



**2018年度**

**(2019年3月期)**

**決算報告**

**NSユニテッド海運株式会社**

2019年4月26日

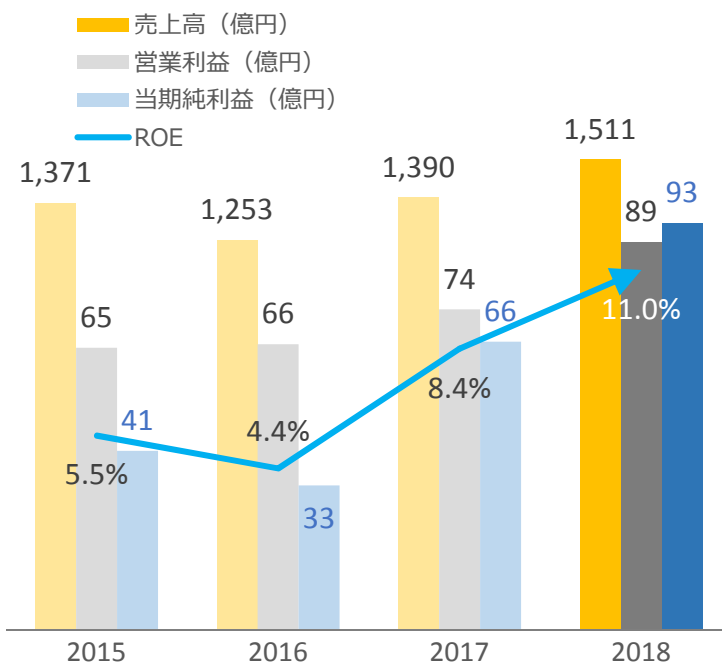
# 目次

|       |               |       |       |
|-------|---------------|-------|-------|
| 1.    | 2018年度業績のポイント | ..... | p. 2  |
| 2.    | 2018年度決算の概要   | ..... | p. 3  |
|       | セグメント別概況      | ..... | p. 4  |
| 3.    | 2019年度業績の見通し  | ..... | p. 5  |
|       | 対前年同期比変動要因    | ..... | p. 6  |
| 4.    | 中期経営計画の進捗状況   | ..... | p. 7  |
|       | 環境保全への取り組み    | ..... | p. 8  |
| (ご参考) | 期末運航船腹        | ..... | p. 10 |
|       | 当社当期純利益と株価の推移 | ..... | p. 11 |

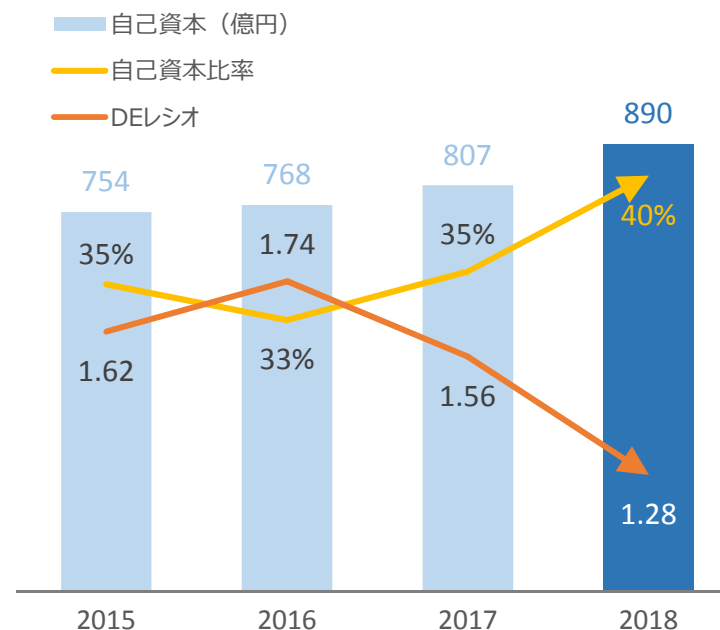
# 1. 2018年度業績のポイント

2019年初、ブラジルでの鉱山ダム決壊に伴い、ケーブサイズバルカーを中心に市況が低迷するも、市況下落に対する耐性の強さを発揮し、前年度比で増収増益。

◆ 営業利益と当期純利益



◆ 自己資本とDEレシオ



インダストリアルキャリアとしての事業基盤を活かし、海運不況の中でも安定的な利益を確保。

市況回復局面においてはコモンキャリア的側面を活かし、着実に利益を積上げる。

継続的な利益の積み上げにより、健全かつより安定した財務体質を構築。

## 2.2018年度決算の概要

### 前年度比 増収増益

◆ 10年ぶりに実施した中間配当=50円/株に加え、期末配当=65円/株を予定（従前発表通り）

| 【連結】<br>(単位：億円)     | 2017年度  |         |         |         |         |         |         | 2018年度  |         |                |         |         |                |                | 通期<br>前期比<br>増減 |
|---------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------------|---------|---------|----------------|----------------|-----------------|
|                     | 1Q      | 2Q      | 上期      | 3Q      | 4Q      | 下期      | 通期      | 1Q      | 2Q      | 上期             | 3Q      | 4Q      | 下期             | 通期             |                 |
| 売上高                 | 343     | 334     | 677     | 361     | 352     | 713     | 1,390   | 375     | 386     | <b>761</b>     | 397     | 352     | <b>750</b>     | <b>1,511</b>   | + 121           |
| 営業利益                | 20      | 19      | 38      | 27      | 8       | 35      | 74      | 19      | 29      | <b>48</b>      | 25      | 17      | <b>42</b>      | <b>89</b>      | + 16            |
| 経常利益                | 16      | 16      | 31      | 24      | 1       | 24      | 56      | 18      | 26      | <b>45</b>      | 19      | 14      | <b>33</b>      | <b>78</b>      | + 22            |
| 親会社株主に帰属する<br>当期純利益 | 20      | 17      | 37      | 26      | 3       | 30      | 66      | 12      | 32      | <b>44</b>      | 26      | 23      | <b>50</b>      | <b>93</b>      | + 27            |
| 期中平均為替レート           | ¥111.00 | ¥111.00 | ¥111.00 | ¥112.33 | ¥110.33 | ¥111.33 | ¥111.17 | ¥108.00 | ¥111.33 | <b>¥109.67</b> | ¥112.33 | ¥111.00 | <b>¥111.67</b> | <b>¥110.67</b> |                 |
| 燃料油単価(C重油)          | \$344   | \$325   | \$334   | \$351   | \$397   | \$374   | \$354   | \$411   | \$448   | <b>\$429</b>   | \$480   | \$446   | <b>\$463</b>   | <b>\$446</b>   |                 |

#### 連結キャッシュ・フロー概要

|         |  |      |  |      |      |  |           |  |            |            |
|---------|--|------|--|------|------|--|-----------|--|------------|------------|
| 営業CF    |  | 89   |  | 69   | 158  |  | <b>98</b> |  | <b>101</b> | <b>200</b> |
| 内、減価償却費 |  | 80   |  | 76   | 156  |  | 74        |  | 72         | 146        |
| 投資CF    |  | ▲ 26 |  | ▲ 40 | ▲ 65 |  | ▲ 6       |  | ▲ 45       | ▲ 50       |
| フリーCF   |  | 64   |  | 29   | 93   |  | <b>93</b> |  | <b>56</b>  | <b>149</b> |

## 2.2018年度決算の概要

### セグメント別概況

**外航** ドライバルク市況が乱高下する中、各四半期とも安定した営業利益を確保  
前年度に比べ入渠増による稼働日数減も、効率的な運航に努め増収増益

**内航** 概ね見込通りの輸送量を確保。台風による影響を受けるも、効率的な運航に努め増収増益

(上段：売上高、下段：営業利益)

| 【連結】<br>(単位：億円) | 2017年度 |     |     |     |     |     |       | 2018年度 |     |            |     |     |            |              | 通期<br>前期比<br>増減 |
|-----------------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|--------|-----|------------|-----|-----|------------|--------------|-----------------|
|                 | 1Q     | 2Q  | 上期  | 3Q  | 4Q  | 下期  | 通期    | 1Q     | 2Q  | 上期         | 3Q  | 4Q  | 下期         | 通期           |                 |
| 外航              | 288    | 276 | 565 | 303 | 294 | 597 | 1,162 | 314    | 326 | <b>640</b> | 335 | 291 | <b>626</b> | <b>1,266</b> | +104            |
|                 | 19     | 14  | 33  | 22  | 5   | 27  | 60    | 14     | 24  | <b>39</b>  | 18  | 12  | <b>30</b>  | <b>69</b>    | +9              |
| 内航              | 54     | 56  | 110 | 56  | 57  | 113 | 223   | 60     | 59  | <b>119</b> | 63  | 61  | <b>124</b> | <b>243</b>   | +19             |
|                 | 1      | 5   | 5   | 5   | 3   | 8   | 13    | 5      | 5   | <b>9</b>   | 6   | 5   | <b>11</b>  | <b>20</b>    | +7              |
| その他<br>及び調整額    | 1      | 1   | 2   | 1   | 2   | 3   | 5     | 1      | 1   | <b>2</b>   | ▲0  | ▲0  | ▲0         | <b>2</b>     | ▲3              |
|                 | ▲0     | ▲0  | ▲0  | ▲0  | 0   | 0   | ▲0    | ▲0     | ▲0  | ▲0         | 0   | ▲0  | ▲0         | ▲0           | ▲0              |
| 合計              | 343    | 334 | 677 | 361 | 352 | 713 | 1,390 | 375    | 386 | <b>761</b> | 397 | 352 | <b>750</b> | <b>1,511</b> | +121            |
|                 | 20     | 19  | 38  | 27  | 8   | 35  | 74    | 19     | 29  | <b>48</b>  | 25  | 17  | <b>42</b>  | <b>89</b>    | +16             |

# 3.2019年度業績の見通し

## 新造船投入により下期業績改善

**上期** SOx排出規制強化を前に運航船へスクラバーを搭載するための入渠を順次実施。そのため、船舶稼働率が低下し、一時的に収益が低下。

**下期** 長期契約により安定収益が期待できる新造船竣工が本格化。これにより収益性が向上するとともに、海運市況下落に対する耐性が一層強化。

| 【連結】<br>(単位：億円)     | 2018年度     |            |            | 2019年度     |            |              | 前期比<br>増減 |
|---------------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|-----------|
|                     | 上期<br>(実績) | 下期<br>(実績) | 通期<br>(実績) | 上期<br>(予想) | 下期<br>(予想) | 通期<br>(予想)   |           |
| 売上高                 | 761        | 750        | 1,511      | 730        | 810        | <b>1,540</b> | +29       |
| 営業利益                | 48         | 42         | 89         | 22         | 55         | <b>77</b>    | ▲ 12      |
| 経常利益                | 45         | 33         | 78         | 15         | 47         | <b>62</b>    | ▲ 16      |
| 親会社株主に帰属する<br>当期純利益 | 44         | 50         | 93         | 33         | 42         | <b>75</b>    | ▲ 18      |

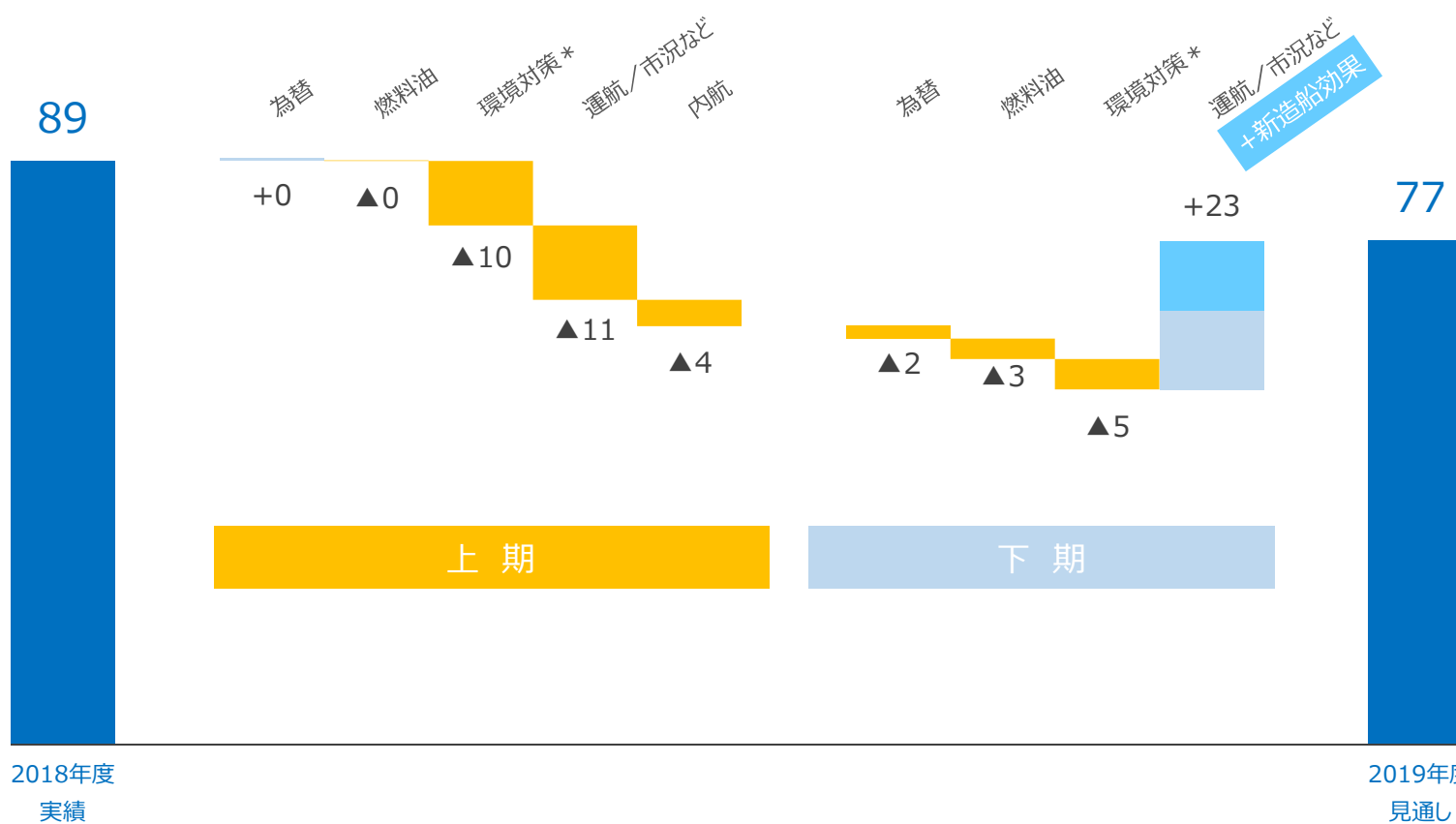
◆2019年度 為替前提 ¥110、燃料油価格前提 C重油：\$435/MT、低硫黄C重油：\$650/MT

| ◆用船市況 (太平洋水域) |          | 2018年度   |          |          | 2019年度   |          |          |
|---------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
|               |          | 上期       | 下期       | 通期       | 上期前提     | 下期前提     | 通期       |
| 船型            | ケーブサイズ   | \$17,946 | \$12,057 | \$15,025 | \$13,000 | \$18,000 | \$15,500 |
|               | パナマックス   | \$10,571 | \$9,051  | \$9,817  | \$11,000 | \$11,000 | \$11,000 |
|               | ハンディマックス | \$11,078 | \$8,788  | \$9,942  | \$11,000 | \$11,000 | \$11,000 |
|               | スモールハンディ | \$8,299  | \$6,670  | \$7,491  | \$9,500  | \$9,500  | \$9,500  |

# 3.2019年度業績の見通し

## ◆ 対前年同期比変動要因（営業利益）

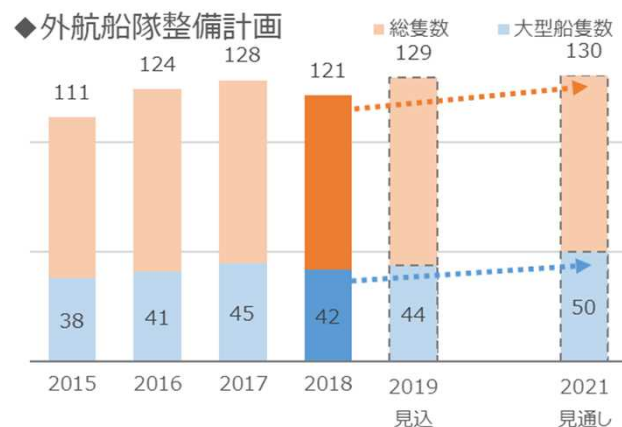
単位：億円



\* 主にSOxスクラバー搭載関連費用

# 4. 中期経営計画「NSU2021」進捗状況

～ さらなる成長に向けて ～



## ◆安定収益事業の拡充

- 日本製鉄など内外製鉄会社と中・長期輸送契約を締結
- 国内電力会社向け内航専用船契約獲得
- 2019年度より大型鉬石船（Valemax）運航開始

## ◆「NSU2021」目標達成に向けた着実な歩み

## ◆営業利益と当期純利益



### 2018年度

戦略的船隊整備に伴う船腹入替えの中、前年度比増収増益

### 2019年度

下期より省エネ型新造船の竣工が本格化し前年度比で収益力アップ

### 2020年度～

新たに締結した長期輸送契約がフル稼働となり、一層の収益力アップが図られる

<2019年度：中計見通し 92億円 → 今回見通し 77億円>

- ・ 中計策定時点で未定だった環境対応投資（SOxスクラバー搭載）を実施、船腹の不稼働により機会損失が発生。
- ・ これにより、2020年度以降、燃料費節減効果が期待されることから、中計に掲げた目標（2021年度営業利益：120億円）の達成を見込む



# 4. 中期経営計画「NSU2021」進捗状況

## ～ 環境保全への取り組み ～

### 外航：「SOx 規制」への対応（2019年度）

#### 「SOx規制」とは？

MARPOL条約（船舶による汚染防止のための国際条約）で規定された、船舶からの排ガスに含まれる硫酸化物（SOx）を抑制するための規制。2020年1月から、硫黄分が0.5%を超えない燃料油の使用が義務に。代替手段として、排ガスの硫黄分を規制値以下に低減する装置の使用が認められる。

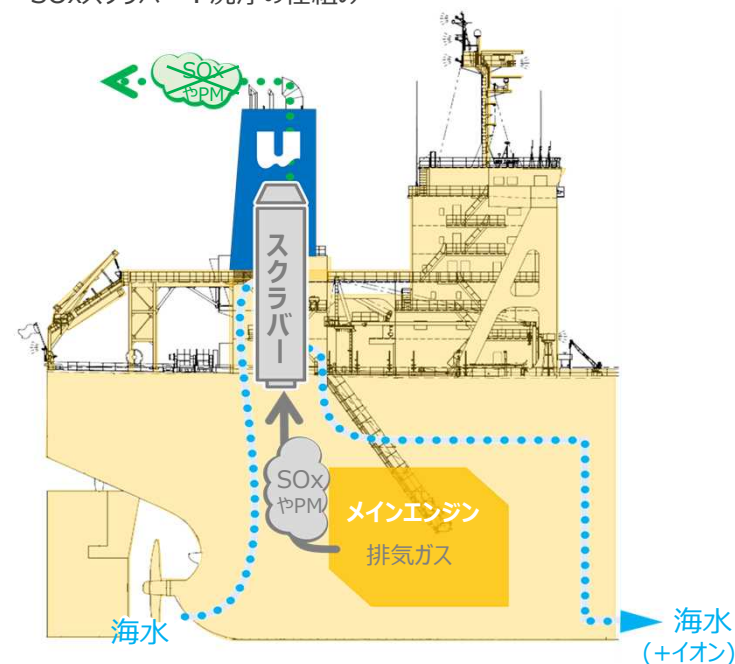
#### 「SOxスクラバー」とは？

排ガス中のSOxや微細な粒子状物質(PM)を、洗浄水（海水）に吸収させ、大気中への排出を抑制する装置。吸収された成分は、もともと海水に存在する害のない物質（イオン）にして排出される。

#### 「SOxスクラバー」のアドバンテージとは？

環境に配慮しながら低価格の高硫黄重油を使用可能なことから、燃料費を節減し収益を押し上げる効果が期待できる。

SOxスクラバー：洗浄の仕組み



当社新造船への搭載作業の様子



# 4. 中期経営計画「NSU2021」進捗状況

## ～ 環境保全への取り組み～

### 内航 ハイブリッド船運航開始（2018年度）

- ・リチウムイオン電池搭載型内航鋼材船「うたしま」  
（総トン数499トン／2019年2月27日竣工）
- ・内航貨物船として初めてハイブリッド推進システムを搭載  
（積載電池は一般的なハイブリッド車2,700台分）  
停泊時・湾内航海時におけるCO2ゼロエミッションを実現。  
「ゼロカーボン・シップ」の実現への第一歩。
- ・内燃機関（ディーゼルエンジン）を使わないため、低振動・  
低騒音を実現。加えて乗組員の労務負荷軽減にも寄与。  
内航船員の「働き方改革」に向けた取り組み。



瀬戸内海を航行する「うたしま」

#### 常用航海時（太平洋上など）

ディーゼルエンジンで航行しながら、  
リチウムイオン電池へ充電。

#### 停泊時

船内電力は充電池から供給。  
さらに陸上の電源設備から急速充電。

#### 湾内航行時

メインエンジンは  
使用せず  
充電池により  
プロペラを駆動。

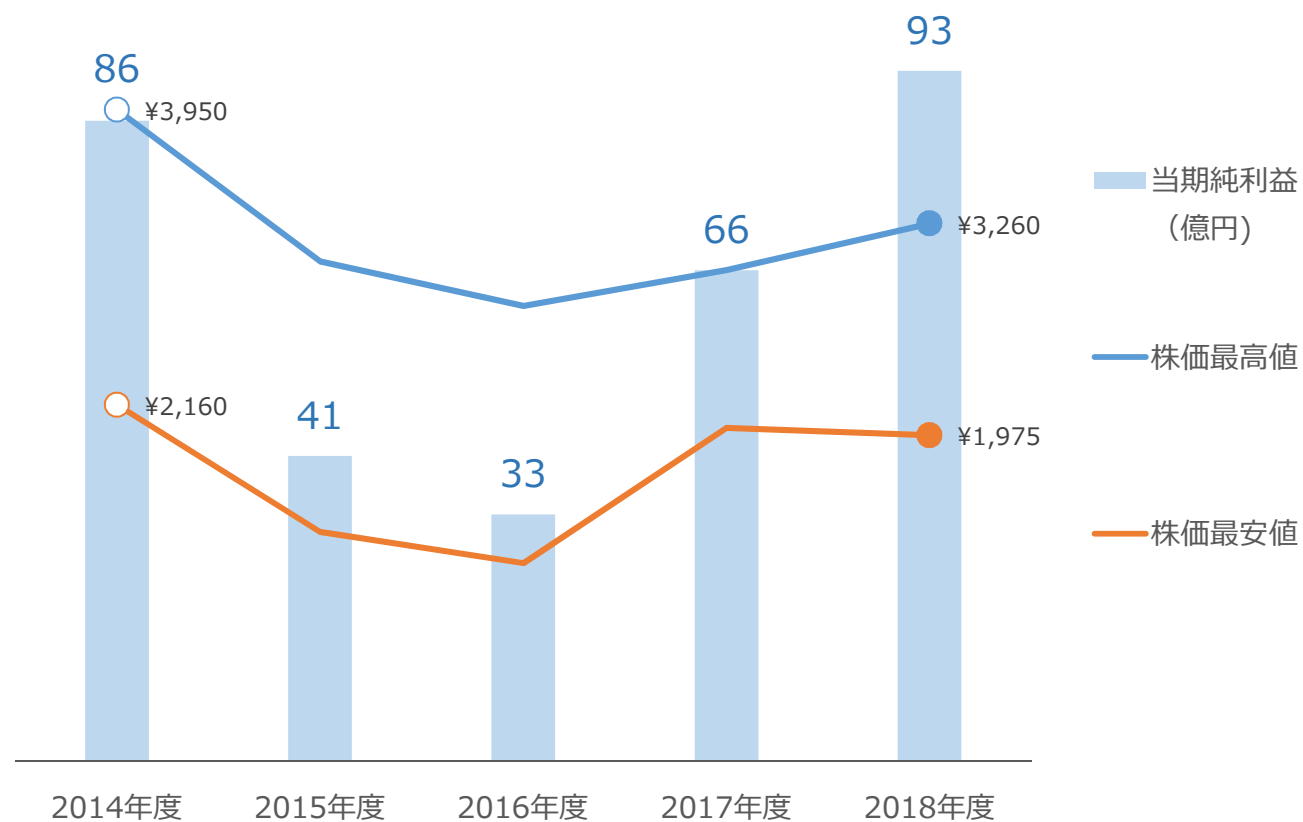


進水式の模様（於.小池造船所）

## (ご参考) 期末運航船腹

| 船種         | 2018年3月末<br>合計 | 2019年3月末 |      |      | 18/3末比<br>増減 |
|------------|----------------|----------|------|------|--------------|
|            |                | 所有       | 用船   | 合計   |              |
| 鉄鋼原料船      | 45隻            | 25隻      | 17隻  | 42隻  | ▲ 3隻         |
| パナマックス     | 24隻            | 4隻       | 13隻  | 17隻  | ▲ 7隻         |
| ハンディマックス   | 13隻            | 1隻       | 11隻  | 12隻  | ▲ 1隻         |
| スモールハンディ   | 18隻            | 2隻       | 21隻  | 23隻  | + 5隻         |
| 近海船        | 24隻            | 0隻       | 23隻  | 23隻  | ▲ 1隻         |
| LPG/原油タンカー | 4隻             | 4隻       | 0隻   | 4隻   | -            |
| 外航船 小計     | 128隻           | 36隻      | 85隻  | 121隻 | ▲ 7隻         |
| 内航船        | 78隻            | 22隻      | 58隻  | 80隻  | + 2隻         |
| 合計         | 206隻           | 58隻      | 143隻 | 201隻 | ▲ 5隻         |

(ご参考) 当社当期純利益と株価の推移

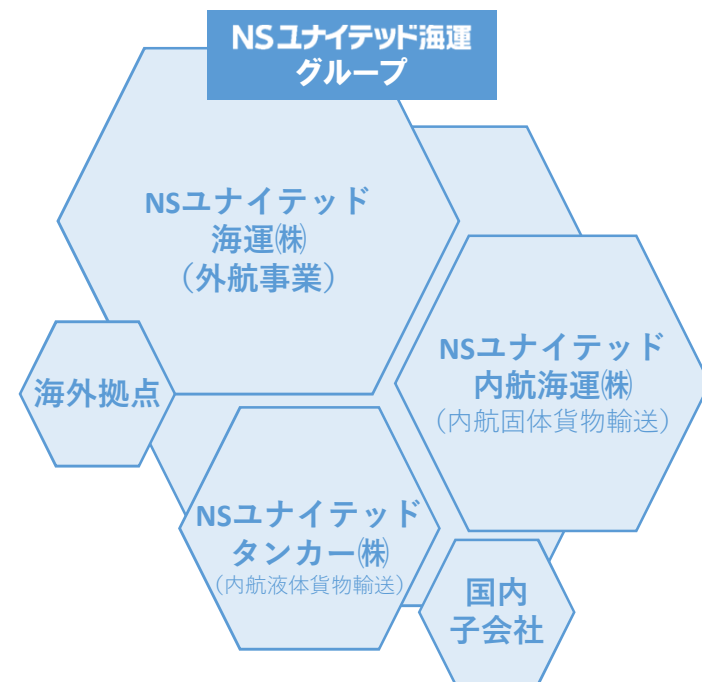


# NSユニテッド海運株式会社

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。

(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：<http://www.nsuship.co.jp>

本資料についてのお問い合わせ先：03-6895-6411