

2022年3月期 第1四半期決算説明会

2021年8月4日

目次

1. 2022年3月期 第1四半期決算概要	—————	p. 3-8
2. 2022年3月期 通期業績予想	—————	p. 9-14
➤ Appendix	—————	p. 15-19
✓ 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 2021年度第1四半期決算説明資料

1Q振り返り（前年同期比）

- ▶ **売上高** : **5,046億円（1,434億円 増収）**
 - ・ 物流事業の運賃水準上昇と取扱量増加により増収（638億円 増収）
 - ・ 不定期専用船事業で増収（528億円 増収）
- ▶ **経常損益** : **1,536億円（1,370億円 増益）**
 - ・ ライナー&ロジスティクス事業（定期船・航空運送・物流事業）で大幅な増益（1,194億円 増益）
 - ・ 不定期専用船事業も収支改善（172億円 増益）
- ▶ **当期純損益** : **1,510億円（1,394億円 増益）**

前年度4Qからの推移（経常損益）

- ▶ ライナー&ロジスティクス事業（定期船・航空運送・物流事業）、不定期専用船事業の1Q実績は前年度4Qを上回る業績で推移

前年度4Q実績	932億円
1Q実績	1,536億円
増益額	604億円

セグメント別（経常損益 前年同期比）

▶ 定期船 : 1,113億円（1,046億円 増益）

- コンテナ船（Ocean Network Express社） -

- ・引き続き旺盛な輸送需要が継続し、積高も前年同期比で約2割増
- ・港湾や内陸の混雑も解消されず、需給逼迫が継続
- ・短期運賃が高止まり、長期運賃も上昇

- ターミナル -

- ・国内外で取扱量が前年同期比で回復

▶ 航空運送 : 153億円（59億円 増益）

- ・国際旅客便の運休、減便による輸送スペースの供給減少が継続
- ・主に好調な日本出し貨物の荷動きに支えられ、運賃は高い水準で推移
- ・コンテナ船のスペース不足により一部の海上貨物が航空貨物へシフト、需要を更に押し上げ

セグメント別（経常損益 前年同期比）

▶ 物流 : 115億円（88億円 増益）

- ・ 海上貨物 前年同期比で取扱量が増加、高騰する輸送スペースの仕入価格に販売価格が追い付き、利益水準も改善傾向
- ・ 航空貨物 国際旅客便の減便継続により需給逼迫、一部海上貨物のシフトもあり業績を牽引
- ・ ロジスティクス 底堅い一般消費財の需要に支えられ取扱量が増加

▶ 不定期専用船 : 160億円（172億円 増益）

- 自動車輸送 -

- ・ 北米や中近東向けを中心に前年同期比で取扱台数が増加
- ・ 半導体生産不足による取扱台数への影響は限定的

- ドライバルク輸送 -

- ・ 市況は各船型で例年を上回る水準で推移

- エネルギー輸送 -

- ・ 一部VLCC（大型タンカー）等の市況低迷が影響
- ・ LNGや海洋事業は中長期契約を主とし、業績は安定して推移

(億円)	21/3期							22/3期 1Q	1Q 比較 増減
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期		
売上高	3,611	3,608	7,219	4,239	4,624	8,863	16,084	5,046	1,434
営業損益	89	77	166	312	235	547	715	530	440
経常損益	165	308	473	746	932	1,678	2,153	1,536	1,370
親会社株主に 帰属する 当期純損益	116	104	220	301	868	1,169	1,392	1,510	1,394
為替レート	¥107.74	¥105.90	¥106.82	¥104.76	¥104.74	¥104.75	¥105.79	¥109.80	¥2.06
燃料油価格	\$452.83	\$308.51	\$379.90	\$331.04	\$363.90	\$348.39	\$362.95	\$441.92	-\$10.92

前年同期比較（セグメント別）

1Q決算



事業 セグメント (億円)	21/3期							22/3期	1Q比較 増減	
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q		
ライナー & ロジスティクス 事業	定期船	391	421	812	451	440	891	1,705	501	110
		67	217	284	400	723	1,123	1,408	1,113	1,046
	航空運送	288	256	544	333	345	678	1,224	439	150
		93	38	131	114	85	199	332	153	59
	物流	1,129	1,221	2,350	1,525	1,735	3,260	5,612	1,768	638
		27	53	80	93	95	188	270	115	88
	(単純合計)	1,810	1,898	3,708	2,311	2,521	4,832	8,542	2,709	899
		188	309	497	608	904	1,512	2,011	1,382	1,194
事 専 不 業 用 定 業 船 期	不定期 専用船	1,648	1,531	3,179	1,754	1,881	3,635	6,815	2,176	528
		▲ 11	13	2	139	44	183	186	160	172
そ の 他 事 業	不動産	17	17	34	16	17	33	68	15	▲ 1
		7	6	13	6	5	11	25	7	0
	その他	273	314	587	320	388	708	1,297	339	65
		▲ 4	▲ 10	▲ 14	1	▲ 8	▲ 7	▲ 22	▲ 6	▲ 2
	消去・全社	▲ 138	▲ 153	▲ 291	▲ 164	▲ 184	▲ 348	▲ 640	▲ 195	▲ 56
		▲ 13	▲ 10	▲ 23	▲ 9	▲ 13	▲ 22	▲ 47	▲ 7	5
	連結	3,611	3,608	7,219	4,239	4,624	8,863	16,084	5,046	1,434
		165	308	473	746	932	1,678	2,153	1,536	1,370

※（上段）売上高 （下段）経常損益

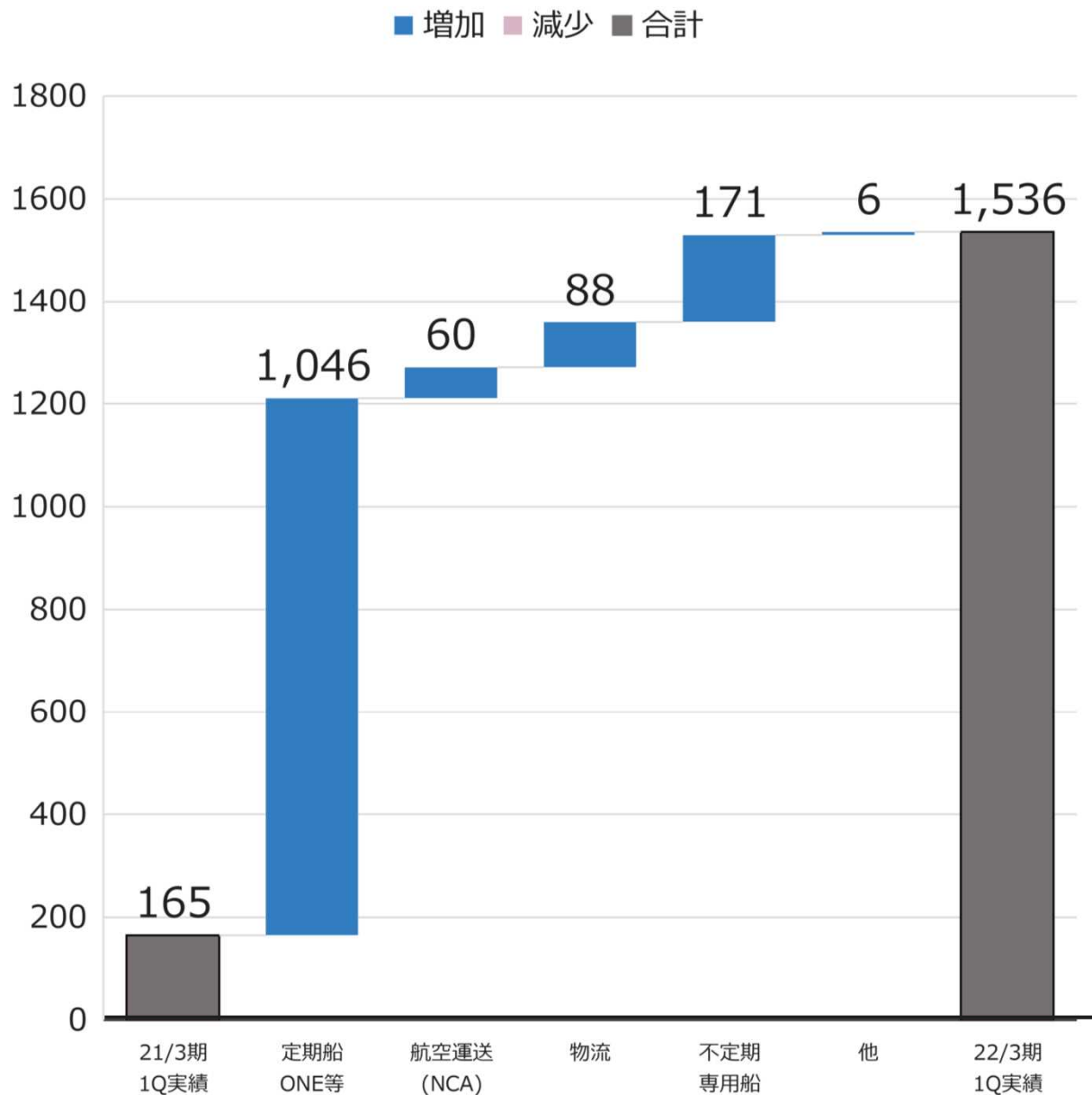
※ 2021年度より「一般貨物輸送事業」は「ライナー&ロジスティクス事業」に名称を変更

要因別分析

円安	6	今期 109.80円/\$ 2.06円の円安
燃料油安	1	今期 \$441.92/MT \$10.92/MTの下落
海運市況 変動等	1,201	定期船(含むONE) +1,043 不定期船 +158
為替差損益	10	
その他	152	物流事業(YLK) +88
合計	1,370	

事業別分析

(単位：億円)



通期業績予想（前回 通期決算時 予想比）

▶ **売上高** : **18,500億円（3,500億円 上方修正）**

- ・ 物流事業の取扱量増加（航空貨物）と運賃上昇を見込む（1,350億円 増収）
- ・ 不定期専用船事業も上方修正（1,640億円 増収）

▶ **経常損益** : **5,000億円（3,600億円 上方修正）**

- ・ ライナー&ロジスティクス事業（定期船・物流事業・航空運送事業）は前回予想比で大幅な上方修正（3,345億円 増益）
- ・ 不定期専用船事業は自動車輸送の輸送台数回復とドライバルクの好調な市況を見込み、上方修正（260億円 増益）

▶ **当期純損益** : **5,000億円（3,600億円 上方修正）**

- ・ 不動産業における子会社の一部株式譲渡により約230億円の特別利益を見込む

▶ **配当** : **通期 700円/株**

- ・ 中間200円/株、期末500円/株を予想

セグメント別（経常損益 前回 通期決算時予想比）

▶ 定期船 : 3,485億円（2,915億円 上方修正）

- コンテナ船（Ocean Network Express社） -
 - ・ 感染症の収束時期は未だ見通せない状況
 - ・ 足許も強い輸送需要と港湾・内陸の混雑は継続、需給バランス正常化の時期は不透明
 - ・ 3Q以降、徐々に正常化に向かう前提で見通しを策定
- ターミナル -
 - ・ 国内 前年度比で取扱量の復調を見込む
 - ・ 海外 コンテナ需要の落ち着きとともに取扱量は減少

▶ 航空運送 : 410億円（210億円 上方修正）

- ・ 季節要因はあるも、底堅い需要を見込む。国際旅客便の市場復帰が4Q以降徐々に進むことを想定
- ・ コンテナ船スペースの需給が正常化に向かうと同時に海上貨物の航空貨物へのシフトも落ち着く見通し

セグメント別（経常損益 前回 通期決算時予想比）

▶ 物流 : 340億円（220億円 上方修正）

- ・ 海上貨物 下期以降徐々に取扱量は落ち着くも、需要に応じた機動的なマーケティングを継続
- ・ 航空貨物 前回予想比で取扱量増加を見込み、タイトな需給状況が一定程度継続
- ・ ロジスティクス 契約の見直しやコスト削減等を進め、収支安定化へ

▶ 不定期専用船 : 800億円（260億円 上方修正）

- 自動車輸送 -

- ・ 半導体生産不足の影響は不透明も、前回予想比で輸送台数増加を見込む（4%増）

- ドライバルク輸送 -

- ・ 各船型において前回予想比で市況前提を上方修正
- ・ 下期は季節的要因から市況は軟化する想定も、例年を上回る水準を見込む

- エネルギー輸送 -

- ・ VLCC（大型タンカー）等の市況低迷が一定程度影響するも、LNG船や海洋事業の中長期契約に支えられ、堅調な業績推移を見込む

(億円)	21/3期 (実績)					22/3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	7,220		8,863		16,084	9,700		8,800	18,500	2,416	3,500
	3,611	3,608	4,239	4,624		5,046	4,654				
営業損益	166		548		715	1,000		500	1,500	785	840
	89	77	312	235		530	470				
経常損益	474		1,679		2,153	3,400		1,600	5,000	2,847	3,600
	165	308	746	932		1,536	1,864				
親会社株主に帰属する 当期純損益	221		1,170		1,392	3,500		1,500	5,000	3,608	3,600
	116	104	301	868		1,510	1,990				
為替レート	¥107.74	¥105.90	¥104.76	¥104.74	¥105.79	¥109.80	¥105.00	¥105.00	¥106.20	¥0.41	¥1.20
燃料油価格 (全油種)	\$452.83	\$308.51	\$331.04	\$363.90	\$362.95	\$441.92	\$499.00	\$479.00	\$474.73	\$111.78	¥-34.27
燃料油価格 (HSFO)	-	-	-	-	-	-	\$390.00	\$370.00	-	-	-
適合油価格 (VLSFO)	-	-	-	-	-	-	\$500.00	\$480.00	-	-	-

▶ 利益に対する感応度(通期)

為替レート : 1円の円安で約40.6億円/年の増益

燃料油価格 : \$ 10/MTの燃料油価格下落で約4.6億円/年の増益

(※)通期決算発表 (2021年5月10日時点) の通期業績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 (億円)	21/3期 (実績)					22/3期(予想)					通期 増減	
	1Q	2Q	上期	下期	通期	1Q(実)	2Q	上期	下期	通期		
ライナー & ロジスティクス 事業	定期船	391	421	813	891	1,705	501	418	920	760	1,680	▲ 25
		67	217	284	1,123	1,408	1,113	1,351	2,465	1,020	3,485	2,077
	航空運送	288	256	544	679	1,224	439	370	810	700	1,510	286
		93	38	132	200	332	153	96	250	160	410	78
	物流	1,129	1,221	2,350	3,261	5,612	1,768	1,592	3,360	2,950	6,310	698
		27	53	81	189	270	115	114	230	110	340	70
	(単純合計)	1,810	1,898	3,708	4,833	8,542	2,709	2,381	5,090	4,410	9,500	958
		188	309	498	1,512	2,011	1,382	1,562	2,945	1,290	4,235	2,224
	不定期 専用船	1,648	1,531	3,179	3,635	6,815	2,176	2,073	4,250	3,980	8,230	1,415
		▲ 11	13	1	184	186	160	325	485	315	800	614
不動産	17	17	34	33	68	15	4	20	10	30	▲ 38	
	7	6	13	12	25	7	3	10	10	20	▲ 5	
その他	273	314	588	709	1,297	339	381	720	770	1,490	193	
	▲ 4	▲ 10	▲ 15	▲ 7	▲ 22	▲ 6	▲ 13	▲ 20	10	▲ 10	12	
消去・全社	▲ 138	▲ 153	▲ 291	▲ 348	▲ 640	▲ 195	▲ 185	▲ 380	▲ 370	▲ 750	▲ 110	
	▲ 13	▲ 10	▲ 24	▲ 22	▲ 47	▲ 7	▲ 12	▲ 20	▲ 25	▲ 45	2	
連結	3,611	3,608	7,220	8,863	16,084	5,046	4,654	9,700	8,800	18,500	2,416	
	165	308	474	1,679	2,153	1,536	1,864	3,400	1,600	5,000	2,847	

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

※ 2021年度より「一般貨物輸送事業」は「ライナー&ロジスティクス事業」に名称を変更

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 (※2)			今回予想			前回予想差 (※2)			
	上期	下期	通期	上期	下期	通期	上期	下期	通期	
ライナー & ロジスティクス事業	定期船	870	660	1,530	920	760	1,680	50	100	150
		440	130	570	2,465	1,020	3,485	2,025	890	2,915
	航空運送	600	610	1,210	810	700	1,510	210	90	300
		90	110	200	250	160	410	160	50	210
	物流	2,460	2,500	4,960	3,360	2,950	6,310	900	450	1,350
50		70	120	230	110	340	180	40	220	
(単純合計)	3,930	3,770	7,700	5,090	4,410	9,500	1,160	640	1,800	
	580	310	890	2,945	1,290	4,235	2,365	980	3,345	
不定期専用船	3,330	3,260	6,590	4,250	3,980	8,230	920	720	1,640	
	300	240	540	485	315	800	185	75	260	
その他事業	30	30	60	20	10	30	▲ 10	▲ 20	▲ 30	
	10	10	20	10	10	20	0	0	0	
その他	620	640	1,260	720	770	1,490	100	130	230	
	▲ 10	5	▲ 5	▲ 20	10	▲ 10	▲ 10	5	▲ 5	
消去・全社	▲ 310	▲ 300	▲ 610	▲ 380	▲ 370	▲ 750	▲ 70	▲ 70	▲ 140	
	▲ 20	▲ 25	▲ 45	▲ 20	▲ 25	▲ 45	0	0	0	
連結	7,600	7,400	15,000	9,700	8,800	18,500	2,100	1,400	3,500	
	860	540	1,400	3,400	1,600	5,000	2,540	1,060	3,600	

※1 (上段) 売上高 (下段) 経常損益

※2 前回予想 = 通期決算発表 (2021年5月10日時点) の通期業績予想を示しています

▶ Appendix

▶ 1. 航空運送事業 (NCA)

	21/3期(実績)				通期	22/3期(予想)				前回 予想比 (通期)
	上期		下期			上期		下期	通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q(実)	2Q			
売上高(億円)	544		679		1,224	810		700	1,510	300
	288	256	333	345		439	370			
経常損益(億円)	132		200		332	250		160	410	210
	93	38	114	85		153	96			
輸送重量	238		262		500	244		219	463	21
千トン	118	120	133	128		129	115			
輸送量(RTK)	1,324		1,446		2,771	1,376		1,236	2,612	93
百万トンキロ	649	675	737	709		726	649			
供給量(ATK)	2,069		1,971		4,040	1,889		1,821	3,710	84
百万トンキロ	1,017	1,052	1,030	941		953	937			
YIELD指数	111		111		111	131		122	127	33
09/3期 1Q=100	121	102	111	110		139	123			
MOPS	\$36		\$55		\$46	\$72		\$73	\$73	\$13
(ジェット燃料)										
US\$ per bbl	\$30	\$42	\$47	\$63		\$71	\$73			

▶ 2. 物流事業：郵船ロジスティクス

		20/3期 (実績)	21/3期(実績)				通期	22/3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)	2Q	3Q	4Q		
海上 輸出	TEU	764	336		387		723	377		354		731	▲ 5
	(1,000TEU)		154	182	197	190		188	189	183	171		
	前年同期比	▲ 6%	▲ 15%		5%		▲ 5%	12%		▲ 9%		1%	
			▲ 19%	▲ 10%	▲ 1%	11%		22%	4%	▲ 7%	▲ 10%		
航空 輸出	重量	337	132		194		326	199		183		382	76
	(1,000トン)		64	68	91	103		100	99	100	83		
	前年同期比	▲ 11%	▲ 22%		16%		▲ 3%	51%		▲ 6%		17%	
			▲ 23%	▲ 21%	2%	30%		56%	46%	10%	▲ 19%		

▶ 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

	21/3期(実績)					22/3期(予想)				前回予想	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q(実)	2Q	下期	通期	(通期)	
ドライバルカー	BDI	766	1,520	1,352	1,725	1,341	2,791	2,870	1,980	2,405	1,563
	Cape	9,598	20,661	16,657	17,133	16,012	31,280	32,000	21,000	26,320	18,250
	Panamax	7,313	13,165	12,067	18,289	12,709	25,912	28,000	19,500	23,228	14,250
	Handymax	5,439	9,945	10,778	16,363	10,631	25,407	25,000	18,500	21,852	13,500
	Handy	5,178	9,153	11,192	16,328	10,463	22,420	23,000	17,000	19,855	12,250
タンカー	VLCC	90,916	18,108	10,516	217	29,939	-589	5,000	17,500	9,853	20,000
	VLGC	33,007	40,722	68,362	40,028	45,530	35,655	30,000	37,500	35,164	33,750

※ Cape = 5TC, Panamax = 5TC, Handymax = 10TC, Handy = 7TC

※ ドライバルク船型別市況 (スポット傭船料)

5TC = 5航路平均、10TC = 10航路平均、7TC = 7航路平均 (単位 = \$/day)

▶ 3. 不定期専用船事業 – 2) 自動車輸送

	21/3期(実績)				通期	22/3期(予想)			前回予想比 (通期)	
	上期		下期			上期		下期		通期
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q (実)	2Q			
輸送台数 (万台)	145		211		356	213		221	434	21
	87	59	101	110		107	106			
前年同期比	▲ 39%		▲ 5%		▲ 22%	46%		5%	22%	4%
	▲ 25%	▲ 51%	▲ 5%	▲ 4%		23%	81%			

※ 21/3期は航海完了基準、22/3期は積切基準ベースで集計

※ 欧州域内輸送台数（スペースチャーター込み）を含む

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2021年度第1四半期決算説明資料

2021年7月30日

- ▣ 1. 2021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 P.5
- ▣ 4. 2021年度通期見通し P.6
- ▣ 5. 競争力強化へ向けた取り組み P.7
- ▣ 6. 参考資料（船隊構成、航路構成） P.8

1. 2021年度第1四半期決算概要

□ 要点

活況な市況の継続により、前年同期比大幅に改善し、第1四半期で2,559百万US\$の黒字を達成 (+2,392百万US\$)

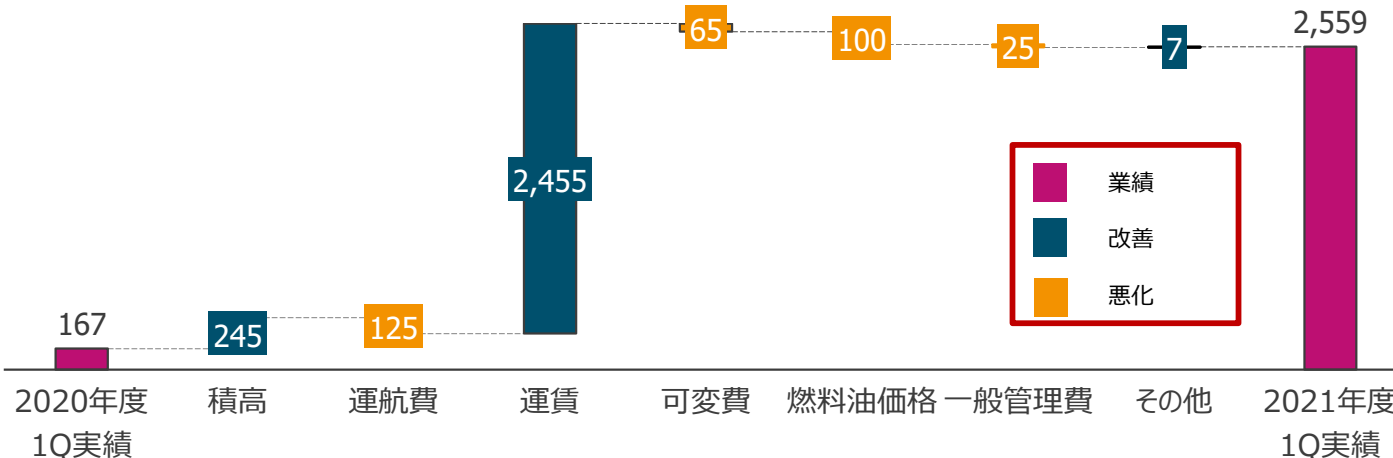
- 世界の荷動きは対前年同期比約20%の増加で推移。旺盛な貨物需要により各航路満船の状況が継続。
- サプライチェーン全体の混乱は1Qも続き、港湾や内陸の混雑、各港における滞船が継続。
- 長期運賃の上昇に加え、短期運賃市況も想定を大幅に上回る水準で推移。

□ 2021年度第1四半期実績並びに対前年度比較

(単位：百万US\$)

	2020年度		2021年度		1Q	
	1Q実績		1Q実績		増減	増減 (%)
売上高	2,736		5,776		3,040	111%
EBITDA	488		2,924		2,436	499%
EBIT	242		2,657		2,415	998%
税引き後損益	167		2,559		2,392	1432%

	2020年度	2021年度	1Q	増減 (%)
燃料油価格 (US\$/MT)	\$348	\$465	\$117	34%
総燃料消費量 (K MT)	877	906	29	3%
総積高 (K TEU)	2,673	3,104	431	16%



- 積高：COVID-19の影響を大きく受けた対前年同期比で旺盛な貨物需要により改善。
- 運航費：港湾混雑により遅延が継続。スケジュール維持のための増速等により運航費は悪化。
- 運賃：長期運賃の上昇ならびに短期市況は大幅に上昇。
- 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。
- 燃料油価格：油価は上昇。
- 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改善。

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		2020年度							2021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	610	765	1,375	730	659	1,389	2,764	615
	消席率	96%	100%	98%	103%	102%	103%	100%	100%
欧州往航	積高	347	419	766	402	389	791	1,556	436
	消席率	96%	98%	97%	102%	99%	100%	99%	100%
北米復航	積高	327	328	654	368	330	698	1,352	328
	消席率	51%	43%	47%	54%	56%	55%	51%	54%
欧州復航	積高	290	289	579	331	308	639	1,219	339
	消席率	75%	70%	73%	80%	80%	80%	76%	82%

(2018年度1Qの各航路総平均運賃を100とした指数)

運賃指数		2020年度							2021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		110	119	115	140	157	148	132	185
欧州往航		106	103	104	125	280	201	153	327

- 積高・消席率：前年度4Q比で北米往航は港湾混雑等の遅延による欠便の影響で積高減も消席率は満船を維持。欧州往航は積高、消席率共に改善。前年同期比は北米、欧州往復航共に改善。
- 運賃指数：長期運賃、短期市況共に上昇。対前年比では大幅に改善。

3. COVID-19影響と対応

COVID-19影響と対応

発生事象

- 巣ごもり需要に加えて外出需要も活発化。消費財を中心に、世界的な貨物需要は対前年同期比約20%増加と一層の強含み。特に北米航路の1~6月市場荷動きは対前年40%増加、COVID-19の影響が出る前の2019年度との比較でも27%増加。過去5年（2016~2020年）の平均伸び率は4%台となっており、非常に強い荷動き。
- 世界各地でも力強い貨物需要とCOVID-19等による労働力不足の影響で、港湾・内陸での回転率が低下。
- トラック、シャーシ不足等によるコンテナ引き取りの遅延が引き続き発生。
- 世界各国の移動制限により、船員交代に関しては困難な状況が継続。



ONEの 対応

Customer service oriented

- eコマースの新機能“ONE QUOTE” などデジタルソリューションの提供を加速。
- 顧客とコンテナ、スペースの状況について‘Live Chat’等を通じ密なコミュニケーションを提供。

Operation excellency

- 船の遅延と貨物量急増による積み残しの解消、スケジュール維持のため、増速を含めた運航最適化を実施。
- コンテナ調達を継続し、順次投入中。保冷コンテナのフリートを一層強化。
- 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。
- ターミナルとも協業しコンテナの早期引き取りおよび返却の働きかけを実施。
- 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

- 全世界のオフィスで柔軟な在宅勤務を実施。従業員同士の繋がりや地域社会貢献活動を継続。
- ネプチューン宣言に基づいた船員の交代ケアを支援するCSR活動の実施。



**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っている状況が継続中。
ONEとしては社会インフラを維持する責任を果たすべく最大限の対応を実施。**

4. 2021年度通期見通し

- 足元の需要は急速に強含む一方、COVID-19による様々な制限によりサプライチェーンに負荷がかかっている状況が継続しています。
- 今後、ワクチン接種の進展によりCOVID-19感染状況の改善が期待されるものの、いくつかの国においては感染の再拡大が続いており、先行きは不透明です。
- かかる状況下、上期については現時点でおよそ6,000百万US\$の税引き後利益を予想しています。
- 通期については、COVID-19感染動向次第で経済環境がダイナミックに変化する状況下において合理的な業績見通しの策定は困難であり、引き続き未定と致します。

5. 競争力強化へ向けた取り組み

- ▶ THE ALLIANCEの2021年度新プロダクトへの移行が完了。アジア発米国ガルフ向けサービスEC6の新設、北米東岸向けEC1、EC3サービスを統合し大型化、大西洋サービスにおいても大型化、合理化を実施。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、アジア発東アフリカ向け新サービスEAFは2021年4月よりサービス開始、満船基調が続き好調な滑り出し。
- ▶ 運賃見積もりやBooking受付機能を搭載したeコマースツール‘ONE QUOTE’は2021年2月の開始以来、順調に取り扱い範囲を拡大、実績も増加。電子支払いや電子署名にも対応予定。
- ▶ 脱炭素化への具体的な取り組みとしてバイオ燃料の2度目のトライアルを完了。M/V MOL Experienceに供給、大西洋航路にて実用実験し概ね良好な結果。実用化へ向け大きく進展。
- ▶ 2018年より運用を開始していた運航船舶の品質管理基準と管理プロセス ‘Vessel Quality Standard System (ONE-VQS)’について、ISO9001を新たに取得。
- ▶ Mission To Seafarers の‘Flying Angel Campaign’にゴールドメンバとして参加。COVID-19対応における船員ケアや、移動制限下での交代を支援。

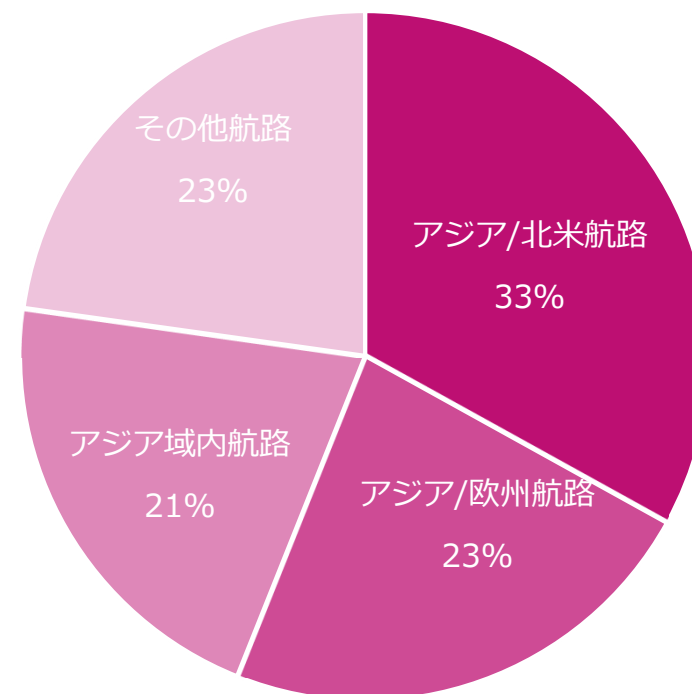
6. 参考資料（船隊構成・航路構成）

□ 船隊構成

Size		1)2020年6月末	2)2021年3月末	3)2021年6月末	3)-1)
≥ 20,000 TEU	キャパシティ(TEU)	120,600	120,600	120,600	0
	隻数	6	6	6	0
10,500 - 20,000 TEU	キャパシティ(TEU)	396,600	431,600	441,600	45,000
	隻数	29	32	32	3
9,800 - 10,500 TEU	キャパシティ(TEU)	100,100	100,100	110,200	10,100
	隻数	10	10	11	1
7,800 - 9,800 TEU	キャパシティ(TEU)	374,326	383,326	365,698	▲ 8,628
	隻数	42	43	41	▲ 1
6,000 - 7,800 TEU	キャパシティ(TEU)	202,080	170,866	163,984	▲ 38,096
	隻数	31	26	25	▲ 6
5,200 - 6,000 TEU	キャパシティ(TEU)	83,992	94,928	83,699	▲ 293
	隻数	15	17	15	0
4,600 - 5,200 TEU	キャパシティ(TEU)	113,580	103,607	103,607	▲ 9,973
	隻数	23	21	21	▲ 2
4,300 - 4,600 TEU	キャパシティ(TEU)	62,952	67,271	67,271	4,319
	隻数	14	15	15	1
3,500 - 4,300 TEU	キャパシティ(TEU)	25,408	32,664	29,130	3,722
	隻数	6	8	7	1
2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU)	60,704	79,282	71,814	11,110
	隻数	23	30	27	4
1,300 - 2,400 TEU	キャパシティ(TEU)	10,296	12,171	10,415	119
	隻数	6	7	6	0
1,000 - 1,300 TEU	キャパシティ(TEU)	7,452	8,536	10,663	3,211
	隻数	7	8	10	3
< 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)	1,558,090	1,604,951	1,578,681	20,591
	隻数	212	223	216	4

□ 航路構成

(2021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/>