



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

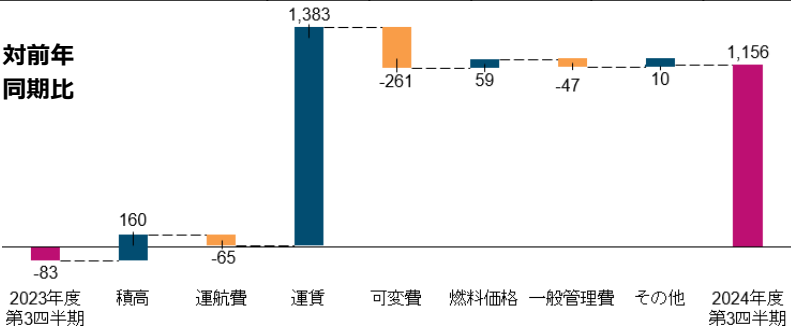
船腹供給圧力は依然続くも、荷動き需要が堅調に推移したことで短期運賃市況が安定して推移した。第3四半期は前年同期比で大幅な増益となる1,156百万US\$の黒字。

- 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）ルートの利用が続いている。
- 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%



- 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とコンテナ回送費用上昇により増加。
- 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
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

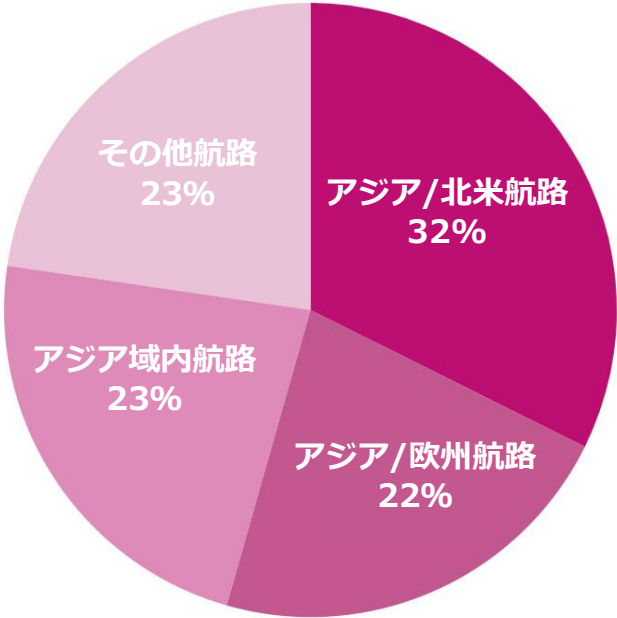
Size					1)2024年 9月末時点	2) 2024年 12月末時点	2)-1)
20,000	TEU	>=		Capacity (TEU)	264,600	264,600	0
				Vessels	12	12	0
10,500	TEU	-	20,000	Capacity (TEU)	657,920	657,920	0
				Vessels	47	47	0
9,800	TEU	-	10,500	Capacity (TEU)	110,200	110,200	0
				Vessels	11	11	0
7,800	TEU	-	9,800	Capacity (TEU)	329,257	329,257	0
				Vessels	37	37	0
6,000	TEU	-	7,800	Capacity (TEU)	227,702	241,640	13,938
				Vessels	34	36	2
5,200	TEU	-	6,000	Capacity (TEU)	28,116	28,116	0
				Vessels	5	5	0
4,600	TEU	-	5,200	Capacity (TEU)	78,068	78,068	0
				Vessels	16	16	0
4300	TEU	-	4,600	Capacity (TEU)	62,872	58,474	-4,398
				Vessels	14	13	-1
3,500	TEU	-	4,300	Capacity (TEU)	58,813	62,356	3,543
				Vessels	14	15	1
2,400	TEU	-	3,500	Capacity (TEU)	84,580	100,446	15,866
				Vessels	31	37	6
1,300	TEU	-	2,400	Capacity (TEU)	18,482	22,385	3,903
				Vessels	11	13	2
1,000	TEU	-	1,300	Capacity (TEU)	12,892	13,928	1,036
				Vessels	12	13	1
0	TEU	-	1,000	Capacity (TEU)	0	0	0
				Vessels	0	0	0
合計				キャパシティ(TEU) 隻数	1,933,502 244	1,967,390 255	33,888 11

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

航路構成

(2024年度3Q 往復スペースの構成
アロケーション)



6. Appendix 北米航路運賃・荷動き推移

Liftings
(TEU)

Freight Index
(FY2018Q1=100)

