

2023年度 第2四半期決算説明会

2023年11月6日

目次

- 1. 2023年度 第2四半期決算概要 — p.3-8
- 2. 2023年度 通期業績予想 — p.9-14
 - 中期経営計画の進捗 — p.15-17
 - Appendix — p.18-23
 - ✓ セグメント別状況
 - ✓ 運航船舶

(添付) Ocean Network Express
2023年度第2四半期決算説明資料

上期振り返り（前年同期比）

▶ 売上高： 11,683億円（1,975億円 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（1,357億円 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（460億円 減収）

▶ 経常損益： 1,592億円（6,060億円 減益）

- ・ 定期船事業 – 貨物需要が低迷する中、新造船の竣工等により船腹供給量が増加し市況が下落、運賃水準が大幅に低下（5,199億円 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（436億円 減益）

▶ 当期純損益： 1,133億円（5,926億円 減益）

▶ 株主還元： 中間配当 60円/株（前回予想から変更なし）

自己株式の取得

- ・ 取得期間2023年8月4日～2024年4月30日、取得総額2,000億円（上限）にて実施中。取得した自己株式は全株消却予定
- ・ 取得実績（9月30日時点 累計）： 株式総数 17,000,100株 | 総額 約660億円

セグメント別（経常損益 前年同期比）

▶ 定期船： 467億円（5,199億円 減益）

コンテナ船（Ocean Network Express）

- ・ 北米での在庫積み上がりや、欧米を中心とした金利上昇およびインフレ等の影響を受け貨物需要が低迷し、市況が下落。新造船竣工による船腹供給量の増加も影響

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
- ・ 9月末に北米西岸ターミナルの関係会社株式をONEへ譲渡

▶ 航空運送： 3億円（436億円 減益）

- ・ 輸送需要が低迷する中、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、運賃水準が低下

セグメント別（経常損益 前年同期比）

▶ 物流： 137億円（234億円 減益）

- ・ 航空貨物・海上貨物 荷動き低迷により市況が下落、取扱量及び利益水準が前年同期比で大きく減少
- ・ ロジスティクス 欧州域内でのEコマース・自動車関連産業等の好調な荷動きや、北米域内における一般消費財の底堅い需要により堅調に推移し、収支を下支え

▶ 不定期専用船： 1,031億円（154億円 減益）

自動車事業

- ・ 旺盛な輸送需要により需給が逼迫する中、最適な配船により船舶の稼働率を向上させ、輸送台数は前年同期比で増加

ドライバルク事業

- ・ 荷動きは堅調だったものの、中国の景気低迷等の影響を受け、各船型で高市況だった前年同期比で下落
- ・ 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る

エネルギー事業

- ・ VLCCは7月以降の市況軟化も、堅調だった第1四半期に支えられ前年同期比で良化
- ・ VLGCも長距離輸送の増加で船腹需給が引き締まり、市況が良化

2023年度 第2四半期決算（サマリー）

2Q決算



(億円)	2022年度							2023年度			上期 増減
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	2Q	上期	
売上高	6,730	6,928	13,658	6,843	5,658	12,501	26,160	5,675	6,008	11,683	▲ 1,975
営業損益	891	741	1,633	860	469	1,330	2,963	471	516	987	▲ 645
経常損益	3,777	3,876	7,653	2,406	1,038	3,444	11,097	894	698	1,592	▲ 6,060
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	398	1,133	▲ 5,926
為替レート	¥126.49	¥136.64	¥131.56	¥143.98	¥133.17	¥138.58	¥135.07	¥135.81	¥144.05	¥139.93	¥8.37
燃料油価格	\$789.48	\$887.41	\$839.95	\$732.07	\$638.93	\$687.00	\$760.72	\$611.22	\$597.59	\$604.38	-\$235.57

前年同期比較（セグメント別）

2Q決算



事業 セグメント (億円)	2022年度							2023年度			上期 増減	
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	2Q	上期		
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	564	552	1,117	104
		2,702	2,963	5,666	1,615	623	2,239	7,906	316	150	467	▲ 5,199
	航空運送	625	613	1,239	544	397	941	2,180	370	408	778	▲ 460
		245	193	439	123	52	176	615	4	▲ 0	3	▲ 436
	物流	2,398	2,346	4,744	2,154	1,725	3,879	8,624	1,647	1,739	3,386	▲ 1,357
		192	178	371	130	40	171	542	70	67	137	▲ 234
	(単純合計)	3,541	3,454	6,996	3,221	2,594	5,815	12,812	2,582	2,700	5,282	▲ 1,713
		3,141	3,336	6,477	1,869	717	2,587	9,064	391	216	608	▲ 5,869
事 不 用 定 業 船 期	不定期 専用船	2,922	3,242	6,164	3,402	2,841	6,243	12,408	2,880	3,047	5,928	▲ 235
		637	548	1,185	546	372	918	2,104	537	493	1,031	▲ 154
そ の 他 事 業	不動産	8	8	17	8	8	16	33	7	7	15	▲ 1
		4	3	8	4	0	4	13	4	3	7	▲ 0
	その他	631	620	1,252	591	501	1,092	2,345	474	593	1,067	▲ 184
		10	4	14	12	▲ 21	▲ 8	5	▲ 8	9	1	▲ 13
	消去・全社	▲ 373	▲ 398	▲ 771	▲ 380	▲ 286	▲ 667	▲ 1,438	▲ 269	▲ 341	▲ 611	160
		▲ 16	▲ 16	▲ 33	▲ 26	▲ 31	▲ 57	▲ 90	▲ 30	▲ 25	▲ 55	▲ 22
	連結	6,730	6,928	13,658	6,843	5,658	12,501	26,160	5,675	6,008	11,683	▲ 1,975
		3,777	3,876	7,653	2,406	1,038	3,444	11,097	894	698	1,592	▲ 6,060

※（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

2Q決算



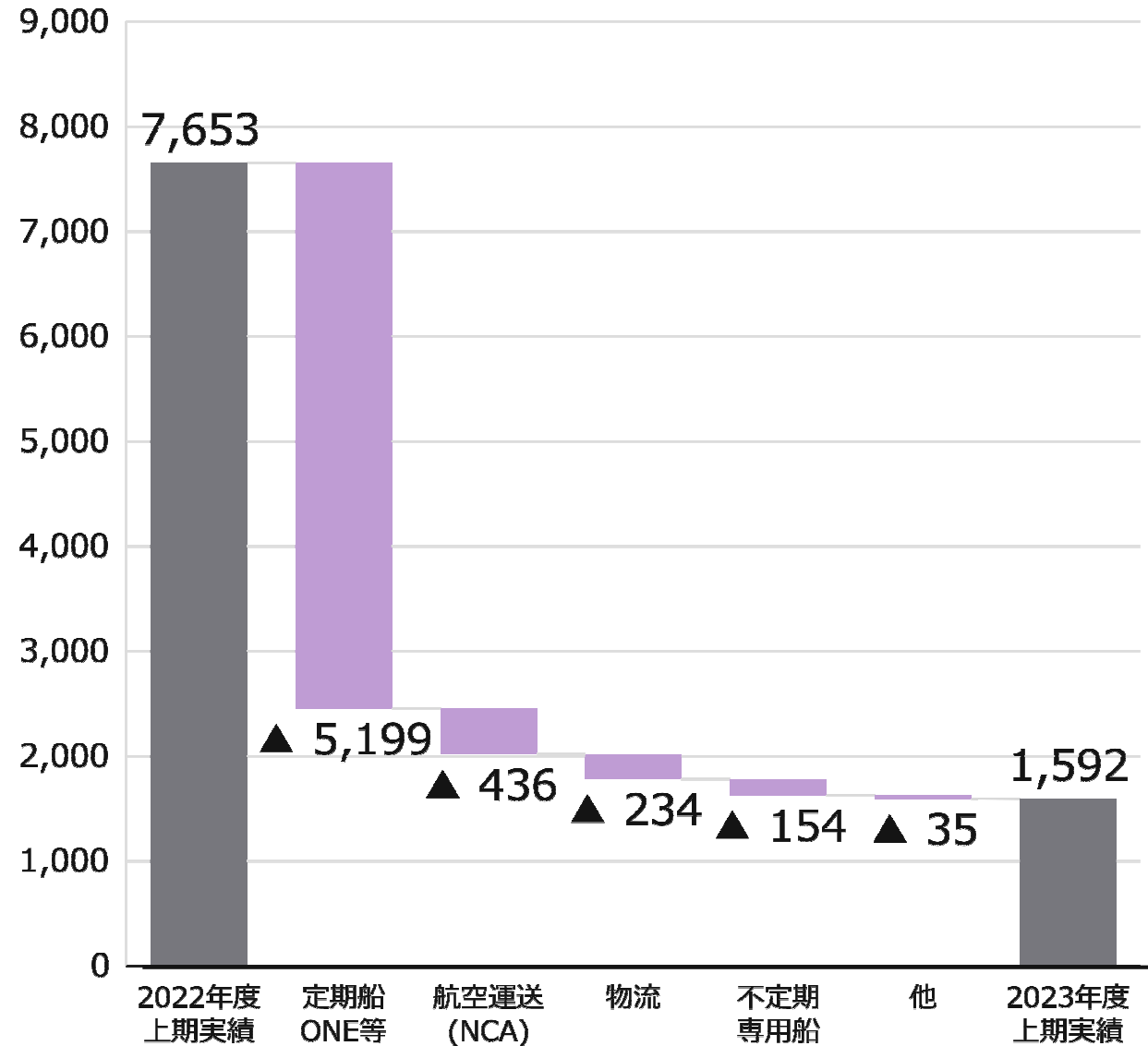
要因別分析

	(億円)	
円安	69	今期 139.93円/\$ 8.37円の円安
燃料油安	42	今期 \$604.38/MT \$235.57/MTの下落
海運市況 変動等	▲ 5,324	定期船(含むONE) ▲5,252 不定期船 ▲72
為替差損益	▲ 228	
その他	▲ 620	物流 ▲234 航空運送(NCA) ▲436
合計	▲ 6,060	

事業別分析

(単位：億円)

■ 増加 ■ 減少 ■ 合計



通期業績予想（前回 通期決算時の予想比）

- ▶ **売上高： 2兆2,800億円（1,100億円 上方修正）**
 - ・ 不定期専用船事業： 575億円 上方修正
 - ・ 航空運送事業： 545億円 上方修正

- ▶ **経常損益： 2,350億円（150億円 上方修正）**
 - ・ 不定期専用船事業： 235億円 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）： 90億円 下方修正

- ▶ **当期純損益： 2,200億円（前回予想から変更なし）**

- ▶ **配当： 中間 60円/株 | 期末 70円（予）/株 | 年間 130円（予）/株
（前回予想から変更なし）**
 - ・ 上期振り返り（3ページ）で前述のとおり、自己株式取得を実施中
 - ・ 期末・年間配当金は、期末時点の自己株式取得状況を考慮の上、株主還元の基本方針である連結配当性向30%を目安に決定
 - ・ 上記の年間配当予想（130円/株）と10月31日時点までの自己株式取得実績（累計25,900,100株、総額 約1,000億円）を合わせた総還元性向は75%程度

セグメント別（経常損益 前回決算時の予想比）

▶ 定期船： 570億円（100億円 下方修正）

コンテナ船（Ocean Network Express）

- ・ 年度後半に掛け緩やかな荷動き回復を見込むも、本格的な回復には時間を要することを想定
- ・ 今年度より新造船の投入が本格化、船腹供給圧力は下期も継続する見込み
- ・ 厳しい運賃市況が下期も一定程度継続する前提なるも、需要に合わせた機動的な配船等の各種施策により収益良化を目指す

ターミナル

- ・ 順次各海外拠点ターミナルをONEへ移管予定

▶ 航空運送： 5億円（5億円 上方修正）

- ・ 軟調な市況が下期も継続する見込みも、前回予想比では第2四半期の市況は若干ながら改善
- ・ 日本貨物航空（NCA）の株式譲渡時期変更に伴い、第4四半期1月末までの収支を反映（株式譲渡効力発生日：2024年2月1日を予定）

セグメント別（経常損益 前回決算時の予想比）

▶ 物流： 235億円（5億円 上方修正）

- ・ 航空貨物・海上貨物 需要の低迷による市況下落を受け、取扱量および運賃水準が低下する見通し
- ・ ロジスティクス 欧米域内での物流ニーズを取り込み、堅調な業績を見込む
年間を通じて収支を下支えする見通し

▶ 不定期専用船： 1,650億円（235億円 上方修正）

自動車事業

- ・ 船腹需給が逼迫する中、引き続き最適な配船により船舶の稼働率を向上させ、強い輸送需要を取り込む

ドライバルク事業

- ・ 中国経済の先行き不透明感が残るものの、下期以降は概ね前回予想通りの市況推移を見込む

エネルギー事業

- ・ VLCCの市況は輸送需要の見直しにより前回予想を下回るものの、VLGCは北米発の長距離輸送を中心に活発な荷動きが継続
- ・ 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(実績)		下期	通期		
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q				
売上高	13,658		12,501		26,160	11,683		11,117	22,800	▲ 3,360	1,100
	6,730	6,928	6,843	5,658		5,675	6,008				
営業損益	1,633		1,330		2,963	987		663	1,650	▲ 1,313	190
	891	741	860	469		471	516				
経常損益	7,653		3,444		11,097	1,592		758	2,350	▲ 8,747	150
	3,777	3,876	2,406	1,038		894	698				
親会社株主に帰属する 当期純損益	7,060		3,064		10,125	1,133		1,067	2,200	▲ 7,925	0
	3,433	3,626	2,143	921		734	398				
為替レート	¥126.49	¥136.64	¥143.98	¥133.17	¥135.07	¥135.81	¥144.05	¥143.50	¥141.72	¥6.65	¥9.01
燃料油価格 (全油種)	\$789.47	\$887.41	\$732.07	\$638.93	\$760.72	\$611.22	\$597.59	\$624.00	\$614.20	-\$146.52	-\$0.23
燃料油価格 (HSFO)	-	-	-	-	-	-	-	\$520.00	\$520.00	-	-
適合油価格 (VLSFO)	-	-	-	-	-	-	-	\$630.00	\$630.00	-	-

▶ 経常利益に対する感応度 (3-4Qの残り6カ月)

為替レート : 1円の円安で約6.2億円の増益 (※)

燃料油価格 : \$ 10/MTの燃料油価格下落で約3.2億円の増益

(※)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(実)	上期(実)	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	552	1,117	793	1,910	▲ 97
		2,702	2,963	5,666	2,239	7,906	316	150	467	103	570	▲ 7,336
航空運送		625	613	1,239	941	2,180	370	408	778	522	1,300	▲ 880
		245	193	439	176	615	4	▲ 0	3	2	5	▲ 610
物流		2,398	2,346	4,744	3,879	8,624	1,647	1,739	3,386	3,554	6,940	▲ 1,684
		192	178	371	171	542	70	67	137	98	235	▲ 307
(単純合計)		3,541	3,454	6,996	5,815	12,812	2,582	2,700	5,282	4,868	10,150	▲ 2,662
		3,141	3,336	6,477	2,587	9,064	391	216	608	202	810	▲ 8,254
事業専用定期船	不定期	2,922	3,242	6,164	6,243	12,408	2,880	3,047	5,928	5,712	11,640	▲ 768
	専用船	637	548	1,185	918	2,104	537	493	1,031	619	1,650	▲ 454
その他事業	不動産	8	8	17	16	33	7	7	15	15	30	▲ 3
		4	3	8	4	13	4	3	7	8	15	2
その他		631	620	1,252	1,092	2,345	474	593	1,067	1,293	2,360	15
		10	4	14	▲ 8	5	▲ 8	9	1	▲ 1	0	▲ 5
消去・全社		▲ 373	▲ 398	▲ 771	▲ 667	▲ 1,438	▲ 269	▲ 341	▲ 611	▲ 769	▲ 1,380	58
		▲ 16	▲ 16	▲ 33	▲ 57	▲ 90	▲ 30	▲ 25	▲ 55	▲ 70	▲ 125	▲ 35
連結		6,730	6,928	13,658	12,501	26,160	5,675	6,008	11,683	11,117	22,800	▲ 3,360
		3,777	3,876	7,653	3,444	11,097	894	698	1,592	758	2,350	▲ 8,747

※（上段）売上高（下段）経常損益

※ 航空運送：NCAの株式譲渡が2024年2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(実)	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	1,045	760	1,805	1,117	793	1,910	72	33	105
		390	280	670	467	103	570	77	▲ 177	▲ 100
	航空運送	755	0	755	778	522	1,300	23	522	545
		0	0	0	3	2	5	3	2	5
	物流	3,435	3,685	7,120	3,386	3,554	6,940	▲ 49	▲ 131	▲ 180
(単純合計)	130	100	230	137	98	235	7	▲ 2	5	
	5,235	4,444	9,680	5,282	4,868	10,150	47	424	470	
用不 船定期 事業専 その 他 事業	不定期 専用船	520	380	900	608	202	810	88	▲ 178	▲ 90
		5,830	5,235	11,065	5,928	5,712	11,640	98	477	575
	不動産	860	555	1,415	1,031	619	1,650	171	64	235
		15	15	30	15	15	30	0	0	0
	その他	10	5	15	7	8	15	▲ 3	3	0
1,065		1,200	2,265	1,067	1,293	2,360	2	93	95	
消去・全社	▲ 5	▲ 5	▲ 10	1	▲ 1	0	6	4	10	
	▲ 645	▲ 695	▲ 1,340	▲ 611	▲ 769	▲ 1,380	34	▲ 74	▲ 40	
連結	▲ 60	▲ 60	▲ 120	▲ 55	▲ 70	▲ 125	5	▲ 10	▲ 5	
	11,500	10,200	21,700	11,683	11,117	22,800	183	917	1,100	
	1,325	875	2,200	1,592	758	2,350	267	▲ 117	150	

※（上段）売上高（下段）経常損益

※ 航空運送：NCAの株式譲渡が2024年2月1日を効力発生日として、完了する前提

中期経営計画(2023~2026年度)の進捗



中核事業の深化と新規事業の開拓 （基軸戦略）

および それらを支える機能戦略

航空運送事業

- 日本貨物航空の全株式をANAホールディングスへ譲渡（2024年2月初旬を予定）

物流事業

- M&Aを含めた複数の新規投資案件を推進中

エネルギー事業

- LNG輸送船の中長期契約積み上げが進捗（契約締結済案件を含めて115隻 ※2023年9月30日時点）

ネットゼロに向けた取り組み

- 環境対応船の積み上げ
 - 2023年9月末時点 竣工済み隻数：計19隻（LNG燃料船 13隻、LPG燃料船 2隻、メタノール燃料船 3隻、LNG燃料供給船 1隻）
- 脱炭素目標の引き上げとICP*本格導入による脱炭素投資の推進 *ICP：Internal Carbon Pricing（社内炭素価格）

新規事業の推進

- 洋上風力関連事業（石狩湾）、CO2輸送、宇宙関連事業等も着実に進捗

財務戦略

資本効率向上と持続的成長の両立

株主還元

- 自己株式取得
 - 総額2,000億円（上限）を実施中（取得期間：2024年4月末まで）
 - 2023年10月31日時点の自己株式取得実績（累計）総数 25,900,100株、総額 約1,000億円

ESGファイナンス

- 第2回トランジションボンド発行（計200億円）

資本効率向上

- 指標としてROICを活用、見える化・オートメーション化を進め、社内浸透を推進中

当社ESG経営の具体的取組み（ステークホルダーとの共創事例を含む）は、本日公表の“**NYK Group ESG Story 2023**”をご参照ください

利益・財務数値の推移

	2022年度 (実績)	2023/9期末 (実績)	2023年度 (期初予想) ※1	2023年度 (今回予想)	2026年度 (予想) ※2
経常損益 (億円)	11,097	1,592	2,000	2,350	2,700
有利子負債 (億円)	6,940	7,251	7,110	8,460	-
自己資本 (億円)	24,786	26,471	25,200	25,275	-
自己資本比率 (含 備船料債務 ※3)	66% (55%)	66% (56%)	67% (57%)	65% (55%)	57% (49%)
ROIC ※4	35.7%	-	6.7%	7.9%	6.5% 目標：6.5%以上
ROE	48.3%	-	8.0%	8.8%	10.2% 目標：8~10%
DER (含 備船料債務 ※3)	0.28 (0.56)	0.27 (0.54)	0.28 (0.56)	0.33 (0.61)	-
営業CF (億円)	8,248	2,542	3,410	4,030	-
投資CF (億円)	▲ 2,529	▲ 1,345	▲ 3,120	▲ 2,920	-
(減価償却費) (億円)	(1,216)	(684)	(1,210)	(1,355)	-

※1) 2022年度 通期決算発表時 (2023年5月9日) における期初予想値

※2) 中期経営計画発表時 (2023年3月10日) における見通し

※3) 備船料債務試算額：各年度それぞれ約7,000億円を加味

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

Appendix



▶ 1. 航空運送事業 (NCA)

	2022年度(実績)				通期	2023年度(予想)			
	上期		下期			上期(実績)		下期	通期
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q		
売上高(億円)	1,239		941		2,180	778		522	1,300
	625	613	544	397		370	408		
経常損益(億円)	439		176		615	3		2	5
	245	193	123	52		4	▲ 0		
輸送重量 千トン	199		185		385	196		213	409
	97	103	99	87		95	101		
輸送量(RTK) 百万トンキロ	1,185		1,082		2,267	1,149		1,279	2,428
	598	587	579	503		568	581		
供給量(ATK) 百万トンキロ	1,779		1,710		3,489	1,797		1,980	3,777
	880	899	897	813		885	912		
YIELD指数	241		191		217	142		145	144
09/3期 1Q=100	251	231	208	172		141	143		
燃料単価 (ジェット燃料)	\$139		\$113		\$126	\$102		\$100	\$101
US\$ per bbl	\$148	\$130	\$119	\$107		\$92	\$113		
機材の稼働時間	104		97		101	108		-	-
21/3期 1Q=100	104	104	104	91		106	110		

※ 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2024年2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	2022年度(実績)				通期	2023年度(予想)				前回 予想比 (通期)
		(実績)	上期		下期			上期(実績)		下期	通期	
		通期	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q			
海上 輸出	TEU	721	336		316		651	308		307	615	▲ 21
	(1,000TEU)		167	169	164	152		151	157			
	前年同期比	▲ 0%	▲ 9%		▲ 10%		▲ 10%	▲ 8%		▲ 3%	▲ 6%	
			▲ 11%	▲ 7%	▲ 10%	▲ 10%	▲ 10%	▲ 7%				
航空 輸出	重量	400	158		137		295	126		146	272	▲ 1
	(1,000トン)		82	76	74	62		59	67			
	前年同期比	23%	▲ 21%		▲ 31%		▲ 26%	▲ 20%		7%	▲ 8%	
			▲ 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(実)	下期	通期		
ドライバルカー	BDI	2,517	1,659	1,522	992	1,673	1,326	1,194	1,240	1,250	1,367
	Cape	21,347	13,764	15,022	8,907	14,760	15,650	13,414	13,000	13,766	15,913
	Panamax	26,580	17,194	15,987	11,178	17,735	12,424	11,885	13,000	12,577	13,106
	Handymax	28,873	19,742	14,717	10,025	18,339	10,910	10,047	11,000	10,739	11,232
	Handy	27,535	18,720	14,905	9,610	17,692	10,515	8,877	10,000	9,848	10,597
タンカー	VLCC	▲ 11,190	25,579	60,061	45,860	30,078	39,049	20,469	39,000	34,379	40,512
	VLGC	45,958	38,630	102,217	67,833	63,660	75,981	103,704	67,500	78,671	53,995

※ 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(実績)		下期		通期
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q			
輸送台数 (万台)	218		232		450	227		235	463	1
	106	112	124	108		112	115			
前年同期比	6%		10%		8%	4%		1%	3%	0%
	▲ 1%	14%	20%	0%		5%	3%			

※ 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	22/9期末 (実績) 運航船 合計 隻数	23/3期末 (実績) 運航船 合計 隻数	23/9期末 (実績)						
				所有(含共有)		備船		運航船合計		
				隻数	DWT	隻数	DWT	隻数	DWT	
ライナー& ロジスティクス 事業	定期船事業	コンテナ船	55	54	26	1,665	27	2,938	53	4,604
	物流	内航船・フェリー	12	12	5	29	7	41	12	70
不定期専用船 事業	自動車事業	自動車船	121	122	60	1,058	60	1,112	120	2,171
	ドライバルク 事業	ケープサイズ バルカー	119	118	21	4,100	100	19,711	121	23,812
		パナマックスサイズ バルカー	94	94	39	3,452	60	5,193	99	8,645
		ハンディサイズ バルカー	137	131	54	2,683	82	4,194	136	6,877
		チップ船	37	36	12	597	21	1,152	33	1,750
		在来・プロジェクト貨物船	47	47	21	388	26	365	47	754
		その他	4	4	4	29	0	0	4	29
	ドライバルク事業 小計		438	430	151	11,251	289	30,617	440	41,868
	エネルギー 事業	タンカー	67	70	51	6,301	18	2,407	69	8,708
		LNG船	86	86	83	6,902	3	224	86	7,127
		シャトルタンカー	28	27					27	3,465
		FPSO	3	3					3	-
		FSO	2	2					2	-
		ドリルシップ	1	1					1	-
		LNG燃料供給船	2	2					2	5
CTV	1	1					2	0		
エネルギー事業 小計		190	192					192	19,305	
その他事業	その他の事業	客船	1	1	1	7	0	0	1	7
合計			817	811					818	68,182

<環境対応船の隻数> ※括弧内は対応代替燃料

不定期専用船 事業	自動車事業	自動車船 (LNG)	6	8	11	183	0	0	11	183
	エネルギー 事業	タンカー (LPG、メタノール)	4	5	5	259	0	0	5	259
		シャトルタンカー (LNG)	2	2					2	247
		LNG燃料供給船 (LNG)	1	1					1	3
合計			13	16					19	693

※ 共有船の重量トン是他社持ち分を含む。LNG船・客船の隻数には持分法適用会社が所有する船舶を含む。DWT…1,000KT

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2023年度第2四半期決算説明資料

2023年10月31日

1.	2023年度第2四半期決算概要	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2四半期取り組み	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2四半期決算概要

□ 要点

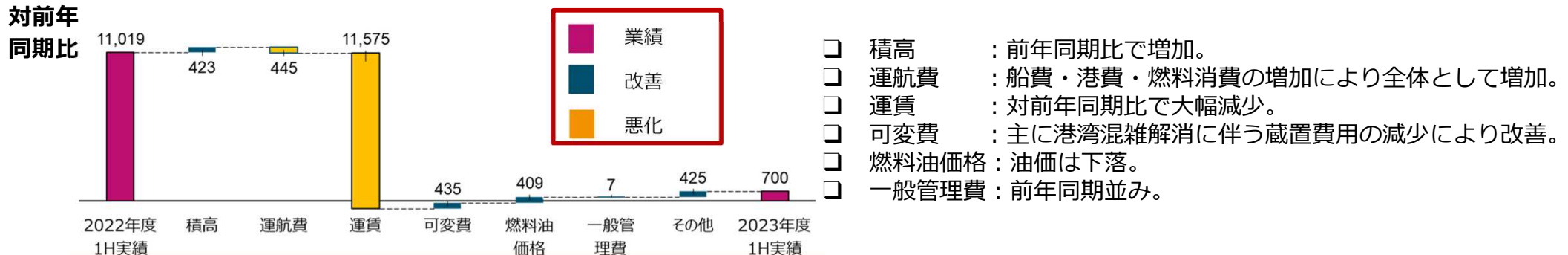
ピークシーズンに入るも荷動きに力強い回復は見られず、また、新造船の竣工増を背景に船腹需給が軟化したことから、短期運賃水準は上昇トレンドの継続には至らなかった。第2四半期は前年同期比で大幅な減益となる187百万US\$の黒字

- 北米では8月に荷動きが一定の盛り上がりを見せたものの、一般消費の低迷などを背景に持続性を欠いた。欧州ではインフレを背景とする需要減から緩やかな回復基調を辿っているが、荷動きの本格回復には至らなかった。
- 東西航路では減便やサービス合理化が行われたが、新造船竣工の増加などにより船腹供給が増加した。
- 上記要因により東西航路を中心に船腹需給が軟化し、運賃水準が低迷した。

□ 2023年度上期実績並びに対前年度比較

(単位：百万US\$)

	2022年度			2023年度			2Q 対前年同期比		上期 対前年同期比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	増減	増減 (%)	増減	増減 (%)
売上高	9,019	9,367	18,386	3,765	3,549	7,314	- 5,817	-62%	- 11,072	-60%
EBITDA	5,859	5,843	11,702	770	496	1,266	- 5,347	-92%	- 10,436	-89%
EBIT	5,561	5,528	11,089	385	58	443	- 5,470	-99%	- 10,647	-96%
税引き後損益	5,499	5,521	11,019	513	187	700	- 5,334	-97%	- 10,319	-94%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$750	\$875	\$812	\$590	\$565	\$577	-\$310	-35%	-\$235	-29%
総燃料消費量 (K MT)	773	771	1,543	799	862	1,661	92	12%	118	8%
総積高 (K TEU)	2,939	2,898	5,837	2,825	3,087	5,911	189	7%	75	1%



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	2Q 実績	上期 実績
北米往航	積高	577	578	1,155	449	468	916	2,072	578	706	1,284
	消席率	100%	91%	95%	80%	90%	85%	90%	82%	95%	89%
欧州往航	積高	402	395	796	368	346	713	1,510	385	434	819
	消席率	95%	95%	95%	90%	95%	92%	94%	94%	92%	93%
北米復航	積高	278	276	554	297	294	591	1,145	291	295	586
	消席率	48%	51%	49%	49%	55%	52%	51%	44%	40%	42%
欧州復航	積高	282	267	549	243	235	477	1,026	240	221	461
	消席率	58%	56%	57%	54%	54%	54%	55%	54%	45%	49%

(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		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	2Q 実績	上期 実績
北米往航		354	389	372	264	176	219	304	126	109	117
欧州往航		530	508	519	303	189	248	391	139	116	127

- 積高・消席率：北米往航はサプライチェーン混乱解消とピークシーズン入りで積高が増加。特に西岸向けの消席率が上昇した。欧州往航は積高に一定の回復が見られるも、船腹供給量の増加を背景に消席率が悪化した。
- 運賃指数：長期契約は今年度運賃への切り替わりが完了。短期市況は総じて軟化傾向にある。結果としてコロナ前の水準に戻り、前期比、前年同期比ともに大きく下落。

3. 2023年度通期見通し

□ 要点

2023年度通期業績は、需要減退による運賃市況の悪化を背景に、前年度比減益となる税引き後利益851百万US\$を見込む。(-\$14,146百万US\$)

- 金利高とインフレに伴う消費低迷は継続し荷動きの本格回復にはなお時間を要するが、年度後半には緩やかな回復を見込む。
- 今年度より顕著になった新造船大量竣工による供給圧力は下期も継続する見込み。
- 上記の需給ギャップより、厳しい運賃市況が下期も継続するが、需要に合わせた機動的な配船と効率的な機材運用により、収益の最大化を目指す。

□ 2023年度通期見通し

(単位：百万US\$)

	2022年度 実績			2023年度 予想			通期	
	上期 実績	下期 実績	通期 実績	上期 実績	下期 予想	通期 予想	増減	増減 (%)
売上高	18,386	10,896	29,282	7,314	7,157	14,471	-14,810	-51%
EBITDA	11,702	4,618	16,320	1,266	589	1,855	-14,465	-89%
EBIT	11,089	3,916	15,005	443	-191	252	-14,754	-98%
税引き後損益	11,019	3,978	14,997	700	151	851	-14,146	-94%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$812	\$696	\$756	\$577	\$634	\$607	-\$149	-20%

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7~9月の荷動きは前年同期比で7.5%減。ピークシーズンを迎え一時荷動きは盛り上がりを見せたが、在庫調整スピードは遅く、一般消費財の販売も停滞し、伸び悩んだ。またアジア発欧州向け航路の7月-8月の荷動きは6.1%増だった。昨年度下期の需要減からは緩やかな回復が続くも、インフレや高金利を背景に消費の回復はなお力強さを欠いた。
- 供給面では、サプライチェーン混乱が総じて解消したことに加え、新造船の投入が本格化したことで船腹供給圧力が増大。この結果、需給の軟化傾向が続いた。
- アジア域内や南米航路では需給軟化が見られるも、荷動き自体は旺盛な状況が続いた。



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。
- 中期的な荷動き見通しに合わせた構造的なサービス改編を実施。サービス品質を維持しつつ運航コストを削減。
- 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) 新造船竣工に伴う各航路の投入船腹の最適化
 - 2) 減速航海等による燃料消費量の低減
 - 3) 各航路におけるカーゴミックスの最適化
- 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。
- 南米東岸-北欧州航路など、成長市場における新サービス拡大。



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2四半期取り組み

方針	<ol style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 	
進捗	投資	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 正栄汽船からの長期傭船2万4000TEU 型 6隻のうち2隻が竣工し北欧州航路に投入 (計3隻投入済)。Seaspan社からの長期傭船1万5000TEU型船 4隻のうち1番船が竣工 (7-9月) ➢ アジア域内新サービス「KCS2」「THX」開始 (7月) ➢ 地中海新サービス「AIB」開始 (7月) ➢ 南米発着新サービス「FLX」「LUX」開始 (9月)
	環境	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 上海/ロサンゼルス・ロングビーチ間のグリーン海運回廊に参画 (9月)
	デジタル	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Mobile Appに2段階認証搭載 (9月) ➢ eコマースの新機能として「ONE Finance」を実装 (9月)
	安全	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 船上での貨物火災など防止に向けSafetytech Accelerator社とのオンライン・ワークショップや協業を加速 (8月)
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 第2回コンテナ海運サミットをシンガポールで開催 (8月)

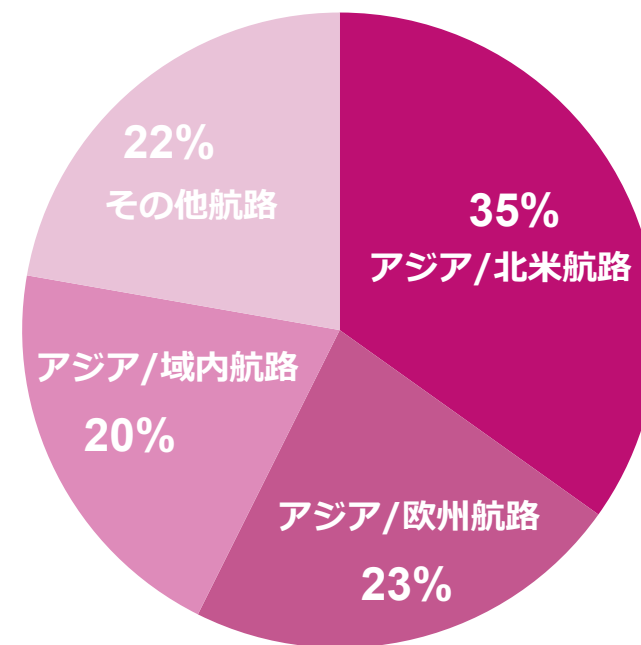
6. 参考資料（船隊構成・航路構成・新造船発注残）

□ 船隊構成

Size			1)2023年 6月末	2)2023年 9月末	2)-1)
20,000 TEU <=	Capacity (TEU)		144,600	192,600	48,000
	Vessels		7	9	2
10,500 TEU - 20,000 TEU	Capacity (TEU)		550,316	565,688	15,372
	Vessels		40	41	1
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)		346,389	346,389	0
	Vessels		39	39	0
6,000 TEU - 7,800 TEU	Capacity (TEU)		151,811	151,279	-532
	Vessels		23	23	0
5,200 TEU - 6,000 TEU	Capacity (TEU)		38,654	27,488	-11,166
	Vessels		7	5	-2
4,600 TEU - 5,200 TEU	Capacity (TEU)		83,101	78,068	-5,033
	Vessels		17	16	-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)		29,042	37,548	8,506
	Vessels		7	9	2
2,400 TEU - 3,500 TEU	Capacity (TEU)		86,860	81,573	-5,287
	Vessels		32	30	-2
1,300 TEU - 2,400 TEU	Capacity (TEU)		10,354	17,239	6,885
	Vessels		6	10	4
1,000 TEU - 1,300 TEU	Capacity (TEU)		13,915	16,061	2,146
	Vessels		13	15	2
0 TEU - 1,000 TEU	Capacity (TEU)		0	0	0
	Vessels		0	0	0
	合計	キャパシティ(TEU)	1,627,844	1,686,735	58,891
		隻数	216	222	6

□ 航路構成

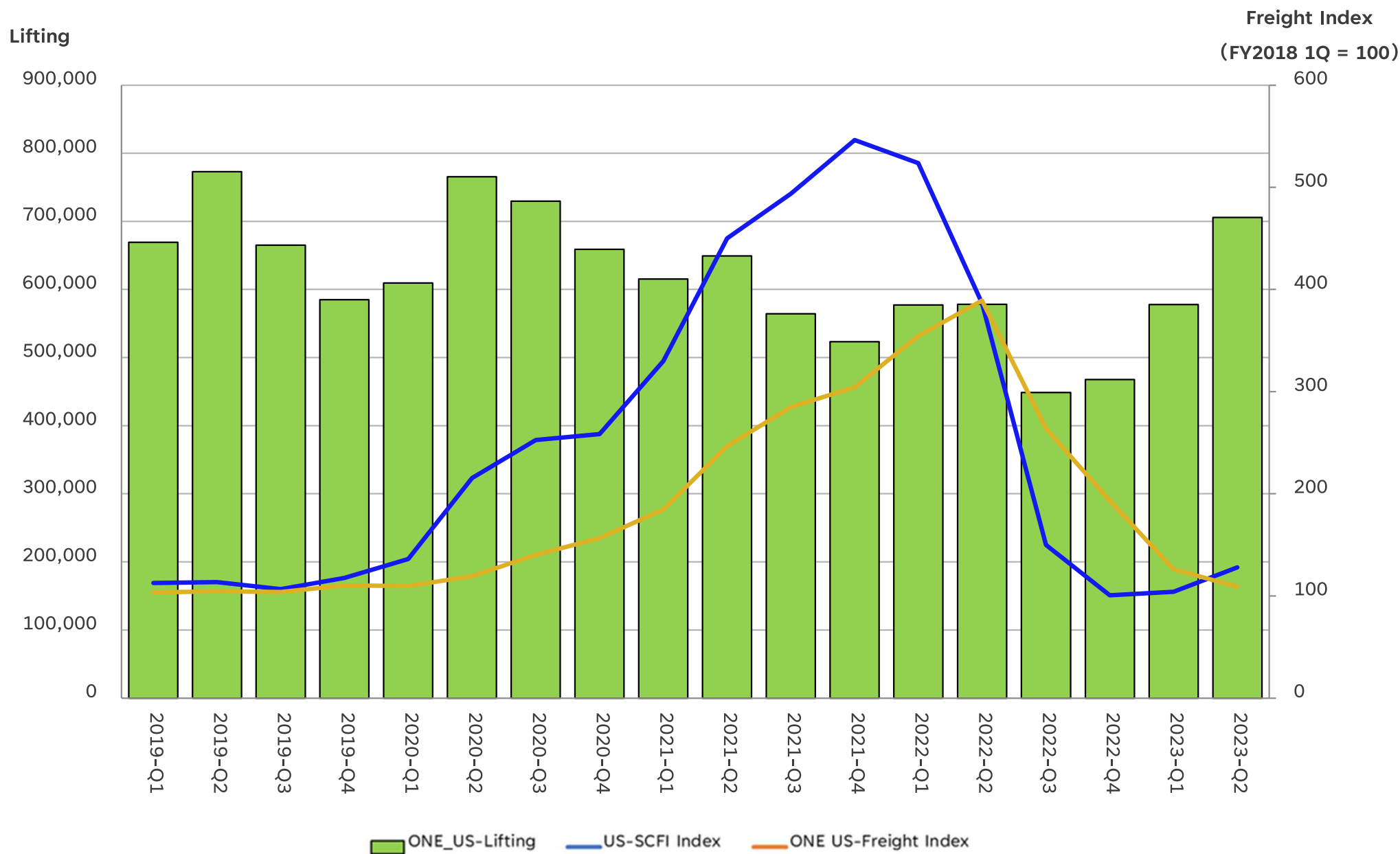
(2023年度2Q 往復スペースの構成)



□ 新造船発注残（新造長期傭船含む）

	2023年度 6月 末時点	2023年度 2Q デリバリー	2023年度 2Q 新規発注	2023年度 9月 末時点
新造船発注残 (隻数)	42	3	0	39

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

E-mail iroffice@nykgroup.com

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