

NS United REPORT 2018



 Contents

グループ概要

- 2 ... グループ企業理念
- 4 ... 数字で見る
NSユナイテッド海運グループ
- 6 ... 財務・ESGハイライト

マネジメントメッセージ

- 8 ... トップメッセージ

事業活動を通じた価値提供

- 11 ... トピックス
- 12 ... 事業別の概況
- 14 ... フリートリスト

価値を支えるCSR

- 15 ... コーポレート・ガバナンス
- 18 ... 役員一覧
- 20 ... 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
- 21 ... 社会に関する事柄
- 22 ... 顧客・取引先の皆様とともに
- 23 ... 株主・投資家の皆様とともに
- 24 ... 従業員とともに
- 26 ... 環境保全・安全運航体制
- 28 ... 環境マネジメントプログラム
- 30 ... 環境負荷の低減
- 34 ... 安全運航の確保

財務情報

- 36 ... 連結財務諸表(要旨)

会社情報

- 38 ... 用語解説
- 39 ... 沿革
- 40 ... 会社概要
- 41 ... 株式の状況

● 編集方針

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あたって、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、すべてのステークホルダーの皆様にご理解いただくことを編集方針としています。

また本報告書は、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・対話ガイダンスーESG・非財務情報と無形資産投資ー」（2017年5月経済産業省策定）を参考にしております。本報告書を通して積極的に皆様との対話を促進し、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

2017年4月1日～2018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 中間事業の報告書（株主通信）
- ③ 有価証券報告書・四半期報告書

入手希望の方は下記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す。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及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:LEGAL@nsuship.co.jp

グループ企業理念

NSユニテッド海運グループは、世界の海を舞台に、安全でかつお客様の要請に即応した質の高い海上輸送サービスを提供する。NSユニテッド海運グループは、今後とも社会の一員であることを十分に認識し時代の変化に適応した海上輸送サービスを提供することを通じて社会の発展に寄与することを決意し、ここにグループ企業理念を定める。

I 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を通じて社会の発展に貢献します。

II 経営理念

- 1 (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。
- 2 (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。
- 3 (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。
- 4 (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。

III 企業行動規範

1. 法令・規則を遵守し、高い倫理観をもって行動します。
2. 公正かつ自由な競争ならびに適正な取引を行い、政治・行政との健全かつ正常な関係を保ちます。
3. 広く社会とのコミュニケーションを行い、企業情報を積極的かつ公正に開示するとともに各種情報の保護・管理を徹底します。
4. 安全・健康で働きやすい職場環境を実現するとともに、従業員の人格と多様性を尊重します。
5. 社会の一員として、積極的に地域・社会に貢献します。
6. 反社会的勢力や団体とは一切の関係を持たず、不当な要求に対しては、断固たる態度で臨みます。
7. 各国・地域の法律を遵守し、各種の国際規範、文化、慣習等を尊重して事業を行います。
8. 本規範を遵守し、その確実な実行に向けた体制を確立するとともに、本規範に违背する事態が発生した時は、迅速に原因究明と再発防止に努め、的確に説明責任を果たします。

2013年10月1日制定

世界を舞台に、 安全運航と環境保全を推進します。

NSユナイテッド海運グループは、海上輸送サービスを通して、世界中の国々と地域を結び、産業・経済・文化の発展に寄与すべく日々活動する企業です。また、世界をフィールドとする企業として、「安全運航」と「環境保全」は事業の基盤であり使命です。「安全運航」においては、海難事故ゼロを命題とし、安全運航管理体制の確立をはじめ、環境保全・危機管理・船員教育などに取り組んでいます。「環境保全」につきましては、環境方針を制定し、大気汚染・海洋汚染・CO₂排出などの課題を取り上げ、地球環境保全の活動を推進するとともに、活動内容を定期的に公開しております。

主軸輸送サービス

これまで鉄鋼原料をはじめ、各種エネルギー資源・原材料・製品・食料などの海上輸送サービスをご提供してまいりました。安全で確かな業務遂行のため、部門ごとに必要な専門的知識と豊富な実務経験を持ったスタッフを配し、お客様のご要望に柔軟にお応えしています。



安全と環境への配慮を重視
油送船サービス



効率的な輸送でコスト低減を実現
鉄鋼原料輸送サービス



中国をはじめ東南アジア諸国の
物流を支える
近海水域サービス



欠かすことができない
エネルギー資源を世界中へ運ぶ
石炭輸送サービス

事業領域

安全・確実・迅速を信条に、競争力のある
効率的な輸送サービスを提供
内航海運事業



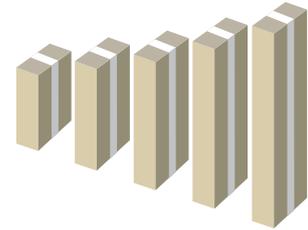
「いつでも、どこへでも」
多様な輸送ニーズに対応
不定期船サービス



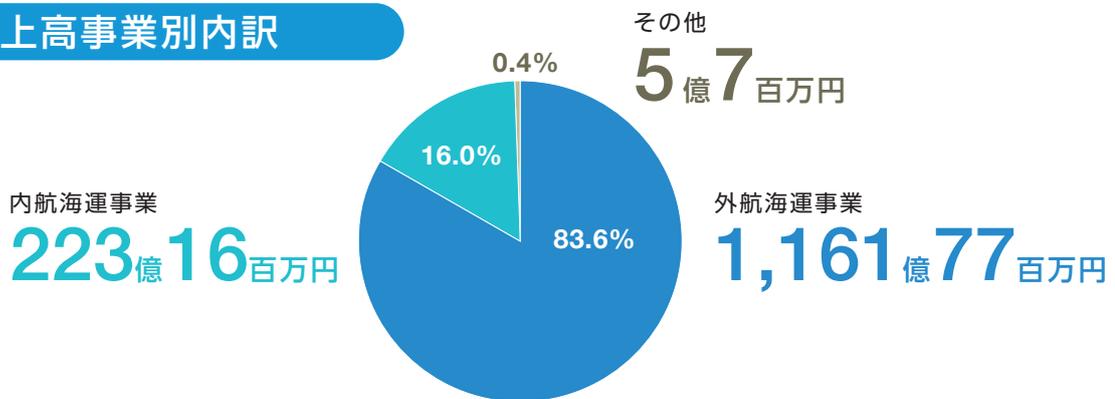
数字で見るNSユニテッド海運グループ

1 売上高

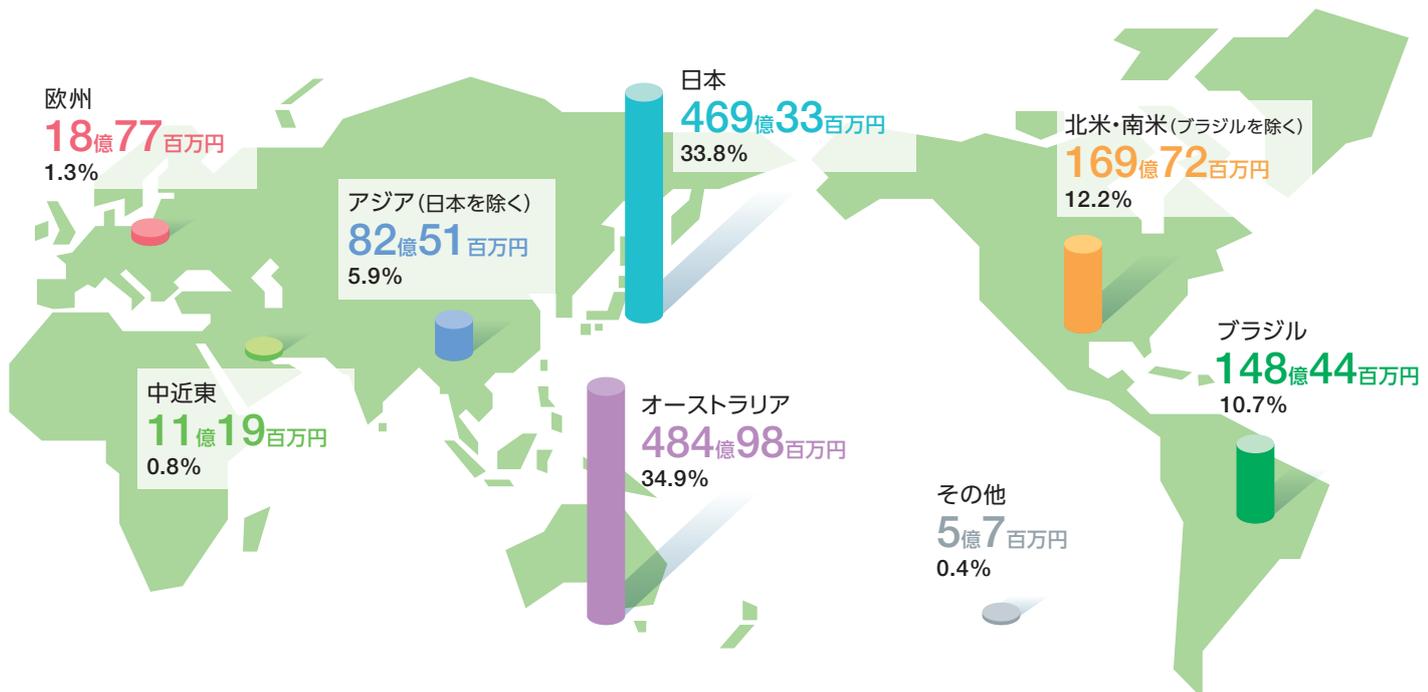
1,390億00百万円



2 売上高事業別内訳



3 売上高地域別内訳



4 会社数

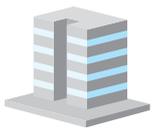


本社



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)

13社



関連会社(持分法非適用)

3社

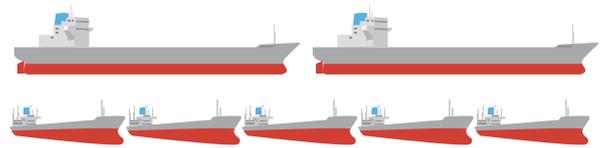
5 従業員数



670名

6 運航船腹総数

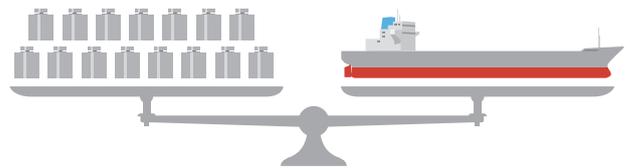
(2018年3月31日現在)



206隻

7 運航船腹総重量

(2018年3月31日現在)



1,307万重量トン

8 貨物輸送量



7,941万トン

9 設備投資額



236億56百万円

財務・ESG※ハイライト ※Environment, Social, Governance

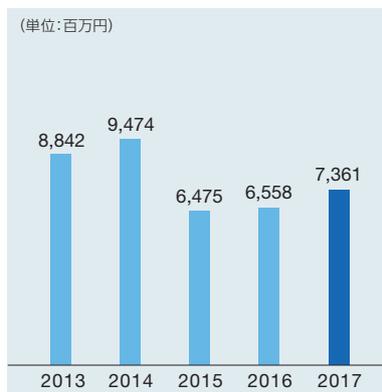
会計年度(連結)	単位	2013	2014	2015	2016	2017
売上高	百万円	153,665	157,625	137,148	125,276	139,000
営業利益	百万円	8,842	9,474	6,475	6,558	7,361
経常利益	百万円	8,920	10,380	4,064	4,607	5,555
税金等調整前当期純利益	百万円	12,005	10,691	4,343	3,814	6,419
親会社株主に帰属する当期純利益	百万円	10,778	8,626	4,110	3,322	6,613
1株当たり情報						
1株当たり純資産額	円	2,709.1	3,195.6	3,197.2	3,259.0	3,423.2
1株当たり当期純利益	円	467.2	374.0	175.4	140.9	280.6
1株当たり配当金	円	90	90	40	40	85
会計年度末						
総資産	百万円	224,507	227,663	217,524	233,071	228,781
純資産	百万円	64,943	76,481	75,372	76,826	80,691
自己資本比率	%	27.8	32.4	34.6	33.0	35.3
主要財務指標						
ROE(自己資本利益率)	%	19.1	12.7	5.5	4.4	8.4
PER(株価収益率)	倍	5.2	7.8	8.7	17.0	7.7
配当性向	%	19.3	24.1	22.8	28.4	30.3
有利子負債	百万円	135,716	125,912	121,880	133,707	125,729
D/Eレシオ	倍	2.17	1.71	1.62	1.74	1.56
設備投資額	百万円	58,295	20,344	24,733	29,491	23,656
ESGデータ(単体)						
船腹量の推移	万トン	1,072	1,135	1,124	1,219	1,284
貨物輸送量	千トン	58,772	65,099	64,088	62,483	62,134
燃料消費量(A重油/C重油)	千トン	13/694	15/686	19/658	21/644	22/634
単位貨物重量当たりの燃料消費量	トン/千トン	12.0	10.8	10.6	10.6	10.6
燃料油価格(C重油/期中平均)	ドル	621	539	295	267	354
CO ₂ 排出量	千トン	2,149	2,132	2,058	2,023	1,996
輸送単位重量当たりのCO ₂ 排出割合(対2000年度比)	%	83	74	73	73	73
従業員数	人	226	228	227	228	226

※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)を実施しており、2013年度の期首に当該株式併合が行われたと仮定して、1株当たり情報を算定しております。

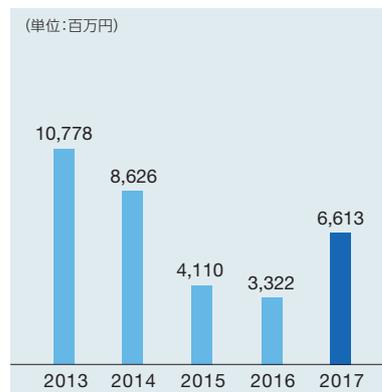
売上高



営業利益



親会社株主に帰属する当期純利益



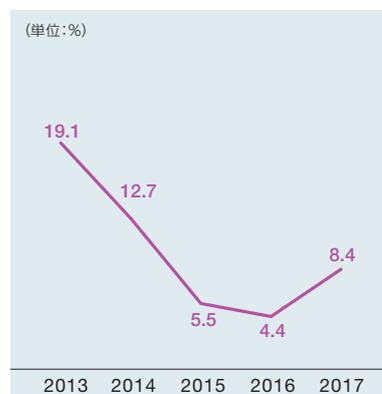
配当金・配当性向



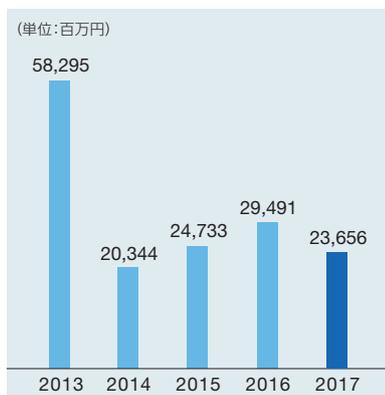
総資産・純資産・自己資本比率



ROE (自己資本利益率)



設備投資額



船腹量の推移 (単体)



貨物輸送量 (単体)



燃料消費量 (単体)



CO₂排出量 (単体)



従業員数 (単体)





トップメッセージ

日頃より、当社グループの事業活動にご支援を賜り、誠にありがとうございます。
6月27日に当社社長を拝命いたしました谷水一雄でございます。

当社グループは、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ことを基本理念として、日々の企業活動を行っております。中期経営計画『NSU 2021～Next Stage after United for 2021～』の初年度である2017年度は、新規契約の獲得や支配船腹の効率配船に努めたほか、安定したドル・円為替レートやドライバルク市況の改善にも支えられ、前期比増収増益となり、所期の収益目標を達成することができました。今後とも当社は、グループ一丸となって次なる飛躍に向け、安定収益事業の拡充はもとより、国内外顧客の海上輸送ニーズを幅広く捉え新たな輸送契約の締結を通じて中期経営計画の達成に向けて取り組んでまいります。引き続きご支援、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

Q

2018年3月期の事業概況についてご説明ください。

A

2017年度を振り返りますと、世界経済は、一部で顕著となった保護主義の連鎖や、重要選挙とこれに伴う政局の不安定化といった政治的リスク、中東や近隣諸国における地政学的リスクの高まりにさらされながらも、先進国での継続的な雇用改善をベースとして、原油など国際商品市況の緩やかな上昇に伴う資源・エネルギー部門の復調や、中国での政府主導によるインフラ投資などの景気対策効果により、総じて安定的な成長を遂げま

した。わが国においては、生産や輸出が堅調に推移したことにより、企業収益は過去最高の水準に到達し、個人消費や民間企業による設備投資などの国内需要や雇用・所得環境にも持ち直しがみられました。

外航ドライバルクにつきましては、全船型において解撤（船舶をスクラップや再利用できる部品などに解体すること）ペースは鈍化したものの、新造船の供給が抑えられたため、大型船型を中心に需給が引き締まり、過去最低の市況水準からの回復過程にあった前年度と比べ、各船型において一層の改善がみられました。一方、外航タンカー市況は、

高齢船の処分が進まないなか新造船の竣工が続いたため、総じて低調に推移しました。また、内航海運市況は、一部需要低迷や荒天遭遇等の影響を受けましたが、ドライ貨物を中心に総じて安定した輸送量を確保したことから、堅調に推移しました。

燃料油価格につきましては、当期の外航海運事業の平均消費価格(C重油)が前期比でトン当たり約87ドル上昇しました。また対米ドル相場は総じて安定的に推移し、期中平均で前期比2円67銭の円安となりましたが、期末にかけて円高が進行しました。

このような事業環境の下で、当期の連結業績は、売上高1,390億円(前期比11.0%増)、営業利益73億61百万円(同12.2%増)、経常利益55億55百万円(同20.6%増)、親会社株主に帰属する当期純利益は66億13百万円(同99.1%増)と、前期に比べ増収増益となりました。

Q 中期経営計画『NSU 2021』の進捗状況について教えてください。

A 計画初年度である2017年度は、期首に策定した計画に対して、売上高、営業利益、経常利益、当期純利益ともに目標を達成、増収増益となりました。また、経営指標である、ROEやD/Eレシオも、計画どおり改善されました。

これまでは、順調な市況の回復や、比較的安定した為替相場の恩恵を享受できましたが、今後は、新造バルカーの増加や中国の需要鈍化、急激な金融情勢の変動などの懸念材料が存在しています。こうした外部環境下、当社は、中期経営計画の重点戦略の1つとして「安定収益事業への経営資源の集中」を掲げ、下振れリスクの低減を進めています。その具体的な取り組みとして、昨年11月にはブラジル鉱石会社Vale社と40万重量トン型鉱石船(いわゆる“Valemax”)の2系列目となる25年COA契約を新たに締結、新日鐵住金(株)殿向け含め合計3隻を保有・運航する計画です。また、エネルギー輸送分野において、石炭輸送を主とするパナマックス型バルカーに加え、大型LPG輸送船を中心に輸送契約の多層化を図り、既存顧客との関係深化に努める一方で、シンガポール法人による外航ケミカルタンカー事業からの撤退を決議するなど、適時適所の「選択と集中」を推し進めることで、船隊の最適化を実現したいと考えております。

Q 安全運航と環境保全への取り組みについてお聞かせください。

A 当社グループは、お客様のあらゆる要請に即応し、誠実で信頼感のある良質な海上輸送サービスを通じて、内外の国と地域を結び、産業、経済、文化の発展に貢献すべく日々活動する企業です。同時に、船舶の安全運航の徹底、海難事故ゼロの達成、環境問題への積極的な取り組みなどを通じて環境保全にも貢献しています。世界をフィールドとする企業として、「安全運航」と「環境保全」は事業の基盤であり使命です。

「安全運航」につきましては、「安全運航管理体制の確立」、「安全運航・環境保全推進委員会の開催」、「危機管理体制の確立」、「船員教育訓練の実施」の項目を基軸として最大限の努力を傾注しております。

「環境保全」につきましては、環境方針を制定し、大気汚染・海洋汚染・CO₂排出などの課題を取り上げ、地球環境保全の活動を推進しております。特に今後は船隊整備に当たって環境規制への対応が重要です。NO_x(窒素酸化物)第3次規制はすでに適用されていますが、昨年9月にはバラスト水管理条約も発効しました。2020年からはSO_x(硫黄酸化物)排出規制も強化される予定です。さらには今後CO₂など温暖化ガスに関する規制も具体化される可能性があります。このようなさまざまな環境規制へ確実に対応してまいりたいと思っております。

Q CSRの考え方、取り組みについてお聞かせください。

A 当社グループのCSR活動は、企業を取り巻く顧客、取引先、株主、従業員、地域社会など多方面のステークホルダーとのコミュニケーションを深めることにより、企業活動に対する理解と信頼を得、また頂戴した種々の意見や情報を継続的な改善プロセスに組み込んで企業価値を高めていくものと考えております。

当社はこの考え方をグループ企業理念の根幹に据えており、グループ会社とともに社会との交流を図っています。その理念の実現を左右するのは、しっかりした会社のマネジメント体制であり、その中軸に位置するのが法令をはじめ社内規程や社会倫理規範を遵守して企業活動を遂行するというコンプライアンス意識であると、当社グループは考えています。

これを前提に、当社グループは経済面で企業活動の競争力をつけ、収益力を整備するとともに地球環境の負荷軽減に配慮し、さらに社会面における市民社会とのつながりを深め、企業規模、企業特性に応じたバランスを取りつつCSRに取り組んでまいります。

Q 当社の強み、今後の成長戦略についてお聞かせください。

A 新日鐵住金(株)殿向けの輸送などインダストリアルキャリア的な性格と、ドライバルクを主とする支配船腹を活かして多岐にわたる輸送ニーズをカバーするコモンキャリア的な性格の両面を併せもつことが、当社の強みと考えております。鉄鋼原料や資源・エネルギー関連貨物輸送など、当社がこれまで得意としてきた分野での安定収益事業へ経営資源の「選択と集中」を進め、サービスの拡充によって輸送シェアをより強固にしております。一方で、今後の拡大が見込まれるバイオマスやアジア・インド洋水域から大西洋まで、新規輸送需要の掘り起こしと捕捉に向けて、外航・内航／本社・海外拠点などグループ一体となったクロスファンクショナルな取り組みをさらに進めてまいります。

また、一層の厳格化が進む環境規制についても、リスクを最小化しつつ他社に先駆けた展開を図ることで商権を拡大するチャンスとして捉えています。すでに2020年初に控えたSOx排出規制については、新日鐵住金(株)殿をはじめとする荷主各位との協働により支配船腹へのSOxスクラパーの搭載を計画、当社船隊のバリューアップを進めています。

こうした取り組みを、安定的な船舶投資と先に述べた安全運航を徹底することでしっかりと支え、2021年度を目標に「次なるステージ」への発展を遂げることに全力を尽くします。

Q ステークホルダーの皆様へメッセージをお願いいたします。

A 当社は、「グループ企業理念」の中で、社会の一員であることを認識してその発展に寄与することを掲げ、事業遂行の基本としております。この理念に基づき、当社は海運業という事業特性や規模に応じたCSR活動に継続して取り組んでおります。

中でも船舶の安全運航は、当社グループにとって社会の皆様からの信頼をいただく上での最重要項目であると位置付けております。

今後ともグループの力を合わせて社会からの期待に応え、持続的成長を目指してまいりますと考えておりますので、変わらぬご支援、ご鞭撻を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

NSユニテッド海運株式会社
代表取締役社長

谷水一雄



トピックス

Topics

1

ブラジル鉄鉱石長期輸送契約締結のお知らせ

当社は、2017年11月27日、ブラジルの資源大手、Vale社と、25年間のブラジル鉄鉱石長期輸送契約を締結いたしました。

契約開始は2020年前半を予定しており、ブラジルから主に中国へ、25年間で約4,000万トンの鉄鉱石を輸送します。

契約履行に当たり、40万重量トン型エコタイプ鉱石船「Valemax」を建造し、保有・運航します。

Vale社とは、2016年12月に、2019年後半より輸送を開始する同内容の長期輸送契約を締結しており、本契約は2系列目となります。

当社は、2017年度を初年度とする現行中期経営計画において、国内外の顧客向け輸送契約の拡充を進めておりますが、鉄鉱石の最大生産者であるVale社との新たな長期契約により、同社の販売量拡大に不可欠な効率・安定輸送に貢献できるものと確信しております。



Topics

2

NS United Shipping (U.S.A.) Inc. 事務所移転

当社の米国現地法人NS United Shipping (U.S.A.) Inc.は、大西洋水域における営業力の強化を目的として、数多くの荷主・海運会社・ブローカーが集まるコネチカット州のスタンフォードに事務所を移転し、2018年4月2日より営業を開始しております。

設立当初の同社の主たる業務は、東京本社向けのブローキング・代理店業務ならびに情報収集でしたが、1993年からハンディサイズによる大西洋水域での自主運航も開始し、同水域における新規トレードや荷主の開拓にも注力しています。

1975年にマンハッタンで現地法人を開設以来、幾度かの変遷をたどってまいりましたが、スタンフォードの「地の利」を生かして、今後も不定期船営業のより一層の競争力とサービス品質の向上を目指してまいります。

新住所： 1055 Washington BLVD Suite 620 Stamford, Connecticut 06901 U.S.A.

電話番号： +1-203-514-4773 (代表)

営業開始日： 2018年4月2日

アクセス： New Haven 線 Stamford 駅下車 徒歩約10分



事業別の概況

今期のポイント

外航海運事業

雇用改善、資源・エネルギー部門の復調、中国政府主導のインフラ投資により世界経済は総じて安定的な成長を遂げ、海運市況もより一層の改善がみられました。新造船の供給圧力が抑えられたため、外航海運市況も回復し、売上高は1,161億77百万円、営業利益は60億49百万円と、前期に比べ増収増益となりました。

内航海運事業

売上高は223億16百万円、営業利益は13億26百万円と、前期に比べ増収増益となりました。

実績 2017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 6隻 882,085重量トン (KT)

内航 3隻 37,127重量トン (KT)

計画 2018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 4隻 530,650重量トン (KT)

内航 2隻 23,370重量トン (KT)

外航海運事業

売上高

1,161億77百万円

営業利益

60億49百万円

前期比 12.5%増

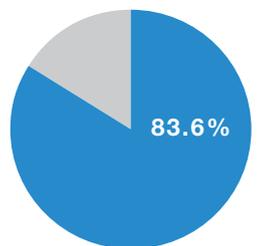
前期比 15.0%増

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春先から下落し、7月には日額6千ドル台と低迷しましたが、8月以降は、中国の旺盛な需要を背景に豪州やブラジルからの鉄鉱石出荷が増加するなか、中国や東豪州における滞船により船腹需給が引き締まり、12月には日額3万ドル台まで回復しました。このような環境下、主要荷主である新日鐵住金(株)殿向けに専用船1隻が新たに竣工し、同社向け中短期輸送契約も継続的に獲得しました。また、海外顧客向け大型鉄鉱石船の長期輸送契約により将来に向けた取り組みを展開するとともに、国内外での営業活動を積極的に続けたことにより、当初の計画を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、中国向けの石炭・穀物輸送が年度を通して安定するなか、前年1月からの堅調さを持続し、秋口には2014年以來の高値を更新、さらに年度末は南米穀物の出荷期を控えて先高感が広がりました。このような環境の下で、主要顧客向けの輸送契約を獲得し、支配船の効率配船に努めた結果、当初の計画を達成することができました。

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、旺盛な荷動きに支えられ8月より太平洋・大西洋両水域とも回復基調となり、総じて想定を上回る水準で推移しました。往航主力貨物である輸出鋼材は、昨年より続くアンチダンピングの影響を受けるなか、堅調な中米向け鋼材とその他方面向け集荷に努め、一定の収益を確保しました。また、復航主力貨物においても、中南米西岸積み非鉄鉱石の新規契約獲得のほか、既存長期契約及び北米積み穀物などの既存貨物を活用した効率配船により一定の収益を確保し、当初の計画を達成することができました。

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、主力の中国向け鋼材輸送では自動車産業向けが堅調に推移したことに加えて、中国国内の鋼材流通価格が上昇したことから鋼材輸出の荷動きは当初の想定を上回りましたが、燃料油価格の上昇や、荒天による不稼働発生等により当初の目標を達成することはできませんでした。

油送船

VLCC(30万重量トン型原油タンカー)、VLGC(8万m³型LPG船)については、ともに老齢船の解撤に比べて新造船の供給圧力が強く、定期貸船契約による運航船の収益安定化を図りましたが、一部契約において市況低迷の影響を免れず、当初の計画を達成することはできませんでした。

当社シンガポール子会社NS UNITED TANKER PTE. LTD.における外航ケミカルタンカー事業は、新規参入が相次ぎ競争が激化するなか、市況は低水準で推移しましたが、長期契約により収益が固定されていたため、当初の計画を達成することができました。しかしながら、かつては有望な未開拓分野として期待されたケミカル船事業ですが、コスト競争と船舶管理の厳格化が進むなか、当社が保有する船隊規模では優位性を獲得することが困難になりました。こうした認識の下、全所有船舶の売却を完了し、2018年3月29日の当社取締役会にて同事業からの撤退を決議、2019年度までに清算する予定です。

内航海運事業

売上高

223億16百万円 前期比 3.6%増

営業利益

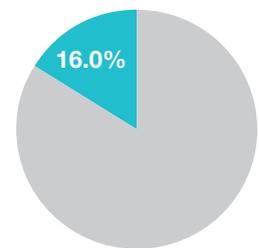
13億26百万円 前期比 3.2%増

売上高・営業利益の推移

(単位:百万円)



売上高構成比



内航船

ドライ貨物のうち、鉄鋼原料輸送は、当期における粗鋼生産量が前期並みの水準で推移するなか、石灰石専用船は台風等の荒天の影響を受け低調に推移しましたが、その他の副原料輸送を主とする一般船が国内の荷動きに支えられたことから、前期比ほぼ横這いとなりました。鋼材輸送は製造業・建設業等の実需が堅調に推移したことから、また、セメント関連貨物輸送もオリンピックや公共事業等の国内需要が増加したことから、ともに前期比で輸送量を伸ばしました。電力関連貨物やその他一般貨物の輸送量は、前期と同水準にて推移しました。このような環境下、船舶調達コストや年度後半からの原油価格高騰に伴う燃料油価格の上昇に対し、適切な船腹対策と効率運航によるコスト削減に努めることで、当初の計画を達成することができました。

タンカーにつきましては、LNG輸送は、瀬戸内航路では計画を上回りましたが、電化・省エネ化等の進展による需要低迷傾向に加え、北海道航路では国内ガス田の安定した湧出量を背景に転送需要が減少し、輸送量は計画を下回りました。LPG輸送は、工業用は内需低迷等の影響を受け輸送量が伸び悩みましたが、民生用は冬季需要期における需要が伸びたことにより輸送量が増加しました。このような環境の下で、効率配船・効率運航に努め、当初の計画を達成することができました。

フリートリスト (2018年3月31日現在)

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 SHINWA-MARU	297,541	
2 NSU JUSTICE	250,835	
3 NSU PRIDE	250,821	
4 NSU INSPIRE	250,813	
5 NSU MILESTONE	250,675	
6 NSS DYNAMIC	233,584	
7 NSS HONESTY	229,548	
8 エヌエスエス コンフィデンス	229,545	
9 NSU ULTIMATE	208,788	
10 NSU TRUST	208,747	
11 NSU VOYAGER	208,745	
12 NSU WELFARE	208,699	
13 CSK UNITED	208,662	
14 SHIN-EI	207,933	
15 SHIN-REI	207,923	
16 NSU OBELISK	207,819	
17 NSU KATSURA	207,791	
18 NSU KEYSTONE	207,684	
19 NSU QUEST	207,362	
20 SPRING NEXUS	206,562	
21 NSS FORTUNE	184,872	
22 UNITED FUTURE	183,230	
23 UNITED ETERNITY	183,026	
24 NSU SIRIUS	182,981	
25 NEW FUTURE	182,598	
26 GOOD HORIZON	182,342	
27 SG UNITED	181,415	
28 UNITED CROWN	181,381	
29 NSU NEWSTAR	181,380	
30 UNITED BREEZE	181,325	
31 NEW DELIGHT	181,279	
32 NSU RESPONSIBILITY	181,126	
33 NEW ADMIRE	181,050	
34 UNITED DIGNITY	180,818	
35 UNITED ADVENTURE	180,745	
36 NSU LODESTAR	180,690	
37 NEW MIGHTY	179,851	
38 E.R. BRANDENBURG	178,978	
39 NSS GRANDEUR	176,882	
40 NEW STAGE	176,877	
41 NEW EXPEDITION	176,387	
TOTAL	8,289,310	

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 SAKURA WAVE	88,299	
6 DOUBLE HARMONY	88,270	
7 JP VERDURE	88,269	
8 BEKS YILMAZ	86,546	
9 KAGUYA	83,900	
10 GLORIOUS WIND	83,410	
11 IBIS WIND	82,937	
12 SEAGULL WIND	82,908	
13 XING JI HAI	82,204	
14 NEW ASCENT	82,179	
15 RISING WIND	82,151	
16 BRIGHT WIND	82,119	
17 NORD BELUGA	81,841	
18 ARGO WIND	81,761	
19 SANTORINI	81,086	
20 ROBIN WIND	78,228	
21 DIAMOND WIND	76,536	
22 CRYSTAL WIND	76,523	
23 CAPETAN GIORGIS	76,447	
24 PALMA BULKER	75,843	
25 KEA	75,633	
26 THISSEAS	75,049	
27 MORNING CLOUD	74,962	
TOTAL	2,245,287	

一般貨物船		
船名	重量トン数 (KT)	
1 ASIAN EXPLORER	16,656	
2 NEW AUDACITY	13,559	
3 KERRISDALE	13,559	
4 HAYATE	13,121	
5 HELIOS TRIUMPH	13,060	
6 MERCURY TRIUMPH	13,060	
7 JOYFUL SPIRIT	12,271	
8 WINDS 3	11,759	
9 GINGA	11,439	
10 HAYABUSA	11,415	
11 PACIFIC HORSE	11,401	
12 ASAKAZE	11,382	
13 TOYO HOPE	10,262	
14 KHARIS PEGASUS	10,102	
15 MIGHTY CHAMP	10,084	
16 MIGHTY DANDY	10,072	
17 BUNGO PRINCESS	10,034	
18 TAMAKI PRINCESS	10,024	
19 REIKA HARMONY	8,790	
20 ALISHAN BLOSSOM	8,767	
21 OCEAN SYMPHONY	8,313	
22 OCEAN HARMONY	8,285	
23 AZALEA	5,727	
24 FIRST CLARITY	5,451	
TOTAL	258,594	

ハンディマックス・ ハンディサイズ		
船名	重量トン数 (KT)	
1 GLOBAL VISION	57,835	
2 PACIFIC INFINITY	56,104	
3 NEW BEGINNING	56,098	
4 NEW DIRECTION	56,097	
5 BULK AVANTI	56,024	
6 NEW DESTINY	53,554	
7 ANDES QUEEN	52,256	
8 INCA QUEEN	52,199	
9 ATACAMA QUEEN	51,213	
10 ANCASH QUEEN	51,068	
11 SPRING QUEEN	51,063	
12 SUMAQ QUEEN	51,052	
13 AREQUIPA QUEEN	51,024	
14 LESEDI QUEEN	50,412	
15 YOU & ISLAND	38,309	
16 SAKURA OCEAN	38,239	
17 LOCOMOTION	38,046	
18 OCEAN MERCURY	37,196	
19 XING NING HAI	34,443	
20 ATLANTIC GRACE	33,709	
21 ATLANTIC RUBY	33,680	
22 ATLANTIC VENUS	33,677	
23 ATLANTIC GLORY	33,472	
24 ATLANTIC OASIS	33,457	
25 EOS VICTORY	33,451	
26 ATLANTIC BRAVE	33,407	
27 ATLANTIC RAINBOW	28,368	
28 ATLANTIC EAGLE	28,339	
29 KING CANOLA	28,207	
30 ATLANTIC FAIRY	27,935	
31 ATLANTIC TRAMP	27,930	
32 PACIFIC SPIKE	24,041	
TOTAL	1,331,904	

VLCC・VLGC		
船名	重量トン数 (KT)	
1 YUGAWASAN	302,481	
2 AQUARIUS WING	299,990	
3 KODAIJISAN	58,591	
4 NS FRONTIER	54,312	
TOTAL	715,374	

(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。

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すべ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おります。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おります。

基本的な考え方

当事業・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おります。

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）、内部監査部門及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おります。

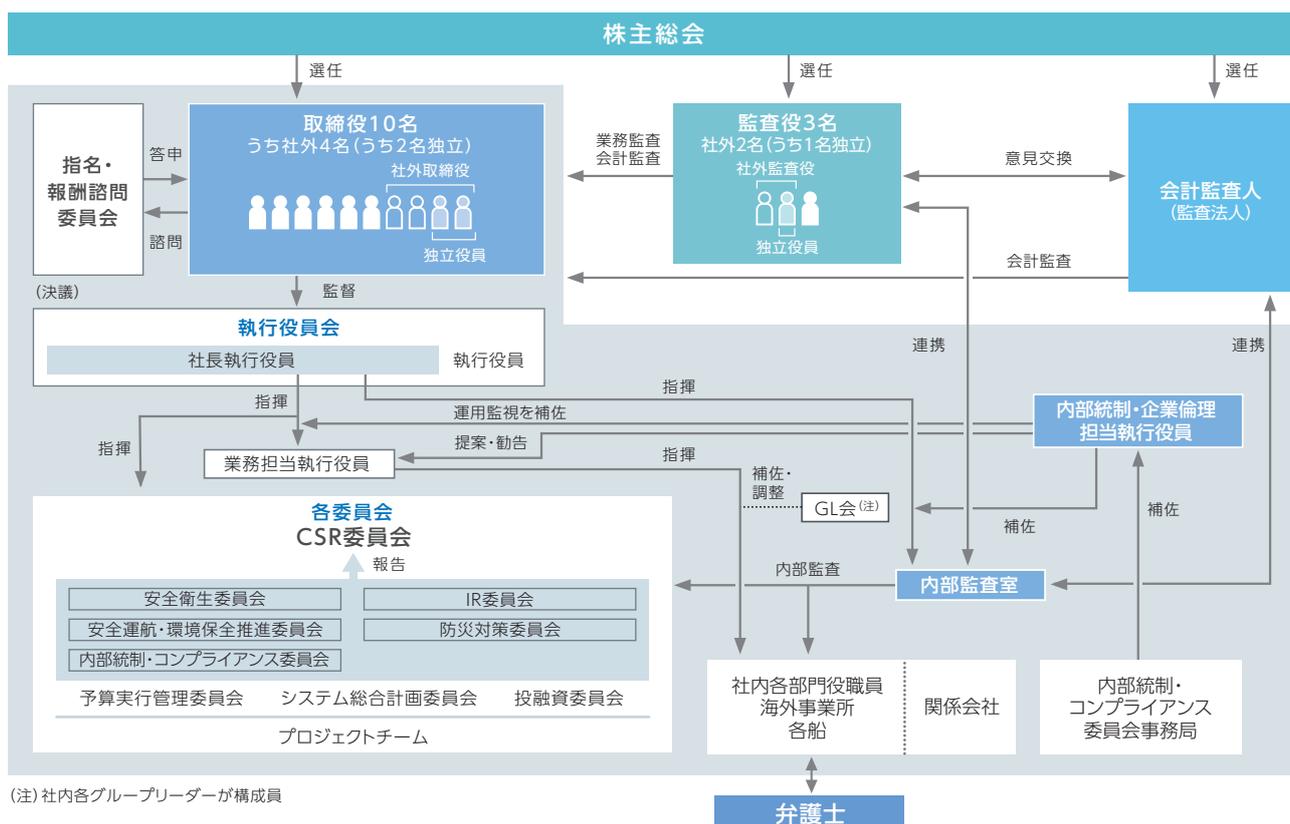
さらに、取締役会における多様な視点からの意思決定と経営の監督機能の充実を図るため、企業経営等に関する豊富な経験や高い識見を有する複数の社外取締役を置いております。

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おります。

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10名（2018年6月27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的確な対応を図るため、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3名のうち2名が社外監査役です（2018年6月27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2名と監査役のうち1名をそれぞれ独立役員として指

コーポレート・ガバナンス模式図 (2018年6月27日現在)



(注) 社内各グループリーダーが構成員

コーポレート・ガバナンス

名し、経営監視機能の客観性及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、当社及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おります。

なお、2016年9月より社長及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おります。

役員報酬

当社の役員報酬は、海運業において求められる能力及び責任に見合った水準を勘案して、役位に応じて定めております。

取締役の報酬については、上記の方針に基づき、株主総会で承認を得た報酬限度額の範囲内で、取締役会にて決議しております。

なお、2017年10月に、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いたしました。

(2017年度 実績)

役員区分	対象となる役員の員数	報酬等の総額
取締役(うち社外取締役)	13名(5名)	196百万円(21百万円)
監査役(うち社外監査役)	4名(4名)	40百万円(40百万円)

(注)上記には2017年6月28日開催の第91回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役4名及び監査役1名の支給額を含んでおります。

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ときにも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。

2017年度は海運市況変動、為替変動、金利変動、燃料油価格変動といった当社におけるマーケットリスクについて特に焦点を当てて管理執行状況を確認しましたが、適切なリスクヘッジがなされており、また、これらを含めたすべてのリスク項目にわたり、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、改定も行われており、適切な執行が行われていることを確認しております。

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おります。

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おります。

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、適正管理に努めております。

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おります。

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様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実施しております。

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おります。

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様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、これを具体的に実現するための「企業行動規範」を定めております。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おります。

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・社外に設置しております。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な取り扱いを受けないことが保証されております。

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おります。

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おります。2017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、重要書類への守秘区分表示の徹底と守秘区分基準の明確化、事故・事件発生時の報告体制の徹底、独占禁止法に関する接触記録記載の徹底等、コンプライアンスに関する要請や情報を、数回に分けて社内説明会を開催して直接発信することに心がけました。また、役職・資格に応じた研修を実施しました。

4 内部統制

会社法及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おります。

2017年度も2016年度の内部統制基本方針に対しその有効性の評価及び運用評価を行いました。当社が内部統制基本方針に記載し整備・運用している内部統制は、当社で想定されるリスクのうち当社に著しい損害を及ぼすおそれのあるリスクに対応しており、重大なリスクに対応するプロセスとして有効に機能しているものと判断し、これを踏襲することを取締役会で決議しました。今後も内部統制のさらなる体制整備の確立を目指してまいります。

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おりますが、当社はこれに全社を挙げて、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様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。今後も役員及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、その年間計画及び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おります。

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、対話の場を設けております。

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おります。

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おります。

*上場会社が、株価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(2018年6月27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 新日鐵住金株式会社)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4月 同社バルク・エネルギー・アトランティック
グループ 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
矢口 新

- 略歴
- 1998年10月 新和海運株式会社入社
 - 2007年6月 同社油送船グループリーダー
 - 2010年10月 当社油送船グループリーダー
 - 2011年6月 当社執行役員
 - 2015年6月 当社取締役常務執行役員(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・相談役
小畠 徹

- 略歴
- 1974年4月 新日本製鐵株式会社
(現 新日鐵住金株式会社)入社
 - 1997年6月 同社シドニー事務所所長
 - 2001年4月 同社関連会社部鉄鋼事業グループリーダー
 - 2002年4月 同社関連会社部部長
 - 2003年4月 同社原料第二部長
 - 2004年6月 日鉄海運株式会社監査役
 - 2005年4月 新日本製鐵株式会社参与原料第二部長
 - 2005年6月 同社取締役原料第二部長
 - 2006年6月 同社執行役員原料第二部長
 - 2007年4月 同社執行役員
 - 2007年6月 日鉄海運株式会社社外取締役
 - 2009年4月 新日本製鐵株式会社常務執行役員
 - 2009年6月 同社常務取締役
 - 2010年10月 当社社外取締役
 - 2011年4月 新日本製鐵株式会社取締役
 - 2011年6月 当社代表取締役社長・社長執行役員
 - 2018年6月 東日本高速道路株式会社代表取締役社長
 - 2018年6月 当社取締役・相談役(現)



取締役*
青木 泰

略歴

1983年4月 新日本製鐵株式会社
(現 新日鐵住金株式会社) 入社
2003年4月 同社海外営業部熱延鋼板輸出
グループリーダー
2005年4月 同社海外営業部厚板・形鋼輸出
グループリーダー
2007年4月 同社バンコク事務所長
2009年6月 同社人事・労政部部长 社外勤務休職
ニッポン・スチール タイ社出向
2011年4月 同社原料第一部長
2012年10月 新日鐵住金株式会社原料第一部 部長
2015年4月 同社執行役員(原料第二部長委嘱)
2018年4月 同社常務執行役員(原料第二部長委嘱)(現)
2018年6月 当社社外取締役(現)



取締役*
木村 真人

略歴

1985年4月 新日本製鐵株式会社
(現 新日鐵住金株式会社) 入社
2001年10月 同社君津製鐵所薄板部冷延工場長
2003年7月 同社君津製鐵所生産業務部
生産計画グループリーダー
2004年11月 同社本社技術総括部
生産計画グループリーダー
2009年4月 同社君津製鐵所薄板部長
2011年4月 同社君津製鐵所生産技術部長
2012年10月 新日鐵住金株式会社君津製鐵所生産技術部長
2014年4月 同社鹿島製鐵所生産技術部長
2016年4月 同社鹿島製鐵所副所長
2017年4月 同社参与物流部長委嘱(現)
2017年4月 日鉄住金物流株式会社社外取締役(現)
2017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



監査役(独立役員)*
三谷 康人



取締役(独立役員)*
山下 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副本部長
2010年4月 同社常務執行役員金属資源副本部長
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)



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
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(現)
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)



監査役*
千原 圭三

執行役員

常務執行役員 中田 義文
執行役員 福田 和志
執行役員 宮井 成彦
執行役員 吉川 誠
執行役員 藤田 透
執行役員 阿諏訪 直樹
執行役員 北里 真一

NSユニテッド海運グループを支えるステークホルダー

わたしたち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。



社会に関する事柄

① 小学生向けの新造船見学会を実施

2017年10月24日、一般社団法人日本船主協会殿との共催で、伊万里港開港50周年記念事業のプレイベントの一環として、当時(株)名村造船所殿で建造されていた18万トン型撒積船UNITED ETERNITYの見学会を開催しました。当日は地元小学校の5・6年生ら約50名を招待し、本船内操舵室・船長室・機関室・甲板等を案内しました。同行した当社船長の話に興味深く耳を傾け、熱心に質問する子供たちの姿が見られ、我が国の暮らしと産業を支える海運への親しみと理解を深めていただきました。



本船を案内する平林船長

② 「きぼう」人命救助

NSユニテッド内航海運(株)社船、石灰石専用船の「きぼう」が、2017年5月9日午前10時半ごろ、岩手県の八木港沖合を航行中、転覆しているプレジャーボートと救助を求める男性を発見。岡田船長は八戸海上保安部に通報するとともに、転覆したボートに近づき、船底に座っている男性に救助用のブイを投げ無事救助しました。この人命救助活動に対し、6月14日に八戸海上保安部で表彰式が行われ、同保安部の山地部長から本船乗組員を代表して岡田船長が感謝状を受け取りました。



本船「きぼう」



賞状を持つ岡田船長と本船乗組員の皆さん

③ エコキャップ収集活動

当社では、社内でペットボトルキャップ専用の回収ボックスを設置し、収集したキャップを定期的にNPO法人エコキャップ推進協会へ送付しております。リサイクル活動を促進するとともに、キャップを焼却処分する際に発生するCO₂を抑制し、再資源化で得た売却益を障がい者・高齢者の雇用創出・自立支援に役立てています。



ペットボトルキャップの回収

④ 地域共同防災活動への取り組み

NSユニテッド海運グループ各社は、入居している大手町ファーストスクエア(東京都千代田区)における共同防災協議会に参加し、消防訓練など地域の共同防災活動に積極的に取り組んでいます。また、当社グループ内にて自衛消防隊を組織し、役員・職員による事務所の防犯・防災についての点検や教育を推進しています。



合同防火防災訓練

⑤ 寄贈カレンダーバザー展に協力

全国の企業・団体からの寄贈カレンダーによる「第10回寄贈カレンダーバザー展」が2017年12月21日~27日に鹿児島県内において実施され、社会貢献運動の一環として、カレンダー47部と手帳4部を主催者である(公財)「かごしまみどりの基金」に寄贈しました。NSユニテッド海運グループでは、当バザーに2006年より毎年参加しています。売上金は全額「緑の募金」に寄付され、森林整備や緑化推進運動支援などに活用されます。



バザーの売上金が活用された森林ボランティア

顧客・取引先の皆様とともに

顧客満足

当社は、主に産業向けの原材料、エネルギー資源及び製品の外航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、海運仲立業者の集中するロンドン、ニューヨーク、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、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、いっそう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）と呼ばれる機会が増えるように努めています。

顧客・取引先などとの安全協議会活動に参画

当社及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、船舶の入出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「海難及びその他の緊急事態対応に関する規程」などにに基づき、顧客・救助者・保険者・船舶代理店・造船所等々の取引先、関係当局などと共同で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

輸送サービスの品質保証

顧客の皆様へ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NSユナイテッドシステム(株)、NSユナイテッドビジネス(株)、(株)インターナショナル マリン コンサルティングとともに、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、維持運用しております。加えて当社及び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おります。改正されたISO14001:2015及び9001:2015への移行作業が終了し、それぞれ認証を受領しました。



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

当社グループの(株)インターナショナル マリン コンサルティングでは、高級鋼材・プラント製品などの貨物の積揚荷役を船長経験者が監督しています。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。



コイルの積み付け状況

株主・投資家の皆様とともに

会社情報の適時開示

当社では、金融商品取引法の諸法令及び東京証券取引所の定める適時開示規則を順守し、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及び投資家の皆様に提供し、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
- NS United REPORT (統合報告書) (和・英)
- 中間事業の報告書 (株主通信)



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おり、説明にはIR委員会方針に基づき役員1名以上及び事務局員が当たっております。2017年度は合計12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、株主の皆様への利益還元を経営上重要な施策の一つとして位置付け、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様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。また、2017年に発表した中期経営計画において「収益力の維持向上による安定配当の実現」を重点戦略の一つとして位置付けており、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、2018年3月に連結業績に対する配当性向を概ね25%から30%へと引き上げる方針といたしました。



従業員とともに

雇用の基本方針

当社は事務系・技術系社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。また外国人乗組員については職員・部員の各種教育訓練の充実を図り、昇格支援システムにより幹部職員の内部育成に努め、長期在籍者を優遇するなど当社グループ管理船への定着率の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

社員が仕事と生活の調和をとり充実した人生を送れるよう、当社は働きやすい職場作りに努めています。母性保護・育児休業・介護休業などで法令を上回る制度を備え、また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ます。2012年4月より、有給休暇取得の向上のため、誕生日・結婚記念日等の記念日に有給休暇を積極利用するよう促進しています。また、毎週水曜日を「ノー残業デー」として定め、従業員に働きかけることにより、その実効性を高めております。

寮(首都圏に2ヶ所)・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のほか、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。また、2008年4月より次世代育成支援一時金制度を導入しています。

従業員の健康と安全への配慮

当社グループでは、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。さらに、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などを実施しています。

海上従業員についても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。

また、何よりも安全を重視し、安全管理システムを徹底するなどの対策をとっています。

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の改善を図っています。社員の現状把握と将来に向けた能力開発、及び公正な処遇を主眼としています。

労働組合との関係

陸上社員は「NSユナイテッド海運労働組合」、海上社員は「全日本海員組合」に加入しており、いずれも労使間で良好な信頼関係を築いています。

研修制度

当社は、従業員が外航海運のプロフェッショナルに育つために、業務遂行を通じて行うOJT(On the Job Training)を軸とし、新入社員研修・海運実務講座・語学研修(英語・中国語他)・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、さまざまな研鑽の機会を提供しています。

- 海運実務講座は社内及び関連海事団体で実施される営業・保険・法規・技術・条約等を対象とした多岐にわたるコースを希望者が選択できる制度を導入しています。
- 乗船研修では、入社2年目以降の陸上社員が研修として当社管理船等に乗船し、船の知識と安全運航の意識向上を図っています。
- 海外実務研修では当社の海外法人や駐在員事務所などに1年間程度社員を派遣し、語学力や国際的な交渉能力の研鑽を図っています。

また技術職には、きめ細かな指導による若年船員早期育成計画を設け、既に入社後4~5年で船内の指導的な役割を果たす一等航海士・一等機関士を育成しています。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。

乗船研修

財務チーム 課長代理 本多 勇貴



乗船研修

2018年3月10日(土)～4月6日(金)
NSS HONESTY (229,548DWT) V-73 (鉄鉱石)
豪州PORT WALCOTT～鹿島

印象深かったこと 異変は少しずつ進行する

乗組員の危機管理能力、異変察知能力(観察眼)の高さと、無事故で一航海を終了することがいかに大変かを感じました。航海ごとの甲板部メンテナンスから、毎日の計器類数値チェック、ネジやナット一つ一つの清掃に至るまで丁寧に気を配ることが異変の兆しをいち早く察知することに繋がるとのことでした。

トラブルの際、海上ではすぐに技師の派遣とはいかず、自力で運航を継続させなければなりません。ジャイロコンパスを使用しつつ、マグネットコンパスとの誤差も確認し、GPSをメインとしつつも、天測を用いた紙面データも保管するなど、ハイテク機器の故障を常に想定し、準備を怠らない姿勢も印象的でした。

研修の前後で変化—ルーティンワークを大切に

財務チームの業務においても航海同様、関係各部署と連携を密にし、正確に日々の業務を積み重ねることが精度の高い資金管理、運用判断、決算資料作成に繋がると改めて実感しました。また、市況変動に備えた危機管理手法への意識を高めることに加え、決算資料等の作成・チェックで異変察知能力を発揮できるよう日々のルーティンワークを大切にしたいと思います。



FRESH WATER TANK内点検・清掃

海外研修

秘書・人事チーム 主任 寺澤 悠



UK

2015年7月～2016年6月
NS United Shipping (U.K.) Ltd.

印象深かったこと ブローカーの仕事に対する意識

毎朝早く出社し極東での動きを整理し、貨物・船の情報をつかんで、いち早く取引先に伝え、決めだ!と見込めば言葉巧みに用船社・船主を鼓舞し成約に繋げる、その技はまさにプロフェッショナル。と思いきや遠隔会議用のモニターでスポーツ観戦をしたり、ダーツで気分転換したりと、ブローカーのメリハリのある働き方に衝撃を受けました。

夕方になるとマーケットが落ち着き運航業務も一段落するので、社員の多くは17時の終業後間もなく、友人とパブであったり家族の待つ家へと消えていきます。仕事とプライベートを当然のように両立している人が多いように感じました。

これからの業務に役立つ経験—人脈と信頼関係

魅力的なブローカーに共通していたのは、交渉をまとめる調整力や的確にアドバイスするためのデータ収集・分析力など実務の技量に加え、幅広い人脈もあり、相手と円滑に引き合いを進めるために上手に信頼関係を築いていた点です。

関係者の皆さんのお陰で、ブローカーだけでなく荷主や船主など多くの方々とも面識を持つことができました。帰任後も大切にしたい繋がりもあり、運航や引き合い業務からはしばらく離れますが、知り合えた彼らとまた関わられたらと思っています。



YBAチーム(Young Baltic Association、バルチック海運集会所メンバーによる若手主体の組織)で参加したチャリティーレース

NSユニテッド海運グループの環境保全・安全運航体制

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、船舶の運航及び事務所内活動において適用される環境の法規制及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及び環境目標を設定し、実施計画に従って目的及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、その他の製品及び資材の環境負荷の低減及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、廃棄物の削減及びその適正な処分に努めます。

8

私たちは、環境方針及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

安全運航基本方針



NSユナイ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に開催し、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。

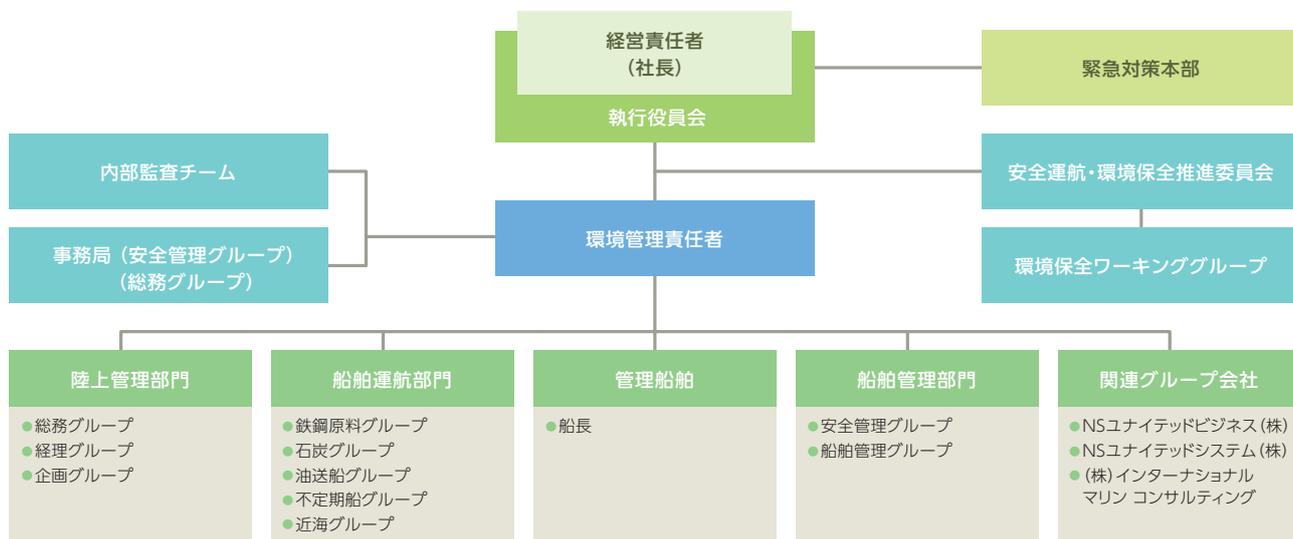
危機管理体制の確立

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、日本人海技者を対象に「若年海技者早期育成計画」を实践。フィリピンやベトナムに当社社員を駐在させ、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。

環境マネジメントシステム組織図



2017年度実施計画(環境マネジメントプログラム)の検証と2018年度実施計画

10年長期目標 (2011年度策定、2016年度見直し)

2011年度から2020年度まで輸送トン・マイル単位当たりの

PLAN ⇨		DO ⇨	CHECK / ACT ⇨		
環境方針	環境目的	2017年度 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	陸上:4月の新入社員研修にて実施 海上:新卒(9月)及び中途入社社員の新入社員研修にて実施 グループ/チームミーティング等を利用し実施計画の内容等を各グループ/チームで共有。各グループ/チームとも年3回以上実施した。「コピー用紙節約キャンペーン」を実施し全社的に環境に関する啓蒙活動を行った。	☆☆☆
		環境内部監査員の育成(1人以上)	環境事務局構成員の内に内部監査員を育成	下期1名育成済	☆☆☆
		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	Top4及び日本人職員に対し、乗船前研修を100%実施した。2017年度は全171回/228人(OJT研修も含む)。	☆☆☆
		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	各船年1回以上訪船した。 安全・品質管理チーム:訪船35回、内部監査33隻 海務チーム:訪船67回、安全検船27回 船舶管理グループ:保守検船29隻/33隻	☆☆☆
		船内安全衛生委員会の開催(1ヶ月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した。	☆☆☆
		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 オイルタンカーにおける安全な荷役の実施 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、甲板より油流出の防止
パラスト水の適切な管理	寄港国の規則に従った、パラスト水の張替えを確実に実施 パラスト水管理条約の発効への対応			各国の規則、代理店の指示に従い、パラスト水張替え手順を順守した。 パラスト水処理装置の搭載期限に応じ、レトロフィット実施を計画。自社運航船には次回入渠時、新造船は竣工時に搭載予定。関連条約・寄港国規制に従い、適切に実施。 パラスト処理装置についての取扱いガイド公文を全船に周知することによる指導を行った。	☆☆☆
輸送トン・マイル単位当たりの燃料使用量を対2000年度比20%削減維持	陸上組織に於ける効率運航の実施 船上に於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2000年度比26.83%削減	☆☆☆
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			【OA用紙消費量】 2017年度:一人当たり 8,621枚 2016年度:一人当たり 8,676枚 結果:一人当たり 前年度比 ▲55枚(▲0.6%)、削減した。 昨年度に続き、公文等を極力電子データ化してペーパーレスを促進した。	☆☆☆
有害大気汚染物質の低減	資源の節約	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)に室内温度が28度となるよう空調温度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した。また、各エリアごとにこまめに空調を調節、節電に努めた。	☆☆☆
		輸送トン・マイル単位当たりのCO ₂ 排出量を対2000年度比20%削減維持	効率運航の実施	輸送トン・マイル単位当たりのCO ₂ 排出量対2000年度比26.82%削減	☆☆☆
		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)	注)新型機器においても、化石燃料を使用している限り、CO ₂ の排出量を下げることができないので、効率運航による削減のみ。	輸送単位当たりのCO ₂ 排出量対1990年度比(2013年度~2017年度平均)28.99%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%)	☆☆☆
		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	実施済み(2017年度-石炭G1隻、不定期船G2隻配船。)	☆☆☆
		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	MARPOL条約に準拠したSECAIにおける低硫黄燃料油の使用 新造船(KH11739)へSOxスクラバー配備	☆☆☆

CO₂排出量(平均値)を対2000年度比20%削減する。

UUU : 達成 UU : 一部達成 U : 未達成

PLAN ⇨	DO ⇨	
2018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内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ヶ月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
	オイルタンカーにおける安全な荷役の実施	通年
	安全な補油、油の移送作業の実施	通年
	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
緊急時に於ける対応の習熟	11月	
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
輸送トン・マイル単位当たりの燃料使用量を 対2000年度比20%削減維持	陸上組織に於ける効率運航の実施	通年
	船上に於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
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	通年
	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
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	通年
リサイクル活動の推進	法令及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及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2000年度比20%削減維持	効率運航の実施	通年
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)	注) 新型機器においても、化石燃料を使用している限り、CO ₂ の排出量を下げることができないので、効率運航による削減のみ。	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

船舶を取り巻く環境

当社グループは、船舶にて、お客様の依頼に従って荷物を港から港へと運ぶという海上輸送サービスを提供しています。

船舶が航行するためには、ディーゼルエンジン(主機関)でプロペラを回し推進します。各機器の運転・制御や乗組員の生活に必要な電気も、ディーゼルエンジン(発電機)を運転して自給しています。ディーゼルエンジンは、主に重油を燃料として運転しており、排気ガス中に二酸化炭素(CO₂)・硫黄酸化物(SOx)・窒素酸化物(NOx)などの大気汚染の原因となる有害物質が含まれています。

船舶を取り巻く環境を考えると、海上を移動する隔離された小さな町をイメージしてください。乗組員が生活していますので、衣類・紙類・プラスチックなど可燃物や、瓶・金属などの不燃物が、陸上の生活と同様に生活廃棄物として必然的に発生します。

洋上で機器が故障した場合は、可能な限り自分たちで修理します。火災などの非常事態が発生した場合も、消防署はありませんので、乗組員で消火しなければなりません。乗組員は、一人で2役も3役もこなさなければならず、さまざまな事態に対応できるような訓練を行っています。

こうしたことをイメージしながら、「環境負荷の低減」(32ページ)及び「安全運航の確保」(34ページ)をご覧ください。ご理解いただきやすいと思います。

潮流海流予測情報提供システム採用

NSユナイテッド内航海運(株)では、従来は高精度情報の入手が困難であった潮流海流予測情報をモニター画面上に表示させることにより「見える化」を実現したシステムを2014年から社船 君鉄丸に搭載しています。本システムでは、同時に必要な気象情報も随時入手可能であり、さらには全国主要300港湾ごとの気象予報、降雨レーダー予報情報も入手可能です。

君鉄丸では、当該システムを活用し、安全で効率的な運航を実現しております。

また、君鉄丸の実績を踏まえ、2017年度以降、瀬戸内航路船を除く社船8隻に同システムを搭載し、2018年度以降はさらに用船30隻に搭載し安全運航、効率運航を実現することとしております。



潮流海流予測情報



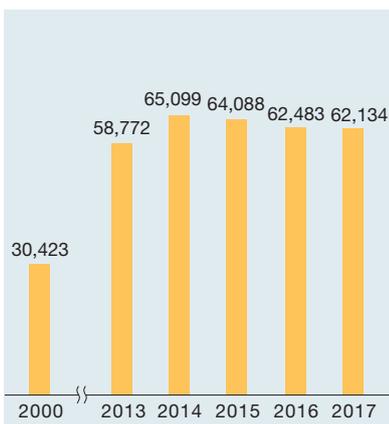
気象情報



気象図表示

貨物輸送量(単体)

(単位:千トン)



燃料消費量(単体)

(単位:千トン)

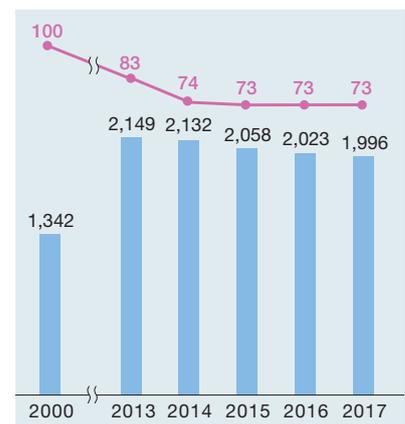
■A重油
■B重油
●単位貨物重量当たりの燃料消費量(トン/千トン)



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2000年度比)



船舶からの大気汚染防止

前ページで紹介しているように、船舶から排出されるさまざまな大気汚染物質を抑制するため、国際海事機関(IMO)で取り決められるMARPOL条約(海洋汚染防止条約)付属書Ⅵが規定されており、大気汚染物質排出規制については、今後、より厳しい要件へ強化されることが決められております。今後の規制強化及び当社の対応について紹介いたします。

SOx排出規制強化

2015年1月からSOx排出規制が排出規制海域内(欧州地域:北海、バルト海及び北米:米国、カナダ沿岸)において強化され、使用する燃料油の硫黄分は0.1%以下に制限されております。

2020年1月から上記以外の一般海域において、SOx排出規制が強化される予定で、使用する燃料油の硫黄分が現在の3.5%以下から0.5%以下に制限されます。

低硫黄燃料油を使用する対策以外にも、硫黄を含まない天然ガスを燃料としたディーゼルエンジンの使用や、エンジンの排気ガスを洗浄してSOxを除去する装置を搭載しSOx排出を抑制する手段も認められております。当社でも排ガス洗浄装置の搭載を進めているところです。

NOx排出規制強化

NOxの排出規制も段階的に進められ、第3次規制が北米(米国・カナダ)沿岸で始まり、次いで欧州(バルト海・北海)でも規制対象海域に指定されていきました。NOx排出規制海域を航行する船舶は、NOx排出第3次規制の要件を満たすた

めの装置を搭載することになり、当社でも今後建造する新造船の仕様を検討してまいります。

CO₂(二酸化炭素)排出抑制の取り組み

2013年以降に建造される船舶の燃費性能を示す指標(EEDI:エネルギー効率設計指標)が取り入れられ、おおよそ5年ごとにその指標は強化され、新しく建造される船舶は燃費性能が向上されております。また、船舶の運航上の工夫でCO₂を削減するために、船舶エネルギー効率管理計画(SEEMP)を作成し運用しております。

来年2019年からは実際に船がどのくらいのCO₂を排出しているのかを具体的に検証する取り組み「燃料消費実績報告制度」を開始します。将来的にはCO₂排出削減をさらに進め、2050年には2008年との比較でCO₂排出量を半減する目標が定められました。最終的にはCO₂排出をゼロにすることも掲げられております。

一方、IMOに先んじてヨーロッパ連合(EU)では、EU各国に寄港する船舶の燃料消費量を監視・報告・検証する取り組み(EU-MRV規則)が2018年から始まっております。燃料消費量の抑制は経済性の追求だけでなく、環境保全推進のための重要な取り組みとなっております。

2020年から強化されるSOx排出規制をはじめ、今後ますます厳しくなる環境規制に対応していくために、燃料消費量の抑制等の自助努力を続けることはもちろん、環境保全活動を進めるにあたり関係する皆様のご協力をいただきながらともに取り組んでいく所存であります。

排出規制海域(Emission Control Area)



バルト海及び北海海域(SOxのみ)



米・加沿岸200海里海域(NOx及びSOx)



米国カリブ海海域(NOx及びSOx)

(注)SOxECAとNOxECAは、別々に指定することも可能。

資料提供:一般社団法人 日本船主協会

環境負荷の低減

バラスト水管理条約への対応

2004年2月に、船舶が保有するバラスト水に含まれる有害な水生生物及び病原体の移動により、海洋環境及び人の健康等へ被害が及ぶのを防ぐことを目的として、「バラスト水管理条約」(正式名称:船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約)が国際海事機関(IMO)で採択されました。これは船舶のバラスト水に含まれた生物、例えば藻類、貝類などの水生生物やコレラ菌などの病原体が、バラスト水とともに船に積み込まれ移動し、移動した先でバラスト水が排出されるため生態系に悪影響を与えているほか、人の健康被害をもたらす事例も発生したことから、これを防止するために制定されたものです。

本条約は2017年9月8日に発効されました。バラスト水中の生物や病原体を他国に移動させないため、バラスト水を外洋で入れ替える、またはバラスト水処理装置を使用して生物や病原体を除去・殺滅することが求められています。バラスト水処理装置は各船ごとに搭載期限(IOPP証書更新時)が定められており、条約発効日から7年後にはすべての船がバラスト水処理装置を使用した管理方法が採られることになります。

当社では、2013年から新造船にバラスト水処理装置の搭載を始めております。今後、既存船に対してもバラスト水処理装置を搭載し、海洋環境保護に努めてまいります。

船内廃棄物の処理

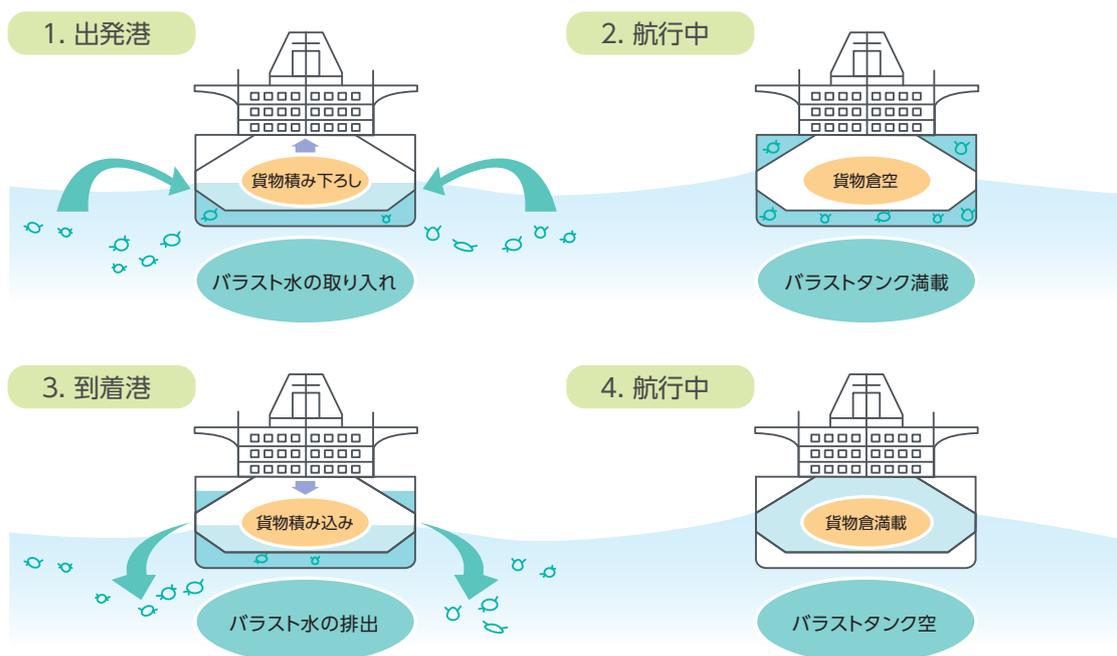
船内では、乗組員が生活をする上でさまざまな廃棄物が発生します。MARPOL条約(海洋汚染防止条約)に従って、船内廃棄物管理計画を策定し、食物廃棄物と環境に有害でない貨物残渣等の特例を除くすべての船内廃棄物は、陸揚げ処分されています。

すべての管理船において廃棄物は、当社の計画に従って、寄港する各港の分別処理やリサイクル要求に対応できるように、13種類に分別しています。また、ダイオキシン発生を抑制できる焼却炉にて可燃物は焼却し最小化を図り、缶つぶし機を搭載するなど、さまざまな対策を進めています。



型式承認された焼却炉

バラスト水を通じた水生生物等の移動



出典:国土交通省報道発表資料(2004年2月16日)

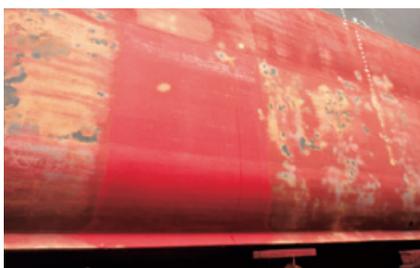
省エネ装置及び省燃費型船底防汚塗料の採用

NSユニテッド内航海運(株)では、船齢20年を越す高齢船舶において、入渠時に省エネ装置の一つである「水流整流装置」の取付及び「低燃費型防汚塗料」の塗装を行いました。下北丸(1994年竣工)に設置された省エネ装置(水流整流装置)は、プロペラ回転中に船尾で発生する水流を整流することにより推進効率を高めます。君鉄丸(1991年竣工)及び第五芙蓉丸(1994年竣工)に塗装された「省燃費型船底防汚塗料」は従来の船底防汚塗料よりも高性能な低摩擦性能を有しています。これらの装置及び塗料の採用により、約3-5%の燃料削減が実証され、CO₂を含む排気ガスの削減が実証されました。

また、最近の入渠時では下北丸及び第五芙蓉丸の船底外板の旧塗膜をすべて剥がし(Full Blast処理)、新たに塗装し直すことにより、船体抵抗を新造時並みに復帰させ、施工前に比べて約1-3%の燃料削減を実現しました。



下北丸に取り付けられた省エネ装置



君鉄丸「省燃費型船底防汚塗料」塗装



第五芙蓉丸 船底外板 旧塗膜剥離作業

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おります。

テーマとして、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、内部監査及び会社審査の状況などを中心に行っております。

2015年9月、環境マネジメントの国際規格ISO14001が、改訂されました。これに対応するため、2017年2月1日に当社グループの環境マネジメントマニュアルを一新しシステムの運用を開始しました。同年5月29・30日に(財)日本海事協会によるISO14001:2015への移行審査を受け、認証されました。

船員教育

管理船舶に乗船する船員に対し、座学研修はもとよりOJT(On the Job Training)による船上教育訓練の計画を策定し、実行しています。その計画の中には環境保全に関する項目も含まれ、乗船前研修などを利用して船員の環境保護に対する意識向上に役立てています。乗船前研修は、日本人船員ならびに外国人船員のうちTop4と言われる船長・機関長・一等航海士・一等機関士に対しては当社で行い、他の外国人船員は現地マンニング会社にて実施しています。実施内容は、船内廃棄物の管理、船舶エネルギー効率管理計画(SEEMP)の運用方法、MARPOL条約への対応ならびに発生した事故の概要と防止策なども周知し、レベルアップを図っています。



フィリピンにおけるセミナー

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あります。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。



船内安全衛生委員会の様子

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。

安全管理システム委員会

安全管理システム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、管理船及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及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

事故の未然防止対策として、管理船船上にニアミスボックスを設置して、より多くのニアミスを取り戻すべく乗組員に働きかけています。ニアミスは、船上及び船舶管理部門にて解析され再発防止策を追究し、集計して管理船にフィードバックされ安全運航に努めています。

船内安全衛生委員会

毎月、乗組員全員参加の船内安全衛生委員会を開催し、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。

安全運航を支えるため、BRMとERM訓練

船上では、船橋(Bridge)にて航海士が見張りをし、船同士の衝突や座礁をしないように操船しています。同じように、機関室(Engine Room)では機関士が、主機関など配置されている機器を効率的に稼働するよう監視・整備しています。

東京湾など船舶が輻輳している海域では、船橋にて船長指揮の下、航海士及び操舵手がチームを組んで安全に航行しており、機関室では機関長指揮の下、機関士及び操機手がチームを組んで主機関など運転している機器を効率的にかつ停止しないよう監視しています。これら船橋及び機関室のチームワークは、安全運航を支える重要な要因となります。

船橋及び機関室のチームワークをより円滑にするため、陸上のシミュレーター施設を用い、休暇中の船長・航海士にBRM (Bridge Resource Management)、機関長・機関士にはERM (Engine Resource Management) 訓練を施しています。



ERM訓練

検船活動の実施

当社運航船の安全を確保するための活動の一つとして、管理している社船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ヶ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。

用船についても当社基準チェックリストに基づいた検船活動を行い、船主や船舶管理会社の協力の下、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。

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実施しています。

当社は、2017年10月から2018年3月にかけて、「人身事故ゼロ・船上火災の防止～Aim for Zero-Injury and No Fire Incident～(2)」をテーマに、社長をはじめ役員やグループリーダー等が訪船し、乗組員と次の内容についてミーティングを行うことで、海陸コミュニケーションの向上を図り、会社運営の基盤である安全運航の重要性を再認識し、海陸一丸となって当社フリートの安全管理体制のさらなる強化を目指しています。

ミーティングの内容

- (1) 人身事故ゼロ
 - 乗組員の技量を考慮した作業配分
 - 保護具の適切な着用
- (2) 船上火災事故の防止
- (3) 今年度発生した事故の紹介

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回サブスローガンを策定、運航船に訪船し安全運航の啓蒙活動を行っています。

1回目は海洋汚染防止、2回目はヒューマンエラー撲滅をテーマとして活動しています。

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・トラブル事例による再発防止対策等の周知 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」を設定し運航管理船と船主に周知し、安全意識を高めています。また、毎年「濃霧時期無事故キャンペーン」及び「年末年始無事故キャンペーン」を展開し、安全運航の啓蒙活動を行っています。



船上操練の様子

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、ともに無事故・無災害を目指していくことを乗組員一同と確認しております。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。



安全キャンペーン

緊急対応演習

当社、NSユナイテッド内航海運(株)及びNSユナイテッドタンカー(株)では、定期的に海難事故を想定し、緊急対応演習を行っています。

NSユナイテッド内航海運(株)は、2017年11月8日に、管理船が静岡県伊東港港外にて台風避難中、走錨により浅瀬へ座礁したという事故を想定し、同社内と管理船舶合同演習を実施しました。事故処理能力を向上させる目的の下、同社長以下船舶部など関連部門が演習に参加しました。想定した海域での座礁事故は、その詳細を公表することが予想され、海事関係のプレスの方々にも参加していただき、模擬記者会見を開催しました。



NSユナイテッド内航海運(株)緊急対応演習

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 (2017年3月31日現在)	当連結会計年度 (2018年3月31日現在)
資産の部		
流動資産	54,373	56,660
固定資産	178,698	172,121
有形固定資産	167,036	159,790
無形固定資産	2,987	2,593
投資その他の資産	8,675	9,739
資産合計	233,071	228,781
負債の部		
流動負債	35,928	42,773
固定負債	120,317	105,317
負債合計	156,245	148,091
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	50,538	56,209
自己株式	△991	△993
株主資本合計	77,028	82,697
その他の包括利益累計額	△219	△2,020
非支配株主持分	17	14
純資産合計	76,826	80,691
負債純資産合計	233,071	228,781

連結株主資本等変動計算書 当連結会計年度(2017年4月1日から2018年3月31日まで)

	株主資本			
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式
当期首残高	10,300	17,181	50,538	△991
当期変動額				
剰余金の配当			△943	
親会社株主に帰属する当期純利益			6,613	
自己株式の取得				△2
連結範囲の変動			0	
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)				
当期変動額合計	—	—	5,671	△2
当期末残高	10,300	17,181	56,209	△993

連結損益計算書

単位:百万円

	前連結会計年度 (2016年4月1日から 2017年3月31日まで)	当連結会計年度 (2017年4月1日から 2018年3月31日まで)
売上高	125,276	139,000
売上原価	112,868	125,896
売上総利益	12,407	13,105
一般管理費	5,849	5,744
営業利益	6,558	7,361
営業外収益	303	341
営業外費用	2,254	2,147
経常利益	4,607	5,555
特別利益	549	2,778
特別損失	1,343	1,915
税金等調整前当期純利益	3,814	6,419
法人税、住民税及び事業税	567	560
法人税等調整額	△73	△751
当期純利益	3,320	6,610
非支配株主に帰属する当期純損失(△)	△2	△3
親会社株主に帰属する当期純利益	3,322	6,613

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 (2016年4月1日から 2017年3月31日まで)	当連結会計年度 (2017年4月1日から 2018年3月31日まで)
営業活動によるキャッシュ・フロー	18,944	15,783
投資活動によるキャッシュ・フロー	△27,141	△6,514
財務活動によるキャッシュ・フロー	10,643	△8,383
現金及び現金同等物に係る換算差額	3	△94
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	2,450	791
現金及び現金同等物の期首残高	24,035	26,485
現金及び現金同等物の期末残高	26,485	27,276

単位:百万円

株主資本合計	その他の包括利益累計額					非支配株主持分	純資産合計
	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		
77,028	591	△1,293	188	295	△219	17	76,826
△943							△943
6,613							6,613
△2							△2
0							0
	△185	△1,458	△229	70	△1,801	△3	△1,804
5,669	△185	△1,458	△229	70	△1,801	△3	3,865
82,697	406	△2,751	△41	365	△2,020	14	80,691

用語解説

ISO14001..... P22、P33

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..... P22、P27

ISOが作成した品質管理及び品質保証の国際規格で、顧客満足及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.. P28、P31、P32、P33

International Convention for the Prevention 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) . P9、P10、P28、P30、P31

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NOxやSOxが含まれている。NOxやSOx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。

CO₂(二酸化炭素) .. P3、P6、P7、P9、P21、P28、P29、P30、P31、P33

本レポートでは、地球温暖化の原因とされる気体としてCO₂(二酸化炭素)を取り扱っており、CO₂は石油製品や石炭の化石燃料を消費する際に排出される。したがって、船舶の運航における燃料消費の際にCO₂は排出され、地球温暖化に影響を与えるCO₂の排出を削減すること、すなわち燃料消費量削減が求められる。

国際海事機関(IMO)..... P20、P27、P31、P32

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。

ダイオキシン..... P32

主に廃棄物の焼却過程で発生するほか、山火事や火山活動などの自然現象などによっても発生する毒性が強い物質。ガン・奇形・免疫力低下・生殖機能異常を誘発する。800度以上の高温でいったんは分解されるものの、温度降下の段階で再合成されるため、ダイオキシン発生を抑制するためには排ガスを急速に冷却する必要がある。

バラスト水..... P9、P28、P29、P32

バラスト水とは、船を安定した姿勢に保つための「おもし」として用いる海水のこと。船は貨物を積載すると沈み込み、揚げ荷すれば浮き上がるが、浮き上がりすぎると安定した姿勢を保つことができなくなる。そこで、貨物を揚げ荷すると同時に船の専用のタンクにバラスト水を取り入れ、過度の浮き上がりを防ぎ、貨物を積載すると同時にバラスト水を排出し、適度な喫水(船体が水中に入っている部分の深さ)に調整している。

BRM(Bridge Resource Management)訓練..... P34

BRM訓練とは、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及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..... P34

ERM訓練とは、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、及びたとえ故障が発生しても最小限に留めるために、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及び行動のあり方を身につけようとする訓練。

ワークライフバランス..... P24

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。



沿革

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させる
- 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
- 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



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、商号を日鉄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
- 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



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

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



会社概要 (2018年3月31日現在)

会社概要

商号	NSユナイ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及びこれに附帯し又は関連する事業
資本金	103億円
株式上場取引所	東京市場(第一部)
従業員数	226名
運航船腹量	128隻(総重量:12,840千重量トン)

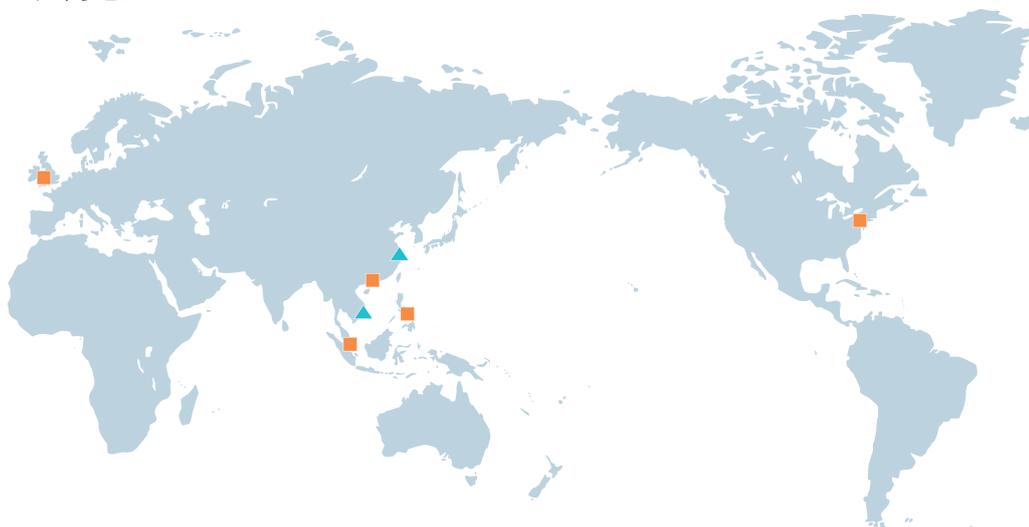


主な連結グループ会社

会社名	主要な事業内容
NSユナイテッド内航海運(株)	内航海運事業
NSユナイテッドタンカー(株)	内航海運事業
NSユナイ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ユナイテッドビジネス(株)	経理業務受託
NSユナイテッドシステム(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 (2018年3月31日現在)

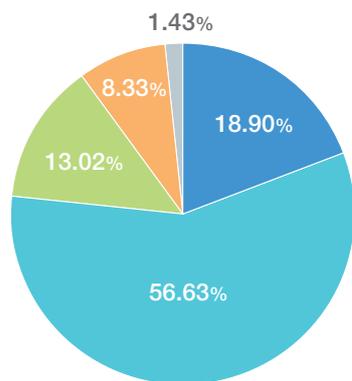
発行可能株式総数 60,000,000株
 発行済株式の総数 23,970,679株
 株主数 7,096名
 大株主

株主名	持株数(千株)	出資比率(%)
新日鐵住金株式会社	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	741	3.15
三菱重工業株式会社	540	2.29
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	489	2.08
三井住友海上火災保険株式会社	413	1.75
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	351	1.49
DFA INTL SMALL CAP VALUE PORTFOLIO	335	1.43

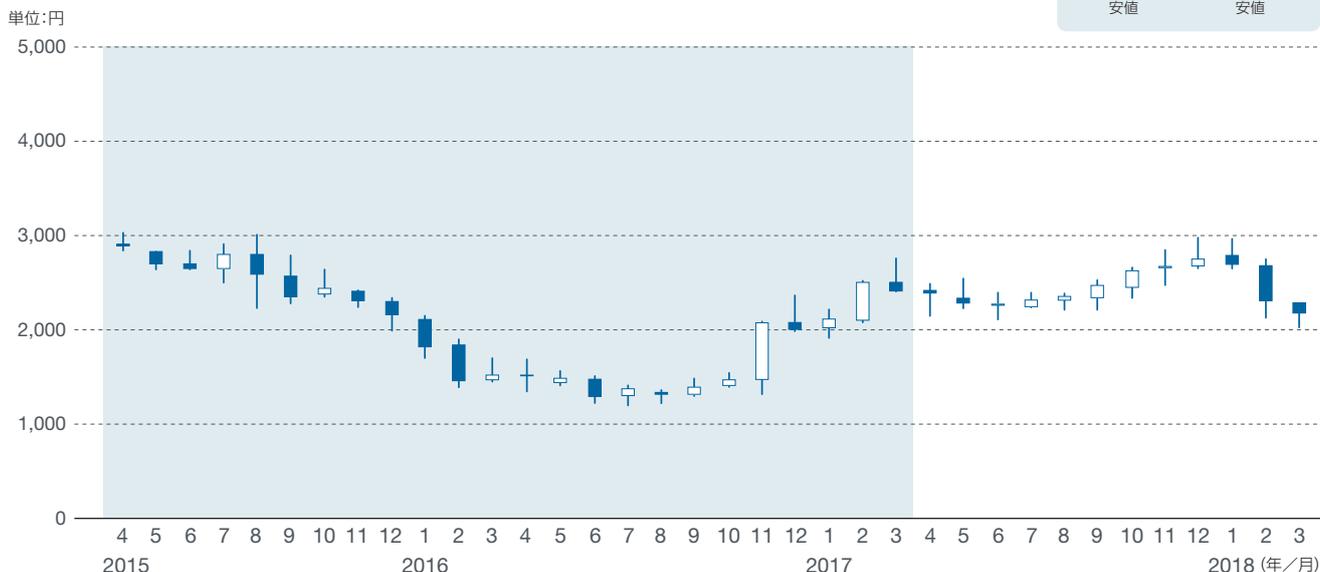
(注) 1. 当社は、自己株式を403千株所有していますが、上記大株主からは除外しております。
 2. 出資比率は自己株式を控除して計算しております。

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、最低値を採用しています。また、始値より終値が高いときは白(陽線)、安いときは青(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)及び株式併合(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 : LEGAL@nsuship.co.jp



NSユニテッド海運グループ「NS United REPORT 2018」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/](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 | <input type="checkbox"/> グループ企業理念 | <input type="checkbox"/> 財務・ESGハイライト |
| | <input type="checkbox"/> 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 | <input type="checkbox"/> トップメッセージ | |
| 事業活動を通じた価値提供 | <input type="checkbox"/> トピックス | <input type="checkbox"/> 事業別の概況 <input type="checkbox"/> フリートリスト |
| 価値を支えるCSR | <input type="checkbox"/> コーポレート・ガバナンス | <input type="checkbox"/> 役員一覧 |
| | <input type="checkbox"/> NSユニテッド海運グループを支えるステークホルダー | |
| | <input type="checkbox"/> 社会に関する事柄 | <input type="checkbox"/> 顧客・取引先の皆様とともに |
| | <input type="checkbox"/> 株主・投資家の皆様とともに | <input type="checkbox"/> 従業員とともに |
| | <input type="checkbox"/> 環境保全・安全運航体制 | <input type="checkbox"/> 環境マネジメントプログラム |
| | <input type="checkbox"/> 環境負荷の低減 | <input type="checkbox"/> 安全運航の確保 |

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？

- | | | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|--|---|
| <input type="checkbox"/> 顧客 | <input type="checkbox"/> 株主・投資家 | <input type="checkbox"/> 金融機関 | <input type="checkbox"/> 企業・団体のCSR・環境などのご担当 |
| <input type="checkbox"/> 研究・教育機関 | <input type="checkbox"/> 学生 | <input type="checkbox"/> SRIインデックスなど評価機関 | <input type="checkbox"/> NGO / NPO |
| <input type="checkbox"/> 当社グループ従業員の家族 | <input type="checkbox"/> 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 | <input type="checkbox"/> 男性 | <input type="checkbox"/> 女性 | | | | | | |
| ご年代 | <input type="checkbox"/> 10代 | <input type="checkbox"/> 20代 | <input type="checkbox"/> 30代 | <input type="checkbox"/> 40代 | <input type="checkbox"/> 50代 | <input type="checkbox"/> 60代 | <input type="checkbox"/> 70代 | <input type="checkbox"/> 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。