



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。

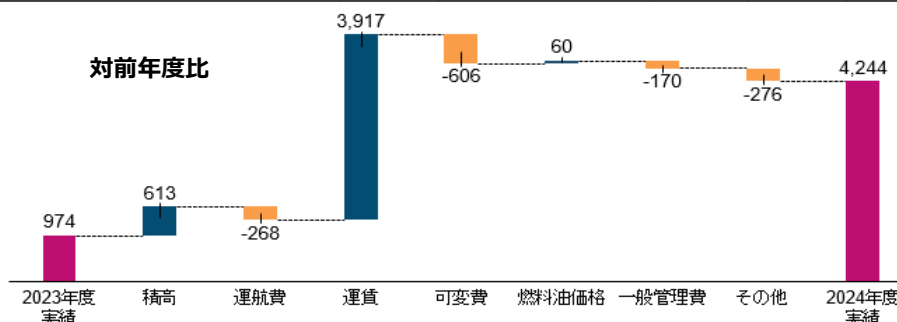
- 喜望峰経由ルートの利用長期化や港湾混雑の悪化により余剰船腹が吸収された。
- 荷動きは総じて堅調に推移していたが、旧正月以降は東西航路を中心に荷動きが鈍化し、回復が遅れている。
- この結果、運賃市況は旧正月以降、下落傾向が続いている。

□ 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%



- 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

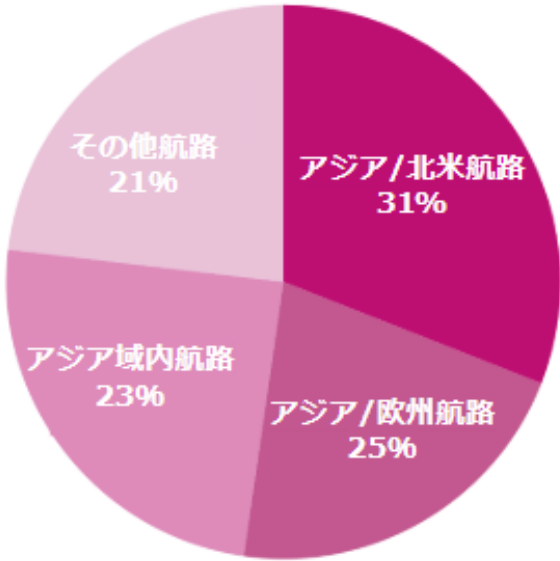
Size					1)2024年 12月末時点	2) 2025年 3月末時点	2)-1)
20,000	TEU	>=		Capacity (TEU)	264,600	264,600	0
				Vessels	12	12	0
10,500	TEU	-	20,000	Capacity (TEU)	657,920	685,320	27,400
				Vessels	47	49	2
9,800	TEU	-	10,500	Capacity (TEU)	110,200	110,200	0
				Vessels	11	11	0
7,800	TEU	-	9,800	Capacity (TEU)	329,257	329,257	0
				Vessels	37	37	0
6,000	TEU	-	7,800	Capacity (TEU)	241,640	247,681	6,041
				Vessels	36	37	1
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)	58,474	62,869	4,395
				Vessels	13	14	1
3,500	TEU	-	4,300	Capacity (TEU)	62,356	66,574	4,218
				Vessels	15	16	1
2,400	TEU	-	3,500	Capacity (TEU)	100,446	103,494	3,048
				Vessels	37	38	1
1,300	TEU	-	2,400	Capacity (TEU)	22,385	23,599	1,214
				Vessels	13	14	1
1,000	TEU	-	1,300	Capacity (TEU)	13,928	14,976	1,048
				Vessels	13	14	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	1,967,390 255	2,014,754 263	47,364 8

新造船発注残（新造長期傭船含む）

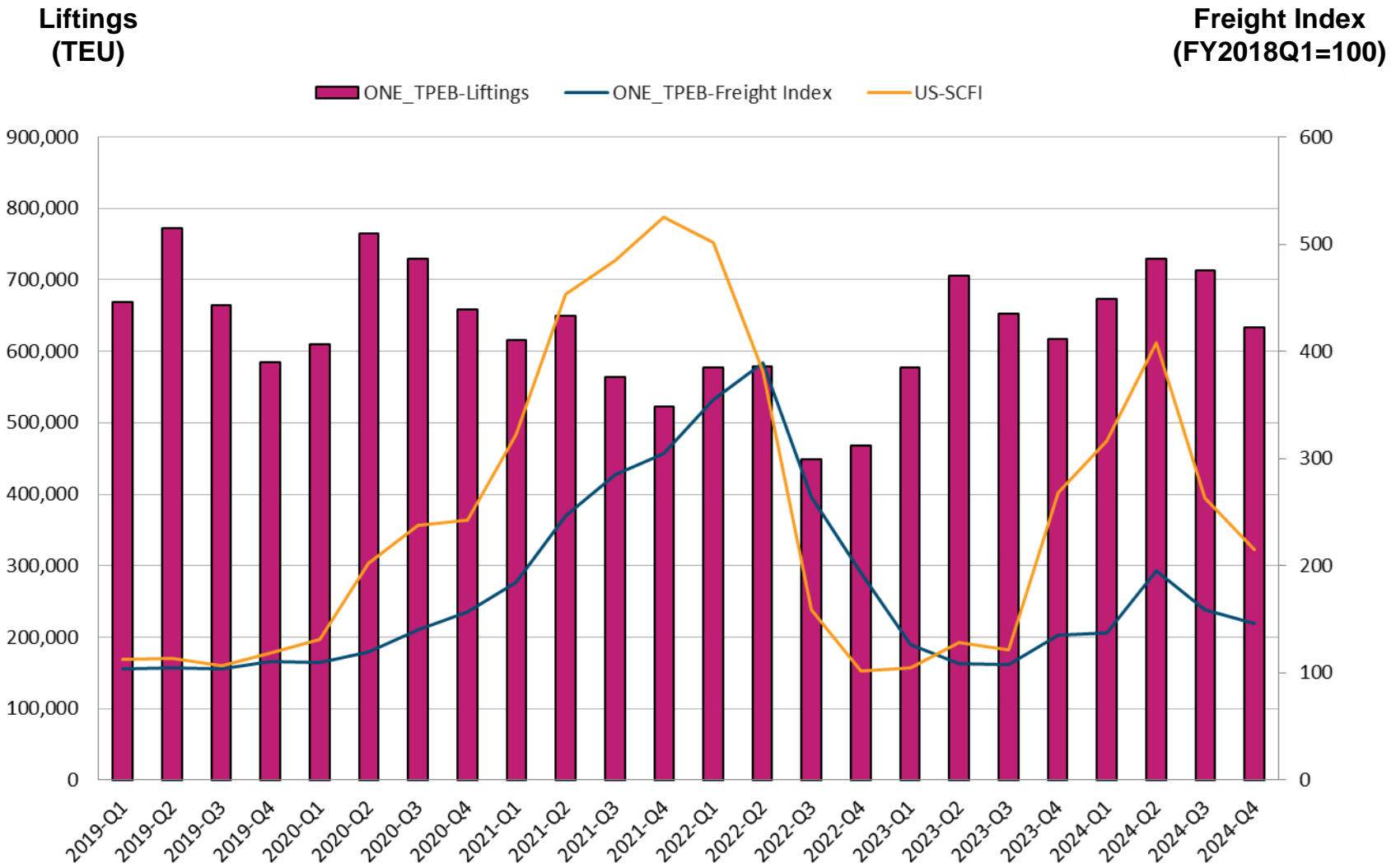
	2024年 12月末時点	2024年度 4Q デリバリー	2024年度 4Q 新規発注	2025年 3月末 時点
新造船発注残 (隻数)	52	3	0	49

航路構成

(2024年度4Q 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



TPEB : Transpacific Eastbound