

# 2019年度 第1四半期決算 決算説明会資料

2019年7月31日



## A 2019年度 第1四半期決算概要

- A-1 : 第1四半期決算概要
- A-2 : 上期及び通期業績予想
- A-3 : セグメント別 上期及び通期業績予想
- A-4 : 通期業績予想 変動のポイント[前年同期比]
- A-5 : ポートフォリオ戦略転換・財務基盤健全化 進捗状況
- A-6 : IMO規制への対応

## B 部門別業績動向

- B-1 : ドライバルクセグメント
- B-2 : エネルギー資源セグメント – 油槽船 / 電力炭船
- B-3 : エネルギー資源セグメント – LNG船 / 液化ガス / 海洋資源
- B-4 : 製品物流セグメント – 自動車船 / 自動車物流
- B-5 : 製品物流セグメント – 物流

## C ONE 2019年度 第1四半期決算説明資料

# 2019年度 第1四半期決算概要



# A-1 2019年度 第1四半期決算概要

## 第1四半期決算概要

### 連結 第1四半期決算概要

(億円)

	2019年度	前年同期比	
	1Q実績	1Q前年実績	増減額
売上高	1,833	2,122	▲289
営業損益	41	▲134	175
経常損益	27	▲171	198
親会社株主に帰属する当期純損益	78	▲193	271
為替レート(/\$)	¥110.73	¥108.10	¥2.63
燃料油価格(/MT)	\$443	\$414	\$29

セグメント別 (上段：売上高) (下段：経常損益)	2019年度	前年同期比	
	1Q実績	1Q前年実績	増減額
ドライバルク	555	646	▲91
	▲4	4	▲8
エネルギー資源	205	202	3
	18	3	15
製品物流	987	1,191	▲204
	18	▲168	186
内 コンテナ船事業	246	445	▲199
	▲4	▲162	158
ONE 持分法	2	▲43	45
その他	86	83	3
	3	4	▲1
本部・調整	-	-	-
	▲9	▲14	5
合計	1,833	2,122	▲289
	27	▲171	198

### 主な変動要素

#### ■ ドライバルク

構造改革効果による収支改善も見られたが、年初の市況落ち込みの影響が残り  
前年同期比悪化

#### ■ エネルギー資源

電力炭・LNGを中心とした中長期契約の積み上げや市況の改善により収益拡大

#### ■ 製品物流

自動車船は航路改編・運賃修復の取り組み効果により改善

コンテナ船はONEの収益改善、一過性費用の減少、構造改革効果の現出により改善

		2019年度	2018年度	前年同期比
		1Q実績	1Q実績	増減額
ドライ バルク	CAPE	\$11,350	\$14,950	▲\$3,600
	PANAMAX	\$9,500	\$10,500	▲\$1,000
	HANDYMAX	\$8,200	\$11,050	▲\$2,850
	SMALL HANDY	\$6,100	\$8,800	▲\$2,700
油槽船	VLCC	\$13,900	\$10,050	+\$3,850
	AFRAMAX	\$12,650	\$7,000	+\$5,650

### 主な財務指標

(億円)

	2019年度1Q末	2018年度末	増減額
自己資本	1,119	1,036	83
有利子負債	5,675	5,502	173
DER	507%	531%	▲24%
NET DER	399%	393%	6%
自己資本比率	12%(* )	11%	1%

(\* )格付け機関より資本性評価50%を取得している劣後ローンを加味した場合16%相当

# A-2 2019年度 第1四半期決算概要 上期及び通期業績予想

## 2019年度 通期業績予想

(億円)

	2019年度					2018年度		前年同期比		期首公表		期首公表比	
	1Q 実績	2Q 予想	上期 予想	下期 予想	通期 予想	上期 実績	通期 実績	上期 比較	通期 比較	上期 公表	通期 公表	上期 比較	通期 比較
売上高	1,833	1,847	3,680	3,820	7,500	4,161	8,367	▲ 482	▲ 868	3,780	7,600	▲ 100	▲ 100
営業損益	41	40	80	▲ 20	60	▲ 123	▲ 247	204	308	80	60	-	-
経常損益	27	73	100	▲ 50	50	▲ 213	▲ 489	313	540	100	50	-	-
親会社株主に帰属する 当期純損益	78	▲ 8	70	40	110	▲ 246	▲ 1,112	316	1,222	60	110	10	-
為替レート(/\$)	¥110.73	¥107.93	¥109.33	¥108.00	¥108.67	¥109.48	¥110.67	▲¥0.15	▲¥2.00	¥109.17	¥108.58	¥0.16	¥0.09
燃料油価格(/MT)	\$443	\$428	\$436	\$677	\$556	\$437	\$450	▲\$2	\$106	\$491	\$584	▲\$56	▲\$28

## 通期業績 主な変動ポイント

- 売上高、及び選択と集中の継続実施に伴う資産処分損益の計上時期の変動はあるものの、通期での営業損益以下の見込みは期首想定を維持
- 第1四半期に資産売却及びコンテナ船事業関係会社の清算に伴う特別利益を計上した一方、第2四半期では清算に伴う特別損失等を保守的に織り込む

### 前提

- 為替レート **109円**
- 燃料油価格 **\$556/MT**
- 市況前提 詳細A-3ご参照

### 変動影響(2~4Q 9カ月間)

- 為替レート変動 1円変動 ±4.2億円
- 燃料油価格変動 10ドル変動 ±0.3億円  
\*ONE社燃料油価格変動影響は含めず

### 配当

中期経営計画で掲げているとおり株主の皆様への還元を重要課題として認識しております。  
他方、財務体質の改善を喫緊の課題と捉え収益の改善に向け取り組んで参りますが、中間・期末配当予想につきましては現時点では未定とさせていただきます。

# A-3 2019年度 第1四半期決算概要

## セグメント別 上期及び通期業績予想

### セグメント別 通期業績予想

(億円)

セグメント別 (上段：売上高) (下段：経常損益)	2019年度					2018年度		前年同期比		期首公表		期首公表比	
	1Q 実績	2Q 予想	上期 予想	下期 予想	通期 予想	上期 実績	通期 実績	上期 比較	通期 比較	上期 公表	通期 公表	上期 比較	通期 比較
ドライバルク	555	585	1,140	1,095	2,235	1,320	2,738	▲ 180	▲ 504	1,180	2,290	▲ 40	▲ 55
	▲ 4	14	10	35	45	21	44	▲ 11	0	5	40	5	5
エネルギー資源	205	215	420	490	910	420	887	0	23	430	920	▲ 10	▲ 10
	18	17	35	35	70	16	25	19	45	35	70	-	-
製品物流	987	968	1,955	2,075	4,030	2,254	4,410	▲ 299	▲ 380	2,010	4,070	▲ 55	▲ 40
	18	62	80	▲ 110	▲ 30	▲ 231	▲ 492	311	462	80	▲ 30	-	-
内 コンテナ船事業	246	249	495	570	1,065	758	1,358	▲ 263	▲ 293	542	1,113	▲ 47	▲ 48
	▲ 4	34	30	▲ 150	▲ 120	▲ 234	▲ 488	265	368	40	▲ 110	▲ 10	▲ 10
ONE 持分法	2	41	43	▲ 13	31	▲ 115	▲ 201	158	232	41	28	2	2
その他	86	79	165	160	325	168	332	▲ 3	▲ 7	160	320	5	5
	3	2	5	10	15	10	11	▲ 5	3	5	15	-	-
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	▲ 9	▲ 21	▲ 30	▲ 20	▲ 50	▲ 30	▲ 78	-	28	▲ 25	▲ 45	▲ 5	▲ 5
合計	1,833	1,847	3,680	3,820	7,500	4,161	8,367	▲ 482	▲ 868	3,780	7,600	▲ 100	▲ 100
	27	73	100	▲ 50	50	▲ 213	▲ 489	313	540	100	50	0	0

### セグメント別 主な変動ポイント

#### ■ ドライバルク

前期後半からの市況低迷も収束し、  
堅調な市況により前年度並みの収支を見込む

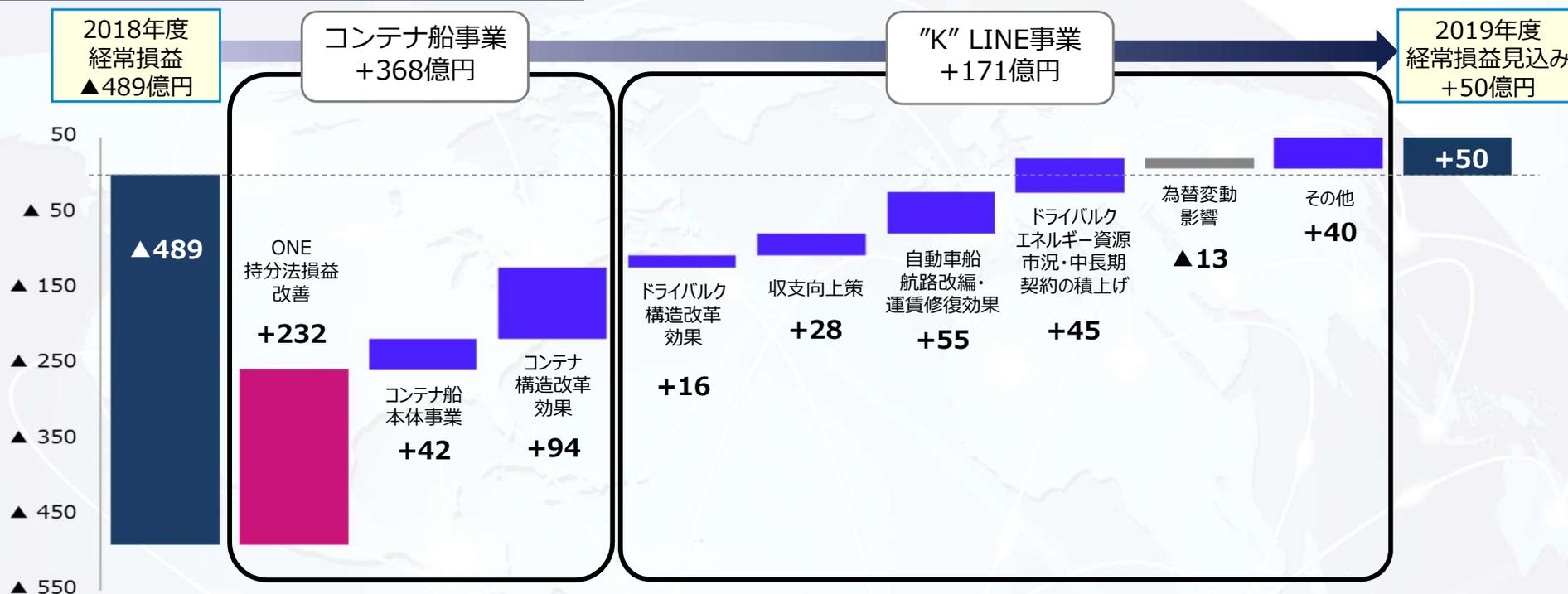
#### ■ 製品物流

ONE社の業績改善を中心に当社コンテナ船事業の  
構造改革効果や、自動車船事業での収支改善が  
現出し、前年度比で大幅な収支改善を見込む

		2019年度最新			2018年度			増減額
		上期予想	下期予想	通期見込	上期実績	下期実績	通期実績	
ドライ バルク	CAPE	\$17,200	\$21,000	\$19,100	\$18,500	\$12,200	\$15,350	+\$3,750
	PANAMAX	\$11,500	\$11,250	\$11,400	\$11,300	\$9,700	\$10,500	+\$900
	HANDYMAX	\$9,700	\$11,000	\$10,350	\$11,300	\$9,600	\$10,450	▲\$100
	SMALL HANDY	\$7,550	\$8,500	\$8,000	\$8,500	\$7,600	\$8,100	▲\$100
油槽船	VLCC(中東/日本)	\$17,500	\$30,000	\$23,750	\$12,600	\$40,200	\$26,400	▲\$2,650
	AFRAMAX (南方/日本)	\$14,200	\$17,000	\$15,600	\$8,200	\$14,700	\$11,450	+\$4,150

# A-4 2019年度 第1四半期決算概要 通期業績予想 変動のポイント [前年同期比]

## 前年同期比 経常損益と損益変動要因



## 2019年度 収支向上策 達成状況

収支向上策 達成状況		通期 見込	期首 公表	増減額
ドライバルク	効率配船 / 最適経済運航	5	5	-
	運航コスト削減 / 市況調達工夫	6	6	-
エネルギー資源	効率配船 / 最適経済運航	4	4	-
	運航コスト削減	9	9	-
製品物流	営業	2	2	-
	運航コスト削減	2	2	-
合計(億円)		28	28	-

- コンテナ船事業  
ONE持分法損益・構造改革効果を中心に368億円の改善を見込む
- “K” LINE事業  
自動車船事業の航路改編・運賃修復効果を中心にドライバルク市況の上昇、エネルギー資源を中心とした中長期契約積上げにより171億円の改善を見込む
- 収支向上策  
順調に達成予定で、通期で28億円の効果を見込む

課題	部門・テーマ	取組内容	2019年度第1四半期進捗状況
ポートフォリオ 戦略転換	ドライバルク	大型船中心とした安定収益型船隊の拡充	中長期契約の積み上げ 例、Emirates Global Aluminium社向けボーキサイト長期輸送契約(年間輸送量500万トン) 開始(6月)
		中小型船等の市況影響型基幹船隊適正化	前期の構造改革(備船解約)により当期通期+16億円の収支改善効果は想定通り現出
	自動車船	航路別収益徹底管理による航路網合理化と 運賃修復による抜本的収益力の改善	前期比+55億円の収支改善効果は想定通り現出を見込む
	エネルギー 資源	LNG船、電力炭船中心とした安定収益型 船隊の拡充	新造船竣工などによる中長期契約の積み上げ ・LNG船3隻(前期竣工)のフル稼働、電力炭船8隻(前期・当期)竣工 ・台湾電力他との船舶保有・運航管理事業会社設立を決定(7月発表)
		市況影響型事業の整理、リスク・リターン 評価による「選択と集中」の徹底	市況影響の大きい石油製品船(LRⅡ)事業からの撤退完了(5月) 不採算のオフショア支援船事業で1隻を売船(4月)
	コンテナ船 事業	コンテナ船備船契約損失への対処	前期の構造改革(備船解約)により当期通期+94億円の収支改善効果は想定通り現出
		ONE社 収支改善への取り組み	ONE社の当期第1四半期実績は黒字化を達成(P.15 以降ご参照)
	物流	外部知見や経営資源活用による事業拡充	国内港運子会社3社による共同持ち株会社の設立と一部株式の(株)上組への譲渡を完了(4月) 経営資源の相互活用など協業案件が実現してきており、さらにシナジーを高めるべく協議中
財務基盤 健全化	自己資本拡充 の施策	事業ポートフォリオの見直し	
		財務基盤の充実と資本効率の維持	新規劣後ローン(450億円)の実行完了(格付機関より資本性評価50%を取得)(4月)

**2020年1月からのSOx(硫黄酸化物)グローバル規制には、円滑な本船運航を維持しつつ経済的影響を最小化する方針の下、対応を進めている。**

当面の対応		対応状況
① 規制適合油の使用	規制適合油 確保状況	先行調達を進め、主要補油地で一定比率を確保済 年末にかけさらに確保を進める。複数船種でトライアルも実施済
	コスト増加への 対応状況	燃料切り替えに際しては、切り替え手法の工夫や添加剤の活用により コストの低減を図る 燃料油費増加については、環境コストとして適正な負担への理解を得るべく 顧客への説明・協議を行っている
② SOxスクラバーの設置		顧客要望等のある大型船を中心に当社一部船隊にて設置予定

# 部門別業績動向



# B-1 部門別業績動向 ドライバルクセグメント

## 2019年度 1Q実績

- ドライバルク市況は、中国向けを中心とした海上輸送需要の拡大を背景に回復基調で推移
  - ▶ 大型船  
堅調な中国の粗鋼生産とブラジル鉄鉱石の荷動き回復に伴い、上昇基調で推移
  - ▶ 中・小型船  
南米出しの穀物輸送が本格化した後、一時的に大西洋水域で船腹が集中し市況が緩んだが、総じて安定的に推移
- 市況の変化を見極めた効率配船の実施、最適経済運航の徹底、運航コストの削減を実施

## 2019年度 2Q以降

- 中長期契約の拡充、最適経済運航の徹底、コスト削減等の収支改善策に引き続き取り組み、市況耐性の強化を図る
- 輸送品質/サービスの向上、環境負荷低減を図り、顧客基盤拡大と新たなビジネスモデル創出を目指す

## 期末運航規模推移

	2017年度末	2018年度末	2019年6月末
CAPE	106	96	94
中小型船	127	103	95
チップ船	10	10	10
<b>合計</b>	<b>243</b>	<b>209</b>	<b>199</b>

## 2019年度：運航規模におけるエクスポージャー率

CAPE	13%
中小型船	25%
チップ船	0%

バルク市況	2018年度					2019年度			
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	上期予想	下期予想	通期予想
CAPE	\$14,950	\$22,000	\$15,800	\$8,650	\$15,350	\$11,350	\$17,200	\$21,000	\$19,100
PANAMAX	\$10,500	\$12,150	\$12,350	\$6,950	\$10,500	\$9,500	\$11,500	\$11,250	\$11,400
HANDYMAX	\$11,050	\$11,600	\$11,500	\$7,600	\$10,450	\$8,200	\$9,700	\$11,000	\$10,350
SMALL HANDY	\$8,800	\$8,250	\$9,250	\$6,000	\$8,100	\$6,100	\$7,550	\$8,500	\$8,000

### 2019年度 1Q実績

- 油槽船
  - ▶ VLCCはオマーン湾でのタンカー襲撃を受け一時市況回復したものの、船腹供給が厚く、総じて市況は低調に推移
  - ▶ LPG船は米国からの輸出が増えトンマイルが増加し、市況上昇
- 電力炭船
  - ▶ 中長期契約を基盤とし安定収益を確保
  - ▶ 配船/運航効率向上の追求とエクスポージャー縮小を実施

### 期末運航規模推移

	2017年度	2018年度	2019年6月末
VLCC	6	8	7
LPG船	7	8	7
他油槽船	9	6	6
電力炭船	23	25	27
合計	45	47	47

### 2019年度 2Q以降

- 油槽船
  - ▶ 当社VLCC/LPG船隊は、中長期契約基盤による順調稼働を継続
  - ▶ 契約更改期には中期固定傭船契約での延長およびFFA（先物取引）活用によりエクスポージャーをコントロール
- 電力炭船
  - ▶ 中長期契約獲得による安定収益体制の維持拡大
  - ▶ 運航効率の向上に取り組み、市況変動の影響を受け難い収益構造の強化

### 2019年度：運航規模におけるエクスポージャー率

VLCC	21%
LPG船	14%
他油槽船	67%
電力炭船	10%

油槽船市況 (WS)	2018年度					2019年度			
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	上期予想	下期予想	通期予想
VLCC (中東/日本)	45 \$10,050	53 \$15,150	88 \$49,800	56 \$30,550	61 \$26,400	41 \$13,900	44 \$17,500	65 \$30,000	55 \$23,750
AFRAMAX (南方/日本)	87 \$7,000	103 \$9,350	133 \$16,350	102 \$13,000	106 \$11,450	99 \$12,650	105 \$14,200	127 \$17,000	116 \$15,600

### 2019年度 1Q実績

- LNG船
  - ▶ 中長期契約船隊が安定的に稼働し、安定収益を確保
- FPSO・ドリルシップ
  - ▶ 長期契約による安定収益源として順調に稼働
- オフショア支援船
  - ▶ PSV市況は需給ひっ迫により改善、AHTS市況は低調に推移

### 2019年度 2Q以降

- LNG船
  - ▶ 長期契約による安定収益の着実な積み上げに取り組む
- 液化ガス新事業
  - ▶ LNG燃料船の需要創出及び、伊勢湾案件に続く顧客戦略に則った LNG燃料供給拠点の拡大を図る
- FPSO・ドリルシップ
  - ▶ 引き続き高稼働率を維持し、安定収益確保を目指す
- オフショア支援船
  - ▶ 足下での収益安定化を進め、市場環境を考慮した事業構造改革も引き続き検討

### LNG船 契約カバー率



### LNG船 船隊規模推移

2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
44	48	48	47	45

### 自動車船 - 2019年度 1Q実績

- 輸送台数：913千台
  - ・極東出し航路においては総じて安定した荷動きとなり、略想定通りの輸送台数となる一方、三国間航路を中心とする不採算航路の合理化や再編を実施したことにより、全体の輸送台数は前年同期比で減少
  - ・船隊規模見直しと配船効率化、並びに運賃率の修復を進め、収益を確保

### 自動車船 - 2019年度 2Q以降

- 輸送台数：2,561千台
  - 米中貿易紛争や英国のEU離脱などによる世界経済の先行き不透明感に加え、米国の関税引き上げによる海上輸送需要の落ち込みのリスクを懸念
- 引き続き航路網の見直しや運賃修復、配船効率化を進めることで、収益基盤の更なる強化を図る

### 自動車物流事業展開

- 年間取扱台数 245万台(2019年度)
- 事業展開拠点 9カ国/10拠点



輸送台数 (千台)	2018年度					2019年度			
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	上期予想	下期予想	通期予想
往航	297	267	303	307	1,174	299	566	563	1,129
復航	63	69	59	48	240	64	130	110	240
三国間	373	349	338	263	1,324	315	607	605	1,212
欧州域内	254	173	227	226	881	235	449	444	893
合計	987	858	927	845	3,617	913	1,752	1,722	3,474
船隊規模 (隻数)	93	93	92	90	90	85	85	84	84

※2018年度欧州域内輸送台数実績につき最新数値へ修正

# B-5 部門別業績動向

## 製品物流セグメント - 物流

### 2019年度 1Q実績

#### ■ 国内物流

- ・全体の荷動きは堅調。曳船/海陸一貫輸送/倉庫を中心に堅調に推移
- ・上組との提携による資産の有効活用も収益改善に寄与

#### ■ 国際物流

- ・航空貨物では半導体製造設備を中心とした荷動きが前年比減
- ・米中貿易摩擦の影響で中国発米国向けの国際航空貨物取扱、eコマース関連荷量が減少

### 2019年度 2Q以降

#### ■ 顧客基盤/ニーズに応え、グローバルな事業体制整備に注力

##### 具体目標

- ▶ ケイラインロジスティクス社を物流事業の中核とするグループ全体のグローバルネットワーク再構築
- ▶ グループ内サービスを活用した海陸一貫輸送による集荷力向上
- ▶ 冷凍冷蔵倉庫事業の展開を含め、各国/各地域に根差したバイヤーズコンソリデーション事業の顧客基盤拡大/事業深化
- ▶ プロジェクト貨物の物流サービス品質向上
- ▶ グループ間の人材交流/活用促進

### 当社の物流拠点



# ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2019年度第1四半期決算説明資料

2019年7月31日

## 第1四半期実績 及び前年同期比較

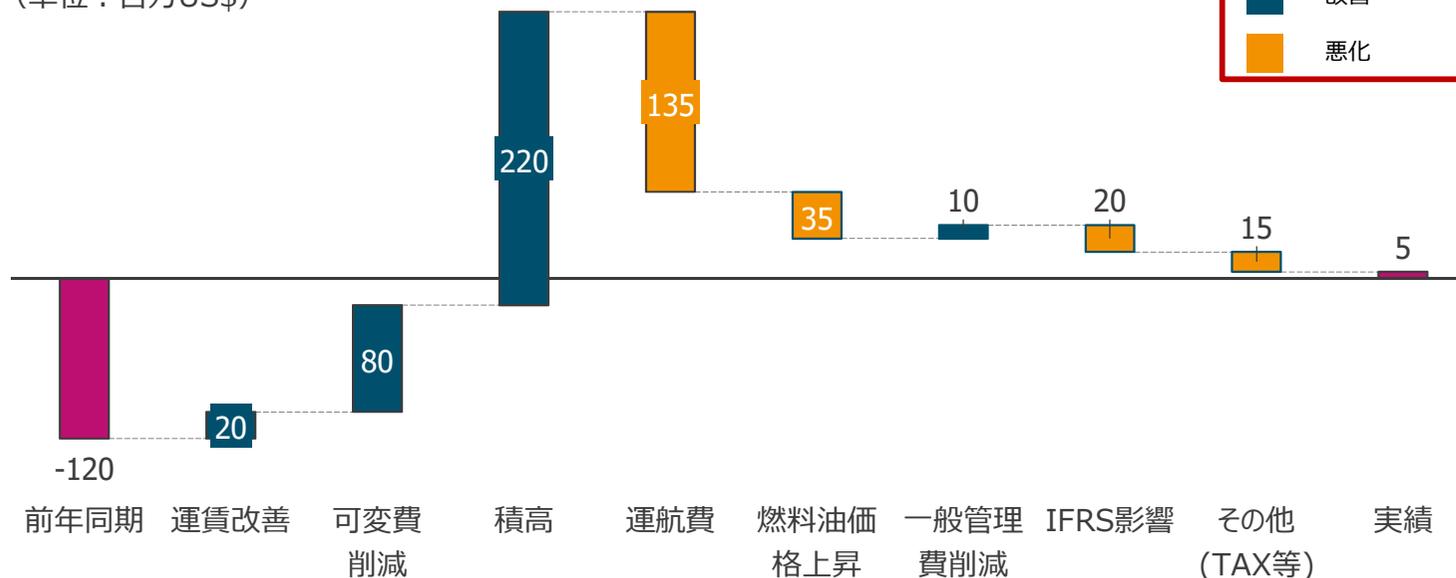
期首想定を上回るペースで収支は好転、第1四半期は黒字化を達成。

(単位：百万US\$)

	2018年度	2019年度	1Q	
	1Q 実績	1Q 実績	増減	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を開始した事も影響。
- ❑ 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。

# 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							2019年度
		1Q	2Q	3Q	4Q	上期	下期	通期	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							2019年度
		1Q	2Q	3Q	4Q	上期	下期	通期	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。

## 通期業績 及び前回予想比較

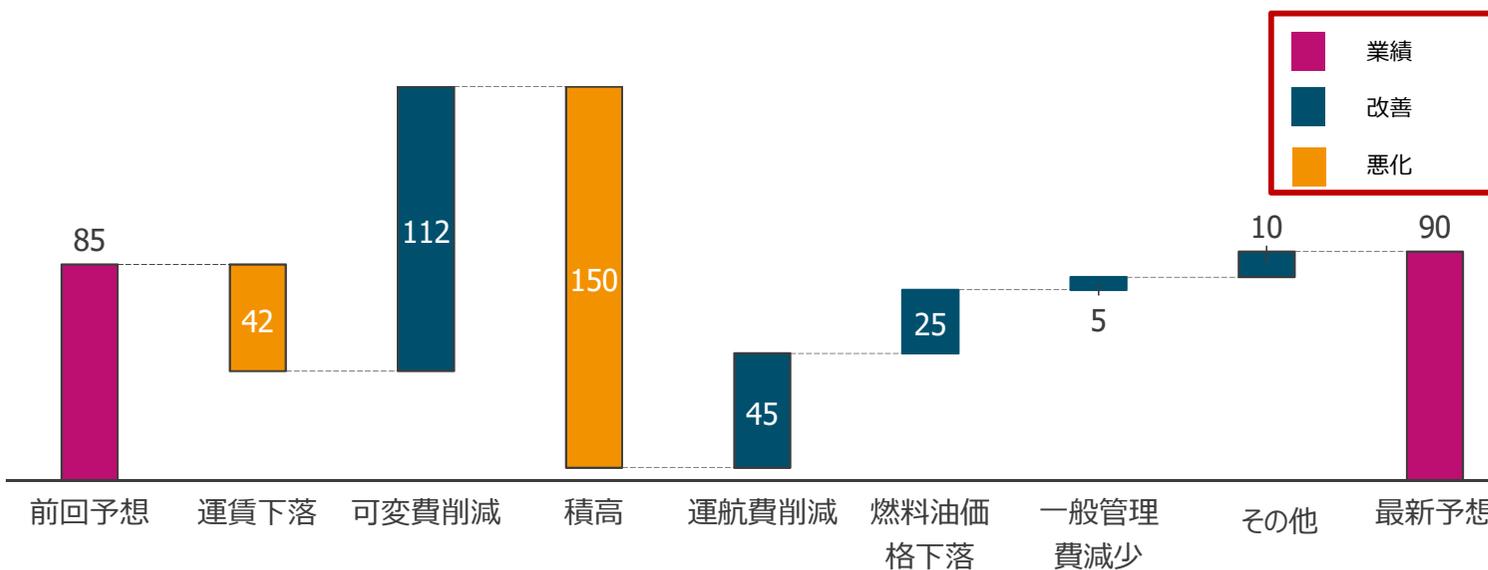
1Qの収支改善は期首想定を上回り推移も、2Qは主に欧州悪化を織り込み、上期では微改善に留まる。下期は据え置き。

(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	

## 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・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

- ❑ 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-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。

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



**K** Value for our Next Century