

2021年3月期 第1四半期決算説明会

2020年8月5日

目次

1. 2021年3月期 第1四半期決算概要	————	p. 3-6
2. 2021年3月期 通期業績予想	————	p. 7-11
➤ Appendix	————	p. 12-18
✓ セグメント別状況		

**(添付) Ocean Network Express
2020年度第1四半期決算説明資料**

1. 2021年3月期第1四半期決算概要

▶ 売上高

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、主に海運業での輸送量減少や市況低迷の結果、減収

▶ 経常損益

輸送量減や市況低迷により不定期専用船は減益だが、一般貨物輸送（航空運送・定期船・物流）の大幅改善が上回り、前年同期比 101億円の増益

▶ 特別損益

ドライバルカーを中心に減損損失を計上

新型コロナウイルス感染症拡大の影響下における、1Qの振り返り（経常損益／前年同期比）

- ▶ 定期船 : 増益
 <ONE社> 積高は減少するも、柔軟な船腹調整とアライアンスを通じた機動的な減便の結果、高消席率を維持。短期運賃も堅調に推移
- ▶ 航空運送 : 大幅増益
 国際旅客便減により運賃水準が大幅に上昇、ジェット燃料価格が低水準で推移したことや緊急輸送需要の取り込みもあり
- ▶ 物流 : 増益
 海上・航空共にフォワーディング取扱量は減少
 航空フォワーディングでの需給逼迫により、運賃は大幅に上昇、粗利改善
 コントラクトロジスティクスは荷動き鈍化
- ▶ 不定期専用船 : 減益
 エネルギー輸送は堅調に推移するも、自動車輸送は輸送台数が大幅に減少
 ドライバルク輸送は市況低迷の影響あり

第1四半期決算（サマリー）

1Q決算



(億円)	20/3期							21/3期	1Q比較
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	増減
売上高	4,064	4,183	8,247	4,285	4,150	8,435	16,683	3,611	▲ 452
営業損益	54	103	158	166	62	228	386	89	34
経常損益	64	96	160	224	60	284	444	165	101
親会社株主に 帰属する 当期純損益	91	19	111	76	123	200	311	116	25
為替レート	¥110.73	¥107.63	¥109.18	¥108.79	¥109.35	¥109.07	¥109.13	¥107.74	¥-2.99
燃料油価格	\$438.21	\$435.09	\$436.54	\$427.33	\$520.84	\$474.09	\$454.97	\$452.83	\$14.62

前年同期比較 (セグメント別)

1Q決算



事業 セグメント (億円)	20/3期							21/3期	1Q比較 増減	
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q		
一般貨物輸送事業	定期船	519	516	1,036	511	474	986	2,022	391	▲ 127
		19	77	97	36	0	37	134	67	47
	航空運送	177	186	363	203	185	388	751	288	111
		▲ 44	▲ 47	▲ 91	▲ 43	▲ 20	▲ 64	▲ 155	93	138
物流		1,177	1,204	2,382	1,219	1,161	2,381	4,763	1,129	▲ 48
		▲ 0	23	23	19	4	23	47	27	27
(単純合計)		1,874	1,907	3,781	1,934	1,820	3,755	7,537	1,810	▲ 64
		▲ 25	54	28	13	▲ 16	▲ 2	25	188	214
事業専用船	不定期	1,951	2,051	4,003	2,107	2,087	4,194	8,198	1,648	▲ 302
	専用船	92	50	142	205	93	299	441	▲ 11	▲ 103
その他事業	不動産	18	17	36	18	18	37	73	17	▲ 0
		7	5	13	6	5	12	25	7	▲ 0
その他		397	371	768	447	440	888	1,656	273	▲ 123
		7	2	10	14	▲ 7	7	17	▲ 4	▲ 12
消去・全社		▲ 177	▲ 165	▲ 342	▲ 222	▲ 216	▲ 439	▲ 782	▲ 138	39
		▲ 17	▲ 16	▲ 34	▲ 16	▲ 15	▲ 31	▲ 66	▲ 13	3
連結		4,064	4,183	8,247	4,285	4,150	8,436	16,683	3,611	▲ 452
		64	96	160	224	60	284	444	165	101

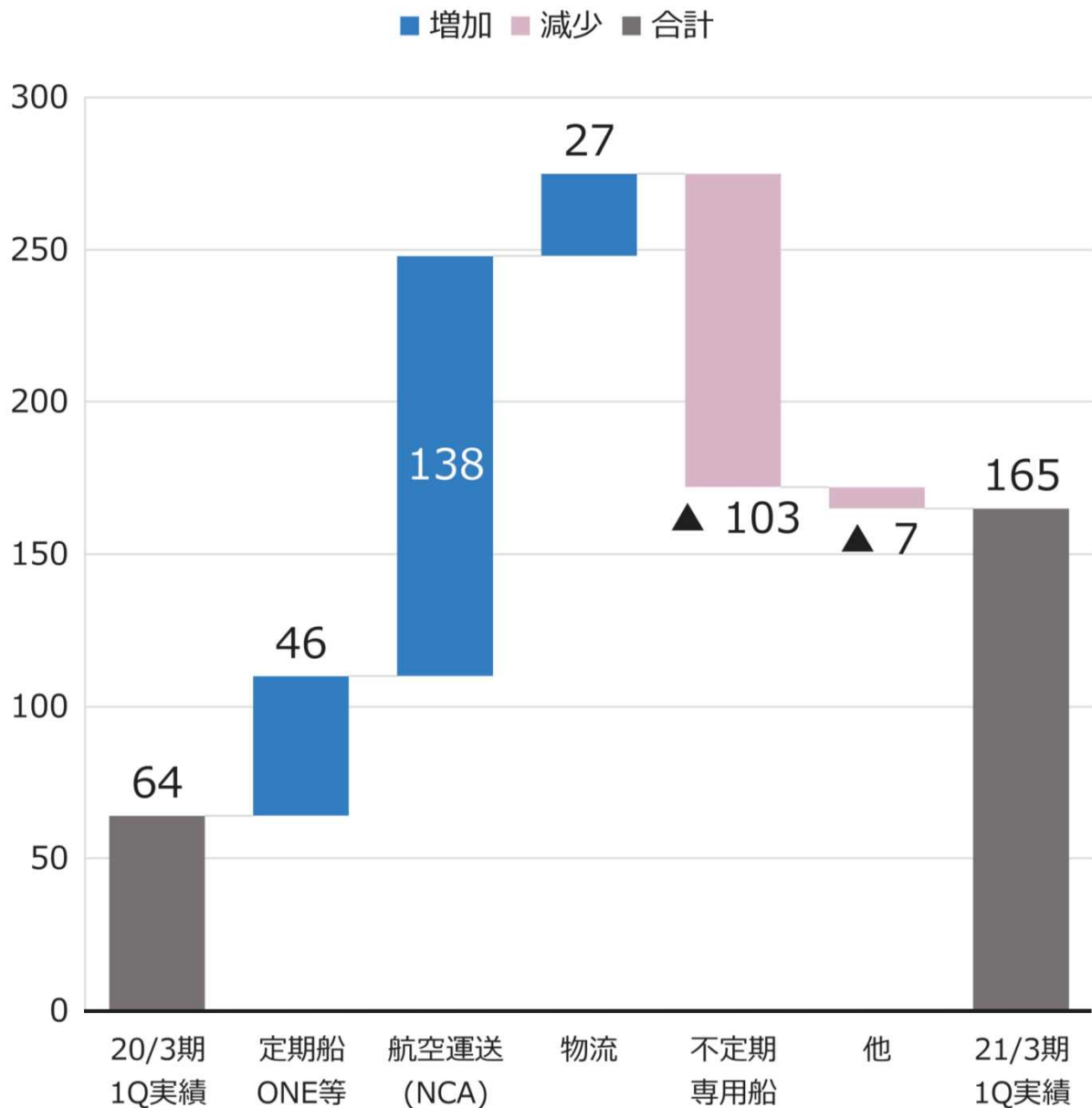
※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

要因別分析

円高	▲ 2	今期 107.74円/\$ 2.99円の円高
燃料油高	▲ 1	今期 \$452.83/MT, \$14.62の上昇
海運市況 変動等	▲ 59	定期船 (含むONE) +46 不定期船 ▲105
為替差損益	5	
その他	158	*NCA増益 +138
合計	101	

事業別分析

(単位：億円)



▶ 業績予想の諸前提

- 各事業セグメント1Q実績を踏まえつつ、各国の感染症拡大に対する抑制措置や経済政策の動向、各事業特性に応じた現時点で織り込める要素を加味
- 経済活動の水準は、今後緩やかに回復することを想定

▶ 経常損益 : 上方修正・通期200億円（前回 プラスゼロ）

▶ 当期純損益 : 黒字予想・通期135億円（前回は「未定」）

▶ 配当予想 : 前回予想から不変 通期 20円/1株

▶ 新型コロナウイルスへの対応

- 従業員の安全確保の徹底
在宅勤務体制の再強化し、より安全を優先する勤務体制へ
本船を含むすべての現場での感染防止策の強化
- 長期性資金借り入れの実行およびコスト削減とフリーキャッシュフロー確保の徹底
- 安全運航と乗組員交代策を含む運航維持、それぞれの確保の徹底

乗組員交代への対応・業績予想への影響

- 感染症拡大防止の為に外国人往来制限が各国で実施され、乗組員交代にも支障
- 乗組員交代に追加費用は生じるものの、船員の安全と健康を第一で対応中
- 当該費用は今回の通期業績予想に反映

< 経常損益傾向 通期：前回予想比 >

- 定期船 : 上方修正
1 Qでの収支実績を踏まえつつ、2 Q以降は依然として不透明さが残る
ピークシーズンは、主要航路を中心とした積高の回復基調を一定程度織り込む
- 航空運送 : 上方修正
国際旅客便の復帰が徐々に進むことで、逼迫していた需給環境は緩むと想定
荷況は、足許レベルから需要期にかけて一定の回復を見込む
- 物流 : 上方修正
1 Q実績での収支改善が貢献、コントラクトロジスティクスは回復基調
海上・航空フォワーディングの取扱量回復は、依然不透明
- 不定期専用船 : 前回予想並み
自動車輸送は、前回予想通り、2 Q以降の緩やかな回復を想定
ドライバルク輸送は、1 Q実績を受け、市況前提を一部見直し
(年間平均では、大型船を上方修正、中小型船を下方修正)
エネルギー輸送は、長期契約主体であり、堅調な推移を見込む

	20/3期 (実績)					21/3期 (予想)				通期増減	前回 予想比 (通期)
	上期		下期		通期	上期		下期	通期		
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q(実)	2Q				
売上高	8,247		8,435		16,683	7,060		7,440	14,500	▲ 2,183	200
	4,064	4,183	4,285	4,150		3,611	3,448				
営業損益	158		228		386	0		130	130	▲ 256	80
	54	103	166	62		89	▲ 89				
経常損益	160		284		444	120		80	200	▲ 244	200
	64	96	224	60		165	▲ 46				
親会社株主に帰属 する 当期純損益	111		200		311	95		40	135	▲ 176	-
	91	19	76	123		116	▲ 22				
為替レート	¥110.73	¥107.63	¥108.79	¥109.35	¥109.13	¥107.74	¥105.00	¥105.00	¥105.69	¥-3.44	¥0.69
燃料油価格 (全油種合計)	\$438.21	\$435.09	\$427.33	\$520.84	\$454.97	\$452.83	-	-	\$406.96	-\$48.01	-
燃料油価格	-	-	-	-	-	-	\$230.00	\$300.00	-	-	-
適合油価格	-	-	-	-	-	-	\$330.00	\$425.00	-	-	-

▶ 経常利益に対する感応度(通期)

為替レート : 1円の円安で約1.8億円/年の増益

燃料油価格 : \$ 10/MTの燃料油価格下落で約3.1億円/年の増益

通期業績予想 (セグメント別)

業績予想



事業セグメント (億円)	20/3期 (実績)					21/3期 (予想)					通期 増減	
	1Q	2Q	上期	下期	通期	1Q(実)	2Q	上期	下期	通期		
一般貨物輸送事業	定期船	519	516	1,036	986	2,022	391	388	780	835	1,615	▲ 407
		19	77	97	37	134	67	13	80	▲ 65	15	▲ 119
	航空運送	177	186	363	388	751	288	251	540	530	1,070	319
		▲ 44	▲ 47	▲ 91	▲ 64	▲ 155	93	6	100	35	135	290
	物流	1,177	1,204	2,382	2,381	4,763	1,129	1,095	2,225	2,215	4,440	▲ 323
	▲ 0	23	23	23	47	27	▲ 18	10	0	10	▲ 37	
(単純合計)	1,874	1,907	3,781	3,755	7,537	1,810	1,734	3,545	3,580	7,125	▲ 412	
	▲ 25	54	28	▲ 2	25	188	1	190	▲ 30	160	135	
専用定期船	1,951	2,051	4,003	4,194	8,198	1,648	1,541	3,190	3,450	6,640	▲ 1,558	
	92	50	142	299	441	▲ 11	▲ 28	▲ 40	120	80	▲ 361	
不動産	18	17	36	37	73	17	23	40	40	80	7	
	7	5	13	12	25	7	8	15	10	25	0	
その他	397	371	768	888	1,656	273	311	585	690	1,275	▲ 381	
	7	2	10	7	17	▲ 4	▲ 16	▲ 20	0	▲ 20	▲ 37	
消去・全社	▲ 177	▲ 165	▲ 342	▲ 439	▲ 782	▲ 138	▲ 161	▲ 300	▲ 320	▲ 620	162	
	▲ 17	▲ 16	▲ 34	▲ 31	▲ 66	▲ 13	▲ 11	▲ 25	▲ 20	▲ 45	21	
連結	4,064	4,183	8,247	8,436	16,683	3,611	3,448	7,060	7,440	14,500	▲ 2,183	
	64	96	160	284	444	165	▲ 46	120	80	200	▲ 244	

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

通期業績予想（セグメント別・前回今回予想比）

業績予想



事業セグメント (億円)	前回予想 通期	今回予想			前回予想差 通期	
		上期	下期	通期		
一般貨物輸送事業	定期船	-	780	835	1,615	-
		▲ 105	80	▲ 65	15	120
	航空運送	-	540	530	1,070	-
		120	100	35	135	15
	物流	-	2,225	2,215	4,440	-
	▲ 25	10	0	10	35	
(単純合計)	-	3,545	3,580	7,125	-	
	▲ 10	190	▲ 30	160	170	
用不 船定期 事業専	不定期 専用船	-	3,190	3,450	6,640	-
	75	▲ 40	120	80	5	
その他事業	不動産	-	40	40	80	-
		25	15	10	25	0
	その他	-	585	690	1,275	-
	▲ 20	▲ 20	0	▲ 20	0	
消去・全社	-	▲ 300	▲ 320	▲ 620	-	
	▲ 70	▲ 25	▲ 20	▲ 45	25	
連結	-	7,060	7,440	14,500	-	
	0	120	80	200	200	

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

▶ Appendix

定期船

- コンテナ : <ONE社> : 1 Qの荷動き減少は、対前年比1割強
荷動きの変化に応じた船腹調整を柔軟かつ機動的に実施し、消席率を維持
 - 2 Q以降の荷動きは、主要航路での緩やかな回復と、一部航路での減少傾向の継続を想定
 - 主要需要地別での感染症動向を踏まえつつ、下期以降では短期運賃の調整局面も見込む
- ターミナル：前回予想比 上振れ (*）海外ターミナル事業のONE社への譲渡時期が現時点では未定のため、当期業績予想では同事業は親会社が継続保有する前提

航空運送

(p.15)

- 1 Qは需要減を超える供給減により需給が引き締められ、運賃が高騰
- 2 Q以降、一定の時間を要しながらも、国際旅客便の復帰が徐々に進むことを想定
- 荷動きは、ピークシーズンにかけて回復を見込む（落ち込みの激しかった日本発北米向けも徐々に回復基調に）
- ジェット燃料価格の動向を注視

物流

(p.16)

- 海上・航空フォワーディングともに、1 Q取扱量は対前年比約2割の減少
- 1 Q収支は、航空フォワーディング事業の粗利単価の堅調さに支えられた
- 2 Q以降の取扱量回復は依然不透明
- 地域別事業ポートフォリオや組織の適正化、業務プロセスの効率化を推進

不定期専用船

ドライバルク輸送 (p.17)

< 市況前提：年間平均（前回予想比） >

大型船は、1Q後半からの回復基調を踏まえつつ、上方修正

中小型船は、マイナーバルク貨物の低調な荷動きを受け、下方修正

- FFA（運賃先物）での収支固定化を進め、市況の大幅な変動に備える
- 中計施策である高コスト備船の期前返船を継続

エネルギー輸送 (p.17)

< 市況前提：年間平均（前回予想比） > VLCC市況は良化、VLGC市況は想定通りを見込む

- 部門全体として長期契約を主としており、ほぼ前回予想時の想定通りに推移する見込み

自動車輸送 (p.18)

- 1Q輸送台数は、前年同期比▲35%（航海完了基準ベース）、積切基準では約5割減
- 2Q輸送台数は、前年同期比▲50%（航海完了基準ベース）、積切基準では約3割減（2Q以降、航路・地域別により濃淡はあるが、緩やかな回復を見込む）

▶ 1. 航空運送事業（NCA）

	20/3期(実績)				通期	21/3期(予想)				前回 予想比 (通期)
	上期		下期			上期		下期		
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q	3Q	4Q	
売上高(億円)	363		388		751	540		530	1,070	-
	177	186	203	185		288	251			
経常損益(億円)	▲ 91		▲ 64		▲ 155	100		35	135	15
	▲ 44	▲ 47	▲ 43	▲ 21		93	6			
輸送重量	190		197		386	231		233	464	-
千トン	93	96	99	98		118	113			
輸送量(RTK)	1,062		1,098		2,161	1,312		1,327	2,638	-
百万トンキロ	529	533	560	538		649	662			
供給量(ATK)	1,790		1,714		3,503	2,042		2,001	4,043	-
百万トンキロ	894	896	894	820		1,017	1,025			
YIELD指数	84		85		85	109		93	101	-
09/3期 1Q=100	88	81	85	85		121	96			
MOPS	\$78		\$68		\$73	\$38		\$58	\$48	-
(ジェット燃料)										
US\$ per bbl	\$80	\$77	\$76	\$59		\$30	\$45			

▶ 2. 物流事業：郵船ロジスティクス

		19/3期 (実績)	20/3期(実績)				通期	21/3期(予想)				前回 予想比 (通期)
		通期	上期		下期			上期		下期	通期	
			1Q	2Q	3Q	4Q		1Q (実績)	2Q			
海上 輸出	TEU	815	395		369		764	320		352	672	-
	(1,000TEU)		191	203	198	171		154	166			
	前年同期比	5%	▲ 6%		▲ 8%		▲ 6%	▲ 19%		▲ 5%	▲ 12%	-
		▲ 6%	▲ 6%	▲ 4%	▲ 9%	▲ 19%		▲ 18%				
航空 輸出	重量	380	169		168		337	135		159	294	-
	(1,000トン)		83	86	89	79		64	71			
	前年同期比	1%	▲ 11%		▲ 10%		▲ 11%	▲ 20%		▲ 5%	▲ 13%	-
		▲ 11%	▲ 11%	▲ 12%	▲ 9%	▲ 23%		▲ 17%				

▶ 3. 不定期専用船事業 - 1) ドライバルカー・タンカー市況動向

		20/3期(実績)					21/3期(予想)				前回予想 (通期)
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q(実)	2Q	下期	通期	
ドライバルカー	BDI	994	2,035	1,542	572	1,286	766	1,525	1,173	1,159	1,103
	Cape (5TC)	11,363	29,423	21,932	4,503	16,805	9,598	22,000	14,500	15,150	13,500
	Panamax (Pac)	8,602	13,296	10,124	5,396	9,354	7,108	12,250	10,875	10,277	9,375
	Handymax (Pac)	7,593	10,481	9,507	4,949	8,133	5,732	9,000	8,500	7,933	8,875
	Handy (Pac)	6,254	7,236	7,299	4,728	6,379	5,131	8,000	7,500	7,033	7,750
タンカー	VLCC	12,565	26,456	91,476	73,190	50,922	90,916	25,000	28,750	43,354	40,000
	VLGC	50,691	53,795	66,010	50,699	55,299	33,007	20,000	25,000	25,752	26,250

※ドライバルク船型別市況（スポット傭船料） 5TC = 5航路平均、Pac = 太平洋ラウンド 単位 = \$/day

▶ 3. 不定期専用船事業 – 2) 自動車輸送

	20/3期(実績)				通期	21/3期(予想)			前回予想比 (通期)	
	上期		下期			1Q (実)	2Q	下期		通期
	1Q	2Q	3Q	4Q						
輸送台数 (万台)	162		155		317	93		141	234	-
	79	83	75	79		52	42			
前年同期比	▲ 3%		▲ 10%		▲ 7%	▲ 42%		▲ 9%	▲ 26%	-
	▲ 9%	3%	▲ 12%	▲ 8%		▲ 35%	▲ 50%			

※ 航海完了基準ベースで集計

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2020年度第1四半期決算説明資料

2020年7月31日

- ▣ 1. 2020年度第1四半期決算概要 - P.3
- ▣ 2. 主要航路別積高・消席率・運賃指数 - P.4
- ▣ 3. COVID-19影響と対応・
2020年取り組み・通期見通し - P.5
- ▣ 4. 参考資料 (船隊構成、航路構成) - P.6

1. 2020年度第1四半期決算概要

□ 要点

COVID-19影響により積高が大きく減少。一方、短期市況が比較的安定的に推移したことや、柔軟な船腹調整や減便によりコスト圧縮に努めたことに加え、Bunker Surchargeに先行して燃料油価格が短期的かつ急激に下落したことなどから、167百万US\$の黒字を達成。

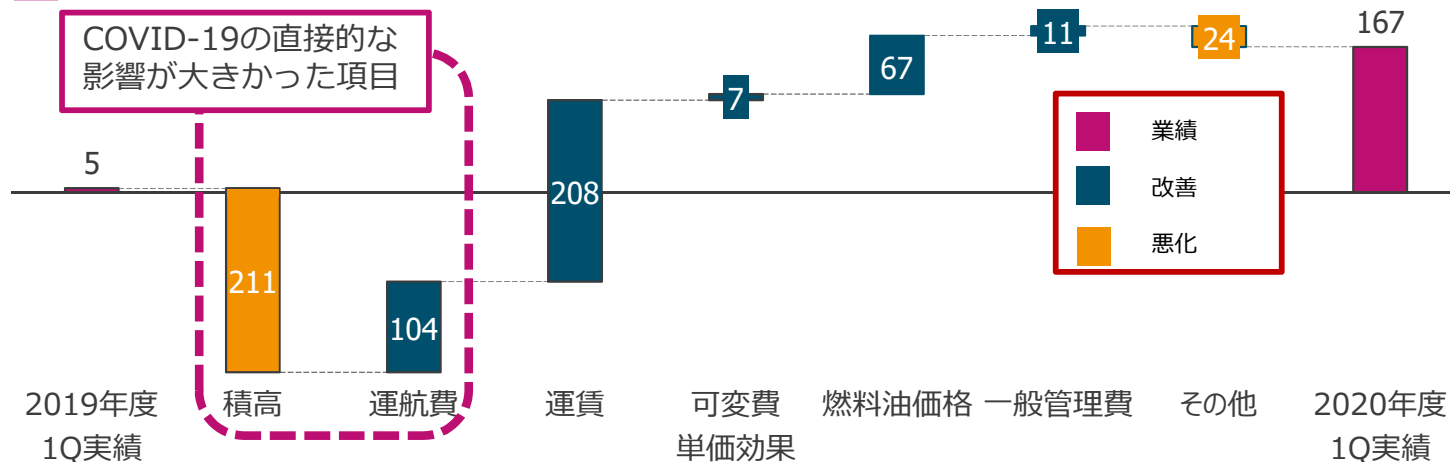
□ 2020年度第1四半期実績

(単位：百万US\$)

	2019年度	2020年度	1Q	
	1Q実績	1Q実績	増減	増減 (%)
売上高	2,875	2,736	-139	-4.8%
税引き後損益	5	167	162	3173%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$432	\$348	-\$84	-20%

2020年度1Q その他実績	
EBITDA	: 488 百万US\$
EBIT	: 242 百万US\$
総燃料消費量	: 877千 MT
総積高	: 2,673千 TEU

□ 2020年度第1四半期実績対前年比較



- 積高：COVID-19影響で減少
- 運航費：追加での減便実施、柔軟な船腹調整等により圧縮
- 運賃：短期市況の堅調さにより改善（OBS効果を含む）
- 可変費単価効果：ほぼ前年並み
- 燃料油価格：油価下落
- 一般管理費：代理店料、システム費用等の減少
- その他：主に為替影響

2. 主要航路別積高・消席率・運賃指数

(単位：千TEU)

航路別積高・消席率		2019年度							2020年度
		1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績	4Q 実績	下期 実績	通期 実績	1Q 実績
北米往航	積高	669	773	1,442	665	585	1,250	2,692	610
	消席率	86%	94%	90%	93%	92%	93%	91%	96%
欧州往航	積高	460	488	947	440	443	882	1,830	347
	消席率	87%	95%	91%	92%	100%	96%	93%	96%
北米復航	積高	350	310	660	320	331	650	1,310	327
	消席率	47%	37%	42%	42%	49%	45%	44%	51%
欧州復航	積高	323	328	651	362	325	687	1,339	290
	消席率	64%	64%	64%	72%	67%	69%	67%	75%

(2018年度1Qの各航路総平均運賃を100とした指数)

運賃指数		2019年度							2020年度
		1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績	4Q 実績	下期 実績	通期 実績	1Q 実績
北米往航		103	105	104	104	110	107	105	110
欧州往航		100	101	100	98	111	105	102	106

- 積高・消席率：COVID-19の影響を受けて積高は減少。
需要に合わせた減便の追加実施により高消席率を維持。
- 運賃指数：短期市況は堅調に推移。

3. COVID-19影響と対応・2020年度取り組み・通期見通し

COVID-19影響と対応

荷動きへの影響	全世界的な需要の減退により、1Qの荷動き減少は対前年比2割弱程度だったが、2Qにかけて回復が見られており、足下では対前年比1割程度の減少まで回復。ただし世界的な感染拡大と需要の見通しは非常に不透明となっており、引き続き動向を注視。
危機管理対応	CEOをトップとする危機管理委員会を中心に、従業員や船員の安全を第一に、重要な社会インフラである定期船サービスの安定継続に努める。デジタル技術を活用し世界各国拠点でBCPを継続中。
コスト削減策	荷動きの増減に合わせた柔軟な配船を計画、実施中。船腹調整を機動的に行うことで、固定費の圧縮を可能な限り実行中。

2020年度取り組み

競争力強化と差別化に向けた取り組み	Customer service oriented <ul style="list-style-type: none"> THE ALLIANCEに現代商船が加入済。一層競争力のある多彩なプロダクト（配船・サービス）を実現 顧客体験向上を目的とした顧客タッチポイントの改善（live chat, e-commerceなど） 新規デジタルサービスへの理解度向上の為にコンテンツ配信 オンラインカスタマーイベントによる対顧客コミュニケーション向上 	Operation excellency <ul style="list-style-type: none"> ターミナルとの協業による運航の効率化や、コストセーブ活動に着手 熊本エンジニアリングラボを中心とした積み付けを含む運航効率最適化 AIを活用した最新需要予測モデルによる空コンテナ在庫調整および回送効率化 	Quality of employee <ul style="list-style-type: none"> ONE Core Valueの浸透を通じて、会社の目指す姿に対する社員の理解を深化、モチベーションを維持・向上 デジタル化の加速に伴う社内教育の充実化 SNSを利用した情報発信の拡充による、社員の自社理解促進 世界各地での地域貢献への取り組み（⇒CSRサイトへのリンク）

2020年度通期見通し

➤ 今後もCOVID-19の収束が見通せず、当面の間は経済環境が不透明な状況が続くため、合理的な将来の見積もりが困難となっており、期初に引き続き現時点では未定。

4. 参考資料

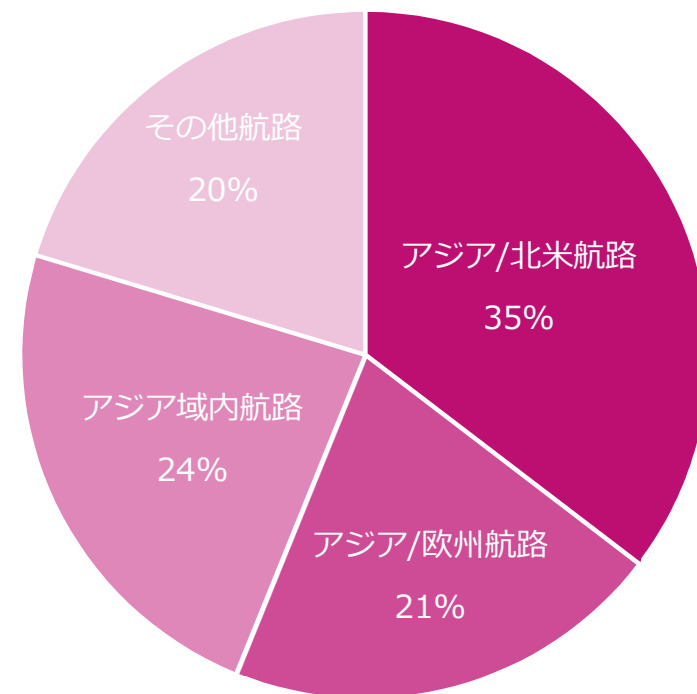
船隊構成

Size	1)2019年度末		2)2020年6月末		2)-1)
	>= 20,000 TEU	キャパシティ(TEU)	120,600	120,600	0
	隻数	6	6	0	0
10,500 - 20,000 TEU	キャパシティ(TEU)	349,000	396,600	47,600	47,600
	隻数	25	29	4	4
9,800 - 10,500 TEU	キャパシティ(TEU)	100,100	100,100	0	0
	隻数	10	10	0	0
7,800 - 9,800 TEU	キャパシティ(TEU)	356,811	374,326	17,515	17,515
	隻数	40	42	2	2
6,000 - 7,800 TEU	キャパシティ(TEU)	234,706	202,080	▲ 32,626	▲ 32,626
	隻数	36	31	▲ 5	▲ 5
5,200 - 6,000 TEU	キャパシティ(TEU)	100,910	83,992	▲ 16,918	▲ 16,918
	隻数	18	15	▲ 3	▲ 3
4,600 - 5,200 TEU	キャパシティ(TEU)	123,372	113,580	▲ 9,792	▲ 9,792
	隻数	25	23	▲ 2	▲ 2
4,300 - 4,600 TEU	キャパシティ(TEU)	71,816	62,952	▲ 8,864	▲ 8,864
	隻数	16	14	▲ 2	▲ 2
3,500 - 4,300 TEU	キャパシティ(TEU)	29,750	25,408	▲ 4,342	▲ 4,342
	隻数	7	6	▲ 1	▲ 1
2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU)	63,671	60,704	▲ 2,967	▲ 2,967
	隻数	24	23	▲ 1	▲ 1
1,300 - 2,400 TEU	キャパシティ(TEU)	12,070	10,296	▲ 1,774	▲ 1,774
	隻数	7	6	▲ 1	▲ 1
1,000 - 1,300 TEU	キャパシティ(TEU)	8,488	7,452	▲ 1,036	▲ 1,036
	隻数	8	7	▲ 1	▲ 1
< 1,000 TEU	キャパシティ(TEU)	0	0	0	0
	隻数	0	0	0	0
合計	キャパシティ(TEU)	1,571,294	1,558,090	▲ 13,204	▲ 13,204
	隻数	222	212	▲ 10	▲ 10

第1四半期末

航路構成

(2020年1Q 往復スペースの構成)





免責事項

本資料に掲載されている将来計画や業績予測、戦略、方針、見込み等に関する記載は、資料作成時点で入手可能な情報及び一定の仮定に基づいて作成されたものであり、将来予想に関する記述に該当します。将来予想に関する記述は、予想、予測、期待、傾向、目的、計画、確信、模索、継続、可能性等の文言又は類似する表現が含まれることがありますが、これに限定されるものではありません。これらの記述は、様々な不確定要素及び可変要因により、実際の業績、結果、パフォーマンス等と大幅に異なる結果となる可能性があります。

本資料に掲載されている将来予想に関する記述と実際の結果との間に不一致をもたらす可能性のある要素としては、海運市況の著しい変動や、為替・金利・燃料油価格の変動などが挙げられますが、これらに限定されるものではありません。諸要素の詳細については、EDINETに掲載されている当社の有価証券報告書にも記載されていますので、ご参照ください。

本資料に記載されている将来予想に関する記述は、本資料作成日時点のものであり、当社は、本資料作成日以降に判明した新たな情報や将来の事象により、本資料に掲載された情報を最新のものに変更する義務を負うものではありません。

本資料に掲載されている情報は、信頼できる情報源より取得するよう努力していますが、その情報の正確性または完全性については保証または約束するものではありません。当社は、本資料において使用するデータ及び表現等の欠落、誤謬、本情報の使用により引き起こされる損害等に対する責任は一切負いかねますのでご了承ください。

お問い合わせ先 - IRグループ

住所 〒100-0005 東京都千代田区丸の内2-3-2 郵船ビル

TEL 03-3284-6008

FAX 03-3284-6382

E-mail iroffice@nykgroup.com

URL <https://www.nyk.com/ir/>