



2024年度

(2025年3月期)

決算報告

NSユニテッド海運株式会社

2025年4月30日

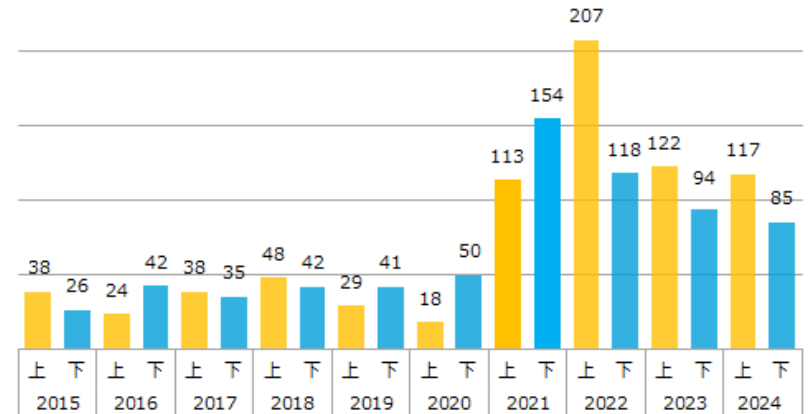
目次

1. 2024年度業績ハイライト p. 2
2. 2024年度決算の概要 p. 3
3. 2025年度業績見通し p. 4
4. 2025年度市況見通し p. 6
5. FORWARD 2030 II 中期経営計画進捗 p. 7
(ご参考) 財務関連データ推移 p. 9
財務アウトルック p. 10
運航船腹構成 p. 11

1. 2024年度業績ハイライト

半期毎営業利益（単位：億円）

【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	1,287	117	101	92
下期	1,187	85	89	95
通期 (ROE)	2,474	202	190	186 (11.9%)



通期業績レビュー

上期 海運市況は堅調に推移するも、費用増による影響で営業利益は前年同期比減少。

- ・ ドライバルク市況は上期はパナマ運河の通航制限や紅海・スエズ運河を回避する動きが見られ、市況は堅調に推移。
- ・ 稼働日数が増加、期中為替も円安で推移し売上高は増収となるも、入渠費用や修繕費等の船舶コストも上昇し、増収減益。

下期 市況が全船型で下落する中、長期貨物輸送契約に基づく安定収益を確保。

- ・ 大型船市況はブラジル、豪州の天候不順による出荷停滞が響き下落傾向、中小型船市況もパナマ運河通航制限緩和で軟調に推移。
- ・ 専航船を中心とする安定収益を積み上げるも、季節的要因を含めた年明け以降の市況下落が響き営業減益。
- ・ 計画していた老齢船の売却益（特別利益）を含めた当期純利益では増益を確保。

▶ 通期ROEは11.9%となり4期連続で10%を上回る。

配当還元 期末配当は一株当たり125円を見込む。

- ・ 本年3月27日に発表した通り、一株当たり期末配当予想を125円とし、中間配当と合わせた年間配当は一株当たり240円を見込む。

2. 2024年度決算の概要

外航海運

- 長期安定収益の積み重ねに加えて、大型フリー船は上期の高市況下で成約した貨物輸送契約が収益に貢献。
- 中小型船市況は特に下期以降軟調に推移、VLGCも市況下落により収益減。
- 期中平均為替は前年度比で円安となり売上高は増収、一方で外貨建て入渠費や修繕費等の費用も上昇し営業減益。

内航海運

- 鉄鋼関連貨物は建設業、自動車産業向けに鋼材需要が弱く、セメント関連、電力関連貨物輸送も伸び悩む。バイオマス関連貨物は堅調に推移。新造船の稼働やスポット需要の取り込みで前年度比10億円の営業増益。

【連結】 (単位：億円)	2023年度					2024年度					前年度比 増減額	前回1月予想比	
	1Q (実績)	2Q (実績)	3Q (実績)	4Q (実績)	通期 (実績)	1Q (実績)	2Q (実績)	3Q (実績)	4Q (実績)	通期 (実績)		通期 (予想)	増減額
売上高	554	570	602	606	2,331	623	664	607	580	2,474	+ 143	2,440	+ 34
営業利益	58	64	50	44	216	58	59	52	34	202	▲ 14	205	▲ 3
外航部門	55	57	40	34	187	54	47	40	21	163	▲ 24	165	▲ 3
内航部門	3	7	10	10	29	5	11	11	13	40	+ 10	40	+ 0
経常利益	79	60	36	47	222	70	31	68	21	190	▲ 32	193	▲ 3
親会社株主に帰属する 当期純利益	62	48	31	39	180	57	35	54	40	186	+ 6	180	+ 6
為替 (円/US\$)	¥135.33	¥142.67	¥149.33	¥147.33	¥143.67	¥153.33	¥153.67	¥149.33	¥155.00	¥152.83	+¥9.16	¥152.83	-
燃料油価格※ (US\$/MT)	\$538	\$545	\$555	\$584	\$555	\$556	\$617	\$550	\$532	\$564	+\$8	\$563	+\$1
市況													
ケープサイズ	\$15,561	\$13,407	\$28,128	\$24,286	\$20,281	\$22,665	\$24,909	\$18,301	\$12,998	\$19,759	▲\$522	\$19,232	+\$527
パナマックス	\$12,248	\$11,890	\$16,117	\$15,447	\$13,911	\$16,380	\$13,940	\$10,557	\$9,591	\$12,629	▲\$1,282	\$12,405	+\$224
ハンディ	\$10,414	\$8,863	\$12,851	\$11,998	\$11,008	\$13,051	\$13,321	\$12,244	\$9,058	\$11,922	+\$914	\$11,781	+\$142

※ 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

3. 2025年度業績見通し

業績見通し ドライバルク市況は大型船を中心に船腹供給過剰とはなりにくい状況だが、外部環境の不透明感から市況は前年より弱含むと想定。為替も円高方向に推移していることから減収減益を見込む。4月の売船益を特別利益に計上し、当期純利益は140億円と予想。

【連結】 (単位：億円)	2024年度			2025年度			前年度比 増減額
	上期 (実績)	下期 (実績)	通期 (実績)	上期 (予想)	下期 (予想)	通期 (予想)	
売上高	1,287	1,187	2,474	1,010	1,000	2,010	▲ 464
営業利益	117	85	202	60	70	130	▲ 72
外航部門	101	61	163	49	46	95	▲ 68
内航部門	16	24	40	11	24	35	▲ 4
経常利益	101	89	190	50	50	100	▲ 90
親会社株主に帰属する 当期純利益	92	95	186	80	60	140	▲ 46
為替※ (円/US\$)	¥153.50	¥152.17	¥152.83	¥140.00	¥140.00	¥140.00	▲ ¥12.83
燃料油価格※ (US\$/MT)	\$587	\$541	\$564	\$483	\$483	\$483	▲ \$81
市況 ケープサイズ	\$23,813	\$15,607	\$19,759	\$18,500	\$16,500	\$17,500	▲ \$2,259
パナマックス	\$15,131	\$10,066	\$12,629	\$11,500	\$9,500	\$10,500	▲ \$2,129
スモールハンディ	\$13,189	\$10,625	\$11,922	\$10,500	\$9,500	\$10,000	▲ \$1,922

※ 為替は2025年度1円の円安で約4億円/通期の経常増益
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

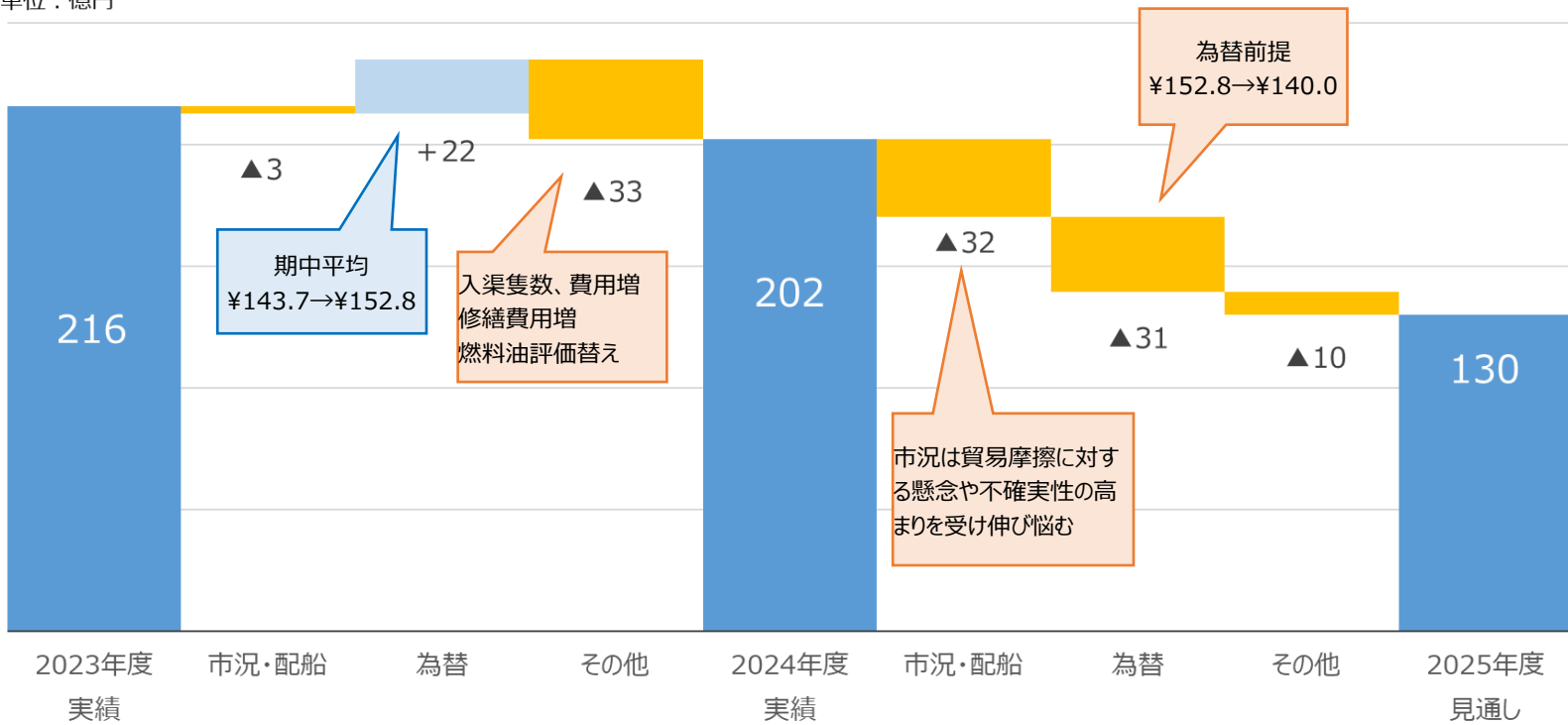
配当予想 当期中間配当は90円を予定しております。

期末配当は未定としておりますが、中間配当と合算した通期配当は連結通期業績の30%を基準として実施する方針です。

3. 2025年度業績見通し

◆ 営業利益の推移（2023年度実績～2025年度見通し）

単位：億円



4. 2025年度市況見通し

米国政府による関税をはじめとする経済政策が、貨物輸送需要やトレードパターンに与える影響は見通しにくい状況ですが、世界全体のドライバルク貨物輸送需要は底堅く推移すると想定しています。船腹供給面においては、当面の新造船発注は大型船を中心に比較的低水準となり、船腹需給は緩みにくい状況が続くと予想されます。

海上輸送需要見通し

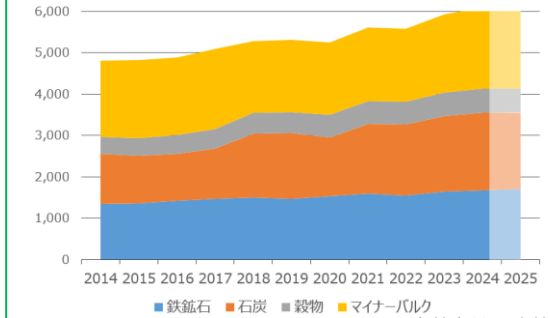
鉄鉱石：中国では不動産不況により鋼材需要が低迷している一方、同国の鉄鋼生産は大きく落ち込まず鉄鉱石の需要も維持されることが予想されます。

石炭：アジア地域では原料炭・一般炭ともに底堅い需要が見込まれる一方で、中国では堅調な水力発電や再生可能エネルギーの普及を背景に一般炭輸入の落ち込みが想定されます。

穀物：米国の関税政策を受けて、中国の穀物輸入先が米国から南米はじめ他地域へシフトするなど、トレードパターンの変動が予想され、中小型船市況への影響が見込まれます。

マイナーバルク：中国を中心にポーキサイトの底堅い需要が見込まれるほか、マイナーバルク全体としても堅調な輸送需要が期待されます。

海上輸送需要推移（百万トン）



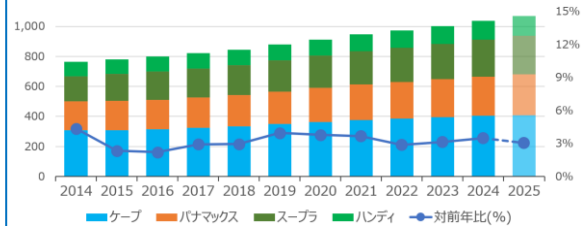
各社資料より当社調べ

ドライバルク船腹供給見通し

船主が主力となる次世代燃料を慎重に見極めていくことから、新造船発注は比較的低水準で推移していくと予想されます。短期的には主にパナマックス以下の中小型船で新造船竣工がやや増加すると見込まれる一方、環境規制のさらなる強化を背景に老齢船の退出も進み、船腹供給への影響は限定的と想定しています。

また、紅海・スエズ運河の通航に影響を与える中東情勢の動向も、実質船腹供給に影響を与える要因として注目されます。

ドライバルク船腹量見通し（百万DWT）



各社資料より当社調べ

現時点における2025年度先物指標

船型	2025年度平均
ケープサイズ	\$17,600
パナマックス	\$11,500
スモールハンディ	\$10,000

4/17付 先物指標値より算出

鉄鉱石・ポーキサイトなどの輸送需要は比較的安定することが見込まれる一方、石炭の輸送需要鈍化を背景に、2025年度のドライバルク市況はパナマックス以下の中小型船を中心にやや軟調な推移となる事が想定されます。現時点における2025年度先物指標は当社業績予想の市況前提とほぼ同等かやや上回る水準で推移しています。

船型別市況推移（\$/day）

出典：Baltic Exchange



各社資料より当社調べ

5. FORWARD 2030 II 中期経営計画進捗

～事業戦略・成長戦略～ 2024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船
(イメージ)

- **メタノール二元燃料**大型ばら積み貨物船の建造契約締結 (27年以降竣工予定)
- **アンモニア燃料船**共同プロジェクトを継続中 (6社による共同開発に関する覚書締結)
- **アンモニア積載可能なLPG二元燃料VLGC**の建造契約締結(27年竣工予定)

環境対応



- 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
- **グリーンメタノール・バイオ燃料**の確保に向けたプロジェクトチームを始動
- Phase3船への入替に向け35隻まで確保し、運航船の低炭素化を継続中 (約5割進捗)

既存船対応

- 最大船型の400型で、以下環境デバイスの搭載を決定。

シリコンペイント
風力補助推進装置 (ローターセイル)
軸発電機設置



軸発電機



本船へのローターセイル搭載 (イメージ)

5. 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**

新人事制度導入、人事評価・評価力育成会議を実施。

女性船員採用に向け強化（内航）。

- **人権デューデリジェンスの推進・Well-beingの実現**

調達先向けガイドラインの策定。
エンゲージメントPDCAの実施。



サステナブルシッピング戦略

- **安全運航の徹底**

死亡事故ゼロ。

所有船全船に対し年に1度保守検船実施（2024年度実施率98%）。

- **船員・海技士の確保・育成**

航海士キャリア採用実施。

新燃料船竣工に向け船員育成計画、要員計画作成済。



ガバナンス強化

- **内部統制の深度化**

- **コンプライアンス体制強化**

- **リスク管理、情報管理の徹底**

新事務所移転に合わせ防災備品、備蓄の更新、スターリンク設置決定。

- **環境ロードマップの進捗確認**

船舶ごとのGHG排出量をモニタリング。

DX戦略

- **基幹システムプロジェクトの立ち上げ、DXチームの新設**

- **業務高度化に向けた投資**

社内インフラとしての生成AIを全社導入済。

業務効率化に向けたIT/DX課題を整理、進捗マネジメント強化。

- **デジタルコア人材の育成**

外部DXセミナーの受講拡大。

- **船舶DXの推進**

Starlink全船導入済。

ホールドクリーニングロボット配備済。

運航支援システムの導入、実績検証中。

無線識別タグを活用した備品在庫管理。



(ご参考) 財務関連データ推移

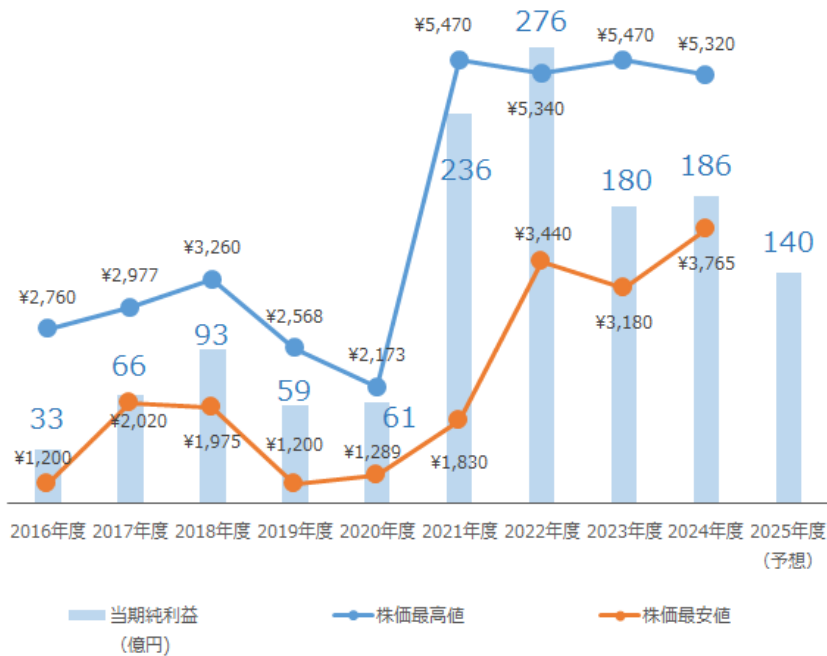
	2020年度 (実績)	2021年度 (実績)	2022年度 (実績)	2023年度 (実績)	2024年度 (実績)
売上高 (億円)	1,385	1,959	2,508	2,331	2,474
営業利益 (億円)	67	267	325	216	202
経常利益 (億円)	55	266	334	222	190
当期純利益 (億円)	61	236	276	180	186
通期配当 (円)	80	285	365	230	240
有利子負債 (億円)	1,492	1,237	1,008	971	853
自己資本比率	35.6%	43.0%	49.8%	52.2%	56.5%
ROE ※1	6.5%	22.0%	21.6%	12.5%	11.9%
NetDER	1.26	0.78	0.44	0.33	0.18
営業CF (億円)	227	329	429	310	349
投資CF (億円)	▲ 250	1	▲ 20	▲ 131	▲ 82
(減価償却費) (億円)	(179)	(177)	(178)	(181)	(181)
為替 (円/US\$)	¥106.2	¥111.5	¥134.7	¥143.7	¥152.8
燃料油価格 ※2	\$326	\$500	\$655	\$555	\$564

※1. 当期純利益 ÷ 自己資本

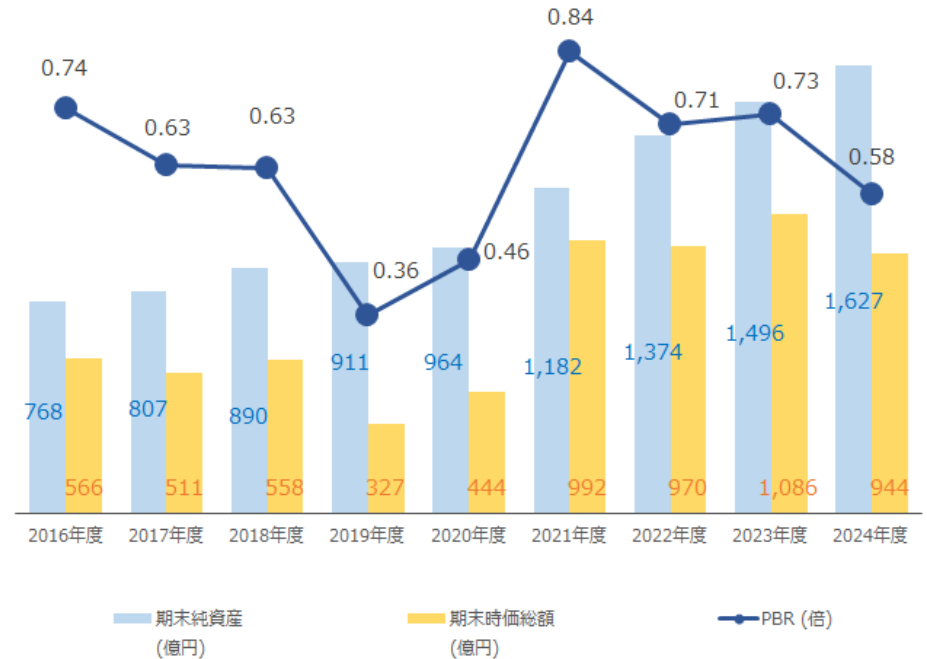
※2. 燃料油価格は脱硫装置を搭載した船舶で消費する高硫黄C重油を含む全油種平均価格

(ご参考) 財務アウトック

当期純利益と期中株価の推移



期末純資産・時価総額



(ご参考) 運航船腹構成

船種	2024年3月末 合計	2025年3月末			24/3末比 増減
		所有	用船	合計	
鉄鋼原料船	47隻	28隻	24隻	52隻	+ 5隻
中小型バルカー	83隻	11隻	74隻	85隻	+ 2隻
LPG	3隻	3隻	0隻	3隻	+ 0隻
外航船 小計	133隻	42隻	98隻	140隻	+ 7隻
内航船	83隻	22隻	58隻	80隻	▲ 3隻
合計	216隻	64隻	156隻	220隻	+ 4隻

*運航船舶数には短期スポット用船も含まれております。

NSユニテッド海運株式会社

Why

社会にとつての
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

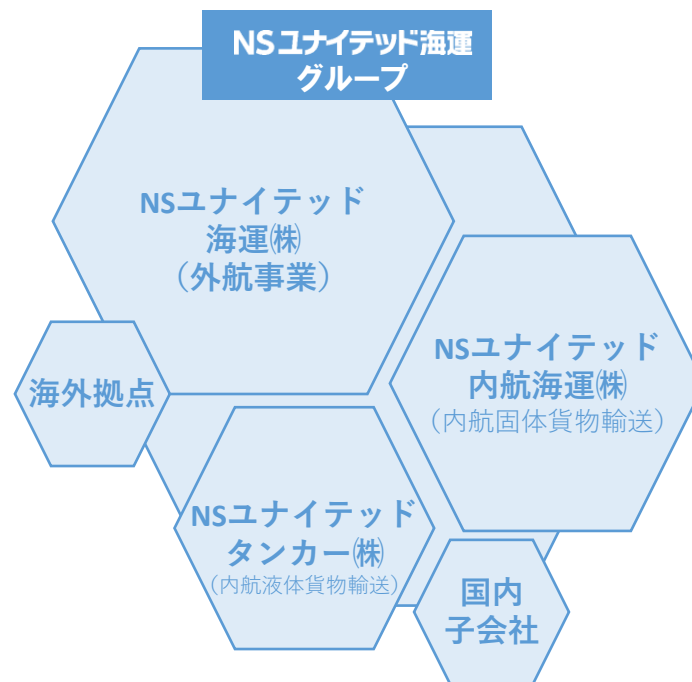
パーパス実現のために
何をするのか

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 \(nsuship.co.jp\)](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

