



2024年度

(2025年3月期)

第1四半期

決算報告

NSユナイテッド海運株式会社

2024年7月31日

目次

1. 第1四半期決算の概要	 p. 2 - 3
2. 2024年度業績見通し	 p. 4 - 5
3. 活動状況 ～2050年カーボンニュートラルに向けて～	 p. 6
4. 活動状況 ～安全運航への取り組み～	 p. 7
(ご参考) 財務アウトルック	 p. 8

1. 第1四半期決算の概要

【連結】 (単位：億円)	2023年度							2024年度 1Q	前年度 同期比
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期		
売上高	554	570	1,124	602	606	1,207	2,331	623	+ 69
営業利益	58	64	122	50	44	94	216	58	+ 0
外航部門	55	57	112	40	34	75	187	54	▲ 2
内航部門	3	7	10	10	10	20	29	5	+ 2
経常利益	79	60	138	36	47	84	222	70	▲ 9
親会社株主に帰属する 四半期純利益	62	48	110	31	39	70	180	57	▲ 5
為替 (円/US\$)	¥135.33	¥142.67	¥139.00	¥149.33	¥147.33	¥148.33	¥143.67	¥153.33	+¥18.00
燃料油価格※ (US\$/MT)	\$538	\$545	\$541	\$555	\$584	\$569	\$555	\$556	+\$19

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

ケーブサイズ日建て用船料（主要5航路平均）推移（2023年4月～）



1. 第1四半期決算の概要

外航海運 ●大型船市況は昨年度から続く南米積み鉄鉱石や西アフリカ積みボーキサイトの好調な出荷が市況を押し上げ5月初旬に日建て用船料が3万ドル手前まで上昇、その後も中国向け海上輸送需要の増加を背景に2万ドルを割り込むことなく堅調に推移した。

●中小型船市況はパナマ運河、紅海・スエズ運河の通航を回避する動きが実質的な船腹供給を引き締めることとなり、底堅く推移。

●ドル円相場は日米金利差の縮小が見込まれにくい状況下で円安ドル高が加速。堅調な市況、為替影響により売上高は前年同期比で62億円の増収。一方でマーケットから手配した市況船の借船料が増加、また入渠費、修繕費等のドル建て費用も膨らむ結果となり、営業利益段階で2億円の減益。

内航海運 ●鋼材輸送は自動車分野で一時生産量の回復が見られたものの、その他製造業、建設業が低調なことにより前年同期とほぼ同水準。鉄鋼原料輸送は粗鋼生産減少に伴い、石炭、コークス等副原料を中心に減少。

●一方、電力関連貨物は前年度に石炭火力発電所の稼働抑制等を背景に減少したが、今年度は輸送需要の回復が見られた。

●タンカーはLNG輸送、LPG輸送ともに効率運航に努めたものの、国内需要が減退したことにより輸送量は低迷。

●以上により営業利益で前年同期比2億円の増益となる5億円を計上。

2.2024年度業績見通し

【連結】 (単位：億円)	2024年度 (今回予想)					前年度比		前回4月予想比	
	1Q (実績)	2Q (予想)	上期 (予想)	下期 (予想)	通期 (予想)	前年度通期 (実績)	増減額	通期 (予想)	増減額
売上高	623	587	1,210	1,070	2,280	2,331	▲ 51	2,010	+ 270
営業利益	58	58	116	104	220	216	+ 4	180	+ 40
外航部門	54	53	107	84	191	187	+ 4	153	+ 38
内航部門	5	5	9	20	29	29	▲ 0	27	+ 2
経常利益	70	44	114	86	200	222	▲ 22	150	+ 50
親会社株主に帰属する 当期純利益	57	43	100	80	180	180	+ 0	140	+ 40
為替 (円/US\$)	¥153.33	¥156.00	¥154.67	¥150.00	¥152.33	¥143.67	+ ¥8.66	¥140.00	+ ¥12.33
燃料油価格 (US\$/MT)	\$556	\$612	\$584	\$612	\$598	\$555	+ \$43	\$555	+ \$43
市況 ケープサイズ	\$22,665	\$25,000	\$23,833	\$20,000	\$21,916	\$20,281	+ \$1,635	\$20,000	+ \$1,916
パナマックス	\$16,380	\$14,250	\$15,315	\$14,000	\$14,658	\$13,911	+ \$747	\$14,750	-\$93
ハンディ	\$13,051	\$13,800	\$13,426	\$12,500	\$12,963	\$11,008	+ \$1,955	\$12,250	+ \$713

※ 為替は1円の円で約3億円の経常増益 (2Q-4Q)

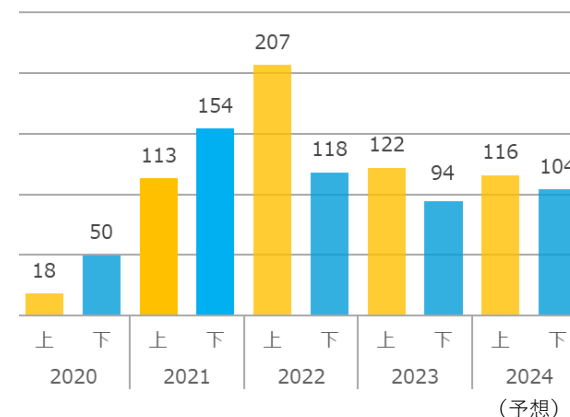
燃料油価格は脱硫装置を搭載した船舶で消費する高硫黄C重油を含む全油種平均価格

2.2024年度業績見通し

上期業績の見通し：円安進行により上方修正を見込む

- 海運市況は引き続き鉄鉱石、穀物、ボーキサイトなどの海上輸送需要に支えられ、底堅く推移すると予測。一方、パナマ運河渾水による通航制限が緩和されることで中小型船市況へのマイナス影響が懸念される。
- 為替は足元やや不安定な動きが見られるが、期首前提の140円に対し、円安が進行し追い風となる見込み。
- 当社の安定収益基盤である専航船隊に加え、大型船市況上昇を捉えたフリー船隊が収益を押し上げ、当初見込みに対し営業利益で36億円の上方修正、経常利益で54億円の上方修正を予想。

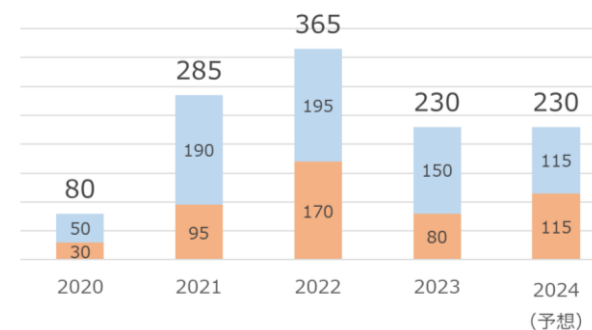
半期毎営業利益（単位：億円）



通期業績の見通し：安定収益を確保しつつ、市況上昇の機会を捉え前年度を上回る営業利益を確保

- 年明けは季節的な要因で一時的な市況の軟化が予測されるが、新造船の供給圧力は引き続き限定的で海運市況は概ね前年度並みの推移を見込む。
- 下期為替前提は150円とし上期と比べ円高を想定。長期貨物輸送契約をもとにした安定収益を積み上げつつ、市況下落耐性を備えたフリー船収益を加え、2024年度連結営業利益は、下期104億円、通期220億円を予想。また、連結当期純利益は通期180億円を予想しており、入渠に伴うコスト増・収益機会の減少にもかかわらず前年度と同水準の収益を確保する見通し。

一株当たり配当（円） ■ 中間 ■ 期末



配当予想：年間配当性向は連結業績ベースの30%を基準とします。

中間配当：一株当たり65円としていた配当予想を一株当たり115円に増配修正します。

期末配当：一株当たり115円、中間配当と合わせた年間配当は一株当たり230円を予想します。

3.活動状況 ～2050年カーボンニュートラルに向けて～

当社は2024年度からスタートした中期経営計画『FORWARD 2030 II Challenge for innovation and further growth with U』において、脱炭素社会の実現に向けて「2050年GHG排出ネットゼロに向けた環境ロードマップ」を定め、新たな2030年GHG削減目標を定めました。メタノール二元燃料船やバイオ燃料の導入等により、2030年目標の実現に取り組んでまいります。

メタノール二元燃料大型ばら積み貨物船の建造MOU（覚書）締結

日本シッパード株式会社（NSY）、今治造船株式会社、ジャパン マリンユナイテッド株式会社との4社間において、NSYと当社が共同で検討を進めてきた次世代燃料船であるメタノール二元燃料大型ばら積み貨物船について、複数隻の建造に関するMOUを締結いたしました。

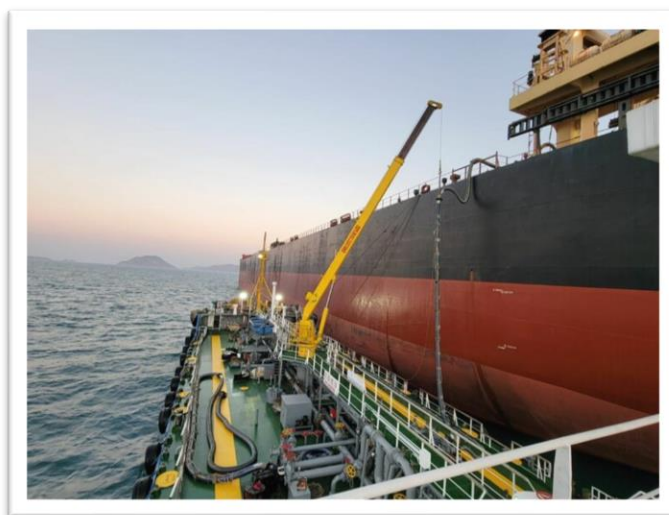
メタノールは国際海事機関(IMO)が掲げるGHG排出削減戦略に貢献する燃料として期待されており、船用燃料として海事関係者や燃料生産者などにおいて開発が進められています。グリーンメタノールを船用燃料として用いることにより、従来の重油比80%超のGHG排出削減の効果が見込まれます。

資源メジャーBHPと連続2航海のバイオ燃料

試験航行を実施

2024年1月、資源メジャーBHPグループと共同で、当社管理船で2航海にわたる公海上でのバイオ燃料試験航行を実施しました。今回の試験航行では供給量および使用量を増やし、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った点で、当社のこれまでの試験航行から進展を遂げています。

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。



（バージからバイオディーゼル燃料を供給中の本船）

4.活動状況 ～安全運航への取り組み～

NSU ULTIMATE「ベストクオリティーシップ 2023」受賞

当社が所有するばら積み貨物船 NSU ULTIMATEが、日本水先人会連合会が選定した「ベストクオリティーシップ 2023」を受賞しました。同賞は、船舶の安全運航と港湾・海洋環境の保護に対する意識を高揚するため、水先人から見た優秀船舶に対する表彰制度として2003年に創設され、2023年度は全国の水先区10地区において9～10月に水先要請を受けた船舶を対象とし、約25,000隻の候補から8隻が選ばれました。

選定に際しては、安全運航に対する船長・乗組員の意識の高さ、船内における円滑なコミュニケーションと指揮命令系統、水先人への協力体制に加え、航海設備や乗下船設備の状態等が総合的に評価されました。



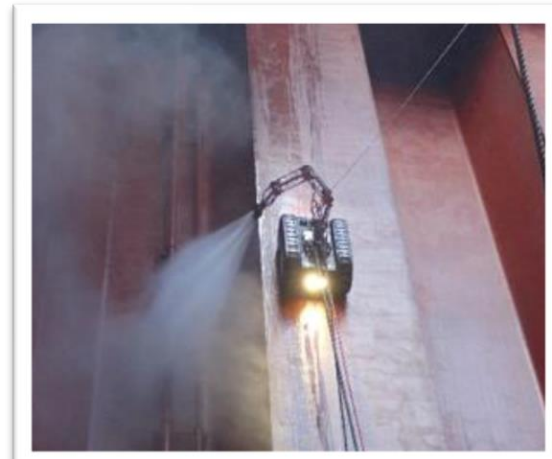
(M.V. NSU ULTIMATE)

当社管理船にホールドクリーニングロボットの使用を開始

貨物受入を行うカーゴホールド（船倉）は様々な貨物を積載するため、定期的にホールドクリーニングを行う必要があります。この作業はばら積み船の運行で最も重要な取り組みの一つである一方、乗組員が人の手で行うため、高所作業に伴う危険もあります。

この作業を安全・効率的に実施するため、CLIIN社（デンマーク）の提供するホールドクリーニングロボットを一部の当社管理船に導入しました。遠隔操作したロボットによる洗浄によって、乗組員が安全かつ効率よくホールドクリーニングを行うことができるなど、期待通りの検証結果が得られました。

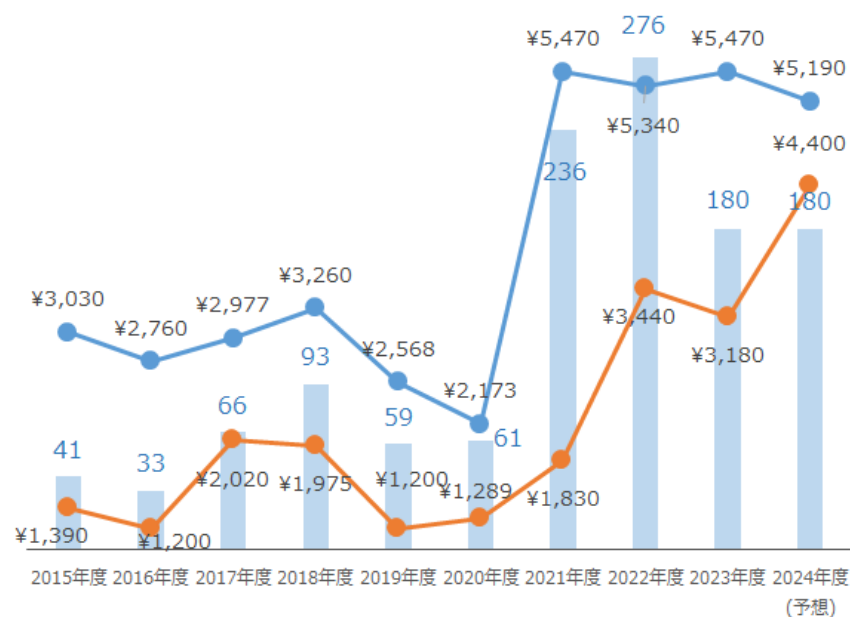
今後とも最新技術を検証し、乗組員の安全と作業効率の向上に寄与してまいります。



(当社管理船のホールド内を高圧水洗浄するロボット)

(ご参考) 財務アウトック

当期純利益と期中株価の推移



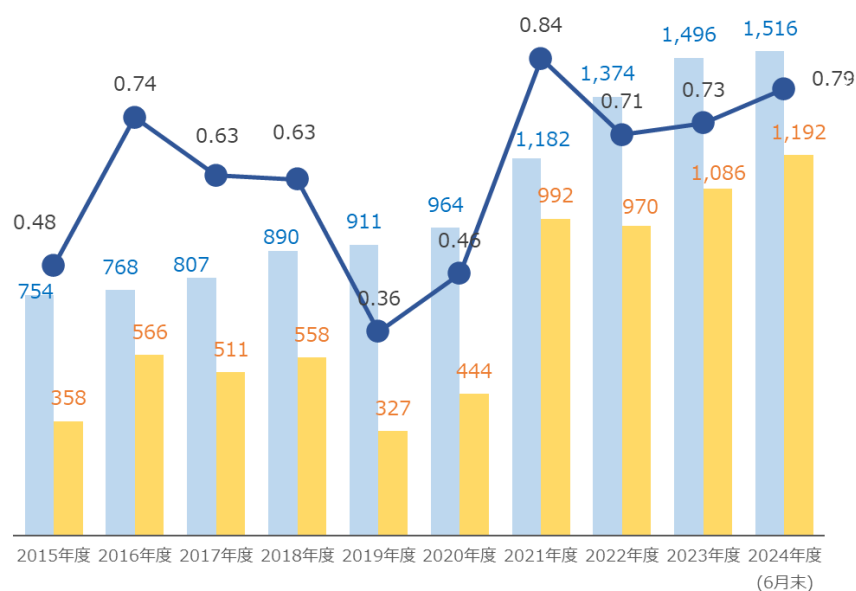
当期純利益
(億円)

株価最高値

株価最低値

2024年度
※当期純利益は予測値
※株価は4-6月実績

期末純資産・時価総額



期末純資産
(億円)

期末時価総額
(億円)

PBR (倍)

NSユニテッド海運株式会社

Why

社会にとっての
存在価値

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

What

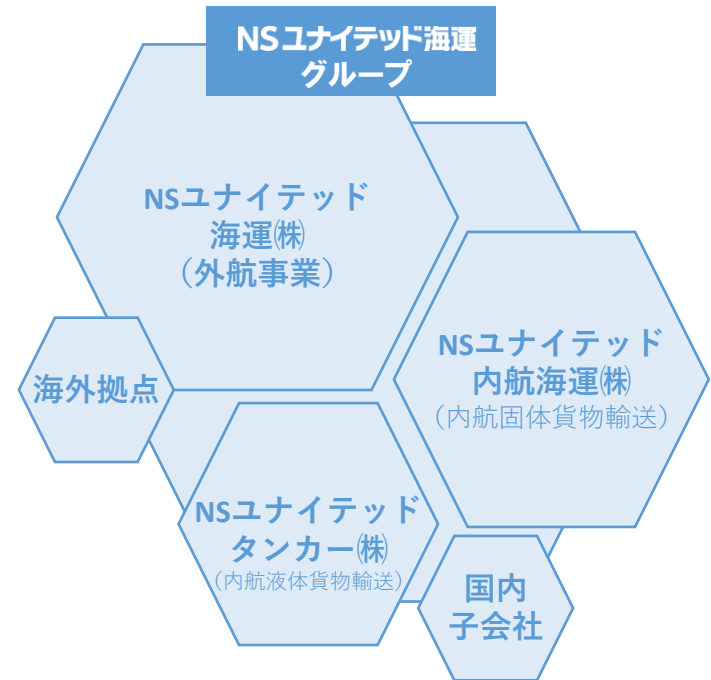
パーパス実現のために
何をするのか

ミッション：基本理念
NSユニテッド海運グループは、誠実で
良質な海上輸送サービスの提供を通じ
て社会の発展に貢献します

Where

パーパス実現のプロセスにお
いて2030年に
目指す姿

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



(本資料に関する注意)

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

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

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

本資料についてのお問い合わせ先：03-6895-6411