# 2020年3月期
# 第1四半期決算説明会

2019年7月31日

© 2019. NYK Group. All rights reserved.

日本郵船

# 目次

1. 2020年3月期 第1四半期決算概要 ―― p.3-6

2. 2020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

(添付) Ocean Network Express
2019年度第1四半期決算説明資料

© 2019. NYK Group. All rights reserved.

# 1. 2020年3月期第1四半期決算概要

日本郵船

- 売上高　ポートフォリオ見直しに伴う事業持分売却等により前年同期比で減収。
- 経常利益　航空運送・物流・不定期専用船の各事業は前年同期比減益となるも定期船事業の大幅改善により黒字化。
- 特別損益　保有不動産の売却益を計上。
高コスト傭船2隻の期前返船を決定し、損失を計上。

＜ 1Qの振り返り ＞

- 定期船　ONE社 積高・消席率の向上、収支改善に向けた施策の実行に加え、前期に発生した単体一時費用の剥落等により前年同期比で大幅改善。
- 航空運送　機材は想定通り稼働。
米中貿易摩擦を背景とする輸送需要低下の影響で損失計上。
- 物流　コントラクトロジスティクス事業は主に欧州で採算性が改善したものの、海上・航空ともにフォワーディング取扱量が減少し、減益。
- 不定期専用船　エネルギー輸送、自動車輸送は堅調に推移するも、ブラジル・西豪州の供給障害に起因するドライバルク市況の悪化の影響が尾を引き、減益。

© 2019. NYK Group. All rights reserved.

# 第1四半期決算 (サマリー)

1Q決算

日本郵船

- 各段階損益はいずれも大幅に改善
- 事業持分売却等で売上高は対前年同期比減収

| (億円) | 19/3期 1Q | 19/3期 2Q | 19/3期 上期 | 19/3期 3Q | 19/3期 4Q | 19/3期 下期 | 19/3期 通期 | 20/3期 1Q | 1Q比較増減 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 売上高 | 4,648 | 4,507 | 9,156 | 4,689 | 4,446 | 9,136 | 18,293 | 4,064 | ▲584 |
| 営業損益 | ▲81 | 39 | ▲41 | 87 | 65 | 152 | 110 | 54 | 135 |
| 経常損益 | ▲66 | ▲24 | ▲90 | 56 | 13 | 69 | ▲20 | 64 | 130 |
| 親会社株主に帰属する当期純利益 | ▲45 | ▲52 | ▲97 | 10 | ▲357 | ▲347 | ▲445 | 91 | 137 |
| 為替レート<br>燃料油価格 | ¥108.10<br>$395.94 | ¥110.87<br>$443.36 | ¥109.48<br>$419.65 | ¥113.43<br>$478.90 | ¥110.28<br>$451.74 | ¥111.86<br>$465.32 | ¥110.67<br>$442.49 | ¥110.73<br>$438.21 | +¥2.63<br>+$42.27 |

© 2019. NYK Group. All rights reserved.

# 前年同期比較（セグメント別）

1Q決算

日本郵船

- 定期船はONE社が収支改善で黒字化。単体の事業終了コスト剥落等により前年同期比で大幅増益
- 航空運送・物流・不定期専用船は前年同期比で業績悪化

| | 事業セグメント（億円） | 19/3期 1Q | 19/3期 2Q | 19/3期 上期 | 19/3期 3Q | 19/3期 4Q | 19/3期 下期 | 19/3期 通期 | 20/3期 1Q | 1Q 比較増減 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 一般貨物輸送事業 | 定期船 | 801 | 700 | 1,502 | 679 | 682 | 1,361 | 2,863 | 519 | ▲282 |
| | | ▲166 | ▲22 | ▲188 | ▲58 | ▲16 | ▲75 | ▲264 | 19 | 185 |
| | 航空運送 | 217 | 74 | 291 | 131 | 145 | 276 | 567 | 177 | ▲39 |
| | | ▲16 | ▲62 | ▲79 | ▲42 | ▲37 | ▲79 | ▲159 | ▲44 | ▲27 |
| | 物流 | 1,304 | 1,353 | 2,657 | 1,373 | 1,227 | 2,600 | 5,258 | 1,177 | ▲126 |
| | | 13 | 19 | 32 | 38 | 6 | 44 | 77 | ▲0 | ▲13 |
| | (単純合計) | 2,323 | 2,127 | 4,450 | 2,183 | 2,054 | 4,238 | 8,689 | 1,874 | ▲448 |
| | | ▲169 | ▲65 | ▲235 | ▲63 | ▲46 | ▲110 | ▲346 | ▲25 | 144 |
| 不定期専用船事業 | 不定期専用船 | 2,065 | 2,081 | 4,146 | 2,184 | 2,082 | 4,266 | 8,413 | 1,951 | ▲113 |
| | | 104 | 54 | 158 | 106 | 72 | 179 | 337 | 92 | ▲12 |
| その他事業 | 不動産 | 18 | 19 | 38 | 18 | 19 | 38 | 76 | 18 | ▲0 |
| | | 7 | 7 | 14 | 6 | 6 | 13 | 27 | 7 | 0 |
| | その他 | 435 | 466 | 901 | 501 | 478 | 979 | 1,881 | 397 | ▲38 |
| | | 9 | ▲3 | 5 | 19 | 5 | 24 | 30 | 7 | ▲1 |
| | 消去・全社 | ▲194 | ▲186 | ▲380 | ▲199 | ▲187 | ▲387 | ▲767 | ▲177 | 16 |
| | | ▲17 | ▲16 | ▲33 | ▲12 | ▲24 | ▲36 | ▲70 | ▲17 | ▲0 |
| | 連結 | 4,648 | 4,507 | 9,156 | 4,689 | 4,446 | 9,136 | 18,293 | 4,064 | ▲584 |
| | | ▲66 | ▲24 | ▲90 | 56 | 13 | 69 | ▲20 | 64 | 130 |

※　（上段）売上高　（下段）経常損益

© 2019. NYK Group. All rights reserved.

# 経常損益　前年同期比増減分析

1Q決算

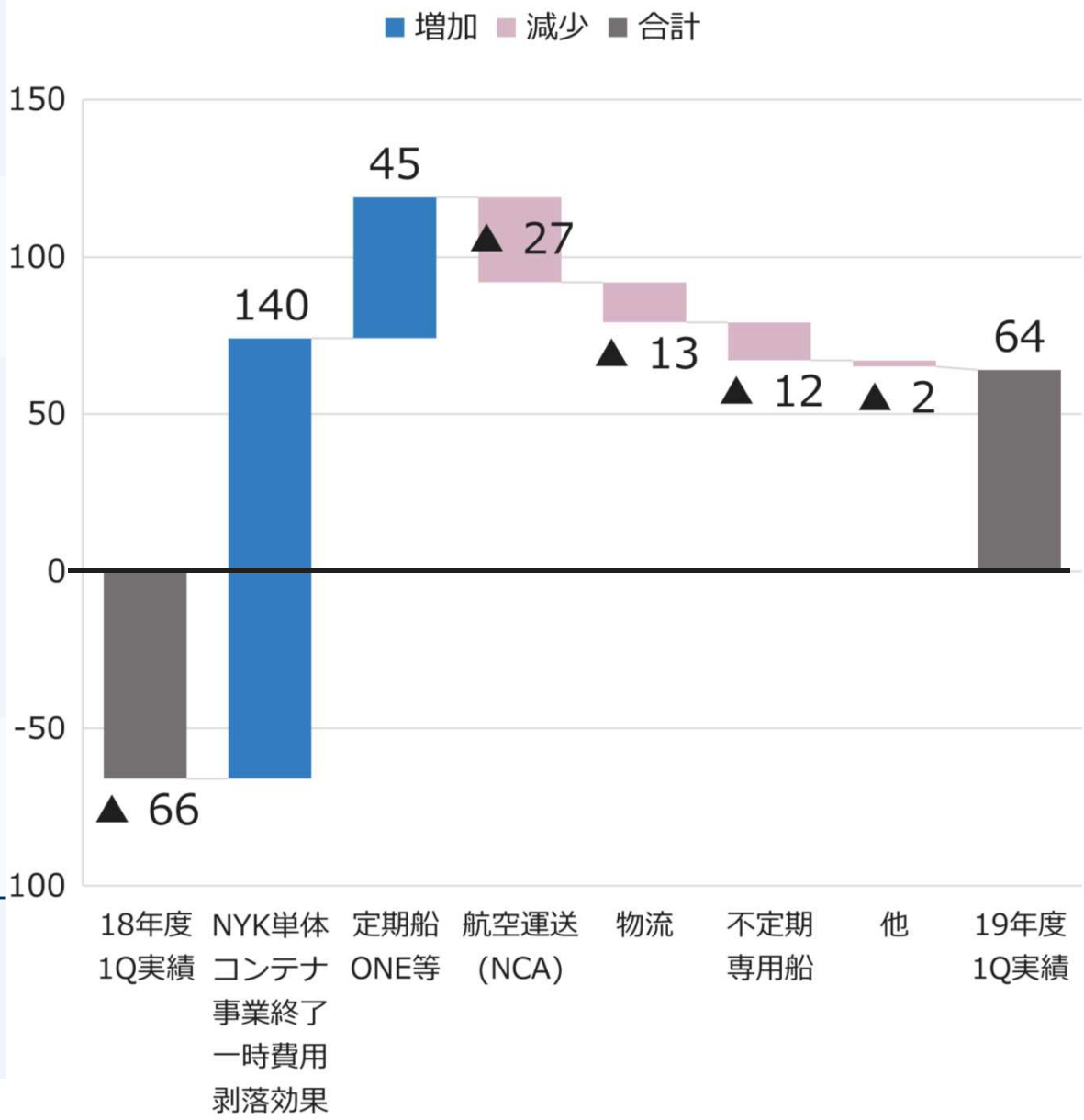
日本郵船

## 要因別分析

| | | |
|---|---|---|
| **円安** | **2** | 今期 110.73円/$, 2.63円の円安 |
| **燃料油高** | **▲3** | 今期 $438.21/MT, $42.27の上昇 |
| **海運市況変動等** | **62** | |
| **為替差損益** | **▲21** | |
| **その他** | **90** | 単体コンテナ船事業終了一時費用剥落効果（+140） |
| **合計** | **130** | |

## 事業別分析

(単位：億円)




© 2019. NYK Group. All rights reserved.

# 2. 2020年3月期通期業績予想

業績予想

日本郵船

- 前回予想比　減収となるも利益水準は維持
  - 定期船　上方修正。
    １Qの収支改善は想定を上回るも、２Qは欧州航路の運賃・積高下落影響を織り込む。下期は前回想定並み。
    （＊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）
  - 航空運送　下方修正。
    市況悪化を背景とした輸送重量の大幅な減少を見込む。
  - 物流　下方修正。
    フォワーディング事業の取扱量は大幅な減少を見込む。
  - 不定期専用船　上方修正。
    ドライバルク輸送：１Qの市況悪化の影響を受けるが、足元の需給バランス改善もあり、通期では期初想定並み。
    エネルギー輸送　：原油・石油製品市況は下期にかけて強含み。
    自動車輸送　：欧米向け、アジア域内の荷動きが引き続き堅調。
- 特別損益　今年度も高コスト傭船の期前返船・資産流動化を実行予定
- 配当　年間40円／株（中間20円・期末20円）の予想を据え置き

© 2019. NYK Group. All rights reserved.

# 通期業績予想（サマリー）

業績予想

日本郵船

| (億円) | 19/3期（実績） 上期 1Q | 上期 2Q | 下期 3Q | 下期 4Q | 通期 | 20/3期（予想） 上期 1Q(実) | 上期 2Q | 下期 | 通期 | 通期増減 | 前回予想比(通期) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 売上高 | 9,156 | | 9,136 | | 18,293 | 8,365 | | 8,635 | 17,000 | ▲1,293 | ▲300 |
| | 4,648 | 4,507 | 4,689 | 4,446 | | 4,064 | 4,301 | | | | |
| 営業損益 | ▲41 | | 152 | | 110 | 130 | | 215 | 345 | 235 | ▲35 |
| | ▲81 | 39 | 87 | 65 | | 54 | 76 | | | | |
| 経常損益 | ▲90 | | 69 | | ▲20 | 180 | | 190 | 370 | 390 | 0 |
| | ▲66 | ▲24 | 56 | 13 | | 64 | 116 | | | | |
| 親会社株主に帰属する当期純利益 | ▲97 | | ▲347 | | ▲445 | 90 | | 170 | 260 | 705 | 0 |
| | ▲45 | ▲52 | 10 | ▲357 | | 91 | ▲1 | | | | |
| 為替レート | ￥108.10 | ￥110.87 | ￥113.43 | ￥110.28 | ￥110.67 | ￥110.73 | ￥105.00 | ￥105.00 | ￥106.43 | ▲￥4.24 | |
| 燃料油価格 | $395.94 | $443.36 | $478.90 | $451.74 | $442.49 | $438.21 | $430.00 | $370.00 | $402.05 | ▲$40.44 | |
| | | | | | | (適合油価格→) | | $570.00 | $570.00 | | |

► 経常利益に対する感応度(通期)

為替レート　：1円の円安で約2.4億円/年の増益

燃料油価格　：＄10/MTの燃料油価格下落で約3億円/年の増益

© 2019. NYK Group. All rights reserved.

# 通期業績予想（セグメント別）

業績予想

日本郵船

| 事業セグメント | | 19/3期（実績） | | | | | 20/3期（予想） | | | | | 通期増減 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | (億円) | 1Q | 2Q | 上期 | 下期 | 通期 | 1Q(実) | 2Q | 上期 | 下期 | 通期 | |
| 一般貨物輸送事業 | 定期船 | 801 | 700 | 1,502 | 1,361 | 2,863 | 519 | 530 | 1,050 | 1,020 | 2,070 | ▲793 |
| | | ▲166 | ▲22 | ▲188 | ▲75 | ▲264 | 19 | 61 | 80 | 10 | 90 | 354 |
| | 航空運送 | 217 | 74 | 291 | 276 | 567 | 177 | 233 | 410 | 470 | 880 | 313 |
| | | ▲16 | ▲62 | ▲79 | ▲79 | ▲159 | ▲44 | ▲36 | ▲80 | ▲50 | ▲130 | 29 |
| | 物流 | 1,304 | 1,353 | 2,657 | 2,600 | 5,258 | 1,177 | 1,312 | 2,490 | 2,620 | 5,110 | ▲148 |
| | | 13 | 19 | 32 | 44 | 77 | ▲0 | 20 | 20 | 40 | 60 | ▲17 |
| | (単純合計) | 2,323 | 2,127 | 4,450 | 4,238 | 8,689 | 1,874 | 2,075 | 3,950 | 4,110 | 8,060 | ▲629 |
| | | ▲169 | ▲65 | ▲235 | ▲110 | ▲346 | ▲25 | 46 | 20 | 0 | 20 | 366 |
| 不定期専用船事業 | 不定期専用船 | 2,065 | 2,081 | 4,146 | 4,266 | 8,413 | 1,951 | 2,018 | 3,970 | 4,100 | 8,070 | ▲343 |
| | | 104 | 54 | 158 | 179 | 337 | 92 | 93 | 185 | 215 | 400 | 63 |
| その他事業 | 不動産 | 18 | 19 | 38 | 38 | 76 | 18 | 16 | 35 | 40 | 75 | ▲1 |
| | | 7 | 7 | 14 | 13 | 27 | 7 | 2 | 10 | 15 | 25 | ▲2 |
| | その他 | 435 | 466 | 901 | 979 | 1,881 | 397 | 408 | 805 | 840 | 1,645 | ▲236 |
| | | 9 | ▲3 | 5 | 24 | 30 | 7 | 2 | 10 | ▲5 | 5 | ▲25 |
| | 消去・全社 | ▲194 | ▲186 | ▲380 | ▲387 | ▲767 | ▲177 | ▲217 | ▲395 | ▲455 | ▲850 | ▲83 |
| | | ▲17 | ▲16 | ▲33 | ▲36 | ▲70 | ▲17 | ▲27 | ▲45 | ▲35 | ▲80 | ▲10 |
| | 連結 | 4,648 | 4,507 | 9,156 | 9,136 | 18,293 | 4,064 | 4,301 | 8,365 | 8,635 | 17,000 | ▲1,293 |
| | | ▲66 | ▲24 | ▲90 | 69 | ▲20 | 64 | 116 | 180 | 190 | 370 | 390 |

※　（上段）売上高　（下段）経常損益

© 2019. NYK Group. All rights reserved.

# 通期業績予想（セグメント別・前回今回予想比）

業績予想

日本郵船

| | 事業セグメント (億円) | 前回予想 上期 | 前回予想 下期 | 前回予想 通期 | 今回予想 上期 | 今回予想 下期 | 今回予想 通期 | 前回予想差 上期 | 前回予想差 下期 | 前回予想差 通期 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 一般貨物輸送事業 | 定期船 | 1,050 | 1,020 | 2,070 | 1,050 | 1,020 | 2,070 | 0 | 0 | 0 |
| | | 55 | 5 | 60 | 80 | 10 | 90 | 25 | 5 | 30 |
| | 航空運送 | 490 | 490 | 980 | 410 | 470 | 880 | ▲80 | ▲20 | ▲100 |
| | | ▲20 | ▲40 | ▲60 | ▲80 | ▲50 | ▲130 | ▲60 | ▲10 | ▲70 |
| | 物流 | 2,670 | 2,730 | 5,400 | 2,490 | 2,620 | 5,110 | ▲180 | ▲110 | ▲290 |
| | | 35 | 45 | 80 | 20 | 40 | 60 | ▲15 | ▲5 | ▲20 |
| | (単純合計) | 4,210 | 4,240 | 8,450 | 3,950 | 4,110 | 8,060 | ▲260 | ▲130 | ▲390 |
| | | 70 | 10 | 80 | 20 | 0 | 20 | ▲50 | ▲10 | ▲60 |
| 不定期専用船事業 | 不定期専用船 | 3,950 | 4,080 | 8,030 | 3,970 | 4,100 | 8,070 | 20 | 20 | 40 |
| | | 135 | 225 | 360 | 185 | 215 | 400 | 50 | ▲10 | 40 |
| その他事業 | 不動産 | 35 | 40 | 75 | 35 | 40 | 75 | 0 | 0 | 0 |
| | | 10 | 15 | 25 | 10 | 15 | 25 | 0 | 0 | 0 |
| | その他 | 820 | 830 | 1,650 | 805 | 840 | 1,645 | ▲15 | 10 | ▲5 |
| | | 0 | ▲10 | ▲10 | 10 | ▲5 | 5 | 10 | 5 | 15 |
| | 消去・全社 | ▲450 | ▲455 | ▲905 | ▲395 | ▲455 | ▲850 | 55 | 0 | 55 |
| | | ▲40 | ▲45 | ▲85 | ▲45 | ▲35 | ▲80 | ▲5 | 10 | 5 |
| | 連結 | 8,565 | 8,735 | 17,300 | 8,365 | 8,635 | 17,000 | ▲200 | ▲100 | ▲300 |
| | | 175 | 195 | 370 | 180 | 190 | 370 | 5 | ▲5 | 0 |

**通期 経常損益傾向（前回予想比）**

- コンテナ ↖
- ターミナル ↖
- 海上事業 ↘
- 航空事業 ↘
- ロジスティクス事業 ↘
- 内航・その他 ↘
- ドライバルク輸送 →
- エネルギー輸送 ↖
- 自動車輸送 ↖

※ （上段）売上高 （下段）経常損益

© 2019. NYK Group. All rights reserved.

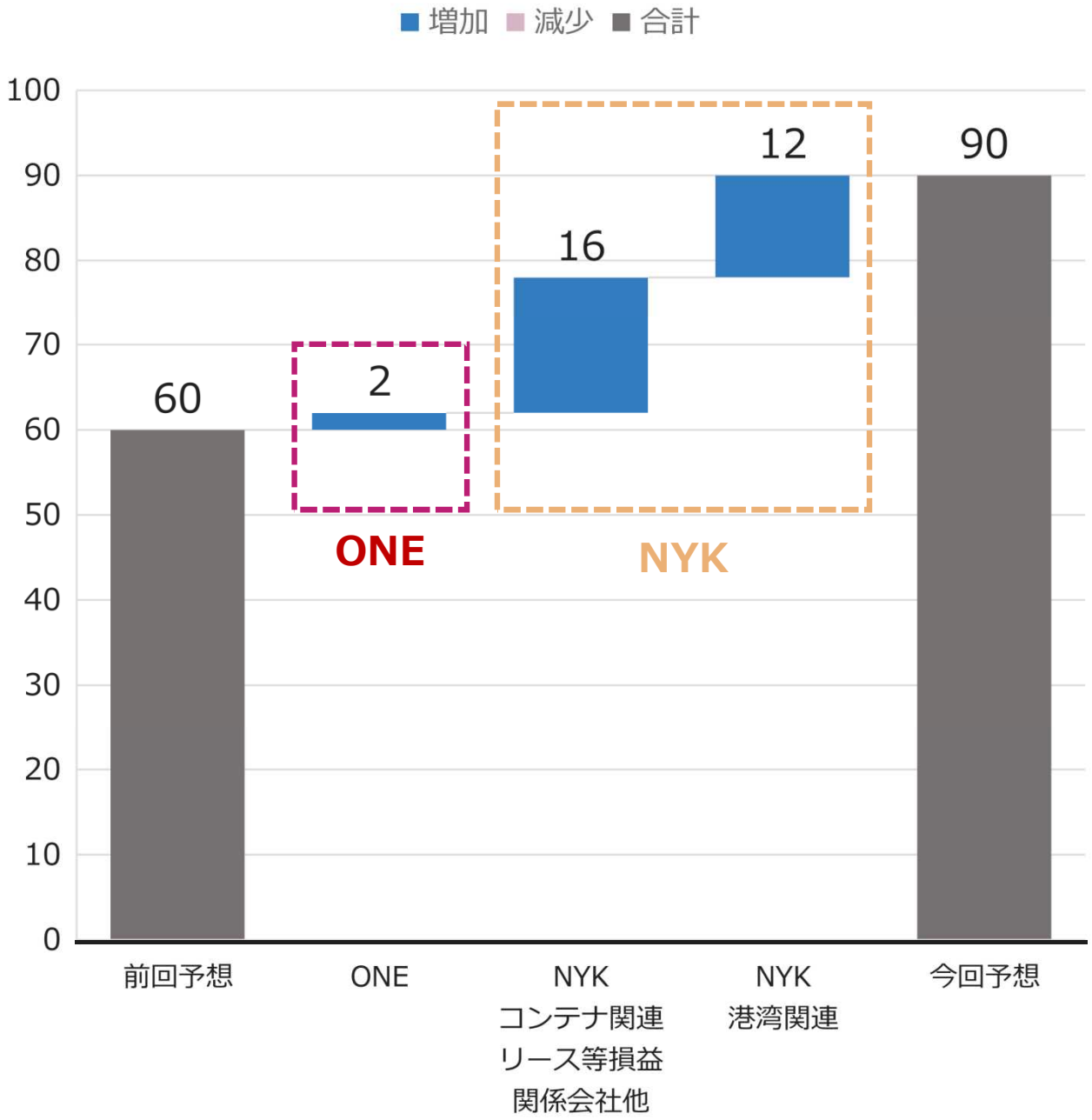
# セグメント別状況 (一般貨物輸送事業)

セグメント

日本郵船

## ► 1．定期船事業　20/3期 前回予想 vs 今回予想

(単位：億円)




© 2019. NYK Group. All rights reserved.

# セグメント別状況 (一般貨物輸送事業)

セグメント

日本郵船

## ► 2．航空運送事業（NCA）

| | 19/3期(実績) 上期 1Q | 19/3期(実績) 上期 2Q | 19/3期(実績) 下期 3Q | 19/3期(実績) 下期 4Q | 19/3期(実績) 通期 | 20/3期(予想) 上期 1Q（実） | 20/3期(予想) 上期 2Q | 20/3期(予想) 下期 | 20/3期(予想) 通期 | 前回予想比（通期） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **売上高**(億円) | 291 | | 276 | | 567 | 410 | | 470 | 880 | ▲100 |
| | 217 | 74 | 131 | 145 | | 177 | 233 | | | |
| **経常損益**(億円) | ▲79 | | ▲79 | | ▲159 | ▲80 | | ▲50 | ▲130 | ▲70 |
| | ▲16 | ▲62 | ▲42 | ▲37 | | ▲44 | ▲36 | | | |
| **輸送重量** 千トン | 148 | | 128 | | 276 | 215 | | 236 | 451 | ▲14 |
| | 112 | 36 | 57 | 71 | | 93 | 122 | | | |
| **輸送量(RTK)** 百万トンキロ | 855 | | 722 | | 1,576 | 1,188 | | 1,272 | 2,460 | ▲332 |
| | 671 | 183 | 306 | 416 | | 529 | 659 | | | |
| **供給量(ATK)** 百万トンキロ | 1,222 | | 1,148 | | 2,370 | 1,869 | | 1,834 | 3,703 | ▲73 |
| | 944 | 278 | 489 | 659 | | 894 | 975 | | | |
| **YIELD指数** 09/3期 1Q=100 | 90 | | 90 | | 90 | 86 | | 87 | 86 | 0 |
| | 94 | 79 | 95 | 85 | | 88 | 85 | | | |
| **MOPS (ジェット燃料)** US$ per bbl | $88 | | $80 | | $84 | $82 | | $85 | $84 | ▲$6 |
| | $87 | $89 | $83 | $77 | | $80 | $85 | | | |

© 2019. NYK Group. All rights reserved.

# セグメント別状況 (一般貨物輸送事業)



日本郵船

## ► 2．航空運送事業（NCA）

◆ 稼働状況　自社運航 8機は想定通り稼働

アトラス社からのスペース調達は１機目が開始
（２機目は2Qから開始予定）

◆ 経常利益　通期予想見直し ▲70億円（期初予想比）

上期 ： ▲60億円（期初予想比）
米中関税問題の影響で需要が大幅減
RTK ▲17%（期初 1,429 ⇒ 今回 1,188百万TK）
主として日本・中国発、電子機器・製造装置類が減少

下期 ： ▲10億円（期初予想比）
ピークシーズンに一定程度の需要回復を見込む
RTK ▲7%（期初 1,364 ⇒ 今回 1,272百万TK）

★ 日本発 輸出重量
4～6月合計 239,845t
昨年同期比　▲26%
( JAFA 航空貨物取扱実績 )

◆ 収支対策　機動的な航路運営

需要に応じた増減便の実施
採算向上のための配便の見直し

© 2019. NYK Group. All rights reserved.

# セグメント別状況 (一般貨物輸送事業)

セグメント

日本郵船

## ► 3. 物流事業：郵船ロジスティクス

| | | 18/3期(実績) | 19/3期(実績) | | | | | 20/3期(予想) | | | | 前回予想比(通期) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 上期 | | 下期 | | 通期 | 上期 | | 下期 | 通期 | |
| | | 通期 | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | | 1Q(実) | 2Q | | | |
| 海上輸出 | TEU (1,000TEU) | 780 | 419 | | 397 | | 815 | 391 | | 385 | 776 | ▲135 |
| | | | 203 | 216 | 207 | 190 | | 191 | 200 | | | |
| | 前年同期比 | 1% | 4% | | ▲3% | | 5% | ▲7% | | ▲3% | ▲5% | ▲15% |
| | | | 5% | 3% | ▲2% | ▲4% | | ▲6% | ▲7% | | | |
| 航空輸出 | 重量 (1,000トン) | 375 | 190 | | 189 | | 380 | 176 | | 189 | 365 | ▲43 |
| | | | 94 | 97 | 101 | 88 | | 83 | 93 | | | |
| | 前年同期比 | 2% | 4% | | ▲1% | | 1% | ▲8% | | 0% | ▲4% | ▲11% |
| | | | 2% | 6% | ▲4% | 2% | | ▲11% | ▲4% | | | |

- 海上事業　米中貿易摩擦を背景に中国発米国向けの取扱いが大幅減。アジア域内の取扱いも低調。
- 航空事業　日本発を中心にアジアマーケットが低迷し取扱いが大幅減。仕入れ値低減による粗利改善は進捗。
- ロジスティクス事業　欧州で採算性が改善。北米・南アジアでの収支改善に時間を要す。

© 2019. NYK Group. All rights reserved.

# セグメント別状況 (不定期専用船事業)

セグメント

日本郵船

## ► 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

| | | 19/3期(実績) | | | | | 20/3期(予想) | | | | 前回予想（通期） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | 通期 | 1Q(実) | 2Q | 下期 | 通期 | |
| ドライバルカー | BDI | 1,258 | 1,603 | 1,357 | 791 | 1,252 | 994 | 1,664 | 1,373 | 1,351 | 1,317 |
| | Cape (5TC) | 14,928 | 22,054 | 15,822 | 8,628 | 15,358 | 11,363 | 22,000 | 16,500 | 16,591 | 16,000 |
| | Panamax (Pac) | 10,741 | 10,444 | 10,777 | 7,218 | 9,795 | 8,602 | 12,750 | 11,000 | 10,838 | 10,800 |
| | Handymax (Pac) | 11,467 | 10,718 | 9,527 | 7,935 | 9,912 | 7.593 | 9,500 | 12,000 | 10,273 | 11,000 |
| | Handy (Pac) | 8,684 | 7,932 | 7,718 | 5,609 | 7,486 | 6,254 | 7,000 | 8,750 | 7,689 | 8,125 |
| タンカー | VLCC | 9,076 | 13,966 | 45,351 | 27,840 | 24,058 | 12,565 | 22,500 | 42,500 | 30,016 | 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

- ドライバルク輸送　　１Qの市況悪化の影響を受けるが、通期では期初想定並み。
- エネルギー輸送　　上期の荷動きは低迷するも、下期は引き続き強含みを予想。

© 2019. NYK Group. All rights reserved.

# セグメント別状況 (不定期専用船事業)



日本郵船

## ► 4．不定期専用船事業 – 2）自動車船

| | 19/3期(実績) | | | | | 20/3期（予想） | | | | 前回予想比（通期） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 上期 | | 下期 | | 通期 | 上期 | | 下期 | 通期 | |
| | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | | 1Q(実) | 2Q | | | |
| **輸送台数**<br>(万台) | **168** | | **172** | | **340** | **162** | | **160** | **322** | **10** |
| | **87** | **81** | **86** | **86** | | **79** | **83** | | | |
| **前年同期比** | **▲6%** | | **▲7%** | | **▲6%** | **▲4%** | | **▲7%** | **▲5%** | **3%** |
| | **▲1%** | **▲11%** | **▲8%** | **▲5%** | | **▲9%** | **2%** | | | |

- 欧米向け、アジア域内の荷動きが堅調に推移。輸送台数は前回予想比で若干の上振れ。
- 三国間航路を中心に配船効率化が進捗。

© 2019. NYK Group. All rights reserved.

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

# 2019年度第1四半期決算説明資料

2019年7月31日

Ocean Network Express

# 2019年度第1四半期 決算概要及び差異分析

## 第1四半期実績　及び前年同期比較

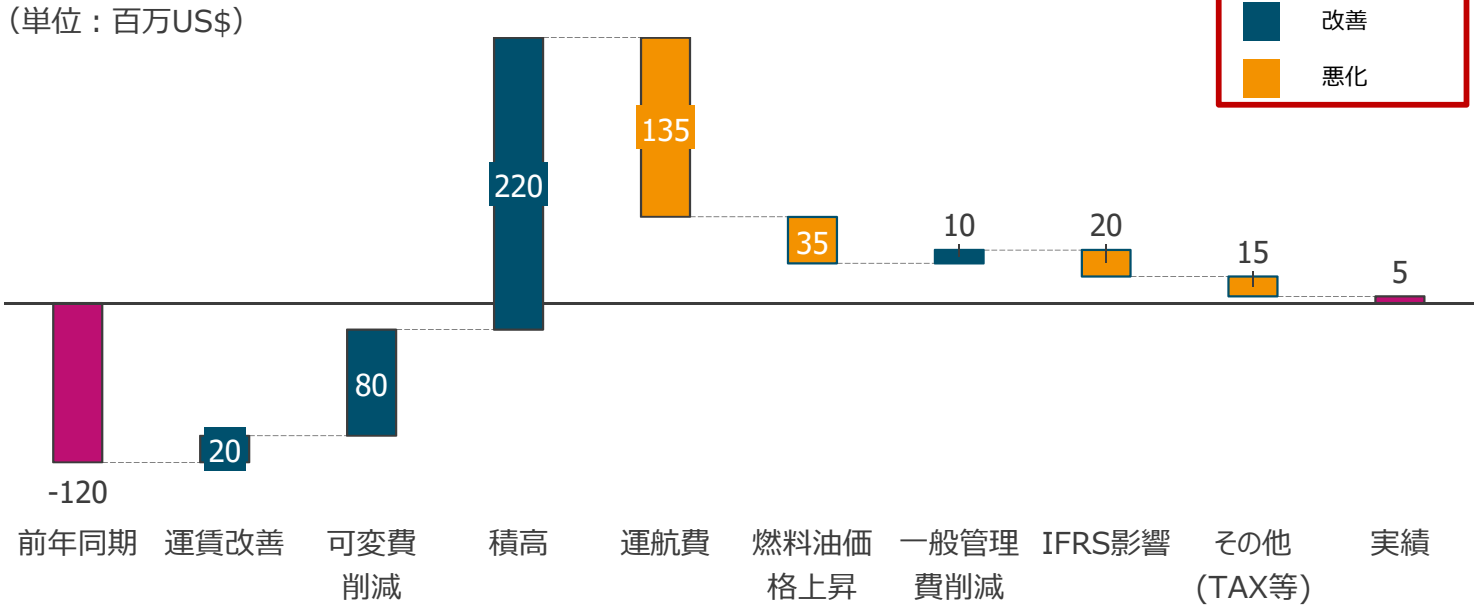
期首想定を上回るペースで収支は好転、第1四半期は黒字化を達成。

（単位：百万US$）

| | 2018年度 1Q 実績 | 2019年度 1Q 実績 | 1Q 増減 | 1Q 増減 (%) |
|---|---|---|---|---|
| 売上高 | 2,066 | 2,875 | 809 | 39.1% |
| 税引き後損益 | -120 | 5 | 125 | - |
| 燃料油価格（US$/MT） | $407 | $432 | $25 | |

## 第1四半期実績　対前年同期差異分析

（単位：百万US$）




- 運賃：北米、南米、アジアで改善。欧州で悪化。
- 可変費：ポートフォリオ改善(p.5記載)やコスト削減活動により、ターミナル費用、内陸費用等の可変費単価が低下し収益性は改善。
- 積高：サービス安定に伴い大幅に改善。事業を開始した前年同期に段階的にサービスが開始した事も影響。
- 運航費：プロダクト最適化（p.5記載）及び燃料油節減活動により単価は想定通り下落するも、段階的にサービスを開始した前年同期比で総運航費は増加。
- 一般管理費：代理店費用、IT費用が減少。
- IFRS影響：リース会計基準適用開始による影響
- その他：運賃収入増加によるFreight Tax増加影響等。

© 2019 Ocean Network Express Pte. Ltd.

Ocean Network Express

# 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年度実績 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | 上期 | 下期 | 通期 | 2019年度 1Q 実績 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 北米往航 | 積高 | 530 | 761 | 746 | 627 | 1,291 | 1,374 | 2,664 | 669 |
| | 消席率 | 73% | 90% | 95% | 88% | 82% | 92% | 87% | 86% |
| 欧州往航 | 積高 | 312 | 478 | 442 | 455 | 790 | 897 | 1,687 | 460 |
| | 消席率 | 73% | 90% | 92% | 92% | 82% | 92% | 88% | 87% |
| 北米復航 | 積高 | 218 | 285 | 320 | 318 | 502 | 639 | 1,141 | 350 |
| | 消席率 | 33% | 33% | 40% | 43% | 33% | 41% | 37% | 47% |
| 欧州復航 | 積高 | 194 | 263 | 315 | 320 | 457 | 634 | 1,091 | 323 |
| | 消席率 | 48% | 47% | 62% | 63% | 48% | 62% | 55% | 64% |

(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年度実績 1Q | 2Q | 3Q | 4Q | 上期 | 下期 | 通期 | 2019年度 1Q 実績 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 北米往航 | 100 | 101 | 108 | 105 | 101 | 107 | 104 | 103 |
| 欧州往航 | 100 | 106 | 100 | 107 | 104 | 104 | 104 | 100 |

- 北米往航：運賃は長期契約については、期首の想定並に妥結し改善、その効果は5月以降、順次発現してきており、短期市況も、堅調に推移。荷動きは、米国の中国への追加関税措置により、一部の顧客に出荷を控えるなどの影響がみられやや低迷し、期首想定では計画していなかった減便を12便実施し、消席率の維持に努めた。
- 欧州往航：全体の需要は比較的好調を維持したものの、運賃市況は供給の伸びが需要を上回り昨年並みに低迷。計5便の減便を実施し消席率の低下を最小限に留めた。
- 復航：北米航路は不安定な荷況の中、安定的に推移し四半期の積高としては最高値を記録。欧州航路は積高は堅調に推移し四半期の積高としては最高値を記録したものの、運賃市況は供給の伸びの影響を受けて低調となった。

© 2019 Ocean Network Express Pte. Ltd.

Ocean Network Express

# 2019年度通期　業績見通し及び差異分析

## 通期業績　及び前回予想比較

1Qの収支改善は期首想定を上回り推移も、2Qは主に欧州悪化を織り込み、上期では微改善に留まる。下期は据え置き。

（単位：百万US$）

| | 2019年度前回予想 | | | 2019年度最新予想 | | | | | 通期 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 上期予想 | 下期予想 | 通期予想 | 1Q実績 | 2Q予想 | 上期予想 | 下期予想 | 通期予想 | 増減 | 増減(%) |
| 売上高 | 6,417 | 6,306 | 12,723 | 2,875 | 3,214 | 6,089 | 6,306 | 12,395 | -328 | -2.6% |
| 税引き後損益 | 123 | -38 | 85 | 5 | 123 | 128 | -38 | 90 | 5 | 5.9% |
| 燃料油価格(US$/MT) | $445 | $533 | $488 | $432 | $432 | $432 | $533 | $483 | -$5 | |

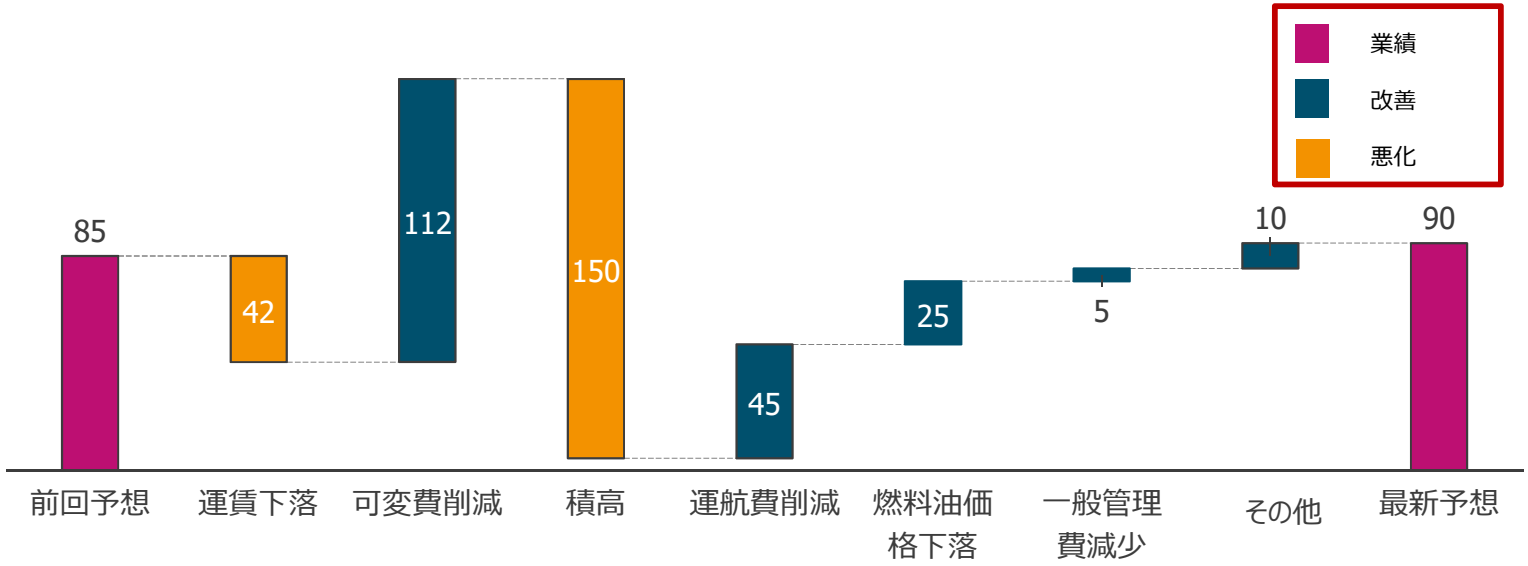
税引き後損益に対する燃料油Sensitivity

**四半期・US$10/MT あたり　±US$2MIL**

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

## 通期業績　対前回予想比較

（単位：百万US$）




- 運賃：主に欧州航路での悪化を反映。
- 可変費：1Q同様、ポートフォリオ最適化効果やコスト削減効果を反映し、可変費単価は減少、収益性の改善を見込む。
- 運航費削減：需要の伸びが期首想定に届いておらず、追加減便を実施。プロダクト最適化と燃料油節減活動は期首想定通り。
- 積高：主に欧州・北米・アジア航路で1Q実績と2Q足元の需要減少を反映。通期の需要は全世界で3%前後の伸びに留まると想定。
- 一般管理費：代理店料、IT費用が減少。

© 2019 Ocean Network Express Pte. Ltd.

Ocean Network Express

# 取り組み進捗

| 2019年度　取り組み進捗 | |
|---|---|
| 貨物ポートフォリオ最適化 | 北米長期契約は、19年度のプロダクトをベースに顧客別、発地・向け地別の収益性の精査し交渉を行った結果、期首で想定した水準通りの妥結。期首時点での見込み通り、US$190Mil/年間の改善を見込む。追加コスト削減活動により可変費単価は下落、想定通りの削減効果が出ている。 |
| プロダクト（航路・投入船）最適化 | 2019年度サービス改変に伴う船の転配は6月に完了。THE Allianceでは北米ー欧州の振り子配船開始や複数航路での大型化、寄港地の見直し等（改善額：約US$120Mil/年間）、THEA以外では西亜航路合理化、不採算航路の休止や大型化、自社フィーダー網拡大等（同：約US$75Mil/年間）、また燃料油節減活動による改善策（同：約US$65Mil/年間）を期首の想定通り実施、効果額は年度を通じて現出。THEAは、2020年4月より現代商船の参画を決定。更なる競争力強化のため、新サービス開始へ向け準備に着手。 |
| 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推進。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み中。US$50Mil/年間の改善策は期首の想定通りに進行中。 |
| シナジー効果の現出 | US$1,050Mil/年間のシナジー効果目標について、統合1年目となる2018年度には82%現出。2年目の2019年度に96%達成、3年目の2020年度に100%達成とする目標に変更なし。 |
| MARPOL2020対応 | 環境保護と規制の遵守に向けて取り組みは着実に進捗。規制適合油の調達は、規制発効までに使用相当量確保の目途が立っている。スクラバーについては業界の動向を注視しつつ、業界並みの搭載率をベンチマークとし大型船への搭載準備を順次進めている。規制対応により輸送コストは大幅に上昇し、運賃への転嫁が不可避。顧客への説明を尽くしており、2019年末をまたぐ略全ての長期契約でOBS(ONE BUNKER SURCHARGE)等コストリカバリーの合意を取得済。年末の交渉においても同様の対応を進める前提。 |
| 海外ターミナル事業の移管 | 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 Ocean Network Express Pte. Ltd.

# 船隊構成

| Size | | 1)2018年度末 | 2)2019年6月末 | 2)-1) |
|---|---|---|---|---|
| >= 20,500 TEU | キャパシティ(TEU) | 120,600 | 120,600 | 0 |
| | 隻数 | 6 | 6 | 0 |
| 10,500 - 20,500 TEU | キャパシティ(TEU) | 335,220 | 349,220 | 14,000 |
| | 隻数 | 24 | 25 | 1 |
| 9,800 - 10,500 TEU | キャパシティ(TEU) | 100,100 | 100,100 | 0 |
| | 隻数 | 10 | 10 | 0 |
| 7,800 - 9,800 TEU | キャパシティ(TEU) | 331,036 | 365,941 | 34,905 |
| | 隻数 | 37 | 41 | 4 |
| 6,000 - 7,800 TEU | キャパシティ(TEU) | 254,900 | 234,404 | ▲ 20,496 |
| | 隻数 | 39 | 36 | ▲ 3 |
| 5,200 - 6,000 TEU | キャパシティ(TEU) | 89,998 | 89,998 | 0 |
| | 隻数 | 16 | 16 | 0 |
| 4,600 - 5,200 TEU | キャパシティ(TEU) | 132,488 | 133,204 | 716 |
| | 隻数 | 27 | 27 | 0 |
| 4,300 - 4,600 TEU | キャパシティ(TEU) | 71,816 | 67,384 | ▲ 4,432 |
| | 隻数 | 16 | 15 | ▲ 1 |
| 3,500 - 4,300 TEU | キャパシティ(TEU) | 29,690 | 25,472 | ▲ 4,218 |
| | 隻数 | 7 | 6 | ▲ 1 |
| 2,400 - 3,500 TEU | キャパシティ(TEU) | 60,952 | 50,216 | ▲ 10,736 |
| | 隻数 | 23 | 19 | ▲ 4 |
| 1,300 - 2,400 TEU | キャパシティ(TEU) | 16,993 | 13,261 | ▲ 3,732 |
| | 隻数 | 10 | 8 | ▲ 2 |
| 1,000 - 1,300 TEU | キャパシティ(TEU) | 6,449 | 7,471 | 1,022 |
| | 隻数 | 6 | 7 | 1 |
| < 1,000 TEU | キャパシティ(TEU) | 2,106 | 1,402 | ▲ 704 |
| | 隻数 | 3 | 2 | ▲ 1 |
| 合計 | キャパシティ(TEU) | 1,552,348 | 1,558,673 | 6,325 |
| | 隻数 | 224 | 218 | ▲ 6 |

© 2019 Ocean Network Express Pte. Ltd.

日本郵船

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/

© 2019. NYK Group. All rights reserved.