

NS United REPORT 2015

2015年3月期



NSユニテッド海運株式会社

編集方針

当社の事業目的である外航貨物運送事業を遂行するにあたって、利益を求めめるだけでなく、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さまにご理解いただくことを編集方針としています。

報告対象期間

2014年4月1日～2015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ユニ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、事業の報告書（第1-2四半期）
- 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ください。

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

環境に関する規制遵守の状況

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。

CONTENTS

ごあいさつ	1
プロフィール	2
グループ企業理念	3
グループの概要	4
グループの事業領域	5

経営戦略

財務・非財務ハイライト	6
トップメッセージ	8
主要船舶および船隊整備計画	10
事業別の概況	11
マネジメント体制	12

CSR情報

NSユニテッド海運グループのCSRについて	14
NSユニテッド海運グループを支える ステークホルダー	15
顧客・取引先の皆さまとともに	16
株主・投資家の皆さまとともに	17
従業員とともに	18
社会に関する事柄	19
NSユニテッド海運グループの環境方針	20
安全運航への取り組み	21
2014年度実施計画の検証と2015年度実施計画	22
環境負荷の低減	24
安全運航の確保	28
Topic／用語解説	30
NSユニテッド海運グループCSR活動の沿革	31

財務情報

経営成績に関する分析	32
連結財務諸表	34

会社情報

会社概要	36
株式の状況	37

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ユニ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

株主・投資家の皆さまをはじめ、お客さま、お取引先さま、NSユニテッド海運グループに関わる皆さまには、日ごろより当社グループの事業にご理解・ご支援を賜り、厚く御礼申し上げます。

当社では、2014年度まで、「CSRレポート」と「アニュアルレポート」を個別に発行してまいりましたが、当社グループの1年間の活動をわかりやすくお伝えし、ステークホルダーの皆さまにより理解していただくため、2015年度版より、経営成績などの財務情報と経営戦略、企業の社会的責任（CSR）、環境への取り組みなどの非財務情報を統合した本レポートを作成することと致しました。

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標榜し、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その規模に応じたCSR活動に継続的に取り組んでまいりました。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さまからの信頼をいただくための最重要事項と位置付けております。これがなければ、地球環境の保全や各ステークホルダーに対する責任を果たすことはできないと考えているからです。

本レポートにより、当社グループがどのように社会の要請に取り組み、対応しているか、皆さまのご理解の一助になれば幸甚に存じます。

代表取締役社長

小島徹



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。と同時に、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

これまで製鉄原燃料をはじめ、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きました。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、お客さまのご要望に柔軟におこたえしています。



NSユニテッド海運株式会社は、世界の海を舞台に、
安全で且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ユニテッド海運株式会社は、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。

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。

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。

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ときは、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

NSユニテッド海運グループの概要 (2015年3月31日現在)

グループ会社数

本社	
子会社 (連結)	50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)	11社
関連会社 (持分法非適用)	4社

従業員数

連結 **672**名

運航船腹量

連結 **209**隻

総重量 **1,167**万重量トン

外航海運事業および付帯事業を営む主な会社

- NSユニテッド海運株式会社 (一般貨物輸送、船舶貸渡など)
- NSユニテッドマリンサービス株式会社 (安全監督・新造船建造監督)
- 日邦マリン株式会社 (船員派遣)
- 株式会社インターナショナル マリン コンサルティング (荷役監督)
- NSUチャーターリング株式会社 (仲介業)
- NSUロジスティクス株式会社 (仲介業)
- NS UNITED SHIPPING (U.K.) LTD. (仲介業)
- NS UNITED SHIPPING (U.S.A.) INC. (仲介業)
- NS UNITED SHIPPING (H.K.) CO., LTD. (仲介業、船舶代理店)
- NS UNITED TANKER PTE.LTD. (外航海運業)
- NS UNITED BULK PTE.LTD. (外航海運業)

内航海運事業および付帯事業を営む主な会社

- NSユニテッド内航海運株式会社 (一般貨物輸送) *
- NSユニテッドタンカー株式会社 (ガス・ケミカル製品輸送)

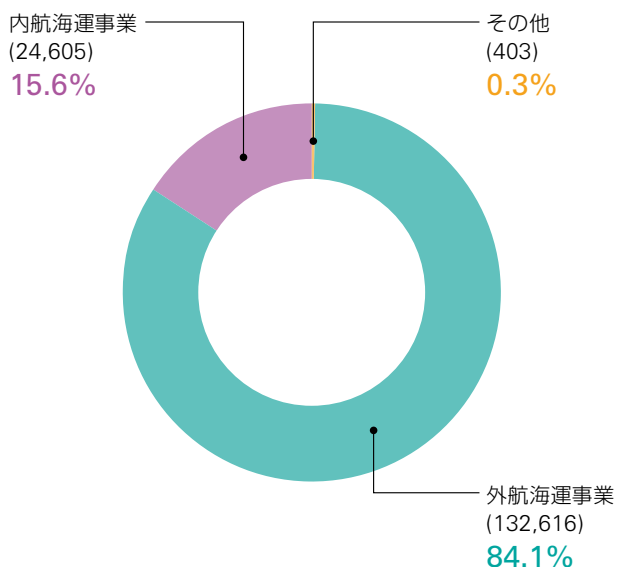
その他の主な会社

- NSユニテッドシステム株式会社 (情報システムの開発・保守)
- NSユニテッドビジネス株式会社 (経理業務受託、不動産管理)

* 2015年8月1日 当社による完全子会社化予定

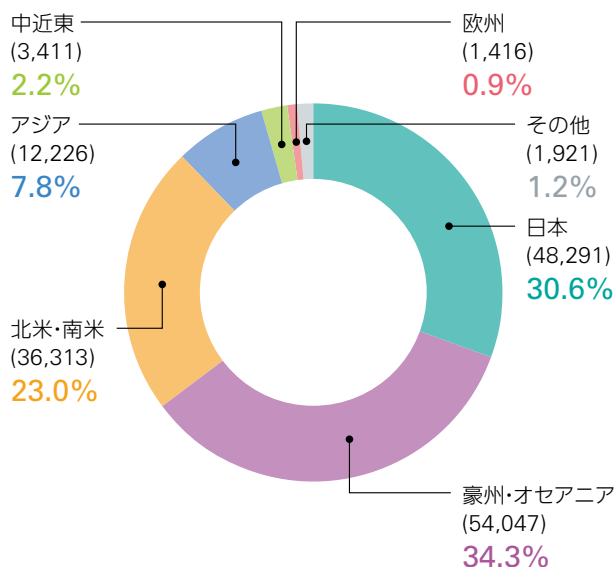
事業部門別売上高 (連結)

(単位: 百万円)



売上高の地域別構成比 (連結)

(単位: 百万円)



NSユニテッド海運グループの事業領域

鉄鋼原料輸送サービス

創立の歴史とともに、鉄鉱石や石炭の輸送を通して、産業の柱である鉄鋼業を支えてきました。船型の大型化・効率化においても常に時代の最先端を走り、安定輸送とコスト削減に大きく貢献しています。



石炭輸送サービス

近年、需要が急増中のインドや中国をはじめとするワールドワイドなサービス展開で、石炭などのエネルギー資源を輸送。電力炭と鉄鋼ミル・一般炭の2チーム制で、多様なお客さまニーズに柔軟に対応しています。



油送船サービス

環境への配慮に取り組む一方、熟練の海技者を海・陸に配した総合的な管理を推進。世界各地の産油国や石油精製地から原油・LPG・石油・石油化学製品の安全輸送を展開しています。



不定期船サービス

ハンディバルカー（2万～5万トン型）を主力とする船隊で、世界中の港に、鋼材・プラントなどの製品や、非鉄鉱石・穀物・肥料・塩・セメント・ウッドチップの原材料など、多種多様な貨物を輸送しています。



近海水域サービス

5千トンから1万3千トンまでの各種船型を揃え、鉄鋼製品・バルク貨物などの輸送サービスを、中国・東南アジア諸国で展開。特に日中貿易では、65年にわたる日中航路配船の実績を活かし、トップシェアを誇っています。



内航海運事業

NSユニテッド内航海運株式会社では鉄鋼関連輸送などドライバルクの国内海上輸送を、NSユニテッドタンカー株式会社ではLNG（液化天然ガス）、LPG（液化石油ガス）などのエネルギー需要関連輸送を国内のお客さまへ展開しています。



財務・非財務ハイライト

財務パフォーマンス (連結)

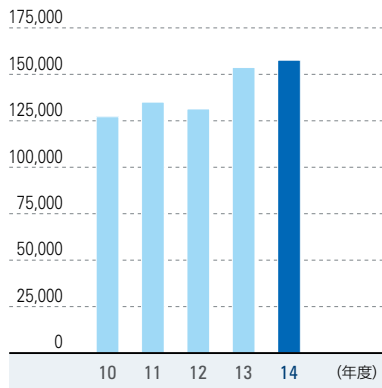
3月31日に終了した会計年度		2014	2013	2012	2011	2010
会計年度						
売上高	百万円	157,625	153,665	131,379	135,044	127,184
営業利益	百万円	9,474	8,842	1,173	1,627	7,394
経常利益	百万円	10,380	8,920	2,529	496	5,873
税金等調整前当期純利益又は 税金等調整前当期純損失 (△)	百万円	10,691	12,005	△14,977	△1,446	4,717
当期純利益又は当期純損失 (△)	百万円	8,626	10,778	△15,505	△914	3,236
1株当たり情報						
1株当たり純資産額	円	319.56	270.91	219.28	274.40	283.23
1株当たり当期純利益又は 1株当たり当期純損失 (△)	円	37.40	46.72	△67.21	△3.96	16.48
会計年度末						
総資産	百万円	227,663	224,507	181,682	190,659	168,974
純資産	百万円	76,481	64,943	52,633	65,581	67,364

非財務パフォーマンス

3月31日に終了した会計年度		2014	2013	2012	2011	2010
従業員数	名	672	663	665	685	676
貨物輸送量	千トン	65,099	58,772	59,475	55,643	45,599
燃料消費量	千トン	686	694	696	718	610
CO ₂ 排出量	千トン	2,132	2,149	2,153	2,230	1,906

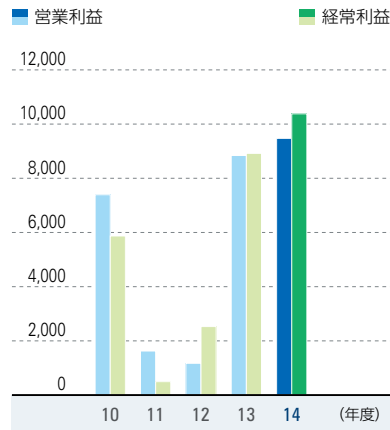
売上高

単位：百万円



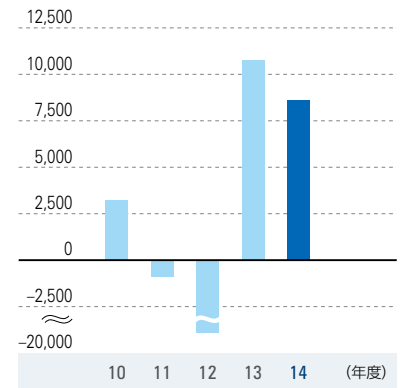
営業利益／経常利益

単位：百万円



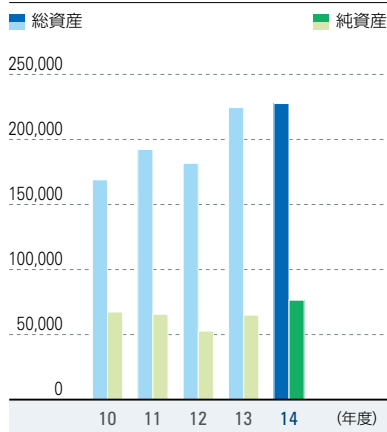
当期純利益又は 当期純損失(△)

単位：百万円



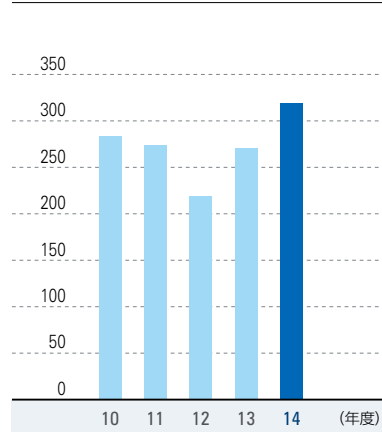
総資産／純資産

単位：百万円



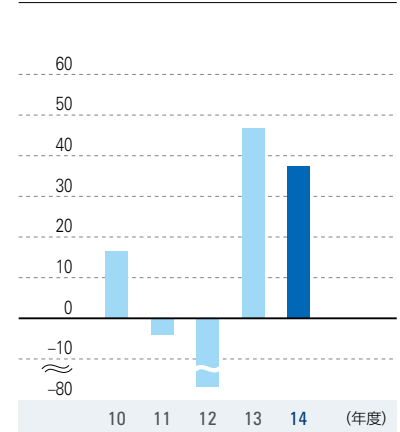
1株当たり純資産額

単位：円



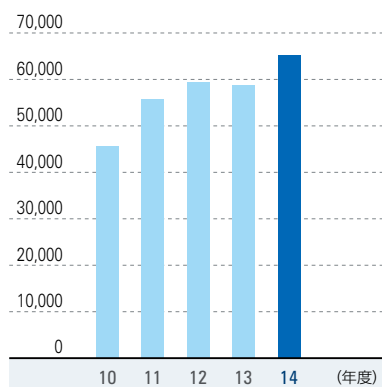
1株当たり当期純利益又は 1株当たり当期純損失(△)

単位：円



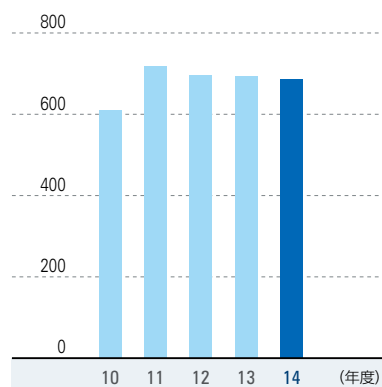
貨物輸送量

単位：千トン



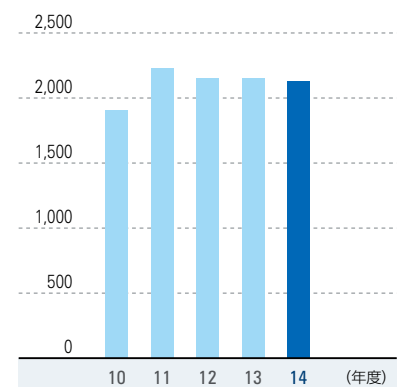
燃料消費量

単位：千トン



CO₂排出量

単位：千トン



トップメッセージ



当社の取り巻く事業環境と中期経営戦略

当社は2014年5月に以下に示す中期経営計画『Unite & Full-Ahead! II』を策定し、今年度は3ヶ年計画の2年目を迎えます。外航海運市況は厳しい水準で推移し、先行きが不透明な状況が続いています。このような状況だからこそ、NSUグループ企業全体の結集により内外航ともに収益向上を図るとともに、大型船舶による資源輸送などの強みを伸ばしプレゼンス向上を図るべく、「新たな発展へのスタート」をスローガンに、グループ一丸となり取り組んでまいります。

中期経営目標

2018年度連結売上高2,000億円、連結営業利益120億円達成を目標に、ドライバルクを中心とした事業基盤を強化する。

目標達成に向けて、下記5つの重点戦略を柱とする実行計画を着実に進めてまいります。

5つの重点戦略

1. 新日鐵住金（株）グループをはじめとする国内外の顧客向け輸送サービスの深化・拡充
2. NSUグループ内の協働・連繫強化による新規商権開拓および獲得
3. 安全・安定運航の徹底
4. グローバル展開に向けた組織強化と人材育成
5. 財務体質の強化

配当金について

株主の皆さまへの適正な利益還元および、当社グループの財務体質等を総合的に勘案したうえで、これまで連結業績に対する配当性向は概ね20%とし、中間配当額については上期業績の推移ならびに下期業績見込みの見直し等を考慮して判断してまいりましたが、株主各位への利益還元をさらに充実すべく、今後は連結業績に対する配当性向を概ね25%へと引き上げることと致します。

安全運航と環境保全への取り組み

当社グループは、お客さま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、国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。と同時に、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設置」、「危機管理体制の確立」、「船員教育訓練」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。

ステークホルダーの皆さまとともに

このレポートを通じてNSユニテッド海運グループの活動に対してご理解、ご賛同をいただけましたら幸いに存じます。

当社はステークホルダーの皆さまと双方向のコミュニケーションを深めてまいりたいと考えておりますので、ご意見をいただければ幸いです。

今後もグループの力を合わせて地域社会の発展への貢献を通じて持続的成長を目指してまいりたい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。

代表取締役社長

小島 徹



主要船舶および船隊整備計画

ケープサイズ



M/V NSU QUEST

重量トン数：207,362 KT

ハンディーサイズ



M/V SPRING QUEEN

重量トン数：51,063 KT

近海船



M/V HAYABUSA

重量トン数：11,415 KT

パナマックスサイズ



M/V RISING WIND

重量トン数：82,151 KT

タンカー



M/V YUGAWASAN

重量トン数：302,418 KT

船隊整備計画（2015年度）

船舶タイプ	隻数	重量トン数 (KT)
ケープサイズ	3	543,500
パナマックスサイズ	0	0
ハンディーサイズ	1	50,800
近海船	0	0

船隊整備実績（2014年度）

船舶タイプ	隻数	重量トン数 (KT)
ケープサイズ	2	458,183
パナマックスサイズ	1	82,151
ハンディーサイズ	3	157,260
近海船	0	0

事業別の概況 (2014年度)

ケーブ型撒積船

主要航路平均用船料が年度初めに日額1万8千ドル台から始まりましたが、荷動きは堅調なものの港湾の積揚能力増強による滞船の減少等で船腹過剰が続きました。さらに、夏場以降中国の景気減速懸念により、従来見られた10~12月の市況上昇も見られず、12月以降は1万ドルを下回る水準となり、年明けも低調に推移しました。このような環境下、当社では主要荷主である新日鐵住金(株) 殿向け専用船が新たに竣工し、同社向け短期輸送契約についても積極的に獲得を図った結果、競争力ある新造船の投入および円安の効果もあって収益は改善しました。また、海外事務所と連携し、海外顧客向けに積極的な営業活動を行った結果、複数の輸送契約の獲得につながりました。

パナマックス型撒積船

継続する新造船供給圧力や中国の石炭輸入減等の要因により、上期は太平洋水域で日額1万ドルを大幅に下回る低水準(上期平均約6千ドル)で推移しました。10月後半に入り市況は一時1万ドルを超えたものの、その後、荷動き量の減少や各水域の需給バランス悪化等の要因を背景に急激に下降局面に入り、2千ドル台という超低水準まで下落を続けました。2月に底を打ったものの年度末まで極めて低位な市況が続いたため、年度を通して前年度を下回る水準(通期平均約6千ドル)となりました。このような厳しい環境下、国内電力・一般産業向け既存契約の更改および新規契約獲得をはじめ、大西洋・インド洋水域における主要顧客への積極的な営業展開による契約獲得に加え、減速運航による燃料コスト削減、高コスト船の処分および効率配船に努め、市況下落による収益圧迫の影響を軽微に抑えました。

ハンディー型撒積船

例年ならば船腹需要が高まり上昇が見込まれる秋口以降において大きく悪化し、低迷した状況が長期化したことから、大西洋・太平洋ともに年度を通して想定を大きく下回り日額6千~7千ドルで推移しました。往航主力貨物である北米ガルフ・東岸向け鋼材の荷動きは堅調に推移し、またメキシコ西岸向け・東南アジア向け鋼材については大幅な数量増となり、輸出鋼材全体としては数量・配船数ともに前期比増となりました。その一方、復航主力貨物については、長期契約比率の高い南米西岸積み非鉄鉱石は安定的な収益を確保したものの、穀物に関しては市況下落による負の影響を大きく受け

る結果となりました。このような環境下、短期用船比率を高めることにより平均用船料を低減し減速運航の徹底と効率配船に努めましたが、特に下期において市況低迷の影響を大きく受けました。

近海水域における小型船

主力の中国向け鋼材輸送では、自動車産業向け輸送は堅調に推移しましたが、家電・OA等その他産業向けは現地材の起用等により輸送数量が減少しました。このような環境下、燃料油価格の下落効果に加え、船隊規模の機動的調整、効率運航の徹底に努めました。

油送船

VLCC市況は、期首から秋口まで低迷したものの、原油価格の下落とともに中国の原油輸入増加、原油備蓄用の船腹需要増などにより11月から反発し、その後は堅調に推移しました。VLGC(8万m³型LPG船)市況は、米国でのシェールオイル随伴のLPG輸出増加、中国・インドなどのアジア新興国の需要増加により海上輸送量とトンマイルが大幅に増大したことで、年間を通じて過去に例のないレベルの高値で推移しました。このような環境の下、長期契約の収益に加え、減速運航など支配船腹のコスト削減の効果もあり、収益を確保しました。

内航船

ドライ貨物については、鉄鋼・セメント会社向け石灰石専用船は前期同様、順調に稼働した一方、セメント専用船による製品輸送量は国内需要が軟化傾向で推移し前期比10%の減少となりました。そのほか、一般船による鋼材、鉄鋼原料および電力関連輸送は、下期の荒天により稼働率低下はあったものの、適切な船腹量による運航効率化を図った結果、年間を通して概ね順調に稼働しました。このような環境下、専用船の稼働が概ね安定したことに加え、一般貨物船の輸送量の確保や輸送効率の向上に努め、安定した業績を達成しました。

タンカーについては、LNG輸送は、瀬戸内海航路では前年同等の輸送量となりましたが、北海道航路では国内産出の天然ガスが減少したため輸入LNGの二次輸送需要が伸び、輸送量が増加しました。一方でLPG輸送は、民生用は暖冬や電化等による需要減、工業用は需要の低位安定等により市況が悪化しました。このような環境下、効率配船・効率運航に努めた結果、安定的な収益を確保しました。

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る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。

■ 個人情報の適正管理

当社は、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、2006年8月には「個人情報適正管理規程」を制定し、コンプライアンス関連規程としてグループ会社にも周知し、適正管理に努めています。2014年度のクレームはありませんでした。

3 コンプライアンスの浸透・推進

当社では「グループ企業理念」を具体的に実現するための「行動基準」を制定しているほか、コンプライアンスをいっそう促進するため、総務担当役員を委員長とするコンプライアンス委員会を設置して、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。

■ コンプライアンス相談窓口

役員・社員などによる法令違反や不正行為など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相談窓口を整備し、その取扱規程を2006年7月に制定しています。公益通報者保護の趣旨に沿い、弁護士を社外相談窓口に起用しており、また2011年10月より社内相談窓口に女性相談員を設け、社員の利便性向上などに努めています。

■ コンプライアンス周知月間

全役員・社員が自らの社会的責任を認識し、これまで以上に高い倫理観を持つとともに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、10月をコンプライアンス周知月間としております。周知月間中には、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・社員に向け発信するほか、2013年10月1日に、グループ会社が今まで掲げてきた企業理念と業務遂行の中で共有されてきた価値観を整理して、新たにNSユニテッド海運グループの企業理念として策定し、これを事務所内各所へ掲示するとともに、海外店所および当社の管理船へ配布・周知するなど、その浸透を図っております。

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まいりました。加えて、2015年5月に施行された改正会社法の要請に対応するため、同年4月の取締役会において「内部統制基本方針」の改定を決議し、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。

なお、2012年4月より内部統制委員会が年度の内部統制活動計画を策定し、その進捗状況を管理することにより、当社グループの内部統制の水準向上を図っております。

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、適切な内部統制を確立し実践していきます。

NSユニテッド海運グループのCSRについて

NSユニテッド海運グループの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。

また、当社グループはこれ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繋がりを深め、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。

NSユニテッド海運グループが取り組むCSR活動の諸側面とそれらの相互関係は
下図のように表示できるでしょう。



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、
 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。



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。

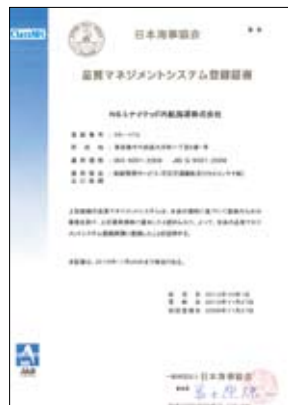
また、内外の顧客を直接訪問し積極的な面談により顧客とのコミュニケーションを図るビジネススタイルは、スポットから長期プロジェクトの提案まで顧客の満足を生み出す源泉の一つと心得、いっそうの信用を築き内外の顧客からファーストクラス・トランパー（不定期船会社）と呼ばれる機会が増えるように努めています。

■ 輸送サービスの品質保証

顧客の皆さまに高品質の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）、NSUロジスティクス（株）、NSUチャーターリング（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、環境マネジメントシステムを確立し、ISO14001：2004の認証を取得しています。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システムISO 9001：2008を組み入れ、システムを維持運用しています。



当社のISO9001：2008認証の登録証書



NSユナイテッド内航海運（株）のISO9001：2008認証の登録証書

■ 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ごろからの連携を深め、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

「海難及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、関係当局などと共同で緊急対応を行う準備をするともに、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。

■ 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。



長尺レールの揚荷役状況

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、業績に影響を及ぼす重要な会社情報を適時に、東京証券取引所のホームページ、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へ開示するなど、適時的・確かなIR情報の提供に努めています。

また、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委員会が、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。

■ 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ることとしています。2014年度は合計21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。当社では、年間配当の配当性向を従来「連結業績ベースの概ね20%」としておりましたが、株主の皆さまへの適正な利益還元および当社グループの財務体質等を総合的に勘案し、「概ね25%」へと方針を変更しました。

IR資料・ウェブサイト掲載

- 有価証券報告書(四半期報告書)(日本語のみ)
- コーポレート・ガバナンス報告書(日本語のみ)
- 適時開示資料
- 決算短信
- NS United REPORT(統合報告書、和英)
- 事業の報告書(株主通信、日本語のみ)



当社ホームページトップページ



IRページ

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のっとり、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。

■ 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、および公正な処遇を主眼としています。

■ 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)・国内代理店研修・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、さまざまな研さんの機会を提供しています。

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。

■ 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づ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。

■ 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。寮・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。

■ 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。

社会に関する事柄

■ 地域共同防災活動への取り組み

NSユナイ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。

■ 文化貢献

（公財）新日鉄住金文化財団を通じて紀尾井ホールにおける音楽活動に協賛するなど、わが国文化の発展に貢献しています。



紀尾井ホールでの演奏風景

■ 海難救助

各国は、管轄する海域において船舶に海難事故が発生した場合、最も至近を航行している船舶に救助要請するため、船舶位置通報制度を構築しています。

この制度の代表的なものとして、米国が全世界的なシステムとして構築したAMVER、日本国ではJASREP（Japanese Ship Reporting System）が定められており、われわれの管理船舶は、航行する海域の同制度に参加し協力体制を敷いています。

■ 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2014年12月19日～21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、97部のカレンダー・手帳を主催者である（公財）「かごしまみどりの基金」に寄贈しました。NSユナイ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。



バザー収益金が活用された森林ボランティア技術研修初級（チェーンソーの目立て）

NSユニテッド海運グループの環境方針

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、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およ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、その他の製品および資材の環境負荷の低減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共に、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。

(2011年6月28日制定)

NSユニテッド海運株式会社
代表取締役社長

小島徹

安全運航への取り組み

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、
お客さま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、安全運航管理体制および営業・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ISO9001：2008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、およ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。

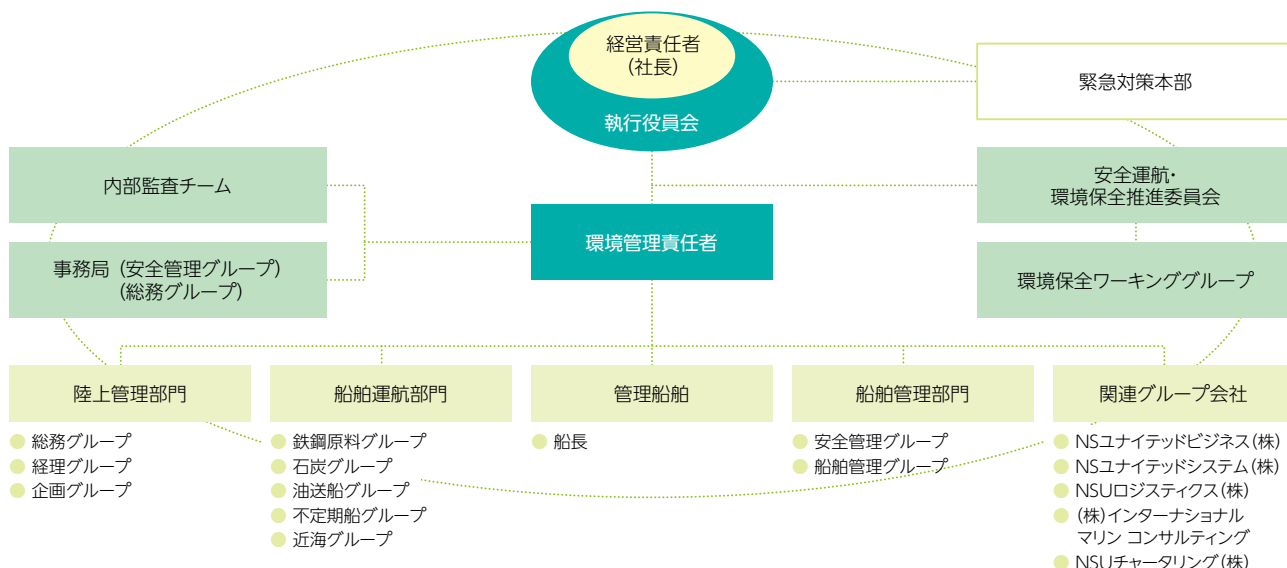
▶ 危機管理体制の確立

当社の「海難およ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」を実践。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



2014年度実施計画(環境マネジメントプログラム)の検証と2015年度実施計画

5年長期目標 (2011年度策定)

2015年度まで輸送トン・マイル単位当たりのCO₂排出量(平均値)を対2000年

PLAN ⇨		DO ⇨	CHECK / ACT ⇨		
環境方針	環境目的	2014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	2014年4月の新入社員研修にて実施 各グループミーティングにて適宜教育を実施	☆☆☆☆
		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	外部研修を1名が受講	☆☆☆☆
		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ユニテッド海運が実施 上記以下は、マンニング会社が実施	年間を通して述べ236人(151回)に対し乗船前研修を実施	☆☆☆☆
		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、安全検船時は計画通り100%実施 保船検船時は全体の60%に実施	☆☆
		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	全管理船で、毎月1回船内安全衛生委員会を実施	☆☆☆☆
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、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、甲板上よりの油流出の防止 緊急事に於ける対応の習熟	用船において微量ながら雨水に混ざり潤滑油が船外に流出	☆☆
		バラスト水の漲替えの実施	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	各寄港国の規則、代理店の指示に従い、本船がバラスト水漲替え手順を順守している(100%達成)	☆☆☆☆
		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2000年度比30.95%削減	☆☆☆☆
		従業員1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	【コピー用紙消費量】 2014年度:1人当たり9,313枚 2013年度:1人当たり9,332枚 結果:1人当たり前年度比△19枚(△0.2%)	☆☆☆☆
省資源、廃棄物削減	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月~9月)に室内温度が28度になるように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	☆☆☆☆
		輸送トン・マイル単位当たりのNOx排出量を対2000年度比20%削減維持	効率運航の実施 改良型機器は、NOxの排出量を下げることが可能であり、規則に沿って新造船に設置	輸送トン・マイル単位当たりのNOx排出量 対2000年度比30.95%削減	☆☆☆☆
		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 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	輸送トン・マイル単位当たりのCO ₂ 排出量 対2000年度比30.92%削減	☆☆☆☆
		輸送単位当たりのCO ₂ 排出量(平均値:2013年~2020年)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)	効率運航の実施 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 排出量を対1990年度比25.84%削減	☆☆☆☆
大気保全(汚染の予防)	有害大気汚染物質の低減	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	当該港に配船した船舶について100%実行(9隻:石炭G 7隻、不定期船G 2隻)	☆☆☆☆

度比20%削減する。

■■■■：達成

■■■：一部未達成

■：未達成

PLAN ⇨	DO ⇨	
2015年度 目標	行動内容	実施期間
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 上記以下は、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、安全な荷役の実施	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
海洋汚染物質の排出削減	ボイラー、エコノマイザーのストブロー実施時の煤の処理	通年
バラスト水の漲替えの実施	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
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	陸上組織における効率運航の実施	通年
	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
従業員1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、フルビズ等による節電の実施	通年
輸送トン・マイル単位当たりのNOx排出量を 対2000年度比20%削減維持	効率運航の実施 改良型機器は、NOxの排出量を下げることが可能であり、 規則に沿って新造船に設置	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 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
輸送単位当たりのCO ₂ 排出量(平均値:2013年~2020年)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)	効率運航の実施 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

■ バラスト水管理条約への対応

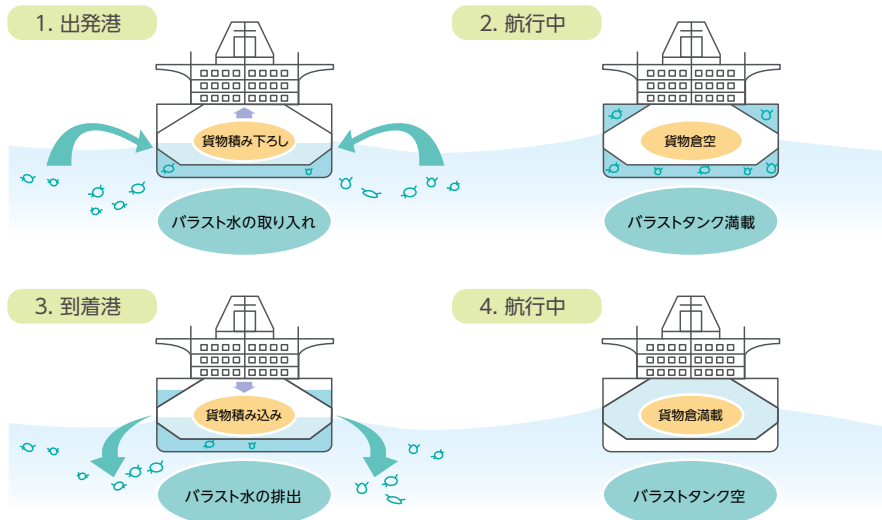
2004年2月に、船舶が保有するバラスト水に含まれる有害な水生生物および病原体の移動により、海洋環境および人の健康等へ被害が及ぶのを防ぐことを目的として、「バラスト水管理条約」（正式名称：船舶のバラスト水および沈殿物の規制および管理のための国際条約）が国際海事機関（IMO）で採択されました。これは船舶のバラスト水に含まれた生物、例えば藻類、貝類などの水生生物やコレラ菌などの病原体が、バラスト水とともに船に積み込まれ移動し、移動した先でバラスト水が排出されるため生態系に悪影響を与えているほか、人の健康被害をもたらす事例も発生したことから、

これを防止するために制定されたものです。

本条約の発効要件は、批准国30カ国以上かつ商船船腹量35%以上となっており、現在44カ国が批准、批准国の船腹量は全体の32.86%で、条約は発効間近な状況です。

本条約は、新造船および既存船の区別なく、すべての船舶に適用され、バラスト水に含まれる水生生物や病原体を除去・殺滅するためのバラスト水処理装置を使用することが求められております。

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。

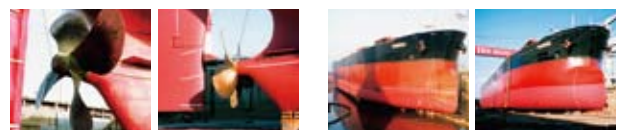


バラスト水を通じた水生生物等の移動 出典：国土交通省報道発表資料（2004年2月16日）

■ 地球温暖化防止

地球温暖化はCO₂などの温室効果ガスによって引き起こされていると言われております。船の航行には重油などの化石燃料を使用するので、CO₂を含んだ排気ガスを排出します。このCO₂ガスを削減するためには、燃料消費量を低減させることが現在のところ有効な手段です。当社では燃料消費量低減のため、以下の対策に取り組んでいます。

- 省エネルギー機器や装置の使用
- 船体クリーニング、プロペラ研磨による推進性能向上
- 状況に応じた減速運転、最適航路の選定
- 効率的な配船計画や貨物積載量の増量による輸送単位当たりの燃料消費量削減



プロペラ研磨前 研磨後

船体クリーニング前 クリーニング後



CO₂排出量の少ない燃料であるLNGを輸送するNSユナイテッドタンカー(株)の「あけぼの丸」

■ 省エネ新造船の建造

NSユナイテッド内航海運（株）では（株）電発コール・テック&マリーン殿との共有で2014年12月17日に竣工した新造船「ひまわり（石炭灰運搬船）」には、各種の省エネ設備・機器が搭載されています。これらの設備・機器は国土交通省も省エネ設備と認定しているもので、本船は実質的に同省の「省エネ適合船」に該当する船舶です。

また本船は船体損傷時の復元性（ダメージスタビリティ）を考慮した船艙構造を採用することで安全と環境面にも配慮した設計となっています。

以下に本船の主要項目と省エネ設備・機器類をご紹介します。

「ひまわり」の主要項目および省エネ設備・機器

主要項目

全長	100.90 m
幅	17.50 m
深さ	8.70 m
満載喫水	5.60 m
総トン数	4,064 トン
載貨重量トン	3,802 mt
貨物船艙容積	4,079 m ³
主機関	ディーゼル LH41LAG
出力	2,647 KW

省エネ設備・機器

軸発電機

プロペラ前部放射状型取付翼(省エネステータ)

プロペラボス取付翼(プロペラボスキャップフィン)

主機冷却水熱回収装置(セントラルプレートクーラー)

最新型船底防汚塗料



(株)電発コール・テック&マリーン殿との共有で竣工した新造船「ひまわり」

■ ダイオキシン発生の防止

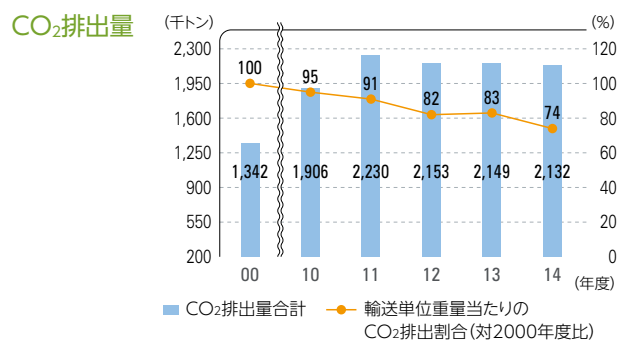
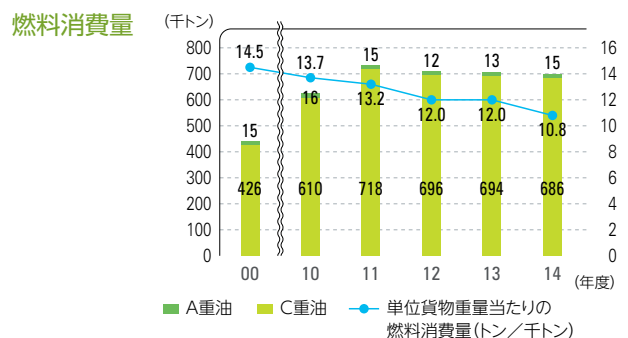
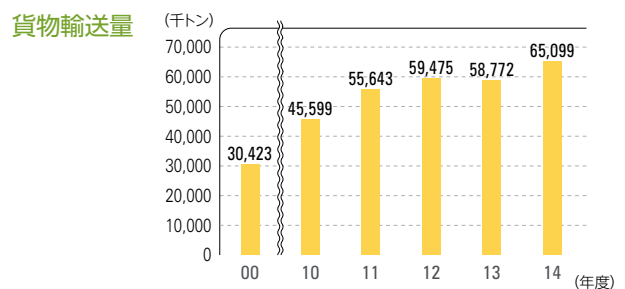
ダイオキシンの発生を防ぐため、焼却炉の排気ガス温度を炉の出口で200℃まで急冷できるようにした焼却炉をすべての新造船に搭載しています。

■ オゾン層破壊の防止

フロンやハロンはオゾン層の破壊物質とされていますが、かつて船内でもフロンは冷凍機・冷房機の冷媒に、ハロンは消火装置の消火剤として用いられてきました。

当社では、新造船の冷凍機、冷房機には代替フロン対応機器を、消火装置にはCO₂式消火装置や高膨張式泡消火装置を搭載しています。

フロンやハロンを使用する機器の新たな設置は禁止されていますが、既存の装置を使用することは可能です。



環境負荷の低減

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。今後の規制強化および当社の対応について紹介いたします。

SOx（硫黄酸化物）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、バルト海および北米：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が現在の1.0%以下から0.1%以下に制限されました。

2020年または2025年以降にはすべての海域において、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。規制開始

時期は2018年にIMOで審議の上決定することになっており、今後の動向を注視してまいります。

低硫黄燃料油を使用する対策以外にも、船用機械メーカー各社では、エンジンの排気ガスを洗浄し、SOxを除去する装置や、天然ガスを燃料として運転するディーゼルエンジンの開発が進められており、新技術の導入も選択できるよう検討を重ねてまいります。

NOx（窒素酸化物）排出規制強化

2016年1月以降に建造する新造船においては、北米（米国、カナダ）沿岸のNOx排出規制海域を航行する場合は、2000年～2010年建造の船と比較してNOx排出量を80%削減することが求められます。当該要件を満たすには、NOx排出抑制のための装置を搭載することになり、当該装置の開発動向を注視しながら今後建造する新造船の仕様を検討してまいります。

排出規制海域(ECA)



バルト海および北海海域
(SOxのみ)



米・加沿岸200海里海域
(NOxおよびSOx)



米国カリブ海海域
(NOxおよびSOx)

※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

■ 船内廃棄物の適正処理

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。これらの船内廃棄物は陸上と同じように分別回収し、食物くずなど粉碎して海洋投棄可能であるもの以外は、船内焼却や陸揚げ処分をしていました。しかし、MARPOL条約（海洋汚染防止条約）の改正により、2013年1月1日から、食物廃棄物・貨物残渣等の特例を除くすべての船内廃棄物の海洋投棄が禁止され、陸揚げ処分することが求められました。

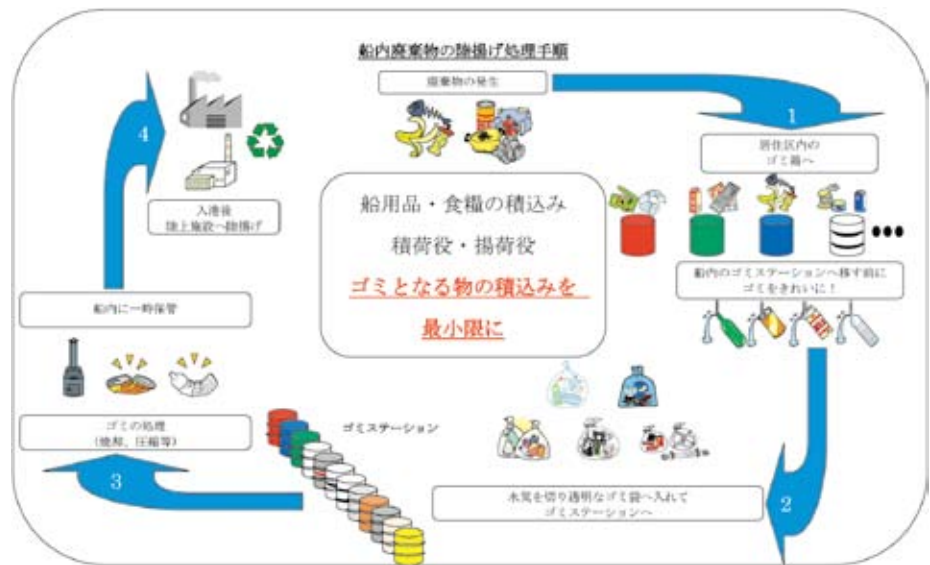
この条約改正に伴い、当社は、船内廃棄物管理計画の手順を改訂し、廃棄物処理の新体制をスタートさせています。

廃棄物管理計画は自主的に船級による認証を取得し、現在の船内での廃棄物処理体制は、発生した廃棄物を以前より細分化した12種類へ分類し、各港の分別処理やリサイクル

要求に対応できる分類体制を整えています。

また、缶つぶし機やゴミ圧縮機の支給、船内焼却処理の促進などによる船内廃棄物の保管体制の構築、廃棄物の元となる紙コップや割箸の使用を削減、不要梱包材の積み込みを最小限にするなどさまざまな対策も進めています。

これらの廃棄物処理状況は逐次報告され、各船舶で適切な廃棄物処理が実施されていることを確認しています。



出典:経済産業省 3R政策フォーム HP: <http://www.meti.go.jp/policy/recycle/main/data/illust/index.html>

環境教育

■ 船員環境教育

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、日本人並びにトップ4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条約への対応並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。

■ 外国人船員の育成

外国人船員のレベルアップを目的とした種々セミナーをフィリピンで開催しています。よりいっそうの専門知識の修得を目的とし、休暇中の船長、機関長、航海士、機関士の職員を対象とした“テクニカルセミナー”もその一つです。航海士、機関士別にそれぞれのテーマに沿った内容で、海上での業務に有効なセミナーとなっています。また、当該セミナーをベトナムでも年2回行っています。



フィリピンでのテクニカルセミナー

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もと、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。

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、管理船および船舶管理部門の内部監査結果、PSC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

事故の未然防止対策として、管理船舶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回収すべく乗組員に働き掛けています。ニアミスは、船上および船舶管理部門にて解析され再発防止策を追求し、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

管理船において乗組員全員参加の船内安全衛生委員会を毎月開催し、前記委員会議事録などの周知、船内における安全衛生および海洋環境保全の活動に関する事項を協議し、乗組員の安全衛生管理・環境保全に対する意識の向上を図っています。



船内での安全衛生委員会の様子

■ ECDIS訓練への取り組み

2012年7月からECDIS*の搭載義務化がIMOで採択され、適切な訓練が船長を筆頭にすべての当直航海士に要求されることとなりました。当社では、管理船に搭載されているすべてのメーカー別訓練を、有効かつ速やかに実施することを積極的に取り組んでいます。特に多くの船員を有するフィリピンでは、東京計器株式会社殿の協力を得て、NSUMP社 (NS United Marine Philippines, Inc.)にECDIS専用のトレーニングルームを設け、必要な訓練と資格を与えるために、独自にインストラクターを育成し、質の高い訓練を日々展開しています。この訓練は、メーカー別Type Specific訓練としては、外航邦船社として初めてNK (一般財団法人日本海事協会)の認証を得た訓練となっています。また、当社ベトナム人船員も当施設を利用しています。



訓練風景
講師：Training Manager MR. SALVADOR I. GARAY II



ECDIS EC-8600

※ECDIS(Electronic Chart Display and Information System 電子海図情報表示装置)は、同一CRT画面にENC(Electronic Navigational Chart 航海用電子海図)とGPSによる自船の位置、予定航路等の情報を重ねて表示することによって航行の支援を行う機器です。著しく航路から離脱し、危険な浅瀬に近づいたりしたときに警報を発する安全機能も併せ持っています。

提供：東京計器株式会社

■ 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ひとつとして、直接管理している社船に対する安全検船を年に1回実施し、また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ヶ月ごとに訪船し実施しています。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於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もと、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。

当社では、2014年度は10月～1月にかけて、無事故・無災害を目指して「with Aim for Zero-Accident and Zero-Injury」をテーマに、安全運航・環境保全推進委員長でもある小島社長をはじめ役員やグループリーダー等が訪船して、次の内容について乗組員とミーティングを行い、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)

- 最近発生した事故の例と原因、対策の周知説明
- 重大事故につながるニアミスの発生例を周知
- 安全運航の維持におけるチームワークの重要性

安全キャンペーンの場にて、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。

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!』のもと、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。

夏場は安全意識の向上、冬場は運航業務の総点検を目的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』および『年末年始無事故キャンペーン』を展開し、安全運航の啓蒙活動を行っています。

事故ゼロ・災害ゼロは終わりのない命題です。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。

■ 緊急対応演習

2014年10月29日に、原油を満載した当社タンカーがサウジアラビアから韓国に向かう航海の途中、マラッカ海峡にてコンテナ船と衝突。コンテナ船の船首が本船右舷船首付近に食い込んだ状態にて停船。本船のカーゴタンクに破口が生じ、海上へ原油の流出が確認されたという想定で演習を実施しました。

当日は、運航しているオイルタンカー1隻を参加させ、実際に事故が発生した時と同様な連絡・報告を海陸間で取り、社内の体制も緊急時に設置する社長を本部長とした緊急対策本部を立ち上げました。このような事故は、その詳細を公表することが想定されますので、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。



緊急対応演習



防火訓練(船上)



安全キャンペーン

■ ロングビーチ港より環境対策への感謝状とグリーンフラッグを受領

米ロングビーチ港では、船舶からの排気ガス抑制を目的とした沿岸減速航行プログラム「グリーンフラッグプログラム」を2005年より実施しており、付近40マイルもしくは20マイルの洋上では12ノット以下への減速を寄港船に推奨、年間90%以上の寄港で減速規定を順守した船社に「環境賞」を、100%順守した船社にグリーンフラッグを贈っています。

当社は2014年度に延べ9隻（石炭グループ7隻・不定期船グループ2隻）が寄港し、100%減速を達成したため、米ロングビーチ港湾局本部より感謝状とグリーンフラッグが贈呈さ

れました。当社は今後も環境保全のため、自主的な取り組みに加え、寄港地・関係先の取り組みにも協力してまいります。



フラッグを掲げる
運航関係者

用語解説

ISO14001 P16, P31

ISO(International Organization for Standardization=国際標準化機構)が作成した環境の国際規格で、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 P16, P21, P31

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。

MARPOL条約 船舶による汚染の防止のための国際条約 P26, P27

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) P22, P23, P26

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(窒素酸化物)やSOx(硫黄酸化物)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たり大きな環境被害の原因となっている。

オゾン層 P25

地上から20~25kmの高さにあるオゾン(酸素の同素体)の密度が高い大気層のこと。太陽からの有害な紫外線の多くを吸収し、地上の生態系を保護する役割を果たしている。オゾン層が破壊され地表に有害な紫外線が増えると、皮膚ガン、結膜炎などの悪影響が人体に及ぶ。

温室効果ガス P24

地球温暖化の原因とされる気体の総称であり、温暖化ガスの中でもCO₂(二酸化炭素)は石油製品や石炭等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の排出量を削減すること、すなわち燃料消費削減が求められる。

減速運転 P24

一般に船舶では、速力を減少させると、速力の低下割合より燃料消費量の低下割合の方が大きく、低速で運転すれば大きな燃料消費量の削減が可能となる。したがって運航スケジュールに時間的な余裕がある場合は、運航速力を減少させ燃料費の削減、CO₂排出の削減が可能となる。

国際海事機関(IMO) P15, P21, P24, P26, P28

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・法律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 P25

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 P22, P23, P24

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。

フロン P25

フロン類は炭素・水素・塩素・フッ素からなるハロゲン化炭化水素の和製語で、無色・無臭・無毒で熱的・化学的に安定していることから、冷媒・発泡・洗浄・溶剤・消火・エアゾール噴霧などに世界中で広く使われてきたが、オゾン層破壊物質として1996年以降製造が禁止された。フロン類の中でも特にオゾン層破壊力の強い物質がハロンで、1994年以降製造が禁止されている。

ワークライフバランス P18

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。

NSユニテッド海運グループ CSR活動の沿革

- 2000年 5月 安全運航推進委員会 設置
- 2000年 10月 新和海運株式会社企業理念 制定
- 2000年 12月 海難予防および事故対策に関する規程 制定
- 2001年 1月 新和マリン(株) ISO 9002認証取得(日本海事協会)
- 2001年 9月 安全運航・環境保全推進委員会に改組
- 2001年 10月 新和海運グループ環境憲章 制定
- 2001年 12月 内部情報管理および内部者取引規制に関する規程 改定
- 2002年 5月 環境報告書 2002発行
- 2002年 11月 IR委員会発足
- 2002年 12月 海難およびその他の緊急事態に関する規程 改定
- 2003年 4月 ISO 14001認証取得(日本海事協会)
対象関係会社:新和海運(株)、新和マリン(株)、
新和ビジネスマネジメント(株)、新和エイジェンシー(株)、
新和チャーターリング(株)、(株)インターナショナル マリン コンサルティング
- 2003年 5月 新和マリン(株) ISO 9001(2000年度版)認証取得
- 2003年 9月 環境報告書2003発行
- 2003年 11月 行動基準 制定
- 2004年 6月 環境報告書2004発行
- 2004年 7月 コンピュータ機器、電子メールおよびインターネット等利用要領 制定
- 2004年 12月 コンプライアンス委員会規程 制定
- 2004年 12月 内部監査規程 制定
- 2004年 12月 新和海運グループ環境憲章 改定
- 2005年 6月 環境報告書2005発行
- 2005年 7月 新和グループ安全運航管理委員会 発足
- 2006年 5月 CSR委員会設置、CSR活動方針 策定
- 2006年 6月 CSRレポート2006発行
- 2006年 7月 関係会社代表がCSR委員会にオブザーバー参加する方針とする
- 2007年 6月 CSRレポート2007発行
- 2008年 6月 CSRレポート2008発行
- 2009年 4月 新和マリン(株) ISO 9001(2008年度版)認証取得
- 2009年 4月 新和海運グループ環境憲章を環境方針に改定
- 2009年 6月 CSRレポート2009発行
- 2010年 6月 CSRレポート2010発行
- 2010年 10月 日鉄海運株式会社と合併し、商号をNSユニテッド海運株式会社に改称
- 2011年 6月 CSRレポート2011発行
- 2012年 4月 内部統制委員会発足(内部統制推進委員会を発展的解消)
- 2012年 6月 CSRレポート2012発行
- 2013年 6月 CSRレポート2013発行
- 2013年 10月 NSユニテッド海運グループ企業理念制定
- 2014年 6月 CSRレポート2014発行



ISO 14001:2004 認証の登録証書

[注:2000年以降を表示しています]

経営成績に関する分析 (2014年度)

■ 当期の概況

当期における世界経済は、緊迫するウクライナ情勢や中東情勢を抱える中、米国を中心とした先進国では内需主導による持ち直しが見られた一方で、新興国では各国の景気動向にばらつきがあるものの、総じて経済成長に勢いを欠きました。

地域別に見ると、米国では、当期前半は設備投資や住宅投資、当期後半は個人消費を牽引役に底堅い成長が続きました。欧州諸国では個人消費が堅調に推移し、それを中心に英国は景気の回復が見られた一方で、ユーロ圏はウクライナ危機を背景とした対ロシア輸出の伸び悩みや設備投資が低調となり低い成長にとどまりました。中国では、政府による急激な経済成長の抑制を目的とした構造調整により経済成長が鈍化しました。わが国においては、消費税率引き上げに伴う駆け込み需要の反動が景気を押し下げたものの、為替相場の円安継続や追加金融緩和・原油安の恩恵等により、回復の兆候が見られました。

外航海運事業につきましては、原油タンカー市況が回復を見せた一方、ドライバルク市況は非常に厳しい水準で推移し、先行きが不透明な状況が続いています。

ドライバルク市況全体は、近年の新造船大量竣工による供給過剰が解消に至らないうえ、中国の景気減速や豪州・南米港湾での滞船縮小等の船腹需給緩和要因も加わったことから、全船型において当初の想定を下回り、過去最低水準で推

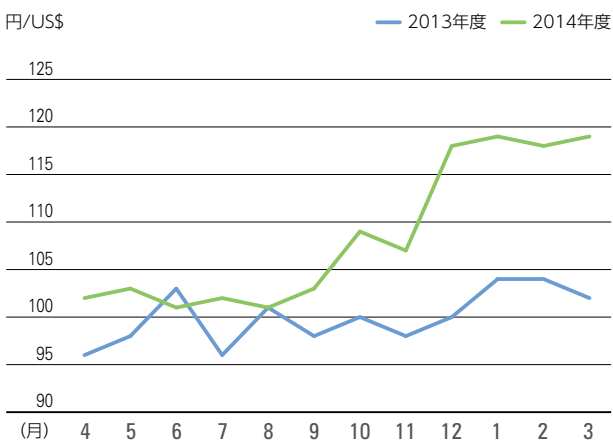
移しました。ケープ型撒積船市況は、前期の高騰を受けて過熱した期待感とは裏腹に、鉄鉱石価格の下落が資源会社の出荷意欲を減退させ、秋の需要期におけるブラジル積み輸送需要が想定ほど伸びなかったことが、市場心理の悪化・市況の低迷につながりました。また、パナマックス以下の中小型撒積船市況は、中国の景気減速に伴う石炭輸入量の減少、インドネシアの鉄鉱石輸出禁止政策等を受け、低迷が続きました。

一方、原油タンカー市況は、製油所の定期修理による需要減等により期初から低水準で推移しましたが、10月末以降は、原油価格の下落に伴い需要期を迎えた国々の輸入量が増加したことや、将来の値上がりを期待した洋上在庫積み増しなどにより、市況は上昇しました。

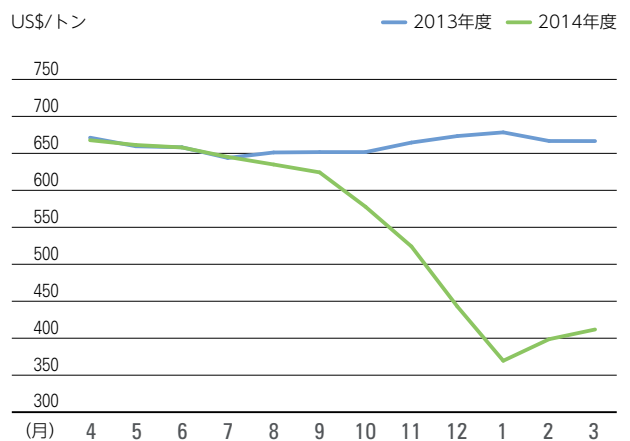
内航海運事業につきましては、セメントやLPG等の一部貨物を除きドライバルク、タンカーともに概ね安定した輸送量を確認しました。

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）がトン当たり上期約627ドル、下期約460ドル、期中平均で約539ドルと、前期比では約88ドル下落しました。燃料油の市場価格は当期末現在ではさらに300ドル台まで下落しておりますが、価格下落前に購入した燃料油の消費に時間を要する中、BAF（燃料油サーチャージ）付契約の運賃減少等により当期の収益改善には直結しませんでした。また対米ドル円相場は上期平均102円、下期平均115

対米ドル円換算率の推移
(社内レート)



船舶用燃料油価格の推移
(内地ボンド重油)



円、期中平均で108円50銭と前期比8円50銭の円安となりました。

このような事業環境下、効率運航・コスト削減を徹底したことに加え、円安の進行に伴う為替評価益や前期の所有船売却によるフリー船隊削減効果もあり、当期の連結業績は、売上高1,576億25百万円（前期比2.6%増）、営業利益94億74百万円（前期は88億42百万円の営業利益）、経常利益103億80百万円（前期は89億20百万円の経常利益）、当期純利益は86億26百万円（前期は107億78百万円の当期純利益）となり、営業利益や経常利益は増益となったものの、前期ほどの特別利益がなかったこともあり、当期純利益は減益となりました。なお、当社グループの事業構成は海上輸送業がほぼ全体を占めており、連結売上高に占める外航海運事業の割合は8割強、内航海運事業の割合は2割弱となっています。

■ 次期の見通し

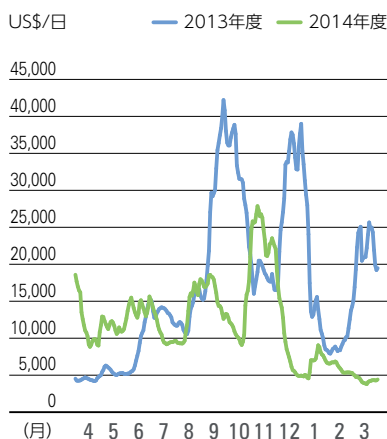
次期につきましては、原油価格の下落や、労働市場が改善されつつある米国を中心とする先進国の成長率の高まりが追い風となるものの、中国や資源国等の成長鈍化を受け、依然として世界経済は緩慢な回復にとどまる見通しです。

外航海運事業につきましては、燃料油安に伴う運航費用減や円高是正による損益改善効果が見込まれる一方、ドライバルク運賃市況低迷による損益悪化の影響度合いは非常に大きく、市況の早期回復可能性を見出せない状況がしばらく続くものと思われます。さらに、為替レートの安定化傾向により当期のような多額の為替差益は見込まれないことから、営業外損益につきましても大幅な悪化が予想されます。

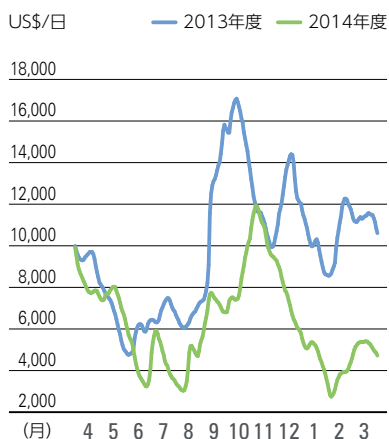
このような事業環境下、当社連結グループの次期の業績見通しは、連結ベース（通期）で売上高1,580億円、営業利益82億円、経常利益61億円、親会社株主に帰属する当期純利益51億円と予想しています。なお、これは対米ドル円換算率を1ドル=115円、燃料油価格は内地C重油価格トン当たり450ドルを前提としています。

用船料の推移

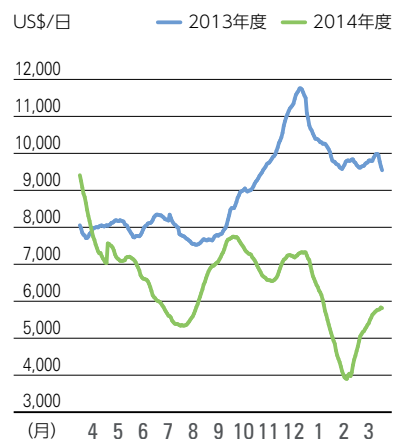
ケープ型用船料(主要航路平均)



パナマックス型用船料(太平洋航路)



ハンディー型用船料(主要航路平均)



※ ケープ型市況については、2014年5月5日以前：4航路平均、2014年5月6日以降：5航路平均（新基準）を記載

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 (2014年3月31日現在)	当連結会計年度 (2015年3月31日現在)
資産の部		
流動資産	60,592	66,759
固定資産	163,915	160,904
有形固定資産	155,857	152,848
無形固定資産	253	235
投資その他の資産	7,804	7,821
資産合計	224,507	227,663
負債の部		
流動負債	37,484	38,857
固定負債	122,080	112,325
負債合計	159,564	151,181
純資産の部		
株主資本		
資本金	10,300	10,300
資本剰余金	13,429	13,429
利益剰余金	39,721	46,127
自己株式	△27	△27
株主資本合計	63,423	69,829
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	588	690
繰延ヘッジ損益	△1,686	2,758
為替換算調整勘定	109	168
退職給付に係る調整累計額	59	268
その他の包括利益累計額合計	△931	3,885
少数株主持分	2,451	2,768
純資産合計	64,943	76,481
負債純資産合計	224,507	227,663

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 (2013年4月1日から 2014年3月31日まで)	当連結会計年度 (2014年4月1日から 2015年3月31日まで)
営業活動によるキャッシュ・フロー	12,590	24,581
投資活動によるキャッシュ・フロー	△40,250	△10,782
財務活動によるキャッシュ・フロー	35,904	△11,978
現金及び現金同等物に係る換算差額	△270	427
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	7,974	2,248
現金及び現金同等物の期首残高	20,262	28,237
現金及び現金同等物の期末残高	28,237	30,485

連結損益計算書

単位：百万円

	前連結会計年度 (2013年4月1日から 2014年3月31日まで)	当連結会計年度 (2014年4月1日から 2015年3月31日まで)
売上高	153,665	157,625
売上原価	138,645	141,983
売上総利益	15,021	15,641
一般管理費	6,179	6,167
営業利益	8,842	9,474
営業外収益	1,799	2,855
営業外費用	1,721	1,949
経常利益	8,920	10,380
特別利益	3,821	435
特別損失	737	124
税金等調整前当期純利益	12,005	10,691
法人税、住民税及び事業税	815	907
法人税等調整額	△40	785
少数株主損益調整前当期純利益	11,229	9,000
少数株主利益	452	373
当期純利益	10,778	8,626

連結株主資本等変動計算書

当連結会計年度（2014年4月1日から2015年3月31日まで）

単位：百万円

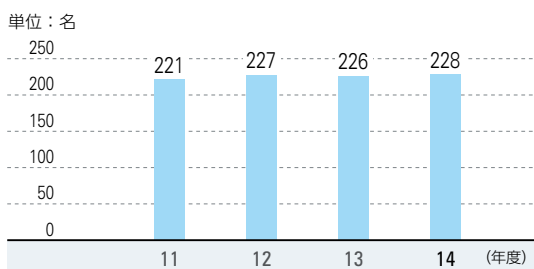
	株主資本					株主資本 合計
	資本金	資本 剰余金	利益 剰余金	自己株式		
当期首残高	10,300	13,429	39,721	△27		63,423
会計方針の変更による累積的影響額			△144			△144
会計方針の変更を反映した当期首残高	10,300	13,429	39,577	△27		63,280
当期変動額						
剰余金の配当			△2,076			△2,076
当期純利益			8,626			8,626
自己株式の取得				△0		△0
連結範囲の変動			△0			△0
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）						
当期変動額合計	—	—	6,550	△0		6,550
当期末残高	10,300	13,429	46,127	△27		69,829

	その他の包括利益累計額					少数株主 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		
当期首残高	588	△1,686	109	59	△931	2,451	64,943
会計方針の変更による累積的影響額						1	△142
会計方針の変更を反映した当期首残高	588	△1,686	109	59	△931	2,452	64,801
当期変動額							
剰余金の配当							△2,076
当期純利益							8,626
自己株式の取得							△0
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）	103	4,444	59	209	4,815	316	5,131
当期変動額合計	103	4,444	59	209	4,815	316	11,681
当期末残高	690	2,758	168	268	3,885	2,768	76,481

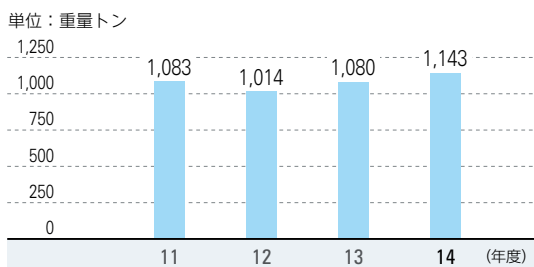
会社概要 (2015年3月31日現在)

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1-5-1
 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
 これに関連または付帯する事業
資本金 103億円
株式上場取引所 東京（第一部）
従業員数 228名



運航船腹量 124隻（総重量：1,143万重量トン）
 （NS UNITED TANKER PTE.LTD. フリート船を含む）



役員 (2015年6月25日現在)

取締役および監査役

代表取締役社長・
社長執行役員 小島 徹
 取締役・
専務執行役員 平松 宏
 取締役・
常務執行役員 菅原 泰
 取締役・
常務執行役員 三浦 和也
 取締役・
常務執行役員 矢口 新
 取締役(非常勤) 谷水 一雄
 取締役(非常勤) 端山 真吾
 監査役
(常勤、社外監査役) 野口 政明
 監査役(非常勤) 坂本 好生
 監査役
(非常勤、社外監査役) 高畑 尚紀
 監査役
(非常勤、社外監査役) 三谷 康人

執行役員

常務執行役員 三田 弘
 常務執行役員 峯村 保広
 執行役員 小山田 充宏
 執行役員 中田 義文
 執行役員 石川 寛二
 執行役員 福田 和志
 執行役員 宮井 成彦
 執行役員 吉川 誠

海外現地法人

NS UNITED SHIPPING (U.K.) LTD.

1st Floor, 1 Knightrider Court, London
 EC4V 5BJ, UNITED KINGDOM
 TEL: +44-20-7248-1227 FAX: +44-20-7236-3426
 E-mail: admin@nsunited.uk.com (general/accounting)
 bulk@nsunited.uk.com (chartering/business)

NS UNITED SHIPPING (U.S.A.) INC.

The Meadows Office Complex,
 301 Route 17 North Suite 210, Rutherford, NJ 07070, U.S.A.
 TEL: +1-201-348-2101 FAX: +1-201-933-3363
 E-mail: susa@nsunited.com

NS UNITED SHIPPING (H.K.) CO., LTD.

Room 1002, Ocean Centre, Harbour City,
 5 Canton Road, Tsimshatsui, Kowloon, HONG KONG
 TEL: +852-2110-1228 FAX: +852-2370-9781
 E-mail: akiyama@nsuship.com.hk

NS UNITED TANKER PTE. LTD.

3 Anson Road, #07-02 Springleaf Tower, SINGAPORE
 079909
 TEL: +65-6323-6716 FAX: +65-6323-6718
 E-mail: tank@nsuship.com.sg

NS UNITED BULK PTE. LTD.

3 Anson Road, #07-02 Springleaf Tower, SINGAPORE 079909
 TEL: +65-6224-9138 FAX: +65-6323-6718
 E-mail: bulk@nsuship.com.sg

PHILIPPINE STANDARD SHIPMANAGEMENT INC.

5F New Solid Bldg., 357 Sen. Gil Puyat Ave.,
 1200 Makati City, PHILIPPINES
 TEL: +63-2-890-1235 FAX: +63-2-890-1227
 E-mail: pssi@pssi-nsuship.ph

海外駐在員事務所

ロンドン

NS UNITED KAIUN KAISHA, LTD. LONDON OFFICE
 C/O NS UNITED SHIPPING (U.K.) LTD.

香港

NS UNITED KAIUN KAISHA, LTD. HONG KONG OFFICE
 C/O NS UNITED SHIPPING (H.K.) CO., LTD.

上海

NS UNITED KAIUN KAISHA, LTD. SHANGHAI OFFICE
 RM 1103, Ruijin Building 205, Mao Ming Nan Lu,
 Shanghai 200020, CHINA
 TEL: +86-21-6415-3557 FAX: +86-21-6415-3667
 E-mail: oie@shinwaship-sh.com.cn

ベトナム

NS UNITED KAIUN KAISHA, LTD. VIETNAM
 REPRESENTATIVE OFFICE
 C/O VIETNAM MARITIME UNIVERSITY
 484 Lach Tray, Haiphong, VIETNAM
 TEL: +84-31-3829609 TEL: +84-31-3853590
 E-mail: y-kishimoto@nsuship.co.jp

株式の状況 (2015年3月31日現在)

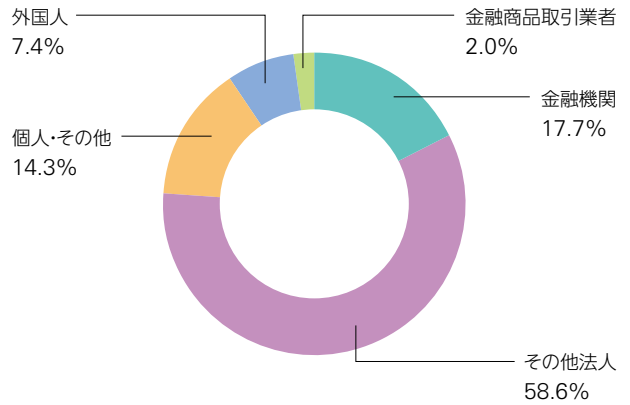
発行可能株式総数 600,000,000株
 発行済株式の総数 230,764,400株
 株主数 8,630名

大株主

株主名	株数 (千株)	出資比率 (%)
新日鐵住金株式会社	78,456	34.01
日本郵船株式会社	43,247	18.75
東京海上日動火災保険株式会社	10,016	4.34
株式会社みずほ銀行	7,495	3.25
三井住友海上火災保険株式会社	5,860	2.54
三菱重工業株式会社	5,400	2.34
新健海運股份有限公司	5,048	2.19
損害保険ジャパン日本興亜株式会社	4,800	2.08
株式会社三菱東京UFJ銀行	2,250	0.98
CBNY DFA INTL SMALL CAP VALUE PORTFOLIO	2,033	0.88

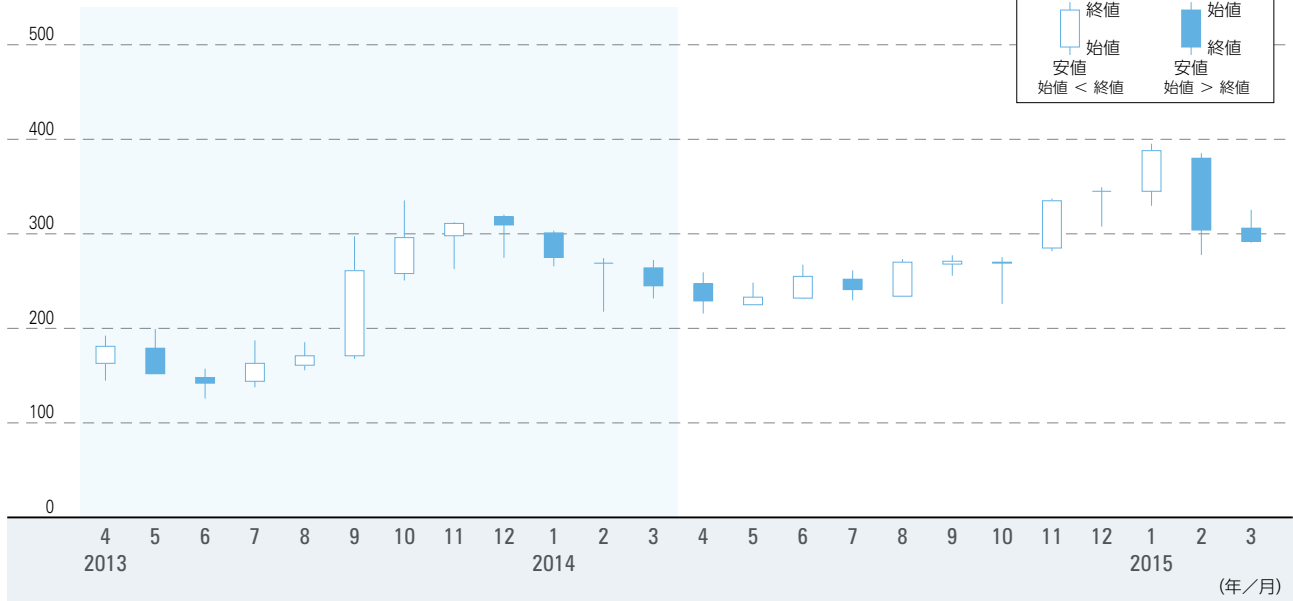
(注) 出資比率は自己株式 (91,308株) を控除して計算しております。

株式分布状況



株価推移

単位：円





NSユニ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



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



NS ユナイテッド海運グループ「NS United REPORT 2015」をお読みいただき、ありがとうございました。
ご意見、ご感想をお聞かせください。

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）

- 経営戦略 財務・非財務ハイライト トップメッセージ
 主要船舶および船隊整備計画 事業別の概況
 マネジメント体制
- CSR 情報 NS ユナイテッド海運グループの CSR について
 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
 顧客・取引先の皆さまとともに
 株主・投資家の皆さまとともに
 従業員とともに 社会に関する事柄
 NS ユナイテッド海運グループの環境方針
 安全運航への取り組み
 2014 年度実施計画の検証と 2015 年度実施計画
 環境負荷の低減 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？

- 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・家族 その他（ ）

⑤次回レポートをご希望されますか？

- はい いいえ

差し支えない範囲でご記入ください。

お名前	性別 <input type="checkbox"/> 男 <input type="checkbox"/> 女	年齢	歳
ご住所 〒			
ご職業（勤務先・学校名など）		部署・役職	

ご協力ありがとうございました。

個人情報保護方針 このアンケートにより皆さまから収集させていただく個人情報につきましては、

(1) NS United REPORT に関するアンケートの調査・分析・検討 (2) 次回ご希望の方への送付の目的に限り利用させていただきます。
ご同意いただいた上で、このアンケートのご記入・ご提出をお願い申し上げます。