

2018年度（2019年3月期） 第1四半期 決算説明資料

2018年7月31日
株式会社商船三井



目次

1. 2018年度 第1四半期 連結決算概要	P3-4
2. 2018年度 第1四半期 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（期初vs1Q）	P11
6. コンテナ船事業セグメントの損益改善計画	P12
7. 損益改善へのロードマップ（Ⅰ）	P13
8. 損益改善へのロードマップ（Ⅱ）	P14
9. 補足資料 1-8	P15-22

1. 2018年度第1四半期 連結決算概要

(単位: 億円)	2018年度 1Q実績	2017年度 1Q実績	増減	2017年度 4Q実績
売上高	3,044	4,032	△988	4,127
営業損益	36	11	+25	△16
経常損益	2	58	△56	△30
親会社株主に帰属する 当期純損益	△16	52	△69	△766

為替(期中平均)	¥107.95/\$	¥110.79/\$	△¥2.84/\$	¥110.22/\$
燃料油単価(期中平均)	\$438/MT	\$319/MT	+\$119/MT	\$396/MT

(註) 燃料油単価：平均補油単価

【経常損益】前年同期比増減要因分析

(単位: 億円)

為替変動	△7	前年同期比 ¥2.84/\$ 円高
燃料油価格変動	△35	前年同期比 \$119/MT 上昇
積取り・運賃変動・その他	△14	
(差し引き)	△56	

1. 2018年度 第1四半期 連結決算概要（セグメント別）

		上段	売上高	
		下段	経常損益	
(単位: 億円)		2018年度 1Q実績	2017年度 1Q実績	増減
ドライバルク船事業	ドライバルク船	660	693	△33
	(石炭船除く)	38	48	△9
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、	647	645	+1
	LNG船、海洋事業	31	34	△3
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、	1,450	2,423	△973
	フェリー・内航RORO船	△56	△49	△7
うち、コンテナ船事業		824	1,797	△972
		△47	△62	+15
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	249	228	+20
		33	37	△4
その他		37	41	△3
		6	11	△5
調整 (消去・全社)		-	-	-
		△51	△24	△26
連結		3,044	4,032	△988
		2	58	△56

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1四半期 連結決算の要点 (I)

【概況】

- ◆ 経常利益はほぼ期初社内想定並み落着
 - ← ドライバルク船・コンテナ船事業でやや上振れるも、自動車船下振れ・単体為替差損が相殺。
- ◆ 前年同期比では減益
 - ← コンテナ船事業の赤字は縮小したが、燃料油単価上昇に加え単体為替差損益および自動車船損益が悪化。
- ◆ コンテナ船事業をONE社（持分法適用会社）へ移管し、売上高は約1,000億円減少。

【セグメント別】 [2018年度1Q経常損益実績(前年同期比増減)]

ドライバルク船事業 [38億円 (- 9億円)]

- 市況連動船： ケープサイズは西豪州・ブラジル出し鉄鉱石の出荷が回復し、市況も5月中旬に2万ドル台を回復。その後一時的に下落局面もあったが、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。
- ⇒ ほぼ前年同期並み利益を確保。期初社内想定からは若干上振れての落着。

エネルギー輸送事業 [31億円 (- 3億円)]

- 油送船
 - 原油船： 極東域製油所の定期修繕による不需要期となり市況は低迷。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。プロダクト船の減船は着実に進捗。

2. 2018年度 第1四半期 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。前年同期比増益。

製品輸送事業 [▲56億円（－7億円）]

■ コンテナ船事業 [▲47億円（＋15億円）]

◆ ONE：立ち上げ時のサービス面での混乱により想定を下回る積み取りとなったことに加え燃料油価格上昇もあり、期初想定を下回った。一方、統合シナジーについては変動費削減が想定以上に進捗し、損益を下支えした。

◆ その他（ONE以外）：統合に伴う移行費用が想定より縮小、加えて昨年度までの当社コンテナ船事業に関わる費用の過年度修正（収益増・費用減）等により想定より改善。

⇒ 前年同期比で改善。期初社内想定からも上振れ。

■ 自動車船

欧米向けは堅調に推移、中近東向けも回復傾向であったものの、一部航路における検疫問題等による追加コスト等（一時的要因）により、前年同期比減益。

■ 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。

調整（全社・消去）

単体為替差損益が前年同期比－約30億円悪化。

3. 2018年度 連結業績予想

* 2017年度決算発表時（2018年4月27日）の予想

(単位: 億円)	上期					下期			通期		
	1Q実績	2Q見通し	見通し	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	3,044	2,795	5,840	5,760	+80	5,560	5,540	+20	11,400	11,300
営業損益	36	53	90	80	+10	160	150	+10	250	230	+20
経常損益	2	117	120	140	△20	280	260	+20	400	400	0
親会社株主に帰属する 当期純損益	△16	96	80	100	△20	220	200	+20	300	300	0

為替(期中平均) ¥107.95/\$ ¥105.00/\$ ¥106.47/\$ ¥105.00/\$ +¥1.47/\$ ¥105.00/\$ ¥105.00/\$ ¥0.00/\$ ¥105.74/\$ ¥105.00/\$ +¥0.74/\$

燃料油単価(期中平均) \$438/MT \$450/MT \$444/MT \$400/MT +\$44/MT \$450/MT \$400/MT +\$50/MT \$447/MT \$400/MT +\$47/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
	1Q	2Q			
売上高	4,032	4,156	8,189	8,334	16,523
営業損益	11	99	111	115	226
経常損益	58	114	173	141	314
親会社株主に帰属する 当期純損益	52	78	131	△605	△473

為替(期中平均) ¥110.79/\$ ¥110.86/\$ ¥110.82/\$ ¥111.33/\$ ¥111.08/\$

燃料油単価(期中平均) \$319/MT \$325/MT \$322/MT \$386/MT \$354/MT

(参考) 経常損益へのSensitivity

2018年度 (残り9か月/最大)

為替： ±7億円/¥1/\$

燃料単価： ±1.2億円/\$1/MT

3. 2018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

* 2017年度決算発表時 (2018年4月27日)の予想

(単位: 億円)

		上期					下期			通期		
		1Q実績	2Q見通し	見通し	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
ドライバルク船事業	ドライバルク船	660	709	1,370	1,300	+70	1,230	1,250	△20	2,600	2,550	+50
	(石炭船除く)	38	41	80	75	+5	80	65	+15	160	140	+20
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、 LNG船、海洋事業	647	652	1,300	1,300	0	1,300	1,300	0	2,600	2,600	0
		31	28	60	80	△20	90	80	+10	150	160	△10
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	1,199	2,650	2,640	+10	2,500	2,460	+40	5,150	5,100	+50
		△56	46	△10	△45	+35	80	95	△15	70	50	+20
	うち、コンテナ船事業	824	525	1,350	1,340	+10	1,200	1,185	+15	2,550	2,525	+25
		△47	27	△20	△60	+40	60	65	△5	40	5	+35
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	249	200	450	450	0	450	450	0	900	900	0
		33	21	55	60	△5	55	50	+5	110	110	0
その他		37	32	70	70	0	80	80	0	150	150	0
		6	△1	5	5	0	5	5	0	10	10	0
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		△51	△18	△70	△35	△35	△30	△35	+5	△100	△70	△30
連結		3,044	2,795	5,840	5,760	+80	5,560	5,540	+20	11,400	11,300	+100
		2	117	120	140	△20	280	260	+20	400	400	0

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	1Q	2Q	上期	下期	通期
	ドライバルク船事業	693	642	1,335	1,393
	48	31	79	74	154
エネルギー輸送事業	645	635	1,281	1,341	2,622
	34	15	49	86	136
製品輸送事業	2,423	2,612	5,036	5,072	10,108
	△49	52	2	△66	△63
うち、コンテナ船事業	1,797	1,935	3,732	3,764	7,497
	△62	21	△41	△65	△106
関連事業	228	223	452	448	900
	37	29	67	59	126
その他	41	42	83	78	162
	11	0	12	13	26
調整 (消去・全社)	-	-	-	-	-
	△24	△14	△38	△26	△65
連結	4,032	4,156	8,189	8,334	16,523
	58	114	173	141	314

4. 2018年度 業績予想の要点 (I)

【概況】

- ◆ 経常利益・当期利益： 前回（4月末）発表見通しから変更なし。経常利益は前期比+27%
- ◆ 売上高： コンテナ船事業をONE社（持分法適用会社）へ移管し、前期からは大幅減（-5,123億円、△31%）
- ◆ 市況
ドライバルク船： 「ほぼ前期並み」とした前回想定市況レベルを維持。
油送船： 下期に若干の回復を見込むが、前回想定からは下方修正。
- ◆ コンテナ船事業
ONE社（営業外損益）は期初想定利益を維持。当社における移行期費用減等により若干上方修正。

【セグメント別】 [2018年度通期予想経常損益（4/27発表値からの増減）]

ドライバルク船事業 [160億円（+20億円）]

ケープサイズのスポット市況は足元若干過熱感もあり一旦は調整が入ると見込むが、需給は改善傾向にあり総じて堅調な推移を見込む。中小型船は米中貿易摩擦の穀物トレードの影響が懸念されるものの、当社のエクスポージャーは小さい。

⇒ 前回見通しからは若干の上方修正、ほぼ前期並み利益を見込む。

4. 2018年度 業績予想の要点（Ⅱ）

エネルギー輸送事業 [150億円（－10億円）]

■ 油送船

- 原油船：調整局面が続くが、供給面で老齢船のスクラップが進んでおり、強含む局面も予想される。
 - プロダクト船：上期の市況は上値の重い展開を予想。減船及びプール運航を通じた配船効率向上を図る。
- ⇒ 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。前回想定からも下方修正。

■ 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 [70億円（+20億円）]

■ コンテナ船 [40億円（+35億円）]

ONE社は燃料油単価増・消席率悪化等のネガティブ要因をシナジー効果増・プロダクトコスト減等でリカバーし、期初想定利益を維持。一方期初に見込んでいた当社独自の移行期費用の減少を見込むこと等により、コンテナ船事業セグメントとしては前回見通しから上方修正。 ⇒ P.11～12

■ 自動車船

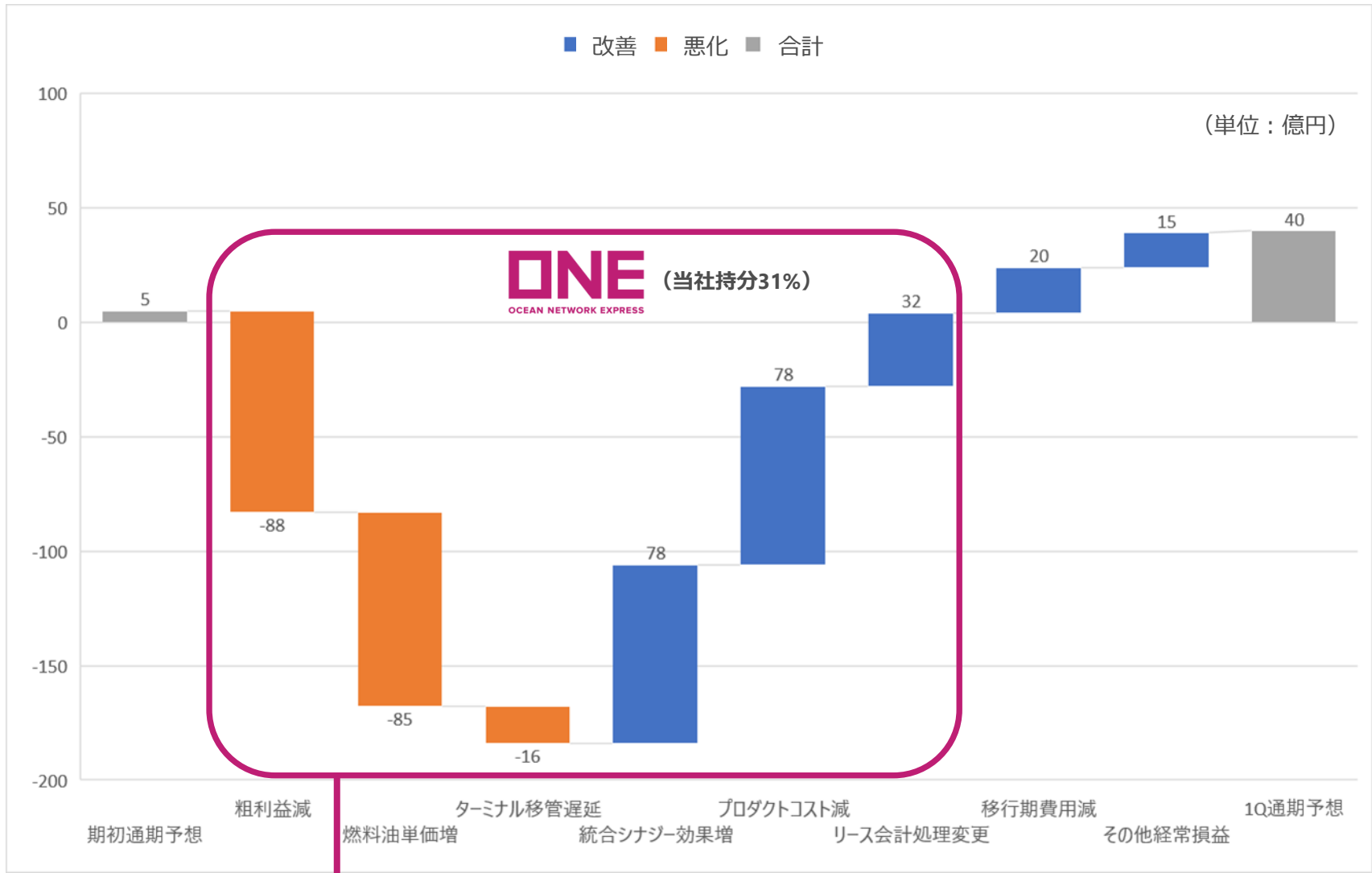
極東出し北米向け荷動きは前期と同水準、中近東・アフリカ向け荷動きの底打ちを見込む。1Qに発生した一部航路の検疫問題の影響等による悪化はあるが、一定の利益確保を目指す。前回見通しからは下方修正。

■ 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減益を見込む。

【配当】 前回発表から変更なし。通期で1株当たり50円（中間20円＋期末30円）を予定（配当性向20%）

5. コンテナ船事業セグメントの業績見通し差異（期初vs1Q）



詳細：P.27 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

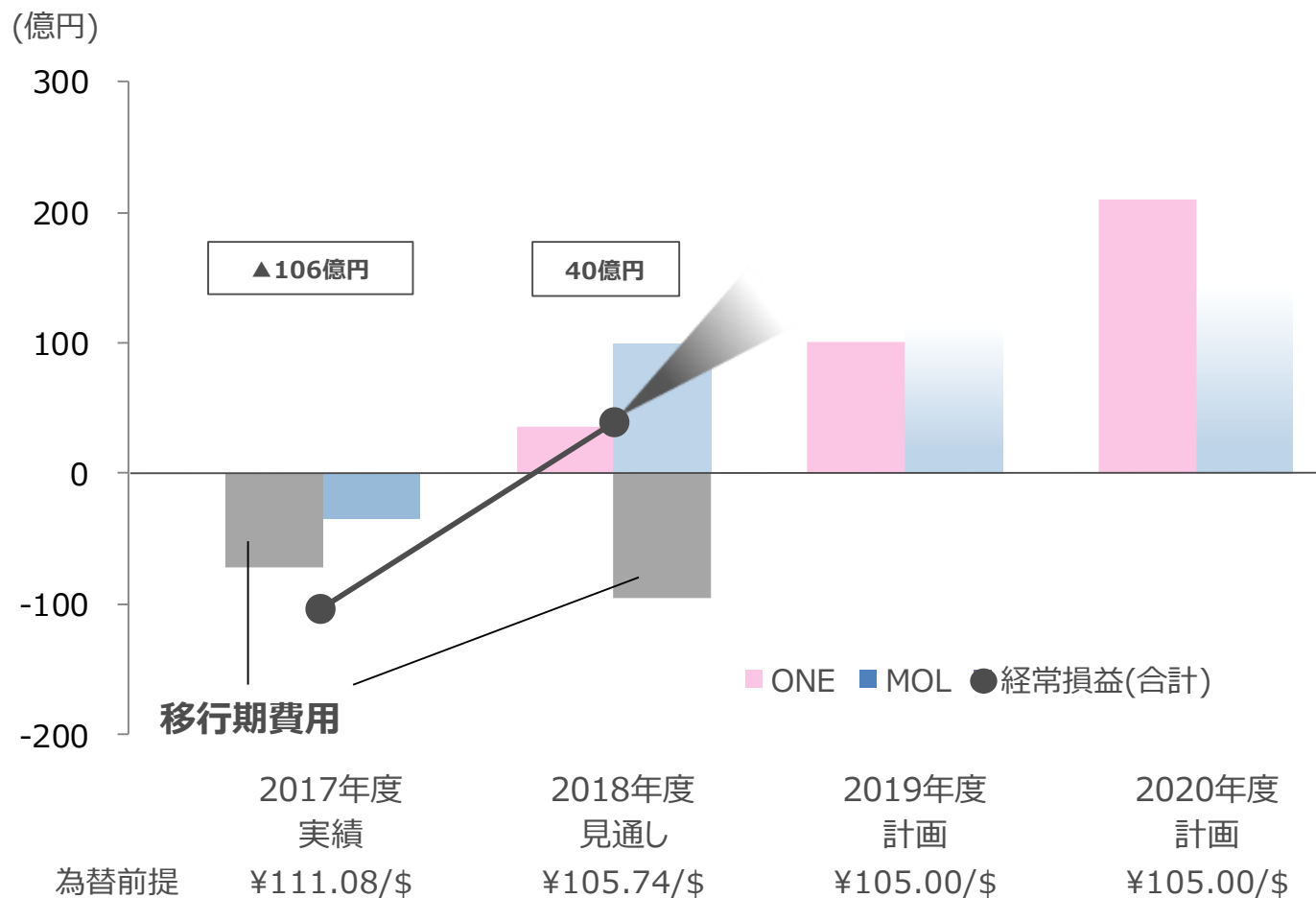
当社コンテナ船事業
経常損益

=

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

+

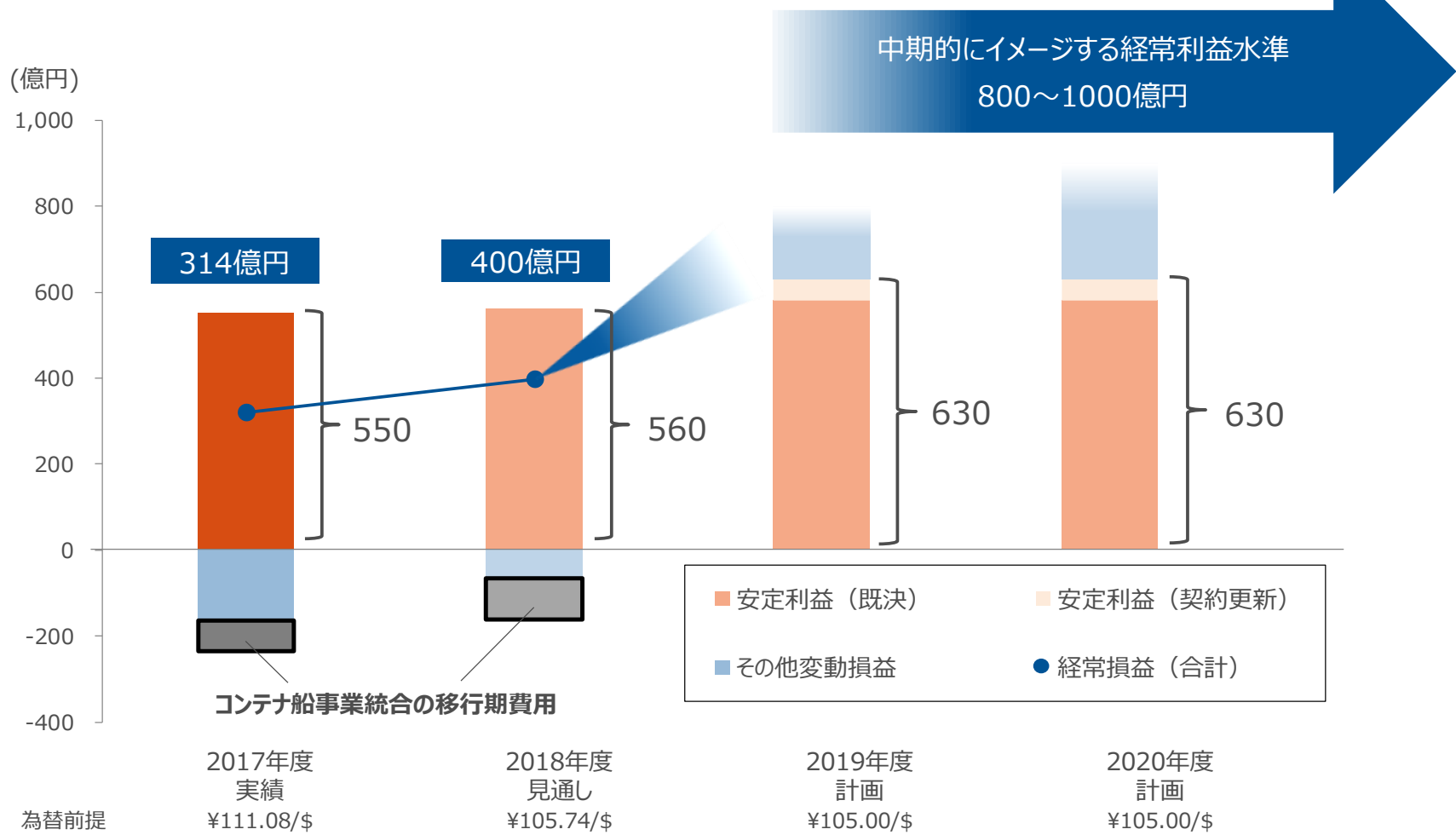
MOL : 上記持分法投資損益を除く経常損益 (ターミナル・ロジスティクス事業を含む)



(註) 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[°] (I)

経常利益



「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

(註) 2019年度・2020年度計画は2018年4月27日発表時点

8. 損益改善へのロードマップ°（Ⅱ）

ローリングプラン2018

その他変動損益

1. 当社コンテナ船事業セグメントの損益改善・黒字化
⇒P.11、P.12

安定利益

2. 既決案件の稼働開始（LNG船・海洋事業）／
新規中長期契約獲得（ドライバルク船、油送船、海洋事業）

その他変動損益

3. 強みを持つ事業の拡大・強化（ケミカル船・フェリー等）

その他変動損益

中期的に ドライバルク船、油送船市況の一定程度の改善

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	17,000	16,000	21,000	13,000	17,000	16,500
パナマックス	10,500	10,000	10,300	10,000	10,000	10,000	10,100
ハンディマックス	11,500	9,500	10,500	9,500	9,500	9,500	10,000
スモールハンディ	8,800	7,500	8,100	7,500	7,500	7,500	7,800
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	17,000	21,000	19,000	16,500

(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						
		上期			下期			通期
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						
		上期			下期			通期
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					
原油船（VLCC）	中東-極東	9,400	13,000	11,200	23,500			17,400
石油製品船（MR）	主要5航路	8,200						
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					
LPG船（VLGC）	中東-日本	14,900	9,100	12,000				

(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年度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						
北米東岸向け	840						
欧州向け	1,008						
南米向け	546						

*China Containerized Freight Index

1. 2017年度 (実績)

(単位：千台)

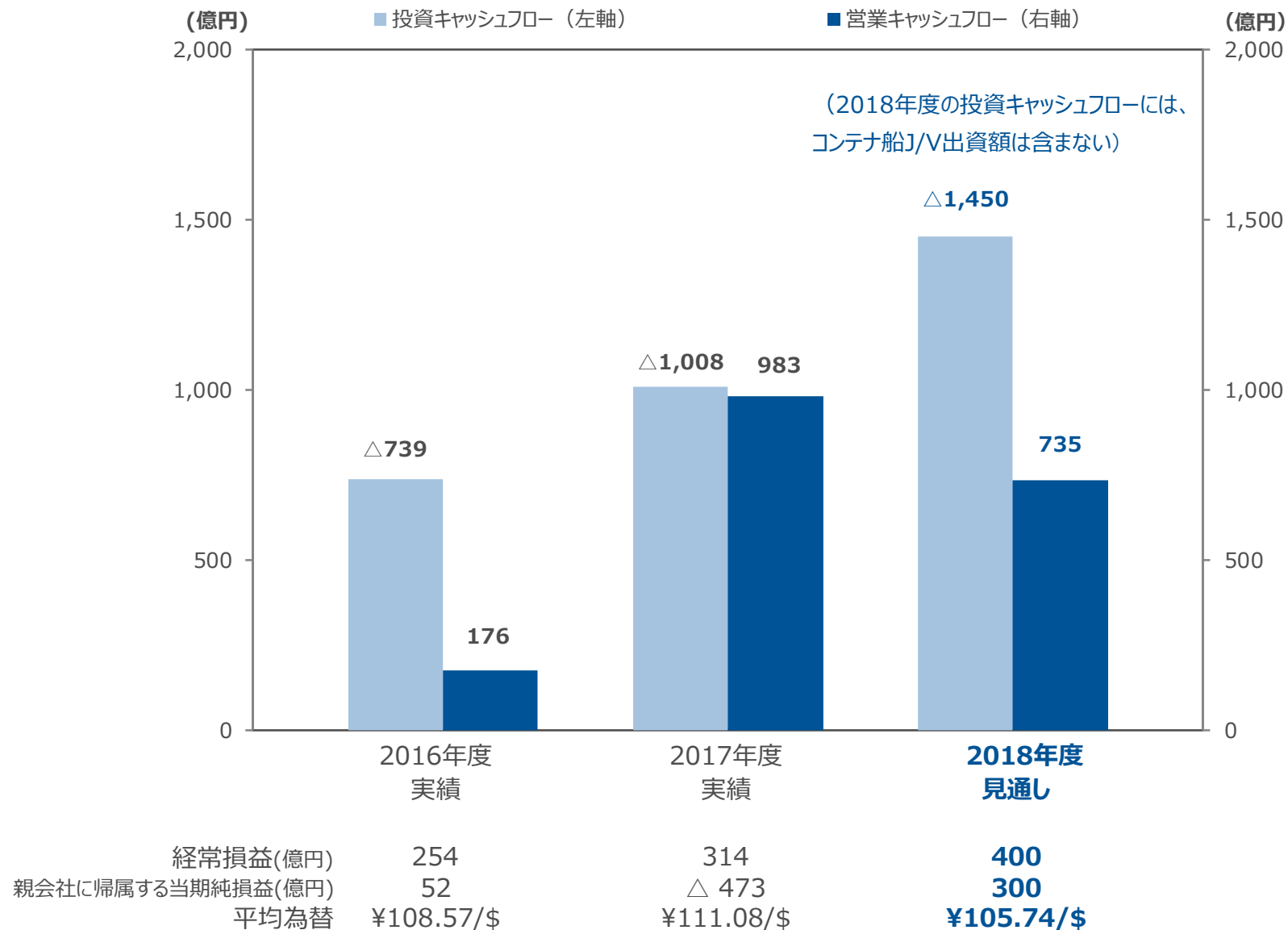
(完了ベース／航海備船を含む)	2017年度						
			上期	下期		通期	
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計	1,034	1,137	2,172	1,095	1,130	2,225	4,397

2. 2018年度 (実績・見通し)

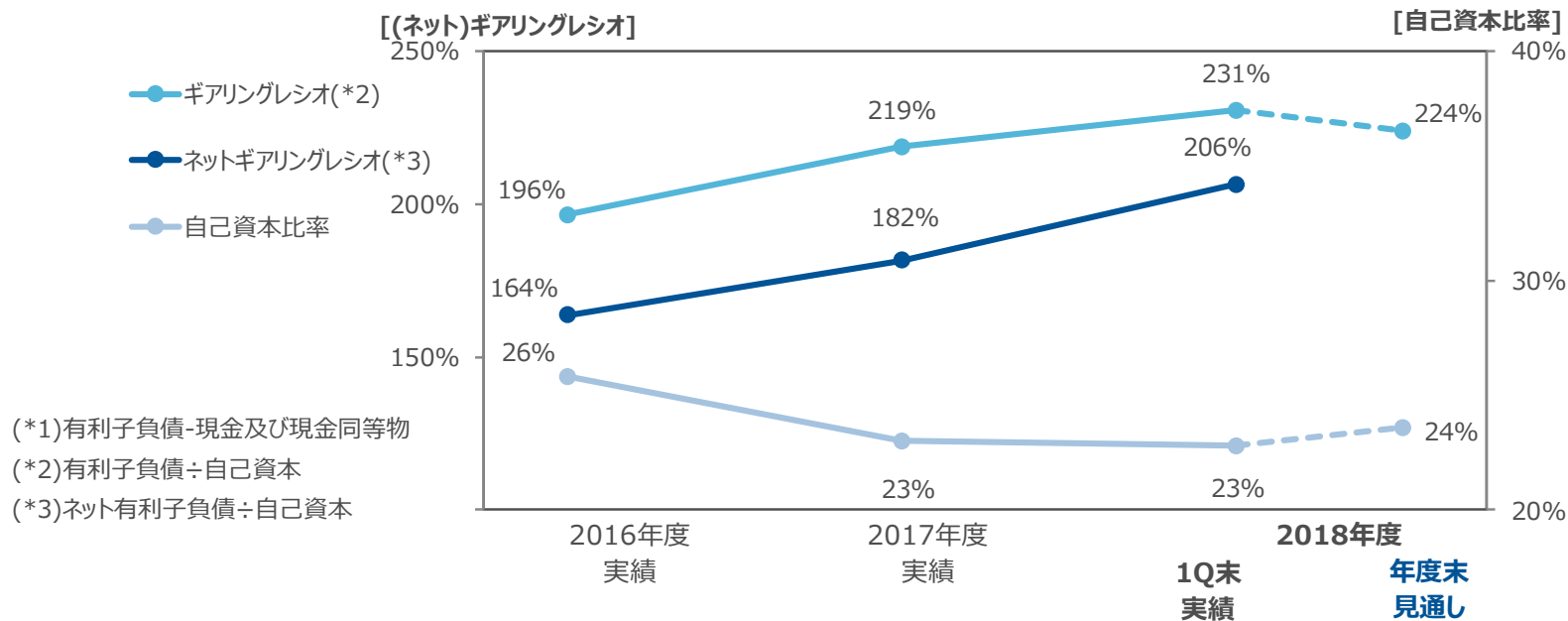
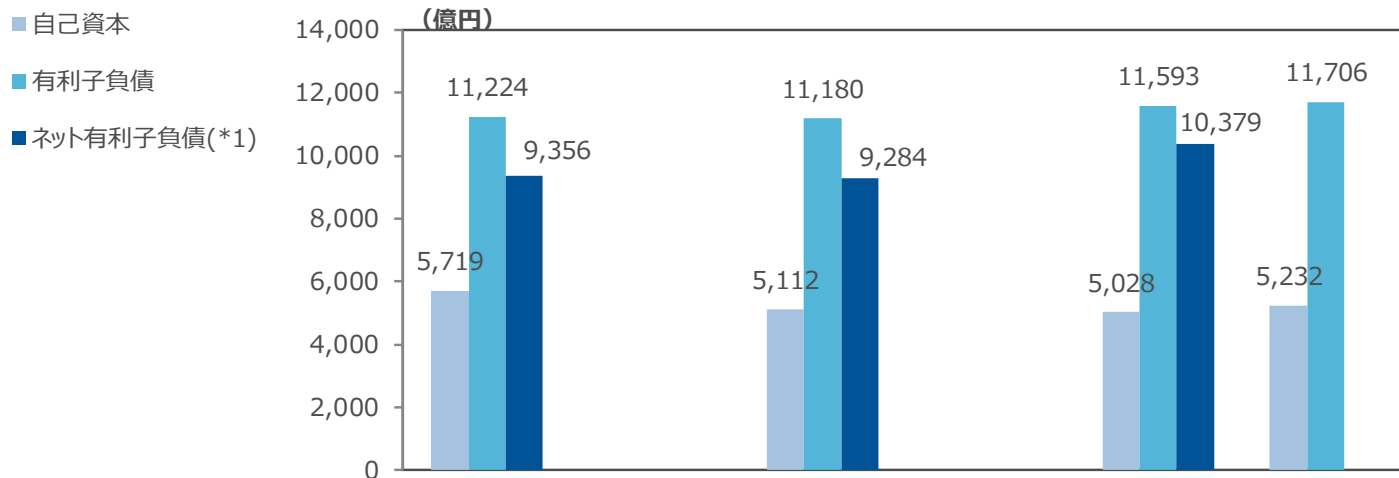
(単位：千台)

(完了ベース／航海備船を含む)	2018年度				
			上期	下期	通期
	1Q	2Q			
合計	1,098	1,141	2,240	2,247	4,487

*青字は見通し



□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/\$	¥110.54/\$	¥105.00/\$
海外子会社	¥116.49/\$	¥113.00/\$	¥106.24/\$	¥105.00/\$

船隊構成 (海洋事業含む)

[補足資料7]

		2018年 3月末	2018年6月末		2019年 3月末 (見込み)	
			1,000dwt			
ドライバルク船 事業	Capesize	88	91	17,791		
	中小型 一般バルカー	Panamax	26	29	2,360	
		Handymax	54	52	2,859	
		Small Handy	28	30	1,071	
		(小計)	108	111	6,291	
	木材チップ船	39	39	2,159		
	近海船	61	55	1,064		
	(小計)	296	296	27,305	285	
	(内、市況エクスポージャー)	(71)	-	-	(70)	
エネルギー輸送 事業	油送船	原油タンカー	39	38	10,094	
		プロダクトタンカー	39	35	2,093	
		ケミカルタンカー (メタノールタンカー含む)	87	86	2,686	
		LPGタンカー	8	8	447	
		(小計)	173	167	15,320	
	石炭船	41	45	4,129		
	(小計)	214	212	19,449	213	
		(内、市況エクスポージャー)	(84)	-	-	(78)
	LNG船 (エタン船含む)	83	84	6,674	91	
	海洋事業	FPSO	5	5	-	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	2,010	121	
	フェリー・内航RORO船	14	15	85	15	
関連事業・ その他	客船	1	1	5	1	
	その他	2	2	13	2	
小計		766	767	55,799	767	
製品輸送 事業	コンテナ船	91	74	6,354	65	
合計		857	841	62,153	832	

註1) 短期備船、J/V保有船を含む。

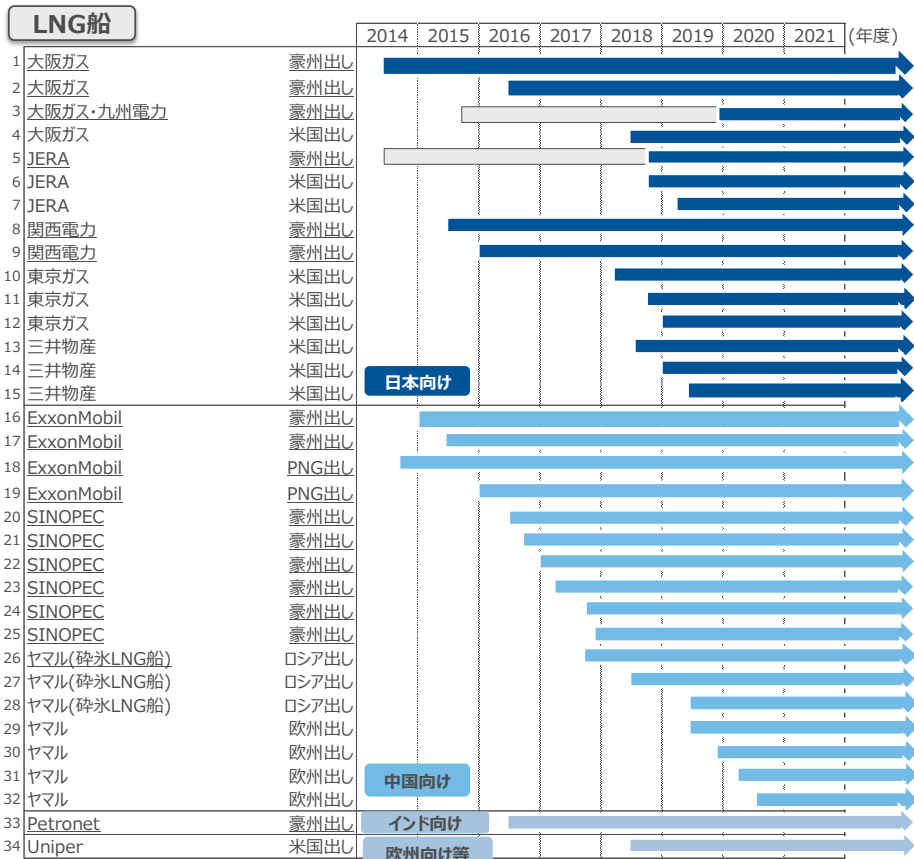
註2) 『市況エクスポージャー』= 中長期調達船で、2年以上の契約が付いていない船。

註3) 2019年3月末の市況エクスポージャー見込みは、2017年度決算発表(4月)時点の数字

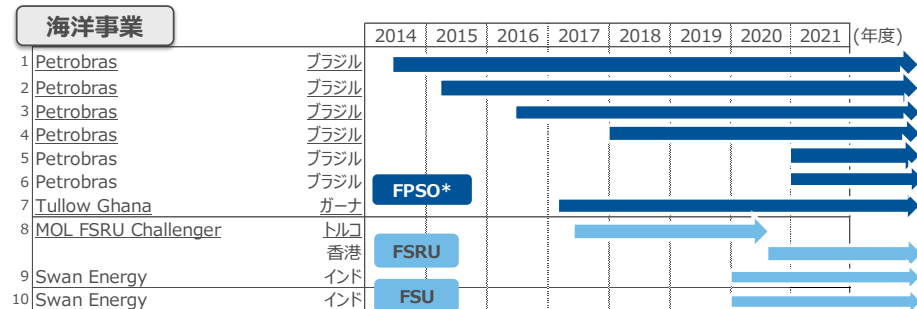
註4) コンテナ船は4月以降ONE社が運航。

LNG船・海洋事業 成約状況 (2014年度以降竣工船)

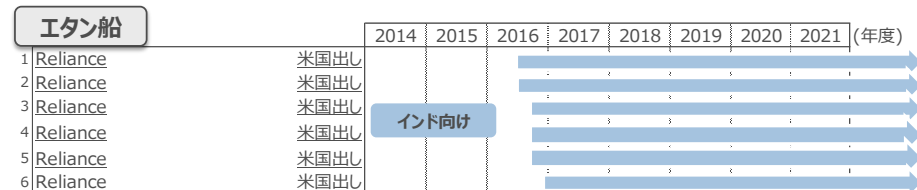
[補足資料8]



(註)下線は稼働中



(*)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年度第1四半期決算説明資料

2018年7月31日

□ 収支概況

2018年度第1四半期：

立ち上がり時に一部サービスの混乱もあり積高は想定を下回った事、また費用面でも想定以上のバンカー価格の高騰もあり、税引後損益は▲US\$120百万の赤字。上期全体では、期首公表比で凡そ▲US\$40百万の悪化。

2018年度通期見込み：

既にサービスも安定しており、第2四半期以降は、営業面では概ね定常状態に戻る見込み。バンカー価格の急激な上昇は悪化要因となるもののシナジー効果は前倒しで現れてきており、また会計処理方法の見直し等もあり期首想定通りの収益は確保できる見込み。
尚、海外ターミナル事業による収益については、事業移管の遅れに伴い、第4四半期からのみの計上とした。

□ シナジー効果の進捗

US\$1,050百万(1,124億円)/年間のシナジー効果は順調に現出してきている。
初年度である2018年度は、当初の見込み60%程度に対し、80%程度は現出する見込み。

□ 1Q実績/通期業績予想

(単位：百万US\$)

	2018年度				
	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
-----------------	----------	----------	----------	----------	----------

□ 税引後最終損益に対する燃料油Sensitivity：
US\$10/MTあたり±26百万US\$に(残り9ヶ月/最大)

□ 前回予想比

(単位：百万US\$)

*2018年4月時点

	2018年度前回予想*		
	上期 予想	下期 予想	通期 予想
売上高	6,269	6,891	13,160
税引き後損益	3	107	110

2018年度				
1Q 実績	2Q 予想	上期 予想	下期 予想	通期 予想
2,066	3,376	5,442	6,812	12,254
-120	82	-38	147	110

通期	
増減 (百万US\$)	増減 (%)
-906	-6.9%
0	0.0%

燃料油価格 (US\$/MT)	\$383.00	\$383.00	\$383.00
-----------------	----------	----------	----------

\$407.00	\$468.00	\$440.00	\$468.00	\$454.00
----------	----------	----------	----------	----------

\$71.00

□ 航路別積高・消席率

(単位：千TEU)

航路別積高・消席率		2018年度
		Q1 実績
北米往航	積高	530
	消席率	73%
欧州往航	積高	312
	消席率	73%

航路概況

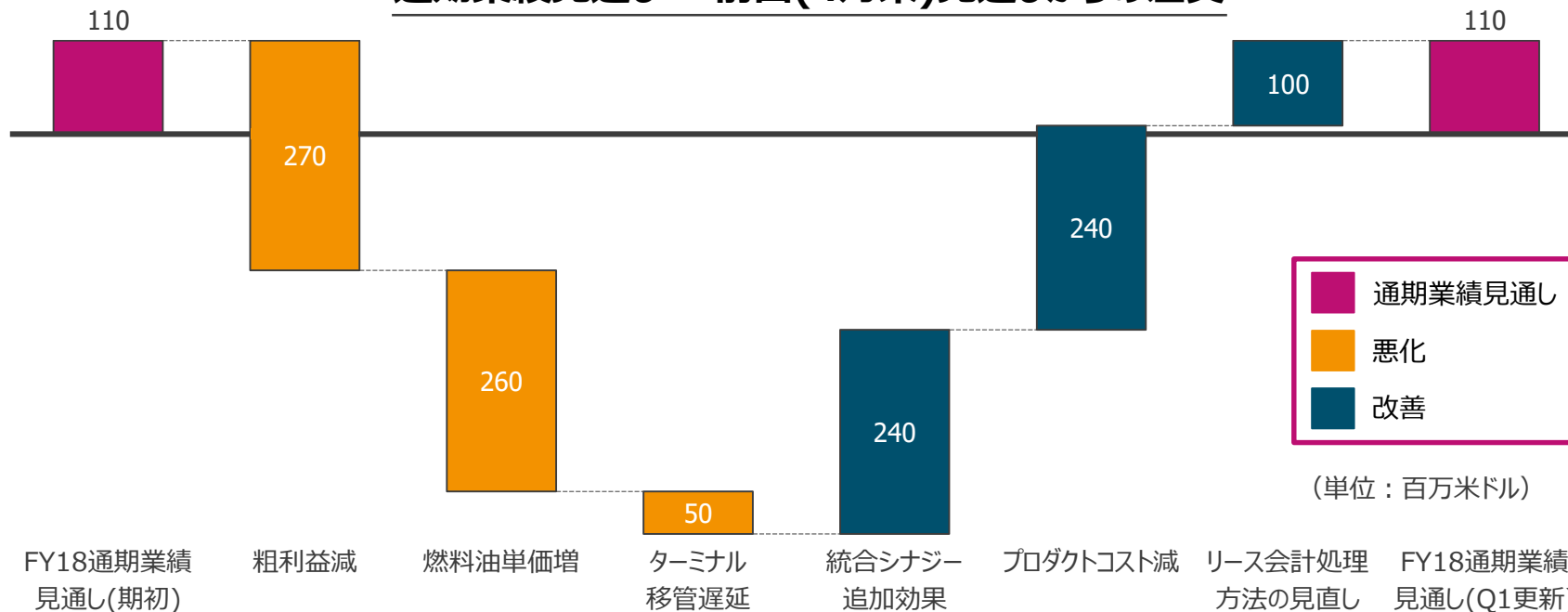
- 北米往航：需給ともに対前年6%程度増加。各アライアンスでいくつかの合理化も公表されており、需給バランスの改善が一定程度期待される。7月の消席率は90%まで回復、2Q以降は期初想定並みの消席率を見込む。
- 欧州往航：供給は対前年度5%増加。足元は需要の伸びが供給増には及ばなかったものの、今後の繁忙期に向けては、堅調な荷動きが見込まれる。7月の消席率は92%まで回復、2Q以降は北米往航と同様に、期初想定並みの消席率を見込む。

※2018年度1Q運賃実績を基準値として、第2四半期以降、指数による運賃実績開示を行う予定

通期業績見通し差異分析

粗利益減や燃料油単価値上がり等の収支悪化要因は有るものの、統合シナジー効果の前倒しやコスト削減、及びリース会計処理方法の見直し等により、110百万米ドルの2018年通期業績予想に変更なし。

通期業績見通し - 前回(4月末)見通しからの差異

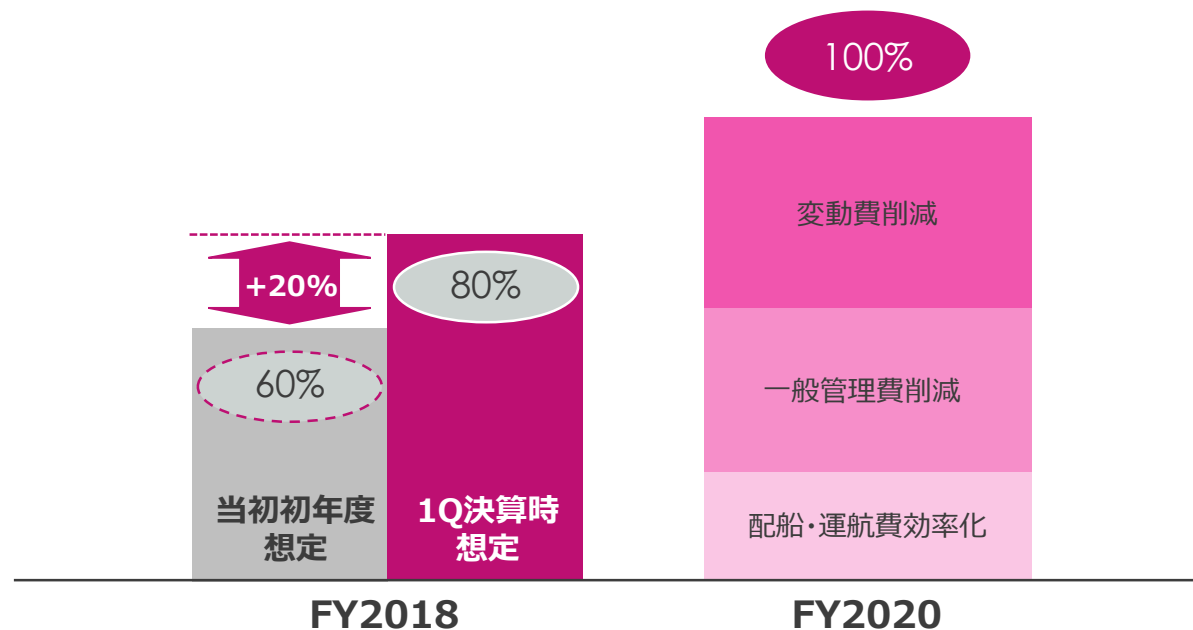


差異要因分析	説明
粗利益減	・ 主に、消席率の悪化による
燃料油単価増	・ 期初想定 \$383/MT → 今回想定 \$454/MT
海外ターミナル移管遅延	・ 期初想定 2Qより移管 → 今回想定 4Qより移管
統合シナジー効果増	・ 主として内陸輸送費用、ターミナル費用等の変動費削減が想定以上のペースで進捗
プロダクトコスト減	・ 燃料消費量削減、8月からの北米西岸航路1便減便によるコスト削減効果等
リース会計処理の見直し	・ 期初にファイナンスリース処理を前提としていた定期備船契約につき、今年度はオペレーティングリース処理となったことによるP/L上の改善

当初見込み1,050百万米ドル(1,124億円)/年間のシナジー効果目標に対して、初年度にて当初想定
60%を上回る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： (為替：1 US\$=107円前提)
- 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1四半期末	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	265,100 19
	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	357,194 40
	6,000 - 7,800 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	300,933 46
	5,200 - 6,000 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	101,898 18
	4,600 - 5,200 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	123,286 25
	4,300 - 4,600 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	71,816 16
	3,500 - 4,300 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	42,403 10
	2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	50,898 19
	1,300 - 2,400 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	18,711 11
	1,000 - 1,300 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	5,398 5
< 1,000 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	3,562 5	
合計	キャパシティ(TEU) 隻数	1,561,899 230	