

2023年3月期 通期決算説明会

2023年5月9日

目次

1. 2023年3月期 通期決算概要	——	p.3-8
2. 2024年3月期 通期業績予想	——	p.9-14
➤ 中期経営計画における利益・財務計画	——	p.15-17
➤ Appendix	——	p.18-23
✓ セグメント別状況		
✓ 運航船舶		

(※) 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 2022年度通期決算説明資料

通期振り返り（前年度比）

▶ **売上高** : 2兆6,160億円 (3,352億円 増収)

- ・ 不定期専用船事業 - 自動車輸送における輸送台数増加とドライバルクの中小型バルカーを中心とした高市況下での輸送契約獲得 (2,662億円 増収)
- ・ ライナー&ロジスティクス事業 (定期船・航空運送・物流) - 運賃水準の上昇 (544億円 増収)

▶ **経常損益** : 1兆1,097億円 (1,066億円 増益)

- ・ 定期船事業 - スポット運賃下落や荷動き鈍化が見られたものの、2Qまでの高市況に支えられ通期では堅調な運賃水準となり、高い利益水準を維持 (571億円 増益)
- ・ 不定期専用船事業 - 自動車輸送では輸送需要の変化に柔軟に対応し輸送ニーズの取り込みに成功。エネルギー事業ではタンカーの高市況を享受 (730億円 増益)
- ・ 為替変動による増益影響 (通期為替レート: ¥135.07 | 前年度 ¥112.06)

▶ **当期純損益** : 1兆125億円 (34億円 増益)

▶ **配当** : 中間 1,050円/株 (株式分割前) | 期末 170円/株 (株式分割後)

- ・ 2023年3月期までの株主還元基本方針である連結配当性向25%を目安に決定
- ・ 前回予想から10円引き上げ、期末配当金を170円/株とする予定
- ・ 2022年9月30日を基準日および10月1日を効力発生日として、普通株式1株につき3株の割合で株式分割を実施。実施済みの中間配当1,050円/株と合わせ、年間配当金は分割前基準で1,560円/株、分割後基準で520円/株となる見通し

セグメント別（経常損益 前年度比）

▶ **定期船** : **7,913億円（571億円 増益）**

コンテナ船（Ocean Network Express社）

- 2Q半ばまでは、旺盛な輸送需要及び港湾混雑によるサプライチェーンの混乱により船腹需給が逼迫
- 2Q後半から欧米を中心とした消費財の在庫積み上がりやインフレ等の複合要因で需要が減退し、供給面では港湾混雑が解消に向かい輸送スペースが増加。スポット運賃が下落し荷動きも鈍化
- 好調だった上期を含めた平均運賃水準は、前年度比で良化

ターミナル

- 海外ターミナルでは3Q以降コンテナ滞留が解消に向かったことで、それに伴う付帯収入が減少するも、上期までの積み上げが収支に貢献

▶ **航空運送** : **618億円（122億円 減益）**

- 半導体関連貨物の旺盛な輸送需要と好況下で締結された長期契約が収支を下支え
- 一方、2Q以降景気減速や海上貨物の一部が航空輸送に切り替わる動きが弱まったことで荷動きは減少し、取扱量は前年度比で減少。費用面では燃料価格が高騰

セグメント別（経常損益 前年度比）

▶ 物流 : 543億円（44億円 減益）

- ・ 航空貨物 例年繁忙期にあたる3Qも盛り上がり欠け、4Qは旧正月の影響で荷動きが低迷。取扱量減少とともに利益水準も低下
- ・ 海上貨物 荷動き低迷に伴い取扱量は前年度を下回るも、夏場以降の短期運賃下落が仕入価格を引き下げたことや付帯サービス拡販で高い利益水準を維持
- ・ ロジスティクス 一般消費財の底堅い需要に支えられ、好調に推移。
欧米を中心に、人件費・光熱費の高騰に伴う価格改定を実施

▶ 不定期専用船 : 2,121億円（730億円 増益）

自動車輸送

- ・ 半導体不足や感染症拡大による減産影響が解消傾向となり、配船の工夫や代替貨物の獲得もあり、輸送台数は前年度比で増加

ドライバルク事業

- ・ 各船型の市況は景気後退懸念から前年度を下回ったものの、1Qの高市況下に獲得した輸送契約が一定程度貢献し、業績は堅調に推移

エネルギー事業

- ・ VLCCおよびVLGCは、堅調な荷動きにより市況は前年度比で大きく良化
- ・ 石油製品タンカーは、ロシア・ウクライナ情勢による輸送距離増加で船腹需給が逼迫
- ・ LNGおよび海洋事業では中長期契約に支えられ、業績は順調に推移

(億円)	22/3期					23/3期					通期増減	前回予想4Q	前回予想比増減
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期			
売上高	5,046	5,467	6,245	6,048	22,807	6,730	6,928	6,843	5,658	26,160	3,352	5,499	159
営業損益	530	649	800	709	2,689	891	741	860	469	2,963	274	406	63
経常損益	1,536	2,436	3,010	3,048	10,031	3,777	3,876	2,406	1,038	11,097	1,066	741	297
親会社株主に 帰属する 当期純損益	1,510	2,602	2,808	3,168	10,091	3,433	3,626	2,143	921	10,125	34	797	124
為替レート	¥109.80	¥109.99	¥113.12	¥115.34	¥112.06	¥126.49	¥136.64	¥143.98	¥133.17	¥135.07	¥23.01	¥130.00	¥3.17
燃料油価格	\$441.92	\$515.24	\$555.96	\$616.36	\$531.19	\$789.48	\$887.41	\$732.07	\$638.93	\$760.72	\$229.53	\$660.00	-\$21.07

前年同期比較 (セグメント別)

通期決算



事業 セグメント (億円)	22/3期					23/3期					通期 増減	前回 予想 4Q	前回 予想比 増減	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期				
ライナー & ロジスティクス 事業	定期船	501	438	470	494	1,905	518	494	522	471	2,007	101	445	26
		1,113	1,790	2,140	2,297	7,342	2,704	2,965	1,617	625	7,913	571	383	242
航空運送		439	458	518	471	1,887	625	613	544	397	2,180	293	466	▲ 69
		153	177	233	176	740	246	194	123	53	618	▲ 122	67	▲ 14
物流		1,768	2,005	2,359	2,341	8,474	2,398	2,346	2,154	1,725	8,624	149	1,786	▲ 61
		115	168	172	130	587	193	178	130	41	543	▲ 44	49	▲ 8
(単純合計)		2,709	2,901	3,349	3,307	12,267	3,541	3,454	3,221	2,594	12,812	544	2,697	▲ 103
		1,382	2,135	2,547	2,604	8,670	3,144	3,338	1,872	720	9,075	405	498	222
不定期 専用船		2,176	2,392	2,676	2,499	9,745	2,922	3,242	3,402	2,841	12,408	2,662	2,524	317
		160	316	462	451	1,391	641	552	550	376	2,121	730	306	70
不動産		15	8	8	8	42	8	8	8	8	33	▲ 8	4	4
		7	4	4	4	21	4	3	4	0	13	▲ 7	3	▲ 3
その他		339	378	465	521	1,704	631	620	591	501	2,345	641	651	▲ 150
		▲ 6	▲ 10	6	0	▲ 12	3	▲ 2	5	▲ 28	▲ 22	▲ 9	▲ 30	2
消去・全社		▲ 195	▲ 213	▲ 254	▲ 288	▲ 951	▲ 373	▲ 398	▲ 380	▲ 286	▲ 1,438	▲ 486	▲ 378	92
		▲ 7	▲ 9	▲ 9	▲ 11	▲ 38	▲ 16	▲ 16	▲ 26	▲ 31	▲ 90	▲ 51	▲ 35	4
連結		5,046	5,467	6,245	6,048	22,807	6,730	6,928	6,843	5,658	26,160	3,352	5,499	159
		1,536	2,436	3,010	3,048	10,031	3,777	3,876	2,406	1,038	11,097	1,066	741	297

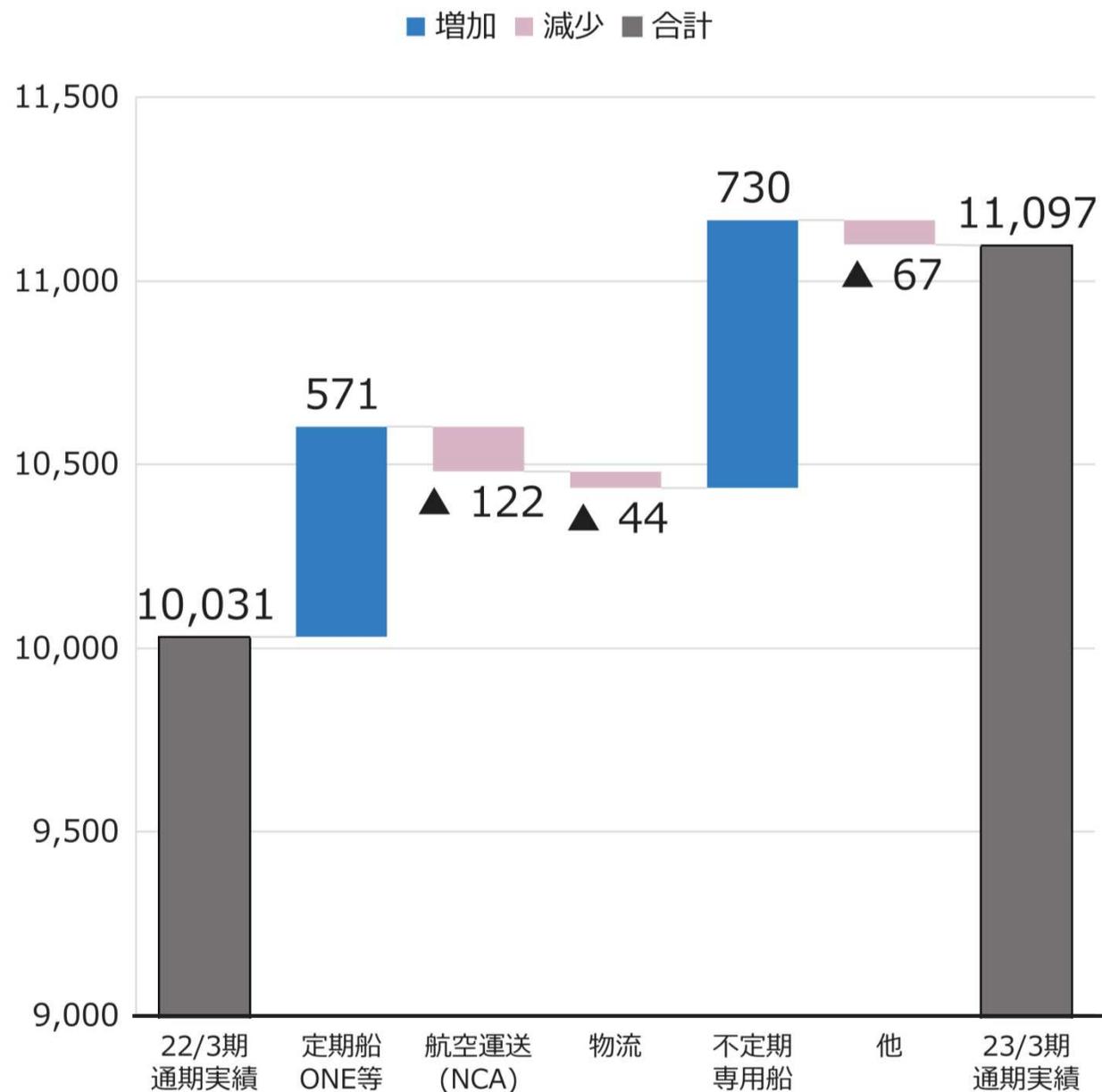
※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

要因別分析

	(億円)	
円安	1,611	今期 135.07円/\$ 23.01円の円安
燃料油高	▲ 94	今期 \$760.72/MT \$229.53/MTの上昇
海運市況 変動等	▲ 177	定期船(含むONE) ▲692 不定期船 +515
為替差損益	▲ 146	
その他	▲ 128	物流 ▲44 航空運送(NCA) ▲122
合計	1,066	

事業別分析

(単位：億円)



通期業績予想（前年度比）

▶ **売上高** : 2兆3,000億円 (3,160億円 減収)

- ・ ライナー&ロジスティクス事業（定期船・航空運送・物流） : 2,212億円 減収
- ・ 不定期専用船事業 : 983億円 減収

▶ **経常損益** : 2,000億円 (9,097億円 減益)

- ・ ライナー&ロジスティクス事業（定期船・航空運送・物流） : 7,980億円 減益
- ・ 不定期専用船事業 : 1,101億円 減益

▶ **当期純損益** : 2,000億円 (8,125億円 減益)

▶ **配当** : 通期 120円/株 <中間 60円/株 | 期末 60円/株>

- ・ 連結配当性向を25%から30%に引き上げ、年間配当下限金額は100円とする
2024年3月期からの株主還元方針に基づく予想
- ・ 配当金額は自己株式取得実施前の株式数に基づいたもの。
2024年3月期及び2025年3月期の2事業年度で2,000億円規模の自己株式取得を
予定することは不変も、2024年3月期に全額実施することも選択肢に詳細を検討中

セグメント別（経常損益 前年度比）

▶ 定期船 : 690億円（7,223億円 減益）

コンテナ船（Ocean Network Express）

- ・前年度比で大幅な運賃水準の下落と荷動き減少を見込む
- ・サプライチェーンの混乱解消と荷動き減少に伴い、市況高騰が収束していることを踏まえ、船腹需給緩和による運賃動向や世界の景気動向と消費地での在庫水準等を考慮し見通しを策定
- ・需給の本格的な回復には未だ一定の時間を要するも、夏場から秋口にかけて在庫調整が一巡し荷動きが回復する前提

ターミナル

- ・荷動きの鈍化とONEへの海外ターミナル移管により、取扱量は前年度を下回る見通し

▶ 航空運送 : 70億円（548億円 減益）

- ・日本貨物航空(NCA)の株式譲渡については未だ交渉中ながら、上期までに譲渡が完了する前提で通期業績予想を策定
- ・景気減速による需要減退から、アジア域を中心に軟調な市況を見込む

ONEとしての業績見通しは公表を見送るも、一定の前提を確認の上、通期業績予想に反映

セグメント別（経常損益 前年度比）

▶ 物流 : 335億円（208億円 減益）

- ・ 航空貨物 荷動きの鈍化に伴い、利益水準が低下する見通し
- ・ 海上貨物 海上運賃市況の下落による影響を受け販売価格が低下し、利益水準が大幅に減少する予想
- ・ ロジスティクス 欧州で荷動きの低迷が予想されるものの、インフレに伴う価格改定や北米での事業が寄与し、利益水準の下落は限定的となる想定

▶ 不定期専用船 : 1,020億円（1,101億円 減益）

自動車輸送

- ・ 輸送台数は前年度並みを予想するものの、船腹需給が逼迫していた前年度に比べると市況は軟化する予想

ドライバルク事業

- ・ 中小型船型の市況は、好調だった前年度の市況を下回る見通し

エネルギー事業

- ・ VLCCは需給逼迫から市況が引き続き底堅く推移するも、VLGCは新造船供給圧力により高市況であった前年度を下回る想定
- ・ LNG船や海洋事業は中長期契約に支えられ、堅調な業績推移を見込む

(億円)	23/3期(実績)					24/3期(予想)			通期 増減
	上期		下期		通期	上期	下期	通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q					
売上高	13,658		12,501		26,160	12,100	10,900	23,000	▲ 3,160
	6,730	6,928	6,843	5,658					
営業損益	1,633		1,330		2,963	755	525	1,280	▲ 1,683
	891	741	860	469					
経常損益	7,653		3,444		11,097	1,125	875	2,000	▲ 9,097
	3,777	3,876	2,406	1,038					
親会社株主に帰属する 当期純損益	7,060		3,064		10,125	1,150	850	2,000	▲ 8,125
	3,433	3,626	2,143	921					
為替レート	¥126.49	¥136.64	¥143.98	¥133.17	¥135.07	¥130.00	¥130.00	¥130.00	¥-5.07
燃料油価格 (全油種)	\$789.47	\$887.41	\$732.07	\$638.93	\$760.72	\$660.00	\$660.00	\$660.00	-\$100.72
燃料油価格 (HSFO)	-	-	-	-	-	\$420.00	\$420.00	\$420.00	-
適合油価格 (VLSFO)	-	-	-	-	-	\$680.00	\$680.00	\$680.00	-

▶ 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11.6億円の増益 (※)

燃料油価格 : \$ 10/MTの燃料油価格下落で約3.6億円の増益

(※)外貨建て持分法投資損益の換算は、期中平均為替レートを採用

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)	23/3期 (実績)						24/3期 (予想)			通期 増減	
		1Q	2Q	上期	3Q	4Q	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	518	494	1,012	522	471	994	2,007	850	700	1,550	▲ 457
		2,704	2,965	5,670	1,617	625	2,243	7,913	345	345	690	▲ 7,223
航空運送		625	613	1,239	544	397	941	2,180	935	0	935	▲ 1,245
		246	194	440	123	53	177	618	70	0	70	▲ 548
物流		2,398	2,346	4,744	2,154	1,725	3,879	8,624	4,030	4,085	8,115	▲ 509
		193	178	371	130	41	171	543	170	165	335	▲ 208
(単純合計)		3,541	3,454	6,996	3,221	2,594	5,815	12,812	5,815	4,785	10,600	▲ 2,212
		3,144	3,338	6,483	1,872	720	2,592	9,075	585	510	1,095	▲ 7,980
事業専用定期船	不定期	2,922	3,242	6,164	3,402	2,841	6,243	12,408	5,830	5,595	11,425	▲ 983
	専用船	641	552	1,194	550	376	927	2,121	600	420	1,020	▲ 1,101
その他の事業	不動産	8	8	17	8	8	16	33	15	15	30	▲ 3
		4	3	8	4	0	4	13	10	5	15	2
その他		631	620	1,252	591	501	1,092	2,345	1,160	1,190	2,350	5
		3	▲ 2	0	5	▲ 28	▲ 22	▲ 22	▲ 5	5	0	22
消去・全社		▲ 373	▲ 398	▲ 771	▲ 380	▲ 286	▲ 667	▲ 1,438	▲ 720	▲ 685	▲ 1,405	33
		▲ 16	▲ 16	▲ 33	▲ 26	▲ 31	▲ 57	▲ 90	▲ 65	▲ 65	▲ 130	▲ 40
連結		6,730	6,928	13,658	6,843	5,658	12,501	26,160	12,100	10,900	23,000	▲ 3,160
		3,777	3,876	7,653	2,406	1,038	3,444	11,097	1,125	875	2,000	▲ 9,097

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

※ 24/3期の予想は、航空運送事業におけるNCAの株式譲渡が24/3期の上期までに完了する前提

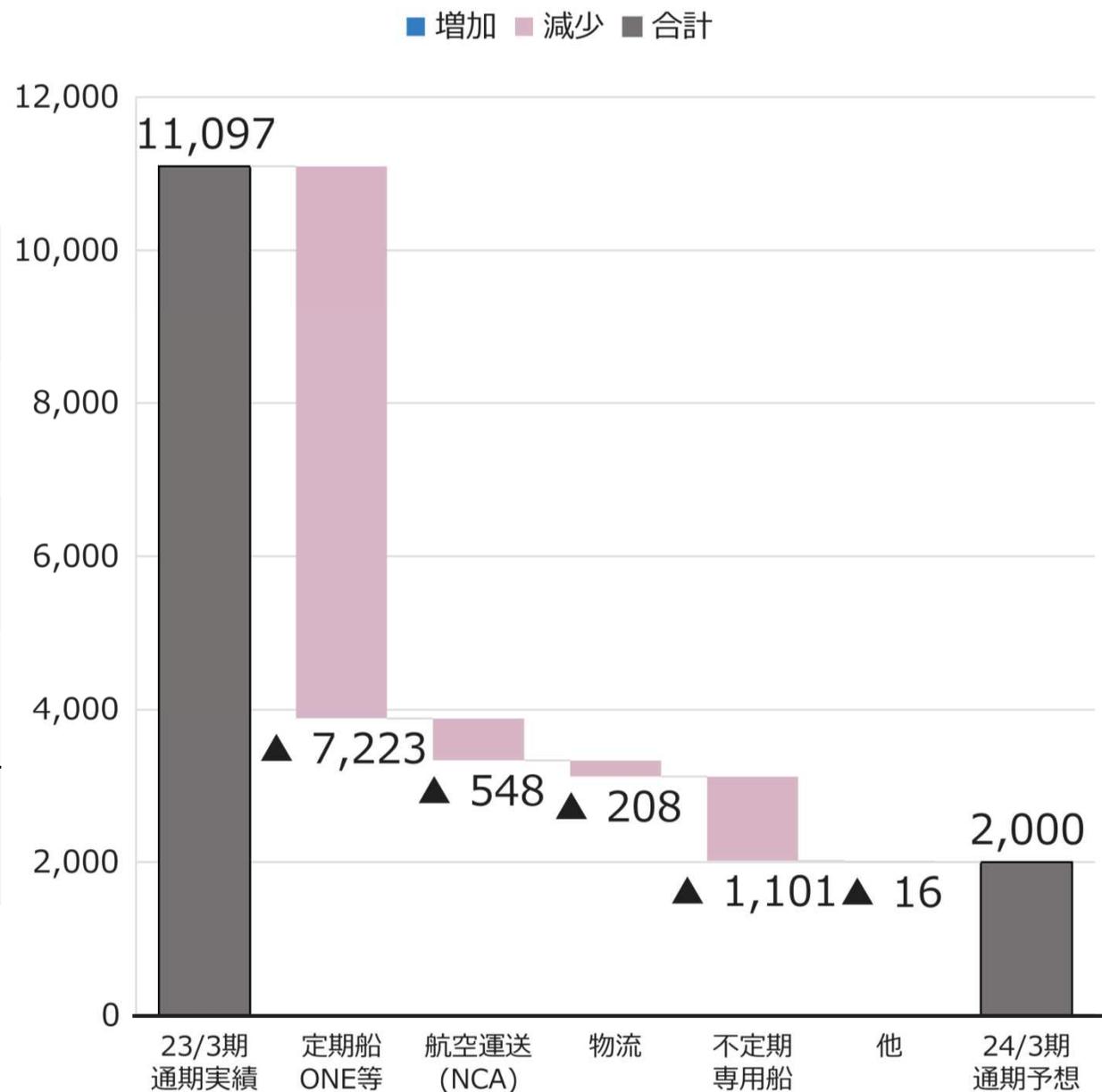
要因別分析

事業別分析

(単位：億円)

(億円)

円高	▲ 59	24/3期 130.00円/\$ 5.07円の円高
燃料油安	36	24/3期 \$660.00/MT \$100.72/MTの下落
海運市況 変動等	▲ 8,304	定期船(含むONE) ▲7,241 不定期船 ▲1,063
その他	▲ 771	物流 ▲208 航空運送(NCA) ▲548
合計	▲ 9,097	



▶ 中期経営計画における利益・財務計画

利益・財務計画

22年度実績と中計期間(23年度~26年度)における見通し (単位：億円)

	2022年度 (実績)	2023年度 (予想)	2026年度 (予想) ※1
経常損益	11,097	2,000	2,700
当期純利益	10,125	2,000	2,400 (目標：2,000~3,000)
有利子負債	6,940	7,110	—
自己資本	24,786	25,200	—
自己資本比率 (含 傭船料債務 ※2)	66% (55%)	67% (57%)	57% (49%)
ROIC ※3	35.7%	6.7%	6.5% (目標：6.5%以上)
ROE	48.3%	8.0%	10.2% (目標：8~10%)
DER (含 傭船料債務 ※2)	0.28倍 (0.56倍)	0.28倍 (0.56倍)	—
営業CF	8,248	3,410	—
投資CF	▲2,529	▲3,120	—
減価償却費	1,216	1,210	—

※1) 2026年度予想は、2023年3月10日の中期経営計画発表時の見通し ※2) 傭船料債務試算額：各年度それぞれ約7,000億円を加味

※3) $ROIC = (\text{税引後営業利益} + \text{税引後特別損益} + \text{持分法損益} + \text{受取配当}) \div (\text{投下資本})$

※4) 23-24年度に予定する2,000億円規模の自己株式取得は、詳細検討中につき織り込んでおりません

運賃安定型事業の積み上げ

▶ 各事業において収支安定化に向けた動きを促進し、運賃安定型事業の収益が拡大

運賃安定型事業

- 定期船事業（ターミナル部門）
- 物流事業
- 不定期専用船事業（自動車事業、ドライバルク事業とエネルギー事業のうち、中長期契約を主とする事業）
- 不動産業

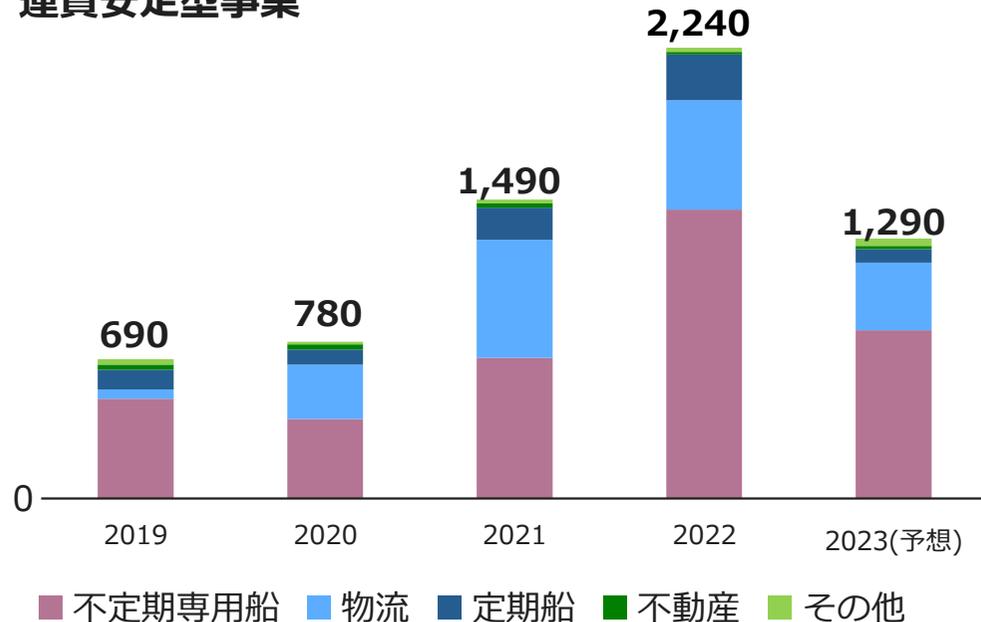
運賃安定型以外の事業

- 定期船事業（コンテナ船部門）
- 航空運送事業
- 不定期専用船事業（ドライバルク事業とエネルギー事業のうち、中長期契約以外を主とする事業）

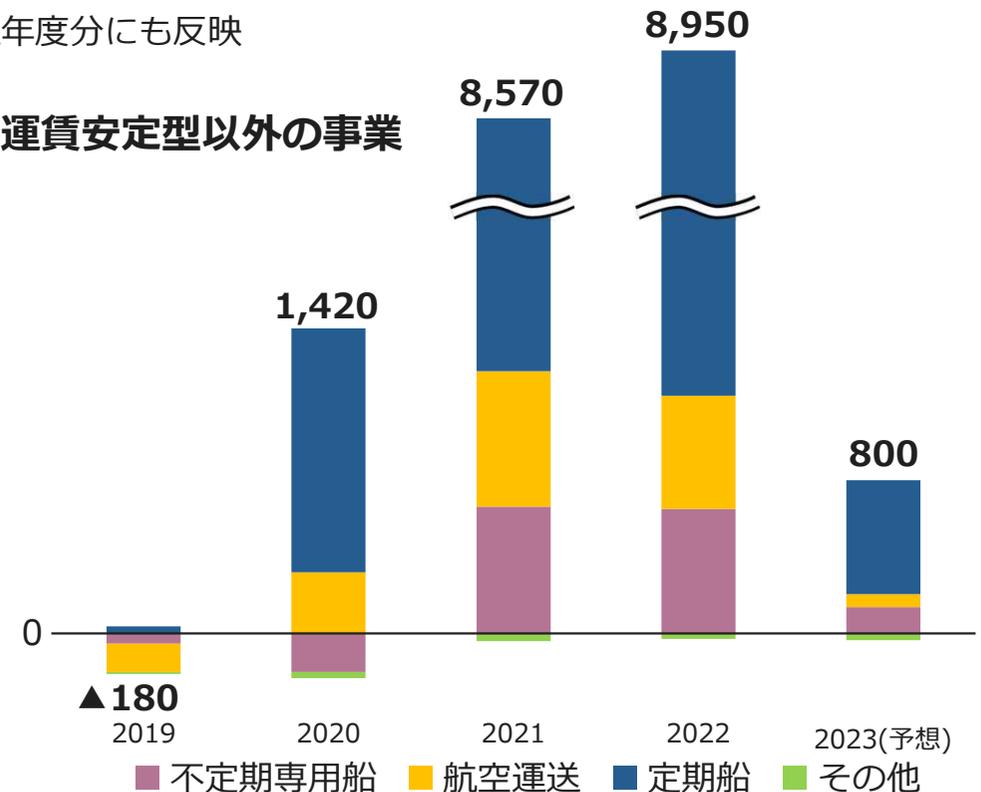
▶ 運賃安定型事業と運賃安定型以外の事業の経常損益推移（億円）

※ 今回より安定型/安定型以外の事業の集計区分を一部変更し、過年度分にも反映

運賃安定型事業



運賃安定型以外の事業



▶ Appendix

▶ 1. 航空運送事業（NCA）

	22/3期(実績)	23/3期(実績)				通期	24/3期(予想)
		上期		下期			上期
		1Q	2Q	3Q	4Q		
売上高(億円)	1,887	1,239		941		2,180	935
		625	613	544	397		
経常損益(億円)	740	440		177		618	70
		246	194	123	53		
輸送重量	460	199		185		385	211
千トン		97	103	99	87		
輸送量(RTK) 百万トンキロ	2,677	1,185		1,082		2,267	1,256
		598	587	579	503		
供給量(ATK) 百万トンキロ	3,589	1,779		1,710		3,489	2,076
		880	899	897	813		
YIELD指数	164	241		191		217	158
09/3期 1Q=100		251	231	208	172		
燃料単価 (ジェット燃料)	\$87	\$139		\$113		\$126	\$125
US\$ per bbl		\$148	\$130	\$119	\$107		
機材の稼働時間	109	104		97		101	-
21/3期 1Q=100		104	104	104	91		

※ 輸送重量・輸送量(RTK)・供給量(ATK)・YIELD指数は、子会社及び提携航空会社への販売事業は含まない

※ 稼働時間は、ドライリース中の機材を含まない

※ 24/3期の予想は、NCAの株式譲渡が24/3期の上期までに完了する前提

▶ 2. 物流事業：郵船ロジスティクス

		22/3期 (実績)	23/3期(実績)				通期	24/3期(予想)		
			上期		下期			通期	上期	下期
		通期	1Q	2Q	3Q	4Q				
海上 輸出	TEU (1,000TEU)	721	336		316		651	366	366	732
	前年同期比	▲ 0%	▲ 9%		▲ 10%		▲ 10%	9%	16%	12%
			▲ 11%	▲ 7%	▲ 10%	▲ 10%				
航空 輸出	重量 (1,000トン)	400	158		137		295	171	170	340
	前年同期比	23%	▲ 21%		▲ 31%		▲ 26%	8%	24%	16%
			▲ 18%	▲ 25%	▲ 30%	▲ 33%				

▶ 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

	22/3期 (実績) 通期	23/3期(実績)					24/3期(予想)			
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	上期	下期	通期	
ド ラ イ バ ル カ ー	BDI	3,005	2,517	1,659	1,522	992	1,673	1,590	1,340	1,465
	Cape	32,642	21,347	13,764	15,022	8,907	14,760	18,000	14,000	16,000
	Panamax	27,914	26,580	17,194	15,987	11,178	17,735	16,000	14,000	15,000
	Handymax	28,730	28,873	19,742	14,717	10,025	18,339	13,000	12,000	12,500
	Handy	27,423	27,535	18,720	14,905	9,610	17,692	12,000	11,000	11,500
タ ン カ ー	VLCC	▲ 2,312	▲ 11,190	25,579	60,061	45,860	30,078	28,000	35,000	31,500
	VLGC	32,078	45,958	38,630	102,217	67,833	63,660	33,000	33,000	33,000

※ ドライバルク船型別市況 (スポット傭船料) (単位 = \$/day)

※ Cape = 5航路平均, Panamax = 5航路平均, Handymax = 10航路平均, Handy = 7航路平均

▶ 3. 不定期専用船事業 – 2) 自動車輸送

	22/3期 (実績)	23/3期(実績)				通期	24/3期(予想)		
		上期		下期			上期	下期	通期
		1Q	2Q	3Q	4Q				
輸送台数 (万台)	415	218		232		450	226	229	455
		106	112	124	108				
前年同期比	17%	6%		10%		8%	4%	▲ 1%	1%
		▲ 1%	14%	20%	0%				

※ 欧州域内輸送台数（スペースチャーター込み）を含む

事業 セグメント	船種	22/3期末 (実績)			23/3期末 (実績)					
		所有 (含共有) 隻数	備船 隻数	運航船 合計 隻数	所有(含共有)		備船		運航船合計	
					隻数	DWT	隻数	DWT	隻数	DWT
定期船事業	コンテナ船	26	29	55	26	1,665	28	2,973	54	4,638
物流	内航船・フェリー	5	7	12	5	29	7	41	12	70
不定期専用船 事業	撒積船 (ケーブサイズ)	20	91	111	20	3,923	98	19,188	118	23,111
	撒積船 (パナマックスサイズ)	35	56	91	34	3,032	60	5,186	94	8,218
	撒積船 (ハンディサイズ)	55	97	152	55	2,745	76	3,902	131	6,647
	チップ船	11	26	37	13	667	23	1,263	36	1,930
	自動車船	47	71	118	52	907	70	1,291	122	2,199
	タンカー(油槽船)	50	18	68	52	6,349	18	2,407	70	8,756
	LNG船	82	3	85	83	6,902	3	224	86	7,127
	在来・プロジェクト貨物船	23	22	45	21	388	26	378	47	767
	その他	4	0	4	4	29	0	0	4	29
その他事業	客船	1	0	1	1	7	0	0	1	7
合計		359	420	779	366	26,648	409	36,857	775	63,505
海洋事業	シャトルタンカー			26					27	3,465
	FPSO			3					3	-
	FSO			2					2	-
	ドリルシップ			1					1	-
グリーン ビジネス	LNG燃料供給船			2					2	5
	CTV			1					1	0
総合計				814					811	66,976

※ 共有船の重量トン是他社持ち分を含む。J/V保有船舶を含む。DWT…1,000KT

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2022年度通期決算説明資料

2023年4月28日

1. 2022年度通期決算概要 P.3
2. 主要航路別積高・消席率・運賃指数 P.4
3. 2023年度通期見通し P.5
4. コロナ禍による事業環境の変化とONEの対応 P.6
5. 足元の事業環境の変化への対応 P.7
6. 2022年度取り組み - 通期振り返り P.8
7. 参考資料（船隊構成、航路構成、新造船発注残） P.9

1. 2022年度通期決算概要

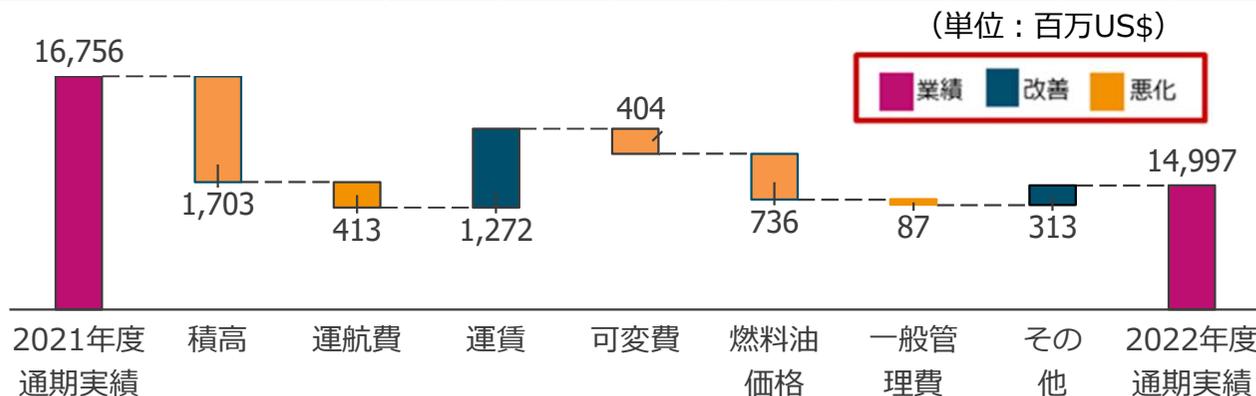
□ 要点

上期までは、高水準の運賃市況により好調に推移するも、下期からは、サプライチェーンの正常化による船腹供給量の回復と輸送需要の急激な減退により、短期運賃市況が悪化。通期では14,997百万ドルの黒字となる（対前年同期比-1,759百万ドル）

- ・ 需要面では、北米での商品在庫の積み上がりやインフレ進展による欧州での消費減退を背景に、2022年7月以降の輸送需要減退が4Qに入って一層顕著になった。
- ・ 供給面では混雑解消に伴って船腹稼働率が回復。一方で需要減退に対応するため年末以降は減便を継続的に実施した。
- ・ 減便などを通じ荷動きの減少に対応したが、それ以上のペースで需給軟化が進み、4Q短期運賃は対前四半期比で下落した。

□ 2022年度通期実績並びに対前年度比較

	2021年度							2022年度							対前年	
	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	4Q 実績	下期 実績	通期 実績	増減	増減 (%)
売上高	5,776	7,557	13,333	8,332	8,433	16,765	30,098	9,019	9,367	18,386	6,254	4,642	10,896	29,282	-816	-3%
EBITDA	2,924	4,572	7,496	5,286	5,497	10,783	18,279	5,859	5,843	11,702	3,060	1,558	4,618	16,320	-1,959	-11%
EBIT	2,657	4,295	6,952	5,019	5,225	10,244	17,196	5,561	5,528	11,089	2,732	1,184	3,916	15,005	-2,190	-13%
税引き後損益	2,559	4,200	6,760	4,889	5,108	9,997	16,756	5,499	5,521	11,019	2,768	1,210	3,978	14,997	-1,759	-10%
燃料油価格 (US\$/MT)	465	509	487	531	548	539	512	750	875	812	747	643	696	756	244	48%
総燃料消費量 (K MT)	906	891	1,797	854	788	1,642	3,439	773	771	1,543	732	712	1,443	2,987	-452	-13%
総積高 (K TEU)	3,104	3,181	6,285	2,939	2,837	5,777	12,061	2,939	2,898	5,837	2,648	2,596	5,244	11,081	-980	-8%



項目別対前年同期比較

- 積高 : 下期以降の欧米貨物需要の鈍化に伴い、大幅減少
- 運航費 : 燃料消費は上期の港湾混雑と下期の減便等から減少したが、主に船費増加により全体としては増加。
- 運賃 : 下期から短期運賃が大幅に下落したものの、上期の好況と長期契約が下支えして増加。
- 可変費 : 主にインフレ影響による内陸輸送コスト増加により、全体として増加。
- 燃料油価格 : 油価は上昇。
- 一般管理費 : 前年同期並。

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		2021年度							2022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	4Q 実績	下期 実績	通期 実績
北米往航	積高	615	649	1,264	564	523	1,088	2,352	577	578	1,155	449	468	916	2,072
	消席率	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	91%	95%	80%	90%	85%	90%
欧州往航	積高	436	443	879	411	422	833	1,712	402	395	796	368	346	713	1,510
	消席率	100%	100%	100%	97%	97%	97%	100%	95%	95%	95%	90%	95%	92%	94%
北米復航	積高	328	309	638	258	240	498	1,135	278	276	554	297	294	591	1,145
	消席率	54%	54%	54%	47%	51%	49%	52%	48%	51%	49%	49%	55%	52%	51%
欧州復航	積高	339	347	687	305	289	594	1,281	282	267	549	243	235	477	1,026
	消席率	82%	78%	80%	69%	63%	66%	73%	58%	56%	57%	54%	54%	54%	55%

(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		2021年度							2022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	4Q 実績	下期 実績	通期 実績
北米往航		185	247	216	285	304	294	252	354	389	372	264	176	219	304
欧州往航		327	451	389	539	552	546	466	530	508	519	303	189	248	391

➤ 積高・消席率

：北米往航・欧州往航とも、上期まで満船基調で推移するも、下期からは需給軟化が進んだことから積高・消席率是对前年比で大きく下落。また、4Qにおいては、北米航路では、積高で対前四半期比で微増、減便実施により消席率は上昇。

➤ 運賃指数

：短期運賃市況は上期まで高水準で推移したものの下期に下落した。前年比では北米航路では上昇、欧州航路では下落。4Qの対前四半期比較では、北米航路・欧州航路とも大幅に下落。

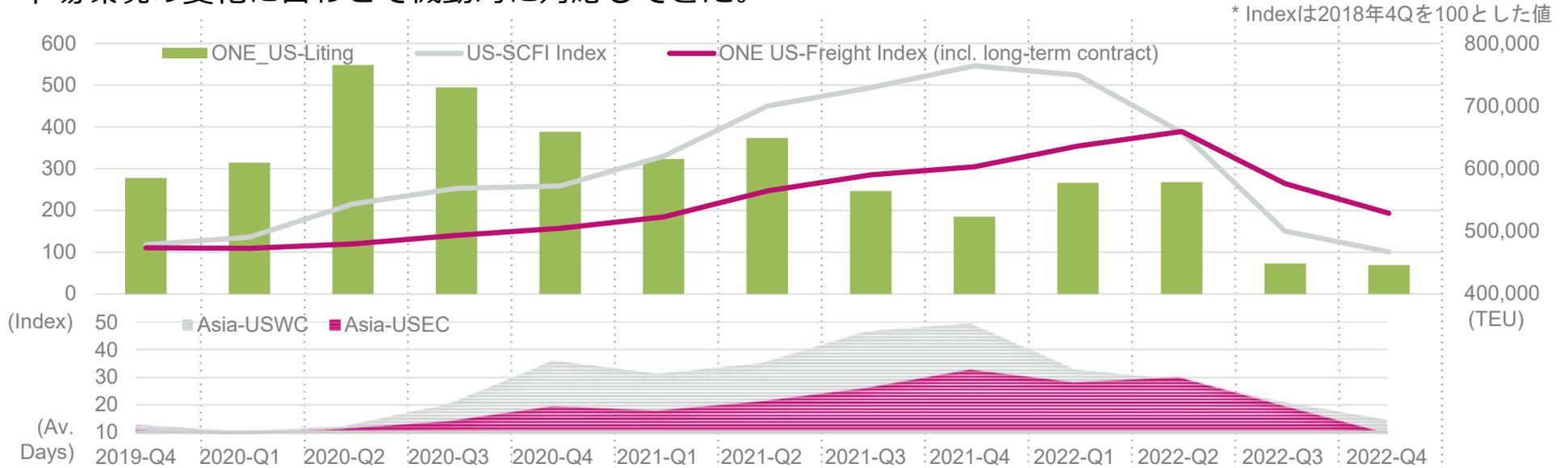
3. 2023年度通期見通し

- ・ COVID-19のパンデミック後、コンテナ船市場は、グローバルなサプライチェーンの混乱の余波、消費者行動の変化、国際的な緊張関係の高まりによるトレードパターンの変化など、大きな変化の最中にあります。
- ・ 当社は新しい常態に適応するために前進を遂げていますが、輸送需要やトレードパターンの変化に伴い、市場のさらなる変化が想定され、依然として先行き不透明で予測が難しい状況です。
- ・ 合理的な業績見通しの策定は現時点では困難であり、2023年度通期見通しは未定といたします。

4. コロナ禍による事業環境の変化とONEの対応

アジア-北米航路運賃・積高・到着遅延日数推移

コロナ禍に伴う需給逼迫からサプライチェーンが混乱、運賃急騰。その後、正常化に伴い需給が変化。市場環境の変化に合わせて機動的に対応してきた。

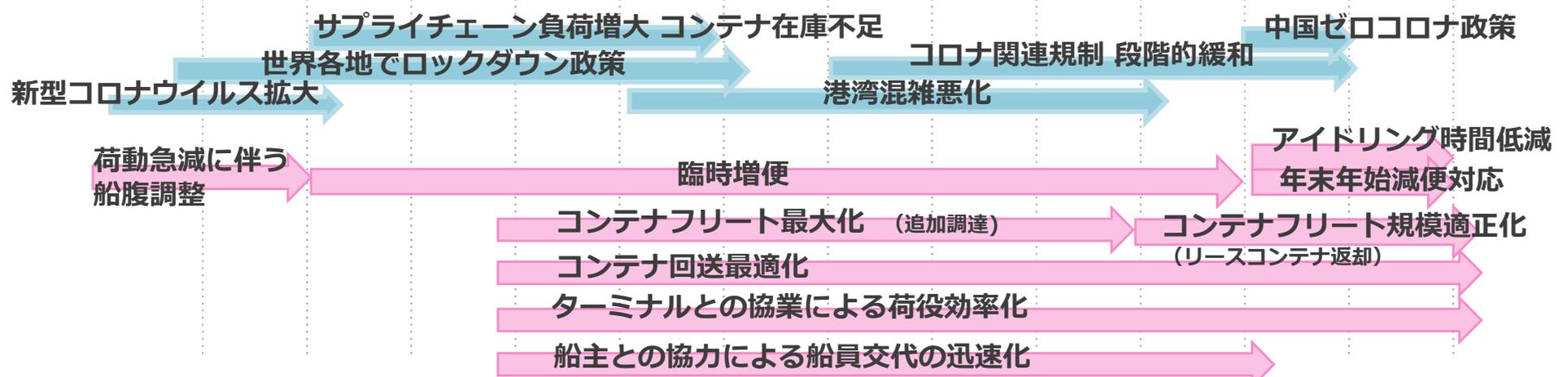


運賃・荷動き

平均遅延日数

外部環境

ONEのアクション



5. 足元の事業環境の変化への対応

発生事象

- 7月から始まった輸送需要の鈍化傾向が更に強まり、特にアジア発北米・欧州向けの需要が減速した。アジア発北米向け航路の1-2月の荷動きは、小売在庫が僅かに減少に転じたものの米国輸入量の増加にまでは至らず、前年同期比24.5%の減少。アジア発欧州向け航路の1月の荷動きは、エネルギー価格高騰やインフレの傾向が緩和したことで、一定の景況感の改善はあったものの、顕著な消費回復までは至らず、前年同期比12.9%減少。
- 港湾機能は世界的にほぼ正常化。滞船解消に伴い、船腹の稼働率は回復。新造船の大量竣工による供給増加が懸念されていたが、現時点では表立った影響は出ていない。
- 北米西岸労使交渉は、2月末に新協約が近く合意に達する見込みとの共同声明が出るも、依然継続協議中。



ONEの対応

- 例年は旧正月期に留まる減便対応を、年末年始から3-4月にまで拡大。
- 減便による本船アイドリング期間低減と収益力強化を兼ねて、以下の取り組みを実施。
 - 1) 極東-欧州/北米東岸ループ(復航)における喜望峰経由ルート of 適宜利用
 - 2) 追加寄港地の拡大による集荷強化
 - 3) 減速航海等による燃料消費量の低減
 - 4) 配船を工夫して、東西航路の大型化を前倒しで実施
 - 5) 比較的荷動きの強い、南北航路・大西洋航路への転配
- リースコンテナの返却や空コンテナの適時適所への回送によりコンテナ供給を最適化。
- 特殊コンテナ営業の強化により、特殊貨物積高が増加。



荷動きに応じた柔軟な船腹・輸送機材のマネジメントによりオペレーション効率を最大化

6. 2022年度取り組み – 通期振り返り

2022年3月公表 中期戦略及び グリーン戦略

2022年度の主な取り組み事項

投資	▶ 2030年までにコンテナ船事業関連で52万TEU以上の新造船投資を含む、200億米ドル以上の投資実行	船舶/機材 <ul style="list-style-type: none"> ●最新鋭大型船 13,700TEU型10隻発注 (2022年6月) ●最新鋭大型船 13,700TEU型10隻発注 (2023年3月) ●自社コンテナ発注 (合計58,000本)
		その他 <ul style="list-style-type: none"> ●親会社2社と北米西岸ターミナル会社2社の株式取得に合意(2022年12月) ●世界最大手コンテナ船専門船主Seaspan社を傘下に持つAtlas社の株式取得 (2023年3月)
		サービス <ul style="list-style-type: none"> ●アフリカ周辺サービスを強化 (東アフリカ・北アフリカ向け新サービス、戦略的拠点としてケニアに自営代理店を新設)
環境	▶ 以下7つの主要イニシアチブを通じて2050年までにカーボンニュートラルを達成	1) <ul style="list-style-type: none"> ●上記新造船における、代替燃料やCSS、AiPや認証の取得に向けた取り組み ●運航船2隻を対象にBow Wind Shieldを設置 (2022年12月)
	1) グリーン投資 2) 代替燃料	2) <ul style="list-style-type: none"> ●バイオ燃料のトライアルを2回実施 (2022年4月、2023年2月)
	3) カーボンマネージメント 4) 効率的オペレーション	3) <ul style="list-style-type: none"> ●Scope 1+2排出量に関して外部監査を導入(22年7月) ●CDPスコア改善 (22年12月) ●社内炭素価格スキームの実装 (22年6月) ●CO2排出量計算サービス“Eco Calculator”の実装 (23年3月)
	5) エコシステムの構築 6) クリーン シップリサイクル	4) <ul style="list-style-type: none"> ●CII対応の一環として船舶管理システムに排出量モニタ機能を追加実装 (22年12月)
	7) 環境保護	5) <ul style="list-style-type: none"> ●GCMDを通じた各種取り組み (ロッテルダム-シンガポールグリーン回廊への参加、バイオ燃料トライアルの参加) ●長崎市の出島で「コンテナ海運サミット」を開催、産学ステークホルダーとの連携強化 (23年3月)
		6) <ul style="list-style-type: none"> ●自社所有船のデリバリー時期を目指してシップリサイクルを準備
		7) <ul style="list-style-type: none"> ●グローバルCSR活動の一環としてWorld Clean-Up Dayに合わせた清掃活動実施

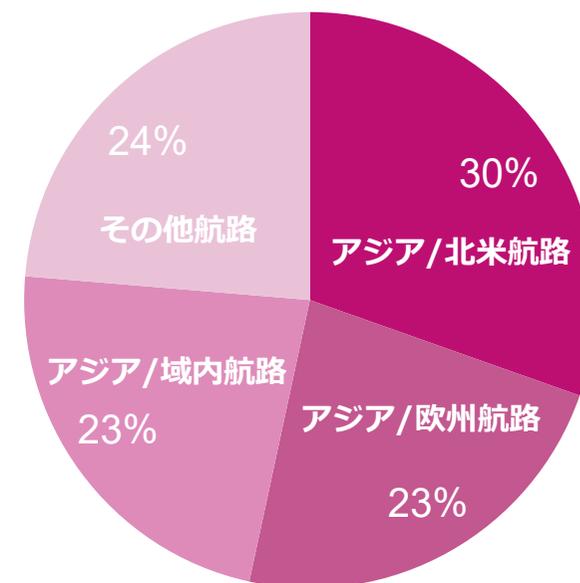
7. 参考資料（船隊構成・航路構成・新造船発注残）

□ 船隊構成

Size		1)2022年12月末	2)2023年3月末	2)-1)
>= 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)	519,572	519,572	0
	隻数	38	38	0
9,800 - 10,500 TEU	キャパシティ(TEU)	110,200	110,200	0
	隻数	11	11	0
7,800 - 9,800 TEU	キャパシティ(TEU)	355,677	355,677	0
	隻数	40	40	0
6,000 - 7,800 TEU	キャパシティ(TEU)	138,307	145,461	7,154
	隻数	21	22	1
5,200 - 6,000 TEU	キャパシティ(TEU)	32,814	32,814	0
	隻数	6	6	0
4,600 - 5,200 TEU	キャパシティ(TEU)	83,293	78,371	▲4,922
	隻数	17	16	▲1
4,300 - 4,600 TEU	キャパシティ(TEU)	62,952	62,602	▲350
	隻数	14	14	0
3,500 - 4,300 TEU	キャパシティ(TEU)	16,358	20,611	4,253
	隻数	4	5	1
2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU)	86,615	86,514	▲101
	隻数	32	32	0
1,300 - 2,400 TEU	キャパシティ(TEU)	10,354	12,062	1,708
	隻数	6	7	1
1,000 - 1,300 TEU	キャパシティ(TEU)	10,628	11,746	1,118
	隻数	10	11	1
< 1,000 TEU	キャパシティ(TEU)	966	869	▲97
	隻数	1	1	0
合計	キャパシティ(TEU)	1,548,336	1,557,099	8,763
	隻数	206	209	3

□ 航路構成

(2022年度4Q 往復スペースの構成)



□ 新造船発注残（新造長期傭船含む）

	2022年 12月末時点	2022年度 4Q デリバリー	2022年度 4Q 新規発注	2023年 3月末時点
新造船発注残（隻）	35	0	10	45



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/>