２０２０年度
（２０２１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

2020年7月31日

目次

1．2020年度業績予想ハイライト ・・・・・・・・p.2

2．第１四半期決算の概要 ・・・・・・・・p.3-4

3．2020年度業績見通し ・・・・・・・・p.5

新型コロナウイルス感染症拡大の影響について ・・・・・・・・p.6

4．活動状況 ・・・・・・・・p.7-8

（ご参考） 当期純利益と当社株価の推移 ・・・・・・・・・・p.9

1.2020年度業績予想ハイライト

【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
上期	680	12	5	27
下期	770	31	25	23
通期	1,450	43	30	50

上期業績の見通し

・ブラジルからの鉄鉱石出荷の停滞等に加え新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、ドライバルク市況は第１四半期の中盤には歴史的な底値だった2016年１～３月に並ぶ水準にまで落ち込みましたが、中国の経済活動再開や輸送需要の持ち直しから、6月中旬以降は急激に反発しました。

・前期までに拡充が図られた長期輸送契約に従事している当社運航船は、急激な減産局面においても顧客と協議しつつ稼働率の維持に努めたことから、収益の安定化に寄与しています。一方、フリー船は第１四半期における著しい市況低迷の影響により収益が圧迫されましたが、ドライバルク市況の反発に伴い収益も徐々に回復しております。

・これにより上期は営業利益、経常利益、四半期純利益と各段階で黒字を確保する見通しです。

下期業績の見通し

・今年度長期輸送契約へ追加投入される省エネ新造船の稼働開始により、下期には収益構造の更なる強化が見込まれます。

・輸送需要とドライバルク市況は一時の低迷から回復傾向にありますが、新型コロナウイルス感染症収束の見通しが依然として不透明であり、今後も事業環境への影響が懸念されることから市況や為替などについてやや慎重な前提のもと、前年同期比減益を見込みます。

・また当社の主要顧客である国内鉄鋼会社の減産により原料や鋼材の輸送需要への影響が懸念されます。当社では顧客と連携して船腹調整を行うなど必要な対応を進めてまいります。

配当予想

・中間配当：一株当たり30円配当とします。

・期末配当：現時点では未定です。

2.第１四半期決算の概要

【連結】 （単位：億円）	2019年度 1Q	2019年度 2Q	2019年度 上期	2019年度 3Q	2019年度 4Q	2019年度 下期	2019年度 通期	2020年度 1Q	前年度同期比
売上高	362	357	719	380	384	765	1,484	**316**	▲ 47
営業利益	15	14	29	29	12	41	70	**1**	▲ 15
外航部門	14	12	25	25	8	33	59	**0**	▲ 13
内航部門	2	2	4	4	4	8	12	**1**	▲ 1
経常利益	10	9	19	28	8	36	55	**▲ 3**	▲ 12
親会社株主に帰属する四半期純利益	12	26	37	21	2	22	59	**21**	＋ 10

2.第１四半期決算の概要

外航海運　前期末から続く市況低迷は6月中旬頃から大型船中心に反転・上昇しましたが、回復に時間を要したため、営業損益は前年同期比約13億円の減益となりました。

ドライバルク　：前期末より続くブラジルでの鉄鉱石出荷の鈍化や新型コロナウイルス感染症拡大の影響による市場心理の冷え込み等から、大型船の平均用船料率は5月中旬に日額１千ドル台まで落ち込みましたが、その後、出荷の持ち直しや景気刺激策を背景とした旺盛な中国向けの輸送需要により急激に回復し、6月末には日額３万ドルを突破する水準まで回復しました。

タンカー　：大型LPGタンカーは、OPECプラスの原油協調減産を背景としたLPG供給量の減少や、米国からアジアへの長距離輸送需要減退の影響を受け、期を通じて軟化基調が続きました。

内航海運　総じて輸送量は減少しましたが効率配船に努め、営業損益は前年度同期比で約１億円の減益に留まりました。

ドライバルク　：バイオマス関連では輸送量を伸ばしたものの、鉄鋼関連貨物及びセメント関連貨物は、それぞれ粗鋼減産や需要減退の影響等を受け、輸送は低調に推移しました。

タンカー　：LNG・LPG共に需要が減少し、輸送量は減少しました。

その他　従来からの方針に則り、長期契約を終了した大型原油タンカー１隻を第１四半期中に売却し、これに伴う特別利益を計上しました。

以上により、当第１四半期の連結業績は前年同期比で営業損益では約15億円、経常損益では約12億円の減益となりましたが、四半期純利益では約10億円の増益となりました。

3.2020年度業績見通し

【連結】 (単位：億円)	2019年度 通期 (実績)	2020年度 (今回予想) 上期	下期	**通期**	前期比 増減
売上高	1,484	680	770	**1,450**	▲ 34
営業利益	70	12	31	**43**	▲ 27
経常利益	55	5	25	**30**	▲ 25
親会社株主に帰属する 当期純利益	59	27	23	**50**	▲ 9

		2019年度 通期	2020年度 上期見通し	下期見通し	通期
為替		¥109.42	¥107.67	¥105.00	¥106.33
市況	ケープサイズ	$16,165	$14,000	$14,000	$14,000
	パナマックス	$10,408	$8,500	$11,000	$9,750
	ハンディマックス	$8,172	$6,500	$9,000	$7,750
	ハンディ	$7,559	$5,500	$7,500	$6,500

3.2020年度業績見通し

新型コロナウイルス感染症拡大の影響について

外航

新型コロナウイルス感染症が世界的に拡大し各国の経済活動が制限される中、当社の主要輸送貨物である鉄鋼関連貨物については、自動車産業を中心とした製品需要の減退が、まずは鋼材輸送需要に対して、また鉄鉱石を中心とした鉄鋼原料輸送需要にも影響を及ぼしました。こうした中、先行きへの不安から市場心理が冷え込み、第１四半期のドライバルク市況はこの時期としては過去最低の水準に落ち込みました。

6月中旬以降は、中国の経済活動再開や輸送需要の持ち直しから市況は大底を打ち急速に回復しましたが、中南米やアフリカでも新型コロナウイルス感染症拡大の懸念が膨らむなど、2020年後半も市況を含む事業環境に一定の影響が残る可能性があり、急激な変動には引き続き注意を要します。

内航

ドライバルクについては、鉄鋼関連、電力関連ともに輸送需要が減退し、第１四半期の輸送量に影響が生じました。タンカーにつきましても、LNG輸送、LPG輸送ともに内需が落ち込み輸送量は減少しました。

今後は、鉄鋼をはじめとした基幹産業の生産活動回復に合わせ、輸送需要も一定程度回復が期待されますが、外航同様、第２四半期以降も一定の影響が残る可能性があります。

➢ **事業環境の変化が起こりやすい中、当社は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、キャッシュフローの安定性を確保しております。また、第1四半期末の自己資本比率36.8%は前期末と同水準であり、今後とも確固たる財務基盤を堅持してまいります。**

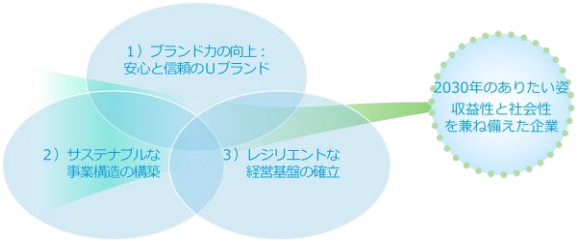
4.活動状況

中期経営計画「FORWARD 2030」策定

当社は、合併から10周年を迎えるにあたり、これまで培われた強固な経営基盤を基に、次の10年、さらなる飛躍を求めて、中期経営計画「FORWARD 2030~Driving U forward over the next decade~」を策定いたしました。持続可能な社会の実現に向けた機運がますます高まるなか、この中期経営計画ではESGの取り組みを中核に据え、その実践を通じて事業環境の変化に適応し、収益性と社会性を兼ね備えた企業を目指します。

☞ 重点戦略・財務目標

中期経営計画（2020～2023年度）の 重点戦略



１）ブランド力の向上

お客様へのサービスや品質に対する安心と信頼のシンボルとして合併以来築き上げてきた U ブランドの向上に向けて、安全運航と環境保全への取り組みを強化するほか、デジタル化など先進技術の導入や人への投資促進、ガバナンスの強化などESGの取り組みを推し進めます。

２）サステナブル（持続可能）な事業構造の構築

当社の基盤事業として安定収益をもたらしてきた国内外顧客向け輸送契約の充実に加えて、低炭素化に向けた輸送ニーズへの取り組みなど戦略的事業領域の拡大を目指します。また業界トップクラスの船腹量を誇り、内航LNG船のパイオニアでもある内航部門では、環境先進企業としての地位確立に向けて革新的技術に取り組むなど総合力の強化に努めます。

３）レジリエント（強靭）な経営基盤の確立

資本効率を重視した事業運営により確固たる財務基盤を堅持するとともに、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も魅力的な事業会社になることを目指します。 また、中期経営計画の最終年度にあたる2023年度の財務目標として、営業利益：100億円以上、ROE：10%超、ネットD/Eレシオ：1.0倍以下を掲げています。

＊中期経営計画の詳細につきましてはこちらもご参照下さい：「FOWARD 2030」

4.活動状況

コーポレート・ガバナンス体制の強化

今年度の株主総会にて社外取締役4名が選任され、そのうち東京証券取引所が定める独立役員が当社取締役会の1／3以上となる３名になりました。社外からの独立した視点を確保し、経営の効率性・健全性・透明性を高めることにより、引き続き当社グループのコーポレート・ガバナンス体制強化に努めてまいります。

新型コロナウイルス感染症対策

新型コロナウイルス感染症拡大を抑制し安定的に事業を継続すべく、以下の対策を実施しております。

（船員）　各国の渡航制限によって乗下船が困難な状況となりましたが、入港条件、船員交代の可否、移動手段などの調査を充実させ解決を図っております。また交代船員には事前のPCR検査やオンライン乗船研修などを実施、船内ではコロナ対策要綱を作成し訪船者の舷門チェックを徹底するなど船員の健康管理や配乗ローテーションの維持に努めています。

（陸員）　本社および国内外の各拠点におけるリモートワーク体制を構築し、社内・お取引先とのオンライン会議を推進しています。

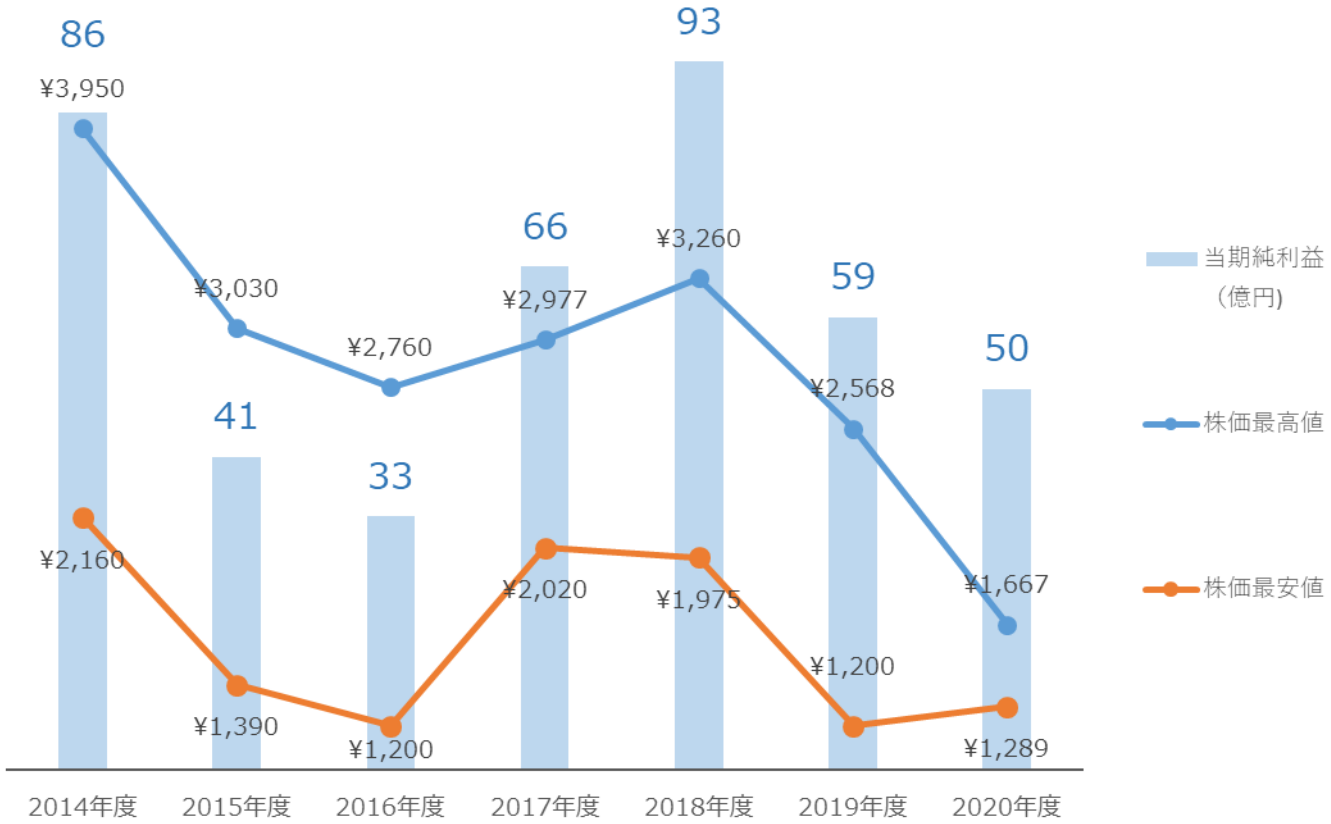
引き続き感染症対策を強化し従業員の安全と健康を守りながら、安全かつ安定した良質な海上輸送サービスを提供できるよう、鋭意取り組んでまいります。

Ship of the Year 2019

小型貨物船部門賞

日本船舶海洋工学会は7月29日に「シップ・オブ・ザ・イヤー2019」の選考結果を公表、ＮＳユナイテッド内航海運㈱の運航する「うたしま（昨年２月稼働開始）」が、国内初のリチウムイオン電池式ハイブリッド船として、「小型貨物船部門賞」を受賞しました！

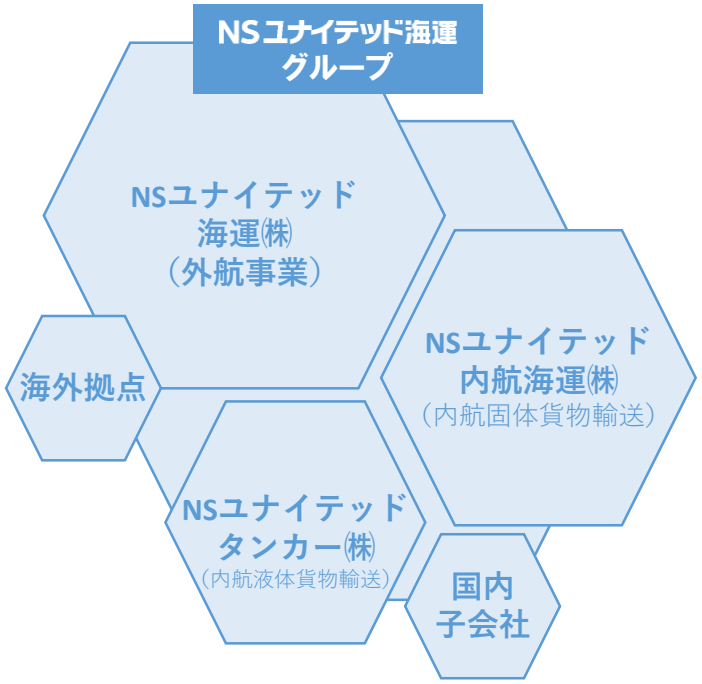
（ご参考）当社当期純利益と株価の推移



＊当期純利益は予想値
＊株価は４-6月実績

NSユナイテッド海運株式会社

NS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。



（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