

2018年3月期 通期決算説明会

2018年4月27日



目次

1. 2018年3月期 通期決算概要	————	p.3-6
2. 2019年3月期 通期業績予想	————	p.7-9
3. セグメント別状況	————	p.10-16
4. 財務状況	————	p.17
5. 運航船舶	————	p.18
(添付) Ocean Network Express 3カ年事業計画(2018-2020年度)及び2018年度概況		

1. 2018年3月期通期決算概要

- ▶ 前年同期比 大幅な増収・増益
コンテナ船、ドライバルクの貨物輸送需要の増加により市況の回復が続く
当期純利益は、構造改革に伴う特別損失を計上した前年同期より改善し黒字転換
 - ▶ 前回予想比 経常利益 全体としては概ね想定通り
当期純利益 投資有価証券売却益、不動産売却益等により増加
 - ▶ 配当 期末配当 30円/株（前回予想比 10円/株 増額）
- < 4Qの振り返り >
- 定期船 新造大型コンテナ船の供給増加により北米・欧州航路スポット運賃軟化
事業統合会社（ONE社）の統合準備費用は想定を下回る
 - 航空運送 アジア発の荷動きは旧正月による需要減退期なるも、日本発の荷動きは
好調でYield(運賃)は想定を上回る
 - 物流 引き続き航空運賃高止まりによる粗利の改善に時間を要している
一部地域のコントラクトロジスティクス事業が不振
 - 不定期専用船 ドライはケープの市況が軟化、パナマックス、ハンディが下支え
リキッドはLNG・海洋事業は堅調、タンカーは需要期にも拘わらず
市況の低迷が継続
自動車輸送は資源国向けは低調なるも、北米・欧州向けの輸送が堅調

▶ 対前年同期比 大幅な増収・増益

(億円)	17/3期					18/3期					通期増減	前回予想4Q	前回予想比増減
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期			
売上高	4,707	4,578	4,859	5,093	19,238	5,217	5,425	5,663	5,525	21,832	2,593	5,415	110
営業損益	▲109	▲115	69	▲25	▲180	35	91	120	30	278	459	52	▲22
経常損益	▲99	▲136	259	▲12	10	102	117	135	▲75	280	269	▲85	10
親会社株主に 帰属する 当期純利益	▲127	▲2,190	57	▲396	▲2,657	53	8	105	33	201	2,859	▲57	90
為替レート	¥111.12	¥103.50	¥106.13	¥114.29	¥108.76	¥111.48	¥110.92	¥112.65	¥109.72	¥111.19	- ¥2.43	¥110.00	
燃料油価格	\$192.62	\$238.71	\$270.71	\$312.94	\$253.75	\$326.72	\$316.32	\$339.76	\$382.84	\$341.41	+\$87.66	\$390.00	

前年同期比較（セグメント別）

通期決算



- ▶ コンテナ船・ドライバルクの貨物輸送需要の増加により、市況回復傾向が継続
- ▶ 物流は仕入れ価格の高止まり及び一部地域のコントラクトロジスティクス事業の不振により減益

	事業 セグメント (億円)	17/3期					18/3期					通期 増減	前回予想 4 Q	前回 予想比 増減
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2 Q	3Q	4Q	通期				
一般貨物輸送事業	定期船	1,414 ▲88	1,391 ▲64	1,498 39	1,554 ▲13	5,859 ▲127	1,715 57	1,790 76	1,768 38	1,640 ▲63	6,914 108	1,055 235	1,687 ▲81	▲46 18
	航空運送	190 ▲19	194 ▲14	225 22	209 38	819 26	233 7	237 ▲8	258 8	248 10	978 18	159 ▲8	241 ▲4	8 13
	物流	1,138 21	1,119 24	1,180 20	1,175 9	4,613 76	1,189 ▲0	1,277 13	1,356 10	1,299 0	5,123 23	509 ▲52	1,287 7	13 ▲7
	(単純合計)	2,743 ▲86	2,706 ▲54	2,904 82	2,938 34	11,291 ▲24	3,139 63	3,305 81	3,382 58	3,188 ▲52	13,015 150	1,724 175	3,214 ▲78	▲25 25
	不定期専用船	1,801 ▲8	1,696 ▲85	1,766 80	1,912 ▲27	7,177 ▲41	1,889 27	1,922 22	2,055 65	2,088 ▲19	7,956 96	778 138	2,023 0	66 ▲19
その他事業	不動産	24 9	24 9	25 94	20 7	94 120	19 6	19 8	19 6	20 5	79 26	▲14 ▲94	22 4	▲1 1
	その他	320 ▲6	345 1	370 6	428 ▲16	1,466 ▲14	390 11	400 9	466 10	465 0	1,723 31	256 46	413 ▲5	53 6
	消去・全社	▲182 ▲7	▲193 ▲7	▲207 ▲4	▲206 ▲10	▲790 ▲29	▲222 ▲6	▲221 ▲4	▲261 ▲5	▲236 ▲9	▲942 ▲25	▲151 4	▲255 ▲5	18 ▲5
	連結	4,707 ▲99	4,578 ▲136	4,859 259	5,093 ▲12	19,238 10	5,217 102	5,425 117	5,663 135	5,525 ▲75	21,832 280	2,593 269	5,415 ▲85	112 10

※ （上段）売上高 （下段）経常損益

© 2018. NYK Group. All rights reserved.

(億円)

円安	11	今期 111.19円/\$, 2.43円の円安
燃料油高	▲113	今期 \$341.41/MT, \$87.66の上昇
海運市況変動等	471	
コスト削減	19	
為替差損益	▲45	
その他	▲74	(含、ONE持分法損失、構造改革効果、不動産の一次収益剥落等)
合計	269	

▶ 前期比

持分法適用のコンテナ船事業統合会社(ONE社)の営業開始により、収益計上が無くなり減収となるが、全体では経常増益

(※ 海外ターミナル事業のONE社への譲渡時期が現時点では未定のため、当期業績予想では同事業は親会社が継続保有する前提)

資産流動化に伴う一定の特利を見込む

➤ 定期船

減益

ONE社は営業開始初年度であり、運営の軌道に乗るまでの積高と燃料油価格の上昇を保守的に見込む他、当社においては事業撤退費用(一過性費用)を織り込む

➤ 航空運送

減益

好調な荷動きを見込む一方、燃料油価格の上昇と整備費の期ズレ等の発生も見込む

➤ 物流

増益

海上、航空ともに取扱量を拡大しつつ、コントラクトロジスティクス事業の構造改革を実施予定

➤ 不定期専用船

増益

ドライバルク市況改善とLNG・海洋事業の安定的な収益で回復基調は不変
自動車船の往復航貨物インバランスの改善には時間を要す
(ドライバルカーの期前返船による経常持ち上げ効果は反映させず)

▶ 配当

10円/株の増配を予想 年間40円/株 (中間20円/株、期末20円/株)

通期業績予想（サマリー）

業績予想



(億円)	18/3期（実績）					19/3期（予想）			通期 増減
	上期		下期		通期	上期	下期	通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q					
売上高	10,642		11,189		21,832	9,050	9,000	18,050	▲3,782
	5,217	5,425	5,663	5,525					
営業損益	127		150		278	135	235	370	92
	35	91	120	30					
経常損益	220		60		280	145	255	400	120
	102	117	135	▲75					
親会社株主に 帰属する 当期純利益	62		138		201	80	210	290	89
	53	8	105	33					
為替レート	¥ 111.48	¥ 110.92	¥ 112.65	¥ 109.72	¥ 111.19	¥ 105.00	¥ 105.00	¥ 105.00	¥ 6.19
燃料油価格	\$326.72	\$316.32	\$339.76	\$382.84	\$341.41	\$380.00	\$380.00	\$380.00	\$38.59

▶ 経常利益に対する感応度

為替レート : 1円の円安で約5.5億円/年の増益

燃料油価格 : \$ 10/MTの燃料油価格下落で約19億円/年の増益

通期業績予想（セグメント別）

業績予想



事業セグメント		18/3期（実績）							19/3期（予想）			通期 増減
（億円）		1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	上期	下期	通期	
一般貨物輸送事業	定期船	1,715	1,790	3,505	1,768	1,640	3,408	6,914	1,380	1,260	2,640	▲4,274
		57	76	133	38	▲63	▲24	108	▲35	50	15	▲93
	航空運送	233	237	471	258	248	506	978	510	500	1,010	32
		7	▲8	▲0	8	10	18	18	0	15	15	▲3
	物流	1,189	1,277	2,467	1,356	1,299	2,655	5,123	2,790	2,790	5,580	457
船事業 不定期専用 その他事業	(単純合計)	▲0	13	12	10	0	11	23	35	30	65	42
		3,139	3,305	6,444	3,382	3,188	6,571	13,015	4,680	4,550	9,230	▲3,785
	63	81	145	58	▲52	5	150	0	95	95	▲55	
	不定期専用船	1,889	1,922	3,812	2,055	2,088	4,144	7,956	3,870	3,950	7,820	▲136
		27	22	50	65	▲19	45	96	150	180	330	234
	不動産	19	19	39	19	20	40	79	40	40	80	1
		6	8	14	6	5	12	26	15	10	25	▲1
	その他	390	400	791	466	465	931	1,723	840	860	1,700	▲23
		11	9	20	10	0	11	31	10	0	10	▲21
	消去・全社	▲222	▲221	▲444	▲261	▲236	▲498	▲942	▲380	▲400	▲780	162
▲6		▲4	▲10	▲5	▲9	▲14	▲25	▲30	▲30	▲60	▲35	
連結	5,217	5,425	10,642	5,663	5,525	11,189	21,832	9,050	9,000	18,050	▲3,782	
	102	117	220	135	▲75	60	280	145	255	400	120	

※ （上段）売上高 （下段）経常損益

- 定期船 ONE社の営業開始初年度は一過性費用の発生や会計基準の違いによる差異等によって負担が重いが、次年度以降は改善を見込む
- 航空運送 運賃単価を維持しつつ、運航規模拡大により燃料費等のコスト増を挽回
- 物流 海上、航空ともに取扱量を拡大しつつ、コントラクトロジスティクス事業の構造改革を実施
- 不定期専用船

ドライバルク部門 市況は引き続き緩やかな回復基調にある

リキッド部門 タンカーは市況低迷で老齢船の解撤促進もあり
需要期に入る下期に市況改善を見込む

自動車輸送部門 一定量の輸送量を確保し、運航効率の最適化を工夫

▶ 1. 定期船事業 – コンテナ船：

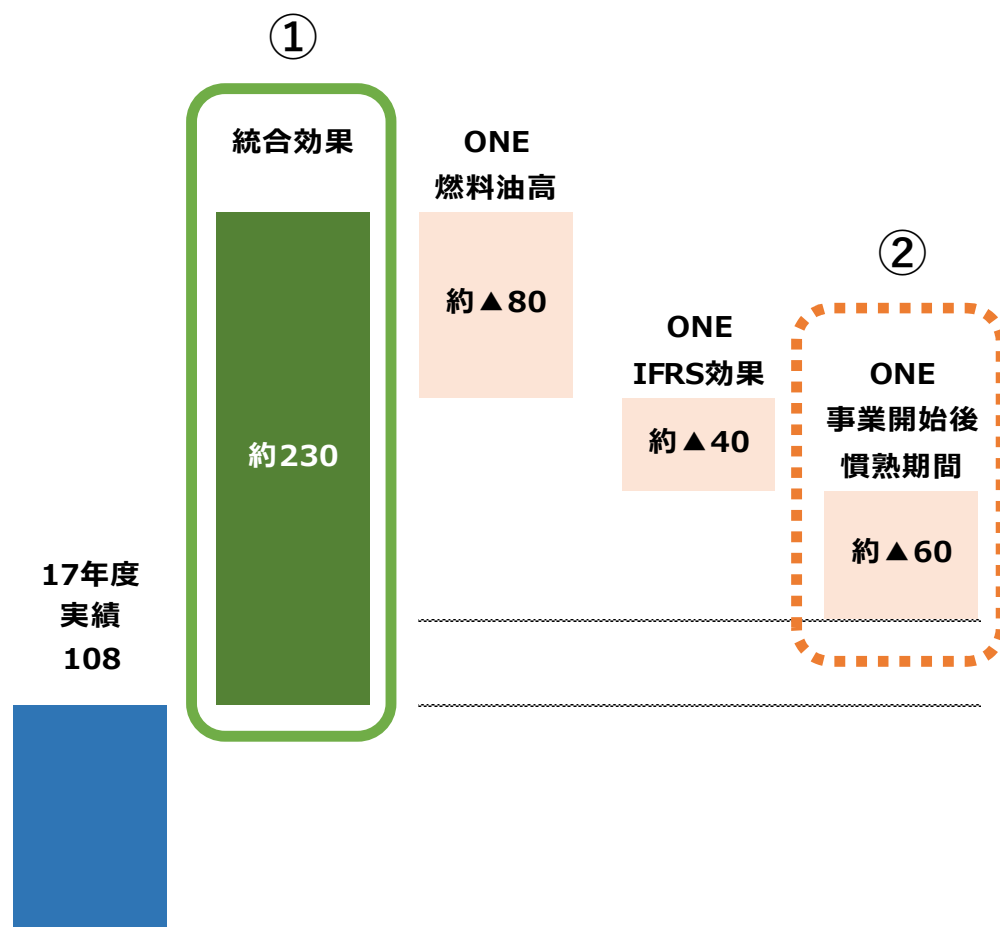
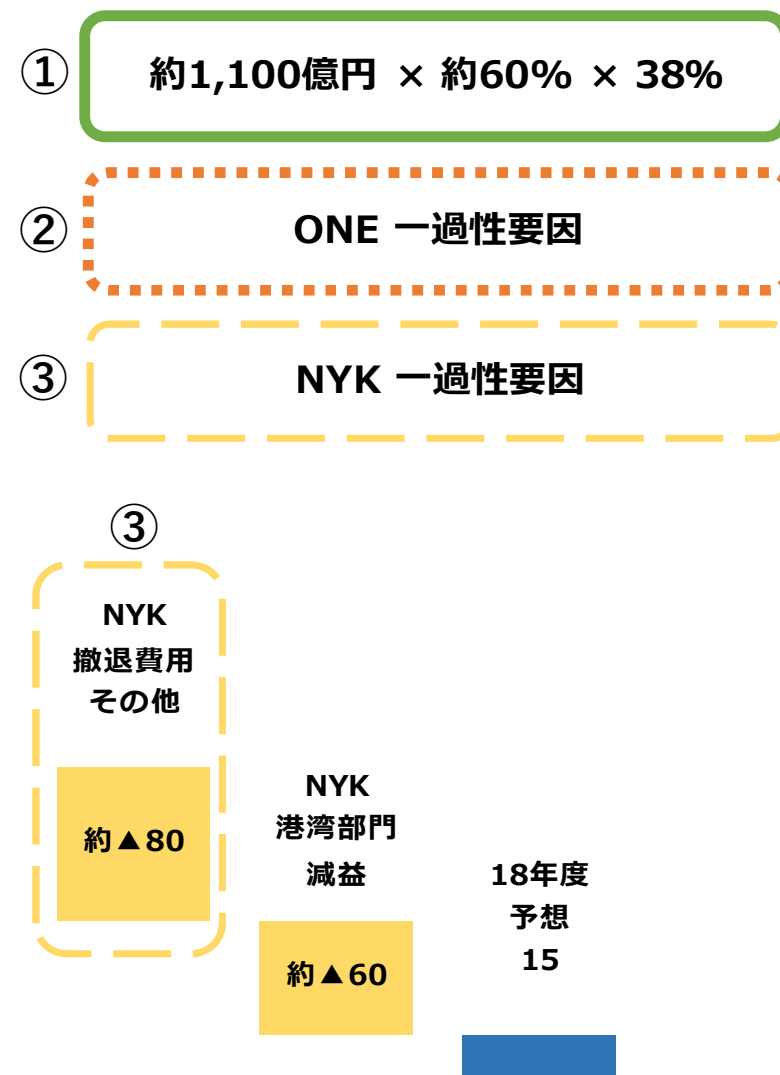
輸送量・消席率 (1,000TEU)		17/3期 (実績)	18/3期(実績)					4Q 予想比	前期比 増減
			1Q	2Q	3Q	4Q	通期		
アジア →北米	輸送量	840	239	257	238	228	963	▲8	123
	消席率	89%	91%	96%	92%	90%	92%	▲3%	3%
アジア →欧州	輸送量	498	166	176	157	163	662	3	164
	消席率	96%	96%	95%	89%	98%	94%	4%	▲2%

運賃推移 (指数表示 09/3期 1Q=100)		17/3期 (実績)	18/3期(実績)					4Q 予想比	前期比 増減
			1Q	2Q	3Q	4Q	通期		
アジア→北米		71	70	69	68	69	69	▲1	▲2
アジア→欧州		46	50	55	51	52	52	3	6

▶ 1. 定期船事業 18年度以降の見通し概況

- 18年度は①の効果に対し、②と③の一過性減益要因を見込む
- 19年度以降は①の効果が拡大するとともに、②と③が消え、大幅な利益増を見込む

※いずれもNYK推計（単位：億円）



▶ 2. 航空運送事業（NCA）

	17/3期 (実績)	18/3期(実績)				通期	19/3期(予想)		
		上期		下期			上期	下期	通期
		1Q	2Q	3Q	4Q				
売上高(億円)	819	471		506		978	510	500	1,010
		233	237	258	248				
経常損益(億円)	26	▲0		18		18	0	15	15
		7	▲8	8	10				
輸送重量 千トン	510	286		270		556	293	279	572
		142	145	138	132				
輸送量(RTK) 百万トンキロ	3,075	1,703		1,607		3,310	1,730	1,654	3,384
		847	855	819	787				
供給量(ATK) 百万トンキロ	4,382	2,401		2,199		4,601	2,461	2,323	4,784
		1,180	1,221	1,111	1,087				
YIELD指数 09/3期 1Q=100	75	82		90		86	86	88	87
		81	82	91	89				
MOPS (ジェット燃料) US\$ per bbl	\$58	\$62		\$76		\$69	\$75	\$75	\$75
		\$61	\$64	\$73	\$80				

➤ 運賃単価を維持しつつ、運航規模拡大により燃料費等のコスト増を挽回

▶ 3. 物流事業：郵船ロジスティクス

		17/3期 (実績)	18/3期(実績)				通期	19/3期(予想)		
			上期		下期			上期	下期	通期
		通期	1Q	2Q	3Q	4Q				
海上 輸出	TEU (1,000TEU)	775	395		385		780	471	466	937
			195	200	200	186				
	前年同期比	22%	4%		▲3%		1%	19%	21%	20%
			5%	3%	▲2%	▲4%				
航空 輸出	重量 (1,000トン)	369	184		191		375	204	210	414
			88	96	98	93				
	前年同期比	11%	4%		▲1%		2%	11%	10%	10%
			2%	6%	▲4%	2%				

➤ 海上事業

粗利管理の徹底を図りつつ取扱高増量を目指す

➤ 航空事業

航空運賃の高止まりの中、売値運賃の交渉等による粗利改善を進める

➤ ロジスティクス事業

不採算事業・拠点の構造改革を実施予定 収益力の回復を図る

▶ 4. 不定期専用船事業 – 1) ドライバルカー・タンカー市況動向：

		17/3期 (実績)	18/3期(実績)					19/3期(予想)		
			1Q	2Q	3Q	4Q	通期	上期	下期	通期
ドライバルカー	BDI	820	1,018	1,137	1,519	1,174	1,212	1,235	1,504	1,369
	Cape (5TC)	9,429	12,231	14,632	23,331	12,919	15,778	14,000	19,500	16,750
	Panamax (Pac)	6,277	8,304	9,811	11,271	10,945	10,083	11,500	11,750	11,625
	Handymax (Pac)	5,789	7,832	8,657	9,239	9,180	8,727	10,500	11,500	11,000
	Handy (Pac)	5,353	6,778	7,112	8,640	7,671	7,551	9,500	9,750	9,625
タンカー	VLCC	35,982	22,582	13,541	23,099	8,083	16,827	20,500	38,000	29,250

※ ドライバルク船型別市況（スポット傭船料） 5TC = 5航路平均、Pac = 太平洋ラウンド 単位 = \$/day

- ▶ ドライバルカー ケープ市況は一進一退を繰り返しながら緩やかに上昇
- ▶ タンカー タンカーは市況低迷で老齢船の解撤促進もあり
需要期に入る下期に市況改善を見込む

▶ 4. 不定期専用船事業 – 2) 自動車船：

	17/3期 (実績)	18/3期(実績)				通期	19/3期（予想）		
		上期		下期			上期	下期	通期
		1Q	2Q	3Q	4Q				
輸送台数 (万台)	336	179		184		363	178	177	356
		88	91	94	90				
前年同期比	▲9%	7%		9%		8%	0%	▲4%	▲2%
		5%	10%	9%	9%				

- 北米や欧州向け荷動きが堅調
- 運航効率を更に重視し、三国間等の一部不採算航路では一層の最適化を進める

4. 財務状況

	16/3期末 (実績)	17/3期末 (実績)	18/3期末 (前回予想)	18/3期末 (実績)	19/3期末 (予想)
有利子負債 (億円)	9,405	9,453	10,000	9,834	9,800
自己資本 (億円)	7,736	5,224	5,300	5,519	5,700
自己資本比率	34%	26%	25%	27%	28%
DER	1.22	1.81	1.90	1.78	1.72
ROE	2.3%	-	2.1%	3.8%	5.2%
営業CF (億円)	1,428	279	800	890	900
投資CF (億円)	▲468	▲1,446	▲1,800	▲1,379	▲900
(減価償却費)(億円)	(1,033)	(920)	(840)	(878)	(834)

➤ 規律ある財務戦略と成長分野への投資の両立を狙う

5. 運航船舶

事業 セグメント	船種	17/3期末(実績)			18/3期末 (実績)					
		所有 (含共有)	傭船	運航船 合計	所有(含共有)		傭船		運航船合計	
		隻数	隻数	隻数	隻数	DWT	隻数	DWT	隻数	DWT
定期船事業	コンテナ船	27	70	97	32	2,091	63	4,609	95	6,700
不定期専用船 事業	撒積船 (ケープサイズ)	27	72	99	27	5,252	83	16,363	110	21,615
	撒積船 (パナマックスサイズ)	39	57	96	38	3,392	50	4,248	88	7,640
	撒積船 (ハンディサイズ)	56	121	177	58	2,715	105	5,044	163	7,759
	チップ船	9	34	43	9	460	33	1,806	42	2,267
	自動車船	31	80	111	37	669	82	1,513	119	2,183
	タンカー(油槽船)	42	21	63	41	7,381	24	2,825	65	10,207
	LNG船	67	3	70	68	5,491	3	228	71	5,719
	在来・プロジェクト 貨物	21	20	41	23	427	19	273	42	701
	その他	1	0	1	1	7	0	-	1	7
その他事業	客船	1	0	1	1	7	0	-	1	7
合計		321	478	799	335	27,897	462	36,912	797	64,810
海洋事業 (J/V保有船)	シャトルタンカー			28					29	3,437
	FPSO			4					3	-
	ドリルシップ			1					1	-
総合計				832					830	68,247

※ 共有船の重量トン是他社持ち分を含む。LNG船の隻数・重量トンにはJ/V保有を含む。DWT・・・1,000KT

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

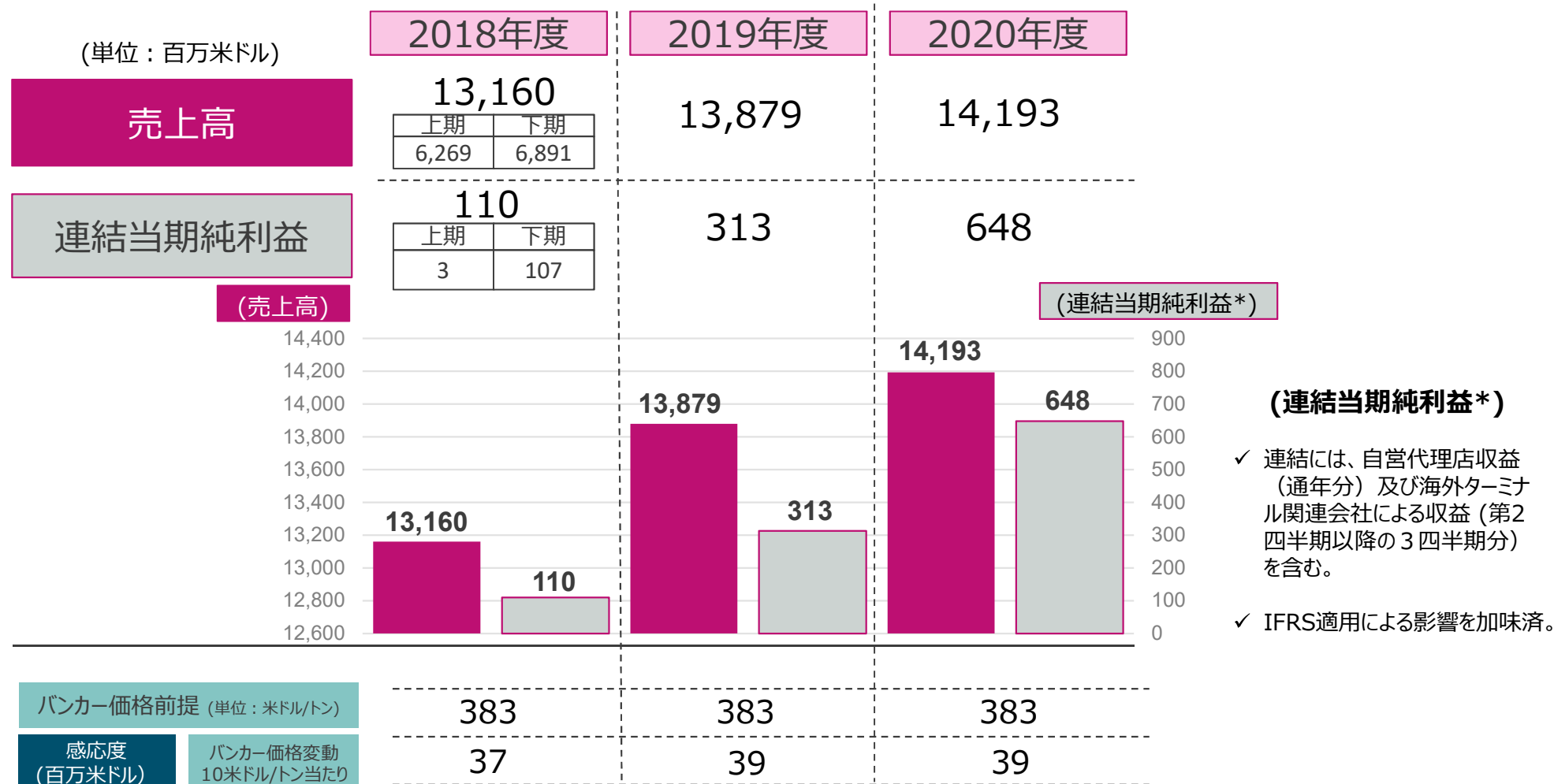
3カ年事業計画(2018-2020年度)及び2018年度概況

2018/4/27

1. 損益計画 (3カ年)

比較的良好な世界経済を背景とした堅調な荷動きを背景に、需給関係は中期的には安定する見込み。アライアンスの組み換えもひと段落し、サービスの安定化にも寄与する事が期待される。

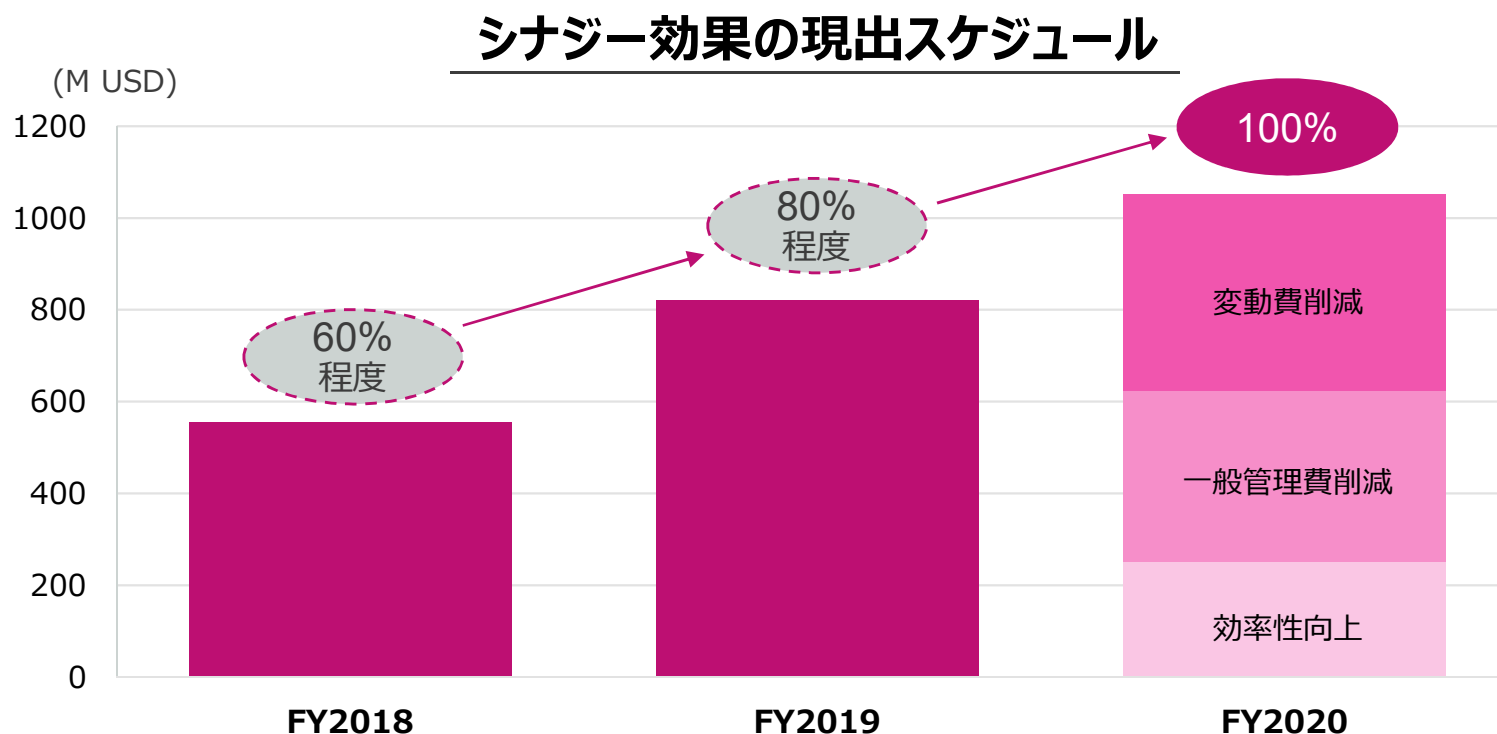
損益計画の策定においては、運賃は概ね2017年度の水準から一定とし、積高は成長率に応じた自然増（年率3-4%増）を盛り込んでいる。さらに、シナジー効果によるコスト削減に取り組む事で、着実な収益の改善を目指す。



2. シナジー効果の現出

当初の見込み1,028百万米ドル(1,100億円)/年間を上回る1,050百万米ドル(1,124億円)/年間のシナジー効果を見込む。初年度に60%程度、2年目に80%程度、3年目に100%現出するスケジュールを想定。

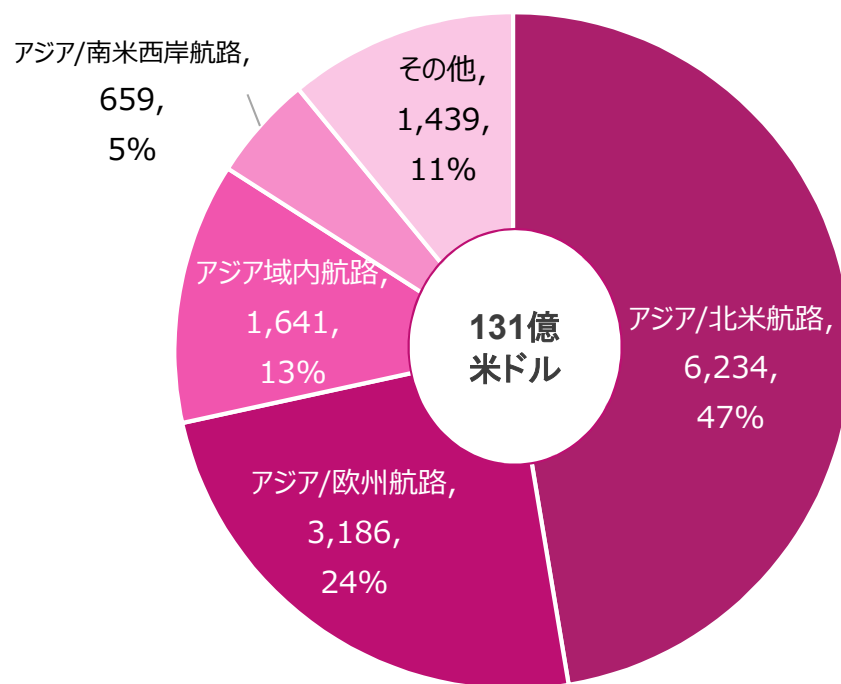
- 1,050百万米ドルのシナジー効果の内訳は下記を見込む： (為替：1 US\$=107円前提)
- **変動費削減** ……430百万米ドル：鉄道、トラック、フィーダー、ターミナル、コンテナ等の費用削減
 - **一般管理費削減** ……370百万米ドル：IT統合・組織合理化・アウトソース促進等
 - **配船・運航費効率化** ……250百万米ドル：燃料消費量削減・航路合理化等



3. ポートフォリオ (売上高・スペース)

ONE ポートフォリオ (2018年度)

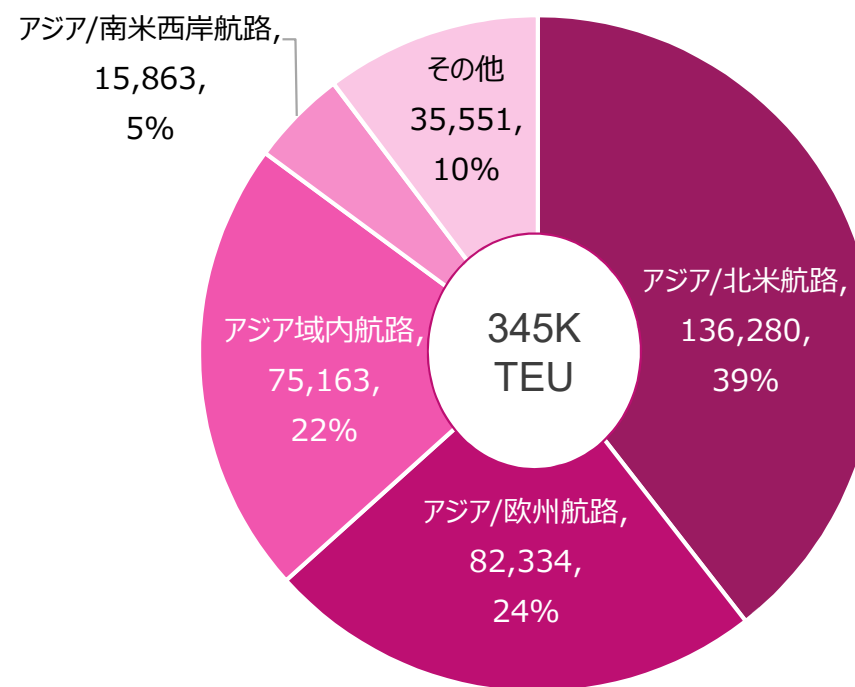
売上高



(航路名, 百万米ドル, %)

- ✓ 北米、欧州、アジア域内航路で売上全体の84%を占める

スペース (TEU/週)



(航路名, TEU/week, %)

- ✓ 北米、欧州、アジア域内航路で、スペース全体の85% を占める

4. 船隊構成

2018年度期首から、順次、傭船が開始されるに従い、総船隊も増加。新造船については、2018年度においては、14,000TEU型コンテナ船7隻の竣工が予定されている。

船型 (TEU)		2018年度期末時点
>=20000	隻数	6
	TEU	120,600
10500-20000	隻数	23
	TEU	321,000
9800-10500	隻数	10
	TEU	100,100
7800-9800	隻数	39
	TEU	347,598
6000-7800	隻数	39
	TEU	252,168
5200-6000	隻数	16
	TEU	89,670
4600-5200	隻数	24
	TEU	118,260
4300-4600	隻数	16
	TEU	71,816
3500-4300	隻数	11
	TEU	46,562
2400-3500	隻数	20
	TEU	52,992
1300-2400	隻数	11
	TEU	18,711
1000-1300	隻数	1
	TEU	1,200
<1000	隻数	8
	TEU	6,000
Total	隻数	224
	TEU	1,546,677

5. 2018年度通期概況

□需給、市況動向

- 世界全体の船腹供給は2018年に5%程度の増加が見込まれる一方、貨物需要は4%程度の増加と予想され、今後1年間においては供給が需要を若干上回る傾向にある。
- 東西航路においては2017年のアライアンス改編による影響が収束し、各アライアンスにおいて適正なスペース供給が為されることで、安定化に繋がるものと期待される。

□コスト削減、競争力強化

- 統合によるシナジー効果として、変動費削減、一般管理費削減、配船・運航効率化により年間1,050百万米ドルのコスト削減を見込む。初年度である2018年度はその内6割程度、2020年度にはフルに現出すると見込む。