

【表紙】

【提出書類】	有価証券報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2024年6月26日
【事業年度】	2023年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）
【会社名】	NSユニテッド海運株式会社
【英訳名】	NS UNITED KAIUN KAISHA, LTD.
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長 山中 一馬
【本店の所在の場所】	東京都千代田区大手町一丁目5番1号
【電話番号】	03(6895)6407
【事務連絡者氏名】	経理グループマネジャー 小林 勝利
【最寄りの連絡場所】	東京都千代田区大手町一丁目5番1号
【電話番号】	03(6895)6407
【事務連絡者氏名】	経理グループマネジャー 小林 勝利
【縦覧に供する場所】	株式会社東京証券取引所 (東京都中央区日本橋兜町2番1号)

## 第一部【企業情報】

## 第1【企業の概況】

## 1【主要な経営指標等の推移】

## (1) 連結経営指標等

回次		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
決算年月		2020年3月	2021年3月	2022年3月	2023年3月	2024年3月
売上高	百万円	148,415	138,454	195,941	250,825	233,100
経常利益	"	5,479	5,532	26,606	33,444	22,185
親会社株主に帰属する当期純利益	"	5,947	6,131	23,582	27,603	17,986
包括利益	"	4,665	6,825	25,190	27,702	18,661
純資産額	"	91,110	96,402	118,189	137,405	149,584
総資産額	"	248,522	270,760	274,871	275,784	286,344
1株当たり純資産額	円	3,866.04	4,090.63	5,015.17	5,830.65	6,347.53
1株当たり当期純利益金額	"	252.33	260.17	1,000.67	1,171.29	763.20
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益金額	"	-	-	-	-	-
自己資本比率	%	36.7	35.6	43.0	49.8	52.2
自己資本利益率	"	6.6	6.5	22.0	21.6	12.5
株価収益率	倍	5.5	7.3	4.2	3.5	6.0
営業活動による キャッシュ・フロー	百万円	16,905	22,654	32,881	42,930	31,015
投資活動による キャッシュ・フロー	"	39,935	25,012	139	1,958	13,059
財務活動による キャッシュ・フロー	"	16,099	10,051	29,915	32,392	12,067
現金及び現金同等物の期末 残高	"	19,753	27,613	31,215	40,264	47,069
従業員数	人	618	636	645	657	649

(注) 1. 潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載しておりません。

2. 「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日)等を2022年3月期の期首から適用しており、2022年3月期以降に係る主要な経営指標等については、当該会計基準等を適用した後の指標等となっております。

## (2) 提出会社の経営指標等

回次		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
決算年月		2020年3月	2021年3月	2022年3月	2023年3月	2024年3月
売上高	百万円	125,610	118,067	172,556	224,381	204,617
経常利益	"	8,808	7,440	30,807	40,145	20,580
当期純利益	"	6,235	4,436	27,461	32,390	16,691
資本金	"	10,300	10,300	10,300	10,300	10,300
発行済株式総数	千株	23,971	23,971	23,971	23,971	23,971
純資産額	百万円	73,765	77,585	102,636	126,387	137,292
総資産額	"	117,316	120,244	159,114	175,900	182,255
1株当たり純資産額	円	3,130.07	3,292.16	4,355.22	5,363.12	5,825.92
1株当たり配当額 (内1株当たり 中間配当額)	" (")	80.00 (45.00)	80.00 (30.00)	285.00 (95.00)	365.00 (170.00)	230.00 (80.00)
1株当たり当期純利益金額	"	264.58	188.24	1,165.25	1,374.44	708.26
潜在株式調整後1株当たり 当期純利益金額	"	-	-	-	-	-
自己資本比率	%	62.9	64.5	64.5	71.9	75.3
自己資本利益率	"	8.7	5.9	30.5	28.3	12.7
株価収益率	倍	5.2	10.0	3.6	3.0	6.5
配当性向	%	30.2	42.5	24.5	26.6	32.5
従業員数	人	207	212	215	232	234
株主総利回り (比較指標：TOPIX配当込 み)	% (%)	61.9 (90.5)	86.3 (128.6)	196.5 (131.2)	207.9 (138.8)	238.5 (196.2)
最高株価	円	2,568	2,173	5,470	5,340	5,470
最低株価	円	1,200	1,289	1,830	3,440	3,180

(注) 1. 潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載していません。

2. 最高株価及び最低株価は、2022年4月4日より東京証券取引所(プライム市場)におけるものであり、それ以前は東京証券取引所(市場第一部)におけるものであります。

## 2【沿革】

提出会社は、過度経済力集中排除法により日本製鐵株式会社から八幡製鐵株式会社、富士製鐵株式会社、および播磨耐火煉瓦株式会社とともに、日鐵汽船株式会社として1950年4月1日に分離独立し、1962年2月15日には東邦海運株式会社と合併し、新和海運株式会社となりました。

その後、2010年10月1日に日鉄海運株式会社と合併し、N S ユナイテッド海運株式会社となり、現在に至っております。

提出会社及び主要な関係会社の沿革は次のとおりです。

年月	概要
1950年4月	日鐵汽船株式会社創立（東京都千代田区丸の内二丁目2番地）。
1951年1月	東京、大阪、神戸の各証券取引所に上場登録を行う。
1956年9月	海運仲立業を主業務として中央海運株式会社を発足する。
1957年3月	近海区域就航船を保有増強する目的をもって晴海船舶株式会社を発足する。
8月	名古屋、福岡両取引所に上場登録を行う。
12月	ロンドン駐在員事務所を開設。
1959年3月	経営合理化の一環として、不動産管理部門を分離し東海興業株式会社を発足する。
1961年5月	内航船主会社として、日和産業海運株式会社を発足する。
1962年2月	日鐵汽船株式会社は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する。
"	本社事務所を東京都中央区京橋一丁目3番地に移転する。
"	東海興業株式会社を新和興業株式会社と改称する。
1964年5月	海運再整備法により企業集約が運輸大臣の確認をうけ完了。当社は日本郵船グループに属し、その系列会社になる。
1968年7月	中央海運株式会社は内航油送船業務を引き継ぎ、新和ケミカルタンカー株式会社と改称する。
1969年9月	ニューヨーク駐在員事務所を開設。
1970年1月	新和海運株式会社とMATTHEWS WRIGHTSON SHIPPING LTD.とで合弁方式による英国法人としてSHINWA (U.K.) LTD.を設立する。
1974年6月	日和産業海運株式会社は内航運送業を引き継ぎ、新和内航海運株式会社と改称する。
1975年1月	提出会社の株式が東京、大阪、名古屋、福岡の各上場証券取引所において、貸借銘柄として指定され取引が開始される。
3月	将来の用船船腹の安定供給を図ることを目的として、外国用船管理業務を主体とした子会社東洋マリン・サービス株式会社を設立する。
5月	アメリカ向けの船腹手当ならびに代理店自営を目的として、ニューヨークにSHINWA(U.S.A.) INC.を設立する。（駐在員事務所は閉鎖。）
1976年3月	南洋材輸送他近海部門を強化のためにインドネシアに合弁会社P.T.PAKARTI TATAを設立する。
1977年4月	メルボルン駐在員事務所を開設。
"	日産自動車株式会社の豪州向C.K.D.輸送引受に伴い輸送業務をスムーズに行うために産和ターミナル株式会社を発足する。
1981年2月	本社事務所を東京都千代田区内幸町二丁目2番2号（富国生命ビル）に移転する。
1985年4月	新和グループ内の船舶保守整備を目的として整備班が中心となり新和エンジニアリング株式会社を発足する。
1987年1月	情報化産業の発展に伴う新分野を開拓することを目的として情報システム部を分離し、株式会社サンライズシステムセンターを発足する。
1988年11月	船内荷役業務関係の事業化を図り、不定期船部港湾室を分離し、株式会社インターナショナルマリンコンサルティングを設立する。
1989年12月	船舶保守管理業務の効率化を図るため、新和マリン株式会社を発足する。
1991年3月	株式会社サンライズシステムセンターは、新和システム株式会社と改称する。
6月	保険代理店業務を行う新興産商株式会社は、新和興業株式会社より船用品販売等の営業部門を譲り受け、新和ライフ株式会社に改称する。
8月	企業体質の強化ならびに業績の安定向上を目的として子会社の新和興業株式会社を吸収合併する。
"	新和グループ内の船舶管理一元化を図るため、東洋マリン・サービス株式会社は新和マリン株式会社を吸収合併し、社名を新和マリン株式会社と変更する。

年月	概要
1991年11月 12月	経営基盤の強化を図るため、晴海船舶株式会社を解散する。 船舶貸渡業及び不動産業を目的として、株式会社新和テクノを発足する。
1992年4月	シンガポール駐在員事務所を開設する。
1993年4月 7月	メルボルン駐在員事務所を閉鎖し、シドニー駐在員事務所を開設する。 北京駐在員事務所を開設する。
1994年9月	本社事務所を東京都江東区亀戸一丁目5番7号(日鐵NDタワー)に移転する。
1995年1月 8月	香港駐在員事務所を開設する。 新和内航海運株式会社が、株式を日本証券業協会に店頭登録する。
1996年6月	香港現地法人として香港新和海運有限公司を設立する。
1998年2月	子会社の整理統合を目的として新晴海運株式会社を吸収合併する。
1999年11月	シンガポール法人としてDAJIN SHIPPING PTE LTDを設立する。
2001年6月	グループ各社の会計、給与・福利厚生、出納業務等の一元化を目的として新和ビジネスマネジメント株式会社を設立する。
2001年7月	南洋材・合板輸送の減少および所有船舶の売却により事業目的を終了したインドネシアの合併会社P.T.PAKARTI TATAを解散する。
2001年9月	所有不動産の売却により事業目的を終了した株式会社新和テクノを解散する。
2001年12月	新会社による事業の早期再建を図るため、新和エンジニアリング株式会社を解散し、同日付でコージェネレーション設備機器類の保守整備事業等を行う株式会社シンワ エンジニアリング・サービスを設立。
2002年2月	対象業務の縮小により2001年12月に解散した新和ライフ株式会社の総務・不動産管理受託業務を会社分割の方法により新和ビジネスマネジメント株式会社に承継させる。
2003年6月	コンテナ保守整備業から撤退し、事業目的を終了した産和ターミナル株式会社を解散する。
2004年7月	上海駐在員事務所を開設する。
2005年8月	本社事務所を東京都千代田区大手町一丁目8番1号(KDDI大手町ビル)に移転する。
2006年10月	北京駐在員事務所を閉鎖する。
2007年4月	DAJIN SHIPPING PTE LTDを完全子会社化のうえSHINWA (SINGAPORE) PTE.LTD.と改称し、ケミカル船事業を同社に移管する。
2008年3月	業務上の連携関係を一層強化するため新日本製鐵株式會社(現 日本製鐵株式会社)は当社株式を買増し、同社は当社の「その他の関係会社」(当社が他の会社の関連会社である場合における当該他の会社)となる。
2010年3月	新和内航海運株式会社が、新日本製鐵株式會社(現 日本製鐵株式会社)グループの一員である日本コークス工業株式会社との業務上の連携を強化するため同社の100%子会社である室町海運株式会社の全株式を取得し、子会社化する。
2010年4月	簡易吸収分割により、新和ビジネスマネジメント株式会社の、船舶(曳船)共有持分権に係る裸貸船事業を承継する。
2010年9月	本社事務所を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)に移転する。
2010年10月 " "	日鉄海運株式会社と合併し、商号をNSユナイテッド海運株式会社と改称する。 合併に伴い日鉄海運株式会社の子会社であったHOSEI SHIPPING S.A.及び、日邦マリン株式会社が子会社となる。 合併に伴い子会社の商号を以下のとおり改称する。 ・NSユナイテッドマリン株式会社(旧 新和マリン株式会社) ・NSユナイテッドビジネス株式会社(旧 新和ビジネスマネジメント株式会社) ・NSユナイテッドシステム株式会社(旧 新和システム株式会社) ・NS UNITED SHIPPING (SINGAPORE) PTE.LTD.(旧 SHINWA (SINGAPORE) PTE.LTD.) ・NS UNITED SHIPPING (U.K.) LTD.(旧 SHINWA (U.K.) LTD.) ・NS UNITED SHIPPING (U.S.A.) INC.(旧 SHINWA (U.S.A.) INC.) ・NS UNITED SHIPPING (H.K.) CO., LTD.(旧 SHINWA SHIPPING (H.K.)CO.,LTD.)

年月	概要
2011年2月	NS UNITED SHIPPING (SINGAPORE) PTE.LTD.が、同社の行うケミカル船事業と近海貨物船事業の事業活動及び採算を明確化するため、シンガポールに設立した当社100%子会社2社(ケミカル船事業を含むウェット事業をNS UNITED TANKER PTE.LTD.(連結子会社)、ドライバルク事業をNS UNITED BULK PTE.LTD.(非連結・持分法非適用子会社))に、それぞれ譲渡する。
2012年9月	株式会社シンワ エンジニアリング・サービスの当社保有全株式を同社に譲渡し、資本関係を解消する。
2013年3月	名古屋、福岡の両証券取引所への上場を廃止する。
2014年2月	NSユニテッドマリン株式会社から当社へ船舶管理業務を移管する。同社はNSユニテッドマリンサービス株式会社と改称し、安全監督・新造船建造監督を主とした業務に特化する。
2014年7月	新和ケミカルタンカー株式会社をNSユニテッドタンカー株式会社と改称する。
2014年10月	新和内航海運株式会社をNSユニテッド内航海運株式会社と改称する。
2015年8月	NSユニテッド内航海運株式会社を完全子会社化する。(完全子会社化に先んじて、同社は東京証券取引所JASDAQ(スタンダード)上場を廃止)
2017年4月	日邦マリン株式会社はNSユニテッドマリンサービス株式会社を吸収合併し、社名をNSユニテッドマリンサービス株式会社と変更する。
2017年9月	ロンドン駐在員事務所を閉鎖する。
"	香港駐在員事務所を閉鎖する。
"	シドニー駐在員事務所を閉鎖する。
2018年10月	NSユニテッドマリンサービス株式会社は株式会社インターナショナルマリンコンサルティングを吸収合併する。
2019年10月	2018年3月29日付当社取締役会における外航ケミカルタンカー事業撤退決議を受け、事業目的を終了したNS UNITED TANKER PTE.LTD.(連結子会社)を解散する。

### 3【事業の内容】

- (1) 当社グループは、提出会社(NSユニテッド海運株式会社、以下当社という。)のほか子会社63社、関連会社4社及びその他の関係会社2社により構成されており、海運業及び海運附帯事業を主たる業務としております。当該事業に係る当社並びに子会社及び関連会社の位置付けは次のとおりです。なお、事業区分は連結財務諸表に関するセグメントの区分と同一です。

当社：運賃、貸船料、運航手数料等を収受する外航海運事業を営んでおります。

子会社及び関連会社：

外航海運事業

- ・当社への外航船舶貸渡業を主とする会社(会社数47社)  
 NEW HARVEST S.A.、HIGHLAND MARITIME S.A.、HOSEI SHIPPING S.A. 他
- ・船舶管理業、海運仲立業等の海運附帯事業を行う会社(会社数7社)  
 NSユニテッドマリンサービス(株) 他
- ・運賃、貸船料、運航手数料等を収受する外航海運事業を主とする会社(会社数1社)  
 NS UNITED BULK PTE.LTD.

内航海運事業

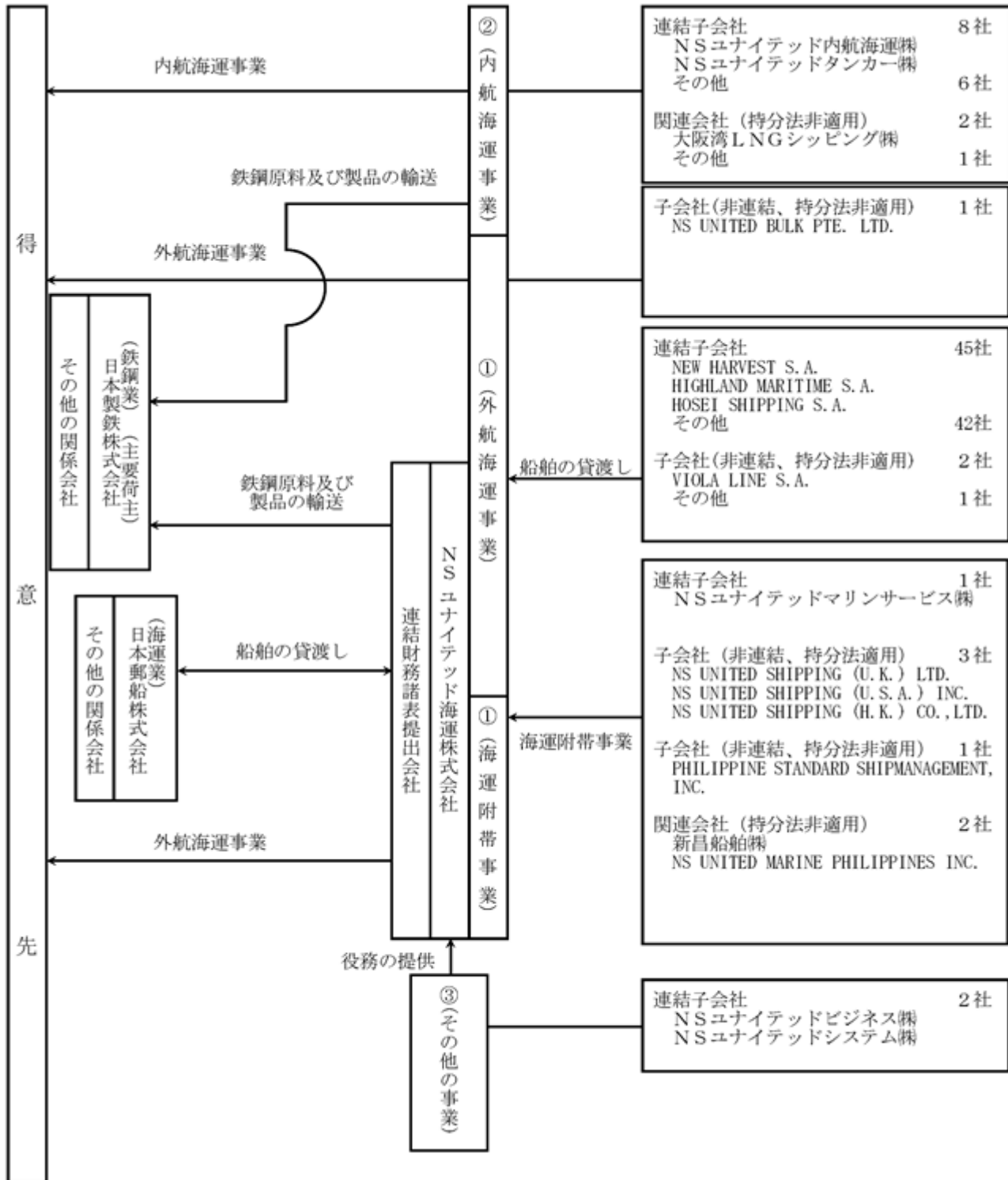
- ・運賃、貸船料、運航手数料等を収受する内航海運事業を主とする会社(会社数10社)  
 NSユニテッド内航海運(株)、NSユニテッドタンカー(株) 他

その他

- ・情報サービス業等を行う会社(会社数2社)  
 NSユニテッドシステム(株)、NSユニテッドビジネス(株)

- (2) 日本製鉄株式会社は当社のその他の関係会社であり、当社の事業上重要で、継続的な緊密関係にあります。

- (3) 以上について図示すると次のとおりです。



## 4【関係会社の状況】

## (1) 連結子会社

名称	住所	資本金	主要な事業の内容	議決権の所有割合(%)	関係内容		
					役員の兼任等	営業上の取引	資金援助
N S ユナイテッド内航海運(株)	東京都千代田区	百万円 718	内航海運事業	100.00	有	-	-
N S ユナイテッドタンカー(株)	東京都千代田区	百万円 180	内航海運事業	100.00	有	-	債務保証
N S ユナイテッドマリンサービス(株)	東京都千代田区	百万円 20	外航海運事業	100.00	有	当社に対する 船員派遣・安全監督・新造船建造監督	-
N S ユナイテッドビジネス(株)	東京都千代田区	百万円 45	その他	100.00	有	当社の総務・経理業務受託	-
N S ユナイテッドシステム(株)	東京都千代田区	百万円 50	その他	100.00	有	当社に対するシステム管理	-
NEW HARVEST S.A.	PANAMA CITY PANAMA	US\$ 20,000	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金 債務保証
NEW GRACE MARITIME S.A.	PANAMA CITY PANAMA	US\$ 1,000	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	-
AQUAMARINE OCEAN S.A.	PANAMA CITY PANAMA	US\$ 1,000	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	-
BEETLE SHIPPING S.A.	PANAMA CITY PANAMA	US\$ 1,000	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
CAMOMILE MARITIME S.A.	PANAMA CITY PANAMA	US\$ 1,000	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
ENERGY21 SHIPPING S.A.	PANAMA CITY PANAMA	US\$ 1,000	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
FAIRWAY SHIPPING S.A.	PANAMA CITY PANAMA	US\$ 1,000	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
GLINT SHIPPING S.A.	PANAMA CITY PANAMA	US\$ 2,000	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	-
HIGHLAND MARITIME S.A.	PANAMA CITY PANAMA	US\$ 1,000	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
KALEIDOSCOPE SHIPPING S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
MAREA BUENA S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
NARCISSUS MARITIME S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金 債務保証
ORCHIDEA MARITIME S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金 債務保証



名称	住所	資本金	主要な事業の内容	議決権の所有割合(%)	関係内容		
					役員の兼任等	営業上の取引	資金援助
PLEIADES SHIPPING S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
QUARK SHIPPING S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
RAINBOW QUEST SHIPPING S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
SALVIA MARITIME S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
VELA MARITIME S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
WODEN MARITIME S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
XANADU MARITIME S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	債務保証
YGGDRASIL MARITIME S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	-
ZEPHYROS LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
ACACIA LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
BOND LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金 債務保証
CARA LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	-
DENEK LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
EMMA LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金 債務保証
FUJI LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	-
GARDENIA LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金 債務保証
HYDRANGEA LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
KERRIA LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶貸付	貸付金
LINDEN LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶貸付	貸付金 債務保証
MAYFLOWER LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶貸付	貸付金 債務保証
PANSY LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶貸付	貸付金 債務保証
HOSEI SHIPPING S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 5	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金 債務保証

名称	住所	資本金	主要な事業の内容	議決権の所有割合(%)	関係内容		
					役員の兼任等	営業上の取引	資金援助
ROSSO LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金 債務保証
SELENITE LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金 債務保証
TIGER HEART SHIPPING S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金 債務保証
QUINCE LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金 債務保証
UPSTREAM LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金 債務保証
NAVIGATOR LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	-
OREGANO LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
XCEL LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金 債務保証
YEASTER LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金 債務保証
ZIPANG LINE S.A.	PANAMA CITY PANAMA	百万円 0.1	外航海運事業	100.00	有	当社に対する船舶の貸付	貸付金
協和汽船(株)	福岡県福岡市 博多区	百万円 100	内航海運事業	1 100.00 (100.00)	無	-	-
尻屋運輸(株)	青森県下北郡	百万円 10	内航海運事業	1 100.00 (100.00)	無	-	-
N S ユナイテッド内航マリン(株)	東京都千代田区	百万円 3	内航海運事業	1 100.00 (100.00)	無	-	-
室町海運(株)	東京都千代田区	百万円 10	内航海運事業	1 100.00 (100.00)	無	-	-
(株)二丈海運	福岡県福岡市 博多区	百万円 3	内航海運事業	2 100.00 (100.00)	無	-	-
中央海運(株)	東京都千代田区	百万円 10	内航海運事業	3 100.00 (100.00)	無	-	債務保証

(注) 1. 上記以外に持分法適用会社が3社あります。

2. 「主要な事業の内容」欄には、セグメント情報に記載された名称を記載しております。

3. 議決権所有割合の( )内は、関係会社を通じ間接所有している場合、それらの関係会社が所有する割合の合計で内数、1はN S ユナイテッド内航海運(株)、2は協和汽船(株)、3はN S ユナイテッドタンカー(株)の所有であります。

4. N S ユナイテッド内航海運(株)は、売上高の連結売上高に占める割合が10%を超えております。

主要な損益情報等 (1) 海運業収益 26,537百万円

(2) 経常利益 2,864百万円

(3) 当期純利益 1,948百万円

(4) 純資産額 14,055百万円

(5) 総資産額 29,291百万円

## (2) その他の関係会社

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業 の内容	議決権の 被所有割 合(%)	関係内容		
					役員の 兼任等	営業上の取引	資金援助
日本製鉄(株)	東京都千代田区	419,799	鉄鋼の製造 販売等	33.42	有	鉄鋼原料及び 製品の輸送	-
日本郵船(株)	東京都千代田区	144,319	海運業	18.38	有	船舶の貸付 船舶の借入	-

(注) 1. 日本製鉄(株)、日本郵船(株)は、有価証券報告書を提出しております。

2. 日本郵船(株)の当社議決権の所有割合は18.38%ですが、影響力基準によりその他の関係会社に該当していません。

## 5 【従業員の状況】

## (1) 連結会社の状況

2024年3月31日現在

セグメントの名称	従業員数(人)
外航海運事業	244
内航海運事業	371
その他	34
合計	649

## (2) 提出会社の状況

2024年3月31日現在

従業員数(人)	平均年齢(歳)	平均勤続年数(年)	平均年間給与(円)
234	40.2	13.8	11,432,364

(注) 1. 従業員の平均年間給与には基準外賃金及び賞与が含まれております。

2. 外航海運事業の単一セグメントであるため、セグメント毎の記載を省略しております。

## (3) 労働組合の状況

## 陸員

提出会社については、N S ユナイテッド海運労働組合が1962年5月15日に結成され、現在に至っております。労働組合との間に特記すべき事項はありません。

## 海員

当社グループの海上従業員は、全国単一労働組合である全日本海員組合に加入しております。労働組合との間に特記すべき事項はありません。

(4) 管理職に占める女性労働者の割合、男性労働者の育児休業取得率及び労働者の男女の賃金の差異  
提出会社

当事業年度				
管理職に占める 女性労働者の割合(%) (注)1.	男性労働者の 育児休業取得率(%) (注)2.	労働者の男女の賃金の差異(%) (注)1.		
		全労働者	正規雇用労働者	パート・有期労働者
0.0	71.4	73.5	74.1	77.2

## 連結子会社

当事業年度					
名称	管理職に占める 女性労働者の割合(%) (注)1.	男性労働者の 育児休業取得率 (%) (注)2.	労働者の男女の賃金の差異(%) (注)1.		
			全労働者	正規雇用労働者	パート・有期労働者
NSユナイテッド内航海運(株)	0.0	33.3	71.7	71.2	-

## 連結会社

当事業年度				
管理職に占める 女性労働者の割合(%)	男性労働者の 育児休業取得率(%)	労働者の男女の賃金の差異(%)		
		全労働者	正規雇用労働者	パート・有期労働者
0.8	52.6	85.2	85.0	96.6

- (注)1. 上記指標のうち、管理職に占める女性労働者の割合、及び労働者の男女の賃金の差異の数値は、「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)の規定に基づき算出したものであります。
2. 上記指標のうち、男性労働者の育児休業取得率の数値は、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」(平成3年法律第76号)の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」(平成3年労働省令第25号)第71条の4第1号における育児休業等の取得割合を算出したものであります。
3. 連結子会社における各指標の数値について、「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)の規定による公表義務の対象ではない会社は、記載を省略しております。
4. 連結会社における各指標の数値は、提出会社および国内の連結子会社を合計して算出したものであります。

## 第2【事業の状況】

### 1【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】

当社グループの経営方針、経営環境及び対処すべき課題等は、以下のとおりであります。

なお、文中の将来に関する事項は、当連結会計年度末現在において当社グループが判断したものであります。

#### (1) 経営方針・経営戦略等

海運業は、さまざまな物資や人の輸送を通じて世界中の国々と地域を結び、人々の暮らしを豊かにするという使命を担っており、経済のグローバル化に伴い、その役割はますます重要なものとなりました。こうした認識のもと、当社グループは、以下のグループ企業理念を掲げ、誠実で良質な海上輸送サービスをお客様に提供できるよう、創意工夫を重ねています。

#### 〔基本理念〕

N S ユナイテッド海運グループは、誠実で良質な海上輸送サービスの提供を通じて社会の発展に貢献します。

#### 〔経営理念〕

##### 1 (信用・信頼)

信用・信頼される堅実な経営を実践し、グループ全体の企業価値を高めます。

##### 2 (安全運航・環境保全)

常に船舶の安全運航に努めるとともに、船舶運航技術の向上に向け日々研鑽を積むことにより、海洋をはじめとする地球環境保全の一翼を担います。

##### 3 (お客様への即応・自己変革)

お客様の要請に即応しつつ自らも変革に努め、さらなる進歩を目指して挑戦します。

##### 4 (人を育て活かす)

人を育て活かし、働く喜びを実感できる活力溢れるグループを築きます。

当社はこの理念の具現化を目指し、鉄鋼原料をはじめとする資源・エネルギー・製品などの海上輸送分野における創立以来の長年の伝統と、2010年の合併後の構造改革や船隊整備による経営基盤の強化により、内外航に亘る専門性と総合力を兼ね備えた海運会社としてさらに大きな安心と信頼を獲得して参りました。

当社は本年3月29日に2024年度～2027年度を対象期間とする中期経営計画『FORWARD 2030 Challenge for innovation and further growth with U』を策定しました。『FORWARD 2030 』では、2030年に向けたビジョンを「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目指します」と定義し、前中期経営計画の重点戦略の実行により構築した堅固な財務基盤をベースに、カーボンニュートラルへの取り組みを通じた持続的な成長と企業価値最大化に向けた経営戦略を実行して参ります。

#### (2) 経営環境、優先的に対処すべき事業上及び財務上の課題、目標とする経営指標

次期の事業環境は、引き続き鉄鉱石・穀物の堅調な海上荷動きが期待されます。船腹供給面では、船主が主力となる次世代燃料を慎重に見極めていることや船価の高止まりを背景に、新造船発注は低水準で推移しています。また、EEXI(Energy Efficiency Existing Ship Index)やCII(Carbon Intensity Indicator)に加えて、2024年からEU-ETS(欧州域内排出量取引制度)が海運セクターに適用開始となるなど、環境規制が本格化し、船腹供給の引き締めに寄与すると予想されます。一方で、中東情勢の緊迫化や、各国の金融引き締めの継続による経済活動の停滞がドライバルク市況の下押し要因として想定されます。またパナマ運河・スエズ運河の通航制限等が海上荷動きに与える影響も懸念されます。当社ではかかる事業上のリスクに対し細心の注意を払い、事業運営を行って参ります。

また、2024年度～2027年度を対象期間とする中期経営計画『FORWARD 2030 Challenge for innovation and further growth with U』では、事業戦略として「新規成長事業領域の拡大」「既存中核事業領域の深化」を掲げ、これらの事業戦略を支える取り組みとして人的資本戦略やDX戦略などサステナビリティへの取り組みを一層強化して参ります。

#### 《中期経営計画の取組状況》

##### 1) 事業戦略・成長戦略

『FORWARD 2030 』では、2050年カーボンニュートラル実現に向けた環境ロードマップに沿った新たなGHG削減目標を設定しました。今後メタノール二元燃料船(メタノールと重油の両方を燃料として使用可能なエンジンを搭載した船舶。重油と比較してGHG排出量の大幅な削減が見込まれる。)やバイオ燃料、アンモニア燃料船の導入等により、2030年にGHG年間排出量を2019年比25%削減します。2030年以降はグリーン燃料によるゼロエミッション船の導入を進め、2050年までのカーボンニュートラルを目指します。

上記2030年GHG削減目標達成に向けた投資・取り組みを進めつつ企業価値の向上を実現するための事業戦略・成長戦略として、「新規成長事業領域の拡大」「既存中核事業領域の深化」を掲げました。

##### 新規成長事業領域の拡大

カーボンニュートラル実現に向けて、製鉄会社の製鉄プロセス脱炭素化に伴う還元鉄、スクラップや液化CO2などの輸送需要の将来的な増大や、次世代エネルギーとして期待されるアンモニアや水素など新たなリキッドバルク輸送需要の拡大など、海上輸送需要の変化を内外航とも的確に捉え、新規貨物輸送船隊の整備を進め事業領域を拡大していきます。また、ゼロエミッション船導入に向けた取り組みの一環として国立研究開発法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)による「グリーンイノベーション基金事業」に採択されているアンモニア燃料船の共同プロジェクトにおけるアンモニア燃料船の保有・運航を予定しており、2024年4月には6社によるアンモニア燃料船の共同開発に関する覚書を締結しました。

既存中核事業領域の深化

メタノール二元燃料船をいち早く建造し環境対応で顧客と協働する中で、長期契約による安定収益を確保していきます。また、海外顧客に対してもメタノール二元燃料船隊で長期の契約獲得を目指します。加えて、経済成長が見込まれるインド、東南アジア方面への一層の展開を図るため、バンコク駐在員事務所を新設しました。インド展開を眺むシンガポール現地法人に加え、バンコク駐在員事務所は日本からの輸出鋼材のケアによる輸送品質の向上を図るとともに、東南アジア発着貨物の新たな拠点として整備していく方針です。

2) 事業戦略を支える取り組み

人的資本戦略

新たな市場への挑戦、脱炭素化に向けた技術革新など中長期的な事業戦略を担える人材の確保・育成のため、人事制度を刷新いたしました。挑戦・成果を評価する制度を定着させると共に、教育・研修制度をさらに拡充します。また、戦略業務に専心できる職場環境の整備・働きやすさの向上を推進することでエンゲージメントを高め、人的資本の価値最大化を目指します。また、人権デューデリジェンス（企業が人権侵害に関わるリスクを特定し、対処する適切で継続的な取り組みのこと。）の推進、Well-beingの実現により人権を尊重する意識の向上を図ります。

サステナブル SHIPPING 戦略

安全運航の徹底のため、船員のWell-beingの最大化・エンゲージメントの向上に取り組むことで国内外の優秀な船員と海技士の確保・育成に努め、重大事故・災害ゼロを目指します。

さらに、新燃料船への配乗・液体貨物輸送への展開など成長戦略を支える有資格船員の育成を進めてまいります。

ガバナンス強化

環境変化に対する迅速な意思決定の実現と全社的なモニタリングの強化を図り、ステークホルダーとの対話を通じて中長期的な企業価値の向上を目指します。中期経営計画の進捗状況を継続的にモニタリングし、環境変化への対応や成長戦略など長期的な課題に関する議論を充実させ取締役会の実効性向上を図ります。

DX戦略

事業戦略を支える前述3つの取り組みを強化すべくDX推進に取り組み、社員が高度な戦略業務に専心できる職場環境を整備します。また、船舶DXを推進し、事故・災害の予防保全、船舶管理の高度化、運航効率改善を目指します。

3) 財務目標

中期経営計画の財務目標として、以下を設定いたします。

	2027年度	2030年度
営業利益	200億円	ネットD/Eレシオ1.0倍以下と財務規律を維持しつつ、継続的な利益成長により株主資本コスト7%を十分に上回るROE10%以上を目指します。
ROE	10%	
ネットD/Eレシオ	1.0倍以下	

4) 投資計画

安定収益事業に加え、成長戦略から着実に利益を上げて営業キャッシュ・フローを積み上げ、2030年までNet DERを1.0倍以下に抑えつつ、財務レバレッジを効かせて3,000億円に迫る規模の投資を実行し、収益の安定性強化と中長期的な利益の成長を目指します。既存船のリプレイスなど中核事業への投資は2,150億円、メタノール二元燃料化やバイオ燃料の確保といった環境投資に450億円、船員訓練センター設立など人材育成とDX関連に100億円の投資を実行します。このうち、メタノール二元燃料船など新燃料船への投資は1,650億円を予定しています。

《株主還元策》

当社は、株主に対する利益の還元を経営上重要な施策の一つとして位置づけ、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、経営成績に応じた利益還元として、連結業績に対する配当性向は30%を基準とし、更なる株主還元の強化を検討します。次世代燃料船の建造など将来の成長に必要な内部留保資金を確保しつつ、安定配当の継続的な実施により、株主をはじめステークホルダーの皆様にとって魅力的な事業会社になることを目指して参ります。当事業年度（2024年3月期）については「第4 提出会社の状況 3 配当政策」をご参照ください。

## 2【サステナビリティに関する考え方及び取組】

文中の将来に関する事項は、当連結会計年度末現在において判断したものであります。

当社のサステナビリティに関する基本的な考え方

当社は2021年10月に、当社と社会のあるべき関わり方を整理し、従業員による討議と取締役会における議論を踏まえ、当社グループのパーパスとして「海上物流で、共に世界の今をつくる責任、未来へとつなぐ責任を果たす」を制定いたしました。

また、サステナビリティ基本方針を制定するほか、自社にとり、またステークホルダーにとって優先的に取り組むべきサステナビリティに関する重要な経営課題として、以下の6つのマテリアリティを特定し、課題解決に継続的に取り組んでおります。

### サステナビリティ重要課題（マテリアリティ）

- ・最優先である安全運航の徹底
- ・環境保全・気候変動への取り組み強化
- ・輸送品質向上による顧客満足度の向上
- ・人材の育成・評価、D&I、人権
- ・技術、イノベーション、DX
- ・健全なガバナンス、BCP

加えて、2024年3月には、脱炭素社会への貢献のため、SDGs目標年度でもある2030年、その先の2050年にカーボンニュートラル達成に向け、中期経営計画「FORWARD 2030 Challenge for innovation and further growth with U」（2024～2027年）を策定いたしました。中期経営計画の中では「2050年GHGネットゼロに向けた環境ロードマップ」を定め、その実現に向け取り組んでおります。

各マテリアリティのリスクやマイナスの影響を抑止することにとどまらず、環境と社会にプラスの影響となるよう、リスクを機会に、当社独自の事業活動を通じて環境価値・社会価値との両立・統合を図ってまいります。

### (1) ガバナンス

当社は以下の体制により、サステナビリティへの取り組みを通じて、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ます。また従来のESG総合委員会を発展させる形でサステナビリティ委員会を設立し、開催回数を増やすとともに、サステナビリティに関する課題解決に向け具体的な議論に取り組めます。

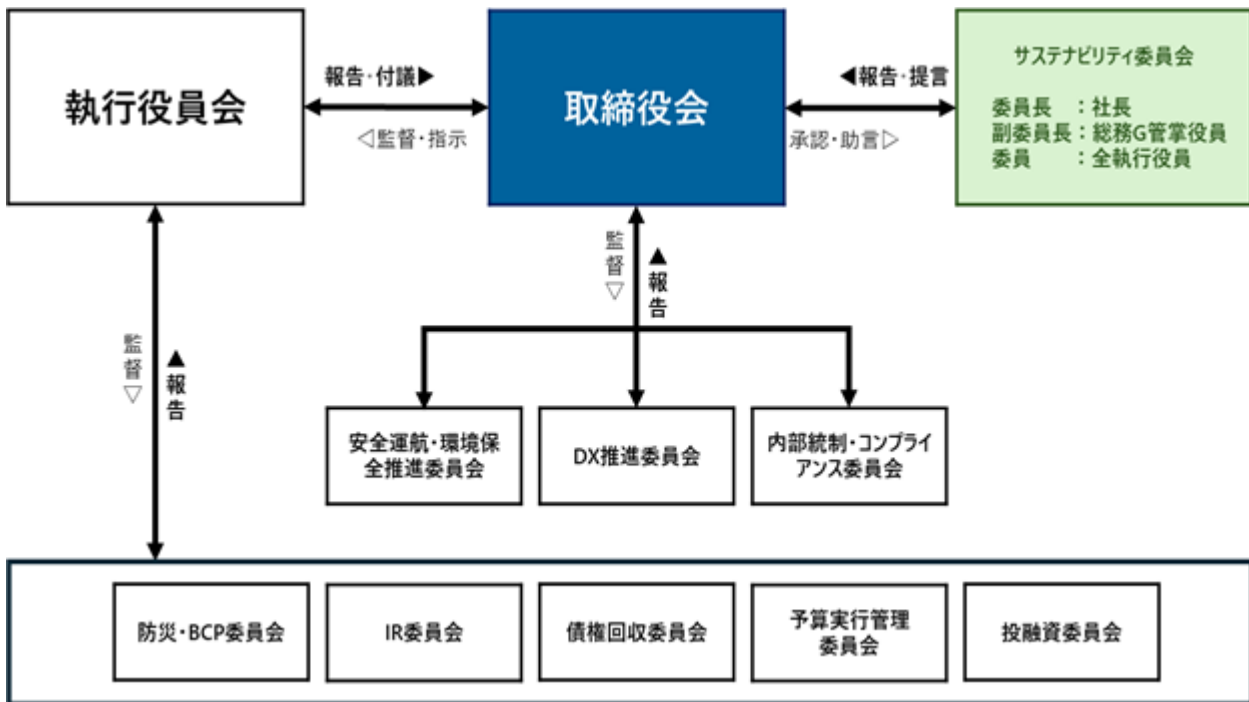
#### a. サステナビリティ委員会

2024年6月に社長執行役員を委員長、全執行役員を委員とするサステナビリティ委員会を設立しました。本委員会は、人権、気候変動、生物多様性、非財務情報開示など、サステナビリティ全般の事項に特化し、取締役会に報告、提言を行ってまいります。

#### b. ESG経営推進チーム

2023年7月には、主に人権やガバナンスに関する取り組みや、社内教育、非財務情報開示、DX/ITを主管とするESG経営推進チームを設立しました。人的資本経営を推進する秘書・人事チームや、環境負荷低減に取り組む環境保全推進チーム等、関連部署と連携し、サステナビリティへの取り組みにおける実効性の向上に取り組めます。

## サステナビリティ推進体制図



## (2) リスク管理

当社は、サステナビリティ重要課題（マテリアリティ）について、外部環境の変化を考慮しつつ、課題ごとにリスクと機会を整理し取り組んでおります。各委員会での協議、また、協議結果の取締役会への報告を行い、当社グループ全体のリスク管理体制の中で、対策・改善を推進しております。

執行役員会	中期経営計画内、サステナビリティの取り組みに関する進捗のモニタリング
サステナビリティ委員会	人権、気候変動、生物多様性、非財務情報開示など、サステナビリティ全般についての協議
内部統制・コンプライアンス委員会	全社リスクの評価・管理、ガバナンス、コンプライアンスについての協議
安全運航・環境保全推進委員会	安全運航、海難事故、環境保全についての協議
DX推進委員会	サイバーセキュリティについての協議



## &lt; サステナビリティ重要課題（マテリアリティ）毎のリスクと機会 &gt;

マテリアリティ	リスク	機会	主要な取り組み
最優先である 安全運航の徹底	<ul style="list-style-type: none"> <li>事故発生による顧客の信頼失墜</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事故発生リスクの低減と競争力強化、顧客の信頼獲得</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全運航の更なる徹底により、事故による停船時間を低減</li> <li>全船年1回の保守検船実施</li> </ul>
環境保全・ 気候変動への 取り組み強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>次世代燃料船への投資が遅れ、環境保全に後ろ向きと評価</li> <li>次世代燃料の供給インフラの整備が進まない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サプライチェーンの環境負荷低減を重視する顧客と契約獲得</li> <li>次世代燃料の供給インフラ整備など新たな機会へ参画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>メタノール船DF船、アンモニア積載可能LPG DF船など新燃料船へ積極投資</li> <li>GHG年間排出量を2030年までに2019年比25%削減</li> <li>バイオ燃料の安定確保</li> </ul>
輸送品質 向上による 顧客満足の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>サービス品質の低下に伴う貨物輸送シェア縮小</li> <li>安定収益基盤が損なわれるリスク</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>次世代燃料船を含めた環境対応船の導入促進</li> <li>製鉄プロセス脱炭素化に伴う貨物の輸送機会増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境対応船で顧客の脱炭素化に協働</li> <li>還元鉄、スクラップ、液化CO2など脱炭素化に伴う貨物の輸送 需要へ対応</li> </ul>
人材の育成・評価 D&I 人権	<ul style="list-style-type: none"> <li>勤労意欲の低下、業務の非効率</li> <li>人権侵害などによる社会的信用や信頼の失墜、取引機会の喪失</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>労働生産性の向上と競争力強化、エンゲージメント向上</li> <li>人権意識の向上により社会的評価が高まり、多様な人材を確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>キャリア形成のための教育・研修制度を拡充し戦略業務を担える人材を育成</li> <li>人権DDの対象範囲拡大</li> <li>女性・シニアの活躍を促進する職場環境の整備</li> </ul>
技術、イノベーション、DX	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の仕組みに固執し、必要な変革の遅れ、競争力低下</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶管理の高度化、事故・災害の予防保全</li> <li>時代の変化に進んで対処し、他社との差別化、商圏の維持拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶DXを推進し、事故予防保全装置、運航支援システムを整備</li> <li>デジタルコア人材の育成</li> </ul>
健全な ガバナンス、BCP	<ul style="list-style-type: none"> <li>ガバナンス機能不全による企業価値毀損、株価下落</li> <li>本社機能喪失、事業継続不能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>透明性確保により信用が高まる</li> <li>輸送サービス提供の継続による社会貢献</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>取締役会による中期経営計画などの長期的な課題の継続的なモニタリング</li> <li>ステークホルダーとの積極的な対話を通じ企業価値の向上を目指す</li> <li>BCP(事業継続計画)からBCM(事業継続マネジメント)へ</li> </ul>

なお、当社グループにおけるリスクマネジメントの取り組みについては「3 事業等のリスク」にも記載しております。

## (3) 戦略

上記リスクと機会の認識のもと、当社は2024年3月に発表した中期経営計画「FORWARD 2030 Challenge for innovation and further growth with U」において、「人的資本戦略」「サステナブル SHIPPING戦略」「ガバナンス強化」「DX戦略」の4つの戦略を策定しました。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ってまいります。

## 人的資本戦略

事業環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな市場への挑戦、脱炭素化に向けた技術革新など、中長期的な事業戦略を担える人材の確保・育成が必要</li> <li>・サプライチェーン全体での人権リスクの防止・軽減など「ビジネスと人権」への関心の高まり</li> </ul>	
計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・グローバルな海運会社として、人権意識や環境問題への取り組みが企業価値を向上</li> <li>・戦略業務に専心できる職場環境の整備によるエンゲージメント向上</li> </ul>	
戦略	人財を育て、活かす	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人材育成・研修体系を整備し人的資本の価値最大化を目指す</li> <li>・挑戦・成果を評価する人事制度の運用</li> <li>・キャリア形成のための教育・研修制度拡充</li> <li>・事業戦略実現のための要員・採用施策</li> <li>・女性・シニアの活躍推進</li> </ul>
	社会的責任を果たす	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人権DDの推進、Well-beingの実現により人権を尊重する意識の向上を図る</li> <li>・サプライチェーン全体における人権尊重を徹底し、人権侵害の予防・軽減・救済に取り組む</li> <li>・働きやすさの向上と健康経営の推進</li> </ul>

## サステナブル SHIPPING戦略

事業環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ禍により船員の交代難が発生し、長期乗船など労働環境が悪化</li> <li>・「ビジネスと人権」意識の高まりとともに、船員のWell-being向上などが求められる</li> <li>・陸から海へのモーダルシフトが進む内航海運業界でも船員不足は深刻</li> </ul>	
計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「人権DDの対象範囲の拡大」「船員のWell-beingの最大化」「エンゲージメントの向上」により、船員の判断力、創造力を最大限に発揮できる職場環境を実現</li> <li>・職場環境の整備により、優秀な船員を確保し、競争力の源泉とする</li> </ul>	
戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全運航の徹底のため、国内外の優秀な船員と海技士の確保・育成に努め重大事故・災害ゼロへ</li> <li>・新燃料船への配乗・液体貨物輸送への展開など成長戦略を支える有資格船員の育成</li> </ul>	
	継続的な次世代船員の確保	新卒採用の継続、採用先の多様化
	船員の教育・訓練システム強化	育成プランの充実・明確化、システム連携の高度化
	船舶管理機能強化	監督育成の強化、IT/DXの積極的な導入
	2050年カーボンニュートラルの実現	2030年GHG総排出量削減目標達成に向けた環境ロードマップの実行・次世代燃料の導入検討
	運航効率追求	省エネ装置導入、超減速の深度化

## ガバナンス強化

事業環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>海運業界を取り巻く事業環境の変化による経営リスクの増大と、リスクマネジメント強化の必要性が高まる</li> <li>多様なステークホルダーに対する社会的責任を果たすためコーポレート・ガバナンス強化が求められる</li> </ul>	
計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境変化に対する迅速な意思決定の実現と、全社的なモニタリング機能の強化を図る</li> <li>ステークホルダーとの対話を通じて中長期的な企業価値の向上を目指す</li> </ul>	
戦略	中期経営計画の進捗状況を継続的にモニタリングすることで、環境変化への対応や、成長戦略など長期的な課題に関する議論を充実させることにより取締役会の実効性向上を図る	
	取締役会の実効性	取締役会の実効性評価アンケートを通じた運営の改善
	コンプライアンス体制強化	社内教育の充実、取り組み強化
	リスク管理	各組織が自律的に対応できるリスクカルチャーの醸成
	情報管理	情報管理の徹底、情報セキュリティの強化による安全性向上
	情報開示	公平かつ迅速な情報開示の強化

## DX戦略

事業環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境対応による海運業界の構造変化を踏まえた価値創造モデルの構築</li> <li>脱炭素化や「ビジネスと人権」を意識した顧客ニーズに応える船舶管理の高度化</li> <li>多様なステークホルダーの立場を踏まえた公正かつ迅速な意思決定</li> </ul>	
計画	人的資本戦略	DX推進により社員が高度な戦略業務に専心できる職場環境を整備する
	サステナブルシッピング戦略	船舶DXを推進し事故・災害の予防保全、船舶管理の高度化、運航効率改善
	ガバナンス強化	DX推進によりモニタリング効率化を含むガバナンスの強化を図る
戦略	サイバーセキュリティの強化	
	船舶DX	予防保全装置、作業支援ロボ、運航支援システム
	IT人材育成	IT研修の拡充、デジタルコア人材の育成
	基幹システム投資	新基幹システム検討、営業支援システム、会計システム
	業務高度化	業務高度化投資、人事DXの活用、DXによる業務の効率化
	デジタル教育の加速	

## a. 気候変動による影響の分析

気候変動という長期的かつ不確実性の高い事象に関するリスク・機会を特定し、それらが当社グループにおよぼし得る影響について主観を排除した議論を行うために、TCFD提言に沿ったシナリオ分析を行いました。

シナリオ分析においては、不確実な将来に対してグループ全体のレジリエンスを確認するため、「世界の平均気温上昇を産業革命以前に比べて2より十分低く保つとともに、1.5に抑える努力を追求する」というパリ協定目標の達成を見据えた「2未満シナリオ」と、長期目標でもある2050年CO2排出ネットゼロ/カーボンニュートラルの達成を想定した「1.5シナリオ」、および世界的に気候変動対策が十分に進展しない場合を想定した「3シナリオ」について検討しております。

各シナリオで想定したそれぞれの将来の事業環境の変化、および特定したリスクと機会は次のとおりです。

事業環境の変化		想定されるリスク ■ / 機会 ■	発現時期			行うべき対策		
			短	中	長			
1.5℃未満シナリオ	政策 法規制	カーボンプライシング導入・強化	操業コストの増加 ・炭素税、EU-ETSなど	●	●	●	運航船舶からのGHG排出削減 ・減速航海の徹底・深度化。 ・高効率船、低・脱炭素船、省エネ機器の導入推進 ・次世代燃料の導入	
		環境規制強化(IMO・各国等)	資本費の増加や減収 ・規制による環境対応機器追加の費用増 ・燃料転換対応のための船価上昇	●	●	●		
	技術	燃料転換・新技術導入	既存船舶の座礁資産化		●	●		
			次世代燃料船の船員確保		●	●		
			早期の低・脱炭素船舶導入による環境優位性の顧客評価	●	●	●		
	市場	エネルギーミックスの変化	化石燃料輸送需要の減少		●	●		貨物需要および事業機会の把握
			代替燃料輸送需要の増加		●	●		
		製鉄方法の変化	スクラップ輸送、還元鉄輸送需要の増加	●	●	●		
			製鉄原料輸送需要は現状と同規模で推移		●	●		
	CO <sub>2</sub> 回収・貯留(CCS)技術の進展	CO <sub>2</sub> 海上輸送事業機会の創出		●	●			
評判	顧客・ステークホルダーの脱・低炭素志向 気候変動関連の外部評価・格付け	低・脱炭素対応遅れによる事業機会の損失		●	●	低・脱炭素社会への体制構築 当社気候変動関連対応状況の開示促進		
		モーダルシフト推進による海上輸送需要の増加		●	●	運航船舶からのGHG排出削減 海上輸送のGHG排出量開示拡大		
3℃シナリオ	急性	海上異常気象の頻発化・激甚化	船舶の修繕費・管理費増加 ・頻発する荒天による船体損傷の増加		●	●	安全運航および 貨物保全ノウハウの伝承継続と強化 荷主および港湾関係者との関係強化	
			運航費の増加 ・荒天避航のための航海距離増と燃料消費増	●	●	●		
	陸上での風水害被災増加	陸上物流途絶による海上物流の機会損失 ・海上荷動きの地域的・瞬間的な減少		●	●			
	慢性	海面上昇	港湾設備の継続使用不能 エアドラフト減少による受入船型の縮小			●		
海水温および気温上昇		船舶の修繕費・管理費増 液体貨物の温度管理コスト増			●			

なお、上記シナリオ分析を踏まえ、新たに策定した中期経営計画では、新燃料船の整備へ1,650億円の投資を計画しています。この投資は、既存船のリプレースやメタノールDF船など新燃料船への投資、バイオ燃料の安定確保などを含みます。

また、詳細は当社ホームページにて開示しております。

<https://www.nsuship.co.jp/sustainability/environment/tcfd/>

## b. 人材の多様性の確保を含む人材育成方針及び社内環境整備方針

当社では、持続可能な社会の実現に貢献するためには、多様な個性を活かすとともに、人材へ積極的に投資することにより、さまざまな事業環境の変化に対応し、誇りや意欲を持ちながら会社の成長を支える人材を育成することが重要であると考えております。なお、以下は当社単体の方針です。

## 人材の確保・育成方針

当社は、人材を最も貴重な資産であり、競争力の源泉との認識の下、新たな事業戦略の実行に必要な人材を育て活かすために、2024年度から新人事制度を導入しました。

新人事制度では人材確保の観点から、女性・シニアの活躍を実現すべく、職制統合および定年延長を実施しました。また、事業環境の変化に対応し、中長期的な事業戦略を担う人材への成長を促す評価制度とすべく、アサインアンドコミットメント制度や評価力育成会議を導入し、社員の挑戦や貢献に対する昇格やインセンティブの運動を強化しました。さらに職制の複線化を導入し、社員が自分の能力や適性に応じて、管理職や専門職として活躍できるキャリアパスを整備しました。

新人事制度に連動し、キャリア形成のための教育・研修制度拡充や、事業戦略実現のための要員・採用施策についても取り組んでいます。人材育成・研修体系を整備し、人的資本の価値最大化を目指します。

また、当社の重要経営課題の一つである安全運航の徹底のためには、安定的な船員を確保し、知識と経験に裏打ちされた実務能力と高い安全意識を持った船員への育成が不可欠と考えています。

急速に少子化が進む国内では、今後海技者人材の不足が進むと予測されるため、事前の備えとして外国人船員の活用、船員の確保強化（採用）に取り組んでいます。

外国人船員の活用については、東京本社での海技者としての勤務、インストラクター業務を含む各国研修部門への配置など陸上での海技者ニーズの増加を見込み進めています。また船員の確保強化は、船員供給ソースに応じて、他の海事関連校など複数校への採用拡大に加え、説明会実施による当社への理解促進、事前面接や試験を通じた人柄をみた選定など強化を継続しています。

船員の育成においては、船員の担う業務は多岐に渡り、かつ運航に関する経験が必要という観点から、知識については、職位別、技能別に必要な教育・訓練を実施すべくカリキュラムの整理・見直しを継続しています。

また経験については、危険を察知する気づきやその対処方法を習得することが必要なため、実際に現場で起きた事例を利用したインハウスセミナーの実施など乗船中の教育の実施、そして昇格時に必要なレベルに達しているかをアセスメントにより確認するといった方法を継続しています。

船員研修チームでは、毎年フィリピン・ベトナムの船員研修部門と連携し、研修・訓練内容のレビューや新規項目の検討を行いながら育成方法を改善するとともに、現場の安全意識を高いレベルで維持・向上させる対策実施を継続しています。

## 多様性の確保を含む社内環境整備方針

人材の多様性の確保及び社内環境の整備について、以下のような具体的な取り組みの継続・強化を図ります。

## 女性の活躍推進

女性採用の拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>・キャリア採用を含め女性の採用拡大に一層取り組む</li> <li>・準総合職、一般職の総合職への統合実施</li> </ul>
離職防止対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ライフイベントによる離職を防止するための制度整備</li> <li>・育児介護休業制度やテレワーク（自宅以外も含む）の拡充</li> <li>・女性のキャリア形成を支援する研修、セミナーの実施</li> </ul>
管理職登用に資する配置、育成施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ライフイベントを見越した研修の早期実施（海外研修など）</li> </ul>
管理職への教育、職場理解の醸成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・管理職教育を通じ、職場全体に女性が活躍しやすい風土を醸成</li> </ul>

## 働き方改革

働き方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・会社において「長時間労働」することを前提とした働き方からの脱却</li> <li>・部下の長時間労働を前提としない組織マネジメントを管理職が追求</li> <li>・長時間労働を良しとする考課制度から成果重視の考課制度への改革</li> <li>・業務改革、DX推進の加速</li> </ul>
休み方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年次有給休暇と季節休暇を合わせて社員の平均取得日数を月1日以上とすることを目標に休暇計画等の施策を強化・継続</li> <li>・男性社員の育児休業取得促進。配偶者が出産した男性社員全員に推奨する</li> </ul>

## ハラスメント防止

ハラスメント防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 内部通報窓口の制度拡充、外部窓口の起用</li> <li>・ 内部統制・コンプライアンス周知月間を継続し、社員への教育・啓蒙を行う</li> <li>・ e-ラーニングの利用継続</li> <li>・ LGBTQへの適切な理解と受容について、階層別研修で教育を行う</li> </ul>
----------	--

## 健康の推進

健康診断	・ 健康診断未受診者およびその上長に対し受診義務があることを通知し、受診率の引き上げを強化
がん	・ がんの早期発見・早期治療を図るよう、会社が定める胃がん検診、大腸がん検診の受診を強化
脳心疾患	・ 生活習慣の改善を図る特定保健指導を強化
メンタル疾患	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 早期発見・早期対応の促進のため、本人・上司などから産業医および相談窓口へ相談する機会があることを全社員に周知・浸透を図る</li> <li>・ メンタルヘルスチェックの継続</li> </ul>

## (4) 指標及び目標

## a. GHG排出削減に関する指標及び目標

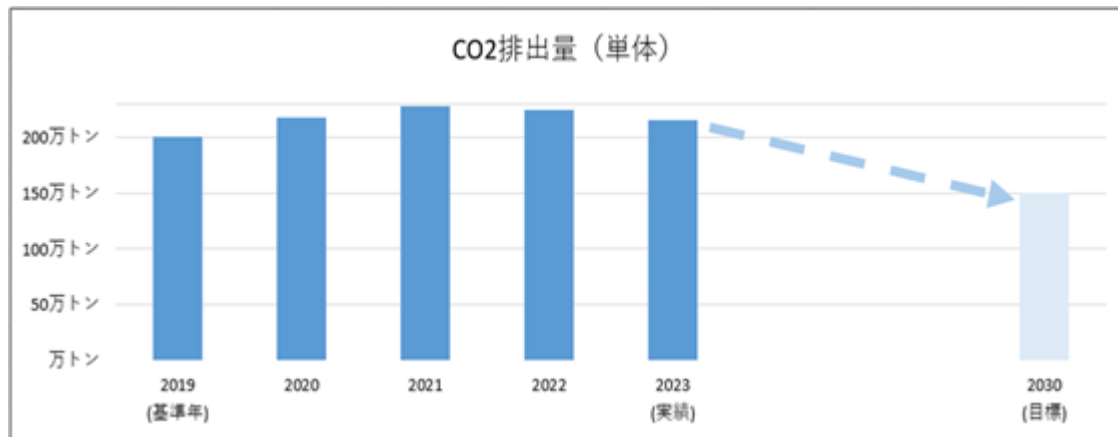
## 中期目標

- ・ 2030年までにGHG年間排出量を2019年比25%削減する。  
2050年カーボンニュートラルに向けた2030年の中間目標として、中期経営計画「FORWARD 2030 II」の中で新たに設定しました。

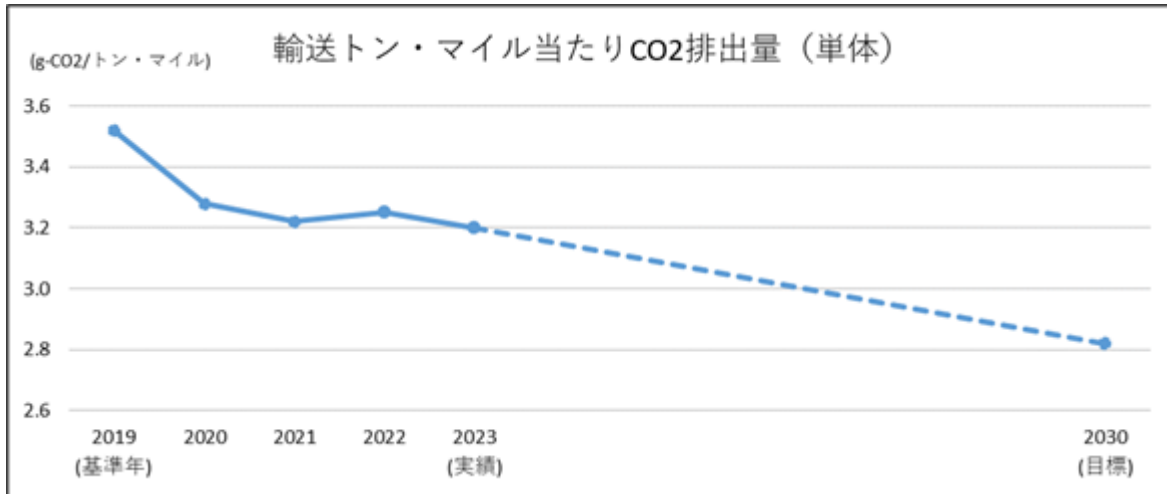
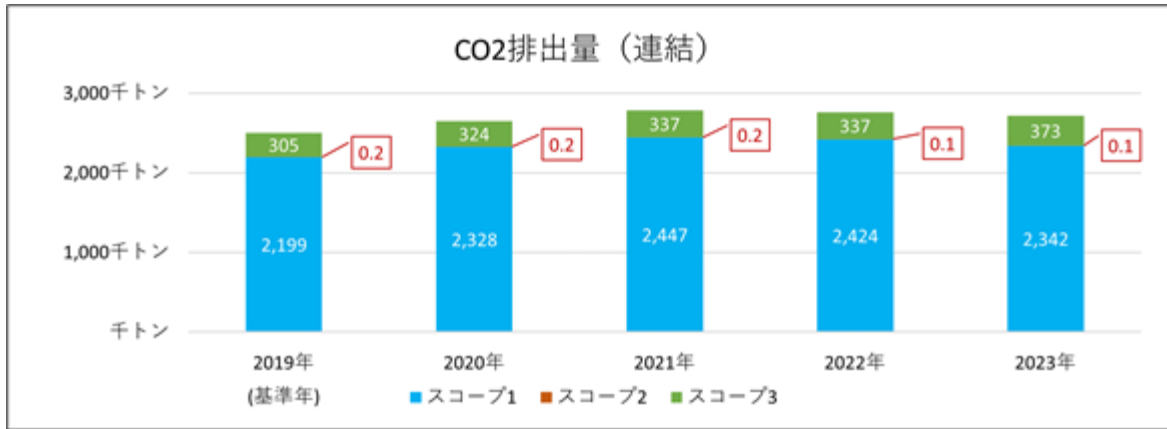
## 長期目標

- ・ 2050年までにカーボンニュートラル実現を目指す。  
脱炭素社会に向けた日本政府および日本船主協会の目標を支持し、サプライチェーンを通じた社会全体のカーボンニュートラルの実現を目指し、2050年ネットゼロに挑戦します。

## 目標に対する進捗（単体）



## GHG排出量実績



## b. D&amp;I及び働き方についての指標及び目標

## 女性の活躍推進

目標	・管理職の女性社員数を、現在のゼロから2025年度に最低でも1人登用、2人以上を目指す。2030年には最低でも3人とし、5人以上を目指す。
取り組み進捗	・2023年度 女性採用人数 3人（2022年度 6人） ・2023年度 女性向けキャリアデザイン研修実施（参加率88%） ・2023年度 女性の実地研修*1参加者 7人（2022年度比33%増）

\*1 訪船研修、代理店研修、GO TO 業務視察研修\*2、乗船研修、海外研修、などの社外での実地参加の研修

\*2 主任層以下の若手を対象とした2週間にわたる海外研修

## 高齢者・障がい者雇用

目標	・2021年4月の高齢者雇用安定法改正において、70歳までの就業機会確保が努力義務となったことから、今後の義務化や社会動向も睨みつつ、まずは65歳定年制への移行に取り組む。 ・障がい者雇用率を充足すべく、今後も法改正動向を注視し、法定雇用率を上回ることを目標として取り組む。
取り組み進捗	・65歳までの定年延長の実施（2024年4月開始）

## 働き方改革

目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長時間労働の根絶*1 (2020年度総労働時間:1,916時間 2025年度削減目標 1,850時間)</li> <li>・多様な休み方の追求</li> </ul>
取り組み進捗	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パーパスや基本理念、経営理念の実現に向けて求められる役割や能力に基づいた新人事制度の導入(2024年4月から正式導入)</li> <li>・2023年度 産後パパ育休取得率 71.4%(2022年度比28.5%増)</li> <li>・2023年度 平均取得日数 年次有給休暇10.5日、季節休暇5.3日*2</li> </ul>

\*1 2020年経団連労働時間等実態調査 2019年平均1,987時間(製造業)、2,014時間(非製造業)

\*2 2020年厚労省就労条件総合調査 2019年平均9.2日(全産業従業員100-299人)、10.0日(運輸業、郵便業)

## ハラスメント防止

目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・個人の意識・職場風土を改革し、ハラスメントに関する相談がしやすい環境をつくる</li> </ul>
取り組み進捗	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公益通報者保護法への対応*1(2024年1月開始)</li> <li>・社外窓口を変更*2(2024年1月実施)</li> </ul>

\*1 当該保護法では、常時使用する従業員数が300人を超える企業に対して義務を定めていますが、300人以下は努力義務に留まり、当社はこれに該当します。しかしながら、努力義務とはいえ、当該保護法に沿って内部公益通報体制を整備することは、通報者保護の仕組みや不正の防止と早期発見および是正の仕組みを向上させ、コンプライアンス遵守の強化につながるため、対応を実施

\*2 従来顧問弁護士であった社外通報窓口を通報業務に精通した弁護士事務所に委託先を変更し、社外窓口の独立性と専門性を強化することで、通報に対する心理的安全性を確保

## 健康の推進

目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・健康診断受診率の引き上げを図る</li> <li>・35歳以上の胃がん検診受診率の引き上げを図る</li> <li>・対象者全員へ特定保健指導を実施する</li> </ul>
取り組み進捗	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2023年度 健康診断受診率 83%(2022年度 87%)</li> <li>・2023年度 特定保健指導受診率 83%</li> <li>・健康経営企業宣言に向けた取り組みの開始(2024年2月開始)</li> </ul>



### 3【事業等のリスク】

<リスク管理に関する基本的な考え方>

当社グループの主要な事業活動である外航事業は、グローバルに展開しており、本有価証券報告書「第2 事業の状況 1 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等」に記載の通り、世界各国の経済情勢、政治的または社会的な要因等の様々なリスクに晒されており、当社グループの事業や業績に影響を及ぼす可能性があります。

当社は、「リスク管理規程」に基づき、各リスクについて、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・決定を行っております。年度末には、社長を委員長とする内部統制・コンプライアンス委員会において、「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と評価を行い、その結果を、取締役会へ報告しております。

また、一定金額以上の大型投資や、不確実性の高い投資判断を行う場合に執行役員会・取締役会に上程する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、投融資委員会において社内横断的に協議しております。

当社グループの事業継続に重大な影響を与えうる主要なリスクは以下の通りとなります。

<主要なリスクの概要と対応策>

#### コンプライアンスリスク

ハラスメントや贈賄、不正、インサイダー取引等の法令違反のリスクは、発生した場合、損害賠償だけでなく企業の信用低下や事業活動に影響を及ぼす可能性があります。当社グループでは「企業行動規範」において、法令・規則を遵守し、高い倫理観をもって行動することを定めています。さらにコンプライアンス強化を図るため、社長を委員長とする内部統制・コンプライアンス委員会を定期的開催し、取り組み状況を確認するほか、毎年10月を内部統制・コンプライアンス周知月間と定め、毎回異なったテーマにて啓蒙活動を行っており、全役員・社員、グループ全体で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しております。

#### 人権に関するリスク

人権侵害により国内外の取引先から取引停止や企業の信用低下、賠償、訴訟等が起るリスクがあり、当社グループの事業活動に影響を及ぼす可能性があります。当社グループでは、グローバルに事業を展開する企業として、差別・ハラスメント・長時間労働・児童労働等の人権課題解決に取り組むことが、企業活動において一層重要であるとの認識の下、「NSユナイテッド海運グループ人権方針」を策定しております。当社は、本方針を開示し、当社の取引先やその他のビジネスパートナーにおいて人権侵害が起きないように当社の人権方針を理解いただくよう努めております。

当社では、関連する取締役および執行役員をメンバーとする人権デューデリジェンス推進チームを設置し、その指揮監督のもと、国連「ビジネスと人権に関する指導原則」に忠実に、人権尊重の取り組みを進めております。取り組みにあたっては専門的知見を有する外部コンサルタント会社からの助言を定期的に受け、人権デューデリジェンスの取り組みの各フェーズにおいての客観性と正当性の担保に努めています。

これらの取り組みは、適時開示を行うことにより、ステークホルダーの皆様にご理解・ご協力が得られるよう努めています。

#### サイバーリスク

当社グループは業務全般においてコンピュータシステム及びITネットワークを活用しております。サイバー攻撃、自然災害、オペレーションミス等に起因する重大なサイバーインシデント（情報システムやネットワーク障害、データ改ざんや情報漏洩等）が発生した場合には、当社の信用や営業活動、経営成績ならびに財政状態等に影響を及ぼす可能性があります。当社グループでは、情報セキュリティー管理の重要性を十分認識し、ハード面・ソフト面のサイバー攻撃への対応強化やバックアップ体制の構築、「情報セキュリティー基本方針」等社内規程の整備、従業員に向けた教育の実施等の対策を継続的に行っております。また当社はサイバーインシデントを想定した事業継続計画（BCP）を策定しております。

## 海難事故リスク

当社グループの主要事業である海運業においては、海難事故が発生した場合、人命・貨物・船舶等の損失・損傷リスクや、燃料油・積荷等流失による海洋汚染のリスクがあります。当社グループは海難事故を防止するために「安全管理マニュアル」や「品質管理マニュアル」を、また環境を保全するために「環境マネジメントマニュアル」を策定するとともに、乗組員の教育・研修を実施し、安全運航に努めております。また「海難及びその他の緊急事態対応に関する規程」、「緊急事態対応マニュアル」を策定し、海難事故を想定した緊急対応演習を行うなど万全な体制をとっております。さらに、万一、海難事故が起きた場合でも保険による損失対策を図っていますが、当社負担となる損失が一部発生することがあります。

安全運航に向けた当社船舶管理の具体的な取り組みとして、以下の施策を実施しております。

### a. ニアミスレポートの活用

### b. 安全キャンペーン

### c. 管理船への訪船・検船による確認

2023年度は自社による訪船検船に加え、第三者外部検査機関による検査を導入、管理船全船の迅速な状態確認につなげました。今後も同様の取り組みを継続し、良好な保守・整備につなげます。

### d. 安全運航管理体制

当社の船舶管理は、主として海務技術、船員配乗、教育・訓練等を担当する部門と、主として船体・機関その他の搭載機器の保守管理を担当する部門が協働して、各船の安全運航管理、危機管理を確実に実施しており、これらの取り組みの実施状況は、社長を委員長とする「安全運航・環境保全推進委員会」を定期的に開催してレビューされております。

また、船員研修チームを中心に、船舶の安全管理及び船員教育の強化のため、海外マンニング会社とも連携のうえ業務の効率性と専門性の更なる向上に取り組んでおります。

### e. DX推進による事故予防

今後運航データの有効活用がますます重要度を増す中、高速データ通信が可能な低軌道衛星通信システム“Starlink”を管理船全船に導入。今後も航海・機関データの利用による運航状態のモニタリングなど不具合の兆候の早期察知など、運航トラブルの予防保全へ向けて取り組んでおります。

## 公的規制及び環境保全に関するリスク

当社グループの主要事業である海運業では、設備の安全性や船舶の安全運航のために、国際機関及び各国政府の法令、船級協会の規則等の公的規制を受けております。当社グループでは、これらの規制が変更された場合に遵守するための費用が増加する可能性があり、遵守できなかった場合には事業活動が制限され、当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。

当社グループはこれら安全運航に関する規制に適切に対処しております。

また、環境保全に関する規制の強化及び社会における重要性の高まりなどにより、その対策費用が増加した場合や当該法令または規制を遵守することが困難となった場合には、当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。

当社グループは主に以下のような環境規制に対する対応を進めております。これらはいずれも国際連合の海事分野の専門機関である国際海事機関（IMO）が採択し国際条約として制定されているものです。

### a. GHG（温室効果ガス：Greenhouse Gas）の排出削減戦略について

IMOは2023年にGHG削減戦略を改定し、2050年ごろまでのGHG排出ネットゼロ目標などを盛り込んだ戦略を策定しました。当社グループもIMOの改定戦略に沿う形で、中期、長期の目標を策定しGHGの排出削減を進めます。

2024年3月に公表した中期経営計画「FORWARD 2030」において、2030年までにGHG年間排出量を2019年比マイナス25%の150万トンを削減する中期目標を設定しました。目標の達成に向けて投資計画を進めます。

運航船舶の減速運転の徹底や配船の工夫等によるGHG排出削減努力を継続し、加えてバイオディーゼル燃料活用によるGHG削減を目的に、試験的な利用を2022年から開始しています。

また、メタノール、アンモニア等次世代燃料との二元燃料新造船の実現・建造に向けた検討を積極的に行っています。風力補助推進装置の研究および搭載の検討のほか、燃費改善機器等の搭載やプロペラの換装も運航船舶に順次実施しています。

### b. 船舶の排出ガスに含まれるNOx（窒素酸化物）の排出規制について

NOx排出規制は2000年以降に建造された船舶について、その建造年及び航行海域により規制が設定されており、当社グループでは規制対象となる船舶については全て認証された低NOx対応のディーゼルエンジンを搭載しております。

### c. 船舶の排出ガスに含まれるSOx（硫黄酸化物）の排出規制について

2020年以降は燃料中の硫黄分が0.5%以下の燃料を使用するよう規制されております。当社グループは、SOx排出を抑制するため、規制に適合した硫黄分0.5%以下の燃料油を船舶に使用するほか、当社グループが所有する大型船舶を中心として、エンジンの排気ガスに含まれるSOxを除去する装置（SOxスクラバー）を搭載しております。

#### d. バラスト水管理条約への対応について

国際航海をする船舶のバラスト水中の海洋生物が船舶の運航に乗じて異国に移動し生態系を乱すことが問題となり、バラスト水処理に関する管理方法が定められ、2017年に施行されております。当社グループは条約の要求に従い運航船へのバラスト水処理装置の搭載を進めております。

当社グループは、上記の対応による費用増に関しては顧客の理解を得ながら運賃等への反映に努めております。

#### 気候変動リスク

深刻化する気候変動回避のため、パリ協定やSDGs（持続可能な開発目標）をはじめとして、世界的にその原因物質とされるGHG排出量削減への取り組みが推進され、企業にも積極的な対応が求められております。当社グループも気候変動を含む環境保全をマテリアリティ（重要課題）に設定しています。

持続的な企業価値の向上を目的としてTCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）提言に賛同を表明、2022年からTCFD提言に基づく情報開示をHP上で行っています。気候変動に関する将来に向けたシナリオ分析を行う中で、GHG削減のために導入されるであろう政策や規制、燃料転換、新技術導入等による事業コストの増加、化石燃料輸送需要の減少、既存船舶の陳腐化、或いは対応の遅れによる事業機会の喪失といったリスクがあるものと認識しております。

2024年3月に公表した中期経営計画「FORWARD 2030」において、2030年までの投資計画と共にGHG年間排出量を2019年比マイナス25%の150万トンを削減する中期目標を設定、環境ロードマップを公表しました。当社グループは「2050年までにカーボンニュートラル実現を目指す」を目標に、今後もGHG排出削減をはじめとする気候変動リスクへの対応能力の向上に努めてまいります。

#### 海運市況変動リスク

当社グループの主要事業である海運業の運賃・用船料市況は、世界経済の動向、船腹の需給バランス等の影響を受け、常に変動しております。当社グループは、鉄鋼原料輸送を中心とした長期契約を志向して事業基盤の安定・強化を図っておりますが、市場ニーズに対応するため中短期契約で運航する船舶の比率が一定程度存在するため大幅な市況変動が大きな損失につながる恐れがあり、そのような状況の長期化は当社の事業基盤を損なう可能性があります。

当社グループは、今後も長期契約による事業基盤の安定・強化を図りつつ、適切な船隊ポートフォリオの構築、海外顧客向けビジネスの拡大、内航海運事業との総合力強化等により、市況変動に耐えられるよう不断の体質改善に努めます。

#### 為替変動リスク

当社グループの外航海運事業における商取引は、大部分が米ドルその他の外国通貨建てで行われております。従って、当社グループの業績及び財務状況は外国為替の変動により影響を受けることがあります。当社グループは、為替予約等のヘッジ取引により常に変動する外国為替にかかるリスクの影響を一定程度まで低減する方針ですが、必ずしもこれを完全に回避できるものではなく、大幅な外国為替市場の変動により、影響を被ることがあります。

#### 金利変動リスク

当社グループは、船舶取得を中心とした設備投資のため、内部資金を充当する他、借入による資金調達を行っております。この借入による資金には変動金利で調達する部分もあり、当社グループでは金利情勢勘案の上、金利固定化等により、金利変動の影響を軽減するよう努めておりますが、将来の金利変動により資金調達コストが変動し、当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。また、金利固定化により金利変動の影響を軽減することは、一方で市場金利下落の場合に、それにより生じた利益を逸失する可能性があります。また、金利固定化の期間中に条件の変更や対象設備の処分等により途中解約を余儀なくされた場合には、解約料を負担することがあります。

#### 燃料油価格変動リスク

当社グループで運航する船舶の燃料油価格は、原油市場の動向を反映して変動するため、当社グループの損益は燃料油価格の変動により影響を受けることがあります。当社グループでは燃料油価格調整条項がある輸送契約の締結や、購入価格が割安となる数量契約を推進することに加えて、購入燃料油の一部に対し、燃料油スワップ等による価格の固定化を行い、価格変動の影響を抑えるための対策をとっております。しかしながら、燃料油価格が急騰する局面では価格固定化を行わない部分につき、損失を被ることがあります。その一方、燃料油価格の下落局面においては、価格固定化を行った部分について、精算損が発生することがあります。

#### 資金調達に関するリスク

当社グループは、借入による資金調達を行っておりますが、金利等の市場環境や資金需給の影響を強く受けるため、これらの環境の変化及び当社グループの経営成績の悪化等により、資金調達に影響を受ける可能性があります。当社グループは事業活動継続のため、一定程度の資金を確保するとともに金融機関とのコミットメントライン契約により資金調達の柔軟性を確保しております。

#### 投資計画の進捗に関するリスク

当社グループは、船隊整備のための投資計画を有しておりますが、今後の海運市況や金融情勢等によって、これらが計画どおりに進捗しない場合、当社グループの業績及び財務状況に影響を受ける可能性があります。また、技術革新への対応が遅れることによる事業機会の喪失及び、新技術の台頭による既存船腹の陳腐化のリスクがあります。

当社グループは先進技術導入によりデータやデジタル技術を活用し、輸送の最適化と競争力強化並びに輸送サービスの環境性能を向上させるよう努めております。

#### 船舶の売却等にかかる損失に関するリスク

当社グループは、海運市況により、または船舶の技術革新による陳腐化や公的規制の変更等による使用制限等により、当社グループ保有の船舶を売却する場合があります。また、当社グループが用船する船舶の用船契約を中途解約する場合があります。その結果として、当社グループの業績及び財務状況に影響を受ける可能性があります。

#### 固定資産の減損損失計上に関するリスク

当社グループは、固定資産の減損に係る会計基準を適用しております。この基準の適用に伴い、事業環境や市場環境の変動によって保有する船舶等の固定資産について減損損失を計上する場合があります。当社グループの業績及び財務状況に影響を受ける可能性があります。

#### 繰延税金資産の回収可能性に関するリスク

当社グループは、将来の課税所得の見積りに基づいて繰延税金資産の回収可能性を評価しております。その見積額が減少し将来において繰延税金資産の一部または全部が実現できないと判断した場合、或いは税制の変更等によって実効税率が変動した場合、繰延税金資産の一部または全額を取崩し、税金費用を計上することとなり、当社グループの業績及び財務状況に影響を受ける可能性があります。

#### 世界各地の政治・経済情勢・自然災害等によるリスク

当社グループの事業活動は、日本を含むアジア、欧米その他の地域に及んでおり、各地域に於ける政治・経済状況や、各地で発生する自然災害等により影響を受ける可能性があります。具体的には以下のようなリスクがあります。これらの事象が発生した場合には、当社グループの業績及び財務状況に影響を受ける可能性があります。

- a. 不利な政治的または経済的要因
- b. 事業・投資許可、租税、為替管理、独占禁止、通商制限などの公的規制の影響
- c. 他社との合併事業・提携事業の動向
- d. 戦争、暴動、テロ、海賊、ストライキ、その他の要因による社会的混乱

ロシア・ウクライナ情勢や、中東情勢の悪化に伴う紅海・スエズ運河の通航リスク等の今後の動向によって、サプライチェーンの変動や、景気後退により海上荷動きが鈍化し市況軟化等の影響を及ぼす可能性があり、当社としては今後の海上輸送需要の推移を注視し、支配船腹との需給バランスを適切に保つよう注力することで、市況の耐性を高めることに努めております。

e. 地震、風水害及び感染症

大規模な災害や感染症の流行等は、当社グループの従業員の生活だけでなく、地域社会や取引先の活動を制限するため、当社グループの事業活動や業績に影響を及ぼす可能性があります。当社は、これら危機的事象に伴う事業中断による事業への影響の極小化ならびに迅速かつ効率的な事業復旧を図るためのオールハザード型事業継続計画（BCP）を策定しております。

当社グループはこれらのリスクに対して内外からの情報収集等を通じてその予防・回避に努めています。

上記のうち、将来に関する事項は、当連結会計年度末現在において当社グループが判断したものであり、また、当社グループのリスク要因は記載事項に限定されるものではありません。

## 4【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

### (1)経営成績等の状況の概要

当連結会計年度における当社グループ（当社、連結子会社及び持分法適用会社）の財政状態、経営成績、及びキャッシュ・フロー（以下、「経営成績等」という。）の状況は次のとおりであります。

#### 財政状態及び経営成績の状況

当期における世界経済は、資源高に伴うインフレに対する各国の金融引き締めや、中国経済の不透明感が下押し圧力となりました。また、中東情勢の悪化に代表される地政学リスクが高まった1年となりました。当社におきましては、長期契約による安定収益に加え、期中に進行した円安にも支えられ、中期経営計画「FORWARD 2030」で掲げた2023年度の財務目標である営業利益100億円以上、ROE10%以上、Net DER1.0倍以下を、3期連続で達成することができました。

外航海運市況につきましては、当期前半は中国経済の停滞や新型コロナウイルス感染症に対する港湾規制による滞船の解消等を受け、各船型において下落基調となりましたが、当期後半は南米積み鉄鉱石・穀物の好調な出荷に加え、パナマ運河・スエズ運河の通航に混乱が生じたこともあり、市況は上昇しました。

内航海運につきましては、建設業や製造業における鋼材需要低下や、火力発電所の稼働率低下が貨物輸送量の下押し要因となったものの、鉄鋼関連貨物の副原料輸送は堅調に推移しました。

燃料油価格につきましては、当連結会計年度の平均消費価格（全油種）は、トン当たり上期約541ドル、下期約569ドル、期中平均で約555ドルと、前連結会計年度比で約99ドル下落となりました。また対米ドル円相場は日米金利差を背景に円安が加速し、上期平均139円00銭、下期平均148円33銭、期中平均で143円67銭と前期比9円00銭の円安となりました。

このような事業環境の下で、当連結会計年度の財政状態及び経営成績は以下のとおりとなりました。

#### a．財政状態

当連結会計年度末の総資産は、前連結会計年度末に比べ105億59百万円増加し2,863億44百万円となりました。当連結会計年度末の負債合計は、前連結会計年度末に比べ16億20百万円減少し1,367億59百万円となりました。当連結会計年度末の純資産合計は、前連結会計年度末に比べ121億79百万円増加し1,495億84百万円となりました。

#### b．経営成績

当連結会計年度の経営成績は、売上高2,331億円（前年同期比7.1%減）、営業利益216億1百万円（前年同期比33.5%減）、経常利益221億85百万円（前年同期比33.7%減）、親会社株主に帰属する当期純利益179億86百万円（前年同期比34.8%減）となりました。なお、当社に対する東京国税局による税務調査の指摘にもとづき、2019年度から2022年度迄の法人税等について過年度法人税等9億89百万円を計上しております。

セグメントごとの経営成績は次のとおりであります。

#### <外航海運事業>

ケープ型撒積船（18万重量トン型）市況は、中国のゼロコロナ政策緩和による滞船の解消や、同国の不動産不況に端を発した世界経済の先行き不透明感などから、当期前半は低迷を続け、主要5航路平均用船料は一時日建て9千ドルを下回るほど軟化しました。10月以降は鉄鉱石の需給が回復し、ブラジルをはじめ主要積出港からの堅調な出荷が継続したことから、大西洋水域を中心に上昇に転じ、5航路平均用船料は12月には一時日建て5万ドルを超えるほど高騰しました。また、例年天候不順により出荷が減少する年明け以降も好調な出荷が続き、市況も堅調に推移しました。このような状況下、当社では主要荷主の日本製鉄株式会社をはじめとする国内外顧客向け中長期輸送契約の獲得により安定収益を確保するとともに、スポット市場での採算を確保し、当初の計画を大幅に上回る収益を達成することができました。

パナマックス型撒積船（7～8万重量トン型）市況は、中国経済の回復見通しが不透明な状況に加え、南米の天候不良に起因した穀物出荷の遅れにより、主要5航路平均用船料は7月に日建て8千ドル台まで下落しましたが、その後パナマ運河の渇水に起因した通航制限による輸送トンマイルの増加、石炭や穀物の荷動きが堅調に推移したことにより、12月に市況は日建て21千ドル台まで上昇しました。年明け以降も紅海情勢の緊迫化による喜望峰経由での航海の増加を背景に堅調に推移しました。このような状況下、当期前半は市況下落に対して効率運航に努めたものの、当期後半はスポット用船のコスト増加が影響し、当初の計画を達成することはできませんでした。

ハンディ型撒積船（2～6万重量トン型）市況は、当期前半は新型コロナウイルス感染症に伴う港湾規制による滞船の解消、中国経済の減速、コンテナ輸送の需給改善等による小型バルカーでの輸送需要減退などにより、市況は低調に推移しましたが、低市況下においても既存貨物を活用した配船、及び新規航路開拓により堅調な収益を上げることができました。一方で当期後半は、当社ハンディ型の主力航路であるパナマ運河経由での鋼材・穀物輸送が、運河の渇水による長期滞船や通航確保のための入札により大幅なコスト増に直面したことで、通年では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（1.6万重量トン型以下の船型）市況は、不動産を中心とした中国国内の鉄鋼需要の回復遅れにより、主力の中国向け輸出鋼材輸送量が前期比で大幅に減少しました。中国における余剰鋼材のアジア域内への流入が続き、市況低迷の要因となったものの、輸送量が増えているバイオマス燃料輸送を含むバルク貨物の輸送拡大に取り組み、東南アジア向け鋼材輸送との往復航効率配船に努めたことで、ほぼ当初計画並みの収益を達成することができました。

VLGC（大型LPG運搬船）は、全ての船舶が定期貸船契約に従事することにより安定収益を確保しておりますが、市況連動契約となっている一部の船舶についても、総じて市況が高水準で推移したことから、当初の計画を大幅に上回る収益を達成することができました。

以上の結果、外航海運事業全体としては、売上高は2,043億36百万円（前年同期比8.8%減）、セグメント利益（営業利益）186億56百万円（前年同期比38.0%減）と、前連結会計年度に比べ減収減益となりました。

<内航海運事業>

ドライバルクにつきまして、鉄鋼関連貨物では、鉄鋼原料の輸送量は悪天候の影響を受けたものの、副原料輸送は船隊規模増強やスポット輸送需要の取り込みにより堅調に推移しました。一方で鋼材につきましては、建設業や生産用機械における鋼材需要の減少により、輸送量は当初の計画を下回りました。セメント関連貨物は内需の低迷及び大幅減産の影響を受け、また電力関連貨物は石炭火力発電所の稼働率低下等を背景に、共に輸送量は当初の計画を下回りました。

タンカーにつきましては、LNG輸送・LPG輸送ともに、国内需要の減退に伴い輸送量は減少しました。このような状況下、効率配船に努めたものの、収益は当初計画を下回りました。

以上の結果、内航海運事業全体としては、売上高は287億64百万円（前年同期比7.5%増）、セグメント利益（営業利益）は29億36百万円（前年同期比21.0%増）と、前連結会計年度に比べ増収増益となりました。

<その他>

特記すべき事項はありません。

キャッシュ・フローの状況

当連結会計年度における各キャッシュ・フローの状況とそれらの要因は次のとおりであります。

（営業活動によるキャッシュ・フロー）

営業活動によるキャッシュ・フローは、310億15百万円の収入（前年同期比119億15百万円の収入減）となりました。これは主に、税金等調整前当期純利益及び減価償却費の計上等によるものです。

（投資活動によるキャッシュ・フロー）

投資活動によるキャッシュ・フローは、130億59百万円の支出（前年同期は19億58百万円の支出）となりました。これは主に、船舶の取得による支出131億10百万円によるものです。

（財務活動によるキャッシュ・フロー）

財務活動によるキャッシュ・フローは、120億67百万円の支出（前年同期は323億92百万円の支出）となりました。これは主に、長期借入れによる収入と長期借入金の返済による支出の差引55億28百万円の支出によるものです。

以上に現金及び現金同等物に係る換算差額を加味した現金及び現金同等物の当連結会計年度末残高は、前連結会計年度末と比較して68億5百万円増加し、470億69百万円となりました。

（参考）キャッシュ・フロー関連指標の推移

	2021年3月期	2022年3月期	2023年3月期	2024年3月期
自己資本比率（%）	35.6	43.0	49.8	52.2
時価ベースの自己資本比率（%）	16.4	36.1	35.2	37.9
キャッシュ・フロー対有利子負債比率（年）	6.6	3.8	2.3	3.1
インタレスト・カバレッジ・レシオ（倍）	15.7	24.4	36.7	19.6

自己資本比率：自己資本 / 総資産

時価ベースの自己資本比率：株式時価総額 / 総資産

キャッシュ・フロー対有利子負債比率：有利子負債 / キャッシュ・フロー

インタレスト・カバレッジ・レシオ：キャッシュ・フロー / 利払い

（注1）いずれも連結ベースの財務数値により計算しております。

（注2）株式時価総額は自己株式を除く発行済株式数をベースに計算しております。

（注3）キャッシュ・フローは、営業キャッシュ・フローを利用しております。

（注4）有利子負債は連結貸借対照表に計上されている負債のうち利子を支払っている全ての負債を対象としております。

## 生産、受注及び販売の実績

当社グループ（当社及び連結子会社。以下同じ。）が営んでいる事業に「生産、受注」に該当する事項はありません。当連結会計年度の販売実績をセグメントごとに示すと、次のとおりです。

セグメントの名称	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	前年同期増減率(%)
外航海運事業(百万円)	204,336	8.8
内航海運事業(百万円)	28,764	7.5
報告セグメント計(百万円)	233,100	7.1
その他(百万円)	-	-
計	233,100	7.1

(注) 1. セグメント間の取引については、相殺消去しております。

2. 前連結会計年度及び当連結会計年度における主な相手先の販売実績及び当該販売実績の総販売実績に対する割合は次のとおりです。

相手先	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)		当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	
	金額(百万円)	比率(%)	金額(百万円)	比率(%)
日本製鉄㈱	118,267	45.4	119,027	48.9

(注) 上記の売上高には、商社等を経由したものが含まれております。

また、売上高には、賃積船の運賃が含まれております。

なお、上記以外に総売上高の10%以上を占める相手先はありません。

## (2) 経営者の視点による経営成績等の状況に関する分析・検討内容

経営者の視点による当社グループの経営成績等の状況に関する認識及び分析・検討内容は次のとおりであります。なお、文中の将来に関する事項は、当連結会計年度末現在において判断したものであります。

## 経営成績等

## a. 財政状態

当連結会計年度末における総資産は2,863億44百万円となり、前連結会計年度末比105億59百万円増加しました。このうち流動資産は主として現金及び預金の増加により、122億11百万円増加しました。固定資産は主として建設仮定の減少により、16億52百万円減少しました。

負債合計は前連結会計年度末に比べ16億20百万円減少し、1,367億59百万円となりました。このうち流動負債は主として短期借入金の増加により、23億99百万円増加しました。固定負債は主として長期借入金の減少により、40億19百万円減少しました。

純資産合計は、親会社株主に帰属する当期純利益の計上と配当金の支払の差引による利益剰余金の増加、その他有価証券評価差額金の増加によるその他の包括利益累計額の増加等により、前連結会計年度末に比べ121億79百万円増加し、1,495億84百万円となりました。

これらの結果、自己資本比率は前連結会計年度末の49.8%から当連結会計年度末は52.2%に増加しました。

## b. 経営成績

当連結会計年度の経営成績は、売上高2,331億円（前年同期比7.1%減）、営業利益216億1百万円（前年同期比33.5%減）、経常利益221億85百万円（前年同期比33.7%減）、親会社株主に帰属する当期純利益179億86百万円（前年同期比34.8%減）と、前連結会計年度に比べ増収増益となりました。

なお、当社グループの事業構成は海上輸送業がほぼ全体を占めており、連結売上高に占める外航海運事業の割合は約9割、内航海運事業の割合は約1割となっております。

セグメント別の経営成績については、「(1) 経営成績等の状況の概要 財政状態及び経営成績の状況」に記載しております。

## c. キャッシュ・フロー

当連結会計年度のキャッシュ・フローの分析につきましては、「(1) 経営成績等の状況の概要 キャッシュ・フローの状況」に記載しております。



d. 重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定

当社グループの連結財務諸表は、一般に公正妥当と認められている会計基準に基づき作成しています。その作成には経営者による会計方針の選択・適用、資産・負債及び収益・費用の報告金額並びに開示に影響を与える見積りを必要としています。経営者は、これらの見積りについて過去の実績等を勘案し合理的に判断していますが、実際の結果は、見積り特有の不確実性があるため、これらの見積りと異なる場合があります。当社グループの連結財務諸表で採用する重要な会計方針は、「第5 経理の状況 1 連結財務諸表等 (1) 連結財務諸表 注記事項(重要な会計上の見積り)」に記載のとおりであります。

経営成績等の状況に関する認識及び分析・検討内容

当社グループの経営成績に重要な影響を与える要因として、為替・燃料油価格・海運市況などの外部要因が挙げられます。外航海運市況は、当期前半は中国経済の停滞や新型コロナウイルス感染症に対する港湾規制による滞船の解消等を受け、各船型において下落基調となりましたが、当期後半は南米積み鉄鉱石・穀物の好調な出荷に加え、パナマ運河・スエズ運河の通航に混乱が生じたこともあり、市況は上昇しました。当社におきましては、長期契約による安定収益に加え、期中に進行した円安に支えられたものの、最高益となった前連結会計年度比では減収減益となりました。

次期の事業環境につきましては、鉄鉱石・穀物を中心に比較的堅調な海上荷動きが見込まれる一方、今後の地政学上のリスクや金融情勢などによっては事業環境が変化し、海上荷動きへの影響が懸念されます。当社ではかかる事業上のリスクに対し細心の注意を払い、事業運営を行って参ります。

資本の財源及び資金の流動性

a. 資金需要

当社グループの事業活動における運転資金需要の主なものは当社グループの外航海運事業と内航海運事業に関わる船費、借船料、運航費等と各事業についての一般管理費等があります。また、設備資金需要としては船舶投資に加え、情報処理システムのための無形固定資産投資等があります。

当連結会計年度に実施した設備投資の総額は133億11百万円で、その主なものは船舶であります。また当連結会計年度末における船舶の新設に対する投資予定額は54億10百万円(既支払額17億85百万円を含む)であります。

b. 財務政策

当社グループの事業活動の維持拡大に必要な資金を安定的に確保するため、事業計画に基づく資金需要、金利動向等の調達環境、既存借入金の償還時期等を考慮の上、内部資金の活用及び国内金融機関からの借入により安定性を重視した資金調達を行っております。

当社グループの主要な事業資産である船舶の調達に当たっては、財政状態のバランスを図る観点から、船主からの用船も考慮に入れ、当社グループ全体の有利子負債を過度に増加させることなく、低コストかつ安定的な船隊の整備を行っております。当連結会計年度末の有利子負債残高は970億95百万円となりました。

また突発的な資金需要に対しては迅速かつ確実に流動性資金を確保すべく、複数の国内金融機関と複数年にわたり総額90億円のコミットメントラインを設定しており、流動性を補完しております。

c. キャッシュ・フロー

「(1) 経営成績等の状況の概要 キャッシュ・フローの状況」に記載しております。

経営方針、経営戦略、経営上の目標の達成状況を判断するための客観的な指標等

外航海運事業は、為替・燃料油価格・海運市況などの外部要因によって期間損益が左右されることに加え、他産業と比べて相対的に設備投資額が大きいという構造的な課題を抱えています。当社では、こうした業種特有の課題を強く意識した経営指標として、営業利益・ROE(株主資本利益率)・ネットD/Eレシオ(実質負債資本倍率)の3つに着目しています。営業利益は事業収益の規模感の、ROEは株主資本に対する収益効率性の、ネットD/Eレシオは財務健全性の目安としています。2023年度は通期営業利益216億円、ROEは12.5%となりました。また2023年度末時点でのネットD/Eレシオは0.33倍となり、2023年度の目標水準である営業利益100億円以上、ROE10%以上、ネットD/Eレシオ1.0倍以下を2021年度・2022年度に続き3期連続で達成することができました。2024年度から開始した中期経営計画の目標である、2027年度通期営業利益200億円、ROE10%以上、ネットD/Eレシオ1.0倍以下の達成に向けてグループ丸で不断の取り組みを重ねて参ります。

5【経営上の重要な契約等】

該当事項はありません。

## 6【研究開発活動】

当社グループでは、サステナブルな社会の発展に貢献すべく、サプライチェーンにおける海上輸送の温室効果ガス排出削減を目指しており、その一環としてバイオディーゼル燃料による船舶の航行に関する研究を推進しております。

具体的には、バイオディーゼル燃料の原料の腐食環境調査、燃料分析、当社管理船での試験航行を行っております。バイオディーゼル燃料は既存の船用エンジンで使用可能であり、補油のための既存のインフラを活用できる汎用性の高い低炭素燃料とされています。2024年1月には公海上で同燃料による試験航行を2航海にわたり実施しました。当社のこれまでの試験航行から供給量及び使用量を増やし、本船上で2ヵ月強の貯蔵後の使用における品質検証を行いました。使用されたバイオディーゼル燃料は廃食用油を原料に精製されており、従来の化石燃料と比べ燃料の生産から消費までのライフサイクルを通じ約84%のCO2排出削減効果が期待されます。

なお、当連結会計年度における研究開発費の総額は29百万円です。

### 第3【設備の状況】

#### 1【設備投資等の概要】

当連結会計年度において実施しました当社グループの設備投資の総額は13,311百万円で、その主なものは船舶であります。

セグメントの名称	設備投資額
外航海運事業	10,492百万円
内航海運事業	2,815百万円
その他	4百万円

また、当連結会計年度において竣工及び取得した船舶は下記のとおりです。

セグメントの名称	設備の内容	隻数	総トン数	重量トン数 (K/T)	竣工/取得年月
外航海運事業	船舶	3	177,405	329,441	2023年6月 ~ 2024年1月
内航海運事業	船舶	1	5,154	5,646	2024年3月

当連結会計年度において売却した船舶は下記のとおりです。売却時の簿価総額は71百万円であります。

セグメントの名称	設備の内容	隻数	総トン数	重量トン数 (K/T)	売却年月
内航海運事業	船舶	1	748	2,370	2024年3月

なお、当連結会計年度において、船舶以外の重要な設備の取得、除却、売却等はありません。

#### 2【主要な設備の状況】

##### (1) 船舶

(2024年3月31日現在)

セグメントの名称	会社区分	区分	隻数	総トン数	重量トン数 (K/T)	帳簿価額 (百万円)
外航海運事業	提出会社	所有船	2	200,455	388,930	7,344
		用船	90	3,458,241	6,287,774	-
		計	92	3,658,696	6,676,704	7,344
	在外子会社	所有船	41	3,703,127	6,999,492	140,693
内航海運事業	国内子会社	所有船	23	118,575	139,381	16,020
		用船・受託船	60	45,872	113,384	-
		計	83	164,417	252,766	16,020
合計		所有船	66	4,022,157	7,527,803	164,057
		用船・受託船	150	3,504,083	6,401,158	-
		計	216	7,526,240	13,928,961	164,057

(注) 1. 在外子会社の所有船41隻は提出会社が用船しておりますが、上記表における提出会社の用船欄には、在外子会社の所有船は含まれておりません。

2. 提出会社及び国内子会社の所有船には共有船が含まれております。

(2) 船舶以外の設備  
提出会社

(2024年3月31日現在)

セグメントの名称	帳簿価額(百万円)				従業員数 (人)
	建物	土地 (面積(m <sup>2</sup> ))	その他	合計	
外航海運事業	214	396 (941)	176	785	184

(注) 本社事務所は賃借しており、その面積は2,171m<sup>2</sup>です。

## 子会社

(2024年3月31日現在)

セグメントの名称	帳簿価額(百万円)				従業員数 (人)
	建物	土地 (面積(m <sup>2</sup> ))	その他	合計	
外航海運事業	-	- (-)	53	53	4
内航海運事業	45	1 (17)	73	119	97
その他	0	- (-)	2	2	34
合計	45	1 (17)	129	175	135

## 3【設備の新設、除却等の計画】

当連結会計年度末現在における重要な設備(船舶)の新設、除売却等の計画は次のとおりです。

## (1) 重要な設備の新設

セグメントの名称	設備の内容	投資予定金額 (百万円)		資金調達 方法	着手及び完了予定		完成後の増加 能力 (重量トン数 (千K/T))
		総額	既支払額		着手 (起工)	完了 (竣工)	
外航海運事業	船舶	4,517	1,698	自己資金 及び借入金	2023年10月	2024年4月	42
内航海運事業	船舶	893	87	自己資金	2024年4月	2024年9月	2

## (2) 重要な設備の除売却

セグメントの名称	設備の内容	期末帳簿価額 (百万円)	売却予定年月	重量トン数 (千K/T)
外航海運事業	船舶	1,702	2024年4月	42

## 第4【提出会社の状況】

## 1【株式等の状況】

## (1)【株式の総数等】

## 【株式の総数】

種類	発行可能株式総数(株)
普通株式	60,000,000
計	60,000,000

## 【発行済株式】

種類	事業年度末現在発行数(株) (2024年3月31日)	提出日現在発行数(株) (2024年6月26日)	上場金融商品取引所名 又は登録認可金融商品 取引業協会名	内容
普通株式	23,970,679	23,970,679	東京証券取引所 プライム市場	単元株式数 100株
計	23,970,679	23,970,679	-	-

## (2)【新株予約権等の状況】

## 【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

## 【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

## 【その他の新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

## (3)【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

該当事項はありません。

## (4)【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式総数 増減数(株)	発行済株式総 数残高(株)	資本金増減 額(百万円)	資本金残高 (百万円)	資本準備金増減 額(百万円)	資本準備金 残高(百万円)
2017年10月1日 (注)	215,736,114	23,970,679	-	10,300	-	2,524

(注) 2017年6月28日開催の第91回定時株主総会において、株式併合に係る議案が承認可決されたため、株式併合の効力発生日(2017年10月1日)をもって、当社の発行済株式総数は215,736,114株減少し、23,970,679株となっております。

## ( 5 ) 【所有者別状況】

2024年3月31日現在

区分	株式の状況(1単元の株式数100株)								単元未満株式の状況(株)
	政府及び地方公共団体	金融機関	金融商品取引業者	その他の法人	外国法人等		個人その他	計	
					個人以外	個人			
株主数(名)	-	31	32	114	150	15	6,428	6,770	-
所有株式数(単元)	-	36,058	3,259	129,704	41,415	30	28,761	239,227	47,979
所有株式数の割合(%)	-	15.07	1.36	54.22	17.31	0.01	12.02	100	-

(注) 自己名義株式405,139株については「個人その他」に4,051単元、「単元未満株式の状況」に39株を含めて記載しております。なお、自己名義株式405,139株は、株主名簿記載上の株式数であり、2024年3月31日現在実質所有株式数は、404,939株です。また、上記「その他の法人」の中には、証券保管振替機構名義の株式が、6単元含まれております。

## ( 6 ) 【大株主の状況】

2024年3月31日現在

氏名又は名称	住所	所有株式数(千株)	発行済株式(自己株式を除く。)の総数に対する所有株式数の割合(%)
日本製鉄株式会社	東京都千代田区丸の内2-6-1	7,861	33.36
日本郵船株式会社	東京都千代田区丸の内2-3-2	4,324	18.35
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	東京都港区赤坂1-8-1	1,900	8.07
BNYM AS AGT / CLTS 10 PERCENT (常任代理人 株式会社三菱UFJ銀行)	240 GREENWICH STREET, NEW YORK, NEW YORK 10286 U.S.A. (東京都千代田区丸の内2-7-1)	860	3.65
株式会社みずほ銀行	東京都千代田区大手町1-5-5	598	2.54
新健海運股份有限公司	中華民国台北市民権東路三段四号三楼	504	2.14
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	東京都中央区晴海1-8-12	363	1.54
東京海上日動火災保険株式会社	東京都千代田区大手町2-6-4	273	1.16
STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY 505001 (常任代理人 株式会社みずほ銀行決済営業部)	P.O. BOX 351 BOSTON MASSACHUSETTS 02101 U.S.A. (東京都港区港南2-15-1)	261	1.11
STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY 505223 (常任代理人 株式会社みずほ銀行決済営業部)	P.O. BOX 351 BOSTON MASSACHUSETTS 02101 U.S.A. (東京都港区港南2-15-1)	221	0.94
計10名	-	17,165	72.86

(注) 上記のほか、自己株式が405千株あります。

## (7)【議決権の状況】

## 【発行済株式】

2024年3月31日現在

区分	株式数(株)	議決権の数(個)	内容
無議決権株式	-	-	-
議決権制限株式(自己株式等)	-	-	-
議決権制限株式(その他)	-	-	-
完全議決権株式(自己株式等)	普通株式 404,900	-	-
完全議決権株式(その他)	普通株式 23,517,800	235,178	-
単元未満株式	普通株式 47,979	-	1単元(100株) 未満の株式
発行済株式総数	23,970,679	-	-
総株主の議決権	-	235,178	-

(注)「完全議決権株式(その他)」の欄には、証券保管振替機構名義の株式が600株含まれております。また、「議決権の数」欄には、同機構名義の完全議決権株式に係る議決権の数6個が含まれております。「単元未満株式」の欄には、自己株式が39株含まれております。

## 【自己株式等】

2024年3月31日現在

所有者の氏名又は名称	所有者の住所	自己名義所有株式数(株)	他人名義所有株式数(株)	所有株式数の合計(株)	発行済株式総数に対する所有株式数の割合(%)
NSユニテッド海運株式会社	東京都千代田区大手町一丁目5番1号	404,900	-	404,900	1.69
計	-	404,900	-	404,900	1.69

(注) 株主名簿上は当社名義となっておりますが、上記の他に実質的に所有していない株式が200株(議決権の数2個)あります。なお、当該株式数は上記「発行済株式」の「完全議決権株式(その他)」の中に入れております。

## 2【自己株式の取得等の状況】

【株式の種類等】 会社法第155条第7号に該当する普通株式の取得

(1)【株主総会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(2)【取締役会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(3)【株主総会決議又は取締役会決議に基づかないものの内容】

区分	株式数(株)	価額の総額(円)
当事業年度における取得自己株式	251	1,098,915
当期間における取得自己株式	-	-

(注) 当期間における取得自己株式には、2024年6月1日からこの有価証券報告書提出日までの単元未満株式の買取りによる株式は含まれておりません。

(4)【取得自己株式の処理状況及び保有状況】

区分	当事業年度		当期間	
	株式数(株)	処分価額の総額(円)	株式数(株)	処分価額の総額(円)
引き受ける者の募集を行った取得自己株式	-	-	-	-
消却の処分を行った取得自己株式	-	-	-	-
合併、株式交換、株式交付、会社分割に係る移転を行った取得自己株式	-	-	-	-
その他 (単元未満株式の売渡請求による売渡)	-	-	-	-
保有自己株式数	404,939	-	404,939	-

(注) 当期間における保有自己株式数には、2024年6月1日からこの有価証券報告書提出日までの単元未満株式の買取り及び売渡による株式は含まれておりません。

## 3【配当政策】

当社は、株主に対する利益の還元を経営上重要な施策の一つとして位置づけ、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各位への利益還元を継続的に行うことを基本方針とし、連結業績に対する配当性向は30%を基準とし、更なる株主還元の強化を検討します。

当期につきましては、前年度に引き続き中間配当を実施し、1株当たり80円といたしました。期末配当は上述の方針に則り、1株当たり150円、通期で230円に決定いたしました。

また、当社は、株主総会の決議によって期末配当を行うことができる旨、及び取締役会の決議によって中間配当を行うことができる旨を定款に定めております。

当事業年度に係る剰余金の配当は以下のとおりです。

決議年月日	配当金の総額 (百万円)	1株当たり配当額 (円)
2023年10月31日 取締役会決議	1,885	80
2024年6月26日 定時株主総会決議	3,535	150



## 4【コーポレート・ガバナンスの状況等】

### (1)【コーポレート・ガバナンスの概要】

当社のコーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

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まいります。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に点検を行い、改善してまいります。

会社の機関の内容及び内部統制システムの整備の状況について

#### a. 会社の機関の基本説明（後記 模式図ご参照）

当社は、会社法で規定されている株式会社の機関制度を基本とした監査役会設置会社です。取締役会、監査役会、その他の機関を通じてコーポレート・ガバナンス体制の強化に努めております。各機関の機能については以下のとおりです。

#### イ 取締役会

当社の取締役会は、議長である代表取締役社長山中一馬、宮本教子、藤田透、北里真一、金光潔の社内取締役5名（内、執行役員兼務5名）及び大西節、井上龍子、吉田正子の社外取締役3名（内、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3名）で構成しております。取締役会は、法令・定款に定められた事項及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、及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。

#### ロ 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、業務執行及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山中一馬、宮本教子、藤田透、北里真一、金光潔、阿諏訪直樹、安藤雅則、高見隆昌、征矢秀人、小野雄士、佐藤義則、関健太郎、園田恭、入江徹也、菅井正樹の執行役員15名です。

#### ハ 監査役会

当社の監査役会は、社内監査役の紀平徹、社外監査役の山本昌平、竹ヶ原啓介、毛利具仁（内、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監査役1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、執行役員及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。上述の取締役会、執行役員会のほか、重要な会議及び委員会へ出席し、経営課題、業務実態の把握に努めるとともに、法令及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。

#### ニ 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。独立社外取締役大西節を議長とし、代表取締役社長山中一馬、北里真一の社内取締役2名および井上龍子、吉田正子の独立社外取締役2名を加えた5名で構成され、委員は取締役会の決議によって選任されます。

#### b. 企業統治の体制を採用する理由

当社は事業・経営に精通した取締役を中心とする取締役会が重要な業務の執行について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出席することにより独立した立場から取締役等の職務執行を監査する体制を取っており、経営の効率性、健全性は確保されていると判断し、現在の体制を採用しております。

c. その他の企業統治に関する事項

・内部統制システム等の整備の状況

当社は、会社法第362条第4項第6号並びに会社法施行規則第100条第1項及び第3項に基づく内部統制として、「グループ企業理念」に基づき、企業価値の継続的な向上を図りつつ、社会から信頼される企業の実現を目指し、関係法規を遵守し、財務報告の信頼性と業務の有効性・効率性を確保するため、以下の通り、当社の業務の適正を確保するための体制を整備し、適切に運用するとともに、企業統治を一層強化する観点から、その継続的改善に努めることを掲げております。

1. 当社の取締役及び使用人の職務の執行が法令および定款に適合することを確保するための体制
2. 当社の取締役の職務の執行にかかる情報の保存および管理に関する体制
3. 当社の損失の危険の管理に関する規程その他の体制
4. 当社の取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制
5. 当社及び子会社から成る企業集団における業務の適正を確保するための体制
6. 監査役の監査に関する事項
7. 財務報告の適正性確保のための体制

さらに、当社は社会に対し信頼できる財務情報を提供する重要性を理解し、法令及び財務報告基本方針並びに財務報告に係る内部統制規程等の社内規程に基づき、日々の業務を進めております。また、当社グループの内部統制の水準向上を図るため、内部統制・コンプライアンス委員会において年間の内部統制活動計画を策定し、その進捗管理を行っております。

・子会社の業務の適正を確保するための体制整備の状況

子会社の経営上の重要事項については、当社の管理担当部門に報告され、付議基準に則り執行役員会及び取締役会に付議及び報告されております。その他、1. 当社社長とグループ会社社長との社長会開催、2. 子会社の取締役を兼任する当社の業務執行役員及び使用人の子会社取締役会への参加、3. グループ会社監査役連絡会の定期開催などを通じてグループ会社との情報共有を行っております。

リスク管理体制の整備の状況

当社は、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事業の継続と安定的発展を確保できるよう、リスク管理の基本事項として、「リスク管理規程」を定めております。

本規定に基づき、事業活動全般にわたり生じ得る諸々のリスクについて、関連部門または各種委員会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、年度末には社長を委員長とする内部統制・コンプライアンス委員会において、「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と評価を行い、その結果を、取締役会へ報告しております。

なお、一定金額以上の大型投資や、不確実性の高い投資判断を行う場合に、執行役員会・取締役会に上程する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、投融資委員会において社内横断的に協議しております。

取締役及び監査役の責任免除

当社は、法令の定めるところに従い、取締役会の決議によって、任務を怠ったことによる取締役および監査役の損害賠償責任を免除することができる旨を定款に定めております。これは、取締役および監査役が職務を遂行するにあたり、その能力を十分に発揮して、期待される役割を果たしうる環境を整備することを目的とするものであります。

責任限定契約の内容の概要

当社は取締役の大西節、井上龍子、吉田正子の3名、並びに監査役の紀平徹、山本昌平、竹ヶ原啓介、毛利具仁の4名は会社法第427条第1項の規定により、同法第423条第1項に定める責任について、その職務を行うにつき善意でかつ重大な過失がないときは、会社法第425条第1項各号に定める金額の合計額を限度とする契約を締結しております。

#### 役員等賠償責任保険契約

当社は、会社法第430条の3第1項に規定する役員等賠償責任保険契約を保険会社との間で締結しております。役員としての業務遂行に起因して、保険期間中に損害賠償請求（株主代表訴訟を含む）がなされたことにより、被保険者が被る損害賠償金、争訟費用の損害を当該保険契約により填補することとしております。

当該保険契約の被保険者は当社の取締役と監査役ならびに執行役員および子会社であるNSユナイテッド内航海運株式会社とNSユナイテッドタンカー株式会社の取締役と監査役であり、保険料は当社および子会社が全額負担しております。

ただし、被保険者である役員の職務の執行の適正性が損なわれないために、当該保険契約に免責金額を定めているほか、被保険者の犯罪行為に起因する損害や法令に違反することを被保険者が認識しながら行った行為に起因する損害等については、填補されないこと等を定めております。

本契約は、2023年7月に締結したものであり、例年7月に更改を予定しております。

#### 補償契約

当社は取締役の山中一馬、宮本教子、藤田透、北里真一、金光潔、大西節、井上籠子及び吉田正子並びに監査役の紀平徹、山本昌平、竹ヶ原啓介、毛利具仁との間で、会社法第430条の2第1項に規定する補償契約を締結しており、同項第1号の費用及び同項第2号の損失を法令の定める範囲内において当社が補償することとしております。

ただし、被補償者である役員の職務の執行の適正性が損なわれないために、被補償者に対して責任の追及に係る請求をする場合（株主代表訴訟を除く）の費用や、被補償者が職務の執行において悪意または重大な過失があった場合の損失等については、当社が補償義務を負わないこと等を定めております。

#### 取締役の定数

当社の取締役は10名以内とする旨を定款に定めております。

#### 取締役の選任の決議要件

当社は、取締役の選任決議について、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の過半数をもって行う旨を定款に定めております。

#### 中間配当金

当社は、取締役会の決議によって、毎年9月30日の最終の株主名簿に記録された株主または登録株式質権者に対し、会社法第454条第5項に定める剰余金の配当（中間配当）をすることができる旨を定款に定めております。これは、株主への機動的な利益還元を行うことを可能とすることを目的とするものであります。

#### 株主総会の特別決議要件

当社は、会社法第309条第2項に定める株主総会の特別決議要件について、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の3分の2以上をもって行う旨を定款に定めております。これは、株主総会における特別決議の定足数を緩和することにより、株主総会の円滑な運営を行うことを目的とするものであります。

#### 剰余金の配当等の決定機関

当社は、剰余金の配当、自己株式の取得に関する事項等会社法第459条第1項各号に定める事項については、法令に別段の定めのある場合を除き、取締役会の決議によって定めることができる旨を定款に定めております。これは、剰余金の配当、自己株式の取得等を取締役会の権限とすることにより、株主への機動的な利益還元、経営環境の変化に対応した機動的な資本政策の遂行を可能とすることを目的とするものであります。

## 取締役会および指名・報酬諮問委員会の活動状況（2023年度）

- ・当事業年度における、個々の役員の取締役会および指名・報酬諮問委員会の出席状況は次のとおりです。

役職	氏名	取締役会		指名・報酬諮問委員会		
		回数	割合(%)	回数	割合(%)	委員
代表取締役社長 社長執行役員	山中 一馬	14/14	100	3/3	100	
取締役 専務執行役員	左光 真啓	4/4	100	-	-	-
取締役 専務執行役員	宮本 教子	10/10	100	-	-	-
取締役 常務執行役員	宮井 成彦	14/14	100	-	-	-
取締役 常務執行役員	藤田 透	14/14	100	-	-	-
取締役 常務執行役員	北里 真一	14/14	100	4/4	100	
取締役 相談役	谷水 一雄	14/14	100	1/1	100	
取締役	木下 雅之	4/4	100	1/1	100	
取締役	大西 節	14/14	100	4/4	100	
取締役	中村 勇	4/4	100	1/1	100	
取締役	井上 籠子	10/10	100	3/3	100	
取締役	吉田 正子	10/10	100	3/3	100	
監査役（常勤）	中田 義文	4/4	100	-	-	-
監査役（常勤）	安藤 雅則	14/14	100	-	-	-
監査役	三谷 康人	14/14	100	-	-	-
監査役	山本 昌平	14/14	100	-	-	-
監査役	小林 二郎	10/10	100	-	-	-

（注）取締役 左光真啓氏、木下雅之氏、中村勇氏は2023年6月28日開催の第97回定時株主総会終結の時を以て任期満了により退任し、監査役 中田義文氏は2023年6月28日開催の第97回定時株主総会終結の時を以て辞任により退任したため、開催回数および出席回数は在任中のものです。

（注）取締役 宮本教子氏、井上籠子氏、吉田正子氏、監査役 小林二郎氏は2023年6月28日開催の第97回定時株主総会にて選任され、就任したため、開催回数および出席回数は在任中のものです。

（注）取締役宮井成彦氏、谷水一雄氏は、2024年6月26日開催の第98回定時株主総会終結の時を以て任期満了により退任し、監査役三谷康人氏、小林二郎氏は、2024年6月26日開催の第98回定時株主総会終結の時を以て辞任により退任したため、開催回数および出席回数は在任中のものです。

- ・取締役会の審議・決議状況

主に、経営全般に関わる重要事項、経営戦略、方針や、中期経営計画の策定、重要な大型投資の決定、法定事項の承認、コーポレート・ガバナンス等の審議及び決議を行いました。

- ・指名・報酬諮問委員会の状況

取締役、執行役員候補選定および役員報酬額についての審議や新中期経営計画策定を踏まえ、業績連動報酬制度の改定に関する議論を開始しました。

- ・取締役会の実効性評価における課題への対応状況

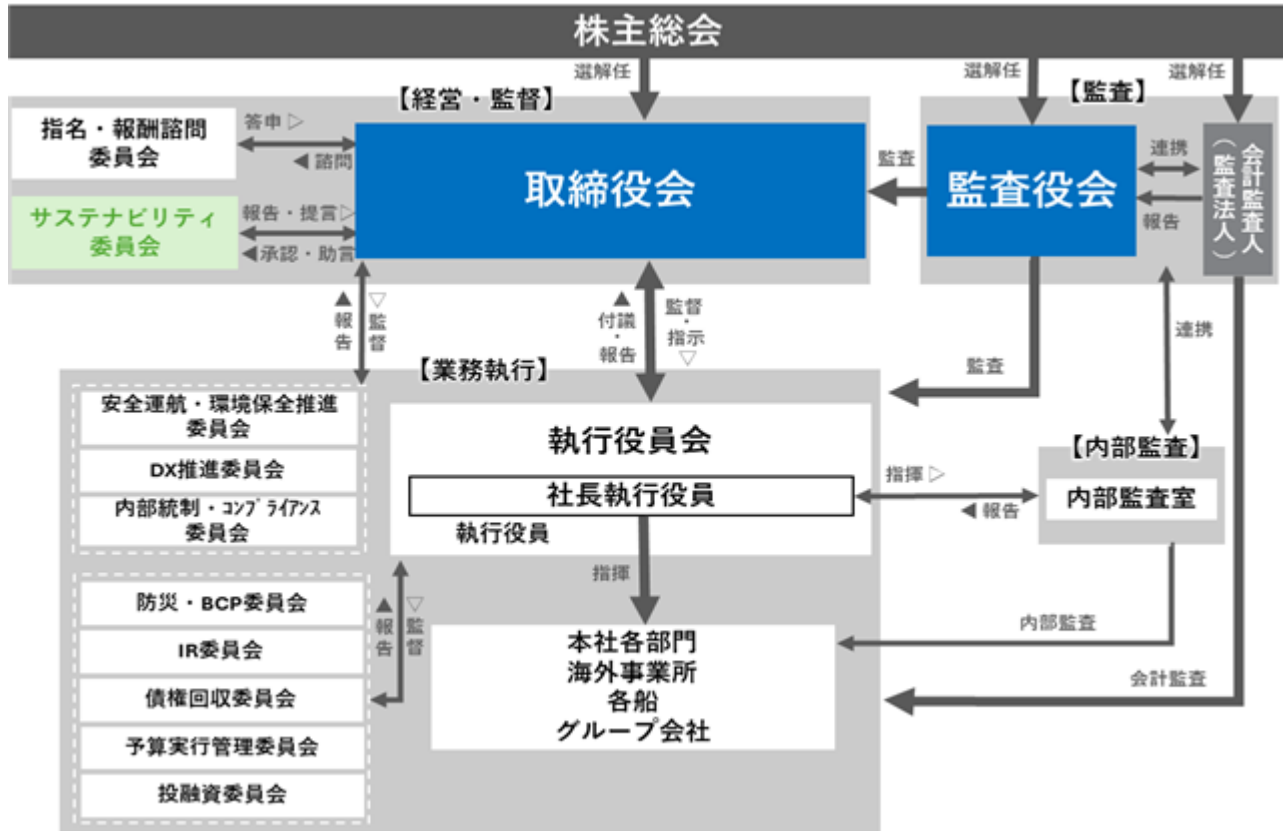
当社では2015年度より、毎年全ての取締役及び監査役を対象とした取締役会の実効性評価アンケート調査を実施しており、2023年度もその結果を取締役会で共有しました。その結果、当社の取締役会は、取締役会の構成・役割・運営をはじめ全体として概ね実効性が確保されていることを確認致しました。

2022年度は、将来に向けたリスク、戦略、方向性についての議論を続けており、個別の業務執行に関する付議件数を減らし、会社の将来へ向けた議論の時間を増やすべきとの課題が指摘されました。規程(付議基準)の変更により、取締役会にかけるべき議案数が削減され、討議時間が確保されるなど、一定の改善が進みました。

一方、2023年度の課題としては、新中期経営計画の進捗状況の管理、DX・GXのさらなる取り組みや具体化、脱炭素に向けた移行期を迎える中での事業運営、船舶投資等の意見が寄せられました。また、取締役の審議にあたっては簡潔な資料の作成、事前の情報共有、必要となる資料の提供など、議論を深めるため、運営面でも、なお一層の改善の余地があるとの意見もありました。

今後も認識された課題の改善に継続的に取り組むことにより、取締役会の実効性の更なる向上に努めてまいります。

模式図



## (2)【役員の状況】

## 役員一覧

男性9名 女性3名 (役員のうち女性の比率25%)

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (百株)
代表取締役社長 社長執行役員	山中 一馬	1963年8月10日	1986年4月 新日本製鐵株式会社 (現 日本製鐵株式会社)入社 2011年11月 同社人事・労政部人事グループリーダー (部長) 2012年4月 同社人事・労政部部长 2012年10月 新日鐵住金株式会社 (現 日本製鐵株式会社)人事・労政部部长 2014年4月 同社鹿島製鐵所総務部部长 2017年4月 同社参与(機材調達部長委嘱) 2018年4月 同社執行役員(機材調達部長委嘱) 2019年4月 日本製鐵株式会社執行役員 (機材調達部長委嘱) 2020年4月 同社執行役員(原料・機材調達) 2020年6月 当社社外取締役 2021年4月 日本製鐵株式会社常務執行役員 2023年4月 同社執行役員 2023年6月 当社代表取締役・社長執行役員(現)	(注)3	19
取締役 専務執行役員	宮本 教子	1960年9月10日	1983年4月 日本郵船株式会社入社 2002年4月 同社定航マネジメントグループチーム長 2006年6月 同社自動車船グループグループ長代理 2008年4月 NYK LINE(MALAYSIA)SDN,BHD.KL 出向 2012年4月 日本郵船株式会社 IRグループ グループ長 2014年4月 同社経営委員(IRグループ長兼務) 2016年4月 同社経営委員 2018年4月 同社常務経営委員 2019年6月 同社監査役 2023年6月 当社取締役専務執行役員(現)	(注)3	1
取締役 常務執行役員	藤田 透	1962年2月19日	1984年10月 新和海運株式会社入社 2012年8月 当社安全管理グループリーダー 2017年6月 当社執行役員 (安全管理グループリーダー委嘱) 2020年6月 当社執行役員 2021年6月 当社取締役執行役員 2022年6月 当社取締役常務執行役員(現)	(注)3	60
取締役 常務執行役員	北里 真一	1961年10月22日	1987年4月 新和海運株式会社入社 2013年12月 当社経理グループリーダー 2018年6月 当社執行役員 (経理グループリーダー委嘱) 2019年6月 当社執行役員 (総務グループリーダー委嘱) 2020年6月 当社執行役員 2021年6月 当社執行役員 2022年6月 当社取締役常務執行役員(現)	(注)3	60
取締役 常務執行役員	金光 潔	1962年2月1日	1984年4月 新和海運株式会社入社 2009年6月 当社石炭グループリーダー 2011年6月 NS UNITED BULK PTE.LTD.社長 2012年3月 NS UNITED TANKER PTE.LTD.社長(兼務) 2016年3月 当社油送船グループリーダー 2019年6月 当社執行役員 (鉄鋼原料グループリーダー委嘱) 2020年6月 当社執行役員 2022年6月 当社常務執行役員 2024年6月 当社取締役常務執行役員(現)	(注)3	28

取締役	大西 節	1955年12月4日	1978年4月 株式会社日本興業銀行入行 2002年4月 株式会社みずほコーポレート銀行(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 2017年4月 日本商業開発株式会社(現 地主株式会社)上級顧問 2017年6月 当社社外取締役(現) 2018年3月 昭和電工株式会社(現 株式会社レゾナック・ホールディングス)社外監査役	(注) 3	9
取締役	井上 籠子	1957年1月8日	1981年4月 農林水産省入省 2003年1月 在イタリア日本国大使館公使(FAO・WFPに対する常駐日本政府代表) 2008年4月 独立行政法人農畜産業振興機構統括調査役 2011年5月 農林水産省東北農政局次長 2012年4月 独立行政法人農林水産消費安全技術センター監事 2014年4月 国立研究開発法人水産研究・教育機構監事 2016年4月 農林水産省農林水産技術会議事務局研究総務官 2017年7月 同省退官 2017年11月 弁護士登録 渥美坂井法律事務所・外国法共同事業(現) 2019年2月 中央労働委員会使用者委員(現) 2019年6月 日鉄物産株式会社社外取締役 2021年6月 コスモエネルギーホールディングス株式会社社外取締役(現) 2023年6月 当社社外取締役(現)	(注) 3	0
取締役	吉田 正子	1961年6月11日	1980年4月 東京海上火災保険株式会社(現 東京海上日動火災保険株式会社)入社 2009年7月 同社京葉支店次長兼船橋支社長 2011年8月 同社旅行業営業部長 2012年7月 同社理事 旅行業営業部長 2013年6月 同社執行役員 旅行業営業部長 2017年5月 株式会社松屋社外取締役 2018年4月 東京海上日動火災保険株式会社常務執行役員(四国エリア担当) 2022年4月 同社常務取締役 2023年4月 東京海上ミレア少額短期保険株式会社監査役(現) 2023年6月 当社社外取締役(現) 2024年5月 株式会社松屋社外取締役(監査等委員)(現)	(注) 3	1
監査役 (常勤)	紀平 徹	1964年6月23日	1987年4月 新和海運株式会社入社 2016年6月 当社総務グループリーダー 2019年6月 当社執行役員(企画グループリーダー委嘱) 2020年6月 当社執行役員 2022年6月 当社常務執行役員 2024年6月 当社監査役(現)	(注) 4	28

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (百株)
監査役	山本 昌平	1960年 5 月25日	1984年 4 月 日本郵船株式会社入社 2011年 4 月 同社財務グループ長 2013年 4 月 同社企画グループ長 2015年 4 月 同社企画グループ長 兼 客船事業グループ長 2016年 4 月 同社経営委員 企画グループ長兼務 2018年 4 月 同社経営委員 2019年 4 月 同社常務経営委員 2020年 4 月 同社常務経営委員 不動産開発グループ長 兼務 2020年 6 月 同社常務執行役員(名称変更) 不動産開発グループ長兼務 2021年 4 月 同社アドバイザー 2021年 6 月 当社社外監査役(現) 2024年 4 月 同社顧問(名称変更)(現)	(注) 5	-
監査役	竹ヶ原 啓介	1966年 8 月18日	1989年 4 月 日本開発銀行 (現 株式会社日本政策投資銀行)入行 2011年 5 月 同行環境・CSR部長 2016年 6 月 同行産業調査部長 2017年 6 月 同行執行役員 産業調査部長 2021年 6 月 同行設備投資研究所 エグゼクティブフェロー 2023年 6 月 同行設備投資研究所長 2024年 6 月 当社社外監査役(現)	(注) 3	-
監査役	毛利 具仁	1972年 3 月18日	1994年 4 月 新日本製鐵株式会社 (現 日本製鐵株式会社)入社 2017年 4 月 新日鐵住金株式会社 (現 日本製鐵株式会社) 原料第二部鉱石第一室長 2020年 4 月 日本製鐵株式会社人事労政部上席主管 ニッポンスチールオーストラリア社出向 2022年 2 月 同社ゼロカーボン・スチールプロジェクト CN調達企画室長 2024年 4 月 同社原料第二部長(現) 2024年 6 月 当社社外監査役(現)	(注) 3	-
計					211

- (注) 1. 取締役大西節、井上龍子、吉田正子の3氏は、社外取締役であります。
2. 監査役山本昌平、竹ヶ原啓介、毛利具仁の3氏は、社外監査役であります。
3. 2024年6月26日開催の定時株主総会の終結の時から1年後の定時株主総会の終結の時までであります。
4. 2024年6月26日開催の定時株主総会の終結の時から3年後の定時株主総会の終結の時までであります。
5. 2021年6月28日開催の定時株主総会の終結の時から4年後の定時株主総会の終結の時までであります。



#### 社外役員の状況

当社の社外取締役は3名、社外監査役は3名であります。

社外取締役大西節氏は、株式会社みずほフィナンシャルグループにおける経営参画を含む長年の経歴を通じて培われた豊富な知識・経験や高い見識を有されており、引き続き当該知見を活かして特に企業財務や経営全般に精通した専門的な立場から当社の経営に対する実効性の高い監督、助言を行うなど、意思決定の妥当性・適正性を確保するための適切な役割を果たしていただくことが期待されるため、引き続き独立社外取締役として選任しております。また、指名・報酬諮問委員会委員として当社の役員候補者の選定や役員報酬等の決定過程における監督機能を主導しております。

社外取締役井上龍子氏は、農林水産省での長年の経歴および弁護士として培われた知識・経験を有しており、現在は日鉄物産株式会社ならびにコスモエネルギーホールディングス株式会社の社外取締役を務められております。社外役員となること以外の方法で直接企業経営に関与したことはありませんが、当該知見を活かして主に企業のガバナンスに精通した専門的な立場から当社の経営に対する実効性の高い監督、助言を行うなど、意思決定の妥当性・適正性を確保するための適切な役割を果たすことが期待できることから、独立社外取締役として選任しております。また、指名・報酬諮問委員会委員として当社の役員候補者の選定や役員報酬等の決定過程における監督機能を主導しております。

社外取締役吉田正子氏は、東京海上火災保険株式会社（現 東京海上日動火災保険株式会社）に入社以来、同社における経営参画を含む長年の経歴を通じて培われた豊富な知識・経験を有しており、当該知見を活かして主に企業の経営全般に精通した専門的な立場から当社の経営に対する実効性の高い監督、助言を行うなど、意思決定の妥当性・適正性を確保するための適切な役割を果たすことが期待できることから、独立社外取締役として選任しております。また、指名・報酬諮問委員会委員として当社の役員候補者の選定や役員報酬等の決定過程における監督機能を主導しております。

社外監査役山本昌平氏は、日本郵船株式会社において財務・企画業務の要職を歴任し、その後同社にて常務執行役員を務められました。その豊富な経験を通じて培われた幅広い知識と見識に基づき、当社取締役による経営判断及び業務執行について監督業務を行う適任者であると判断し、社外監査役として選任しております。

社外監査役竹ヶ原啓介氏は、株式会社日本政策投資銀行勤務を通じて豊富な経理・財務知識を有しており、社外監査役として中立の立場から、当社取締役による経営判断及び業務執行について監督業務を行う適任者であると判断し、独立社外監査役として選任しております。

社外監査役毛利具仁氏は、新日本製鐵株式会社（現 日本製鉄株式会社）に入社以来、要職を歴任し、その長年にわたる経歴を通じて培われた豊富な知識・経験に基づき、当社取締役による経営判断及び業務執行について監督業務を行う適任者であると判断し、社外監査役として選任しております。

#### <提出会社との人的関係、資本的関係または取引関係その他の利害関係>

社外取締役及び社外監査役による当社株式の保有は、役員の状況の所有株式数欄に記載のとおり、大西節氏が9百株、吉田正子氏が1百株、井上龍子氏が90株を所有しております。尚、上記以外で、2024年3月末現在、社外取締役、社外監査役及びその近親者と当社との人事、資金、技術及び取引等に関する特段の関係はありません。

#### <社外役員の独立性>

当社は社外役員を選任するための独立性に関する方針は定めておりませんが、当社は、社外取締役3名のうち3名が、社外監査役3名のうち1名が独立役員の条件を満たしており、経営監視機能の客観性及び中立性を確保しております。

社外取締役または社外監査役による監督または監査と内部監査、監査役監査および会計監査との相互連携ならびに内部統制部門との関係

取締役8名のうち3名が社外取締役であり、取締役会への出席を通じて、監査役監査および会計監査の各監査結果、また、「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」などの内部統制に関わる重要な会議での討議内容について、報告を受け、適宜必要な指摘を行い、相互に連携を図る体制を整備しております。

一方、監査役4名のうち3名が社外監査役であり、取締役会及び監査役会への出席を通じて、内部監査及び監査役監査の結果、執行役員会や「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」などの内部統制に関わる重要な会議での討議内容について報告を受け、また、会計監査人による監査結果は、直接会計監査人より報告を受け、適宜必要な指摘を行い、相互に連携を図る体制を整備しております。

(3) 【監査の状況】

監査役監査の状況

a. 組織・人員

当社の監査役は4名で、そのうち常勤監査役は1名で構成されています。監査役の職務を補助する監査役スタッフを1名兼任で配置し、監査役の職務遂行のサポートを行っています。

当社における監査役監査につきましては、監査役会の定めた監査基準に従って、監査役が取締役会その他重要な会議に出席するほか、取締役等との面談、重要な決裁書類等の閲覧等の監査活動を行っています。また、会計監査人や内部監査室及び子会社監査役との連携及び意思疎通を図ること等により、それぞれの監査を実効的かつ効率的に実施しています。

b. 監査役会の活動状況

当事業年度において監査役会を15回開催しており、個々の監査役の出席状況については次のとおりです。

氏名	開催回数	出席回数
中田義文	5回	5回
安藤雅則	15回	15回
三谷康人	15回	15回
山本昌平	15回	15回
小林二郎	10回	9回

(注) 中田義文氏は2023年6月28日開催の第97回定時株主総会の終結の時を以て、辞任により退任しましたので、開催回数及び出席回数は在任中のものです。

(注) 小林二郎氏は2023年6月28日開催の第97回定時株主総会にて選任され、就任しましたので、開催回数及び出席回数は在任中のものです。また、同氏は、2024年6月26日開催の第98回定時株主総会終結の時を以て、辞任により退任しております。

監査役会においては、監査計画の策定や、監査報告書の作成、会計監査人の監査報酬、会計監査人の評価(再任・不再任)、定時株主総会招集通知の監査等を具体的な検討内容として行っています。

c. 監査役の主な活動状況

常勤監査役は、職務の分担に従い、取締役、内部統制部門や内部監査室と意思疎通を図り、情報の収集及び監査の環境の整備に努めるとともに、業務執行の監査について主に以下の活動を行っています。

- ・重点監査事項にかかる業務監査
- ・取締役会や執行役員会、その他重要な会議への出席
- ・代表取締役、取締役、執行役員、グループマネジャー、及び子会社社長との面談
- ・執行部門との会合による業務の執行状況の聴取および意見交換
- ・内部監査室および内部統制部門との連携
- ・重要書類の閲覧
- ・当社グループ会社監査役間における連絡会の実施

このほか、当社海外現地法人等への往査、視察を実施し、経営責任者等との面談を通じて業務執行の監査を実施しました。各海外店所長に対してアンケート形式による内部統制状況の確認を行ったほか、本社での海外店所会議期間中に合同形式で会合を行いました。

また、会計監査人とは円滑なコミュニケーションを図っており、監査役会と会計監査人の連携状況は主に以下の通りです。

- ・監査計画の聴取
- ・会計監査人監査報告および四半期レビュー報告の聴取および意見交換
- ・会計監査人の品質管理体制の聴取
- ・内部統制監査報告の聴取
- ・監査上の主要な検討事項(KAM)について(航海日割基準における総航海日数の見積り)の決定プロセスに関する協議

上記の監査活動について、非常勤監査役は、取締役会などの重要な会議への出席、代表取締役、取締役、及び子会社社長との面談、重要書類の閲覧及び会計監査人との連携などを分担しています。

#### 内部監査の状況

当社における内部監査は、2004年12月に内部監査規程を制定し(最新改定:2009年6月)、内部監査室に室長以下3名を任命しております。内部監査室は、代表取締役社長の指揮・命令により会社の一切の業務執行状況を検討・評価し、社長に結果を報告する体制を取っています。また、併せて取締役会・監査役会に直接報告する運用を行っています。また、内部監査等で代表取締役社長を補佐し、会社全体の内部統制システムが前述の内部統制基本方針に沿って構築・運用されていることを監視するため、内部統制担当執行役員を任命しております。

監査役は、毎月監査役会を開催し監査結果及びその他情報の共有を図っております。また、内部監査室及び内部統制部門と意思疎通を図るべく毎月打ち合わせを行い、連携を保っております。加えて、監査役は会計監査人が独立の立場を保持し、かつ、適正な監査を実施しているかを監視及び検証するとともに、会計監査人から定期的に職務執行状況の報告を受け、必要に応じて説明を求めることにより情報交換を行い、その報告を受ける際には内部監査室も加わることで相互の連携を深めております。

#### 会計監査の状況

当社の会計監査はEY新日本有限責任監査法人に委嘱しております。同監査法人及び当社監査に従事する同監査法人の業務執行社員と当社の間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はありません。当社は同監査法人との間で、会社法監査と金融商品取引法監査について監査契約書を締結し、それに基づき報酬を支払っております。当期において業務を執行した公認会計士の氏名、監査業務に係る補助者の構成については以下のとおりです。

##### a. 業務を執行した公認会計士の氏名

指有限責任社員 業務執行社員: 山本 高揮氏  
山中 彰子氏

##### b. 継続監査期間

56年

##### c. 会計監査業務に係る補助者の構成

公認会計士: 5名、 その他: 11名

##### d. 監査法人の選定方針と理由

EY新日本有限責任監査法人を会計監査人として選定した理由は、監査役会が定める判断基準に基づき同監査法人の品質管理システム、独立性等を総合的に勘案した結果、適任と判断したためであります。

また、監査役会は、会計監査人が会社法第340条第1項各号のいずれかに該当するときは、監査役会における協議を経たうえで、監査役全員の同意によって、会計監査人を解任いたします。この場合、監査役会が選定した監査役は、解任後最初に招集される株主総会において、会計監査人を解任した旨とその理由を報告いたします。

以上の場合のほか、監査役会が、会計監査人の適格性、独立性を害する事由の発生により、適正な監査の遂行が困難であると判断し、会計監査人の解任または不再任を決定した場合、取締役は、会計監査人の解任または不再任を株主総会に提案いたします。

##### e. 監査役及び監査役会による監査法人の評価

当社の監査役及び監査役会は監査法人に対して評価を行っております。監査役会が定める、品質管理システム、独立性、監査計画、監査実施状況等の判断基準に基づいて評価した結果、EY新日本有限責任監査法人の業務執行状況は適切であると判断しております。

監査公認会計士等に対する報酬の内容

a. 監査公認会計士等に対する報酬

区分	前連結会計年度		当連結会計年度	
	監査証明業務に基づく報酬(百万円)	非監査業務に基づく報酬(百万円)	監査証明業務に基づく報酬(百万円)	非監査業務に基づく報酬(百万円)
提出会社	42	-	42	-
連結子会社	15	-	16	-
計	57	-	58	-

b. 監査公認会計士等と同一のネットワーク(Ernst&Young)に対する報酬(a.を除く)

区分	前連結会計年度		当連結会計年度	
	監査証明業務に基づく報酬(百万円)	非監査業務に基づく報酬(百万円)	監査証明業務に基づく報酬(百万円)	非監査業務に基づく報酬(百万円)
提出会社	-	1	-	-
連結子会社	-	-	-	-
計	-	1	-	-

提出会社における非監査業務の内容は税務に関する助言業務等によるものであります。

c. その他の重要な監査証明業務に基づく報酬の内容

(前連結会計年度)

該当事項はありません。

(当連結会計年度)

該当事項はありません。

d. 監査報酬の決定方針

当社の監査公認会計士等に対する監査報酬は、前年度の監査実績、次年度の監査計画、関与監査公認会計士等の人数及び単価並びに過去の監査報酬等を勘案し、監査役会の同意を得て取締役会決議をもって決定しております。

e. 監査役会が会計監査人の報酬等に同意した理由

当社監査役会は、会計監査人の監査計画の内容、職務執行状況、報酬見積もりの算出根拠等を確認するとともに、過年度実績との比較を行った結果、会計監査人の報酬等につき、会社法第399条第1項に基づき同意いたしました。

## (4) 【役員の報酬等】

## 役員の報酬の内容

取締役及び監査役の報酬等の額は以下のとおりです。

役員区分	報酬等の総額 (百万円)	報酬等の種類別の総額(百万円)					
		固定報酬		業績連動報酬			
		固定報酬	対象員数	賞与	対象員数	株式購入報酬	対象員数
取締役 (社外取締役を除く)	250	174	7	30	6	45	6
監査役 (社外監査役を除く)	6	6	1	-	-	-	-
社外役員							
社外取締役	31	31	5	-	-	-	-
社外監査役	40	40	3	-	-	-	-
計	326	250	16	30	6	45	6

(注) 1. 上表の固定報酬は当事業年度の支給実績です。対象員数・支給額には、2023年6月28日開催の第97回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役4名のうち3名、及び監査役1名を含んでおります。退任した取締役のうち1名については、無報酬のため含んでおりません。また、在任中の無報酬の監査役1名は含んでおりません。

2. 上記業績連動報酬(賞与・株式購入報酬)は、2024年6月26日開催の取締役会で支給を決議する予定です。
3. 上記業績連動報酬の算定の基礎とした業績指標の実績値は、以下のとおりです。

2024年3月期業績

- ・当社連結営業利益 目標：100億円 実績：216億円
- ・自己資本利益率(ROE) 目標：10% 実績：12.5%

4. 上記業績連動報酬の対象員数は、2024年3月31日時点で在任する当社の常勤取締役であり、2024年6月26日開催の第98回定時株主総会終結の時をもって退任予定の取締役2名を含んでおります。
5. 取締役・監査役の報酬は全て金銭報酬であり、非金銭報酬はございません。

役員の報酬等の額またはその算定方法の決定に関する方針の内容及び決定方法

## a. 報酬等の決定に関する手続

当社は取締役の報酬等について、指名・報酬諮問委員会による意見の答申及び助言を踏まえ、最終的には取締役会の決議により定めています。裁量の範囲は、株主総会決議の範囲内です。指名・報酬諮問委員会は、取締役の指名、報酬等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設置されたものであり、代表取締役社長を含む5名の取締役によって構成され、うち過半数は社外取締役が占めています。

指名・報酬諮問委員会は、取締役会の諮問機関として、後述の「報酬等の算定方法の決定に関する方針」の作成に関与すると共に、同方針に基づき、固定報酬が役位に応じて適切に決定されているか、業績連動型報酬が会社の業績評価を適切に反映しているか等、算出された役員報酬の妥当性の検討を行い、取締役会に答申を行っております。

また、取締役会は、当事業年度に係る取締役の個人別の報酬等について、報酬等の内容の決定方法及び決定された報酬等の内容が取締役会で決議された決定方針と整合していることや、指名・報酬諮問委員会からの答申が尊重されていることを確認しており、当該決定方針に沿うものであると判断しております。

## 2023年度の指名・報酬諮問委員会の活動状況

2023年度については4回開催し、そのうち役員報酬に関して、業績連動報酬に関する取締役会への答申案の審議、また、新中期経営計画策定を踏まえ、業績連動報酬制度の改定に関する議論を開始しました。

## b. 報酬等の算定方法の決定に関する方針

当社は2021年2月26日開催の取締役会において、取締役の個人別の報酬等の内容にかかる決定方針を決議しております。当該取締役会の決議に際しては、予め決議する内容について2021年2月24日に指名・報酬諮問委員会へ諮問し、答申を受けております。

## イ 取締役の報酬の基本的な考え方

### ・目的及び基本的な考え方

- (1) 中長期的な企業価値の向上に資すること
- (2) 株主からの受託責任に応えること
- (3) 人材確保につながることを

### ・報酬決定方針の基本原則

- (1) 企業価値向上に向けて健全なインセンティブとして十分に機能するよう、経営戦略との整合性を確保した報酬体系とします。具体的には、固定報酬のほか、短期業績や中長期的経営の進捗が適切に反映される業績連動型報酬により構成されます。
- (2) 株主目線を重視するため、現金支給する報酬と株式購入報酬（取締役が役員持株会に拠出し、持株会を通じて株式を購入するための現金を支給する報酬）を組み合わせる支給します。
- (3) 固定報酬は同一役位同一報酬とし、世間水準との整合性にも留意して金額を決定します。
- (4) 報酬体系や各年の具体的水準の決定においては、公正と透明性を確保するため、指名・報酬諮問委員会を活用します。
- (5) 従業員とのバランスや業界動向等にも配慮します。

## ロ 報酬等の基本構成について

固定報酬と業績連動型賞与及び株式購入報酬の割合については、海運業界や関連する業種・業態の企業の報酬水準・構成を踏まえて、企業価値向上に向けたインセンティブとして、短期業績や中長期的経営目標の進捗が適切に反映されるよう設定し、業績連動型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程度となるものとします。

また、固定報酬を含めた総支給額は、2007年6月28日開催の第81回定時株主総会において承認された報酬額である「年額4億円以内」を超えないものとします。尚、当社の取締役は10名以内とする旨を定款に定めております。

## ハ 固定報酬に関する方針

固定報酬は、海運業界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、世間水準との整合性や従業員との報酬格差にも留意のうえ、役位に応じて定められた基準額を月次の額として現金支給します。監督機能を担う社外取締役については、その職務に鑑み、固定報酬のみを支給します。

## ニ 業績連動型報酬に関する方針

### 業績連動型役員賞与：

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、配当政策及び従業員への一定以上の臨時手当（賞与）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、毎年、一定の時期に現金支給します。ただし、役員賞与のうち一定額を超える金額については、株式購入報酬として支給します。

### 株式購入報酬：

中長期的業績連動報酬として、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在任期間にわたり毎月均等に現金支給します。具体的には、営業利益や自己資本利益率（ROE）といった中期経営計画が目標とする業績指標の達成度のほか、当社時価総額や安全運航実績を反映した総合的評価に基づいて算出します。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ます。中期経営計画を新たに策定した際には目標となる業績指標等の算定方法の見直しを行います。

基本的には、達成度合によって業績連動型報酬も増減する方式を採っております。

## ホ 社外取締役及び監査役の報酬について

社外取締役及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及び当社グループ全体の経営に対して監督・助言を行う役割を担うことを考慮し、基本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、前述の株主総会決議の範囲内で、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、2007年6月28日開催の第81回定時株主総会において承認された報酬額である「年額1億円以内」を超えないものとし、監査役の協議により定めています。なお、当社の監査役は4名以内とする旨を定款に定めております。

## (5) 【株式の保有状況】

## 投資株式の区分の基準及び考え方

当社は、保有目的が純投資目的である投資株式と純投資目的以外の目的である投資株式の区分について、キャピタルゲイン・インカムゲインのみを目的としている場合を純投資株式とし、事業上・営業上の取引先との関係維持・強化を目的として保有している株式を純投資目的以外の目的である投資株式としております。尚、当社は、保有目的が純投資目的である投資株式は所持しない方針としております。

## 保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式

## a. 保有方針及び保有の合理性を検証する方法並びに個別銘柄の保有の適否に関する取締役会等における検証の内容

当社は、各事業セグメントの事業活動の円滑化に貢献し、安定的な取引関係の維持・強化を図ることが当社の中長期的な収益拡大・企業価値向上に資すると認められる取引先について、取引関係の維持・強化を目的として、当該取引先の株式を保有しております。個々の株式の保有意義については、それぞれの取得経緯、現在の取引関係及び経済合理性等の観点から、取引先との取引状況、配当利回り、当社の収益に与える影響等を始めとした営業上の便益・リスク等を総合的に判断し、取締役会及び執行役員会にて毎年度定期的にレビューを実施しております。その結果、市場環境・事業戦略等を踏まえ、保有する意義がなくなったと判断された銘柄は適宜売却により処分することとしております。

## b. 銘柄及び貸借対照表計上額

	銘柄数 (銘柄)	貸借対照表計上額の 合計額(百万円)
非上場株式	3	23
非上場株式以外の株式	5	1,368

## (当事業年度において株式数が増加した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の増加に係る取得 価額の合計額(百万円)	株式数の増加の理由
非上場株式	-	-	-
非上場株式以外の株式	-	-	-

## (当事業年度において株式数が減少した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の減少に係る売却 価額の合計額(百万円)
非上場株式	1	139
非上場株式以外の株式	-	-

## c. 特定投資株式及びみなし保有株式の銘柄ごとの株式数、貸借対照表計上額等に関する情報

## 特定投資株式

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果 及び株式数が増加した理由	当社の株式の 保有の有無
	株式数(株)	株式数(株)		
	貸借対照表計上額 (百万円)	貸借対照表計上額 (百万円)		
出光興産(株)	570,000	114,000	LPGタンカー貸船契約や石炭輸送、燃料油購入等の取引を行っており、営業上の取引関係の維持・強化を図るため、継続して保有しています。2023年度も、保有意義を検討した結果、定量的な保有効果については、取引先との関係性・守秘義務の関係上記載が困難であります、前述の保有方針・検証方法に従い、保有意義を判断しております。また、株式分割により保有株式数が増加しております。	無
	594	331		
大平洋金属(株)	71,400	71,400	外航・内航における不定期船分野において、ニッケル鉱石輸送等の取引を行っており、営業上の取引関係の維持・強化を図るため、継続して保有しています。2023年度も、保有意義を検討した結果、定量的な保有効果については、取引先との関係性・守秘義務の関係上記載が困難であります、前述の保有方針・検証方法に従い、保有意義を判断しております。	有
	97	138		
日鉄鉱業(株)	40,000	40,000	外航・内航における不定期船分野において、石灰石輸送等の取引を行っており、営業上の取引関係の維持・強化を図るため、継続して保有しています。2023年度も、保有意義を検討した結果、定量的な保有効果については、取引先との関係性・守秘義務の関係上記載が困難であります、前述の保有方針・検証方法に従い、保有意義を判断しております。	有
	198	143		
(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ	180,000	180,000	株式会社三菱UFJ銀行との間で資金借入等の銀行取引を行っている事、また、船舶金融の専門的な知識を有している事から、事業上の関係を勘案し、同社との良好な関係の維持・強化を図る及び安定的な資金調達等のため、継続して保有しています。2023年度も、保有意義を検討した結果、定量的な保有効果については、取引先との関係性・守秘義務の関係上記載が困難であります、前述の保有方針・検証方法に従い、保有意義を判断しております。	無
	280	153		



銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果 及び株式数が増加した理由	当社の株式の 保有の有無
	株式数(株)	株式数(株)		
	貸借対照表計上額 (百万円)	貸借対照表計上額 (百万円)		
(株)みずほフィナン シャルグループ	65,128	65,128	株式会社みずほ銀行との間で資金借入等の銀行取引を行っている事、また、船舶金融の専門的な知識を有している事から、事業上の関係を勘案し、同社との良好な関係の維持・強化及び安定的な資金調達等のため、継続して保有しています。2023年度も、保有意義を検討した結果、定量的な保有効果については、取引先との関係性・守秘義務の関係上記記載が困難ではありますが、前述の保有方針・検証方法に従い、保有意義を判断しております。	無
	198	122		

1. 出光興産(株)は2024年1月1日付で、普通株式1株を5株の割合で株式分割を実施しております。

2. (株)みずほフィナンシャルグループは当社株式を保有しておりませんが、同社子会社が当社株式を保有しております。

## 第5【経理の状況】

### 1．連結財務諸表及び財務諸表の作成方法について

(1) 当社の連結財務諸表は、「連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」（昭和51年大蔵省令第28号）及び「海運企業財務諸表準則」（昭和29年運輸省告示第431号）に基づいて作成しております。

(2) 当社の財務諸表は、「財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則」（昭和38年大蔵省令第59号）及び「海運企業財務諸表準則」（昭和29年運輸省告示第431号）に基づいて作成しております。

### 2．監査証明について

当社は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、連結会計年度（自2023年4月1日 至2024年3月31日）の連結財務諸表及び事業年度（自2023年4月1日 至2024年3月31日）の財務諸表について、EY新日本有限責任監査法人により監査を受けております。

### 3．連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組みについて

当社は、連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組みを行っております。具体的には、会計基準等の内容を適切に把握し、又は会計基準等の変更等についての確に対応することができる体制を整備するため、公益財団法人財務会計基準機構へ加入し、当該法人の行う研修等への参加をしております。

## 1 【連結財務諸表等】

## (1) 【連結財務諸表】

## 【連結損益計算書及び連結包括利益計算書】

## 【連結損益計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
売上高		
海運業収益及びその他の営業収益	1,250,825	1,233,100
売上原価		
海運業費用及びその他の営業費用	2,321,461	2,320,079
売上総利益	39,365	29,022
一般管理費	4,56,878	4,57,420
営業利益	32,487	21,601
営業外収益		
受取利息	9	12
受取配当金	220	237
持分法による投資利益	12	28
為替差益	1,268	1,907
デリバティブ利益	573	123
その他営業外収益	119	212
営業外収益合計	2,202	2,518
営業外費用		
支払利息	1,191	1,585
デリバティブ損失	31	339
その他営業外費用	23	10
営業外費用合計	1,245	1,934
経常利益	33,444	22,185
特別利益		
固定資産売却益	6,332	6,251
投資有価証券売却益	77	59
特別利益合計	410	310
特別損失		
減損損失	7,994	-
特別損失合計	994	-
税金等調整前当期純利益	32,860	22,496
法人税、住民税及び事業税	6,794	3,684
過年度法人税等	-	8,989
法人税等調整額	1,537	163
法人税等合計	5,257	4,510
当期純利益	27,603	17,986
親会社株主に帰属する当期純利益	27,603	17,986

## 【連結包括利益計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
当期純利益	27,603	17,986
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	397	675
繰延ヘッジ損益	161	207
為替換算調整勘定	20	237
退職給付に係る調整額	167	13
持分法適用会社に対する持分相当額	50	44
その他の包括利益合計	99	675
包括利益	27,702	18,661
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	27,702	18,661

## 【連結株主資本等変動計算書】

前連結会計年度（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）

(単位：百万円)

	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
当期首残高	10,300	17,181	90,527	996	117,013
当期変動額					
剰余金の配当			8,484		8,484
親会社株主に帰属する当期純利益			27,603		27,603
自己株式の取得				1	1
連結範囲の変動			1		1
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）					
当期変動額合計	-	-	19,118	1	19,117
当期末残高	10,300	17,181	109,646	997	136,129

	その他の包括利益累計額					純資産合計
	その他有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ損益	為替換算調整勘 定	退職給付に係る調 整累計額	その他の包括利 益累計額合計	
当期首残高	1,373	240	61	105	1,177	118,189
当期変動額						
剰余金の配当						8,484
親会社株主に帰属する当期純利益						27,603
自己株式の取得						1
連結範囲の変動						1
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	397	161	29	167	99	99
当期変動額合計	397	161	29	167	99	19,216
当期末残高	1,770	401	32	62	1,276	137,405

当連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

(単位：百万円)

	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
当期首残高	10,300	17,181	109,646	997	136,129
当期変動額					
剰余金の配当			6,481		6,481
親会社株主に帰属する当期純利益			17,986		17,986
自己株式の取得				1	1
連結範囲の変動					-
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）					
当期変動額合計	-	-	11,505	1	11,504
当期末残高	10,300	17,181	121,150	998	147,633

	その他の包括利益累計額					純資産合計
	その他有価証券評価差額金	繰延ヘッジ損益	為替換算調整勘定	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計	
当期首残高	1,770	401	32	62	1,276	137,405
当期変動額						
剰余金の配当						6,481
親会社株主に帰属する当期純利益						17,986
自己株式の取得						1
連結範囲の変動						-
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	675	207	194	13	675	675
当期変動額合計	675	207	194	13	675	12,179
当期末残高	2,445	194	226	75	1,951	149,584

## 【連結貸借対照表】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
<b>資産の部</b>		
流動資産		
現金及び預金	30,314	37,069
受取手形、営業未収金及び契約資産	7 32,297	7 35,648
有価証券	10,000	10,000
棚卸資産	6 13,382	6 13,929
前払費用	5,220	5,840
その他流動資産	3,519	4,450
貸倒引当金	14	6
流動資産合計	94,718	106,930
固定資産		
有形固定資産		
船舶（純額）	3, 4 165,140	3, 4 164,057
建物（純額）	278	259
土地	397	397
建設仮勘定	3,689	1,912
その他有形固定資産（純額）	215	304
有形固定資産合計	1 169,718	1 166,929
無形固定資産	1,609	1,351
投資その他の資産		
投資有価証券	2 4,420	2 5,642
長期貸付金	10	9
繰延税金資産	3,124	3,255
退職給付に係る資産	1,640	1,673
その他長期資産	545	555
投資その他の資産合計	9,739	11,134
固定資産合計	181,066	179,414
資産合計	275,784	286,344

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
<b>負債の部</b>		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	13,755	14,538
短期借入金	3 19,685	3 21,278
未払金	245	881
未払費用	248	309
未払法人税等	4,110	1,850
契約負債	4,797	6,075
賞与引当金	758	699
役員賞与引当金	59	80
その他流動負債	6,372	6,719
流動負債合計	50,031	52,430
固定負債		
長期借入金	3 81,102	3 75,817
繰延税金負債	631	971
特別修繕引当金	6,469	7,379
退職給付に係る負債	147	163
その他固定負債	0	-
固定負債合計	88,349	84,330
負債合計	138,379	136,759
<b>純資産の部</b>		
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	109,646	121,150
自己株式	997	998
株主資本合計	136,129	147,633
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	1,770	2,445
繰延ヘッジ損益	401	194
為替換算調整勘定	32	226
退職給付に係る調整累計額	62	75
その他の包括利益累計額合計	1,276	1,951
純資産合計	137,405	149,584
負債純資産合計	275,784	286,344



## 【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 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>		
税金等調整前当期純利益	32,860	22,496
減価償却費	17,828	18,115
減損損失	994	-
貸倒引当金の増減額(は減少)	17	8
賞与引当金の増減額(は減少)	131	59
役員賞与引当金の増減額(は減少)	9	21
特別修繕引当金の増減額(は減少)	2,690	822
退職給付に係る資産及び退職給付に係る負債の増減額	115	34
受取利息及び受取配当金	230	248
支払利息	1,191	1,585
為替差損益(は益)	524	912
持分法による投資損益(は益)	12	28
有形及び無形固定資産売却損益(は益)	332	251
投資有価証券売却損益(は益)	73	59
営業債権の増減額(は増加)	3,212	3,351
棚卸資産の増減額(は増加)	1,232	543
営業債務の増減額(は減少)	1,435	778
未払金の増減額(は減少)	30	111
その他	189	824
小計	51,532	39,260
利息及び配当金の受取額	230	248
利息の支払額	1,171	1,583
法人税等の支払額	7,661	6,910
営業活動によるキャッシュ・フロー	42,930	31,015
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>		
船舶の取得による支出	5,950	13,110
船舶の売却による収入	4,004	310
その他の固定資産取得による支出	203	202
その他の固定資産売却による収入	9	16
投資有価証券の取得による支出	6	262
投資有価証券の売却及び償還による収入	173	139
その他	15	50
投資活動によるキャッシュ・フロー	1,958	13,059
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>		
短期借入金の純増減額(は減少)	-	70
長期借入れによる収入	2,346	14,526
長期借入金の返済による支出	21,880	20,053
リース債務の返済による支出	4,380	-
自己株式の取得による支出	1	1
配当金の支払額	8,476	6,468
財務活動によるキャッシュ・フロー	32,392	12,067
現金及び現金同等物に係る換算差額	468	915
現金及び現金同等物の増減額(は減少)	9,049	6,805
現金及び現金同等物の期首残高	31,215	40,264
現金及び現金同等物の期末残高	40,264	47,069

【注記事項】

( 継続企業の前提に関する事項 )

該当事項はありません。

( 連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項 )

1. 連結の範囲に関する事項

(1) 連結子会社の数 56社

主要な連結子会社の名称

NSユナイテッド内航海運(株)

NSユナイテッドタンカー(株)

(2) 主要な非連結子会社の名称等

主要な非連結子会社

NS UNITED BULK PTE.LTD.

(連結の範囲から除いた理由)

非連結子会社の総資産、売上高、当期純損益(持分に見合う額)及び利益剰余金(持分に見合う額)等はいずれも連結財務諸表に及ぼす影響が軽微であり、かつ全体としても重要性が乏しいと認められるので連結の範囲から除外しております。

2. 持分法の適用に関する事項

(1) 持分法適用会社の数 3社

持分法適用非連結子会社名

NS UNITED SHIPPING (U.K.) LTD.

NS UNITED SHIPPING (U.S.A.) INC.

NS UNITED SHIPPING (H.K.) CO.,LTD.

(2) 非連結子会社(NS UNITED BULK PTE.LTD.他)及び関連会社(新昌船舶(株)他)については、当期純損益(持分に見合う額)及び利益剰余金(持分に見合う額)等はいずれも連結財務諸表に及ぼす影響が軽微であり、かつ全体としても重要性が乏しいと認められるので持分法の適用範囲から除外しております。

(3) 持分法適用会社は決算日が連結決算日と異なっておりますが、各社の事業年度に係る財務諸表を使用しております。

3. 会計方針に関する事項

(1) 重要な資産の評価基準及び評価方法

有価証券

a. 満期保有目的の債券

償却原価法(定額法)

b. その他有価証券

市場価格のない株式等以外のもの

時価法(評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は主として移動平均法により算定)

市場価格のない株式等

移動平均法による原価法

棚卸資産

主として先入先出法による原価法(貸借対照表価額は収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定)

(2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法

有形固定資産（リース資産を除く）

a. 船舶

主として定額法を採用しておりますが、一部の船舶について定率法を採用しております。

なお、主要なものの耐用年数は13年から25年です。

b. 建物（附属設備を除く）

主として定額法を採用しております。

c. その他

定率法を採用しております。ただし、2016年4月1日以降に取得した建物附属設備及び構築物については、定額法を採用しております。

無形固定資産（リース資産を除く）

定額法を採用しております。自社利用のソフトウェアについては社内における利用可能期間（5年）、契約関連無形資産については契約期間に基づいております。

リース資産

a. 所有権移転ファイナンス・リースに係るリース資産

自己所有の固定資産に適用する減価償却と同一の方法を採用しております。

b. 所有権移転外ファイナンス・リースに係るリース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法を採用しております。

(3) 重要な引当金の計上基準

貸倒引当金

売上債権、貸付金等の貸倒損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に債権の回収可能性を勘案し、回収不能見込額を計上しております。

賞与引当金

従業員に対する賞与の支払に充てるため設定し、支給見込額に基づき計上しております。

役員賞与引当金

役員に対する賞与の支払に充てるため設定し、支給見込額に基づき計上しております。

特別修繕引当金

船舶の特別修繕（定期検査）に備えるため設定し、定期検査費用実績等に基づき算定し計上しております。

(4) 退職給付に係る会計処理の方法

退職給付見込額の期間帰属方法

退職給付債務の算定にあたり、退職給付見込額を当連結会計年度末までの期間に帰属させる方法については、給付算定式基準によっております。

数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

過去勤務費用は、その発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（8～10年）による定額法により処理しております。

数理計算上の差異は、各連結会計年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（8～10年）による定額法により按分した額をそれぞれ発生の日次連結会計年度から処理しております。

小規模企業等における簡便法の採用

一部の連結子会社は、退職給付に係る負債及び退職給付費用の計算に、退職給付に係る期末自己都合要支給額を退職給付債務とする方法を用いた簡便法を適用しております。

(5) 重要な外貨建の資産又は負債の本邦通貨への換算の基準

外貨建金銭債権債務については、決算日の直物為替相場により円貨に換算し、換算差額は損益として処理しております。なお、為替予約、通貨スワップの振当処理の対象となっている外貨建金銭債権債務については、当該為替予約、通貨スワップの円貨額に換算しております。また、在外子会社の資産及び負債は、決算日の直物為替相場により円貨に換算し、収益及び費用は期中平均相場により円貨に換算し、換算差額は純資産の部における為替換算調整勘定に含めております。

(6) 重要な収益及び費用の計上基準

当社グループの顧客との契約から生じる収益に関する主な履行義務の内容及び当該履行義務を充足する通常の時点（収益を認識する通常の時点）は以下のとおりであります。

外航海運事業及び内航海運事業においては、主に貨物輸送契約を締結しております。当該契約においては、当社及び連結子会社が顧客との契約における義務を履行するにつれて顧客が便益を享受することから、一定の期間にわたり履行義務が充足されると判断し、履行義務の充足に係る進捗度に基づき収益及び費用を認識する航海日割基準を採用しております。進捗度の測定は、見積った総航海日数に対する経過した航海日数の割合に基づきます。取引価格には滞船料及び早出料等の変動対価が含まれますが、変動対価の額に関する不確実性が事後的に解消される際に、解消される時点までに計上された収益の著しい減額が発生しない可能性が高いため、変動対価の額を取引価格に含めております。

また、貸船契約は履行義務が一定の期間にわたり充足されるため、用船期間のうち経過期間に応じて収益を認識しております。

(7) 重要なヘッジ会計の方法

ヘッジ会計の方法

主として繰延ヘッジ処理を適用し、金利スワップの一部については特例処理に、為替予約の一部と通貨スワップについては振当処理によっております。

ヘッジ手段とヘッジ対象

ヘッジ会計を適用したヘッジ手段とヘッジ対象は以下のとおりであります。

a.ヘッジ手段...金利スワップ

ヘッジ対象...借入金利息

b.ヘッジ手段...通貨スワップ

ヘッジ対象...外貨建借入金

c.ヘッジ手段...為替予約

ヘッジ対象...外貨建予定取引

d.ヘッジ手段...燃料油スワップ

ヘッジ対象...燃料油価格

e.ヘッジ手段...先物取引

ヘッジ対象...運賃、用船料

ヘッジ方針

当社におけるデリバティブ取引の執行・管理に関しては、取引導入の都度、目的・想定元本・契約期間・仕組み等につき、担当役員の決裁を受けて、金利スワップ、通貨スワップ及び為替予約等については経理グループが、燃料油スワップについては資源エネルギーグループが、運賃及び用船料の先物取引については営業各グループが取引を管理しております。

グループ各社のデリバティブ取引で当社の保証または保証予約によるものについては、当社が事前にその内容を承認したうえで、グループ各社が取引を管理するとともに当社経理グループが一元的に管理しております。その他のデリバティブ取引については、各社が「経理規程」等に基づき担当役員の決裁を受けて各社経理部長等が実行・管理するとともに、当社に報告する体制としております。また、デリバティブ取引の利用にあたっては、信用リスクを極力回避するため、信用力の高い金融機関等とのみ取引を行っております。

ヘッジ有効性評価の方法

「経理規程」等によるリスク管理体制のもと、個別取引毎のヘッジ効果を検証し、定期的に執行役員会等に報告しております。

(8) 連結キャッシュ・フロー計算書における資金の範囲

連結キャッシュ・フロー計算書における資金（現金及び現金同等物）は、手許現金、随時引き出し可能な預金及び容易に換金可能であり、かつ、価値の変動について僅少なリスクしか負わない取得日から3ヶ月以内に償還期限の到来する短期投資からなっております。

(9) その他連結財務諸表作成のための重要な事項

船舶建造借入金の支払利息の計上方法

船舶の建造に係る借入金の支払利息のうち、竣工迄の期間に対応するものは、取得価額に算入しております。

## (重要な会計上の見積り)

航海日割基準における総航海日数

## (1) 当連結会計年度の連結財務諸表に計上した金額

当連結会計年度末までに完了していない航海に係る海運業収益及びその他の営業収益の金額

(単位：百万円)

前連結会計年度	当連結会計年度
16,522	18,375

## (2) 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

当連結会計年度末までに完了していない航海に係る海運業収益は、総運賃見積額及び航海の進捗度に基づき算定します。

総運賃見積額の算定にあたり、港間の航海日数及び積揚地での滞在日数等で構成される総航海日数を見積ります。また、航海の進捗度は見積った総航海日数に対する当連結会計年度末までの航海日数の割合に基づきます。総航海日数は天候や港湾の混雑状況等に応じて変動し、当該変動により総運賃見積額及び航海の進捗度に影響を及ぼす可能性があります。

## (未適用の会計基準等)

- ・「法人税、住民税及び事業税等に関する会計基準」(企業会計基準第27号 2022年10月28日 企業会計基準委員会)
- ・「包括利益の表示に関する会計基準」(企業会計基準第25号 2022年10月28日 企業会計基準委員会)
- ・「税効果会計に係る会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第28号 2022年10月28日 企業会計基準委員会)

## (1) 概要

2018年2月に企業会計基準第28号「『税効果会計に係る会計基準』の一部改正」等(以下「企業会計基準第28号等」)が公表され、日本公認会計士協会における税効果会計に関する実務指針の企業会計基準委員会への移管が完了されましたが、その審議の過程で、次の2つの論点について、企業会計基準第28号等の公表後に改めて検討を行うこととされていたものが、審議され、公表されたものであります。

- ・税金費用の計上区分(その他の包括利益に対する課税)
- ・グループ法人税制が適用される場合の子会社株式等(子会社株式又は関連会社株式)の売却に係る税効果

## (2) 適用予定日

2025年3月期の期首から適用します。

## (3) 当該会計基準等の適用による影響

「法人税、住民税及び事業税等に関する会計基準」等の適用による連結財務諸表に与える影響額については、現時点で評価中であります。

## (表示方法の変更)

## (連結貸借対照表)

前連結会計年度において、区分掲記しておりました「流動資産」の「デリバティブ債権」は、金額的重要性が乏しいため、当連結会計年度より「その他流動資産」に含めて表示しております。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っております。

この結果、前連結会計年度の連結貸借対照表において、「流動資産」の「デリバティブ債権」に表示していた144百万円は、「その他流動資産」として組み替えております。

前連結会計年度において、区分掲記しておりました「流動負債」の「デリバティブ債務」は、金額的重要性が乏しいため、当連結会計年度より「その他流動負債」に含めて表示しております。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っております。

この結果、前連結会計年度の連結貸借対照表において、「流動負債」の「デリバティブ債務」に表示していた785百万円は、「その他流動負債」として組み替えております。

(連結損益計算書関係)

1 顧客との契約から生じる収益

売上高については、顧客との契約から生じる収益及びそれ以外の収益を区分して記載しておりません。顧客との契約から生じる収益の金額は、連結財務諸表「注記事項(収益認識関係)1.顧客との契約から生じる収益を分解した情報」に記載しております。

2 これらに含まれる引当金繰入額は次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
賞与引当金繰入額	252百万円	275百万円
退職給付費用	89	83
特別修繕引当金繰入額	4,466	4,949

3 これらに含まれる棚卸資産の簿価切下げ方法(洗替法)による評価損益は次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
棚卸資産の簿価切下げ額(戻入額)	461百万円	382百万円

4 一般管理費のうち主要なものは次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
役員報酬及び従業員給与	3,487百万円	3,831百万円
減価償却費	204	218
貸倒引当金繰入額	1	8
賞与引当金繰入額	506	424
役員賞与引当金繰入額	59	80
退職給付費用	128	163

5 一般管理費に含まれる研究開発費は次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
研究開発費	32百万円	29百万円

6 固定資産売却益の内訳は次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
船舶	332百万円	239百万円
その他	1	12
計	332	251

7 減損損失

当社グループは以下の資産グループについて減損損失を計上しました。

前連結会計年度（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）

(1) 減損損失を認識した資産グループの概要

用途	種類	減損損失
貨物輸送	船舶	994百万円

(2) 経緯

当該船舶は収益性が悪化したため、帳簿価額を回収可能価額まで減額しました。

(3) グルーピングの方法

当社グループは、船舶については個別資産ごとにグルーピングを行っております。

(4) 回収可能価額の算定方法

当該船舶の回収可能価額は、使用価値により測定しており、将来キャッシュ・フローを2.2%で割り引いて算定しております。

当連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

該当事項はありません。

8 過年度法人税等

当連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

当社は、東京国税局による税務調査の指摘にもとづき2019年度から2022年度までの法人税等について過年度法人税等9億89百万円を計上しております。

(連結包括利益計算書関係)

その他の包括利益に係る組替調整額及び税効果額

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
その他有価証券評価差額金：		
当期発生額	508百万円	1,027百万円
組替調整額	-	59
税効果調整前	508	967
税効果額	111	292
その他有価証券評価差額金	397	675
繰延ヘッジ損益：		
当期発生額	2,000	552
組替調整額	468	42
資産の取得原価調整額	1,757	220
税効果調整前	225	290
税効果額	64	83
繰延ヘッジ損益	161	207
為替換算調整勘定：		
当期発生額	20	237
組替調整額	-	-
為替換算調整勘定	20	237
退職給付に係る調整額：		
当期発生額	166	7
組替調整額	68	22
税効果調整前	234	15
税効果額	67	2
退職給付に係る調整額	167	13
持分法適用会社に対する持分相当額：		
当期発生額	50	44
その他の包括利益合計	99	675

(連結株主資本等変動計算書関係)

前連結会計年度(自2022年4月1日 至2023年3月31日)

## 1. 発行済株式の種類及び総数並びに自己株式の種類及び株式数に関する事項

	当連結会計年度期 首株式数(千株)	当連結会計年度増 加株式数(千株)	当連結会計年度減 少株式数(千株)	当連結会計年度末 株式数(千株)
発行済株式				
普通株式	23,971	-	-	23,971
合計	23,971	-	-	23,971
自己株式				
普通株式(注)1	404	0	-	405
合計	404	0	-	405

(注)1. 普通株式の自己株式数の増加は、単元未満株式の買取りによる増加であります。

2. 千株未満を四捨五入して表示しております。

## 2. 配当に関する事項

## (1) 配当金支払額

(決議)	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	1株当たり 配当額(円)	基準日	効力発生日
2022年6月28日 定時株主総会	普通株式	4,478	190	2022年3月31日	2022年6月29日
2022年10月31日 取締役会	普通株式	4,006	170	2022年9月30日	2022年12月5日

## (2) 基準日が当連結会計年度に属する配当のうち、配当の効力発生日が翌連結会計年度となるもの

(決議)	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	配当の原資	1株当たり 配当額(円)	基準日	効力発生日
2023年6月28日 定時株主総会	普通株式	4,595	利益剰余金	195	2023年3月31日	2023年6月29日

当連結会計年度(自2023年4月1日 至2024年3月31日)

## 1. 発行済株式の種類及び総数並びに自己株式の種類及び株式数に関する事項

	当連結会計年度期 首株式数(千株)	当連結会計年度増 加株式数(千株)	当連結会計年度減 少株式数(千株)	当連結会計年度末 株式数(千株)
発行済株式				
普通株式	23,971	-	-	23,971
合計	23,971	-	-	23,971
自己株式				
普通株式(注)1	405	0	-	405
合計	405	0	-	405

(注)1. 普通株式の自己株式数の増加は、単元未満株式の買取りによる増加であります。

2. 千株未満を四捨五入して表示しております。



## 2. 配当に関する事項

## (1) 配当金支払額

(決議)	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	1株当たり 配当額(円)	基準日	効力発生日
2023年6月28日 定時株主総会	普通株式	4,595	195	2023年3月31日	2023年6月29日
2023年10月31日 取締役会	普通株式	1,885	80	2023年9月30日	2023年12月4日

## (2) 基準日が当連結会計年度に属する配当のうち、配当の効力発生日が翌連結会計年度となるもの

(決議)	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	配当の原資	1株当たり 配当額(円)	基準日	効力発生日
2024年6月26日 定時株主総会	普通株式	3,535	利益剰余金	150	2024年3月31日	2024年6月27日

## (連結貸借対照表関係)

## 1 有形固定資産の減価償却累計額

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
有形固定資産の減価償却累計額	149,094百万円	167,136百万円

## 2 非連結子会社及び関連会社に係るもので各科目に含まれているものは次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
投資有価証券(株式)	774百万円	1,102百万円

## 3 担保に供されている資産

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
船舶	111,258百万円	101,058百万円

上記の資産を担保に供した債務は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
短期借入金	16,106百万円	18,682百万円
長期借入金	69,773	62,455

## 4 国庫補助金等による圧縮記帳額

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
船舶	-百万円	432百万円

## 5 偶発債務

連結会社以外の会社の金融機関からの借入に対し、債務保証を行っております。

保証債務は、関係会社の船舶取得資金に対するものであります。

保証債務

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
新昌船舶(株)	207百万円	新昌船舶(株) 184百万円

6 棚卸資産

棚卸資産の内訳は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
原材料及び貯蔵品	13,382百万円	13,929百万円

7 受取手形、営業未収金及び契約資産

受取手形、営業未収金及び契約資産のうち、顧客との契約から生じた債権及び契約資産の金額は、連結財務諸表「注記事項（収益認識関係）3.(1) 契約資産及び契約負債の残高等」に記載しております。

(連結キャッシュ・フロー計算書関係)

現金及び現金同等物の期末残高と連結貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
現金及び預金	30,314百万円	37,069百万円
預入期間が3ヶ月を超える定期預金	50	-
取得日から3ヶ月以内に償還期限の到来する有価証券	10,000	10,000
現金及び現金同等物	40,264	47,069

(リース取引関係)

1. ファイナンス・リース取引

該当事項はありません。

2. オペレーティング・リース取引

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
1年内	891	579
1年超	399	198
合計	1,290	777

(金融商品関係)

1. 金融商品の状況に関する事項

(1) 金融商品に対する取組方針

当社グループは、主に海運業及び海運附帯事業を行うための設備投資計画に照らして、必要な資金を金融機関からの借入により調達し、また、短期的な運転資金についても金融機関からの借入により調達しております。資金運用については短期的な預金等によるほか、安全性の高い金融資産で運用しております。デリバティブ取引は、後述するリスクを回避するために利用しており、投機的な取引は行わない方針であります。

(2) 金融商品の内容及びそのリスク

営業債権である受取手形及び営業未収金は顧客の信用リスクに晒されております。投資有価証券である株式は、主に業務上の関係を有する企業の株式であり、市場価格の変動リスクに晒されております。

営業債務である支払手形及び営業未払金は、そのほとんどが1年以内の支払期日であります。借入金は、主に設備投資に必要な資金の調達を目的としたものであります。このうち変動金利の借入金については金利変動リスクに晒されております。また、営業債務や借入金は流動性リスク(支払期日に支払いを実行できないリスク)に晒されております。

当社グループの外航海運事業を主たる事業としている各社においては、営業収入・支出の大部分が外貨建てであることから、為替リスクをヘッジする必要があります。また、当社は船舶の運航に係る燃料油価格の変動リスクをヘッジする必要もあります。これらの目的のためにデリバティブ取引を利用しております。

具体的には、借入金に係る金利変動リスクを回避するために金利スワップを、外貨建ての収入・支出に係る為替相場変動リスクを回避するために為替予約等を、燃料油価格の変動リスクを回避するために燃料油スワップ取引を行っており、一部の外貨建借入金については通貨スワップ取引により為替相場変動リスクを回避しております。また、運賃、用船料の変動リスクを回避するための先物取引を行うことがあります。

(3) 金融商品に係るリスク管理体制

当社グループは、営業債権について、その回収状況をモニタリングし、取引先毎に残高を管理するとともに、財務状況の悪化等による回収懸念の早期把握や軽減を図っております。有価証券は、社内規程に基づき格付けの高い債券等を対象としているため、信用リスクは僅少であります。投資有価証券である株式については、定期的に把握された時価が取締役に報告されております。

営業債務や借入金に関する流動性リスクについては、当社グループ各社が月次の資金計画を作成する等の方法により管理しております。

当社におけるデリバティブ取引の執行・管理に関しては、取引導入の都度、目的・想定元本・契約期間・仕組み等につき、担当役員の決裁を受けて、金利スワップ、通貨スワップ及び為替予約等については経理グループが、燃料油スワップについては資源エネルギーグループが、運賃及び用船料の先物取引については営業各グループが取引を管理しております。

グループ会社のデリバティブ取引で当社の保証または保証予約によるものについては、当社が事前にその内容を承認したうえで、グループ各社が取引を管理するとともに当社経理グループが一元的に管理しており、その他のデリバティブ取引については、各社が「経理規程」等に基づき担当役員の決裁を受けて各社経理部長等が実行・管理するとともに、当社に報告する体制としております。また、デリバティブ取引の利用にあたっては、信用リスクを極力回避するため、信用力の高い金融機関等とのみ取引を行っております。

(4) 金融商品の時価等に関する事項についての補足説明

金融商品の時価の算定においては一定の前提条件等を採用しているため、異なる前提条件等によった場合、当該価額が異なることもあります。また、「2.金融商品の時価等に関する事項」におけるデリバティブ取引に関する契約額等については、その金額自体がデリバティブ取引に係る市場リスクを示すものではありません。

## 2. 金融商品の時価等に関する事項

連結貸借対照表計上額、時価及びこれらの差額については次のとおりであります。

前連結会計年度（2023年3月31日）

	連結貸借対照表 計上額(*2) (百万円)	時価(*2) (百万円)	差額 (百万円)
投資有価証券(*3)	3,491	3,491	-
長期借入金	(100,187)	(100,168)	19
デリバティブ取引(*4)	(641)	(650)	9

当連結会計年度（2024年3月31日）

	連結貸借対照表 計上額(*2) (百万円)	時価(*2) (百万円)	差額 (百万円)
投資有価証券(*3)	4,515	4,515	-
長期借入金	(96,565)	(96,220)	345
デリバティブ取引(*4)	(293)	(294)	1

(\*1) 「現金及び預金」、「受取手形及び営業未収金」、「有価証券」、「支払手形及び営業未収金」及び「短期借入金」については現金であること、及び短期間で決済されるため時価が帳簿価額に近似するものであることから、記載を省略しております。

(\*2) 負債に計上されているものについては、( )で示しています。

(\*3) 市場価格のない株式等は、「投資有価証券」には含まれておりません。当該金融商品の連結貸借対照表計上額は以下のとおりであります。

(単位：百万円)

区分	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
関係会社株式	774	1,102
その他非上場株式	154	24
合計	928	1,127

(\*4) デリバティブ取引によって生じた正味の債権・債務は純額で表示しており、合計で正味の債務となる項目については、( )で示しております。

(注) 1. 金銭債権及び満期のある有価証券の連結決算日後の償還予定額  
前連結会計年度(2023年3月31日)

	1年以内 (百万円)
現金及び預金	30,312
受取手形及び営業未収金	27,877
合計	58,189

当連結会計年度(2024年3月31日)

	1年以内 (百万円)
現金及び預金	37,068
受取手形及び営業未収金	32,065
有価証券 満期保有目的の債券(その他)	10,000
合計	79,133

(注) 2. 短期借入金及び長期借入金の連結決算日後の返済予定額  
前連結会計年度(2023年3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超2年以内 (百万円)	2年超3年以内 (百万円)	3年超4年以内 (百万円)	4年超5年以内 (百万円)	5年超 (百万円)
短期借入金	600	-	-	-	-	-
長期借入金	19,085	18,492	11,631	18,411	7,896	24,671
合計	19,685	18,492	11,631	18,411	7,896	24,671

当連結会計年度(2024年3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超2年以内 (百万円)	2年超3年以内 (百万円)	3年超4年以内 (百万円)	4年超5年以内 (百万円)	5年超 (百万円)
短期借入金	530	-	-	-	-	-
長期借入金	20,748	13,394	23,173	8,450	7,002	23,798
合計	21,278	13,394	23,173	8,450	7,002	23,798

3. 金融商品の時価のレベルごとの内訳等に関する事項

金融商品の時価を、時価の算定に用いたインプットの観察可能性及び重要性に応じて、以下の3つのレベルに分類しております。

レベル1の時価：同一の資産又は負債の活発な市場における（無調整の）相場価格により算定した時価

レベル2の時価：レベル1のインプット以外の直接又は間接的に観察可能なインプットを用いて算定した時価

レベル3の時価：重要な観察できないインプットを使用して算定した時価

時価の算定に重要な影響を与えるインプットを複数使用している場合には、それらのインプットがそれぞれ属するレベルのうち、時価の算定における優先順位が最も低いレベルに時価を分類しております。

(1)時価で連結貸借対照表に計上している金融商品

前連結会計年度（2023年3月31日）

区分	時価（百万円）			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
投資有価証券				
その他有価証券				
株式	3,491	-	-	3,491
デリバティブ取引				
金利関連	-	541	-	541
通貨関連	-	58	-	58
燃料油関連	-	21	-	21
運賃関連	-	30	-	30

当連結会計年度（2024年3月31日）

区分	時価（百万円）			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
投資有価証券				
その他有価証券				
株式	4,515	-	-	4,515
デリバティブ取引				
金利関連	-	232	-	232
通貨関連	-	151	-	151
燃料油関連	-	111	-	111
運賃関連	-	22	-	22

(2)時価で連結貸借対照表に計上している金融商品以外の金融商品  
前連結会計年度(2023年3月31日)

区分	時価(百万円)			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
長期借入金	-	100,168	-	100,168

当連結会計年度(2024年3月31日)

区分	時価(百万円)			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
長期借入金	-	96,220	-	96,220

(注) 時価の算定に用いた評価技法及び時価の算定に係るインプットの説明

投資有価証券

上場株式は相場価格を用いて評価しております。上場株式は活発な市場で取引されているため、その時価をレベル1の時価に分類しております。

デリバティブ取引

時価の算定方法は、取引先金融機関等から提示された価格等に基づき算定しており、レベル2の時価に分類しています。

長期借入金

長期借入金の時価については、固定金利によるものは、元利金の合計額を同様の新規借入を行った場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっております。変動金利によるものは、短期間で市場金利を反映し、また、当社グループの信用状態は借入実行後大きく異なっていないことから、時価は帳簿価額と近似していると考えられるため、当該帳簿価額によっております。長期借入金には一年以内返済予定長期借入金が含まれております。

(有価証券関係)

## 1. 満期保有目的の債券

前連結会計年度(2023年3月31日)

	種類	連結貸借対照表 計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
時価が連結貸借対照表 計上額を超えるもの	(1) 国債・地方債等	-	-	-
	(2) 社債	-	-	-
	(3) その他	-	-	-
	小計	-	-	-
時価が連結貸借対照表 計上額を超えないもの	(1) 国債・地方債等	-	-	-
	(2) 社債	-	-	-
	(3) その他	10,000	10,000	-
	小計	10,000	10,000	-
合計		10,000	10,000	-

当連結会計年度(2024年3月31日)

	種類	連結貸借対照表 計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
時価が連結貸借対照表 計上額を超えるもの	(1) 国債・地方債等	-	-	-
	(2) 社債	-	-	-
	(3) その他	-	-	-
	小計	-	-	-
時価が連結貸借対照表 計上額を超えないもの	(1) 国債・地方債等	-	-	-
	(2) 社債	-	-	-
	(3) その他	10,000	10,000	-
	小計	10,000	10,000	-
合計		10,000	10,000	-



## 2. その他有価証券

前連結会計年度(2023年3月31日)

	種類	連結貸借対照表 計上額 (百万円)	取得原価 (百万円)	差額 (百万円)
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えるもの	(1) 株式	3,491	1,389	2,103
	(2) 債券	-	-	-
	(3) その他	-	-	-
	小計	3,491	1,389	2,103
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えないもの	(1) 株式	-	-	-
	(2) 債券	-	-	-
	(3) その他	-	-	-
	小計	-	-	-
合計		3,491	1,389	2,103

当連結会計年度(2024年3月31日)

	種類	連結貸借対照表 計上額 (百万円)	取得原価 (百万円)	差額 (百万円)
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えるもの	(1) 株式	4,411	1,275	3,136
	(2) 債券	-	-	-
	(3) その他	-	-	-
	小計	4,411	1,275	3,136
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えないもの	(1) 株式	104	120	16
	(2) 債券	-	-	-
	(3) その他	-	-	-
	小計	104	120	16
合計		4,515	1,395	3,120

## 3. 売却したその他有価証券

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

種類	売却額(百万円)	売却益の合計額 (百万円)	売却損の合計額 (百万円)
(1) 株式	97	77	4
(2) 債券			
国債・地方債等	-	-	-
社債	-	-	-
その他	-	-	-
(3) その他	-	-	-
合計	97	77	4

当連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

種類	売却額(百万円)	売却益の合計額 (百万円)	売却損の合計額 (百万円)
(1) 株式	139	59	-
(2) 債券			
国債・地方債等	-	-	-
社債	-	-	-
その他	-	-	-
(3) その他	-	-	-
合計	139	59	-

(デリバティブ取引関係)

## 1. ヘッジ会計が適用されていないデリバティブ取引

## (1) 通貨関連

前連結会計年度(2023年3月31日)

区分	取引の種類	契約額等 (百万円)	契約額等のうち1年超 (百万円)	時価 (百万円)	評価損益 (百万円)
市場取引以外の取引	為替予約取引 買建				
	米ドル	3,438	-	50	50
合計		3,438	-	50	50

当連結会計年度(2024年3月31日)

該当事項はありません。

## (2) その他

前連結会計年度(2023年3月31日)

区分	取引の種類	契約額等 (百万円)	契約額等のうち1年超 (百万円)	時価 (百万円)	評価損益 (百万円)
市場取引以外の取引	運賃(用船料先物取引) 売建				
		355	-	30	30
合計		355	-	30	30

当連結会計年度(2024年3月31日)

区分	取引の種類	契約額等 (百万円)	契約額等のうち1年超 (百万円)	時価 (百万円)	評価損益 (百万円)
市場取引以外の取引	運賃(用船料先物取引) 売建				
		184	-	22	22
合計		184	-	22	22

## 2. ヘッジ会計が適用されているデリバティブ取引

## (1) 通貨関連

前連結会計年度(2023年3月31日)

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	契約額等のうち 1年超(百万円)	時価 (百万円)
原則的処理方法	為替予約取引 売建 米ドル	営業債権	253	-	0
	買建 米ドル	船舶購入資金	3,104	-	9
合計			3,358	-	8

当連結会計年度(2024年3月31日)

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	契約額等のうち 1年超(百万円)	時価 (百万円)
原則的処理方法	為替予約取引 売建 米ドル	営業債権	442	-	5
	米ドル	船舶売却資金	4,570	-	146
	買建 米ドル	船舶購入資金	-	-	-
合計			5,012	-	151

## (2) 金利関連

前連結会計年度(2023年3月31日)

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	契約額等のうち 1年超(百万円)	時価 (百万円)
原則的処理方法	金利スワップ取引 支払固定・受取変動	借入金利息	40,443	26,488	532
金利スワップ の特例処理	金利スワップ取引 支払固定・受取変動	借入金利息	5,410	4,913	9
合計			45,853	31,400	541

当連結会計年度(2024年3月31日)

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	契約額等のうち 1年超(百万円)	時価 (百万円)
原則的処理方法	金利スワップ取引 支払固定・受取変動	借入金利息	35,274	30,678	231
金利スワップ の特例処理	金利スワップ取引 支払固定・受取変動	借入金利息	4,913	-	1
合計			40,187	30,678	232

(3) その他

前連結会計年度（2023年3月31日）

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	契約額等のうち 1年超(百万円)	時価 (百万円)
原則的処理方法	燃料油スワップ取引	燃料油価格	2,570	-	21
合計			2,570	-	21

当連結会計年度（2024年3月31日）

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	契約額等のうち 1年超(百万円)	時価 (百万円)
原則的処理方法	燃料油スワップ取引	燃料油価格	3,255	350	111
合計			3,255	350	111

(退職給付関係)

1. 採用している退職給付制度の概要

当社及び国内連結子会社は、確定給付型の制度として、退職一時金制度を設けております。なお、当社は退職一時金制度に対し退職給付信託を設定しております。

当社及び一部の連結子会社は規約型確定給付企業年金制度を採用しており、その他の一部の連結子会社においては中小企業退職金共済制度を採用しております。

当社は、2024年4月1日付で60歳から65歳への定年延長に伴う退職金制度の変更を行っております。

また、従業員の退職に際して割増退職金を支払う場合があります。

2. 確定給付制度

(1) 退職給付債務の期首残高と期末残高の調整表（簡便法を適用した制度を除く。）

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
退職給付債務の期首残高	4,294百万円	4,246百万円
勤務費用	281	269
利息費用	27	29
数理計算上の差異の発生額	109	208
退職給付の支払額	247	369
過去勤務費用の発生額	-	37
退職給付債務の期末残高	4,246	4,420

(2) 年金資産の期首残高と期末残高の調整表（簡便法を適用した制度を除く。）

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
年金資産の期首残高	6,016百万円	5,864百万円
期待運用収益	58	55
数理計算上の差異の発生額	275	252
事業主からの拠出額	285	249
退職給付の支払額	220	350
年金資産の期末残高	5,864	6,070

(3) 簡便法を適用した制度の、退職給付に係る負債の期首残高と期末残高の調整表

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
退職給付に係る負債の期首残高	111百万円	125百万円
退職給付費用	35	39
退職給付の支払額	4	8
制度への拠出額	16	17
退職給付に係る負債の期末残高	125	139

## (4) 退職給付債務及び年金資産の期末残高と連結貸借対照表に計上された退職給付に係る負債及び退職給付に係る資産の調整表

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	4,332百万円	4,517百万円
年金資産	5,864	6,070
	1,532	1,553
非積立型制度の退職給付債務	40	42
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	1,493	1,511
退職給付に係る負債	147	163
退職給付に係る資産	1,640	1,673
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	1,493	1,511

(注) 簡便法を適用した制度を含みます。

## (5) 退職給付費用及びその内訳項目の金額

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
勤務費用	281百万円	269百万円
利息費用	27	29
期待運用収益	58	55
数理計算上の差異の費用処理額	68	15
過去勤務費用の費用処理額	-	7
簡便法で計算した退職給付費用	35	39
確定給付制度に係る退職給付費用	217	259

## (6) 退職給付に係る調整額

退職給付に係る調整額に計上した項目(税効果控除前)の内訳は次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
過去勤務費用	-百万円	45百万円
数理計算上の差異	234	29
合計	234	15

## (7) 退職給付に係る調整累計額

退職給付に係る調整累計額に計上した項目(税効果控除前)の内訳は次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
未認識過去勤務費用	-百万円	45百万円
未認識数理計算上の差異	86	57
合計	86	102

## (8) 年金資産に関する事項

年金資産の主な内訳

年金資産合計に対する主な分類ごとの比率は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
債券	49%	45%
株式	20	28
現金及び預金	20	19
その他	11	8
合計	100	100

長期期待運用収益率の設定方法

年金資産の長期期待運用収益率を決定するため、現在及び予想される年金資産の配分と、年金資産を構成する多様な資産からの現在及び将来期待される長期の収益率を考慮しております。

## (9) 数理計算上の計算基礎に関する事項

## 主要な数理計算上の計算基礎

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
割引率	0.3～0.7 %	0.4～1.2 %
長期期待運用収益率	0.1～1.5 %	0.1～1.5 %
予想昇給率	2.8～5.2 %	1.8～5.2 %

## (ストック・オプション等関係)

該当事項はありません。

## (税効果会計関係)

## 1. 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
<b>繰延税金資産</b>		
貸倒引当金	4百万円	2百万円
賞与引当金	239	222
退職給付に係る負債	82	45
有価証券等評価損	509	509
未払事業税	68	39
減価償却費	22	13
特別修繕引当金	1,702	2,006
繰延ヘッジ損益	197	146
用船解約金	124	67
繰越欠損金(注)	23	59
減損損失	1,315	1,194
その他	1,211	1,223
繰延税金資産小計	5,497	5,524
税務上の繰越欠損金に係る評価性引当額(注)	21	28
将来減算一時差異等の合計に係る評価性引当額	1,544	1,424
評価性引当額小計	1,565	1,452
繰延税金資産合計	3,931	4,072
<b>繰延税金負債</b>		
特別償却準備金	188	313
退職給付に係る資産	534	506
固定資産圧縮積立金	25	20
特定外国子会社留保金	348	282
その他有価証券評価差額金	300	592
その他	43	75
繰延税金負債合計	1,438	1,788
繰延税金資産の純額	2,493	2,284

## (注) 税務上の繰越欠損金及びその繰延税金資産の繰越期限別の金額

前連結会計年度(2023年3月31日)

重要性が乏しいため、注記を省略しております。

当連結会計年度(2024年3月31日)

重要性が乏しいため、注記を省略しております。

## 2. 法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との差異の原因となった主な項目別の内訳

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
法定実効税率	28.55 %	28.55 %
(調整)		
交際費等永久に損金に算入されない項目	0.22	0.44
受取配当金等永久に益金に算入されない項目	0.05	0.07
評価性引当額増減	0.34	0.50
日本船舶による収入金額に係る損金算入額	12.45	13.21
当社と連結子会社の法定実効税率の差異	0.08	0.28
住民税等均等割	0.05	0.07
過年度法人税等	-	4.40
その他	0.06	0.09
税効果会計適用後の法人税の負担率	16.00	20.05

## (資産除去債務関係)

前連結会計年度(2023年3月31日)

重要性が乏しいため、注記を省略しております。

当連結会計年度(2024年3月31日)

重要性が乏しいため、注記を省略しております。

## (収益認識関係)

## 1. 顧客との契約から生じる収益を分解した情報

顧客との契約から生じる収益を分解した情報は、「注記事項(セグメント情報等)」に記載のとおりであります。

## 2. 顧客との契約から生じる収益を理解するための基礎となる情報

「1 連結財務諸表等 (1)連結財務諸表 注記事項(連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項) 3. 会計方針に関する事項 (6) 重要な収益及び費用の計上基準」に記載のとおりであります。

## 3. 顧客との契約に基づく履行義務の充足と当該契約から生じるキャッシュ・フローとの関係並びに当連結会計年度末において存在する顧客との契約から翌連結会計年度以降に認識すると見込まれる収益の金額及び時期に関する情報

## (1) 契約資産及び契約負債の残高等

(単位:百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
顧客との契約から生じた債権(期首残高)	25,563	27,877
顧客との契約から生じた債権(期末残高)	27,877	32,065
契約資産(期首残高)	3,520	4,420
契約資産(期末残高)	4,420	3,583
契約負債(期首残高)	3,288	4,797
契約負債(期末残高)	4,797	6,075

## (2) 残存履行義務に配分した取引価格

当社及び連結子会社では、残存履行義務に配分した取引価格の注記にあたって実務上の便法を適用し、当初に予想される契約期間が1年以内の契約及び履行義務の充足から生じる収益を請求金額で認識する取引について注記の対象に含めておりません。



(セグメント情報等)

【セグメント情報】

1. 報告セグメントの概要

当社の報告セグメントは、当社グループの構成単位のうち分離された財務情報が入手可能であり、取締役会が、経営資源の配分の決定及び業績を評価するために、定期的に検証を行う対象となっているものであります。

当社グループは、海運業を中心に事業活動を展開しており、船舶の運航地域を基礎として「外航海運事業」及び「内航海運事業」の2つを報告セグメントとしております。

外航海運事業は、撒積船による鉄鉱石・石炭・鉄鋼製品・非鉄鉱石等の輸送、タンカーによるLPG等の輸送、及び船舶の貸渡し等の事業を行っており、内航海運事業は、国内水域における撒積船による鉄鋼製品・石灰石・セメント等の輸送、タンカーによるLPG・LNG等の輸送、及び船舶の貸渡し等の事業を行っております。

2. 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産その他の項目の金額の算定方法

報告されている事業セグメントの会計処理の方法は、「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」における記載と同一であります。

報告セグメントの利益は、営業利益ベースの数値であります。

セグメント間の内部収益及び振替高は市場実勢価格に基づいております。

3. 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産その他の項目の金額に関する情報並びに収益の分解情報

前連結会計年度(自2022年4月1日 至2023年3月31日)

(単位:百万円)

	報告セグメント			その他 (注)1	合計	調整額 (注)2 (注)3	連結財務諸表 計上額 (注)4
	外航海運事業	内航海運事業	計				
売上高							
顧客との契約から生じる収益	224,069	26,756	250,825	-	250,825	-	250,825
外部顧客への売上高	224,069	26,756	250,825	-	250,825	-	250,825
セグメント間の内部売上高又は振替高	-	14	14	371	385	385	-
計	224,069	26,771	250,840	371	251,211	385	250,825
セグメント利益又は損失( )	30,082	2,427	32,509	25	32,484	3	32,487
セグメント資産	245,013	30,613	275,626	221	275,847	63	275,784
その他の項目							
減価償却費	15,566	2,258	17,824	4	17,828	-	17,828
持分法適用会社への投資額	496	-	496	-	496	-	496
有形固定資産及び無形固定資産の増加額	6,102	225	6,327	2	6,329	-	6,329

(注)1. 「その他」の区分には、情報サービス業等を含んでおります。

2. セグメント利益又は損失( )の調整額3百万円は、セグメント間取引消去額であります。

3. セグメント資産の調整額 63百万円は、セグメント間取引消去額であります。

4. セグメント利益又は損失( )は、連結損益計算書の営業利益と調整を行っております。

当連結会計年度（自2023年4月1日 至2024年3月31日）

（単位：百万円）

	報告セグメント			その他 (注) 1	合計	調整額 (注) 2 (注) 3	連結財務諸表 計上額 (注) 4
	外航海運事業	内航海運事業	計				
売上高							
顧客との契約から生じる収益	204,336	28,764	233,100	-	233,100	-	233,100
外部顧客への売上高	204,336	28,764	233,100	-	233,100	-	233,100
セグメント間の内部売上高又は振替高	-	4	4	410	414	414	-
計	204,336	28,769	233,104	410	233,514	414	233,100
セグメント利益	18,656	2,936	21,592	2	21,594	7	21,601
セグメント資産	251,725	34,453	286,178	223	286,400	57	286,344
その他の項目							
減価償却費	16,005	2,105	18,111	4	18,115	-	18,115
持分法適用会社への投資額	568	-	568	-	568	-	568
有形固定資産及び無形固定資産の増加額	10,077	3,341	13,418	4	13,422	-	13,422

(注) 1. 「その他」の区分には、情報サービス業等を含んでおります。

2. セグメント利益の調整額 7百万円は、セグメント間取引消去額であります。

3. セグメント資産の調整額 57百万円は、セグメント間取引消去額であります。

4. セグメント利益は、連結損益計算書の営業利益と調整を行っております。

## 【関連情報】

前連結会計年度（自2022年4月1日 至2023年3月31日）

## 1. 製品及びサービスごとの情報

海上運送業の売上高が連結損益計算書の売上高の90%を超えるため、記載を省略しております。

## 2. 地域ごとの情報

## (1) 売上高

（単位：百万円）

日本	オーストラリア	ブラジル	アジア(日本を除く)	北米・南米(ブラジルを除く)	欧州	中近東	その他	合計
65,411	86,653	18,742	22,619	43,707	1,493	444	11,756	250,825

(注) 売上高は運賃については積地を、貸船料については船舶の引渡地を基礎とし、その他の売上については顧客の所在地を基礎として国又は地域に分類しております。

## (2) 有形固定資産

本邦に所在している有形固定資産の金額が連結貸借対照表の有形固定資産の金額の90%を超えるため、記載を省略しております。

## 3. 主要な顧客ごとの情報

（単位：百万円）

顧客の名称又は氏名	売上高	関連するセグメント名
日本製鉄㈱	118,267	外航海運事業、内航海運事業

当連結会計年度（自2023年4月1日 至2024年3月31日）

1. 製品及びサービスごとの情報

海上運送業の売上高が連結損益計算書の売上高の90%を超えるため、記載を省略しております。

2. 地域ごとの情報

(1) 売上高

(単位：百万円)

日本	オーストラリア	ブラジル	アジア(日本を除く)	北米・南米(ブラジルを除く)	欧州	中近東	その他	合計
62,720	76,078	22,821	20,289	43,616	110	483	6,983	233,100

(注) 売上高は運賃については積地を、貸船料については船舶の引渡地を基礎とし、その他の売上については顧客の所在地を基礎として国又は地域に分類しております。

(2) 有形固定資産

本邦に所在している有形固定資産の金額が連結貸借対照表の有形固定資産の金額の90%を超えるため、記載を省略しております。

3. 主要な顧客ごとの情報

(単位：百万円)

顧客の名称又は氏名	売上高	関連するセグメント名
日本製鉄株	119,027	外航海運事業、内航海運事業

【報告セグメントごとの固定資産の減損損失に関する情報】

前連結会計年度（自2022年4月1日 至2023年3月31日）

(単位：百万円)

	外航海運事業	内航海運事業	その他	全社・消去	合計
減損損失	-	994	-	-	994

当連結会計年度（自2023年4月1日 至2024年3月31日）

該当事項はありません。

【報告セグメントごとののれんの償却額及び未償却残高に関する情報】

該当事項はありません。

【報告セグメントごとの負ののれん発生益に関する情報】

該当事項はありません。

## 【関連当事者情報】

前連結会計年度（自2022年4月1日 至2023年3月31日）

## (1) 連結財務諸表提出会社と関連当事者との取引

種類	会社等の名称	所在地	資本金又は出資金 (百万円)	事業の内容又は職業	議決権等の所有(被所有)割合	関連当事者との関係	取引の内容	取引金額 (百万円)	科目	期末残高 (百万円)
その他の関係会社	日本製鉄㈱	東京都千代田区	419,524	鉄鋼の製造販売等	〔被所有〕 直接 33.44%	鉄鋼原料及び製品の輸送 役員の兼任 役員の転籍	(営業取引) 鉄鋼原料及び製品の輸送	106,317	営業未収金	13,519
									営業未払金	221

- (注) 1. 運賃、その他の取引条件は、市場価格、当社の原価を勘案して、上記会社と交渉の上、決定しております。  
2. 取引金額には賃積船の運賃が含まれており、運賃は航海完了基準で計上されております。また、商社等を経由したものが含まれております。

## (2) 連結財務諸表提出会社の連結子会社と関連当事者との取引

種類	会社等の名称	所在地	資本金又は出資金 (百万円)	事業の内容又は職業	議決権等の所有(被所有)割合	関連当事者との関係	取引の内容	取引金額 (百万円)	科目	期末残高 (百万円)
その他の関係会社	日本製鉄㈱	東京都千代田区	419,524	鉄鋼の製造販売等	〔被所有〕 間接 100.00%	鉄鋼原料及び製品の輸送	(営業取引) 鉄鋼原料及び製品の輸送	11,014	営業未収金	3,585
									営業未払金	69

- (注) 1. 運賃決定、その他の取引条件は、コスト及び市場の実勢価格を勘案し、每期交渉の上決定しております。  
2. 取引金額には賃積船の運賃が含まれており、また、実質的に日本製鉄㈱との取引である日鉄物流㈱に対するものを含んでおります。

当連結会計年度（自2023年4月1日 至2024年3月31日）

## (1) 連結財務諸表提出会社と関連当事者との取引

種類	会社等の名称	所在地	資本金又は出資金 (百万円)	事業の内容又は職業	議決権等の所有(被所有)割合	関連当事者との関係	取引の内容	取引金額 (百万円)	科目	期末残高 (百万円)
その他の関係会社	日本製鉄㈱	東京都千代田区	419,799	鉄鋼の製造販売等	〔被所有〕 直接 33.42%	鉄鋼原料及び製品の輸送 役員の兼任 役員の転籍	(営業取引) 鉄鋼原料及び製品の輸送	104,989	営業未収金	13,097
									営業未払金	117

- (注) 1. 運賃、その他の取引条件は、市場価格、当社の原価を勘案して、上記会社と交渉の上、決定しております。  
2. 取引金額には賃積船の運賃が含まれており、運賃は航海完了基準で計上されております。また、商社等を経由したものが含まれております。

## (2) 連結財務諸表提出会社の連結子会社と関連当事者との取引

種類	会社等の名称	所在地	資本金又は出資金 (百万円)	事業の内容又は職業	議決権等の所有(被所有)割合	関連当事者との関係	取引の内容	取引金額 (百万円)	科目	期末残高 (百万円)
その他の関係会社	日本製鉄㈱	東京都千代田区	419,799	鉄鋼の製造販売等	〔被所有〕 間接 100.00%	鉄鋼原料及び製品の輸送	(営業取引) 鉄鋼原料及び製品の輸送	13,066	営業未収金	4,279
									営業未払金	60

- (注) 1. 運賃決定、その他の取引条件は、コスト及び市場の実勢価格を勘案し、每期交渉の上決定しております。  
2. 取引金額には賃積船の運賃が含まれており、また、実質的に日本製鉄㈱との取引である日鉄物流㈱に対するものを含んでおります。

## ( 1株当たり情報 )

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
1株当たり純資産額	5,830.65円	6,347.53円
1株当たり当期純利益金額	1,171.29円	763.20円

(注) 1. 潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載していません。

2. 1株当たり当期純利益金額の算定上の基礎は、以下のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
親会社株主に帰属する当期純利益金額(百万円)	27,603	17,986
普通株主に帰属しない金額(百万円)	-	-
普通株式に係る親会社株主に帰属する当期純利益金額(百万円)	27,603	17,986
期中平均株式数(株)	23,566,186	23,565,881

## ( 重要な後発事象 )

該当事項はありません。

## 【連結附属明細表】

## 【社債明細表】

該当事項はありません。

## 【借入金等明細表】

区分	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	平均利率 (%)	返済期限
短期借入金	600	530	0.46%	-
1年以内に返済予定の長期借入金	19,085	20,748	2.58%	-
長期借入金(1年以内に返済予定のものを除く。)	81,102	75,817	1.70%	2039年4月
合計	100,787	97,095	-	-

(注) 1. 平均利率については、借入金等の期末残高に対する加重平均利率を記載しております。

2. 長期借入金の返済期限は、最終の返済期限を記載しております。

3. 長期借入金(1年以内に返済予定のものを除く。)の連結決算日後5年内における返済予定額は以下のとおりであります。

	1年超2年以内 (百万円)	2年超3年以内 (百万円)	3年超4年以内 (百万円)	4年超5年以内 (百万円)
長期借入金	13,394	23,173	8,450	7,002

## 【資産除去債務明細表】

重要性が乏しいため、記載を省略しております。

## (2) 【その他】

当連結会計年度における四半期情報等

(累計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	当連結会計年度
売上高(百万円)	55,404	112,354	172,520	233,100
税金等調整前四半期(当期)純利益金額 (百万円)	7,927	13,898	17,544	22,496
親会社株主に帰属する四半期(当期)純 利益金額(百万円)	6,234	10,989	14,130	17,986
1株当たり四半期(当期)純利益金額 (円)	264.55	466.30	599.59	763.20

(会計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
1株当たり四半期純利益金額(円)	264.55	201.75	133.29	163.61

## 2【財務諸表等】

## (1)【財務諸表】

## 【損益計算書】

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
海運業収益		
運賃	1 209,201	1 190,515
貸船料	13,672	12,887
その他海運業収益	1,508	1,215
海運業収益合計	224,381	204,617
海運業費用		
運航費		
貨物費	2,091	2,090
燃料費	64,036	57,970
港費	19,619	20,681
その他運航費	2,446	2,676
運航費合計	88,192	83,417
船費		
船員費	796	795
退職給付費用	17	26
賞与引当金繰入額	14	13
船舶減価償却費	900	892
その他船費	78	93
船費合計	1,805	1,793
借船料	1 96,515	1 94,856
その他海運業費用	1,596	1,462
海運業費用合計	188,107	181,529
海運業利益	36,274	23,088
一般管理費	2 4,939	2 5,408
営業利益	31,335	17,680
営業外収益		
受取利息	348	459
受取配当金	1 6,888	1 497
為替差益	1,196	2,350
その他営業外収益	641	163
営業外収益合計	9,073	3,468
営業外費用		
支払利息	217	225
デリバティブ損失	31	339
その他営業外費用	14	4
営業外費用合計	263	569
経常利益	40,145	20,580

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
特別利益		
投資有価証券売却益	77	59
特別利益合計	77	59
税引前当期純利益	40,223	20,639
法人税、住民税及び事業税	5,961	2,826
過年度法人税等	-	3,989
法人税等調整額	1,871	134
法人税等合計	7,832	3,949
当期純利益	32,390	16,691



## 【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）

(単位：百万円)

	株主資本								
	資本金	資本剰余金			利益剰余金				
		資本準備金	その他資本剰余金	資本剰余金合計	利益準備金	その他利益剰余金			利益剰余金合計
						圧縮記帳積立金	別途積立金	繰越利益剰余金	
当期首残高	10,300	2,524	13,409	15,933	2,105	2	18,000	55,574	75,681
当期変動額									
剰余金の配当								8,484	8,484
圧縮記帳積立金の取崩						1		1	-
当期純利益								32,390	32,390
自己株式の取得									
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）									
当期変動額合計	-	-	-	-	-	1	-	23,908	23,906
当期末残高	10,300	2,524	13,409	15,933	2,105	1	18,000	79,482	99,588

	株主資本		評価・換算差額等			純資産合計
	自己株式	株主資本合計	その他有価証券評価差額金	繰延ヘッジ損益	評価・換算差額等合計	
当期首残高	996	100,919	1,341	376	1,718	102,636
当期変動額						
剰余金の配当		8,484				8,484
圧縮記帳積立金の取崩		-				-
当期純利益		32,390				32,390
自己株式の取得	1	1				1
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）			344	498	154	154
当期変動額合計	1	23,905	344	498	154	23,751
当期末残高	997	124,824	1,685	122	1,563	126,387

当事業年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本								
	資本金	資本剰余金			利益準備金	利益剰余金			利益剰余金合計
		資本準備金	その他資本剰余金	資本剰余金合計		その他利益剰余金			
					圧縮記帳積立金	別途積立金	繰越利益剰余金		
当期首残高	10,300	2,524	13,409	15,933	2,105	1	18,000	79,482	99,588
当期変動額									
剰余金の配当								6,481	6,481
圧縮記帳積立金の取崩						1		1	-
当期純利益								16,691	16,691
自己株式の取得									
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）									
当期変動額合計	-	-	-	-	-	1	-	10,211	10,210
当期末残高	10,300	2,524	13,409	15,933	2,105	-	18,000	89,693	109,798

	株主資本		評価・換算差額等			純資産合計
	自己株式	株主資本合計	その他有価証券評価差額金	繰延ヘッジ損益	評価・換算差額等合計	
当期首残高	997	124,824	1,685	122	1,563	126,387
当期変動額						
剰余金の配当		6,481				6,481
圧縮記帳積立金の取崩		-				-
当期純利益		16,691				16,691
自己株式の取得	1	1				1
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）			568	128	696	696
当期変動額合計	1	10,209	568	128	696	10,905
当期末残高	998	135,033	2,254	6	2,259	137,292

## 【貸借対照表】

(単位：百万円)

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
<b>資産の部</b>		
流動資産		
現金及び預金	21,867	27,600
海運業未収金及び契約資産	25,820	28,029
関係会社短期貸付金	10,694	17,404
立替金	1,708	1,875
有価証券	10,000	10,000
棚卸資産	3 12,120	3 12,510
前払費用	4,355	4,603
代理店債権	1,359	1,580
未収消費税等	263	264
その他流動資産	167	219
貸倒引当金	14	6
流動資産合計	88,339	104,077
固定資産		
有形固定資産		
船舶（純額）	1 8,220	1 7,344
建物（純額）	229	214
土地	396	396
その他有形固定資産（純額）	164	178
有形固定資産合計	9,009	8,132
無形固定資産		
契約関連無形資産	1,228	1,065
その他無形固定資産	356	263
無形固定資産合計	1,584	1,327
投資その他の資産		
投資有価証券	1,039	1,391
関係会社株式	5,793	6,175
出資金	0	0
長期貸付金	10	9
関係会社長期貸付金	68,017	59,219
前払年金費用	1,584	1,488
繰延税金資産	92	-
その他長期資産	433	435
投資その他の資産合計	76,968	68,718
固定資産合計	87,561	78,178
資産合計	175,900	182,255

(単位：百万円)

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
<b>負債の部</b>		
流動負債		
海運業未払金	10,029	11,216
短期借入金	17,202	12,265
未払金	40	159
未払費用	123	155
未払法人税等	3,564	1,359
契約負債	4,797	5,936
預り金	6,221	6,522
代理店債務	2,001	1,980
賞与引当金	473	376
役員賞与引当金	26	36
その他流動負債	289	209
流動負債合計	34,766	30,213
固定負債		
長期借入金	110,983	111,133
退職給付引当金	147	-
関係会社用船契約損失引当金	3,561	3,222
繰延税金負債	-	338
その他固定負債	57	57
固定負債合計	14,748	14,750
負債合計	49,513	44,963
<b>純資産の部</b>		
株主資本		
資本金	10,300	10,300
資本剰余金		
資本準備金	2,524	2,524
その他資本剰余金	13,409	13,409
資本剰余金合計	15,933	15,933
利益剰余金		
利益準備金	2,105	2,105
その他利益剰余金		
圧縮記帳積立金	1	-
別途積立金	18,000	18,000
繰越利益剰余金	79,482	89,693
利益剰余金合計	99,588	109,798
自己株式	997	998
株主資本合計	124,824	135,033
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	1,685	2,254
繰延ヘッジ損益	122	6
評価・換算差額等合計	1,563	2,259
純資産合計	126,387	137,292
負債純資産合計	175,900	182,255

## 【注記事項】

( 継続企業の前提に関する事項 )

該当事項はありません。

( 重要な会計方針 )

## 1．有価証券の評価基準及び評価方法

## (1) 満期保有目的の債券

償却原価法（定額法）

## (2) 子会社株式及び関連会社株式

移動平均法による原価法

## (3) その他有価証券

市場価格のない株式等以外のもの

時価法（評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は移動平均法により算定）

市場価格のない株式等

移動平均法による原価法

## 2．棚卸資産の評価基準及び評価方法

先入先出法による原価法（貸借対照表価額は収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定）

## 3．固定資産の減価償却の方法

## (1) 有形固定資産

船舶

定額法を採用しております。

建物（附属設備を除く）

主として定額法を採用しております。

その他

定率法を採用しております。ただし、2016年4月1日以降に取得した建物附属設備及び構築物については、定額法を採用しております。

## (2) 無形固定資産

定額法を採用しております。自社利用のソフトウェアについては社内における利用可能期間（5年）、契約関連無形資産については契約期間に基づいております。

## 4．重要な外貨建の資産及び負債の本邦通貨への換算の基準

外貨建金銭債権債務は、決算日の直物為替相場により円貨に換算し、換算差額は損益として処理しております。なお、通貨スワップの振当処理の対象となっている外貨建金銭債権債務については、当該通貨スワップの円貨額に換算しております。

## 5．引当金の計上基準

## (1) 貸倒引当金

売上債権、貸付金等の貸倒損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に債権の回収可能性を勘案し、回収不能見込額を計上しております。

## (2) 賞与引当金

従業員に対する賞与の支払に充てるため設定し、支給見込額に基づき計上しております。

## (3) 役員賞与引当金

役員に対する賞与の支払に充てるため設定し、支給見込額に基づき計上しております。

(4) 退職給付引当金

従業員の退職給付に備えるため、当事業年度末における退職給付債務及び年金資産の見込額に基づき計上しております。

退職給付見込額の期間帰属方法

退職給付債務の算定にあたり、退職給付見込額を当事業年度末までの期間に帰属させる方法については、給付算定式基準によっております。

数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

過去勤務費用は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（8年）による定額法により処理しております。

数理計算上の差異は、各事業年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（8年）による定額法により按分した額をそれぞれ発生の翌事業年度から処理しております。

(5) 関係会社用船契約損失引当金

関係会社との用船契約の残存期間に発生する損失に備えるため、将来負担すると見込まれる損失額を見積計上しております。

6. 収益及び費用の計上基準

当社の顧客との契約から生じる収益に関する主な履行義務の内容及び当該履行義務を充足する通常の時点（収益を認識する通常の時点）は以下のとおりであります。

当社は、主に貨物輸送契約を締結しております。当該契約においては当社が顧客との契約における義務を履行するにつれて顧客が便益を享受することから、一定の期間にわたり履行義務が充足されると判断し、履行義務の充足に係る進捗度に基づき収益及び費用を認識する航海日割基準を採用しております。進捗度の測定は、見積った航海日数に対する経過した航海日数の割合に基づきます。取引価格には滞船料及び早出料等の変動対価が含まれますが、変動対価の額に関する不確実性が事後的に解消される際に、解消される時点までに計上された収益の著しい減額が発生しない可能性が高いため、変動対価の額を取引価格に含めております。

また、貸船契約は履行義務が一定の期間にわたり充足されるため、用船期間のうち経過期間に応じて収益を認識しております。

7. ヘッジ会計の方法

(1) ヘッジ会計の方法

主として繰延ヘッジ処理を適用し、通貨スワップについては振当処理によっております。

(2) ヘッジ手段とヘッジ対象

ヘッジ会計を適用したヘッジ手段とヘッジ対象は以下のとおりであります。

- a.ヘッジ手段...金利スワップ  
ヘッジ対象...借入金利息
- b.ヘッジ手段...通貨スワップ  
ヘッジ対象...外貨建借入金
- c.ヘッジ手段...為替予約  
ヘッジ対象...外貨建予定取引
- d.ヘッジ手段...燃料油スワップ  
ヘッジ対象...燃料油価格
- e.ヘッジ手段...先物取引  
ヘッジ対象...運賃、用船料

(3) ヘッジ方針

取引導入の都度、目的・想定元本・契約期間・仕組み等につき、担当役員の決裁を受けて、金利スワップ、通貨スワップ及び為替予約等については経理グループが、燃料油スワップ取引については資源エネルギーグループが、運賃及び用船料の先物取引については各営業グループが取引を管理しております。

(4) ヘッジの有効性評価の方法

「経理規程」等によるリスク管理体制のもと、個別取引毎のヘッジ効果を検証し、定期的に執行役員会等に報告しております。

8. その他財務諸表作成のための基礎となる事項

(1) 船舶建造借入金の支払利息の計上方法

船舶の建造に係わる借入金の支払利息のうち、竣工迄の期間に対応するものは、取得価額に算入しております。

(2) 退職給付に係る会計処理

退職給付に係る未認識数理計算上の差異及び未認識過去勤務費用の未処理額の会計処理の方法は、連結財務諸表におけるこれらの会計処理の方法と異なっております。

(重要な会計上の見積り)

航海日割基準における総航海日数

(1) 当事業年度の財務諸表に計上した金額

当事業年度未までに完了していない航海に係る運賃の金額

(単位：百万円)

前事業年度	当事業年度
16,392	18,038

(2) 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

(1)の金額の算出方法は、連結財務諸表「注記事項(重要な会計上の見積り)」の内容と同一であります。

(表示方法の変更)

(貸借対照表関係)

前事業年度において、注記事項「貸借対照表関係」の「関係会社項目」として注記しておりました「預り金」は金額的重要性が乏しいため、当事業年度においては注記しておりません。

なお、前事業年度の金額は「預り金」3,245百万円であります。

## (損益計算書関係)

## 1 関係会社に係る注記

区分掲記されたもの以外で、各科目に含まれている関係会社に対する主要なものは次のとおりであります。

	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
運賃	99,871百万円	98,179百万円
借船料	32,433	37,000
受取配当金	6,830	428

## 2 一般管理費のうち主要なものは次のとおりであります。

	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
従業員給与	1,868百万円	2,129百万円
減価償却費	191	203
貸倒引当金繰入額	1	8
賞与引当金繰入額	384	299
役員賞与引当金繰入額	26	36
退職給付費用	92	116

## 3 過年度法人税等

当事業年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

当社は、東京国税局による税務調査の指摘に基づき2019年度から2022年度までの法人税等について過年度法人税等9億89百万円を計上しております。



## (貸借対照表関係)

## 1 担保に供されている資産

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
船舶	4,040百万円	3,583百万円

上記の資産を担保に供した債務は、次のとおりであります。

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
短期借入金	407百万円	407百万円
長期借入金	3,253	2,847

## 2 偶発債務

次の関係会社について、金融機関からの借入に対し債務保証を行っております。

保証債務は、関係会社の船舶取得資金に対するものであります。

保証債務

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)	
N S ユナイテッドタンカー(株)	316百万円	N S ユナイテッドタンカー(株)	100百万円
新昌船舶(株)	207	新昌船舶(株)	184
中央海運(株)	137	中央海運(株)	45
NEW HARVEST S.A.	3,866	NEW HARVEST S.A.	3,563
NARCISSUS MARITIME S.A.	1,966	NARCISSUS MARITIME S.A.	1,786
ORCHIDEA MARITIME S.A.	1,910	ORCHIDEA MARITIME S.A.	1,730
XANADU MARITIME S.A.	3,609	XANADU MARITIME S.A.	4,965
XCEL LINE S.A.	-	XCEL LINE S.A.	3,993
BOND LINE S.A.	2,277	BOND LINE S.A.	2,027
EMMA LINE S.A.	3,448	EMMA LINE S.A.	3,054
GARDENIA LINE S.A.	5,218	GARDENIA LINE S.A.	5,442
LINDEN LINE S.A.	5,141	LINDEN LINE S.A.	4,738
MAYFLOWER LINE S.A.	5,318	MAYFLOWER LINE S.A.	4,883
PANSY LINE S.A.	2,418	PANSY LINE S.A.	2,232
HOSEI SHIPPING S.A.	7,655	HOSEI SHIPPING S.A.	5,674
ROSSO LINE S.A.	6,579	ROSSO LINE S.A.	6,157
SELENITE LINE S.A.	7,000	SELENITE LINE S.A.	6,600
TIGER HEART SHIPPING S.A.	5,971	TIGER HEART SHIPPING S.A.	5,559
QUINCE LINE S.A.	3,150	QUINCE LINE S.A.	2,925
UPSTREAM LINE S.A.	2,650	UPSTREAM LINE S.A.	2,450
YEASTER LINE S.A.	3,599	YEASTER LINE S.A.	3,784
計	72,434	計	71,891

## 3 棚卸資産

棚卸資産の内訳は、次のとおりであります。

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
原材料及び貯蔵品	12,120百万円	12,510百万円

## (有価証券関係)

子会社株式及び関連会社株式

市場価格のない株式等の貸借対照表計上額

(単位：百万円)

区分	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
子会社株式	3,627	3,627
関連会社株式	56	56

## (税効果会計関係)

## 1. 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
繰延税金資産		
賞与引当金	136 百万円	109 百万円
特定外国子会社留保金	1,778	2,079
退職給付引当金	42	-
繰延ヘッジ損益	69	34
用船解約金	124	67
関係会社用船契約損失引当金	1,017	920
投資有価証券評価損	40	40
関係会社株式評価損	311	311
その他	214	177
繰延税金資産小計	3,732	3,737
評価性引当額	2,940	3,143
繰延税金資産合計	792	594
繰延税金負債		
前払年金費用	452	425
その他有価証券評価差額金	226	471
その他	22	36
繰延税金負債合計	700	932
繰延税金資産 (は繰延税金負債) の純額	92	338

## 2. 法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との差異の原因となった主な項目別の内訳

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
法定実効税率	28.55%	28.55%
(調整)		
交際費等永久に損金に算入されない項目	0.09	0.29
受取配当金等永久に益金に算入されない項目	0.29	0.39
評価性引当額増減	1.59	0.98
日本船舶による収入金額に係る損金算入額	10.17	14.39
過年度法人税等	-	4.79
その他	0.30	0.70
税効果会計適用後の法人税の負担率	19.47	19.13

## (収益認識関係)

顧客との契約から生じる収益を理解するための基礎となる情報は、連結財務諸表「注記事項(収益認識関係)」に同一の内容を記載しているため、注記を省略しております。

## (重要な後発事象)

該当事項はありません。

## 【附属明細表】

## 【海運業収益及び費用明細表】

区分	要目		金額(百万円)
海運業収益	外航	運賃	190,515
		貸船料	12,887
		他船取扱手数料	435
		その他	780
		計	204,617
海運業費用	外航	運航費	83,417
		船費	1,793
		借船料	94,856
		その他	1,462
		計	181,529
海運業利益			23,088

## 【有価証券明細表】

## 【株式】

銘柄		株式数(株)	貸借対照表計上額 (百万円)
投資有価証券	その他有 価証券	出光興産(株)	570,000
		(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ	180,000
		(株)みずほフィナンシャルグループ	65,128
		日鉄鉱業(株)	40,000
		大平洋金属(株)	71,400
		(株)日本海運会館	34,521
		東興海運(株)	108,000
		五洋海運(株)	8,000
計		1,077,049	1,391

## 【債券】

銘柄		券面総額(百万円)	貸借対照表計上額 (百万円)
有価証券	満期保有 目的の 債券	東銀リース(株) コマーシャルペーパー	2,000
		(株)ジャックス コマーシャルペーパー	2,000
		NTT・TCリース(株) コマーシャルペーパー	2,000
		計	6,000

## 【その他】

種類及び銘柄		投資口数等	貸借対照表計上額 (百万円)
有価証券	満期保有 目的の 債券	(譲渡性預金) (株)みずほ銀行 譲渡性預金	-
		(合同運用指定金銭信託) 三井住友カード(株)	-
		計	-

## 【有形固定資産等明細表】

資産の種類	当期首残高 (百万円)	当期増加額 (百万円)	当期減少額 (百万円)	当期末残高 (百万円)	当期末減価償却累計額又は償却累計額 (百万円)	当期償却額 (百万円)	差引当期末残高 (百万円)
有形固定資産							
船舶	15,211	13	-	15,223	7,879	889	7,344
建物	462	85	-	548	334	17	214
土地	396	-	-	396	-	-	396
その他有形固定資産	291	84	10	366	187	51	178
有形固定資産計	16,360	182	10	16,532	8,400	957	8,132
無形固定資産							
契約関連無形資産	2,443	-	-	2,443	1,379	164	1,065
その他無形固定資産	1,132	73	-	1,205	942	166	263
無形固定資産計	3,575	73	-	3,648	2,321	329	1,327

## 【引当金明細表】

区分	当期首残高 (百万円)	当期増加額 (百万円)	当期減少額 (目的使用) (百万円)	当期減少額 (その他) (百万円)	当期末残高 (百万円)
貸倒引当金	14	6	-	14	6
賞与引当金	473	376	473	-	376
役員賞与引当金	26	36	26	-	36
関係会社用船契約損失引当金	3,561	-	340	-	3,222

(注) 貸倒引当金の当期減少額(その他)は、洗替による取崩です。

## (2) 【主な資産及び負債の内容】

連結財務諸表を作成しているため、記載を省略しております。

## (3) 【その他】

該当事項はありません。

## 第6【提出会社の株式事務の概要】

事業年度	4月1日から3月31日まで
定時株主総会	6月中
基準日	3月31日
剰余金の配当の基準日	9月30日、3月31日
1単元の株式数	100株
単元未満株式の買取り	
取扱場所	(特別口座) 東京都千代田区丸の内一丁目3番3号 みずほ信託銀行株式会社 本店証券代行部
株主名簿管理人	(特別口座) 東京都千代田区丸の内一丁目3番3号 みずほ信託銀行株式会社
取次所	
買取手数料	株式の売買の委託に係る手数料相当額として別途定める額
公告掲載方法	電子公告により行う。ただし電子公告によることができない事故その他のやむを得ない事由が生じたときは、日本経済新聞に掲載して行う。 当社の公告掲載URLは次のとおり。 <a href="https://www.nsuship.co.jp/">https://www.nsuship.co.jp/</a>
株主に対する特典	

(注) 当社定款の定めにより、当会社の株主は、その有する単元未満株式について、次に掲げる権利以外の権利を有しておりません。

- (1) 会社法第189条第2項各号に掲げる権利
- (2) 会社法第166条第1項の規定による請求をする権利
- (3) 株主の有する株式数に応じて募集株式の割当て及び募集新株予約権の割当てを受ける権利

## 第7【提出会社の参考情報】

### 1【提出会社の親会社等の情報】

当社は、金融商品取引法第24条の7第1項に規定する親会社等はありません。

### 2【その他の参考情報】

当事業年度の開始日から有価証券報告書提出日までの間に、次の書類を提出しております。

#### (1) 有価証券報告書及びその添付書類並びに確認書

事業年度（2022年度）（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）  
2023年6月28日関東財務局長に提出。

#### (2) 内部統制報告書及びその添付書類

事業年度（2022年度）（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）  
2023年6月28日関東財務局長に提出。

#### (3) 四半期報告書及び確認書

（2023年度第1四半期）（自 2023年4月1日 至 2023年6月30日）  
2023年8月7日関東財務局長に提出。

（2023年度第2四半期）（自 2023年7月1日 至 2023年9月30日）  
2023年11月10日関東財務局長に提出。

（2023年度第3四半期）（自 2023年10月1日 至 2023年12月31日）  
2024年2月9日関東財務局長に提出。

#### (4) 臨時報告書

2023年6月28日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第4項及び企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号の2（株主総会における議決権行使の結果）に基づく臨時報告書であります。

2024年6月26日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第4項及び企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号の2（株主総会における議決権行使の結果）に基づく臨時報告書であります。

## 第二部【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項はありません。



独立監査人の監査報告書及び内部統制監査報告書

2024年6月26日

NSユナイテッド海運株式会社

取締役会 御中

EY新日本有限責任監査法人

東京事務所

指定有限責任社員 公認会計士 山本 高揮  
業務執行社員

指定有限責任社員 公認会計士 山中 彰子  
業務執行社員

< 連結財務諸表監査 >

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられているNSユナイテッド海運株式会社の2023年4月1日から2024年3月31日までの連結会計年度の連結財務諸表、すなわち、連結損益計算書、連結包括利益計算書、連結株主資本等変動計算書、連結貸借対照表、連結キャッシュ・フロー計算書、連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項、その他の注記及び連結附属明細表について監査を行った。

当監査法人は、上記の連結財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、NSユナイテッド海運株式会社及び連結子会社の2024年3月31日現在の財政状態並びに同日をもって終了する連結会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準における当監査法人の責任は、「連結財務諸表監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

監査上の主要な検討事項

監査上の主要な検討事項とは、当連結会計年度の連結財務諸表の監査において、監査人が職業的専門家として特に重要であると判断した事項である。監査上の主要な検討事項は、連結財務諸表全体に対する監査の実施過程及び監査意見の形成において対応した事項であり、当監査法人は、当該事項に対して個別に意見を表明するものではない。

航海日割基準における総航海日数の見積り	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>連結財務諸表注記（連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項4：会計方針に関する事項(6)重要な収益及び費用の計上基準）に記載されているとおり、N S ユナイテッド海運株式会社グループでは、海運業収益（運賃）の計上基準として、航海日割基準を採用している。また、連結財務諸表注記（会計上の見積りに関する注記）に記載されているとおり、当連結会計年度の売上高233,100百万円のうち、当連結会計年度末までに完了していない航海に係る海運業収益（運賃）は、18,375百万円であり、このうちN S ユナイテッド海運株式会社が18,038百万円を占めている。</p> <p>連結会計年度末までに完了していない航海に係る海運業収益（運賃）は、総運賃額に航海の進捗度を乗じて測定される。航海の進捗度は、見積った総航海日数（港間の航海日数及び積揚地での滞在日数の合計日数）に対する連結会計年度末までの航海日数の割合である。</p> <p>総航海日数のうち積揚地での滞在日数は、契約で定められた許容停泊日数とそれを超過して滞在した日数（滞船日数）で構成されており、主に天候や港湾の混雑状況に応じて変動する。また、連結会計年度末以降の滞船日数の見積りにおいては不確実性と経営者の主観的判断を伴うこと、及び船隻数が多く財務報告に与える金額的重要性があることから、当監査法人はN S ユナイテッド海運株式会社の当該事項を監査上の主要な検討事項と判断した。</p>	<p>当監査法人は、当連結会計年度末までに完了していない航海に係る海運業収益（運賃）を検討するにあたり、総航海日数の見積りについて、主として以下の監査手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総航海日数を構成する港間の航海日数については、航海距離データ及び航行速度データが適切にシステムに入力され適切に計算されていることを確かめるため、サンプル抽出し、直近のデータと比較した。</li> <li>・総航海日数を構成する積揚地での滞在日数については、許容停泊日数と滞船日数に分けて手続を実施した。具体的には、許容停泊日数については、同一港湾における積揚荷役の過去実績データと突合し、滞船日数については見積滞船運賃の金額に重要性のある船舶を対象に、現地代理店からの港湾の混雑状況等の情報等と照らし検討した。</li> <li>・期末日後に航海日数が確定した船舶については、見積り総航海日数と実績総航海日数を比較し、差異の有無およびその内容を検討した。</li> </ul>

#### その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券報告書に含まれる情報のうち、連結財務諸表及び財務諸表並びにこれらの監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の連結財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

連結財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と連結財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうか検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

#### 連結財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して連結財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない連結財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

連結財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業の前提に基づき連結財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

#### 連結財務諸表監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した監査に基づいて、全体としての連結財務諸表に不正又は誤謬による重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、監査報告書において独立の立場から連結財務諸表に対する意見を表明することにある。虚偽表示は、不正又は誤謬により発生する可能性があり、個別に又は集計すると、連結財務諸表の利用者の意思決定に影響を与えると合理的に見込まれる場合に、重要性があると判断される。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを識別し、評価する。また、重要な虚偽表示リスクに対応した監査手続を立案し、実施する。監査手続の選択及び適用は監査人の判断による。さらに、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手する。
- ・連結財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、監査人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制を検討する。
- ・経営者が採用した会計方針及びその適用方法の適切性、並びに経営者によって行われた会計上の見積りの合理性及び関連する注記事項の妥当性を評価する。

- ・ 経営者が継続企業を前提として連結財務諸表を作成することが適切であるかどうか、また、入手した監査証拠に基づき、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められるかどうか結論付ける。継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、監査報告書において連結財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する連結財務諸表の注記事項が適切でない場合は、連結財務諸表に対して除外事項付意見を表明することが求められている。監査人の結論は、監査報告書日までに入手した監査証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- ・ 連結財務諸表の表示及び注記事項が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠しているかどうかとともに、関連する注記事項を含めた連結財務諸表の表示、構成及び内容、並びに連結財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示しているかどうかを評価する。
- ・ 連結財務諸表に対する意見を表明するために、会社及び連結子会社の財務情報に関する十分かつ適切な監査証拠を入手する。監査人は、連結財務諸表の監査に関する指示、監督及び実施に関して責任がある。監査人は、単独で監査意見に対して責任を負う。  
監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した監査の範囲とその実施時期、監査の実施過程で識別した内部統制の重要な不備を含む監査上の重要な発見事項、及び監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。  
監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用している場合はその内容について報告を行う。  
監査人は、監査役及び監査役会と協議した事項のうち、当連結会計年度の連結財務諸表の監査で特に重要であると判断した事項を監査上の主要な検討事項と決定し、監査報告書において記載する。ただし、法令等により当該事項の公表が禁止されている場合や、極めて限定的ではあるが、監査報告書において報告することにより生じる不利益が公共の利益を上回ると合理的に見込まれるため、監査人が報告すべきでないと判断した場合は、当該事項を記載しない。

#### < 内部統制監査 >

##### 監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第2項の規定に基づく監査証明を行うため、NSユナイテッド海運株式会社の2024年3月31日現在の内部統制報告書について監査を行った。

当監査法人は、NSユナイテッド海運株式会社が2024年3月31日現在の財務報告に係る内部統制は有効であると表示した上記の内部統制報告書が、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠して、財務報告に係る内部統制の評価結果について、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

##### 監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の監査の基準に準拠して内部統制監査を行った。財務報告に係る内部統制の監査の基準における当監査法人の責任は、「内部統制監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

##### 内部統制報告書に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、財務報告に係る内部統制を整備及び運用し、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠して内部統制報告書を作成し適正に表示することにある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告に係る内部統制の整備及び運用状況を監視、検証することにある。

なお、財務報告に係る内部統制により財務報告の虚偽の記載を完全には防止又は発見することができない可能性がある。

##### 内部統制監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した内部統制監査に基づいて、内部統制報告書に重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、内部統制監査報告書において独立の立場から内部統制報告書に対する意見を表明することにある。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・ 内部統制報告書における財務報告に係る内部統制の評価結果について監査証拠を入手するための監査手続を実施する。内部統制監査の監査手続は、監査人の判断により、財務報告の信頼性に及ぼす影響の重要性に基づいて選択及び適用される。

- ・ 財務報告に係る内部統制の評価範囲、評価手続及び評価結果について経営者が行った記載を含め、全体としての内部統制報告書の表示を検討する。

- ・ 内部統制報告書における財務報告に係る内部統制の評価結果に関する十分かつ適切な監査証拠を入手する。監査人は、内部統制報告書の監査に関する指示、監督及び実施に関して責任がある。監査人は、単独で監査意見に対して責任を負う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した内部統制監査の範囲とその実施時期、内部統制監査の実施結果、識別した内部統制の開示すべき重要な不備、その是正結果、及び内部統制の監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用している場合はその内容について報告を行う。

< 報酬関連情報 >

当監査法人及び当監査法人と同一のネットワークに属する者に対する、会社及び子会社の監査証明業務に基づく報酬及び非監査業務に基づく報酬の額は、「提出会社の状況」に含まれるコーポレート・ガバナンスの状況等(3)【監査の状況】に記載されている。

利害関係

会社及び連結子会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以 上

- 
1. 上記の監査報告書の原本は当社（有価証券報告書提出会社）が別途保管しております。
  2. XBR Lデータは監査の対象には含まれていません。

## 独立監査人の監査報告書

2024年6月26日

N S ユナイテッド海運株式会社

取締役会 御中

EY新日本有限責任監査法人

東京事務所

指定有限責任社員  
業務執行社員 公認会計士 山本 高揮

指定有限責任社員  
業務執行社員 公認会計士 山中 彰子

### <財務諸表監査>

#### 監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられているN S ユナイテッド海運株式会社の2023年4月1日から2024年3月31日までの2023年度の財務諸表、すなわち損益計算書、株主資本等変動計算書、貸借対照表、重要な会計方針、その他の注記及び附属明細表について監査を行った。

当監査法人は、上記の財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、N S ユナイテッド海運株式会社の2024年3月31日現在の財政状態及び同日をもって終了する事業年度の経営成績を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

#### 監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準における当監査法人の責任は、「財務諸表監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

#### 監査上の主要な検討事項

監査上の主要な検討事項とは、当事業年度の財務諸表の監査において、監査人が職業的専門家として特に重要であると判断した事項である。監査上の主要な検討事項は、財務諸表全体に対する監査の実施過程及び監査意見の形成において対応した事項であり、当監査法人は、当該事項に対して個別に意見を表明するものではない。

#### 航海日割基準における総航海日数の見積り

連結財務諸表の監査報告書に記載されている監査上の主要な検討事項（航海日割基準における総航海日数の見積り）と同一内容であるため、記載を省略している。

#### その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券報告書に含まれる情報のうち、連結財務諸表及び財務諸表並びにこれらの監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうかを検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

#### 財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業の前提に基づき財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

#### 財務諸表監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した監査に基づいて、全体としての財務諸表に不正又は誤謬による重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、監査報告書において独立の立場から財務諸表に対する意見を表明することにある。虚偽表示は、不正又は誤謬により発生する可能性があり、個別に又は集計すると、財務諸表の利用者の意思決定に影響を与えると合理的に見込まれる場合に、重要性があると判断される。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・ 不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを識別し、評価する。また、重要な虚偽表示リスクに対応した監査手続を立案し、実施する。監査手続の選択及び適用は監査人の判断による。さらに、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手する。
- ・ 財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、監査人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制を検討する。
- ・ 経営者が採用した会計方針及びその適用方法の適切性、並びに経営者によって行われた会計上の見積りの合理性及び関連する注記事項の妥当性を評価する。
- ・ 経営者が継続企業を前提として財務諸表を作成することが適切であるかどうか、また、入手した監査証拠に基づき、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められるかどうか結論付ける。継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、監査報告書において財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する財務諸表の注記事項が適切でない場合は、財務諸表に対して除外事項付意見を表明することが求められている。監査人の結論は、監査報告書日までに入手した監査証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- ・ 財務諸表の表示及び注記事項が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠しているかどうかとともに、関連する注記事項を含めた財務諸表の表示、構成及び内容、並びに財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示しているかどうかを評価する。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した監査の範囲とその実施時期、監査の実施過程で識別した内部統制の重要な不備を含む監査上の重要な発見事項、及び監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用している場合はその内容について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会と協議した事項のうち、当事業年度の財務諸表の監査で特に重要であると判断した事項を監査上の主要な検討事項と決定し、監査報告書において記載する。ただし、法令等により当該事項の公表が禁止されている場合や、極めて限定的ではあるが、監査報告書において報告することにより生じる不利益が公共の利益を上回ると合理的に見込まれるため、監査人が報告すべきでないと判断した場合は、当該事項を記載しない。

#### < 報酬関連情報 >

報酬関連情報は、連結財務諸表の監査報告書に記載されている。

#### 利害関係

会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以 上

1. 上記の監査報告書の原本は当社（有価証券報告書提出会社）が別途保管しております。

2. X B R L データは監査の対象には含まれていません。