

INVESTOR GUIDEBOOK 2022



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)



【目次】

<u>MOL at a Glance</u>	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
<u>経営計画「Rolling Plan 2022」</u>		09
<u>主要マーケットデータ</u>		11
<u>事業部門別情報</u>	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・不動産事業	23
	⑤関連事業	28
<u>MOLの経営基盤</u>	①コーポレートガバナンス	29
	②安全運航	30
	③環境課題への取り組み	31
	④人材	34
	⑤社会的責任	35
	⑥グローバルネットワーク	36
<u>業績・財務データ</u>	①収益性・効率性指標	38
	②安全性指標	39
	③キャッシュフロー指標	40
	④投資指標	41
	⑤連結財務諸表(過去10年)	42
<u>MOL基本情報</u>		44

本資料上には、当社の業績や財務に関するデータについては実績値のみを掲載しております。2022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://www.mol.co.jp/ir/accounts/newacc/index.html>

常に最新のデータをご覧頂くため、2022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

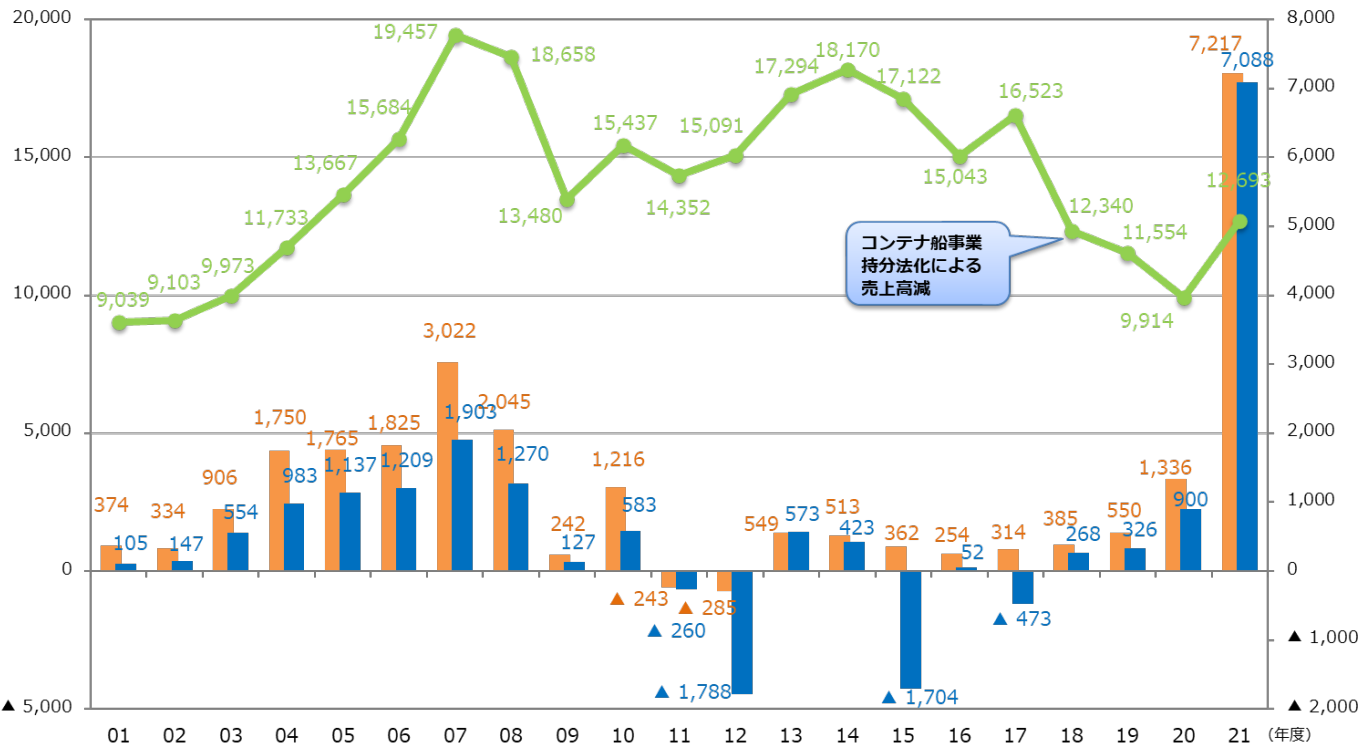
▼ <https://www.mol.co.jp/ir/accounts/newacc/index.html>

● P/L推移

売上高 (億円)

■ 経常損益 ■ 親会社株主に帰属する当期純損益 ▲ 売上高

経常損益・親会社株主に帰属する当期純損益 (億円)



経営計画	MOL next			MOL STEP			MOL ADVANCE			GEAR UP! MOL			RISE 2013	STEER FOR 2020			ROLLING PLAN				
為替 (¥/\$)	125	122	114	108	112	117	116	100	93	86	79	82	100	108	121	109	111	111	109	106	112
燃料油価格* (\$/MT)	136	163	178	193	280	321	409	528	406	490	667	662	610	529	265	284	354	456	467	355	585

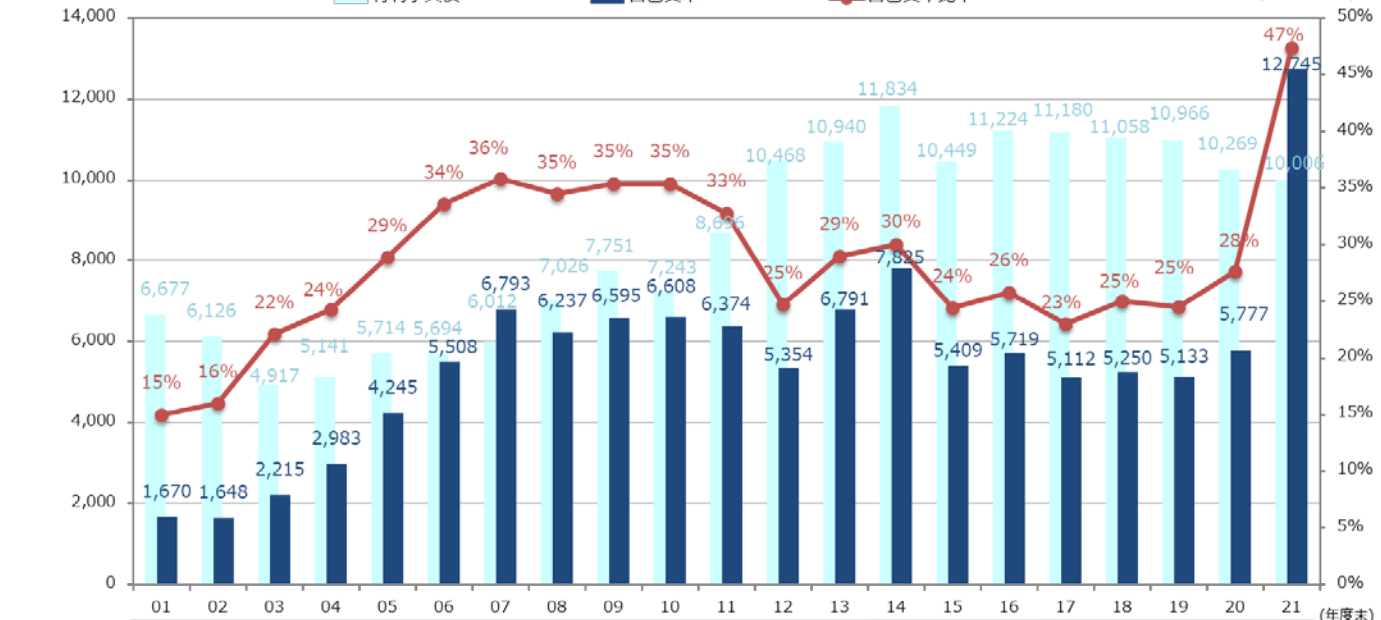
* 当社補油単価の全油種平均

● B/S推移

(有利子負債/自己資本)億円

■ 有利子負債 ■ 自己資本 ▲ 自己資本比率

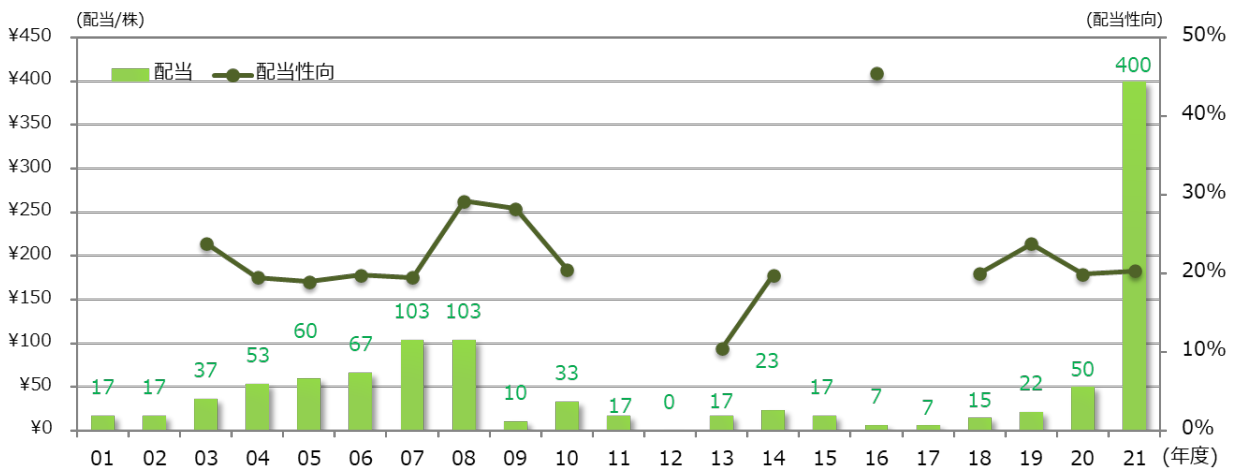
(自己資本比率)



(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

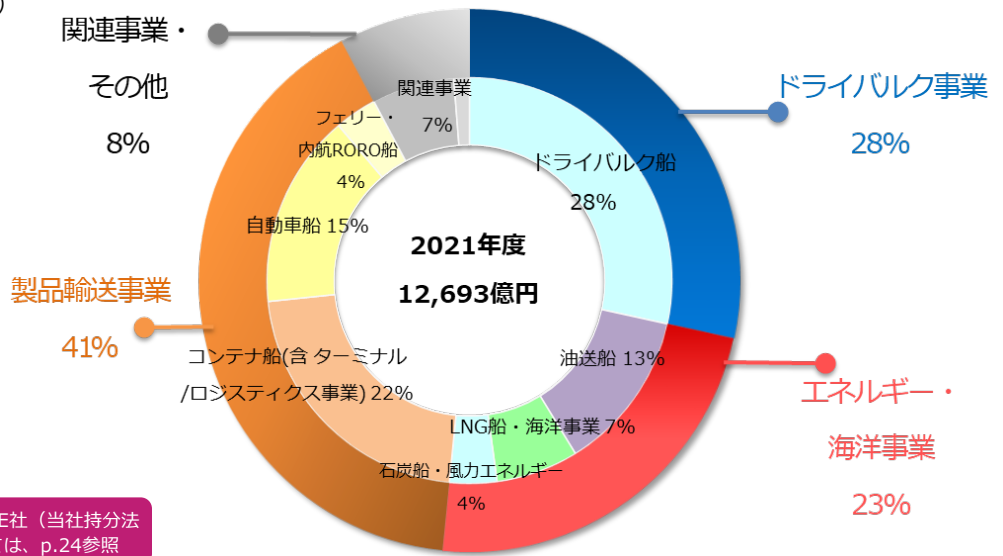


(注1) 2017年10月1日付の株式併合(10株につき1株の割合)および2022年4月1日付の株式分割(1株につき3株の割合)後の株式数に基づいて換算した数値を記載しております。
 (注2) 配当性向は2003年度から掲載

【配当方針】

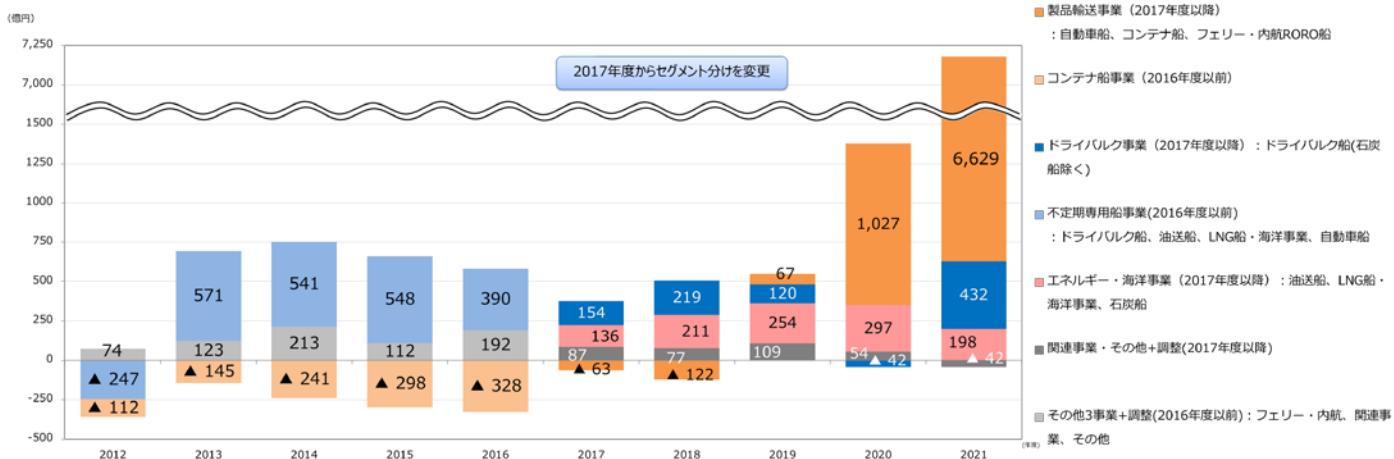
- 当社は、積極的な事業投資による企業価値向上及び配当を通じた株主への直接的な利益還元を経営上の重要政策と認識しております。
- 内部留保による資金を活用し、企業体質の強化を図りつつ1株あたりの企業価値向上に努めます。
- 株主還元については、22年度は配当性向25%を予定し、23年度以降については当社投資計画の進展を確認しながら、東証プライム市場の動向を踏まえた見直しを検討します。

● セグメント別売上高 (連結)



■ コンテナ船事業統合会社ONE社(当社持分法適用会社)の売上高については、p.24参照

● 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 (石炭専用船を除く)</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。（燃料炭については、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 (2022年4月1日付で「エネルギー・海洋事業」より改称) ■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、クリーンな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が、今後成長が見込まれる新興国向けの石炭輸送にも積極的に取り組んでいます。他部と連携し、環境負荷の軽減等多様化する顧客のニーズに応えていきます。</p>
<p>製品輸送・不動産事業 (2022年4月1日付で「製品輸送事業」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>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>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、ベトナムと豪州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ボラティリティを抑える役割を果たしています。</p>
<p>関連事業 ■p.28</p>	<p>曳船、客船、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、客船（にっぽん丸）、商社事業など、多彩なビジネスを展開しています。</p>

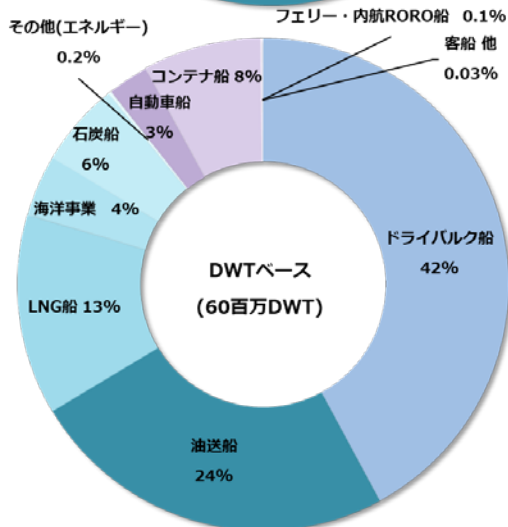
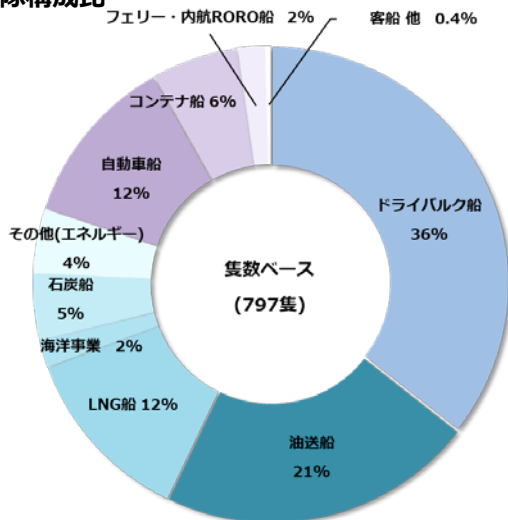
● 船隊構成 (短期備船、J/V保有船含む)

		2022年3月末時点		2021年3月末時点		
		隻数	千dwt	隻数	千dwt	
ドライバルク 営業本部	ケーブルサイズ	79	15,564	81	16,067	
	中小型 一般バルカー	バナマックス	33	2,823	23	1,876
		ハンディマックス	47	2,635	49	2,717
		ハンディサイズ	29	1,080	29	1,068
	(小計)	109	6,538	101	5,661	
	木材チップ船	42	2,335	38	2,110	
近海船・多目的船	53	1,005	48	895		
エネルギー・ 海洋事業営業本部	油送船	原油タンカー	37	10,004	40	10,729
		プロダクトタンカー	14	862	22	1,446
		ケミカルタンカー	83	2,130	89	2,253
		メタノールタンカー	22	941	20	837
		アンモニアタンカー	2	112	0	0
		LPGタンカー	13	623	9	501
	(小計)	171	14,671	180	15,767	
	LNG船(*1)	97	7,957	97	7,938	
	LNG燃料供給船	2	19	1	9	
	海洋事業	FPSO	7	2,014	6	1,689
		LNG発電船	1	19	1	19
		FSU・FSRU	4	384	3	314
		サブシー支援船	3	27	3	27
石炭船	36	3,359	44	4,026		
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)	0	0	0	0		
内航船(内航RORO船除く)	30	109	28	105		
製品輸送営業本部	自動車船	93	1,614	95	1,649	
	コンテナ船(*2)	47	4,698	60	5,608	
	フェリー・内航RORO船	15	85	15	85	
関連事業・その他	客船	1	4	1	4	
	その他	2	12	2	12	
合計	797	60,101	809	61,997		

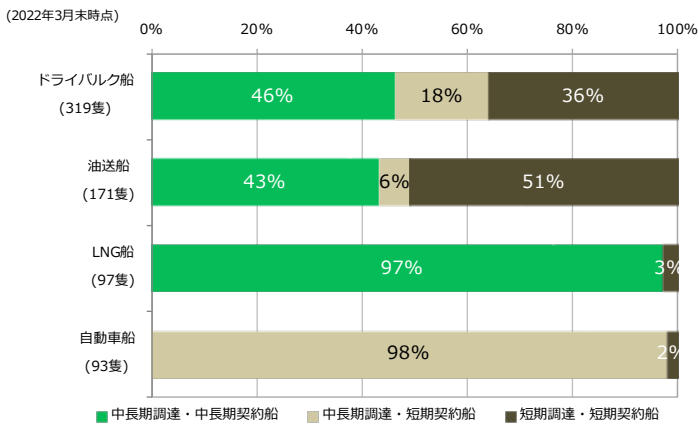
(*1)エタン船を含む

(*2)コンテナ船は2018年4月以降ONE社が運航

● 船隊構成比

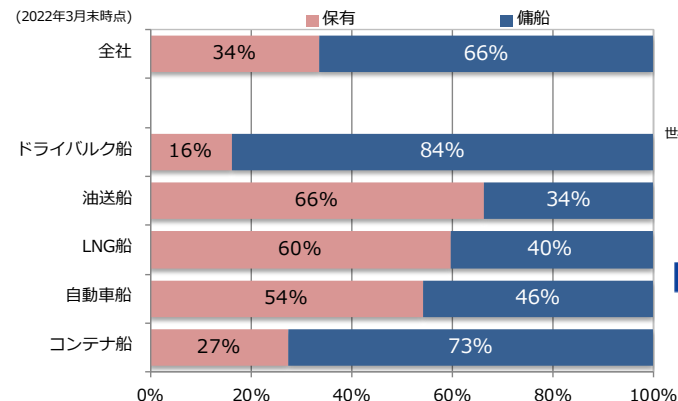


● 船種別調達・契約期間の組み合わせ (連結/隻数ベース)



(註) 本表では石炭船をドライバルク船に含む。

● 船種別備船比率 (当社及び連結子会社/DWTベース)



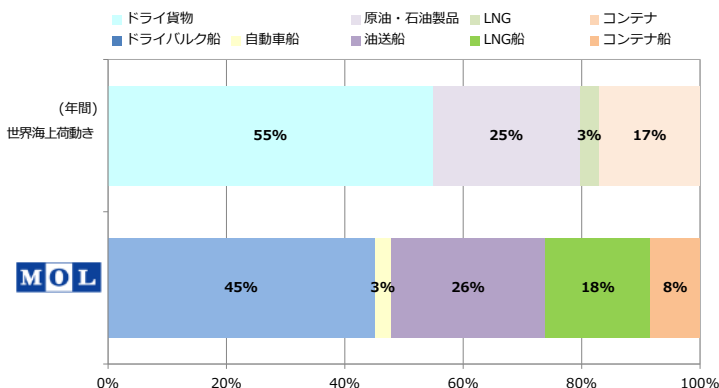
(註) 「備船」には短期備船も含む。
本表では石炭船をドライバルク船に含む。

● 船種・船型別市況エクスポージャー (連結/隻数ベース)

(2022年3月末時点)

	全体隻数	市況エクスポージャー
ケーブルサイズ	79	42%
中小型バルカー	109	4%
VLCC	30	7%
プロダクト船	14	64%
LPG船	13	0%

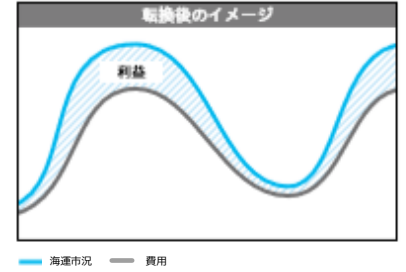
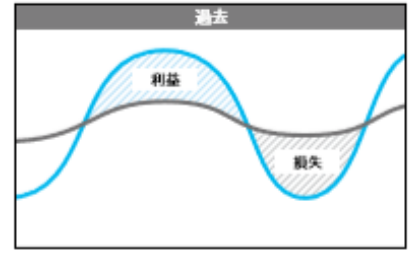
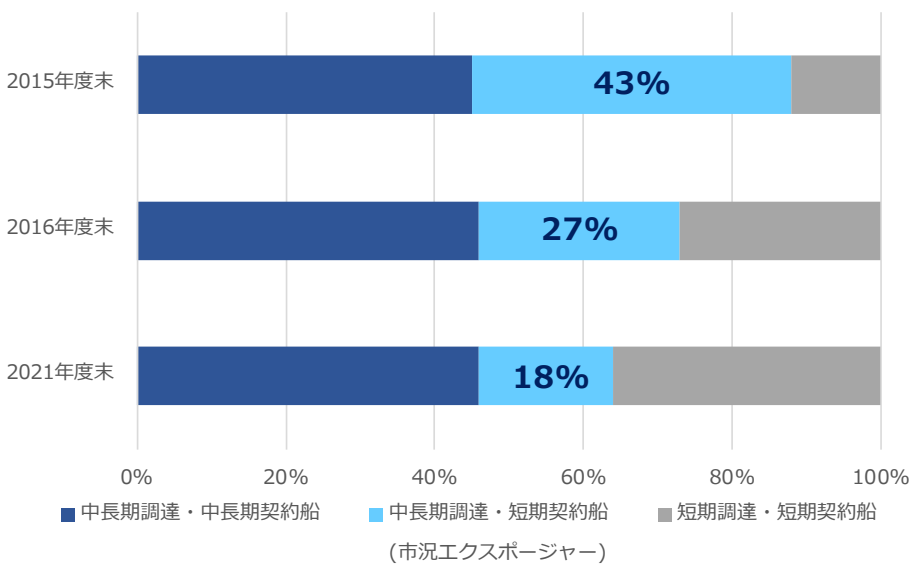
● 世界海上荷動きおよび当社船隊構成 (DWTベース)



出所：世界海上荷動き比率はClarksons等を基に当社推計

(註) 世界海上荷動きのドライ貨物には、自動車を含む

● ドライバルク船事業の変革 – 構造改革実施による市況エクスポージャーの大幅な縮小

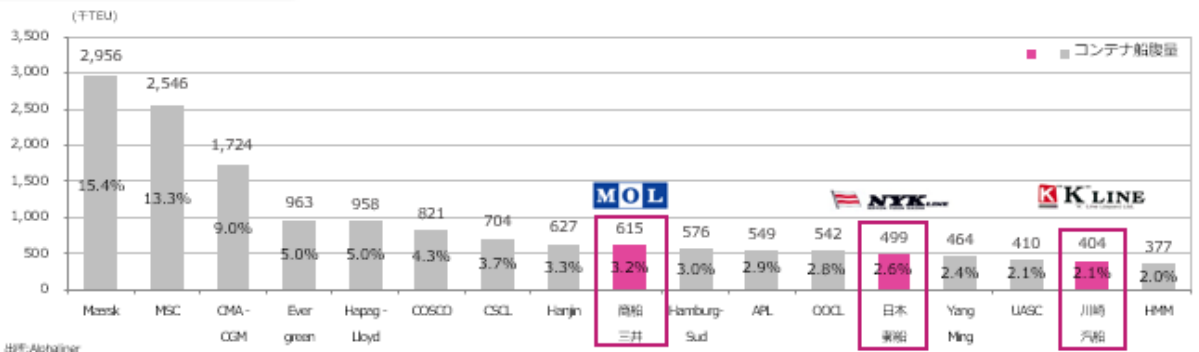


● コンテナ船事業統合 – 規模の拡大、競争力の強化

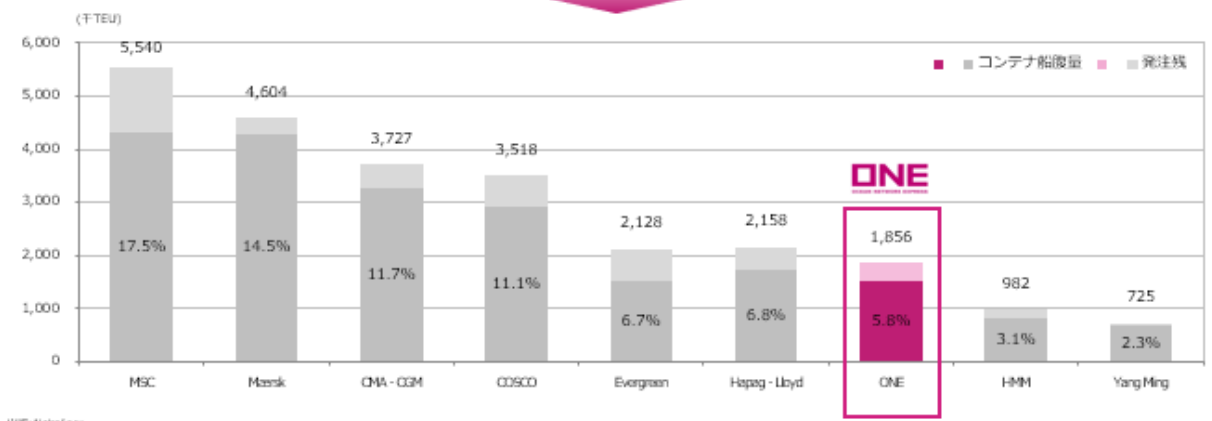


出資比率	商船三井：31%、日本郵船：38%、川崎汽船：31%
出資額	約3,000億円
事業内容	定期コンテナ船事業(海外ターミナル事業含む)
設立日等	合併会社設立日：2017年7月7日 サービス開始日：2018年4月1日

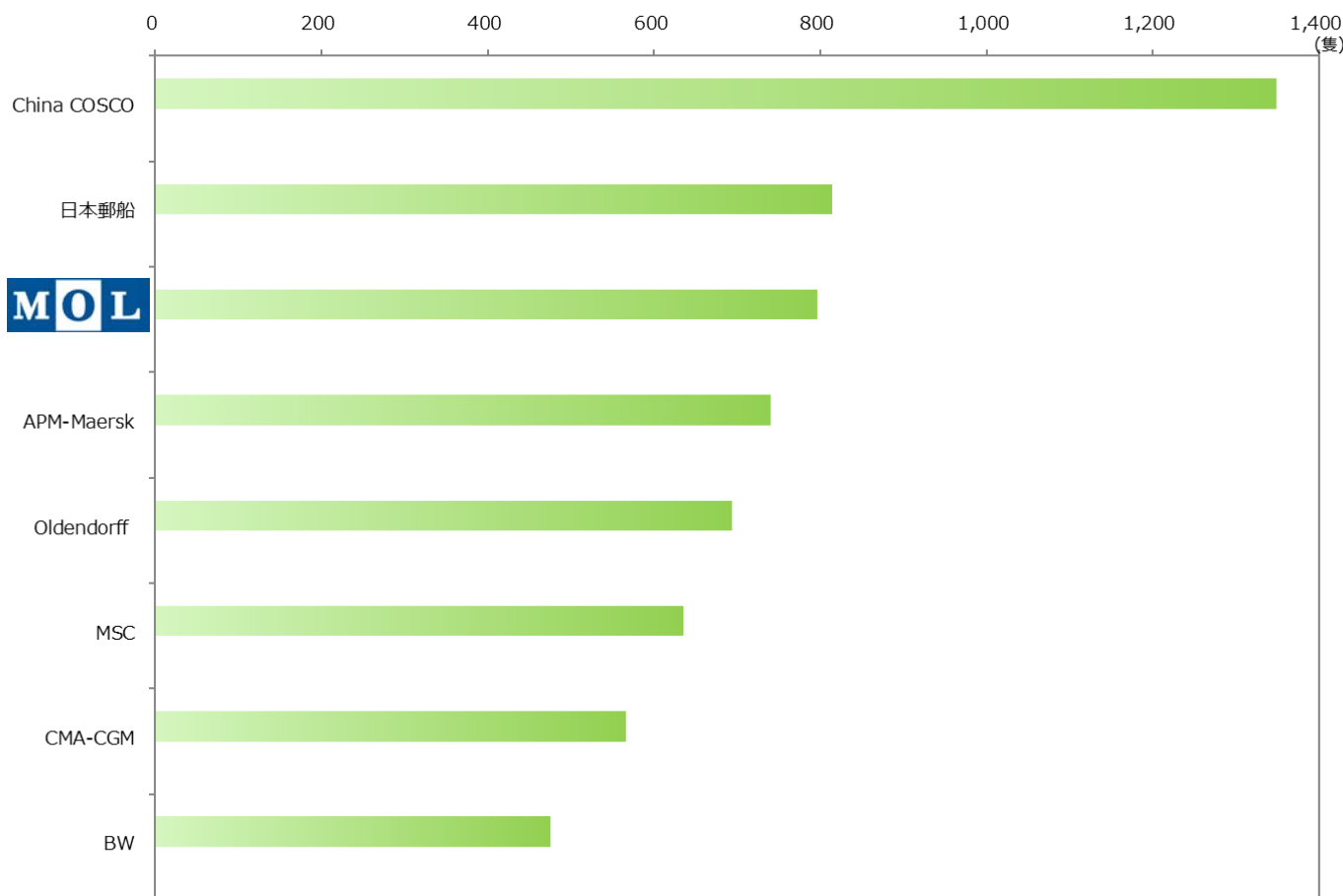
2015年4月時点(運航船隻のみ)



2022年4月時点(発注残含む)

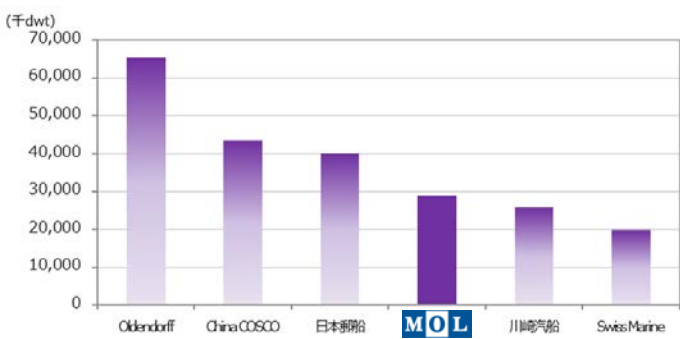


● 船隊規模 (全船種)



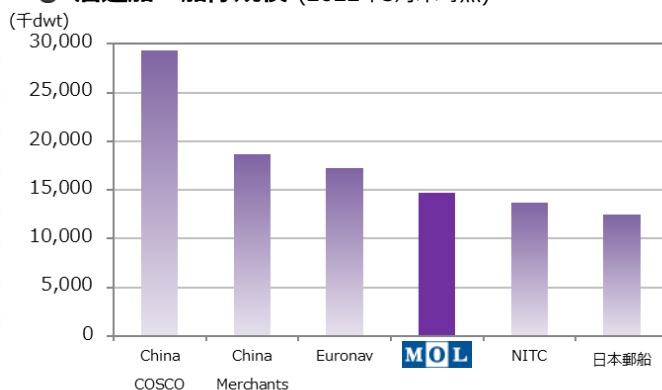
出所：各社公表値(2022年5月調査時、各社最新数値)、Clarksons

● ドライバルク船 船隊規模 (2022年3月末時点)



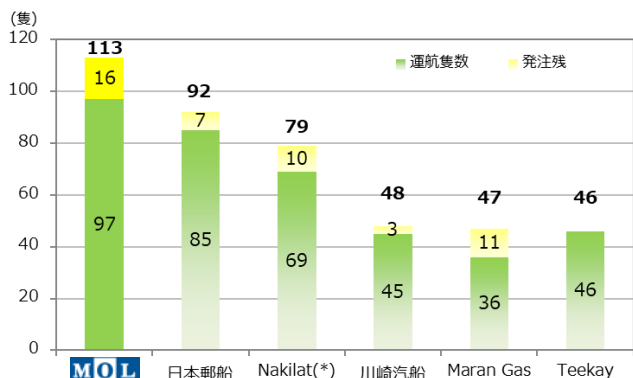
出所：各社公表値、Clarksons

● 油送船 船隊規模 (2022年3月末時点)



出所：各社公表値、Clarksons

● LNG船 船隊規模 (2022年3月末時点)

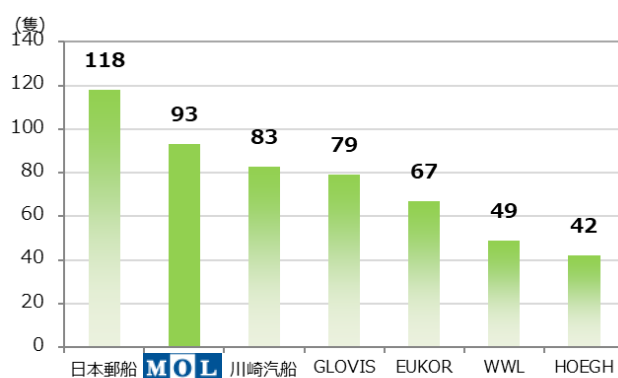


出所：当社調べ

(*) Qatar Gas Transport Company Ltd

(註) エタン専用船等を含む。うち、LNG船は91隻。

● 自動車船 船隊規模 (2022年3月末時点)



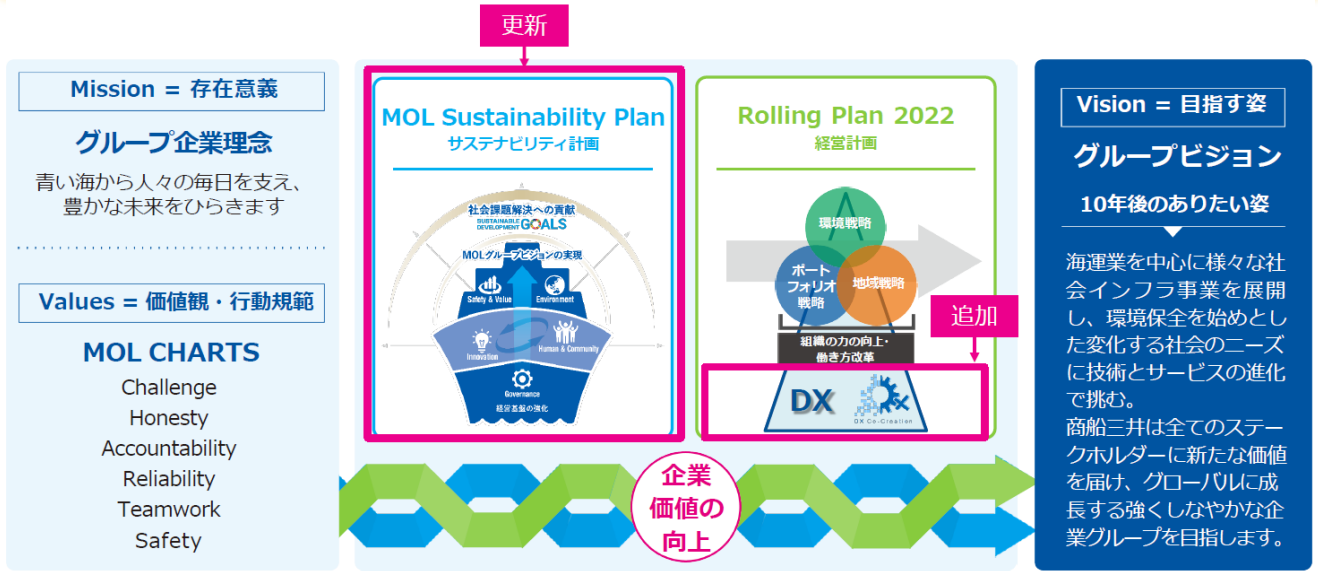
出所：当社調べ

(註) SPOT備船を除く

● Rolling Plan 2022の方向性

「Rolling Plan 2022」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://www.mol.co.jp/ir/management/plan/index.html>

「グループ総合力を発揮し、グローバルな成長に挑む」がテーマ。Rolling Plan 2021の枠組みを継承しながら、サステナビリティ計画(MOL Sustainable Plan = “MSP”)を更新し、DXへの取り組みを本格化させる。

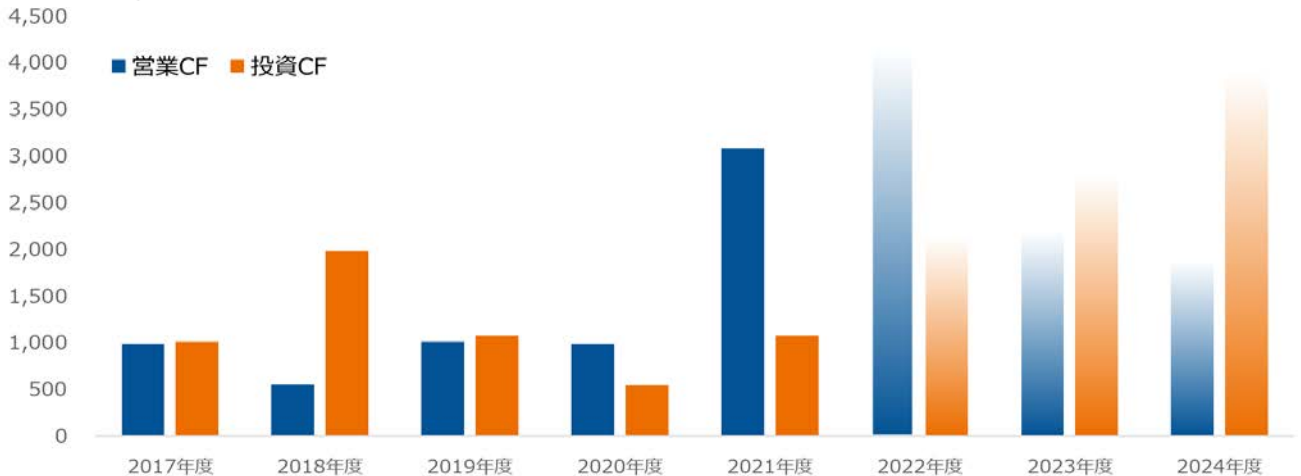


● 利益・投資・財務計画サマリー

	2021年度末(実績)	2022年度末(見込)	2023年度末(見込)	2024年度末(見込)	2027年度末(目標)
<利益目標>					
経常利益	7,217億円	5,250億円	1,400億円	1,450億円	2,000億円
ROE	76.5%	35%	7~8%		9~10%
<キャッシュフロー>					
				(2022~24年度累計)	(2022~27年度累計)
営業CF(①)	3,076億円			8,200億円	15,700億円
投資CF(②)	1,074億円			8,800億円	16,300億円
うち、投資額				10,000億円	19,300億円
資産売却・キャッシュ化				▲1,200億円	▲3,000億円
フリーCF(①+②)	2,002億円			▲600億円	▲600億円
<財務目標>					
ネットギアリングレシオ	0.71			0.8	1.0未満

● キャッシュフロー見通し

(単位：億円/▲億円)



- 22年度は前年比減益となる見通しだが、3つの戦略(後述)の着実な遂行によりコンテナ船市況が低位で推移すると見込まれる23年度を経て回復基調に転じ、27年度に経常利益2,000億円の達成を目指す。
- 22~24年度は総額1兆円(うち、新規投資は7,300億円)の投資を見込む。環境投資を中心に進める一方、非海運事業への注力も念頭におきつつM&Aの機会も狙う。
- Rolling Plan 2021で掲げた、21~23年度の3年間でフリーCF1,000億円創出は余裕を持って達成見込み。22年度以降は、年度毎の凹凸はあるものの、投資CFを営業CFの範囲に概ね収めるよう運営する。

● ポートフォリオ戦略

非海運事業の利益水準を2021年度実績の約140億円から2035年度600-800億円レベルに引き上げる。

	海運	非海運
2021年度の成果	<ul style="list-style-type: none"> 低炭素事業である LNG船・LPG/アンモニア船への投資が順調に推移 メタノール事業 Methanex の海運子会社 Waterfront への出資決定 	<ul style="list-style-type: none"> 洋上風力発電事業への投資において第1号案件成約 物流・不動産事業への投資として宇徳・ダイビルTOB成立
2022年度の方針	<ul style="list-style-type: none"> 低炭素化の流れを受けた代替エネルギーの輸送需要のみならず、そのサプライチェーン上流分野への投資機会も引き続き追求する 	<ul style="list-style-type: none"> 海洋・洋上風力発電・物流・不動産へ引き続き積極投資、うち不動産事業には2022～2024年度で少なくとも1,000億円の新規投資を実施する

● 環境戦略

環境ビジョン2.1への取り組みを継続し、環境投資に新たに3年間で3,600億円を振り向ける。
(Rolling Plan 2021で掲げた1,000億円を大幅に増額)

	代替燃料船隊整備	低・脱炭素エネルギー事業拡大
	<ul style="list-style-type: none"> 「環境ビジョン2.1」発表 	
2021年度の成果	<ul style="list-style-type: none"> GHG削減ロードマップ策定 新規投資判断にインターナルカーボンプライシング (ICP) を導入 LNG燃料焚き新造船 計7隻発注 	<ul style="list-style-type: none"> LNG船・LPG/アンモニア船への投資が順調に推移
2022年度の方針	<ul style="list-style-type: none"> 足元の船価動向は強含みであるがLNG燃料焚き新造船の継続的な発注を進める 2030年までの排出原単位削減目標(年率1.4%減*)達成に向けたPDCAの運用開始 	<ul style="list-style-type: none"> LNG船・LPG/アンモニア船、洋上風力発電事業への投資継続 アンモニア焚きアンモニア輸送船の開発

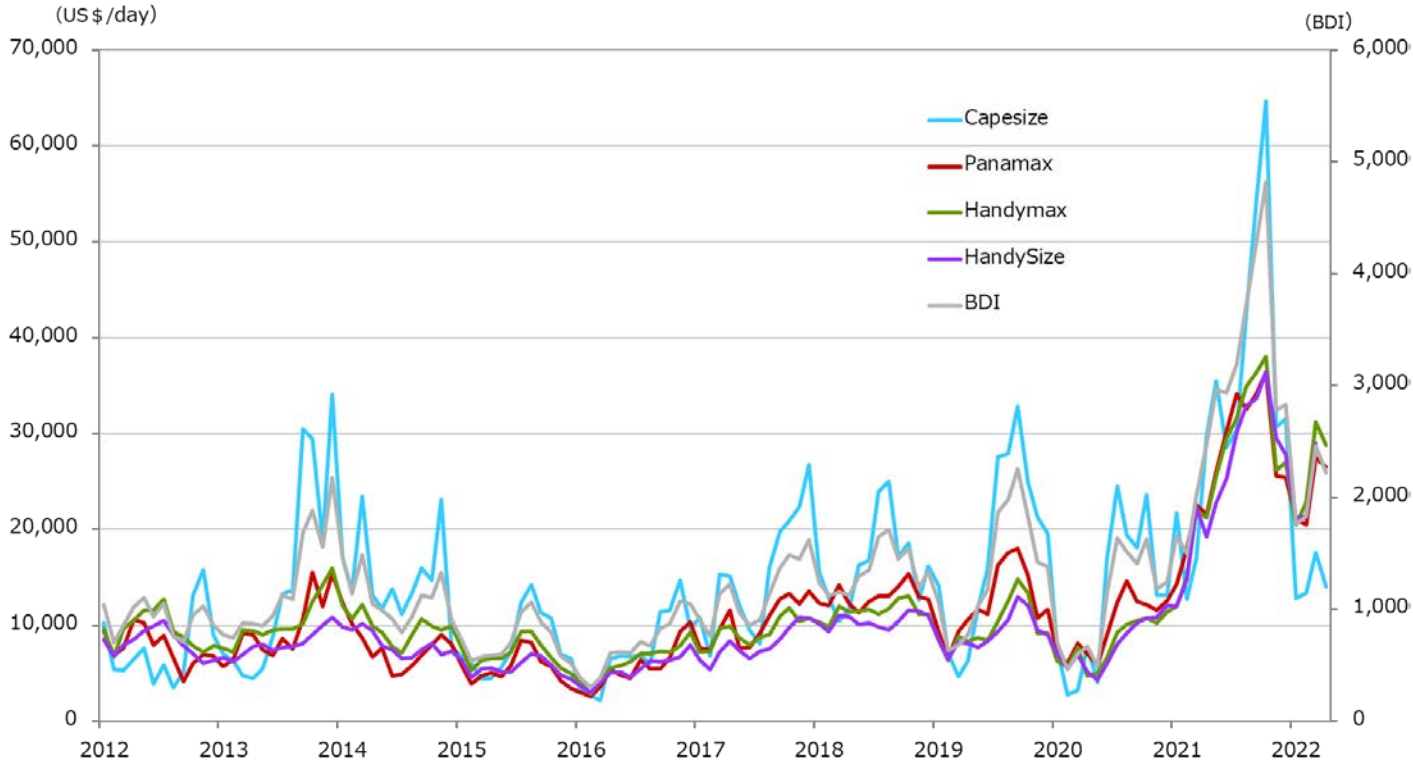
(*)2030年までの平均

● 地域戦略

アジアを重点に輸送にとどまらない大型案件をグループ総合力を発揮して獲得する。

	本社事業部が主導する案件	地域営業組織が提起する案件
2021年度の成果	<ul style="list-style-type: none"> 中国顧客向け LNG船 6隻成約 中国-欧州 自動車船 EV輸送台数 大幅増加 インド顧客向け VLCC・LPG船 4隻投入 	<ul style="list-style-type: none"> 本社側の迅速な対応を図るべく、「リードスプリント」制度を導入
2022年度の方針	<ul style="list-style-type: none"> アジア地域を2つに分け、それぞれに地域担当役員・総代表を設置。南アジア・中東地域担当役員に現地事情に通じたインド出身者を起用 インドをパイロットケースとして、本社事業部と地域営業組織の新たな連携体制を構築 インドでの取り組みを他のターゲット国に横展開する 国内地域戦略の立案・推進、特に環境戦略と重なる分野に重点的に取り組む ロシア・ウクライナ情勢の変化に適切に対応する 	

● **ドライバルク船市況 (備船料/航路平均) : 月間平均**

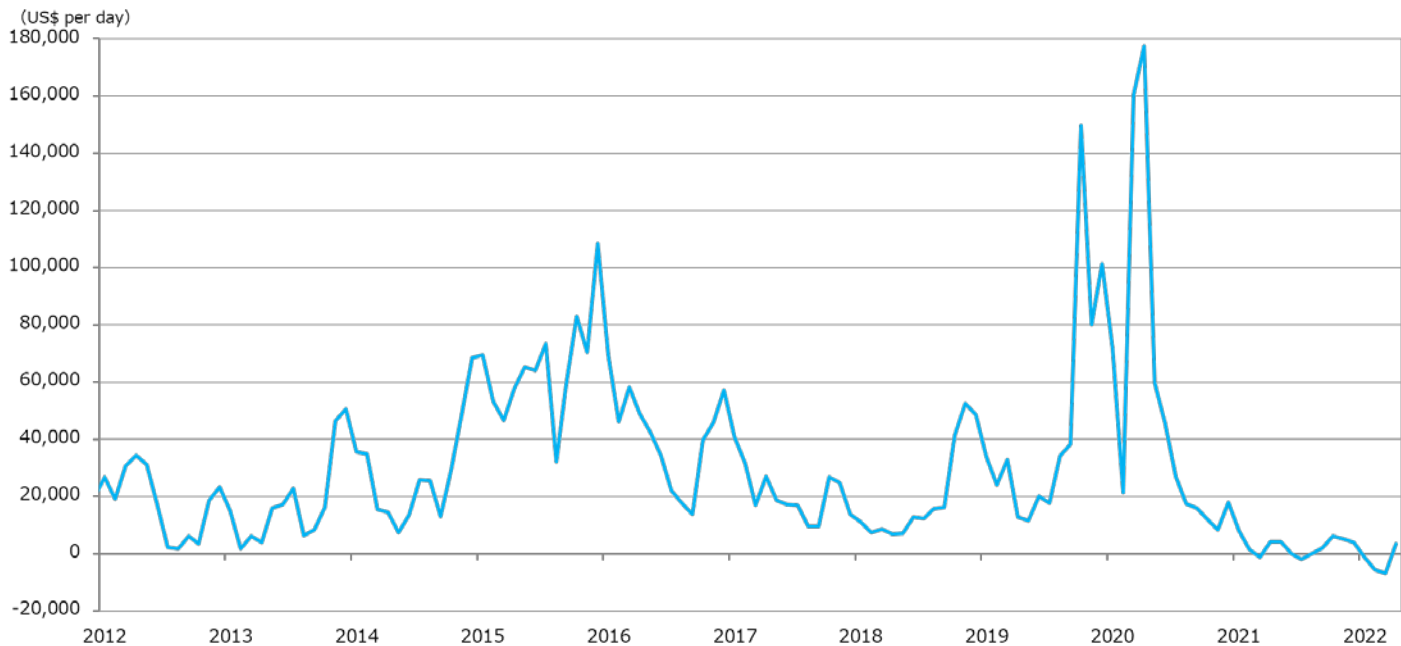


出所 : Clarksonsデータを基に当社作成

(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)**

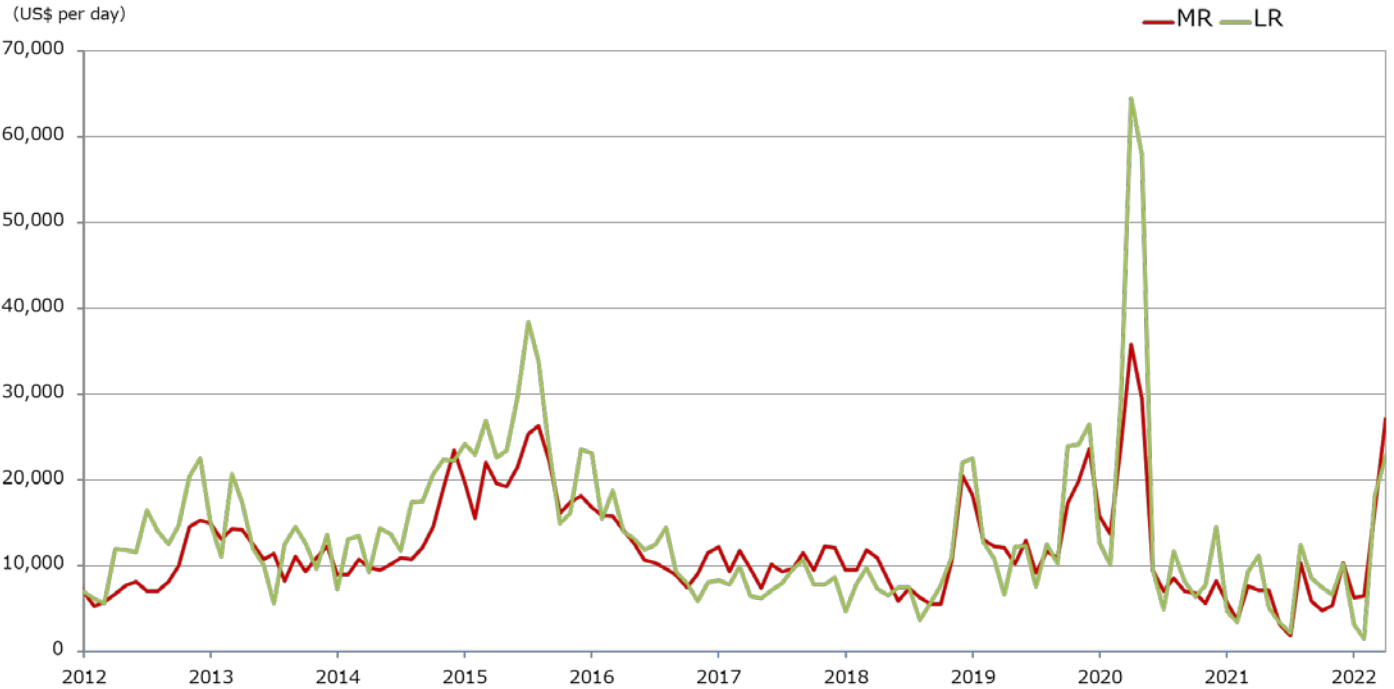


出所 : Clarksonsデータを基に当社作成

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://www.mol.co.jp/ir/data/market/index.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)

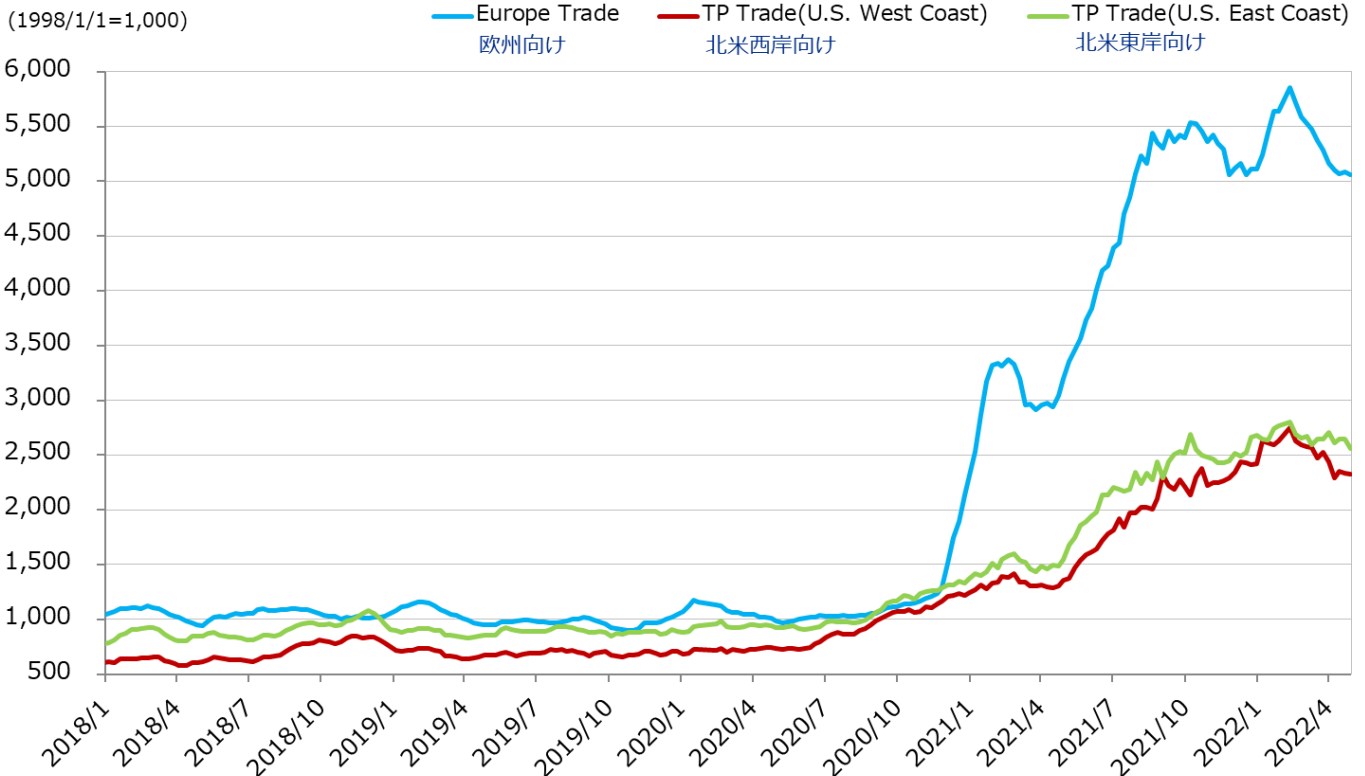


出所：Clarksonsデータを基に当社作成

(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。

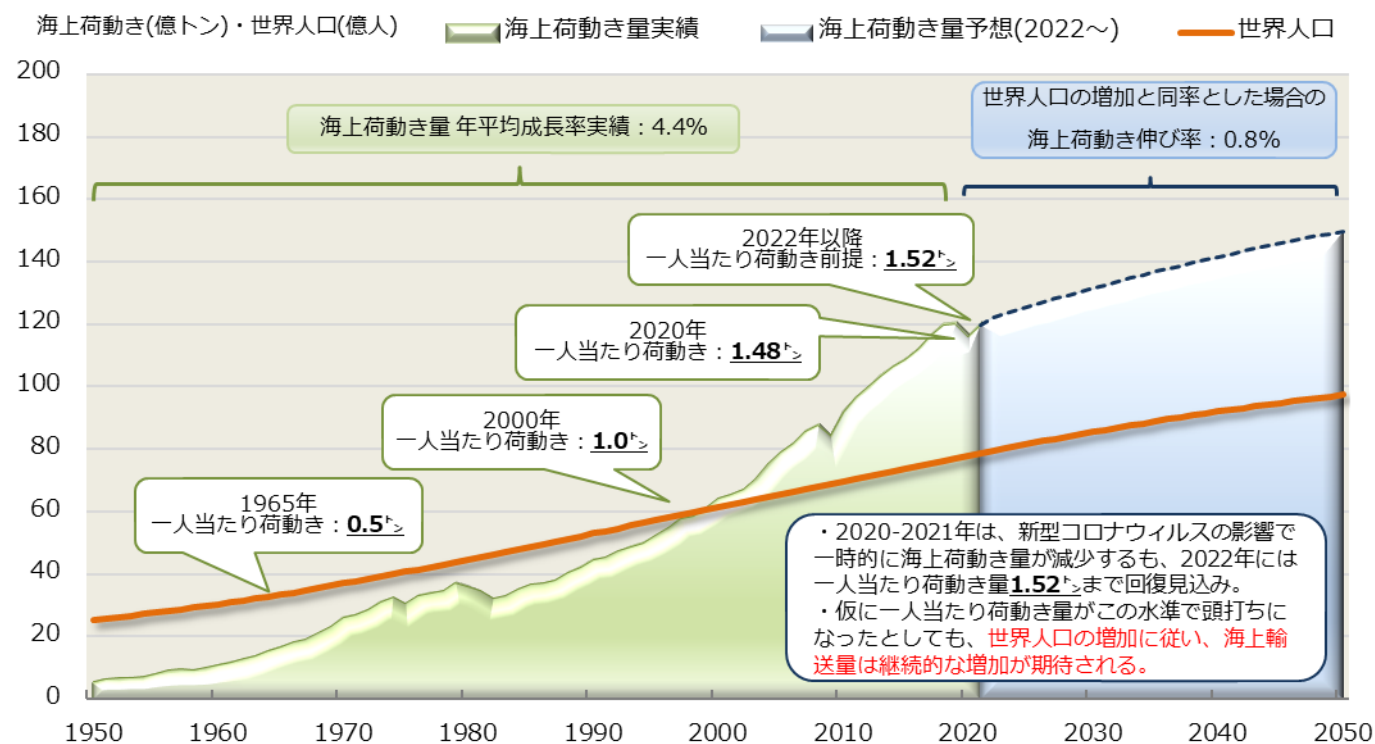
● コンテナ船運賃市況 (CCFI：China Containerized Freight Index*)



出所：上海航運交易所

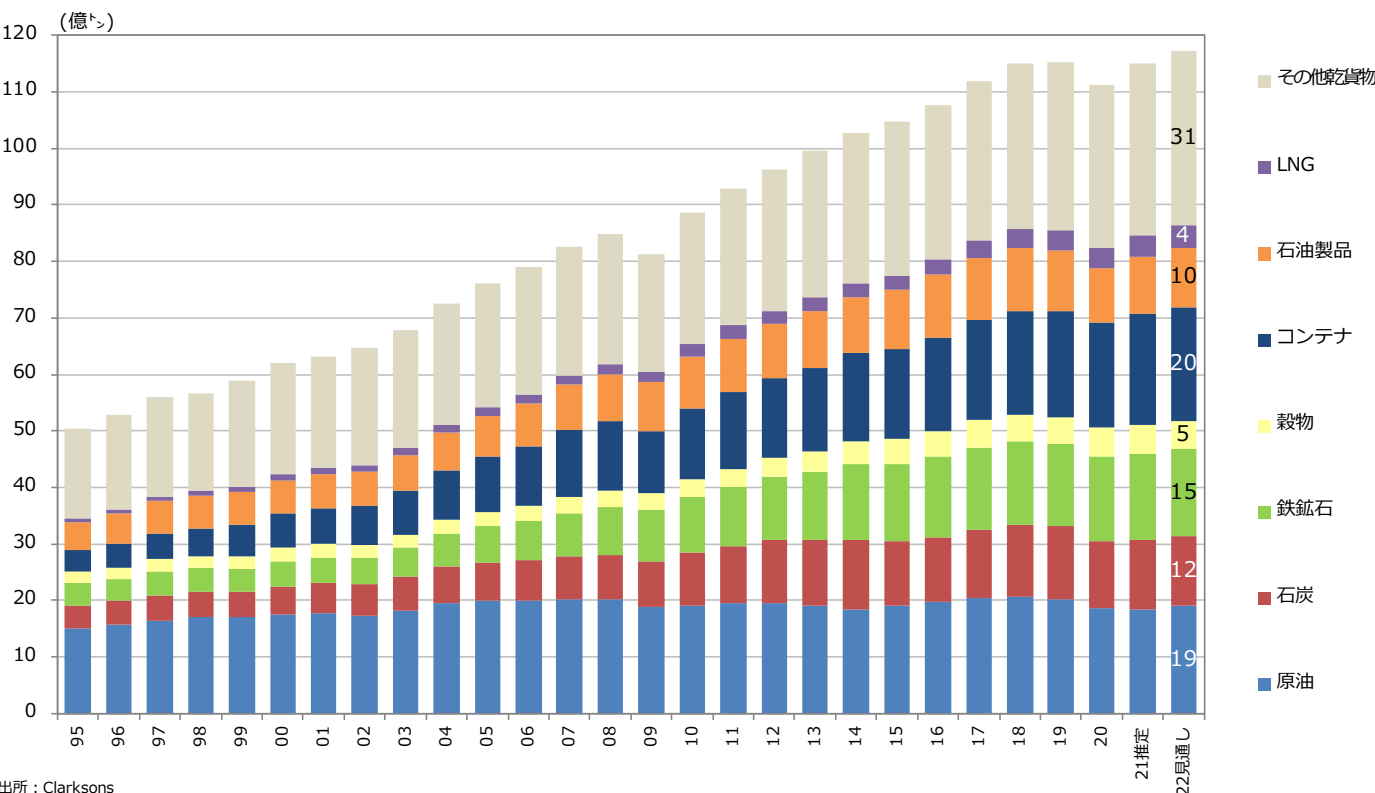
(*)CCFIは、中国出しコンテナのみを対象とした運賃指数であり、アジア出しコンテナ全体の運賃動向と必ずしも一致するものではありません。

● 世界人口と海上荷動き量



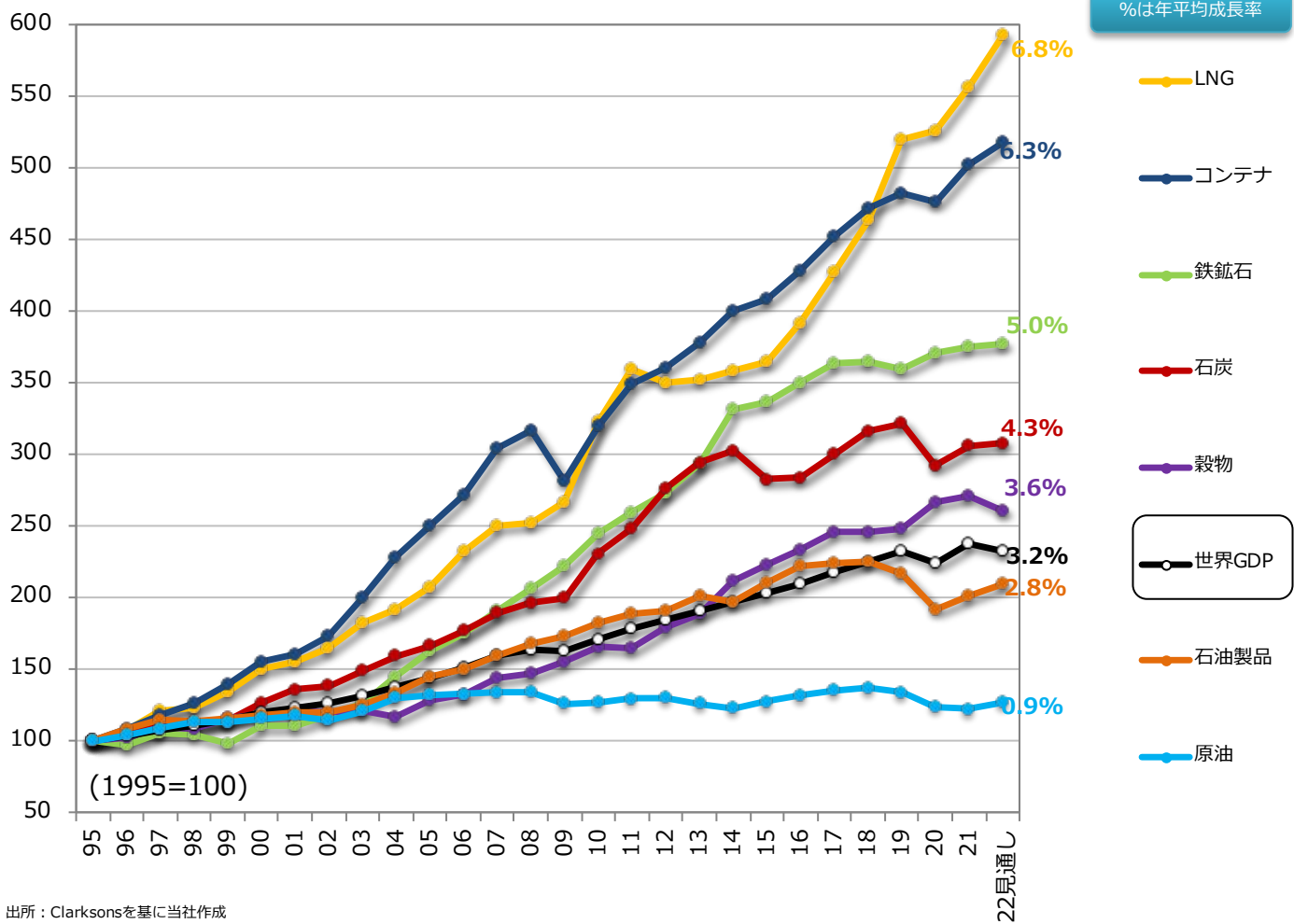
出所：荷動きデータ1950～1982年はFearnleys Review、1983～2022年はClarksons、2023年以降は当社推計。人口データは国連。

● 貨物別海上荷動き

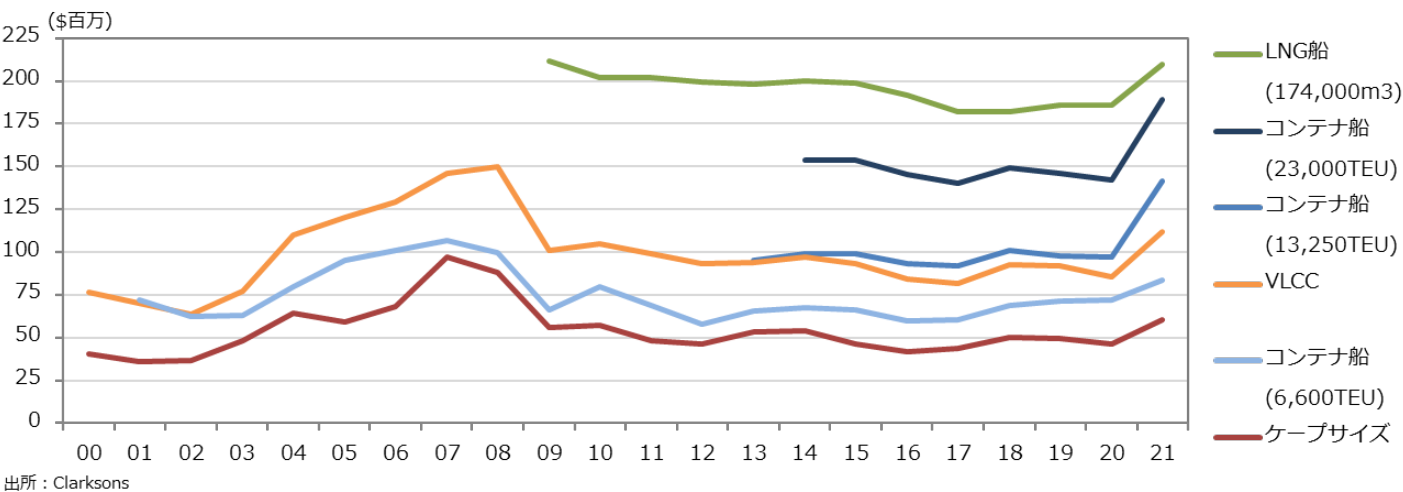


出所：Clarksons

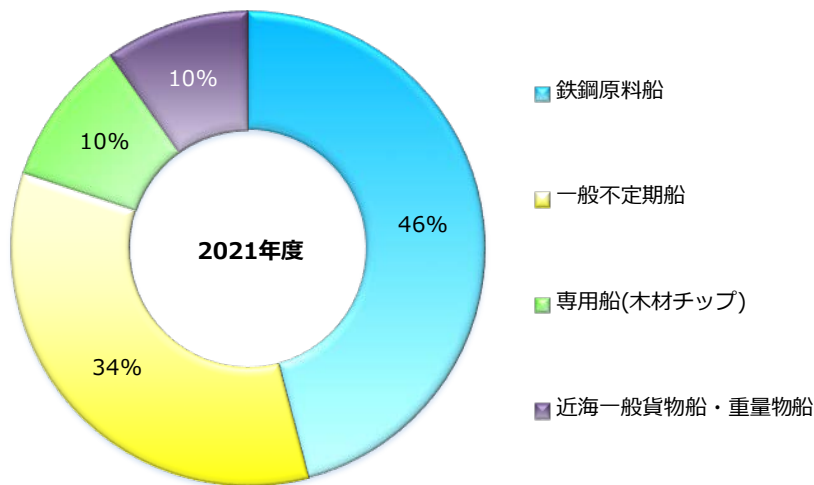
● 成長率比較：世界GDPと貨物別海上荷動き



● 船価推移



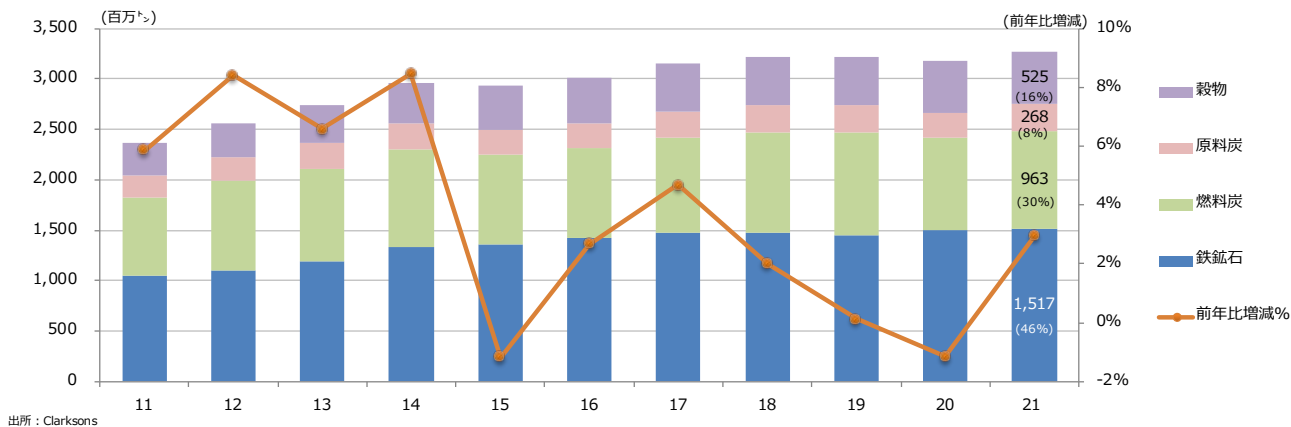
● 商船三井グループ ドライバルク船 売上高比率



● 主な船型と貨物

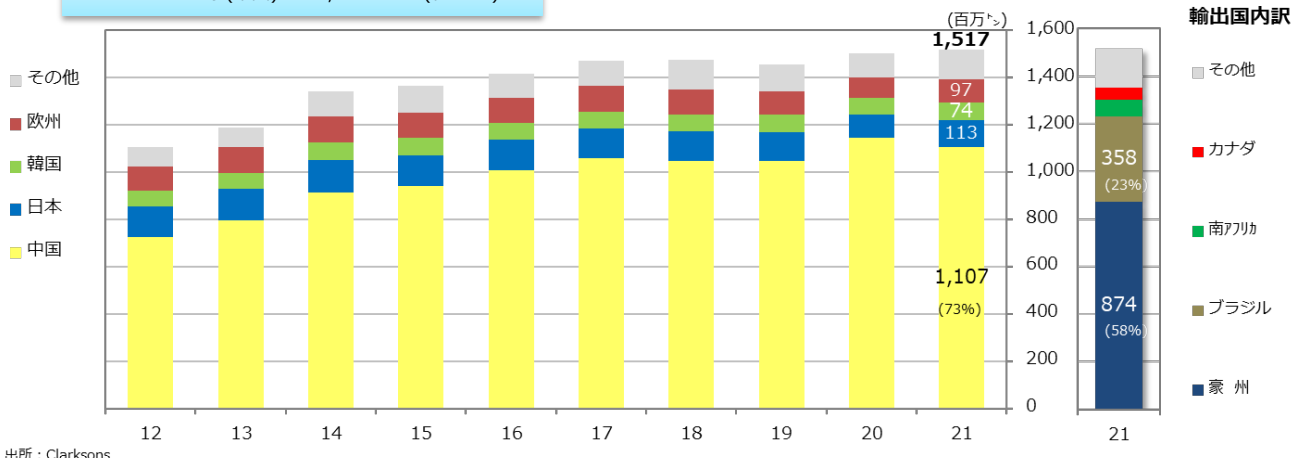
船型	運航主体	標準的な 載貨重量トン数 (DWT)	主要貨物
ケープサイズ	商船三井 / MOL Cape(シンガポール)	180,000	鉄鋼原料(鉄鉱石・原料炭)
中小型 バルカー	パナマックス	82,000	鉄鉱石、原料炭、燃料炭、穀物など
	ハンディマックス	58,000	燃料炭、穀物、塩、セメント、鋼材など
	ハンディサイズ	38,000	鋼材、セメント、穀物、鉱石など
木材チップ船	商船三井ドライバルク	54,000	木材チップ、大豆粕など
近海船		12,000	鋼材、プラントなど

● 世界のドライバルク荷動き(貨物別)

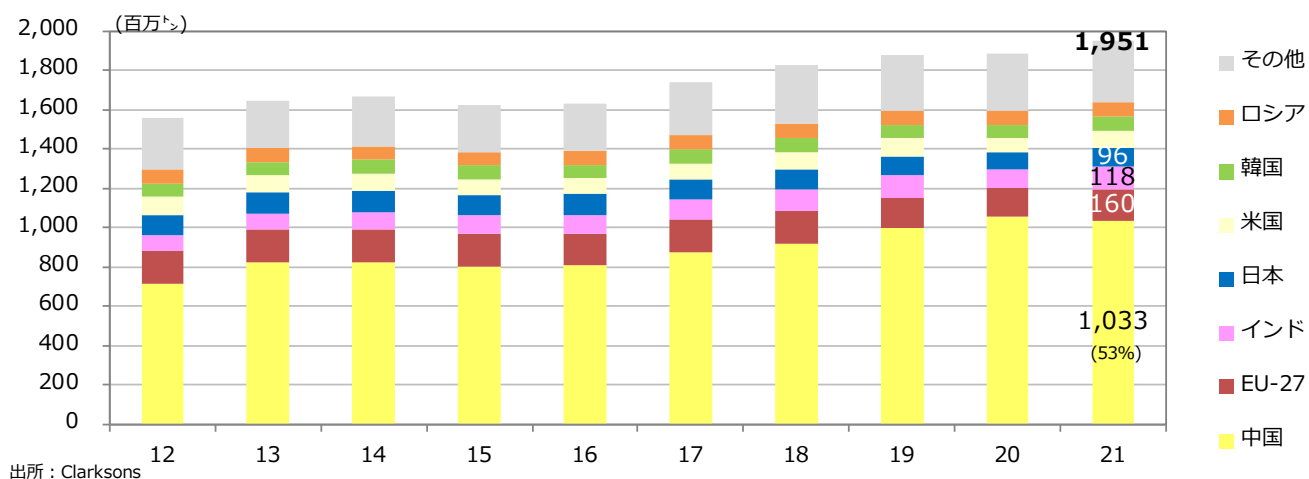


● 鉄鉱石：海上荷動き(輸入国・地域別)

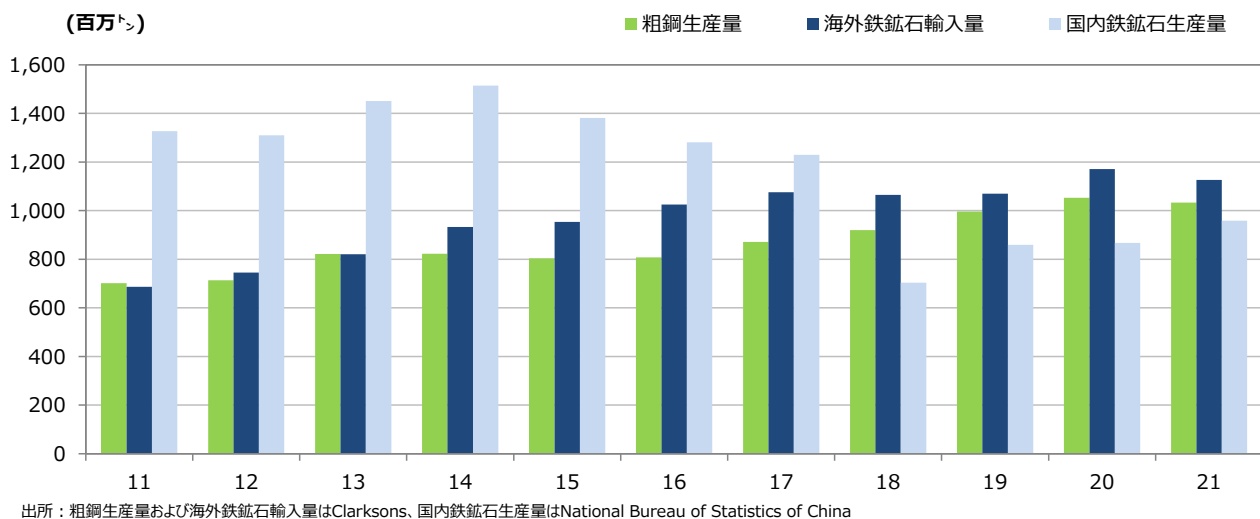
豪州 → 青島 (中国) : 3,500miles (約12日)
 ブラジル → 青島 (中国) : 11,000miles (約40日)



● 粗鋼：国・地域別生産量



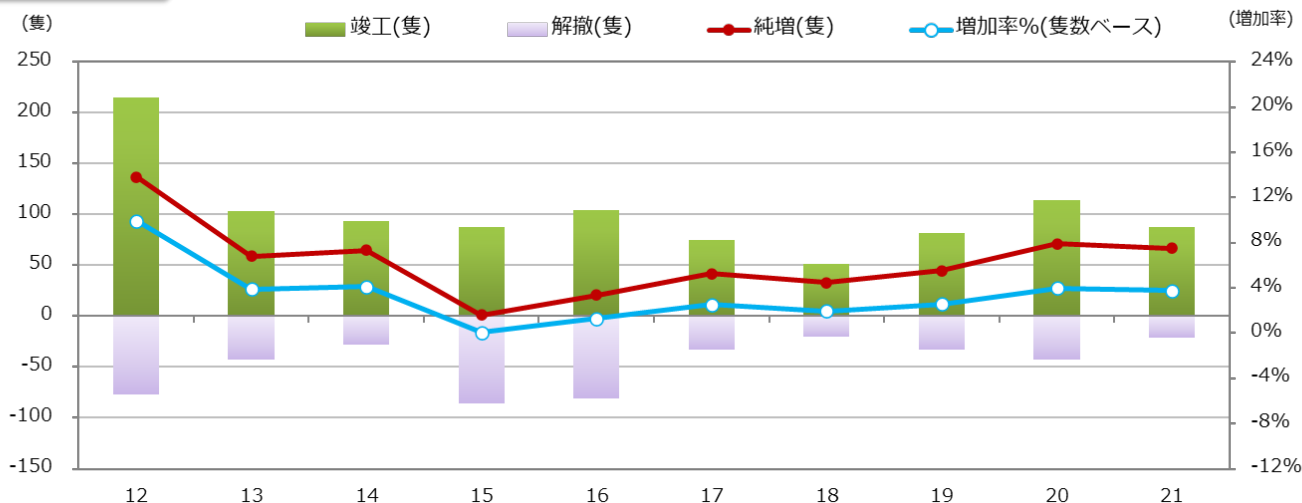
● 中国：粗鋼生産量、鉄鉱石海外輸入量・国内生産量



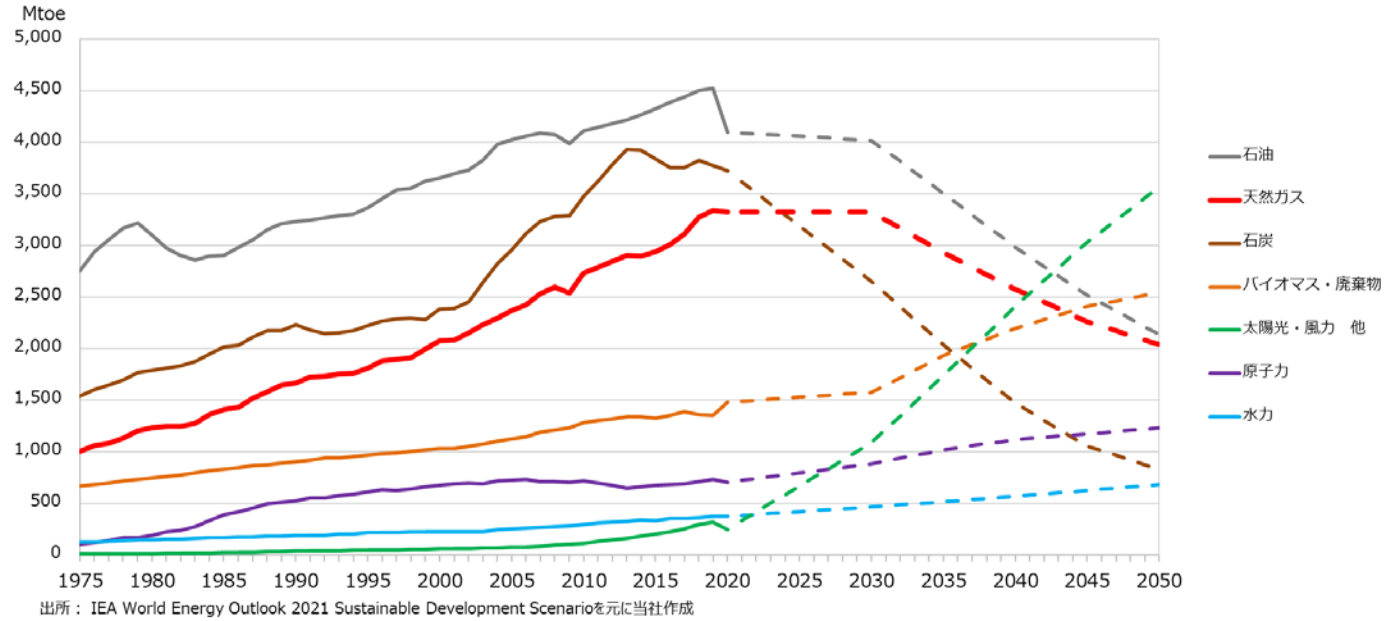
● 船腹供給量推移

CAPEXSIZE

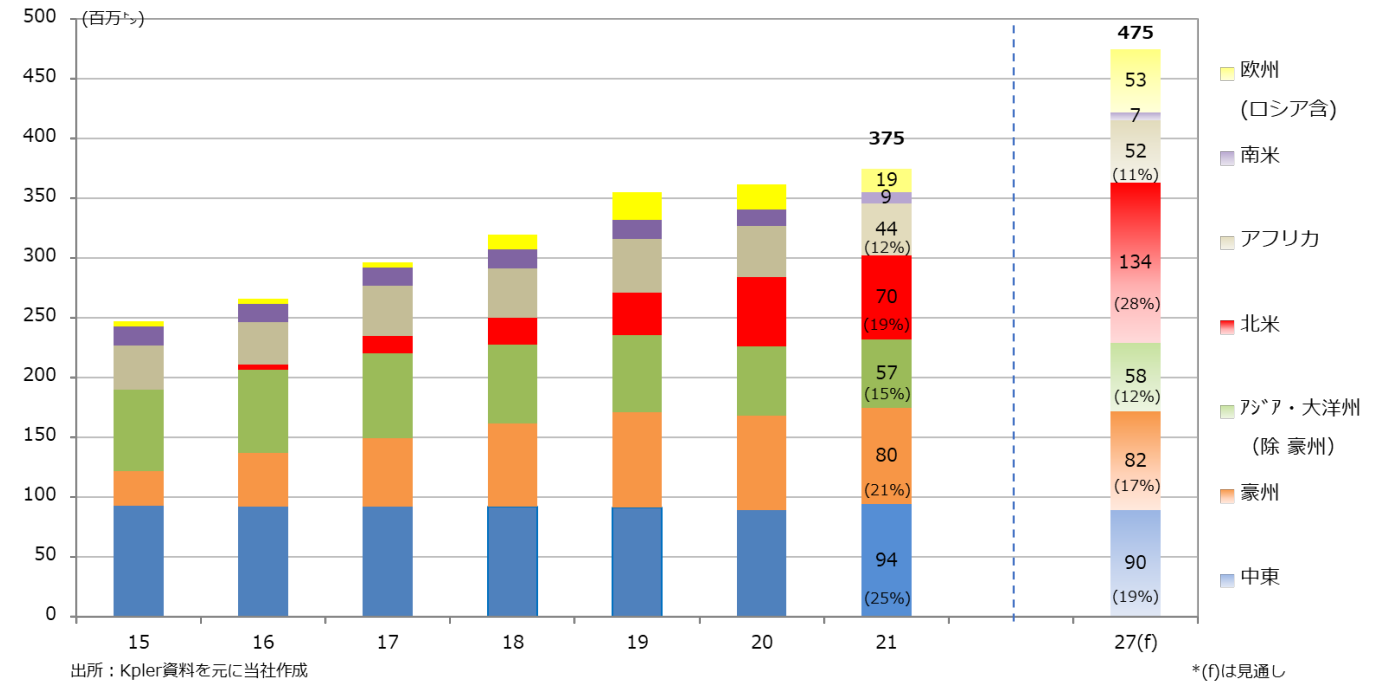
(標準的なDWT：180千トン)



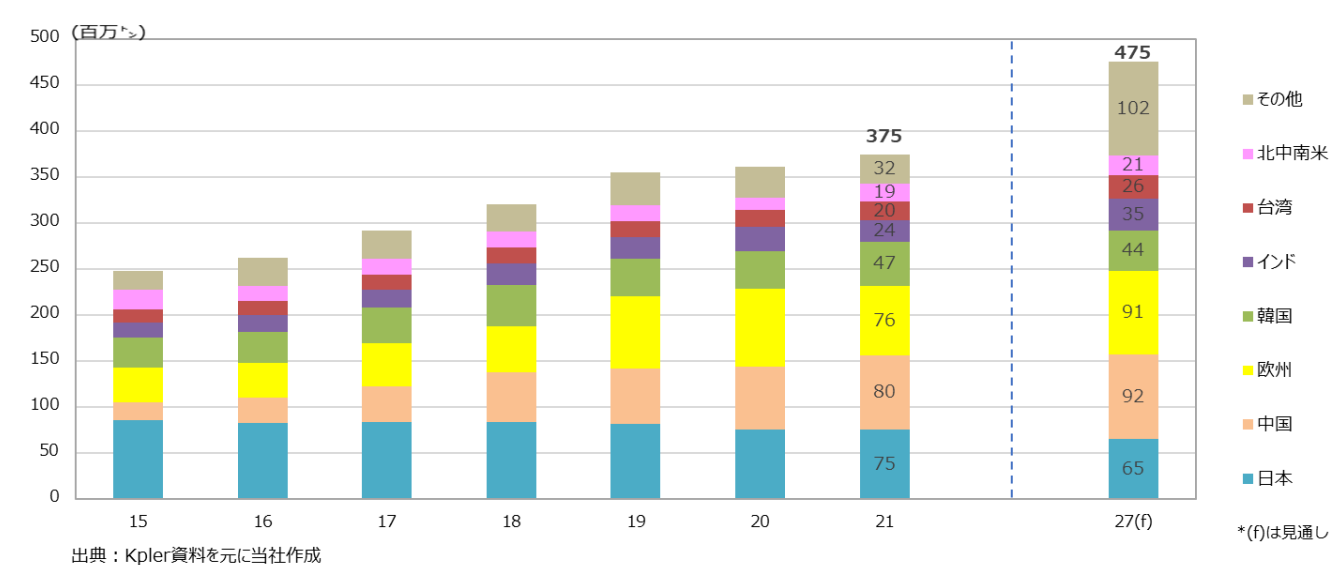
● 一次エネルギー消費量推移予測



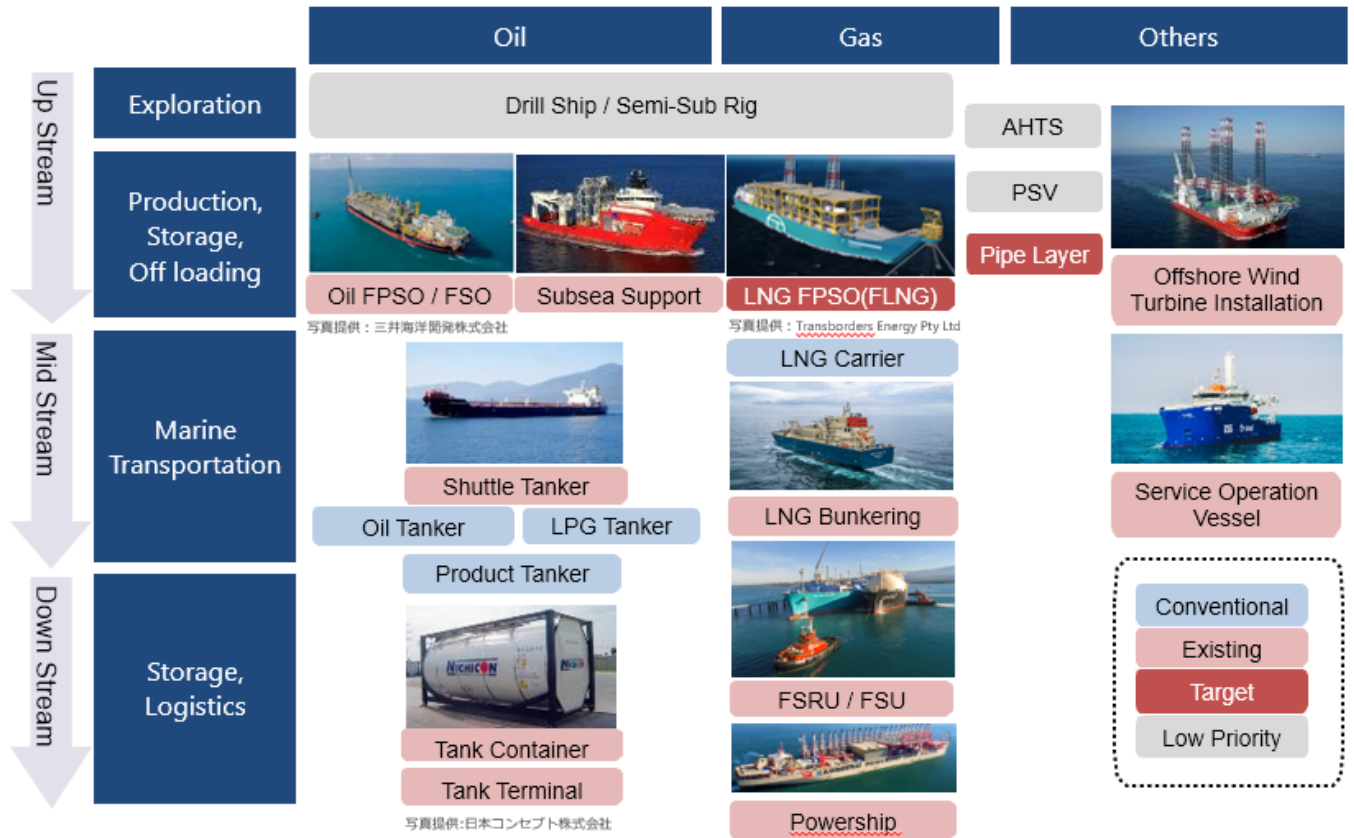
● LNG：輸出地別海上荷動き量（実績・予測）



● 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



より厳格な排出規制を進めている外航海運業界で船用燃料としてのLNG使用は急速に進んでおり、従来使用していた船舶燃料としての重油に比べて、温室効果ガスや硫黄分の排出削減に繋がる。LNG燃料供給船は、LNG炊き（多くは重油との二元燃料対応）の一般船舶へ、LNG燃料の供給を行う。

● SOV (Service Operation Vessel)



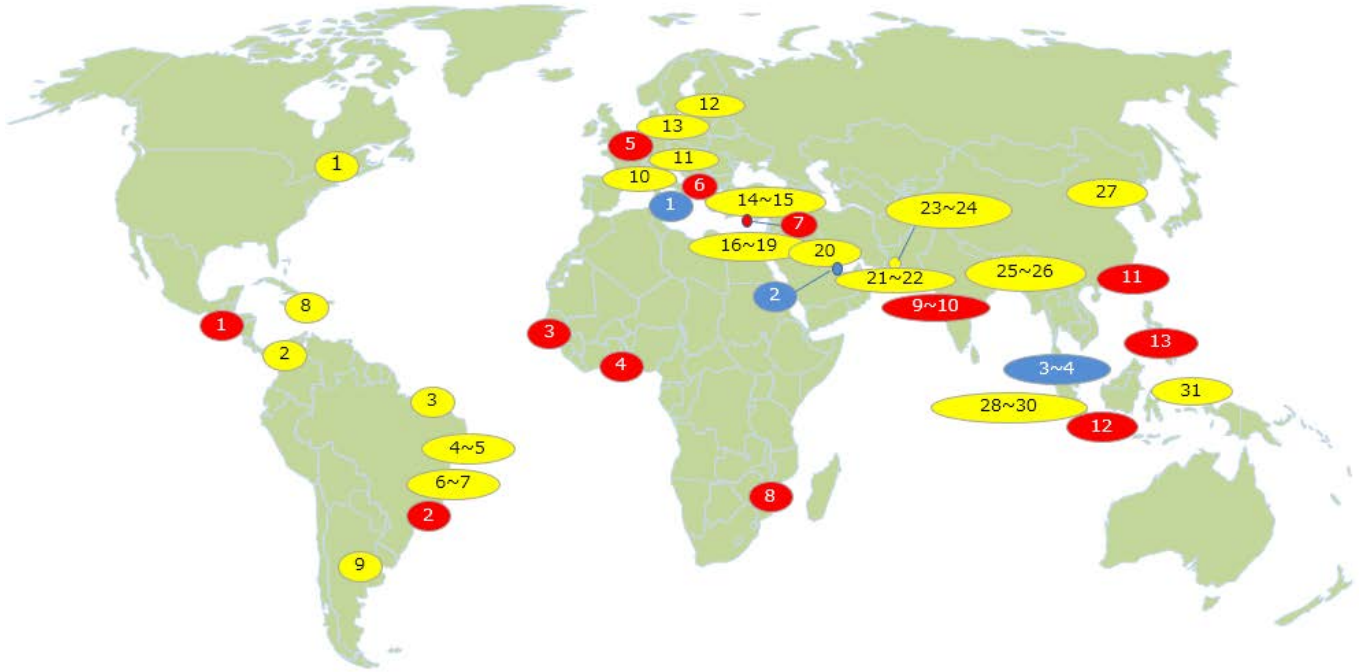
洋上風力発電所のメンテナンス技術者を洋上風車に派遣する為に多数の宿泊設備を持ち、一定期間洋上での活動が可能な船。本船と洋上風車の距離を常時安全に保つため、自動船位保持システムを搭載し、また本船から洋上風車プラットフォーム上に技術者を安全に渡すため、船体動揺を吸収する機能をもつ特殊な舷梯を搭載する。

● 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、世界各地で導入計画が進んでいる。

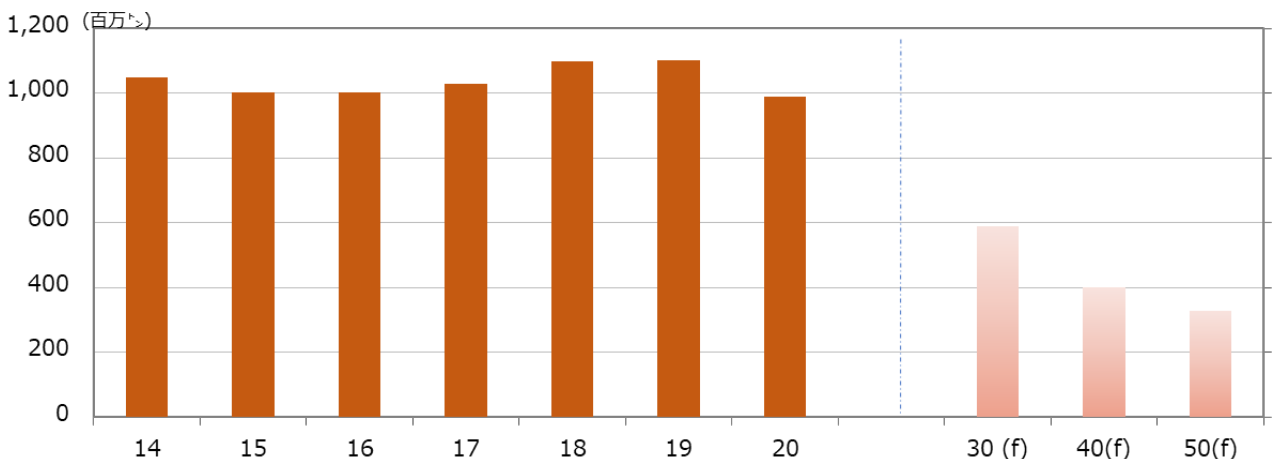
● FSRUによるLNG輸入の広がり



FSRU in operation					FSU in operation						
①	U.S.	Northeast Gateway	⑰	Israel	Hadera Gateway	①	Malta	Malta FSU	③	Malaysia	Melaka FSU1
②	Colombia	SPEC	⑱	Israel	Israel Electric	②	Bahrain	Bahrain FSU	④		Melaka FSU2
③		Pecem	⑲	Jordan	Aqaba	FSRU/FSU before operation					
④		Bahia	⑳	Kuwait	Mina Al-Ahmadi	①	El Salvador	El Salvador FSRU	⑥	Mozambique	For Powership
⑤	Brazil	Sergipe	㉑	UAE	Dubai LNG	②	Brazil	Santos	⑨	India	Swan
⑥		Port of Acu	㉒		Abu Dhabi	③	Senegal	For Powership	⑩		Jaigarh
⑦		Guanabara Bay	㉓	Pakistan	GasPort	④	Ghana	Tema FRU/FSU	⑪	Hong Kong	Hong Kong FSRU
⑧	Jamaica	NFE Old Harbour	㉔		Engro Elengy	⑤	Netherlands	Eemshaven	⑫	Indonesia	Jawa-1
⑨	Argentina	Escobar	㉕	Bangladesh	Petrobangla Maheshkhali	⑥	Greece	Alexandroupolis	⑬	Philippines	First Gen
⑩	Italy	OLT LNG Toscana	㉖		Summit Maheshkhali	⑦	Cyprus	Vassiliko			
⑪	Croatia	Island of Krk	㉗	China	Tianjin						
⑫	Lithuania	Klaipeda	㉘		Lampung						
⑬	Russia	Kaliningrad	㉙	Indonesia	Nusantara Regas						
⑭	Turkey	ETKI	㉚		Benoa FSRU						
⑮		Dortyol	㉛		Amurang Powership FSRU						
⑯	Egypt	EGAS2									

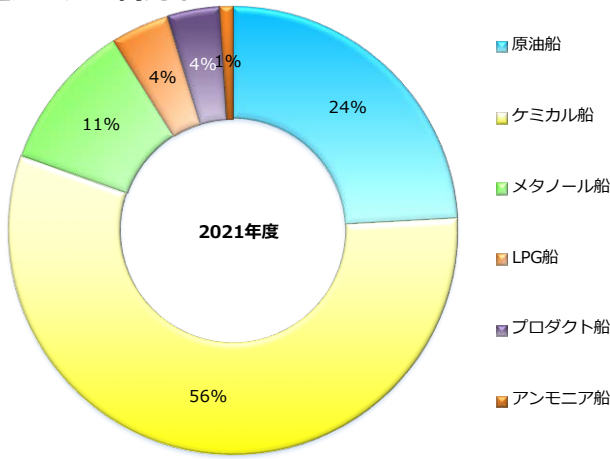
*下線が当社現在関与プロジェクト(2022年4月時点)

● 燃料炭 : 海上荷動き量 (実績・見通し)

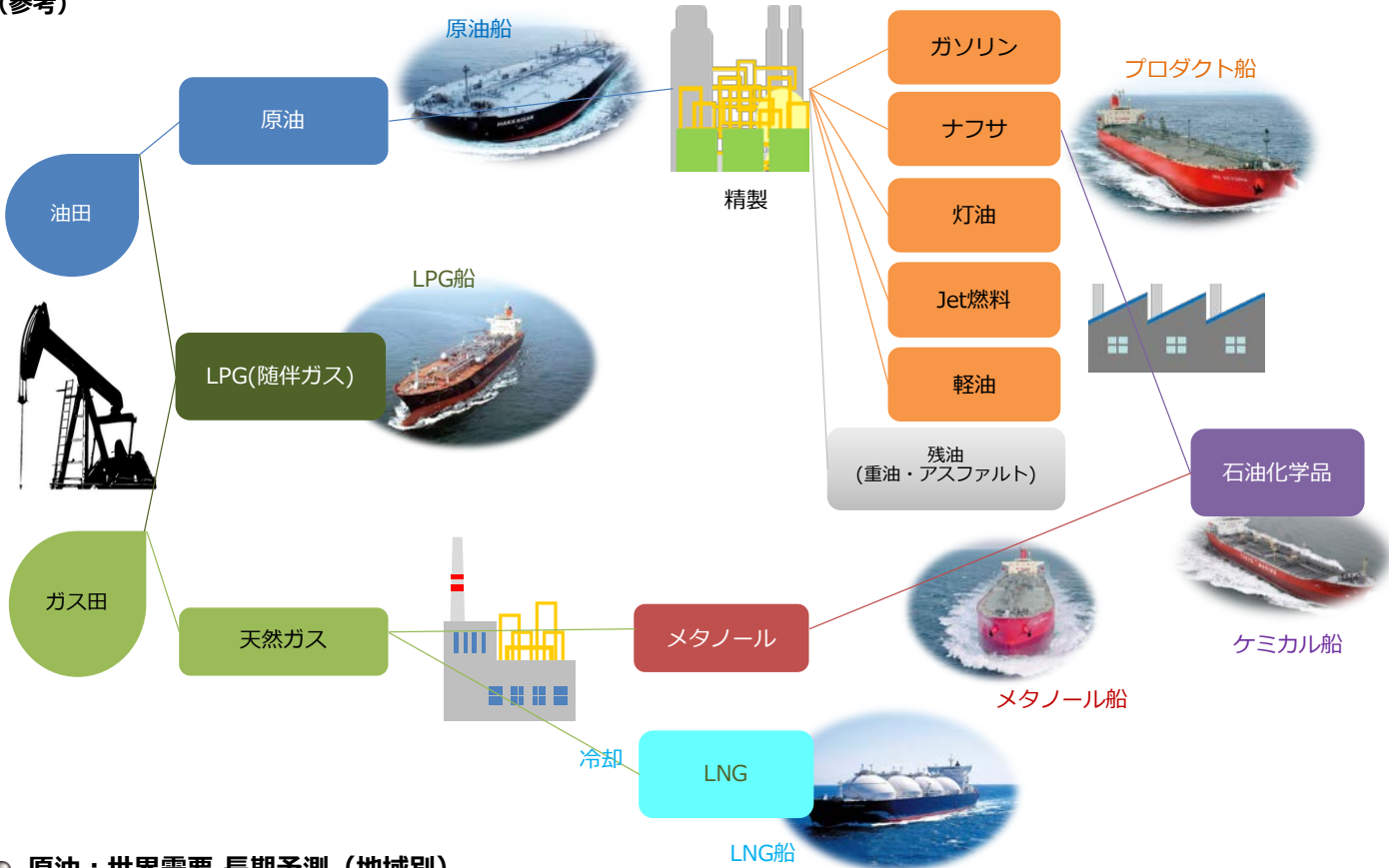


出所 : IEA World Energy Outlook 2021よりデータ取得。将来見込み数値については、IEA Sustainable Development Scenarioを元に作成。(f)は見込み
 (註) 1mtce=1.279mtとして換算

● 商船三井グループ 油送船 売上高比率

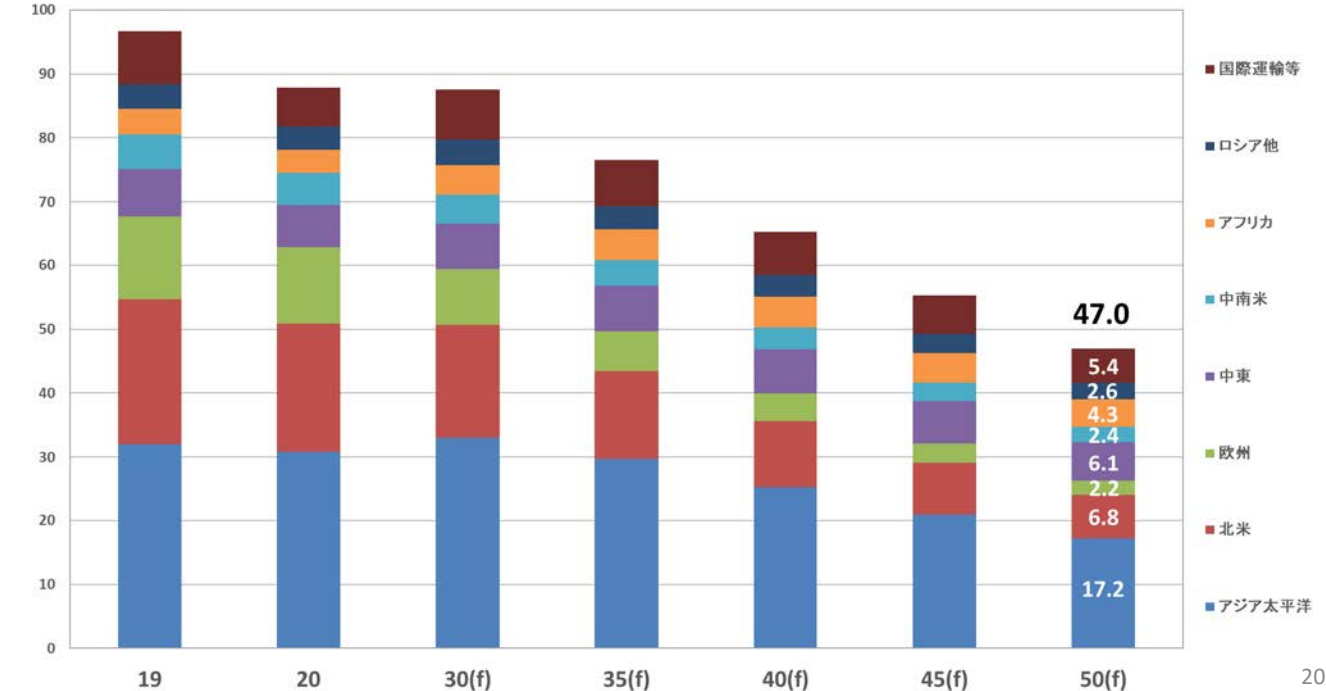


(参考)



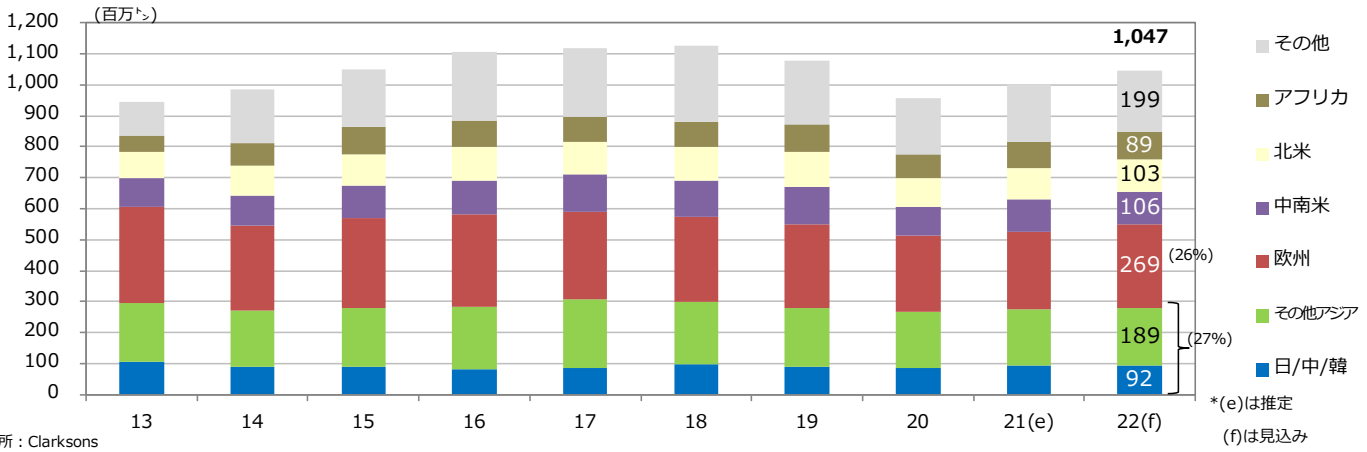
● 原油：世界需要 長期予測 (地域別)

(百万b/d)

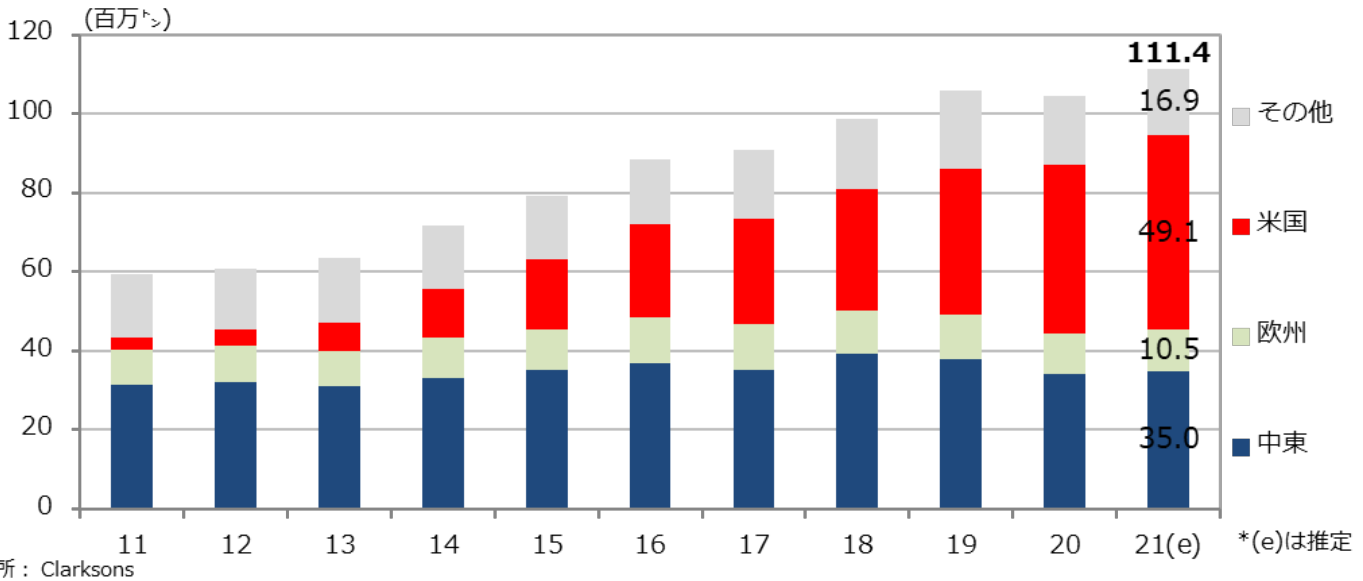


(註) IEA「WORLD ENERGY OUTLOOK 2020」

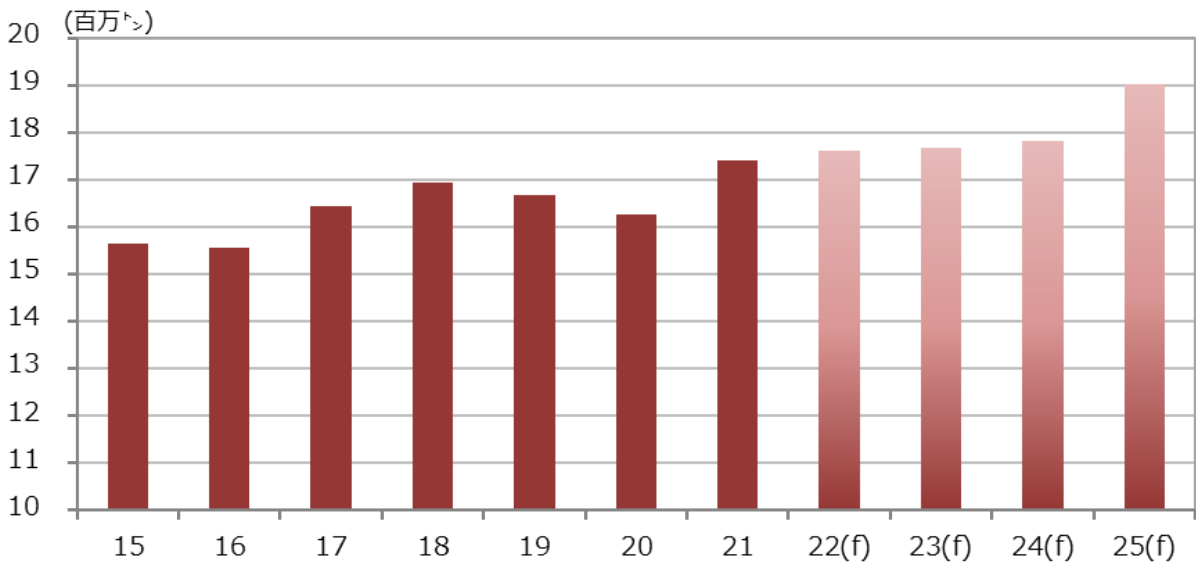
● 石油製品：海上荷動き量(輸入国・地域別)



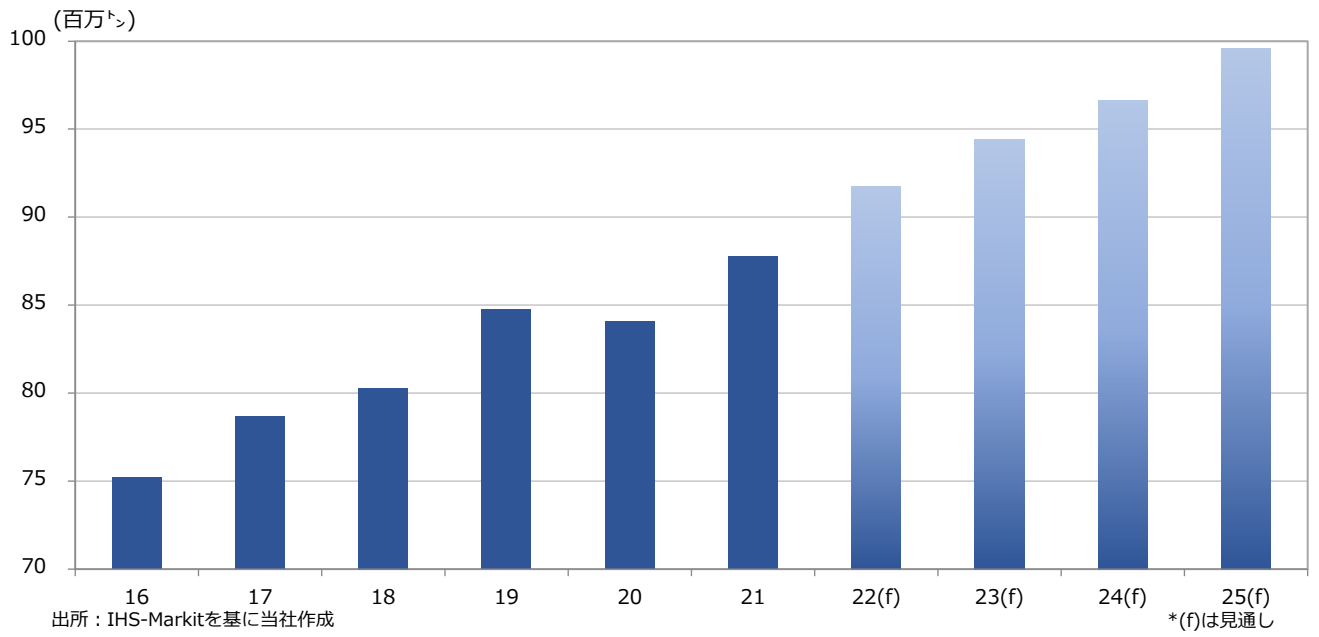
● LPG：海上荷動き量(輸出国・地域別)



● アンモニア：世界の海上荷動き量(実績・見通し)



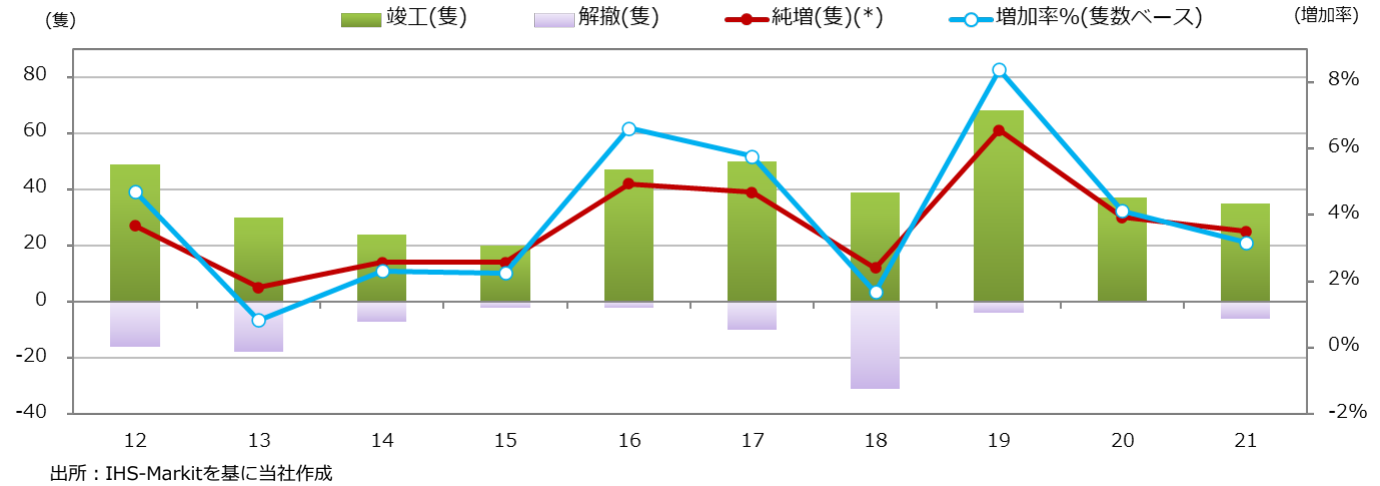
● **メタノール：世界需要(実績・見通し)**



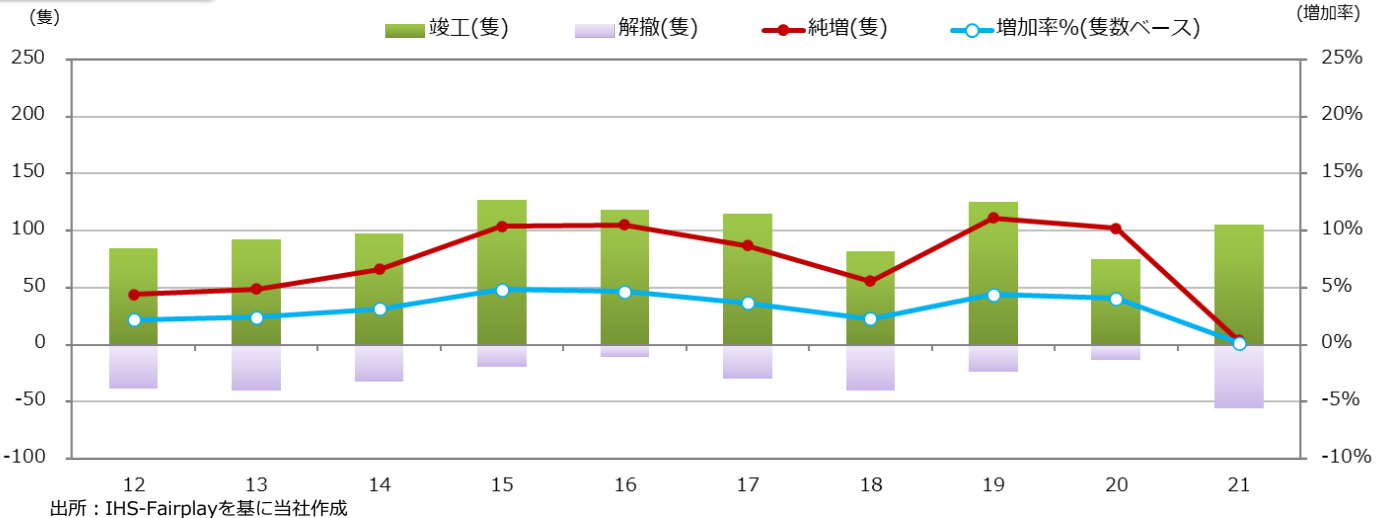
● **船腹供給量推移**

VLCC

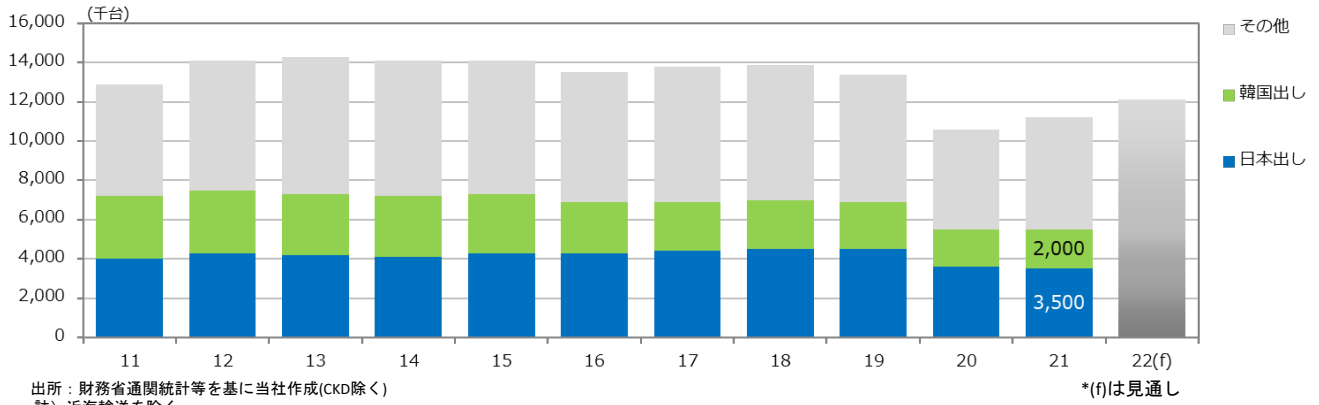
(*純増には改造による隻数減を含む)



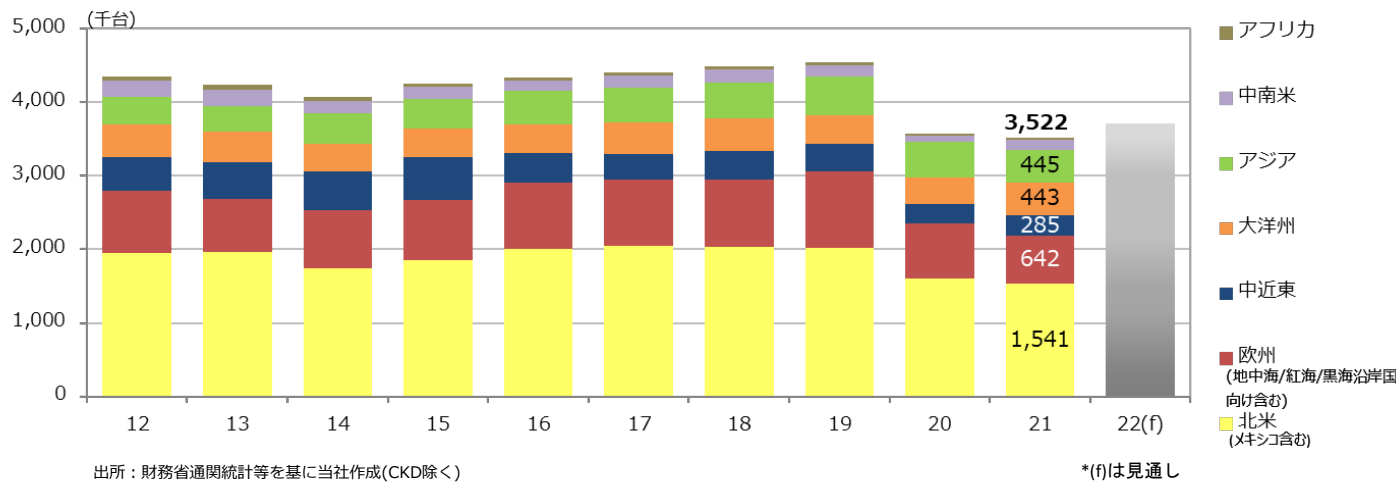
プロダクト船



● 世界：完成車海上荷動き量



● 日本：仕向け地別完成車輸出台数



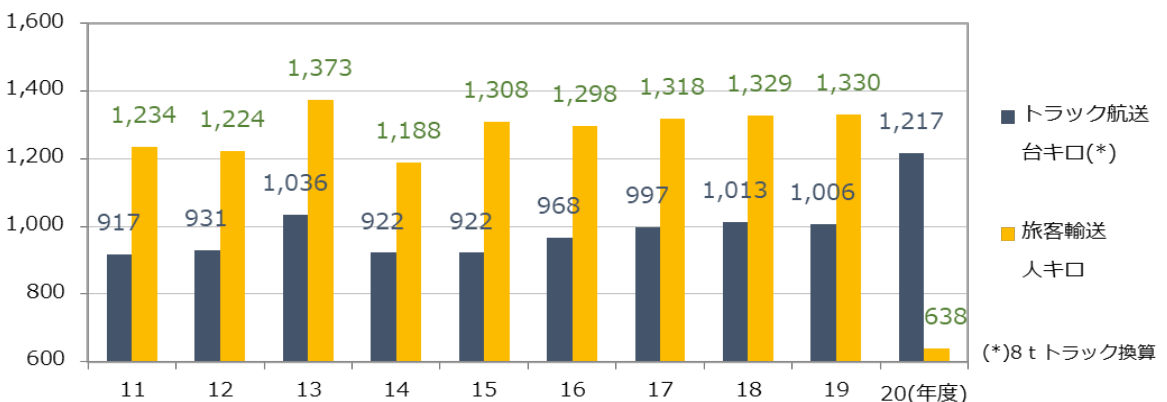
● MOLグループ：日本国内長距離フェリーにおけるシェア



出所：(社)日本長距離フェリー協会資料を元に当社作成

● 日本国内長距離フェリー輸送量

(百万台*_o/百万人*_o)



● ONE社2020-21年度実績

(単位：百万US\$)

	2020年度 実績						
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期
売上高	2,736	3,181	5,917	3,757	4,724	8,480	14,397
税引き後損益	167	515	682	944	1,858	2,802	3,484

(単位：US\$/MT)

燃料油価格	\$348	\$309	\$328	\$314	\$356	\$335	\$313
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

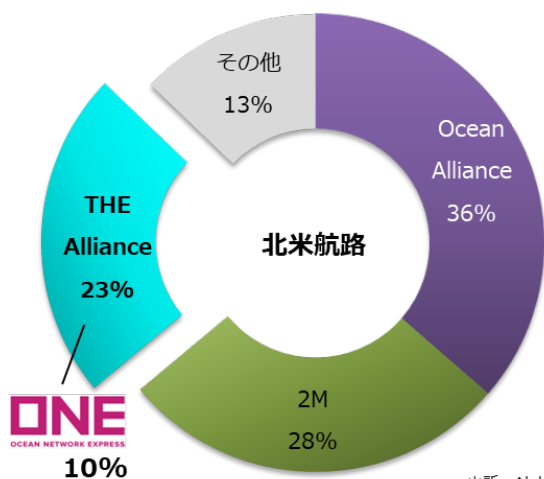
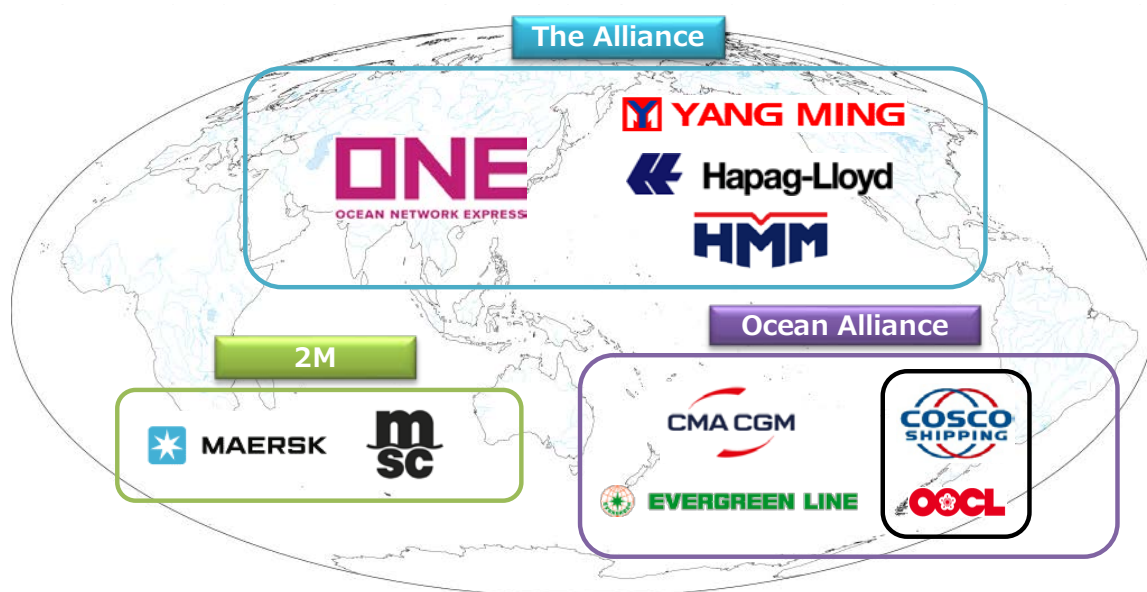
(単位：百万US\$)

	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

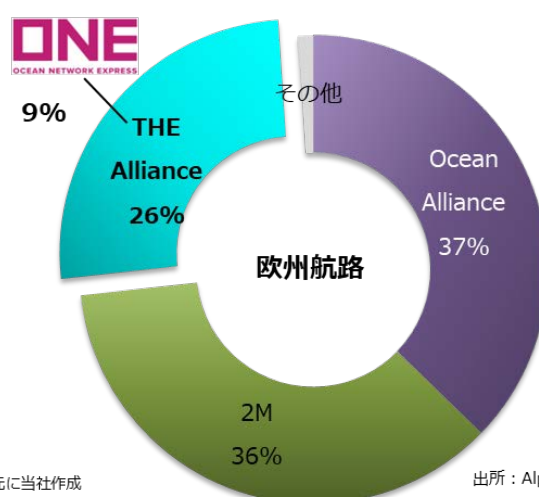
(単位：US\$/MT)

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

● 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) (2022年4月時点)

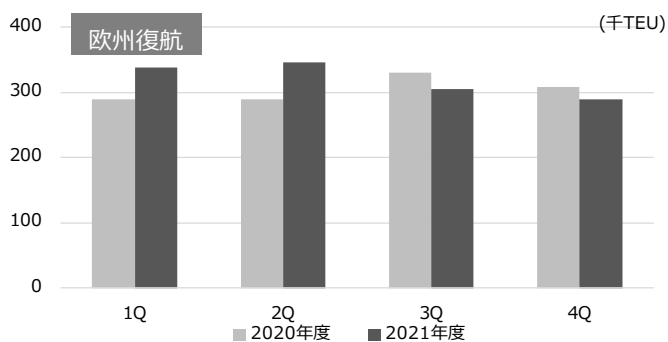
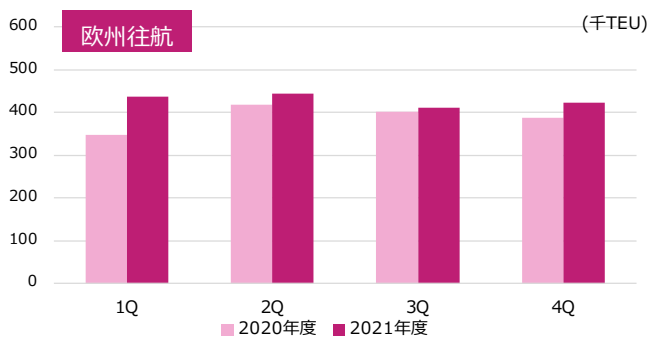
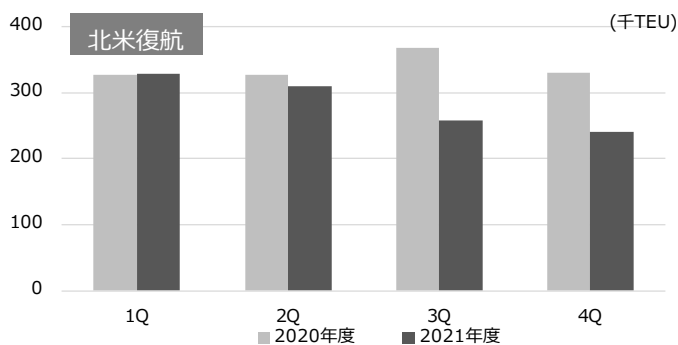
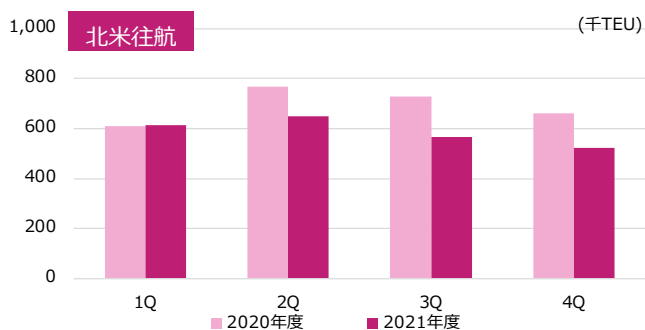


出所：Alphalinerを元に当社作成

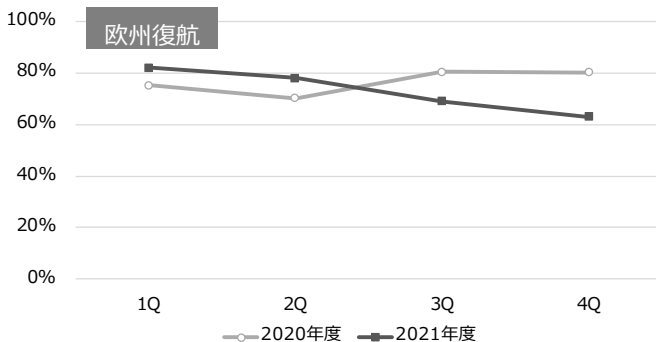
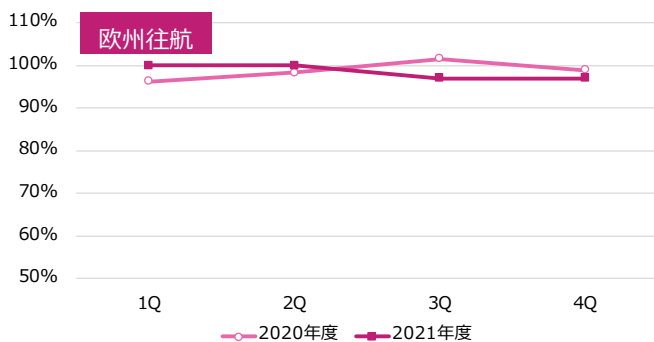
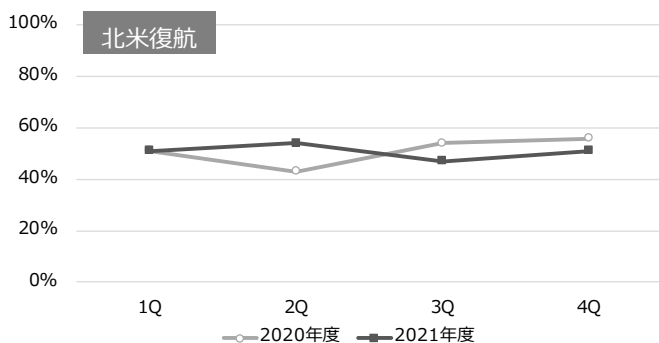
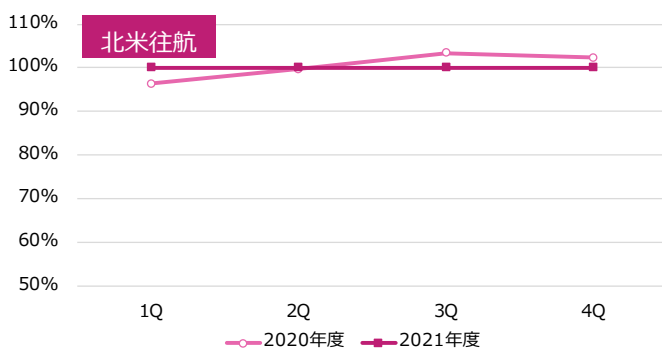


出所：Alphalinerを元に当社作成

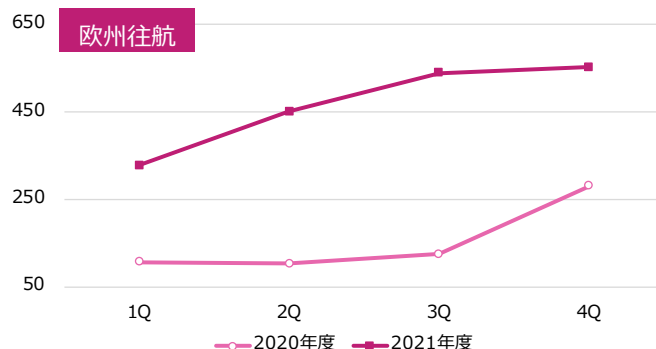
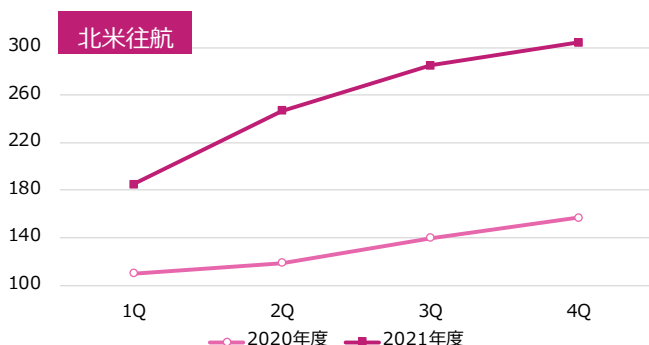
● ONE社 積高推移 (2020-21年度実績)



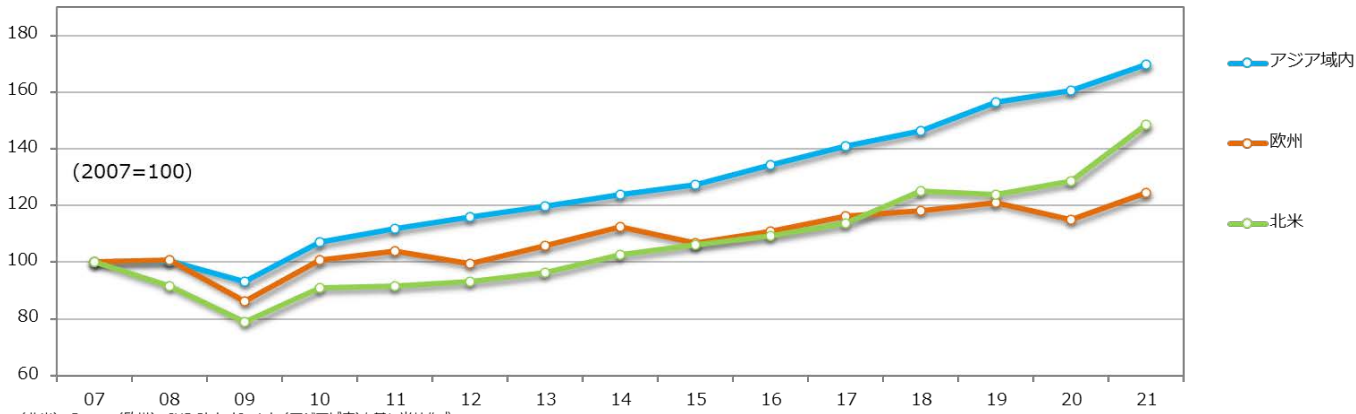
● ONE社 消席率推移 (2020-21年度実績)



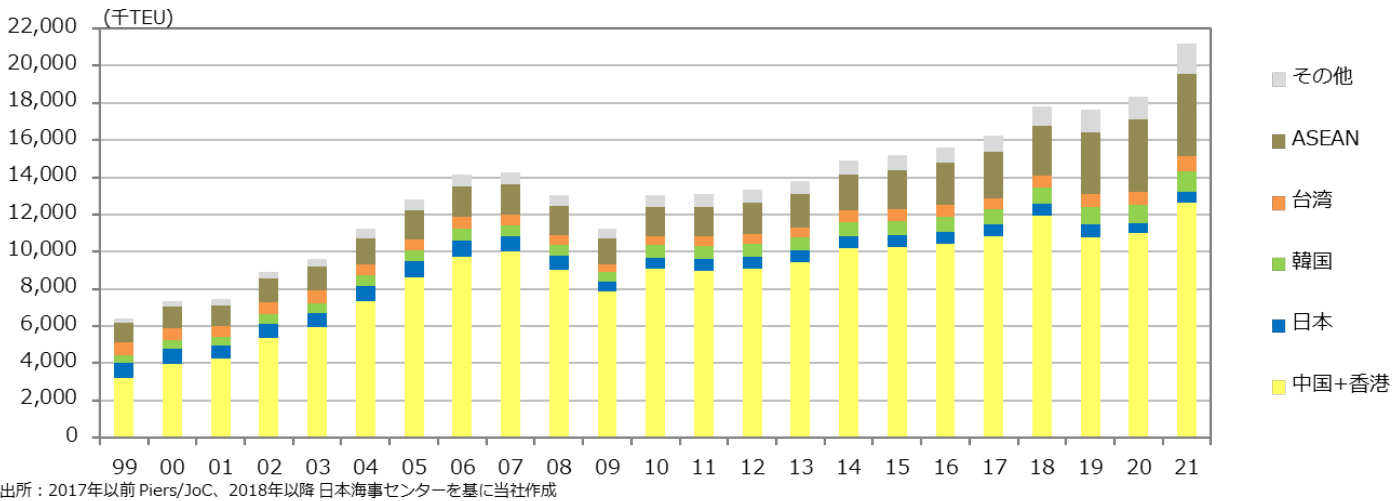
● ONE社 運賃指数推移 (2018年度1Qの各航路総平均運賃を100とした指数) (2020-21年度実績)



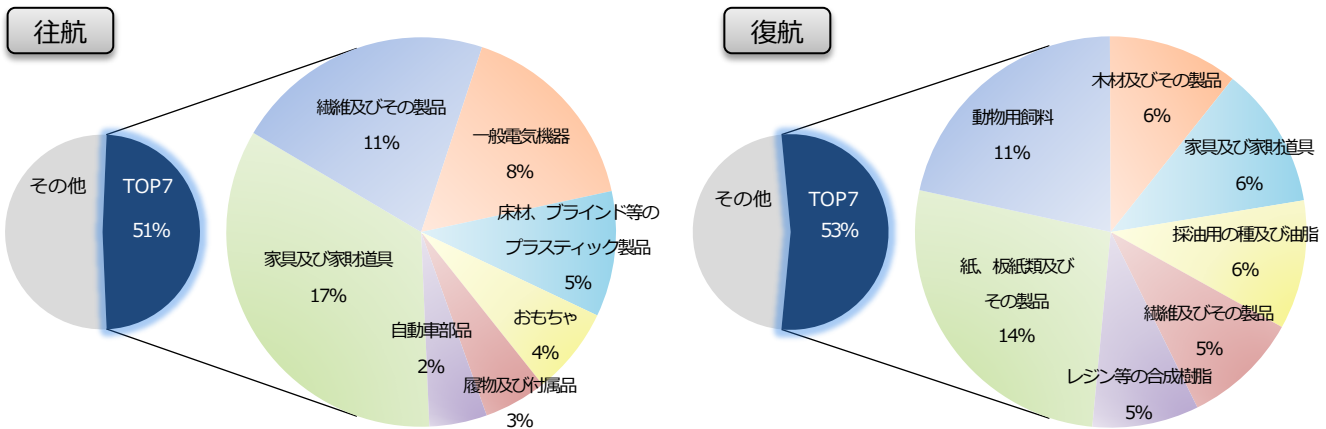
● 世界の主要航路荷動き量推移（東西航路・アジア域内航路）



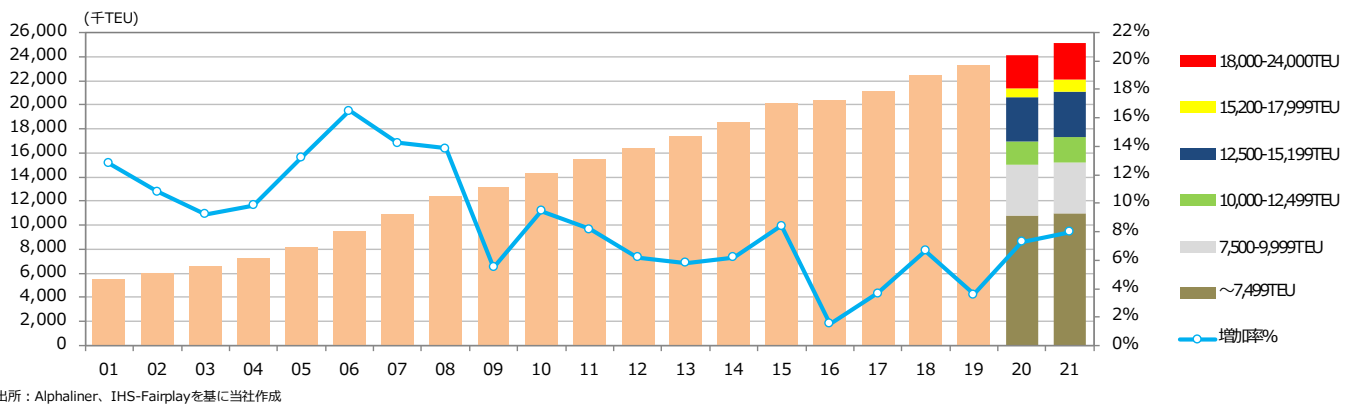
● アジア-北米航路：荷動き量(往航/輸出国・地域別)



● アジア-北米航路：荷動き品目別内訳（2021暦年実績）

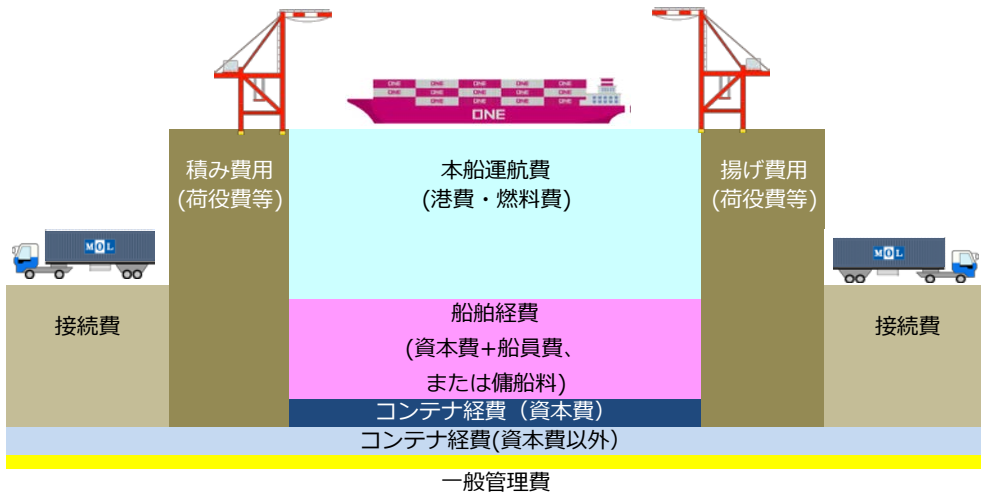


● 船腹量推移



● コスト構造の違い

コンテナ船



不定期専用船



● 邦船3社のコンテナターミナル事業拠点 (日本国内除く) - ONE社へ移管予定

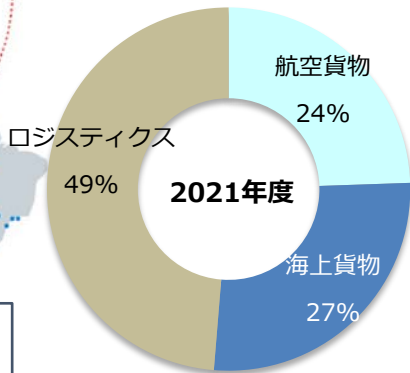


(2022年3月末時点)

● 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



(2022年3月末時点)

- 自社拠点：(国内)72拠点, (海外)25か国 196拠点
- 代理店：51ヶ国 227拠点 倉庫・物流センター：22ヶ国 112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

● グループ会社2社の完全子会社化

グループ経営の強化を目指し、ダイビルと宇徳の2社を完全子会社化。これにより、海運業にとどまらない社会インフラ事業をグローバルに展開し、更なる企業価値を創造します。

- ・グループネットワークを活かしたダイビル海外不動産事業拡大
- ・不動産事業の安定収益によるグループ信用力の向上



- ・物流事業の共同展開による収益力強化
- ・商船三井グループ顧客が持つより広範な物流ニーズの取り込み

グループ・シナジー効果の最大化



*2022年4月28日 完全子会社化完了



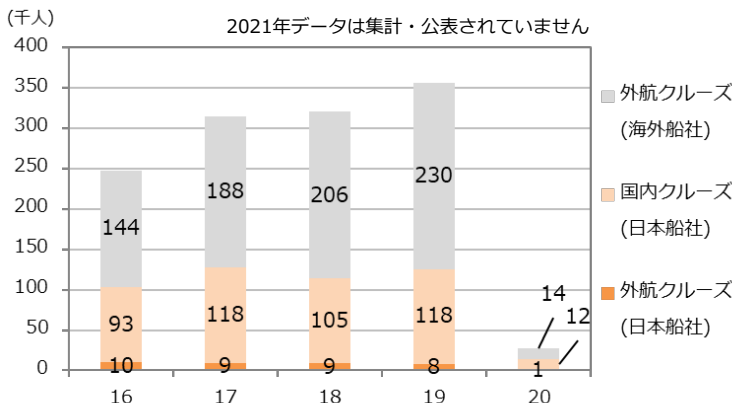
- ・物流施設投資を通じたグループポートフォリオの拡大



*2022年3月2日 完全子会社化完了

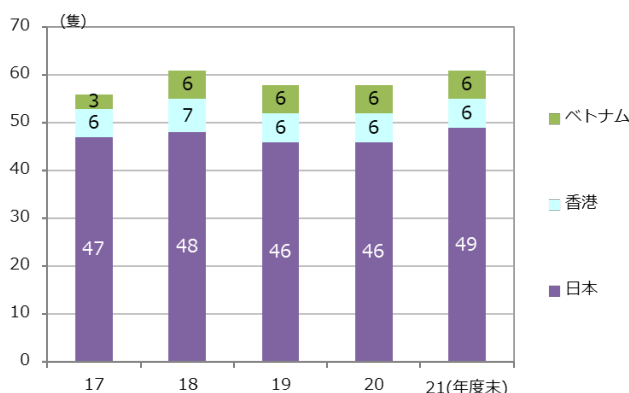


● 日本のクルーズ乗船者数



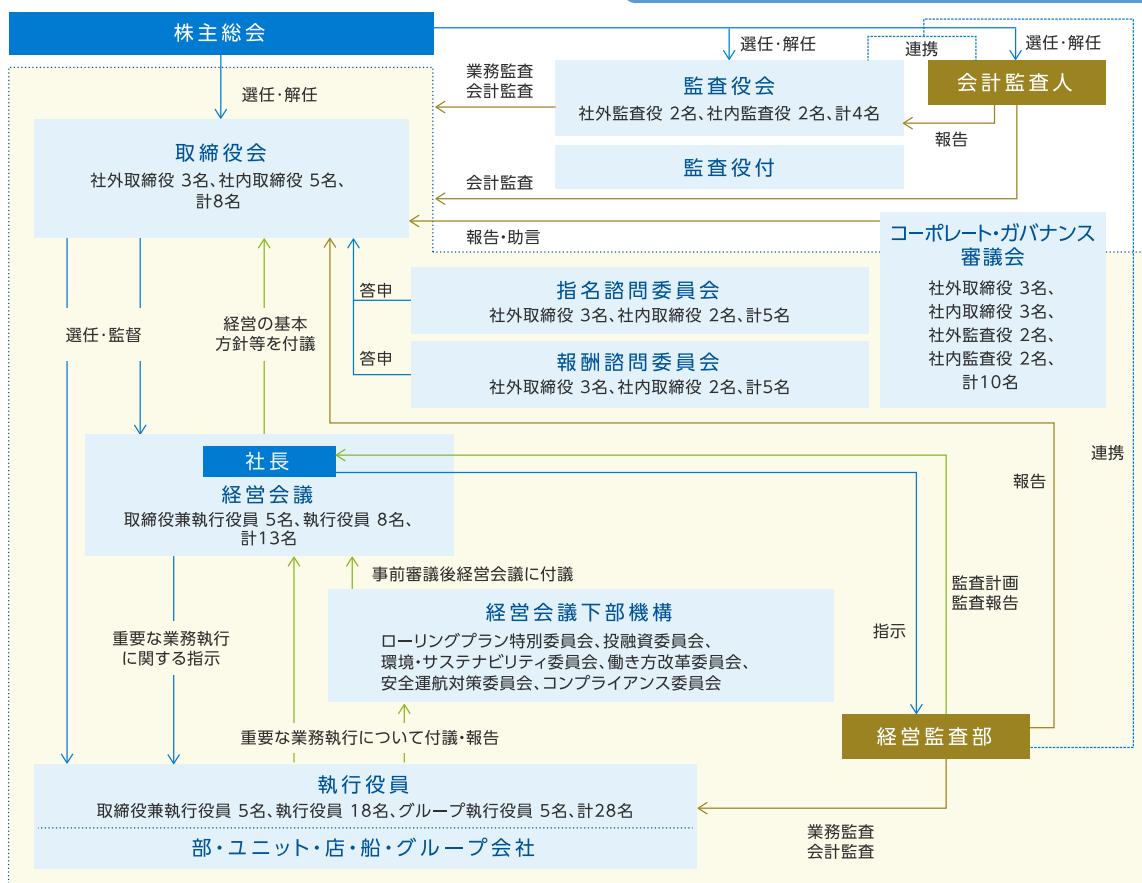
出所：国土交通省 海事局

● 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>



2022年6月21日時点

● ガバナンスサマリ (2022年6月21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	8人
内、社外取締役 (割合)	3人 (37.5%)
内、女性取締役 (割合)	1人 (12.5%)
2021年度取締役会開催数・出席率	18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)	5人

指名諮問委員会

委員数	5人 (委員長：社外取締役)
内、社外取締役 (割合)	3人 (60.0%)
2021年度開催数	6回

報酬諮問委員会

委員数	5人 (委員長：社外取締役)
内、社外取締役 (割合)	3人 (60.0%)
2021年度開催数	9回

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

その他

社長の後継者計画	有
買収防衛策	無

● 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、2021年度末時点にて4.7%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

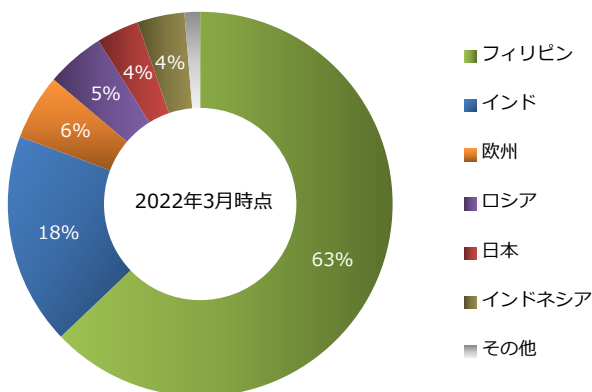
経営会議の下部機関として、安全運航に関する事項の検討・審議を行い、運航船の安全運航の確保・徹底を図る。

安全運航本部

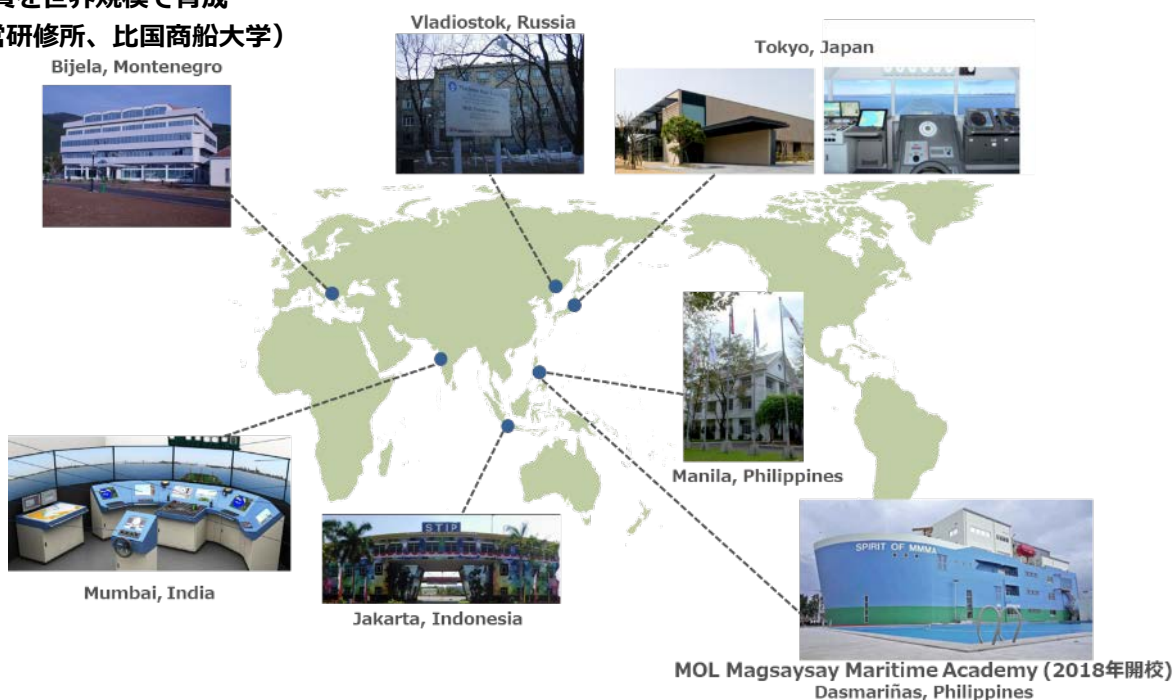
以下各部・組織から成る経営会議直結の組織として、全社安全運航に関わる施策を立案・実行する。

- 海上安全部
- 海洋技術部
- スマート SHIPPING 推進部
- タンカー・乾貨船海技統括部
- LNG海技・船舶管理戦略部
- 船舶管理会社 (IM・O・IL・SHIP マネジメント 及び IM・O・IL・ILHジ-輸送)

● 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」をはじめとした以下の数値目標を設定。

- 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



年	件数
2017年	2件
2018年	1件
2019年	1件
2020年	1件
2021年	3件

指標	実績値	目標
LTIF	0.19	目標達成
運航停止平均時間	25.34	目標未達
運航停止発生率	0.29	目標達成

(註)「4ゼロ」適用範囲は当社グループ運航船約800隻が対象。LTIF・運航停止平均時間・運航停止発生率は当社及び当社グループ保有船約243隻が対象。

(*1)100万人・時間当たりの労災事故発生件数。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(2019年)1.80、運輸業・郵便業3.50 (出典:厚生労働省「平成31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年に制定しましたが、急速に変化する社会的要請に応え、2021年6月にこれを『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。IMO目標から更に踏み込んだ意欲的な目標を据え、その達成に向けたロードマップを策定しています。

【商船三井グループ 環境ビジョン2.1】

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。

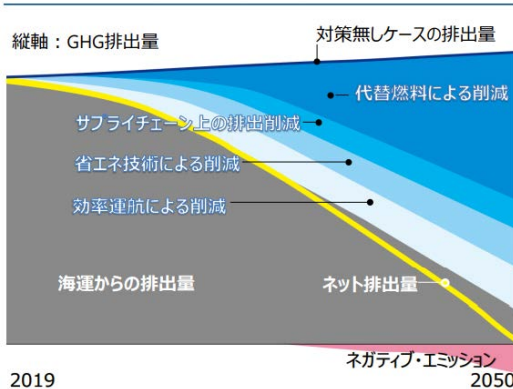
■ 中長期目標

- ✓ 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排出原単位を約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

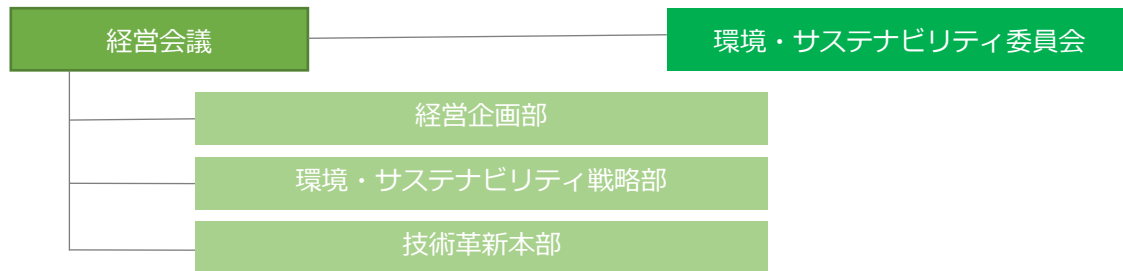
■ 目標達成に向けた5つの戦略

1. クリーン代替燃料の導入：LNG、合成メタン、アンモニア、水素等
2. 省エネ技術の導入：ウインドチャレンジャープロジェクト等
3. 効率運航の深度化：運航状況リアルタイム・モニタリング等
4. ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築：国際ルール作りへの積極関与、排出量公正開示、ICP導入等
5. 低炭素事業拡大：洋上風力発電事業、次世代燃料領域での事業開発等

商船三井グループ ネットゼロ・エミッションへのPathway



● 環境推進体制



● 当社が参加する取り組み

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2.1」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。

Getting to Zero Coalition

2030年までにゼロ炭素エネルギー源を動力とする船の運航、ゼロ炭素エネルギー源の生産・流通・貯蔵・補給体制確立を目指す国際的な企業連合です。

クリーン燃料アンモニア協会

CO2フリーアンモニアの供給から利用までのバリューチェーン構築を目指し、技術開発/評価、経済性評価、政策提言、国際連携等を目的として、国立研究開発法人科学技術振興機構が設立したものです。

Carbon Disclosure Project (CDP)

CDPとは、英国のNGO団体で、合計約106兆ドルの運用資産を有する世界の機関投資家515社(2021年4月時点)を代表して、企業に対して気候変動への戦略や具体的な温室効果ガスの排出量に関する質問表を送付します。回答およびその結果のスコアは世界に公表されます。同スコアは企業価値を測る一つの重要指標となりつつあり、当社も毎年回答し、2020年は「A-」と認定されました。

● 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)



IMO

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

	単位	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
C重油 (*1)	千トン	3,656	3,273	2,865	2,925
うち 船舶 (単体)	千トン	2,828	2,529	2,142	2,221
うち 船舶 (グループ会社)	千トン	829	744	723	704
A重油 (*1)	千トン	226	255	253	282
うち 船舶 (単体)	千トン	137	147	128	142
うち 船舶 (グループ会社)	千トン	89	108	125	140
電力	千kWh	85,605	86,924	76,951	80,475
都市ガス	千m3	1,799	1,648	1,627	1,618
エネルギー消費量(換算値) (*2)	千GJ	168,749	158,105	142,492	146,748

(*1) 主に船舶の燃料として使用

(*2) C重油、A重油、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

温室効果ガス排出量

	単位	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
<スコープ1>CO2排出量	千トン	12,199	11,137	9,831	10,112
うち 船舶 (単体)	千トン	9,328	8,448	7,154	7,425
うち 船舶 (グループ会社)	千トン	2,849	2,666	2,657	2,664
うち 船舶以外	千トン	22	22	20	23
<スコープ2>CO2排出量	千トン	47	45	39	36
<スコープ3>CO2排出量	千トン	2,872	3,127	2,388	2,455

スコープ1：主に船舶が燃料として使用したA重油、C重油を起源としたCO2

スコープ2：主に電力起源のCO2

スコープ3：主に使用した燃料の精製時のCO2排出や購入した資本財、船用品等が製造される時のCO2排出などで構成

NOx・SOx排出量

	単位	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
NOx排出量	千トン	316	272	231	231
うち 船舶 (単体)	千トン	242	209	170	170
うち 船舶 (グループ会社)	千トン	74	63	61	61
SOx排出量	千トン	192	130	24	28
うち 船舶 (単体)	千トン	149	101	18	21
うち 船舶 (グループ会社)	千トン	43	29	6	7

単位輸送量(トンマイル)当たりの排出量 (外航船舶)

	単位	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
CO2排出量	g/ton-mile	9.97	9.78	8.96	9.75
NOx排出量	g/ton-mile	0.28	0.25	0.23	0.23
SOx排出量	g/ton-mile	0.17	0.12	0.02	0.03

その他資源の消費

	単位	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
廃棄物 (*3)	トン	2,391	39,883	77,485	2,905
水 (*4)	m3	579,341	599,478	410,230	403,406

(*3) 主に解撤を前提に売却した船舶と、オフィスから出るごみなどの合計。

(*4) 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。

環境投資額 (2020年度より集計開始)

	単位	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
環境投資額	億円	-	-	558	761
うち 代替燃料船隊整備 (*5)	億円	-	-	91	164
うち 低・脱炭素エネルギー事業拡大 (*6)	億円	-	-	467	597

(*5) 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。

(*6) 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。

データの対象範囲

(株)商船三井および国内外の主要な連結子会社。但し、「単位輸送量当たりの排出量」については、一部小規模な事業所は除く。船舶には、備船も含む。

● 人事・労務データ (単体)

人事・労務データを含む人材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

		2019年度		2020年度		2021年度			
社員数 (*1)		陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上		
	男	432	397	450	413	420	425		
	女	236	13	247	10	244	9		
	合計	668	410	697	423	664	434		
役職別人数 (*2)	部長職	男	37	10	42	9	51	12	
		女	1	0	1	0	2	0	
	管理職 (除く部長級)	シニア 管理職	男	190	122	195	132	187	129
			女	5	0	5	0	5	0
		課長 相当職	男	130	92	128	87	130	94
			女	19	1	21	1	23	1
	非管理職 (うち次期管理職候補群 (*3))	男	297 (148)	279 (122)	296 (167)	285 (134)	302 (178)	288 (133)	
女		240 (46)	13 (2)	252 (54)	11 (3)	258 (58)	11 (3)		
合計		919	517	940	525	958	535		
女性管理職比率 (*2)		6.5%	0.4%	6.9%	0.4%	7.5%	0.4%		
新卒採用人数	男	22	18	17	23	15	29		
	女	8	2	13	0	14	0		
	合計	30	20	30	23	29	29		
中途採用人数	男	8		5		14			
	女	18		10		10			
	合計	26		15		24			
平均勤続年数 (*1)		14.5	13.3	14.4	13.6	14.5	13.6		
	男	14.0		13.4		14.0			
	女	15.3		14.6		14.5			
勤続3年以内の離職率 (*1) (新卒採用後、入社3年以下の退職者 / 過去3年の新卒採用者)		4.7%	10.1%	4.5%	7.4%	5.3%	2.7%		
障がい者雇用率		2.2%		2.2%		3.3%			
従業員の労働組合加入率		58.3%	88.3%	57.9%	88.7%	58.0%	89.4%		
法定残業時間 (月間平均) (*4)		16.8		23.8		23.4			

(*1) 出向者、受入出向者、契約社員、嘱託ほかを除く

(*2) 受入出向者、契約社員、嘱託ほかを除く/出向者を含む

(*3) 係長相当職

(*4) 海上勤務者を除く

社員支援制度 (法定制度を含む)

		2019年度		2020年度		2021年度	
有給休暇取得 (夏季休暇含む) (*4)	平均日数 / 取得率	14 / 57.1%		13 / 47.6%		14 / 52.9%	
産前・産後休暇取得 (*5)	取得者数 / 取得率	13 / 100%		10 / 100%		21 / 100%	
配偶者出産特別休暇取得 (*6)	取得者数 / 取得率	24 / 100%		22 / 100%		17 / 68.0%	
育児休暇制度 (*7)	利用者数 / 利用率	男	12 / 26.0%	17 / 49.0%	17 / 45.5%		
		女	21 / 100%	20 / 100%	25 / 100%		
	復職率	男	100%	100%	91.5%		
		女	100%	100%	100%		
男性育児休暇平均取得日数 (*7)	平均日数	49	65	63			
育児短時間勤務制度	利用者数	7	7	3			
(参考) ワーキングマザー (*5)	人数	48	54	51			
配偶者転勤に伴う退職者再雇用制度	利用者数	1	0	4			
介護休業制度	利用者数	1	1	0			
定年退職者再雇用	採用者数	5	4	6			

(*5) 受入出向者、契約社員、嘱託ほかを除く

(*6) 海上勤務者、受入出向者、契約社員、嘱託ほかを除く

(*7) 出向者を除く

労働災害

		2019年度		2020年度		2021年度	
労働災害 (通勤災害は除く) (*8)	件数	1	0	0	1	0	2
	労災死亡事故	0	0	0	0	0	0
労災休業	日数 (日)	4	0	0	2	0	0

(*8) 陸上は本社のみ対象

研修

		2019年度		2020年度		2021年度	
従業員一人当たりの研修費 (*9)	平均額(円)	105,000	92,909	98,000	73,810	91,000	143,299
	従業員一人当たりの年間平均研修日数 (*10)	平均日数	2	5	2	3	2

(*9) 総額 / 社員数。社内講師費用は除く。

(*10) 総日数 / 社員数。

● 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、関連する取り組みを強化しています。2022年3月には、「商船三井グループ 人権方針」の新設と、既存の「商船三井グループ調達基本方針」の改定及び「取引先調達ガイドライン」を新設しました。当方針類では、当社グループとしての「人権尊重」への姿勢を改めて社内外に示すとともに、人権・安全・環境等に配慮した持続可能なバリューチェーン構築のため、お取引先の皆さまにもご理解・ご協力いただきたい内容を明示しています。

人権方針

新設

事業活動におけるあらゆる人権侵害を排除すること、排除に向けて適切な取り組みを実施する旨を示したもの。

調達基本方針

改定

当社事業に必要な商品・サービス等の調達活動において、配慮する事項をまとめたもの。今般の改定で人権に配慮する旨を明記。

取引先調達ガイドライン

新設

調達基本方針が自社の配慮すべき事項であるのに対し、お取引先の皆さまにご協力いただきたい事項をまとめたもの。

● 社外からの評価

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 によるCSR格付

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に組み入れ

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2021 (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～ホワイト500～」に認定（2019年度より継続）

□ 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」に初めて認定（2020年度より継続）。



FTSE4Good



FTSE Blossom Japan



FTSE Blossom Japan Sector Relative Index



2022 健康経営銘柄



2022 健康経営優良法人



安全運航(船員教育プログラムに対する評価含む)に関する事項

□ 液化ガス輸送に関する船員研修プログラムがノルウェー船級協会 (DNV GL AS) による認証を取得

当社のLNG船船員研修プログラム、LEG /LPG船船員研修プログラムが、乗組員の能力標準としてSIGTTO*6の提唱するスタンダードを網羅している教育プログラムであるとして、ノルウェー船級協会 (DNV GL AS) より認証を取得 (LNG船：2007年、LEG /LPG船：2016年)。(*) Society of International Gas Tanker & Terminal Operators Ltd.

□ 船員教育・訓練の管理プログラムがノルウェー船級協会 (DNV GL AS) による認証を取得

当社独自の船員教育・訓練の管理プログラムの有効性が認められ、タンカー部門とLNG船部門において、ノルウェー船級協会 (DNV GL AS) より船員の資格要件管理システム「Competence Management System」(CMS) に適合するという認証を取得 (2012年)。

環境に関する事項

□ ISO14001の認証

2001年4月に当社独自の環境マネジメントシステム「MOL EMS21」の運用を開始し、環境マネジメントシステムの国際規格であるISO14001の認証を取得 (2003年より採用)。

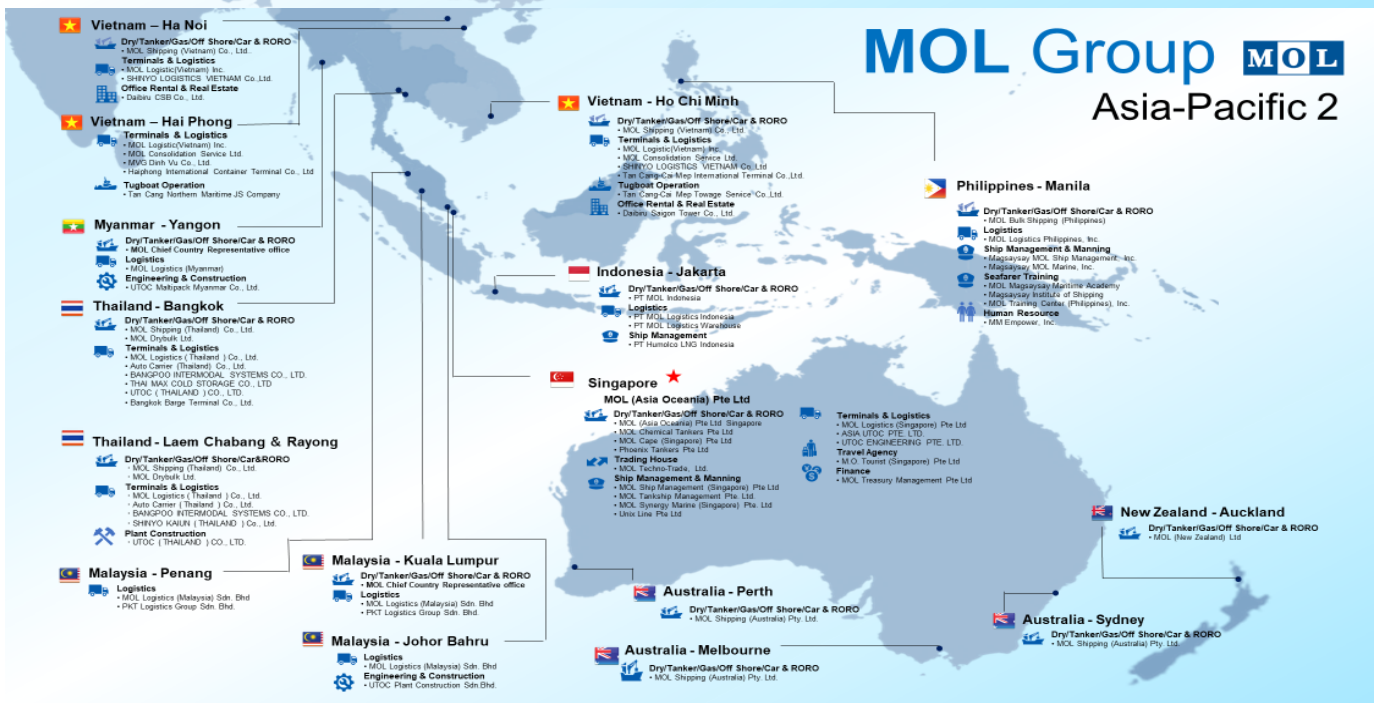
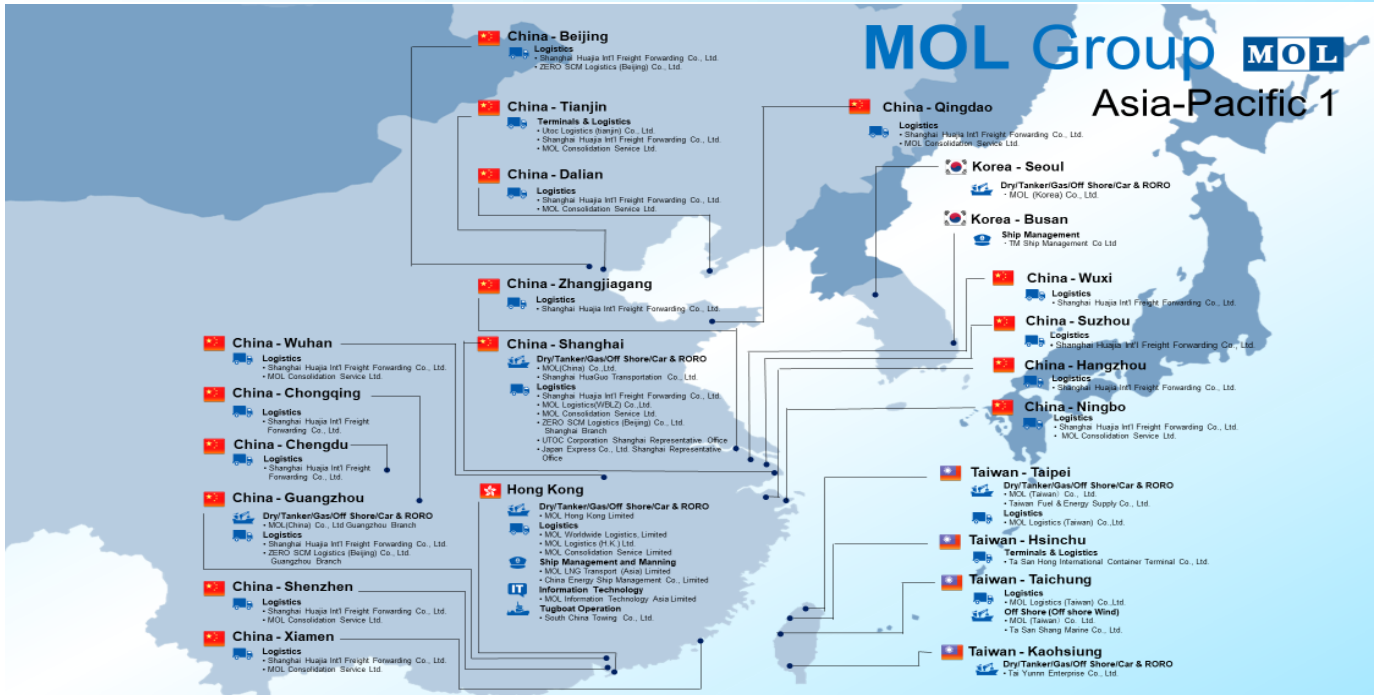
□ ISO50001の認証

エネルギーマネジメントシステムISO50001ならびに環境マネジメントシステムISO14001の認証を取得 (エム・オー・エル・シップマネジメント(株)、MOL Ship Management(Singapore)Pte.Ltd.、MOL Ship Management(Hong Kong)Company Ltd. (2014年) Magsaysay MOL Ship Management Inc. (2015年))。

MOL Group

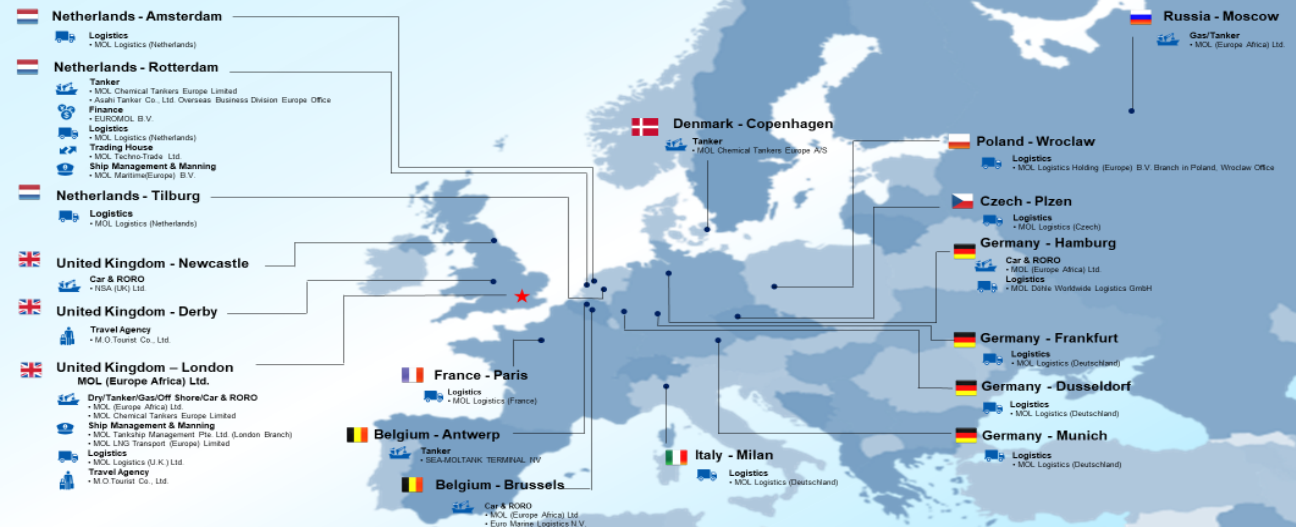
Global Network

MOL
As of Apr. 30th, 2022



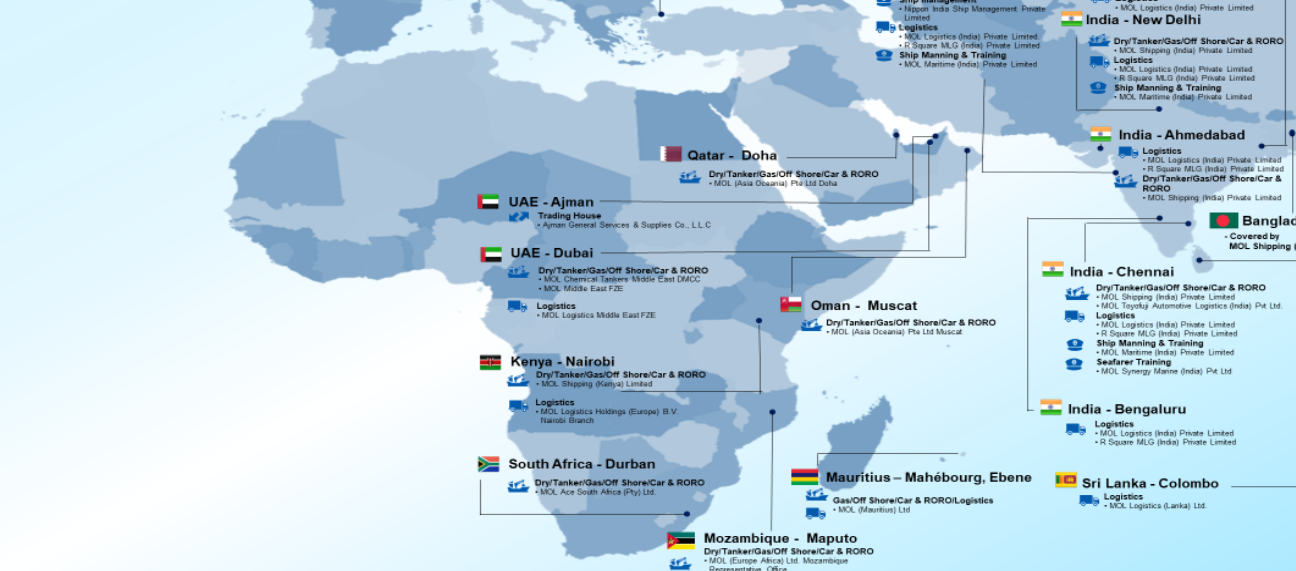
MOL Group

Europe



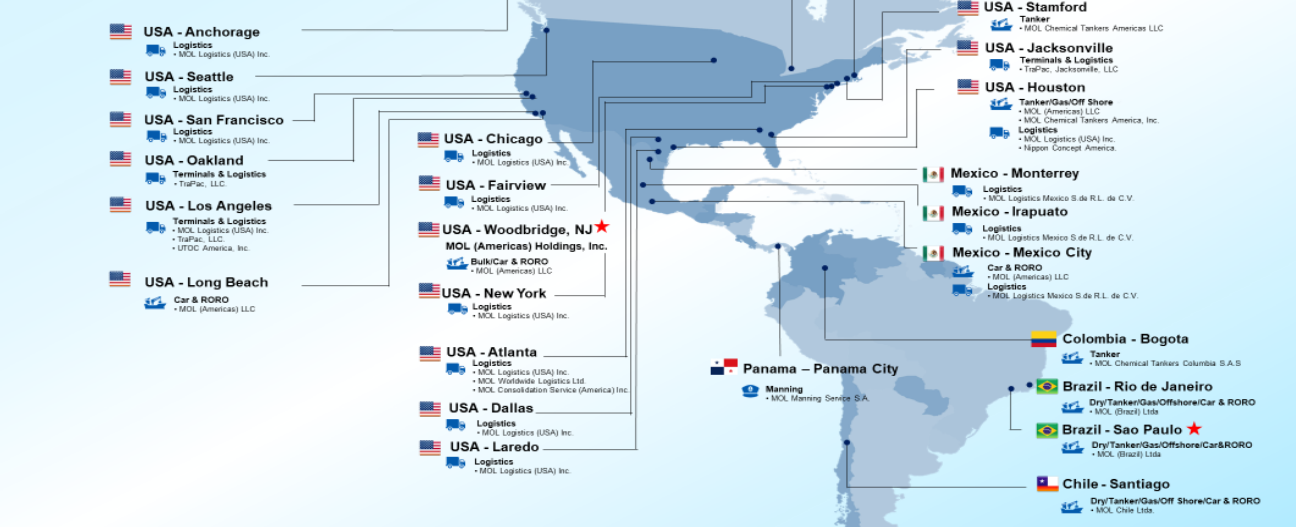
MOL Group

Africa-Middle East-Asia

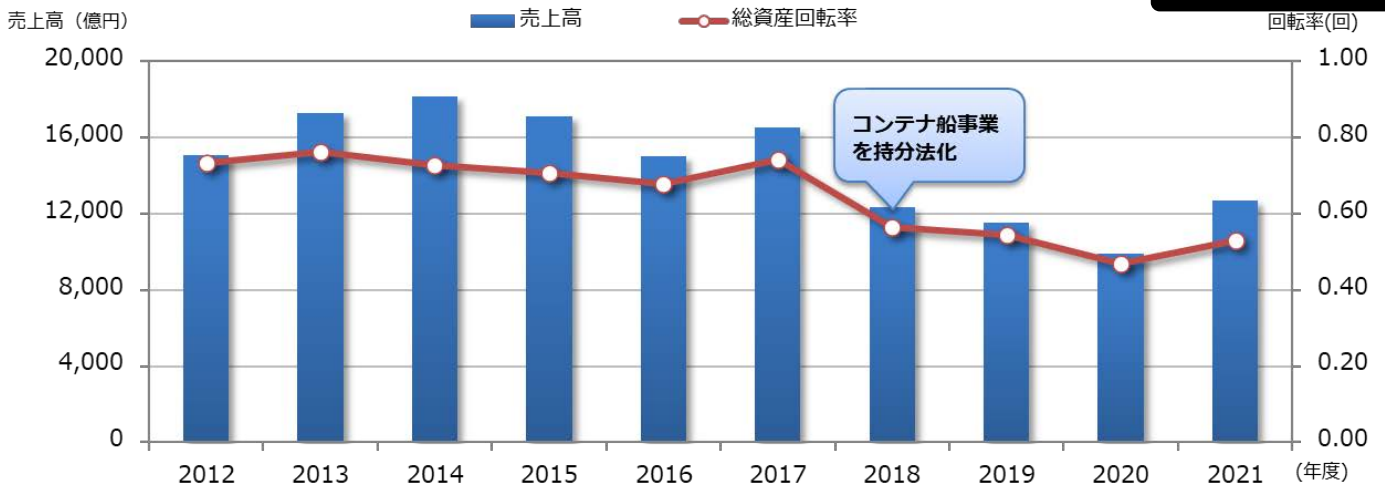


MOL Group

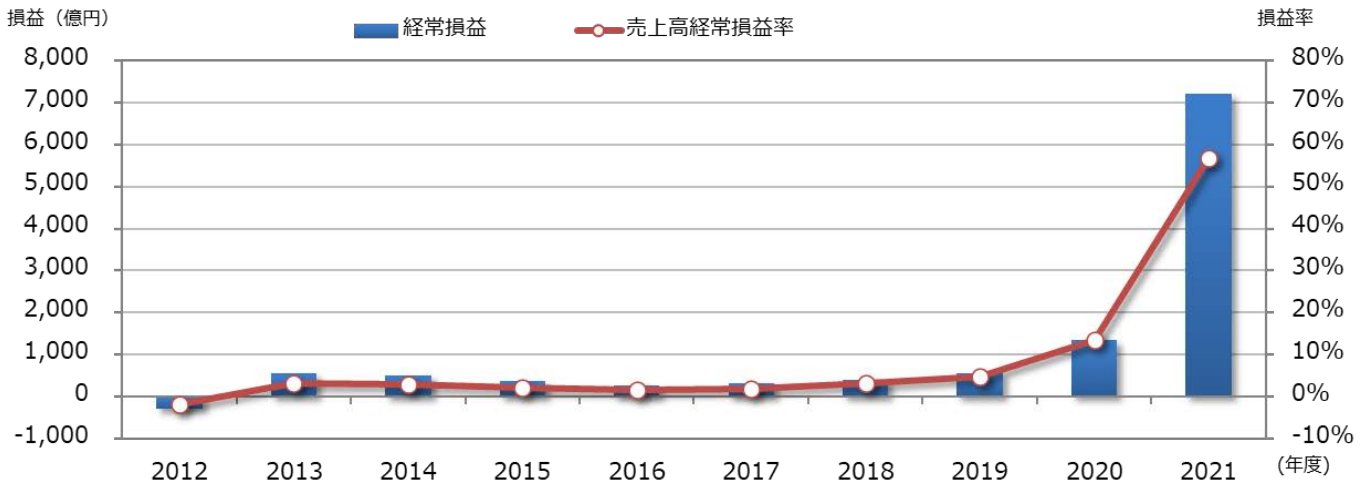
Americas



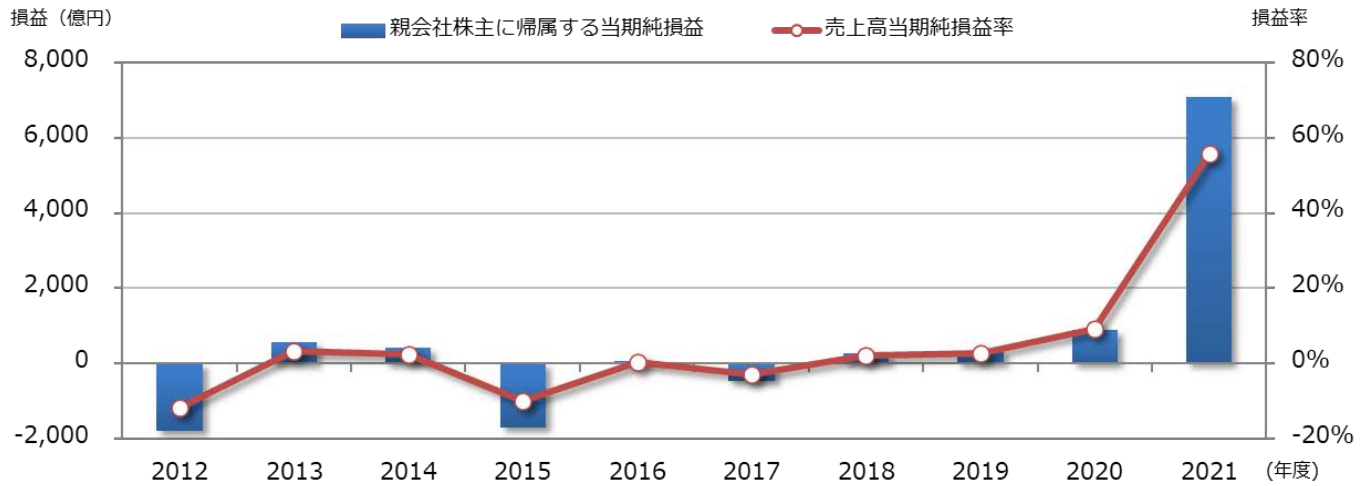
● 売上高総資産回転率



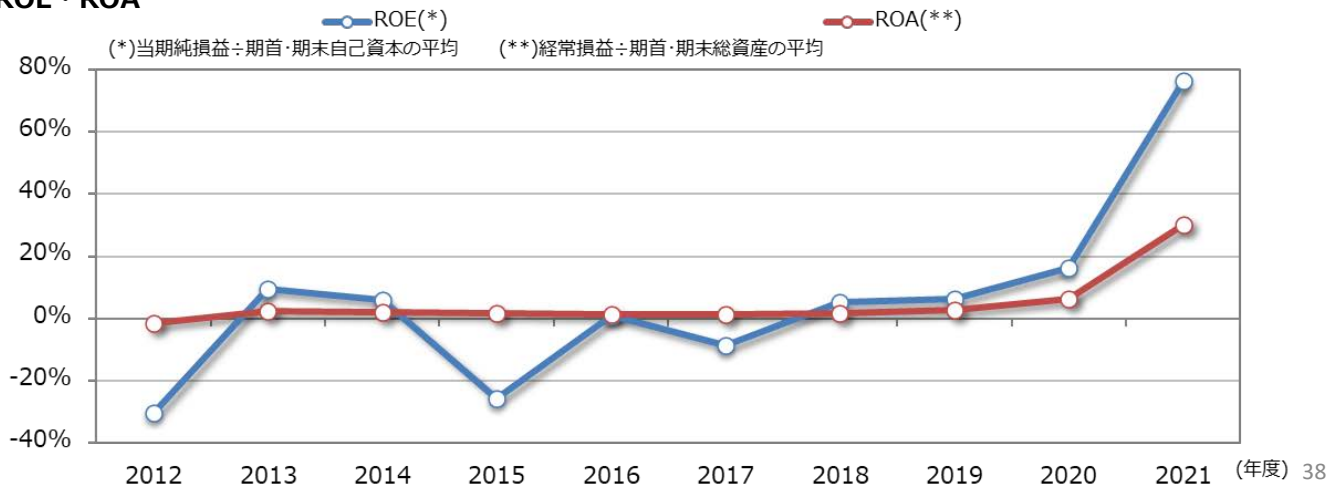
● 売上高経常損益率



● 売上高当期純損益率

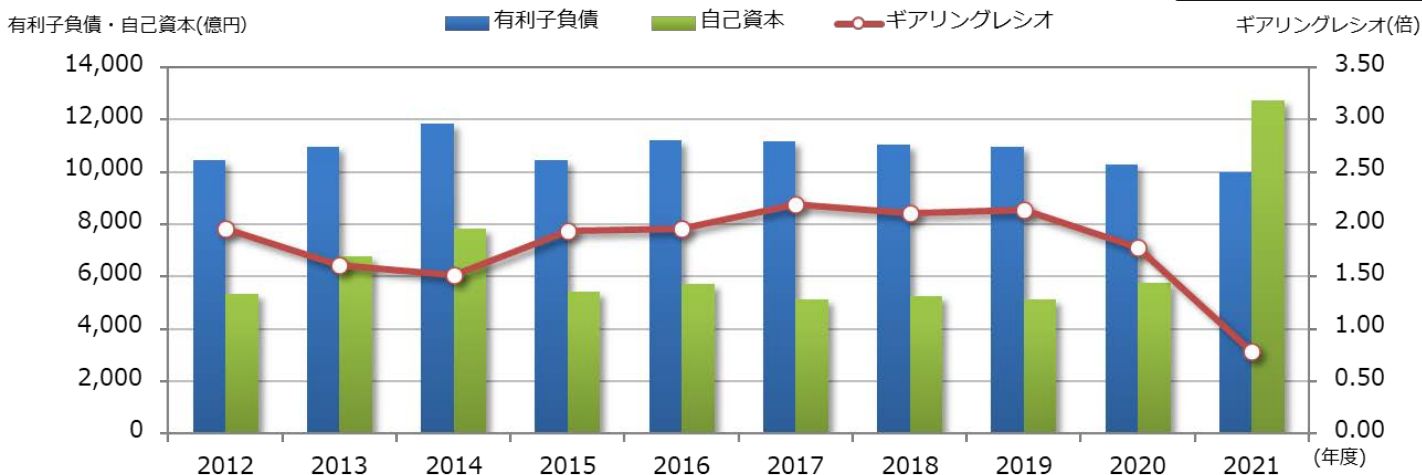


● ROE・ROA

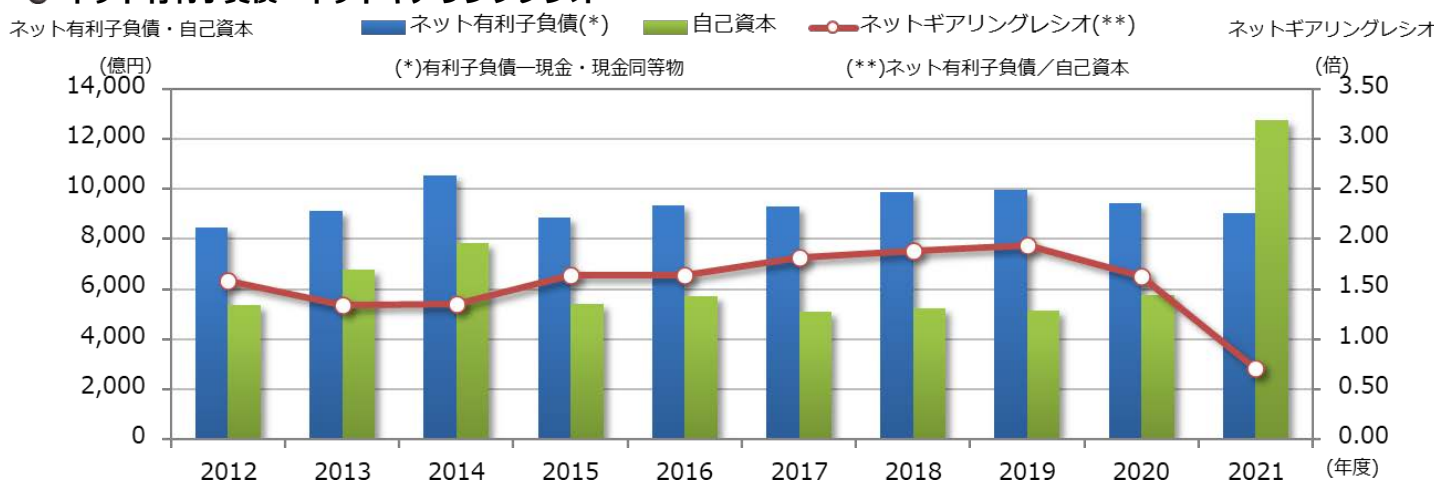


● 有利子負債・自己資本・ギアリングレシオ

■数値はP42参照



● 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

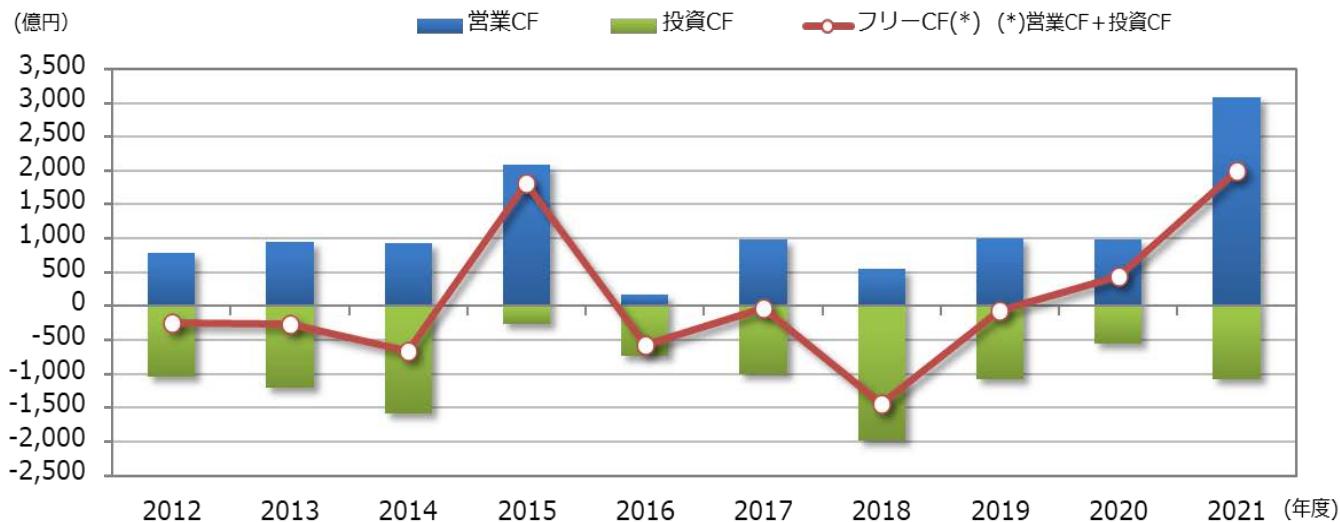


● 利息支払額・営業CF・インタレストカバレッジレシオ



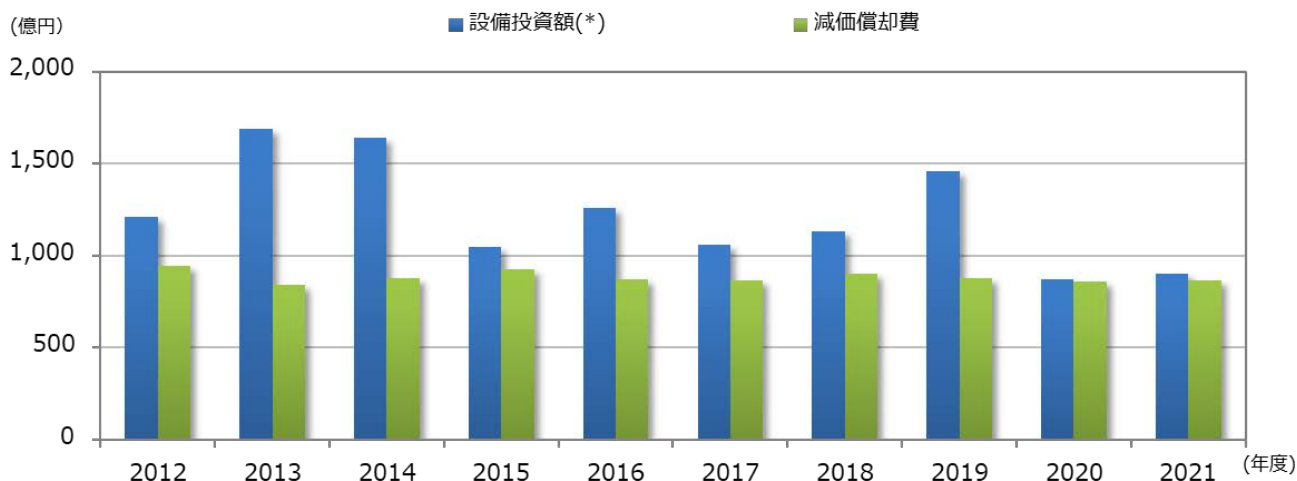
■数値はP42参照

● 営業CF・投資CF・フリーCF

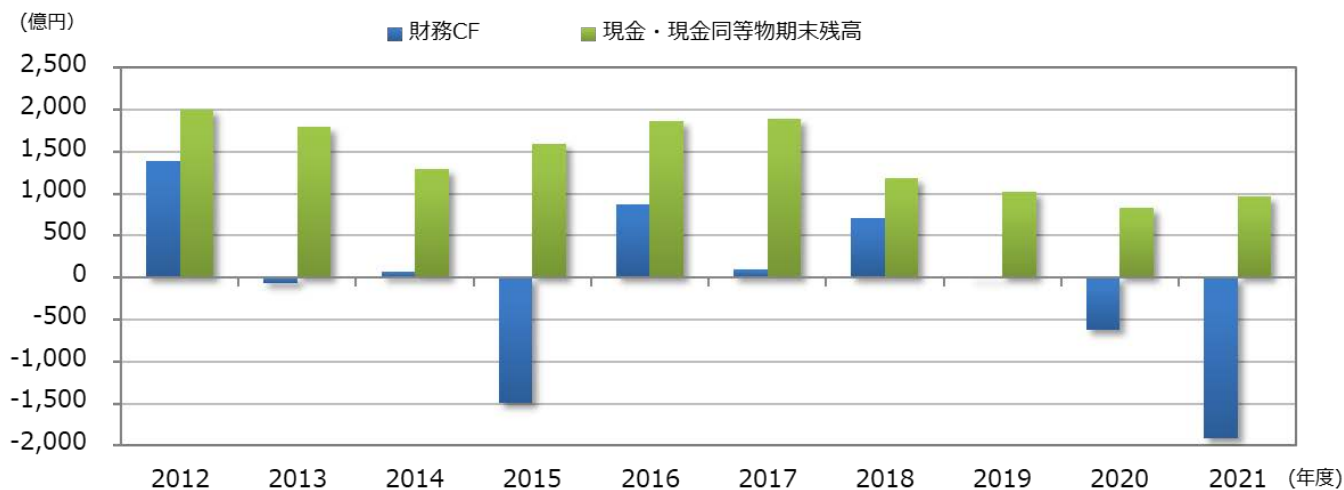


● 設備投資額(*)・減価償却費

(*)有形及び無形固定資産増加額 - 竣工時売船収入

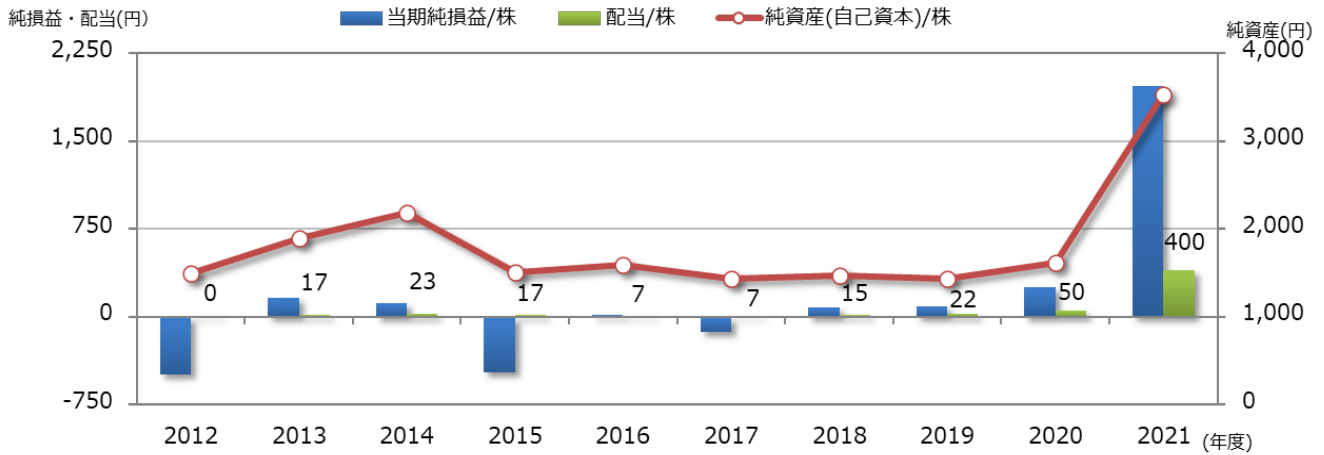


● 財務CF・現金及び現金同等物期末残高



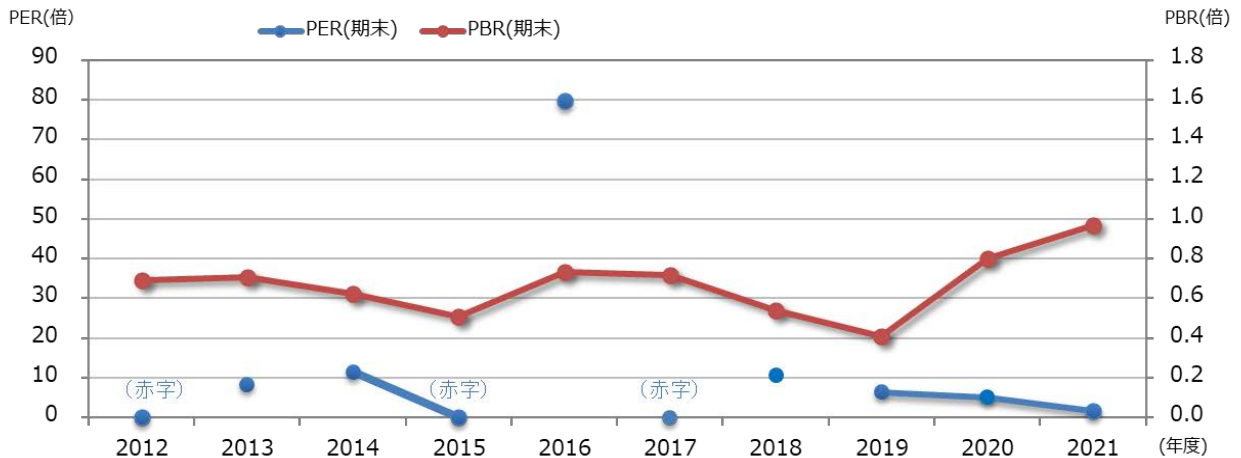
● 1株当たり純損益(EPS)・1株当たり配当・1株当たり純資産(BPS)

■数値はP42参照

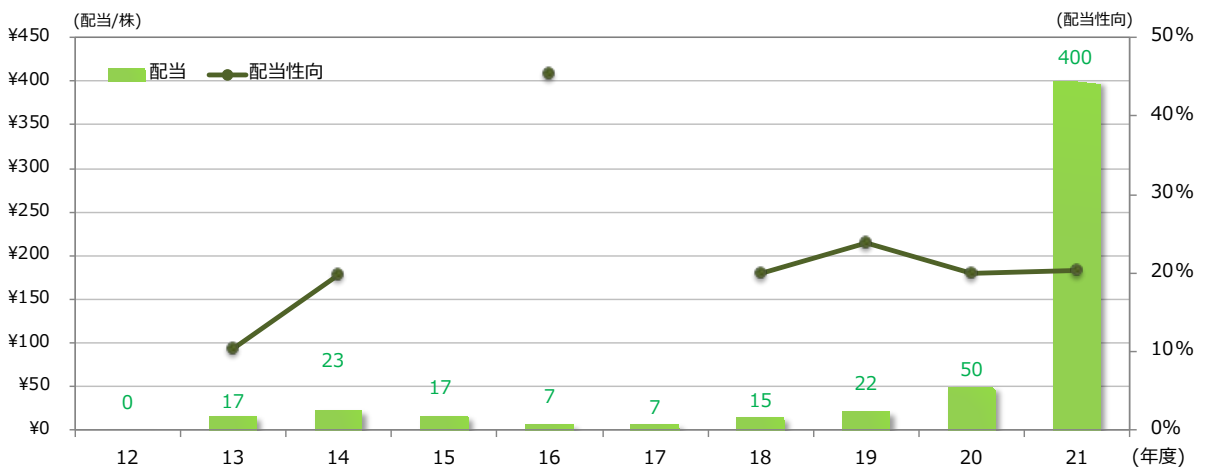


(註)2017年10月1日付の株式併合(10株につき1株の割合)および2022年4月1日付の株式分割(1株につき3株の割合)後の株式数に基づいて換算した数値を記載しております。

● PER・PBR



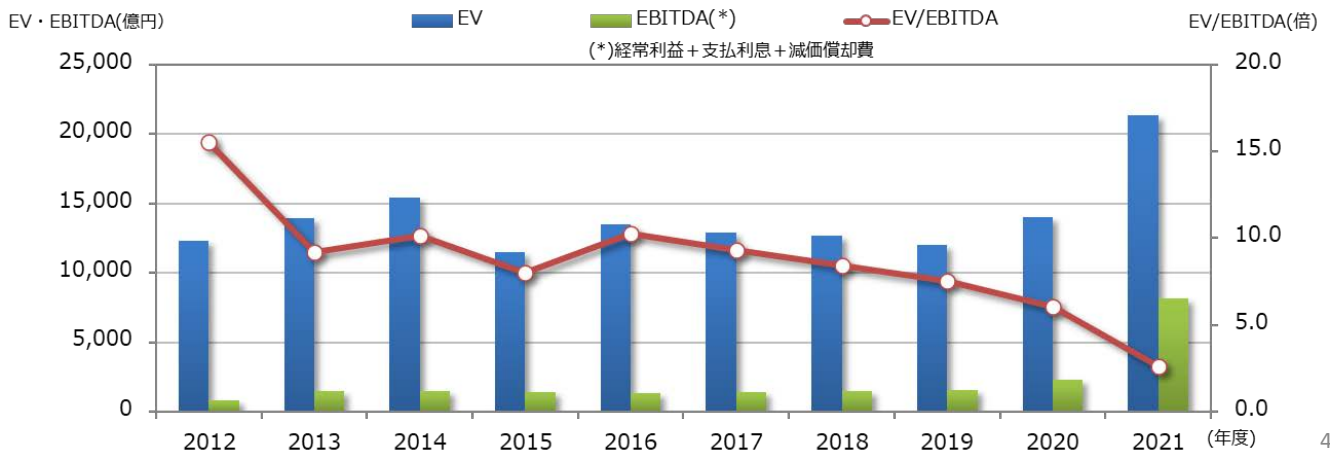
● 配当



(12年度・15年度・17年度：最終赤字のため、配当性向は算出せず)

(註)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)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	売上高	1,509,194	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
	売上原価	1,432,014	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
	減価償却費	94,685	83,983	87,803	92,771	87,190	86,629	90,138	87,765	85,798	86,399
	販売費及び一般管理費	92,946	100,458	116,024	115,330	113,551	115,972	101,442	95,852	85,674	96,899
	営業損益	▲ 15,766	41,092	17,249	2,323	2,558	22,684	37,718	23,779	▲ 5,303	55,005
	営業外収益合計	12,304	29,507	48,765	50,747	45,538	35,402	32,654	49,965	161,397	683,217
	受取利息/配当金	5,165	9,340	9,624	10,209	11,939	14,637	13,814	14,155	12,831	15,179
	持分法投資利益	-	-	4,930	9,178	5,543	-	-	15,949	132,912	657,375
	為替差益	-	11,392	25,523	23,907	24,179	16,834	15,850	17,058	12,412	7,080
	営業外費用合計	25,105	15,613	14,685	16,803	22,670	26,613	31,798	18,654	22,489	16,443
	支払利息	13,020	12,583	12,555	14,576	19,037	20,413	21,806	16,549	12,518	11,392
	持分法投資損失	4,935	1,234	-	-	-	3,428	7,804	-	-	-
	為替差損	3,296	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	経常損益	▲ 28,568	54,985	51,330	36,267	25,426	31,473	38,574	55,090	133,604	721,779
	特別利益合計	16,064	36,050	26,152	30,011	35,206	21,566	14,418	16,104	16,897	23,791
	固定資産売却益	12,253	7,094	16,225	9,430	6,125	16,979	4,654	8,295	10,758	13,414
	特別損失合計	125,434	19,325	19,150	220,665	37,328	81,748	6,214	24,064	50,187	12,577
	固定資産売却損	3,104	6,510	896	628	1,259	1,310	1,120	449	5,501	649
	減損損失	10,978	6,447	10,198	-	22,273	-	-	982	10,298	-
	税金等調整前当期純損益	▲ 137,938	71,710	58,332	▲ 154,385	23,303	▲ 28,709	46,778	47,130	100,313	732,993
	法人税等	11,324	13,796	12,440	11,133	13,323	10,729	8,793	8,970	6,810	12,846
	法人税等調整額	24,799	▲ 4,525	▲ 2,577	260	▲ 625	2,002	4,309	▲ 30	303	5,993
	非支配株主に帰属する当期純利益	4,783	5,045	6,113	4,668	5,348	5,939	6,799	5,566	3,147	5,335
	親会社に帰属する当期純損益	▲ 178,846	57,393	42,356	▲ 170,447	5,257	▲ 47,380	26,875	32,623	90,052	708,819
	総資産	2,164,611	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
	流動資産	514,246	533,639	511,795	456,475	481,477	478,702	387,460	334,887	327,000	351,452
	有形固定資産	1,303,967	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
	負債	1,545,118	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
	流動負債	425,725	430,045	505,346	463,794	383,456	477,696	446,649	422,164	417,574	414,002
	有利子負債合計	1,046,865	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
	自己資本 *1	535,422	679,160	782,556	540,951	571,983	511,242	525,064	513,335	577,782	1,274,570
	株主資本	550,714	605,768	636,530	458,121	459,226	410,620	433,909	455,320	539,825	1,177,474
	その他の純資産 *2	84,071	104,389	109,879	105,974	111,638	116,803	126,543	127,901	121,368	60,296
	フリーCF : [a]+[b]	▲ 25,285	▲ 25,615	▲ 66,656	182,508	▲ 56,318	▲ 2,471	▲ 143,093	▲ 6,527	44,238	200,187
	営業活動によるCF [a]	78,955	94,255	92,494	209,189	17,623	98,380	55,248	100,723	98,898	307,637
	投資活動によるCF [b]	▲ 104,240	▲ 119,870	▲ 159,150	▲ 26,681	▲ 73,941	▲ 100,851	▲ 198,341	▲ 107,250	▲ 54,660	▲ 107,450
	設備投資額 *3	120,886	169,028	164,275	104,813	126,080	105,638	113,081	145,956	86,841	90,111
	売上高経常利益率	-1.9%	3.2%	2.8%	2.1%	1.7%	1.9%	3.1%	4.8%	13.5%	56.9%
	総資産経常利益率	-1.4%	2.4%	2.1%	1.5%	1.1%	1.4%	1.8%	2.6%	6.3%	30.2%
	総資産回転率	0.73	0.76	0.73	0.71	0.68	0.74	0.57	0.55	0.47	0.53
	EBITDA *4	79,137	151,551	151,688	143,614	131,653	138,515	150,518	159,404	231,920	819,570
	EV/EBITDA	15.5	9.2	10.15	8.03	10.26	9.32	8.41	7.52	6.05	2.60
	インタレスト・カバレッジ・レシオ	6.2	7.2	7.1	14.6	0.9	4.6	2.6	5.9	7.7	26.6
	ROE *5	-30.5%	9.5%	5.8%	-25.8%	0.9%	-8.7%	5.2%	6.3%	16.3%	76.5%
	ROA *6	-1.4%	2.4%	2.1%	1.5%	1.1%	1.4%	1.8%	2.6%	6.3%	30.2%
	ギアリングレシオ *7	196%	161%	151%	193%	196%	219%	211%	214%	178%	79%
	ネットギアリングレシオ *8	158%	135%	135%	164%	164%	182%	188%	194%	163%	71%
	自己資本比率	24.7%	28.7%	29.8%	24.4%	25.8%	23.0%	24.6%	24.5%	27.6%	47.4%
	1株当たり当期純利益(円)	▲ 498.57	159.97	118.07	▲ 475.00	14.65	▲ 132.05	74.91	90.93	250.99	1,970.16
	1株当たり純資産額(自己資本)(円)	1,492.53	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
	1株当たり配当額(円)	0	17	23	17	7	7	15	22	50	400
	PER(期末)	NM	8.38	11.52	NM	79.64	NM	10.60	6.40	5.15	1.74
	PBR(期末)	0.69	0.71	0.62	0.51	0.73	0.72	0.54	0.41	0.80	0.97
	配当性向(連結)	NM	10.4%	19.8%	NM	45.5%	NM	20.0%	23.8%	19.9%	20.3%
	1株当たりキャッシュフロー(円)	0.00	0.00	257.76	582.99	49.11	274.20	153.99	280.73	275.58	852.57
	期末発行済株式数(連結)(株) *9	119,606,784	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

*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・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)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
売上高	不定期専用船事業	731,269	836,408	857,289	838,893	744,287	ドライバルク船事業	272,956	291,140	277,151	222,053	360,742
	コンテナ船事業	606,588	713,503	787,068	719,108	620,714	エネルギー輸送事業	262,245	280,972	289,375	278,865	294,006
	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
	フェリー・内航RORO船事業	54,285	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)
	関連事業	109,649	116,599	108,388	96,606	90,025	関連事業	90,095	101,125	96,556	78,942	83,487
	その他事業	7,401	7,338	8,290	7,996	7,310	その他事業	16,208	15,665	16,855	16,388	15,720
	連結合計	1,509,194	1,729,452	1,817,069	1,712,222	1,504,373	連結合計	1,652,393	1,234,077	1,155,404	991,426	1,269,310
経常損益	不定期専用船事業	▲ 24,799	57,121	54,105	54,857	39,051	ドライバルク船事業	15,414	21,924	12,044	▲ 4,275	43,275
	コンテナ船事業	▲ 11,291	▲ 14,553	▲ 24,146	▲ 29,831	▲ 32,864	エネルギー輸送事業	13,633	21,135	25,428	29,764	19,838
	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
	フェリー・内航RORO船事業	1,282	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)
	関連事業	10,745	11,146	10,925	10,171	12,337	関連事業	12,657	12,907	12,346	9,450	7,473
	その他事業	2,449	4,576	4,183	3,549	1,810	その他事業	2,601	2,580	3,458	2,661	2,714
	調整(消去・全社)	▲ 6,954	▲ 5,541	1,802	▲ 6,903	585	調整(消去・全社)	▲ 6,506	▲ 7,709	▲ 4,923	▲ 6,641	▲ 14,519
連結合計	▲ 28,568	54,985	51,330	36,267	25,426	連結合計	31,473	38,574	55,090	133,604	721,779	
資産	不定期専用船事業	1,298,682	1,501,313	1,719,713	1,526,582	1,441,137	ドライバルク船事業	341,637	329,592	307,016	265,123	294,175
	コンテナ船事業	403,166	449,725	496,486	397,080	388,029	エネルギー輸送事業	866,404	852,162	866,610	804,032	886,028
	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
	フェリー・内航RORO船事業	36,420	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)
	関連事業	379,969	386,851	426,130	416,454	415,399	関連事業	421,803	439,630	451,027	492,670	488,163
	その他事業	303,649	325,937	346,182	162,724	359,526	その他事業	347,310	286,559	239,092	198,883	245,837
	調整(消去・全社)	▲ 257,276	▲ 334,220	▲ 404,999	▲ 327,352	▲ 440,981	調整(消去・全社)	▲ 400,372	▲ 375,413	▲ 322,591	▲ 271,559	▲ 268,770
連結合計	2,164,611	2,364,695	2,624,049	2,219,587	2,217,528	連結合計	2,225,096	2,134,477	2,098,717	2,095,559	2,686,701	
減価償却費	不定期専用船事業	66,689	55,545	59,234	62,112	62,246	ドライバルク船事業	11,749	11,777	10,541	10,279	10,808
	コンテナ船事業	14,900	15,014	16,109	16,907	12,130	エネルギー輸送事業	37,105	38,802	35,961	35,381	35,122
	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
	フェリー・内航RORO船事業	3,530	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)
	関連事業	7,963	8,622	8,510	10,090	9,395	関連事業	9,143	9,489	9,170	9,615	9,293
	その他事業	410	326	283	272	319	その他事業	361	351	417	415	639
	調整(消去・全社)	1,190	1,171	1,388	1,366	1,192	調整(消去・全社)	985	1,083	1,091	1,168	1,155
連結合計	94,685	83,983	87,803	92,771	87,190	連結合計	86,629	90,138	87,765	85,798	86,399	
有形・無形増減額	不定期専用船事業	128,440	140,188	138,058	87,115	87,182	ドライバルク船事業	5,912	8,490	7,815	12,379	4,612
	コンテナ船事業	11,462	28,510	21,782	15,525	28,307	エネルギー輸送事業	87,430	81,497	101,288	50,966	47,449
	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
	フェリー・内航RORO船事業	1,101	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)
	関連事業	20,339	10,484	32,341	5,177	4,937	関連事業	5,967	17,432	26,105	13,295	8,215
	その他事業	621	145	181	123	180	その他事業	763	375	1,022	282	283
	調整(消去・全社)	2,924	5,395	587	1,903	955	調整(消去・全社)	612	1,673	2,302	5,595	6,451
連結合計	164,890	186,148	196,145	115,712	141,793	連結合計	149,195	149,443	160,618	107,309	114,003	

(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)

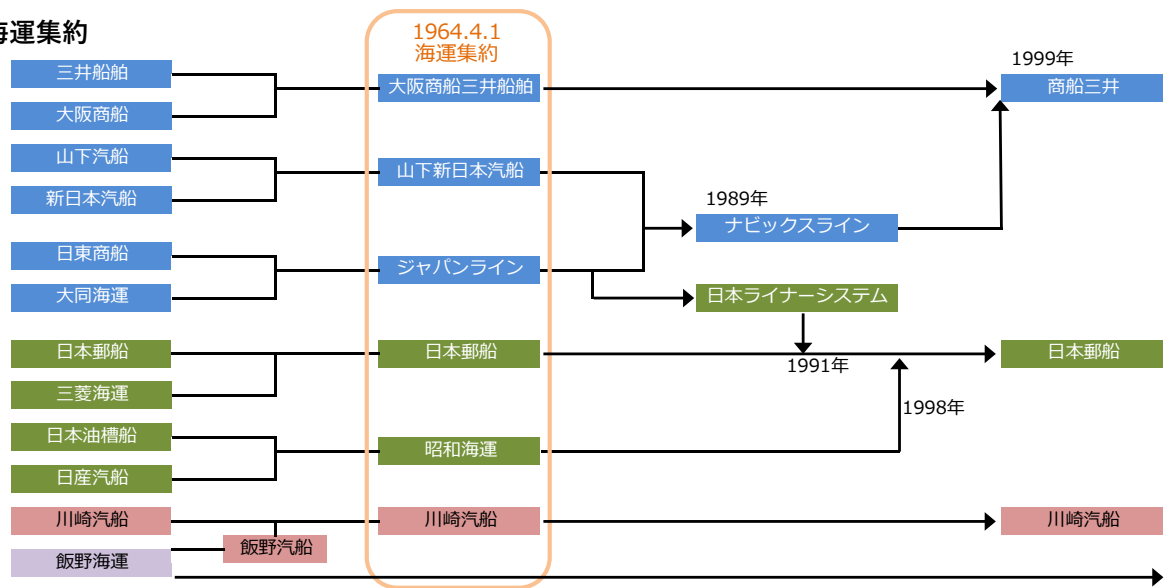
												(百万円)
(年度)						2020					2021	
(四半期)		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	
売上高	ドライバルク船事業	57,600	52,823	52,355	59,275	222,053	78,397	90,310	99,107	92,928	360,742	
	エネルギー輸送事業	77,500	70,009	66,202	65,154	278,865	68,855	73,765	75,272	76,114	294,006	
	製品輸送事業	92,600	86,664	104,812	111,099	395,175	117,897	120,360	131,083	146,013	515,353	
	(うち、コンテナ船事業)	(51,000)	(51,546)	(54,724)	(62,183)	(219,453)	(64,341)	(63,697)	(69,776)	(78,415)	(276,229)	
	関連事業	19,800	20,016	19,477	19,649	78,942	19,673	20,449	21,866	21,499	83,487	
	その他事業	3,700	3,972	4,152	4,564	16,388	4,049	3,330	4,084	4,257	15,720	
	連結合計	251,400	233,286	246,998	259,742	991,426	288,874	308,213	331,413	340,810	1,269,310	
経常損益	ドライバルク船事業	400	▲ 400	1,205	▲ 5,480	▲ 4,275	6,565	7,764	17,599	11,347	43,275	
	エネルギー輸送事業	8,400	11,921	6,219	3,224	29,764	4,370	6,534	7,332	1,602	19,838	
	製品輸送事業	▲ 3,300	12,645	30,753	62,547	102,645	90,199	151,122	188,810	232,867	662,998	
	(うち、コンテナ船事業)	(5,900)	(17,767)	(29,665)	(63,781)	(117,113)	(90,673)	(149,161)	(185,274)	(228,119)	(653,227)	
	関連事業	2,600	2,278	2,635	1,937	9,450	2,391	1,972	2,792	318	7,473	
	その他事業	600	342	1,434	285	2,661	890	985	620	219	2,714	
	調整(消去・全社)	▲ 1,400	▲ 1,305	▲ 2,045	▲ 1,891	▲ 6,641	▲ 147	▲ 804	▲ 1,306	▲ 12,262	▲ 14,519	
連結合計	7,300	25,432	40,252	60,620	133,604	104,268	167,575	215,848	234,088	721,779		

● 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	ブ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「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) シャ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、及び一部パナマックス事業と商船三井近海株式会社との事業統合
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

(参考)海運集約



● 格付 (2022年7月時点)

最新状況は当社IRサイトをご覧ください <https://www.mol.co.jp/ir/stock/rate/index.html>

格付機関-	種類	格付
日本格付研究所 (JCR)	長期優先債務 (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-(安定的)
Moody's	コーポレート・ファミリー・レーティング	Ba3(ポジティブ)

● 社債 (2022年7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20回普通社債 (グリーンボンド) (*1)	2018.8.30	5年	0.420%	50億円	50億円
第21回普通社債 (個人向けグリーンボンド) (*1)	2018.9.10	5年	0.420%	50億円	50億円
第22回普通社債 (サステナビリティボンド) (*2)	2019.7.19	4年	0.320%	50億円	50億円
第23回普通社債 (サステナビリティボンド) (*2)	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) (*2)	2019.7.29	6年	0.490%	100億円	100億円
第1回劣後債(*3)	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)に限定して発行。詳細は 2018年8月7日および8月24日付プレスリリースをご参照。
 (*2) 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 および 7月12日 付プレスリリースをご参照。
 (*3) 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 および 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 (2022年7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>

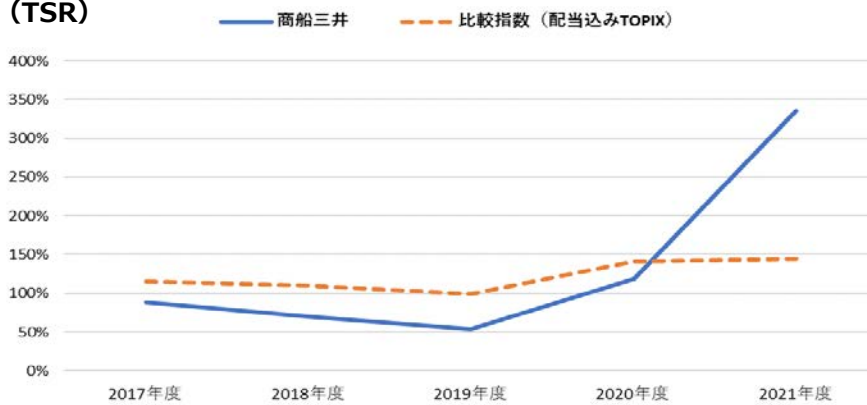
プロジェクト名	グリーンボンド (第20回、第21回無担保社債)	サステナビリティボンド (第22回、第23回、第24回無担保社債)
フィリピン商船大学の設立	-	44億円
ワークプレイス改革推進	-	2億円
バラスト水管理装置	55億円	40億円
SOxスクラバー	22億円	92億円
LNG燃料供給船	14億円	20億円
LNG燃料船 (タグボート)	7億円	1億円
新型PBCF	2億円	1億円
ウィンドチャレンジャー計画	0億円	0億円
合計	100億円	200億円

● 株価推移



(註) 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。

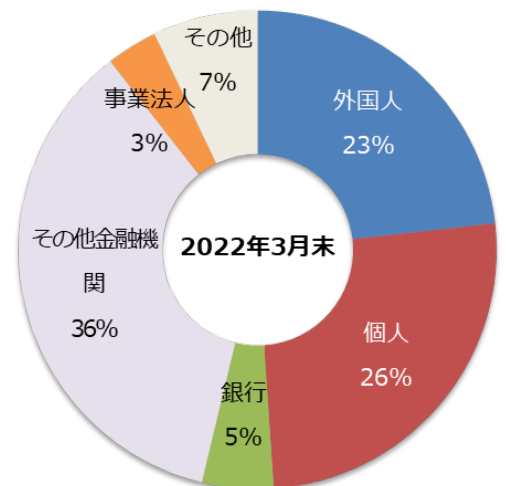
● 株主総利回り (TSR)



● 株主メモ (2022年3月末時点)

- 資本金 65,400,351,028円
- 本社 〒105-8688 東京都港区虎ノ門2-1-1
- 従業員数 8,547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 361,885,833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 137,413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

(IRツールのご案内)

- Website : (日本語) <https://www.mol.co.jp/ir/index.html>
- Website : (英語) <https://www.mol.co.jp/en/ir/index.html>
- 統合報告書「MOLLレポート」(日本語) <https://www.mol.co.jp/ir/data/annual/index.html>
- 統合報告書「MOLLレポート」(英語) <https://www.mol.co.jp/en/ir/data/annual/index.html>
- インベスターガイドブック(日本語) <https://www.mol.co.jp/ir/data/ig/index.html>
- インベスターガイドブック(英語) <https://www.mol.co.jp/en/ir/data/ig/index.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。