

2023年度 通期決算説明会

2024年5月8日

目次

1. 2023年度 通期決算概要	—	p.3-9
2. 2024年度 通期業績予想	—	p.10-15
➤ 中期経営計画の進捗	—	p.16-21
➤ Appendix	—	p.22-27
✓ セグメント別状況		
✓ 運航船舶		

**(添付) Ocean Network Express
2023年度通期決算説明資料**

通期振り返り（前年度比）

- ・ 過去最高益を更新した前年度と比較して減収減益となったものの、2023年度の経常利益・当期純利益は過去3番目の高水準。コロナ期における物流の混乱等の特殊要因が落ち着く中、着実に収益力を強化
- ・ 第4四半期におけるコンテナ船市況上昇の影響等により前回予想（2024年2月公表）から利益水準は上振れ
- ・ 中期経営計画の初年度として順調な滑り出しと評価

▶ 売上高： 2兆3,872億円（2,288億円 減収）

- ・ 物流事業 - 航空および海上貨物取扱事業で取扱量・運賃水準低下（1,601億円 減収）

▶ 経常損益： 2,613億円（8,484億円 減益）

- ・ 定期船事業 - 貨物需要の低迷、新造船竣工による船腹供給量の増加も影響し市況下落（7,227億円 減益）

▶ 当期純損益： 2,286億円（7,839億円 減益）

▶ 株主還元： 配当（一株当たり） 中間 60円（実施済） | 期末 80円 | 年間 140円

- ・ 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
- ・ 期末配当は、前回予想から10円引き上げて80円/株とする予定

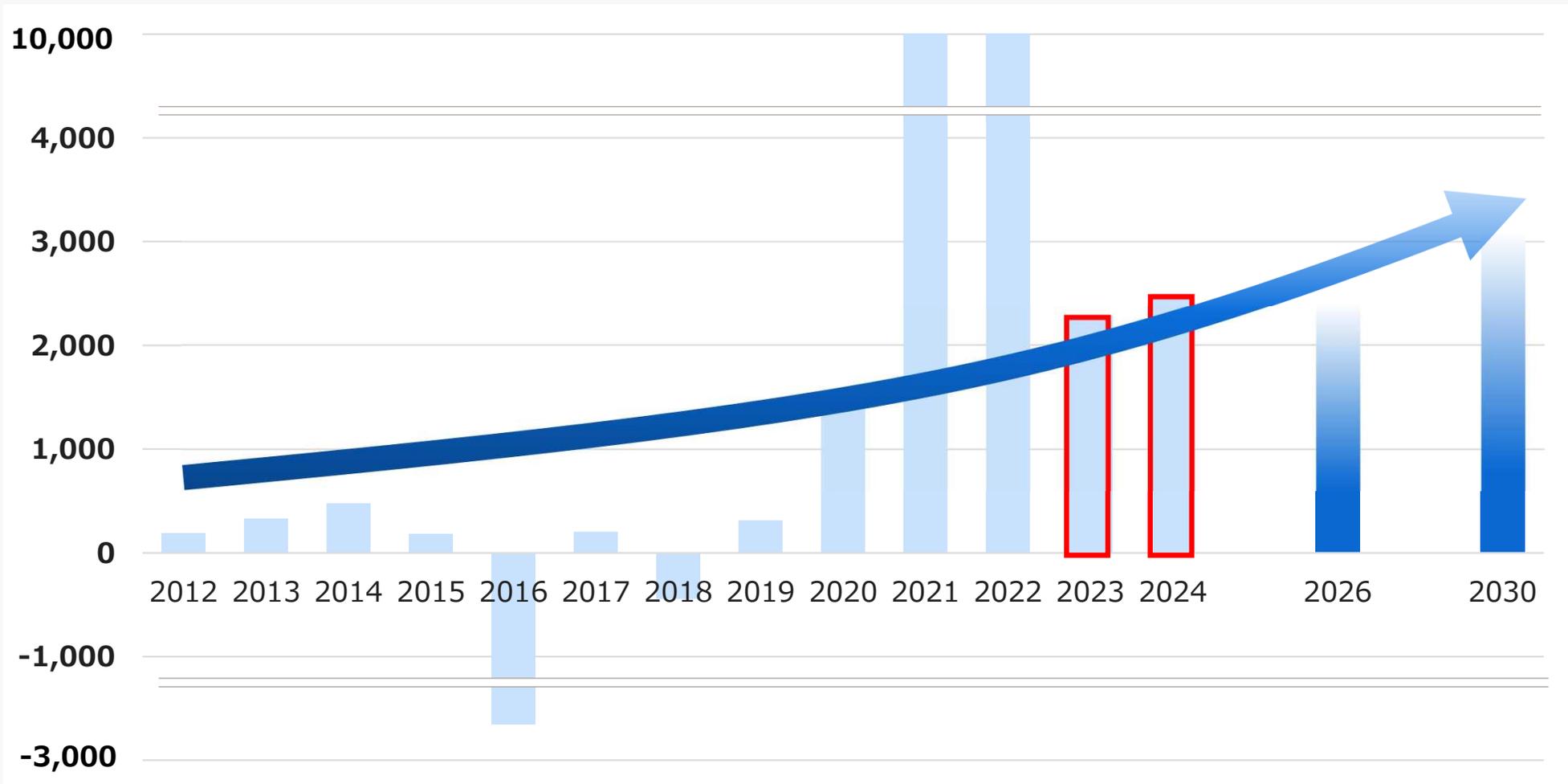
自己株式の取得

- ・ 2024年3月7日付で総額2,000億円を取得完了し、取得した自己株式は4月30日で消却済み

中長期で目指す当期純利益の持続的成長

■ 中期経営計画で示した持続的成長目標に沿って順調に推移

当期純利益(億円)



セグメント別（経常損益 前年度比）

▶ 定期船： 678億円（7,227億円 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
- ・ 第4四半期に紅海情勢に起因して運賃市況が上昇するも、通年では低水準で推移

ターミナル

- ・ 海外ターミナルでは、低調な荷動きに加え、2023年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、前年度比で取扱量が減少

▶ 航空運送： 57億円（557億円 減益）

- ・ 9月半ばから12月半ばにかけて一時的に需要が回復したものの、通年では需要の低迷が継続
- ・ 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、前年度比で運賃水準が低下

セグメント別（経常損益 前年度比）

▶ 物流： 259億円（283億円 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度比で大きく減少
- ・ 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： 1,702億円（401億円 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、中東情勢の影響等により需給が逼迫。船舶の稼働率を向上させ、輸送台数は前年度比で増加

ドライバルク事業

- ・ ケープサイズの世界市況は下期に好転し、通年では前年度の水準を上回る
- ・ パナマックスサイズ以下では荷動きは堅調なるも、高市況だった前年度と比較して通期での市況は下落

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、市況が回復
- ・ 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
- ・ LNG船 中長期契約に支えられて順調に推移

2023年度 通期決算 (サマリー)

通期決算



(億円)	2022年度					2023年度					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	6,730	6,928	6,843	5,658	26,160	5,675	6,008	6,208	5,980	23,872	▲ 2,288	5,508	472
営業損益	891	741	860	469	2,963	471	516	454	304	1,746	▲ 1,216	308	▲ 4
経常損益	3,777	3,876	2,406	1,038	11,097	894	698	409	610	2,613	▲ 8,484	448	162
親会社株主に 帰属する 当期純損益	3,433	3,626	2,143	921	10,125	734	398	401	750	2,286	▲ 7,839	465	285
為替レート	¥126.49	¥136.64	¥143.98	¥133.17	¥135.07	¥135.81	¥144.05	¥148.72	¥146.68	¥143.82	¥8.75	¥142.00	¥4.68
燃料油価格	\$789.48	\$887.41	\$732.07	\$638.93	\$760.72	\$611.22	\$597.59	\$642.12	\$629.90	\$620.83	-\$139.89	\$633.00	-\$3.10

前年度比較 (セグメント別)

通期決算



事業 セグメント (億円)	2022年度					2023年度					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	518	494	522	471	2,007	564	552	413	393	1,923	▲ 83	389	4
		2,702	2,963	1,615	623	7,906	316	150	▲ 13	225	678	▲ 7,227	146	79
不定期 船期 事業	航空運送	625	613	544	397	2,180	370	408	448	384	1,611	▲ 569	383	1
		245	193	123	52	615	4	▲ 0	49	4	57	▲ 557	▲ 18	22
その他 事業	物流	2,398	2,346	2,154	1,725	8,624	1,647	1,739	1,816	1,819	7,022	▲ 1,601	1,742	77
		192	178	130	40	542	70	67	73	48	259	▲ 283	29	19
その他 事業	(単純合計)	3,541	3,454	3,221	2,594	12,812	2,582	2,700	2,677	2,597	10,558	▲ 2,254	2,515	82
		3,141	3,336	1,869	717	9,064	391	216	108	278	996	▲ 8,068	158	120
その他 事業	不定期 専用船	2,922	3,242	3,402	2,841	12,408	2,880	3,047	3,293	3,095	12,316	▲ 91	2,799	296
		637	548	546	372	2,104	537	493	343	328	1,702	▲ 401	326	2
その他 事業	不動産	8	8	8	8	33	7	7	8	7	31	▲ 2	6	1
		4	3	4	0	13	4	3	5	2	15	2	2	0
その他 事業	その他	631	620	591	501	2,345	474	593	565	562	2,196	▲ 149	632	▲ 70
		10	4	12	▲ 21	5	▲ 8	9	▲ 6	25	20	14	▲ 5	30
その他 事業	消去・全社	▲ 373	▲ 398	▲ 380	▲ 286	▲ 1,438	▲ 269	▲ 341	▲ 336	▲ 282	▲ 1,229	208	▲ 443	161
		▲ 16	▲ 16	▲ 26	▲ 31	▲ 90	▲ 30	▲ 25	▲ 40	▲ 25	▲ 121	▲ 31	▲ 34	9
その他 事業	連結	6,730	6,928	6,843	5,658	26,160	5,675	6,008	6,208	5,980	23,872	▲ 2,288	5,508	472
		3,777	3,876	2,406	1,038	11,097	894	698	409	610	2,613	▲ 8,484	448	162

※ (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 前年度比増減分析

通期決算



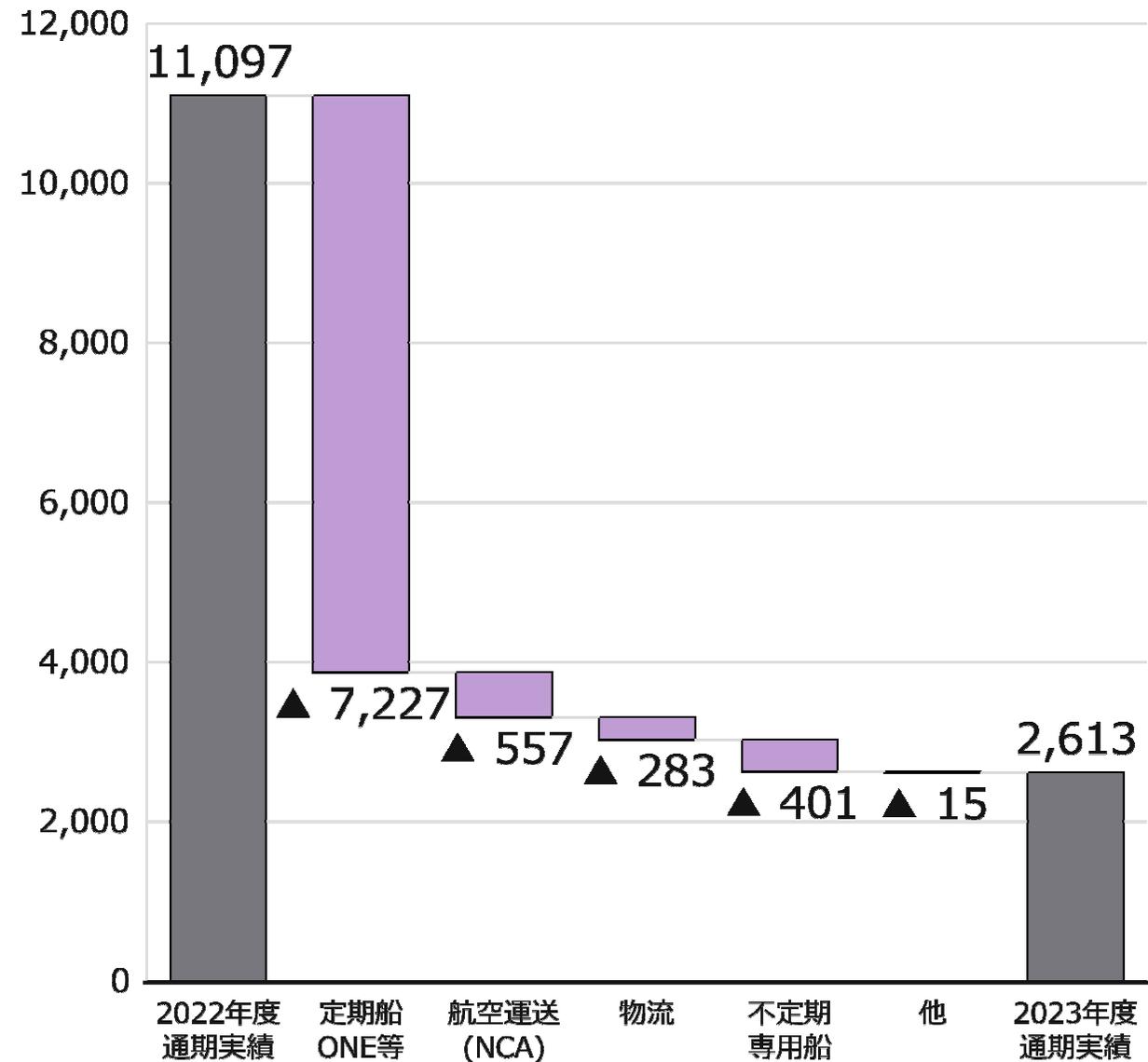
要因別分析

事業別分析

(単位：億円)

■ 増加 ■ 減少 ■ 合計

	(億円)	
円安	109	今期 143.82円/\$ 8.75円の円安
燃料油安	89	今期 \$620.83/MT \$139.89/MTの下落
海運市況 変動等	▲ 7,808	定期船(含むONE) ▲7,325 不定期船 ▲483
為替差損益	▲ 103	
その他	▲ 772	物流 ▲283 航空運送(NCA) ▲557
合計	▲ 8,484	



2. 2024年度 通期業績予想

業績予想



通期業績予想 (2023年度比)

- ▶ **売上高** : 2兆2,900億円 (972億円 減収)
 - ・ 航空運送事業 : 1,156億円 減収
- ▶ **経常損益** : 2,500億円 (113億円 減益)
 - ・ 物流事業 : 109億円 減益
- ▶ **当期純損益** : 2,450億円 (164億円 増益)
- ▶ **株主還元** : 配当 (一株当たり予想額) 中間 80円 | 期末 80円 | 年間 160円
 - ・ 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
 - ・ 配当金額は新たに決定した自己株式取得 (以下記載) 実施前の株式数に基づくもの

自己株式取得

- ・ 最新の投資機会の見通しや事業環境等を踏まえ、資本効率の一層の向上を目的として、以下の内容にて追加の自己株式取得を決定
(取得した自己株式は全株消却することも決定済み)
 - 取得期間 : 2024年5月9日~2025年4月30日
 - 取得価額の総額 : 1,000億円 (上限)

セグメント別（経常損益 2023年度比）

▶ 定期船： 765億円（87億円 増益）

コンテナ船（Ocean Network Express）

- ・ 輸送需要の本格的な回復には時間を要することを想定
- ・ 2024年度は新造船竣工がピークを迎えることにより船腹需給の軟化が見込まれる
- ・ 紅海情勢の見通しは不透明だが、上半期中は喜望峰ルート of 航行を継続することで船腹需給が一定程度引き締まることを想定

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（62億円 減益）

- ・ 日本貨物航空（NCA）の株式譲渡時期変更に伴い、第1四半期のみの収支を反映（株式譲渡効力発生日：2024年7月1日を予定）
- ・ アジア発北米向けの貨物需要は堅調な見通しだが、前年度（2023年度）に予定していた一部の整備が延期されたこと等によるコスト増加を見込む

セグメント別（経常損益 2023年度比）

▶ 物流： 150億円（109億円 減益）

- ・ 航空貨物・海上貨物 取扱量は増加するものの、市況影響による運賃水準の低下を想定
- ・ 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

▶ 不定期専用船： 1,630億円（72億円 減益）

自動車事業

- ・ 船腹需給が逼迫する中、引き続き船舶の稼働率を向上させ強い輸送需要を取り込む
- ・ 欧州の景気後退や中東情勢等の影響を注視

ドライバルク事業

- ・ 在来船事業での運賃および輸送量減少等はあるものの、ケープサイズ等の各船型において市況は前年度と同水準もしくは上回ることを想定

エネルギー事業

- ・ VLCC 新造船供給が限定的であり、かつ一部の老齢船の退役が進むことにより船腹需給が引き締まり、市況は前年度比で上昇することを想定
- ・ VLGC 米国からの旺盛な出荷が継続する等により、引き続き高水準な市況を見込む
- ・ 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)	2023年度(実績)					2024年度(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	11,683		12,189		23,872	11,650	11,250	22,900	▲ 972
	5,675	6,008	6,208	5,980					
営業損益	987		758		1,746	800	850	1,650	▲ 96
	471	516	454	304					
経常損益	1,592		1,020		2,613	1,400	1,100	2,500	▲ 113
	894	698	409	610					
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,133		1,152		2,286	1,350	1,100	2,450	164
	734	398	401	750					
為替レート	¥135.81	¥144.05	¥148.72	¥146.68	¥143.82	¥145.00	¥145.00	¥145.00	¥1.19
燃料油価格 (全油種)	\$611.22	\$597.59	\$642.12	\$629.90	\$620.83	\$626.63	\$616.17	\$621.40	\$0.57
燃料油価格 (HSFO)	-	-	-	-	-	\$470.00	\$460.00	\$465.00	-
適合油価格 (VLSFO)	-	-	-	-	-	\$640.00	\$630.00	\$635.00	-

▶ 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21.4億円の増益 (※)

燃料油価格 : \$ 10/MTの燃料油価格下落で約3.4億円の増益

(※)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)	2023年度（実績）							2024年度（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 ステイ クス 事業	定期船	564	552	1,117	413	393	806	1,923	855	820	1,675	▲ 248
		316	150	467	▲ 13	225	211	678	550	215	765	87
航空運送		370	408	778	448	384	833	1,611	455	0	455	▲ 1,156
		4	▲ 0	3	49	4	54	57	▲ 5	0	▲ 5	▲ 62
物流		1,647	1,739	3,386	1,816	1,819	3,636	7,022	3,570	3,635	7,205	183
		70	67	137	73	48	122	259	70	80	150	▲ 109
(単純合計)		2,582	2,700	5,282	2,677	2,597	5,275	10,558	4,880	4,455	9,335	▲ 1,223
		391	216	608	108	278	387	996	615	295	910	▲ 86
事業 専用 定期 船	不定期 専用船	2,880	3,047	5,928	3,293	3,095	6,388	12,316	6,255	6,265	12,520	204
		537	493	1,031	343	328	671	1,702	800	830	1,630	▲ 72
そ の 他 事 業	不動産	7	7	15	8	7	15	31	15	15	30	▲ 1
		4	3	7	5	2	8	15	5	5	10	▲ 5
その他		474	593	1,067	565	562	1,128	2,196	1,135	1,170	2,305	109
		▲ 8	9	1	▲ 6	25	18	20	20	30	50	30
消去・全社		▲ 269	▲ 341	▲ 611	▲ 336	▲ 282	▲ 618	▲ 1,229	▲ 635	▲ 655	▲ 1,290	▲ 61
		▲ 30	▲ 25	▲ 55	▲ 40	▲ 25	▲ 66	▲ 121	▲ 40	▲ 60	▲ 100	21
連結		5,675	6,008	11,683	6,208	5,980	12,189	23,872	11,650	11,250	22,900	▲ 972
		894	698	1,592	409	610	1,020	2,613	1,400	1,100	2,500	▲ 113

※（上段）売上高 （下段）経常損益

※ 航空運送：NCAの株式譲渡が2024年7月1日を効力発生日として、完了する前提

経常損益 前年度比増減分析

業績予想

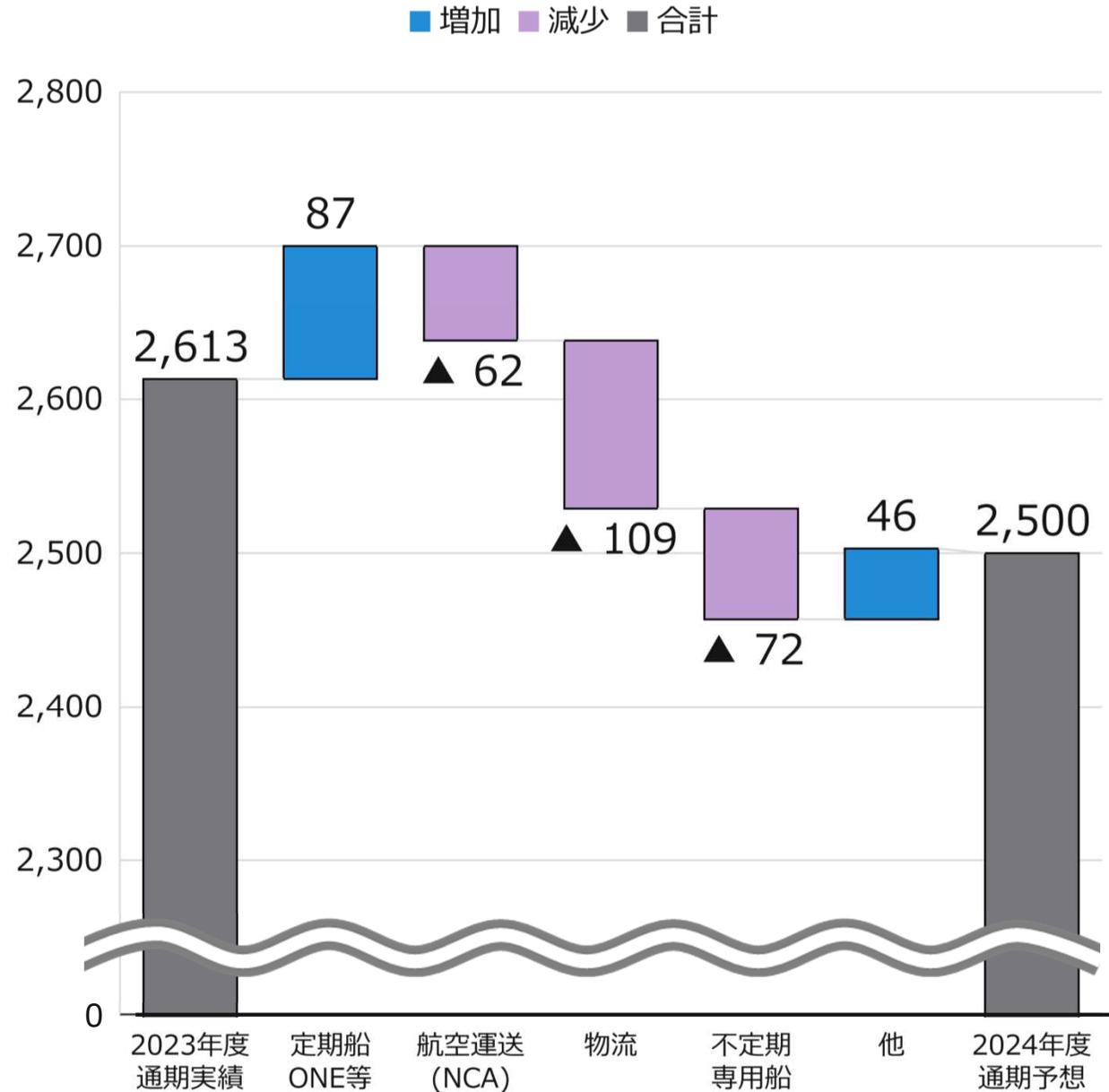


要因別分析

事業別分析

(単位：億円)

	(億円)	
円安	▲ 25	24年度 145.00円/\$ 1.19円の円安
燃料油高	▲ 0	24年度 \$621.40/MT \$0.57/MTの上昇
海運市況 変動等	▲ 10	定期船(含むONE) +81 不定期船 ▲91
その他	▲ 129	物流 ▲109 航空運送(NCA) ▲62
合計	▲ 113	



中期経営計画(2023~2026年度)の進捗



利益・財務数値の推移

	2022年度 (実績)	2023年度 (前回予想) ※1	2023年度 (実績)	2024年度 (予想)	2026年度 (予想) ※2
経常損益 (億円)	11,097	2,350	2,613	2,500	2,700
有利子負債 (億円)	6,940	8,460	9,138	8,665	-
自己資本 (億円)	24,786	25,275	26,503	26,440	-
自己資本比率 (含 備船料債務 ※3)	66% (55%)	65% (55%)	62% (53%)	65% (56%)	57% (49%)
ROIC ※4	35.7%	7.9%	8.3%	6.9%	6.5% 目標：6.5%以上
ROE	48.3%	8.8%	8.9%	9.3%	10.2% 目標：8~10%
DER (含 備船料債務 ※3)	0.28 (0.56)	0.33 (0.61)	0.34 (0.61)	0.33 (0.59)	-
営業CF (億円)	8,248	4,030	4,014	3,880	-
投資CF (億円)	▲ 2,529	▲ 2,920	▲ 2,856	▲ 2,220	-
(減価償却費) (億円)	(1,216)	(1,355)	(1,416)	(1,295)	-

※1) 2Q決算発表時 (2023年11月6日) における見通し。なお、3Q決算発表時 (2024年2月5日) の経常損益予想は2,450億円

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

事業投資方針

- 将来の安定的な株主リターンに繋がる投資対象に対する、2026年度までの投資総額は総額1.3兆円規模に増額
- 2023年度末時点で中期経営計画期間中の投資が決定している案件は約7,500億円

各投資分野の金額は中計公表の計画値。計画値に対する投資決定額の割合を **%** で表示

70%
5,600億円

- ・ LNG輸送船 3,000億円
- ・ ドライバルク船 1,200億円

- ・ 国内・海外エネルギー大手向け新造LNG船 等

新規の市場・顧客

新規の市場・顧客

- ・ 電気自動車物流ソリューション
- ・ バイオマスバリューチェーン
- ・ 国内/域内輸送物流
- ・ 再生可能エネルギー輸送

300億円 40%

- ・ 自動車物流 170億円
- ・ インドネシア等の各国完成車ターミナルにおける投資 等

既存の市場・顧客

中核事業 (コアコンピタンス)

- ・ Sea事業領域
- ・ Cargo事業対象
- ・ Global Networkお客様・社会
- ・ Ship事業資産

1,000億円 40%

- ・ 洋上風力 430億円
- ・ 水素・アンモニア 320億円
- ・ アンモニア燃料アンモニア輸送船 等

既存の技術・サービス

新しい技術・サービス

- ・ 低・脱炭素輸送
- ・ 船舶再資源化
- ・ LNGバリューチェーン
- ・ サプライチェーン最適化

4,600億円 70%

- ・ 船舶脱炭素化 2,900億円
- ・ M&A等 1,400億円

新しい技術・サービス

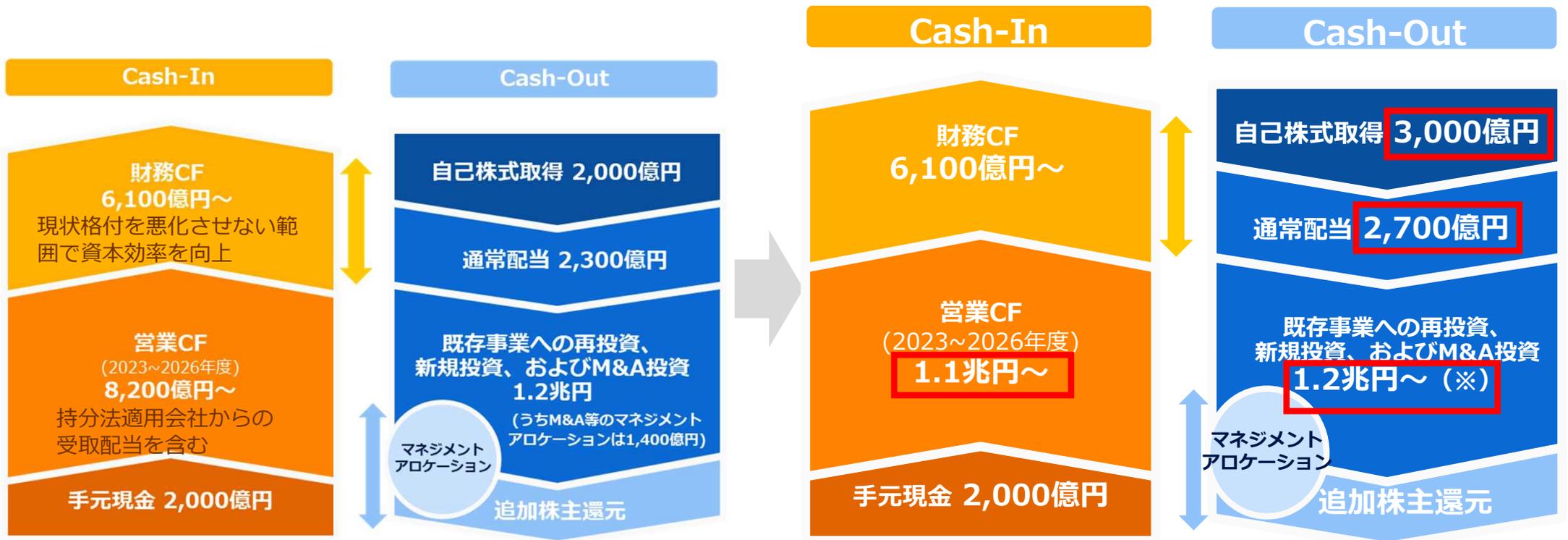
- ・ LNG燃料 自動車輸送船
- ・ 物流事業 英国およびオランダの事業会社M&A
- ・ 物流事業 英国の自動化倉庫に成長投資 等

キャッシュ・アロケーション

- 資本効率向上と持続的成長の両立に向け、戦略的なキャッシュアロケーション計画を策定
- 追加の自己株式取得（1,000億円）および各種CFの足元の状況を反映

中計公表値

最新計画



※投資額1.2兆円は日本貨物航空（NCA）への貸付金の返済を含む

株主還元方針

- 資本効率向上を意識した株主還元を中期経営計画期間で実施
- 成長投資とのバランスを取りながらTSR(株主総利回り)拡大およびPBR改善に努める

中計で公表した方針

自己株式取得

23~24年度で**2,000億円**規模の自己株式の取得等を行い、資本効率を向上(*1)

配当性向

配当性向目安を従来の25%から**30%**へ引き上げ

一株当たり配当下限

事業ボラティリティの下方耐性強化に見合った配当下限金額を**100円**に引き上げ

追加還元

投資機会と事業環境を勘案し、追加還元を機動的に実施(*1)

(*1)具体的株主還元内容については各年の業績発表時等で開示

2023年度実績

2,000億円を2023年度の単年度で実施

配当性向目安は**30%**を継続
年間配当**140円/株** (予)

下方耐性強化に見合った配当下限金額設定を維持

引き続き機動的に実施。最適な自己資本水準も意識して決定

2024年度予定

追加で1,000億円で2025年4月末までの自己株式の取得を決定

年間配当**160円/株** (予)

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

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

具体策

ROE向上

- ROICを用いて事業効率を高め、かつ好採算事業を獲得する事でリターンを向上
- 中計で掲げた投資計画を着実に進捗させ、新たな投資機会をきちんと捉える事で更なるリターンを拡大
- 資本政策として2023年度は2,000億円の自己株式取得を実施しエクイティの最適化を実施
- 今回追加で1,000億円の自己株式取得を決定し、引き続きエクイティのコントロールに努める

株主資本コスト低減（事業のボラティリティ低減）

- LNG船事業にて、新規の長期安定契約を獲得し、2027年度までに関与船を120隻超へ拡大
- 自動車事業では、新造のLNG燃料自動車船を投入し顧客との関係強化を図り、更なる安定収益を積み上げる
- 物流事業においては、M&A等でロジスティクス事業を拡大させ、市況に左右されない収益基盤を強化する

Appendix



▶ 1. 航空運送事業 (NCA)

	2022年度 (実績)	2023年度(実績)				通期	2024年度(予想)
		上期		下期			1Q
		1Q	2Q	3Q	4Q		
売上高(億円)	2,180	778		833		1,611	455
		370	408	448	384		
経常損益(億円)	615	3		54		57	▲ 5
		4	▲ 0	49	4		
輸送重量	385	196		207		403	114
千トン		95	101	104	103		
輸送量(RTK) 百万トンキロ	2,267	1,149		1,162		2,311	648
		568	581	584	578		
供給量(ATK) 百万トンキロ	3,489	1,797		1,868		3,665	1,014
		885	912	943	925		
YIELD指数	217	142		164		153	165
09/3期 1Q=100		141	143	174	154		
燃料単価 (ジェット燃料) US\$ per bbl	\$126	\$102		\$105		\$103	\$115
		\$92	\$113	\$107	\$102		
機材の稼働時間	101	108		104		106	-
21/3期 1Q=100		106	110	108	100		

※ 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

※ 2024年度予想は、NCAの株式譲渡が2024年7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

		2022年度 (実績)	2023年度(実績)				通期	2024年度(予想)		
			上期		下期			上期	下期	通期
		通期	1Q	2Q	3Q	4Q				
海上 輸出	TEU	651	308		301		609	337	339	676
	(1,000TEU)		151	157	155	146				
	前年同期比	▲ 10%	▲ 8%		▲ 5%		▲ 6%			
			▲ 10%	▲ 7%	▲ 5%	▲ 4%				
航空 輸出	重量	295	126		150		275	156	159	315
	(1,000トン)		59	67	76	73				
	前年同期比	▲ 26%	▲ 20%		9%		▲ 7%			
			▲ 28%	▲ 12%	3%	17%				

▶ 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) 通期	2023年度(実績)							2024年度(予想)			
		1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	上期	下期	通期	
ドライバルカー	BDI	1,673	1,326	1,194	1,260	2,079	1,833	1,956	1,608	1,845	1,485	1,665
	Cape	14,760	15,650	13,414	14,532	28,965	24,456	26,710	20,621	24,000	16,500	20,250
	Panamax	17,735	12,424	11,885	12,154	16,349	15,508	15,928	14,041	15,500	14,500	15,000
	Handymax	18,339	10,910	10,047	10,479	14,330	13,000	13,665	12,072	14,000	13,000	13,500
	Handy	17,692	10,515	8,877	9,696	13,110	12,037	12,574	11,135	13,000	12,000	12,500
タンカー	VLCC	30,078	39,049	20,469	29,759	38,128	44,424	41,276	35,517	37,000	47,000	42,000
	VLGC	63,660	75,981	103,704	89,842	113,794	46,937	80,365	85,104	58,500	61,500	60,000

※ 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

※ タンカー市況 (スポット傭船料) (単位 = \$/day)

VLCCおよびVLGC = 中東-極東航路

▶ 3. 不定期専用船事業 – 2) 自動車事業

	2022年度 (実績)	2023年度(実績)				通期	2024年度(予想)		
		上期		下期			上期	下期	通期
		1Q	2Q	3Q	4Q				
輸送台数 (万台)	450	227		224		451	222	233	454
前年同期比	8%	4%		▲ 3%		0%	▲ 2%	4%	1%
		5%	3%	▲ 3%	▲ 4%				

※ 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	23/3期末 (実績) 運航船 合計 隻数	23/9期末 (実績) 運航船 合計 隻数	24/3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	54	53	26	1,665	24	2,752	50	4,418
	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	122	120	62	1,114	62	1,136	124	2,251
		ドライバルク 事業	ケーブルサイズ バルカー	118	121	20	3,956	100	19,577	120
	パナマックスサイズ バルカー		94	99	41	3,634	60	5,169	101	8,804
	ハンディサイズ バルカー		131	136	55	2,742	82	4,238	137	6,980
	チップ船		36	33	12	597	21	1,152	33	1,750
	在来・プロジェクト貨物船		47	47	22	408	25	353	47	762
	その他		4	4	3	18	0	0	3	18
	ドライバルク事業 小計		430	440	153	11,357	288	30,491	441	41,849
	エネルギー 事業	タンカー	70	69	52	6,366	14	2,277	66	8,643
		LNG船	86	86	78	6,605	13	948	91	7,554
		シャトルタンカー	27	27	27	3,465	0	0	27	3,465
		FPSO	3	3	4	1,182	0	0	4	1,182
		FSO	2	2	2	248	0	0	2	248
		ドリルシップ	1	1	1	58	0	0	1	58
		LNG燃料供給船	2	2	3	10	0	0	3	10
CTV		1	2	2	0	0	0	2	0	
エネルギー事業 小計	192	192	169	17,937	27	3,225	196	21,163		
その他事業	その他の事業	客船	1	1	1	7	0	0	1	7
合計			811	818	416	32,112	408	37,647	824	69,760

<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)	8	11	13	219	0	0	13	219
	ドライバルク 事業	ケーブルサイズ バルカー (LNG)	0	0	0	0	1	210	1	210
		パナマックスサイズ バルカー (LNG)	0	0	1	95	0	0	1	95
	エネルギー 事業	タンカー (LPG、メタノール)	5	5	6	316	0	0	6	316
		シャトルタンカー (LNG)	2	2	2	247	0	0	2	247
		LNG燃料供給船 (LNG)	1	1	2	7	0	0	2	7
	合計			16	19	24	886	1	210	25

※ 共有船や持分法適用会社の所有する船舶においては、隻数、DWTともに他社持分を含む。DWT…1,000KT

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2023年度通期決算説明資料

2024年4月30日

1.	2023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.	2024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年度通期決算概要

□ 要点

2023年末までは、荷動きの伸び悩みと新造船竣工による供給圧力から短期運賃市況の低迷が続いた。第4四半期では、中東情勢を巡る不透明感から運賃水準の上昇が見られた。通期では974百万US\$の黒字となる（対前年比-14,024百万US\$）

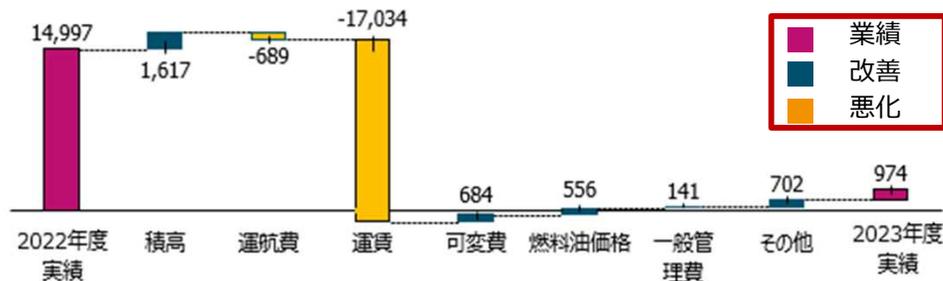
- 北米で個人消費が堅調さを保つ一方、欧州では長引くインフレが足かせとなり、総じて荷動きの本格的回復には至らなかった。
- 新造船竣工による供給圧力があつたが、中東情勢に起因する喜望峰経由の迂回ルートが定着したことで、第4四半期以降は船腹余剰感が緩和した。
- この結果、23年末までは継続的に運賃市況が低迷する局面が続いたが、第4四半期に入り短期運賃市況が大きく上昇した。

□ 2023年度通期実績並びに対前年度比較

(単位:百万ドル)

	2022年度 (実績)							2023年度 (実績)							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	9,019	9,367	18,386	6,254	4,642	10,896	29,282	3,765	3,549	7,314	3,357	3,864	7,221	14,536	-14,746	-50%
EBITDA	5,859	5,843	11,702	3,060	1,558	4,618	16,320	770	436	1,206	170	668	838	2,044	-14,276	-87%
EBIT	5,561	5,528	11,089	2,732	1,184	3,916	15,005	385	31	416	-248	223	-24	392	-14,614	-97%
税引後損益	5,499	5,521	11,019	2,768	1,210	3,978	14,997	513	187	700	-83	356	274	974	-14,024	-94%
燃料油価格 (US\$/MT)	750	875	812	747	643	696	756	590	565	577	625	587	605	592	-164	-22%
総燃料消費量 (K MT)	773	771	1,543	732	712	1,443	2,987	799	862	1,661	859	934	1,793	3,454	467	16%
総積高 (K TEU)	2,939	2,898	5,837	2,648	2,596	5,244	11,081	2,825	3,087	5,911	3,105	3,002	6,107	12,019	938	8%

対前年
同期比



- 積高 : 荷動き需要の回復に伴い増加。
- 運航費 : COVID-19以降低迷していた傭船市況の回復に伴う船費の増加、混雑解消に伴う航海数・寄港回数の増加による燃料費・港費の増加。
- 運賃 : 対前年比で大幅減少。
- 可変費 : 港湾混雑解消で蔵置・リハンドリング費用が減少。
- 燃料油価格 : 油価は微減。
- 一般管理費 : 前年並み。

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	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	577	578	1,155	449	468	916	2,072	578	706	1,284	653	616	1,269	2,553
	消席率	100%	91%	95%	80%	90%	85%	90%	82%	95%	89%	94%	97%	96%	92%
欧州往航	積高	402	395	796	368	346	713	1,510	385	434	819	382	382	764	1,584
	消席率	95%	95%	95%	90%	95%	92%	94%	94%	92%	93%	90%	93%	91%	92%
北米復航	積高	278	276	554	297	294	591	1,145	291	295	586	327	295	621	1,208
	消席率	48%	51%	49%	49%	55%	52%	51%	44%	40%	42%	46%	49%	48%	45%
欧州復航	積高	282	267	549	243	235	477	1,026	240	221	461	232	238	470	931
	消席率	58%	56%	57%	54%	54%	54%	55%	54%	45%	49%	50%	55%	52%	51%

(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	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	126	109	117	108	135	121	119
欧州往航		530	508	519	303	189	248	391	139	116	127	106	183	144	135

- 積高・消席率：北米往航では、旧正月に伴う荷動き減少や一部東岸サービスの喜望峰ルート利用により船の回転率が悪化、積高は前期比減となったが、継続的な減便対応などもあり、消席率は上昇。前年同期比では積高・消席率ともに大幅改善。欧州往航の積高は、閑散期に伴う荷動きの減少と冬季減便を実施していた前期に対し、今期は旧正月による落ち込み以外は堅調に推移したことで前期から横ばい。喜望峰ルート利用によるサービス混乱も相まって消席率は上昇した。積高はコロナ後の貨物量落ち込みが顕著だった前年同期比では回復したが、喜望峰経由によるサービス混乱の影響などもあり、消席率は微減となった。
- 運賃指数：喜望峰ルートの利用拡大で船腹需給にタイト感が生まれたことで、1月以降の短期運賃は欧州、北米ともに大きく上昇した。旧正月以降は荷動きの鈍化や喜望峰ルート利用が定着したことから、緩やかに下落。

3. 2024年度通期見通し

□ 要点

2024年度通期業績は、目下の経済的および地政学的環境が当面持続するとの見通しから、前年度比微増となる税引き後利益1,000百万US\$を見込む。

- 荷動き需要は米国を中心に緩やかな回復が一定程度見込まれるものの、地政学的不安定さや継続的なインフレを背景に本格的な回復には至らない見通し。
- 新造船竣工がピークを迎え、供給が需要を上回る状態が続く。一方、上期中は不透明な中東情勢に起因する喜望峰ルートの利用拡大が需給状況に大きく影響し、高い船腹需要を生む見通し。
- 上記の情勢から、現在の船腹需給状況は今後も持続する見通し。情勢の変化を注視しつつ、引き続き需要に合わせた機動的な配船と効率的なオペレーションを継続し、収益の最大化に努める。

□ 2024年度通期見通し

(単位:百万ドル)

	FY2024			FY2023			通期比較	
	上期	下期	通期	上期	下期	通期	増減	増減
売上高	8,500	8,500	17,000	7,314	7,221	14,536	2,464	14.5%
EBITDA	1,600	1,100	2,700	1,206	838	2,044	656	24.3%
EBIT	600	200	800	416	- 24	392	408	51.0%
税引後損益	800	200	1,000	700	274	974	26	2.6%

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1～3月の荷動きは前年同期比20.5%増。米国の個人消費は依然として堅調さを保っているが、2ケタの大幅な増加は主に前年同期からの反動増という側面が強い。また、アジア発欧州向け航路の1～2月の荷動きは11.5%増。長期化するインフレが個人消費の停滞を招いていることに加え、金融引き締めが景気の下押し圧力となっており、荷動きの本格回復にはなお時間を要する見込み。
- ▶ 新造船投入の本格化局面を迎えていることで、依然として船腹供給圧力が続く。しかし、アジア/欧州航路や一部のアジア/北米東岸航路を中心に、スエズ運河経由の多くのサービスが喜望峰ルートへと変更されたため、特に1～2月は船腹需給のタイト感が強まった。
- ▶ 旧正月後の荷動きの鈍化や喜望峰ルートへの切り替えが一服したことなどから、一時的にタイト化した船腹需給は、緩やかに軟化している。
- ▶ パナマ運河では依然として通航制限が続くものの、雨季を控えて混雑や待機時間には改善傾向が見られる。



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。
- ▶ 北米東岸航路についてはパナマ運河の混雑や通航枠の確保状況を見極めながら、喜望峰ルートも含めた柔軟な対応を継続。
- ▶ 需給動向に合わせた機動的なサービス調整を実施。
- ▶ 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・中東・東アフリカ地域でのさらなる成長に向け、ドバイに西アジア地域本社を設立



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4四半期取り組み

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	<ul style="list-style-type: none">➤ 日本シップヤード、ノルウェー船級(DNV)との共同プロジェクトにより、アンモニア二元燃料に対応する3,500TEU型コンテナ船のAiP（基本設計承認）を取得（1月）➤ インド/地中海を結ぶ新サービス「IOM」を開設（1月）➤ アドリア海フィーダーサービス「AIB」を改編（1月）➤ アジア/北米西岸を結ぶ新サービス「AP1」の開設を発表（2月）➤ インド・中東・東アフリカ地域のプレゼンス向上に向けドバイに新たな地域本社を設立（3月）➤ 北欧州・バルト海フィーダー航路の改編・新設を発表（3月）
	環境	<ul style="list-style-type: none">➤ EUにおける排出権取引制度の開始を受け、BNPパリバとの間でEU排出枠（EUA）の取引を開始(2月)
	デジタル	<ul style="list-style-type: none">➤ Eコマースにクイックブッキング機能を追加(3月)
	その他	<ul style="list-style-type: none">➤ 第3回コンテナ海運サミットを長崎で開催(3月)

6. 参考資料 (船隊構成・航路構成・新造船発注残)

□ 船隊構成

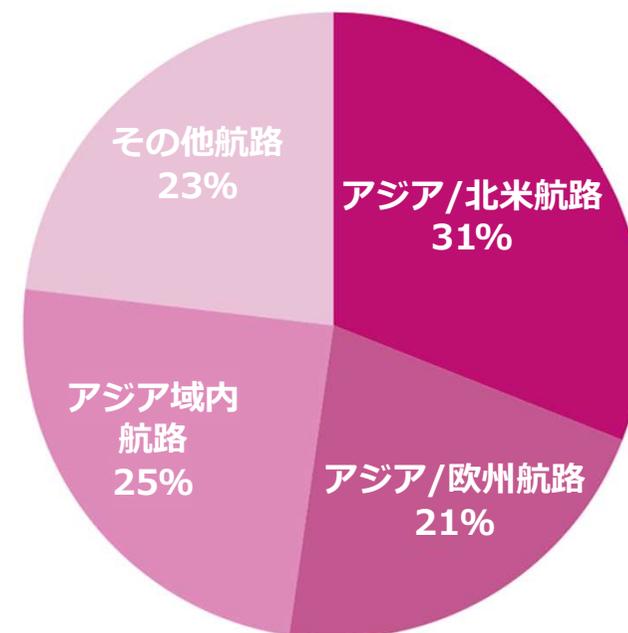
Size					1)2023年 12月末時点	2) 2024年 3月末時点	2)-1)	
20,000	TEU	>=		Capacity (TEU)	264,600	264,600	0	
				Vessels	12	12	0	
10,500	TEU	-	20,000	TEU	Capacity (TEU)	581,060	611,804	30,744
				Vessels	42	44	2	
9,800	TEU	-	10,500	TEU	Capacity (TEU)	110,200	110,200	0
				Vessels	11	11	0	
7,800	TEU	-	9,800	TEU	Capacity (TEU)	346,389	346,389	0
				Vessels	39	39	0	
6,000	TEU	-	7,800	TEU	Capacity (TEU)	158,618	172,618	14,000
				Vessels	24	26	2	
5,200	TEU	-	6,000	TEU	Capacity (TEU)	33,112	33,112	0
				Vessels	6	6	0	
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	58,294	-4,308
				Vessels	14	13	-1	
3,500	TEU	-	4,300	TEU	Capacity (TEU)	46,051	50,304	4,253
				Vessels	11	12	1	
2,400	TEU	-	3,500	TEU	Capacity (TEU)	84,370	84,370	0
				Vessels	31	31	0	
1,300	TEU	-	2,400	TEU	Capacity (TEU)	18,544	20,494	1,950
				Vessels	11	12	1	
1,000	TEU	-	1,300	TEU	Capacity (TEU)	16,088	13,962	-2,126
				Vessels	15	13	-2	
0	TEU	-	1,000	TEU	Capacity (TEU)	0	0	0
				Vessels	0	0	0	
合計					キャパシティ(TEU)	1,799,702	1,844,215	44,513
					隻数	232	235	3

□ 新造船発注残 (新造長期傭船含む)

	2023年度 12月末時点	2023年度 4Q デリバリー	2023年度 4Q 新規発注	2024年 3月末 時点
新造船発注残 (隻数)	45	4	5	46

□ 航路構成

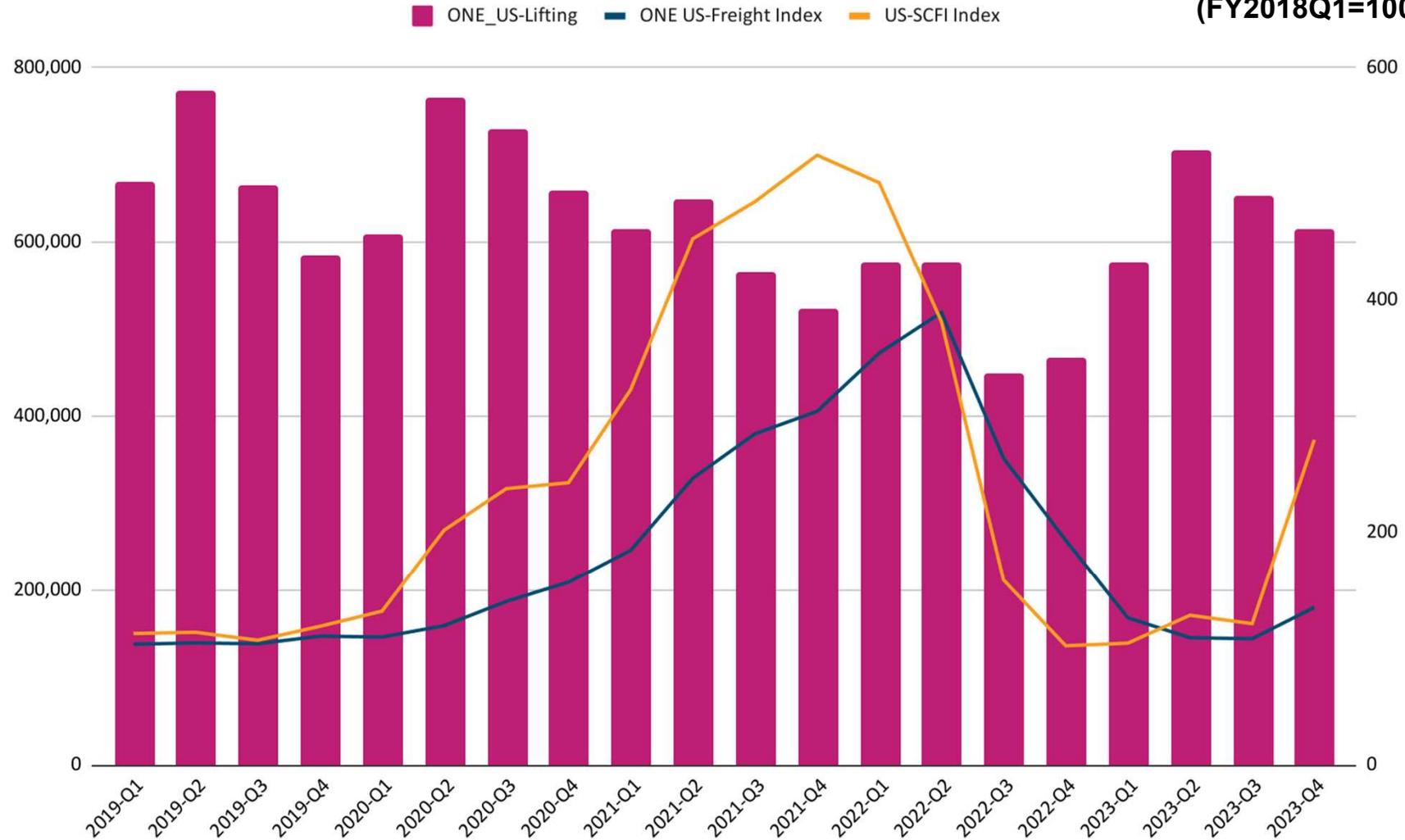
(2023年度4Q 往復スペースの構成
アロケーション)



7. Appendix コロナ禍前後の運賃・荷動き推移

Lifting

Freight Index (FY2018Q1=100)





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/>