

2018年度（2019年3月期） 第2四半期 決算説明資料

2018年10月31日
株式会社商船三井



目次

1. 2018年度 第2四半期 連結決算概要	P3-4
2. 2018年度 第2四半期 連結決算の要点	P5-6
3. 2018年度 連結業績予想	P7-8
4. 2018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の業績見通し差異	P11-12
6. コンテナ船事業セグメントの損益改善計画	P13
7. 損益改善へのロードマップ	P14
8. 補足資料 1-8	P15-22

1. 2018年度 第2四半期 連結決算概要

*2018年度1Q決算発表時点（2018年7月31日）

(単位: 億円)	2018年度 実績			2017年度 上期 実績	増減	2018年度 上期 前回見通し*	差異
	1Q	2Q	上期				
売上高	3,044	3,154	6,198	8,189	△1,990	5,840	+358
営業損益	36	110	147	111	+36	90	+57
経常損益	2	100	102	173	△70	120	△17
親会社株主に帰属する 当期純損益	△16	74	57	131	△73	80	△22

為替(期中平均) ¥107.95/\$ ¥110.99/\$ ¥109.47/\$ ¥110.82/\$ △¥1.35/\$

¥106.47/\$ +¥3.00/\$

燃料油単価(期中平均) \$438/MT \$479/MT \$457/MT \$322/MT +\$135/MT

\$444/MT +\$13/MT

(註)燃料油単価：平均補油単価

【経常損益】前年同期比増減分析（上期比較）

(単位: 億円)

為替変動	△7	前年同期比	¥1.35/\$	円高
燃料油価格変動	△122	前年同期比	\$135/MT	上昇
積取り・運賃変動・その他	+59			
(差し引き)	△70			

1. 2018年度 第2四半期 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1Q決算発表時点 (2018年7月31日)

(単位: 億円)		2018年度 実績			2017年度 上期 実績	増減	2018年度 上期 前回見通し*	差異
		1Q	2Q	上期				
ドライバルク船事業	ドライバルク船	660	766	1,426	1,335	+90	1,370	+56
	(石炭船除く)	38	48	87	79	+7	80	+7
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、	647	707	1,355	1,281	+74	1,300	+55
	LNG船、海洋事業	31	48	80	49	+30	60	+20
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、	1,450	1,385	2,836	5,036	△2,200	2,650	+186
	フェリー・内航RORO船	△56	△29	△86	2	△89	△10	△76
うち、コンテナ船事業		824	645	1,469	3,732	△2,262	1,350	+119
		△47	△53	△100	△41	△58	△20	△80
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	249	253	502	452	+49	450	+52
		33	27	61	67	△6	55	+6
その他		37	41	78	83	△4	70	+8
		6	4	11	12	△1	5	+6
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-
		△51	0	△50	△38	△12	△70	+19
連結		3,044	3,154	6,198	8,189	△1,990	5,840	+358
		2	100	102	173	△70	120	△17

註1) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

2. 2018年度 第2四半期 連結決算の要点 (I)

【概況】

- ◆ 経常利益は前回(7/31)見通しから下振れての落着（営業利益は上振れ）
 - ← ONE社業績悪化(営業外、持分投資損益) の一方、ケープサイズ市況上昇及び円安の追い風あり。エネルギー輸送事業の前回想定比上振れは期ずれによる部分もあり。
- ◆ ONE社業績は前回想定比大幅に悪化
 - ← 期初発生したサービス混乱の影響が残り、積高・消席率が想定を下回ったほか、コンテナ回送費用増加。
- ◆ 売上高はONE社(持分法適用会社)へのコンテナ船事業移管による減少の一方、その他部門での増収の結果、前年同期比約2,000億円減少。

【セグメント別】 [2018年度上期経常損益実績(前年同期比増減)]

ドライバルク船事業 [87億円 (+7億円)]

- 市況連動船： ケープサイズはブラジル出し鉄鉱石の出荷が復調し、7～8月に2万4千ドル台に上昇するなど、総じて堅調に推移。中小型船は市況エクスポージャーを大幅に縮小しスポット市況影響は小さいが、全般に底堅く推移。
 - 中長期契約船： 鉄鋼原料・電力炭・木材チップ等の輸送で引き続き安定利益を確保。
- ⇒ 前年同期比増益。前回社内見通しからも若干上振れての落着。

エネルギー輸送事業 [80億円 (+30億円)]

- 油送船
 - 原油船： 夏場不需要期となるなか市況は低迷。中長期契約により損益下支え。
 - プロダクト船： 不需要期入り、裁定取引低調により、市況は低迷。
 - その他： メタノール船・シャトルタンカーは着実に安定利益を計上。
- ⇒ 前年同期比で損益悪化。期ずれ影響により前回想定から若干の上振れ。

2. 2018年度 第2四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

■ LNG船・海洋事業

中長期契約からの安定利益を着実に計上。持分法会社の船舶処分損があった前年同期から大幅に増益。期ずれ影響により前回想定から若干上振れ。

製品輸送事業 [▲86億円（－89億円）]

■ コンテナ船事業 [▲100億円（－58億円）]

◆ ONE： 統合シナジーは期初想定を上回るペースで現出しているものの、立ち上げ時のサービス混乱により落ち込んだ積高・消席率の回復が遅れていることに加え、復航貨物積高低迷・往復インバランス拡大によるコンテナ回送費用増加もあり、前回見通しから大幅に悪化。

◆ その他（ONE以外）： 統合に伴う移行期費用は前回想定からさらに低減。

⇒ 移行期費用の計上もあり、前年同期比で赤字が拡大、前回想定からも大幅に悪化。

■ 自動車船

一部航路における検疫問題等による追加コスト(1Q)に加え、西日本豪雨による出荷減少の影響(2Q)もあり、前年同期から損益は悪化。

■ フェリー・内航RORO船

モーダルシフト進展による堅調な荷動きや、カジュアルクルーズ販促により事業環境は堅調なるも、一部フェリーの不具合に伴う長期入渠や燃料油価格上昇により、前年同期比で減益。

3. 2018年度 連結業績予想

*2018年度1Q決算発表時点（2018年7月31日）

(単位: 億円)	上期			下期			通期		
	実績	前回見通し*	差異	見通し	前回見通し*	差異	見通し	前回見通し*	差異
売上高	6,198	5,840	+358	5,801	5,560	+241	12,000	11,400	+600
営業損益	147	90	+57	152	160	△7	300	250	+50
経常損益	102	120	△17	117	280	△162	220	400	△180
親会社株主に帰属する 当期純損益	57	80	△22	112	220	△107	170	300	△130
為替(期中平均)	¥109.47/\$	¥106.47/\$	+¥3.00/\$	¥110.00/\$	¥105.00/\$	+¥5.00/\$	¥109.73/\$	¥105.74/\$	+¥3.99/\$
燃料単価(期中平均)	\$457/MT	\$444/MT	+\$13/MT	\$480/MT	\$450/MT	+\$30/MT	\$469/MT	\$447/MT	+\$22/MT

(註)燃料油単価：平均補油単価

【cf】前年度実績	上期	下期	通期
売上高	8,189	8,334	16,523
営業損益	111	115	226
経常損益	173	141	314
親会社株主に帰属する 当期純損益	131	△605	△473
為替(期中平均)	¥110.82/\$	¥111.33/\$	¥111.08/\$
燃料単価(期中平均)	\$322/MT	\$386/MT	\$354/MT

(参考) 経常損益へのSensitivity

2018年度 (残り6ヵ月/最大)

為替： **±3.0億円/¥1/\$**

燃料単価： **±0.8億円/\$1/MT**

3. 2018年度 連結業績予想 (セグメント別)

*2018年度1Q決算発表時点 (2018年7月31日)

		上段	売上高									
		下段	経常損益									
		実績	上期	前回見通し(*)	差異	見通し	下期	前回見通し(*)	差異	見通し	通期	差異
(単位: 億円)												
ドライバルク船事業	ドライバルク船 (石炭船除く)	1,426 87	1,370 80		+56 +7	1,423 102	1,230 80		+193 +22	2,850 190	2,600 160	+250 +30
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	1,355 80	1,300 60		+55 +20	1,344 69	1,300 90		+44 △20	2,700 150	2,600 150	+100 0
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	2,836 △ 86	2,650 △ 10		+186 △76	2,463 △ 93	2,500 80		△36 △173	5,300 △ 180	5,150 70	+150 △250
	うち、コンテナ船事業	1,469 △ 100	1,350 △ 20		+119 △80	1,180 △ 99	1,200 60		△19 △159	2,650 △ 200	2,550 40	+100 △240
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	502	450		+52	497	450		+47	1,000	900	+100
		61	55		+6	58	55		+3	120	110	+10
その他		78	70		+8	71	80		△8	150	150	0
		11	5		+6	8	5		+3	20	10	+10
調整 (消去・全社)		-	-		-	-	-		-	-	-	-
		△ 50	△ 70		+19	△ 29	△ 30		0	△ 80	△ 100	+20
連結		6,198 102	5,840 120		+358 △17	5,801 117	5,560 280		+241 △162	12,000 220	11,400 400	+600 △180

註1)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

【cf】前年度実績		上期	下期	通期
ドライバルク船事業	ドライバルク船 (石炭船除く)	1,335 79	1,393 74	2,729 154
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	1,281 49	1,341 86	2,622 136
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	5,036 2	5,072 △ 66	10,108 △ 63
	うち、コンテナ船事業	3,732 △ 41	3,764 △ 65	7,497 △ 106
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	452	448	900
		67	59	126
その他		83	78	162
		12	13	26
調整 (消去・全社)		-	-	-
		△ 38	△ 26	△ 65
連結		8,189 173	8,334 141	16,523 314

4. 2018年度 業績予想の要点 (I)

【概況】

- ◆ 経常利益： ONE社業績は前回見通し(7/31)から大幅に悪化するも、これをドライバルク市況、コンテナ船事業移行期費用縮小、円安等のポジティブ要因により一定程度緩和。
- ◆ 売上高： コンテナ船事業のONE社（持分法適用会社）へ移管による減少の一方、その他部門の増収の結果、前期からは約4,500億円減少（△27%）
- ◆ 前回見通しからの修正サマリ

	前回見通し(7/31)		⇒	今回	
	上期／下期／通期	経常損益		上期／下期／通期	経常損益
ドライバルク船事業	80 / 80 / 160	億円	⇒	87 / 102 / 190	億円
エネルギー輸送事業	60 / 90 / 150	億円	⇒	80 / 69 / 150	億円
製品輸送事業	▲10 / 80 / 70	億円	⇒	▲86 / ▲93 / ▲180	億円
全社合計※	120 / 280 / 400	億円	⇒	102 / 117 / 220	億円

※その他セグメントと調整（全社・消去）の合計

【セグメント別】 [2018年度通期予想経常損益（7/31発表値からの増減）]

ドライバルク船事業 [190億円（+30億円）]

ケープサイズ市況は季節的要因により10-12月は堅調、その後若干軟化の見通し。足元荷動きは堅調だが、米中貿易摩擦が市場のセンチメントに影響する懸念もあり、下期市況は前回想定水準を維持。中小型船については当社のエクスポージャーは小さい。

⇒ 前回見通しからは上方修正、前期比でも増益を見込む。

4. 2018年度 業績予想の要点 (Ⅱ)

エネルギー輸送事業 [150億円 (±0)]

■ 油送船

- 原油船：冬場の需要期に入ることに加え、イラン原油の代替として西アフリカからの出荷が増加していることから、強含みのマーケットを予想。
 - プロダクト船：冬場ヒーティングオイル需要等により若干の回復を見込むも、前回想定からは下方修正。
- ⇒ 中長期契約が貢献し一定の利益は確保するものの、前期比減益。前回想定並み。

■ 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。前期比増益を見込む。

製品輸送事業 [▲180億円 (-250億円)]

■ コンテナ船 [▲200億円 (-240億円)]

ONE社は積高・消席率が依然回復途上にあることに加え、前回織り込んでいた追加的コスト削減計画が未達となることにより大幅下方修正。当社独自の移行期費用については前回想定からさらに減少を見込む。

■ 自動車船

欧米自動車メーカーの出荷減に加え、関税問題や中東情勢の不透明感もあり、荷動きが弱含む懸念がある。配船効率の向上による採算改善に努めるものの、損益は前期比で悪化、前回想定からも下振れを見込む。

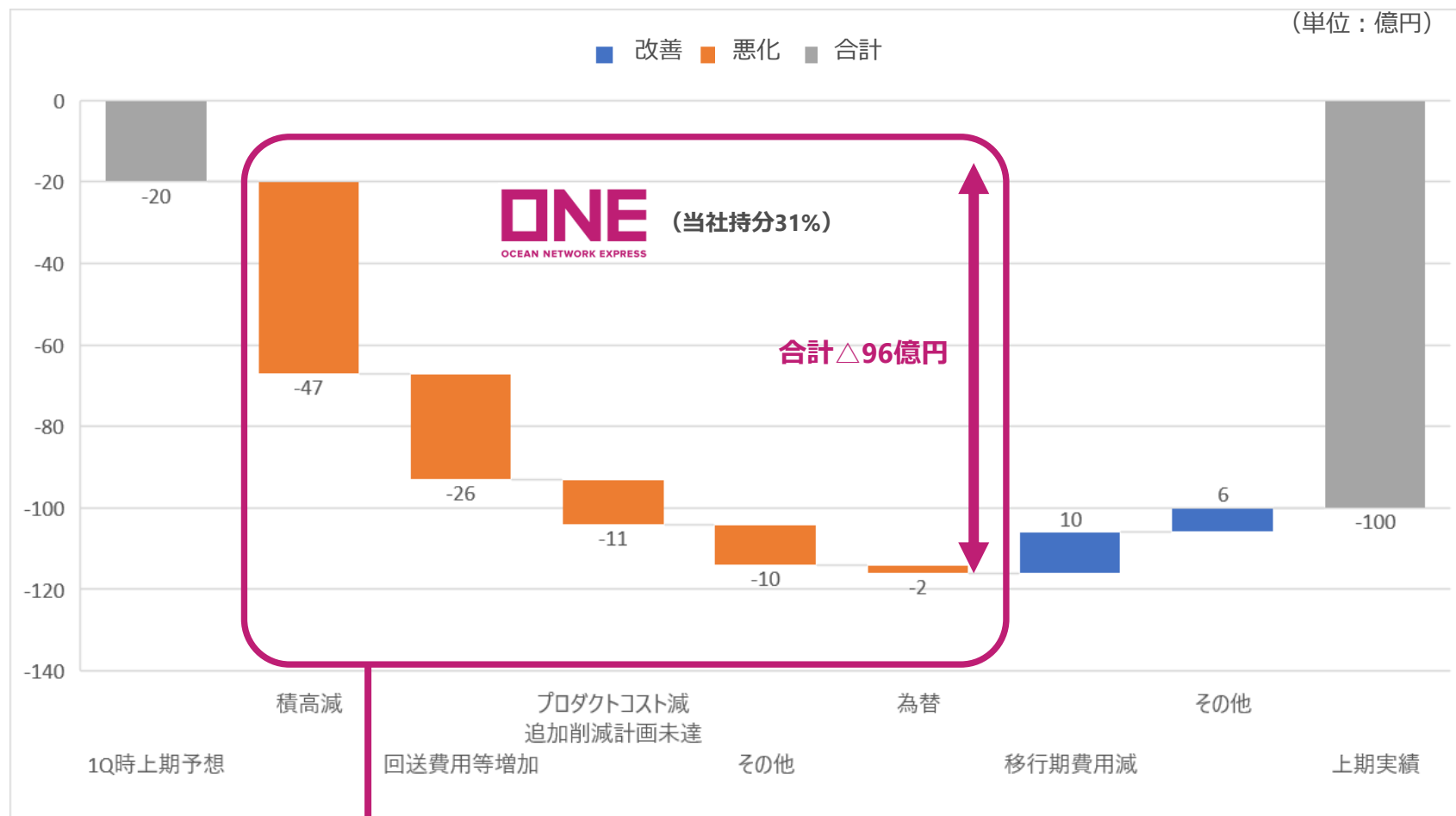
■ フェリー・内航RORO船

燃料費上昇、一部フェリーの長期欠航影響により前期比では減益を見込む。

【配当】 中間配当は期初予定の20円を実施、期末配当は業績下方修正により期初予定から減額の上20円、通期で40円の配当を予定（期初予定は中間20円+期末30円、通期で50円配当）。

5. コンテナ船事業セグメントの上期業績見通し差異（前回vs今回）

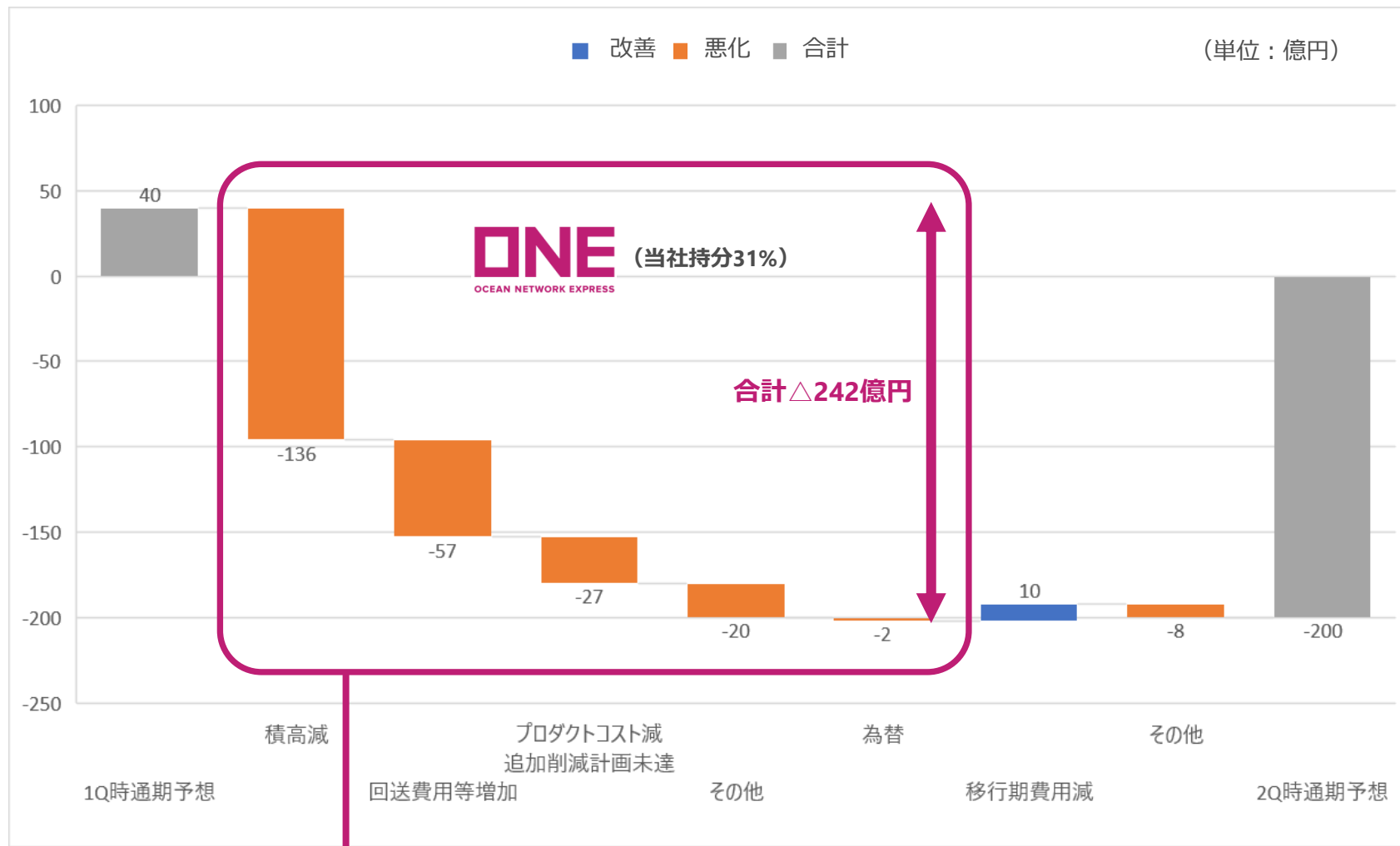
コンテナ船事業セグメント 上期業績の差異分析



詳細：P.27 ONE社開示資料

5. コンテナ船事業セグメントの通期業績見通し差異（前回vs今回）

コンテナ船事業セグメント 通期業績の差異分析



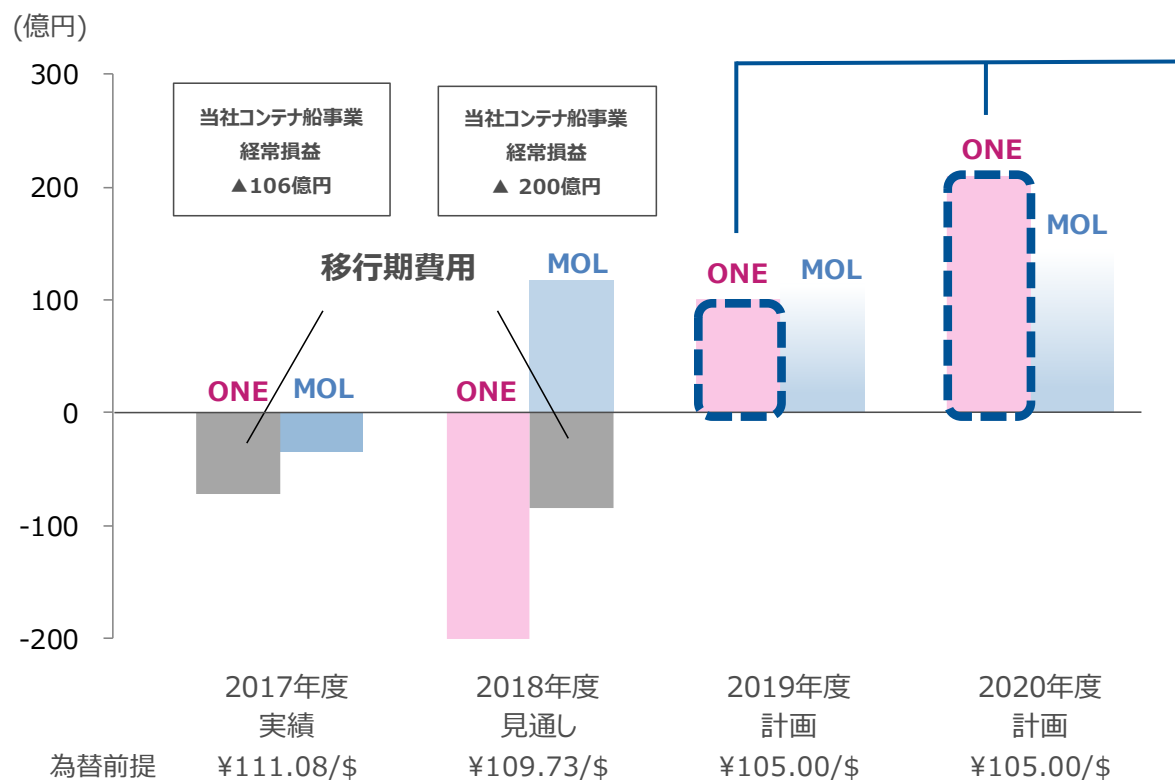
詳細：P.28 ONE社開示資料

6. コンテナ船事業セグメントの損益改善計画

**当社コンテナ船事業
経常損益**
 =

ONE : ONE社に関わる当社持分法投資損益 (ONE社当期損益の31%)
 +

MOL : 上記持分法投資損益を除く経常損益 (ターミナル・ロジスティクス事業を含む)



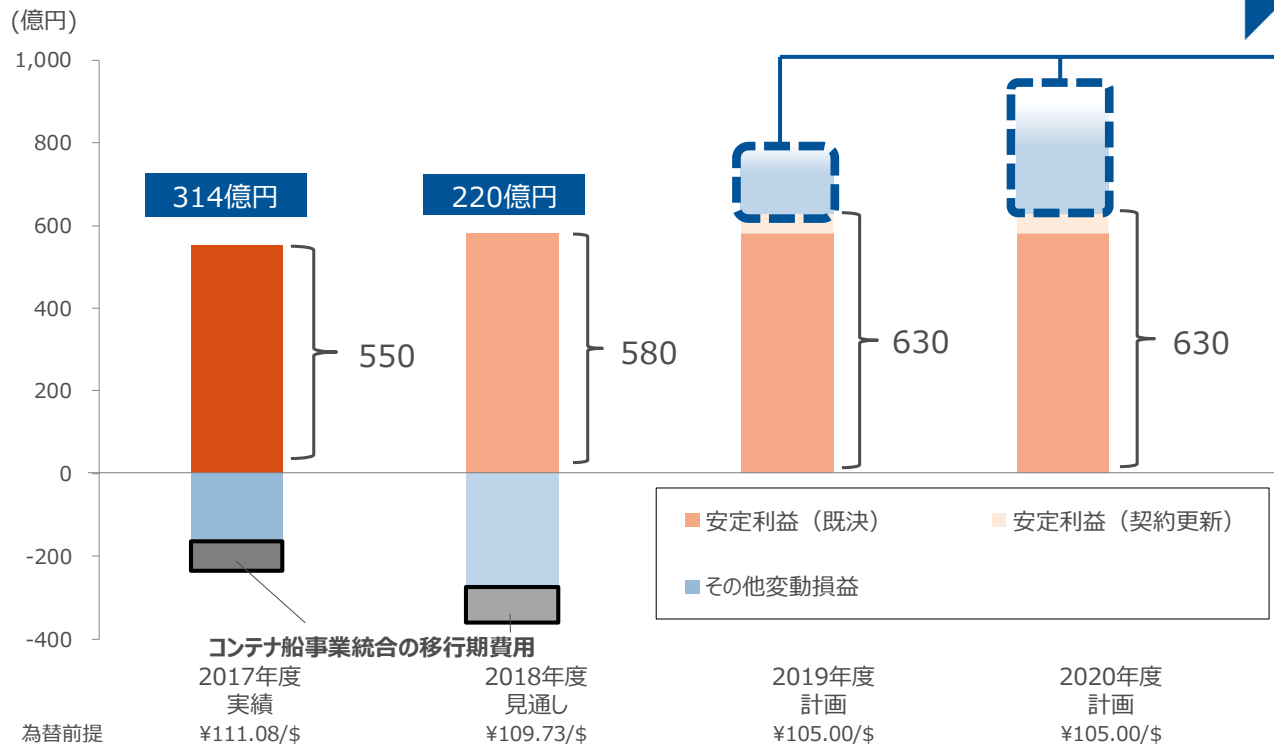
2019及び2020年度のONE社に関わる当社持分法投資損益は、今後実施予定の同社事業計画により見直し予定
 (2019・2020年度計画は、2018年4月27日発表時点)

7. 損益改善へのロードマップ

ローリングプラン2018

経常利益

中期的にイメージする経常利益水準
800~1000億円



2019及び2020年度の「その他変動損益」については、今後実施予定のONE社事業計画の見直しを踏まえ、再度精査予定

(2019・2020年度計画は、2018年4月27日発表時点)

「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. 2017年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	2017年度						通期
	上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況	2017年4-9月			2017年10月-2018年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	12,000	14,700	13,300	23,000	13,000	18,000	15,700
パナマックス	8,800	10,100	9,500	11,900	11,500	11,700	10,600
ハンディマックス	8,800	9,500	9,200	11,000	10,700	10,900	10,000
スモールハンディ	7,300	7,400	7,300	9,400	8,500	8,900	8,100
海外子会社運航船に関わる市況	2017年1-6月			2017年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	11,200	12,000	11,600	14,700	23,000	18,800	15,200

2. 2018年度(実績・見通し)

(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	21,000	13,000	17,000	17,800
パナマックス	10,500	12,100	11,300	10,000	10,000	10,000	10,700
ハンディマックス	11,500	11,900	11,700	11,000	11,000	11,000	11,300
スモールハンディ	8,800	8,300	8,500	8,500	8,500	8,500	8,500
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	21,000	21,600	17,800

(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カ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. 2017年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2017年度						通期
		上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況		2017年4-9月			2017年10月-2018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	20,500	9,700	15,100	19,700	8,400	14,000	14,600
石油製品船（MR）	主要5航路	9,100	10,300	9,700	11,300	10,400	10,900	10,300
海外子会社運航船に関わる市況		2017年1-6月			2017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	17,400	17,500	17,400	9,100	16,000	12,500	15,000

(出所) 石油製品船及びLPG船：クラークソン

2. 2018年度(実績・見通し)

(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	39,000	29,000	34,000	22,900
石油製品船（MR）	主要5航路	8,200	6,300	7,200				
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			

(註)

(出所) 石油製品船及びLPG船：クラークソン

- 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						
	上期 2017年4-9月			下期 2017年10月-2018年3月			通期 平均
	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						
	上期 2018年度4-9月			下期 2018年10月-2019年3月			通期 平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	620	711	665				
北米東岸向け	840	896	868				
欧州向け	1,008	1,083	1,045				
南米向け	546	642	594				

*China Containerized Freight Index

1. 2017年度（実績）

（単位：千台）

（完了ベース／航海傭船を含む）	2017年度						
			上期	下期		通期	
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計	1,034	1,137	2,172	1,095	1,130	2,225	4,397

2. 2018年度（実績・見通し）

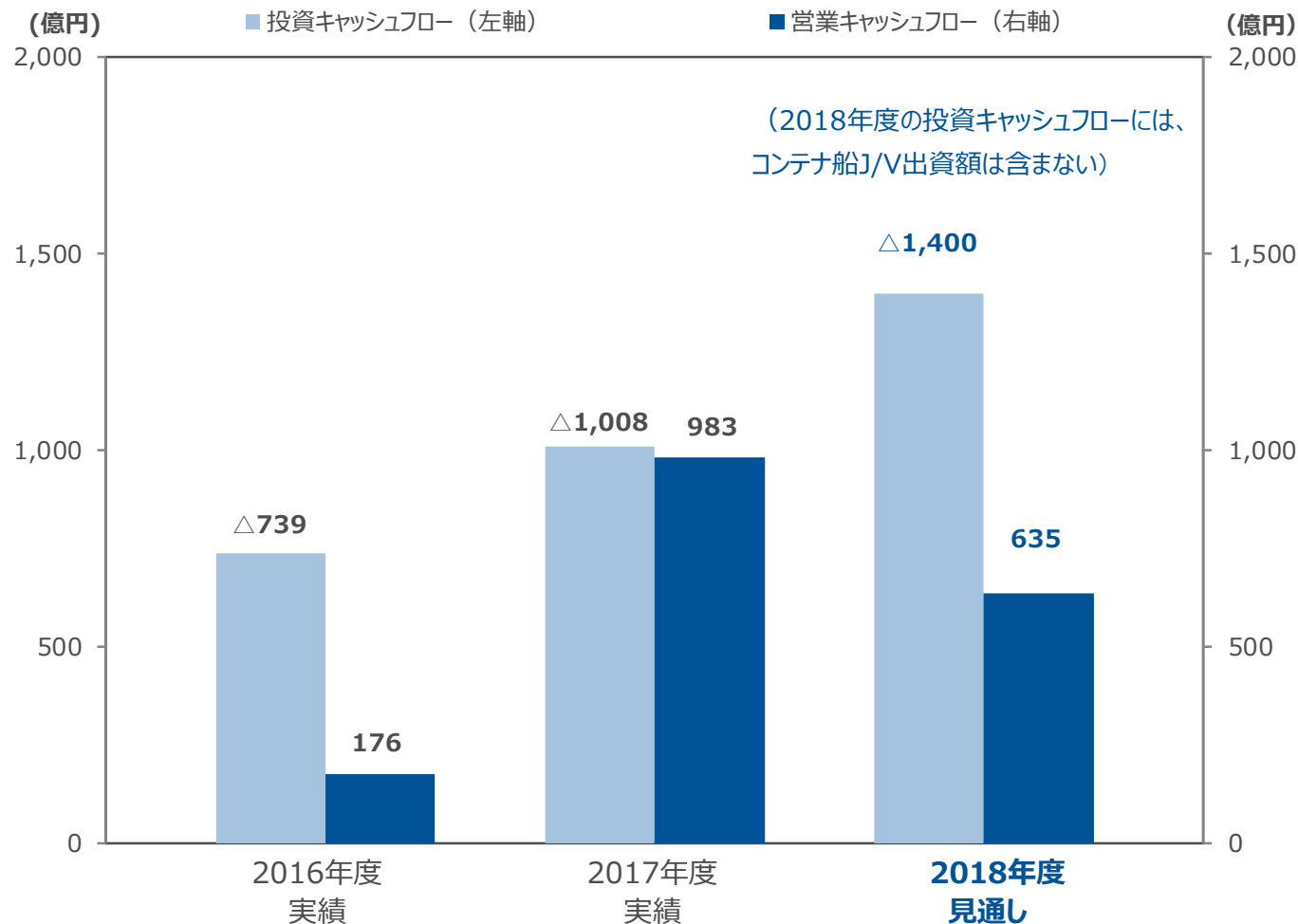
（単位：千台）

（完了ベース／航海傭船を含む）	2018年度					
			上期	下期		通期
	1Q	2Q				
合計	1,098	1,130	2,229	2,074		4,303

*青字は見通し

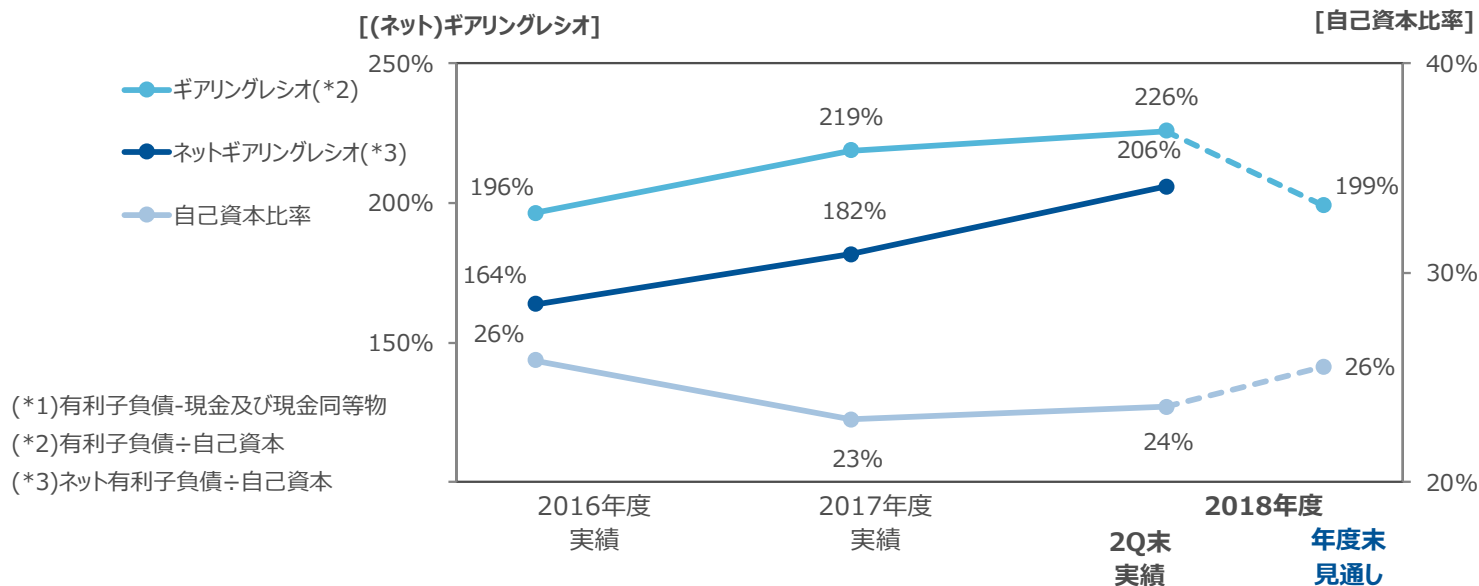
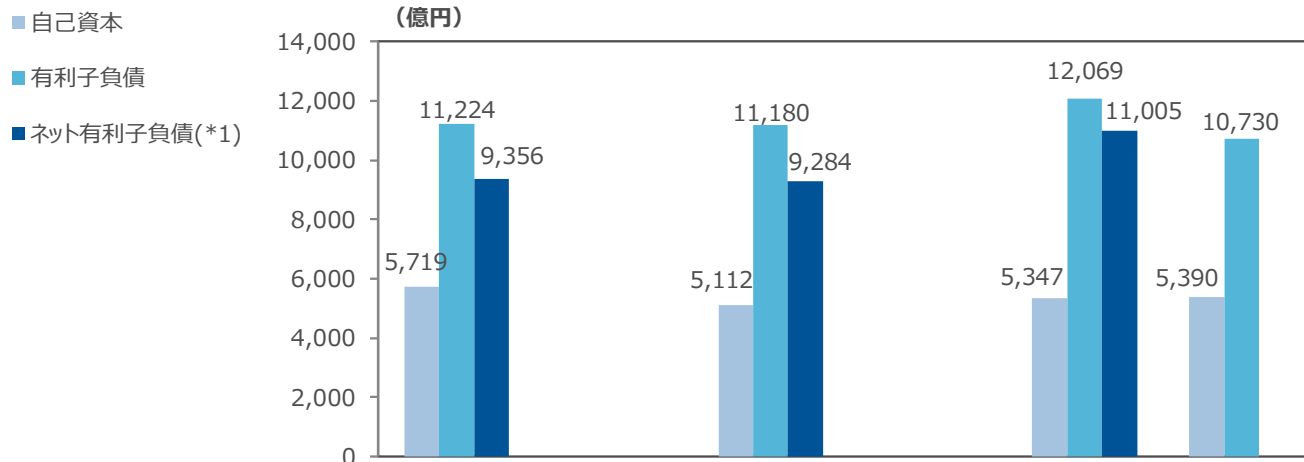
キャッシュフロー

[補足資料5]



経常損益(億円)	254	314	220
親会社に帰属する当期純損益(億円)	52	△ 473	170
平均為替	¥108.57/\$	¥111.08/\$	¥109.73/\$

□本表の投資キャッシュフローと営業キャッシュフローの差額 (=フリーキャッシュフロー) に配当支払いを加味した金額が、ネット有利子負債額の変動に相当 (為替水準一定の場合)。(P20上段グラフご参照)



(*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	¥112.19/\$	¥106.24/\$	¥113.57/\$	¥110.00/\$
海外子会社	¥116.49/\$	¥113.00/\$	¥110.54/\$	¥110.00/\$

船隊構成 (海洋事業含む)

[補足資料7]

		2018年 3月末	2018年9月末		2019年 3月末 (見込み)	
			1,000dwt			
ドライバルク船 事業	Capesize		88	87	17,081	
	中小型 一般バルカー	Panamax	26	27	2,212	
		Handymax	54	52	2,865	
		Small Handy	28	33	1,174	
		(小計)	108	112	6,252	
	木材チップ船		39	39	2,160	
	近海船		61	58	1,098	
	(小計)		296	296	26,591	285
		(内、市況エクスポージャー)	(71)	-	(74)	
エネルギー輸送 事業	油送船	原油タンカー	39	38	10,093	
		プロダクトタンカー	39	34	2,046	
		ケミカルタンカー (メタノールタンカー含む)	87	92	2,830	
		LPGタンカー	8	8	447	
		(小計)	173	172	15,416	
	石炭船		41	48	4,363	
	(小計)		214	220	19,779	216
			(内、市況エクスポージャー)	(84)	-	(80)
	LNG船 (エタン船含む)		83	85	6,759	90
	海洋事業	FPSO	5	6	0	6
FSRU		1	1	152	1	
サブシー支援船		1	1	5	1	
内航船 (内航RORO船除く)		30	31	101	31	
製品輸送 事業	自動車船		119	119	2,032	120
	フェリー・内航RORO船		14	15	84	15
関連事業・ その他	客船		1	1	5	1
	その他		2	2	13	2
小計		766	777	55,522	768	
製品輸送 事業	コンテナ船		91	72	6,280	66
合計		857	849	61,802	834	

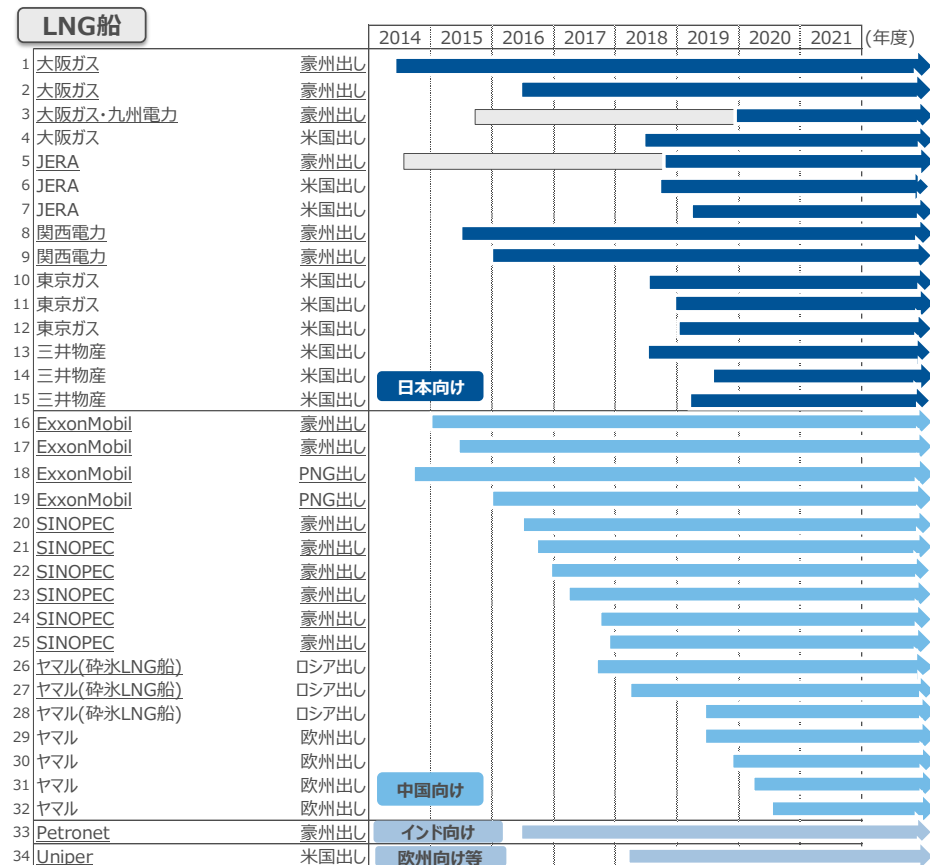
註1) 短期備船、J/V保有船を含む。

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。

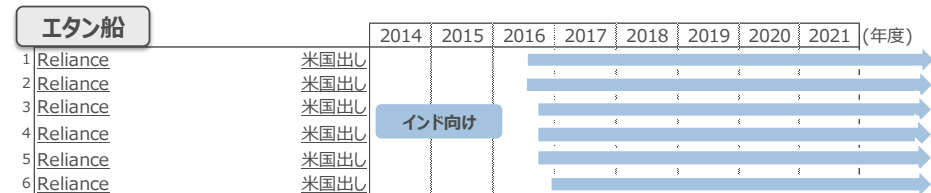
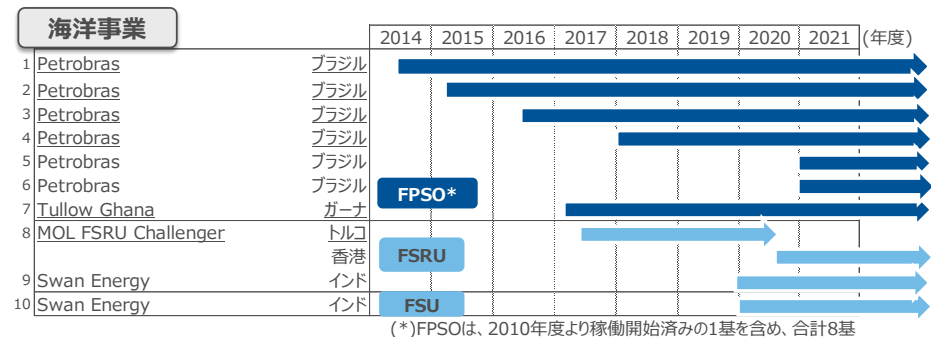
註3) コンテナ船は4月以降ONE社が運航。

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





2018年度上期決算説明資料

2018年10月31日

2018年度上期及び通期概況

□ 収支概況

2018年度上期：本年4月の営業開始直後に発生したサービス混乱の影響により積高・消席率の落ち込みが発生し、7月から9月の貨物繁忙期にかけて巻き返しを図ったものの、北米・欧州航路のほかアジア域内航路などでもその影響が残り、想定を下回って推移した。これによる運賃収入減に加えて、復航（北米発アジア向け、欧州発アジア向け等）における積高減の影響によってアジアへのコンテナ回送費用が増加したことも損益を圧迫し、上期は▲US\$311百万の赤字。

2018年度通期見込み：サービスの混乱は既に収束しており、お取引先各社様からの信頼回復とサービス品質のさらなる向上に向け鋭意取り組んでいるが、主に復航の積高・消席率が依然回復途上にあることに加え、前回発表予想の前提として織り込んでいた燃料油価格高騰に対応した追加的コスト削減が目標額を下回る見通しとなったことから、1Q公表のUS\$110百万の黒字から▲US\$710百万悪化し、▲US\$600百万の赤字を見込む。

□ シナジー効果の進捗

シナジー効果は着実に現出してきており、目標額であるUS\$1,050百万(1,124億円)/年間に対する初年度達成率は75%程度を見込む（期初想定は60%程度、1Q決算時想定は80%。1Q決算時からの減少はシナジー進捗の遅れではなく、積取高が想定を下回ったことを反映した修正）。

□ 上期実績/通期業績予想 及び前回予想比

(単位:百万US\$)

*2018年7月時点

	2018年度前回予想*				
	1Q 実績	2Q 予想	上期 予想	下期 予想	通期 予想
売上高	2,066	3,376	5,442	6,812	12,254
税引き後損益	-120	82	-38	147	110

燃料油価格 (US\$/MT)	\$407.00	\$468.00	\$440.00	\$468.00	\$454.00
--------------------	----------	----------	----------	----------	----------

2018年度最新予想				
1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	下期 予想	通期 予想
2,066	2,963	5,030	5,970	11,000
-120	-192	-311	-289	-600

\$407.00	\$457.00	\$434.00	\$466.00	\$451.00
----------	----------	----------	----------	----------

通期	
増減	増減 (%)
-1,254	-10.2%
-710	-

□ 税引後最終損益に対する燃料油Sensitivity :
US\$10/MTあたり±16百万US\$ (残り6ヶ月/最大)

□ 親会社からの海外ターミナル移管時期は、
前回発表より変更なし(=4Qより移管)

□ 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
北米往航	積高	530	761	1,291
	消席率	73%	90%	82%
欧州往航	積高	312	478	790
	消席率	73%	90%	82%
北米復航	積高	218	285	502
	消席率	33%	33%	33%
欧州復航	積高	194	263	457
	消席率	46%	47%	47%

□ 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
北米往航		100	101	101
欧州往航		100	106	104

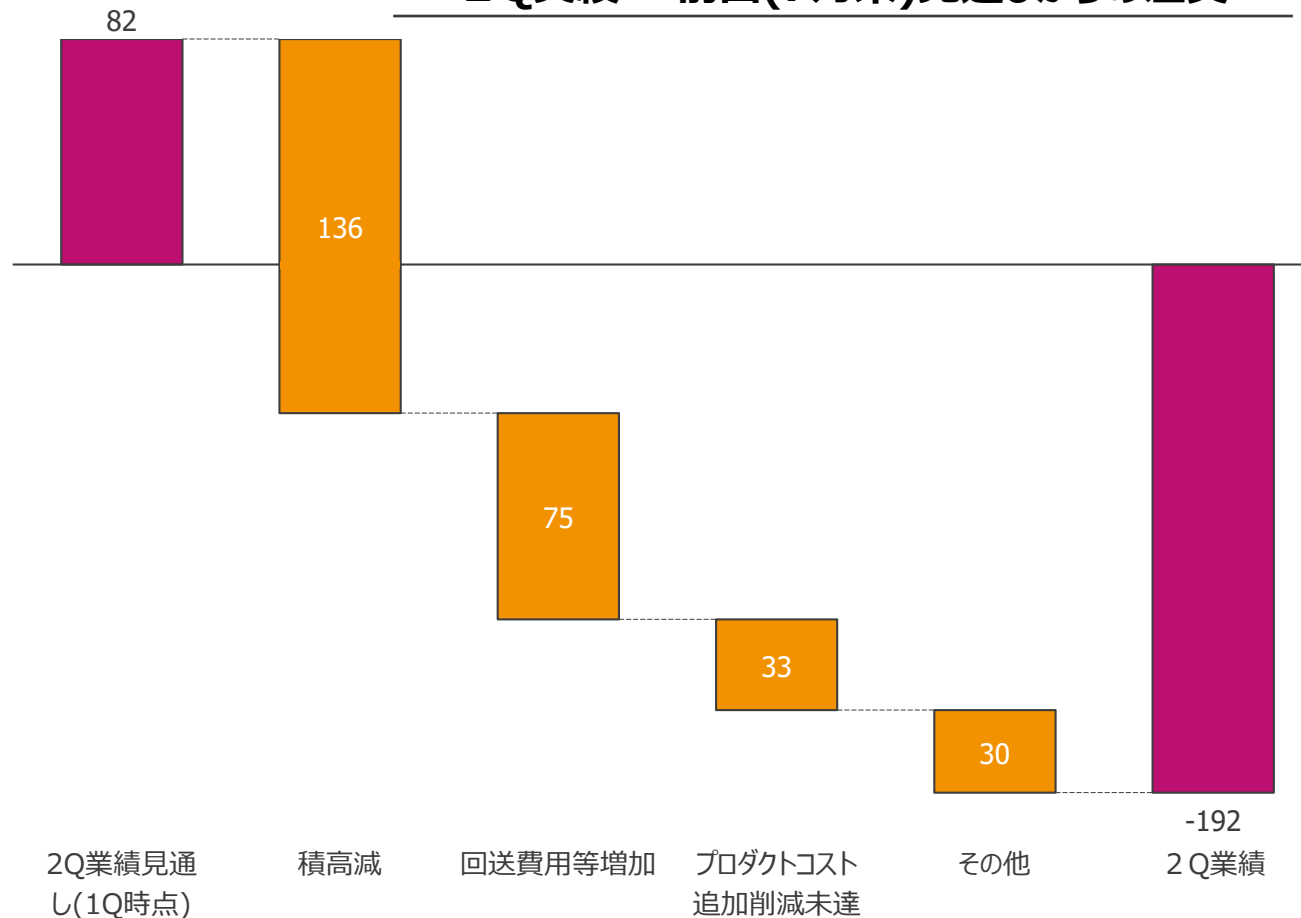
航路概況

- 北米往航：サービス混乱で1Qに落ち込んだ積高、消席率共に2Qは回復、下期は特に後半にかけて季節要因等による需要の低下を見込むも、需要にあわせた減便で消席率は維持。運賃は、年末に向けた駆け込み需要の効果もあり、夏以降引き続き高水準を維持。
- 欧州往航：北米同様、1Qに落ち込んだ積高、消席率は2Qは回復し、下期も同程度の消席率を見込む。スポット運賃は2Qに回復も、8月をピークに下降傾向。需要の軟化に合わせ柔軟な減便を行う。
- 北米・欧州復航：1Qに落ち込んだ積高、消席率の巻き返しの道半ばであり、2Qの消席率は1Qと同程度に終わるも、営業強化の結果足元の積高は回復傾向にある。運賃は安定的に推移。

第2四半期差異分析

積高減や回送費用等増加、プロダクトコスト追加削減一部未達等により、
 前回予想US\$82百万の黒字より▲US\$274百万悪化し、▲US\$192百万の赤字を計上。

2Q実績 – 前回(7月末)見通しからの差異

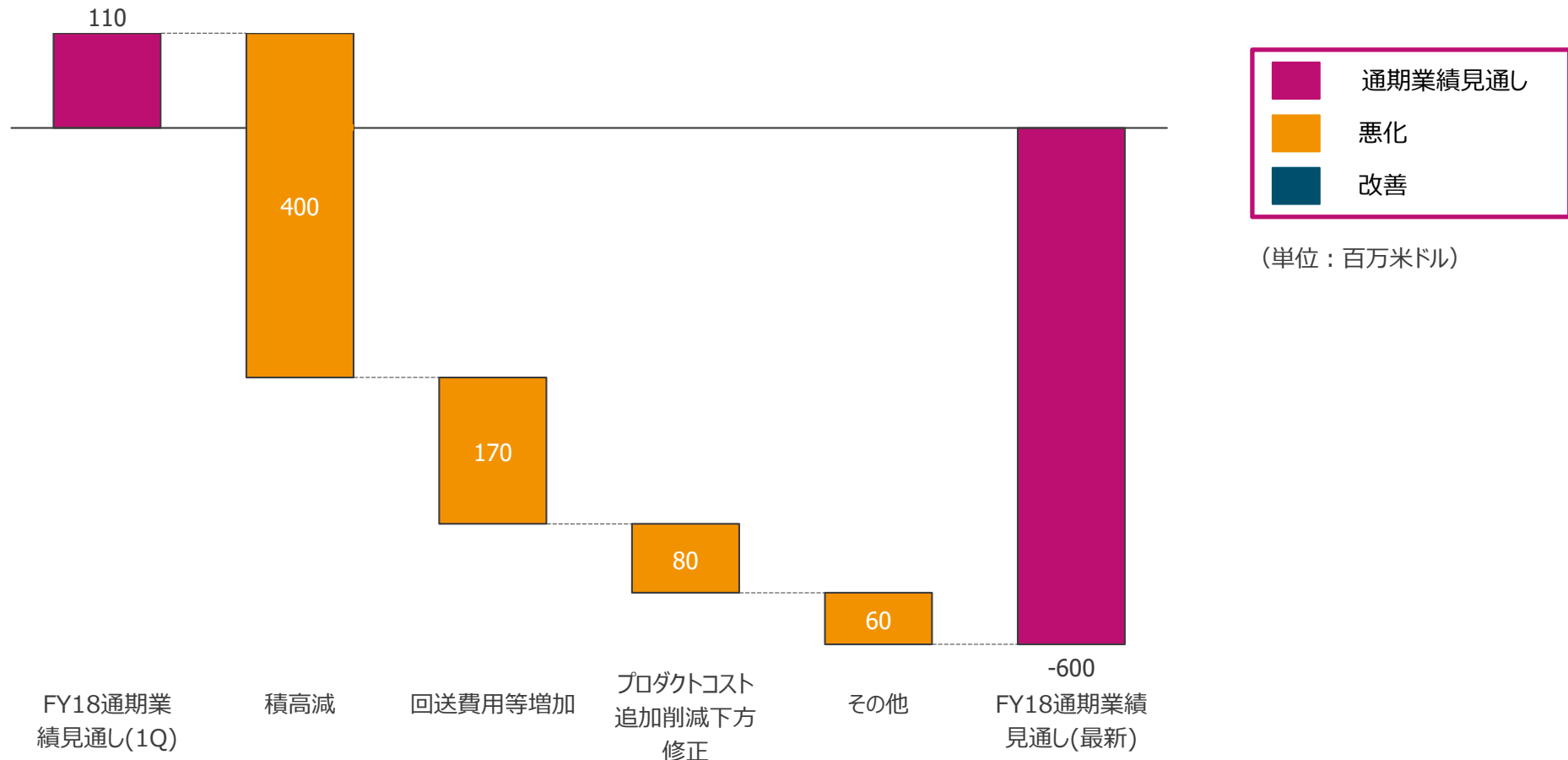


(単位：百万米ドル)

通期業績見通し差異分析

積高減や回送費用等増加、プロダクトコスト追加削減計画の下方修正等により、
 前回予想US\$110百万より▲US\$710百万悪化し、▲US\$600百万の赤字を見込む。

通期業績見通し - 前回(7月末)見通しからの差異



差異要因分析

積高減

1Qに発生したサービスやオペレーションの混乱は収束したものの、往航については、目標値には届かず。主力の北米・欧州航路では、消席率は上期で80%前半に留まる。足元の状況としては堅調な荷動きにも支えられ扱い本数は増大し、90%台まで回復。
復航については、市況全体の荷量そのものが往航の伸びに追いつかず、往復航のインバランスも拡大傾向にあった。積高は依然回復途上にある。

回送費用等増加

復航の積高・消席率の低下により輸出入のインバランスが想定以上に拡大し、特に、米国・欧州の内陸部などでの空コンテナ関連費用、及び同地域からアジアへの空コンテナ回送費用が増加した。

プロダクトコスト削減未達

1Q公表時にUS\$240百万見込んでいた、燃料価格高騰に対応した燃油削減計画や航路改編によるコスト削減について、想定以上の悪天候による燃料消費増加と中国・北米・欧州における船混みの下期への影響も考慮し、削減計画の目標をUS\$160百万に修正した。

その他

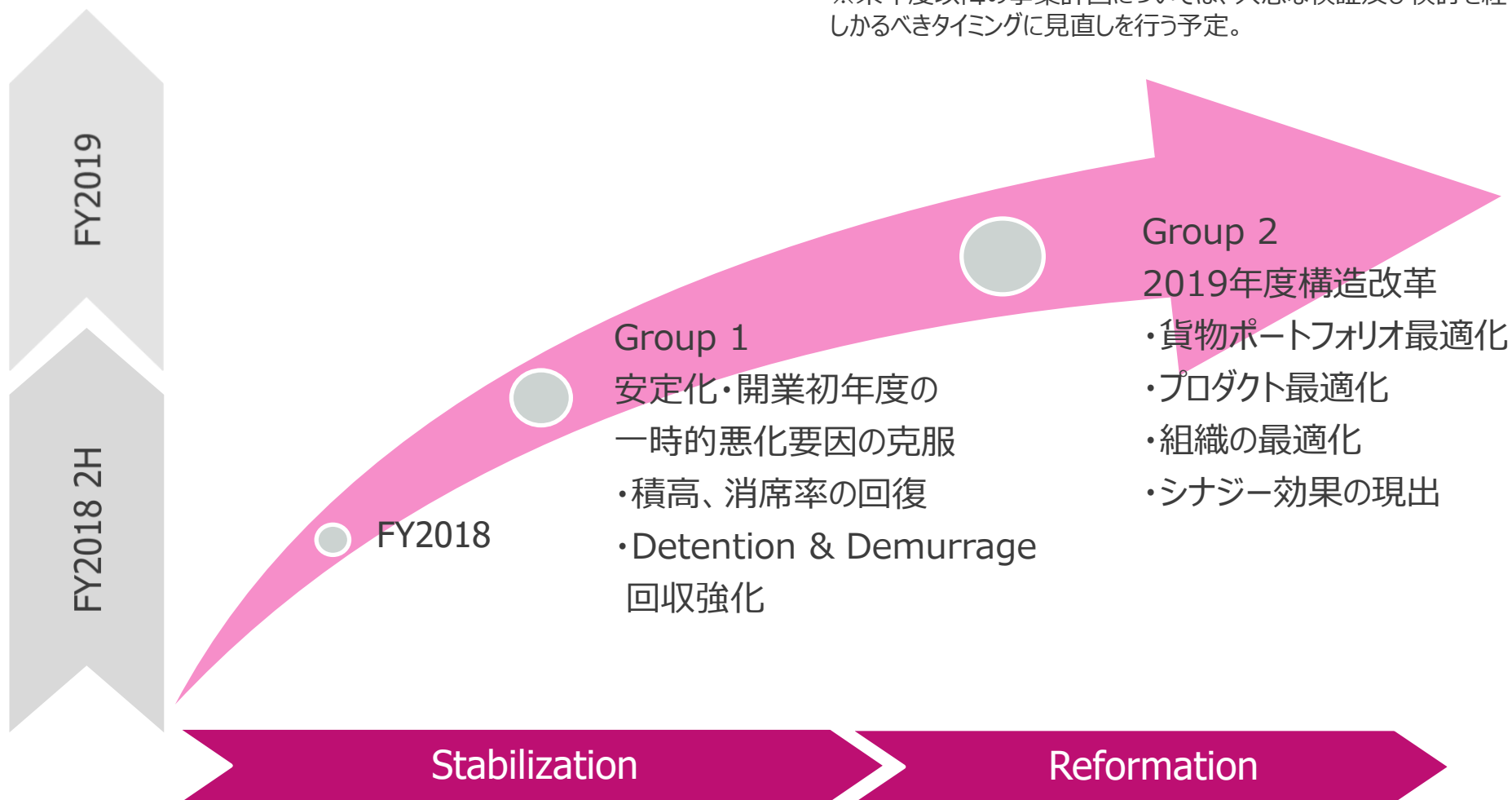
フィーダー関連費用、パートナーとのスロット精算費用、業務委託料等が、追加費用として発生した。

(Intentionally Blank)

収支改善への取り組み

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。

※来年度以降の事業計画については、入念な検証及び検討を経て、しかるべきタイミングに見直しを行う予定。



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	積高の回復	営業開始後のサービスの混乱が収束し、顧客に安心して利用して頂けるサービス品質が提供できる体制となった。今後も、eCommerceの積極的な活用等、更なるカスタマーサービスの充実及び営業力の強化を進め、顧客の信頼と積高の回復を促進していく。
	Detention & Demurrage回収強化	Detention & Demurrage (コンテナ延滞料・蔵置料) の一層の可視化と木目細やかなモニタリングを含めたプロセスの改善を通し、回収を強化する。

2019年度構造改革へ向けた取り組み

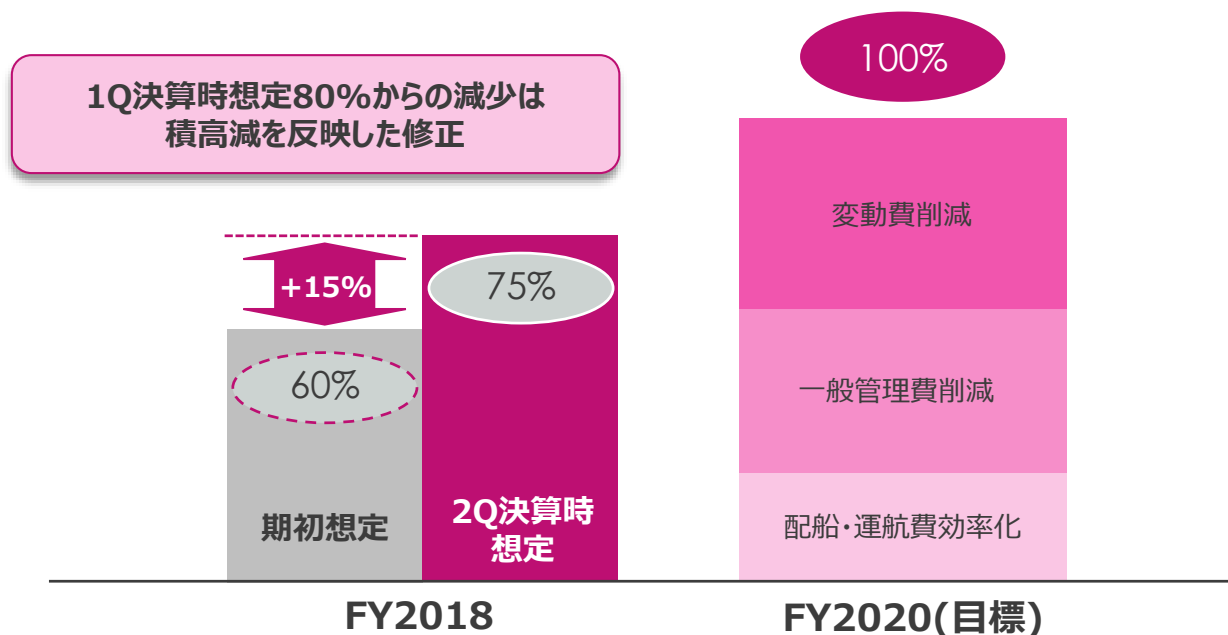
Group 2	貨物ポートフォリオ最適化	往航と復航貨物のマッチングを視野に入れた往復全体での収益の一層の改善を図る。来季のテNDER交渉を通じて、貨物ポートフォリオの見直しも同時に進めていく。
	プロダクト最適化	貨物構成に適した形でプロダクトの最適化・運航効率の向上を図る。特に、ONE立ち上げ直後から開始している燃油削減プロジェクトについては、コスト削減に加え、環境面での負荷削減の観点からも、引き続き主要プロジェクトとして促進していく。
	組織の最適化	サービス立ち上げ時の一過性の混乱により発生した業務委託料等の一般管理費増加は収束。今後は、組織全体の見直しを通じ、より効率的且つ競争力のあ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。
	シナジー効果の現出	積高の回復を経て、当初の発表の通り、統合2年目となる2019年には80%程度は現出する見込み。統合3年目となる2020年に100%現出する見込みも変わらず。

1,050百万米ドル/年間のシナジー効果目標に対して、初年度にて75%（期首想定60%、1Q決算時想定は80%）のシナジー現出を見込む。

■ 1,050百万米ドルのシナジー効果の内訳は下記を見込む：

- **変動費削減** ……430百万米ドル：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** ……370百万米ドル：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** ……250百万米ドル：燃料消費量削減・航路合理化等

目標に対する達成率



第2四半期末	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	293,000 21
	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	348,380 39
	6,000 - 7,800 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	254,393 39
	5,200 - 6,000 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	107,822 19
	4,600 - 5,200 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	127,952 26
	4,300 - 4,600 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	76,214 17
	3,500 - 4,300 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	33,928 8
	2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	61,573 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	6,516 6
	< 1,000 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	2,812 4
合計	キャパシティ(TEU) 隻数	1,550,283 228	