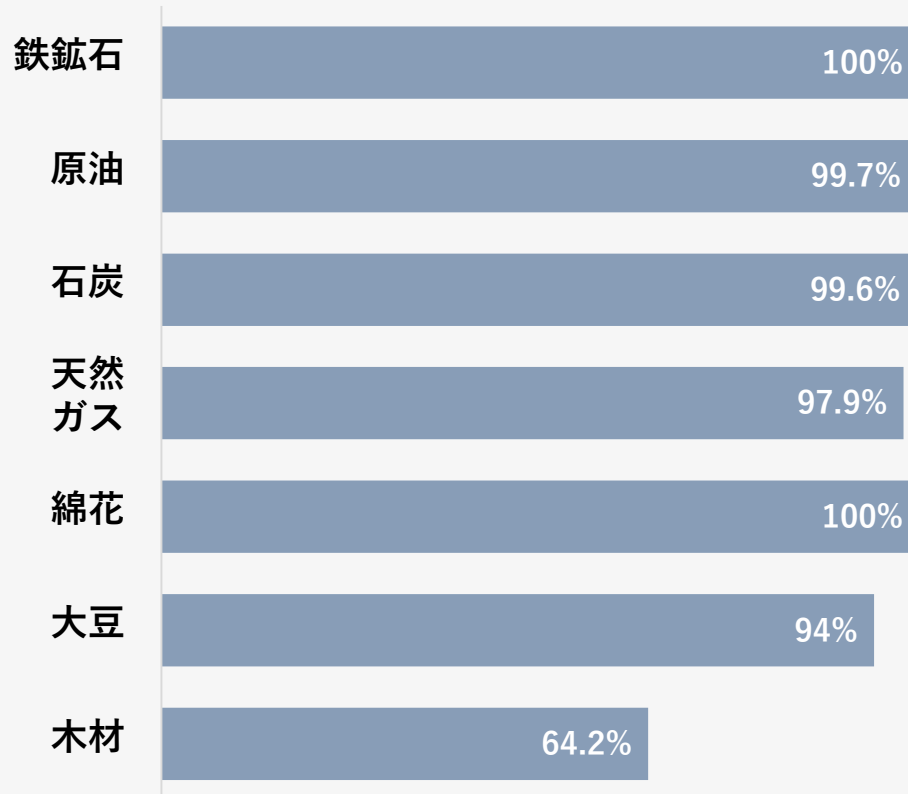
1トンキロ輸送するのに必要なエネルギー消費量
(キロジュール/トンキロ)



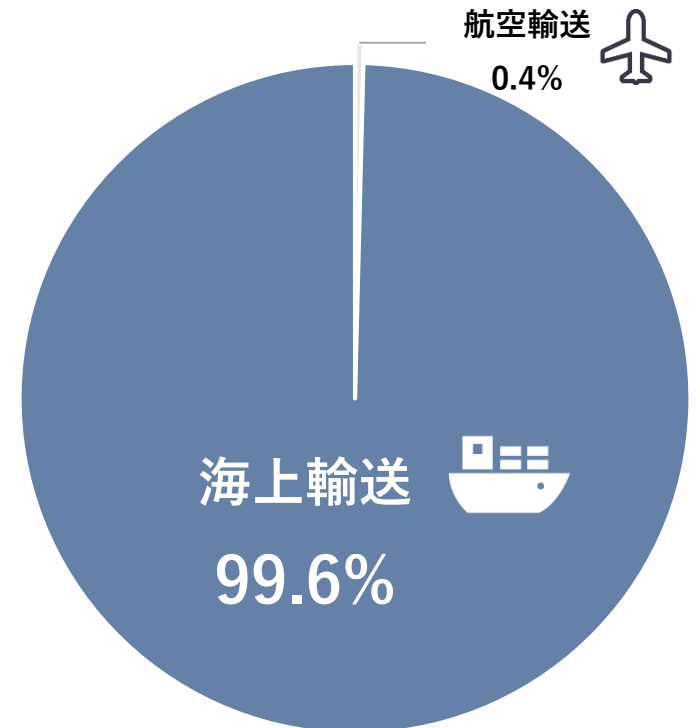
内航海運はエネルギー効率の良い、
環境にやさしい輸送機関

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