



INVESTOR GUIDEBOOK 2021

(2021年9月版)

商船三井グループの企業理念 (2021年4月1日改訂)

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 (同上)

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 (同上)



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)

1. 輸送を通じた付加価値の提供
2. 海洋・地球環境の保全
3. 海の技術を進化させるイノベーション
4. 地域社会の発展と人材育成
5. 事業を支えるガバナンス・コンプライアンス

【目次】

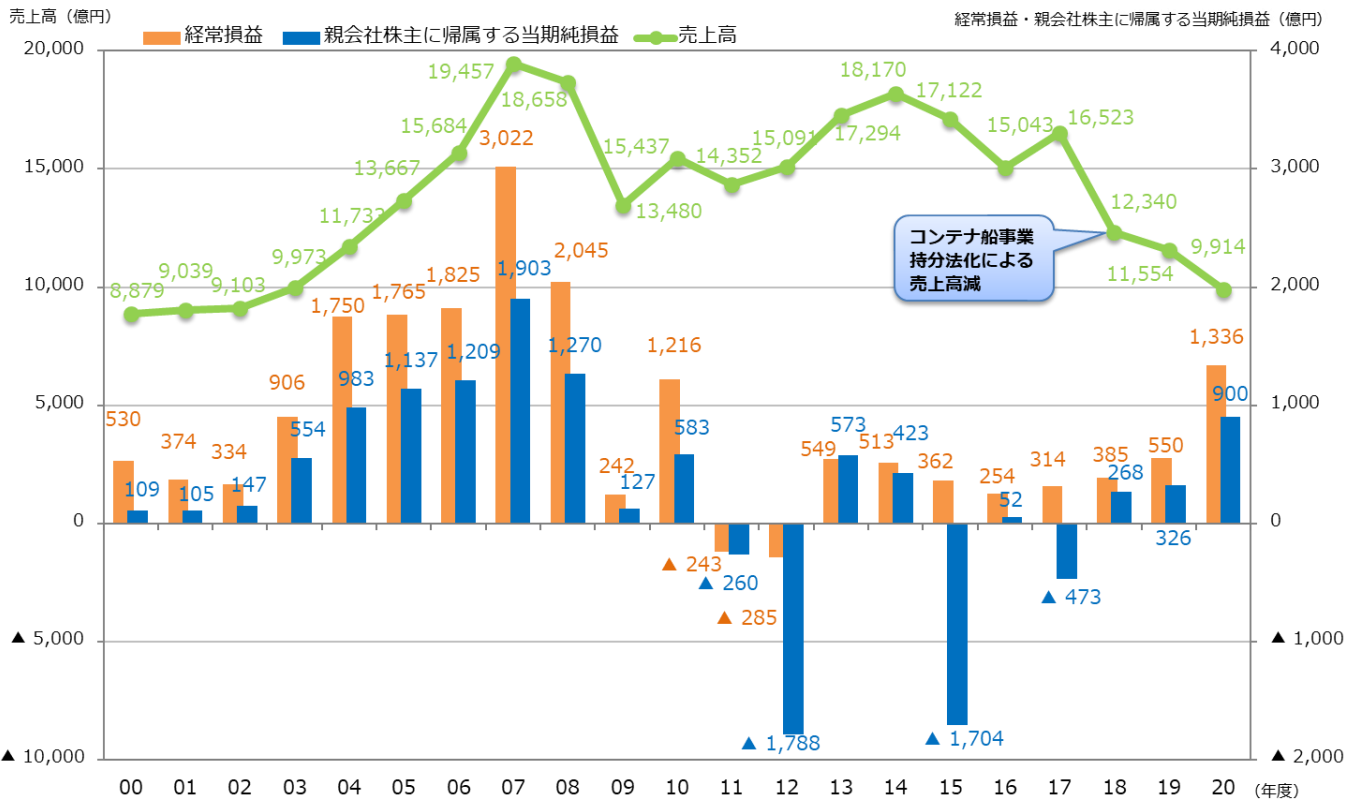
<u>MOL at a Glance</u>	①業績ハイライト	03
	②特色あるビジネスポートフォリオ	05
	③事業モデルの変革	07
	④マーケットポジション	08
<u>経営計画「ローリングプラン2021」</u>		09
<u>主要マーケットデータ</u>		11
<u>事業部門別情報</u>	①全体荷動き	13
	②ドライバルク船事業	15
	③エネルギー・海洋事業	17
	LNG船・海洋事業	17
	石炭船	20
	油送船	21
	④製品輸送事業	23
	自動車船	23
	コンテナ船・ターミナル	24
	ロジスティクス・フェリー	28
	⑤関連事業	29
<u>MOLの経営基盤</u>	①コーポレートガバナンス	30
	②安全運航	31
	③人材	32
	④環境保全	33
	⑤社会的責任	36
	⑥グローバルネットワーク	37
<u>業績・財務データ</u>	①収益性・効率性指標	39
	②安全性指標	40
	③キャッシュフロー指標	41
	④投資指標	42
	⑤連結財務諸表(過去10年)	43
<u>MOL基本情報</u>		45

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。
2021年度の進捗や予測値については、最新値をご覧ください。最新値を閲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](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、2021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>

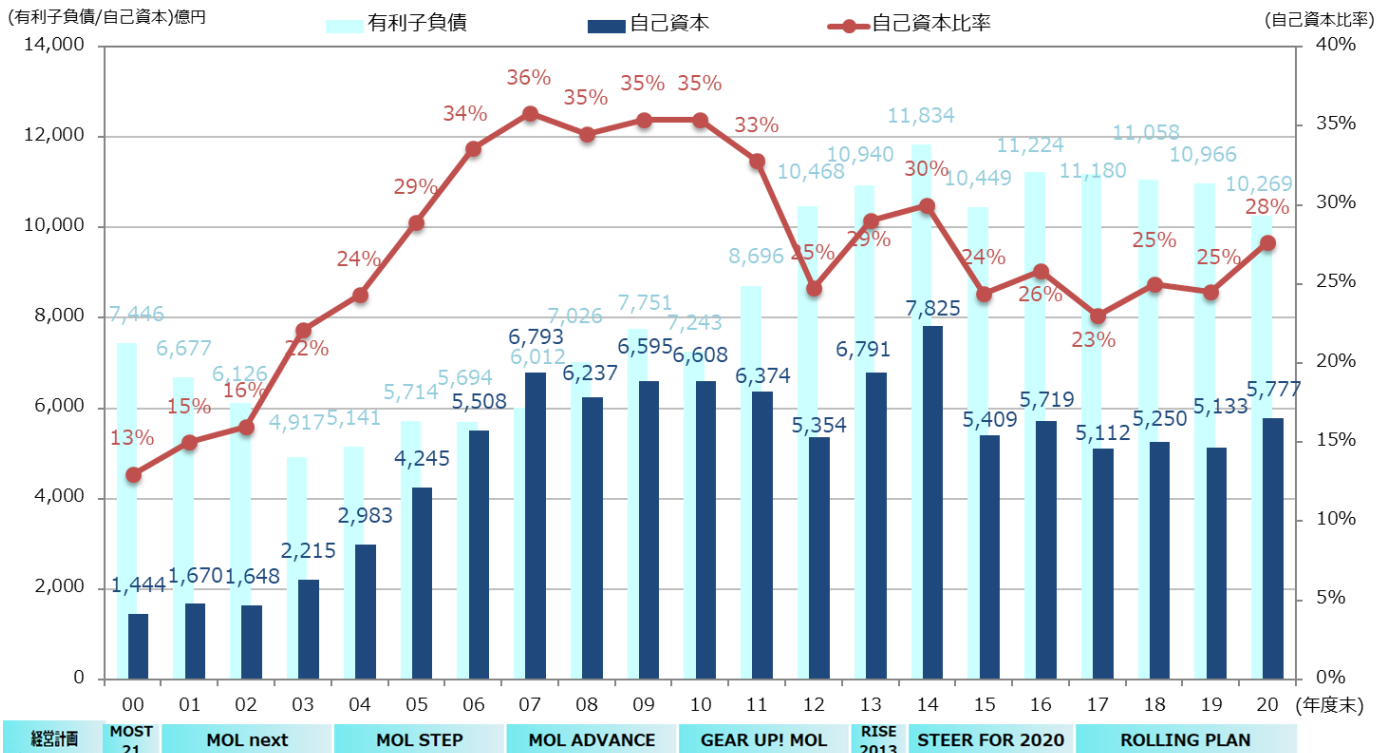
● P/L推移



経営計画	MOST 21	MOL next			MOL STEP			MOL ADVANCE			GEAR UP! MOL			RISE 2013	STEER FOR 2020			ROLLING PLAN			
為替 (¥/\$)	110	125	122	114	108	112	117	116	100	93	86	79	82	100	108	121	109	111	111	109	106
燃料油価格* (\$/MT)	159	136	163	178	193	280	321	409	528	406	490	667	662	610	529	265	284	354	456	467	355

* 当社補油単価の全油種平均

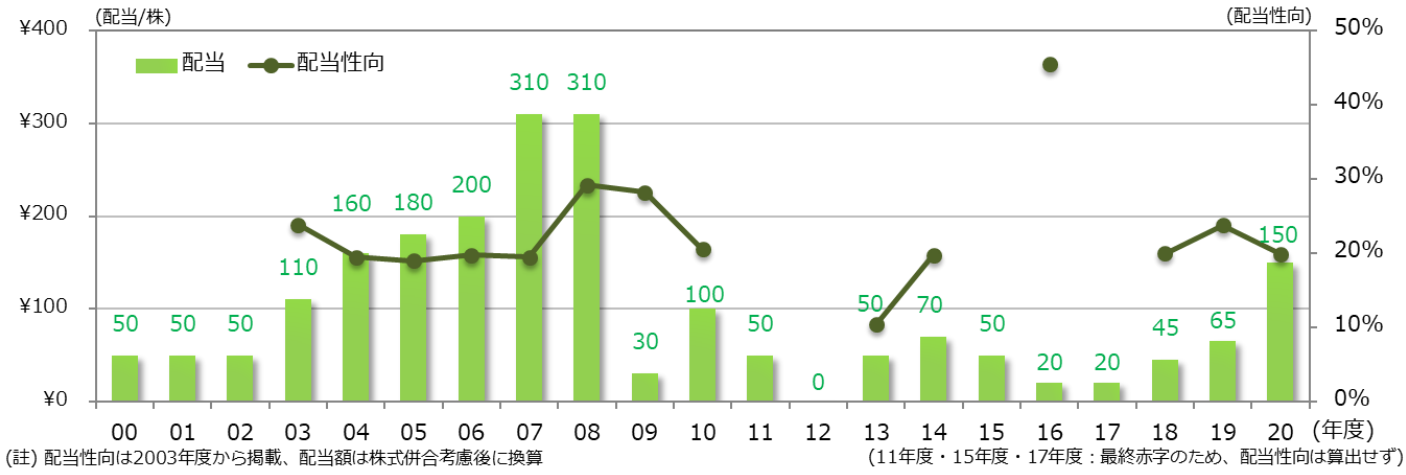
● B/S推移



(注) 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

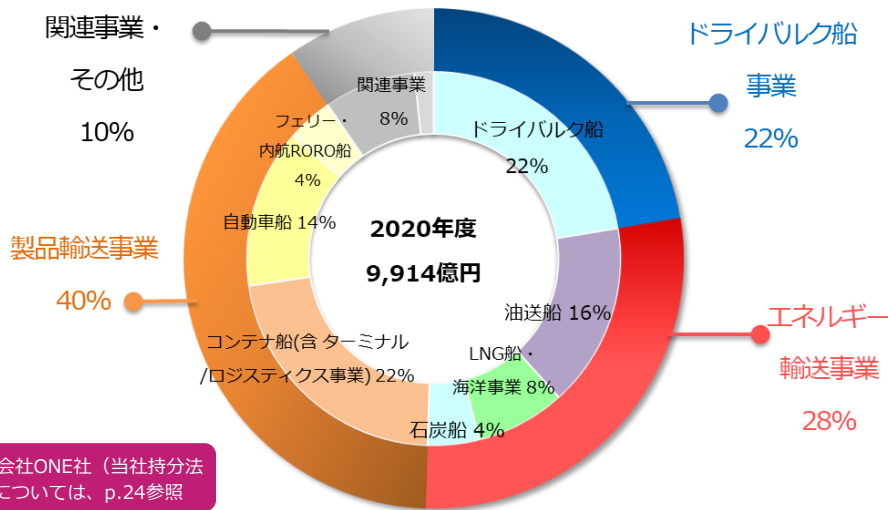


【配当方針】

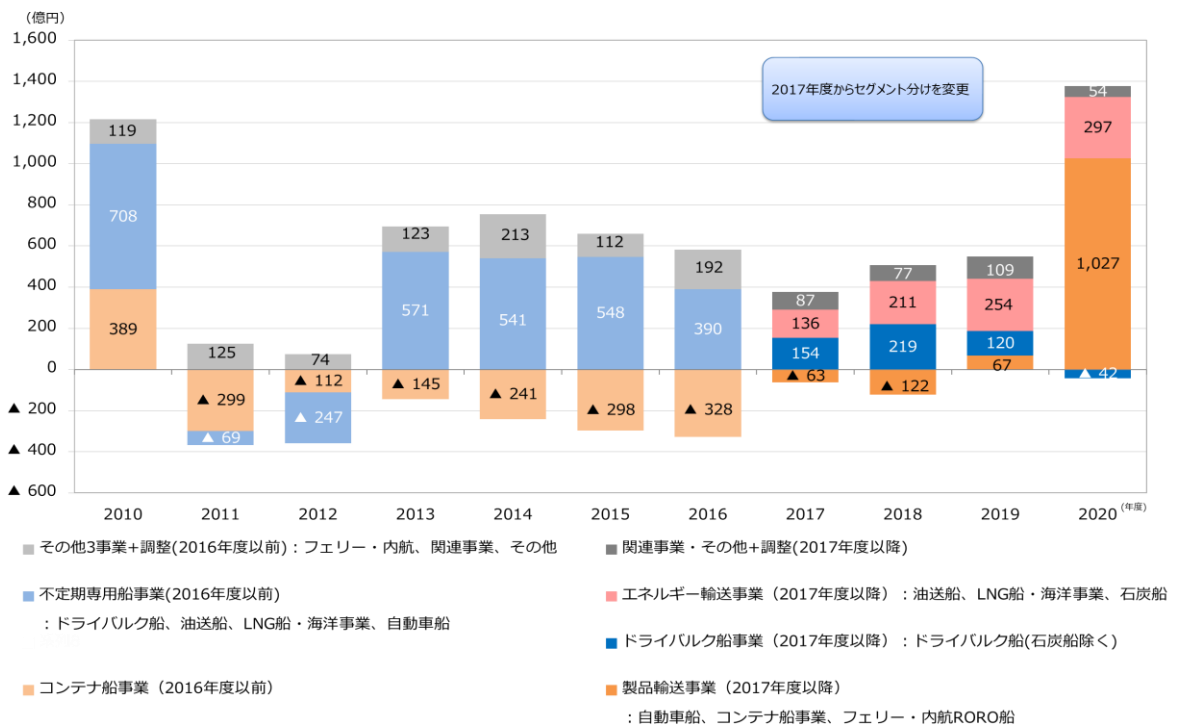
- 当社は、積極的な事業投資による企業価値向上及び配当を通じた株主への直接的な利益還元を経営上の重要政策と認識しています。
- 内部留保による資金を活用し、企業体質の強化を図りつつ1株あたりの企業価値向上に努めます。
- 以上を総合的に勘案し、当面の間は連結配当性向20%を目安として業績に連動した配当を行います。中長期経営課題として配当性向の向上にも取り組んでまいります。

配当方針については、p.10下段の記載もご参照ください

● 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

ドライバルク船
事業

📄 p.15

ドライバルク船
(石炭船除く)

大量のドライカーゴ（鉄鉱石や原料炭、穀物、木材チップ、バイオマス燃料、セメント、肥料、塩など）を、汎用性に富むばら積み船や貨物特性に合わせた専用船など、世界最大規模の船隊で安定的に輸送しています。2021年4月には、本社の不定期船部、木材チップ船部、一部パナマックス事業、子会社の商船三井近海の事業を統合し、新会社商船三井ドライバルクとしてサービス提供を開始しています。

エネルギー・
海洋事業

(2021年4月1日付にて「エネルギー輸送事業」より改称)

📄 p.17

油送船



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。

LNG船・
海洋事業

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。また、輸送に留まらず、FPSO・FSRU・発電船等、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、LNG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。

石炭船



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、多様化する顧客のニーズに応えていきます。

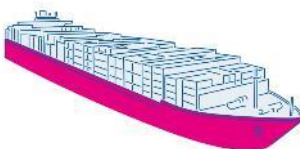
製品輸送
事業

📄 p.23

自動車船



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。

コンテナ船（ロジ
スティクス・ター
ミナル事業を含む

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。また、国内外でターミナル・ロジスティクス事業を展開しています。

フェリー・内航
RORO船

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。

関連事業

📄 p.29

130余年にわたり海運業を中心に蓄積してきた経営ノウハウを活かし、不動産、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。

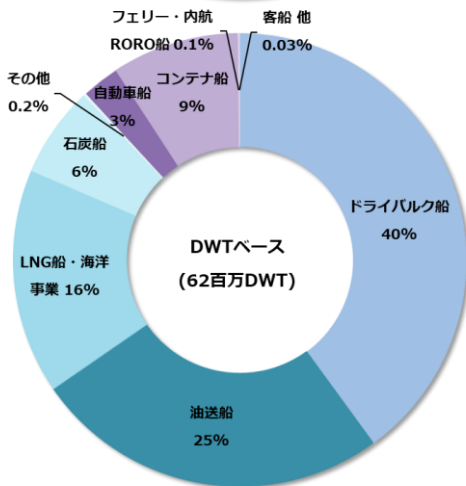
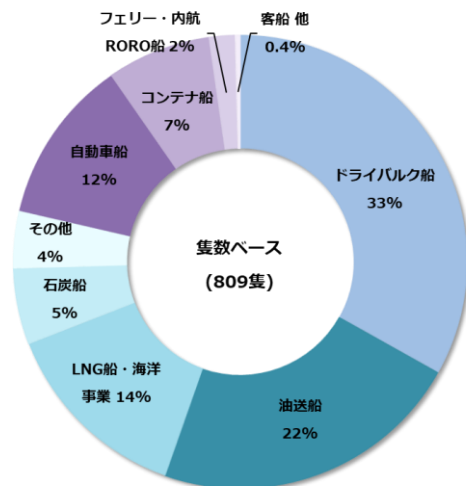
● 船隊構成 (短期備船、J/V保有船含む)

		2021年3月末時点		2020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	81	16,067	84	16,648	
	中小型 一般バルカー	バナマックス	23	1,876	18	1,449
		ハンディマックス	49	2,717	54	2,973
		ハンディサイズ	29	1,068	26	952
		(小計)	101	5,661	98	5,374
	木材チップ船	38	2,110	36	2,017	
近海船・多目的船	48	896	45	805		
エネルギー・ 海洋事業営業本部	油送船	原油タンカー	40	10,729	41	11,011
		プロダクトタンカー	22	1,446	22	1,441
		ケミカルタンカー	109	3,090	106	3,050
		LPGタンカー	9	501	9	502
	(小計)	180	15,767	178	16,003	
	LNG船 (*1)	98	7,947	95	7,679	
	海洋事業	FPSO	6	1,689	6	1,689
		LNG発電船	1	19	0	0
		FSRU	3	314	3	314
		サブシー支援船	3	27	3	27
石炭船	44	4,026	48	4,433		
洋上風力発電設備設置船(SEP船)	5	14	-	-		
内航船(内航RORO船除く)	28	105	30	102		
製品輸送営業本部	自動車船	95	1,649	107	1,810	
	コンテナ船 (*2)	60	5,608	64	5,900	
	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		809	61,997	815	62,902	

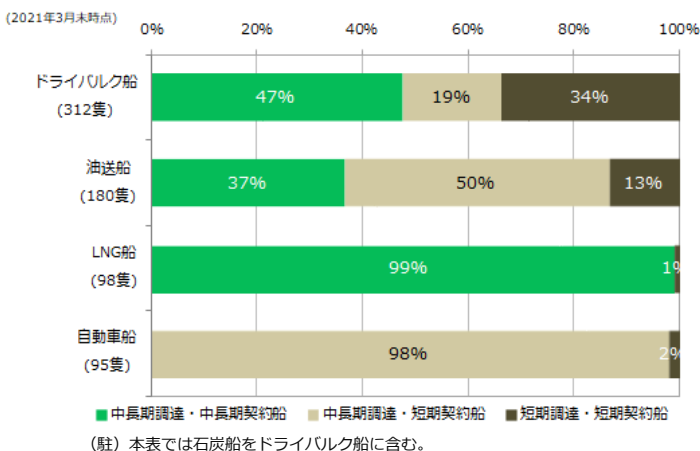
(*1) LNG燃料供給船、エタン船を含む

(*2) コンテナ船は2018年4月以降ONE社が運航

● 船隊構成比



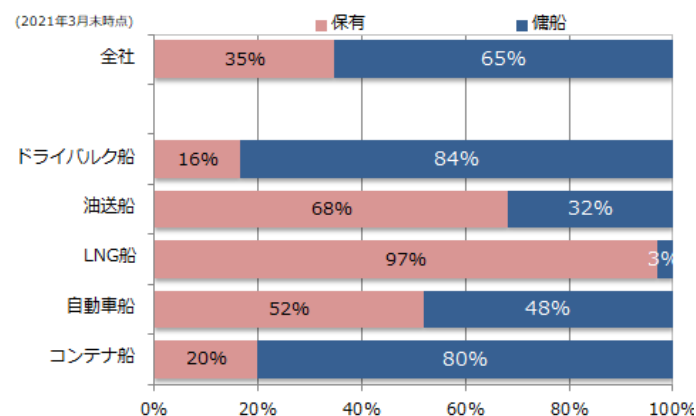
● 船種別調達・契約期間の組み合わせ (連結/隻数ベース)



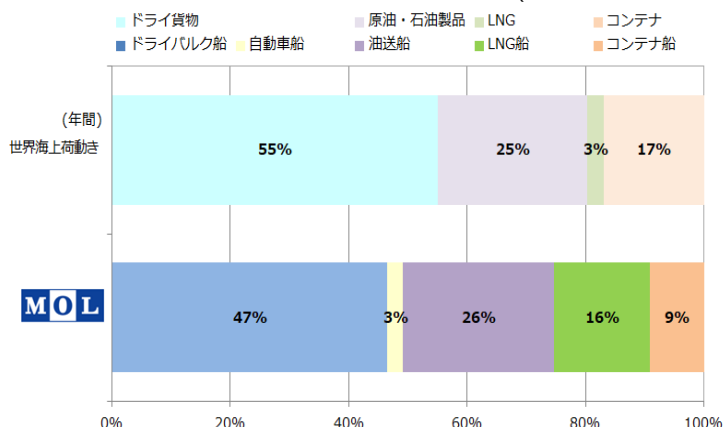
● 船種・船型別市況エクスポージャー (連結/隻数ベース)

	全体隻数	市況エクスポージャー
ケーブルサイズ	81	36%
中小型バルカー	101	2%
VLCC	32	19%
プロダクト船	22	68%
LPG船	9	0%

● 船種別備船比率 (当社及び連結子会社/DWTベース)



● 世界海上荷動きおよび当社船隊構成 (DWTベース)

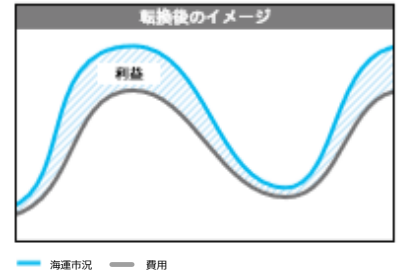
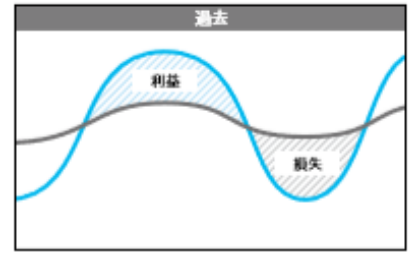
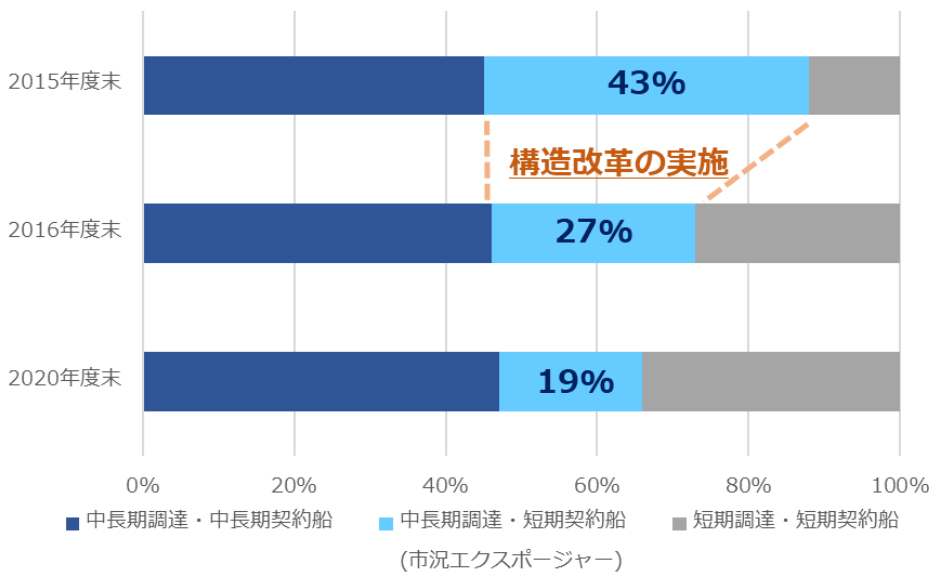


出所：世界海上荷動き比率はClarksons等を基に当社推計

(註) 世界海上荷動きのドライ貨物には、自動車を含む

(駐) 「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。

● 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

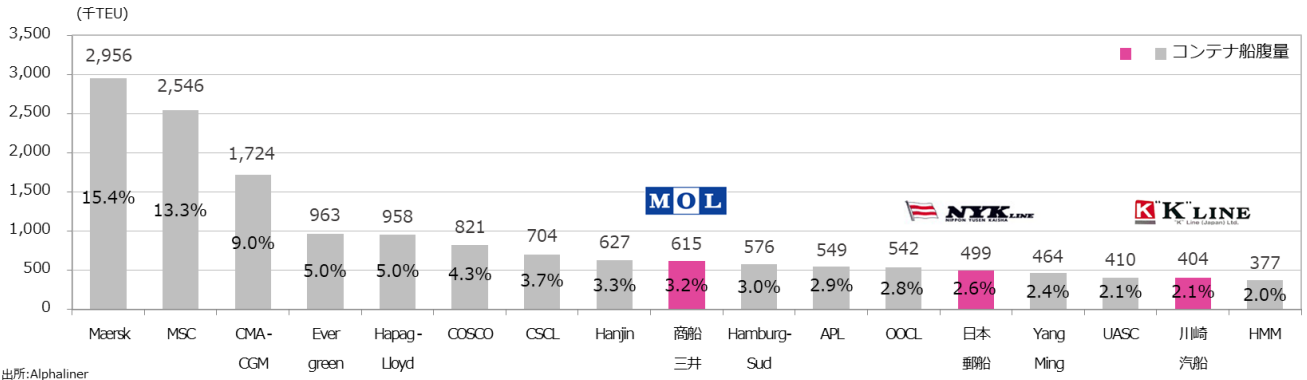


● コンテナ船事業統合 – 規模の拡大、競争力の強化

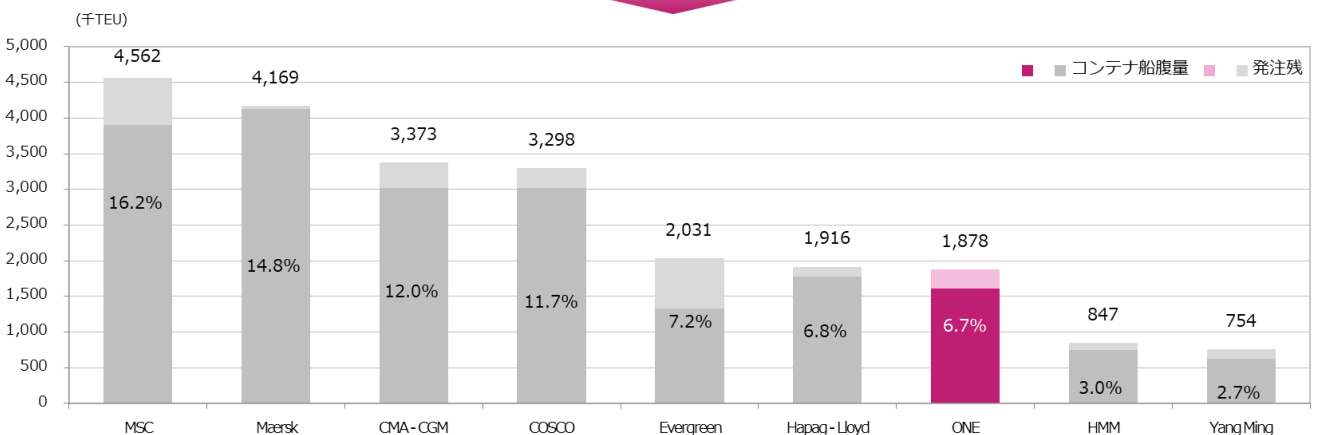


出資比率	商船三井：31%、日本郵船：38%、川崎汽船：31%
出資額	約3,000億円(ターミナル株式等の現物出資等を含む)
事業内容	定期コンテナ船事業(海外ターミナル事業含む)
設立日等	合併会社設立日：2017年7月7日 サービス開始日：2018年4月1日

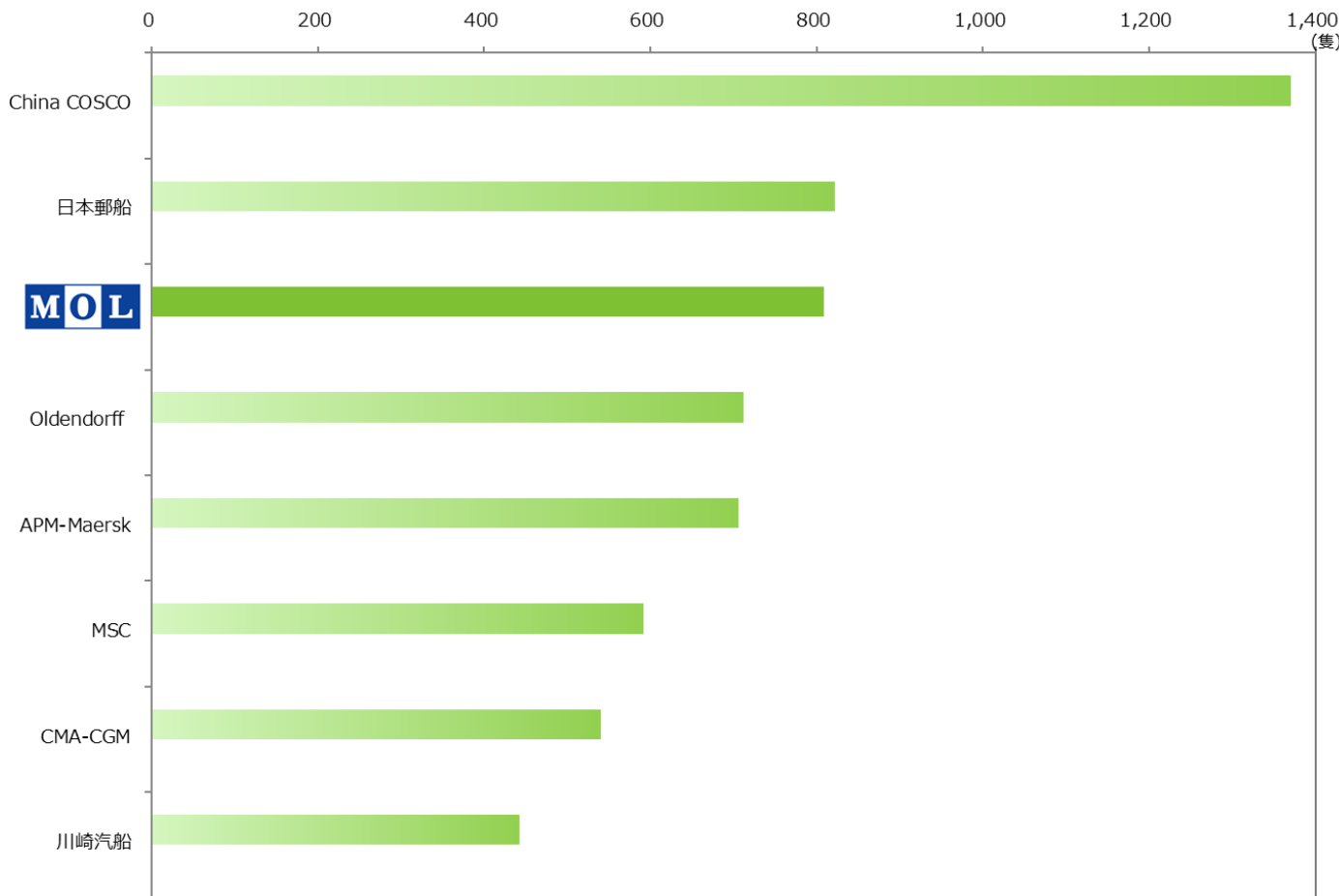
2015年4月時点(運航船腹のみ)



2021年4月時点(発注残含む)

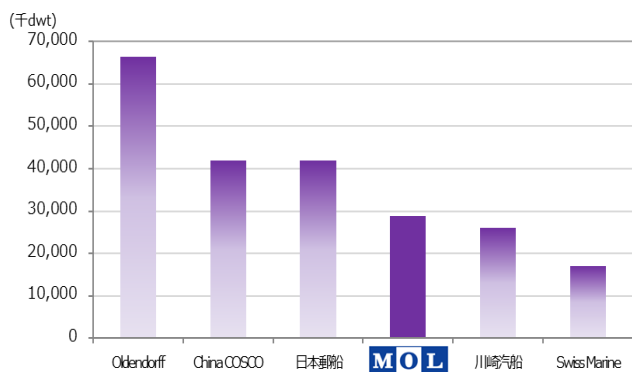


● 船隊規模 (全船種)



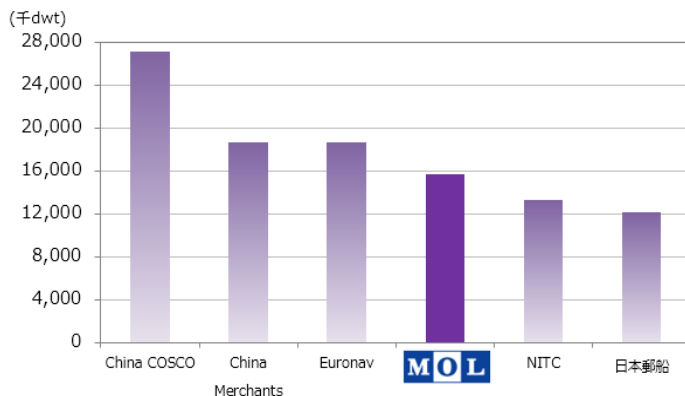
出所：各社公表値(2021年5月調査時、各社最新数値)

● ドライバルク船 船隊規模 (2021年3月末時点)



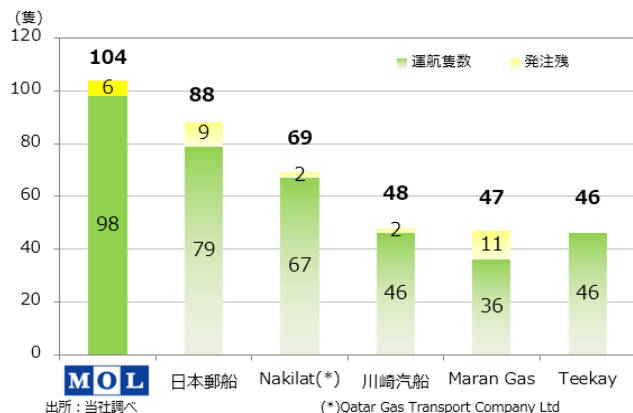
出所：各社公表値、Clarksons

● 油送船 船隊規模 (2021年3月末時点)



出所：各社公表値、Clarksons

● LNG船 船隊規模 (2021年3月末時点)

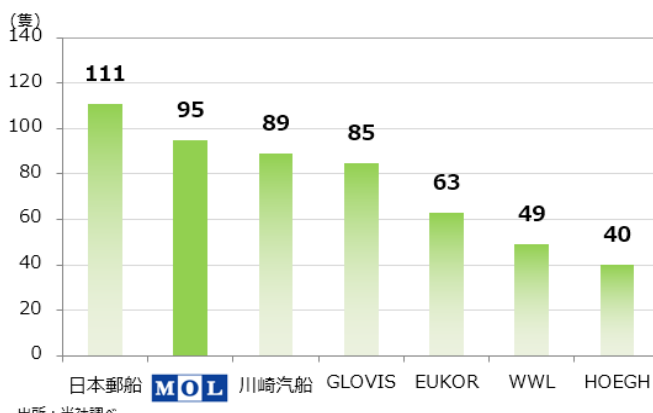


出所：当社調べ

(*) Qatar Gas Transport Company Ltd

(註) LNG燃料供給船・エタン専用船等を含む。うち、LNG船は90隻。

● 自動車船 船隊規模 (2021年3月末時点)



出所：当社調べ

(註) SPOT備船を除く

● 全体戦略の骨子

「ローリングプラン2021」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>

2021-23年の3年間で低・脱炭素分野に2,000億円投資



- ・ 「環境戦略」、「ポートフォリオ戦略」、「営業戦略」という以前から掲げる3つの切り口から戦略を立案
- ・ なかでも、「環境戦略」の強化と、営業戦略の肝としての「地域戦略」がRP2021のポイント
- ・ 3つの戦略を支える「組織の力の向上」およびそのための「働き方改革」にも継続して取り組む

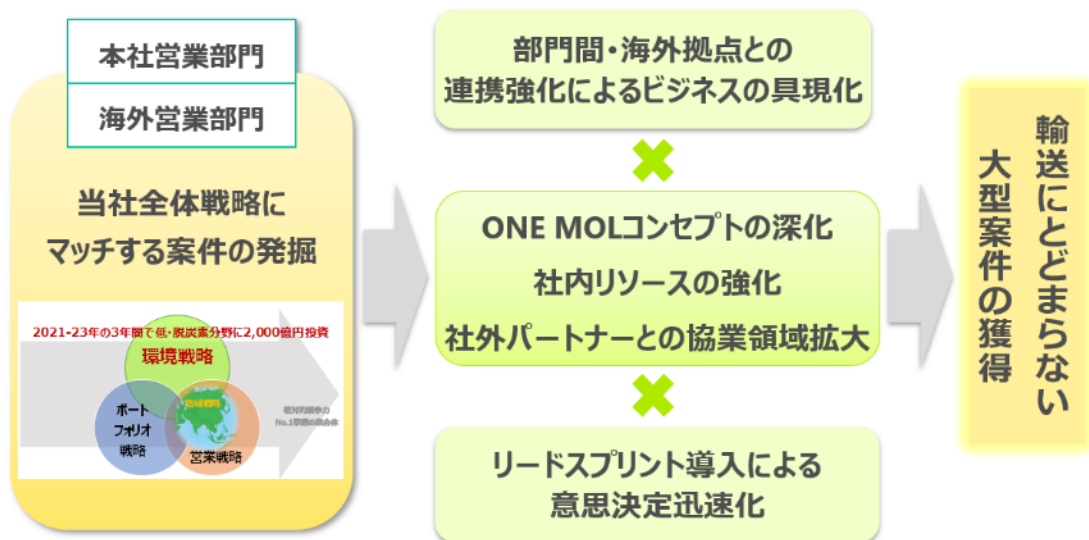
● 環境戦略：各戦略分野への「環境目線」の強化

2021-23年度の3年間で低・脱炭素分野に約2,000億円を投資

主な取り組み	
環境戦略	<p>環境ビジョン2.0を2.1に改定し、取り組みを加速する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ネットゼロエミッション目標時期の前倒し（2050年までに） ・ GHG削減ロードマップの策定 ・ インターナルカーボンプライシング導入 ・ グリーン代替燃料の導入、省エネ技術の取り入れ、効率運航深度化の推進
ポートフォリオ戦略	<p>「環境低負荷」「低炭素」事業の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ LNG需要増の取り込み(LNG船・FSRU・発電船) ・ 洋上風力発電事業への参入
営業戦略 顧客の「見たい」に応え、 ストレスフリーを実現	<p>環境負荷と低減効果を可視化するサービスの展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 顧客ニーズを先取りしたカーボンフットプリントの開示とそれを可能にする体制・データ整備 ・ GHG排出削減に寄与する運航効率の改善とその見える化

● 地域戦略：営業戦略の肝として

営業戦略の肝として「地域戦略」を掲げ、当社全体戦略にマッチする潜在案件を複眼的に追求し、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。



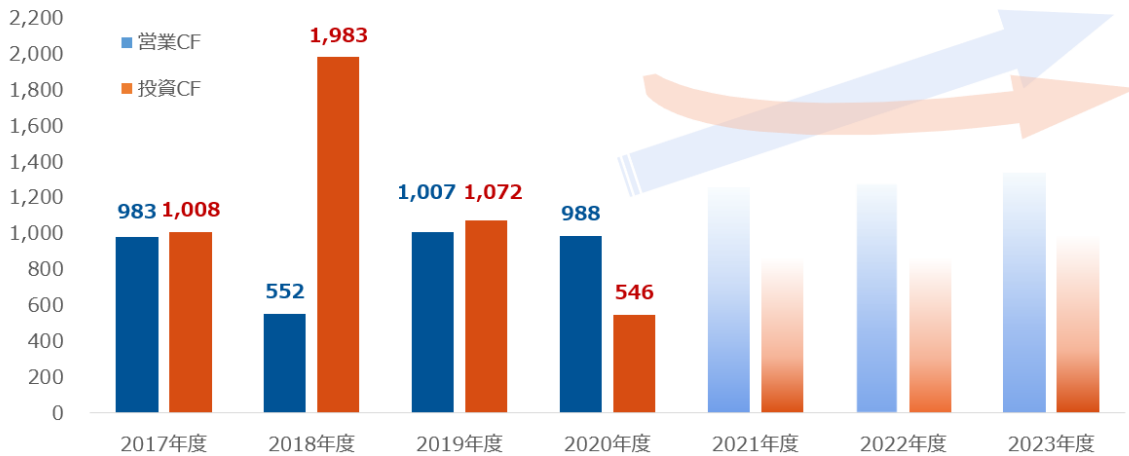
● 投資計画

- 営業キャッシュフローを着実に積み上げる一方、資産・事業のキャッシュ化を進めることで、フリーキャッシュフローを確保しながら2021～2023年度で総額4,500億円の投資を行う。うち、約2,000億円を低・脱炭素案件に投資。
- 総額4,500億円の投資により、2027年度時点で年間400億円の利益貢献を見込む。

	20年度末時点 意思決定済	21～23年度 新規投資予定	合計	想定リターン (2027年度経常利益への 貢献額)	内容
低・脱炭素案件	950	1,100	2,050	210	
①当社運航船の GHG削減	410	500	910	-	LNG燃料フェリー・石炭船、 ウインドチャレンジャー 等
②低・脱炭素事業 開発	540	600	1,140	-	新造LNG船案件、発電船・ FSRU、洋上風力発電等
その他事業案件	1,450	1,000	2,450	190	既存船リプレース等
合計	2,400	2,100	4,500	400	

● キャッシュフロー見通し

(単位：億円/▲億円)

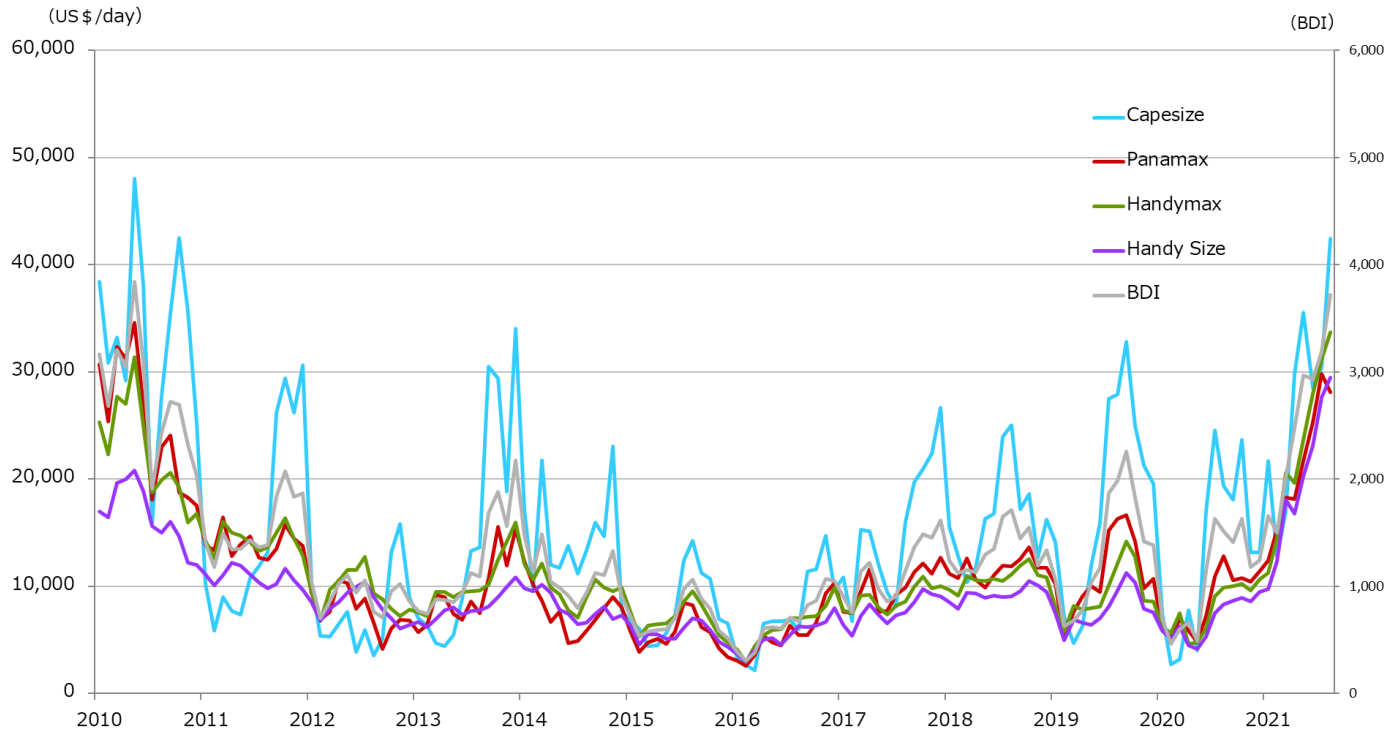


● 利益計画・財務戦略のサマリー

	2020年度末 (実績)	2021年度末 (見込)	2022年度末 (見込)	2023年度末 (見込)	2027年度末 (目標)
<利益目標>					
経常利益	1,336億円	1,000億円	800億円	900億円	1,300億円
ROE	16.5%	15%	10%	10%	10～12%
<キャッシュフロー>					
			(2021～23年度累計)		(2021～26年度累計)
営業CF (①)	988億円		3,500億円		8,000億円
投資CF (②)	546億円		2,500億円		6,000億円
うち、投資額			4,500億円		10,000億円
資産売却・キャッシュ化			▲2,000億円		▲4,000億円
フリーCF (①+②)	442億円		1,000億円		2,000億円
<財務目標>					
ネットギアリングレシオ	1.63			1.25	1.00

- 2027年度の利益目標として経常利益1,300億円、ROEは10～12%を安定的に維持することを目指す。
- 財務目標はネットギアリングレシオ：1.0倍とし、2027年度までの達成を目指す。2021～2023年度の3年間でフリーCF1,000億円を創出し、財務体質の改善・ネットギアリングレシオの引き下げを図る。
- 財務体質が一定の改善を達成次第（※1）、2027年度を待たずに配当性向を見直す（※2）。
 - ※1 ネットギアリングレシオ、自己資本比率等を指標とする。
 - ※2 水準については、東証上場企業全体の動向を踏まえ判断する。

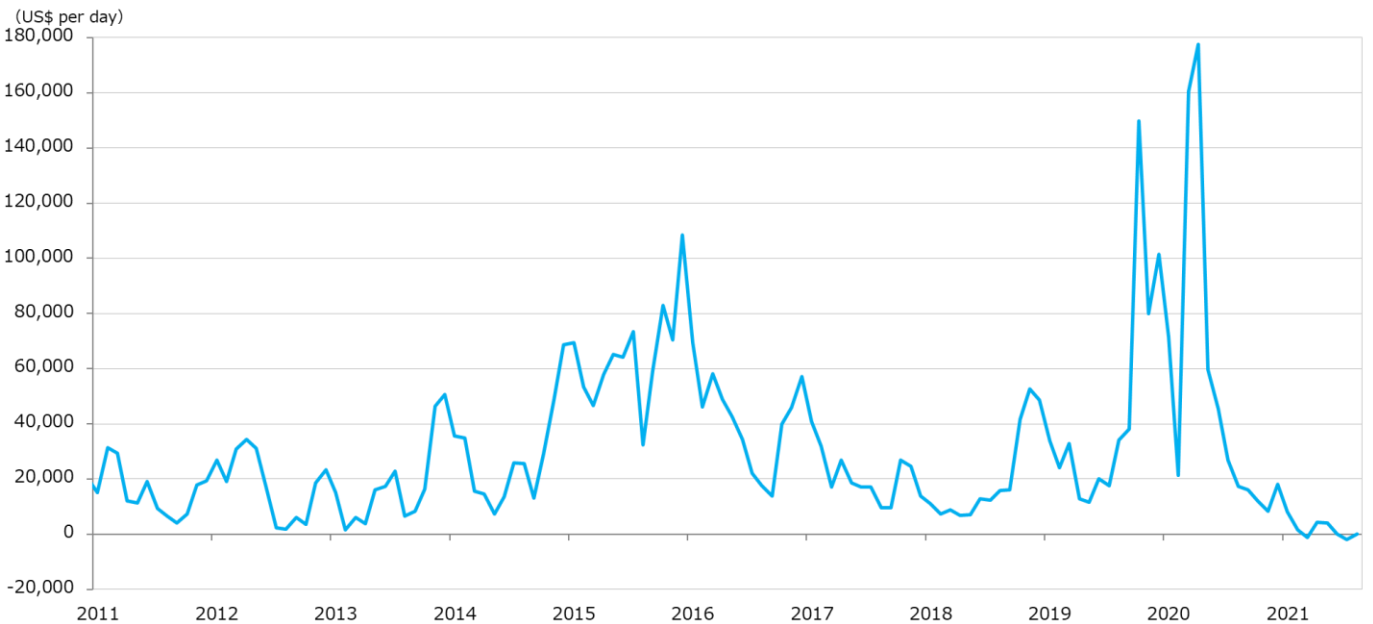
● **ドライバルク船市況 (備船料/航路平均) : 月間平均**



(註)

- ・ケープサイズ市況については、2014年4月以前：4TC、2014年5月以降：5TC(新基準)を掲載
- ・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)**

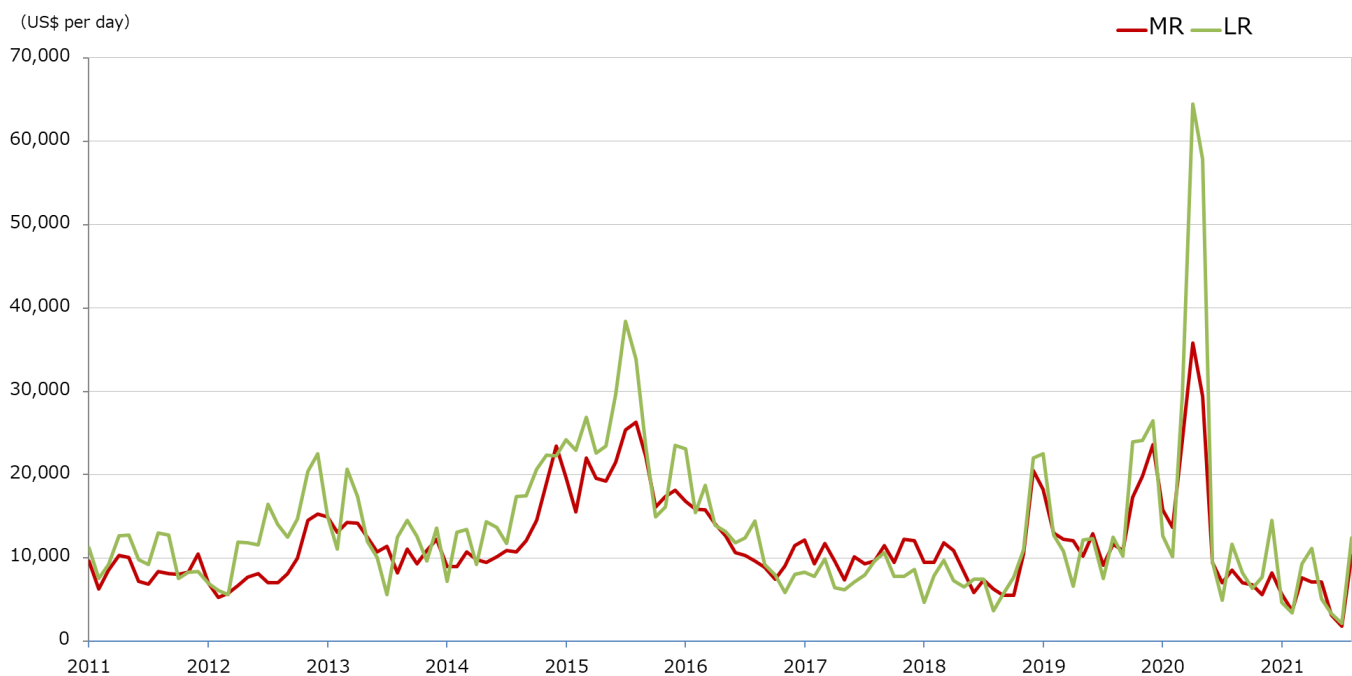


出所：Clarksonsデータを基に当社作成

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)



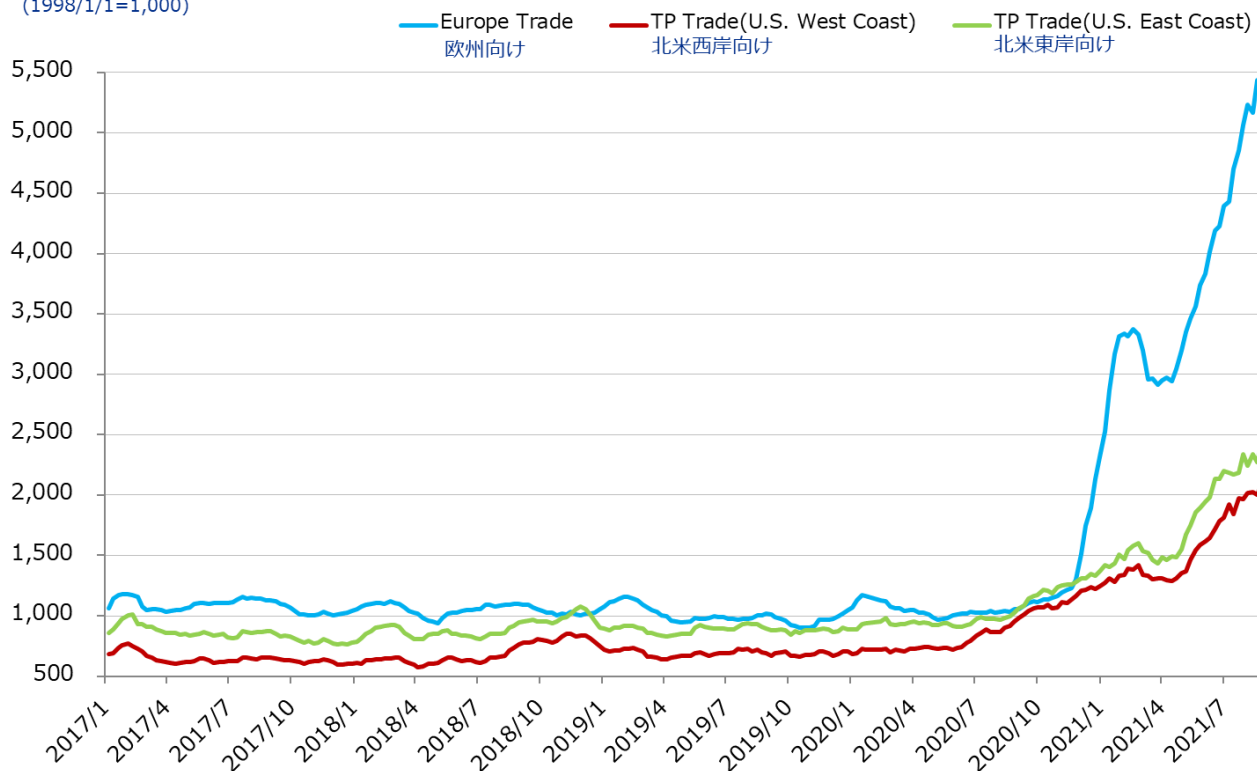
出所：Clarksonsデータを基に当社作成

(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*)

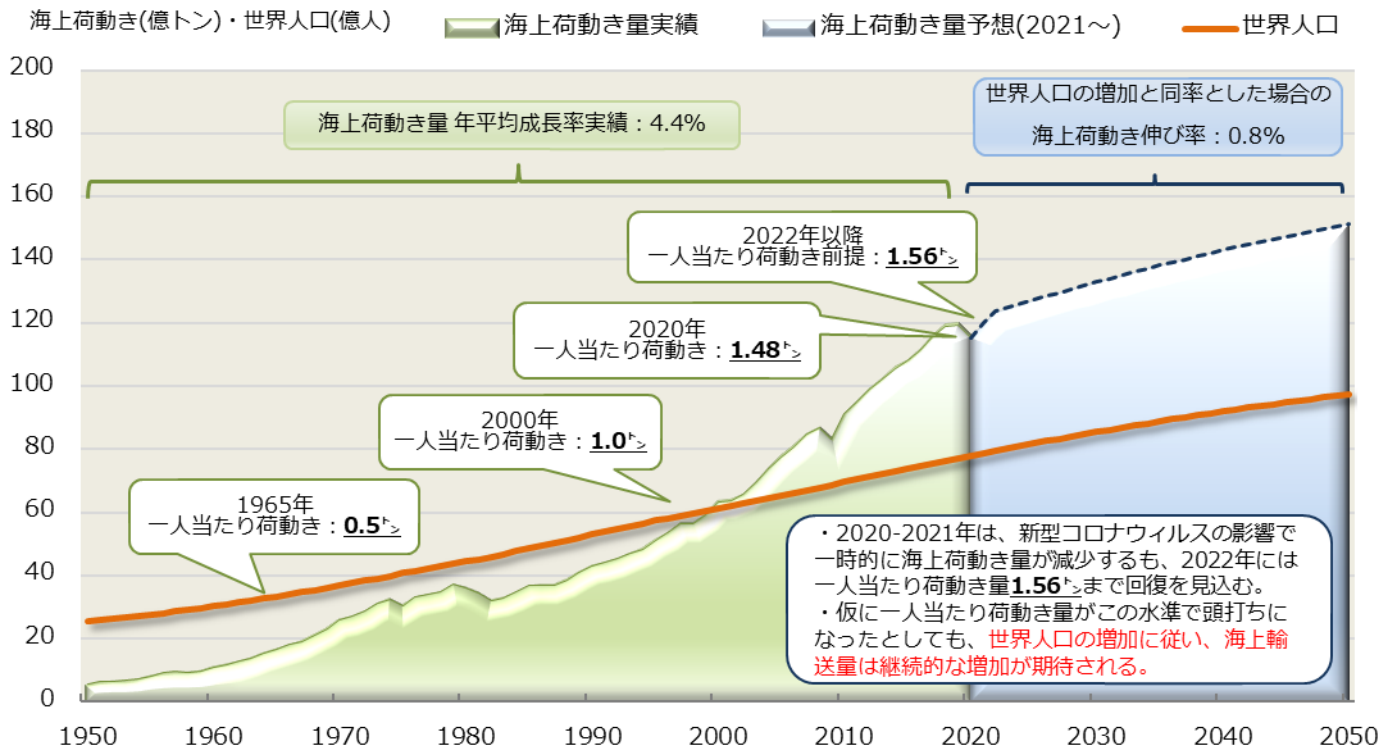
(1998/1/1=1,000)



出所：上海航運交易所

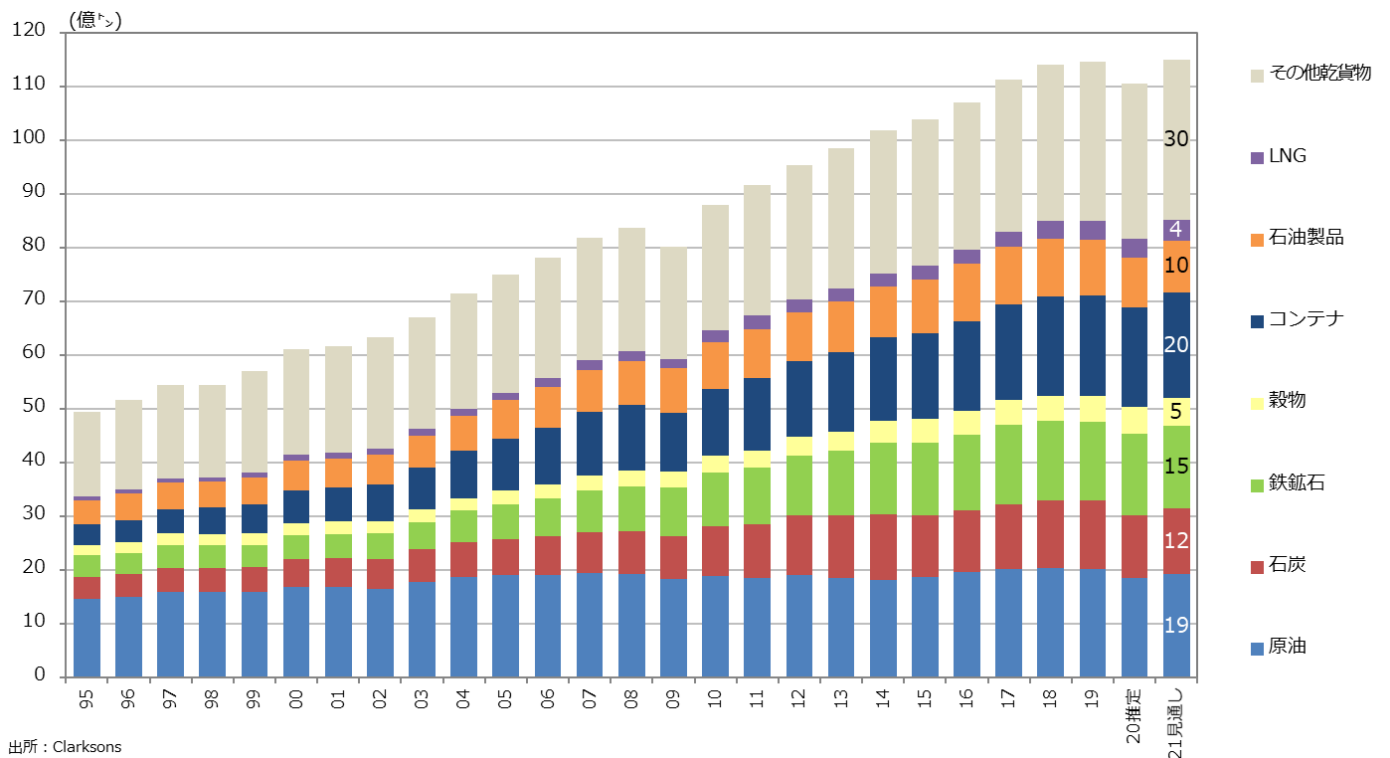
(*)CCFIは、中国出しコンテナのみを対象とした運賃指数であり、アジア出しコンテナ全体の運賃動向と必ずしも一致するものではありません。

● 世界人口と海上荷動き量



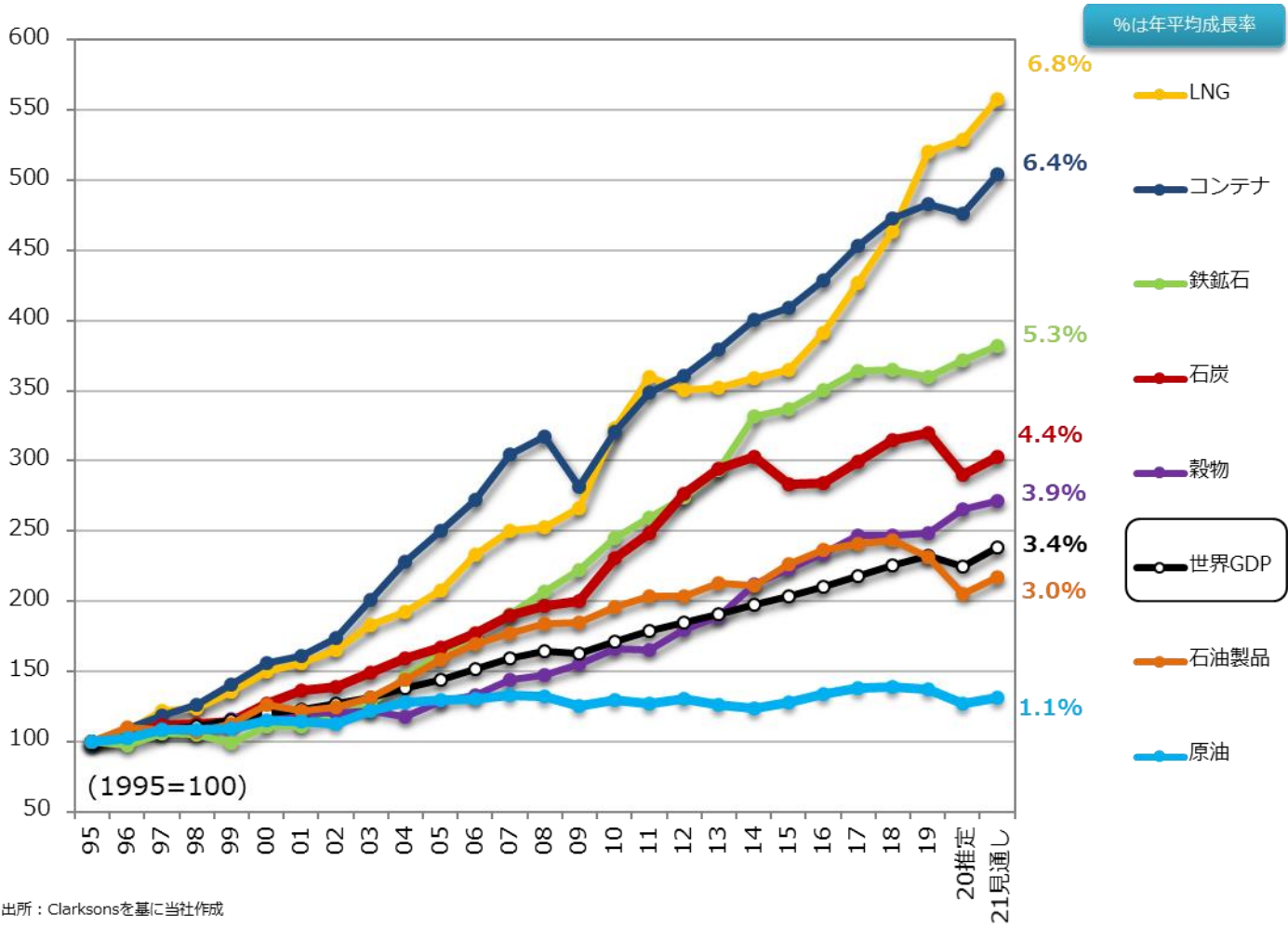
出所：荷動きデータ1950～1982年はFearnleys Review、1983～2022年はClarksons、2023年以降は当社推計。人口データは国連。

● 貨物別海上荷動き

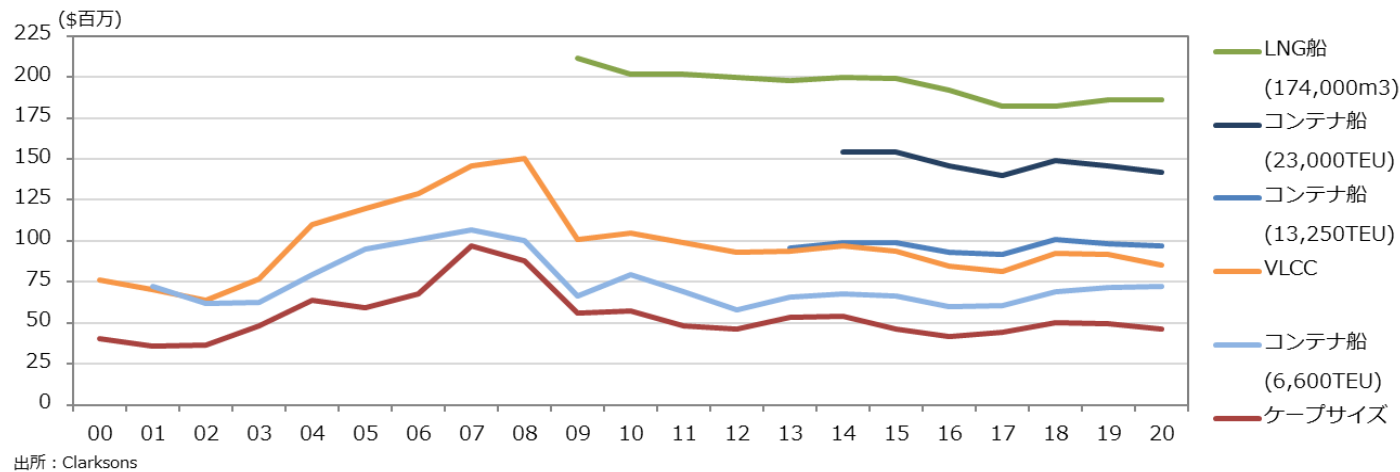


出所：Clarksons

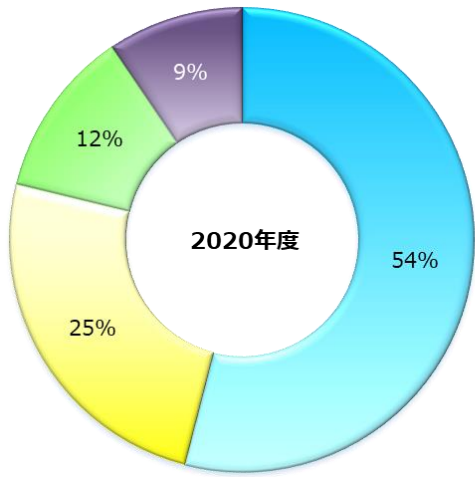
● 成長率比較：世界GDPと貨物別海上荷動き



● 船価推移



● MOLドライバルク船 売上高構成比 (連結)



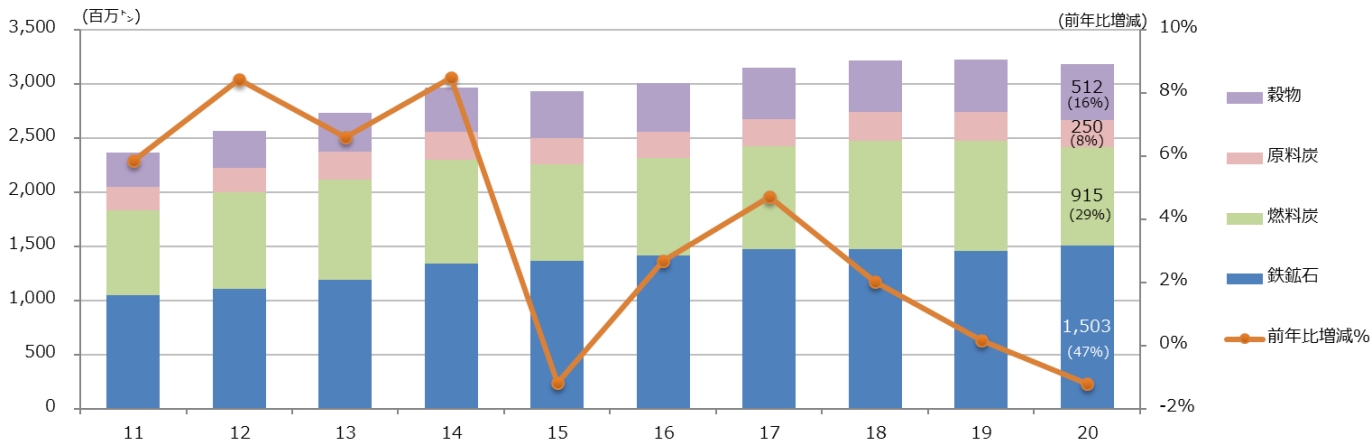
- 鉄鋼原料船
- 一般不定期船
- 専用船(木材チップ)
- 近海一般貨物船・重量物船



● 主な船型と貨物

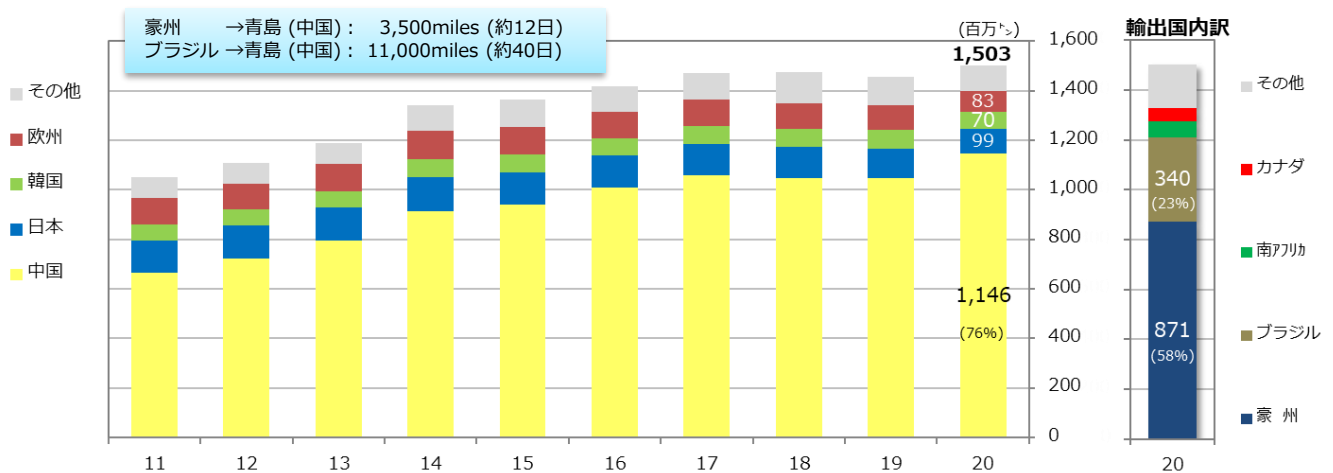
船型		標準的な 載貨重量トン数 (DWT)	主要貨物
ケープサイズ		180,000	鉄鋼原料(鉄鉱石・原料炭)
中小型 バルカー	パナマックス	82,000	鉄鉱石、原料炭、燃料炭、穀物など
	ハンディマックス	58,000	燃料炭、穀物、塩、セメント、鋼材など
	スモールハンディ	38,000	鋼材、セメント、穀物、鉱石など
木材チップ船		54,000	木材チップ、大豆粕など
近海船		12,000	鋼材、プラントなど

● 世界のドライバルク荷動き(貨物別)



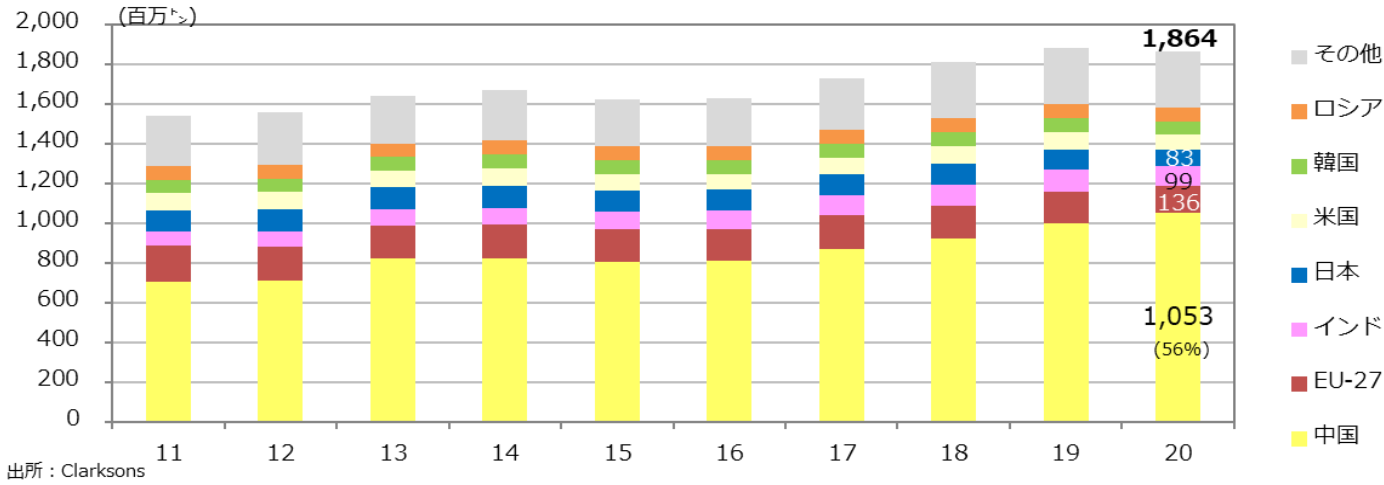
出所: Clarksons

● 鉄鉱石: 海上荷動き(輸入国・地域別)

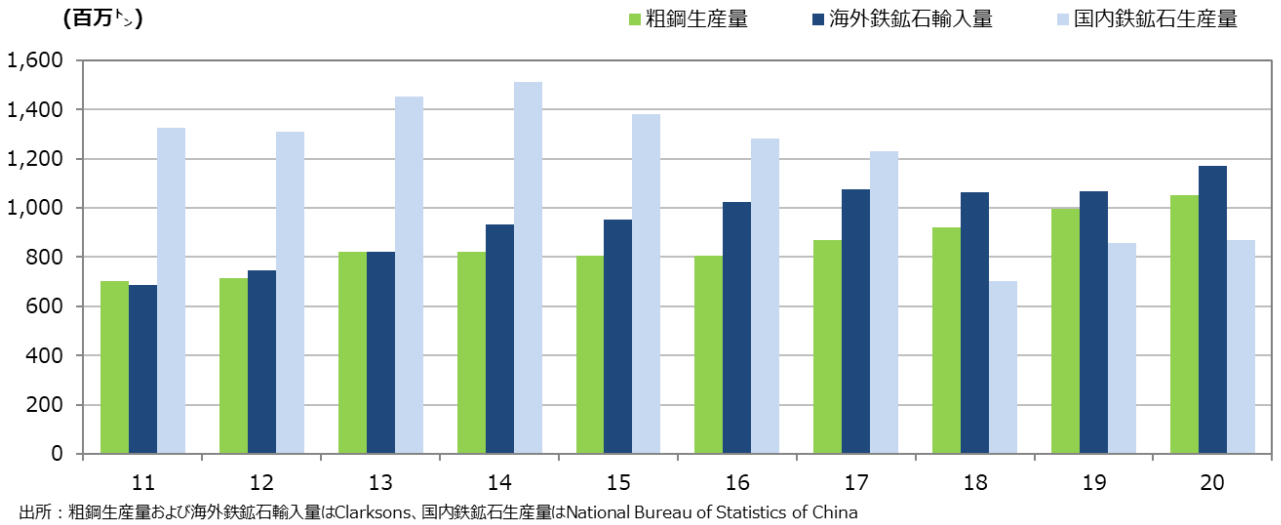


出所: Clarksons

● 粗鋼：国・地域別生産量



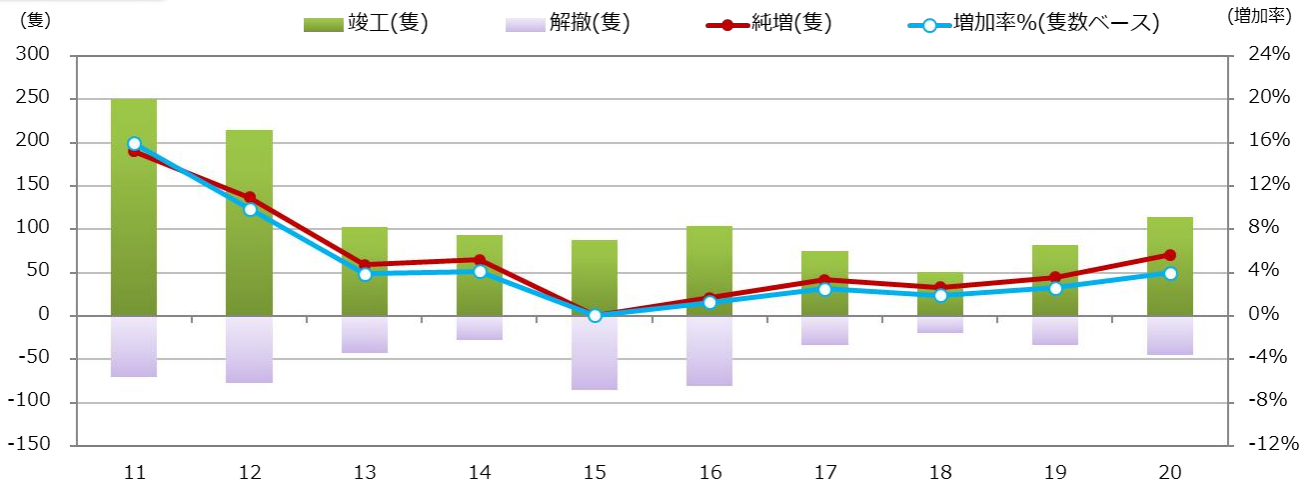
● 中国：粗鋼生産量、鉄鉱石海外輸入量・国内生産量



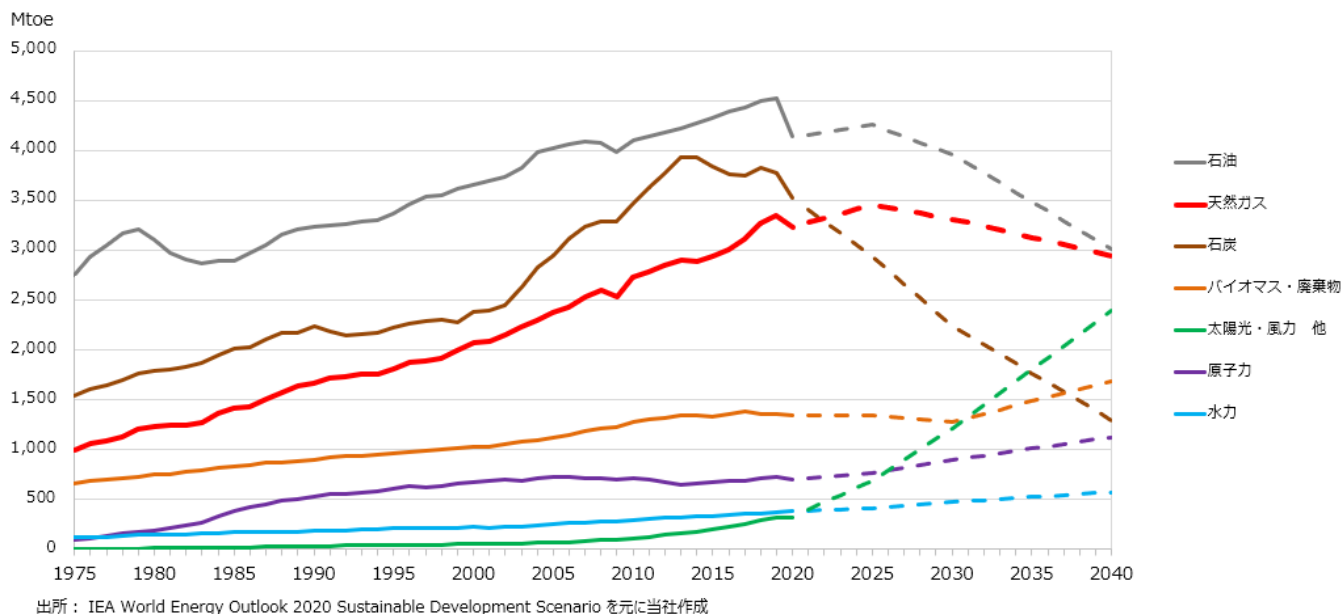
● 船腹供給量推移

CAPESIZE

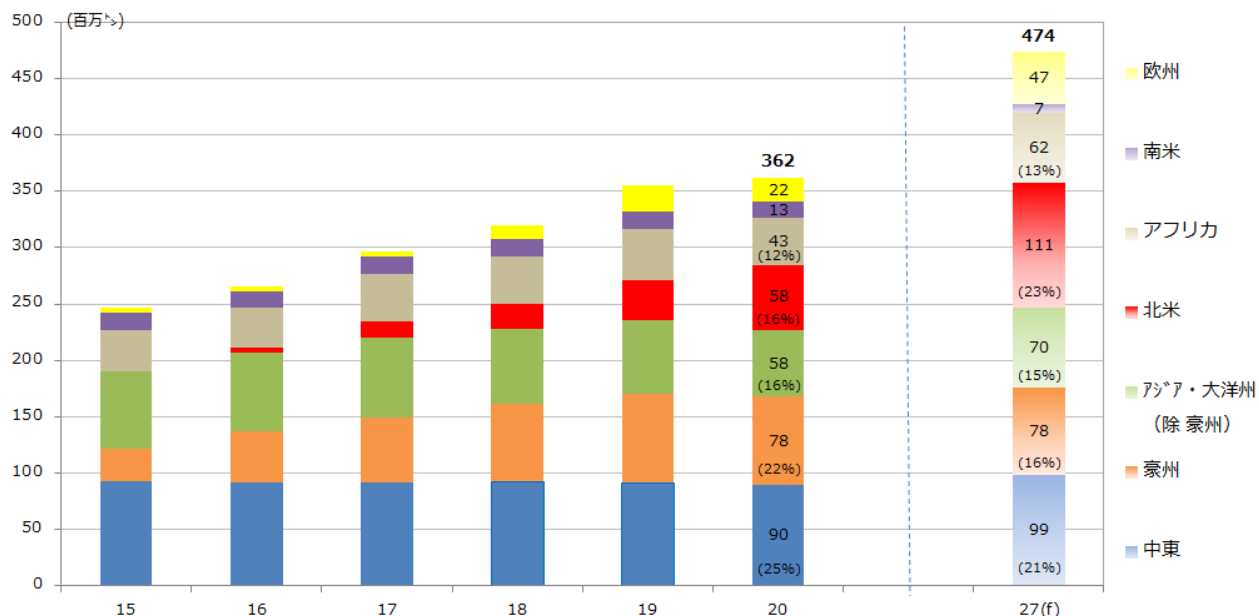
(標準的なDWT：180千ト)



● 一次エネルギー消費量推移予測

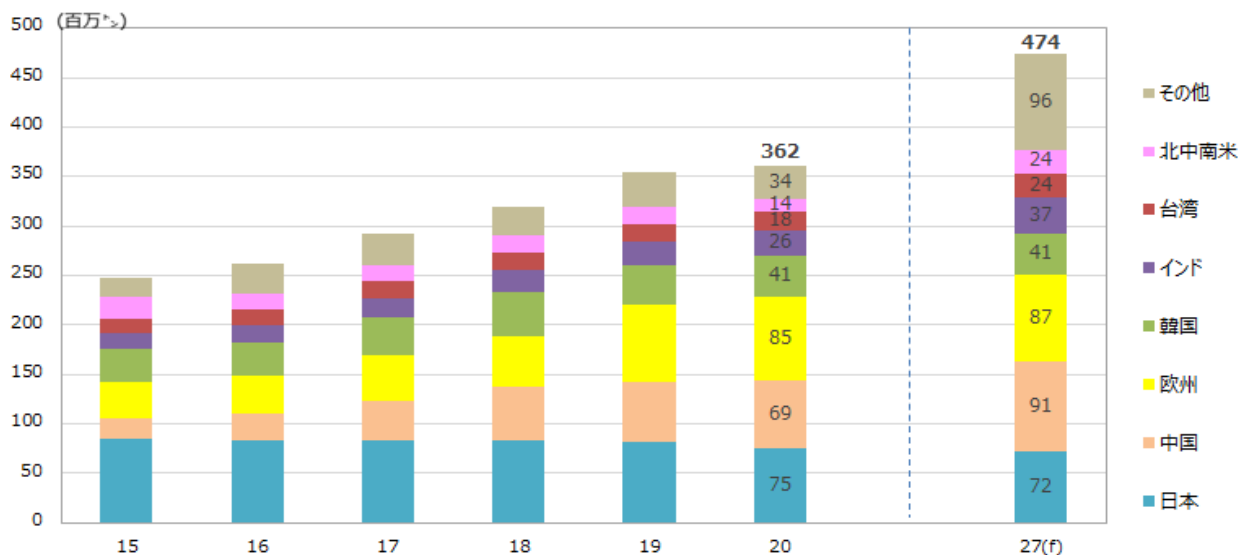


● LNG：輸出地別海上荷動き量（実績・予測）



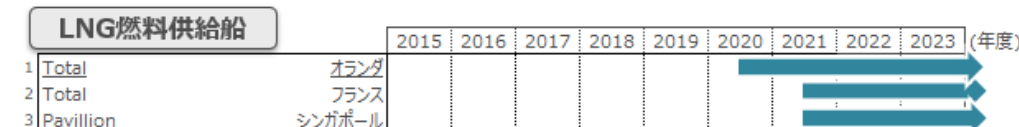
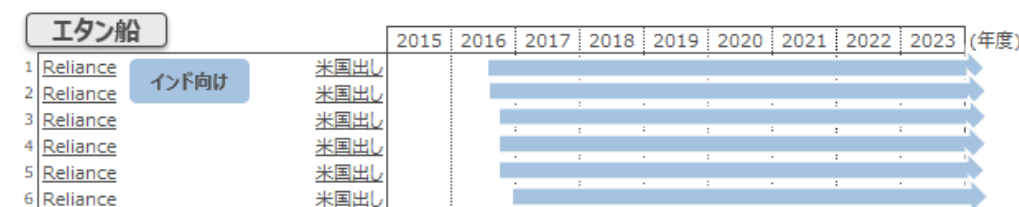
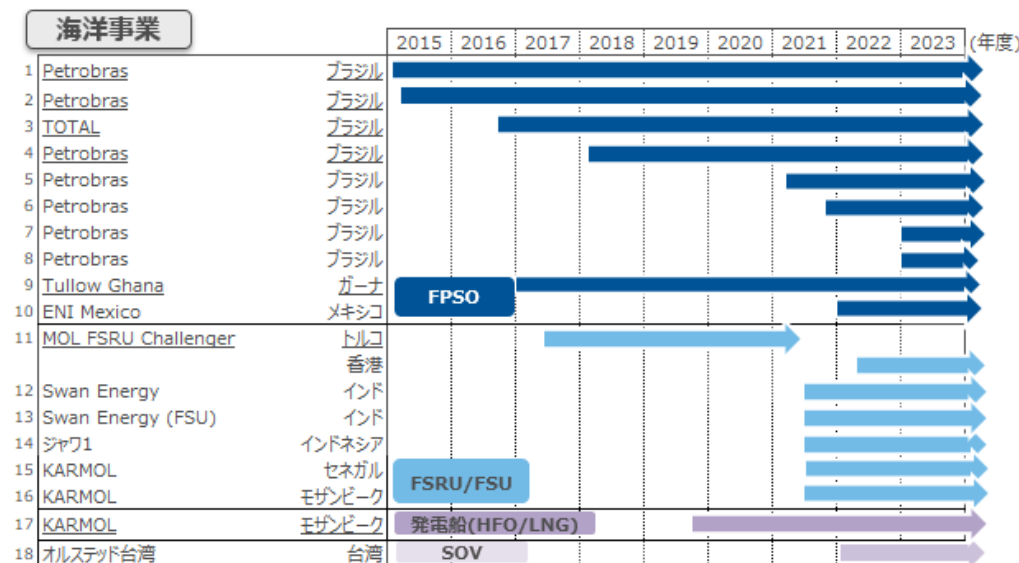
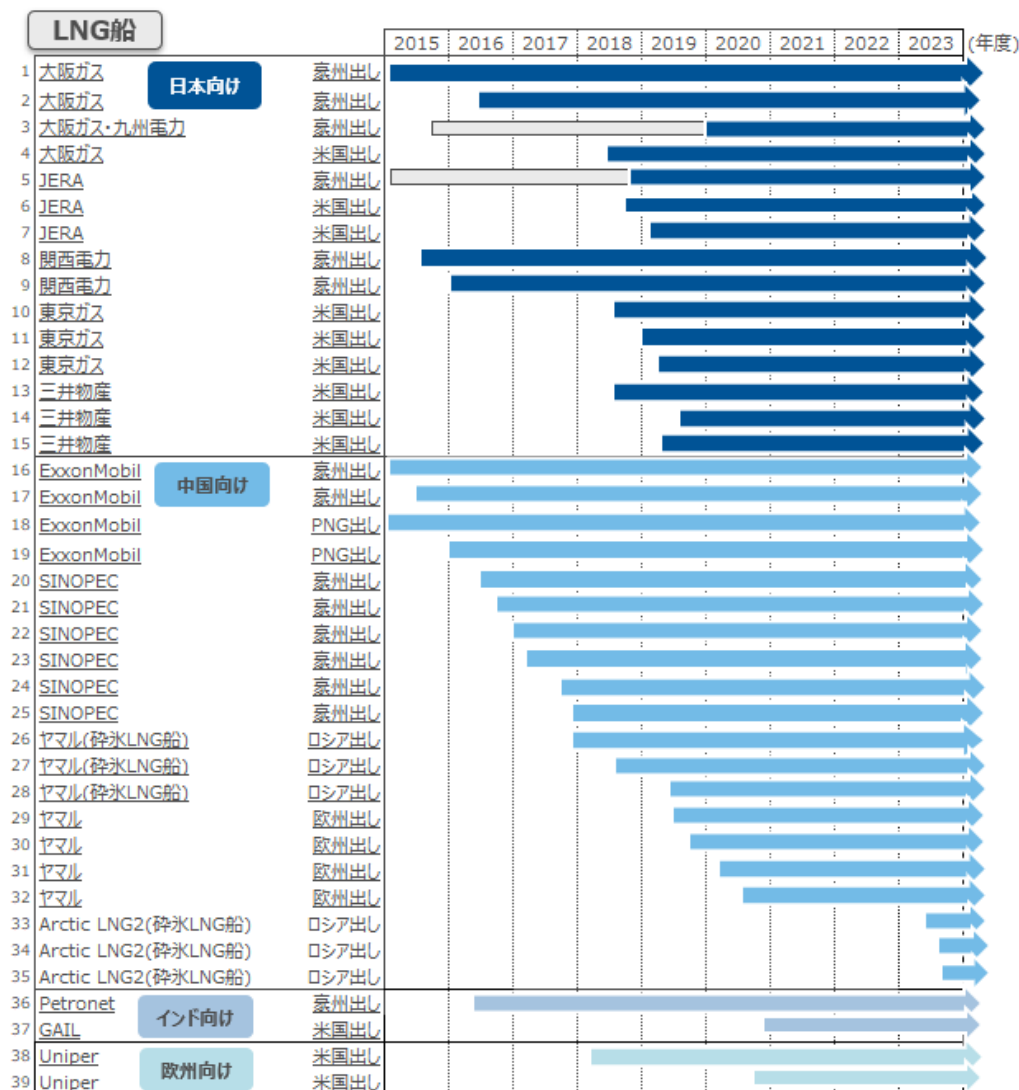
*(f)は見通し

● LNG：輸入地別海上荷動き量（実績・予測）

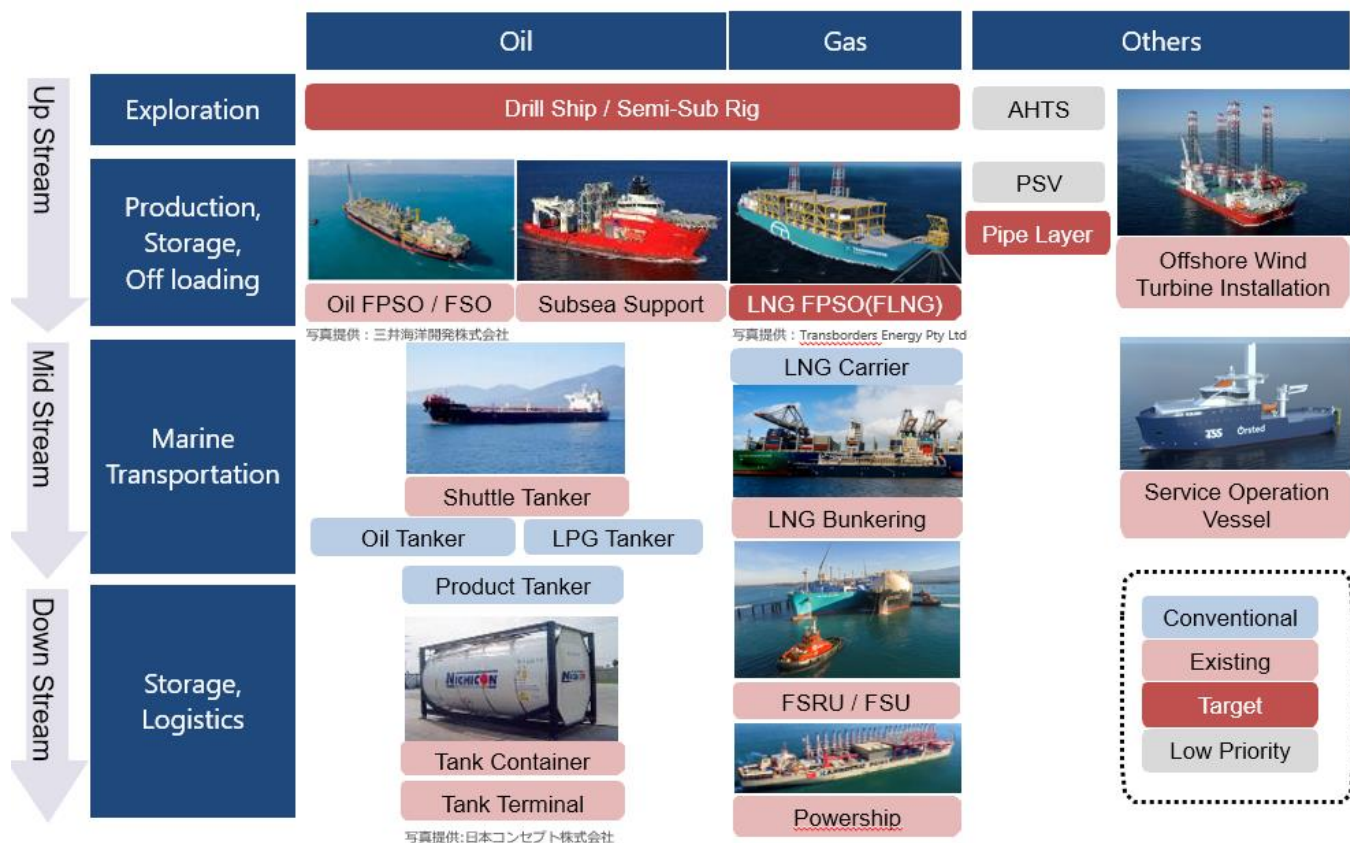


*(f)は見通し

● MOL : 2021年3月末時点成約済み長期契約(2015年4月以降開始分) * 下線のものは2021年3月末時点で稼働中



● 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、及び昇降の為の脚を装備し、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。

● シャトルタンカー



FPSOなど海上の原油生産基地から、パイプラインの代替手段として陸上基地へのピストン輸送を行うタンカー。通常のタンカーが着桟して船側で荷役を行うのに対し、海上の積出設備と一定の距離を保ちながら船首で荷役を行うシステムを備えている点が特徴。

● オフショア支援船



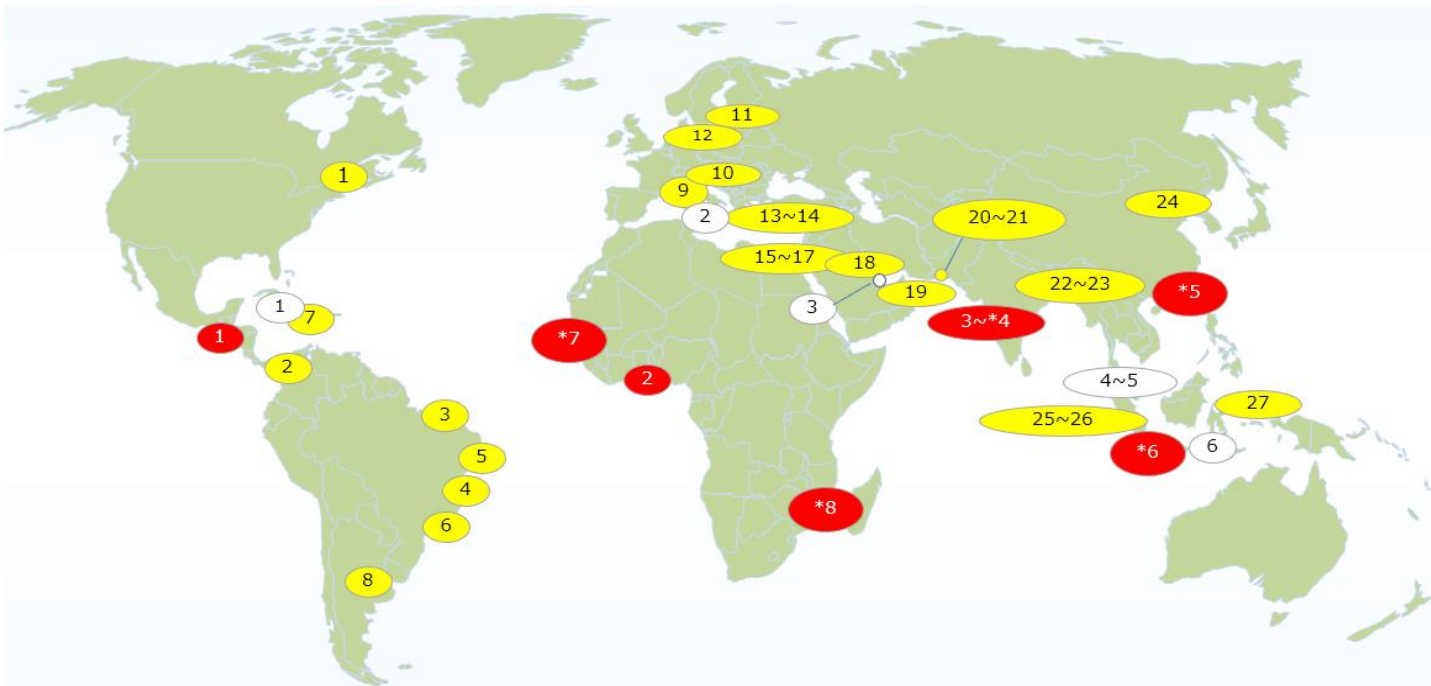
洋上風力発電所のメンテナンス技術者を洋上風車に派遣する為に多数の宿泊設備を持ち、一定期間洋上で活動が可能。本船と洋上風車の距離を常時安全に保つため、自動船位保持システムを搭載し、また本船から洋上風車プラットフォーム上に技術者を安全に渡すため、船体動揺を吸収する機能をもつ特殊な舷梯を搭載する。

● 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

①	U.S.	Northeast Gateway	⑮	Egypt	EGAS2
②	Colombia	SPEC	⑯	Israel	Hadera Gateway
③		Pecem	⑰	Jordan	Aqaba
④	Brazil	Bahia	⑱	Kuwait	Mina Al-Ahmadi
⑤		Sergipe	⑲	UAE	Dubai LNG
⑥		Port of Acu	⑳	Pakistan	GasPort
⑦	Jamaica	NFE Old Harbour	㉑		Engro Elengy
⑧	Argentina	Escobar	㉒	Bangladesh	Petrobangla Maheshkhali
⑨	Italy	OLT LNG Toscana	㉓		Summit Maheshkhali
⑩	Croatia	Island of Krk	㉔	China	Tianjin
⑪	Lithuania	Klaipeda	㉕		Lampung
⑫	Russia	Kaliningrad	㉖	Indonesia	Nusantara Regas
⑬	Turkey	ETKI	㉗		Amurang Powership FSRU
⑭		Dortyol			

FSU in operation

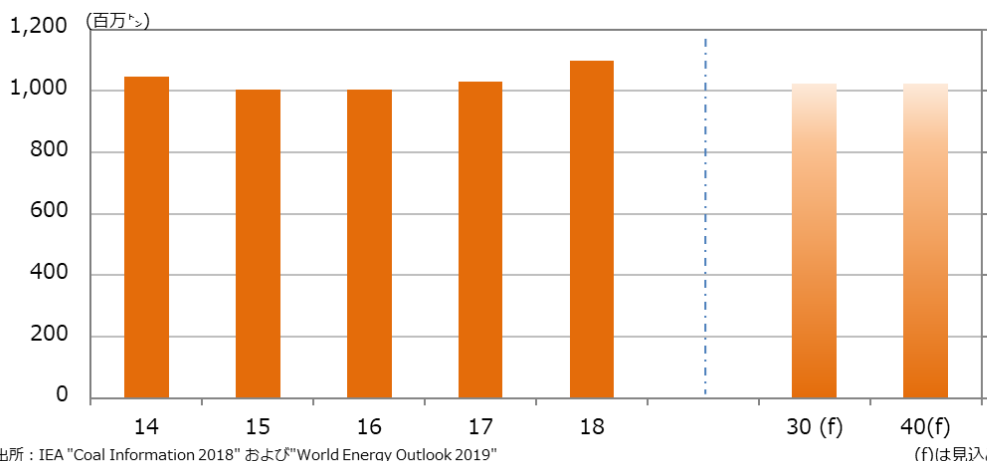
①	Jamaica	Jamaica FSU
②	Malta	Malta FSU
③	Bahrain	Bahrain FSU
④	Malaysia	Melaka FSU1
⑤		Melaka FSU2
⑥	Indonesia	Benoa FRU/FSU

FSRU/FSU under construction

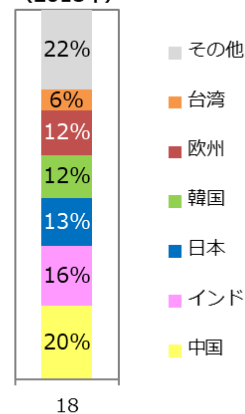
①	El Salvador	El Salvador FSRU
②	Ghana	GNPC Tema FRU/FSU
③	India	*Swan
④		Jaigarh
⑤	Hong Kong	*Hong Kong FSRU
⑥	Indonesia	*Jawa-1
⑦	Senegal	*Powership FSRU
⑧	Mozambique	*Powership FSRU

*当社現在関与プロジェクト(2021年4月時点)

● 燃料炭：海上荷動き量(実績・見通し)



輸入地別内訳 (2018年)



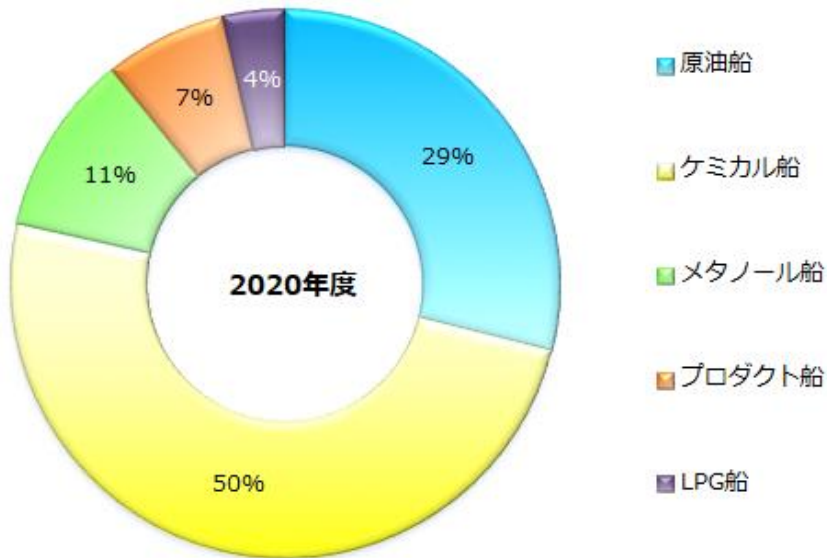
出所：IEA "Coal Information 2018" および "World Energy Outlook 2019"

(註) 2018年実績、2030年予測、2040年予測は1mtce=1.279mtとして換算

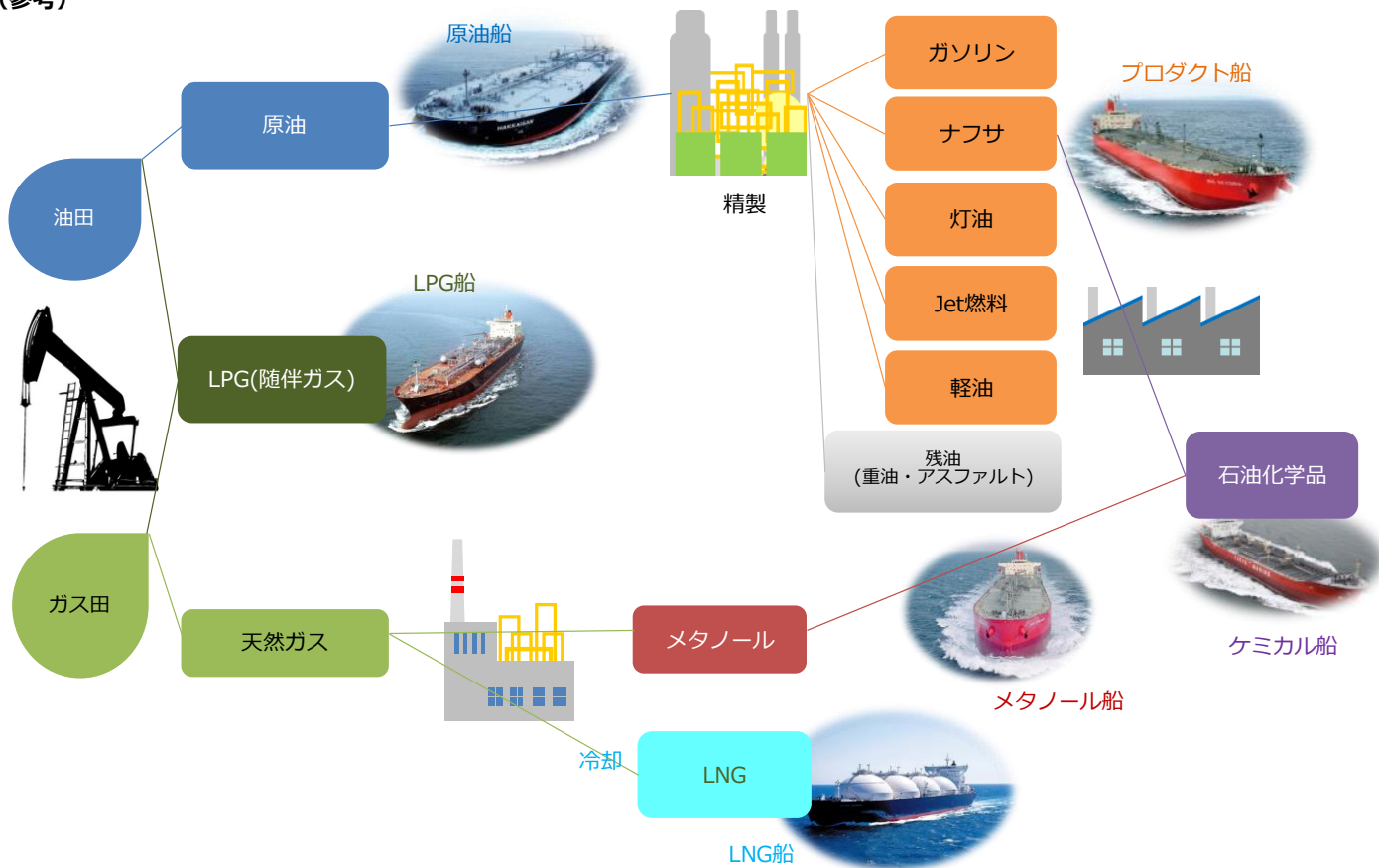
(f)は見込み

出所：Clarksons

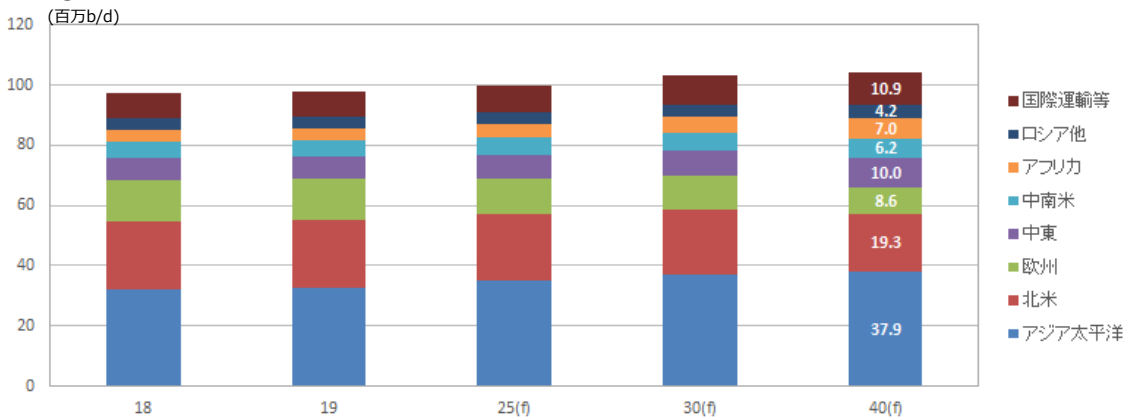
● MOL油送船 売上高構成比(連結)



(参考)

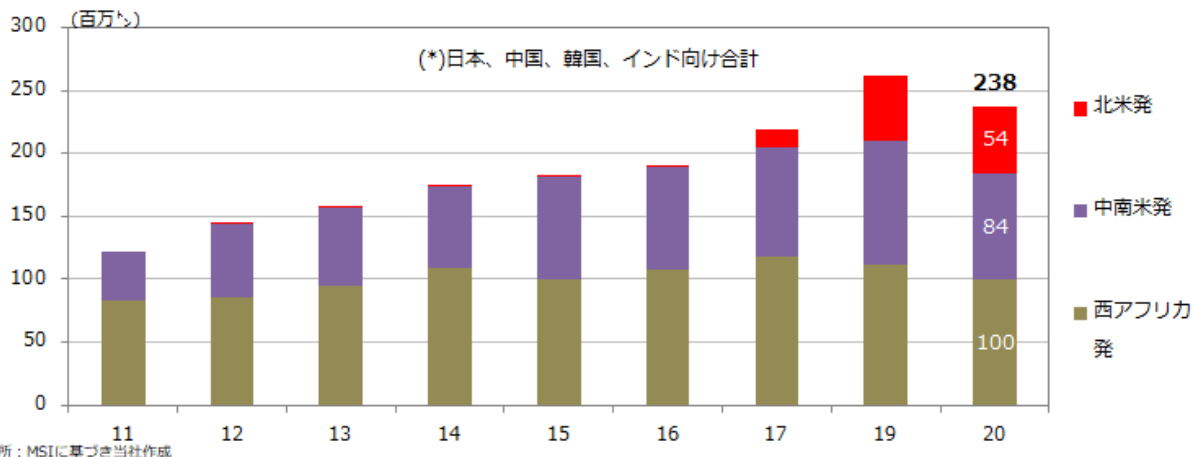


● 原油①：世界需要 長期予測 (地域別)

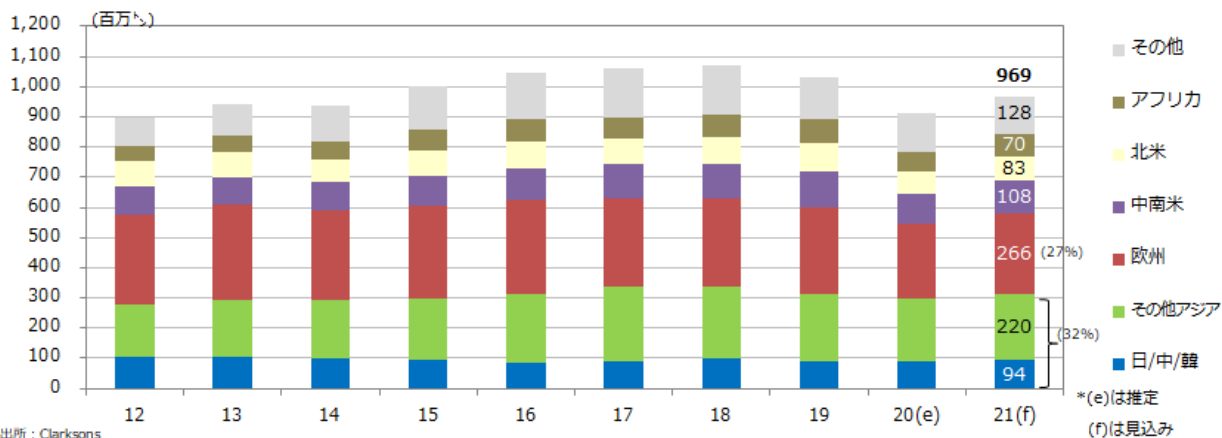


(註) IEA「WORLD ENERGY OUTLOOK 2020」

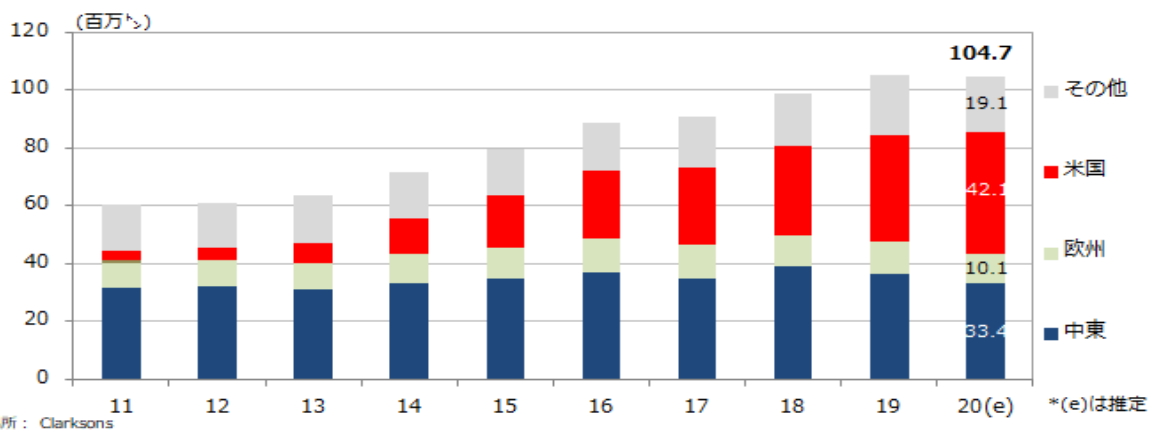
● 原油②：遠距離ソース(西アフリカ・中南米・北米発、アジア向け)海上荷動き量



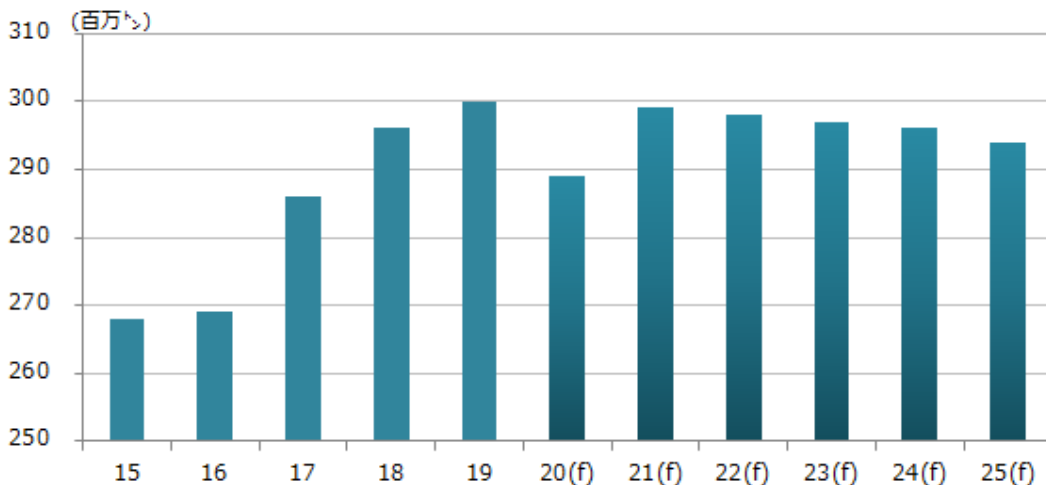
● 石油製品：海上荷動き量(輸入国・地域別)



● LPG：海上荷動き量(輸出国・地域別)



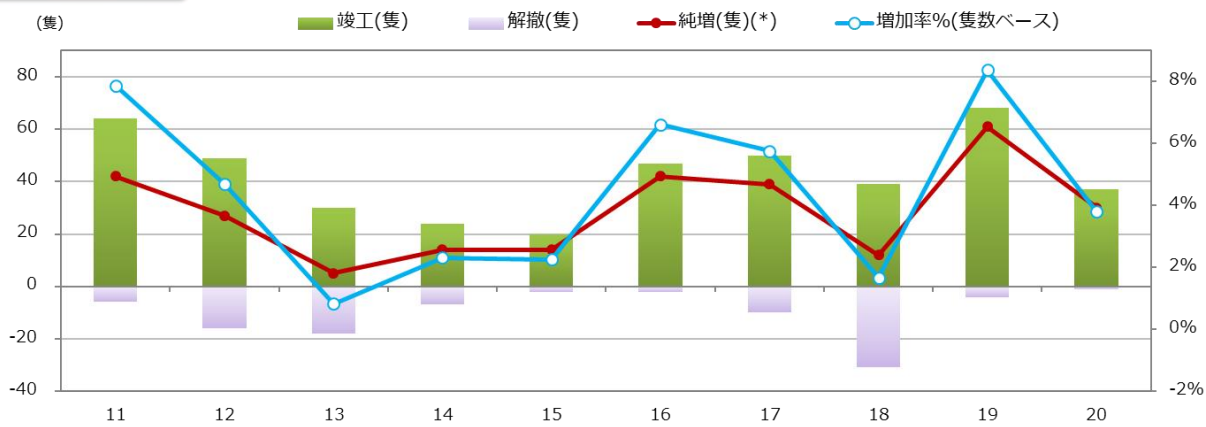
● 液体化学品：世界の海上荷動き量(実績・見通し)



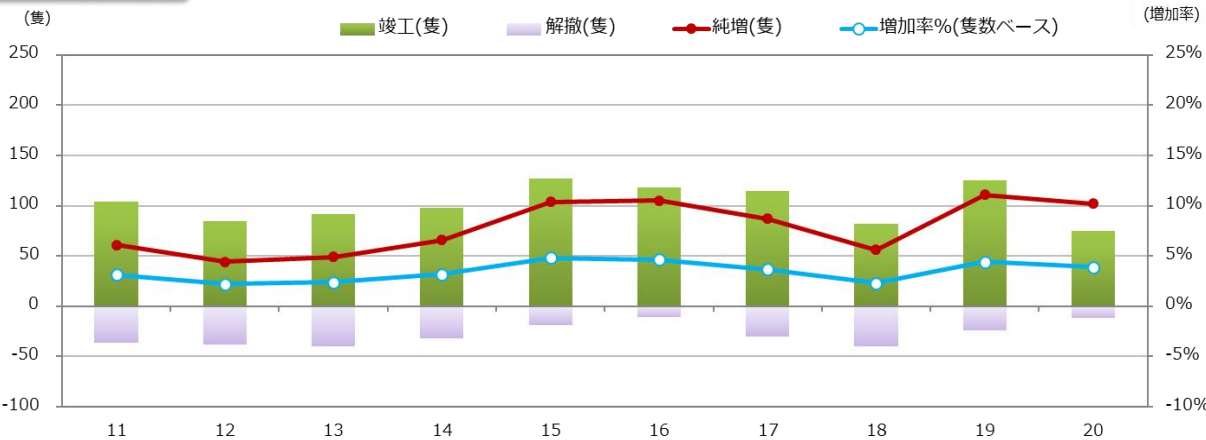
● 船腹供給量推移

VLCC

(*純増には改造による隻数減を含む)

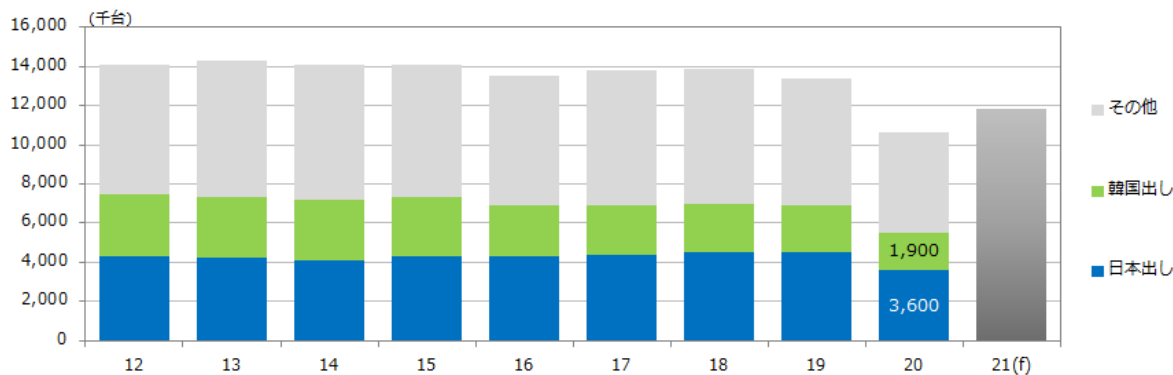


プロダクト船



出所：IHS-Fairplayを基に当社作成

● 世界：完成車海上荷動き量

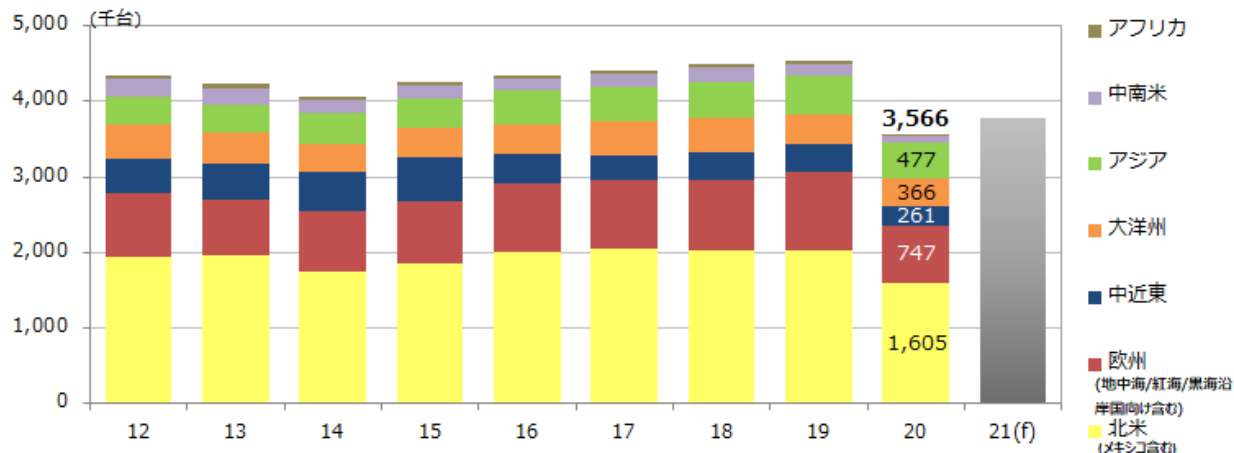


出所：財務省通関統計等を基に当社作成(CKD除く)

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

● ONE社2019-20年度実績

(単位：百万US\$)

	2019年度 実績						
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期
売上高	2,875	3,109	5,984	2,914	2,966	5,881	11,865
税引き後損益	5	121	126	5	-27	-22	105

(単位：US\$/MT)

燃料油価格	\$432	\$419	\$427	\$417	\$528	\$456	\$441
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

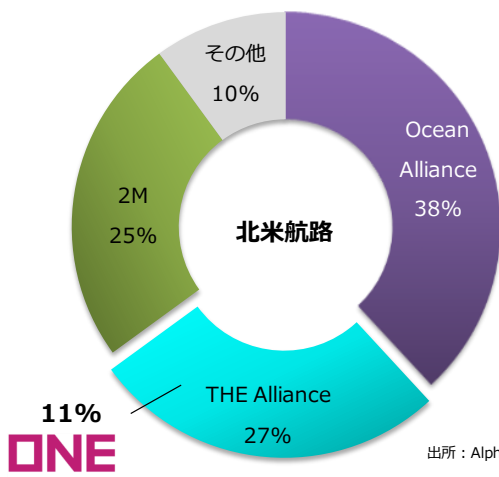
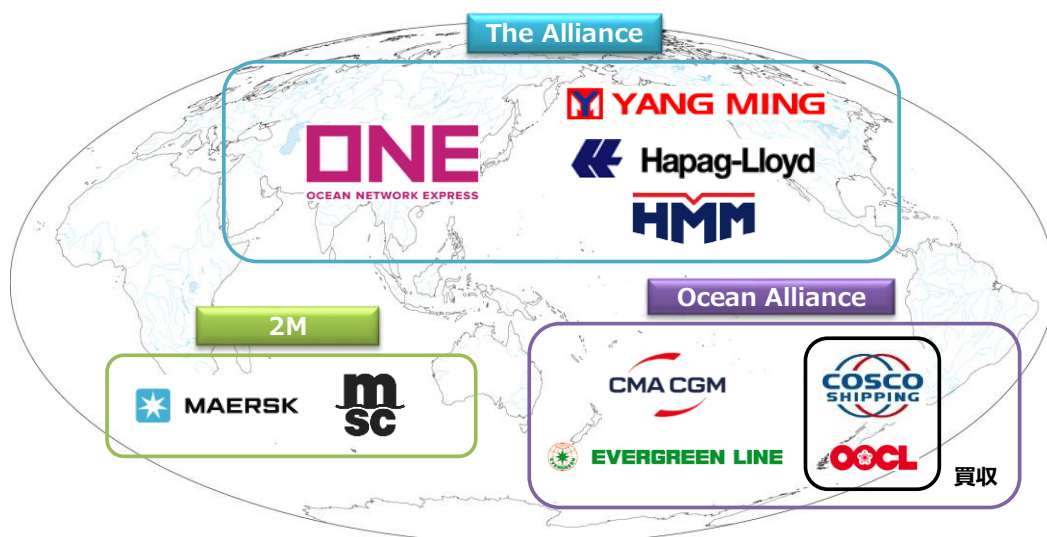
(単位：百万US\$)

	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

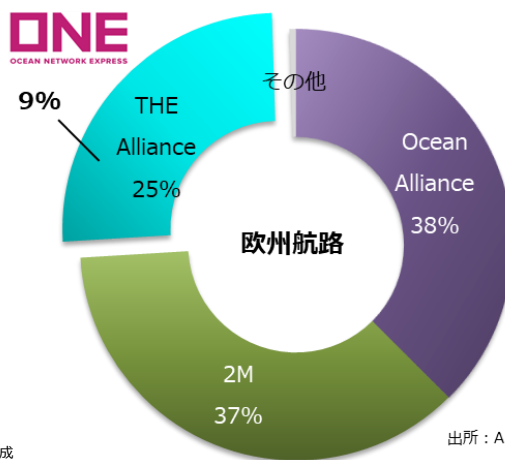
(単位：US\$/MT)

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

● 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) (2021年4月時点)



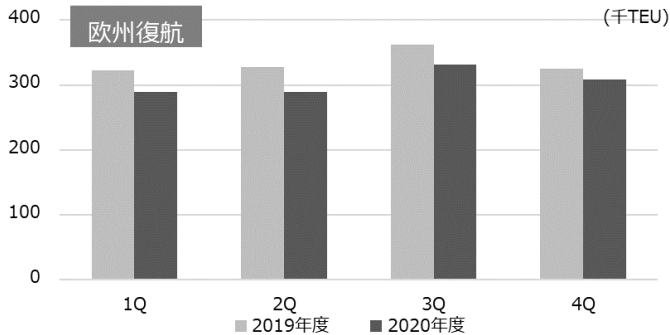
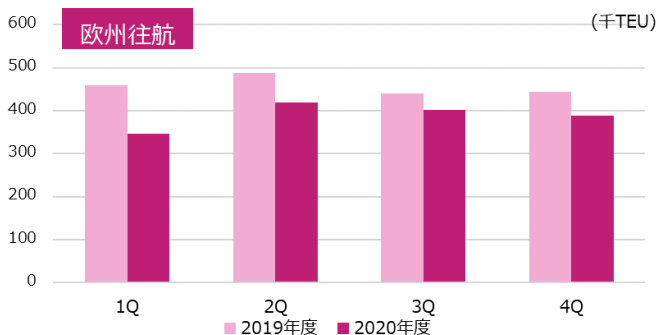
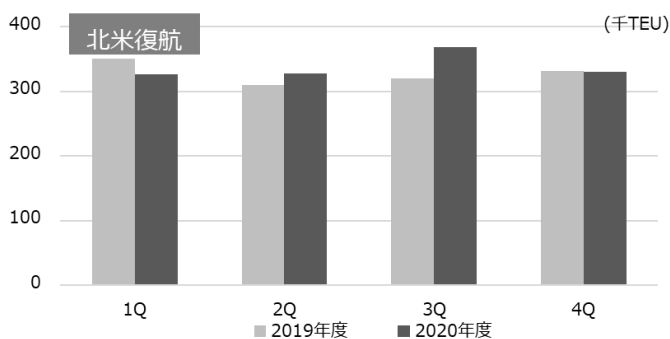
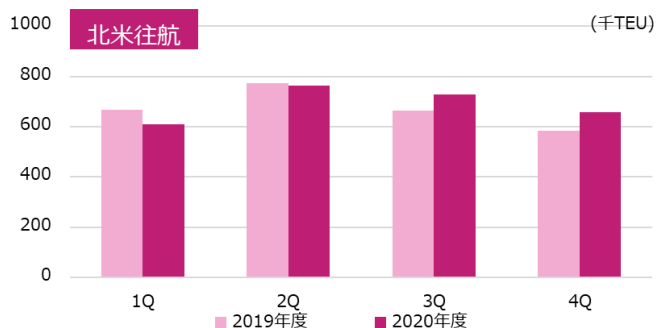
出所：Alphalinerを元に当社作成



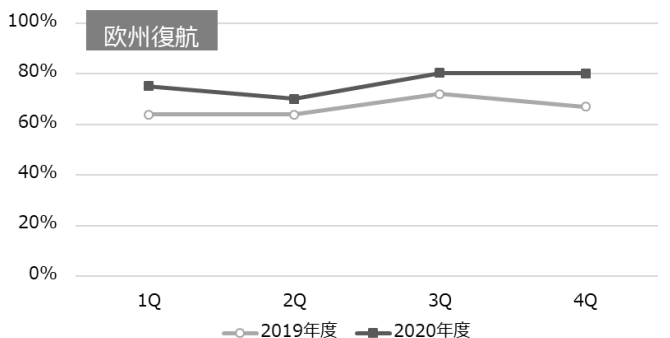
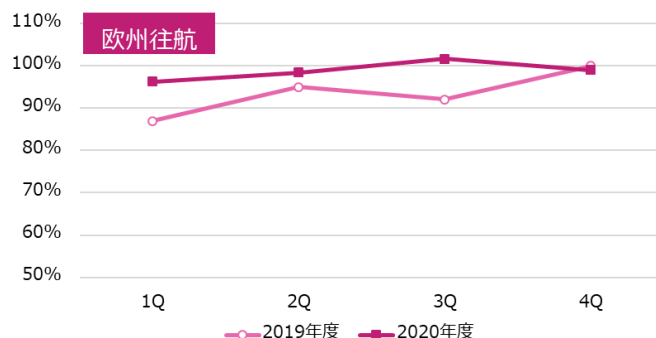
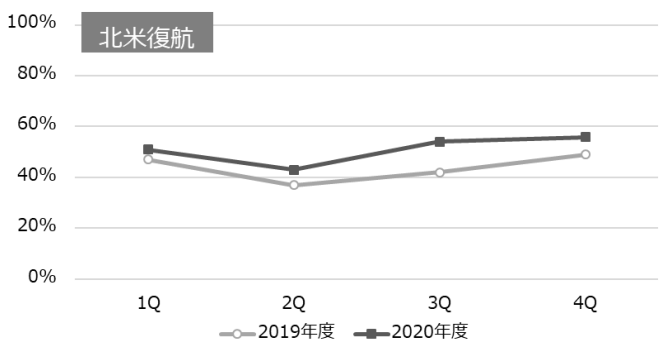
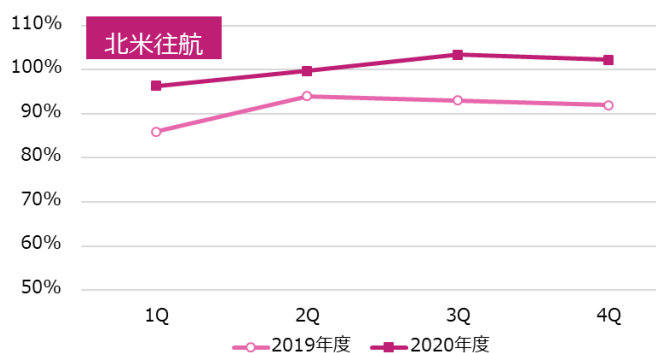
出所：Alphalinerを元に当社作成



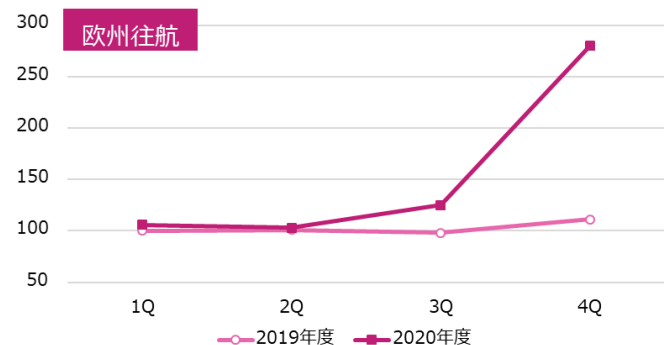
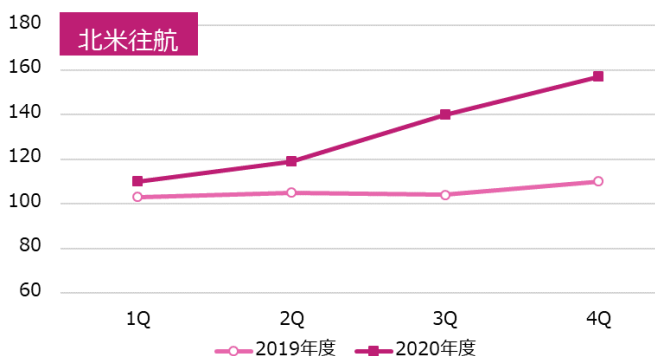
● ONE社 積高推移 (2019-20年度実績)



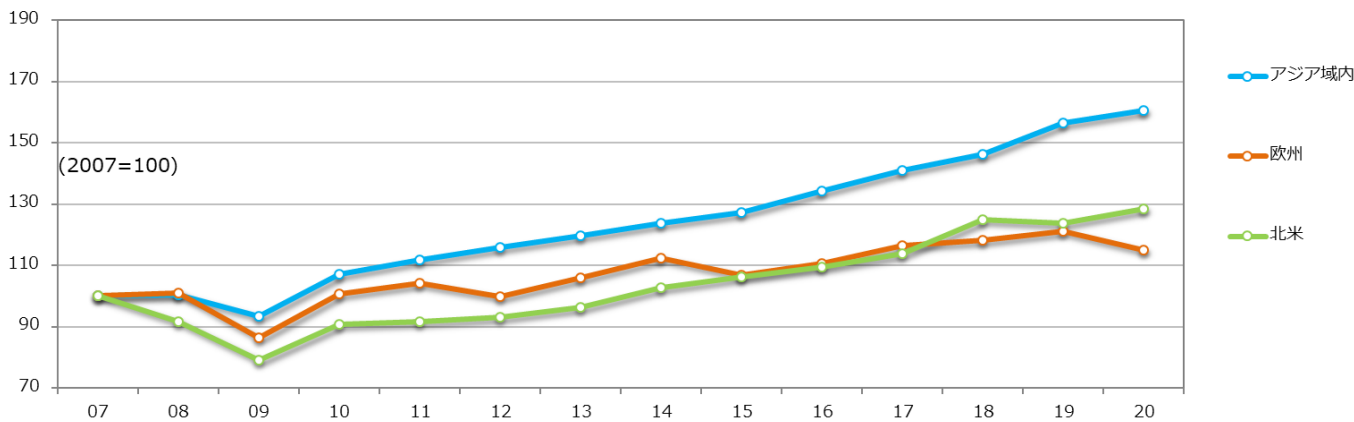
● ONE社 消席率推移 (2019-20年度実績)



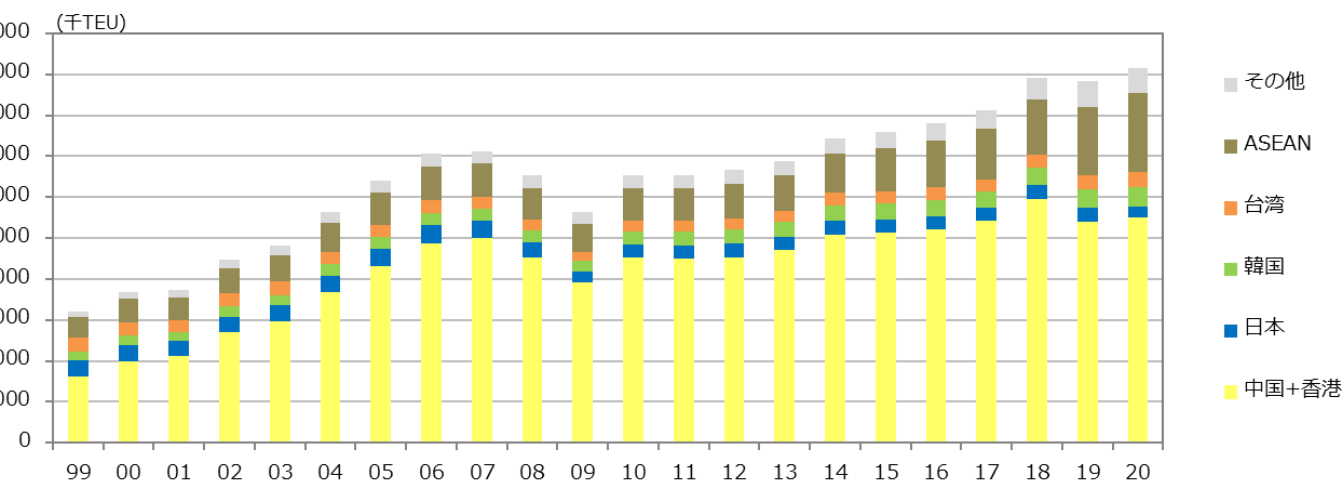
● ONE社 運賃指数推移 (2018年度1Qの各航路総平均運賃を100とした指数) (2019-20年度実績)



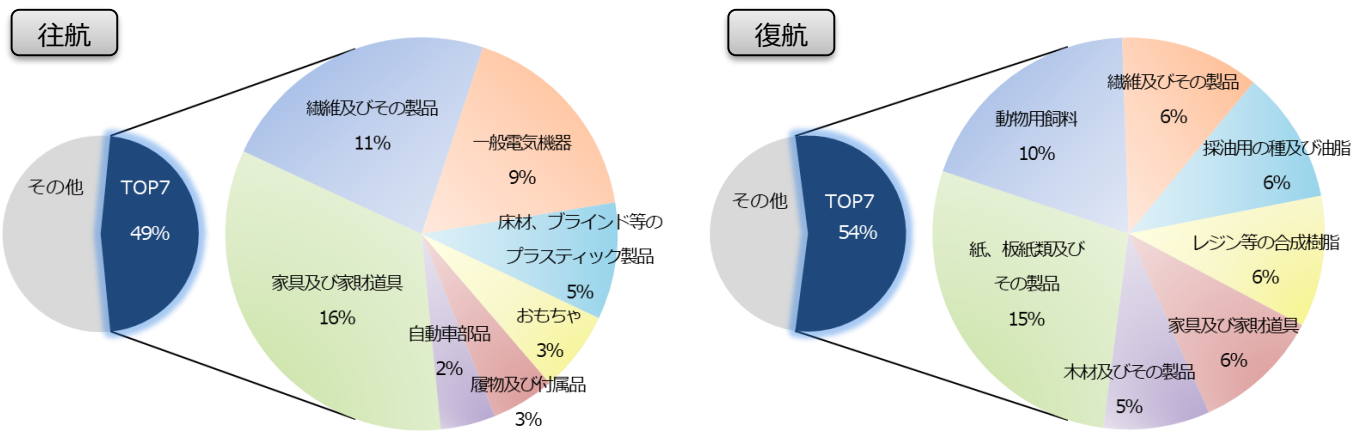
● 世界の主要航路荷動き量推移（東西航路・アジア域内航路）



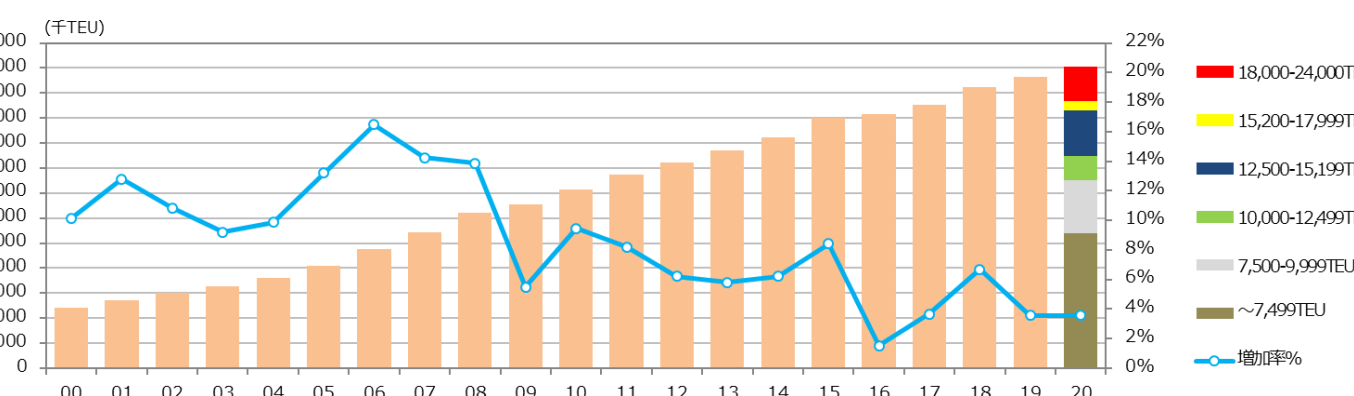
● アジア-北米航路：荷動き量(往航/輸出国・地域別)



● アジア-北米航路：荷動き品目別内訳（2020暦年実績）

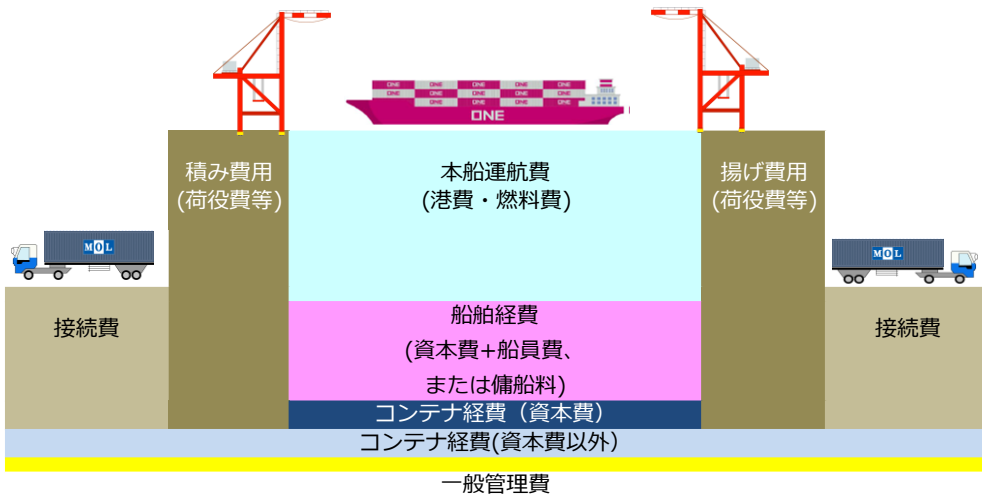


● 船腹量推移



● コスト構造の違い

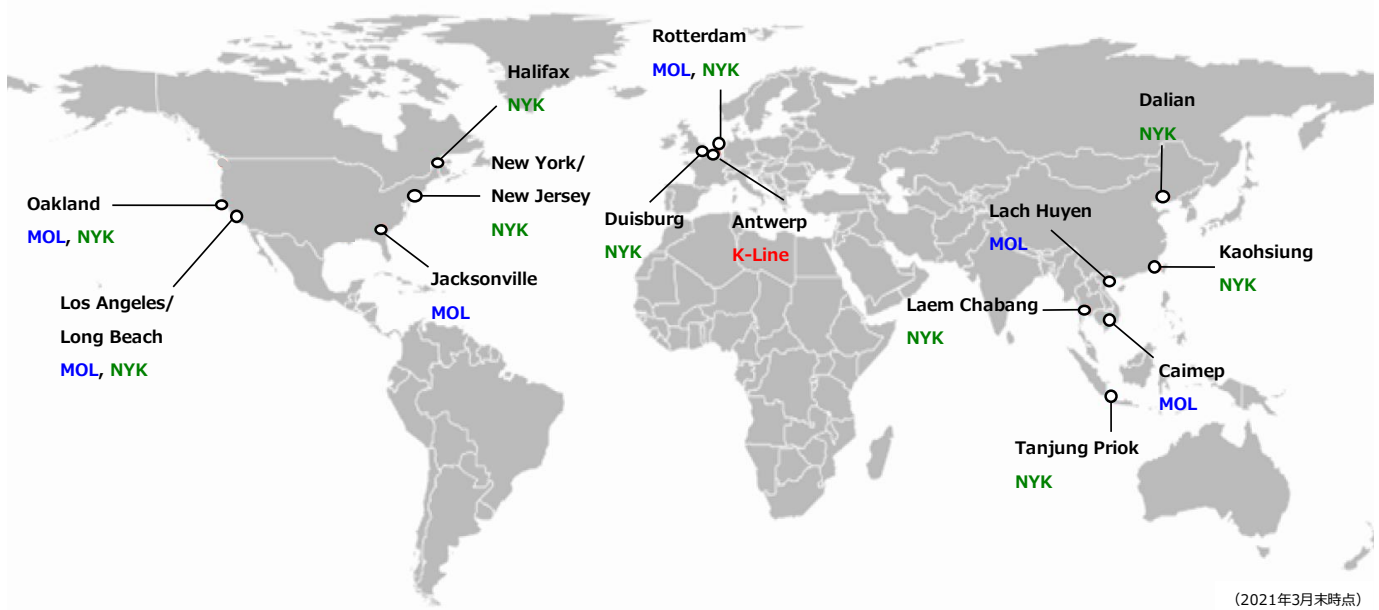
コンテナ船



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



(2021年3月末時点)

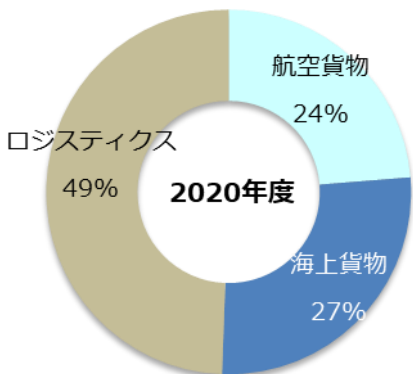
● 当社グループ ロジスティクス事業ネットワーク



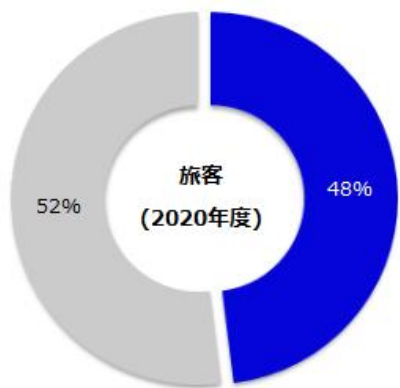
(2021年3月末時点)
 自社拠点：(国内)70拠点, (海外)26か国 187拠点
 代理店：51ヶ国 236拠点 倉庫・物流センター：21ヶ国 109拠点

(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

● MOLグループ物流事業：売上高構成比

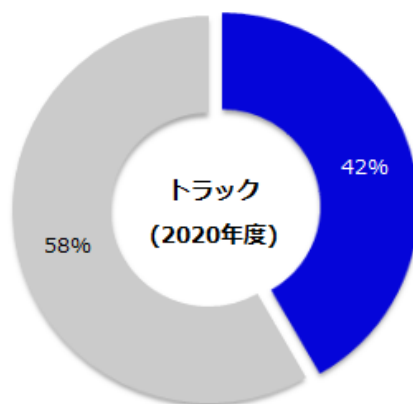


● MOLグループ：日本国内長距離フェリーにおけるシェア



■ MOLグループ3社(*)
 ■ その他5社

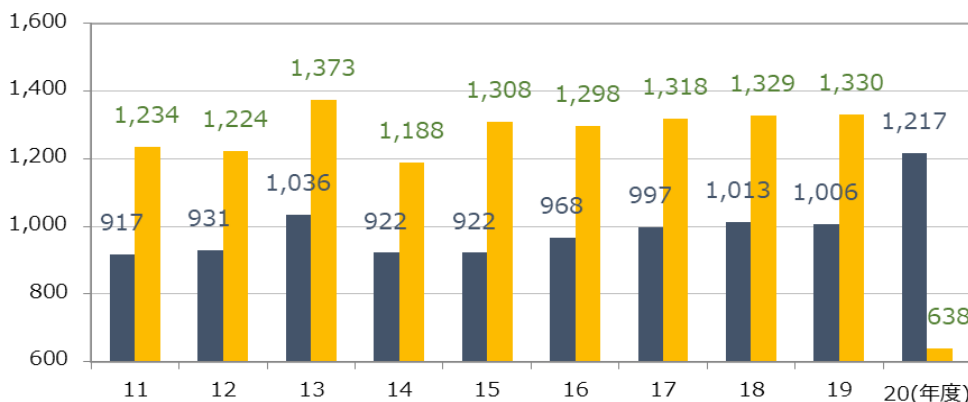
(*)商船三井フェリー㈱
 ㈱フェリーさんふらわあ
 ㈱名門大洋フェリー



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*%/百万人*%)

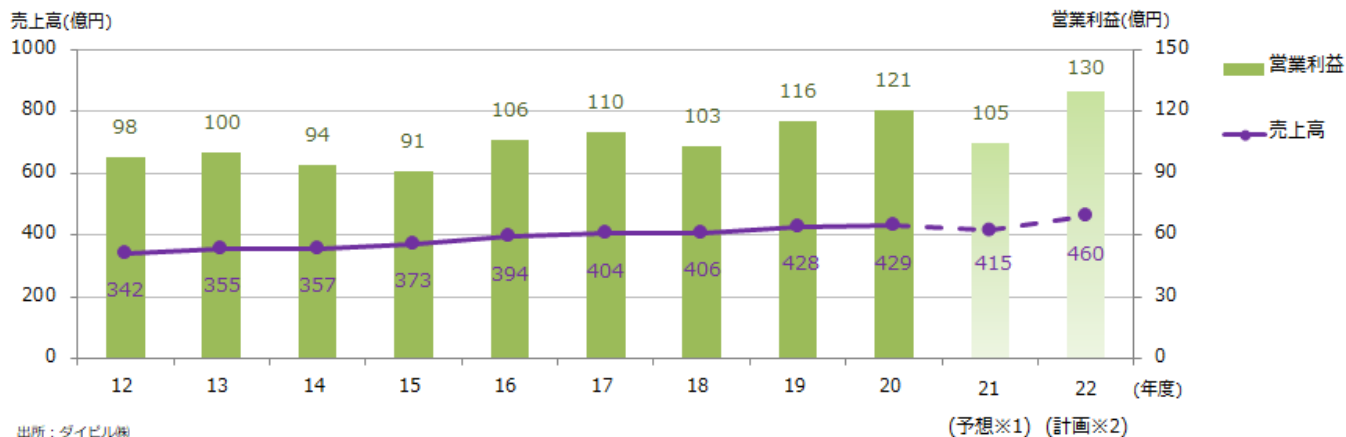


(*)8 tトラック換算

出所：国土交通省「海事レポート」

関連事業	不動産	ダイビル(株)を中核に貸ビル等不動産賃貸事業を展開
	客船	クルーズ客船「にっぽん丸」を運航
	曳船	国内外拠点港での大型船入出港サポート、洋上風力発電の交通船事業を展開
	商社	船舶燃料油・機器(PBCF等)・資材等を販売
	その他	旅行代理店業(業務渡航手配が主)、外国人人材コンサルティング事業、新規事業開発等

● ダイビル(株)中期経営計画“Design100”プロジェクトPhase-II (2018~2022年度)

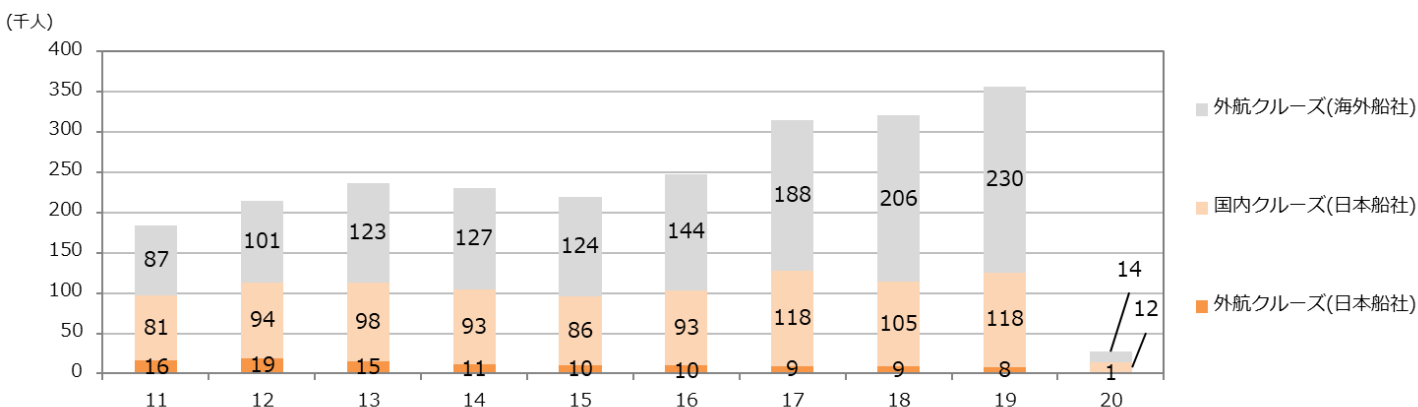


出所：ダイビル(株)

※1 2021年5月末公表予想値

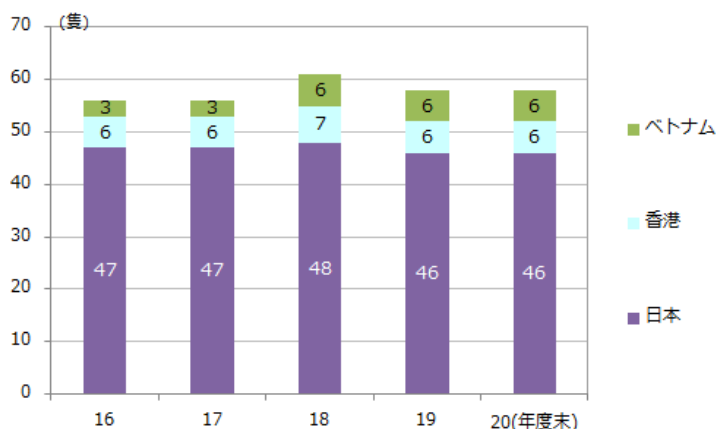
※2 2018年4月中計策定時点計画値

● 日本のクルーズ乗船者数



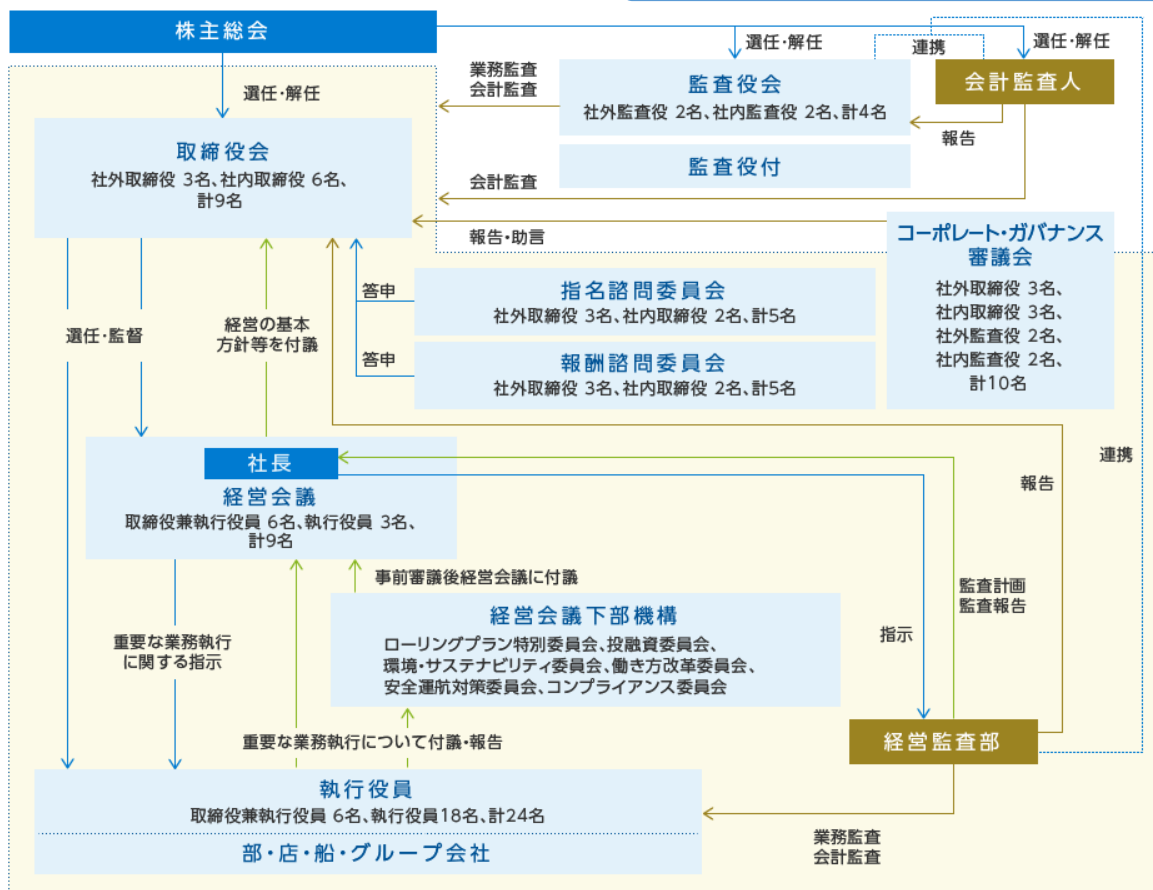
出所：国土交通省 海事局

● 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>



2021年6月22日現在

● ガバナンスサマリ

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)	3人 (33.3%)
内、女性取締役 (割合)	1人 (11.1%)
2020年度取締役会開催数・出席率	14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	4人 (委員長：社外取締役)
内、社外取締役 (割合)	3人 (75.0%)
2020年度開催数	5回

報酬諮問委員会

委員数	4人 (委員長：社外取締役)
内、社外取締役 (割合)	3人 (75.0%)
2020年度開催数	8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、2020年度末時点にて8.8%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。

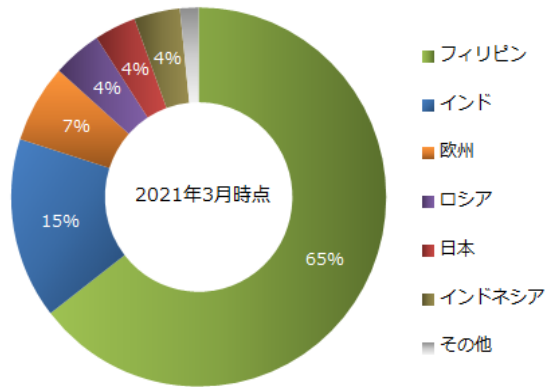
委員長：副社長執行役員

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。

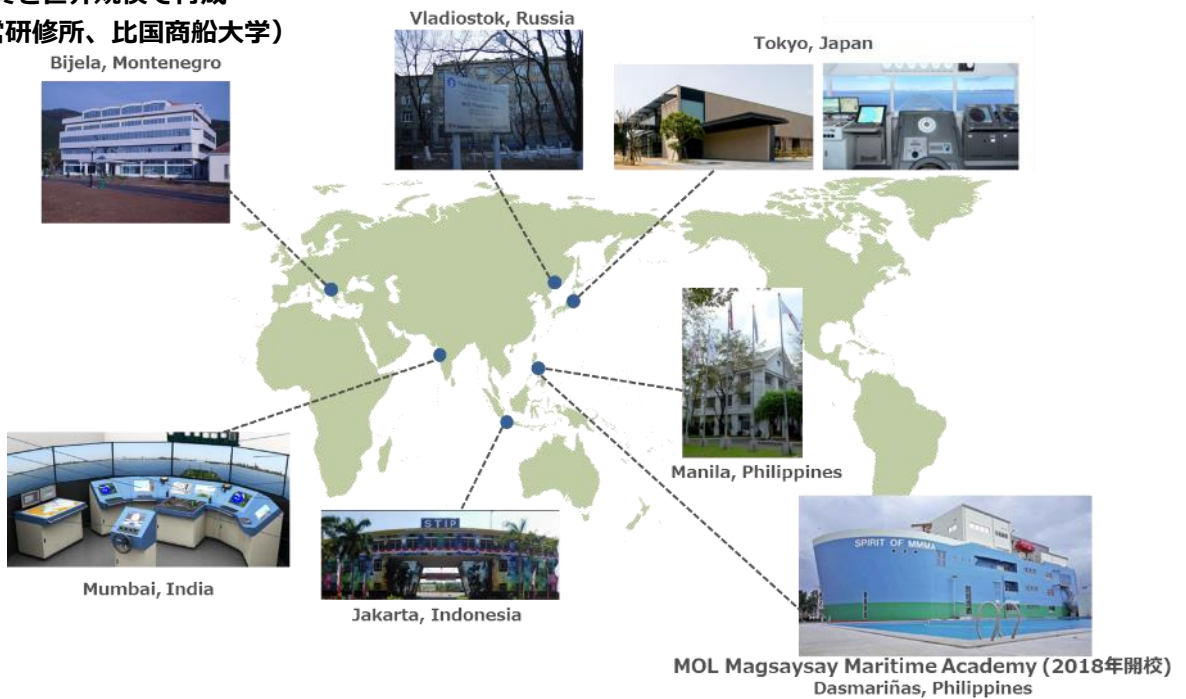
- 海上安全部
- 海洋技術部
- スマート SHIPPING 推進部
- タンカー・乾貨船海技統括部
- LNG海技・船舶管理戦略部
- 船舶管理会社 (IM・オー・イル・シップ マネジメント 及び IM・オー・イル・ILRレジ-輸送)

● 国籍別船員比率(当社保有船ベース)



● 優秀な船員を世界規模で育成

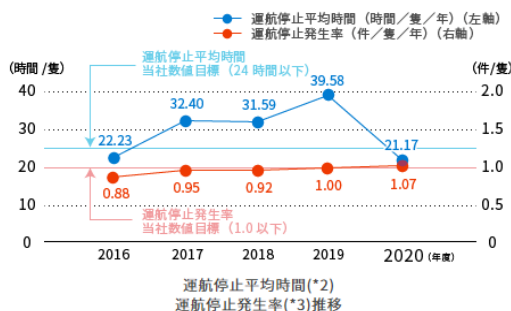
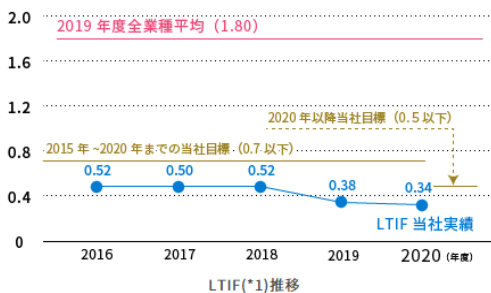
(当社運営研修所、比国商船大学)



● 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



(駐)「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。

● 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

		2018年度		2019年度		2020年度			
社員数 (*1)		陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上		
	男	490	307	524	306	545	317		
	女	221	8	237	11	249	8		
合計		711	315	761	317	794	325		
役職別人数 (*2)	部長職	男	31	9	37	10	42	9	
		女	2	0	1	0	1	0	
	管理職 (除く部長級)	シニア 管理職	男	178	104	190	122	195	132
			女	2	0	5	0	5	0
		課長 相当職	男	139	99	130	92	128	87
			女	19	1	19	1	21	1
	非管理職 (うち次期管理職候補群(*3))	男	287 (138)	289 (117)	297 (148)	279 (122)	296 (167)	285 (134)	
女		227 (37)	12 (2)	240 (46)	13 (2)	252 (54)	11 (3)		
合計		885	514	919	517	940	525		
女性管理職比率(*2)		6.2%	0.0%	6.5%	0.4%	6.9%	0.4%		
新卒採用人数	男	20	24	22	18	17	23		
	女	9	0	8	2	13	0		
	合計	29	24	30	20	30	23		
中途採用人数	男	13		8		5			
	女	18		15		0			
	合計	31		23		5			
平均勤続年数 (*1)		15.3	11.1	15.0	11.6	14.4	12.2		
	男	15.0		15.4		13.9			
	女	17.0		15.8		14.6			
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		3.7%	7.6%	4.7%	10.1%	4.5%	7.4%		
障がい者雇用率		2.26%		2.24%		2.21%			
従業員の労働組合加入率		60.4%	88.7%	58.3%	88.3%	57.9%	88.7%		
法定外残業時間 (月間平均)		17.4		16.8		23.8			

(*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

社員支援制度（法定制度を含む）

		2018年度		2019年度		2020年度	
有給休暇取得 (夏季休暇含む) (*4)	平均日数 / 取得率	13.6 / 54%		14.3 / 57%		12.8 / 48%	
産前・産後休暇取得 (*5)	取得者数 / 取得率	11 / 100%		13 / 100%		10 / 100%	
配偶者出産特別休暇取得 (*6)	取得者数 / 取得率	15 / 100%		24 / 100%		22 / 100%	
育児休職制度 (*7)	利用者数	男	8 / 28%	12 / 26%		17 / 46%	
	/ 利用率	女	16 / 100%	21 / 100%		20 / 100%	
男性育児休職取得 (*7)	平均日数	57		49		65	
育児短時間勤務制度	利用者数	7		7		7	
(参考) ワーキングマザー (*5)	人数	40		48		54	
配偶者転勤に伴う退職者再雇用制度	利用者数	2		1		0	
介護休業制度	利用者数	0		1		1	

(*4) 海上勤務者を除く

(*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

		2018年度		2019年度		2020年度	
労働災害 (通勤災害は除く) (*8)	件数	0	1	1	0	0	1
労災死亡事故	件数	0	0	0	0	0	0
労災休業	日数	0	0	4	0	0	2

(*8) 陸上は本社のみ対象

研修

		2018年度		2019年度		2020年度	
従業員一人当たりの研修費 (*9)	平均額(円)	103,000	123,301	105,000	120,166	98,000	96,066
従業員一人当たりの研修日数 (*10)	平均日数	3	8	2	7	2	4

(*9) 総額 / 社員数。社内講師費用は除く。

(*10) 総日数 / 社員数

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。

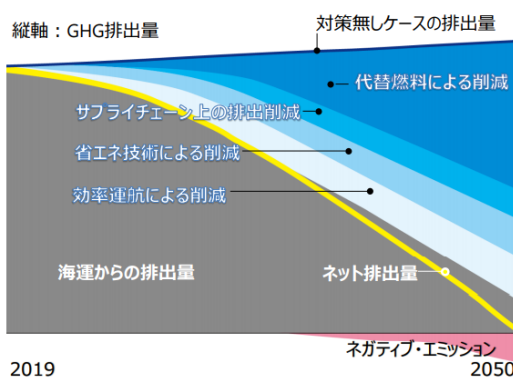
■ 中長期目標

- ✓ 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

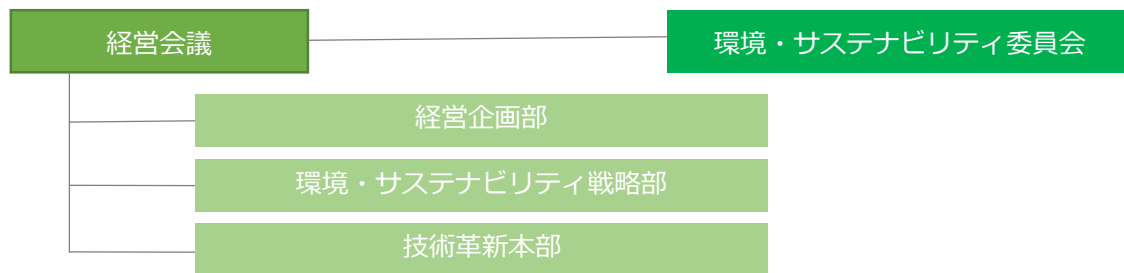
■ 目標達成に向けた5つの戦略

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)

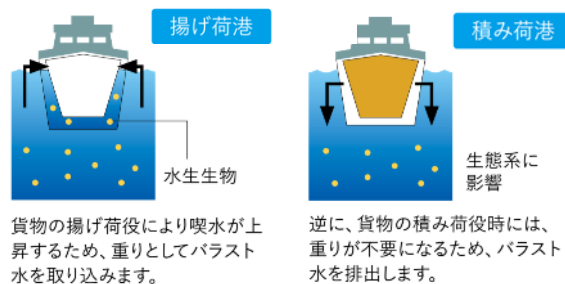
CDPとは、英国のNGO団体で、合計約106兆ドルの運用資産を有する世界の機関投資家515社(2021年4月時点)を代表して、企業に対して気候変動への戦略や具体的な温室効果ガスの排出量に関する質問表を送付します。回答およびその結果のスコアは世界に公表されます。同スコアは企業価値を測る一つの重要指標となりつつあり、当社も毎年回答し、2020年は「A-」と認定されました。

● IMOにおける環境規制スケジュール

当社グループは多岐に渡る環境規制に対し全社的に取り組み、地球環境保全を果たしつつ環境負荷低減を図ります。

バラスト水管理条約

2016	2017	2018	2019	2020	2021
義務化					
(2004年採択)		既存船：2019年9月以降5年以内 新造船：2017年9月以降			



貨物の積荷役にあわせて行うバラスト水の排出は、海洋生物を越境移動させ、海洋生態系に対して影響を与えるおそれがあるため、IMOで2004年に「バラスト水管理条約」が採択されました。同条約は2017年9月に発効し、2024年9月までに既存船を含めた全ての船舶にバラスト水処理装置を搭載することが義務付けられます。

【当社取り組み】

- ✓2014年以降、当社は条約発効に先立ち、保有船へのバラスト水処理装置の設置を進めてきました。
- ✓2021年5月現在、215隻への設置を完了しており、条約の定める期限内に当社保有船全船へ搭載する方針です。

SOx 排出規制

2016	2017	2018	2019	2020	2021
硫黄分3.5%				硫黄分0.5%	

排ガス中のSOx量を抑制するため、燃料油に含まれる硫黄分含有率を規制するものです。2020年に現行の3.5%以下から0.5%以下に厳格化されました。当社では、右図にある3通りについて個船毎に最適な方法を検討の上、規制に対応しています。

【当社取り組み】

- ✓低硫黄燃料油による対応を基本としつつ、VLCCやケーブサイズバルカーを中心にSOxスクラバーの設置も進めており、2022年までに約100隻に設置予定です。(2021年4月現在、78隻に設置済)
- ✓その他、代替燃料の活用に関わる取り組み(右図)を推進しています。

方法	長所	短所/課題
低硫黄燃料 (規制適合油)	初期投資が不要	-燃料費が割高
SOx スクラバー	安価な従来の燃料の使用が可能	-初期投資が高い -設備が大きい
代替燃料 (LNG等)	他の環境規制にも有効	-燃料タンクが大型で高価 -供給体制が未整備 -改造が難しい

LNG燃料船	LNG燃料タグボート1隻を運航中。また、日本初のLNG燃料フェリー2隻の建造を決定
メタノール燃料船	2016年から3隻を運航
電気推進船	共同出資会社「e5ラボ」を設立。2022年に電気推進の船用燃料供給船竣工を目指す
ウィンドチャレンジャープロジェクト	大型商船への硬翼帆設置により、風力エネルギーを推進力に変換。2022年に設置船の運航開始を目指す
メタネーション研究	船用燃料化に向け、2019年に業界横断WGを発足

その他

規制		2016	2017	2018	2019	2020	2025	
地球温暖化防止	GHG (温室効果ガス) 排出規制	EEDI*1	Phase 1				Phase 2	Phase 3
		SEEMP*2	義務化					
		(参考)2018年4月に開催されたIMO第72回海洋環境保護委員会に於いて、国際海運のGHG削減目標を決定。2008年をベースに、海運全体の燃費効率を2030年までに40%以上改善するとともに、2050年までに70%以上改善するよう努力するという効率ベースの目標を定めた。加えて、海運全体のGHG排出総量を2050年までに50%以上削減し、最終的に今世紀中となるべく早い時期にGHG排出をゼロとするよう努力する、としている。						
大気汚染防止	NOx排出規制*3	一般海域	2次規制					
		ECA*4	3次規制					
海洋環境保全	船体付着による有害水生生物の移動の最小化*5	(2011年ガイドライン採択)						
	シップリサイクル条約*6	(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) の略。新造船設計時の理論上のCO排出量指数 (g/ton-mile)。各PhaseのEEDI削減率目標は次の通り：Phase 0=0%、Phase 1=10%、Phase 2=20% (対象：新造船)
- (*2) Ship Energy Efficiency Management Plan (船舶エネルギー効率管理計画書) の略。個船ごとに最も適した運航手法を選択し、その実施計画について文書化して船上に備えることが義務化されている (対象：新造船・既存船)
- (*3)排ガス中の窒素酸化物 (NOx) の排出規制。1次規制では2000~2010年起工船、2次規制では2011年以降起工船、3次規制では2016年以降起工船が規制対象
- (*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。2021年以降の起工船舶はNOx3次規制も対象となる)
- (*5) 船舶の没水部に付着して越境移動する水生生物を最小化するためのガイドライン。船体を生物付着のないクリーンな状態に保つための防汚システムを本船に設置すること等を推奨している。ガイドラインのレビュー期間中は、自主的な取り組み
- (*6) 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ヵ月後に発効
 - 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、かつ批准国の年間解撤量が批准国船腹量の3%以上 (2021年4月現在：批准国16カ国)

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

(*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
<スコープ1>CO2排出量	千トン	12,199	11,137	9,665
うち 船舶 (単体)	千トン	9,328	8,448	7,154
うち 船舶 (グループ会社)	千トン	2,849	2,666	2,491
うち 船舶以外	千トン	21	23	20
<スコープ2>CO2排出量	千トン	47	45	39
<スコープ3>CO2排出量	千トン	2,872	3,127	2,388

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
NOx排出量	千トン	326	296	258
うち 船舶 (単体)	千トン	249	225	191
うち 船舶 (グループ会社)	千トン	77	71	67
SOx排出量	千トン	215	142	52
うち 船舶 (単体)	千トン	166	109	41
うち 船舶 (グループ会社)	千トン	49	33	11
カバー率	%	-	95	98

※算定対象とした船舶数/連結運航船舶数

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
CO2排出量	g/ton-mile	10.0	9.8	9.0
CO2排出量 (2009年度比)	2009年度=100	73.7	72.3	66.2
NOx排出量 (2009年度比)	2009年度=100	74.7	71.4	65.5
SOx排出量 (2012年度比)	2012年度=100	79.2	54.8	22.3

その他資源の消費

	単位	2018年度	2019年度	2020年度
廃棄物(*3)	トン	2,391	39,883	77,485
うち リサイクル可能	トン	1,584	38,797	76,330
うち リサイクル以外	トン	807	1,086	1,155
水(*4)	m3	579,341	599,478	410,230
うち 水道水	m3	579,341	599,478	410,230
うち 河川水	m3	-	-	-
うち 海水(循環利用)	m3	-	-	-

(*3) 主に解撤を前提に売却した船舶

(*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

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。

● 人権擁護への取り組み

人権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/201>

□ 国連グローバル・コンパクトへの参加

2005年に、国連が提唱するグローバル・コンパクトに日本の船会社として初めて参加しました。以来、グローバル・コンパクトの4分野10原則の支持、実践に努めています。

□ 船員の基本的人権

船員の基本的権利については、海上の労働に関する条約（MLC2006）で定められた以下4つの人権の尊重に加え、宗教・国籍・年齢・性別による差別を禁止し、ハラスメントに対する苦情の受付対応手順を定めています。

1. 結社の自由及び団体交渉権の実効的な承認
2. あらゆる形態の強制労働の撤廃
3. 児童労働の実効的な廃止
4. 雇用及び職業についての差別の撤廃

グローバル・コンパクトの10原則

人権	原則1：人権擁護の支持と尊重 原則2：人権侵害への非加担
労働	原則3：結社の自由と団体交渉権の承認 原則4：強制労働の排除 原則5：児童労働の実効的な廃止 原則6：雇用と職業の差別撤廃
環境	原則7：環境問題の予防的アプローチ 原則8：環境に対する責任のイニシアティブ 原則9：環境にやさしい技術の開発と普及
腐敗防止	原則10：強要や贈収賄を含むあらゆる形態の腐敗防止の取り組み

● 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格付け

ロンドン証券取引所のグループであるFTSE Russellの代表的指標の一つ、責任投資指数「FTSE4Good Index Series」に組み入れ（2003年より採用）

□ FTSE Blossom Japanに組み入れ

2017年に新たに開発された、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」に組み入れ（2017年より採用）

□ 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）。

□ 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）。



FTSE4Good



FTSE Blossom Japan



2021
健康経営優良法人
Health and productivity
ホワイト500



健康経営銘柄 2021
Health and Productivity



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㈱、MOL Ship Management(Singapore)Pte.Ltd.、MOL Ship Management(Hong Kong)Company Ltd.（2014年）Magsaysay MOL Ship Management Inc.（2015年））。

□ CDP気候変動レポート2020において「A-」と認定

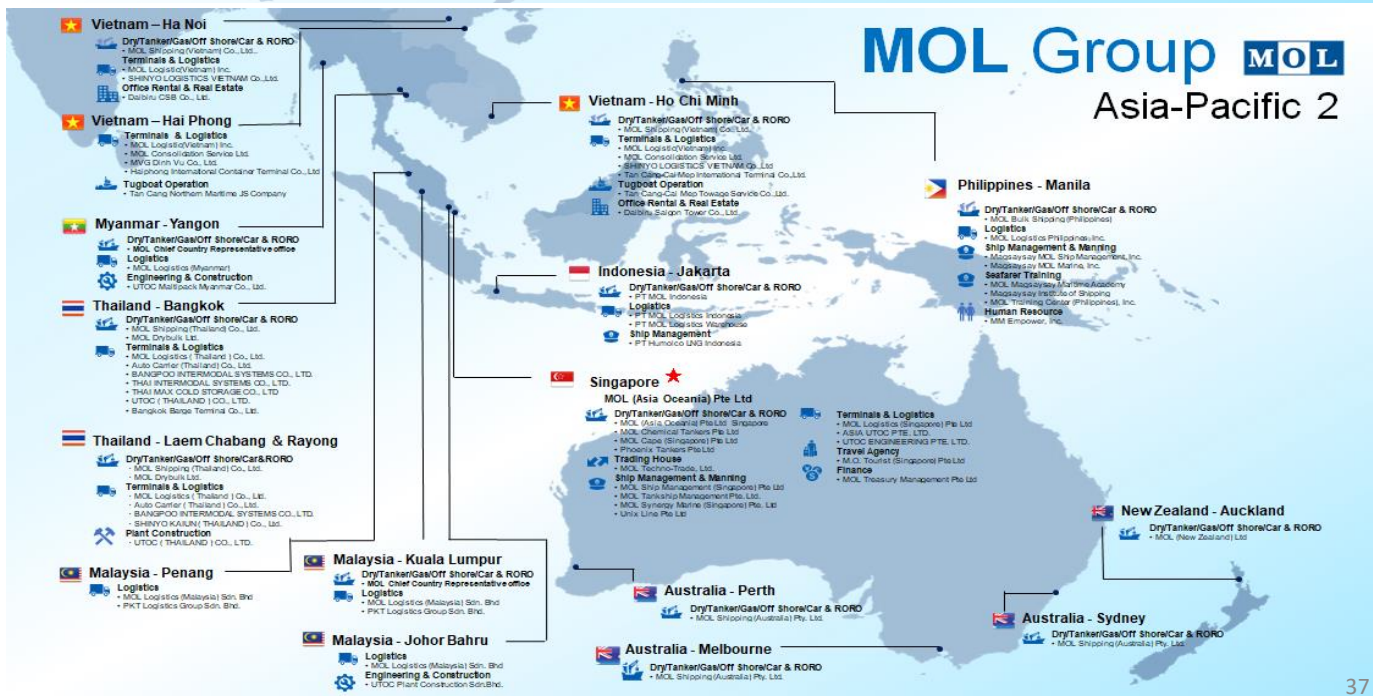
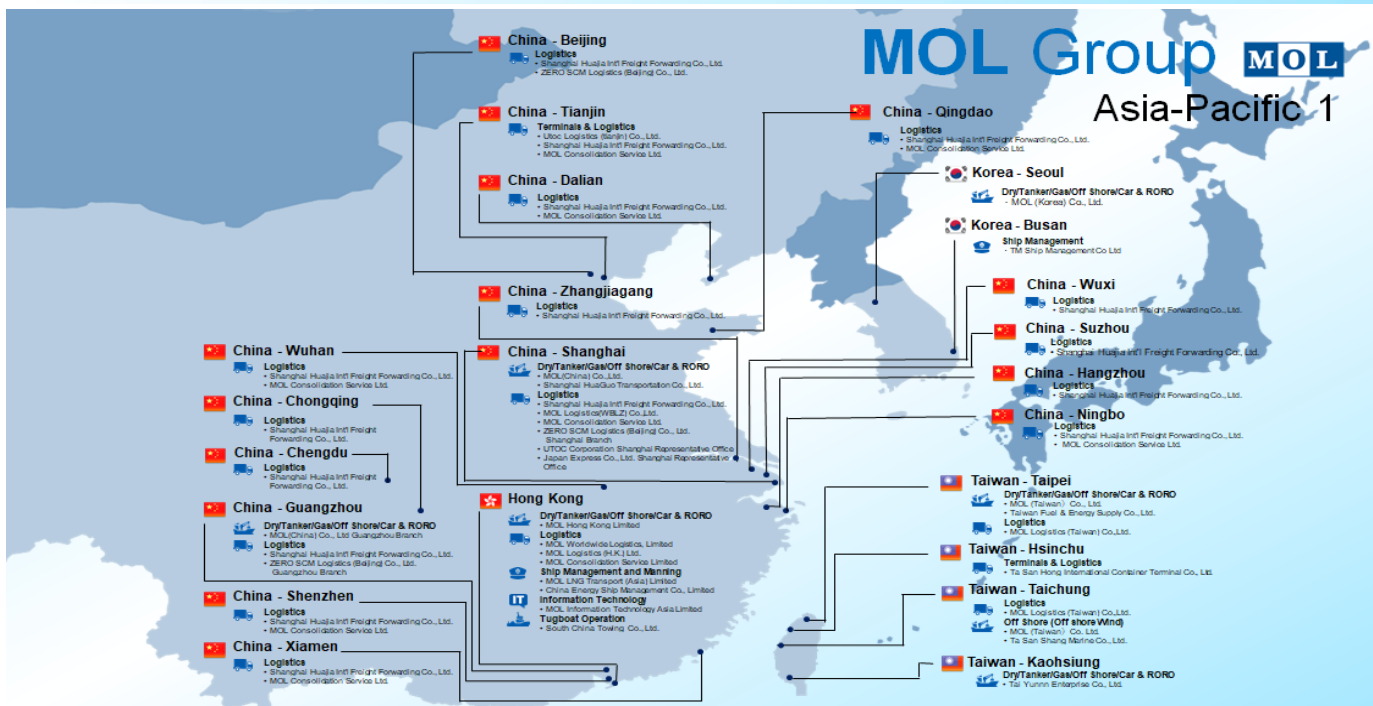
国際NGO団体気候であるCDPが実施する気候変動情報開示調査において、リーダーシップレベルの「A-」と認定（2020年）。

MOL Group 総代表・国代表 所在拠点



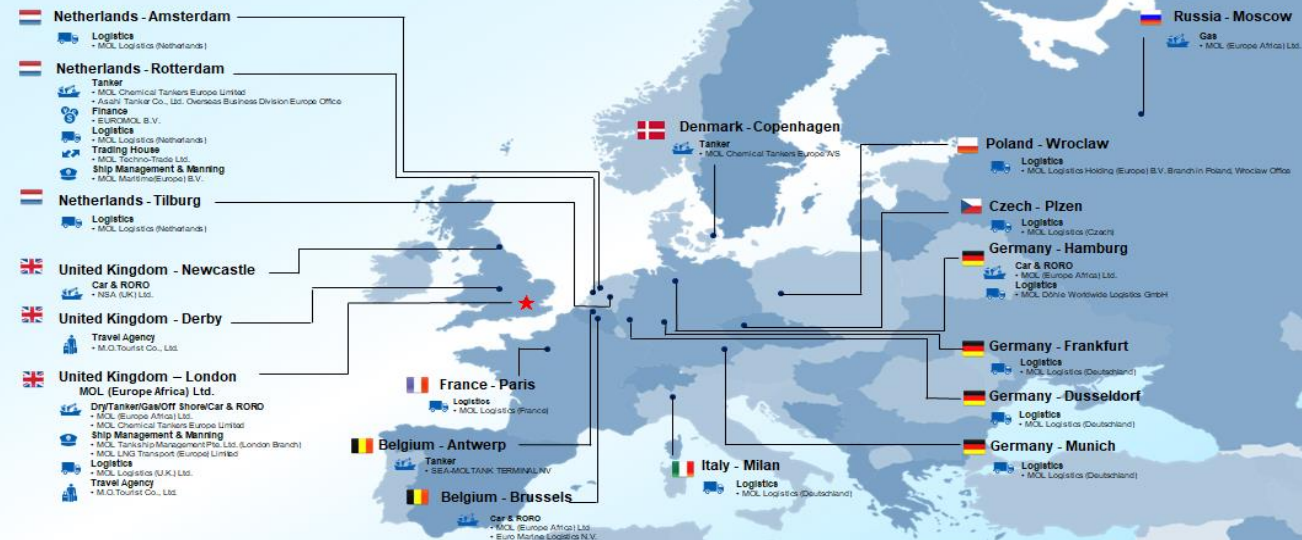
As of Apr. 30th, 2021

Global Network



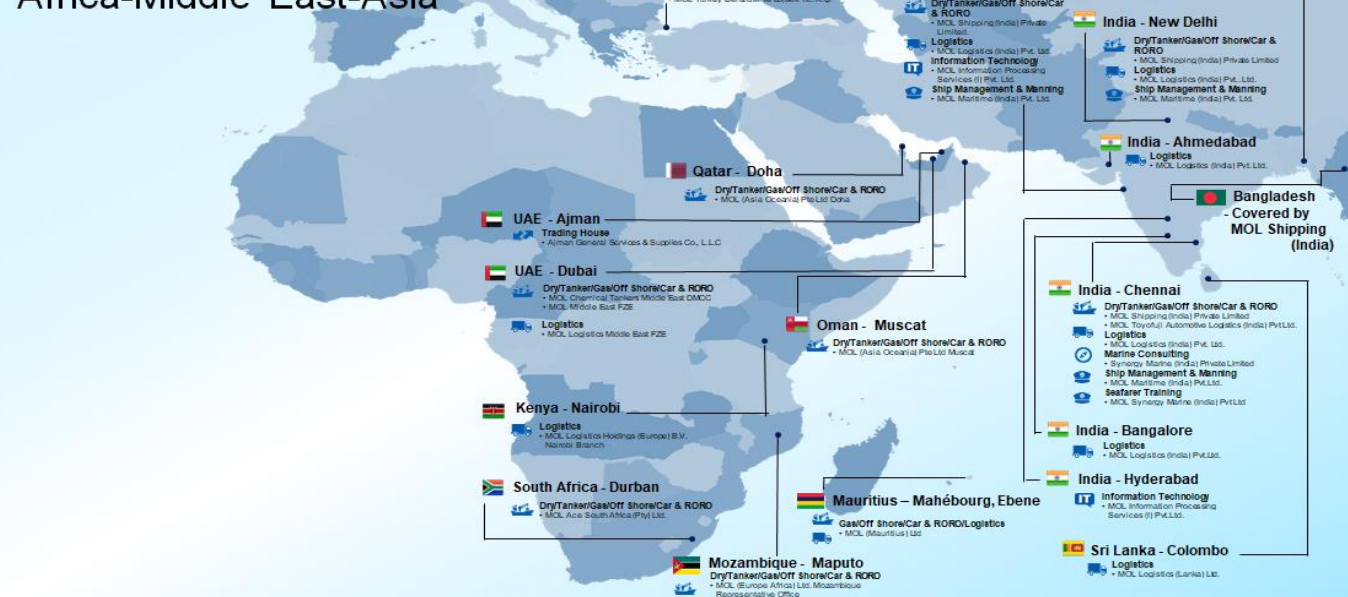
MOL Group

Europe



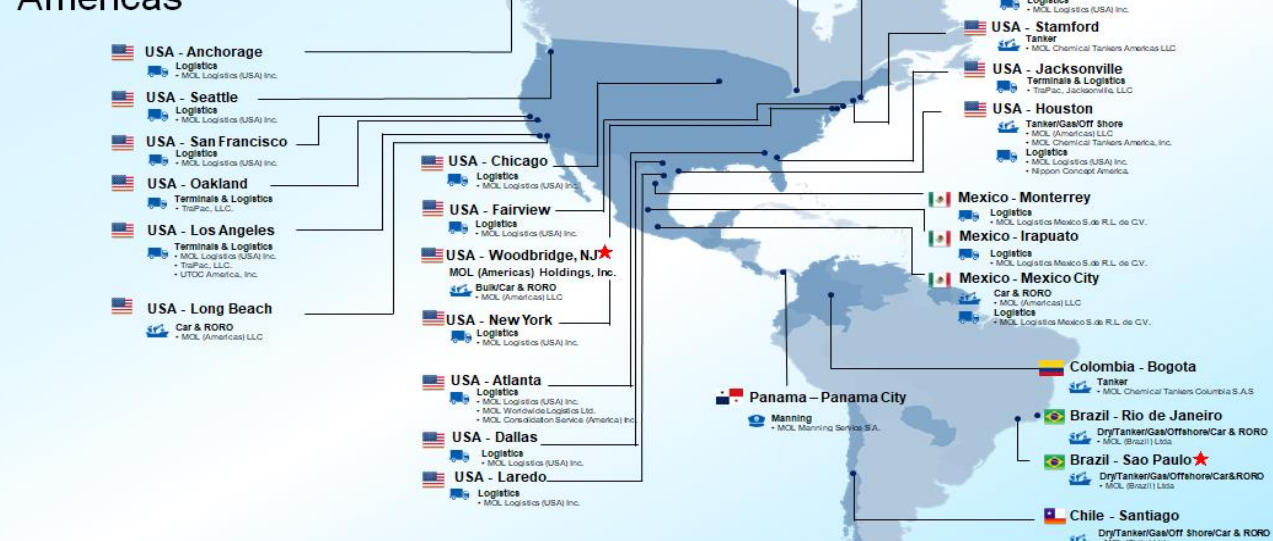
MOL Group

Africa-Middle East-Asia



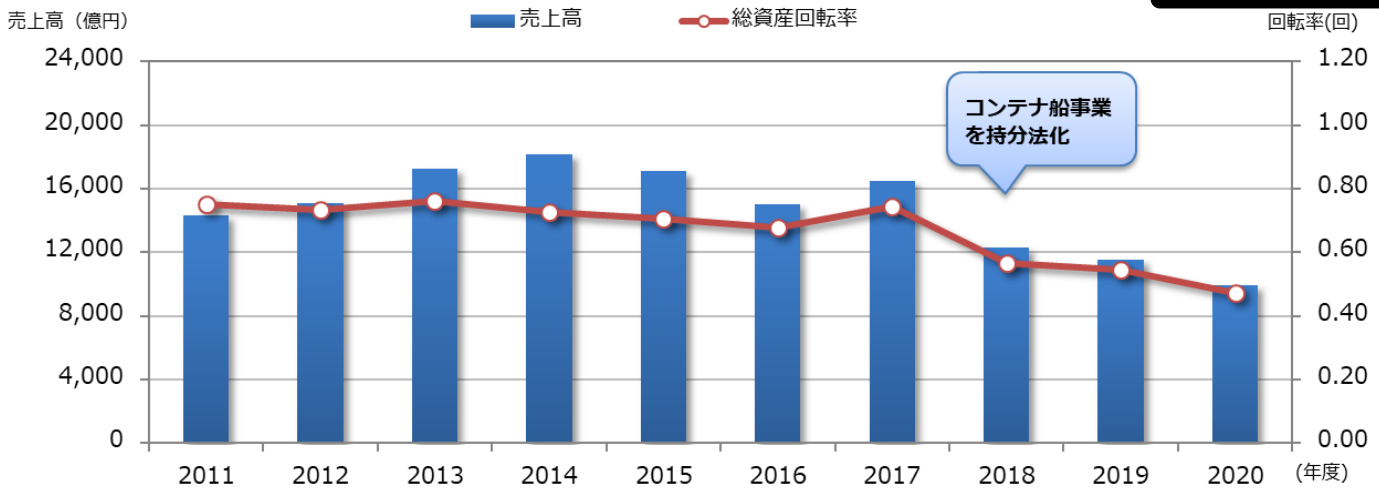
MOL Group

Americas

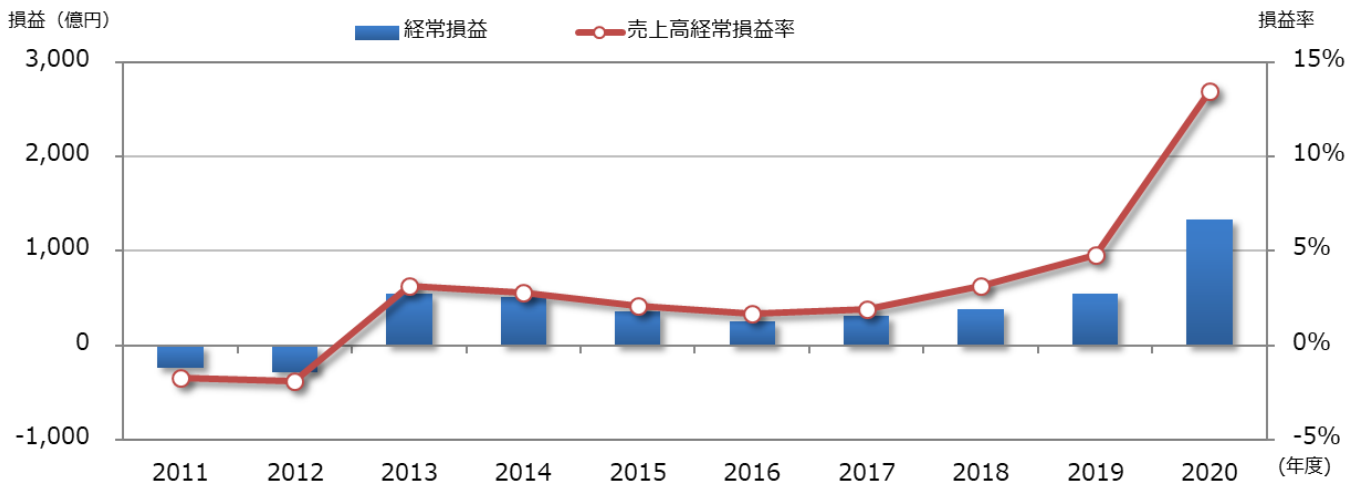


● 売上高総資産回転率

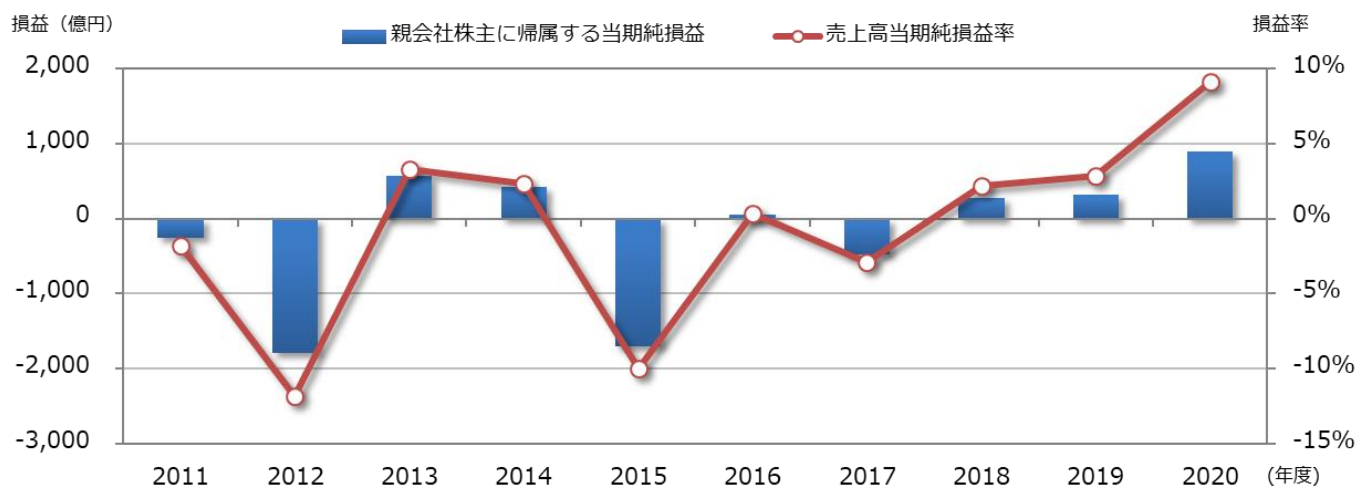
■数値はP43参照



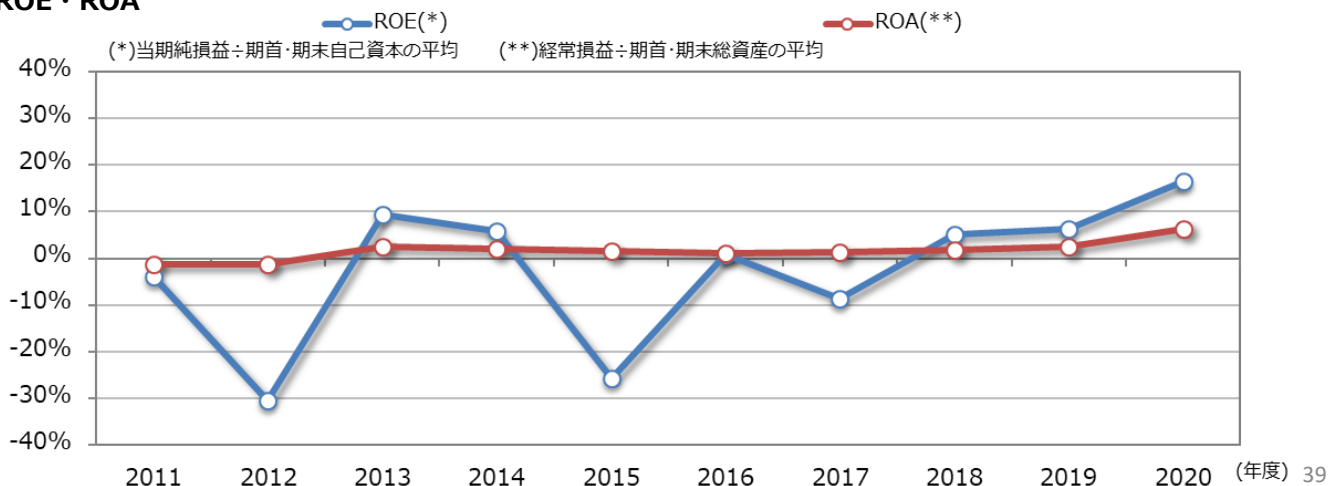
● 売上高経常損益率



● 売上高当期純損益率

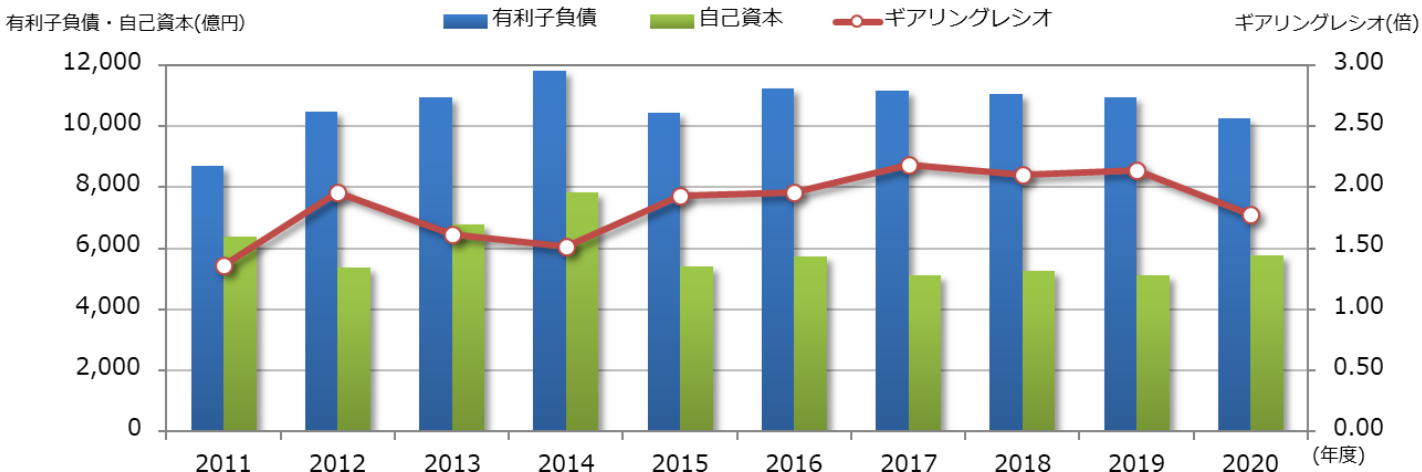


● ROE・ROA

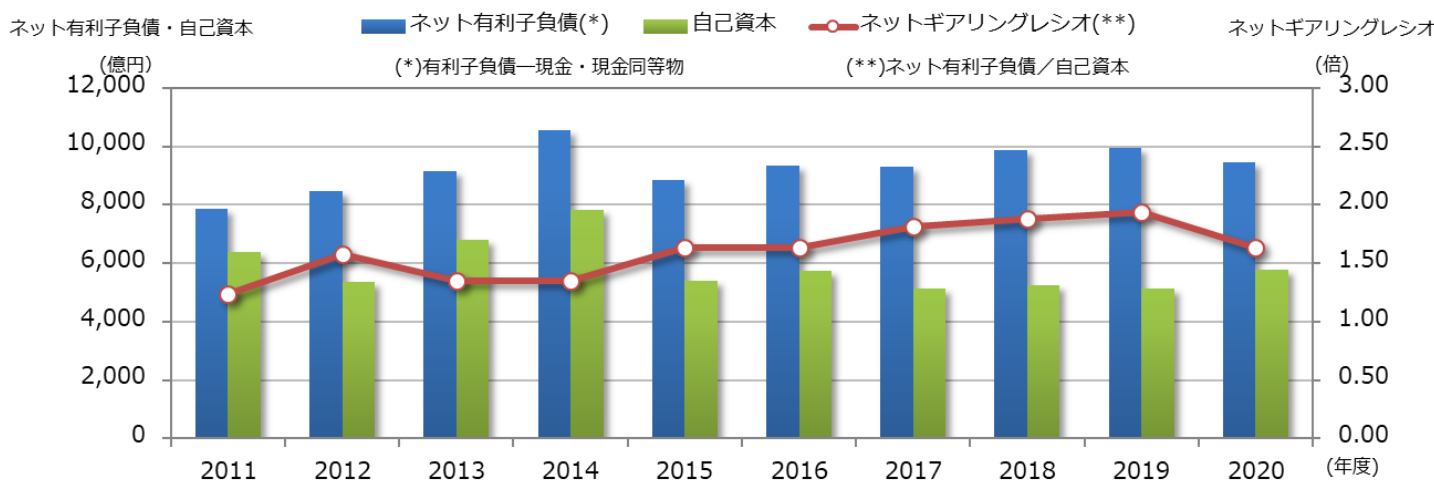


■ 数値はP43参照

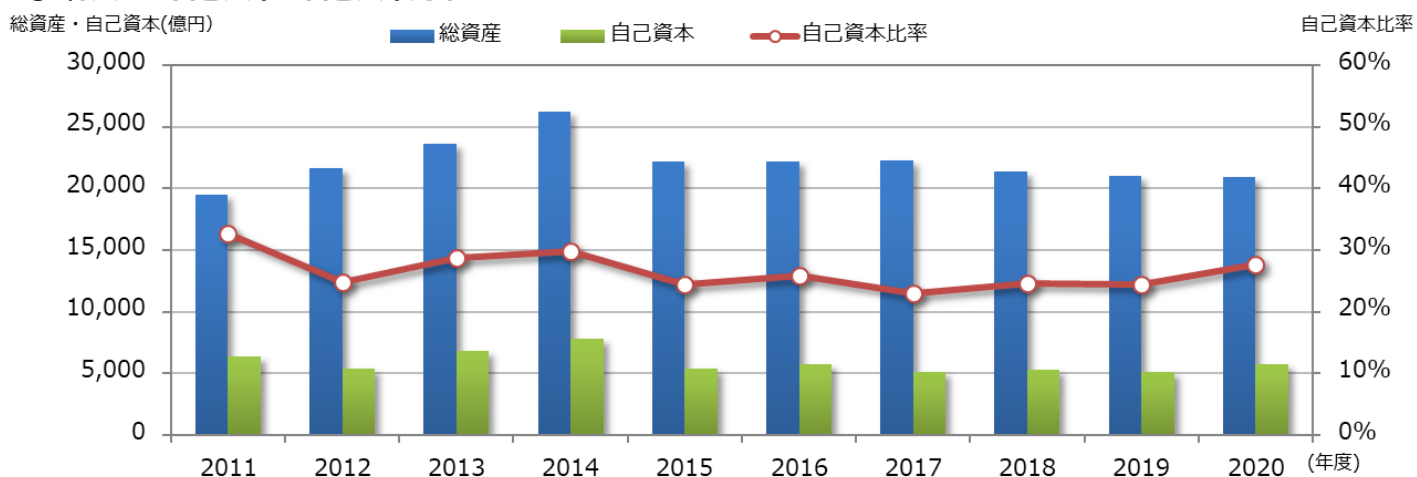
● 有利子負債・自己資本・ギアリングレシオ



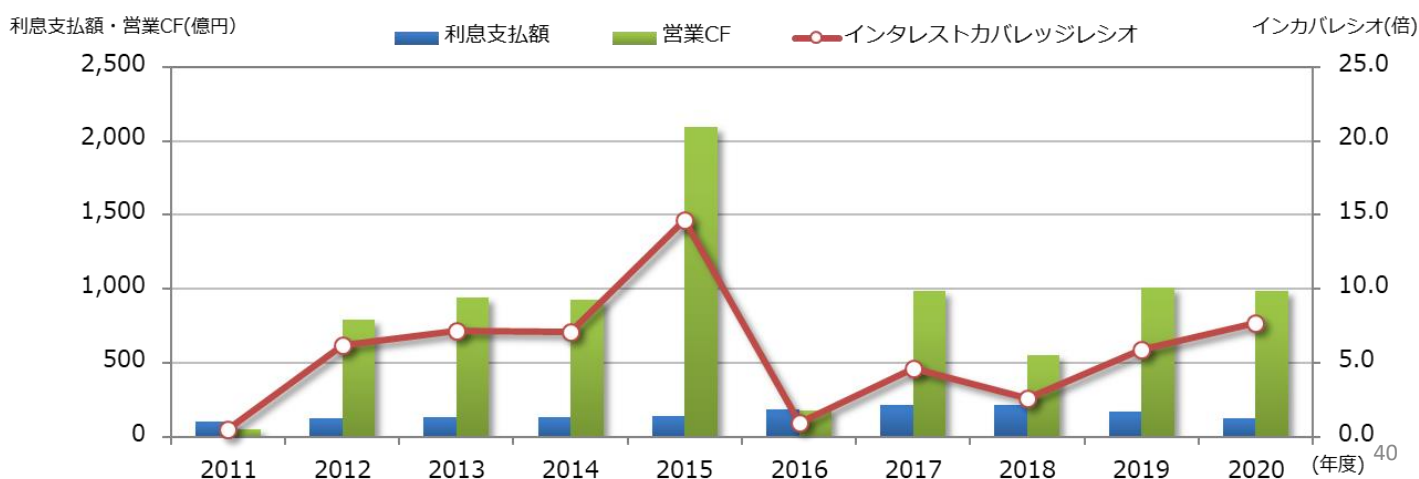
● ネット有利子負債・ネットギアリングレシオ



● 総資産・自己資本・自己資本比率

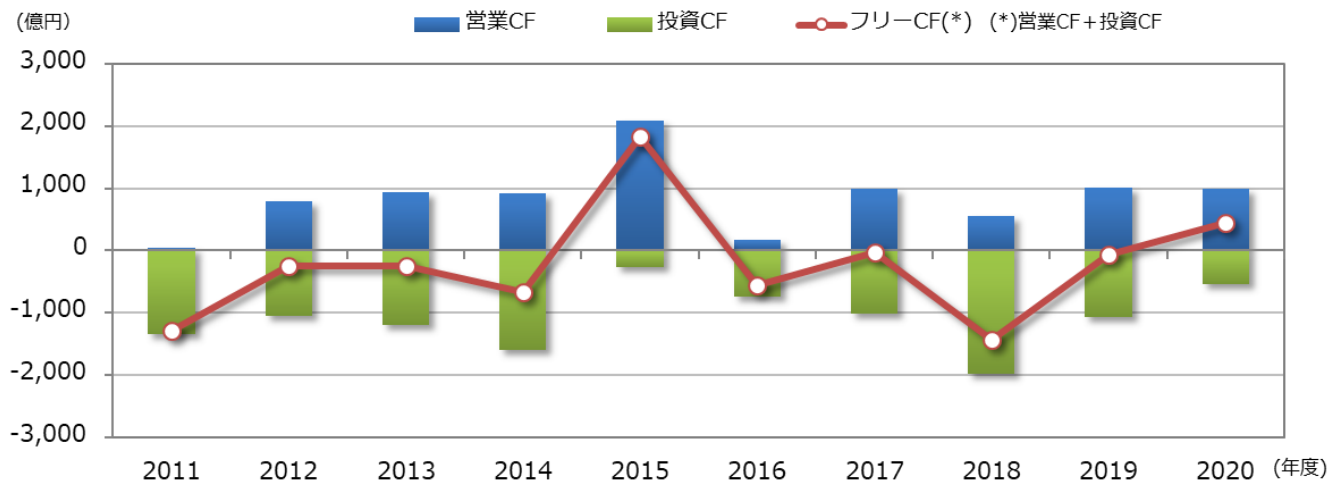


● 利息支払額・営業CF・インタレストカバレッジレシオ



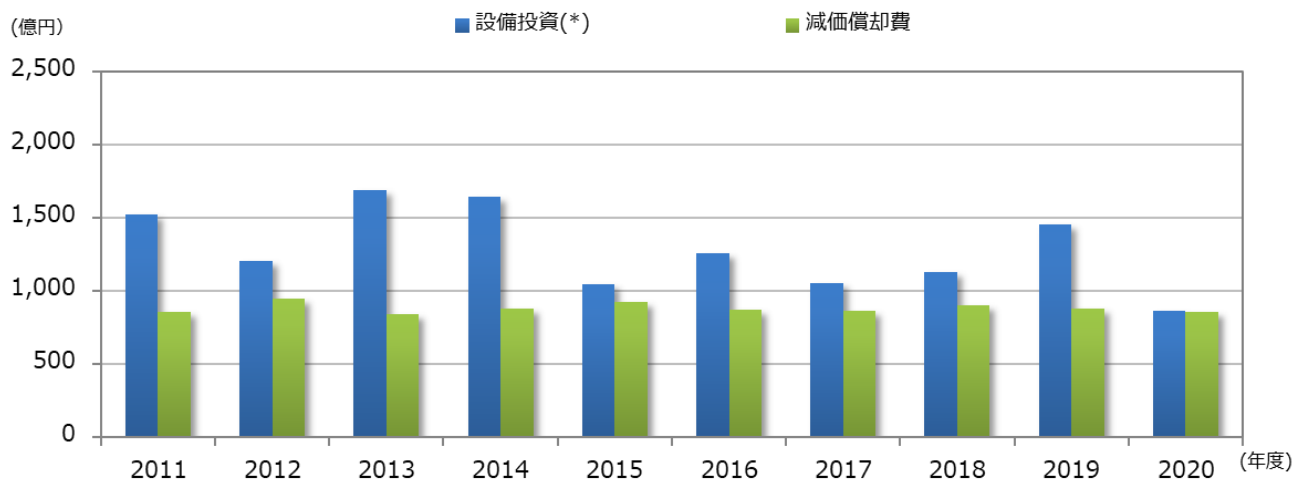
■数値はP43参照

● 営業CF・投資CF・フリーCF

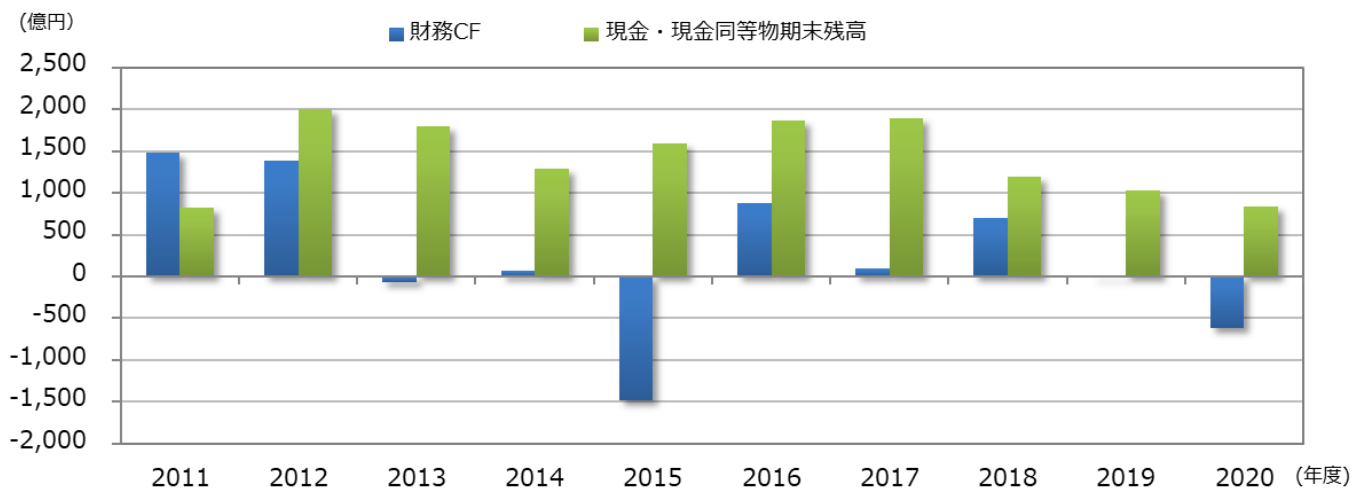


● 設備投資(*)・減価償却費

(*)有形及び無形固定資産増加額 - 竣工時売船収入

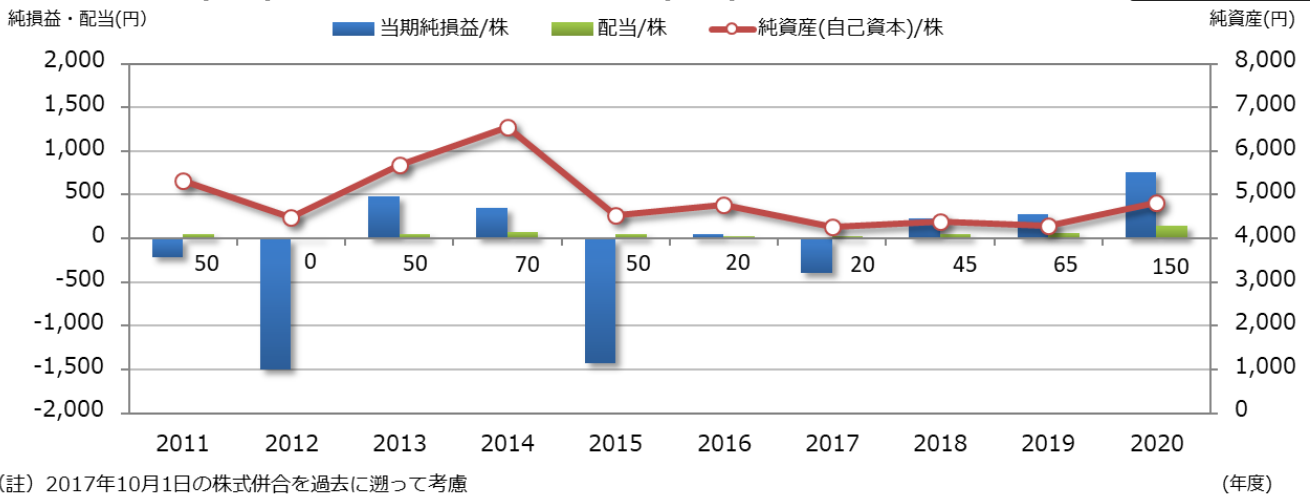


● 財務CF・現金及び現金同等物期末残高

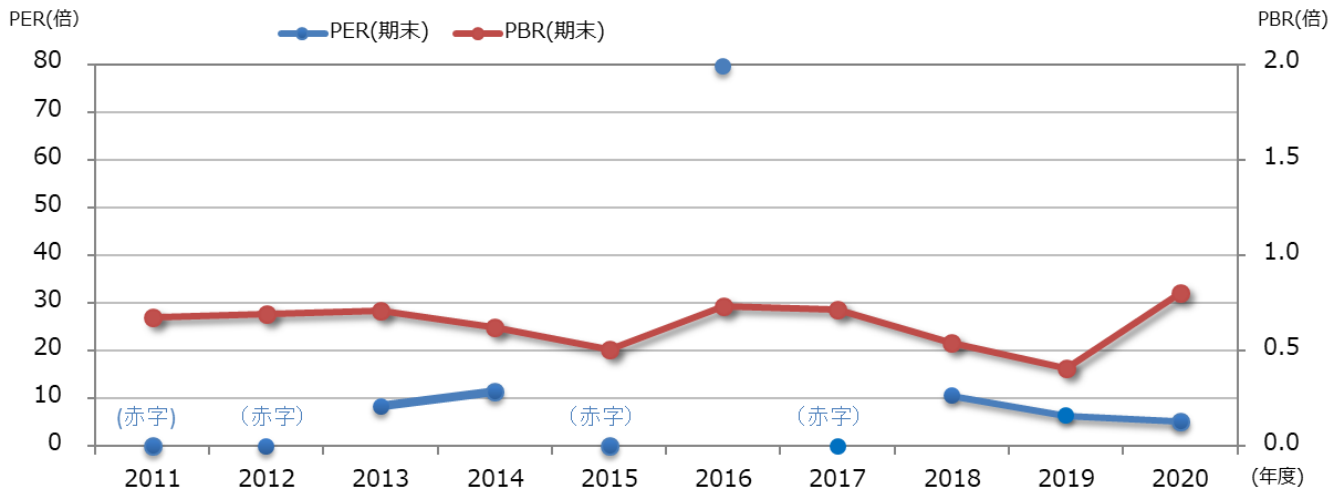


● 1株当たり純損益(EPS)・1株当たり配当・1株当たり純資産(BPS)

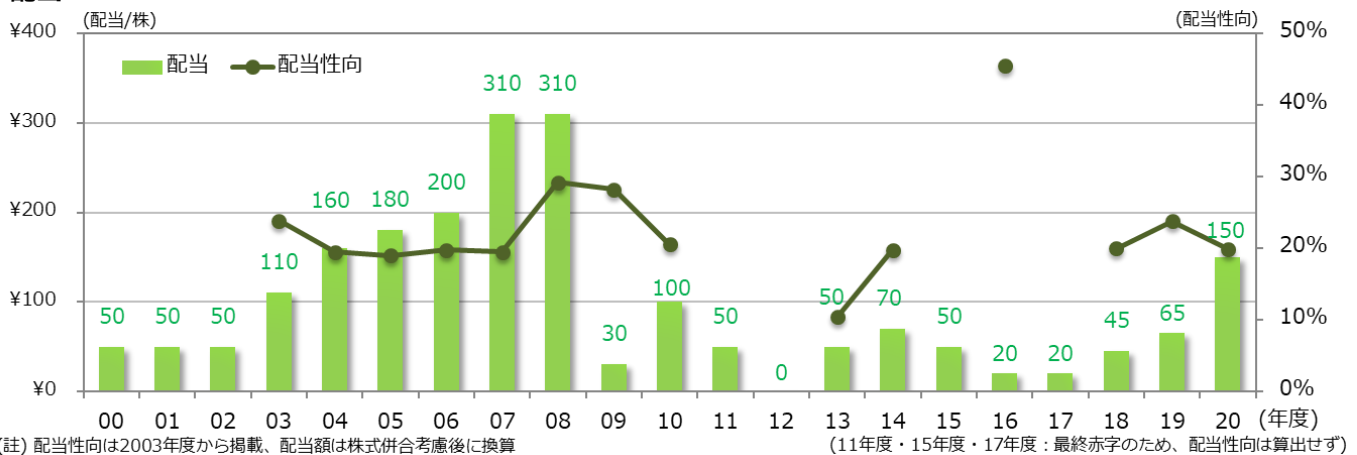
■数値はP43参照



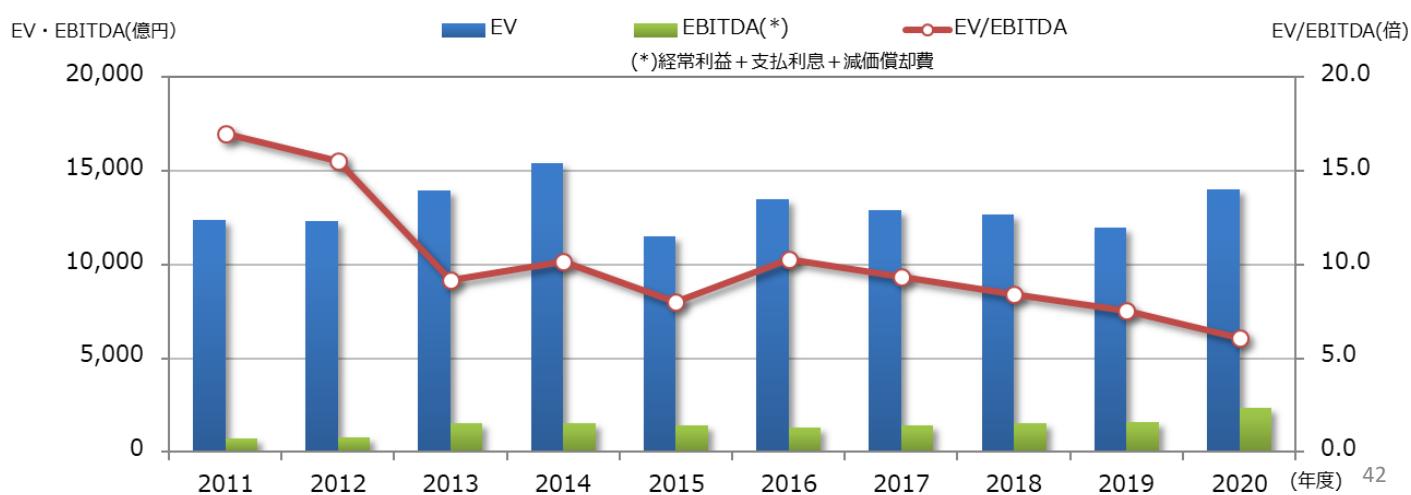
● PER・PBR



● 配当



● EV・EBITDA



● 連結財務諸表(過去10年)

(百万円)

	(年度)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
P/L	売上高	1,435,220	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
	売上原価	1,368,794	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
	減価償却費	85,624	94,685	83,983	87,803	92,771	87,190	86,629	90,138	87,765	85,798
	販売費及び一般管理費	90,885	92,946	100,458	116,024	115,330	113,551	115,972	101,442	95,852	85,674
	営業損益	▲ 24,459	▲ 15,766	41,092	17,249	2,323	2,558	22,684	37,718	23,779	▲ 5,303
	営業外収益合計	17,581	12,304	29,507	48,765	50,747	45,538	35,402	32,654	49,965	161,397
	受取利息/配当金	7,957	5,165	9,340	9,624	10,209	11,939	14,637	13,814	14,155	12,831
	持分法投資利益	3,300	-	-	4,930	9,178	5,543	-	-	15,949	132,912
	為替差益	-	-	11,392	25,523	23,907	24,179	16,834	15,850	17,058	12,412
	営業外費用合計	17,442	25,105	15,613	14,685	16,803	22,670	26,613	31,798	18,654	22,489
	支払利息	11,511	13,020	12,583	12,555	14,576	19,037	20,413	21,806	16,549	12,518
	持分法投資損失	-	4,935	1,234	-	-	-	3,428	7,804	-	-
	為替差損	4,440	3,296	-	-	-	-	-	-	-	-
	経常損益	▲ 24,320	▲ 28,568	54,985	51,330	36,267	25,426	31,473	38,574	55,090	133,604
	特別利益合計	14,022	16,064	36,050	26,152	30,011	35,206	21,566	14,418	16,104	16,897
	固定資産売却益	11,558	12,253	7,094	16,225	9,430	6,125	16,979	4,654	8,295	10,758
	特別損失合計	23,218	125,434	19,325	19,150	220,665	37,328	81,748	6,214	24,064	50,187
	固定資産売却損	664	3,104	6,510	896	628	1,259	1,310	1,120	449	5,501
	減損損失	5,468	10,978	6,447	10,198	-	22,273	-	-	982	10,298
税金等調整前当期純損益	▲ 33,516	▲ 137,938	71,710	58,332	▲ 154,385	23,303	▲ 28,709	46,778	47,130	100,313	
法人税等	9,546	11,324	13,796	12,440	11,133	13,323	10,729	8,793	8,970	6,810	
法人税等調整額	▲ 20,814	24,799	▲ 4,525	▲ 2,577	260	▲ 625	2,002	4,309	▲ 30	303	
非支配株主に帰属する当期純利益	3,761	4,783	5,045	6,113	4,668	5,348	5,939	6,799	5,566	3,147	
親会社に帰属する当期純損益	▲ 26,009	▲ 178,846	57,393	42,356	▲ 170,447	5,257	▲ 47,380	26,875	32,623	90,052	
B/S	総資産	1,946,161	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
	流動資産	386,936	514,246	533,639	511,795	456,475	481,477	478,702	387,460	334,887	327,000
	有形固定資産	1,293,802	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
	負債	1,228,252	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
	流動負債	322,851	425,725	430,045	505,346	463,794	383,456	477,696	446,649	422,164	417,574
	有利子負債合計	869,619	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
	自己資本 *1	637,422	535,422	679,160	782,556	540,951	571,983	511,242	525,064	513,335	577,782
	株主資本	732,402	550,714	605,768	636,530	458,121	459,226	410,620	433,909	455,320	539,825
利益剰余金	629,667	447,829	502,833	533,484	354,179	355,263	306,642	329,888	351,636	435,589	
C/F	フリーCF : [a]+[b]	▲ 129,298	▲ 25,285	▲ 25,615	▲ 66,656	182,508	▲ 56,318	▲ 2,471	▲ 143,093	▲ 6,527	44,238
	営業活動によるCF [a]	5,014	78,955	94,255	92,494	209,189	17,623	98,380	55,248	100,723	98,898
	投資活動によるCF [b]	▲ 134,312	▲ 104,240	▲ 119,870	▲ 159,150	▲ 26,681	▲ 73,941	▲ 100,851	▲ 198,341	▲ 107,250	▲ 54,660
設備投資額 *2	152,151	120,886	169,028	164,275	104,813	126,080	105,638	113,081	145,956	86,841	
指標	売上高経常利益率	-1.7%	-1.9%	3.2%	2.8%	2.1%	1.7%	1.9%	3.1%	4.8%	13.5%
	総資産経常利益率	-1.3%	-1.4%	2.4%	2.1%	1.5%	1.1%	1.4%	1.8%	2.6%	6.4%
	総資産回転率	0.75	0.73	0.76	0.73	0.71	0.68	0.74	0.57	0.55	0.47
	EBITDA *3	72,815	79,137	151,551	151,688	143,614	131,653	138,515	150,518	159,404	231,920
	EV/EBITDA	17.0	15.5	9.2	10.15	8.03	10.26	9.32	8.41	7.52	6.05
	インタレスト・カバレッジ・レシオ	0.5	6.2	7.2	7.1	14.6	0.9	4.6	2.6	5.9	7.7
	ROE *4	-4.0%	-30.5%	9.5%	5.8%	-25.8%	0.9%	-8.7%	5.2%	6.3%	16.5%
	ROA *5	-1.3%	-1.4%	2.4%	2.1%	1.5%	1.1%	1.4%	1.8%	2.6%	6.4%
	ギアリングレシオ *6	136%	196%	161%	151%	193%	196%	219%	211%	214%	178%
	ネットギアリングレシオ *7	123%	158%	135%	135%	164%	164%	182%	188%	194%	163%
自己資本比率	32.8%	24.7%	28.7%	29.8%	24.4%	25.8%	23.0%	24.6%	24.5%	27.6%	
1株当たり	1株当り当期純利益(円)	▲ 217.60	▲ 1,495.70	479.90	354.20	▲ 1,425.00	43.95	▲ 396.16	224.72	272.79	752.98
	1株当り純資産額(自己資本)(円)	5,332.70	4,477.60	5,679.00	6,542.60	4,522.80	4,782.25	4,274.81	4,390.39	4,292.31	4,830.12
	1株当り配当額(円)	50	0	50	70	50	20	20	45	65	150
	PER(期末)	NM	NM	8.38	11.52	NM	79.64	NM	10.60	6.40	5.15
	PBR(期末)	0.68	0.69	0.71	0.62	0.51	0.73	0.72	0.54	0.41	0.80
	配当性向(連結)	NM	NM	10.4%	19.8%	NM	45.5%	NM	20.0%	23.8%	19.9%
	1株当りキャッシュフロー(円)	0.0	0.0	0.0	773.3	1,749.0	147.3	822.6	462.0	842.2	826.8
期末発行済株式数(連結)(株) *8	119,605,223	119,606,784	119,595,529	119,611,158	119,607,590	119,606,742	119,595,611	119,595,516	119,595,801	119,622,350	

*1 株主資本+その他包括利益累計額

*2 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

*3 経常損益+支払利息+減価償却費

*4 当期純損益÷期首・期末自己資本の平均

*5 経常損益÷期首・期末総資産の平均

*6 有利子負債÷自己資本

*7 ネット有利子負債(=有利子負債-現金・現金同等物)÷自己資本

*8 自己株式数を含まない

*9 当社は、2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を行っております。2011年度の期首に当該株式併合が行われたと仮定して、各数値を算定しております。

● 連結セグメント業績(過去10年)

		(年度)						(百万円)				
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
売上高	不定期専用船事業	726,011	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
	コンテナ船事業	542,426	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
	ロジスティクス事業	-	-	-	-	-	-	製品輸送事業	1,010,885	545,174	475,463	395,175
	フェリー・内航RORO船事業	52,134	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)
	関連事業	106,709	109,649	116,599	108,388	96,606	90,025	関連事業	90,095	101,125	96,556	78,942
	その他事業	7,939	7,401	7,338	8,290	7,996	7,310	その他事業	16,208	15,665	16,855	16,388
	連結合計	1,435,220	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
経常損益	不定期専用船事業	▲ 6,921	▲ 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
	コンテナ船事業	▲ 29,910	▲ 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
	ロジスティクス事業	-	-	-	-	-	-	製品輸送事業	▲ 6,328	▲ 12,264	6,735	102,645
	フェリー・内航RORO船事業	▲ 533	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)
	関連事業	9,098	10,745	11,146	10,925	10,171	12,337	関連事業	12,657	12,907	12,346	9,450
	その他事業	4,303	2,449	4,576	4,183	3,549	1,810	その他事業	2,601	2,580	3,458	2,661
	調整(消去・全社)	▲ 356	▲ 6,954	▲ 5,541	1,802	▲ 6,903	585	調整(消去・全社)	▲ 6,506	▲ 7,709	▲ 4,923	▲ 6,641
連結合計	▲ 24,320	▲ 28,568	54,985	51,330	36,267	25,426	連結合計	31,473	38,574	55,090	133,604	
資産	不定期専用船事業	1,194,813	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
	コンテナ船事業	365,975	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
	ロジスティクス事業	-	-	-	-	-	-	製品輸送事業	648,311	601,945	557,562	606,408
	フェリー・内航RORO船事業	36,089	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)
	関連事業	355,341	379,969	386,851	426,130	416,454	415,399	関連事業	421,803	439,630	451,027	492,670
	その他事業	278,060	303,649	325,937	346,182	162,724	359,526	その他事業	347,310	286,559	239,092	198,883
	調整(消去・全社)	▲ 284,118	▲ 257,276	▲ 334,220	▲ 404,999	▲ 327,352	▲ 440,981	調整(消去・全社)	▲ 400,372	▲ 375,413	▲ 322,591	▲ 271,559
連結合計	1,946,161	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	
減価償却費	不定期専用船事業	58,370	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
	コンテナ船事業	13,433	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
	ロジスティクス事業	-	-	-	-	-	-	製品輸送事業	27,283	28,634	30,582	28,937
	フェリー・内航RORO船事業	3,866	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)
	関連事業	8,254	7,963	8,622	8,510	10,090	9,395	関連事業	9,143	9,489	9,170	9,615
	その他事業	1,446	410	326	283	272	319	その他事業	361	351	417	415
	調整(消去・全社)	252	1,190	1,171	1,388	1,366	1,192	調整(消去・全社)	985	1,083	1,091	1,168
連結合計	85,624	94,685	83,983	87,803	92,771	87,190	連結合計	86,629	90,138	87,765	85,798	
有形資産・増加額固定	不定期専用船事業	158,188	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
	コンテナ船事業	8,209	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
	ロジスティクス事業	-	-	-	-	-	-	製品輸送事業	48,508	39,974	22,084	24,789
	フェリー・内航RORO船事業	829	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)
	関連事業	5,442	20,339	10,484	32,341	5,177	4,937	関連事業	5,967	17,432	26,105	13,295
	その他事業	2,768	621	145	181	123	180	その他事業	763	375	1,022	282
	調整(消去・全社)	289	2,924	5,395	587	1,903	955	調整(消去・全社)	612	1,673	2,302	5,595
連結合計	175,726	164,890	186,148	196,145	115,712	141,793	連結合計	149,195	149,443	160,618	107,309	

(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)

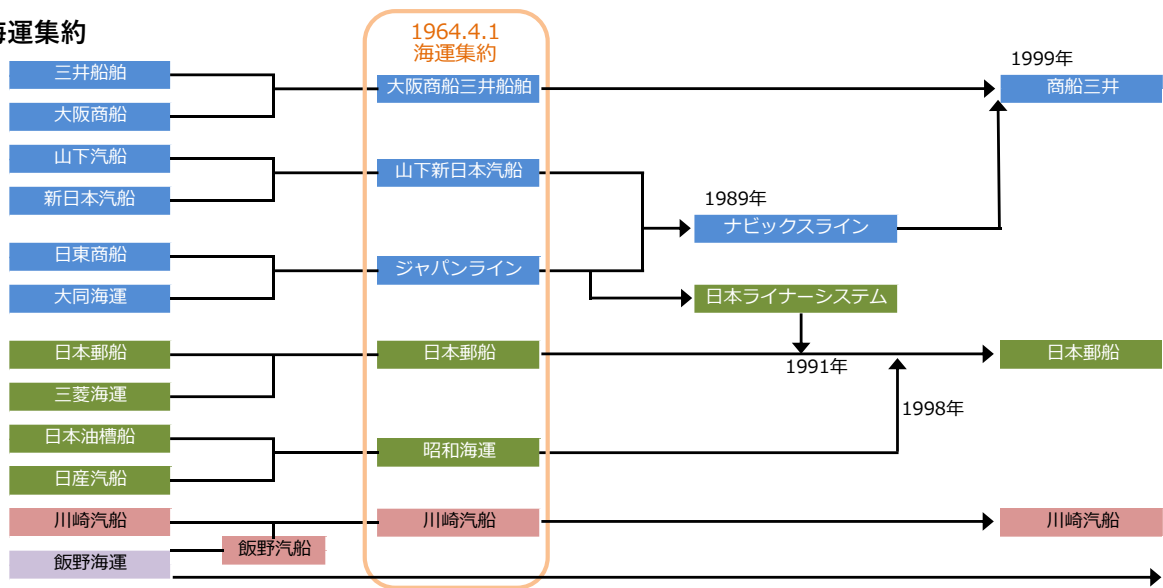
		(百万円)					(百万円)					
		(年度)				2019	2020					
		(四半期)	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
売上高	ドライバルク船事業	67,239	2,313	1,923	205,676	277,151	57,600	52,823	52,355	59,275	222,053	
	エネルギー輸送事業	68,982	1,284	4,298	214,811	289,375	77,500	70,009	66,202	65,154	278,865	
	製品輸送事業	119,132	3,881	▲ 5,378	357,828	475,463	92,600	86,664	104,812	111,099	395,175	
	(うち、コンテナ船事業)	(58,358)	(▲2,473)	(1,061)	(169,474)	(226,420)	(51,000)	(51,546)	(54,724)	(62,183)	(219,453)	
	関連事業	23,828	614	304	71,810	96,556	19,800	20,016	19,477	19,649	78,942	
	その他事業	3,965	▲ 37	572	12,355	16,855	3,700	3,972	4,152	4,564	16,388	
	連結合計	283,147	8,056	1,716	862,485	1,155,404	251,400	233,286	246,998	259,742	991,426	
経常損益	ドライバルク船事業	2,426	436	2,642	6,540	12,044	400	▲ 400	1,205	▲ 5,480	▲ 4,275	
	エネルギー輸送事業	6,040	▲ 430	3,224	16,594	25,428	8,400	11,921	6,219	3,224	29,764	
	製品輸送事業	2,798	1,110	▲ 768	3,595	6,735	▲ 3,300	12,645	30,753	62,547	102,645	
	(うち、コンテナ船事業)	(1,780)	(2,114)	(▲3,578)	(3,798)	(4,114)	(5,900)	(17,767)	(29,665)	(63,781)	(117,113)	
	関連事業	3,665	▲ 955	970	8,666	12,346	2,600	2,278	2,635	1,937	9,450	
	その他事業	854	▲ 719	1,893	1,430	3,458	600	342	1,434	285	2,661	
	調整(消去・全社)	▲ 1,778	698	▲ 977	▲ 2,866	▲ 4,923	▲ 1,400	▲ 1,305	▲ 2,045	▲ 1,891	▲ 6,641	
連結合計	14,007	140	6,980	33,963	55,090	7,300	25,432	40,252	60,620	133,604		

● 130余年の歴史

新規輸送分野への進出・革新的船舶の竣工／M&A・資本提携等／
アライアンス・プール会社設立／経営改革・その他

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
1994	「創造的改革」を掲げる一連の中期経営計画スタート(～2000年)
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
2004	中期経営計画“MOL STEP”：「成長」をメインテーマにスタート 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	中期経営計画“MOL ADVANCE”：「質的成長」をメインテーマにスタート 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	中期経営計画“GEAR UP! MOL”：「新たな成長への挑戦」をメインテーマにスタート 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プラス向け)
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 単年度経営計画“RISE 2013”：「2013年度黒字化を実現し、成長軌道への復帰初年度とする」をメインテーマに
2014	3 ヵ年中期経営計画“STEER FOR 2020”：「変革を通じた確かな成長」をメインテーマに 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 新経営計画“ローリングプラン2017”スタート(当年度以降、各年度分を策定) 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 調達資金の使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 調達資金の使途を環境改善・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 “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実業統合

(参考)海運集約



● 格付 (2021年9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	BBB+(安定的)
Moody's	コーポレート・ファミリー・レーティング	Ba3(安定的)

● 社債 (2021年9月時点)

	発行年月日	年限	利率	発行総額	未償還残高
第18回普通社債	2012.7.12	10年	1.139%	100億円	87億円
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 (2021年9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>

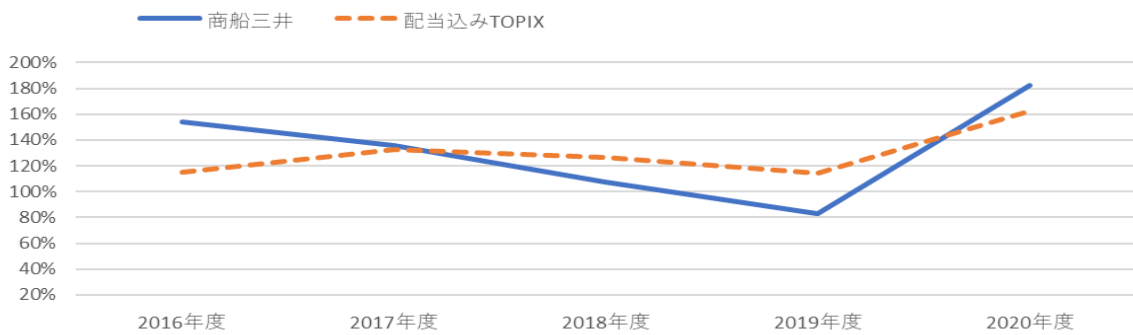
プロジェクト名	グリーンボンド (第20回、第21回無担保社債)	サステナビリティボンド (第22回、第23回、第24回無担保社債)
フィリピン商船大学の設立	-	44億円
ワークプレイス改革推進	-	2億円
バラスト水管理装置	55億円	40億円
SOxスクラバー	22億円	92億円
LNG燃料供給船	14億円	20億円
LNG燃料船 (タグボート)	7億円	1億円
新型PBCF	2億円	1億円
ウィンドチャレンジャー計画	0億円	0億円
合計	100億円	200億円

● 株価推移



(註) 当社株価は2017年10月1日の株式併合を過去に遡って考慮

● 株主総利回り (TSR)

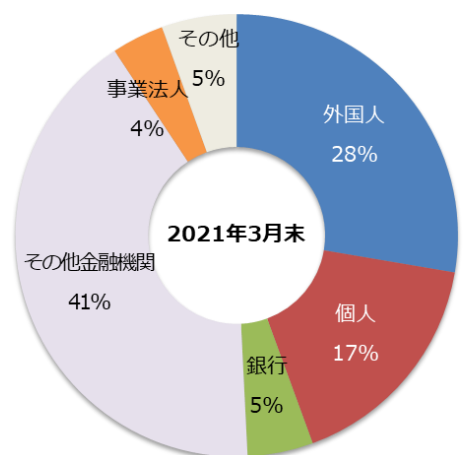


● 株主メモ (2021年3月末時点)

- 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 8,571人 (連結)
- 授權株式総数 315,400,000株
- 発行済株式数 120,628,611株
- 単元株式数 100株(*1)
- 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 83,778名
- 上場取引所 東京(*2)
- 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日に単元株式数を1,000株から100株に変更致しました。また、同時に、10株を1株に併合しております。
(*2) 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>
- 商船三井 環境ダイジェスト(日本語) <https://mol.disclosure.site/ja/themes/132>
- 商船三井 環境ダイジェスト(英語) <https://mol.disclosure.site/en/themes/132>

【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。