

NS United REPORT 2016

2016年3月期

CONTENTS

02

グループ概要

NSユナイテッド海運グループの概要と全体像をお伝えします。

02 グループ企業理念

04 数字で見るNSユナイテッド海運グループ

06

マネジメントメッセージ

代表取締役社長の小畠徹より、2016年3月期の総括と、現在取り組んでいる中期経営計画の進捗状況及び今後の展望についてご説明します。

06 連結財務ハイライト

07 トップメッセージ

● 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。

● 報告対象期間

2015年4月1日～2016年3月31日
一部この期間外の事柄も報告しています。

● 報告対象組織

NSユナイテッド海運とその関係会社を対象としています。

● その他の当社刊行物

- ① 会社案内（日本語版／英語版／中国語版）
- ② 事業の報告書、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

10

事業活動を通じた価値提供

「グループ企業理念」の中で掲げた目指す姿の実現に向けて、事業活動を通じてさまざまなステークホルダーに提供する価値についてご説明します。

10 事業別の概況

12 フリートリスト

13 トピックス

14

価値を支えるCSR

コーポレート・ガバナンスやリスクマネジメントなどの経営管理体制や、環境・安全活動など、提供する価値を支えるCSRに対する取り組みをご説明します。

20 従業員とともに

21 社会に関する事柄

環境・安全活動

22 NSユナイテッド海運グループの
環境保全・安全運航体制

24 2015年度実施計画の検証と2016年度実施計画

26 環境負荷の低減

30 安全運航の確保

14 コーポレート・ガバナンス

ステークホルダー

17 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

18 顧客・取引先の皆様とともに

19 株主・投資家の皆様とともに

32

財務情報

34

会社情報

34 会社概要

35 沿革

36 株式の状況

37 用語解説

グループ企業理念

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

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

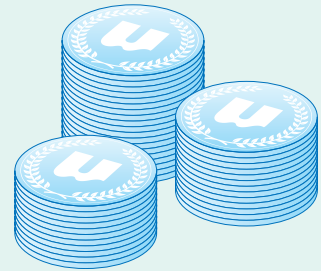
これまで製鉄原燃料をはじめ、各種エネルギー資源・原材料・製品・食料などの海上輸送サービスをご提供してきました。安全で確かな業務遂行のため、部門ごとに必要な専門的知識と豊富な実務経験を持ったスタッフを配し、お客様のご要望に柔軟にお応えしています。



数字で見るNSユナイテッド海運グループ

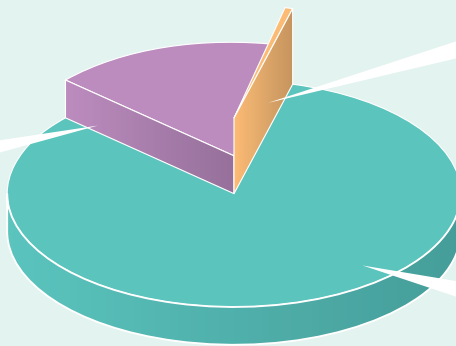
1 売上高

1,371億48百万円



2 売上高事業別内訳

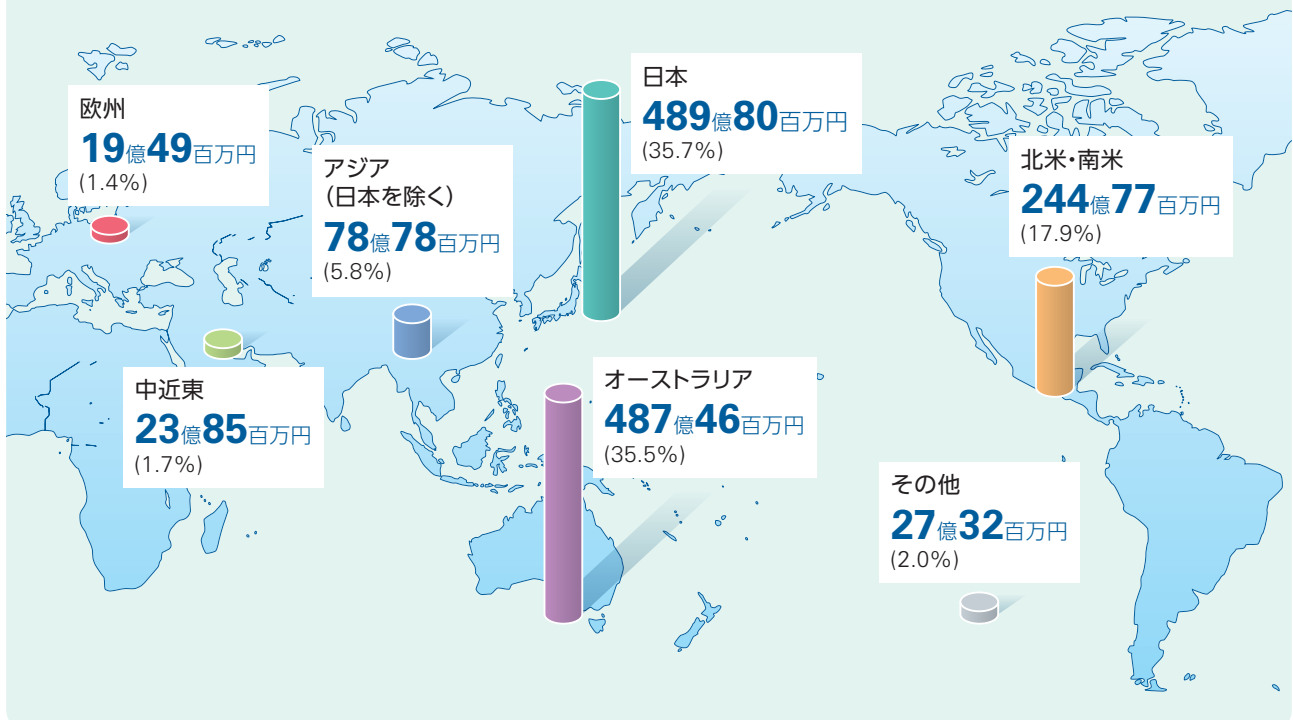
内航海運事業
233億92百万円
(17.1%)



その他
4億3百万円
(0.3%)

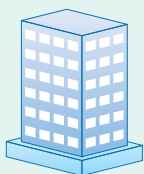
外航海運事業
1,133億53百万円
(82.6%)

3 売上高地域別内訳

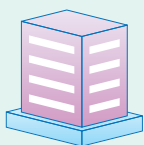


4 会社数

本社

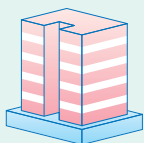


子会社（連結）



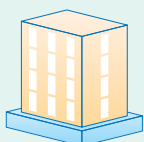
53社

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）



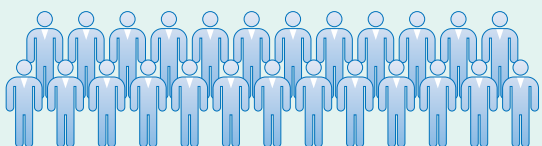
10社

関連会社（持分法非適用）



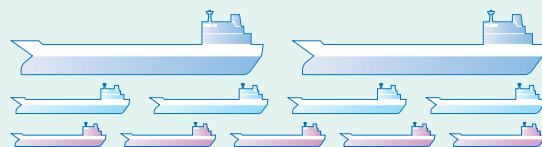
3社

5 従業員数



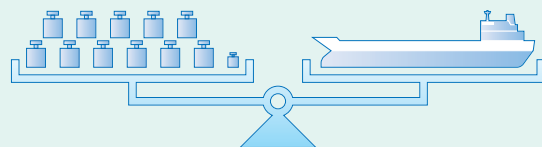
656名

6 運航船腹総数 (2016年3月31日現在)



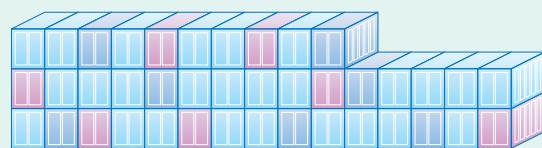
195隻

7 運航船腹総重量 (2016年3月31日現在)



1,155万重量トン

8 貨物輸送量



7,925万トン

9 設備投資額



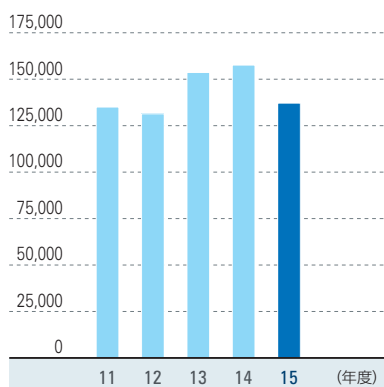
247億33百万円

連結財務ハイライト

3月31日に終了した会計年度	単位	2015	2014	2013	2012	2011
会計年度						
売上高	百万円	137,148	157,625	153,665	131,379	135,044
営業利益	百万円	6,475	9,474	8,842	1,173	1,627
経常利益	百万円	4,064	10,380	8,920	2,529	496
税金等調整前当期純利益	百万円	4,343	10,691	12,005	△14,977	△1,446
親会社株主に帰属する当期純利益	百万円	4,110	8,626	10,778	△15,505	△914
1株当たり情報						
1株当たり純資産額	円	319.72	319.56	270.91	219.28	274.40
1株当たり当期純利益	円	17.54	37.40	46.72	△67.21	△3.96
会計年度末						
総資産	百万円	217,524	227,663	224,507	181,682	190,659
純資産	百万円	75,372	76,481	64,943	52,633	65,581

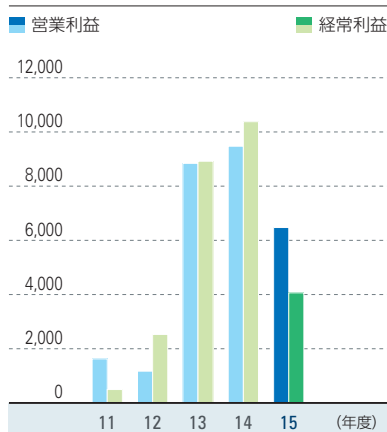
売上高

単位：百万円



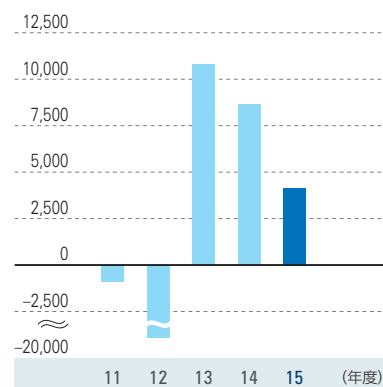
営業利益／経常利益

単位：百万円



親会社株主に帰属する当期純利益

単位：百万円



トップメッセージ



Q 2016年3月期の事業概況についてご説明ください。

2016年3月期を振り返りますと、世界経済は、米国経済の好調に支えられ上向くものと見込まれていましたが、中国経済の減速や資源価格の下落など、景気の下振れリスクが台頭したことで不安定な状況が続きました。

わが国においては、政府主導の経済・金融政策により企業収益が改善し、景気は緩やかな回復基調をたどりましたが、終盤は海外経済の減速懸念と円高が重荷となり、息切れ感が強まりました。

外航海運事業においては、原油タンカー市況が堅調に推移した一方、ドライバルク市況は、余剰船腹が解消されない中、中国経済の減速に伴う荷動きの停滞に回復の兆しが見られず、全船型において、過去最低の水準で推移し、厳しい事業環境が続きました。

内航海運事業においては、鋼材輸送量は減産の影響により減少したものの、ドライバルク、タンカーともに総じて安定した輸送量を確保しました。

なお、燃料油価格は、当期の外航海運事業の平均消費価格（C重油）が前期の半額に迫るほど下落しましたが、期中を通じて下落が続いたため、実際の航海では既に補油した割高の燃料油を使用する結果となり、また、燃料油価格調整条項付きの輸送契約では、運賃減少が続いたことにより、燃料油価格の下落が必ずしも当社の収益改善に結びつきませんでした。

このような事業環境下、当期の連結業績は、売上高1,371億48百万円（前期は1,576億25百万円）、営業利益64億75百万円（前期は94億74百万円）、経常利益40億64百万円（前期は103億80百万円）、親会社株主に帰属する当期純利益は41億10百万円（前期は86億26百万円）となりました。

トップメッセージ

Q 中期経営計画「Unite & Full-Ahead! II」について教えてください。

当社は2014年5月に中期経営計画『Unite & Full-Ahead! II～新たな発展へのスタート～』を策定し、本年度は3ヶ年計画の最終年度を迎え、次年度に向け新中期経営計画の策定作業を進めてまいります。外航海運市況は厳しい水準で推移し、為替・原油価格などの外部環境も先行きが不透明な状況が続いています。現状、中期経営目標に掲げた「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。」という数値目標の達成は厳しい状況と認識しております。しかしながら、このような状況だからこそ、当社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、以下に掲げた5つの重点戦略を柱とする実行計画を着実に進め、グループ一丸となり取り組んでまいります。

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及び獲得
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

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。

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、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。また、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。

Q CSRの考え方、取り組みについてお聞かせください。

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。

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、しっかりした企業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。

新日鐵住金(株)殿向けの輸送であるインダストリアルキャリア的な性格と、コモンキャリア的な性格の両面を併せ持つことが当社の強みであると考えております。

新日鐵住金(株)殿向けの原料、鋼材の輸送シェアを高めるとともに、これまで蓄積してきた知見を活かし、コモンキャリアとしての他の顧客向けのサービスを伸ばしていきたいと考えています。

資源会社や欧州、アジアの電力会社など外の世界に成長を求めていく必要があり、そのための人材を確保・育成する必要があります。インダストリアルキャリアとしての基盤がある日本に引き続き本社を置きつつ、海外拠点の機能を強化していく所存です。

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。

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。

NSユニテッド海運株式会社
代表取締役社長

小畠 徹



事業別の概況



- 歴史的な市況低迷の下、効率配船・安全運航に注力し外航海運事業では売上高1,133億53百万円・営業利益50億74百万円となりました。
- 内航海運事業では売上高233億92百万円・営業利益13億94百万円となり、安定した業績を達成しました。

外航海運事業

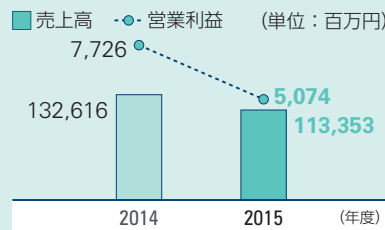
売上高

1,133億53百万円 (前期比 14.5%減)

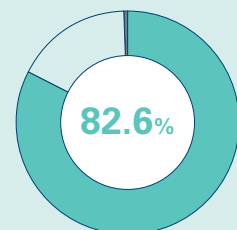
営業利益

50億74百万円 (前期比 34.3%減)

売上高・営業利益の推移



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）市況は年間を通して厳しい水準で推移しました。主要5航路平均用船料が年初来、低迷していたものの、スクラップ隻数の増加による船腹供給の引き締めと堅調な鉄鉱石輸送によって需要が支えられ、8月には一時回復しましたが、中国の景気減速に伴う荷動きの鈍化等により再び市況が低迷し、3月には過去最低水準を記録しました。このような環境下、国内外の積極的な営業活動に努めた結果、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たほか、海外顧客向けも含め、複数の短期輸送契約を獲得するなど、当初の計画を達成す

ることはできませんでしたが、市況低迷の影響を軽微にとどめました。

パナマックス型撒積船

パナマックス型撒積船（7万重量トン型）市況は年間を通して船舶コストを大幅に下回る水準で推移しました。太平洋水域の市況は7月後半にケープ型撒積船の市況に牽引され若干の反転を見せたものの、その後期待された穀物輸送需要も例年に比べ低調に推移し、アジアにおける石炭輸送船のスポット需要低迷等を受け下降局面に入り、2月には歴史的な低水準を記録しました。このような環境下、国内電

内航海運事業

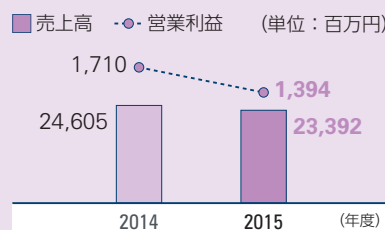
売上高

233億92百万円 (前期比 4.9%減)

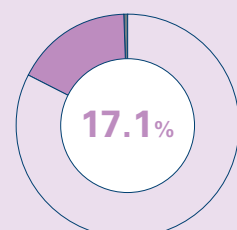
営業利益

13億94百万円 (前期比 18.5%減)

売上高・営業利益の推移



売上高構成比



2015年度当社グループの船隊整備実績
(5年以上の長期用船を含む)

外航:	9隻	1,459,004重量トン (KT)
内航:	3隻	6,500重量トン (KT)

2016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:	9隻	1,206,650重量トン (KT)
内航:	0隻	0重量トン (KT)

力・一般産業向けへの積極的な営業による安定収益貨物の確保や燃料油価格に見合った航海速力の調整による運航採算の向上を通して、低迷する市況の影響を最小限に抑えるべく効率配船に努めましたが、当初の計画を達成することはできませんでした。

ハンディー型撒積船

ハンディー型撒積船（2～5万重量トン型）市況につきましては、全水域において年間を通じて想定を大きく下回る水準で推移しました。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、米国のアンチダンピング措置の影響等により大幅な減少となったものの、中米向け数量が増加したことで全体の数量は微減にとどまりました。復航主力貨物である南米西岸積み非鉄鉱石においては、長期契約の比率を維持し、安定的な収益を確保しました。このような環境下、短期用船比率を高めるなど効率配船に努めたものの、特に下期においてフリー船が市況下落の影響を大きく受け、当初の計画を達成することができませんでした。

近海水域における小型船

近海水域における小型船（1.3万重量トン型以下の船型）につきましては、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中国経済の減速や現地材起用の影響を受け輸送量が減少しました。このような環境下、燃料油価格下落の効果を享受しつつ、引き続き効率運航の徹底に努め、当初の計画を達成することができました。

油送船

VLCC（30万重量トン型タンカー）市況は堅調な推移を見せたほか、VLGC（8万m³型LPG船）市況も底固く推移しました。当社は所有船を定期用船契約で固定しているため市況上昇の影響の恩恵は享受できませんでしたが、安定的に収益をあげました。また当社シンガポール子会社、NS UNITED TANKER PTE. LTD.におけるケミカルタンカー事業は所有船4隻すべてにおいて不稼働時間が減少し、安定運航に努めることで収益をあげました。

内航船

ドライ貨物については、セメント関連貨物の出荷は堅調でしたが、鉄鋼関連貨物の輸送は減少するなど、全体としては伸び悩み、電力関連貨物の輸送は前期並みとなりました。一方で、新規輸送契約の獲得により全体の輸送量は増加しましたが、鋼材を中心とした鉄鋼関連貨物の荷動きの

低迷が収益を圧迫しました。

タンカーについては、LNG輸送は、暖冬等の影響により需要が低迷する中、瀬戸内海航路では昨年を若干上回る輸送量となりましたが、北海道航路では前期並みにとどまりました。LPG輸送は需要の低位安定等により荷動きは低迷しました。このような環境下、効率配船・効率運航を継続し、安定的な収益を確保しました。

フリートリスト (2016年3月31日現在)

NSユニ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 SHIN-EI	207,933
10 SHIN-REI	207,923
11 NSU OBELISK	207,819
12 NSU KATSURA	207,791
13 NSU KEYSTONE	207,684
14 NSU QUEST	207,362
15 SPRING NEXUS	206,562
16 NSS ENDEAVOR	184,887
17 NSS FORTUNE	184,872
18 NEW FUTURE	182,598
19 SG UNITED	181,415
20 UNITED CROWN	181,381
21 NSU NEWSTAR	181,380
22 UNITED BREEZE	181,325
23 NEW DELIGHT	181,279
24 NSU RESPONSIBILITY	181,126
25 NEW ADMIRE	181,050
26 UNITED DIGNITY	180,818
27 UNITED ADVENTURE	180,745
28 NSU LODESTAR	180,690
29 SHIN-ZUI	180,201
30 NEW MIGHTY	179,850
31 E.R.BRANDENBURG	178,978
32 SHIN-SHO	177,489
33 NSS GRANDEUR	176,882
34 NEW STAGE	176,877
35 NEW EXPEDITION	176,387
36 CSK FORTUNE	175,526
TOTAL	7,232,192

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 KAGUYA	83,900
9 GLORIOUS WIND	83,410
10 IBIS WIND	82,937
11 SEAGULL WIND	82,908
12 NEW ASCENT	82,179
13 RISING WIND	82,151
14 BRIGHT WIND	82,119
15 ROBIN WIND	78,228
16 NEW COMMAND	76,662
17 OCEAN WIND	76,619
18 DIAMOND WIND	76,536
19 CRYSTAL WIND	76,523
TOTAL	1,607,196

一般貨物船

船名	重量トン数 (KT)
1 ORIENTAL XANADU	16,656
2 MIIKE	14,041
3 NEW AUDACITY	13,559
4 KERRISDALE	13,559
5 HAYATE	13,121
6 SUN NOBLE	12,131
7 GINGA	11,439
8 HAYABUSA	11,415
9 PACIFIC HORSE	11,401
10 ASAKAZE	11,382
11 PIONEER THIRD	10,738
12 TOYO HOPE	10,262
13 MIGHTY DANDY	10,072
14 BUNGO PRINCESS	10,034
15 TAMAKI PRINCESS	10,024
16 REIKA HARMONY	8,790
17 FOREST FRONTIER	8,782
18 ALISHAN BLOSSOM	8,767
19 FOREST ANGEL	8,763
20 HARUKAZE	7,568
21 SHINAKI MARU	6,167
TOTAL	228,673

ハンディーマックス・ハンディーサイズ

船名	重量トン数 (KT)
1 PACIFIC INFINITY	56,104
2 NEW BEGINNING	56,098
3 NEW DIRECTION	56,097
4 NEW DESTINY	53,554
5 ANDES QUEEN	52,333
6 INCA QUEEN	52,199
7 CHAVIN QUEEN	51,241
8 ATACAMA QUEEN	51,213
9 ANCASH QUEEN	51,068
10 SPRING QUEEN	51,063
11 AREQUIPA QUEEN	51,024
12 OCEAN BEAUTY	38,246
13 SAKURA OCEAN	38,239
14 ATLANTIC GRACE	33,709
15 ATLANTIC RUBY	33,680
16 ATLANTIC VENUS	33,677
17 ATLANTIC GLORY	33,472
18 ATLANTIC OASIS	33,457
19 EOS VICTORY	33,451
20 ATLANTIC SPIRIT	33,427
21 ATLANTIC TREASURE	33,401
22 ATLANTIC EMBLEM	29,637
23 UNI AUC ONE	28,709
24 ATLANTIC DREAM	28,515
25 ATLANTIC DIANA	28,419
26 BRIGHT RAINBOW	28,397
27 ATLANTIC RAINBOW	28,368
28 ATLANTIC EAGLE	28,339
29 ATLANTIC FAIRY	27,935
30 ATLANTIC TRAMP	27,930
31 PACIFIC SPIKE	24,041
TOTAL	1,207,042

VLCC・VLGC／石油化学製品船

船名	重量トン数 (KT)
1 YUGAWASAN	302,481
2 IDEMITSU MARU	300,433
3 AQUARIUS WING	299,990
4 KODAIJISAN	58,591
5 CARIBBEAN ORCHID	19,998
6 ARABIAN ORCHID	19,984
7 BENGAL ORCHID	19,980
8 DIAMOND ORCHID	19,702
TOTAL	1,041,159

(注) 1. 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。
2. 「VLCC・VLGC／石油化学製品船」の5～8は、当社のシンガポール子会社所有船です。

トピックス

NSユナイテッド内航海運(株)の完全子会社化

将来起こり得る事業環境の変動にも対応可能な企業グループ作りを進めるべく、当社では2014～2016年度を対象とした中期経営計画「Unite & Full-AheadⅡ～新たな発展へのスタート～」において、グループ企業の力の結集を重点戦略の一つとして決めました。

その中期経営計画の下、グループ会社間の連携を強化し、事業戦略の策定及び意思決定を迅速に行い、経営の効率性・柔軟性・機動性を一段と高め、企業グループのさらなる価値を向上させることを目的として2015年8月1日を期日とする簡易株式交換により、当社はNSユナイテッド内航海運(株)を完全子会社といたしました。

両社の得意分野である鉄鋼原料・副原料、エネルギー資源、資機材輸送を中心に、営業規模の拡大と技術力の充実を図り、当社グループの経営資源の最適かつ効率的な活用と、両社間での事業戦略のいっそうの共有化及び競争力の強化を進めてまいります。

コーポレートガバナンス・コードへの対応

2015年6月に、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（以下CGコード）が適用になりました。当社としては、CGコードに盛り込まれた各原則を、その本質的な趣旨にそって、実効性のある形で実施することを前提に、当社のコーポレート・ガバナンス体制及び開示内容を再点検し、必要な見直し・充実化について具体的な検討を行っております。

これを具現化したものとして、2016年6月28日の第90回定時株主総会開催に当たり、総会開催日の3週間前に招集通知を発送するとともに、発送日の4営業日前に東京証券取引所及び当社ホームページに当該招集通知を掲載して早期の情報開示に努めました。また、同株主総会において独立社外取締役1名を選任いたしました。

災害復興への支援活動

災害復興への支援活動は、当社事業である国際海上輸送サービスの関連度合い、地域とのつながりなどを基準に都度支援の判断をしておりますが、今般2016年4月に発生した熊本地震に対し、一日も早い復旧・復興を心より願い、被災者の救援に役立てていただくために、当社グループとして300万円の義援金を拠出いたしました。

また、役員及び陸上・海上社員からの募金として32.3万円を送りました。

米国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

米国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」とグリーンフラッグを贈っています。

当社は2015年度に延べ2隻（石炭グループ1隻・不定期船グループ1隻）が寄港し、100%減速を達成したため、昨年度に引き続き米国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。



グリーンフラッグを掲げる運航関係者

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。

このうち、経営の健全性の確保にあたっては、当社においては、各分野における豊富な経験や高い識見を有する社外監査役が、法が付与する強い権限を基に、当社の会計監査人（監査法人）、内部監査室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、3名の社外取締役を含む取締役8名（2016年6月28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、3名の監査役は全員が社外監査役です（2016年6月28日現在）。各監査役は取締役会・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1名と監査役のうち2名をそれぞれ独立役員として指名し、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2015年6月より適用された「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を図っております。

■ 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。

上記の方針に基づき、株主総会の承認を得た報酬限度額の範囲内で、取締役の報酬については取締役会にて決議し、監査役の報酬については監査役会にて協議の上決定しております。

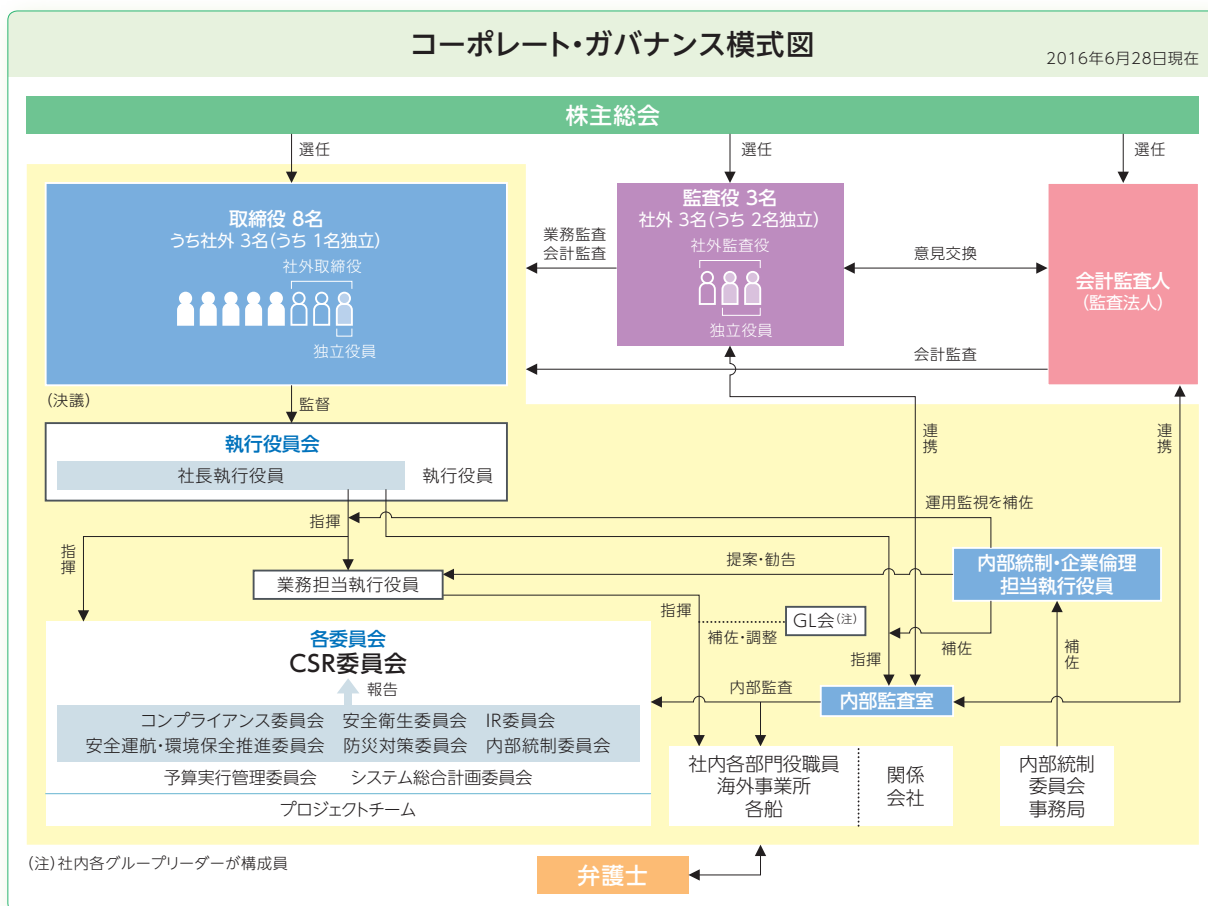
(2015年度 実績)

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）	11名（3名）	166百万円（-百万円）
監査役（うち社外監査役）	4名（3名）	48百万円（37百万円）

(注) 上記には、2015年6月25日開催の第89回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役4名の支給額を含んでおります。

コーポレート・ガバナンス模式図

2016年6月28日現在



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。

■ 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、法令に定める場合又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。

また、マイナンバー制度の導入に伴い、2016年1月に「特定個人情報取扱規程」を制定し、的確に対応しております。

■ 事業継続計画 (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その家族を守り、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その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「ゆないとくん」、「あんぴくん」を活用した訓練を定期的の実施しております。

コーポレート・ガバナンス

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、コンプライアンス体制の充実を図っており、「グループ企業理念」の中でこれを具体的に実現するための「企業行動規範」を定めているほか、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置き、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ております。2015年度の周知月間中には、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・社員に向け発信したほか、「風通しのよい職場づくり」に関するe-ラーニングの受講や、独占禁止法に関する啓発等、さまざまな取り組みを実施しております。

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。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、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。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、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。

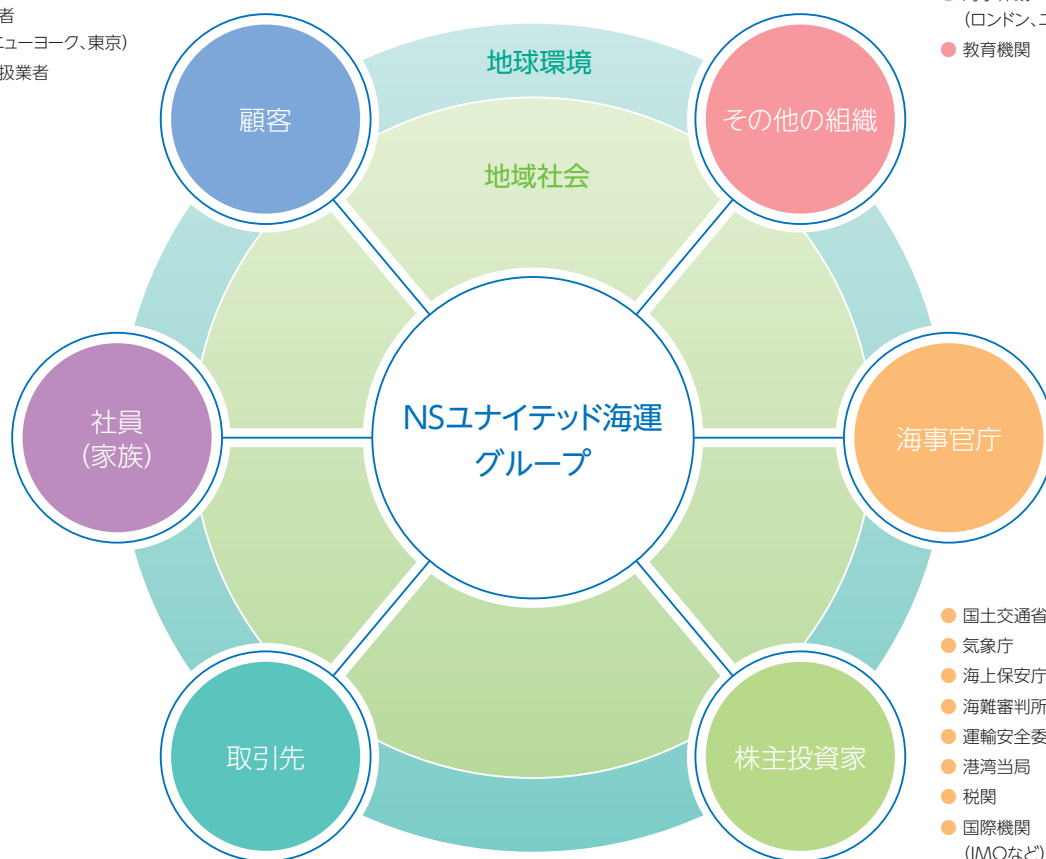
なお、IR取材においては、IR担当役員がインサイダー情報（未公表の重要事実）に関し社内規程に従って適切に対応しております。

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。

- 荷主
(製鉄所、発電所、製油所、
その他製造工場及び商社)
- 海運取引所
- 海運仲立業者
(ロンドン、ニューヨーク、東京)
- 海上貨物取扱業者
- 倉庫会社

- 法律事務所
- 海事検査人
- 各国の裁判所
- 海事仲裁
(ロンドン、ニューヨーク、東京)
- 教育機関



- 国土交通省
- 気象庁
- 海上保安庁
- 海難審判所
- 運輸安全委員会
- 港湾当局
- 税関
- 国際機関
(IMOなど)
- 旗国行政機関
(日本、パナマ、リベリアなど)

オーナー業務関連取引先

- 日本船主協会などの団体
- 船主
- 造船所
- 船級協会
- 海上保険会社
- 救助会社
- 金融機関
- 船員派遣会社
(フィリピンほか)
- 船舶管理会社
- 船用品・食糧供給会社

オペレータ業務関連取引先

- 船舶代理店
- 燃料供給会社
- 船内荷役会社
- 水先人・曳船会社

● 一般消費者・市民社会

- 本船寄港国・通航沿岸国
(マラッカ海峡、パナマ運河、
スエズ運河など所在国)

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。

輸送サービスの品質保証

顧客の皆様へ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)、(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

「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
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。



ワイヤーロッドの積み付け

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、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及び投資家の皆様へ開示するなど、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名以上及び事務局員が当たることとしています。2015年度は合計11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。当社では、年間配当の配当性向を「連結業績ベースの概ね25%」としています。

IR資料・ウェブサイト掲載

- 有価証券報告書(四半期報告書)(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。

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。

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）・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。

- ・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さんを図っています。

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。

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。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。

労働組合との関係

陸上社員は「NSユニ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への寄付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。



紀尾井ホールでの公演風景

■ 社会貢献

NPO法人 全国就労支援事業者機構への寄付を通じて、犯罪者の就労支援等を行い、安全な社会作りに貢献しています。

■ 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11回寄贈カレンダーバザー展」が2015年12月19日～24日に鹿児島県内において開催され、社会貢献運動の一環として、62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。



バザー収益金を活用した森林ボランティアによる下刈り

NSユナイ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、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ユナイ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を考慮した調達に努めます。

7

私たちは、NSユナイ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。

(2011年6月28日制定)

NSユナイテッド海運株式会社
代表取締役社長

小島徹

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ISO9001：2008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、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。

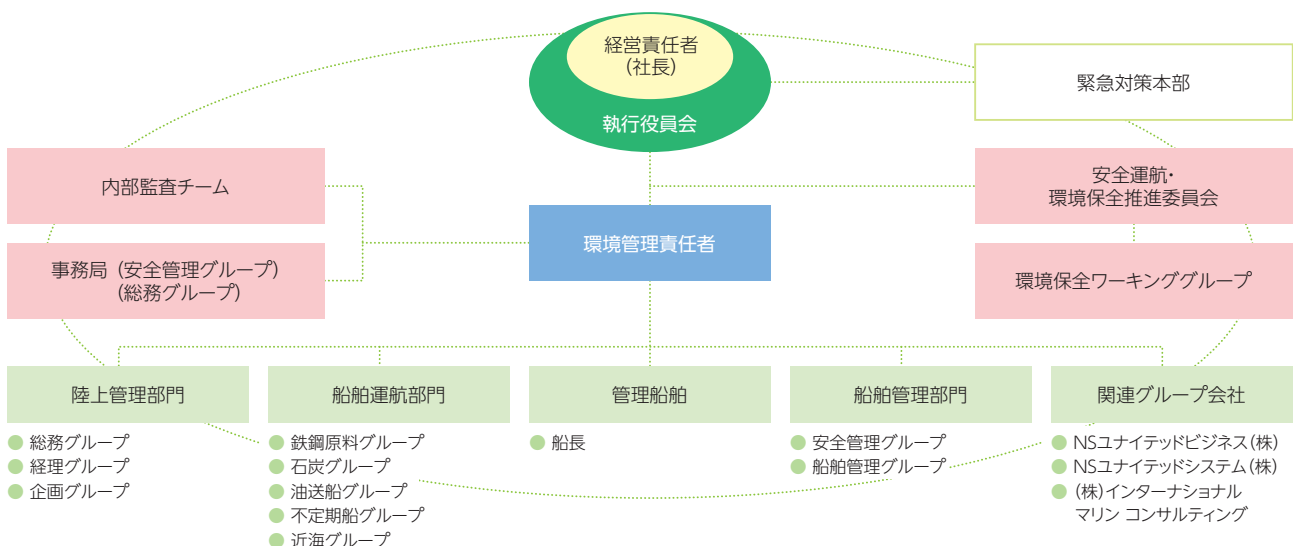
▶ 危機管理体制の確立

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



2015年度実施計画(環境マネジメントプログラム)の検証と2016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

PLAN ⇨		DO ⇨	CHECK / ACT ⇨		
環境方針	環境目的	2015年度 目標	行動内容		
		2015年度 目標	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	2015年4月・10月の新入社員研修にて教育を実施した 実施計画、更新審査結果等をグループ員に回覧あるいはグループミーティングを利用し周知させたが、一部グループにて年3回の教育を達成できなかった	U U U U U U
		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	外部研修による内部監査員研修を受講し、1名が新たに環境内部監査員となった	U U U U
		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	①Top4及び日本人職員に対し、2015年度は全148回/218人に乗船前研修を実施 ②マンニング会社での乗船前研修においても、環境方針、著しい環境影響の原因となる手順書の説明をした	U U U U
		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、保船検船は計画通り実施したが、安全検船を実施できなかった船舶がある(安全検船:3隻未実施)	U U
		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、船上教育・訓練を実施した	U U U U
		安全運航の推進 (汚染の予防)	海洋環境の保護	船舶の安全運航、推進	船舶の安全運航、推進
船舶からの漏油事故ゼロ(量の多寡に関わらず)	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			揚荷港にて安全監督、海務監督を派遣し、安全に荷役が行われるよう指導した 手順書を順守し、補油作業での漏油事故ゼロ	U U U U U U U
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ロー実施時の煤の処理			船内安全衛生委員会にて漏油防止対策・教育を実施し、注意喚起を行うとともに、Sailing Instruction等により徹底指示した	U U U U
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			当直者による見回りの実施、及び適宜清掃に努めた	U U U U
省資源、廃棄物削減	陸上組織における効率運航の実施			輸送トン・マイル単位当たりの燃料使用量 対2000年度比31.07%削減	U U U U
資源の節約	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			【コピー用紙消費量】 2015年度:1人当たり 8,787枚 2014年度:1人当たり 9,313枚 結果:一人当たり 前年度比 △526枚(△5.6%)	U U U U
有害大気汚染物質の低減	大気の保全(汚染の予防)	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	公文等を電子データ化し、ペーパーレスを実施	U U U U
		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	U U U U
		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31.07%削減	U U U U
		輸送トン・マイル単位当たりのCO2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、CO2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CO2排出量 対2000年度比31.05%削減	U U U U
		輸送単位当たりのCO2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)	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、CO2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CO2排出量 対1990年度比(2013年度~2015年度平均) 27.65%削減 (2013年度:21.75%、2014年度:29.93%、2015年度:31.29%)	U U U U
		米国ロングビーチ港就航船GREEN FLAG INCENTIVE PROGRAMの発行(100%)	当該港40マイル以内を12ノット以下で航行	当該港に配船した船舶について100%実行した。(合計2隻:石炭G1隻、不定期船G1隻)	U U U U
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	特定海域を航行する本船には、低硫黄燃料油を事前手配し、低硫黄燃料油の使用を順守している	U U U U		

りのCO₂排出量（平均値）を対2000年度比20%削減する。

■■■■：達成 ■■■：一部達成 ■■：未達成

PLAN ⇨	DO ⇨	
2016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
	錨泊ならびに着岸中、甲板上よりの油流出の防止	通年
緊急時における対応の習熟	11月	
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、クー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)	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

船舶を取り巻く環境

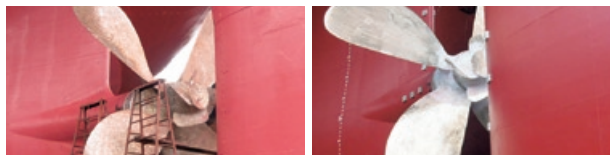
日頃なじみのない船舶という特殊な環境がどのようなものなのか、そしてどのように海上を航海しているのか、ということを紹介します。

船舶は、乗組員が船上で生活しながら、お客様の依頼に従って荷物を港から港へと運んでいます。船舶が航行するためには、ディーゼルエンジンでプロペラを回して推進します。各機器の運転・制御や乗組員の生活に必要な電気は、ディーゼルエンジンを運転して電力を自給しています。船上の生活に必要な雑用水も、ディーゼルエンジンの熱を利用して海水から作っています。その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 (SO_x)・窒素酸化物 (NO_x) 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。

燃料削減と地球温暖化防止

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いています。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



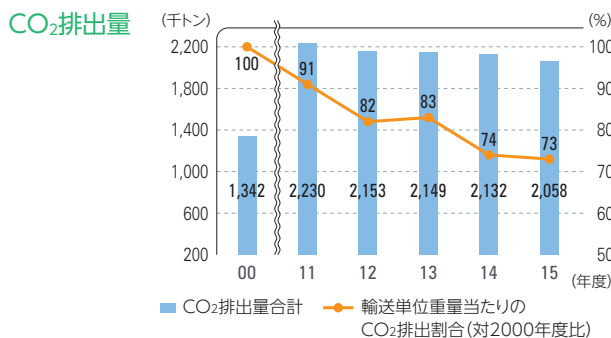
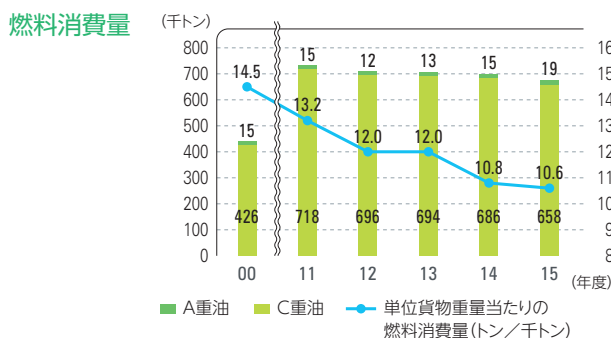
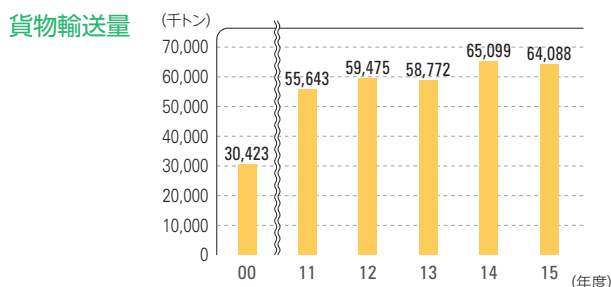
船体クリーニング前

クリーニング後

また、乗組員が生活する中で、衣類・紙類・プラスチックなどの可燃物や、残飯・汚水・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。

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。町にない燃料・食糧・飲料水などの必要品は、別の町すなわち港で購入します。洋上で機器が故障した場合は、海の上に修理業者はいないので、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、以下の「環境負荷の低減」及び「安全運航の確保」を読んでいただければ、より解りやすいと思います。



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。今後の規制強化及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が現在の1.0%以下から0.1%以下に制限されました。

2020年又は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、2000～2010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(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

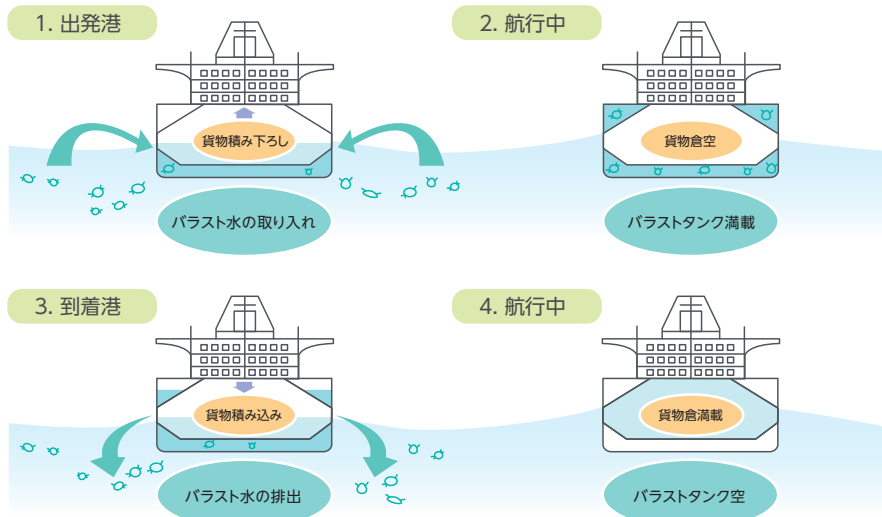
2004年2月に、船舶が保有するバラスト水に含まれる有害な水生生物及び病原体の移動により、海洋環境及び人の健康等へ被害が及ぶのを防ぐことを目的として、「バラスト水管理条約」(正式名称：船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約)が国際海事機関(IMO)で採択されました。これは船舶のバラスト水に含まれた生物、例えば藻類、貝類などの水生生物やコレラ菌などの病原体が、バラスト水とともに船に積み込まれ移動し、移動した先でバラスト水が排出されるため生態系に悪影響を与えているほか、人の健康被害をもたらす事例も発生したことから、これを防止

するために制定されたものです。

本条約の発効要件は、批准国30ヶ国以上かつ商船船腹量35%以上となっており、現在49ヶ国が批准、批准国の船腹量は全体の34.79%で、条約は発効間近な状況です。(2016年4月末現在)

本条約は、新造船及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います。

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)

■ 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・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。

廃棄物は、当社の計画に従って、各港の分別処理やリサイクル要求に対応できるように、12種類に分別しています。すべての管理船は、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、また缶つぶし機やゴミ圧縮機を支給し、さまざまな対策を進めています。



型式承認を得た焼却炉

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ることにより、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にて、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、各グループにては、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ISO 14001が、改訂されました。これに対応するため、事務局員は関係協会の説明会に参加し、また1名ですがISO14001:2015内部監査員の外部研修を受けました。環境マネジメントシステムは、ISO14001:2015にすべく改訂します。

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、日本人船員ならびに外国人船員のうちトップ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。



ベトナムにおける船員教育風景

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、管理船及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。



船内での安全衛生委員会の様子

BRM等の安全運航を支えるための訓練

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しないように操船し航行しています。

昨今、自動車の世界では、自動ブレーキや自動操縦が話題となっています。しかし船の世界では、波や風などの外的要因が大きく、自動操舵システムはありますが、まだまだその段階には至ってはおりません。

東京湾など船舶が輻輳している海域では、人の手によって舵を取り航行しています。このような海域では、船長指揮の下、航海士・操舵手がチームを組んで安全に航行しており、この船橋のチームワークが安全運航を支える重要な要因となります。船橋のチームワークをより効率的にするため、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）訓練を施しています。



マニラにおけるBRM訓練風景

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、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もと、NSユニ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。

NSユナイテッド海運では、2015年度は10～2月にかけて、「無事故・無災害を目指してーwith Aim for Zero-Accident and Zero-Injury IIー」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)

- 安全運航の維持におけるチームワークの重要性
- 傷病下船を防止するため、自己の健康管理の徹底
- 最近発生した事故の例と原因、再発防止策の徹底

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。



退船操練

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、2016年2月3日に、同社が管理する石炭灰兼炭酸カルシウム運搬船が瀬戸内海航行中に中国船籍の活魚船と衝突、本船の乗組員が負傷及び相手船の乗組員が行方不明となったことを想定とした緊急対応演習を実施しました。

(実施内容)

- (1) 「安全キャンペーンポスター」の配布
- (2) 昨年度「優秀船表彰」
- (3) 奨励品の貸与
- (4) 事故・トラブル事例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。

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。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

当日は、実際の事故と同様に社内に事故処理本部を立ち上げ、海陸間で連絡を取り合い、また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

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 (2015年3月31日現在)	当連結会計年度 (2016年3月31日現在)
資産の部		
流動資産	66,759	51,979
固定資産	160,904	165,545
有形固定資産	152,848	154,824
無形固定資産	235	2,793
投資その他の資産	7,821	7,928
資産合計	227,663	217,524
負債の部		
流動負債	38,857	51,260
固定負債	112,325	90,893
負債合計	151,181	142,153
純資産の部		
株主資本		
資本金	10,300	10,300
資本剰余金	13,429	17,181
利益剰余金	46,127	48,160
自己株式	△27	△991
株主資本合計	69,829	74,650
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	690	△10
繰延ヘッジ損益	2,758	△196
為替換算調整勘定	168	651
退職給付に係る調整累計額	268	258
その他の包括利益累計額合計	3,885	702
非支配株主持分	2,768	19
純資産合計	76,481	75,372
負債純資産合計	227,663	217,524

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 (2014年4月1日から 2015年3月31日まで)	当連結会計年度 (2015年4月1日から 2016年3月31日まで)
営業活動によるキャッシュ・フロー	24,581	19,915
投資活動によるキャッシュ・フロー	△10,782	△19,326
財務活動によるキャッシュ・フロー	△11,978	△6,909
現金及び現金同等物に係る換算差額	427	△131
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	2,248	△6,450
現金及び現金同等物の期首残高	28,237	30,485
現金及び現金同等物の期末残高	30,485	24,035

連結損益計算書

単位：百万円

	前連結会計年度	当連結会計年度
	(2014年4月1日から 2015年3月31日まで)	(2015年4月1日から 2016年3月31日まで)
売上高	157,625	137,148
売上原価	141,983	124,502
売上総利益	15,641	12,646
一般管理費	6,167	6,172
営業利益	9,474	6,475
営業外収益	2,855	421
営業外費用	1,949	2,832
経常利益	10,380	4,064
特別利益	435	481
特別損失	124	201
税金等調整前当期純利益	10,691	4,343
法人税、住民税及び事業税	907	567
法人税等調整額	785	△307
当期純利益	9,000	4,083
非支配株主に帰属する当期純利益	373	△27
親会社株主に帰属する当期純利益	8,626	4,110

連結株主資本等変動計算書

当連結会計年度（2015年4月1日から2016年3月31日まで）

単位：百万円

	株主資本				
	資本金	資本 剰余金	利益 剰余金	自己株式	株主資本 合計
当期首残高	10,300	13,429	46,127	△27	69,829
当期変動額					
剰余金の配当			△2,076		△2,076
親会社株主に帰属する当期純利益			4,110		4,110
自己株式の取得				△964	△964
自己株式の処分		△0		0	0
株式交換による増加		3,748			3,748
連結範囲の変動			△1		△1
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動		3			3
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）					
当期変動額合計	—	3,751	2,033	△963	4,821
当期末残高	10,300	17,181	48,160	△991	74,650

	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		
当期首残高	690	2,758	168	268	3,885	2,768	76,481
当期変動額							
剰余金の配当							△2,076
親会社株主に帰属する当期純利益							4,110
自己株式の取得							△964
自己株式の処分							0
株式交換による増加							3,748
連結範囲の変動							△1
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動							3
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△700	△2,954	483	△11	△3,182	△2,748	△5,930
当期変動額合計	△700	△2,954	483	△11	△3,182	△2,748	△1,110
当期末残高	△10	△196	651	258	702	19	75,372

会社概要 (2016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及び これに関連する又は付帯する事業
資本金	103億円
株式上場取引所	東京（第一部）
従業員数	227名
運航船腹量	111隻（総重量：11,237千重量トン）

主な連結グループ会社

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

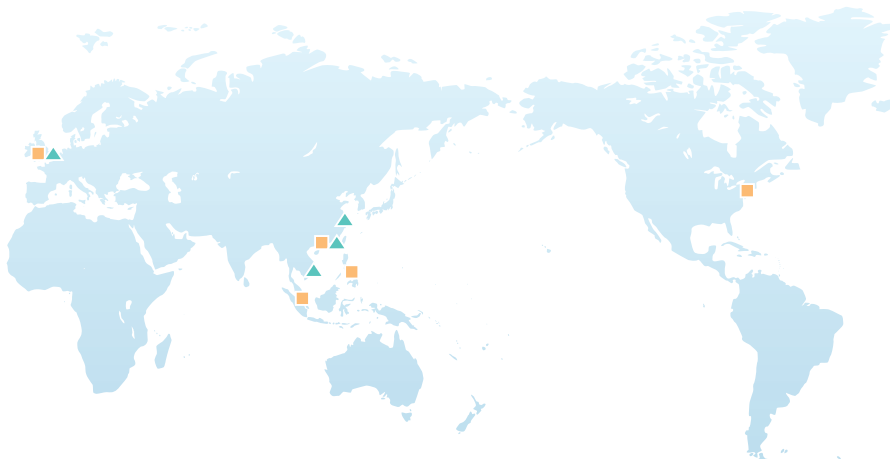
海外現地法人・駐在員事務所

現地法人 (■)

英国、米国、香港、シンガポール、フィリピン

駐在員事務所 (▲)

ロンドン、香港、上海、ベトナム



役員 (2016年6月28日現在)

取締役

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
※取締役(非常勤・独立役員)	木下 雅之

(※は、社外取締役を示す)

執行役員

常務執行役員	峯村 保広
常務執行役員	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

監査役

※常勤監査役	野口 政明
※監査役(非常勤・独立役員)	高畑 尚紀
※監査役(非常勤・独立役員)	三谷 康人

(※は、社外監査役を示す)

沿革



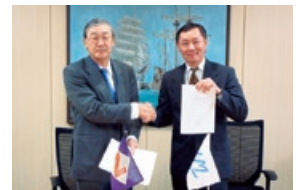
● 新和海運株式会社

- 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 新日本製鐵株式会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 日鉄海運株式会社と合併し、
商号を **NSユナイテッド海運株式会社** と改称

株式の状況 (2016年3月31日現在)

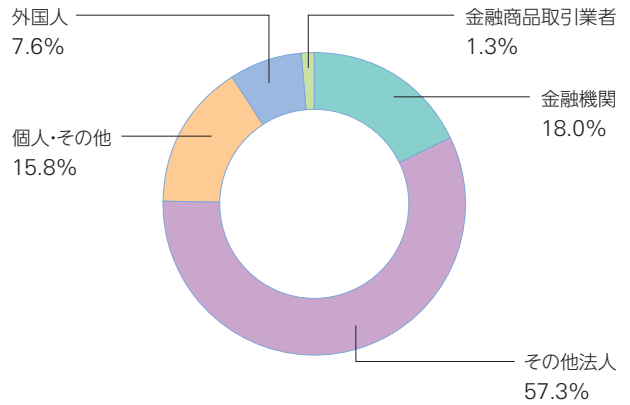
発行可能株式総数 600,000,000株
 発行済株式の総数 239,706,793株
 株主数 8,515名

大株主

株主名	株数 (千株)	出資比率 (%)
新日鐵住金株式会社	78,612	33.36
日本郵船株式会社	43,247	18.35
東京海上日動火災保険株式会社	10,113	4.29
株式会社みずほ銀行	7,989	3.39
三菱重工業株式会社	5,400	2.29
新健海運股份有限公司	5,048	2.14
三井住友海上火災保険株式会社	5,018	2.13
損害保険ジャパン日本興亜株式会社	4,896	2.08
CBNY DFA INTL SMALL CAP VALUE PORTFOLIO	3,132	1.33
株式会社三菱東京UFJ銀行	2,594	1.10

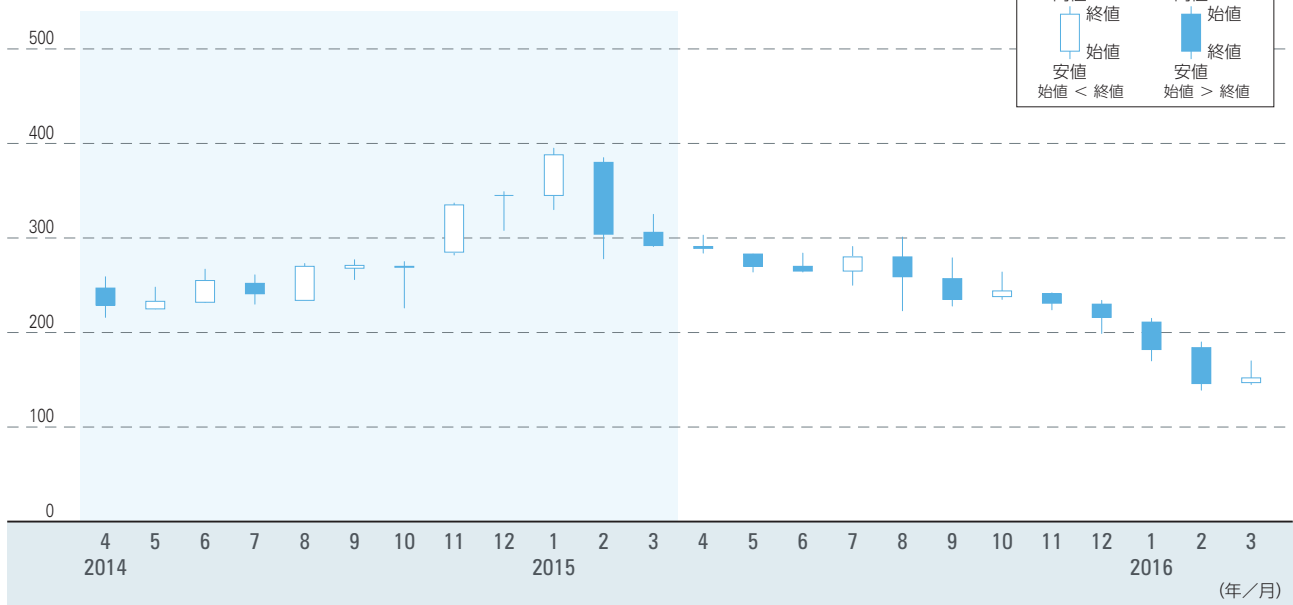
(注) 1. 当社は、自己株式を4,023千株所有していますが、上記大株主からは除外しております。
 2. 出資比率は自己株式を控除して計算しております。

株式分布状況



株価推移

単位：円



用語解説

ISO14001 P18、P29

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 P18、P23

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。

MARPOL条約

船舶による汚染の防止のための国際条約 P27、P28、P29

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) P24、P25、P26、P27

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るなど大きな環境被害の原因となっている。

温室効果ガス P26

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 P13、P26

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) P23、P27、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 P28

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 P24、P25、P28

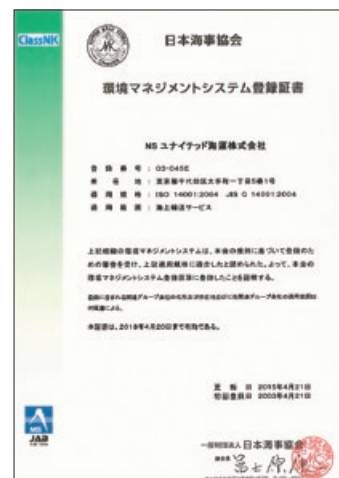
バラスト水とは、船を安定した姿勢に保つための「おもし」として用いる海水のこと。船は貨物を積載すると沈み込み、揚げ荷すれば浮き上がるが、浮き上がりすぎると安定した姿勢を保つことができなくなる。そこで、貨物を揚げ荷すると同時に船の専用のタンクにバラスト水を取り入れ、過度の浮き上がりを防ぎ、貨物を積載すると同時にバラスト水を排出し、適度な喫水(船体が水中に入っている部分の深さ)に調整している。

BRM(Bridge Resource Management)訓練 P30

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。

ワークライフバランス P20

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。



ISO 14001:2004 認証の登録証書



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 ウェストタワー

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

E-mail: LEGAL@nsuship.co.jp

NS ユナイテッド海運グループ「NS United REPORT 2016」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）

- | | | | |
|--------------|--|-----------------------------------|--------------------------------|
| グループ概要 | <input type="checkbox"/> グループ企業理念 | | |
| | <input type="checkbox"/> 数字で見る NS ユナイテッド海運グループ | | |
| マネジメントメッセージ | <input type="checkbox"/> 連結財務ハイライト | <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"/> 事業別の概況 | <input type="checkbox"/> フリートリスト | <input type="checkbox"/> トピックス |
| 価値を支える CSR | <input type="checkbox"/> コーポレート・ガバナンス | | |
| | <input type="checkbox"/> 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 | | |
| | <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"/> 社会に関する事柄 | | |
| | <input type="checkbox"/> NS ユナイテッド海運グループの環境保全・安全運航体制 | | |
| | <input type="checkbox"/> 2015 年度実施計画の検証と 2016 年度実施計画 | | |
| | <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（ ） | | |

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。