

2019年3月期 第3四半期決算説明会

2019年1月31日

目次

1. 2019年3月期 第3四半期決算概要	p.3-6
2. 2019年3月期 通期業績予想	p.7-10
3. セグメント別状況	p.11-16
★ 進捗報告	
・ 中期経営計画の進捗	
・ ONE社	
・ NCA社	
・ ガバナンス	
★ (添付) Ocean Network Express 2018年度第3四半期決算説明資料	

1. 2019年3月期第3四半期決算概要

< 累計期間 (4月～12月) 振り返り >

- ▶ 売上高 持分法適用のONE社の営業開始によりコンテナ船部門の売上計上が当期から無くなり、対前年同期比で減収。
- ▶ 経常損益 経常赤字。物流、不定期専用船は対前年同期比で増益。定期船及び航空運送で対前年同期比で大幅減益となり、損益悪化。
- ▶ 特別利益・損失 航空機等の減損損失やドライバルク船の傭船解約金等の損失を計上する一方、投資有価証券をはじめ資産売却益を計上し損失を吸収。

< 第3四半期 (10月～12月) 振り返り >

各段階損益が全て黒字化。課題のONE・NCAは事業の正常化が進展。

- 定期船 ONEの創業期の混乱は正常化。積高・消席率は着実に改善。
- 航空運送 自社運航用機材となるB747-8Fは、12月末までに6機が復帰。損失額は着実に縮小。
- 物流 前年同期比で増益。フォワーディング部門、コントラクトロジスティクス部門ともに着実に改善。3Qでは特需要因も取り込み好調。
- 不定期専用船 市況改善を背景にドライ・リキッドともに前年同期比で増益。自動車船は配船効率化等の対策に取り組み、収支を下支え。

第3四半期決算 (サマリー)

3Q決算



▶ 対前年同期比で各段階損益で減益。

(億円)	18/3期						19/3期				1-3Q 累計 増減
	1Q	2Q	3Q	累計	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	累計	
売上高	5,217	5,425	5,663	16,306	5,525	21,832	4,648	4,507	4,689	13,846	▲2,459
営業損益	35	91	120	248	30	278	▲81	39	87	45	▲202
経常損益	102	117	135	356	▲75	280	▲66	▲24	56	▲33	▲389
親会社株主に 帰属する 当期純利益	53	8	105	168	33	201	▲45	▲52	10	▲87	▲255
為替レート	¥111.48	¥110.92	¥112.65	¥111.68	¥109.72	¥111.19	¥108.10	¥110.87	¥113.43	¥110.80	+ ¥0.88
燃料油価格	\$326.72	\$316.32	\$339.76	\$327.60	\$382.84	\$341.41	\$395.94	\$443.36	\$478.90	\$439.40	+\$111.80

前年同期比較（セグメント別）

3Q決算



- ▶ 定期船 単体コンテナ船部門の事業終了一時費用の発生、ONE社の業績不振により大幅悪化
- ▶ 航空運送 NCA社の運航停止に伴う業績悪化で経常赤字
- ▶ 不定期専用船 ドライ・リキッドを中心に増益

事業セグメント (億円)		18/3期						19/3期				1-3Q 累計増減
		1Q	2Q	3Q	累計	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	累計	
一般貨物輸送事業	定期船	1,715 57	1,790 76	1,768 38	5,273 172	1,640 ▲63	6,914 108	801 ▲166	700 ▲22	679 ▲58	2,181 ▲247	▲3,092 ▲420
	航空運送	233 7	237 ▲8	258 8	729 7	248 10	978 18	217 ▲16	74 ▲62	131 ▲42	422 ▲122	▲307 ▲130
	物流	1,189 ▲0	1,277 13	1,356 10	3,823 22	1,299 0	5,123 23	1,304 13	1,353 19	1,373 38	4,030 71	207 48
	(単純合計)	3,139 63	3,305 81	3,382 58	9,827 203	3,188 ▲52	13,015 150	2,323 ▲169	2,127 ▲65	2,183 ▲63	6,634 ▲299	▲3,192 ▲502
不定期専用船	不定期専用船	1,889 27	1,922 22	2,055 65	5,867 115	2,088 ▲19	7,956 96	2,065 104	2,081 54	2,184 106	6,331 265	463 149
その他事業	不動産	19 6	19 8	19 6	58 21	20 5	79 26	18 7	19 7	18 6	57 20	▲1 ▲0
	その他	390 11	400 9	466 10	1,257 31	465 0	1,723 31	435 9	466 ▲3	501 19	1,403 25	145 ▲5
消去・全社		▲222 ▲6	▲221 ▲4	▲261 ▲5	▲705 ▲16	▲236 ▲9	▲942 ▲25	▲194 ▲17	▲186 ▲16	▲199 ▲12	▲580 ▲46	125 ▲30
連結		5,217 102	5,425 117	5,663 135	16,306 356	5,525 ▲75	21,832 280	4,648 ▲66	4,507 ▲24	4,689 56	13,846 ▲33	▲2,459 ▲389

※ （上段）売上高 （下段）経常損益
© 2019. NYK Group. All rights reserved.

(億円)

円高	▲1	今期 110.80円/\$, 0.88円の円高
燃料油高	▲120	今期 \$439.40/MT, \$111.80の上昇
海運市況変動等	10	(定期船(含むONE)▲135、不定期船+145)
為替差損益	7	
その他	▲285	(NCA減益▲130) (単体コンテナ船事業終了一時費用 ▲160)
合計	▲389	

▶ 前回予想比 増収・営業増益。経常損益・当期純損益も赤字幅縮小。

(経常損益)

- ▶ 定期船 上方修正。ONE社の業績予想は概ね前回予想並み。
(海外ターミナル事業は年度末まで当社保有を前提)
- ▶ 航空運送 上方修正。自社運航機材の747-8Fの8機は本日までに全て復帰済。
今後は稼働率向上に向けた取組みを展開。
- ▶ 物流 上方修正。3Qは特需もありフォワーディング部門・コントラクト
ロジ部門ともに堅調に推移。4Qは反動減を織り込み。
- ▶ 不定期専用船 上方修正。
 - ドライバルク部門 足元の需給バランス悪化を受け、市況前提を下方修正。
 - リキッド部門 市況は冬場の需要期を背景に上昇、市況前提も上方修正。
LNG・海洋も堅調。LNG船6隻、シャトルタンカー
2隻の傭船契約を締結し、運賃安定型利益の積み上げ継続。
 - 自動車輸送部門 欧米向けは引続き堅調、アジア域内などの荷動きは増加。

▶ 特別損益は以下を織り込み、差し引きプラスを想定。

- * 郵船クルーズ株式の50%譲渡益(約80億円)、資産流動化の継続による利益の計上等
- * 高コスト傭船の期前返船に伴う損失の計上等

▶ 期末配当10円／株（年間配当金20円／株）の見通しは据え置き。

通期業績予想 (サマリー)

業績予想



	18/3期（実績）				通期	19/3期（予想）				通期 増減	前回 予想 比 （通期）	
	上期		下期			上期(実)	下期		通期			
(億円)	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q	3Q(実)				4Q
売上高	10,642		11,189		21,832	9,156		9,144		18,300	▲3,532	200
	5,217	5,425	5,663	5,525		4,648	4,507	4,689	4,454			
営業損益	127		150		278	▲41		122		80	▲198	25
	35	91	120	30		▲81	39	87	34			
経常損益	220		60		280	▲90		40		▲50	▲330	80
	102	117	135	▲75		▲66	▲24	56	▲16			
親会社株主に 帰属する 当期純利益	62		138		201	▲97		87		▲10	▲211	50
	53	8	105	33		▲45	▲52	10	77			

為替レート	¥ 111.48	¥ 110.92	¥ 112.65	¥ 109.72	¥ 111.19	¥ 108.10	¥ 110.87	¥ 113.43	¥ 110.00	¥ 110.60	+ ¥ 0.59
燃料油価格	\$326.72	\$316.32	\$339.76	\$382.84	\$341.41	\$395.94	\$443.36	\$478.90	\$450.00	\$442.05	+\$100.64

▶ 経常利益に対する感応度(4Q)

為替レート : ドル円変動に伴う影響は軽微

燃料油価格 : \$ 10/MTの燃料油価格下落で約3億円/4Q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	1Q	2Q	上期 （実）	3Q （実）	4Q	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	801	700	1,502	679	658	1,338	2,840	▲4,074	
		57	76	133	38	▲63	▲24	108	▲166	▲22	▲188	▲58	▲28	▲87	▲275	▲383	
	航空運送	233	237	471	258	248	506	978	217	74	291	131	187	318	610	▲368	
		7	▲8	▲0	8	10	18	18	▲16	▲62	▲79	▲42	▲28	▲71	▲150	▲168	
	物流	1,189	1,277	2,467	1,356	1,299	2,655	5,123	1,304	1,353	2,657	1,373	1,249	2,622	5,280	157	
		▲0	13	12	10	0	11	23	13	19	32	38	4	43	75	52	
	（単純合計）	3,139	3,305	6,444	3,382	3,188	6,571	13,015	2,323	2,127	4,450	2,183	2,096	4,279	8,730	▲4,285	
		63	81	145	58	▲52	5	150	▲169	▲65	▲235	▲63	▲51	▲115	▲350	▲500	
	不定期 専用船事業	不定期 専用船	1,889	1,922	3,812	2,055	2,088	4,144	7,956	2,065	2,081	4,146	2,184	2,059	4,244	8,390	434
			27	22	50	65	▲19	45	96	104	54	158	106	55	162	320	224
その他事業	不動産	19	19	39	19	20	40	79	18	19	38	18	18	37	75	▲4	
		6	8	14	6	5	12	26	7	7	14	6	4	11	25	▲1	
	その他	390	400	791	466	465	931	1,723	435	466	901	501	477	978	1,880	157	
		11	9	20	10	0	11	31	9	▲3	5	19	▲1	19	25	▲6	
	消去・全社	▲222	▲221	▲444	▲261	▲236	▲498	▲942	▲194	▲186	▲380	▲199	▲194	▲394	▲775	167	
		▲6	▲4	▲10	▲5	▲9	▲14	▲25	▲17	▲16	▲33	▲12	▲23	▲36	▲70	▲45	
	連結	5,217	5,425	10,642	5,663	5,525	11,189	21,832	4,648	4,507	9,156	4,689	4,454	9,144	18,300	▲3,532	
		102	117	220	135	▲75	60	280	▲66	▲24	▲90	56	▲16	40	▲50	▲330	

※ （上段）売上高 （下段）経常損益

➤ 定期船の売上高大幅減少は、主として持分法適用会社であるONE社の売上高が含まれないため

通期業績予想（セグメント別・前回今回予想比較）

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	下期	通期	上期(実)	3Q (実)	4Q	下期	通期	通期
一般貨物輸送事業	定期船	1,502 ▲188	1,298 ▲126	2,800 ▲315	1,502 ▲188	679 ▲58	658 ▲28	1,338 ▲87	2,840 ▲275	40 40
	航空運送	291 ▲79	319 ▲81	610 ▲160	291 ▲79	131 ▲42	187 ▲28	318 ▲71	610 ▲150	0 10
	物流	2,657 32	2,663 28	5,320 60	2,657 32	1,373 38	1,249 4	2,622 43	5,280 75	▲40 15
	(単純合計)	4,450 ▲235	4,280 ▲179	8,730 ▲415	4,450 ▲235	2,183 ▲63	2,096 ▲51	4,279 ▲115	8,730 ▲350	0 65
	不定期専用船	4,146 158	4,104 142	8,250 300	4,146 158	2,184 106	2,059 55	4,244 162	8,390 320	140 20
その他事業	不動産	38 14	37 11	75 25	38 14	18 6	18 4	37 11	75 25	0 0
	その他	901 5	898 19	1,800 25	901 5	501 19	477 ▲1	978 19	1,880 25	80 0
	消去・全社	▲380 ▲33	▲375 ▲32	▲755 ▲65	▲380 ▲33	▲199 ▲12	▲194 ▲23	▲394 ▲36	▲775 ▲70	▲20 ▲5
連結		9,156 ▲90	8,943 ▲40	18,100 ▲130	9,156 ▲90	4,689 56	4,454 ▲16	9,144 40	18,300 ▲50	200 80

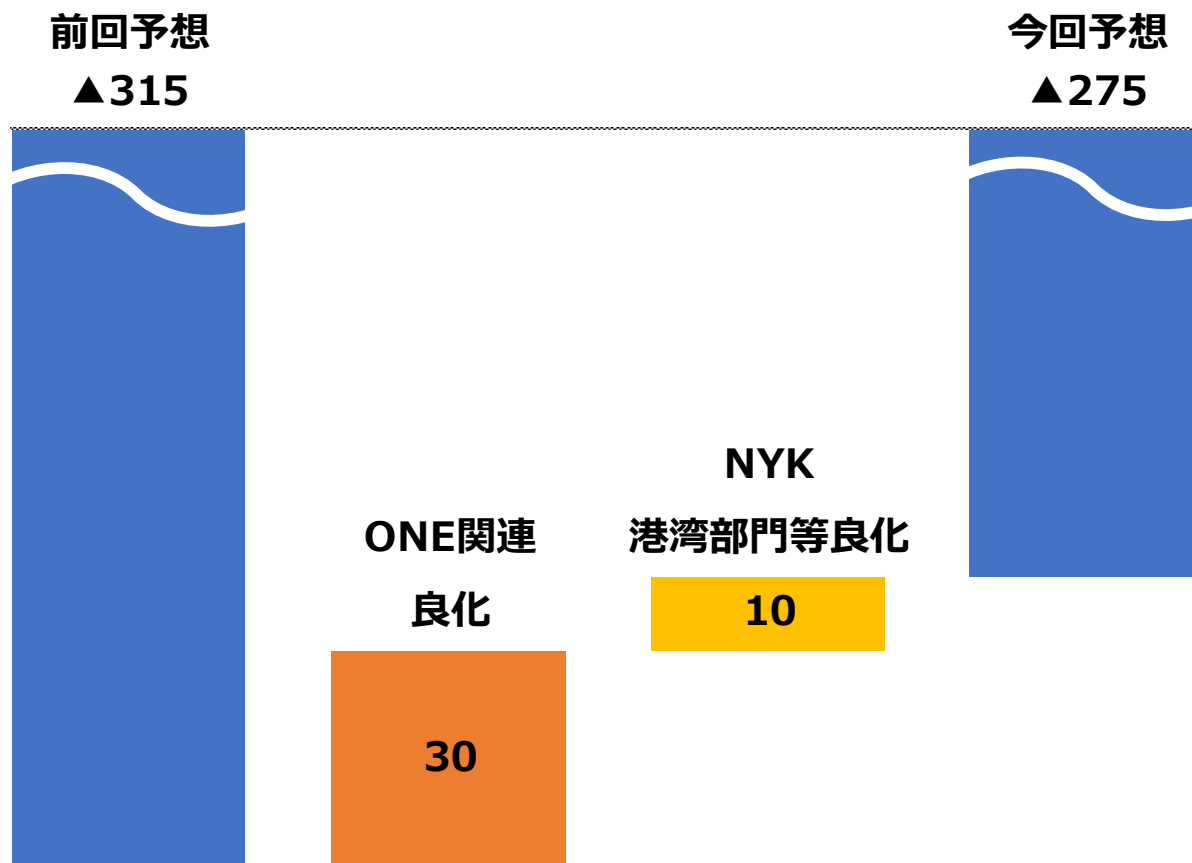
※ （上段）売上高 （下段）経常損益

- 定期船 経常利益 増減分析
- 航空運送 業績・諸元
- 物流 取扱量（海上・航空）
- 不定期専用船 市況動向（ドライ・タンカー）
輸送台数（自動車輸送）

▶ 1. 定期船事業 前回通期予想比 増減分析

※いずれもNYK推計

単位：億円



- ONE関連 良化 30億円は以下の要素を含む
 （前回・今回予想差）
- ・親会社より移管予定の海外ターミナル収支分
 - ・バンカー価格前提差

▶ 2. 航空運送事業（NCA）

	18/3期(実績)				通期	19/3期(予想)				前回 予想比 (通期)	
	上期		下期			上期(実)		下期			通期
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q	3Q(実)	4Q		
売上高(億円)	471		506		978	291		318		610	0
	233	237	258	248		217	74	131	187		
経常損益(億円)	▲0		18		18	▲79		▲71		▲150	10
	7	▲8	8	10		▲16	▲62	▲42	▲28		
輸送重量 千トン	286		270		556	148		142		290	15
	142	145	138	132		112	36	57	85		
輸送量(RTK) 百万トンキロ	1,703		1,607		3,310	853		812		1,665	49
	847	855	819	787		669	183	304	508		
供給量(ATK) 百万トンキロ	2,401		2,199		4,601	1,222		1,169		2,390	35
	1,180	1,221	1,111	1,087		944	278	487	681		
YIELD指数 09/3期 1Q=100	82		90		86	90		91		90	▲2
	81	82	91	89		94	79	95	88		
MOPS (ジェット燃料) US\$ per bbl	\$62		\$76		\$69	\$88		\$84		\$86	▲\$3
	\$61	\$64	\$73	\$80		\$87	\$89	\$83	\$85		

- 機材復帰に伴い輸送量が増加。収支も赤字幅が縮小。
- 自社運航機材のB 747-8 Fは1月末時点で8機全てが復帰。稼働率向上が今後の課題に。
- B 747-400Fの3機は来年度からアトラス社との戦略的提携に基づく活用が決定。

▶ 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)				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		
海上 輸出	TEU (1,000TEU)	775	395		385		780	419		415		834	▲14
			195	200	200	186		203	216	207	208		
	前年同期比	22%	4%		▲3%		1%	6%		8%		7%	▲2%
			5%	3%	▲2%	▲4%		4%	8%	4%	12%		
航空 輸出	重量 (1,000トン)	369	184		191		375	190		194		385	▲4
			88	96	98	93		94	97	101	93		
	前年同期比	11%	4%		▲1%		2%	3%		2%		3%	▲1%
			2%	6%	▲4%	2%		7%	1%	4%	0%		

➤ 海上事業

米中貿易摩擦等を背景とした駆け込み輸送の取込み等、取扱い是好調。

➤ 航空事業

台風による緊急輸送需要等も取り込み、取扱い量は前期比で増加。

➤ ロジスティクス事業

北米における旺盛な内需を背景とした販売増、新興国での新たなビジネスへの投資等を背景に売上は増加。米国不採算事業は売却完了。

▶ 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

		18/3期(実績)					19/3期(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	1,018	1,137	1,519	1,174	1,212	1,258	1,603	1,357	1,203	1,355	1,501
	Cape (5TC)	12,231	14,632	23,331	12,919	15,778	14,928	22,054	15,822	13,000	16,451	19,746
	Panamax (Pac)	8,304	9,811	11,271	10,945	10,083	10,741	10,444	10,777	10,500	10,616	11,171
	Handymax (Pac)	7,832	8,657	9,239	9,180	8,727	11,467	10,718	9,527	11,000	10,678	11,296
	Handy (Pac)	6,778	7,112	8,640	7,671	7,551	8,684	7,932	7,718	8,000	8,084	8,529
タン カー	VLCC	22,582	13,541	23,099	8,083	16,827	9,076	13,966	45,351	32,000	25,099	20,761

※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

- ▶ ドライバルク部門 季節的な要因もあり市況は弱含み。
- ▶ リキッド部門 足元の市況を勘案し、前回の市況想定から上方修正。

▶ 4. 不定期専用船事業 – 2) 自動車船

	18/3期(実績)				通期	19/3期(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)	179		184		363	168		171		338	8
	88	91	94	90		87	81	86	84		
前年同期比	7%		9%		8%	▲6%		▲7%		▲7%	2%
	5%	10%	9%	9%		▲1%	▲11%	▲8%	▲7%		

- 貨物インバランス解消に向け選択的に三国間の積み台数を確保。
- 配船効率化や減速航海を実施し、収支改善に注力。

➤ 中期経営計画 “Staying Ahead 2022 with Digitalization and Green”の進捗と今後の取り組み

ポートフォリオの
最適化

✓ 市況耐性の高い事業ポートフォリオの確立

- 高コスト傭船の期前返船によるドライバルク事業の見直し (2018年度に6隻実施予定)
- 国内港運事業子会社4社の経営統合 – 事業統轄JVの設立を含む事業再編
- 客船事業の持分譲渡 – 郵船クルーズ (株) の共同事業化

運賃安定型事業の
積み上げ

✓ 安定的な収益構造の確立

- 郵船ロジスティクス (株) の完全子会社化と更なる成長への取り組み
- LNG事業の着実な積み上げ (発注残13隻、内今期成約6隻 / 2022年度末97隻へ)

効率化
新たな価値創出

✓ Digitalization & Green への取り組み

- 船上での電子通貨活用プロジェクト
- 船舶管理業務の共通プラットフォーム化
- グリーンファイナンスの推進 (グリーンボンド及びグリーンローン)

✓ 継続的な取り組み

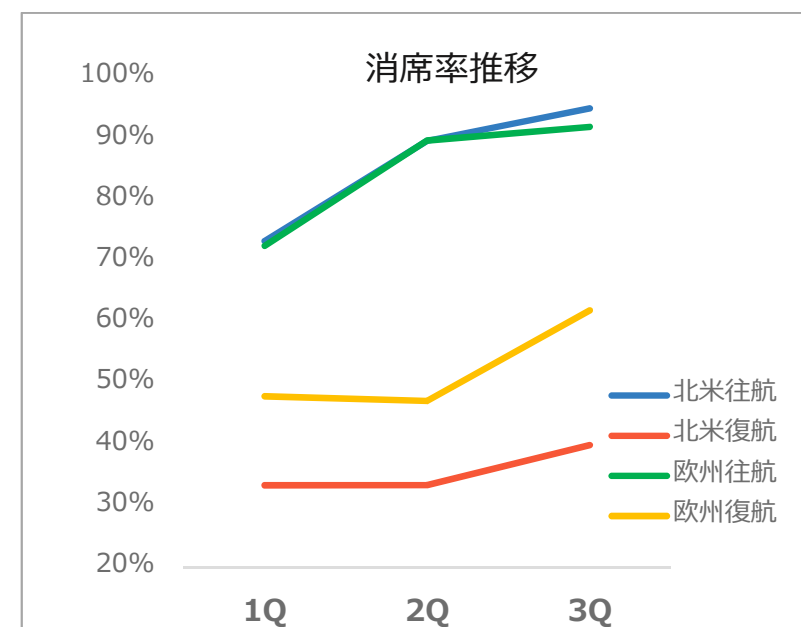
- 資産流動化 – 政策保有株式の削減と保有不動産の見直し
- ESGの経営戦略への統合 – ガバナンスのさらなる強化
グループ経営強化
社会・環境問題への取り組み

➤ 収支改善への取り組みの徹底

- ❑ 創業期の混乱と3J Legacy（旧契約・旧ネットワーク等）の克服による「正常化」
- ❑ 収支黒字化に向けた2019年度「構造改革」

Group 1) 一時的悪化要因の克服

- ✓ 往復航とも積高・消席率の着実な回復
- ✓ コンテナ延滞料・蔵置料の回収目標達成



Group 2) 2019年度へ向けた取り組み

- ✓ 貨物ポートフォリオ最適化
 - ✓ プロダクト最適化
 - ✓ 組織の最適化
 - ✓ シナジー効果の現出
- 顧客との交渉を通じたポートフォリオの組み替え
 - コンソーシアムサービス改編・PSAとのJV設立の実施
 - 組織・システムの更なる最適化の推進
 - 2018年度 75%達成 / 2020年度 100%達成 見込み

◆747-8F 運航復帰スケジュール

	6月17日 全便運航停止	2Q末	3Q末	4Q		
				1月末	2月末	3月末
運航 機材数	0	3	6	8		

➤ 事業安定化への取り組みの徹底

□ 747- 8F 運航の正常化

- ✓ 整備体制の再構築による747-8F x 1機種での運航体制の確立
- ✓ 2018年7月より順次運航再開し、2019年1月には全8機運航復帰

□ 747- 400F（5機）の有効活用

- ✓ 米国アトラス社との戦略提携の拡大
- ✓ リースアウト契約と航空貨物運送サービス契約の締結
- ✓ 運航ネットワークの最適化と三国間サービスの充実

➤ NCA事案に対する対応 – 本日適時開示

- 当社会長・社長を含む関係役員の報酬返納
- NCA会長職の常勤化（本日付で当社前取締役を派遣）
- ガバナンス強化を通じた再発防止策の進捗の監督・モニタリング

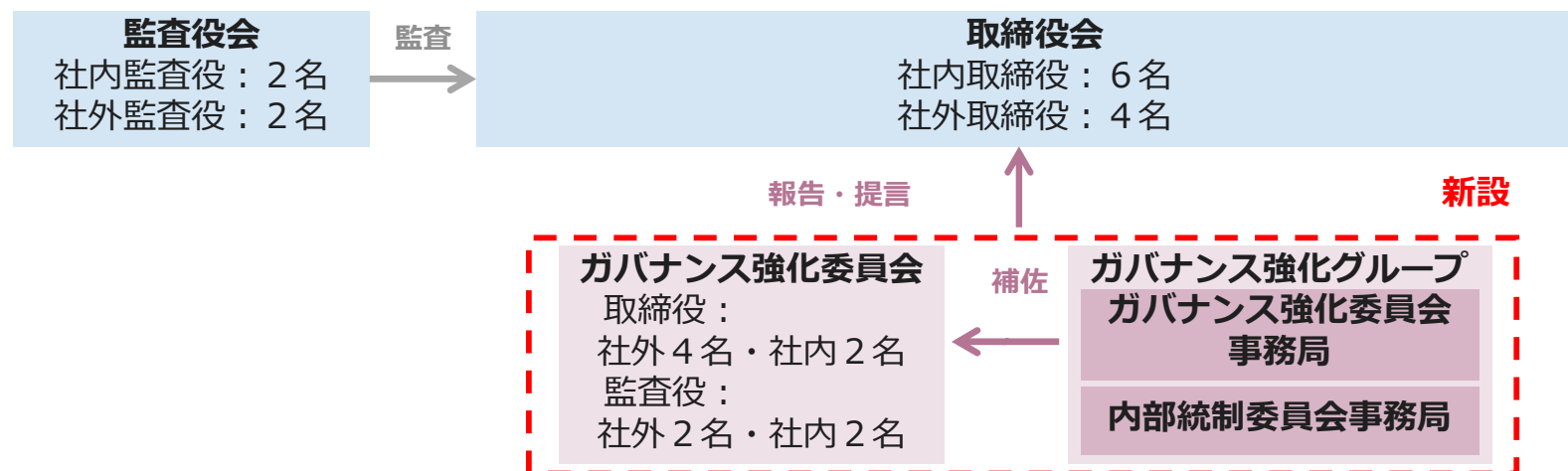
➤ 新役員体制 – 本日適時開示

□ 社外役員構成 – 「専門性と経験」の更なる多様化

➤ ガバナンス強化委員会の新設

- 社外役員5名・社内役員4名（常勤監査役2名・総務本部長・経営企画本部長）で構成（*）
- 客観性・独立性の高い組織として監督・モニタリング機能を強化
- より能動的に問題点の把握・報告と改善点の提言を実行

（*）本年6月の定時株主総会終結後の構成案 – 社外役員6名・社内役員4名



* 取締役・監査役の員数 - 本年6月の定時株主総会終結後の役員構成案に基づく

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2018年度第3四半期決算説明資料

2019年1月31日

第3四半期実績/通期業績予想 及び前回予想比

(単位:百万US\$)

*2018年10月時点

	2018年度(前回予想)*						
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 予想	4Q 予想	下期 予想	通期 実績
売上高	2,066	2,963	5,030	2,982	2,988	5,970	11,000
税引き後損益	-120	-192	-311	-218	-71	-289	-600

2018年度(最新予想)						
1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績	4Q 予想	下期 予想	通期 予想
2,066	2,963	5,030	3,025	2,830	5,855	10,885
-120	-192	-311	-179	-104	-283	-594

通期	
増減	増減 (%)
-115	-1.0%
6	1.0%

燃料油価格(US\$/MT)	\$407.00	\$457.00	\$434.00	\$466.00	\$466.00	\$466.00	\$451.00
----------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

\$407.00	\$457.00	\$434.00	\$487.00	\$417.00	\$453.00	\$444.00
----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

-\$7.00

□ 税引後最終損益に対する燃料油Sensitivity :
US\$10/MTあたり±US\$6M (残り3ヶ月/最大)

収支概況

第3四半期実績： 前回(10/31)想定▲US\$218Mに対し実績は▲US\$179Mと改善しての落着。消席率は前回想定に若干の未達となったものの、上期からは大幅に回復。北米往航運賃高止まりも寄与。その他収益性改善に向けた活動も一定の成果が出ている。足元燃料油価格低下による費用減は4Qに持ち越し。

第4四半期・通期見込み： 4Qについては米中貿易摩擦の動向、欧州経済の動向、また中国環境規制の復航荷動きへの影響など、外部環境不透明要素を追加的・保守的に織り込み、通期予想は前回想定並みの▲US\$594Mを見込む。

□ 主要航路別積高・消席率

(積高単位:千TEU)

航路別積高・消席率		2018年度			
		1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績
北米往航	積高	530	761	1,291	746
	消席率	73%	90%	82%	95%
欧州往航	積高	312	478	790	442
	消席率	73%	90%	82%	92%

北米復航	積高	218	285	502	320
	消席率	33%	33%	33%	40%
欧州復航	積高	194	263	457	315
	消席率	48%	47%	48%	62%

□ 主要航路別運賃指数

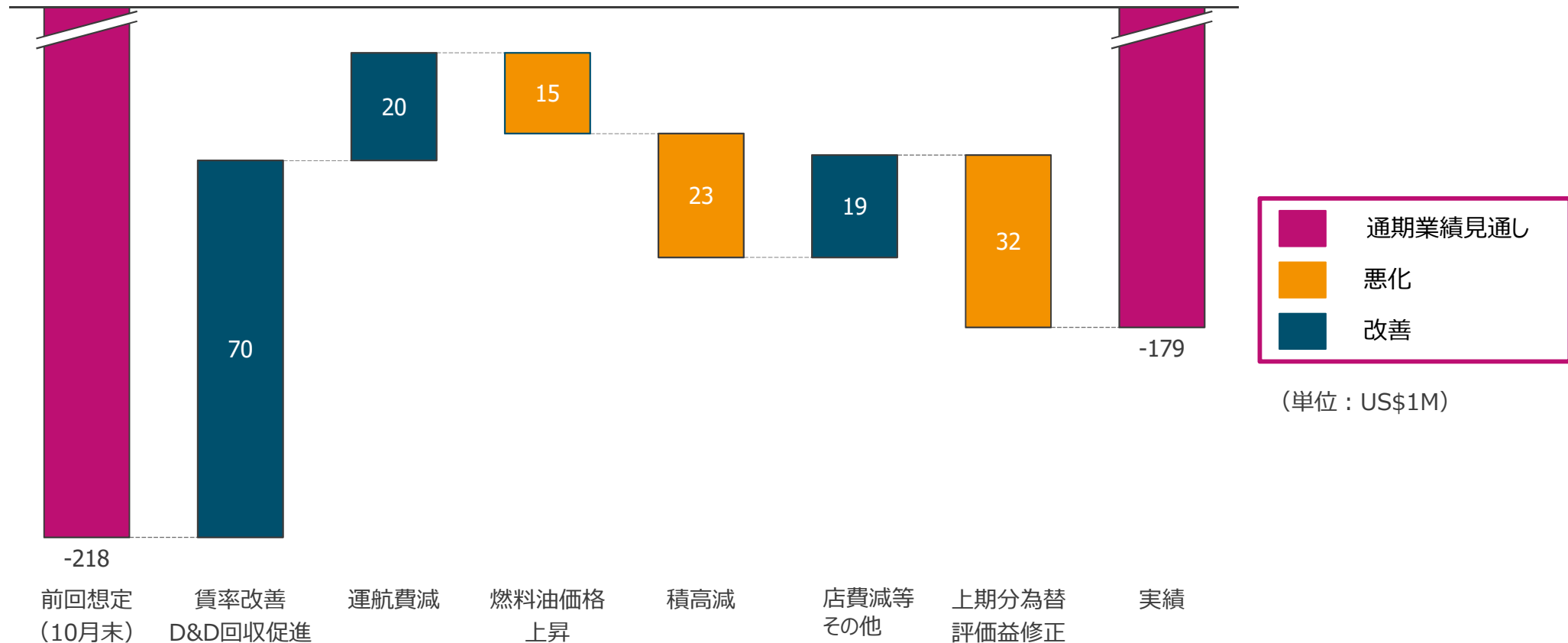
(単位:100=2018年度1Qの平均運賃)

航路別運賃指数		2018年度			
		1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績
北米往航		100	101	101	108
欧州往航		100	106	104	100

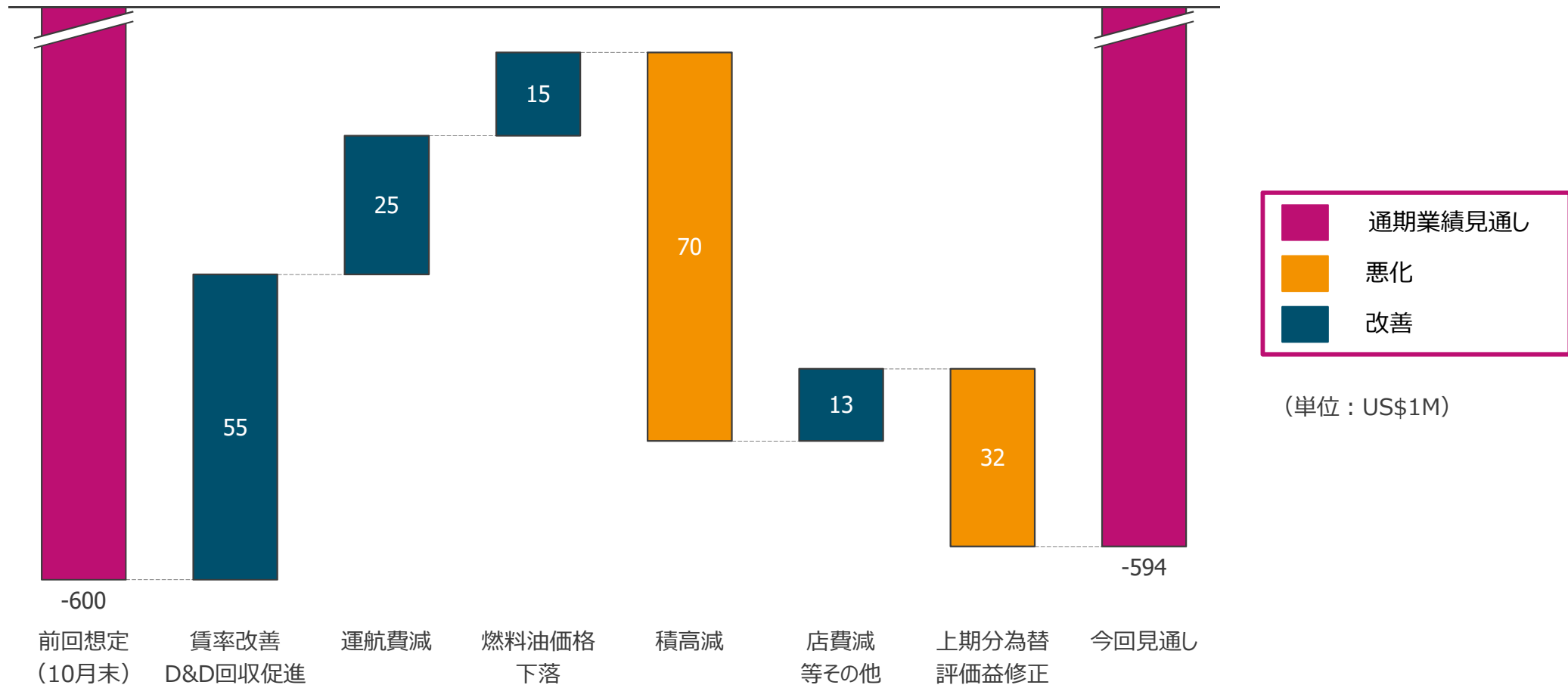
航路概況

- 北米往航：米国の中国への追加関税措置に伴う駆け込み需要の影響もあり、通常は閑散期となる中国国慶節後の10月、11月も例年以上に需要が強かった。減便に伴い需給がタイトな状況が続き、消席率と運賃は高水準を維持、2Qよりも高い水準で推移。
- 欧州往航：中国国慶節後10月、11月の閑散期には例年通りの積高の落ち込みが見られたが、12月以降年末/旧正月前に需要は回復し、ほぼ満船での出航が続いた。10月に下落した運賃は大きく崩れることなく推移するも、12月の需要増に伴う上昇は限定的。
- 北米・欧州復航：積高、消席率は2Qから大幅に改善、運賃も安定的に推移。引き続きイールドマネジメントの強化及び消席率の改善を図る。

第3四半期業績差異分析（対前回想定）



北米往航スポット運賃が前提を上回って推移したほか、Detention & Demurrage（コンテナ延滞料、蔵置料）回収を促進。中国国慶節に伴う需要減に対応した減便により運航費は減少。燃料費は3Q前半補油価格上昇影響により増加。積高は欧州航路など一部で目標値に若干未達となった。上期分替評価益関連で一過性の期ズレ修正が発生。



差異要因分析

賃率改善
D&D回収促進

北米航路は米国関税引き上げ前の駆け込み需要があり3Qは比較的堅調に推移したが、欧州は若干軟化。4Qには米中貿易摩擦等の外的要因影響を織り込み済。D&Dについては、回収額が増加、前回(10月末)想定を上回る水準で推移。

運航費減

例年以上に深刻な華東、華北地域の濃霧と混雑の影響を受けるも、需要減に合わせた柔軟な減便を実施。燃料消費節減活動効果もあり、運航費は前回想定を若干下回る見通し。

燃料油価格下落

3Q後半からの燃料油価格下落を反映。
下期予想単価見直し \$466 ➡ \$453
通期予想単価見直し \$451 ➡ \$444

積高減

3Q 消席率は北米往航で95%、欧州往航で92%に改善し、統合前3社並の水準に到達。ただし4Qは閑散期となり若干の下落を予想。積高は全般的に改善しているものの、旧正月明けの外的要因を見直し想定に織り込み。

店費減等その他

店費は減少。親会社からの海外ターミナルの移管は引き続き18年度中の実行を目指す。

上期分為替評価益修正

上期発生の為替評価損益に関する期ズレ修正を3Qに計上(▲US\$32M)。一過性要因。

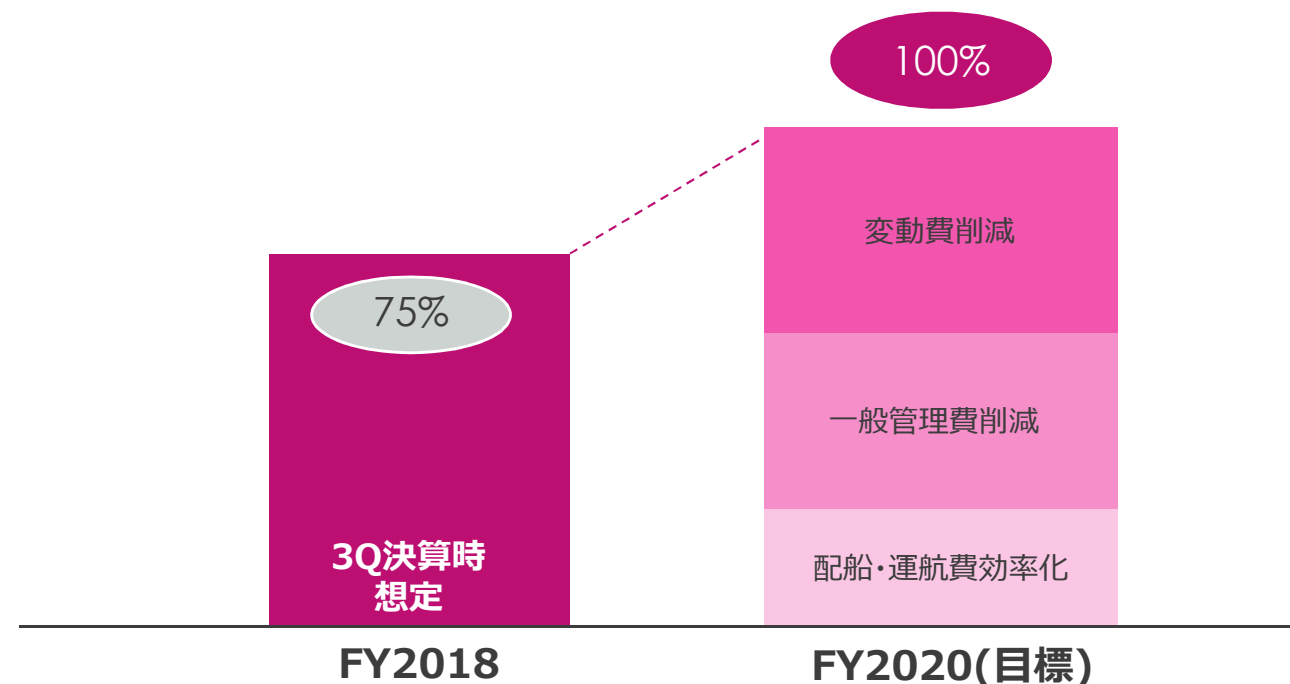
通期業績は前回予想並みの▲US\$594Mを見込む

FY2020年でのUS\$1,050M/年間のシナジー効果目標に対して、初年度75%のシナジー現出を見込むとした前回公表時より変更無し。

■ US\$1,050Mのシナジー効果の内訳は下記の通り：

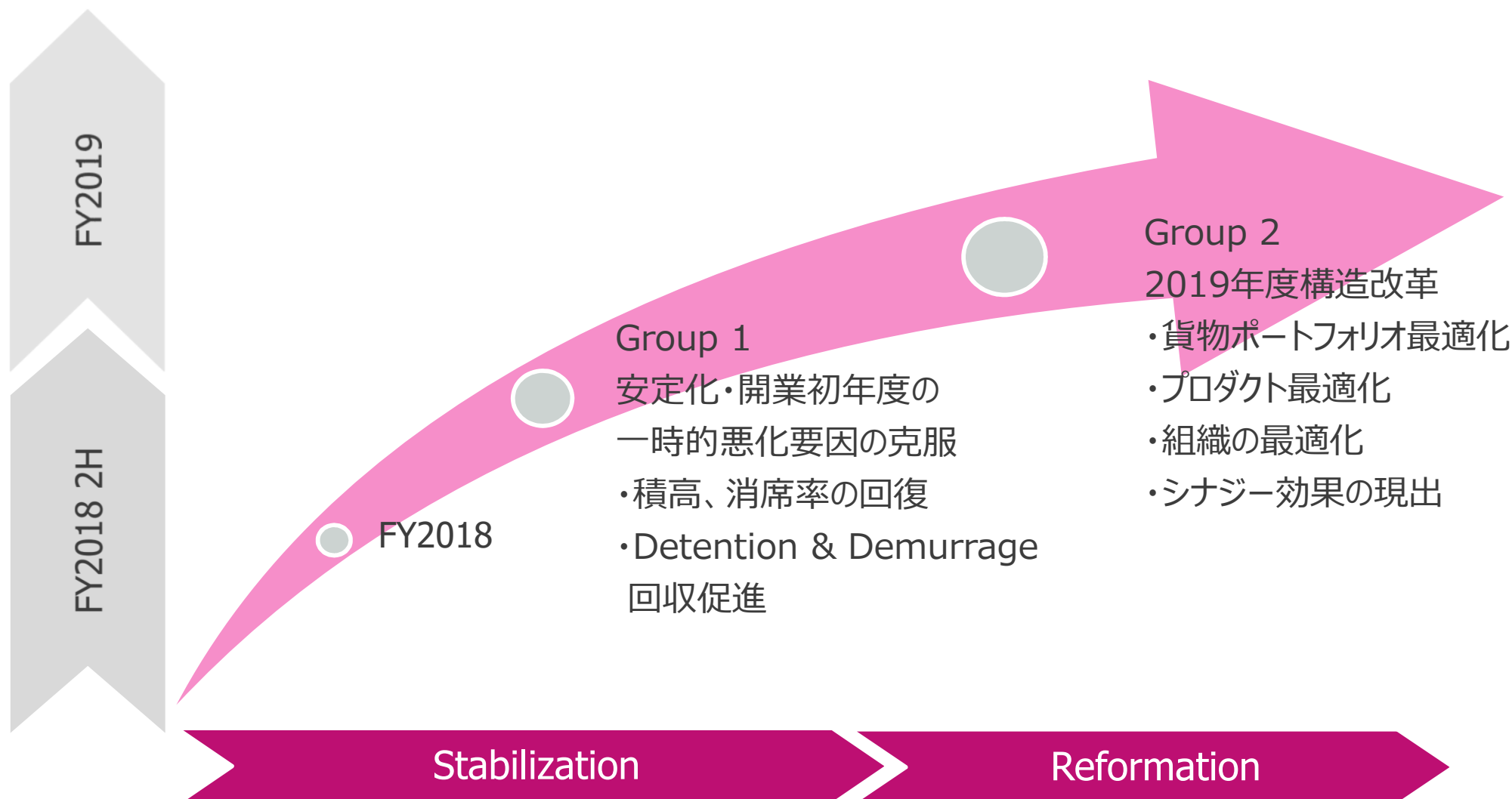
- 変動費削減 ……US\$430M：鉄道、トラック、フィーダー、ターミナル、コンテナ等の費用削減
- 一般管理費削減 ……US\$370M：IT統合・組織合理化・アウトソース促進等
- 配船・運航費効率化 ……US\$250M：燃料消費量削減・航路合理化等

目標に対する達成率



収支改善への取り組み進捗-1/2

開業初年度の課題を克服し、2019年度を見据えた構造改革を進め、マーケットボラティリティに耐える組織作りを推進。



収支改善への取り組み進捗 -2/2

安定化・営業開始初年度の一時的悪化要因（Teething Problems）の克服

Group 1	積高・消席率の回復	消席率については柔軟な減便を実施している事もあり、大幅改善。課題となっていた復航積高も回復傾向。
	Detention & Demurrage回収促進	Detention & Demurrage（コンテナ延滞料・蔵置料）は目標を上回る水準で回収を達成。

2019年度へ向けた取り組み

Group 2	貨物ポートフォリオ最適化	往航と復航貨物のマッチングを考慮し往復全体での収益の一層の改善を図る。19年テNDER交渉を通じて、貨物ポートフォリオの組み換えも進行中。
	プロダクト最適化	プロダクト改編についてTHE ALLIANCEはじめ順次プレスリリースにて公表している通り、着々と進んでいる。燃料消費節減の取り組みについては、コスト削減に加え、環境面での負荷削減の観点からも、引き続き主要プロジェクトとして促進していく。
	組織の最適化	組織全体の見直しを通じ、より効率的且つ競争力のある体制の構築に向けて組織やシステムの最適化を進めていく。E-commerceの強化、ロボティクス等の技術の導入や業務省力化を検討。
	シナジー効果の現出	統合1年目となる2018年度には75%現出。3年目の2020年度には100%達成見込み。

第3四半期末	Size	合計
	>= 20,500 TEU キャパシティ(TEU) 隻数	120,600 6
	10,500 - 20,500 TEU キャパシティ(TEU) 隻数	307,000 22
	9,800 - 10,500 TEU キャパシティ(TEU) 隻数	100,100 10
	7,800 - 9,800 TEU キャパシティ(TEU) 隻数	330,856 37
	6,000 - 7,800 TEU キャパシティ(TEU) 隻数	266,139 41
	5,200 - 6,000 TEU キャパシティ(TEU) 隻数	84,170 15
	4,600 - 5,200 TEU キャパシティ(TEU) 隻数	132,624 27
	4,300 - 4,600 TEU キャパシティ(TEU) 隻数	71,816 16
	3,500 - 4,300 TEU キャパシティ(TEU) 隻数	29,691 7
	2,400 - 3,500 TEU キャパシティ(TEU) 隻数	60,952 23
	1,300 - 2,400 TEU キャパシティ(TEU) 隻数	16,993 10
	1,000 - 1,300 TEU キャパシティ(TEU) 隻数	6,449 6
	< 1,000 TEU キャパシティ(TEU) 隻数	2,106 3
	合計 キャパシティ(TEU) 隻数	1,529,496 223



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
TEL 03-3284-6008
FAX 03-3284-6382

E-mail iroffice@nykgroup.com
URL <https://www.nyk.com/ir/>