

NSユニテッド・レポート 2021年3月期
NSユニテッド海運株式会社

NS UNITED
REPORT
2021



Contents

マネジメントメッセージ

2

価値創造プロセス

6

社会へのインパクト

8

価値創造ストーリー

10 ... 当社のあゆみ

12 ... 中期経営計画の進捗

財務戦略

16

財務・ESGハイライト

18

価値創造への取り組み

20 ... 主軸輸送サービス(外航事業)

23 ... 主軸輸送サービス(内航事業)

価値創造を支える取り組み

24 ... サステナビリティへの取り組み

26 ... 環境保全

28 ... 環境方針

30 ... 環境マネジメント実施計画

32 ... ステークホルダーとのエンゲージメント

34 ... 従業員とともに

36 ... 外国人船員の声

37... 女性船員の声

38 ... 安全運航の確保

価値創造を支える経営体制

40 ... コーポレート・ガバナンス

44 ... 役員一覧

45 ... 独立社外取締役メッセージ

財務情報

46 ... 連結財務諸表(要旨)

会社情報

48 ... 用語解説

49 ... 会社概要/株式の状況

編集方針

本レポートは、当社グループが海上運送事業を遂行するに当たり、企業としての利益を求めるだけでなく、ESGへの取り組みをはじめ社会的責任をどのように果たしているかについて、全てのステークホルダーの皆さまを対象に、財務・非財務情報の両面から説明しています。編集に際しては、当社グループの持続的な成長に向けた戦略についてご理解を深めていただけるよう、経済産業省「価値協創のための統合的開示・対話ガイダンス」を参考にしています。当社ウェブサイトでは本レポートのほか、さまざまな情報をご覧ください。 <http://www.nsuship.co.jp/>



対象期間

2020年4月1日～2021年3月31日 一部この期間外の事柄も報告しています。

対象組織

NSユニテッド海運とその関係会社を対象としています。

将来の見通しに関する記述

本レポートに記載されており将来の業績見通し、計画、経営戦略などにつきましては、現在入手可能な情報に基づいた予想であり、リスク・不確実性を含んでいます。事業環境の変化などにより、実際の業績とは異なる可能性があることをご了承ください。

サステナビリティ経営を
柱にUブランドが描く
価値創造ストーリー



NSユナイテッド海運株式会社
代表取締役社長

谷水一雄

この1年の振り返り

コロナ禍が始まって1年以上となり、現在も世界の感染状況は決して楽観を許さない状況が続いていますが、今後を見据えていくつかのことがはっきりしてきたのではないのでしょうか。パンデミックが一つの時代に区切りをつけ、世の中が次の時代に向けて動き始めたとも言えます。

一つは、昨今の今頃支配的だった悲観論は退潮し、世界経済は着実にアフターコロナに向けて正常化、そして回復のスピードをあげてきたと言えます。その中心は米国と中国、二大大国が将来の覇権をめぐる競争を続けており、両国による国力強化と経済成長の追求は世界経済にとってプラスとなります。さらに重要なことは、景気変動が何十年に一回の大きな技術革新を伴う循環サイクルに入り、新しい産業やサービスが生まれたり、また従来のビジネスに置き換わる可能性(リスクと機会)が出てきたということです。

もう一つは、冷戦終結後に株主第一主義・グローバル・利潤追求をキーワードに進展してきた資本主義体制の現状と課題が批判的に議論され、今後の経済社会が進むべき方向やその基盤となる新しい価値規範が確立されつつ

あるということです。それがまさにサステナビリティ(持続可能性)ということ、農業革命・工業革命・情報革命を経て豊かで便利になった我々だけでなく、将来世代も含めて公平に永続的に栄えていくために必要な第四の革命がサステナビリティということではないのでしょうか。もうかなり昔ですが宇宙船地球号という言葉もありました。

この二つが重なり長い道のりが始まる。これからの社会はサステナビリティが基軸になっていくことが予想されます。まだまだ見通すことは簡単ではありませんが、これをキーワードにビジネスと社会を切り開いていく必要があり、中でも待ったなしのメガトレンドとして脱炭素社会の実現が挙げられます。

海運は世界中とつながり、当社は鉄鋼・電力をはじめとする基幹産業に必要な資源やエネルギーを、また日々の生活に欠かせない物資も輸送しています。経済社会と人々の暮らしの向上に貢献し、最も基本となる世界の発展を支えています。我々も絶え間ないさらなる進化が求められています。

企業とステークホルダー・社会

国連におけるMDGsからSDGsへの展開が幅広い理解を得て、責任投資原則(PRI)が推進力となり、SDGsへの貢献に向けてESGに取り組む企業への支援が広がり、まさにサステナビリティに向けて企業と社会とのあり方が問われる時代になってきました。企業が社会の変化に適応することから始まり、社会に働きかけその構造を変えていく、さらにはステークホルダーと協働を通してイノベーションにつなげていく、そんな展開になれば素晴らしいことだと感じています。技術イノベーション、事業イノベーション、そしてソーシャルイノベーションへ、そのように社会と共に歩んでいく当社にとってサステナビリティへの貢献が何のために当社が存在するのかという問いにつながると考えています。

企業はその相互関係の中で経営のあり方が問われ、企業活動はしっかりしたガバナンスの下で経済・環境・社会のいわゆるトリプルボトムラインの側面から評価されます。企業価値のベースが財務的な価値であることに変わりはありませんが、これからは非財務的な価値であるESG・無

形資産が一層重要になってきます。当社として健全なガバナンスを通じて地球温暖化問題への貢献や人的資本・社会への取り組みを強化しながら、広がる海に新たな企業価値と成長機会を創出する好循環につなげていきたいと考えています。

当社の経営理念は「誠実で良質な輸送サービスを通じて社会に貢献する」ということ、海上輸送にあたり安全運航と環境保全に強く関与し、自ら高いレベルで顧客のニーズにきちんと応え社会と人々の生活に貢献することです。そして当社の企業価値は長年にわたる多くの顧客との取引実績から生まれる無形の安心と信頼が土台となります。この安心と信頼が「Uブランド」であり、日々の業務を通じて各人が常に意識し、統合後10年の実績を積み上げ市場からの評価もいただけるようになり、社員の誇りとするところになっています。

次の10年も引き続きこの「Uブランド」を磨いていかなければなりません。その際に今後何が重要になるか、これまでの当社にとっての競争優位は今後もそうなのだろう

か、世の中が変化する中でこれまでと同じでいいのだろうか、こういう原点に戻った課題認識から、昨年度策定した中期経営計画では先ほど触れたこれからの企業と社会の新しい価値規範であるサステナビリティへの取り組みとして、6つのマテリアリティ(安全運航、環境保全、顧客満

サステナビリティへの取り組み

長引くコロナ禍で船員交代が滞る中、安全はあらためて最優先課題です。事故により貴重な海洋環境・自然環境への汚染を起こさないこと、またお客さまの荷物をきちんとお届けすること、そしてエッセンシャルワーカーとして活躍する内外船員やそのご家族の安全と健康は世界の物流をつなぐ海運にとっての一丁目一番地です。あらためて輸送を支えてくれるプロフェッショナルな船員には感謝しかありません。船上執務環境の改善やフィリピンやベトナムでの研修育成を通じて船員を一層サポートしていきます。

また2050～2060年のカーボンニュートラルに向けて世界の足並みが揃いました。海運は早い段階から国際機関であるIMOの場で世界の潮流も踏まえながら共通の温暖化ガス排出削減目標とそのためのルールも定め積極的な取り組みを推進中です。我々もIMOにフォローしつつ、さらに次への展開を模索していかなければなりません。

環境が経済かのトレードオフではなく環境も経済も、ORでなくAND。環境をビジネスに、が求められます。これまで企業にとって環境は外部経済でしたが、これがいよいよ不経済になる中でどう克服していくか。早くからこの問題を指摘されたのが宇沢弘文教授、『自動車の社会的費用』や『社会的共通資本』といった著作がありました。ただ経済理論の中で地球温暖化問題をどう持続的な経済

FORWARD2030と価値創造に向けて

昨年当社は統合後10年の節目に、発足以来の経営理念を土台としつつ発展させ、2030年に向けて収益性と社会性を兼ね備えた会社を目指そうという目標を掲げて、新中期経営計画(FORWARD2030)を策定しました。この大枠の戦略的方向性を踏まえて、具体的なテーマを選定しどう取り組んでいくか活動を展開中です。

足、人材、イノベーション、ガバナンス)を掲げました。6つのマテリアリティはどれも事業のリスクでありまた成長への機会でもあり、これらを機会に変えていくことがESG経営であり、持続可能な社会への貢献が当社のパーパスです。

発展に織り込んでいくかについてはなかなか明快な解はなく、カーボンプライシングが規制(インセンティブ)として俎上に上がっています。適切な誘導効果が得られるのか慎重な議論もありますが、当社としては主体的に後れを取ることなく温暖化ガス削減に向けた着実な取り組みを進めていくことが重要だと考えています。

私は持続的成長とは長い時間軸の中でコスト・収入・リスクのバランスの最適化を図っていくことだと考えています。温暖化ガスの排出は企業ではなく、社会が受け止めていく課題として新しい価値規範が浸透していくことが期待されます。当社でも船隊の温暖化ガス排出削減と顧客の脱炭素化・低炭素化ニーズに対応したカーゴの輸送を通じて次の成長の絵を描いていきたいと考えます。

安全と環境への積極的な取り組み、そして内外市場の動きへの的確な対応と顧客との協働深化・輸送サービスの向上、それらを支え価値創造の源泉となる人材のエンゲージメント向上に向けた社内の仕組みづくり、また困難を克服しブレークスルーする新しい技術への先行投資やイノベーションへのコミットメント、長期的な視点でこれらマテリアリティに継続的にチャレンジすることで次の成長の機会をつかみ、よりサステナブルな事業構造を構築し、よりレジリエントな経営基盤を創り上げていきたいと考えます。

まずはESG経営戦略に合わせた体制づくりから始めました。Eの地球温暖化問題では環境を集中的に担当する環境保全推進グループを新設し、船舶技術から総務・企画・営業まで入れた全社横断組織として活動を始めています。SではDX推進委員会を新設し、オフィスと船上での先端情報技術活用、業務改善から働き方、さらに人事・評

価制度まで、社員のエンゲージメント向上と社内のトランスフォーメーションを目標に取り組みます。Gは内部統制・コンプライアンス委員会が、ガバナンス、リスクマネジメント、自律的内部統制という3つの基本的な連環をカバーしています。当社の活動の特徴は、名前にある統制という側面だけでなくもっと前向きな職場のアドバイザリーやコンサルタント的機能として職場と経営の一体運営に貢献していることです。ESGの展開は手探りのところも多いですが、新しい職場風土・企業文化につながればと期待しています。

これら各委員会を束ねてESGを推進する上部組織として、従来のCSR委員会から名称を変更したESG総合委員会を設置しました。ESG総合委員会は、取締役会の監督の下で適切なESG課題を選び、取締役会によるコミットと全社での取り組みの推進力をつける旗振り役を果たしていく予定です。

サステナビリティを巡る世の中の動きは一層加速し、当社が果たすべき責任は大きくなっています。特に地球温暖化を巡る動きでは、日本も2030年排出削減目標を26%から46%に引き上げる計画を発表しました。今年4月の気候変動サミットの海運特別セッションでは米国から海運のゼロエミッションを2050年へ前倒しすることにIMCの取り組み強化が提起されています。さらに欧州では着々とEU-ETSや国境炭素税といった脱炭素化に向けたビジネスの枠組み議論が展開しています。当社のお客さまである鉄鋼業やエネルギー業界においても、これまでの石炭から水素やアンモニアの活用へ大きく舵がとられようとしています。当社としても脱炭素化ニーズに輸送面から対応していかなければなりません。

ステークホルダーの皆さまへのメッセージ

これまで触れたストーリーを着実に具体化していくべく全力で取り組む覚悟です。まずは社員のストーリーへの共感を大切にモチベーションとエンゲージメントをベースに会社と社員が共に成長できるような運営に努めます。新たな価値規範を経営の土台とし企業と社会の問題に誠実に取り組み、利益成長につなげていくことを目指してまいります。何卒ステークホルダーの皆さまのサポートをよろしくお願い申し上げます。

中期経営計画では、2030年と2050年の温暖化ガス排出削減目標を定め、その達成に向けたロードマップを描き始めたところです。まずは当面の2030年がターゲットになりますが、IMOの定めた目標は海運全体が目指すミニマムでありあくまで通過点、当社として独自に、そこからさらに一歩でも二歩でも踏み込むことができるかチャレンジは続きます。2050年の目標達成には大きなステップチェンジが必要になります。

注力すべき全社テーマとしてLNGやアンモニアといった将来のゼロエミッション燃料の実装化に向けた検討や準備に取り組みます。その際重要なことは、海運はインフラであり単なる技術課題だけでなくサプライチェーン全体で考える必要があるということ、さらに政府の支援も得ながら日本の産業政策に、そして日本の持続可能な成長に資するようなインフラを重点的に整備していくことです。これには船会社だけでなく多くの関係するステークホルダーとの協働の視点がポイントです。技術イノベーションからビジネスイノベーションへ、そして社会との調和につながるソーシャルイノベーションへ、荷主、造船所、エンジンメーカー、船級、新燃料供給など、目標を共有する方々と一緒になって課題を克服していければと考えています。こういった協働により当社独自の価値創造ストーリーにつなげていければと考えています。

以上は今後10～20年に及ぶ長期ストーリーであり、リターン・コスト・リスクの長い時間軸での最適化というチャレンジです。将来の価値創造に向け先行する経営資源の投入には強固な財務基盤が必要になります。海運市場の動向を的確に踏まえながら事業構造については適宜適切に対応していきます。



Uブランドを基軸に新たな価値を創造し続ける

新たな潮流の中でUブランドを磨き、企業価値と成長機会を創出していきたい。
社会とともに歩むサステナブルな企業を目指して。

基本理念 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。

経営理念 1 信用・信頼 2 安全運航・環境保全 3 お客様への即応・自己変革 4 人を育て活かす

U ブランドのビジネスモデル **FORWARD 2030** (2020-2023年度中期経営計画) ▶ P12-15



メガトレンド 事業環境の変化

事業環境の変化

- 気候変動抑制や資源循環促進など持続可能な社会の実現に向けた気運の高まり
- デジタルライゼーションなど技術進歩が加速

海上荷動きの見通し

- 鉄鉱石の日中向け海上荷動きは2020年代半ばまでにはピークアウトするが新興国の需要拡大により世界全体では2030年までは漸増
- 新興国の人口増と生活水準向上により食料・エネルギーの海上荷動き増



健全なガバナンスを通じて、 環境・社会への取り組みを推し進める

マテリアリティ(安全運航・環境保全・顧客満足・人材・イノベーション・ガバナンス)への挑戦を通じて成長への機会をつかみ、持続可能な社会に貢献します。



*を付している項目は、中期経営計画「FORWARD 2030」の重点戦略で掲げているテーマです。

当社のあゆみ

当社は合併からの10年で総合力と専門性を融合させた企業文化を育み、より大きな舞台で実力を発揮してきました。大転換の時代にあっても、これまでの歴史で培った信頼を推進力に、波を乗り越え大海原を進み続けます。

2011

洪水被害のタイに
支援物資を緊急輸送



2013

当社運航船がインド西岸で
遭難者11名を救助

2015

内外航一体化した
営業力・競争力強化、
グループ経営の効率化を図るため
NSユナイテッド内航海運(株)を
完全子会社化



2016

VALE社と25年間の
長期輸送契約締結、
40万トン型鉱石船建造決定



2018

撒積船NSU KEYSTONEが、
水先人から見た優秀船舶に与えられる
「ベストオリティーシップ2017」を受賞

2018

バラスト水排出による海洋環境や
人体への影響を防止するため
バラスト水処理装置搭載工事が本格化

2018

2008年以来10年ぶりとなる
中間配当を実施

新和海運株式会社



1962年2月

東邦海運株式会社と合併し
商号を新和海運株式会社と改称

1964年5月

海運再建整備法による企業集約で
日本郵船グループに所属

1969年9月

ニューヨーク駐在員事務所を開設

1950年4月

日鐵汽船株式会社創立

1957年12月

ロンドン駐在員事務所
を開設

1970年1月

Shinwa (U.K.) Ltd. を設立

1974年6月

内航運送業部門を分離し
新和内航海運株式会社を発足

1975年5月

Shinwa (U.S.A.) Inc. を設立

1992年4月

シンガポール
駐在員事務所を開設

1995年1月

香港駐在員事務所を開設

1996年6月

Shinwa Shipping (H.K.)
Co., Ltd. を設立

2004年7月

上海駐在員事務所を開設

2007年4月

Shinwa (Singapore)
Pte. Ltd. を設立



2010年10月

両社が合併し、商号を

NSユナイテッド海運株式会社

と改称

日鉄海運株式会社



1964年4月

海運再建整備法による企業集約で
昭和海運グループに所属

1983年9月

新日本製鐵株式會社が
筆頭株主となる

1985年9月

ロンドン駐在員事務所を開設

1957年1月

日邦汽船株式会社創立

1990年12月

日鐵海運株式会社と合併し、
商号を日鐵海運株式会社と変更

1997年9月

ベトナム・ハイフォンに駐在開始
昭和海運グループに所属

2003年11月

新健海運股份有限公司(台湾)と
業務提携契約を締結

2008年4月

マニラ駐在員事務所を開設



2015

長尺レール運搬船PACIFIC SPIKEが
日本で建造された技術的・芸術的・
社会的に優れた船に与えられる
「シップ・オブ・ザ・イヤー 2014」
大型貨物船部門賞を受賞

中期経営計画

2011-2013 年度

Unite & Full-Ahead!

～新たな価値の創造を目指して～

インダストリアル・キャリアと
コモン・キャリアの融合と、
市況低迷に強い事業構造の
構築を実行。



中期経営計画

2014-2016 年度

Unite & Full-Ahead! II

～新たな発展へのスタート～

環境性能に優れた新造船を
はじめとする戦略的船隊整備を実行。

中期経営計画

2017-2019 年度

NSU2021

～ Next Stage after
United for 2021 ～

収益基盤を拡充し
健全な財務体質を構築。



2021

温室効果ガス排出量に対する
第三者検証を受審



2020

バイオマス燃料運搬船
「いぶき」竣工



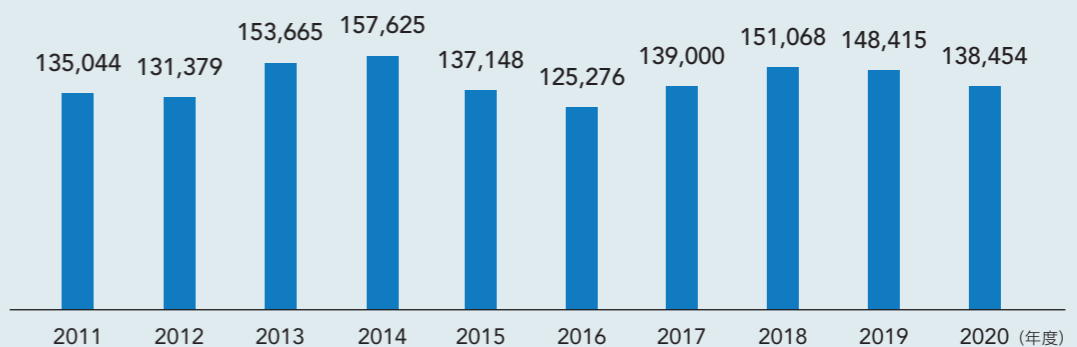
2019

リチウムイオン電池搭載型
内航鋼材船「うたしま」竣工

2019

大気保全に向けた
SOx排出規制強化に備え
SOxスクラバー(排ガス洗浄装置)
搭載工事が本格化

売上高 (単位:百万円)



中期経営計画

2020-2023 年度

FORWARD2030

～ Driving U forward
over the next decade ～

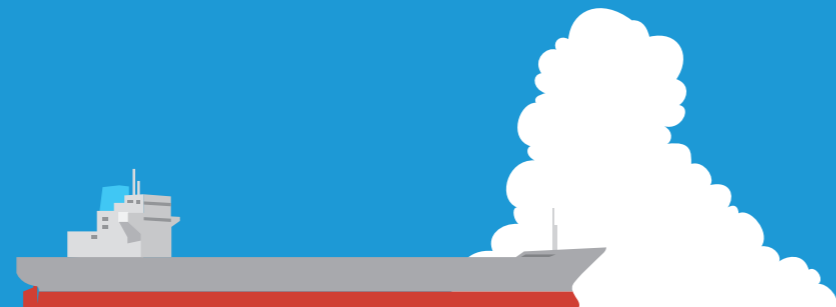
ブランド力の向上、サステナブルな事業
構造の構築、レジリエントな経営基盤の確立
を重点戦略に掲げ、2030年に「収益性と社会
性を兼ね備えた企業」の実現を目指す。

中期経営計画の進捗

FORWARD 2030

Driving  forward over the next decade

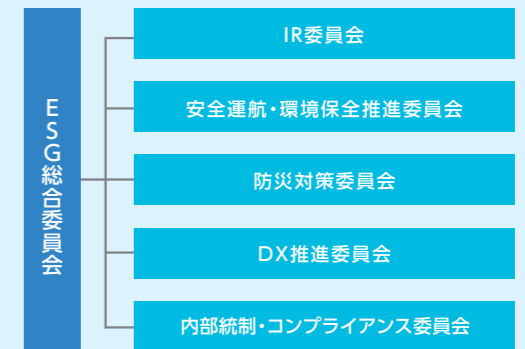
当社では昨年、次の10年のさらなる飛躍を求めて中期経営計画「FORWARD 2030」を策定しました。計画の中核に据えたESGは企業価値をはかる尺度としてますます重要性が高まっています。収益性と社会性を兼ね備えた企業を目指し、初年度に実行した取り組みを土台として、さらなる実績を積み上げてまいります。



2020年度進捗

1. ESG経営推進体制の強化

2020年10月、環境保全推進グループを新設し、社内外の関係者との連携のもと、温室効果ガス(GHG)削減に向けた長期ロードマップの策定を進めています。また、従来のCSR委員会をESG総合委員会へ改組し、中期経営計画の重要な柱である「環境・社会・企業統治」に関する課題解決に向け総合的に取り組むとともに、その傘下にDX(デジタルトランスフォーメーション)推進委員会を設置し、データおよびデジタル技術の活用による業務の効率化や生産性の向上に取り組んでいます。今後もこれまで築き上げてきたUブランドのさらなる向上に向けて、安全運航と環境保全への取り組みを強化するほか、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てまいります。



2. 事業継続計画(BCP)体制の構築

今般の新型コロナウイルス感染拡大への緊急的な対応として実施していた在宅勤務を、2020年10月より制度化しました。こうした規程等のソフト面での対応と、電子認証やIT設備を中心とするハード面の双方で整備を進めることによりBCPの強化に加え、社内・取引先との円滑なコミュニケーションのための態勢を構築しました。

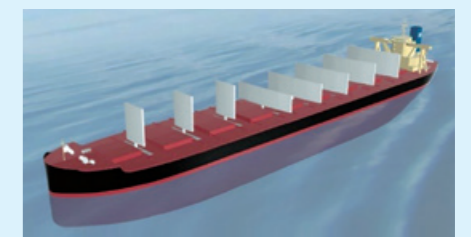
また、本船運航面では寄港する世界各国・港の最新規制について関係各所と連携して確認し、安全・安定運航を継続しています。船員交代は交代候補地における船員の出入国規制についての調査や確認を徹底した上で交代手配を進め、本船の運航スケジュールへの影響を最小限に留めています。加えて、船内感染防止のため事前のPCR検査やオンライン乗船前研修など必要な対応策についても継続し、船員の健康管理や適切な配乗ローテーションの維持に努めています。

引き続き、不測の事態に備えたリスク管理を一層強化するなどBCPの継続的な改善を図ります。

3. 鋼帆船プロジェクト

GHG削減への取り組みとして、帆を利用した風力による低燃費技術の開発および実用化を目指し、株式会社名村造船所との共同研究を進めてまいります。本研究の特徴といたしましては以下のとおりです。

1. 風力による推進力を得られない場合および荷役を行っている場合等に、帆を甲板下に格納可能な機構を有する。
2. 風力による推進力を最大限得るために、帆を幅方向へ展開可能な機構を有する。
3. 帆の形状を決定する基準を複数設定し、複数形状の帆を採用することで、海上人命安全条約(SOLAS条約)等にて定められている船橋からの視界を確保することを可能としている。



本研究の対象船型 183,000トン型散積船 帆搭載イメージ

4. アンモニア燃料船プロジェクト

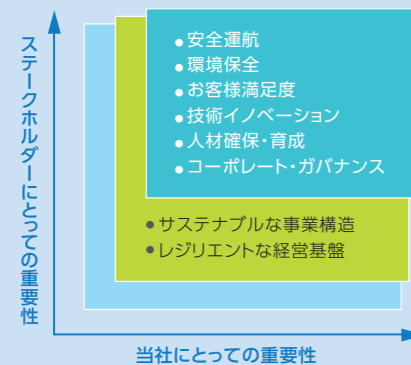
国際海事機関の脱炭素目標に向け、30を超える企業とともに次世代船用燃料として期待されるアンモニアの共通課題に関する協議会に参画しています。アンモニア燃料船およびアンモニア燃料供給の安全性評価、船用燃料としての仕様、製造におけるネットCO₂排出量などについて業界を超えて共同検討し、早期に社会実装することを目指します。

5. 内航LNG燃料船

国土交通省と環境省による「令和3年度社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業(うちLNG燃料システム等導入促進事業)」においてNSユナイテッド内航海運の「石灰石運搬船におけるガス専焼エンジン+バッテリーハイブリッド推進システム導入事業」が採択されました。GHG削減が見込まれるLNG燃料システム導入に向け、官民一体で取り組んでまいります。

マテリアリティ (サステナビリティ重要課題)

将来リスクへの耐性を強化するとともに、ビジネス機会を追求する



重点戦略

3つのアプローチで社会と共に成長するサステナビリティ経営を推進する

ブランド力の向上: 安心と信頼のUブランド

サステナブルな事業構造の構築

レジリエントな経営基盤の確立

2030年のありたい姿

収益性と社会性を兼ね備えた企業

事業環境認識

加速する技術革新と構造的な市場変化など、当社事業を取り巻くダイナミズムをリアルタイムで的確に把握します。

リスクと機会

さまざまなリスクの可能性と重大性をマテリアリティに沿って適切に評価するとともに、不確実性の中にある商機を見定めます。

ブランド力の向上

安心と信頼のシンボルとしての「Uブランド」を、「環境保全」「持続可能な社会への貢献」「企業統治」という「ESG経営」を主軸に向上させます。

サステナブルな事業構造の構築

ボラタイルな海運市況に耐える安定した収益基盤と、世界的にますますニーズが高まる社会価値、双方の向上を図り、収益性と社会性を兼ね備えた事業構造を構築します。

レジリエントな経営基盤の確立

不測の事態に備えた事業継続計画(BCP)の継続的な改善を図ります。

中期経営計画の進捗

財務目標

中期経営計画「FORWARD 2030」の最終年度である2023年度の財務目標として自己資本利益率(ROE)など資本効率を重視した事業運営や有利子負債の削減により、さらに堅固な財務基盤の構築に努めます。

2023年度財務目標

営業利益 **100** 億円以上 ROE **10** %以上 Net DER **1.0** 倍以下

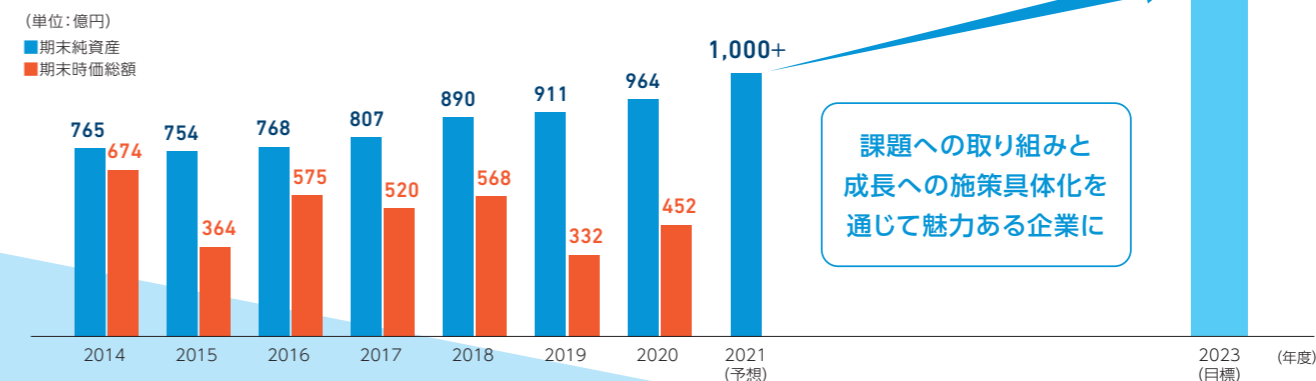
進捗 2020年度実績と2021年度見通し

連結 (単位:億円)	2020年度			2021年度			前期比増減
	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	657	727	1,385	800	700	1,500	+115
営業利益	18	50	67	105	85	190	+123
経常利益	8	48	55	95	80	175	+120
親会社株主に帰属する当期純利益	29	32	61	80	70	150	+89

安定収益、財務基盤の確立

2010年合併以降、長期的視点で安定した収益、財務基盤の構築を掲げ強化してまいりました。収益面ではボラティルな海運市況に対し一定の影響を受けることは避けられないものの、業界平均を上回る収益安定性により営業利益ベースで黒字を確保しております。財務面でも2014年度以降、30%を上回る自己資本比率を維持し堅固な財務基盤を構築してまいりました。

今後も収益性と社会性双方の視点で成長を加速させ、企業価値向上に努めることでステークホルダーの皆さまにとり一層魅力的な事業会社になることを目指します。



課題への取り組みと成長への施策具体化を通じて魅力ある企業に

FORWARD2030

事業ポートフォリオ

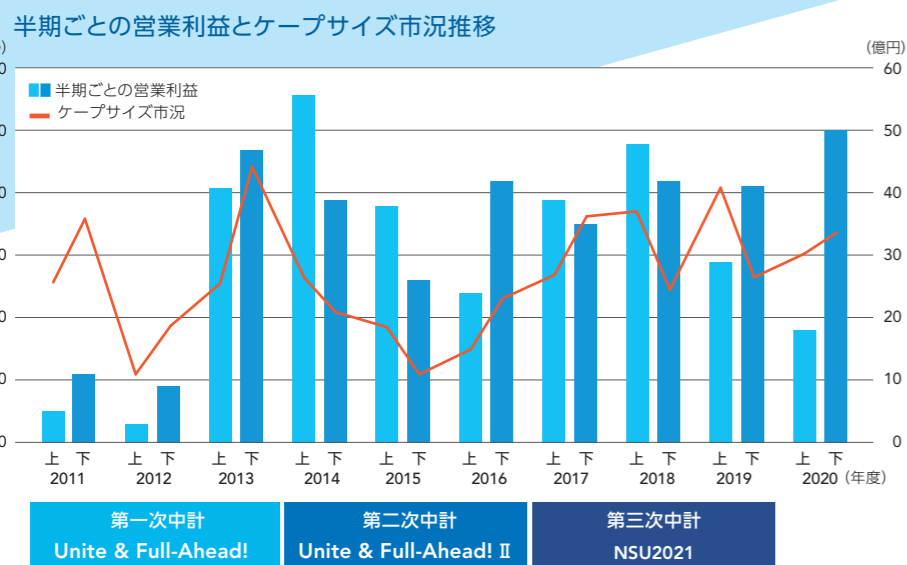
2030年までの長期視点、2023年までの中期視点で外部事業環境、内部収益構造を分析し課題を抽出。課題解決に向けた事業ポートフォリオ構築を目指します。

これまで当社では、鉄鋼や電力など、国内外の基幹産業向けの海上輸送サービスを事業の基軸に据えることで、安定した事業基盤を構築してきました。この結果、市況低迷や昨年新型コロナウイルス感染症拡大による影響が生じた際にも収益を確保し、2010年度の合併以来、黒字を維持しています。

その一方で、地球温暖化リスクやGHG削減へ向けた国内外の対応の加速化、また国際的なサプライチェーン構造の変化が、当社を取り巻く事業環境や輸送ニーズに大きな影響を及ぼすものとの認識に立ち、FORWARD2030においては、産業構造の変化に堪えるビジネスモデルの構築と、これを支えるESG経営の体制強化に取り組んでいます。

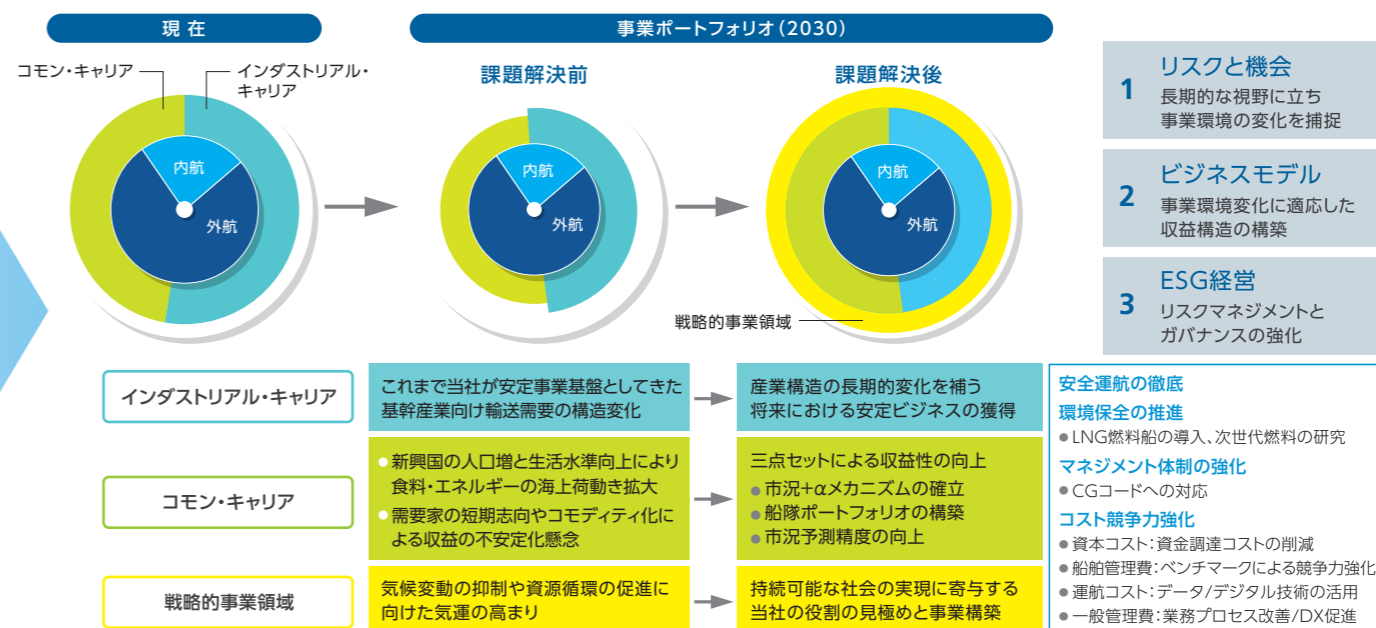
またお客さまから評価される輸送品質の維持・向上を図るためには、ハード・ソフト両面での計画的かつ継続的な投資が不可欠となりますが、今後は企業価値の向上に環境保全など持続可能社会への貢献も含めた評価軸を策定してまいります。

これまで 強化された経営基盤による収益確保



- 2011-2013 Unite & Full-Ahead!**
 - インダストリアル・キャリアとコモ・キャリアの融合
 - 果敢な構造改革により市況低迷に強い事業構造を構築
 - 2014-2016 Unite & Full-Ahead! II**
 - 環境性能に優れた新造船建造をはじめとする戦略的船隊整備を実行
 - 2017-2019 NSU 2021**
 - 中長期契約締結の促進に伴う収益基盤の拡充により健全な財務体質を構築
 - 配当性向を30%に引き上げるとともに中間配当を復活
- 合併後の構造対策と安定収益基盤の強化により市況低迷期にも安定した収益を計上
新型コロナウイルス感染症拡大の影響からの経済回復局面を捉え、2020年度は下期としては合併以来最高益

これから サステナブルな事業構造の構築





2020年度の振り返りと2021年度の業績見通し

2020年度の外航海運事業は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により第1四半期は大きく低迷いたしました。年央には中国の経済活動再開に伴う輸送需要の持ち直しにより大型船を中心に海運市況は徐々に回復いたしました。内航海運事業も同様に上期は感染拡大の影響により鉄鋼関連・電力関連の輸送量が落ち込みましたが、下期からは自動車向けを中心とした製造業における鋼材需要が回復傾向となったことから鉄鋼原料や鋼材などの輸送量が改善しました。これにより、2020年度の連結業績は経常利益55億円強となり前期比1.0%の増益となりました。

2021年度の当社を取り巻く環境につき、IMFが今年4月に発表した報告書によれば2021年の世界経済成長率は前年比6.0%増加することと、2020年のマイナス成長から大幅な回復が見込まれます。一方で、長年にわたる海運市況の低迷により新造船の発注が抑えられてきたことから2021年度に竣工する新造船隻数が低水準に留まる見通しとなっており、これによる需給の引き締めりから、2021年度海運市況は総じて堅調に推移するものと思われます。また、省エネ性能の向上を念頭においた船隊整備計画に基づき建造された新造船が昨年度中にすべて稼働を開始し、それに合わせて締結した長期輸送契約に従事したことから安定的な収益基盤が拡大しました。さらに昨年は金融危機前の海運市況高騰下で発注した船舶の売却や定期用船契約の期限前解約などの構造改革を実行したことから当社の収益構造は一段と強化され、これにより2021年度の経常利益は175億円と前年度と比較して大幅な増益を予想しております。

財務状況

2010年の合併以来、未曾有の海運不況に直面しながらもインダストリアル・キャリアとしての事業基盤を生かし、通期では一度も経常損益で赤字に陥ることなく継続的に利益を積み上げてまいりました。それにより構築された堅固な財務基盤を一層強化すべくグループ会社の余剰資金を有効に活用し有利子負債の削減に取り組んでおりましたが、昨年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により輸送需要が大きく落ち込む中で海運市況低迷の長期化が懸念されたことから、一旦手元資金を厚くするなど守り重視の経営に舵を切りました。加えて昨年度は新造船竣工に伴う資金需要が重なったことから、2020年度末の有利子負債残高は1,492億円と前年度末と比べ100億円ほど増加するとともに、現預金残高も276億円と前年度末と比べ80億円ほど増加する結果となりました。しかしながら、中国の経済活動再開に伴う輸送需要の持ち直しなどにより2020年後半には海運市況が回復傾向に転じたことから、その後の設備資金借り換えにあたっては自己資金を充当するなど再び有利子負債の削減へと舵を戻しております。これにより、2021年度末の有利子負債残高は1,300億円以下に削減する見通しです。

財務状況

(年度)	2017	2018	2019	2020	2021(予想)
現金及び現金同等物(億円)	273	267	198	276	320
有利子負債(億円)	1,257	1,138	1,375	1,492	1,300
自己資本(億円)	807	890	911	964	1,080
Net DER(倍)	1.22	0.98	1.29	1.26	0.90
ROE(%)	8.4	11.0	6.6	6.5	14.7
営業キャッシュフロー(億円)	158	200	169	227	310
投資キャッシュフロー(億円)	△65	△50	△399	△250	△50
(減価償却費)(億円)	(156)	(146)	(150)	(179)	(170)

投資につきまして、当社ではESG経営の実践として投資リターンとともに社会性を追求するとの方針から、投融資委員会において資本コスト(WACC)を勘案した投資基準に基づく収益性評価に加え、ESGに関するリスクと機会を適切に把握するなど社会性の観点からも審査を行い投資の妥当性を判断しております。新造船の建造については、大型鉱石船Valemaxの竣工を含め、これまで進めてきた船隊整備計画が2020年度末に一段落したこと、しばらくの間、投資は船舶の安全性向上や環境負荷の軽減を目的とした運航プロセスの高度IT化や経理業務のデジタル化など労働生産性の向上に向けた業務システムの強化が中心となり、新造船の発注は必要不可欠な船腹のリプレースに留める計画となっております。次期船隊整備にあたっては、気候変動への取り組みとしてCO₂排出削減が期待されるLNGやアンモニアといった次世代燃料の実装化に向けた協議を造船所各社と行っているところです。次世代燃料船の建造には多額の資金が必要となることから、その竣工が本格化する2024年までは新造船の建造を抑制し将来の資金需要に備える所存です。

中期経営計画の達成に向けて

昨年策定いたしました中期経営計画「FORWARD 2030」では、安定収益をもたらす基盤事業の強化や低炭素社会に向けた輸送ニーズへの対応など戦略的事業領域の拡大を目指すとともに、柔軟性の高い船隊ポートフォリオの構築により海運市況の下落に対する耐性の強化に努めることとしております。また財務戦略として資本効率を重視した事業運営により強靱な財務基盤の構築を図ることで中期経営計画の最終年度となる2023年度には営業利益100億円以上、ROE10%以上、Net DER1.0以下とする目標の達成を目指しております。このうち営業利益につきましては2021年度に190億円と、これまで実施してきました長期輸送契約の拡充や構造改革の効果に加え、年初来の海運市況改善により2年前倒しで目標に到達する見通しとなっております。またNet DERも2021年度末には1.0を下回る見通しになっているなど中期経営計画に掲げた財務目標の達成に向けて視界は良好です。

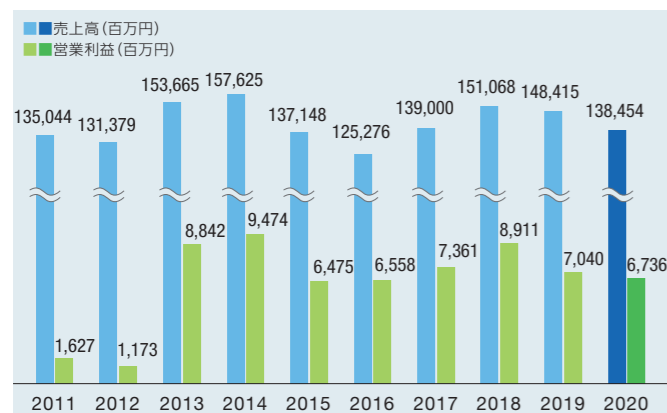
株主還元

当社では来るべき次世代燃料船の建造など将来の成長に必要な内部留保資金を確保しつつ、株主の皆さまへの安定した利益還元として、連結業績に対しおおむね30%をめどとする配当を継続的に行ってまいります。また、東京証券取引所では来年4月に市場区分の再編が予定されていますが、東証1部に代わる最上位市場であるプライム市場にふさわしい企業であるよう、より高いガバナンスの水準を備えるとともに、持続的な成長と企業価値の向上に努め、株主の皆さまのご期待に沿えるよう取り組んでまいります。

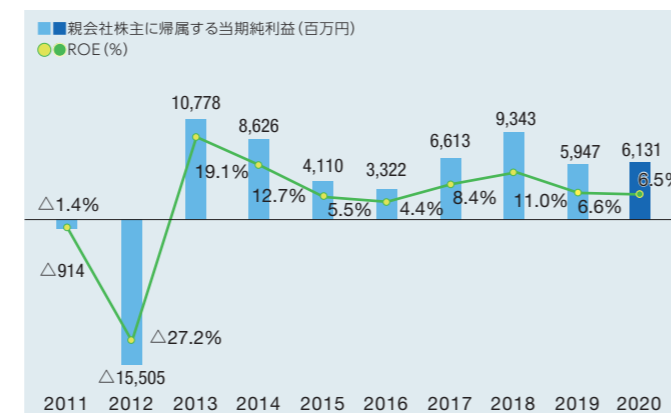
会計年度(連結)	単位	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2023目標	
売上高	百万円	135,044	131,379	153,665	157,625	137,148	125,276	139,000	151,068	148,415	138,454	100億円以上	
営業利益	百万円	1,627	1,173	8,842	9,474	6,475	6,558	7,361	8,911	7,040	6,736		
経常利益	百万円	496	2,529	8,920	10,380	4,064	4,607	5,555	7,784	5,479	5,532		
税金等調整前当期純利益	百万円	△ 1,446	△ 14,977	12,005	10,691	4,343	3,814	6,419	10,502	7,197	7,351		
親会社株主に帰属する当期純利益	百万円	△ 914	△ 15,505	10,778	8,626	4,110	3,322	6,613	9,343	5,947	6,131		
1株当たり情報													
1株当たり当期純利益	円	△ 39.6	△ 672.1	467.2	374.0	175.4	140.9	280.6	396.4	252.3	260.2		
1株当たり純資産	円	2,744.0	2,192.8	2,709.1	3,195.6	3,197.2	3,259.0	3,423.2	3,778.0	3,866.0	4,090.6		
1株当たり配当金	円	—	—	90	90	40	40	85	115	80	80		
株価(期末日終値)	円	1,340	1,600	2,450	2,920	1,520	2,400	2,170	2,369	1,387	1,885		
会計年度末													
総資産	百万円	190,659	181,682	224,507	227,663	217,524	233,071	228,229	223,528	248,522	270,760		
純資産	百万円	65,581	52,633	64,943	76,481	75,372	76,826	80,691	89,038	91,110	96,402		
自己資本比率	%	33.2	27.8	27.8	32.4	34.6	33.0	35.3	39.8	36.7	35.6		
主要財務指標													
ROE(自己資本利益率)	%	△ 1.4	△ 27.2	19.1	12.7	5.5	4.4	8.4	11.0	6.6	6.5	10%以上	
PER(株価収益率)	倍	—	—	5.2	7.8	8.7	17.0	7.7	6.0	5.5	7.3		
配当性向	%	—	—	19.3	24.1	22.8	28.4	30.3	30.3	31.7	30.7	1.0倍以下	
有利子負債	百万円	95,917	99,723	135,716	125,912	121,880	133,707	125,729	113,801	137,494	149,207		
Net DER	倍	1.24	1.57	1.72	1.29	1.30	1.40	1.22	0.98	1.29	1.26		
設備投資額	百万円	30,505	23,275	58,295	20,344	24,733	29,491	23,656	18,602	60,805	41,330		
ESGデータ(単体)													
従業員数 陸上(女性)	人	125(33)	123(30)	166(34)	163(34)	158(37)	160(37)	158(37)	158(37)	163(38)	162(35)		
従業員数 海上(女性)	人	40(—)	42(—)	39(—)	42(—)	44(—)	47(—)	45(1)	43(2)	44(2)	50(3)		
船腹量の推移	隻/万吨	130/1,083	121/1,006	125/1,072	124/1,135	115/1,124	124/1,219	128/1,284	121/1,180	125/1,306	127/1,403		
停船率		9.69	5.49	1.39	3.07	0.51	1.20	0.43	0.58	2.16	11.95		
貨物輸送量	千トン	55,520	59,383	58,658	65,112	64,088	62,483	62,134	64,206	59,866	72,149		
燃料消費量(A重油/C重油)	千トン	15/699	12/706	13/681	15/688	19/658	21/644	22/634	28/672	35/609	35/662		
CO ₂ 排出量	千トン	2,184	2,194	2,123	2,149	2,068	2,033	2,005	2,139	2,008	2,175		
輸送単位当たりのCO ₂ 削減率(2019年比)	%	—	—	—	—	—	—	—	—	基準年	6.77		
ESGデータ(連結、CO₂排出量)													
スコープ1(事業による直接排出)	千トン	—	—	—	—	—	—	—	—	2,199	2,328		
スコープ2(購入した電気・熱・蒸気の使用に伴う間接排出)	千トン	—	—	—	—	—	—	—	—	0.2	0.2		

※当社は、2017年10月1日付で株式会社(普通株式10株を1株に併合)を実施していますが、2011年度期首に当該株式併合が行われたとして、1株当たり情報を算定しています。
 ※停船率=年間停船時間合計÷年間延稼働時間×1,000
 ※ESGデータのうち貨物輸送量以下の数値は2018年までは会計年度、2019年以降は暦年ベースで算出しています。
 ※当社は、自社で算定した当社グループのCO₂排出量に対し、2021年7月に一般財団法人日本海事協会(ClassNK)による第三者検証を受け、検証証明書を取得しました。

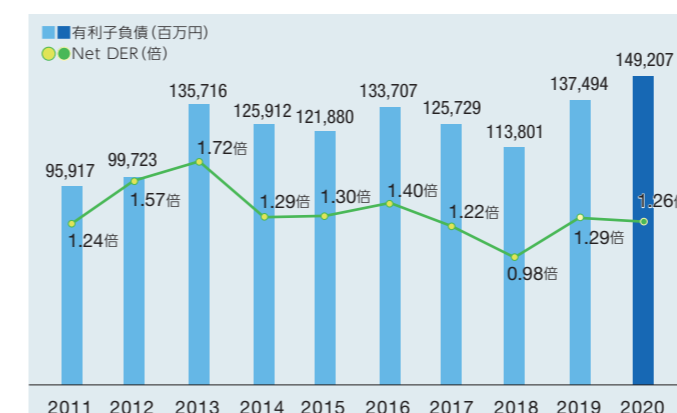
売上高/営業利益



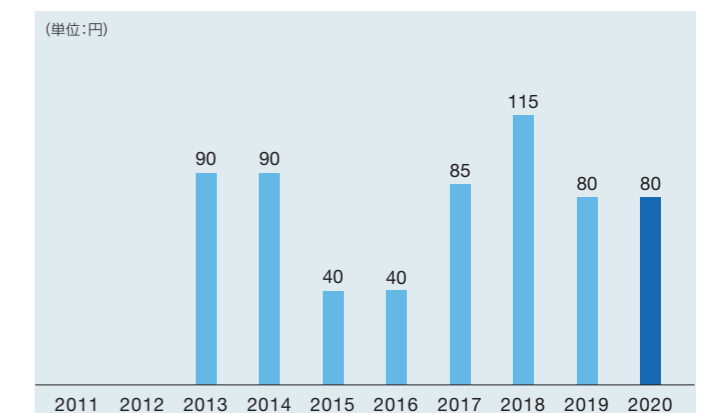
親会社株主に帰属する当期純利益/ROE



有利子負債/Net DER



1株当たり配当金



主軸輸送サービス



鉄鋼原料輸送サービス

世界の鉄のインフラを担う

1958年に世界に先駆けて1万8千トン型鉱石専用船を建造して以来、船型の大型化・効率化において常に時代の最先端を走り、安定輸送とコスト削減に貢献してきました。最新エコデザイン船の投入やSOxスクラバーの搭載により環境負荷の低減を図りながら、国内外鉄鋼会社をはじめ海外資源会社向け鉄鋼原料の輸送を通じ世界の鉄のインフラを支えています。

船型
10~20万トン型撒積船
23~40万トン型鉱石専用船
計52隻 ※2021年3月末現在

貨物
●鉄鉱石 ●石炭



NSU TUBARAO

資源エネルギー輸送サービス

世界のエネルギー供給に貢献

国内外顧客向けのバルクカーゴやLPG輸送に加え、シンガポール、ロンドンほか海外拠点を通じて世界の鉄鋼会社向け原料輸送、アジアからインドへ原料を輸送後、ブラジルからアジアに穀物輸送を行うコンビネーション輸送など、幅広く展開しています。また当社運航船向けに船用燃料の調達も行っています。

船型
8~10万トン型撒積船 24隻
大型LPG船 (VLGC) 3隻
※2021年3月末現在

貨物
●石炭 ●穀物
●コークス ●LPG (液化石油ガス)



NS DREAM

不定期船サービス

「いつでも、どこへでも」多様な輸送ニーズに対応

多様な輸送サービスで世界を結び、とりわけ鋼材輸送では1966年の進出以来、他の追随を許さないノウハウを築き上げています。日本船社の中でもいち早く英国・米国に拠点を確立し、24時間体制で世界の海運マーケットを追いかけました。米国法人では大西洋海域で船隊を持ち、地場に根差した営業活動に注力しています。

船型
2~6万トン型撒積船 25隻
※2021年3月末現在

貨物
●鋼材 ●塩
●非鉄金属 ●セメント
●穀物 ●石灰石
●肥料 ●バイオマス燃料



ATLANTIC PRISM

近海水域サービス

中国・東南アジアの物流を支える

中国・東南アジア地域の輸送を担い、特に中国では、1950年代より日中航路に配船してきた実績を生かし、日中貿易におけるメインプレイヤーの地位を確固たるものにしていきます。香港・シンガポールに現地法人、上海・ベトナムに駐在員事務所を構え、発展を続ける中国・東南アジア地域の情報を積極的に収集しています。

船型
6,000~16,000トン型
一般貨物船 23隻
※2021年3月末現在

貨物
●鋼材 ●ドロマイト
●バイオマス燃料 ●石膏
●肥料



ASIAN HAWK



脱炭素や輸送パターンの変化など
新しい波をチャンスに

鉄鋼原料グループ担当 執行役員
かねみつ きよし
金光 潔



2050年カーボンニュートラルに向け、鉄鋼原料グループの主要顧客である世界の主要鉄鋼会社や、資源メジャーは具体的な目標を明確に打ち出し実行に移しております。私たちもスピード感を持って、お客さまと同じ目線で次世代の輸送イノベーションに挑戦することが求められており、この新しい波をチャンスとすべく全社一丸となり熱意をもって取り組みます。

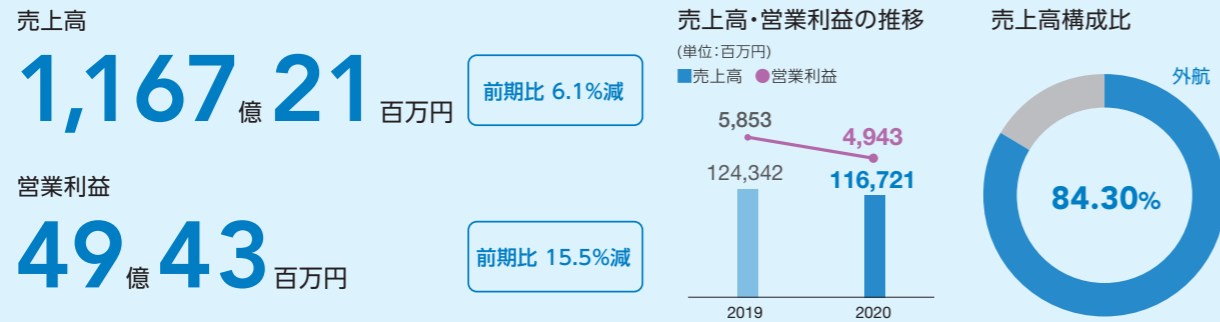
お客さまに信頼され、サプライチェーンのパートナーとして選ばれるための基本は安全・安定運航の積み重ねです。私たちは昨今発生した事故を真摯に反省し、船員と共にそれに学び、信頼回復に努めます。

大型船による輸送需給においては、これまでは豪州・ブラジルから中国(極東)への鉄鉱石の一極・右肩上がりの輸送増大がキーポイントでしたが、今後長期的には中国による輸入の伸び率の鈍化、アフリカ開発や南アジアの存在感の高まり、また地産地消の流れによる海上輸送パターンへの影響が予想されます。鉄鋼原料グループは、今後も最大顧客である日本製鉄との関係強化を図るとともに、こうした輸送ニーズの変化を捉えて三国間輸送などにもより一層注力することにより、さらなる収益の安定化に努めてまいります。

外航海運事業



2020年度の概況



ケープ型撒積船

ケープ型撒積船(18万重量トン型)市況は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により年度初めより低水準で推移し、主要5航路平均用船料率が5月には2千ドルを割り込むなど、先行きへの懸念が高まりました。6月以降は、いち早く感染拡大の封じ込めを宣言した中国の国内経済回復により、鉄鉱石輸入をはじめとした輸送需要に市況は大きく押し上げられ、10月には3万4千ドル後半に達しました。このような環境下において当社では、主要荷主の日本製鉄株式会社をはじめとする国内外顧客と締結した中長期輸送契約により安定収益を確保し、また積極的に三国間トレード向けの集荷に努めた結果、感染拡大の一時的な影響を勘案した年度計画をほぼ達成することができました。

パナマックス型撒積船

パナマックス型撒積船(7~8万重量トン型)市況は、感染拡大に伴う荷動き低迷で主要5航路平均用船料率が5月に日額5千ドル台まで落ち込むも、堅調な穀物輸送を中心に、8月には1万6千ドルを超える水準まで回復しました。その後は豪州出し中国向け石炭輸送の事実上の制限で市況は軟化傾向を辿るも、秋口からは中国が米産の穀物輸入を拡大し、年明け以降は南米穀物輸送需要も本格化したことから、市況は2月中旬には2万ドル台へ急騰しました。こうした状況下、支配船腹を国内外顧客向けに投入し効率運航に努めましたが、年央までの市況低迷の影響を補うには至らず、当初の計画を達成することはできませんでした。

ハンディ型撒積船

ハンディ型撒積船(2~6万重量トン型)市況は、感染拡大の影響から鋼材・原料関連の荷動きが減少し、上期は38,000重量トン型主要7航路平均用船料率が5月には4千ドル近傍まで落ち込みましたが、下期においては鋼材出荷や自動車生産再開による銅やニッケル等マイナーバルクの輸送需要の回復、北半球寒波による一般炭の荷動き活発化などを受けて反発しました。しかしながら、上期の落ち込みを補うまでには至らず、当初の計画を達成することができませんでした。

近海水域における小型船

近海水域における小型船(1.6万重量トン型以下の船型)市況は、主力の中国向け輸出鋼材輸送量が国内粗鋼生産の減産傾向に感染拡大による需要減の影響が加わり上期は大きく減少、その後は中国国内需要に支えられ回復基調で推移するも鋼材輸送数量は前期比減少いたしました。年明け以降市況回復が顕在化いたしました。収益改善は限定的な範囲に留まり、通期では当初の計画を達成することはできませんでした。

VLGC

VLGC(大型LPG運搬船)は、全て定期貸船契約に従事し安定収益の確保に貢献していますが、一部市況連動契約となっている船舶についても、総じて堅調に市況が推移したことから、当初の計画を大幅に上回る実績を上げました。

内航海運事業



NSユニテッド内航海運

内航トップクラスの船腹量で効率かつ安全を追求

1961年の設立以来、常に時代を先取りする数々の専用船を整備し、お客様のニーズに的確に応えてきました。近年は次世代船の検討を進めており、2019年には内航貨物船として初のリチウムイオン電池によるハイブリッド推進システム搭載船が竣工、現在はLNG燃料のハイブリッド船にも取り組んでいます。

船型
600~21,000トン型
一般貨物船 64隻
※2021年3月末現在

貨物

- 鋼材
- セメント
- バイオマス燃料
- コークス
- 石灰石

いぶき

NSユニテッドタンカー

LNG輸送のパイオニア

環境にやさしいエネルギーとして注目されているLNG、LPGの国内海上輸送サービスを提供しています。特にLNG輸送では、2003年に日本初の内航LNG運搬船を就航させて以来、現在では国内の全就航船6隻のうち当社が3隻を運航し、国内最大の運航規模を誇ります。

船型
1,700~2,500トン型
LNG運搬船 3隻
1,000トン型LPG運搬船 4隻
※2021年3月末現在

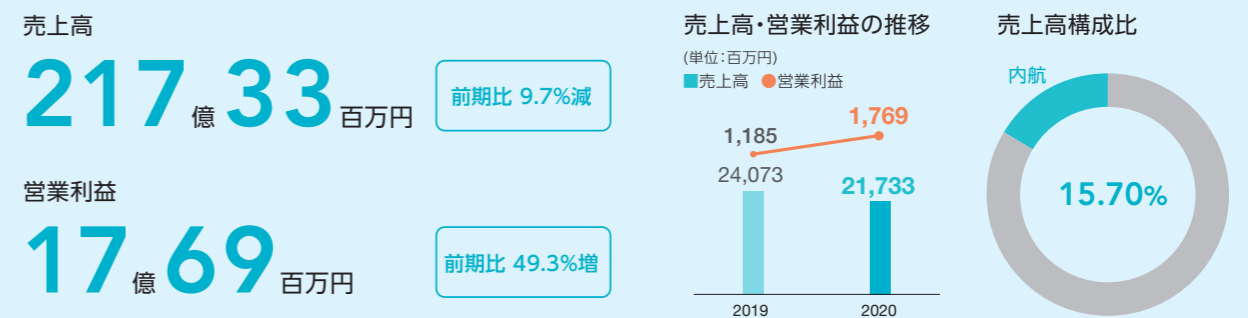
貨物

- LNG(液化天然ガス)
- LPG(液化石油ガス)

あけぼの丸



2020年度の概況



ドライバルクにつきましては、鉄鋼関連貨物は、感染拡大の影響から上期は需要が急減しました。下期から需要が回復基調となり、粗鋼生産量増加とともに需要は上向き始めましたが、原料輸送量、鋼材輸送量共に上期中の影響を補うには至らず当初の計画を下回りました。またセメント関連貨物は感染拡大の影響や、夏期建設需要減少等により計画を下回る荷動きとなりました。一方、電力関連貨物は、新規発電所へのバイオマス輸送サービスの開始もあり、計画を上回る水準で推移しました。

タンカーにつきましては、LNG輸送は、省エネ化の進展、感染拡大により需要が減少するなか効率運航に努め、輸送量は計画を上回りました。LPG輸送は、民生用は冬期需要期を迎え輸送量は好調でしたが、工業用と化学原料用は、需要減退により輸送量は低迷し、全体として輸送量は計画を下回りました。

サステナビリティへの取り組み

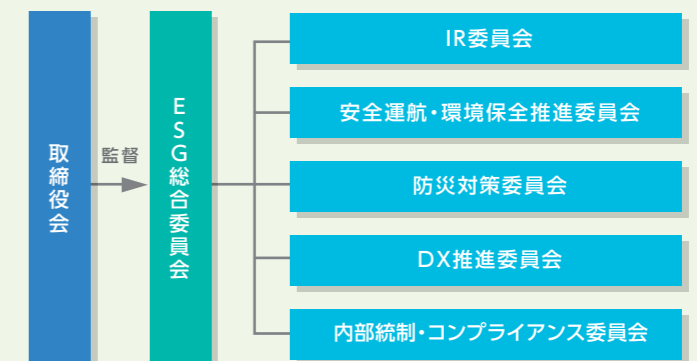
環境・社会
との
共存・共栄

当社は、世界の海を舞台に海上輸送サービスを提供する海運企業グループとして企業理念に基づき事業を推進し、SDGs(持続可能な開発目標)に定める社会的課題を解決することで、持続的な社会づくりに貢献するとともに、企業価値向上に挑戦いたします。

持続的な成長を支えるマネジメント体制

当社は2030年に向けて収益性と社会性を兼ね備えた会社となるため、ESGの取り組みを企業の持続性を支える基盤として捉えています。

その一環として従来のCSR委員会を委員長である社長執行役員と取締役執行役員、常務執行役員の計7名および主要グループ会社の社長で構成されるESG総合委員会へと改組し、2020年に発表した中期経営計画の重要な柱である「E(環境)、S(社会)、G(企業統治)」に関する課題解決に向けて総合的に取り組む体制を確立いたしました。今後は同委員会が中心となり取締役会および傘下の各委員会と連携しながら社会課題を経営戦略に取り込むことで持続的な成長を目指してまいります。



ESG総合委員会の主な課題

- 安全運航の徹底
- 環境保全
- 人材の育成・多様性
- ガバナンスの強化



環境保全

新たな部署を創設し、 さし迫る環境課題に対処

取締役・執行役員

ふじた とおる
藤田 透

安全管理グループ管掌、
船舶管理グループ・環境保全推進グループ担当



環境保全推進グループ のミッション

2020年10月に新しい部署「環境保全推進グループ」を立ち上げました。中期経営計画「FORWARD 2030」のキーワード、次の10年に向けて環境保全への取り組みは重要な事業戦略のひとつであると認識しています。石炭や石油といった化石燃料の大量輸送業者であり、かつ重油燃料の大量消費者でもある海運会社として事業を継続していくためには、ステークホルダーの皆さまからの理解を得る必要があり、私たちの取り組みをきちんと示さなければなりません。

環境保全推進グループのミッションは環境保全、技術イノベーションを主軸とした企業価値「Uブランド」の向上です。当面の取り組みとしては、①CO₂排出削減に向けた計画的な取り組み、②社会への発信と公的認証の取得、③社内啓発と教育の三つです。

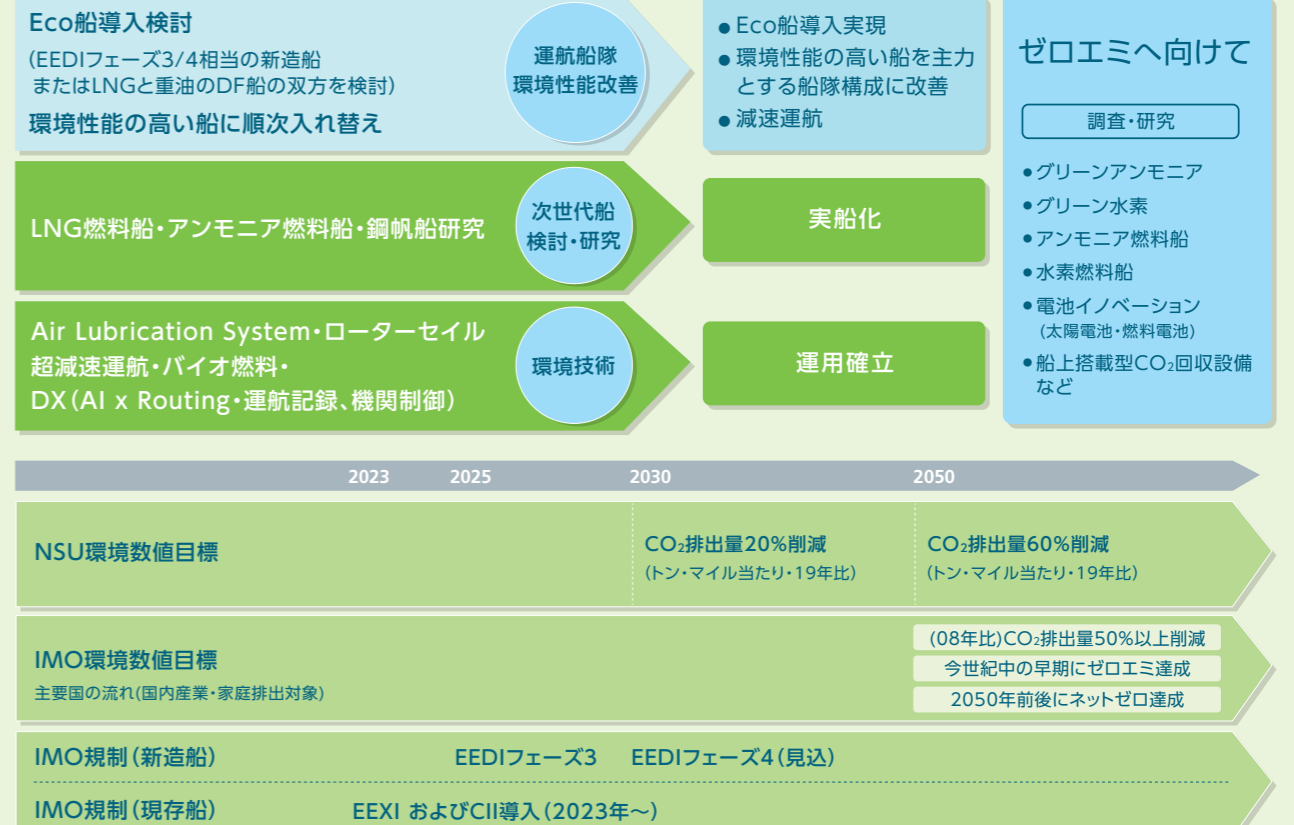
一つ目の取り組み、CO₂排出削減に向けては、2030年と2050年時点での達成目標を立て、過去のデータを分析し、将来のCO₂排出量を予測し、シミュレーションによりロードマップを作成しています。また、最適運航支援システムの利用による燃費節減やゼロエミッション船と呼ばれる次世代燃料の研究を進めています。

取り組みの二つ目は、社会への発信です。気候変動への対応を当社が事業活動を行う上でのリスクあるいは機会としてとらえ、環境関連の情報として開示していくこととしています。また温室効果ガス排出量(スコープ1、スコープ2、スコープ3)などの環境データの信頼性向上のため第三者検証を受審し、ホームページ等を通じてステークホルダーの皆さまへも開示します。

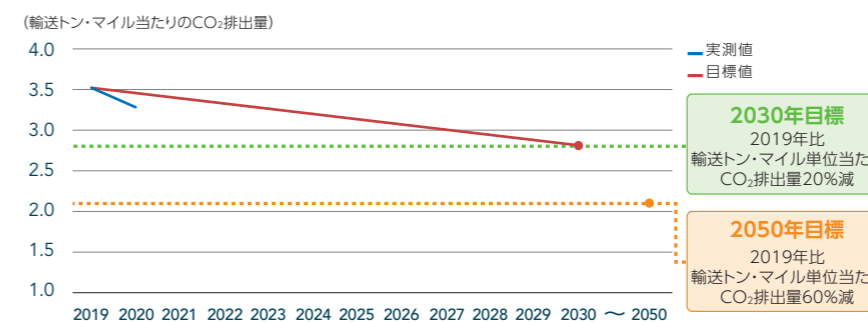
そして三つ目の取り組みである社内啓発と教育ですが、わかりやすく継続できることにしたいと考えています。社員が参加しやすい講座やイベント、eラーニングを企画できないか考えたり、社内掲示板、社内メールや社内報も活用しています。SDGsという言葉はよく見かけますが、それが私たちの仕事にどのようにつながっているのか、私も含めて十分に理解できていないと言えませんでしたので、社内掲示板や社内メールを利用した動画の配信をシリーズ化して行いました。

右ページの図は将来に向けての展望ですが、当社は2030年の輸送単位当たりのCO₂排出量を2019年比で20%削減する目標を立てています。減速運航や環境性能の高い船へのリプレイス、LNG燃料船の導入やバイオ燃料、アンモニア燃料といった燃料そのものの変換が徐々に進むことで目標は達成できると考えています。2050年には2019年比で60%削減するという目標を立てており、そしてその先のゼロエミッションに向けて国内外のネットワークや協議会に参加し、人的リソース、情報リソースを活用しながら取り組んでいます。

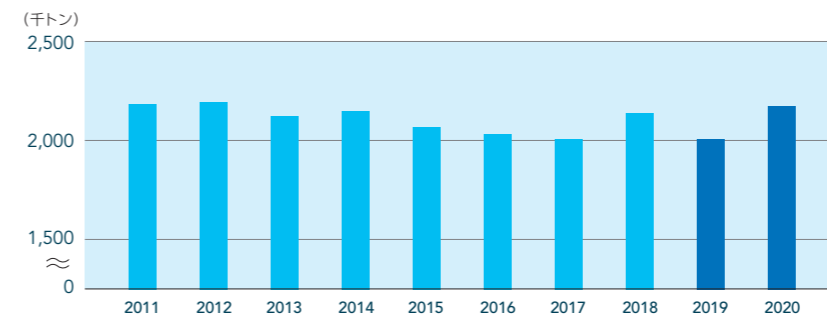
環境目標達成への展望 2030年、そして2050年へ



2030年中期目標達成状況(単体)



CO₂排出量(単体)



用語解説

- EEDI(Energy Efficiency Design Index)**
IMO(国際海事機関)による新造船への燃費性能規制。Phase0から段階的に強化され、2025年以降に建造契約が交わされる船舶にはPhase0に比べCO₂排出量削減率30%の向上を求めるPhase3が適用される。
- LNGと重油のDF船**
LNGと従来の重油の二元燃料(Dual Fuel)または重油を使用できる主機を搭載した船舶。
- Air Lubrication System(空気潤滑システム)**
船底に空気を送り込み気泡で船体を覆い、推進抵抗を低減させ燃費向上を図る技術。
- ローターセイル**
風力を利用した円筒形の推進補助装置。
- EEXI(Energy Efficiency Existing Ship Index)**
新造船に適用されるEEDIに対して、EEXIは就航船に対する燃費性能規制、2023年発効。
- CII(Carbon Intensity Indicator)**
IMOによる2023年発効の就航船に対する環境規制。船舶の燃費性能を格付けし、低評価となった船舶には燃費改善の措置を求める。
- グリーンアンモニア・グリーン水素**
製造時に再生可能エネルギーを使用しCO₂を排出しない方法で作られたアンモニアや水素。

環境方針

- 1 私たちは、世界の海を舞台に海上輸送サービスを提供する海運企業グループとして、全人類の共通財産である地球の環境保全に努め行動します。 取り組み例 3
- 2 私たちは、環境マネジメントシステムを構築し、継続的改善に努め、環境パフォーマンスの向上と汚染の予防に努めます。 取り組み例 P30-31
- 3 私たちは、船舶の運航および事務所内活動において適用される環境の法規制およびその他の要求事項を順守します。
- 4 私たちは、各部門において環境方針に適合した環境目的および環境目標を設定し、実施計画に従って目的および目標の達成に努めます。また環境目的と目標を確実に達成するために、定期的に達成度のレビューを行います。 取り組み例 P30-31
- 5 私たちは、環境教育・広報活動などにより、NSユニテッド海運グループのために働くすべての人が環境問題に対する意識を高め、本環境方針に基づき、行動するように努めます。 取り組み例 2
- 6 私たちは、私たちのサービス提供に必要な船舶、機器類、その他の製品および資材の環境負荷の低減およびライフサイクルの視点を考慮した調達に努めます。 取り組み例 1
- 7 私たちは、NSユニテッド海運グループ全体で、省エネルギー、省資源の推進を図るとともに、廃棄物の削減およびその適正な処分に努めます。
- 8 私たちは、環境方針および環境保全活動を必要に応じ公表します。

(2018年6月27日改訂)

NSユニテッド海運株式会社
代表取締役社長

谷水一雄

取り組み例 1 環境負荷の低減

Valemax(40万トン型鉱石専用船)竣工。本邦初のValemaxとして2019年に竣工したNSU CARAJASに次ぎ、2020年にはNSU TUBARAOとNSU BRAZILが竣工。燃費性能を改善する省エネダクトやバルブ、船体抵抗を減らすフィンを装備すると同時に、硫黄酸化物規制に適合するSOxスクラバーを搭載し環境負荷の低減につなげています。



NSU BRAZIL



既存船へのSOxスクラバー搭載



入渠時のプロペラ塗装

さらに以下のような施策も講じています。

- 運航船舶の燃費改善のため、燃料添加剤を使用
- 入渠時にプロペラ塗装を施工し推進性能を維持
- 一部の自社管理船に最適運航支援システムを試験導入
- 出力50%程度の減速運航を実施、一部船舶では、補助プロペラ予備を搭載し超減速運転を実施
- バラスト水管理条約に沿って、バラスト水処理装置を順次搭載、規則に従ったバラスト水管理を徹底
- 風力による低燃費技術の共同研究 (→13ページ)
- 船用アンモニア燃料の検討 (→13ページ)

取り組み例 2 環境教育

社内教育

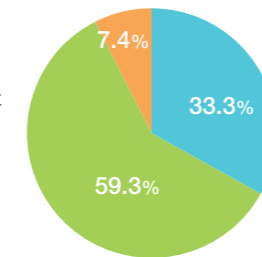
社内の環境に関する教育は、環境教育実施計画を策定し、海上職を含む新入社員研修・各グループミーティングで実施しています。新入社員研修では、環境方針を中心とした環境マネジメントシステムの説明、各グループでは、安全運航・環境保全推進委員会の議事、内部監査、会社審査の状況共有およびニアミスの周知などを行っています。

また、社員の環境意識向上を図るため、環境保全推進グループが中心となり2020年12月にはSDGsへの理解を深める動画を配信しました。

SDGsに関する動画視聴後のアンケート結果より

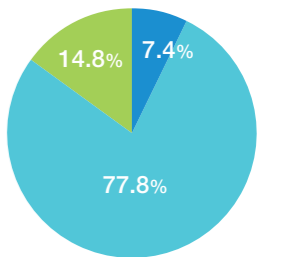
SDGsについて、どの程度知っていましたか？

- 内容を理解していた
- 17の目標を一通り知っていた
- SDGsという言葉、ロゴは知っていた
- 初めて聞いた



動画を視聴して、SDGsへの関心は高まりましたか？

- 非常に関心が高まった
- 関心が高まった
- あまり関心が高まらなかった
- 全く関心が高まらなかった



船員教育

当社の管理船に乗り組む船員に対し、座学研修はもとよりOJT(On the Job Training)として船上の教育訓練の計画を策定しています。計画には環境保全に関する項目も含まれており、管理船に対して配信している教育訓練に関する動画の中から、環境に関するものを視聴させています。陸上においては、乗船前研修やマンニング会社におけるセミナー(In-House Seminar)、また一部オンラインを利用して安全・効率運航や環境保護に対する船員の意識を醸成しています。In-House Seminarでは、MARPOL条約への対応として、船内廃棄物の管理、NOx・SOx排出規制強化への対策としてSOxスクラバー設備の構造や運用、燃料油の切り替え等について教育しています。また発生した事故のケーススタディと防止策などの周知に加え、サイバーセキュリティ対策の啓発も取り入れ、船員のレベルアップを図っています。

取り組み例 3 緊急対応演習

当社グループでは、海難事故を想定し、定期的に緊急対応演習を実施しています。当社では、毎年全社的な演習を行い、2年に1度は社外関係者(海事関係プレスや保険会社)も招き、模擬記者会見を含む大規模な内容としています。演習では、船舶からの油流出を伴う海難事故を想定することにより、万一の際に海洋汚染を最小限に止めるための手順を確認しています。

2020年11月に行われた大規模な演習では、当社が運航する撒積船が鉄鉱石を積載して航行中、漁船を回避するため浅瀬に接近して座礁、本船船底部にある油タンクが損傷し油が流出する事態を想定して実施。社長以下、関係部門の役職員が一部リモートで参加し、実際の事故と同様に社内に緊急対策本部を立ち上げ、船陸間、社外関係先とも連絡を取り合い、緊急時の対応を確認しました。演習後半には海事関係プレスの方々にご出席いただき、模擬記者会見を開催しました。

NSユニテッド内航海運(株)では、乗組員が新型コロナウイルスに感染したことを想定し、船内での隔離、医療機関への連絡、船内消毒、船員交代の手配など対処すべき項目を検討、今後の課題を抽出しました。

NSユニテッドタンカー(株)では、船内での火災を想定し、全運航船で演習を実施しました。本船は初動に重きを置いた事故対応と会社への状況報告を、会社はその対応と連絡すべき関係先の確認を行いました。



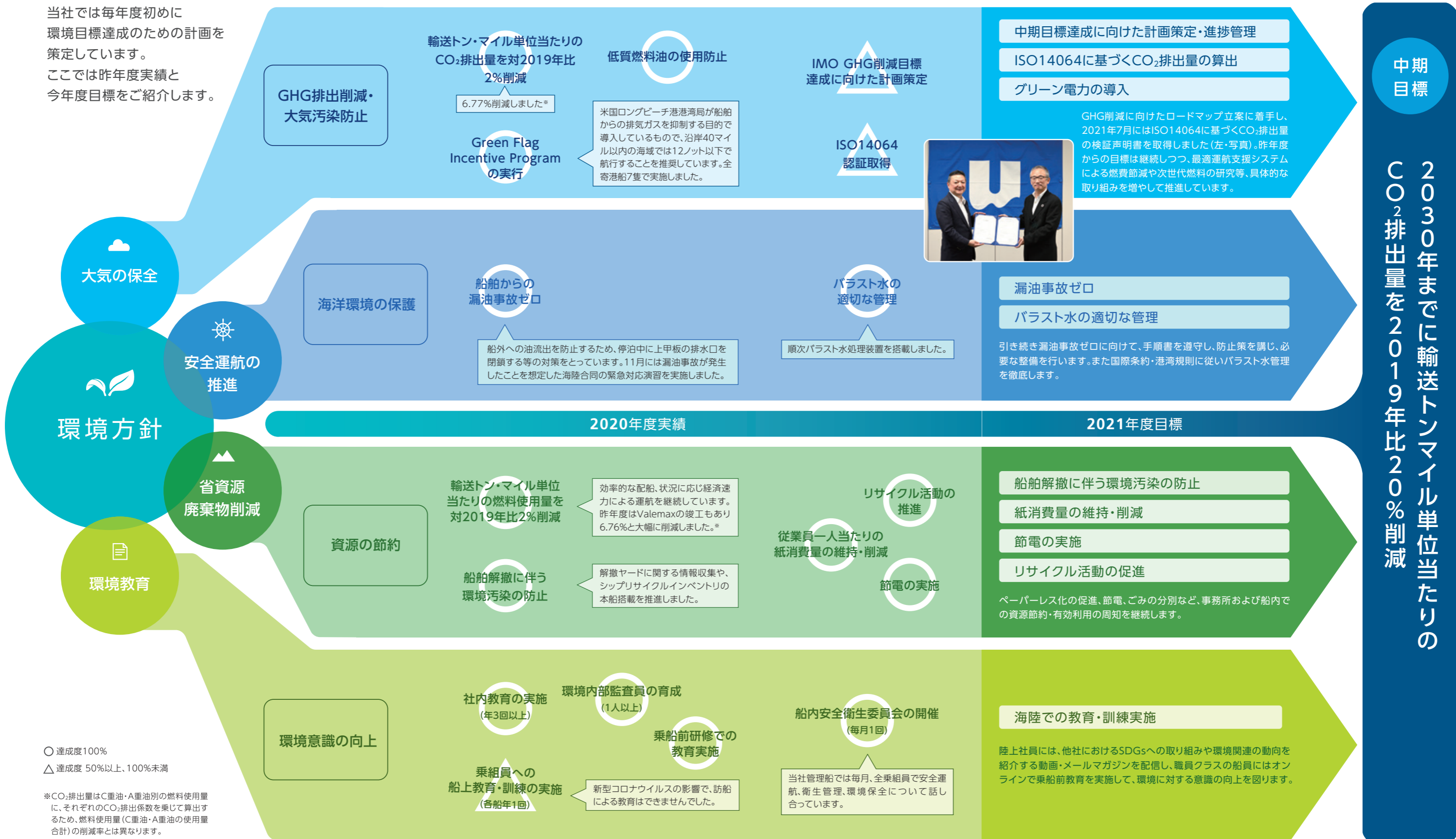
緊急対応演習

模擬記者会見

環境マネジメント実施計画

2020年度実績・2021年度目標の詳細は、当社ウェブサイト ESGページをご覧ください

当社では毎年度初めに環境目標達成のための計画を策定しています。ここでは昨年度実績と今年度目標をご紹介します。



○ 達成度100%
△ 達成度 50%以上、100%未満

※CO₂排出量はC重油・A重油別の燃料使用量に、それぞれのCO₂排出係数を乗じて算出するため、燃料使用量(C重油・A重油の使用量合計)の削減率とは異なります。

中期目標

2030年までに輸送トンマイル単当たりのCO₂排出量を2019年比20%削減

ステークホルダーとのエンゲージメント

私たちNSユニテッド海運グループのビジネスは、多くのステークホルダーに支えられています。今後も皆さまとの密接なコミュニケーションを通じて、企業価値の向上に取り組んでまいります。

株主・投資家

透明性、公平性、継続性の確保を基本として、適時・的確に株主・投資家の皆さまに経営・財務情報を開示しています。国内外の機関投資家さま向けには、依頼に応じて可能な限り個別に対話の機会を設け、IR担当役員を中心に経営状況の説明に当たっています。また株主の皆さまへの利益還元を経営上重要な施策として位置づけ、継続的に安定配当を行うことを基本方針としています。



具体的な活動

- 株主総会
- IR取材
- 各種媒体において以下の情報を発信
 - 適時開示資料(決算短信等)
 - 統合報告書
 - 有価証券報告書・四半期報告書
 - コーポレート・ガバナンス報告書
 - 株主総会関連資料
 - 事業の報告書

社員・船員(家族)

「人を育て活かす」ことを経営理念の一つに掲げ、一人一人の多様性を尊重できる企業風土の醸成に努めています。働く喜びを実感しながら最大限の能力を発揮できる、活力あふれる職場づくりを実現するため、人事制度の整備や働き方改革に向けた取り組みをより一層推し進めていきます。



具体的な活動

- 人事制度
- 研修制度
- 働き方改革に向けた諸施策
- 社員意識調査アンケート
- 健康診断、メンタルヘルスチェック



海事官庁・規制当局 その他の組織

各国・地域の法律を順守し、各種の国際規範、文化、慣習を尊重して事業を行っています。また当社グループでは、政府による社会変革と物流脱炭素化を同時に実現する先進技術導入促進事業に参画するなど、環境保全の取り組みにおいても行政と連携しています。

具体的な活動

- 本船運航に関わる条約・規則の順守
- 安全に関する情報提供
- LNG燃料システム等導入促進事業への参画

顧客・取引先

国内外の営業拠点で長年培ってきた知見を駆使して世界中のお客様からの輸送ニーズに応え、総合力と専門性を兼ね備えた船会社としての信用を築き上げてきました。今後もお客さまとのコミュニケーションを深化させるとともに、取引先の皆さまとのパートナーシップをより強固に、顧客満足度の向上に努めてまいります。



具体的な活動

- 顧客との面談
- 顧客・取引先による安全協議会への参画
- 荷役現場への監督派遣
- 低炭素・脱炭素化に向けた共同研究

地域社会・地球環境

私たちはさまざまな物資の輸送を通じて世界中の国々や地域を結び、社会の発展に貢献する使命を担っています。さらに持続可能な社会の実現に向けて、自ら安全運航と環境保全に強く関与することにより、より高いレベルで社会そして地球規模での要請に応えてまいります。

具体的な活動

- 安全運航・環境保全への取り組み
- 地域貢献活動(被災地支援など)

従業員とともに

当社グループでは、多様な個性を活かすとともに、人材へ積極的に投資することにより、事業環境の変化に対応できる人材を育成し、持続可能な社会の実現に貢献することが重要であると考えています。人材育成に向けた従来の取り組みに加え、人事制度の整備や働き方改革への施策を通じ、働きがいのある会社、活力に満ちた組織づくりを目指してまいります。

雇用の基本方針

当社は事務系・技術系従業員ともに基本的に長期雇用を前提として、男女雇用機会均等法の精神に則り、能力と適性を基準に採用し、当社の研修体系の中で育成しています。

近年は中途採用にも力を入れており、多様な文化や経験をもつ人材を積極的に採用することにより組織の柔軟性を高め、社内の活性化を図っています。

全従業員数に占める女性の比率は緩やかながら上昇傾向にあります。現時点では管理職に就く女性はいませんが、直近3年間の新卒総合職採用人数のうち女性の比率は4割を占めています。女性に負担の掛かりやすいライフイベントに際して、就業継続しやすい環境づくりは重要な課題であり、IT技術の活用による業務効率化、情報共有の円滑化などさまざまな有効手段を組み合わせることで対処していきます。

外国人乗組員については、職員・部員の各種教育訓練を充実させ、昇格支援システムによって幹部職員の内部育成に努め、長期在籍者を優遇する等、当社グループ管理船への定着率向上を図っています。さらに優秀な人材を発掘・育成すべく奨学金制度を設けています。

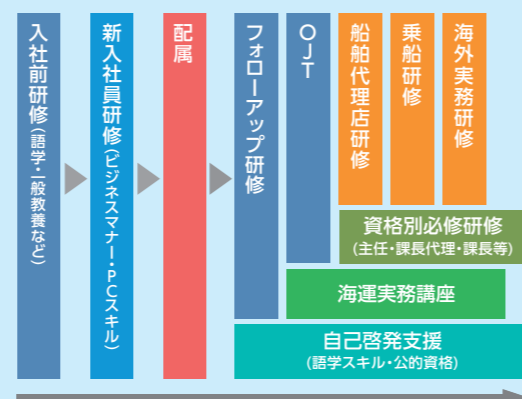
定年制度については、60歳定年を導入していますが、60歳の定年を迎えた従業員を1年間の有期契約で最長65歳まで再雇用する「定年再雇用制度」を設けています。今後も社会の要請でもある雇用延長について検討していきます。

定年制度については、60歳定年を導入していますが、60歳の定年を迎えた従業員を1年間の有期契約で最長65歳まで再雇用する「定年再雇用制度」を設けています。今後も社会の要請でもある雇用延長について検討していきます。

人材育成

当社は「人を育て活かす」ことを経営理念の一つとして掲げています。具体的には、従業員一人一人が外航海運業のプロフェッショナルに育つよう、日々の業務遂行を通じて行うOJT(On the Job Training)を軸として、新入社員研修、海運実務講座、船舶代理店研修、乗船研修、海外実務研修、階層別研修、役職研修など、階層や必要に応じ、さまざまな研修の機会を提供しています。

技術職は入社後3~4年間の海上勤務の後、3~5年間隔で陸上職、海上職の転籍を繰り返すことにより、海上職の経験と陸上勤務での管理業務経験を通して、主体性と幅広い視野を持った海技者を育成しています。外国人船員には、採用地と東京における乗船前研修や座学研修・上級海技資格の取得援助・OJTなどの昇格支援システム・技能向上訓練などを用意しています。



人事制度

当社では、本人の能力・意欲・業績などの考課結果を進級・昇格に適正に反映する人事制度を2001年度から導入し、社員の現状把握と将来に向けた能力開発および公正な処遇を主眼としてきました。現在は中期経営計画の重点戦略にも掲げる「多様な人材の確保と育成」の実現に向けて、効率的な人事活用に資する人事制度改革を検討しています。

新型コロナウイルス感染症への対応

当社では感染症対策の一環として、2020年3月より出勤率を3~5割程度に抑える体制を維持しています。また事務所の執務スペースにパーティションを設置するほか、書類の電子化促進やパソコンを全従業員に配布し在宅勤務を推進するなどハード、ソフトの両面で従業員の安全の確保につなげています。

海上従業員については各国の水際対策による入国制限の強化や、航空便の運休・減便などの影響により、特に昨年は船員交代が進まず長期乗船が常態化する時期もありました。現在では、通常の航路を外れて船員がフィリピンやベトナムなど自国で下船できるよう関係者の皆さまのご協力を得ながら交代を進めています。極端な長期乗船者は減るなど一時期よりは状況が改善していますが、完全に解消されるまでにはまだ時間を要するため、引き続き状況を注視し最大限のサポートを行います。

働き方改革の推進

ダイバーシティ&インクルージョンの実現には、全社的な意識改革や多様な働き方の実践が不可欠です。

当社では次のような取り組みを通じて従業員個々の能力と個性を最大限発揮できる働きやすい企業風土の醸成に努め、生産性のさらなる向上を目指してまいります。

フレックスタイム制度、在宅勤務制度

2020年8月よりフレックスタイム制度(コアタイム:平日11~15時)を導入しました。従業員のワークライフバランスを推進すると同時に、通勤によるストレスを緩和させることで業務の効率化につなげ、働き方改革の柱となる長時間労働の改善を目指しています。また新型コロナウイルスの感染拡大への緊急対応として実施していた在宅勤務を2020年10月には正式に制度として導入し、最大週2回までの在宅勤務を可能としました。



秘書・人事チーム
課長代理
むしや ようすけ
武者 洋祐

従来は9時15分~17時15分を所定労働時間としていましたが、フレックスタイム制度や在宅勤務の制度化により、従業員がライフスタイルにあわせて柔軟に選択できるようになりました。結果として、2021年第1四半期の法定外労働時間は前年同期比で18.4%も短縮されています。

有給休暇取得、福利厚生

2019年に義務化された年5日の年次有給休暇も、社内でも従業員が仕事と生活の調和をとり充実した日々を送れるよう、一例として、勤続年数と年齢により条件を満たす社員は、自己啓発休暇を取得することができ、あわせて会社より補助金を都度支給しています。さらに独身寮(首都圏に2カ所)・社宅・財形貯蓄制度・住宅ローン利子補給制度・各種福利厚生サービスに加え、社員の親睦と、スポーツを含む文化活動のための文化班活動には補助金が支給されています。2008年4月からは次世代育成支援一時金制度も導入しています。

DX推進

デジタル技術を活用することで業務効率化や生産性向上を達成するため、2020年10月にDX推進委員会を設立しました。委員会が中心となり活動を全社に浸透させることにより、職場環境の大きな変化に対応するとともに、顧客や社会のニーズに沿ってさらなる競争力強化を図ります。

育児・介護支援

産前産後休暇や出産休暇中の待遇など母性保護をはじめ、育児休業や短時間勤務などの育児サポートに関しては、法定を上回る制度を備えることにより従業員が就業継続しやすい環境を整えています。さらに介護休業、介護のための短時間勤務も法定を上回る制度を備える等、老若男女問わず就業継続しやすい環境を整えています。



保船チーム
主任
みやもと たくや
宮本 拓弥

育休を取得することで産後の妻のサポートだけでなく、家族とのコミュニケーションが増えたり父親としての自覚が明確になったり、育休後も育児の大変さを理解する良い機会になりました。休暇中には会社や上司、同僚が業務面をしっかりサポートしてくれたので安心でした。



外国人船員の声



NSU PRIDE
Captain

ダン チー タン
Dang Chi Thanh

物流を支えるエッセンシャルワーカーとして

It's very difficult and expensive to conduct crew change under COVID-19 pandemic. Some crew members were obsessed by the risk of infection on board especially after calling at a port, others were worried about their family, if something was wrong in their home town.

Under these circumstances, with the cooperation of customers, we conducted crew change in Nha Trang, Vietnam. These made all crew happy because they could go back to home country during their contract.

We still take into account the risk to be infected during domestic transportation and staying in hotel before joining vessel. As the Master, I think the most important thing is that we all understand there might be many crew members, many senior officers to be replaced in one time, so it could affect the safe operation on board the vessel.

We believe that the pandemic would come to the end soon, then shipping industry will become peaceful again.

(2021年3月に寄稿)

現在も当社船員は、船内へウイルスを持ち込まないよう乗船前隔離、PCR検査、接触を避けた移動手段の利用など予防対策を徹底し、安全かつ安定した輸送サービスを提供し続けています。同時に船員を配乗する側でも、多くの課題に柔軟に対処し船員の安全・健康の確保に努めています。

世界的にCOVID-19がまん延する中での船員交代は難しくコストもかかります。乗組員の中には、特に港に寄港した後船内感染のリスクに悩まされたり、故郷の家族を心配したりする人もいます。こうした環境の中、お客さまの協力を得て本船がベトナムのチャチャン港で船員交代を行った際には、雇用契約期間内に帰国できることを全乗組員が喜びました。乗船前の移動やホテル滞在中の感染リスクには引き続き注意しています。一度に多数の乗組員が交代することが、安全運航に影響を及ぼす可能性があるということを、運航に携わるものすべてが認識しておくことが重要と考えます。パンデミックはまもなく終息し、海運業界が落ち着きを取り戻すことを信じています。



全管理船において、乗船まで防護服を着用、舷門では検温と消毒を徹底しています

配乗担当から一言



船員チーム
監督

ジョナサン ツママオ
Jonathan A. Tumamao

With so many unexpected events taking place due to present COVID-19 pandemic, there is always something going wrong in last minute with the on-signers. We have a case on-signers, twice PCR test in Vietnam negative, antigen test on arrival Japan negative, first PCR test in Japan negative. Then second PCR test in Japanese quarantine positive. In this case we canceled crew change then joining crews were sent back to their home country, unexpected things might happen in a different scenarios.

Now I need more advanced method of planning, more sense of wisdom and lots of patience to deal with things with my coworkers so that I can fulfill my everyday task like the way it should be, I am also thinking my purpose on how I may contribute even in a very small ways to overcome this pandemic crisis.

(2021年6月に寄稿)

コロナ禍では、予想できないことがよく起こります。船員交代においても直前に問題が発生することは珍しくありません。乗船予定の船員が、ベトナムでの2回のPCR検査、日本到着時の抗原検査に加え1度目のPCR検査も全て陰性、その後、日本で隔離中に受けた2度目のPCR検査で陽性と診断されたケースもありました。このときは交代を見送り帰国させましたが、他にも予想できない事態は起こるでしょう。私に求められているのは、より先を見据えた方法で計画を立て、豊富な知恵と忍耐をもって同僚とともに日々の業務をなすべきようにやり遂げることです。わずかでも自分がどのように貢献できるかを考え、この危機を乗り越えたいと思います。

女性船員の声



右が筆者

多様な働き方の一例として

SAKURA BRIGHT
二等航海士

山田 ちひろ

「練習船の女性士官が格好良かったから」という、なんとも単純な理由で飛び込んだ海運の世界ですが、あっという間に4隻目の乗船となりました。今年4月より初めて二等航海士として乗船し、航海計器の保守・点検、航海計画の立案を主な業務として日々船務に努めています。本船は竣工から1年足らずと新しく、船橋の海図や水路書誌に関しては最新の管理システムを導入するなど、ここ数年の技術の進化を感じます。そのような職務環境の変化にも柔軟に対応していける二等航海士となるべく勉強の毎日です。

日々の職務をこなす上では、本船をより良くするためにすべきこと、上官のような広い視野を持つことを常に意識しています。二等航海士として初めて出入港作業を終えたときや、積み地で貨物を積み終えたときなど、三等航海士時代より重い責任を感じるとともに、職務をやり終えたときの達成感は絶大です。

これまでの乗船では、4隻ともフィリピン人の乗組員と職務を共にしてきました。彼らは陽気で接しやすく、コミュニケーションで苦労することはありませんが、常に意識するのは、経験豊富な彼らから技術や知識を吸収すると同時に、自分は彼らの「上官」であるということ。彼らに「女の子」として見られると、信用も信頼もあいまいなものになってしまいます。また船を動かす

のは結局人間であり、乗組員との密な連携が船の安全な運航を実現させるということ。職務・命を共にする大事な仲間である彼らと、なんでも言い合える良いコミュニケーションと距離を築いていくことを心がけています。

私生活では昨年入籍し、海上では航海士、陸上では主婦として家庭を支えています。家族や両親の良き理解の下、この仕事を続けられていることには感謝しかありません。ただ今後のキャリアプランに関して不安がないとは言えません。いざ出産というイベントとなると、やはり男性にはない制約もありますが、家族・会社とよく話し合い、仕事と子育てを両立していきたいと思っています。

当社の海上職員は、数年の海上勤務後に陸上での勤務へと移行するのが通例であり、私もいずれ本社に勤める日がくるでしょう。その日までは、まだまだ船での仕事・勉強を続けます。近い将来、後輩の女性職員と一緒に船で働ける日を楽しみにしています。



パラスタック内検中

船橋で乗組員とミーティング

船長から一言



SAKURA BRIGHT
船長

おりた のりとし
織田 憲俊

私の長年の船員生活の中で初めて、本船で女性船員を迎えました。「乗組員は、職位によって区別はするが、年齢・国籍・性別によって差別はするな」と乗船中はいつも心に留めていますが、入社時から乗り合わせた歴代キャプテンの教えを、当時の状況と共に振り返るいい機会となっています。全ての乗組員ともこの基本を共有しています。

山田さんは二等航海士としては初乗船とのことですが、一等航海士や周りの乗組員からアドバイスを受けながら、本人のやる気も相まって勉強しながら日々成長していると感じています。我々とは違った視点での物事の捉え方、考え方には時々ハッとさせられることもあり、良い意味での刺激を船内に与えてくれています。今後も、ハキハキ・テキパキとしている性格を生かして活躍してほしいです。

安全運航の確保

最大の使命 より確かな安全を求めて

安全は輸送サービスの根幹を成す。当社は合併後の10年間で船隊規模の拡充を図るとともに、安全運航と環境保全の維持・向上に注力し、停船率の低下など一定の成果を上げてきました。

しかしながら昨年ブラジルで大型鉱石専用船の事故が発生し、その影響は物理的なものにとどまらず、これまで築きあげた当社サービスへの信用を一瞬で失いかねないことを再認識いたしました。

私どもはこれを真摯に受け止め、事故分析により判明した原因から、当社管理船に不足している訓練や教育と、アセスメントなど運航手順を見直し、再発防止計画を策定し実行に移しました。

今後とも海陸一丸となって無事故の継続はもとより、環境の変化に即した安全管理の手法を確立することにより、これまで以上にステークホルダーの皆さまから信頼されるサービスを提供できるよう努めてまいります。

安全運航を支える取り組み

BRM訓練の改善

昨年の大型鉱石専用船の着岸操船時の事故を受け、再発防止策の一環として新たなシミュレーター操船訓練を開始しました。外航大型貨物船の離着岸作業は通常、各港の水先案内人が本船に乗り込み、タグボートを用いて行いますが、新たな訓練では主に水先案内人乗船時の航行安全性を向上させることを目的とし、当社船長・航海士にも離着岸時の操船方法・安全基準を再確認させることにしました。

訓練では、まず座学で最新の操船理論やタグボート使用方法を学び、その上でシミュレーターを使って実践的な操船訓練を行うことにより安全基準を体感的にも確認します。自らの安全基準が確立したところで、最後に操船シミュレーター内に水先案内人役と、訓練受講者である船長、航海士、操舵手を配した実際の着岸作業時の船橋内を再現し、水先案内人役には意図的に危険

な操船をしてもらいます。受講者に危険ポイントを察知させさらに回避行動を取らせることにより、水先案内人へのチャレンジ姿勢を習得し、実際の船舶乗船時の安全航行につなげたいと考えています。



水先案内人がいる状態でのBRM(Bridge Resource Management)

安全キャンペーンで養うチーム力

当社グループ各社では、毎年安全キャンペーンを展開し安全意識の向上に努めています。

当社では2010年より社長以下役員が管理船を訪船し、海陸一体となり継続的に安全意識の高揚を図っています。2020年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響により、管理船への罹患防止のため訪船によるキャンペーンに代えて、社長および船舶管理部門管掌役員のビデオメッセージを送付しました。

メインスローガン「BORDERLESS COMMUNICATION for SAFETY」に加え、「Always “CHECK! CONFIRM! REPORT!” with you」をサブスローガンに、チームマネジメントの重要性を主眼におき、全管理船乗組員だけでなく、海外のマンニング会社にもメッセージを届けました。また年始からは「安全キャン

ペーンII」として、船長・機関長および職員クラスを対象として、オンラインミーティングによりチームマネジメントの重要性について直接意見交換をする場も設けました。

どんなにデジタル化・機械化された世の中になろうとも、船の運航は人間が司る世界であり、乗組員全員の力の結集で初めて動くものです。分け隔てないコミュニケーションと多くの目による「CHECK, CONFIRM, REPORT」の繰り返し事故の芽を摘みとります。キャンペーンを通し、さまざまな場面におけるチーム力の向上を目指してまいります。



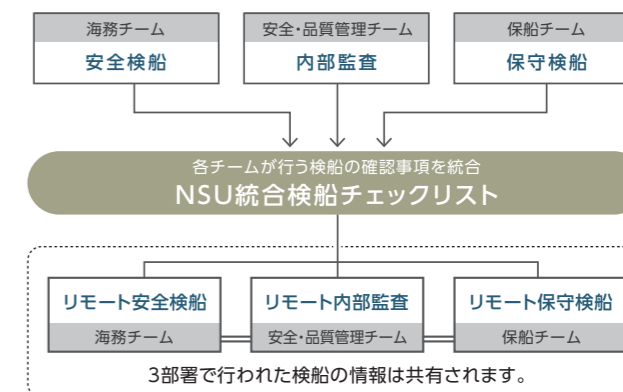
社長メッセージに耳を傾ける乗組員

リモート検船をシステム化

当社における管理船への検船は、安全・品質管理チームによる内部監査、海務チームによる安全検船、保船チームによる保守検船があります。しかしながら2020年度は新型コロナウイルス感染拡大防止のため、各監督が訪船する実検船に代え、メールによるリモート検船をシステム化し正式に導入しました。

リモート検船では、各チームの監査・検船チェックリストを統合した379件の項目から構成される「NSU統合検船チェックリスト」を全ての監査・検船において使用することで、業務の効率化や情報の共有体制を確立しています。管理船においては、このチェックリストに従い船長以下乗組員が自らチェックするので、要求事項が本船側で把握しやすいというメリットがあります。その一方乗組員と直接対話をしながらの検船ではないので、不安材料の把握が難しく、乗組員と陸上の担当監督間で情報共有不足も起こり得るので、リモート検船にはなるべく時間をかけるようにしています(開始から終了まで約1ヵ月かけています)。

管理船にとっては、煩雑な作業が増えて忙しくなっている状況はありますが、各船とても積極的に取り組んでおり、安全意識の向上につながっています。



コーポレート・ガバナンス

1 コーポレート・ガバナンス

当社は、「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する」という企業理念の下、株主や取引先をはじめとする全てのステークホルダーの負託と信頼に応えて、当社グループの健全で持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を図っています。そのため当社は、当社グループの事業に適したコーポレート・ガバナンスの仕組みを整え、経営の効率性・健全性・透明性等の観点から不断の点検を行い改善しています。

基本的な考え方

当社事業・経営に精通した取締役を中心とする取締役会が、経営の基本方針にとどまらず重要な業務の執行についても決定を行うとともに、強い権限を有する監査役が取締役会にも出席し、独立した立場から取締役等の職務執行を監査する体制が、経営の効率性と健全性を確保し有効であると判断し、監査役会設置会社を採用しています。

監査役会は、各分野における豊富な経験や高い識見を有する監査役が、当社の会計監査人（監査法人）、内部監査部門およびグループ会社監査役とも適切に連携し、取締役や執行役員等の職務の執行状況や会社の財産の状況等を日々監査しています。

さらに、取締役会における多様な視点からの意思決定と経営の監督機能の充実を図るため、企業経営等に関する豊富な

経験や高い識見を有する複数の社外取締役を置いています。

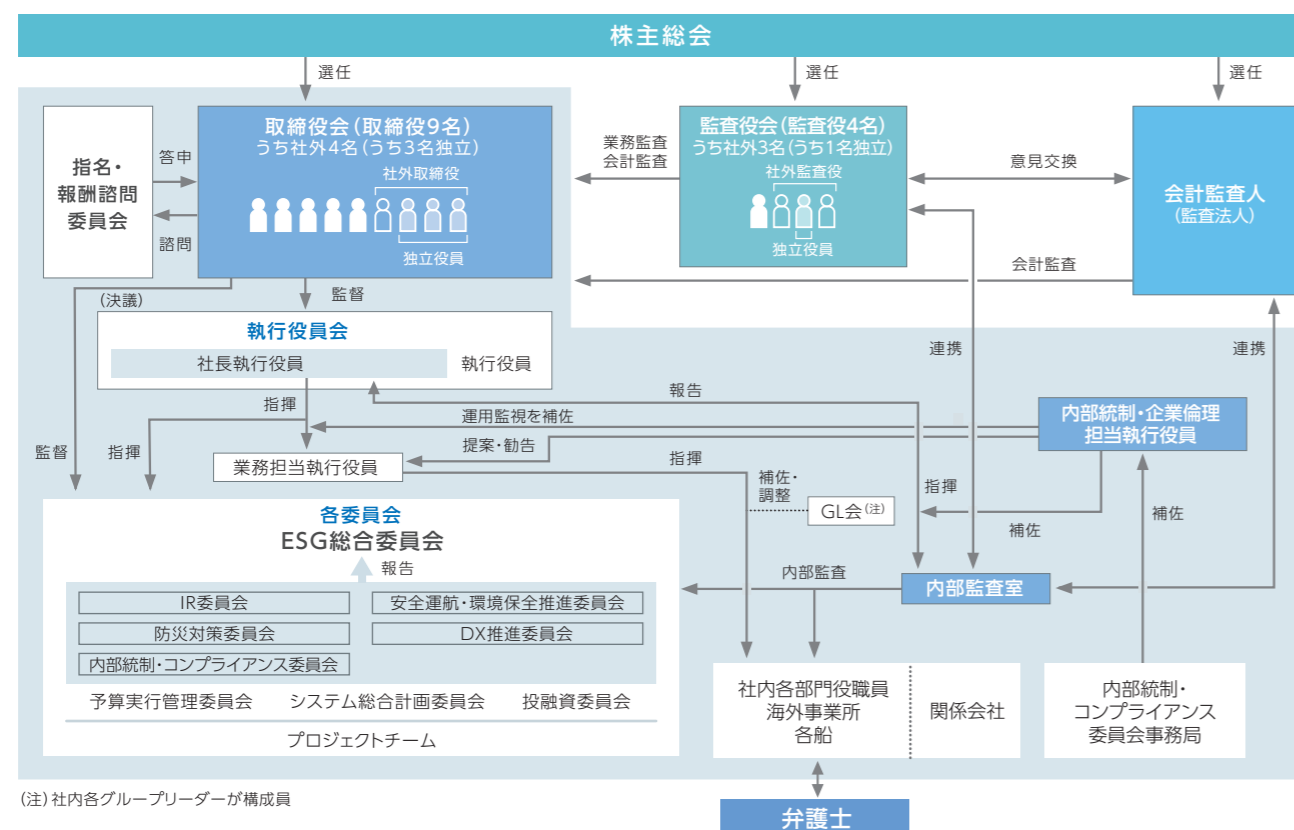
当社は、経営の透明性を高め、各ステークホルダーに当社グループの経営状況を正しく理解していただけるよう、法令や金融商品取引所のルールに基づく情報開示にとどまらず、財務・非財務情報を適切な時期に、わかりやすく、正確に開示することを心がけています。

コーポレート・ガバナンス体制

当社は取締役会設置会社であり、取締役会は、4名の社外取締役を含む取締役9名（2021年6月28日現在）で構成し、経営効率の維持・向上を図っています。また、経営環境の変化への適切かつ的確な対応を図るため、2007年6月に執行役員制度を導入しました。さらに当社は、監査役会設置会社であり、監査役は4名のうち3名が社外監査役です（2021年6月28日現在）。監査役は取締役会・執行役員会のほかESG総合委員会など各種委員会に出席し、業務執行状況と会計（計算書類）の監査を適時・適切に実施しています。取締役のうち3名と監査役のうち1名をそれぞれ独立役員として指名し、経営監視機能の客観性および中立性を確保しています。

さらに、金融庁と東京証券取引所が策定した「コーポレートガバナンス・コード」に則り、当社および当社グループ各社において統制の体制を整備し、必要に応じて諸規程の見

コーポレート・ガバナンス模式図（2021年6月28日現在）



(注) 社内各グループリーダーが構成員

直しを行い、コーポレート・ガバナンスのさらなる充実を図っています。

●取締役会

取締役会は、当社の中核的な意思決定機関として、当社グループの経営に関わる基本方針と最重要案件の審議・決議を行っており、法令・定款に定められた事項および取締役会付議基準で定められた経営上の重要事項に関する意思決定機関、および業務執行状況を監督する機関として、原則として毎月1回開催しています。

議長である代表取締役社長を含む社内取締役5名（内、執行役員兼務5名）および社外取締役4名（内、東京証券取引所が定める独立役員として同取引所に届け出ている社外取締役3名）で構成しており、独立社外取締役が全体の3分の1を占めています。

●執行役員会

執行役員会は、取締役会が決定した基本方針に基づき、業務執行および経営管理に関する重要事項の協議・決定や取締役会付議事項の事前協議を行う機関として、原則として毎週開催しています。構成員は取締役会において選任された、議長である社長執行役員を含む執行役員12名で構成しています。

●監査役会

当社の監査役会は、社内監査役1名、社外監査役3名の合計4名で構成され、法令に定める権限を行使するほか、監査役会を組織し監査基準を定め、取締役、執行役員および従業員の業務執行の適法性・相当性について適正な監査を行います。具体的には、上述の取締役会、執行役員会のほか、ESG総合委員会、内部統制・コンプライアンス委員会、安全運航・環境保全推進委員会および予算実行管理委員会等重要な会議および委員会へ出席し、経営課題、業務実態の把握に努めるとともに、法令および定款に違反する行為を未然に防止する等、的確な監査を実施しています。

●ESG総合委員会

当社は2020年に策定した中期経営計画「FORWARD 2030～Driving U forward over the next decade～」において、2030年に向けて収益性と社会性を兼ね備えた会社を目指すという目標を掲げ、その実現に当たってはESGの取り組みを企業の持続性を支える基盤ととらえています。

その一環として2020年10月に従来のCSR委員会をESG総合委員会に改組してガバナンス体制の強化を図りました。ESG総合委員会は、委員長である社長執行役員と取締役執行役員、常務執行役員の計7名および、主要グループ会社であるNSユナイテッド内航海運（株）代表取締役社長、NSユナイテッドタンカー（株）代表取締役社長をもって構成しており、ESGの取組方針を協議・決定し、傘下にある社内関係各委員会（内部統制・コンプライアンス委員会、安全運航・環境保全推進委員会、IR委員会、防災対策委員会、DX（デジタルトランスフォーメー

ション）推進委員会）へ方向性を指示するほか、本レポート（当社グループ統合報告書）の編集についての承認を行っています。

また、傘下に新設したDX推進委員会は、オフィスと船上での先端情報技術の導入と活用、業務改善から働き方、さらに人事・評価制度までを視野に入れて、社員のエンゲージメント向上と社内のトランスフォーメーションを目標に取り組んでおります。

今後会社として重要になるのは取締役会によるESGへのコミットであるとの認識の下、ESG総合委員会は取締役会の監督の下でその推進役を果たしてまいります。

●指名・報酬諮問委員会

取締役の指名、報酬に係る取締役会の機能の独立性・客観性と説明責任を強化することを目的として、取締役会の下にその諮問機関として、指名・報酬諮問委員会を設置しています。代表取締役社長を含む5名の取締役によって構成され、うち過半数は独立社外取締役が占めており、また議長は独立社外取締役が務めています。なお、委員は代表取締役社長が選定します。

●取締役会の実効性評価の結果概要

当社では、2020年度においても、全ての取締役および監査役を対象とした取締役会の実効性評価のためのアンケート調査を実施し、結果を取締役会で共有しました。その結果、当社の取締役会は、取締役会の構成・役割・運営をはじめ全体としておおむね実効性が確保されていることを確認いたしました。

当該アンケートでは、2020年度は社外取締役の多様性が増し、多角的な視点から議論がされるようになってきているとの評価がある一方、経営環境が目まぐるしく変貌を遂げ、経営の舵取りを絶え間なく議論する必要がある中、今年度はコロナ禍の影響からそれが十分であったとは言えず、今後は取締役会で知恵を出し合う機会をさらに確保する必要があるとの意見もありました。

今後も認識された課題の改善に継続的に取り組むことにより、取締役会の実効性のさらなる向上に努めてまいります。

●役員報酬について

①報酬決定の方針

(a) 報酬等の基本構成について

当社の取締役の報酬は、企業価値向上に向けて健全なインセンティブとして十分に機能するよう、経営戦略との整合性を確保した報酬体系としています。具体的には、固定報酬のほか、単年度の当社業績を反映した業績連動型賞与（役員賞与）、そして中長期的な企業価値の向上を反映した業績連動型株式購入報酬により構成されます。なお、役員賞与と株式購入報酬とを合わせた業績連動型報酬の報酬総額に占める割合は、最大で3分の1程度となるよう設計しています。

コーポレート・ガバナンス

(b) 固定報酬について

固定報酬は、海運業界において求められる能力および責任に見合った水準を勘案して、世間水準との整合性や従業員との報酬格差にも留意の上、役位に応じて定められた基準額を月次の額として現金で支払います。

(c) 業績連動型役員賞与について

収益力の維持向上のためのインセンティブを付与するべく、配当政策および従業員への一定以上の臨時手当(賞与)支給を前提に、短期業績連動報酬として毎期の1株当たり配当額に連動する賞与を現金で支給しています。

(d) 株式購入報酬について

中長期的業績連動報酬として、中期経営計画の達成度や企業価値(株式価値)の向上に連動する株式購入報酬を支給しています。具体的には、営業利益や自己資本利益率(ROE)といった中期経営計画の目標値に対する達成度のほか、当社株価(時価総額)や安全運航実績を反映した総合的評価に基づいて株式購入報酬を支給しています。株主との利害共有強化を兼ねたものであり、取締役は、支給された株式購入報酬相当額を役員持株会に拠出し、持株会を通じて株式を購入しています。また中期経営計画を新たに策定した際には算定方法を見直すこととします。

取締役	固定報酬総額(うち社外取締役)	155百万円(28百万円)	8名(3名)
	業績連動報酬総額	22百万円	5名
監査役	固定報酬総額(うち社外監査役)	62百万円(40百万円)	4名(3名)

(注)上記には、2020年6月25日開催の第94回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役1名の支給額を含んでいます。

(e) 社外取締役および監査役の報酬について

社外取締役および監査役については、業務執行から独立した立場から当社および当社グループ全体の経営に対して監査・助言を行う役割を担うことを考慮し、基本報酬のみを支払うこととしています。社外取締役の報酬は、取締役会の決議に基づいて定めることとし、監査役の報酬は監査役の協議により定められています。

②報酬決定の手続き

当社の取締役の報酬等については、代表取締役社長を含む5名の取締役で構成(内、社外取締役が過半数)される指名・報酬諮問委員会の答申および助言を踏まえ、取締役会で決議しています。

指名・報酬諮問委員会は、取締役会の諮問機関として、固定報酬が役位に応じて適切に決定されているか、業績連動型報酬が会社の業績評価を適切に反映しているか等、算出された役員報酬の妥当性の検討を行い、取締役会に答申を行っています。

一方取締役会は、当該事業年度の取締役の個人別の報酬について、指名・報酬諮問委員会の答申に基づいて、その決定方法および内容が取締役会で決議された決定方針と整合していることを確認して報酬額を決定しています。

的に、2016年8月に投融資委員会を設立しています。

個人情報の適正管理

当社は、従来より個人情報保護の観点から従業員などの個人を識別できる情報を適切に管理し、目的の範囲内でのみ使用し、法令に定める場合またはあらかじめ本人の同意を得た場合を除いて第三者に提供しない方針を採っています。

改正個人情報保護法の施行に伴い、社内規程である「個人情報適正管理規程」を全面改定してグループ会社にも周知し、適正管理に努めています。

また、マイナンバー制度に対しては、2016年1月に「特定個人情報取扱規程」を制定し、現在の対応しています。

事業継続計画(Business Continuity Plan:BCP)

大規模災害発生時に社員と家族を守り、非常時にも確実にお客さまに海上サービスをお届けするという社会的責務を果たすためのBCPを策定しています。

2020年度は昨年から続く新型コロナウイルスの蔓延に

よるコロナ禍の影響長期化懸念に伴い従業員全員にモバイルPCを配付して在宅でも業務を行える体制を整えました。

なお、当社の主要なシステムはデータセンターに設置しており、大規模災害発生時に万が一本社機能が停止した場合でも在宅にて業務が行える体制となっています。近年の企業に対するサイバー攻撃に対しても、定期的に最新のセキュリティ機器・ソフトウェアに更新しておりサイバーセキュリティの強化に努めています。

3 コンプライアンスの浸透・推進

コンプライアンス推進体制

ステークホルダーの皆さまとの信頼関係を維持していくことが、社会と共存する企業として持続的に発展していくための基本になるとの認識から、「グループ企業理念」を策定し、これを具体的に実現するための「企業行動規範」を定めています。さらに、コンプライアンスの充実を図るために、社長執行役員を委員長とする内部統制・コンプライアンス委員会が、全役員・社員が法令・社内規程・社会倫理規範を遵守して日常の業務執行に当たるよう、意識の向上に努めています。

コンプライアンス通報窓口

役員・社員などによる法令違反や不正行為等を知った従業員から直接通報を受け付けるコンプライアンス通報窓口を社内・社外に設置しています。いずれの窓口でも匿名での通報を受け付けており、公益通報者保護の趣旨に沿い、通報等をしたことにより通報者が不利益な取り扱いを受けないことが保証されています。

4 内部統制

会社法および会社法施行規則の定めに基づき、取締役会において「内部統制基本方針」を決議するとともに、金融商品取引法の定めに応じ、財務報告の信頼性を確保するための体制を整備しています。

企業の内部統制やコンプライアンスの取り組み・活動は、社会からますます注目されていますが、当社はこれに全社をあげて、かつ効果的に取り組むために2018年4月に内部統制委員会とコンプライアンス委員会を統合して内部統制・コンプ

また災害の発生に備えて「災害対応マニュアル」を策定しており、災害発生時の初動対応を明確にし、最優先事項として社員と家族の安否を確認し報告する基本行動を浸透させることを目的に、安否確認システムを活用した訓練を定期的に行っています。

当社の海外拠点に対しても緊急時の本社との連絡網を整備し、これと連動する緊急時の初動をまとめた指針を策定し、同様の訓練を実施しています。

社内通報窓口には女性相談員を置き、また社外相談窓口には弁護士を起用しています。

コンプライアンス周知月間

全役員・社員のコンプライアンス意識のさらなる徹底とコンプライアンス実践に必要な知識・情報を周知し、コンプライアンスの重要性を再認識する機会とするべく、毎年10月をコンプライアンス周知月間と定め、グループ一体となって活動しています。2020年度は、コンプライアンスに関するメッセージを社長から全役員・社員に向けて発信したほか、ハラスメントに関する動画を社内配信し視聴してもらうなどの社内啓発を行い、一人一人の当事者意識を醸成しています。また、内部統制に関する社員意識調査アンケートを実施、その結果をグループ社員にフィードバックすることにより各部署における問題点を部署内で共有し、風通しの良い環境づくりに役立てています。

ライアンス委員会とし、その構成メンバーも代表取締役社長を委員長、各部門を代表する全執行役員を委員とする体制に改編するとともに、各部門が日常業務に潜むローカルリスクを主体的に洗い出し業務を改善していくという、自律的内部統制を行う上での体制を整えました。

今後も役員および社員が全員で協力してコンプライアンス強化に努め、適切な内部統制を確立し実践してまいります。

5 株主・投資家に対する情報開示・対話に関する基本方針

当社は株主・投資家からの面談の申し込みに対する体制としてIR委員会を設置しており、その年間計画およびIR取材対応基準に則り、決算開示前の一定期間を除き、IR担当役員を中心に対応しています。

また、株主総会において積極的な情報提供と丁寧な質疑応答に努めているほか、例年は株主総会終了後に株主と当社役員との懇談会を開催し、対話の場を設けていますが、2020年

度はコロナ禍の影響により開催を中止しました。一方、株主総会会場へご来場いただけない株主さまもインターネットを用いて遠隔地等から株主総会当日の議事進行の様子をリアルタイムでご視聴いただくことが可能なライブ配信を行うとともに、事前質問を取り入れました。なお、IR取材においては、IR担当役員がインサイダー情報(未公表の重要事実)に関し社内規程に従って適切に対応しています。

役員一覧 (2021年6月28日現在)

取締役 (※は社外取締役)



代表取締役社長
社長執行役員
谷水 一雄
取締役会議長
指名・報酬諮問委員



取締役
専務執行役員
左光 真啓



取締役
専務執行役員
小山田 充宏
指名・報酬諮問委員



取締役
常務執行役員
宮井 成彦



取締役
執行役員
藤田 透



取締役*
山中 一馬



取締役(独立役員)*
木下 雅之
指名・報酬諮問委員長



取締役(独立役員)*
大西 節
指名・報酬諮問委員

監査役 (※は社外監査役)



取締役(独立役員)*
中村 勇
指名・報酬諮問委員



常勤監査役
中田 義文



監査役*
与田 直樹



監査役(独立役員)*
三谷 康人

執行役員



監査役*
山本 昌平

常務執行役員 阿諏訪 直樹

常務執行役員 北里 真一

執行役員 金光 潔

執行役員 福田 雄二

執行役員 紀平 徹

執行役員 中嶋 康雄

執行役員 高見 隆昌

独立社外取締役メッセージ



総合商社で培った幅広い知見を生かし
ESG経営に貢献します

取締役(独立役員) 木下 雅之

それぞれの株主・ステークホルダーの視点に立つて当社が持続的な価値創造をいかに果たしていくか、そのために多様な物の考え方をインプットして経営を導いていくのが私の役割だと考えております。総合商社に40年勤め、その内約3分の2は金属資源関係の営業・プロジェクト投資に携わる一方、3分の1は会社の経営企画周りの仕事に従事、最後の5年はCIOやイノベーション創出の担当として会社の新たな成長戦略策定に当たりました。そうした経験を生かすとともに、社内外にわたる人的ネットワークから得られるアップデートされた知見を活用して適宜的確な判断を下していきたいと思っております。

過去1年の取締役会での議論の焦点の一つはESG経営でした。ESGの取り組みを会社の持続的な発展を支える基盤と捉え、ESG総合委員会を設立して取締役会の監督の下でESG経営を推進する体制といたしました。経営環境が目まぐるしく変化する昨今、当社が変わるべきものと変わらざるべきものをしっかりと見極め、リスクを正しく認識し積極果敢な経営を行っていくことを後押ししていきたいと思っております。

私はこれまで銀行・リース会社の経営に参画する中で、海運事業では、取り巻く多くの環境変動に果敢に即応しつつ、同時に中長期的な事業・経営基盤の強化を図っていく必要性を感じておりました。

2020年度は、新型コロナウイルスの激震に見舞われる中で中期経営計画が始動し、期初は私の経験も踏まえ金融リスクマネジメント対応を、その後暴風が少し落ち着きはじめてからは、事業基盤の改革や中期経営計画実現に向けての議論を心がけてきました。幸いにも下期から徐々に経済が回復し、さまざまな施策により当社事業基盤の一層の安定強化が図れたものと考えております。

2021年度の課題はコロナ後に向けた動きが加速する状況において、超緩和金融からのリバウンドリスクに留意しつつ、環境対応を含め中長期的視点からさらなる事業強化策を具体化することです。機敏な意思決定やチームワークに留意し、一段とギアを上げていく経営の実現に向け、微力ながら役割を果たしていきたいと思っております。

財務・資本戦略面から
実効性の高い助言を行います

取締役(独立役員) 大西 節



組織の多様化・活性化にも
積極的に関与します

取締役(独立役員) 中村 勇

当社を取り巻く事業環境は、新型コロナウイルスによる各種市況の大幅変動、世界的な環境負荷低減、脱炭素化の動き等、大きくかつ速く変化しています。そのような状況下で、国内外のお客さまへの輸送サービスのさらなる充実、サステナブルな事業構造の構築のための構造改革対応やDX対応、船舶の安全運航に関する全体計画の再構築等数多くの論議が重ねられ果敢に実行されてきました。

私は損害保険会社で40年余、生損保、融資、海外勤務、銀行出向、年金、金融官推等を経験し、最後の4年はグループの介護会社の経営にも携わってきました。大学が航海学科出身ということもあり、その経験をも生かすとともに、企業価値の中長期的向上に向け貢献していきたいと考えております。今後も船舶の安全運航や社員の変革モチベーションアップ、マーケット影響を受けにくい経営体質の強化等、当社を取り巻く環境変化に適応し続けるべく経営の強化に努めてまいります。また多様な視点の確保という観点から、指示や命令だけではなく組織の目的でメンバー一人一人の発意の引き出し、女性の活躍推進、コミュニケーションの活性化にもより積極的に関わっていきたくと考えております。

連結財務諸表(要旨)

連結貸借対照表

単位:百万円

	前連結会計年度 (2020年3月31日現在)	当連結会計年度 (2021年3月31日現在)
資産の部		
流動資産	50,484	61,109
固定資産	198,038	209,651
有形固定資産	187,295	198,558
無形固定資産	2,546	2,216
投資その他の資産	8,197	8,876
資産合計	248,522	270,760
負債の部		
流動負債	52,630	49,931
固定負債	104,783	124,427
負債合計	157,412	174,358
純資産の部		
株主資本		
資本金	10,300	10,300
資本剰余金	17,181	17,181
利益剰余金	65,748	70,347
自己株式	△995	△995
株主資本合計	92,235	96,833
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	△0	911
繰延ヘッジ損益	△1,239	△1,655
為替換算調整勘定	△55	△85
退職給付に係る調整累計額	169	399
その他の包括利益累計額合計	△1,125	△431
純資産合計	91,110	96,402
負債純資産合計	248,522	270,760

連結損益計算書

単位:百万円

	前連結会計年度 (2019年4月1日から 2020年3月31日まで)	当連結会計年度 (2020年4月1日から 2021年3月31日まで)
売上高	148,415	138,454
売上原価	135,613	126,066
売上総利益	12,802	12,388
一般管理費	5,762	5,652
営業利益	7,040	6,736
営業外収益	416	865
営業外費用	1,977	2,069
経常利益	5,479	5,532
特別利益	2,888	4,668
特別損失	1,170	2,849
税金等調整前当期純利益	7,197	7,351
法人税、住民税及び事業税	541	847
法人税等調整額	710	373
当期純利益	5,947	6,131
親会社株主に帰属する当期純利益	5,947	6,131

連結キャッシュ・フロー計算書

単位:百万円

	前連結会計年度 (2019年4月1日から 2020年3月31日まで)	当連結会計年度 (2020年4月1日から 2021年3月31日まで)
営業活動によるキャッシュ・フロー	16,905	22,654
投資活動によるキャッシュ・フロー	△39,935	△25,012
財務活動によるキャッシュ・フロー	16,099	10,051
現金及び現金同等物に係る換算差額	△55	166
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	△6,985	7,859
現金及び現金同等物の期首残高	26,738	19,753
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	—	0
現金及び現金同等物の期末残高	19,753	27,613

連結株主資本等変動計算書

当連結会計年度(2020年4月1日から2021年3月31日まで)

単位:百万円

	株主資本					その他の包括利益累計額					純資産合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計	その他有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ損益	為替換算 調整勘定	退職給付に係る 調整累計額	その他の包括利益 累計額合計	
当期首残高	10,300	17,181	65,748	△995	92,235	△0	△1,239	△55	169	△1,125	91,110
当期変動額											
剰余金の配当			△1,532		△1,532						△1,532
親会社株主に帰属する当期純利益			6,131		6,131						6,131
自己株式の取得				△0	△0						△0
連結範囲の変動			△1		△1						△1
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)						911	△416	△31	230	694	694
当期変動額合計	—	—	4,599	△0	4,599	911	△416	△31	230	694	5,293
当期末残高	10,300	17,181	70,347	△995	96,833	911	△1,655	△85	399	△431	96,402

用語解説

BRM(Bridge Resource Management)訓練

P39
船舶の安全で効率的な運航を達成するために、船橋(Bridge)で利用できる人員を含めたあらゆる資源(Resource)を有効に活用(Management)できるように、操船に携わる乗組員の意識および行動のあり方を身につけようとする訓練。

GHG(Greenhouse Gas, 温室効果ガス)

P13、P15、P30、P31
地球温暖化の主な原因とされる気体の総称。人為的に排出されるGHGとしては二酸化炭素が最も影響力が強く、気候変動にも関連するとされることから排出量の削減が求められている。

ISO14064

P31
組織またはプロジェクトから発生する温室効果ガス排出量および吸収量を算定・報告・検証するための国際規格

温室効果ガス排出量 スコープ1~3

P18、P26
GHGプロトコル(温室効果ガス排出量の算定と報告の国際的な基準)では排出量を以下のように分類している。

スコープ1 ...事業者自らによる温室効果ガスの直接排出量
スコープ2 ...他社から供給されたエネルギー起源の間接排出量
スコープ3 ...その他の間接排出量(事業者の活動に関連する他社の排出量)

MARPOL条約

船舶による汚染の防止のための国際条約

P29
The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as Modified by the 1978 and 1997 Protocols
同条約には油・汚水・廃棄物による汚染、大気汚染の防止について定められている。

SOx(硫黄酸化物)・NOx(窒素酸化物)

P11、P20、P28、P29
船舶で運転されるエンジンやボイラーの排気ガスには、燃料が燃焼される過程で発生するSOxやNOxが含まれている。SOxやNOxは大気中の水や酸素と反応し、それぞれ硝酸、硫酸となり、水滴中に取り込まれたものが酸性雨として地上に降り注ぐことになる。酸性雨は森林を枯らしたり、湖、河川の生物を死滅させるなど大きな環境被害の原因となっている。

国際海事機関(IMO)

P4、P5、P13、P27、P31
International Maritime Organization。海上の安全・海運技術向上・船舶による海洋汚染防止・諸国間の差別措置の撤廃など、海運に関する技術的・法律的問題について各国政府間の協力を促進し、国際条約の制定などを行う国連の専門機関。

責任投資原則

(PRI, Principles for Responsible Investment)

P3
2006年に国連主導で発足した世界的なプラットフォームで、投資家に対して、企業の分析や評価を行う上で長期的な視点を持ち、財務情報のみならず、ESGの視点を投資プロセスに取り入れることを求めている。

WACC (Weighted Average Cost of Capital, 加重平均資本コスト)

P17
企業は銀行からの借入や株主からの出資で資金調達しているが、その際にかかる金利や配当金など調達のためのコストを加重平均したもの。

EU-ETS(European Union Emissions Trading System, EU域内排出量取引制度)

P5
EU域内におけるCO₂排出量取引制度。発電所などエネルギーを大量に消費する企業を対象に排出枠を定め、上限を超えて排出した場合は余った排出枠を購入しなければならない。

株の指標

現在株価の判断基準(高い or 低い)

PER(Price Earning Ratio): 株価収益率

P18
(時価総額 ÷ 純利益 = 株価 ÷ 1株当たりの利益)
1株当たりの純利益に対して今の株価は何倍まで買われているか。低ければ低いほど、会社が稼ぐ利益に対して株価が割安である。

ROE(Return on Equity): 自己資本利益率

P7、P14、P17、P18、P42
(純利益 ÷ 自己資本)
企業の収益性を測る指標。株主資本(株主による資金=自己資本)が、企業の利益(収益)にどれだけつなげたのかを示す。

Net DER (Net Debt Equity Ratio) : 負債資本倍率

P7、P14、P17、P18、P19
([有利子負債-現金及び現金同等物] ÷ 自己資本)
DERは負債資本倍率とも呼ばれ、企業の健全性を示す財務指標。企業の借金である有利子負債が返済義務のない自己資本(株主資本)の何倍かを示し、数値が低いほど財務内容が健全とされる。このうち、有利子負債から現預金等を控除した実質の有利子負債により算定した指標。

会社概要 (2021年3月31日現在)

会社概要

商号	NSユナイテッド海運株式会社
本社所在地	〒100-8108 東京都千代田区大手町一丁目5番1号 大手町ファーストスクエア ウエストタワー
設立年月日	1950年4月1日
主要な事業内容	外航貨物海上運送事業およびこれに関連または付帯する事業
資本金	103億円
株式上場取引所	東京市場(第一部)
従業員数	212名
運航船腹量	127隻(総重量:14,027千重量トン)



主な連結グループ会社

会社名	主要な事業内容
NSユナイテッド内航海運(株)	内航海運事業
NSユナイテッドタンカー(株)	内航海運事業
NSユナイテッドマリンサービス(株)	船員派遣事業・安全監督・新造船建造監督業
NSユナイテッドビジネス(株)	総務・経理業務受託
NSユナイテッドシステム(株)	情報システムの開発・保守業

海外現地法人・駐在員事務所

現地法人	駐在員事務所
英国	上海
米国	ベトナム
香港	
シンガポール	
フィリピン	

株式の状況 (2021年3月31日現在)

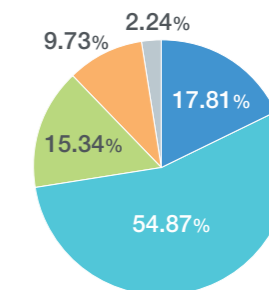
発行可能株式総数	60,000,000株
発行済株式の総数	23,970,679株
株主数	7,552名
大株主	

株主名	持株数 (千株)	出資比率 (%)
日本製鉄株式会社	7,861	33.36
日本郵船株式会社	4,324	18.35
株式会社みずほ銀行	798	3.39
日本マスタートラスト信託銀行 株式会社(信託口)	640	2.72
東京海上日動火災保険株式会社	606	2.58
新健海運股份有限公司	504	2.14
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	341	1.45
三井住友海上火災保険株式会社	324	1.38
株式会社三菱UFJ銀行	259	1.10
DFA INTL SMALL CAP VALUE PORTFOLIO	242	1.03

(注) 1. 所有株式数は、千株未満を切り捨てております。
2. 当社は、自己株式を404,046株所有しておりますが、上記大株主からは除外しております。
3. 出資比率は自己株式を控除して計算しております。

株式分布状況

- 金融機関
- その他法人
- 個人・その他
- 外国人
- 金融商品取引業者



株価推移



注: 始値は当月取引初日の寄り付き価格、終値は当月取引最終日の引け値。高値、安値は当月中の最高値、最低値を採用しています。また、始値より終値が高い時は白(陽線)、安い時は青(陰線)で表されています。2017年10月1日を効力発生日とする当社の単元株式数変更(1,000株から100株へ)および株式併合(10株から1株へ)により、9月27日より東京証券取引所における当社株式の売買単位は1,000株から100株に変更されています。(便宜上、上記表のうち2017年9月以前の株価データについても併合の効力を反映した場合の数値としています)



<http://www.nsuship.co.jp/>

NSユニテッド海運株式会社

総務グループ ESG総合委員会事務局

〒100-8108 東京都千代田区大手町1-5-1 大手町ファーストスクエア ウエストタワー

TEL : 03-6895-6404 FAX : 03-6388-2366

E-mail : general-affairs@nsuship.co.jp



NSユニテッド海運グループ「NS UNITED REPORT 2021」を
お読みいただき、ありがとうございました。

より一層の統合レポートの改善・充実化に取り組んでまいりますので、
皆様のご意見、ご感想をお聞かせください。なお、本紙のほか、
弊社ウェブサイトから回答ページにアクセスいただけます。

NSユニテッド海運
統合レポート
アンケート回答
[http://www.nship.
co.jp/ir/nsu_reports/](http://www.nship.co.jp/ir/nsu_reports/)



①このレポートの評価についてお聞かせください。

- | | | | |
|--------|---------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| 内容の充実度 | <input type="checkbox"/> 充実している | <input type="checkbox"/> 普通である | <input type="checkbox"/> 物足りない |
| 情報量 | <input type="checkbox"/> 多すぎる | <input type="checkbox"/> 普通である | <input type="checkbox"/> 物足りない |
| ページ数 | <input type="checkbox"/> 多すぎる | <input type="checkbox"/> 普通である | <input type="checkbox"/> 物足りない |
| 見やすさ | <input type="checkbox"/> 読みやすい | <input type="checkbox"/> 普通である | <input type="checkbox"/> 読みにくい |
| 分かりやすさ | <input type="checkbox"/> 分かりやすい | <input type="checkbox"/> 普通である | <input type="checkbox"/> 分かりにくい |
| 親しみやすさ | <input type="checkbox"/> 親しみやすい | <input type="checkbox"/> 普通である | <input type="checkbox"/> 親しみを感じない |
| 写真の量 | <input type="checkbox"/> 多すぎる | <input type="checkbox"/> 普通である | <input type="checkbox"/> 物足りない |

②特に興味を持たれたのはどの項目ですか？(複数回答可)

- | | | |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> マネジメントメッセージ | <input type="checkbox"/> 価値創造プロセス | <input type="checkbox"/> 社会へのインパクト |
| <input type="checkbox"/> 当社のあゆみ | <input type="checkbox"/> 中期経営計画の進捗 | <input type="checkbox"/> 財務戦略 |
| <input type="checkbox"/> 財務・ESGハイライト | <input type="checkbox"/> 主軸輸送サービス(外航事業) | <input type="checkbox"/> 主軸輸送サービス(内航事業) |
| <input type="checkbox"/> サステナビリティへの取り組み | <input type="checkbox"/> 環境保全 | <input type="checkbox"/> 環境方針 |
| <input type="checkbox"/> 環境マネジメント実施計画 | <input type="checkbox"/> ステークホルダーとのエンゲージメント | <input type="checkbox"/> 従業員とともに |
| <input type="checkbox"/> 外国人船員の声 | <input type="checkbox"/> 女性船員の声 | <input type="checkbox"/> 安全運航の確保 |
| <input type="checkbox"/> コーポレート・ガバナンス | <input type="checkbox"/> 役員一覧 | <input type="checkbox"/> 独立社外取締役メッセージ |
- 興味を持たれた個別の記事は？ (ページの)

③「どんなことをもっと知りたいか」など、その他ご意見、ご感想をご記入ください。

.....

.....

.....

④このレポートをどのような立場からお読みいただきましたか？

- | | | | |
|---------------------------------------|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> 顧客 | <input type="checkbox"/> 株主・投資家 | <input type="checkbox"/> 金融機関 | <input type="checkbox"/> 企業・団体のESG・環境などのご担当 |
| <input type="checkbox"/> 研究・教育機関 | <input type="checkbox"/> 学生 | <input type="checkbox"/> SRIインデックスなど評価機関 | <input type="checkbox"/> NGO / NPO |
| <input type="checkbox"/> 当社グループ従業員の家族 | <input type="checkbox"/> その他 () | | |

ご協力ありがとうございました

以下につきましても差し支えない範囲でお聞かせください。

- 性別 男性 女性
ご年代 10代 20代 30代 40代 50代 60代 70代 80代以上

レポートの冊子版をご希望の方は、企業刊行物の無料配送サービス
「エコほっとライン(<http://www.ecohotline.com/>)」よりご請求をお願いいたします。

このアンケートにより皆様からいただくご意見は、NS UNITED REPORTに関する調査・分析・検討に使用させていただき、
集計結果は当社刊行物等でご紹介させていただく場合があります。あらかじめご了承の上、ご回答をお願いいたします。