

# 2023年度 第1四半期決算説明会

2023年8月3日

# 目次

- 1. 2023年度 第1四半期決算概要 — p.3-8
- 2. 2023年度 通期業績予想 — p.9-14
- Appendix — p.15-19
  - ✓ セグメント別状況

(添付) Ocean Network Express  
2023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** : **5,675億円（1,055億円 減収）**
  - ・ 物流事業 - 航空および海上貨物取扱事業で取扱量が減少し、運賃水準も下落（750億円 減収）
  - ・ 航空運送事業 - 物流事業と同様、需給緩和により運賃水準が下落（255億円 減収）
- ▶ **経常損益** : **894億円（2,883億円 減益）**
  - ・ 定期船事業 - サプライチェーンの混乱解消により需給が緩み、運賃水準が大幅に下落（2,385億円 減益）
  - ・ 航空運送事業 - 荷動き鈍化と国際旅客便の回復に伴う供給スペース増加により、運賃水準が低下（241億円 減益）
- ▶ **当期純損益** : **734億円（2,698億円 減益）**

### 前年度4Qからの推移（経常損益）

- ▶ 不定期専用船事業は増益も、定期船・航空運送事業の減益幅が大きく、全体では減益に

前年度4Q実績	1,038億円
1Q実績	894億円
<b>減益額</b>	<b>144億円</b>

### セグメント別（経常損益 前年同期比）

▶ 定期船 : 316億円（2,385億円 減益）

#### コンテナ船（Ocean Network Express社）

- ・ 世界的な貨物需要の低迷、およびサプライチェーンの混乱解消による供給スペース増加で需給が緩み、運賃水準が大幅に下落
- ・ 北米では港湾混雑の解消により船腹稼働率が向上したことから、往航を中心に消席率が減少
- ・ 好調な輸送需要が継続する中、サプライチェーンの混乱が収束せず需給が逼迫していた前年同期と比べ、利益水準は大幅に低下

#### ターミナル

- ・ 海外ターミナルでは、低調な荷動きから取扱量が減少したことに加え、コンテナ滞留の解消により付帯収入が減少

▶ 航空運送 : 4億円（241億円 減益）

- ・ 輸送需要が弱い中、国際旅客便の回復による供給スペース増加で需給が緩み、運賃水準が下落

### セグメント別（経常損益 前年同期比）

#### ▶ 物流 : 70億円（122億円 減益）

- ・ 航空貨物 アジア発を中心とした荷動きの低迷で、取扱量が前年同期比で大きく減少
- ・ 海上貨物 荷動き鈍化に伴い取扱量が減少し、市況下落の影響を受けた契約更改後の運賃が適用され、利益水準が低下
- ・ ロジスティクス 欧州での自動車関連産業の好調な荷動きや、北米における物流サービス拡充により、堅調に推移

#### ▶ 不定期専用船 : 537億円（100億円 減益）

##### 自動車事業

- ・ 旺盛な輸送需要により需給が逼迫
- ・ 最適な配船と運航による稼働率向上で、輸送台数は前年同期比で増加

##### ドライバルク事業

- ・ エクスポーザーの管理により、市況変動の影響低減に努めたが、中国経済回復の遅れにより、各船型の市況は高市況だった前年同期比で下落

##### エネルギー事業

- ・ VLCCの市況は好調に推移し、低迷していた前年同期の水準から大きく改善
- ・ VLGCは、長距離輸送の増加により船腹需給が引き締まったことで、市況は前年同期比で良化

# 2023年度 第1四半期決算（サマリー）

1Q決算



(億円)	2022年度							2023年度 1Q	1Q 比較 増減
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期		
売上高	6,730	6,928	13,658	6,843	5,658	12,501	26,160	5,675	▲ 1,055
営業損益	891	741	1,633	860	469	1,330	2,963	471	▲ 420
経常損益	3,777	3,876	7,653	2,406	1,038	3,444	11,097	894	▲ 2,883
親会社株主に 帰属する 当期純損益	3,433	3,626	7,060	2,143	921	3,064	10,125	734	▲ 2,698
為替レート	¥126.49	¥136.64	¥131.56	¥143.98	¥133.17	¥138.58	¥135.07	¥135.81	¥9.32
燃料油価格	\$789.48	\$887.41	\$839.95	\$732.07	\$638.93	\$687.00	\$760.72	\$611.22	-\$178.26

# 前年同期比較（セグメント別）

## 1Q決算



事業 セグメント (億円)	2022年度							2023年度	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	518	494	1,012	522	471	994	2,007	564	45
		2,702	2,963	5,666	1,615	623	2,239	7,906	316	▲ 2,385
	航空運送	625	613	1,239	544	397	941	2,180	370	▲ 255
		245	193	439	123	52	176	615	4	▲ 241
物流		2,398	2,346	4,744	2,154	1,725	3,879	8,624	1,647	▲ 750
		192	178	371	130	40	171	542	70	▲ 122
(単純合計)		3,541	3,454	6,996	3,221	2,594	5,815	12,812	2,582	▲ 959
		3,141	3,336	6,477	1,869	717	2,587	9,064	391	▲ 2,750
事 用 不 専 用 定 業 船 期	不定期	2,922	3,242	6,164	3,402	2,841	6,243	12,408	2,880	▲ 41
	専用船	637	548	1,185	546	372	918	2,104	537	▲ 100
そ の 他 事 業	不動産	8	8	17	8	8	16	33	7	▲ 0
		4	3	8	4	0	4	13	4	▲ 0
	その他	631	620	1,252	591	501	1,092	2,345	474	▲ 156
		10	4	14	12	▲ 21	▲ 8	5	▲ 8	▲ 18
消去・全社		▲ 373	▲ 398	▲ 771	▲ 380	▲ 286	▲ 667	▲ 1,438	▲ 269	104
		▲ 16	▲ 16	▲ 33	▲ 26	▲ 31	▲ 57	▲ 90	▲ 30	▲ 13
連結		6,730	6,928	13,658	6,843	5,658	12,501	26,160	5,675	▲ 1,055
		3,777	3,876	7,653	2,406	1,038	3,444	11,097	894	▲ 2,883

※（上段）売上高（下段）経常損益

※ 2023年度1Qより各セグメントに帰属する利息額等の算定方法を変更したことを受け、前年度各セグメントの経常損益も変更後の測定方法に基づきリステートしています。なお、全体の数値に変更はなく、各セグメントの売上高にも影響はありません。

# 経常損益 前年同期比増減分析

1Q決算

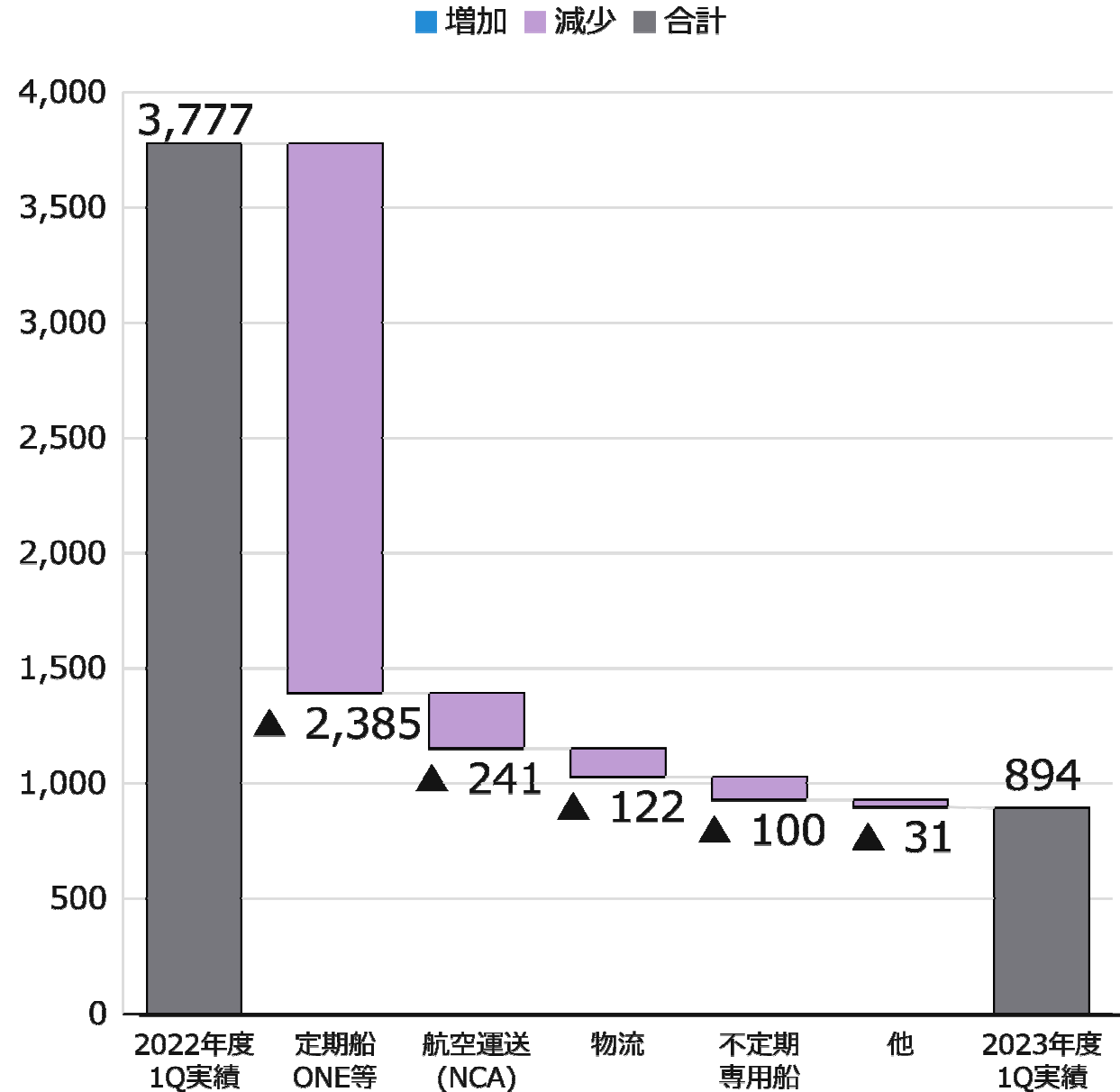


## 要因別分析

	(億円)	
円安	▲ 36	今期 135.81円/\$ 9.32円の円安
燃料油安	▲ 16	今期 \$611.22/MT \$178.26/MTの下落
海運市況 変動等	▲ 2,458	定期船(含むONE) ▲2,411 不定期船 ▲47
為替差損益	▲ 128	
その他	▲ 348	物流 ▲122 航空運送(NCA) ▲241
合計	▲ 2,883	

## 事業別分析

(単位：億円)





## 2. 2023年度 通期業績予想

業績予想



### 通期業績予想（前回 通期決算時の予想比）

▶ 売上高 : 2兆1,700億円 (1,300億円 下方修正)

- ・ 物流事業 : 995億円 下方修正
- ・ 不定期専用船事業 : 360億円 下方修正

▶ 経常損益 : 2,200億円 (200億円 上方修正)

- ・ 不定期専用船事業 : 395億円 上方修正
- ・ ライナー&ロジスティクス事業（定期船・航空運送・物流） : 195億円 下方修正

▶ 当期純損益 : 2,200億円 (200億円 上方修正)

▶ 配当 : 中間 60円/株 | 期末 70円/株 (期末 10円/株 引き上げ)

- ・ 今年度より目安とする連結配当性向を25%から30%に引き上げ、年間配当下限金額は100円とする株主還元方針を設定
- ・ 配当に加え、株式取得期間を2023年8月4日～2024年4月30日として総額2,000億円（上限）の自己株式取得実施を決定（取得した自己株式は全株消却予定）
- ・ 配当金額は自己株式取得実施前の株式数に基づくもの

## 2. 2023年度 通期業績予想

業績予想



### セグメント別（経常損益 前回決算時の予想比）

▶ 定期船 : 670億円（20億円 下方修正）

#### コンテナ船（Ocean Network Express）

- 上期は輸送需要の低迷と船腹供給過多の状況が続き、短期運賃市況の回復には一定の時間が掛かる前提
- 2Qは長期契約更改による運賃水準の下落影響を受け、1Q比で利益水準は低下
- 秋口以降は米国を主として在庫解消が進み荷動きが戻ることで、市況は一定程度回復する見通し

#### ターミナル

- 北米西岸ターミナルを優先し、順次海外ターミナルのONEへの移管を予定

▶ 航空運送 : 0億円（70億円 下方修正）

- 軟調な市況が2Qも継続し、輸送重量や運賃水準が前回予想比で減少
- 2023年10月1日を効力発生日として、日本貨物航空(NCA)の株式譲渡が完了する前提で通期業績予想を策定

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 前回決算時の予想比）

#### ▶ 物流 : 230億円（105億円 下方修正）

- ・ 航空貨物 荷動き低迷による需給の緩みから市況が下落し、取扱量および運賃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、運賃水準および取扱量への影響を想定
- ・ ロジスティクス 欧米での荷動きが下支えとなり、堅調な業績推移を見込む

#### ▶ 不定期専用船 : 1,415億円（395億円 上方修正）

##### 自動車事業

- ・ 船腹需給が逼迫する中、最適配船と運航により強い輸送需要を取り込み、約7万台の輸送台数増加を見込む
- ・ 期初の想定を上回る旺盛な輸送需要が継続し、収支良化を見込む

##### ドライバルク事業

- ・ 中国経済の先行き不透明感から、各船型で2Q以降の市況前提を引き下げ

##### エネルギー事業

- ・ VLCCおよびVLGCは、需要が堅調な中、長距離輸送の増加により需給が逼迫した状態が続き、底堅く推移する見通し
- ・ LNG船は中長期契約に支えられ、堅調な業績推移を見込む

# 通期業績予想 (サマリー)

## 業績予想



(億円)	2022年度(実績)					2023年度(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	13,658		12,501		26,160	11,500		10,200	21,700	▲ 4,460	▲ 1,300
	6,730	6,928	6,843	5,658		5,675	5,825				
営業損益	1,633		1,330		2,963	870		590	1,460	▲ 1,503	180
	891	741	860	469		471	398				
経常損益	7,653		3,444		11,097	1,325		875	2,200	▲ 8,897	200
	3,777	3,876	2,406	1,038		894	431				
親会社株主に帰属する 当期純損益	7,060		3,064		10,125	1,200		1,000	2,200	▲ 7,925	200
	3,433	3,626	2,143	921		734	465				
為替レート	¥126.49	¥136.64	¥143.98	¥133.17	¥135.07	¥135.81	¥135.00	¥130.00	¥132.70	¥-2.37	¥2.70
燃料油価格 (全油種)	\$789.47	\$887.41	\$732.07	\$638.93	\$760.72	\$611.22	\$615.50	\$615.50	\$614.43	-\$146.29	-\$45.57
燃料油価格 (HSFO)	-	-	-	-	-	-	\$490.00	\$490.00	\$490.00	-	-
適合油価格 (VLSFO)	-	-	-	-	-	-	\$630.00	\$630.00	\$630.00	-	-

▶ 経常利益に対する感応度 (2-4Qの残り9カ月)

為替レート : 1円の円安で約12.4億円の増益 (※)

燃料油価格 : \$ 10/MTの燃料油価格下落で約2.7億円の増益

(※)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)	2022年度（実績）					2023年度（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	518	494	1,012	994	2,007	564	481	1,045	760	1,805	▲ 202
		2,702	2,963	5,666	2,239	7,906	316	73	390	280	670	▲ 7,236
航空運送		625	613	1,239	941	2,180	370	385	755	0	755	▲ 1,425
		245	193	439	176	615	4	▲ 4	0	0	0	▲ 615
物流		2,398	2,346	4,744	3,879	8,624	1,647	1,787	3,435	3,685	7,120	▲ 1,504
		192	178	371	171	542	70	60	130	100	230	▲ 312
(単純合計)		3,541	3,454	6,996	5,815	12,812	2,582	2,653	5,235	4,444	9,680	▲ 3,132
		3,141	3,336	6,477	2,587	9,064	391	128	520	380	900	▲ 8,164
不定期 専用船		2,922	3,242	6,164	6,243	12,408	2,880	2,949	5,830	5,235	11,065	▲ 1,343
		637	548	1,185	918	2,104	537	323	860	555	1,415	▲ 689
その他 事業	不動産	8	8	17	16	33	7	8	15	15	30	▲ 3
		4	3	8	4	13	4	6	10	5	15	2
その他		631	620	1,252	1,092	2,345	474	591	1,065	1,200	2,265	▲ 80
		10	4	14	▲ 8	5	▲ 8	3	▲ 5	▲ 5	▲ 10	▲ 15
消去・全社		▲ 373	▲ 398	▲ 771	▲ 667	▲ 1,438	▲ 269	▲ 376	▲ 645	▲ 695	▲ 1,340	98
		▲ 16	▲ 16	▲ 33	▲ 57	▲ 90	▲ 30	▲ 29	▲ 60	▲ 60	▲ 120	▲ 30
連結		6,730	6,928	13,658	12,501	26,160	5,675	5,825	11,500	10,200	21,700	▲ 4,460
		3,777	3,876	7,653	3,444	11,097	894	431	1,325	875	2,200	▲ 8,897

※（上段）売上高（下段）経常損益

※ 航空運送：NCAの株式譲渡が2023年10月1日を効力発生日として、完了する前提

※ 2023年度1Qより各セグメントに帰属する利息額等の算定方法を変更したことを受け、前年度各セグメントの経常損益も変更後の測定方法に基づきリステートしています。なお、全体の数値に変更はなく、各セグメントの売上高にも影響はありません。

# 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	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	850	700	1,550	1,045	760	1,805	195	60	255
		345	345	690	390	280	670	45	▲ 65	▲ 20
	航空運送	935	0	935	755	0	755	▲ 180	0	▲ 180
		70	0	70	0	0	0	▲ 70	0	▲ 70
	物流	4,030	4,085	8,115	3,435	3,685	7,120	▲ 595	▲ 400	▲ 995
		170	165	335	130	100	230	▲ 40	▲ 65	▲ 105
	(単純合計)	5,815	4,785	10,600	5,235	4,444	9,680	▲ 580	▲ 341	▲ 920
		585	510	1,095	520	380	900	▲ 65	▲ 130	▲ 195
	不定期専用船	5,830	5,595	11,425	5,830	5,235	11,065	0	▲ 360	▲ 360
		600	420	1,020	860	555	1,415	260	135	395
不動産	15	15	30	15	15	30	0	0	0	
	10	5	15	10	5	15	0	0	0	
その他	1,160	1,190	2,350	1,065	1,200	2,265	▲ 95	10	▲ 85	
	▲ 5	5	0	▲ 5	▲ 5	▲ 10	0	▲ 10	▲ 10	
消去・全社	▲ 720	▲ 685	▲ 1,405	▲ 645	▲ 695	▲ 1,340	75	▲ 10	65	
	▲ 65	▲ 65	▲ 130	▲ 60	▲ 60	▲ 120	5	5	10	
連結	12,100	10,900	23,000	11,500	10,200	21,700	▲ 600	▲ 700	▲ 1,300	
	1,125	875	2,000	1,325	875	2,200	200	0	200	

※（上段）売上高（下段）経常損益

※ 航空運送：NCAの株式譲渡が2023年10月1日を効力発生日として、完了する前提

# Appendix



## ▶ 1. 航空運送事業 (NCA)

	2022年度(実績)					2023年度(予想)		前回 予想比 (上期)
	上期		下期		通期	上期		
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q(実)	2Q	
売上高(億円)	1,239		941		2,180	755		▲ 180
	625	613	544	397		370	385	
経常損益(億円)	439		176		615	0		▲ 70
	245	193	123	52		4	▲ 4	
輸送重量	199		185		385	192		▲ 19
千トン	97	103	99	87		95	97	
輸送量(RTK) 百万トンキロ	1,185		1,082		2,267	1,149		▲ 107
	598	587	579	503		568	581	
供給量(ATK) 百万トンキロ	1,779		1,710		3,489	1,797		▲ 278
	880	899	897	813		885	912	
YIELD指数	241		191		217	140		▲ 17
09/3期 1Q=100	251	231	208	172		141	139	
燃料単価 (ジェット燃料)	\$139		\$113		\$126	\$94		-\$31
US\$ per bbl	\$148	\$130	\$119	\$107		\$92	\$95	
機材の稼働時間	104		97		101	-		-
21/3期 1Q=100	104	104	104	91		106	-	

※ 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

※ 2023年度予想は、NCAの株式譲渡が2023年10月1日を効力発生日として、完了する前提



### ▶ 2. 物流事業：郵船ロジスティクス

		2021年度 (実績)	2022年度(実績)				通期	2023年度(予想)				前回 予想比 (通期)
			上期		下期			上期		下期	通期	
		通期	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q(実)	2Q				
海上 輸出	TEU	721	336		316		651	310		326	636	▲ 96
	(1,000TEU)		167	169	164	152		151	159			
	前年同期比	▲ 0%	▲ 9%		▲ 10%		▲ 10%	▲ 8%		3%	▲ 2%	
			▲ 11%	▲ 7%	▲ 10%	▲ 10%	▲ 10%	▲ 6%				
航空 輸出	重量	400	158		137		295	126		147	273	▲ 67
	(1,000トン)		82	76	74	62		59	67			
	前年同期比	23%	▲ 21%		▲ 31%		▲ 26%	▲ 20%		8%	▲ 7%	
			▲ 18%	▲ 25%	▲ 30%	▲ 33%	▲ 28%	▲ 12%				

### ▶ 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

		2022年度(実績)					2023年度(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	2,517	1,659	1,522	992	1,673	1,327	1,580	1,280	1,367	1,465
	Cape	21,347	13,764	15,022	8,907	14,760	15,650	20,000	14,000	15,913	16,000
	Panamax	26,580	17,194	15,987	11,178	17,735	12,424	14,000	13,000	13,106	15,000
	Handymax	28,873	19,742	14,717	10,025	18,339	10,929	12,000	11,000	11,232	12,500
	Handy	27,535	18,720	14,905	9,610	17,692	10,636	11,250	10,250	10,597	11,500
タ ン カ ー	VLCC	▲ 11,190	25,579	60,061	45,860	30,078	39,049	36,000	43,500	40,512	31,500
	VLGC	45,958	38,630	102,217	67,833	63,660	75,981	50,000	45,000	53,995	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) 自動車事業

	2022年度(実績)				通期	2023年度(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)	218		232		450	226		236	462	7
	106	112	124	108		112	114			
前年同期比	6%		10%		8%	4%		2%	3%	2%
	▲ 1%	14%	20%	0%		5%	2%			

※ 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

2023年度第1四半期決算説明資料

2023年7月31日

1.	2023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.	2023年度通期見通し	P.5
4.	足元の事業環境の変化への対応	P.6
5.	2023年度第1四半期取り組み	P.7
6.	参考資料（船隊構成、航路構成、新造船発注残）	P.8
7.	Appendix コロナ禍前後の運賃・荷動き推移	P.9

# 1. 2023年度第1四半期決算概要

## □ 要点

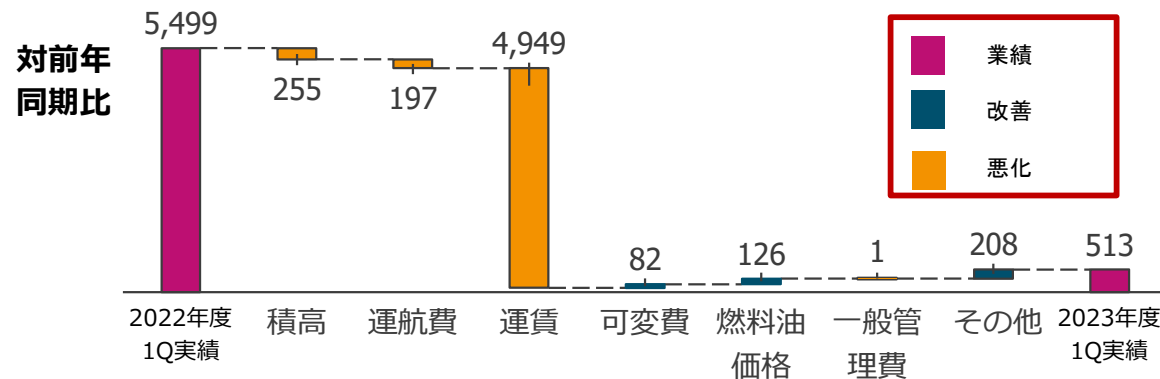
**東西航路では需給バランスが回復せず、短期運賃水準は緩やかな下落傾向。第1四半期は前年同期比で大幅な減益となる513百万US\$の黒字 (▲4,986百万US\$)**

- 4-6月の世界的な貨物需要は、金利高やインフレの影響に伴う欧米消費の停滞から、東西航路で前年同期を大きく下回った。
- 供給面では、港湾混雑の解消に伴い、実質的な船腹供給量が増加、当該四半期では需給関係の大きな改善は見られなかった。
- このため、運賃は前年同期を大幅に下回る水準で推移し、利益額を押し下げた。

## □ 2023年度第1四半期実績並びに対前年度比較

(単位：百万US\$)

	2022年度		2023年度	対前年同期比		対前期比	
	1Q実績	4Q実績	1Q実績	増減	増減(%)	増減	増減(%)
売上高	9,019	4,642	3,765	-5,254	-58%	-877	-19%
EBITDA	5,859	1,558	770	-5,089	-87%	-788	-51%
EBIT	5,561	1,184	386	-5,175	-93%	-798	-67%
税引き後損益	5,499	1,210	513	-4,986	-91%	-697	-58%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$750	\$643	\$590	-\$160	-21%	-\$53	-8%
総燃料消費量 (K MT)	773	712	799	26	3%	87	12%
総積高 (K TEU)	2,939	2,596	2,825	-114	-4%	229	9%



- ❑ 積高：前年同期比で若干減少。
- ❑ 運航費：船費増加、混雑緩和と減便減少により燃料消費量は微増、全体として増加。
- ❑ 運賃：対前年同期比で大幅に減少。
- ❑ 可変費：主に港湾混雑解消に伴う蔵置費用の減少により改善
- ❑ 燃料油価格：油価は低下。
- ❑ 一般管理費：前年同期並み。

## 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		2022年度							2023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	577	578	1,155	449	468	916	2,072	578
	消席率	100%	91%	95%	80%	90%	85%	90%	82%
欧州往航	積高	402	395	796	368	346	713	1,510	385
	消席率	95%	95%	95%	90%	95%	92%	94%	94%
北米復航	積高	278	276	554	297	294	591	1,145	291
	消席率	48%	51%	49%	49%	55%	52%	51%	44%
欧州復航	積高	282	267	549	243	235	477	1,026	240
	消席率	58%	56%	57%	54%	54%	54%	55%	54%

(2018年度1Qの各航路総平均運賃を100とした指数)

運賃指数		2022年度							2023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		354	389	372	264	176	219	304	126
欧州往航		530	508	519	303	189	248	391	139

- 積高・消席率：前年度4Q比で北米往航は港湾混雑の改善が進み積高は増加、船腹稼働率の改善に伴い消席率は低下。欧州往航は地中海向けを中心に積高増加、消席率は横ばい。前年同期比では北米は前年並、欧州は減少。
- 運賃指数：前年度4Q比、前年同期比ともに、長期契約は短期運賃市況に引っ張られる形で北米・欧州の双方で大きく下落。

### 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が、環境変化に柔軟に対応しながら、業績の安定化に努めてまいります。



## 4. 足元の事業環境の変化への対応

### 発生事象

- ▶ アジア発北米向け航路の4-6月の荷動きは、インフレと金利高止まりによる消費停滞から在庫解消が進まなかったことから、前年同期比18%の減少。また、アジア発欧州向け航路の4月-5月の荷動きは、トルコ震災復興貨物を中心に地中海向けが増加、一方で北欧州向けは金利高による消費停滞から前年同期比並の荷動きとなり、結果、前年同期比9.1%の増加となった。
- ▶ 港湾混雑の収束に伴い船腹の稼働率は回復、実質的な船腹供給量は正常化した。が、貨物需要が回復せず、需給軟化の要因となっている。
- ▶ 米国西岸労使交渉は、6月中旬に暫定合意に達した。一方で、カナダについては労使交渉により本船運航や内陸輸送に一部影響が出た。



### ONEの対応

- ▶ 引き続き輸送需要に合わせた機動的な減便を継続。
- ▶ 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) 追加寄港地の拡大による集荷強化
  - 2) 減速航海等による燃料消費量の低減
  - 3) 配船を工夫して、東西航路の大型化を前倒しで実施
  - 4) 需要に合わせたサービス集約により、サービス品質を維持しつつ運航効率を改善
- ▶ 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**

## 5. 2023年度 第1四半期取り組み

方針	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. サプライチェーンを支えるコンテナ船社として、高品質で安全なグローバル輸送サービスの提供を継続するための投資を着実に実行する。</li> <li>2. グリーン戦略を当社の最重要経営課題と位置づけ、脱炭素化を始めとした業界の課題に取り組む。</li> <li>3. 持続的成長を実現するため、デジタル化や運航の効率化、リスク管理を更に強化、業界トップクラスの収益性と安全性をさらに高める。</li> </ol>	
進捗	投資	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 正栄汽船社からの長期傭船24,000TEU型6隻の内、一番船 (ONE Innovation) がデリバリー (2023年6月)。今後、2023年度に後続船を受領予定で、いずれも北欧州航路に投入予定。</li> <li>▶ インド-アフリカ東岸-中東サービスを強化 (2023年4月)</li> <li>▶ 欧州域内向けの2つのサービスをアップグレード (2023年5月、6月)、アイルランド支店を設立 (2023年4月)、欧州ネットワークを強化</li> <li>▶ ケニアに自営代理店“ONE Kenya”を設立・営業開始 (2023年4月)</li> </ul>
	環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 内陸輸送活動に関連するスコープ3のCO2排出量の削減を目指し、デンマークにてANDERS NIELSEN &amp; COとのパートナーシップを拡大 (2023年5月)</li> <li>▶ 『サステナビリティリポート 2023』を発表 (2023年6月)</li> <li>▶ 生物多様性と環境教育の促進を目的として、シンガポール国立公園局によるSister’s Islandの開発・保全プロジェクトに協賛 (2023年6月)</li> </ul>
	デジタル	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ リーフアーコンテナにテレマティクス機器を搭載 (2023年6月)</li> </ul>
	安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ SafetyTech Accelerator社の立ち上げた、船上での貨物火災や損失を減らすための共同技術加速イニシアティブに参加、当社運航本船が協力 (2023年5月)</li> </ul>

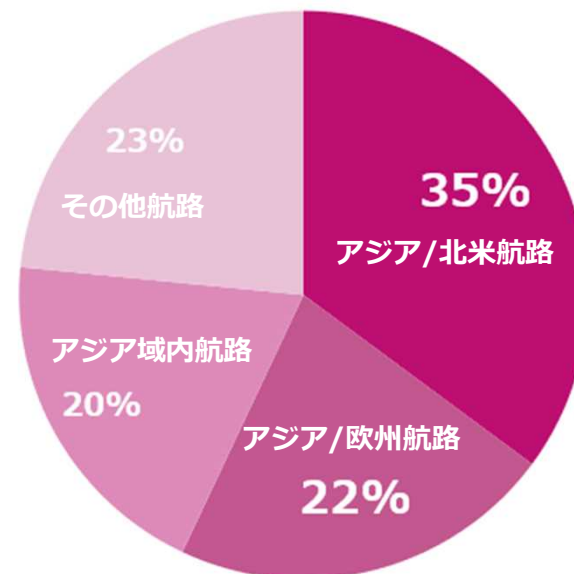
# 6. 参考資料（船隊構成・航路構成・新造船発注残）

## □ 船隊構成

Size		1)2023年 3月末	2)2023年 6月末	2)-1)
20,000 TEU <=	Capacity (TEU)	120,600	144,600	24,000
	Vessels	6	7	1
10,500 TEU - 20,000 TEU	Capacity (TEU)	519,572	550,316	30,744
	Vessels	38	40	2
9,800 TEU - 10,500 TEU	Capacity (TEU)	110,200	110,200	0
	Vessels	11	11	0
7,800 TEU - 9,800 TEU	Capacity (TEU)	355,677	346,389	-9,288
	Vessels	40	39	-1
6,000 TEU - 7,800 TEU	Capacity (TEU)	145,461	151,811	6,350
	Vessels	22	23	1
5,200 TEU - 6,000 TEU	Capacity (TEU)	32,814	38,654	5,840
	Vessels	6	7	1
4,600 TEU - 5,200 TEU	Capacity (TEU)	78,371	83,101	4,730
	Vessels	16	17	1
4300 TEU - 4,600 TEU	Capacity (TEU)	62,602	62,602	0
	Vessels	14	14	0
3,500 TEU - 4,300 TEU	Capacity (TEU)	20,611	29,042	8,431
	Vessels	5	7	2
2,400 TEU - 3,500 TEU	Capacity (TEU)	86,514	86,860	346
	Vessels	32	32	0
1,300 TEU - 2,400 TEU	Capacity (TEU)	12,062	10,354	-1,708
	Vessels	7	6	-1
1,000 TEU - 1,300 TEU	Capacity (TEU)	11,746	13,915	2,169
	Vessels	11	13	2
0 TEU - 1,000 TEU	Capacity (TEU)	869	0	-869
	Vessels	1	0	-1
合計	キャパシティ(TEU)	1,557,099	1,627,844	70,745
	隻数	209	216	7

## □ 航路構成

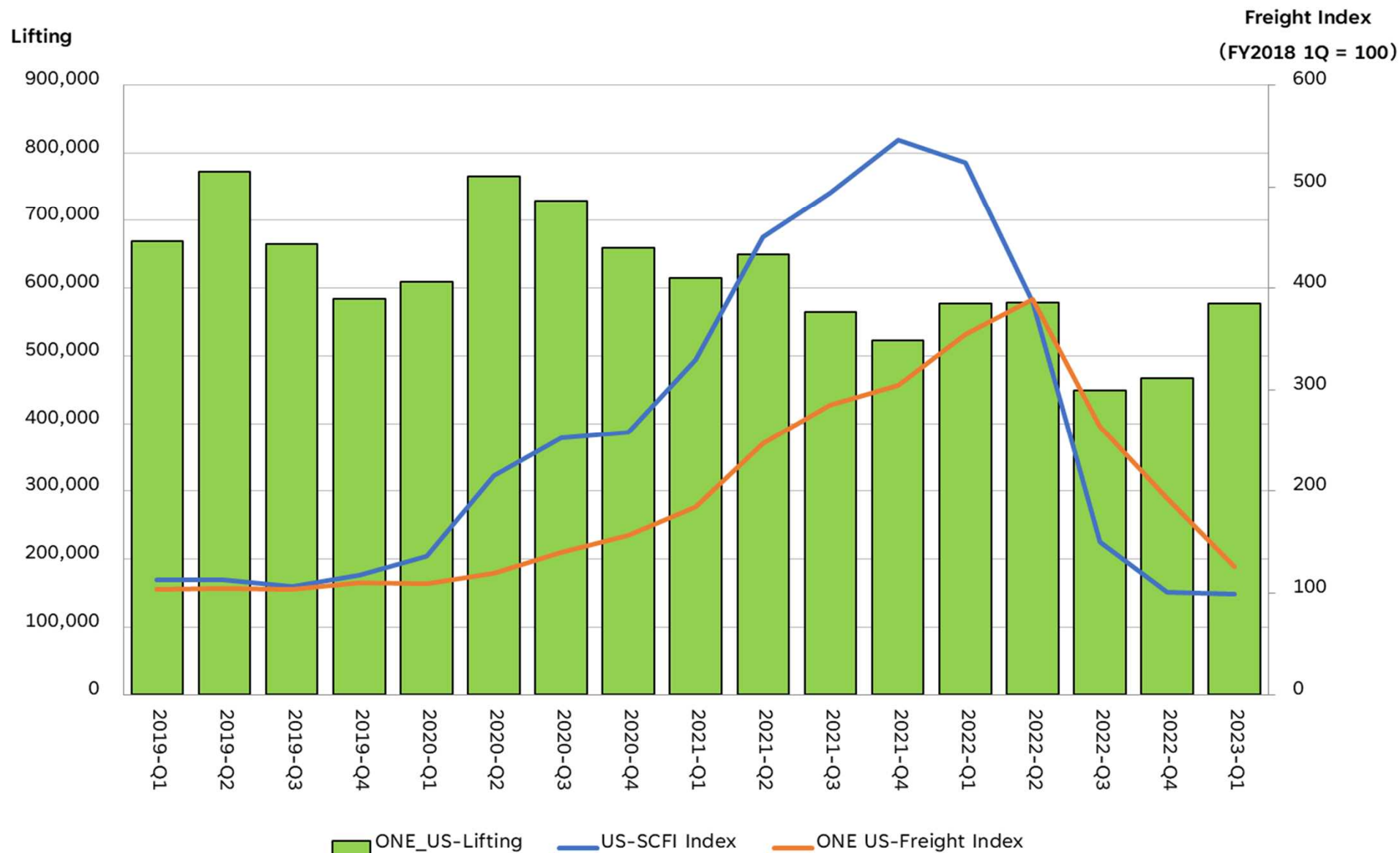
(2023年度1Q 往復スペースの構成)



## □ 新造船発注残（新造長期傭船含む）

	2023年 3月末時点	2023年度1Q デリバリー	2023年度1Q 新規発注	2023年 6月末時点
新造船発注残 (隻数)	45	3	0	42

# 7. Appendix コロナ禍前後の運賃・荷動き推移





# 日本郵船

## 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](mailto:iroffice@nykgroup.com)

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