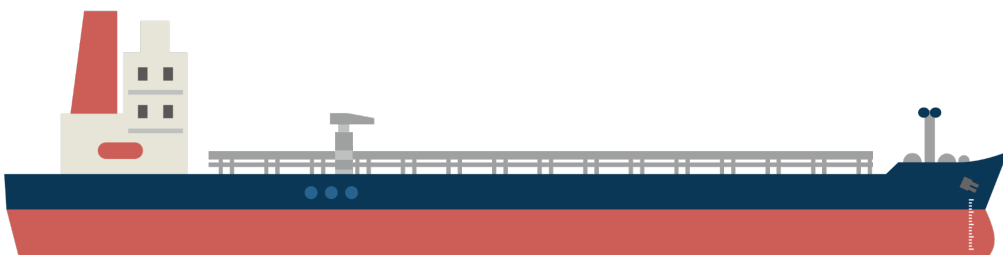
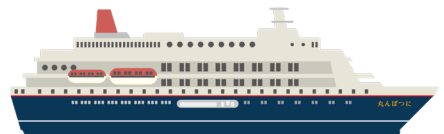
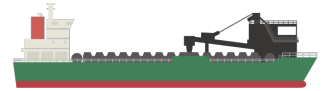
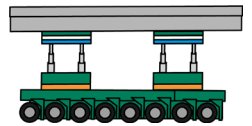


# INVESTOR GUIDEBOOK 2023



## 商船三井グループの企業理念

青い海から人々の毎日を支え、豊かな未来をひらきます

## グループビジョン

海運業を中心に様々な社会インフラ事業を展開し、  
環境保全を始めとした変化する社会のニーズに技術とサービスの進化で挑む。  
商船三井は全てのステークホルダーに新たな価値を届け、  
グローバルに成長する強くしなやかな企業グループを目指します。

## 商船三井グループの価値観・行動規範



Challenge	大局観をもって、未来を創造します
Honesty	正道を歩みます
Accountability	「自律自責」で物事に取り組みます
Reliability	ステークホルダーの信頼に応えます
Teamwork	強い組織を作ります
Safety	世界最高水準の安全品質を追求します

## サステナビリティ課題 (マテリアリティ)



**Safety & Value**  
安全輸送・社会インフラ事業を  
通じた付加価値の提供



**Environment**  
海洋・地球環境の保全



**Human & Community**  
人の活躍と地域社会の発展



**Innovation**  
海の技術を進化させる  
イノベーション



**Governance**  
事業を支えるガバナンス・  
コンプライアンス

## 【目次】

<b><u>MOL at a Glance</u></b>	①業績ハイライト	03
	②特色あるビジネスポートフォリオ	05
	③事業モデルの変革	07
	④マーケットポジション	08
<b><u>経営計画「BLUE ACTION 2035」</u></b>		09
<b><u>主要マーケットデータ</u></b>		11
<b><u>事業部門別情報</u></b>	①全体荷動き	13
	②ドライバルク事業	15
	③エネルギー事業	17
	④製品輸送事業	23
	⑤ウエルビーイングライフ事業、⑥関連事業	28
<b><u>MOLの経営基盤</u></b>	①コーポレートガバナンス	30
	②安全運航	31
	③環境課題への取り組み	32
	④人財	36
	⑤社会的責任	37
	⑥グローバルネットワーク	38
<b><u>業績・財務データ</u></b>	①収益性・効率性指標	40
	②安全性指標	41
	③キャッシュフロー指標	42
	④投資指標	43
	⑤連結財務諸表(過去10年)	44
<b><u>MOL基本情報</u></b>		46

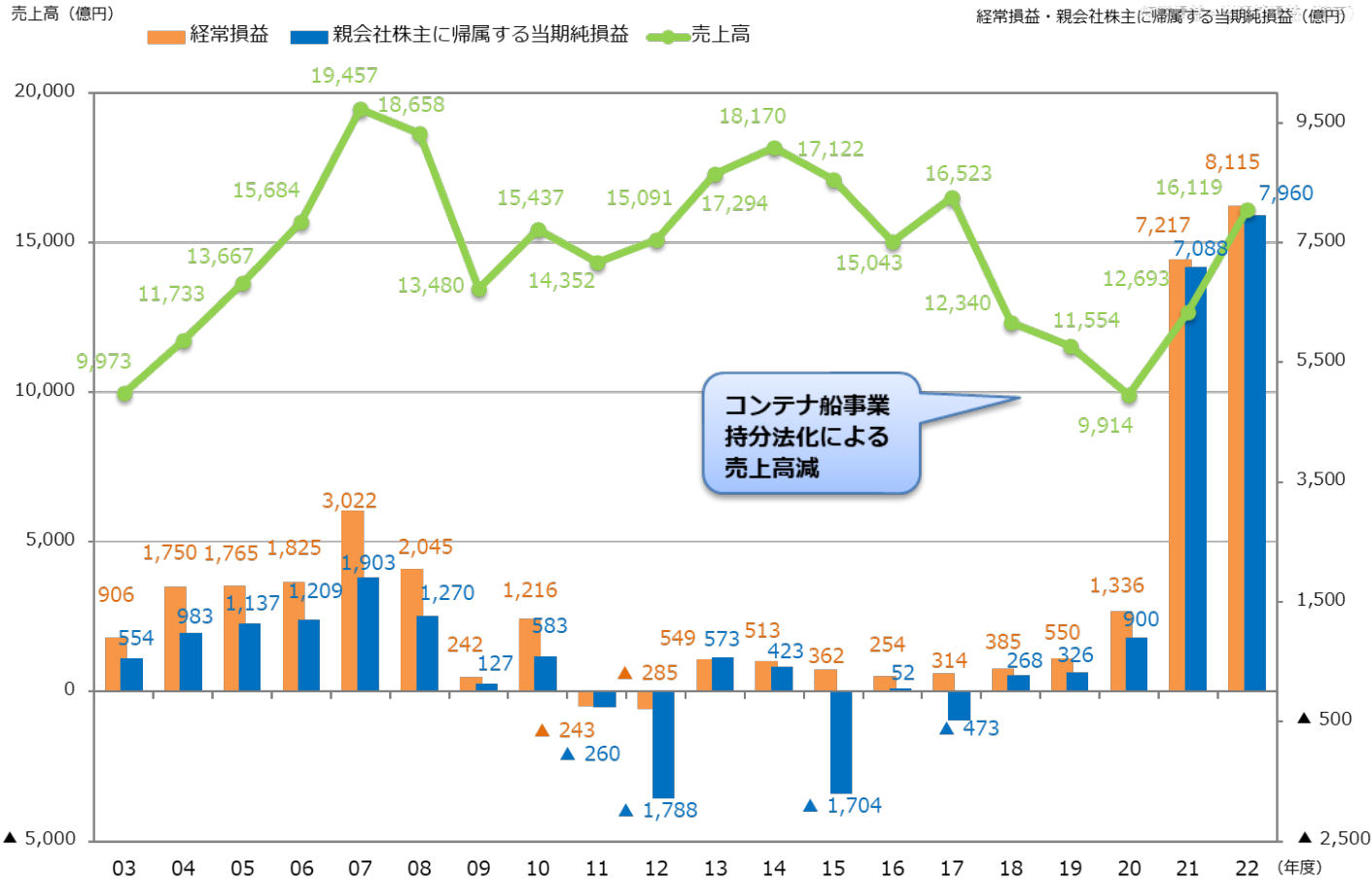
2023年度の進捗や予測値については、最新値をご覧いただくため当社ウェブサイトのIRページをご参照ください

 <https://ir.mol.co.jp/ja/ir.html>

常に最新のデータをご覧頂くため、2023年度の予想値は当社ウェブサイトのIRページをご覧ください

▼ <https://ir.mol.co.jp/ja/ir.html>

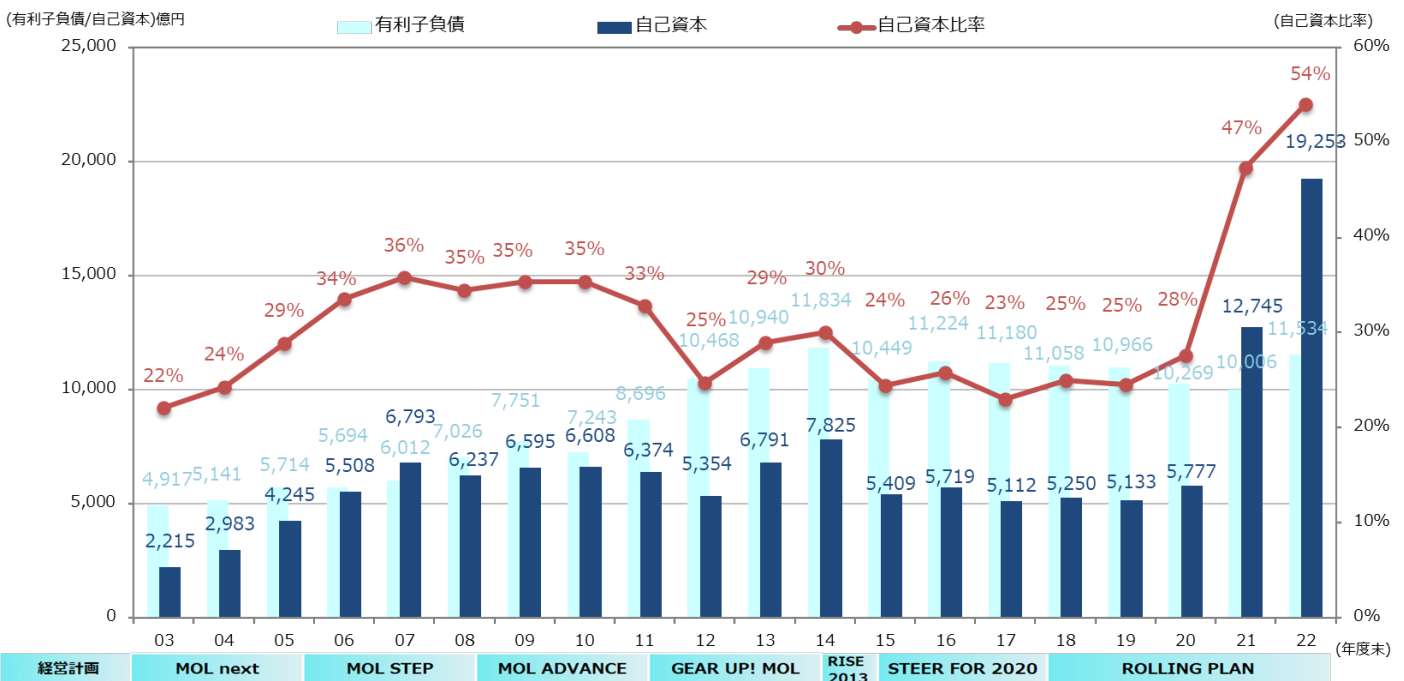
● P/L推移



経営計画	MOL next	MOL STEP				MOL ADVANCE			GEAR UP! MOL		RISE 2013	STEER FOR 2020			ROLLING PLAN					
為替 (¥/\$)	114	108	112	117	116	100	93	86	79	82	100	108	121	109	111	111	109	106	112	135
燃料油価格* (\$/MT)	178	193	280	321	409	528	406	490	667	662	610	529	265	284	354	456	467	355	585	745

\* 当社補油単価の全油種平均

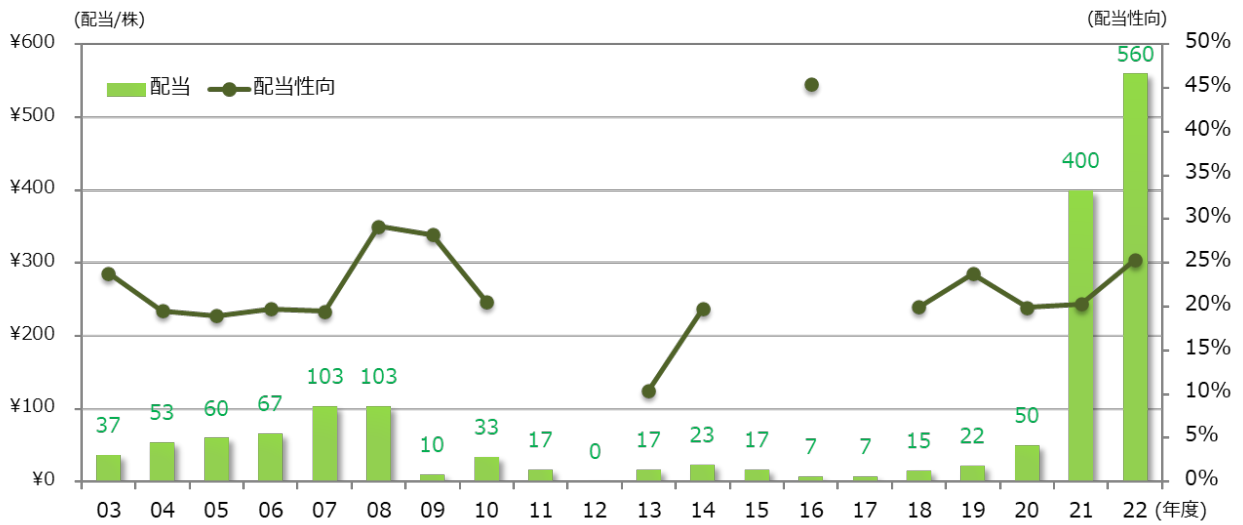
● B/S推移



(註) 自己資本

- ~2005年度：連結BS上の「資本の部」合計 (株主資本)
- 2006年度～：連結BS上の「純資産の部」の内、株主資本と評価換算差額等との合計
- 2010年度～：連結BS上の「純資産の部」の内、株主資本とその他の包括利益累計額との合計

● 配当

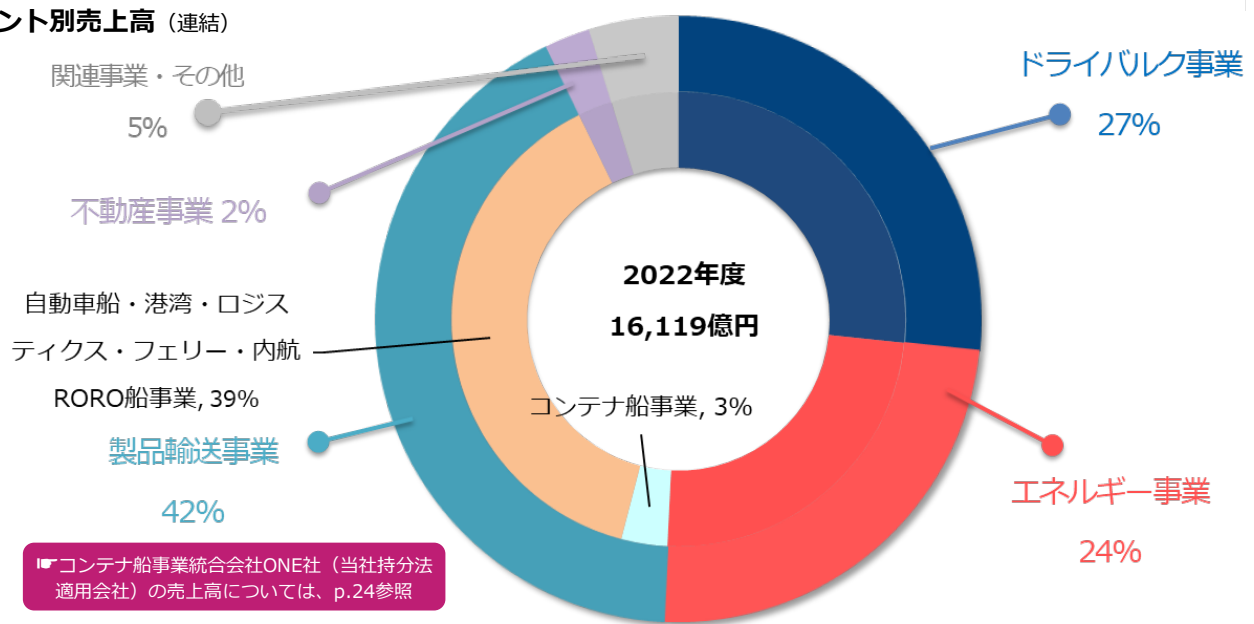


(11年度・12年度・15年度・17年度は最終赤字のため、配当性向は算出せず。2017年10月1日付の株式併合（10株につき1株の割合）および2022年4月1日付の株式分割（1株につき3株の割合）後の株式数に基づいて換算した数値を掲載）

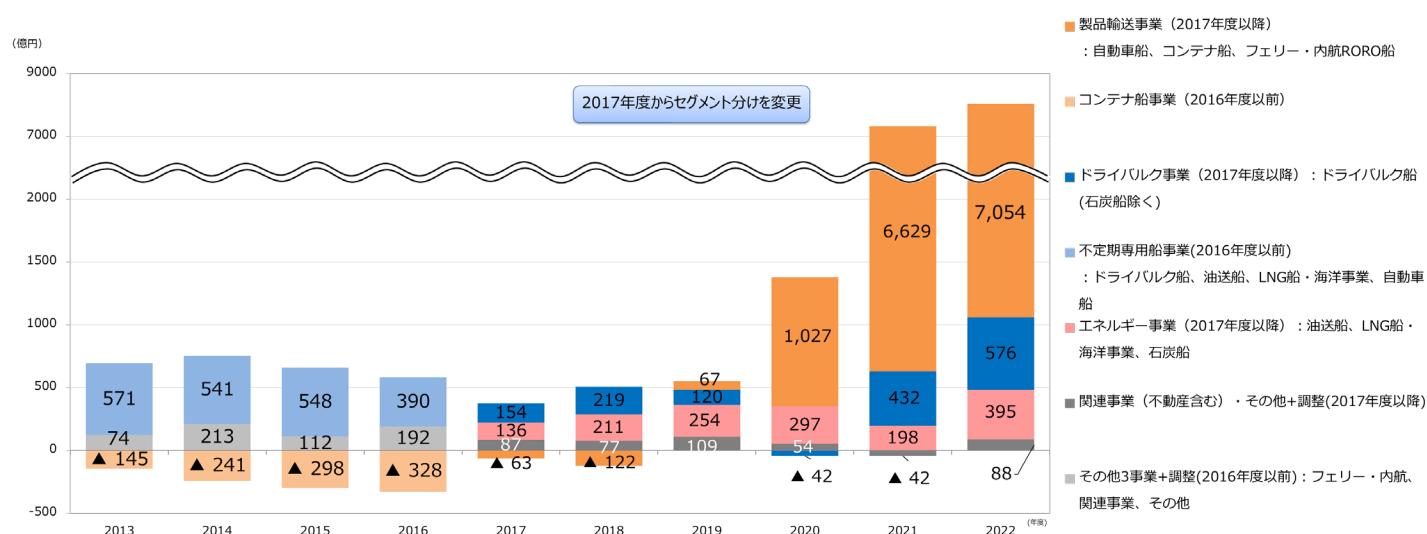
【配当方針】

- ・当社は、積極的な事業投資による企業価値向上及び配当を通じた株主への直接的な利益還元を経営上の基本方針としております。
- ・2023年度～2025年度については、当社の企業価値及び財務体質が向上したことに伴い、連結配当性向を2022年度の25%から30%に引き上げ、業績に連動した配当を行います。加えて、下限配当150円/株を導入し、海運市況サイクルの低位時に配当額が過少となることを防ぎます。
- ・想定を上回る利益が得られた場合には、さらに余剰資金を還元するなど、ROE 9～10%を意識した資本コントロールを行ってまいります。

● セグメント別売上高（連結）



● セグメント別経常利益（連結）



● 事業内容

各事業についてのより詳しい説明は当社ウェブサイトをご覧ください。

☞ <https://www.mol.co.jp/services/index.html>

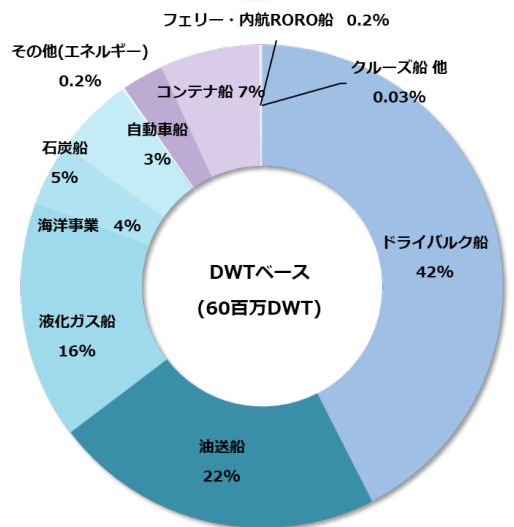
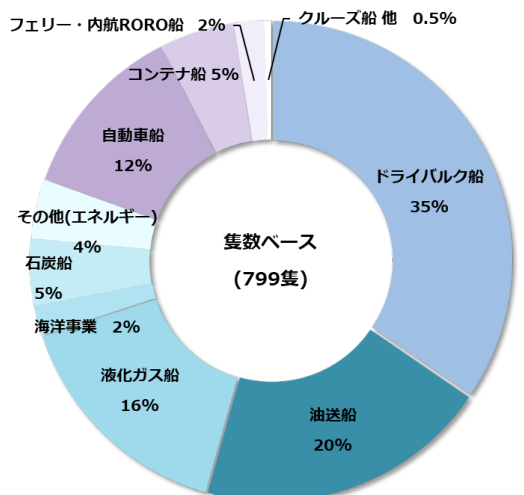
<p>ドライバルク事業 ▶p.15</p>	<p>ドライバルク船 (発電用石炭船を除く)</p>	<p>鉄鉱石や石炭、穀物、木材チップ、バイオマス燃料、セメント、肥料、塩などさまざまな資源を梱包せずにそのまま大量に輸送するのがドライバルク船です。当社は様々なサイズで輸送ニーズに応える汎用ばら積み船や貨物特性に合わせた専用船など、世界最大規模のドライバルク船隊を運航しており、貨物量や積み揚げ地の入港制限に合わせた最適な船型で安定的に輸送しています。(発電用石炭については、エネルギー事業本部が石炭専用船を用いて輸送しております)</p>
<p>エネルギー事業 ▶p.17</p>	<p>油送船</p>	<p>原油タンカー、ナフサやガソリンなど石油精製品を運ぶプロダクトタンカー、液体化学品を運ぶケミカルタンカー、メタノールを専門に運ぶメタノールタンカー、液化石油ガスを運ぶLPGタンカーなど、世界最大級の船隊でグローバルな活動を展開しています。</p>
	<p>LNG船</p>	<p>LNG(液化天然ガス)は、将来的な脱炭素に向けた移行期のエネルギーとして世界的に需要が増加しています。商船三井はLNG船の所有・管理・運航において世界トップのシェアを誇り、邦船社で初めて北極海航路を切り拓く砕氷LNG船の運航を開始するなど、最先端の取り組みを行っています。今後も拡大が見込まれるLNG輸送需要に応えるべく、安全で確実な海上輸送サービスの提供に努めていきます。</p>
	<p>海洋事業</p>	<p>商船三井は従来の海上輸送に留まらず、FPSO・FSRU・発電船・洋上風力設備設置船等、今後更なる成長が見込まれる海洋事業へ重点的に投資しています。これまで蓄積してきた技術と実績を基に、エネルギーバリューチェーンにおける事業領域の拡大に注力していきます。</p>
<p>石炭船</p>		<p>主に国内電力会社との中長期輸送契約を中心として、火力発電用石炭を輸送しています。環境負荷の軽減等、多様化する顧客のニーズに応じていきます。</p>
<p>製品輸送事業 (2023年4月1日付で「製品輸送・不動産事業」より改称) ▶p.23</p>	<p>自動車船</p>	<p>一般乗用車から建設機械まで、あらゆる自走可能な貨物を効率良く輸送できる自動車専用船を全世界で運航。最適地生産を進める自動車メーカーのニーズに的確に対応し、安定的な輸送サービスを展開しています。</p>
	<p>コンテナ船</p>	<p>邦船3社によるコンテナ船事業統合会社Ocean Network Expressを通じ、世界中を網羅する航路ネットワークにより、電気製品、自動車部品、衣類、家具、食品など多くの製品・雑貨を世界各地に届けています。</p>
<p>ウェルビーイングライフ事業 (2023年4月1日付で新設) ▶p.28</p>	<p>不動産事業</p>	<p>国内の事業基盤に加え、グループとしてのリソースも活かした海外展開を進めており、ベトナム・豪州・アメリカ合衆国にも進出しています。海運業とは異なる事業特性・市況サイクルにより長期的かつ安定的に利益貢献し、グループの業績面でのポラティリティを抑える役割を果たしています。</p>
	<p>フェリー・内航RORO船</p>	<p>旅客・乗用車・貨物車(トレーラー・トラック等)を一緒に運ぶフェリー事業、貨物車の輸送に特化した内航RORO船事業を展開しています。モーダルシフトの担い手として国内物流で存在感を増しています。</p>
	<p>クルーズ事業</p>	<p>日数も寄港地もテーマも多彩なにっぽん丸クルーズのラインアップを商船三井客船(株)が提供しています(2023年8月、「商船三井クルーズ(株)」に社名変更予定)。より幅広いサービスを提供するため、大型クルーズ船2隻の建造を計画中である他、2023年には中古クルーズ船1隻も取得しました。</p>
<p>関連事業 ▶p.28</p>	<p>曳船、商社 他</p>	<p>130余年にわたり培ってきた国内外における営業ネットワークを活かし、曳船、商社事業など、多彩なビジネスを展開しています。</p>

● 船隊構成 (短期備船、J/V保有船含む)

		2023年3月末時点		2022年3月末時点		
		隻数	千dwt	隻数	千dwt	
ドライバルク事業	ケーブサイズ	80	15,826	79	15,564	
	中小型一般バルカー	バナマックス	31	2,656	33	2,823
		ハンディマックス	49	2,774	47	2,635
		ハンディサイズ	35	1,311	29	1,080
	(小計)	115	6,741	109	6,538	
	木材チップ船	45	2,484	42	2,335	
多目的船	36	505	53	1,005		
エネルギー事業	油送船	原油タンカー	36	9,370	37	10,004
		プロダクトタンカー	14	796	14	862
		ケミカルタンカー	86	2,229	83	2,130
		メタノールタンカー	22	944	22	941
		(小計)	158	13,339	156	13,937
	液化ガス船	LNG船(*1)	100	8,235	97	7,957
		LNG燃料供給船	2	19	2	19
		LNG発電船	1	19	1	19
		FSU・FSRU	4	384	4	384
		LPG/アンモニア	16	792	15	735
		その他	2	153	0	0
	(小計)	125	9,602	119	9,114	
	FPSO	7	2,471	7	2,014	
	サブシー支援船	3	27	3	27	
	石炭船	36	3,242	36	3,359	
洋上風力発電設備設置船(SEP船)	5	14	5	14		
洋上風力支援船(SOV船)	1	2	0	0		
内航船(内航RORO船除く)	30	109	30	109		
その他	2	8	0	0		
製品輸送事業	自動車船	96	1,652	93	1,614	
	コンテナ船(*2)	40	4,025	47	4,698	
	フェリー・内航RORO船	16	97	15	85	
関連事業	クルーズ船	2	8	1	4	
	その他	2	12	2	12	
合計		799	60,166	797	60,427	

(\*1)エタン船を含む

● 船隊構成比



● 船種・船型別市況エクスポージャー (連結隻数ベース)

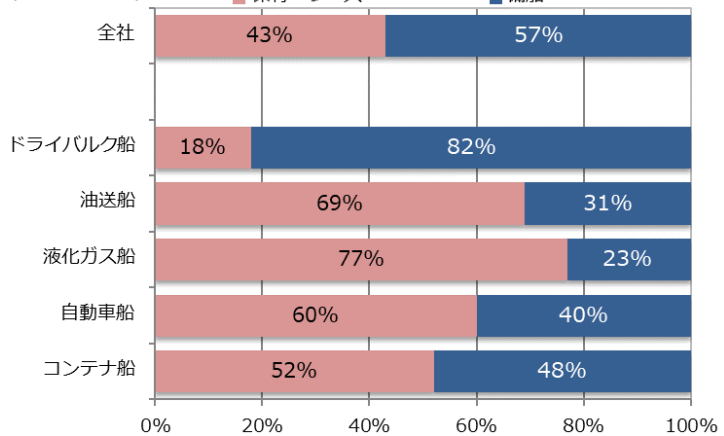
(2023年3月末時点)

船種	全体隻数	市況エクスポージャー
ケーブサイズ	80	44%
中小型バルカー	115	2%
VLCC	29	3%
プロダクト船	14	36%
LPG/アンモニア船	16	25%

(注) 『市況エクスポージャー』 = 中長期調達船で、2年以上の契約が付いていない船。

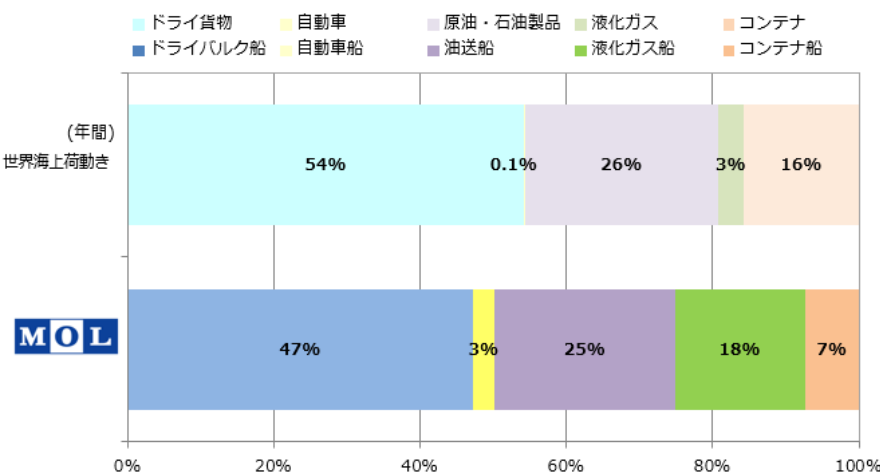
● 船種別備船比率 (当社及び連結子会社/隻数ベース)

(2023年3月末時点)



(注) 「備船」には短期備船も含む。本表では石炭船をドライバルク船に含む。

● 世界海上荷動きおよび当社船隊構成 (DWTベース)



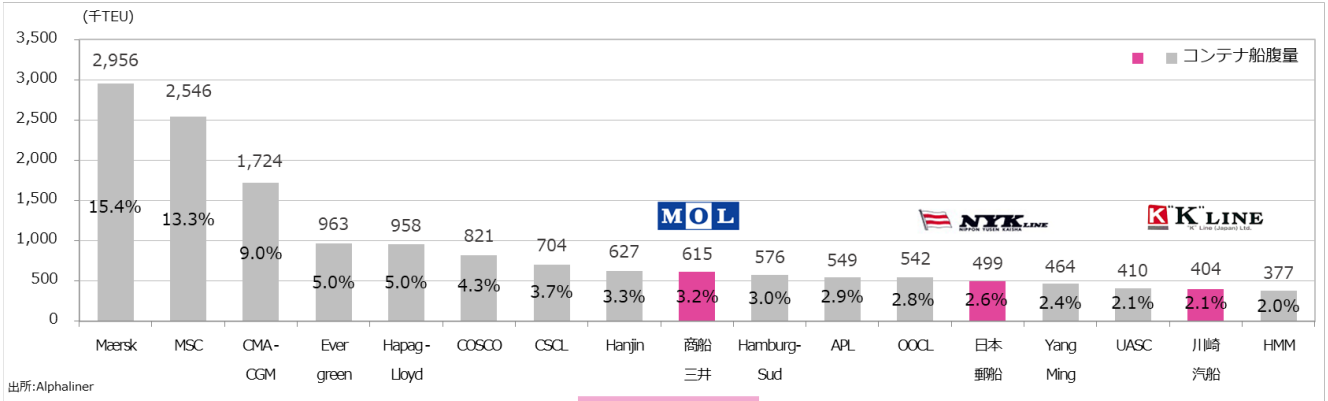
出所：世界海上荷動き比率はClarksons等を基に当社推計

● コンテナ船事業統合 - 規模の拡大、競争力の強化

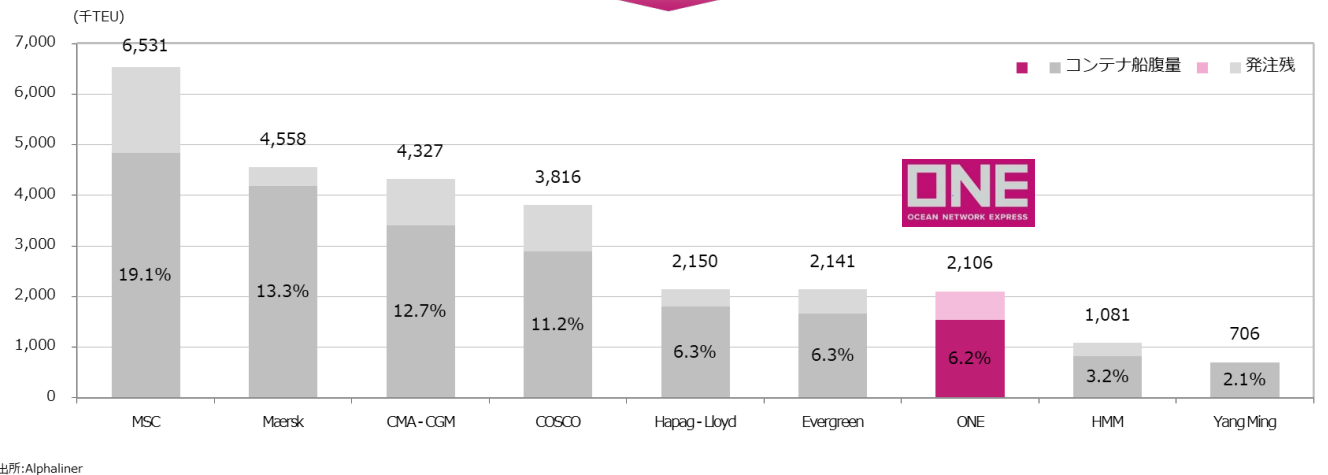


出資比率	商船三井 : 31%、日本郵船 : 38%、川崎汽船 : 31%
出資額	約3,000億円
事業内容	定期コンテナ船事業(海外ターミナル事業含む)
設立日等	合併会社設立日 : 2017年7月7日 サービス開始日 : 2018年4月1日

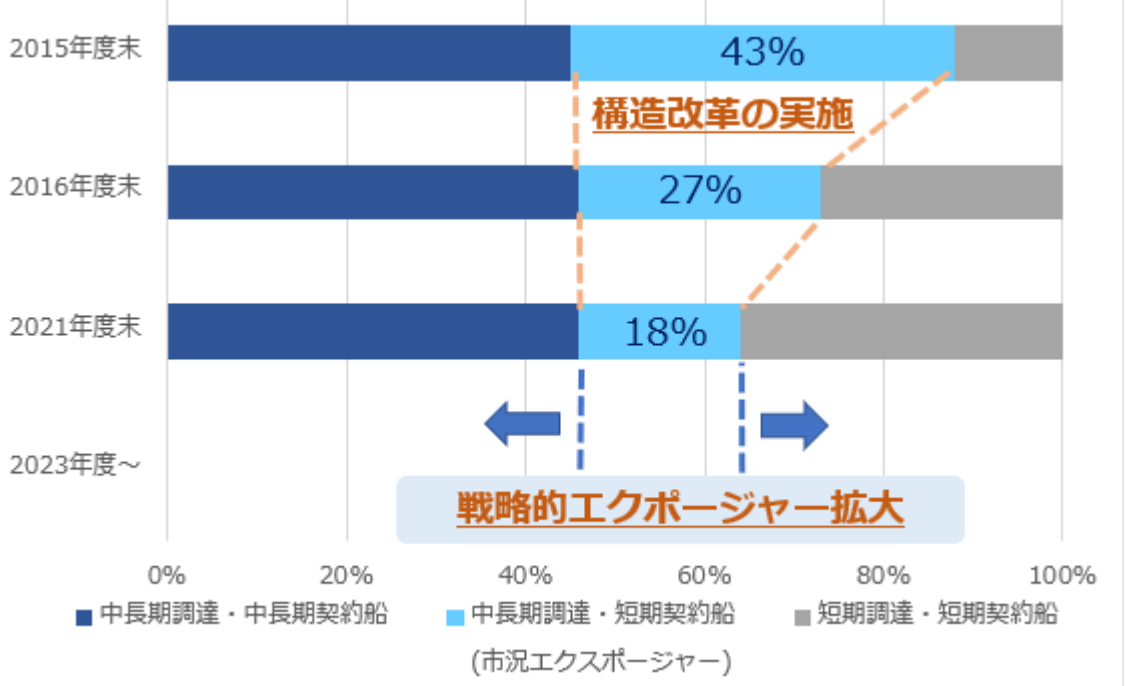
2015年4月時点(運航船腹のみ)



2023年4月時点(発注残含む)

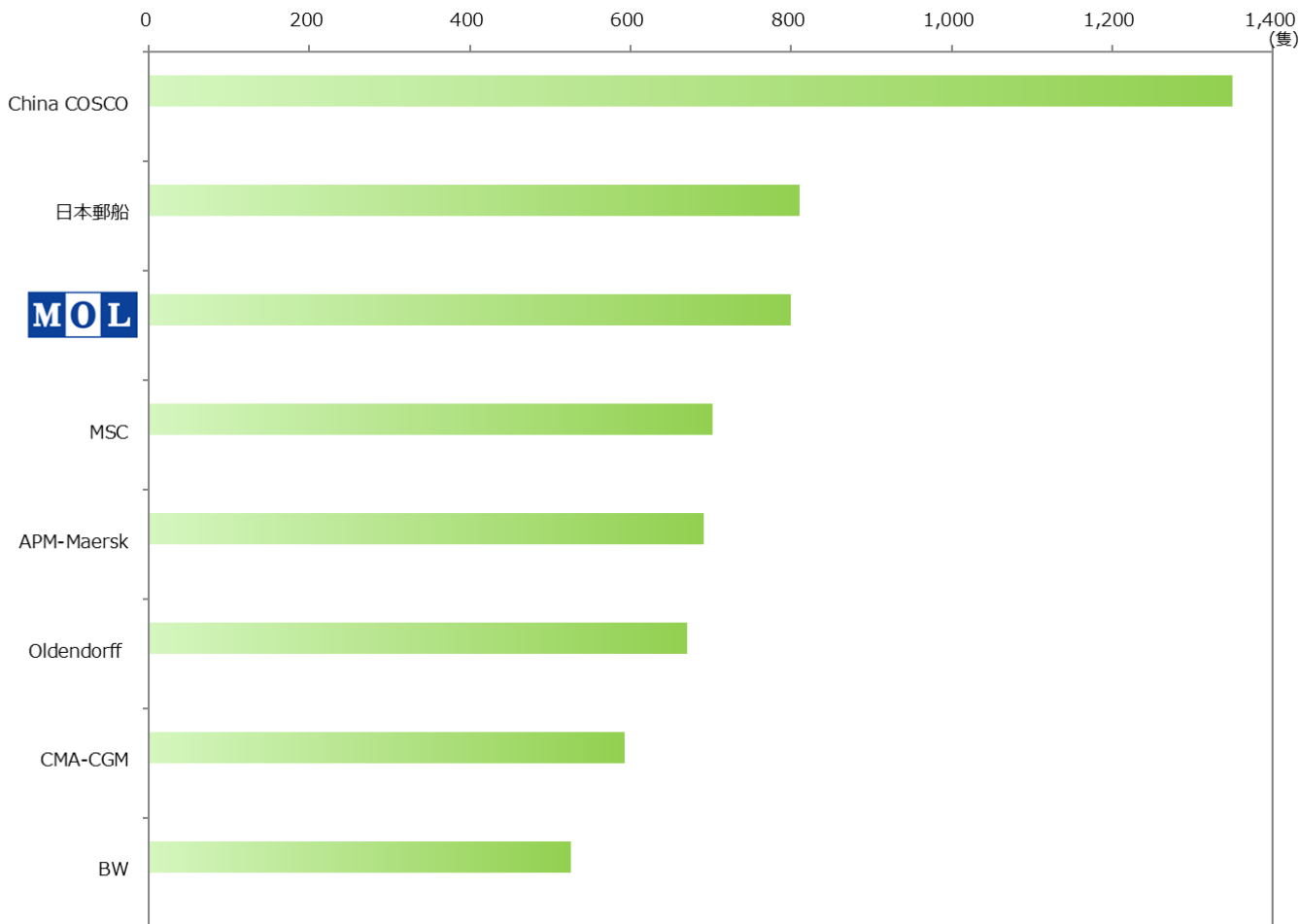


● ドライバルク船事業の変革 - 過去の事業構造改革と新経営計画でのエクスポージャー許容度引き上げ



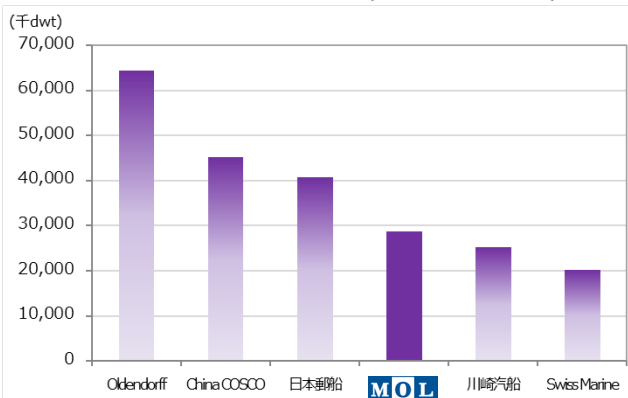


● 船隊規模 (全船種)



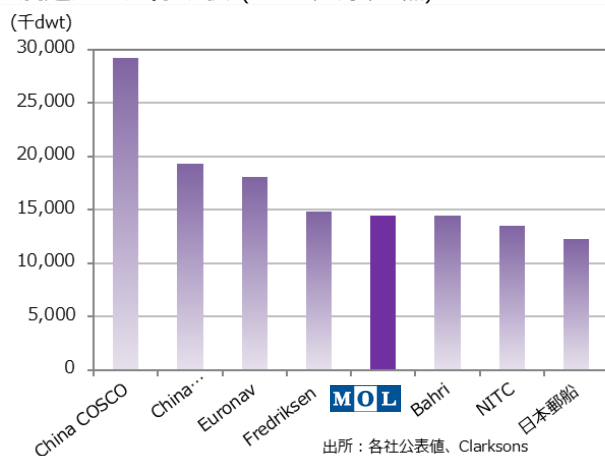
出所：各社公表値(2023年5月調査時点 各社最新数値), Clarksons

● ドライバルク船 船隊規模 (2023年3月末時点)



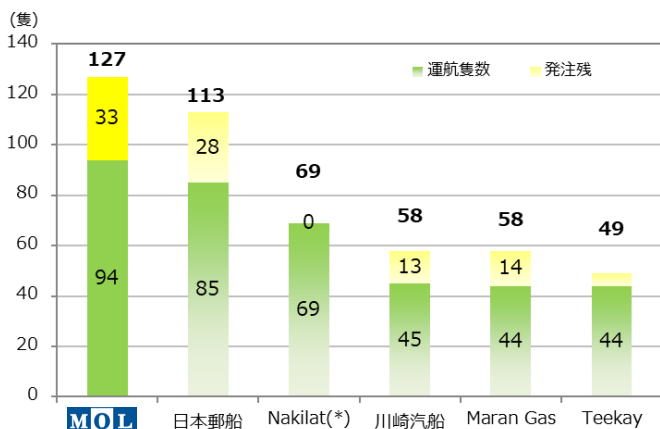
出所：各社公表値、Clarksons

● 油送船 船隊規模 (2023年3月末時点)



出所：各社公表値、Clarksons

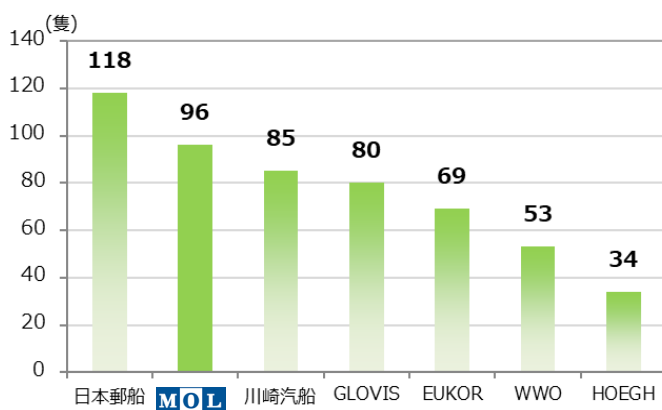
● LNG船 船隊規模 (2023年3月末時点)



出所：当社調べ

(\*)Qatar Gas Transport Company Ltd

● 自動車船 船隊規模 (2023年3月末時点)



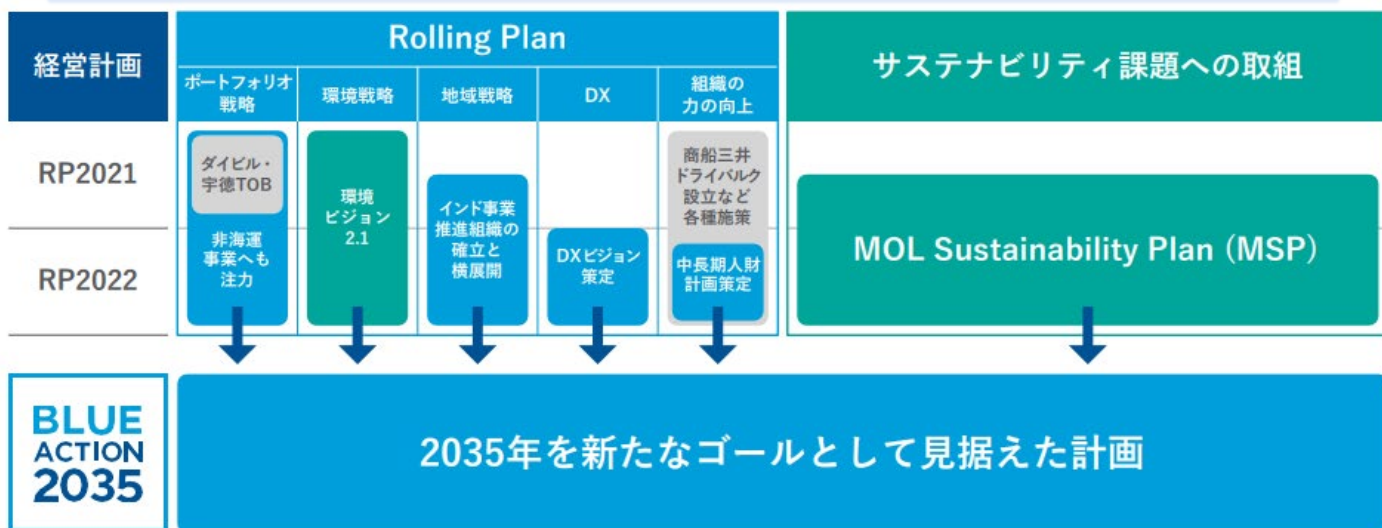
出所：当社調べ

(註) SPOT備船を除く

● BLUE ACTION 2035の方向性

「BLUE ACTION 2035」についての説明資料全体は当社ウェブサイトをご覧ください。  
<https://ir.mol.co.jp/ja/ir/management/plan.html>

従来のローリング方式を改め、3つの主要戦略(ポートフォリオ・環境・地域)を継承・発展しつつ、中長期的な戦略に基づいてグループビジョンの実現へ向かう道筋を示した。



● 2035年のありたい姿 ~Core KPI~

目標		2022年度実績	2023年度見通し	Phase 1 2025年度	Phase 2 2030年度	Phase 3 2035年度
財務 KPI	税引前当期純利益	8,191億円	2,400億円	2,400億円	3,400億円	4,000億円
	ネットギアリングレシオ <sup>*1</sup>	1.01	0.89	0.9~1.0		
	ROE	49.8%	10.4%	9~10%		
非財務 KPI	環境 GHG排出原単位削減率 <sup>*2</sup> (2019年比)	▲3.6% (2021年度実績)	-	-	-	▲45%
	安全 4 Zero <sup>*3</sup>	未達 (労災死亡事故1件)	達成			
	人財 単体陸上職 女性管理職比率	9.2%	15%		[Phase 1終了までに改めて設定]	
	人財 MGKP <sup>*4</sup> 在任者構成率 (女性/本出身者外/40代以下)	4.7%/18.3%/9.5%	8%/30%/15%		[Phase 1終了までに改めて設定]	
	DX 価値創造業務・安全業務への転換率 (累計)	-	10%		20%	30%

\*1 有利負債額はIFRS導入後に織り込むべき将来備前料などオフバランス資産 (約9,000億円) を含んだものを想定。

なお、本数値は当社が一定の想定の下に試算した概算値で、IFRSを正式に適用した場合の算出値とは相違する可能性があります。

\*2 2022年度実績は2023年度第1四半期決算説明資料にて更新予定。

\*3 4 Zero = 重大海難事故・油濁による海洋汚染・労災死亡事故・重大貨物事故のゼロ。

\*4 MOL Group Key Positions。本社部長級として、グループ・グローバル問わず指定されたポスト。

● 2035年に向けた事業ポートフォリオ変革



- 全体の総資産は拡大するが、アセット増分の内訳は安定収益型により傾斜した配分とし、バランスのとれた利益構造とする。
- 市況享受型事業において海運好況時には高リターンを得る一方、安定収益型事業の比重をより高め、海運不況時でも黒字を確保する。安定収益型事業では、海運の長期契約のみならず、非海運事業をさらに成長させる。

● 投資計画 (Phase 1: 2023年度~2025年度)

■ 2025年度総資産 7.5兆円 に向け、Phase 1/2/3 累計で 約3.8兆円 の投資、うち Phase 1 で 1.2兆円 を見込む。

営業本部別の投資額目安 (キャッシュアウトベース。M&A、地域組織主導による案件も含む。)

(単位: 億円)	市況享受型	安定収益型	合計	(うち環境投資)
ドライバルク事業	700	400	1,100	(880)
エネルギー事業	1,100	4,200	5,300	(4,400)
製品輸送事業	1,200	1,600	2,800	(1,000)
ウェルビーイングライフ事業	-	2,750	2,750	(220)
その他	-	50	50	-
<b>合計</b>	<b>3,000</b>	<b>9,000</b>	<b>12,000</b>	<b>(6,500)</b>

※持分法適用会社による再投資は含まない。  
 ※既決の投資予定(約5,400億円)を含む。

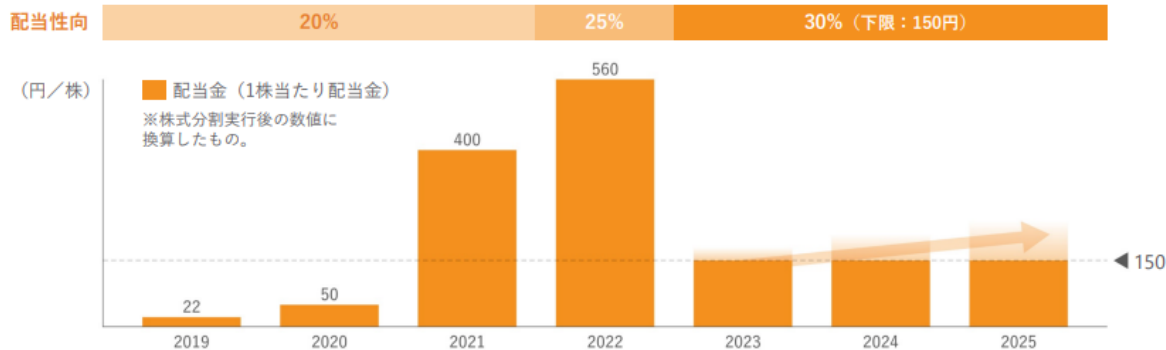
● 株主還元方針 (Phase 1)

Rolling Plan 2022での方針

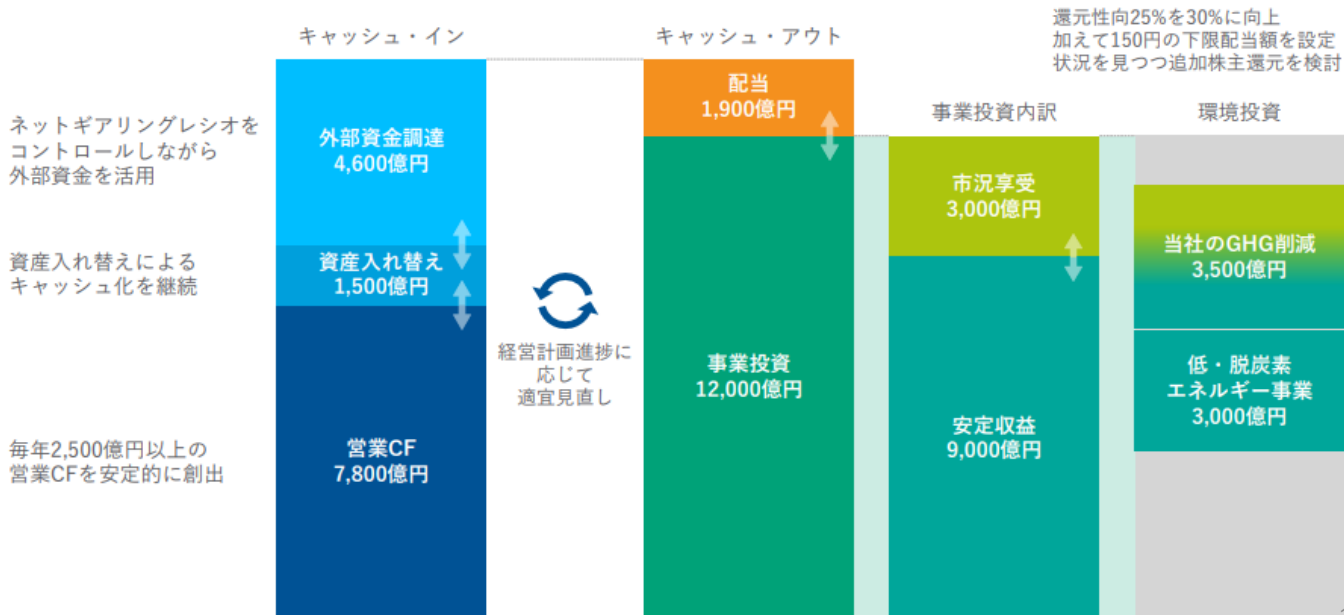
- ・ 配当性向: 25%

BLUE ACTION 2035 (Phase 1) での方針

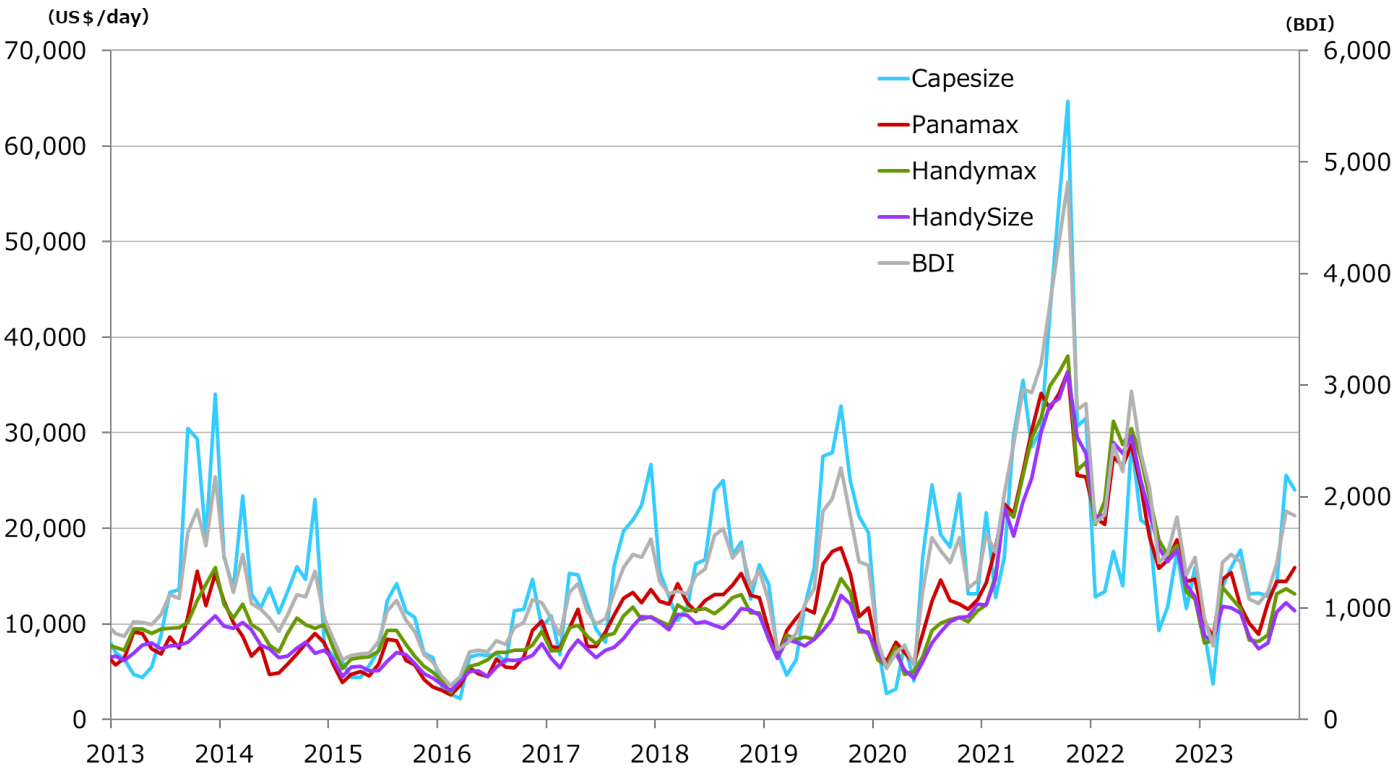
- ・ 配当性向: 30%
- ・ 下限配当: 150円/株
- ・ 利益上ふれ時の自社株買い (都度判断)



● キャッシュアロケーション (Phase 1)



● **ドライバルク船市況 (備船料/航路平均) : 月間平均**

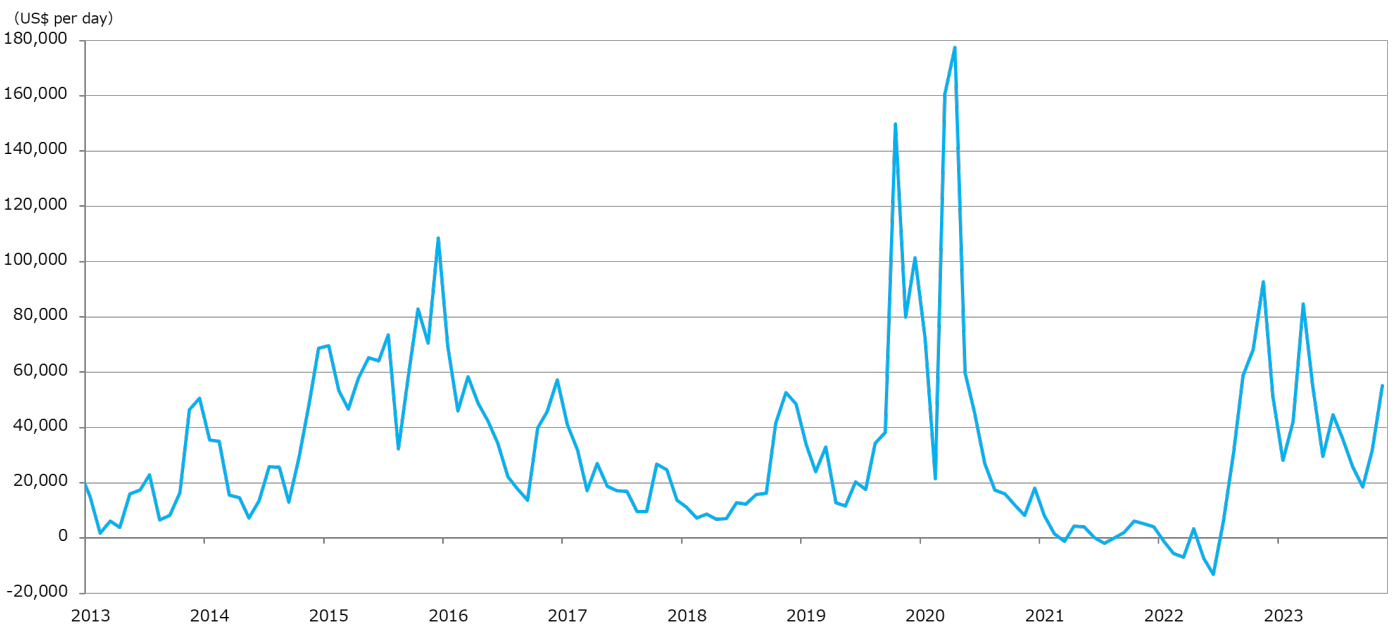


出所：Clarksonsデータを基に当社作成

(註)

・各船型の市況数値は、バルチック海運取引所の以下指数を使用しています。  
 ケープサイズ：2014年2月以降はBCI 5TC（以前は4TC） パナマックス：2017年8月以降はBPI 5TC（以前は4TC）  
 ハンディマックス：2015年7月以降はBSI 10TC（以前は6TC） ハンディサイズ：2017年11月以降はBHSI 7TC（以前は6TC）  
 ・BDI (Baltic Dry Index/バルチック海運指数)とは、バルチック海運集会所(ロンドン)が世界の主要水域での運賃や備船料を集計し、日々算出するドライバルク船市況の総合指数(1985年1月4日=1,000)。異なる4つの船型(2018年3月以降は、Handysizeを除いた3船型)の市況を反映している為、各船型の市況と同様の動きをすることは限りません。

● **VLCC市況 (備船料) : 月間平均 (アラビア湾→日本)**

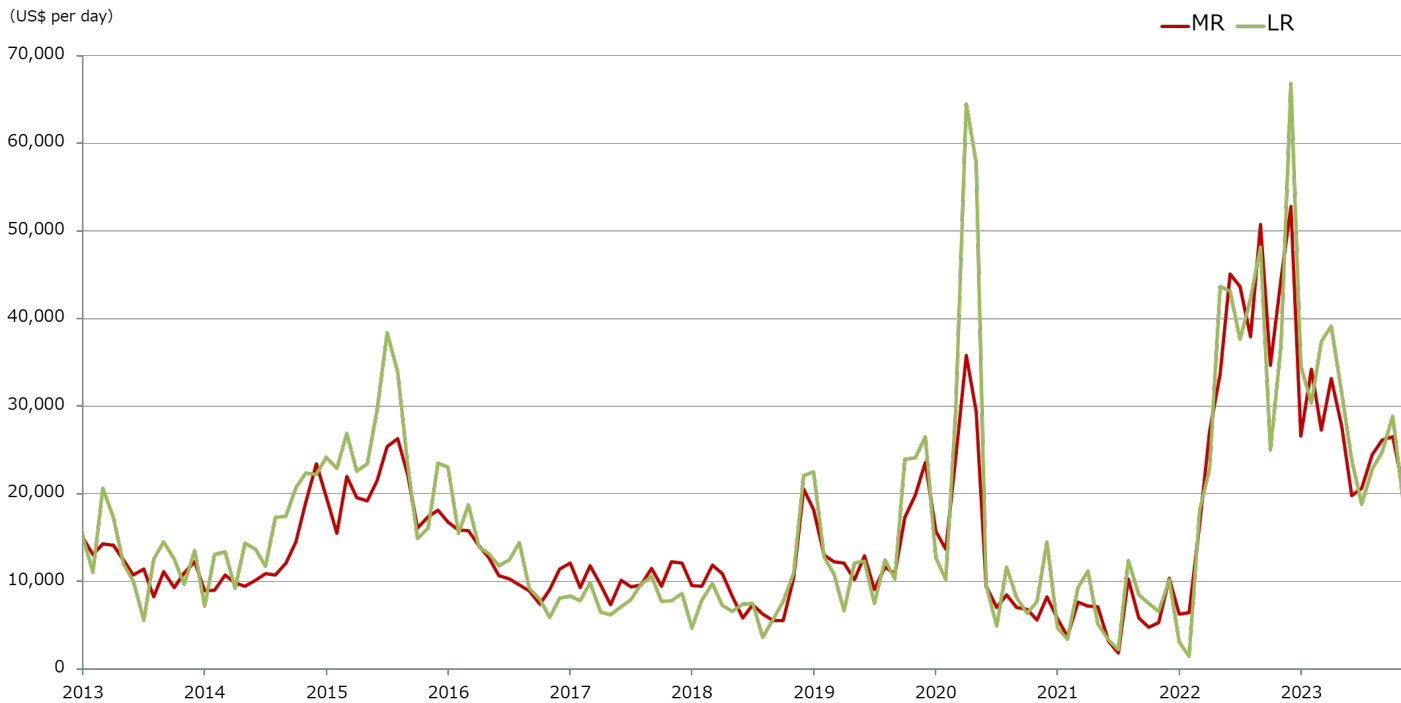


出所：Clarksonsデータを基に当社作成

直近の市況については、当社ウェブサイト掲載のマーケットデータをご参照ください  
<https://ir.mol.co.jp/ja/ir/library/market.html>

● プロダクト船市況(備船料)：月間平均

(LR1：アラビア湾→日本、MR型：主要5航路)



(註)

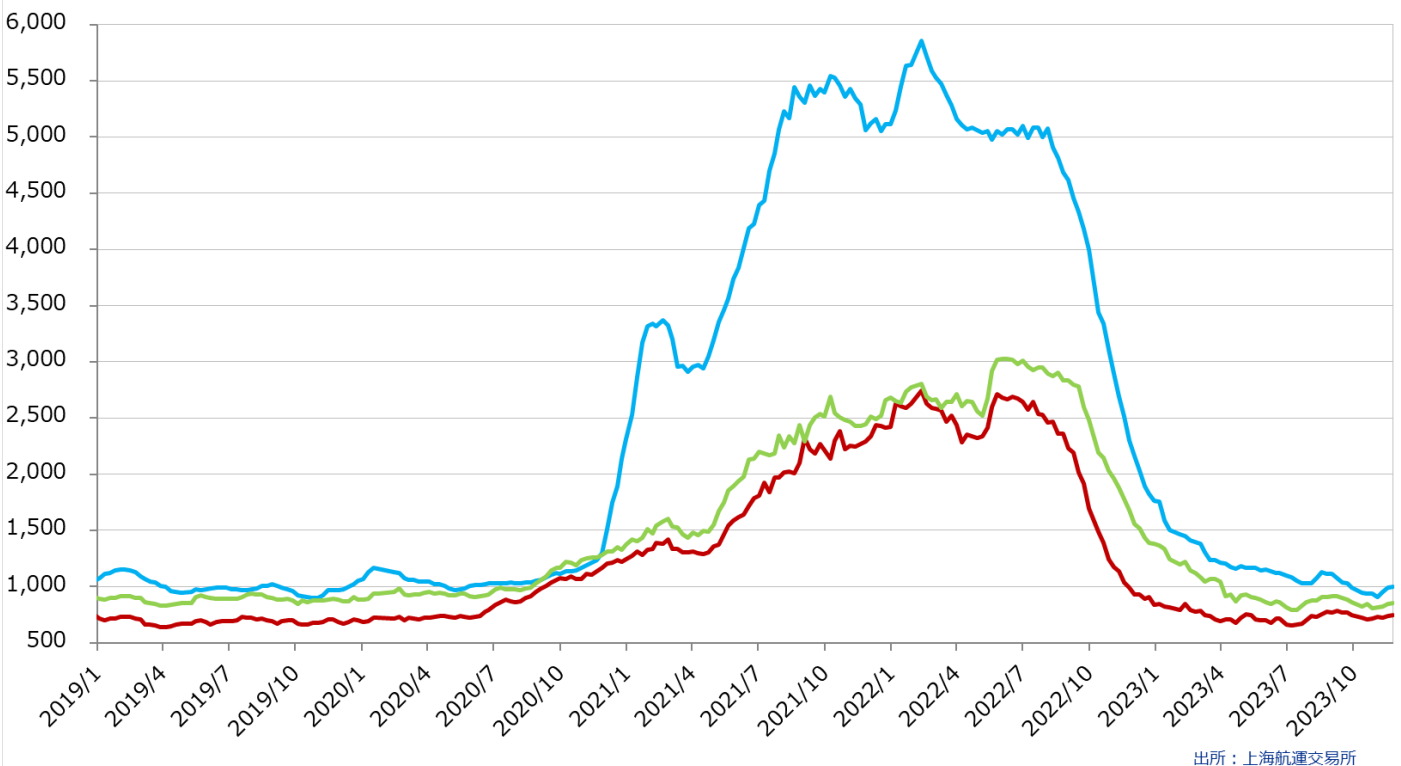
・MR型プロダクト船の市況は、欧州-北米、北米-欧州、シンガポール-豪州、韓国-シンガポール、インド-日本の主要5航路単純平均。

● コンテナ船運賃市況 (CCFI：China Containerized Freight Index\*)

(1/1/1998=1,000)

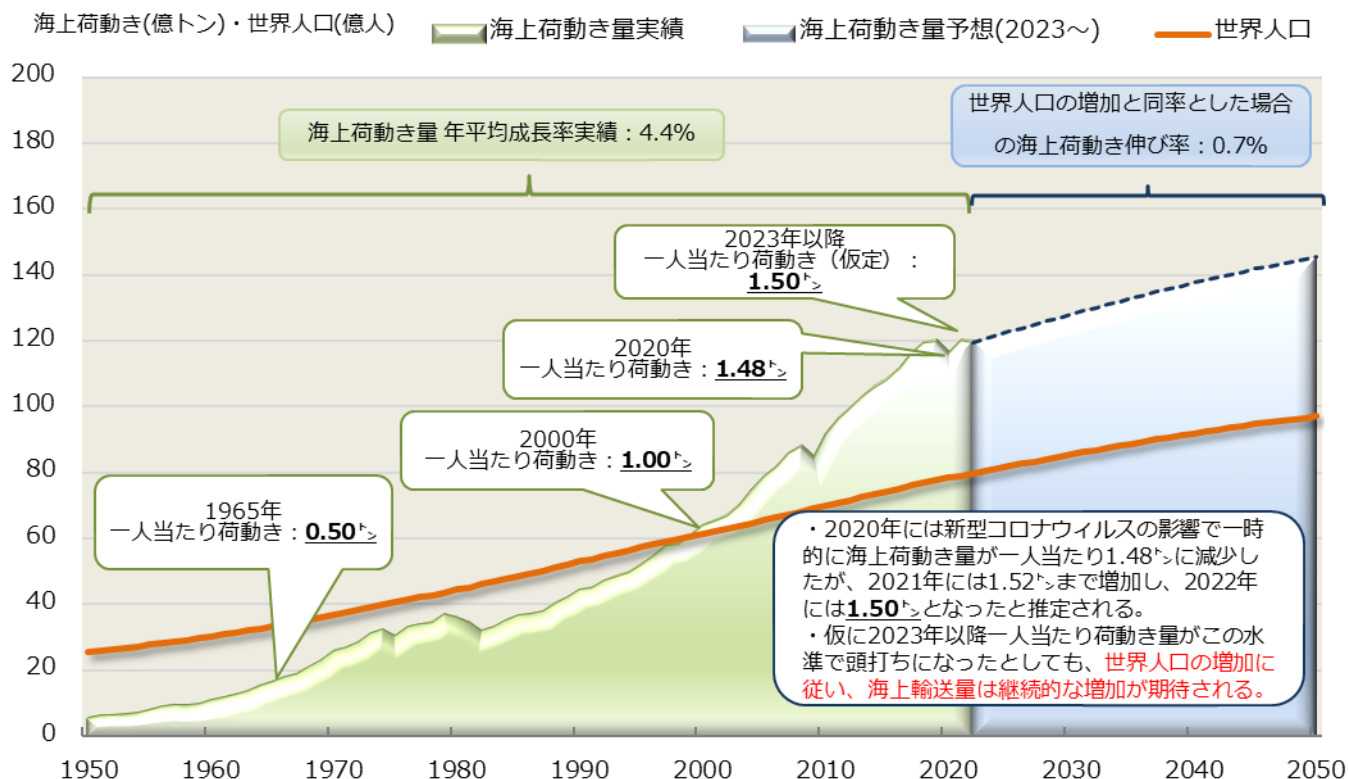
(1998/1/1=1,000)

Europe Trade (欧州向け) TP Trade(U.S. West Coast) (北米西岸向け) TP Trade(U.S. East Coast) (北米東岸向け)



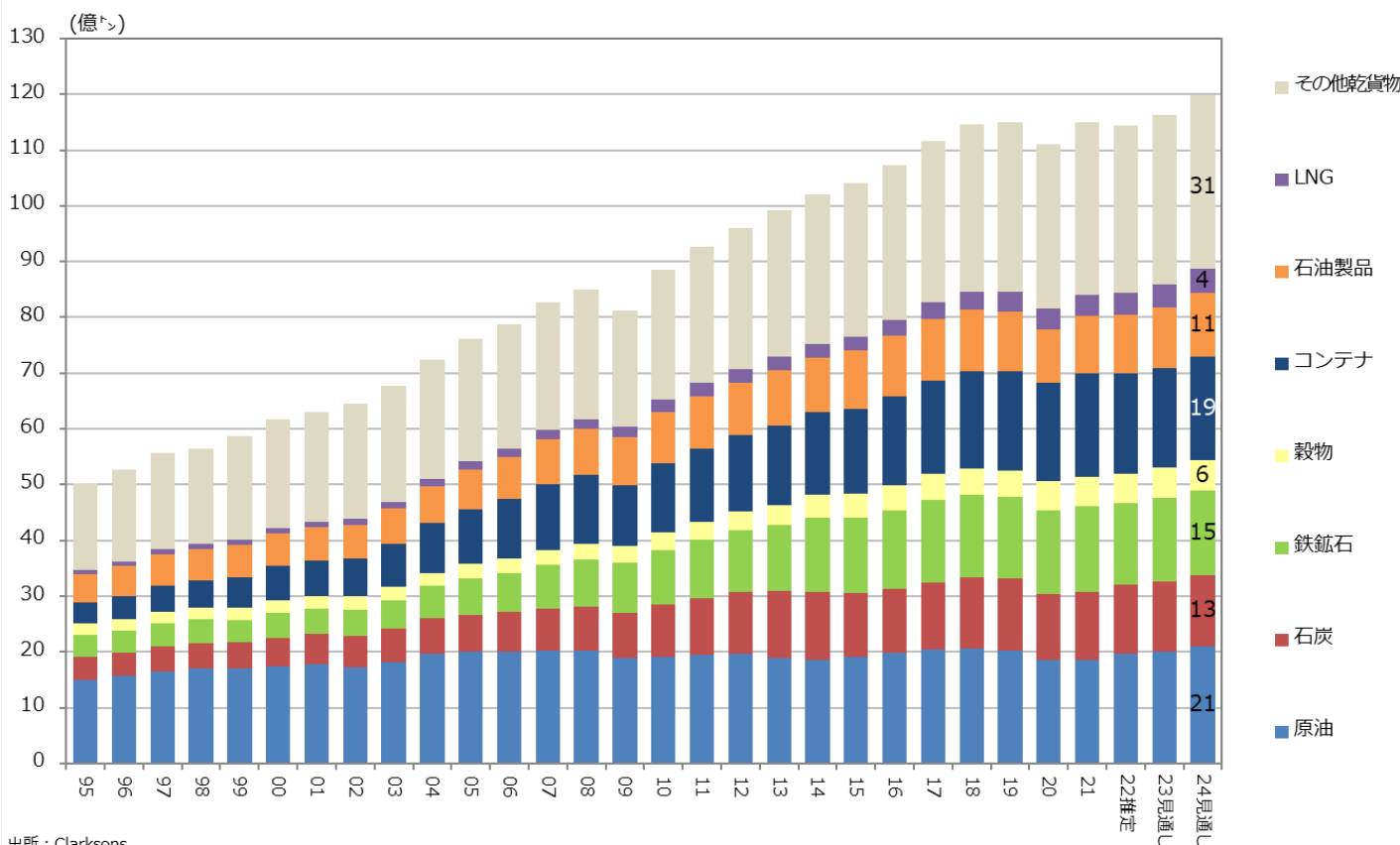
(\*)CCFIは、中国出しコンテナのみを対象とした運賃指数であり、アジア出しコンテナ全体の運賃動向と必ずしも一致するものではありません。

● 世界人口と海上荷動き量

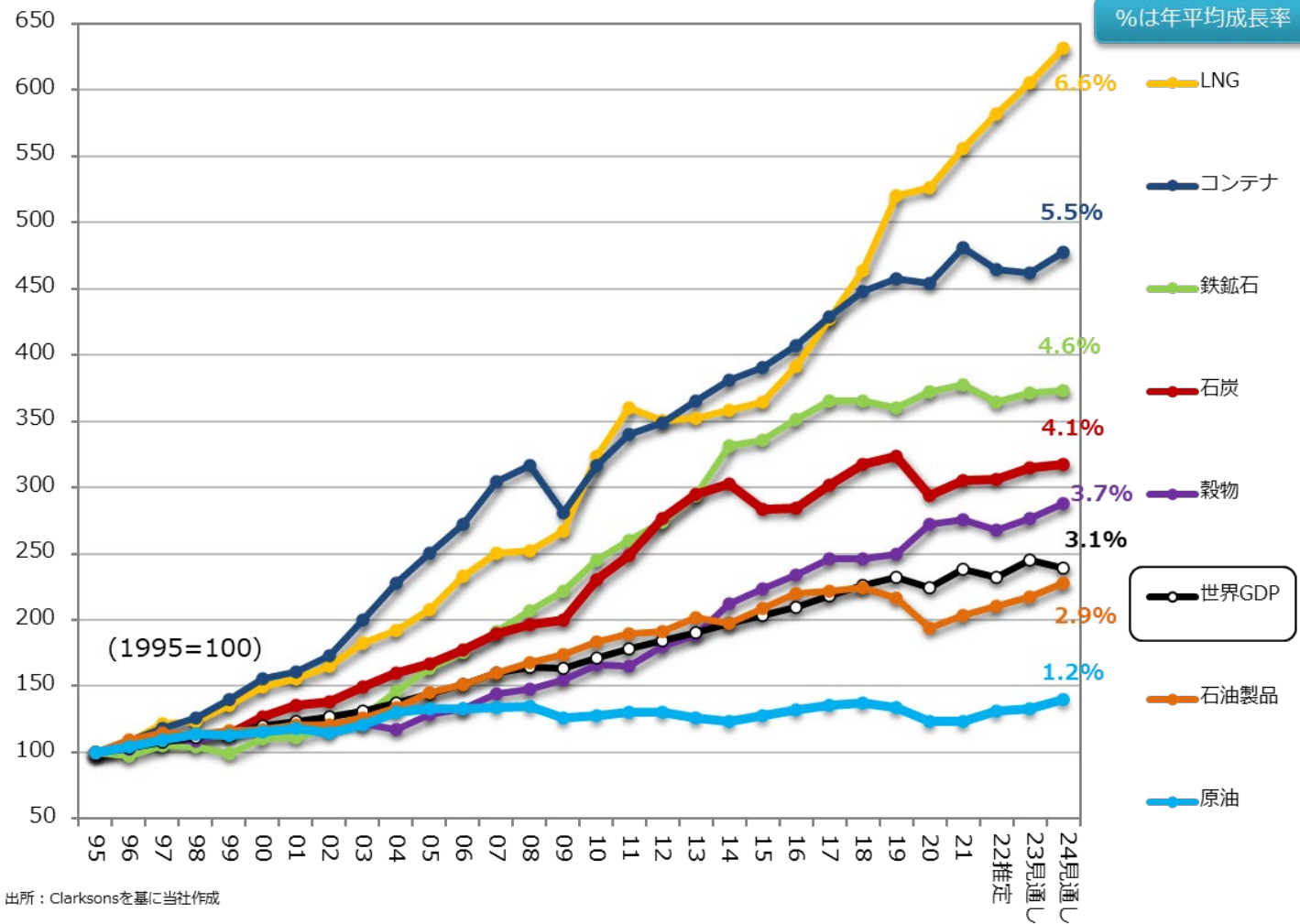


出所：荷動きデータ1950～1982年はFearnleys Review、1983～2022年はClarksons、2023年以降は当社推計。人口データは国連。

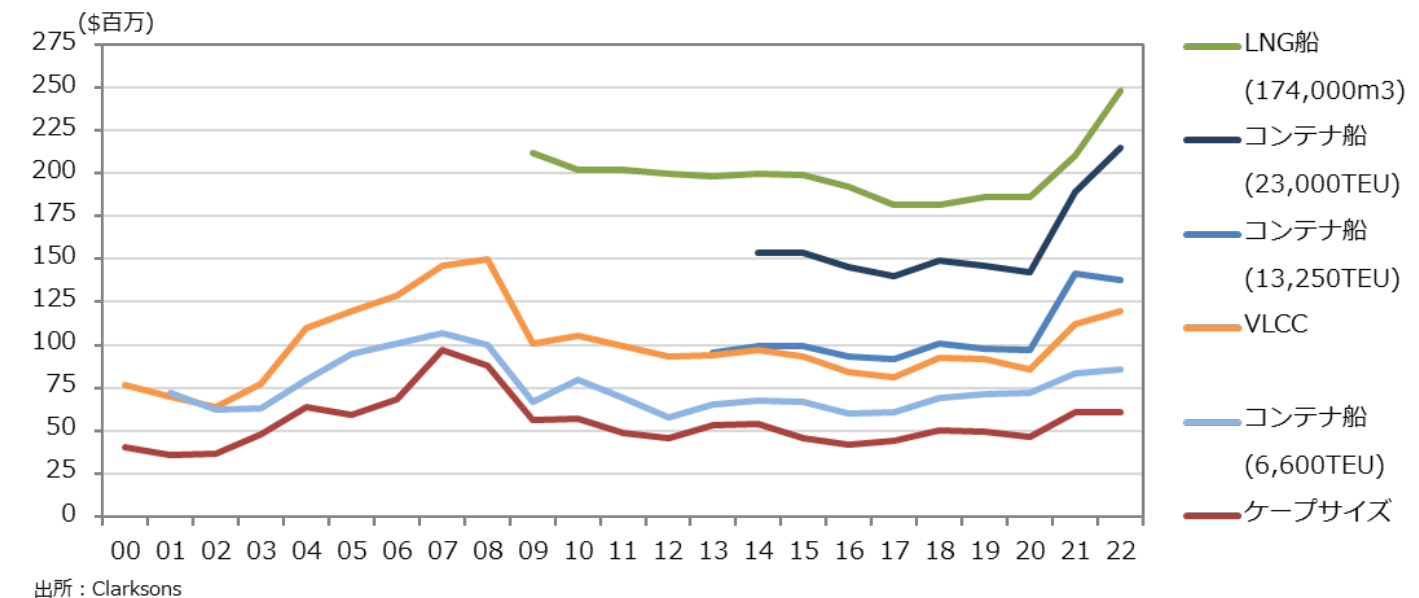
● 貨物別海上荷動き



● 成長率比較：世界GDPと貨物別海上荷動き



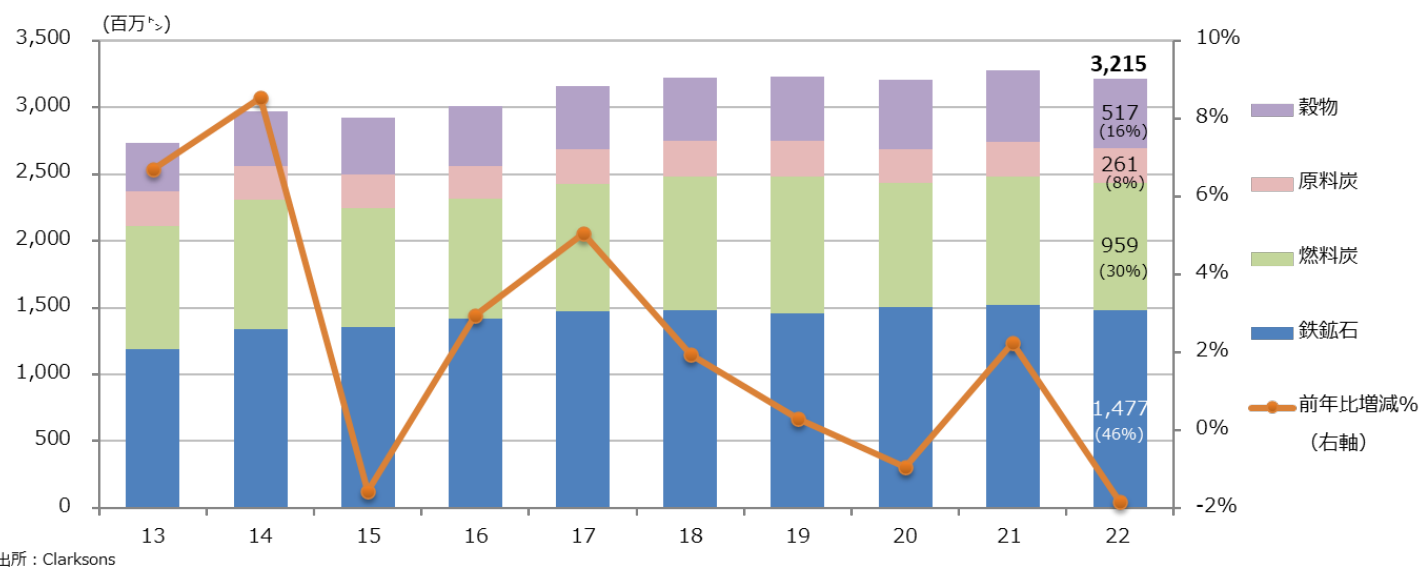
● 新造船価推移



● 主な船型と貨物

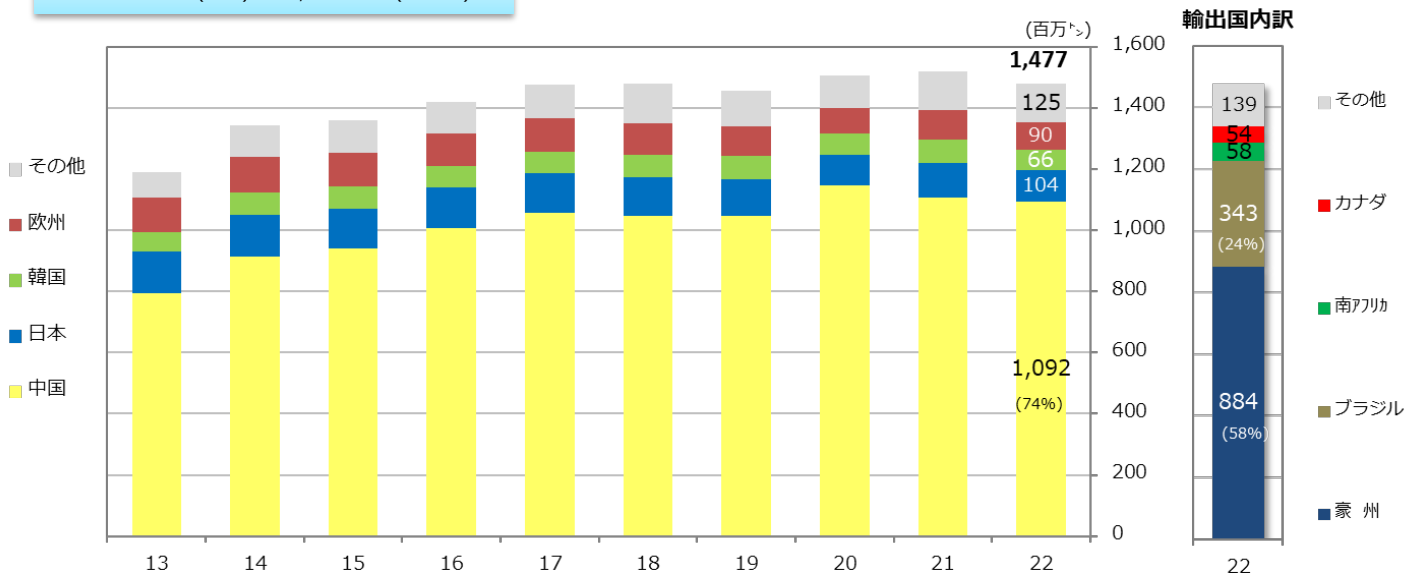
船型		運航主体	標準的な 載貨重量トン数 (DWT)	主要貨物
ケープサイズバルカー		商船三井 / MOL Cape(シンガポール)	180,000	鉄鋼原料 (鉄鉱石・原料炭)
中小型 バルカー	パナマックスバルカー	商船三井 / 商船三井ドライバルク	82,000	鉄鉱石、原料炭、燃料炭、穀物など
	ハンディマックスバルカー		58,000	燃料炭、穀物、塩、セメント、鋼材など
	ハンディサイズバルカー		38,000	鋼材、セメント、穀物、鉱石など
木材チップ船		商船三井ドライバルク	54,000	木材チップ、大豆粕など
多目的船			17,000	バイオマス燃料、鋼材、プラントなど

● 世界のドライバルク荷動き(貨物別)



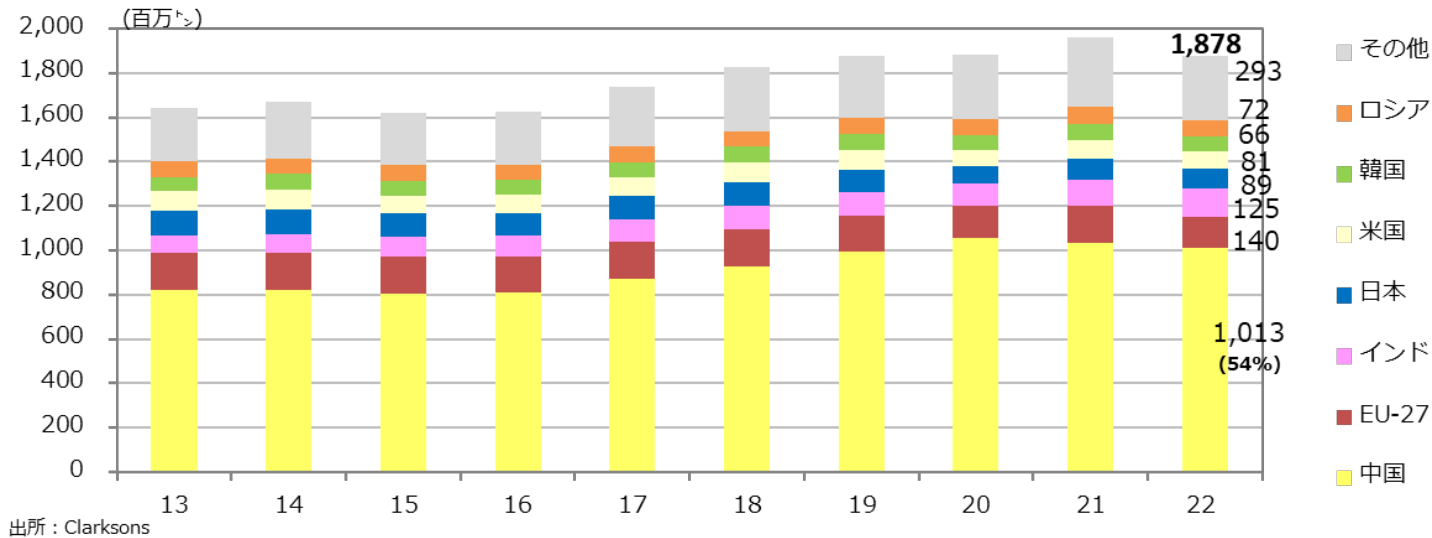
● 鉄鉱石：海上荷動き(輸入国・地域別)

豪州 → 青島 (中国) : 3,500miles (約12日)  
 ブラジル → 青島 (中国) : 11,000miles (約40日)



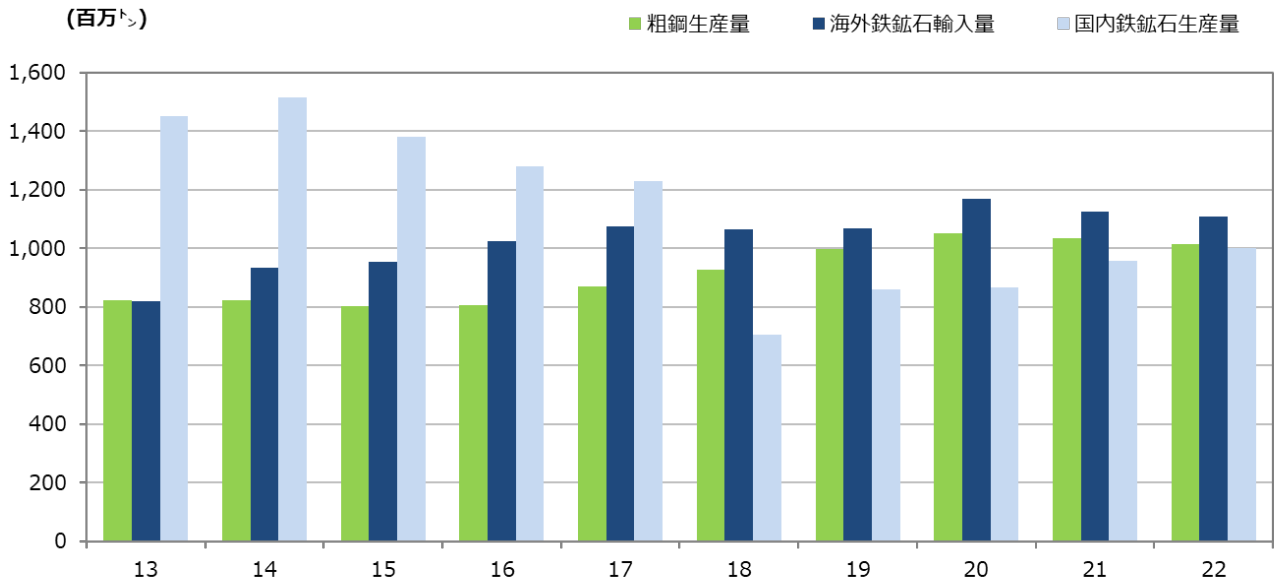


● 粗鋼：国・地域別生産量



● 中国：粗鋼生産量、鉄鉱石海外輸入量・国内生産量

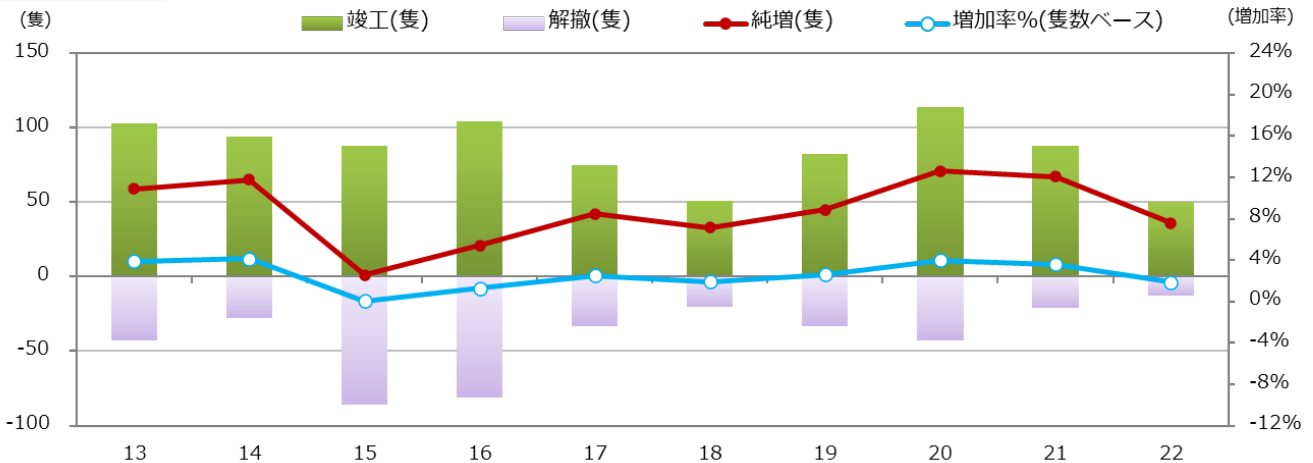
(百万ト)



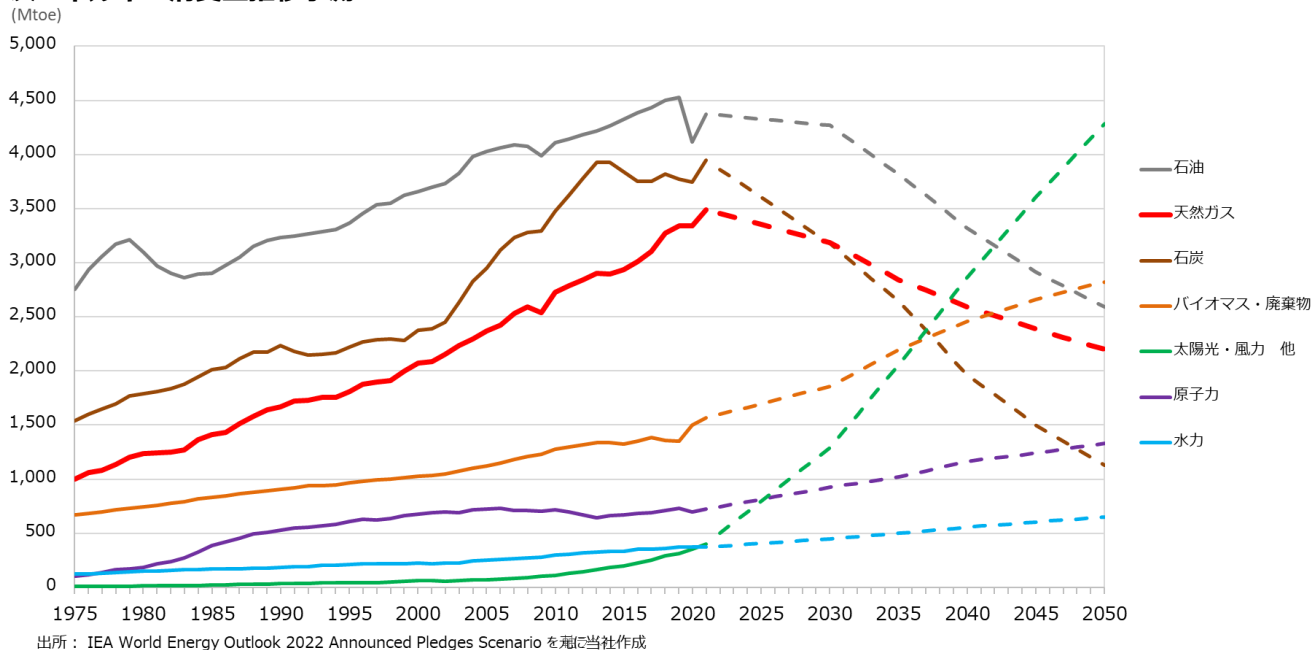
● 船腹供給量推移

CAPEXSIZE

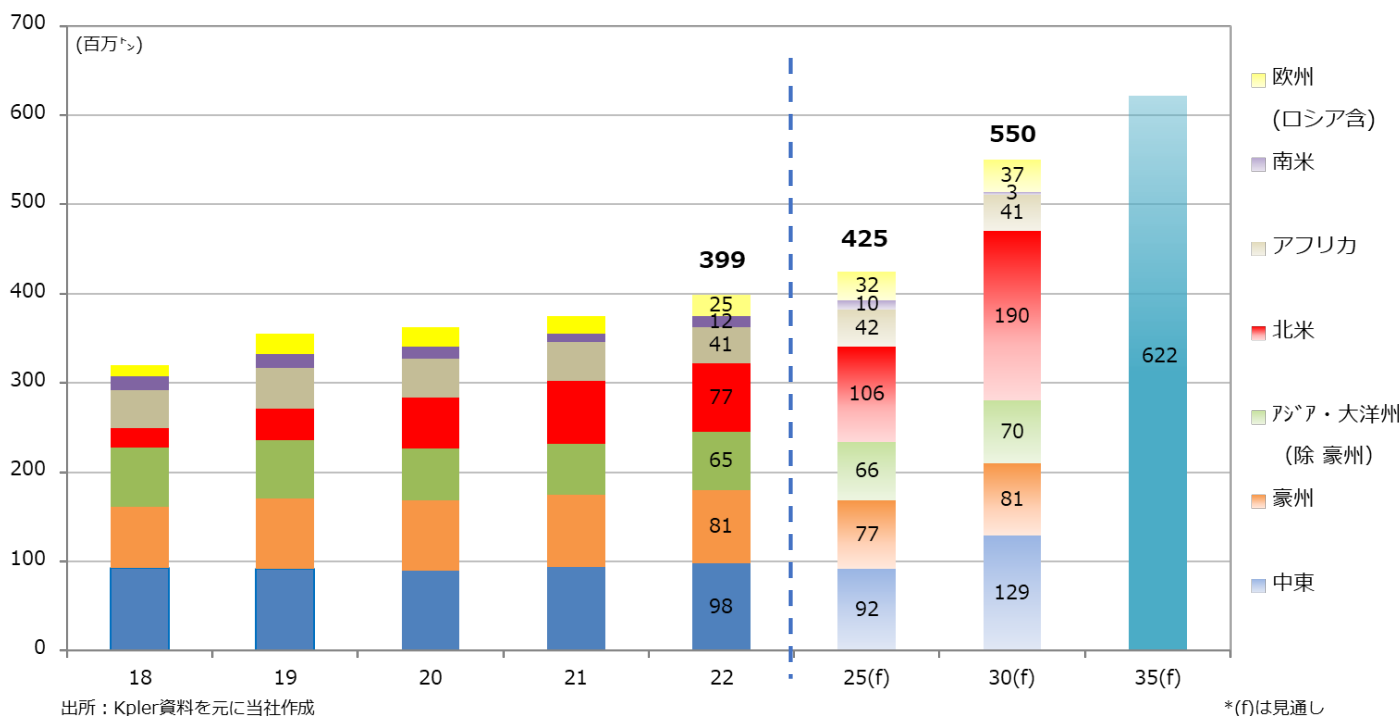
(標準的なDWT：180千ト)



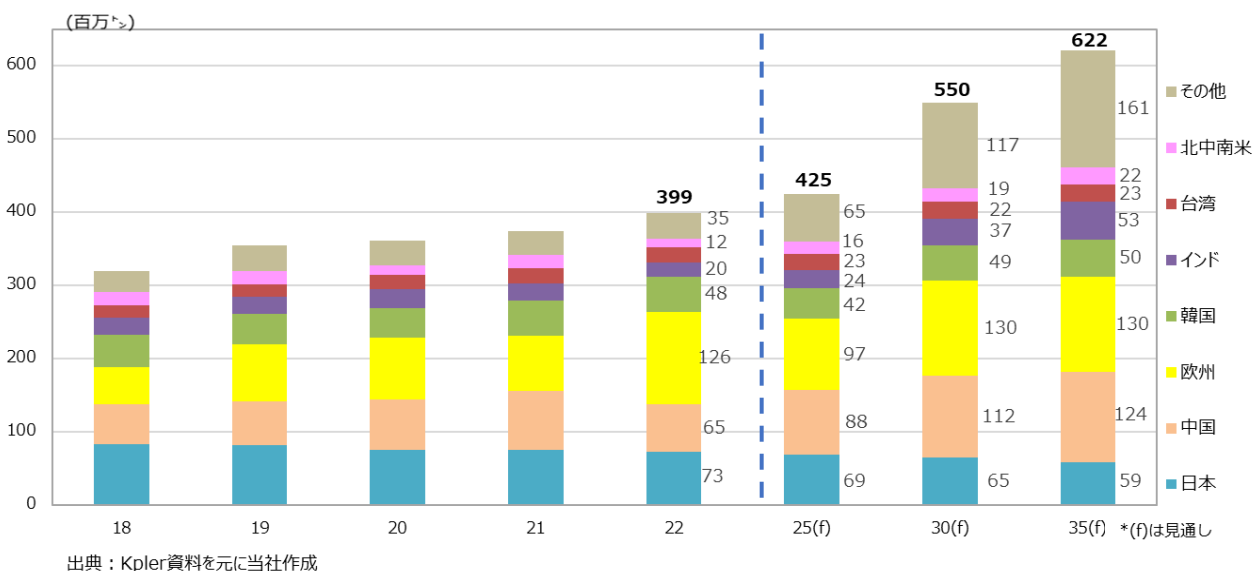
● 一次エネルギー消費量推移予測



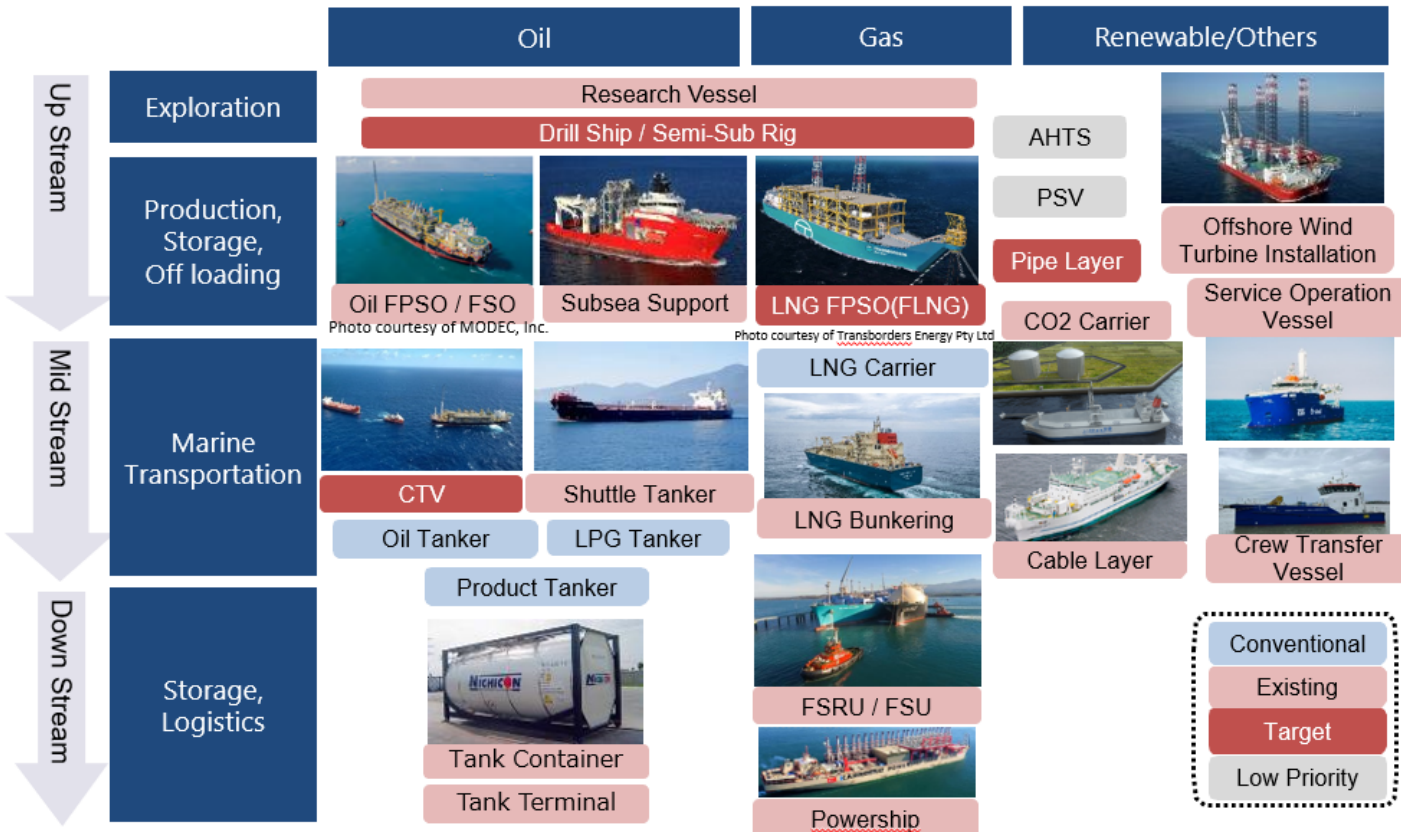
● LNG：輸出地別海上荷動き量（実績・予測）



● LNG：輸入地別海上荷動き量（実績・予測）



● エネルギーバリューチェーンにおける当社の事業展開



● FPSO (Floating Production, Storage & Offloading System : 浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備)



写真提供：三井海洋開発株式会社

海上に浮かび、海底油田からパイプを通して油層流体（油分や水分、ガス等を含んだ混合流体）を汲み上げ、不純物（砂・泥・炭酸ガス・水分・金属分等）を取り除いて原油としてタンクに貯蔵し、輸送用タンカー（シャトルタンカー）へ積み出す海上施設。

● 洋上風力発電設備設置船



海底着床、及び昇降の為に脚を装備し、プラットフォーム(船体部分)を海面上に上昇させクレーンによる洋上風力発電設備の設置作業を行う台船。洋上風力発電設備据付作業の他、油井/ガス井のメンテナンス支援等に従事する。

● サブシー支援船



海洋石油・ガス田の開発・生産に必要な海底設備の据付・メンテナンス・回収を行う作業船。

● LNG燃料供給船



従来使用していた重油に比べ、温室効果ガスや硫黄分の排出削減に繋がるLNG燃料を船舶に供給する船。

● SOV (Service Operation Vessel)



洋上風力発電所で作業に従事するメンテナンス技術者が使用する多数の宿泊設備を持ち、一定期間洋上での活動が可能な船。船体と洋上発電所の距離を常時安全に保つための自動船位保持システム (DPS) を備え、また洋上プラットフォーム上に技術者を安全に移動させるために船体動揺を吸収する機能を持つ特殊な舷梯を装備する。

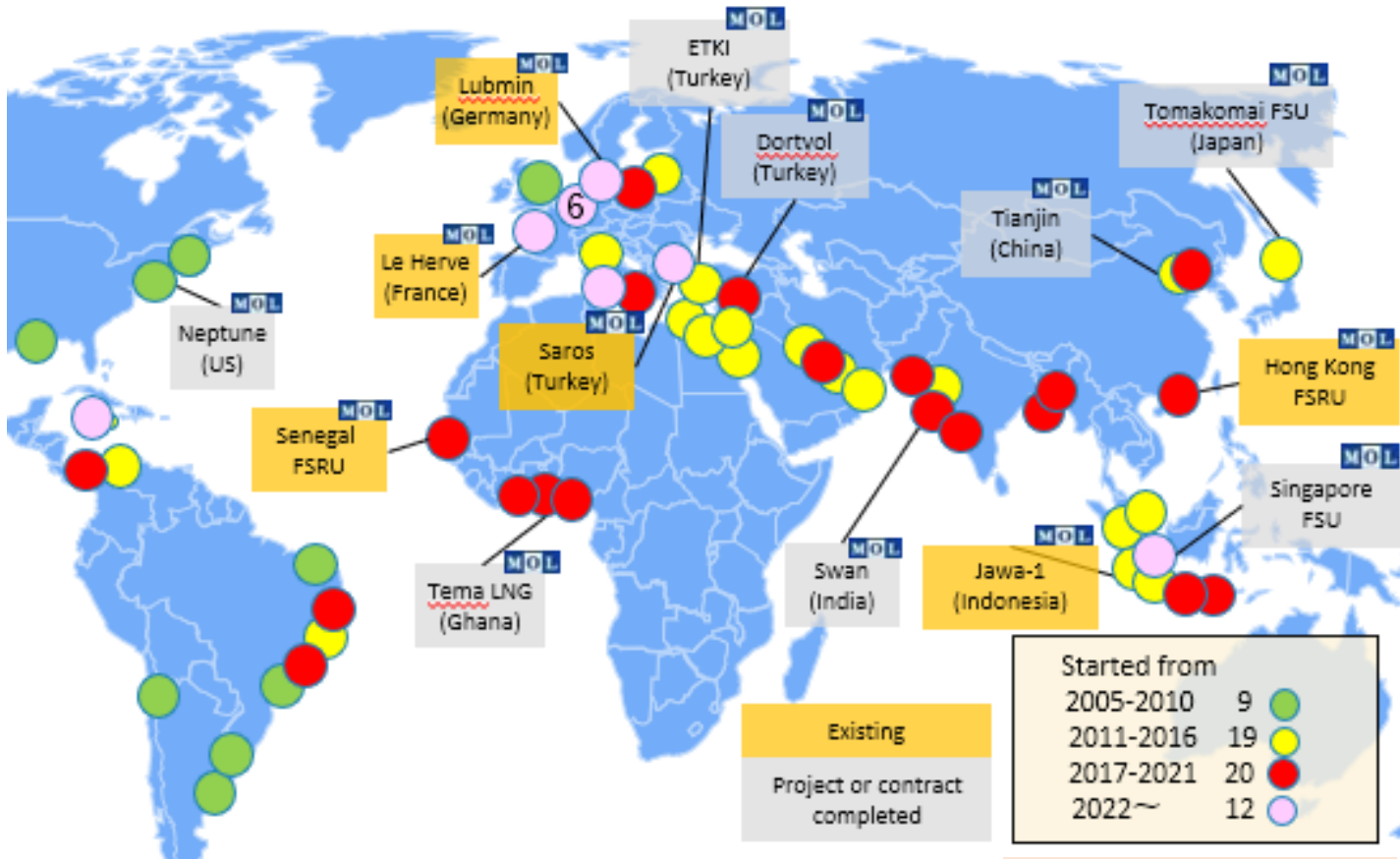
● FSRU (Floating Storage & Regasification Unit : 浮体式LNG貯蔵再ガス化設備)



受け入れたLNGを再気化し、陸上パイプラインへ高圧ガスを送出する能力を備えたLNG船。従来の陸上受入基地に比べ、低コストかつ短期間にLNG受入体制を整える有力なソリューションとして注目されている。

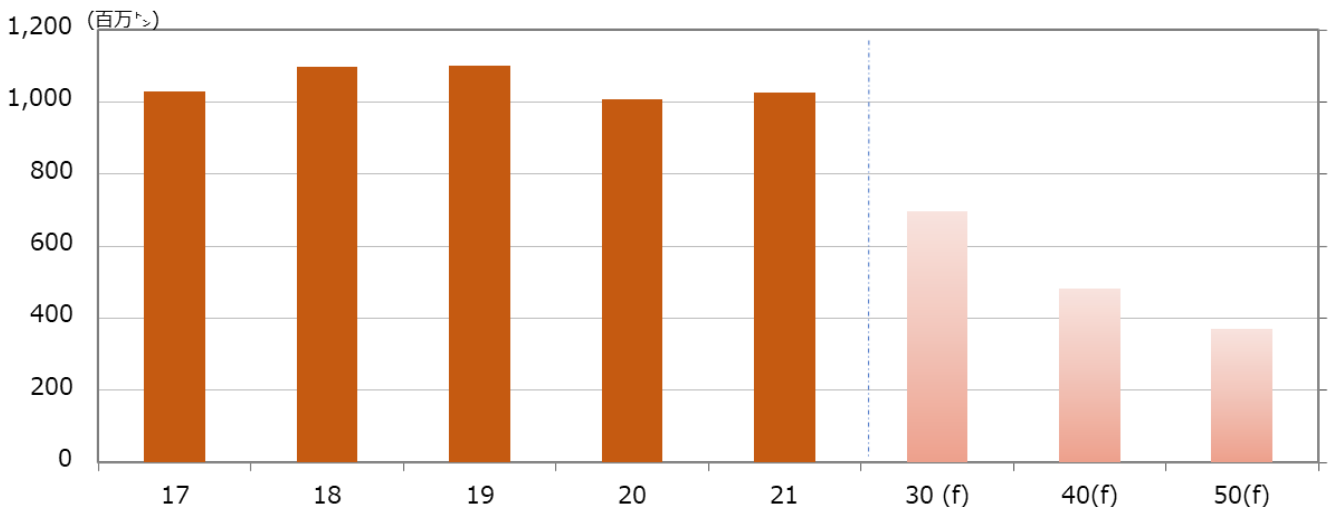
● FSRUによるLNG輸入の広がり と 商船三井

2000年代以降、アフリカ・アジア・南米を中心にWorld Wideにプロジェクト開発が進展。2022年には、ロシア・ウクライナ危機を受けて欧州でのニーズが急増。商船三井はアジア唯一のFSRU保有船社として世界各地で事業を拡大している。



2023年12月現在 (当社調べ)

● 燃料炭 : 海上荷動き量 (実績・見通し)

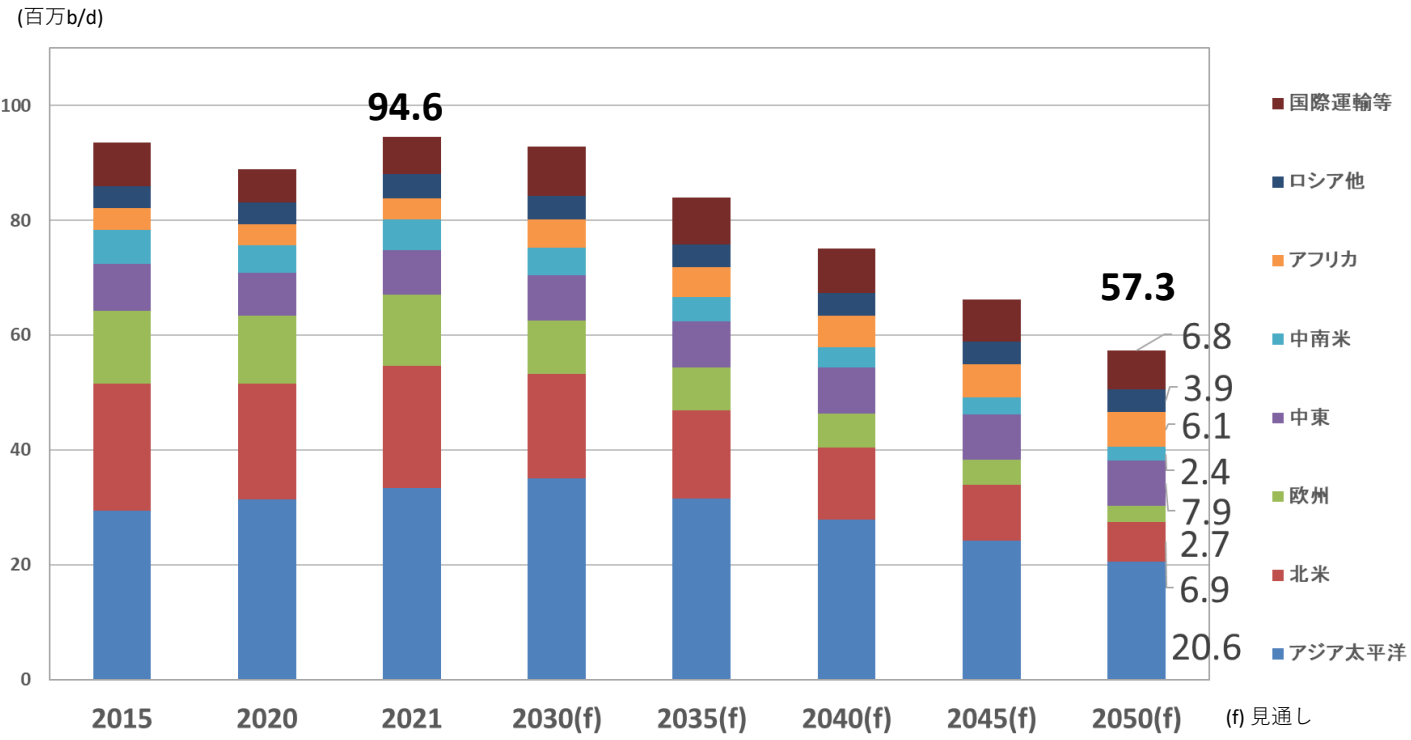


出所 : IEA World Energy Outlook 2022よりデータ取得、将来見込みについては、Announced Pledges Scenarioを元に作成

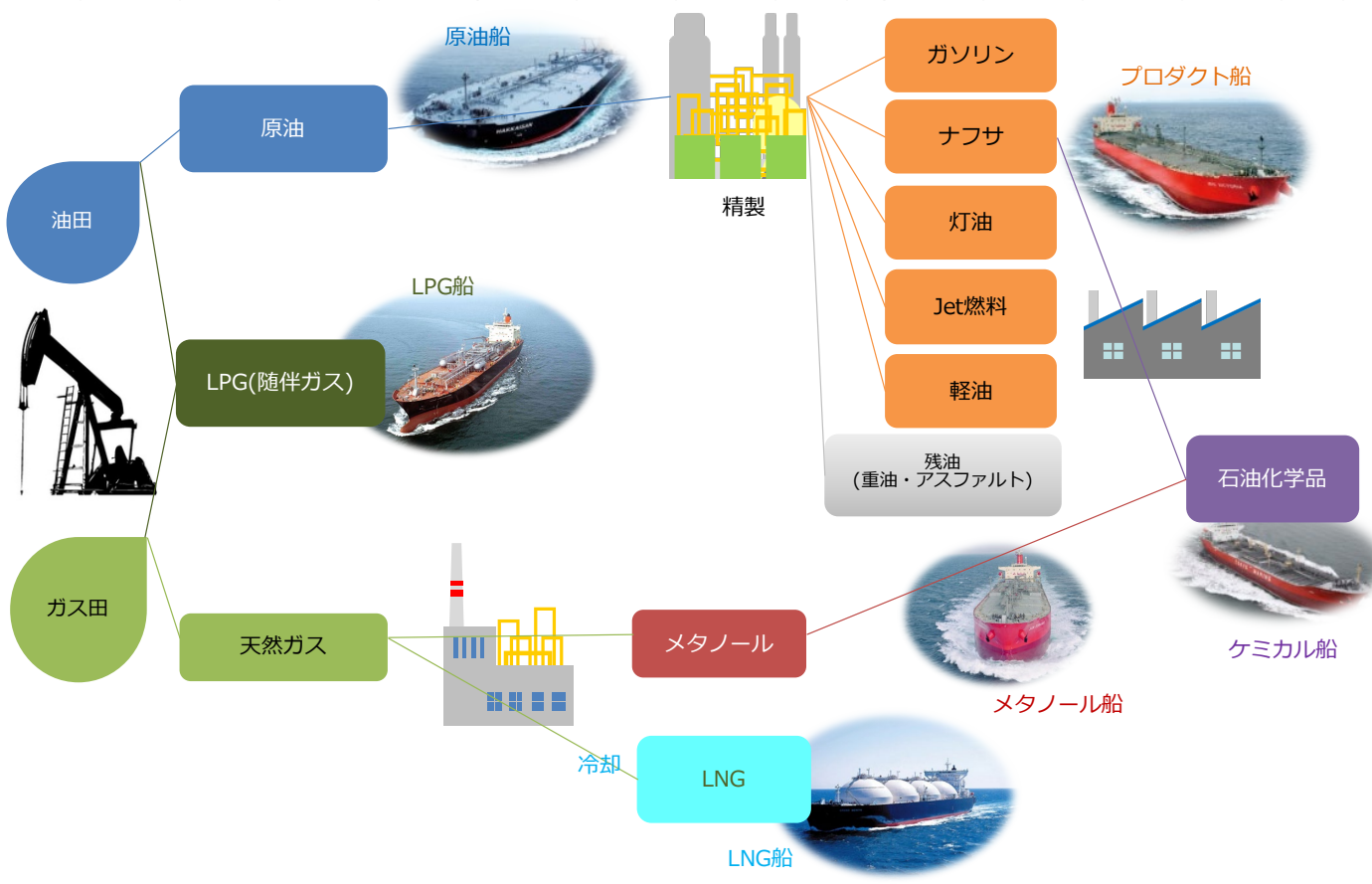
(註) 1mtpce=1.279mtとして換算

(f)は見込み

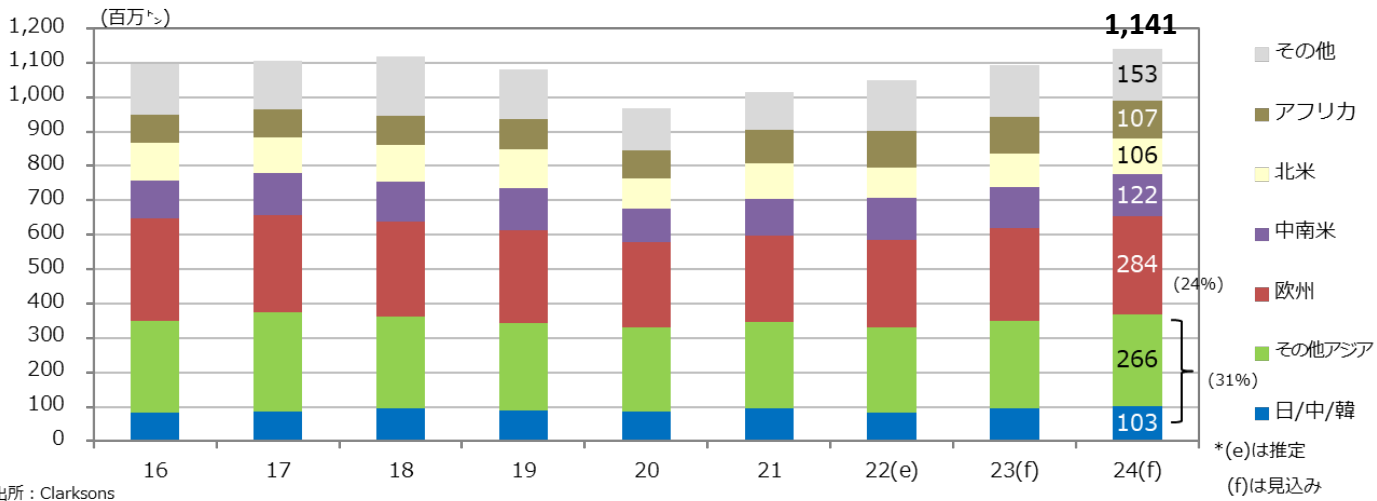
● 石油：世界需要 長期予測（地域別）



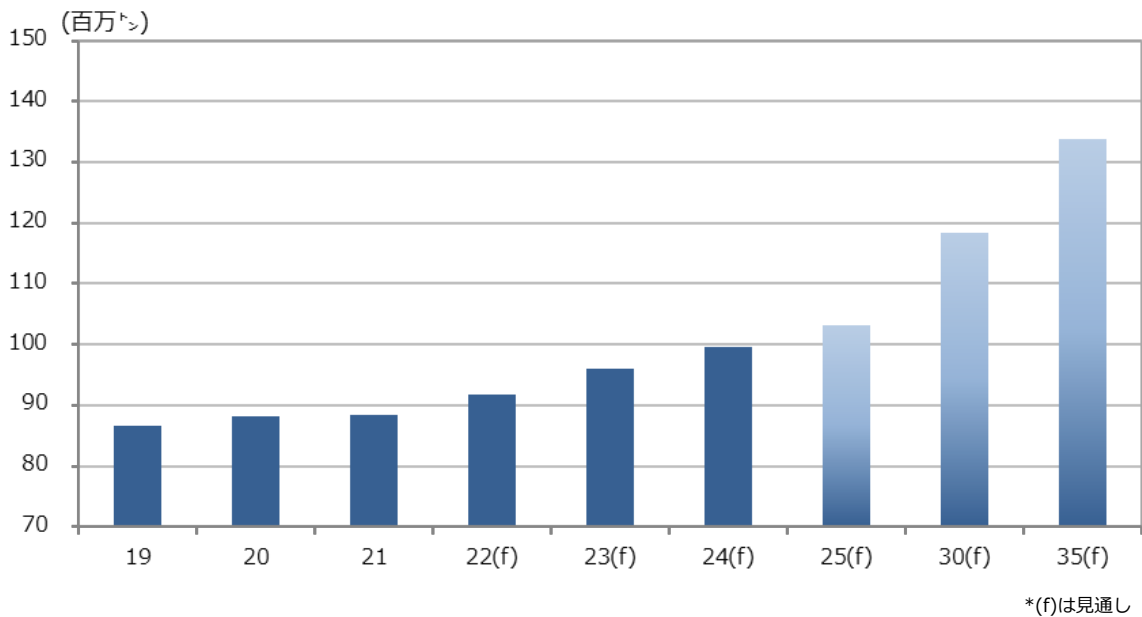
(参考：ガス・石油産業と海上輸送)



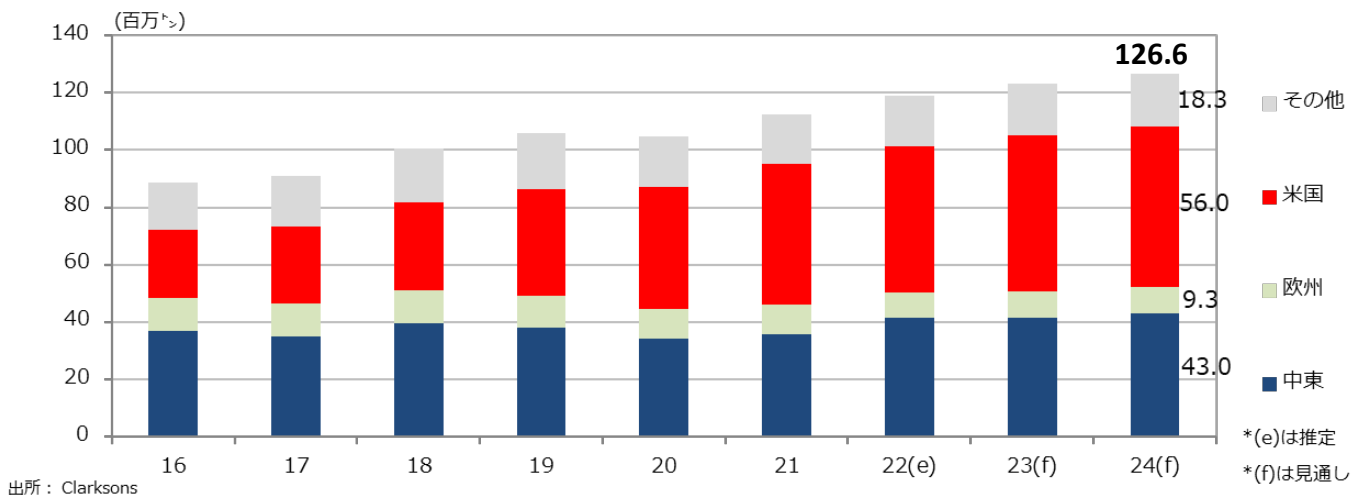
● 石油製品：海上荷動き量(輸入国・地域別)



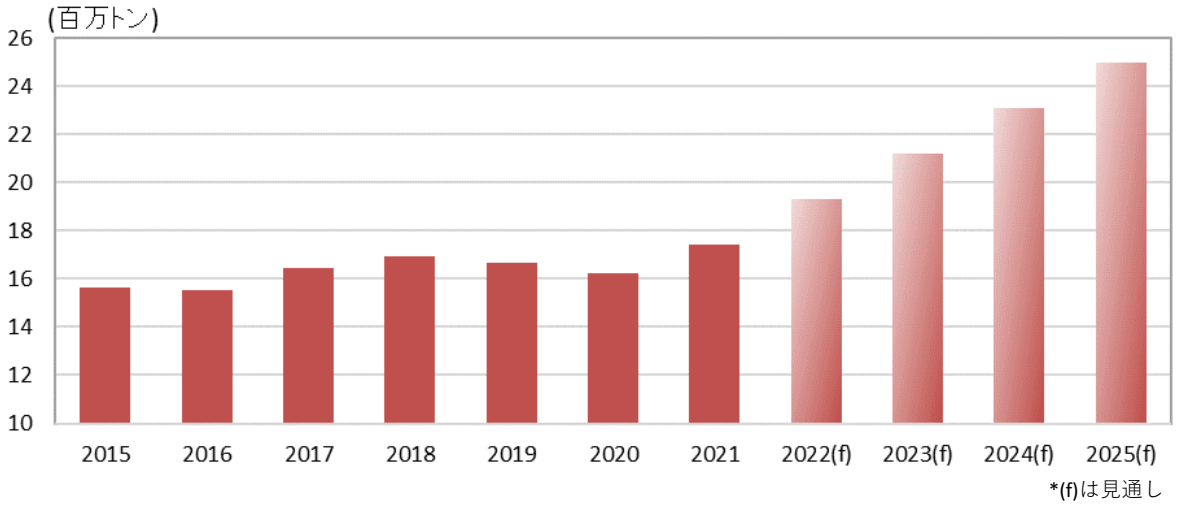
● メタノール：世界需要(実績・見通し)



● LPG：海上荷動き量(輸出国・地域別)



● アンモニア：世界の海上荷動き量（実績・見通し）

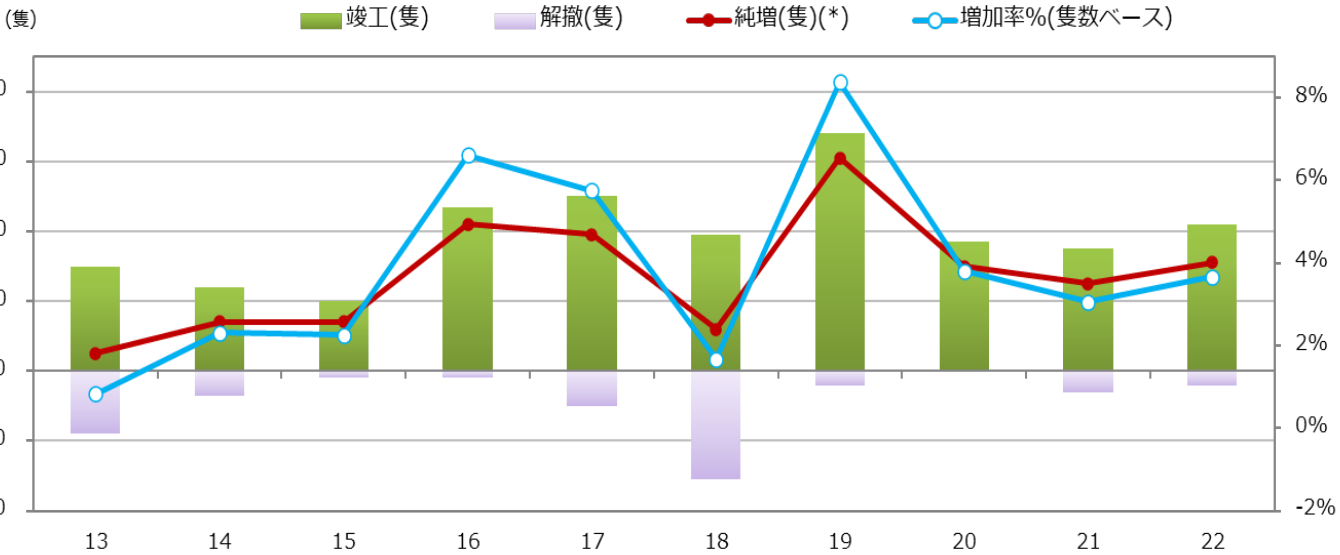


(出所: 実績はFertecon Ammonia Outlook Appendix、見通しはIRENA Innovation Outlook Renewable Ammonia 2022等を参考に当社作成)

● 船腹供給量推移

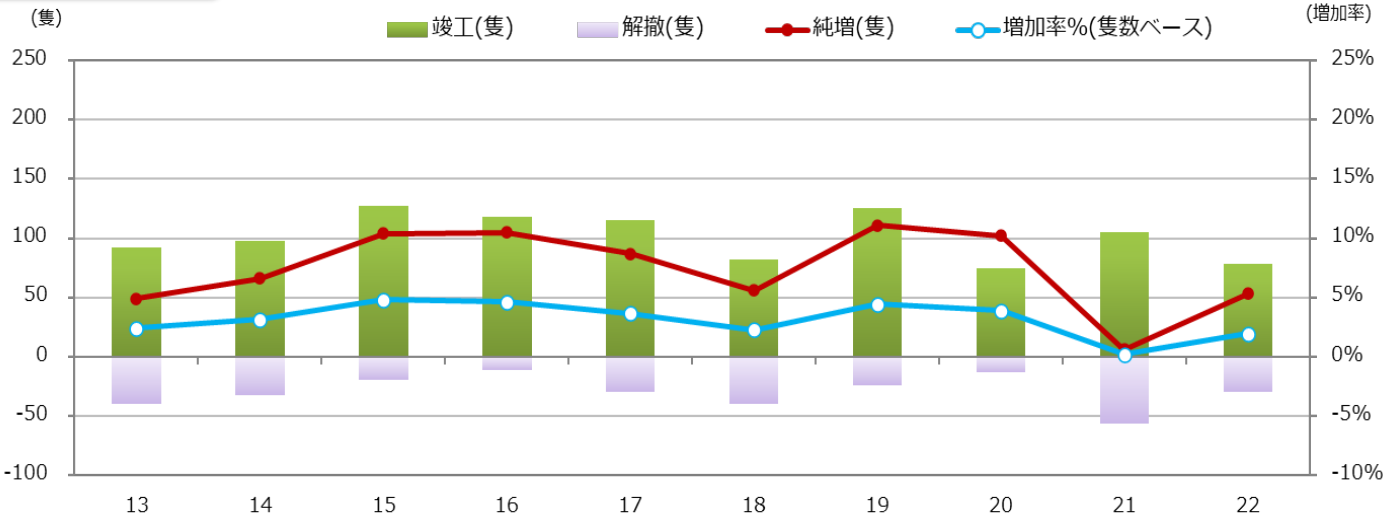
VLCC

(\*)純増には改造による隻数減を含む



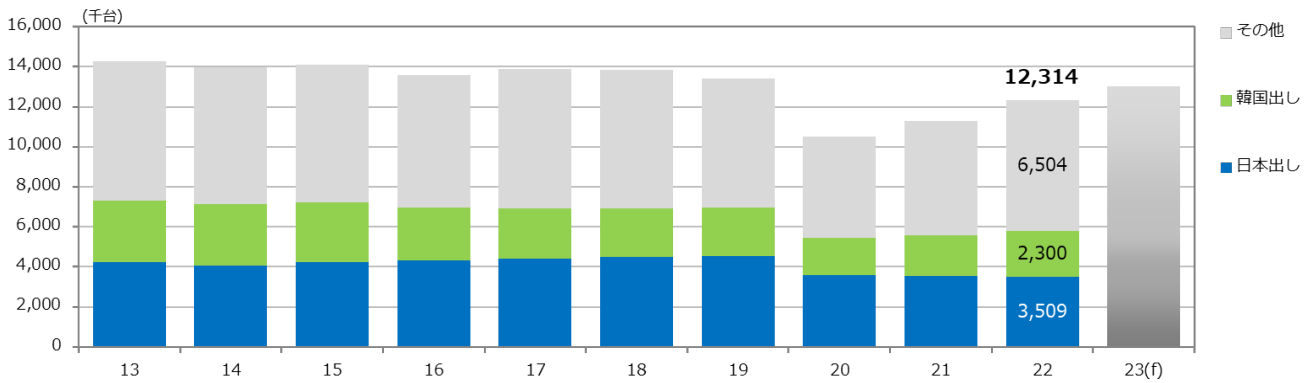
出所：S&P Global Market Intelligenceを基に当社作成

プロダクト船



出所：S&P Global Market Intelligenceを基に当社作成

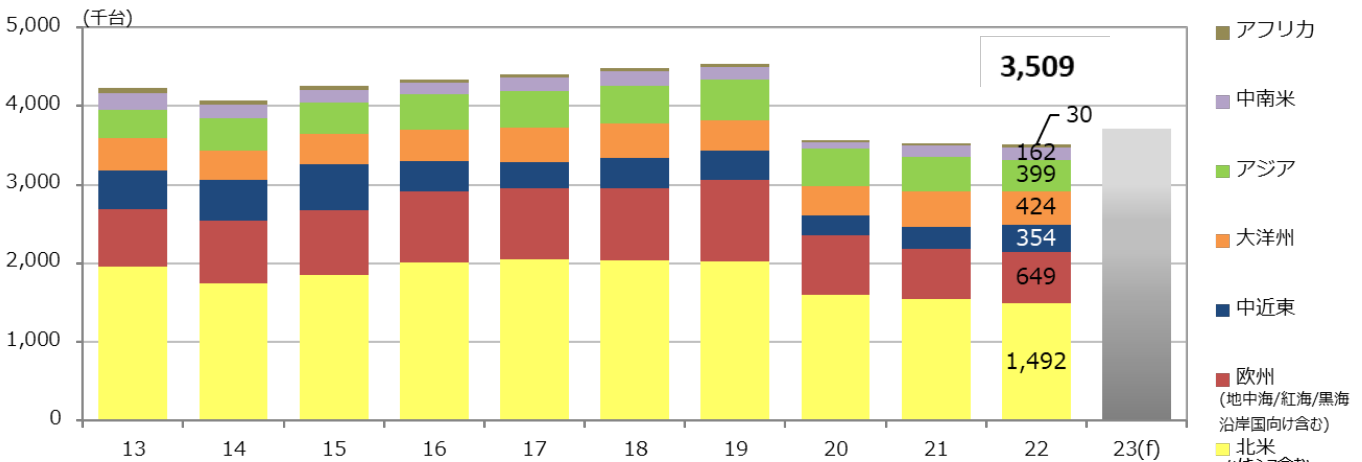
● 世界：完成車海上荷動き量



出所：財務省通関統計等を基に当社作成(CKD除く)  
 註) 近海輸送を除く。

\*(f)は見通し

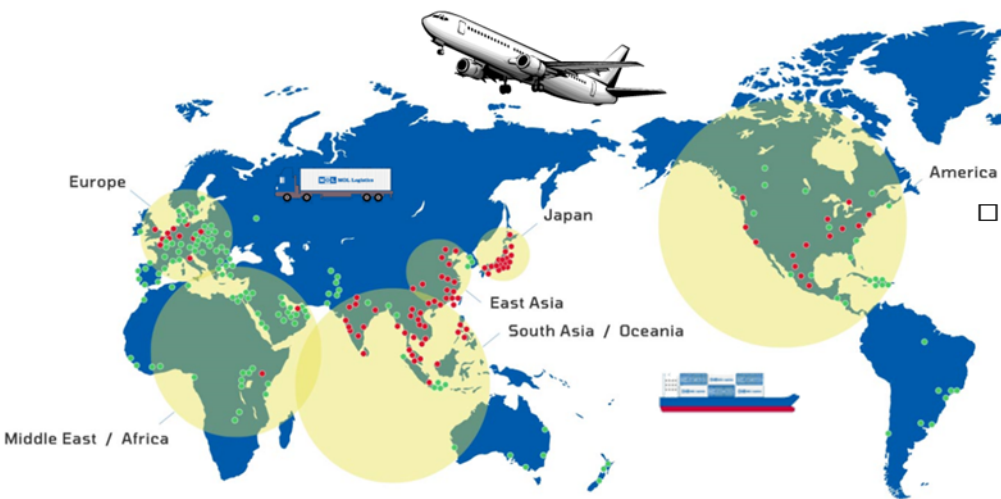
● 日本：仕向け地別完成車輸出台数



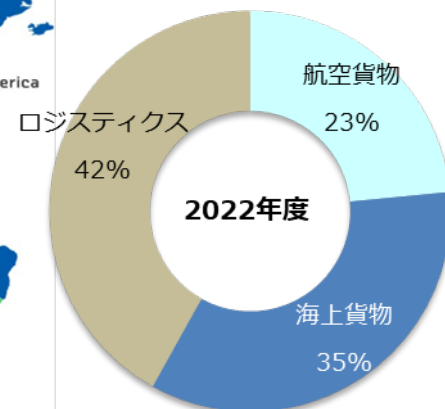
出所：財務省通関統計等を基に当社作成(CKD除く)

\*(f)は見通し

● 当社グループ ロジスティクス事業ネットワーク



● MOLグループ物流事業：売上高構成比



(2023年3月末時点)

● 自社拠点：(国内)74拠点, (海外)25か国 200拠点  
 ● 代理店：51ヶ国 236拠点 + 倉庫・物流センター：21ヶ国 141拠点

(註) 商船三井ロジスティクス、MOL Consolidation Service、MOL Worldwide Logistics、MOL(Thailand)、PKTロジスティクス、宇徳グループ、商船港運、ジャパンエクスプレス(神戸)、国際コンテナ輸送、日本コンセプトを含む



● ONE社2021-22年度実績

(単位：百万US\$)

	2021年度 実績						
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期
売上高	5,776	7,557	13,333	8,332	8,433	16,765	30,098
税引き後損益	2,559	4,200	6,760	4,889	5,108	9,997	16,756

(単位：US\$/MT)

燃料油価格	\$465	\$509	\$487	\$531	\$548	\$539	\$512
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

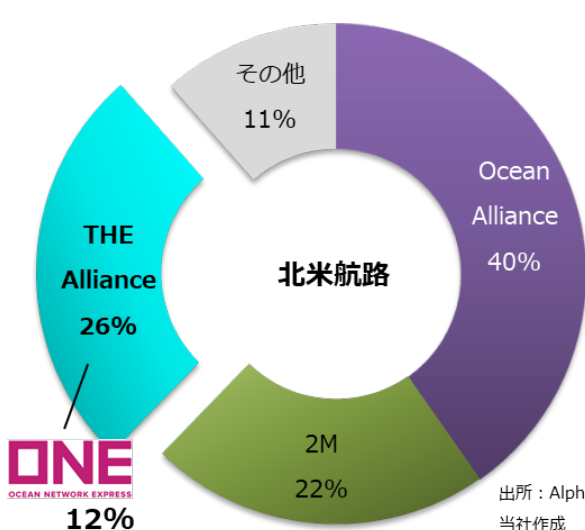
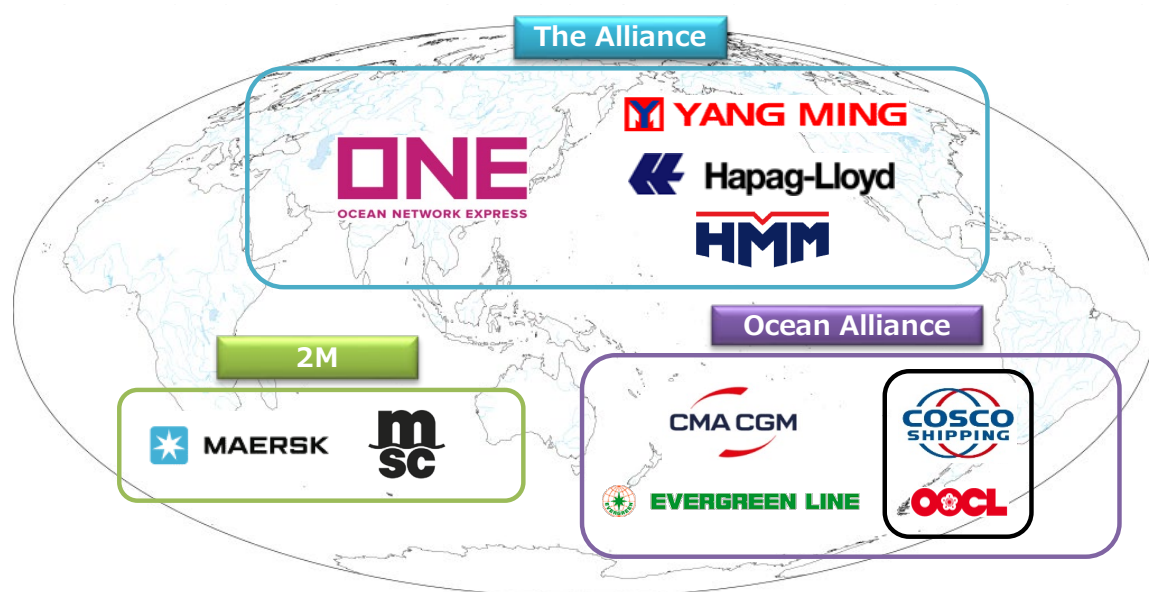
(単位：百万US\$)

	2022年度 実績						
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期
売上高	9,019	9,367	18,386	6,254	4,642	10,896	29,282
税引き後損益	5,499	5,521	11,019	2,768	1,210	3,978	14,997

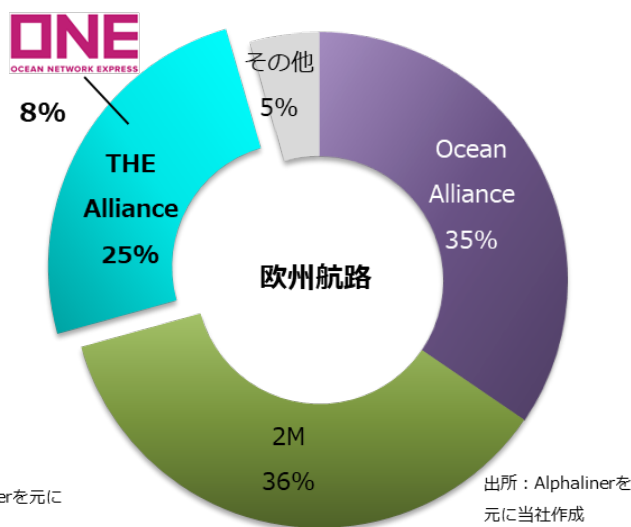
(単位：US\$/MT)

燃料油価格	\$750	\$875	\$812	\$747	\$643	\$696	\$756
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

● コンテナ船 主要船社/アライアンス別シェア(Weekly Capacity / TEUベース) (2023年4月時点)

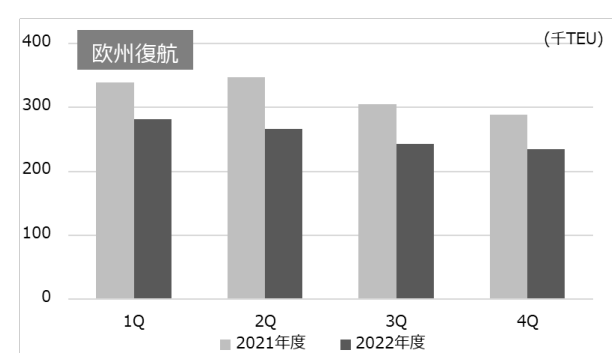
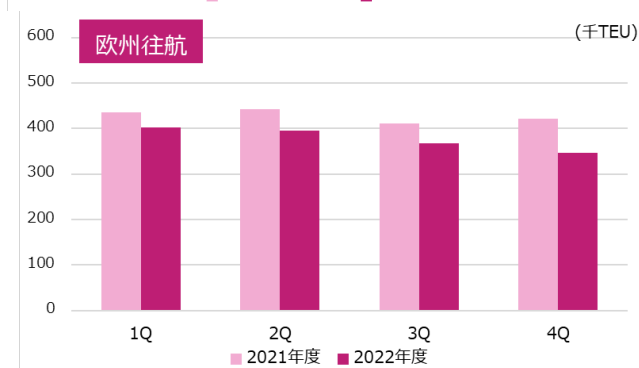
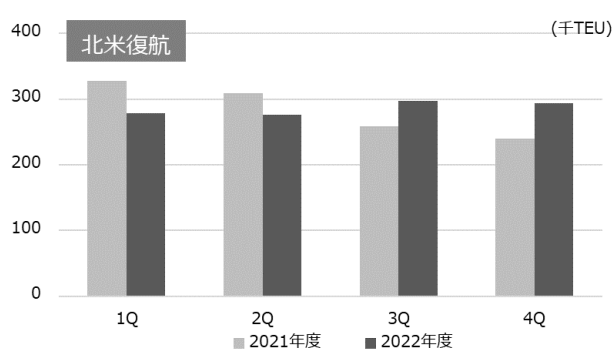
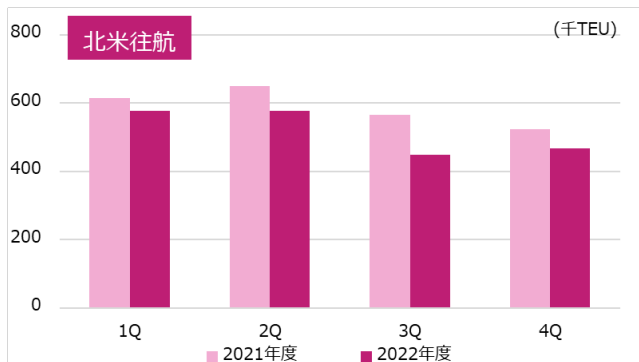


出所：Alphalinerを元に当社作成

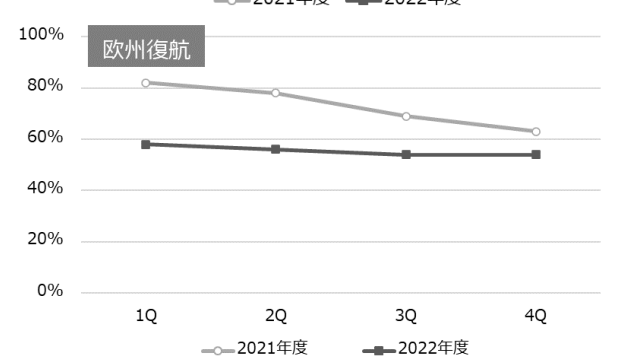
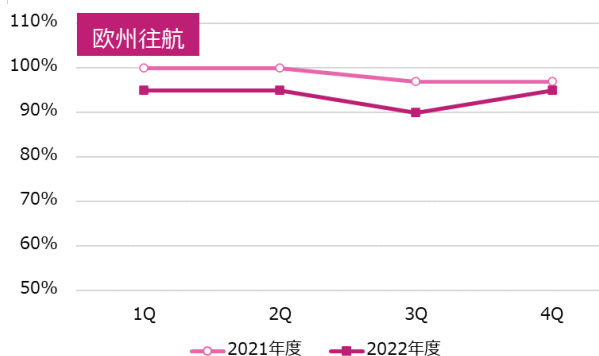
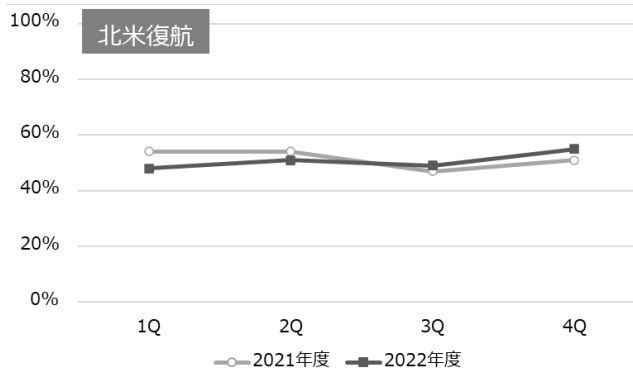
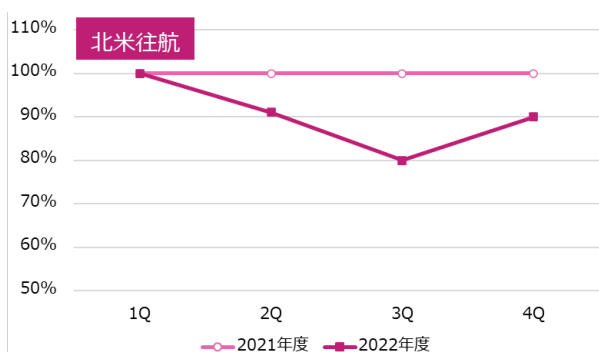


出所：Alphalinerを元に当社作成

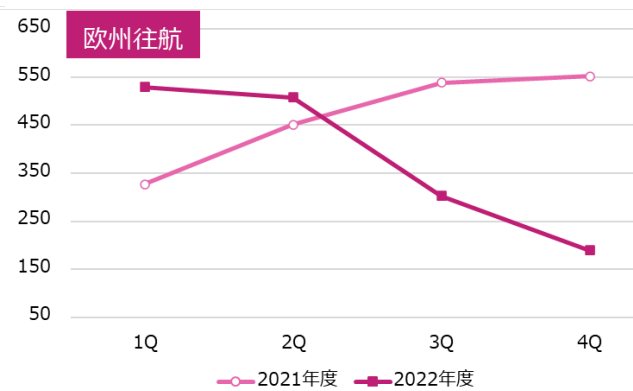
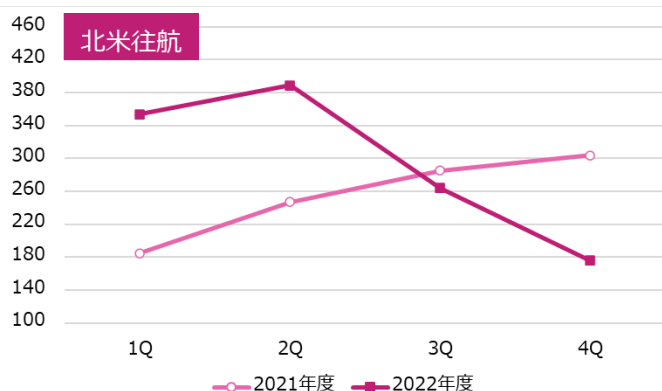
● ONE社 積高推移 (2021-2022年度実績)



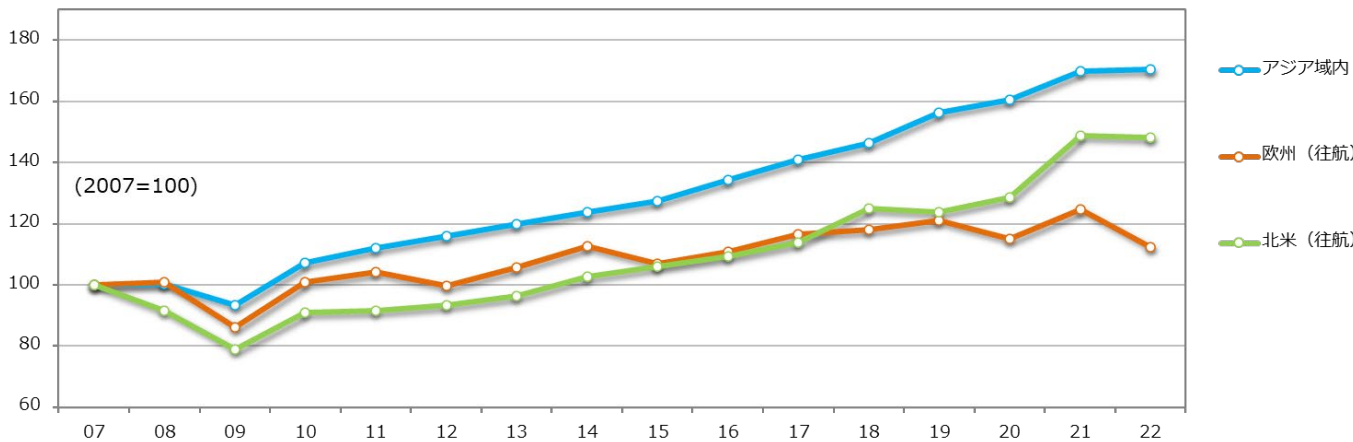
● ONE社 消席率推移 (2021-2022年度実績)



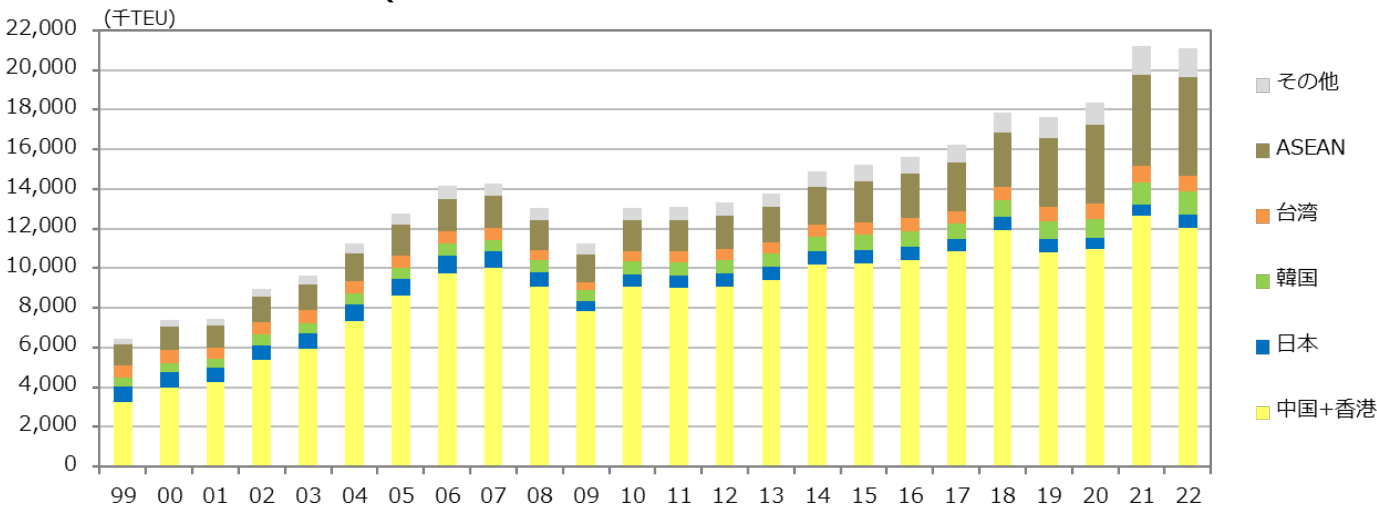
● ONE社 運賃指数推移 (2018年度1Qの各航路総平均運賃を100とした指数) (2021-2022年度実績)



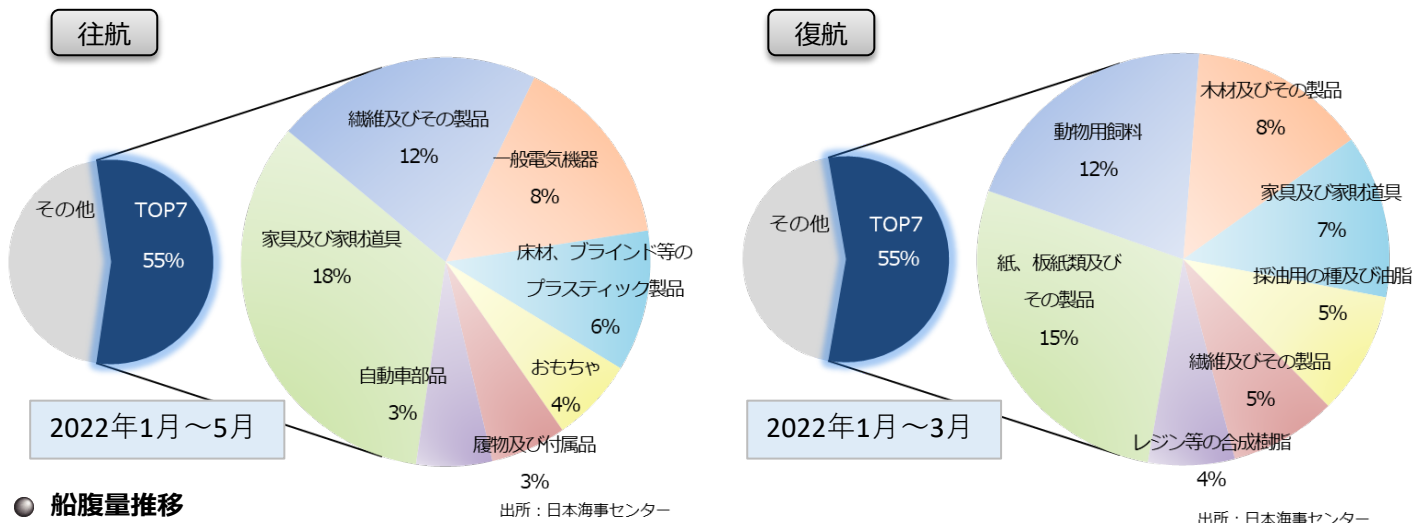
● 世界の主要航路荷動き量推移（東西航路・アジア域内航路）



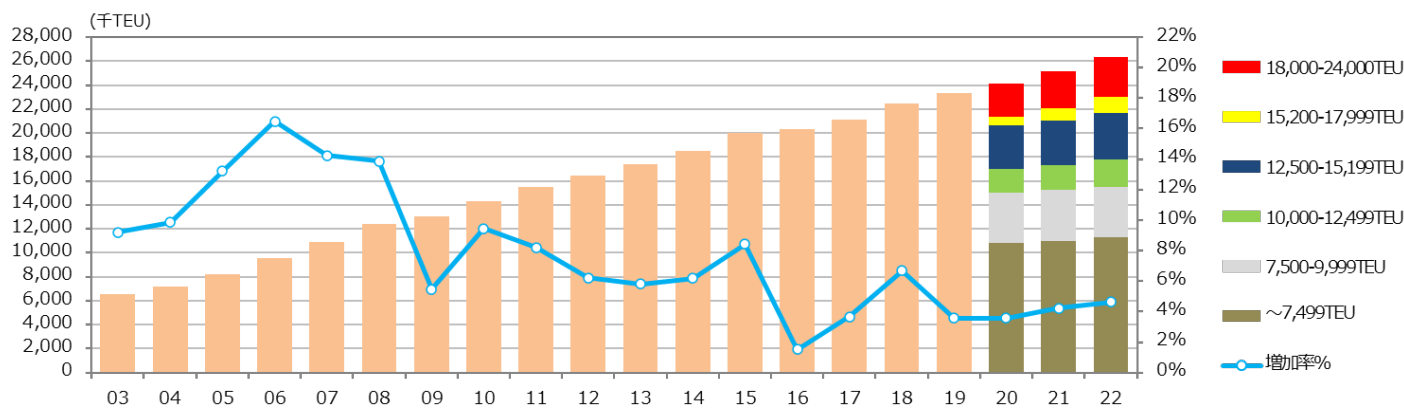
● アジア-北米航路：荷動き量(往航/輸出国・地域別)



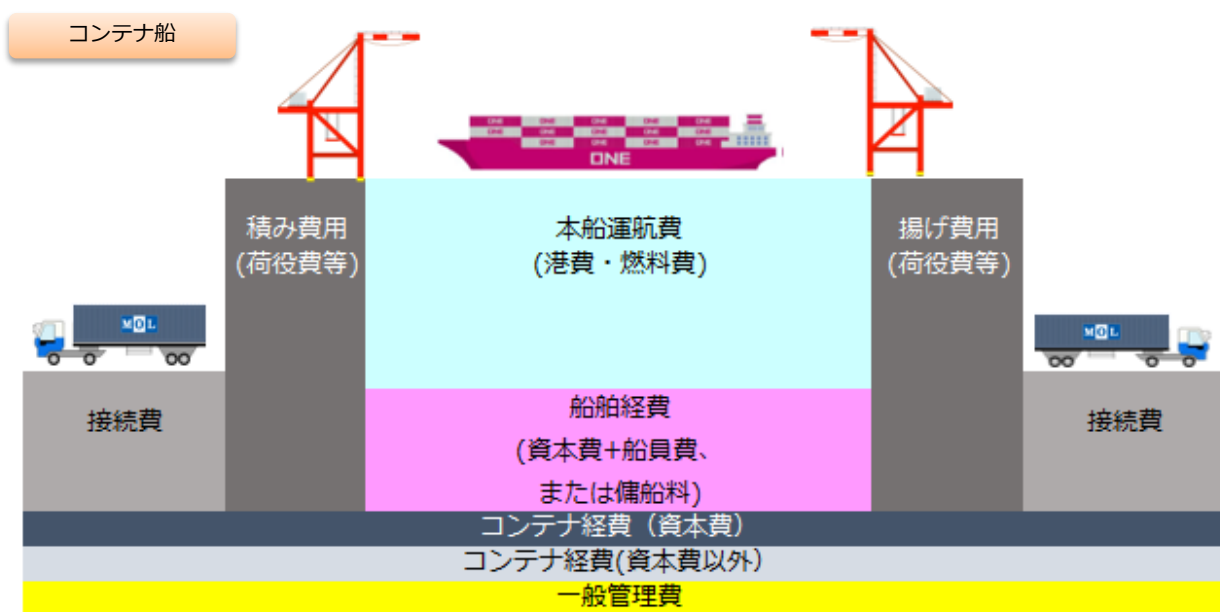
● アジア-北米航路：荷動き品目別内訳



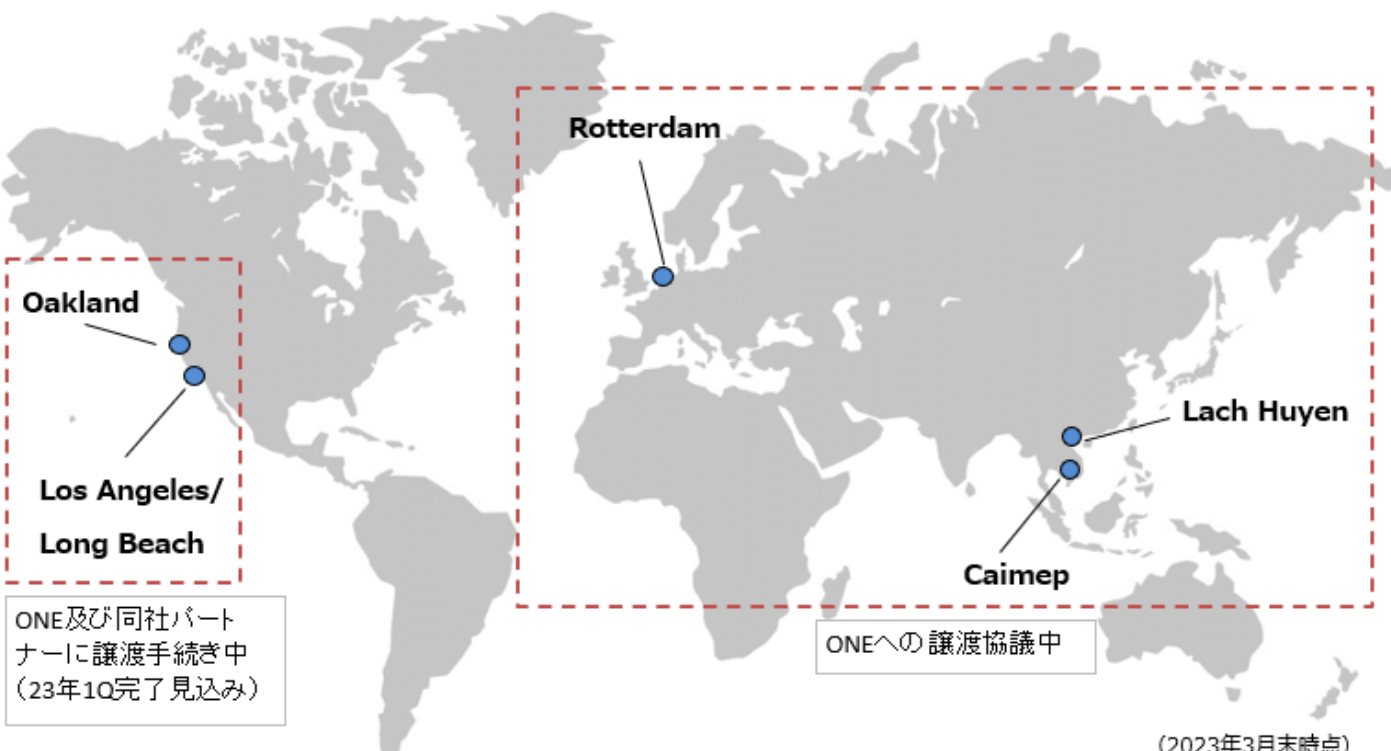
● 船腹量推移



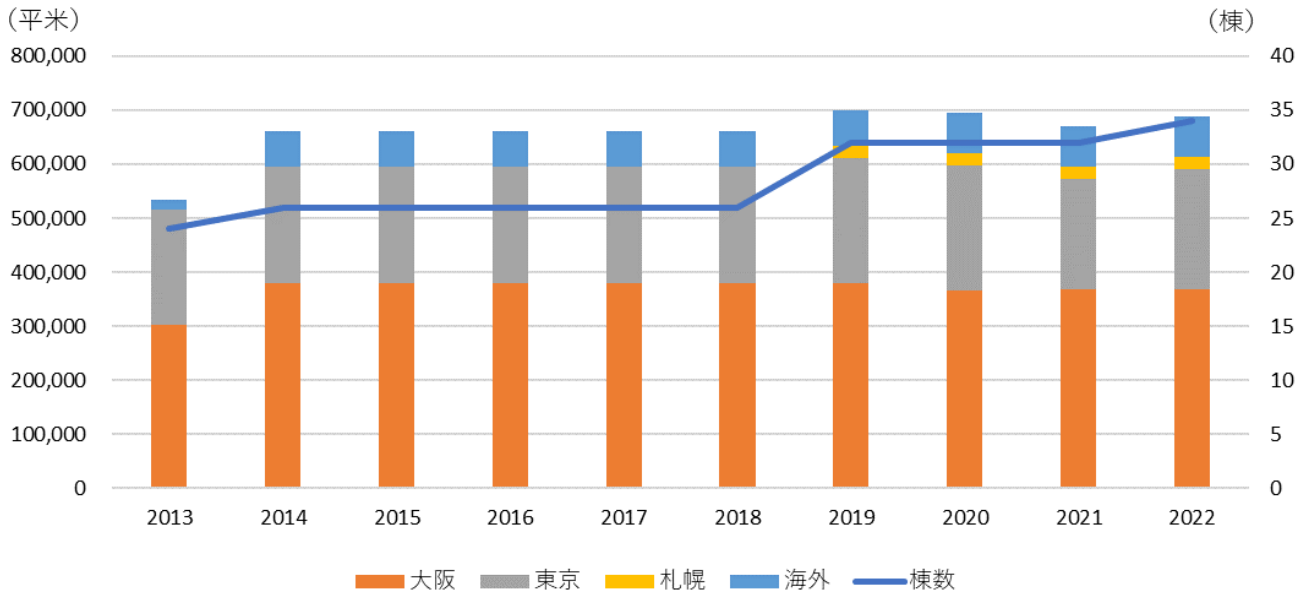
● コスト構造の違い



● 海外コンテナターミナル事業拠点 - ONE社へ移管予定

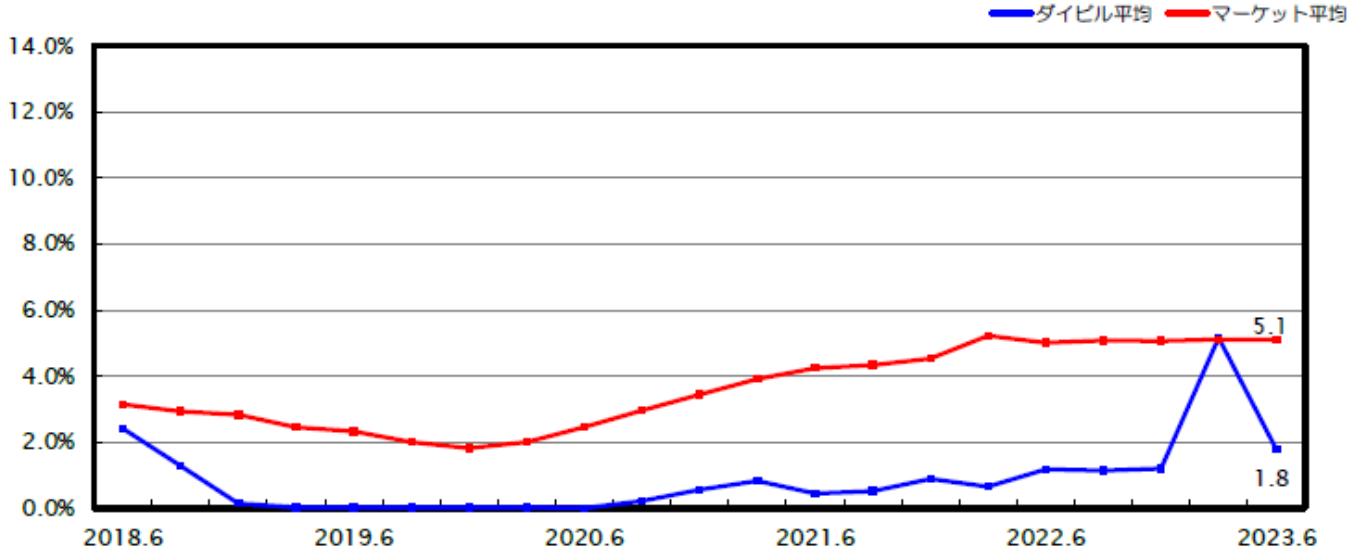


● ダイビルの保有不動産面積・構成

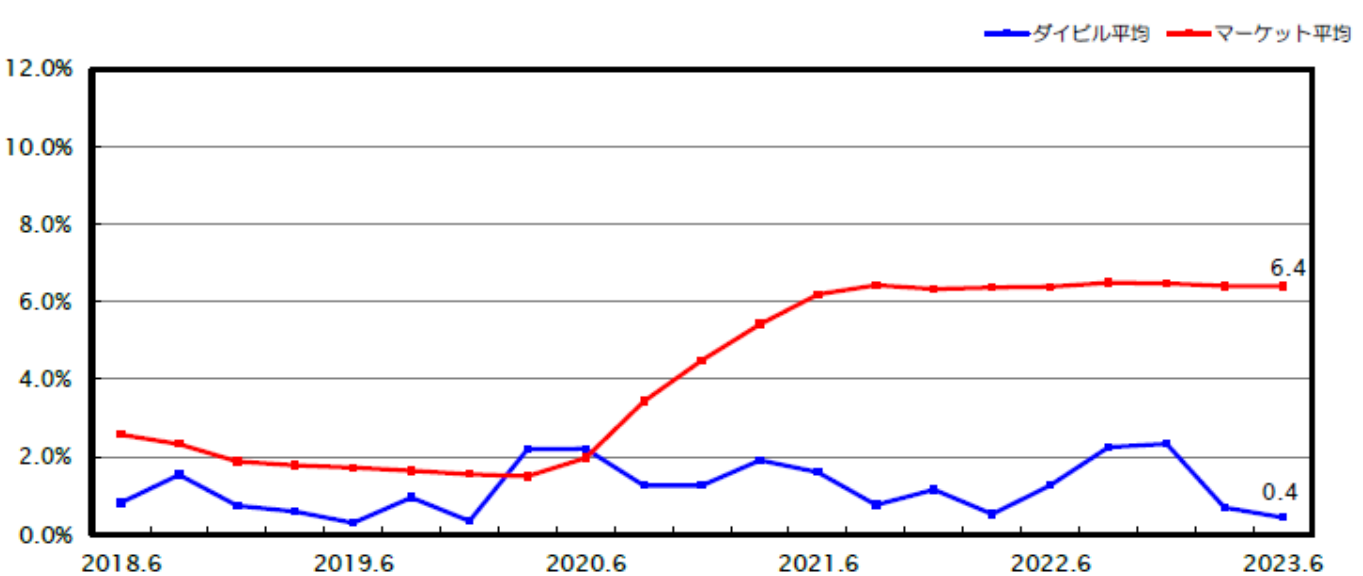


● ダイビル保有物件の空室率 マーケット比較

大阪地区空室率

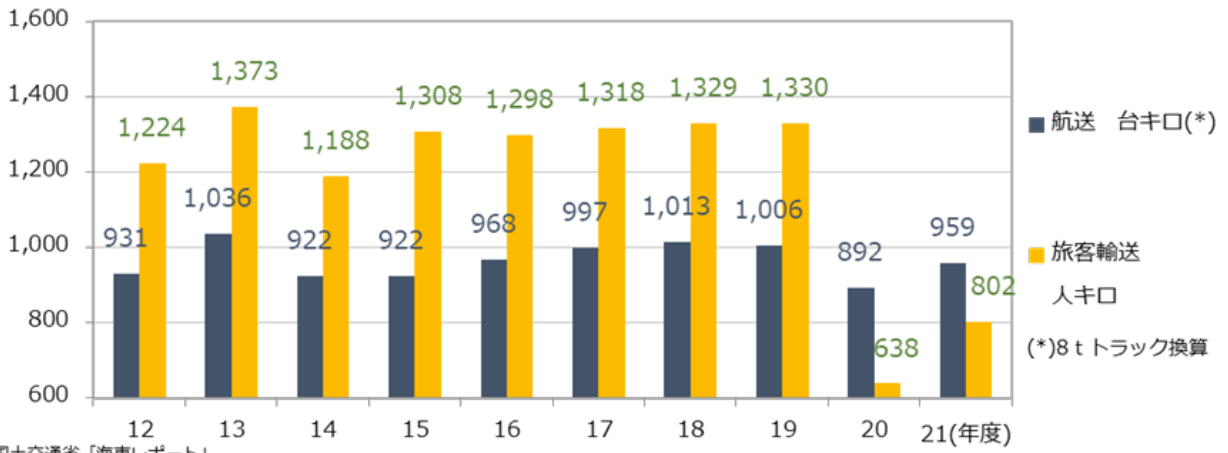


東京地区空室率



● 日本国内長距離フェリー輸送量

(百万台%、百万人%)



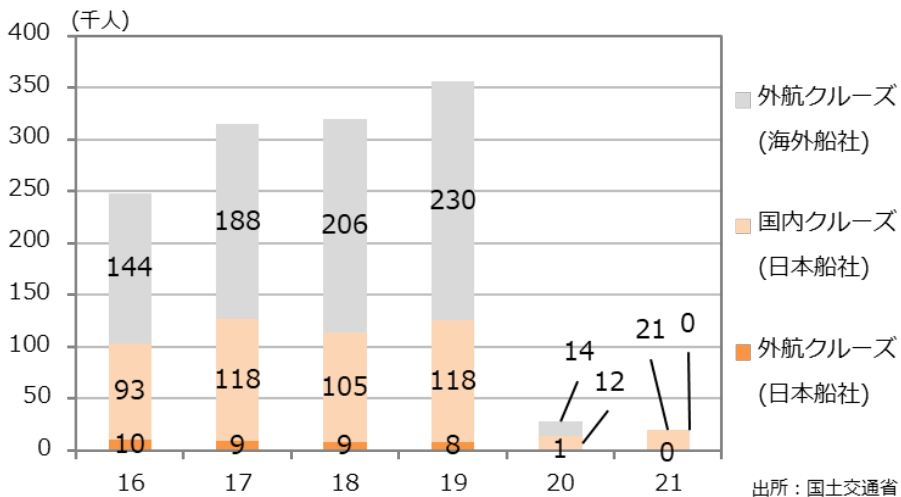
出所：国土交通省「海事レポート」

● MOLグループ：日本国内長距離フェリーにおけるシェア



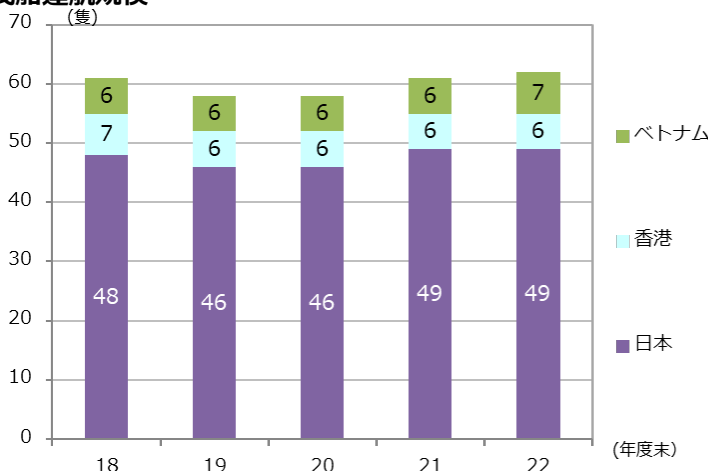
出所：(社)日本長距離フェリー協会資料を元に当社作成

● 日本のクルーズ乗船者数



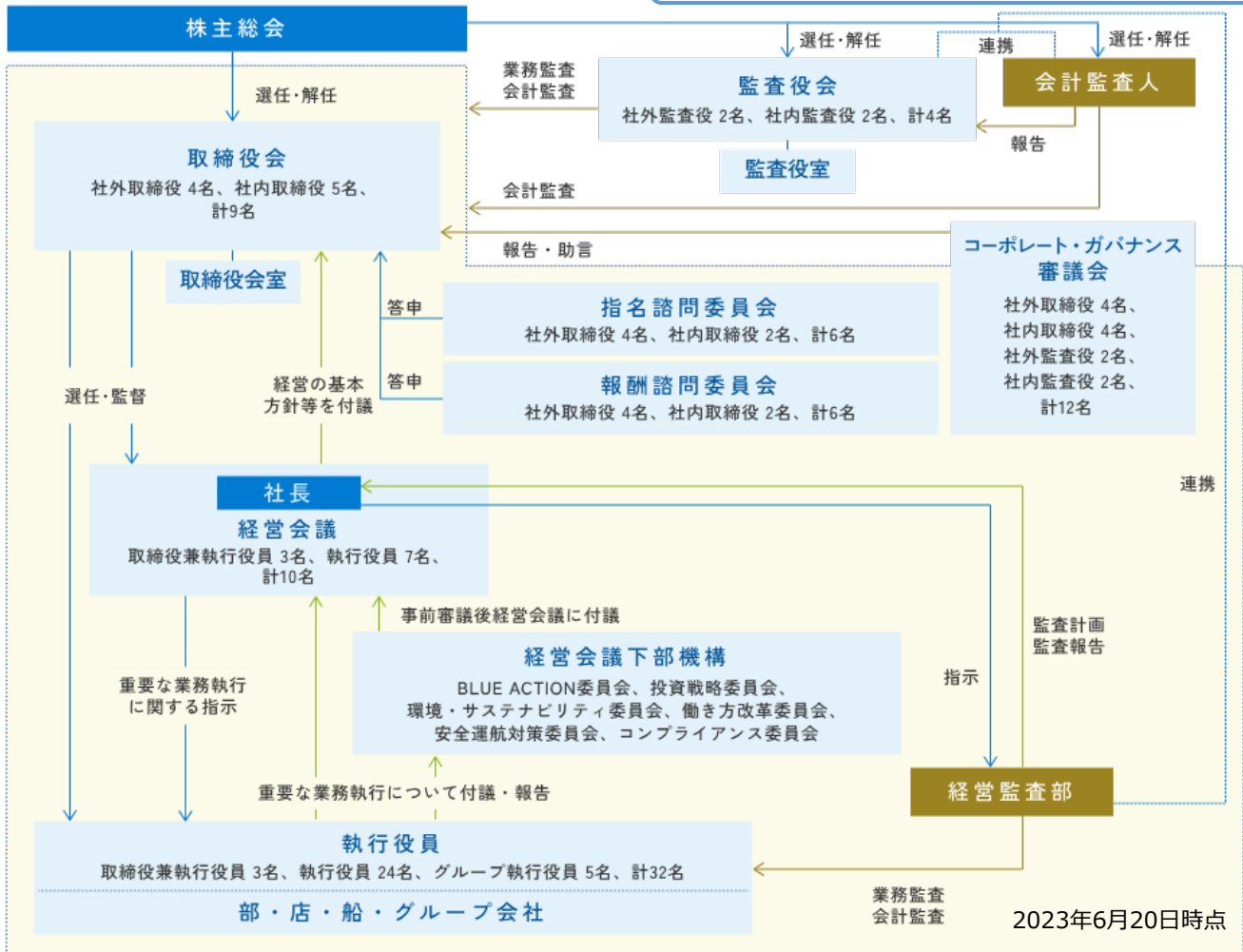
出所：国土交通省 海事局

● MOLグループ 曳船運航規模



● コーポレートガバナンス体制

コーポレートガバナンスについての詳細は当社ウェブサイトをご覧ください  
<https://bit.ly/2SkNMXE>



● ガバナンスサマリ (2023年6月20日時点)

機関設計	監査役会設置会社
------	----------

取締役会・監査役会	
取締役人数	9人
内、社外取締役 (割合)	4人 (44.4%)
内、女性取締役 (割合)	2人 (22.2%)
2022年度取締役会開催数・出席率	19回・100%
監査役人数	4人
内、社外監査役 (割合)	2人 (50%)
独立役員人数 (監査役含む)	6人

指名諮問委員会	
委員数	6人 (委員長: 社外取締役)
内、社外取締役 (割合)	4人 (66.6%)
2022年度開催数・出席率	7回・100%

報酬諮問委員会	
委員数	6人 (委員長: 社外取締役)
内、社外取締役 (割合)	4人 (66.6%)
2022年度開催数・出席率	9回・100%

報酬制度	
業績連動型株式報酬制度 (譲渡制限付)	有 (社外取締役・監査役は無)
退職慰労金制度	無

コーポレート・ガバナンス審議会	
委員数	12人 (議長: 社外取締役)
内、社外取締役・監査役 (割合)	6人 (50.0%)
2022年度開催数・出席率	7回・97%

● 政策保有株式の保有方針

- 個別銘柄ごとに、保有目的の適切性や資本コストを踏まえた収益性等、保有の合理性について毎年取締役会に報告し、総合的に検証を行った上で、保有に合理性が認められない株式については順次保有を縮減します。
- 上記方針に則り縮減に取り組んだ結果、政策保有株式の連結純資産に占める割合は、2022年度末時点で2.8%となっています。(註)

(註) 「保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式」の「貸借対照表計上額の合計額」が連結純資産に占める割合

～世界最高水準の安全運航を目指して～

安全運航への取り組み詳細は当社ウェブサイトをご覧ください  
<https://mol.disclosure.site/ja/themes/148>

● 安全運航管理体制

安全運航対策委員会

経営会議の下部機関として、安全運航に関する事項の検討・審議を行い、運航船の安全運航の確保・徹底を図る。

安全運航本部

以下各部・組織から成る経営会議直結の組織として、全社安全運航に関わる施策を立案・実行する。

海上安全部

Global Maritime Resources Division

ドライカーゴ船舶管理戦略統括部

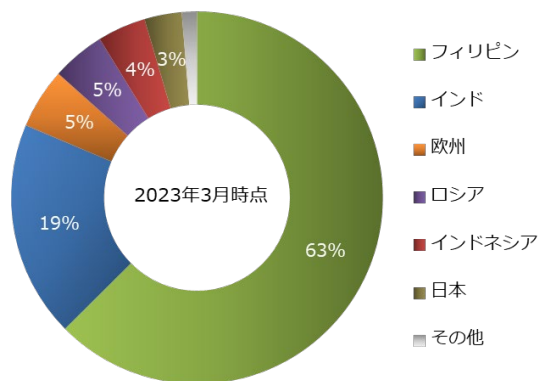
エネルギー輸送船舶管理戦略統括部

海洋技術部

スマート SHIPPING 推進部

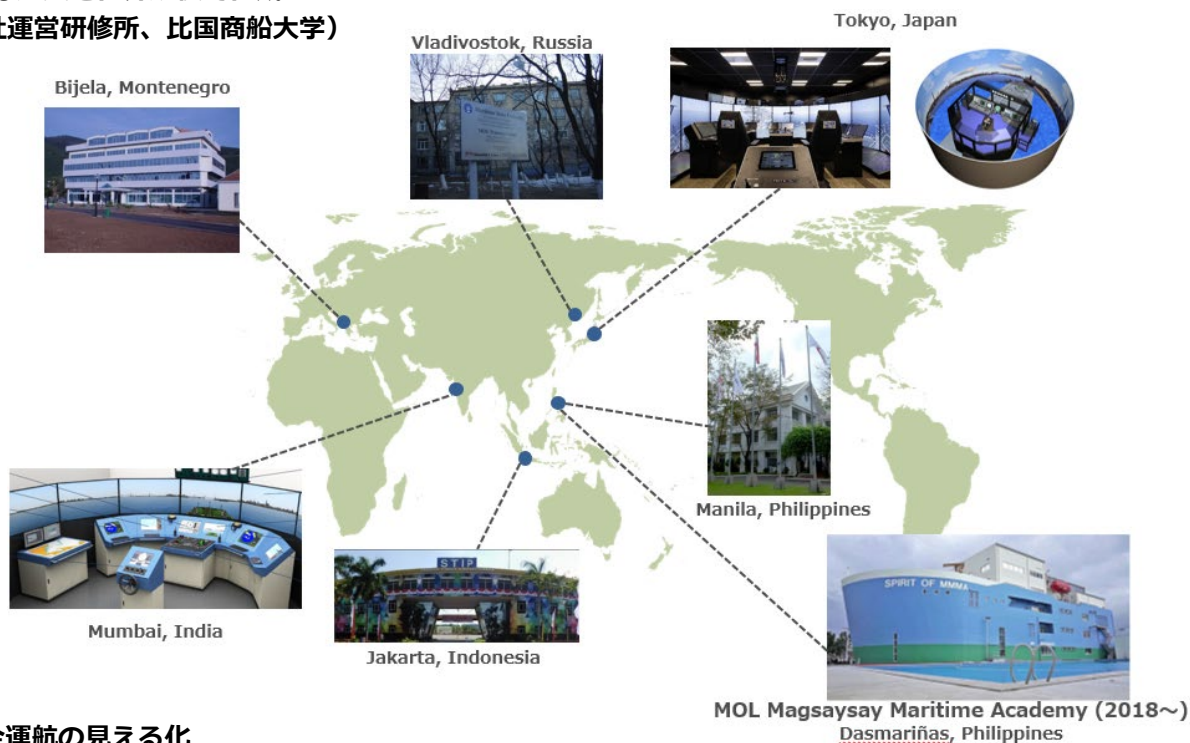
船舶管理会社（エム・オー・エル・シップマネージメント（株）及びエム・オー・エル・エルエヌジー輸送（株））

● 国籍別船員比率(当社保有・管理船ベース)



● 優秀な船員を世界規模で育成

(当社運営研修所、比国商船大学)



● 安全運航の見える化

安全性を測るための客観的な指標を導入し「4ゼロ」及びSPI（Safety Performance Indicator）を設定（注）。

- ① 商船三井グループとして「4ゼロ」  
(重大海難事故・油濁による海洋汚染・労災死亡事故・重大貨物事故のゼロ)
- ② LTIF(\*1) (Lost Time Injury Frequency) : 0.50以下 (2020年度以降)
- ③ 運航停止平均時間(\*2) : 24.00時間/隻
- ④ 運航停止発生率(\*3) : 1.00件/隻以下



4ゼロ対象事故件数		(年度)	2018	2019	2022	2021	2022
事故件数			1 <sup>(*)</sup>	1	1 <sup>(*)</sup>	3 <sup>(*)</sup>	1
内訳	重大海難事故件数		1	0	1	1	0
	油濁による海洋汚染件数		0	0	1	1	0
	労災死亡事故件数		1	1	0	2	1
	重大貨物事故件数		1	0	0	1	0

実績		(年度)	2021	2022
LTIF <sup>(*1)</sup>			0.19	0.19
運航停止平均時間 <sup>(*2)</sup>			25.34	12.5
運航停止発生率 <sup>(*3)</sup>			0.29	0.32

\* 1件の事故が複数の4ゼロ項目に該当した例を含む

(注)「4ゼロ」、SPIの集計対象は、当社保有・管理船及び傭船を含めた当社グループ運航船（海洋事業を含む約800隻）。

(\*1)100万人・時間当たりの労災事故発生件数（当社は乗船時間を分母として計算している）。従来は下船を余儀なくされる職務傷病を集計対象としていたが、2015年度よりLTIFの基準を厳格化し、下船に至らずとも、発生日に軽作業を含む労働に復帰できなかった職務傷病も集計対象に含める。

産業界平均（2021年）2.09、水運業 0.68（出典：厚生労働省「令和3年労働災害動向調査結果の概要」）

また、2020年度より目標数値を0.5以下に厳格化した。（前：0.7以下）

(\*2)機器故障や事故等による船舶の年間運航停止時間を1隻当たりで表したものの。

(\*3)船舶の運航停止に至る機器故障や事故等の年間発生件数を1隻当たりで表したものの。



環境関連の当社取り組み詳細は当社ウェブサイトをご覧ください <https://mol.disclosure.site/ja/themes/132>

● 環境ビジョン

パリ協定発効以来、高まり続ける温暖化防止へ向けた機運の中、IMO（国際海事機関）は国際海運の温室効果ガス(GHG)削減目標やその実現のための対策等を包括的に定める「GHG削減戦略」を2018年4月に採択しました。単一セクターとして全世界的に今世紀中のGHG排出ゼロを目指すことに世界で初めてコミットしたものです。当社はIMO目標の達成へ向けたコミットメントを明確化した『商船三井グループ 環境ビジョン2.0』を2020年に制定し、2021年6月に『商船三井グループ 環境ビジョン2.1』へとアップデートしましたが、急速に変化する社会的要請に応えるべく、2023年4月に『商船三井グループ 環境ビジョン2.2』をリリースしました。目標達成に向けた重要な指標としてKPI・マイルストーンを追加・更新することで、取り組みの実効性を高めています。

【商船三井グループ 環境ビジョン2.2】

次世代の地球に生きるすべての生命のために、商船三井グループは、ステークホルダーとの共創を通して環境課題の解決に取り組みます。海洋環境保全、生物多様性保護、大気汚染防止などの重要課題に加え、とりわけ喫緊の対応が求められる気候変動対策においては、グループ総力を挙げて「2050年ネットゼロ・エミッション」を目指し、人・社会・地球のサステナブルな発展に貢献して、青い海から豊かな未来をひらきます。

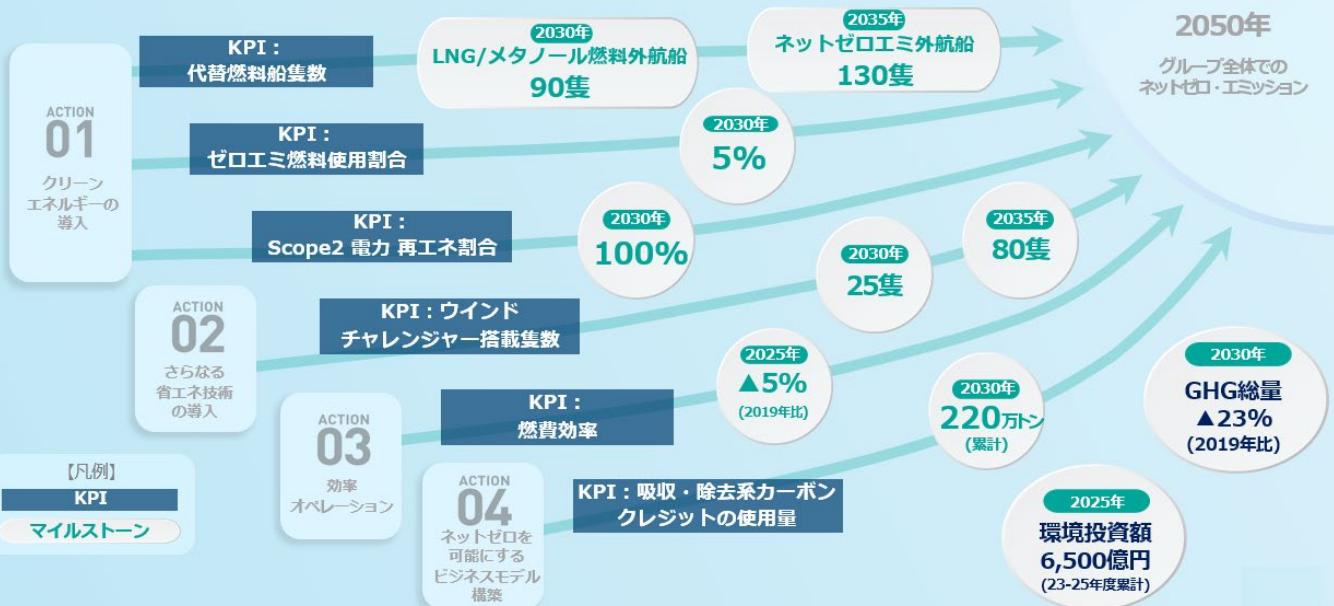
■ 中長期目標

- ✓ 2020年代中にネットゼロ・エミッション外航船の運航を開始します
- ✓ 2035年までに輸送におけるGHG排出原単位を45%削減します(2019年比)
- ✓ 2050年までにグループ全体でのネットゼロ・エミッション達成を目指します

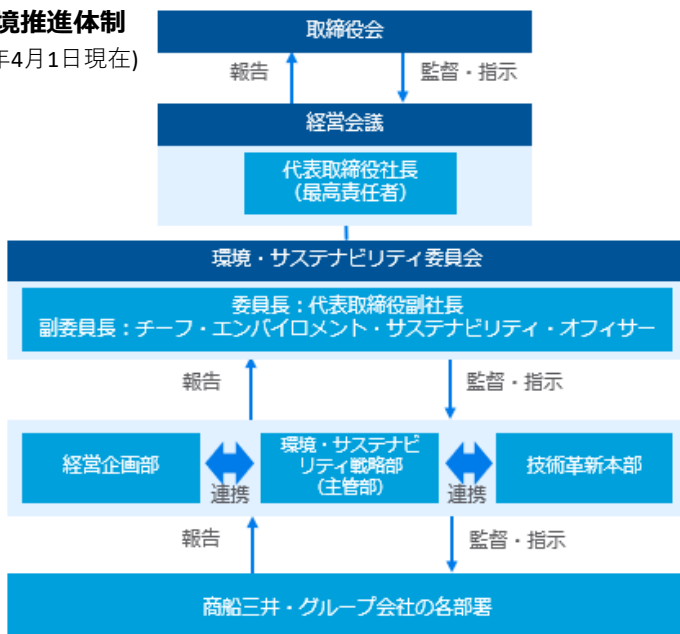
■ 目標達成に向けた5つのアクション

1. クリーンエネルギーの導入
2. さらなる省エネ技術の導入
3. 効率オペレーション
4. ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築
5. グループ総力を挙げた低・脱炭素事業拡大

● ネットゼロ達成のためのKPI & マイルストーン



● 環境推進体制 (2023年4月1日現在)



● TCFDに関する取り組み

**Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)**

TCFDとは、国際機関である金融安定理事会により設立されたタスクフォースで、その提言は、気候変動に関する事業影響(リスク、機会)についての情報開示を企業に促し、機関投資家、金融機関との間で共有できるようにすることを目指したものです。当社はこの提言に賛同し、2018年度からシナリオ分析を実施しています。営業部門との綿密な意見交換を行った上で、キーとなる輸送需要の長期見通しに関し当社独自の視角を加えた分析を行い、その結果を「環境ビジョン2.2」で掲げる目標達成に向けた各取り組みの推進に役立てています。

● 国際海事機関(IMO)における環境規制

当社グループは、環境規制への対応はもちろん、事業を通じて与える海洋および地球環境への負のインパクトを最小化し、海洋・地球環境の保全に努めます。

		~2021	2022	2023
気候変動対策	新造船燃費規制 (EEDI) *1	Phase 2	Phase 3	
	現存船燃費規制 (EEXI) *2			適用
	燃費実績格付け制度(CII)*3			適用
大気汚染の防止	SOx (硫黄酸化物)	一般海域	硫黄分0.5%	
	PM (粒子状物質)	ECA *4	硫黄分0.1%	
	NOx (窒素酸化物)	一般海域	2次規制	
		ECA *4	3次規制	
海洋環境保全 生物多様性保護	油・有害液体物質の規制 (MARPOL条約附属書 I、II)	義務化		
	廃棄物の規制 (MARPOL条約附属書 V)	義務化		
	バラスト水管理条約 *5	義務化		
	船体付着物に関する規制 *6	2011年ガイドライン採択		
	船底塗料の規制 (AFS条約) *7	義務化		
	水中騒音	船舶による影響等を議論中		
	シップリサイクル条約 *8	2009年採択、未発効、発効時期未定		

- (\*1) Energy Efficiency Design Index (エネルギー効率設計指標)。2011年にIMOにて採択。基準となるエネルギー率値 (1トンの貨物を1海里運ぶ航海において各船舶から排出されるCO2量) が船舶毎に設定され、基準を満たすことが要求される。2013年開始でPhaseが設定され、Phaseを追うごとに基準値が厳しくなる。各Phaseの削減率目標は、Phase 0=0%、Phase 1=10%、Phase 2=20%、Phase 3=30~50%。
- (\*2) Energy Efficiency Existing Ship Index(就航船のエネルギー効率指標)。新造船に対するEEDI規制と同様、就航船に対しても同様のエネルギー効率を求めるもの。2021年にIMOにて採択され、2023年から適用開始。基準となるエネルギー率値が船舶毎に設定され、基準値を満足できない船舶については、エンジンの出力制限や省エネ装置の追設等の燃費性能の改善措置が求められる。
- (\*3) Carbon Intensity Indicator (燃費実績格付け制度)。EEXI規制と同じく、2021年にIMOにて採択、2023年から適用開始。各船舶の性能面での規制であるEEXIに対し、個船の運航実績から年間エネルギー効率値を毎年算出、A-Eの5段階で各船の格付け評価を行う制度。
- (\*4) Emission Control Area (排出規制海域)。現在ECAに指定されているのは次の3海域：①米・加沿岸200海里海域 (NOx及びSOx)、②米国カリブ海海域 (NOx及びSOx)、③バルト海及び北海海域 (現在SOxのみ。但し、2021年以降の起工船舶はNOx3次規制も対象となる)
- (\*5) 船舶のバラスト水を介して生物や一部病原菌が越境移動することを防止する条約。2004年にIMOにて採択され、2017年9月の条約発効後、定められた期限 (最長7年以内) までにバラスト水処理装置の搭載が義務付けられる。
- (\*6) 船体に付着した海洋生物の越境移動による生態系への悪影響を防止するため、2011年にIMOにて「船体付着生物管理ガイドライン (非強制・推奨)」が採択された。本ガイドラインはIMOにて2023年を目標に改定が行われている。
- (\*7) 海洋環境及び人の健康を保護するため、船体への海洋生物等の付着を防止するために用いられる船底防汚塗料に関して、有機スズ化合物を含む製品の使用を禁じるもの。2001年にIMOにて採択。
- (\*8) 船舶のリサイクルにおける労働災害や、環境汚染を最小限にするための条約。船舶やリサイクル施設、リサイクル時の手続きなどについて規定したもので、船舶に対しては船上に存在する有害物質等の一覧表 (インベントリリスト) の作成・備置・更新が義務付けられる。発効要件を満たした24カ月後に発効  
 ■ 発効要件：批准国数15カ国以上、かつ批准国の合計船腹量 (G/T) が世界の40%以上、かつ批准国の直近10年における最大の年間解撤量の合計が批准国船腹量の3%以上 (2021年6月現在：批准国17カ国)



2018年4月、GHG削減戦略採択

長期目標

今世紀中のなるべく早期に、国際海運からのGHGゼロ排出を目指す。

※特定セクターのグローバルな合意としては世界初。



出典：国土交通省

## ● 環境データ

詳細は当社ウェブサイトをご覧ください  
<https://mol.disclosure.site/ja/themes/113>

## ■ エネルギー消費量

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	集計範囲
C重油*1 (千トン)	3,273	2,865	2,925	2,874	(株) 商船三井及び 主要な国内外の連結会社 (連結売上高に対する カバー率：97%)
A重油*1 (千トン)	255	253	282	243	
軽油 (Kリットル)	6,572	6,040	6,944	6,621	
LNG (千トン)	37	27	19	47	
バイオ燃料 (千トン)	-	-	-	9	
電力 (MWh)	86,924	76,951	80,475	77,604	
再生可能エネルギー利用量*3	237	248	3,532	39,983	
再生可能エネルギー利用割合 (%)	0.3	0.3	4.4	51.5	
都市ガス (千m3)	1,648	1,627	1,618	1,663	
エネルギー消費量*2 (千GJ)	158,105	142,492	146,748	143,150	

\*1 主に船舶の燃料として使用

\*2 C重油、A重油、バイオ燃料、電力、都市ガスおよびその他のエネルギー消費量の熱量換算値

\*3 主にオフィスなどにおける再生電力導入によるもの

## ■ GHG排出量

GHG排出量算定の組織境界は「支配力基準」とし、「経営支配方式」を適用している。

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	集計範囲
スコープ1 (トン) *1	11,136,501	9,831,022	10,112,053	10,086,254	(株) 商船三井及び 主要な国内外の連結会社 (連結売上高に対する カバー率：97%)
船舶	11,114,501	9,811,474	10,088,981	10,063,916	
船舶以外	22,000	19,548	23,072	22,338	
スコープ2 (トン) *2	45,116	38,735	39,018	37,224	
ロケーションベース	45,116	38,735	39,018	37,224	
マーケットベース	-	-	35,887	19,483	
スコープ3 (トン) *3	3,127,474	2,387,608	2,455,444	3,224,584	
Category1 購入した製品・サービス	51,067	40,138	43,292	50,420	
Category2 資本財	721,175	481,817	511,873	1,221,693	
Category3 Scope1,2に含まれない燃料及び エネルギー活動	1,546,750	1,402,678	1,454,777	1,397,333	
Category5 事業から出る廃棄物	477	638	907	653	
Category6 出張	7,957	1,774	2,045	9,081	
Category7 雇用者の通勤	283	282	71	210	
Category11 販売した製品の使用	799,765	460,281	442,479	545,194	
スコープ1+2 (トン)	11,181,617	9,869,757	10,147,940	10,105,737	
スコープ1+2+3 (トン)	14,309,091	12,257,365	12,603,384	13,330,321	

\*1 スコープ1：主に船舶燃料の燃焼を起源としたCO2

\*2 スコープ2：主に電力起源のCO2

\*3 スコープ3：主に使用した燃料の精製時のGHG排出や購入した資本財、船用品等が製造される時のGHG排出などで構成。増加の主要因は、新造船への投資増加によるCategory2の増加。

## 【GHG排出量データの第三者検証】

2022年度のGHG排出量データに対する公平性、確実性、および透明性を確保するために、一般財団法人日本海事協会による第三者検証を受けました。

検証はISO14064-3:2006、ISO14064-1:2006、GHGプロトコルなどに基づいて実施されました。

&lt;検証の対象&gt;

スコープ1(直接的排出量)、スコープ2(エネルギー起源の間接的排出量)、スコープ3(その他バリューチェーンからの間接的排出量)の排出量、およびエネルギー消費量。

[検証証明書 \(リンク\)](#)

詳細は当社ウェブサイトをご覧ください  
<https://mol.disclosure.site/ja/themes/113>

#### ■ GHG排出原単位

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	集計範囲
トンマイル当たりのGHG排出量 (g/ton-mile)	標準方式	10.86	10.46	10.46	10.32	(株) 商船三井及び 主要な国内外の 外航船運航会社
	参考方式	10.86	9.90	10.74	10.81	

※標準方式、参考方式については「[環境ビジョン2.2](#)」のp.45を参照ください。

#### 【GHG排出原単位データの第三者検証】

2022年度のGHG排出原単位データに対する公平性、確実性、および透明性を確保するために、一般財団法人日本海事協会による第三者検証を受けました。

[保証証明書 \(リンク\)](#) [附属書 \(リンク\)](#)

#### ■ NOx・SOx排出量

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	集計範囲
NOx排出量 (千トン)		272	231	231	231	(株) 商船三井及び 主要な国内外の船舶運航会社 (連結売上高に対する カバー率：81%)
SOx排出量 (千トン)		130	24	28	28	

#### ■ NOx・SOx排出原単位

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	集計範囲
トンマイル当たりのNOx排出量 (g/ton-mile)		0.25	0.23	0.22	0.21	(株) 商船三井及び 主要な国内外の 外航船運航会社
トンマイル当たりのSOx排出量 (g/ton-mile)		0.12	0.02	0.03	0.02	

#### ■ その他資源

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	集計範囲
廃棄物排出量 *1 (トン)		2,723	2,478	2,905	3,531	(株) 商船三井及び 主要な国内の連結会社 (連結売上高に対する カバー率：97%)
	リサイクル可能	1,637	1,323	1,340	1,825	
	リサイクル以外	1,086	1,155	1,565	1,706	
リサイクル率 (%)		60.1	53.4	46.1	51.7	
総取水量 *2 (m3)		599,478	410,230	403,406	632,754	(株) 商船三井及び 主要な国内外の連結会社 (連結売上高に対する カバー率：97%)
	水道水	599,478	410,230	403,406	632,754	
	淡水	-	-	-	-	
	海水 (循環利用)	-	-	-	-	
シップリサイクル量 (トン)		37,160	75,007	-	-	(株) 商船三井

\*1 オフィスから出るごみなどの合計。

\*2 事務所における水使用量。船舶では、使用する水の多くを、海水から生成し循環利用。前年比の増加はカバー率向上によるもの。

#### ■ 有害廃棄物排出量

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	集計範囲
有害廃棄物排出量 (トン) *1		1.84	15.01	8.86	0.57	(株) 商船三井及び 一部の国内の連結子会社 (連結売上高に対する カバー率：77%)

\*1 PCB含有機器の処分量の合計値。

#### ■ 環境投資額

		2020年度	2021年度	2022年度	集計範囲
環境投資額 (億円)		644	1,194	2,066	(株) 商船三井及び 国内外の連結子会社
	代替燃料船隊整備 *1	56	224	380	
	低・脱炭素エネルギー事業拡大 *2	588	970	1,686	

\*1 LNG燃料バルカー、自動車船他次世代燃料船の開発・発注等への投資であり、自社事業におけるGHG、NOx・SOx等の環境負荷物質の排出削減を企図するもの。本内容は環境省環境会計ガイドラインにおける研究開発コストおよび事業エリア内コストに相当する。

\*2 新造LNG船・LPG/アンモニア船他洋上風力発電及び関連事業への投資であり、社会からのGHG排出削減への貢献を企図するもの。

#### ■ 環境関連法規違反

		2020年度	2021年度	2022年度	集計範囲
環境関連法規違反	件数	0	0	0	(株) 商船三井
	金額 (百万円)	0	0	0	

※ 10,000米ドルを超える罰金を科された案件

## ● 人事・労務データ (単体)

人事・労務データを含む人財関連の情報は当社ウェブサイトをご覧ください  
<https://mol.disclosure.site/ja/themes/151>

## 社員の状況

		2020年度		2021年度		2022年度			
社員数 (*1)		陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上		
	男	661	513	670	523	721	534		
	女	279	12	288	12	308	14		
	合計	940	525	958	535	1,029	548		
役職別人数 (*1)	部長職	男	42	9	51	12	49	13	
		女	1	0	2	0	3	0	
	管理職 (除く部長級)	シニア 管理職	男	195	132	187	129	186	126
			女	5	0	5	0	5	0
		課長 相当職	男	128	87	130	94	141	110
			女	21	1	23	1	30	1
	非管理職 ( ) 内は次期管理職候 補群 (*2)	男	296 (167)	285 (134)	302 (178)	288 (133)	345 (206)	285 (130)	
		女	252 (54)	11 (3)	258 (58)	11 (3)	270 (62)	13 (5)	
	合計	940	525	958	535	1,029	548		
女性管理職比率 (*1)		6.9%	0.4%	7.5%	0.4%	9.2%	0.4%		
新卒採用人数	男	17	23	15	29	13	27		
	女	13	0	14	0	11	2		
	合計	30	23	29	29	24	29		
中途採用人数	男	5		14		57			
	女	10		10		19			
	合計	15		24		76			
障がい者雇用率		2.2%		3.3%		3.3%			
平均勤続年数 (*1)		16.0	14.9	15.9	15.1	15.0	15.3		
	男	15.7		15.9		15.4			
	女	15.3		14.7		13.9			
勤続3年以内の離職率 (*3)		4.5%	7.4%	5.3%	2.7%	0.0%	4.9%		
従業員の労働組合加入率 (*4)		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%		
法定外残業時間 (月間平均) (*5)		23.8		23.4		18.4			

(\*1) 受入出向者、契約社員、嘱託ほかを除く/出向者を含む

(\*2) 係長相当職

(\*3) 算出方法: (新卒採用者のうち入社3年以下の退職者) / (過去3年の新卒採用者)

(\*4) 対象となる従業員の加入率 (\*5) 海上勤務者を除く

## 社員支援制度

		2020年度		2021年度		2022年度	
有給休暇取得 (*5) (夏季休暇含む)	日数/取得率	12.8 (47.6%)		14.0 (52.9%)		15.2 (60.7%)	
産前・産後休暇取得 (*6)	取得者数/率	9 (100.0%)		21 (100.0%)		23 (100.0%)	
配偶者出産特別休暇取得 (*7)	取得者数/率	22 (100.0%)		17 (68.0%)		22 (69.0%)	
育児休職制度 (*8)	利用者/ 利用率	男	10 (45.0%)	17 (45.5%)	34 (54.0%)		
		女	19 (100.0%)	25 (100.0%)	41 (100.0%)		
	復職率	男	100.0%	91.5%	100.0%		
		女	100.0%	100.0%	100.0%		
男性育児休職平均取得日数 (*8)	日数 (日)	65		63		43	
育児短時間勤務制度	利用者数	7		3		8	
(参考) ワーキングマザー (*6)	人数	54		51		63	
配偶者転勤に伴う退職者再雇用制度	利用者数	0		4		2	
介護休業制度	利用者数	1		0		1	
定年退職者再雇用	採用者数	4		7		4	

(\*5) 海上勤務者を除く

(\*6) 受入出向者、契約社員、嘱託ほかを除く ※「ワーキングマザー」は義務教育終了まで (15歳以下) の子供を育児する女性社員をカウント

(\*7) 海上勤務者、受入出向者、契約社員、嘱託ほかを除く

(\*8) 出向者を除く

## 労働災害

		2020年度		2021年度		2022年度	
労働災害 (通勤災害は除く) (*9)	件数	0	1	0	2	0	1
労災死亡事故	件数	0	0	0	0	0	0
労災休業	日数 (日)	0	2	0	0	0	0

(\*9) 陸上は本社のみ対象

## 研修 (単体)

		2020年度		2021年度		2022年度	
		陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上
従業員一人当たりの研修費 (単位: 円) (*10)		98,000	96,066	91,000	143,299	154,865	117,670
従業員一人当たりの年間平均研修日数 (単位: 日数)		2	4	2	7	3	10

(\*10) 社内講師費用は除く

## ● 人権尊重・責任ある調達への取り組み

人権尊重・責任ある調達の取り組み詳細は当社ウェブサイトをご覧ください  
 ▫ <https://mol.disclosure.site/ja/themes/201>  
 ▫ <https://mol.disclosure.site/ja/themes/209>

- 当社グループでは、サステナビリティ課題「Governance 事業を支えるガバナンス・コンプライアンス」の取組テーマに「人権尊重」と「責任ある調達」を掲げ、バリューチェーン全体における環境・安全・人権等に関わるリスクの把握・低減を目標に、関連する取り組みを強化しています。2022年度からは、当社グループのバリューチェーンを構成するお取引先の中でも、備船船主及びシップリサイクルヤードの皆さまと共に、「パートナーシップの取り組み」としてバリューチェーンマネジメントを開始致しました。「商船三井グループ取引先調達ガイドライン」の遵守を目指して対話を深めながら、サステナビリティに関する取り組みを互いに強化してまいります。
- また、2022年度からは本格的に人権デューデリジェンスを実施すべく、外部専門家の助言や国際的指標を考慮しながら、当社グループ事業に関する人権リスクを洗い出しました。今後は、人権リスクが想定される分野に対し、書面調査や必要に応じて現地訪問を実施しながら、課題の把握及びその改善に努めてまいります。



## ● 社外からの評価・認証

## CSR全般(SRI：社会的責任投資の評価含む)に関する事項

社外からの評価についての詳細は当社ウェブサイトをご覧ください  
 ▫ <https://mol.disclosure.site/ja/themes/126>

## □ FTSE4Good Index Series

ロンドン証券取引所グループのFTSE Russellの代表的指標の一つ、「FTSE4Good Index Series」に組み入れ（2003年より継続）

## □ FTSE Blossom Japan、FTSE Blossom Japan Sector Relative Index

FTSE Russellの環境、社会、ガバナンス（ESG）について優れた対応を行っている日本企業を対象とした「FTSE Blossom Japan Index」（2017年より継続）並びに「FTSE Blossom Japan Sector Relative Index」（2022年に開発、採用）に組み入れ。

いずれも世界最大の年金基金GPIF(年金積立金管理運用独立行政法人)に採用されているESGインデックス。

## □ 健康経営優良法人～ホワイト500～

当社における優良な健康経営の取り組みが評価され、経済産業省が日本健康会議と共同で選ぶ「健康経営優良法人（大規模法人部門）」に認定（2019年度より継続）。さらにそのうち上位500社の「健康経営優良法人（大規模法人部門）～ホワイト500～」に認定。

## □ 健康経営銘柄

従業員の健康管理を経営的な視点で考え、戦略的に取り組む上場企業を経済産業省と東京証券取引所が共同で選ぶ「健康経営銘柄」に海運業で初めて認定（2020年度より継続）。

## □ なでしこ銘柄

女性活躍推進に優れた上場企業を経済産業省と東京証券取引所が共同で選ぶ「なでしこ銘柄」に認定（2020年度より継続）。

## □ DX銘柄

経済産業省と東京証券取引所が共同で選定する「デジタルトランスフォーメーション銘柄（DX銘柄）2022」に選定。



## 環境に関する事項

## □ ISO14001の認証

当社独自の環境マネジメントシステム「MOL EMS21」をもとに、2003年からISO14001認証を維持。環境データの適切な収集・管理・開示に加え、環境負荷削減に向け、継続的な改善活動を実施。

## □ 「CDP2022 サプライヤー・エンゲージメント・リーダー」に選定

国際環境非営利団体CDPが実施する「サプライヤー・エンゲージメント評価（SER）（註）」において、「CDP2022 サプライヤー・エンゲージメント・リーダー」に選定。

（註）企業が気候変動課題に対していかに効果的にサプライヤーと協働しているかを評価するもの。

# MOL Group

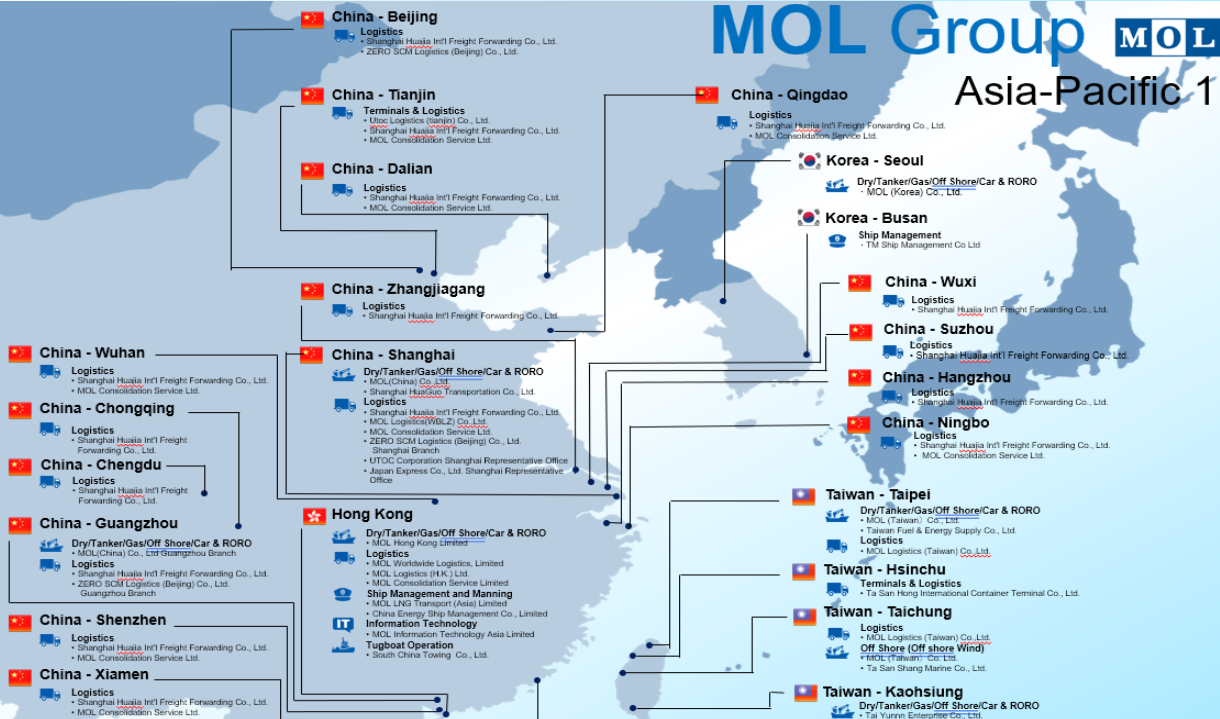
総代表・国代表 所在拠点



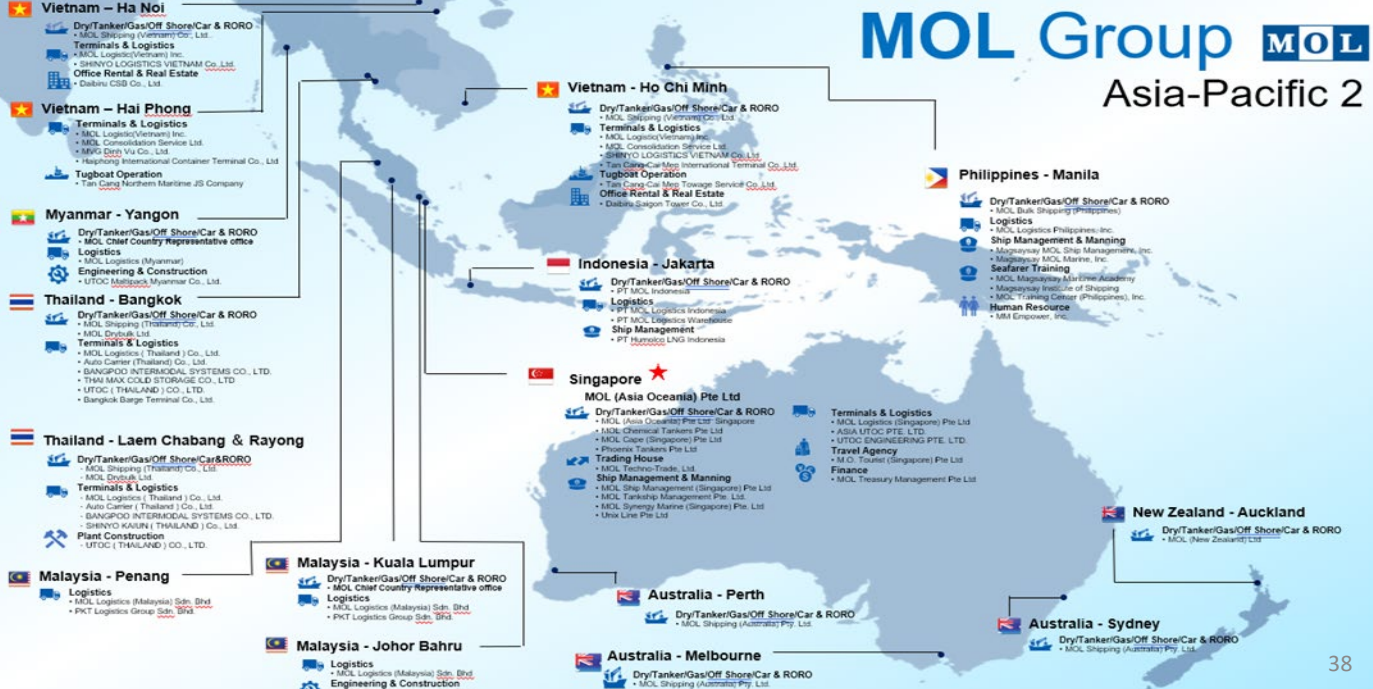
## Global Network



## MOL Group Asia-Pacific 1

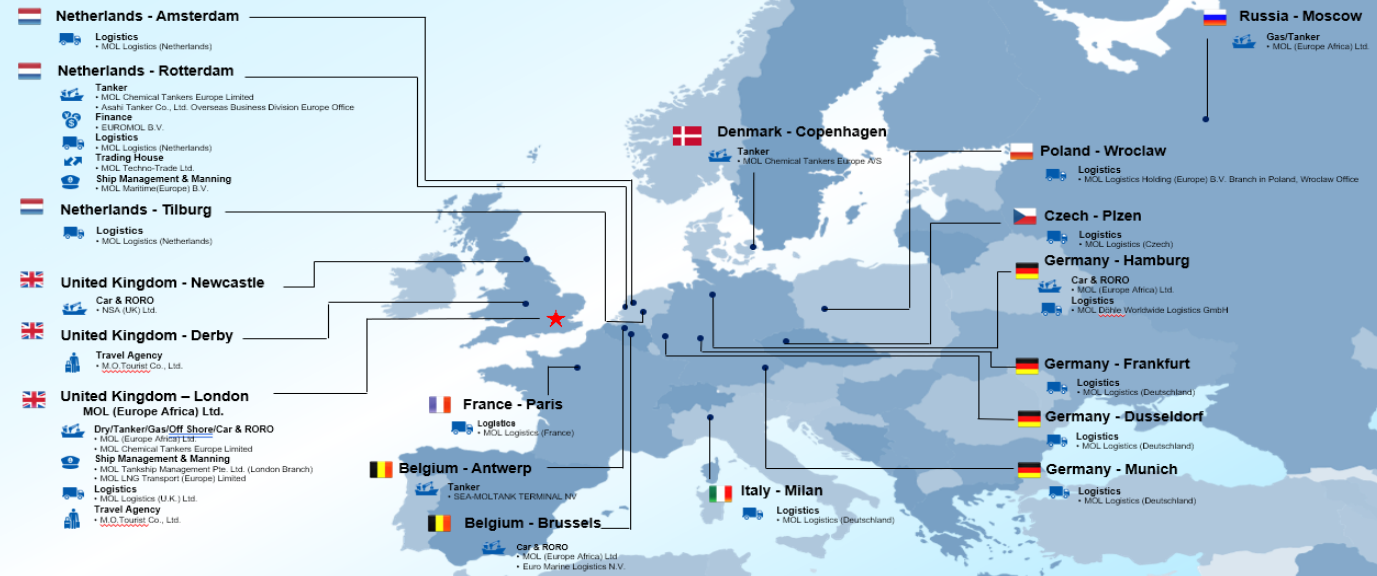


## MOL Group Asia-Pacific 2



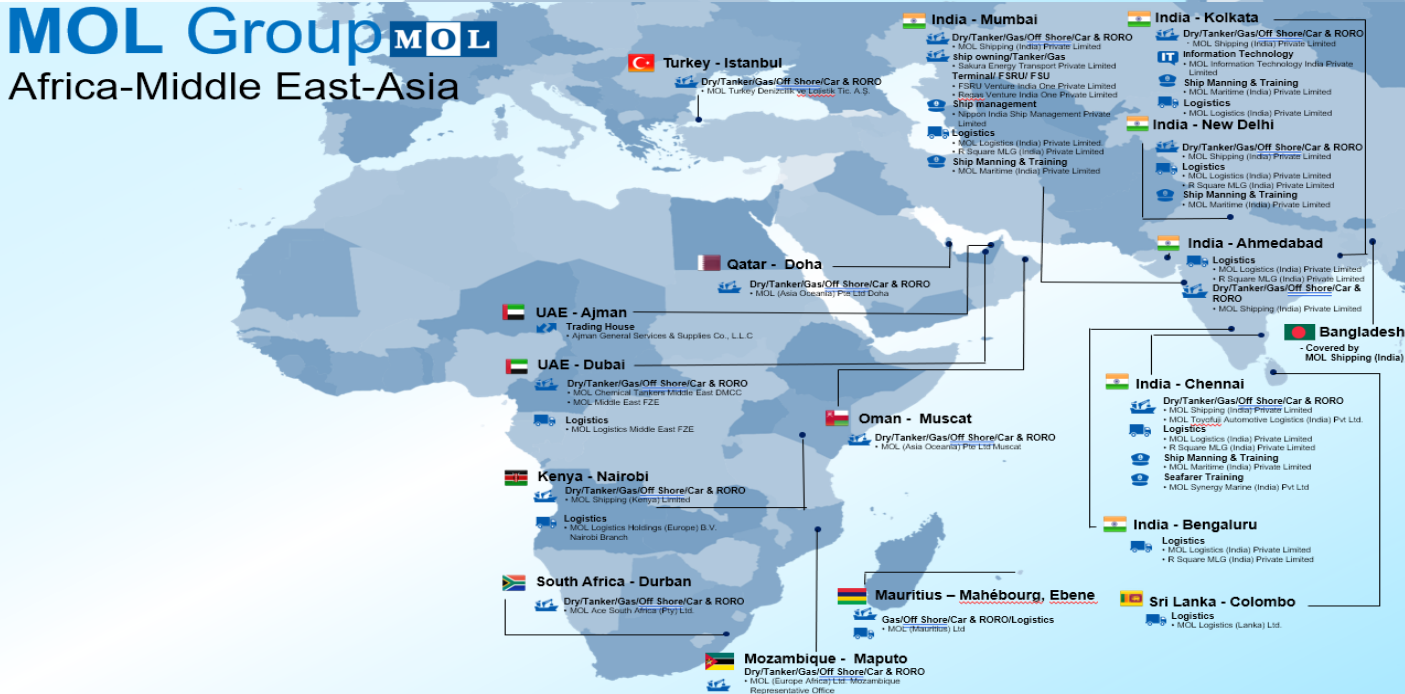
# MOL Group

## Europe



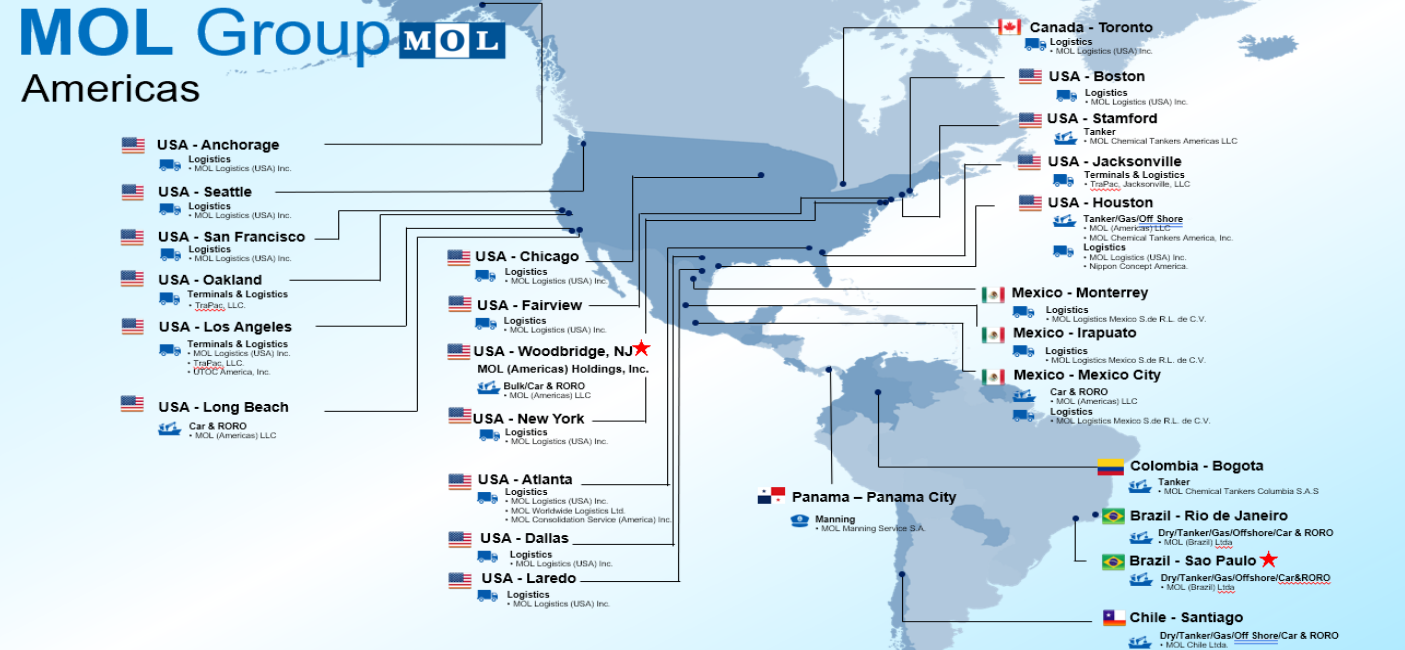
# MOL Group

## Africa-Middle East-Asia



# MOL Group

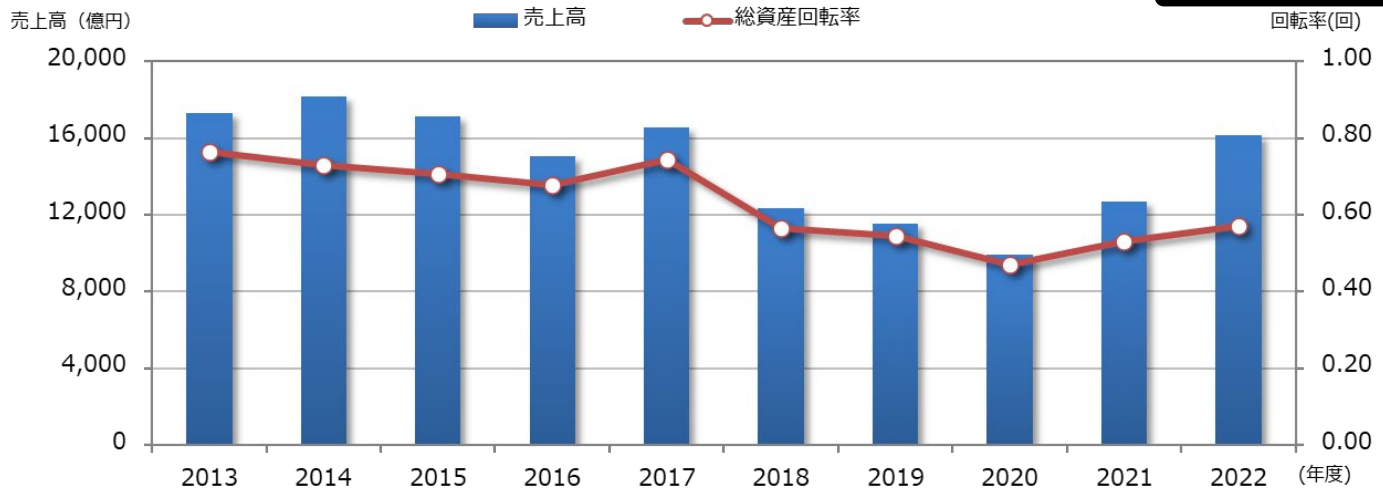
## Americas



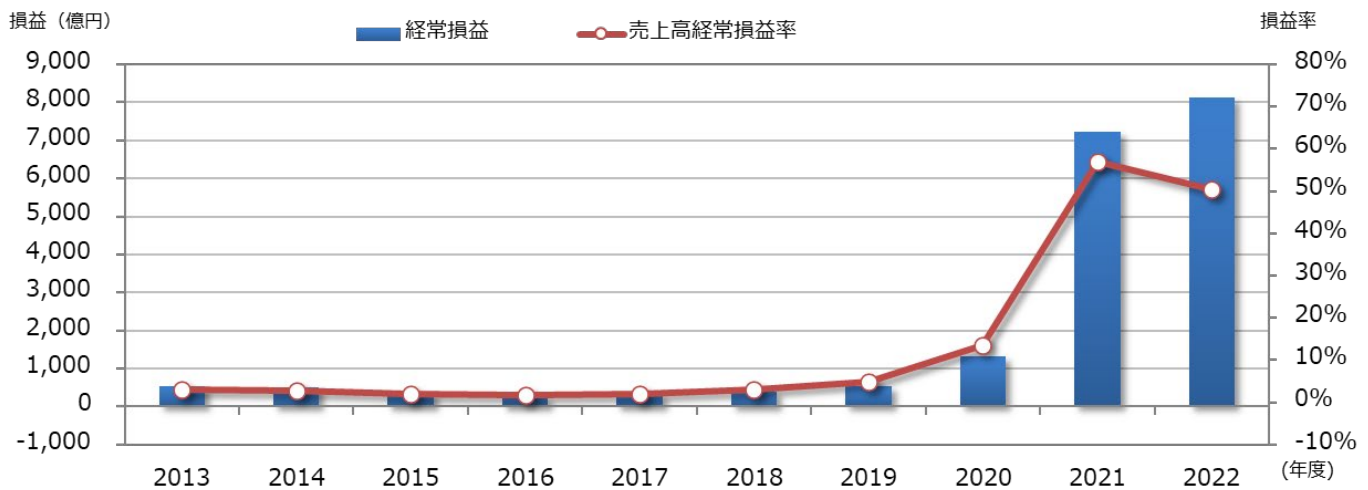


## ● 売上高総資産回転率

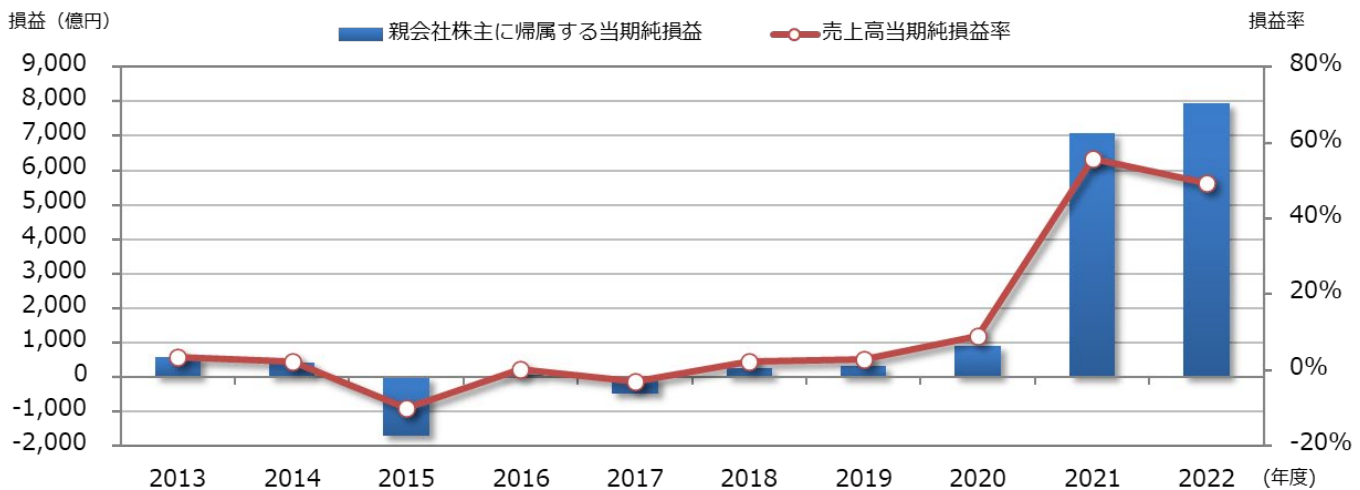
■数値はP44参照



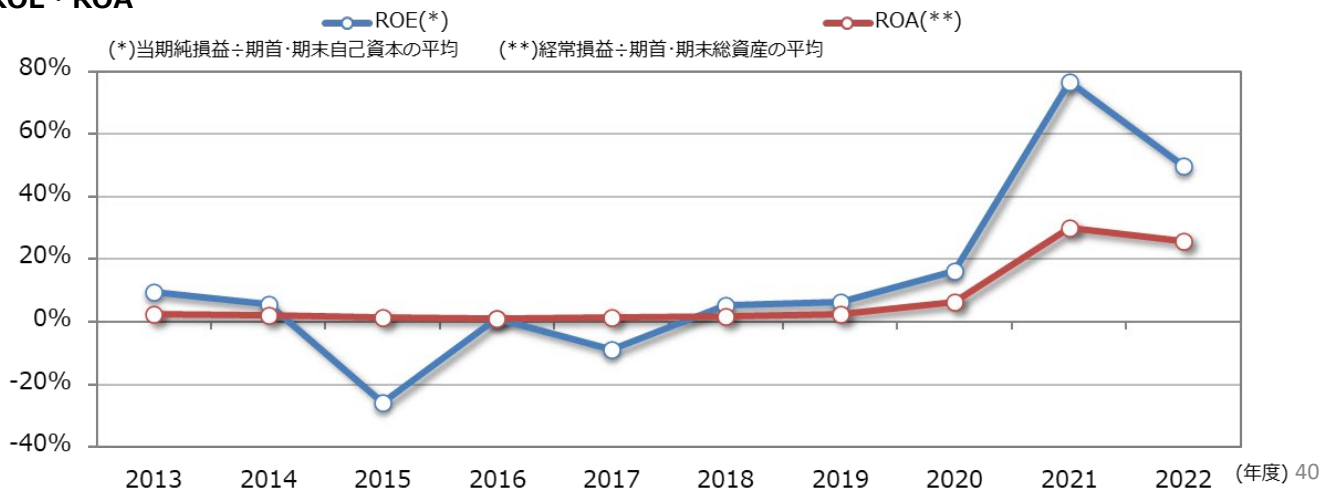
## ● 売上高経常損益率



## ● 売上高当期純損益率

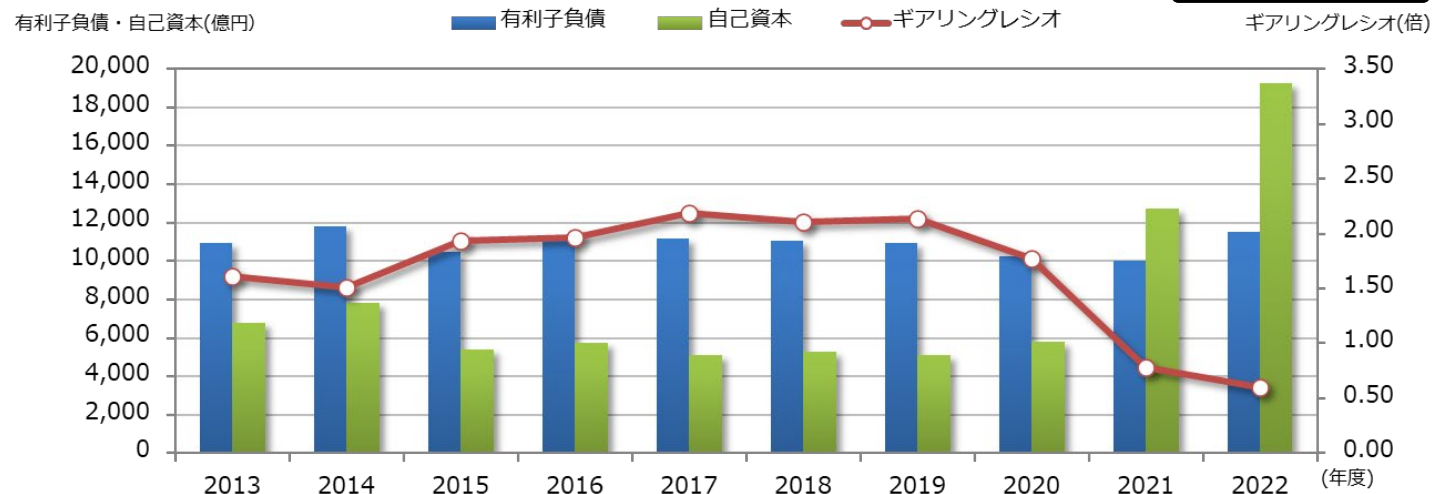


## ● ROE・ROA

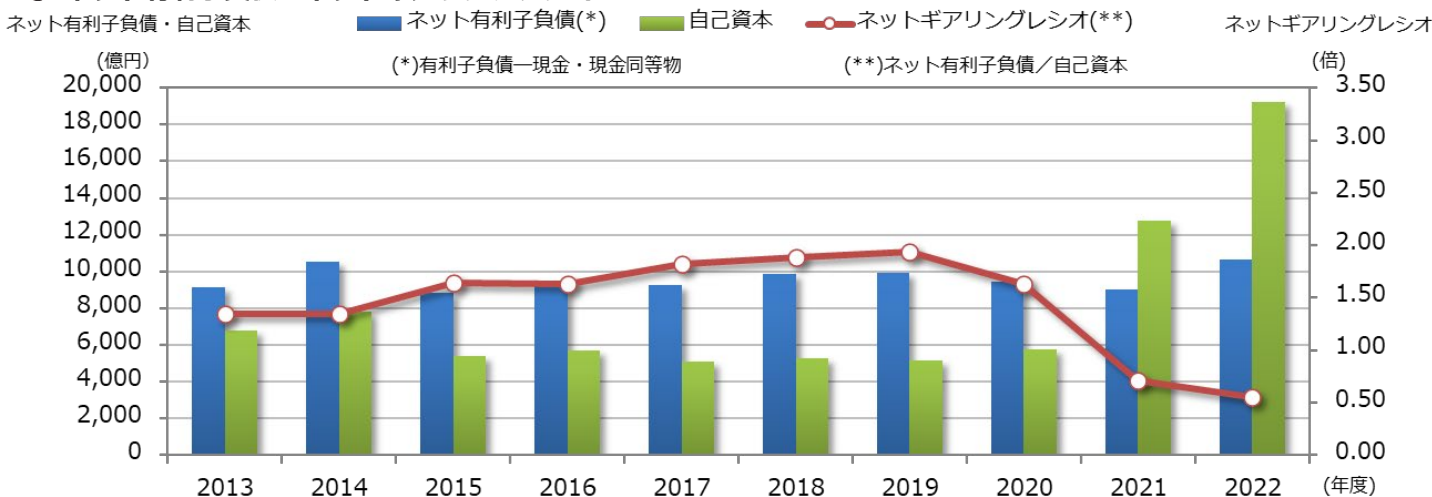


## ● 有利子負債・自己資本・ギアリングレシオ

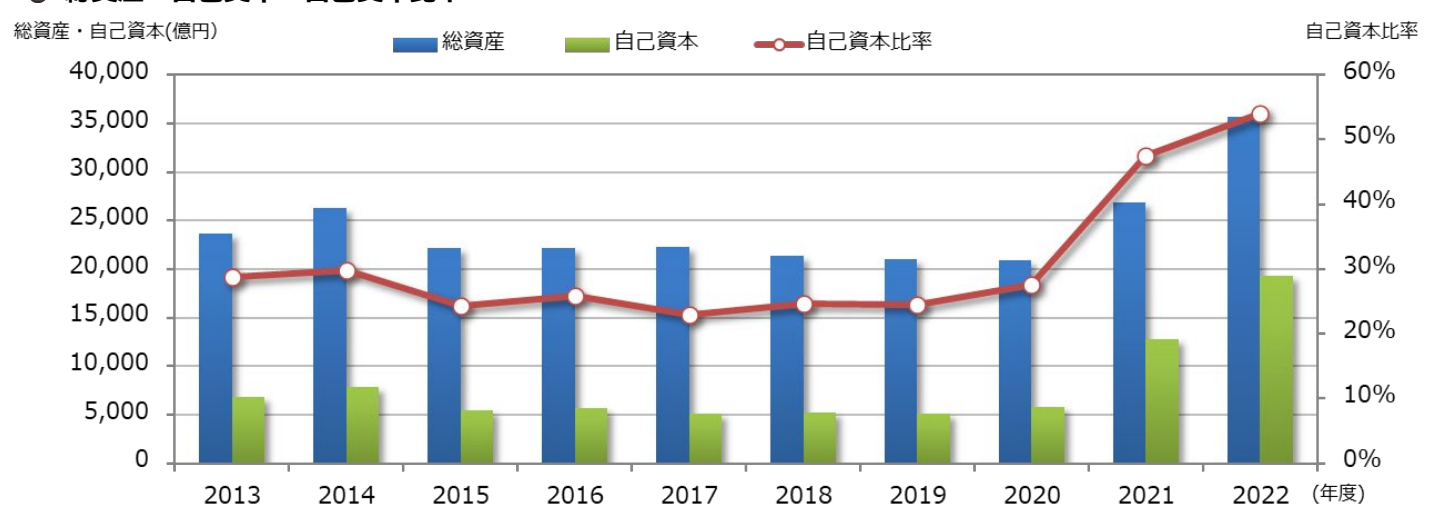
■数値はP44参照



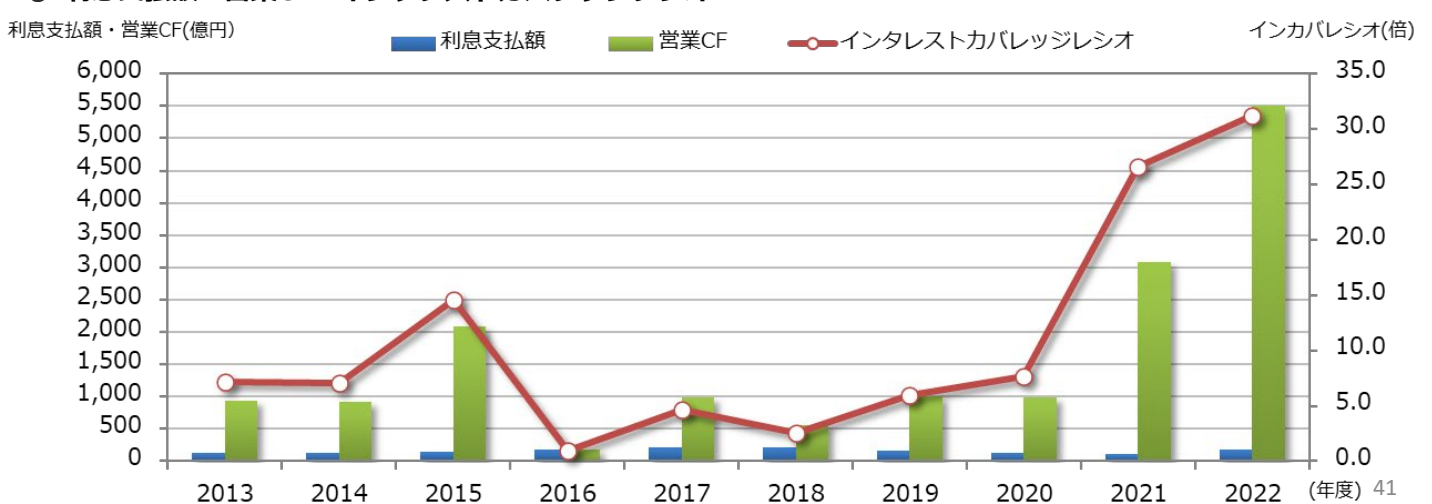
## ● ネット有利子負債・ネットギアリングレシオ



## ● 総資産・自己資本・自己資本比率

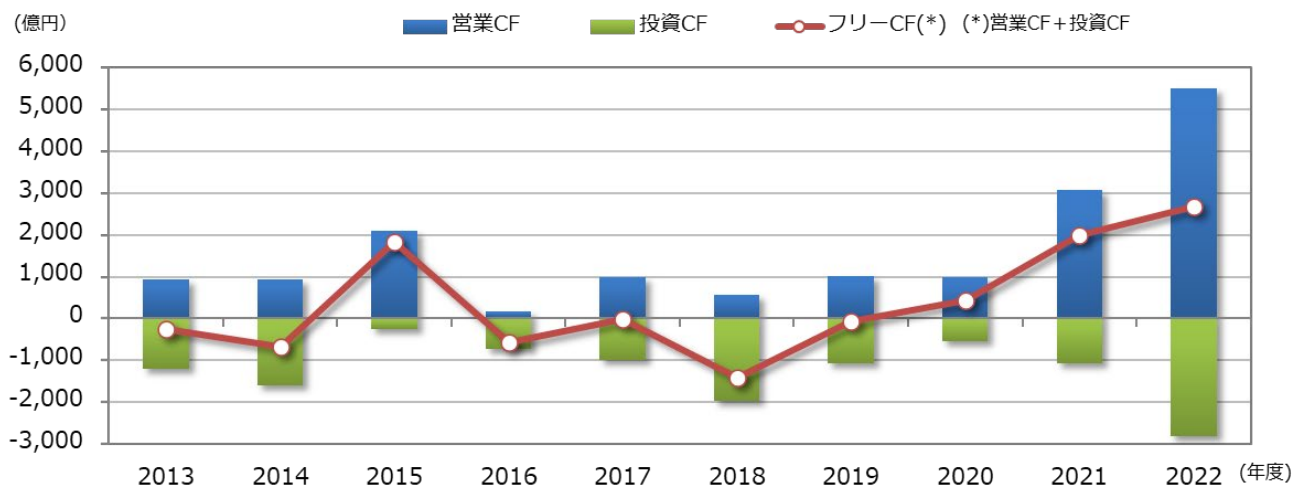


## ● 利息支払額・営業CF・インタレストカバレッジレシオ



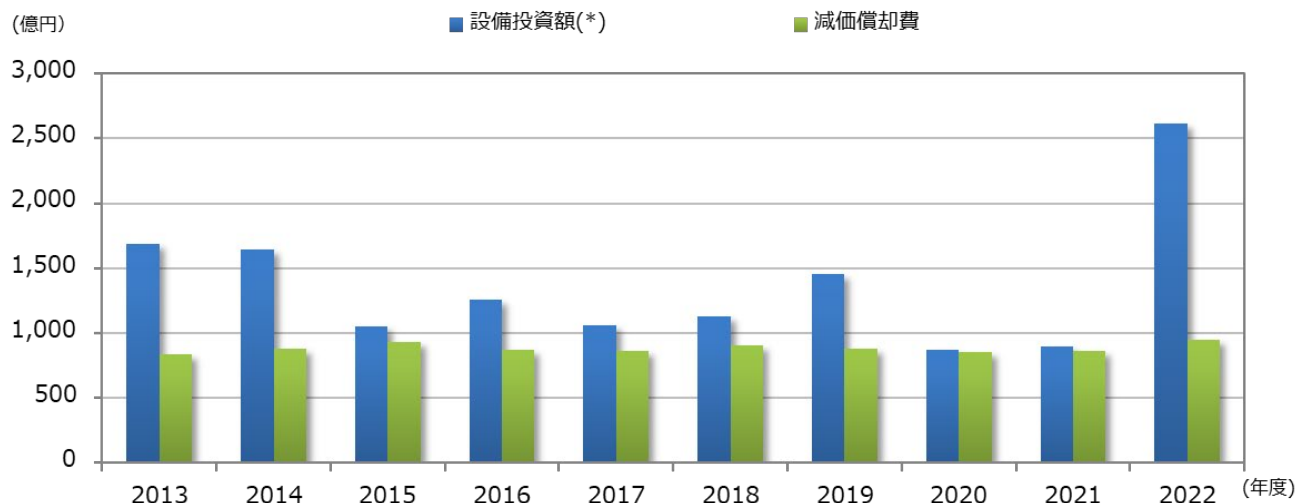
## ● 営業CF・投資CF・フリーCF

■数値はP44参照

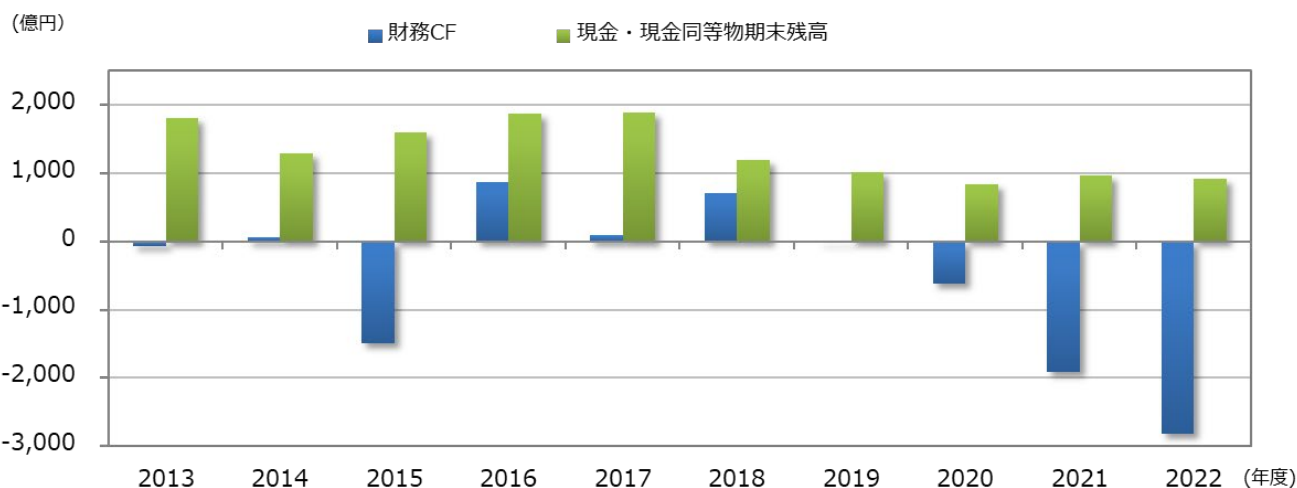


## ● 設備投資額(\*)・減価償却費

(\*)有形及び無形固定資産増加額 - 竣工時売船収入

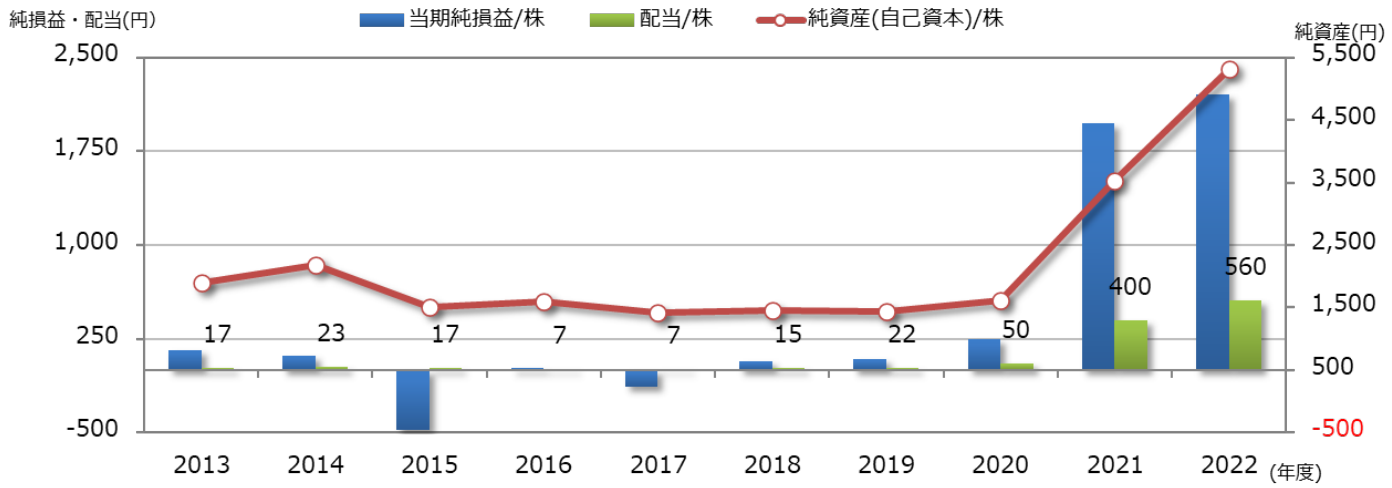


## ● 財務CF・現金及び現金同等物期末残高

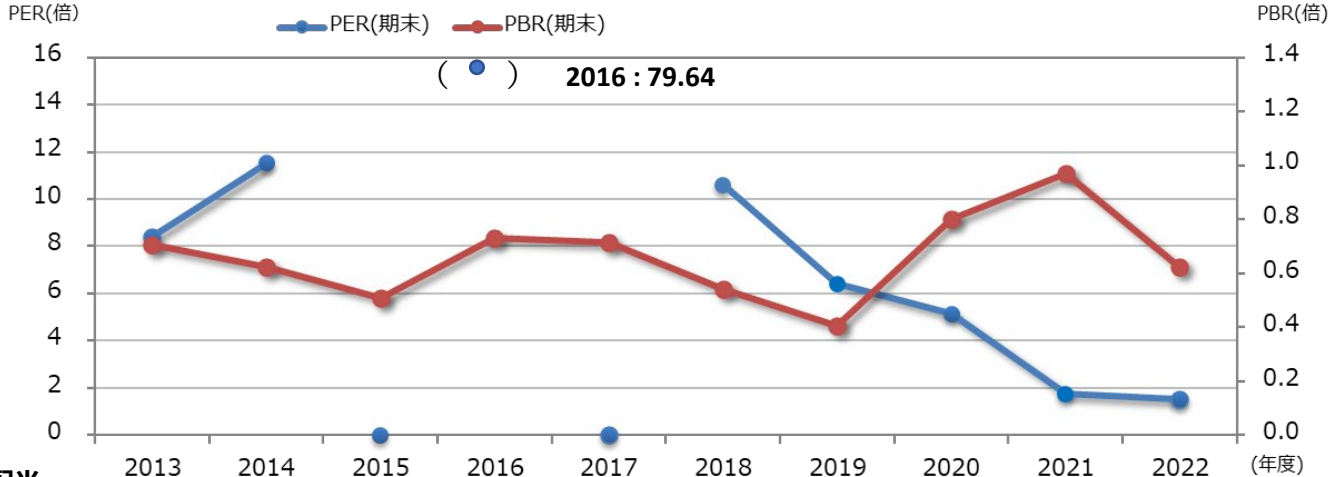


## ● 1株当たり純損益(EPS)・1株当たり配当・1株当たり純資産(BPS)

■数値はP44参照



## ● PER・PBR

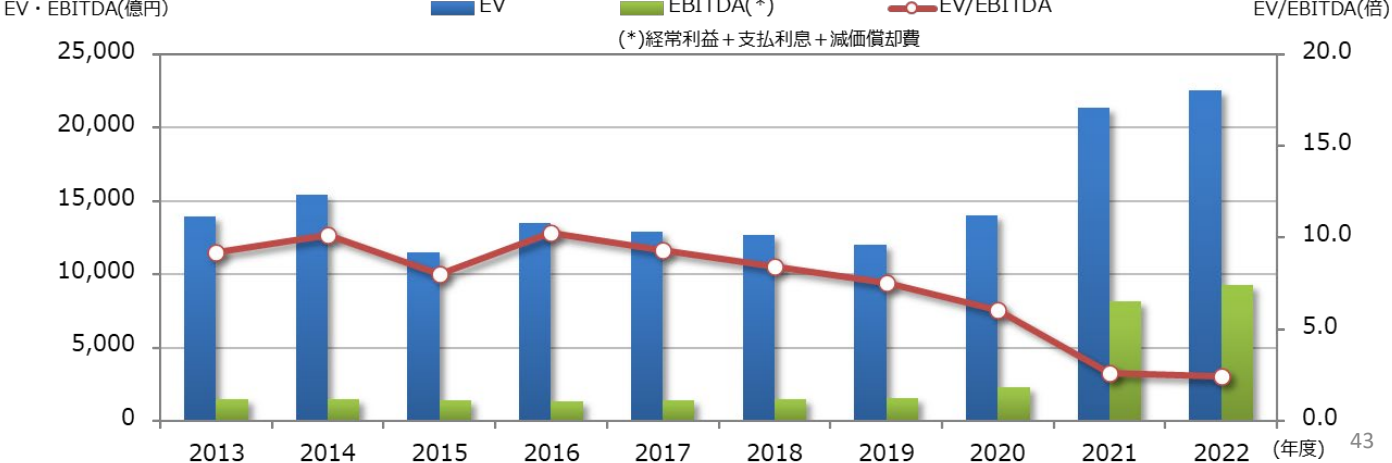


## ● 配当



(11年度・12年度・15年度・17年度は最終赤字のため、配当性向は算出せず。2017年10月1日付の株式併合(10株につき1株の割合)および2022年4月1日付の株式分割(1株につき3株の割合)後の株式数に基づいて換算した数値を記載しております。)

## ● EV・EBITDA



## ● 連結財務諸表(過去10年)

(百万円)

	(年度)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
P/L	売上高	1,729,452	1,817,069	1,712,222	1,504,373	1,652,393	1,234,077	1,155,404	991,426	1,269,310	1,611,984
	売上原価	1,587,902	1,683,795	1,594,568	1,388,264	1,513,736	1,094,915	1,035,771	911,055	1,117,405	1,376,504
	減価償却費	83,983	87,803	92,771	87,190	86,629	90,138	87,765	85,798	86,399	94,660
	販売費及び一般管理費	100,458	116,024	115,330	113,551	115,972	101,442	95,852	85,674	96,899	126,770
	<b>営業損益</b>	<b>41,092</b>	<b>17,249</b>	<b>2,323</b>	<b>2,558</b>	<b>22,684</b>	<b>37,718</b>	<b>23,779</b>	<b>▲ 5,303</b>	<b>55,005</b>	<b>108,709</b>
	営業外収益合計	29,507	48,765	50,747	45,538	35,402	32,654	49,965	161,397	683,217	726,423
	受取利息/配当金	9,340	9,624	10,209	11,939	14,637	13,814	14,155	12,831	15,179	22,297
	持分法投資利益	-	4,930	9,178	5,543	-	-	15,949	132,912	657,375	688,435
	為替差益	11,392	25,523	23,907	24,179	16,834	15,850	17,058	12,412	7,080	23,700
	営業外費用合計	15,613	14,685	16,803	22,670	26,613	31,798	18,654	22,489	16,443	23,543
	支払利息	12,583	12,555	14,576	19,037	20,413	21,806	16,549	12,518	11,392	17,268
	持分法投資損失	1,234	-	-	-	3,428	7,804	-	-	-	-
	為替差損	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>経常損益</b>	<b>54,985</b>	<b>51,330</b>	<b>36,267</b>	<b>25,426</b>	<b>31,473</b>	<b>38,574</b>	<b>55,090</b>	<b>133,604</b>	<b>721,779</b>	<b>811,589</b>
	特別利益合計	36,050	26,152	30,011	35,206	21,566	14,418	16,104	16,897	23,791	26,014
	固定資産売却益	7,094	16,225	9,430	6,125	16,979	4,654	8,295	10,758	13,414	9,884
	特別損失合計	19,325	19,150	220,665	37,328	81,748	6,214	24,064	50,187	12,577	18,444
	固定資産売却損	6,510	896	628	1,259	1,310	1,120	449	5,501	649	225
	減損損失	6,447	10,198	-	22,273	-	-	982	10,298	125	4,008
	<b>税金等調整前当期純損益</b>	<b>71,710</b>	<b>58,332</b>	<b>▲ 154,385</b>	<b>23,303</b>	<b>▲ 28,709</b>	<b>46,778</b>	<b>47,130</b>	<b>100,313</b>	<b>732,993</b>	<b>819,160</b>
法人税等	13,796	12,440	11,133	13,323	10,729	8,793	8,970	6,810	12,846	14,729	
法人税等調整額	▲ 4,525	▲ 2,577	260	▲ 625	2,002	4,309	▲ 30	303	5,993	6,187	
非支配株主に帰属する当期純利益	5,045	6,113	4,668	5,348	5,939	6,799	5,566	3,147	5,335	2,182	
<b>親会社に帰属する当期純損益</b>	<b>57,393</b>	<b>42,356</b>	<b>▲ 170,447</b>	<b>5,257</b>	<b>▲ 47,380</b>	<b>26,875</b>	<b>32,623</b>	<b>90,052</b>	<b>708,819</b>	<b>796,060</b>	
B/S	総資産	2,364,695	2,624,049	2,219,587	2,217,528	2,225,096	2,134,477	2,098,717	2,095,559	2,686,701	3,564,247
	流動資産	533,639	511,795	456,475	481,477	478,702	387,460	334,887	327,000	351,452	438,541
	有形固定資産	1,379,244	1,498,028	1,376,431	1,323,665	1,290,929	1,193,910	1,201,698	1,099,458	1,111,152	1,342,240
	負債	1,581,146	1,731,614	1,572,662	1,533,907	1,597,051	1,482,870	1,457,481	1,396,409	1,351,835	1,626,626
	流動負債	430,045	505,346	463,794	383,456	477,696	446,649	422,164	417,574	414,002	669,176
	有利子負債合計	1,094,081	1,183,401	1,044,980	1,122,400	1,118,089	1,105,873	1,096,685	1,026,994	1,000,697	1,153,448
	自己資本 *1	679,160	782,556	540,951	571,983	511,242	525,064	513,335	577,782	1,274,570	1,925,346
株主資本	605,768	636,530	458,121	459,226	410,620	433,909	455,320	539,825	1,177,474	1,636,614	
その他の純資産 *2	104,389	109,879	105,974	111,638	116,803	126,543	127,901	121,368	60,296	12,275	
C/F	フリーCF : [a]+[b]	▲ 25,615	▲ 66,656	182,508	▲ 56,318	▲ 2,471	▲ 143,093	▲ 6,527	44,238	200,187	267,930
	営業活動によるCF [a]	94,255	92,494	209,189	17,623	98,380	55,248	100,723	98,898	307,637	549,925
	投資活動によるCF [b]	▲ 119,870	▲ 159,150	▲ 26,681	▲ 73,941	▲ 100,851	▲ 198,341	▲ 107,250	▲ 54,660	▲ 107,450	▲ 281,995
設備投資額 *3	169,028	164,275	104,813	126,080	105,638	113,081	145,956	86,841	90,111	261,660	
指標	売上高経常利益率	3.2%	2.8%	2.1%	1.7%	1.9%	3.1%	4.8%	13.5%	56.9%	50.3%
	総資産経常利益率	2.4%	2.1%	1.5%	1.1%	1.4%	1.8%	2.6%	6.3%	30.2%	28.7%
	総資産回転率	0.76	0.73	0.71	0.68	0.74	0.57	0.55	0.47	0.53	0.57
	EBITDA *4	151,551	151,688	143,614	131,653	138,515	150,518	159,404	231,920	819,570	923,517
	EV/EBITDA	9.2	10.15	8.03	10.26	9.32	8.41	7.52	6.05	2.60	2.44
	インタレスト・カバレッジ・レシオ	7.2	7.1	14.6	0.9	4.6	2.6	5.9	7.7	26.6	31.2
	ROE *5	9.5%	5.8%	-25.8%	0.9%	-8.7%	5.2%	6.3%	16.3%	76.5%	49.8%
	ROA *6	2.4%	2.1%	1.5%	1.1%	1.4%	1.8%	2.6%	6.3%	30.2%	26.0%
	ギアリングレシオ *7	161%	151%	193%	196%	219%	211%	214%	178%	79%	60%
	ネットギアリングレシオ *8	135%	135%	164%	164%	182%	188%	194%	163%	71%	55%
自己資本比率	28.7%	29.8%	24.4%	25.8%	23.0%	24.6%	24.5%	27.6%	47.4%	54.0%	
1株当たり	1株当り当期純利益(円)	159.97	118.07	▲ 475.00	14.65	▲ 132.05	74.91	90.93	250.99	1,970.16	2,204.04
	1株当り純資産額(自己資本)(円)	1,893.00	2,180.87	1,507.60	1,594.08	1,424.94	1,463.46	1,430.77	1,610.04	3,532.32	5,322.35
	1株当り配当額(円)	17	23	17	7	7	15	22	50	400	560
	PER(期末)	8.38	11.52	NM	79.64	NM	10.60	6.40	5.15	1.74	1.50
	PBR(期末)	0.71	0.62	0.51	0.73	0.72	0.54	0.41	0.80	0.97	0.62
	配当性向(連結)	10.4%	19.8%	NM	45.5%	NM	20.0%	23.8%	19.9%	20.3%	25.4%
*10	1株当りキャッシュフロー(円)	0.00	257.76	582.99	49.11	274.20	153.99	280.73	275.58	852.57	1,520.17
	期末発行済株式数(連結)(株) *9	119,595,529	358,833,473	358,822,770	358,820,227	358,786,833	358,786,548	358,787,403	358,867,050	360,836,505	361,753,160

\*1 株主資本+その他包括利益累計額 \*2 新株予約権+非支配株主持分

\*3 連結財務諸表注記に記載の有形及び無形固定資産の増加額から、竣工時売船収入を控除した実質的な設備投資額

\*4 経常損益+支払利息+減価償却費 \*5 当期純損益÷期首・期末自己資本の平均

\*6 経常損益÷期首・期末総資産の平均 \*7 有利子負債÷自己資本

\*8 ネット有利子負債(=有利子負債-現金同等物)÷自己資本

\*9 自己株式数を含みません。また、\*10に記載の通り、各指標の計算とは整合しておりません。

\*10 2017年10月1日付の株式併合(10株につき1株の割合)および2022年4月1日付の株式分割(1株につき3株の割合)後の株式数に基づいて換算した数値を記載しております。

## ● 連結セグメント業績(過去10年)

(百万円)

(年度)		2013	2014	2015	2016			2017	2018	2019	2020	2021	2022
売上高	不定期専用船事業	836,408	857,289	838,893	744,287		ドライバルク事業	272,956	291,140	277,151	222,053	360,742	429,602
	コンテナ船事業	713,503	787,068	719,108	620,714		エネルギー事業	262,245	280,972	289,375	278,865	294,006	388,709
	ロジスティクス事業	-	-	-	-		製品輸送事業	1,010,885	545,174	475,463	395,175	515,353	677,351
	フェリー・内航RORO船事業	55,603	56,032	49,618	42,036		(うち、コンテナ船事業)	(749,714)	(276,994)	(226,420)	(219,453)	(276,229)	(53,060)
	関連事業	116,599	108,388	96,606	90,025		関連事業(不動産含む)	90,095	101,125	96,556	78,942	83,487	96,695
	その他事業	7,338	8,290	7,996	7,310		その他事業	16,208	15,665	16,855	16,388	15,720	19,623
	<b>連結合計</b>	<b>1,729,452</b>	<b>1,817,069</b>	<b>1,712,222</b>	<b>1,504,373</b>		<b>連結合計</b>	<b>1,652,393</b>	<b>1,234,077</b>	<b>1,155,404</b>	<b>991,426</b>	<b>1,269,310</b>	<b>1,611,984</b>
経常損益	不定期専用船事業	57,121	54,105	54,857	39,051		ドライバルク事業	15,414	21,924	12,044	▲ 4,275	43,275	57,668
	コンテナ船事業	▲ 14,553	▲ 24,146	▲ 29,831	▲ 32,864		エネルギー事業	13,633	21,135	25,428	29,764	19,838	39,597
	ロジスティクス事業	-	-	-	-		製品輸送事業	▲ 6,328	▲ 12,264	6,735	102,645	662,998	705,438
	フェリー・内航RORO船事業	2,236	4,461	4,424	4,506		(うち、コンテナ船事業)	(▲ 10,691)	(▲ 14,378)	(4,114)	(117,113)	(653,227)	(620,173)
	関連事業	11,146	10,925	10,171	12,337		関連事業(不動産含む)	12,657	12,907	12,346	9,450	7,473	7,546
	その他事業	4,576	4,183	3,549	1,810		その他事業	2,601	2,580	3,458	2,661	2,714	1,772
	調整(消去・全社)	▲ 5,541	1,802	▲ 6,903	585		調整(消去・全社)	▲ 6,506	▲ 7,709	▲ 4,923	▲ 6,641	▲ 14,519	▲ 434
<b>連結合計</b>	<b>54,985</b>	<b>51,330</b>	<b>36,267</b>	<b>25,426</b>		<b>連結合計</b>	<b>31,473</b>	<b>38,574</b>	<b>55,090</b>	<b>133,604</b>	<b>721,779</b>	<b>811,589</b>	
資産	不定期専用船事業	1,501,313	1,719,713	1,526,582	1,441,137		ドライバルク事業	341,637	329,592	307,016	265,123	294,175	359,210
	コンテナ船事業	449,725	496,486	397,080	388,029		エネルギー事業	866,404	852,162	866,610	804,032	886,028	1,223,633
	ロジスティクス事業	-	-	-	-		製品輸送事業	648,311	601,945	557,562	606,408	1,041,267	1,516,455
	フェリー・内航RORO船事業	35,088	40,535	44,096	54,418		(うち、コンテナ船事業)	(384,449)	(350,962)	(335,723)	(419,813)	(841,542)	(999,130)
	関連事業	386,851	426,130	416,454	415,399		関連事業(不動産含む)	421,803	439,630	451,027	492,670	488,163	580,246
	その他事業	325,937	346,182	162,724	359,526		その他事業	347,310	286,559	239,092	198,883	245,837	370,391
	調整(消去・全社)	▲ 334,220	▲ 404,999	▲ 327,352	▲ 440,981		調整(消去・全社)	▲ 400,372	▲ 375,413	▲ 322,591	▲ 271,559	▲ 268,770	▲ 485,691
<b>連結合計</b>	<b>2,364,695</b>	<b>2,624,049</b>	<b>2,219,587</b>	<b>2,217,528</b>		<b>連結合計</b>	<b>2,225,096</b>	<b>2,134,477</b>	<b>2,098,717</b>	<b>2,095,559</b>	<b>2,686,701</b>	<b>3,564,247</b>	
減価償却費	不定期専用船事業	55,545	59,234	62,112	62,246		ドライバルク事業	11,749	11,777	10,541	10,279	10,808	11,610
	コンテナ船事業	15,014	16,109	16,907	12,130		エネルギー事業	37,105	38,802	35,961	35,381	35,122	38,563
	ロジスティクス事業	-	-	-	-		製品輸送事業	27,283	28,634	30,582	28,937	29,379	29,539
	フェリー・内航RORO船事業	3,302	2,278	2,022	1,905		(うち、コンテナ船事業)	(11,525)	(11,622)	(12,847)	(11,502)	(13,311)	(5,123)
	関連事業	8,622	8,510	10,090	9,395		関連事業(不動産含む)	9,143	9,489	9,170	9,615	9,293	10,112
	その他事業	326	283	272	319		その他事業	361	351	417	415	639	847
	調整(消去・全社)	1,171	1,388	1,366	1,192		調整(消去・全社)	985	1,083	1,091	1,168	1,155	3,985
<b>連結合計</b>	<b>83,983</b>	<b>87,803</b>	<b>92,771</b>	<b>87,190</b>		<b>連結合計</b>	<b>86,629</b>	<b>90,138</b>	<b>87,765</b>	<b>85,798</b>	<b>86,399</b>	<b>94,660</b>	
有形・無形増加額	不定期専用船事業	140,188	138,058	87,115	87,182		ドライバルク事業	5,912	8,490	7,815	12,379	4,612	20,003
	コンテナ船事業	28,510	21,782	15,525	28,307		エネルギー事業	87,430	81,497	101,288	50,966	47,449	118,886
	ロジスティクス事業	-	-	-	-		製品輸送事業	48,508	39,974	22,084	24,789	46,989	33,245
	フェリー・内航RORO船事業	1,424	3,193	5,865	20,229		(うち、コンテナ船事業)	(21,735)	(9,532)	(10,207)	(5,504)	(22,470)	(5,191)
	関連事業	10,484	32,341	5,177	4,937		関連事業(不動産含む)	5,967	17,432	26,105	13,295	8,215	93,947
	その他事業	145	181	123	180		その他事業	763	375	1,022	282	283	3,233
	調整(消去・全社)	5,395	587	1,903	955		調整(消去・全社)	612	1,673	2,302	5,595	6,451	2,774
<b>連結合計</b>	<b>186,148</b>	<b>196,145</b>	<b>115,712</b>	<b>141,793</b>		<b>連結合計</b>	<b>149,195</b>	<b>149,443</b>	<b>160,618</b>	<b>107,309</b>	<b>114,003</b>	<b>272,092</b>	

(註1)2016年度にフェリー・内航事業からフェリー・内航RORO船事業へセグメント名変更

(註2)2017年度から開示セグメント変更

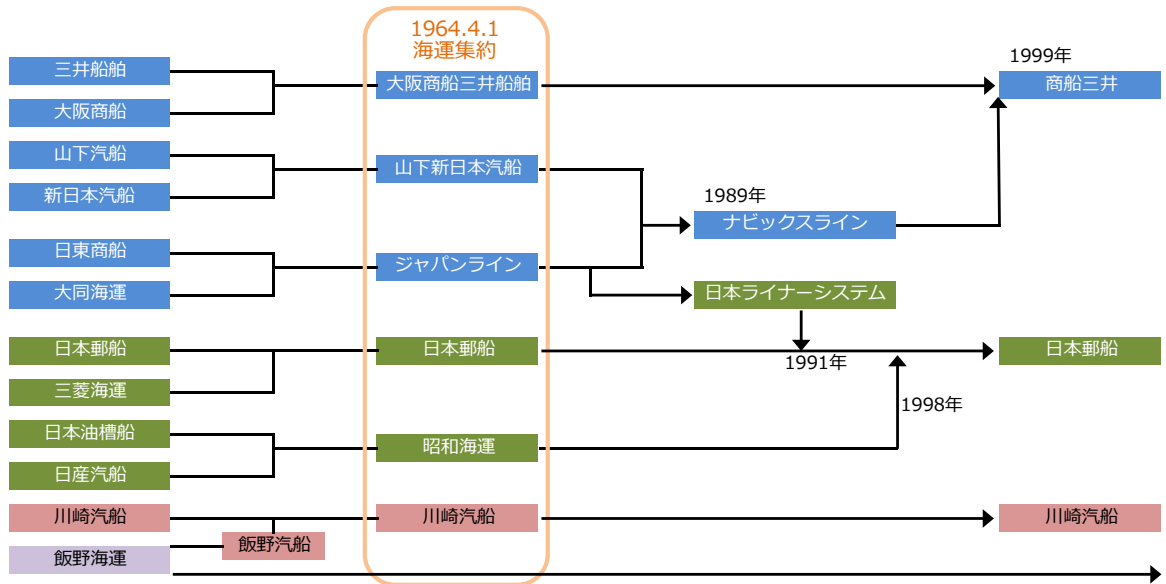
## ● 四半期別連結セグメント業績(直近2年)

(年度)		2021					2022				
(四半期)		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
売上高	ドライバルク事業	78,397	90,310	99,107	92,928	<b>360,742</b>	105,266	130,293	108,938	85,105	<b>429,602</b>
	エネルギー事業	68,855	73,765	75,272	76,114	<b>294,006</b>	85,618	103,491	108,312	91,288	<b>388,709</b>
	製品輸送事業	117,897	120,360	131,083	146,013	<b>515,353</b>	156,397	183,803	188,680	148,471	<b>677,351</b>
	(うち、コンテナ船事業)	(64,341)	(63,697)	(69,776)	(78,415)	<b>(276,229)</b>	(13,064)	(13,495)	(14,413)	(12,088)	<b>(53,060)</b>
	関連事業(不動産含む)	19,673	20,449	21,866	21,499	<b>83,487</b>	23,491	24,463	24,295	24,446	<b>96,695</b>
	その他事業	4,049	3,330	4,084	4,257	<b>15,720</b>	4,007	4,504	6,407	4,705	<b>19,623</b>
	<b>連結合計</b>	<b>288,874</b>	<b>308,213</b>	<b>331,413</b>	<b>340,810</b>	<b>1,269,310</b>	<b>374,783</b>	<b>446,554</b>	<b>436,631</b>	<b>354,016</b>	<b>1,611,984</b>
経常損益	ドライバルク事業	6,565	7,764	17,599	11,347	<b>43,275</b>	18,572	15,980	17,767	5,349	<b>57,668</b>
	エネルギー事業	4,370	6,534	7,332	1,602	<b>19,838</b>	9,509	12,647	12,652	4,789	<b>39,597</b>
	製品輸送事業	90,199	151,122	188,810	232,867	<b>662,998</b>	249,831	287,963	101,195	66,449	<b>705,438</b>
	(うち、コンテナ船事業)	(90,673)	(149,161)	(185,274)	(228,119)	<b>(653,227)</b>	(234,406)	(260,362)	(71,524)	(53,881)	<b>(620,173)</b>
	関連事業(不動産含む)	2,391	1,972	2,792	318	<b>7,473</b>	2,474	2,084	17,206	▲ 14,218	<b>7,546</b>
	その他事業	890	985	620	219	<b>2,714</b>	492	▲ 342	1,521	101	<b>1,772</b>
	調整(消去・全社)	▲ 147	▲ 804	▲ 1,306	▲ 12,262	<b>▲ 14,519</b>	3,310	▲ 2,728	3,832	▲ 4,848	<b>▲ 434</b>
<b>連結合計</b>	<b>104,268</b>	<b>167,575</b>	<b>215,848</b>	<b>234,088</b>	<b>721,779</b>	<b>284,191</b>	<b>315,604</b>	<b>139,459</b>	<b>72,335</b>	<b>811,589</b>	

## ● 130余年の歴史 (年度別)

1884	大阪商船設立
1930	高速貨物船「畿内丸」建造、NY急航サービス開始。横浜⇒NY間を 25 日 17 時間半で走破(当時の平均は35 日)
1939	当時の日本造船技術の粋を集めて建造した「あるぜんちな丸」「ぶらじる丸」が、代表的貨客船として南米航路に就航
1942	三井物産船舶部分社化、三井船舶設立
1961	世界初の全自動化船「金華山丸」就航
1964	海運集約、6 社体制発足：大阪商船三井船舶(大阪商船・三井船舶)、ジャパンライン(日東商船・大同海運)、山下新日本汽船(山下汽船・新日本汽船)設立
1965	日本初の自動車専用船「追浜丸」就航。自動車の自走により、1時間当たりの荷役台数は15台から100台へ拡大
1968	フル・コンテナ船「あめりか丸」(大阪商船三井船舶)・「ジャパンエース」(ジャパンライン)・「加州丸」(山下新日本汽船)が、カリフォルニア航路に就航
1982	メタノール輸送に進出
1983	LNG 船「泉州丸」就航、LNG輸送に進出
1984	プロダクトタンカー事業に進出
1985	コンテナターミナル運営会社TraPacを米国LAに設立
1989	ジャパンラインと山下新日本汽船が合併し、ナビックスライン発足 日本初の本格的クルーズ外航客船「ふじ丸」就航、レジャークルーズ時代の幕開けを担う(1990年につぼん丸就航)
1991	ノルウェーのオープンハッチ・ギア付きバルクキャリア船社Gearbulkに資本参加
1993	船員養成学校をマニラに設立
1995	戦略的国際提携ザ・グローバル・アライアンス(TGA)によるサービス開始(欧州／北米東岸)
1996	ケミカルタンカー船社東京マリン連結子会社化
1998	ザ・ニュー・ワールド・アライアンス(TNWA)発足
1999	大阪商船三井船舶とナビックスラインが合併、(株)商船三井発足：資源・エネルギー輸送船隊規模は1.5倍に
2000	コーポレート・ガバナンス体制改革：執行役員制度導入、社外取締役招聘、IR室設立、グループ環境憲章策定
2001	グループ企業理念策定 ダイビル連結子会社化
2006	宇徳運輸を連結子会社化 重大海難事故が4件発生：原点に立ち返り「安全運航管理体制強化策」を策定
2007	世界最大級の鉄鉱石専用船「BRASIL MARU」竣工
2009	次世代船シリーズ「ISHIN」プロジェクト発表 邦船社初の船上再ガス化装置付LNG船(SRV)「GDF SUEZ NEPTUNE」竣工
2010	当社初のFPSO備船事業への参画(ブラジル国営石油会社ペトロbras向け)
2011	G6(Groups of 6)アライアンス設立：欧州航路でTNWAとGA(Grand Alliance)が協調 インドネシア初の内航LNG輸送プロジェクトを受注
2012	世界初のハイブリッド自動車船「EMERALD ACE」竣工
2013	事業改革実行：ドライバルクのフリー船130隻の営業・運航をシンガポールへシフトし海外展開を加速
2014	日本向けシェールガス輸送第1弾となるLNG船長期定期貸船契約締結(東京ガス向け) シヤトルタンカー事業へ進出：Viken社(ノルウェー)と合併会社設立 エタン輸送に参入：リライアンス社(インド)と6隻の大型エタン専用船(VLEC)の長期輸送契約を締結
2015	海外船社として初の中国建造LNG船プロジェクトの第一船「LNG PAPUA」竣工 VLGC(超大型LPG船)プール運航会社「Helios LPG」設立 世界最大級の20,000TEU型コンテナ船発注 「MOL CHART」を制定
2016	新技術開発プロジェクト「船舶維新NEXT～MOL SMART SHIP PROJECT～」発足 サブシー支援船事業へ参画
2017	洋上風力発電設備 設置船事業者への出資を決定 コンテナ新アライアンス「ザ・アライアンス"The Alliance"」発足 邦船社として初めて単独保有・操業を担うFSRU「MOL FSRU Challenger」竣工
2018	世界初の砕氷LNG船によるLNG輸送を実現するロシア・ヤマルLNGプロジェクト向け砕氷LNG船「VLADIMIR RUSANOV」が初航海を完了 邦船3社によるコンテナ船事業統合会社「Ocean Network Express」によるサービス開始 フィリピン商船大学「MOL Magsaysay Maritime Academy」が開学 調達資金の用途を環境改善効果のある事業に限定したグリーンボンド発行(個人投資家向けは事業会社として国内初)
2019	LNG燃料タグボート「いしん」が竣工 世界初のLNG発電船事業実現にむけ、Karpowership社とパートナーシップを構築 調達資金の用途を環境改善・社会的課題の解決に結び付くプロジェクトに限定したサステナビリティボンド発行(個人投資家向けは事業会社として国内初)
2020	台湾大彰化洋上風力発電所向け「アジア初のSOV」事業に関する定期貸船契約、及び造船契約の締結 商船三井が初めて保有する世界最大級のLNG燃料供給船「GAS AGILITY」が竣工 備船「WAKASHIO」座礁・油濁事故 商船三井不定期船事業、木材チップ船事業、及び一部バナマックス事業と商船三井近海株式会社の事業統合
2021	「商船三井グループ 環境ビジョン2.1」発表 「公益信託 商船三井モーリシャス自然環境回復保全・国際協力基金」を設立 ダイビル、宇徳に対する公開買い付け成立 台湾における洋上風力発電事業への出資参画
2022	サステナビリティ計画「MOL Sustainability Plan」の策定 初のウインドチャレンジャー(硬翼帆式風力推進装置)搭載船が就航 日本初のLNG燃料フェリー「さんふらわあ くれない」が就航 3万2千トン型クルーズ船購入 ～2024年末、ラグジュアリークルーズ船を追加投入～ 商船三井グループ「コーポレート・ガバナンス基本原則」と「コーポレート・ガバナンスポリシー」の策定 商船三井グループ 経営計画「BLUE ACTION 2035」を策定 ～グローバルな社会インフラ企業への飛躍～

(参考)海運集約



● 格付 (2023年12月時点)

最新状況は当社IRサイトをご覧ください ▣ <https://ir.mol.co.jp/ja/ir/library/rating.html>

格付機関-	種類	格付
日本格付研究所 (JCR)	長期発行体格付	A+ (安定的)
格付投資情報センター (R&I)	発行体格付	A- (ポジティブ)
Moody's	コーポレート・ファミリー・レーティング	Ba2 (安定的)

● 社債 (2023年12月時点)

	発行年月日	年限	利率	発行総額	未償還残高
第19回普通社債	2014.6.19	10年	0.970%	296億円	295億円
第23回普通社債 (サステナビリティボンド) (*1)	2019.7.19	6年	0.490%	50億円	50億円
第24回普通社債 (個人向けサステナビリティボンド) (*1)	2019.7.29	6年	0.490%	100億円	100億円
第25回普通社債	2023.7.10	5年	0.425%	90億円	90億円
第1回劣後債 (*2)	2021.4.29	35年	1.600%	500億円	500億円

(\*1) 調達資金の用途を環境改善効果のある事業(グリーンプロジェクト)および社会的課題の解決に資する事業 (ソーシャルプロジェクト) に限定して発行。詳細は[2019年6月28日付](#)及び[2019年7月12日付](#)プレスリリースをご参照。

(\*2) 資本と負債の中間的性質を持つハイブリッドファイナンス。詳細は[2021年3月17日付](#)及び[2021年4月21日付](#)プレスリリースをご参照。

● グリーンボンド、サステナビリティボンドに関する資金充当状況 (2023年4月時点)

環境インパクトレポートは当社ウェブサイトをご覧ください ▣ <https://bit.ly/34euV39>

プロジェクト名	グリーンボンド (第20回、第21回無担保社債)	サステナビリティボンド (第22回、第23回、第24回無担保社債)
フィリピン商船大学の設立	-	44億円
ワークプレイス改革推進	-	2億円
バラスト水管理装置	55億円	40億円
SOxスクラパー	22億円	92億円
LNG燃料供給船	14億円	20億円
LNG燃料船 (タグボート)	7億円	1億円
新型PBCF	2億円	1億円
ウィンドチャレンジャー計画	0億円	0億円
<b>合計</b>	<b>100億円</b>	<b>200億円</b>

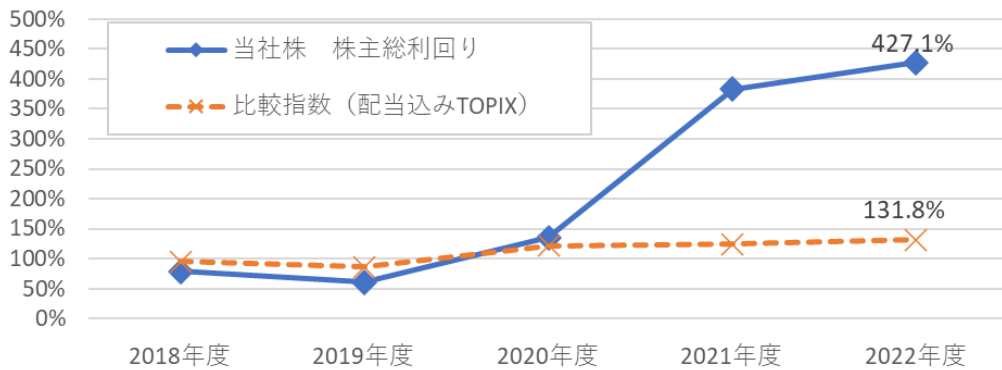


● 株価推移



(注) 2017年10月1日付の株式併合（10株につき1株の割合）および2022年4月1日付の株式分割（1株につき3株の割合）後の株式数に基づいて換算した数値を記載しております。

● 株主総利回り（有価証券報告書 掲載値）

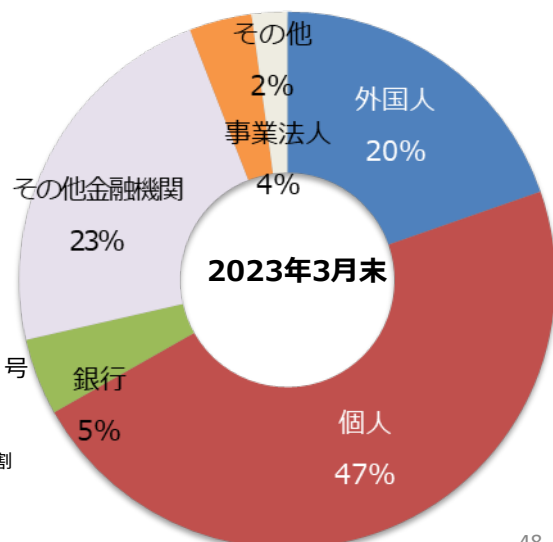


● 株主メモ (2023年3月末時点)

- 資本金 65,589,827,533円
- 本社 〒105-8688 東京都港区虎ノ門2-1-1
- 従業員数 8,748人 (当社および連結子会社)
- 授権株式総数 946,200,000株 (\*1)
- 発行済株式数 362,010,900株 (\*1)
- 単元株式数 100株(\*2)
- 配当金受領株主確定日 3月31日 (期末配当金)
- 9月30日 (中間配当金)
- 株主数 384,381名
- 上場取引所 東証プライム市場(\*3)
- 株式名簿管理人 三井住友信託銀行株式会社  
東京都千代田区丸の内一丁目4番1号

(郵便物送付先および電話照会先)  
〒168-0063 東京都杉並区和泉二丁目8番4号  
三井住友信託銀行株式会社 証券代行部  
電話 0120-782-031

□ 株主構成比率



(\*1) 2017年10月1日付の株式併合（10株につき1株の割合）および2022年4月1日付の株式分割（1株につき3株の割合）後の株式数に基づいて換算した数値を記載しております。

(\*2) 2017年10月1日に単元株式数を1,000株から100株に変更致しました。

(\*3) 2017年5月18日に名古屋証券取引所への上場を廃止致しました。

株式会社商船三井  
コーポレートコミュニケーション部  
IRチーム

〒105-8688  
東京都港区虎ノ門2丁目1番1号  
EMAIL : [iromo@molgroup.com](mailto:iromo@molgroup.com)

(IRツールのご案内)

- Website : (日本語) <https://ir.mol.co.jp/ja/ir.html>
- Website : (英語) <https://ir.mol.co.jp/en/ir.html>
- 統合報告書「MOLレポート」(日本語) [https://ir.mol.co.jp/ja/ir/library/integrated\\_report.html](https://ir.mol.co.jp/ja/ir/library/integrated_report.html)
- 統合報告書「MOLレポート」(英語) [https://ir.mol.co.jp/en/ir/library/integrated\\_report.html](https://ir.mol.co.jp/en/ir/library/integrated_report.html)
- インベスターガイドブック(日本語) <https://ir.mol.co.jp/ja/ir/library/ig.html>
- インベスターガイドブック(英語) <https://ir.mol.co.jp/en/ir/library/ig.html>
- 会社案内(日本語) <https://www.mol.co.jp/corporate/document/index.html>
- 会社案内(英語) <https://www.mol.co.jp/en/corporate/document/index.html>
- サステナビリティ課題(マテリアリティ)(日本語) <https://mol.disclosure.site/ja/themes/134>
- サステナビリティ課題(マテリアリティ)(英語) <https://mol.disclosure.site/en/themes/134>

#### 【免責事項】

本Investor Guidebookは投資は判断の参考となる情報提供のみを目的として作成したものです。当社株式の購入や売却などを勧誘するものではありません。投資に関する決定は、投資家ご自身の判断において行われるようお願い致します。掲載内容については細心の注意を払っておりますが、掲載された情報に誤りがあった場合、当社は一切責任を負うものではありませんのでご了承下さい。

#### 【見直しに関する注意事項】

本Investor Guidebookには、当社の将来についての計画や戦略、業績に関する予想及び見通しの記述が含まれております。これらの記述は過去の事実ではなく、当社が現時点で把握可能な情報から判断した仮定及び所信に基づく見込みです。また経済動向、海運業界における激しい競争、市場需要、燃料価格、為替レート、税制や諸制度などに関するリスクや不確実性を含んでいます。このため実際の業績は当社の見込みとは異なる結果となる可能性があること、ご承知おき下さい。