



**2025年度**

**(2026年3月期)**

**決算報告**

**NSユニテッド海運株式会社**

2026年4月30日

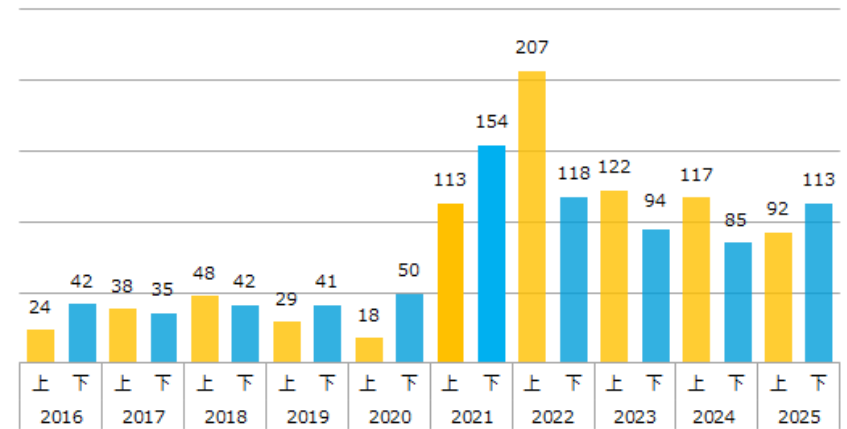
# 目次

1. 2025年度業績ハイライト	………… p. 2
2. 2025年度決算の概要	………… p. 3
3. 2026年度業績見通し	………… p. 4-5
4. 2026年度市況見通し	………… p. 6
5. 活動状況	………… p. 7-8
6. FORWARD 2030 II 中期経営計画進捗	………… p. 9-10
(ご参考)	
財務関連データ推移	………… p. 11
財務アウトック	………… p. 12
運航船舶構成	………… p. 13

# 1. 2025年度業績ハイライト

半期毎営業利益（単位：億円）

【単位：億円】 (連結)	売上高	営業利益	経常利益	親会社株主に帰属 する当期純利益
上期	1,115	92	85	110
下期	1,183	113	126	130
通期 (ROE)	2,298	205	210	241 (13.8%)



## 通期業績レビュー

### 上期 海運市況は堅調に推移するも、長期滞船が響き前年同期比営業減益

- ・ ドライバルク市況は米国の通商政策に対する不透明感から期初は落ち込むも、影響は限定的との見方で6月以降概ね堅調に推移。
- ・ 市況差、円高に加え、大型船を中心とする長期滞船による影響で収益は伸び悩み前年同期比で営業減益。

### 下期 海運市況は年明け以降想定を上回る水準で推移し、前年同期比で営業増益

- ・ 大型船市況は秋口から中国向け鉄鉱石、ポーキサイト輸送が好調で上昇。年明け以降も例年と比較し底堅く推移。
- ・ ドル円相場は中東情勢の緊迫化に伴い変動幅が膨らんだものの、下期平均では前期比円安となり営業増益に寄与。
- ・ 計画していた老齢船の売却益（特別利益）等もあり、通期当期純利益では55億円の増益。

▶ **通期ROEは13.8%となり5期連続で10%を上回る。**

### 配当還元 期末配当は一株当たり+45円の増配とし205円を見込む。

- ・ 一株当たり160円としていた期末配当予想を205円に増額修正し、中間配当と合わせた年間配当は一株当たり310円を見込む。

## 2. 2025年度決算の概要

### 外航部門

- 大型船ではブラジル積み鉄鉱石、西アフリカ積みボーキサイトの中国向け輸送が好調。輸送距離は伸長傾向にあり市況は上昇。
- 通期平均為替がやや円高となったことに加え、稼働日数が減少したことにより売上高は減収。
- 外貨建て資産の為替評価益、予定していた老齢船の売却益等を計上し当期純利益は55億円の増益。

### 内航部門

- 電力関連貨物の輸送量は火力発電所の運用継続を背景に増加。
- 製鉄所の生産調整により鉄鋼原料輸送量減。人手不足・資材コスト上昇に伴い建築需要が低迷し、セメント関連貨物輸送量も減少。
- 効率運航による採算の向上、燃料単価が2月までは落ち着いていたこともあり、11億円の営業増益。

【連結】 (単位：億円)	2024年度					2025年度					前年度比 増減額	前回1月予想比	
	1Q (実績)	2Q (実績)	3Q (実績)	4Q (実績)	通期 (実績)	1Q (実績)	2Q (実績)	3Q (実績)	4Q (実績)	通期 (実績)		通期 (予想)	増減額
売上高	623	664	607	580	<b>2,474</b>	548	567	597	585	<b>2,298</b>	▲ 176	2,240	+ 58
営業利益	58	59	52	34	<b>202</b>	37	55	58	54	<b>205</b>	+ 3	189	+ 16
外航部門	54	47	40	21	<b>163</b>	29	44	43	40	<b>155</b>	▲ 8	139	+ 16
内航部門	5	11	11	13	<b>40</b>	9	12	15	14	<b>50</b>	+ 11	51	▲ 0
経常利益	70	31	68	21	<b>190</b>	29	56	62	64	<b>210</b>	+ 20	171	+ 39
親会社株主に帰属する 当期純利益	57	35	54	40	<b>186</b>	60	51	71	59	<b>241</b>	+ 55	208	+ 33
為替 (円/US\$)	¥153.33	¥153.67	¥149.33	¥155.00	¥152.83	¥145.67	¥147.33	¥152.00	¥156.33	¥150.33	▲ ¥2.50	¥150.00	+ ¥0.33
燃料油価格※ (US\$/MT)	\$556	\$617	\$550	\$532	\$564	\$553	\$499	\$434	\$447	\$481	▲ \$83	\$474	+ \$7
市況													
ケーブルサイズ	\$22,665	\$24,909	\$18,301	\$12,998	\$19,759	\$18,681	\$24,684	\$28,875	\$22,902	\$23,793	+\$4,034	\$23,108	+\$685
パナマックス	\$16,380	\$13,940	\$10,557	\$9,591	\$12,629	\$11,849	\$15,929	\$16,030	\$15,395	\$14,823	+\$2,194	\$14,359	+\$464
ハンディ	\$13,051	\$13,321	\$12,244	\$9,058	\$11,922	\$10,592	\$13,025	\$14,989	\$12,411	\$12,756	+\$834	\$12,546	+\$210

※ 燃料油価格は全油種平均価格

### 3. 2026年度業績見通し

#### 業績見通し

ドライバルク市況は引き続きブラジル積み鉄鉱石、西アフリカ積みボーキサイトに支えられ好調を維持する見通し。昨秋開始したギニアのシマンドゥ鉱山からの鉄鉱石出荷は、航海距離の長距離化が見込め市況を押し上げると予測。

中東情勢の緊迫化に伴い燃料価格の高騰が懸念されるが、外航部門の専航船運賃はほぼ燃料単価と連動しており、フリー船も先物取引を活用したヘッジにより中長期的収益への影響は限定的。内航部門では燃料単価上昇がリスク要因となり減益を見込む。

【連結】 (単位：億円)	2025年度			2026年度			前年度比 増減額
	上期 (実績)	下期 (実績)	通期 (実績)	上期 (予想)	下期 (予想)	通期 (予想)	
売上高	1,115	1,183	<b>2,298</b>	1,170	1,130	<b>2,300</b>	+2
営業利益	92	113	<b>205</b>	121	110	<b>231</b>	+26
外航部門	72	83	<b>155</b>	104	84	<b>188</b>	+34
内航部門	21	29	<b>50</b>	17	26	<b>43</b>	▲ 8
経常利益	85	126	<b>210</b>	119	100	<b>219</b>	+9
親会社株主に帰属する 当期純利益	110	130	<b>241</b>	99	132	<b>231</b>	▲ 10
為替※ (円/US\$)	¥146.50	¥154.17	¥150.33	¥155.00	¥150.00	¥152.50	+¥2.17
燃料油価格※ (US\$/MT)	\$526	\$441	\$481	\$584	\$584	\$584	+\$103
市況 ケープサイズ	\$21,778	\$25,840	\$23,793	\$28,500	\$25,500	\$27,000	+ \$3,207
パナマックス	\$13,953	\$15,707	\$14,823	\$17,500	\$14,500	\$16,000	+ \$1,177
スモールハンディ	\$11,847	\$13,679	\$12,756	\$13,500	\$11,500	\$12,500	▲ \$256

※ 為替は2026年度1円の円安で約3億円/通期の経常増益  
燃料油価格は全油種平均価格

**配当予想** 当期中間配当は145円、期末配当は150円、通期配当として295円を予想しております。

通期連結業績に対する配当性向は30%を基準として実施する方針です。

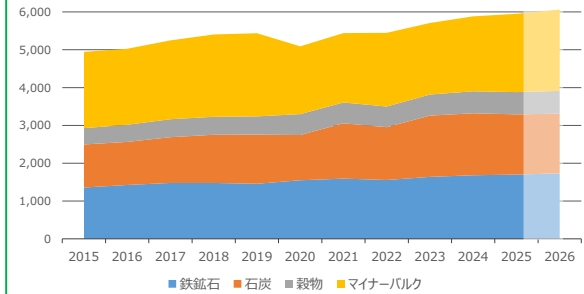


# 4. 2026年度市況見通し

## 海上輸送需要見通し

- **鉄鉱石**：中国では不動産・インフラ投資の回復が遅れ、鋼材需要の伸びは限定的とみられる一方、政策面での下支えにより鉄鋼生産は大きく落ち込みにくい為、鉄鉱石輸入は底堅く推移すると見込まれる。昨秋より稼働したシマンドウ鉱山からの鉄鉱石輸出に期待が集まっている。
- **石炭**：アジア地域では電力需要を背景に一般炭の一定の需要が見込まれる一方、再生可能エネルギーの拡大や水力発電量の変動等を受け、一般炭需要が減少する可能性が残る。加えて、エネルギー価格上昇や供給不安が継続する局面では、ガスから石炭への燃料転換を通じて一般炭需要が上振れする可能性がある。原料炭については、インドをはじめとする新興国の鉄鋼生産を背景に、底堅い輸送需要が期待される。
- **穀物**：主要産地の作柄や米国の通商政策の影響で、積地の分散や南米からの出荷増など、トレードパターンの変動が続く可能性がある。これにより、パナマックス以下の中小型船を中心に、航路構成の変化を通じて船腹需要へ影響が及ぶと見込まれる。なお、中東からの海上肥料輸送が停滞しており、今後の穀物生産量に影響する可能性が残る。
- **マイナーバルク**：中国のアルミ需要を背景にポーキサイト輸送は底堅いが、産地の生産動向や地政学リスクで供給が滞るリスクがある。その他のマイナーバルクは、インフラ投資や製造業需要を背景に堅調が見込まれる。

海上輸送需要推移（百万ト）

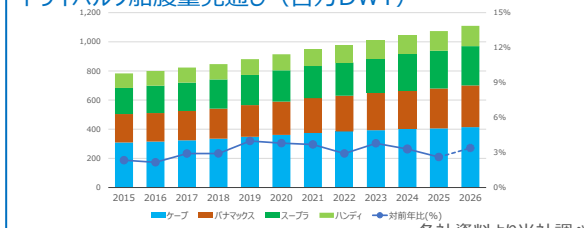


各社資料より当社調べ

## ドライバルク船腹供給見通し

次世代燃料の選定や環境規制対応（EEXI・CII・GFI等）を見極める動きが続いていることから、大型船の新造船発注は総じて抑制的であり、中長期的な船腹増加ペースは限定的なものにとどまると想定される。また、環境規制強化による減速運航の定着や、海運市況・燃料価格動向を背景とした老齢船のスクラップの進展が見込まれる。これらに加え、紅海・スエズ運河を巡る地政学リスクに伴う迂回航路の継続も、実質船腹供給に影響を及ぼす要因となる。なお、中東情勢が一段と緊迫化した場合には、通航リスクの高まりや保険料・運航コストの上昇を通じて実質船腹供給に影響を及ぼし得るため、今後の動向を注視する必要がある。

ドライバルク船腹量見通し（百万DWT）



各社資料より当社調べ

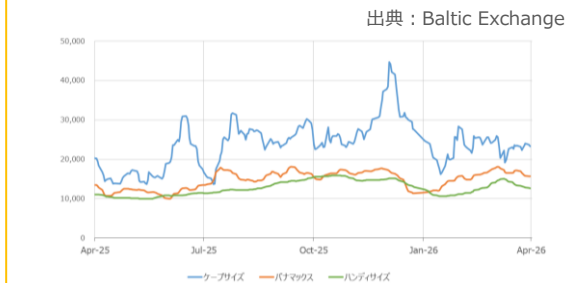
## 現時点における2026年度先物指標

船型	2026年度平均
ケープサイズ	\$29,000
パナマックス	\$17,100
スモールハンディ	\$13,500

4/21付 先物指標値より算出

鉄鉱石・ポーキサイトなどの輸送需要は相対的に底堅い。石炭はエネルギーミックスの変化等から基調として伸びが限定され得る一方、エネルギー価格上昇局面では比較的安価な石炭の活用ヘシフトし、輸送需要が上振れする可能性もある。結果として、2026年度のドライバルク市況は中小型船を中心に上下しやすい展開が想定される。現時点における2026年度先物指標は、当社業績予想の市況前提をやや上回る、堅調な水準で推移している。

船型別市況推移（\$/day）



出典：Baltic Exchange

## 5.活動状況

### Rio Tinto社とメタノール二元燃料船輸送契約を締結

当社はこのたび、英豪資源メジャー・Rio Tinto社と、載貨重量209,000トンのメタノール二元燃料船2隻に関する輸送契約を締結いたしました。

本船は、環境負荷の低い船用燃料であるメタノールを用いて航行可能な二元燃料エンジンを搭載した次世代環境対応船であり、2028年以降の竣工を予定しております。設計段階から、今後新造船に求められるエネルギー効率基準（EEDI Phase3）を先行して満たす仕様としており、従来船と比較して高い燃費性能を有します。

再生可能エネルギーや非化石由来の原料を用いて製造されるメタノールは、従来の重油燃料比で大幅な温室効果ガス（GHG）排出削減が可能であり、国際海事機関（IMO）が掲げるGHG排出削減戦略に貢献する燃料として期待されています。

Rio Tinto社は将来のメタノール使用について、供給体制、安全性、関連規制およびその他の諸要因を総合的に考慮した上で判断する予定です。

Rio Tinto社とは、長年にわたり安全運航や船員のウェルフェア、高い運航品質を重視する共通の価値観のもと、協力関係を築いてきました。本輸送契約は、その関係をさらに強化するとともに、当社が掲げる「2050年までにGHG排出ネットゼロ達成」という環境目標および中期経営計画「FORWARD 2030 II」におけるカーボンニュートラル実現に向けた重要なマイルストーンとなるものです。

#### 【本船概要】

全長：約299.99m  
 船幅：約50m  
 型深：約25m  
 夏期満載喫水：約18.40m  
 載貨重量：約209,000MT  
 総トン数：約112,700



契約締結後に（Rio Tinto社 Head of Commercial Operations Ms. Laure Baratgin(左)と当社 山中社長）

## 5.活動状況

### JMETS 練習船「銀河丸」第一教室のネーミングライツ契約を締結

当社グループは2026年3月6日、独立行政法人海技教育機構（JMETS）が所有する大型練習船「銀河丸」第一教室のネーミングライツ契約に関する調印式を執り行いました。

本件は、NSユナイテッド海運株式会社、NSユナイテッド内航海運株式会社およびNSユナイテッドタンカー株式会社の当社グループ3社が応募し、採択されたものです。本契約により、2026年4月1日から2029年3月31日までの3年間、「銀河丸」第一教室は「NSU教室」の愛称で運用されます。

当社グループは、将来を担う船員の育成を支援する取り組みとして、本ネーミングライツ事業に参画しており、今後も海運業界の持続的な発展に貢献してまいります。



契約書署名の様子



署名後の記念撮影  
(左より当社グループ三社社長、JMETS田島理事長)

### 「健康経営優良法人 2026」に認定

当社は、「健康経営優良法人2026（中小規模法人部門）」に認定されました。健康経営優良法人認定制度とは、特に優良な健康経営を実践している企業等を、日本健康会議が認定する顕彰制度です。本制度は、健康経営に取り組む企業の姿勢を「見える化」することで、従業員や求職者、関係企業、金融機関等からの社会的評価の向上を図ることを目的としています。

NSユナイテッド海運グループは、企業理念およびパーパスの実現に向け、すべての役職員の健康の確保を企業経営における重要な基盤と位置づけております。今後も、働きやすい職場環境づくりと健康経営の推進に取り組んでまいります。



2026  
健康経営優良法人  
KENKO Investment for Health  
中小規模法人部門

# 6. FORWARD 2030 II 中期経営計画進捗

～事業戦略・成長戦略～ 2025年度進捗

(ご参照) [中期経営計画](#)



## 次世代燃料船



メタノール二元燃料船  
(イメージ)

- **メタノール二元燃料**大型ばら積み貨物船の建造契約複数隻締結 (27年以降竣工予定)  
長期貨物輸送契約複数締結  
トランジション・ローン契約を締結 (左下図参照)
- **アンモニア積載可能なLPG二元燃料VLGC**の建造契約締結(27年竣工予定)

## 環境対応



- 欧州環境規制対応として30万トン型鉍石船でバイオディーゼル燃料を使用
- **グリーンメタノール・バイオ燃料**の確保に向け、プロジェクトチームを立ち上げ推進中。  
名古屋港にて内航船がバイオ燃料トライアル実施
- 機関出力を50%以下で運航する減速航海に注力し、モニタリング実施

### NS ユナイテッド海運株式会社

トランジション・ファイナンス・フレームワーク

新規



発行体/借入人	NS ユナイテッド海運株式会社 (証券コード: 9110)
評価対象	NS ユナイテッド海運株式会社 トランジション・ファイナンス・フレームワーク

株式会社日本格付研究所 (JCR) による評価結果

## 既存船対応

- 最大船型である40万トン型M.V. NSU TUBARAOで、以下環境デバイスを搭載し、効果検証中  
風力補助推進装置 (ローターセイル)  
軸発電機  
シリコンペイント



M.V. NSU TUBARAO ローターセイル

## 6. FORWARD 2030 II 中期経営計画進捗

～事業戦略を支える取り組み～



### 人的資本 戦略

- **人材育成・女性の活躍推進**  
人材像実現に向けた実行計画承認  
女性船員採用に向けインターンシップ乗船実施（内航）。
- **人権デューデリジェンスの推進・Well-beingの実現**  
「健康経営優良法人2026（中規模法人部門）」取得。  
事例集「『ビジネスと人権』ファーストステップ」に掲載。



### サステナブル SHIPPING戦略

- **安全運航の徹底**  
死亡事故ゼロに向け重点機器の点検、整備強化継続。  
運航支援システムの導入、検証中。
- **船員・海技士の確保・育成**  
航海士キャリア採用実施。  
育成計画に沿ってメタノール二元燃料船ライセンス（低引火点燃料資格）を日本人船員から順次取得。



### ガバナンス 強化

- **コンプライアンス体制強化**  
腐敗防止の徹底継続、ハラスメント防止対策の強化。
- **リスク管理、BCP強化**  
事務所移転に合わせ非常用電源供給体制、衛星通信サービスを導入。
- **環境ロードマップの進捗確認**
- **株主・投資家との対話**  
24年度25件、25年度46件

### DX戦略

- **基幹システムプロジェクトを立ち上げ、DXチーム主導で推進中。**  
新基幹システム導入に向けた契約締結。導入プロジェクト加速。
- **業務高度化に向けた投資**  
社内インフラとしての生成AIを全社導入し、活用事例を共有。  
港費精算支援ソフトを本格導入し、業務フローを確立。
- **デジタルコア人材の育成**  
Eラーニング研修プログラムを開始。
- **船舶DXの推進**  
Starlink全船導入し稼働中。陸上からのタイムリーな技術支援、故障予知や予防保全の提案が可能に。  
ホールドクリーニングロボット配備済。事故防止マニュアルを策定し運用開始。

## (ご参考) 財務関連データ推移

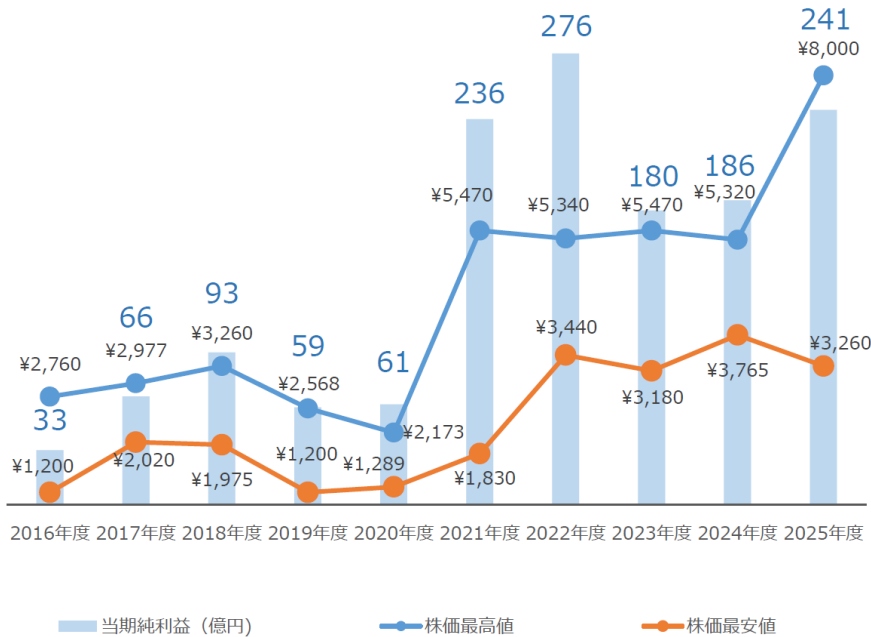
	2021年度 (実績)	2022年度 (実績)	2023年度 (実績)	2024年度 (実績)	2025年度 (実績)
売上高 (億円)	1,959	2,508	2,331	2,474	<b>2,298</b>
営業利益 (億円)	267	325	216	202	<b>205</b>
経常利益 (億円)	266	334	222	190	<b>210</b>
当期純利益 (億円)	236	276	180	186	<b>241</b>
通期配当 (円)	285	365	230	240	<b>310</b>
有利子負債 (億円)	1,237	1,008	971	853	<b>636</b>
自己資本比率	43.0%	49.8%	52.2%	56.5%	<b>63.2%</b>
ROE ※1	22.0%	21.6%	12.5%	11.9%	<b>13.8%</b>
NetDER	0.78	0.44	0.33	0.18	<b>▲ 0.01</b>
営業CF (億円)	329	429	310	349	<b>354</b>
投資CF (億円)	1	▲ 20	▲ 131	▲ 82	<b>20</b>
(減価償却費) (億円)	(177)	(178)	(181)	(181)	<b>(162)</b>
為替 (円/US\$)	¥111.5	¥134.7	¥143.7	¥152.8	<b>¥150.3</b>
燃料油価格 ※2	\$500	\$655	\$555	\$564	<b>\$481</b>

※1 当期純利益 ÷ 自己資本

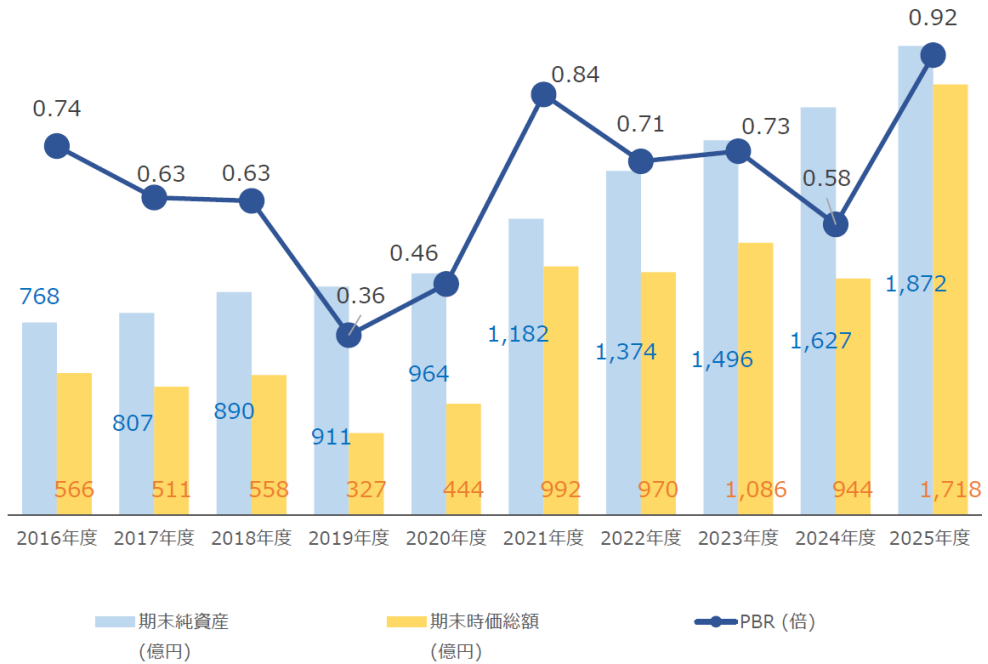
※2 燃料油価格は全油種平均価格

# (ご参考) 財務アウトルック

## 当期純利益と期中株価の推移



## 期末純資産・時価総額



## (ご参考) 運航船舶構成

船種	2025年3月末 合計	2026年3月末			25/3末比 増減
		所有	用船	合計	
鉄鋼原料船	52隻	27隻	23隻	50隻	▲ 2隻
中小型バルカー	85隻	10隻	67隻	77隻	▲ 8隻
LPG	3隻	3隻	0隻	3隻	+ 0隻
外航船 小計	140隻	40隻	90隻	130隻	▲ 10隻
内航船	80隻	21隻	60隻	81隻	+ 1隻
合計	220隻	61隻	150隻	211隻	▲ 9隻

\*運航船舶数には短期スポット用船も含まれております。

# NSユニテッド海運株式会社

## Why

社会にとつての  
存在価値

パーパス：  
海上物流で、  
共に世界の今をつくる責任、  
未来へつなぐ責任を果たす

## What

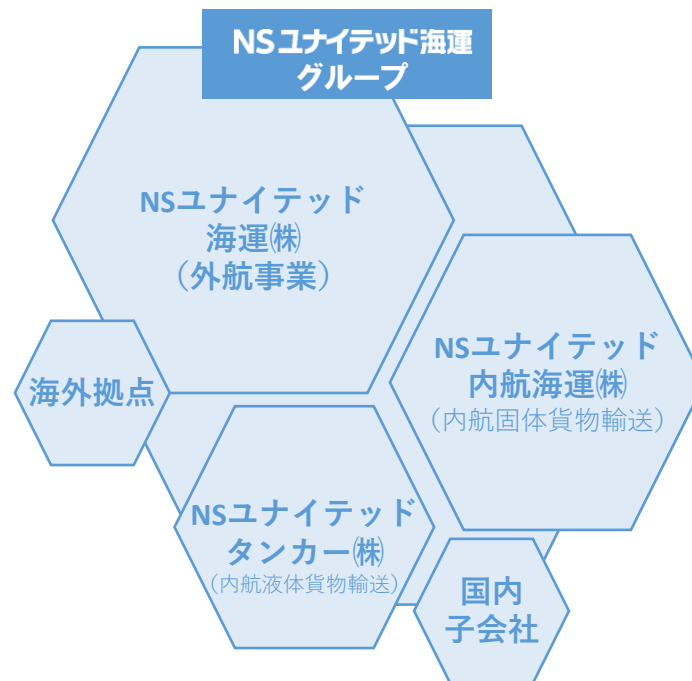
パーパス実現のために  
何をするのか

ミッション：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

## Where

パーパス実現のプロセスにお  
いて2030年に  
目指す姿

ビジョン：  
クリーンでサステナブルな海上輸送におけ  
る必要不可欠な存在を目指し、ステーク  
ホルダーと協働して変革を続け、企業価  
値の更なる向上を図ります



(本資料に関する注意)

本資料に記載されている業績予想等の将来に関する記述は、当社が本資料発表日現在において入手可能な情報に基づき作成したものであり、実際の業績は様々な要因により異なる可能性があります。

当社ウェブサイト：[NSユニテッド海運株式会社 \(nsuship.co.jp\)](https://www.nsuship.co.jp)

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

本資料についてのお問い合わせ先：03-6895-6400

