2024年度 第2四半期決算説明会

2024年11月6日

日本郵船

目次

1. 2024年度 第2四半期決算概要 —— p.3-8

2. 2024年度 通期業績予想 —— p.9-14

➢ 中期経営計画の進捗 —— p.15-21

➢ Appendix —— p.22-27

✓ セグメント別状況
✓ 運航船舶

(添付) Ocean Network Express
2024年度第2四半期決算説明資料

©NYK Group. All rights reserved.

1. 2024年度 第2四半期決算概要

実績

日本郵船

上期振り返り（前年同期比）

- **売上高：　1兆3,168億円（1,484億円 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　（525億円 増収）
  - ・物流事業 – 取扱量の増加に伴う収入増（625億円 増収）
- **経常損益：2,892億円（1,299億円 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、運賃市況が上昇
    （1,299億円 増益）
- **当期純損益：2,658億円（1,525億円 増益）**
- **株主還元：中間配当（一株当たり）　130円（前回予想から変更なし）**

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10月31日時点 累計）：

株式総数 14,220,100株　|　総額 約683億円

©NYK Group. All rights reserved.

1. 2024年度 第2四半期決算概要

実績

日本郵船

セグメント別（経常損益 前年同期比）

定期船：　1,766億円（1,299億円 増益）

・コンテナ船では、旺盛な荷動きと紅海情勢に起因する船腹需給逼迫の継続により前年同期比で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：83億円（80億円 増益）

・アジア発欧米向け荷動きが堅調に推移し取扱量が増加。需給の引き締まりにより運賃水準も前年同期比で上昇

物流：　124億円（13億円 減益）

・航空貨物・海上貨物　アジア発を中心に取扱量は増加するも、市況の変化に伴い仕入価格が上昇。航空貨物では利益水準は前年同期比で下落、海上貨物では前年同期と同水準

・ロジスティクス　欧州および東アジア域内における荷動きの減速が見られるも、北米等の他地域での堅調な収益に支えられ、一定程度の利益水準を確保

©NYK Group. All rights reserved.

1. 2024年度 第2四半期決算概要

実績

日本郵船

セグメント別（経常損益 前年同期比）

自動車：　616億円（10億円 増益）

・港湾混雑や中東情勢の影響、および荷役費の上昇が見られたものの、最適な配船計画と本船運航により、輸送台数および利益水準は前年度並みを維持

ドライバルク：　85億円（120億円 減益）

・各船型で市況は前年同期を上回るものの、前年度と比較して在来船貨物の運賃および輸送量減少と、為替要因もあり利益水準が低下

エネルギー：　218億円（1億円 減益）

・VLCC　市況は前年同期比で良化したものの、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

©NYK Group. All rights reserved.

2024年度 第2四半期決算（サマリー）

2Q決算

日本郵船

(億円)	2023年度 1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	2024年度 1Q	2Q	上期	上期増減
売上高	5,675	6,008	11,683	6,208	5,980	12,189	23,872	6,517	6,651	13,168	1,484
営業損益	471	516	987	454	304	758	1,746	658	497	1,156	168
経常損益	894	698	1,592	409	610	1,020	2,613	1,257	1,634	2,892	1,299
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	1,556	2,658	1,525
為替レート	¥135.81	¥144.05	¥139.93	¥148.72	¥146.68	¥147.70	¥143.82	¥155.02	¥152.77	¥153.89	¥13.96
燃料油価格	$611.22	$597.59	$604.38	$642.12	$629.90	$636.07	$620.83	$634.08	$629.71	$631.85	$27.47

©NYK Group. All rights reserved.

前年同期比較（セグメント別）

2Q決算

日本郵船

	事業セグメント (億円)	2023年度 1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	2024年度 1Q	2Q	上期	上期増減
ライナー&ロジスティクス事業	定期船	564	552	1,117	413	393	806	1,923	445	476	922	▲ 195
		316	150	467	▲ 13	225	211	678	537	1,229	1,766	1,299
	航空運送	370	408	778	448	384	833	1,611	466	460	926	147
		4	▲ 0	3	49	4	54	57	34	48	83	80
	物流	1,647	1,739	3,386	1,816	1,819	3,636	7,022	1,890	2,122	4,012	625
		70	67	137	73	48	122	259	55	68	124	▲ 13
注1 自動車		1,141	1,293	2,434	1,312	1,161	2,474	4,909	1,383	1,333	2,716	281
		295	309	605	274	178	453	1,058	378	237	616	10
ドライバルク		1,347	1,361	2,708	1,526	1,497	3,024	5,733	1,632	1,601	3,234	525
		129	76	205	▲ 42	17	▲ 25	180	140	▲ 55	85	▲ 120
エネルギー		406	408	814	469	450	919	1,733	466	443	910	95
		112	107	220	111	132	243	463	110	107	218	▲ 1
注2 その他		482	601	1,083	574	569	1,143	2,226	544	489	1,034	▲ 49
		▲ 4	13	9	▲ 1	28	26	36	17	25	42	33
消去・全社		▲ 284	▲ 356	▲ 640	▲ 351	▲ 296	▲ 648	▲ 1,288	▲ 311	▲ 276	▲ 588	52
		▲ 30	▲ 25	▲ 55	▲ 40	▲ 25	▲ 66	▲ 121	▲ 17	▲ 26	▲ 44	10
連結		5,675	6,008	11,683	6,208	5,980	12,189	23,872	6,517	6,651	13,168	1,484
		894	698	1,592	409	610	1,020	2,613	1,257	1,634	2,892	1,299

（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）

©NYK Group. All rights reserved.

経常損益　前年同期比増減分析

2Q決算

日本郵船

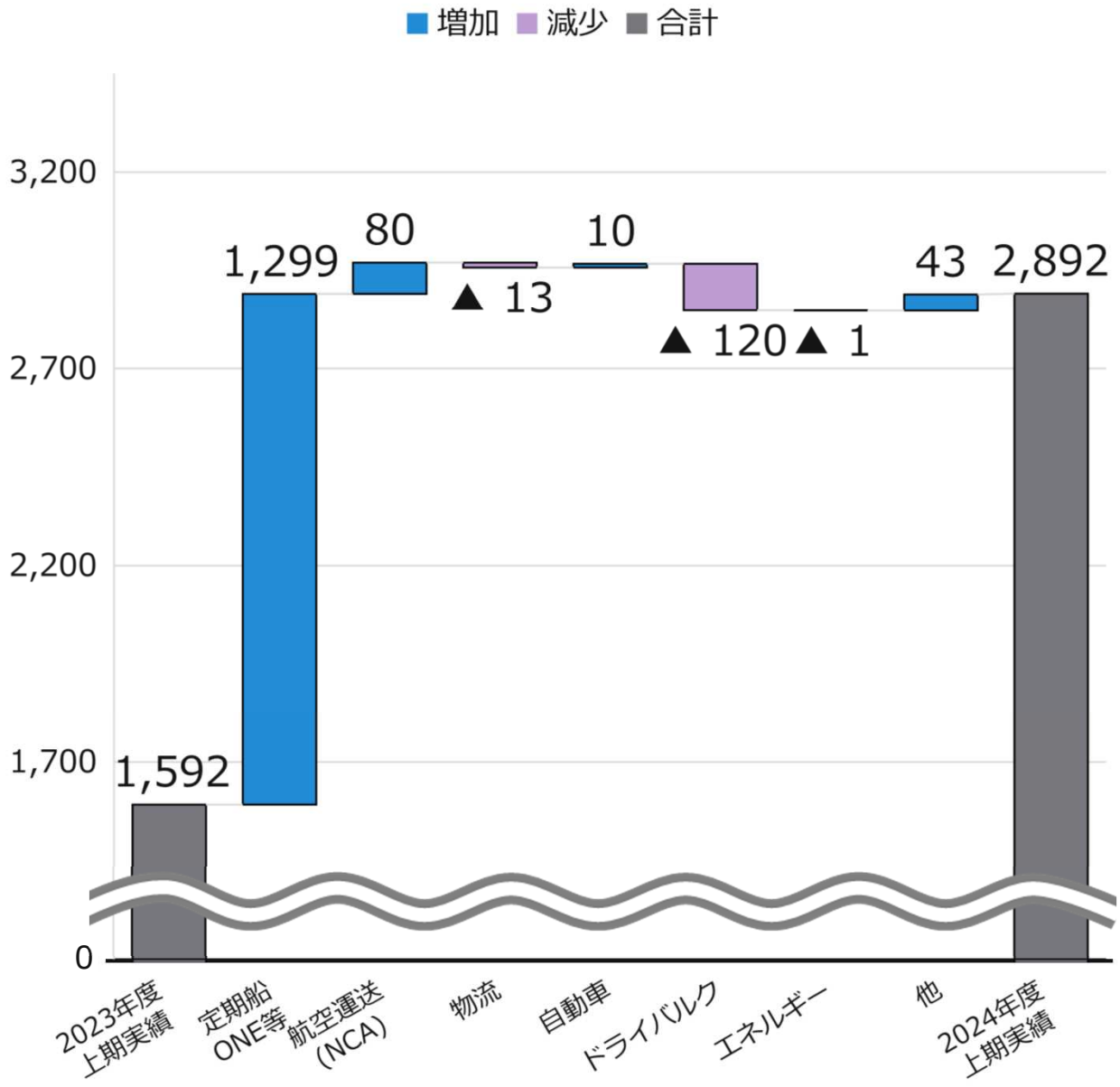
要因別分析

（億円）

円安	**197**	今期 153.89円/$ 13.96円の円安
燃料油高	**▲ 6**	今期 $631.85/MT $27.47/MTの上昇
海運市況 変動等	**1,112**	定期船(含むONE) +1,229 自動車 ドライバルク ▲ 117 エネルギー
為替差損益	**▲ 101**	
その他	**97**	物流 ▲13 航空運送(NCA) +80
合計	**1,299**	

事業別分析

(単位：億円)



©NYK Group. All rights reserved.

2. 2024年度 通期業績予想

日本郵船

通期業績予想（前回決算時の予想比）

- **売上高：　2兆5,400億円（300億円 下方修正）**
  - 自動車事業：230億円 下方修正
- **経常損益：4,100億円（前回予想から変更なし）**
  - 定期船事業：220億円 上方修正
  - ドライバルク事業・自動車事業：130億円・100億円 下方修正
- **当期純損益：3,900億円（前回予想から変更なし）**
- **株主還元：配当（一株当たり）　中間 130円　|　期末 130円（予）　（年間 260円）**
  （前回予想から変更なし）
  - 年間での配当金額は、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10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

- 現在実施中の自己株式取得（3ページ目に記載）について、**300億円の追加**を決定
  【変更前】総額1,000億円（上限）　⇒　【変更後】総額**1,300**億円（上限）
- 取得期間（2024年5月9日～2025年4月30日）等に変更なし

©NYK Group. All rights reserved.

2. 2024年度 通期業績予想

日本郵船

セグメント別（経常損益 前回決算時の予想比）

定期船：　2,050億円（220億円 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、第２四半期の利益水準が前回予想よりも良化したことから、通期の利益水準も前回予想を上回る見込み

航空運送：130億円（30億円 上方修正）

・第3四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

・日本貨物航空（NCA）の株式交換時期は、2024年6月10日付の適時開示のとおり2025年3月31日として通期業績予想を策定

物流：　220億円（前回予想から変更なし）

・航空貨物　堅調な取扱量を見込むものの、仕入価格の上昇により利益水準は前回予想を下回る見込み

・海上貨物　コンテナ船市況は下落傾向にあるが、高単価貨物の獲得等もあり利益水準は前回予想から若干上昇

・ロジスティクス　欧州と東アジア域内における荷動きの減速は見られるものの、堅調な北米での事業が収支を下支え

©NYK Group. All rights reserved.

2. 2024年度 通期業績予想

日本郵船

セグメント別（経常損益 前回決算時の予想比）

- **自動車：　1,100億円（100億円 下方修正）**
  - ・輸送台数の若干の減少、為替要因および荷役費の上昇により、利益水準は前回予想を下回るものの、引き続き高水準となる見通し
- **ドライバルク：200億円（130億円 下方修正）**
  - ・第2四半期の利益水準が為替要因等により前回予想を大きく下回り、通期の利益水準も前回予想を下回る見通し
- **エネルギー：　420億円（30億円 下方修正）**
  - ・VLCC　中国での需要減等を踏まえ、下期の市況は前回想定を下回ることを見込む
  - ・VLGC　中長期契約に支えられ、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

©NYK Group. All rights reserved.

通期業績予想（サマリー）

業績予想

日本郵船

（億円）	2023年度(実績) 上期 1Q	2Q	下期 3Q	4Q	通期	2024年度(予想) 上期(実績) 1Q	2Q	下期	通期	通期増減	前回予想比（通期）
売上高	11,683		12,189		23,872	13,168		12,232	25,400	1,528	▲ 300
	5,675	6,008	6,208	5,980		6,517	6,651				
営業損益	987		758		1,746	1,156		844	2,000	254	▲ 150
	471	516	454	304		658	497				
経常損益	1,592		1,020		2,613	2,892		1,208	4,100	1,487	0
	894	698	409	610		1,257	1,634				
親会社株主に帰属する当期純損益	1,133		1,152		2,286	2,658		1,242	3,900	1,614	0
	734	398	401	750		1,102	1,556				
為替レート	¥135.81	¥144.05	¥148.72	¥146.68	¥143.82	¥155.02	¥152.77	¥140.00	¥146.95	¥3.13	¥-4.31
燃料油価格（全油種）	$611.22	$597.59	$642.12	$629.90	$620.83	$634.08	$629.71	$566.31	$599.10	-$21.73	-$7.05
燃料油価格（HSFO）	-	-	-	-	-	-	-	$470.00	-	-	-
適合油価格（VLSFO）	-	-	-	-	-	-	-	$575.00	-	-	-

- 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9.5億円の増益 (※)
  - 燃料油価格　：＄10/MTの燃料油価格下落で約2.1億円の増益

(※)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

©NYK Group. All rights reserved.

通期業績予想（セグメント別）

業績予想

日本郵船

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(実)	上期(実)	下期	通期	
ライナー&ロジスティクス事業	定期船	564	552	1,117	806	1,923	445	476	922	848	1,770	▲ 153
		316	150	467	211	678	537	1,229	1,766	284	2,050	1,372
	航空運送	370	408	778	833	1,611	466	460	926	914	1,840	229
		4	▲ 0	3	54	57	34	48	83	47	130	73
	物流	1,647	1,739	3,386	3,636	7,022	1,890	2,122	4,012	3,828	7,840	818
		70	67	137	122	259	55	68	124	96	220	▲ 39
自動車		1,141	1,293	2,434	2,474	4,909	1,383	1,333	2,716	2,439	5,155	246
		295	309	605	453	1,058	378	237	616	484	1,100	42
ドライバルク		1,347	1,361	2,708	3,024	5,733	1,632	1,601	3,234	2,991	6,225	492
		129	76	205	▲ 25	180	140	▲ 55	85	115	200	20
エネルギー		406	408	814	919	1,733	466	443	910	905	1,815	82
		112	107	220	243	463	110	107	218	202	420	▲ 43
その他		482	601	1,083	1,143	2,226	544	489	1,034	1,031	2,065	▲ 161
		▲ 4	13	9	26	36	17	25	42	38	80	44
消去・全社		▲ 284	▲ 356	▲ 640	▲ 648	▲ 1,288	▲ 311	▲ 276	▲ 588	▲ 722	▲ 1,310	▲ 22
		▲ 30	▲ 25	▲ 55	▲ 66	▲ 121	▲ 17	▲ 26	▲ 44	▲ 56	▲ 100	21
連結		5,675	6,008	11,683	12,189	23,872	6,517	6,651	13,168	12,232	25,400	1,528
		894	698	1,592	1,020	2,613	1,257	1,634	2,892	1,208	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

©NYK Group. All rights reserved.

通期業績予想（セグメント別・前回今回予想比）

業績予想

日本郵船

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(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	910	880	1,790	922	848	1,770	12	▲ 32	▲ 20
		1,420	410	1,830	1,766	284	2,050	346	▲ 126	220
	航空運送	935	930	1,865	926	914	1,840	▲ 9	▲ 16	▲ 25
		60	40	100	83	47	130	23	7	30
	物流	3,845	3,835	7,680	4,012	3,828	7,840	167	▲ 7	160
		120	100	220	124	96	220	4	▲ 4	0
自動車		2,710	2,675	5,385	2,716	2,439	5,155	6	▲ 236	▲ 230
		680	520	1,200	616	484	1,100	▲ 64	▲ 36	▲ 100
ドライバルク		3,145	3,010	6,155	3,234	2,991	6,225	89	▲ 19	70
		210	120	330	85	115	200	▲ 125	▲ 5	▲ 130
エネルギー		950	965	1,915	910	905	1,815	▲ 40	▲ 60	▲ 100
		220	230	450	218	202	420	▲ 2	▲ 28	▲ 30
その他		1,135	1,185	2,320	1,034	1,031	2,065	▲ 101	▲ 154	▲ 255
		30	40	70	42	38	80	12	▲ 2	10
消去・全社		▲ 680	▲ 730	▲ 1,410	▲ 588	▲ 722	▲ 1,310	92	8	100
		▲ 40	▲ 60	▲ 100	▲ 44	▲ 56	▲ 100	▲ 4	4	0
連結		12,950	12,750	25,700	13,168	12,232	25,400	218	▲ 518	▲ 300
		2,700	1,400	4,100	2,892	1,208	4,100	192	▲ 192	0

（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

©NYK Group. All rights reserved.

中期経営計画(2023~2026年度)の進捗

日本郵船

©NYK Group. All rights reserved.

利益・財務数値の推移

日本郵船

	2023年度（実績）	2024/9期末（実績）	2024年度（期初予想）※1	2024年度（予想）	2026年度（予想）※2
経常損益（億円）	2,613	2,892	2,500	4,100	2,700
有利子負債（億円）	9,138	7,288	8,665	7,430	-
自己資本（億円）	26,503	27,804	26,440	27,515	-
自己資本比率 （含 傭船料債務 ※3）	62% (53%)	67% (57%)	65% (56%)	67% (57%)	57% (49%)
ROIC ※4	8.4%	-	6.9%	11.3%	6.5% 目標：6.5%以上
ROE	8.9%	-	9.3%	14.4%	10.2% 目標：8～10%
DER （含 傭船料債務 ※3）	0.34 (0.61)	0.26 (0.51)	0.33 (0.59)	0.27 (0.52)	-
営業CF（億円）	4,014	2,307	3,880	4,785	-
投資CF（億円）	▲ 2,856	306	▲ 2,220	▲ 1,350	-
（減価償却費）（億円）	(1,416)	(755)	(1,295)	(1,465)	-

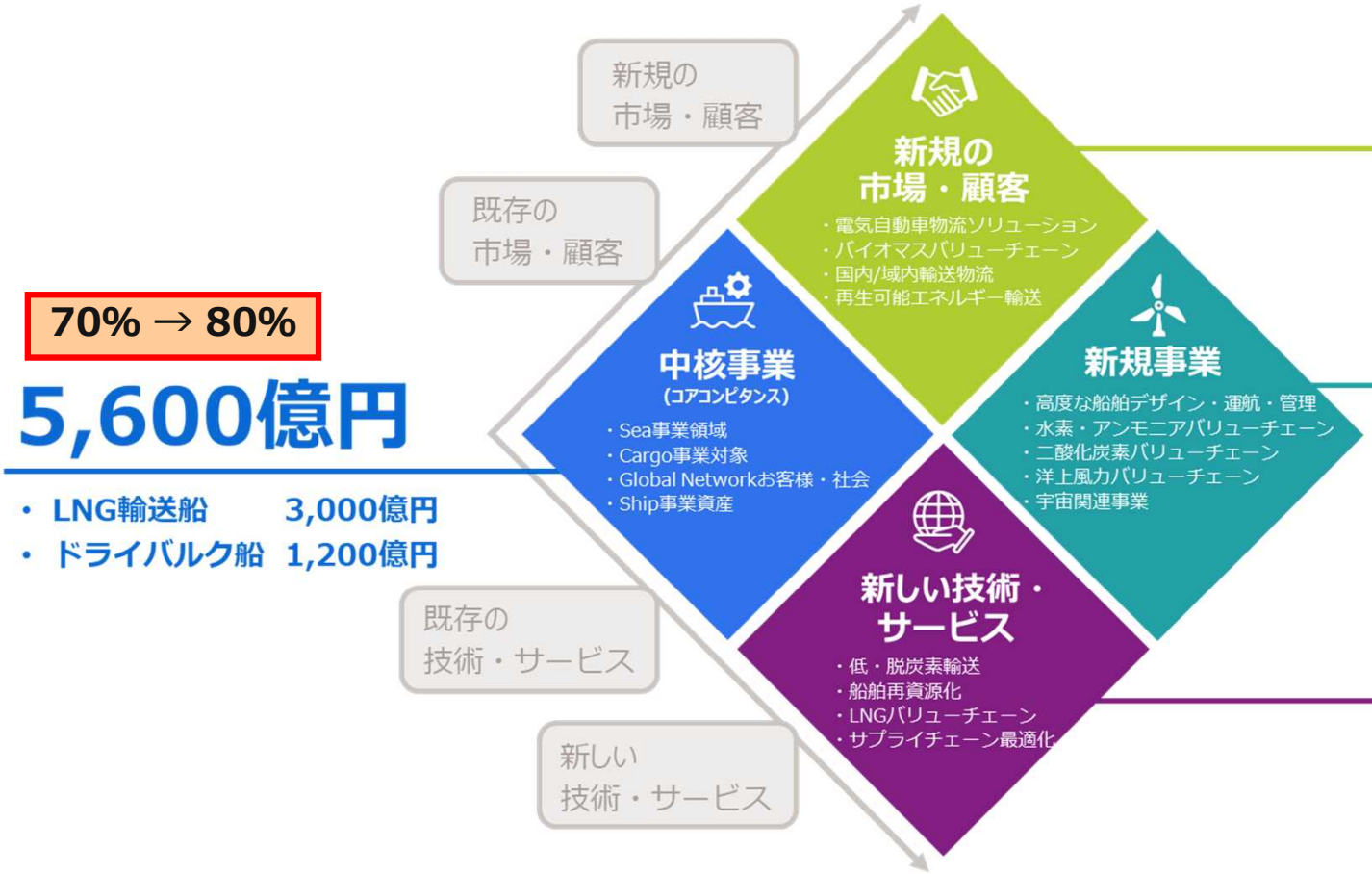
※1) 4Q決算発表時（2024年5月8日）における見通し。なお、1Q決算発表時（2024年8月5日）の経常損益予想は4,100億円
※2) 中期経営計画発表時（2023年3月10日）における見通し
※3) 傭船料債務試算額：各年度それぞれ約7,000億円を加味
※4) ROIC=(税引後営業利益+税引後特別損益+持分法損益+受取配当)÷(投下資本)

©NYK Group. All rights reserved.

事業投資方針

日本郵船

- 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
- 2024年度2Q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8,500億円



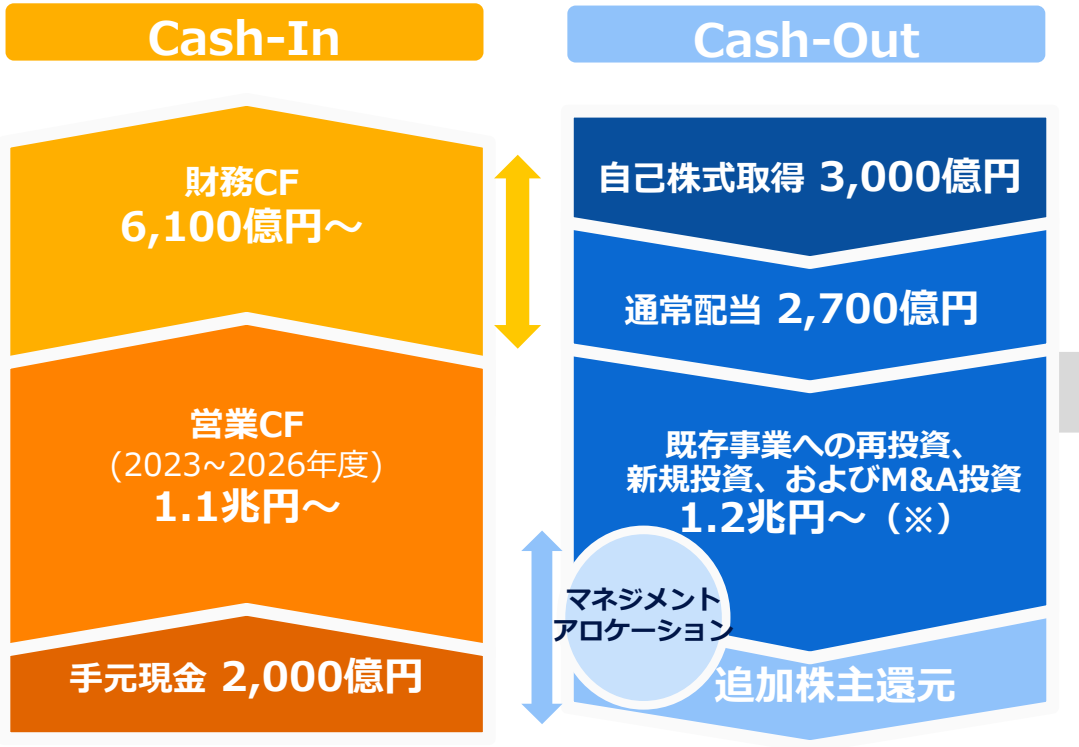
- 各投資分野の金額は中計公表の計画値
- 計画値に対する投資決定額の割合および前回（2024年5月8日）公表値からの変化を % で表示

©NYK Group. All rights reserved.

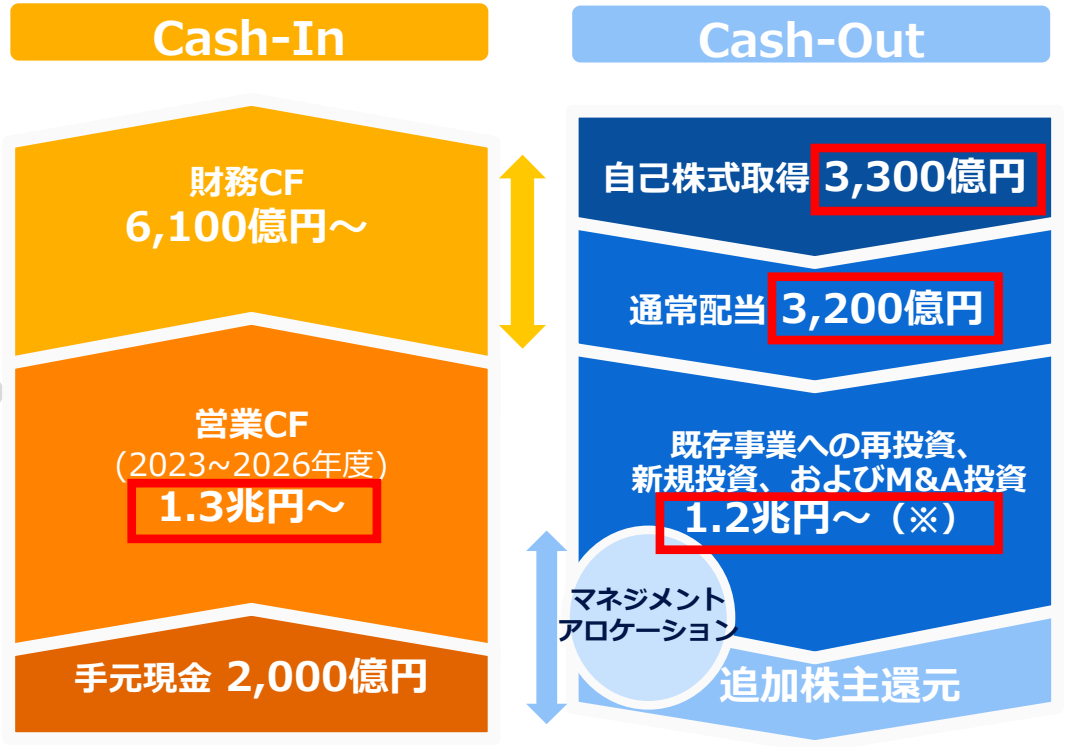
キャッシュ・アロケーション

- 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
- 自己株式の取得について、進行中の1,000億円に加え、更に300億円の実施を決定
- 決議済みのONE社からの受取配金等、各種CFの足元の状況を反映

2023年度通期決算発表時
（2024年5月8日時点）



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

©NYK Group. All rights reserved.

株主還元方針

日本郵船

- 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	2024年度期初	2024年度予定（前回公表）	2024年度（今回公表）
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	2023年度の単年度で**2,000億円**を実施済 **追加で1,000億円**		**300億円を追加し、1,300億円** 取得期間は2025年4月末まで
配当性向 配当性向目安を従来の25%から**30%**へ引き上げ	年間配当**160**円/株	配当性向目安は**30%**を継続 **260**円/株（予）に増額	**260**円/株（予）
23～26年度　株主還元総額 **4,300億円**	**5,700億円**	**6,200億円**	**6,500億円＋α**
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	利益水準の上昇、ONE社からの特別配当、および最適な自己資本の水準等を勘案し、上記の通り株主還元総額を拡大 今後も機動的な追加還元を検討		
一株当たり配当下限 配当下限金額を**100円**に引き上げ	下方耐性強化に見合った配当下限金額設定を維持		

©NYK Group. All rights reserved.

資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応

日本郵船

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、PBR１倍を意識した改善を図る

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

最近の具体的取り組み

リターン向上、ボラティリティ低減に向けた取り組み

中核事業

ENEOSオーシャン社から原油船以外の事業取得について同社と合意

インドネシア国営会社と液化CO_2・LNG輸送・船舶管理会社の協業で覚書締結

新規の市場・顧客

バイオマス燃料バイオマス輸送船建造に向けたMOU締結

新しいサービス

物流事業

【郵船ロジスティクス社】

- 新グローバル本社設立。組織運営力を向上、意思決定の迅速化を図る
- 英国の物流プラットフォームサービス提供会社M＆A
- ベルギーの大型医薬品倉庫の稼働開始
- オランダの自動車部品配送会社M&A

新規事業

洋上風力発電の訓練センター「風と海の学校　あきた」開所

アンモニア燃料タグボート「魁」竣工

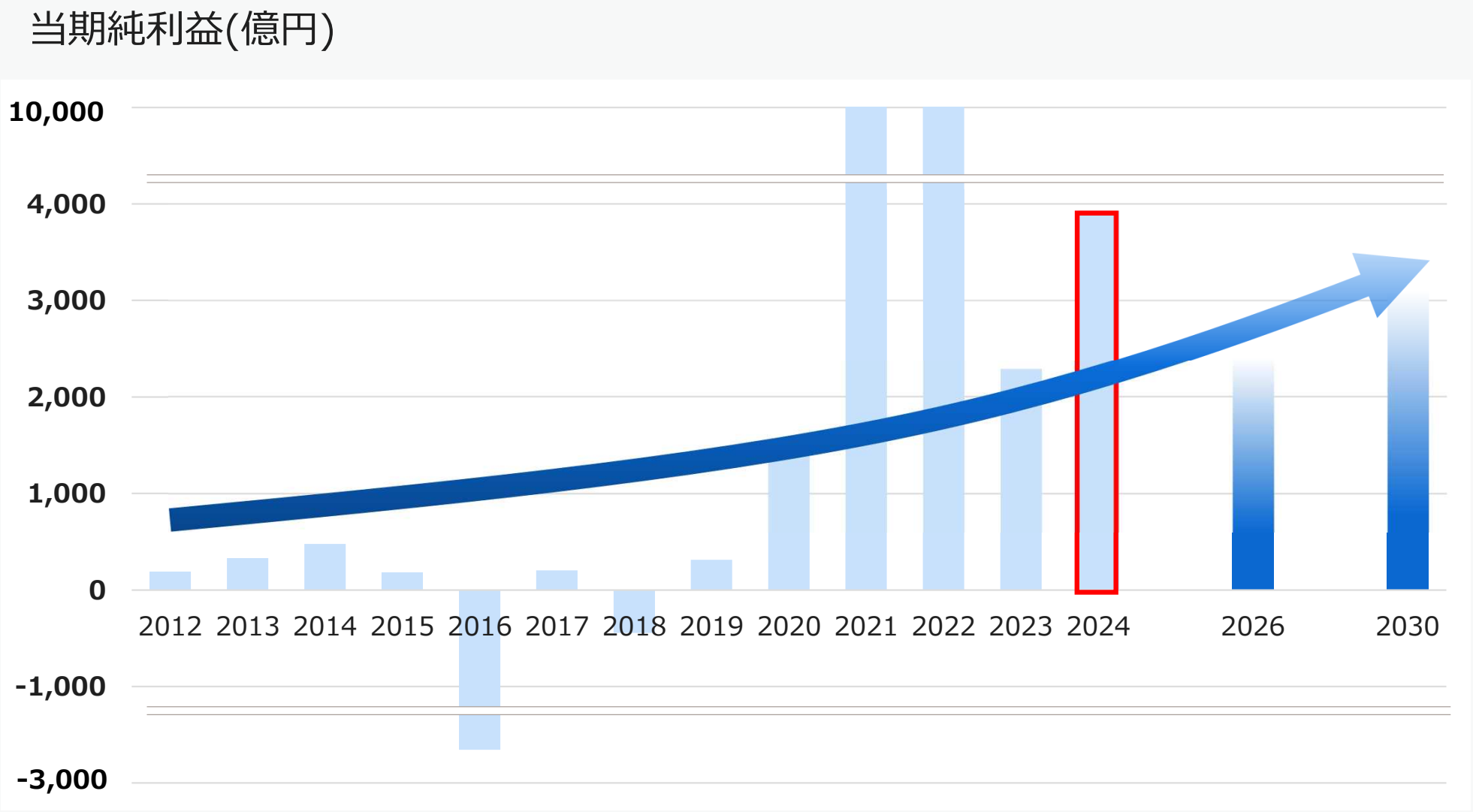
エクイティ最適化、株主資本コスト低減、資本効率向上に向けた取り組み

- 開示セグメント変更による透明性向上
- 自己株式取得　追加300億円
- 経営のスピード向上およびROIC経営等による経営の深度化を図るべく、SAP S4/HANAやCCH Tagetik等の基幹システム導入・利活用を推進中

中長期で目指す当期純利益の持続的成長

日本郵船

■ 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



©NYK Group. All rights reserved.

Appendix

日本郵船

©NYK Group. All rights reserved.

セグメント別状況（ライナー&ロジスティクス事業）

1. 航空運送事業（NCA）

	2023年度(実績)					2024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			
売上高(億円)	778		833		1,611	926		914	1,840	▲ 25
	370	408	448	384		466	460			
経常損益(億円)	3		54		57	83		47	130	30
	4	▲ 0	49	4		34	48			
輸送重量	196		207		403	225		222	447	▲ 3
千トン	95	101	104	103		115	110			
輸送量(RTK)	1,149		1,162		2,311	1,278		1,249	2,527	▲ 44
百万トンキロ	568	581	584	578		655	623			
供給量(ATK)	1,797		1,868		3,665	1,971		1,975	3,946	▲ 87
百万トンキロ	885	912	943	925		1,003	969			
YIELD指数	142		164		153	172		173	172	▲ 2
09/3期 1Q=100	141	143	174	154		173	172			
燃料単価	$102		$105		$103	$95		$100	$98	$2
(ジェット燃料)										
US$ per bbl	$92	$113	$107	$102		$99	$92			
機材の稼働時間	108		104		106	110		-	-	-
21/3期 1Q=100	106	110	108	100		111	109			

- 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

©NYK Group. All rights reserved.

セグメント別状況（ライナー&ロジスティクス事業）

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
			上期		下期		通期	上期(実績)		下期	通期	
		通期	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q			(通期)
海上輸出	TEU	651	308		301		609	316		320	636	▲ 6
	(1,000TEU)		151	157	155	146		154	162			
	前年同期比	▲ 10%	▲ 8%		▲ 5%		▲ 6%	3%		6%	4%	▲ 1%
			▲ 10%	▲ 7%	▲ 5%	▲ 4%		2%	3%			
航空輸出	重量	295	126		150		275	152		157	309	▲ 0
	(1,000トン)		59	67	76	73		73	79			
	前年同期比	▲ 26%	▲ 20%		9%		▲ 7%	21%		5%	12%	▲ 0%
			▲ 28%	▲ 12%	3%	17%		23%	19%			

©NYK Group. All rights reserved.

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(実)	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	1,869	1,673	1,766	1,817
	Cape	15,650	13,414	14,532	28,965	24,456	26,710	20,621	22,701	24,889	21,000	22,397	22,675
	Panamax	12,424	11,885	12,154	16,349	15,508	15,928	14,041	16,377	13,902	14,250	14,695	15,844
	Handymax	10,910	10,047	10,479	14,330	13,000	13,665	12,072	15,000	15,234	13,500	14,309	14,500
	Handy	10,515	8,877	9,696	13,110	12,037	12,574	11,135	13,052	13,315	12,500	12,842	13,263
タンカー	VLCC	39,049	20,469	29,759	38,128	44,424	41,276	35,517	38,067	28,398	47,000	40,116	40,517
	VLGC	75,981	103,704	89,842	113,794	46,937	80,365	85,104	52,406	32,236	50,000	46,161	54,352

- 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

※ 今回より、VLCCの予想前提をNon Eco船からEco船に変更

©NYK Group. All rights reserved.

4. 自動車事業

	2023年度(実績)					2024年度(予想)				
	上期		下期		通期	上期(実績)		下期	通期	前回予想比(通期)
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q			
輸送台数(万台)	227		224		451	219		221	441	▲ 6
	112	115	121	103		112	108			
前年同期比	4%		▲ 3%		0%	▲ 3%		▲ 1%	▲ 2%	▲ 1%
	5%	3%	▲ 3%	▲ 4%		▲ 0%	▲ 7%			

欧州域内輸送台数（スペースチャーター込み）を含む

©NYK Group. All rights reserved.

運航船舶

日本郵船

事業セグメント		船種	23/9期末 (実績) 運航船 合計 隻数	24/3期末 (実績) 運航船 合計 隻数	24/9期末 (実績) 所有(含共有) 隻数	24/9期末 (実績) 所有(含共有) DWT	24/9期末 (実績) 傭船 隻数	24/9期末 (実績) 傭船 DWT	24/9期末 (実績) 運航船合計 隻数	24/9期末 (実績) 運航船合計 DWT
ライナー&ロジスティクス事業	定期船事業	コンテナ船	53	50	26	1,665	24	2,752	50	4,418
	物流	内航船・フェリー	12	12	5	29	6	34	11	63
自動車事業		自動車船	120	124	65	1,182	62	1,121	127	2,303
ドライバルク事業		ケープサイズ バルカー	121	120	21	4,140	95	18,631	116	22,771
		パナマックスサイズ バルカー	99	101	42	3,723	61	5,251	103	8,975
		ハンディサイズ バルカー	136	137	53	2,684	87	4,475	140	7,160
		チップ船	33	33	12	597	21	1,152	33	1,750
		在来・プロジェクト貨物船	47	47	22	408	30	418	52	827
		内航セメント輸送船	3	2	4	35	0	0	4	35
ドライバルク事業　小計			439	440	154	11,589	294	29,930	448	41,520
エネルギー事業		タンカー	69	66	53	6,422	14	2,277	67	8,699
		LNG船	86	91	76	6,467	13	959	89	7,427
		シャトルタンカー	27	27	27	3,465	0	0	27	3,465
		FPSO	3	4	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	3	3	10	0	0	3	10
		CTV	2	2	2	0	0	0	2	0
エネルギー事業　小計			192	196	168	17,855	27	3,236	195	21,092
その他事業		客船	1	1	1	7	0	0	1	7
合計			817	823	419	32,330	413	37,076	832	69,406

<代替燃料対応船の隻数>　※括弧内は対応代替燃料

自動車事業		自動車船（LNG）	11	13	13	219	0	0	13	219
ドライバルク事業		ケープサイズ バルカー（LNG）	0	1	0	0	1	210	1	210
		パナマックスサイズ バルカー（LNG）	0	1	1	95	0	0	1	95
エネルギー事業		タンカー（LPG、メタノール）	5	6	7	372	0	0	7	372
		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	2	2	7	0	0	2	7
合計			19	25	25	942	1	210	26	1,153

※ 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

©NYK Group. All rights reserved.

OCEAN NETWORK EXPRESS

2024年度第2四半期決算説明資料

2024年10月31日

目次

1. 2024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. 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

©2024 Ocean Network Express Pte. Ltd. All Rights Reserved

1. 2024年度第2四半期決算概要

要点

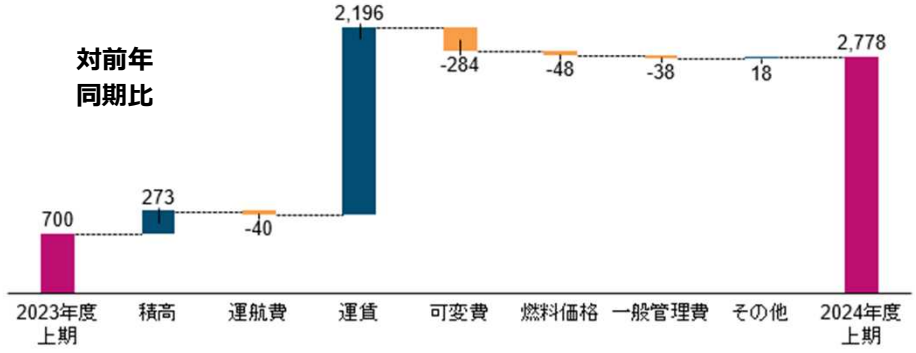
旺盛な消費需要を背景に堅調な荷動きが続き、第2四半期は前年同期比で969%の増益となる1,999百万US＄の黒字。

- アジア-北米航路およびアジア-欧州航路では、堅調な消費者需要と7・8月の例年より早い繁忙期にけん引され、旺盛な輸送需要が続いた。北米航路では、潜在的なサプライチェーン混乱に対応するため出荷の前倒しが行われた。
- 不安定な地政学的情勢を踏まえ、喜望峰（CoGH）ルートの利用が続いている。
- 全体的な需給状況はマーケットにおける船腹供給の増加により第２四半期末にかけて軟化した。

2024年度2Q実績並びに対前年度比較

（単位：百万US$）

	2023年度			2024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	3,765	3,549	7,314	4,211	5,864	10,075	2,315	65%	2,760	38%
EBITDA	770	436	1,206	1,217	2,386	3,603	1,950	447%	2,397	199%
EBIT	385	31	416	667	1,865	2,532	1,834	5,916%	2,116	509%
税引後損益	513	187	700	779	1,999	2,778	1,812	969%	2,078	297%
燃料油価格（US$/MT）	$590	$565	$577	$594	$585	$589	$20	3%	$12	2%
総燃料消費量 (K MT)	799	862	1,661	900	969	1,869	107	12%	208	13%
総積高 (K TEU)	2,825	3,087	5,911	3,142	3,291	6,433	204	7%	522	9%



- ❑ 積高　：旺盛な荷動き需要により増加。
- ❑ 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　：東西を中心とする主要航路で上昇。
- ❑ 可変費　：コンテナ荷役コストおよび内陸輸送コストの上昇により増加。
- ❑ 燃料価格　：油価は微増。
- ❑ 一般管理費　：対前年同期比で増加。

© 2024 Ocean Network Express Pte. Ltd. All Rights Reserved.

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	2Q 実績	上期 実績
北米往航	積高	578	706	1,284	653	616	1,269	2,553	673	730	1,403
	消席率	82%	95%	89%	94%	97%	96%	92%	100%	100%	100%
欧州往航	積高	385	434	819	382	382	764	1,584	434	451	886
	消席率	94%	92%	93%	90%	93%	91%	92%	100%	97%	98%
北米復航	積高	291	295	586	327	295	621	1,208	290	281	571
	消席率	44%	40%	42%	46%	49%	48%	45%	43%	39%	41%
欧州復航	積高	240	221	461	232	238	470	931	245	244	490
	消席率	54%	45%	49%	50%	55%	52%	51%	48%	45%	46%

（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	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	2Q 実績	上期 実績
北米往航	126	109	117	108	135	121	119	137	195	167
欧州往航	139	116	127	106	183	144	135	201	293	248

- 積高・消席率 :北米往航では堅調な荷動きが続いた。同様に欧州往航では、一部の荷主が輸送日数の長期化を織り込んだことなどから、７・８月に年末商戦に向けた出荷の前倒しや消席率の上昇が見られた。需給バランスの逼迫を反映して、北米・欧州航路ともに高い消席率を維持した。

- 運賃指数　　:旺盛な貨物需要により、第２四半期の運賃水準は北米往航、欧州往航ともに第1四半期を上回った。

© 2024 Ocean Network Express Pte. Ltd. All Rights Reserved.

3. 2024年度通期見通し

要点

地政学的な不透明感が残る一方、新造コンテナ船の継続的な竣工が需給状況に影響を与える。2024年度通期の業績予想は依然困難なるも、通期で3,095百万米ドルの利益を見込む。

- 荷動き見通しが不透明である一方、2024年度下期は大規模な新造コンテナ船竣工が続く。
- 特に年明け以降の情勢は、現時点での予測が困難となっている。
- 状況の変化を注視し、機動的かつ効率的なオペレーションを維持するとともに、顧客への高品質なサービスの提供に注力していく。

2024年度通期見通し

(単位: 百万US$)

	最新予想				
	第1四半期	第2四半期	上期	下期	通期
	実績			予想	
Revenue	4,211	5,864	10,075	8,000	18,075
EBITDA	1,217	2,386	3,603	1,250	4,853
EBIT	667	1,865	2,532	210	2,742
税引後損益	779	1,999	2,778	317	3,095

参考：2024年７月31日発表の予想数値

	前回予想				
	第1四半期	第2四半期	上期	下期	通期
	実績	予想			
税引後損益	779	1,466	2,245	500	2,745

© 2024 Ocean Network Express Pte. Ltd. All Rights Reserved.

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月、8月の荷動きは前年同期比18%増。米国内の消費が依然として旺盛であることに加え、サプライチェーン混乱を見越した出荷前倒を背景に、堅調な荷動きが続いた。 ➢ アジア発欧州向け航路の７月の荷動きは6.4%増。インフレ緩和で個人消費は持ち直しつつあるが、年末商戦の早期出荷が一段落する9月以降で荷動きの鈍化傾向にある。 ➢ 地政学的情勢が不安定なため、喜望峰ルートの利用が続いている。紅海とスエズ運河における情勢の先行きは依然不透明である。一方、パナマ運河は水位が回復し、通航はほぼ平常化している。 ➢ 天候不順やストライキ、内陸鉄道輸送の混雑などの影響で、北米、欧州、アジア各地で港湾混雑が続いた。 ➢ 米国東海岸およびガルフ港湾ストライキに伴うサプライチェーン混乱への懸念から、一部の貨物が北米西岸港にシフトする動きが見られた。
ONEの対応	➢ 需要増に対応し、混雑した港湾の滞貨を解消するための臨時船の投入。 ➢ 紅海／アデン湾情勢によるサプライチェーンの混乱を最小化するため、機動的な対応を実施。 ➢ 米国東海岸およびガルフ港湾で懸念されていたストライキによる混乱を最小化するため、当該地域寄港船のスケジュール調整を実施。 ➢ 港湾混雑や空コンテナ不足に対処するため、きめ細かなサービス・寄港地の見直しや空コンテナ回送・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

©2024 Ocean Network Express Pte. Ltd. All Rights Reserved

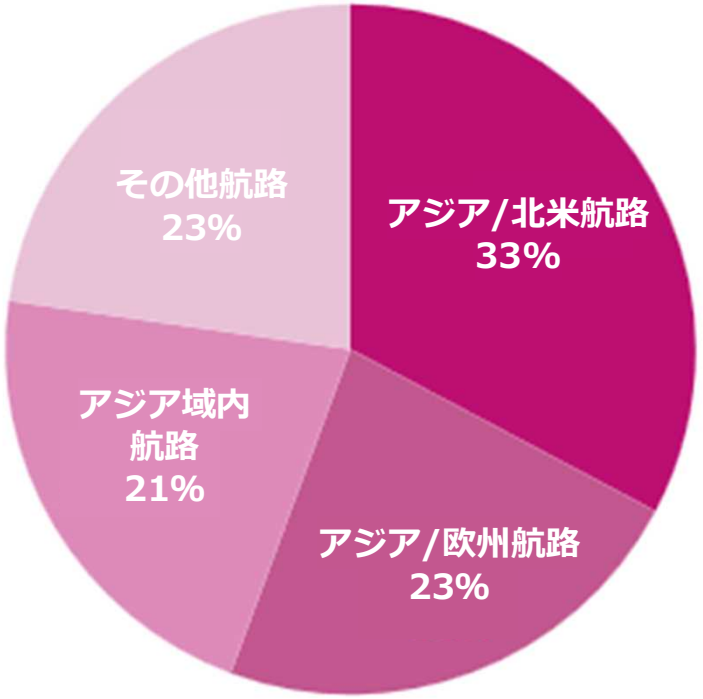
5. 参考資料（船隊構成・航路構成・新造船発注残）

船隊構成

Size					1)2024年 6月末時点	2) 2024年 9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)	657,920	657,920	0
				Vessels	47	47	0
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)	329,257	329,257	0
				Vessels	37	37	0
6,000	TEU -	7,800	TEU	Capacity (TEU)	207,128	227,702	20,574
				Vessels	31	34	3
5,200	TEU -	6,000	TEU	Capacity (TEU)	28,116	28,116	0
				Vessels	5	5	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)	62,872	62,872	0
				Vessels	14	14	0
3,500	TEU -	4,300	TEU	Capacity (TEU)	58,813	58,813	0
				Vessels	14	14	0
2,400	TEU -	3,500	TEU	Capacity (TEU)	84,370	84,580	210
				Vessels	31	31	0
1,300	TEU -	2,400	TEU	Capacity (TEU)	20,494	18,482	-2,012
				Vessels	12	11	-1
1,000	TEU -	1,300	TEU	Capacity (TEU)	14,002	12,892	-1,110
				Vessels	13	12	-1
0	TEU -	1,000	TEU	Capacity (TEU)	0	0	0
				Vessels	0	0	0
			合計	キャパシティ(TEU)	1,915,840	1,933,502	17,662
				隻数	243	244	1

航路構成

（2024年度2Q　往復スペースの構成アロケーション）



新造船発注残 (新造長期傭船含む)

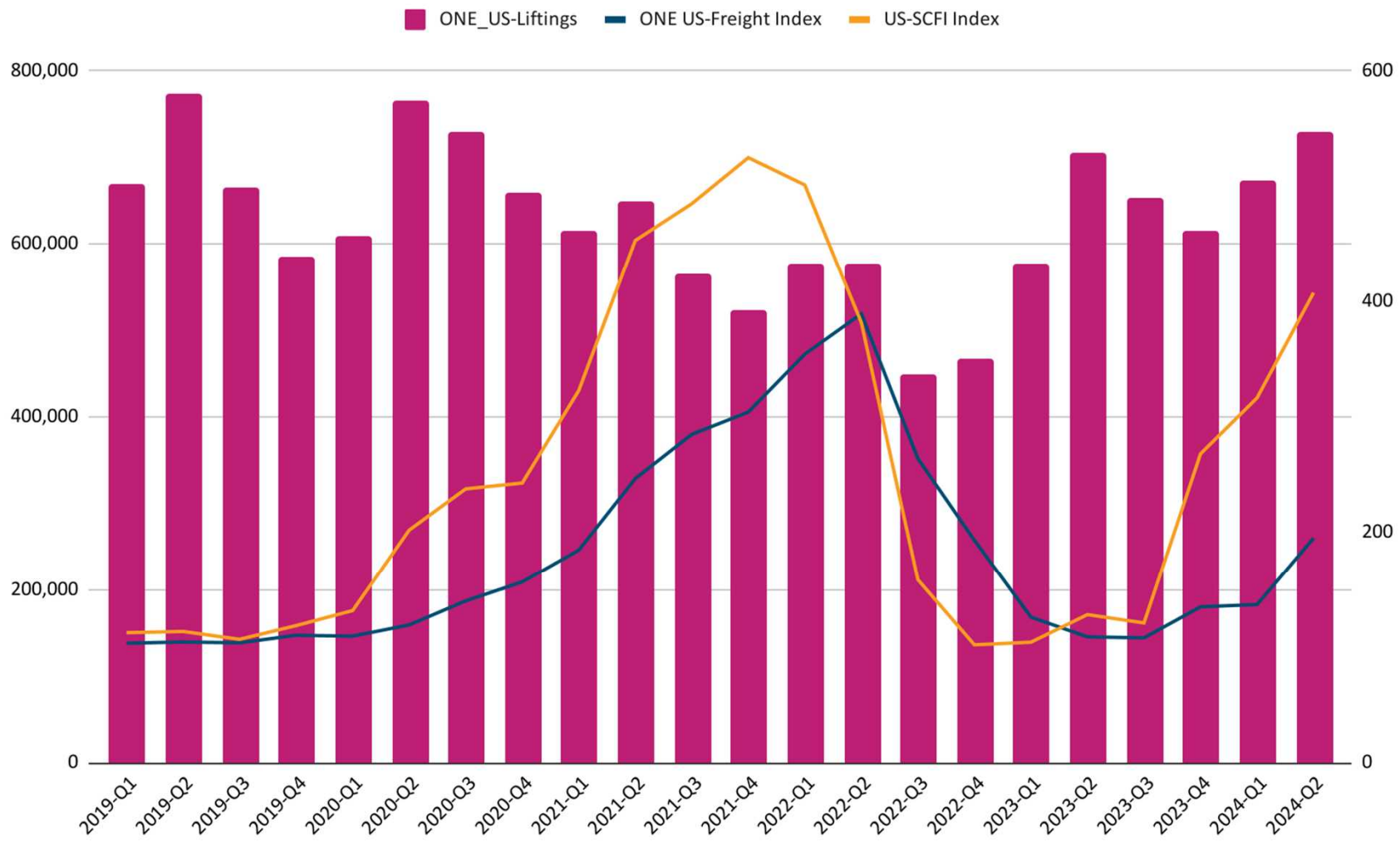
	2024年 6月末時点	2024年度 2Q デリバリー	2024年度 2Q 新規発注	2024年 9月末 時点
新造船発注残 (隻数)	45	2	9	52

©2024 Ocean Network Express Pte. Ltd. All Rights Reserved

6. Appendix 北米航路運賃・荷動き推移

Lifting (TEU)

Freight Index (FY2018Q1=100)



©2024 Ocean Network Express Pte. Ltd. All Rights Reserved

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/

©NYK Group. All rights reserved.