



2020年5月28日

各位

会社名 NSユニテッド海運株式会社
代表者名 代表取締役社長 谷水 一雄
コード番号 9110 東証第一部
URL <http://www.nsuship.co.jp/>
問合せ先 企画グループリーダー 紀平 徹
(TEL. 03-6895-6411)

「中期経営計画（2020～23年度）」の策定のお知らせ

今年合併10周年を迎える当社は、合併時より培ってき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、2020年度を初年度とする中期経営計画を策定しましたので、お知らせいたします。持続可能な社会の実現に向けた機運がますます高まっていくなか、ESGの取り組みを中核に据えた中期経営計画の実行を通じて、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てまいります。

1. 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。

2. 中期経営計画の名称

「FORWARD 2030」～ Driving  forward over the next decade ～

3. 期間

2020年4月～2024年3月（4年間）

4. 重点戦略

① ブランド力の向上

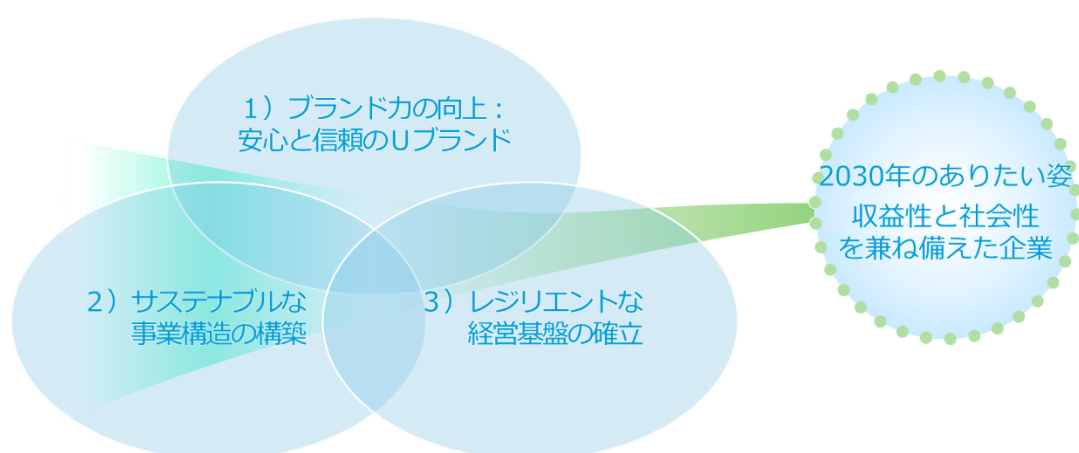
お客様へのサービスや品質に対する安心と信頼のシンボルとして合併以来築き上げてきたUブランドの向上に向けて、安全運航と環境保全への取り組みを強化するほか、デジタル化など先進技術の導入や人への投資、ガバナンスの強化などESGの取り組みを推し進めます。

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 レジリエントな経営基盤の確立

今般の新型コロナウイルス感染拡大を機に、不測の事態に備えたリスク管理を一層強化するなど事業継続計画（BCP）の継続的な改善を図ります。また、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。



5. 財務目標

中期経営計画最終年度の財務目標として、以下を設定いたします。

| | 2023 年度 |
|---------|----------|
| 連結営業利益 | 100 億円以上 |
| ROE | 10%以上 |
| Net DER | 1.0 倍以下 |

6. 投資計画

投資判断にあたって ESG に関するリスクと機会を適切に把握し、投資リターンとともに ESG 課題の解決により持続可能な社会の実現を追求します。事業投資額につきましては、新型コロナウイルスの感染拡大による世界経済の停滞を受けて再検討を行っており、今後の動向を踏まえて改めてお知らせいたします。

7. 株主還元

将来における安定的な企業成長と経営環境の変化に対応するために必要な内部留保資金を確保しつつ、経営成績に応じた利益還元を継続的に行うことを基本方針とし、連結配当性向として少なくとも 30%の株主還元を目指します。

詳細につきましては、別添のプレゼンテーション資料をご覧ください。

以上



中期経営計画 (2020～2023年度)

NSユニテッド海運株式会社

2020年5月28日

目次

0. はじめに P2

- ・ 中期経営計画のテーマ

1. 2030年に向けて P3

- ・ これまでの軌跡
- ・ サステナビリティ重要課題（マテリアリティ）

2. 中期経営計画「FORWARD 2030」 P6

- ・ 重点戦略
 - 1) ブランド力の向上～安心と信頼のUブランド～
 - 2) サステナブルな事業構造の構築
 - 3) レジリエントな経営基盤の確立～財務目標～
- ・ 投資計画

■ 補足資料 p12

- ① 事業環境前提
- ② 内外航一貫サービス
- ③ 環境目標（CO₂排出削減）
- ④ マテリアリティごとのリスクと機会
- ⑤ コーポレートガバナンス体制
- ⑥ 事業継続計画（BCP）の整備
- ⑦ 2020～2023年度業績見通し

■ 参考資料 p20

- ① 前中期経営計画「NSU2021」の振り返り
- ② 製鉄におけるリサイクルとゼロエミッション化の取り組み

FORWARD 2030

Driving  forward over the next decade

2020年、NSユナイテッド海運株式会社は合併10周年を迎えます。

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ことをグループ企業理念として掲げる当社は、次の10年、さらなる飛躍を求めて、ESGの取り組みを中核に据えた中期経営計画「FORWARD 2030」を策定しました。当社はこれからもESG経営の実践を通じて、企業価値の向上とともに、持続可能な社会の実現に貢献してまいります。



NSユナイテッド海運グループは持続可能な開発目標（SDGs）を支援しています。

1. 2030年に向けて

FORWARD
2030



- これまでの軌跡
- サステナビリティ重要課題
(マテリアリティ)

1. 2030年に向けて

これまでの軌跡（合併～2019年度）

2010年：NSユナイテッド海運（株）発足

- ・新和海運（株）と日鉄海運（株）が合併

2011～2013年度：Unite & Full Ahead！

- ・インダストリアル・キャリアとコモン・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年度：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

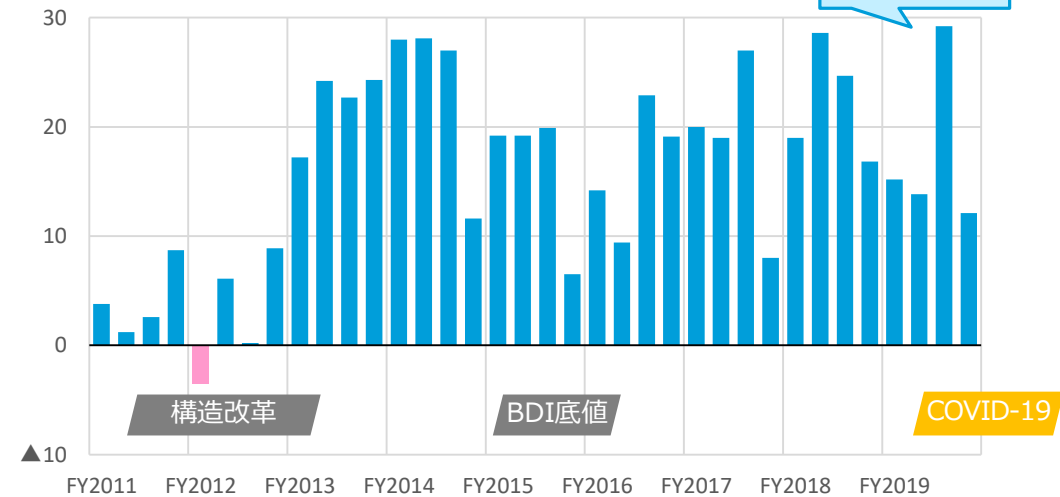
2017～2019年度：NSU2021 ～ Next Stage after United for 2021 ～

- ・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

《安定した損益推移》

未曾有の海運不況の中でも、合併以来赤字は1四半期のみ

四半期当たりの連結営業損益の推移（億円）



1. 2030年に向けて

取り組むべきサステナビリティ重要課題（マテリアリティ）

「ESGの取り組み」を「企業の持続性を支える基盤」ととらえて

◎ 現在の事業活動

- 鉄鋼原料輸送サービス
強化された船隊で安全運航とコスト競争力を実現
- 資源エネルギー輸送サービス
日本と世界のエネルギー供給に貢献
- 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
- 近海水域サービス
中国をはじめ東南アジア諸国の物流を支える
- 内航海運事業サービス
 - 内航トップクラスの船腹量で効率かつ安全を追求
 - LNG輸送のパイオニア

➤ 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機運の高まり
- デジタイゼーションなど技術進歩が加速

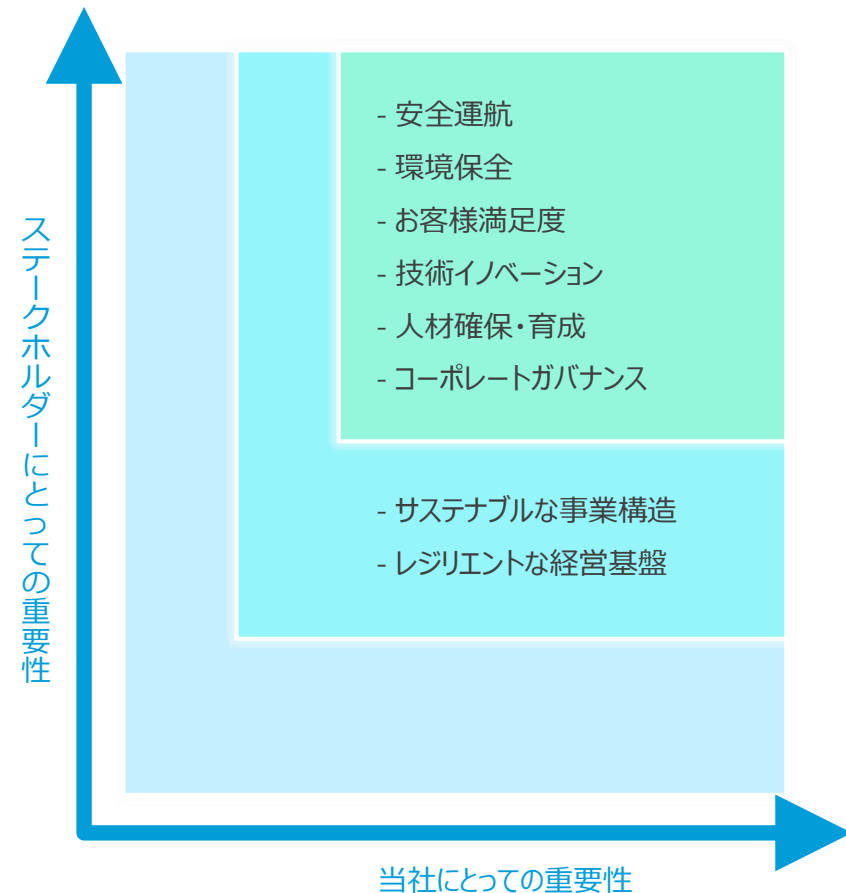
➤ 海上荷動きの見通し

- 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

☞ 補足① **事業環境前提**

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

サステナビリティ重要課題



☞ 補足④ **マテリアリティごとのリスクと機会**

2. 中期経営計画「FORWARD 2030」

FORWARD
2030



- 重点戦略
 - 1) ブランド力の向上
 - 2) サステナブルな事業構造の構築
 - 3) レジリエントな経営基盤の確立
- 投資計画

2. 中期経営計画「FORWARD 2030」

中期経営計画（2020～2023年度）の重点戦略

1) ブランド力の向上：安心と信頼のUブランド

- 安全運航の徹底
- 環境保全への取り組み強化
- 先進技術の導入 – データとデジタル技術の活用
- 多様な人材の確保と育成
- ガバナンス体制の強化

2) サステナブルな事業構造の構築

- 安定収益をもたらす基盤事業の強化
- 戦略的事業領域の拡大
 - 低炭素社会に向けた輸送ニーズへの対応
 - 海外顧客向けビジネスの拡大
 - 内外航一体となったサプライチェーンの提供
- 柔軟性の高い船隊ポートフォリオの構築
- 内航海運総合力の強化

3) レジリエントな経営基盤の確立

- 確固たる財務基盤の堅持
- 安定配当の実施
- 事業継続計画（BCP）の整備

2030年のありたい姿
収益性と社会性を兼ね備えた企業

2. 中期経営計画「FORWARD 2030」

重点戦略1) ブランド力の向上：安心と信頼のUブランド

環境保全 (Environment)



◎地球温暖化防止への取り組み

- LNG燃料船の導入
- 次世代燃料船の検討
- CO₂削減への取り組みと目標
- ☞ 補足③ [環境目標 \(CO₂排出削減\)](#)

◎大気汚染防止への取り組み

- 脱硫・脱硝装置の搭載
- 低硫黄燃料使用

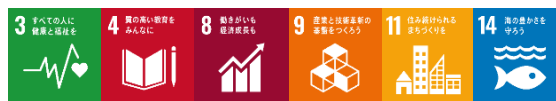
◎海洋汚染防止・海洋資源の保護

- バラスト水処理装置の搭載
- 廃棄物・汚水の海洋投棄防止

◎資源循環の促進

- 船舶解撤に関わる環境汚染防止と作業の安全確保

持続可能社会への貢献 (Social)



◎データとデジタル技術の活用

- 最適運航システムの導入
- 運航プロセス高度IT化や燃料転換に向けた、専門部署の創設

◎多様な人材の確保と育成

- テレワーク導入などによる業務効率化
- 効率的な人材活用に向けた人事制度改革
- 営業・船舶管理業務の支援システムの導入
- フィリピンにおける船員関連施設拡充と雇用の確保
- ベトナム海事大学との連携維持・強化

◎安全マネジメント体制の強化

- 海上・陸上勤務のローテーションを通じた、海務・工務監督の育成
- 内外航一体となった船員教育と船舶管理業務の充実

企業統治 (Governance)



◎コーポレートガバナンス

- 取締役会や監査役会、指名・報酬諮問委員会による経営の効率性と健全性の維持・向上
- 投融資委員会による規律維持と資本効率向上
- ☞ 補足⑤ [コーポレートガバナンス体制](#)

◎リスクマネジメント

- リスクマップを活用することで、事業活動全般にわたるリスクを可視化し、施策を展開
- ☞ 補足⑥ [事業継続計画 \(BCP\) の整備](#)

◎内部統制とコンプライアンス

- 全社的計画管理と各部門での自律的内部統制を実施

◎ステークホルダーとの対話・情報開示

- 第三者機関による環境認証などの、サステナビリティ評価を開示

2. 中期経営計画「FORWARD 2030」

重点戦略2) サステナブルな事業構造の構築

収益力の向上

社会価値の向上

1) 安定収益をもたらす基盤事業の強化

安定

- ◎ 日本製鉄など国内外顧客向け輸送契約の充実
 - 専門性を活かして、顧客ニーズに沿ったサービスを提供
- 《世界の鉄の海上輸送インフラを支える》

2) 戦略的事業領域の拡大

成長

- ◎ 低炭素社会実現に向けた輸送ニーズへの対応
 - バイオマス燃料輸送の倍増
- ◎ 海外顧客向けビジネスの拡大
 - インド洋圏、東南アジア、大西洋水域など海外進出促進
- ◎ 内外航一体となったサプライチェーンの提供 ☞ 補足② [内外航一貫サービス](#)

3) 柔軟性の高い船隊ポートフォリオの構築

耐性

- 荷動き低下や海運市況の急落への対応
- 環境規制・技術革新の加速化に伴う従来型船腹の陳腐化への対応

4) 内航海運総合力の強化

総合力
No.1

- ◎ 内航LNGビジネス倍増
- ◎ 暫定措置事業終了後の収益力維持・向上
 - 事業環境の変化に適応した最適船型の導入・物流サービスの提供

- ◎ 持続可能な社会実現に寄与する事業の拡大

- 鉄鋼業界の次世代へ向けた取り組みにいち早く対応
 - カーボン・リサイクル（CO₂輸送・活用など）
 - ゼロカーボン・スチール（水素還元に向けた輸送力提供）
- ☞ 参考② [製鉄におけるリサイクルとゼロエミッション化の取組み](#)
- 再生可能エネルギー関連ビジネスへの参画

水素

CO₂

再生可能エネルギー



- ◎ 環境先進企業としての地位確立
 - ハイブリッド船投入／自律運航船など革新的技術の研究
- ◎ LNGバンカリング船運航の検討
- ◎ 内航船員の確保と教育の充実

環境に
やさしい
輸送モード

2. 中期経営計画「FORWARD 2030」

重点戦略3) レジリエントな経営基盤の確立

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

| 財務目標 | 17年度 実績 | 18年度 実績 | 19年度 実績 | 23年度 目標 | ➔ | 健全な財務体質 安定配当の実施 (配当性向30%以上を目指す) |
|-----------|------------|------------|------------|------------|---|---|
| 営業利益 (億円) | 74 | 89 | 70 | 100億円以上 | | |
| ROE (%) | 8.4 | 11.0 | 6.6 | 10%以上 | | |
| Net DER | 1.29 | 1.03 | 1.29 | 1.0倍以下 | | |

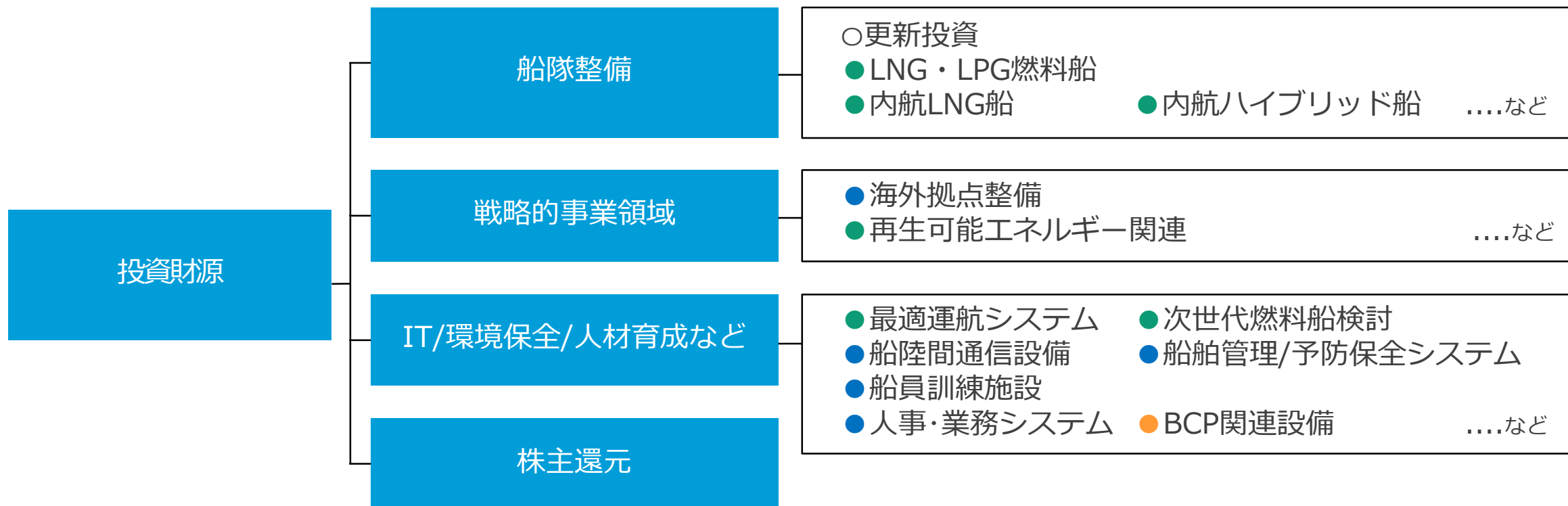
船隊整備計画

| 運航規模 | 2019年度末 | 2023年度末 |
|------|---------|---------|
| 外航船 | 125隻 | 127隻 |
| 内航船 | 72隻 | 73隻 |
| 合計 | 197隻 | 200隻 |

2. 中期経営計画「FORWARD 2030」

投資計画（2020～2023年度）

投資判断にあたって、ESGに関するリスクと機会を適切に把握し、投資リターンと社会性を評価



※ 新型コロナウイルスの感染拡大による世界経済の停滞を受けて、投資計画の見直しを行っています。
投資財源や事業投資の規模につきましては、今後の動向を踏まえてあらためてお知らせいたします。

■ 補足資料

- ① 事業環境前提
- ② 内外航一貫サービス
- ③ 環境目標（CO₂排出削減）
- ④ マテリアリティごとのリスクと機会
- ⑤ コーポレートガバナンス体制
- ⑥ 事業継続計画（BCP）の整備
- ⑦ 2020～2023年度業績見通し

FORWARD
2030

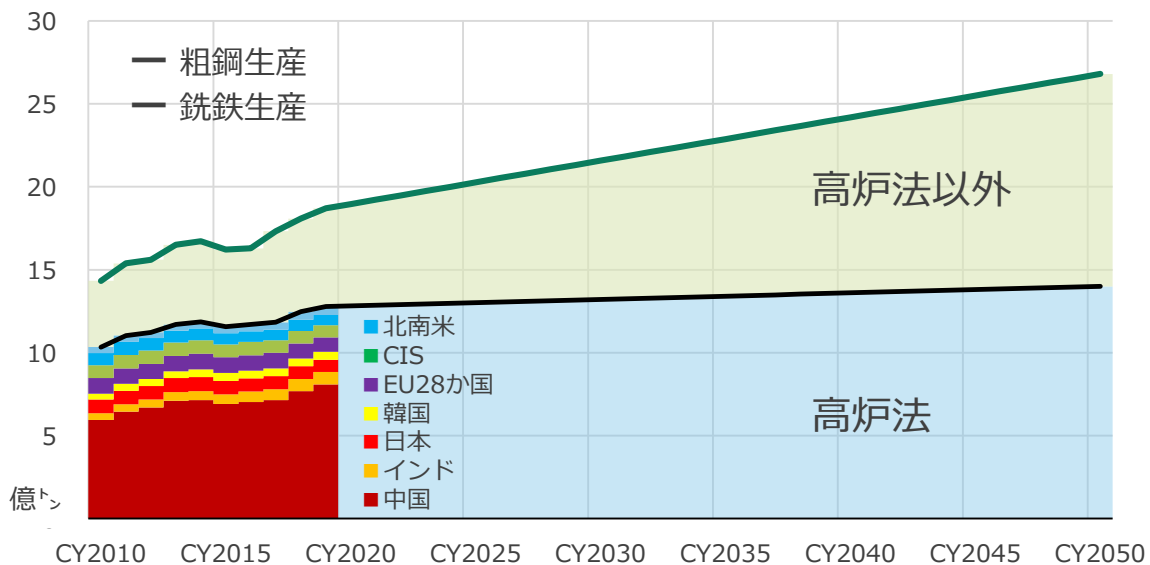


補足資料① 事業環境前提

- 鉄鉱石・原料炭を含むドライバルク3大貨物の荷動きは、2030年前後をピークとして拡大が鈍化。一方、マイナー貨物を含む総量はその後も漸増傾向が続く。
- 新型コロナウイルス感染症拡大後の経済環境における長期的な見通しについては、慎重に見極める必要がある。

◎ 鉄鋼

- ・ 2018年時点での長期予測では、鉄鋼生産量は世界的な需要拡大に伴い、2015年の16億トから2050年には27億ト弱まで、65%の増加が見込まれた（2019年の推計値は18.7億ト）。
- ・ 但し、この間の高炉法による出銑量の増加は7%弱の2億ト弱にとどまり、2020年代以降は総じてほぼ横ばい（2019年の推計値は12.8億ト）。これに伴い、原料・製品ともに物流フローにも変化が生じることが予想される。



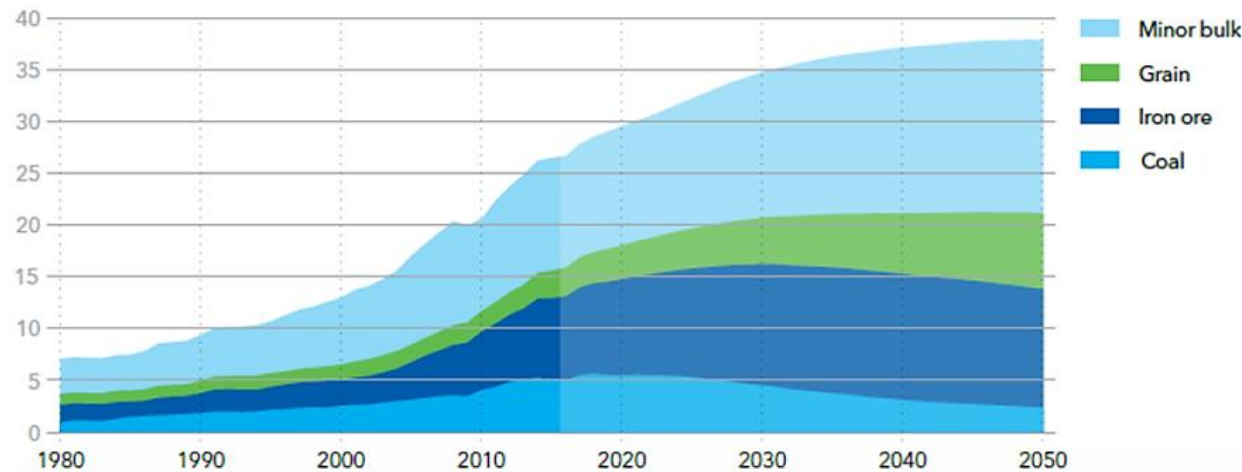
■ グラフは日本鉄鋼連盟 2018年公表データから当社作成

◎ 海上荷動き

- ・ 3大貨物のうち、特に脱炭素化の対象となる石炭の荷動きは2020年以降漸減。鉄鉱石は、新興国での鋼材需要拡大に伴い2030年前後まで増加傾向が続くがその後は横這い。
- ・ 一方、世界的な生活水準の向上などに伴う、食糧需要・商品需要の拡大から、穀物やマイナー貨物については荷動きの継続的な増加が見込まれる。

World seaborne bulk trade

Units: Tt-nm/yr



■ DNV GL Maritime Forecast to 2050 (2018 edition) より

補足資料② 内外航一貫サービス

内外航一体となったサプライチェーンの提供

■ 外航と内航をカバーする国内有数の海上バルク輸送オペレーターとして、原燃料のみならず製品やプラントまで、お客様の様々なニーズにソリューションをご提案します。

■ 再生可能エネルギー関連輸送や、燃費効率向上によるお客様側での環境対応へのサポートにも、さらに積極的に取り組みます。

お客様

ご要望

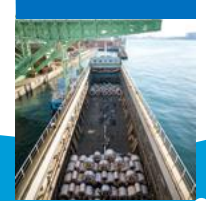
ご提案

ワンストップで 内外航サービス連携 + 船陸間の緊密なネットワーク

製鉄のサプライチェーン対応例

- 外航(入) 鉄鉱石・原料炭・副原料を海外から
使用船腹：超大型鉱石船～近海船
- 外航(出) 鋼材製品の輸出・スラグなどのリサイクル
使用船腹：ハンディサイズ～近海船
- 内航： 国内の生産拠点へ原料を転送
国内需要地へ鋼材製品をサプライ
使用船腹：700～2,000t型内航船

鋼材製品の積付け



LNG基地からの転送



バイオマス発電のサプライチェーン対応例

- 外航： ウッドペレットなどを海外から
使用船腹：近海船～スープラマックス
- 内航： 国内のバイオマスプラントへ転送
使用船腹：荷役装置付き内航貨物船

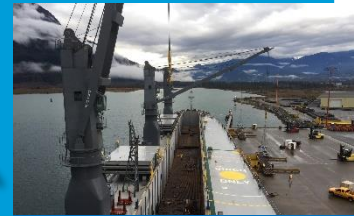
海外でのウッドペレット積荷役



内航LNG輸送のサプライチェーン対応例

- ・ 業界随一のLNG船隊で国内2次基地へ
- ・ 重油に代わるLNG燃料を船舶へ補給

140mの長尺製品輸送にも対応

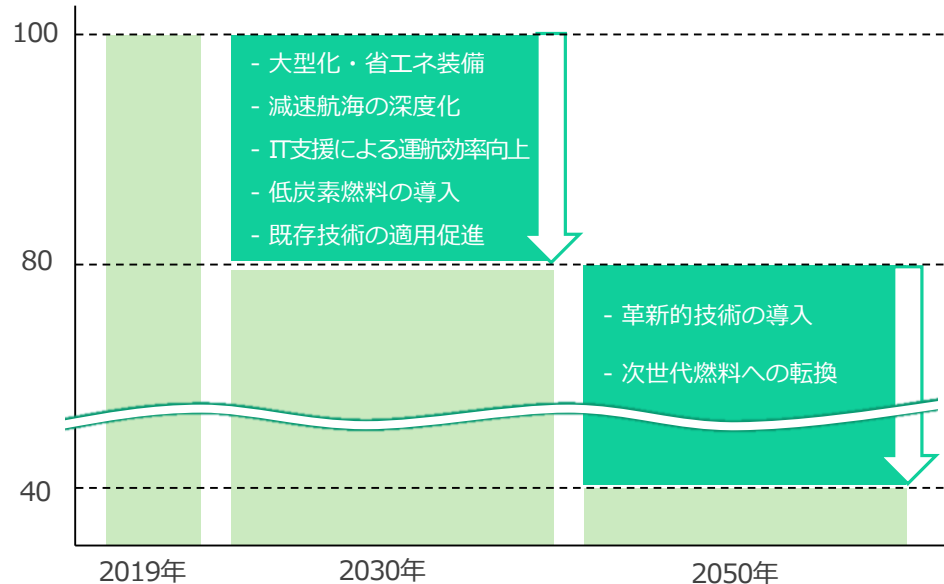


補足資料③ 環境目標 (CO₂排出削減)

気候変動の緩和に向けて、先進技術の導入や低炭素燃料への転換により、温室効果ガスの排出を削減します。

| CO ₂ 排出削減目標 (輸送単位当たり) | 基準年 | 2030年 | 2050年 |
|-------------------------------------|-------------|-------|-------|
| | 2019年 | ▲20% | ▲60% |
| | *参考) 2008年比 | ▲40% | ▲70% |

$$\text{輸送単位当たりのCO}_2\text{排出量} = \frac{\text{環境負荷 (海上輸送によるCO}_2\text{排出量)}}{\text{事業付加価値 (海上輸送重量トン・マイル)}}$$



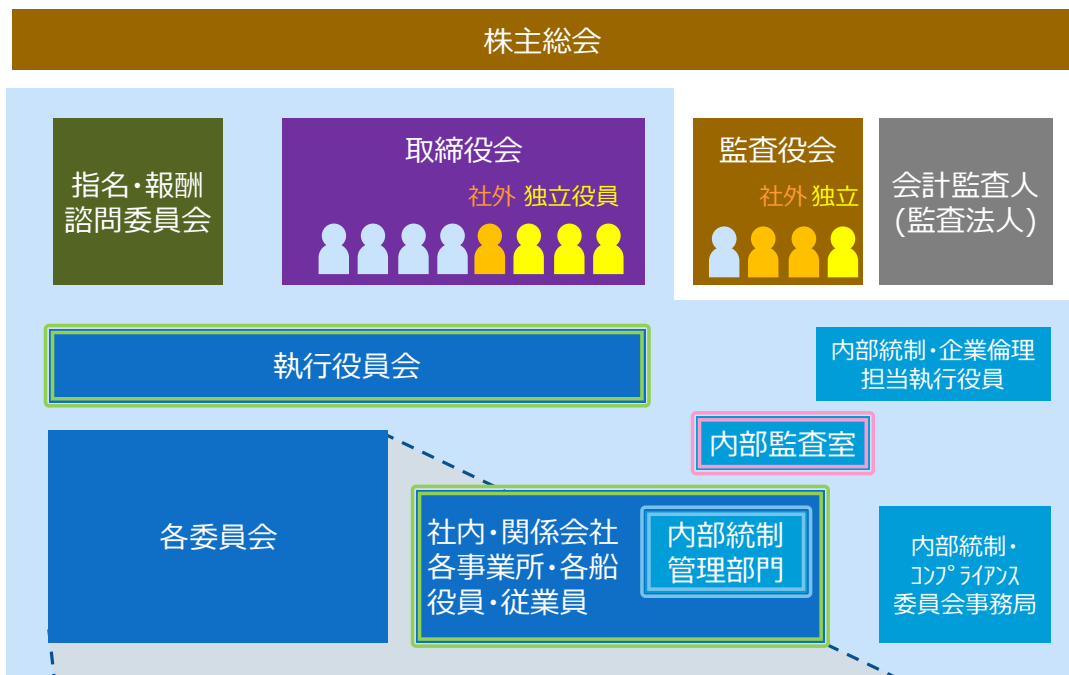
| 技術ロードマップ | | 現在 | ~ 2030 | ~ 2050 |
|-------------------|--------|--------------|--------|--------|
| IMO規制 (2008年比) | 燃費効率 | | 40%改善 | 70%改善 |
| | 総量規制 | | | 50%改善 |
| 脱炭素化 | 燃料転換 | 重油 | → | → |
| | | LNGなどの代替燃料 | → | → |
| | 水素 | → | → | |
| | | 自然エネルギー | → | → |
| 推進機関 | 内燃機関 | → | → | → |
| | 電気推進機関 | → | → | → |
| 輸送プロセスの高度IT化 | | 自動化による運航アシスト | → | 有人自律運航 |

*参考) 当社の環境活動実績 (基準年: 2008年) ... NS United Report 2019 p32ご参照

補足資料④ マテリアリティごとのリスクと機会

| マテリアリティ | リスク | 機会 | 主要な取り組み |
|-------------|---|---|---|
| 安全運航 | 事故に伴う信用力の低下 | 安全輸送を重視するお客様の信頼獲得 | 安全最優先の徹底 |
| 環境保全 | 化石燃料輸送需要の減少 環境規制の強化による事業への影響 | サプライチェーンの環境負荷低減を重視するお客様の信頼獲得 再生可能エネルギーの利用拡大などによる事業機会の増加 | 温室効果ガス（CO ₂ など）排出削減 持続可能な社会実現に寄与する事業の拡大 |
| 技術イノベーション | 技術革新の対応遅れによる事業機会の喪失 新技術の台頭に伴う既存船腹の陳腐化 | 先進技術活用による輸送の最適化と競争力強化 高度IT化に伴う輸送サービスの環境性能を向上 | 先進技術の導入 データとデジタル技術の活用 |
| 人材確保・育成 | 日本における少子高齢化に伴う船員不足 適切な対応をしない場合の事業継続リスク | 働き方改革による労働生産性の向上と競争力強化 事業環境の変化への対応力強化 | 働きがいのある職場環境の実現 多様な人材確保 人材育成への積極的な投資 事業活動を通じた人権の尊重 |
| コーポレートガバナンス | ガバナンス機能不全に伴う事業継続リスク 法令違反による信用失墜 | 安定的な成長基盤の確立 | 透明で実効性の高いガバナンス体制の構築 |
| サステナブルな事業基盤 | 過当競争による業界全体のモラルや品質の低下 船腹供給過剰や荷動き低迷長期化に伴う事業継続リスク | 新興国の経済成長に伴う輸送需要の増加 高品質追求による付加価値の向上 環境にやさしい輸送モードである内航需要の拡大 | 安定収益をもたらす基盤事業の強化 海外顧客向けビジネスの拡大 内航海運総合力の強化 柔軟性の高い船隊ポートフォリオの構築 |
| レジリエントな経営基盤 | 世界各地における地政学リスクや経済情勢悪化 自然災害やパンデミックなどによる事業拠点の壊滅的損失 情報セキュリティ対策不足による安全運航の阻害 | 事業環境の変化への適切な対応 お客様と社会からの信頼に伴う事業機会の増加 | 確固たる財務基盤の堅持 安定配当の実施 事業継続計画（BCP）の整備 |

補足資料⑤ コーポレートガバナンス体制



ガバナンス体制の骨格

- 監査役会設置会社
 - 「監督」の取締役会 ●
 - 「執行」の執行役員会 + 各部門 (● 予算委・投融資委がサポート)
- 《内部統制の三線ディフェンス体制》
- 第一線 = 各職場
 - 第二線 = 内部統制管理部門
 - 第三線 = 内部監査室

ポイント① 実効性の向上

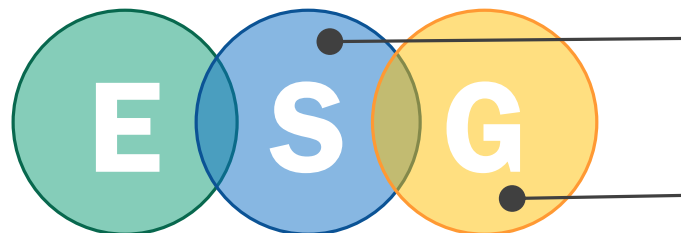
- ✓ 独立役員3名(1/3)
- ✓ 指名・報酬諮問委員会設置(2017年より)

ポイント② 有効性の向上

- ✓ 各職場の自律的内部統制
- ✓ リスクマップ活動

ESG関係推進体制の骨格

委員会組織を核とした横断的な取り組み



ポイント③ エンゲージメントの推進

- ✓ 外部ステークホルダーとの対話(スチュワードシップ他)

ポイント④ PDCAの推進

- ✓ 事業構造を支えるモニタリング活動

補足資料⑥ 事業継続計画（BCP）の整備

1

当社では事業上のリスク把握・評価にあたり、各部門におけるリスク管理、
全社統一的な統制管理ならびにステークホルダーとの対話を柱とした自律
的內部統制システムを整備・運用

2

その一環として大規模災害時に社員と家族を守りつつ、確実にお客様に輸
送サービスを提供するためのBCP を策定し、通信環境の整備など在宅でも
業務執行に支障のない体制を構築

3

今般の新型コロナウイルス感染拡大を機に、不測の事態に備えたりリスク管
理を一層強化するとともにBCP の継続的な改善を図る

補足資料⑦ 2020～2023年度業績見通し

新型コロナウイルス感染症の拡大に起因する、世界経済の停滞や当社取引先の生産動向などが当社業績に与える影響を合理的に算定することが、現時点においては困難です。

2020～2023年度の業績予想につきましては、状況確認が進み、適正な算出が可能になり次第、公表いたします。

■ 参考資料



FORWARD
2030



- ① 前回中期経営計画「NSU2021」の振り返り
- ② 製鉄におけるリサイクルとゼロエミッション化の取り組み

参考資料① 前回中期経営計画「NSU2021」の振り返り

所期の目標を概ね達成

前回中期経営計画「NSU2021」重点戦略とその成果

[前提] インダストリアルキャリア的性格・コモンキャリア的性格の各々の良い面を活かす

輸送品質の向上

- 安全対策に注力し、トラブルの発生を抑制
- 社内横断的なプロジェクトチームを組成し、燃費効率の向上などのテーマに取り組みなど、具体的な施策を展開

安定収益事業への経営資源の集中

- 国内外顧客との関係強化により、中長期契約を拡充
- 省エネ型新造船の投入など、船隊整備を着実に進め収益力をアップ

環境保全への積極的な取り組み

- ゼロカーボンシップの嚆矢となる、内航貨物船初のハイブリッド船が竣工
- 外航大型船隊にSOxスクラバーを搭載
- 外航LNG燃料船の設計承認を取得

収益力の維持向上による安定配当の実現

- 2018年3月に配当方針を変更（配当性向を25%から30%に引き上げ）
- 2018年度より中間配当を実施

2017年度

中期経営計画スタート
新造船投資やSOxスクラバー搭載計画を策定

2018年度

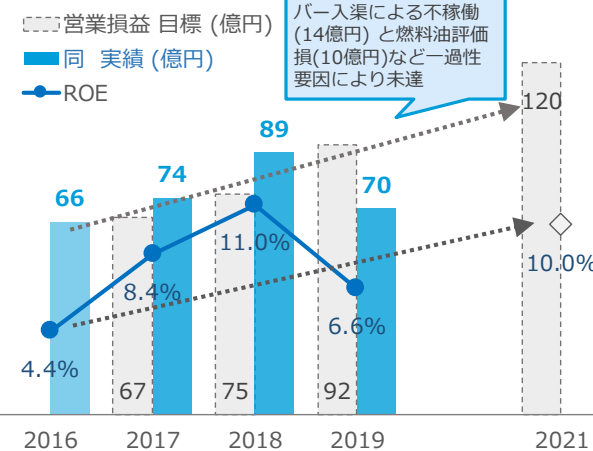
戦略的船隊整備に伴う船腹入替えの中、前年度比増収増益

2019年度

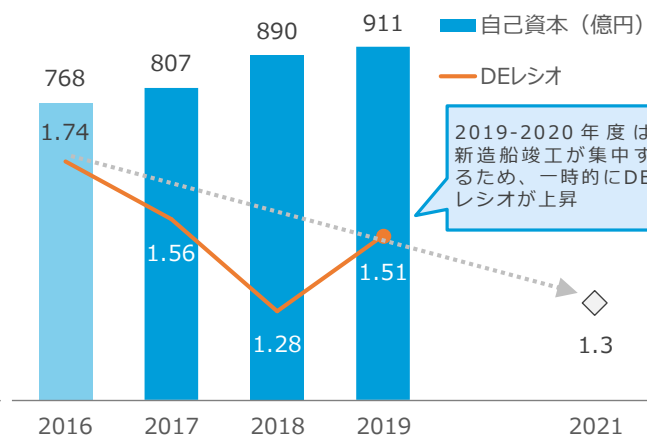
省エネ型新造船の竣工が本格化し前年度比で収益力アップ

| | 当初計画 | | | 実績 | | |
|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 17年度 | 18年度 | 19年度 |
| (億円) | | | | | | |
| 売上高 | 1,355 | 1,372 | 1,455 | 1,390 | 1,511 | 1,484 |
| 営業利益 | 67 | 75 | 92 | 74 | 89 | 70 |
| 経常利益 | 49 | 62 | 79 | 56 | 78 | 55 |
| 当期純利益 | 57 | 83 | 83 | 66 | 93 | 59 |
| 有利子負債 | 1,265 | 1,115 | 1,260 | 1,257 | 1,138 | 1,375 |
| 自己資本 | 816 | 882 | 939 | 807 | 890 | 911 |
| D/Eレシオ | 1.55 | 1.26 | 1.34 | 1.56 | 1.28 | 1.51 |
| 為替 | @¥105.00 | @¥105.00 | @¥105.00 | @¥111.17 | @¥110.67 | @¥109.42 |
| バンカー (内外地平均) | \$355 | \$355 | \$355 | \$354 | \$446 | \$418 |
| 用船料 ケープサイズ | \$16,000 | \$20,000 | \$20,000 | \$15,600 | \$15,464 | \$16,922 |
| パナマックス | \$9,750 | \$11,000 | \$13,000 | \$10,596 | \$10,514 | \$12,498 |
| ハンディマックス | \$9,250 | \$10,500 | \$11,500 | \$10,017 | \$10,781 | \$9,590 |
| ハンディサイズ | \$8,000 | \$9,500 | \$10,500 | \$8,112 | \$8,080 | \$6,806 |

◆営業利益とROE



◆自己資本とDEレシオ



参考資料② 製鉄におけるリサイクルとゼロエミッション化の取り組み

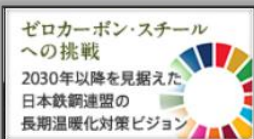
日本鉄鋼連盟の長期温暖化対策

【コンセプト】 (鉄鋼連盟ウェブサイトから)



[策定方針]

- 2030年以降、2100年までをスコープとする
- グローバルな対応を前提とする
- パリ協定長期目標を目指すための方向性を示すものとする
- 現行の低炭素社会実行計画と並行するものとする
- 実行中の国家プロジェクト(COURSE50等)と整合するものとする



長期温暖化対策ビジョン (2018年11月公表)
『ゼロカーボン・スチールへの挑戦』

将来の需給想定や長期温暖化対策シナリオを踏まえ、最終的な『ゼロカーボン・スチール』実現への道筋を提示

鉄の循環：日本製鉄(株)殿の環境対応アプローチ

◎エコプロセス



- 世界最高水準のエネルギー効率・低CO₂排出で製鉄
 - 地球温暖化防止
 - 次世代コークス製造技術
 - エネルギーを無駄なく利用

◎エコプロダクト

®日本製鉄(株)



- 製品の軽量化やエネルギー効率向上、副産物の活用などを徹底
 - エコプロダクト®の提供による社会への貢献
 - 高延性造船用鋼板 "NSafe®-Hull" (船舶事故災害時の漏油から海洋環境を守る)
 - 海の森づくり "ビバリー®ユニット" (鉄鋼スラグ由来のイオンが磯焼け対策に)

◎エコソリューション



- 技術を世界各国へ提供し、地域レベルでの環境保全に貢献
 - 官民連携での 製鉄所診断や省エネ国際協力
 - コークス乾式消火設備 (CDQ) 等のエネルギー回収設備の国内外展開

◎当社の役割

- 鉄鋼業界の課題にいち早く応えるのが当社の使命

輸送プロセスのゼロエミッション化をサポートする船舶技術の導入



スラグの輸出ニーズには、当社中小型船で対応



FORWARD 2030



本資料は、金融商品取引法上のディスクロージャー資料でなく、その情報の正確性、完全性を保証するものではありません。また、本資料に記載された将来の予測等は、現時点で入手可能な情報に基づき当社が判断したものであり、不確定要素を含んでおります。従いまして、本資料のみに依拠して投資判断されまことはお控えくださいますようお願いいたします。本資料利用の結果生じたいかなる損害についても、当社は一切責任を負いません。



NSユナイテッド海運株式会社