

# 2024年度 通期決算説明会

2025年5月8日

# 目次

1. 中期経営計画 進捗サマリー	— p.3-8
2. 2024年度 通期決算概要	— p.9-15
2025年度 通期業績予想	— p.16-21
3. 中期経営計画 進捗説明	— p.22-26
(利益・財務数値の推移、事業投資方針、 キャッシュアロケーション、株主還元方針)	
➤ Appendix	
✓ セグメント別状況	
✓ 運航船舶	
(添付) Ocean Network Express 2024年度通期決算説明資料	

# 1. 中期経営計画の進捗サマリー





## 2023年度～2024年度における戦略の進捗

### 中核事業の 深化

- ✓ 新規契約締結や新造船竣工によるLNG船隊拡大  
(JERA/SINOPECグループと定期用船契約締結、九電グループ / QatarEnergy / EDF向けLNG船竣工 等)
- ✓ ENEOSオーシャンのLPG船、ケミカルタンカー・プロダクトタンカー、ドライバルク船事業等を買収
- ✓ 郵船ロジスティクスによるM&A・新規投資を通じた事業拡大

### 新規事業の 開拓

- ✓ 世界初の商用のアンモニア燃料タグボートの完成
- ✓ アンモニアサプライチェーンの確立に向けた施策
- ✓ 液化CO<sub>2</sub>輸送技術の進展や生産体制の確立
- ✓ 洋上風力発電の作業員輸送船の竣工、洋上風力発電訓練センター開所
- ✓ 欧州最大手CTV運航船社「Northern Offshore Group AB社」の連結子会社化

### CX・DX・EX による支えの 戦略

- ✓ CXストーリー：「A Japanese Company Operating Globally」から「A Global Company Headquartered in Japan」へ
- ✓ EX：2023年11月に「NYK Group Decarbonization Story」を発表し、毎年Progress Reportで進捗を開示/2025年2月に「日本郵船グループ TNFD レポート 2024 ～A Passion for Planetary Wellbeing～」を発表
- ✓ DX：船の建造への3Dモデルや立体図面を活用や、運航IoTデータの送信等、船と陸上の高頻度かつ詳細なデータ交換・データ活用を実施



## 業績推移

- 紅海情勢に起因する船腹需給逼迫等の影響を受けコンテナ船の運賃市況が上昇、他事業も堅調に推移したことから計画策定時と比較して業績は大きく上振れ、2024年度は経常利益**4,908億円**を達成
- 2025年度はコンテナ船運賃市況の高騰の一服により減益となるものの、安定収益の積み上げにより経常利益は**2,550億円**を予想
- 今後は関税政策の影響等により足下では不透明さが増すものの、着実に収益基盤を拡大することにより**2030年度では経常利益4,400億円、当期利益4,000億円**を見込む

## キャッシュフロー

- 投資は順調に推移しており、更なる成長機会の取り込みにより4年間の投資額合計は当初計画1.2兆円から**1.4兆円に増加**
- 業績上振れにより営業キャッシュフローは2023年度～2026年度の4年間で総額**約1.6兆円**となる見通しで当初見通し8,200億円を大幅に上回り推移
- 中期経営計画発表時から営業CFの増加により創出したマネジメントアロケーションは、自己株式の追加取得（+2,800億円）や通常配当（+1,800億円）および追加投資（+2,000億円）に充当。まだ配分が決まってないマネジメントアロケーションとして、最新の見通しでは2,000億円を確保。

## 株主還元 方針

□ 業績およびキャッシュフローの上振れをベースに還元を拡充。  
2023年度および2024年度は配当性向30%を維持しつつ（配当総額：約2,100億円）、自己株式取得を当初計画2,000億円から3,300億円に増額

- 2025年度からは配当方針を以下の通りとする
- 配当性向 30%から40%に引き上げ
  - 下限配当 100円から200円に引き上げ

今期減益予想の中でも、配当性向引き上げにより還元を拡充。また、外部環境の不透明感が高まる中でも、各事業の利益目安が中期経営計画策定時よりも上がっており、今後も成長が見込めることから、下限配当の引き上げを実施し、配当の予見性を向上

□ ROE向上を目的とした自己資本のコントロールのため還元を更に拡充。  
2026年4月末までの自己株式取得の枠1,500億円を設定

総額4,800億円の自己株式取得実施により発行済み株式数は約20%減少、恒常的なEPSおよびBPS向上を実現

# 財務計画見通しの最新値

- 中期経営計画で示した2026年度見通しに向けて堅調に推移、更に2030年度の見通しは成長投資の成果により当初見通しより利益の更なる積み上げを予想

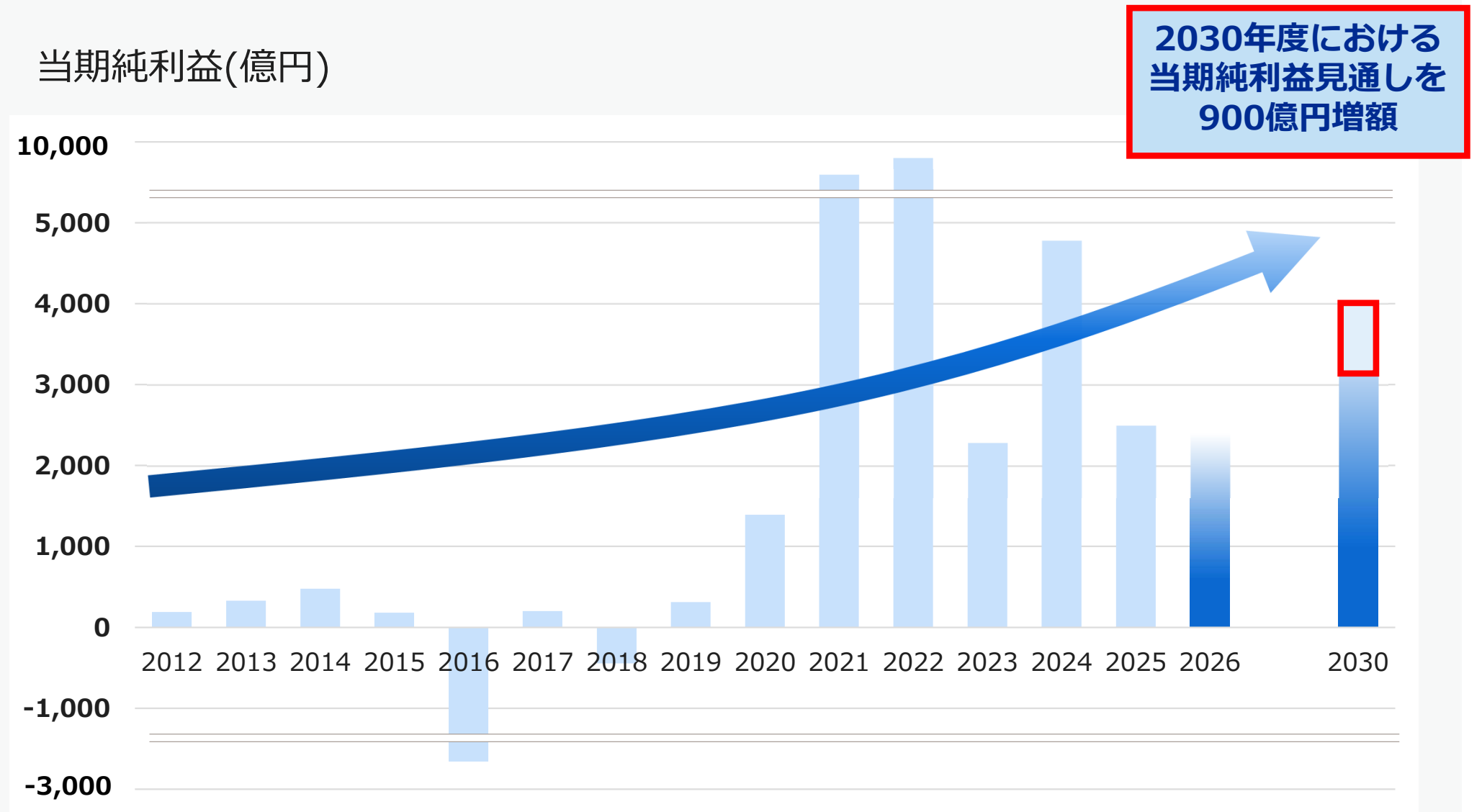
中期経営計画発表時		
	2026年度	2030年度
経常利益	2,700億円	3,400億円
ONE以外	1,500億円	1,600億円
ONE (当社試算)	1,200億円	1,800億円
当期純利益	2,400億円	3,100億円
自己資本比率	57%	57%前後
オンバラ影響考慮後	49%	50%前後
ROIC	6.5% (目標：6.5%以上)	6.5%以上
ROE	10.2% (目標：8~10%)	10%以上

最新予想値		
2025年度	2026年度	2030年度
2,550億円	2,700億円	4,400億円
2,000億円	2,150億円	2,400億円
550億円	550億円 <sup>注</sup>	2,000億円
2,500億円	2,400億円	4,000億円
60%	59%	58%前後
52%	52%	53%前後
6.9%	5.8%	7.6%
8.8%	8.1%	10.3%

注 2026年度のONE経常利益は2025年度予想を据え置いた数値

# 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





## 2. 2024年度 通期決算概要 2025年度 通期業績予想

### 通期振り返り（前年度比）

#### ▶ 売上高： 2兆5,887億円（+2,014億円 増収）

- ・ 物流事業 - 取扱量の増加に伴う収入増（+1,098億円 増収）
- ・ 自動車事業・ドライバルク事業 -  
堅調な輸送需要の取り込みおよび為替影響による収入増（+753億円 増収）

#### ▶ 経常損益： 4,908億円（+2,295億円 増益）

- ・ 定期船事業 - 堅調な荷動きおよび紅海情勢による船腹需給への影響は継続し、運賃水準は前年度を上回る（+2,064億円 増益）

#### ▶ 当期純損益： 4,777億円（+2,491億円 増益）

#### ▶ 株主還元： 配当（一株当たり） 中間 130円（実施済） | 期末 195円（予） | 年間 325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15円引き上げて**195円/株**とする予定

### 自己株式の取得

- ・ 2025年4月4日付で総額1,300億円を取得完了し、取得した自己株式は5月30日付で消却予定

### セグメント別（経常損益 前年度比）

#### ▶ 定期船： 2,743億円（+2,064億円 増益）

- ・新造船竣工による船腹量の増加は続いたものの、堅調な荷動きおよび紅海情勢による船腹需給への影響は継続し、運賃水準は前年度を上回る

#### ▶ 航空運送： 210億円（+153億円 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高い水準で推移

#### ▶ 物流： 212億円（▲46億円 減益）

- ・航空貨物／海上貨物 アジア発の堅調な荷動きに加え、航空貨物ではスポット貨物需要、海上貨物では米国の関税引き上げ懸念による出荷の前倒し需要が発生するも、仕入価格の上昇により利益水準は前年度並み
- ・ロジスティクス 前年度に実施した成長投資に関連する一時的な費用の発生等により利益水準は前年度を下回る

### セグメント別（経常損益 前年度比）

#### ▶ 自動車： 1,133億円（+75億円 増益）

- ・ 中東情勢の影響等によ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む

#### ▶ ドライバルク： 181億円（+0億円 前年度並み）

- ・ 各船型で市況の動きに若干の違いはあるものの、通期での市況は概ね前年度と同水準

#### ▶ エネルギー： 461億円（▲2億円 減益）

- ・ VLCC 中国での需要減退等を受け市況は低下
- ・ VLGC 新造船竣工や前年度に見られたパナマ運河渇水の影響が緩和したことで船腹供給が増加し、市況は前年同期を下回る
- ・ LNG船 中長期契約に支えられて順調に推移

# 2024年度 通期決算 (サマリー)

## 通期決算



(億円)	2023年度					2024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	5,675	6,008	6,208	5,980	23,872	6,517	6,651	6,601	6,117	25,887	2,014	6,031	86
営業損益	471	516	454	304	1,746	658	497	625	326	2,108	361	319	7
経常損益	894	698	409	610	2,613	1,257	1,634	1,471	544	4,908	2,295	436	108
親会社株主に 帰属する 当期純損益	734	398	401	750	2,286	1,102	1,556	1,295	822	4,777	2,491	546	276
為替レート	¥135.81	¥144.05	¥148.72	¥146.68	¥143.82	¥155.02	¥152.77	¥149.04	¥154.09	¥152.73	¥8.91	¥154.00	¥0.09
燃料油価格	\$611.22	\$597.59	\$642.12	\$629.90	\$620.83	\$634.08	\$629.71	\$611.01	\$599.60	\$618.78	-\$2.05	\$556.87	\$42.73

# 前年度比較（セグメント別）

通期決算



事業 セグメント (億円)	2023年度					2024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				
テ ラ イ ナ ク ス & ロ ジ シ ス 業 ス	定期船	564	552	413	393	1,923	445	476	448	433	1,804	▲ 119	429	4
		316	150	▲ 13	225	678	537	1,229	735	241	2,743	2,064	118	123
	航空運送	370	408	448	384	1,611	466	460	494	436	1,857	245	429	7
		4	▲ 0	49	4	57	34	48	107	19	210	153	▲ 1	20
	物流	1,647	1,739	1,816	1,819	7,022	1,890	2,122	2,132	1,976	8,121	1,098	1,835	141
		70	67	73	48	259	55	68	83	5	212	▲ 46	12	▲ 7
自動車	1,141	1,293	1,312	1,161	4,909	1,383	1,333	1,341	1,266	5,323	414	1,248	18	
	295	309	274	178	1,058	378	237	300	217	1,133	75	233	▲ 16	
ドライバルク	1,347	1,361	1,526	1,497	5,733	1,632	1,601	1,522	1,316	6,072	339	1,428	▲ 112	
	129	76	▲ 42	17	180	140	▲ 55	133	▲ 37	181	0	1	▲ 38	
エネルギー	406	408	469	450	1,733	466	443	439	435	1,785	51	465	▲ 30	
	112	107	111	132	463	110	107	105	137	461	▲ 2	116	21	
その他	482	601	574	569	2,226	544	489	504	507	2,046	▲ 180	567	▲ 60	
	▲ 4	13	▲ 1	28	36	17	25	27	▲ 0	69	33	0	▲ 0	
消去・全社	▲ 284	▲ 356	▲ 351	▲ 296	▲ 1,288	▲ 311	▲ 276	▲ 281	▲ 254	▲ 1,124	164	▲ 371	117	
	▲ 30	▲ 25	▲ 40	▲ 25	▲ 121	▲ 17	▲ 26	▲ 21	▲ 38	▲ 104	17	▲ 44	6	
連結	5,675	6,008	6,208	5,980	23,872	6,517	6,651	6,601	6,117	25,887	2,014	6,031	86	
	894	698	409	610	2,613	1,257	1,634	1,471	544	4,908	2,295	436	108	

注1

注2

（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 前年度比増減分析

通期決算

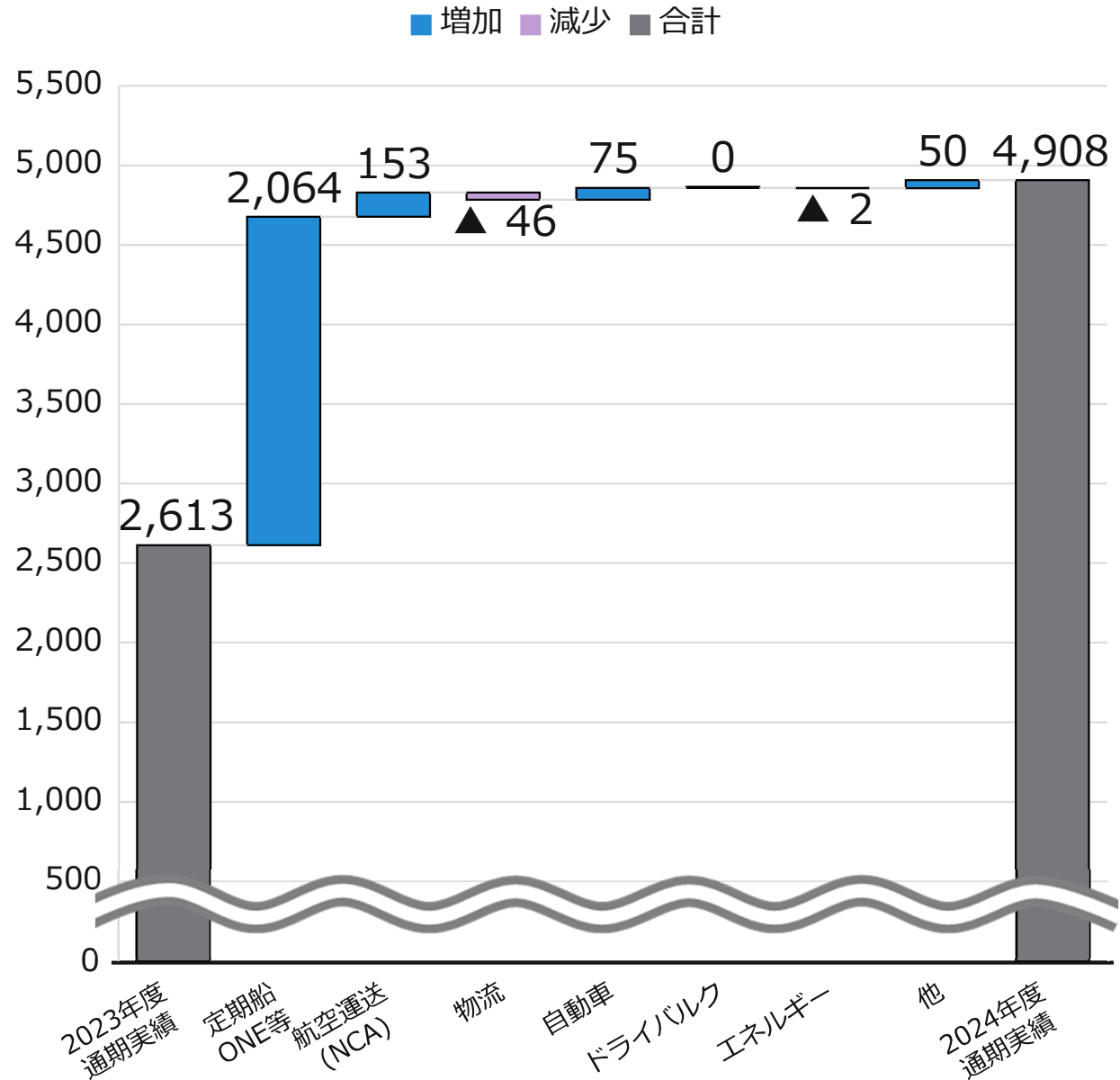


## 要因別分析

	(億円)	
為替	169	今期 152.73円/\$ 8.91円の円安
燃料油	1	今期 \$618.78/MT \$2.05/MTの下落
海運市況等	2,028	定期船(含むONE) +2,036 自動車 ドライバルク } ▲ 8 エネルギー
為替差損益	▲ 6	
その他	102	航空運送(NCA) +153 物流 ▲46
合計	2,295	

## 事業別分析

(単位：億円)



# 2025年度 通期業績予想

## 業績予想



### 通期業績予想 (2024年度比)

- ▶ **売上高** : 2兆3,800億円 (▲2,087億円 減収)
  - ・ 航空運送事業 : ▲1,857億円 減収
- ▶ **経常損益** : 2,550億円 (▲2,358億円 減益)
  - ・ 定期船事業 : ▲1,933億円 減益
- ▶ **当期純損益** : 2,500億円 (▲2,277億円 減益)

左記の業績予想には各国の関税措置や米国の海事政策等の外部環境の変化による影響を含めず  
関税措置等の経常損益への影響試算額を以下に記載

0億円～▲1,000億円

- ▶ **株主還元** : 配当 (一株当たり) 中間 115円 (予) | 期末 120円 (予) | (年間 235円)

- ・ 配当予想額は以下記載の自己株式取得実施前の株式数に基づくもの
- ・ ページ6に記載の通り、2025年度より配当方針を以下の通り変更
  - 連結配当性向 : 30% から **40%** に引き上げ
  - 下限配当 : 100円 から **200円** に引き上げ

### 自己株式取得

- ・ 2023年度以降に約3,300億円の自己株式取得を実施済み。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、**新たに自己株式取得を決定**  
取得価額の総額 : **1,500億円 (上限)** (取得期間 : 2025年5月9日～2026年4月30日)<sup>16</sup>



# 2025年度 通期業績予想

業績予想



## セグメント別（経常損益 2024年度比）

関税等影響試算額を以下に記載

### ▶ 定期船： 810億円（▲1,933億円 減益）

0億円～▲450億円

- ・コンテナ船は、紅海情勢に起因する喜望峰ルートの利用が継続することを想定
- ・引き続き新造船の竣工が予想され、船腹需給の軟化を見込む

### ▶ 航空運送：業績予想に含めず（▲210億円 減益）

- ・日本貨物航空（NCA）の株式交換実行時期を、2025年4月25日付の適時開示のとおり2025年5月23日に予定していることから、通期業績予想には含めず

### ▶ 物流： 180億円（▲32億円 減益）

0億円～▲50億円

- ・航空貨物／海上貨物 取扱量は2024年度比で増加するものの、運賃の低下により利益水準は若干低下することを見込む
- ・ロジスティクス 北米や東南アジアを中心に堅調な需要を見込むものの、2024年度に引き続き成長投資に伴う一時的な費用が発生することを想定

# 2025年度 通期業績予想

業績予想



## セグメント別（経常損益 2024年度比）

関税等影響試算額を以下に記載

### ▶ 自動車： 960億円（▲173億円 減益）

0億円～▲200億円

- ・ 輸送需要は堅調であるものの、新造船の竣工が継続する中で現在の非常に引き締まった船腹需給が若干軟化することを見込む

### ▶ ドライバルク： 170億円（▲11億円 減益）

0億円～▲200億円

- ・ 全船型で船腹需給の環境は大きく変わらず、市況は概ね2024年度と同水準となることを見込む

### ▶ エネルギー： 480億円（+19億円 増益）

0億円～▲100億円

- ・ VLCC 新造船の竣工量が限定的であることを想定し、市況は2024年度の水準を若干上回ることを見込む
- ・ VLGC 堅調な北米での生産や極東地域での需要はあるものの、先行きの不透明感から市況は2024年度の水準を下回ることを見込む
- ・ LNG船 中長期契約による安定収益に支えられ、堅調に推移する見通し

# 通期業績予想 (サマリー)

## 業績予想



(億円)	2024年度(実績)					2025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	13,168		12,718		25,887	11,800	12,000	23,800	▲ 2,087
	6,517	6,651	6,601	6,117					
営業損益	1,156		951		2,108	600	750	1,350	▲ 758
	658	497	625	326					
経常損益	2,892		2,015		4,908	1,400	1,150	2,550	▲ 2,358
	1,257	1,634	1,471	544					
親会社株主に帰属する 当期純損益	2,658		2,117		4,777	1,250	1,250	2,500	▲ 2,277
	1,102	1,556	1,295	822					
為替レート	¥155.02	¥152.77	¥149.04	¥154.09	¥152.73	¥140.00	¥140.00	¥140.00	¥-12.73
燃料油価格 (全油種)	\$634.08	\$629.71	\$611.01	\$599.60	\$618.78	\$564.60	\$555.57	\$560.09	-\$58.69
燃料油価格 (HSFO)	-	-	-	-	-	\$450.00	\$440.00	\$445.00	-
適合油価格 (VLSFO)	-	-	-	-	-	\$560.00	\$550.00	\$555.00	-

### ▶ 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27.1億円の増益 (※)

燃料油価格 : \$ 10/MTの燃料油価格下落で約4.2億円の増益

(※)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)	2024年度（実績）							2025年度（予想）			通期 増減	
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	上期	下期	通期		
テ ィ ナ ー ス & ロ ジ ス 業 ス	定期船	445	476	922	448	433	882	1,804	890	885	1,775	▲ 29
		537	1,229	1,766	735	241	976	2,743	510	300	810	▲ 1,933
	航空運送	466	460	926	494	436	930	1,857	0	0	0	▲ 1,857
		34	48	83	107	19	126	210	0	0	0	▲ 210
物流	1,890	2,122	4,012	2,132	1,976	4,108	8,121	4,160	4,240	8,400	279	
	55	68	124	83	5	88	212	90	90	180	▲ 32	
自動車	1,383	1,333	2,716	1,341	1,266	2,607	5,323	2,480	2,590	5,070	▲ 253	
	378	237	616	300	217	517	1,133	460	500	960	▲ 173	
ドライバルク	1,632	1,601	3,234	1,522	1,316	2,838	6,072	2,800	2,750	5,550	▲ 522	
	140	▲ 55	85	133	▲ 37	95	181	80	90	170	▲ 11	
エネルギー	466	443	910	439	435	875	1,785	1,105	1,145	2,250	465	
	110	107	218	105	137	243	461	310	170	480	19	
その他	544	489	1,034	504	507	1,012	2,046	900	935	1,835	▲ 211	
	17	25	42	27	▲ 0	26	69	▲ 5	55	50	▲ 19	
消去・全社	▲ 311	▲ 276	▲ 588	▲ 281	▲ 254	▲ 536	▲ 1,124	▲ 535	▲ 545	▲ 1,080	44	
	▲ 17	▲ 26	▲ 44	▲ 21	▲ 38	▲ 59	▲ 104	▲ 45	▲ 55	▲ 100	4	
連結	6,517	6,651	13,168	6,601	6,117	12,718	25,887	11,800	12,000	23,800	▲ 2,087	
	1,257	1,634	2,892	1,471	544	2,016	4,908	1,400	1,150	2,550	▲ 2,358	

（上段）売上高 （下段）経常損益

航空運送：NCAの株式交換実行時期を2025年5月23日に予定していることから、業績予想に含めず

# 経常損益 前年度比増減分析

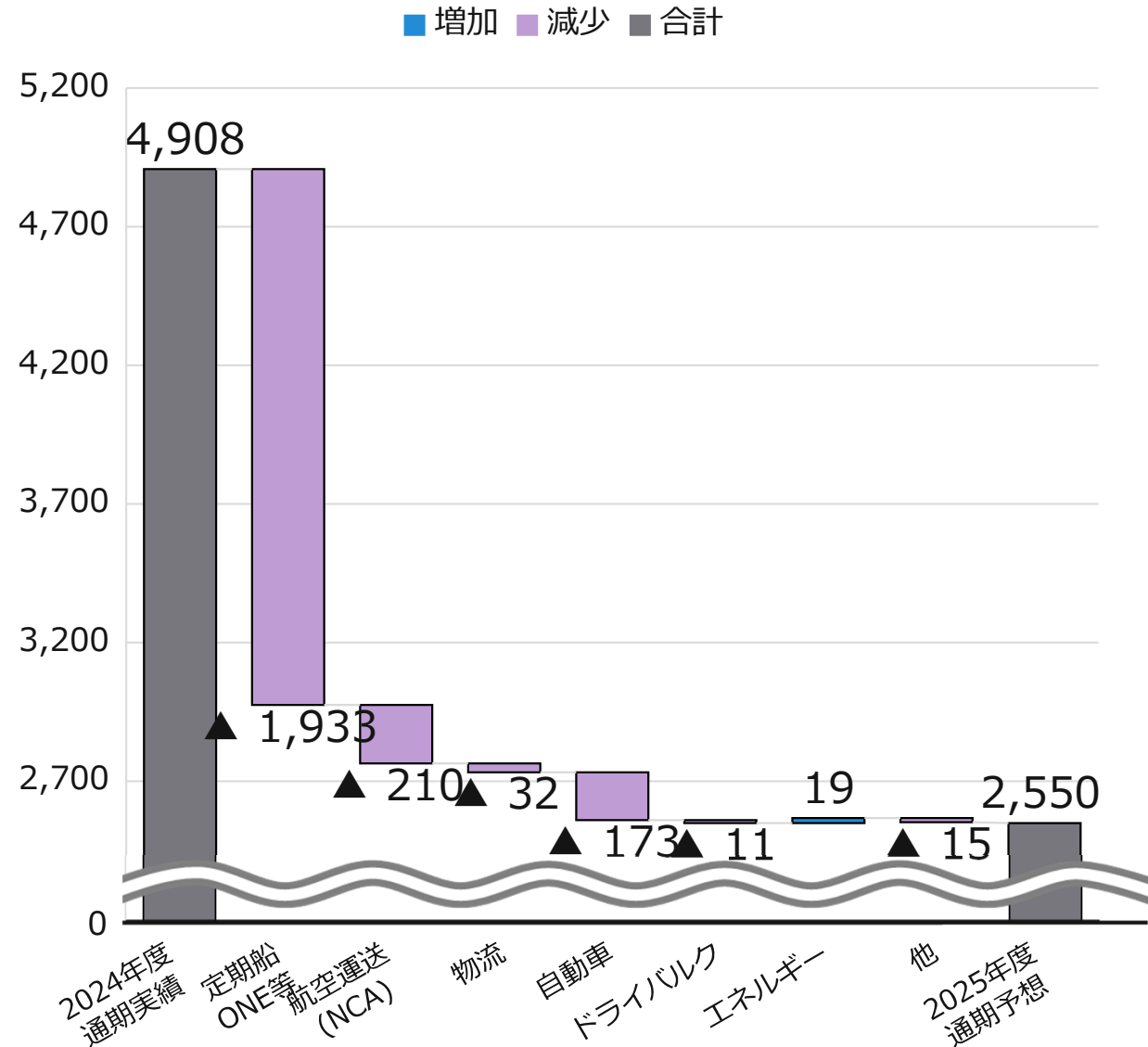
## 業績予想

### 要因別分析

(億円)		
為替	▲ 345	25年度 140.00円/\$ 12.73円の円高
燃料油	25	25年度 \$560.09/MT 58.69\$/MTの下落
海運市況等	▲ 1,866	定期船(含むONE) ▲1,879 自動車 } +13 ドライバルク } エネルギー }
為替差損益	141	為替差損益 (24年度: 141億円の差損) は、25年度業績予想では0としています。
その他	▲ 312	物流 ▲32 航空運送(NCA) ▲210
合計	▲ 2,358	

### 事業別分析

(単位：億円)



### 3. 中期経営計画(2023~2026年度)の進捗



# 利益・財務数値の推移

	2023年度 (実績)	2024年度 (前回予想) ※1	2024年度 (実績)	2025年度 (予想)	2026年度 (予想) ※2	2030年度 (予想) ※2
経常損益 (億円)	2,613	4,100	4,908	2,550	2,700	4,400
有利子負債 (億円)	9,138	7,430	7,385	11,630	-	-
自己資本 (億円)	26,503	27,515	29,189	27,830	-	-
自己資本比率 (含 備船料債務 ※3)	62% (53%)	67% (57%)	68% (58%)	60% (52%)	59% (52%)	58% (53%)
ROIC ※4	8.3%	11.3%	13.2%	6.9%	5.8% 目標：6.5%以上	7.6%
ROE	8.9%	14.4%	17.2%	8.8%	8.1% 目標：8~10%	10.3%
DER (含 備船料債務 ※3)	0.34 (0.61)	0.27 (0.52)	0.25 (0.49)	0.42 (0.67)	-	-
営業CF (億円)	4,014	4,785	5,107	4,630	-	-
投資CF (億円)	▲ 2,856	▲ 1,350	▲ 598	▲ 6,820	-	-
(減価償却費) (億円)	(1,416)	(1,465)	(1,546)	(1,590)	-	-

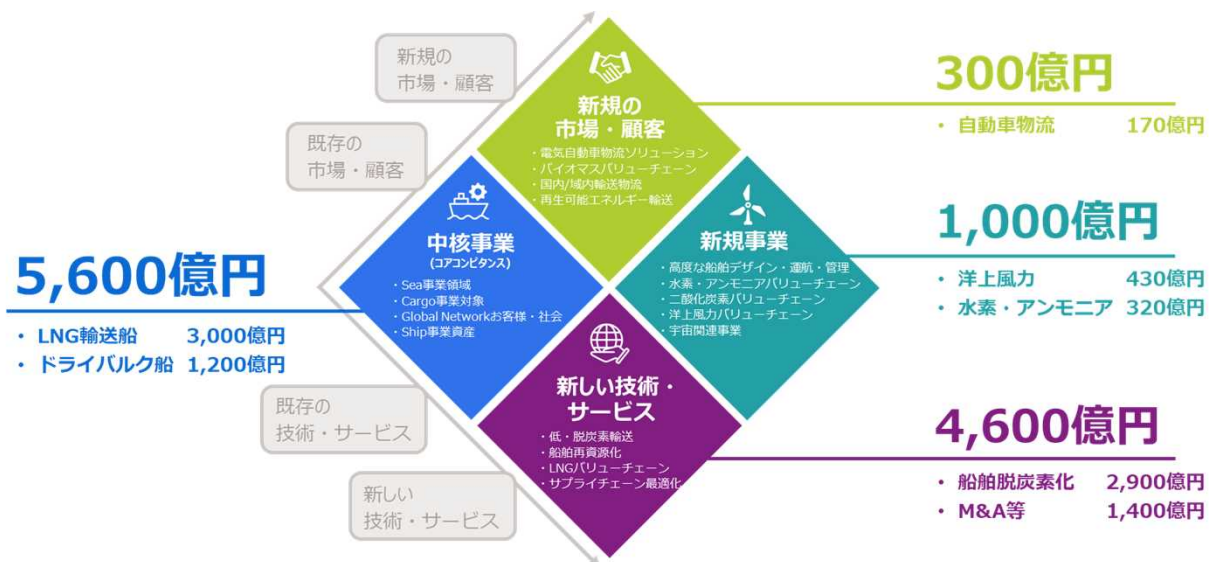
※1) 2Q決算発表時 (2024年11月6日) における見通し。なお、3Q決算発表時 (2025年2月5日) の経常損益予想は4,800億円

※2) 最新見通し (中期経営計画発表時の数値を更新)

※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=(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)

- 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1.4兆円規模
- 2024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9,500億円



	中期経営計画策定時 投資金額規模	進捗率	投資金額規模 最新予想	主な投資対象
中核事業	5,600億円	90%	8,000億円	LNG船隊拡大／ENEOSオーシャン連結子会社化 他事業における船舶更新投資
新しい技術・サービス	4,600億円	80%	4,500億円	郵船ロジスティクス社によるM&A案件 LNG燃料自動車専用船隊整備
新規事業	1,000億円	60%	1,000億円	CTV運航船社連結子会社化 アンモニア燃料船開発
新規の市場・顧客	300億円	120%	500億円	自動車物流事業におけるM&A案件
合計	1.2兆円		1.4兆円	



# 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
- 25年度のONE社からの受取配当金（**ONE特別配当 2025年度で20億ドル※**を含む）等、各種CFの足元の状況を反映  
※ ONE100%ベース



※投資額は日本貨物航空（NCA）への貸付金の返済を含む

# 株主還元方針

- 業績およびキャッシュフローの上振れをベースに還元を大幅に拡充。2023年度および2024年度は配当性向30%を維持しつつ自社株買いを当初計画2,000億円から3,300億円に増額
- **2025年度からは配当性向を40%に引き上げ、同時に下限配当を200円に引き上げ**
- ROE向上を目的とした自己資本のコントロールに向け、2026年4月末までの**自社株買いの枠1,500億円を設定**。今後も自社株買いは機動的に実施

## 中期経営計画策定時

### 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

### 配当性向

配当性向目安を従来の25%から**30%**へ引き上げ

### 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

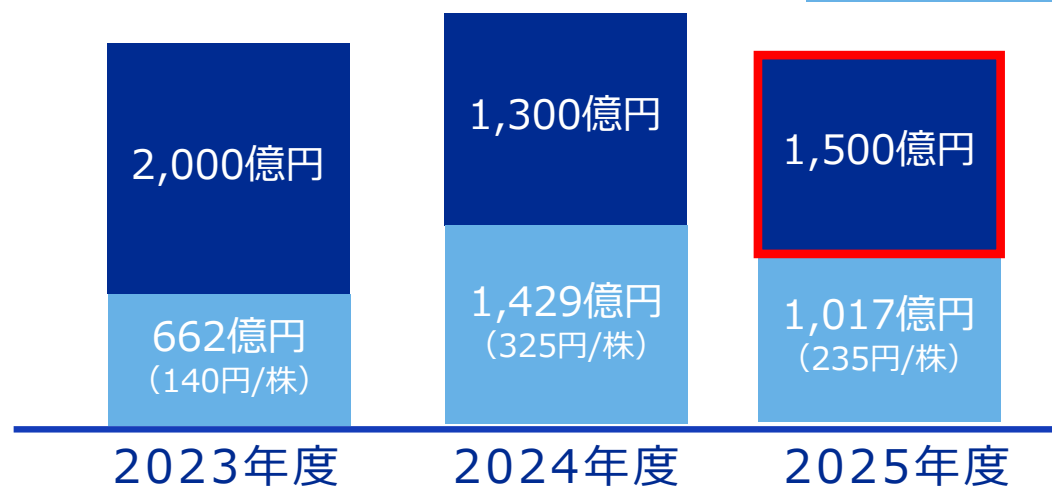
### 一株当たり配当下限

配当下限金額を**100円**に引き上げ

## 還元実績・今後の方針

自己株式取得枠

配当



	2023年度	2024年度	2025年度
配当性向	30%	30%	<b>40%</b>
下限配当	100円	100円	<b>200円</b>
総還元性向	116%	56%	<b>100%</b>

# Appendix



## ▶ 1. 航空運送事業 (NCA)

	2023年度 (実績)	2024年度(実績)				通期
		上期		下期		
		1Q	2Q	3Q	4Q	
売上高(億円)	1,611	926		931		1,857
		466	460	494	436	
経常損益(億円)	57	83		127		210
		34	48	107	19	
輸送重量	403	225		218		443
千トン		115	110	115	103	
輸送量(RTK) 百万トンキロ	2,311	1,278		1,207		2,485
		655	623	637	570	
供給量(ATK) 百万トンキロ	3,665	1,971		1,927		3,898
		1,003	969	1,006	922	
YIELD指数	153	172		177		175
09/3期 1Q=100		173	172	184	170	
燃料単価 (ジェット燃料)	\$103	\$95		\$89		\$92
US\$ per bbl		\$99	\$92	\$88	\$90	
機材の稼働時間	106	110		109		109
21/3期 1Q=100		111	109	111	107	

- 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
- 2025年度予想は、NCAの株式交換実行時期を2025年5月23日と予定していることから、本数表に含めず

### ▶ 2. 物流事業：郵船ロジスティクス

		2023年度	2024年度(実績)				2025年度(予想)			
		(実績)	上期		下期		通期	上期	下期	通期
		通期	1Q	2Q	3Q	4Q				
海上 輸出	TEU	609	316		330		646	340	346	686
	(1,000TEU)		154	162	170	160				
	前年同期比	▲ 6%	3%		10%		6%	7%	5%	6%
			2%	3%	10%	9%				
航空 輸出	重量	275	152		155		306	162	166	329
	(1,000トン)		73	79	84	71				
	前年同期比	▲ 7%	21%		3%		11%	7%	8%	7%
			23%	19%	9%	▲ 3%				

### ▶ 3. ドライバルカー・タンカー市況動向

	2023年度 (実績) 通期	2024年度(実績)							2025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	1,608	1,849	1,869	1,859	1,435	1,118	1,276	1,568	1,635	1,525	1,580
	Cape	20,621	22,701	24,889	23,795	17,792	12,963	15,377	19,586	21,000	19,000	20,000
	Panamax	14,041	16,377	13,902	15,139	10,422	9,612	10,017	12,578	13,000	12,500	12,750
	Handymax	12,072	15,000	15,205	15,103	13,692	10,361	12,027	13,565	13,500	13,000	13,250
	Handy	11,135	13,052	13,315	13,184	12,150	9,060	10,605	11,894	11,000	10,500	10,750
タンカー	VLCC	35,517	38,067	28,398	33,232	28,099	39,500	33,799	33,516	32,500	37,500	35,000
	VLGC	85,104	52,406	32,236	42,321	36,320	32,534	34,427	38,374	37,500	37,500	37,500

- 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, Handy = 7航路平均  
Handymax = ~24年8月 10航路平均、24年9月～ 11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)	2024年度(実績)				通期	2025年度(予想)			
		上期		下期			通期	上期	下期	通期
		1Q	2Q	3Q	4Q					
輸送台数 (万台)	451	219		224		444	219	227	446	
		112	108	117	108					
前年同期比	0%	▲ 3%		0%		▲ 2%	▲ 0%	1%	0%	
		▲ 0%	▲ 7%	▲ 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	24/3期末 (実績) 運航船 合計 隻数	24/9期末 (実績) 運航船 合計 隻数	25/3期末 (実績)						
				所有(含共有)		傭船		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	50	50	26	1,665	24	2,752	50	4,418
	物流	内航船・フェリー	12	11	5	29	6	34	11	63
自動車事業	自動車船	124	127	65	1,182	62	1,142	127	2,324	
ドライバルク事業	ケープサイズ バルカー	120	116	22	4,417	94	18,371	116	22,789	
	パナマックスサイズ バルカー	101	103	42	3,723	52	4,480	94	8,203	
	ハンディサイズ バルカー	137	140	51	2,570	88	4,592	139	7,162	
	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	52	23	428	34	471	57	900	
	内航セメント輸送船	2	4	4	35	0	0	4	35	
ドライバルク事業 小計		440	448	154	11,773	289	29,068	443	40,842	
エネルギー事業	タンカー	66	67	54	6,479	13	1,965	67	8,445	
	LNG船	91	89	76	6,526	13	948	89	7,475	
	シャトルタンカー	27	27	27	3,465	0	0	27	3,465	
	FPSO	4	4	5	1,432	0	0	5	1,432	
	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	3	3	3	10	0	0	3	10	
	CTV (作業員輸送船)	2	2	42	2	18	1	60	3	
エネルギー事業 小計		196	195	210	18,223	26	2,914	254	21,139	
その他事業	客船	1	1	1	7	0	0	1	7	
合計		823	832	461	32,881	425	35,913	886	68,795	

<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)	13	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)	1	1	3	601	1	210	4	812
	パナマックスサイズ バルカー (LNG)	1	1	1	95	0	0	1	95
エネルギー事業	タンカー (LPG、メタノール)	6	7	8	428	0	0	8	428
	シャトルタンカー (LNG)	2	2	2	247	0	0	2	247
	LNG燃料供給船 (LNG)	2	2	2	7	0	0	2	7
合計		25	26	29	1,600	1	210	30	1,811

※ 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

2024年度通期決算説明資料

2025年4月30日

1.	2024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.	2025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年度通期決算概要

## □ 要点

**旺盛な荷動きから運賃市況は安定して推移したが、旧正月以降は需要回復の遅れと船腹供給の過剰感から運賃下落が見られた。通期では大幅な増益となる4,244百万US\$の黒字。**

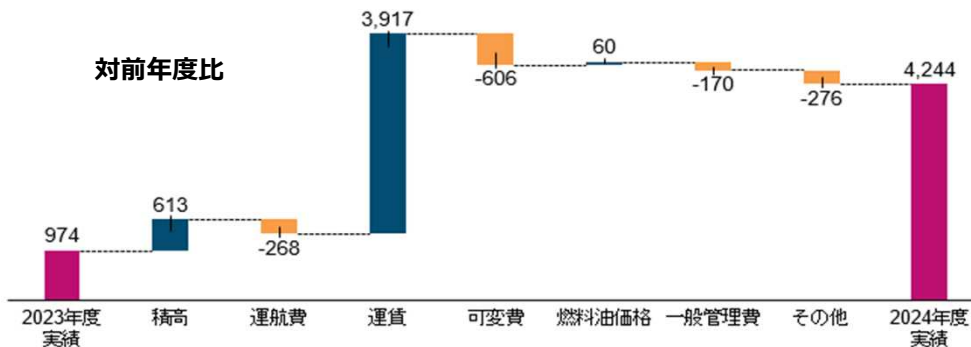
- 喜望峰経由ルートの利用長期化や港湾混雑の悪化により余剰船腹が吸収された。
- 荷動きは総じて堅調に推移していたが、旧正月以降は東西航路を中心に荷動きが鈍化し、回復が遅れている。
- この結果、運賃市況は旧正月以降、下落傾向が続いている。

## □ 2024年度通期実績並びに前年度比較

(単位：百万US\$)

	2023年度 (実績)							2024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	3,765	3,549	7,314	3,357	3,864	7,221	14,536	4,211	5,864	10,075	4,846	4,312	9,158	19,233	4,697	32%
EBITDA	770	436	1,206	170	668	838	2,044	1,217	2,386	3,603	1,583	781	2,364	5,966	3,922	192%
EBIT	385	31	416	-248	223	-24	392	667	1,865	2,532	1,049	223	1,272	3,804	3,412	871%
税引後損益	513	187	700	-83	356	274	974	779	1,999	2,778	1,156	309	1,465	4,244	3,270	336%

燃料油価格 (US\$/MT)	590	565	577	625	587	605	592	594	585	589	557	546	552	570	-21	-4%
総燃料消費量 (K MT)	799	862	1,661	859	934	1,793	3,454	900	969	1,869	950	942	1,893	3,762	308	9%
総積高 (K TEU)	2,825	3,087	5,911	3,105	3,002	6,107	12,019	3,142	3,291	6,433	3,246	3,071	6,317	12,750	731	6%



■ 業績  
■ 改善  
■ 悪化

- 積高 : 安定した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 : 東西航路を中心に上昇。
- 可変費 : コンテナ荷役コストの上昇により増加。
- 燃料価格 : 対前年同期比で減少。
- 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

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	3Q 実績	4Q 実績	下期 実績	通期 実績
北米往航	積高	578	706	1,284	653	616	1,269	2,553	673	730	1,403	713	633	1,345	2,748
	消席率	82%	95%	89%	94%	97%	96%	92%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
欧州往航	積高	385	434	819	382	382	764	1,584	434	451	886	418	426	845	1,730
	消席率	94%	92%	93%	90%	93%	91%	92%	100%	97%	98%	93%	90%	92%	95%

北米復航	積高	291	295	586	327	295	621	1,208	290	281	571	271	254	525	1,096
	消席率	44%	40%	42%	46%	49%	48%	45%	43%	39%	41%	40%	37%	38%	40%
欧州復航	積高	240	221	461	232	238	470	931	245	244	490	237	249	487	976
	消席率	54%	45%	49%	50%	55%	52%	51%	48%	45%	46%	47%	44%	46%	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	3Q 実績	4Q 実績	下期 実績	通期 実績
北米往航	126	109	117	108	135	121	119	137	195	167	159	146	153	160
欧州往航	139	116	127	106	183	144	135	201	293	248	218	204	211	230

- 積高・消席率 : 北米往航では、旧正月までは旺盛な荷動きを受け高い消席率を維持していた。しかし旧正月以降は、荷動き鈍化を含むさまざまな理由を背景に回復が遅れている。欧州往航も同様に、旧正月以降は荷動き鈍化から消席率が低下した。
- 運賃指数 : 第4四半期の短期運賃は北米往航・欧州往航とも第3四半期から下落したが、前年同期の水準は上回った。

# 3. 2025年度通期見通し

## □ 要点

- 現在の地政学的情勢や、4月に発生した関税に関連する経済的不安定性を踏まえると、2025年度の通期利益予測の正確な算出は極めて困難である。
- このような状況において、事業環境が年度を通じて比較的安定して推移すると想定したベースラインでは、2025年度通期見通しとして1,100百万US\$の税引後利益を見込む (Case 1)
- 一方で不確実性が高まっていることを踏まえ、包括的な感度分析を実施。特定航路における貨物量の減少や世界的な運賃下落など、関税による潜在的な影響可能性を織り込んだシナリオでは、250百万US\$の税引後利益を見込む (Case 2)
- これらの潜在的課題に先手を打って対応し、事業のレジリエンスを強化するため、シンガポール本社に専任タスクフォースを設置済み。変化する経済情勢を継続的にモニタリングし、状況の変化に迅速に対応するための体制を整えている。

## □ 2025年度通期見通し

(単位:百万\$)

Case 1	2025年度 (見込)		
	上期	下期	通期
売上高	9,000	8,500	17,500
EBITDA	1,600	1,300	2,900
EBIT	500	200	700
税引後損益	750	350	1,100

(単位:百万\$)

Case 2	2025年度 (見込)		
	上期	下期	通期
売上高	8,500	8,000	16,500
EBITDA	1,200	900	2,100
EBIT	100	-200	-100
税引後損益	350	-100	250

## 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1～2月の荷動きは前年同期比13.4%増。米国の堅調な個人消費や関税引き上げを見越した出荷の前倒しと見られる動きを背景に旺盛な荷動き増となったが、旧正月以降は先行きの不透明感から出荷を控える動きが見られた。
- ▶ アジア発欧州向け航路の1月荷動きは前年同月比20.2%増。旧正月以降は北米と同様、需要の鈍化が目立ち、回復が遅れている。
- ▶ 新造船竣工のピークは過ぎる一方、喜望峰経由の迂回ルート利用がなお続いていることで、第4四半期前半までは船腹需給のタイト感が続いた。一方、旧正月以降は荷動き需要の鈍化により、供給過剰感が強まっている。
- ▶ 不安定な地政学的環境から喜望峰ルートの利用が続いた。
- ▶ 北米、欧州、アジアをはじめ世界各地の主要港湾で、天候不順やストライキ、労働者不足などに起因する混雑が続いている。



### ONEの対応

- ▶ 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。
- ▶ イールドマネジメント強化と収支の最大化に向け継続的な貨物ポートフォリオの見直しを実施。
- ▶ プレミア・アライアンスへのスムーズな移行を通じ、アライアンス組み換えに伴うサービス変更の影響を最小化。
- ▶ 各地の港湾混雑に起因するサプライチェーンの混乱を最小化すべく、機動的な対応を実施。



**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**

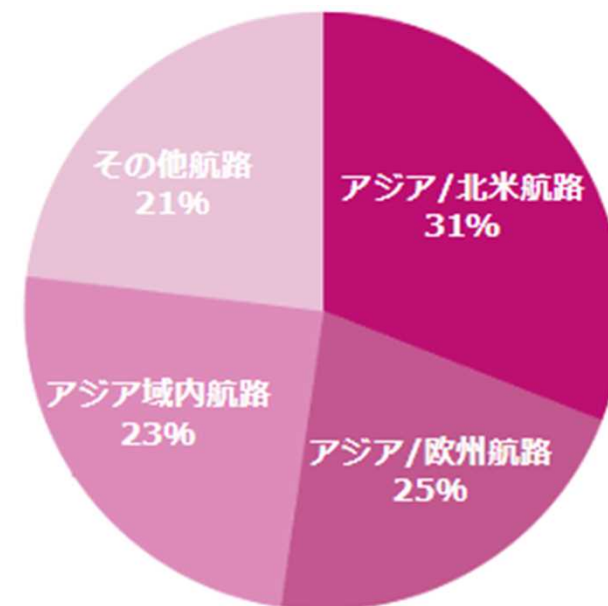
# 5. 参考資料（船隊構成・航路構成・新造船発注残）

## □ 船隊構成

Size			1)2024年 12月末時点	2) 2025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)		657,920	685,320	27,400
	Vessels		47	49	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)		329,257	329,257	0
	Vessels		37	37	0
6,000 TEU - 7,800 TEU	Capacity (TEU)		241,640	247,681	6,041
	Vessels		36	37	1
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)		58,474	62,869	4,395
	Vessels		13	14	1
3,500 TEU - 4,300 TEU	Capacity (TEU)		62,356	66,574	4,218
	Vessels		15	16	1
2,400 TEU - 3,500 TEU	Capacity (TEU)		100,446	103,494	3,048
	Vessels		37	38	1
1,300 TEU - 2,400 TEU	Capacity (TEU)		22,385	23,599	1,214
	Vessels		13	14	1
1,000 TEU - 1,300 TEU	Capacity (TEU)		13,928	14,976	1,048
	Vessels		13	14	1
0 TEU - 1,000 TEU	Capacity (TEU)		0	0	0
	Vessels		0	0	0
合計	キャパシティ(TEU)		1,967,390	2,014,754	47,364
	隻数		255	263	8

## □ 航路構成

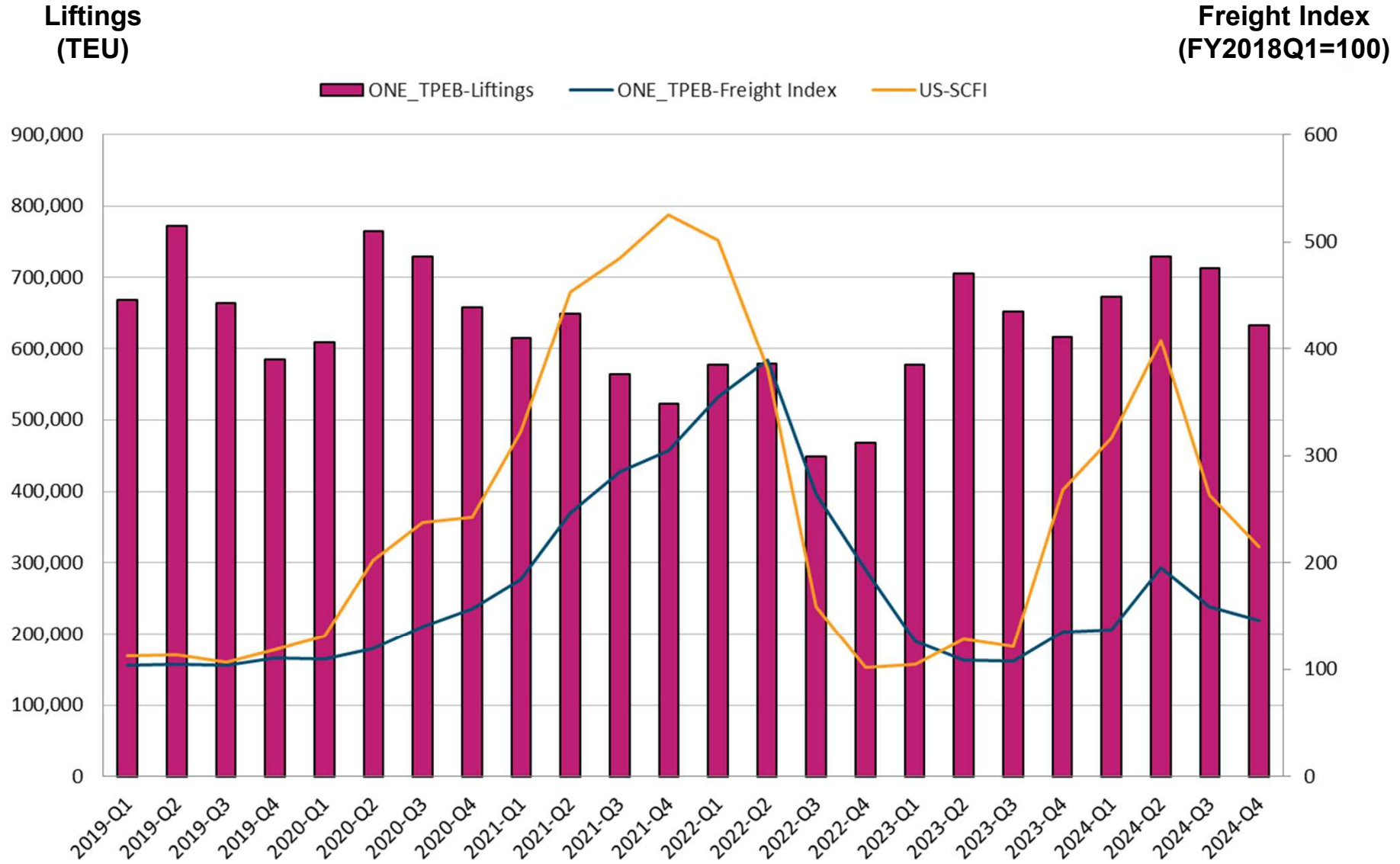
(2024年度3Q 往復スペースの構成  
アロケーション)



## □ 新造船発注残（新造長期傭船含む）

	2024年 12月末時点	2024年度 4Q デリバリー	2024年度 4Q 新規発注	2025年 3月末 時点
新造船発注残 (隻数)	52	3	0	49

# 6. Appendix 北米航路運賃・荷動き推移



TPEB : Transpacific Eastbound





# 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](mailto:iroffice@nykgroup.com)

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