

2019年3月期 第1四半期決算説明会

2018年7月31日

目次

- | | |
|------------------------------|----------------|
| 1. 2019年3月期 第1四半期決算概要 | p.3-6 |
| 2. 2019年3月期 通期業績予想 | p.7-10 |
| 3. セグメント別状況 | p.11-16 |

**(添付) Ocean Network Express
2018年度第1四半期決算説明資料**

1. 2019年3月期第1四半期決算概要

- ▶ 売上高 持分法適用のONE社の営業開始によりコンテナ船部門の売上計上が無くなり前年同期比で大幅減。
- ▶ 経常損益 ドライ・リキッド部門の利益積み上げはあるものの、単体コンテナ船部門の事業終了に要する一時費用等が重く、前年同期比で損益悪化。
- ▶ 特別利益・損失 ドライバルク船の期前返船に伴う損失を計上する一方、投資有価証券の処分により売却益も計上。
 - < 1Qの振り返り >
 - ▶ 定期船 単体の事業終了コストが想定より増加。ONE社乗り出し時の混乱は終息へ。
 - ▶ 航空運送 輸送需要は強かったが、安全確認のため6月中旬から全運航便を一旦停止。
 - ▶ 物流 堅調に推移。フォワーディング取扱量、粗利とも前年同期比で増加。不振が続いていた米国コントラクトロジスティクス事業も前年同期比で収支改善。
 - ▶ 不定期専用船 市況改善を背景にドライ船を中心に前年同期比で収支改善。自動車輸送は資源国向けの回復に遅れ。

▶ 対前年同期比減収、各段階損益は赤字

(億円)	18/3期							19/3期	1Q比較 増減
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	
売上高	5,217	5,425	10,642	5,663	5,525	11,189	21,832	4,648	▲568
営業損益	35	91	127	120	30	150	278	▲81	▲116
経常損益	102	117	220	135	▲75	60	280	▲66	▲168
親会社株主に 帰属する 当期純利益	53	8	62	105	33	138	201	▲45	▲99
為替レート	¥ 111.48	¥ 110.92	¥ 111.20	¥ 112.65	¥ 109.72	¥ 111.19	¥ 111.19	¥ 108.10	+ ¥ 3.38
燃料油価格	\$326.72	\$316.32	\$321.52	\$339.76	\$382.84	\$361.30	\$341.41	\$395.94	+ \$69.22

前年同期比較（セグメント別）

1Q決算



- ▶ 定期船は単体の事業終了コスト負担等により減益
- ▶ 不定期専用船はドライを中心に増益

事業セグメント (億円)	18/3期							19/3期	1Q比較 増減	
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q		
一般貨物輸送事業	定期船	1,715	1,790	3,505	1,768	1,640	3,408	6,914	801	▲913
		57	76	133	38	▲63	▲24	108	▲166	▲223
	航空運送	233	237	471	258	248	506	978	217	▲16
		7	▲8	▲0	8	10	18	18	▲16	▲24
物流		1,189	1,277	2,467	1,356	1,299	2,655	5,123	1,304	114
		▲0	13	12	10	0	11	23	13	13
(単純合計)		3,139	3,305	6,444	3,382	3,188	6,571	13,015	2,323	▲815
		63	81	145	58	▲52	5	150	▲169	▲233
不定期専用船		1,889	1,922	3,812	2,055	2,088	4,144	7,956	2,065	175
		27	22	50	65	▲19	45	96	104	76
不動産		19	19	39	19	20	40	79	18	▲0
		6	8	14	6	5	12	26	7	1
その他		390	400	791	466	465	931	1,723	435	44
		11	9	20	10	0	11	31	9	▲1
消去・全社		▲222	▲221	▲444	▲261	▲236	▲498	▲942	▲194	28
		▲6	▲4	▲10	▲5	▲9	▲14	▲25	▲17	▲10
連結		5,217	5,425	10,642	5,663	5,525	11,189	21,832	4,648	▲568
		102	117	220	135	▲75	60	280	▲66	▲168

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

© 2018. NYK Group. All rights reserved.

(億円)

円高	▲5	今期 108.10円/\$, 3.38円の円高
燃料油高	▲32	今期 \$395.94/MT, \$69.22の上昇
海運市況変動等	22	
為替差損益	7	
その他	▲160	(単体コンテナ船事業終了一時費用 ▲140)
合計	▲168	

▶ 前回予想比 大幅な減収・減益を見込む

- ▶ 定期船 下方修正。
単体における事業は終了。終了コストは1Qが大きく、今後は漸減。
ONE社業績は概ね想定通り。
(* 海外ターミナル事業のONE社への譲渡時期が現時点では未定のため、当期業績予想では同事業は親会社が継続保有する前提)
- ▶ 航空運送 下方修正。
機体健全性確認を終え次第、順次運航再開予定だが、一定程度の減便を想定。
- ▶ 物流 想定通り順調。
- ▶ 不定期専用船 下方修正。
ドライバルク部門：市況改善で引続き堅調。
リキッド部門：原油・石油製品市況は弱含み。LNG・海洋は堅調。
自動車船部門：資源国向け輸送の伸び悩みや、集中豪雨に伴う輸送需要の下振れを見込む。

▶ 資産流動化に伴う一定の特別利益を見込む。

▶ 配当 予想を減額修正。年間20円/株（中間10円・期末10円）

(億円)	18/3期 (実績)				通期	19/3期 (予想)				通期増減	前回予想比 (通期)
	上期		下期			上期		下期	通期		
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q(実)	2Q				
売上高	10,642		11,189		21,832	8,960		8,690	17,650	▲4,182	▲400
	5,217	5,425	5,663	5,525		4,648	4,310				
営業損益	127		150		278	▲75		95	20	▲258	▲350
	35	91	120	30		▲81	6				
経常損益	220		60		280	▲50		150	100	▲180	▲300
	102	117	135	▲75		▲66	16				
親会社株主に 帰属する 当期純利益	62		138		201	30		90	120	▲81	▲170
	53	8	105	33		▲45	75				

為替レート	¥ 111.48	¥ 110.92	¥ 112.65	¥ 109.72	¥ 111.19	¥ 108.10	¥ 105.00	¥ 105.00	¥ 105.78	+ ¥ 5.41
燃料油価格	\$326.72	\$316.32	\$339.76	\$382.84	\$341.41	\$395.94	\$460.00	\$460.00	\$443.99	+\$102.58

▶ 経常利益に対する感応度(通期)

為替レート : 1円の円安で約5.0億円/年の増益

燃料油価格 : \$ 10/MTの燃料油価格下落で約16億円/年の増益

通期業績予想 (セグメント別)

業績予想



事業セグメント (億円)		18/3期 (実績)					19/3期 (予想)					通期 増減
		1Q	2Q	上期	下期	通期	1Q(実)	2Q	上期	下期	通期	
一般貨物輸送事業	定期船	1,715	1,790	3,505	3,408	6,914	801	668	1,470	1,320	2,790	▲4,124
		57	76	133	▲24	108	▲166	22	▲145	60	▲85	▲193
	航空運送	233	237	471	506	978	217	102	320	310	630	▲348
		7	▲8	▲0	18	18	▲16	▲58	▲75	▲85	▲160	▲178
	物流	1,189	1,277	2,467	2,655	5,123	1,304	1,366	2,670	2,660	5,330	207
	▲0	13	12	11	23	13	21	35	30	65	42	
	(単純合計)	3,139	3,305	6,444	6,571	13,015	2,323	2,136	4,460	4,290	8,750	▲4,265
		63	81	145	5	150	▲169	▲15	▲185	5	▲180	▲330
不定期専用船	1,889	1,922	3,812	4,144	7,956	2,065	1,925	3,990	3,920	7,910	▲46	
	27	22	50	45	96	104	35	140	160	300	204	
その他事業	不動産	19	19	39	40	79	18	21	40	40	80	1
		6	8	14	12	26	7	8	15	10	25	▲1
	その他	390	400	791	931	1,723	435	404	840	810	1,650	▲73
		11	9	20	11	31	9	5	15	10	25	▲6
消去・全社	▲222	▲221	▲444	▲498	▲942	▲194	▲176	▲370	▲370	▲740	202	
	▲6	▲4	▲10	▲14	▲25	▲17	▲18	▲35	▲35	▲70	▲45	
連結	5,217	5,425	10,642	11,189	21,832	4,648	4,310	8,960	8,690	17,650	▲4,182	
	102	117	220	60	280	▲66	16	▲50	150	100	▲180	

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

通期業績予想 (セグメント別・前回今回予想比)

業績予想



事業セグメント (億円)	前回予想			今回予想			前回予想差			
	上期	下期	通期	上期	下期	通期	上期	下期	通期	
一般貨物輸送事業	定期船	1,380 ▲35	1,260 50	2,640 15	1,470 ▲145	1,320 60	2,790 ▲85	90 ▲110	60 10	150 ▲100
	航空運送	510 0	500 15	1,010 15	320 ▲75	310 ▲85	630 ▲160	▲190 ▲75	▲190 ▲100	▲380 ▲175
	物流	2,790 35	2,790 30	5,580 65	2,670 35	2,660 30	5,330 65	▲120 0	▲130 0	▲250 0
	(単純合計)	4,680 0	4,550 95	9,230 95	4,460 ▲185	4,290 5	8,750 ▲180	▲220 ▲185	▲260 ▲90	▲480 ▲275
不定期専用船	不定期専用船	3,870 150	3,950 180	7,820 330	3,990 140	3,920 160	7,910 300	120 ▲10	▲30 ▲20	90 ▲30
	不動産	40 15	40 10	80 25	40 15	40 10	80 25	0 0	0 0	0 0
その他	その他	840 10	860 0	1,700 10	840 15	810 10	1,650 25	0 5	▲50 10	▲50 15
	消去・全社	▲380 ▲30	▲400 ▲30	▲780 ▲60	▲370 ▲35	▲370 ▲35	▲740 ▲70	10 ▲5	30 ▲5	40 ▲10
連結	連結	9,050 145	9,000 255	18,050 400	8,960 ▲50	8,690 150	17,650 100	▲90 ▲195	▲310 ▲105	▲400 ▲300

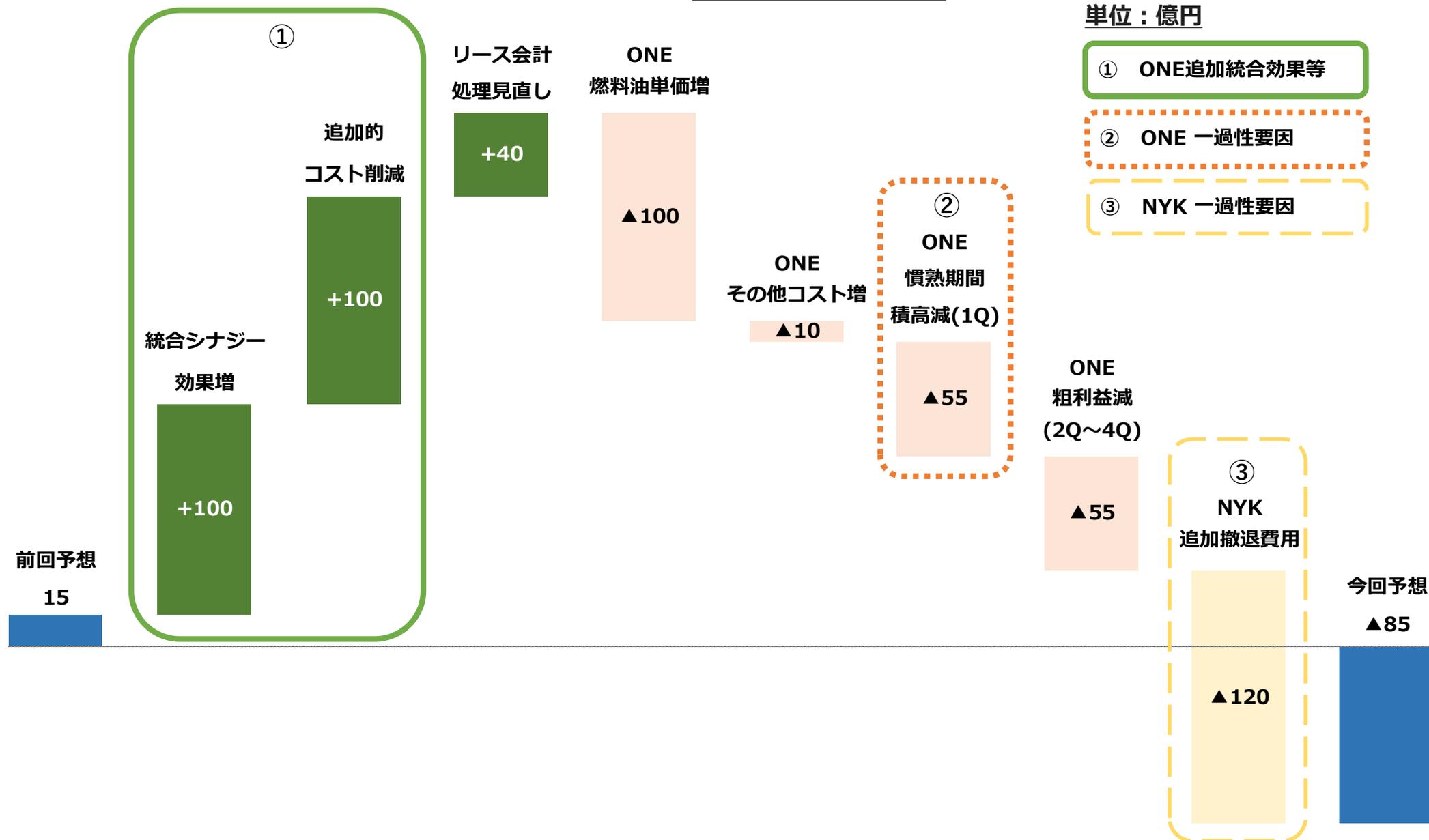
- 定期船 ONE社サービス開始。乗り出し時の混乱は終息へ。シナジー効果は想定を上回るペースで順調に発現。燃料油高に対する追加削減対策でコスト増を吸収。

単体コンテナ船事業の終了に要する一時費用が当初想定を超えて第1四半期に計上。
- 航空運送 引続き市況は堅調。6月中旬から一旦全便運休、本日までに2機が運航再開。残る9機も健全性確認を終え次第の運航再開予定だが、運航規模は期初想定からの縮小を見込む。
- 物流 期初想定通り。
フォワーディング部門、コントラクトロジスティクス部門ともに着実に収支改善。
- 不定期専用船
 - ドライバルク部門 荷動き増加を背景に市況回復が継続。
 - リキッド部門 原油・石油製品は船腹供給圧力で市況は弱含み。LNG・海洋は堅調。
 - 自動車輸送部門 北米・欧州向け輸送需要は堅調。資源国向け輸送需要は回復に遅れ。

▶ 1. 定期船事業 前回通期予想比 増減分析

※いずれもNYK推計

単位：億円



▶ 2. 航空運送事業 (NCA)

	18/3期(実績)				通期	19/3期(予想)				前回予想比 (通期)
	上期		下期			上期		下期	通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q (実)	2Q			
売上高(億円)	471		506		978	320		310	630	▲380
	233	237	258	248		217	102			
経常損益(億円)	▲0		18		18	▲75		▲85	▲160	▲175
	7	▲8	8	10		▲16	▲58			
輸送重量 千トン	286		270		556	153		164	317	▲255
	142	145	138	132		112	41			
輸送量(RTK) 百万トンキロ	1,703		1,607		3,310	972		990	1,962	▲1,422
	847	855	819	787		669	303			
供給量(ATK) 百万トンキロ	2,401		2,199		4,601	1,309		1,289	2,598	▲2,186
	1,180	1,221	1,111	1,087		944	365			
YIELD指数 09/3期 1Q=100	82		90		86	95		86	90	3
	81	82	91	89		94	99			
MOPS (ジェット燃料) US\$ per bbl	\$62		\$76		\$69	\$89		\$90	\$89	\$14
	\$61	\$64	\$73	\$80		\$87	\$90			

▶ 自社運航規模の減少に伴い前回予想比で減収・減益

▶ 3. 物流事業：郵船ロジスティクス

		17/3期 (実績)	18/3期(実績)				通期	19/3期(予想)				前回 予想比 増減
			上期		下期			上期		下期	通期	
			1Q	2Q	3Q	4Q		1Q(実)	2Q			
海上 輸出	TEU (1,000TEU)	775	395		385		780	472		466	938	1
			195	200	200	186		203	269			
	前年同期比	22%	4%		▲3%		1%	19%		21%	20%	
			5%	3%	▲2%	▲4%		4%	35%			
航空 輸出	重量 (1,000トン)	369	184		191		375	203		209	412	▲2
			88	96	98	93		94	109			
	前年同期比	11%	4%		▲1%		2%	10%		12%	10%	
			2%	6%	▲4%	2%		7%	14%			

➤ 海上事業・航空事業

前回予想並みの取扱量を見込む。

➤ ロジスティクス事業

不振が続いていた米国での事業も前年度比で収支改善見通し。

▶ 4. 不定期専用船事業 - 1) ドライバルカー・タンカー市況動向

	18/3期(実績)					19/3期(予想)				前回予想 (通期)	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q(実)	2Q	下期	通期		
ドライバルカー	BDI	1,018	1,137	1,519	1,174	1,212	1,258	1,433	1,508	1,426	1,369
	Cape (5TC)	12,231	14,632	23,331	12,919	15,778	14,928	18,000	19,500	17,982	16,750
	Panamax (Pac)	8,304	9,811	11,271	10,945	10,083	10,741	11,500	11,750	11,435	11,625
	Handymax (Pac)	7,832	8,657	9,239	9,180	8,727	11,467	11,500	11,750	11,617	11,000
	Handy (Pac)	6,778	7,112	8,640	7,671	7,551	8,684	9,000	9,250	9,046	9,625
タンカー	VLCC	22,582	13,541	23,099	8,083	16,827	9,076	18,000	33,000	23,269	29,250

※ドライバルク船型別市況 (スポット傭船料) 5TC = 5航路平均、Pac = 太平洋ラウンド 単位 = \$/day

- ▶ ドライバルク部門 荷動き増加を背景に市況回復が継続。
- ▶ リキッド部門 原油・石油製品輸送は船腹供給圧力で市況は弱含み。

▶ 4. 不定期専用船事業 - 2) 自動車船

	18/3期(実績)					19/3期 (予想)				前回予想比 (通期)
	上期		下期		通期	上期		下期	通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q(実)	2Q			
輸送台数 (万台)	179		184		363	170		177	348	▲8
	88	91	94	90		87	83			
前年同期比	7%		9%		8%	▲5%		▲4%	▲4%	▲2%
	5%	10%	9%	9%		▲1%	▲9%			

➤ 前期比で上期は輸送台数減少を見込むが、下期は前回予想並み。



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

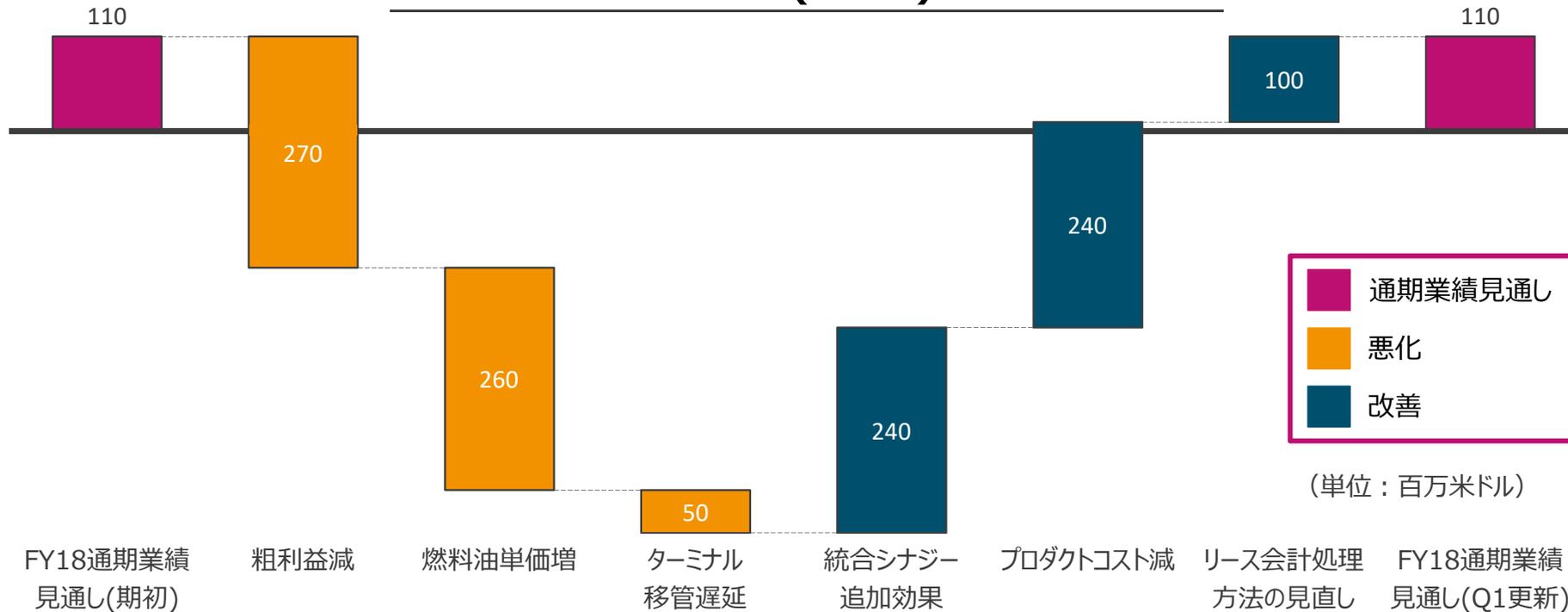
- 北米往航：需給ともに対前年6%程度増加。各アライアンスでいくつかの合理化も公表されており、需給バランスの改善が一定程度期待される。7月の消席率は90%まで回復、2Q以降は期初想定並みの消席率を見込む。
- 欧州往航：供給は対前年度5%増加。足元は需要の伸びが供給増には及ばなかったものの、今後の繁忙期に向けては、堅調な荷動きが見込まれる。7月の消席率は92%まで回復、2Q以降は北米往航と同様に、期初想定並みの消席率を見込む。

※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

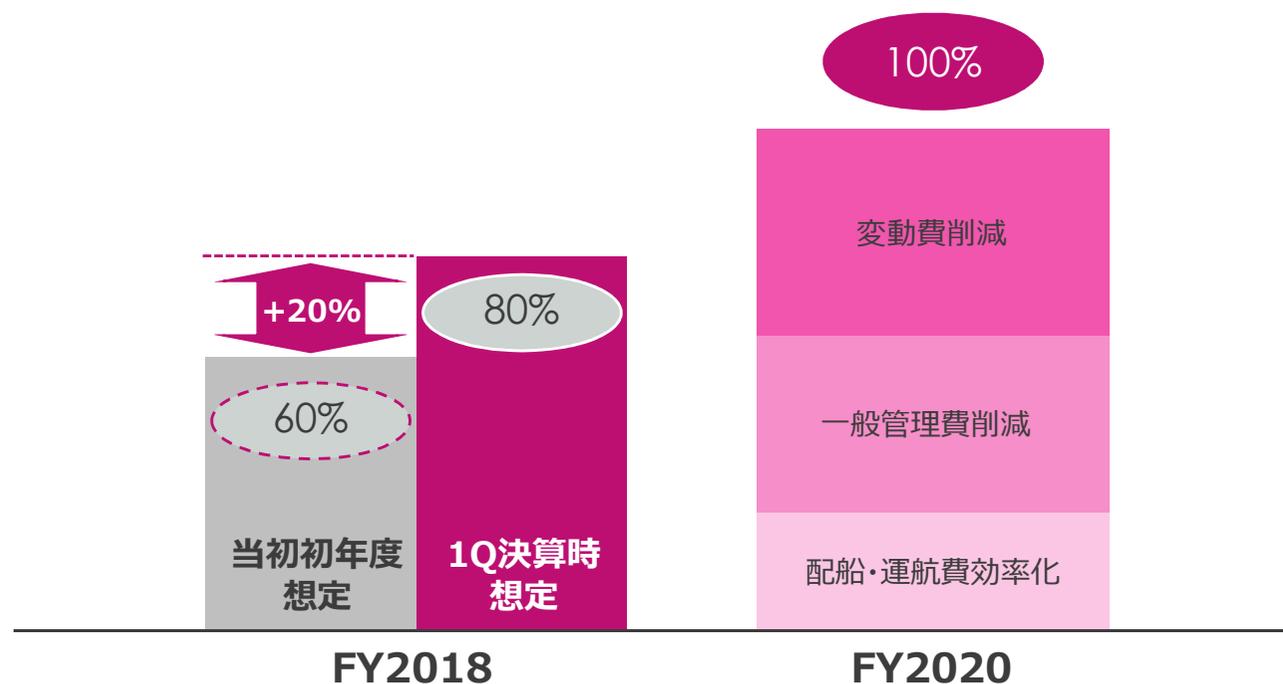


差異要因分析	説明
粗利益減	・ 主に、消席率の悪化による
燃料油単価増	・ 期初想定 \$383/MT → 今回想定 \$454/MT
海外ターミナル移管遅延	・ 期初想定 2Qより移管 → 今回想定 4Qより移管
統合シナジー効果増	・ 主として内陸輸送費用、ターミナル費用等の変動費削減が想定以上のペースで進捗
プロダクトコスト減	・ 燃料消費量削減、8月からの北米西岸航路1便減便によるコスト削減効果等
リース会計処理の見直し	・ 期初にファイナンスリース処理を前提としていた定期備船契約につき、今年度はオペレーティングリース処理となったことによるP/L上の改善

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
の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	