

2021年3月期 第3四半期決算説明会

2021年2月3日

目次

- 1. 2021年3月期 第3四半期決算概要 ————— p. 3-7
- 2. 2021年3月期 通期業績予想 ————— p. 8-12
- Appendix ————— p. 13-17
 - ✓ セグメント別状況

(※) 本資料上、「感染症」との表記は、「新型コロナウイルス感染症 (COVID-19)」を指します

**(添付) Ocean Network Express
2020年度第3四半期決算説明資料**

3Qまでの振り返り（前年同期比）

- ▶ 売上高 : 感染症拡大の影響により、主に海運業での輸送量減少や不定期船市況低迷の結果、減収
＜前年同期比 ▲1,073億円＞
- ▶ 経常損益 : 上期に続き、3Qも一般貨物輸送（定期船・航空運送・物流）の大幅な収支改善が不定期専用船の減益を大きく上回り増益
＜前年同期比 +836億円＞
- ▶ 特別損益 : 中期経営計画の施策であるドライバルク構造改革の一環として、返船等により今後生じると見込む費用を2Qに続き3Qにも損失として計上
＜今年度合計 547億円 / 中・大型船＞

セグメント別（経常損益 / 前年同期比）

- ▶ 定期船 : 増益 ＜前年同期 134億円 → 今回 684億円＞
コンテナ船（ONE社）：都市封鎖後の需要急回復により短期運賃市況が上昇
北米航路の積高・運賃・消席率は前年同期を上回る水準で推移
市場荷動きの急回復から3Qに入り輸送スペースとコンテナ不足が発生
また感染症拡大による労働力不足も影響し港湾・内陸部の混雑が深刻化
ターミナル：前年同期比で取扱量が減少
- ▶ 航空運送 : 増益 ＜前年同期 ▲134億円 → 今回 246億円＞
国際旅客便減便による輸送スペース供給逼迫が継続、日本出し貨物も回復基調となり、
運賃水準は3Qのピークシーズンにかけ上昇。コンテナ船のスペース不足による影響で、
海上貨物を一部航空貨物に振り替える動きあり、運賃上昇に拍車を掛けた

セグメント別（経常損益 / 前年同期比）

➤ 物流 : 増益 < 前年同期 43億円 → 今回 174億円 >

海上貨物：巣ごもり需要から荷動き復調、3Q取扱量は前年同期並みに回復
仕入れ価格高騰はあるも、機動的なマーケティングが奏功し、収支改善

航空貨物：チャーター需要や海上輸送貨物のシフトもあり、3Q取扱量は前年同期並みに回復
供給逼迫が継続する中、機動的なマーケティングを継続し、収支改善

ロジスティクス：巣ごもり需要から世界的に荷動きが復調する中、
従前からのコスト削減策も進捗し、収支改善

➤ 不定期専用船 : 減益 < 前年同期 348億円 → 今回 141億円 >

自動車輸送：感染症拡大の影響で輸送台数は前年同期比減少も回復基調にあり、
3Qは航海完了基準で前年同期比 ▲5%と上期の減少幅から大きく改善

1Q：前年同期比▲35%（航海完了基準）、約▲50%（積切基準）
2Q：前年同期比▲47%（航海完了基準）、約▲30%（積切基準）
3Q：前年同期比▲ 5%（航海完了基準）、約▲ 4%（積切基準）

ドライバルク輸送：中・大型船の市況は前年同期比で低迷
2Qに続き、構造改革費用として特別損失を計上
FFA（運賃先物）での収支固定化を更に進め、市況の変動に対応

エネルギー輸送：各事業中長期契約が主体であり、市況変動の影響は限定的、
収支は堅調に推移

第3四半期決算 (サマリー)

3Q決算



(億円)	20/3期						21/3期				1-3Q 累計 増減
	1Q	2Q	3Q	累計	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	累計	
売上高	4,064	4,183	4,285	12,532	4,150	16,683	3,611	3,608	4,239	11,459	▲ 1,073
営業損益	54	103	166	324	62	386	89	77	312	479	154
経常損益	64	96	224	384	60	444	165	308	746	1,220	836
親会社株主に 帰属する 当期純損益	91	19	76	187	123	311	116	104	301	523	336
為替レート	¥110.73	¥107.63	¥108.79	¥109.05	¥109.35	¥109.13	¥107.74	¥105.90	¥104.76	¥106.14	¥-2.91
燃料油価格	\$438.21	\$435.09	\$427.33	\$433.29	\$520.84	\$454.97	\$452.83	\$308.51	\$331.04	\$362.57	-\$70.73

前年同期比較 (セグメント別)

3Q決算



事業セグメント (億円)	20/3期						21/3期				1-3Q累計 増減	
	1Q	2Q	3Q	累計	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	累計		
一般貨物輸送事業	定期船	519	516	511	1,547	474	2,022	391	421	451	1,265	▲ 282
		19	77	36	134	0	134	67	217	400	684	550
	航空運送	177	186	203	566	185	751	288	256	333	878	312
		▲ 44	▲ 47	▲ 43	▲ 134	▲ 20	▲ 155	93	38	114	246	381
物流		1,177	1,204	1,219	3,602	1,161	4,763	1,129	1,221	1,525	3,876	274
		▲ 0	23	19	43	4	47	27	53	93	174	131
(単純合計)		1,874	1,907	1,934	5,716	1,820	7,537	1,810	1,898	2,311	6,020	303
		▲ 25	54	13	42	▲ 16	25	188	309	608	1,106	1,064
不定期専用船	不定期	1,951	2,051	2,107	6,110	2,087	8,198	1,648	1,531	1,754	4,933	▲ 1,176
	専用船	92	50	205	348	93	441	▲ 11	13	139	141	▲ 206
不動産		18	17	18	54	18	73	17	17	16	51	▲ 2
		7	5	6	19	5	25	7	6	6	20	0
その他		397	371	447	1,216	440	1,656	273	314	320	909	▲ 307
		7	2	14	25	▲ 7	17	▲ 4	▲ 10	1	▲ 14	▲ 39
消去・全社		▲ 177	▲ 165	▲ 222	▲ 565	▲ 216	▲ 782	▲ 138	▲ 153	▲ 164	▲ 455	109
		▲ 17	▲ 16	▲ 16	▲ 50	▲ 15	▲ 66	▲ 13	▲ 10	▲ 9	▲ 33	16
連結		4,064	4,183	4,285	12,532	4,150	16,683	3,611	3,608	4,239	11,459	▲ 1,073
		64	96	224	384	60	444	165	308	746	1,220	836

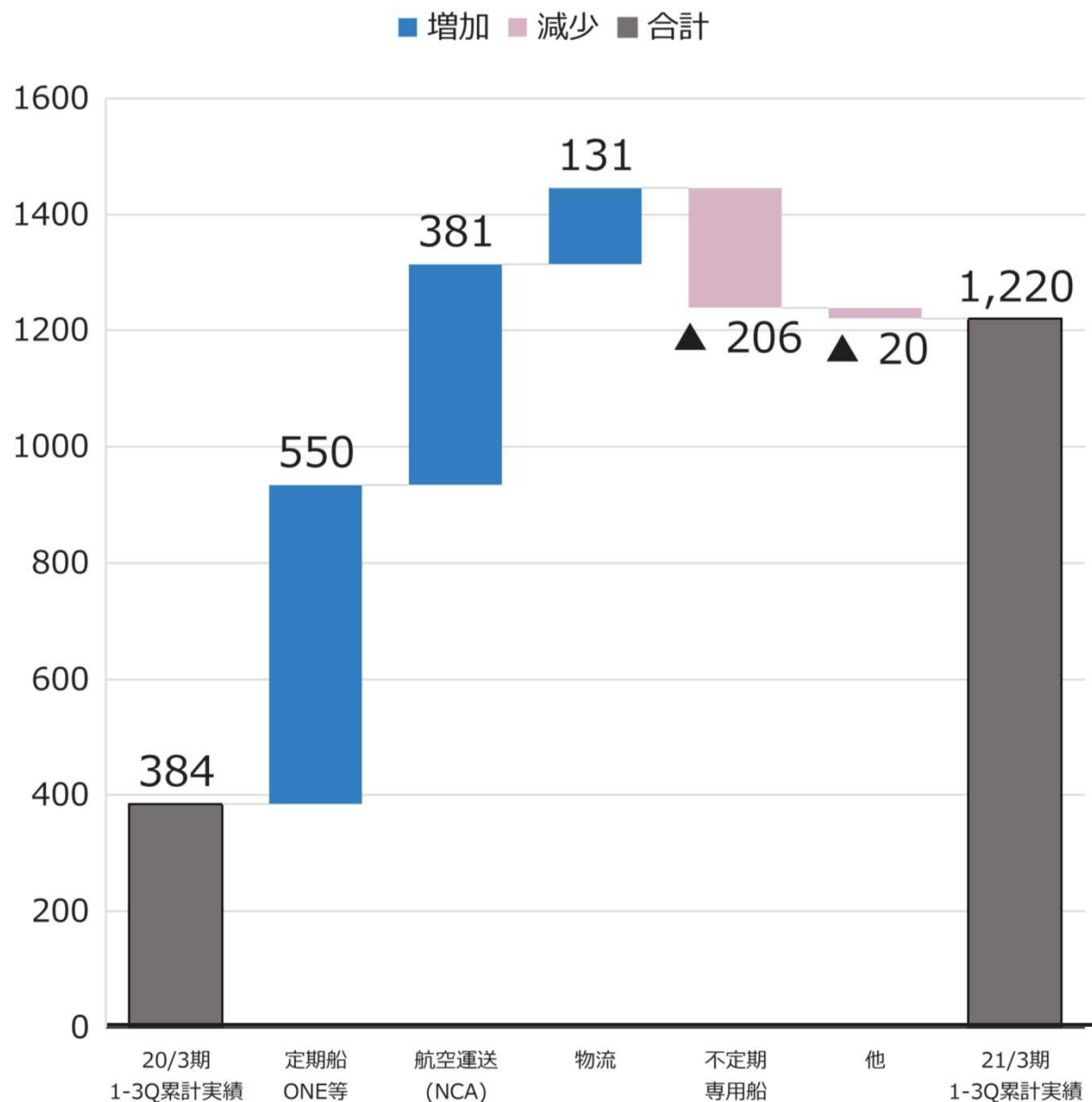
※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

要因別分析

円高	▲ 8	今期 106.14円/\$ 2.91円の円高
燃料油安	18	今期 \$362.57/MT, \$70.73の下落
海運市況 変動等	346	定期船 (含むONE) +540 不定期船 ▲194
為替差損益	▲ 13	
その他	493	航空運送事業 (NCA) +381
合計	836	

事業別分析

(単位：億円)



通期業績予想

- ▶ 経常損益 : 上方修正 通期1,600億円 < 2Q決算発表時 700億円 >
- ▶ 特別損益 : 不動産譲渡による利益（約255億円）等を見込む
- ▶ 当期純損益 : 上方修正 通期900億円 < 2Q決算発表時 350億円 >
- ▶ 配当予想 : 増配 通期 130円/1株 < 2Q決算発表時 50円/1株 >
(中間20円・期末110円)

セグメント別（経常損益 / 前回 2Q決算時予想比）

- ▶ 定期船 : 上方修正 < 前回 405億円 → 今回 1,020億円 >
コンテナ船 : 3Qまでの実績により大幅に上振れ
4Qは旧正月等の季節性や感染症再拡大の影響、また港湾・内陸部の混雑継続等の不確実な要因はあるものの、引き続き堅調な荷動きを想定

ターミナル : 北米を中心に取扱量の回復を想定
※ 海外ターミナル事業のONE社への譲渡時期は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 : 上方修正 < 前回 190億円 → 今回 290億円 >
国際旅客便の復帰には未だ一定の時間を要すると想定
4Qは季節要因から3Q比で荷動き減少を見込むも、日本出し貨物は堅調な需要を見込む

セグメント別（経常損益 / 前回 2Q決算時予想比）

- ▶ 物流 : 上方修正 < 前回 125億円 → 今回 210億円 >
 - 海上貨物：北米航路・アジア域内航路の活況を織り込み、取扱量を上方修正
機動的なマーケティングを継続
 - 航空貨物：荷動き好調を背景に取扱量を上方修正
輸送スペースの回復は限定的と想定し、需要に応じた機動的な
マーケティングを継続
 - ロジスティクス：欧米事業での好調維持に加え、南アジアでの復調を織り込む

- ▶ 不定期専用船：上方修正 < 前回 25億円 → 今回 145億円 >
 - 自動車輸送：上方修正 - 半導体不足による自動車生産への影響を加味しても
前回予想比で取扱台数の回復を見込む

 - ドライバルク輸送：上方修正 - 構造改革による効果等を加味
来年度の収支改善効果：およそ100億円/年
(現時点での先物水準による見込み額/市況水準によって変化)

 - エネルギー輸送：上方修正 - 中長期契約を主としており、堅調な推移を見込む
LPG船は市況高騰の影響あり、また海洋事業ドリルシップの
契約更改による収支影響を見直した結果、前回予想比で上方修正

(億円)	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 (実績)		下期				通期
	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q		2Q	3Q (実)	4Q				
売上高	8,247		8,435			16,683	7,220		8,179		15,400	▲ 1,283	800
	4,064	4,183	4,285	4,150	3,611		3,608	4,239	3,940				
営業損益	158		228			386	166		403		570	184	270
	54	103	166	62	89		77	312	91				
経常損益	160		284			444	474		1,126		1,600	1,156	900
	64	96	224	60	165		308	746	379				
親会社株主に帰属 する 当期純損益	111		200			311	221		678		900	589	550
	91	19	76	123	116		104	301	376				
為替レート	¥110.73	¥107.63	¥108.79	¥109.35	¥109.13	¥107.74	¥105.90	¥104.76	¥103.00	¥105.35	¥-3.78	¥0.44	
燃料油価格 (全油種合計)	\$438.21	\$435.09	\$427.33	\$520.84	\$454.97	\$452.83	\$308.51	\$331.04	\$393.00	\$371.35	-\$83.62	\$3.76	
燃料油価格	-	-	-	-	-	-	-	-	\$320.00	-	-	-	
適合油価格	-	-	-	-	-	-	-	-	\$390.00	-	-	-	

▶ 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16.0億円/年の増益

燃料油価格 : \$ 10/MTの燃料油価格下落で約3.5億円/年の増益

(※) 2Q決算発表時(2020年11月5日時点) 通期予想との比較を示しています

通期業績予想 (セグメント別)

業績予想



事業セグメント	20/3期 (実績)							21/3期 (予想)							通期 増減	
	(億円)	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q(実)	2Q(実)	上期(実)	3Q(実)	4Q	下期		通期
一般貨物輸送事業	定期船	519	516	1,036	511	474	986	2,022	391	421	813	451	425	877	1,690	▲ 332
		19	77	97	36	0	37	134	67	217	284	400	335	735	1,020	886
	航空運送	177	186	363	203	185	388	751	288	256	544	333	281	615	1,160	409
		▲ 44	▲ 47	▲ 91	▲ 43	▲ 20	▲ 64	▲ 155	93	38	132	114	43	157	290	445
	物流	1,177	1,204	2,382	1,219	1,161	2,381	4,763	1,129	1,221	2,350	1,525	1,344	2,869	5,220	457
(単純合計)	▲ 0	23	23	19	4	23	47	27	53	81	93	36	129	210	163	
不定期専用船	1,874	1,907	3,781	1,934	1,820	3,755	7,537	1,810	1,898	3,708	2,311	2,049	4,361	8,070	533	
	▲ 25	54	28	13	▲ 16	▲ 2	25	188	309	498	608	413	1,021	1,520	1,495	
不動産	1,951	2,051	4,003	2,107	2,087	4,194	8,198	1,648	1,531	3,179	1,754	1,746	3,500	6,680	▲ 1,518	
	92	50	142	205	93	299	441	▲ 11	13	1	139	3	143	145	▲ 296	
その他事業	18	17	36	18	18	37	73	17	17	34	16	18	35	70	▲ 3	
	7	5	13	6	5	12	25	7	6	13	6	5	11	25	0	
消去・全社	397	371	768	447	440	888	1,656	273	314	588	320	321	642	1,230	▲ 426	
	7	2	10	14	▲ 7	7	17	▲ 4	▲ 10	▲ 15	1	▲ 20	▲ 19	▲ 35	▲ 52	
連結	▲ 177	▲ 165	▲ 342	▲ 222	▲ 216	▲ 439	▲ 782	▲ 138	▲ 153	▲ 291	▲ 164	▲ 195	▲ 359	▲ 650	132	
	▲ 17	▲ 16	▲ 34	▲ 16	▲ 15	▲ 31	▲ 66	▲ 13	▲ 10	▲ 24	▲ 9	▲ 21	▲ 30	▲ 55	11	
連結	4,064	4,183	8,247	4,285	4,150	8,436	16,683	3,611	3,608	7,220	4,239	3,940	8,179	15,400	▲ 1,283	
	64	96	160	224	60	284	444	165	308	474	746	379	1,126	1,600	1,156	

※ (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			今回予想					前回予想差	
	上期	下期	通期	上期 (実)	3Q (実)	4Q	下期	通期	通期	
一般貨物輸送事業	定期船	813	821	1,635	813	451	425	877	1,690	55
		284	120	405	284	400	335	735	1,020	615
	航空運送	544	530	1,075	544	333	281	615	1,160	85
		132	57	190	132	114	43	157	290	100
	物流	2,350	2,414	4,765	2,350	1,525	1,344	2,869	5,220	455
		81	43	125	81	93	36	129	210	85
	(単純合計)	3,708	3,766	7,475	3,708	2,311	2,049	4,361	8,070	595
		498	221	720	498	608	413	1,021	1,520	800
	用不定期事業専用船	3,179	3,295	6,475	3,179	1,754	1,746	3,500	6,680	205
		1	24	25	1	139	3	143	145	120
その他事業	34	40	75	34	16	18	35	70	▲ 5	
	13	11	25	13	6	5	11	25	0	
その他	588	632	1,220	588	320	321	642	1,230	10	
	▲ 15	▲ 10	▲ 25	▲ 15	1	▲ 20	▲ 19	▲ 35	▲ 10	
消去・全社	▲ 291	▲ 353	▲ 645	▲ 291	▲ 164	▲ 195	▲ 359	▲ 650	▲ 5	
	▲ 24	▲ 20	▲ 45	▲ 24	▲ 9	▲ 21	▲ 30	▲ 55	▲ 10	
連結	7,220	7,380	14,600	7,220	4,239	3,940	8,179	15,400	800	
	474	226	700	474	746	379	1,126	1,600	900	

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

▶ Appendix

▶ 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(実績)		下期			通期
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q	3Q(実)	4Q		
売上高(億円)	363		388		751	544		615		1,160	85
	177	186	203	185		288	256	333	281		
経常損益(億円)	▲ 91		▲ 64		▲ 155	132		157		290	100
	▲ 44	▲ 47	▲ 43	▲ 21		93	38	114	43		
輸送重量	190		197		386	238		247		485	20
千トン	93	96	99	98		118	120	133	113		
輸送量(RTK) 百万トンキロ	1,062		1,098		2,161	1,324		1,365		2,689	55
	529	533	560	538		649	675	737	627		
供給量(ATK) 百万トンキロ	1,790		1,714		3,503	2,069		1,921		3,989	▲ 29
	894	896	894	820		1,017	1,052	1,030	890		
YIELD指数	84		85		85	111		107		109	6
09/3期 1Q=100	88	81	85	85		121	102	111	103		
MOPS (ジェット燃料)	\$78		\$68		\$73	\$36		\$51		\$44	▲\$2
US\$ per bbl	\$80	\$77	\$76	\$59		\$30	\$42	\$47	\$55		

▶ 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(実績)		下期			通期
			1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q	3Q(実)	4Q		
海上 輸出	TEU (1,000TEU)	815	395		369		764	336		385		721	38
	前年同期比	5%	191	203	198	171		154	182	197	188		
				▲ 6%		▲ 8%		▲ 15%		4%		▲ 6%	5%
			▲ 6%	▲ 6%	▲ 4%	▲ 9%	▲ 6%	▲ 19%	▲ 10%	▲ 1%	10%	▲ 6%	5%
航空 輸出	(1,000トン)	380	169		168		337	132		170		302	29
	前年同期比	1%	83	86	89	79		64	68	91	80		
				▲ 11%		▲ 10%		▲ 22%		1%		▲ 10%	9%
			▲ 11%	▲ 11%	▲ 12%	▲ 9%	▲ 11%	▲ 23%	▲ 21%	2%	1%	▲ 10%	9%

▶ 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
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q(実)	2Q(実)	3Q(実)	4Q	通期	(通期)
ド ラ イ バ ル カ ー	BDI	994	2,035	1,542	572	1,286	766	1,520	1,352	923	1,140	1,142
	Cape (5TC)	11,363	29,423	21,932	4,503	16,805	9,598	20,661	16,657	9,000	13,979	14,315
	Panamax (Pac)	8,602	13,296	10,124	5,396	9,354	7,108	12,284	11,613	9,500	10,126	10,286
	Handymax (Pac)	7,593	10,481	9,507	4,949	8,133	5,732	8,847	9,113	8,500	8,048	7,895
	Handy (Pac)	6,254	7,236	7,299	4,728	6,379	5,131	7,481	8,563	7,000	7,044	6,903
タ ン カ ー	VLCC	12,565	26,456	91,476	73,190	50,922	90,916	18,108	10,516	22,500	35,510	41,006
	VLGC	50,691	53,795	66,010	50,699	55,299	33,007	40,722	68,362	65,000	51,773	38,432

※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			上期(実績)		下期		通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q	3Q (実)	4Q		
輸送台数 (万台)	162		155		317	96		145		241	20
	79	83	75	79		52	44	72	73		
前年同期比	▲ 3%		▲ 10%		▲ 7%	▲ 41%		▲ 6%		▲ 24%	9%
	▲ 9%	3%	▲ 12%	▲ 8%		▲ 35%	▲ 47%	▲ 5%	▲ 8%		

※ 航海完了基準ベースで集計

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2020年度第3四半期決算説明資料

2021年1月29日

- ▣ 1. 2020年度第3四半期決算概要 P.3
- ▣ 2. 2020年度通期見通し P.4
- ▣ 3. COVID-19影響と対応 P.5
- ▣ 4. 2020年度取り組み P.6
- ▣ 5. 参考資料 (主要航路積高・消席率・運賃指数) P.7
- ▣ 6. 参考資料 (船隊構成、航路構成) P.8

1. 2020年度第3四半期決算概要

□ 要点

需要の急回復に伴う短期運賃市況の上昇により、前年同期比大幅に改善し3Qで944百万US\$の黒字を達成 (+939百万US\$)

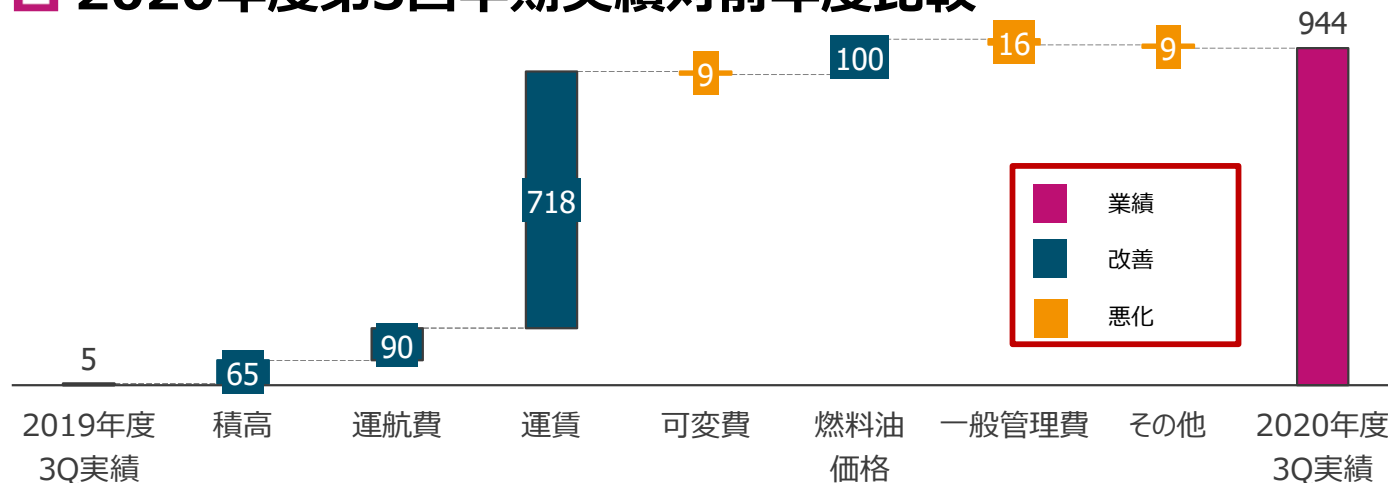
- ・市場の荷動きは、前年同期比で北米航路では+25%程度増加、世界全体でも+8%程度の増加に転じるなど、復調傾向が鮮明に。
- ・急増する貨物量と、コロナ感染の再拡大により、サプライチェーン全体が混乱、港湾・内陸部の混雑が深刻化。
- ・需要の急回復に伴って、短期運賃市況は大きく上昇。

□ 2020年度第3四半期実績

(百万US\$)

	2019年度			2020年度			3Q		1Q-3Q	
	上期 実績	3Q 実績	1Q-3Q 実績	上期 実績	3Q 実績	1Q-3Q 実績	増減	増減 (%)	増減	増減 (%)
売上高	5,984	2,914	8,898	5,917	3,757	9,673	842	28.9%	775	8.7%
税引き後損益	126	5	131	682	944	1,626	939	20639%	1,496	1146.2%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$427	\$417	\$424	\$328	\$314	\$323	-\$103		-\$101	

□ 2020年度第3四半期実績対前年度比較



2020年度 3Q その他実績

- EBITDA : 1,293 百万US\$
- EBIT : 1,036 百万US\$
- 総燃料消費量 : 933 千 MT
- 総積高 : 3,204千 TEU

- 積高：対前年同期比で積高は増加に転じる。
- 運航費：プロダクト改善効果が現出。港湾混雑により各地で滞船が生じ回転率は悪化。
- 運賃：短期市況が大きく上昇。
- 可変費：コスト削減は進展するも、港湾や内陸の混雑により追加費用が発生中。
- 燃料油価格：油価は下落。
- 一般管理費：代理店費用が増加。
- その他：為替影響や金利等による悪化。

2. 2020年度通期見通し

□ 要点

- 3Qでは荷動きと短期運賃市況の改善を背景に税引き後利益944百万US\$を達成。4Qは旧正月等の季節要因及びCOVID-19の感染再拡大による荷動き減退の懸念はあるものの、引き続き堅調な荷動きが続く見込みで、税引き後利益900百万US\$を予想。
- 2020年後半より貨物量の急回復及びCOVID-19感染再拡大による活動制限等によって、サプライチェーン全体の混乱が発生。スケジュールの安定化、スペース・コンテナ不足の解消に向けて、引き続き取り組みを強化。(P.5参照)

□ 2020年度通期見通し

(単位：百万US\$)

*2020年10月末時点

	2020年度 (前回予想*)		
	上期 実績	下期 予想	通期 予想
売上高	5,917	5,994	11,911
EBITDA	1,342	872	2,214
EBIT	846	371	1,217
税引き後損益	682	245	928

2020年度 (最新予想)					
上期 実績	3Q 実績	1Q-3Q 実績	4Q 予想	下期 予想	通期 予想
5,917	3,757	9,674	4,000	7,757	13,674
1,342	1,293	2,635	1,235	2,528	3,870
846	1,036	1,882	990	2,026	2,872
682	944	1,626	900	1,844	2,526

通期 (対前回予想)	
増減	増減 (%)
1,763	14.8%
1,656	74.8%
1,655	136.0%
1,598	172.2%

燃料油価格 (US\$/MT)	\$328	\$367	\$352
-----------------	-------	-------	-------

\$328	\$314	\$323	\$376	\$346	\$337
-------	-------	-------	-------	-------	-------

-\$16

	2019年度 実績		
	上期	下期	通期
売上高	5,984	5,881	11,865
EBITDA	-	-	1,368
EBIT	-	-	422
税引き後損益	126	-22	105

通期(対前年)	
増減	増減 (%)
1,809	15.2%
2,502	182.9%
2,450	580.6%
2,421	2305.7%

燃料油価格 (US\$/MT)	\$427	\$456	\$441
-----------------	-------	-------	-------

-\$104

3. COVID-19影響と対応

COVID-19影響と対応

発生事象

- 第3四半期に入り、消費財や医療関連の需要は更に増加、在庫不足により世界的に輸送量が急増。第3四半期前年同期比では、北米航路の市場荷動きは+25%増加、世界全体でも+8%程度増加と、COVID-19による貨物量減少が深刻であった上期から一転して回復基調が鮮明に。
- COVID-19感染再拡大により、各地で労働力不足や活動制限が発生。港湾での入港待ち、荷役効率低下による停泊時間の長期化、鉄道やトラックの順番待ちなどが各地で発生。
- 在庫積み増しやトラック、シャーシ不足等による実入りコンテナ引き取りの遅延。
- 世界各国で移動制限が強化、従来の柔軟性のある船員交代が困難に。



サプライチェーン全体に対して許容量を超える負担がかかり、各地で混乱が深刻化。船会社では船の遅延、スケジュール順守率の低下、輸送スペースとコンテナの不足が発生中。



ONEの対応

Customer service oriented

- 急増する問い合わせ対応のため、“セルフサービス”プラットフォームやライブチャットなどEC機能を強化。
- 顧客とコンテナ、スペースの状況について密なコミュニケーションを行い、リソースの最大化。

Operation excellency

- 船の遅延と貨物量急増による積み残し解消に向け、追加の船舶を確保。臨時便を実施。
- コンテナ調達を最大化。下期に大型発注を実行、デリバリー次第投入中。
- AI技術も活用し、自社スペースの最大運用、及び追加船舶を活用したコンテナ回送を実施、コンテナ持ち帰り最大化。
- 上期に引き続きターミナルとの協業を継続、効率的な荷役の実行。
- 船員交代のための臨時寄港にも最大限対応、船主との協力を強化。

Quality of employee

- 従業員の安全を第一に、全世界のオフィスで柔軟な在宅勤務を実施中。
- 従業員同士の繋がりの維持を目的とした活動を世界各地で実施。地域社会に根差したCSR活動等。

4. 2020年度取り組み

来期以降へ向けた、競争力強化と差別化へ向けた取り組み

- 24,000TEUの超大型船6隻の15年長期傭船契約に関する基本合意書を締結。最新鋭のエネルギー効率技術を搭載予定、業界最高水準の競争力を目指す。
- THE ALLIANCEの2021年度新プロダクトを発表。需要の伸びに応じて供給を増加。便数の増加やトランジットタイムの改善、より広範な寄港地のカバーを実現。
- 成長が見込まれるマーケットの取り込み強化を目的とした、アジア域内、欧州発インド・中東で新サービスの開始を発表。
- CO2排出削減に向け、プロペラの交換や船首構造の改造など、運航環境に応じた運航船の改良を継続して実施。
- E-Commerceのさらなる強化（運賃見積もり、Booking から支払いまで、船積み手続きの利便性向上、輸送状況把握や書類手続きの機能強化、Live Chatなど）

5. 参考資料 (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	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績
北米往航	積高	669	773	1,442	665	585	1,250	2,692	610	765	1,375	730
	消席率	86%	94%	90%	93%	92%	93%	91%	96%	100%	98%	103%
欧州往航	積高	460	488	947	440	443	882	1,830	347	419	766	402
	消席率	87%	95%	91%	92%	100%	96%	93%	96%	98%	97%	102%
北米復航	積高	350	310	660	320	331	650	1,310	327	328	654	368
	消席率	47%	37%	42%	42%	49%	45%	44%	51%	43%	47%	54%
欧州復航	積高	323	328	651	362	325	687	1,339	290	289	579	331
	消席率	64%	64%	64%	72%	67%	69%	67%	75%	70%	73%	80%

(2018年度1Qの各航路総平均運賃を100とした指数)

航路別運賃指数		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	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績
北米往航		103	105	104	104	110	107	105	110	119	115	140
欧州往航		100	101	100	98	111	105	102	106	103	104	125

- 積高・消席率： 需要の急回復と港湾、内陸混雑によりスペース、コンテナ不足が常態化、北米航路、欧州航路共に消席率100%以上で推移。
- 運賃指数： 北米航路、欧州航路共に短期運賃市況の上昇を受け運賃指数は上昇。

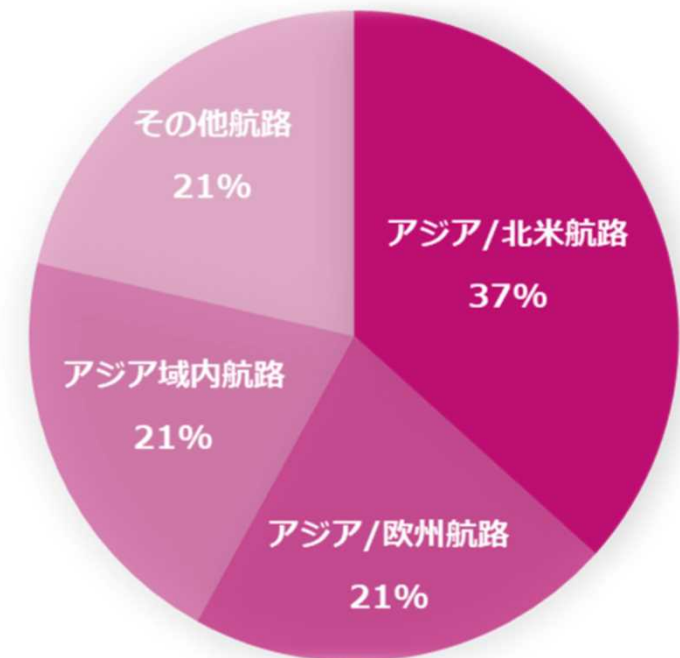
6. 参考資料（船隊構成・航路構成）

□ 船隊構成

Size	1)2020年9月末		2)2020年12月末		2)-1)
	キャパシティ(TEU)	隻数	キャパシティ(TEU)	隻数	
≥ 20,000 TEU	キャパシティ(TEU)	120,600	120,600		0
	隻数	6	6		0
10,500 - 20,000 TEU	キャパシティ(TEU)	411,600	411,600		0
	隻数	30	30		0
9,800 - 10,500 TEU	キャパシティ(TEU)	100,100	100,100		0
	隻数	10	10		0
7,800 - 9,800 TEU	キャパシティ(TEU)	383,326	383,326		0
	隻数	43	43		0
6,000 - 7,800 TEU	キャパシティ(TEU)	197,287	177,216		▲ 20,071
	隻数	30	27		▲ 3
5,200 - 6,000 TEU	キャパシティ(TEU)	83,992	89,458		5,466
	隻数	15	16		1
4,600 - 5,200 TEU	キャパシティ(TEU)	103,731	103,731		0
	隻数	21	21		0
4,300 - 4,600 TEU	キャパシティ(TEU)	62,952	67,271		4,319
	隻数	14	15		1
3,500 - 4,300 TEU	キャパシティ(TEU)	21,162	33,193		12,031
	隻数	5	8		3
2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU)	63,151	71,143		7,992
	隻数	24	27		3
1,300 - 2,400 TEU	キャパシティ(TEU)	12,009	13,951		1,942
	隻数	7	8		1
1,000 - 1,300 TEU	キャパシティ(TEU)	10,626	9,584		▲ 1,042
	隻数	10	9		▲ 1
< 1,000 TEU	キャパシティ(TEU)	0	0		0
	隻数	0	0		0
合計	キャパシティ(TEU)	1,570,536	1,581,173		10,637
	隻数	215	220		5

□ 航路構成

(2020年3Q 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/>