

2020年3月期 第2四半期決算説明会

2019年10月31日

目次

1. 2020年3月期 第2四半期決算概要 ————— 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 資料 ————— p.11-15
4. 財務状況 ————— p.16
5. 運航船舶 ————— p.17
6. 中期経営計画進捗等 ————— p.18-21

(添付) Ocean Network Express社
2019年度第2四半期決算説明資料

1. 2020年3月期第2四半期決算概要

- ▶ 売上高 ポートフォリオ見直しに伴う事業持分売却等で前年同期比 減収
- ▶ 経常損益 黒字化 定期船事業の大幅改善が牽引
航空運送・物流・不定期専用船は前年同期比減益
- ▶ 特別損益 保有不動産の売却益計上
高コスト備船2隻の期前返船を決定し、損失計上

< 上期振り返り >

- ▶ 定期船 ONE社 収支改善への諸施策を継続して実行、積高・消席率が向上
前期発生 of 単体一時費用の剥落により、前年同期比で大幅改善
- ▶ 航空運送 自社運航機材は想定通り稼働
米中貿易摩擦を主因とする輸送需要低迷が大きく影響し損失を計上
- ▶ 物流 海上・航空ともにフォワーディング取扱量は減少
コントラクトロジスティクスでは、欧州で採算性が向上
- ▶ 不定期専用船 自動車輸送・エネルギー輸送は堅調に推移、前年同期比で増益
ドライバルクは想定以上に市況は改善したが、市況回復過程で早めに先物取引(FFA)を用いた収入の固定化を実施したため、市況改善効果は限定的。第2四半期においてFFA評価損・清算損を営業外費用で計上するが、通期業績には影響無し（→ P.14参照）

- ▶ 各段階損益は前年同期比で大幅良化
- ▶ ポートフォリオ見直しに伴う事業持分売却等で前年同期比 減収

(億円)	19/3期							20/3期			上期 増減
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	2Q	上期	
売上高	4,648	4,507	9,156	4,689	4,446	9,136	18,293	4,064	4,183	8,247	▲909
営業損益	▲81	39	▲41	87	65	152	110	54	103	158	200
経常損益	▲66	▲24	▲90	56	13	69	▲20	64	96	160	250
親会社株主に 帰属する 当期純利益	▲45	▲52	▲97	10	▲357	▲347	▲445	91	19	111	209
為替レート	¥108.10	¥110.87	¥109.48	¥113.43	¥110.28	¥111.86	¥110.67	¥110.73	¥107.63	¥109.18	- ¥0.30
燃料油価格	\$395.94	\$443.36	\$419.65	\$478.90	\$451.74	\$465.32	\$442.49	\$438.21	\$435.09	\$436.54	+ \$16.89

前年同期比較（セグメント別）

2Q決算



- ▶ 定期船はONE社が収支改善で黒字化、前期の単体事業終了コスト剥落等で前年同期比 大幅増益
- ▶ 市況改善が進んだドライバルクを含む不定期専用船の利益改善効果は 下期に持ち越し

事業セグメント (億円)	19/3期							20/3期			上期増減	
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	2Q	上期		
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	519 19	516 77	1,036 97	▲465 285
	航空運送	217 ▲16	74 ▲62	291 ▲79	131 ▲42	145 ▲37	276 ▲79	567 ▲159	177 ▲44	186 ▲47	363 ▲91	72 ▲11
	物流	1,304 13	1,353 19	2,657 32	1,373 38	1,227 6	2,600 44	5,258 77	1,177 ▲0	1,204 23	2,382 23	▲275 ▲9
	(単純合計)	2,323 ▲169	2,127 ▲65	4,450 ▲235	2,183 ▲63	2,054 ▲46	4,238 ▲110	8,689 ▲346	1,874 ▲25	1,907 54	3,781 28	▲668 264
	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	1,951 92	2,051 50	4,003 142	▲143 ▲16
その他事業	不動産	18 7	19 7	38 14	18 6	19 6	38 13	76 27	18 7	17 5	36 13	▲1 ▲1
	その他	435 9	466 ▲3	901 5	501 19	478 5	979 24	1,881 30	397 7	371 2	768 10	▲133 4
消去・全社	▲194 ▲17	▲186 ▲16	▲380 ▲33	▲199 ▲12	▲187 ▲24	▲387 ▲36	▲767 ▲70	▲177 ▲17	▲165 ▲16	▲342 ▲34	37 ▲0	
連結	4,648 ▲66	4,507 ▲24	9,156 ▲90	4,689 56	4,446 13	9,136 69	18,293 ▲20	4,064 64	4,183 96	8,247 160	▲909 250	

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

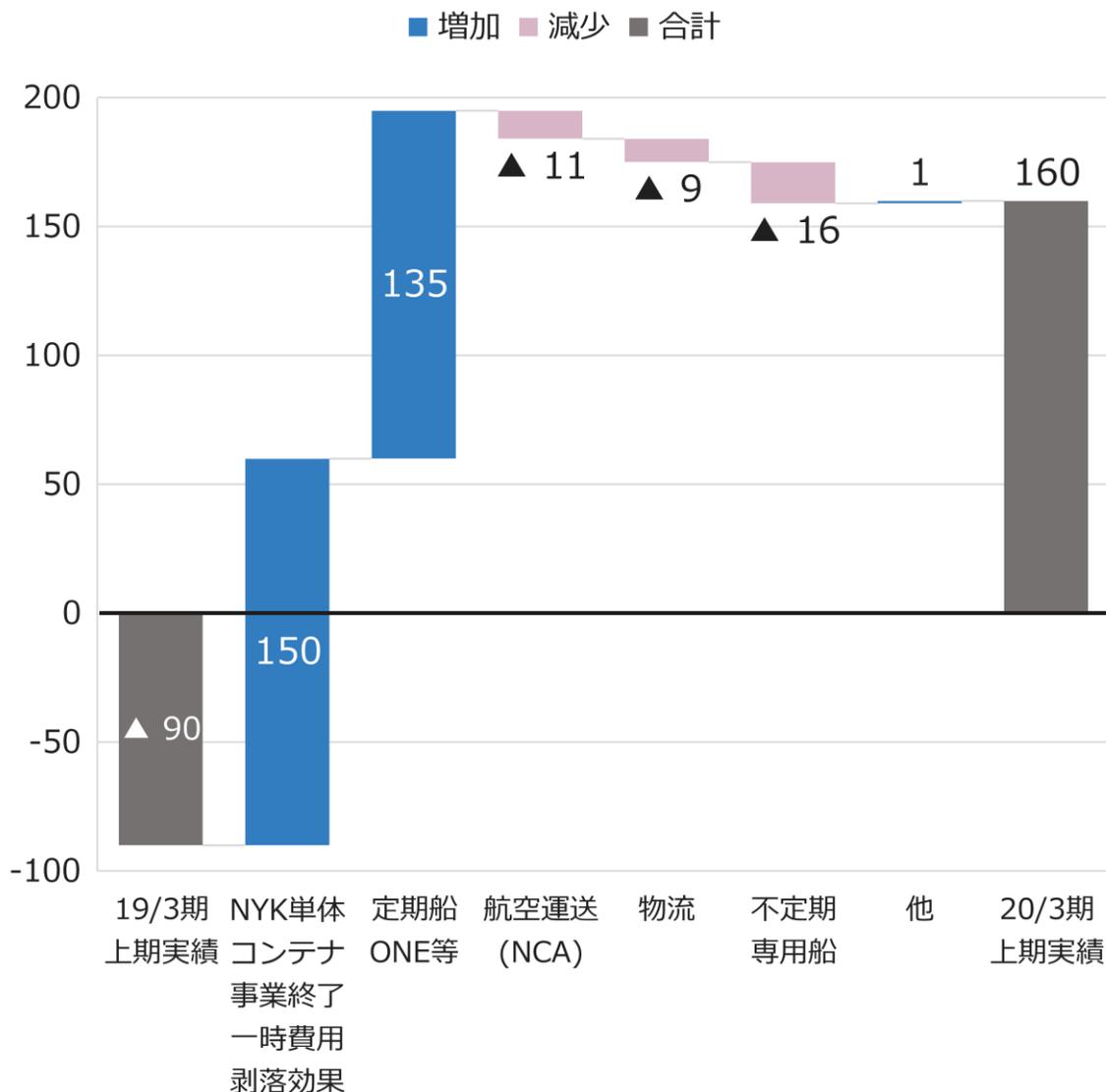
© 2019. NYK Group. All rights reserved.

要因別分析

円高	▲0	今期 109.18円/\$, 0.30円の円高
燃料油高	▲2	今期 \$436.54/MT, \$16.89の上昇
海運市況変動等	165	定期船(含むONE) +148 不定期船+17
為替差損益	▲34	
その他	122	単体コンテナ船事業終了一時費用剥落効果 +150
合計	250	

事業別分析

(単位：億円)



▶ 前期比 大幅増益 定期船、不定期専用船の改善効果が貢献

▶ 前回予想比 営業増益、経常利益・当期利益は据え置き

(経常利益)

- ▶ 定期船 上方修正 ONE社業績下方修正の一方、ターミナル等で収支改善
- ▶ 航空運送 下方修正 上期の市況低迷が響くが、ピークシーズンに一定程度の輸送需要回復を見込む。採算性向上のための配便見直しを継続
- ▶ 物流 下方修正 フォワーディング部門の取扱高減少を見込むが採算性の向上で補い、コントラクトロジ部門の不採算事業の構造改革も継続
- ▶ 不定期専用船 3部門ともに前回予想据え置き 堅調な市況を見込む一方、SOx規制対応に伴う一過性費用を一定程度織り込み

ドライバルク輸送 市況は堅調。FFAによる収入固定化により市況改善効果の利益への影響は限定的

エネルギー輸送 VLCC・石油製品輸送の市況は堅調を見込む
修繕費用増やLNG中流事業(キャメロン)の稼働開始遅延の影響を織り込み

自動車船輸送 三国間航路を中心に配船効率化を継続

▶ ドライバルク船の傭船期前返船、資産流動化等の取組みを継続

▶ 中間配当20円／期末配当20円、年間40円の見通しを維持

(億円)	19/3期 (実績)				通期	20/3期 (予想)				通期増減	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				
売上高	9,156		9,136		18,293	8,247		8,553	16,800	▲1,493	▲200
	4,648	4,507	4,689	4,446		4,064	4,183				
営業損益	▲41		152		110	158		247	405	295	60
	▲81	39	87	65		54	103				
経常損益	▲90		69		▲20	160		210	370	390	0
	▲66	▲24	56	13		64	96				
親会社株主に 帰属する 当期純利益	▲97		▲347		▲445	111		149	260	705	0
	▲45	▲52	10	▲357		91	19				

為替レート	¥108.10	¥110.87	¥113.43	¥110.28	¥110.67	¥110.73	¥107.63	¥105.00	¥107.09	-¥3.58
燃料油価格	\$395.94	\$443.36	\$478.90	\$451.74	\$442.49	\$438.21	\$435.09	\$360.00	\$398.27	-\$44.22
						(適合油価格→)		\$580.00	\$580.00	

▶ 経常利益に対する感応度

為替レート : 1円の円安で約1.7億円/下期の増益

燃料油価格 : \$10/MTの燃料油価格下落で約1.4億円/下期の増益

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	下期	通期	1Q(実)	2Q(実)	上期(実)	下期	通期		
一般貨物輸送事業	定期船	801 ▲166	700 ▲22	1,502 ▲188	1,361 ▲75	2,863 ▲264	519 19	516 77	1,036 97	1,004 3	2,040 100	▲823 364
	航空運送	217 ▲16	74 ▲62	291 ▲79	276 ▲79	567 ▲159	177 ▲44	186 ▲47	363 ▲91	447 ▲49	810 ▲140	243 19
	物流	1,304 13	1,353 19	2,657 32	2,600 44	5,258 77	1,177 ▲0	1,204 23	2,382 23	2,617 31	5,000 55	▲258 ▲22
	(単純合計)	2,323 ▲169	2,127 ▲65	4,450 ▲235	4,238 ▲110	8,689 ▲346	1,874 ▲25	1,907 54	3,781 28	4,068 ▲14	7,850 15	▲839 361
不定期専用船	不定期専用船	2,065 104	2,081 54	4,146 158	4,266 179	8,413 337	1,951 92	2,051 50	4,003 142	4,097 257	8,100 400	▲313 63
	不動産	18 7	19 7	38 14	38 13	76 27	18 7	17 5	36 13	39 12	75 25	▲1 ▲2
その他事業	その他	435 9	466 ▲3	901 5	979 24	1,881 30	397 7	371 2	768 10	801 ▲5	1,570 5	▲311 ▲25
	消去・全社	▲194 ▲17	▲186 ▲16	▲380 ▲33	▲387 ▲36	▲767 ▲70	▲177 ▲17	▲165 ▲16	▲342 ▲34	▲452 ▲41	▲795 ▲75	▲28 ▲5
連結	4,648 ▲66	4,507 ▲24	9,156 ▲90	9,136 69	18,293 ▲20	4,064 64	4,183 96	8,247 160	8,553 210	16,800 370	▲1,493 390	

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

➤ 定期船、不定期専用船の利益が大きく改善

通期業績予想 (セグメント別・前回今回予想比)

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			通期 経常損益傾向 (前回予想比)	
	上期	下期	通期	上期	下期	通期	上期	下期	通期		
一般貨物輸送事業	定期船	1,050	1,020	2,070	1,036	1,004	2,040	▲ 14	▲ 16	▲ 30	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 →
		80	10	90	97	3	100	17	▲ 7	10	
	航空運送	410	470	880	363	447	810	▲ 47	▲ 23	▲ 70	
		▲ 80	▲ 50	▲ 130	▲ 91	▲ 49	▲ 140	▲ 11	1	▲ 10	
	物流	2,490	2,620	5,110	2,382	2,617	5,000	▲ 108	▲ 3	▲ 110	
	20	40	60	23	31	55	3	▲ 9	▲ 5		
(単純合計)	3,950	4,110	8,060	3,781	4,068	7,850	▲ 169	▲ 42	▲ 210		
	20	0	20	28	▲ 14	15	8	▲ 14	▲ 5		
不定期専用船事業	不定期専用船	3,970	4,100	8,070	4,003	4,097	8,100	33	▲ 3	30	ドライバルク輸送 → エネルギー輸送 → 自動車輸送 →
		185	215	400	142	257	400	▲ 43	42	0	
その他事業	不動産	35	40	75	36	39	75	1	▲ 1	0	
		10	15	25	13	12	25	3	▲ 3	0	
その他	その他	805	840	1,645	768	801	1,570	▲ 37	▲ 39	▲ 75	
		10	▲ 5	5	10	▲ 5	5	0	0	0	
消去・全社		▲ 395	▲ 455	▲ 850	▲ 342	▲ 452	▲ 795	53	3	55	
		▲ 45	▲ 35	▲ 80	▲ 34	▲ 41	▲ 75	11	▲ 6	5	
連結		8,365	8,635	17,000	8,247	8,553	16,800	▲ 118	▲ 82	▲ 200	
		180	190	370	160	210	370	▲ 20	20	0	

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

© 2019. NYK Group. All rights reserved.

3. セグメント別 資料（一般貨物輸送事業）

セグメント



▶ 1. 航空運送事業（NCA）

	19/3期(実績)				通期	20/3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			
売上高(億円)	291		276		567	363		447	810	▲70
	217	74	131	145		177	186			
経常損益(億円)	▲79		▲79		▲159	▲91		▲49	▲140	▲10
	▲16	▲62	▲42	▲37		▲44	▲47			
輸送重量 千トン	148		128		276	190		203	393	▲58
	112	36	57	71		93	96			
輸送量(RTK) 百万トンキロ	855		722		1,576	1,062		1,234	2,297	▲163
	671	183	306	416		529	533			
供給量(ATK) 百万トンキロ	1,222		1,148		2,370	1,790		1,840	3,630	▲73
	944	278	489	659		894	896			
YIELD指数 09/3期 1Q=100	90		90		90	84		84	84	▲2
	94	79	95	85		88	81			
MOPS (ジェット燃料) US\$ per bbl	\$88		\$80		\$84	\$78		\$85	\$82	▲\$2
	\$87	\$89	\$83	\$77		\$80	\$77			

- 自社運航機材の稼働、アトラス社向けリースは順調に推移。配便見直しを継続
- 上期輸送需要減の影響(※)で前回予想比減益。ピークシーズンに一定の輸送需要回復を織り込む

(※) JAF A 航空貨物取扱実績(日本発 国際輸出) 4~9月(上期) 合計 465,851t (去年同期比 ▲26%)

▶ 2. 物流事業：郵船ロジスティクス

		18/3期 (実績)	19/3期(実績)				通期	20/3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			
海上 輸出	TEU (1,000TEU)	780	419		397		815	395		385	780	4
			203	216	207	190		191	203			
	前年同期比	1%	4%		▲3%		5%	▲6%		▲3%	▲4%	
			5%	3%	▲2%	▲4%		▲6%	▲6%			
航空 輸出	重量 (1,000トン)	375	190		189		380	169		178	347	▲18
			94	97	101	88		83	86			
	前年同期比	2%	4%		▲1%		1%	▲11%		▲6%	▲9%	
			2%	6%	▲4%	2%		▲11%	▲11%			

➤ 海上事業

採算性管理を強化、機動的なマーケティングを実施し政策的な取扱い調整を継続

➤ 航空事業

アジア発マーケットが低調により取扱いが減少、仕入値削減による粗利改善を図るも、取扱い減の減収影響を補いきれず

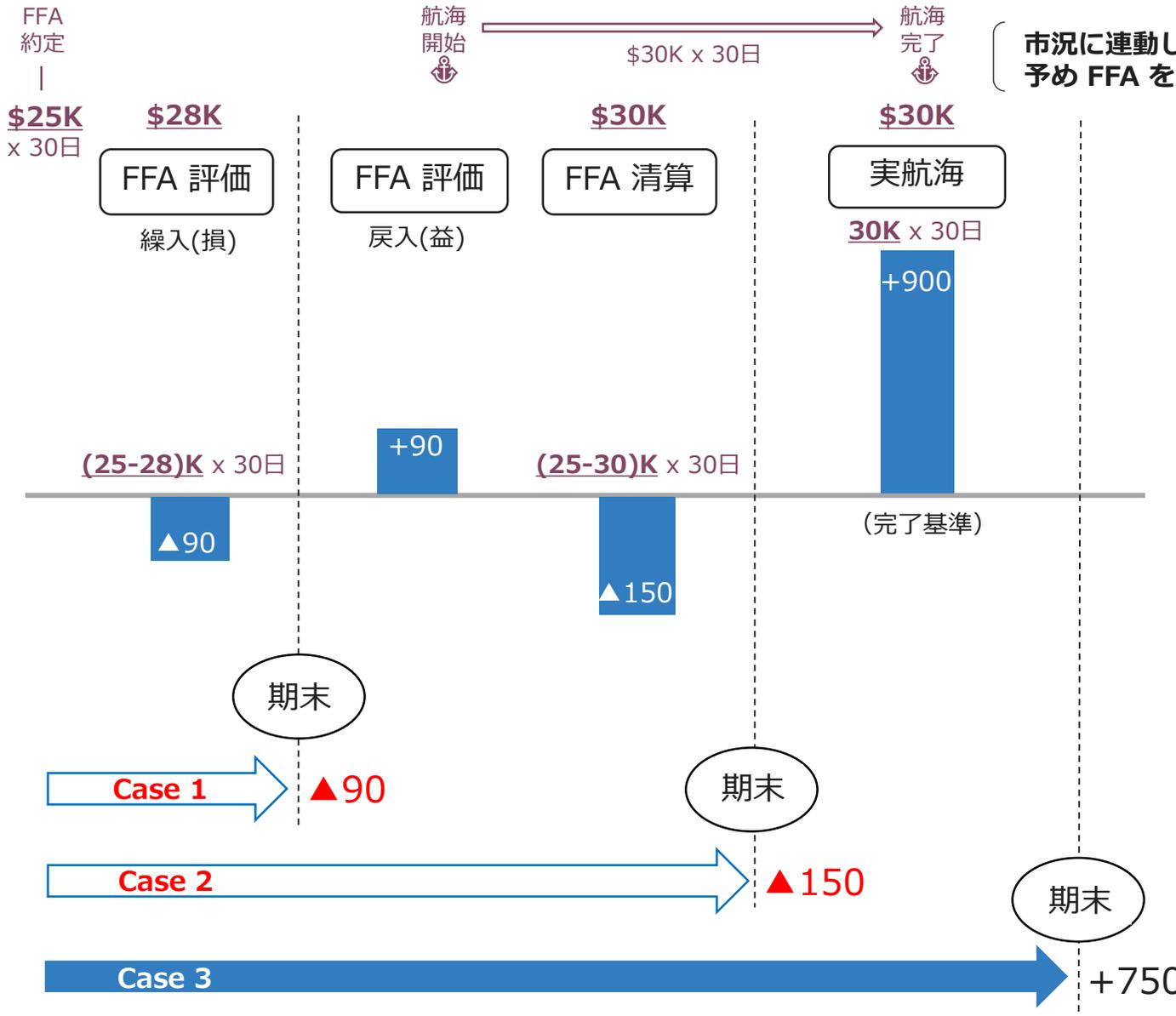
➤ ロジスティクス事業

構造改革の進捗により欧米は堅調、南アジアでの収支改善が課題

▶ 3. 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(実)	下期	通期		
ドライ バル カー	BDI	1,258	1,603	1,357	791	1,252	994	2,035	1,563	1,539	1,351
	Cape (5TC)	14,928	22,054	15,822	8,628	15,358	11,363	29,423	20,500	20,447	16,591
	Panamax (Pac)	10,741	10,444	10,777	7,218	9,795	8,602	13,296	12,000	11,475	10,838
	Handymax (Pac)	11,467	10,718	9,527	7,935	9,912	7,593	10,481	12,000	10,519	10,273
	Handy (Pac)	8,684	7,932	7,718	5,609	7,486	6,254	7,236	8,750	7,748	7,689
タ ン カ ー	VLCC	9,076	13,966	45,351	27,840	24,058	12,565	26,456	47,500	33,505	30,016
	VLGC	8,774	23,298	26,177	13,602	17,963	50,691	53,795	45,000	48,621	31,423

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



〔市況に連動して運賃が決まる航海に対し
予め FFA を用いて収入を固定化する例〕

損益計上のタイミング
にはズレがある

- ▶ 実航海の損益は、航海が完了する期まで計上されず（営業損益）
- ▶ FFA の損益は、実航海が完了する期とは無関係に、契約中は期末に評価損益を、決済時には清算損益を、それぞれ計上（営業外損益）

【 Case 1 ・ Case 2 】

実航海の完了前に会計期末が到来する場合、評価損益・清算損益のみ先行計上

実航海の完了損益と評価損益・清算損益とが通算されず、期を跨いで分かれて計上

【 Case 3 】

$= 25K \times 30日$
FFA約定レートで損益確定

▶ 4. 不定期専用船事業 - 2) 自動車船

	19/3期(実績)				通期	20/3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			
輸送台数 (万台)	168		172		340	162		151	314	▲8
	87	81	86	86		79	83			
前年同期比	▲6%		▲7%		▲6%	▲3%		▲12%	▲8%	▲3%
	▲1%	▲11%	▲8%	▲5%		▲9%	3%			

- ▶ 輸送台数は微減だが、選択的な貨物集荷、配船効率化の効果により堅調な収支を見込む

4. 財務状況

	18/3期末 (実績)	19/3期末 (実績)	19/9期末 (実績)	20/3期末 (今回予想)	20/3期末 (前回予想)
有利子負債 (億円)	9,834	10,461	11,242	10,990 ※1	10,300
自己資本 (億円)	5,518	4,874	4,680	4,780	5,000
自己資本比率	27%	24%	23%	23%	25%
DER	1.78	2.15	2.40	2.30	2.06
ROE	3.8%	-		5.4%	5.3%
営業CF (億円)	890	452	475	1,050 ※1	960
投資CF (億円)	▲1,379	▲1,322	▲476	▲1,030 ※2	▲750
(減価償却費)(億円)	(878)	(897)	(510)	(995) ※1	(880)

※1 在外子会社におけるIFRS新リース会計基準による影響額を含む：有利子負債 約770億円 / 減価償却費 約115億円

※2 船舶保有子会社の持分法化による影響（有利子負債の減少）は含まず

5. 運航船舶

事業 セグメント	船種	18/9期末(実績)			19/9期末(実績)					
		所有 (含共有) 隻数	傭船 隻数	運航船 合計 隻数	所有(含共有)		傭船		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	32	64	31	2,057	31	3,226	62	5,283
不定期専用船 事業	撒積船 (ケープサイズ)	26	82	108	25	4,847	89	17,474	114	22,322
	撒積船 (パナマックスサイズ)	37	55	92	35	3,123	56	4,689	91	7,813
	撒積船 (ハンディサイズ)	57	98	155	60	2,846	109	5,128	169	7,975
	チップ船	9	34	43	9	460	35	1,924	44	2,385
	自動車船	42	75	117	41	779	74	1,352	115	2,132
	タンカー(油槽船)	39	21	60	35	6,642	20	3,168	55	9,811
	LNG船	71	3	74	76	6,262	2	164	78	6,426
	在来・プロジェクト 貨物	23	19	42	22	418	18	263	40	682
	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		338	419	757	336	27,447	434	37,392	770	64,839
海洋事業 (J/V保有船)	シャトルタンカー			29					28	3,391
	FPSO			3					3	-
	FSO			1					2	-
	ドリルシップ			1					1	-
総合計				791					804	68,230

※ 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

➤ 期限前返船（実績）

2019年度上期は高コスト備船 **2隻**の
期限前返船を決定済み。

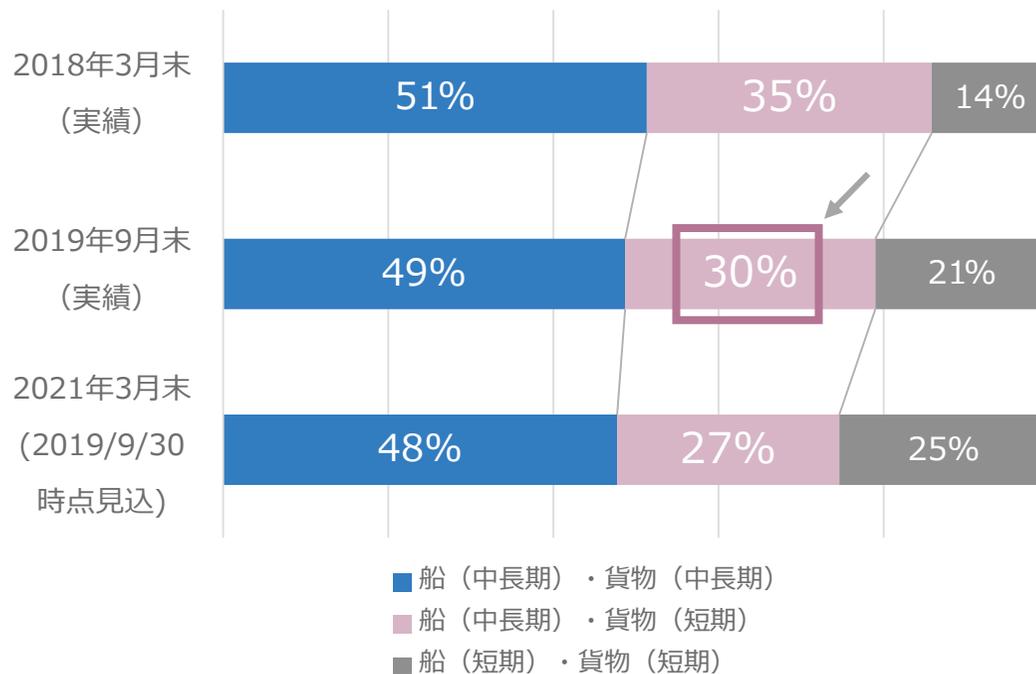
➤ 中長期契約の増減（実績）

- 契約数 **8%** 増加 
- 隻数 **11%** 増加 
- 輸送量 **3%** 増加 

- 2018年3月末 vs 2019年9月末時点の比較
- 2018年3月末以降の契約満了案件と新規成約案件（未就航船含む）のネット数値
- 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**30%**に縮減（ケープサイズ・パナマックス）



- 期間の定義
 中長期：2年以上
 短期：2年未満

▶ STEP 3 – Digitalization & Green

Digitalization	Green
船上キャッシュレス化実現に向けてフィリピンに新会社MarCoPayを設立	シンガポールで潮流発電の運用を開始
世界初、有人自律運航船に向けた自動運航の実証実験に成功	邦船社初のカーボンオフセットを実施
トヨコー社と海事分野でレーザー施工技術事業化へ	ゼロエミッション東京に賛同
邦船3社が船舶IoTデータ共有基盤IoS-Opを通じて船舶データをONEと共有	企業連合Getting to Zero Coalitionに参加
	TCFDコンソーシアムに加入 全社的に気候変動リスク・機会への対策に取り組み、最適な情報開示を目指す

▶ 資産流動化・グループ経営強化等

- ❑ 船舶・不動産等の売却により約100億円の固定資産売却益の計上
- ❑ 投資キャッシュフローと営業キャッシュフローのバランス改善
- ❑ 2020年度より、連結納税制度の採用決定

➤ 3つの対応

1. 低硫黄燃料油の使用

- ✓ 8月より運航船への低硫黄燃料油の供給スタート。
- ✓ 2020年3月までの総需要の80%超を先行調達。

2. スクラバー搭載

- ✓ 新造、レトロフィット合わせ、計10隻の搭載完了(10月末時点)。
- ✓ 2022年までに70隻超のスクラバー搭載を予定。

3. LNG燃料



- ✓ 2016年に世界初第一船が竣工、2022年までに計5隻のLNG燃料自動車専用船が竣工予定。
- ✓ 国内LNG燃料供給事業の展開。
 - 中部地区： 2020年にLNG燃料供給事業開始予定。
 - 瀬戸内/九州地区： 本年5月に九州電力(株)/西部ガス(株)/中国電力(株)/当社で初のLNG燃料供給実施。

➤ 規制対応コスト

- 環境コストとしての適正な負担について、顧客の理解を得るべく説明を行っている。

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2019年度第2四半期決算説明資料

2019年10月31日

第2四半期実績 及び前回予想比較

米中貿易摩擦の影響や欧州航路での需給バランス悪化により運賃と積高は悪化も、費用削減の進展や燃料油価格下落により前回予想並の黒字を計上。

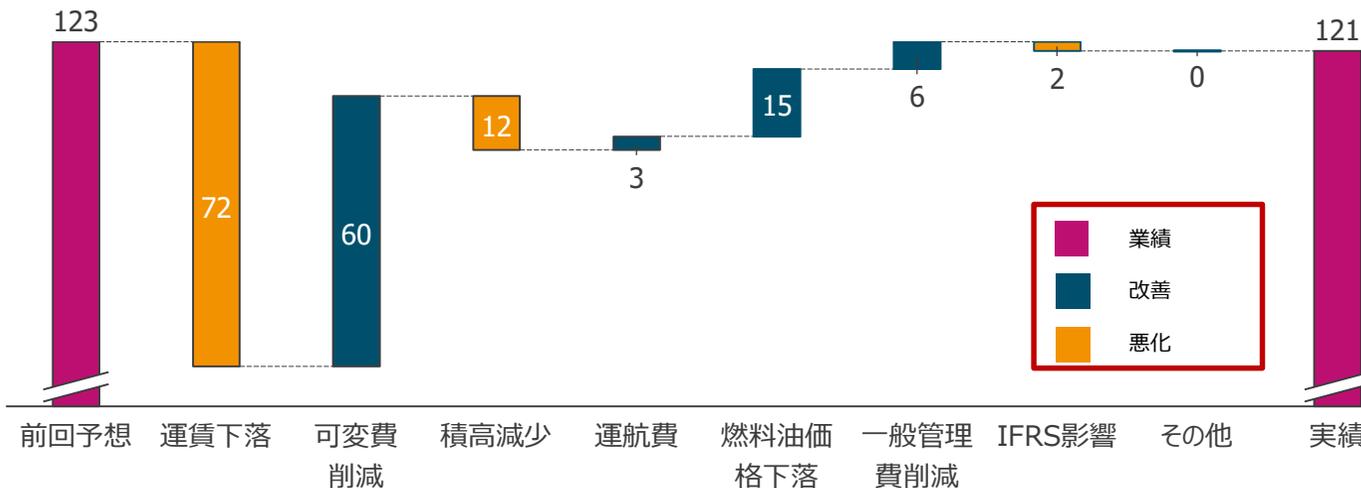
(単位：百万US\$)

*2019年 7月時点

	2019年度 前回予想*			2019年度			2Q 対前回予想*	
	1Q 実績	2Q 予想	上期 予想	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	増減 (百万US\$)	増減 (%)
売上高	2,875	3,214	6,089	2,875	3,109	5,984	-105	-3.3%
税引き後損益	5	123	128	5	121	126	-2	-1.9%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$432	\$432	\$432	\$432	\$419	\$427	-\$13	

第2四半期実績 対前回予想比較

(単位：百万US\$)



- 運賃：北米航路では想定に届かず。欧州航路短期市況は低迷。
- 可変費：貨物ポートフォリオ最適化やコスト削減活動が進展。
- 積高：アジア域内、北米航路で想定に届かず。
- 運航費：略想定並。
- 一般管理費：IT費用が減少。
- IFRS影響、その他：略想定並。

第2四半期実績 及び前年同期比較

サービス安定化により、積高は全ての航路で増加。可変費、運航費、一般管理費等の削減も進展した結果、313百万US\$の改善となる121百万US\$の黒字を計上。運賃市況は北米航路では対前年で改善したが、欧州航路では需給バランスの悪化により昨年のような夏場の上昇が見られなかった。

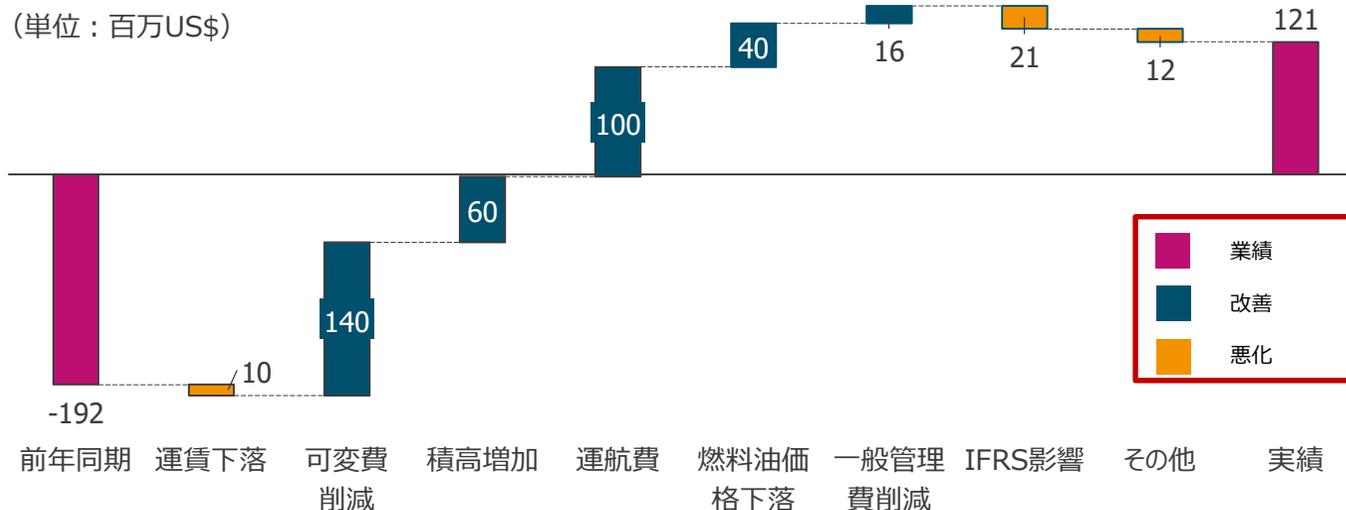
(単位：百万US\$)

	2018年度			2019年度			2Q 対前年同期	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	増減 (百万US\$)	増減 (%)
売上高	2,066	2,963	5,030	2,875	3,109	5,984	146	4.9%
税引き後損益	-120	-192	-311	5	121	126	313	-

燃料油価格 (US\$/MT)	\$407	\$457	\$434	\$432	\$419	\$427	-\$38
-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

第2四半期実績 対前年同期差異分析

(単位：百万US\$)



- ❑ 運賃：北米、大西洋、アジア域内航路で回復したものの、欧州は対前年比悪化。
- ❑ 可変費：貨物ポートフォリオ最適化やコスト削減活動が進展。
- ❑ 積高：サービス安定に伴い改善。
- ❑ 運航費：プロダクト最適化及び燃料油節減活動により削減。
- ❑ 一般管理費：IT費用、アウトソーシングフィー等が減少。
- ❑ IFRS影響：リース会計基準適用開始による影響
- ❑ その他：為替影響や運賃収入増加によるFreight Tax増加影響。

(単位：千TEU)

航路別積高・消席率		2018年度						
		1Q 実績	2Q 実績	3Q 実績	4Q 実績	上期 実績	下期 実績	通期 実績
北米往航	積高	530	761	746	627	1,291	1,374	2,664
	消席率	73%	90%	95%	88%	82%	92%	87%
欧州往航	積高	312	478	442	455	790	897	1,687
	消席率	73%	90%	92%	92%	82%	92%	88%

2019年度		
1Q 実績	2Q 実績	上期 実績
669	773	1,442
86%	94%	90%
460	488	947
87%	95%	91%

北米復航	積高	218	285	320	318	502	639	1,141
	消席率	33%	33%	40%	43%	33%	41%	37%
欧州復航	積高	194	263	315	320	457	634	1,091
	消席率	48%	47%	62%	63%	48%	62%	55%

350	310	660
47%	37%	42%
323	328	651
64%	64%	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						
		1Q 実績	2Q 実績	3Q 実績	4Q 実績	上期 実績	下期 実績	通期 実績
北米往航		100	101	108	105	101	107	104
欧州往航		100	106	100	107	104	104	104

2019年度		
1Q 実績	2Q 実績	上期 実績
103	105	104
100	101	100

□ 通期業績 及び前回予想比較

世界的な景気減速懸念を受けて、短期運賃市況の前提を見直し。また冬季の需要減に備えて、主に北米・欧州航路で冬季減便プランを策定、実行。上期の貨物ポートフォリオ最適化やコスト削減への取り組みを継続し、競争力の改善を目指す。

(単位：百万US\$)

	2019年度前回予想					2019年度					通期	
	1Q 実績	2Q 予想	上期 予想	下期 予想	通期 予想	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	下期 予想	通期 予想	増減	増減 (%)
売上高	2,875	3,214	6,089	6,306	12,395	2,875	3,109	5,984	6,125	12,109	-286	-2.3%
税引き後損益	5	123	128	-38	90	5	121	126	-66	60	-30	-33.2%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$432	\$432	\$432	\$533	\$483	\$432	\$419	\$427	\$508	\$469	-\$14	

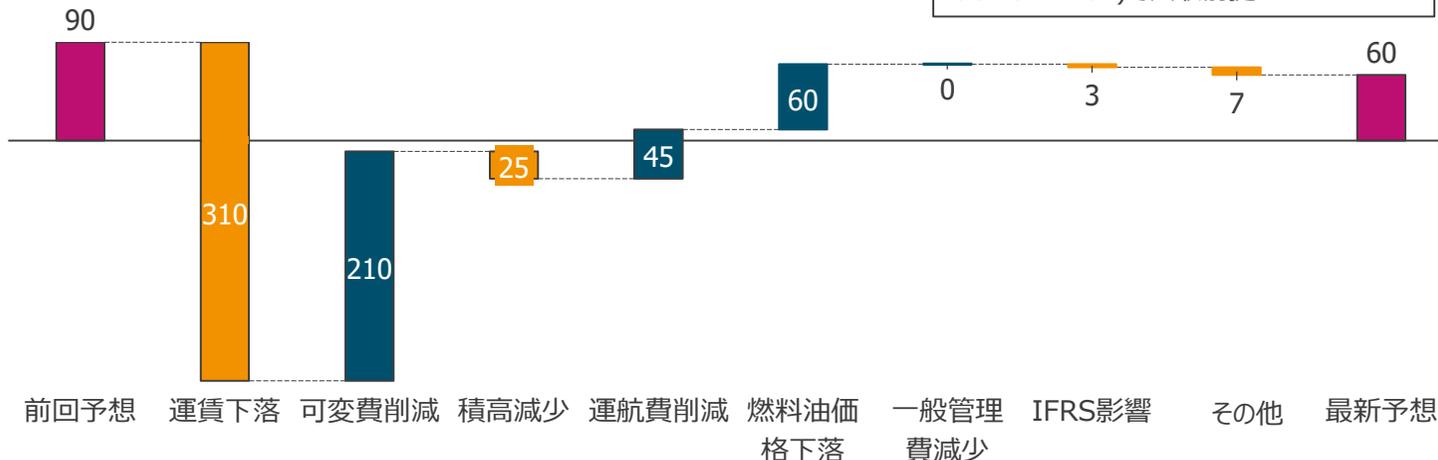
□ 通期業績 対前回予想比較

(単位：百万US\$)



税引き後損益に対する燃料油Sensitivity
四半期あたりUS\$10/MT ±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

- 運賃：短期市況悪化を反映。
- 可変費：進行中の競争力強化策を織り込み。
- 積高：中東-アフリカ、インド-欧州の2サービスを開設により増加するも、北米、アジア航路の荷況鈍化を反映。
- 運航費：アジア-北米、アジア-欧州航路での冬季減便プラン実施を反映。
- 燃料油価格：MARPOL2020規制対応開始。価格想定を最新の市況を反映し見直し。



2019年度 取り組み進捗

貨物ポートフォリオ最適化・
イールドマネージメント強化

貨物ポートフォリオ最適化に伴う収益改善は期首想定通り順調に進捗中。US\$190Mil/年間の改善を目標として、引き続きオペレーション効率の向上、業務プロセスの合理化、コスト管理の徹底を進め、競争力を更に強化していく。

プロダクト（航路・投入船）
最適化

期首想定2019年度プロダクト最適化効果（改善額：US\$195Mil/年間）、燃料油節減活動による改善策（同：US\$65Mil/年間）は順調に進捗中。下期には中東・インド-アフリカ航路、東インド-欧州航路を開設し新興市場での成長を目指す。THE ALLIANCEでは、需要の変化に対応した柔軟な冬季プランを策定すると共に、新メンバーの現代商船も交え、来期以降更に競争力を強化していく。

組織の最適化

US\$50Mil/年間の一般管理費削減計画は想定通りに進行中。

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

規制適合油の調達略完了し、3Qから順次適合油の補油が開始される。OBS等BUNKER SURCHARGEにより追加コストの回収を進める。環境問題に対する顧客の意識は高まっており、規制対応について顧客の理解は得られている。スクラバー設置は一部大型船への搭載準備を進めており、今後も業界の動向を注視しつつ、適合油調達とスクラバー設置の最適な組み合わせを検討していく。

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年度中の実行を目指す。

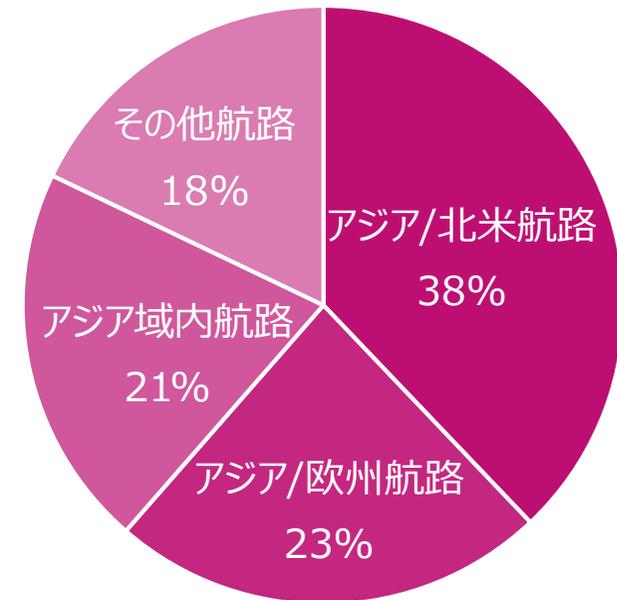
□ 船隊構成

□ 航路構成

(2019年2Q 往復スペースの構成)

Size		1)2019年6月末	2)2019年9月末	2)-1)
		>= 20,000 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	120,600 6
10,500 - 20,000 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	349,220 25	363,220 26	14,000 1
9,800 - 10,500 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	100,100 10	100,100 10	0 0
7,800 - 9,800 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	365,941 41	374,655 42	8,714 1
6,000 - 7,800 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	234,404 36	233,752 36	▲ 652 0
5,200 - 6,000 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	89,998 16	89,998 16	0 0
4,600 - 5,200 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	133,204 27	123,597 25	▲ 9,607 ▲ 2
4,300 - 4,600 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	67,384 15	71,816 16	4,432 1
3,500 - 4,300 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	25,472 6	34,003 8	8,531 2
2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	50,216 19	52,916 20	2,700 1
1,300 - 2,400 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	13,261 8	12,082 7	▲ 1,179 ▲ 1
1,000 - 1,300 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	7,471 7	9,644 9	2,173 2
< 1,000 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	1,402 2	698 1	▲ 704 ▲ 1
合計	キャパシティ(TEU) 隻数	1,558,673 218	1,587,081 222	28,408 4

第2四半期末





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/>