

2025年度 第3四半期決算説明会

2026年2月4日



目次

1. 2025年度 第3四半期決算概要	— p.3-8
2. 2025年度 通期業績予想	— p.9-14
➤ Appendix	— p.15-19
✓ セグメント別状況	
✓ 直近のIRイベント・セミナー等の実績	

(添付) Ocean Network Express
2025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： 1兆8,120億円（▲1,648億円 減収）

- ・ 航空運送事業－日本貨物航空（NCA）が株式交換完了により連結子会社から除外（▲1,009億円 減収）

▶ 経常損益： 1,650億円（▲2,713億円 減益）

- ・ 定期船事業－関税政策等の影響により第1四半期に市況は一時上昇するも、その後は新造船竣工による船舶供給量の増加も影響し、第2四半期以降の市況は下落（▲2,117億円 減益）

▶ 当期純損益： 1,469億円（▲2,485億円 減益）

▶ 株主還元： 自己株式の取得

- ・ 取得期間2025年5月9日～2026年4月30日、取得総額1,500億円（上限）にて実施中
- ・ 取得した自己株式は原則として消却予定
- ・ 取得実績（2026年1月31日時点 累計）：

株式総数 23,486,800株 | 総額 約1,203億円

セグメント別（経常損益 前年同期比）

▶ 定期船： 385億円（▲2,117億円 減益）

- ・ 関税政策等の影響を受け第1四半期に市況は一時的に上昇するも、その後は新造船の竣工による船舶供給量の増加も影響し、第2四半期以降の市況は下落

▶ 航空運送： 21億円（▲169億円 減益）

- ・ 2025年8月1日を効力発生日として日本貨物航空（NCA）とANAホールディングスとの株式交換が完了し、同日をもってNCAは当社の連結子会社から除外

▶ 物流： 97億円（▲109億円 減益）

- ・ 航空貨物取扱事業 取扱量は前年同期を下回った一方、主に上期に仕入価格が下落したことで、利益水準は前年同期を上回る
- ・ 海上貨物取扱事業 取扱量は堅調に推移したものの、運賃水準の低下およびインフレによるコストの上昇等により利益水準は前年同期を下回る
- ・ ロジスティクス 関税政策等の影響による経済見通しの不透明さから、主要顧客の荷量が減少した結果、利益水準は前年同期を下回る

セグメント別（経常損益 前年同期比）

▶ 自動車： 778億円（▲138億円 減益）

- ・輸送台数は前年同期並みの水準を維持するも、為替が前年同期比で円高に推移したことによる収入減、およびインフレによる荷役費等のコスト上昇により利益水準は前年同期を下回る

▶ ドライバルク： 22億円（▲196億円 減益）

- ・各船型の市況は前年同期比で上昇するも、為替が前年同期比で円高に推移したこと、および小型バルカー・ボックスシェイプ船での収益性の低下等も影響し、利益水準は前年同期を下回る

▶ エネルギー： 422億円（+98億円 増益）

- ・ VLCC 第2四半期以降のOPECプラスの減産緩和や大西洋域の貨物需要の増加等により船腹需給が引き締まり、市況は前年同期比で上昇
- ・ VLGC 関税政策等の影響によりトレードパターンが変化し、船腹需給が引き締まり市況は前年同期比で上昇
- ・ LNG船 中長期契約に支えられて順調に推移
- ・ 海洋事業 新規FPSOの稼働開始に伴い、一過性の利益を計上

2025年度 第3四半期決算（サマリー）

3Q決算



(億円)	2024年度						2025年度				1-3Q 累計 増減
	1Q	2Q	3Q	累計	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	累計	
売上高	6,517	6,651	6,601	19,769	6,117	25,887	6,009	5,811	6,299	18,120	▲ 1,648
営業損益	658	497	625	1,781	326	2,108	377	302	320	1,001	▲ 780
経常損益	1,257	1,634	1,471	4,364	544	4,908	597	670	382	1,650	▲ 2,713
親会社株主に 帰属する 当期純損益	1,102	1,556	1,295	3,954	822	4,777	520	501	447	1,469	▲ 2,485
為替レート	¥155.02	¥152.77	¥149.04	¥152.27	¥154.09	¥152.73	¥145.32	¥147.04	¥153.20	¥148.52	¥-3.75
燃料油価格	\$634.08	\$629.71	\$611.01	\$624.74	\$599.60	\$618.78	\$578.60	\$558.15	\$525.56	\$553.11	-\$71.64

前年度比較（セグメント別）

3Q決算



事業 セグメント (億円)		2024年度						2025年度				1-3Q累計 増減
		1Q	2Q	3Q	累計	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	累計	
テ ラ イ ナ ー ス & ロ ジ ス 業 ス	定期船	445	476	448	1,370	433	1,804	445	454	458	1,358	▲ 12
		537	1,229	735	2,502	241	2,743	128	220	36	385	▲ 2,117
	航空運送	466	460	494	1,420	436	1,857	411	0	0	411	▲ 1,009
		34	48	107	190	19	210	22	▲ 0	0	21	▲ 169
	物流	1,890	2,122	2,132	6,144	1,976	8,121	1,852	1,956	2,137	5,946	▲ 198
		55	68	83	207	5	212	34	32	30	97	▲ 109
自動車		1,383	1,333	1,341	4,057	1,266	5,323	1,280	1,259	1,414	3,954	▲ 103
		378	237	300	916	217	1,133	294	207	276	778	▲ 138
ドライバルク		1,632	1,601	1,522	4,756	1,316	6,072	1,299	1,369	1,471	4,140	▲ 616
		140	▲ 55	133	218	▲ 37	181	▲ 30	9	44	22	▲ 196
エネルギー		466	443	439	1,349	435	1,785	541	568	598	1,707	358
		110	107	105	323	137	461	164	232	25	422	98
その他		544	489	504	1,538	507	2,046	408	440	471	1,320	▲ 217
		17	25	27	70	▲ 0	69	1	▲ 0	9	10	▲ 60
消去・全社		▲ 311	▲ 276	▲ 281	▲ 869	▲ 254	▲ 1,124	▲ 229	▲ 236	▲ 251	▲ 718	151
		▲ 17	▲ 26	▲ 21	▲ 66	▲ 38	▲ 104	▲ 17	▲ 29	▲ 39	▲ 86	▲ 20
連結		6,517	6,651	6,601	19,769	6,117	25,887	6,009	5,811	6,299	18,120	▲ 1,648
		1,257	1,634	1,471	4,364	544	4,908	597	670	382	1,650	▲ 2,713

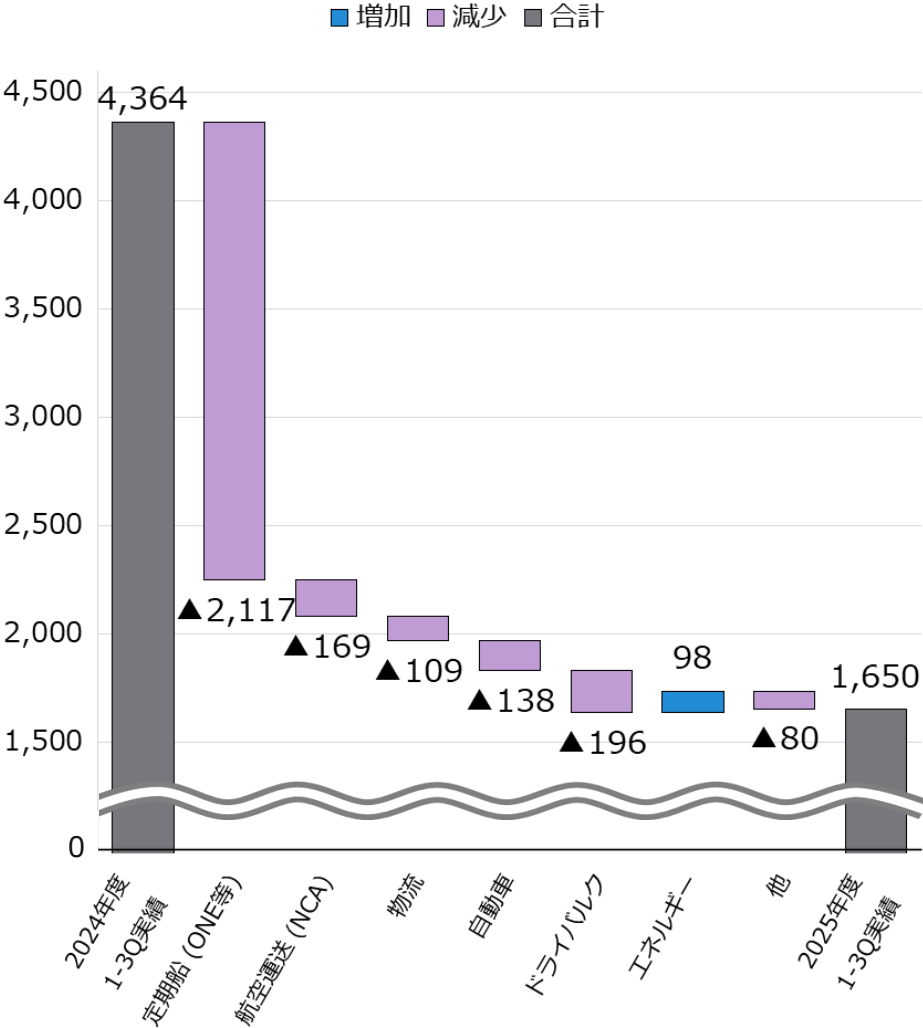
（上段）売上高 （下段）経常損益

要因別分析

	(億円)	
為替	▲ 44	今期 148.52円/\$ 3.75円の円高
燃料油	38	今期 \$553.11/MT \$71.64/MTの下落
市況変動・ 取扱量増減等	▲ 2,486	定期船(含むONE) ▲2,126 自動車 エネルギー } ▲ 360 ドライバルク 物流
為替差損益	32	
その他	▲ 253	航空運送(NCA) ▲169
合計	▲ 2,713	

事業別分析

(単位：億円)



通期業績予想（前回2Q決算時の予想比）

- ▶ 売上高： 2兆3,900億円（+400億円 上方修正）
- ▶ 経常損益： 1,950億円（+50億円 上方修正）
 - ・ 自動車事業： +100億円 上方修正
- ▶ 当期純損益： 2,100億円（前回予想から変更なし）
- ▶ 株主還元： 配当（一株当たり） 中間 115円 | 期末 110円（予） | 年間225円（予）
 - ・ 株主還元の基本方針である連結配当性向40%を目安に決定
 - ・ 期末配当（110円/株）は前回予想から変更なし
（期末配当の内訳：普通配当85円、創業140周年記念配当25円）
 - ・ 年間配当は225円を予定

自己株式取得

- ・ 前述のとおり、総額1,500億円（上限）の自己株式取得を実施中

セグメント別（経常損益 前回2Q決算時の予想比）

▶ 定期船： 460億円（+10億円 上方修正）

- ・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
- ・短期運賃の水準は、下期全体では前回の想定と同程度を見込む

▶ 物流： 80億円（▲40億円 下方修正）

- ・航空貨物取扱事業 前回予想と同程度の利益水準を見込む
- ・海上貨物取扱事業 主に第3四半期に想定よりも運賃水準が下落した影響により、通期の利益水準は前回想定を下回ることを見込む
- ・ロジスティクス 関税政策等の影響により主要顧客の荷量が減少

セグメント別（経常損益 前回2Q決算時の予想比）

▶ 自動車： 980億円（+100億円 上方修正）

- ・ 堅調な輸送需要に加え、前回予想に含めた米国での追加入港料の徴収時期が延期されたこと等により、通期の利益水準は前回予想を上回る

▶ ドライバルク： 50億円（前回予想から変更なし）

- ・ 下期を通じて市況は前回想定を上回ると見込むものの、小型バルカーで運賃水準が想定を下回ったこと等により通期の利益水準は前回予想と同程度を見込む

▶ エネルギー： 480億円（前回予想から変更なし）

- ・ VLCC・VLGC 市況は第3四半期の好調な水準を維持することを見込む
- ・ 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	前回 予想比 (通期)
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q(実)	2Q(実)	上期(実)	3Q(実)	4Q	下期	通期		
売上高	6,517	6,651	13,168	6,601	6,117	12,718	25,887	6,009	5,811	11,821	6,299	5,780	12,079	23,900	▲ 1,987	400
営業損益	658	497	1,156	625	326	951	2,108	377	302	680	320	200	520	1,200	▲ 908	0
経常損益	1,257	1,634	2,892	1,471	544	2,016	4,908	597	670	1,268	382	300	682	1,950	▲ 2,958	50
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,102	1,556	2,658	1,295	822	2,118	4,777	520	501	1,022	447	631	1,078	2,100	▲ 2,677	0
為替レート	¥155.02	¥152.77	¥153.89	¥149.04	¥154.09	¥151.57	¥152.73	¥145.32	¥147.04	¥146.18	¥153.20	¥155.00	¥154.10	¥150.14	¥-2.59	¥3.55
燃料油価格（全油種）	\$634.08	\$629.71	\$631.85	\$611.01	\$599.60	\$605.57	\$618.78	\$578.60	\$558.15	\$568.27	\$525.56	\$475.08	\$500.32	\$534.35	-\$84.43	-\$5.45

▶ 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4.3億円の増益（※）

燃料油価格：\$ 10/MTの燃料油価格下落で約1.9億円の増益

（※）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	1Q(実)	2Q(実)	上期(実)	3Q(実)	4Q	下期	通期	
テ ィ ナ ー ス & ロ ジ ス 事 業	定期船	445	476	922	448	433	882	1,804	445	454	899	458	442	901	1,800	▲ 4
		537	1,229	1,766	735	241	976	2,743	128	220	348	36	75	112	460	▲ 2,283
	航空運送	466	460	926	494	436	930	1,857	411	0	411	0	0	0	411	▲ 1,446
		34	48	83	107	19	126	210	22	▲ 0	21	0	0	0	21	▲ 189
	物流	1,890	2,122	4,012	2,132	1,976	4,108	8,121	1,852	1,956	3,808	2,137	1,989	4,127	7,935	▲ 186
		55	68	124	83	5	88	212	34	32	67	30	▲ 18	13	80	▲ 132
自動車		1,383	1,333	2,716	1,341	1,266	2,607	5,323	1,280	1,259	2,540	1,414	1,260	2,675	5,215	▲ 108
		378	237	616	300	217	517	1,133	294	207	501	276	202	479	980	▲ 153
ドライバルク		1,632	1,601	3,234	1,522	1,316	2,838	6,072	1,299	1,369	2,668	1,471	1,285	2,757	5,425	▲ 647
		140	▲ 55	85	133	▲ 37	95	181	▲ 30	9	▲ 21	44	27	71	50	▲ 131
エネルギー		466	443	910	439	435	875	1,785	541	568	1,109	598	602	1,201	2,310	525
		110	107	218	105	137	243	461	164	232	397	25	58	83	480	19
その他		544	489	1,034	504	507	1,012	2,046	408	440	849	471	434	906	1,755	▲ 291
		17	25	42	27	▲ 0	26	69	1	▲ 0	1	9	▲ 1	9	10	▲ 59
消去・全社		▲ 311	▲ 276	▲ 588	▲ 281	▲ 254	▲ 536	▲ 1,124	▲ 229	▲ 236	▲ 466	▲ 251	▲ 233	▲ 485	▲ 951	173
		▲ 17	▲ 26	▲ 44	▲ 21	▲ 38	▲ 59	▲ 104	▲ 17	▲ 29	▲ 47	▲ 39	▲ 44	▲ 84	▲ 131	▲ 27
連結		6,517	6,651	13,168	6,601	6,117	12,718	25,887	6,009	5,811	11,821	6,299	5,780	12,079	23,900	▲ 1,987
		1,257	1,634	2,892	1,471	544	2,016	4,908	597	670	1,268	382	300	682	1,950	▲ 2,958

（上段）売上高 （下段）経常損益

航空運送：2025年8月1日を効力発生日として、日本貨物航空（NCA）とANAホールディングスとの株式交換が完了
同日をもってNCAは当社連結子会社から除外

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 (億円)		前回予想			今回予想					前回予想差
		上期(実)	下期	通期	上期(実)	3Q(実)	4Q	下期	通期	通期
テ ィ ナ ー ス & ロ ジ ス 業 ス	定期船	899	876	1,775	899	458	442	901	1,800	25
		348	102	450	348	36	75	112	460	10
	航空運送	411	0	411	411	0	0	0	411	0
		21	0	21	21	0	0	0	21	0
	物流	3,808	4,127	7,935	3,808	2,137	1,989	4,127	7,935	0
		67	53	120	67	30	▲ 18	13	80	▲ 40
自動車		2,540	2,400	4,940	2,540	1,414	1,260	2,675	5,215	275
		501	379	880	501	276	202	479	980	100
ドライバルク		2,668	2,682	5,350	2,668	1,471	1,285	2,757	5,425	75
		▲ 21	71	50	▲ 21	44	27	71	50	0
エネルギー		1,109	1,176	2,285	1,109	598	602	1,201	2,310	25
		397	83	480	397	25	58	83	480	0
その他		849	876	1,725	849	471	434	906	1,755	30
		1	9	10	1	9	▲ 1	9	10	0
消去・全社		▲ 466	▲ 455	▲ 921	▲ 466	▲ 251	▲ 233	▲ 485	▲ 951	▲ 30
		▲ 47	▲ 64	▲ 111	▲ 47	▲ 39	▲ 44	▲ 84	▲ 131	▲ 20
連結		11,821	11,679	23,500	11,821	6,299	5,780	12,079	23,900	400
		1,268	632	1,900	1,268	382	300	682	1,950	50

（上段）売上高 （下段）経常損益

航空運送：2025年8月1日を効力発生日として、日本貨物航空（NCA）とANAホールディングスとの株式交換が完了
同日をもってNCAは当社連結子会社から除外

Appendix



▶ 1. 物流事業：郵船ロジスティクス

		2024年度(実績)							2025年度(予想)							前回 予想比 (通期)
		1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q (実績)	2Q (実績)	上期 (実績)	3Q (実績)	4Q	下期	通期	
海上貨物 取扱量	TEU (1,000TEU)	154	162	316	170	160	330	646	159	168	328	179	165	343	671	9
	前年同期比	2%	3%	3%	10%	9%	10%	6%	4%	4%	4%	5%	3%	4%	4%	1%
航空貨物 取扱量	重量 (1,000トン)	73	79	152	84	71	155	306	72	73	145	85	74	159	304	3
	前年同期比	23%	19%	21%	9%	▲ 3%	3%	11%	▲ 1%	▲ 8%	▲ 5%	1%	4%	3%	▲ 1%	1%

▶ 2. ドライバルカー・タンカー市況動向

		2024年度(実績)					2025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	1,849	1,869	1,435	1,118	1,568	1,464	1,981	2,173	1,530	1,787	1,701
	Cape	22,701	24,889	17,792	12,963	19,586	18,591	24,756	29,291	18,000	22,660	21,337
	Panamax	16,377	13,902	10,422	9,612	12,578	11,846	15,907	15,976	12,000	13,932	13,688
	Handymax	17,059	16,577	13,692	10,361	14,422	12,161	17,122	17,407	15,000	15,423	14,571
	Handy	13,052	13,315	12,150	9,060	11,894	10,585	13,032	14,932	12,000	12,637	11,904
タンカー	VLCC	38,067	28,398	28,099	39,500	33,516	41,414	47,817	104,109	70,000	65,835	46,058
	VLGC	52,406	32,236	36,320	32,534	38,374	44,864	65,606	55,284	44,000	52,439	51,368

- ・ 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: 11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. 自動車事業

	2024年度(実績)							2025年度(予想)							前回予想比 (通期)
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q (実績)	2Q (実績)	上期 (実績)	3Q (実績)	4Q	下期	通期	
輸送台数 (万台)	112	108	219	117	108	224	444	113	106	219	116	109	225	444	4
前年同期比	▲ 0%	▲ 7%	▲ 3%	▲ 3%	4%	0%	▲ 2%	1%	▲ 2%	▲ 0%	▲ 1%	1%	0%	0%	1%

欧州域内輸送台数（スペースチャーター込み）を含む

機関投資家・アナリスト向け 事業説明会 [\(Link\)](#)

タイムリーなトピックを選定して開催

- 船舶の次世代燃料への燃料転換に伴うビジネス機会について（2025年10月）
- 当社グループの人材戦略、脱炭素戦略（2025年12月）
- コンテナ船・自動車船需給および造船・解撤動向（2026年1月）

個人投資家向けセミナー [\(Link\)](#)

経営トップ自ら登壇

- 2025年5月 オンライン開催（登壇者：代表取締役社長 曾我貴也）

経済情報番組への出演

- 日経CNBC「トップに聞く」出演（2025年9月） [\(Link\)](#)
- Bloomberg社の連載番組「Chief Future Officer」にアジア企業として初の出演（2025年9月） [\(Link\)](#)

日本郵船IRライブラリーでは、決算説明会資料やIR説明会動画等の投資家向け情報を掲載しています。 [\(Link\)](#)

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2025年度第3四半期決算説明資料

2026年1月30日

1.	2025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.	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. 2025年度第3四半期決算概要

□ 要点

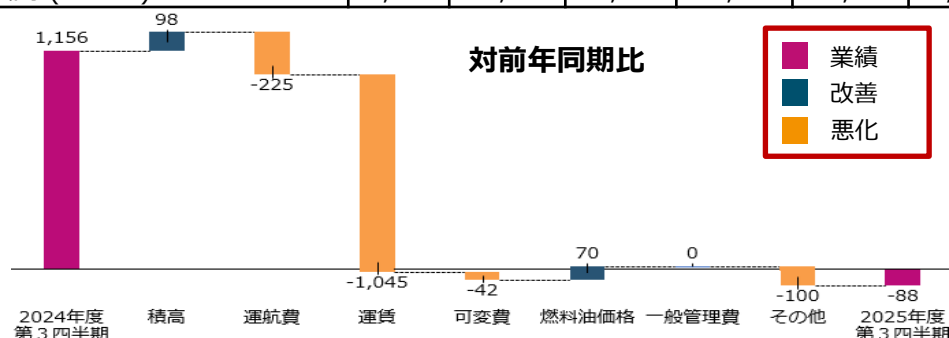
船腹供給の増加が続く中、北米向けを中心に荷動きが伸び悩み、短期運賃市況が前年同期比で下落した。この結果、第3四半期は88百万US\$の赤字。

- ・アジア－北米航路は、上期における前倒し出荷の反動から荷動きが鈍化。アジア－欧州航路の荷動きは当初伸び悩むも、その後は緩やかに回復した。
- ・新造船の投入が続いたことで船腹供給が増加し、需給が軟化した。
- ・短期運賃水準は前年同期と比べて低水準で推移した。

□ 2025年度3Q実績並びに対前年同期比較

(単位：百万US\$)

	2024年度					2025年度					3Q 対前四半期比		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	4,211	5,864	10,075	4,846	14,921	4,049	4,455	8,504	4,074	12,578	-381	-9%	-772	-16%
EBITDA	1,217	2,386	3,603	1,583	5,186	616	881	1,497	536	2,033	-345	-39%	-1,047	-66%
EBIT	667	1,865	2,532	1,049	3,581	38	282	320	-84	236	-366	-130%	-1,133	-108%
税引後損益	779	1,999	2,778	1,156	3,935	86	285	371	-88	283	-373	-131%	-1,244	-108%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$594	\$585	\$589	\$557	\$578	\$535	\$518	\$526	\$489	\$514	-\$28	-5%	-\$68	-12%
総燃料消費量 (K MT)	900	969	1,869	950	2,820	950	1,005	1,955	998	2,952	-7	-1%	47	5%
総積高 (K TEU)	3,142	3,291	6,433	3,246	9,679	3,165	3,323	6,488	3,245	9,733	-79	-2%	-1	0%



- 積高 : 積高は減少するもカーゴミックスの変化で損益改善。
- 運航費 : 船舶費用と港費の増加。
- 運賃 : 船腹の供給増加による運賃下落。
- 可変費 : 空コンテナ回送費用上昇による増加。
- 燃料価格 : 対前年同期比で下落。
- 一般管理費 : 対前年同期比で横ばい。

2. 主要航路別積高・消席率・運賃指数

航路別積高・消席率		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
北米往航	積高 (千TEU)	673	730	1,403	713	633	1,345	2,748
	消席率	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
欧州往航	積高 (千TEU)	434	451	886	418	426	845	1,730
	消席率	100%	97%	98%	93%	90%	92%	95%

2025年度			
1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q実績
672	711	1,383	678
94%	91%	92%	90%
456	501	957	444
90%	91%	91%	81%

北米復航	積高 (千TEU)	290	281	571	271	254	525	1,096
	消席率	43%	39%	41%	40%	37%	38%	40%
欧州復航	積高 (千TEU)	245	244	490	237	249	487	976
	消席率	48%	45%	46%	47%	44%	46%	46%

217	206	423	230
27%	24%	26%	30%
247	260	507	264
35%	36%	36%	36%

(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		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
北米往航		137	195	167	159	146	153	160
欧州往航		201	293	248	218	204	211	230

2025年度			
1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q実績
131	132	131	119
154	164	160	142

- **積高・消席率:** 北米往航の第3四半期の積高は、上期の前倒し出荷からの反動により前四半期比と前年同期比でともに減少した。欧州往航では、国慶節直後は積高が落ち込むも、その後は堅調に推移。船腹供給の増加により、消席率は北米・欧州とも低い水準で推移した。
- **運賃指数:** 第3四半期の短期運賃は、船腹供給の増加により前四半期比で下落した。

3. 2025年度通期見通し

□ 要点

- 第3四半期の荷動きは低調であったが、第4四半期に回復を見込む。
- 第3四半期の運賃水準は想定より軟調に推移するも、第4四半期には緩やかな上昇を見込む。
- 本予測は、引き続き船舶が喜望峰経由で運航を行う見通しに基づいている。紅海情勢については引き続き注視する。
- 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。

□ 2025年度通期見通し

(単位：百万US\$)

	2025年度 (前回予想)			2025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	8,504	7,996	16,500	8,504	4,074	4,022	8,096	16,600	100	1%
EBITDA	1,497	1,103	2,600	1,497	536	667	1,203	2,700	100	4%
EBIT	320	-70	250	320	-84	64	-20	300	50	20%
税引後損益	371	-61	310	371	-88	27	-61	310	0	0%

	2024 年度 実績			通期(対前年)	
	上期	下期	通期	増減	増減 (%)
売上高	10,075	9,158	19,233	-2,633	-14%
EBITDA	3,603	2,364	5,966	-3,266	-55%
EBIT	2,532	1,272	3,804	-3,504	-92%
税引後損益	2,778	1,465	4,244	-3,934	-93%

4. 足元の事業環境の変化への対応

発生事象

- 喜望峰経由の迂回ルート利用が続いた。
- 新造船の継続的な投入で供給が増加し、需給バランスは全体として軟化した。
- アジア発北米向け航路の10・11月の荷動きはそれぞれ前年同月比で減少。年度前半に関税発動を見越した出荷前倒し需要が集中し、その後は様子見の姿勢が広がったことで、需要の鈍化に繋がった。アジア発欧州向け航路は10月の荷動きが前年同月比で減少するも、その後は年末にかけて堅調に推移した。
- 米通商代表部（USTR）が予定していた入港料措置の導入が2025年11月から1年間延期された。



ONEの 対応

- イールドマネジメント強化および収益最大化を目的として、貨物ポートフォリオの継続的な見直しを実施。
- スケジュール順守率の安定化を図るべく、一部サービスにおいて寄港地の見直しやローテーションの変更を実施。
- 顧客への影響を最小限に抑えるべく、米国の関税政策やUSTRの動向を含む不確実な情勢を引き続き注視。
- さらなるサービス体制の強化と安定化に向け、2026年度におけるプレミア・アライアンスの東西サービス体制を公表。



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

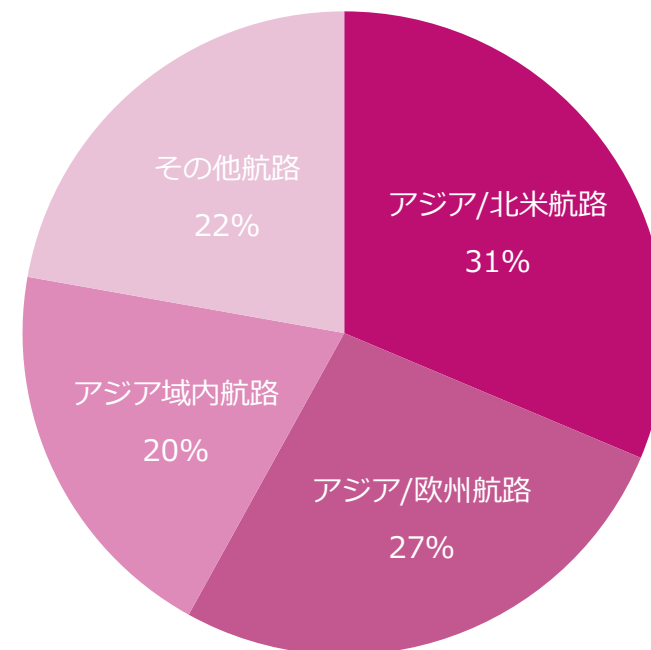
5. 参考資料（船隊構成・航路構成・新造船発注残）

□ 船隊構成

Size			1)2025年 9月末時点	2) 2025年 12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)		747,088	763,052	15,964
	Vessels		53	54	1
9,800 TEU - 10,500 TEU	Capacity (TEU)		100,474	170,686	70,212
	Vessels		10	17	7
7,800 TEU - 9,800 TEU	Capacity (TEU)		346,492	355,264	8,772
	Vessels		39	40	1
6,000 TEU - 7,800 TEU	Capacity (TEU)		240,665	246,706	6,041
	Vessels		36	37	1
5,200 TEU - 6,000 TEU	Capacity (TEU)		39,048	33,112	-5,936
	Vessels		7	6	-1
4,600 TEU - 5,200 TEU	Capacity (TEU)		78,068	78,068	0
	Vessels		16	16	0
4,300 TEU - 4,600 TEU	Capacity (TEU)		62,869	62,869	0
	Vessels		14	14	0
3,500 TEU - 4,300 TEU	Capacity (TEU)		66,734	66,734	0
	Vessels		16	16	0
2,400 TEU - 3,500 TEU	Capacity (TEU)		103,582	104,416	834
	Vessels		38	38	0
1,300 TEU - 2,400 TEU	Capacity (TEU)		23,599	22,159	-1,440
	Vessels		14	13	-1
1,000 TEU - 1,300 TEU	Capacity (TEU)		16,073	14,996	-1,077
	Vessels		15	14	-1
0 TEU - 1,000 TEU	Capacity (TEU)		936	1,872	936
	Vessels		1	2	1
Total	Capacity (TEU)		2,090,228	2,184,534	94,306
	Vessels		271	279	8

□ 航路構成

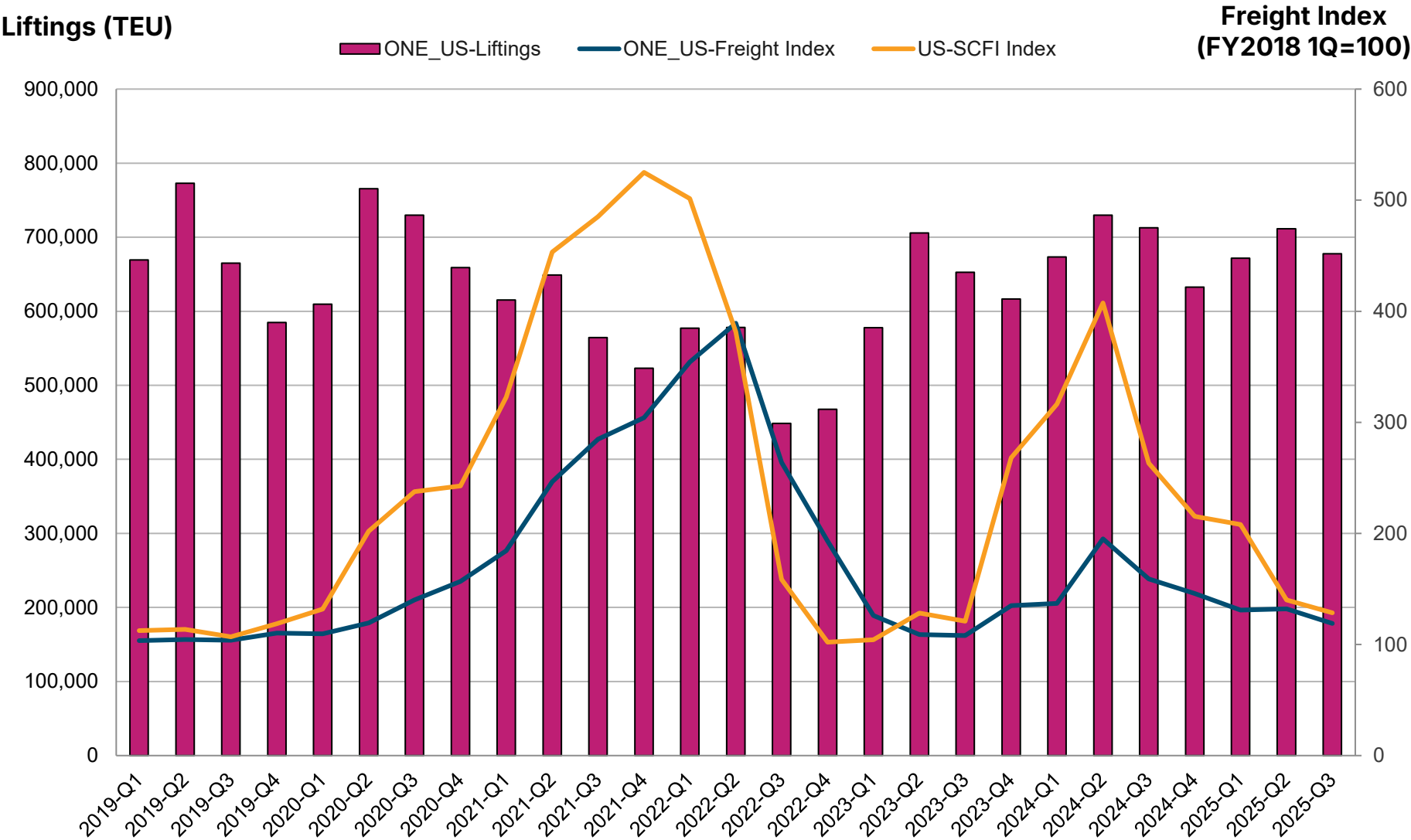
(2025年度3Q 往復スペースの構成
アロケーション)



□ 新造船発注残（新造備船含む）

	2025年 9月末時点	2025年度 3Q デリバリー	2025年度 3Q 新規発注	2025年 12月末時点
新造船発注残 (隻数)	51	1	18	68

6. Appendix 北米航路運賃・荷動き推移





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/>