

2018年度（2019年3月期） 通期決算説明資料

2019年4月26日
株式会社商船三井



目次

1. 2018年度 連結決算概要	P3-4
2. 2018年度 連結決算の要点	P5-6
3. 2019年度 連結業績予想	P7-8
4. 2019年度 連結業績予想の要点	P9-10
5. コンテナ船事業セグメント - 2018年度業績 (前回見通し比)	P11
6. 損益改善へのロードマップ ^o	P12
7. 補足資料 1-8	P13-20

(註)金額は億円未満を切り捨て表示

本資料に記載されている当社の業績に関する予想及び見通しは現時点で入手可能な情報に基づき判断したものであり、不確実性を含んでいます。このため実際の業績は当社の見込みとは異なる可能性があることをご承知おきの上、投資に関する決定についてはご自身の判断で行われるようお願い致します。

1. 2018年度 連結決算概要

*2018年度第3Q決算発表時点(2019年1月31日)

(単位: 億円)	2018年度 実績					2017年度 実績			2018年度 前回見通し*	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期	増減		(通期)	差異
売上高	3,044	3,154	3,223	2,918	12,340	16,523	△ 4,183	△25%	12,100	+240
営業損益	36	110	149	80	377	226	+150	+66%	350	+27
経常損益	2	100	144	138	385	314	+71	+23%	280	+105
親会社株主に帰属する 当期純損益	△ 16	74	143	67	268	△ 473	+742	-	210	+58
為替(期中平均)	¥107.95/\$	¥110.99/\$	¥112.53/\$	¥110.05/\$	¥110.63/\$	¥111.08/\$	△¥0.45/\$		¥110.37/\$	+¥0.26/\$
燃料単価(期中平均)	\$438/MT	\$479/MT	\$478/MT	\$432/MT	\$456/MT	¥354/\$	+\$102/MT		\$454/MT	+\$2/MT

(註)燃料油単価 = 平均補油単価

【経常損益】前期比増減分析

(単位: 億円)

為替変動	△4	前年同期比	¥0.45/\$ 円高
燃料油価格変動	△184	前年同期比	\$102/MT 上昇
積取り/運賃変動・その他	+258		
(合計)	+71		

1. 2018年度 連結決算概要 (セグメント別)

上段	売上高
下段	経常損益

*2018年度第3Q決算発表時点(2019年1月31日)

(単位: 億円)		2018年度 実績					2017年度 実績			2018年度 前回見通し*	
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期	増減		通期	差異
ドライバルク船事業	ドライバルク船 (石炭船以外)	660	766	781	703	2,911	2,729	+181	+7%	2,900	+11
		38	48	85	46	219	154	+65	+42%	210	+9
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	647	707	782	671	2,809	2,622	+187	+7%	2,750	+59
		31	48	57	73	211	136	+75	+55%	170	+41
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、 フェリー・内航RORO船	1,450	1,385	1,355	1,260	5,451	10,108	△ 4,657	△46%	5,300	+151
		△ 56	△ 29	△ 34	△ 2	△ 122	△ 63	△ 59	-	△ 160	+37
	うち、コンテナ船事業	824	645	677	622	2,769	7,497	△ 4,727	△63%	2,650	+119
		△ 47	△ 53	△ 42	△ 1	△ 143	△ 106	△ 36	-	△ 180	+36
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	249	253	258	250	1,011	900	+110	12%	1,000	+11
		33	27	39	28	129	126	+2	+2%	120	+9
その他		37	41	45	31	156	162	△ 5	△3%	150	+6
		6	4	6	7	25	26	+0	△1%	20	+5
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		△ 51	0	△ 10	△ 15	△ 77	△ 65	△ 12	-	△ 80	+2
連結		3,044	3,154	3,223	2,918	12,340	16,523	△ 4,183	△25%	12,100	+240
		2	100	144	138	385	314	+71	+23%	280	+105

註1) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

2. 2018年度 連結決算の要点（Ⅰ）

【概況】

◆ 経常利益は前期比増益（+71億円）

← コンテナ船事業の統合会社営業開始時の混乱の影響と移行期費用により大幅な赤字を計上するも、ドライバルク船事業とエネルギー輸送事業を中心とする安定収益に加え、比較的堅調な市況により、増益を確保。

◆ 前回（1/31）予想からは、上振れての落着。

← 持分法投資損益改善、稼働日数の増加、コンテナ船事業の営業損益改善等による。

【セグメント別】 [2018年度経常損益実績(前期比増減)]

ドライバルク船事業 [219億円 (+65億円)]

- 市況連動船： ケープサイズは上期は堅調に推移したが、11月の豪州の鉄道脱線事故および1月のブラジル鉱山ダム決壊事故による出荷減少や市況悪化懸念により軟化。中小型船は市況エクスポージャー小さく、スポット市況影響も限定的だが、大型船同様、上期は堅調なるも、下期に軟化。ドライバルク船全体では、総じて前期より堅調に推移。
 - 中長期契約船： 鉄鋼原料・木材チップ等の輸送で引き続き安定利益を確保。
- ⇒ 比較的堅調な市況にも支えられ、前期比増益。期ずれ影響等により前回予想からも上振れ。

エネルギー輸送事業 [211億円 (+75億円)]

■ 油送船

- 原油船： 低調に推移した上期から一転し、下期は季節要因に加え、イラン原油代替として西アフリカと米国産原油の輸出増（ソース遠隔化効果）により市況高騰し全般的に高水準で推移。中長期契約も安定利益を確保。
- プロダクト船： 上期低迷した市況は、下期は冬場需要期に加え原油船市況高の影響もあり改善。減船も進捗。
- その他： メタノール船・シャトルタンカーが安定利益を計上。税制改正に伴う持分法適用会社の損益押上げあり。

2. 2018年度 連結決算の要点（Ⅱ）

■ LNG船・海洋事業

LNG船7隻、FPSO1隻が新たに竣工・稼働し、中長期契約による安定利益を積み増し。FPSO・サブシー支援船等のプロジェクトにおいて想定を上回る稼働率により前期比改善。

⇒ 油送船、LNG・海洋事業ともに増益を達成し、エネルギー輸送事業全体で、前期比大幅増益。

製品輸送事業 [▲122億円(−59億円)]

■ コンテナ船事業 [▲143億円(−36億円)]

ONE社（持分法適用会社）は統合シナジーは想定を上回って現出したが、事業開始時のオペレーションの混乱により低迷した積高・消席率が下期には改善するも大幅な赤字(詳細は、P.21～)。港湾・ロジスティクス事業が利益に貢献。

⇒ 前期比減益。事業統合前引き受け貨物のサーチャージ回収増と移行期費用減少により、前回予想からは改善。

■ 自動車船

米中貿易摩擦、欧州での新排ガス・燃費テスト基準等の影響により、輸入・三国間の荷動きが減少。減船および運航効率の改善に努めるも、一部航路での検疫問題による追加コスト(1Q)、西日本豪雨による荷動き減等の特殊要因も影響し、前期比で損益悪化。

■ フェリー・内航RORO船

モーダルシフトの加速による堅調な荷動きや、新造船投入やカジュアルクルーズ販促により好調な事業環境なるも、台風や一部フェリーの不具合による長期入渠や燃料油価格増により、前期比でわずかながら減益。

【配当】 期末配当予想を25円に修正（前回発表予想は20円）。 中間配当20円を実施済み。

3. 2019年度 連結業績予想

(単位: 億円)	2019年度 予想			2018年度 実績			増減	
	上期	下期	通期	上期	下期	通期	(通期)	差異
売上高	5,950	5,990	11,940	6,198	6,141	12,340	△ 400	△ 3%
営業損益	130	130	260	147	229	377	△ 117	△ 31%
経常損益	280	220	500	102	282	385	+114	+30%
親会社株主に帰属する 当期純損益	250	150	400	57	211	268	+131	+49%
為替(期中平均)	¥110.00/\$	¥110.00/\$	¥110.00/\$	¥109.47/\$	¥111.79/\$	¥110.63/\$	△¥0.63/\$	
燃料単価(期中平均)	\$450/MT	\$420/MT	\$435/MT	\$457/MT	\$455/MT	\$456/MT	△\$21/MT	

(註)燃料油単価 = 平均補油単価

(参考) 経常損益へのSensitivity	
2019年度 (年間/最大)	
為替 :	±9億円/¥1/\$
燃料単価 :	±1.9億円/\$1/MT

3. 2019年度 連結業績予想（セグメント別）

		上段		売上高		下段		経常損益	
		2019年度 予想			2018年度 実績			増減	
(単位: 億円)		上期	下期	通期	上期	下期	通期	(通期)	差異
ドライバルク船事業	ドライバルク船 (石炭船以外)	1,400	1,480	2,880	1,426	1,485	2,911	△ 31	△1%
		55	50	105	87	131	219	△ 114	△52%
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	1,470	1,450	2,920	1,355	1,454	2,809	+110	+4%
		95	100	195	80	131	211	△ 16	△8%
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、 フェリー・内航RORO船	2,500	2,440	4,940	2,836	2,615	5,451	△ 511	△9%
	うち、コンテナ船事業	80	20	100	△ 86	△ 36	△ 122	+222	-
		1,210	1,080	2,290	1,469	1,300	2,769	△ 479	△17%
	50	0	50	△ 100	△ 43	△ 143	+193	-	
関連事業	不動産、曳船、商社、客船 等	500	530	1,030	502	509	1,011	+18	2%
		60	60	120	61	68	129	△ 9	△7%
その他		80	90	170	78	77	156	+13	+9%
		10	10	20	11	14	25	△ 5	△22%
調整（消去・全社）		-	-	-	-	-	-	-	-
		△ 20	△ 20	△ 40	△ 50	△ 26	△ 77	+37	-
連結		5,950	5,990	11,940	6,198	6,141	12,340	△ 400	△3%
		280	220	500	102	282	385	+114	+30%

註1) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

4. 2019年度 業績予想の要点（Ⅰ）

【概況】

- ◆ 経常利益：前期比114億円（+30%）の改善。コンテナ船事業の大幅改善を見込む一方、ドライバルク船を中心に前期からの市況軟化等を一定程度織り込む。
- ◆ 市況
ドライバルク船：ケープサイズは足元の軟調を織り込むも、下期には回復を想定。中小型は、前期並みを想定。
油送船：原油船は、上期は調整局面続くも下期は堅調な推移を想定。製品船は堅調な推移を想定。
- ◆ 安定利益：555億円（@¥110/\$）（ドライバルク船・油送船・LNG船・海洋事業の長期契約、関連事業）

【セグメント別】 [2019年度通期予想経常損益（前期比増減）]

ドライバルク船事業 [105億円（-114億円）]

ケープサイズは、ブラジル鉱山ダム決壊事故の影響により足元の市況は低迷するも、堅調な貨物需要に支えられた代替ソースからの荷動きと、スクラバー搭載工事による不稼働船腹の増加に伴う市況回復を見込む。中小型船も、石炭・穀物需要が一定量見込まれ、前期並みの市況を想定。

⇒ 前期にあった期ずれ等の上振れ要因が剥落し、長期契約更改に伴う運賃収入減と足元の市況軟調を織り込み、前期比損益悪化を見込む。

エネルギー輸送事業 [195億円（-16億円）]

■ LNG船・海洋事業

既決案件の稼働に伴い安定利益が着実に増加。

4. 2019年度 業績予想の要点（Ⅱ）

■ 油送船

- 原油船：米国出しアジア向けをはじめとする堅調な荷動き需要および、供給面では新造船竣工が続くも、環境規制を背景とする解撤も想定。全体として船腹需給は改善傾向にあり、市況は比較的堅調に推移すると見込む。
 - プロダクト船：上期市況は上値の重い展開を予想。下期は、SOx規制に伴う軽油荷動き増による好転を期待。
- ⇒ エネルギー輸送事業は、安定利益積み上げと堅調な市況を想定するも、前期特殊要因が剥落し前期比減益を想定。

製品輸送事業 [100億円 (+222億円)]

■ コンテナ船 [50億円 (+193億円)]

ONE社は、統合シナジー効果に加え、貨物ポートフォリオ見直しやサービス最適化等による損益改善を見込み、85百万ドルの黒字を計画(詳細は、P.21～)。港湾・ロジスティクス事業は堅調に利益貢献。

■ 自動車船

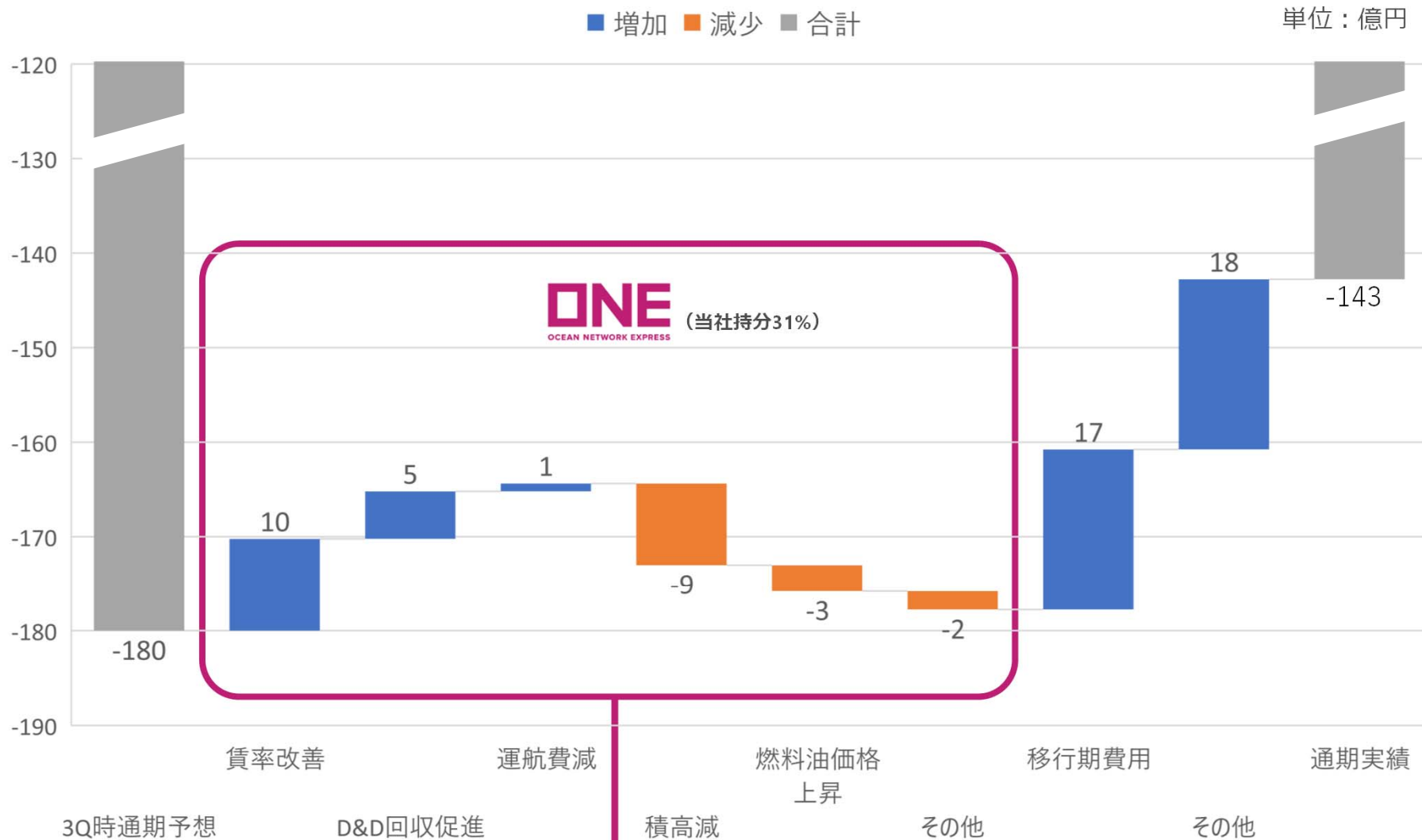
北米向け荷動きは堅調に推移するも、中近東・アフリカ向けおよび輸入・三国間荷動きは前期比減の見通し。運賃修復と運航効率の改善により、利益水準は回復傾向。

■ フェリー・内航RORO船

好調な事業環境と前期一時要因（本船不具合、自然災害等）の払拭により、前期比増益を見込む。

【配当】 通期で1株当たり65円（中間30円＋期末35円）を予定。（配当性向20%）

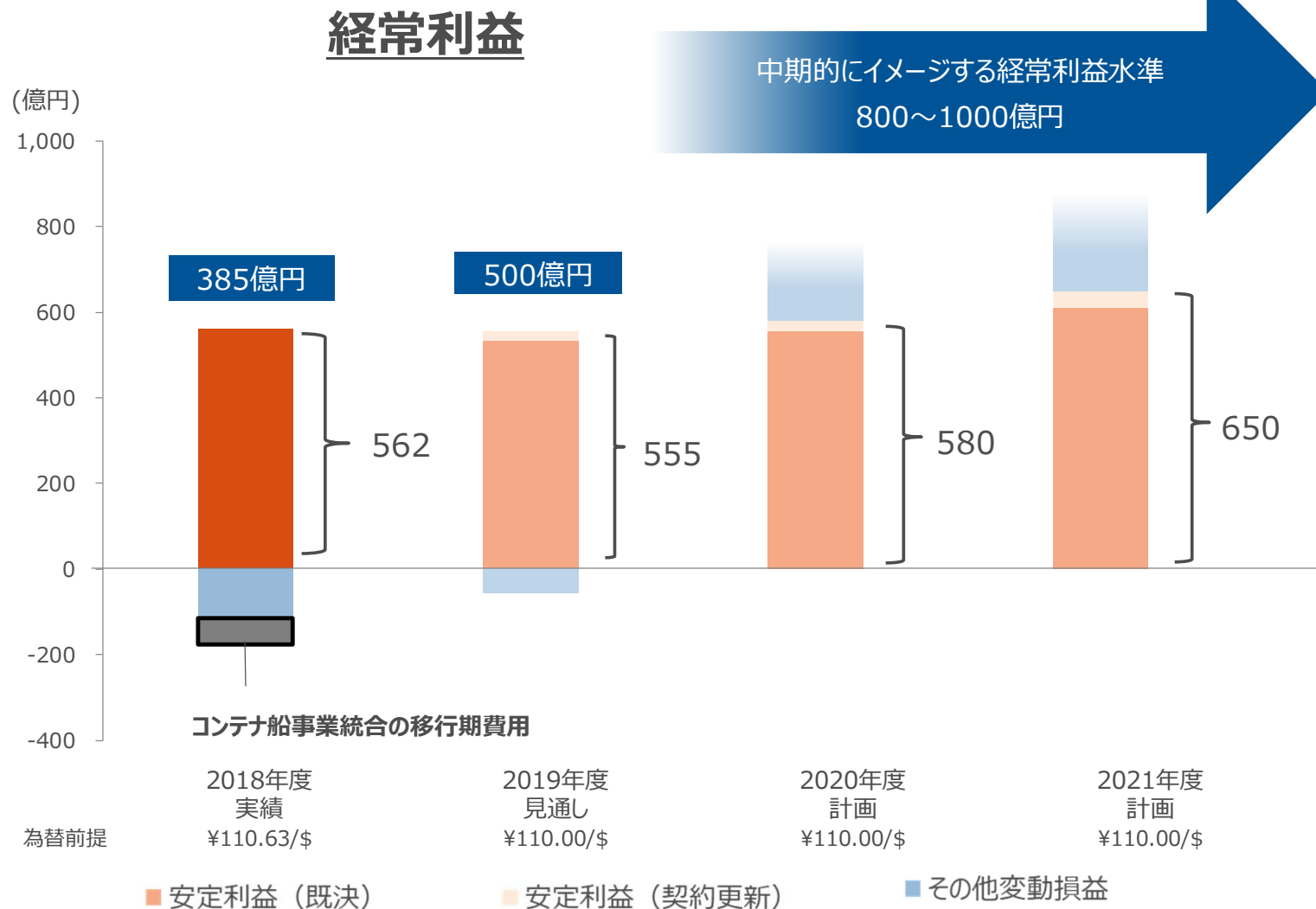
5.コンテナ船事業セグメント - 2018年度業績 (前回見通し比)



詳細：P.21 ONE社開示資料

6. 損益改善へのロードマップ

ローリングプラン2019



「安定利益」 + 「その他変動損益」 = 経常利益 (合計)

安定利益 : ドライバルク船・油送船 (中長期契約)、LNG船・海洋事業、関連事業

その他変動損益 : ドライバルク船・油送船 (スポット運航)、自動車船、コンテナ船、ターミナル・ロジスティクス、フェリー・内航RORO船

ドライバルク船市況（スポット傭船料）

[補足資料1]

1. 2018年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	2018年度						通期
	上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況	2018年4-9月			2018年10月-2019年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	15,000	22,200	18,600	15,800	8,700	12,300	15,400
パナマックス	10,500	12,100	11,300	12,400	7,000	9,700	10,500
ハンディマックス	11,500	11,900	11,700	11,900	7,900	9,900	10,800
スモールハンディ	8,800	8,300	8,500	9,300	6,000	7,700	8,100
海外子会社運航船に関わる市況	2018年1-6月			2018年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	13,000	15,000	14,000	22,200	15,800	19,000	16,500

2. 2019年度(実績・見通し)

(単位：US\$/日)

船型	2019年度						通期
	上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況	2019年4-9月			2019年10月-2020年3月			平均
ケープサイズ	12,000			16,000			14,000
パナマックス	11,000			11,000			11,000
ハンディマックス	10,000			10,000			10,000
スモールハンディ	9,000			9,000			9,000
海外子会社運航船に関わる市況	2019年1-6月			2019年7-12月			平均
	1-3月	4-6月					
ケープサイズ	8,700	11,000	9,900	16,000			12,900

(註)

- 1) 黒字は一般市況実績。
- 2) 青字は見通し。見通しは、フリー船（スポット契約や2年未満の短期契約に従事）の損益予想において参照する市況水準。但し、荷主と運賃を合意済みの場合は合意運賃を損益予想に反映。
- 3) 海外子会社運航船については、暦年ベース（1-12月）の市況実績・見通しを表示。（海外子会社は12月決算であり、3か月遅れで当社連結決算に計上される為。）
- 4) ケープサイズは5航路（2014年度通期決算発表より変更）、パナマックスは4航路、ハンディマックスは5航路、スモールハンディは6航路の平均。

油送船市況（スポット傭船料換算）

[補足資料2]

1. 2018年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2018年度						通期
		上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況		2018年4-9月			2018年10月-2019年3月			平均
		4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
原油船（VLCC）	中東-極東	9,400	14,100	11,800	46,600	29,800	38,200	25,000
石油製品船（MR）	主要5航路	8,200	6,300	7,200	12,000	14,300	13,200	10,200
海外子会社運航船に関わる市況		2018年1-6月			2018年7-12月			平均
		1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
LPG船（VLGC）	中東-日本	14,900	9,100	12,000	23,300	26,100	24,700	18,300

(出所) 石油製品船及びLPG船：クラークソン

2. 2019年度(実績・見通し)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2019年度						通期
		上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況		2019年4-9月			2019年10月-2020年3月			平均
原油船（VLCC）	中東-極東	17,900			45,000			31,400
石油製品船（MR）	主要5航路							
海外子会社運航船に関わる市況		2019年1-6月			2019年7-12月			平均
		1-3月	4-6月					
LPG船（VLGC）	中東-日本	13,900						

(出所) 石油製品船及びLPG船：クラークソン

(註)

- 1) 黒字は一般市況実績。
- 2) 青字は見通し。見通しは、フリー船（スポット契約や2年未満の短期契約に従事）の損益予想において参照する市況水準。但し、荷主と運賃を合意済みの場合は合意運賃を損益予想に反映。
- 3) VLCCの市況は、中東-中国航路を前提とする。
- 4) 石油製品船の市況は、欧州-北米、北米-欧州、シンガポール-豪州、韓国-シンガポール、インド-日本の主要5航路単純平均。
- 5) LPG船は海外子会社で運航しており、暦年ベース（1-12月）の市況実績を表示。（海外子会社は12月決算であり、3カ月遅れで当社連結決算に計上される為。）

コンテナ運賃市況 (CCFI*)

[補足資料3]

1. 2017年度 (実績)

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2017年度						通期 平均
	上期 2017年4-9月			下期 2017年10月-2018年3月			
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	622	643	632	615	631	623	628
北米東岸向け	848	851	850	780	870	825	837
欧州向け	1,086	1,124	1,105	1,016	1,084	1,050	1,078
南米向け	750	851	800	757	749	753	777

2. 2018年度 (実績)

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2018年度						通期 平均
	上期 2018年4-9月			下期 2018年10月-2019年3月			
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	620	711	665	812	697	755	710
北米東岸向け	840	896	868	991	883	937	903
欧州向け	1,008	1,083	1,045	1,021	1,094	1,057	1,051
南米向け	546	642	594	576	573	574	584

*China Containerized Freight Index

1. 2018年度 (実績)

(単位：千台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2018年度						
	上期			下期		通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q			
合計	1,098	1,130	2,229	975	1,033	2,008	4,237

2. 2019年度 (見通し)

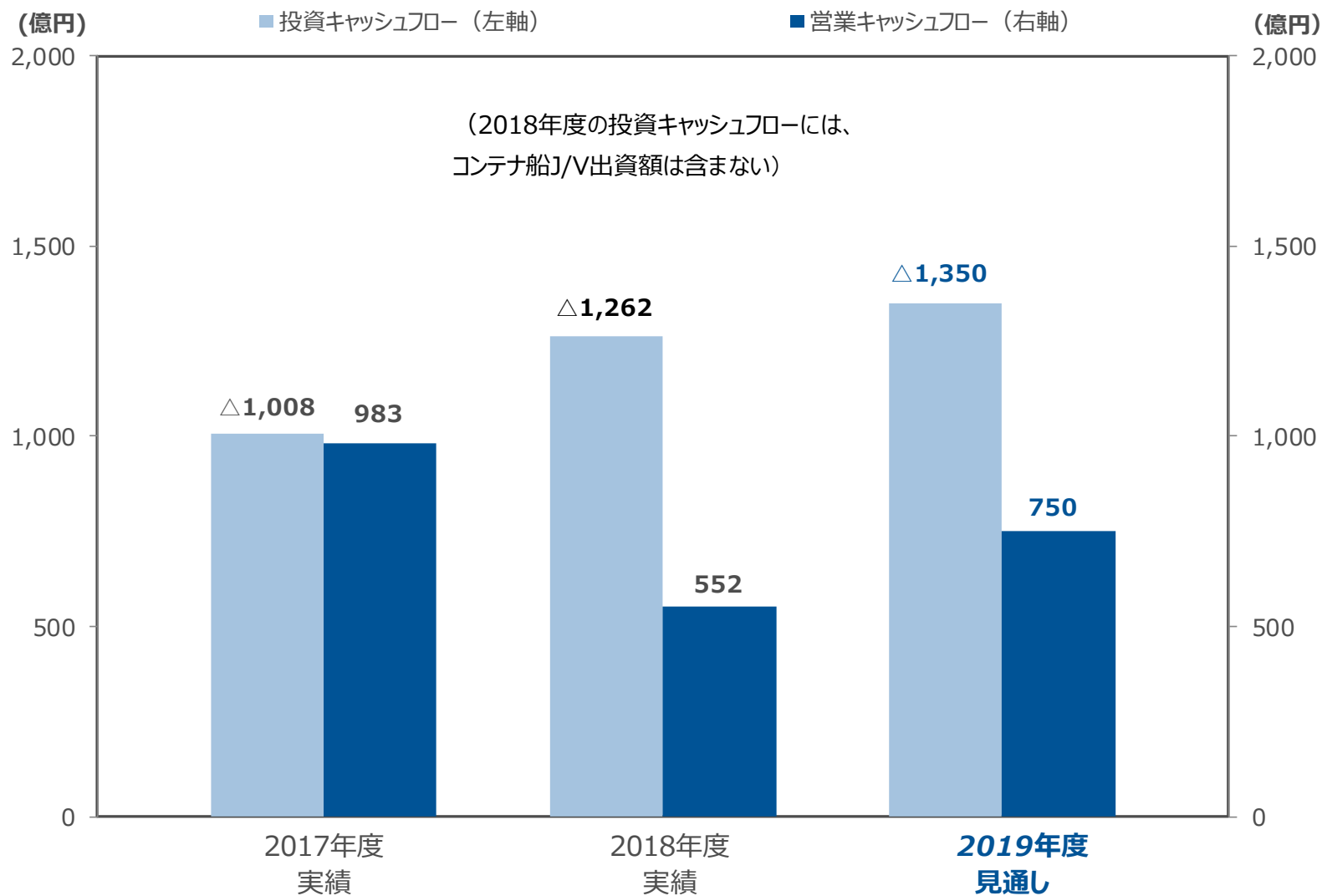
(単位：千台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2019年度		
	上期	下期	通期
合計	2,021	2,014	4,035

*青字は見通し

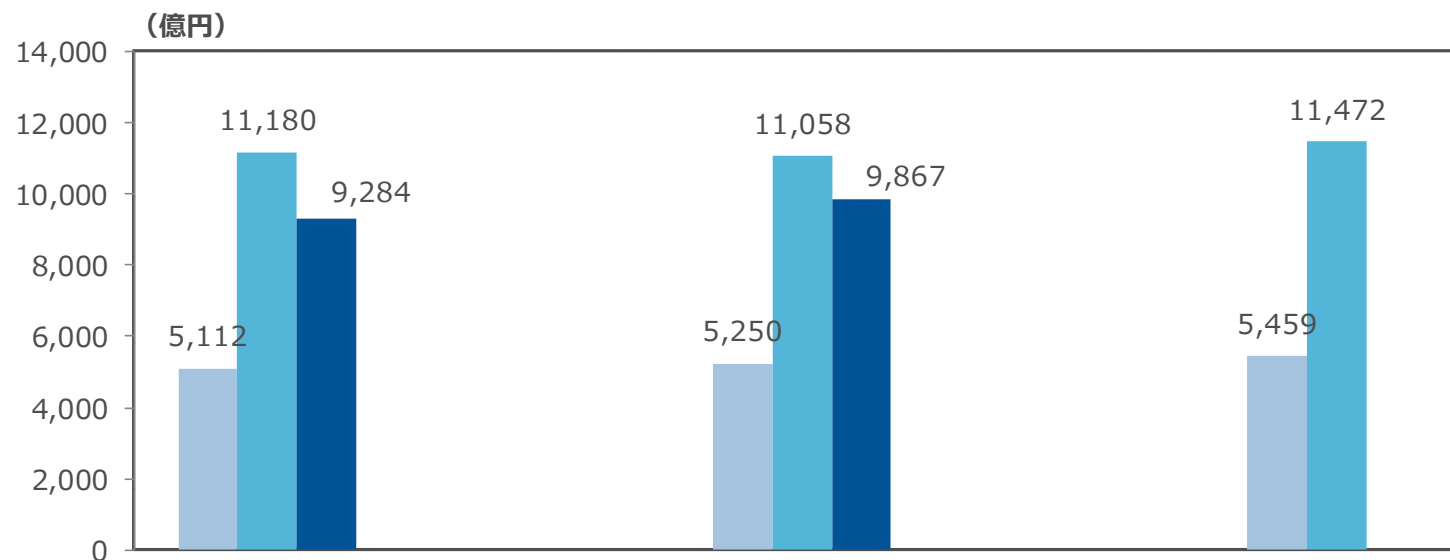
キャッシュフロー

[補足資料5]



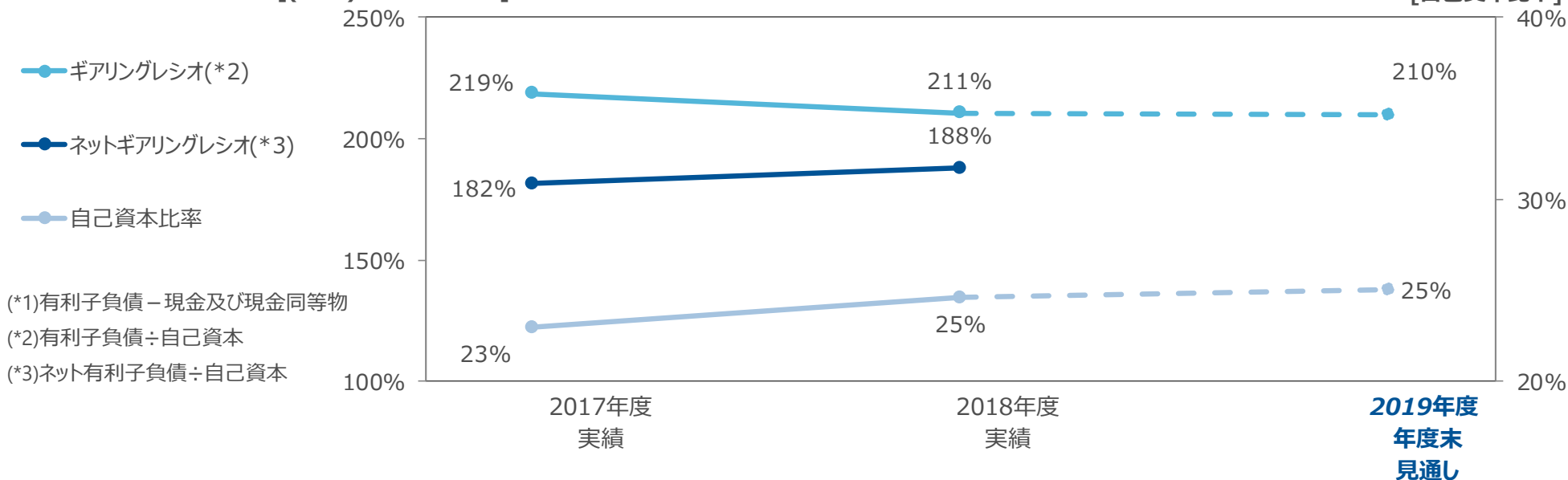
経常損益(億円)	314	385	500
親会社に帰属する当期純損益(億円)	△ 473	268	400
平均為替	¥111.08/\$	¥110.63/\$	¥110.00/\$

- 自己資本
- 有利子負債
- ネット有利子負債(*1)



[(ネット)ギアリングレシオ]

[自己資本比率]



(*1)有利子負債 - 現金及び現金同等物

(*2)有利子負債 ÷ 自己資本

(*3)ネット有利子負債 ÷ 自己資本

(期末為替)

単体
海外子会社

¥106.24/\$
¥113.00/\$

¥110.99/\$
¥111.00/\$

¥110.00/\$
¥110.00/\$

船隊構成 (海洋事業含む)

[補足資料7]

			2018年 3月末	2019年3月末		2020年 3月末 (見込み)	
				1,000dwt			
ドライバルク船 事業	Capesize		88	94	18,439		
	中小型 一般バルカー	Panamax	26	21	1,719		
		Handymax	54	50	2,768		
		Small Handy	28	32	1,126		
		(小計)	108	103	5,612		
	木材チップ船		39	39	2,160		
	近海船		61	47	869		
(小計)		296	283	27,081	278		
			(内、市況エクスポージャー)	(71)	(62)	(58)	
エネルギー輸送 事業	油送船	原油タンカー	39	42	11,334		
		プロダクトタンカー	39	21	1,412		
		ケミカルタンカー (メタノールタンカー含む)	87	110	3,166		
		LPGタンカー	8	8	447		
		(小計)	173	181	16,359		
	石炭船		41	47	4,306		
	(小計)		214	228	20,665	221	
				(内、市況エクスポージャー)	(84)	(97)	(97)
	LNG船 (エタン船、LNG燃料船含む)		83	87	6,962	96	
	海洋事業	FPSO	5	6	1,689	6	
FSRU		1	4	386	5		
サブシー支援船		1	3	27	3		
内航船 (内航RORO船除く)		30	31	102	30		
製品輸送 事業	自動車船		119	113	1,870	109	
	フェリー・内航RORO船		14	16	91	15	
関連事業・ その他	客船		1	1	5	1	
	その他		2	2	13	2	
小計			766	774	58,889	766	
製品輸送 事業	コンテナ船		91	65	5,929	64	
合計			857	839	64,818	830	

註1) 短期備船、J/V保有船を含む。

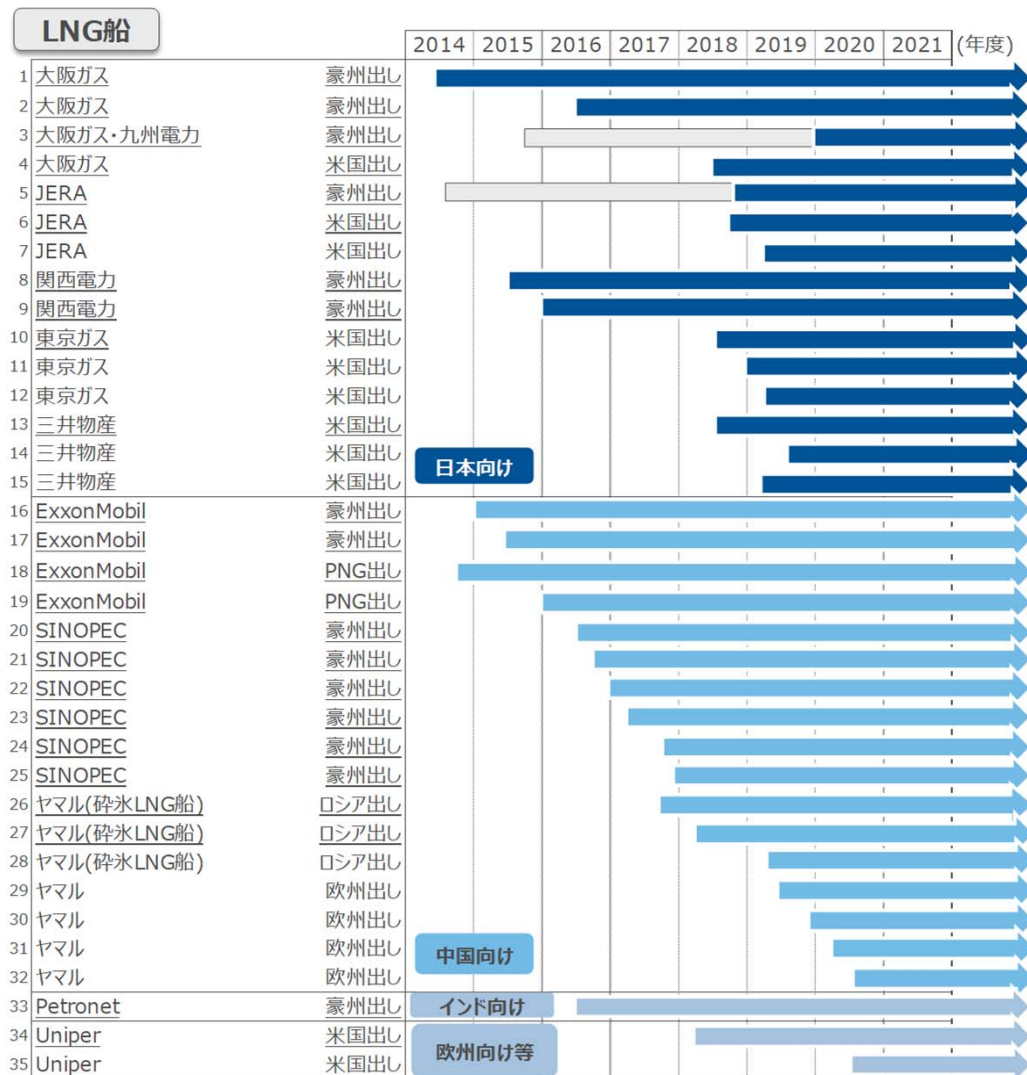
註2) 『市況エクスポージャー』=中長期調達船で、2年以上の契約が付いていない船。

註3) コンテナ船は2018年4月以降ONE社が運航。

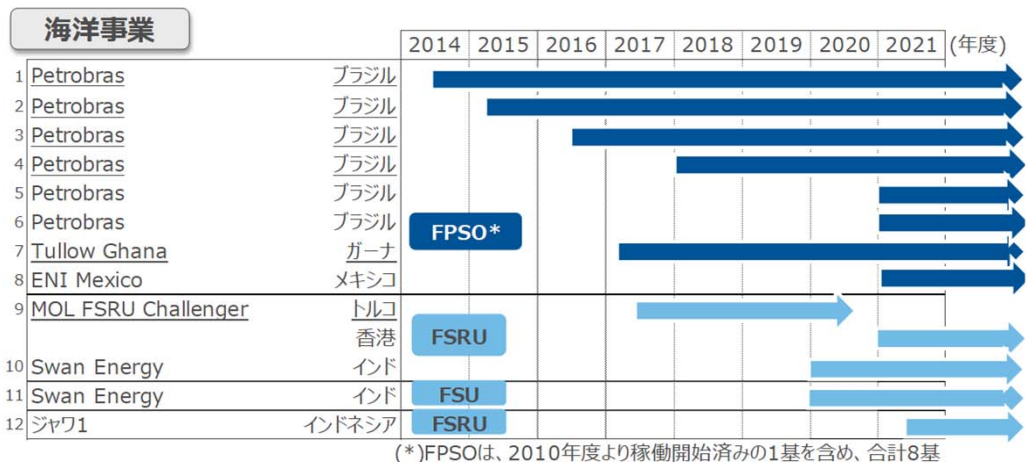
註4) 前回までLNG船に含めていた3隻を今期よりFSRUに含めた。

LNG船・海洋事業 成約状況 (2014年度以降竣工船)

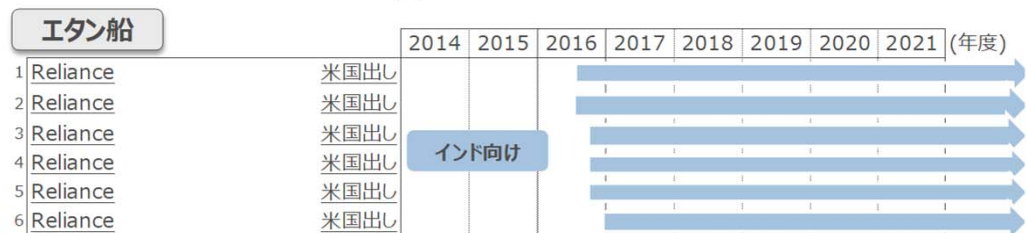
[補足資料8]



(註)下線は稼働中



(*)FPSOは、2010年度より稼働開始済みの1基を含め、合計8基



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%

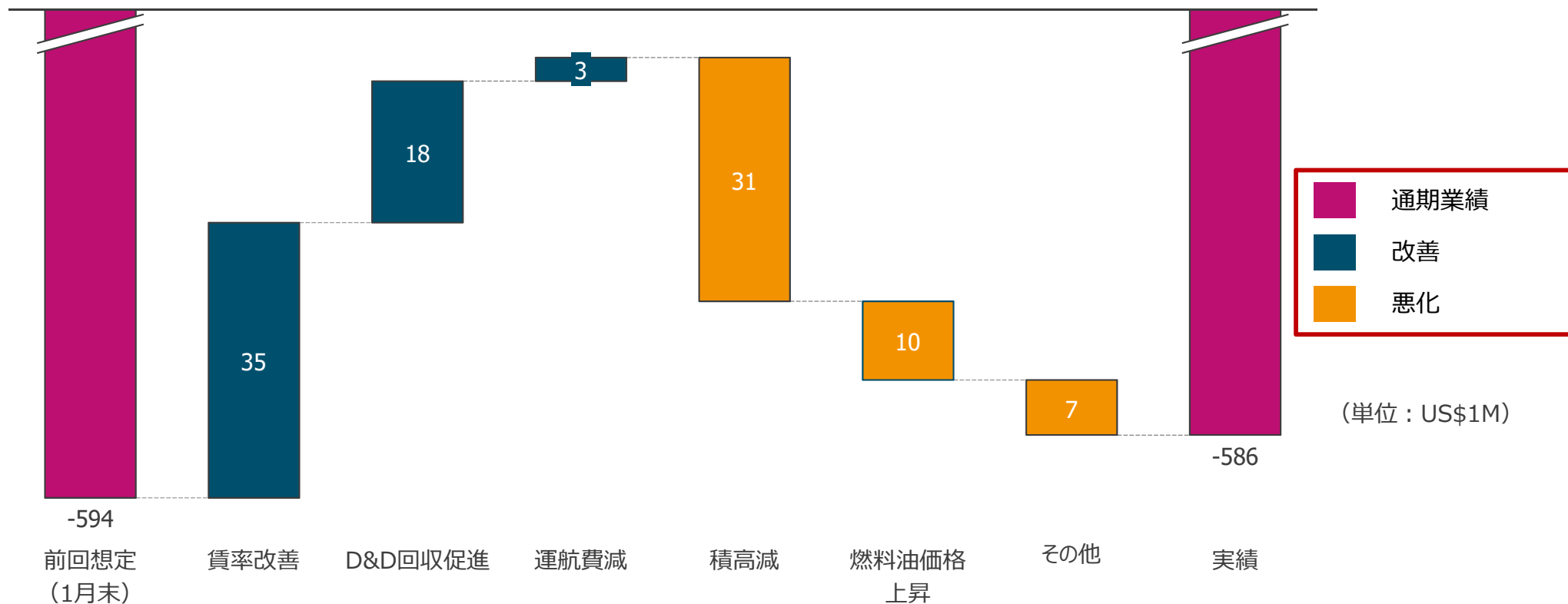
(2018年度1Qの各航路総平均運賃を100とした指数)

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

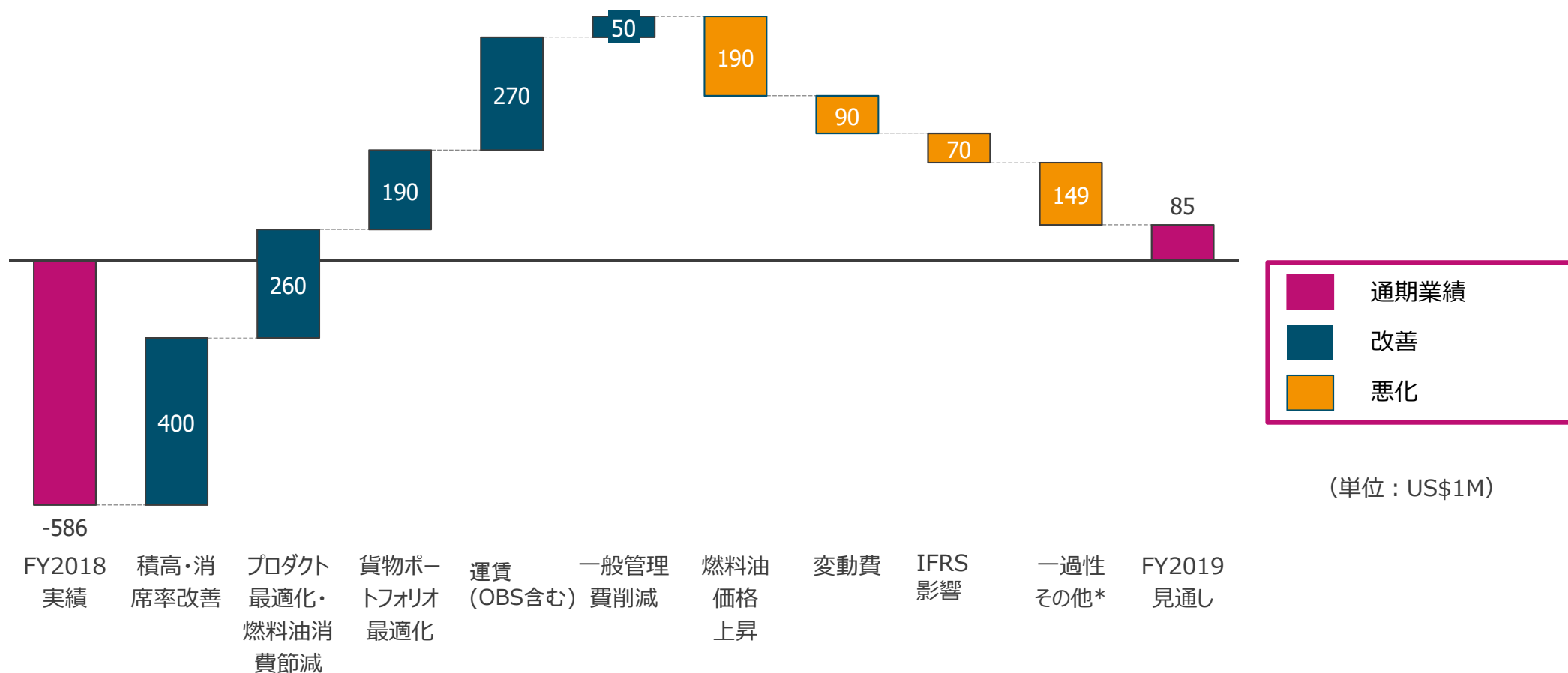
□ 税引後最終損益に対する燃料油Sensitivity :
四半期・US\$10/MT あたり ±US\$7M

※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）



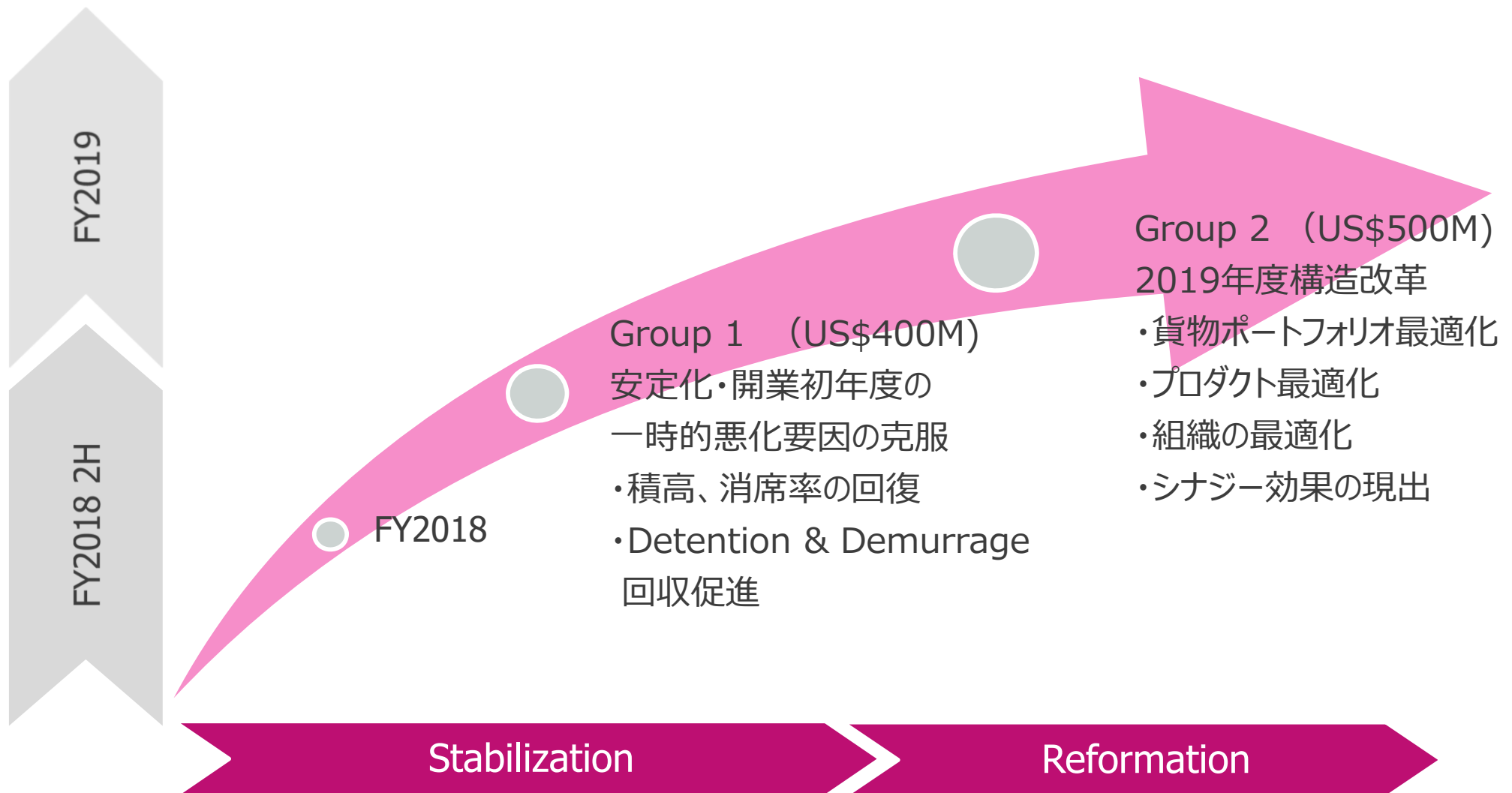
(単位：US\$1M)

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

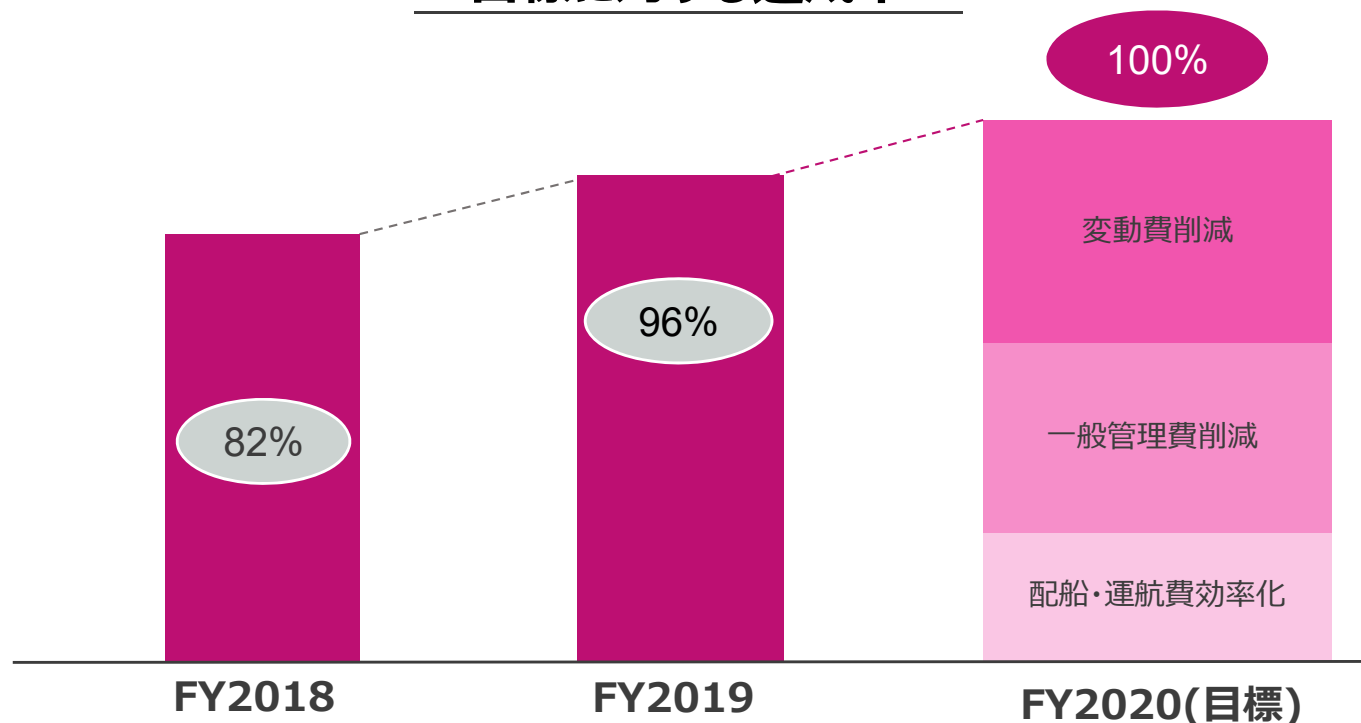
Group 2	貨物ポートフォリオ最適化	往航と復航貨物のマッチングを考慮し往復全体での収益の一層の改善を図る。貨物ポートフォリオの組み換えも進捗中。北米契約更改時期の5月以降順次その効果を業績見通しに織り込む。
	プロダクト最適化	2019年度プロダクト体制は北米西岸-北欧州航路の振り子配船を開始 (船舶大型化及び重複部分での寄港地等の合理化)、北米東岸航路・アジア航路の最適化やフィーダー自営化を行う等、5月末までに略完了予定。燃料消費節減の取り組みについては、コスト削減に加え、環境面での負荷削減の観点からも、引き続き主要プロジェクトとして推進。
	組織の最適化	組織全体の見直しを通じ、より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