



2025年度

(2026年3月期)

中間

決算報告

NSユニテッド海運株式会社

2025年10月31日

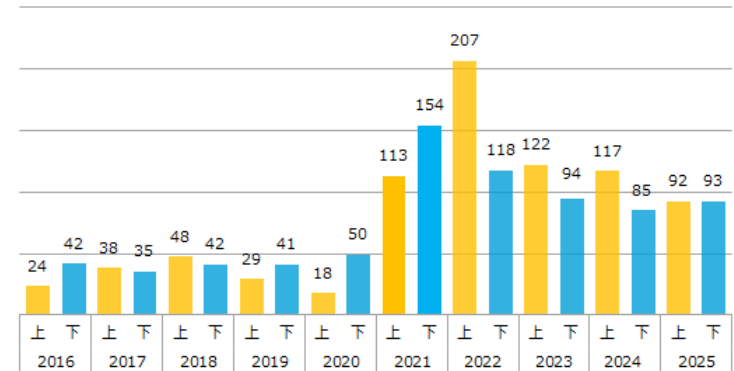
# 目次

|                             |              |
|-----------------------------|--------------|
| 1. 2025年度業績ハイライト            | ..... p. 2   |
| 2. 中間決算の概要                  | ..... p. 3   |
| 3. 2025年度業績見通し              | ..... p. 4   |
| 4. 2025年度市況見通し              | ..... p. 5   |
| 5. 活動状況                     | ..... p. 6,7 |
| 6. FORWARD 2030 II 中期経営計画進捗 | ..... p. 8,9 |
| (ご参考) 財務アウトルック              | ..... p.10   |

# 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】<br>(連結) | 売上高   | 営業利益 | 経常利益 | 親会社株主に帰属<br>する当期純利益 |
|-----------------|-------|------|------|---------------------|
| 中間期実績           | 1,115 | 92   | 85   | 110                 |
| 通期予想<br>(ROE)   | 2,120 | 185  | 165  | 189<br>(11.1%)      |



## 中間期実績：堅調な市況が下支えとなり営業利益は92億円を計上

- ・ ドライバルク市況はブラジル積み鉄鉱石、西アフリカ積みボーキサイト輸送を中心に底堅い荷動きとなったが、米国の関税・通商政策に対する懸念が上値を抑える局面もあり、上期を通した期中平均は前年同期に届かず。
- ・ パナマ運河の通航制限緩和に伴い中小型船の船腹供給圧力が増す中、マイナーバルク、鋼材輸出需要が中小型船市況の上昇に寄与。
- ・ 前年同期比では円高が収益を下押し、営業利益ベースで減益となるも従来予想を上回る92億円を計上。

## 通期業績見通し：前年度を上回る当期純利益を確保しROEは5期連続で10%を上回る見通し

- ・ 外航部門では季節的要因による年明けの市況下落に注意を要するも、足元堅調に推移しており、引き続き鉄鉱石、ボーキサイトを中心とした海上輸送需要が市況を支える見込み。
- ・ 内航部門は燃料費下落が追い風となり増益基調を継続。通期連結ROEは5期連続で10%を上回る見通し。

## 配当予想：配当性向は引き続き連結業績ベースの30%を基準とし、期末配当を増額修正

- ・ 中間配当：前回発表の通り、一株当たり105円の配当とします。
- ・ 期末配当：一株当たり105円としていた配当予想を140円に増額修正し、中間配当と合わせた年間配当は245円を見込みます。

## 2. 中間決算の概要

- 外航海運**
- 期初は米国の関税政策、米中貿易摩擦による輸送需要の減少が懸念されたが、ドライバルク市況に与える影響は限定的との見方が広がる中で6月以降上昇が加速。中国が国内の鋼材需要の落ち込みを輸出で代替している状況下、鉄鉱石輸入、鋼材輸出共に高水準となり市況を下支え。全船型を通じて前年同期には届かなかったものの当初想定は上回った。
  - 前年同期比では市況差、円高に加え、大型船の長期滞船による影響で経常利益段階では減益。船隊整備の一環として売却した老齢船の売却益を特別利益に計上し、当期純利益では増益を確保。
- 内航海運**
- 国内輸送は夏季の電力需要増加を背景に電力関連貨物輸送量が増加。燃料費低下に伴うコスト減による影響もあり前年同期比5億円の営業増益。

| 【連結】<br>(単位：億円)             | 2025年度     |            |              | 前年同期比        |              | 前回7月予想比      |             |
|-----------------------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
|                             | 1Q         | 2Q         | 中間期          | 前年度中間期       | 増減額          | 中間期予想        | 増減額         |
| <b>売上高</b>                  | <b>548</b> | <b>567</b> | <b>1,115</b> | <b>1,287</b> | <b>▲ 172</b> | <b>1,070</b> | <b>+ 45</b> |
| <b>営業利益</b>                 | <b>37</b>  | <b>55</b>  | <b>92</b>    | <b>117</b>   | <b>▲ 25</b>  | <b>80</b>    | <b>+ 12</b> |
| 外航部門                        | 29         | 44         | 72           | 101          | ▲ 29         | 59           | + 13        |
| 内航部門                        | 9          | 12         | 21           | 16           | + 5          | 21           | ▲ 0         |
| <b>経常利益</b>                 | <b>29</b>  | <b>56</b>  | <b>85</b>    | <b>101</b>   | <b>▲ 16</b>  | <b>69</b>    | <b>+ 16</b> |
| <b>親会社株主に帰属する<br/>当期純利益</b> | <b>60</b>  | <b>51</b>  | <b>110</b>   | <b>92</b>    | <b>+ 19</b>  | <b>96</b>    | <b>+ 14</b> |
| 為替 (円/US\$)                 | ¥145.67    | ¥147.33    | ¥146.50      | ¥153.50      | ▲ ¥7.00      | ¥145.33      | + ¥1.17     |
| 燃料油価格※ (US\$/MT)            | \$553      | \$499      | \$526        | \$587        | ▲ \$61       | \$515        | + \$10      |
| 市況                          |            |            |              |              |              |              |             |
| ケープサイズ                      | \$18,681   | \$24,684   | \$21,778     | \$23,813     | ▲ \$2,035    | \$20,091     | + \$1,687   |
| パナマックス                      | \$11,849   | \$15,929   | \$13,953     | \$15,131     | ▲ \$1,178    | \$12,925     | + \$1,028   |
| ハンディ                        | \$10,592   | \$13,025   | \$11,847     | \$13,189     | ▲ \$1,342    | \$11,046     | + \$801     |

※燃料油価格は脱硫装置を搭載した船舶で消費する高硫黄C重油を含む全油種平均価格

# 3.2025年度業績見通し

## 通期業績の見通し：市況は上昇基調。前回予想比では増収増益を見込む。

- 外航部門は西アフリカで新規鉄鉱石鉱山開発プロジェクトの海上輸送が開始される予定で、市況への影響が注目される。中小型船は新造船竣工による船腹供給がやや高まりつつあるが、足元は過度な船腹過剰感はなく市況への影響は限定的となる見込み。
- 内航部門ではスポット需要の取り込みによる収入増と燃料油価格低下による運航費削減で増益基調が継続。
- 当初より計画していた老齢船の売却もあり前年度を上回る最終利益を確保する見通し。

| 【連結】<br>(単位：億円)             | 2025年度 (今回予想) |              |              | 前年度比          |              | 前回7月予想比      |             |
|-----------------------------|---------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|-------------|
|                             | 上期<br>(実績)    | 下期<br>(予想)   | 通期<br>(予想)   | 前年度通期<br>(実績) | 増減額          | 通期<br>(予想)   | 増減額         |
| <b>売上高</b>                  | <b>1,115</b>  | <b>1,005</b> | <b>2,120</b> | <b>2,474</b>  | <b>▲ 354</b> | <b>2,070</b> | <b>+ 50</b> |
| <b>営業利益</b>                 | <b>92</b>     | <b>93</b>    | <b>185</b>   | <b>202</b>    | <b>▲ 17</b>  | <b>151</b>   | <b>+ 34</b> |
| 外航部門                        | 72            | 62           | 134          | 163           | ▲ 28         | 107          | + 28        |
| 内航部門                        | 21            | 30           | 51           | 40            | + 11         | 44           | + 6         |
| <b>経常利益</b>                 | <b>85</b>     | <b>80</b>    | <b>165</b>   | <b>190</b>    | <b>▲ 25</b>  | <b>130</b>   | <b>+ 35</b> |
| <b>親会社株主に帰属する<br/>当期純利益</b> | <b>110</b>    | <b>79</b>    | <b>189</b>   | <b>186</b>    | <b>+ 3</b>   | <b>164</b>   | <b>+ 25</b> |
| 為替※ (円/US\$)                | ¥146.50       | ¥145.00      | ¥145.75      | ¥152.83       | ▲ ¥7.08      | ¥142.67      | + ¥3.08     |
| 燃料油価格※ (US\$/MT)            | \$526         | \$468        | \$497        | \$564         | ▲ \$67       | \$497        | ▲ \$0       |
| 市況 ケープサイズ                   | \$21,778      | \$21,000     | \$21,389     | \$19,759      | + \$1,630    | \$19,295     | + \$2,094   |
| パナマックス                      | \$13,953      | \$13,500     | \$13,727     | \$12,629      | + \$1,098    | \$12,212     | + \$1,514   |
| ハンディ                        | \$11,847      | \$12,500     | \$12,174     | \$11,922      | + \$252      | \$10,523     | + \$1,651   |

※ 為替は1円の円安で約2億円/下期の経常増益

燃料油価格は脱硫装置を搭載した船舶で消費する高硫黄C重油を含む全油種平均価格

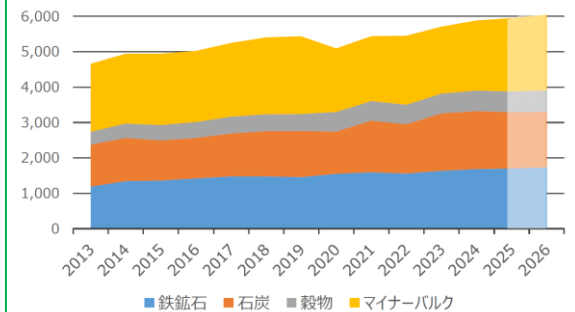
# 4.2025年度市況見通し

2025年度下期は、穀物やボーキサイトの輸送が市況の下支え要因となる見込みだが、年末から年明けにかけての季節的要因による市況軟化や、鉄鋼原料の輸送需要に大きな影響を与える中国経済の動向を引き続き注視する必要がある。

## 海上輸送需要見通し

- **鉄鉱石**：中国経済成長の鈍化懸念が続くものの、政府の景気刺激策により鉄鋼生産は底堅く推移。鉄鉱石輸入量も安定しており、輸送需要は堅調。インドの鉄鋼生産は引き続き好調。国内需要とインフラ投資の拡大が鉄鉱石輸送を支えるとみられる。
- **石炭**：中国では水力発電の増加により一般炭の需要は減少傾向。ただし冬季の暖房需要や電力不足への備えで一部回復の可能性あり。インドでは電力需要と鉄鋼生産の両面で石炭輸送は堅調。国内炭鉱の供給不足を補うため輸入が増加。
- **穀物**：米国ではトウモロコシ・大豆ともに2025年も豊作予想。中小型船による穀物輸送が活発化し、船市況を下支える見込み。一方で中国向け穀物輸送は依然として軟調。中国国内の在庫調整や輸入政策の影響により、今後の動向に注視が必要。
- **マイナーバルク（ボーキサイトなど）**：中国のボーキサイト輸入量は高水準を維持。アルミ需要の回復と在庫積み増しが背景にある。ボーキサイト輸出国であるギニアも乾季入りにより出荷量が安定。長距離輸送が続き、船腹需要は高水準を維持する見込み。

海上輸送需要推移（百万ト）

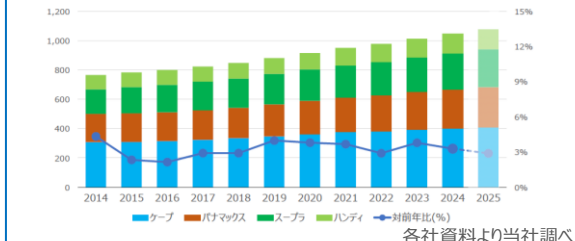


各社資料より当社調べ

## ドライバルク船腹供給見通し

環境規制（EEXI・CII）や次世代燃料（アンモニア・メタノール等）への対応が不透明な中、船主の発注意欲は抑制されている。また、高水準の用船料が続いているため、20年以上の船齢でも現役で運航されるケースが多く、船舶余剰懸念は根強い。パナマ運河では干ばつの影響による通航制限が緩和され、待機時間は改善。一方、紅海・スエズ運河の地政学的リスクは継続しており、ケープルート（喜望峰経由）への迂回が続くことで、輸送トンマイルの増加要因となっている。

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2025年度下期先物指標

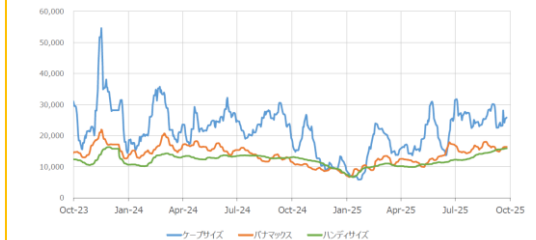
| 船型     | 2025年度下期平均 |
|--------|------------|
| ケープサイズ | \$21,700   |
| パナマックス | \$14,200   |
| ハンディ   | \$12,800   |

10/20付 先物指標値より算出

環境規制対応の影響で、船腹増加は限定的となり先物指標は堅調に推移。一方でパナマ運河の通航制限が緩和し、船舶の回転率が改善、船腹供給圧力は若干強まっている。結果、2025年度下期の市況見通しは、当社業績予想の前提をやや上回る水準。

船型別市況推移（\$/dav）

出典：Baltic Exchange



# 5.活動状況

## 本社機能を移転

当社は、中期経営計画「FORWARD2030 II」でかけげる DX 推進、情報セキュリティ強化、BCP(事業継続活動)基盤整備などの各施策実行を加速させる環境整備のため、2025年10月1日をもって本社機能を移転致しました。

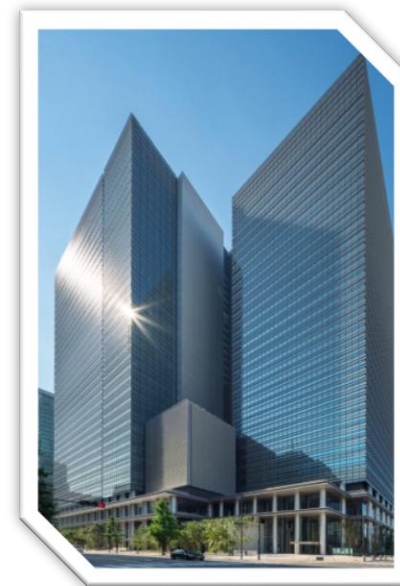
なお、同一区内の本社移転であるため、定款上の本店所在地に変更はございません。

移転先住所

〒100-8108

東京都千代田区大手町二丁目3番2号

大手町プレイス イーストタワー5階



新オフィス外観

## NSU誕生15周年

当社は2010年10月1日に新和海運株式会社と日鉄海運株式会社が合併して誕生し、今年で15周年を迎えました。節目となる2025年10月1日には、山中社長よりグループ全社員に挨拶も行われました。

当社は合併後、2015年には内外航一体化した営業力・競争力強化、グループ経営の効率化を図るためNSユナイテッド内航海運(株)を完全子会社化した他、2024年にはバンコク駐在員事務所も開設しました。今後も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。



社長挨拶

# 5.活動状況

## ローターセイル搭載

2024年に搭載を決定した、Vale International S.A.(本社：スイス)と当社間の鉱石輸送契約に従事している40万トン型鉱石船「NSU TUBARAO」へのAnemoi Marine Technologies Ltd（本社：英国）製のローターセイル（円筒型風力補助推進装置、高さ35m、直径5m、5基）搭載工事を10月に完了いたしました。ローターセイルは、甲板上に設置された円筒帆を回転させることで円筒周りに生じる圧力差を利用し推進力を得る装置です。本船はローターセイルを搭載することで約6～12%の燃料消費およびCO2排出の削減が見込まれます。



搭載工事の様子



搭載されるローターセイル

## 健康優良企業「銀の認定」

当社は2024年6月に「健康企業宣言」を行い、健康づくりの取り組みを積極的に行っている企業として、2025年8月1日付けで、健康保険組合東京連合会より健康優良企業に認定され「銀の認定」を取得いたしました。



# 6. FORWARD 2030 II 中期経営計画進捗

(ご参照) [中期経営計画](#)



～事業戦略・成長戦略～ 2025年度進捗

## 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締結 (27年以降竣工予定)  
長期貨物輸送契約締結に向け協議中
- **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)  
アンモニア/LPG輸送案件契約締結に向け協議中

## 環境対応



- 欧州環境規制対応として30万トン型鉱石船でバイオディーゼル燃料の使用を開始 (写真参照)
- **グリーンメタノール・バイオ燃料**の確保に向けたプロジェクトチームを始動  
サプライヤー各社と協議中
- 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。

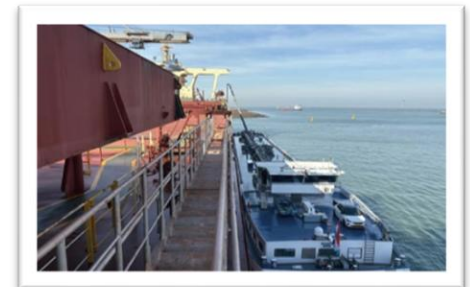
## 既存船対応

- 最大船型である40万トン型M.V. NSU TUBARAOで、以下環境デバイスの搭載を決定し2025年10月完工。

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



ローターセイル (可倒式)



オランダ・ロッテルダム港にてバイオディーゼル燃料を受け取る30万トン型鉱石船 M.V.SHINWA-MARU

# 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**  
能力開発、研修体系方針策定  
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**  
健康経営の推進「銀の認定」取得  
ステークホルダーの可視化により事例集「『ビジネスと人権』ファーストステップ」に掲載。



## サステナブルシッピング戦略

- **安全運航の徹底**  
死亡事故ゼロ、油濁事故ゼロを継続  
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。  
メタノール二元燃料船ライセンス取得に向け日本人船員育成計画実施中。



## ガバナンス強化

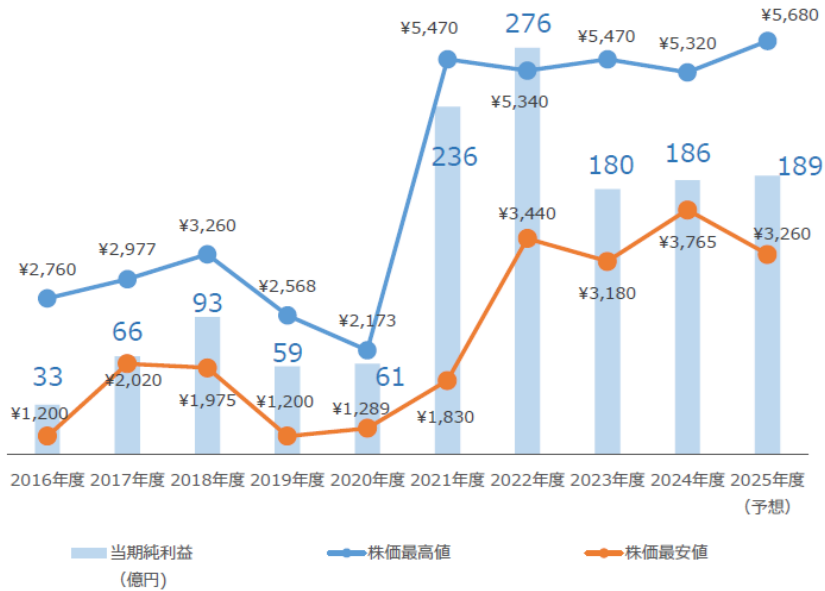
- **コンプライアンス体制強化**  
腐敗防止の徹底継続、ハラスメント防止対策の強化。
- **リスク管理、BCP強化**  
新事務所移転に合わせ非常用電源供給体制、衛星通信サービス導入。
- **環境ロードマップの進捗確認**
- **株主・投資家との対話**  
24年度25件、25年度上期18件

## DX戦略

- **基幹システムプロジェクトの立ち上げ、DXチームの新設**  
基幹システム刷新を視野に入れ、検討加速。
- **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全船導入済。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。運用開始。

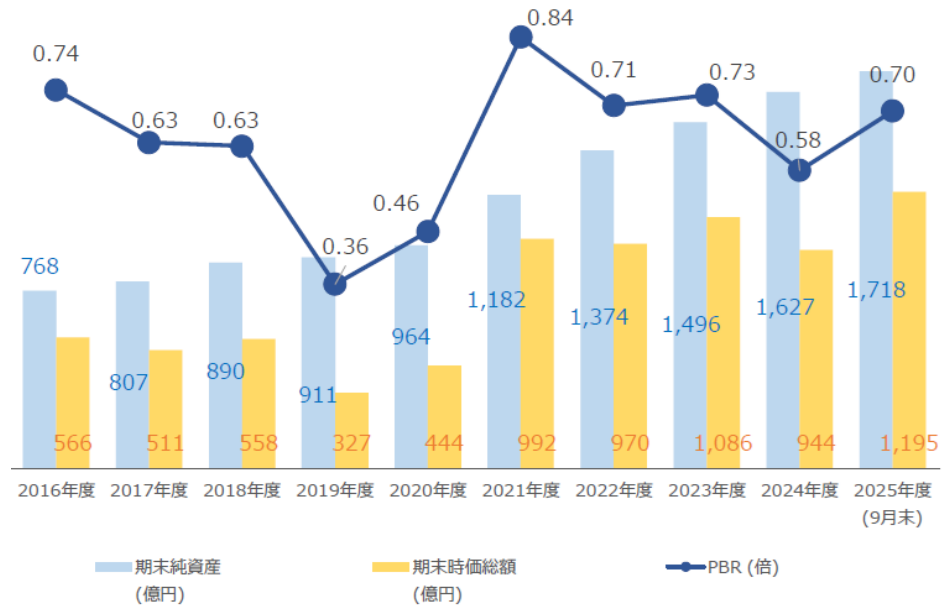
# (ご参考) 財務アウトック

## 当期純利益と期中株価の推移



2025年度  
 ※当期純利益は予測値  
 ※株価は4-9月実績

## 期末純資産・時価総額



# 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

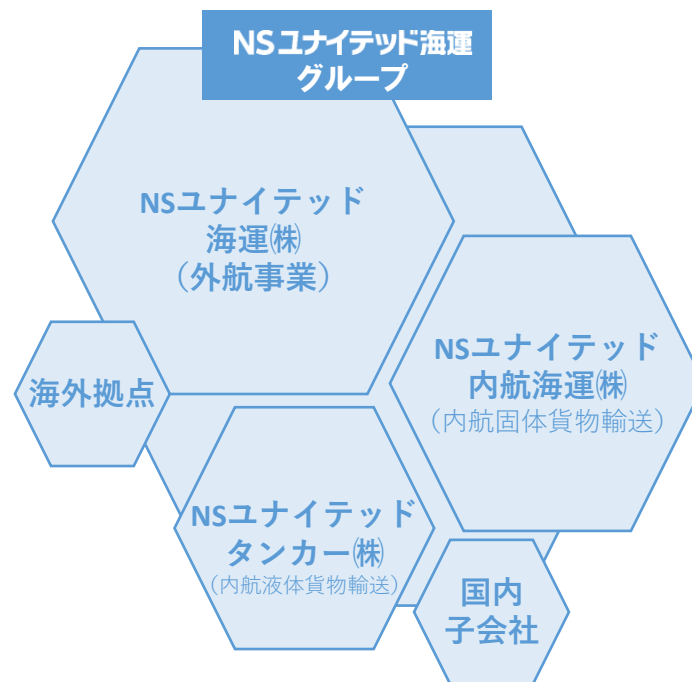
パーパス実現のために  
何をするのか

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](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：03-6895-6411

