



2023年度通期決算説明資料

2024年4月30日

1.	2023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.	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.	2023年度取り組み	P.7
6.	参考資料（船隊構成、航路構成、新造船発注残）	P.8
7.	Appendix コロナ禍前後の運賃・荷動き推移	P.9

1. 2023年度通期決算概要

□ 要点

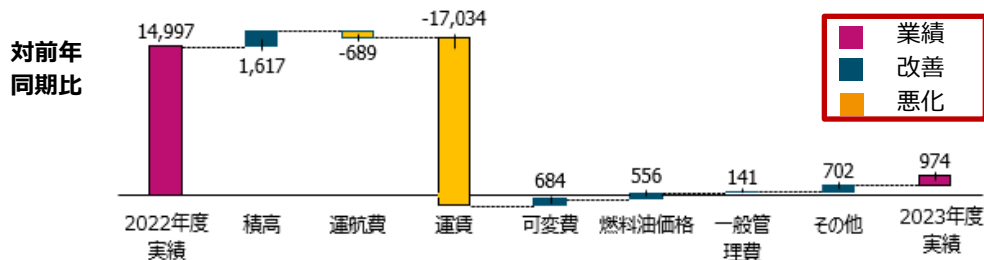
2023年末までは、荷動きの伸び悩みと新造船竣工による供給圧力から短期運賃市況の低迷が続いた。第4四半期では、中東情勢を巡る不透明感から運賃水準の上昇が見られた。通期では974百万US\$の黒字となる（対前年比-14,024百万US\$）

- 北米で個人消費が堅調さを保つ一方、欧州では長引くインフレが足かせとなり、総じて荷動きの本格的回復には至らなかった。
- 新造船竣工による供給圧力があつたが、中東情勢に起因する喜望峰経由の迂回ルートが定着したことで、第4四半期以降は船腹余剰感が緩和した。
- この結果、23年末までは継続的に運賃市況が低迷する局面が続いたが、第4四半期に入り短期運賃市況が大きく上昇した。

□ 2023年度通期実績並びに対前年度比較

(単位:百万ドル)

	2022年度 (実績)							2023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	9,019	9,367	18,386	6,254	4,642	10,896	29,282	3,765	3,549	7,314	3,357	3,864	7,221	14,536	-14,746	-50%
EBITDA	5,859	5,843	11,702	3,060	1,558	4,618	16,320	770	436	1,206	170	668	838	2,044	-14,276	-87%
EBIT	5,561	5,528	11,089	2,732	1,184	3,916	15,005	385	31	416	-248	223	-24	392	-14,614	-97%
税引後損益	5,499	5,521	11,019	2,768	1,210	3,978	14,997	513	187	700	-83	356	274	974	-14,024	-94%
燃料油価格 (US\$/MT)	750	875	812	747	643	696	756	590	565	577	625	587	605	592	-164	-22%
総燃料消費量 (K MT)	773	771	1,543	732	712	1,443	2,987	799	862	1,661	859	934	1,793	3,454	467	16%
総積高 (K TEU)	2,939	2,898	5,837	2,648	2,596	5,244	11,081	2,825	3,087	5,911	3,105	3,002	6,107	12,019	938	8%



- 積高 : 荷動き需要の回復に伴い増加。
- 運航費 : COVID-19以降低迷していた傭船市況の回復に伴う船費の増加、混雑解消に伴う航海数・寄港回数による燃料費・港費の増加。
- 運賃 : 対前年比で大幅減少。
- 可変費 : 港湾混雑解消で蔵置・リハンドリング費用が減少。
- 燃料油価格 : 油価は微減。
- 一般管理費 : 前年並み。

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		2022年度							2023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	577	578	1,155	449	468	916	2,072	578	706	1,284	653	616	1,269	2,553
	消席率	100%	91%	95%	80%	90%	85%	90%	82%	95%	89%	94%	97%	96%	92%
欧州往航	積高	402	395	796	368	346	713	1,510	385	434	819	382	382	764	1,584
	消席率	95%	95%	95%	90%	95%	92%	94%	94%	92%	93%	90%	93%	91%	92%
北米復航	積高	278	276	554	297	294	591	1,145	291	295	586	327	295	621	1,208
	消席率	48%	51%	49%	49%	55%	52%	51%	44%	40%	42%	46%	49%	48%	45%
欧州復航	積高	282	267	549	243	235	477	1,026	240	221	461	232	238	470	931
	消席率	58%	56%	57%	54%	54%	54%	55%	54%	45%	49%	50%	55%	52%	51%

(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		2022年度							2023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		354	389	372	264	176	219	304	126	109	117	108	135	121	119
欧州往航		530	508	519	303	189	248	391	139	116	127	106	183	144	135

- 積高・消席率：北米往航では、旧正月に伴う荷動き減少や一部東岸サービスの喜望峰ルート利用により船の回転率が悪化、積高は前期比減となったが、継続的な減便対応などもあり、消席率は上昇。前年同期比では積高・消席率ともに大幅改善。欧州往航の積高は、閑散期に伴う荷動きの減少と冬季減便を実施していた前期に対し、今期は旧正月による落ち込み以外は堅調に推移したことで前期から横ばい。喜望峰ルート利用によるサービス混乱も相まって消席率は上昇した。積高はコロナ後の貨物量落ち込みが顕著だった前年同期比では回復したが、喜望峰経由によるサービス混乱の影響などもあり、消席率は微減となった。
- 運賃指数：喜望峰ルートの利用拡大で船腹需給にタイト感が生まれたことで、1月以降の短期運賃は欧州、北米ともに大きく上昇した。旧正月以降は荷動きの鈍化や喜望峰ルート利用が定着したことから、緩やかに下落。

3. 2024年度通期見通し

□ 要点

2024年度通期業績は、目下の経済的および地政学的環境が当面持続するとの見通しから、前年度比微増となる税引き後利益1,000百万US\$を見込む。

- 荷動き需要は米国を中心に緩やかな回復が一定程度見込まれるものの、地政学的不安定さや継続的なインフレを背景に本格的な回復には至らない見通し。
- 新造船竣工がピークを迎え、供給が需要を上回る状態が続く。一方、上期中は不透明な中東情勢に起因する喜望峰ルートの利用拡大が需給状況に大きく影響し、高い船腹需要を生む見通し。
- 上記の情勢から、現在の船腹需給状況は今後も持続する見通し。情勢の変化を注視しつつ、引き続き需要に合わせた機動的な配船と効率的なオペレーションを継続し、収益の最大化に努める。

□ 2024年度通期見通し

(単位:百万ドル)

	FY2024			FY2023			通期比較	
	上期	下期	通期	上期	下期	通期	増減	増減
売上高	8,500	8,500	17,000	7,314	7,221	14,536	2,464	14.5%
EBITDA	1,600	1,100	2,700	1,206	838	2,044	656	24.3%
EBIT	600	200	800	416	- 24	392	408	51.0%
税引後損益	800	200	1,000	700	274	974	26	2.6%

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1~3月の荷動きは前年同期比20.5%増。米国の個人消費は依然として堅調さを保っているが、2ケタの大幅な増加は主に前年同期からの反動増という側面が強い。また、アジア発欧州向け航路の1~2月の荷動きは11.5%増。長期化するインフレが個人消費の停滞を招いていることに加え、金融引き締めが景気の下押し圧力となっており、荷動きの本格回復にはなお時間を要する見込み。
- ▶ 新造船投入の本格化局面を迎えていることで、依然として船腹供給圧力が続く。しかし、アジア/欧州航路や一部のアジア/北米東岸航路を中心に、スエズ運河経由の多くのサービスが喜望峰ルートへと変更されたため、特に1~2月は船腹需給のタイト感が強まった。
- ▶ 旧正月後の荷動きの鈍化や喜望峰ルートへの切り替えが一服したことなどから、一時的にタイト化した船腹需給は、緩やかに軟化している。
- ▶ パナマ運河では依然として通航制限が続くものの、雨季を控えて混雑や待機時間には改善傾向が見られる。



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。
- ▶ 北米東岸航路についてはパナマ運河の混雑や通航枠の確保状況を見極めながら、喜望峰ルートも含めた柔軟な対応を継続。
- ▶ 需給動向に合わせた機動的なサービス調整を実施。
- ▶ 空コンテナの適時適所への回送によりコンテナ供給を最適化
- ▶ 特殊コンテナ営業の強化により、特殊貨物積高増加。
- ▶ インド・中東・東アフリカ地域でのさらなる成長に向け、ドバイに西アジア地域本社を設立



荷動きに応じた柔軟な船腹・輸送機材のマネジメントによりオペレーション効率を最大化

5. 2023年度 第4四半期取り組み

方針	<ol style="list-style-type: none">1. サプライチェーンを支えるコンテナ船社として、高品質で安全なグローバル輸送サービスの提供を継続するための投資を着実に実行する。2. グリーン戦略を当社の最重要経営課題の一つと位置づけ、脱炭素化を始めとした業界の課題に取り組む。3. 持続的成長を実現するため、デジタル化や運航の効率化、リスク管理を更に強化、業界トップクラスの収益性と安全性をさらに高める。	
進捗	投資	<ul style="list-style-type: none">➤ 日本シップヤード、ノルウェー船級(DNV)との共同プロジェクトにより、アンモニア二元燃料に対応する3,500TEU型コンテナ船のAiP（基本設計承認）を取得（1月）➤ インド/地中海を結ぶ新サービス「IOM」を開設（1月）➤ アドリア海フィーダーサービス「AIB」を改編（1月）➤ アジア/北米西岸を結ぶ新サービス「AP1」の開設を発表（2月）➤ インド・中東・東アフリカ地域のプレゼンス向上に向けドバイに新たな地域本社を設立（3月）➤ 北欧州・バルト海フィーダー航路の改編・新設を発表（3月）
	環境	<ul style="list-style-type: none">➤ EUにおける排出権取引制度の開始を受け、BNPパリバとの間でEU排出枠（EUA）の取引を開始(2月)
	デジタル	<ul style="list-style-type: none">➤ Eコマースにクイックブッキング機能を追加(3月)
	その他	<ul style="list-style-type: none">➤ 第3回コンテナ海運サミットを長崎で開催(3月)

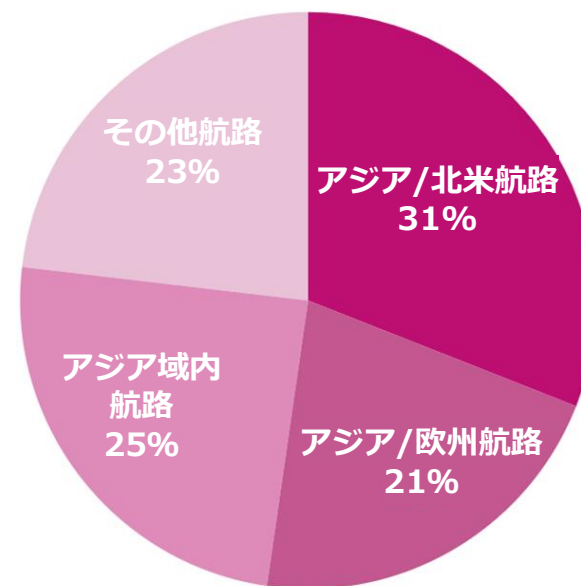
6. 参考資料 (船隊構成・航路構成・新造船発注残)

□ 船隊構成

Size			1)2023年 12月末時点	2) 2024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	Capacity (TEU)	581,060	611,804	30,744
		Vessels	42	44	2
9,800	TEU - 10,500	Capacity (TEU)	110,200	110,200	0
		Vessels	11	11	0
7,800	TEU - 9,800	Capacity (TEU)	346,389	346,389	0
		Vessels	39	39	0
6,000	TEU - 7,800	Capacity (TEU)	158,618	172,618	14,000
		Vessels	24	26	2
5,200	TEU - 6,000	Capacity (TEU)	33,112	33,112	0
		Vessels	6	6	0
4,600	TEU - 5,200	Capacity (TEU)	78,068	78,068	0
		Vessels	16	16	0
4300	TEU - 4,600	Capacity (TEU)	62,602	58,294	-4,308
		Vessels	14	13	-1
3,500	TEU - 4,300	Capacity (TEU)	46,051	50,304	4,253
		Vessels	11	12	1
2,400	TEU - 3,500	Capacity (TEU)	84,370	84,370	0
		Vessels	31	31	0
1,300	TEU - 2,400	Capacity (TEU)	18,544	20,494	1,950
		Vessels	11	12	1
1,000	TEU - 1,300	Capacity (TEU)	16,088	13,962	-2,126
		Vessels	15	13	-2
0	TEU - 1,000	Capacity (TEU)	0	0	0
		Vessels	0	0	0
合計		キャパシティ(TEU)	1,799,702	1,844,215	44,513
		隻数	232	235	3

□ 航路構成

(2023年度4Q 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)

	2023年度 12月末時点	2023年度 4Q デリバリー	2023年度 4Q 新規発注	2024年 3月末 時点
新造船発注残 (隻数)	45	4	5	46

7. Appendix コロナ禍前後の運賃・荷動き推移

Lifting

Freight Index (FY2018Q1=100)

