



2023年度

(2024年3月期)

決算報告

NSユニテッド海運株式会社

2024年4月30日

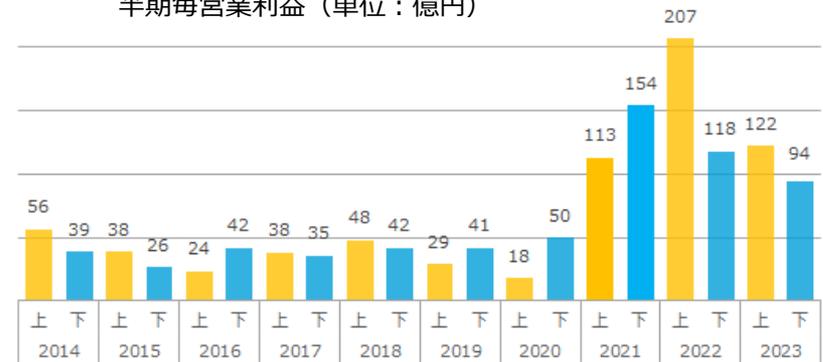
目次

1. 2023年度業績ハイライト	.....	p. 2
2. 2023年度決算の概要	.....	p. 3
3. 2024年度業績見通し	.....	p. 4
4. 2024年度市況見通し	.....	p. 6
5. 活動状況	.....	p. 7
(ご参考) 運航船腹構成	.....	p. 9
財務アウトック	.....	p. 10

1. 2023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
上期	1,124	122	138	110
下期	1,207	94	84	70
通期 [ROE]	2,331	216	222	180 [12.5%]

半期毎営業利益（単位：億円）



通期業績レビュー

上期 市況は下落基調で推移するも効率配船に努め、専航船、フリー船共に収益を確保。

- ・ ドライバルク市況は港湾規制解除に伴う船腹供給の増加や中国経済の停滞に対する懸念により軟調な展開となる中、空船率をミニマイズする効率配船やスポット輸送需要を機敏に取り込むことでフリー船隊が収益に貢献。
- ・ 顧客との連携を強化した中長期輸送契約により、引き続き専航船も安定収益を確保。

下期 大型船市況の上昇、円安の加速が経常利益を下支え。

- ・ 大型船市況は秋以降にブラジル出しの鉄鉱石や南アフリカ出しのボーキサイト輸送が伸びたことで上昇、年明け以降も堅調に推移。
- ・ パナマ運河の通航が制限されることで、迂回コスト、滞船コストが上昇し中小型船は想定を上回るコスト増。
- ・ 年明け以降、円安の加速が収益を押し上げ、各段階利益で前回1月時点の予想を上回る。通期ROEは12.5%と前中期経営計画の目標である10%超を達成。

▶ **ROEは3期連続で10%を上回る。**

配当還元 期末配当は一株当たり+10円の増配とし150円を見込む。

- ・ 一株当たり140円としていた期末配当予想を150円に増額修正し、中間配当と合わせた年間配当は一株当たり230円を見込む。

2. 2023年度決算の概要

外航海運

- 港湾検疫体制が緩和方向に向かうことで滞船が解消し、船舶供給圧力が上昇、中小型船型市況は前年度比で下落。また、渇水に起因するパナマ運河の通航制限が滞船日数増加や通航、迂回コスト増加となり中小型船型の収益を下押し。
- 大型船は中長期契約による安定収益を確保。ドライバルク部門全体では各船型で前年度比減益。
- VLGC（大型LPG運搬船）は堅調な米国、中東からのLPG出荷により前年度比で増益。

内航海運

- 鉄鋼原料輸送は船隊規模を増強、特に副原料のスポット輸送需要を取り込むことで収益を積み上げ、輸送需要が減少している電力向けやセメント向けを補う。前年度比増益を達成。

【連結】 (単位：億円)	2022年度					2023年度					前年度比 増減額	前回1月季想比	
	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	623	685	660	540	2,508	554	570	602	606	2,331	▲ 177	2,253	+ 78
営業利益	112	95	93	25	325	58	64	50	44	216	▲ 109	204	+ 12
外航部門	113	91	83	14	301	55	57	40	34	187	▲ 114	177	+ 10
内航部門	▲ 1	4	10	11	24	3	7	10	10	29	+ 5	27	+ 2
経常利益	131	110	73	21	334	79	60	36	47	222	▲ 113	203	+ 19
親会社株主に帰属する 当期純利益	105	89	59	22	276	62	48	31	39	180	▲ 96	169	+ 11
為替 (円/US\$)	¥125.33	¥136.33	¥144.33	¥132.67	¥134.67	¥135.33	¥142.67	¥149.33	¥147.33	¥143.67	+¥9.00	¥142.84	+¥0.84
燃料油価格※ (US\$/MT)	\$663	\$747	\$605	\$605	\$655	\$538	\$545	\$555	\$584	\$555	▲\$99	\$542	+\$14
市況													
ケープサイズ	\$21,599	\$13,695	\$14,906	\$9,144	\$14,726	\$15,561	\$13,407	\$28,128	\$24,286	\$20,281	+\$5,555	\$18,207	+\$2,075
パナマックス	\$26,618	\$17,172	\$16,050	\$11,326	\$17,677	\$12,248	\$11,890	\$16,117	\$15,447	\$13,911	▲\$3,766	\$13,061	+\$850
ハンディ	\$27,566	\$18,710	\$15,028	\$9,702	\$17,637	\$10,414	\$8,863	\$12,851	\$11,998	\$11,008	▲\$6,629	\$10,920	+\$88

※ 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

業績見通し 海運市況は中国で経済回復の遅れが懸念されるが、タイトな需給環境のもと概ね前年並みと予測。（次項目 4. 2024年度市況見通しご参照）。為替は米国金融政策で利下げ開始時期が遅れるとの見方から急激な円高とはならず、徐々に円高方向へシフトすると予測。入渠船の増加に伴う費用の増加と収益機会の減少から減収減益を見込む。

【連結】 (単位：億円)	2023年度			2024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	1,124	1,207	2,331	1,000	1,010	2,010	▲ 321
営業利益	122	94	216	80	100	180	▲ 36
外航部門	112	75	187	73	80	153	▲ 34
内航部門	10	20	29	7	20	27	▲ 2
経常利益	138	84	222	60	90	150	▲ 72
親会社株主に帰属する 当期純利益	110	70	180	50	90	140	▲ 40
為替※ (円/US\$)	¥139.00	¥148.33	¥143.67	¥140.00	¥140.00	¥140.00	▲ ¥3.67
燃料油価格※ (US\$/MT)	\$541	\$569	\$555	\$555	\$555	\$555	▲ \$0
市況 ケープサイズ	\$14,449	\$26,160	\$20,281	\$20,000	\$20,000	\$20,000	▲ \$281
パナマックス	\$12,063	\$15,774	\$13,911	\$15,500	\$14,000	\$14,750	+ \$839
スモールハンディ	\$9,614	\$12,414	\$11,008	\$12,000	\$12,500	\$12,250	+ \$1,242

※ 為替は2024年度1円の円安で約4億円/通期の経常増益

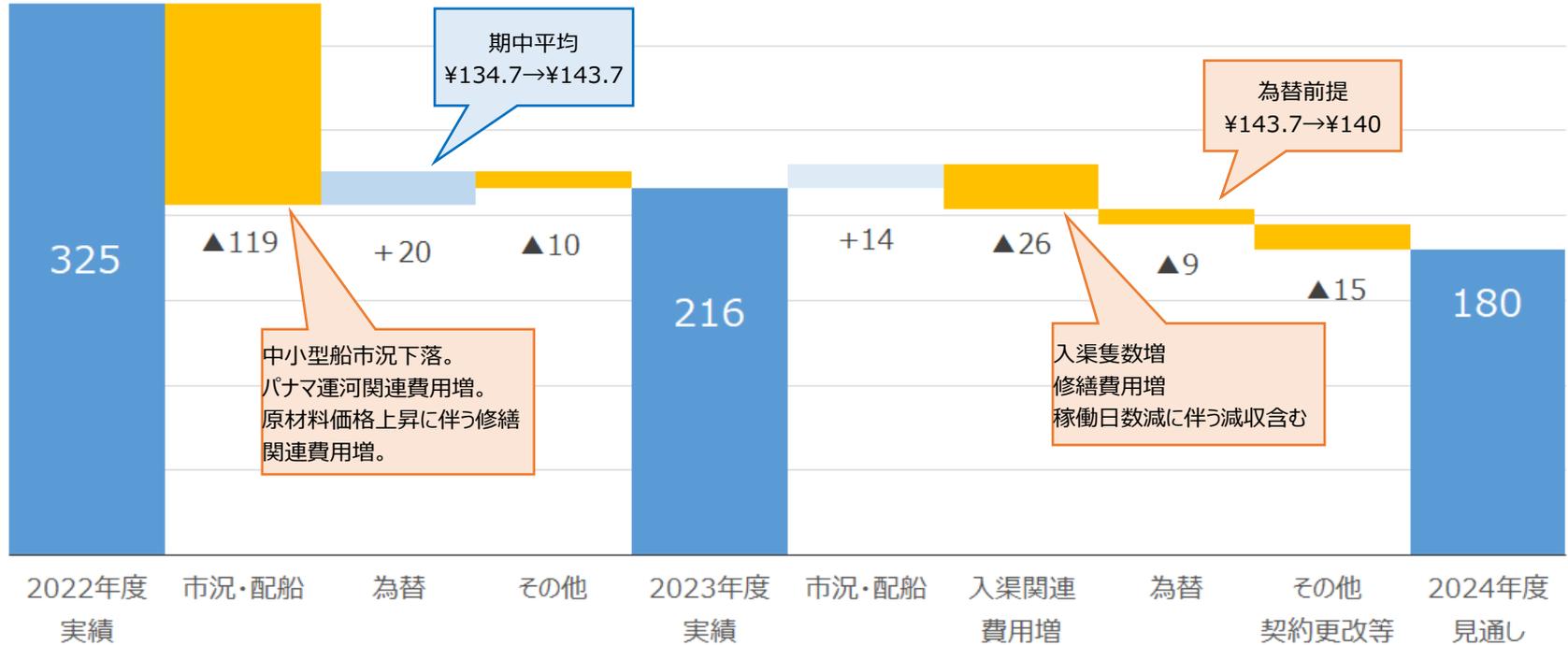
燃料油価格は脱硫装置を搭載した船舶で消費する高硫黄C重油を含む全油種平均価格

配当予想 当期中間配当は65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。今後のリスク要因を見極めた上で期末配当予想額の公表が可能となった時点で、速やかにご報告申し上げます。

3. 2024年度業績見通し

◆ 営業利益の推移（2022年度実績～2024年度見通し）

単位：億円



4. 2024年度市況見通し

中国では経済回復の遅れが指摘されている一方で、その他のアジア地域や欧米については経済活動の活発化が期待され、鉄鋼原料や穀物を中心に堅調な輸送需要を予測します。船腹供給面においては、渾水に伴うパナマ運河の通航制限・中東情勢緊迫化を背景とする紅海・スエズ運河の通航への懸念に関して、今後の動向が注視されます。

海上輸送需要見通し

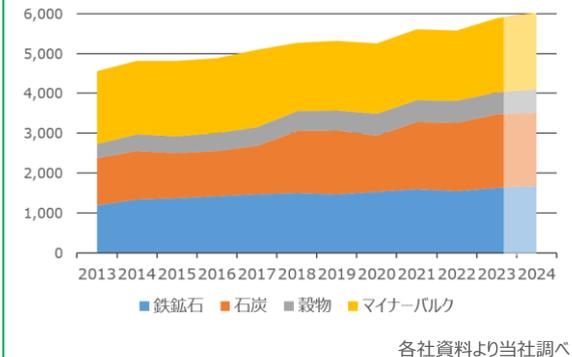
鉄鉱石：中国では不動産不況による粗鋼生産の下押しが懸念されるものの、世界全体では粗鋼生産の回復に伴う鉄鋼原料需要の拡大が見込まれ、鉄鉱石の輸送需要は堅調な推移が予測されます。

石炭：中国では降水量の回復に伴う水力発電の増加が見込まれることから一般炭輸入の落ち込みが想定される一方で、欧州やアジア地域では鉄鋼生産量回復が見込まれることから、世界全体では石炭需要の伸びが予想されます。

穀物：中国の海上輸送需要は緩やかな上昇が見込まれることに加え、その他インドを含むアジアで大きな輸送需要の伸びが期待されます。また、パナマ運河の通航制限により輸送距離が伸びていることも、需給の引き締め要因として想定されます。

マイナーバルク：中国を中心にボ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。

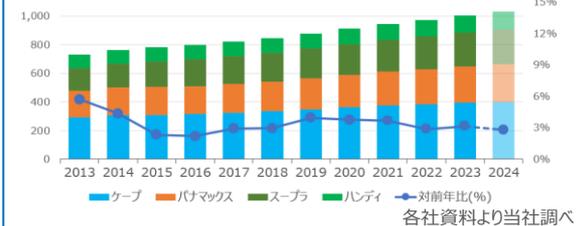
海上輸送需要推移（百万トン）



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ること、また船価の高止まりを受け、新造船発注は低水準で推移しています。加えて、CIIやEU-ETS等の環境規制を背景に、GHG排出削減のための減速航海が浸透することが想定され、船腹供給の増加は限定的と予測します。一方で、中古船価格の上昇により老齢船の解撤が進みにくくなることなどが、船腹供給量を下支える要因として想定されます。

ドライバルク船腹量見通し（百万DWT）



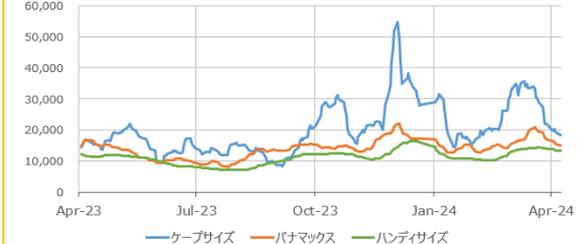
現時点における2024年度先物指標

船型	2024年度平均
ケープサイズ	\$23,900
パナマックス	\$16,300
スモールハンディ	\$13,200

4/18付 先物指標値より算出

鉄鉱石・ボーキサイトの好調な出荷を受け、ケープ市況は比較的堅調な推移が期待されます。パナマックス以下の船型は、パナマ運河・スエズ運河を回避することによる輸送トナマイルの伸びが、市況の上昇要因として見込まれます。現時点における2024年度先物指標は当社業績予想の市況前提を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



5. 活動状況：中期経営計画『FORWARD 2030 II』策定

当社は、2024年度を初年度とする中期経営計画『FORWARD 2030 II Challenge for innovation and further growth with U』を策定いたしました。前中期経営計画の実行により構築した堅固な財務基盤をベースに、持続的な成長と企業価値最大化に向けた経営戦略を実行してまいります。[\(2024 03 29 中計策定のお知らせ\)](#)

事業戦略と成長戦略

①新規成長事業領域の拡大

製鉄プロセスの脱炭素化に伴う還元鉄、スクラップや液化CO2などの輸送需要増大、アンモニアや水素など新たなリキッドバルクなどの輸送需要拡大を、内外航ともに的確にとらえ、新規貨物輸送船隊の整備を進め事業領域を拡大していきます。

②既存中核事業領域の深化

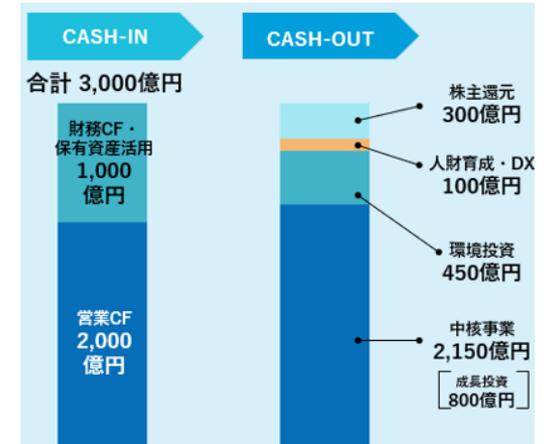
GHG排出量削減に向けたメタノールDF船の整備を通じて顧客と協働し、長期契約により安定収益を確保するとともに、経済成長が見込まれるインド・東南アジア方面への一層の展開を図ります。

上記事業戦略を支える取り組みとして、人的資本戦略やガバナンス強化といったサステナビリティへの取り組みを強化してまいります。



投資計画

2030年度までNet DERを1.0倍以下に抑えつつ、財務レバレッジを効かせて3,000億円規模の投資を実行し、収益の安定性強化と中長期的な利益成長を目指します。



財務目標

安定収益事業・成長戦略から着実に利益を上げ、2027年度には環境対応をしつつ営業利益200億円、ROE10%を目指します。

配当性向は30%を基準とし、更なる株主還元の強化を検討します。

財務目標	2027年度目標
営業利益 (億円)	200
当期純利益 (億円)	180
ROE (%)	10.0
純資産 (億円)	1,920
有利子負債 (億円)	1,400 ※
Net DER	0.29 ※

※ 新リース会計基準の適用により2027年度以降に計上が見込まれる未経過用船料債務(見込額約800億円)は上記数値には含まれておりません。

5. 活動状況

6社によるアンモニア燃料船の共同開発に関する覚書を締結

2024年4月11日に、日本シッパード株式会社、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、覚書を締結しました。

アンモニアは船舶からのGHG排出量削減に貢献するゼロ・エミッション燃料として期待されており、毒性のあるアンモニアに対する安全性確保と海上での安定運航の確認は、アンモニア燃料船の社会実装に向けた重要なマイルストーンとなります。

本覚書は、アンモニア燃料船竣工後も商用化のために必要な運航データを収集し、アンモニア燃料船の商用化に向けた取り組みを関係者と共同で進めることを確認するものです。

なお、本プロジェクトは国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)の「グリーンイノベーション基金/次世代船舶の開発/アンモニア燃料船の開発」に共同採択されています。



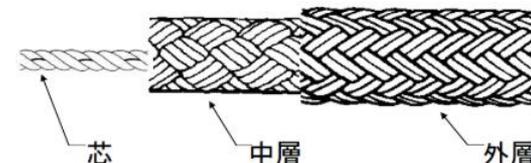
バンコク駐在員事務所開設

2024年4月1日付で、バンコク駐在員事務所を開設しました。東南アジア地域での輸送関連業務を拡大し、輸送品質の向上を図りつつ、今後の荷動き増加が見込まれる東南アジア発着貨物に関する情報収集を強化することで、新たな商圏獲得を目指します。

管理船への反跳防止型係船ロープ導入

2024年1月から、当社管理船に反跳防止型の係船ロープを導入しています。この係船ロープは、東京製綱繊維ロープ株式会社により開発され、三層構造の内部に伸縮性の高いナイロン製芯を備えることで、係船ロープ破断時の乗組員の災害防止に寄与します。今後も当社管理船および所有船に順次搭載し、乗組員の安全と災害防止に努めます。

【三層構造】



(ご参考) 運航船腹構成

船種	2023年3月末 合計	2024年3月末			23/3末比 増減
		所有	用船	合計	
鉄鋼原料船	50隻	28隻	19隻	47隻	▲ 3隻
中小型バルカー	78隻	13隻	70隻	83隻	+ 5隻
LPG	3隻	3隻	0隻	3隻	+ 0隻
外航船 小計	131隻	44隻	89隻	133隻	+ 2隻
内航船	77隻	23隻	60隻	83隻	+ 6隻
合計	208隻	67隻	149隻	216隻	8隻

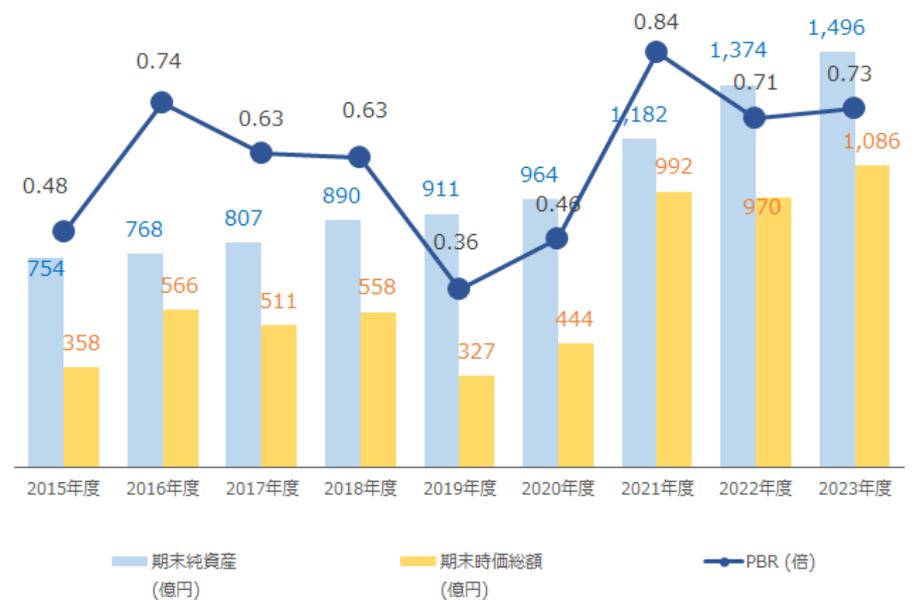
*運航船舶数には短期スポット用船も含まれております。

(ご参考) 財務アウトルック

当期純利益と期中株価の推移



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

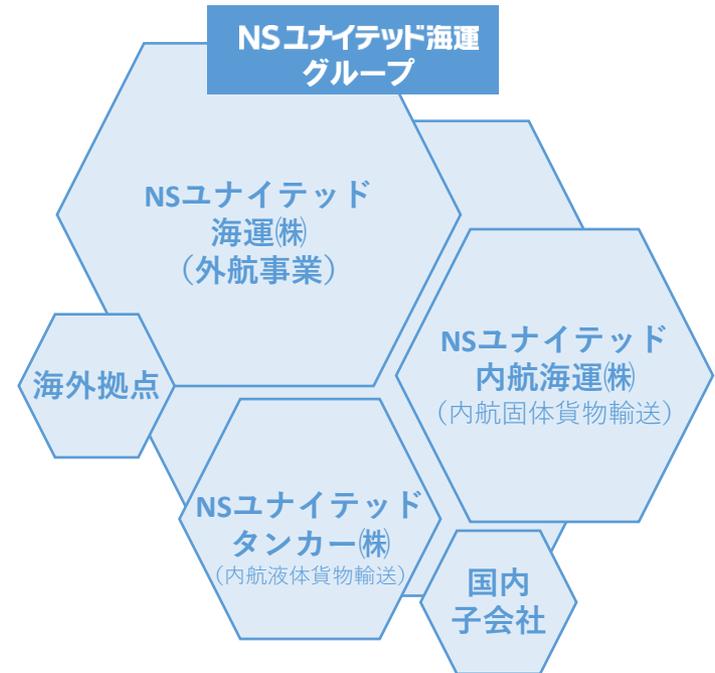
パーパス実現のために
何をするのか

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 \(nsuship.co.jp\)](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