



NS United
R E P O R T
2020

F O R W A R D

2 0 3 0



📖 Contents

グループ概要

- 2 ... 1. NSユナイテッド海運グループ基本理念
- 4 ... 2. 沿革
- 36 ... 3. 主軸輸送サービス
- 38 ... 4. 数字で見るNSユナイテッド海運グループ

マネジメントメッセージ

- 6 ... トップメッセージ

新中期経営計画

- 10 ... FORWARD 2030

持続的成長と価値創造のための取り組み

- 14 ... 1. NSユナイテッド海運グループを支えるステークホルダー
 - 15 ... (1)従業員とともに
 - 18 ... (2)株主・投資家の皆さまとともに
 - 19 ... (3)顧客・取引先の皆さまとともに
- 2. 安全運航
 - 20 ... (1)安全運航基本方針
 - 21 ... (2)安全運航の確保
- 3. 環境対応
 - 23 ... (1)NSユナイテッド海運グループの環境方針と環境マネジメントシステム組織図
 - 24 ... (2)環境マネジメントプログラム
 - 26 ... (3)環境負荷の低減
- 30 ... 4. コーポレート・ガバナンス
- 34 ... 5. 役員一覧

事業活動を通じた価値提供

- 40 ... 1. 事業別の概況
- 42 ... 2. 財務・ESGハイライト
- 46 ... 3. トピックス

財務情報

- 44 ... 連結財務諸表(要旨)

会社情報

- 47 ... フリートリスト
- 48 ... 用語解説
- 49 ... 会社概要／株式の状況



● 編集方針

「NS United REPORT」は、当社グループの事業目的である海上運送事業を遂行するに当たって、企業としての利益を求めただけではなく、社会的責任をどのように果たしているかについて、全てのステークホルダーの皆さまにご理解いただくことを編集方針とし、財務・非財務情報の両面から説明しています。

また本レポートは、当社グループの持続的な成長に向けた取り組みについてご理解を深めていただけるよう、価値協創ガイダンス：「価値協創のための統合的開示・対話ガイダンス—ESG・非財務情報と無形資産投資—」（2017年5月経済産業省策定）を参考にしています。

本レポートを通して積極的に皆さまとの対話を促進し、今後もわかりやすい開示に努めてまいります。



● 報告対象期間

2019年4月1日～2020年3月31日
一部この期間外の事柄も報告しています。

● 報告対象組織

NSユナイテッド海運とその関係会社を対象としています。

● その他の当社刊行物

- ① 会社案内（日本語版／英語版／中国語版）
- ② 事業の報告書
- ③ 有価証券報告書・四半期報告書

入手希望の方は下記の事務局までご連絡ください。

また当社ホームページでは、上記のほかさまざまな情報をご覧いただけます。

<http://www.nsuship.co.jp/>

● 環境に関する規制順守の状況

規制当局からの指導・勧告・命令・処分を伴う環境関連法規制などの違反はありませんでした。

● 将来の見通しに関する記述

本レポートには、将来の業績の見通しに関する計画や経営戦略などの記述が含まれていません。これらは現在入手可能な情報から得られた当社経営陣の仮定および予想に基づいています。今後、社会的・経済的状況の変化などの影響により、実際の業績とは異なる結果となる場合があることをご了承ください。

本レポートには、アンケートが添付されています。今後のレポート作成の参考とさせていただきますので、忌憚のないご意見・ご感想をお寄せください。

NS ユナイテッド海運株式会社

総務グループ CSR委員会事務局

TEL:03-6895-6404 FAX:03-6388-2366

E-mail:general-affairs@nsuship.co.jp

基本理念

NSユニテッド海運グループは、誠実で良質な海上輸送サービスの提供
 変わらぬ基本理念の下、ESGへの取り組みに経営の軸足を置き、「安心と信頼のUブランド」に磨きをかけて

経営理念	安全運航・環境保全	常に船舶の安全運航に努めるとともに 船舶運航技術の向上に向け 日々研鑽を積むことにより海洋をはじめとする 地球環境保全の一翼を担います。	E 環境保全
	お客様への 即応・自己変革	お客様の要請に即応しつつ自らも変革に努め、 さらなる進歩を目指して挑戦します。	S 持続可能な 社会への 貢献
	人を育て活かす	人を育て活かし、働く喜びを実感できる 活力溢れるグループを築きます。	
	信用・信頼	信用・信頼される堅実な経営を実践し、 グループ全体の企業価値を高めます。	G 企業統治

ESGとは

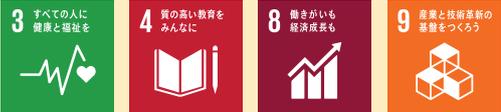
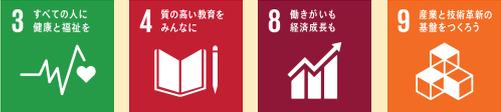
環境(Environment)、社会(Social)、ガバナンス(Governance)の頭文字を取ったものです。今日、企業の長期的な成長のためには、ESGが示す3つの観点が必要だという考え方が世界的に広まってきています。

SDGsとは

SDGs(持続可能な開発目標)とは、2001年に策定されたミレニアム開発目標(MDGs)の後継として、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2016年から2030年までの国際目標です。

を通じて社会の発展に貢献します。

企業価値向上を目指します。

NSユニテッドグループのESGに対する具体的な取り組み(抜粋)		関連するSDGs
<p>環境負荷の低減 (P.26-29)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◎地球温暖化防止への取り組み ◎大気汚染防止への取り組み ◎海洋汚染防止・海洋資源の保護 ◎資源循環の促進 その他環境への対応 	
<p>安全運航の確保 (P.21-22)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◎データとデジタル技術の活用 ◎安全マネジメント体制の強化 安全運航・環境保全推進委員会の活動 検船活動 安全キャンペーン・緊急対応演習 	
<p>顧客・取引先との関係 (P.19)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 輸送サービスの品質保証 	
<p>従業員との関係 (P.15-17)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◎多様な人材の確保と育成 従業員の健康と安全への配慮 働きやすい職場づくり 研修制度 	
<p>コーポレート・ガバナンス (P.18, P.30-35)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◎コーポレート・ガバナンス ◎リスクマネジメント ◎内部統制とコンプライアンス ◎ステークホルダーとの対話・情報開示 	

◎を付している項目は、中期経営計画「FORWARD 2030」の重点戦略で掲げているテーマです。(P.12参照)



NSユナイテッド海運株式会社は合併10周年を迎えます。

2020年、NSユナイテッド海運は、その前身である新和海運(株)と日鉄海運(株)が合併して10周年を迎えます。次の10年、さらなる飛躍を求め、当社はESG経営の実践を通じて、企業価値の向上とともに、持続可能な社会の実現に貢献してまいります。



世界最大級の鉱石専用船
Valemax

昨年竣工した鉱石専用船「NSU CARAJAS」はドライバルクとして世界最大船型であるのみならず、省エネや環境負荷低減のための技術の結晶。戦略的な船隊整備を象徴する船舶のうちの一隻。



日本初のリチウムイオン電池
ハイブリッド推進システム搭載
内航貨物船「うたしま」

日本初のリチウムイオン電池を搭載したハイブリッド内航貨物船「うたしま」、環境先進企業としての地位と総合力No.1。

“S.H.V.”はShore-Connect Hybrid Vesselを表すプラグマーク



新和海運株式会社

1950年4月
日鐵汽船株式会社創立

1957年12月
ロンドン駐在員事務所
を開設

1962年2月
東邦海運株式会社と合併し
商号を新和海運株式会社と改称

1964年5月
海運再建整備法による企業集約で
日本郵船グループに所属

1969年9月
ニューヨーク駐在員事務所を開設

1970年1月
Shinwa (U.K.) Ltd.を設立

1974年6月
内航運送業部門を分離し
新和内航海運株式会社を発足

1975年5月
Shinwa (U.S.A.) Inc.
を設立

1992年4月
シンガポール駐在員事務所を開設

1995年1月
香港駐在員事務所を開設

1996年6月
Shinwa Shipping (H.K.)
Co., Ltd.を設立



日鉄海運株式会社

1957年1月
日邦汽船株式会社創立

1964年4月
海運再建整備法による企業集約で
昭和海運グループに所属

1983年9月
新日本製鐵株式會社が
筆頭株主となる

1985年9月
ロンドン駐在員事務所を開設

1990年12月
日鐵海運株式会社と合併し、
商号を日鐵海運株式会社と変更

1997年9月
ベトナム・ハイフォンに
駐在開始

次の
10年へ



「内航LNG船シェアNo.1」のNSユナイテッドタンカー(株) LNG輸送のパイオニアであるNSユナイテッドタンカー(株)は、業界トップクラスの船腹量で効率かつ安全輸送を追求、シェアNo.1を誇る。

2020年5月

中期経営計画

FORWARD 2030

~ Driving **U** forward over the next decade ~

2017年5月

中期経営計画

NSU 2021

~ Next Stage after United for 2021 ~

2015年8月

企業グループのさらなる価値向上を図るためNSユナイテッド内航海運株式会社を完全子会社化

2014年5月

中期経営計画

Unite & Full-Ahead! II

~新たな発展へのスタート~

2004年7月

上海駐在員事務所を開設

2007年4月

Shinwa (Singapore) Pte. Ltd.を設立

2003年11月

新健海運股份有限公司(台湾)と業務提携契約を締結

2008年4月

マニラ駐在員事務所を開設



2011年5月

中期経営計画

Unite & Full-Ahead!

~新たな価値の創造を目指して~

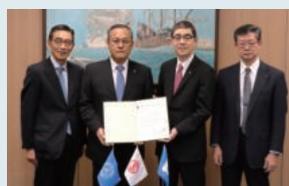
2010年10月

両社が合併し、商号を

NSユナイテッド海運株式会社と改称



小学生が当社運航船を訪船



LNG燃料船 AIP取得



NSU QUEST「ベストフオリティシップ2019」を受賞

トップメッセージ



はじめに

振り返れば過去2-3年は、冷戦後のグローバル化への反省とともに急速に台頭してきた中国との関係のあり方やそれに伴う米中貿易摩擦が、サプライチェーンの見直しをはじめ世界経済に大きく影響を与えた時期でした。昨年後半には、その米中も成長鈍化への危機感からようやく一定の秩序を取り戻すかに見え、また我が国も平成から令和に移り期待とともに次の時代に思いを馳せたことが思い出されます。

足下では、新型コロナウイルス感染症の拡大により世界経済や社会生活そして日々の暮らしまで洗い流されるように景色は一変しました。すっかり忘れていた感染症ですが、世界は感染症の歴史でもあったことをあらためて学び、幼い頃の家の消毒やワクチン接種を思い出したところです。今思い出すと映画『ゴッドファーザー』の主人公も米国移民時に感染症で隔離されていました。まずは従業員や関係者の健康、これが全ての出発点です。

感染症に関して海運にとって最大の課題は、健康を確保した上でいかに船員交代を進めていくかです。なぜ船員は洋上に残されたままなのか。イギリスの『エコノミスト』誌はこれを“public indifference”と批判し、世界はもっと船員をサポートすべきだと声をあげてくれています。さすが海運の国ですね。輸送について、ヒトは航空、モノは海運が主にその役割を担っています。我々は海運としてその任務を果たしていくべく日々奮闘しています。

現在各国は少なくともワクチンが普及するまで、新型コロナウイルス感染症拡大とのバランスをとりながら経済活動を再始動させ、少しずつ回復に向けて歩み始めています。人の移動が止まったことから観光・飲食サービス産業や航空産業はもとより、自動車・鉄鋼産業など製造業も極めて大きな影響を受けています。国民生活やこれら産業に密着する我々海運へのインパクトも甚大であり、需要がなくなれば船は止まる、運航効率は下がる、追加の費用も掛かるということで、目下その影響のミニマイズに全社をあげて取り組んでいるところです。さらに目先だけでなくコロナ後が変わっていく世界の動向をきちんと見据え、当社としてどう対応していくかスピード感を持って検討、実行していきたいと考えています。

Q 2020年3月期の事業概況について

A 当期の業績は、前年対比で減収減益となりました。また前中期経営計画との比較でも目標には届きませんでした。これは新鋭船へのリプレースや大型船を中心とした船隊整備により収益基盤そのものは拡充され、また海運市況も2016年を底に少しずつ上向いた一方で環境対応を目的としたSOxスクラバー設置工事が集中し当社運航船の稼働率が下がったことと、原油価格急落による期末の燃料油評価損が重なり、収益が圧迫されたことが主な要因です。

なお、おかげさまで、スクラバー設置(グループ所有船では、既存船20隻と新造船16隻合わせ計36隻)は順調に進捗し、大きなトラブルなく稼働・運航しており、今後もより一層の環境対応と経済性確保に努めていく所存です。

Q 合併後、過去10年を振り返って

A 今年是新和海運と日鉄海運の合併から節目の10年。この間を振り返ると以下のような施策を実行してきました。

- ①合併直後のバランスシート改善
- ②ビジネスポートフォリオの見直しでバルク+リキッドからバルクへ
- ③鉄鋼原料や鋼材輸送において日本製鉄はじめ世界の鉄鋼会社・資源会社との安定取引の拡大
- ④内外航共に環境性能に優れた船、また大型船を中心とした船隊整備

その象徴的な例としては、世界最大級の40万トン型大型鉄石専用船“NSU CARAJAS”(Valemax)や日本初のリチウムイオン電池搭載のハイブリッド内航鋼材輸送船“うたしま”があげられます。

現在のポジショニングは、事業ドメインとしては鉄鋼原料・鋼材・資源エネルギー、また外航大型船から小型内航船までバルカー中心に内外航一貫サービスを提供するワンストップサービスという事業構成です。一つつけ加えると内航ではLNG輸送のパイオニアとして長い歴史があります。その中でインダストリアルキャリアとコモンキャリアのバランスをとり、オーナーオペレーターとして海務と営業が机を並べてシナジーを出す、そんなユニークな中堅船社であります。

これまで、円高や市況の低迷など厳しい局面もありましたが、おかげさまで収益基盤が拡充され、配当性向も30%に引き上げ、中間配当も復活させるところまですることができました。10年経って合併前の2社の持てる力を発揮し、生まれたばかりだったUブランドも少しずつ定着してきたなど実感しているところです。

Q 中期経営計画(FORWARD 2030)策定に当たって

A 中期経営計画は、FORWARD 2030 ~Driving U forward over the next decade~と命名しました。ここにはキーワードが2つありまして、1つはU、我が社の企業価値の源泉としてのUブランド、もう1つはnext decade、次の10年に向けてと時間軸を長くとしています。

変わらない基本理念「誠実で良質な海上輸送サービスの提供を通じて社会の発展に貢献する」の下で、ESGへの取り組みに軸足を置き、安心と信頼のUブランドに磨きをかけて、これを企業価値につなげていく、さらにこの活動は企業文化・組織文化にもつながるものであり、短期というより息の長い取り組みとなります。

いよいよ次の10年へということになりますが、ここでの私の課題意識は以下の通りです。

- ①これから海運を取り巻く事業環境の変化は何十年に一回の大きな変化であり、ついていけないとドロップアウトしてしまうのではないかと
- ②今はいいけれどこのままでやっていけるのか10年後の当社はどうなっているのか
- ③これまで船腹というハード中心にフォーカスしてきたが、支える人や技術といったソフトは大丈夫か

全てはダイナミックでうっかりしていると取り返しがつかなくなるという危機感です。

Q 次の10年の事業環境と重要課題(マテリアリティ)について

A 地球温暖化対策を巡り加速化する世の中の動き、海運を取り巻く技術革新、市場動向や競争環境など事業を取り巻く動的なダイナミズムを踏まえなければなりません。

1つ目のダイナミズムは環境と海運です。海運はコン

トップメッセージ

ベンショナルな産業ですが、船づくりはこれから何十年に1回という大きなイノベーションの時代に入っていきます。いよいよ地球環境・気候変動への取り組み、CO₂削減は本格化、またデジタル技術の活用は待たなし、当社としても遅れるわけにはいきません。

これらは現在の海運や造船(船づくり)を劇的に変えていくでしょう。そういった取り組みにおいて、お客様から我々への要求や船社選別もますます厳しくなっています。平たく言うと、船はオイルを焚いてCO₂を排出し、技術はアナログ、運航は船員の腕次第、そして船そのものが差別の少ないコモディティへというのが現状ですが、これからはどうなるのだろうかということです。

2つ目のダイナミズムは市場であり顧客です。市場を見ると、残念ながら鉄鋼など製造業中心に世界における日本のプレゼンスが下がりつつあり、日本発着の貨物は減っていくことが予想されています。従って長年お世話になってきた日本市場での競争もますます厳しくなっていくでしょう。我々も一層競争力を磨くとともに、あらためて目線を成長が期待される外の市場や低炭素社会のニーズにも向けながら、鉄鋼業や資源エネルギー産業の動向を見ていく必要があります。

さらに、足下ではそういった遠景だったものがより近景に、また新型コロナウイルス感染症の問題もあり市場の変化は加速化しそうな気配です。中国の国力拡大による当社事業領域への影響や競争激化、世界経済の分散・地産地消による海上荷動きへの影響などがあげられます。

以上の事業環境認識の下で、引き続き変わらぬ当社の基本理念を追求し、2030年のありたい姿として収益性と社会性を備えた持続可能な企業を目指していく。そのために取り組まないとドロップアウトしてしまう重要課題として、6つのマテリアリティ(安全運航・環境保全・顧客満足・技術イノベーション・人材・コーポレート・ガバナンス)を定めました。いくつかは経営理念にも入っている項目です。

これまでの職場検討で議論された具体的課題や職場でのリスクマップ活動・アンケート調査の内容などを大きくグルーピングしたのですが、私個人としてもこの短い2年間でヒヤリとする経験がありました。西豪州積出港でのトラブル、顧客からの環境安全意識についての指摘、営業商権喪失、海難事故などです。

いろいろなリスクがありますが、絶対に回避しなければならないものや、ゼロにはできないがミニマイズすべきものもありますが、やりようによってはチャンスに変

えられるものもあります。

6つのマテリアリティは事業環境が変化する中できちんとやらないと大きなリスクになりますが、一方で大きな機会にもつながります。粘り強い取り組みで機会に変えていくことが重要で、そのためにどうすればいいのか検討してきたところ、具体的にはハードだけでなくソフト、支える人と技術に一層フォーカスしていくことが必要、そしてまさにこれがESGへの取り組みだと考えています。なぜESGなのか社員一人一人が腹落ちすること、各自の日々の業務の中で考え理解を深めていこうと話しているところです。

Q 中期経営計画の重点戦略について

A 個々の重点戦略の詳細は本レポートやホームページをご覧くださいなのですが、これからの10年でESGへの取り組みを推進し、今まで築いてきた「安心と信頼のUブランド」に磨きをかけ皆さまに認めてもらいたいという思いです。

Uブランドについて少し触れますと、1つは環境対応技術についてです。CO₂削減について、当社としてIMOの動きも踏まえ2030年に対2019年比で輸送単位当たりの排出量を20%削減するという目標を定め、運航プロセスに関わるIT化・デジタル先進技術の導入を促進し、併せてLNG燃料船や次世代燃料船の導入についてオープンに研究を進めていければと考えています。

専門家や造船、また顧客とのコラボレーションも視野に入れて、当社としての船づくりにつなげていければ海運マンとしては大いに夢のある仕事だと思っています。そのためにデッキ(航海士)・エンジン(機関士)・営業の協働に向けた新しい組織(グループ)をつくって一歩踏み出していく予定で、まさにオーナーオペレーターとして腕の見せどころではないでしょうか。

もう1つは人についてです。コロナをきっかけに働き方や職場環境について前向きに見直していこうという議論がなされているところに全く異論はありません。生産性の向上がなぜ進まなかったのか虚心坦懐に見つめ直し、海運会社は各船を操る一人一人の頑張りの積み上げであり、社員のエンゲージメント向上が各人の成長・自己実現そして会社や社会全体の発展につながるという重要な価値を問い直していきたいと考えます。

海運はここまで船そのものがいわゆるコモディティ化を避けられない市場でしたが、これからは選別も進むでしょう。またコモディティであればなおさら一定のブランドは必要だと考えています。そして目標は、ここが最も重要なのですが、このUブランドを当社企業価値の拡大と持続可能な社会への貢献につなげることです。決して簡単ではなく社員全員による粘り強い取り組みが欠かせません。そして最終的には、①安定した基盤事業の深化 ②バイオマス燃料等低炭素社会のニーズに応える将来の成長分野への取り組み ③市況他リスクに対する耐性確保 といった、よりサステナブルな事業構造を構築し、よりレジリエント(強じん)な財務基盤・経営基盤につなげていくことです。

このサイクルをまわすことにより収益性と社会性を備えた企業に近づくこと、それが経営としてのERM(Enterprise Risk Management)であり、ESGを軸にした経営であると考えています。長い道のりですから、目標に向けて軌道修正も必要になってくるかもしれませんが、新しく社内に中期経営計画のステアリングコミッティを設けて適宜見直しも加えながら進捗をフォローしていく予定です。

Q ステークホルダーの皆さまへ

A 財務面では、資本効率を重視した事業運営により、中期経営計画の目標として連結営業利益100億円以上、ROE10%以上、Net DER1.0倍以下の達成を目指し、一層強固な経営基盤を築くことにより、安定した配当を継続し、株主をはじめステークホルダーの皆さまの期待に応えていきたいと考えます。

最後に、この財務目標と当社の株価について少し触れてみたいと思います。株価は世の中のいろいろなことに影響を受けるのですが、2020年3月末の当社のPBRは0.36倍、そのPBRをROEとPERに分解すると、ROEは6.6%でPERは5.5倍でした。海運という業界特性はありますが、世間相場からするといずれも低い数字です。これは何を意味するのか、改善するにはどうすればいいのか。

まずROEは、ROS(売上高営業利益率)と総資産回転率そして財務レバレッジの3つの積となりますが、船は運ぶ数量に制約があり効率運航に努めても総資産回転率の向上には限界があります。また財務レバレッジも海運業では慎重さが求められます。従ってROEを改善するには、地道に営業利益を積み上げROSを改善していく必要が

あり、中期経営計画の連結営業利益100億円以上の目標とはこれを意図したものです。

次にPERですが、これは市場が海運や当社の将来をどう見ているかということであり、地道に企業の将来像を示していきたいと考え今回の中期経営計画策定に至ったところです。そしてなにより本計画をきちんと達成していくことが重要で、収益性と社会性を備えた魅力ある企業に近づくことで市場の信頼と評価を得ていきたいと考えています。引き続きステークホルダーの皆さまのご支援をよろしくお願い申し上げます。

話は変わりますが、今年から小学5年生の社会科の教科書が改訂され、海洋教育ということで海運や造船についての記載が始まりました。子どもたちはじめ多くの方々に海への関心を持ってもらえることは我々にとって大変喜ばしいことであり、皆さまの生活を支えるという仕事へのやりがいが一層つながっていきます。

年に1回の直近の社員アンケートへの回答の中で、多くの社員が当社は誇りを持って働ける会社だと答えてくれました。その想いや共感を形に、Uブランドの下に結集し、ステークホルダーの皆さまの期待に応えるべく、当社は一人一人が誠実に仕事に向き合っています。そして私も一緒に頑張ることを最後にお誓い申し上げます。

NSユニテッド海運株式会社
代表取締役社長

谷水一雄

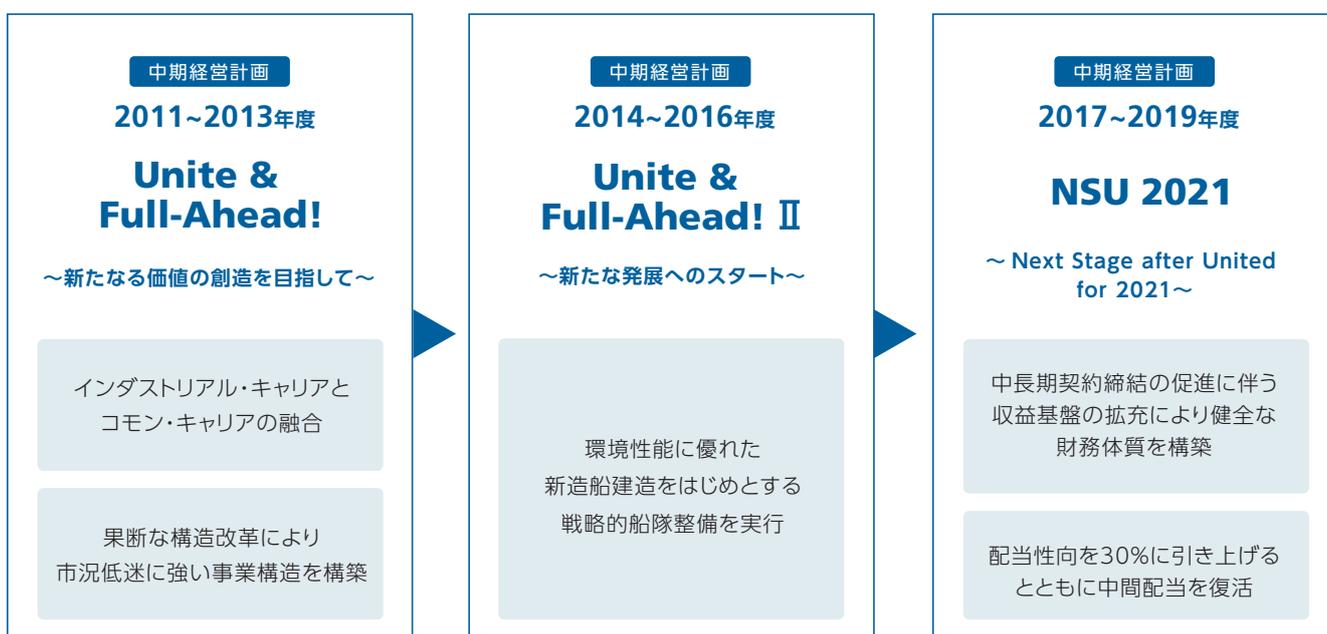
FORWARD 2030

Driving  forward over the next decade

2020年、NSユナイテッド海運株式会社は合併10周年を迎えます。
誠実で良質な海上輸送サービスの提供を通じて社会の発展に貢献することを
グループ企業理念として掲げる当社は、次の10年、さらなる飛躍を求めて、
ESGの取り組みを中核に据えた中期経営計画「FORWARD 2030」を策定しました。
当社はこれからもESG経営の実践を通じて、企業価値の向上とともに、
持続可能な社会の実現に貢献してまいります。



過去の中期経営計画

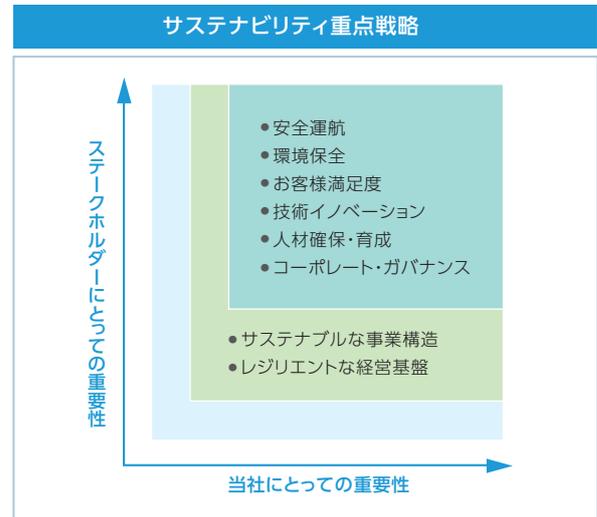


事業環境の変化とサステナビリティ重点戦略

2030年に向けた事業環境の変化として、気候変動の抑制や資源循環の促進などの持続可能な社会の実現に向けた機運の高まりや、他の産業同様、海運業界においてもデジタルイノベーションなどの技術の目覚ましい進歩が想定されます。こうした変化に適切に対応するためには、「企業の持続性を支える基盤であるESGの取り組みが重要」との認識のもと、将来に向けて取り組むべきサステナビリティ重点戦略(マテリアリティ)として、「安全運航」「環境保全」「お客様満足度」「技術イノベーション」「人材の確保と育成」「コーポレート・ガバナンス」を特定しました。

また、今後の海上荷動きについては、鉄鉱石や石炭は、日本・中国向けなど先進国向けの需要が2020年半ばまでにはピークアウトすることが予想される一方、新興国の経済成長に伴う需要拡大により、世界全体での海上荷動きは2030年までは漸増傾向で推移するものと予想されます。また穀物の海上荷動きは新興国の人口増と生活水準向上に伴い2020年以降も増加すると見られており、当社の事業構造もそれに順応して変化していくことが求められます。

こうした長期的なトレンドに重なる要素として、新型コロナウイルスの感染拡大がもたらす世界経済への影響についても、慎重に推し量る必要があります。



FORWARD 2030の重点戦略

このような事業環境のなかにおいて、まず「収益性と社会性を兼ね備えた企業」を2030年のありたい姿として掲げ、先ほどのマテリアリティに対する主な取り組みを、「ブランド力の向上」

「サステナブルな事業構造の構築」「レジリエント(強じん)な経営基盤の確立」の3つに整理し、2030年に向けての重点戦略としました。

1 ブランド力の向上:安心と信頼のUブランド

- 安全運航の徹底
- 環境保全への取り組み強化
- 先進技術の導入 - データとデジタル技術の活用
- 多様な人材の確保と育成
- ガバナンス体制の強化

2 サステナブルな事業構造の構築

- 安定収益をもたらす基盤事業の強化
- 戦略的事業領域の拡大
 - 低炭素社会に向けた輸送ニーズへの対応
 - 海外顧客向けビジネスの拡大
 - 内外航一体となったサプライチェーンの提供
- 柔軟性の高い船隊ポートフォリオの構築
- 内航海運総合力の強化

3 レジリエントな経営基盤の確立

- 確固たる財務基盤の堅持
- 安定配当の実施
- 事業継続計画(BCP)の整備

2030年のありたい姿
収益性と社会性を
兼ね備えた企業

重点戦略 ① ブランド力の向上:安心と信頼のUブランド

第一の重点戦略は、合併以来、お客様へのサービスや品質に対する安心と信頼のシンボルとして築き上げてきた「Uブランドの向上」です。主な取り組みをESGの枠組みに沿って申し上げますと、「環境保全 (Environment)」では、LNG燃料船の導入や次世代燃料船の検討、またCO₂排出削減といった取り組みがあげられます。また、「持続可能社会への貢献 (Social)」として、安全運航の徹底並びにデジタル化など先進技術の導入や運航プロセスの高度IT化に

向けた取り組みとともに、多様な人材の確保・育成に向けた取り組みをあげ、その具体化や目標達成に向けて策定されたさまざまな施策を実行してまいります。そして「企業統治 (Governance)」では独立役員増加など取締役会の実効性向上に向けた取り組みや、第三者機関によるサステナビリティ評価の向上に努めてまいります。

環境保全 Environment	持続可能社会への貢献 Social	企業統治 Governance
<ul style="list-style-type: none"> ◎地球温暖化防止への取り組み ◎大気汚染防止への取り組み ◎海洋汚染防止・海洋資源の保護 ◎資源循環の促進 	<ul style="list-style-type: none"> ◎データとデジタル技術の活用 ◎多様な人材の確保と育成 ◎安全マネジメント体制の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ◎コーポレート・ガバナンス ◎リスクマネジメント ◎内部統制とコンプライアンス ◎ステークホルダーとの対話・情報開示

重点戦略 ② サステナブルな事業構造の構築

Uブランドを企業価値につなげる第二の重点戦略として、「安定」した収益基盤、将来の収益源として期待される「成長」分野、リスクに対する「耐性」の3つを柱に、「収益力」と「社会価値」双方の向上を図ることで、「サステナブルな事業構造の構築」を行ってまいります。

安定 まず安定収益をもたらす基盤事業の強化ですが、鉄鋼関係や資源エネルギーの海上輸送において当社の持つ高い専門性をもとに築き上げてきた信頼関係のもと、世界最大級のドライバルク荷主でもある日本製鉄(株)グループをはじめとする国内外顧客との輸送契約の充実を図ってまいります。

成長 また、事業環境の変化に伴い今後収益の柱として期待される成長分野を戦略的事業領域として位置づけ、インド洋圏など海外ビジネスやバイオマス燃料といった再生可能エネルギー輸送の拡大に取り組むとともに、内航、外航双方を抱える当社の強みを活かして、内外航一体となったサプライチェーンの提供に取り組んでまいります。

耐性 当社ではこれまで、長引く海運市況低迷に当たり繰り返し所有船舶の減損や用船解約など構造改革を行うとともに、中長期にわたる安定輸送契約を積み上げていくことで市況の下落に対する耐性を強めてきましたが、今またここで新型コロナウイルスの感染拡大に起因する海上荷動きの減速という急激な事業環境の変化に直面しています。当社ではこれまでの経験を活かして、この中期経営計画においても適時的確な構造改革を実行し、柔軟性の高い船隊ポートフォリオを構築します。

**内航
総合力
No.1** 一方、業界トップクラスの船腹量を有するとともに、内航LNG船のパイオニアとして業界最大シェアを誇っている内航部門では、過当競争の抑制に向けて長年行われてきた暫定措置事業の終了という大きな節目に当たって、かかる事業環境の変化に適応した取り組みを通じて収益力の維持・向上を図ってまいります。なお、当社内航部門では環境先進企業として昨年日本初のリチウムイオン電池搭載のハイブリッド船「うたしま」が就航。本船は日本船舶海洋工学会による「シップ・オブ・ザ・イヤー 2019」の小型貨物船部門賞を受賞しました。今後も環境保全や先進技術への取り組みなどを通じて、お客様が求めるサービスや品質において内航海運総合力No.1を目指してまいります。

重点戦略 ③ レジリエントな経営基盤の確立

第三の重点戦略である「**レジリエント(強じん)な経営基盤の確立**」では、今般の新型コロナウイルス感染拡大を受けて、不測の事態に備えたりリスク管理を一層強化するとともに、事業継続計画(BCP)の継続的な改善を図ってまいります。また、資本効率を重視した事業運営により確固たる財務基盤を堅持するとともに、安定配当の継続的实施により株主をはじめステークホルダーの皆さまにとり魅力的な事業会社になることを目指します。

なお、中期経営計画「FORWARD 2030」の最終年度である2023年度の財務目標として、連結営業利益 100億円以上、ROE 10%以上、Net DER 1.0倍以下を掲げました。足下では新型コロナウイルス感染拡大に起因したさまざまな問題に直面していますが、この中期経営計画の実行を通じて4年後にはこの財務目標の達成を目指します。

財務目標	17年度実績	18年度実績	19年度実績	23年度目標	健全な財務体質 安定配当の実施 (配当性向30%以上を目指す)
営業利益(億円)	74	89	70	100億円以上	
ROE(%)	8.4	11.0	6.6	10%以上	
Net DER	1.22	0.98	1.29	1.0倍以下	

今後の投資計画について

FORWARD 2030における投資判断に当たってはESGに関するリスクと機会を適切に把握し、投資リターンとともにESG課題の解決による持続可能な社会の実現を追求します。具体的には、既存船腹の更新投資以外に「LNG・LPG燃料船」「内航LNG輸送船」「ハイブリッド船」などの環境先進技術にフォーカスを当てた「船隊整備」、「海外拠点整備」

や「再生可能エネルギー関連」などの「戦略的事業投資」、さらには「最適運航システム」「船陸間通信」「船舶管理/予防保全システム」「船員訓練施設」「人事・業務システム」や、新型コロナウイルス感染拡大を契機にあらためて効果を実感した「デジタル化関連設備」などの「ソフト投資」を進めることを想定しています。

お取引先と手を携えた、持続可能社会実現への取り組み

別項でご報告する「環境目標(CO₂排出量削減)」(P.27参照)達成に向けた取り組みは、当社のみならず、環境保全を重視するお取引先のニーズにも対応するものと心得ます。とりわけ当社が深い関わりを持つ鉄鋼産業においては、何度リサイクルしても品質が劣化しない「究極の循環素材」である「鉄」が持つライフサイクル全体を通じた優位性

を今後さらに確固としたものとするために、当社が担う原料・製品輸送の低炭素化が一つの課題となります。当社では、このほかにも関係するさまざまなお取引先のニーズに応えることを使命として、その取り組みに積極的に貢献してまいります。



NSユニテッド海運グループを支えるステークホルダー

私たちNSユニテッド海運グループのビジネスは、株主、荷主、さまざまな海事関係者、関係省庁、寄港国・通航沿岸国、そして地域社会など、たくさんのステークホルダーに支えられています。



従業員とともに

雇用の基本方針

当社は事務系・技術系従業員とともに基本的に長期雇用を前提として、男女雇用機会均等法に則り、能力と適性を基準に採用し、当社の研修体系の中で育成しています。

当社は60歳定年を導入していますが、60歳の定年を迎えた従業員を1年間の有期契約で最長65歳まで再雇用する「定年再雇用制度」を設けています。今後も社会の要請でもある雇用延長について検討していきます。

また外国人乗組員については、職員・部員の各種教育訓練を充実させ、昇格支援システムによって幹部職員の内部育成に努め、長期在籍者を優遇する等、当社グループ管理船への定着率向上を図っています。さらに優秀な人材を発掘・育成すべく奨学金制度を設けています。

ワークライフバランス

当社では、昨今の働き方改革や多様な働き方の実践を通じて、従業員個々の能力と個性を最大限発揮できる組織風土を醸成し、生産性のさらなる向上を目指すとともに、働きがいのある職場づくりに努めています。具体的な取り組みの例として、産前産後休業中の待遇など母性保護をはじめ、育児休業や短時間勤務などの育児サポートに関して、法定を上回る制度を備えることにより従業員が就業継続しやすい環境を整えています。さらに介護休業、介護のための短時間勤務に関しても法定を上回る制度を備える等、老若男女問わず就業継続しやすい環境を整えています。なお当社では、2020年8月よりフレックスタイム制度を導入し、陸上労働組合の協力を得ながら、運用方法に関する従業員のリアルな声に耳を傾けています。

また、2020年3月上旬より、新型コロナウイルスの感染拡大防止と従業員の安全確保の観点から、緊急対応としての在宅勤務を実施していますが、今後、会社制度としても在宅勤務制度を導入することを検討しています。

さらに、仕事と生活の調和をとり充実した日々を送る、いわゆるワークライフバランスも重視しています。例えば、毎週水曜日を「ノー残業デー」と定めたり、勤続年数と年齢により条件を満たす社員は、自己啓発休暇を取得することができ、併せて会社より補助金を都度支給するなどしています。加えて、有給休暇の積極的利用について社内周知徹底を図り、働き方改革法案成立に伴う改正労働基準法により義務化された年5日の年次有給休暇取得も、2019年度は対象者全員が達成しました。

そのほか、独身寮(首都圏に2カ所)・社宅・財形貯蓄制度・住宅ローン利子補給制度・各種福利厚生サービスに加え、社員の親睦と文化活動(含スポーツ)のための文化班活動に

は補助金が支給されています。2008年4月から次世代育成支援一時金制度も導入しています。

人事制度

当社では、本人の能力・意欲・業績などの考課結果を進級・昇格に適正に反映する人事制度を2001年度から導入し、その後社員の意見を聴取しながら制度を改善しています。社員の現状把握と将来に向けた能力開発および公正な処遇を主眼としています。

従業員の健康と安全への配慮

当社グループでは、陸上従業員については毎年健康診断を実施し、一定の条件を満たす対象者には人間ドック費用の補てんをしています。また本社においては、メンタルヘルスの知見を有する産業医と、看護師資格を持つ衛生管理者により、健康管理室にて定期的に心身の健康相談対応や指導を行っています。メタボリック・シンドローム予防・生活習慣病予防のための保健指導・感染症予防の啓発・メンタルヘルスチェック・メンタルヘルスに関するセミナーも実施しています。

海上従業員については、義務付けられた乗船前の健康診断を実施し、乗船中も定期的な健康チェックを指導しています。

なお、新型コロナウイルスの世界的な感染拡大は、現在船員の交代においても難しい状況をもたらしています。各国の水際対策による入国制限の強化や、航空便の運休・減便などの影響により、交代不可能な港が増えているためです。船員の交代が可能な港では、乗船前に一定期間自主隔離および体調チェックを行い、PCR検査を受検させるなどの対策を講じ、船内へのウイルス持ち込みのリスクを低減しています。また寄港地での交代が不可能な場合は、交代可能な港へ運航船を離陸させて船員交代を行うなど、なるべく長期乗船とにならないよう努めています。

働きやすい職場づくり

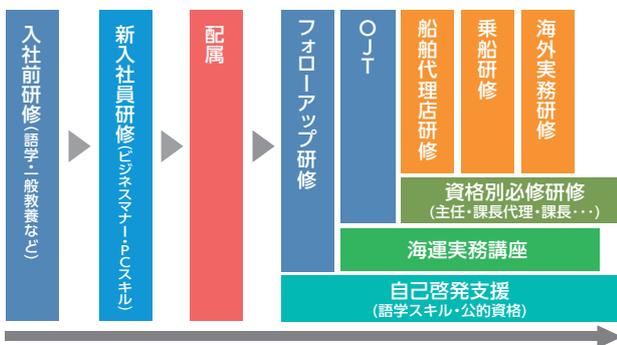
従業員総数に占める女性比率は緩やかながら上昇傾向にあります。現時点では管理職に就く女性はいませんが直近3年間の新卒総合職採用人数のうち女性の比率は4割を占めています。女性に負担の掛かりやすいライフイベントに際して、就業継続しやすい環境づくりは重要な課題であり、IT技術の活用による業務効率化、情報共有の円滑化などさまざまな有効手段と組み合わせることで対処してまいります。

従業員とともに

人材育成

誠実で良質な海上輸送サービスの提供を通じて社会の発展に貢献することを目指す当社は「人を育て活かす」ことを経営理念の一つとして掲げています。具体的には、従業員一人一人が外航海運業のプロフェッショナルに育つよう、日々の業務遂行を通じて行うOJT(On the Job Training)を軸として、新入社員研修、海運実務講座、船舶代理店研修、乗船研修、海外実務研修、階層別研修、役職研修など、階層や必要に応じ、さまざまな研修の機会を提供しています。

研修体制



- 海運実務講座は、当社内および関連海事団体で実施される営業・保険・法規・技術・条約などを対象としたさまざまなコースを、それぞれの希望者が選択できる形式をとっています。なかでも営業実務を学ぶ社内講座では、中堅

社員を講師とし、具体例に基づく実践的な現場対応力を身につけることを重視しています。

- 乗船研修では、入社2年目以降の陸上従業員が自ら当社運航船舶での2~4週間の乗船を計画し実行。船上の知識取得に加え、海陸間コミュニケーションの重要性や安全運航に対する意識向上を図っています。
- 海外実務研修では、およそ入社5年目以降の陸上従業員を当社海外現地法人へ1年間ほど派遣し、語学力の強化ほか、グローバルな環境下での交渉スキル向上、異文化理解の醸成を通じ、将来のグローバルリーダーの育成を図っています。
- 資格別必修研修の例として、課長~課長代理層を対象に、社内にてMBA基礎研修を実施しています。リーダーシップ、経営戦略、クリティカルシンキング、マーケティング、アカウンティング、ファイナンスの6項目を学習テーマとし、将来の経営リーダー育成を図っています。

一方、技術職は入社後3~4年間海上勤務の後、3~5年間隔で陸上職、海上職の転籍を繰り返すことにより、海上職の経験と陸上勤務での管理業務経験を通して、主体性と幅広い視野を持った海技者の育成をしています。外国人船員には、採用地と東京における乗船前研修や座学研修・上級海技資格の取得援助・OJTなどの昇格支援システム・技能向上訓練などを用意しています。

多様な働き方の一例として



経理グループ
運航会計チーム 主任
しげすみ あゆな
重住 鮎奈

1度目の産休に入る直前まで不定期船グループ遠洋チームに所属し、主に鋼材のオペレーションを担当していました。2015年6月に長女を出産、2016年4月復職時に経理グループ運航会計チームに異動し、時短勤務制度を利用しました。その後2018年5月に長男を出産、2019年4月に復職し、引き続き時短勤務制度を利用しています。

1度目の育休明けは、新入社員時代の配属先だったとはいえ、久しぶりの経理業務に苦慮しながら、子どもの体調不良で突然お休みすることもあり、出産前のような働き方ができず戸惑いましたが、上司やチームの皆さんのサポートのおかげで乗り切ることができました。復職時も、「戻ってきただね」と声をかけてくれる上司・同僚たちに、当社の温かい社風をあらためて感じました。2度目の職場復帰から1年が経ち、時差出勤制度、そしてフレックス勤務制度ができて、より働きやすい環境になりました。2020年のコロナ禍では、育児をしながら在宅勤務という未曾有の事態となりましたが、時差出勤制度のおかげで、家族への負担も最小限にすることができました。現在もフレックス勤務制度を利用し、帰宅時間を早めることで家族との時間を増やすことができています。制度があるだけでなく、その制度を積極的に利用できる風土が当社の良いところだと思います。今後もワークライフバランスを大切にしながら、日々の業務を通じて社業に貢献していきたいです。

研修制度

乗船研修



鉄鋼原料グループ
鉄鋼原料二チーム 主任(当時)

にむら なおき
二村 尚輝

乗船研修 2019年5月4~23日

UNITED CROWN 181,381 DWMT
(V38 JINGTANG~PORT HEDLAND、鉄鉱石)

その他視察・訪問

5月23日 Wilhelmsen Ships Service訪問

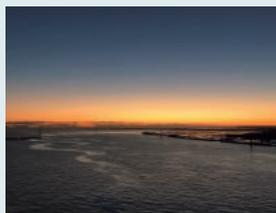
5月27日 Almanac Singapore 訪問

群青色の大海原、延々と続く広大な空と、夜になると散りばめられる無数の星々。事務所では感じるこのできない大自然に大きな感動を覚え、その真ただ中を1隻の船が走り続けている壮大なスケール感と使命感を、身をもって体験した。

個人的でお恥ずかしい話だが、昔から他人の評価を気にしてしまうところがあった。しかしながら研修期間中に自分と向き合う時間が作れたことで、それが無意味であることを理解し、自分なりに自信を持って生きていこうと思えた。大海原に身を置いたことでたどり着けたのかもしれない。「それでも船は走っている」というイメージ。

★休日

インド人船長の部屋にインド人機関長、バングラデシュ出身の一等機関士と集まって小さなパーティーを開催。彼ら自身、両国は同郷という認識で、大変仲が良く、そこでは政治や文化、仕事や結婚観などあらゆるテーマで抱腹絶倒しながら談笑した。忘れられない経験となった。



Port Hedlandの夜明け



双眼鏡越しに見る
Port Hedland 錨地

代理店研修



鉄鋼原料グループ
鉄鋼原料二チーム

じょう わせと
城 和世人

名古屋

2019年10月21日~11月1日

五洋海運(株) 殿 港務部 外航課

港において代理店の方々が果たされている役割、本船入出港動静や荷役計画の正確な情報を入手する過程、パイロット、タグボート手配や各種書類作成の段取りなど、日々当たり前に行われるものの運航担当からは見ることができない業務が実際にどのように進められているのか、限られた期間ではありましたが皆さまに同行させていただく中で多くを学びました。

代理店の方々が現場の方々と日頃から良好な関係を築くことを大切にされ、その関係をもとに円滑で質の高い業務が行われている姿が印象的でした。また、多くの船のアテンドに同行できるようご配慮いただき、本船離着岸作業、揚荷役の浚え作業、ドラフトサーベイなどを、実際に自分の目で見る事ができたことも大変有意義でした。



タグボート乗船研修
入港船の曳航の様子



当社運航船 UNITED ETERNITYにて
船長、フォアマン、代理店の方で出港書類を作成中

株主・投資家の皆さまとともに

会社情報の適時開示

当社では、金融商品取引法の諸法令および東京証券取引所の定める適時開示規則を遵守し、投資判断に重大な影響を与える会社情報を、同取引所が提供する適時開示情報伝達システム(TDnet)や、報道機関、当社ホームページを通じて株主および投資家の皆さまに提供し、透明性、公平性、継続性を基本とした適時・的確なIR情報の提供に努めています。また、適時開示規則の基準に照らして開示する義務がない情報についても、当社をご理解いただくために適切と判断される情報につきましては積極的に公表してまいります。

総務グループ・経理グループ・企画グループの各担当役員と各グループリーダーによって構成されるIR委員会では、投資家向けの広報活動方針を策定し、取材対応や記者会見、ホームページへの記事掲載などの活動を行っています。

IR資料・ウェブサイト掲載

- 有価証券報告書・四半期報告書
- コーポレート・ガバナンス報告書
- 適時開示資料
- 決算短信および決算補足資料
- 株主総会関連資料
- 事業の報告書
- NS United REPORT (統合報告書) (和・英)



当社ホームページトップページ



IRページ

双方向コミュニケーション

当社では国内外の機関投資家向け情報として、証券アナリスト等からの依頼があれば可能な限り個別ミーティングを実施し、質問に応じて経営状況のご説明を行っています。説明にはIR委員会方針に基づき役員1名以上および事務局員が当たっており、2019年度は合計14件の個別ミーティングを行いました。

株主への利益還元

当社は、株主の皆さまへの利益還元を経営上重要な施策の一つとして位置づけ、将来における安定的な企業成長と経営環境の変化に対応するために必要な内部留保資金を確保しつつ、経営成績に応じた株主の皆さまへの利益還元を継続的に行うことを基本方針としています。

株主各位に対する利益還元の積極的な姿勢をより正しくお伝えするため、連結業績に対する配当性向を概ね30%としており、2018年度には、2008年度以来10年ぶりとなる中間配当を実施いたしました。2019年度の配当は、中間配当を1株当たり45円、期末配当を1株当たり35円、年間配当計80円を実施いたしました。

この度策定した新中期経営計画においても「レジリエントな経営基盤の確立」を重点戦略の一つとし、一層強固な財務基盤を築くとともに安定配当の継続的な実施により、株主をはじめとするステークホルダーの皆さまの期待に応えてまいります。



顧客・取引先の皆さまとともに

顧客満足

当社は、主に産業向けの原材料、エネルギー資源および製品の海外不定期船サービスを行っています。世界中の顧客から発せられる貨物輸送ニーズに対し、英国、米国、シンガポール、東京の営業拠点で長年にわたり培ってきた船貨情報と輸送ノウハウを駆使し、24時間体制で世界の海運マーケットを追いかけ、適時・適切な船腹の提供、競争力ある運賃、貨物の安全輸送に努めています。

また、内外の顧客を直接訪問し積極的な面談により顧客とのコミュニケーションを図るビジネススタイルは、スポットから長期プロジェクトの提案まで顧客の満足を生み出す源泉の一つと心得、一層の信用を築き内外の顧客からファーストクラス・トランパー（不定期船会社）として認められています。

顧客・取引先などとの安全協議会活動に参画

当社および国内輸送に従事するNSユナイテッド内航海運(株)、NSユナイテッドタンカー(株)は、製鉄所・発電所・石油基地・ガス基地など諸産業の荷主をはじめとする港湾関係者との日頃からの連携を深め、地域の安全、船舶の出入港の安全を図るため、国内多数の安全協議会に参画し定期的な点検に協力して、事故災害や環境汚染などのリスク管理を実行しています。

緊急対応と対外説明

当社の「海難およびその他の緊急事態対応に関する規程」などに基づき、顧客・救助者・保険者・船舶代理店・造船所等々の取引先、関係当局などとともに緊急対応を行う準備をするとともに、報道機関や当社ホームページを通じた対外説明を適時に実施する体制を整えています。



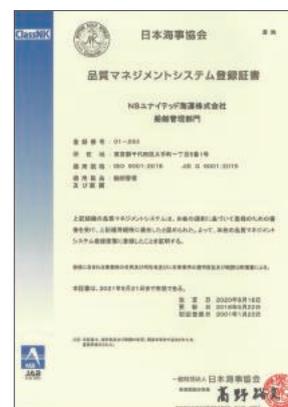
緊急対応演習 緊急対策会議

輸送サービスの品質保証

顧客の皆さまに高品質の海上輸送サービスを提供することが、当社グループの使命です。当社は海上輸送サービスを適用範囲として、環境マネジメントの国際規格ISO14001に則した環境マネジメントシステムを確立し、維持運用しています。加えて当社およびNSユナイテッド内航海運(株)は、船舶管理を適用範囲として、安全管理システムに品質マネジメントの国際規格ISO9001を組み入れ、システムを維持運用しています。



ISO14001:2015認証の登録証書



ISO9001:2015認証の登録証書

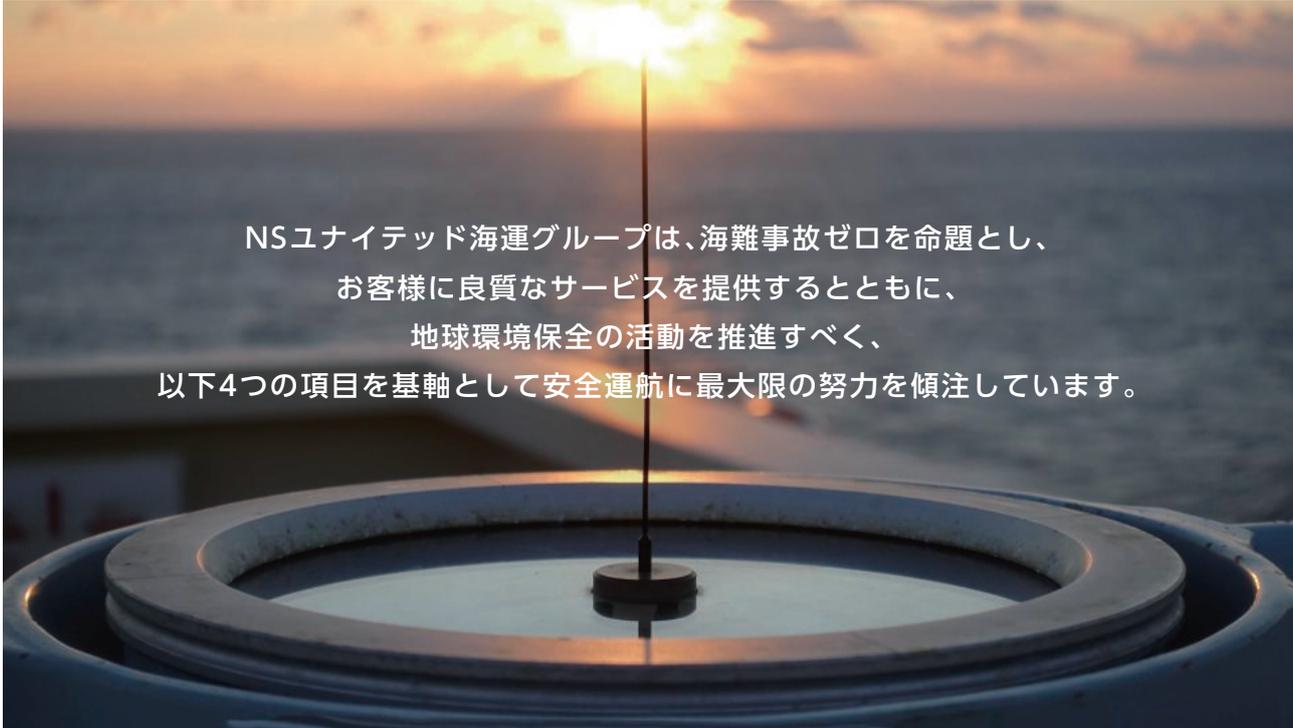
効率的積み付けと貨物の保全

当社グループでは、高級鋼材・プラント製品などの貨物の積みプランの作成、荷役作業の現場での監督を行っています。貨物特性と国内外の港湾事情に関し蓄えた経験と知識により、貨物を保全し効率的な輸送を支援しています。



Structure積荷役（貨物形状や保定スペースを考慮した積み付け）

安全運航基本方針



NSユニテッド海運グループは、海難事故ゼロを命題とし、
お客様に良質なサービスを提供するとともに、
地球環境保全の活動を推進すべく、
以下4つの項目を基軸として安全運航に最大限の努力を傾注しています。

安全運航管理体制の確立

当社では、安全運航管理体制及び営業・技術部門の連携の強化を目指し、グループ全体の船舶管理業務を一元的に行う体制とし、国際海事機関(IMO)が提唱したISMコード(International Safety Management Code)に基づく船舶安全管理システムを構築し、これに品質マネジメントシステムISO9001:2015を加えて認証を取得、運用・維持しています。

安全運航・環境保全推進委員会の開催

社長を委員長とした安全運航・環境保全推進委員会を定期的で開催し、安全運航はもとより、環境方針を含む環境マネジメントシステムの見直し、及びシステムの継続的改善を行い、地球環境保全についても積極的に取り組んでいます。

危機管理体制の確立

当社の「海難及びその他の緊急事態対応に関する規程」に、運航船舶の海難予防、海難事故発生時の対処方法や社内体制を定め確立。万一の海難事故を想定して、定期的に緊急対応演習を実施し、危機管理体制やその機能について検証しています。

船員教育訓練の実施

当社は、管理船舶に乗船する全船員を対象に、座学研修・OJT(On the Job Training)による船上教育訓練を実践。フィリピンやベトナムに当社社員を駐在させ、また逆に東京事務所へ外国人海技者を招聘し船舶管理を学ばせるなど、外国人船員の確保・育成についても常に取り組んでいます。

安全運航の確保

安全運航を支える取り組み

安全運航は、当社の経営の根幹です。人身事故ゼロは言うまでもなく、船舶を安全に運航させることが、地球環境、特に海洋環境保全の活動を推進するための最重要課題であるとの認識の下、海難事故ゼロを命題とし、安全運航を支えるため次のような体制で取り組んでいます。



消火設備の船上教育

事故ゼロ対策委員会

事故ゼロ対策委員会では管理船において発生した事故の原因についてソフト面・ハード面から具体的に解析し、また発生要因を時系列的に分析し、再発防止策を検討しています。

これらは各船現場へもフィードバックされ、事故ゼロを目指しています。

安全管理システム管理委員会

安全管理システム管理委員会では管理船からの改善案、事故の統計的な発生状況、管理船および船舶管理部門の内部監査結果、PSC(Port State Control)等の外部検船による指摘の状況等が報告され、船舶管理の主幹である安全管理システムおよび品質マネジメントシステムの見直しを図り、継続的な改善を行っています。

ニアミスレポートシステム

各船から報告されるニアミスの有効な活用を目的として、2017年4月に安全管理グループリーダーを委員長、船舶管理グループリーダーを副委員長とし、その他数名の委員と事務局で構成されるニアミス分析委員会を発足し、乗組員の安全意識の向上と安全文化の醸成を目指しています。

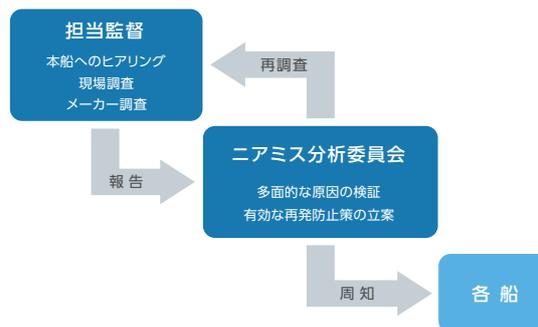
各船から提出されたニアミスは、まず構成委員により詳細解析が必要な案件とその他案件に仕分けられます。

詳細解析案件については、担当監督が本船へのヒアリングやメーカーへの調査依頼等を行った上で委員会に報

告し、委員会においてより多面的な原因、有効な再発防止策を立案し、公文として各船に周知しています。

その他案件については、ニアミスの事例を各船に公文にて展開して注意喚起を促しています。

ニアミスレポートシステム



船内安全衛生委員会

毎月1回、船長を委員長とし全乗組員が参加する「船内安全衛生委員会」を開催し、船内生活における安全衛生管理・環境保全に対する意識の向上を図っています。



船内安全衛生委員会の様子

安全運航を支えるBRMとERM訓練

船内では、ブリッジにて船長指揮の下、航海士と操舵手が運航に必要な情報を共有しながら安全航行に従事しており、また機関室では機関長指揮の下、機関士と操機手がチームを組んで主機関や付随する機器を保守点検・整備していますが、作業の中で発生し得る小さなミス・エラーの連鎖が大きな事故を招いてしまう可能性を認識しておく必要があります。



BRM訓練

安全運航の確保

そうしたエラーを未然に回避することを目的とした訓練の一つにブリッジ資源管理(BRM)訓練と機関室資源管理(ERM)訓練があります。これらの訓練は休暇中の人員に対して陸上のシミュレーター施設を用いて定期的に施され、安全運航に役立てられています。

安全キャンペーン

当社グループでは、安全意識の高揚を目的とした安全キャンペーンを目指しています。

当社は2019年10月から2020年3月にかけて、「GO AHEAD STEP BY STEP!!」を安全キャンペーンスローガンとして、1)人身事故の防止、2)環境保護の徹底、3)安全な当直体制の確立、を具体的目標として掲げ、社長をはじめ役員、グループリーダー、チームリーダーが管理船への訪船活動を行いました。訪船活動では乗組員とのミーティングで海陸間コミュニケーションを図り、会社運営の基盤である安全運航の重要性を社長以下で再認識し、海陸一丸となった当社船隊の安全管理体制のさらなる強化を目指しています。

NSユナイテッド内航海運(株)では、安全スローガン「事故ゼロをめざして!」の下、年に2回具体的な行動目標を策定、全運航船に訪船し安全運航の啓発活動を行っています。昨年度1回目は地震・事故に備えた対策など、2回目は漁船とのトラブル防止、乗下船時の転落防止などをテーマに掲げました。

実施内容

- (1)安全キャンペーンポスターの配布
- (2)昨年度優秀船表彰
- (3)奨励品の貸与
- (4)事故・トラブル事例紹介による再発防止策の周知等

NSユナイテッドタンカー(株)では、毎月「強調安全目標」と「航海安全宣言」を設定し運航船と船主に周知し、安全意識を高めています。また毎年「濃霧時期無事故



NSユナイテッドタンカー 吉川社長が安全キャンペーンのため訪船

キャンペーン]および「年末年始無事故キャンペーン」を展開し、安全運航の周知・徹底を図っています。

事故ゼロ・災害ゼロは終わりのない命題です。安全キャンペーンの場で、基本に立ち返って安全運航を維持し、無事故・無災害を目指していくことを乗組員一同と確認しています。今後も海陸のコミュニケーションを密にし、訪船活動を継続することで全運航船の安全運航確保に努めてまいります。



当社水社長が運航船のエンジンルームを視察

検船活動の実施

運航船の安全を確保するため、当社が管理している船舶に対し海務監督による安全検船を年に1回、また保船(工務)監督による本船のコンディションチェック、乗組員の指導、船上メンテナンス計画の確認を6カ月ごとに実施しています。さらに安全管理・品質マネジメント・環境マネジメント・保安の各システムの船上における運用状態を確認するため、年に1回、内部監査を実施しています。

新型コロナウイルス感染拡大の影響により訪船が困難な状況でも船上の状態を把握できるように、リモート検査等の手段の確立を目指しています。

用船についても、定期的に内容を見直した当社基準チェックリストに基づき検船を行っています。また当社と関係の深い海外船主・船舶管理会社に対しては、指摘した内容やチェック事項の説明および情報交換等の目的で訪問し、担当者に直接伝えることで、NSユナイテッド海運フリートとしての安全水準の維持を図っています。



船上内部監査

NSユニテッド海運グループの 環境方針と環境マネジメントシステム組織図

環境方針

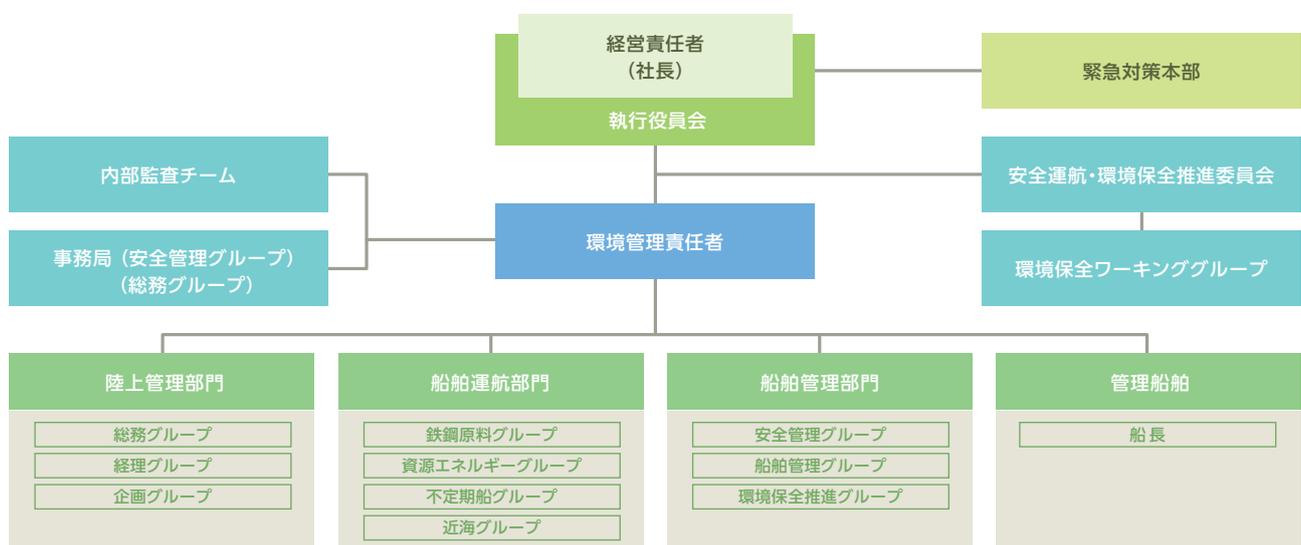
- 1 私たちは、世界の海を舞台に海上輸送サービスを提供する海運企業グループとして、全人類の共通財産である地球の環境保全に努め行動します。
- 2 私たちは、環境マネジメントシステムを構築し、継続的改善に努め、環境パフォーマンスの向上と汚染の予防に努めます。
- 3 私たちは、船舶の運航および事務所内活動において適用される環境の法規制およびその他の要求事項を順守します。
- 4 私たちは、各部門において環境方針に適合した環境目的および環境目標を設定し、実施計画に従って目的および目標の達成に努めます。また環境目的と目標を確実に達成するために、定期的に達成度のレビューを行います。
- 5 私たちは、環境教育・広報活動などにより、NSユニテッド海運グループのために働くすべての人が環境問題に対する意識を高め、本環境方針に基づき、行動するように努めます。
- 6 私たちは、私たちのサービス提供に必要な船舶、機器類、その他の製品および資材の環境負荷の低減およびライフサイクルの視点を考慮した調達に努めます。
- 7 私たちは、NSユニテッド海運グループ全体で、省エネルギー、省資源の推進を図るとともに、廃棄物の削減およびその適正な処分に努めます。
- 8 私たちは、環境方針および環境保全活動を必要に応じ公表します。

(2018年6月27日改訂)

NSユニテッド海運株式会社
代表取締役社長

谷水一雄

環境マネジメントシステム組織図



2019年度実施計画(環境マネジメントプログラム)の検証と2020年度実施計画※

※実施計画とは、環境マネジ

中期目標

2019年度策定 2030年度までに輸送トン・マイル単位当たりのCO₂排出量を2008年度比40%削減する。

PLAN ⇨		DO ⇨		CHECK / ACT ⇨	
環境方針	環境目的	2019年度 環境目標	行動内容	検証結果	評価
環境教育	環境意識の向上	社内教育の実施(年3回以上)	新入社員研修の研修項目に設定 グループミーティングを活用した社内教育	新入社員研修、各グループ・チーム会で教育を実施。	UUUU
		環境内部監査員の育成(1人以上)	環境事務局構成員のうちに内部監査員を育成	下期育成予定であったが、新型コロナウイルス感染症拡大のため内部監査員育成講座への出席が困難となり、育成できず。	UU
		乗船前研修での教育実施(100%)	Top4(船長、機関長、C/O、1/E)と日本人職員は、NSユナイテッド海運が実施 上記以外は、マンニング会社が実施	本社では外国人船員(Top4)および日本人職員の乗船前研修、その他船員についてはマンニング会社での乗船前研修を実施。	UUUU
		乗組員への船上教育・訓練の実施(各船年1回)	管理船訪船時に教育指導	内部監査、安全検船、保守検船で乗組員への船上教育・訓練実施。	UUUU
		船内安全衛生委員会の開催(1カ月1回)	船内安全衛生委員会にて、環境保全に関する事項を周知	各船毎月実施し、安全管理グループへ報告。	UUUU
安全運航の推進(汚染の予防)	海洋環境の保護	船舶からの漏油事故ゼロ(量の多寡に関わらず)	船舶の安全運航推進 安全な補油、油の移送作業の実施 船外へ漏油の可能性がある整備作業の確実な実施 錨泊並びに着岸中、甲板上よりの油流出の防止	・訪船活動・検船を通じて安全意識向上を図った。 また、安全管理マニュアルを順守した。 ・運航船が、台風の影響により走錨し、潤滑油が海上へ流出した。	UU
		パラスト水の適切な管理	寄港国の規則に従った、パラスト水の漲替え、またはパラスト水処理装置を介したパラスト水管理を確実に実施 パラスト水管理条約の発効への対応	・各国の規則、パラスト水漲替え手順、パラスト水処理装置運用手順を順守(パラスト水処理装置の搭載期限に応じ、レトロフィットを計画、新造船は竣工時に搭載)	UUUU
		輸送トン・マイル単位当たりの燃料使用量を対2008年度比27%削減	陸上組織における効率運航の実施 船上における効率運航の実施 燃料油に薬品等を添加し、燃焼効率を上げることによる削減	輸送トン・マイル単位当たりの燃料使用量対2008年度比25.35%削減 ・効率的な配船計画策定 ・経済運航/減速航行実施 ・運航支援システムの導入 ・燃料添加剤の使用	UU
省資源、廃棄物削減	資源の節約	従業員一人当たりの紙消費量の削減	資料の電子データ化による削減 節約印刷による削減 船舶管理ソフト有効活用によるペーパーレス化促進	・引き続き社内掲示板等で啓発中。また、業界紙購読数量の見直し、回覧方法等スタディを継続するとともにオンライン購読推奨につき社内に周知。ITA主導のもとクリッピングニュースのオンライン化も検討中。 ・内部監査にて安全管理記録の順守を確認(安管G)	UUUU
		節電の実施	非使用照明・PC・機器類の電源OFF励行 不要照明の節電等電力供給不足に伴う節電を実施 夏場は、クールビズ等による節電の実施	夏場(7-9月)に室温が28℃になるよう空調を設定するとともに、スーパークールビズでの勤務を励行。また、グループ事務所内各地点での気温観測を実施し適切な空調設定に努めた。	UUUU
		リサイクル活動の推進	法令および入居ビル規則に従った分別の確実な実施 エコキャップ収集を通じたリサイクルおよび社会貢献活動への協力	エコキャップ収集に加え、ブックパトプロジェクトへの参画、カレンダーバザーへの協力を行った。	UUUU
大気の大気汚染物質の低減(汚染の予防)	有害大気汚染物質の低減	輸送トン・マイル単位当たりのCO ₂ 排出量を対2008年度比27%削減	効率運航の実施 新船型、改良機器の搭載の計画	輸送トン・マイル単位当たりのCO ₂ 排出量対2008年度比25.33%削減 ・経済運航/減速航行実施 ・運航支援システムの導入 ・超減速航行のための補助プロアー予備品を手配 ・次世代燃料油船としてLNG燃料タープサイズ型バルカーの基本設計承認を取得 ・EEDI規制を意識した船舶の仕様決定、変更 ・新船型、改良機器について情報収集	UU
		輸送単位当たりのCO ₂ 排出量(平均値:2013年度~2020年度)を対1990年度比20%削減(船主協会の「低炭素社会実行計画」に同調)		輸送単位当たりのCO ₂ 排出量対1990年度比(2013年度~2020年度平均)29.51%削減(2013年度:21.75%、2014年度:29.93%、2015年度:31.29%、2016年度:30.72%、2017年度:31.27%、2018年度:29.05%、2019年度:32.54%)	UUUU
		米国ロンブービーチ港就航船GREEN FLAG INCENTIVE PROGRAMの発行(100%)	当該港40マイル以内を12ノット以下で航行	上期 ロンブービーチ配船3隻 適切に指示。(資源G/不定期船G) 下期 資源G2隻、不定期船G1隻	UUUU
		低質燃料油の使用防止	燃料油分析の実施 特定海域における低硫黄燃料油の使用	・手順書を順守し、各船に適切な補油作業実施を指示・実行した。 ・特定海域(ECAエリア)航行時の低硫黄燃料油使用を徹底中。 ・補油地ごとに燃料分析を実施した。(鉄原G/不定期船G)	UUUU
		2020年1月~SOx排出規制強化(MARPOL条約)への対応準備	SOxスクラバーの搭載および運用開始 適合船への切り替えを12月までに完了する	・SOxスクラバーの搭載 レトロフィット実績:16隻+長期用船3隻 新造船実績:上期3隻、下期5隻竣工 ・燃料切り替えプランを作成し、各船に適切な燃料切り替えを指示・実施 ・法務ラインによるサポートも行った	UUUU

メントシステムの継続的改善のため、環境方針に基づいて設定された環境目標達成のための計画です。

中期目標

UUU : 達成 UU : 一部達成 U : 未達成

2019年度策定、2020年度見直し 2030年度までに輸送トン・マイル単位当たりのCO₂排出量を2019年度比20%削減する。

PLAN ⇨	DO ⇨	
2020年度 目標	行動内容	実施時期
社内教育の実施(年3回以上)	新入社員研修の研修項目に設定	通年
	グループミーティング(オンラインを含む)を活用した社内教育	通年
環境内部監査員の育成(1人以上)	環境事務局構成員のうちに内部監査員を育成	通年
乗船前研修での教育実施(100%)	Top4 (船長、機関長、C/O、1/E)と日本人職員は、NSユナイテッド海運が実施 上記以外は、マンニング会社が実施	通年
乗組員への船上教育・訓練の実施(各船年1回)	管理船訪船時に教育指導	通年
船内安全衛生委員会の開催(1カ月1回)	船内安全衛生委員会にて、環境保全に関する事項を周知	通年
船舶からの漏油事故ゼロ(量の多寡に関わらず)	船舶の安全運航推進	通年
	安全な補油、油の移送作業の実施 船外へ漏油の可能性がある整備作業の確実な実施	通年
	錨泊並びに着岸中、甲板上よりの油流出の防止	通年
バラスト水の適切な管理	寄港国の規則に従った、バラスト水の漲替え、またはバラスト水処理装置を介したバラスト水管理を確実に実施	通年
	バラスト水管理条約の発効への対応	通年
船舶解撤に伴う環境汚染の予防	環境保全に配慮した解撤ヤードの選定	通年
	陸上組織における効率運航の実施	通年
輸送トン・マイル単位当たりの燃料使用量を 対2019年度比2%削減	船上における効率運航の実施	通年
	燃料油に薬品等を添加し、燃焼効率を上げることによる削減	通年
	資料の電子データ化による削減 節約印刷による削減	通年
従業員一人当たりの紙消費量の維持・削減	船舶管理ソフト有効活用によるペーパーレス化促進	通年
	非使用照明・PC・機器類の電源OFF励行 不要照明の節電等電力供給不足に伴う節電を実施 夏場は、クールビズ等による節電の実施	通年
リサイクル活動の推進	法令および入居ビル規則に従った分別の確実な実施 エコキャップ収集を通じたリサイクルおよび社会貢献活動への協力	通年
輸送トン・マイル単位当たりのCO ₂ 排出量を 対2019年度比2%削減	効率運航の実施	通年
	新船型、改良機器の搭載の計画	通年
IMO GHG削減目標達成に向けた計画策定	2030年までに2019年度比燃費効率20%改善するためのロードマップ作成 2050年までに2019年度比燃費効率60%改善するためのシナリオ検討	通年
米国ロングビーチ港就航船 GREEN FLAG INCENTIVE PROGRAMの実行(100%)	当該港40マイル以内を12ノット以下で航行	通年
低質燃料油の使用防止	燃料油分析の実施 特定海域における低硫黄燃料油の使用	通年

環境負荷の低減

環境保全対策を続ける船舶

船舶の航行や事故による海洋汚染を防止することを目的とした国際条約: MARPOL条約(1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書)があります。

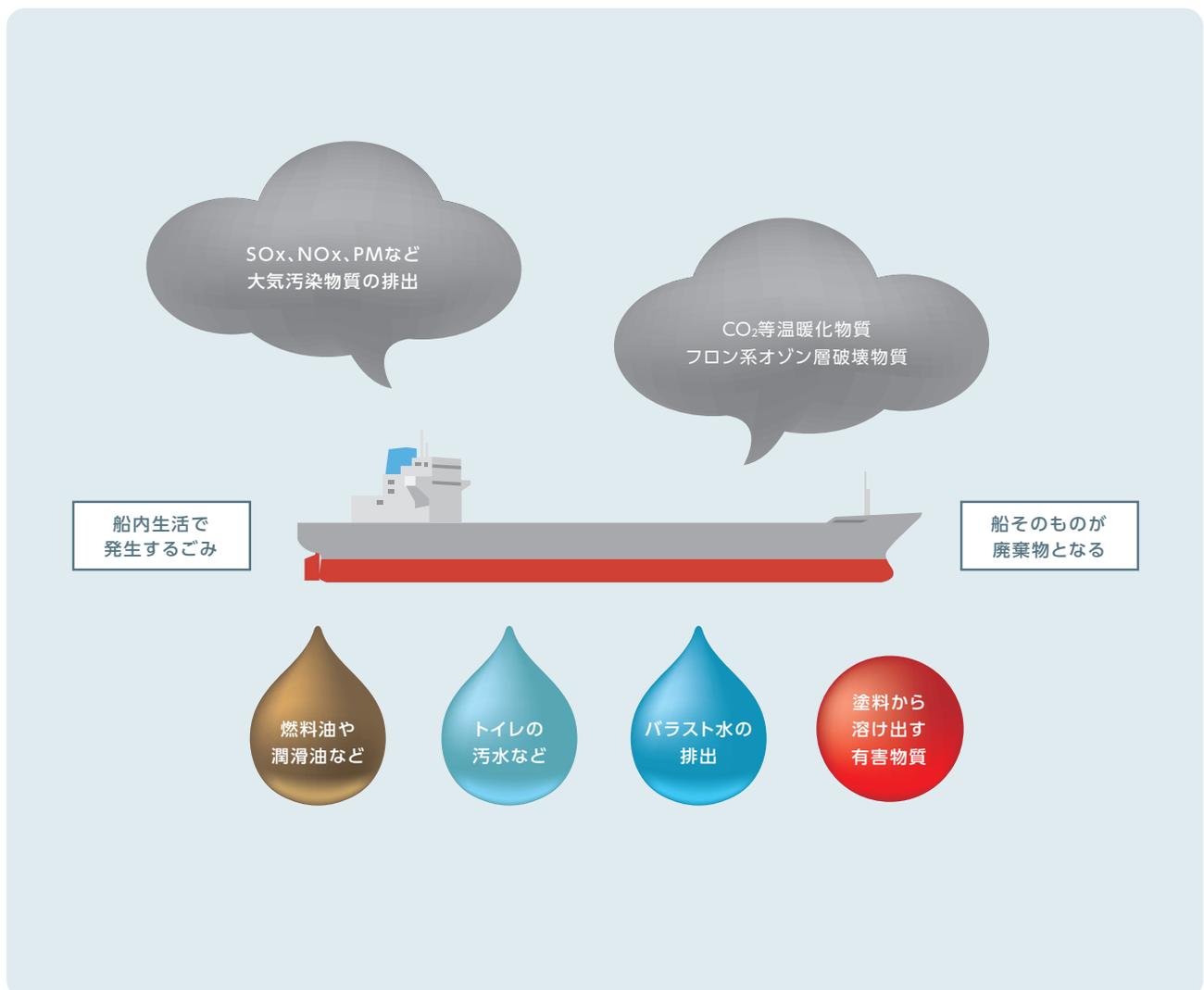
タンカー事故による漏油事故および海洋の油濁防止を目的に始まった規制ですが、その後油濁防止のみならず、積み荷としての化学物質、船内で発生するし尿等の汚水、船内で発生する生活ごみ、大気汚染となる物質等、さまざまな汚染物質が特定され、排出規制が講じられています。

MARPOL条約の他にも、バラスト水の移動による生態系破壊防止、有害物質を含んだ船体塗料の使用禁止、まだ発効には至りませんが、船自体を解撤(スクラップ)する

際の船内に存在する有害物質を特定するための条約等数多くあげられます。

船舶を運航すること、保有すること自体にも環境破壊のリスクがつきまといます。有害物質の排出抑制または禁止といった規制がかけられており、これらの規制が守られていることは定期的な検査で確認されます。

確実に環境負荷の低減を実行していることが求められているのです。



GHG排出規制の今後 パリ協定とIMOのGHG削減戦略

2015年フランス・パリで開催されたUNFCCC(国連気候変動枠組条約)におけるCOP21(国連気候変動枠組条約第21回締約国会議)にて気候変動を抑制するための目標「世界の平均気温上昇を産業革命前と比較して2℃より十分低く保ち、1.5℃に抑える努力をする」に各国が合意しました。

この目標を達成するため、GHGの排出量を、生態系が吸収しバランスを保つ水準にすることが求められており、各国では目標達成に向けた取り組みが始まっています。

これは我々一人ひとりに気候変動に対処する努力義務が課せられていることを意味します。

一方、国際海運(船舶)から排出されるGHGはUNFCCCにおける国別の対策になじまないことから、国際海事機関(IMO)で検討することとされており、2018年にGHG削減戦略としてGHG排出量削減目標が定められています。

この目標値を受け、当社中期経営計画において環境目標を新たに設けました。

環境目標を新たに設定

IMOの削減目標は、2008年の1年間のCO₂排出量と比較して、2030年までに燃費効率を40%改善する。2050年までにCO₂排出量を50%削減する。最終的にはCO₂排出量をゼロにすることを目標にしています。

当社では、基準年を2019年度とし、1年間の燃費効率(輸送単位当たりのCO₂排出量)と比較して、2030年までに燃費効率を20%改善、2050年までに燃費効率を60%改善することを目標にしています。

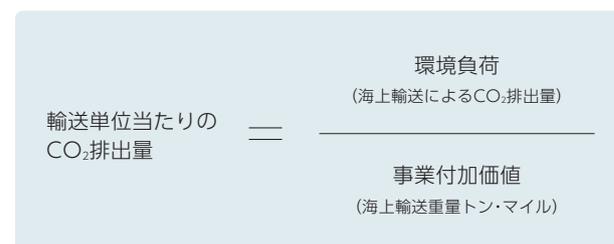
	IMO GHG削減戦略 (2008年比 国際海運全体)	当社(GHG削減)環境目標 (2019年 当社比)
2030年まで	国際海運の燃費効率を40%改善する。	当社運航船の燃費効率を20%改善する。 (2008年比 燃費効率40%改善)
2050年まで	国際海運のGHG排出総量を50%削減する。	当社運航船の燃費効率を60%改善する。 (2008年比 燃費効率70%改善)
2100年まで	今世紀中のなるべく早期にGHG排出総量ゼロを目指す。	

当社のCO₂削減の目標値は、IMO GHG削減戦略の目標値と同等の削減率として設定しています。(当社のCO₂削減を2008年で比較すると、2019年時点で約25%の燃費改善が達成できています。)

これまでの10年間では、船舶の大型化、経済性とGHG排出削減が両立できる減速運転、効率的な配船の工夫等によりCO₂排出削減を進めてまいりました。

新たな目標は、事業活動の維持・拡大とCO₂排出削減の両立を可視化するためにも、燃費効率を評価基準として

います。また、GHG排出削減を推進するための新たな取り組みを評価するため、2019年の新しい基準を設定しています。



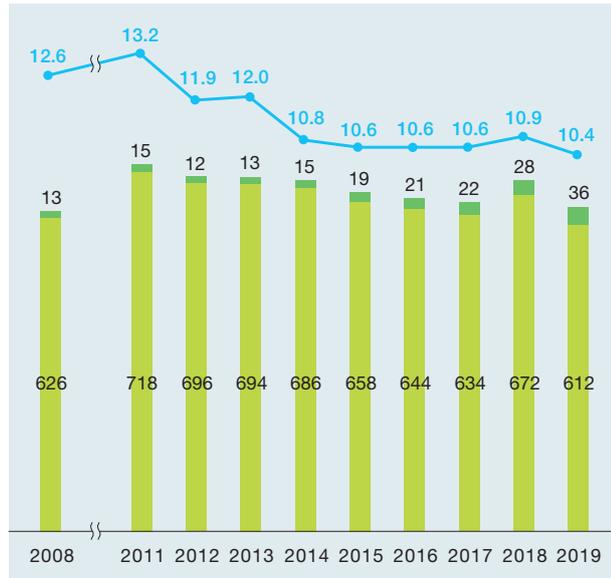
環境負荷の低減

2019年 燃料消費量とCO₂排出量の推移

燃料消費量 (単体)

(単位:千トン)

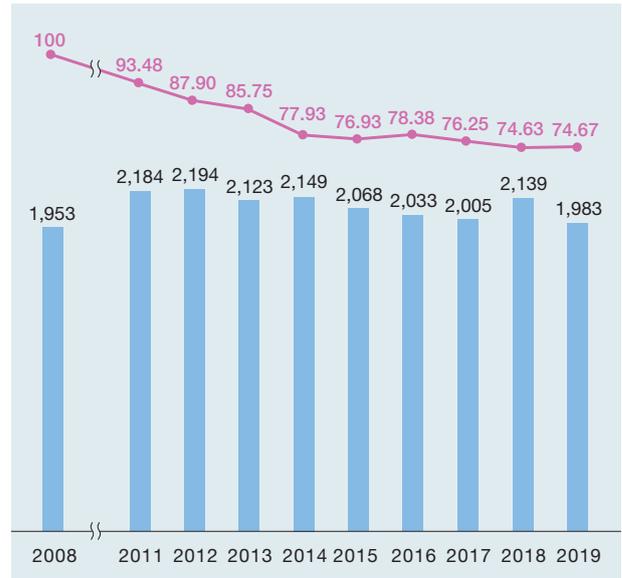
- A重油
- C重油
- 単位貨物重量当たりの燃料消費量(トン/千トン)



CO₂排出量 (単体)

(単位:千トン)

- CO₂排出量合計
- 輸送単位重量当たりのCO₂排出割合(対2008年度比)

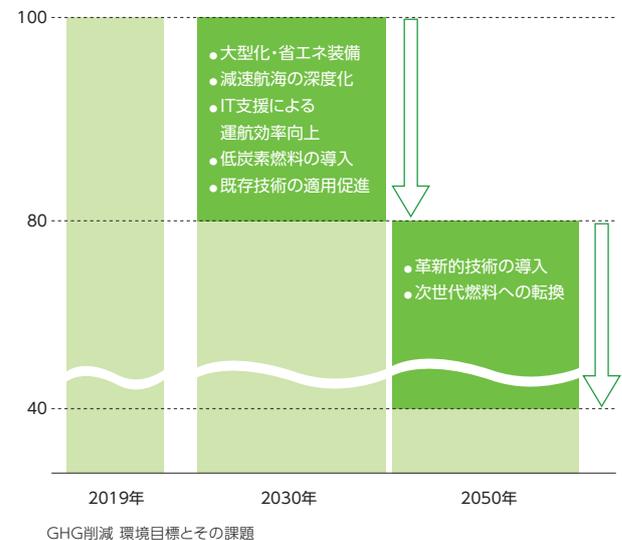


今後のGHG削減を推進するための取り組みとして、昨年度には今治造船(株)と当社の共同でLNG燃料船の試設計を行い、船級協会(Class NK)の設計基本承認を取得しました。また、船陸間の通信の高速化や運航支援システムの導入を進めています。

これからの10年間では、IT技術やデジタル化技術を取り入れ、これまでの取り組みをさらに深度化させるとともに、LNGを燃料とする船舶など新しい技術を導入し環境目標を達成するための取り組みを進めてまいります。



ケープサイズバルカーLNG燃料船(イメージ)



GHG削減 環境目標とその課題

環境教育

社内教育

社内の環境に関する教育は、環境教育実施計画を策定し、海上職を含む新入社員研修、各グループミーティングで実施しています。

新入社員研修では、環境方針を中心とした環境マネジメントシステムの説明、各グループでは、安全運航・環境保全推進委員会の議事、内部監査および会社審査の状況の周知などを中心に行っています。

船員教育

当社の管理船に乗り組む船員に対し、座学研修はもとよりOJT (On the Job Training) としての船上教育訓練の計画を策定し、実行しています。計画には環境保全に関する項目も含まれており、また乗船前研修やマンニング会社におけるセミナー (In-House Seminar) 等を利用して安全・効率運航や環境保護に対する船員の意識向上に役立てています。これらの研修の一部はインターネット回線、衛星回線などにより、船陸間、各マンニング会社を結びオンラインで行うものもあります。In-House

Seminarの一部では、例えば、MARPOL条約への対応として、船内廃棄物の管理、船舶エネルギー効率管理計画書 (SEEMP) の運用方法、NOx・SOx排出規制強化への対策としてスクラバー設備の構造や運用および燃料油の切り替えについて教育しています。また発生した事故の概要と防止策などの周知に加え、サイバーセキュリティ対策の啓発等も取り入れ、船員のレベルアップを図っています。



フィリピンのマンニング会社におけるセミナー

緊急対応演習

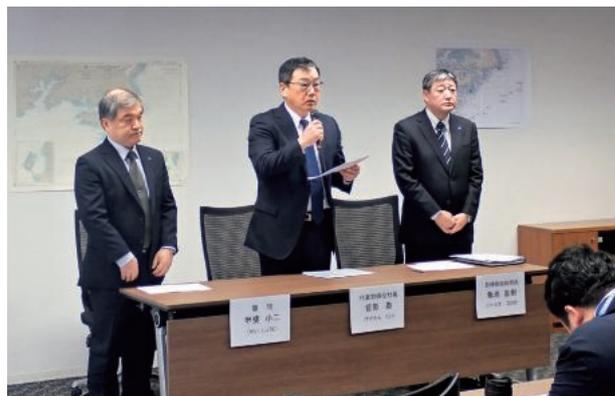
当社グループでは、海難事故を想定し、定期的に緊急対応演習を実施しています。

当社では、毎年全社的な演習を行い、2年に1度は社外関係者 (海運関係プレスや保険会社) も招き、模擬記者会見を含む大規模な内容としています。毎回、船舶からの油流出を伴う海難事故を想定することにより、万一の際に海洋汚染を最小限に止めるための手順を確認しています。

2019年11月に行われた全社的な演習は、当社が運航する撒積船が石炭を積載して航行中、内航船と衝突、相手船に破孔が生じて沈没した後に油が流出して乗組員が1名行方不明となった事態を想定して実施。社長以下、総務・経理・担当営業部門と安全管理・船舶管理部門の役職員が参加し、海陸間、船舶管理会社とも連絡を取り合い、緊急時の対応を確認しました。

NSユナイテッド内航海運 (株) では火災発生時の本船の対応と、漁業施設への乗揚げという社会的影響が大きな事故を想定し、会社対応の確認を目的として実施しました。

NSユナイテッドタンカー (株) では内航船と衝突し、油が流出、その後浸水により船体が傾斜、衝突の衝撃により乗組員1名が負傷、というトラブルを想定し、状況に応じた初動確認に重点を置いた訓練を行いました。



社長以下が参加する演習の様子。写真はNSユナイテッド内航海運

コーポレート・ガバナンス

1 コーポレート・ガバナンス

当社は、「誠実で良質な海上輸送サービスの提供を通じて社会の発展に貢献する」という企業理念の下、株主や取引先をはじめとする全てのステークホルダーの負託と信頼に応えて、当社グループの健全で持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を図っています。そのため、当社は、当社グループの事業に適したコーポレート・ガバナンスの仕組みを整え、経営の効率性・健全性・透明性等の観点から不断の点検を行い改善しています。

基本的な考え方

当社事業・経営に精通した取締役を中心とする取締役会が、経営の基本方針にとどまらず重要な業務の執行についても決定を行うとともに、強い権限を有する監査役が取締役会にも出席し、独立した立場から取締役等の職務執行を監査する体制が、経営の効率性と健全性を確保し有効であると判断し、監査役会設置会社を採用しています。

監査役会は、各分野における豊富な経験や高い識見を有する監査役が、当社の会計監査人（監査法人）、内部監査部門およびグループ会社監査役とも適切に連携し、取締役や執行役員等の職務の執行状況や会社の財産の状況等を日々監査しています。

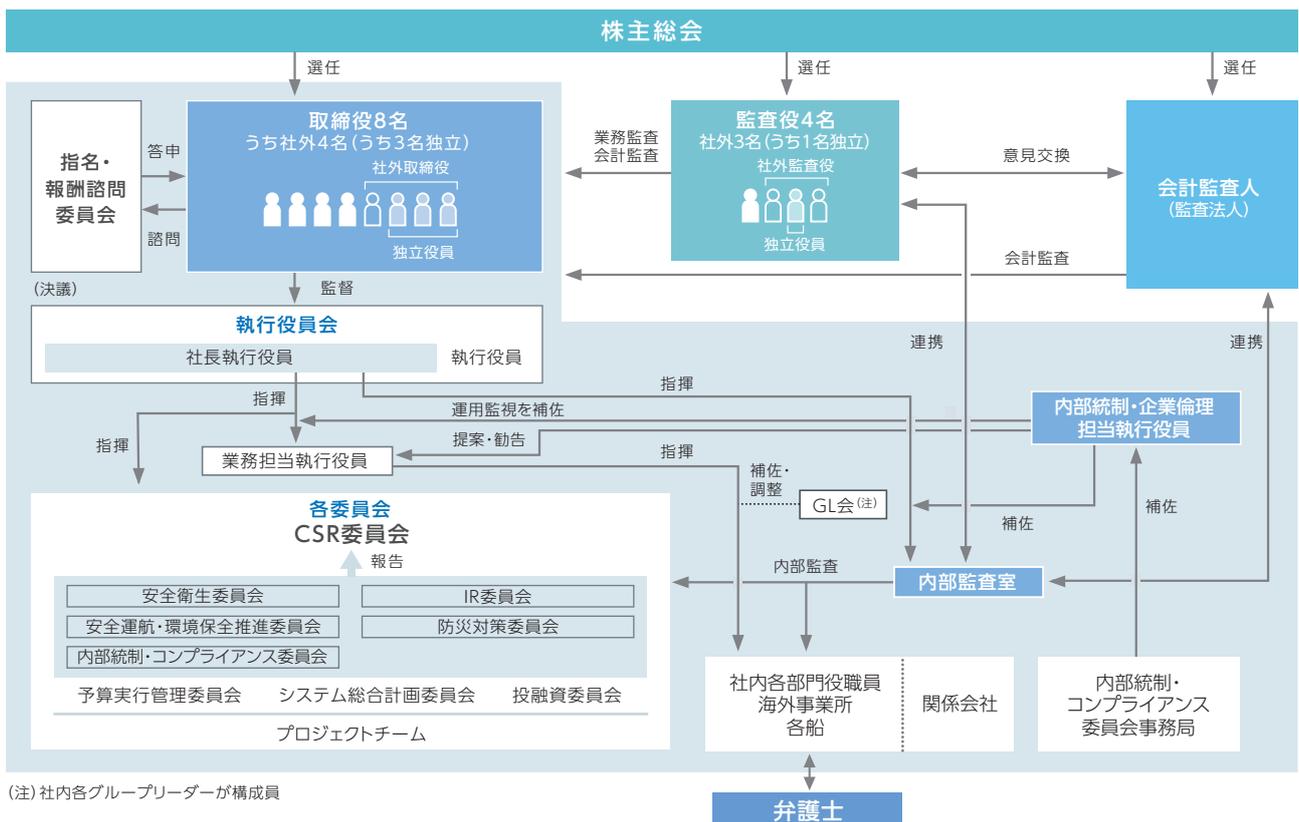
さらに、取締役会における多様な視点からの意思決定と経営の監督機能の充実を図るため、企業経営等に関する豊富な経験や高い識見を有する複数の社外取締役を置いています。

当社は、経営の透明性を高め、各ステークホルダーに当社グループの経営状況を正しく理解していただけるよう、法令や金融商品取引所のルールに基づく情報開示にとどまらず、財務・非財務情報を適切な時期に、わかりやすく、正確に開示することを心がけています。

コーポレート・ガバナンス体制

当社は取締役会設置会社であり、取締役会は、4名の社外取締役を含む取締役8名（2020年6月25日現在）で構成し、経営効率の維持・向上を図っています。また、経営環境の変化への適切かつ確かな対応を図るため、2007年6月に執行役員制度を導入しました。また、当社は、監査役会設置会社であり、監査役は4名のうち3名が社外監査役です（2020年6月25日現在）。監査役は取締役会・執行役員会のほかCSR委員会など各種委員会に出席し、業務執行状況と会計（計算書類）の監査を適時・適切に実施しています。取締役のうち3名と監査役のうち1名をそれぞれ

コーポレート・ガバナンス模式図 (2020年6月25日現在)



独立役員として指名し、経営監視機能の客観性および中立性を確保しています。

また、リスクマネジメントに寄与し、会社法や金融商品取引法に基づく内部統制の評価に対応するため、2006年7月に内部監査室を設け、社長の指揮命令により各部門の業務執行状況の内部監査に当たっており、監査役会と連携してコーポレート・ガバナンスの充実に努めています。

さらに、金融庁と東京証券取引所が策定した「コーポレートガバナンス・コード」に則り、当社および当社グループ各社において統制の体制を整備し、必要に応じて諸規程の見直しを行い、コーポレート・ガバナンスのさらなる充実に努めています。

なお、2016年9月より社長および社内取締役が社外役員と定期的に情報交換できる場を設けています。

●取締役会

取締役会は、当社の中核的な意思決定機関として、当社グループの経営に関わる基本方針と最重要案件の審議・決議を行っており、法令・定款に定められた事項および取締役会付議基準で定められた経営上の重要事項に関する意思決定機関、および業務執行状況を監督する機関として、原則として毎月1回開催しています。

議長である代表取締役社長を含む社内取締役4名（内、執行役員兼務4名）および社外取締役4名（内、東京証券取引所が定める独立役員として同取引所に届け出ている社外取締役3名）で構成しています。

●執行役員会

執行役員会は、取締役会が決定した基本方針に基づき、業務執行および経営管理に関する重要事項の協議・決定や取締役会付議事項の事前協議を行う機関として、原則として毎週開催しています。構成員は取締役会において選任された、議長である社長執行役員を含む執行役員14名で構成しています。

●監査役会

当社の監査役会は、社内監査役1名、社外監査役3名の合計4名で構成され、法令に定める権限を行使するほか、監査役会を組織し監査基準を定め、取締役、執行役員および従業員の業務執行の適法性・相当性について適正な監査を行います。具体的には、上述の取締役会、執行役員会のほか、CSR委員会、内部統制・コンプライアンス委員会、安全運航・環境保全推進委員会および予算実行管理委員会等重要な会議および委員会へ出席し、経営課題、業務実態の把握に努めるとともに、法令および定款に違反する行為を未然に防止する等、的確な監査を実施しています。

●CSR委員会

CSR委員会は、会社の存立基盤の重要な柱の一つである「企業の社会的責任」に関する課題について協議・決定を行う機関として毎年定期的に開催しています。議長である社長執行役員を含む執行役員7名および、主要グループ会社であるNSユニテッド内航海運（株）代表取締役社長、NSユニテッドタンカー（株）代表取締役社長をもって構成しています。当委員会はCSR活動方針を協議・決定し、CSRの観点から傘下にある社内関係各委員会（内部統制・コンプライアンス委員会、安全運航・環境保全推進委員会、IR委員会、防災対策委員会、安全衛生委員会）へ方向性を指示するほか、本レポート（当社グループ統合報告書）の編集についての承認を行っています。

●指名・報酬諮問委員会

取締役の指名、報酬に係る取締役会の機能の独立性・客観性と説明責任を強化することを目的として、取締役会の下にその諮問機関として、指名・報酬諮問委員会を設置しています。代表取締役社長を含む社内取締役2名と社外取締役3名で構成され、議長は独立社外取締役が務めています。なお、委員は代表取締役社長が選定します。

●取締役会の実効性評価の結果概要

当社では、2018年度に引き続き2019年度においても、全ての取締役および監査役を対象とした取締役会の実効性評価のためのアンケート調査を実施し、その結果を取締役会で共有しました。その結果、当社の取締役会は、取締役会の構成・役割・運営ともに適切に機能しており、全体として実効性が確保されていることを確認いたしました。

2019年度は取締役会が中期経営計画等、将来にわたる計画を考える土台となる議論を深める場となるように努めてまいりました。今後も社外取締役の専門性をより活かすため、審議内容を充実させ、取締役間の議論を深めながら、取締役会の実効性をより一層高めるよう努めてまいります。

●役員報酬について

①報酬決定の方針

(a) 報酬等の基本構成について

当社の取締役の報酬は、固定報酬のほか、単年度の当社業績を反映した業績連動型賞与（役員賞与）、そして中長期的な企業価値の向上を反映した業績連動型株式購入報酬により構成されます。なお、役員賞与と株式購入報酬とを合わせた業績連動型報酬の報酬総額に占める割合は、最大で3分の1程度となるよう設計しており、割合については全ての役位において同一としています。

コーポレート・ガバナンス

(b) 固定報酬について

固定報酬は、海運業界において求められる能力および責任に見合った水準を勘案して、世間水準との整合性や従業員との報酬格差にも留意の上、役位に応じて定められた基準額を月次の額として支払います。

(c) 役員賞与について

収益力の維持向上のためのインセンティブを付与するべく、配当政策および一定以上の従業員への臨時手当支給を前提に、短期業績連動報酬として毎期の1株当たり配当額に連動する賞与を支給しています。

(d) 株式購入報酬について

中長期的業績連動報酬として、現行中期経営計画の達成度や企業価値(株式価値)の向上に連動する株式購入報酬を支給しています。具体的には、営業利益や自己資本利益率(ROE)、負債資本倍率(DER)といった中期経営計画の目標値に対する達成度のほか、当社株価や安全運航実績を反映した総合的評価に基づいて株式購入報酬を支給しています。株主との利害共有強化を兼ねたものであり、取締役は、支給された株式購入報酬相当額を役員持株会に拠出し、持株会を通じて株式を購入しています。また中期

経営計画を新たに策定した際には算定方法を見直すこととします。

一方で、当社が経営理念の一つに掲げる「安全運航」は、海運企業経営の根幹をなす重要項目と認識しているため、「安全運航」の指標となる停船率に関しては、目標未達成の場合のみ報酬減となる形式を採り、目標を達成した場合でも報酬は増えない形式としています。

(e) 社外取締役および監査役の報酬について

社外取締役および監査役については、業務執行から独立した立場から当社および当社グループ全体の経営に対して監査・助言を行う役割を担うことを考慮し、基本報酬のみを支払うこととしています。社外取締役の報酬は、取締役会の決議に基づいて定めることとし、監査役の報酬は監査役の協議により定めています。

②報酬決定の手続き

当社の取締役の報酬等については、代表取締役社長を含む5名の取締役で構成(内、社外取締役が過半数)される指名・報酬諮問委員会の答申および助言を踏まえ、取締役会で決議しています。

取締役	固定報酬総額(うち社外取締役)	173百万円(20百万円)	10名(4名)
	業績連動報酬総額	50百万円	6名
監査役	固定報酬総額(うち社外監査役)	57百万円(34百万円)	4名(3名)

(注)上記には2019年6月26日開催の第93回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役1名の支給額を含んでいます。

2 リスクマネジメント

リスクマネジメント体制

経営に重要な影響を及ぼすリスクが顕在化した時にもCSRを果たし得るよう、リスク管理の基本事項として、「リスク管理規程」を定めています。

本規程に基づいて、事業活動全般にわたり生じ得る諸々のリスクについて、関連部門においてリスクの分析やその対応策を検討した上で、執行役員会、取締役会において協議・決定を行い、また、年度末には「リスク項目表」に基づき、各リスク項目の見直しや管理執行状況の報告を実施し、リスク管理を行っています。

2019年度もリスク項目全てにわたり、社内規程等に則った運用がなされ、必要に応じて規程の制定、改定や適切なリスクヘッジもなされており、全体として適切な執行が行われていることを確認しています。

なお、大型案件、高リスク案件の場合に執行役員会の決議の前に当社に及ぼす影響・リスク等を明らかにすることを目的に、2016年8月に投融資委員会を設立しています。

個人情報の適正管理

当社は、従来より個人情報保護の観点から従業員などの個人を識別できる情報を適切に管理し、目的の範囲内でのみ使用し、法令に定める場合またはあらかじめ本人の同意を得た場合を除いて第三者に提供しない方針を採っています。

改正個人情報保護法の施行に伴い、社内規程である「個人情報適正管理規程」を全面改定してグループ会社にも周知し、適正管理に努めています。

また、マイナンバー制度に対しては、2016年1月に「特定個人情報取扱規程」を制定し、現在も的確に対応しています。

事業継続計画(Business Continuity Plan:BCP)

東日本大震災を起点として、大規模災害発生時に社員と家族を守り、非常時にも確実にお客さまに海上サービスをお届けするという社会的責務を果たすためのBCPを策定しています。

また、「災害対応マニュアル」を策定して災害発生時の初動対応を明確にし、最優先事項として社員と家族の安否を確認し報告する基本行動を浸透させることを目的に、安否確認システムを活用した訓練を定期的に行っています。

一方、当社の海外拠点に対しても緊急時の本社との連絡網を整備し、これと連動する緊急時の初動をまとめた指針を策定し、同様の訓練を実施しています。

3 コンプライアンスの浸透・推進

コンプライアンス推進体制

ステークホルダーの皆さまとの信頼関係を維持していくことが、社会と共存する企業として持続的に発展していくための基本になるとの認識から、「グループ企業理念」を策定し、これを具体的実現するための「企業行動規範」を定めています。さらに、コンプライアンスの充実を図るために、社長を委員長とする内部統制・コンプライアンス委員会が、全役員・社員が法令・社内規程・社会倫理規範を遵守して日常の業務執行に当たるよう、意識の向上に努めています。

コンプライアンス通報窓口

役員・社員などによる法令違反や不正行為等を知った従業員から直接通報を受け付けるコンプライアンス通報窓口を社内・社外に設置しています。いずれの窓口でも匿名での通報を受け付けており、公益通報者保護の趣旨に沿い、通報等をしたことにより通報者が不利益な取り扱いを受けないことが保証されています。

社内通報窓口には女性相談員を置き、また社外相談窓口には弁護士を起用しています。

コンプライアンス周知月間

全役員・社員のコンプライアンス意識のさらなる徹底とコンプライアンス実践に必要な知識・情報を周知し、コンプライアンスの重要性を再認識する機会とするべく、毎年10月をコンプライアンス周知月間と定め、グループ一体となって活動しています。2019年度は、コンプライアンスに関するメッセージを社長から全役員・社員に向けて発信したほか、ハラスメントに関する社内セミナーを実施したり、自律的内部統制についての社内啓発を行い、各部署において業務の中で一人ひとりが推進していくものだという当事者意識を醸成しています。また、内部統制に関する社員意識調査アンケートを実施、その結果を社員にフィードバックすることにより各部署における問題点を部署内で共有し、風通しの良い環境づくりに役立てています。

4 内部統制

会社法および会社法施行規則の定めに基づき、取締役会において「内部統制基本方針」を決議するとともに、金融商品取引法の定めに応じ、財務報告の信頼性を確保するための体制を整備しています。

企業の内部統制やコンプライアンスの取り組み・活動は、社会からますます注目されていますが、当社はこれに全社をあげて、かつ効果的に取り組むために2018年4月に内部統制委員会とコンプライアンス委員会を統合して内部統

制・コンプライアンス委員会とし、その構成メンバーも代表取締役社長を委員長、各部門を代表する全執行役員を委員とする体制に改編して自立的内部統制を強化しました。

内部統制活動は経営品質の向上につながり、また信頼性の高い財務報告はステークホルダーの皆さまや社会からの当社の信頼性を高めることにつながると認識しています。今後も役員および社員が全員で協力してコンプライアンス強化に努め、適切な内部統制を確立し実践してまいります。

5 株主・投資家に対する情報開示・対話に関する基本方針

当社は株主・投資家からの面談の申し込みに対する体制としてIR委員会を設置しており、その年間計画およびIR取材対応基準に則り、決算開示前の一定期間を除き、IR担当役員を中心に対応しています。

また、株主総会において積極的な情報提供と丁寧な質疑応答に努めているほか、株主総会終了後に株主と当社役員との懇談会を開催し、対話の場を設けています。

なお、IR取材においては、IR担当役員がインサイダー情報(未公表の重要事実)に関し社内規程に従って適切に対応しています。

加えて、2018年4月に日本版フェア・ディスクロージャー・ルール*(FDR)が施行されましたが、当社はIR取材に対応する担当者に対し「FDRをふまえた取材対応マニュアル」を作成・配布し、担当者の対応の徹底を図っています。

※上場会社が、株主に影響を与えるような公表前の重要情報を第三者に提供する場合に、他の投資家への公平な情報提供を確保するルール

役員一覧 (2020年6月25日現在)

取締役 (※は社外取締役を示す)



代表取締役社長・社長執行役員
谷水 一雄

- 略歴**
- 1981年4月 住友金属工業株式会社 (現 日本製鉄株式会社) 入社
 - 2005年6月 同社鋼板・建材カンパニー原料部長
 - 2012年10月 新日鐵住金株式会社 (現 日本製鉄株式会社) 参与 (原料第一部長委嘱)
 - 2014年4月 同社執行役員 (原料第二部長委嘱)
 - 2015年4月 同社執行役員
 - 2015年6月 当社社外取締役
 - 2016年4月 新日鐵住金株式会社 (現 日本製鉄株式会社) 常務執行役員
 - 2018年4月 同社執行役員
 - 2018年6月 当社代表取締役社長・社長執行役員 (現)



取締役・専務執行役員
左光 真啓

- 略歴**
- 1980年4月 日本郵船株式会社入社
 - 2003年9月 同社バルク・エネルギー・アトランティックグループ長
 - 2006年11月 同社フリート管理グループ長
 - 2007年4月 同社バルク・エネルギー輸送統括グループ長
 - 2008年4月 同社経営企画グループ調査役
 - 2009年4月 同社経営委員
 - 2013年4月 同社常務経営委員
 - 2013年6月 同社取締役常務経営委員
 - 2015年4月 同社取締役専務経営委員
 - 2017年4月 同社取締役
 - 2017年6月 当社取締役専務執行役員 (現)



取締役・常務執行役員
小山田 充宏

- 略歴**
- 1982年4月 新和海運株式会社入社
 - 2007年6月 同社鉄鋼原料グループリーダー
 - 2010年10月 当社鉄鋼原料グループリーダー
 - 2011年6月 当社企画グループリーダー
 - 2012年6月 当社執行役員
 - 2016年6月 当社常務執行役員
 - 2017年6月 当社取締役常務執行役員 (現)



取締役・常務執行役員
石川 寛二

- 略歴**
- 1981年10月 新和海運株式会社入社
 - 2010年10月 当社船舶管理グループリーダー
 - 2014年1月 当社参与船舶管理グループリーダー
 - 2015年6月 当社執行役員
 - 2017年6月 当社取締役執行役員
 - 2018年6月 当社取締役常務執行役員 (現)



取締役*
山中 一馬

- 略歴**
- 1986年4月 新日本製鐵株式会社 (現 日本製鉄株式会社) 入社
 - 1999年4月 同社八幡製鐵所人事グループリーダー
 - 2002年7月 同社人事・労政部派遣人事センターマネジャー
 - 2011年4月 同社人事・労政部人事グループリーダー
 - 2011年11月 同社人事・労政部人事グループリーダー (部長)
 - 2012年4月 同社人事・労政部長
 - 2012年10月 新日鐵住金株式会社 (現 日本製鉄株式会社) 人事・労政部長
 - 2014年4月 同社鹿島製鐵所総務部長
 - 2017年4月 同社参与 (機材調達部長委嘱)
 - 2018年4月 同社執行役員 (機材調達部長委嘱)
 - 2019年4月 日本製鉄株式会社執行役員 (機材調達部長委嘱)
 - 2020年4月 同社執行役員 (原料・機材調達管掌) (現)
 - 2020年6月 当社社外取締役 (現)



取締役 (独立役員)*
木下 雅之

- 略歴**
- 1978年4月 三井物産株式会社入社
 - 2004年4月 同社経営企画部長
 - 2007年4月 同社金属資源副本部長
 - 2008年4月 同社執行役員金属資源本部長
 - 2010年4月 同社常務執行役員金属資源本部長
 - 2011年4月 同社常務執行役員CIO兼CPO
 - 2011年6月 同社代表取締役常務執行役員CIO兼CPO
 - 2012年4月 同社代表取締役専務執行役員CIO兼CPO
 - 2014年4月 同社代表取締役副社長執行役員CIO兼CPO
 - 2016年4月 同社取締役
 - 2016年6月 同社顧問
 - 2016年6月 当社社外取締役 (現)
 - 2019年4月 株式会社カカコム顧問 (現)



取締役(独立役員)*
大西 節

略歴

1978年4月 株式会社日本興業銀行入行
 2002年4月 株式会社みずほコーポレート銀行
 (現 株式会社みずほ銀行)
 本店営業第八部長
 2004年4月 同行本店営業第八部長兼営業第四部長
 2004年6月 同行営業第十四部長
 2005年4月 同行執行役員営業第十四部長
 2007年4月 同行常務執行役員
 グローバルシンジケーションユニット統括役員
 兼グローバルプロダクツユニット統括役員
 2010年4月 株式会社みずほフィナンシャルグループ
 副社長執行役員内部監査部門長
 2010年6月 同社代表取締役副社長内部監査部門長
 2011年4月 同社取締役
 2011年6月 興銀リース株式会社顧問
 2011年6月 同社取締役副社長
 2013年4月 同社代表取締役社長
 2016年6月 株式会社みずほフィナンシャルグループ理事
 2017年4月 日本商業開発株式会社上級顧問
 2017年6月 当社社外取締役(現)
 2018年3月 昭和電工株式会社社外監査役(現)



取締役(独立役員)*
中村 勇

略歴

1979年11月 東京海上火災保険株式会社
 (現 東京海上日動火災保険株式会社)入社
 2003年7月 同社関西本部関西公務金融部長
 2004年10月 東京海上日動火災保険株式会社
 関西公務金融部長
 2006年6月 同社401k・投信営業推進部長
 2009年7月 同社金融営業推進部長
 2010年7月 同社理事金融営業推進部長
 2012年6月 同社執行役員金融営業推進部長
 2013年6月 同社常務執行役員
 2016年4月 東京海上日動ベターライフサービス
 株式会社代表取締役社長
 2018年6月 株式会社日本ケアサプライ社外取締役
 2020年4月 東京海上日動火災保険株式会社
 非常勤顧問
 2020年6月 株式会社静岡銀行監査役(現)
 2020年6月 当社社外取締役(現)

監査役 (*は社外監査役を示す)



常勤監査役
峯村 保広



常勤監査役*
与田 直樹



監査役(独立役員)*
三谷 康人



監査役*
千原 圭三

執行役員

常務執行役員 中田 義文
 常務執行役員 福田 和志
 常務執行役員 宮井 成彦
 執行役員 藤田 透
 執行役員 阿諏訪 直樹
 執行役員 北里 真一
 執行役員 金光 潔
 執行役員 福田 雄二
 執行役員 紀平 徹
 執行役員 中嶋 康雄

主軸輸送サービス

鉄鋼原料輸送サービス

効率的な輸送でコスト低減を実現

1958年に世界に先駆けて1万8千トン型鉱石専用船を建造して以来、船型の大型化・効率化において常に時代の最先端を走り、安定輸送とコスト削減に貢献してきました。現在では9~20万トン型撒積船や23~30万トン型鉱石専用船を保有し、2019年にはバルカーとして世界最大船型となる40万トン型鉱石専用船“NSU CARAJAS”(Valemax)が加わりました。

またエコデザインの最新鋭船の投入に加え、SOxスクラバーを採用して環境負荷の低減を図るなど、環境への投資を通じて持続可能な成長を目指しています。

撒積船: NSU CHALLENGER
 建造年: 2020年
 全長: 299.95メートル
 幅(型): 50.00メートル
 載貨重量: 208,359メトリックトン



資源エネルギー輸送サービス

世界のエネルギー供給に貢献

7~10万トン型撒積船と大型LPG船(VLGC)を主力に、国内外顧客向けのバルクカーゴと、多くの産業や一般家庭用のLPG(液化石油ガス)を輸送しています。さらにシンガポール、ロンドンほか海外拠点を通じて世界各国の鉄鋼会社向け原料輸送、大西洋水域での穀物輸送、アジアからインドへ原料を輸送後、ブラジルからアジアに穀物輸送を行うコンビネーション輸送など、幅広く事業を展開しています。また当社運航船向けに安定性と価格競争力を兼ね備えた船舶用燃料油(バンカーオイル)を確保するため、先物予約も含め国内外石油会社と強固な関係を築いています。

撒積船: IRIS WAVE
 建造年: 2020年
 全長: 229.98メートル
 幅(型): 38.00メートル
 載貨重量: 88,769メトリックトン



不定期船サービス

「いつでも、どこへでも」多様な輸送ニーズに対応

2~6万トン型撒積船を主力とする船隊で、世界中の港を結ぶ多様な輸送サービスを展開しています。貨物は鋼材・プラント等の製品、非鉄金属・穀物・肥料・塩・セメント・石灰石等の原材料や発電用バイオマス燃料と多種多彩。とりわけ鋼材輸送では1966年の進出以来、他の追従を許さないノウハウを築き上げています。

日本船社の中でもいち早く英国・米国に拠点を確立し、24時間体制で世界の海運マーケットを追いかけてきました。米国法人では大西洋水域で船隊を持ち、地場に根差した営業活動で、新規トレードや顧客の開拓に注力しています。

撒積船: ATLANTIC PRISM
 建造年: 2019年
 全長: 182.90メートル
 幅(型): 31.00メートル
 載貨重量: 39,172メトリックトン



近海水域サービス

中国をはじめ東南アジア諸国の物流を支える

8千～1万6千トンの各種船型を揃え、鋼材・プラントなどの製品に加え、再生可能エネルギーとして需要が高まるバイオマス燃料や肥料の輸送サービスで、中国・東南アジア地域をカバーしています。特に中国では、1950年代より日中航路に配船してきた実績を活かし、日中貿易におけるメインプレイヤーの地位を確固たるものにしていきます。香港・シンガポールに現地法人、上海・ベトナムに駐在員事務所を構え、発展を続ける中国・東南アジア地域の情報を積極的に収集しています。

近海船: ASIAN FLOWER
建造年: 2019年
全長: 134.5メートル
幅(型): 22.6メートル
載貨重量: 16,373メトリックトン



内航海運事業サービス

内航トップクラスの船腹量で効率かつ安全を追求

NSユナイテッド内航海運(株)

1961年の設立以来、セルフアンローダー装備の石灰石専用船をはじめ、セメント専用船、炭酸カルシウム・フライアッシュ兼用専用船など、常に時代を先取りする数々の専用船を整備し、各方面のお客様のニーズに的確に応え、幅広い輸送活動を展開してきました。

近年は環境や人にやさしい次世代船の検討を進めており、2019年には、内航貨物船として初のリチウムイオン電池によるハイブリッド推進システムを搭載した「うたしま」が竣工、省エネや乗組員の労務負荷低減を実現し、シップ・オブ・ザ・イヤー2019 小型貨物船部門賞を受賞しています。

一般貨物船: うたしま
建造年: 2019年
全長: 76.19メートル
幅(型): 12.00メートル
載貨重量: 1,700メトリックトン



LNG輸送のパイオニア

NSユナイテッドタンカー(株)

環境にやさしいエネルギーとして注目されているLNG(液化天然ガス)に加え、LPG(液化石油ガス)の国内海上輸送サービスを提供しています。特にLNG輸送では、2003年に日本初の内航LNG運搬船を就航させて以来、現在では全就航船6隻のうち同社が3隻を運航し、国内最大の運航規模を誇ります。今後も海陸一丸となって安全管理体制に磨きをかけ、内航LNG輸送の先駆けとしての地位をより強固にしています。

LNG運搬船: あげぼの丸
建造年: 2011年
全長: 99.37メートル
幅(型): 17.20メートル
タンク容積: 3,556立方メートル

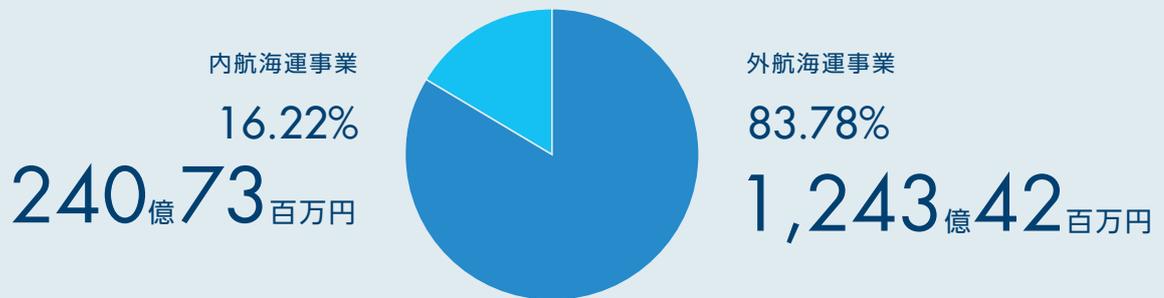


数字で見るNSユニテッド海運グループ

1 売上高 (2019年度)

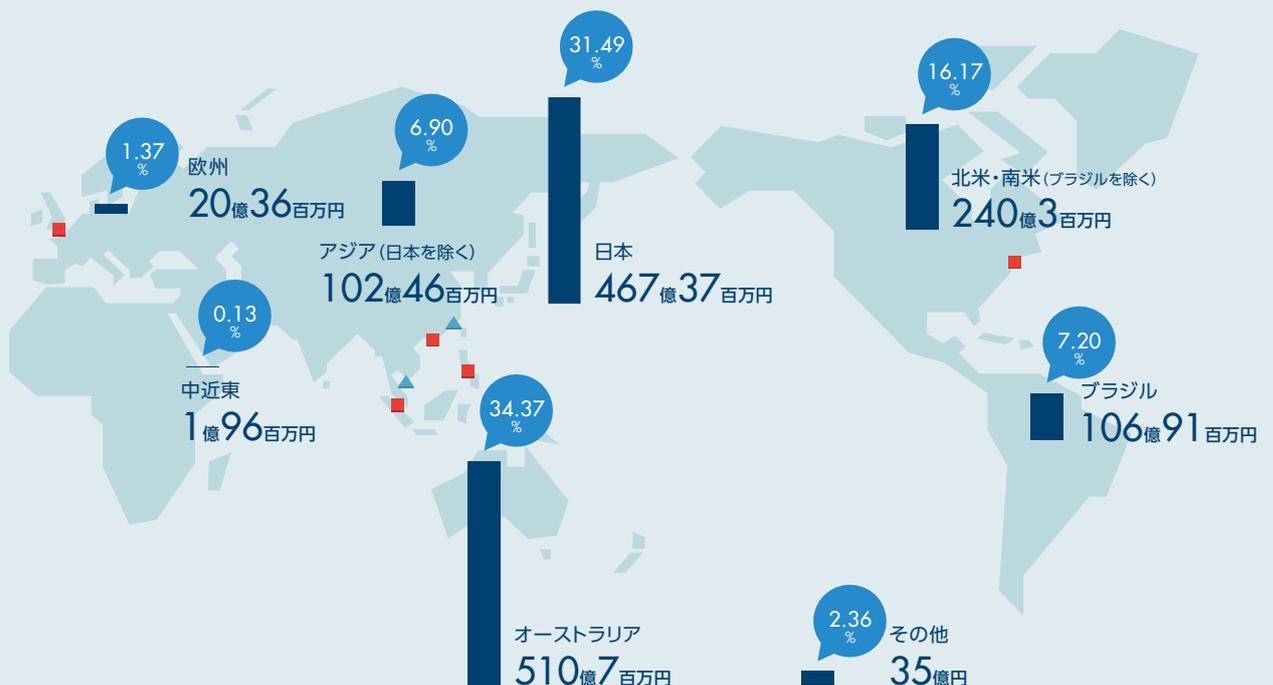
1,484億15百万円

2 売上高事業別内訳 (2019年度)



3 売上高地域別内訳 (2019年度)

■ 現地法人：英国、米国、香港、シンガポール、フィリピン
▲ 駐在員事務所：上海、ベトナム



4 会社数 (2020年3月31日現在)



本社



子会社(連結)

52社



子会社(非連結、持分法適用)

3社



子会社(非連結、持分法非適用)

9社



関連会社(持分法非適用)

3社

5 従業員数 (2020年3月31日現在)



618名

6 運航船腹総数 (2020年3月31日現在)



197隻

7 運航船腹総重量 (2020年3月31日現在)



1,327万重量トン

8 貨物輸送量 (2019年度)



7,904万トン

9 設備投資額 (2019年度)



608億5百万円

事業別の概況

今期のポイント

外航海運事業

2019年度は、米中貿易摩擦、英国のEU離脱や中東情勢の緊迫化などの影響を受け、中国経済が6%成長へと減速するなど世界経済は低い成長率で推移しました。外航ドライバルク市況は、底堅い輸送需要に支えられ、第3四半期までは概ね前年度以上の水準で推移しましたが、2019年度末以降、主要積地である豪州やブラジルでの悪天候の影響に加え、新型コロナウイルス感染症拡大による世界経済の先行き不安から、大型船を中心に大幅に下落しました。このような状況下、売上高は1,243億42百万円、営業利益はたな卸資産の評価損と合わせ58億53百万円と、前期に比べ減収減益となりました。

内航海運事業

内航海運市況は、粗鋼減産や荷主事由により需要の低迷や荒天遭遇等の影響を受け、ドライバルクを中心に軟化し、売上高は240億73百万円、営業利益は11億85百万円と、前期に比べ減収減益となりました。

実績 2019年度

当社グループ船隊整備実績 (5年以上の長期用船を含む)

外航 12隻 2,067,371重量トン (KT)

内航 3隻 5,720重量トン (KT)

計画 2020年度

当社グループ船隊整備計画 (5年以上の長期用船を含む)

外航 8隻 1,213,000重量トン (KT)

内航 3隻 18,200重量トン (KT)

外航海運事業

売上高

1,243億42百万円

前期比 1.8%減

営業利益

58億53百万円

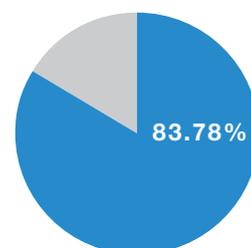
前期比 15.2%減

売上高・営業利益の推移

(単位:百万円)



売上高構成比



ケープ型撒積船

ケープ型撒積船(18万重量トン型)市況は、主要5航路平均用船料率が、中国の旺盛な鉄鉱石需要により4月の日額4千ドル台から9月には日額3万8千ドルの水準へ上昇しましたが、不需求期を迎えた年末に下落しました。年明け以降は、中国経済の減速、豪州・ブラジルの悪天候に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う世界経済への影響懸念により、3月には2千ドル台まで低迷しました。このような環境下において当社では、40万トン型鉄石専用船等、順次竣工した新造船を主要荷主の日本製鉄株式会社をはじめとする国内外顧客と締結した安定輸送契約に投入するなど営業活動を積極的に続けました。これに加えて、SOxスクラバー搭載工事等に伴う入渠により一時的に不稼働となっていた船腹が、期末にかけて順次稼働を再開したため、当初の計画をほぼ達成することができました。

パナマックス型撒積船

パナマックス型撒積船(7~8万重量トン型)市況は、2019年度前半は中国向けの底堅い穀物輸送を背景に市況は堅調に推移し、9月には主要4航路平均用船料率が2010年来となる日額1万9千ドル台まで上昇しました。し

かしながら、秋口以降は南米の穀物輸出需要のピークアウトや、中国向け石炭荷動きの減退に加え、年明けからの新型コロナウイルス感染症拡大により市況は軟化傾向となりました。このような環境下で当社は、国内外の顧客向けの輸送契約を獲得し、支配船の効率配船に努めることにより、当初の計画を達成しました。

ハンディ型撒積船

ハンディ型撒積船(2~5万重量トン型)市況は、米中貿易摩擦の影響を受け総じて想定を下回る水準で推移しました。2019年度第2四半期には南米穀物輸送を中心として市況は一時的に回復しましたが、年明けからは新型コロナウイルス感染症拡大などの影響により、下落に転じました。このような環境の下、中南米積非鉄金属輸送など一部は堅調に推移したものの、往航主力貨物である輸出鋼材において、下期以降の鋼材価格下落に伴う輸出意欲減退と、米国通商拡大法第232条の追加関税の影響により、北米向け荷動きが減少したことから、当初の計画を達成することができませんでした。

近海水域における小型船

近海水域における小型船(1.6万重量トン型以下の船型)市況は、バイオマス燃料荷動き量は拡大したものの、主力の中国向け輸出鋼材輸送量が、米中貿易摩擦の激化・現地産鋼材の比率増により減少したことから総じて弱含みで推移しました。加えて例年以上に頻発した台風や年明けからの新型コロナウイルス感染症拡大等の影響を受け、当初の目標を達成することはできませんでした。

VLCC・VLGC

VLGC(大型LPG運搬船)、VLCC(大型原油運搬船)は、全て定期貸船契約により安定収益を確保しています。一部の船舶が市況連動契約となっており、年間を通じて堅調な市況により、当初計画を大幅に上回る実績を上げました。

内航海運事業

売上高

240.73 億 73 百万円 前期比 0.8%減

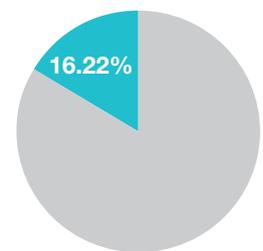
営業利益

11.85 億 85 百万円 前期比 41.3%減

売上高・営業利益の推移



売上高構成比



内航船

ドライバルクのうち、鉄鋼関連輸送量につきましては、鋼材輸出や鉄鋼内需の減少により粗鋼生産が1億トン割れとなった高炉メーカーの減産や荒天の影響を受け、原料輸送量は大きく減少し、鋼材輸送量も前年度を下回りました。電力関連貨物では、発電所事由などにより輸送量は計画を若干下回る一方、下期よりバイオマス発電所向け燃料輸送を新たに開始いたしました。セメント関連貨物の輸送量は概ね計画通りとなりましたが、鉄鋼関連輸送量が大幅に減少したことから、事業全般としては当初の計画を達成することができませんでした。

タンカーにつきましては、LNG輸送は、電化・省エネ化等の進展や暖冬により需要が低迷するも、効率配船、効率運航に努めた結果、輸送量は計画を上回りました。またLPG輸送は、民生用は冬場の需要期も暖冬の影響や一部契約の終了により、また工業用は内需低迷等の影響を受けて輸送量は伸び悩みましたが、化学原料用が好調な国内需要を受けて輸送量は増加しました。このような状況の下で、事業全般としては当初の計画を達成しました。

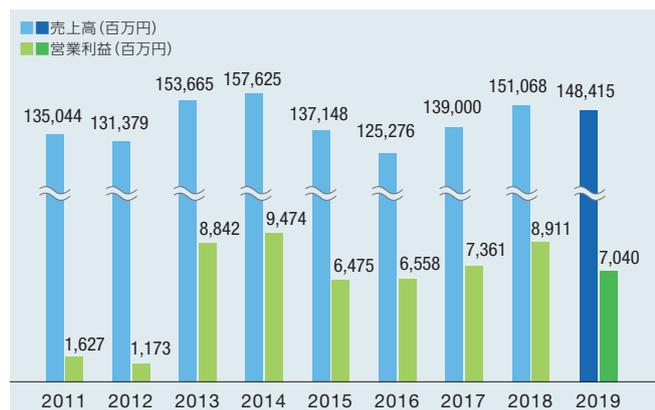
財務・ESG*ハイライト

*Environment, Social, Governance

会計年度(連結)	単位	2011	2012	2013	2014
売上高	百万円	135,044	131,379	153,665	157,625
営業利益	百万円	1,627	1,173	8,842	9,474
経常利益	百万円	496	2,529	8,920	10,380
税金等調整前当期純利益	百万円	△ 1,446	△ 14,977	12,005	10,691
親会社株主に帰属する当期純利益	百万円	△ 914	△ 15,505	10,778	8,626
1株当たり情報*					
1株当たり当期純利益	円	△ 39.6	△ 672.1	467.2	374.0
1株当たり純資産	円	2,744.0	2,192.8	2,709.1	3,195.6
1株当たり配当金	円	—	—	90	90
株価(期末日終値)	円	1,340	1,600	2,450	2,920
会計年度末					
総資産	百万円	190,659	181,682	224,507	227,663
純資産	百万円	65,581	52,633	64,943	76,481
自己資本比率	%	33.2	27.8	27.8	32.4
主要財務指標					
ROE(自己資本利益率)	%	△ 1.4	△ 27.2	19.1	12.7
PER(株価収益率)	倍	—	—	5.2	7.8
配当性向	%	—	—	19.3	24.1
有利子負債	百万円	95,917	99,723	135,716	125,912
Net DER	倍	1.24	1.57	1.72	1.29
設備投資額	百万円	30,505	23,275	58,295	20,344
ESGデータ(単体)					
船腹量の推移	万トン	1,083	1,006	1,072	1,135
貨物輸送量	千トン	55,520	59,383	58,658	65,112
燃料消費量(A重油/C重油)	千トン	15/718	12/696	13/694	15/686
単位貨物重量当たりの燃料消費量	トン/千トン	13.2	11.9	12.0	10.8
CO ₂ 排出量	千トン	2,184	2,194	2,123	2,149
輸送単位重量当たりのCO ₂ 排出割合(2008年度比)	%	93.48	87.90	85.75	77.93
従業員数	人	221	225	226	228

※当社は、2017年10月1日付で株式併合(普通株式10株を1株に併合)を実施していますが、2011年度期首に当該株式併合が行われたとして、1株当たり情報を算定しています。

売上高/営業利益



親会社株主に帰属する当期純利益/ROE

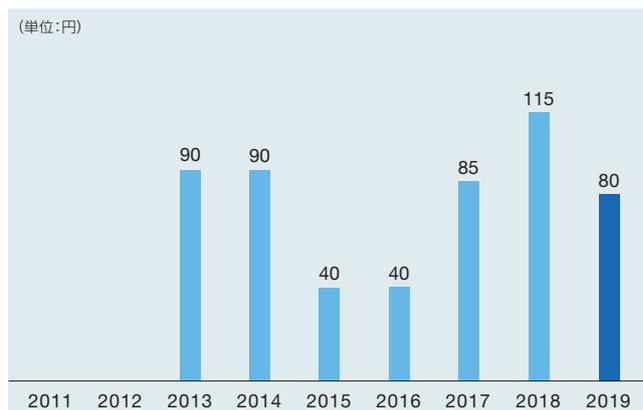


2015	2016	2017	2018	2019	2023目標
137,148	125,276	139,000	151,068	148,415	100億円以上
6,475	6,558	7,361	8,911	7,040	
4,064	4,607	5,555	7,784	5,479	
4,343	3,814	6,419	10,502	7,197	
4,110	3,322	6,613	9,343	5,947	
175.4	140.9	280.6	396.4	252.3	
3,197.2	3,259.0	3,423.2	3,778.0	3,866.0	
40	40	85	115	80	
1,520	2,400	2,170	2,369	1,387	
217,524	233,071	228,229	223,528	248,522	
75,372	76,826	80,691	89,038	91,110	
34.6	33.0	35.3	39.8	36.7	
5.5	4.4	8.4	11.0	6.6	10%超
8.7	17.0	7.7	6.0	5.5	
22.8	28.4	30.3	30.3	31.7	
121,880	133,707	125,729	113,801	137,494	1.0倍以下
1.30	1.40	1.22	0.98	1.29	
24,733	29,491	23,656	18,602	60,805	
1,124	1,219	1,284	1,180	1,306	
64,088	62,483	62,134	64,206	62,577	
19/658	21/644	22/634	28/672	36/612	
10.6	10.6	10.6	10.9	10.4	
2,068	2,033	2,005	2,139	1,983	
76.93	78.38	76.25	74.63	74.67	
227	228	226	227	231	

有利子負債/Net DER



1株当たり配当金



連結財務諸表(要旨)

連結貸借対照表

単位:百万円

	前連結会計年度 (2019年3月31日現在)	当連結会計年度 (2020年3月31日現在)
資産の部		
流動資産	57,261	50,484
固定資産	166,267	198,038
有形固定資産	153,849	187,295
無形固定資産	2,594	2,546
投資その他の資産	9,823	8,197
資産合計	223,528	248,522
負債の部		
流動負債	32,140	52,630
固定負債	102,350	104,783
負債合計	134,490	157,412
純資産の部		
株主資本		
資本金	10,300	10,300
資本剰余金	17,181	17,181
利益剰余金	62,394	65,748
自己株式	△994	△995
株主資本合計	88,881	92,235
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	△17	△0
繰延ヘッジ損益	△9	△1,239
為替換算調整勘定	△124	△55
退職給付に係る調整累計額	307	169
その他の包括利益累計額合計	157	△1,125
純資産合計	89,038	91,110
負債純資産合計	223,528	248,522

連結株主資本等変動計算書 当連結会計年度(2019年4月1日から2020年3月31日まで)

	株主資本		
	資本金	資本剰余金	利益剰余金
当期首残高	10,300	17,181	62,394
当期変動額			
剰余金の配当			△2,592
親会社株主に帰属する当期純利益			5,947
自己株式の取得			
連結範囲の変動			
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)			
当期変動額合計	—	—	3,354
当期末残高	10,300	17,181	65,748

連結損益計算書

単位:百万円

	前連結会計年度 (2018年4月1日から 2019年3月31日まで)	当連結会計年度 (2019年4月1日から 2020年3月31日まで)
売上高	151,068	148,415
売上原価	136,382	135,613
売上総利益	14,687	12,802
一般管理費	5,776	5,762
営業利益	8,911	7,040
営業外収益	568	416
営業外費用	1,694	1,977
経常利益	7,784	5,479
特別利益	3,254	2,888
特別損失	536	1,170
税金等調整前当期純利益	10,502	7,197
法人税、住民税及び事業税	823	541
法人税等調整額	337	710
当期純利益	9,342	5,947
非支配株主に帰属する当期純損失(△)	△0	—
親会社株主に帰属する当期純利益	9,343	5,947

連結キャッシュ・フロー計算書

単位:百万円

	前連結会計年度 (2018年4月1日から 2019年3月31日まで)	当連結会計年度 (2019年4月1日から 2020年3月31日まで)
営業活動によるキャッシュ・フロー	19,957	16,905
投資活動によるキャッシュ・フロー	△5,031	△39,935
財務活動によるキャッシュ・フロー	△15,491	16,099
現金及び現金同等物に係る換算差額	11	△55
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	△554	△6,985
現金及び現金同等物の期首残高	27,276	26,738
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	16	—
現金及び現金同等物の期末残高	26,738	19,753

単位:百万円

		その他の包括利益累計額					純資産合計
自己株式	株主資本合計	その他有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ損益	為替換算 調整勘定	退職給付に係る 調整累計額	その他の包括利益 累計額合計	
△994	88,881	△17	△9	△124	307	157	89,038
	△2,592						△2,592
	5,947						5,947
△1	△1						△1
		17	△1,230	69	△138	△1,282	△1,282
△1	3,354	17	△1,230	69	△138	△1,282	2,072
△995	92,235	△0	△1,239	△55	169	△1,125	91,110

本邦初! 40万トン型鉱石専用船

TOPICS

NSU CARAJAS竣工



建造・運航ともに本邦初となる世界最大船型の40万トン型鉱石専用船(通称 Valemax) NSU CARAJASが昨年12月26日、ジャパン マリンユナイテッド(株) 殿有明事業所で竣工しました。日本の技術と希望に支えられ竣工を迎えた本船は今後、Vale International S.A. 殿へのサービス提供を通じ、世界の原料輸送を支えていきます。第1船目としての活躍が注目されます。

本船主要目

全長	361.0メートル
幅	65.00メートル
深さ	30.20メートル
夏期満載喫水	23.00メートル
載貨重量	399,688メトリックトン
ホールド/ハッチ数	7HO / 7HA



大小さまざまなブロックが組み合わされています



操船シミュレーター研修



進水の様子



試運転の様子



皆に見送られ、処女航海の途へ

Valemax

世界有数の資源メジャーであるVale殿は、年間3億トン超の鉄鉱石を生産しており、効率輸送が同社の競争力維持には欠かせません。そのためValemaxへ大規模に投資することにより、一度に大量かつ高品位の鉄鉱石をブラジルから中国等の中継基地に運び、輸送コストの低減を図っています。基地でブレンドを経た鉄鉱石は、パナマックス船型で日本をはじめとするアジア各国に二次輸送されます。

Vale殿は、2011年以降に竣工した第一世代のValemax35隻に加え、環境性能を向上させ2018年以降

に竣工している、本船を含むエコタイプの第2世代33隻を整備しています。

日本では初めて建造された本船には、大型船建造のエキスパートであるJMU殿による最新の省エネ技術が結集されています。船尾付近の渦エネルギーを回収し推進力に変える省エネダクトやバルブ、流れを整流し船体抵抗を減らすフィン等で燃費性能を改善するとともに、SOxスクラバーを搭載し排出ガスの面でも環境負荷の低減を実現しています。

フリートリスト (2020年3月31日現在) (外航船総隻数 125隻、総重量トン 13,062千重量トン)

NSユナイテッド海運株式会社

ケープサイズ	
船名	重量トン数 (KT)
1 NSU CARAJAS	399,688
2 SHINWA-MARU	297,541
3 NSU JUSTICE	250,601
4 NSU INSPIRE	250,599
5 NSU PRIDE	250,592
6 NSU MILESTONE	250,446
7 NSU XANADU	250,125
8 NSU BRILLIANCE	249,989
9 NSS DYNAMIC	233,584
10 NSS HONESTY	229,548
11 CSK ENTERPRISE	208,662
12 CSK UNITED	208,662
13 NSU ULTIMATE	208,571
14 NSU TRUST	208,530
15 NSU VOYAGER	208,528
16 NSU WELFARE	208,482
17 NSU YOUNG STAR	208,462
18 NSU ZENITH	208,439
19 NSU AMBITIOUS	208,393
20 NSU CHALLENGER	208,359
21 NEW PROMISE	208,357
22 SHIN-EI	207,933
23 NSU OBELISK	207,590
24 NSU KATSURA	207,545
25 NSU KEYSTONE	207,452
26 NSU QUEST	207,144
27 UNITED FUTURE	183,230
28 UNITED ETERNITY	183,026
29 UNITED GRACE	182,922
30 NSU SIRIUS	182,768
31 NEW FUTURE	182,598
32 GOOD HORIZON	182,342
33 SG UNITED	181,415
34 UNITED CROWN	181,381
35 UNITED BREEZE	181,325
36 NEW DELIGHT	181,279
37 NSU NEWSTAR	181,380
38 NEW ADMIRE	181,050
39 NSU RESPONSIBILITY	180,915
40 UNITED DIGNITY	180,818
41 NSU LODESTAR	180,690
42 UNITED ADVENTURE	180,414
43 NEW EXPEDITION	176,387
TOTAL	9,077,762

ポストパナマックス・パナマックスサイズ	
船名	重量トン数 (KT)
1 DYNA GLOBE	99,347
2 AZALEA WAVE	95,584
3 CENTURY WAVE	91,686
4 DYNA CAMELLIA	91,569
5 KIMIMACHI	91,296
6 SAKURA WAVE	88,299
7 DOUBLE HARMONY	88,270
8 JP VERDURE	88,269
9 KAGUYA	85,001
10 MG SAKURA	84,808
11 GLORIOUS WIND	83,410
12 IBIS WIND	82,937
13 SEAGULL WIND	82,908
14 NEW ASCENT	82,179
15 PORT STAR	82,177
16 RISING WIND	82,151
17 BRIGHT WIND	82,119
18 AEOLIAN ARROW	82,019
19 NORD BELUGA	81,841
20 NORD PENGUIN	81,841
21 ARGO WIND	81,761
22 RU MENG LING	81,487
23 ROBIN WIND	78,228
24 DIAMOND WIND	76,536
TOTAL	2,045,723

一般貨物船	
船名	重量トン数 (KT)
1 ASIAN EXPLORER	16,656
2 ASIAN FLOWER	16,239
3 THOR THUNDER	14,451
4 NEW AUDACITY	13,559
5 KERRISDALE	13,559
6 HAYATE	13,121
7 MERCURY TRIUMPH	13,110
8 HELIOS TRIUMPH	13,060
9 WINDS 3	11,759
10 EAGLE WIND	11,708
11 GINGA	11,439
12 HAYABUSA	11,415
13 PACIFIC HORSE	11,401
14 ASAKAZE	11,382
15 TOYO HOPE	10,262
16 MIGHTY CHAMP	10,084
17 MIGHTY DANDY	10,072
18 BUNGO PRINCESS	10,034
19 ALISHAN BLOSSOM	8,767
20 OCEAN SYMPHONY	8,313
21 OCEAN HARMONY	8,285
22 OCEAN FORCE	8,242
23 AZALEA	5,727
24 FIRST CLARITY	5,451
TOTAL	268,097

ハンディマックス・ハンディサイズ	
船名	重量トン数 (KT)
1 PACIFIC INFINITY	56,104
2 NEW BEGINNING	56,098
3 NEW DIRECTION	56,097
4 ANDES QUEEN	52,256
5 INCA QUEEN	52,199
6 ATACAMA QUEEN	51,213
7 ANCASH QUEEN	51,068
8 SPRING QUEEN	51,063
9 SUMAQ QUEEN	51,052
10 AREQUIPA QUEEN	51,024
11 LESEDI QUEEN	50,412
12 ATLANTIC PRISM	39,172
13 YOU & ISLAND	38,309
14 SAKURA OCEAN	38,239
15 SAKURA DREAM	38,213
16 ATLANTIC STAR	37,065
17 ATLANTIC BUENAVISTA	37,025
18 ATLANTIC RUBY	33,680
19 ATLANTIC VENUS	33,677
20 ATLANTIC GLORY	33,472
21 ATLANTIC OASIS	33,457
22 EOS VICTORY	33,451
23 ATLANTIC BRAVE	33,407
24 DIANTHUS	28,396
25 ATLANTIC RAINBOW	28,368
26 ATLANTIC EAGLE	28,339
27 BRIGHT HOPE	28,201
28 ATLANTIC FAIRY	27,935
29 ATLANTIC TRAMP	27,930
30 PACIFIC SPIKE	24,041
TOTAL	1,200,962

VLCC・VLGC	
船名	重量トン数 (KT)
1 YUGAWASAN	302,481
2 KODAIJISAN	58,591
3 NS FRONTIER	54,312
4 NS DREAM	54,052
TOTAL	469,436

(注)他の海運会社から短期に用船していた船舶も一部あります。

用語解説

BRM(Bridge Resource Management)訓練 P21、P22
 船舶の安全で効率的な運航を達成するために、船橋(Bridge)で利用できる人員を含めたあらゆる資源(Resource)を有効に活用(Management)できるように、操船に携わる乗組員の意識および行動のあり方を身につけようとする訓練。

ERM(Engine Resource Management)訓練
 P21、P22
 主機関など機関室(Engine Room)に配置されている機器について安全で効率的な運転を達成するため、およびたとえ故障が発生しても最小限にとどめるために、機関室で利用できる人員を含めたあらゆる資源(Resource)を有効に活用(Management)できるように、機器の運転に携わる乗組員の意識および行動のあり方を身につけようとする訓練。

GHG(GREENHOUSE GAS:温室効果ガス)
 P25、P27、P28
 地球温暖化の主な原因とされる気体の総称であるが、本レポートでは、船舶の燃料を消費することにより発生する二酸化炭素(CO₂)のことを指す。船舶に限らず、人為的に排出されるGHGとしては二酸化炭素が最も影響力が強く、気候変動にも関連するとされることから排出量の削減が求められている。

ISO14001 P19
 ISO(International Organization for Standardization=国際標準化機構)が作成した環境マネジメントの国際規格で、企業が環境に配慮した事業活動を行うために、環境管理の方針・組織体制・運用・内部監査など、「PDCAサイクル」を基本とした継続的改善に必要な事項を規定してある。

ISO9001 P19、P20
 ISOが作成した品質管理および品質保証の国際規格で、顧客満足および改善を含む組織の管理まで踏み込んだ品質マネジメントシステムの要求事項を規定している。
 ISO9001を通じて顧客満足と改善活動を追求することにより、社会的信用の維持とともに競争力の向上を図ることができる。
 上記2つの規格は2015年にそれぞれ社会環境の変化に対応するため改正されました。

MARPOL条約
船舶による汚染の防止のための国際条約..... P24、P26、P29
 The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as Modified by the 1978 and 1997 Protocols
 同条約には油・汚水・廃棄物による汚染、大気汚染の防止について定められている。

SOx(硫黄酸化物)・NOx(窒素酸化物)
 P7、P24、P26、P29、P36、P40、P46
 船舶で運転されるエンジンやボイラーの排気ガスには、燃料が燃焼される過程で発生するSOxやNOxが含まれている。SOxやNOxは大気中の水や酸素と反応し、それぞれ硝酸、硫酸となり、水滴中に取り込まれたものが酸性雨として地上に降り注ぐことになる。酸性雨は森林を枯らしたり、湖、河川の生物を死滅させるなど大きな環境被害の原因となっている。

UNFCCC(国連気候変動枠組条約) P27
 国連気候変動枠組条約などとも呼ばれ、大気中のGHG(二酸化炭素、メタン、一酸化二酸化窒素、フロンなど)の増加が地球の温暖化の要因とされ、環境への悪影響を及ぼす恐れがあることから、現在および将来の気候を保護すること、悪影響を防止するための取り組みが決められている。

国際海事機関(IMO) P8、P14、P20、P25、P27
 International Maritime Organization。海上の安全・海運技術向上・船舶による海洋汚染防止・諸国間の差別措置の撤廃など、海運に関する技術的・法的問題について各国政府間の協力を促進し、国際条約の制定などを行う国連の専門機関。

ワークライフバランス..... P15、P16
 仕事と生活の調和のことで、英国通産省の定義によれば「職場や家庭で何かを犠牲にすることなく元気に楽しく暮らす」という考え方。日本でも厚生労働省が2003年から検討会を実施し、内閣府が2008年「仕事と生活の調和推進室」を設置し、プロジェクトを始動した。全国自治体も普及に力を入れている。ライフワークバランスとも言う。

株の指標
 現在株価の判断基準(高い or 低い)

BPS(Book-Value Per Share): 1株当たり純資産 P42
 (純資産÷発行済株式数)
 企業が解散した時に、資産を処分して債務を返済した後に残る株主の取り分。高いほど良いと言える。

PBR(Price Book-Value Ratio): 株価純資産倍率 P9
 (株価÷1株当たり純資産(BPS))
 株価がBPS(1株当たり純資産)に対して何倍まで買われているかを示したものの。低いほど割安。一般に一倍未満の場合、割安と考えられる。

PER(Price Earning Ratio): 株価収益率 P9、P42
 (時価総額÷純利益=株価÷1株当たりの利益)
 1株当たりの純利益に対して今の株価は何倍まで買われているか。低ければ低いほど、会社が稼ぐ利益に対して株価が割安である。

ROE(Return on Equity): 自己資本利益率 .. P9、P13、P32、P42
 (純利益÷自己資本)
 企業の収益性を測る指標。株主資本(株主による資金=自己資本)が、企業の利益(収益)にどれだけつなげたのかを示す。

ROS(Return on Sales): 売上高営業利益率(%) P9
 (利益÷売上高×100)
 収益性の指標。対象とする「利益」には分析する目的に合わせて、売上総利益(粗利)・営業利益・経常利益・(親会社株主に帰属する)当期純利益などを当てはめる。

Net DER (Net Debt Equity Ratio) : 負債資本倍率
 P9、P13、P32、P42、P43
 ([有利子負債一現金及び現金同等物]÷自己資本)
 DERは負債資本倍率とも呼ばれ、企業の健全性を示す財務指標。
 企業の借金である有利子負債が返済義務のない自己資本(株主資本)の何倍かを示し、数値が低いほど財務内容が健全とされる。
 このうち、有利子負債から現預金等を控除した実質の有利子負債により算定した指標。

会社概要 (2020年3月31日現在)

会社概要

商号	NSユニテッド海運株式会社
本社所在地	〒100-8108 東京都千代田区大手町一丁目5番1号 大手町ファーストスクエア ウエストタワー
設立年月日	1950年4月1日
主要な事業内容	外航貨物海上運送事業およびこれに附帯または関連する事業
資本金	103億円
株式上場取引所	東京市場(第一部)
従業員数	231名
運航船腹量	125隻(総重量:13,062千重量トン)



主な連結グループ会社

会社名	主要な事業内容
NSユニテッド内航海運(株)	内航海運事業
NSユニテッドタンカー(株)	内航海運事業
NSユニテッドマリンサービス(株)	船員派遣事業・安全監督・新造船建造監督業
NSユニテッドビジネス(株)	経理業務受託
NSユニテッドシステム(株)	情報システムの開発・保守業

海外現地法人・駐在員事務所

現地法人	駐在員事務所
英国	上海
米国	ベトナム
香港	
シンガポール	
フィリピン	

株式の状況 (2020年3月31日現在)

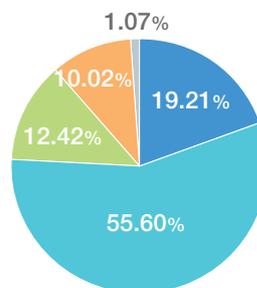
発行可能株式総数	60,000,000株
発行済株式の総数	23,970,679株
株主数	6,783名
大株主	

株主名	持株数 (千株)	出資比率 (%)
日本製鉄株式会社	7,861	33.36
日本郵船株式会社	4,324	18.35
株式会社みずほ銀行	798	3.39
東京海上日動火災保険株式会社	606	2.58
日本スタートラスト信託銀行 株式会社(信託口)	553	2.35
日本トラスティ・サービス信託銀行 株式会社(信託口)	508	2.16
新健海運股份有限公司	504	2.14
損害保険ジャパン日本興亜株式会社	389	1.65
三井住友海上火災保険株式会社	354	1.50
三菱重工業株式会社	340	1.44

- (注) 1. 所有株式数は、千株未満を切り捨てています。
 2. 当社は、自己名義株式を404,189株所有していますが、上記大株主からは除外しています。
 3. 出資比率は自己名義株式を控除して計算しています。
 4. 2020年4月1日付で損害保険ジャパン日本興亜株式会社は損害保険ジャパン株式会社に商号変更しています。
 5. 2020年7月27日付で日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社は株式会社日本カストディ銀行に商号変更しています。

株式分布状況

- 金融機関
- その他法人
- 個人・その他
- 外国人
- 金融商品取引業者



株価推移



注: 始値は当月取引初日の寄り付き価格、終値は当月取引最終日の引け値。高値、安値は当月中の最高値、最安値を採用しています。また、始値より終値が高い時は白(陽線)、安い時は青(陰線)で表されています。2017年10月1日を効力発生日とする当社の単元株式数変更(1,000株から100株へ)および株式併合(10株から1株へ)により、9月27日より東京証券取引所における当社株式の売買単位は1,000株から100株に変更されています。(便宜上、上記表のうち2017年9月以前の株価データについても併合の効力を反映した場合の数値としています)



<http://www.nsuship.co.jp/>

NSユナイテッド海運株式会社

総務グループ CSR委員会事務局

〒100-8108 東京都千代田区大手町1-5-1 大手町ファーストスクエア ウエストタワー

TEL : 03-6895-6404 FAX : 03-6388-2366

E-mail : general-affairs@nsuship.co.jp



NSユニテッド海運グループ「NS United REPORT 2020」をお読みいただき、ありがとうございました。

より一層の統合レポートの改善・充実化に取り組んでまいりますので、皆様のご意見、ご感想をお聞かせください。なお、本紙のほか、弊社ウェブサイトから回答ページにアクセスいただけます。

NSユニテッド海運
統合レポート
アンケート回答

http://www.nsuship.co.jp/ir/nsu_reports/



①このレポートの評価についてお聞かせください。

- | | | | |
|--------|---------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| 内容の充実度 | <input type="checkbox"/> 充実している | <input type="checkbox"/> 普通である | <input type="checkbox"/> 物足りない |
| 情報量 | <input type="checkbox"/> 多すぎる | <input type="checkbox"/> 普通である | <input type="checkbox"/> 物足りない |
| ページ数 | <input type="checkbox"/> 多すぎる | <input type="checkbox"/> 普通である | <input type="checkbox"/> 物足りない |
| 見やすさ | <input type="checkbox"/> 読みやすい | <input type="checkbox"/> 普通である | <input type="checkbox"/> 読みにくい |
| 分かりやすさ | <input type="checkbox"/> 分かりやすい | <input type="checkbox"/> 普通である | <input type="checkbox"/> 分かりにくい |
| 親しみやすさ | <input type="checkbox"/> 親しみやすい | <input type="checkbox"/> 普通である | <input type="checkbox"/> 親しみを感じない |
| 写真の量 | <input type="checkbox"/> 多すぎる | <input type="checkbox"/> 普通である | <input type="checkbox"/> 物足りない |

②特に興味を持たれたのはどの項目ですか？(複数回答可)

- ・グループ概要 NSユニテッド海運グループ基本理念 沿革
主軸輸送サービス 数字で見るNSユニテッド海運グループ
 - ・マネジメントメッセージ トップメッセージ
 - ・新中期経営計画 FORWARD 2030
 - ・持続的成長と価値創造のための取り組み NSユニテッド海運グループを支えるステークホルダー 従業員とともに
株主・投資家の皆さまとともに 顧客・取引先の皆さまとともに
安全運航基本方針 安全運航の確保
NSユニテッド海運グループの環境方針と環境マネジメントシステム組織図
環境マネジメントプログラム 環境負荷の低減
コーポレート・ガバナンス 役員一覧
 - ・事業活動を通じた価値提供 事業別の概況 財務・ESGハイライト トピックス
- 興味を持たれた個別の記事は？ (ページの)

③「どんなことをもっと知りたいか」など、その他ご意見、ご感想をご記入ください。

.....
.....

④このレポートをどのような立場からお読みいただきましたか？

- 顧客 株主・投資家 金融機関 企業・団体のCSR・環境などのご担当
研究・教育機関 学生 SRIインデックスなど評価機関 NGO / NPO
当社グループ従業員の家族 その他 ()

ご協力ありがとうございました

以下につきましても差し支えない範囲でお聞かせください。

- 性別 男性 女性
ご年代 10代 20代 30代 40代 50代 60代 70代 80代以上

レポートの冊子版をご希望の方は、企業刊行物の無料配送サービス
「エコほっとライン(<http://www.ecohotline.com/>)」よりご請求をお願いいたします。

このアンケートにより皆様からいただくご意見は、NS United REPORTに関する調査・分析・検討に使用させていただき、集計結果は当社刊行物等でご紹介させていただく場合があります。あらかじめご了承の上、ご回答をお願いいたします。