

2023年度 第3四半期決算説明会

2024年2月5日

目次

1. 2023年度 第3四半期決算概要	— p.3-8
2. 2023年度 通期業績予想	— p.9-15
➤ Appendix	— p.16-20
✓ セグメント別状況	

(添付) Ocean Network Express
2023年度第3四半期決算説明資料

3Q振り返り（前年同期比）

▶ 売上高： 1兆7,892億円（2,609億円 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（1,695億円 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（556億円 減収）

▶ 経常損益： 2,002億円（8,056億円 減益）

- ・ 定期船事業 – 貨物需要の低迷により市況が下落。新造船竣工による船腹供給量の増加も影響（6,828億円 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（509億円 減益）

▶ 当期純損益： 1,535億円（7,667億円 減益）

▶ 株主還元： 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（2024年1月31日時点 累計）：
株式総数 36,915,100株 | 総額 約1,420億円

セグメント別（経常損益 前年同期比）

▶ 定期船： 453億円（6,828億円 減益）

コンテナ船（Ocean Network Express）

- ・ 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
- ・ 12月に入って運賃市況が上昇するも、第3四半期累計では低水準で推移

ターミナル

- ・ 海外ターミナルでは、低調な荷動きに加え、9月末に北米西岸ターミナルの関係会社株式を売却したことにより、前年同期比で取扱量が減少

▶ 航空運送： 52億円（509億円 減益）

- ・ 12月末にかけて北米向けの好調な荷動きもあり、第3四半期の収支は想定を上回ったものの、マーケット全体では輸送需要は低迷
- ・ 国際旅客便の回復による供給スペース増加により需給が緩み、前年同期比で運賃水準が低下

セグメント別（経常損益 前年同期比）

▶ 物流： 210億円（291億円 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が継続、収支を下支え

▶ 不定期専用船： 1,374億円（357億円 減益）

自動車事業

- ・ 旺盛な輸送需要に加え、港湾混雑やパナマ運河の通航制限により需給が逼迫
- ・ 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

- ・ ケープサイズでは年末にかけて市況が好転したものの、パナマックスサイズ以下では高市況だった前年度と比較して、第3四半期累計での市況は下落
- ・ 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 需要期である第3四半期に米国・中南米発の輸出が伸び市況は回復
- ・ VLGC 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3四半期決算（サマリー）

3Q決算



(億円)	2022年度						2023年度				1-3Q 累計 増減
	1Q	2Q	3Q	累計	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	累計	
売上高	6,730	6,928	6,843	20,501	5,658	26,160	5,675	6,008	6,208	17,892	▲ 2,609
営業損益	891	741	860	2,494	469	2,963	471	516	454	1,442	▲ 1,051
経常損益	3,777	3,876	2,406	10,059	1,038	11,097	894	698	409	2,002	▲ 8,056
親会社株主に 帰属する 当期純損益	3,433	3,626	2,143	9,203	921	10,125	734	398	401	1,535	▲ 7,667
為替レート	¥126.49	¥136.64	¥143.98	¥135.70	¥133.17	¥135.07	¥135.81	¥144.05	¥148.72	¥142.86	¥7.16
燃料油価格	\$789.48	\$887.41	\$732.07	\$801.46	\$638.93	\$760.72	\$611.22	\$597.59	\$642.12	\$617.70	-\$183.77

前年同期比較（セグメント別）

3Q決算



事業 セグメント (億円)		2022年度						2023年度				1-3Q累計 増減	
		1Q	2Q	3Q	累計	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	累計		
ライナー & ロジスティクス事業	定期船	518	494	522	1,535	471	2,007	564	552	413	1,530	▲ 5	
		2,702	2,963	1,615	7,282	623	7,906	316	150	▲ 13	453	▲ 6,828	
	航空運送	625	613	544	1,783	397	2,180	370	408	448	1,226	▲ 556	
		245	193	123	562	52	615	4	▲ 0	49	52	▲ 509	
	物流	2,398	2,346	2,154	6,899	1,725	8,624	1,647	1,739	1,816	5,203	▲ 1,695	
		192	178	130	501	40	542	70	67	73	210	▲ 291	
	(単純合計)	3,541	3,454	3,221	10,217	2,594	12,812	2,582	2,700	2,677	7,960	▲ 2,257	
		3,141	3,336	1,869	8,346	717	9,064	391	216	108	717	▲ 7,629	
	事業専用船	不定期	2,922	3,242	3,402	9,566	2,841	12,408	2,880	3,047	3,293	9,221	▲ 345
		専用船	637	548	546	1,732	372	2,104	537	493	343	1,374	▲ 357
その他事業	不動産	8	8	8	25	8	33	7	7	8	23	▲ 1	
		4	3	4	12	0	13	4	3	5	13	0	
	その他	631	620	591	1,843	501	2,345	474	593	565	1,633	▲ 209	
		10	4	12	27	▲ 21	5	▲ 8	9	▲ 6	▲ 5	▲ 32	
	消去・全社	▲ 373	▲ 398	▲ 380	▲ 1,151	▲ 286	▲ 1,438	▲ 269	▲ 341	▲ 336	▲ 947	204	
		▲ 16	▲ 16	▲ 26	▲ 59	▲ 31	▲ 90	▲ 30	▲ 25	▲ 40	▲ 96	▲ 37	
	連結	6,730	6,928	6,843	20,501	5,658	26,160	5,675	6,008	6,208	17,892	▲ 2,609	
		3,777	3,876	2,406	10,059	1,038	11,097	894	698	409	2,002	▲ 8,056	

※（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

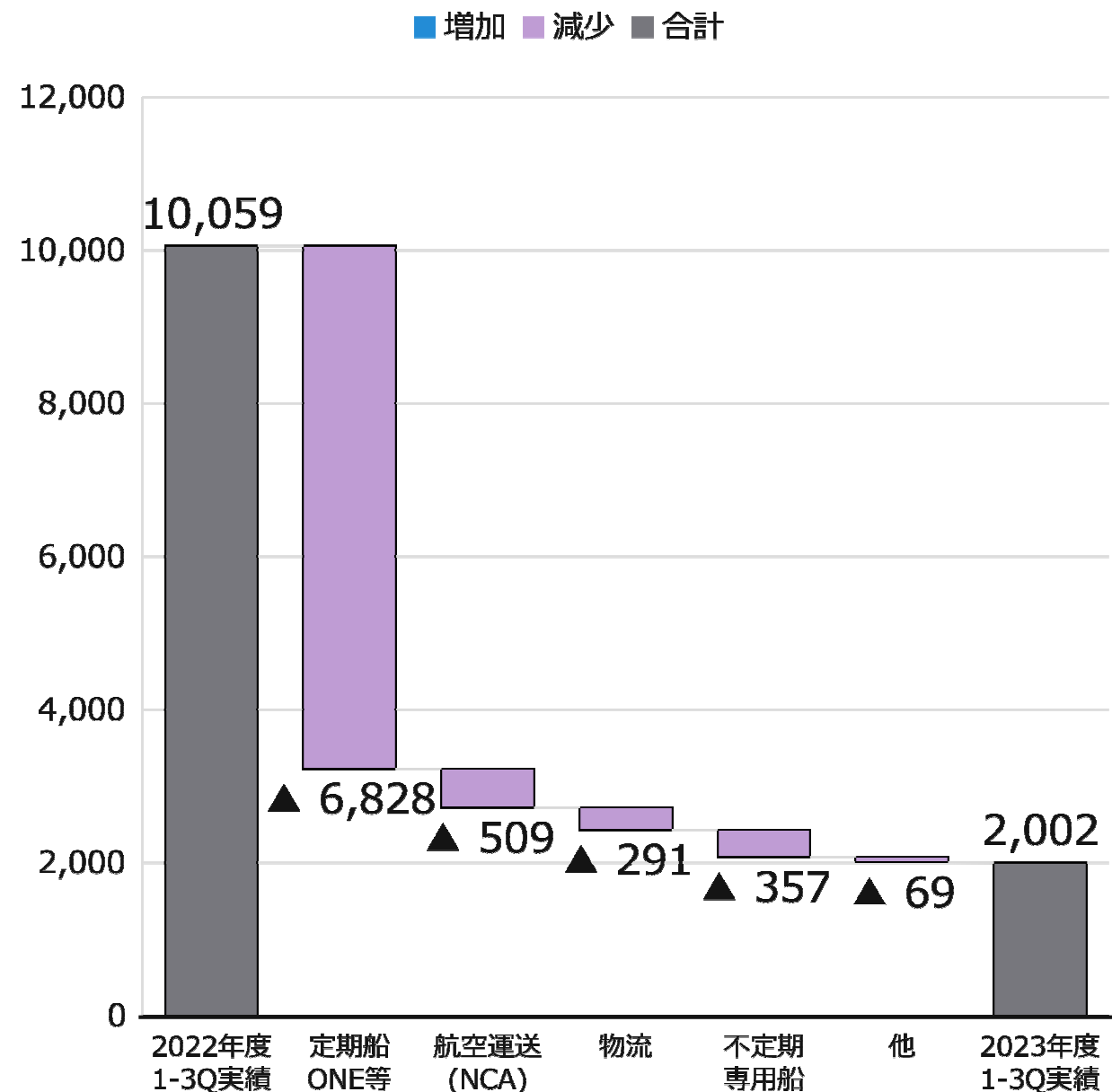
3Q決算



要因別分析

	(億円)	
円安	▲ 67	今期 142.86円/\$ 7.16円の円安
燃料油安	▲ 88	今期 \$617.70/MT \$183.77/MTの下落
海運市況 変動等	▲ 7,295	定期船(含むONE) ▲6,916 不定期船 ▲379
為替差損益	▲ 150	
その他	▲ 766	物流 ▲291 航空運送(NCA) ▲509
合計	▲ 8,056	

事業別分析



2. 2023年度 通期業績予想

業績予想



通期業績予想（前回 2Q決算時の予想比）

- ▶ **売上高： 2兆3,400億円（600億円 上方修正）**
 - ・ 不定期専用船事業： 380億円 上方修正
 - ・ 航空運送事業： 310億円 上方修正
- ▶ **経常損益： 2,450億円（100億円 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）： 65億円 上方修正
 - ・ 不定期専用船事業： 50億円 上方修正
- ▶ **当期純損益： 2,000億円（200億円 下方修正）**
 - ・ 日本貨物航空（NCA）の株式譲渡と海外ターミナルのONEへの移管時期が来期へ変更に
- ▶ **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）**
 - ・ 3Q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、総額600億円超）と1月31日時点までの自己株式取得実績（累計 36,915,100株、総額 約1,420億円）を合わせた総還元性向は103%程度

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2Q決算時の予想比）

▶ 定期船： 600億円（30億円 上方修正）

コンテナ船（Ocean Network Express）

- ・荷動きに緩やかな回復は見られるが、本格的な回復には時間を要することを想定
- ・新造船供給は継続するものの、足元では紅海情勢等の影響により船腹需要が高まる
- ・紅海情勢の見通しは不透明だが、船腹需給の引き締めによる市況上昇を一定程度考慮
- ・THE Allianceを通じ、2024年も引き続き安定したサービスの提供を目指す

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： 35億円（30億円 上方修正）

- ・日本貨物航空（NCA）の株式譲渡時期変更に伴い、第4四半期までの収支を反映（株式譲渡効力発生日：2024年4月1日を予定）
- ・オフシーズンとなる第4四半期は低調な市況を見込むも、第3四半期のピークシーズンに運賃が高騰、収支良化に貢献

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2Q決算時の予想比）

▶ 物流： 240億円（5億円 上方修正）

- ・ 航空貨物・海上貨物 需要の低迷により取扱量は前回予想比で減少する見通し
- ・ 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： 1,700億円（50億円 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

- ・ 各船型において第4四半期および通期の市況は前回予想を上回る見通し

エネルギー事業

- ・ VLCC 概ね前回予想通りの市況推移を見込む
- ・ VLGC 北米産の長距離輸送需要が堅調に推移することを想定
- ・ LNG船 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	3Q(実)	4 Q			
売上高	13,658		12,501		26,160	11,683		11,717		23,400	▲ 2,760	600
	6,730	6,928	6,843	5,658		5,675	6,008	6,208	5,508			
営業損益	1,633		1,330		2,963	987		763		1,750	▲ 1,213	100
	891	741	860	469		471	516	454	308			
経常損益	7,653		3,444		11,097	1,592		858		2,450	▲ 8,647	100
	3,777	3,876	2,406	1,038		894	698	409	448			
親会社株主に帰属する 当期純損益	7,060		3,064		10,125	1,133		866		2,000	▲ 8,125	▲ 200
	3,433	3,626	2,143	921		734	398	401	465			
為替レート	¥126.49	¥136.64	¥143.98	¥133.17	¥135.07	¥135.81	¥144.05	¥148.72	¥142.00	¥142.65	¥7.58	¥0.93
燃料油価格（全油種）	\$789.48	\$887.41	\$732.07	\$638.93	\$760.72	\$611.22	\$597.59	\$642.12	\$633.00	\$620.98	-\$139.74	\$6.78
燃料油価格（HSFO）	-	-	-	-	-	-	-	-	\$470.00	-	-	-
適合油価格（VLSFO）	-	-	-	-	-	-	-	-	\$650.00	-	-	-

▶ 経常利益に対する感応度（4Qの残り3カ月）

為替レート : 1円の円安で約3.5億円の増益（※）

燃料油価格 : \$ 10/MTの燃料油価格下落で約1.6億円の増益

（※）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		2022年度（実績）							2023年度（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	
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	413	389	803	1,920	▲ 87
		2,702	2,963	5,666	1,615	623	2,239	7,906	316	150	467	▲ 13	146	133	600	▲ 7,306
	航空運送	625	613	1,239	544	397	941	2,180	370	408	778	448	383	832	1,610	▲ 570
		245	193	439	123	52	176	615	4	▲ 0	3	49	▲ 18	32	35	▲ 580
	物流	2,398	2,346	4,744	2,154	1,725	3,879	8,624	1,647	1,739	3,386	1,816	1,742	3,559	6,945	▲ 1,679
		192	178	371	130	40	171	542	70	67	137	73	29	103	240	▲ 302
	（単純合計）	3,541	3,454	6,996	3,221	2,594	5,815	12,812	2,582	2,700	5,282	2,677	2,515	5,193	10,475	▲ 2,337
		3,141	3,336	6,477	1,869	717	2,587	9,064	391	216	608	108	158	267	875	▲ 8,189
	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	3,293	2,799	6,092	12,020	▲ 388
		637	548	1,185	546	372	918	2,104	537	493	1,031	343	326	669	1,700	▲ 404
そ の 他 事 業	不動産	8	8	17	8	8	16	33	7	7	15	8	6	15	30	▲ 3
		4	3	8	4	0	4	13	4	3	7	5	2	8	15	2
	その他	631	620	1,252	591	501	1,092	2,345	474	593	1,067	565	632	1,198	2,265	▲ 80
		10	4	14	12	▲ 21	▲ 8	5	▲ 8	9	1	▲ 6	▲ 5	▲ 11	▲ 10	▲ 15
	消去・全社	▲ 373	▲ 398	▲ 771	▲ 380	▲ 286	▲ 667	▲ 1,438	▲ 269	▲ 341	▲ 611	▲ 336	▲ 443	▲ 779	▲ 1,390	48
		▲ 16	▲ 16	▲ 33	▲ 26	▲ 31	▲ 57	▲ 90	▲ 30	▲ 25	▲ 55	▲ 40	▲ 34	▲ 75	▲ 130	▲ 40
	連結	6,730	6,928	13,658	6,843	5,658	12,501	26,160	5,675	6,008	11,683	6,208	5,508	11,717	23,400	▲ 2,760
		3,777	3,876	7,653	2,406	1,038	3,444	11,097	894	698	1,592	409	448	858	2,450	▲ 8,647

※（上段）売上高（下段）経常損益

※ 航空運送：NCAの株式譲渡が2024年4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		前回予想			今回予想					前回予想差
		(億円)	上期(実)	下期	通期	上期(実)	3Q(実)	4Q	下期	通期
ライナー & ロジスティクス事業	定期船	1,117	793	1,910	1,117	413	389	803	1,920	10
		467	103	570	467	▲ 13	146	133	600	30
	航空運送	778	522	1,300	778	448	383	832	1,610	310
		3	2	5	3	49	▲ 18	32	35	30
	物流	3,386	3,554	6,940	3,386	1,816	1,742	3,559	6,945	5
		137	98	235	137	73	29	103	240	5
	(単純合計)	5,282	4,868	10,150	5,282	2,677	2,515	5,193	10,475	325
		608	202	810	608	108	158	267	875	65
	不定期専用船	5,928	5,712	11,640	5,928	3,293	2,799	6,092	12,020	380
		1,031	619	1,650	1,031	343	326	669	1,700	50
その他の事業	不動産	15	15	30	15	8	6	15	30	0
		7	8	15	7	5	2	8	15	0
	その他	1,067	1,293	2,360	1,067	565	632	1,198	2,265	▲ 95
		1	▲ 1	0	1	▲ 6	▲ 5	▲ 11	▲ 10	▲ 10
	消去・全社	▲ 611	▲ 769	▲ 1,380	▲ 611	▲ 336	▲ 443	▲ 779	▲ 1,390	▲ 10
▲ 55		▲ 70	▲ 125	▲ 55	▲ 40	▲ 34	▲ 75	▲ 130	▲ 5	
連結	11,683	11,117	22,800	11,683	6,208	5,508	11,717	23,400	600	
	1,592	758	2,350	1,592	409	448	858	2,450	100	

※（上段）売上高 （下段）経常損益

※ 航空運送：NCAの株式譲渡が2024年4月1日を効力発生日として、完了する前提

現状評価

- コロナ禍以前と比べて時価総額は順調に増加するも、直近2過年度で急拡大した自己資本に見合った株式市場の評価は得られていない
- 拡大した自己資本に見合った安定利益、あるいは収益拡大を見込むことができるという市場からの信認が得られていないことが、株価向上に繋がらない主因であると評価

取組み方針

- 中期経営計画の各施策を推進
- 資本効率向上により、株主資本コストを上回るROEの持続的な向上を目指し、PBR 1倍を意識した改善を図る

$$PBR = 1 + \frac{\text{エクイティスプレッド (ROE - 株主資本コスト)}}{\text{株主資本コスト} - \text{成長率}}$$

ROE向上に向けた施策

中長期の利益成長

- 両利きの経営を推進し、コンテナ船以外の事業でも利益成長を図り、収益安定化を目指す
- 適正なリスクを取り、利益貢献に繋がる案件を取捨選択
- 低炭素戦略の推進による事業差別化

最適資本構成

- 資本効率と投資リスクのバランスを踏まえ、最適な資本構成を追求
- 自己株式取得を含めた機動的な追加株主還元を実施し、TSR拡大を図る

ROIC導入

- ROEに加えROICをKPIとして活用
- 資本効率を意識し、本質的な事業収益性の向上を図る
- 事業別に実績を管理し、資産売却や運転資本の効率化などの具体策を推進

Appendix



▶ 1. 航空運送事業 (NCA)

	2022年度(実績)					2023年度(予想)					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(億円)	1,239		941		2,180	778		832		1,610	310
	625	613	544	397		370	408	448	383		
経常損益(億円)	439		176		615	3		32		35	30
	245	193	123	52		4	▲ 0	49	▲ 18		
輸送重量 千トン	199		185		385	196		206		402	▲ 7
	97	103	99	87		95	101	104	102		
輸送量(RTK) 百万トンキロ	1,185		1,082		2,267	1,149		1,153		2,302	▲ 126
	598	587	579	503		568	581	584	569		
供給量(ATK) 百万トンキロ	1,779		1,710		3,489	1,797		1,878		3,676	▲ 101
	880	899	897	813		885	912	943	935		
YIELD指数 09/3期 1Q=100	241		191		217	142		168		155	11
	251	231	208	172		141	143	174	162		
燃料単価 (ジェット燃料) US\$ per bbl	\$139		\$113		\$126	\$102		\$111		\$107	\$6
	\$148	\$130	\$119	\$107		\$92	\$113	\$107	\$115		
機材の稼働時間 21/3期 1Q=100	104		97		101	108		-		-	-
	104	104	104	91		106	110	108	-		

※ 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4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(実績)		下期		通期	
		1Q	2Q	3Q	4Q	1Q		2Q	3Q(実)	4Q			
海上 輸出	TEU	721	336		316		651	308		301		609	▲ 6
	(1,000TEU)		167	169	164	152		151	157	155	146		
	前年同期比	▲ 0%	▲ 9%		▲ 10%		▲ 10%	▲ 8%		▲ 5%		▲ 7%	▲ 1%
			▲ 11%	▲ 7%	▲ 10%	▲ 10%		▲ 10%	▲ 7%	▲ 5%	▲ 4%		
航空 輸出	重量	400	158		137		295	126		145		270	▲ 2
	(1,000トン)		82	76	74	62		59	67	76	68		
	前年同期比	23%	▲ 21%		▲ 31%		▲ 26%	▲ 20%		6%		▲ 8%	▲ 1%
			▲ 18%	▲ 25%	▲ 30%	▲ 33%		▲ 28%	▲ 12%	3%	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

		2022年度(実績)					2023年度(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	2,517	1,659	1,522	992	1,673	1,326	1,194	2,079	1,315	1,478	1,250
	Cape	21,347	13,764	15,022	8,907	14,760	15,650	13,414	28,965	13,000	17,757	13,766
	Panamax	26,580	17,194	15,987	11,178	17,735	12,424	11,885	16,349	14,000	13,664	12,577
	Handymax	28,873	19,742	14,717	10,025	18,339	10,910	10,047	14,330	12,500	11,947	10,739
	Handy	27,535	18,720	14,905	9,610	17,692	10,515	8,877	13,110	11,500	11,000	9,848
タンカー	VLCC	▲ 11,190	25,579	60,061	45,860	30,078	39,049	20,469	38,128	40,000	34,411	34,379
	VLGC	45,958	38,630	102,217	67,833	63,660	75,981	103,704	116,352	60,000	89,009	78,671

※ 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)					2023年度(予想)					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		
輸送台数 (万台)	218		232		450	227		232		460	▲ 3
	106	112	124	108		112	115	121	112		
前年同期比	6%		10%		8%	4%		0%		2%	▲ 1%
	▲ 1%	14%	20%	0%		5%	3%	▲ 3%	3%		

※ 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3四半期決算説明資料

2024年1月31日

1.	2023年度第3四半期決算概要	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3四半期取り組み	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3四半期決算概要

□ 要点

消費の伸び悩みに加え、閑散期に入ったことで荷動きが減少した一方、新造船の竣工増による需給軟化傾向が続いたことから、引き続き短期運賃市況は低位で推移した。第3四半期は前年同期比で大幅な減益となる83百万US\$の赤字

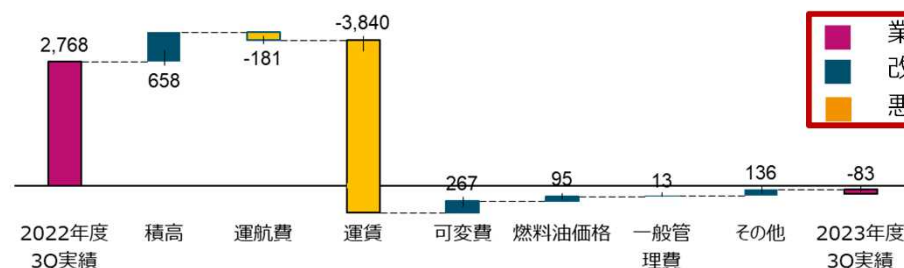
- 北米では前四半期から回復に転じた国内消費が当期も堅調さを保ったが、閑散期に入ったことで海上荷動きとしては鈍化した。欧州ではインフレの長期化が個人消費の停滞を招き、また、中東情勢を巡る不透明感も加わったことで荷動きの本格回復には至らず。
- 新造船竣工の増加により引き続き船腹供給圧力は強いが、冬季減便やサービス合理化の取り組みが本格化した。
- 12月に入って運賃水準は上昇に転じたが、10・11月の低迷から、四半期全体としては低い水準に留まった。

□ 2023年度第3四半期実績並びに対前年度比較

(単位：百万US\$)

	2022年度					2023年度					3Q 対前四半期期比		3Q 対前年同期比	
	1Q 実績	2Q 実績	1H 実績	3Q 実績	1Q-3Q 実績	1Q 実績	2Q 実績	1H 実績	3Q 実績	1Q-3Q 実績	増減	増減 (%)	増減	増減 (%)
売上高	9,019	9,367	18,386	6,254	24,640	3,765	3,549	7,314	3,357	10,671	-192	-5%	-2,897	-46%
EBITDA	5,859	5,843	11,702	3,060	14,762	770	436	1,206	170	1,376	-266	-61%	-2,890	-94%
EBIT	5,561	5,528	11,089	2,732	13,821	385	31	416	-248	168	-279	-900%	-2,980	-109%
税引き後損益	5,499	5,521	11,019	2,768	13,788	513	187	700	-83	616	-270	-145%	-2,851	-103%
* EBITDA/EBITに関して2Qおよび上期実績を修正														
燃料油価格 (US\$/MT)	\$750	\$875	\$812	\$747	\$791	\$590	\$565	\$577	\$625	\$593	\$59	10%	-\$122	-16%
総燃料消費量 (K MT)	773	771	1,543	732	2,275	799	862	1,661	859	2,520	-3	0%	128	17%
総積高 (K TEU)	2,939	2,898	5,837	2,648	8,484	2,825	3,087	5,911	3,105	9,017	18	1%	457	17%

対前年
同期比



- 積高 : 前年同期比で増加。
- 運航費 : 燃料消費量の増加に加え、用船料の上昇により増加。
- 運賃 : 対前年同期比で大幅減少。
- 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 : 油価は微減。
- 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

航路別積高・消席率		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
北米往航	積高 (千TEU)	577	578	1,155	449	468	916	2,072
	消席率	100%	91%	95%	80%	90%	85%	90%
欧州往航	積高 (千TEU)	402	395	796	368	346	713	1,510
	消席率	95%	95%	95%	90%	95%	92%	94%
北米復航	積高 (千TEU)	278	276	554	297	294	591	1,145
	消席率	48%	51%	49%	49%	55%	52%	51%
欧州復航	積高 (千TEU)	282	267	549	243	235	477	1,026
	消席率	58%	56%	57%	54%	54%	54%	55%

2023年度			
1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績
578	706	1,284	653
82%	95%	89%	94%
385	434	819	382
94%	92%	93%	90%
291	295	586	327
44%	40%	42%	46%
240	221	461	232
54%	45%	49%	50%

(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						
		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		354	389	372	264	176	219	304
欧州往航		530	508	519	303	189	248	391

2023年度			
1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績
126	109	117	108
139	116	127	106

- 積高・消席率 : 北米往航では、閑散期に伴う荷動きの減少と冬季減便により積高は前期比減。消席率は前期並。前年同期比では積高・消席率ともに大幅改善。欧州往航では、閑散期入りと消費停滞で積高・消席率とも前期比減少。前年同期比では、地中海向けが下支えする形で、積高は微増、消席率は前年並み。
- 運賃指数 : 短期運賃は総じて軟調、コロナ前の水準に戻った。前期比で北米は横ばい、北欧州は微減。前年同期比では共に大きく下落、また地中海では前期比・前年同期比とも短期運賃が下落した。

3. 2023年度通期見通し

□ 要点

2023年度通期業績は、船腹需給の軟化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856百万US\$を見込む。

- 緩やかな回復傾向は見られるものの、インフレの長期化を背景に個人消費は力強さを欠き、海上輸送荷動きの本格的な回復にはなお時間を要する見通し。
- 新造船大量竣工による供給圧力は今後も継続するが、中東情勢などに起因するサプライチェーンの混乱から足元では船腹需要が高まっている。
- 船腹需給や運賃市況の見通しは極めて不透明だが、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\$)

	2023年度 (前回予想)			2023年度 (最新予想)					通期 (対前回予想)	
	上期実績	下期予想	通期予想	上期実績	3Q実績	4Q予想	下期予想	通期予想	増減	増減 (%)
売上高	7,314	7,157	14,471	7,314	3,357	3,411	6,768	14,082	-389	-3%
EBITDA	1,206	715	1,921	1,206	170	549	719	1,925	4	0%
EBIT	416	-65	351	416	-248	132	-116	300	-51	-15%
税引き後損益	700	151	851	700	-83	239	156	856	5	1%

* EBITDA/EBITに関して上期実績および下期前回予想を修正

燃料油価格 (US\$/MT)	\$577	\$634	\$607	\$577	\$625	\$607	\$616	\$597	-\$10	-2%
-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

	2022 年度 実績			通期 (対前年)	
	上期	下期	通期	増減	増減 (%)
売上高	18,386	10,896	29,282	-15,199	-52%
EBITDA	11,702	4,618	16,320	-14,395	-88%
EBIT	11,089	3,916	15,005	-14,706	-98%
税引き後損益	11,019	3,978	14,997	-14,142	-94%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$812	\$696	\$756	-\$159	-21%

【通期見込み 2023年10月時点予想からの変化】

- ❑ 積高 : 欠便の増加により前回予想比で減少。
- ❑ 運航費 : 主に燃料消費量の増加により前回比増加
- ❑ 運賃 : 前回予想比で改善。
- ❑ 可変費 : 積高の減少に伴い減少
- ❑ 燃料油価格 : 油価は減少。
- ❑ 一般管理費 : 前回予想並み。

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10～12月の荷動きは前年同期比13.1%増。主として荷動きが低迷していた前年同期からの反動増という側面が強いが、米国内の消費は第3四半期も堅調さを保つ。また、アジア発欧州向け航路の10月の荷動きは14.7%増。北米と同じく反動増によるものだが、長期化したインフレが個人消費の停滞を招いており、更に、直近では中東情勢を巡る不透明感も加わったことで、荷動きの本格回復には時間を要する見込み。
- 供給面では、新造船投入の本格化による船腹供給圧力の増大から需給の軟化傾向が続いたが、12月以降は、冬季減便による投入船腹の適正化効果により、需給バランスにタイト感が生じつつある。
- 紅海・アデン湾における通航船舶への襲撃多発を受け、アジア／欧州航路や一部のアジア／北米東岸航路を中心にスエズ運河を経由していた多くのサービスが喜望峯ルートへと変更された。
- パナマ運河では渇水に伴う通航制限により、運河両端で滞船が多く発生し、スケジュール遅延が生じた。



ONEの対応

- 紅海・アデン湾情勢に起因するサプライチェーン混乱を最小限に抑えるべく、機動的な対応を実施。
- パナマ運河の混雑対応のため、アジア／北米東岸サービスの一部で西周りにルート変更する他、アジア／カリブ間、アジア／南米東岸間の一部では、パナマで荷揚げ・陸上輸送の後に大西洋側サービスに接続する施策を取った。
- 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。
- インドなど成長市場のサービス拡大や、堅実な市況が続く南米航路への臨時便投入などで収支基盤を拡大。



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3四半期取り組み

方針		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の一つと位置づけ、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	➤ 正栄汽船からの長期傭船24,000TEU 型 6隻のうち3隻が竣工し北欧州航路に投入。これにより全6隻の投入が完了 (11-12月) ➤ Seaspan社からの長期傭船15,000TEU型船1隻、7,000TEU型船2隻が竣工 (11月) ➤ 北米西岸ロサンゼルス港のYTIとTraPac、ロッテルダム港RWG (ロッテルダム・ワールド・ゲートウェイ) の株式取得を完了 (11月) ➤ メタノール燃料に対応する二元燃料機関を搭載する13,000TEU型船12隻を発注 (12月) ➤ インドと北米東岸を結ぶ初の自社サービス開設を発表 (11月)
	環境	➤ Econowind社のコンテナ型風力アシスト推進装置を導入し実証実験を実施へ(11月)
	デジタル	➤ MPA (シンガポール海事港湾庁) 支援のもと、シェルと電子バンカーデリバリーノート (e-BDN) 導入に向けた実証実験を実施 (11月)
	安全	➤ P&Iクラブや保険会社、保険ブローカーとロスプリベンションをテーマにしたワークショップをシンガポール本社で開催 (11月)
	その他	➤ 新会社ONE DEJIMAを長崎県長崎市に設立へ。グローバルネットワークの拡充と地域創生を両立 (12月)

6. 参考資料（船隊構成・航路構成・新造船発注残）

□ 船隊構成

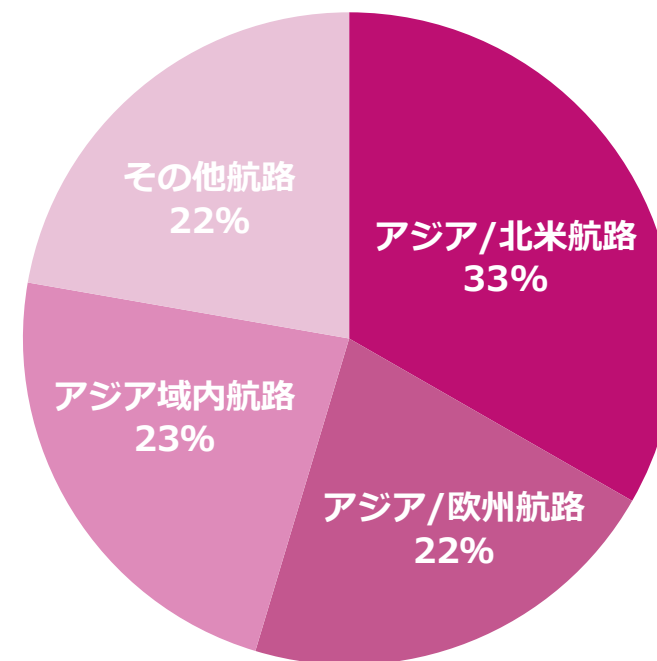
Size				1)2023年 9月末	2)2023年 12月末	2)-1)
20,000 TEU >=	Capacity (TEU)			192,600	264,600	72,000
	Vessels			9	12	3
10,500 TEU -	20,000 TEU Capacity (TEU)			565,688	581,060	15,372
	Vessels			41	42	1
9,800 TEU -	10,500 TEU Capacity (TEU)			110,200	110,200	0
	Vessels			11	11	0
7,800 TEU -	9,800 TEU Capacity (TEU)			346,389	346,389	0
	Vessels			39	39	0
6,000 TEU -	7,800 TEU Capacity (TEU)			151,279	158,618	7,339
	Vessels			23	24	1
5,200 TEU -	6,000 TEU Capacity (TEU)			27,488	33,112	5,624
	Vessels			5	6	1
4,600 TEU -	5,200 TEU Capacity (TEU)			78,068	78,068	0
	Vessels			16	16	0
4300 TEU -	4,600 TEU Capacity (TEU)			62,602	62,602	0
	Vessels			14	14	0
3,500 TEU -	4,300 TEU Capacity (TEU)			37,548	46,051	8,503
	Vessels			9	11	2
2,400 TEU -	3,500 TEU Capacity (TEU)			81,573	84,370	2,797
	Vessels			30	31	1
1,300 TEU -	2,400 TEU Capacity (TEU)			17,239	18,544	1,305
	Vessels			10	11	1
1,000 TEU -	1,300 TEU Capacity (TEU)			16,061	16,088	27
	Vessels			15	15	0
0 TEU -	1,000 TEU Capacity (TEU)			0	0	0
	Vessels			0	0	0
合計				1,686,735	1,799,702	112,967
キャパシティ(TEU)						
隻数				222	232	10

□ 新造船発注残（新造長期傭船含む）

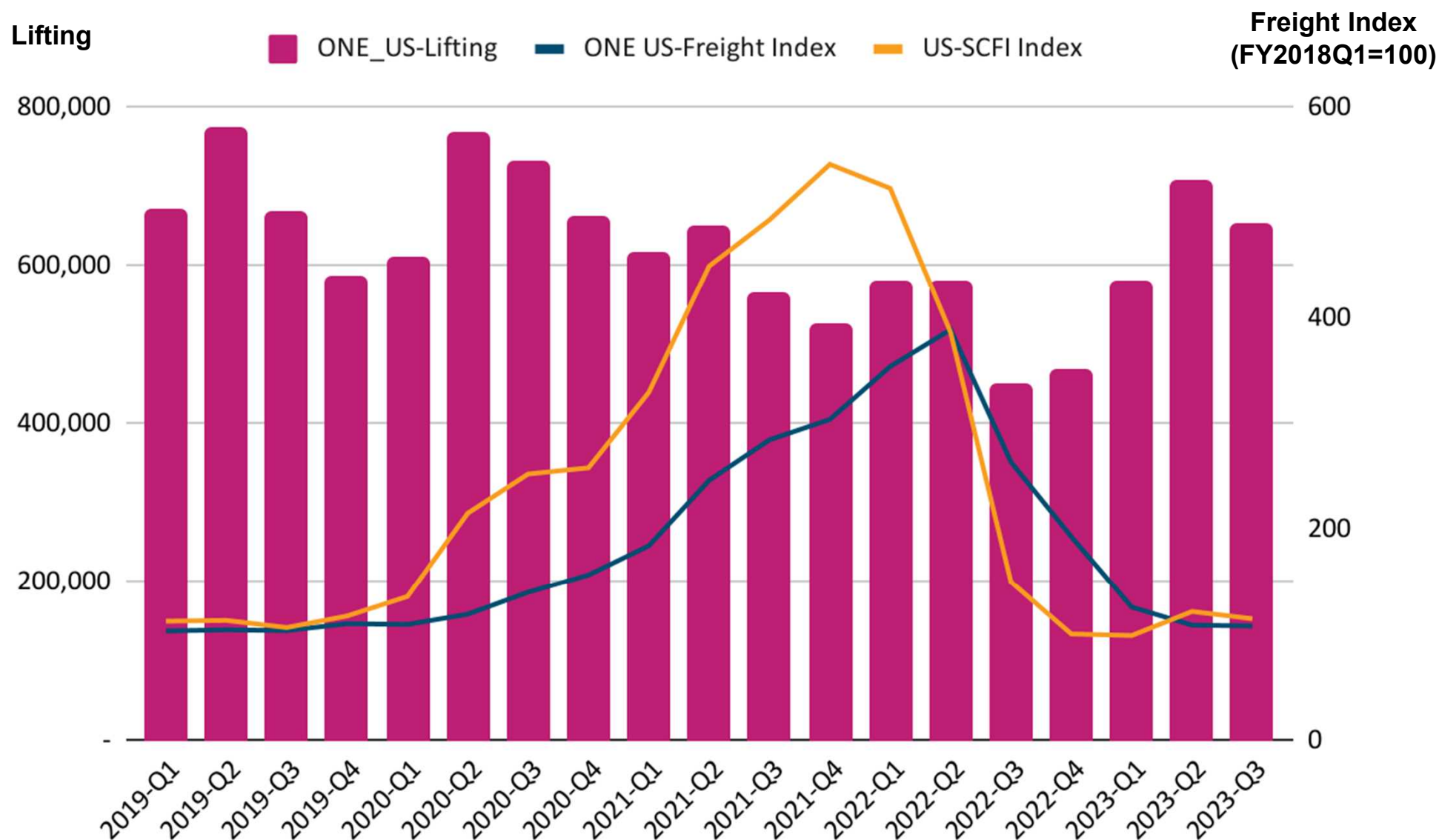
	2023年度 9月末時点	2023年度 3Qデリバリー	2023年度 3Q新規発注	2023年度 12月末時点
新造船発注残 (隻数)	39	6	12	45

□ 航路構成

（2023年度3Q 往復スペースの構成
アロケーション）



7. Appendix コロナ禍前後の運賃・荷動き推移





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と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/>