



NS United REPORT

2019



Contents

グループ概要

- 2 ... 1. NSユニテッド海運グループ基本理念
- 4 ... 2. 数字で見るNSユニテッド海運グループ
- 6 ... 3. 主軸輸送サービス

マネジメントメッセージ

- 8 ... トップメッセージ

事業活動を通じた価値提供

- 12 ... 1. 事業別の概況
- 14 ... 2. 財務・ESGハイライト
- 16 ... 3. トピックス

持続的成長と価値創造のための取り組み

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

財務情報

- 40 ... 連結財務諸表(要旨)

会社情報

- 42 ... フリートリスト
- 43 ... 用語解説
- 44 ... 沿革
- 45 ... 会社概要／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当たって、利益を求めるだけでなく、社会的責任をどのように果たしているかについて、すべてのステークホルダーの皆様にご理解いただくことを編集方針としています。

また本報告書は、当社グループの持続的な成長に向けた取り組みについてご理解を深めていただけるよう、価値協創ガイダンス:「価値協創のための統合的開示・対話ガイダンスーESG・非財務情報と無形資産投資ー」(2017年5月経済産業省策定)を参考しております。本報告書を通して積極的に皆様との対話を促進し、今後もわかりやすい開示に努めてまいります。



● 報告対象期間

2018年4月1日～2019年3月31日

一部この期間外の事柄も報告しています。

● 報告対象組織

NSユナイテッド海運とその関係会社を対象としています。

● その他の当社刊行物

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

入手希望の方は以下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および予想に基づいています。今後、社会的・経済的状況の変化などの影響により、実際の業績とは異なる結果となる場合があることをご了承ください。

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

NSユナイテッド海運株式会社

総務グループ CSR委員会事務局

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

E-mail:LEGAL@nsuship.co.jp

NSユニテッド海運グループ 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。当社グループは、この基本理念および以下4つの経営理念に基づき、SDGsという目標を見据えながらESGに取り組んでいます。

経営理念	信用・信頼	信用・信頼される堅実な経営を実践し、グループ全体の企業価値を高めます。	G
	安全運航・環境保全	常に船舶の安全運航に努めるとともに船舶運航技術の向上に向け日々研鑽を積むことにより海洋をはじめとする地球環境保全の一翼を担います。	E
	お客様への即応・自己変革	お客様の要請に即応しつつ自らも変革に努め、さらなる進歩を目指して挑戦します。	S
	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。	

ESGとは

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

SDGsとは

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

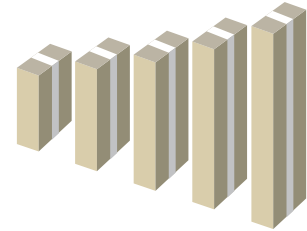
NSユニテッド海運グループの具体的な取り組み(抜粋)		関連するSDGs
コーポレート・ガバナンス	コーポレート・ガバナンス体制 リスクマネジメント コンプライアンスの推進 内部統制	
環境負荷の低減	バラスト水管理条約への対応 SOx排出規制への対応 GHG削減の取り組み	   
安全運航の確保	安全運航・環境保全推進委員会 検船活動 安全キャンペーン 緊急対応演習	  
社会に関する事柄	リサイクル活動の推進 地域共同の防災活動への取り組み 災害復興支援	 
顧客・取引先との関係	輸送サービスの品質保証	
株主・投資家との関係	会社情報の開示 双方向コミュニケーション 株主への利益還元	 
従業員との関係	従業員の健康と安全への配慮 働きやすい職場づくり 研修制度	 



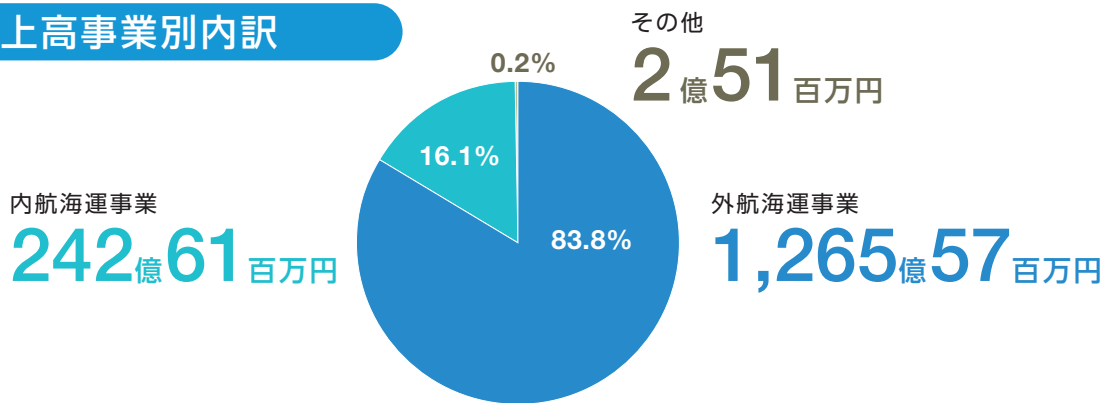
数字で見るNSユニテッド海運グループ

1 売上高

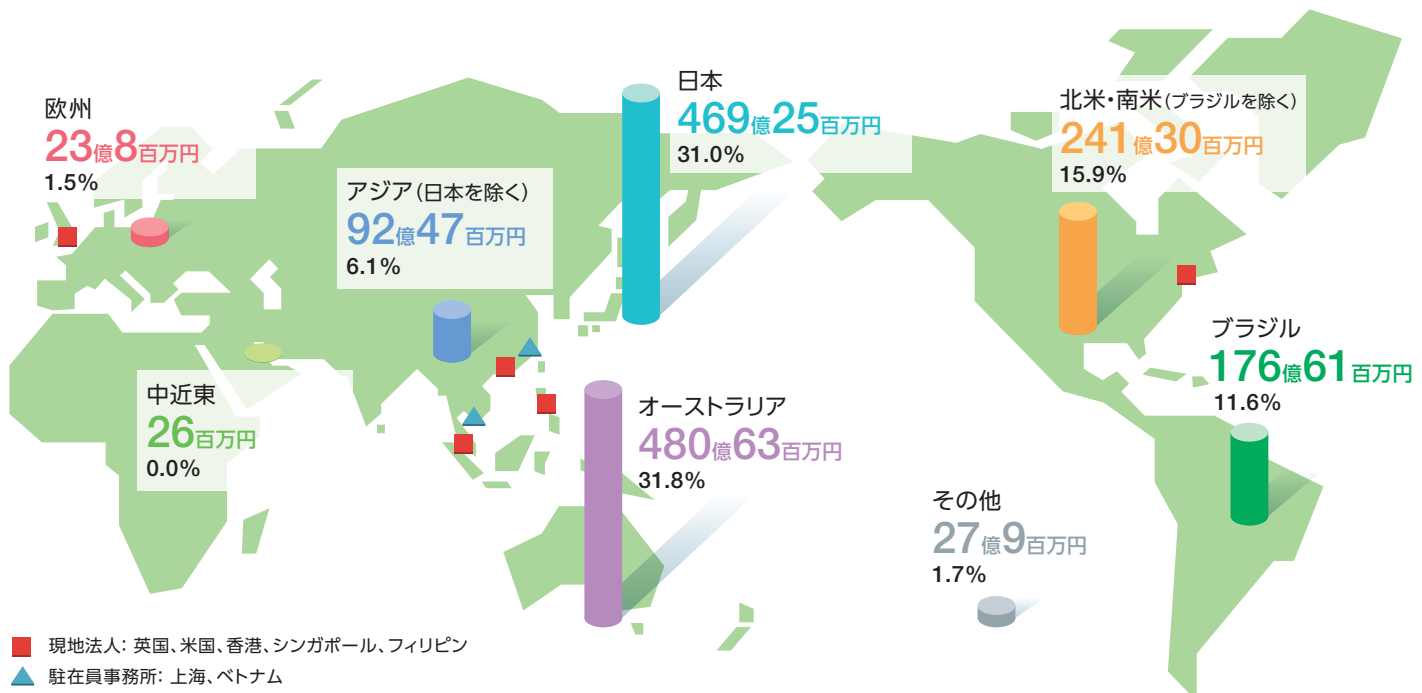
1,510億68百万円



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

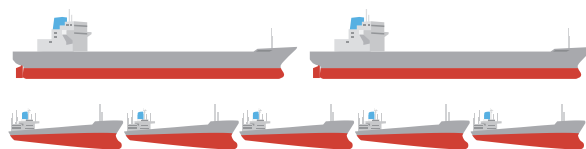
5 従業員数



612名

6 運航船腹総数

(2019年3月31日現在)



201隻

7 運航船腹総重量

(2019年3月31日現在)



1,203万重量トン

8 貨物輸送量



8,169万トン

9 設備投資額



186億2百万円

主軸輸送サービス

鉄鋼原料輸送サービス

効率的な輸送でコスト低減を実現

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

またエコデザインの最新鋭船の投入に加え、将来の環境規制強化に備えSOxスクラバーを採用するなど、環境への投資を通じて持続可能な成長を目指しています。

撒積船: NSU YOUNG STAR
 建造年: 2019年
 全長: 299.95メートル
 幅(型): 50.00メートル
 載貨重量: 208,462キロトン



資源エネルギー輸送サービス

世界のエネルギー供給に貢献

7~10万トン型撒積船と大型LPG船(VLGC)を主力に、国内外電力会社向けの石炭や環境にやさしいバイオマス燃料、多くの産業や一般家庭用のLPG(液化石油ガス)を輸送しています。さらに世界各国の鉄鋼会社への原料輸送、大西洋水域での穀物輸送、アジアから欧州に原料を輸送後、ブラジルからアジアに穀物輸送を行うコンビネーション輸送など、幅広く事業を展開しています。

また当社運航船向けに安定性と価格競争力を兼ね備えた船舶用燃料油(バンカーオイル)を確保するため、先物予約も含め国内外石油会社と強固な関係を築いています。

撒積船: RISING WIND
 建造年: 2014年
 全長: 228.99メートル
 幅(型): 32.26メートル
 載貨重量: 82,151キロトン



不定期船サービス

「いつでも、どこへでも」多様な輸送ニーズに対応

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

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

撒積船: ATLANTIC PRISM
 建造年: 2019年
 全長: 182.90メートル
 幅(型): 31.00メートル
 載貨重量: 39,172キロトン



近海水域サービス

中国をはじめ東南アジア諸国の物流を支える

8千～1万6千トンの各種船型を揃え、鋼材・プラントなどの製品に加え、再生可能エネルギーとして需要が高まるバイオマス燃料や肥料の輸送サービスで、中国・東南アジア地域をカバーしています。特に中国では、1950年代より日中航路に配船してきた実績を生かし、日中貿易のトップシェアを誇ります。香港・シンガポールに現地法人、上海・ベトナムに駐在員事務所を構え、発展を続ける中国・東南アジア地域の情報を積極的に収集しています。

近海船： OCEAN FORCE
建造年： 2019年
全長： 99.90メートル
幅(型)： 19.20メートル
載貨重量： 8,242キロトン



内航海運事業サービス

内航トップクラスの船腹量で効率かつ安全を追求

NSユナイテッド内航海運(株)

1961年の創業以来、セルフアンローダー装備の石灰石専用船をはじめ、セメント専用船、炭酸カルシウム・フライアッシュ兼用専用船など、常に時代を先取りする数々の専用船を建造・整備し、貨物の安定輸送と効率化を実現してきました。国内トップクラスの船腹量により、一般貨物分野を含め各方面のお客様の輸送ニーズに的確に対応し、幅広い輸送活動を展開しています。

石灰石運搬船： 君鉄丸
建造年： 2018年
全長： 163.03メートル
幅(型)： 25.50メートル
載貨重量： 21,000キロトン



LNG輸送のパイオニア

NSユナイテッドタンカー(株)

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

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



トップメッセージ



Q 2019年3月期の事業概況について ご説明ください。

A 当期における世界経済は2018年秋口までは緩やかな拡大を続けましたが、同年末から米中貿易摩擦の影響拡大や中国の成長鈍化、米国の財政・金融政策動向、英国のEU離脱をはじめとする欧州情勢等、景気下振れリスクの高まりでさらに不透明感を増しています。日本国内においては、個人消費や民間企業による設備投資など内需を中心に緩やかな回復が続きましたが、企業収益の改善に足踏みがみられ、中国向けをはじめとする輸出の弱含みや設備投資の伸び悩みなど先行きが懸念されました。

外航ドライバルク市況は、昨年末以降は例年同様の不
需要期であることに加え、ブラジル・豪州での鉄鉱石積
み出しに関するトラブル等が影響し、より大きく下振れ
しましたが、それまでの底堅い輸送需要に支えられたこ
とで改善傾向を維持し、当社業績向上に寄与しました。

また内航海運市況も、荒天遭遇等の影響を受けつつも、底堅い輸送需要を受けてドライ貨物を中心に総じて安定した輸送量が維持されたことから、堅調に推移しました。

当社の燃料油価格は、当期の外航海運事業の平均消費価格(C重油)がトン当たり上期約429ドル、下期約464ドル、期中平均で446ドルと、前期比では92ドル上昇しました。また当社の対米ドル円相場は総じて安定的に推移し、上期平均109円67銭、下期平均111円67銭、期中平均で110円67銭と前期比50銭の円高となりました。

このような事業環境の下で、営業努力と効率運航に努めた結果、2018年度の連結業績は、売上高1,510億68百万円(前期比8.7%増)、営業利益89億11百万円(前期比21.1%増)、経常利益77億84百万円(前期比40.1%増)、親会社株主に帰属する当期純利益は93億43百万円(前期比41.3%増)と、前期に比べ増収増益となりました。

Q 2019年度の課題は？

A 今年度の課題としては、次の2つが挙げられます。1つめは、船舶から排出される硫黄酸化物(SOx)を抑制するための規制が2020年1月から強化されることに対し、適切に対処することです。方法としては、規制に適合する燃料油(適合油)への切り替えと、SOxスクラバー(排ガス洗浄装置)設置の2つがあります。

適合油への切り替えについては的確な実施に加え、燃料コストの上昇に対して顧客の皆様からご理解を頂く必要があります。適合油の補油は10月頃より順次開始し、年内には高硫黄燃料油から適合油への切り替えを完了させる予定です。

既存船へのスクラバー搭載工事については、スクラバー設置工事のためにドック入りする船が今年度は20隻ほどありますが、設置費用は総額で100億円規模に上り、当社始めて以来の一大プロジェクトになります。機器を設置するだけでなく、スクラバーがきちんと作動することも確認しなければなりません。今年7月にはNSU OBELISKが第1隻目としてスクラバー搭載工事を完了しました。

一方で6月には、スクラバーを搭載した新造船、20万トン型撒積船のNSU YOUNG STARとVLGC(大型LPG船)のNS DREAMが竣工しました。新造船・既存船とも、搭載工事はおおむね順調に進められています。

2つめは安定収益の確保に向けた船隊の入れ替えを滞りなく実行することです。2019年度は当社の中核船隊に新造船12隻が加わる計画になっています。40万トン型鉄鉱石専用船「Valemax」やケーブサイズから近海船までのドライバルカーのほか、当社にとって3隻目の大型LPG船もあります。

さらに今年度に限らずより長期的に見れば、財務面の課題もあります。将来的な温室効果ガス(GHG)排出規制強化を考慮すると、今後発注する新造船は液化天然ガス(LNG)を燃料とする船になる公算が大きく、船価は従来型より高くなることが予想されます。こうした新規投資に加え、海技力強化や新たな事業展開に備えて、より強固な財務基盤を構築し備える必要があると思っています。

Q 2019年度は、中期経営計画「NSU 2021」の最終年度ですが、進捗状況を教えてください。

A 当社では、2017年度を初年度とする3カ年の中期経営計画において、さらなる付加価値の提供を通じて、お客様とともに持続的に発展することを目指し、4つの重点戦略を定め、それぞれ着実に進めています。

1つめは「安定収益事業への経営資源の集中」です。中短期の輸送契約による収益基盤の拡充を図り、2019年度からは省エネ・大型の新造船の竣工が本格化し、さらなる安定収益確保に向けた基盤が強化されます。

2つめは「輸送品質の向上」です。2018年度に燃費節減など運航効率の向上に向けた社内横断的な検討体制を立ち上げ、今年度からはその具体的な施策を順次展開しています。

3つめは「環境保全への積極的な取り組み」です。今年2月に内航貨物船としては初のハイブリッド船「うたしま」が就航し、将来における「ゼロカーボンシップ」へ向けた第一歩を踏み出しました。さらに前述したように、2020年1月から始まる硫黄酸化物排出規制の強化を控え、大型船を中心にSOxスクラバーの搭載を進める等、当社グループとして環境保全に配慮した船隊整備に努めています。

4つめは「収益力の維持向上による安定配当の実現」です。2018年3月には、配当性向をそれまでの25%から30%へと配当方針を変更し、昨年度は株主の皆様に対する利益還元のための積極的な姿勢をより正しくお伝えするよう、10年ぶりとなる中間配当を実施しました。

中期経営計画 重点戦略

安定収益事業への経営資源の集中

- 2018 中長期契約締結による収益基盤の拡充
- 2019 Valemaxなどの新造船の竣工本格化

輸送品質の向上

- 2018 運航効率向上プロジェクトの立ち上げ
- 2019 具体的な施策の展開

環境保全への積極的な取り組み

- 2018 リチウムイオン電池式ハイブリッド船就航
- 2019 スクラバー搭載などSOx規制強化への対策

収益力の維持向上による安定配当の実現

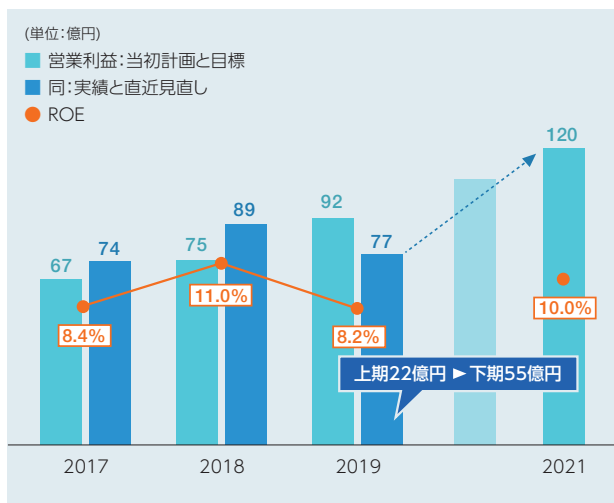
- 2017 配当方針変更(配当性向を「おおむね30%」に)
- 2018 10年ぶりとなる中間配当を実施

トップメッセージ

この中期経営計画では、連結営業利益 120億円、ROE10%以上、D/Eレシオ1.3倍未満を、2021年度における数値目標としましたが、2018年度については連結営業利益が、当初計画75億円から89億円へ14億円の増益となりました。ROEは11%、D/Eレシオは1.28倍と、いずれも目標を超える水準を達成することができました。2019年度の連結営業利益については、当初計画比で15億円減益の77億円となる見通しです。これは中計策定後に決定したSOxスクラバー搭載工事に伴う運航船の稼働率低下や、市況水準の見直しなどによるものであり、省エネ型新造船の竣工が本格化する下期には、目標達成に向けた収益基盤が強化されます。

引き続き現行中期計画の最終年度として業績の向上に努めるとともに、2020年度を初年度とする次期経営計画の策定に向けて、グループ全体での検討を開始しました。

中期経営計画 収益目標の達成状況



アジア・インドをはじめとする成長地域への進出や、需要が拡大するバイオマスなど新規輸送需要の掘り起こしや捕捉に向けて、外航・内航、本社・海外拠点などグループ一体となって進めてまいります。

また、より厳格化される環境規制についても、リスクを最小化しつつ他社に先駆けて展開することで商権を拡大するチャンスとして捉えています。2020年初めに控えた硫黄酸化物(SOx)排出規制については、すでに日本製鉄(株)殿をはじめとする荷主各位との協働により支配船腹へのSOxスクラバーの搭載を実行し、当社船隊の価値向上に努めています。また次の課題であるCO₂削減についても長期的な世の中のトレンドを見据え、まずはLNGを燃料とする船やバンカリング船について検討を進めていきます。

こうした取り組みを、安定した財務基盤に基づく船舶投資と先に述べた安全運航を徹底することで支え、「次なるステージ」への発展を遂げることに全力を尽くしています。

引き続き、安全運航、環境保全に注力し、刻々と変わっていく顧客のニーズに常にきめ細やかでベストなサービスを提供してまいります。今後を考える上では、長い時間軸で捉える必要があると考えています。

旧新和海運と旧日鉄海運が合併し2010年にNSユニテッド海運が発足して来年で10年が経ちますが、過去の10年を振り返った上で、次の10年を見据え、船舶管理を含めたよりサステナブルな海運企業となるような体制づくりを想定する必要があります。また中堅船会社である当社が、当社ブランド(NSUブランド)を向上させていくには、今までのやり方でよいのか、今はよくてもこのまま10年やっていけるのか、といった視点で議論していく必要もあります。このような議論を積み重ねて2020年度に新中期経営計画を策定するという意味で2019年度は節目の年になると考えています。

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 日本製鉄(株)殿向けのインダストリアルキャリアとしての側面と、原材料・食料・製品・エネルギー資源など多岐にわたる海上輸送ニーズをカバーするコモンキャリアとしての側面を併せもつことが、当社の強みです。鉄鋼原料やエネルギー資源輸送など、当社がこれまで得意としてきた分野では、安定収益事業へ経営資源の「選択と集中」を進め、サービスを拡充させることで輸送シェアをより強固にしてまいります。同時に、

Q 昨今、ESG投資が注目を集めていますが、当社の取り組みについて教えてください。

A まず初めに環境(Environment)についてですが、当社も世界を舞台にビジネスを展開する外航海運企業として環境問題、特に地球温暖化の課題に対しては、2019年度からの環境マネジメントシステムの新たな中期目標として「2030年度までに輸送トン・マイル単当たりのCO₂排出量を2008年度比40%削減す

る]を掲げています。従来から実施している効率配船・経済運航のさらなる深化に加え、新たなデジタル技術の活用、運航支援システムの試験導入および超減速運航による効率運航の追求、LNGを中心とする次世代燃料船や燃費の良いエンジン搭載の検討等、本船と船舶管理部門をはじめとする本社の各部門が協働し海陸一体となって取り組んでいます。

2019年2月には当社グループのNSユナイテッド内航海運にてリチウムイオン電池搭載型内航鋼材船「うたしま」が就航しました。本船は日本国内の内航貨物船として初のリチウムイオン電池を利用したハイブリッド推進システムを搭載する省エネ船です。(詳細は16ページに掲載しています。)

次に社会貢献(Social)についてですが、収集したペットボトルのキャップをNPO法人へ送付し障がい者・高齢者雇用促進に役立てたり、公益財団法人を通じてカレンダーバザーに協力し、その収益金を緑化推進・森林整備活動に充てたり、さらには災害復興のための支援として日本赤十字社を通じて義援金を拠出するなど、環境保全や社会貢献の強化につなげています。

最後にガバナンス(Governance)については、2018年4月に取締役会規程の付議基準を見直し、戦略的意思決定・監督機関としての取締役会機能を果たすことができるよう改訂いたしました。また全社を挙げて、かつ効果的に内部統制を行うために2018年4月に内部統制委員会とコンプライアンス委員会を統合して内部統制・コンプライアンス委員会を設立し、代表取締役社長を委員長、各部門を代表する全執行役員を委員とする体制とし、自律的内部統制を強化しました。

このように、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・透明性の観点から不断の点検を行い改善しています。

今後も中期経営計画の策定などを通じて、当社価値の向上に資するSDGsの実現に向けたESGのアプローチを検討してまいります。

Q ステークホルダーの皆様へのメッセージをお願いします。

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います。この理念に基づき、当社は海運業という事業特性や企業規模に応じたCSR活動を継続して行っています。

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頂く上での最重要項目であると位置付けています。

今後ともグループの力を合わせて社会からの期待に応え、持続的成長を目指してまいりますので、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ユナイテッド海運株式会社
代表取締役社長

谷水一雄



事業別の概況

今期のポイント

外航海運事業

2019年に入り、米中貿易摩擦の影響をはじめとする景気下振れリスクが高まり世界経済は不透明感を増しましたが、2018年末頃までの外航ドライバルク市況における底堅い輸送需要に支えられ、売上高は1,265億57百万円、営業利益は69億6百万円と、前期に比べ増収増益となりました。

内航海運事業

売上高は242億61百万円、営業利益は20億20百万円と、前期に比べ増収増益となりました。

実績 2018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 4隻 533,112重量トン (KT)

内航 5隻 28,390重量トン (KT)

計画 2019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 12隻 1,870,450重量トン (KT)

内航 3隻 5,720重量トン (KT)

外航海運事業

売上高

1,265億57 百万円

前期比 8.9%増

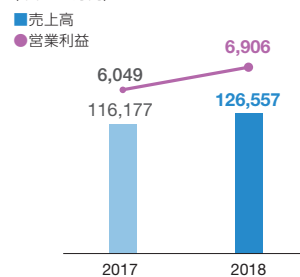
営業利益

69億6 百万円

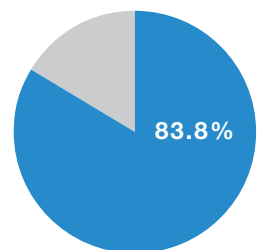
前期比 14.2%増

売上高・営業利益の推移

(単位:百万円)



売上高構成比



ケープ型撒積船

ケープ型撒積船(18万重量トン型)市況は、主要5航路平均用船料率が2018年4月に日額7千ドル台と低迷したのち、中国の鉄鋼生産増を背景とした旺盛な鉄鉱石需要により同年8月には日額2万5千ドルを超える水準へと上昇しました。しかしながら2019年に入り不需要期に加え、ブラジルでの鉱山ダム決壊事故による出荷量減少が懸念されたこと等により、同年3月には日額3千ドル台まで下落しました。このような環境の下で、新造船2隻が竣工したほか、主要荷主である日本製鉄(株)殿をはじめ国内外の顧客向けに輸送契約を獲得するなど、積極的な営業活動を継続した結果、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、主要4航路平均用船料率が日額1万ドル強から始まり、中国向け石炭、南米積み穀物輸送需要増減を背景に騰落はありましたが、2018年11月には日額1万4千ドルを超える水準まで回復しました。その後、北米積み穀物輸送の鈍化や中国の石炭輸入規制等によって市況は低迷し、2019年1月には日額4千ドル台まで下落しました。このような環境の

下で、国内電力・一般産業・海外顧客向けの輸送契約を獲得し、支配船の効率配船に努めた結果、当初の計画を達成することができました。

ハンディ型撒積船

ハンディ型撒積船(2~5万重量トン型)市況は、総じて安定した荷動きに支えられ、2018年末頃までは想定どおりの水準で推移しましたが、その後は穀物等の荷動き停滞、暖冬および環境規制による中国向け石炭の荷動き減退等を受けて下降局面に転じました。このような環境の下で、往航主力貨物である輸出鋼材においては、関税引き上げにより輸送数量が一部減少した米国向けを補うべく、中米その他方面向けの集荷に努めました。また復航主力である中南米西岸積み非鉄金属輸送においても、既存貨物を活用した効率配船等により収益確保に努めましたが、市況下落の影響を受け、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(1万6千重量トン型以下の船型)市況は、中国の経済減速によって輸出鋼材全体の輸送量は当初の予想を下回りましたが、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、効率配船に努めた結果、当初の目標を達成することができました。

VLCC・VLGC

VLCC(大型原油運搬船)、VLGC(大型LPG運搬船)については、おおむね定期貨船契約により安定収益を確保していますが、一部市況連動契約において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。

内航海運事業

売上高

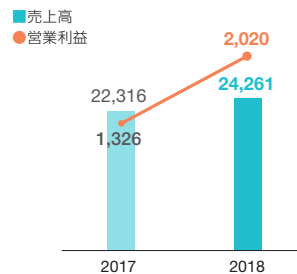
242.61 億 百万円 前期比 8.7%増

営業利益

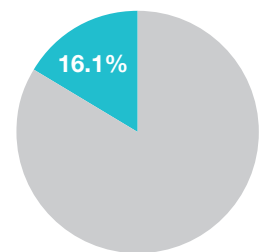
20.20 億 百万円 前期比 52.3%増

売上高・営業利益の推移

(単位:百万円)



売上高構成比



内航船

ドライバルクにつきましては、鉄鋼関連輸送では夏場の台風等による荒天の影響も受け、国内粗鋼生産量は前年度を若干割り込んだものの、全般的に製造業・建設業向けの底堅い需要に支えられました。また、電力関連貨物では一定の輸送量を維持し、セメント関連貨物では一部北海道胆振東部地震の影響もありましたが、おおむね見込みどおりの輸送量を確保したこと等により、事業全般としては当初の計画を達成することができました。

タンカーにつきましては、LNG輸送は、省エネ化の進展や暖冬などにより需要が低迷しました。LPG輸送も、化学原料用は好調な国内需要を受けたものの、民生用は暖冬の影響により、また工業用は需要が伸び悩んだことから、全体での輸送量は減少しました。このような環境の中でも、効率配船、効率運航に努めた結果、事業全般としては当初の計画を達成することができました。

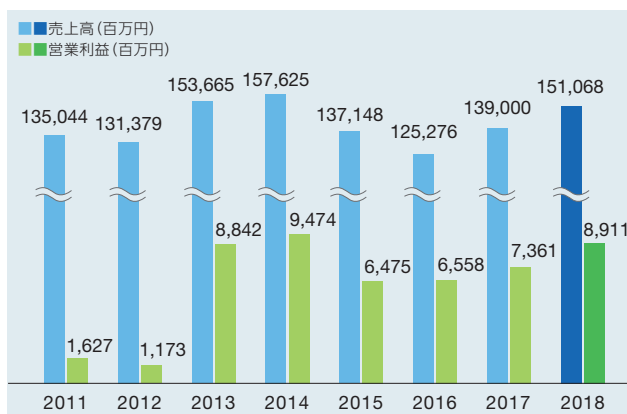
財務・ESG*ハイライト

*Environment, Social, Governance

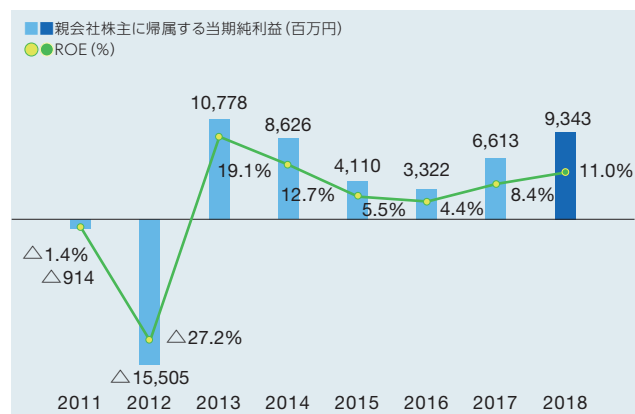
会計年度(連結)	単位	2011	2012	2013
売上高	百万円	135,044	131,379	153,665
営業利益	百万円	1,627	1,173	8,842
経常利益	百万円	496	2,529	8,920
税金等調整前当期純利益	百万円	△ 1,446	△ 14,977	12,005
親会社株主に帰属する当期純利益	百万円	△ 914	△ 15,505	10,778
1株当たり情報*				
1株当たり当期純利益	円	△ 39.6	△ 672.1	467.2
1株当たり純資産	円	2744.0	2192.8	2709.1
1株当たり配当金	円	—	—	90
株価(期末日終値)	円	1,340	1,600	2,450
会計年度末				
総資産	百万円	190,659	181,682	224,507
純資産	百万円	65,581	52,633	64,943
自己資本比率	%	33.2	27.8	27.8
主要財務指標				
ROE(自己資本利益率)	%	△ 1.4	△ 27.2	19.1
PER(株価収益率)	倍	—	—	5.2
配当性向	%	—	—	19.3
有利子負債	百万円	95,917	99,723	135,716
D/Eレシオ	倍	1.52	1.97	2.17
設備投資額	百万円	30,505	23,275	58,295
ESGデータ(単体)				
船腹量の推移	万トン	1,083	1,006	1,072
貨物輸送量	千トン	55,643	59,475	58,772
燃料消費量(A重油/C重油)	千トン	15/718	12/696	13/694
単位貨物重量当たりの燃料消費量	トン/千トン	13.2	11.9	12.0
CO ₂ 排出量	千トン	2,230	2,153	2,149
輸送単位重量当たりのCO ₂ 排出割合(2000年度比)	%	91	82	83
従業員数	人	221	225	226

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

売上高/営業利益

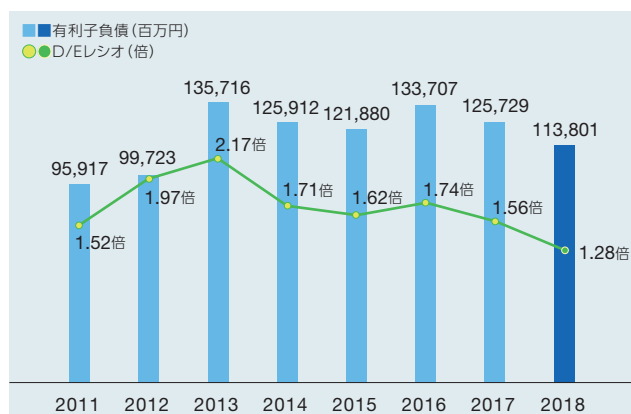


親会社株主に帰属する当期純利益/ROE

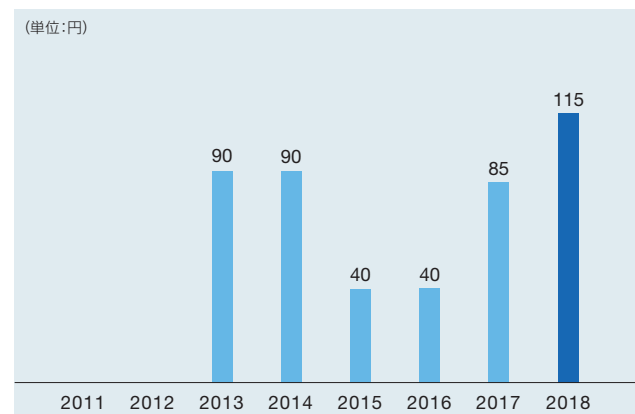


2014	2015	2016	2017	2018	2021目標
157,625	137,148	125,276	139,000	151,068	
9,474	6,475	6,558	7,361	8,911	12,000
10,380	4,064	4,607	5,555	7,784	
10,691	4,343	3,814	6,419	10,502	
8,626	4,110	3,322	6,613	9,343	
374.0	175.4	140.9	280.6	396.4	
3,195.6	3,197.2	3,259.0	3,423.2	3,778.0	
90	40	40	85	115	
2,920	1,520	2,400	2,170	2,369	
227,663	217,524	233,071	228,229	223,528	
76,481	75,372	76,826	80,691	89,038	
32.4	34.6	33.0	35.3	39.8	
12.7	5.5	4.4	8.4	11.0	10%超
7.8	8.7	17.0	7.7	6.0	
24.1	22.8	28.4	30.3	30.3	
125,912	121,880	133,707	125,729	113,801	
1.71	1.62	1.74	1.56	1.28	1.3倍未満
20,344	24,733	29,491	23,656	18,602	
1,135	1,124	1,219	1,284	1,180	
65,099	64,088	62,483	62,134	64,205	
15/686	19/658	21/644	22/634	28/672	
10.8	10.6	10.6	10.6	10.9	
2,132	2,058	2,023	1,996	2,129	
74	73	73	73	75	
228	227	228	226	227	

有利子負債/D/Eレシオ



1株当たり配当金



TOPICS

最新鋭ハイブリッド船

うたしま竣工



当社グループのNSユナイテッド内航海運(株)が運航する、内航貨物船では初となるハイブリッド船「うたしま」が2月27日、小池造船海運(株)殿にて竣工しました。本船は、湾内航行時・停泊時にCO₂を排出しない環境にやさしい船であると同時に、低振動・低騒音を実現し、乗組員にとっての働き方改革にも寄与しています。当社グループでは、本船に続く同型船の投入を含め、今後もSDGsへの取り組みの一つとして「ゼロカーボンシップ」の実現に向けた挑戦を続けてまいります。

本船主要目	
全長	76.19m
幅(型)	12.00m
深さ	7.13m
載貨重量	1,700キロトン
総トン数	499トン

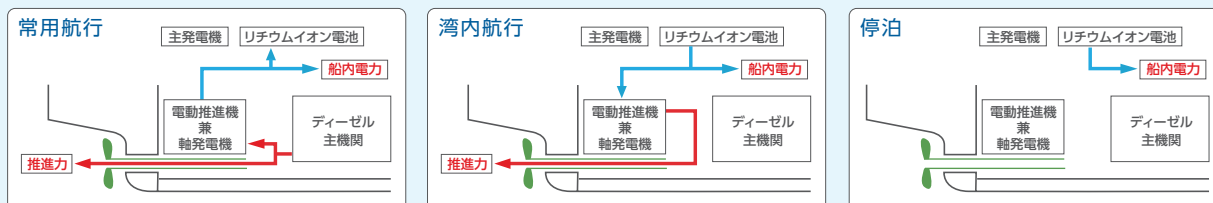


本船の壁面に入れられたプラグマーク

S.H.Vは「Shore-Connect Hybrid Vessel」を、四つ星は国土交通省による「内航船 省エネ格付け制度」のハード対策・ソフト対策において15%以上の省エネ性能を認められ、最高の四つ星を獲得していることを表します。

Q 本船の仕様は?

ディーゼル主機関(主機)と、軸発電機兼を持つ電動推進機の2つの動力源を備え、これにリチウムイオン電池を組み合わせたハイブリッド推進システムを搭載しています。通常は主機で洋上を航海しながら、軸発電機を回転させてリチウムイオン電池を充電します。湾内で主機を停止し、リチウムイオン電池から電動推進機へ電力を供給して航海するときには、CO₂排出がゼロになります。



Q 電池で走るのは湾内だけ?

短距離の航海であれば、主機を停止し、電池だけでプロペラを回転して航行できるので、湾内の航行に適しています。さらに電動推進機は操船性に優れているため、安全性も高まります。

Q 乗組員にもメリットが?

主機・発電機の稼働時間が減少するため、乗組員の負担とメンテナンス費用の軽減が期待されます。さらに停泊中の船内電力も、発電機の代わりに電池から供給することで無騒音、無振動がかなえられ、睡眠や業務への影響が少なくなります。すでに本船の乗組員も電池で走っているときや停泊中の音の静かさを実感しています。省力化と船内居住環境の良化という特長を生かし、船員の確保に努めることが今後の課題です。

Q 燃費削減効果はどのくらい?

運航実績を積み重ねれば分からない部分もありますが、軸発電機の活用と停泊中はリチウムイオン電池から電力供給することにより約15%の省エネを見込んでいます。さらに陸上の急速充電設備が整えば30%は可能とみています。

Q リチウムイオン電池の量や寿命は?

リチウムイオン電池のセル24個で構成されるモジュールを2,828個搭載していますが、これはkWで換算するとハイブリッド車2,700台分に相当します。電池の寿命は15~20年とみているので、船がその役目を終えるまで交換する可能性は低いと思いますが、万が一不具合が出た場合には、特定のモジュールのみを交換できます。



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、株主、荷主、さまざまな海事関係者、関係省庁、寄港国・通航沿岸国、そして地域社会など、たくさんのステークホルダーに支えられています。



従業員とともに

雇用の基本方針

当社は事務系・技術系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を充実させ、昇格支援システムによって幹部職員の内部育成に努め、長期在籍者を優遇する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

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

仕事と生活の調和をとり充実した日々を送る、いわゆるワークライフバランスも重視しています。その一例として、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、あわせて会社より補助金を都度支給しています。これに加え2012年4月より、有給休暇取得の向上のため、記念日休暇制度を設け、誕生日や結婚記念日等に有給休暇を積極的に利用することを促進しています。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います。

そのほか、独身寮(首都圏に2カ所)・社宅・財形貯蓄制度・住宅ローン利子補給制度・各種福利厚生サービスに加え、社員の親睦と文化活動(含スポーツ)のための文化班活動には補助金が支給されています。2008年4月からは次世代育成支援一時金制度も導入しています。

人事制度

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

従業員の健康と安全への配慮

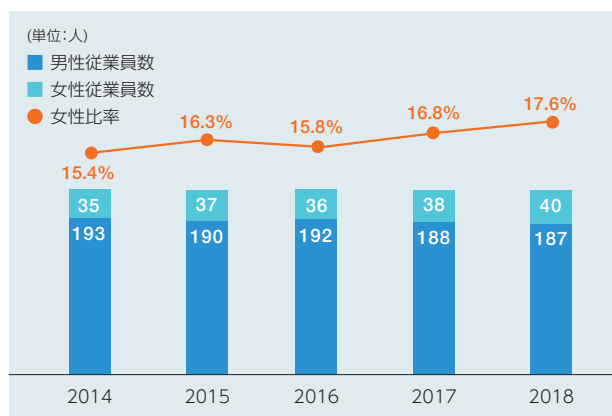
当社グループでは、毎年健康診断を実施し、一定の条件を満たす対象者には人間ドック費用の補てんをしています。また本社においては、メンタルヘルスの知見を有する産業医と、看護師資格を持つ衛生管理者により、健康管理室にて定期的に心身の健康相談対応や指導を行っています。メタボリック・シンドローム予防・生活習慣病予防のための保健指導・感染症予防の啓発・メンタルヘルスチェック・メンタルヘルスに関するセミナーなどを実施しています。

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

働きやすい職場づくり

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

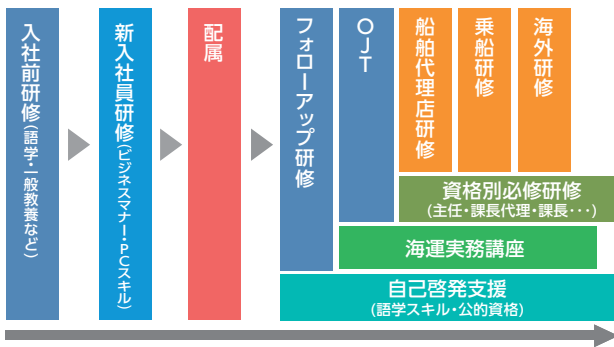
当社従業員数・女性比率



人材育成

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

研修体制



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

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

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

一方、技術職には、きめ細かな指導による若年層早期育成計画を設け、すでに入社後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。

育児休業を利用して

2015年7月に第一子を出産、2016年4月に復職し、時短勤務制度を利用しました。その後2019年1月に第二子を出産、現在は不定期船グループに所属しながら2度目の育児休業を頂いています。

一度目の復職前後では業務内容がほとんど変わらず、太平洋水域の船舶運航管理をしていました。世界中で動き続ける本船や国内外の関係者との仕事を、初めての育児と両立できるか、復職前はとても不安に思っていました。復職直後は公私ともに目の回るような忙しさでしたが、打ち合わせを私の就業時間内に設定していただいたり、子の病気など急な休みにも快く対応していただいたりと、理解ある上司、同僚に支えられ、業務をこなすことができました。これまでに出産後に復帰した方々のおかげで制度としても成熟しており、人事の丁寧なサポートもあり、諸手続きにも不安を感じることはありませんでした。

働き方改革が叫ばれる近年ですが、当社でも男性社員が家族のために休みを取るなど、女性社員、育児に限らず、より柔軟な働き方が増えてきたように感じます。業務効率化や制度の見直しに加え、社員の意識も変わりつつあるように思います。

現在は2回目の育児休業中ですが、復職後は再度時短勤務を利用する予定です。子供二人を抱えての復職に不安もありますが、日々の業務を通じて社業に貢献するとともに、多様な働き方の一例として、後に続く社員をサポートできるような働き方ができればいいなと思っています。

不定期船グループ
遠洋二チーム 主任
武藤 奈津子



従業員とともに

海外研修

鉄鋼原料二チーム 課長代理

金 永真

U.K.

2017年8月～2018年7月

NS United Shipping (U.K.) Ltd.



乗船研修

近海一チーム

三浦 哲矢

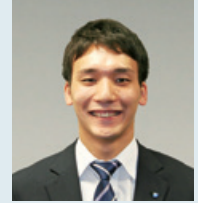
乗船研修

2019年5月17日～6月5日

MERCURY TRIUMPH

(13,060 DWMT V-17 PKS*)

BINTULU～細島



印象深かったこと 朝から電話・メール攻め

初めて担当するパナマックス船型でのチャーターリング。朝から鳴り止まない怒涛の電話攻撃に、欧州のブローカーの積極性を感じながら情報を収集。もちろん全て英語で交渉しなければならず、四苦八苦しつつも上司やブローカーの助けを借りながら成約することができたのは非常に刺激的な経験でした。またメールも多い日には3,000通以上受信します。さすが海運の一大中心地であるロンドン、情報量の多さにビックリしました。

またロンドンのブローカーハウスに1週間籍を置かせていただき、世界中から集まってくる情報の扱い方、船主・用船者のニーズをマッチングさせるためのエンカレッジの仕方等、実際に働いてみないと分からないことを多く経験させていただきました。

研修の前後で変化一視野も人脈も広く

異なる環境に住み、異なる文化を肌で感じ、また異なる言語・バックグラウンドを持つ方々と付き合うことで、相手の異なる立場に配慮しつつ業務を進められるようになりました。また現地で知り合ったお客様やブローカーの方々と、人脈を形成できたことも今後のキャリアにとって非常に重要な意味を持つものと考えています。



NSU UK主催 New Year Partyにて、普段お世話になっているブローカーの方と

印象深かったこと 灼熱の肉体労働

特に印象に残っているのが灼熱のHold Preparation作業です。常時35度超の熱帯海域におけるHold内の肉体労働は想像以上に過酷で、日ごろ運動不足気味の私には精神的にも肉体的にも強烈な印象を刻み込んでいきました。船上では常に不安定な環境と限られた時間・人員の中であらゆる作業がなされており、その大変さや難しさを身をもって感じる事ができたように思います。研修を終え、今では船内のさまざまな場面をイメージしながら日々の運航業務に当たることができるようになり、自分の中でとても貴重な財産になったと感じています。

船上の生活では日々のあらゆる事が新鮮で、少し目線を上げるとさまざまな発見をすることができます。今後研修に参加される皆さんには、ぜひささいなことにもアンテナを上げ、この貴重な体験を余すことなく味わってほしいと思います。

オフも貴重な経験に

船員たちと一緒に釣りをしたり、言葉の分からないカラオケをしたりと大変にぎやかな時間を過ごすことができました。仕事から離れた時間も私にとっては大切な思い出の1ページになっています。



一緒にHold Preparation作業に当たった乗組員たち

* Palm Kernel Shell。パーム油を生産する過程で残さとして生じるパームヤシの殻の部分で、バイオマスエネルギーの一種。

株主・投資家の皆様とともに

会社情報の適時開示

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

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

IR資料・ウェブサイト掲載

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



当社ホームページトップページ



IRページ

双方向コミュニケーション

当社では国内外の機関投資家向け情報として、証券アナリスト等からの依頼があれば可能な限り個別ミーティングを実施し、質問に応じて経営状況のご説明を行っており、説明にはIR委員会方針に基づき役員1名以上および事務局員が当たっております。2018年度は合計18件の個別ミーティングを行いました。

株主への利益還元

当社は、株主の皆様への利益還元を経営上重要な施策の一つとして位置付け、将来における安定的な企業成長と経営環境の変化に対応するために必要な内部留保資金を確保しつつ、経営成績に応じた株主の皆様への利益還元を継続的に行うことを基本方針としています。また、現在推進中の中期経営計画において「収益力の維持向上による安定配当の実現」を重点戦略の一つとして位置付けており、株主各位に対する利益還元の積極的な姿勢をより正しくお伝えするため、連結業績に対する配当性向をおおむね30%としており、2019年3月期につきましては、2008年度以来10年ぶりとなる中間配当を1株当たり50円、期末配当を1株当たり65円、年間配当計115円を実施いたしました。



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

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

顧客・取引先などとの安全協議会活動に参画

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

緊急対応と対外説明

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



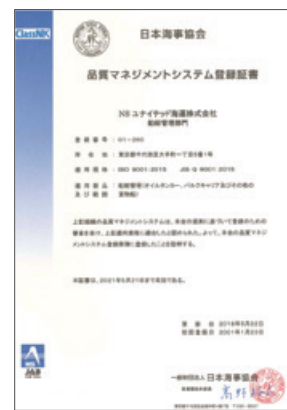
緊急対応演習 模擬記者会見

輸送サービスの品質保証

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



ISO14001:2015認証の登録証書



ISO9001:2015認証の登録証書

効率的積み付けと貨物の保全

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



縦積みコイルの積み荷役

社会とともに

① リサイクル活動の推進

当社では、環境目標の一つに「リサイクル活動の推進」を掲げ、以下の活動に取り組んでいます。

防災備蓄品の配布・寄付

災害発生時の帰宅困難者向けに、グループ全社職員の3日分の食料・飲料水を備蓄していますが、一部備蓄品の賞味期限が近付いたため、2018年11月26日に全品を入れ替えました。賞味期限に余裕のある食料・飲料水は「NPO法人防災バンク」に寄付しました。同団体により、社会福祉協議会や子ども食堂へ展開されます。



備蓄品入れ替え作業

ブックバトンプロジェクトに参加

同プロジェクトは、読み終えた本やCD・DVDなどを中古業者に買い取ってもらい、その全額を国際NGOルーム・トゥー・リードを介して世界の子どものための教育支援に充てる寄付の仕組みです。当社グループでは2018年12月10～25日までに本394冊、CD・DVD50枚を収集・寄付いたしました。

エコキャップの収集

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



ペットボトルキャップの回収

② 災害復興への支援

平成30年7月豪雨・平成30年北海道胆振東部地震に対する支援の一助として、当社グループから日本赤十字社を通じ義援金として300万円を拠出、またグループ役職員有志から寄せられた募金も送金いたしました。

③ ロングビーチ港より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2018年に延べ7航海寄港し、90%以上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当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。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。



対象船運航グループの皆さん

④ 地域共同防災活動への取り組み

当社グループでは、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。

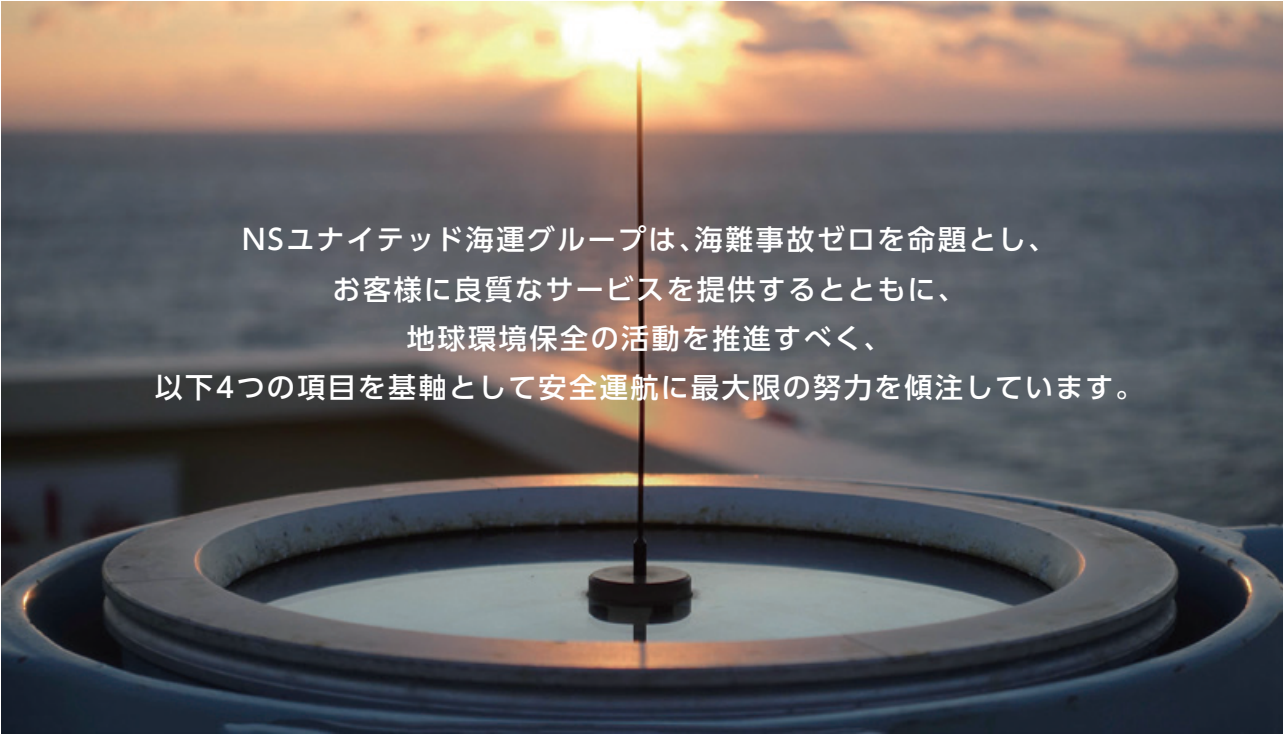
⑤ 寄贈カレンダーバザー展に協力

全国の企業・団体からの寄贈カレンダーによる「第11回寄贈カレンダーバザー展」が2018年12月19～23日に鹿児島県内で実施され、社会貢献運動の一環として、カレンダー74部と手帳21部を主催者である（公財）かごしまみどりの基金に寄贈しました。当社グループでは、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活動支援などに活用されます。



バザーの売上金を活用した緑化推進活動

安全運航基本方針



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

安全運航管理体制の確立

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

安全運航・環境保全推進委員会の開催

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

危機管理体制の確立

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

船員教育訓練の実施

当社は、管理船舶に乗船する全船員を対象に、座学研修・OJT(On the Job Training)による船上教育訓練、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。

安全運航の確保

安全運航を支える取り組み

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



船上での消火訓練

事故ゼロ対策委員会

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

これらは各船現場へもフィードバックされ、事故ゼロを目指しています。

安全管理システム管理委員会

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

ニアミスレポートシステム

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

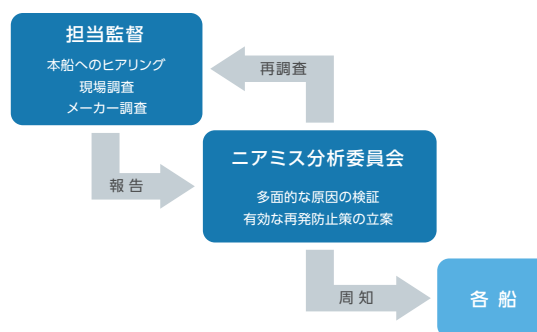
各船から提出されたニアミスは、まず構成委員により詳細解析が必要な案件とその他案件に仕分けられます。

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

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

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

ニアミスレポートシステム



船内安全衛生委員会

毎月、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。



船内安全衛生委員会の様子

安全運航を支えるBRMとERM訓練

船内では、ブリッジにて船長指揮の下、航海士と操舵手が運航に必要な情報を共有しながら安全航行に従事しており、また機関室では機関長指揮の下、機関士と操機手がチームを組んで主機関や付随する機器を保守点検・



BRM訓練

整備していますが、作業の中で発生し得る小さなミス・エラーの連鎖が大きな事故を招いてしまう可能性を認識しておく必要があります。

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

安全キャンペーン

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

当社は2018年10月から2019年3月にかけて「NSU安全文化の強化に向けて！」“For Enhancing NSU Safety Culture!”をテーマに、具体的には1)人身事故ゼロ 2)油濁事故ゼロ 3)船上火災の防止を目標として掲げ、社長をはじめ役員やグループリーダーらが訪船しました。乗組員と上記の内容についてミーティングを開いて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。

NSユナイテッド内航海運(株)では、安全スローガン「事故ゼロをめざして！」の下、年に2回サブスローガンを策定、運航船に訪船し安全運航の啓発活動を行っています。

今年度1回目は安全に対する意識づけ、2回目は海難につながる事故防止をテーマに掲げています。

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・トラブル事例紹介による再発防止策の周知等



安全キャンペーン 谷水社長らが運航船を視察

NSユナイテッドタンカー(株)では、毎月「強調安全目標」と「航海安全宣言」を設定し運航船と船主に周知し、安全意識を高めています。また毎年「濃霧時期無事故キャンペーン」および「年末年始無事故キャンペーン」を展開し、安全運航の周知・徹底を図っています。

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



安全キャンペーン 藤田執行役員が運航船で積み込み作業の安全を確認

検船活動の実施

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

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



船舶管理会社との情報交換

NSユナイテッド海運グループの 環境方針と環境マネジメントシステム組織図

環境方針

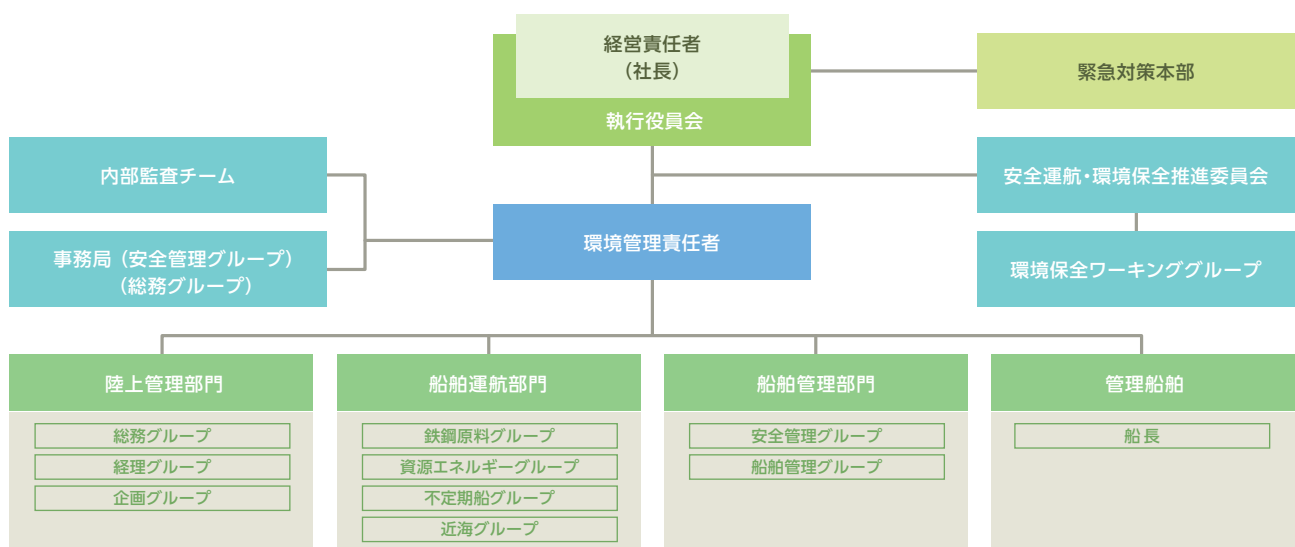
- 1 私たちは、世界の海を舞台に海上輸送サービスを提供する海運企業グループとして、全人類の共通財産である地球の環境保全に努め行動します。
- 2 私たちは、環境マネジメントシステムを構築し、継続的改善に努め、環境パフォーマンスの向上と汚染の予防に努めます。
- 3 私たちは、船舶の運航及び事務所内活動において適用される環境の法規制及びその他の要求事項を順守します。
- 4 私たちは、各部門において環境方針に適合した環境目的及び環境目標を設定し、実施計画に従って目的及び目標の達成に努めます。また環境目的と目標を確実に達成するために、定期的に達成度のレビューを行います。
- 5 私たちは、環境教育・広報活動などにより、NSユ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及びライフサイクルの視点を考慮した調達に努めます。
- 7 私たちは、NSユ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。

(2018年6月27日改訂)

NSユナイテッド海運株式会社
代表取締役社長

谷水一雄

環境マネジメントシステム組織図



2018年度実施計画(環境マネジメントプログラム)の検証と2019年度実施計画*

10年長期目標

2018年度策定 2011年度から2020年度まで輸送トン・マイル単位当たりのCO₂排出量(平均値)を対2000年度比20%削減する。

PLAN ⇨		DO ⇨	CHECK / ACT ⇨		
環境方針	環境目的	2018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	・入社時のオリエンテーションで環境方針、EMSの研修を実施(100%) ・グループ会や回覧を通じ、EMS環境目標への取り組み状況、安全運航・環境保全推進委員会議事録等を周知した。(各グループ3回以上実施)	☆☆☆☆
		環境内部監査員の育成(1人以上)	環境事務局構成員の内に内部監査員を育成	下期1人育成済	☆☆☆☆
		乗船前研修での教育実施(100%)	Top4(船長、機関長、C/O、1/E)と日本人職員は、NSユナイテッド海運が実施 上記以外は、マンニング会社が実施	外国人船員(Top4)および日本人職員に対し、2018年度は176回(264名)の乗船前研修を本社にて実施した。その他の船員に対してはマンニング会社での乗船前研修で説明を行った。	☆☆☆☆
		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	安全・品質管理チーム: 内部監査実施(31隻中31隻) 海務チーム: 訪船実施(31隻中31隻。うち安全検船28隻) 船舶管理グループ: 保守検船実施(上期34隻中18隻、下期31隻中22隻)	☆☆☆☆
		船内安全衛生委員会の開催(1ヵ月1回)	船内安全衛生委員会にて、環境保全に関する事項を周知	各船にて毎月実施し、委員会の内容を安全管理グループへ報告した。	☆☆☆☆
安全運航の推進(汚染の予防)	海洋環境の保護	船舶からの漏油事故ゼロ(量の多寡に関わらず)	船舶の安全運航推進 オイルタンカーにおける安全な荷役の実施 安全な補油、油の移送作業の実施 船外へ漏油の可能性がある整備作業の確実な実施 錨泊並びに着岸中、甲板上よりの油流出の防止 緊急時に於ける対応の習熟	漏油事故ゼロ ・管理船に対し安全キャンペーンを実施(32隻中30隻)。 ・内部監査にて安全管理マニュアルの順守を確認。 ・海務監督による積荷・揚荷プランの確認を実施。 ・タンカーの内地揚荷時に安全監督を派遣した(100%) ・2018年度漏油事故発生なし。 ・Sailing Instructions等により徹底指示。 ・11月14日、本船の座礁・漏油事故を想定した緊急対応演習を行った。	☆☆☆☆
		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 バラスト水管理条約の発効への対応	・各寄港国の規則、代理店の指示に従い本船にバラスト水漲替え手順を順守させている。 ・猶予期限終了までに全船対応完了するよう、バラスト水処理装置を搭載予定。	☆☆☆☆
		輸送トン・マイル単位当たりの燃料使用量を対2000年度比20%削減維持	陸上組織に於ける効率運航の実施 船上に於ける効率運航の実施 燃料油に薬品等を添加し、燃焼効率を上げることによる削減	輸送トン・マイル単位当たりの燃料使用量対2000年度比29.78%削減 ・効率的な配船計画、顧客状況などを考慮し、経済速力/減速による運航等を継続して行っている。 ・貨物数量は毎航海、顧客の要請、積揚げ地状況を確認しながら可能な限り最大化を実施している。 ・全船にWeathernews社からの情報を送付。燃料消費を抑える最適ルートを検証し経済運航を実施している。 ・当社管理船・中長期支配船に継続して実施している。一部用船においても使用している。	☆☆☆☆
		従業員一人当たりの紙消費量の削減	資料の電子データ化による削減 節約印刷による削減 船舶管理ソフト有効活用によるペーパーレス化促進	【OA用紙消費量】 2018年度: 一人当たり 8,615枚 2017年度: 一人当たり 8,593枚 結果: 一人当たり 前年度比 +22枚(+0.26%) 引き続き、公文等を極力電子データ化してペーパーレス化を促進した。	☆☆
		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。又、グループ事業所内各地点ごとおよび定点での気温観測を実施し適切な空調調整に努めた。	☆☆☆☆
有害大気汚染物質の低減	有害大気汚染物質の低減	輸送トン・マイル単位当たりのCO ₂ 排出量を対2000年度比20%削減維持	効率運航の実施	輸送トン・マイル単位当たりのCO ₂ 排出量対2000年度比29.79%削減 ECO SPEEDを検証・適用し、燃料消費量、CO ₂ 等の有害大気汚染物質の削減に努めた。	☆☆☆☆
		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ではできないので、効率運航による削減のみ。	輸送単位当たりのCO ₂ 排出量対1990年度比(2013~2018年度平均)29.00%削減 (2013年度:21.75%、2014年度:29.93%、2015年度:31.29%、2016年度:30.72%、2017年度:31.27%、2018年度:29.05%)	☆☆☆☆
		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	寄港した3船全船で実施済。(石炭1隻、不定期2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、燃料分析を行っている。 特定海域(ECA)を航行する本船には、低硫黄燃料油を事前手配し、使用を徹底している。	☆☆☆☆

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

中期目標

UUU : 達成 UU : 一部達成 U : 未達成

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

PLAN ⇨	DO ⇨	
2019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ヵ月1回)	船内安全衛生委員会にて、環境保全に関する事項を周知	通年
船舶からの漏油事故ゼロ(量の多寡に関わらず)	船舶の安全運航推進	通年
	安全な補油、油の移送作業の実施 船外へ漏油の可能性がある整備作業の確実な実施	通年
	錨泊並びに着岸中、甲板上よりの油流出の防止	通年
バラスト水の適切な管理	寄港国の規則に従った、バラスト水の漲替え、又はバラスト水処理装置を介したバラスト水管理を確実に実施	通年
	バラスト水管理条約の発効への対応	通年
輸送トン・マイル単位当たりの燃料使用量を 対2008年度比27%削減	陸上組織に於ける効率運航の実施	通年
	船上に於ける効率運航の実施	通年
	燃料油に薬品等を添加し、燃焼効率を上げることによる削減	通年
従業員一人当たりの紙消費量の削減	資料の電子データ化による削減 節約印刷による削減	通年
	船舶管理ソフト有効活用によるペーパーレス化促進	通年
	節電の実施	通年
リサイクル活動の推進	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
	法令および入居ビル規則に従った分別の確実な実施 エコキャップ収集を通じたリサイクルおよび社会貢献活動への協力	通年
輸送トン・マイル単位当たりのCO ₂ 排出量を 対2008年度比27%削減		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 ・新船型、改良機器の搭載の計画	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
2020年1月~SOx排出規制強化(MARPOL条約)への対応準備	SOxスクラバーの搭載および運用開始	通年
	適合油への切り替えを12月までに完了する	12月まで

環境負荷の低減

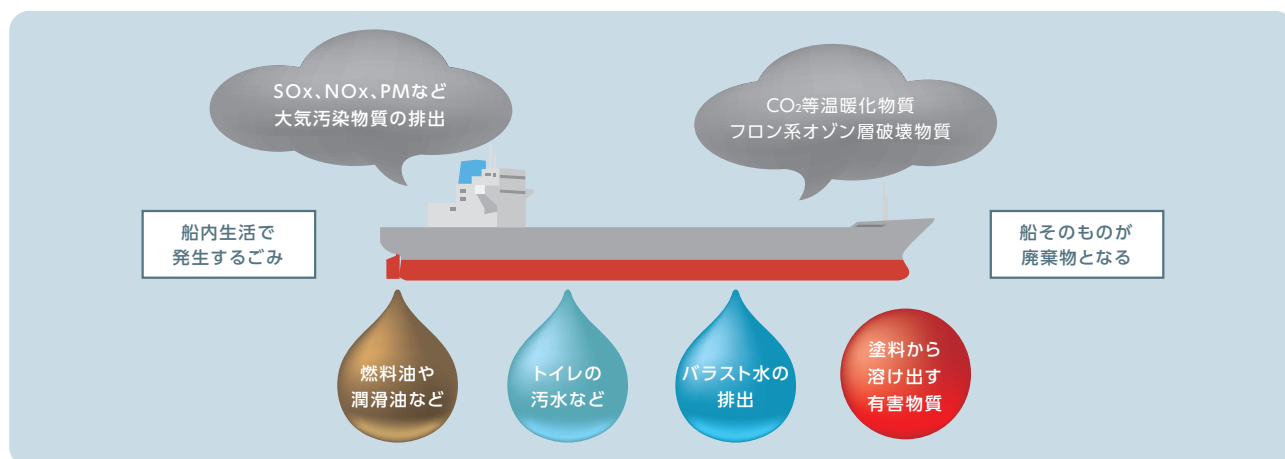
環境保全対策を続ける船舶

船舶の航行や事故による海洋汚染を防止することを目的とした国際条約: MARPOL条約(1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書)があります。タンカー事故による漏油事故および海洋の油濁防止を目的に始まった規制ですが、その後油濁防止のみならず、積み荷としての化学物質、船内で発生するし尿等の汚水、船内で発生する生活ごみ、大気汚染となる物質等、さまざまな汚染物質が特定され、排出規制が講じられています。MARPOL条約の他にも、バラスト水の移動による生態系破壊防止、有害物質を含んだ船体塗料の使用禁止、まだ発効には至りませんが、船自体を解撤(スクラップ)する際の船内に存在する有害物質を特定するための条約等数多く挙げられます。

船舶を運航すること、保有すること自体にも環境破壊のリスクがつきまといます。

有害物質の排出抑制または禁止といった規制がかけられており、これらの規制が守られていることは定期的な検査で確認されます。確実に環境負荷の低減を実行していることが求められているのです。

環境保全のための規則や汚染物質について、本項では現在最も注目されている硫黄酸化物排出規制と世界的な気候変動の原因とされる温室効果ガス(GHG: Greenhouse Gas) 排出規制の動向と当社の取り組みについて紹介します。

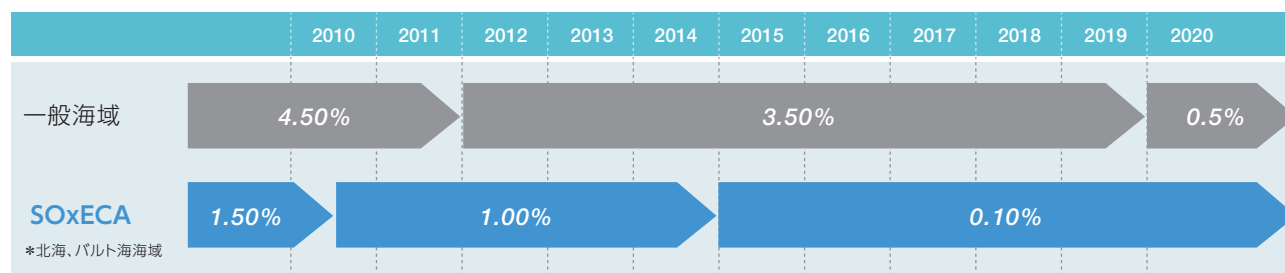


船舶からの硫黄酸化物(SOx) 排出規制

船舶の燃料は一般的に重油が使用されており、重油中の硫黄が燃焼すると酸性雨や健康被害の原因となる硫黄酸化物(SOx)が生成されます。SOx排出を抑制するために、北米沿岸や欧州の北海・バルト海のSOxECA(SOx Emission Control Area)では先行して燃料油中の硫黄濃度が規制されていました。2020年1月1日か

らは、一般の海域でも重油に含まれる硫黄濃度の上限が3.5%から0.5%に大幅に引き下げられます。

この規制に対応するためには3通りの方法が考えられています。当社では、低硫黄燃料油の使用とSOxスクラバー(排ガス洗浄装置)の採用の2つの方法によりSOx規制に対応します。



低硫黄燃料油を使用する方法が最も一般的に採用される方法で、当社でも2019年中に従来の高硫黄燃料油から、規制に適合する低硫黄燃料油に切り替えるべく準備を進めています。

一方で排ガス洗浄装置を搭載することにより、排ガス中のSOxを洗浄して大気中に排出するSOxを低減することができます。既存船の改造、新造船への搭載を積極的に進めています。



SOxスクラパー搭載工事

対応方法・メリット・デメリット

対応方法	メリット	デメリット
低硫黄燃料油	既存の設備に追加投資が不要	燃料コストが高い
SOxスクラパー	低価格の燃料油利用可能	設備が大型、高価であるが改造は可能
LNG等の代替燃料	SOxだけでなくCO ₂ 排出抑制の効果もある	LNGタンクが大型、高価 LNGの供給体制が不十分 改造は非常に困難

スクラパー搭載数

スクラパー搭載計画	2019年度	2020年度
既存船改造搭載隻数	20隻	—
新造船搭載隻数	10隻	6隻

GHG排出規制の今後 パリ協定とIMOのGHG削減戦略

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

この目標を達成するため、GHGの排出量を、生態系が吸収しバランスを保つ水準にすることが求められており、

各国では目標達成に向けた取り組みが始まっています。これは我々一人一人に気候変動に対処する努力義務が課せられていることを意味します。

一方、国際海運(船舶)から排出されるGHGはUNFCCCにおける国別の対策になじまないことから、国際海事機関(IMO)で検討することとされており、これまでも以下のように船舶からのGHG排出削減対策が講じられてきました。

GHG削減対策

	開始時期	削減方法
SEEMP 船舶エネルギー効率管理計画書	2013年1月	運航工夫による自助努力
EEDI エネルギー効率設計指標	2013年から段階的に強化	新造船の燃費性能基準義務付け
DCS 燃料消費実績の報告に関する規則	2019年1月	船別に燃料消費量報告

環境負荷の低減

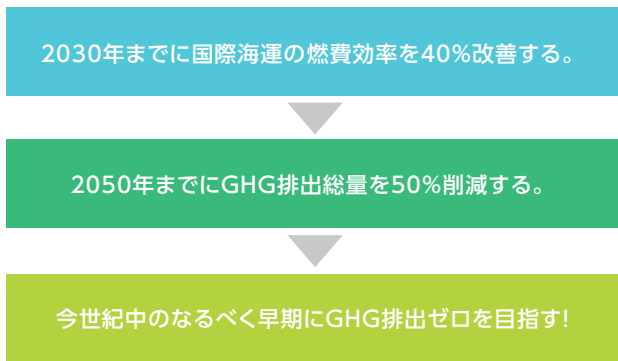
SEEMP(Ship Energy Efficiency Management Plan):
各船で効率よく運航するための計画を立案・実行するというGHG排出削減の努力義務を課せられています。

EEDI(Energy Efficiency Design Index):
新造船の燃費性能を示すEEDI規制では、段階的に燃費性能を厳しくし、従来の船舶よりGHGの排出が抑制された性能の良い船舶だけが使用を認められます。

DCS(Data Collection System):
船舶から排出したGHGの量の報告義務を課しており、GHGの排出量が船ごとに特定されます。

しかしながらこれらの対策を施していても世界的な経済成長に伴う貿易量は増大しているため、国際海運からのGHGは増加すると予想されています。このような背景で2018年4月、GHG削減戦略が採択されました。

GHG削減戦略の主なポイント



この戦略では、2008年のGHG排出量を基準として、将来的なGHG排出抑制の目標が示され、排出削減を段階的に強化し、最終的には今世紀中にGHGの排出をゼロにするという究極的な目標が掲げられています。

当社では、経済性とGHG排出削減が両立できる減速運転や配船の工夫等、従来の取り組みに加え、より高いGHG排出削減目標の達成に向け、運航支援システムの導入を進めています。より多く、より詳細な運航データを収集し、これらに基づく最適な航路や速度を選定し、効率運航を追求しています。データ活用は効率運航のみならず、機器の運転データを収集しビックデータとして解析することで、機器のトラブル防止にもつながります。データ通信設備の拡充を含め、船舶のハードウェア、ソフトウェアに対する投資を進めています。

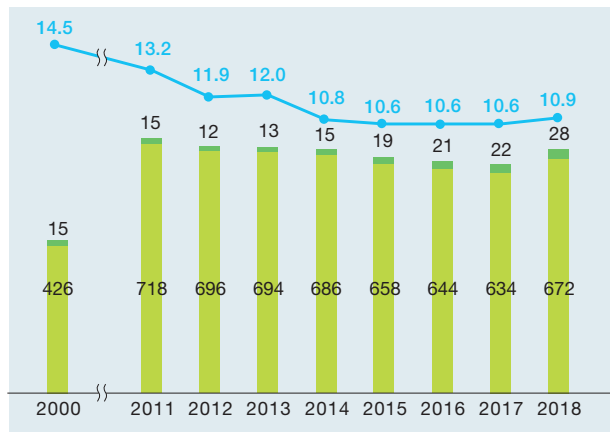
GHG排出削減のみならず、SOxやNOx排出も削減できるLNGを燃料とする新造船の検討にも着手しており、環境保全の対応を重ねています。

これらを踏まえ、UNFCCCやIMOのGHG削減戦略にコミットした具体的な施策を示すことが当社の喫緊の課題であり、気候変動適応に対する実行可能な行動計画を策定してまいります。

自然環境はもとより、人の生活、社会、経済にも大きく影響を与える気候変動に適応するためには、国、地方公共団体、事業主、そして私たち個人個人がそれぞれの施策を持ち寄り協力することにより成果を生むものと確信しています。

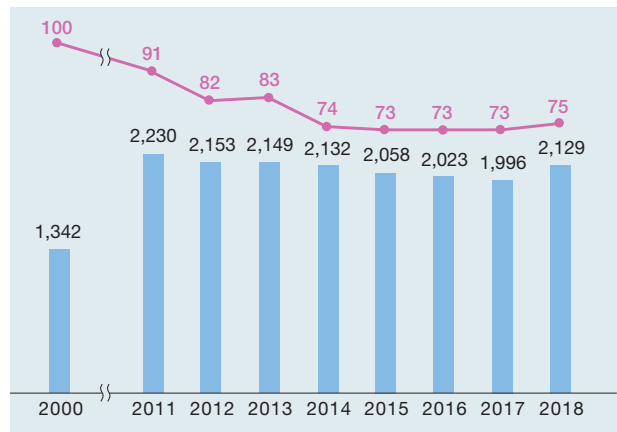
燃料消費量(単体)

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



CO₂排出量(単体)

(単位:千トン)
■CO₂排出量合計
●輸送単位重量当たりのCO₂排出割合(対2000年度比)



環境教育

社内教育

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

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

船員教育

当社の管理船に乗り組む船員に対し、座学研修はもとよりOJT (On the Job Training) としての船上教育訓練の計画を策定し、実行しています。計画には環境保全に関する項目も含まれており、また乗船前研修やマンニング会社におけるセミナー (In-House Seminar) 等を利用して安全・効率運航や環境保護に対する船員の意識向上に役立てています。乗船前研修は、全ての日本人船員と、外国人船員のうちTop4と言われる船長・機関長・

一等航海士・一等機関士に対しては当社で行い、他の外国人船員は現地マンニング会社にて実施しています。In-House Seminarでは、MARPOL条約への対応として、船内廃棄物の管理、船舶エネルギー効率管理計画書 (SEEMP) の運用方法、NOx・SOx排出規制強化への対策としてスクラバー設備の構造や運用および燃料油の切り替えについて教育しています。また発生した事故の概要と防止策などの周知に加え、サイバーセキュリティ対策の啓発等も取り入れ、船員のレベルアップを図っています。



フィリピンのマンニング会社におけるセミナー

緊急対応演習

当社、NSユニテッド内航海運 (株) およびNSユニテッドタンカー (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。当社では、船舶からの油流出を伴う海難事故を想定することにより、万一の際に海洋汚染を最小限に止めるための手順を確認しています。

前回は2018年11月14日に、当社運航の撒積船が鉄鉱石を積載し大分へ航行中、発電機の不具合による停電が発生し、舵の不具合も併発したため操舵不能となり座礁し、燃料油が流出したと想定し、社長をはじめ役員、関係部署が参加しました。

当日は、実際の事故と同様に社内に緊急対策本部を立ち上げ、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。



社長以下が参加する緊急対策本部会議の様子

【緊急対応演習】事故経過と対応処理

- 8:55 本船が座礁
- 9:00 本船が会社 (海務チームリーダー) に第一報
【会社】「緊急事態対応マニュアル」(赤本)に沿って社内関係者に連絡
事故処理対策本部を設置
海上保安本部・保険会社など社外関係先に連絡
- 9:15 本船が海面に油膜を確認、会社・海上保安庁に報告
【会社】緊急対策本部を設置 (本部長:社長)
- 9:30 本船が「安全管理マニュアル」に沿って会社に事故概要を報告 (ビルジスラッジタンクからの漏油と推測)
- 10:00 【会社】第1回緊急対策会議
Crisis Communication Center*設立
* 総務グループ担当役員を責任者とし、緊急事態発生時に、報道機関などを対象とした広報活動に当たる
社内情報規制、窓口を総務グループリーダーに一体化
社外関係先への開示内容決定
本船支援の内容・流出油防除処理方法の討議など
会議後、荷主・関係官庁など、関係先に連絡
- 11:00 本船に海上保安官が到着、事故調査を開始
- 11:30 タグによる本船支援開始
【会社】第2回緊急対策会議
本船・油流出・社内情報規制・社外関係先への情報開示などの状況確認
記者会見開催の決定など
- 13:30 【会社】第3回緊急対策会議
本船・油流出の状況確認
記者会見用資料の整理など
- 14:00 本船にサルヴェージ作業船が到着
- 14:30 【会社】記者会見

コーポレート・ガバナンス

1 コーポレート・ガバナンス

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

基本的な考え方

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

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

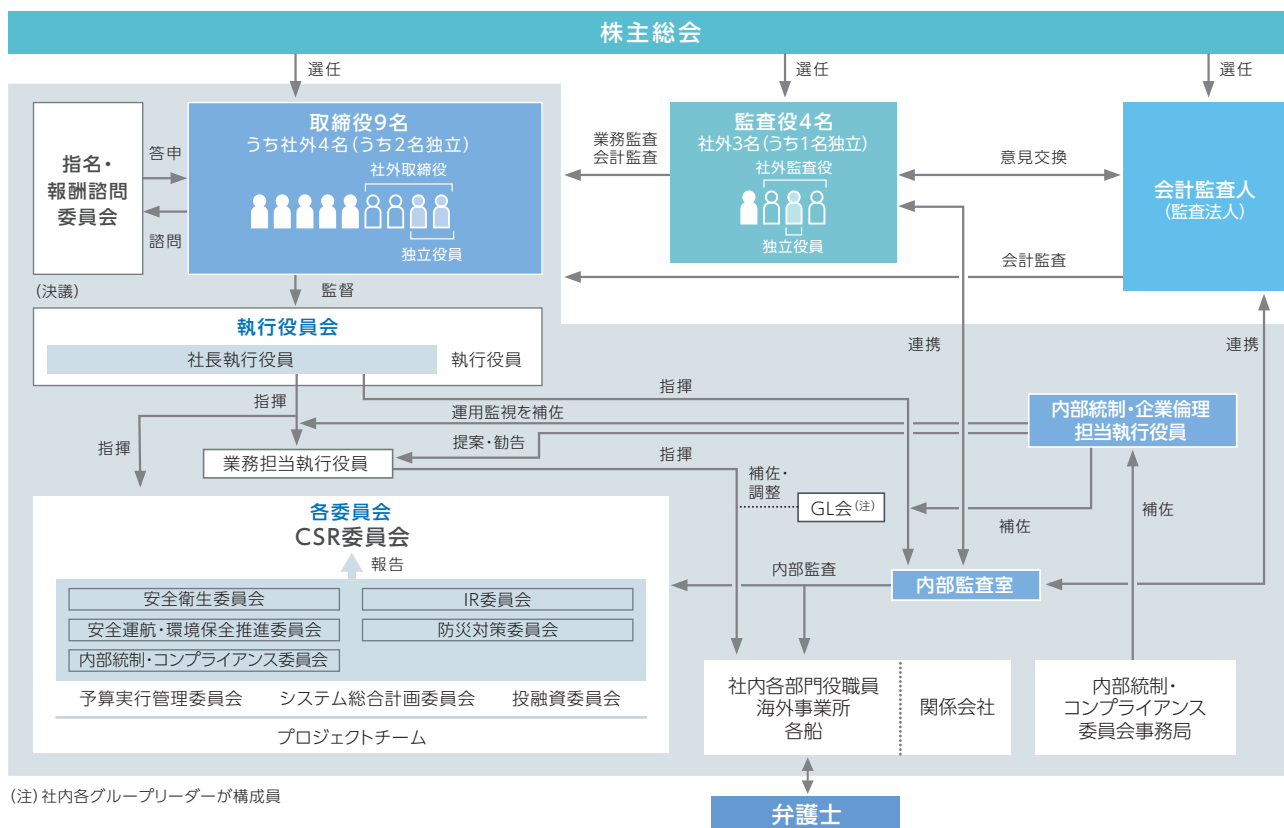
さらに、取締役会における多様な視点からの意思決定と経営の監督機能の充実を図るため、企業経営等に関する豊富な経験や高い識見を有する複数の社外取締役を置いております。

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

当社の取締役会は、4名の社外取締役を含む取締役9名（2019年6月26日現在）で構成し、経営効率の維持・向上を図っています。また、経営環境の変化への適切かつ確かな対応を図るため、2007年6月に執行役員制度を導入しました。また、当社の監査役は4名のうち3名が社外監査役です（2019年6月26日現在）。監査役は取締役会・執行役員会のほかCSR委員会など各種委員会に出席し、業務執行状況と会計（計算書類）の監査を適時・適切に実施しています。取締役のうち2名と監査役のうち1名をそれぞれ独立役員として指名し、経営監視機能の客観性および

コーポレート・ガバナンス模式図 (2019年6月26日現在)



(注) 社内各グループリーダーが構成員

中立性を確保しています。

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

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

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

●取締役会

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

議長である代表取締役社長を含む社内取締役5名(うち、執行役員兼務5名)および社外取締役4名(うち、東京証券取引所が定める独立役員として同取引所に届け出ている社外取締役2名)で構成しております。

●執行役員会

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

●監査役会

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

●CSR委員会

CSR委員会は、会社の存立基盤の重要な柱の一つである「企業の社会的責任」に関する課題について協議・

決定を行う機関として毎年定期的を開催しております。議長である社長執行役員を含む常務以上の執行役員7名および、主要グループ会社であるNSユナイテッド内航海運(株)代表取締役社長、NSユナイテッドタンカー(株)代表取締役社長をもって構成しております。当委員会はCSR活動方針を協議・決定し、CSRの観点から傘下にある社内関係各委員会(内部統制・コンプライアンス委員会、安全運航・環境保全推進委員会、IR委員会、防災対策委員会、安全衛生委員会)へ方向性を指示するほか、本レポート(当社グループ統合報告書)の編集についての承認を行っております。

●指名・報酬諮問委員会

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

●取締役会の実効性評価の結果概要

当社では、2017年度に引き続き2018年度においても、全ての取締役および監査役を対象とした取締役会の実効性評価のためのアンケート調査を実施し、その結果を取締役会で共有しました。その結果、当社の取締役会は、取締役会の構成・役割・運営ともに適切に機能しており、全体として実効性が確保されていることを確認いたしました。

2018年度に実施した取締役会における報告事項の整理や付議基準の見直し等の施策により、報告・審議される項目が適切に選別されるようになったと評価しており、今後は特に中期経営計画等、将来にわたる計画を考える土台となる議論を深めるなど、取締役会の実効性をより一層高めるよう努めてまいります。

●役員報酬について

①報酬決定の方針

(a) 報酬等の基本構成について

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

(b) 固定報酬について

固定報酬は、海運業界において求められる能力および責任に見合った水準を勘案して、世間水準との整合性や従業員との報酬格差にも留意の上、役位に応じて定められ

コーポレート・ガバナンス

た基準額を月次の額として支払います。

(c) 役員賞与について

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

(d) 株式購入報酬について

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

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

(e) 社外取締役および監査役の報酬について

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

②報酬決定の手続き

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

取締役	固定報酬総額(うち社外取締役)	183百万円(20百万円)	10名(4名)
	業績連動報酬総額	43百万円	6名
監査役	固定報酬総額(うち社外監査役)	40百万円(23百万円)	4名(3名)

(注)上記には2018年6月27日開催の第92回定時株主総会最終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。

2018年度もリスク項目全てにわたり、社内規程等に則った運用がなされ、必要に応じて規程の制定、改定や適切なリスクヘッジもなされており、全体として適切な執行が行われていることを確認しております。

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

個人情報の適正管理

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

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

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

事業継続計画(Business Continuity Plan:BCP)

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

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

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

3 内部統制とコンプライアンスの浸透・推進

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

企業の内部統制やコンプライアンスの取り組み・活動は、社会からますます注目されておりますが、当社はこれに全社を挙げて、かつ効果的に取り組むために2018年4月に内部統制委員会とコンプライアンス委員会を統合して内部統制・コンプライアンス委員会とし、その構成メンバーも代表取締役社長を委員長、各部門を代表する全執行役員を委員とする体制に改編して自律的内部統制を強化しました。

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

コンプライアンス推進体制

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

コンプライアンス通報窓口

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

社内通報窓口には女性相談員を置き、また社外通報窓口には弁護士を起用しております。

内部統制・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の実践に必要な知識・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。2018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、インサイダー取引規制に関する当社社内規程を社員が再確認するとともに、セミナーを開催し、その留意点について学びました。また、内部統制に関する社員意識調査アンケートを実施、その結果を社員にフィードバックすることにより社員の内部統制への意識の向上を図りました。

4 株主・投資家に対する情報開示・対話に関する基本方針

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

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

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

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

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

役員一覧(2019年6月26日現在)

取締役(※は社外取締役を示す)



代表取締役社長・社長執行役員
谷水 一雄

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



取締役・専務執行役員
左光 真啓

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



取締役・常務執行役員
矢口 新

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



取締役・常務執行役員
小山田 充宏

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



取締役・常務執行役員
石川 寛二

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



取締役*
青木 泰

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



取締役*
木村 真人

略歴

1985年4月 新日本製鐵株式会社
(現 日本製鐵株式会社) 入社
2001年10月 同社君津製鐵所薄板部冷延工場長
2003年7月 同社君津製鐵所生産業務部
生産計画グループリーダー
2004年11月 同社本社技術総括部
生産計画グループリーダー
2009年4月 同社君津製鐵所薄板部長
2011年4月 同社君津製鐵所生産技術部長
2012年10月 新日鐵住金株式会社
(現 日本製鐵株式会社)
君津製鐵所生産技術部長
2014年4月 同社鹿島製鐵所生産技術部長
2016年4月 同社鹿島製鐵所副所長
2017年4月 同社参与物流部長委嘱(現)
2017年4月 日鉄住金物流株式会社
(現 日鉄物流株式会社) 社外取締役(現)
2017年6月 当社社外取締役(現)



取締役(独立役員)*
木下 雅之

略歴

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



取締役(独立役員)*
大西 節

略歴

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

監査役 (*は社外監査役を示す)



常勤監査役
峯村 保広



常勤監査役*
与田 直樹



監査役(独立役員)*
三谷 康人



監査役*
千原 圭三

執行役員

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

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 (2018年3月31日現在)	当連結会計年度 (2019年3月31日現在)
資産の部		
流動資産	54,688	57,261
固定資産	173,541	166,267
有形固定資産	159,790	153,849
無形固定資産	2,593	2,594
投資その他の資産	11,158	9,823
資産合計	228,229	223,528
負債の部		
流動負債	41,623	32,140
固定負債	105,915	102,350
負債合計	147,538	134,490
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	56,209	62,394
自己株式	△993	△994
株主資本合計	82,697	88,881
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	406	△17
繰延ヘッジ損益	△2,751	△9
為替換算調整勘定	△41	△124
退職給付に係る調整累計額	365	307
その他の包括利益累計額合計	△2,020	157
非支配株主持分	14	—
純資産合計	80,691	89,038
負債純資産合計	228,229	223,528

連結株主資本等変動計算書 当連結会計年度(2018年4月1日から2019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	56,209	△993
当期変動額				
剰余金の配当			△3,182	
親会社株主に帰属する当期純利益			9,343	
自己株式の取得				△1
連結範囲の変動			24	
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)				
当期変動額合計	—	—	6,185	△1
当期末残高	10,300	17,181	62,394	△994

連結損益計算書

単位:百万円

	前連結会計年度 (2017年4月1日から 2018年3月31日まで)	当連結会計年度 (2018年4月1日から 2019年3月31日まで)
売上高	139,000	151,068
売上原価	125,896	136,382
売上総利益	13,105	14,687
一般管理費	5,744	5,776
営業利益	7,361	8,911
営業外収益	341	568
営業外費用	2,147	1,694
経常利益	5,555	7,784
特別利益	2,778	3,254
特別損失	1,915	536
税金等調整前当期純利益	6,419	10,502
法人税、住民税及び事業税	560	823
法人税等調整額	△751	337
当期純利益	6,610	9,342
非支配株主に帰属する当期純損失(△)	△3	△0
親会社株主に帰属する当期純利益	6,613	9,343

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 (2017年4月1日から 2018年3月31日まで)	当連結会計年度 (2018年4月1日から 2019年3月31日まで)
営業活動によるキャッシュ・フロー	15,783	19,957
投資活動によるキャッシュ・フロー	△6,514	△5,031
財務活動によるキャッシュ・フロー	△8,383	△15,491
現金及び現金同等物に係る換算差額	△94	11
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	791	△554
現金及び現金同等物の期首残高	26,485	27,276
現金及び現金同等物の期末残高	27,276	26,738

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		
82,697	406	△2,751	△41	365	△2,020	14	80,691
△3,182							△3,182
9,343							9,343
△1							△1
24							24
	△423	2,741	△83	△58	2,177	△14	2,163
6,184	△423	2,741	△83	△58	2,177	△14	8,347
88,881	△17	△9	△124	307	157	—	89,038

フリートリスト (2019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 NSU XANADU	250,362
7 NSS DYNAMIC	233,584
8 NSS HONESTY	229,548
9 NSU ULTIMATE	208,788
10 NSU TRUST	208,747
11 NSU VOYAGER	208,745
12 NSU WELFARE	208,699
13 CSK ENTERPRISE	208,662
14 CSK UNITED	208,662
15 SHIN-EI	207,933
16 NSU OBELISK	207,819
17 NSU KATSURA	207,791
18 NSU KEYSTONE	207,684
19 NSU QUEST	207,362
20 UNITED FUTURE	183,230
21 UNITED ETERNITY	183,026
22 NSU SIRIUS	182,981
23 NEW FUTURE	182,598
24 GOOD HORIZON	182,342
25 SG UNITED	181,415
26 UNITED CROWN	181,381
27 NSU NEWSTAR	181,380
28 UNITED BREEZE	181,325
29 NEW DELIGHT	181,279
30 NSU RESPONSIBILITY	181,126
31 NEW ADMIRE	181,050
32 UNITED DIGNITY	180,818
33 UNITED ADVENTURE	180,745
34 NSU LODESTAR	180,690
35 STAR JANNI	178,978
36 NEW STAGE	176,877
37 NEW EXPEDITION	176,387
TOTAL	7,562,699

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 TW JIANGSU	93,225
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 KAGUYA	85,001
10 GLORIOUS WIND	83,410
11 IBIS WIND	82,937
12 SEAGULL WIND	82,908
13 NAVIOS PROSPERITY	82,535
14 STAR MARIELLA	82,266
15 NEW ASCENT	82,179
16 RISING WIND	82,151
17 BRIGHT WIND	82,119
18 NORD BELUGA	81,841
19 ARGO WIND	81,761
20 ROBIN WIND	78,228
21 DIAMOND WIND	76,536
22 CRYSTAL WIND	76,523
TOTAL	1,876,644

近海船	
船名	重量トン数 (KT)
1 ASIAN EXPLORER	16,656
2 NEW AUDACITY	13,559
3 KERRISDALE	13,559
4 HAYATE	13,121
5 HELIOS TRIUMPH	13,060
6 MERCURY TRIUMPH	13,060
7 VENUS TRIUMPH	12,075
8 WINDS 3	11,759
9 TOYO ENERGY	11,530
10 GINGA	11,439
11 HAYABUSA	11,415
12 PACIFIC HORSE	11,401
13 ASAKAZE	11,382
14 TOYO HOPE	10,262
15 MIGHTY CHAMP	10,084
16 MIGHTY DANDY	10,072
17 BUNGO PRINCESS	10,034
18 TAMAKI PRINCESS	10,024
19 ALISHAN BLOSSOM	8,767
20 OCEAN SYMPHONY	8,313
21 OCEAN HARMONY	8,285
22 AZALEA	5,727
23 FIRST CLARITY	5,465
TOTAL	251,050

ハンディマックス・ハンディサイズ	
船名	重量トン数 (KT)
1 NIKOLAS III	58,081
2 PACIFIC INFINITY	56,104
3 NEW BEGINNING	56,098
4 NEW DIRECTION	56,097
5 ANDES QUEEN	52,256
6 INCA QUEEN	52,199
7 ATACAMA QUEEN	51,213
8 ANCASH QUEEN	51,068
9 SPRING QUEEN	51,063
10 SUMAQ QUEEN	51,052
11 AREQUIPA QUEEN	51,024
12 LESEDI QUEEN	50,412
13 GREAT BEAUTY	38,645
14 YOU & ISLAND	38,309
15 SAKURA OCEAN	38,239
16 SAKURA DREAM	38,213
17 IYO SEA	37,537
18 ATLANTIC STAR	37,065
19 ATLANTIC BUENAVISTA	37,025
20 FW ADVENTURER	34,487
21 ATLANTIC GRACE	33,709
22 ATLANTIC RUBY	33,680
23 ATLANTIC VENUS	33,677
24 ATLANTIC GLORY	33,472
25 ATLANTIC OASIS	33,457
26 EOS VICTORY	33,451
27 ATLANTIC BRAVE	33,407
28 K&A SP	33,170
29 IVS KESTREL	32,768
30 ATLANTIC RAINBOW	28,368
31 LAKE DANY	28,358
32 ATLANTIC EAGLE	28,339
33 ATLANTIC FAIRY	27,935
34 ATLANTIC TRAMP	27,930
35 PACIFIC SPIKE	24,041
TOTAL	1,401,948

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

(注)他の海運会社から短期に用船していた船舶も一部あります。

用語解説

BRM(Bridge Resource Management)訓練 P25、P26

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

D/Eレシオ(Debt Equity Ratio) P10、P14、P15

負債資本倍率とも呼ばれ、企業の健全性を示す財務指標。企業の借金である有利子負債が返済義務のない自己資本(株主資本)の何倍かを示し、数値が低いほど財務内容が健全とされる。

$$D/Eレシオ = \text{有利子負債} \div \text{自己資本}$$

ERM(Engine Resource Management)訓練 P25、P26

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

GHG(GREENHOUSE GAS:温室効果ガス)

..... P3、P30、P31、P32

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

ISO14001 P22

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

ISO9001 P22、P24

ISOが作成した品質管理および品質保証の国際規格で、顧客満足および改善を含む組織の管理まで踏み込んだ品質マネジメントシステムの要求事項を規定している。

ISO9001を通じて顧客満足と改善活動を追求することにより、社会的信用の維持とともに競争力の向上を図ることができる。

上記2つの規格は2015年にそれぞれ社会環境の変化に対応するため改正されました。

MARPOL条約

船舶による汚染の防止のための国際条約 P29、P30、P33

The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as Modified by the 1978 and 1997 Protocols

同条約には油・汚水・廃棄物による汚染、大気汚染の防止について定められている。

ROE(Return On Equity) P10、P14、P36

自己資本利益率とも呼ばれ、企業がどれだけ自己資本(株主資本)を有効に活用し利益を上げているかを示す。自己資本に対する当期純利益の割合で、数値が高い方が効率的な経営をしていると言える。

$$ROE = \text{当期純利益} \div \text{自己資本}$$

SOx(硫黄酸化物)・NOx(窒素酸化物)

..... P3、P6、P9、P10、P29、P30、P31、P32、P33

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

UNFCCC(国連気候変動枠組条約) P31、P32

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

国際海事機関(IMO) P17、P24、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。

ワークライフバランス P18

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



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 1962年 2月
商号を新和海運株式会社と改称
- 海運再建整備法による企業集約で 1964年 5月
日本郵船グループに所属
- 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 1974年 6月
新和内航海運株式会社を発足
- 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. 1996年 6月
を設立
- 上海駐在員事務所を開設 2004年 7月
- Shinwa (Singapore) Pte. Ltd. 2007年 4月
を設立

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 1964年 4月
昭和海運グループに所属
- 新日本製鐵株式會社が 1983年 9月
筆頭株主となる
- 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、 1990年 12月
商号を日鉄海運株式会社と変更
- 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 2003年 11月
業務提携契約を締結
- マニラ駐在員事務所を開設 2008年 4月



2010年 10月 両社が合併し、
商号を **NSユニテッド海運株式会社** と改称

2015年 8月 企業グループのさらなる価値向上を図るため
NSユニテッド内航海運株式会社を完全子会社化

会社概要 (2019年3月31日現在)

会社概要

商号	NSユニテッド海運株式会社
本社所在地	〒100-8108 東京都千代田区大手町一丁目5番1号 大手町ファーストスクエア ウエストタワー
設立年月日	1950年4月1日
主要な事業内容	外航貨物海上運送事業およびこれに附帯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	227名
運航船腹量	121隻(総重量:11,807千重量トン)



主な連結グループ会社

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

海外現地法人・駐在員事務所

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

株式の状況 (2019年3月31日現在)

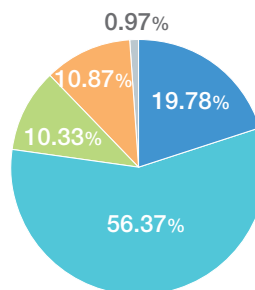
発行可能株式総数	60,000,000株
発行済株式の総数	23,970,679株
株主数	6,025名
大株主	

株主名	持株数 (千株)	出資比率 (%)
新日鐵住金株式会社 (現 日本製鉄株式会社)	7,861	33.36
日本郵船株式会社	4,324	18.35
株式会社みずほ銀行	798	3.39
東京海上日動火災保険株式会社	606	2.58
三菱重工業株式会社	540	2.29
新健海運股份有限公司	504	2.14
損害保険ジャパン日本興亜株式会社	489	2.08
日本スタートラスト信託銀行 株式会社(信託口)	466	1.98
三井住友海上火災保険株式会社	383	1.63
DFA INTL SMALL CAP VALUE PORTFOLIO	334	1.42

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

株式分布状況

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



株価推移



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



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

NSユナイテッド海運株式会社

総務グループ CSR委員会事務局

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

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

E-mail : LEGAL@nsuship.co.jp



NSユニテッド海運グループ「NS United REPORT 2019」をお読みいただき、ありがとうございました。

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

NSユニテッド海運
統合レポート
アンケート回答
http://www.nship.co.jp/ir/nsu_reports/



①このレポートの評価についてお聞かせください。

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

②特に興味を持たれたのはどの項目ですか？(複数回答可)

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

興味を持たれた個別の記事は？ (ページの)

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

.....

.....

④このレポートをどのような立場からお読みいただきましたか？

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

ご協力ありがとうございました

以下につきましても差し支えない範囲でお聞かせください。

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

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

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