

2024年度 第1四半期決算説明会

2024年8月5日

目次

1. 2024年度 第1四半期決算概要	—	p.3-8
2. 2024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
2024年度第1四半期決算説明資料

【開示セグメントの変更】

当四半期より、事業規模が拡大した「不定期専用船事業」を「自動車事業」「ドライバルク事業」「エネルギー事業」に分割して表示する方法に変更しています。

当社が目指すROEの向上と株主資本コスト低減（事業のボラティリティ低減）に向けた取り組みをよりご理解いただくためにも、今後も情報開示の拡充に努めて参ります。

1Q振り返り（前年同期比）

▶ 売上高： 6,517億円（841億円 増収）

- ・ドライバルク事業 – ケープサイズを中心に各船型で前年同期と比較し市況が上昇（284億円 増収）
- ・物流事業 – 取扱量の増加に伴う収入増（242億円 増収）

▶ 経常損益： 1,257億円（363億円 増益）

- ・定期船事業 – 紅海情勢に起因する船腹需給逼迫等の影響を受け、短期運賃市況が上昇（220億円 増益）

▶ 当期純損益： 1,102億円（367億円 増益）

▶ 株主還元：自己株式の取得

- ・取得期間2024年5月9日～2025年4月30日、取得総額1,000億円（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7月31日時点 累計）：

株式総数 8,061,300株 | 総額 約385億円

セグメント別（経常損益 前年同期比）

▶ 定期船： 537億円（220億円 増益）

- ・コンテナ船では、紅海情勢に起因する船腹需給逼迫や輸送需要の高まりにより、前年同期比で短期運賃水準が上昇した結果、利益水準も前年同期を大きく上回る

▶ 航空運送： 34億円（30億円 増益）

- ・アジア発欧米向け荷動きが堅調に推移し、取扱量および運賃水準が前年同期比で上昇

▶ 物流： 55億円（14億円 減益）

- ・航空貨物・海上貨物 アジア発を中心とした荷動きの回復により取扱量は増加するも、仕入価格の上昇により利益水準は低下
- ・ロジスティクス 北米域内における一般消費財や、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により収支を下支え

セグメント別（経常損益 前年同期比）

▶ 自動車： 378億円（82億円 増益）

- ・ 中東情勢等に起因する港湾混雑や航路変更が継続する中、船舶の稼働率を向上させ堅調な輸送需要を取り込み、輸送台数は前年同期並みの水準を維持。円安も収支に寄与

▶ ドライバルク： 140億円（11億円 増益）

- ・ ケープサイズはブラジル出し鉄鉱石の好調な出荷等を受け市況は前年同期比で上昇
- ・ パナマックスサイズ以下ではブラジル出し大豆の出荷や、中国・インドにおける石炭在庫の積み上げ等の影響を受け、市況は前年同期比で上昇

▶ エネルギー： 110億円（1億円 減益）

- ・ VLCC 市況は前年同期比で下落し、入渠船増加により稼働率が低下
- ・ VLGC 新造船竣工に伴う船腹需給の緩和により市況は前年同期を下回るものの、前年度の高市況を反映した傭船料水準での契約更改により収入は安定的に推移
- ・ LNG船 中長期契約に支えられて順調に推移

2024年度 第1四半期決算（サマリー）

1Q決算



(億円)	2023年度							2024年度	1Q比較増減
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	
売上高	5,675	6,008	11,683	6,208	5,980	12,189	23,872	6,517	841
営業損益	471	516	987	454	304	758	1,746	658	187
経常損益	894	698	1,592	409	610	1,020	2,613	1,257	363
親会社株主に 帰属する 当期純損益	734	398	1,133	401	750	1,152	2,286	1,102	367
為替レート	¥135.81	¥144.05	¥139.93	¥148.72	¥146.68	¥147.70	¥143.82	¥155.02	¥19.21
燃料油価格	\$611.22	\$597.59	\$604.38	\$642.12	\$629.90	\$636.07	\$620.83	\$634.08	\$22.86

前年度比較（セグメント別）

1Q決算



注1

注2

事業 セグメント (億円)		2023年度							2024年度	1Q比較 増減
		1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	
テ ラ イ ナ ク ー ス ロ ジ ス 業 ス	定期船	564	552	1,117	413	393	806	1,923	445	▲ 118
		316	150	467	▲ 13	225	211	678	537	220
	航空運送	370	408	778	448	384	833	1,611	466	95
		4	▲ 0	3	49	4	54	57	34	30
注1	物流	1,647	1,739	3,386	1,816	1,819	3,636	7,022	1,890	242
		70	67	137	73	48	122	259	55	▲ 14
	自動車	1,141	1,293	2,434	1,312	1,161	2,474	4,909	1,383	241
		295	309	605	274	178	453	1,058	378	82
注2	ドライバルク	1,347	1,361	2,708	1,526	1,497	3,024	5,733	1,632	284
		129	76	205	▲ 42	17	▲ 25	180	140	11
	エネルギー	406	408	814	469	450	919	1,733	466	60
		112	107	220	111	132	243	463	110	▲ 1
注2	その他	482	601	1,083	574	569	1,143	2,226	544	62
		▲ 4	13	9	▲ 1	28	26	36	17	21
	消去・全社	▲ 284	▲ 356	▲ 640	▲ 351	▲ 296	▲ 648	▲ 1,288	▲ 311	▲ 27
		▲ 30	▲ 25	▲ 55	▲ 40	▲ 25	▲ 66	▲ 121	▲ 17	12
	連結	5,675	6,008	11,683	6,208	5,980	12,189	23,872	6,517	841
		894	698	1,592	409	610	1,020	2,613	1,257	363

（上段）売上高 （下段）経常損益

注1 2024年度より、従来の「不定期専用船事業」を、「自動車事業」「ドライバルク事業」「エネルギー事業」に分割

注2 2024年度より、「不動産業」を「その他事業」に含める

（上記変更に伴い、2023年度の数値を変更後の区分に合わせて組替再表示）

経常損益 前年同期比増減分析

1Q決算

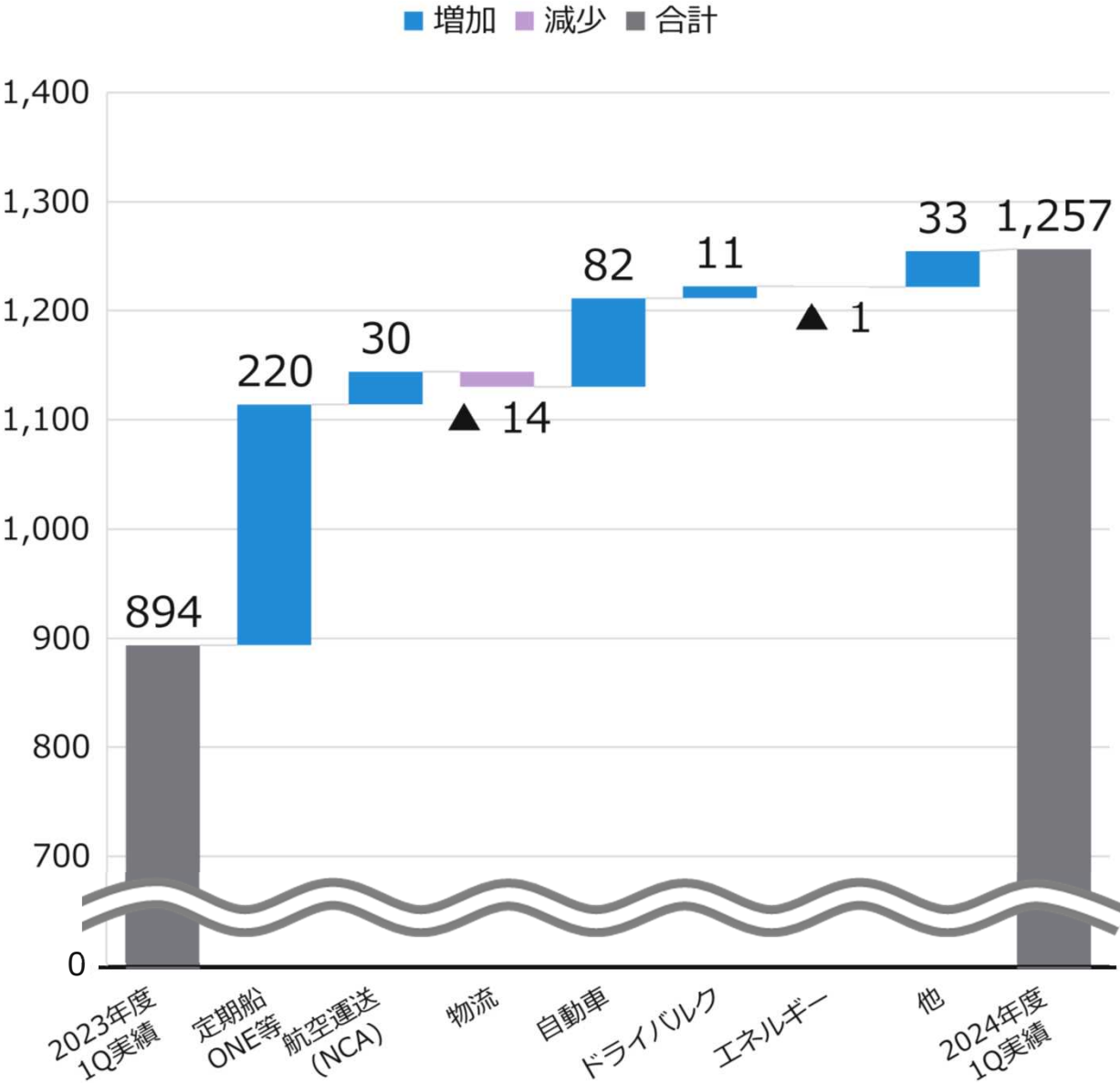


要因別分析

	(億円)	
円安	101	今期 155.02円/\$ 19.21円の円安
燃料油高	▲ 2	今期 \$634.08/MT \$22.86/MTの上昇
海運市況 変動等	207	定期船(含むONE) +200 自動車 ドライバルク } +7 エネルギー
為替差損益	16	
その他	41	物流 ▲14 航空運送(NCA) +30
合計	363	

事業別分析

(単位：億円)



2. 2024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： 2兆5,700億円（2,800億円 上方修正）
 - ・ 航空運送事業： 1,410億円 上方修正
- ▶ 経常損益： 4,100億円（1,600億円 上方修正）
 - ・ 定期船事業： 1,065億円 上方修正
- ▶ 当期純損益： 3,900億円（1,450億円 上方修正）
- ▶ 株主還元： 配当（一株当たり予想額） 中間 130円 | 期末 130円 （年間 260円）
（中間・期末予想ともに期初予想から50円引き上げ）
 - ・ 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
 - ・ 配当予想額は2024年7月末までに取得した自己株式を除いた株式数に基づくもの

自己株式取得

- ・ 1Q振り返り（3ページ）で前述のとおり、総額1,000億円（上限）の自己株式取得を実施中

2. 2024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： 1,830億円（1,065億円 上方修正）

- ・コンテナ船は、第2四半期をピークに船腹需給の逼迫が緩和し、短期運賃市況は年度末にかけて下落することを想定するものの、通期の利益水準は期初予想を大きく上回る見通し

▶ 航空運送： 100億円（105億円 上方修正）

- ・日本貨物航空（NCA）の株式譲渡時期変更に伴い、期初予想には含まれていなかった第2四半期から第4四半期の業績予想を追加
（株式譲渡効力発生日：2025年3月31日を予定）
- ・第2四半期以降もアジア発欧米向けを中心に堅調な貨物需要を見込む

▶ 物流： 220億円（70億円 上方修正）

- ・航空貨物・海上貨物 販売価格の上昇により、利益水準は期初の想定を上回る見通し
- ・ロジスティクス 北米域内を中心に引き続き堅調な需要を見込む

セグメント別（経常損益 前回決算時の予想比）

▶ 自動車： 1,200億円（205億円 上方修正）

- ・ 中東情勢等の地政学リスクには懸念が残るものの、輸送需要は引き続き強い見通し
- ・ 配船の工夫により輸送台数は期初予想と同程度を想定

▶ ドライバルク： 330億円（105億円 上方修正）

- ・ 中国向けの鉄鉱石やボーキサイトの堅調な輸送需要に支えられるケープサイズを中心に、すべての船型において市況は期初の想定を上回る見通し

▶ エネルギー： 450億円（40億円 上方修正）

- ・ VLCC 6月以降の荷動き低迷および夏場の不需要期等をふまえ、上期の市況は期初の想定を下回るものの、下期には期初の想定まで回復することを見込む
- ・ VLGC 前年度の高市況を反映した傭船料収入等により安定的な収支を見込む
- ・ LNG船 中長期契約および新規プロジェクトに支えられ、安定した業績推移を見込む

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	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	11,683		12,189		23,872	12,950		12,750	25,700	1,828	2,800
	5,675	6,008	6,208	5,980		6,517	6,433				
営業損益	987		758		1,746	1,200		950	2,150	404	500
	471	516	454	304		658	541				
経常損益	1,592		1,020		2,613	2,700		1,400	4,100	1,487	1,600
	894	698	409	610		1,257	1,442				
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,133		1,152		2,286	2,500		1,400	3,900	1,614	1,450
	734	398	401	750		1,102	1,397				
為替レート	¥135.81	¥144.05	¥148.72	¥146.68	¥143.82	¥155.02	¥150.00	¥150.00	¥151.26	¥7.44	¥6.26
燃料油価格（全油種）	\$611.22	\$597.59	\$642.12	\$629.90	\$620.83	\$634.08	\$607.83	\$591.35	\$606.15	-\$14.68	-\$15.25
燃料油価格（HSFO）	-	-	-	-	-	-	\$500.00	\$480.00	-	-	-
適合油価格（VLSFO）	-	-	-	-	-	-	\$620.00	\$605.00	-	-	-

▶ 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21.1億円の増益（※）

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		2023年度（実績）					2024年度（予想）					通期 増減
(億円)		1Q	2Q	上期	下期	通期	1Q(実)	2Q	上期	下期	通期	
テ ィ ナ ー ス & ロ ジ ス 業 ス	定期船	564	552	1,117	806	1,923	445	464	910	880	1,790	▲ 133
		316	150	467	211	678	537	883	1,420	410	1,830	1,152
	航空運送	370	408	778	833	1,611	466	469	935	930	1,865	254
		4	▲ 0	3	54	57	34	25	60	40	100	43
	物流	1,647	1,739	3,386	3,636	7,022	1,890	1,954	3,845	3,835	7,680	658
		70	67	137	122	259	55	64	120	100	220	▲ 39
自動車		1,141	1,293	2,434	2,474	4,909	1,383	1,327	2,710	2,675	5,385	476
		295	309	605	453	1,058	378	301	680	520	1,200	142
ドライバルク		1,347	1,361	2,708	3,024	5,733	1,632	1,513	3,145	3,010	6,155	422
		129	76	205	▲ 25	180	140	69	210	120	330	150
エネルギー		406	408	814	919	1,733	466	483	950	965	1,915	182
		112	107	220	243	463	110	109	220	230	450	▲ 13
その他		482	601	1,083	1,143	2,226	544	591	1,135	1,185	2,320	94
		▲ 4	13	9	26	36	17	12	30	40	70	34
消去・全社		▲ 284	▲ 356	▲ 640	▲ 648	▲ 1,288	▲ 311	▲ 368	▲ 680	▲ 730	▲ 1,410	▲ 122
		▲ 30	▲ 25	▲ 55	▲ 66	▲ 121	▲ 17	▲ 22	▲ 40	▲ 60	▲ 100	21
連結		5,675	6,008	11,683	12,189	23,872	6,517	6,433	12,950	12,750	25,700	1,828
		894	698	1,592	1,020	2,613	1,257	1,442	2,700	1,400	4,100	1,487

（上段）売上高 （下段）経常損益

航空運送：NCAの株式譲渡が2025年3月31日を効力発生日として、完了する前提

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	下期	通期	上期	下期	通期	上期	下期	通期
テ ィ ナ ー ス & ロ ジ ス 業 ス	定期船	855	820	1,675	910	880	1,790	55	60	115
		550	215	765	1,420	410	1,830	870	195	1,065
	航空運送	455	0	455	935	930	1,865	480	930	1,410
		▲ 5	0	▲ 5	60	40	100	65	40	105
	物流	3,570	3,635	7,205	3,845	3,835	7,680	275	200	475
		70	80	150	120	100	220	50	20	70
自動車	2,515	2,665	5,180	2,710	2,675	5,385	195	10	205	
	480	515	995	680	520	1,200	200	5	205	
ドライバルク	2,840	2,715	5,555	3,145	3,010	6,155	305	295	600	
	125	100	225	210	120	330	85	20	105	
エネルギー	900	885	1,785	950	965	1,915	50	80	130	
	195	215	410	220	230	450	25	15	40	
その他	1,150	1,185	2,335	1,135	1,185	2,320	▲ 15	0	▲ 15	
	25	35	60	30	40	70	5	5	10	
消去・全社	▲ 635	▲ 655	▲ 1,290	▲ 680	▲ 730	▲ 1,410	▲ 45	▲ 75	▲ 120	
	▲ 40	▲ 60	▲ 100	▲ 40	▲ 60	▲ 100	0	0	0	
連結	11,650	11,250	22,900	12,950	12,750	25,700	1,300	1,500	2,800	
	1,400	1,100	2,500	2,700	1,400	4,100	1,300	300	1,600	

（上段）売上高 （下段）経常損益

航空運送：NCAの株式譲渡が2025年3月31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）

	2023年度(実績)					2024年度(予想)			
	上期		下期		通期	上期		下期	通期
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q(実)	2Q		
売上高(億円)	778		833		1,611	935		930	1,865
	370	408	448	384		466	469		
経常損益(億円)	3		54		57	60		40	100
	4	▲ 0	49	4		34	25		
輸送重量	196		207		403	227		223	450
千トン	95	101	104	103		115	112		
輸送量(RTK) 百万トンキロ	1,149		1,162		2,311	1,297		1,274	2,571
	568	581	584	578		655	642		
供給量(ATK) 百万トンキロ	1,797		1,868		3,665	2,041		1,992	4,033
	885	912	943	925		1,003	1,038		
YIELD指数	142		164		153	174		175	174
09/3期 1Q=100	141	143	174	154		173	176		
燃料単価 (ジェット燃料)	\$102		\$105		\$103	\$99		\$100	\$100
US\$ per bbl	\$92	\$113	\$107	\$102		\$99	\$100		
機材の稼働時間	108		104		106	-		-	-
21/3期 1Q=100	106	110	108	100		111	-		

- 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2025年3月31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)				2024年度(予想)				前回 予想比 (通期)	
		通期	上期		下期		通期	上期		下期		通期
			1Q	2Q	3Q	4Q		1Q(実)	2Q			
海上 輸出	TEU	651	308		301		609	322		320	642	▲ 34
	(1,000TEU)		151	157	155	146		154	168			
	前年同期比	▲ 10%	▲ 8%		▲ 5%		▲ 6%	5%		6%	5%	▲ 6%
			▲ 10%	▲ 7%	▲ 5%	▲ 4%		2%	7%			
航空 輸出	重量	295	126		150		275	152		157	309	▲ 6
	(1,000トン)		59	67	76	73		73	79			
	前年同期比	▲ 26%	▲ 20%		9%		▲ 7%	21%		5%	12%	▲ 2%
			▲ 28%	▲ 12%	3%	17%		23%	19%			

▶ 3. ドライバルカー・タンカー市況動向

		2023年度(実績)							2024年度(予想)				前回予想
		1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q(実)	2Q	下期	通期	(通期)
ドライバルカー	BDI	1,326	1,194	1,260	2,079	1,833	1,956	1,608	1,849	2,055	1,683	1,817	1,665
	Cape	15,650	13,414	14,532	28,965	24,456	26,710	20,621	22,701	27,000	20,500	22,675	20,250
	Panamax	12,424	11,885	12,154	16,349	15,508	15,928	14,041	16,377	17,000	15,000	15,844	15,000
	Handymax	10,910	10,047	10,479	14,330	13,000	13,665	12,072	15,000	15,500	13,750	14,500	13,500
	Handy	10,515	8,877	9,696	13,110	12,037	12,574	11,135	13,052	14,500	12,750	13,263	12,500
タンカー													
	VLCC	39,049	20,469	29,759	38,128	44,424	41,276	35,517	38,067	30,000	47,000	40,517	42,000
	VLGC	75,981	103,704	89,842	113,794	46,937	80,365	85,104	52,406	55,000	55,000	54,352	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

▶ 4. 自動車事業

	2023年度(実績)				通期	2024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)	227		224		451	220		226	447	▲ 8
	112	115	121	103		112	108			
前年同期比	4%		▲ 3%		0%	▲ 3%		1%	▲ 1%	▲ 2%
	5%	3%	▲ 3%	▲ 4%		▲ 0%	▲ 6%			

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

2024年度第 1 四半期決算説明資料

2024年7月31日

1.	2024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.	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.	参考資料（船隊構成、航路構成、新造船発注残）	P.7
6.	Appendix 北米航路運賃・荷動き推移	P.8

1. 2024年度第1四半期決算概要

□ 要点

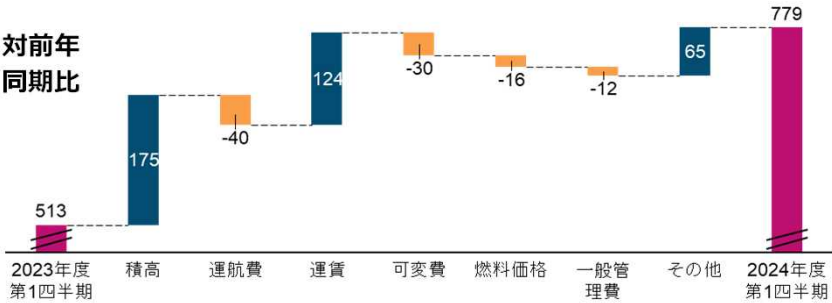
荷動きの着実な回復を背景に船腹需給のタイト感が強まり、短期運賃の上昇が継続。これを受け第1四半期は前年同期比で52%の増益となる779百万US\$の黒字。

- 北米では個人消費がなお勢いを保ち、欧州もインフレ緩和で個人消費が持ち直しつつあることから荷動きは回復傾向にある。
- 新造船竣工による供給圧力は続くが、中東情勢に起因する喜望峰ルートへの変更長期化により、船腹需給のタイト感が強まった。また一部地域ではコンテナの不足も見られた。
- この結果、北米・欧州のみならずその他の航路においても、前年度第4四半期と比べて短期運賃市況が上昇した。

□ 2024年度1Q実績並びに対前年度比較

(単位: 百万US\$)

	2023 年度							2024 年度	対前年同期比		対前期比	
	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	増減	増減 (%)	増減	増減 (%)
売上高	3,765	3,549	7,314	3,357	3,864	7,221	14,536	4,211	446	12%	347	9%
EBITDA	770	436	1,206	170	668	838	2,044	1,217	447	58%	549	82%
EBIT	385	31	416	-248	223	-24	392	667	282	73%	444	199%
税引後損益	513	187	700	-83	356	274	974	779	266	52%	423	119%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$590	\$565	\$577	\$625	\$587	\$605	\$592	\$594	\$4	1%	\$7	1%
総燃料消費量 (K MT)	799	862	1,661	859	934	1,793	3,454	900	101	13%	-34	-4%
総積高 (K TEU)	2,825	3,087	5,911	3,105	3,002	6,107	12,019	3,142	317	11%	140	5%



- 積高 : 荷動き需要の回復に伴い増加。
- 運航費 : 喜望峰ルート利用に伴う船費や燃料費の増加。
- 運賃 : 北米・欧州航路を中心に上昇。
- 可変費 : 取扱量の増加およびインフレに伴う荷役・内陸輸送費の高騰に伴い上昇。
- 燃料価格 : 油価は微増。
- 一般管理費 : 対前年同期比で増加。

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		2023年度							2024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	578	706	1,284	653	616	1,269	2,553	673
	消席率	82%	95%	89%	94%	97%	96%	92%	100%
欧州往航	積高	385	434	819	382	382	764	1,584	434
	消席率	94%	92%	93%	90%	93%	91%	92%	100%

北米復航	積高	291	295	586	327	295	621	1,208	290
	消席率	44%	40%	42%	46%	49%	48%	45%	43%
欧州復航	積高	240	221	461	232	238	470	931	245
	消席率	54%	45%	49%	50%	55%	52%	51%	48%

(2018年度1Qの各航路総平均運賃を100とした指数)

運賃指数		2023年度							2024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		126	109	117	108	135	121	119	137
欧州往航		139	116	127	106	183	144	135	201

- 積高・消席率：北米往航では荷動き需要の着実な増加に加え、対中輸入関税引き上げを見越した出荷増と思われる影響もあり、積高は直前四半期・前年同期比ともに大幅に増加。欧州往航も消費の回復に加え、航海日数増を背景に一部で洋上在庫を積み増す動きも見られ、さらに積高が押し上げられた。船腹需給がタイトになったことで、消席率は北米・欧州とも大幅に上昇した。
- 運賃指数：喜望峰ルートへの変更長期化や荷動き増で船腹需給のタイト感が継続。短期運賃は上昇した。

3. 2024年度通期見通し

□ 要点

第2四半期以降については需給環境が不透明であり、また地政学的な環境の複雑さも増している。
2024年度通期予想は非常に困難なるも、種々の要因・状況を最大限勘案して、税引き後利益
2,745百万US\$を見込む。

- ・ 特に第2四半期以降の見通しが極めて不透明である。
- ・ 中東情勢の正常化には一定程度時間を要する見通し。
- ・ 情勢の変化を注視し、機動的かつ効率的なオペレーションを継続するとともに、顧客に対する高品質なサービスの提供を目指す。

□ 2024年度通期見通し

(単位：百万US\$)

	前回予想		
	上期 予想	下期 予想	通期 予想
税引後損益	800	200	1,000

最新予想				
1Q 実績	2Q 予想	上期 予想	下期 予想	通期 予想
779	1,466	2,245	500	2,745

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月の荷動きは前年同期比8.1%増。米国の個人消費が依然として堅調さを保っていることに加え、対中追加関税の導入を見越した出荷増と思われる動きが荷動きをさらに押し上げた。アジア発欧州向け航路の4月の荷動きは4.4%増。インフレが落ち着き、個人消費が持ち直しつつある。また、喜望峰ルート利用で輸送日数が長期化していることから、一部で洋上在庫を積み増す動きが見られる。
- 新造船投入の本格化による船腹供給圧力は強いが、同時に喜望峰ルートの変更長期化を受け、アジア／欧州航路を中心に余剰船腹が吸収されている。
- 荷動き増加に加え主要港湾の混雑、コンテナの不足も重なり、需給タイト感は北米や欧州のみならず、南北航路やアジア域内航路などにも広がった。
- パナマ運河ではガトゥン湖の水位回復により、通航隻数や喫水の制限が段階的に緩和されつつある。



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。
- 北米東岸航路ではパナマ運河の通航制限緩和の状況を鑑み、喜望峰経由としていたサービスをパナマ運河経由に復帰。
- 需要の強い航路で臨時船を投入。
- 港湾混雑や空コンテナ不足に対応するため、きめ細かなサービス・寄港地の見直しや臨時船投入による空コンテナの回送やコンテナ調達を機動的に実施。



荷動きに応じた柔軟な配船およびコンテナフローの最適化によりオペレーション効率を最大化

5. 参考資料（船隊構成・航路構成・新造船発注残）

船隊構成

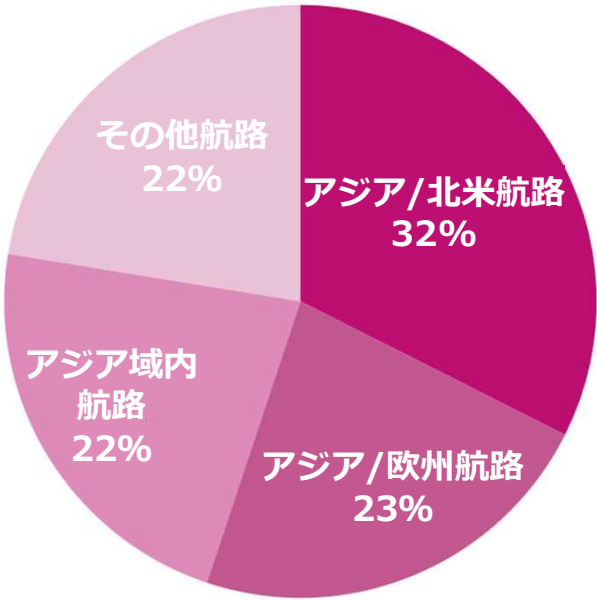
Size					1)2024年 3月末時点	2) 2024年 6月末時点	2)-1)	
20,000	TEU	>=			Capacity (TEU)	264,600	264,600	0
					Vessels	12	12	0
10,500	TEU	-	20,000	TEU	Capacity (TEU)	611,804	657,920	46,116
					Vessels	44	47	3
9,800	TEU	-	10,500	TEU	Capacity (TEU)	110,200	110,200	0
					Vessels	11	11	0
7,800	TEU	-	9,800	TEU	Capacity (TEU)	346,389	329,257	-17,132
					Vessels	39	37	-2
6,000	TEU	-	7,800	TEU	Capacity (TEU)	172,618	207,128	34,510
					Vessels	26	31	5
5,200	TEU	-	6,000	TEU	Capacity (TEU)	33,112	28,116	-4,996
					Vessels	6	5	-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)	58,294	62,872	4,578
					Vessels	13	14	1
3,500	TEU	-	4,300	TEU	Capacity (TEU)	50,304	58,813	8,509
					Vessels	12	14	2
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)	20,494	20,494	0
					Vessels	12	12	0
1,000	TEU	-	1,300	TEU	Capacity (TEU)	13,962	14,002	40
					Vessels	13	13	0
0	TEU	-	1,000	TEU	Capacity (TEU)	0	0	0
					Vessels	0	0	0
合計					キャパシティ(TEU)	1,844,215	1,915,840	71,625
					隻数	235	243	8

新造船発注残（新造長期傭船含む）

	2024年 3月末時点	2024年度 1Q デリバリー	2024年度 1Q 新規発注	2024年 6月末時点
新造船発注残 (隻数)	46	6	5	45

航路構成

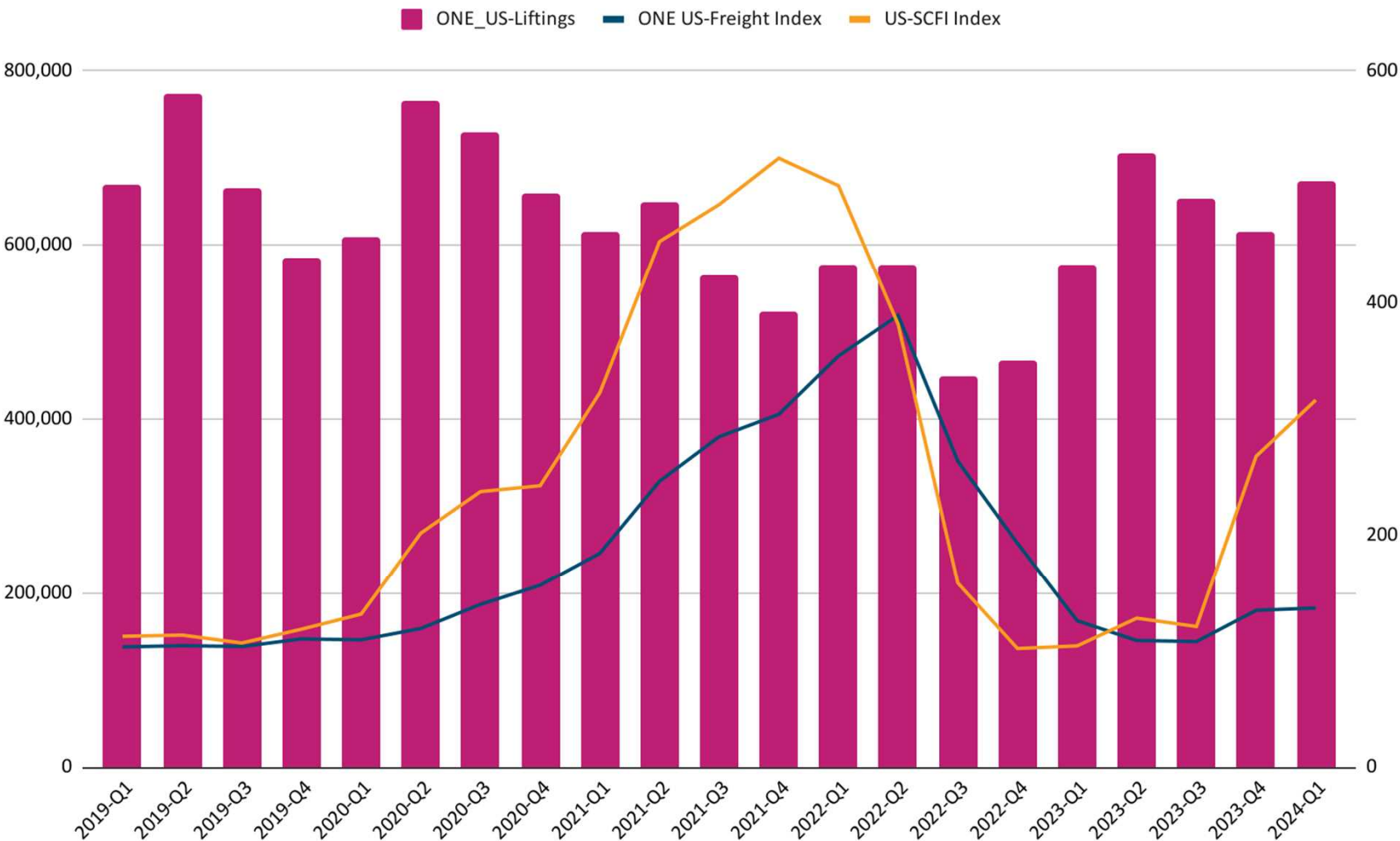
(2024年度1Q 往復スペースの構成
アロケーション)



6. Appendix 北米航路運賃・荷動き推移

Lifting
(TEU)

Freight Index
(FY2018Q1=100)





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/>