日本郵船（9101）、年間配当予想を240円から330円へ｜海運の増益と配当の下限



日本郵船は11月5日12時、2027年3月期の年間配当予想を240円から330円へ引き上げました。中間配当は165円で決定し、期末にも165円を予定します。前年の年間230円と比べると100円の増配です。

増配を支えたのはコンテナ船の運賃上昇です。一方、会社が配当の下限として示すのは年間200円です。上乗せされた130円を来期にも期待できるのか。コンテナ船、自動車船、物流で港の混雑がどう利益に響いたか、船の建造にどれだけ現金を使ったかを見ます。

今回の増配｜中間・期末ともに45円引き上げ

1株当たり	中間	期末	年間
前期実績	115円	115円	230円
前回予想	120円	120円	240円
今回	165円（決定）	165円（予想）	330円（予想）

前回予想からは90円、率にして37.5%の引き上げです。前期末の115円には記念配当25円が含まれます。前年と総額で比べた100円増と、今期中の増額90円は、それぞれ比較の相手が違います。



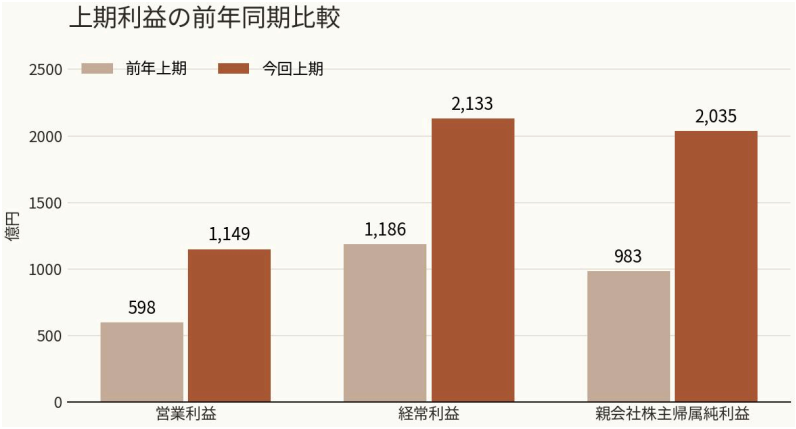
各3月期の年間配当。株式併合・分割を調整した1株当たりの金額で、記念配当を含みます。右端だけが会社予想です。

直近決算の振り返り

4〜9月の売上高は前年同期比27.3%増、営業利益は91.9%増でした。売上高営業利益率は5.1%から7.6%に改善しています。前年の数字は、企業結合の会計処理が確定した後の比較値です。

連結・億円	前年上期	今回上期
売上高	11,821.01	15,050.25
営業利益	598.49	1,148.76
経常利益	1,186.36	2,132.62
親会社株主帰属純利益	983.31	2,034.81

会社は10月29日に通期純利益予想を2,400億円から3,300億円に引き上げました。11月5日は利益予想を据え置き、配当を改めています。上期純利益は通期予想の61.7%。残り半年で必要な利益は約1,265億円です。上期には固定資産売却益240.52億円も計上しており、半年分を単純に倍にすると継続的な稼ぎを高く見積もります。



2027年3月期の上期と前年上期を比較。定期船の持分法利益は経常利益に含まれます。図は億円単位に四捨五入しています。

事業と利益の源泉｜港の混雑は誰の追い風か

コンテナ船では、北米向けの強い荷動きに港湾混雑が重なり、すぐに使える船が減りました。運賃が上がり、定期船事業の経常利益は333億円から979億円へ伸びました。コンテナ船会社ONEは持分法適用会社です。ONEの売上を丸ごと連結するのではなく、日本郵船の持ち分に応じた利益805億円が営業外収益に入っています。

自動車船では逆のことが起きました。輸送台数は前年並みでも、航路変更に伴う諸費用や燃料・傭船料が重く、経常利益は490億円から351億円に減少しました。物流も海上輸送の仕入価格が先に上がり、欧州の買収に伴うのれん償却もあって、62億円の黒字から8億円の赤字に転じています。

コンテナ運賃が落ち着いたときの支えもあります。鉄鉱石などを運ぶドライバルク事業の経常利益は15億円の赤字から297億円の黒字へ回復。エネルギー事業も303億円から454億円へ増えました。下期は、定期船の利益を他部門がどの程度補えるかが焦点です。



定期船と自動車事業の経常利益を前年上期と比較。港が混んでも、船を貸す側と追加費用を負う側で利益への影響は変わります。

中期・長期経営計画｜新しい船はいつ現金を生むか

2023〜2026年度の中期計画「Sail Green, Drive Transformations 2026」は、策定時に4年間で1.2兆円規模の事業投資を掲げました。既存の海運事業と脱炭素に投資するには、建造や設備の代金が運賃収入に先行します。船が就航した後、稼働率と契約運賃が投資回収の速さを決めます。

今上期だけでも、有形・無形固定資産の取得に2,295.61億円、子会社の取得に784.35億円を支出しました。固定資産の売却収入336.22億円などを差し引いた投資CF全体は3,473.93億円の支出超過です。これには船舶以外の投資も含まれるため、中計の投資額に対する進捗率には換算できません。

配当の安定性と増配余地

配当の安定性｜200円の下限と330円の予想

会社は連結配当性向40%を目安に、年間配当の下限を200円としています。今期予想の330円を来期の下限にする約束は確認できません。実際、2023年3月期の520円は翌期に140円へ、2025年3月期の325円は翌期に230円へ下がりました。直近10完了期の初年度にあたる2017年3月期は無配でした。

利益が出れば、同じ金額が配当に使えるとは限りません。今上期は純利益が倍増した一方、営業CFは2,922.42億円から1,191.31億円に減少しました。CF計算書を見ると、利息・配当金の受取額は1,938.76億円から172.96億円に減少。持分法で利益を認識する時期と、配当を現金で受け取る時期の違いがここに表れます。

資金の動き	今回上期・9月末
営業CF	＋1,191.31億円
投資CF	−3,473.93億円
営業CF ＋ 投資CF	−2,282.62億円
財務CF	＋2,815.72億円
現金同等物	2,487.16億円
有利子負債	1兆5,532億円（3月末比＋3,517億円）

財務は今回の購入判断では◯とします。9月末の自己資本比率は56.3%、現金同等物は約2,487億円あり、手元資金を確保しています。一方、投資支出が営業CFを上回り、借入が増えました。次の決算では船が稼働して現金収入が増えるか、借入の増勢が収まるかを合わせて確認します。

増配余地｜運賃が下がればどうなるか

会社予想EPS817.36円に対する配当性向は40.4%です。仮に40%を厳密に当てはめると、年330円を支えるEPSは825円。今期の増額は利益の上方修正に沿っており、同じ利益でさらに増配する余地は大きくありません。

会社の通期予想は、ホルムズ海峡の封鎖が2027年3月末まで続き、スエズ運河経由の航行は一部で段階的に再開する想定です。航路が正常に戻れば燃料や傭船の負担が和らぐ半面、船腹不足が緩み、コンテナ運賃が下がる可能性もあります。次の増配を見るなら、運賃と費用の両方を追う必要があります。



船舶・子会社への投資を含む上期の現金収支です。純利益にはまだ現金で受け取っていない持分法利益が含まれます。

利益は倍増しましたが、上期の営業CFは前年同期より減りました。船舶投資の回収と、借入残高の変化を次の決算でも追います。

配当株としての投資評価

取得基準は11月5日15時30分の東証現物終値、照合日時は2026年11月5日22時04分（JST）です。Yahoo!ファイナンス、野村證券、株探の同日足で終値・高安・出来高が一致しました。Yahoo!はリアルタイム表示、野村は最低15分遅延、株探の日足の配信遅延は不明です。終値確定後に照合しています。

株価情報	日本郵船（9101・東証プライム）
終値／前日比	7,038円／−422円（−5.66%）
高値／安値	7,440円／6,994円
出来高	6,429,700株
時価総額	約2兆8,527億円
52週高値／安値	7,599円／4,793円
直近決算日	2026年11月5日（中間決算）

前日比率は前日終値7,460円を基準に再計算しました。時価総額は中間期末の発行済株式数405,321,700株（自己株式を含む）に終値を掛けた概算です。当日安値を付けたのは11時20分。増配発表は正午なので、この日の下落全体を増配への反応とは判断できません。

項目	目安	今回
予想PER	10倍以下	○ 8.61倍
実績ROE	8%以上	× 7.1%（2026年3月期）
予想配当性向	30%以下	× 40.4%
予想利回り	3%以上	○ 4.69%
過去10期	無配なし	× 2017年3月期に無配。減配もあり
累進・DOE・増配期待	方針と余地	累進・DOE目標の明示なし。追加増配は利益次第
財務	原資・投資・負債	○ 手元資金あり。投資超過と借入増を監視

累進増配ポートフォリオへの新規購入は見送ります。重視する4条件のうち、PERと利回りの2つは満たします。一方、過去10期に無配があり、前年の配当を維持する方針も確認できません。

見送りに対する反対材料は、今期の増益と年200円の下限です。ただし同じ終値で計算すると、330円の予想利回りは4.69%、200円なら2.84%です。今の利回りのうち約1.85ポイントが、下限を上回る配当に支えられています。

判断を見直すのは、無配の期が10完了期の対象外となり、会社が前期配当を維持する方針を示したときです。その時点で運賃が落ち着いても営業CFで配当を支えられるか、船舶投資と借入を含めて改めて評価します。



11月5日終値と最新会社予想を使用。財務は4つの数値条件とは別に判定しています。

出典・関連記事

11月5日12時開示｜中間配当の決定・期末配当予想の修正

2027年3月期 中間決算短信｜表紙、添付2〜6・11〜12・19頁

2026年3月期 決算短信｜実績ROE・前年配当

中期経営計画｜策定時の投資計画

2017年3月期 有価証券報告書｜年間無配

1株配当の調整後推移｜Yahoo!ファイナンス

東証日足｜Yahoo!ファイナンス

東証株価・高安の時刻｜野村證券

東証日足・52週高安｜株探

関連記事｜三菱商事の自社株買いと年間125円配当の持続性

資料は2026年11月5日公表分まで。イラストは海運の仕組みを表す架空の場面です。