

平成 30 年 10 月 16 日

各 位

会社名 川崎汽船株式会社
代表者 代表取締役社長 村上英三
(コード番号 9107 東証・名証各 1 部、福証)
問合せ先：IR・広報グループ長 二口正哉
(TEL 03-3595-5189)

会社名 株式会社商船三井
代表者 代表取締役社長 池田潤一郎
(コード番号 9104 東証 1 部)
問合せ先：コーポレートコミュニケーション部長
綾井健太郎
(TEL 03-3587-6224)

会社名 日本郵船株式会社
代表者 代表取締役社長 内藤忠顕
(コード番号 9101 東証・名証各 1 部)
問合せ先：IR グループ長 丸山徹
(TEL 03-3284-5151)

定期コンテナ船事業運営会社 Ocean Network Express Pte. Ltd.

第 2 四半期累計連結業績予想ならびに通期連結業績予想の修正に関するお知らせ

川崎汽船株式会社、株式会社商船三井、日本郵船株式会社（以下、親会社 3 社）により設立された定期コンテナ船事業統合持株会社オーシャン ネットワーク エクスプレス ホールディングス株式会社（以下、ONE ホールディングス社）は同社子会社の事業運営会社 Ocean Network Express Pte. Ltd.（以下、ONE 社）を通じて、平成 30 年 4 月より定期コンテナ船事業サービスを開始致しました。

ONE ホールディングス社および ONE 社は、事業統合によるシナジー効果を着実に現出させることで、初年度である今期から黒字化を果たすべく取り組んでまいりましたが、今般、ONE ホールディングス社より ONE 社の第 2 四半期累計期間及び通期業績見通しを下方修正するとの報告を受けました。

ONE 社は親会社 3 社それぞれの持分法適用会社であります。今回の ONE 社下方修正額が親会社 3 社それぞれの連結業績予想に与える影響に鑑み、平成 30 年 7 月 31 日に公表した ONE 社の連結業績予想値からの修正を下記の通りお知らせ致します。

尚、親会社 3 社それぞれの連結業績予想について修正の必要がある場合には、各社が個別に開示致します。

記

1. 平成 31 年 3 月期第 2 四半期累計期間 ONE 社連結業績予想数値の修正（平成 30 年 4 月 1 日～平成 30 年 9 月 30 日）

	売上高	税引き後損益
	百万 US\$	百万 US\$
前回発表予想 (A)	5,442	△38
今回修正予想 (B)	5,030	△310
増減額 (B - A)	△412	△272
増減率 (%)	△7.5%	-

参考) 燃料油価格前提：前回 US\$440.00、今回 US\$434.00

2. 平成 31 年 3 月期通期 ONE 社連結業績予想数値の修正(平成 30 年 4 月 1 日～平成 31 年 3 月 31 日)

	売上高	税引き後損益
	百万 US\$	百万 US\$
前回発表予想 (A)	12,254	110
今回修正予想 (B)	11,000	△600
増減額 (B - A)	△1,254	△710
増減率 (%)	△10.2%	-

参考) 燃料油価格前提：前回 US\$454.00、今回 US\$451.00

3. 修正の理由

第 2 四半期累計期間につきましては、事業統合によるシナジー効果は着実に現出している一方、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、主力の北米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ました。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、前回発表値を下方修正致しました。

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、ONE ホールディングス社ならびに ONE 社一同鋭意取り組んでおりますが、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、通期につきましても前回発表値を下方修正致しました。

(注) 上記予想は本資料の発表日現在において入手可能な情報に基づき作成したものであり、実際の業績は、今後のさまざまな要因によって予想数値と異なる場合があります。

以上

(添付) 補足説明

Q1 下方修正の要因別、航路別詳細は？ 積高・消席率の第2四半期実績は？

A1 数値情報を含めた詳細については精査、整理の上、親会社3社が第2四半期決算発表日に開示致しますが、要因は第一に積高・消席率の低迷、第二に、第1四半期決算時に通期業績見通しに織り込んだ燃料油価格高騰に対応した追加的コスト削減が未達となることによるものです。

Q2 営業開始直後に発生したサービス混乱とは具体的には何か？

A2 ONE社にて導入したITシステムに対するONE社スタッフの習熟度が十分でなかったこと、また対応するスタッフ自体の不足を背景として、ブッキング受付やドキュメンテーション業務が滞り、お客様に多大なご不便をおかけする事態が生じました。既に習熟度、スタッフ不足の問題は対処されており、正常な状態に復帰しています。

Q3 事業統合によるシナジー効果が目標未達となる懸念はないのか？

A3 初年度のシナジー効果は期初想定を上回るペースで現出しております。下方修正の要因は主に積高・消席率の低迷、及び燃料油価格高騰に対応した追加的コスト削減計画未達によるものです。

Q4 米中貿易摩擦の影響は織り込み済みか？

A4 直近の荷動き動向を勘案の上、下期見通しに一定程度織り込んでおります。

Q5 第1四半期決算発表時点（本年7月末）で下方修正の必要はなかったのか？

A5 その時点では夏季貨物繁忙期における積高・消席率の改善を見込んでおりましたが、結果としては目標値に対して未達となったものです。

Q6 以前に開示している2019年度、2020年度の損益計画の見直し予定は？

A6 今後状況を見極めた上で、計画修正の要否を判断致します。

完