

2024年度 第3四半期決算説明会

2025年2月5日

目次

- 1. 2024年度 第3四半期決算概要 — p.3-8
- 2. 2024年度 通期業績予想 — p.9-14
- Appendix — p.15-20
 - ✓ セグメント別状況
 - ✓ 総還元性向の推移

(添付) Ocean Network Express
2024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： 1兆9,769億円（+1,877億円 増収）**
 - ・ 物流事業 - 取扱量の増加に伴う収入増（+941億円 増収）
 - ・ ドライバルク事業 - ケープサイズを中心に上半期の好調な市況に支えられ収入増（+520億円 増収）
- ▶ **経常損益： 4,364億円（+2,361億円 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、取扱量および運賃水準は前年同期を上回る（+2,048億円 増益）
- ▶ **当期純損益： 3,954億円（+2,419億円 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1,300億円（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（2025年1月31日時点 累計）：
株式総数 25,815,800株 | 総額 約1,250億円

セグメント別（経常損益 前年同期比）

▶ 定期船： 2,502億円（+2,048億円 増益）

- ・ コンテナ船市況は第2四半期をピークに軟化するも、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、取扱量および運賃水準は前年同期を上回る

▶ 航空運送： 190億円（+138億円 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： 207億円（▲3億円 減益）

- ・ 航空貨物／海上貨物 アジア発の堅調な荷動きに加え、航空貨物では第3四半期を中心にスポット貨物の増加、海上貨物では米国東岸のストライキ懸念等による出荷の前倒し需要が発生
- ・ 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費用の発生等により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： 916億円（+36億円 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： 218億円（+55億円 増益）

- ・ 市況は第3四半期後半に軟化するも、ケープサイズを中心に上半期の好調な市況に支えられ、第3四半期累計での市況は前年同期を上回る

▶ エネルギー： 323億円（▲7億円 減益）

- ・ VLCC 第3四半期における中国での需要減退を受け市況は低下
- ・ 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 第3四半期決算（サマリー）

3Q決算



(億円)	2023年度						2024年度				1-3Q 累計 増減
	1Q	2Q	3Q	累計	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	累計	
売上高	5,675	6,008	6,208	17,892	5,980	23,872	6,517	6,651	6,601	19,769	1,877
営業損益	471	516	454	1,442	304	1,746	658	497	625	1,781	338
経常損益	894	698	409	2,002	610	2,613	1,257	1,634	1,471	4,364	2,361
親会社株主に 帰属する 当期純損益	734	398	401	1,535	750	2,286	1,102	1,556	1,295	3,954	2,419
為替レート	¥135.81	¥144.05	¥148.72	¥142.86	¥146.68	¥143.82	¥155.02	¥152.77	¥149.04	¥152.27	¥9.41
燃料油価格	\$611.22	\$597.59	\$642.12	\$617.70	\$629.90	\$620.83	\$634.08	\$629.71	\$611.01	\$624.74	\$7.05

前年同期比較（セグメント別）

3Q決算



事業 セグメント (億円)	2023年度						2024年度				1-3Q累計 増減	
	1Q	2Q	3Q	累計	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	累計		
ライナー & ロジ ス 事業	定期船	564	552	413	1,530	393	1,923	445	476	448	1,370	▲ 159
		316	150	▲ 13	453	225	678	537	1,229	735	2,502	2,048
	航空運送	370	408	448	1,226	384	1,611	466	460	494	1,420	193
		4	▲ 0	52	4	57	34	48	107	190	138	
	物流	1,647	1,739	1,816	5,203	1,819	7,022	1,890	2,122	2,132	6,144	941
		70	67	73	210	48	259	55	68	83	207	▲ 3
自動車		1,141	1,293	1,312	3,747	1,161	4,909	1,383	1,333	1,341	4,057	310
		295	309	274	879	178	1,058	378	237	300	916	36
ドライバルク		1,347	1,361	1,526	4,235	1,497	5,733	1,632	1,601	1,522	4,756	520
		129	76	▲ 42	162	17	180	140	▲ 55	133	218	55
エネルギー		406	408	469	1,283	450	1,733	466	443	439	1,349	66
		112	107	111	331	132	463	110	107	105	323	▲ 7
その他		482	601	574	1,657	569	2,226	544	489	504	1,538	▲ 118
		▲ 4	13	▲ 1	7	28	36	17	25	27	70	62
消去・全社		▲ 284	▲ 356	▲ 351	▲ 992	▲ 296	▲ 1,288	▲ 311	▲ 276	▲ 281	▲ 869	122
		▲ 30	▲ 25	▲ 40	▲ 96	▲ 25	▲ 121	▲ 17	▲ 26	▲ 21	▲ 66	30
連結		5,675	6,008	6,208	17,892	5,980	23,872	6,517	6,651	6,601	19,769	1,877
		894	698	409	2,002	610	2,613	1,257	1,634	1,471	4,364	2,361

（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

3Q決算

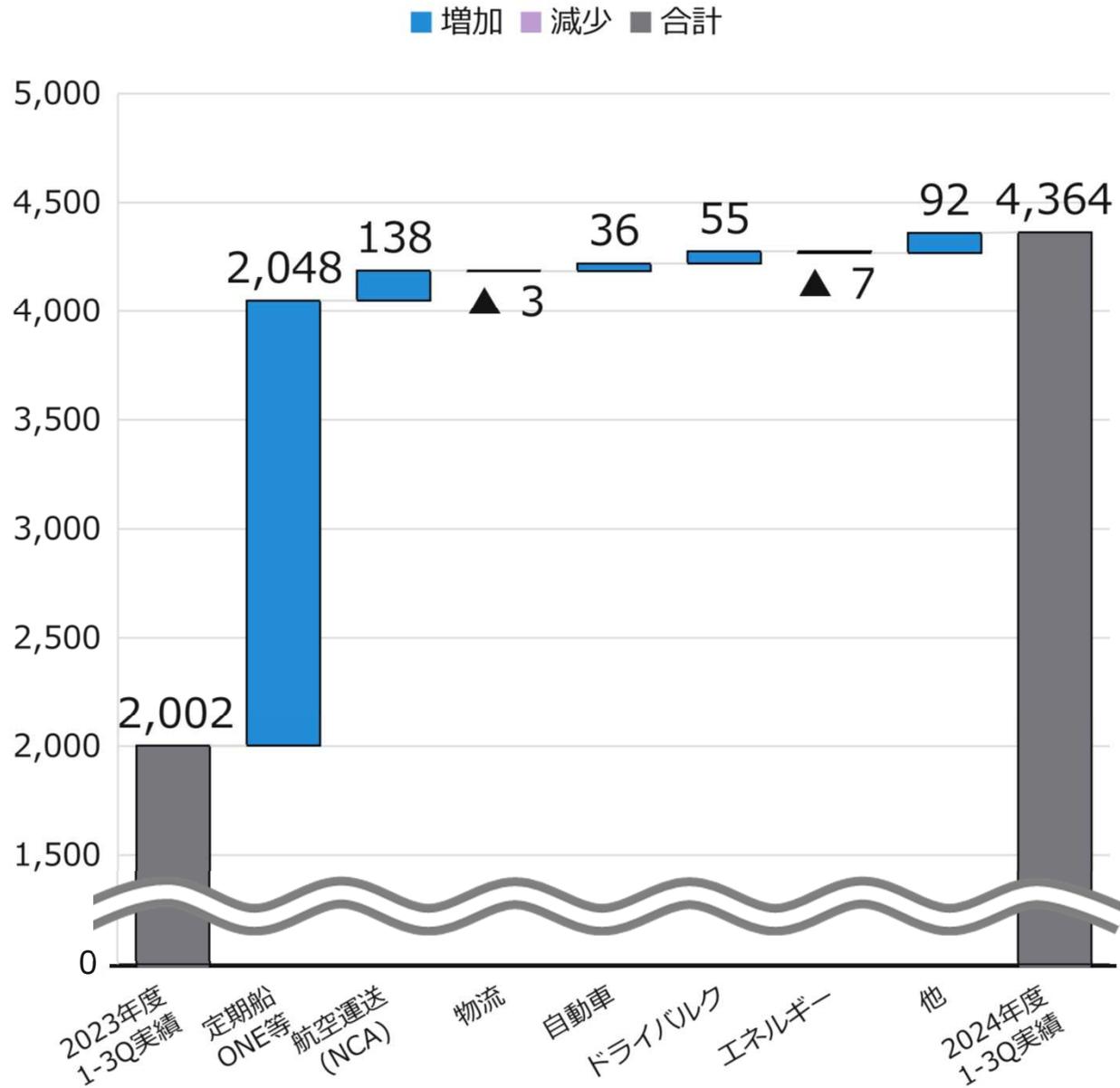


要因別分析

	(億円)	
円安	134	今期 152.27円/\$ 9.41円の円安
燃料油高	▲ 2	今期 \$624.74/MT \$7.05/MTの上昇
海運市況 変動等	1,998	定期船(含むONE) +2,027 自動車 } ドライバルク } ▲ 29 エネルギー }
為替差損益	62	
その他	169	航空運送(NCA) +138 物流 ▲3
合計	2,361	

事業別分析

(単位：億円)



通期業績予想（前回決算時の予想比）

▶ **売上高： 2兆5,800億円（+400億円 上方修正）**

- ・自動車事業： +150億円 上方修正
- ・物流事業： +140億円 上方修正

▶ **経常損益： 4,800億円（+700億円 上方修正）**

- ・定期船事業： +570億円 上方修正

▶ **当期純損益： 4,500億円（+600億円 上方修正）**

▶ **株主還元： 配当（一株当たり） 中間 130円 | 期末 180円（予） （年間 310円）**

（期末配当を前回予想130円から50円引き上げ）

- ・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2025年1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

- ・3Q振り返り（3ページ）で前述のとおり、総額1,300億円（上限）の自己株式取得を実施中

セグメント別（経常損益 前回決算時の予想比）

▶ 定期船： 2,620億円（+570億円 上方修正）

- ・コンテナ船は、短期運賃は年度末にかけて下落することを想定するものの、第3四半期の市況および利益水準が前回想定よりも良化したことから、通期の利益水準は前回予想を上回る見込み

▶ 航空運送： 190億円（+60億円 上方修正）

- ・第3四半期に見られた旺盛な貨物需要に支えられ、通期の利益水準は前回予想を上回る見込み
- ・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／海上貨物 第4四半期は季節要因による利益の落ち込みを見込むも、通期では前回予想と同程度の利益水準を見込む
- ・ロジスティクス 前回予想と同程度の利益水準を見込む

セグメント別（経常損益 前回決算時の予想比）

▶ 自動車： 1,150億円（+50億円 上方修正）

- ・ 堅調な輸送需要により、前回予想と同程度の利益水準を見込む

▶ ドライバルク： 220億円（+20億円 上方修正）

- ・ 全船型で市況は前回予想を下回る見通しだが、第3四半期における為替変動の影響等により、通期の利益水準は前回予想を上回る見込み

▶ エネルギー： 440億円（+20億円 上方修正）

- ・ VLCC 中国での需要減等を踏まえ、市況は前回想定を下回る見込み
- ・ VLGC 船腹供給の増加により、市況は前回想定を下回る見込み
- ・ LNG船 中長期契約による安定収益に加え、為替影響等により利益水準は前回予想を上回る見込み

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			上期(実績)		下期		通期		
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q(実)	4Q			
売上高	11,683		12,189			13,168		12,632		25,800	1,928	400
	5,675	6,008	6,208	5,980	23,872	6,517	6,651	6,601	6,031			
営業損益	987		758			1,156		944		2,100	354	100
	471	516	454	304	1,746	658	497	625	319			
経常損益	1,592		1,020			2,892		1,908		4,800	2,187	700
	894	698	409	610	2,613	1,257	1,634	1,471	436			
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,133		1,152			2,658		1,842		4,500	2,214	600
	734	398	401	750	2,286	1,102	1,556	1,295	546			
為替レート	¥135.81	¥144.05	¥148.72	¥146.68	¥143.82	¥155.02	¥152.77	¥149.04	¥154.00	¥152.71	¥8.89	¥5.76
燃料油価格 (全油種)	\$611.22	\$597.59	\$642.12	\$629.90	\$620.83	\$634.08	\$629.71	\$611.01	\$556.87	\$607.92	-\$12.91	\$8.82
燃料油価格 (HSFO)	-	-	-	-	-	-	-	-	\$450.00	-	-	-
適合油価格 (VLSFO)	-	-	-	-	-	-	-	-	\$570.00	-	-	-

▶ 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4.1億円の増益 (※)

燃料油価格 : \$ 10/MTの燃料油価格下落で約1.1億円の増益

(※)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

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	3Q	4Q	下期	通期	1Q(実)	2Q(実)	上期(実)	3Q(実)	4Q	下期		通期
ライナー & ロジスティクス	定期船	564	552	1,117	413	393	806	1,923	445	476	922	448	429	878	1,800	▲ 123
		316	150	467	▲ 13	225	211	678	537	1,229	1,766	735	118	854	2,620	1,942
	航空運送	370	408	778	448	384	833	1,611	466	460	926	494	429	924	1,850	239
		4	▲ 0	3	49	4	54	57	34	48	83	107	▲ 1	107	190	133
	物流	1,647	1,739	3,386	1,816	1,819	3,636	7,022	1,890	2,122	4,012	2,132	1,835	3,968	7,980	958
		70	67	137	73	48	122	259	55	68	124	83	12	96	220	▲ 39
自動車		1,141	1,293	2,434	1,312	1,161	2,474	4,909	1,383	1,333	2,716	1,341	1,248	2,589	5,305	396
		295	309	605	274	178	453	1,058	378	237	616	300	233	534	1,150	92
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	1,522	1,428	2,951	6,185	452
		129	76	205	▲ 42	17	▲ 25	180	140	▲ 55	85	133	1	135	220	40
エネルギー		406	408	814	469	450	919	1,733	466	443	910	439	465	905	1,815	82
		112	107	220	111	132	243	463	110	107	218	105	116	222	440	▲ 23
その他		482	601	1,083	574	569	1,143	2,226	544	489	1,034	504	567	1,071	2,105	▲ 121
		▲ 4	13	9	▲ 1	28	26	36	17	25	42	27	0	28	70	34
消去・全社		▲ 284	▲ 356	▲ 640	▲ 351	▲ 296	▲ 648	▲ 1,288	▲ 311	▲ 276	▲ 588	▲ 281	▲ 371	▲ 652	▲ 1,240	48
		▲ 30	▲ 25	▲ 55	▲ 40	▲ 25	▲ 66	▲ 121	▲ 17	▲ 26	▲ 44	▲ 21	▲ 44	▲ 66	▲ 110	11
連結		5,675	6,008	11,683	6,208	5,980	12,189	23,872	6,517	6,651	13,168	6,601	6,031	12,632	25,800	1,928
		894	698	1,592	409	610	1,020	2,613	1,257	1,634	2,892	1,471	436	1,908	4,800	2,187

（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 (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	922	848	1,770	922	448	429	878	1,800	30
		1,766	284	2,050	1,766	735	118	854	2,620	570
	航空運送	926	914	1,840	926	494	429	924	1,850	10
		83	47	130	83	107	▲ 1	107	190	60
	物流	4,012	3,828	7,840	4,012	2,132	1,835	3,968	7,980	140
		124	96	220	124	83	12	96	220	0
自動車	2,716	2,439	5,155	2,716	1,341	1,248	2,589	5,305	150	
	616	484	1,100	616	300	233	534	1,150	50	
ドライバルク	3,234	2,991	6,225	3,234	1,522	1,428	2,951	6,185	▲ 40	
	85	115	200	85	133	1	135	220	20	
エネルギー	910	905	1,815	910	439	465	905	1,815	0	
	218	202	420	218	105	116	222	440	20	
その他	1,034	1,031	2,065	1,034	504	567	1,071	2,105	40	
	42	38	80	42	27	0	28	70	▲ 10	
消去・全社	▲ 588	▲ 722	▲ 1,310	▲ 588	▲ 281	▲ 371	▲ 652	▲ 1,240	70	
	▲ 44	▲ 56	▲ 100	▲ 44	▲ 21	▲ 44	▲ 66	▲ 110	▲ 10	
連結	13,168	12,232	25,400	13,168	6,601	6,031	12,632	25,800	400	
	2,892	1,208	4,100	2,892	1,471	436	1,908	4,800	700	

（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)					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	3Q(実)	4Q		
売上高(億円)	778		833		1,611	926		924		1,850	10
	370	408	448	384		466	460	494	429		
経常損益(億円)	3		54		57	83		107		190	60
	4	▲ 0	49	4		34	48	107	▲ 1		
輸送重量	196		207		403	225		213		438	▲ 9
千トン	95	101	104	103		115	110	115	98		
輸送量(RTK) 百万トンキロ	1,149		1,162		2,311	1,278		1,177		2,455	▲ 72
	568	581	584	578		655	623	637	540		
供給量(ATK) 百万トンキロ	1,797		1,868		3,665	1,971		1,913		3,884	▲ 62
	885	912	943	925		1,003	969	1,006	907		
YIELD指数	142		164		153	172		180		176	4
09/3期 1Q=100	141	143	174	154		173	172	184	175		
燃料単価 (ジェット燃料) US\$ per bbl	\$102		\$105		\$103	\$95		\$89		\$92	\$5
	\$92	\$113	\$107	\$102		\$99	\$92	\$88	\$90		
機材の稼働時間	108		104		106	110		-		-	-
21/3期 1Q=100	106	110	108	100		111	109	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)				通期	2024年度(予想)					前回 予想比 (通期)
			上期		下期			上期(実績)		下期		通期	
		通期	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q(実)	4Q			
海上 輸出	TEU (1,000TEU)	651	308		301		609	316		324		640	4
	前年同期比	▲ 10%	151	157	155	146		154	162	170	154		
			▲ 8%		▲ 5%		3%		8%		5%		
			▲ 10%	▲ 7%	▲ 5%	▲ 4%	2%	3%	10%	5%	1%		
航空 輸出	重量 (1,000トン)	295	126		150		275	152		158		310	1
	前年同期比	▲ 26%	59	67	76	73		73	79	84	74		
			▲ 20%		9%		21%		6%		13%		
			▲ 28%	▲ 12%	3%	17%	23%	19%	9%	2%	0%		

▶ 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 (通期)
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q(実)	2Q(実)	3Q(実)	4Q	通期	
ドライ バル カー	BDI	1,326	1,194	2,079	1,833	1,608	1,849	1,869	1,435	1,085	1,560	1,766
	Cape	15,650	13,414	28,965	24,456	20,621	22,701	24,889	17,792	11,000	19,095	22,397
	Panamax	12,424	11,885	16,349	15,508	14,041	16,377	13,902	10,422	10,000	12,675	14,695
	Handymax	10,910	10,047	14,330	13,000	12,072	15,000	15,205	13,692	11,500	13,849	14,309
	Handy	10,515	8,877	13,110	12,037	11,135	13,052	13,315	12,150	9,000	11,879	12,842
タン カー	VLCC	39,049	20,469	38,128	44,424	35,517	38,067	28,398	28,099	32,000	31,641	40,116
	VLGC	75,981	103,704	113,794	46,937	85,104	52,406	32,236	36,320	36,000	39,240	46,161

- 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 ※今回より、予想前提を11航路平均に変更
- 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(実績)		下期		通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q	3Q(実)	4Q		
輸送台数 (万台)	227		224		451	219		224		443	2
	112	115	121	103		112	108	117	107		
前年同期比	4%		▲ 3%		0%	▲ 3%		▲ 0%		▲ 2%	0%
	5%	3%	▲ 3%	▲ 4%		▲ 0%	▲ 7%	▲ 3%	3%		

欧州域内輸送台数（スペースチャーター込み）を含む

総還元性向の推移

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度 (予想/2025年 2月5日時点)
親会社株主に帰属する 当期純利益 (億円)	1,392	10,091	10,125	2,286	4,500
配当総額 (億円)	339	2,458	2,644	662	1,363 ※2
自己株式取得額 (億円)	-	-	-	2,000	1,250 ※3
1株当たり配当 (年間)	67円 ※1	483円 ※1	520円	140円	310円
配当性向	24%	24%	26%	30%	30%
総還元性向	24%	24%	26%	116%	58% ※2

※1 2022年10月1日付の株式分割（普通株式1株につき3株）を考慮し調整した金額を記載

※2 2025年1月末までに取得した自己株式を除いた株式数に基づいて算出

※3 2025年1月末時点

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2024年度第3四半期決算説明資料

2025年1月31日

1.	2024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.	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3四半期決算概要

□ 要点

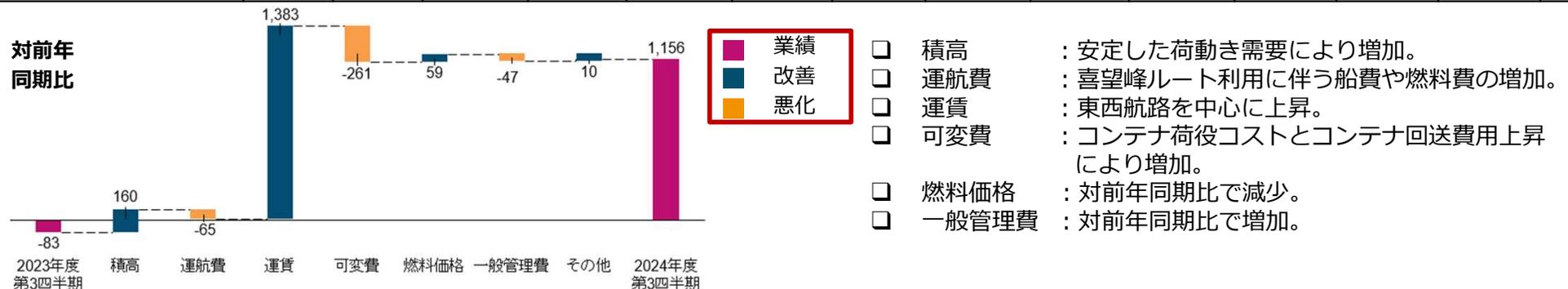
船腹供給圧力は依然続くも、荷動き需要が堅調に推移したことで短期運賃市況が安定して推移した。第3四半期は前年同期比で大幅な増益となる1,156百万US\$の黒字。

- アジア-北米航路は堅調な消費者需要に加え、労使交渉に起因する北米東岸・ガルフ港におけるサプライチェーン混乱の懸念から荷動き需要が伸びた。アジア-欧州航路でも安定した荷動き需要が見られた。
- 不安定な地政学的情勢を踏まえ、喜望峰（CoGH）ルートが続いている。
- この結果、全体的な船腹需給バランスに大きな変化が無かった一方、短期運賃は第2四半期から下落した。

□ 2024年度3Q実績並びに対前年度比較

(単位：百万US\$)

	2023年度					2024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	3,765	3,549	7,314	3,357	10,671	4,211	5,864	10,075	4,846	14,921	-1,018	-17%	1,489	44%
EBITDA	770	436	1,206	170	1,376	1,217	2,386	3,603	1,583	5,186	-803	-34%	1,413	831%
EBIT	385	31	416	-248	168	667	1,865	2,532	1,049	3,581	-816	-44%	1,297	-
税引後損益	513	187	700	-83	617	779	1,999	2,778	1,156	3,935	-843	-42%	1,239	-
燃料油価格 (US\$/MT)	\$590	\$565	\$577	\$625	\$593	\$594	\$585	\$589	\$557	\$578	-\$28	-5%	-\$68	-11%
総燃料消費量 (K MT)	799	862	1,661	859	2,520	900	969	1,869	950	2,820	-19	-2%	91	11%
総積高 (K TEU)	2,825	3,087	5,911	3,105	9,017	3,142	3,291	6,433	3,246	9,679	-45	-1%	141	5%



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
北米往航	積高 (千TEU)	578	706	1,284	653	616	1,269	2,553	673	730	1,403	713
	消席率	82%	95%	89%	94%	97%	96%	92%	100%	100%	100%	100%
欧州往航	積高 (千TEU)	385	434	819	382	382	764	1,584	434	451	886	418
	消席率	94%	92%	93%	90%	93%	91%	92%	100%	97%	98%	93%

北米復航	積高 (千TEU)	291	295	586	327	295	621	1,208	290	281	571	271
	消席率	44%	40%	42%	46%	49%	48%	45%	43%	39%	41%	40%
欧州復航	積高 (千TEU)	240	221	461	232	238	470	931	245	244	490	237
	消席率	54%	45%	49%	50%	55%	52%	51%	48%	45%	46%	47%

(2018年度 1 Qの各航路平均運賃を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
北米往航		126	109	117	108	135	121	119	137	195	167	159
欧州往航		139	116	127	106	183	144	135	201	293	248	218

➤ 積高・消席率 :北米往航では当初荷動きは減速したものの、北米東岸・ガルフ港におけるサプライチェーン混乱に対する懸念から、後半にかけて回復した。同様に欧州往航では、第2四半期中に見られた年末商戦への出荷前倒しの影響から、第3四半期当初は荷動きは減速したものの、11・12月にかけて回復した。

➤ 運賃指数 :北米往航、欧州往航とも短期運賃は第2四半期から下落したものの、前年同期比では大幅に高い水準となった。

3. 2024年度通期見通し

□ 要点

2024年度通期見通しは、第3四半期までの堅調な業績に支えられ、前回予想を939百万US\$上回る4,034百万US\$を見込む。

- ・ 閑散期が近づき荷動き需要が鈍化しつつある中で、事業環境における不確実性が高まっている。
- ・ 需給バランスは足元で軟化しているが、旧正月以降に徐々に改善すると見込まれている。
- ・ 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\$)

	2024年度 (前回予想)			2024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	10,075	8,000	18,075	10,075	4,846	4,100	8,946	19,021	946	5%
EBITDA	3,603	1,250	4,853	3,603	1,583	600	2,183	5,786	933	19%
EBIT	2,532	210	2,742	2,532	1,049	50	1,099	3,631	889	32%
税引き後損益	2,778	317	3,095	2,778	1,156	100	1,256	4,034	939	30%

	2023年度 実績			通期(対前年)	
	上期	下期	通期	増減	増減 (%)
売上高	7,314	7,221	14,536	4,485	31%
EBITDA	1,206	838	2,044	3,742	183%
EBIT	416	-24	392	3,239	827%
税引き後損益	700	274	974	3,061	314%

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10月、11月の荷動きは前年同期比15%増。荷動きは9月をピークにその後は減少傾向となったが、堅調な消費者支出と北米東岸・ガルフ港湾におけるサプライチェーン混乱を懸念した出荷の前倒しが荷動き動向に影響を与えた。また北米東岸・ガルフ港湾におけるサプライチェーン混乱懸念から、一部貨物が東岸から西岸港にシフトした。
- ▶ アジア発欧州向け航路の10月の荷動きは前年同期比18%増。インフレの緩和と持続的な消費者支出の増加、さらに旧正月前のお荷前倒しにより堅調な荷動きとなった。
- ▶ 船腹の供給過剰が続くものの、喜望峰ルート利用の長期化に加え、世界各地の港湾混雑が余剰船腹を一定程度吸収した。



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。
- ▶ 北米東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。
- ▶ 2025年の新サービス開始に向けた準備を継続しつつ、市場ニーズに対応するため既存サービスの最適化を実施。
- ▶ 複数の航路において、堅調な需要増に対応するため臨時船を投入。



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

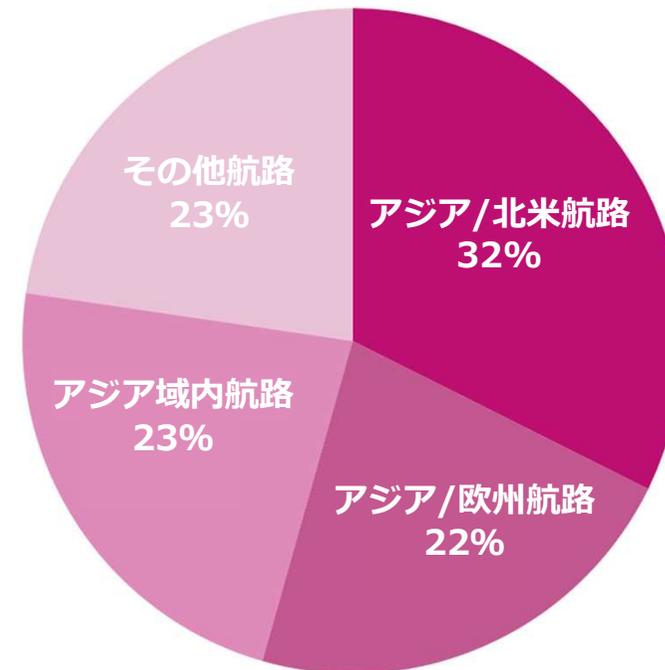
5. 参考資料（船隊構成・航路構成・新造船発注残）

□ 船隊構成

Size			1)2024年 9月末時点	2) 2024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)		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)		227,702	241,640	13,938
	Vessels		34	36	2
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	58,474	-4,398
	Vessels		14	13	-1
3,500 TEU - 4,300 TEU	Capacity (TEU)		58,813	62,356	3,543
	Vessels		14	15	1
2,400 TEU - 3,500 TEU	Capacity (TEU)		84,580	100,446	15,866
	Vessels		31	37	6
1,300 TEU - 2,400 TEU	Capacity (TEU)		18,482	22,385	3,903
	Vessels		11	13	2
1,000 TEU - 1,300 TEU	Capacity (TEU)		12,892	13,928	1,036
	Vessels		12	13	1
0 TEU - 1,000 TEU	Capacity (TEU)		0	0	0
	Vessels		0	0	0
合計	キャパシティ(TEU)		1,933,502	1,967,390	33,888
	隻数		244	255	11

□ 航路構成

(2024年度3Q 往復スペースの構成
アロケーション)



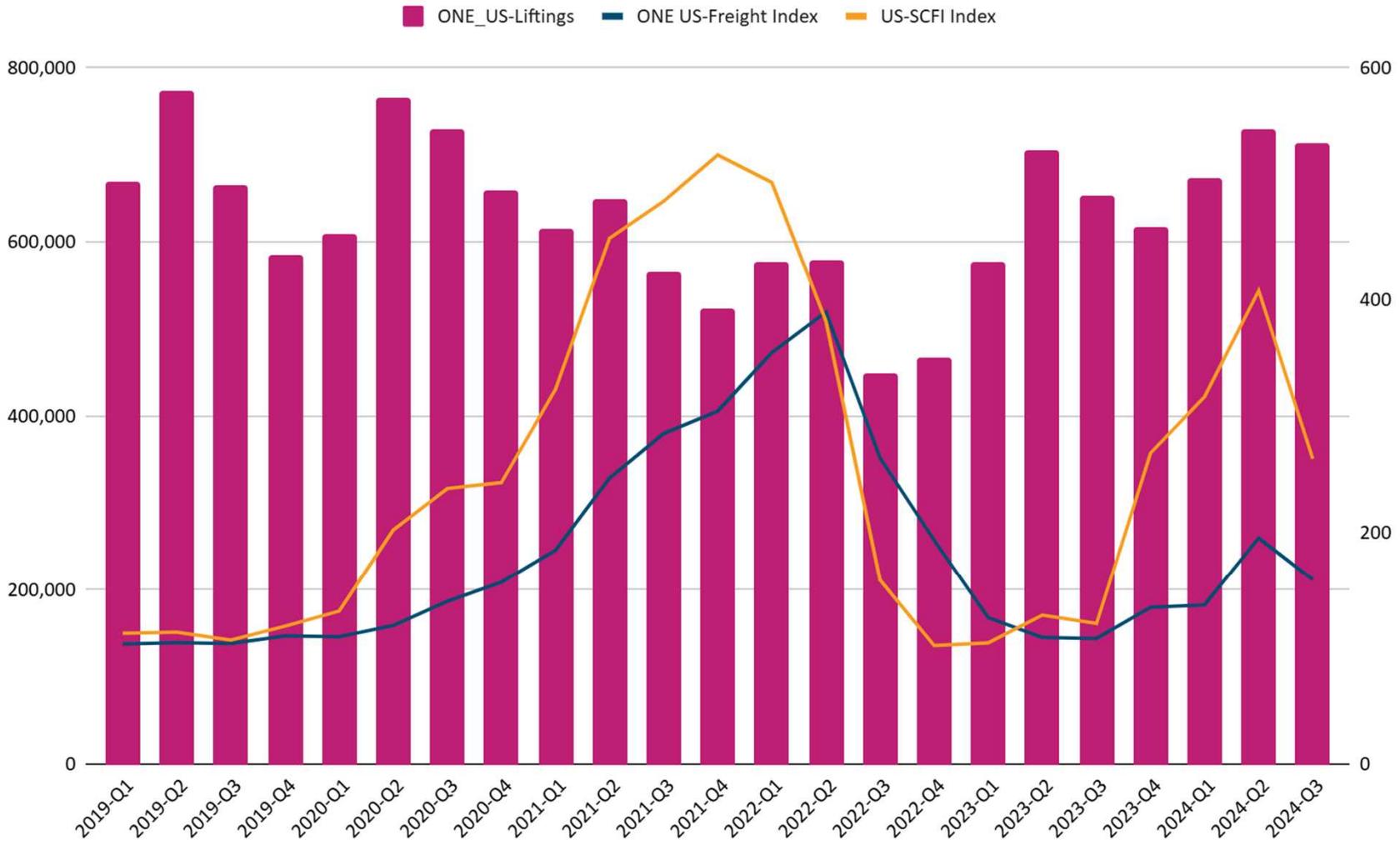
□ 新造船発注残（新造長期傭船含む）

	2024年 9月末時点	2024年度 3Q デリバリー	2024年度 3Q 新規発注	2024年 12月末 時点
新造船発注残 (隻数)	52	0	0	52

6. Appendix 北米航路運賃・荷動き推移

Liftings
(TEU)

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/>