



NS United REPORT 2017

NSユナイテッド・レポート 2017年3月期
NSユナイテッド海運株式会社





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・非財務ハイライト

マネジメントメッセージ

- 8 ... トップメッセージ
- 10 ... 新中期経営計画「NSU 2021」

事業活動を通じた価値提供

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

価値を支えるCSR

- 16 ... コーポレート・ガバナンス
- 19 ... 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。

● 報告対象期間

2016年4月1日～2017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
- ③ 有価証券報告書・四半期報告書

入手希望の方は右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

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

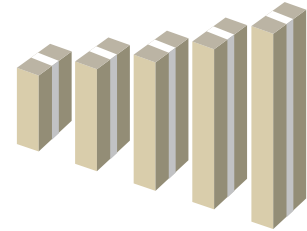
これまで製鉄原燃料をはじめ、各種エネルギー資源・原材料・製品・食料などの海上輸送サービスをご提供してまいりました。安全で確かな業務遂行のため、部門ごとに必要な専門的知識と豊富な実務経験を持ったスタッフを配し、お客様のご要望に柔軟にお応えしています。



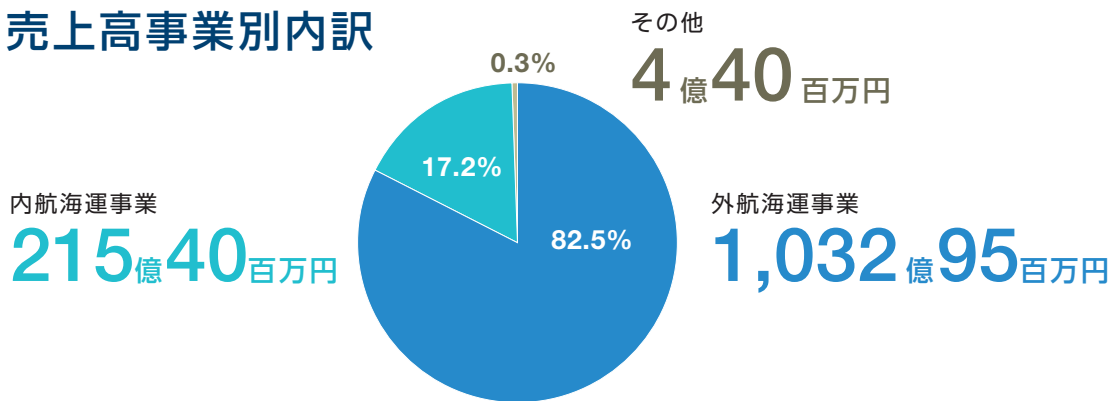
数字で見るNSユニテッド海運グループ

1 売上高

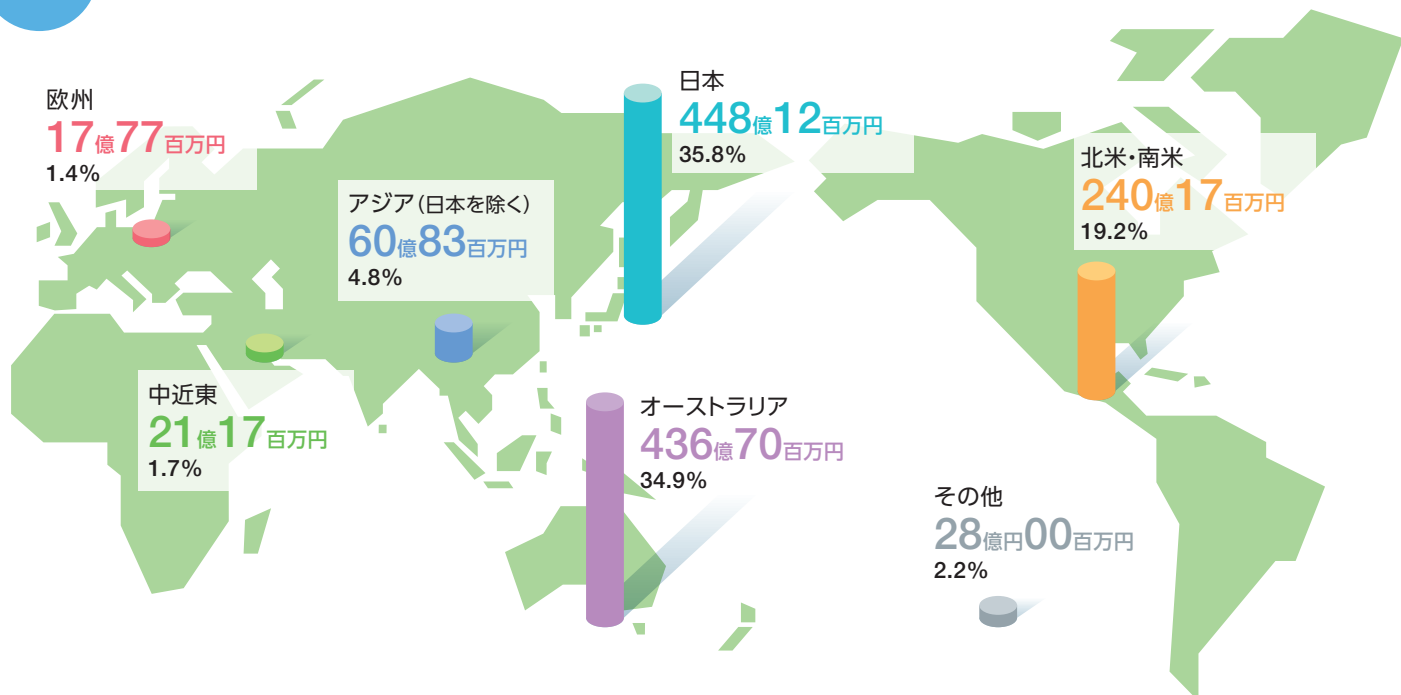
1,252億76百万円



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)

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)

9社



関連会社(持分法非適用)

3社

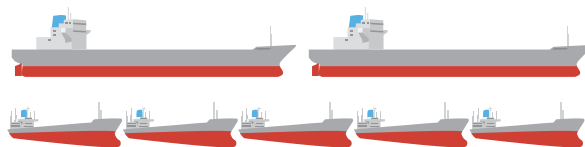
5 従業員数



663名

6 運航船腹総数

(2017年3月31日現在)



202隻

7 運航船腹総重量

(2017年3月31日現在)



1,248万重量トン

8 貨物輸送量



7,972万トン

9 設備投資額



294億91百万円

財務・非財務ハイライト

会計年度(連結)	単位	2012	2013	2014	2015	2016
売上高	百万円	131,379	153,665	157,625	137,148	125,276
営業利益	百万円	1,173	8,842	9,474	6,475	6,558
経常利益	百万円	2,529	8,920	10,380	4,064	4,607
税金等調整前当期純利益	百万円	△14,977	12,005	10,691	4,343	3,814
親会社株主に帰属する当期純利益	百万円	△15,505	10,778	8,626	4,110	3,322
1株当たり情報						
1株当たり純資産額	円	219.28	270.91	319.56	319.72	325.9
1株当たり当期純利益	円	△67.21	46.72	37.40	17.54	14.09
配当金	円	—	9.0	9.0	4.0	4.0
会計年度末						
総資産	百万円	181,682	224,507	227,663	217,524	233,071
純資産	百万円	52,633	64,943	76,481	75,372	76,826
自己資本比率	%	27.8	27.8	32.4	34.6	33.0
主要財務指標						
ROE(自己資本利益率)	%	△27.2	19.1	12.7	5.5	4.4
PER(株価収益率)	倍	—	5.2	7.8	8.7	17.0
配当性向	%	—	19.3	24.1	22.8	28.4
有利子負債	百万円	99,723	135,716	125,912	121,880	133,707
D/Eレシオ	倍	1.97	2.17	1.71	1.62	1.74
設備投資額	百万円	23,275	58,295	20,344	24,733	29,491
ESG*データ(単体)						
船腹量の推移	万トン	1,006	1,072	1,135	1,124	1,219
貨物輸送量	千トン	59,475	58,772	65,099	64,088	62,483
燃料消費量(A重油/C重油)	千トン	12/696	13/694	15/686	19/658	21/644
単位貨物重量当たりの燃料消費量	トン/千トン	12.0	12.0	10.8	10.6	10.6
燃料油価格(C重油/期中平均)	ドル	667	621	539	295	267
CO ₂ 排出量	千トン	2,153	2,149	2,132	2,058	2,023
輸送単位重量当たりのCO ₂ 排出割合(対2000年度比)	%	82	83	74	73	73
従業員数	人	225	226	228	227	228

*Environment, Social, Governance

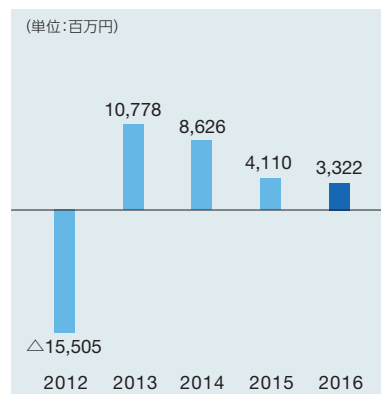
売上高



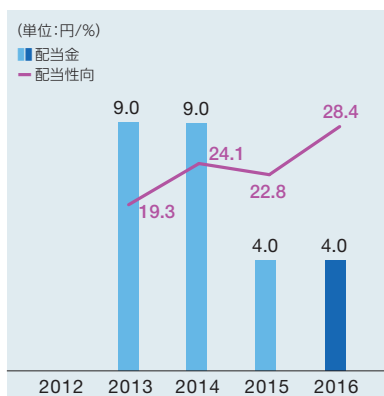
営業利益



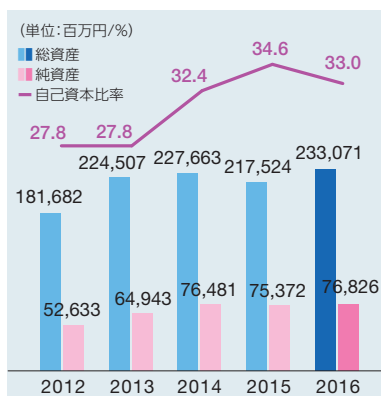
親会社株主に帰属する当期純利益



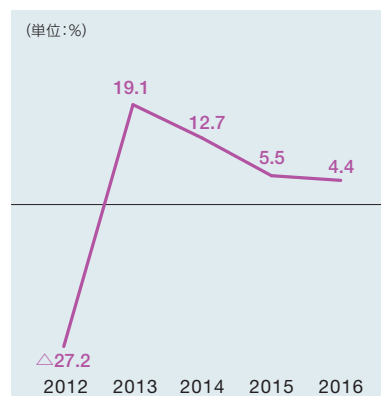
配当金・配当性向



総資産・純資産・自己資本比率



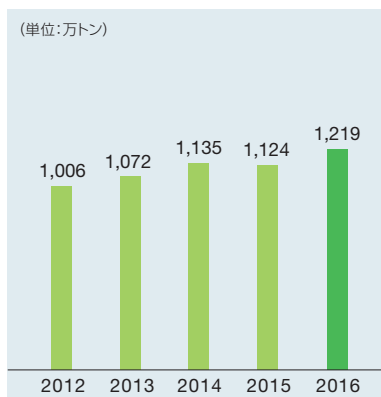
ROE (自己資本利益率)



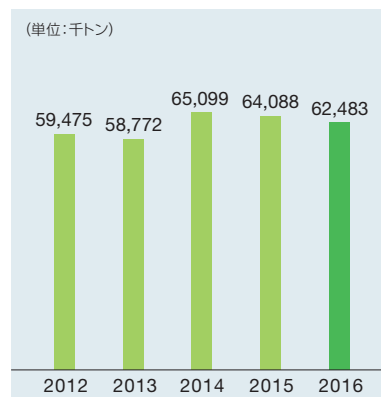
設備投資額



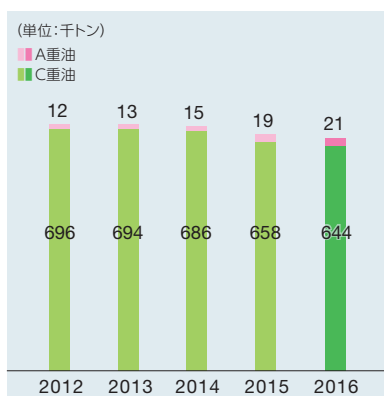
船腹量の推移 (単体)



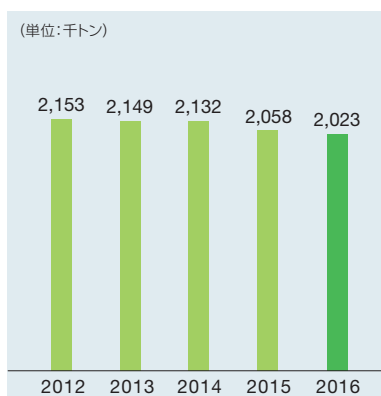
貨物輸送量 (単体)



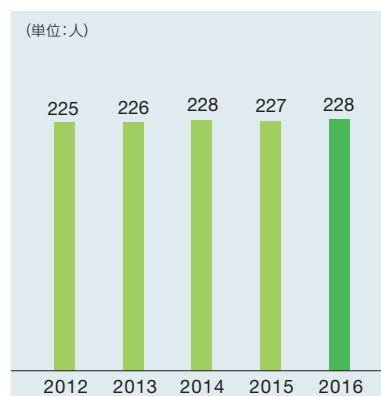
燃料消費量 (単体)



CO₂排出量 (単体)



従業員数 (単体)



トップメッセージ



Q 2017年3月期の事業概況についてご説明ください。

A 2016年度を振り返りますと、世界経済は、前半は中国経済の減速に加え、英国の国民投票によるEU離脱決定や地政学的リスクの影響等を背景に、景気の下振れリスクが台頭しましたが、後半は中国をはじめとした新興国経済に持ち直しの動きが見られたことにより、世界経済は緩やかに回復しました。

我が国においては、海外経済の減速や資源価格の低下が一般し、緩やかな回復基調が続いていますが、設備投資や個人消費は横ばいの状況が続きました。

外航海運事業のうちドライバルク市況は、大型船型を中心に需給バランスの改善が進む中、中国において低品位な国内産使用に代えて高品位な海外産の鉄鉱石輸入を増やす動きが強まり、大型船の船腹需要を押し上げました。一方、中小型散積船は、北米の穀物収穫シーズンにおける大寒波による内陸輸送の乱れから北米西岸における滞船が大規模化したことなどにより船腹需給が引き締まりましたが、新造船竣工が相次いだため、市況の回復は限定的なものとなりました。

原油タンカー市況は、洋上備蓄や長距離輸送需要の増加などにより一時的な市況の上昇が見られましたが、船腹供給過剰の事業環境に改善の兆しは見られず、市況は低調に推移しました。

内航海運事業は、ドライ貨物は鋼材輸送量が減産の影響により低迷したものの、タンカーは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)が前期比でトン当たり約29ドル下落しました。

このような事業環境下、当期の連結業績は、売上高1,252億76百万円(前期比118億73百万円の減)、営業利益65億58百万円(同84百万円の増)、経常利益46億7百万円(同5億43百万円の増)、親会社株主に帰属する当期純利益は33億22百万円(同7億88百万円の減)となりました。

Q 中期経営計画「NSU 2021」について教えてください。

A 今般、当社は2017年度を初年度とする中期経営計画「NSU 2021」を策定いたしました。為替や原油価格などの外部環境は先行きが不透明な状況が続いていますが、海運市況は今後は緩やかながらも回復基調に向かうものと見られ、合併時より培ってきた強固な事業基盤の下、「Next Stage after United for 2021」をスローガンに、新たな中期経営目標の達成に取り組んでまいります。詳細は別途紙面をいただきご説明いたします。

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、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。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。

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。

一方、2016年12月にはブラジル資源大手のVale社と約4,000万トンの鉄鉱石を25年間の長期にわたり輸送する契約

を結び、同契約の履行に伴い、本邦初となる40万載貨重量トンのエコタイプ船の新造及び運航を行うことになりました。

今後も引き続き外の世界に成長を求めていく必要があり、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さま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さま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
小島 徹

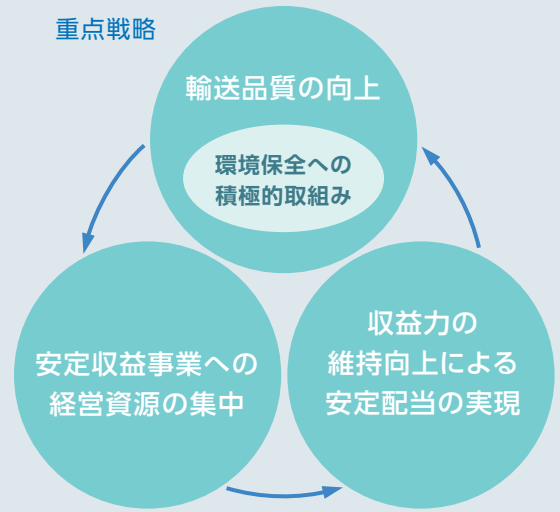


新中期経営計画

NSU 2021 ~Next Stage after United

当社では、今般掲げる新たな中期経営計画(2017年度~2019年度)で、過去の経営計画の成果を礎として、常に一流の海上輸送サービスを提供することを前提に、世界中の海上輸送ニーズを幅広くとらえESG活動※の深化を含めて機動的に対応することにより、関係する皆様との持続的な発展ひいては社会全体へと貢献することを目指してまいります。

※ Environment: 環境に配慮した経営
Social: 社会に配慮した経営
Governance: ガバナンスの強化



中期経営目標

2021年度の連結営業利益120億円の達成を視野に入れ、ドライバルクを中心に国内外の海上輸送ニーズを幅広くとらえ、さらなる付加価値の提供を通じて顧客と共に持続的発展を目指す。

業績・経営指標 目標

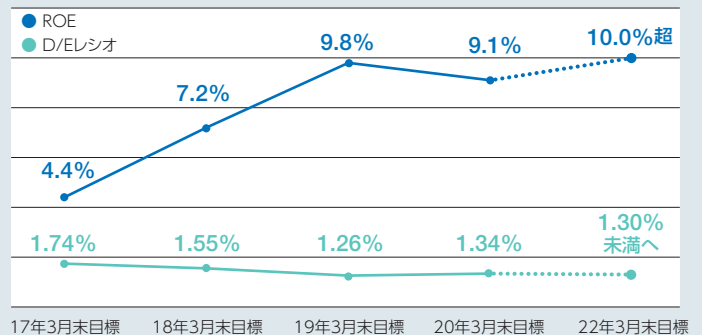
連結ベース(単位:億円)

	17年度計画	18年度計画	19年度計画	21年度目標
売上高	1,355	1,372	1,455	
営業利益	67	75	92	120
経常利益	49	62	79	
当期純利益	57	83	83	
有利子負債	1,265	1,115	1,260	
自己資本	816	882	939	
D/Eレシオ(倍)	1.55	1.26	1.34	1.3 未満
ROE(%)	7.2	9.8	9.1	10 超

投資判断のさらなる高度化により、収益効率性(ROE)の向上を目指すとともに、有利子負債の圧縮を推進し進めることで、安定性(D/Eレシオ)の改善を目指します。

※配当による株主還元と併せ、フリーキャッシュフローの有効活用を追求

ROE、D/Eレシオ予想・目標

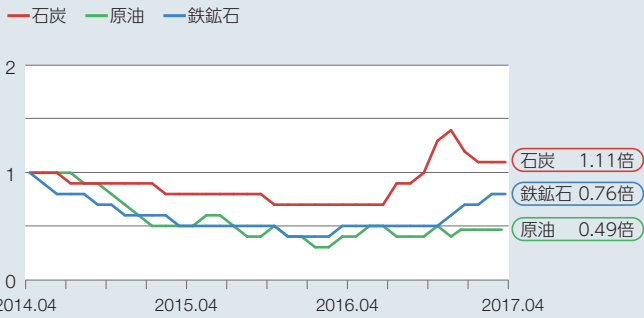


for 2021~

外部環境について

足元の事業環境

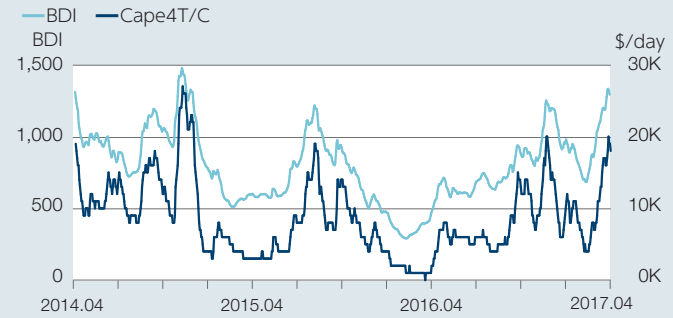
原燃料価格の推移 (2014年4月=1とする)



出典: IMF統計データ

- 世界経済は緩やかに回復
- 資源価格は底堅い推移
- 燃料油は16年度にトン当たり\$100台まで低迷したが足元は\$300台まで回復

海運市況の推移



出典: Baltic Exchange統計データ

- 海運市況は大型船を中心に解撤が進み、中国の資源需要が高まったことから船腹需給は改善
- ドル円為替レートは16年度にかけて100円台まで円高進行、足元は110円前後で推移

船腹需給・用船市況

- 船腹需給は、世界経済が緩やかな回復基調を維持するなか穀物等の需要が高まり、年1.0~2.5%の輸送量増加を見込む一方、18年以降の船腹量は環境規制対応に伴う老齢船の処分が進むなど、年1.0%程度のマイナスに転じる見込み。
- 用船市況は、新造船の大量竣工による平均船齢の若返りもあり、解撤隻数は頭打ち傾向にあるものの船腹需給のギャップ縮小に伴い、市況は緩やかに回復する見込み。
- 用船市況の先高観や新造船価の底入れムードを受けて、新造船発注を検討する船主が増加傾向。新たな環境規制の方向性が定まれば、劇的な市場構図の変化も予想される。

ドライバルクマーケットの見通し

2016年の状況	市況の材料	2019年の見通し
<p>中国粗鋼生産は、低品位な国産鉄鉱石から高品位な海外産へとシフトし、鉄鉱石輸入量は年間10億トンを超す。穀物輸送量の増加とも相俟って、後半から市況は上昇基調</p> <p>主要ドライバルク輸送トンマイル(暦年) 16.1兆トンマイル</p> <p>ドライバルク船腹量(暦年末) 10.9億重量トン</p>	<p>輸送品質/環境対応の観点に基づく輸送船社選別の動き (SOx規制など)</p> <p>国内大型火力発電所の運転開始 (2020年頃~)</p> <p>伯ヴァーレ社など海外資源会社の増産計画</p> <p>概ね市況回復要因</p>	<p>輸送トンマイルは同水準で推移する一方、将来の環境規制を見据えた解撤等により足元の供給過剰な船腹需給関係は今後徐々に改善、適正な市況水準を取り戻す方向へと向かう</p> <p>主要ドライバルク輸送トンマイル(暦年) 16.0兆トンマイル</p> <p>ドライバルク船腹量(暦年末) 10.6億重量トン</p>

出典: 各種機関調査レポートより当社推計

事業別の概況

今期のポイント

外航海運事業

中国の経済減速や英国のEU離脱などの国際政治経済上の大きな変動がありました。市況低迷は底打ち感を出し、売上高は1,032億95百万円、営業利益は52億62百万円となりました。

内航海運事業

売上高は215億40百万円、営業利益は12億85百万円となりました。

実績 2016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 9隻 1,212,135重量トン (KT)

内航 4隻 10,738重量トン (KT)

計画 2017年度

当社グループ船隊整備計画
(5年以上の長期用船を含む)

外航 8隻 1,494,600重量トン (KT)

内航 2隻 15,900重量トン (KT)

外航海運事業

売上高

1,032億95百万円

営業利益

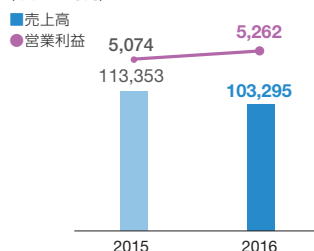
52億62百万円

前期比 8.9%減

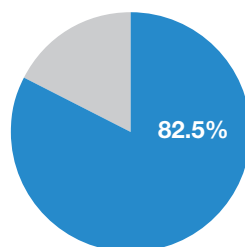
前期比 3.7%増

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航路平均用船料が年度初めに日額3千ドル台と低迷しましたが、新造船竣工先送りや解撤等により船腹供給が抑えられ需給バランスは回復に向かいました。また、豪州・ブラジルの鉄鉱石出荷が増加したことなどを受け需給が一層引き締まり、3月には日額2万ドル台まで市況が回復しました。このような環境下、主要荷主である新日鐵住金(株)殿向け専用船が新たに竣工したほか、海外顧客向け輸送においても長期輸送契約を獲得するなど、国内外での営業活動を積極的に継続したことにより、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、上期の主要4航路平均用船料は日額5千ドル台と低迷しましたが、下期においては、秋口の北米積み穀物や冬場の石炭需要の増加にともない、12月には大西洋を中心として日額1万ドルを超える水準に達しました。また、南米の穀物出荷が例年よりも早くから本格化したことにより、2月中旬以降も市況は堅調に推移しました。このような環境下、国内電力や一般産業をはじめとした主要顧客への積極的な営業活動により安定収益の確保に努め、また、市況の水域間格差を享受するべく配船工夫を凝らしましたが、上期の市況低迷が響き、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)市況は、秋口において大西洋水域を中心に市況の上昇が見られましたが、総じて想定を下回る水準となりました。往航主力貨物においては、中米向け鋼材の輸送量は堅調でしたが、北米ガルフ・東岸向け鋼材の荷動きはエネルギー関連事業の不振と米国のアンチダンピング措置の影響により低迷しました。復航主力貨物においては、南米西岸積み非鉄鉱石の長期契約により一定の収益を確保しました。このような環境下、長期契約でカバーされない船腹が市況低迷の影響を受け、当初の計画を達成することはできませんでした。

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)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、漸減傾向にあった家電・OA等その他産業向けが、環境規制を背景とした中国の減産にともなう海外鋼材需要の高まりによって回復に転じました。このような環境下、下期における急速な燃料油価格の上昇等の影響を受けながらも、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)は、産油国の減産合意による原油価格の上昇を見越した洋上備蓄の増加や、ナイジェリアからの原油輸出再開などを受けて、一時的に市況の上昇が見られましたが、老齢船の解撤が進まないまま新造船の供給圧力が高まり、需給は緩みました。VLGC(8万m³型LPG船)は、米国と中東のLPG価格の値差が縮小し長距離輸送需要が停滞する中、新造船の竣工量が急増したことにより市況は低迷しました。このような環境下、所有船を定期用船契約で固定することにより収益の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排除し切れず、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中、市況は低水準で推移しました。このような環境下、長期契約により収益の安定化を図った結果、当初の計画を達成することができました。

内航海運事業

売上高

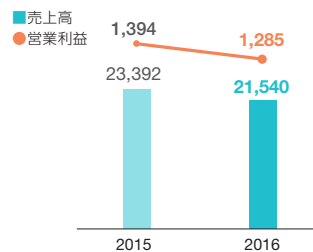
215億40百万円 前期比 7.9%減

営業利益

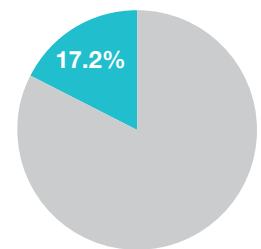
12億85百万円 前期比 7.8%減

売上高・営業利益の推移

(単位:百万円)



売上高構成比



内航船

ドライ貨物につきましては、鉄鋼関連貨物は、前半は粗鋼減産の影響を受けて輸送量が減少傾向にありましたが、石灰石輸送契約の新規獲得や、秋口からの自動車生産の増加にともなう荷動きの回復などにより、特に原料輸送においては、終盤に掛けて堅調に推移しました。セメント関連貨物は、需要停滞により輸送量は低迷しましたが、年末以降は熊本地震の復興や公共工事にともなう輸送需要が高まりました。このような環境下、効率配船やコスト削減に努めましたが、鋼材やその他一般貨物の輸送量低迷の影響は大きく、当初の計画を達成することはできませんでした。

タンカーにつきましては、LNG輸送は、原油価格低迷によるLNG価格の割高感や省エネ化等により需要が伸び悩んだほか、北海道航路では、国内ガス田の湧出量が好調で転送需要が減少し輸送量が低迷しましたが、瀬戸内海航路では安定した輸送量を確保しました。また、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、民生用は冬場の需要期に入り輸送量が増加しました。このような環境下、効率運航に努めた結果、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 (2017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 SHIN-EI	207,933
13 SHIN-REI	207,923
14 NSU OBELISK	207,819
15 NSU KATSURA	207,791
16 NSU KEYSTONE	207,684
17 NSU QUEST	207,362
18 SPRING NEXUS	206,562
19 NSS ENDEAVOR	184,887
20 NSS FORTUNE	184,872
21 NSU SIRIUS	182,981
22 NEW FUTURE	182,598
23 GOOD HORIZON	182,342
24 SG UNITED	181,415
25 UNITED CROWN	181,381
26 NSU NEWSTAR	181,380
27 UNITED BREEZE	181,325
28 NEW DELIGHT	181,279
29 NSU RESPONSIBILITY	181,126
30 NEW ADMIRE	181,050
31 UNITED DIGNITY	180,818
32 UNITED ADVENTURE	180,745
33 NSU LODESTAR	180,690
34 NEW MIGHTY	179,851
35 E.R.BRANDENBURG	178,978
36 NSS GRANDEUR	176,882
37 NEW STAGE	176,877
38 NEW EXPEDITION	176,387
39 CHOU SHAN	175,569
TOTAL	7,866,149

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 HONEST SKY	95,732
3 AZALEA WAVE	95,584
4 CENTURY WAVE	91,686
5 DYNA CAMELLIA	91,569
6 SAKURA WAVE	88,299
7 DOUBLE HARMONY	88,270
8 JP VERDURE	88,269
9 KNOSSOS WAVE	87,340
10 KAGUYA	83,900
11 GLORIOUS WIND	83,410
12 IBIS WIND	82,937
13 SEAGULL WIND	82,908
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 ROBIN WIND	78,228
20 DIAMOND WIND	76,536
21 CRYSTAL WIND	76,523
TOTAL	1,800,589

一般貨物船	
船名	重量トン数 (KT)
1 ORIENTAL XANADU	16,656
2 NEW AUDACITY	13,559
3 KERRISDALE	13,559
4 HAYATE	13,121
5 MEGAH ENAM	12,926
6 WINDS 3	11,759
7 GINGA	11,439
8 HAYABUSA	11,415
9 PACIFIC HORSE	11,401
10 ASAKAZE	11,382
11 YUSHO PRINCESS II	11,353
12 PIONEER THIRD	10,738
13 TOYO HOPE	10,262
14 MIGHTY CHAMP	10,084
15 MIGHTY DANDY	10,072
16 BUNGO PRINCESS	10,034
17 TAMAKI PRINCESS	10,024
18 SEIYO SPRING	9,999
19 REIKA HARMONY	8,790
20 FOREST FRONTIER	8,782
21 ALISHAN BLOSSOM	8,767
22 FOREST ANGEL	8,763
23 HARUKAZE	7,568
24 SHINAKI MARU	6,167
25 FIRST CLARITY	5,465
TOTAL	264,087

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 SUMAQ QUEEN	51,052
12 AREQUIPA QUEEN	51,024
13 YOU & ISLAND	38,309
14 SAKURA OCEAN	38,239
15 LOCOMOTION	38,046
16 BASIC PIONEER	37,196
17 ATLANTIC GRACE	33,709
18 ATLANTIC RUBY	33,680
19 ATLANTIC VENUS	33,677
20 ATLANTIC GLORY	33,472
21 ATLANTIC OASIS	33,457
22 EOS VICTORY	33,451
23 ATLANTIC BRAVE	33,407
24 ATLANTIC DIANA	28,419
25 ATLANTIC RAINBOW	28,368
26 ATLANTIC EAGLE	28,339
27 IVS MAGPIE	28,240
28 CRYSTALGATE	28,183
29 ATLANTIC FAIRY	27,935
30 ATLANTIC TRAMP	27,930
31 PACIFIC SPIKE	24,041
TOTAL	1,241,143

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 NS FRONTIER	54,312
6 CARRIBEAN ORCHID	19,998
7 ARABIAN ORCHID	19,984
8 BENGAL ORCHID	19,980
TOTAL	1,075,769

(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6～8は、当社のシンガポール子会社所有船です。

トピックス

Topics

1

売買単位の変更に伴う株式併合について

全国証券取引所は投資家をはじめとする市場関係者の利便性向上のため売買単位を100株に統一する計画を推進しています。これに対応するために当社は、2017年10月1日をもって定款を一部変更し、単元株式数を1,000株から100株に変更することといたしました。

また、単元株式を1,000株から100株に変更するにあたり、単元株式数の変更後も、当社株式の売買単位あたりの価格について証券取引所が望ましいとする投資単位の水準を維持し、また各株主の議決権の数に変更が生じることがないように、当社株式について10株を1株にする併合を行うことといたしました。なお、発行可能株式総数については株式の併合の割合に応じて、現行の6億株から6千万株に変更することといたしました。

Topics

2

当社子会社合併について

当社連結子会社の日邦マリン株式会社と、NSユナイテッドマリンサービス株式会社は、2017年4月1日をもって合併し、合併後の社名をNSユナイテッドマリンサービス株式会社としました。

日邦マリンは当社に船員を派遣し、またNSユナイテッドマリンサービスは当社運航船の安全監督業務等を担っており、ともに当社業務を支援する業務を中心とした事業を営んでいますが、今般、これを一元化することにより業務効率を向上させ、当社グループの組織の効率化の実現を目指すものです。

合併の方式は、日邦マリン株式会社を存続会社とする吸収合併方式といたしました。

合併後の新会社概要

社名：NSユナイテッドマリンサービス株式会社
(英文名称：NS United Marine Service Corporation)

主な事業：海運業、海運代理店業、船員派遣事業、船用品の販売及び仲介業

本店：東京都千代田区大手町一丁目5番1号

Topics

3

ハラスメント防止指針の策定及び関係社内規程の改定

男女雇用機会均等法が改正され、2017年1月1日より施行となりました。これにより、事業主には妊娠、出産、育児、介護を理由とした「不利益取扱い」の禁止のみならず、これらを理由とした「ハラスメント」を防止するための措置を講じる義務が課せられることとなりました。

この法令改定に対応するため、当社は2017年1月1日に「ハラスメント防止指針」を新設するとともに関係する社内規程の改定を行いました。

Topics

4

ブラジル鉄鉱石長期輸送契約締結

当社は、新日鐵住金(株)殿ならびにブラジルの資源大手であるVale社と、それぞれ25年間の鉄鉱石長期輸送契約を締結致しました。Vale社向けには2019年後半よりブラジルー中国間の鉄鉱石を、新日鐵住金(株)殿向けには2020年後半よりブラジルー日本間の鉄鉱石を輸送開始し、輸送量は両社向け合計約8,000万トンになります。

当社は当該契約の履行にあたり40万トン型エコタイプ鉄鉱石専用船を新たに2隻建造する予定です。

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

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

このうち、経営の健全性の確保にあたっては、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。

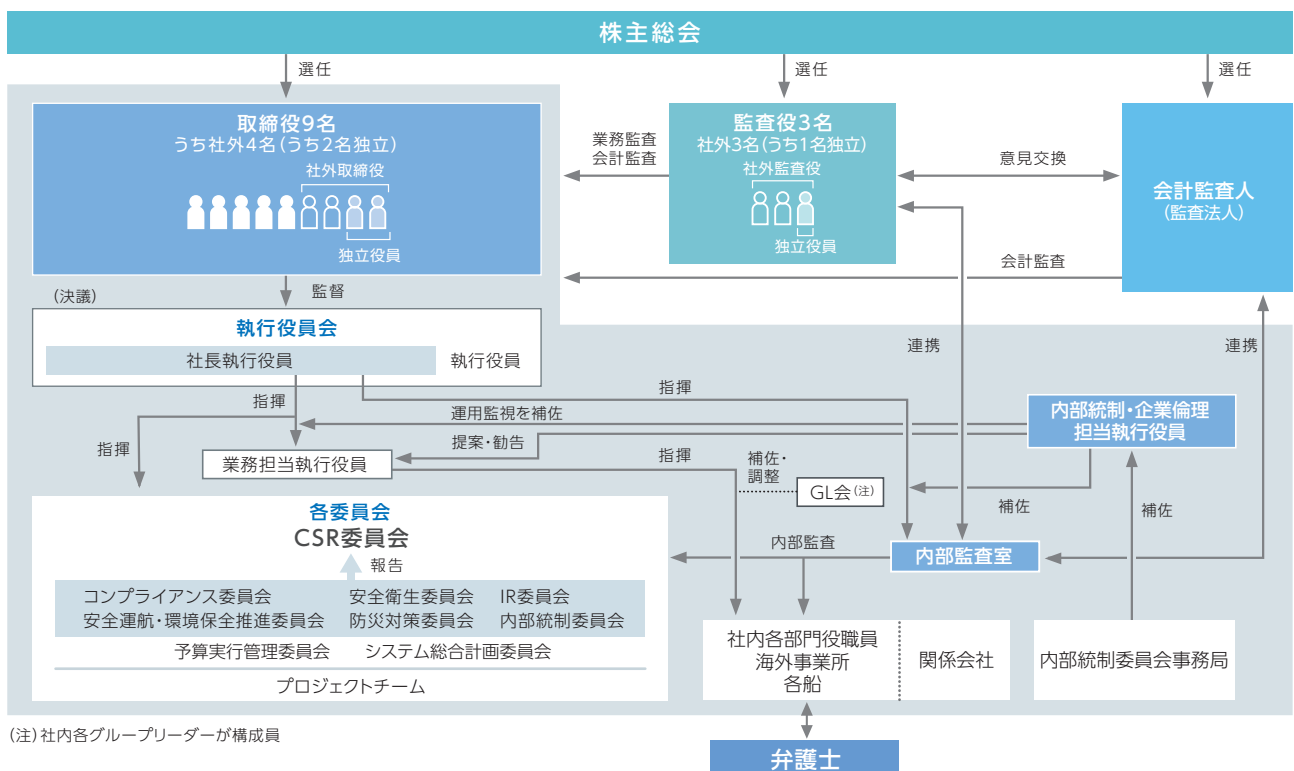
さらに、取締役会における多様な視点からの意思決定と経営の監督機能の充実を図るため、企業経営等に関する豊富な経験や高い識見を有する複数の社外取締役を置いております。

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9名（2017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適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（2017年6月28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

コーポレート・ガバナンス模式図 (2017年6月28日現在)



(注) 社内各グループリーダーが構成員

と監査役のうち1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います。

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、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。

(2016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)	8名(3名)	174百万円(8百万円)
監査役(うち社外監査役)	4名(3名)	41百万円(39百万円)

(注)上記には2016年6月28日開催の第90回定時株主総会終結の時をもって退任した監査役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。

2016年度も、リスク項目すべてにわたり社内規程等に則った運用がなされ、必要に応じて規程の制定、改定も行われており、適切な執行が行われていることを確認しております。

また、同年度に大型案件、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として、投融資委員会を設立、社内規程も整備しました。

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。

今般、2017年5月30日に改正個人情報保護法が施行されたことに伴い、改定法令の要請に対応するため、同日付けにて社内規程である「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。

なお、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 Planning: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。

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相談を受け付けており、公益通報者保護の趣旨に沿い、相談等をしたことにより相談者が不利益な取り扱いを受けないことが保証されております。

社内相談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。2016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、パワハラやインサイダー取引規制に関し、実例をもとに注意すべき点・守るべき点を具体的に提示して啓蒙に努め、また、独禁法に関する社内ガイドラインを改定し、やむを得ない営業上の接触の際に接触記録の提出を義務付け、これを周知徹底するなど、さまざまな取り組みを実施しました。

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。

2016年度も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。

また、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。

2016年度は、当社及びグループ会社において海難事故が発生した際の本船、代理店などの現場サイドと当社間、当社とグループ会社間、当社グループと関係先の連絡体制を強化するため、現場サイド/当社/グループ会社間の連絡網を新たに整備しグループ内で周知徹底を行いました。

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。

役員一覽 (2017年6月28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
小島 徹



取締役・専務執行役員
左光 真啓



取締役・常務執行役員
矢口 新



取締役・常務執行役員
小山田充宏



取締役・執行役員
石川 寛二



取締役(非常勤)*
谷水 一雄



取締役(非常勤)*
木村 真人



取締役(非常勤、独立役員)*
木下 雅之



取締役(非常勤、独立役員)*
大西 節

監査役 (※は社外監査役を示す)



常勤監査役*
野口 政明



監査役(非常勤、独立役員)*
三谷 康人



監査役(非常勤)*
千原 圭三

執行役員

常務執行役員	峯村 保広
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

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

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。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 (Automated Mutual-Assistance Vessel Rescue System)、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。

当社グループが所有・管理・運航する鉱石専用船NSU INSPIREが、2016年12月2日(金) アフリカ沖を航行中に19人の遭難者を救助しました。当社では、遭遇する非常時の救助活動等も積極的に行い、広く海の安全活動にも寄与してまいります。



NSU INSPIRE 概要
船長: Capt. UY JESSE
船籍: パナマ
船員: 21名 (船長含む、フィリピン国籍)
載貨重量トン数: 250,813キロトン
総トン数: 132,868グロストン
船種: 鉱石専用船



① 本船が被救助船に接近



② 救命艇が本船に接近



③ 救命艇が本船に横付け



④ 被救助船乗組員の点呼風景

救助活動時の様子

救助の経緯は以下のとおりです。

- 2016
12.2 15:25 (以下すべて現地時間)
ブラジルより中国に向け航行中、アフリカ喜望峰西方でばら積み貨物船より救助要請の無線を受信
- 2016
12.2 18:55
乗組員19人全員を救助
- 2016
12.5 23:37
ケープタウン沖にて無事に南アフリカ海上保安当局へ引渡し

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

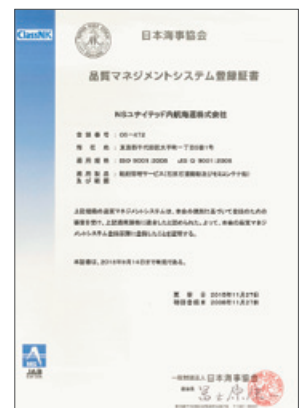
「海難及びその他の緊急事態対応に関する規程」などに基づき、顧客・救助者・保険者・船舶代理店・造船所等々の取引先、関係当局などと共同で緊急対応を行う準備をするとともに、報道機関や当社ホームページを通じた対外説明を適時に実施する体制を整えています。

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、ISO14001:2015に則した環境マネジメントシステムを確立し、審査を受けております。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システムISO 9001:2008を組み入れ、システムを維持運用しており、現在ISO9001:2015への移行作業を行っています。



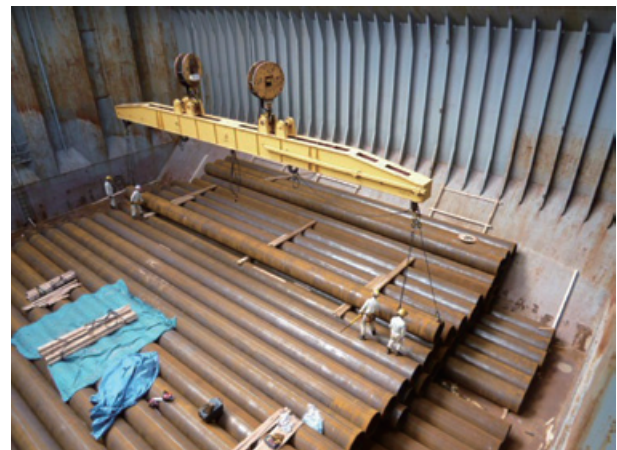
当社のISO9001:2008認証の登録証書



NSユナイテッド内航海運(株)のISO9001:2008認証の登録証書

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。



パイプの積み付け

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、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。

IR資料・ウェブサイト掲載

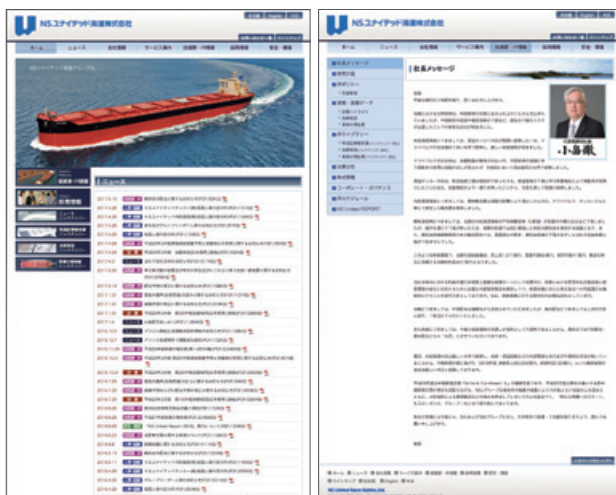
- 有価証券報告書(四半期報告書)(日本語のみ)
- コーポレート・ガバナンス報告書(日本語のみ)
- 適時開示資料
- 決算短信
- NS United REPORT(統合報告書、和英)
- 事業の報告書(株主通信、日本語のみ)

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。2016年度は合計10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。



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。

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)・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。

乗船研修

鉄鋼原料二チーム 主任 おおほり ようすけ
大堀 洋輔

乗船研修

2017年1月26日(木)～2月14日(火)
UNITED DIGNITY (180,818DWKT) V-21(石炭)
豪州Newcastle～君津

印象に残ったこと 機関長の一言

「船のエンジンや舵(かじ)などの船上機器のメンテナンスは一切手を抜かず、万全を期して行わなければならない。」万が一、荒天時にエンジンが停止するようなことがあれば座礁・転覆などのリスクが発生し、船体を危険にさらすだけではなく本船上の乗組員の身体・生命にも危険が及ぶ可能性が生じる。整備を万全にし、船と乗組員という運命共同体を危険から守るという使命を負った機関長のこの言葉が1番印象に残っています。

研修の前後で変化—船が必要な情報を必要なときに

どのタンクに何トン残っている真水・油をどのように使っていくか、船ではさまざまな要素を織り込んで使用計画を立てていますが、補油数量や給水の有無といった情報なしにはそもそも計画ができません。水・油は一例に過ぎませんが、研修前は決定してから連絡が後手に回りがちであった情報でも、船がなるべく早く必要としているということを認識してからは速やかに連絡するように心がけるようになりました。



本船バラストタンク内

代理店研修

遠洋一チーム い な そういちろう
伊奈 宗一郎

八幡

2017年3月21日(火)～3月31日(金)
東海運(株)殿 九州事業部 北九州船舶部 八幡営業所
代理店課

印象に残ったこと 担当船へのアテンド

小職運航担当船の着岸から出港までアテンドさせていただいたことです。本船出港時には筆舌に尽くし難い感動がありました。またケーブルサイズから近海船まで、さまざまな船型のアテンドへ同行させていただいたことは大変貴重な経験となりました。

研修の前後で変化—代理店の方々の顔を思い浮かべて

運航面においては現場のことを鮮明にイメージできるようになったと考えています。また普段の業務で接する代理店の方たちと業務時間内外に関わらず、多くの時間をともに過ごさせていただきました。担当者の方の顔を思い浮かべながら会話を持つことができるようになったのが何よりも大きな財産になったと思います。



若戸大橋下を航行する本船

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、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。

(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。

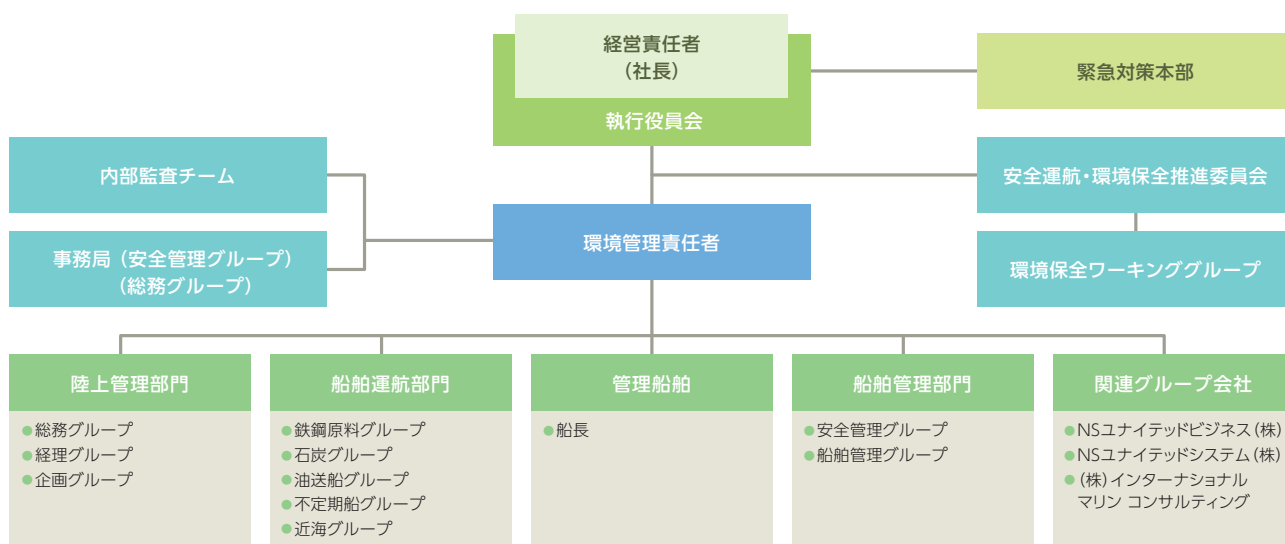
危機管理体制の確立

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



2016年度実施計画(環境マネジメントプログラム)の検証と2017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	2016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	2016年4月(陸上社員)、10月(海上社員)の新入社員研修にて教育を実施した。 グループ会、チーム会、回覧等を利用して、実施計画、年次審査結果等を周知させた。	☆☆☆ ☆☆☆
		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	外部の内部監査員研修を受講し、2名が新たに環境内部監査員となった。	☆☆☆
		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および日本人職員に対し、2016年度は全168回/236人に対し乗船前研修を実施した。 ②マンニング会社での乗船前研修において、環境方針、著しい環境影響の原因となる手順書の説明を実施した。	☆☆☆
		乗組員への船上教育・訓練の実施 (各船年1回)	管理船訪船時に教育指導	内部監査、安全検船、保守検船とも100%実施。(ただし新造船は検船対象外とした)	☆☆☆
		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	全管理船にて毎月1回船内安全衛生委員会が開催され、環境保全に関する事項が周知されていることを確認した。	☆☆☆
		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)	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			海務監督による積荷・揚げ荷プランの確認を実施した。 タンカーの内地揚荷に関して安全監督を派遣した。(100%)	☆☆☆
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	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			マニュアル・手順書を順守し、漏油事故ゼロである。	☆☆☆
緊急時に於ける対応の習熟	緊急時に於ける対応の習熟			船内安全衛生委員会にて乗組員に注意喚起を行うとともに、Sailing Instruction等により徹底指示した。	☆☆☆
パラスト水の漲替えの実施	寄港国の規則に従った、パラスト水の漲替えを確実に実施			各寄港国の規則・手順書に従い、本船にてパラスト水漲替え手順を順守し、適切に実施している。	☆☆☆
省資源、廃棄物削減	資源の節約			陸上組織に於ける効率運航の実施	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	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	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		
		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	【コピー用紙消費量】 2016年度：一人当たり 8,676枚 2015年度：一人当たり 8,787枚 結果：一人当たり 前年度比 ▲111枚 (▲1.3%)	☆☆☆
船舶管理ソフト有効活用によるペーパーレス化促進	船舶管理ソフト有効活用によるペーパーレス化促進	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。 手順書を順守し、資源節約に寄与している。	☆☆☆		
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。	☆☆☆		
大気の保全(汚染の予防)	有害大気汚染物質の低減	輸送トン・マイル単位当たりの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、規則に添って新造船に設置	規則に則った機器を装備し、有害大気汚染物質の排出を低減している。 輸送トン・マイル単位当たりのNOx排出量対2000年度比26.85%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	効率的な運航により、有害大気汚染物質の排出を低減している。 輸送トン・マイル単位当たりのCO ₂ 排出量対2000年度比26.85%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。	輸送トン・マイル単位当たりのCO ₂ 排出量対2000年度比26.85%削減。 輸送単位当たりのCO ₂ 排出量対1990年度比(2013年度~2016年度平均)28.42%削減。(2013年度：21.75%、2014年度：29.93%、2015年度：31.29%、2016年度：30.72%)	☆☆☆
		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実行した。(不定期船G3隻)	☆☆☆
		低質燃料油の使用防止	燃料油分析の実施 特定海域における低硫黄燃料油の使用	手順書を順守し、燃料分析を実施している。 配船水域の規制に適合した燃料油使用を徹底した。	☆☆☆

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 ⇨	
2017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 船外へ漏油の可能性のある整備作業の確実な実施	通年
	錨泊並びに着岸中、甲板上よりの油流出の防止	通年
バラスト水の適切な管理	寄港国の規則に従った、バラスト水の漲替えを確実に実施	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	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出来ないの で、効率運航による削減のみ。	通年
米国ロンプビーチ港就航船 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運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。

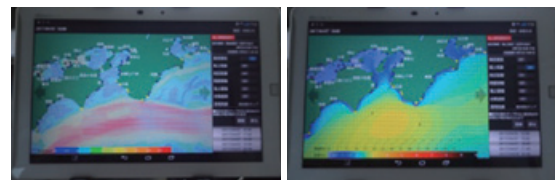
こうしたことをイメージしながら、「環境負荷の低減」(ページ32)及び「安全運航の確保」(ページ34)をご覧ください。できれば、ご理解いただきやすいと思います。

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7隻に同システムを搭載し、さらなる安全運航、効率運航を実現することとしております。



潮流海流情報

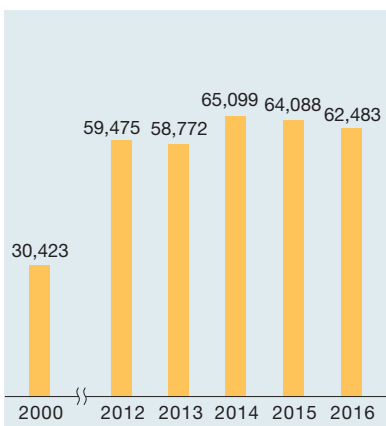
気象情報



気象図表示

貨物輸送量(単体)

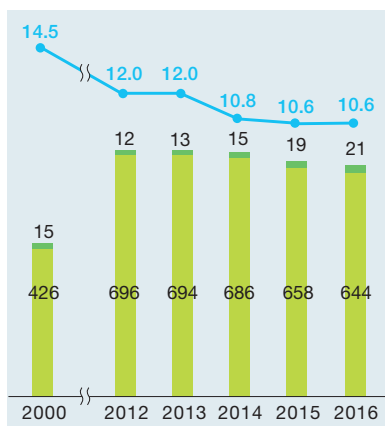
(単位:千トン)



燃料消費量(単体)

(単位:千トン)

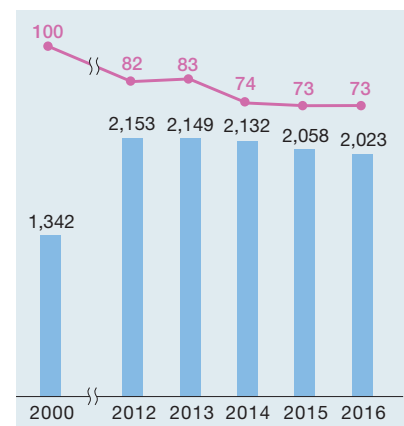
■ A重油
■ B重油
● 単位貨物重量当たりの燃料消費量(トン/千トン)



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(海水汚染防止条約)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(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、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、硫黄を含まない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。

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。

今後、実際に船舶からCO₂がどのくらい排出されているのかを具体的に検証する取り組みがIMOで議論されており、2019年からCO₂の排出量を把握するための燃料消費実績報告制度を開始する計画があります。将来的にはCO₂排出削減をさらに進めるための制度の確立を目指しております。

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)を2018年から開始します。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。

今後ますます多様に強化されていく環境保全規制に確実に対応できるよう最新情報を取り入れ環境保全活動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日から発効されます。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5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

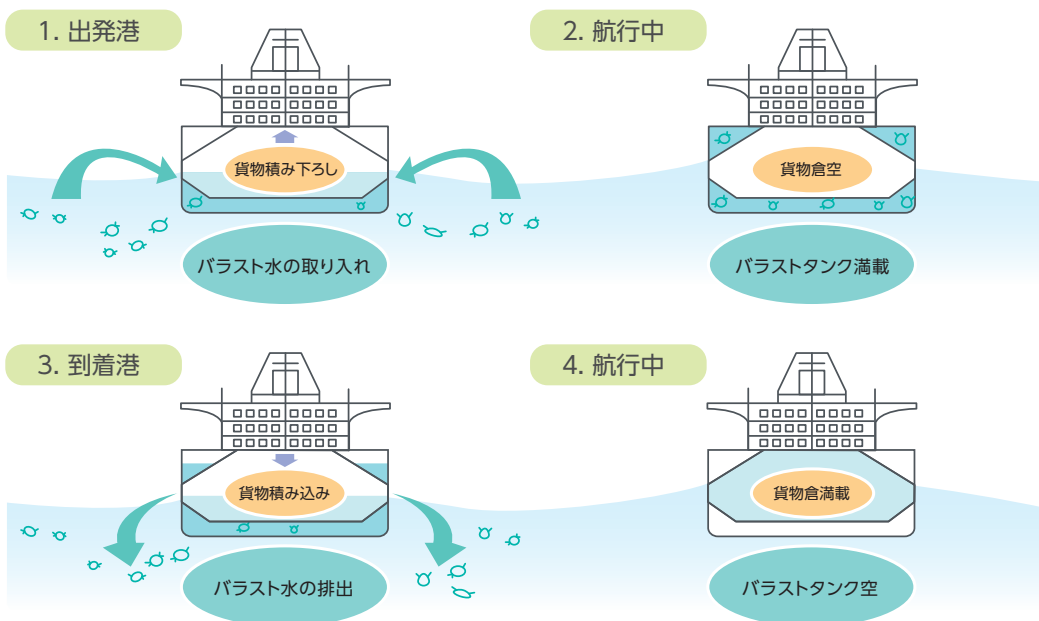
船内では、乗組員が生活をする上でさまざまな廃棄物が発生します。MARPOL条約(海洋汚染防止条約)に従って、船内廃棄物管理計画を策定し、食物廃棄物・貨物残渣等の特例を除くすべての船内廃棄物は、陸揚げ処分されています。

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、12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、缶つぶし機やゴミ圧縮機を搭載するなど、さまざまな対策を進めています。



型式承認された船内焼却炉

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)

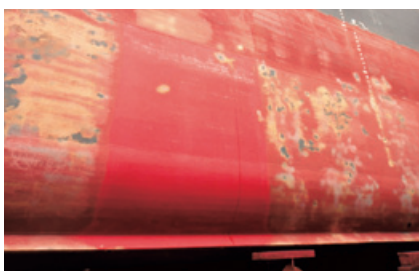
省エネ装置及び省燃費型船底防汚塗料の採用

NSユナイテッド内航海運(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。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。



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。



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。

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。



BRM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、2016年10月から2017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～」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

- 乗組員の技量を考慮した作業配分
- 船上火災事故の防止
- 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』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おります。

当社は、2016年11月9日に、管理船が日ノ御碕沖を航行中に二隻の船舶と多重衝突、相手船一隻の沈没と同船の燃料油流出、管理船による沈没船乗組員の捜索・救助への参加を想定した演習を実施しました。

当日は、管理船一隻を参加させ、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事故対応演習を行いました。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

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 (2016年3月31日現在)	当連結会計年度 (2017年3月31日現在)
資産の部		
流動資産	51,979	54,373
固定資産	165,545	178,698
有形固定資産	154,824	167,036
無形固定資産	2,793	2,987
投資その他の資産	7,928	8,675
資産合計	217,524	233,071
負債の部		
流動負債	51,260	35,928
固定負債	90,893	120,317
負債合計	142,153	156,245
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	48,160	50,538
自己株式	△991	△991
株主資本合計	74,650	77,028
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	△10	591
繰延ヘッジ損益	△196	△1,293
為替換算調整勘定	651	188
退職給付に係る調整累計額	258	295
その他の包括利益累計額合計	702	△219
非支配株主持分	19	17
純資産合計	75,372	76,826
負債純資産合計	217,524	233,071

連結株主資本等変動計算書

当連結会計年度(2016年4月1日から2017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	48,160	△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			3,322	
自己株式の取得				△0
自己株式の処分				
株式交換による増加				
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				
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)				
当期変動額合計	—	—	2,378	△0
当期末残高	10,300	17,181	50,538	△991

連結損益計算書

単位:百万円

	前連結会計年度 (2015年4月1日から 2016年3月31日まで)	当連結会計年度 (2016年4月1日から 2017年3月31日まで)
売上高	137,148	125,276
売上原価	124,502	112,868
売上総利益	12,646	12,407
一般管理費	6,172	5,849
営業利益	6,475	6,558
営業外収益	421	303
営業外費用	2,832	2,254
経常利益	4,064	4,607
特別利益	481	549
特別損失	201	1,343
税金等調整前当期純利益	4,343	3,814
法人税、住民税及び事業税	567	567
法人税等調整額	△307	△73
当期純利益	4,083	3,320
非支配株主に帰属する当期純損失(△)	△27	△2
親会社株主に帰属する当期純利益	4,110	3,322

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 (2015年4月1日から 2016年3月31日まで)	当連結会計年度 (2016年4月1日から 2017年3月31日まで)
営業活動によるキャッシュ・フロー	19,915	18,944
投資活動によるキャッシュ・フロー	△19,326	△27,141
財務活動によるキャッシュ・フロー	△6,909	10,643
現金及び現金同等物に係る換算差額	△131	3
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	△6,450	2,450
現金及び現金同等物の期首残高	30,485	24,035
現金及び現金同等物の期末残高	24,035	26,485

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		
74,650	△10	△196	651	258	702	19	75,372
△943							△943
3,322							3,322
△0							△0
—							—
△1							△1
—							—
	600	△1,097	△463	38	△921	△2	△923
2,378	600	△1,097	△463	38	△921	△2	1,454
77,028	591	△1,293	188	295	△219	17	76,826

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訂されました。

MARPOL条約

船舶による汚染の防止のための国際条約 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) P28、P29、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(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。

CO₂(二酸化炭素) P31

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) 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 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 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。

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。



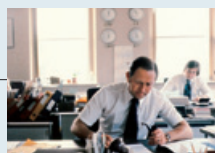
ISO 14001認証の登録証書

沿革

新和海運株式会社



- 日鐵汽船株式会社創立 1950年 4月
- ロンドン駐在員事務所を開設 1957年 12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 1962年 2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 1964年 5月
- ニューヨーク駐在員事務所を開設 1969年 9月
- Shinwa (U.K.) Ltd. を設立 1970年 1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 1974年 6月
- Shinwa (U.S.A.) Inc. を設立 1975年 5月
- シンガポール駐在員事務所を開設 1992年 4月
- 香港駐在員事務所を開設 1995年 1月
- Shinwa Shipping (H.K.) Co., Ltd. を設立 1996年 6月
- 上海駐在員事務所を開設 2004年 7月
- Shinwa (Singapore) Pte. Ltd. を設立 2007年 4月



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

日鉄海運株式会社



- 日邦汽船株式会社創立 1957年 1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 1964年 4月
- 新日本製鐵株式會社が 筆頭株主となる 1983年 9月
- ロンドン駐在員事務所を開設 1985年 9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 1990年 12月
- ベトナム・ハイフォンに駐在開始 1997年 9月
- 新健海運股份有限公司(台湾)と 業務提携契約を締結 2003年 11月
- マニラ駐在員事務所を開設 2008年 4月



会社概要 (2017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	228名
運航船腹量	121隻(総重量:12,188千重量トン)

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)*	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
NS UNITED TANKER PTE. LTD.	外航海運事業

*NSユナイテッドマリンサービス(株)及び日邦マリン(株)は、2017年4月1日を効力日として、日邦マリン(株)を存続会社、NSユナイテッドマリンサービス(株)を消滅会社とする吸収合併を行ない、合併後の社名をNSユナイテッドマリンサービス(株)としました。

海外現地法人・駐在員事務所

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



株式の状況 (2017年3月31日現在)

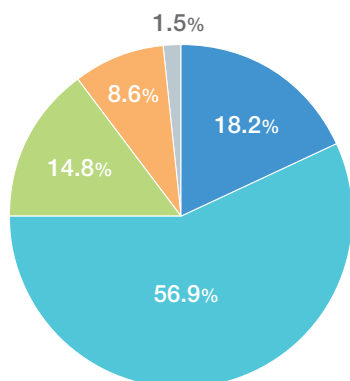
発行可能株式総数 600,000,000株
 発行済株式の総数 239,706,793株
 株主数 7,915名
 大株主

株主名	持株数(千株)	出資比率(%)
新日鐵住金株式会社	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	8,765	3.72
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
損害保険ジャパン日本興亜株式会社	4,896	2.08
三井住友海上火災保険株式会社	4,133	1.75
CBNY DFA INTL SMALL CAP VALUE PORTFOLIO	3,226	1.37
株式会社三菱東京UFJ銀行	2,594	1.10
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	2,594	1.10

(注) 1. 当社は、自己株式を4,025千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。

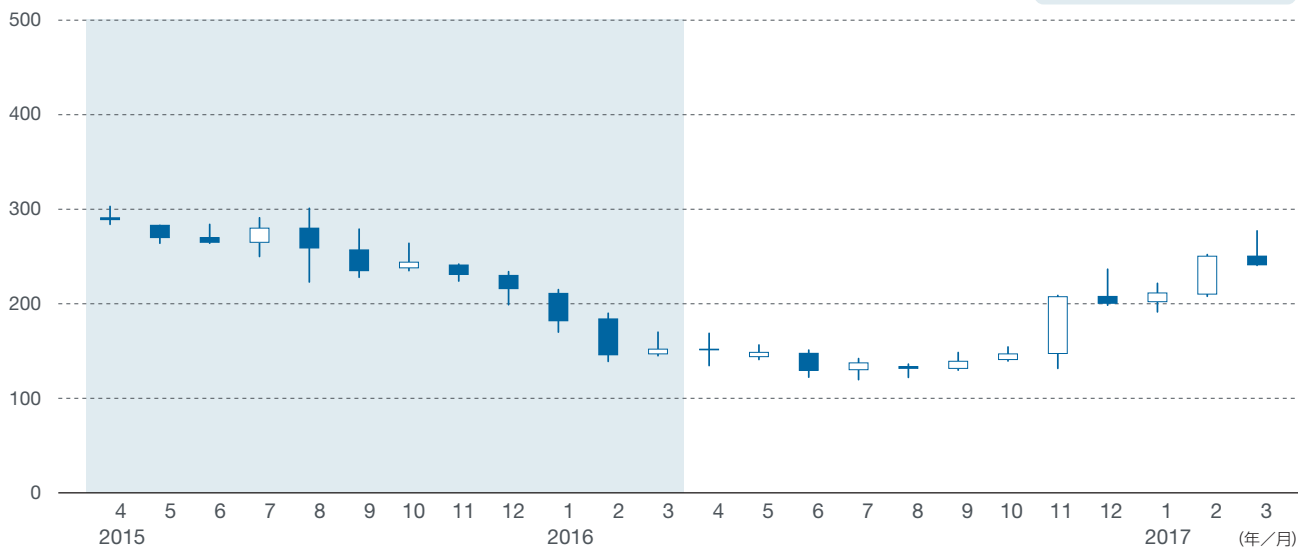
株式分布状況

- 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

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 2017」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 | <input type="checkbox"/> 財務・非財務ハイライト |
| マネジメントメッセージ | <input type="checkbox"/> トップメッセージ | <input type="checkbox"/> 新中期経営計画「NSU 2021」 | |
| 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"/> 役員一覧 | <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"/> 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（ ） | | |

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 男 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。