



2024年度

(2025年3月期)

中間

決算報告

NSユニテッド海運株式会社

2024年10月31日

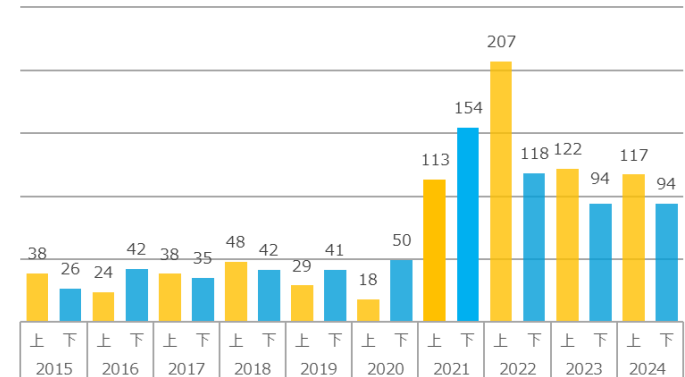
# 目次

1. 2024年度業績ハイライト	..... p. 2
2. 中間決算の概要	..... p. 3
3. 2024年度業績見通し	..... p. 4
4. 2024年度市況見通し	..... p. 5
5. 活動状況	..... p. 6
6. 中期経営計画進捗状況	..... p. 7
(ご参考) 財務アウトルック	..... p. 9

# 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
中間期実績	1,287	117	101	92
通期予想 (ROE)	2,340	211	193	180 (11.6%)



## 中間期実績：堅調な市況が下支えとなり営業利益は117億円を計上

- ・ ドライバルク市況は紅海・スエズ運河の迂回や中国向け鉄鋼原料、穀物輸送の長距離化に伴う需給タイト化により全船型で底堅く推移。
- ・ 長期貨物輸送契約による安定収益に加え高市況下で大型フリー船隊が収益増に貢献。
- ・ 一方で入渠費、修繕費等の費用も増加し、営業利益ベースで従来予想とほぼ同水準となる117億円を計上。

## 通期業績見通し：従来予想通りの当期純利益を確保しROEは4期連続で10%を上回る見通し

- ・ 外航部門で支配船腹の入渠タイミングが重なり費用増が見込まれるも、内航部門で増益基調が続き、全体で昨年度並みの営業利益を確保。
- ・ 年明け以降、季節的な要因によりドライバルク市況の軟化が予測されるが、中長期貨物輸送契約により安定収益を積み上げ、通期ROEは4期連続で10%を上回る見通し。

## 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、従来予想通りの230円を予想。

- ・ 中間配当：前回発表の通り、一株当たり115円の配当とします。
- ・ 期末配当：前回発表の通り、一株当たり115円の配当とし、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。

## 2. 中間決算の概要

- 外航海運** ● 大型船市況はブラジル積み鉄鉱石やアフリカ積みボーキサイトなどの長距離輸送需要が市況を牽引、中小型船市況は年度開始当初のパナマ運河の通航制限や中東情勢の混乱を巡る紅海・スエズ運河を回避する動きにより実質船腹供給が絞られ堅調に推移。
- 前年同期と比較し稼働日数増、円安により売上高は増収となるも、入渠費や修繕費用の増加で営業減益。また、前期3月末と比較した際の円高による為替評価損の影響で営業外費用が発生。
- 内航海運** ● 国内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、建設業やその他製造業向け輸送需要が減退し、前年同期比で輸送量は減少。新造船竣工に伴う運賃収入増やスポット輸送需要を取り込むことで前年同期比6億円の増益。

【連結】 (単位：億円)	2024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
<b>売上高</b>	<b>623</b>	<b>664</b>	<b>1,287</b>	<b>1,124</b>	<b>+ 164</b>	<b>1,210</b>	<b>+ 77</b>
<b>営業利益</b>	<b>58</b>	<b>59</b>	<b>117</b>	<b>122</b>	<b>▲ 5</b>	<b>116</b>	<b>+ 1</b>
外航部門	54	47	101	112	▲ 11	107	▲ 5
内航部門	5	11	16	10	+ 6	9	+ 7
<b>経常利益</b>	<b>70</b>	<b>31</b>	<b>101</b>	<b>138</b>	<b>▲ 37</b>	<b>114</b>	<b>▲ 13</b>
親会社株主に帰属する <b>当期純利益</b>	<b>57</b>	<b>35</b>	<b>92</b>	<b>110</b>	<b>▲ 18</b>	<b>100</b>	<b>▲ 8</b>
為替 (円/US\$)	¥153.33	¥153.67	¥153.50	¥139.00	+ ¥14.50	¥154.67	▲ ¥1.17
燃料油価格※ (US\$/MT)	\$556	\$617	\$587	\$541	+ \$46	\$584	+ \$3
市況							
ケープサイズ	\$22,665	\$24,909	\$23,813	\$14,449	+\$9,364	\$23,833	▲\$20
パナマックス	\$16,380	\$13,940	\$15,131	\$12,063	+\$3,068	\$15,315	▲\$184
ハンディ	\$13,051	\$13,321	\$13,189	\$9,614	+\$3,575	\$13,426	▲\$237

※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

# 3.2024年度業績見通し

## 通期業績の見通し：安定収益を重ねることで前年度と同水準の当期純利益を予想

- 外航部門では国際政治情勢や中国経済動向など不確定要素に備え市況変動耐性を高めたポートフォリオを構築。専航船契約を始めとした中長期貨物輸送契約により安定収益の維持を見込む。
- 内航部門ではスポット需要を取り込みつつ運航効率を高めることで増益基調が継続。
- 当初より計画していた老齢船の売却もあり前年度並みの最終利益を確保する見通し。

【連結】 (単位：億円)	2024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
<b>売上高</b>	<b>1,287</b>	<b>1,053</b>	<b>2,340</b>	<b>2,331</b>	<b>+ 9</b>	<b>2,280</b>	<b>+ 60</b>
<b>営業利益</b>	<b>117</b>	<b>94</b>	<b>211</b>	<b>216</b>	<b>▲ 5</b>	<b>220</b>	<b>▲ 9</b>
外航部門	101	75	176	187	▲ 10	191	▲ 15
内航部門	16	19	35	29	+ 5	29	+ 6
<b>経常利益</b>	<b>101</b>	<b>92</b>	<b>193</b>	<b>222</b>	<b>▲ 29</b>	<b>200</b>	<b>▲ 7</b>
<b>親会社株主に帰属する 当期純利益</b>	<b>92</b>	<b>88</b>	<b>180</b>	<b>180</b>	<b>+ 0</b>	<b>180</b>	<b>+ 0</b>
為替 (円/US\$)	¥153.50	¥145.00	¥149.25	¥143.67	+ ¥5.58	¥152.33	▲ ¥3.08
燃料油価格※ (US\$/MT)	\$587	\$563	\$575	\$555	+ \$19	\$598	▲ \$23
市況 ケープサイズ	\$23,813	\$20,000	\$21,907	\$20,281	+ \$1,626	\$21,916	▲ \$10
パナマックス	\$15,131	\$14,000	\$14,566	\$13,911	+ \$655	\$14,658	▲ \$92
ハンディ	\$13,189	\$12,500	\$12,845	\$11,008	+ \$1,837	\$12,963	▲ \$118

※ 為替は1円の円安で約2億円/下期の経常増益

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

# 4. 2024年度市況見通し

2024年度下期は、穀物やポーキサイトの輸送が市況の下支え要因となる見込みだが、年明け以降の季節的要因による市況下落や、鉄鋼原料の輸送需要に大きな影響を与える中国経済の動向を注視する必要がある。

## 海上輸送需要見通し

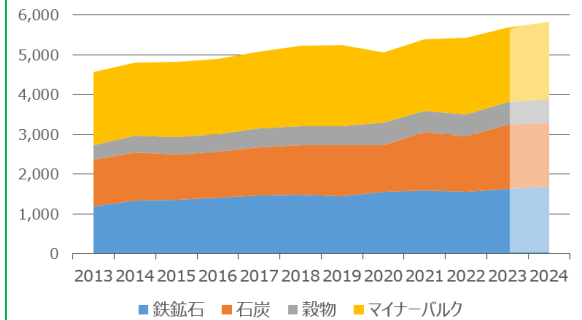
**鉄鉱石**：上期は中国経済の減速が懸念されつつも、中国による鉄鉱石輸入量は底堅く推移。下期は中国政府による景気刺激策が鉄鋼生産に与える影響が注目される。インドでは鉄鋼生産は好調に推移し、鉄鉱石の輸送需要を下支えするとみられる。

**石炭**：中国では降水量回復に伴う水力発電の増加により、一般炭輸送需要が減少。インドでは鉄鋼生産量、電力需要は共に強く石炭の荷動きは堅調に推移する見込み。

**穀物**：米国ではトウモロコシ・大豆が豊作となり、米国出しの穀物輸送需要動向が中小型船市況を支えることが期待される。一方、足元では南米積み中国向けの穀物輸送が軟調で、今後の動向に注意が必要。

**マイナーバルク**：中国のポーキサイト輸入量が増加。ポーキサイト輸出国であるギニアは11月以降乾季を迎えることから出荷量の安定・増加が見込まれ、輸送距離の長距離化が期待される。

海上輸送需要推移 (百万ト)



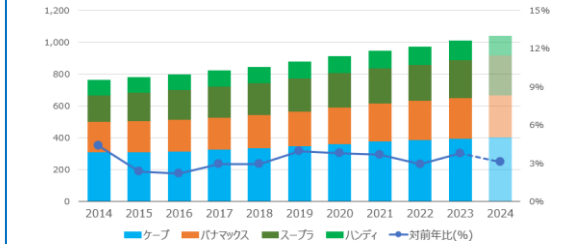
各社資料より当社調べ

## ドライバルク船腹供給見通し

ドライバルク船舶の竣工量は、原材料費・人件費の高騰や船台の逼迫に伴う高船価に加えて、環境規制の影響や次世代燃料を模索する動きから歴史的に見ても低い水準で推移。一方、このような状況下で老齢船の解撤ペースが鈍化することが懸念される。

特殊要因として、パナマ運河では干ばつに伴う通航制限が緩和されたことで輸送トンマイルの押し上げ効果は剥落。一方、中東情勢の悪化によるスエズ運河・紅海水域の通航回避の動きは継続するとみられ、市況へのプラス影響を想定。

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2024年度下期先物指標

船型	2024年度下期平均
ケープサイズ	\$18,600
パナマックス	\$12,000
ハンディ	\$11,600

10/18付 先物指標値より算出

各船型で主体となる貨物輸送需要は安定しているものの、パナマ運河の滞船解消などを背景に船腹供給が増えていることから、先物指標はやや軟調に推移。

2024年度下期の市況見通しは、当社業績予想の前提をやや下回る水準。

船型別市況推移 (\$/day)

出典：Baltic Exchange



# 5. 活動状況

## 40万トン型鉱石船(ヴァーレマックス)に風力補助推進装置ローターセイル搭載を決定

当社とVale International SA(本社：スイス)は、両社間の鉱石輸送契約に従事している40万トン型鉱石船「NSU TUBARAO」にAnemoi Marine Technologies Ltd(本社：英国)製のローターセイル(円筒型風力補助推進装置、高さ35m、直径5m、5基)を搭載することに合意しました。本船へのローターセイル搭載は2025年9月頃を予定しています。

ローターセイルは、甲板上に設置された円筒帆を回転させることで円筒周りに生じる圧力差を利用し推進力を得る装置です。本船はローターセイルを搭載することで、約6～12%の燃料消費およびCO2排出の削減が見込まれます。

当社グループはカーボンニュートラル実現に向けて今後もパートナーと協業し、環境負荷の低減に向けた取り組みを推進します。



本船へのローターセイル搭載イメージ

## 「JPX日経インデックス400」/「JPX中小型株指数」 構成銘柄に継続選定されました

この度、株式会社日本取引所グループ、株式会社東京証券取引所および株式会社日本経済新聞社が共同で算出を行っている「JPX日経インデックス400」および「JPX中小型株指数」の2024年度(2024年8月30日～2025年8月28日)の構成銘柄に、昨年度に引き続き選定されました。「JPX日経インデックス400」/「JPX中小型株指数」は資本の効率的活用や投資者を意識した経営観点など、グローバルな投資基準に求められる諸要件を満たした、「投資者にとって投資魅力の高い会社」で構成されています。

今後もステークホルダーの皆様のご期待に応えられますよう、さらなる企業価値の向上に努めてまいります。

## 日本格付研究所(JCR)より 信用格付(A-)を取得


この度、2022年から取得している日本格付研究所(JCR)の信用格付におきまして、昨年度に引き続き「長期発行体格付：A- / 格付の見通し：安定的」を取得しました。


当社の強みである、長期安定収益に基づく強固な事業基盤と、前中期経営計画「FORWARD 2030」の実行により構築された財務基盤が評価されての格付となりました。

今後も、第三者機関の評価も含め、ステークホルダーの皆様に向けてより透明性の高い情報開示に取り組んでまいります。

# 6. 中期経営計画進捗状況

事業戦略・  
成長戦略

 **新規成長事業  
領域の拡大**

 **既存中核事業  
領域の深化**

- **6社によるアンモニア燃料船の共同開発に関する覚書締結**

日本シップヤード株式会社、株式会社三井E&S、伊藤忠商事株式会社、川崎汽船株式会社とともに、MAN Energy Solutionsとの間で、アンモニア燃料船の商用化に向けた共同開発を進めることに合意し、覚書を締結。早期にアンモニア燃料船の開発を進め、竣工・社会実装開始を目指す。

- **メタノール二元燃料大型ばら積み貨物船の建造覚書締結**

日本シップヤード株式会社、今治造船株式会社、ジャパンマリンユニテッド株式会社との4社間において次世代燃料船であるメタノール二元燃料大型ばら積み船について、複数隻の建造に関する覚書を締結。（2027年以降竣工予定）



## <内航部門>

- **環境対応を見据えた貨物輸送（スクラップ等）の提案・船隊拡充**
- **LNGバンカリング船共同事業  
順調に建造中**



- **アジア展開**

4月1日バンコク駐在員事務所設立。

- **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**

BHPグループ（BHP Group Ltd.）と共同で香港にてケープサイズバルカー UNITED CROWNへバイオディーゼル燃料を供給し、その後2航海にわたり西豪州から中国へ向かう公海上で試験航行を実施。

# 6. 中期経営計画進捗状況

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**  
 新人事制度やシステムを整備しチャレンジ目標や能力開発を重視  
 女性船員採用活動推進（内航）
- **人権デューデリジェンスの推進・Well-beingの実現**  
 人権関連方針策定、社員向けセミナー開催  
 FTSEスコアの向上

## サステナブルシッピング戦略

- **安全運航の徹底**  
 所有船全船に対し年に1度保守検船実施
- **船員・海技士の確保・育成**  
 航海士キャリア採用実施  
 企業説明会の内容充実・積極開催
- **風力補助推進装置（ローターセイル）搭載**

## ガバナンス強化

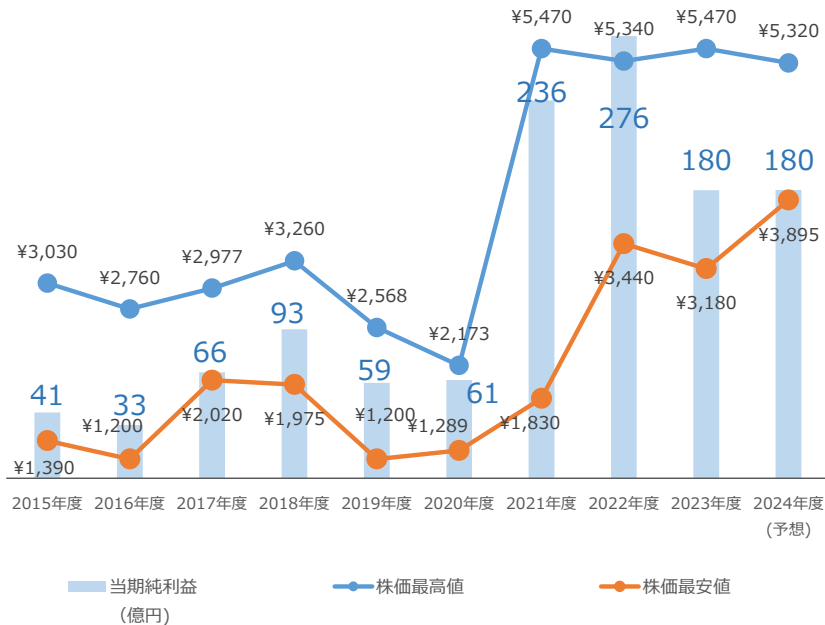
- **内部統制の深度化**
- **コンプライアンス体制強化**
- **リスク管理、情報管理の徹底**  
 BCP対策の見直し・強化
- **環境ロードマップの進捗確認**  
 GHG排出量のモニタリング、減速運航の深度化や燃料節減デバイスの採用

## DX戦略

- **船舶DXの推進**
  - ・ Starlink全船導入に加え、業務用LAN増設など  
 船内インフラ構築推進中
  - ・ 運航支援システムの導入、実績検証
  - ・ ホールドクリーニングロボットの配備
- **業務高度化に向けた投資**
  - ・ 社内インフラとしての生成AIを試験導入
  - ・ 業務効率化に向けたIT/DX課題調査の実施・再整理
- **デジタルコア人材の育成**
  - ・ 外部DXセミナーの受講拡大、DX人材育成に向けた研修制度準備

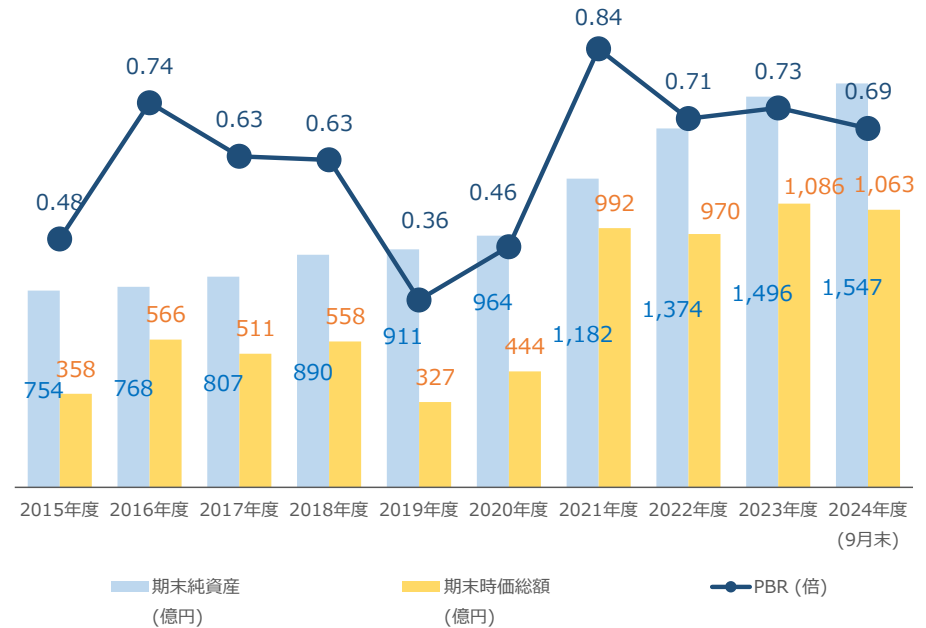
## (ご参考) 財務アウトック

### 当期純利益と期中株価の推移



注) 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

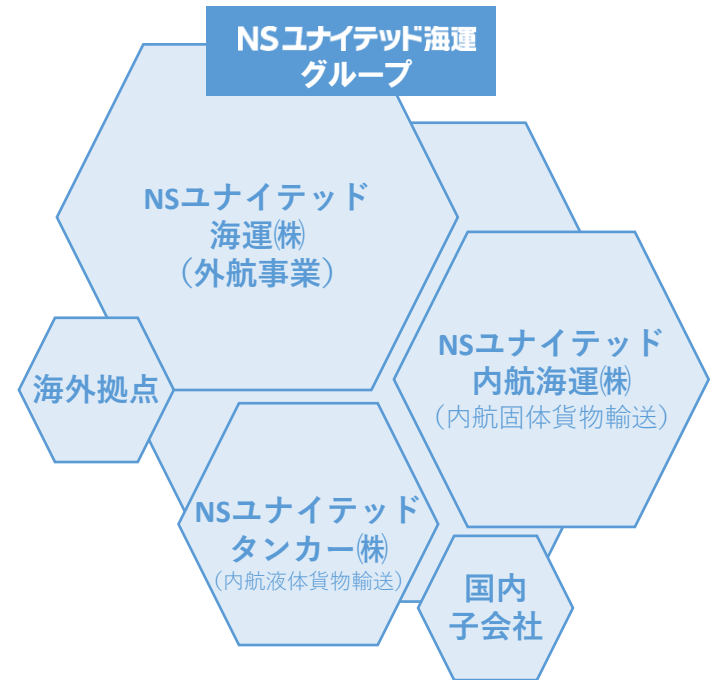
パーパス実現のために  
何をするのか

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](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