

2019年3月期 通期決算説明会

2019年4月26日

目次

1. 2019年3月期 通期決算概要	_____	p.3-6
2. 2020年3月期 通期業績予想	_____	p.7-9
3. セグメント別状況	_____	p.10-15
4. 財務状況 / 配当方針	_____	p.16
5. 運航船舶	_____	p.17
6. 19/3期 主な特別利益・特別損失の計上等	_____	p.18
7. 中期経営計画の進捗	_____	p.19-22
8. <IMO2020> SOx規制への対応	_____	p.23

(添付) Ocean Network Express 2018年度決算説明資料

1. 2019年3月期通期決算概要

< 通期 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、定期船が対前年度比で大幅減収。
NCA社で運航機材の健全性確認のために運航を一時停止したことにより、航空運送も対前年度比で減収。
- ▶ 経常損益 不定期専用船、及び物流は順調な回復で前年度比で増益。
一方、当社コンテナ船事業終了に伴う一時費用、ONE社の創業期の混乱による業績不振、及びNCA社の業績不振に伴う損失が発生し、結果的に対前年度比大幅減益。
- ▶ 特別利益・損失 航空機等の減損処理の他、コンテナ船の傭船契約に関する損失引当処理、高コスト傭船の期前返船等により、特別損失を計上。これらの特別損失にはドライバルクの構造改革費用を含む。
(通期合計で727億円)
一方、中期経営計画に沿って政策保有株式や不動産の売却、事業ポートフォリオ見直しに伴う事業持分の売却により特別利益を計上。
(通期合計で528億円)
- ▶ 配当 期末配当10円/株 (中間期と合わせ計20円/株)

▶ 対前年同期比 各段階損益で減益。

(億円)	18/3期					19/3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	5,217	5,425	5,663	5,525	21,832	4,648	4,507	4,689	4,446	18,293	▲3,539	4,454	▲8
営業損益	35	91	120	30	278	▲81	39	87	65	110	▲167	34	31
経常損益	102	117	135	▲75	280	▲66	▲24	56	13	▲20	▲300	▲16	29
親会社株主に 帰属する 当期純利益	53	8	105	33	201	▲45	▲52	10	▲357	▲445	▲646	77	▲434
為替レート	¥111.48	¥110.92	¥112.65	¥109.72	¥111.19	¥108.10	¥110.87	¥113.43	¥110.28	¥110.67	▲¥0.52	¥110.00	
燃料油価格	\$326.72	\$316.32	\$339.76	\$382.84	\$341.41	\$395.94	\$443.36	\$478.90	\$451.74	\$442.49	+\$101.08	\$450.00	

前年同期比較（セグメント別）

通期決算



- ▶ 定期船・航空運送の業績悪化により、大幅減益。
- ▶ 物流・不定期専用船は順調に回復し、増益。

事業セグメント (億円)	18/3期					19/3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				
一般貨物輸送事業	定期船	1,715	1,790	1,768	1,640	6,914	801	700	679	682	2,863	▲4,050	658	24
		57	76	38	▲63	108	▲166	▲22	▲58	▲16	▲264	▲372	▲28	12
一般貨物輸送事業	航空運送	233	237	258	248	978	217	74	131	145	567	▲410	187	▲42
		7	▲8	8	10	18	▲16	▲62	▲42	▲37	▲159	▲177	▲28	▲9
一般貨物輸送事業	物流	1,189	1,277	1,356	1,299	5,123	1,304	1,353	1,373	1,227	5,258	134	1,249	▲22
		▲0	13	10	0	23	13	19	38	6	77	53	4	2
一般貨物輸送事業	(単純合計)	3,139	3,305	3,382	3,188	13,015	2,323	2,127	2,183	2,054	8,689	▲4,326	2,096	▲41
		63	81	58	▲52	150	▲169	▲65	▲63	▲47	▲346	▲497	▲51	5
不定期専用船事業	不定期専用船	1,889	1,922	2,055	2,088	7,956	2,065	2,081	2,184	2,082	8,413	457	2,059	23
		27	22	65	▲19	96	104	54	106	72	337	241	55	17
その他事業	不動産	19	19	19	20	79	18	19	18	19	76	▲3	18	1
		6	8	6	5	26	7	7	6	6	27	0	4	2
その他事業	その他	390	400	466	465	1,723	435	466	501	478	1,881	158	477	1
		11	9	10	0	31	9	▲3	19	5	30	▲0	▲1	6
消去・全社		▲222	▲221	▲261	▲236	▲942	▲194	▲186	▲199	▲187	▲767	174	▲194	7
		▲6	▲4	▲5	▲9	▲25	▲17	▲16	▲12	▲24	▲70	▲45	▲23	▲1
連結		5,217	5,425	5,663	5,525	21,832	4,648	4,507	4,689	4,446	18,293	▲3,539	4,454	▲8
		102	117	135	▲75	280	▲66	▲24	56	13	▲20	▲300	▲16	29

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

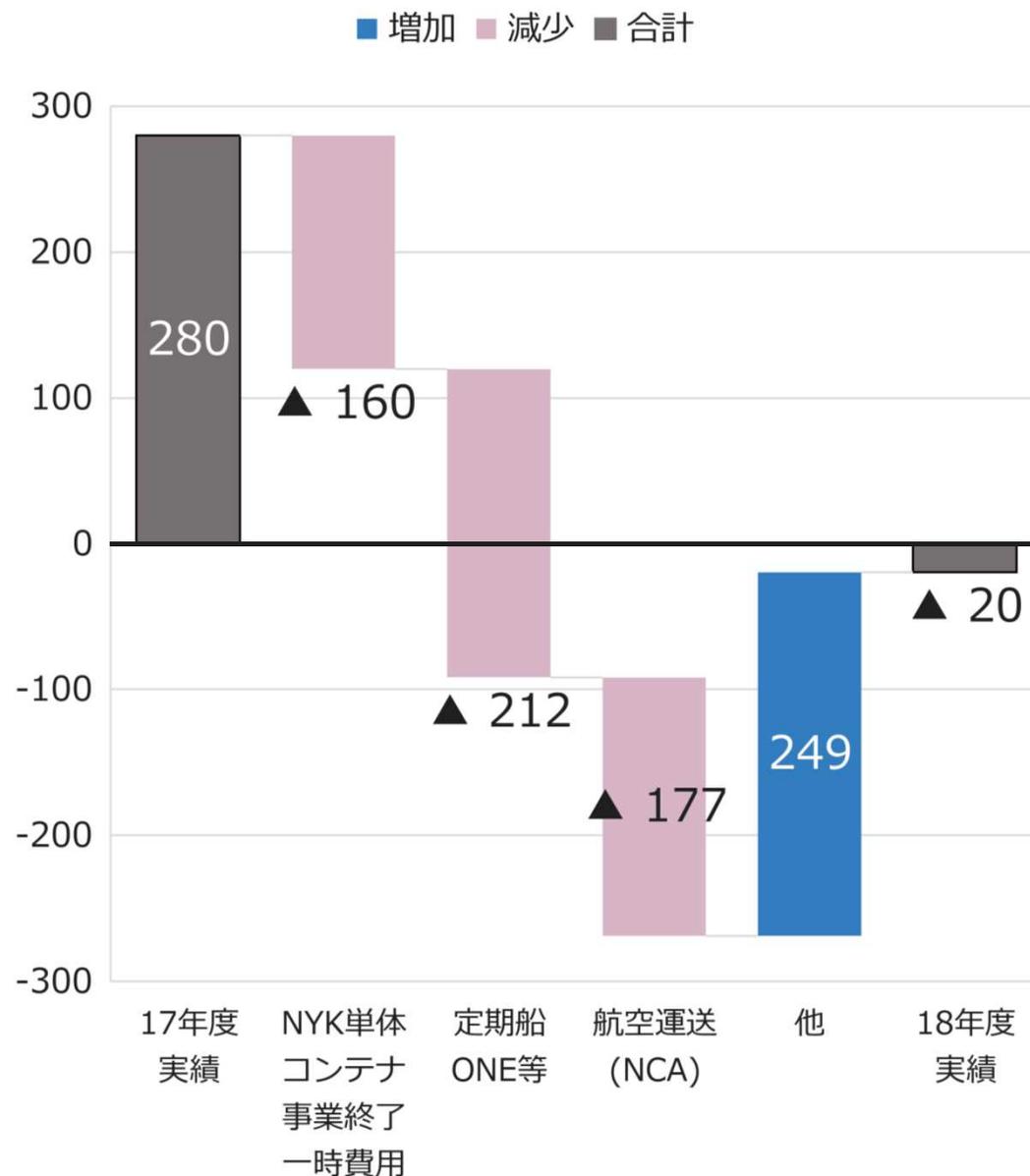
© 2019. NYK Group. All rights reserved.

要因別分析

円高	▲ 1	今期 110.67円/\$ 0.52円の円高
燃料油高	▲ 143	今期 \$442.49/MT \$101.08の上昇
海運市況 変動等	148	定期船(含むONE)▲74 不定期船+222
為替差損益	42	
その他	▲ 346	・ NCA減益▲177 ・ 単体コンテナ船事業終了 一時費用 ▲160
合計	▲ 300	

事業別分析

(単位：億円)



▶ 前期比

減収・増益。

ポートフォリオ見直しに伴う事業持分売却、自動車船等で利益率を重視した選択的な貨物獲得により減収。

定期船及び航空運送の大幅改善により経常損益・当期純損益は黒字化。引続き資産流動化に伴う一定の特利を見込む。

- 定期船 黒字化。単体コンテナ船事業終了一時費用の剥落、ONE社の収支黒字化により大幅改善。北米港湾荷役子会社の売却によりターミナル事業は減収。
- 航空運送 赤字縮小。8機の自社運航機材の稼働率の向上を目指す。リースアウト予定の3機も輸送量拡大に順次寄与。
- 物流 増益。海上、航空ともに取扱量を拡大。コントラクトロジスティクス事業はサービス品質の改善と構造改革を進める。
- 不定期専用船 増益。ドライバルク市況は足元の需給バランスの悪化は第2四半期以降に改善を見込む。タンカー市況は環境規制対応の影響により年後半に大きく上昇を見込む。LNG・海洋は堅調に推移。自動車船は配船合理化等の収支改善策を実行し収支下支え。

▶ 配当方針 連結配当性向25%を目安とすることに加え、安定的な利益還元として「年20円/株」を当面の配当水準の下限とすることを基本方針とする。

当年度は年40円/株に増配見込み。（中間20円＋期末20円）

(億円)	19/3期 (実績)					20/3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	9,156		9,136		18,293	8,565	8,735	17,300	▲993
	4,648	4,507	4,689	4,446					
営業損益	▲41		152		110	145	235	380	270
	▲81	39	87	65					
経常損益	▲90		69		▲20	175	195	370	390
	▲66	▲24	56	13					
親会社株主に 帰属する 当期純利益	▲97		▲347		▲445	90	170	260	705
	▲45	▲52	10	▲357					
為替レート	¥ 108.10	¥ 110.87	¥ 113.43	¥ 110.28	¥ 110.67	¥ 105.00	¥ 105.00	¥ 105.00	▲ ¥ 5.67
燃料油価格	\$395.94	\$443.36	\$478.90	\$451.74	\$442.49	\$470.00	\$390.00	\$430.00	▲ \$12.49
						(適合油価格→)	\$590.00	\$590.00	

▶ 経常利益に対する感応度

為替レート : 1円の円安で約3.5億円/年の増益

燃料油価格 : \$ 10/MTの燃料油価格下落で約7億円/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 (億円)		19/3期 (実績)						20/3期 (予想)			通期 増減	
		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	801 ▲166	700 ▲22	1,502 ▲188	679 ▲58	682 ▲16	1,361 ▲75	2,863 ▲264	1,050 55	1,020 5	2,070 60	▲793 324
	航空運送	217 ▲16	74 ▲62	291 ▲79	131 ▲42	145 ▲37	276 ▲79	567 ▲159	490 ▲20	490 ▲40	980 ▲60	413 99
	物流	1,304 13	1,353 19	2,657 32	1,373 38	1,227 6	2,600 44	5,258 77	2,670 35	2,730 45	5,400 80	142 3
	(単純合計)	2,323 ▲169	2,127 ▲65	4,450 ▲235	2,183 ▲63	2,054 ▲47	4,238 ▲110	8,689 ▲346	4,210 70	4,240 10	8,450 80	▲239 426
不定期専用船	2,065 104	2,081 54	4,146 158	2,184 106	2,082 72	4,266 179	8,413 337	3,950 135	4,080 225	8,030 360	▲383 23	
その他事業	不動産	18 7	19 7	38 14	18 6	19 6	38 13	76 27	35 10	40 15	75 25	▲1 ▲2
	その他	435 9	466 ▲3	901 5	501 19	478 5	979 24	1,881 30	820 0	830 ▲10	1,650 ▲10	▲231 ▲40
消去・全社	▲194 ▲17	▲186 ▲16	▲380 ▲33	▲199 ▲12	▲187 ▲24	▲387 ▲36	▲767 ▲70	▲450 ▲40	▲455 ▲45	▲905 ▲85	▲138 ▲15	
連結	4,648 ▲66	4,507 ▲24	9,156 ▲90	4,689 56	4,446 13	9,136 69	18,293 ▲20	8,565 175	8,735 195	17,300 370	▲993 390	

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

3. セグメント別状況 (経常損益傾向)

セグメント



		20/3期 (予想) (対19/3期)
定期船	コンテナ	↑
	ターミナル	↓
航空 運送	NCA	↑

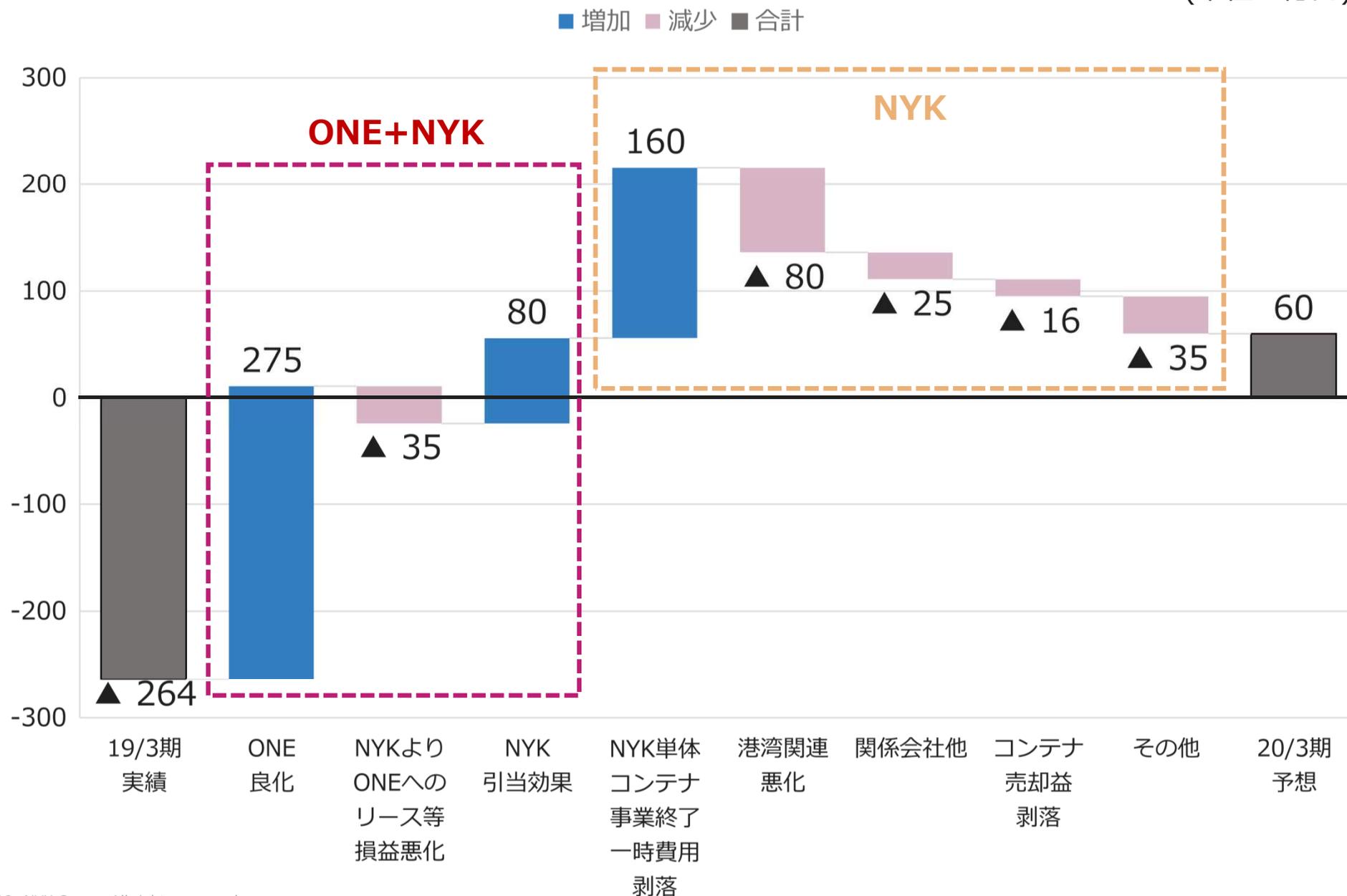
		20/3期 (予想) (対19/3期)
不定期 専用船	ドライバルク	→
	リキッド	↑
	自動車輸送	↑

物流	海上	→
	航空	↓
	ロジスティクス	↑
	内航・その他	→

- 当期の損益は概ね上昇傾向。
- 定期船（ターミナル）の悪化は、前期末に米国港湾荷役子会社の売却に伴うもの。
- 物流（航空）の悪化は、前年度の台風に伴う緊急輸送の特需要因等が剥落するため。

▶ 1. 定期船事業 19/3期実績 vs 20/3期予想

(単位：億円)



▶ 2. 航空運送事業 (NCA)

	18/3期 (実績)	19/3期(実績)				通期	20/3期(予想)			
		上期		下期			通期	上期	下期	通期
		1Q	2Q	3Q	4Q					
売上高(億円)	978	291		276		567	490	490	980	
		217	74	131	145					
経常損益(億円)	18	▲79		▲79		▲159	▲20	▲40	▲60	
		▲16	▲62	▲42	▲37					
輸送重量 千トン	556	148		128		276	240	225	465	
		112	36	57	71					
輸送量(RTK) 百万トンキロ	3,310	855		722		1,576	1,429	1,364	2,792	
		671	183	306	416					
供給量(ATK) 百万トンキロ	4,601	1,222		1,148		2,370	1,965	1,810	3,776	
		944	278	489	659					
YIELD指数 09/3期 1Q=100	86	90		90		90	85	86	86	
		94	79	95	85					
MOPS (ジェット燃料) US\$ per bbl	\$69	\$88		\$80		\$84	\$90	\$90	\$90	
		\$87	\$89	\$83	\$77					

- 自社運航機材のB747-8F 8機での稼働率向上と、アトラス社との戦略的提携に基づくB747-400F 5機の活用を進めることで収支改善を図る。

▶ 3. 物流事業

		18/3期 (実績)	19/3期(実績)				通期	20/3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)	780	419		397		815	455	455	911			
			203	216	207	190							
	前年同期比	1%	6%		3%		5%				9%	15%	12%
			4%	8%	4%	2%							
航空 輸出	重量 (1,000トン)	375	190		189		380	200	208	408			
			94	97	101	88							
	前年同期比	2%	3%		▲1%		1%				5%	10%	8%
			7%	1%	4%	▲6%							

- 海上事業 「積高増、購買力強化、効率化」を三位一体とした運営を図る。
- 航空事業 取扱いの拡大と購買力強化、IT活用によるコスト削減に取り組む。
- ロジスティクス事業 不採算事業の構造改革の進展とサービス品質の統一改善を図る。

▶ 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：

	18/3期 (実績)	19/3期(実績)					20/3期(予想)		
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	上期	下期	通期
ドライバルカー									
BDI	1,212	1,258	1,603	1,357	791	1,252	1,239	1,394	1,317
Cape (5TC)	15,788	14,928	22,054	15,822	8,628	15,358	15,000	17,000	16,000
Panamax (Pac)	10,083	10,741	10,444	10,777	7,218	9,795	10,550	11,050	10,800
Handymax (Pac)	8,727	11,467	10,718	9,527	7,935	9,912	10,000	12,000	11,000
Handy (Pac)	7,551	8,684	7,932	7,718	5,609	7,486	7,250	9,000	8,125
タンカー									
VLCC	16,827	9,076	13,966	45,351	27,840	24,058	27,500	42,500	35,000

※ 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 足元の市況は低迷するも、2Q以降の回復を見込む。
- ▶ タンカー 環境規制対応の影響により需要期に入る下期に市況の大きな上昇を見込む。

▶ 4. 不定期専用船事業 - 2) 自動車船 :

	18/3期 (実績)	19/3期(実績)				通期	20/3期 (予想)		
		上期		下期			上期	下期	通期
		1Q	2Q	3Q	4Q				
輸送台数 (万台)	363	168		172		340	153	159	312
		87	81	86	86				
前年同期比	8%	▲6%		▲7%		▲6%	▲9%	▲8%	▲8%
		▲1%	▲11%	▲8%	▲5%				

➤ 配船効率化や航路改編、減速航海による収支改善に注力。

4. 財務状況 / 配当方針

< 財政状況 >

	17/3期末 (実績)	18/3期末 (実績)	19/3期末 (前回予想)	19/3期末 (実績)	20/3期末 (予想)
有利子負債 (億円)	9,453	9,834	10,000	10,462	10,300
自己資本 (億円)	5,224	5,519	5,250	4,874	5,000
自己資本比率	26%	27%	27%	24%	25%
DER	1.81	1.78	1.90	2.15	2.06
ROE	-	3.8%	-	-	5.3%
営業CF (億円)	279	890	600	452	960
投資CF (億円)	▲1,446	▲1,379	▲600	▲1,322	▲750
(減価償却費)(億円)	(920)	(878)	(834)	(897)	(880)

※ 2019年度から適用される IFRS 新リース会計基準により、同基準適用の在外子会社において資産・負債の増加が見込まれる。概算影響額 約900億円（上記表には含めていない）

< 配当方針 >

- 連結配当性向25%を目安とすることに加え、業績変動に左右されない下限の配当水準として「年20円/株」を当面の基本方針とする。
- 将来的には、中計の進捗、投資計画、及び業績見通しを踏まえ、DOE（株主資本配当率）の採用を含めたあるべき配当政策を検討。

5. 運航船舶

事業 セグメント	船種	18/3期末(実績)			19/3期末(実績)					
		所有 (含共有) 隻数	備船 隻数	運航船 合計 隻数	所有(含共有)		備船		運航船合計	
					隻数	DWT	隻数	DWT	隻数	DWT
定期船事業	コンテナ船	32	63	95	31	2,057	32	3,133	63	5,190
不定期専用船 事業	撒積船 (ケープサイズ)	27	83	110	24	4,667	81	15,985	105	20,652
	撒積船 (パナマックスサイズ)	38	50	88	38	3,398	51	4,333	89	7,732
	撒積船 (ハンディサイズ)	58	105	163	60	2,841	103	4,990	163	7,831
	チップ船	9	33	42	9	460	35	1,921	44	2,382
	自動車船	37	82	119	40	753	78	1,455	118	2,208
	タンカー(油槽船)	41	24	65	35	6,869	21	228	56	9,829
	LNG船	68	3	71	72	5,924	3	228	75	6,152
	在来・プロジェクト 貨物	23	19	42	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		335	462	797	334	27,414	423	35,282	757	62,696
海洋事業 (J/V保有船)	シャトルタンカー			29					29	3,437
	FPSO			3					3	-
	FSO			1					2	-
	ドリルシップ			1					1	-
総合計				831					792	66,133

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

6. 19/3期 主な特別利益・特別損失の計上等

▶ 収益改善事業（ドライバルク・コンテナ船）及び航空運送事業

- コンテナ船 備船に関する契約損失引当（特損 約▲310億円）
- ドライバルク船 備船期前返船に伴う損失（特損 約▲100億円）
- 航空機 B-747 400Fの減損等（特損 約▲120億円）

▶ 事業ポートフォリオの見直し

- ターミナル 北米港湾荷役子会社の売却（特利 約+100億円）
国内港運子会社4社の経営統合
国内曳船子会社2社の経営統合
- 客船 郵船クルーズ(株) 50%持分譲渡（特利 約+80億円）

▶ 資産の流動化

- 政策保有株式／保有不動産 売却（特利 約+220億円）

➤ 期限前返船（実績）

2018年度は高コスト備船 **7隻** の期限前返船を決定済み。今年度も継続。

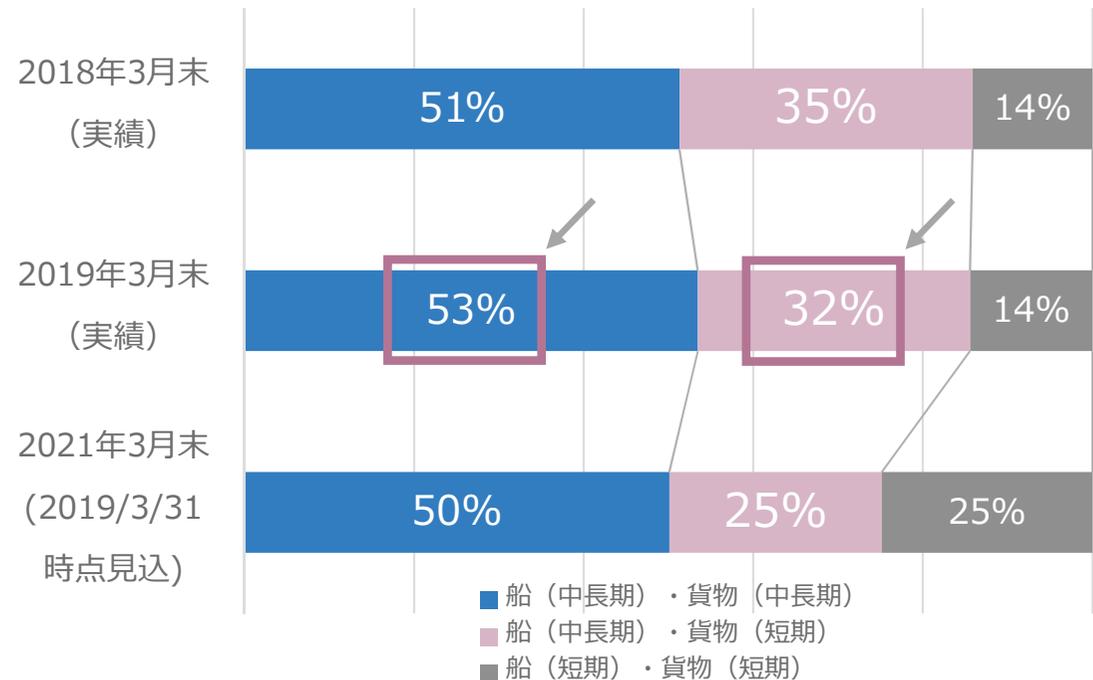
➤ 中長期契約の獲得（実績）

- 契約数 **13%** 増加 
- 隻数 **11%** 増加 
- 輸送量 **5%** 増加 

- 2018年3月末 vs 2019年3月末時点の比較
- 2018年度成約ベース（未就航船もカウント）
- 契約期間2年以上の連続航海契約、COA契約を対象
- 連結ベース

➤ 長期固定船比率見直しによる市況耐性の強化

- 期限前返船により、運航船隊に占めるエクスポージャー比率が **32%** に縮減
- 中長期契約の獲得により、中長期の期間マッチ船比率が **53%** に上昇



- 期間の定義
中長期：2年以上
短期：2年未満
- グラフ上のパーセンテージは大凡の数字
- 小数点以下の影響によりパーセンテージの合計が100%とならない場合があります

7. 中計STEP 2 運賃安定型事業（重点投資事業）の積み上げ

中計進捗



▶ LNG船隊計画の進捗

19年4月以降竣工予定 成約済み案件 **12**隻(下表)

19年3月末時点運航隻数 **75**隻 → **97**隻(22年度 予想)

	用船者	船名/造船所	プロジェクト	19年度	20年度	21年度	22年度
1	東京ガス	ENERGY GLORY	米国積み	→			
2	三菱商事	DIAMOND GAS SAKURA	米国積み	→			
3	JERA	三菱造船	米国積み	→			
4	Iberdrola	現代重工	米国積み	→			
5	EDF	現代重工	米国積み	→			
6	三菱商事	現代重工	米国積み	→			
7	TOTAL	三星重工	Worldwide	→			
8	三菱商事	現代重工	カナダ積み	→			
9	三菱商事	現代重工	カナダ積み	→			
10	TOTAL	三星重工	Worldwide	→			
11	TOTAL	三星重工	Worldwide	→			
12	EDISON	現代重工	Worldwide	→			

▶ 海洋事業成約済み案件

	バリューチェーン	用船者	油田/海域/スコープ	19年度	20年度	21年度	22年度
1	シャトルタンカー	Equinor ASA	ブラジル沖油田	→			
2	シャトルタンカー	Equinor ASA	ブラジル沖油田	→			

▶ 天然ガス液化事業

	プロジェクト名	地域	生産量(LNG)	19年度	20年度	21年度	22年度
1	Cameron LNG	米国レイジアナ州	年間1,200万トン	→			

		Digitalization		Green	
効率化		船舶管理業務の共有プラットフォーム「NiBiKi」始動	Digitalizationに関する50件以上の案件に取組み、約30%を実装済。引続き50%の取組みを継続	中長期CO2削減目標進捗 NYKレポート2019で公表予定	グリーンファイナンス実施 投資家層の拡大
		様々なパートナーと自律操船に関する共同研究を実施	石炭ボイラ制御最適化システムの販売強化	太陽光発電やバイオマス輸送により、再エネによる発電に関与（前年度比150%）	シンガポール初の潮流発電の実証試験に参加
	新たな価値創造	フィンテックを活用した船上キャッシュレス化実現へ	IoTオープンプラットフォーム活用に向け船舶データを提供	ベルギー完成車ターミナルのグリーンターミナル化を実現	洋上風力発電事業参入へ

7. 運賃安定型事業・運賃安定型以外の事業（経常損益ベース）

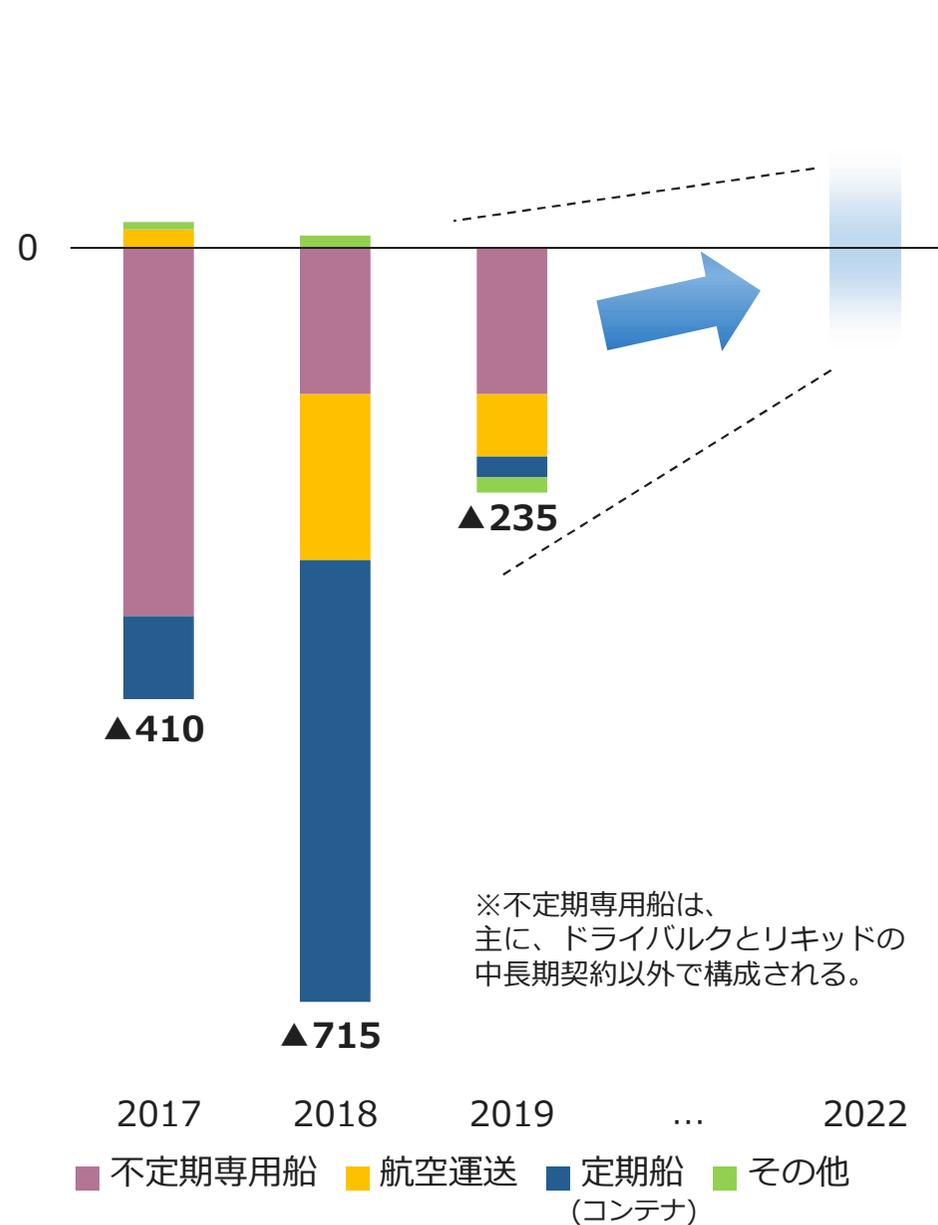
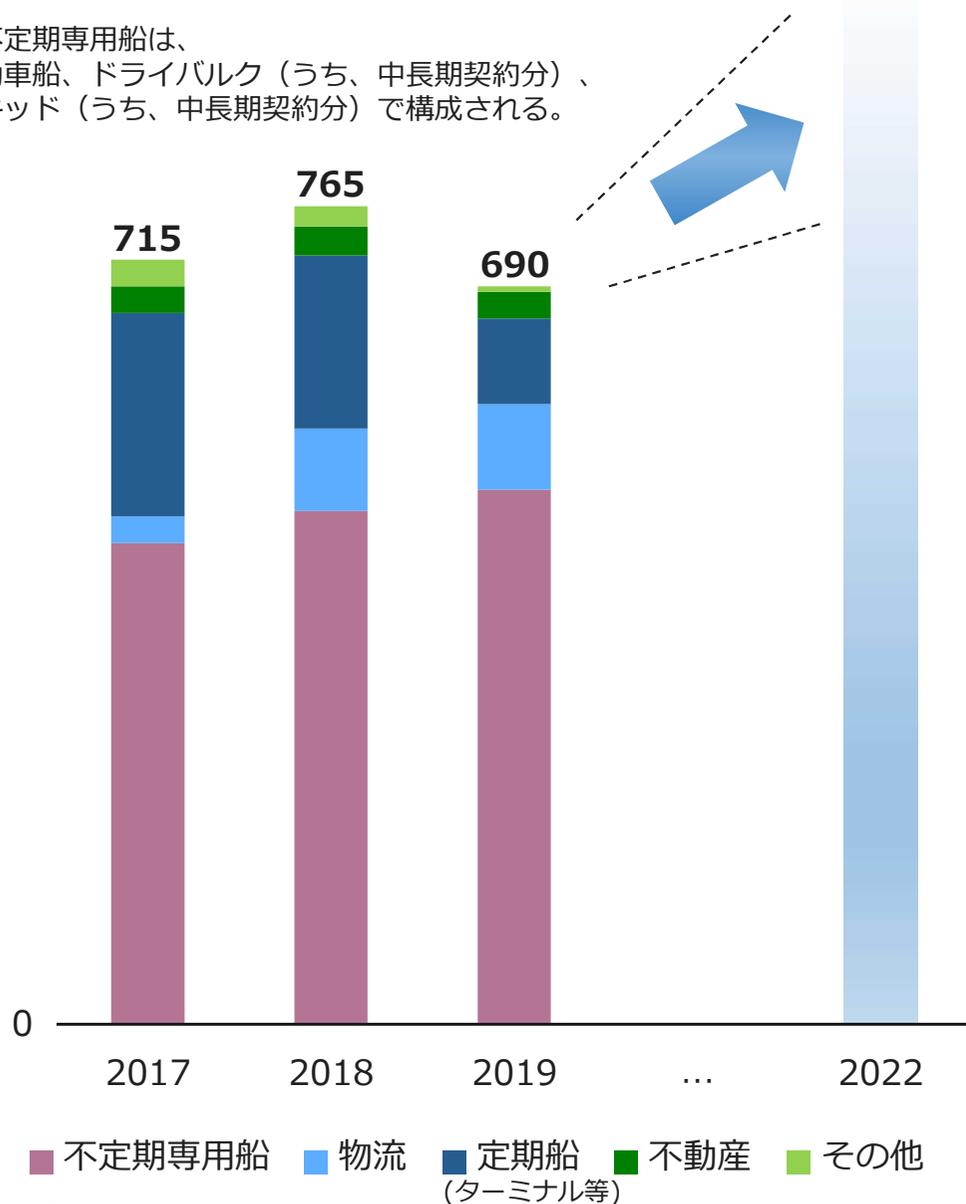
▶ 運賃安定型事業

(単位：億円)

▶ 運賃安定型以外の事業

(単位：億円)

※不定期専用船は、自動車船、ドライバルク（うち、中長期契約分）、リキッド（うち、中長期契約分）で構成される。



※不定期専用船は、主に、ドライバルクとリキッドの中長期契約以外で構成される。

➤ 3つの対応

1. 低硫黄燃料油の使用

- ✓ 自動車船のトライアル実施。2020年1月1日適合油完全移行に向けた切り替えプランを策定。
- ✓ シンガポール港で40%程度の月間需要相当先行調達を実施。

2. スクラバー搭載

- ✓ 竣工予定船を含め、運航隻数の凡そ55隻へ、スクラバー搭載を決定。

3. LNG燃料



➤ 規制対応コスト

- 適合油値差とスクラバー搭載は環境コストとの位置づけ。
- 適正水準の負担についての荷主理解をより一層進めていく。
- 適正な負担の一環として適合油ベースでの運賃インデックスも導入される予定。

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2018年度決算説明資料

2019年4月26日

第4四半期実績/通期業績及び前回予想比

(単位:百万US\$)

*2019年1月時点

	2018年度(前回予想)*				
	上期 実績	3Q 実績	4Q 予想	下期 予想	通期 予想
売上高	5,030	3,025	2,830	5,855	10,885
税引き後損益	-311	-179	-104	-283	-594

(単位:US\$/MT)

燃料油価格	\$434	\$487	\$413	\$451	\$443
-------	-------	-------	-------	-------	-------

2018年度(実績)				
上期 実績	3Q 実績	4Q 実績	下期 実績	通期 実績
5,030	3,025	2,826	5,851	10,880
-311	-179	-96	-275	-586

通期	
増減	増減 (%)
-5	-0.0%
8	1.3%

\$434	\$487	\$420	\$454	\$444
-------	-------	-------	-------	-------

\$1

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		2018年度				
		上期 実績	3Q 実績	4Q 実績	下期 実績	通期 実績
北米往航	積高	1,291	746	627	1,374	2,664
	消席率	82%	95%	88%	92%	87%
欧州往航	積高	790	442	455	897	1,687
	消席率	82%	92%	92%	92%	88%

北米復航	積高	502	320	318	639	1,141
	消席率	33%	40%	43%	41%	37%
欧州復航	積高	457	315	320	634	1,091
	消席率	48%	62%	63%	62%	55%

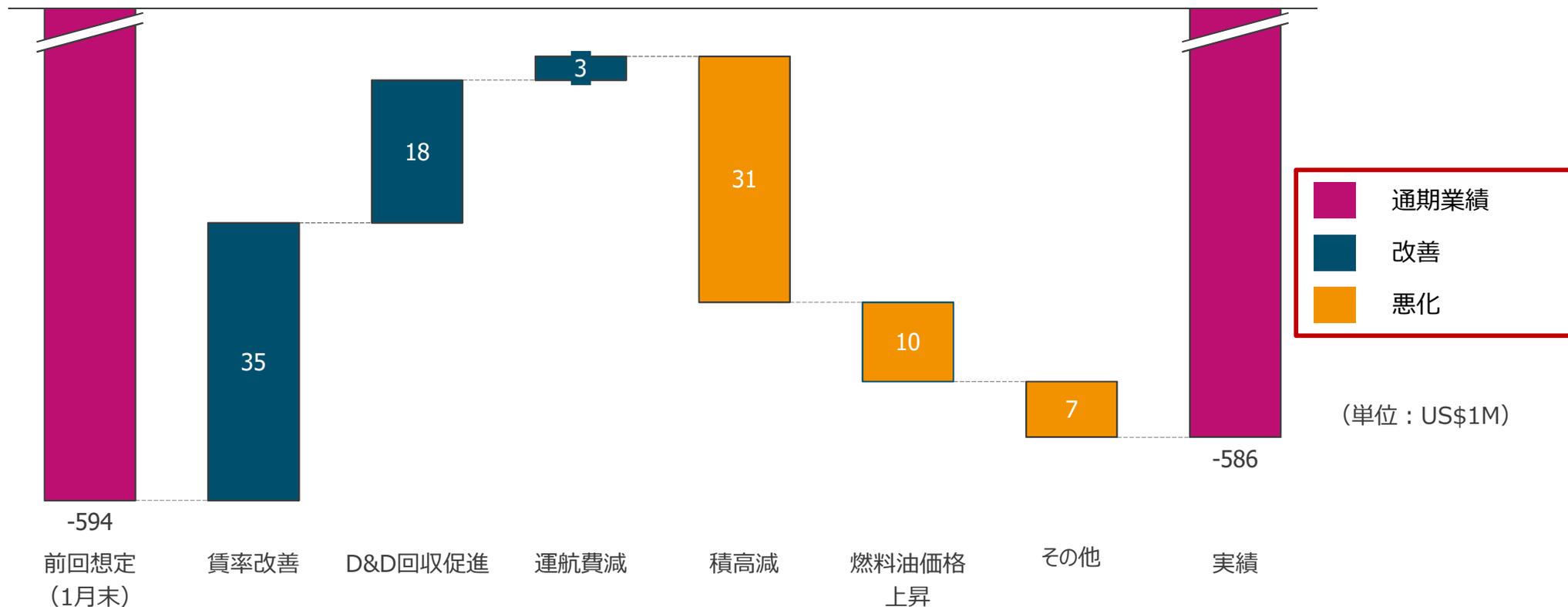
(2018年度1Qの各航路総平均運賃を100とした指数)

航路別運賃指数		2018年度				
		上期 実績	3Q 実績	4Q 実績	下期 実績	通期 実績
北米往航		101	108	105	107	104
欧州往航		104	100	107	104	104

4Q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反動もあり、旧正月後の荷動きの戻りは力強さに欠け、3月も追加の減便を実施した。需要減に伴い運賃は第3四半期からは下落したものの、下落幅は限定的。
- 欧州往航：1月更改の長期契約の運賃修復に加え旧正月に向けて短期運賃も堅調に推移した。旧正月後の閑散期には例年通りの積み高の落ち込みが見られ、スポット運賃市況はそれ以降第4四半期末に向けて下落。
- 復航：北米の消席率は引き続き増加の傾向。欧州は第3四半期に大きく回復した消席水準を第4四半期も維持して推移。

通期実績差異分析（対前回想定）



運賃単価は北米、南米航路往航等で想定を若干上回って推移。Detention & Demurrage（コンテナ延滞料、蔵置料）回収促進は想定以上の結果。旧正月後の需要減に対応した追加減便により運航費は減少。積高は想定以上の貨物需要の減退の影響を受け、北米航路等で一部目標を下回る。燃料油価格は想定より上昇。

□ 通期業績見通し及び対前年比

(単位:百万US\$)

	2018年度		
	上期 実績	下期 実績	通期 実績
売上高	5,030	5,851	10,880
税引き後損益	-311	-275	-586

2019年度		
上期 予想	下期 予想	通期 予想
6,417	6,306	12,723
123	-38	85

通期	
増減	増減 (%)
1,843	16.9%
671	-

燃料油価格(US\$/MT)	\$434	\$454	\$444
----------------	-------	-------	-------

\$445	\$533	\$488
-------	-------	-------

\$44

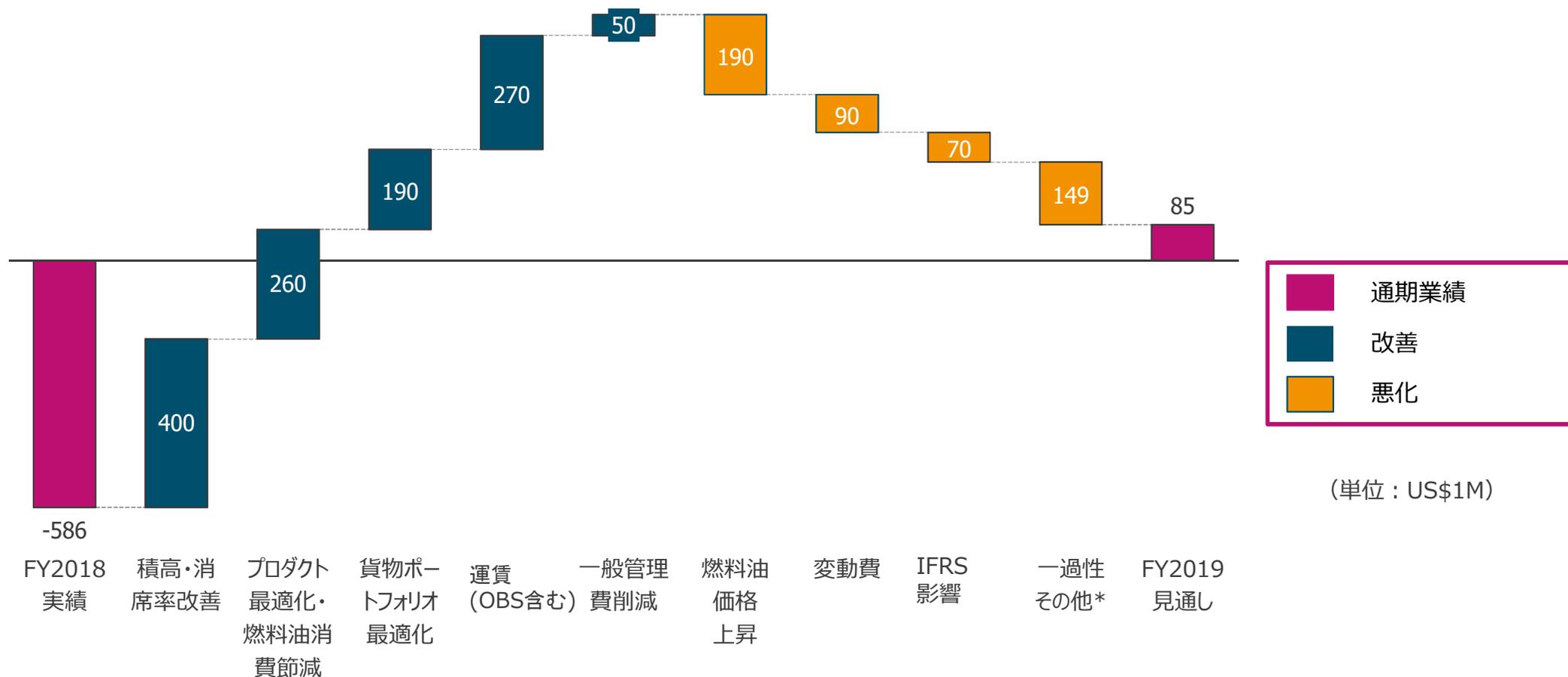
□ 税引後最終損益に対する燃料油Sensitivity :
四半期・US\$10/MT あたり ±US\$7M

※MARPOL2020規制による燃料油価格の上昇はOBS
(ONE BUNKER SURCHARGE) で回収前提。

□ 概況

2018年度通期実績▲US\$586Mに対し、2019年度通期見通しは+US\$85Mと黒字転換を計画。世界全体の供給量及び需要は共に凡そ4%の増加を予想。積高は通年を通じて統合前の水準への回復を見込む。5月末完成予定のプロダクト最適化や5月の北米契約更改の進展に伴い、上期を通じて段階的な損益の改善を予想。親会社からの海外ターミナル事業の移管は2019年度早期の実行を目指す。

2019年度見通し差異分析（対2018年度）



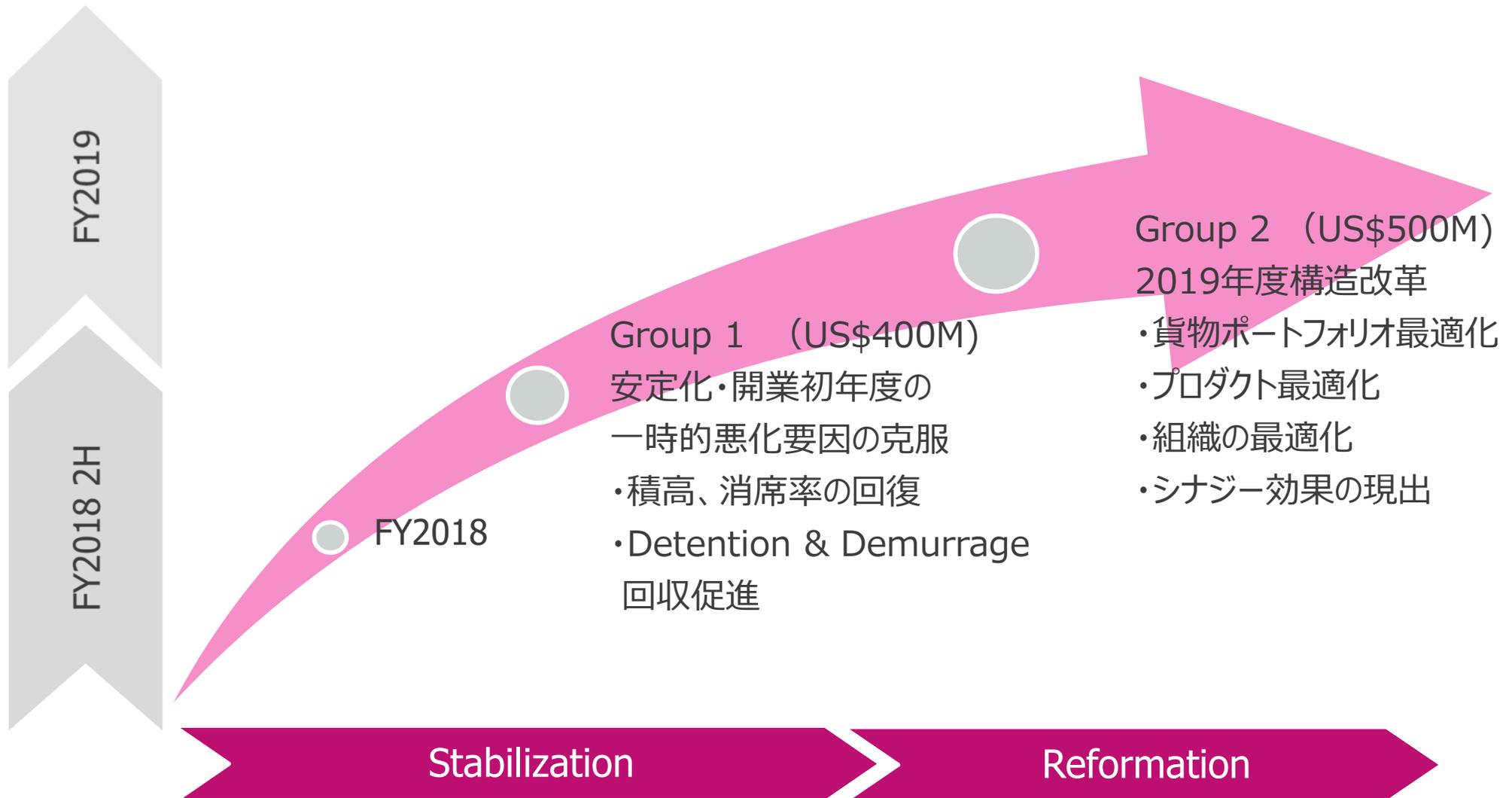
(単位：US\$1M)

2018年度の事業開始時の混乱により失った積高は回復。プロダクトは最適化により運航費を削減する。貨物ポートフォリオ改善、燃料油消費節減や一般管理費削減など収支改善策を実施。運賃は長期契約交渉の状況を織り込み済。MARPOL2020規制による燃料油価格の上昇はOBSで回収を見込む。変動費はインフレによる上昇を想定。また2019年度より適用となるIFRS基準によるリース会計の影響を考慮。

*事業開始に伴う変動費の期ずれ等の一過性の効果

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、2019年度の構造改革を進め、マーケットボラティリティに耐える組織作りを推進。黒字化を計画。



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	消席率は柔軟な減便を実施している事もあり、略統合前の水準に到達。 2018年度サービス開始時に落ち込んだ積高は下期を通じて回復、2019年度に達成可能な水準を織り込み。
	Detention & Demurrage回収促進	Detention & Demurrage (コンテナ延滞料・蔵置料) 回収額は目標を上回って推移。

2019年度の取り組み

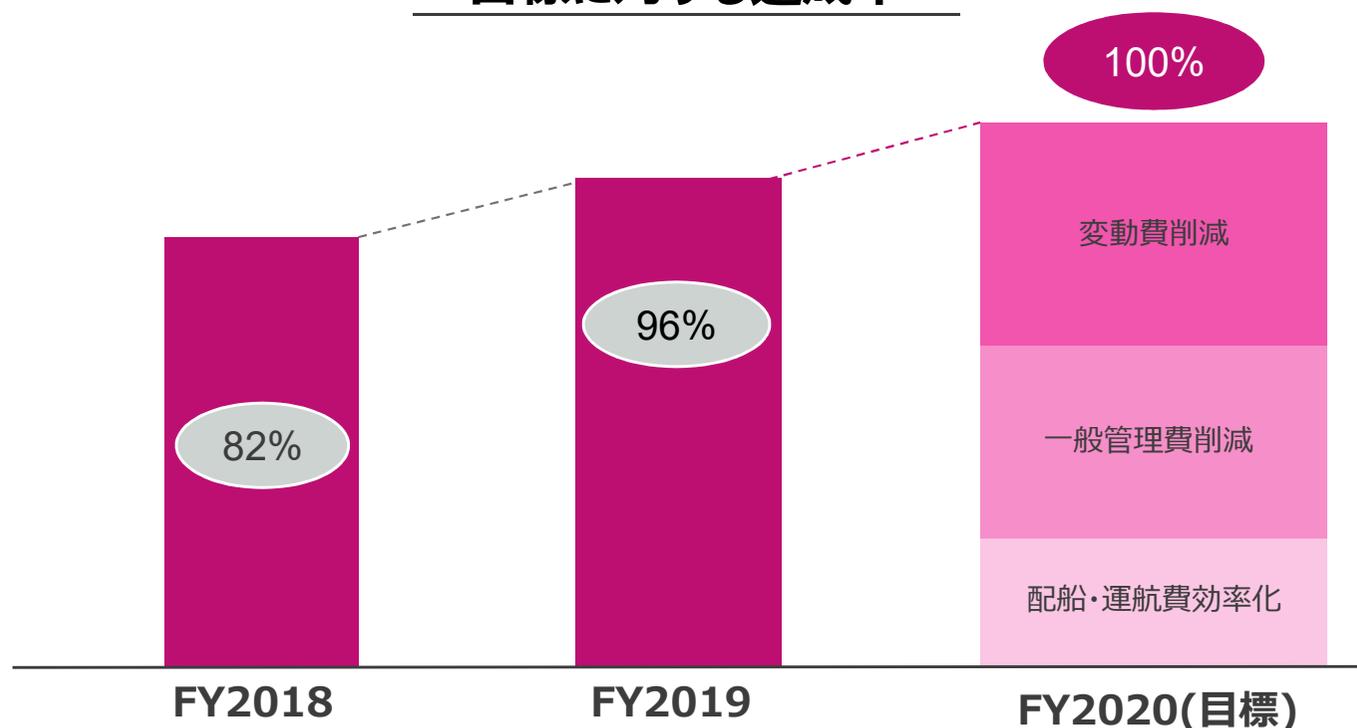
Group 2	貨物ポートフォリオ最適化	往航と復航貨物のマッチングを考慮し往復全体での収益の一層の改善を図る。貨物ポートフォリオの組み換えも進捗中。北米契約更改時期の5月以降順次その効果を業績見通しに織り込む。
	プロダクト最適化	2019年度プロダクト体制は北米西岸-北欧州航路の振り子配船を開始 (船舶大型化及び重複部分での寄港地等の合理化)、北米東岸航路・アジア航路の最適化やフィーダー自営化を行う等、5月末までに略完了予定。燃料消費節減の取り組みについては、コスト削減に加え、環境面での負荷削減の観点からも、引き続き主要プロジェクトとして推進。
	組織の最適化	組織全体の見直しを通じ、より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、ロボティクス等技術の導入を含めた組織合理化についても取り組む。
	シナジー効果の現出	統合1年目となる2018年度には82%現出。2年目の2019年度には96%達成、3年目の2020年度に100%達成とする目標に変更なし。

2020年度でのUS\$1,050M/年間のシナジー効果目標に対して、初年度は82%のシナジーが現出。2019年度には14%積み増しとなる96%の現出を見込む。2020年での達成目標に変更無し。

■ 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、ターミナル、フィーダー、トラック、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：航路合理化、燃料消費量削減等

目標に対する達成率



Size		1)2018年度期初想定	2)2018年度実績	3)2019年度想定	3)-2)
		>= 20,500 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	120,600 6	120,600 6
10,500 - 20,500 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	321,000 23	335,220 24	349,000 25	13,780 1
9,800 - 10,500 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	100,100 10	100,100 10	160,100 16	60,000 6
7,800 - 9,800 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	347,598 39	331,036 37	348,874 39	17,838 2
6,000 - 7,800 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	252,168 39	254,900 39	221,476 34	▲ 33,424 ▲ 5
5,200 - 6,000 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	89,670 16	89,998 16	84,170 15	▲ 5,828 ▲ 1
4,600 - 5,200 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	118,260 24	132,488 27	117,933 24	▲ 14,555 ▲ 3
4,300 - 4,600 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	71,816 16	71,816 16	71,816 16	0 0
3,500 - 4,300 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	46,562 11	29,690 7	16,912 4	▲ 12,778 ▲ 3
2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	52,992 20	60,952 23	53,337 20	▲ 7,615 ▲ 3
1,300 - 2,400 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	18,711 11	16,993 10	15,275 9	▲ 1,718 ▲ 1
1,000 - 1,300 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	1,200 1	6,449 6	6,449 6	0 0
< 1,000 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	6,000 8	2,106 3	2,810 4	704 1
合計	キャパシティ(TEU) 隻数	1,546,677 224	1,552,348 224	1,568,752 218	16,404 ▲ 6

第4四半期末