



2026年度

(2027年3月期)

中間

決算報告

NSユニテッド海運株式会社

2026年10月30日

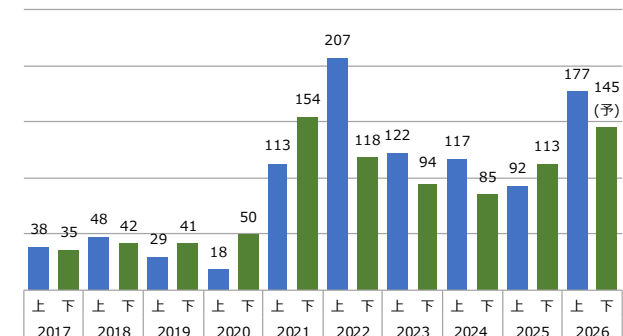
目次

1. 2026年度業績ハイライト	 p. 2
2. 中間決算の概要	 p. 3
3. 2026年度業績見通し	 p. 4
4. 2026年度市況見通し	 p. 5
5. 活動状況	 p. 6
6. FORWARD 2030 II 中期経営計画進捗	 p. 7, 8
(ご参考) 財務アウトルック	 p. 9

1. 2026年度業績ハイライト

【単位：億円】 (連結)	売上高	営業利益	経常利益	親会社株主に帰属 する当期純利益
中間期実績	1,371	177	171	145
通期予想 (ROE)	2,630	322	307	264 (14.7%)

半期毎営業利益（単位：億円）



中間期実績：堅調な市況を背景に営業利益は177億円を計上

- 外航ドライバルク部門では、大型船において、ブラジル積み鉄鉱石および西アフリカ積みボーキサイトの輸送需要が堅調に推移。加えて、昨年出荷が開始されたギニア・シマンダ鉄鉱石の出荷拡大に伴い輸送距離が伸長したことで、船腹需給が引き締まり、高市況で推移。中型船では、ホルムズ海峡の通航制約が継続するなか、石炭や穀物の輸送需要が堅調であったことから、高市況で推移。小型船では、マイナーバルク等の輸送需要を背景に輸送距離が伸長し、市況が堅調に推移した一方、燃料費の増加に加え、パナマ運河の混雑や台風の影響による稼働率の低下が、収益を押し下げた。
- VLGC(大型LPG運搬船)については、中東情勢を背景としたホルムズ海峡の通航制約により航行リスクが高まり、中東積み貨物の減少が市況の下押し要因となった一方、中東以外からの調達増加に伴う輸送距離の伸長が船腹需給を引き締め、市況は非常に高い水準で推移。
- また、為替相場が前年同期比で円安に推移したことも、収益の押し上げに寄与。

通期業績見通し：当期純利益は前年度を上回りROEは6期連続で10%超となる見通し

- 外航ドライバルク部門では、年明けの季節的な荷動きの変動に加え、各船型における新造船の竣工量増加に伴う船腹需給の緩和に留意する必要あり。一方、足元の堅調な市況を踏まえ、通期では前年度を上回る市況水準で推移すると予想。
- 内航部門は、燃料油価格上昇分の運賃への反映等により増収となる一方、燃料費の増加を十分に補うには至らず、前年度比で減益となる見通し。
- 通期営業利益は過去最高益に迫る水準を予想。また、通期連結ROEは6期連続で10%超となる見込み。

配当予想：2026年7月31日付け公表「2027年3月期の配当予想の修正(無配)に関するお知らせ」の通り、2027年3月期は無配を予定

2. 中間決算の概要

中間期実績：堅調な市況を背景に前年同期比で増収増益

- 外航海運** ● ドライバルク部門の市況は堅調に推移し、VLGC部門の市況は想定を上回る水準で推移した。
- 燃料費の増加や、パナマ運河の混雑、台風の影響などが収益を押し下げたものの、高市況に加え、円安局面が継続したことも利益を押し上げ、前年同期比で増収増益。各段階利益で前回公表予想(7月)も上回った。
- 内航海運** ● 国内輸送は、燃料油価格上昇分の運賃への反映等により増収となった一方、燃料費の増加に加え、電力・セメント関連貨物等の輸送需要減少や台風の影響が収益を押し下げた。効率的な配船・運航による採算改善に努めたものの、前年同期比で減益となった。

【連結】 (単位：億円)	2026年度			前年同期比		前回7月予想比	
	1Q	2Q	中間期	前年度中間期	増減額	中間期予想	増減額
売上高	673	698	1,371	1,115	+ 256	1,280	+ 91
営業利益	73	104	177	92	+ 85	144	+ 33
外航部門	69	90	159	72	+ 86	131	+ 28
内航部門	4	14	18	21	▲ 3	13	+ 5
経常利益	72	99	171	85	+ 86	144	+ 27
親会社株主に帰属する 当期純利益	61	84	145	110	+ 34	124	+ 21
為替 (円/US\$)	¥159.33	¥160.67	¥160.00	¥146.50	+ ¥13.50	¥160.17	▲ ¥0.17
燃料油価格※1 (US\$/MT)	\$655	\$707	\$681	\$526	+ \$155	\$610	+ \$71
市況 ケープサイズ※2	\$36,303	\$41,369	\$38,917	\$21,778	+ \$17,139	\$34,652	+ \$4,265
パナマックス	\$19,234	\$20,264	\$19,765	\$13,953	+ \$5,812	\$20,117	▲ \$352
ハンディ	\$14,969	\$16,474	\$15,746	\$11,847	+ \$3,899	\$15,485	+ \$261

※1 全油種平均

※2 ケープサイズは180型船型

3.2026年度業績見通し

通期業績の見通し：下期の市況軟化を織り込みつつ、前回公表予想（7月）比で増収増益を見込む

- 外航ドライバルク部門では、ブラジル積み鉄鉱石および西アフリカ積みボーキサイトの堅調な輸送需要が、引き続き市況を下支えすると見込む。一方、年明けの季節的な荷動きの変動や、新造船の竣工量増加に伴う船腹需給の緩和による市況下落リスクを織り込みつつ、通期では前年度を上回る市況水準を想定。VLGCについては、中東情勢の改善やホルムズ海峡の通航制約の緩和に伴い、足元の高水準の市況が落ち着く可能性を想定し、業績見通しに織り込む。
- 内航部門は、上期に引き続き燃料油価格上昇分の運賃への反映等により増収を見込む一方、燃料費の増加を十分に補うには至らず、前年同期比で減益を見込む。

【連結】 (単位：億円)	2026年度 (今回予想)			前年度比		前回7月予想比	
	上期 (実績)	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	1,371	1,259	2,630	2,298	+ 332	2,420	+ 210
営業利益	177	145	322	205	+ 117	265	+ 57
外航部門	159	120	279	155	+ 124	226	+ 53
内航部門	18	25	43	50	▲ 7	39	+ 4
経常利益	171	136	307	210	+ 97	253	+ 54
親会社株主に帰属する 当期純利益	145	119	264	241	+ 23	250	+ 14
為替※1 (円/US\$)	¥160.00	¥155.00	¥157.50	¥150.33	+ ¥7.17	¥157.59	▲ ¥0.09
燃料油価格※2 (US\$/MT)	\$681	\$800	\$740	\$481	+ \$259	\$620	+ \$120
市況 ケープサイズ※3	\$38,917	\$31,500	\$35,209	\$23,793	+ \$11,416	\$31,826	+ \$3,383
パナマックス	\$19,765	\$18,500	\$19,133	\$14,823	+ \$4,310	\$19,059	+ \$74
ハンディ	\$15,746	\$16,000	\$15,873	\$12,756	+ \$3,117	\$14,742	+ \$1,131

※1 為替は1円の円安で約3億円/下期の経常増益

※2 全油種平均

※3 ケープサイズは180型船型

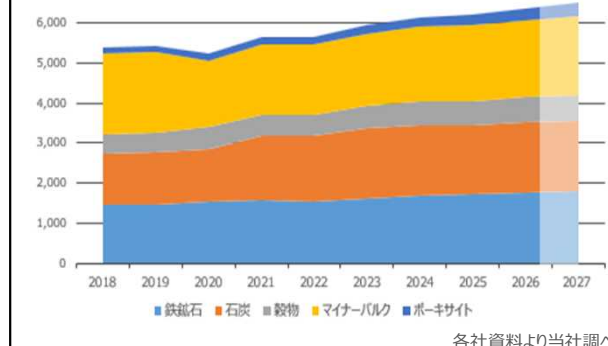
4.2026年度市況見通し

2026年度下期は、鉄鉱石やボーキサイトなどを中心とした輸送需要の拡大や輸送距離の伸長が市況を下支えする見込みであるが、今後の新造船の供給増加懸念や米国通商政策を含む世界経済の動向を引き続き注視する必要がある。

海上輸送需要見通し

- **鉄鉱石**：中国の粗鋼生産動向には留意が必要であるものの、中国向け鉄鉱石輸入は底堅く推移する見通し。加えて、インドを中心としたアジア地域の鋼材需要拡大や、西アフリカからの供給増加に伴う長距離輸送需要の増加が海上輸送需要を下支えすると見込まれる。
- **石炭**：中国の輸入需要は国内生産や再生可能エネルギー導入拡大の影響を受ける一方、インドや東南アジアを中心とした発電需要の増加を背景に、海上輸送需要は総じて堅調に推移する見通し。加えて、調達先の多様化による輸送距離の伸長も海上輸送需要を支える要因の一つになると見込まれる。
- **穀物**：世界的な穀物需要は安定的に推移する見込み。米州からアジア向け輸送が継続するほか、黒海情勢やパナマ運河の通峡情勢に伴う輸送距離の伸長もあり、中小型船を中心とした輸送需要を下支えする見通し。
- **マイナーバルク（ボーキサイトなど）**：中国向けボーキサイト輸送は引き続き高水準で推移する見込み。ギニアから中国向けを中心とした長距離輸送需要の増加が市況を下支えすると見込まれる一方、中国経済や資源政策の動向には引き続き注視が必要である。

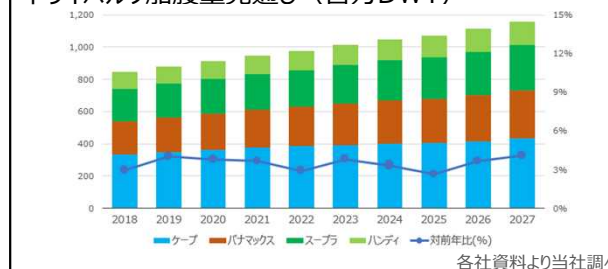
海上輸送需要推移（百万トン）



ドライバルク船腹供給見通し

船腹供給については、今後の新造船竣工の増加による需給緩和が懸念されるものの、環境規制への対応や港湾混雑、パナマ運河の通峡情勢、地政学的要因に伴う迂回航海などが、実質的な船腹供給を抑制している。高い運賃市況を背景に解撤が低水準に留まるものの、総じて需給環境は当面底堅く推移する見通しである。一方、今後の船腹供給の増加や中国経済、米国の通商政策、地政学的リスク等が市況に与える影響を引き続き注視する必要がある。

ドライバルク船腹量見通し（百万DWT）



現時点における2026年度下期先物指標

船型	2026年度下期平均
ケープサイズ	\$31,400
パナマックス	\$17,900
ハンディ	\$16,200

10/20付 先物指標値より算出

足元の先物指標では、ケープサイズを中心に比較的堅調な市況が予想されている。年明け以降は市況の軟化も想定されるものの、2026年度下期平均では、各船型とも概ね業績予想の前提に沿った水準で推移する見通し。

船型別市況推移（\$/day） 出典：Baltic Exchange



5.活動状況

当社グループ運航船「君鉄丸」に自動運航システム「JAVC-C」搭載を決定

当社グループ会社のNSユニテッド内航海運株式会社は、所有・運航する石灰石専用船「君鉄丸」に、ジャパンマリンユナイテッド株式会社（JMU）が開発した自動運航システム「JAVC-C」を搭載することを決定しました（2026年12月頃に搭載予定）。

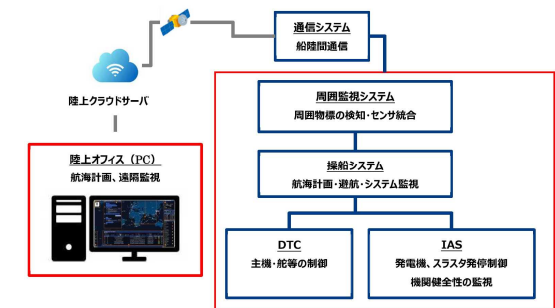
本システムは、乗組員1名の監視の下、自動で避航を含む操舵、加減速を行うもので、日本海事協会（ClassNK）の「自動運航、自律運航に関するガイドライン」への適合が確認され、基本設計承認（AiP）を取得しています。

また、航路設定機能と船体制御機能を活用した運航効率化の実証を行う予定であり、国による補助金の対象となる運航効率化実証事業として採択されています。

今後も、安全運航、乗組員の負担軽減および運航効率化を推進するとともに、内航船向け自動運航船の開発と社会実装に取り組んでまいります。



<M.V. 君鉄丸>



<システム概要>

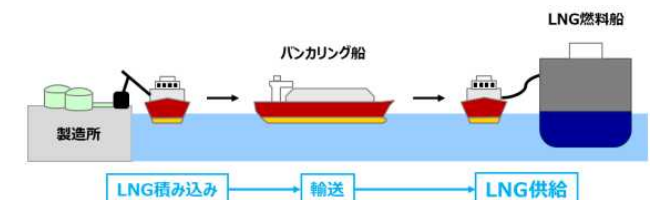
LNGバンカリング船「SETO AZURE」、大阪湾初の Ship to Ship方式によるLNG燃料供給を実施

当社グループ会社のNSユニテッドタンカー株式会社が管理・運航するLNGバンカリング船「SETO AZURE」は、2026年9月、大阪湾で初となるShip to Ship方式によるLNG燃料供給を実施しました。今回の供給は、神戸港に入港したLNG燃料自動車運搬船向けに行われたものです。

本取り組みは、大阪湾・瀬戸内エリアにおけるLNG燃料船への安定した燃料供給体制の構築につながるとともに、LNG燃料船を受入れる港としての競争力向上に寄与するものです。今後もこうした取り組みを通じて、脱炭素社会の実現に貢献してまいります。



<M.V. SETO AZURE>



<Ship to Ship方式>

6. FORWARD 2030 II 中期経営計画進捗

～事業戦略・成長戦略～ 2026年度進捗

(ご参照) [中期経営計画](#)



次世代燃料船

- **メタノール**二元燃料大型ばら積み貨物船の建造契約
複数隻締結(2027年以降竣工予定)
長期貨物輸送契約複数締結
トランジション・ローン契約を締結(左下図参照)
- **アンモニア**積載可能な**LPG**二元燃料VLGCの建造契約
複数隻締結(2027年以降竣工予定)



メタノール二元燃料船(イメージ)

環境対応

- **グリーンメタノール・バイオ燃料**の確保に向け、次世代燃料プロジェクトチームを立ち上げ推進中
- 機関出力を50%以下で運航する超減速運航の実施とモニタリング継続
- 2025年当社運航船Scope 1(外航単体)CO₂排出量、前年比約10万トン減となる213.3万トン
- 2025年排出原単位(トンマイル当たり)、2019年比約11%の削減達成
- 環境情報開示の国際的評価機関CDPにおいて「気候変動レポート2025」のBスコア認定



NS ユナイテッド海運株式会社

トランジション・ファイナンス・フレームワーク

新規



発行体/借入人 NS ユナイテッド海運株式会社 (証券コード:9110)

評価対象 NS ユナイテッド海運株式会社
トランジション・ファイナンス・フレームワーク

株式会社日本格付研究所 (JCR) による評価結果

既存船対応

- 最大船型である40万トン型M.V. NSU TUBARAOで、以下環境デバイスを搭載し効果検証中(風力補助推進装置ローターセイル、軸発電機、シリコンペイント)
- 減速運航時の最適性能に設計された省エネ型プロペラ換装(2025年度末時点で3隻換装済)
- その他追加デバイスによる船舶管理DX、効率化を推進中



M.V.NSU TUBARAO ローターセイル

6. FORWARD 2030 II 中期経営計画進捗

～事業戦略を支える取り組み～



人的資本 戦略

- 人材育成・女性の活躍推進

女性活躍 講演・座談会開催

女性船員採用に向けインターンシップ乗船実施(内航)

- 人権デューデリジェンスの推進・Well-beingの実現

「健康経営優良法人2026(中規模法人部門)」取得



サステナブル SHIPPING戦略

- 安全運航の徹底

重大事故・死亡事故ゼロに向け重点機器の点検、整備強化継続

社内検船チェックリストとIDWAL(第三者検船評価会社)プラットフォームの活用

- 船員・海技士の確保・育成

新卒・キャリア採用などを継続

日本人船員配乗計画の施策・実行

メタノール二元燃料船ライセンス(低引火点燃料資格)を日本人とフィリピン人船員で順次対応



ガバナンス 強化

- コンプライアンス体制強化

腐敗防止の徹底を継続

ハラスメント防止対策の強化

- リスク管理、BCP強化

防災教育実施、オフィス内防災備蓄品を全面更新、定期的な訓練評価とBCP計画改善のPDCA継続

- 環境ロードマップの進捗確認

- 株主・投資家との対話

DX戦略

- 基幹システムプロジェクトを立ち上げ、DXチーム主導で推進中

新基幹システム導入に向けた契約締結。導入プロジェクト加速

- 業務高度化に向けた投資

社内インフラとしての生成AIを全社導入し、活用事例を共有

港費精算支援ソフトを本格導入し、業務フローを確立

- デジタルコア人材の育成

- 船舶DXの推進

Starlink全船導入し稼働中、陸上からのタイムリーな技術支援、故障予知や予防保全の提案が可能に

IDWAL(第三者検船評価会社)の結果を船隊全体での共有・活用

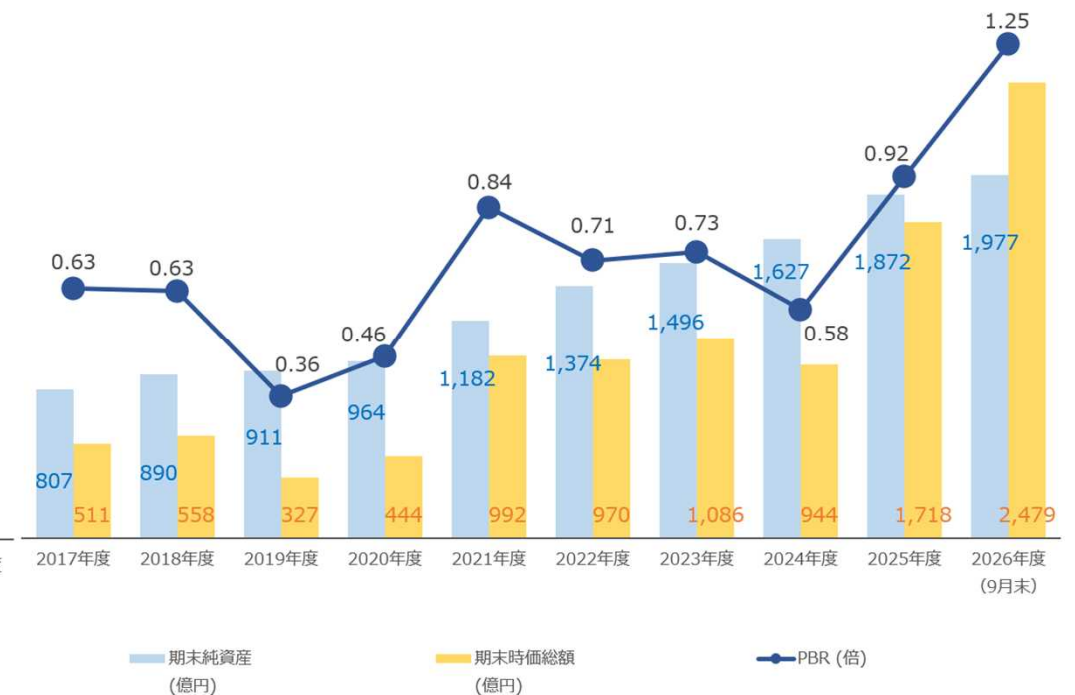
(ご参考) 財務アウトルック

当期純利益と期中株価の推移



2026年度
 ※当期純利益は予測値
 ※株価は4-9月実績

期末純資産・時価総額



NSユニテッド海運株式会社

Why

社会にとっての
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、
未来へつなく責任を果たす

What

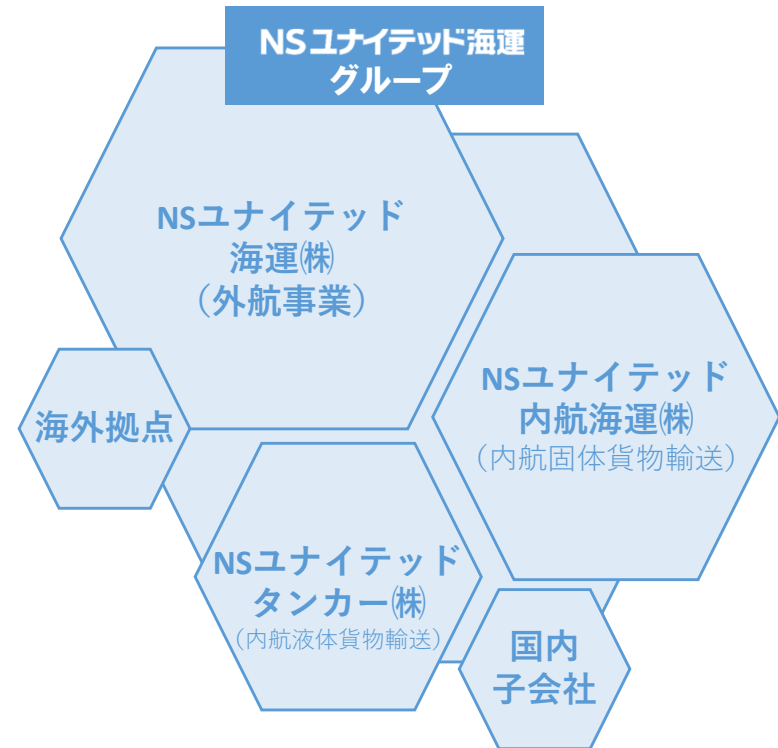
パーパス実現のために
何をするのか

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

