

2023年3月期 通期

# 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2022年5月リニューアルいたしました。

今回のリニューアルでは、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

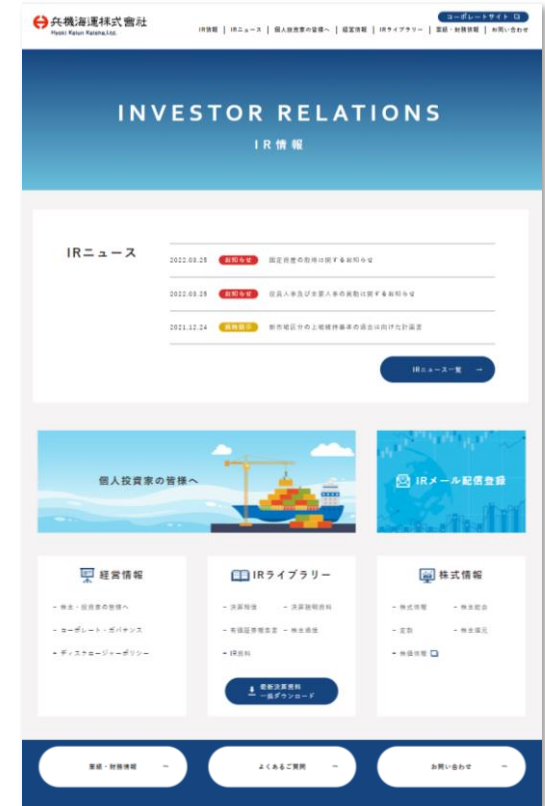
<https://www.magicalir.net/9362/mail/index.php>



▲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 | 2023年3月期連結業績
- 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	237名（2023年3月31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		姫路支店危険物倉庫 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しています

# 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

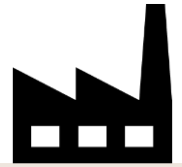
連結子会社  
K.S.LINES S.A.

- 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しています



## 海運事業

内航海運

外航海運

### 沿岸荷役

貨物の積み込みや荷下ろし、  
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

## 港運・倉庫事業

### 倉庫保管

危険品

他法令規制  
対象貨物

重量物貨物

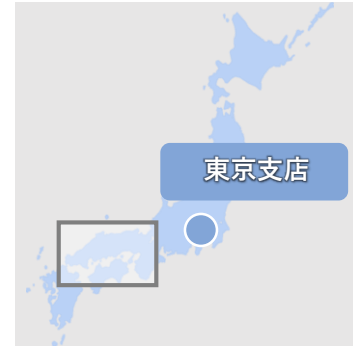
定温貨物

### 3PLサービス

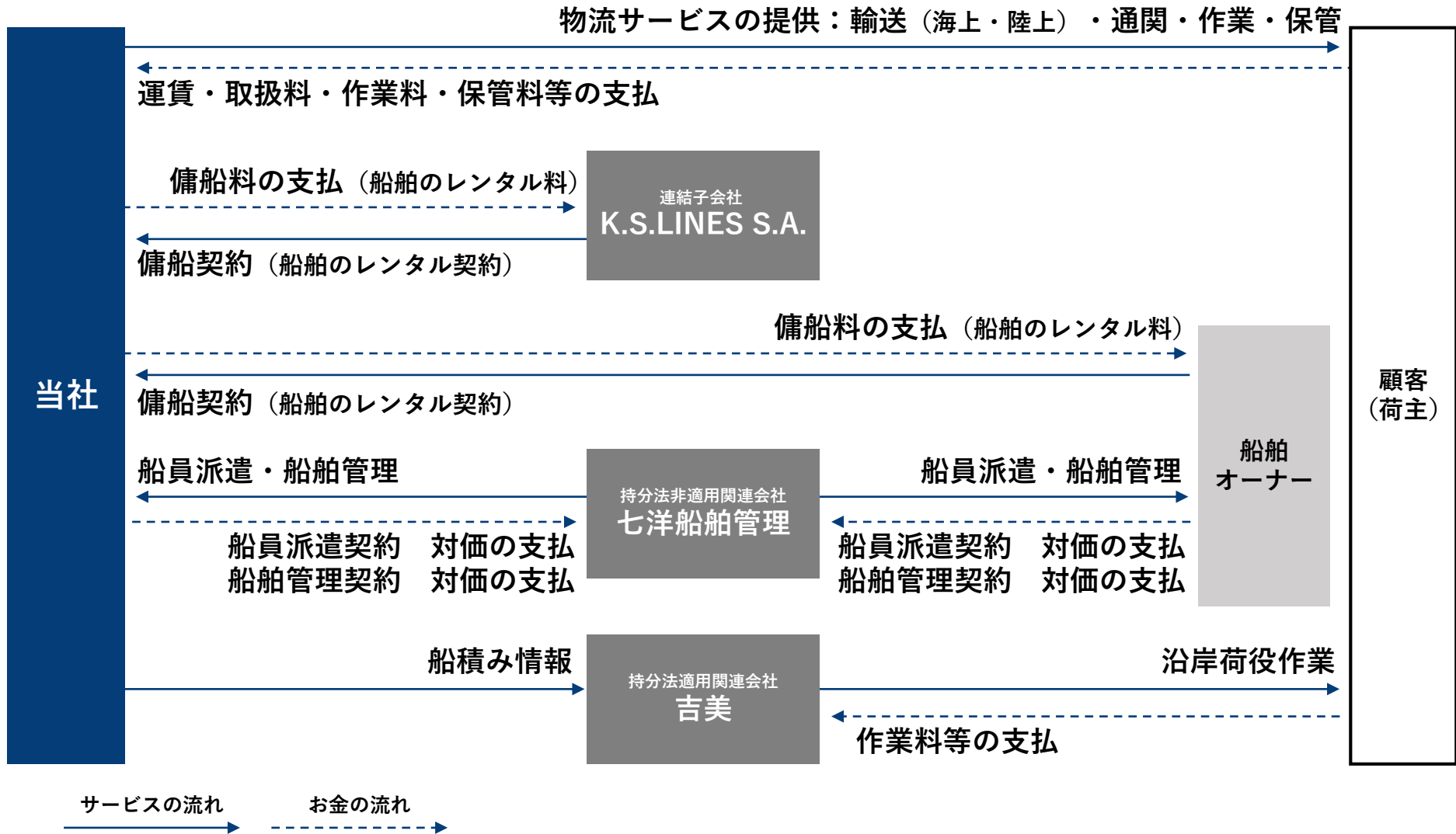
荷捌き  
梱包  
仕分け

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しております



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しております



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

海運事業と港運・倉庫事業のそれぞれの強みを活かし「寄り添うHYOKI」を目指します

## 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複合輸送サービスの提供

## 港運・倉庫事業

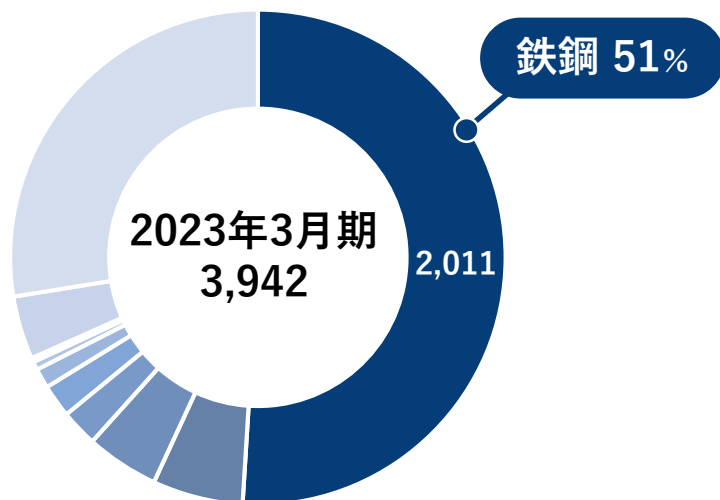


- ・ 現場力
- ・ 高付加価値貨物の取扱ノウハウ
- ・ 港湾倉庫特化
- ・ AEO通関業者（認定通関業者）

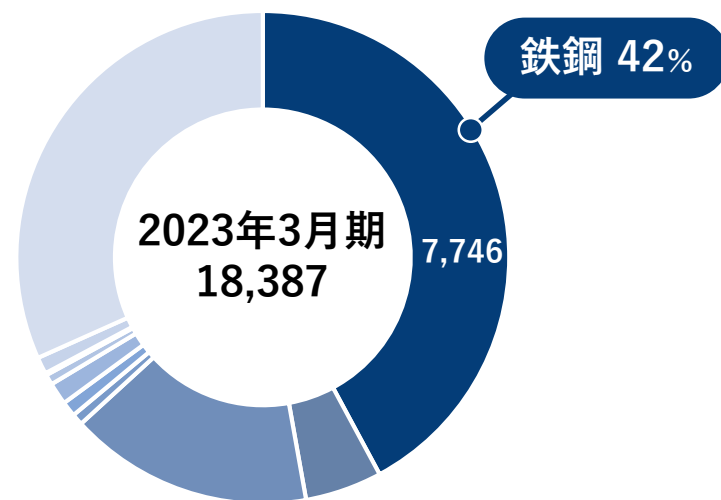
## 鉄鋼材海陸一貫輸送のスペシャリスト

集荷・配船・船積・配達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、適時適船を実現。  
 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おります。

輸送品目別数量（千トン）



輸送品目別売上（百万円）



- 鉄鋼
- 農水産物
- 機械類
- 油糧
- 飼料
- 自動車
- 鉱石類
- 紙・パルプ
- 石膏
- その他貨物



## 鉄鋼材海陸一貫輸送のスペシャリスト

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しております。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しております。

## 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



# 七洋船舶管理を通じた船員確保・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しました。船員育成船への設備投資、女性船員の採用・若年船員の育成に特に力を入れています。

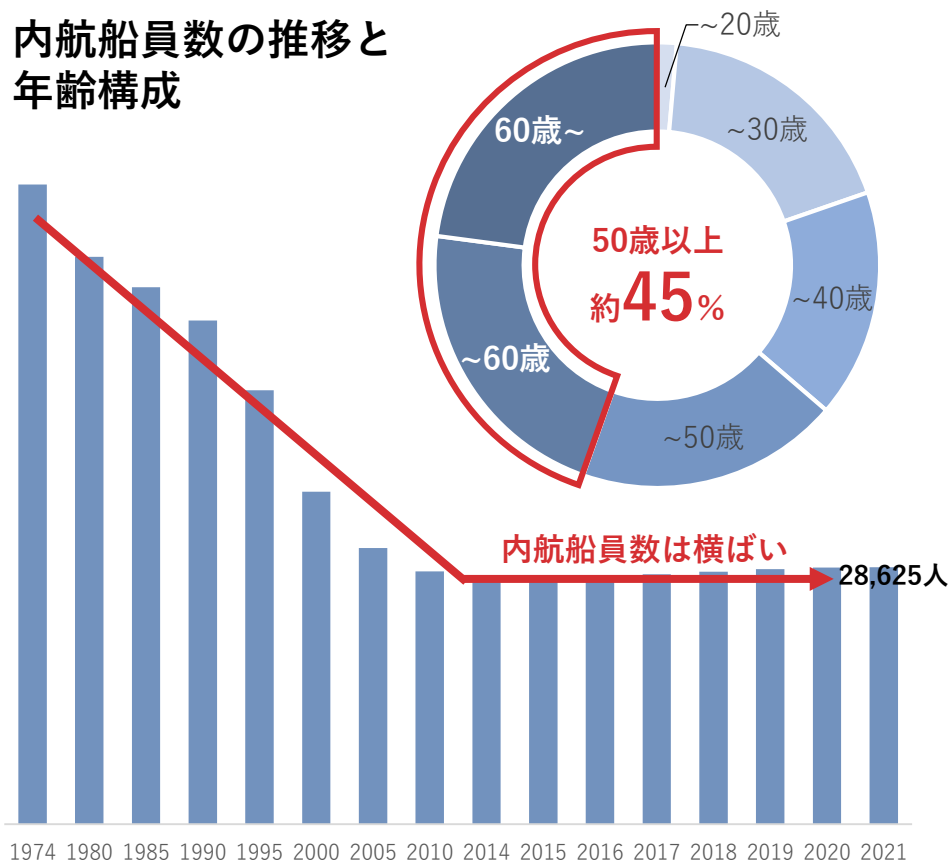


2019年12月14日  
日本経済新聞

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)

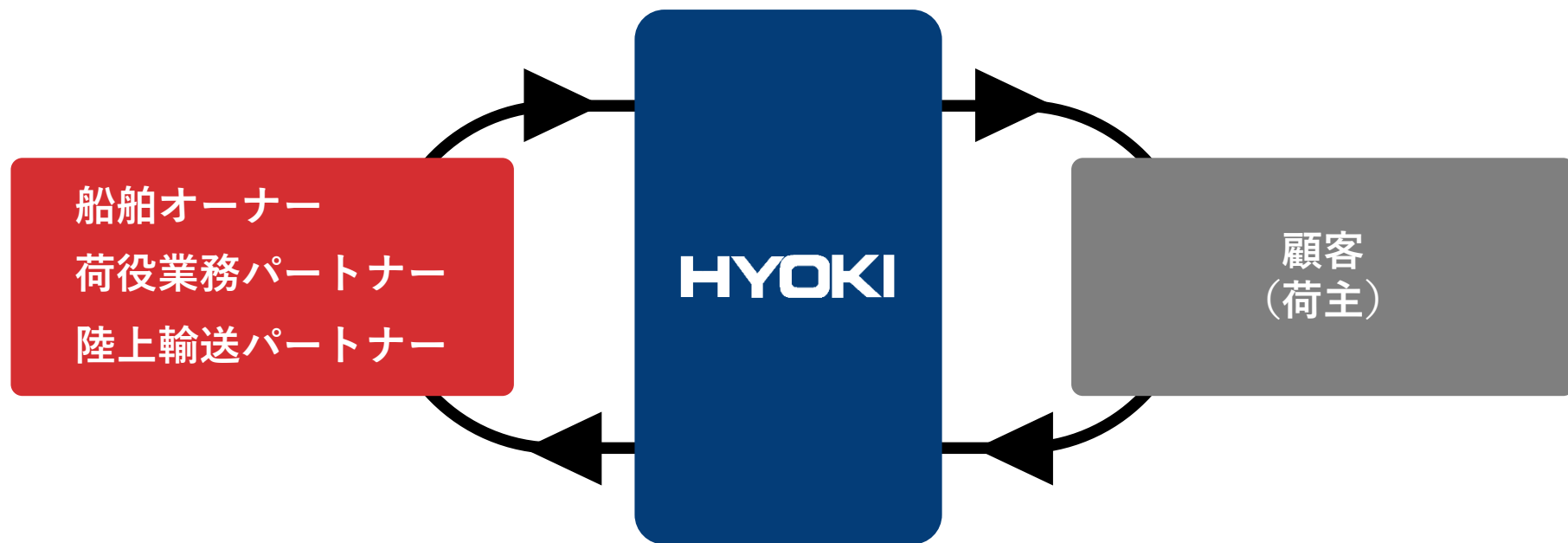
## 内航船員数の推移と年齢構成



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

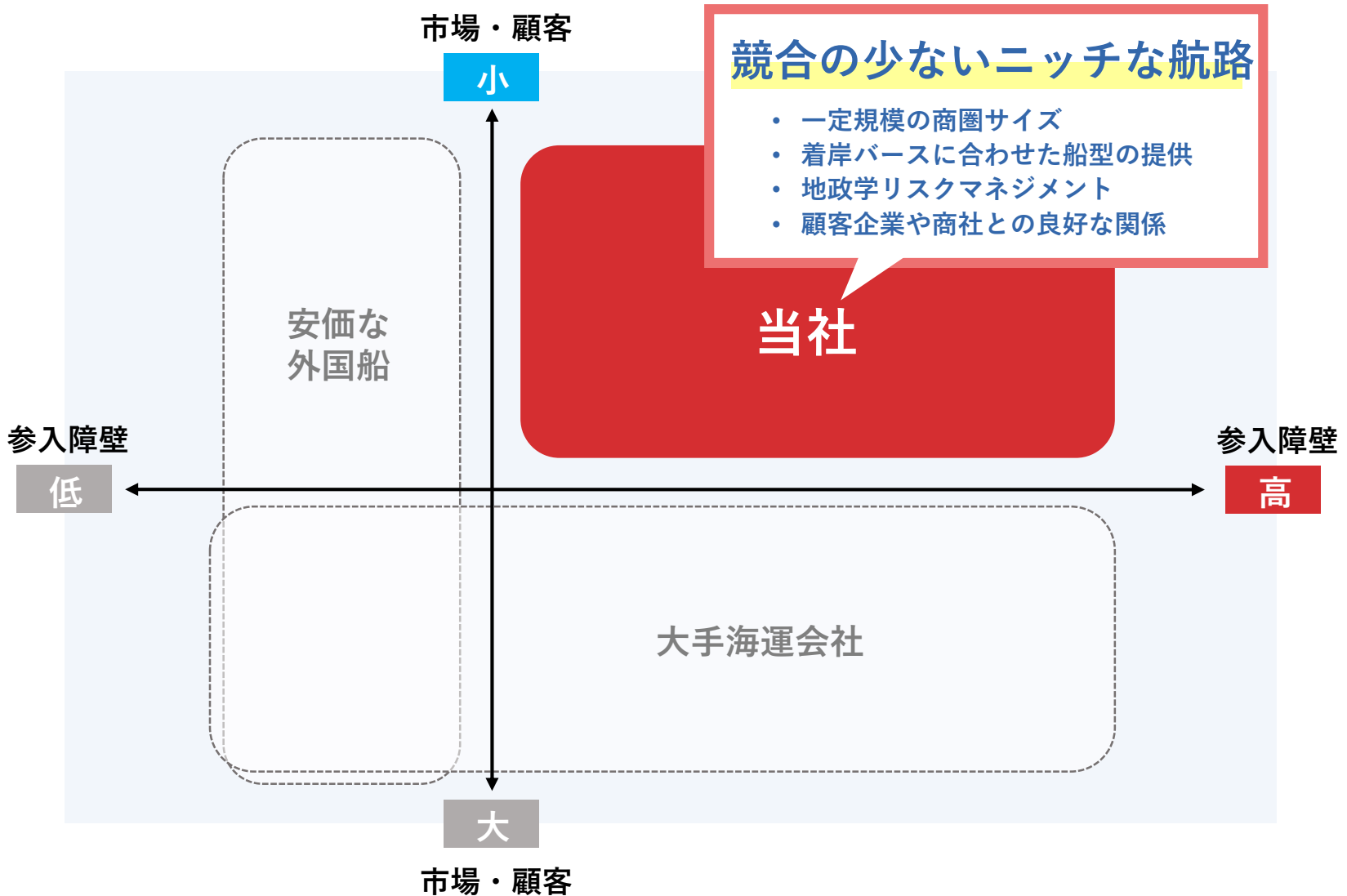
当社は船主オーナーと共存共栄の関係を築き、運航に関わるあらゆる面をサポート。物流サービスに関わる全ての事業パートナーがともに成長する共存共栄エコシステムの形成を目指しております



- 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
- きめ細やかな物流サービス

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、現場力・高付加価値貨物の取扱ノウハウ・港湾倉庫特化・AEO通関業者としての高品質を武器に第二の柱として確立

### 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

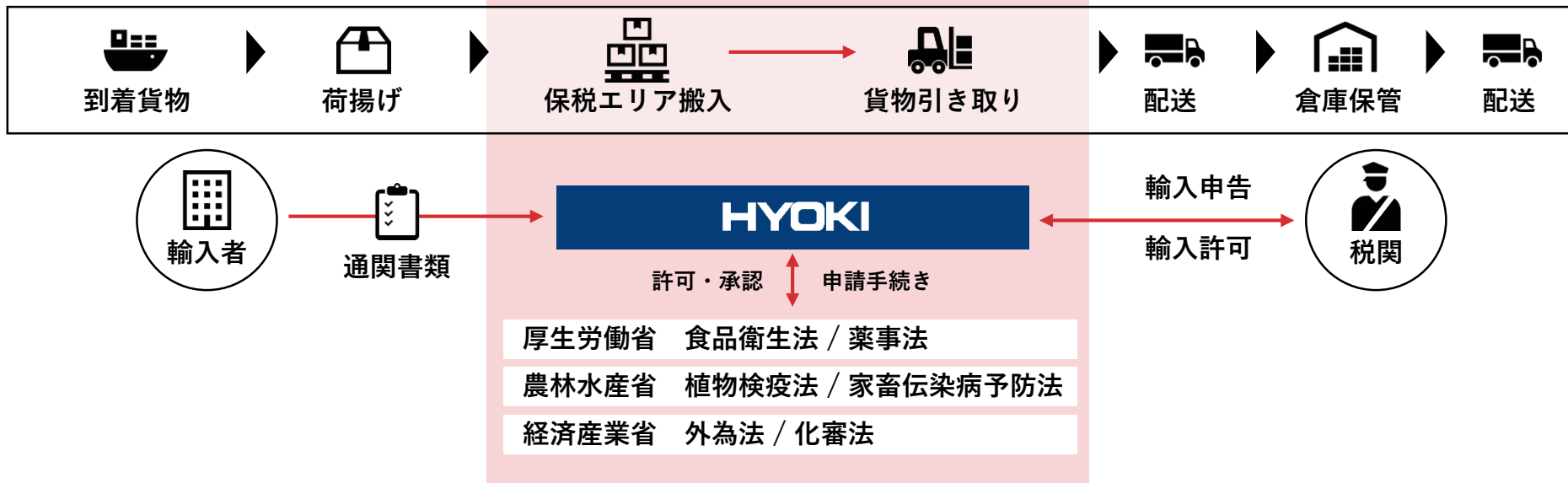
### ③ 港湾倉庫特化

- ・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します

## 海運事業

安定  
基盤

ニッチ  
戦略

### 内航海運

船団拡大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、その他貨物の取扱も拡大

### 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増強による収益力アップ

### 倉庫事業

危険物倉庫の活用

- ・ 危険物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

## 売上高

**18,387**百万円前期比 +**14.3%**

## 営業利益

**548**百万円前期比 +**12.3%**

## 経常利益

**609**百万円前期比 +**16.5%**

各事業とも市場環境に左右されることがあったものの、外航でのスポット需要、ドル建て海上運賃の円安による好影響、港運・倉庫における危険物倉庫が好調に推移。会社全体として、**14.3%増収、12.3%営業増益**。期初計画に対し、**売上・利益ともに上振れ**

## 株主還元

1株当たりの配当金を前期に対して**23円増配の115円**。

## 海運事業

- ① 内航海運は、航海数及び輸送取り扱いトン数が伸び悩み。また燃料油価格の高止まりや船舶維持管理コストの増加が利益を圧迫。
- ② 外航海運は、建機類の輸送やスポット案件が好調に推移。ドル建て海上運賃の収益改善を受け、大幅な増収・増益。

## 港運・倉庫事業

- ① 港運事業は、海上運賃高騰や海上コンテナ不足などのマイナス要因は解消。他部門と連携し、新規貨物受注に努める。
- ② 倉庫事業は、兵庫埠頭物流センターに危険物倉庫を3棟目を増設し、取り扱いを強化。大阪物流センターで毒劇物取り扱いなどの集荷営業を展開。





**2023年3月期  
連結業績**

2桁増収、2桁増益を達成。売上、各段階利益において期初計画を超過。

（単位：百万円）

	2022年3月期 実績		2023年3月期 実績		前期比	期初計画	期初計画比
売上高	16,087	-	18,387	-	114.3%	15,000	122.6%
売上総利益	2,339	14.5%	2,650	14.4%	113.3%	-	-
営業利益	488	3.0%	548	3.0%	112.3%	500	109.6%
経常利益	523	3.3%	609	3.3%	116.5%	500	121.8%
当期純利益	358	2.2%	442	2.4%	123.2%	350	126.3%

売上高は、外航事業でのスポット特需や港運・倉庫事業が堅調に推移し、修正計画を達成。

利益面は、将来を見据えた倉庫の修繕や社員への還元などの成長投資を積極的に行い、修正計画に対し下振れとなりました。

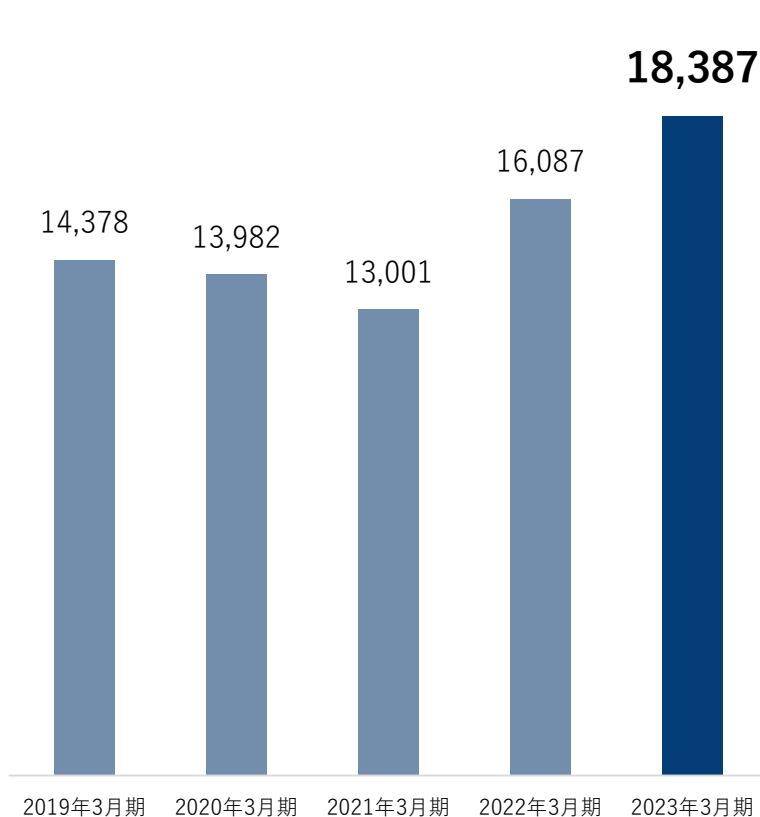
（単位：百万円）

	2023年3月期		
	修正計画 (2022年11月公表値)	通期 累計実績	修正計画比
売上高	17,500	18,387	105.1%
営業利益	600	548	91.3%
経常利益	650	609	93.7%
当期純利益	450	442	98.2%

市場環境に左右されることがあったものの、各事業ともに堅調に推移。  
営業利益についても、外航のスポット需要、危険物倉庫の高稼働により、増益。

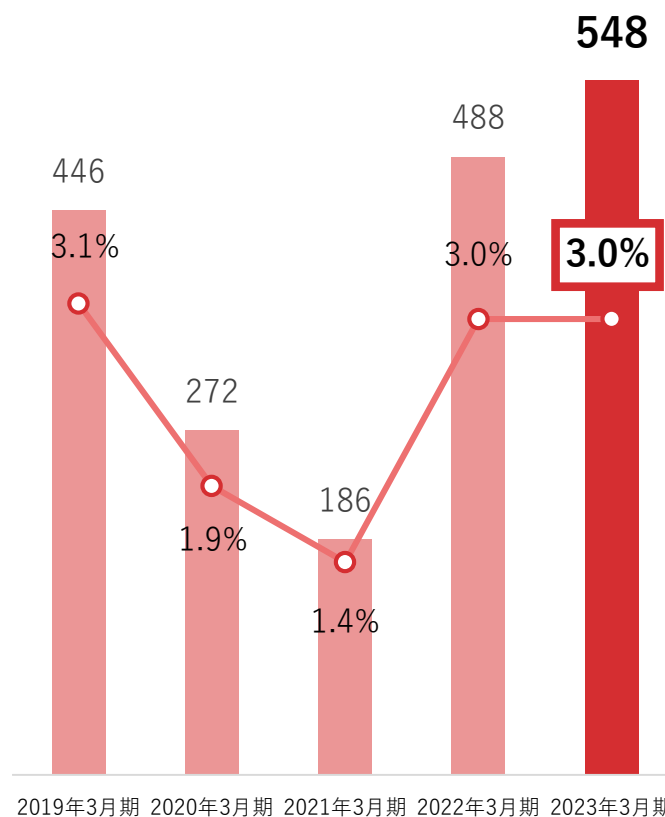
## 売上高

(単位：百万円)

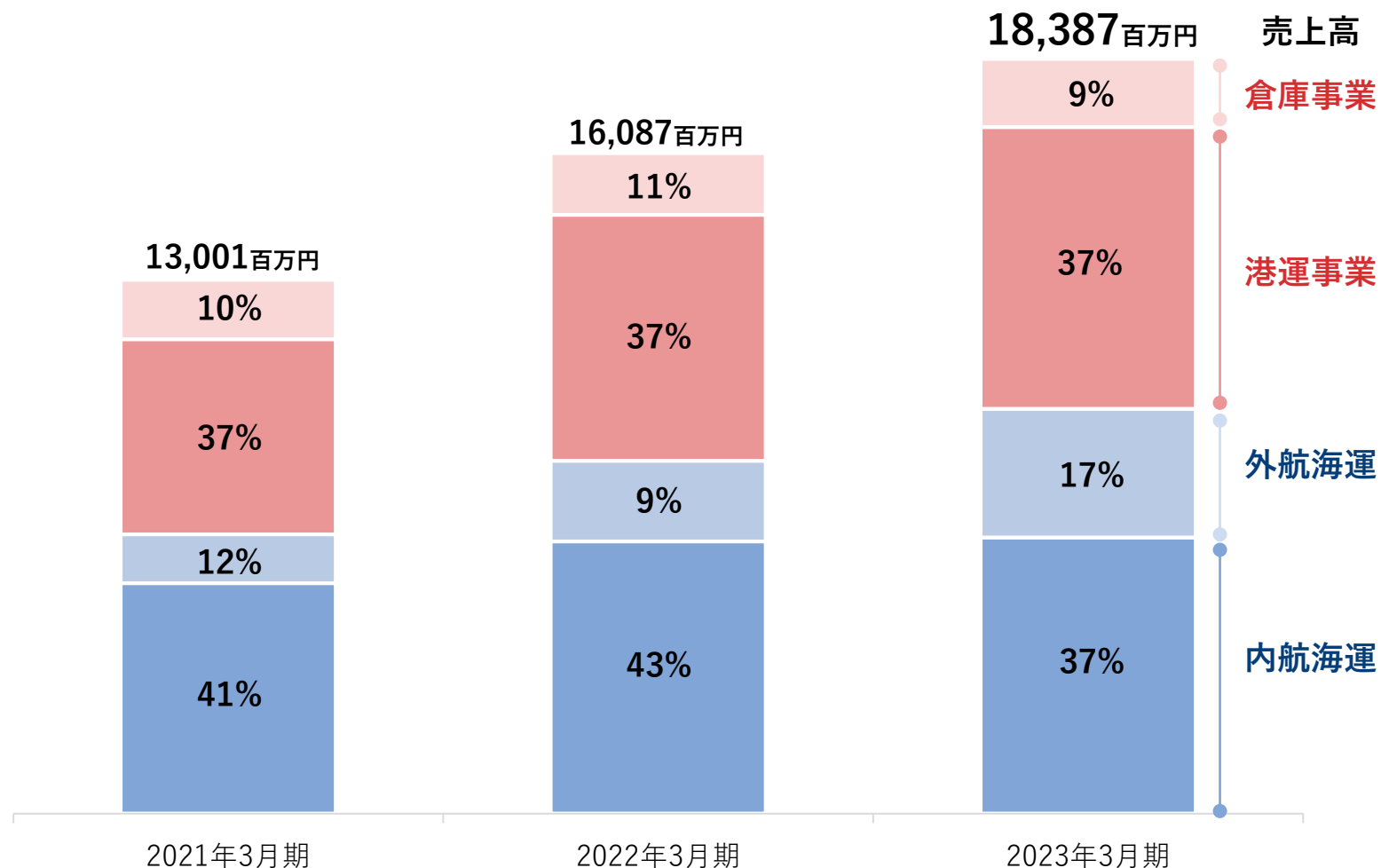


## 営業利益・営業利益率

(単位：百万円)

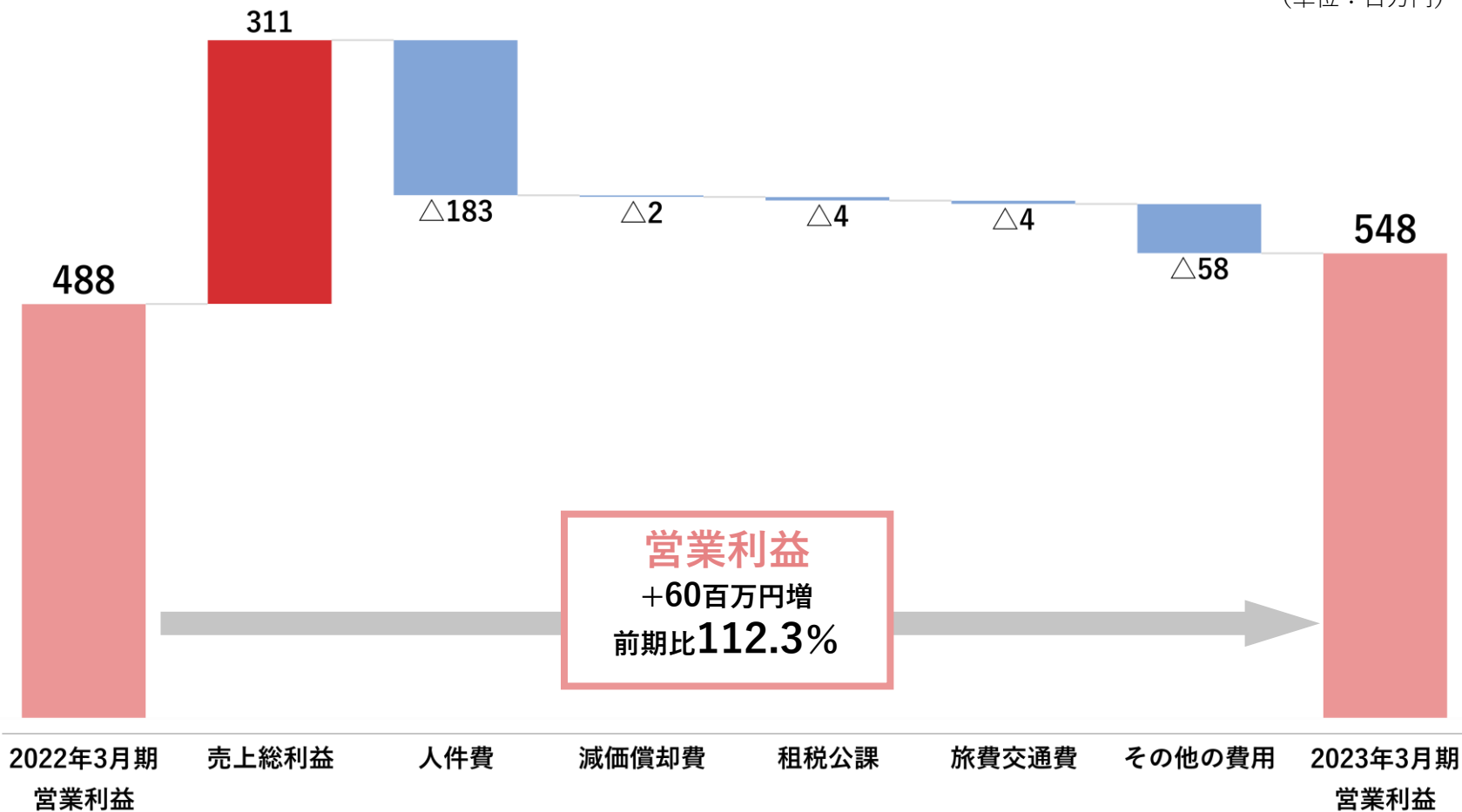


海運事業ではスポット案件の受注に注力した結果、外航海運の比率が増加。



社内規程（貸金規則）改定に伴う賞与引当金の追加計上、ならびにインフレ特別一時金の支給など、人的資本への投資を積極的に行った結果、人件費が大幅に増加したものの、対前期比112.3%の増益。

(単位：百万円)



内航海運は、前期比増収も船舶維持管理費や船員労務費高騰、燃料油価格の高止まりなどの影響を受け、利益面は伸び悩み。

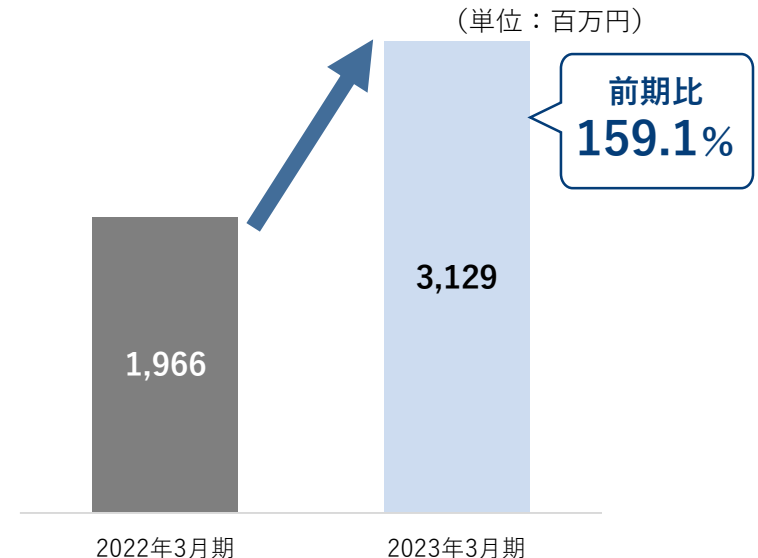
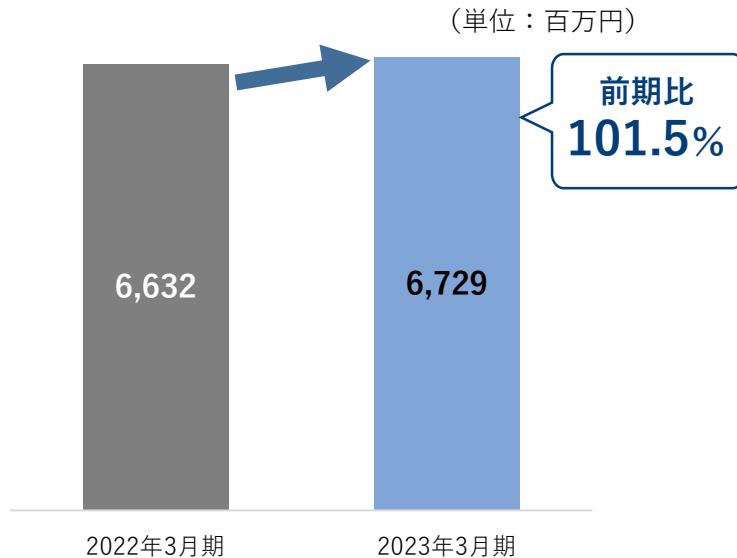
外航海運は、台湾・韓国・中国向けなど近海航路の堅調稼働とスポット貨物の新規受注により、業績が大きく拡大。

内航海運

売上高	6,729百万円
セグメント利益	164百万円

外航海運

売上高	3,129百万円
セグメント利益	247百万円

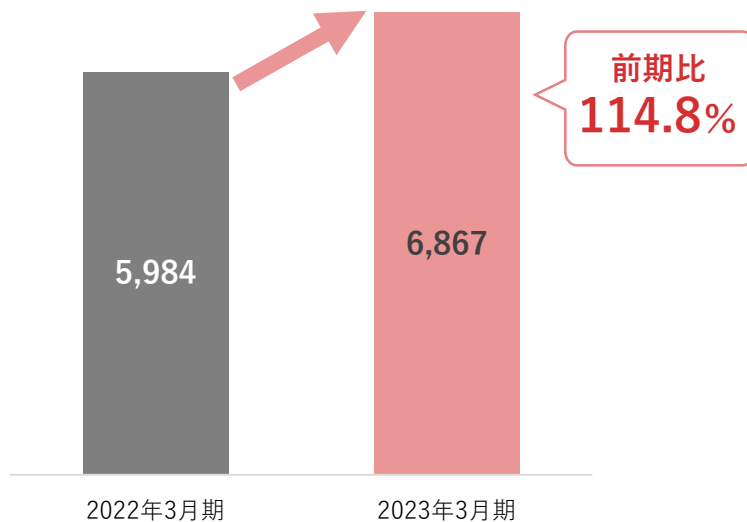


港運事業は、食品類の取扱いが堅調に推移。他セグメントとの一体営業活動を推進。  
 倉庫事業は、危険物倉庫が順調に稼働。  
 また前期末に兵庫埠頭物流センターの倉庫用地取得などによる原価の圧縮効果もあり、利益大幅に増加。利益率も上昇。

港運事業

売上高	6,867百万円
セグメント利益	66百万円

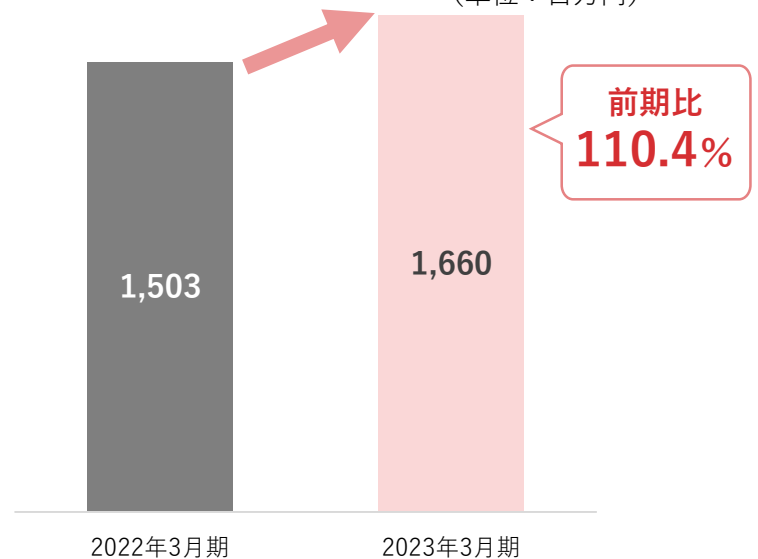
(単位：百万円)



倉庫事業

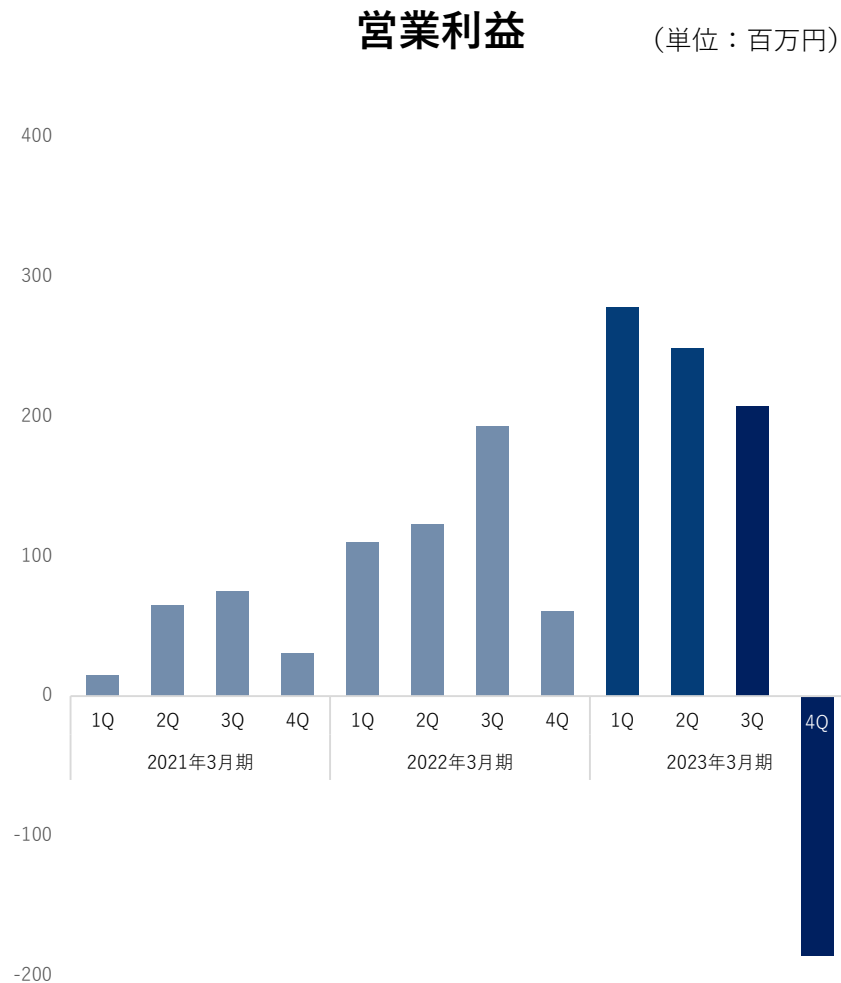
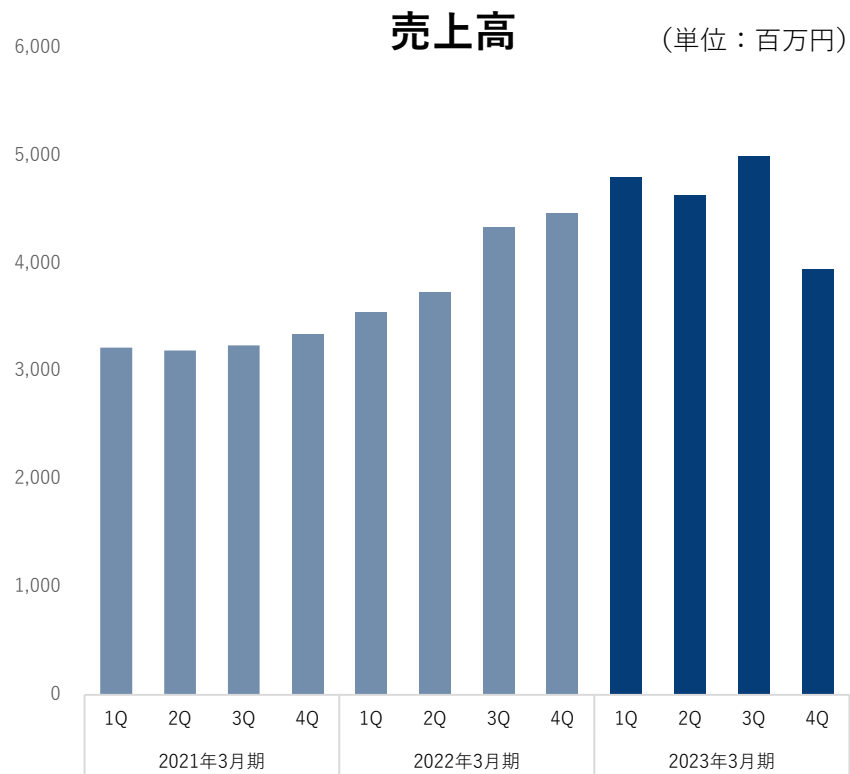
売上高	1,660百万円
セグメント利益	70百万円

(単位：百万円)





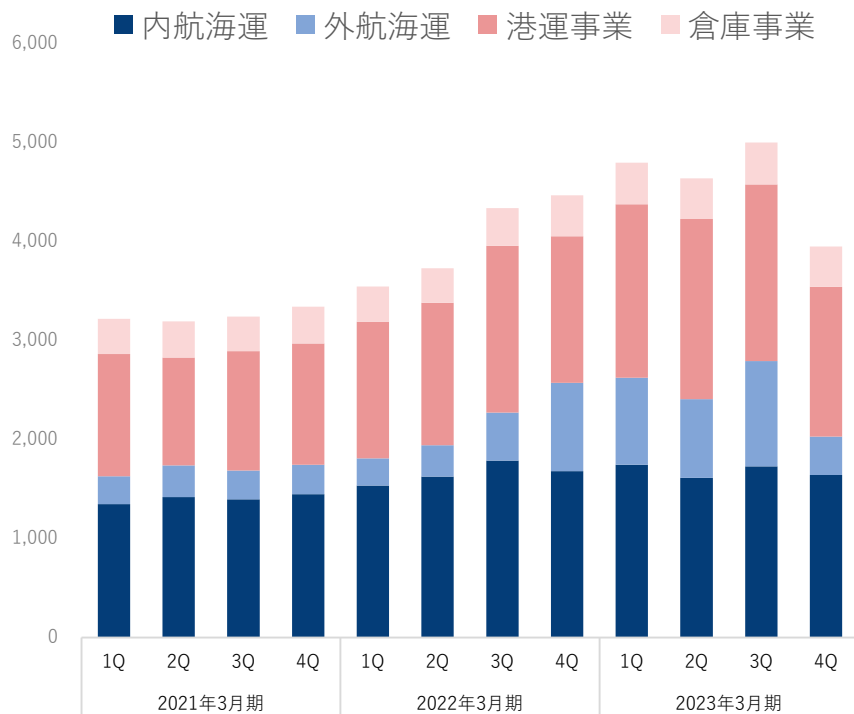
第3Qまでは、売上利益とも好調な推移。第4Qも売上は計画通りの着地。  
倉庫修繕、従業員への還元などの成長投資を第4Qに実施し、第4Qは減益。



外航事業における建機類などのスポット需要や倉庫事業の危険物倉庫、高単価の毒劇物取扱が順調に推移。第4四半期は成長投資を積極的に行い、減益。

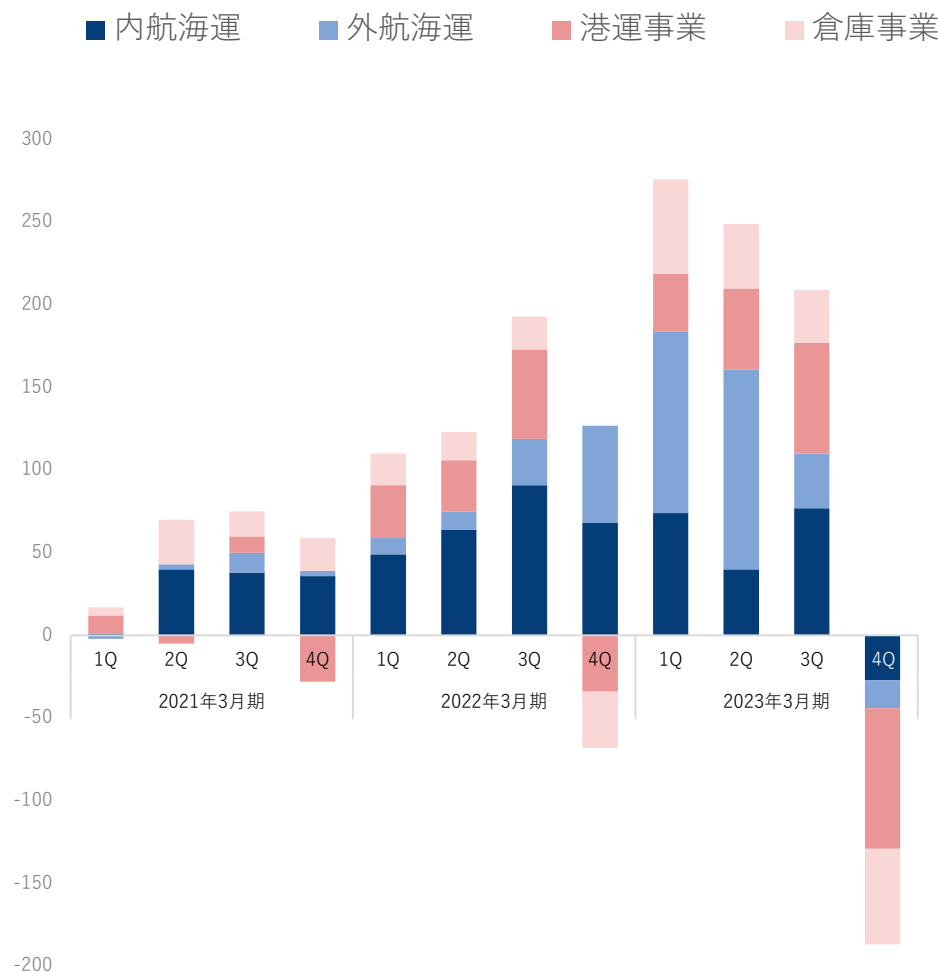
売上高

(単位：百万円)



セグメント利益

(単位：百万円)



## 自己資本比率31.3% 前期比で3.9%上昇し、財務健全性が向上

(単位：百万円)

	2022年3月期 実績	2023年3月期 実績	増減
流動資産	3,922	3,856	△66
うち現預金	1,964	1,790	△174
固定資産	8,695	8,937	242
うち有形固定資産	7,006	6,977	△28
資産合計	12,618	12,794	176
負債合計	9,161	8,793	△367
流動負債	4,571	4,596	24
固定負債	4,589	4,197	△392
純資産合計	3,456	4,000	543
負債純資産合計	12,618	12,794	176
自己資本比率	27.4%	31.3%	3.9%

(単位：百万円)

	2022年3月期 実績	2023年3月期 実績	増減額	内容
営業CF	633	775	142	<ul style="list-style-type: none"> <li>税金等調整前当期純利益 623</li> <li>減価償却費 369</li> <li>賞与引当金の増加 158</li> <li>法人税等の支払額 △221</li> <li>売上債権の増加 △97</li> <li>仕入債務の減少 △56</li> </ul>
投資CF	△1,061	△302	759	<ul style="list-style-type: none"> <li>固定資産の取得による支出 △321</li> <li>短期貸付金の増加 37</li> <li>固定資産売却による収入 42</li> </ul>
財務CF	379	△658	△1,037	<ul style="list-style-type: none"> <li>長期借入金の返済 △1,200</li> <li>配当金の支払 △107</li> <li>長期借入による収入 600</li> </ul>
現金及び現金同等物の 期末残高	1,964	1,790	△174	



# 2024年3月期 通期業績見通し

## 今期の経営方針

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

前期に続き、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市場環境変化が大きいことを予想し、通期計画を作成。

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を進める。

## 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。
- 適正な価格転嫁及び、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物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。

2023年3月期は、外航事業における建機類の輸送などのスポット特需や運賃相場が高水準に推移したことによる影響で対前期比で大幅な増収・増益となりました。今期はスポット特需など当期の伸長要因が減少するため、減収・減益を見込んでおりますが、既存顧客への提案強化、適正利潤の追求に取り組めます。

(単位：百万円)

	2023年3月期 実績		2024年3月期 予想		前期比	
売上高	18,387	-	16,000	-	△2,387	87.0%
営業利益	548	3.0%	520	3.3%	△28	94.9%
経常利益	609	3.3%	550	3.4%	△59	90.2%
当期純利益	442	2.4%	400	3.0%	△42	90.5%
EPS (1株当たり 当期純利益)	375.07円	-	338.81円	-	△36.26円	90.3%





# 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

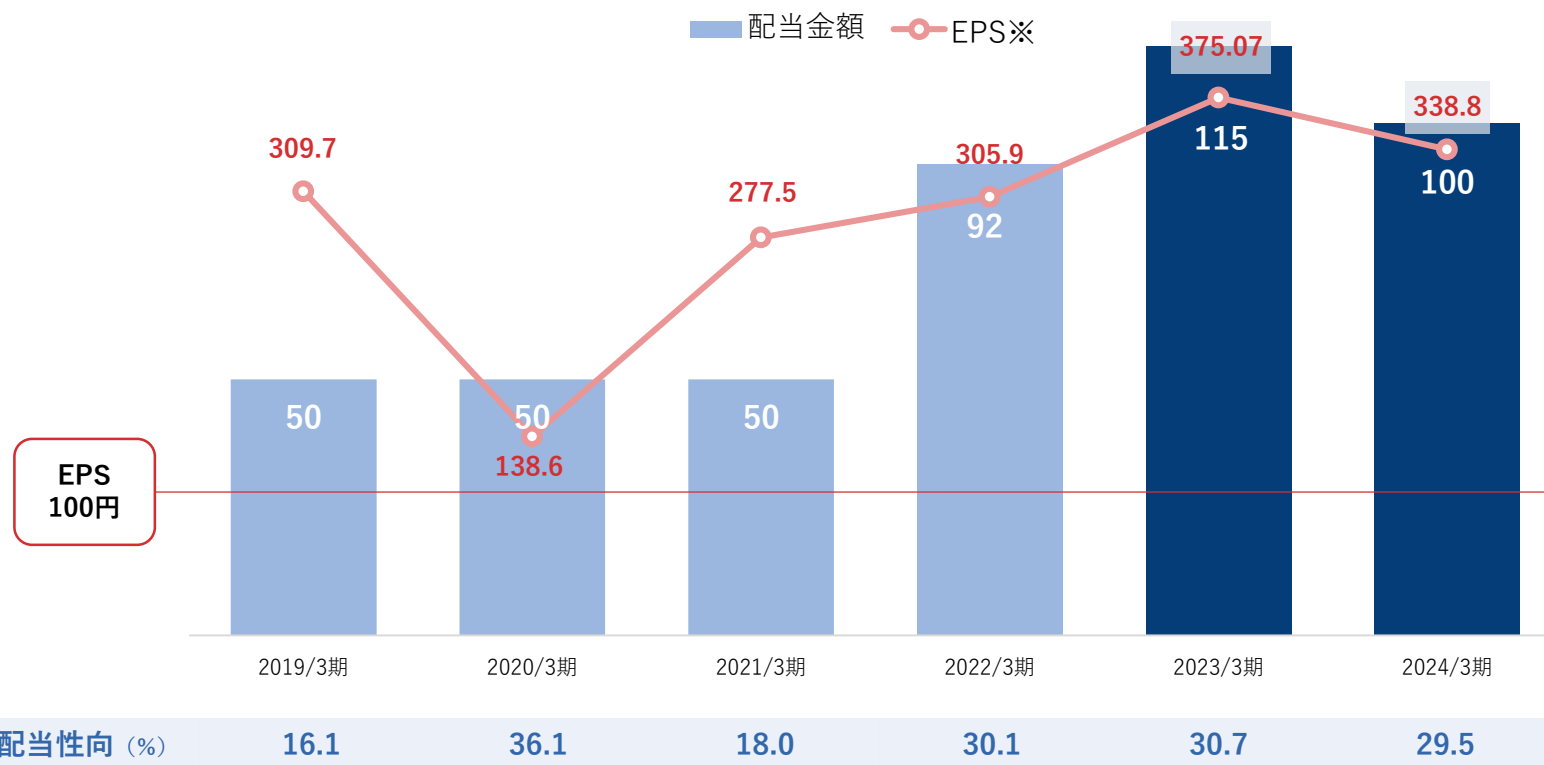
**100**円

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)



※当社は2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を行っております



# 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



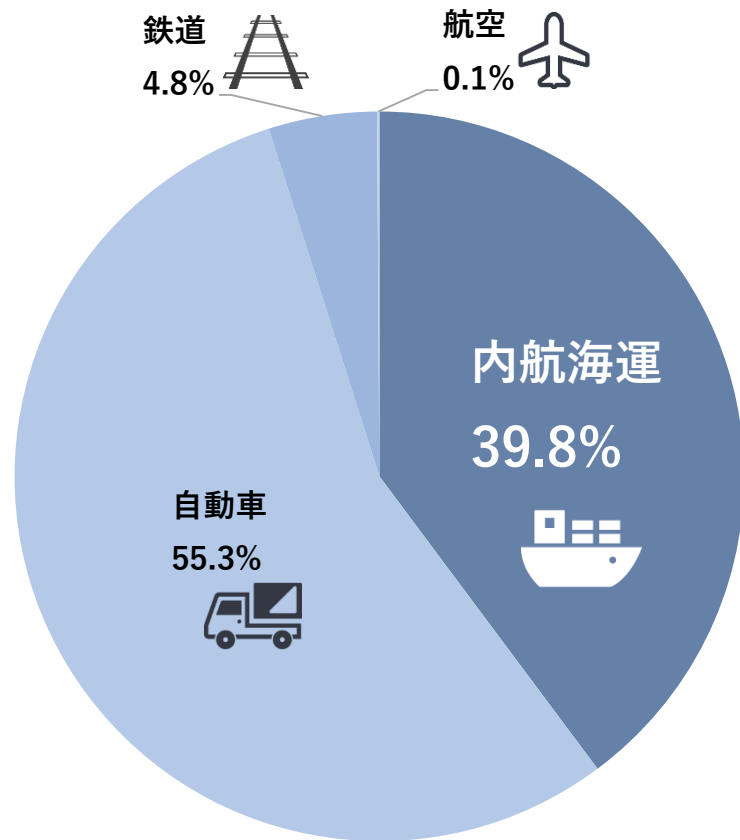
- 企業としての意思決定の透明性や公正性を高めるための基本指針「兵機コーポレートガバナンス・ガイドライン」を制定



**appendix**

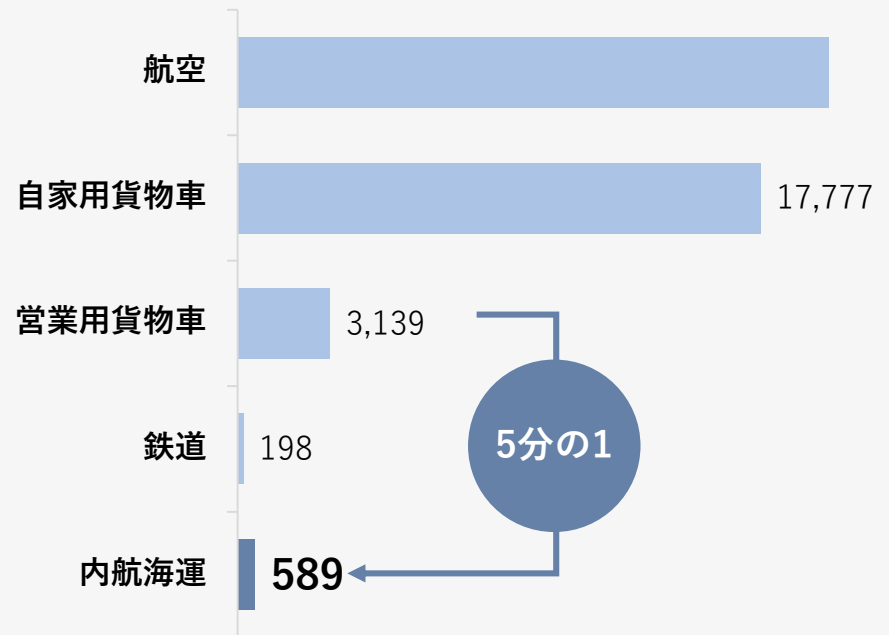
内航海運は、国内における大量・長距離輸送の重要な担い手

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)



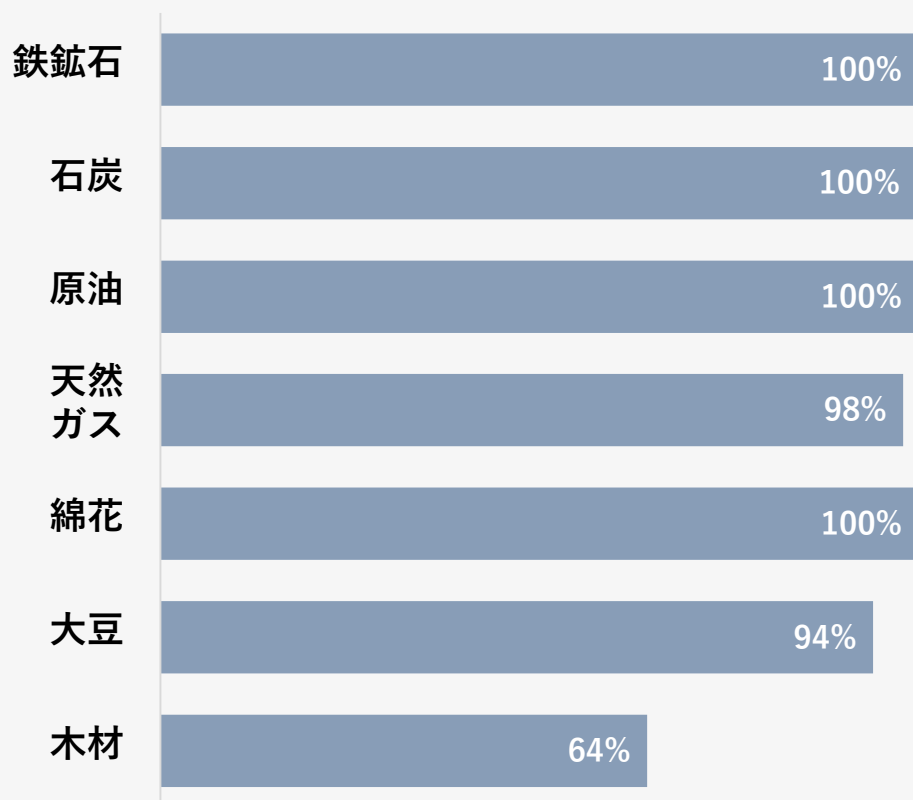
内航海運はエネルギー効率の良い、  
環境にやさしい輸送機関

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

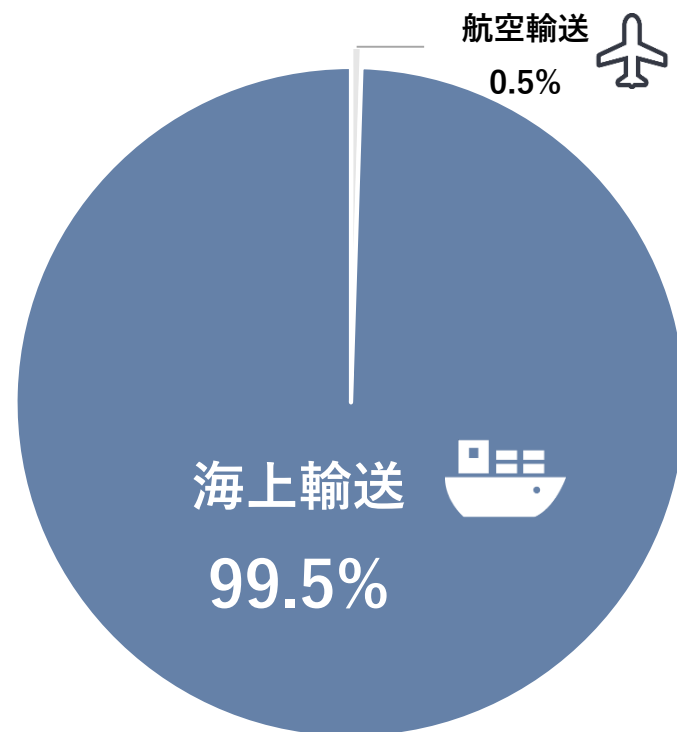
出典：日本内航海運組合総連合会（2023年度）

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

出典：日本の海運 SHIPPING NOW 2022-2023



## 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

特段の記載がない限り、数値は全て連結ベースで記載しております。

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](mailto:hyk_ir_information@hyoki.co.jp)