

# 2019年度 第2四半期決算 決算説明会資料

2019年10月31日



## A 2019年度 第2四半期決算概要

- A-1 : 第2四半期決算概要
- A-2 : 通期業績予想
- A-3 : セグメント別 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 : 2019年度第2四半期 主な取組み進捗状況
- A-6 : IMO SOx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2四半期決算説明資料

# 2019年度 第2四半期決算概要



# A-1 2019年度 第2四半期決算概要

## 第2四半期決算概要

### 連結 第2四半期決算概要

(億円)

	2019年度			前年同期比		1Q公表比	
	1Q実績	2Q実績	上期実績	上期前年実績	増減額	上期公表	増減額
売上高	1,833	1,891	3,724	4,161	▲437	3,680	44
営業損益	41	70	111	▲123	234	80	30
経常損益	27	107	134	▲213	347	100	34
親会社株主に帰属する当期純損益	78	85	163	▲246	409	70	93
為替レート(/\$)	¥110.73	¥107.63	¥109.18	¥109.48	▲¥0.30	¥109.33	▲¥0.15
燃料油価格(/MT)	\$443	\$437	\$440	\$437	\$3	\$436	\$5

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公表比	
	1Q実績	2Q実績	上期実績	上期前年実績	増減額	上期公表	増減額
<b>ドライバルク</b>	555	608	1,163	1,320	▲156	1,140	24
	▲4	6	2	21	▲19	10	▲8
<b>エネルギー資源</b>	205	233	438	420	18	420	18
	18	28	46	16	30	35	11
<b>製品物流</b>	987	962	1,949	2,254	▲304	1,955	▲6
	18	86	105	▲231	335	80	24
内 コンテナ船事業	246	247	493	758	▲265	495	▲2
	▲4	40	36	▲234	270	30	5
ONE 持分法	2	42	45	▲115	160	43	2
<b>その他</b>	86	87	173	168	5	165	8
	3	4	7	10	▲3	5	2
<b>本部・調整</b>	-	-	-	-	-	-	-
	▲9	▲17	▲26	▲30	4	▲30	4
<b>合計</b>	1,833	1,891	3,724	4,161	▲437	3,680	44
	27	107	134	▲213	347	100	34

### 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影響が残り前年同期比悪化
- **エネルギー資源**  
油槽船市況の改善、電力炭船・LNG船を中心とした中長期契約の積み上げ、オフショア支援船事業収益の改善により収益拡大
- **製品物流**  
自動車船は航路改編・運賃修復の取組み効果により改善  
コンテナ船はONE収益改善、一過性費用減、構造改革効果の現出により改善

		2019年度 上期実績	2018年度 上期実績	前年同期比 増減額
ドライ バルク	CAPE	\$20,400	\$18,500	+\$1,900
	PANAMAX	\$12,800	\$11,300	+\$1,500
	HANDYMAX	\$10,250	\$11,300	▲\$1,050
	SMALL HANDY	\$7,300	\$8,500	▲\$1,200
油槽船	VLCC	\$20,800	\$12,600	+\$8,200
	AFRAMAX	\$11,300	\$8,200	+\$3,100

### 主な財務指標

(億円)

	2019年度2Q末	2018年度末	増減額
自己資本	1,155	1,036	119
有利子負債	5,490	5,502	▲12
DER	475%	531%	▲56%
NET DER	373%	393%	▲20%
自己資本比率	13%(*)	11%	2%

(\*)格付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、自己資本比率は17%相当

# A-2 2019年度 第2四半期決算概要 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		1Q公表		1Q公表比	
	1Q実績	2Q実績	上期実績	下期予想	通期予想	上期実績	通期実績	上期増減額	通期増減額	上期公表	通期公表	上期増減額	通期増減額
売上高	1,833	1,891	3,724	3,676	7,400	4,161	8,367	▲ 437	▲ 967	3,680	7,500	44	▲ 100
営業損益	41	70	111	▲ 50	60	▲ 123	▲ 247	234	308	80	60	31	-
経常損益	27	107	134	▲ 84	50	▲ 213	▲ 489	347	539	100	50	34	-
親会社株主に帰属する 当期純損益	78	85	163	▲ 53	110	▲ 246	▲ 1,112	409	1,222	70	110	93	-
為替レート(/\$)	¥110.73	¥107.63	¥109.18	¥107.99	¥108.58	¥109.48	¥110.67	▲¥0.30	▲¥2.09	¥109.33	¥108.67	▲¥0.15	▲¥0.09
燃料油価格(/MT)	\$443	\$437	\$440	\$531	\$485	\$437	\$450	\$3	\$35	\$436	\$556	\$5	▲\$71

## 通期業績 主な変動ポイント

- 前回公表比で上期・下期の変動はあるものの、通期での営業損益・経常損益・親会社株主に帰属する当期純損益予想は前回予想を維持

### ■ 前提

- 為替レート **109円 (下期 108円)**
- 燃料油価格 **\$485/MT (下期 \$531/MT)**
- 市況前提 詳細A-3ご参照

### ■ 変動影響(3~4Q 6カ月間)

- 為替レート変動 1円変動 ±2.3億円
- 燃料油価格変動 10ドル変動 ±0.5億円  
\*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、誠に遺憾ながら中間配当につきましては無配とさせていただきます。期末配当予想につきましては現時点では引き続き未定とさせていただきます。

# A-3 2019年度 第2四半期決算概要 セグメント別 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		1Q公表		1Q公表比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	下期 予想	通期 予想	上期 実績	通期 実績	上期 増減額	通期 増減額	上期 公表	通期 公表	上期 増減額	通期 増減額
ドライバルク	555	608	1,163	1,137	2,300	1,320	2,738	▲ 156	▲ 438	1,140	2,235	23	65
	▲ 4	6	2	48	50	21	44	▲ 19	5	10	45	▲ 8	5
エネルギー資源	205	233	438	442	880	420	887	18	▲ 7	420	910	18	▲ 30
	18	28	46	44	90	16	25	30	65	35	70	11	20
製品物流	987	962	1,949	1,951	3,900	2,254	4,410	▲ 304	▲ 510	1,955	4,030	▲ 6	▲ 130
	18	86	105	▲ 160	▲ 55	▲ 231	▲ 492	335	437	80	▲ 30	25	▲ 25
内 コンテナ船事業	246	247	493	537	1,030	758	1,358	▲ 265	▲ 328	495	1,065	▲ 2	▲ 35
	▲ 4	40	36	▲ 171	▲ 135	▲ 234	▲ 488	270	353	30	▲ 120	6	▲ 15
ONE 持分法	2	42	45	▲ 22	23	▲ 115	▲ 201	160	224	43	31	2	▲ 8
その他	86	87	173	146	320	168	332	5	▲ 12	165	325	8	▲ 5
	3	4	7	8	15	10	11	▲ 3	4	5	15	2	-
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	▲ 9	▲ 17	▲ 26	▲ 24	▲ 50	▲ 30	▲ 78	-	28	▲ 30	▲ 50	4	-
合計	1,833	1,891	3,724	3,676	7,400	4,161	8,367	▲ 437	▲ 967	3,680	7,500	44	▲ 100
	27	107	134	▲ 84	50	▲ 213	▲ 489	347	539	100	50	34	-

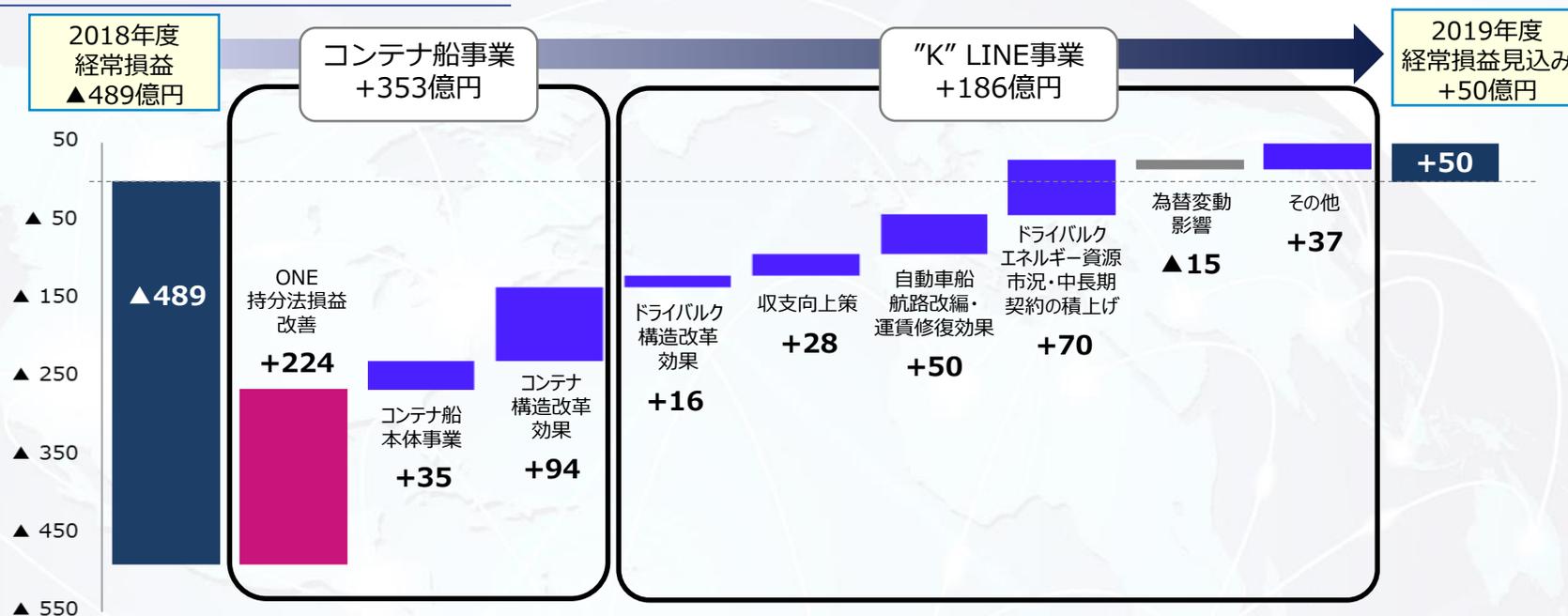
## セグメント別 主な前期比変動ポイント

- **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比で収益改善を見込む
- **エネルギー資源**  
油槽船市況の回復や堅調な安定収益型事業を中心に  
下期も引き続き前年度比で収益改善を見込む
- **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
		上期実績	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	\$20,400	\$22,000	\$21,200	\$18,500	\$12,200	\$15,350	+\$5,850
	PANAMAX	\$12,800	\$12,250	\$12,500	\$11,300	\$9,700	\$10,500	+\$2,000
	HANDYMAX	\$10,250	\$11,500	\$10,900	\$11,300	\$9,600	\$10,450	+\$450
	SMALL HANDY	\$7,300	\$8,500	\$7,900	\$8,500	\$7,600	\$8,100	▲\$200
油槽船	VLCC(中東/日本)	\$20,800	\$30,000	\$25,400	\$12,600	\$40,200	\$26,400	▲\$1,000
	AFRAMAX (南方/日本)	\$11,300	\$19,000	\$15,150	\$8,200	\$14,700	\$11,450	+\$3,700

# 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	1Q 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	5	4	1
	運航コスト削減	9	9	-
製品物流	営業	1	2	▲1
	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353億円の改善を見込む
- “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み上げにより186億円の改善を見込む
- 収支向上策  
順調に進捗しており、通期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2四半期進捗状況
ポートフォリオ 戦略転換	ドライバルク	大型船を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、JFEスチール向け長期連続航海契約開始 日本製紙と連続航海傭船に関する基本協定締結 (10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(傭船解約)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+50億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 ・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) ・北陸電力、電源開発向け石炭運搬船竣工 (7、9月)
		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(LR II)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	コンテナ船傭船契約損失への対処	前期の構造改革(傭船解約)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 収支改善への取組み	ONE社の当期上期実績は黒字化を達成
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 (格付機関より資本金性評価50%を取得) (4月)
機能別重点戦略	顧客・外部と協働した新たなビジネスモデル構築		AIを使った海上物流・海運市況の解析・予測に関する共同研究の開始 (海上・港湾・航空技術研究所 / 広島大学 / 丸紅との協業) (10月発表)
ESGの 取組み	環境 (E)	環境負荷の低減	自然エネルギーを利用した自動カイトシステム"Seawing"を当社大型バルクキャリア1隻へ搭載予定 (6月発表) LNG燃料鉱石運搬船の設計基本承認を名村造船所と共同で取得 (8月)
		ESG投資評価	各種ESG投資指数構成銘柄に選定 「FTSE4 Good Index Series」(17年連続) 「Dow Jones Sustainability Indices (DJSI) Asia Pacific Index」(9年連続)他

2020年1月からのSOx(硫黄酸化物)グローバル規制には、本船の運航を止めず、かつ経済的影響を最小化する方針の下、順調に対応を進めている。

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しており、年末にかけて更に確保を進めている。複数船種でトライアルも実施済み 一部船隊で規制適合油への切り替えを順次開始しており、順調に進捗している
	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低減を図っている 燃料費増加については、環境コストとして適正な負担への理解を得るべく、引き続き顧客への説明・協議を行っており、概ね理解は得られている
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スクラバーを搭載した新造船も順次竣工を開始

# 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 上期実績

- ドライバルク市況は、期首の低迷から回復。中国向けを中心とした海上輸送需要が堅調に推移  
環境規制対応(スクラバー設置)工事に伴う不稼働増による船腹供給減も下支え
  - ▶ **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、後半は堅調に推移
  - ▶ **中・小型船**  
米中貿易摩擦の影響から、輸送距離の長い南米産穀物輸送需要が高まり、堅調に推移
- 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 3Q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9月末
CAPE	106	96	94
中小型船	127	103	94
チップ船	10	10	10
<b>合計</b>	<b>243</b>	<b>209</b>	<b>198</b>

### 2019年度：運航規模におけるエクスポージャー率

CAPE	11%
中・小型船	14%
チップ船	6%

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	2Q実績	下期予想	通期予想
CAPE	\$14,950	\$22,000	\$15,800	\$8,650	\$15,350	\$11,350	\$29,400	\$22,000	\$21,200
PANAMAX	\$10,500	\$12,150	\$12,350	\$6,950	\$10,500	\$9,500	\$16,050	\$12,250	\$12,500
HANDYMAX	\$11,050	\$11,600	\$11,500	\$7,600	\$10,450	\$8,200	\$12,300	\$11,500	\$10,900
SMALL HANDY	\$8,800	\$8,250	\$9,250	\$6,000	\$8,100	\$6,100	\$8,450	\$8,500	\$7,900

### 2019年度 上期実績

#### ▶ 油槽船

- ▶ VLCCはオマーン湾でのタンカー襲撃、一部大手船主が米国制裁対象となった影響から上期終盤に市況は急回復
- ▶ LPG船は米国からの輸出が増えトンマイルが増加し、市況は高値圏で推移

#### ▶ 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

### 2019年度 3Q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
- ▶ 運航効率向上に取組み、市況変動影響を受け難い収益構造に強化

### 期末運航規模推移

	2017年度末	2018年度末	2019年9月末
VLCC	6	8	7
LPG船	7	8	5
他油槽船	9	6	6
電力炭船	23	25	29
<b>合計</b>	<b>45</b>	<b>47</b>	<b>47</b>

### 2019年度：運航規模におけるエクスポージャー率

VLCC	8%
LPG船	20%
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	2Q実績	下期予想	通期予想
VLCC (中東/日本)	45	53	88	56	61	41	55	64	55
	\$10,050	\$15,150	\$49,800	\$30,550	\$26,400	\$13,900	\$27,750	\$30,000	\$25,400
AFRAMAX (南方/日本)	87	103	133	102	106	99	91	125	110
	\$7,000	\$9,350	\$16,350	\$13,000	\$11,450	\$12,650	\$10,000	\$19,000	\$15,150

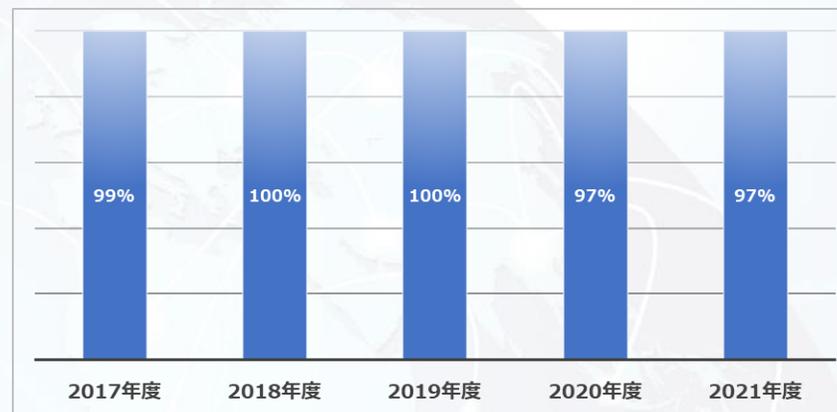
### 2019年度 上期実績

- ▶ 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、AHTS市況共に底値を脱し、一定の市況回復

### 2019年度 3Q以降

- ▶ LNG船
  - ▶ 長期契約による安定収益の着実な積上げに取り組む
- ▶ 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
  - ▶ 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 上期実績

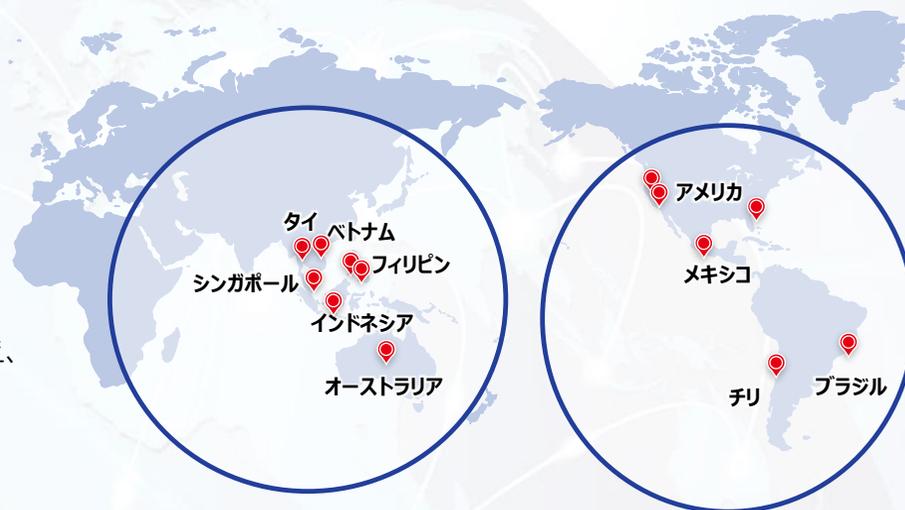
- 輸送台数：1,746千台
  - ▶ 極東出し航路においては総じて安定した荷動きとなり、ほぼ想定通りの輸送台数となる一方、三国間航路を中心とする不採算航路の合理化や再編を実施したことにより、全体の輸送台数は前年同期比で減少
  - ▶ 船隊規模見直しと配船効率化により、収益を確保

### 自動車船 - 2019年度 3Q以降

- 輸送台数：1,640千台
  - ▶ 米中貿易紛争や英国のEU離脱可能性などによる世界経済の先行き不透明感に加え、南米一部地域での経済不安定化、豪州販売鈍化による海上輸送需要の落ち込みリスクを懸念
- 継続して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 275万台(2019年度通期予想)
- 事業展開拠点 10カ国/13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	2Q実績	下期予想	通期予想
往航	297	267	303	307	1,174	299	266	546	1,111
復航	63	69	59	48	240	64	73	130	267
三国間	373	349	338	263	1,324	315	286	565	1,166
欧州域内	254	173	227	226	881	231	213	399	843
合計	987	858	927	845	3,617	909	837	1,640	3,386
船隊規模 (隻数)	93	93	92	90	90	85	86	84	84

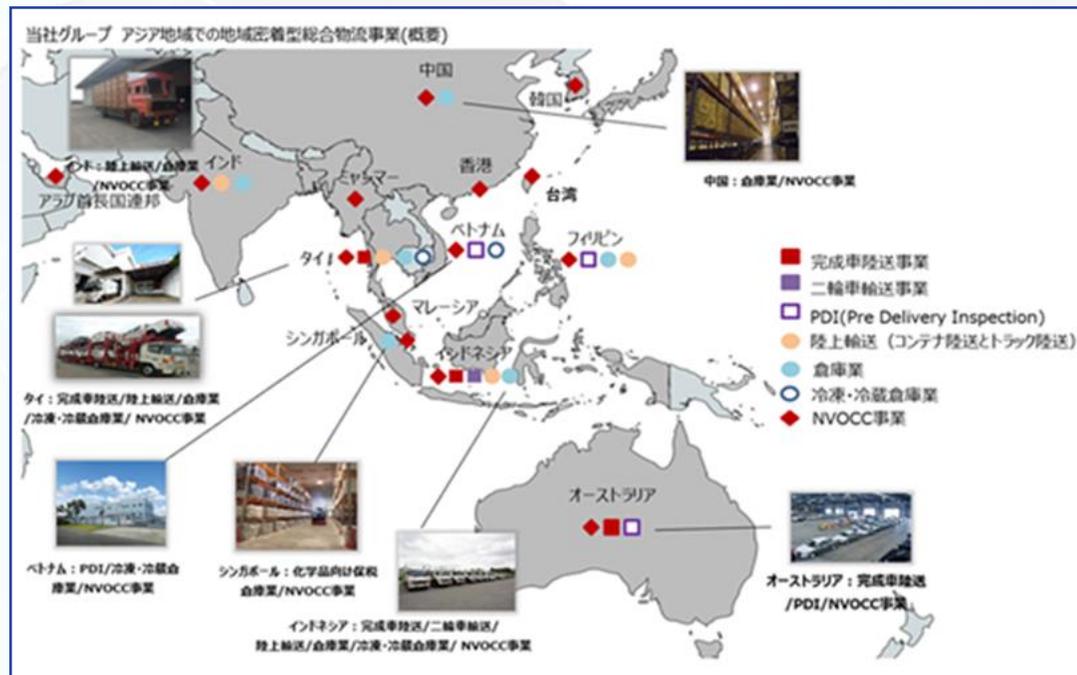
# B-5 部門別業績動向

## 製品物流セグメント - 物流

### 2019年度 上期実績

- ▶ 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
  - ▶ 米中貿易摩擦の影響を受け、米国向け荷動きは出荷地を東南アジア及び中米に変更するも堅調に推移
  - ▶ 航空貨物ではアジア域内の半導体製造設備、欧米向け原動機（一般機械向け汎用エンジン）の当社取扱量が前年同期比減

### 当社の物流拠点



### 2019年度 3Q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



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\$)

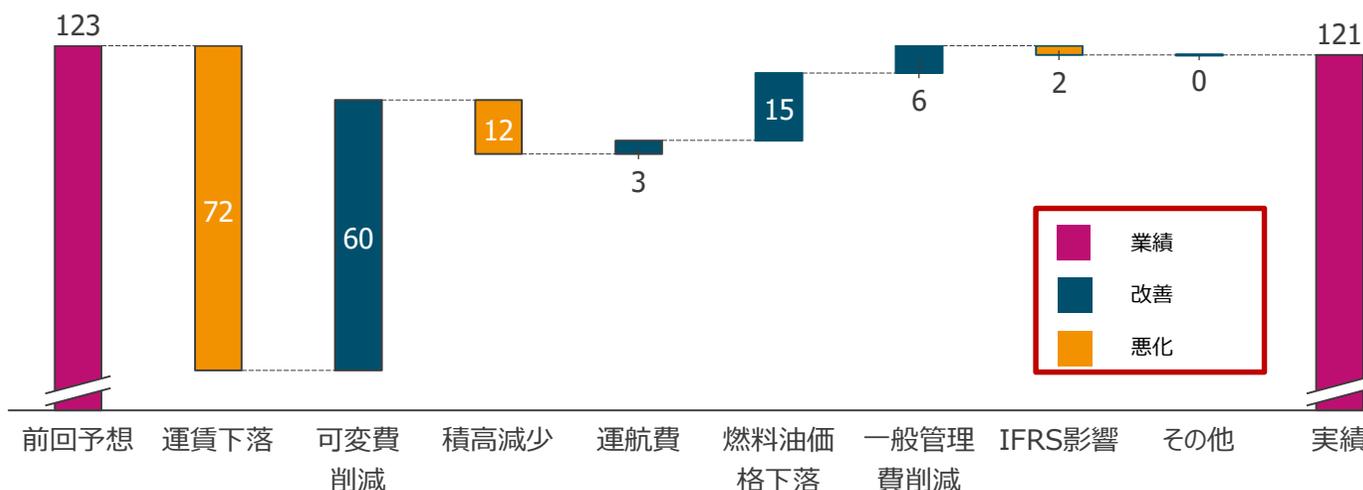
\*2019年 7月時点

	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。

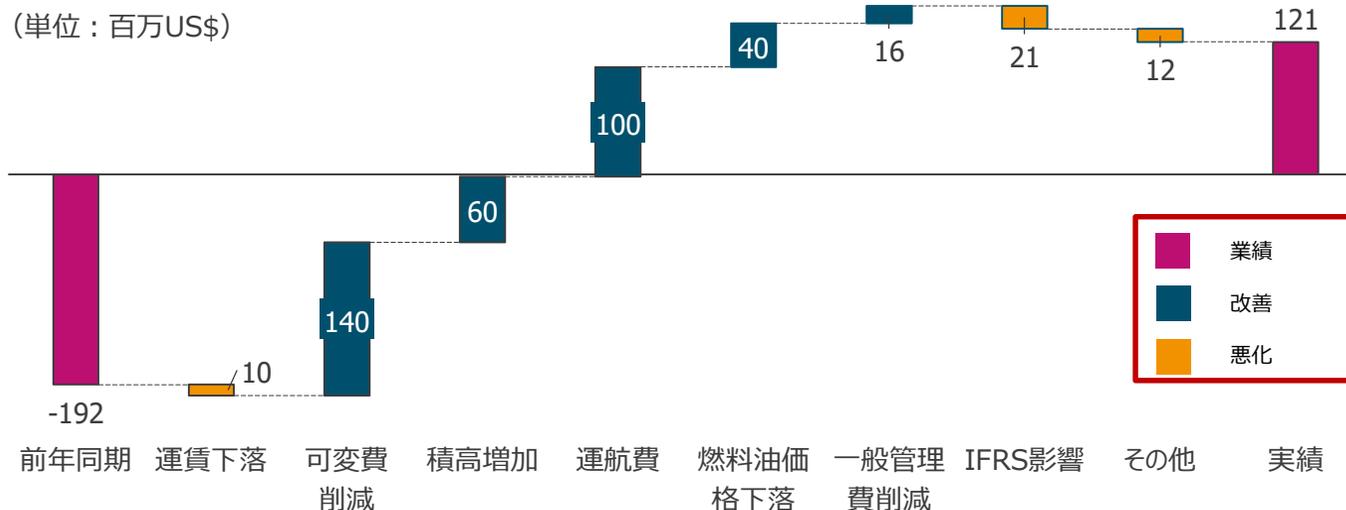
(単位：百万US\$)

	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

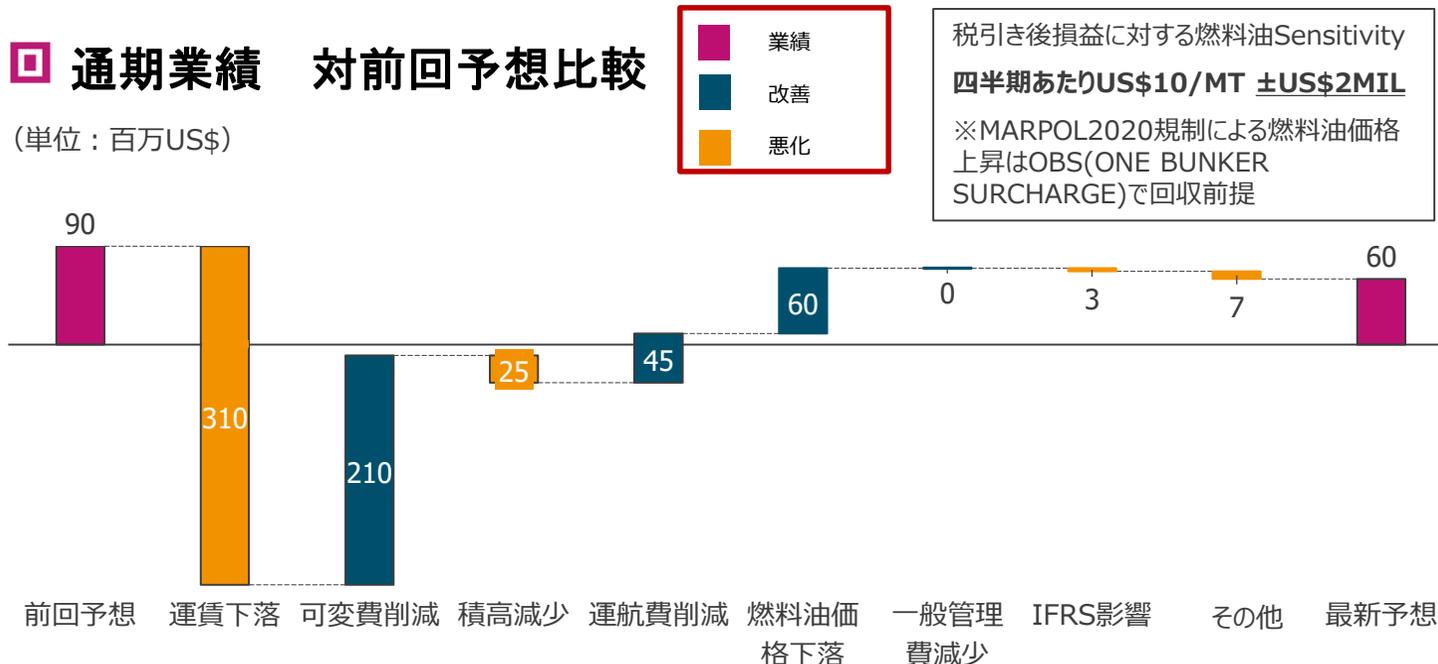
世界的な景気減速懸念を受けて、短期運賃市況の前提を見直し。また冬季の需要減に備えて、主に北米・欧州航路で冬季減便プランを策定、実行。上期の貨物ポートフォリオ最適化やコスト削減への取り組みを継続し、競争力の改善を目指す。

(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。

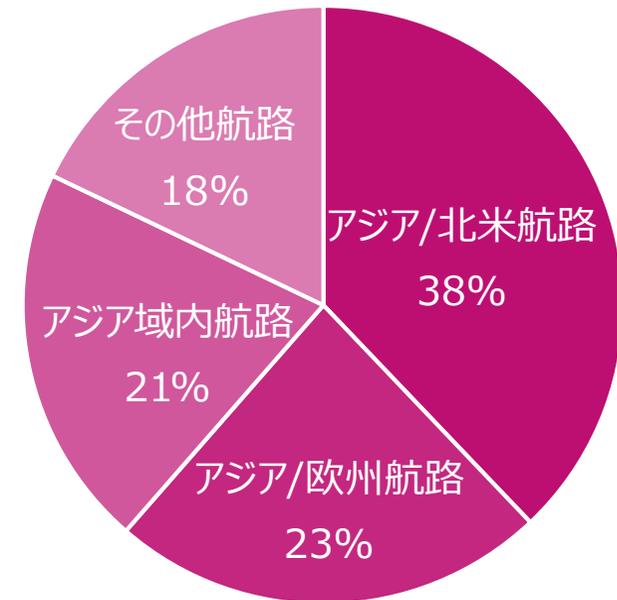
□ 船隊構成

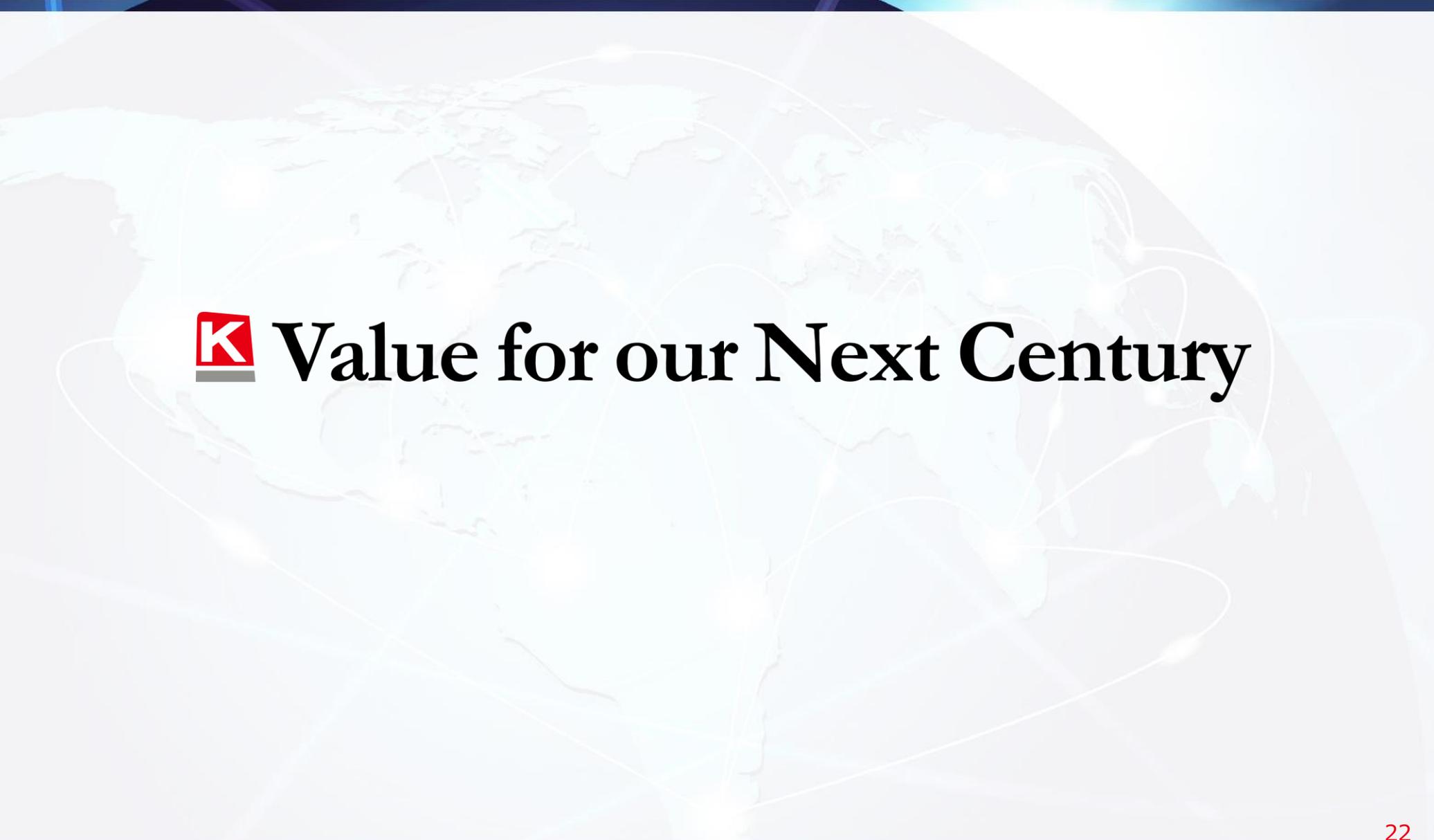
□ 航路構成

(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





**K** Value for our Next Century