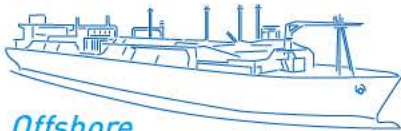
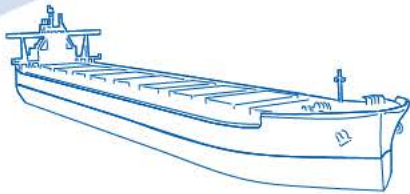
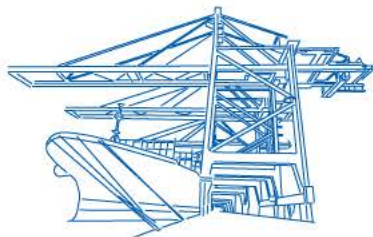


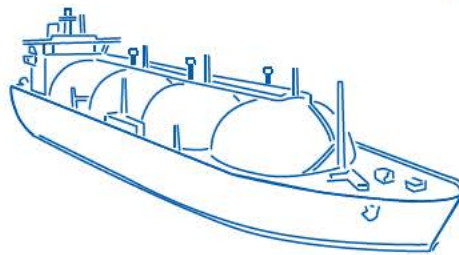
INVESTOR GUIDEBOOK 2020



*Offshore
Business*



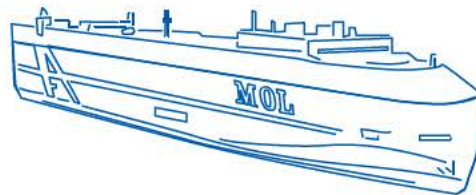
Terminal



*Marine
Transportation*



Logistics



Customers

End-Customers



MOL

(2020年9月版)

商船三井グループの企業理念

1. 顧客のニーズと時代の要請を先取りする総合輸送グループとして世界経済の発展に貢献します
2. 社会規範と企業倫理に則った、透明性の高い経営を行い、知的創造と効率性を徹底的に追求し企業価値を高めることを目指します
3. 安全運航を徹底し、海洋・地球環境の保全に努めます

長期ビジョン

世界の海運をリードする強くしなやかな商船三井グループを目指す

サステナビリティ課題 (マテリアリティ)

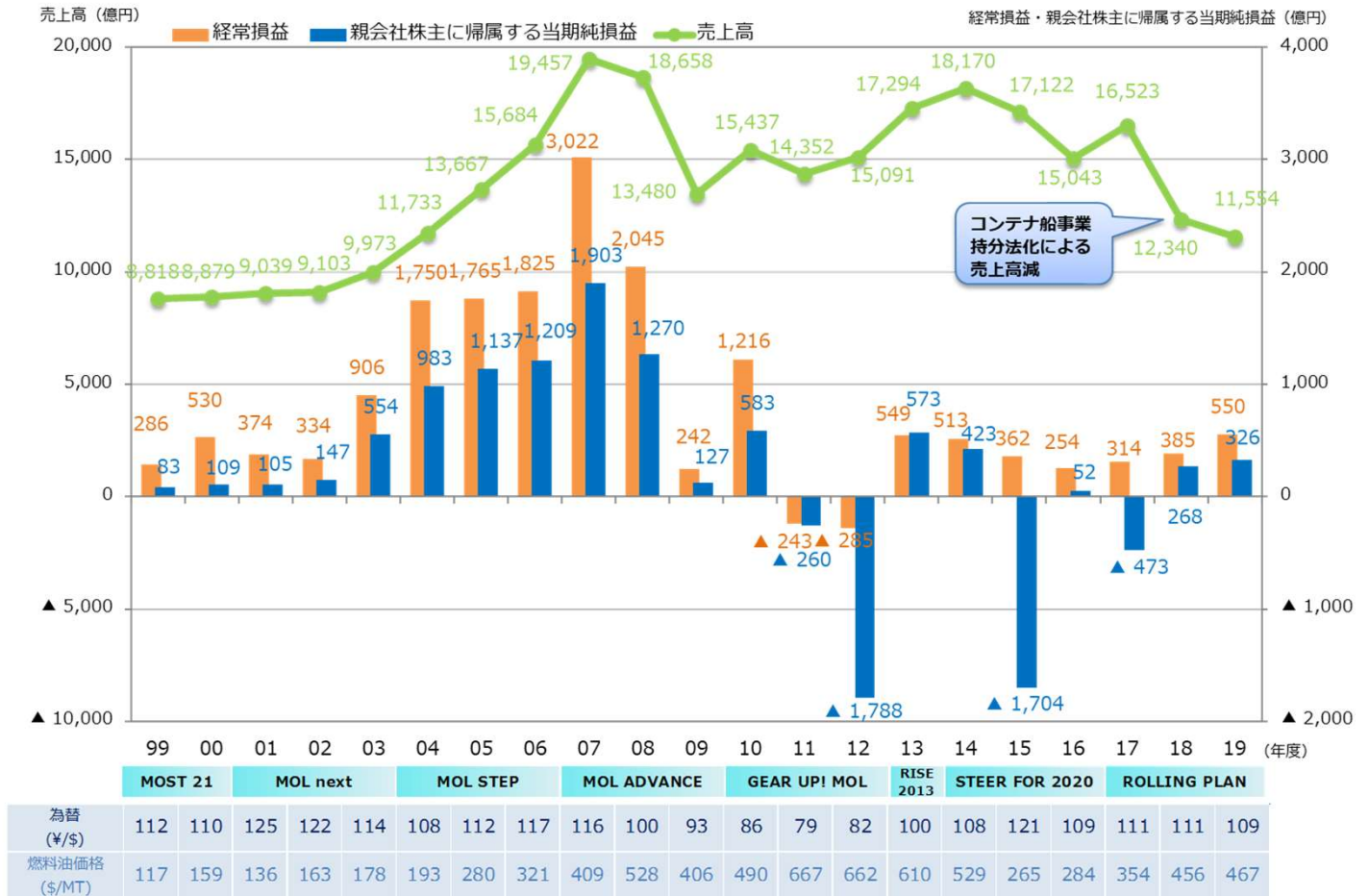
1. 輸送を通じた付加価値の提供
2. 海洋・地球環境の保全
3. 海の技術を進化させるイノベーション
4. 地域社会の発展と人材育成
5. 事業を支えるガバナンス・コンプライアンス



【目次】

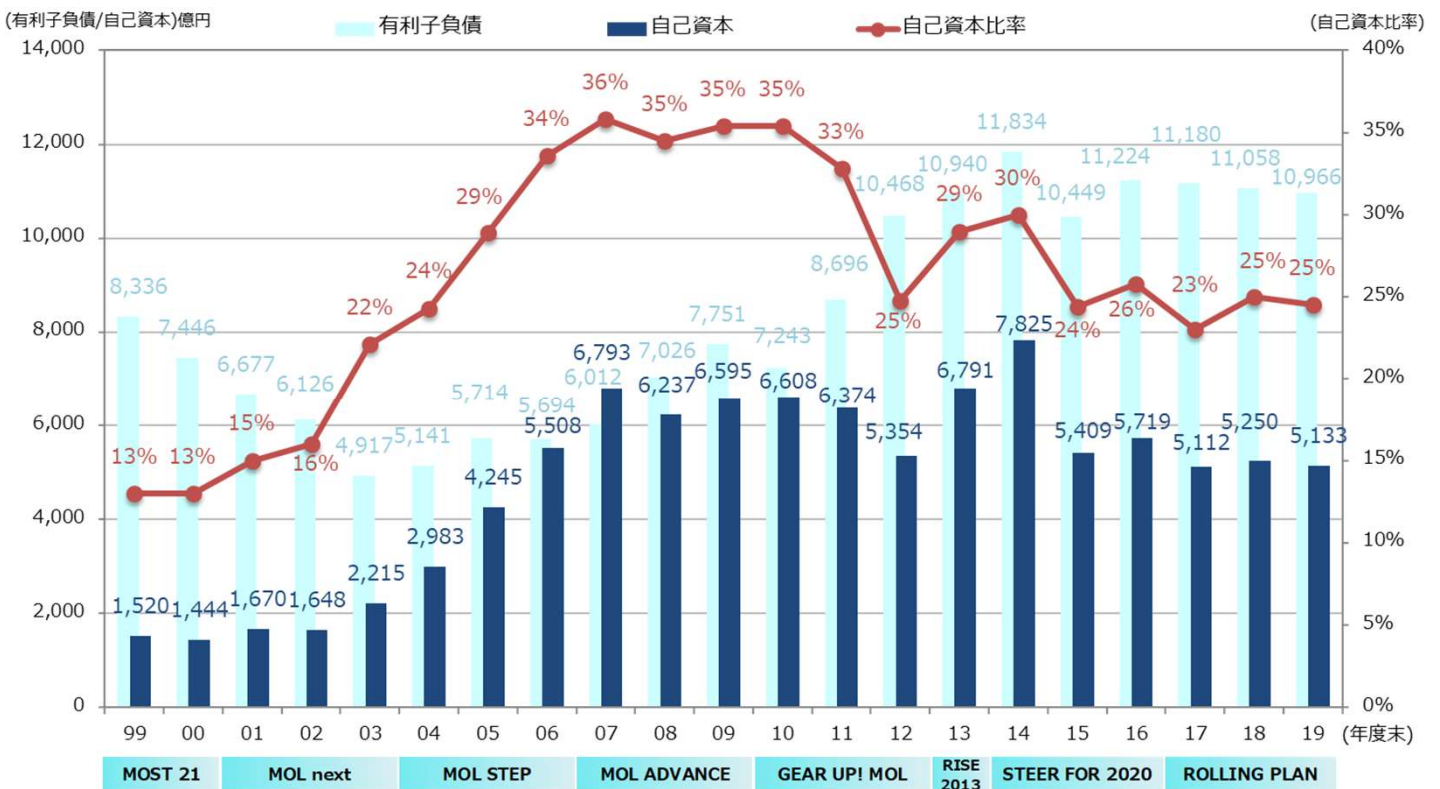
<u>MOL at a Glance</u>	①業績ハイライト	03
	②特色あるビジネスポートフォリオ	05
	③事業モデルの変革	07
	④マーケットポジション	08
<u>経営計画「ローリングプラン2020」</u>		09
<u>主要マーケットデータ</u>		11
<u>事業部門別情報</u>	①全体荷動き	13
	②ドライバルク船事業	15
	③エネルギー輸送事業	17
	LNG船・海洋事業	17
	石炭船	20
	油送船	21
	④製品輸送事業	23
	自動車船	23
	コンテナ船・ターミナル	24
	ロジスティクス・フェリー	28
	⑤関連事業	29
<u>MOLの経営基盤</u>	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

● P/L推移



コンテナ船事業
持分法化による
売上高減

● 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

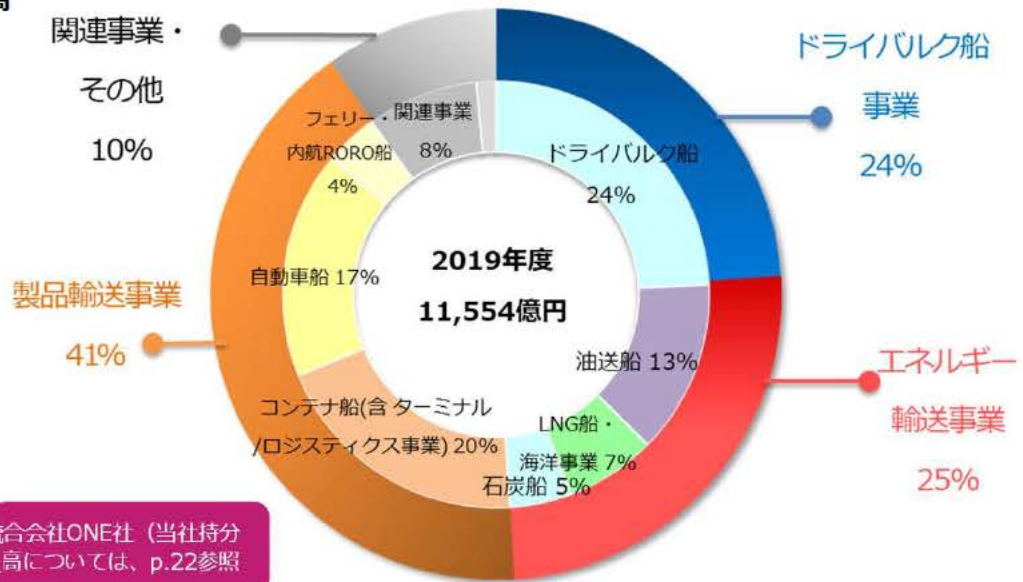
● 配当



(注)配当性向は2003年度から掲載、配当額は株式併考考慮後に換算
【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。
- 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参ります。

● 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.22参照

● セグメント別経常利益 (連結)



- その他3事業+調整(2016年度以前)：フェリー・内航、関連事業、その他
- 不定期専用船事業(2016年度以前)：ドライバルク船、油送船、LNG船・海洋事業、自動車船
- コンテナ船事業(2016年度以前)
- 関連事業・その他+調整(2017年度以降)
- エネルギー輸送事業(2017年度以降)：油送船、LNG船・海洋事業、石炭船
- ドライバルク船事業(2017年度以降)：ドライバルク船(石炭船除く)
- 製品輸送事業(2017年度以降)：自動車船、コンテナ船事業、フェリー・内航RORO船

● 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、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

エネルギー輸送事業

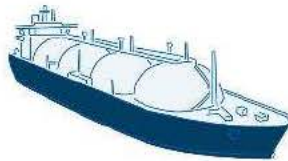
☞p.17

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



全世界で需要が増加しているLNG（液化天然ガス）を、世界最大級のLNG船隊で安全に輸送しています。
また、今後成長が見込まれる海洋事業（FPSOやFSRU等）への積極的な取り組みに加え、発電船やLNG受入ターミナル運営等、そのサービス範囲を垂直拡大していきます。

石炭船

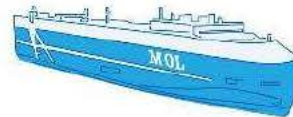


主に国内電力会社との中長期輸送契約を中心として、火力発電用石炭を輸送していますが、今後成長が見込まれる新興国向けの石炭輸送にも積極的に取り組んでいます。エネルギー輸送営業本部の一部門として他部と連携し、多様化する顧客のニーズに応えていきます。

製品輸送事業

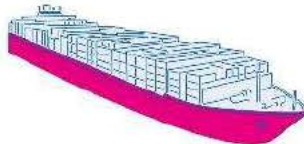
☞p.23

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・雑貨をコンテナに詰めて、世界各地に届けています。自営航路のみならず、他社との共同運航により、寄港地や頻度を増やしてネットワークを拡充しています。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。モータリ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

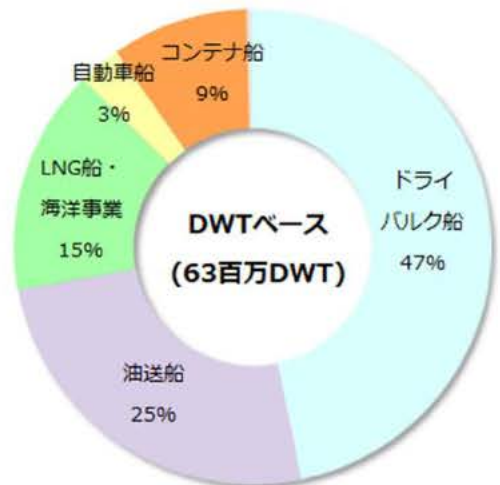
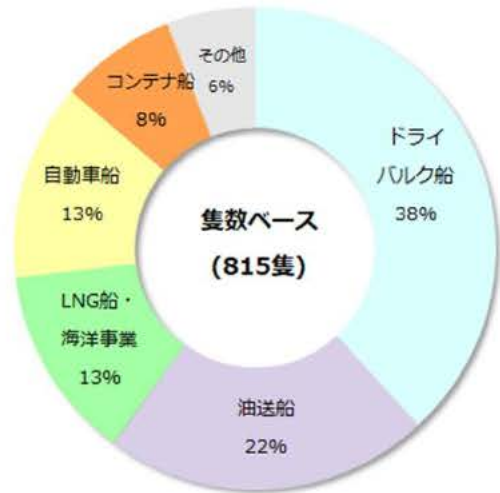
130余年にわたり海運業を中心に蓄積してきた経営ノウハウを活かし、不動産、曳船、客船（にっぽん丸）、商社事業など、多彩なビジネスを展開しています。

● 船隊構成 (短期備船、J/V保有船含む)

		2020年3月末時点		2019年3月末時点		
		隻数	千dwt	隻数	千dwt	
ドライバルク 営業本部	Capesize	84	16,648	94	18,439	
		Panamax	18	1,449	21	1,719
	中小型 一般バルカー	Handymax	54	2,973	50	2,768
		Small Handy	26	952	32	1,126
	(小計)	98	5,374	103	5,612	
	木材チップ船	36	2,017	39	2,160	
	近海船	45	805	47	869	
	(小計)	263	24,844	283	27,081	
エネルギー輸送 営業本部	油送船	原油タンカー	41	11,011	42	11,334
		プロダクトタンカー	22	1,441	21	1,412
		ケミカルタンカー	106	3,050	110	3,166
		LPGタンカー	9	502	8	447
	(小計)	178	16,003	181	16,359	
	石炭船	48	4,433	47	4,306	
	LNG船(エタン船含む)	95	7,679	87	6,962	
	海洋事業	FPSO	6	1,689	6	1,689
		FSRU	3	314	3	314
	サブシー支援船	3	27	3	27	
内航船(内航RORO船除く)	30	102	31	102		
製品輸送 営業本部	自動車船	107	1,810	113	1,870	
	フェリー・内航RORO船	15	85	16	91	
関連事業・ その他	客船	1	5	1	5	
	その他	2	12	2	13	
小計		751	57,003	773	58,817	
製品輸送 営業本部	コンテナ船*	64	5,900	65	5,929	
合計		815	62,902	838	64,746	

*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・契約期間のバリエーション (連結/隻数ベース)

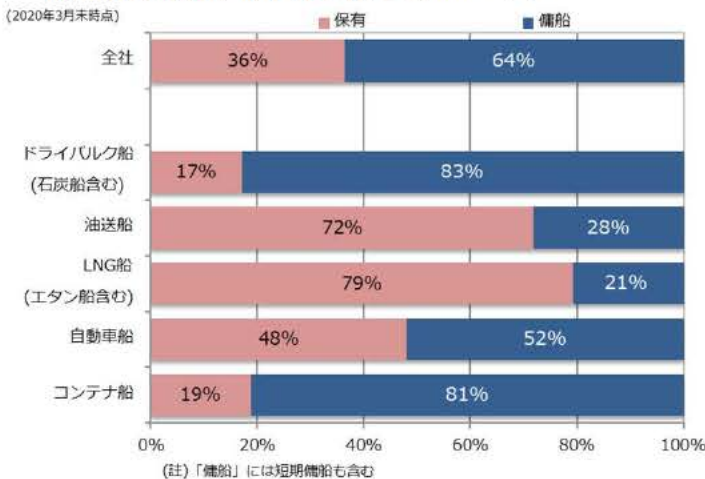


● 船種・船型別市況エクスポージャー (連結/隻数ベース)

(2020年3月末時点)

	全体隻数	市況エクスポージャー
ケープサイズ	84	39%
中小型バルカー	98	6%
VLCC	33	24%
プロダクト船	22	50%
LPGタンカー	9	56%

● 船種別備船比率 (当社及び連結子会社/DWTベース)

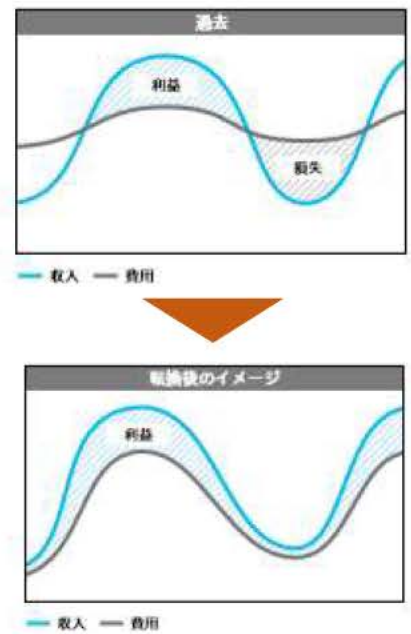
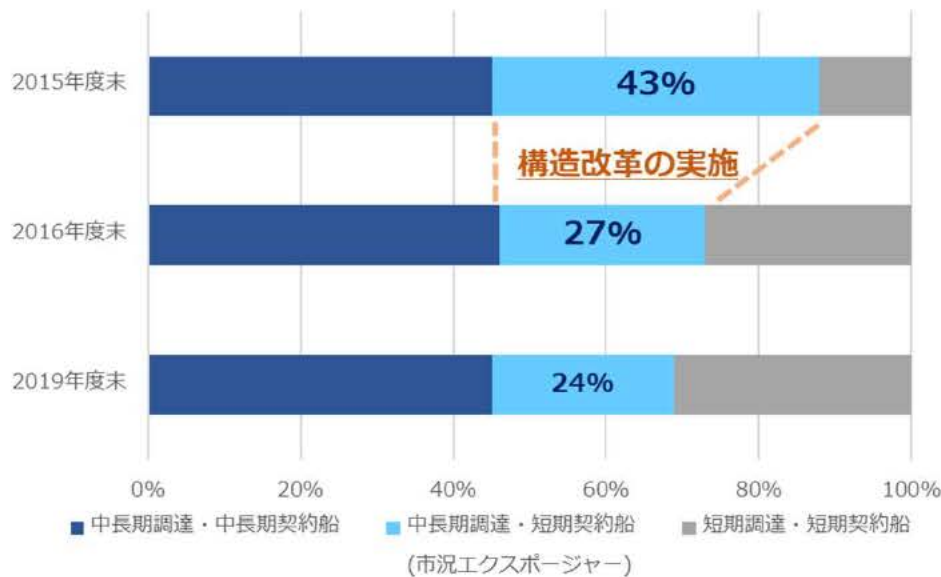


● 世界海上荷動きおよび当社船隊構成 (DWTベース)



出所：世界海上荷動き比率は、Clarksons等を元に当社推計
(注)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

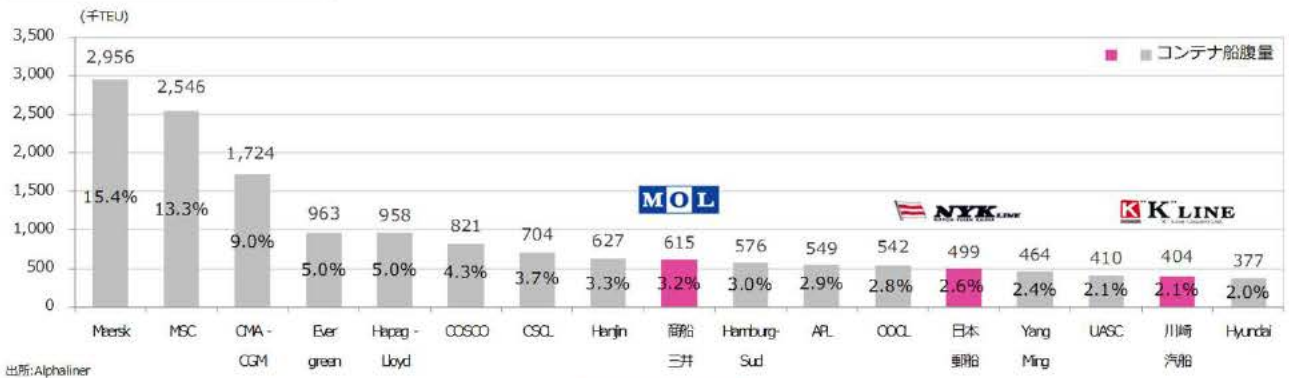


● コンテナ船事業統合 - 規模の拡大、競争力の強化

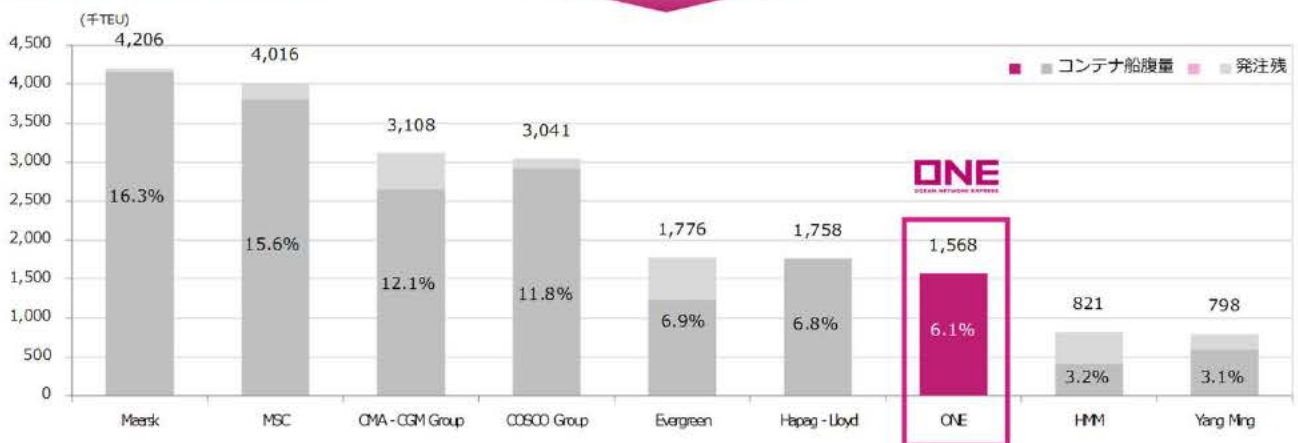


出資比率	商船三井：31%、日本郵船：38%、川崎汽船：31%
出資額	総額 30億米ドル (全額現金出資)
事業内容	定期コンテナ船事業(海外ターミナル事業含む)
スケジュール	合弁会社設立日：2017年7月7日 サービス開始日：2018年4月1日

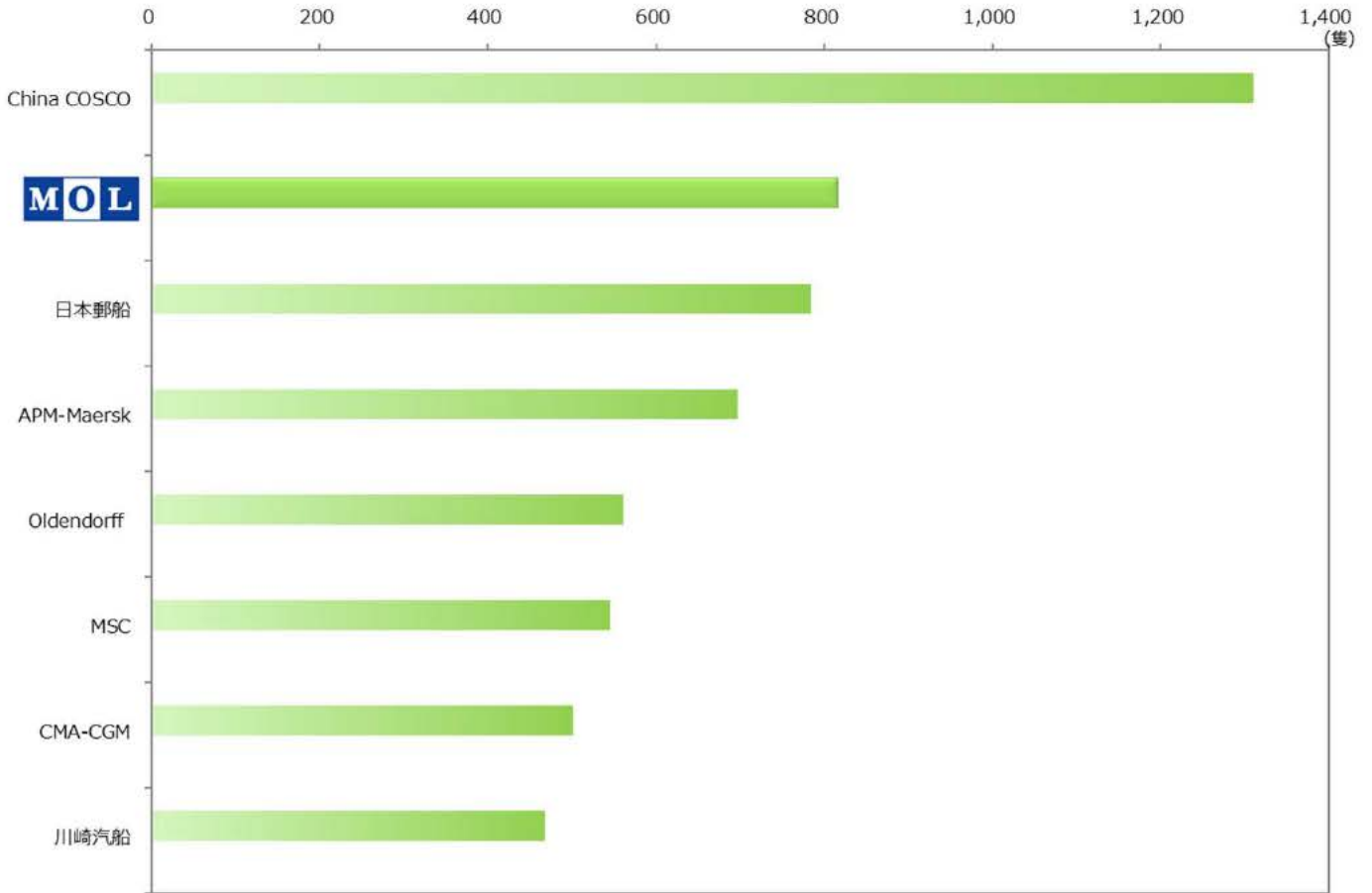
2015年4月時点(運航船腹のみ)



2020年4月時点(発注残含む)

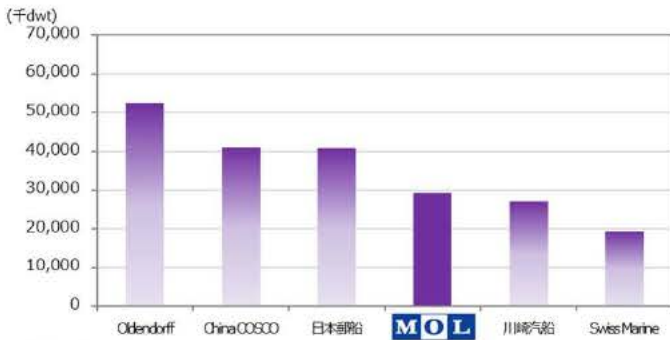


● 船隊規模 (全船種)



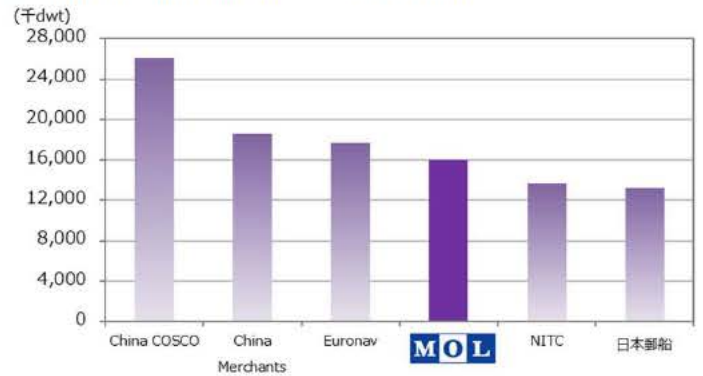
出所：各社公表値(2020年5月調査時、各社最新数値)

● ドライバルク船 船隊規模 (2020年3月末時点)



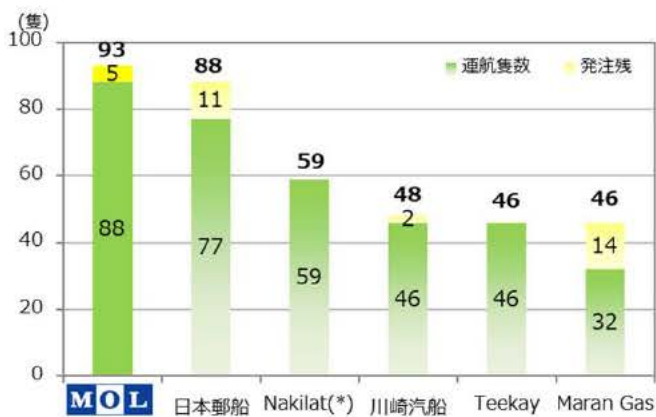
出所：各社公表値、Clarksons

● 油送船 船隊規模 (2020年3月末時点)



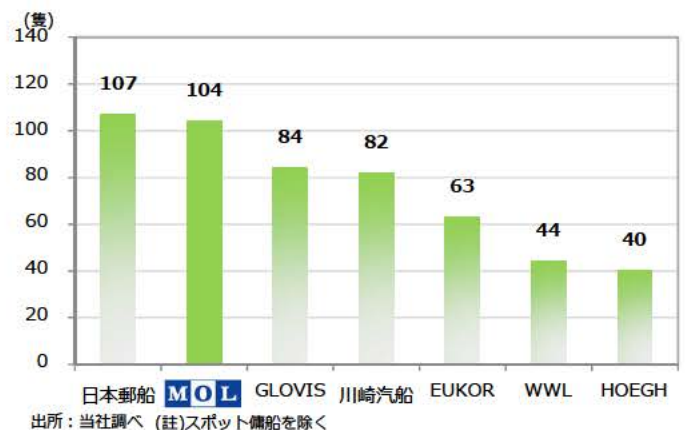
出所：各社公表値、Clarksons

● LNG船 船隊規模 (2020年3月末時点)



出所：当社調べ (*) Qatar Gas Transport Company Ltd (註) 船舶保有(含む部分保有)及び運航委託している隻数

● 自動車船 船隊規模 (2020年3月末時点)



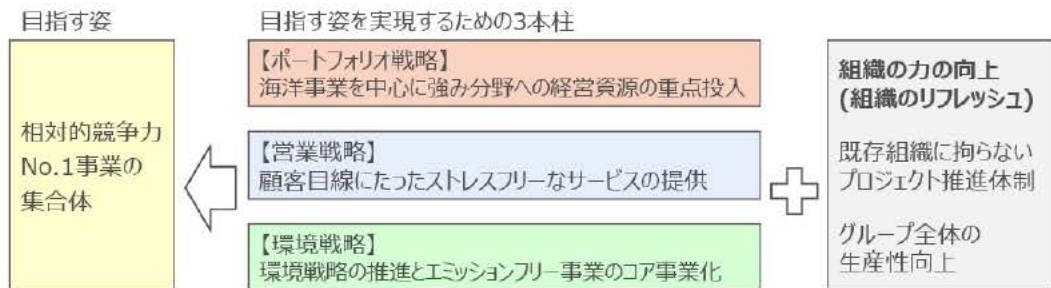
出所：当社調べ (註) スポット備船を除く

● 経営方針

20年度最優先テーマ「成長軌道への復帰」

- **守り** : 危機対応として市況エクスポージャー縮減、投資計画見直し
- **影響把握** : コロナ後の世界を構想し、中長期的な予測を深化させる
- **攻め** : 事業特性に応じた成長戦略・構造改革

目指す姿とそれを実現するための3本柱を継続しながら、「攻め」の戦略を推進する。その推進を加速させるため、グループ会社の垣根を越えて「組織の力の向上」に取り組む。



【基本的な考え方】

- With/After コロナの世界経済及び荷動きについて「メガトレンド予測」を実施した結果、当面海上輸送量の大幅な減少と顧客の投資姿勢が抑制的になることは避けられないと判断。まずは「守り」が必要との考えのもと、市況エクスポージャー縮減と投資計画の見直しを直ちに行なう。
- 「目指す姿を実現するための3本柱」に関し、①「ポートフォリオ戦略」については、世界のエネルギー需要のLNG・再生エネルギー転換が更に加速すると認識。最重点分野の海洋事業全体の中でも、これら成長分野に重心をシフトさせながら選別的に経営資源を投入していく。
- ②「顧客目線に立ったストレスフリーなサービス」及び③「環境関連ソリューションのコア事業化」は、コロナ禍収束後においてもその重要性には変わりがないものと判断し、更に取組みを深化させる。
- 新たな全部門共通のテーマとして、「組織リフレッシュ」を掲げる。これは、組織の力の強化を進め、既存組織の垣根を取りはらった人的リソースの活用、働き方の構造的改革により生産性の向上を図るもの。
- 以上の取組みにより、一足早い成長軌道への復帰を実現し、引き続き「相対的競争力 No.1事業の集合体」を目指していく。なお、コロナウイルスの影響下においても、社会を支えるインフラとして機能する海運の責任を強く認識し、引き続き安全運航を徹底していく。

● 利益計画



● 守りの策

1. 市況エクスポージャーの徹底した縮減

- 減船 : 油送船、バルカー、自動車船などで、確定済の13隻を含め最大40隻程度の船隊圧縮を具体的に計画
- ヘッジ : 貸船契約、運賃先物(FFA)等を活用した損益固め

2. 投資計画の見直し

20~22年度 新規投資CF枠を2,000億円から1,000億円に見直し

3. 上場株式、不動産などの非事業性資産の追加処分

● 攻めの戦略

各事業がその特性に応じて、
 ①新規事業の開拓、②コスト削減、③事業モデルの変革
 に踏み出すことで、成長軌道への復帰を確かなものにする

ドライバルク船事業	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高付加価値船の開発と営業強化 ■ 再生エネルギー関連事業強化（バイオマス発電燃料輸送等） ■ 海外ネットワークの機能・コスト競争力強化
エネルギー輸送事業	<ul style="list-style-type: none"> ■ FSRU、洋上発電、バンカリング等、輸送に限らないLNG事業領域の拡大 ■ 風力発電等新規エネルギー関連事業の開拓 ■ ケミカル総合物流戦略の強化
製品輸送事業	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自動車船の荷動き変動に機敏に対応する体制、船隊整備 ■ ドライ・エネルギー各営業本部顧客のニーズから生じる新規物流の取り込み

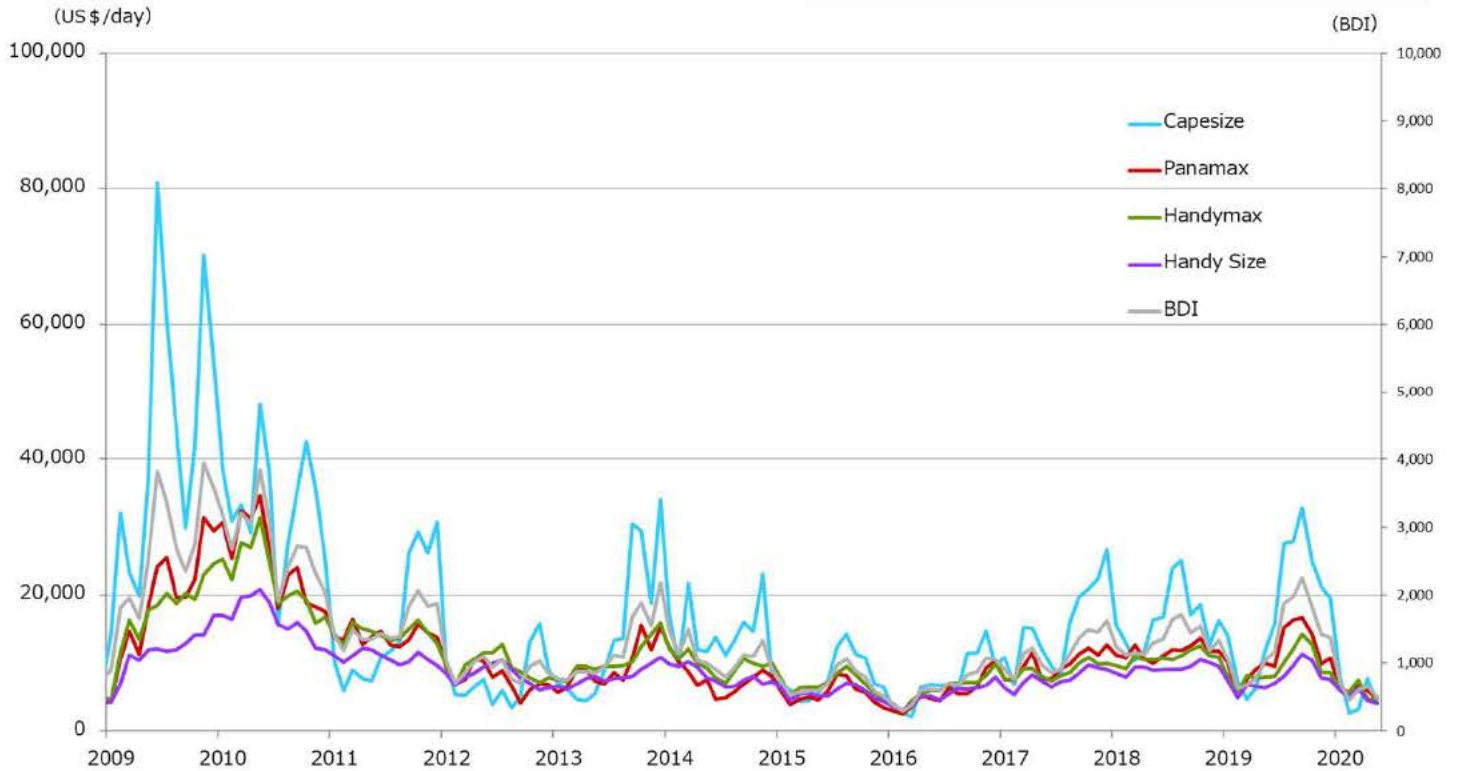
● 財務戦略・投資計画

- 新規投資CF枠（既決定分を除く）を3年間で1,000億円に圧縮
- 資産や事業・プロジェクトのキャッシュ化に取り組む



■ 足元市況については、別途発行のマーケットデータを参照
<https://www.mol.co.jp/ir/data/market/index.html>

● ドライバルク船市況 (備船料/航路平均) : 月間平均

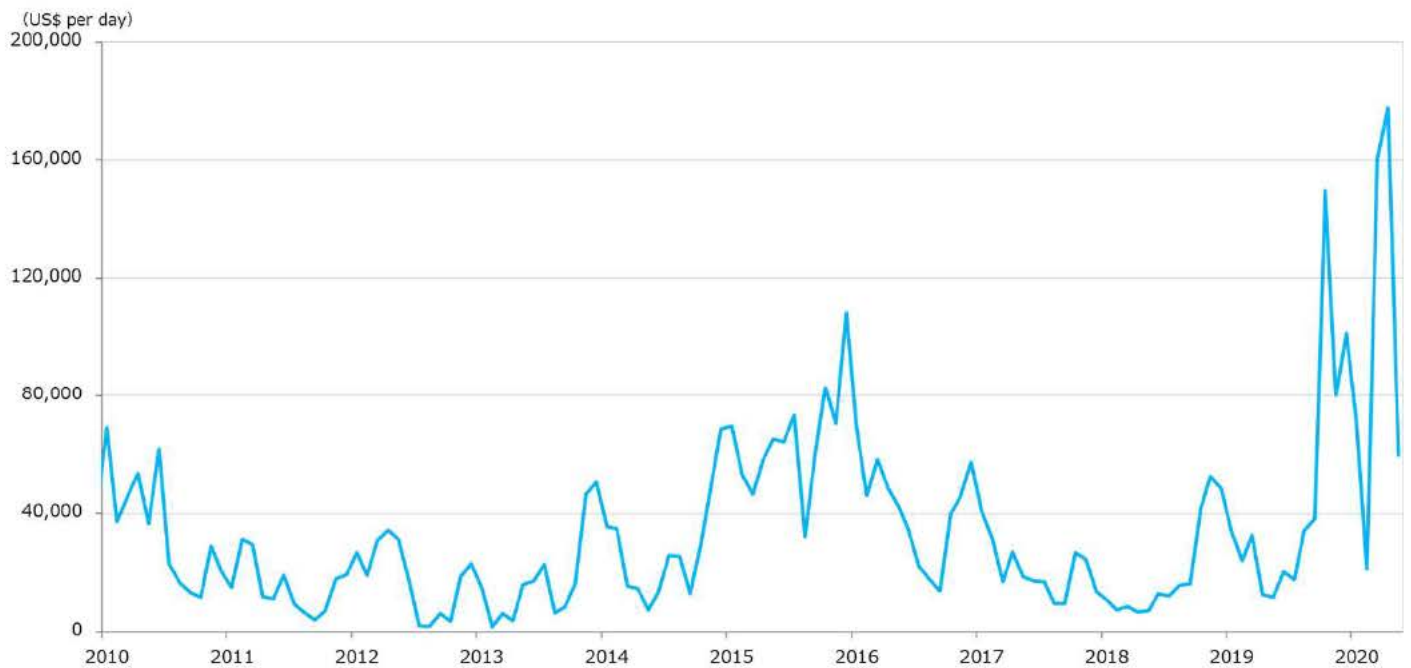


(出所: Tramp Date Service等を基に当社作成)

(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)

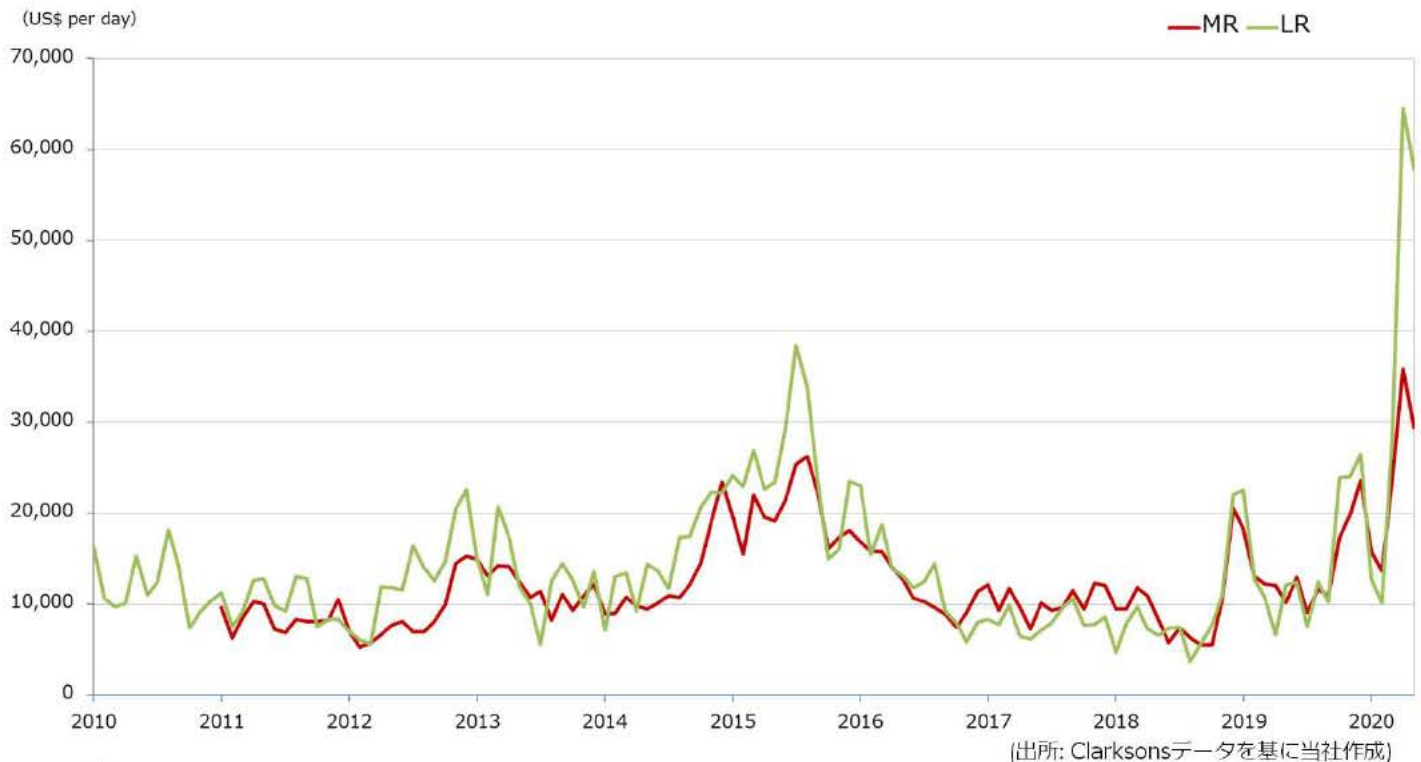


(出所: Clarksonsデータを基に当社作成)

■ 足元市況については、別途発行のマーケットデータを参照
<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

(LR型 : アラビア湾→日本、MR型 : 主要5航路)



(註)

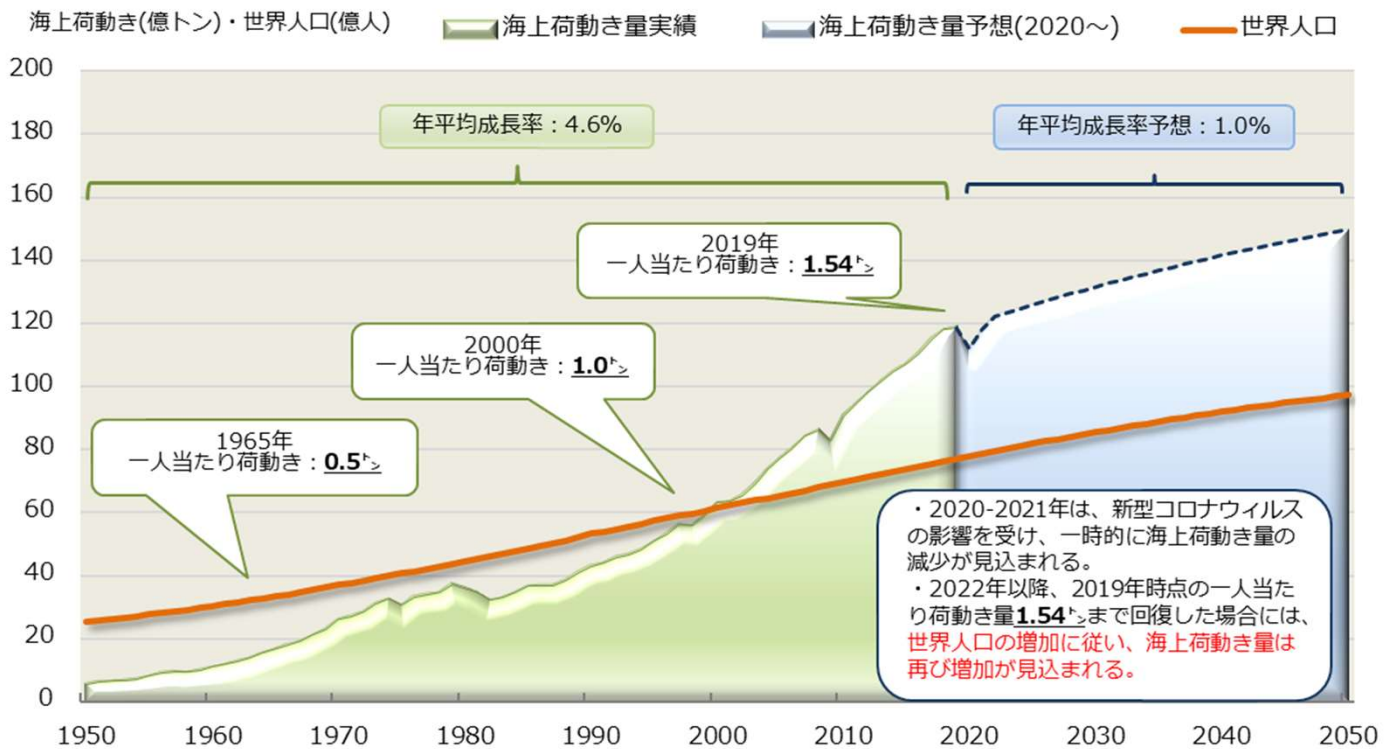
・MR型プロダクト船の市況は、欧州-北米、北米-欧州、シンガポール-豪州、韓国-シンガポール、インド-日本の主要5航路単純平均。2011年1月分から掲載。

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



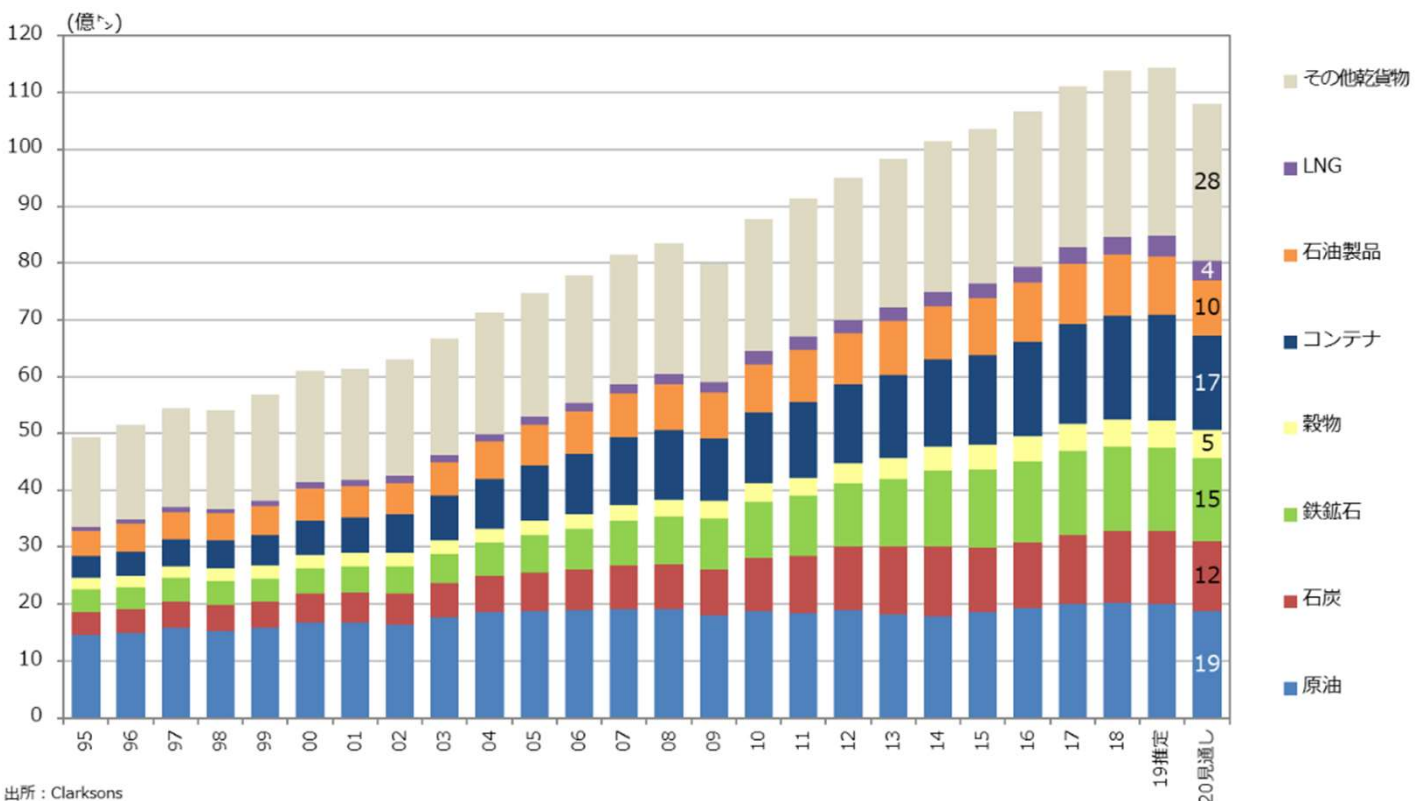
(*)CCFIは、中国出しコンテナのみを対象とした運賃指数であり、アジア出しコンテナ全体の運賃動向と必ずしも一致するものではありません。

● 世界人口と海上荷動き量



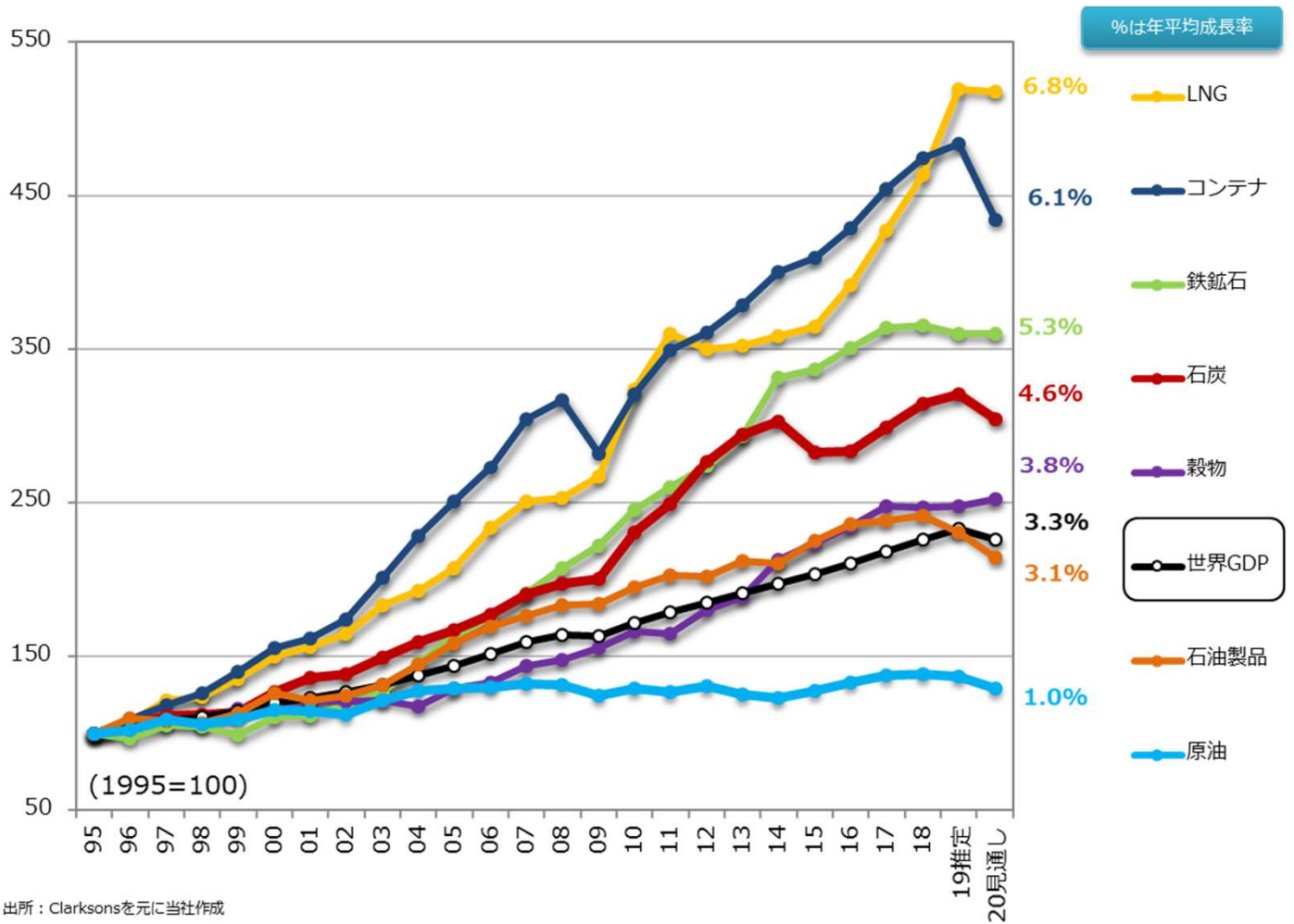
出所：荷動きデータ1950～1982年はFearnleys Review、1983～2021年はClarksons、2022年以降は当社推計。人口データは国連。

● 貨物別海上荷動き

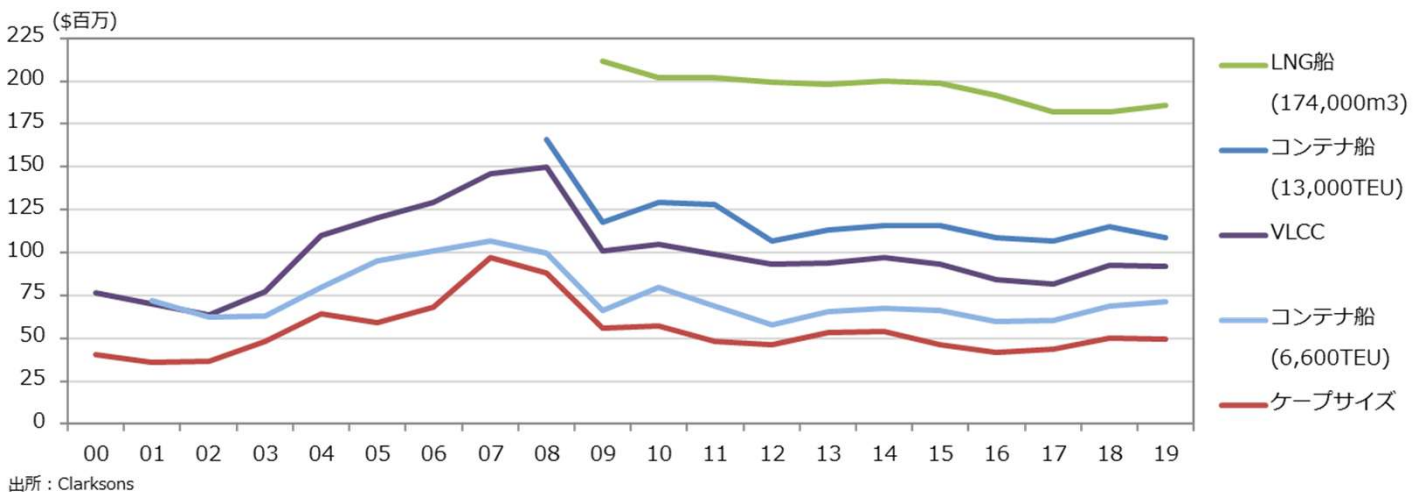


出所：Clarksons

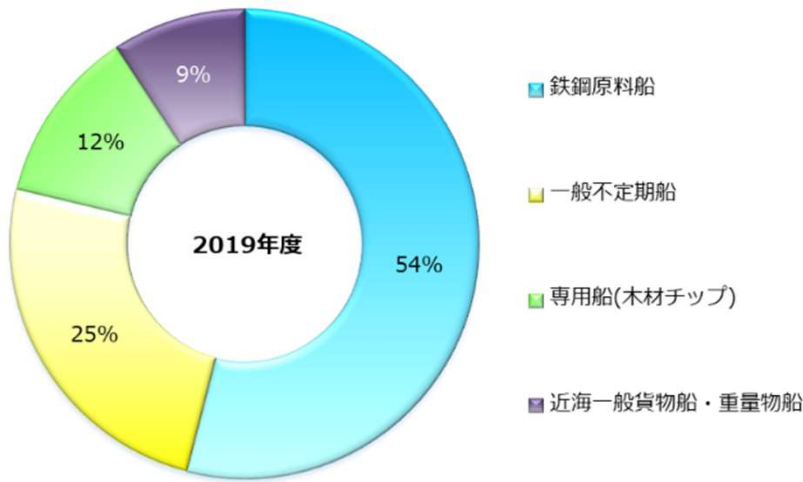
● 成長率比較：世界GDPと貨物別海上荷動き



● 船価推移



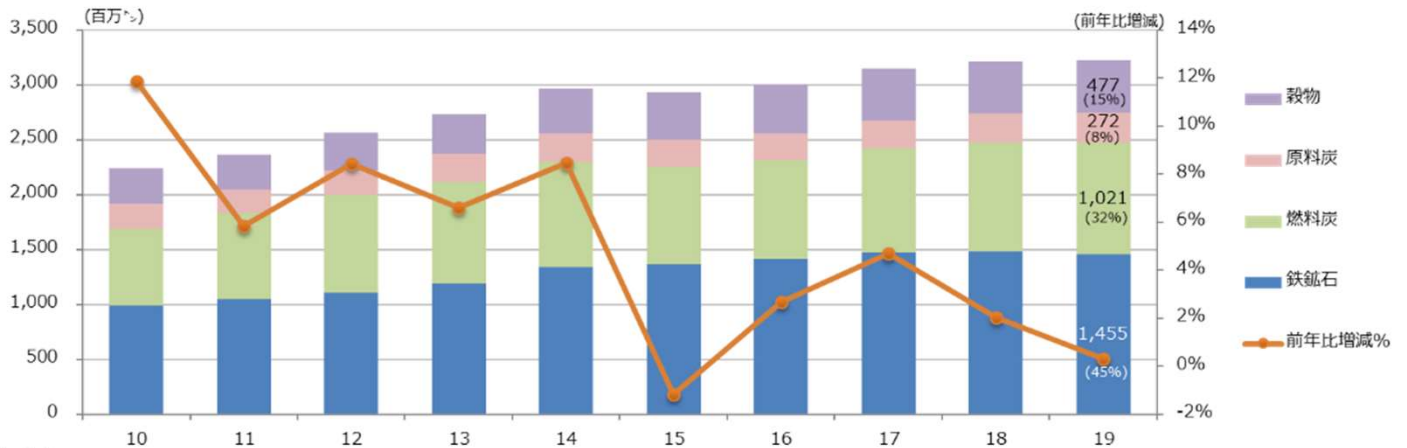
● MOLドライバルク船 売上高構成比 (連結)



● 主な船型と貨物

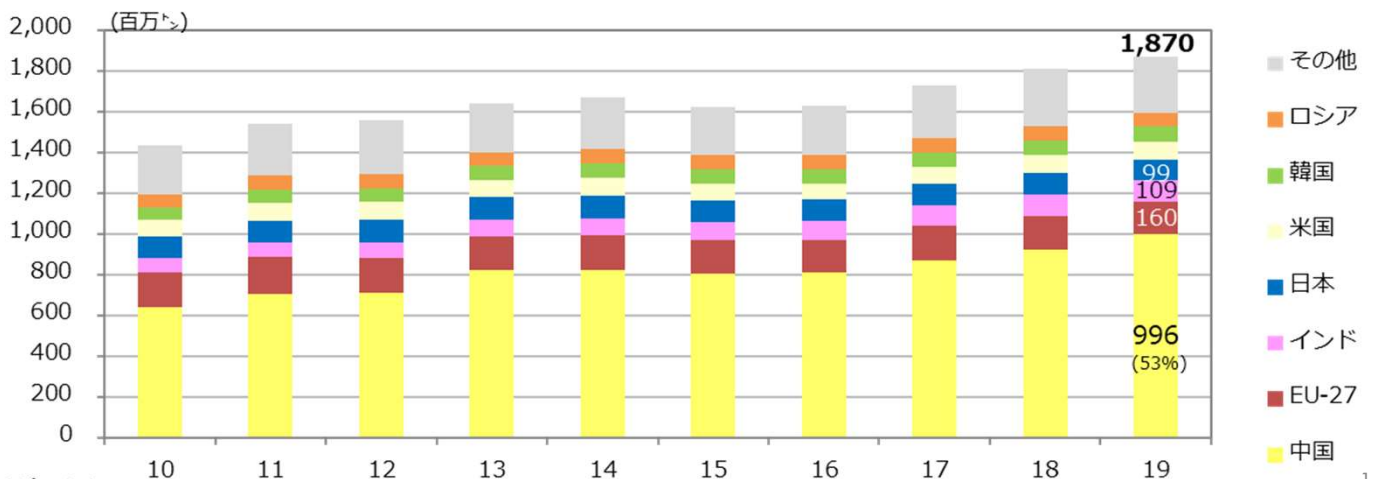
船型		標準的な 載貨重量トン数 (DWT)	主要貨物
ケープサイズ		180,000	鉄鋼原料(鉄鉱石・原料炭)
中小型 バルカー	パナマックス	82,000	鉄鉱石、原料炭、燃料炭、穀物など
	ハンディマックス	58,000	燃料炭、穀物、塩、セメント、鋼材など
	スモールハンディ	38,000	鋼材、セメント、穀物、鉱石など
木材チップ船		54,000	木材チップ、大豆粕など
近海船		12,000	鋼材、プラントなど

● ドライバルク荷動き(貨物別)



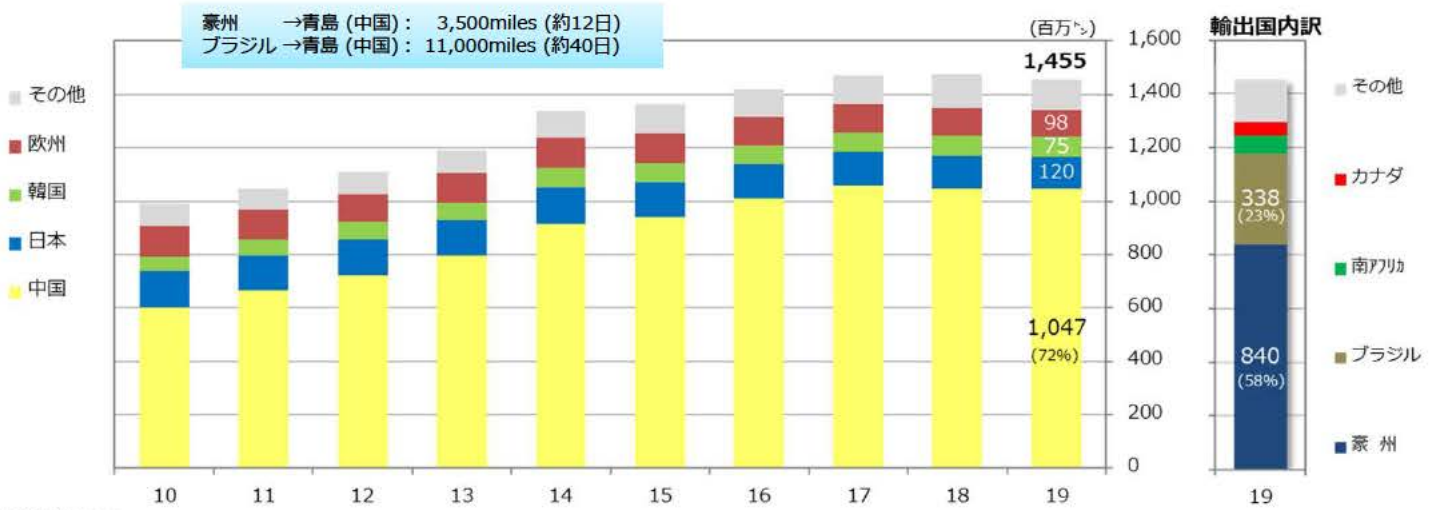
出所: Clarksons

● 粗鋼: 国・地域別生産量

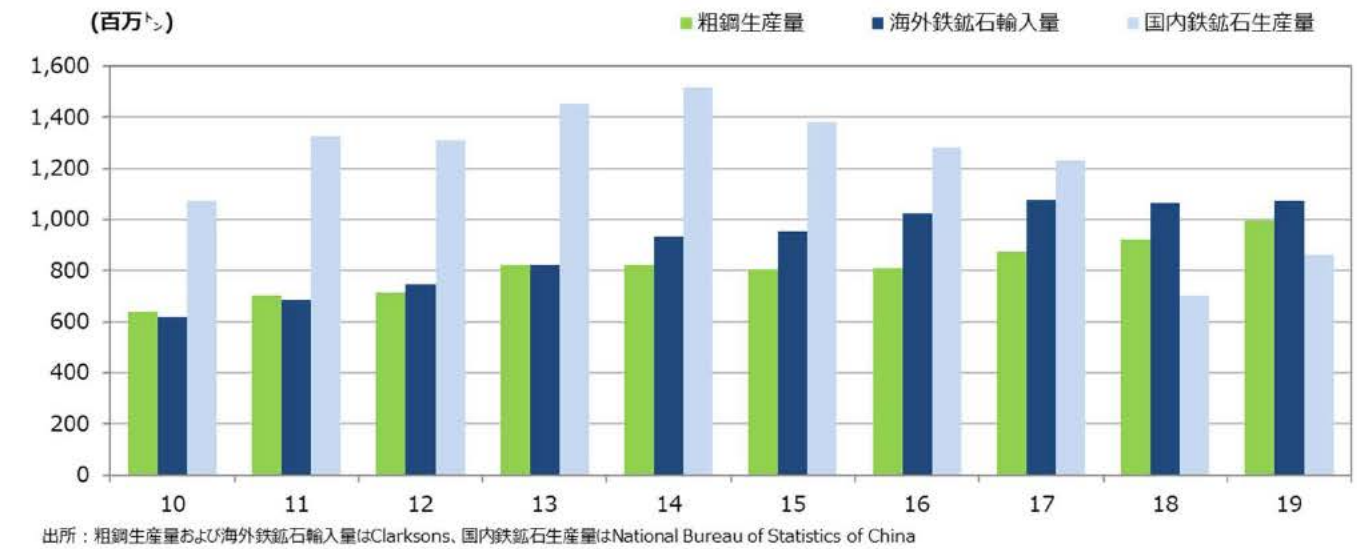


出所: Clarksons

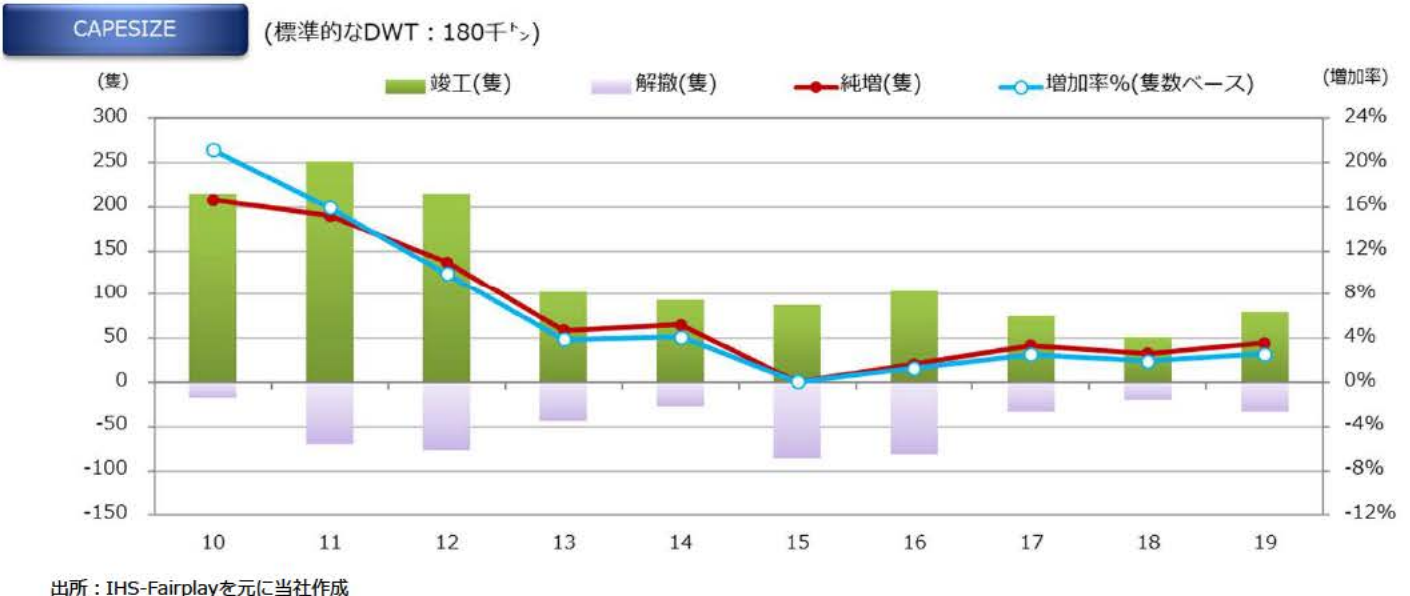
● 鉄鉱石：海上荷動き(輸入国・地域別)



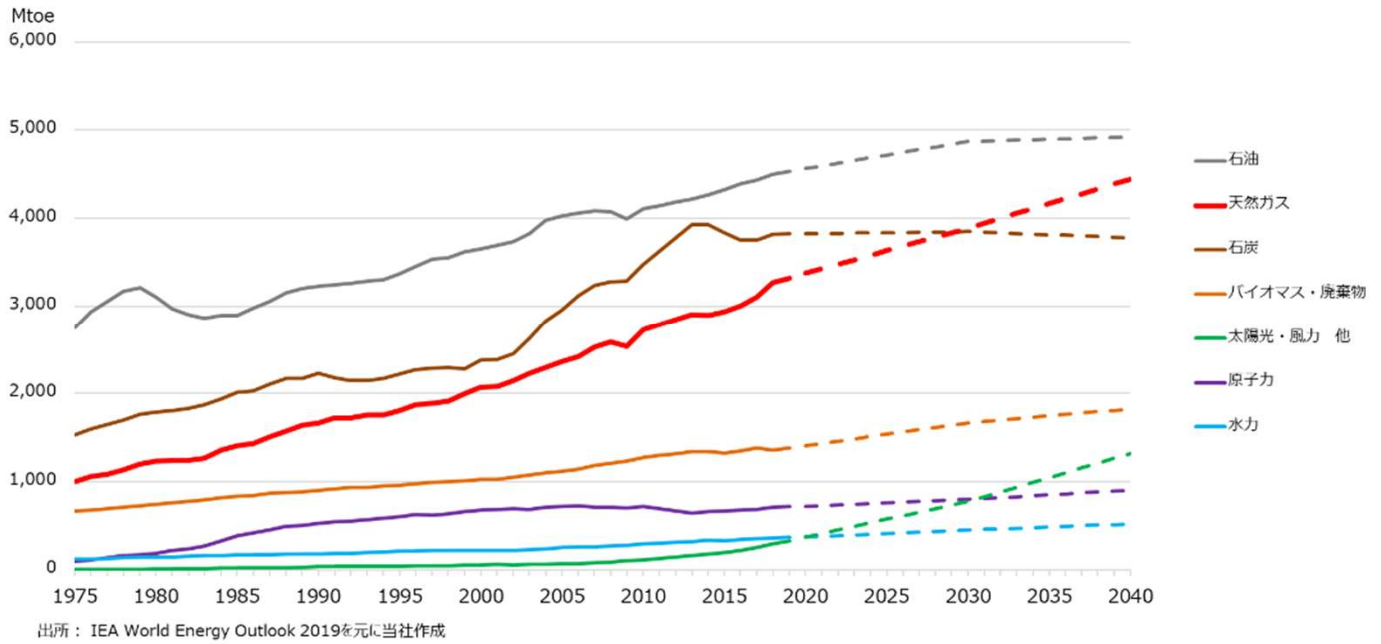
● 中国：粗鋼生産量、鉄鉱石海外輸入量・国内生産量



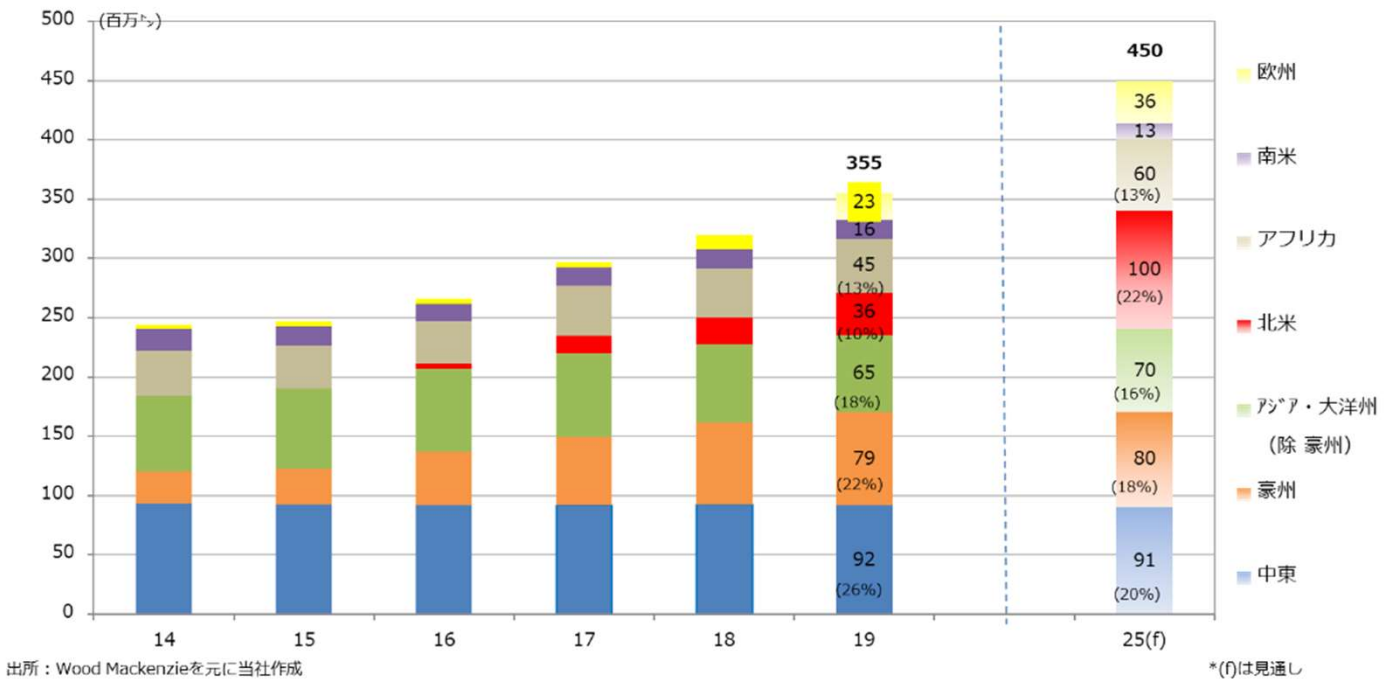
● 船腹供給量推移



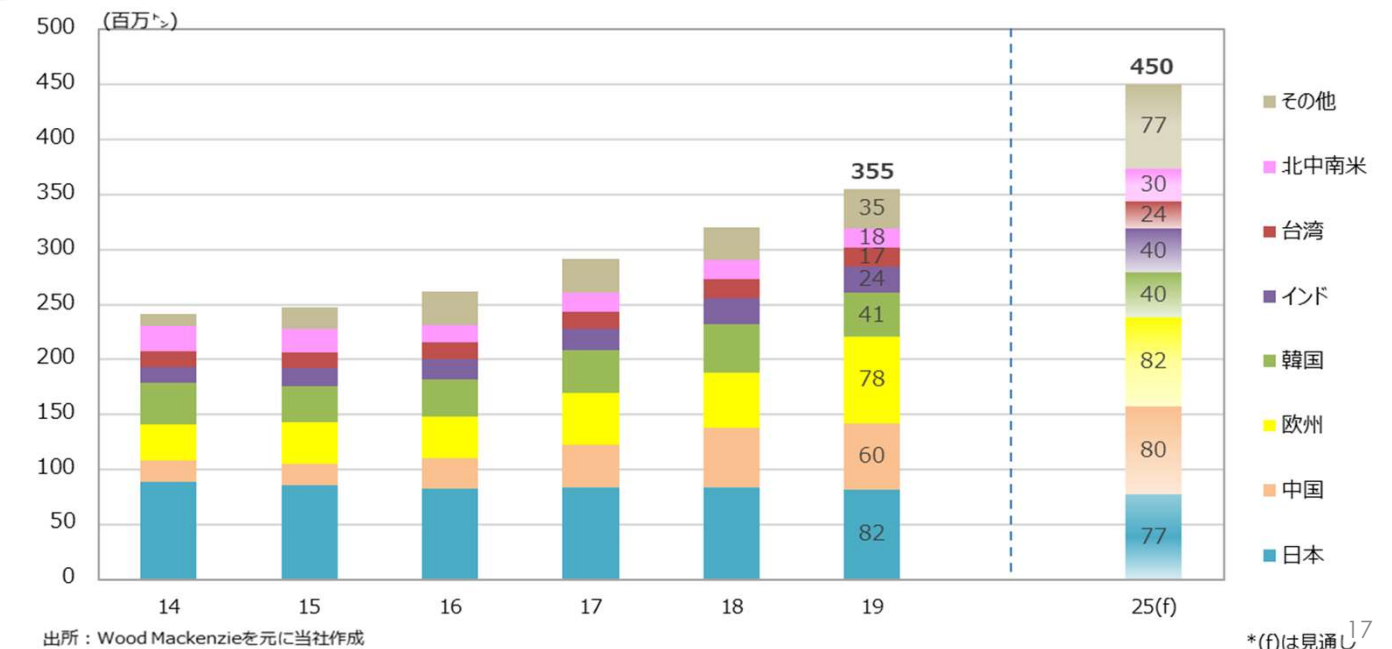
● 一次エネルギー消費量推移予測



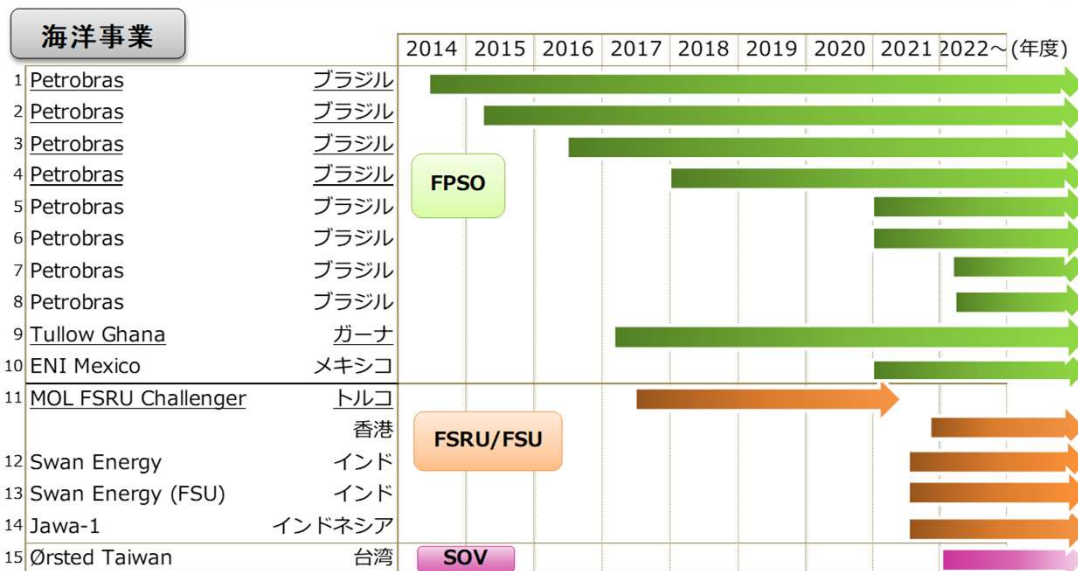
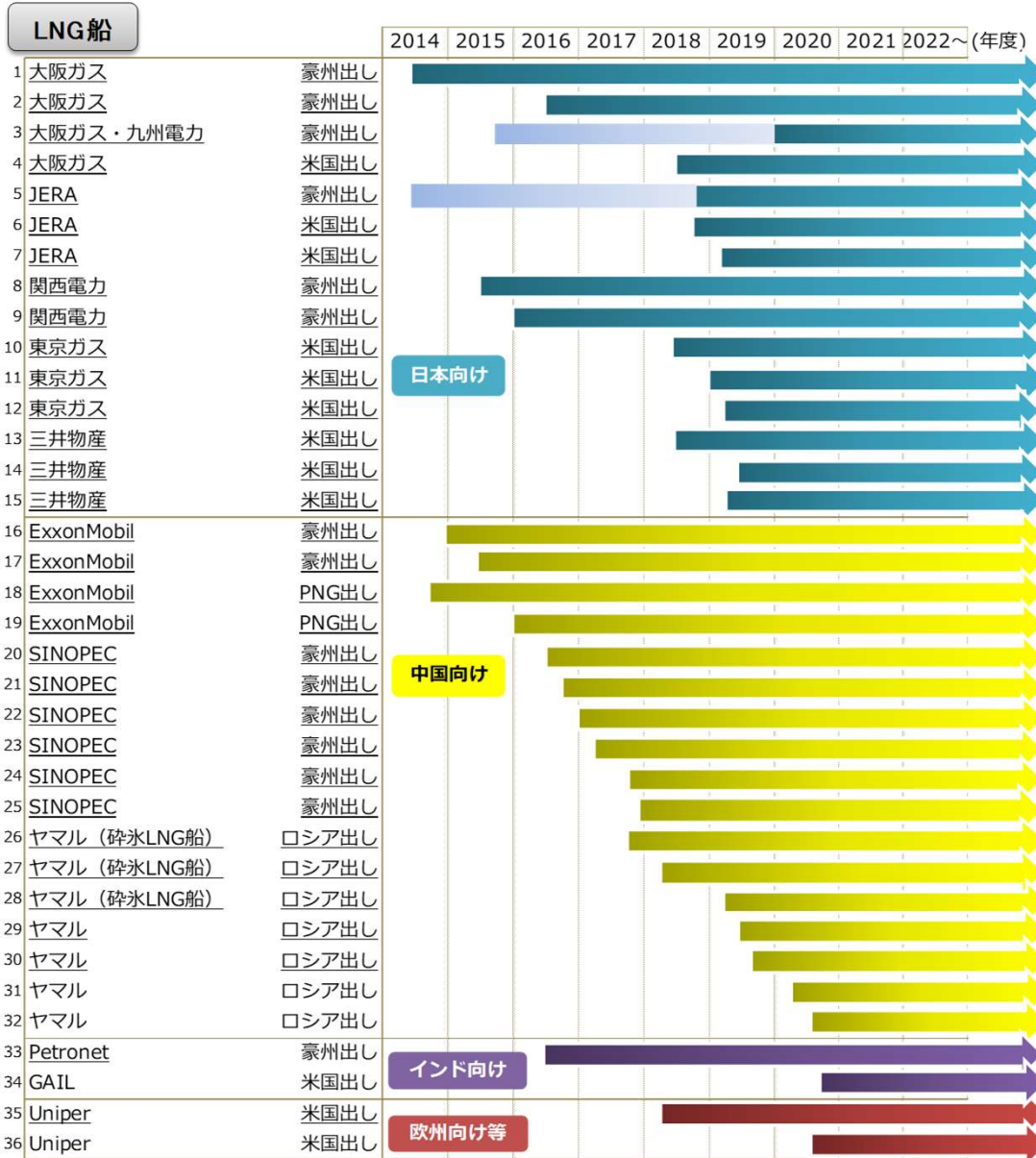
● LNG：輸出地別海上荷動き量（実績・予測）



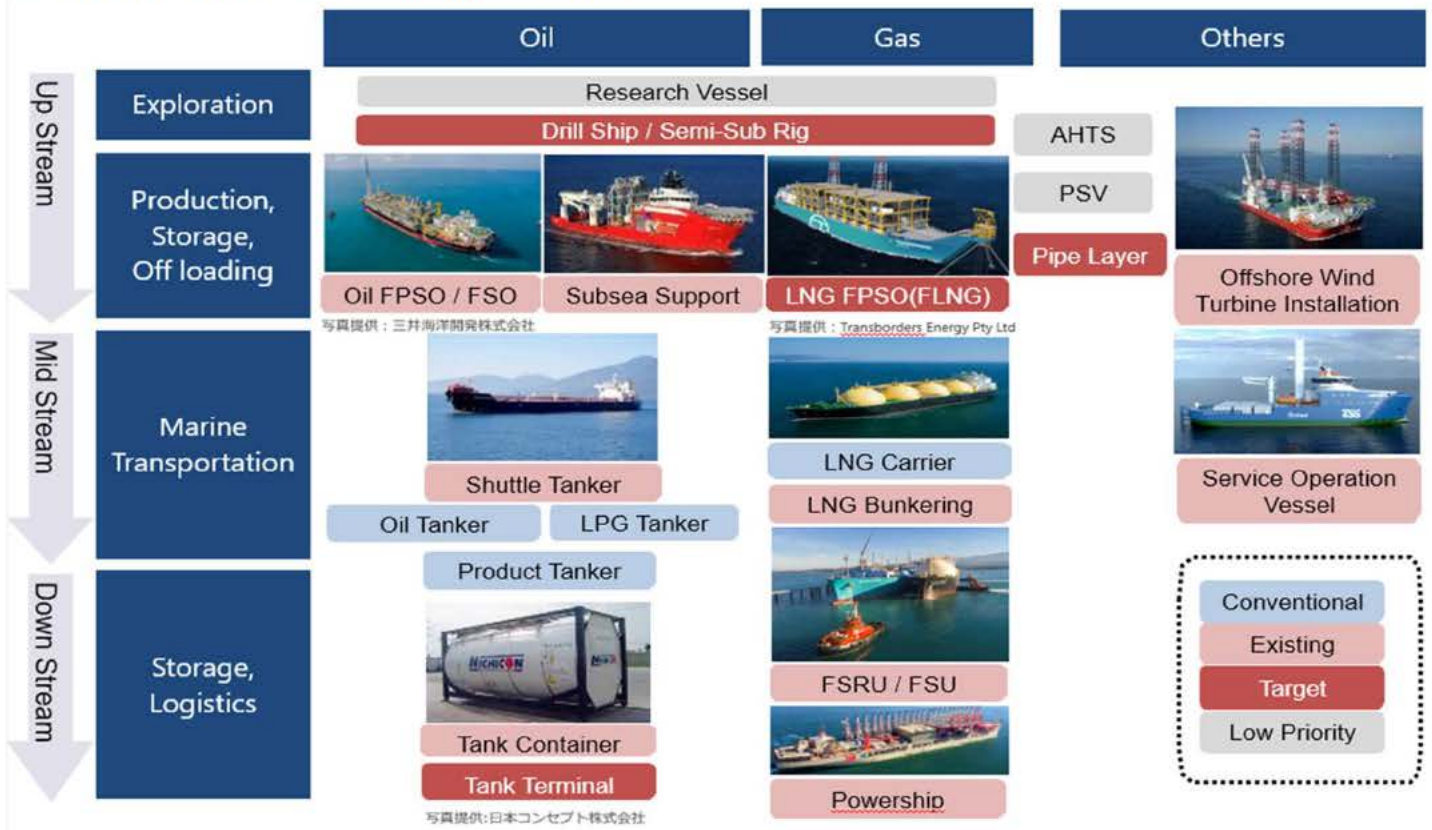
● LNG：輸入地別海上荷動き量（実績・予測）



● MOL : 2020年6月時点成約済み長期契約(2014年4月以降開始分) *下線のものは2020年6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）へ積み出す能力を持つ。

● 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。

● 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



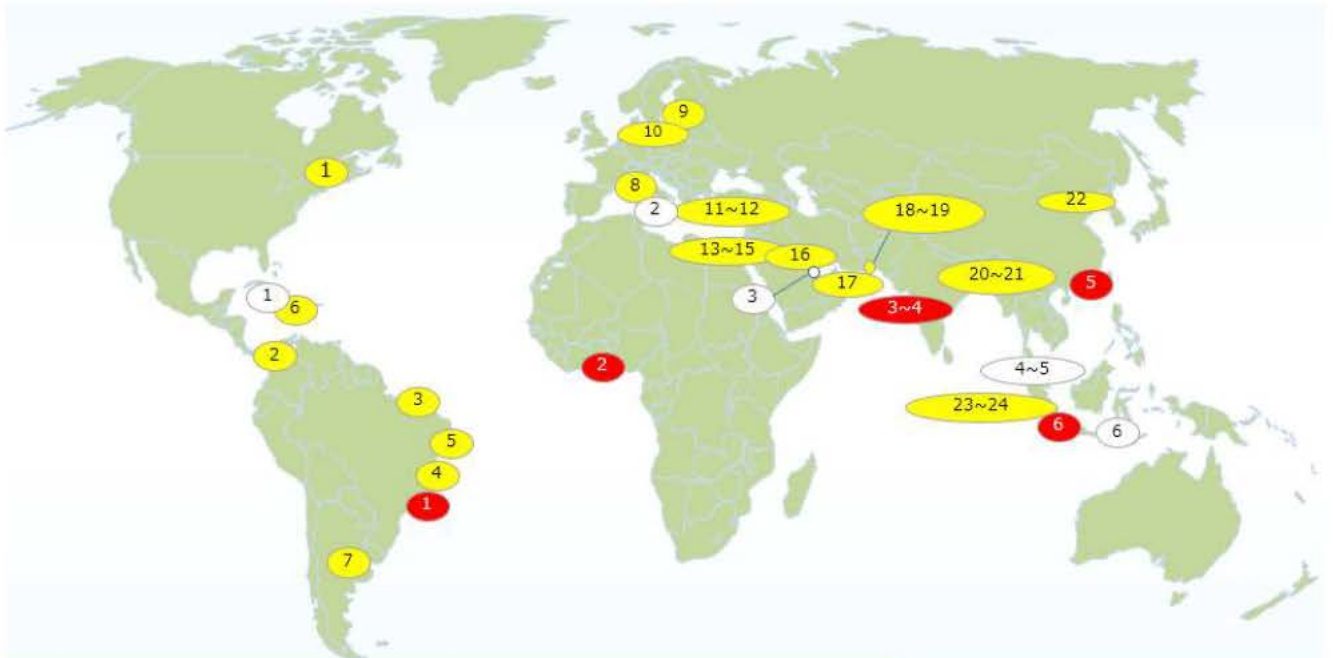
洋上風力発電所のメンテナンス技術者を洋上風車に派遣する為に多数の宿泊設備を持ち、一定期間洋上での活動が可能な船。本船と洋上風車の距離を常時安全に保つため、自動船位保持システムを搭載し、また本船から洋上風車プラットフォーム上に技術者を安全に渡すため、船体動揺を吸収する機能をもつ特殊な舷梯を搭載する。

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



海上に浮かび、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持つ。
従来の陸上受入基地に比べ、低コストかつ短期間に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

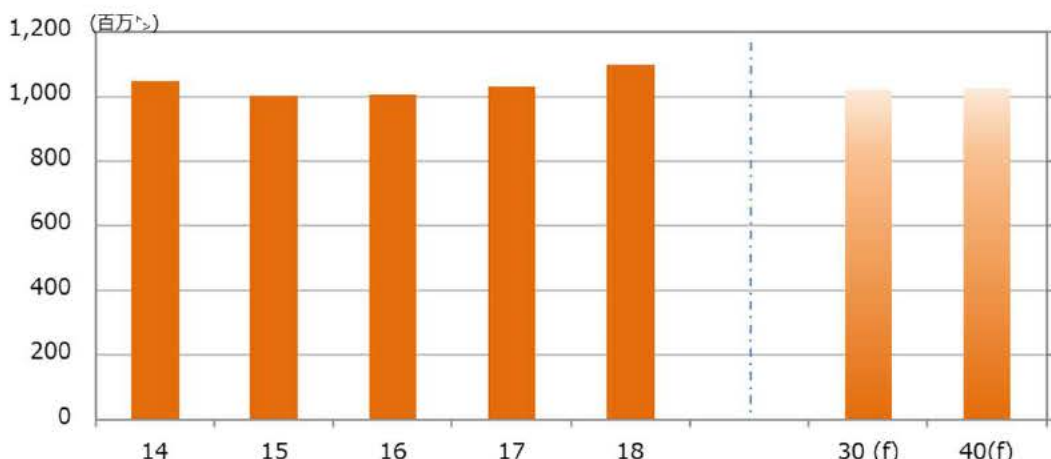


FSRU in operation					
①	U.S.	Northeast Gateway	⑬	Egypt	EGAS2
②	Colombia	SPEC	⑭	Israel	Hadera Gateway
③	Brazil	Pecem	⑮	Jordan	Aqaba
④		Bahia	⑯	Kuwait	Mina Al-Ahmadi
⑤		Sergipe	⑰	UAE	Dubai LNG
⑥	Jamaica	NFE Old Harbour	⑱	Pakistan	GasPort
⑦	Argentina	Escobar	⑲		Engro Elengy
⑧	Italy	OLT LNG Toscana	⑳	Bangladesh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

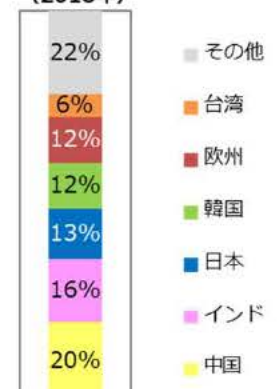
FSU in operation		
①	Jamaica	Jamaica FSU
②	Malta	Malta FSU
③	Bahrain	Bahrain FSU
④	Malaysia	Melaka FSU1
⑤		Melaka FSU2
⑥	Indonesia	Benoa FRU/FSU

FSRU/FSU under construction		
①	Brazil	Port of Acu
②	Ghana	GNPC Tema FRU/FSU
③	India	Swan
④		Jaigarh
⑤	Hong Kong	Hong Kong FSRU
⑥	Indonesia	Jawa-1

● 燃料炭 : 海上荷動き量(実績・見通し)



輸入地別内訳 (2018年)

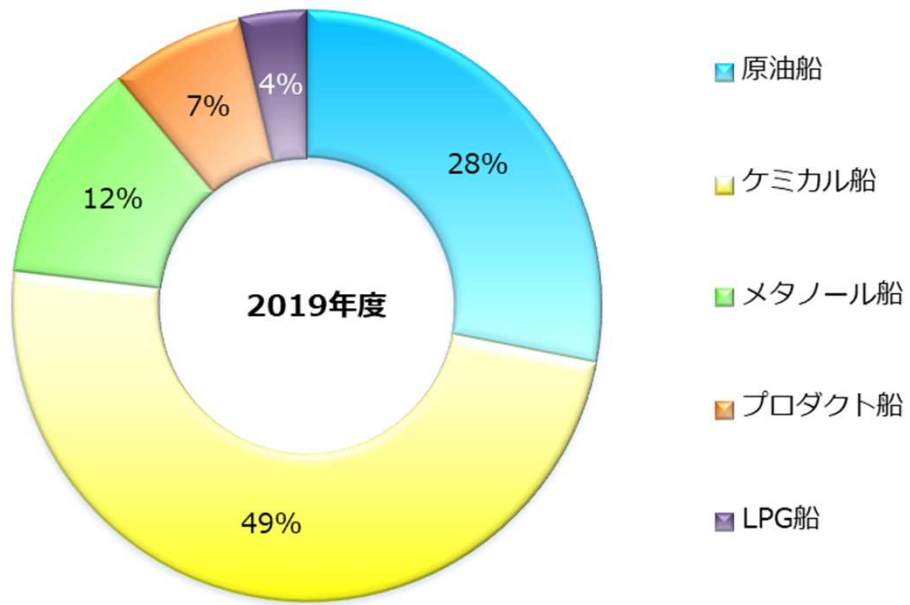


出所 : IEA "Coal Information" および "World Energy Outlook"

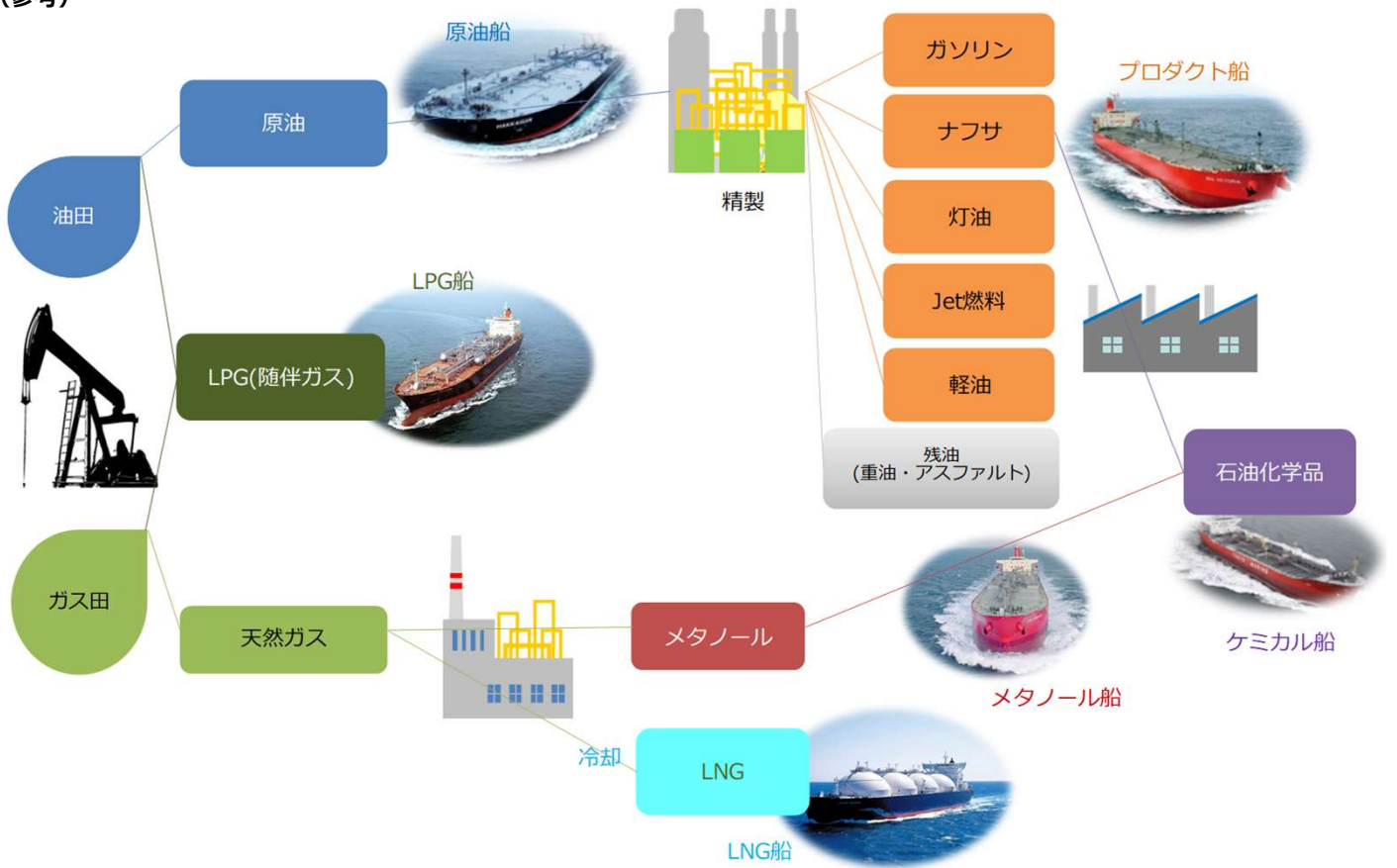
(注) 2018年実績、2030年予測、2040年予測は1mtce=1.279mtとして換算

出所 : Clarksons

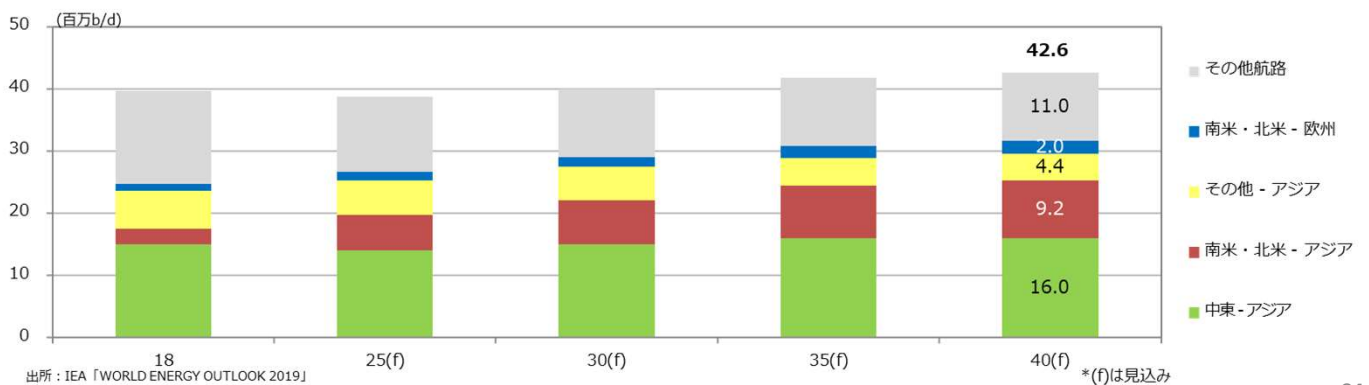
● MOL油送船 売上高構成比(連結)



(参考)



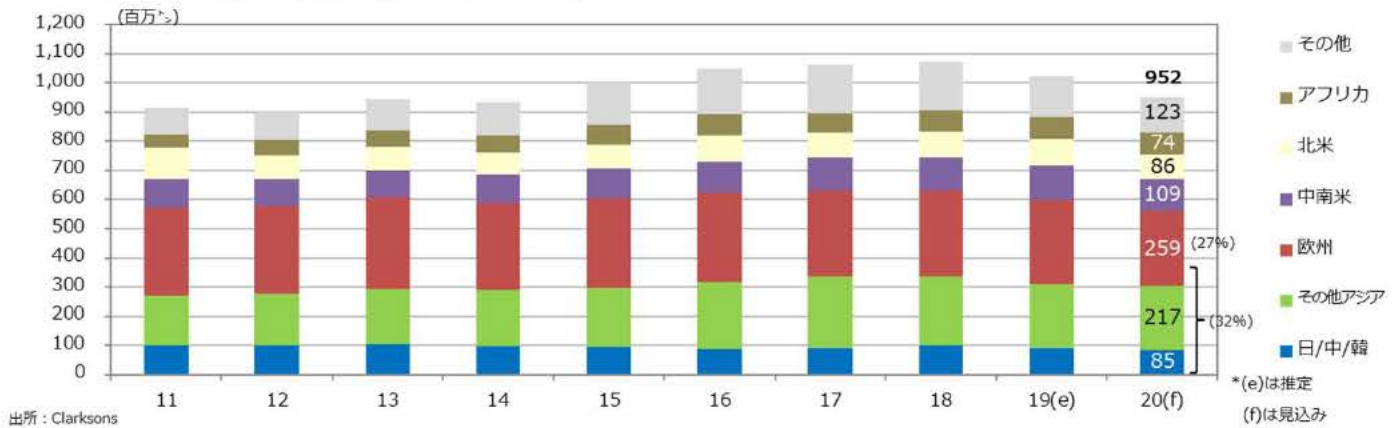
● 原油①：海上荷動き量 長期予測(航路別)



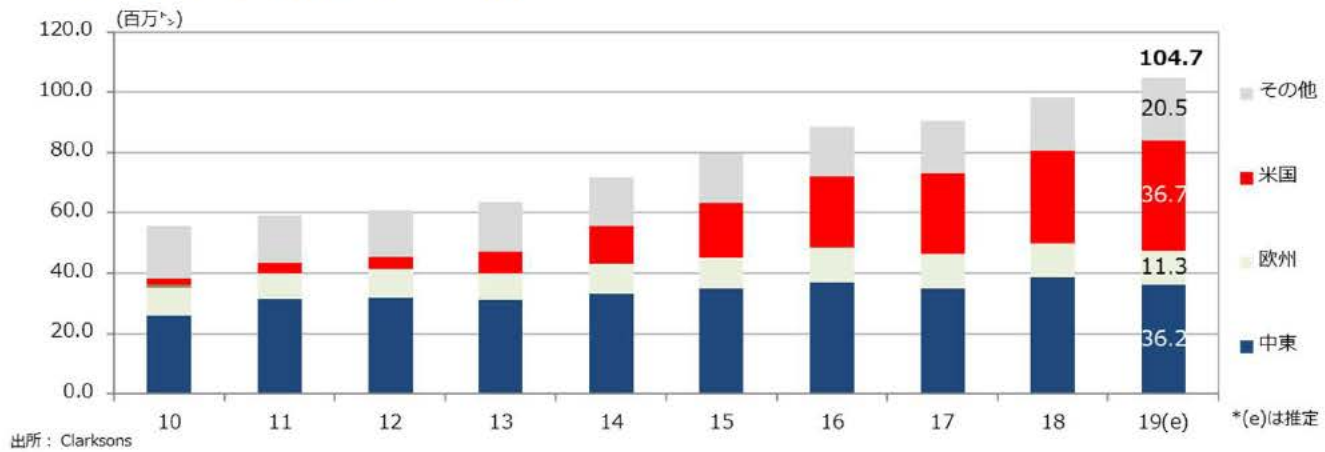
● 原油②：遠距離ソース(西アフリカ・中南米・北米発、アジア向け)海上荷動き量



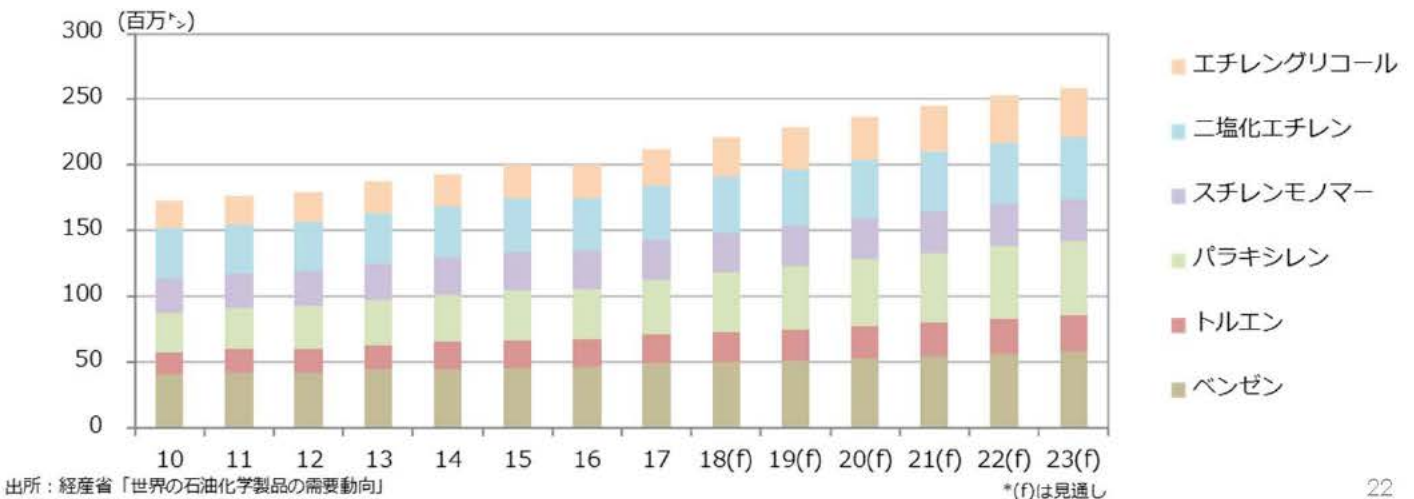
● プロダクト：海上荷動き量(輸入国・地域別)



● LPG：海上荷動き量(輸出国・地域別)



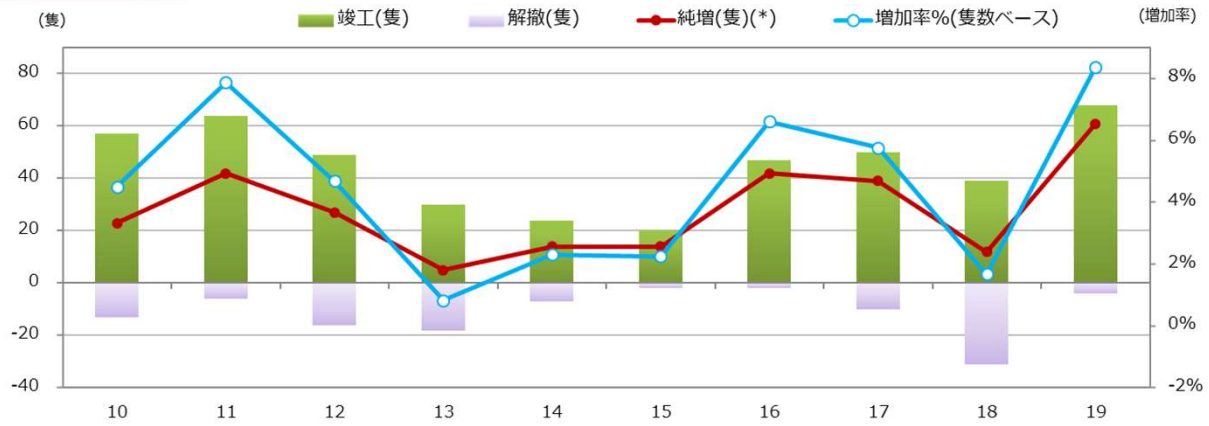
● ケミカル：需要見通し(主要製品別)



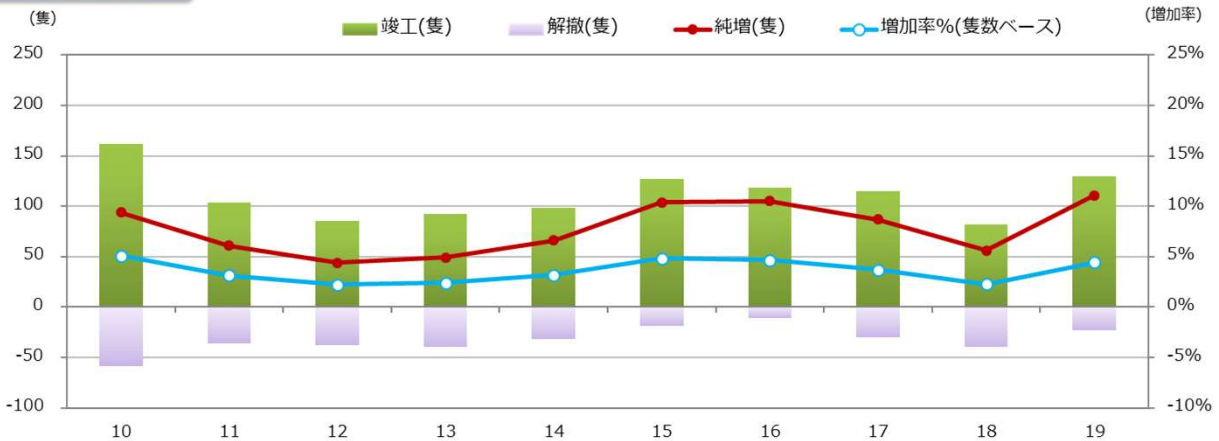
● 船腹供給量推移 (出所：IHS-Fairplayを元に当社作成)

VLCC

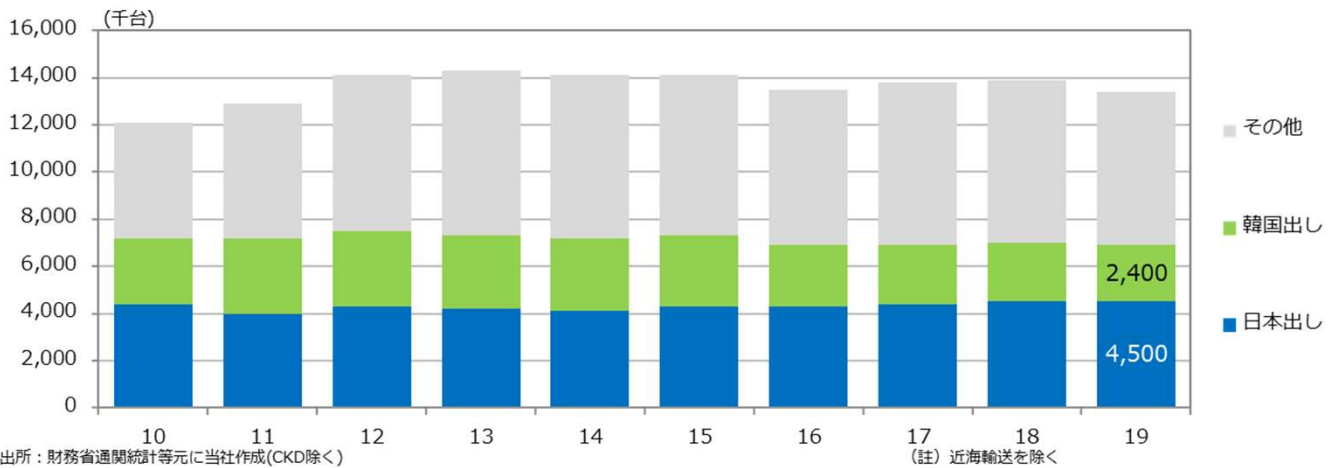
(*)純増には改造による撤退を含む



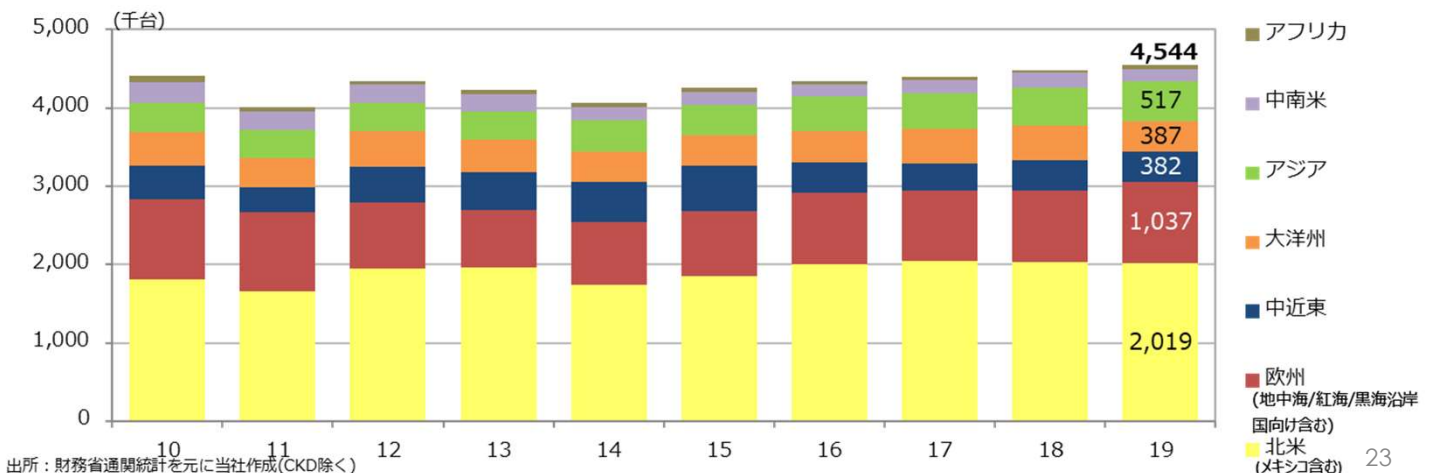
プロダクト船



● 世界：完成車海上荷動き量



● 日本：完成車輸出台数



● ONE社2018-19年度実績

(単位：百万US\$)

	2018年度 実績						
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期
売上高	2,066	2,963	5,030	3,025	2,826	5,851	10,880
税引き後損益	-120	-192	-311	-179	-96	-275	-586

(単位：US\$/MT)

燃料油価格	\$407	\$457	\$434	\$487	\$420	\$454	\$444
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

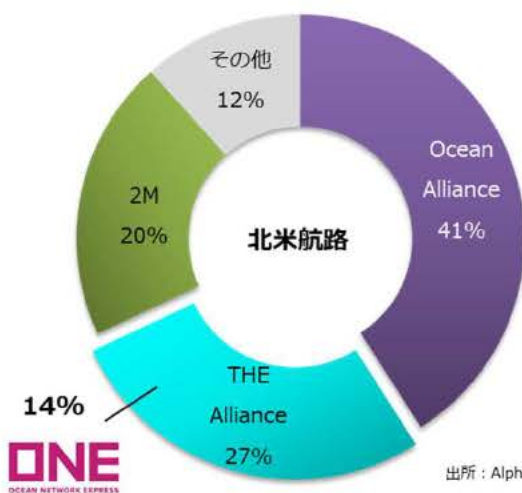
(単位：百万US\$)

	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
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

● 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) (2020年4月時点)

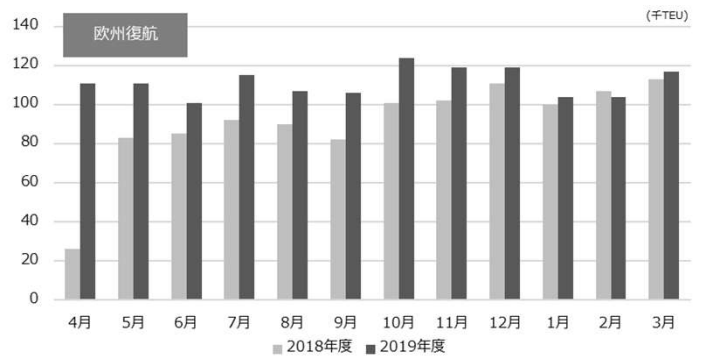
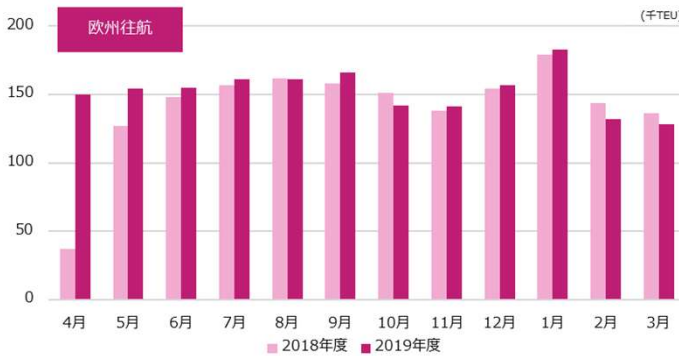
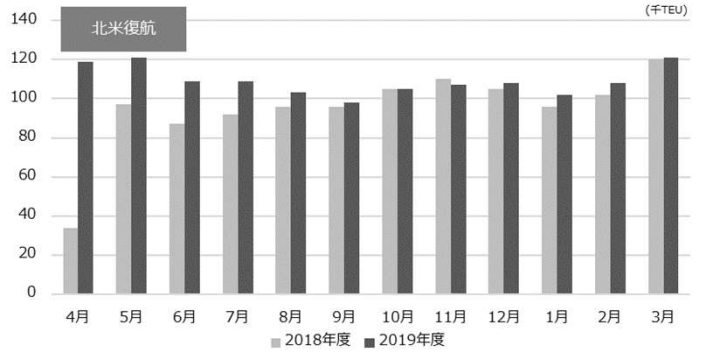
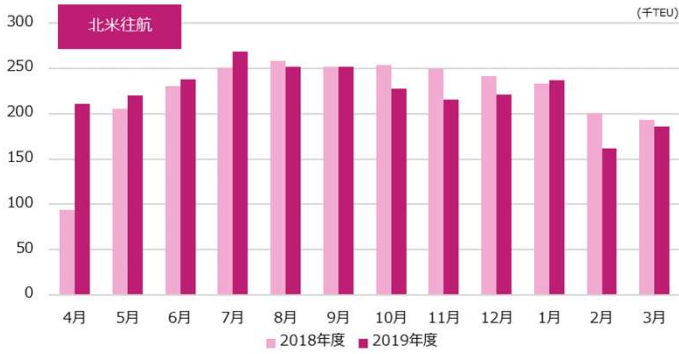


出所：Alphalinerを元に当社作成

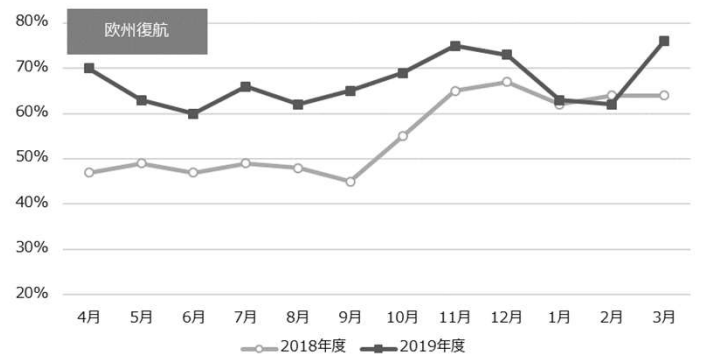
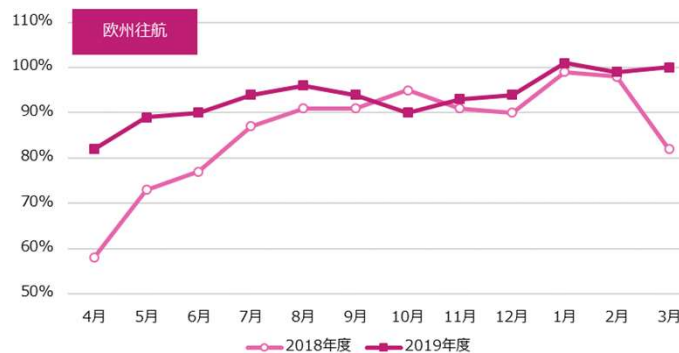
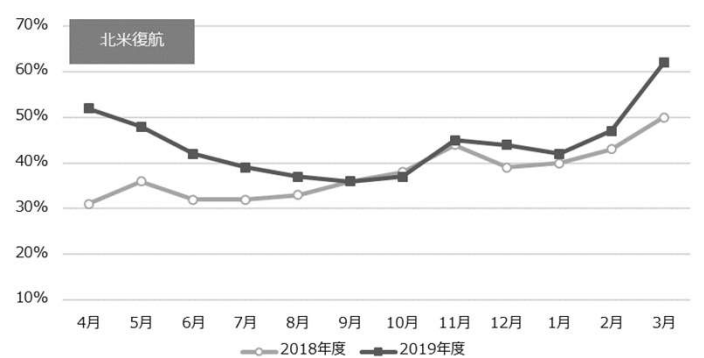
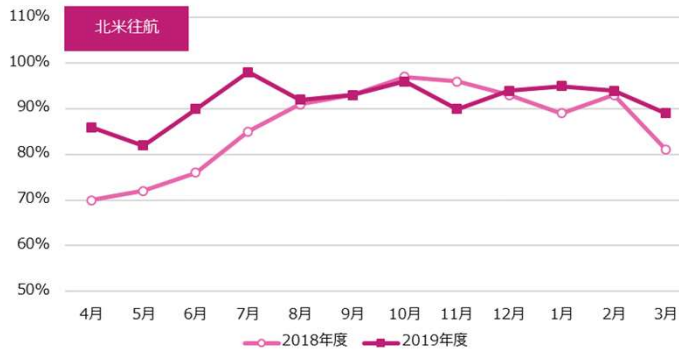


出所：Alphalinerを元に当社作成

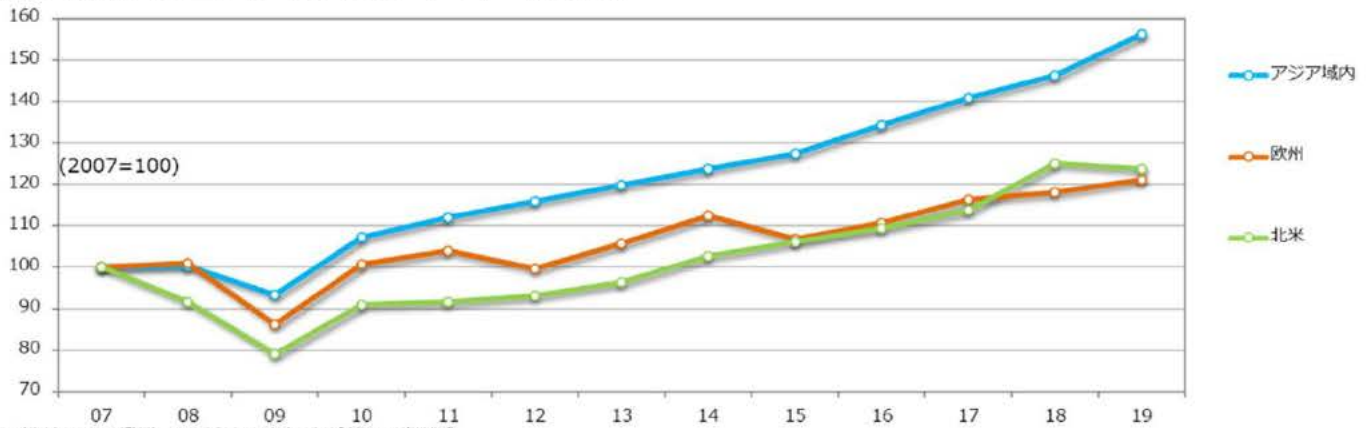
● ONE社 積高推移 (2018-19年度実績)



● ONE社 消席率推移 (2018-19年度実績)

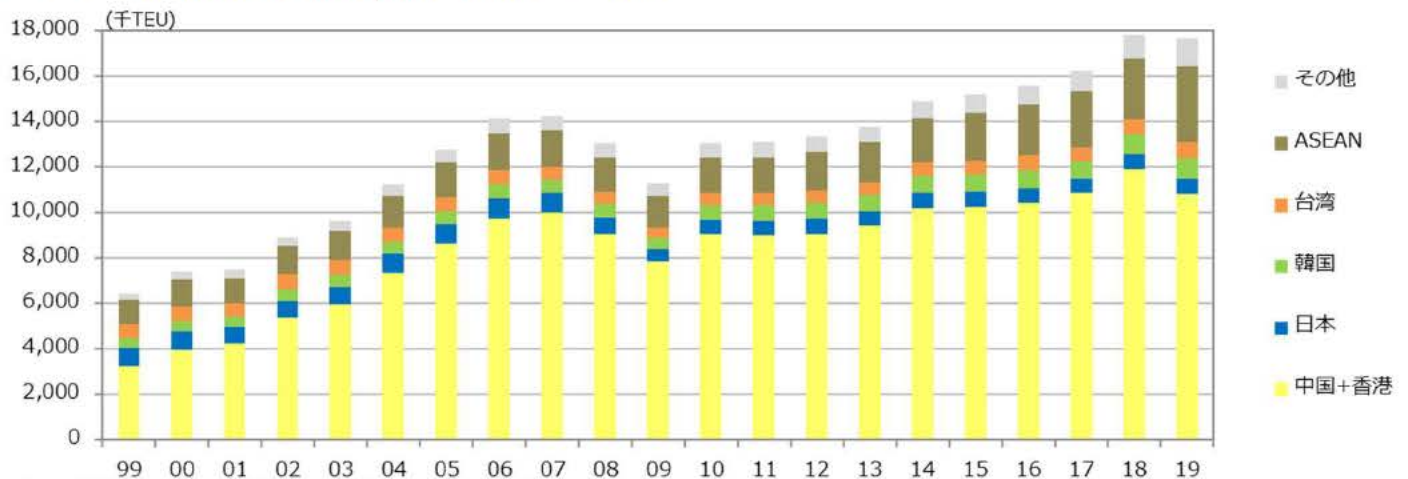


● 主要航路荷動き量推移（東西航路・アジア域内航路）



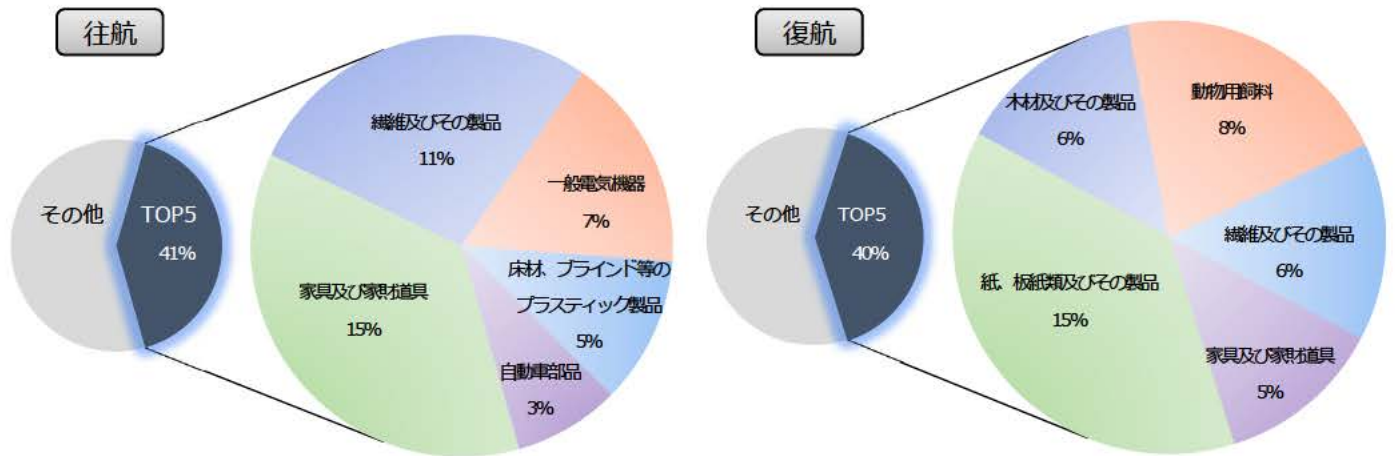
出所：Piers(北米)、Drewry(欧州)、IHS Global Insight(アジア域内)を元に当社作成

● アジア-北米航路：荷動き量(往航/輸出国・地域別)



出所：2017年以前 Piers/JoC、2018年以降 日本海事センターを元に当社作成

● アジア-北米航路：荷動き品目別内訳



出所：2019年実績、日本海事センター

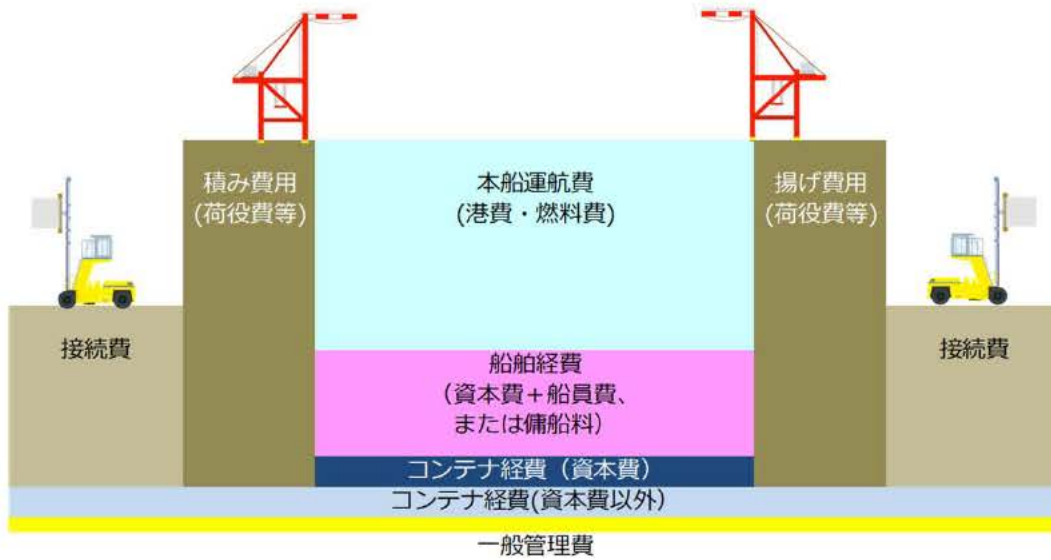
● 船腹量推移



出所：Alphaliner、IHS-Fairplayを元に当社作成

● 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



(2020年3月末時点)

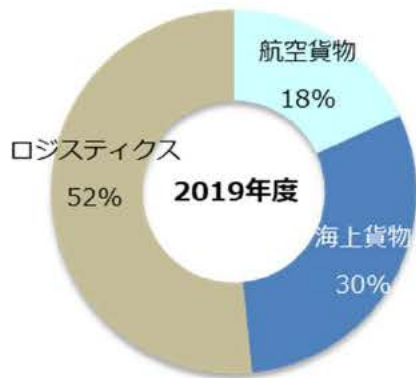
● 当社グループ ロジスティクス事業ネットワーク



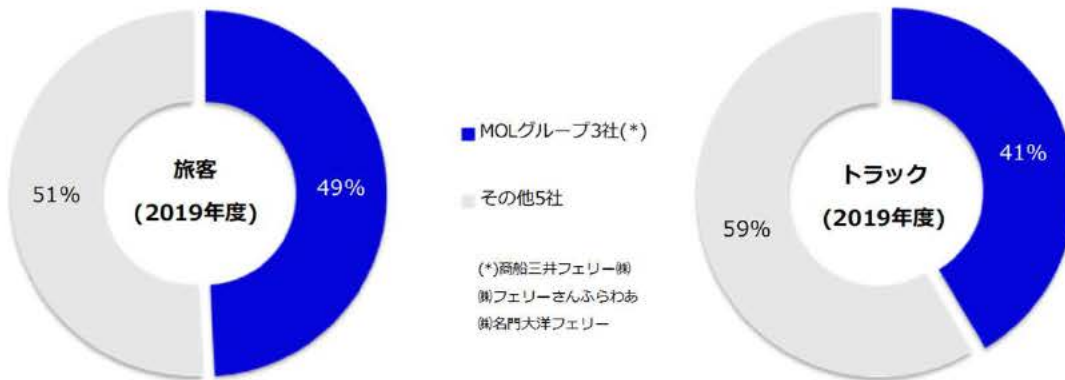
(2020年3月末時点)
 ● 自社拠点：(国内)78拠点, (海外)26か国 151拠点
 ● 代理店：51ヶ国 239拠点 倉庫・物流センター：21ヶ国 113拠点

(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



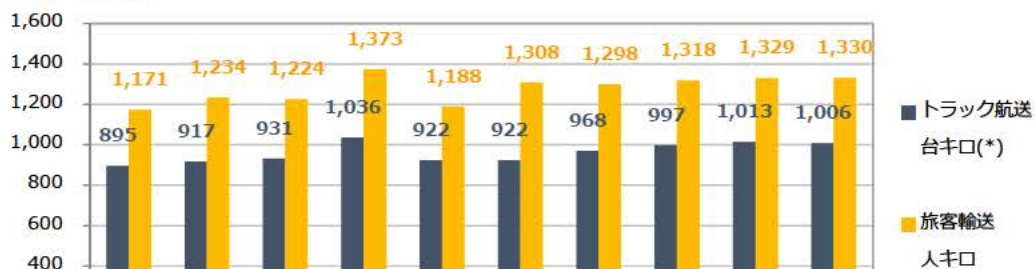
● MOLグループ：日本国内長距離フェリーにおけるシェア



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*%)

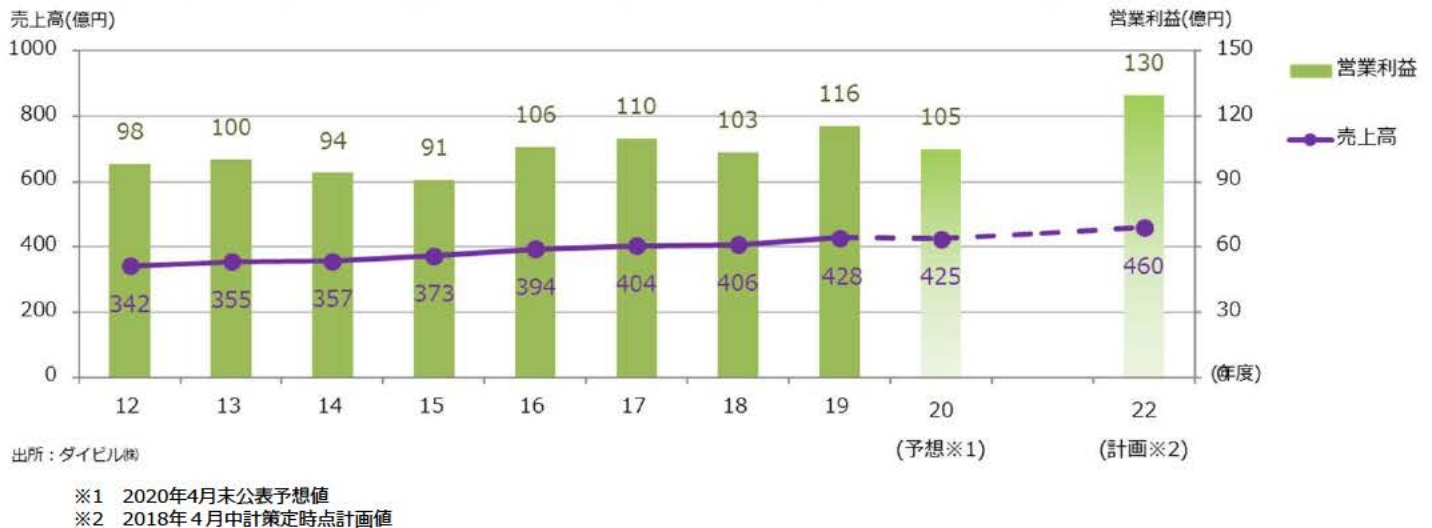


出所：国土交通省「海事レポート」

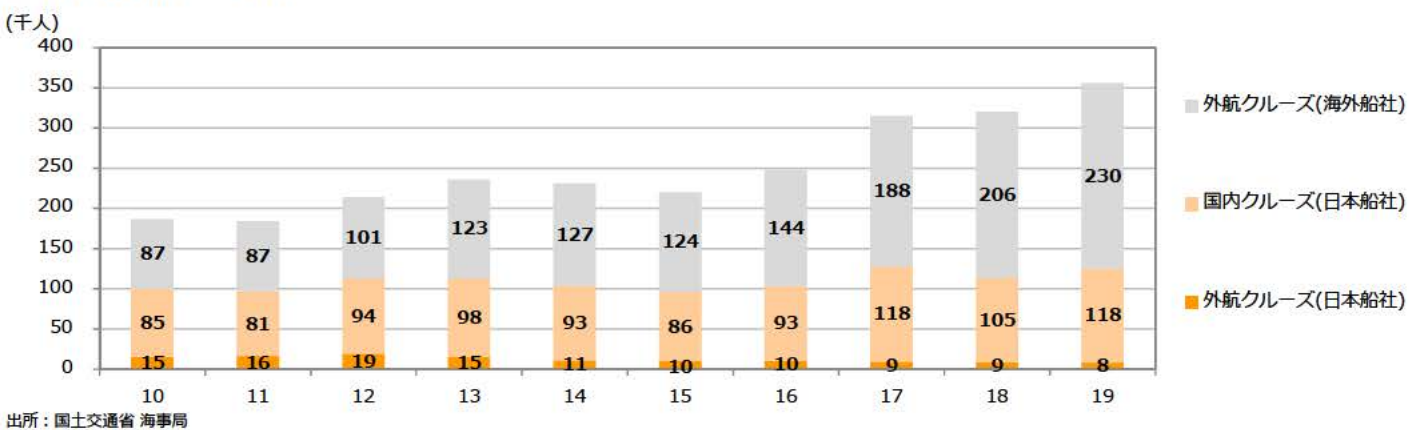
(*)8 tトラック換算

関連事業	不動産	ダイビル㈱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)、新規事業開発等

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



● 日本のクルーズ人口



● MOLグループ曳船運航規模



～世界最高水準の安全運航を目指して～

詳細は当社ウェブサイト
<https://www.mol.co.jp/sustainability/safety/index.html>を
 ご覧下さい

● 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。

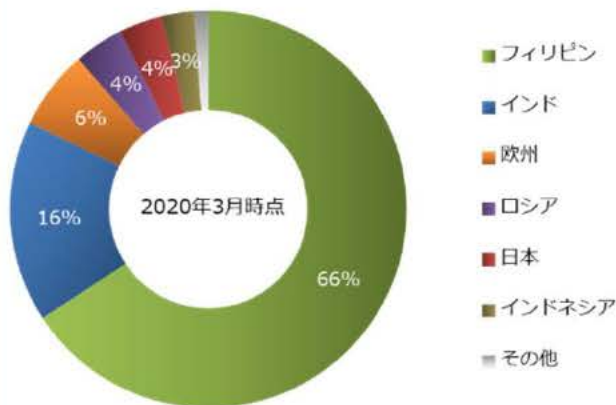
委員長：社長
 副委員長：安全運航本部長

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
 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 オール シップ マネジメント 及び IM オール IMI ジェット輸送)

● 国籍別船員比率(当社保有船ベース)



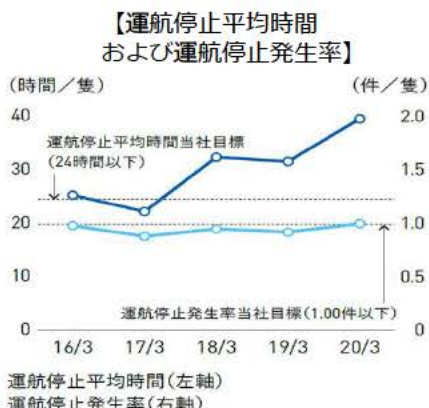
● 優秀な船員を世界規模で育成
 (当社船員研修所、商船大学)



● 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 「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) : 0.7以下
- ③ 運航停止時間(*2) : 24.00時間/隻
- ④ 運航停止率(*3) : 1.00件/隻以下



(*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、水運業1.35 (出典：厚生労働省「平成31年労働災害動向調査結果の概要」)

(*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

▼詳細は当社ウェブサイト(<https://www.mol.co.jp/sustainability/hr/index.html>)をご覧ください

社員の状況

		2017年度		2018年度		2019年度		
		陸上	海上	陸上	海上	陸上	海上	
社員数 (*1)	男	469	302	490	307	524	306	
	女	194	10	221	8	237	11	
	合計	663	312	711	315	761	317	
役職別人数 (*2)	部長職	男	22	6	31	9	37	10
		女	2	0	2	0	1	0
		小計	24	6	33	9	38	10
	管理職 (除く部長級)	男	313	200	317	203	320	214
		女	19	1	21	1	24	1
		小計	332	201	338	204	344	215
	非管理職	男	278	290	287	289	297	279
		女	205	13	227	12	240	13
		小計	483	303	514	301	537	292
	合計	839	510	885	514	919	517	
	女性管理職比率		5.9%	0.0%	6.2%	0.0%	6.5%	0.4%
	新卒採用人数	男	17	22	20	24	22	18
女		10	3	9	0	8	2	
合計		27	25	29	24	30	20	
障がい者雇用率		2.02%		2.26%		2.24%		
平均勤続年数 (*1)		16.0	10.6	15.3	11.1	15.0	11.6	
勤続3年以内の離職率 (*1)(*3)		1.3%	1.3%	3.7%	7.6%	4.7%	10.1%	

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

社員支援制度

		2017年度	2018年度	2019年度
有休休暇取得 (*4) (夏季休暇含む)	日数	14.7	13.6	14.3
	取得率	57.5%	53.6%	57.1%
産前・産後休暇取得 (*5)	取得者数	14	11	13
	取得率	100.0%	100.0%	100.0%
配偶者出産特別休暇取得 (*6)	取得者数	32	15	24
	取得率	96%	100%	100%
育児休職制度 (*5)	利用者数 (内、男性)	25 (5)	24 (8)	33 (12)
	利用率(女性)	100%	100%	100%
	復職率(男女)	100%	100%	100%
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	37	40	47
配偶者転勤に伴う退職者再雇用制度	利用者数	1	2	1
介護休業制度	利用者数	0	0	1
定年退職者再雇用	採用者数	0	0	5

(*4) 海上勤務者、受入出向者、契約社員、嘱託ほかを除く

(*5) 義務教育までの子供を持つ母親 / 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

労働災害

		2017年度	2018年度	2019年度
労働災害 (通勤災害は除く) (*7)	件数	0	0	1
労災休業	日数 (日)	0	0	4

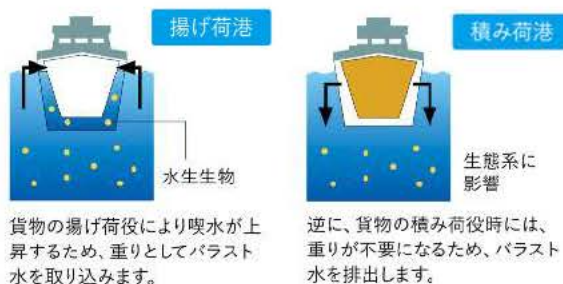
(*7) 本社のみ対象

● 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。
- ✓2020年4月現在、167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。(2020年5月現在、41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	初期投資が不要	-燃料費が割高 -過渡期の燃料供給に疑問
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	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年頃の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				
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) 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 (2020年3月現在：批准国15カ国)

▼詳細は当社ウェブサイト(<https://www.mol.co.jp/sustainability/environment/index.html>)をご覧ください

● 環境推進体制



● 環境ビジョン2.0

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。単一セクターで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2017年4月に策定した「環境ビジョン2030」に代え、IMO目標の達成へ向けたコミットメントをより明確化した『商船三井グループ 環境ビジョン2.0』をこのたび制定いたしました。

【商船三井グループ 環境ビジョン2.0】
 商船三井グループは、環境課題に向き合い、グループの総力を結集して、
 持続可能なネットゼロGHGエミッションを実現します。

中長期 数値目標	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 2030年に持続可能なネットゼロGHGエミッション外航船を創出します ✓ 2050年に船からのGHG排出総量を2008年比50%削減します ✓ 今世紀中のできる限り早期にネットゼロGHGエミッションを実現します <p style="font-size: small; color: orange;">⇒ 従来の「環境ビジョン2030」（2017年策定）で掲げていた削減目標「当社グループとして輸送単位あたりの温室効果ガス排出を2014年度比で2030年までに25%、2050年までに50%、削減する」（効率改善目標）から踏み込んで数値目標を設定</p>
目標達成 に向けた 取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ✓ クリーン代替燃料の導入：LNG燃料の更なる推進+ その次を担う次世代ゼロ・エミッション燃料の導入 ✓ 省エネ技術の導入：ウインドチャレンジャーの実機搭載、その他の新技術の導入 ✓ 効率運航の深度化：運航状況のリアルタイム・モニタリングによる燃料消費量の削減 ✓ ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築：業界団体、関係省庁を通じた公的規制、ルール作りへの積極関与 ✓ 低炭素事業拡大：FSRU、LNG発電船、再エネ関連に加え水素等の次世代燃料領域における事業開発

● 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年度にシナリオ分析(対象を絞ったトライアル)を実施しました。分析結果を今後の投資意思決定にどのように織り込んでいくか、社内にて議論を進めています。
Clean Shipping Index (CSI)	CSIとは、荷主企業団体が、船舶および船舶所有者の環境取り組み等を評価するためのツールです。船舶所有者は、保有する船舶が排出する、CO2、SOx、NOx、化学物質、廃棄物および水の管理に関するデータをCSIに提出します。船舶はLow PerformanceからGood Performanceにランク付けされ、荷主は、船舶選定の際の評価に利用します。 当社も2013年より情報提出を開始し、同取り組みに参画しています。
Clean Cargo Working Group (CCWG)	CCWGとは、非営利団体Business for Social Responsibility (BSR) がコンテナ船の船主、コンテナ荷主および非船舶運航業者と協働して2003年に設立したものです。 CCWGは、CO2、NOx、SOxや環境管理システム等の船主の環境取り組みを、測定、評価した上で報告します。当社も2012年より参画しています。
Carbon Disclosure Project (CDP)	CDPとは、英国のNGO団体で、約100兆ドルの合計運用資産を有する世界の機関投資家827社を代表して、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、2019年は「B」と認定されました。

▼詳細は当社ウェブサイト(<https://www.mol.co.jp/sustainability/environment/data/index.html>)をご覧ください

● 環境データ

エネルギー消費

	単位	2017年度	2018年度	2019年度
C重油 (*1)	千トン	5,321	4,876	4,483
うち 船舶 (単体)	千トン	4,591	4,048	3,739
うち 船舶 (グループ会社)	千トン	730	829	744
A重油 (*1)	千トン	346	341	378
うち 船舶 (単体)	千トン	267	252	271
うち 船舶 (グループ会社)	千トン	79	89	106
電力	千kWh	83,552	85,605	86,924
都市ガス	千m ³	1,637	1,799	1,648
エネルギー消費量(換算値) (*2)	千GJ	245,896	225,976	216,731

(*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	2017年度	2018年度	2019年度
<スコープ1>CO₂排出量	千トン	17,774	16,369	15,304
うち 船舶 (単体)	千トン	15,239	13,499	12,616
うち 船舶 (グループ会社)	千トン	2,510	2,849	2,666
うち 船舶以外	千トン	25	21	22
<スコープ2>CO₂排出量	千トン	46	47	45
<スコープ3>CO₂排出量	千トン	2,246	2,166	3,717

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

2019年度におけるスコープ3のCO₂排出量は、換算係数の参照元を変更したことにより、増加

NOx・SOx排出量

	単位	2017年度	2018年度	2019年度
NOx排出量	千トン	481	438	408
うち 船舶 (単体)	千トン	406	361	337
うち 船舶 (グループ会社)	千トン	76	77	71
SOx排出量	千トン	328	286	194
うち 船舶 (単体)	千トン	278	237	161
うち 船舶 (グループ会社)	千トン	50	49	34

単位輸送量(トンマイル)当たりの排出量

		2017年度	2018年度	2019年度
CO₂排出量 (外航船舶)	2009年度=100	84.0	82.8	78.0
NOx排出量 (外航船舶)	2009年度=100	83.4	82.2	77.3
SOx排出量 (外航船舶)	2012年度=100	90.7	86.3	59.0

その他資源の消費

	単位	2017年度	2018年度	2019年度
廃棄物(*3)	トン	78,225	2,391	39,883
うち リサイクル可能	トン	77,388	1,584	38,797
うち リサイクル以外	トン	838	807	1,086
リサイクル率 (商船三井本社ビル)	%	67	66	62
水(*4)	m ³	623,924	579,341	599,478
うち 水道水	m ³	623,924	579,341	599,478
うち 河川水	m ³	-	-	-
うち 海水(循環利用)	m ³	-	-	-

(*3) 主に解撤を前提に売船した船舶

(*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

国内外の商船三井グループの連結会社。但し、一部小規模な事業所は除く。

項目に(商船三井)等但し書きがある場合は、当該但し書きの範囲の数値。

船舶には、備船も含む。

● 人権擁護への取り組み

●詳細は当社ウェブサイト(<https://www.mol.co.jp/sustainability/sustainability/overview/index.html>)
をご覧ください

□ 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

□ 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)

□ MSCI日本株女性活躍指数

2017年に新たに開発された、各業種において性別多様性に優れた企業を対象とした「MSCI日本株女性活躍指数」に組み入れ(2017年より採用)

□ 健康経営優良法人2020(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)

□ SMBC働き方改革融資

当社のこれまでの取り組みが評価され、(株)三井住友銀行の「SMBC働き方改革融資」において今後の働き方改革が期待できるグロース企業に選定(2017年度)



2020 CONSTITUENT MSCI日本株女性活躍指数(WIN)

THE INCLUSION OF Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. IN ANY MSCI INDEX, AND THE USE OF MSCI LOGOS, TRADEMARKS, SERVICE MARKS OR INDEX NAMES HEREIN, DO NOT CONSTITUTE A SPONSORSHIP, ENDORSEMENT OR PROMOTION OF Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. BY MSCI OR ANY OF ITS AFFILIATES. THE MSCI INDEXES ARE THE EXCLUSIVE PROPERTY OF MSCI. MSCI AND THE MSCI INDEX NAMES AND LOGOS ARE TRADEMARKS OR SERVICE MARKS OF MSCI OR ITS AFFILIATES.



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)。

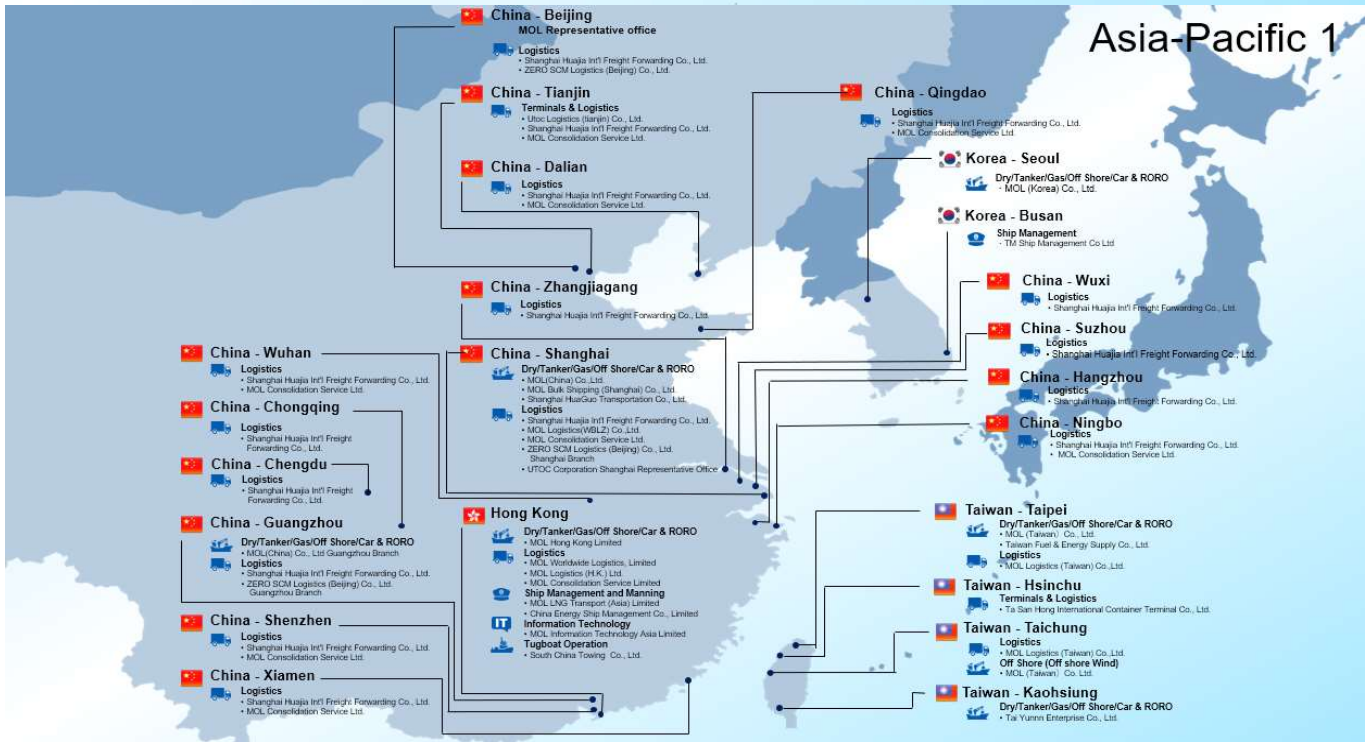
□ ISO50001の認証

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))。

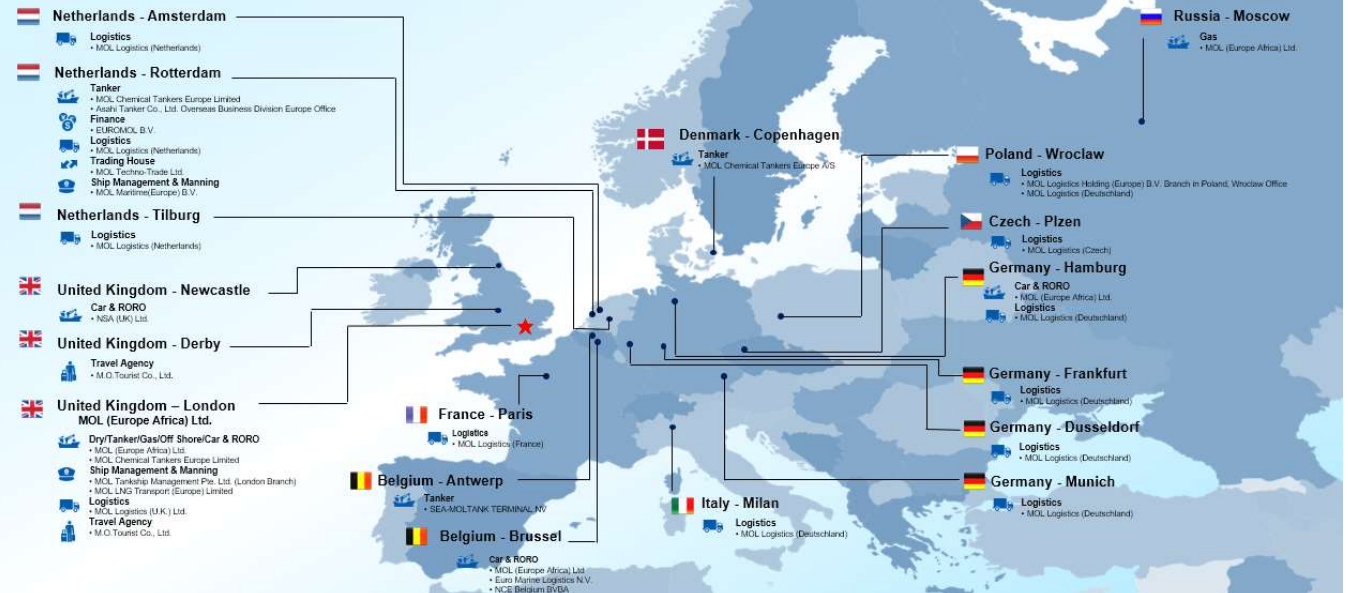
MOL Group Global Network



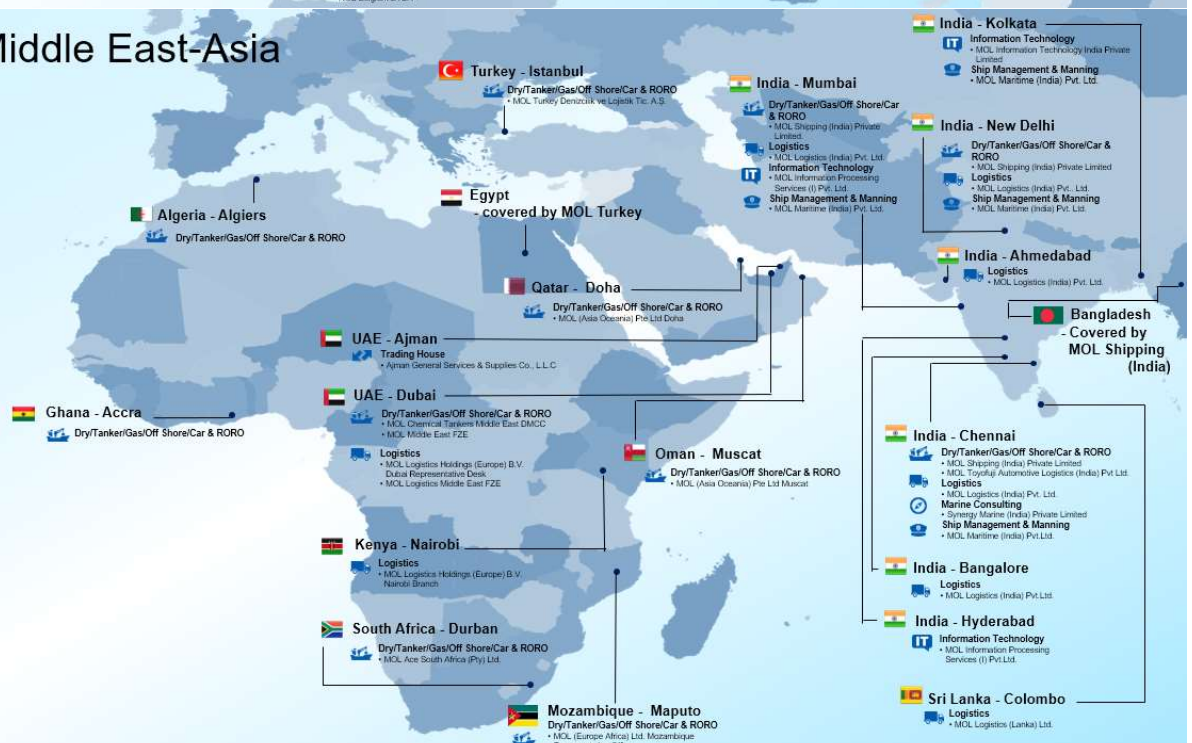
★ Chief Executive Representatives & Head Quarters
● Chief Country/Regional Representatives



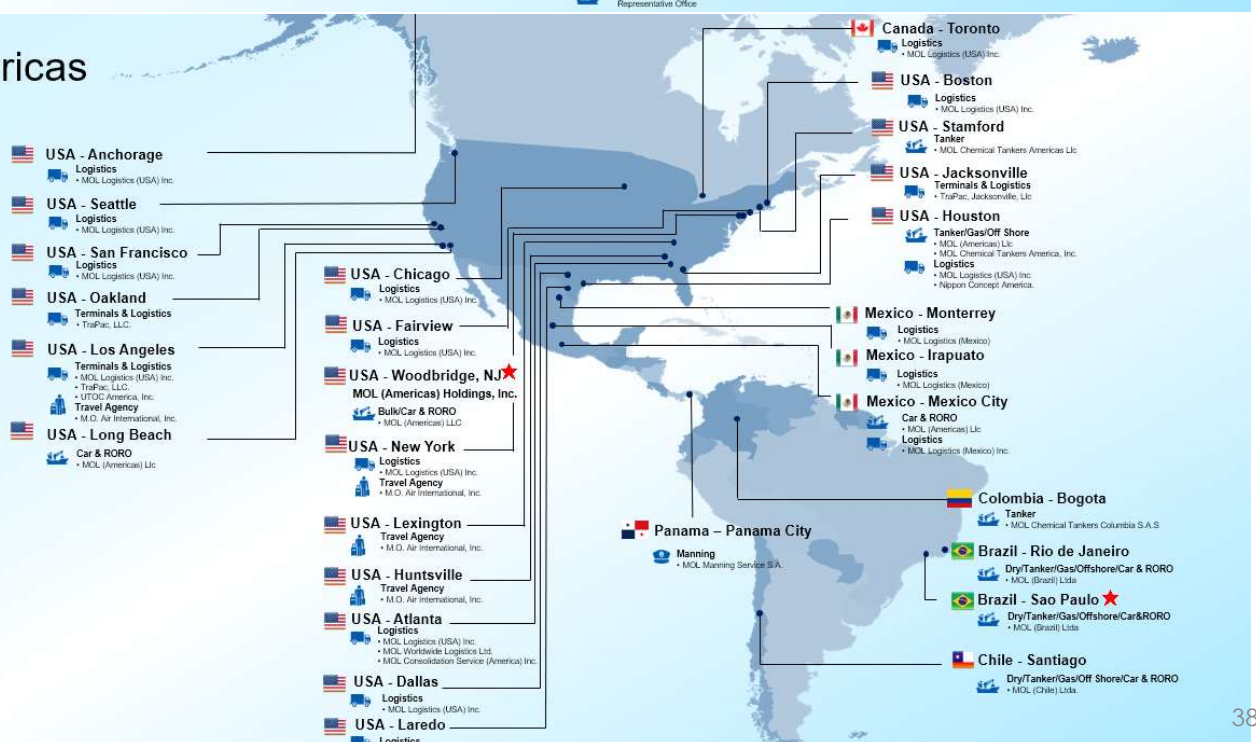
Europe



Africa-Middle East-Asia



Americas



● 売上高総資産回転率

■ 数値はP43参照



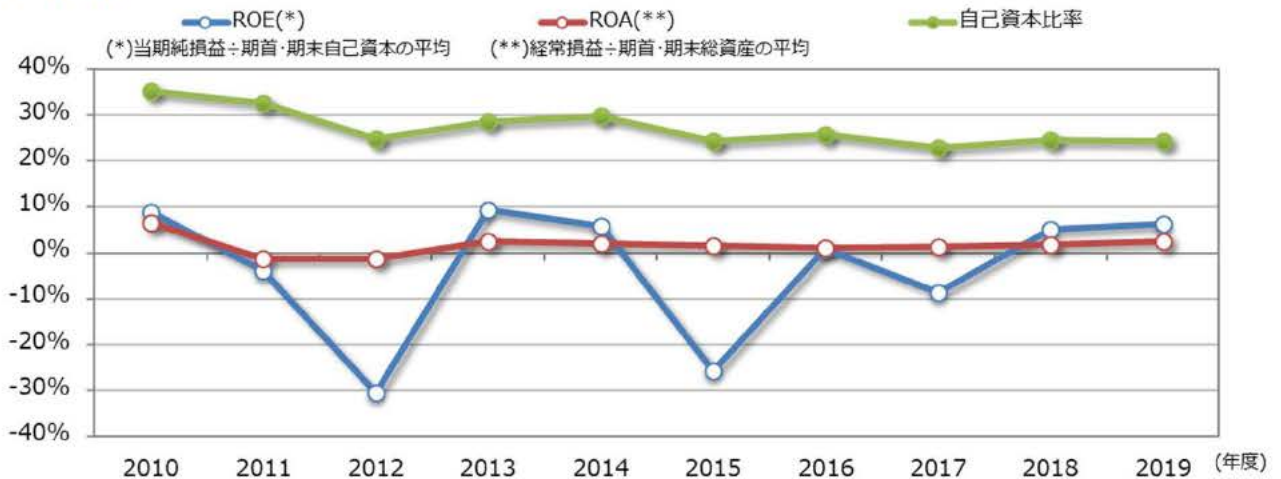
● 売上高経常損益率



● 売上高当期純損益率

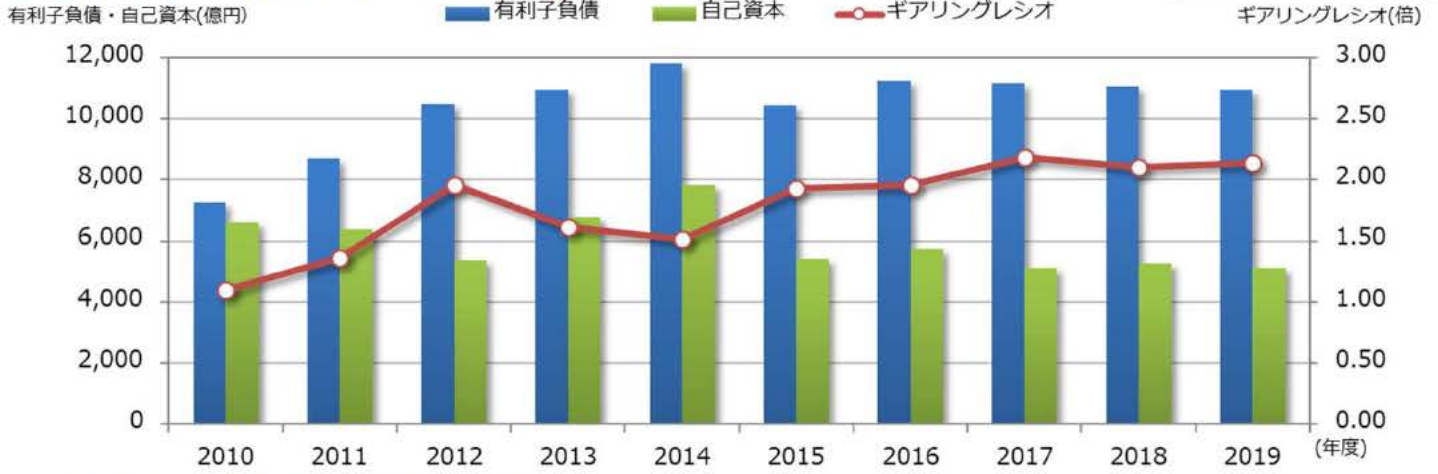


● ROE・ROA



● 有利子負債・自己資本・ギアリングレシオ

■数値はP43参照



● ネット有利子負債・ネットギアリングレシオ



● 総資産・自己資本・自己資本比率

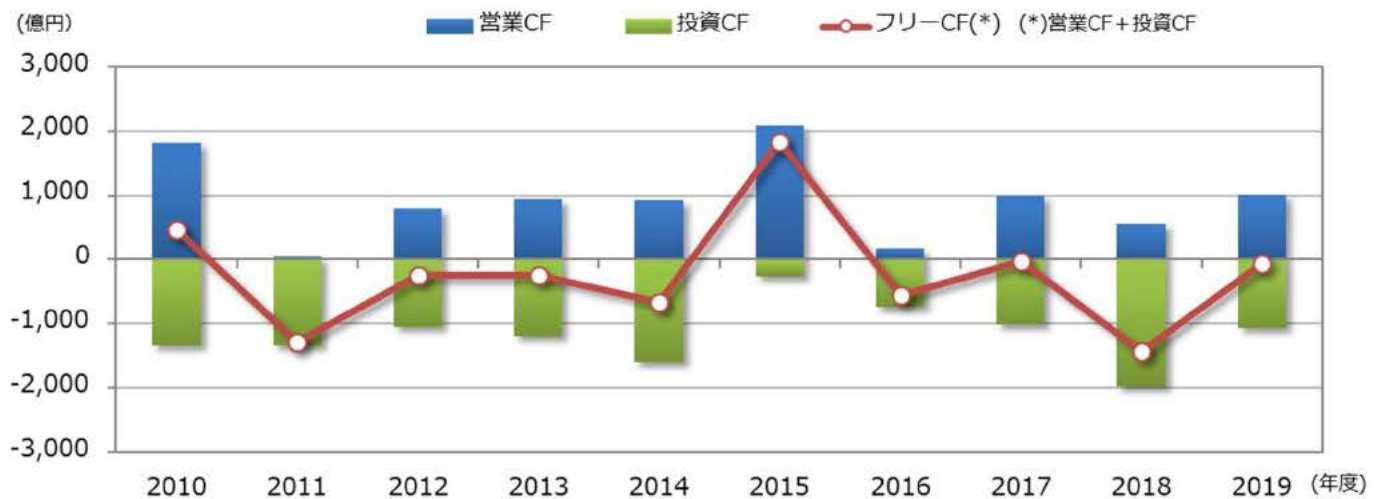


● 利息支払額・営業CF・インタレストカバレッジレシオ



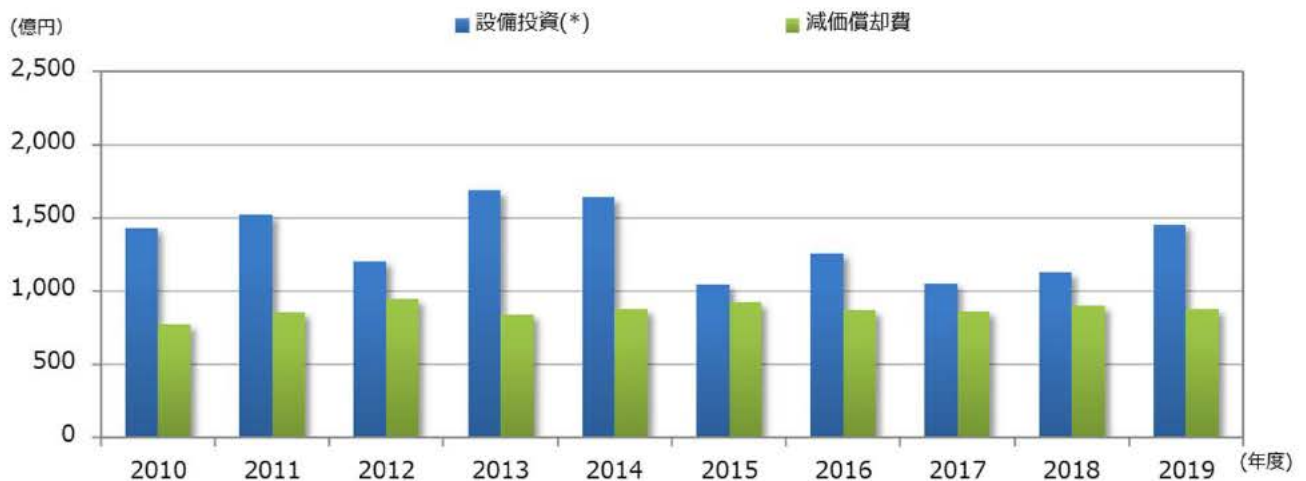
● 営業CF・投資CF・フリーCF

■数値はP43参照



● 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

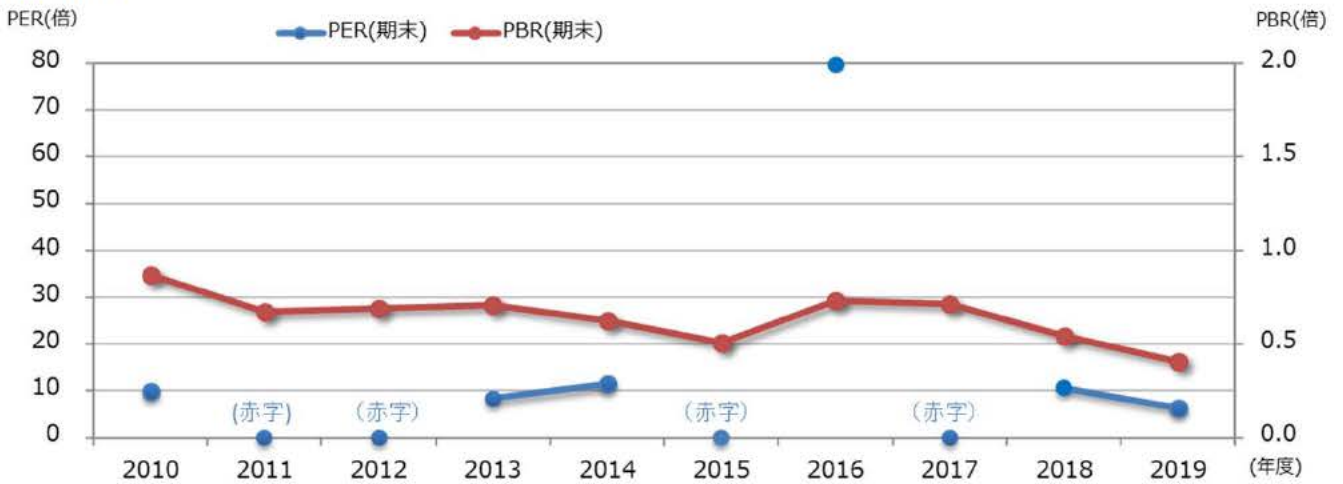


● 1株当たり純損益(EPS)・1株当たり配当・1株当たり純資産(BPS)

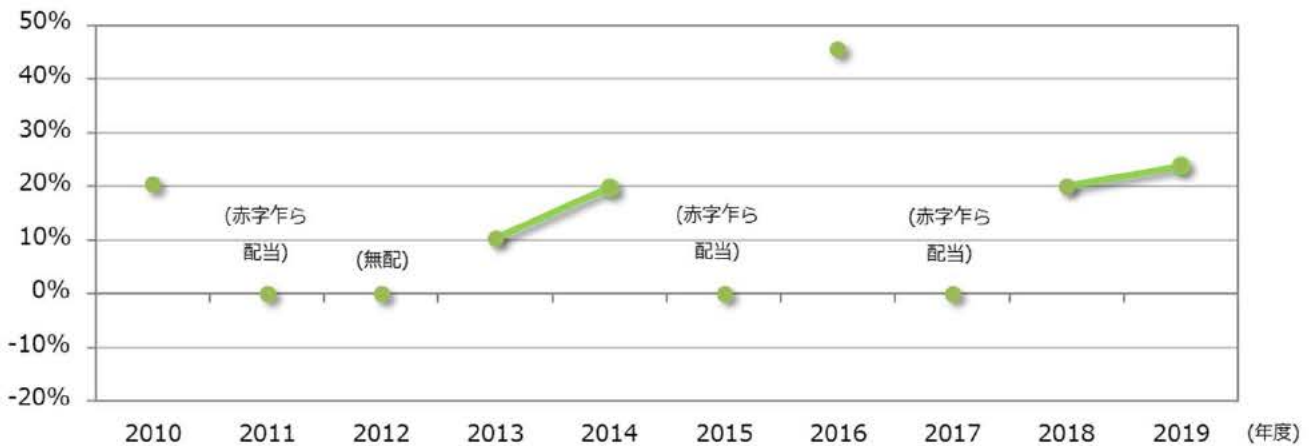
■数値はP43参照



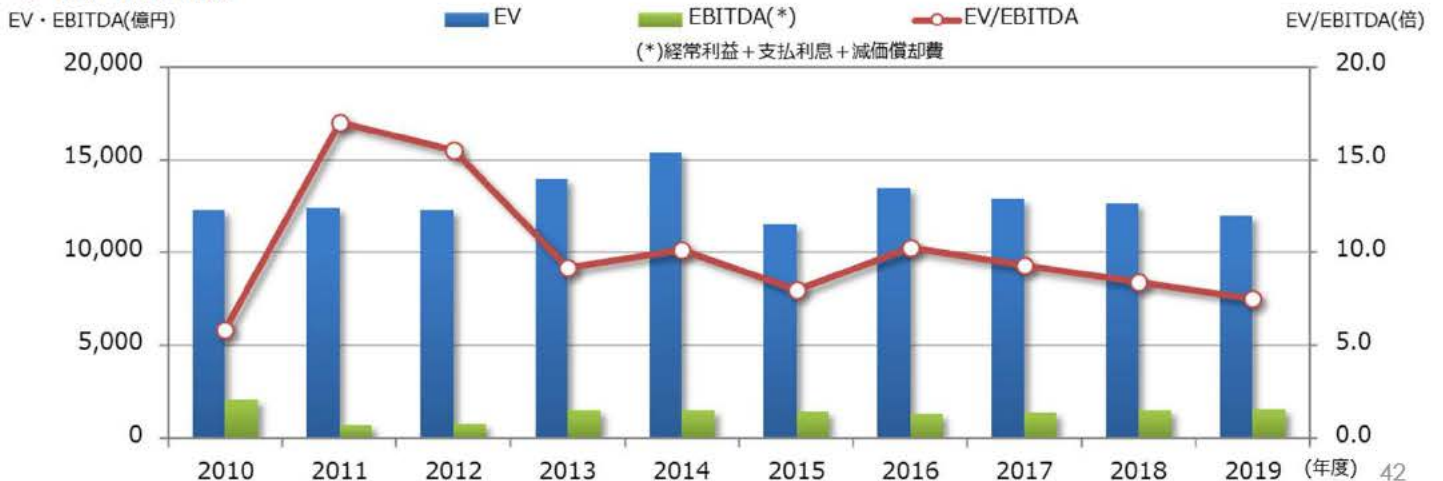
● PER・PBR



● 配当性向



● EV・EBITDA



● 連結財務諸表(過去10年)

(百万円)

(年度)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
売上高	1,543,660	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
売上原価	1,328,959	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
減価償却費	77,445	85,624	94,685	83,983	87,803	92,771	87,190	86,629	90,138	87,765
販売費及び一般管理費	91,300	90,885	92,946	100,458	116,024	115,330	113,551	115,972	101,442	95,852
営業損益	123,400	▲ 24,459	▲ 15,766	41,092	17,249	2,323	2,558	22,684	37,718	23,779
営業外収益合計	17,226	17,581	12,304	29,507	48,765	50,747	45,538	35,402	32,654	49,965
受取利息/配当金	5,506	7,957	5,165	9,340	9,624	10,209	11,939	14,637	13,814	14,155
持分法投資利益	8,174	3,300	-	-	4,930	9,178	5,543	-	-	15,949
為替差益	-	-	-	11,392	25,523	23,907	24,179	16,834	15,850	17,058
営業外費用合計	19,005	17,442	25,105	15,613	14,685	16,803	22,670	26,613	31,798	18,654
支払利息	11,371	11,511	13,020	12,583	12,555	14,576	19,037	20,413	21,806	16,549
持分法投資損失	-	-	4,935	1,234	-	-	-	3,428	7,804	-
為替差損	4,584	4,440	3,296	-	-	-	-	-	-	-
経常損益	121,621	▲ 24,320	▲ 28,568	54,985	51,330	36,267	25,426	31,473	38,574	55,090
特別利益合計	11,160	14,022	16,064	36,050	26,152	30,011	35,206	21,566	14,418	16,104
固定資産売却益	6,359	11,558	12,253	7,094	16,225	9,430	6,125	16,979	4,654	8,295
特別損失合計	37,415	23,218	125,434	19,325	19,150	220,665	37,328	81,748	6,214	24,064
固定資産売却損	2,459	664	3,104	6,510	896	628	1,259	1,310	1,120	449
減損損失	10,238	5,468	10,978	6,447	10,198	-	22,273	-	-	-
税金等調整前当期純損益	95,366	▲ 33,516	▲ 137,938	71,710	58,332	▲ 154,385	23,303	▲ 28,709	46,778	47,130
法人税等	36,431	9,546	11,324	13,796	12,440	11,133	13,323	10,729	8,793	8,970
法人税等調整額	▲ 2,797	▲ 20,814	24,799	▲ 4,525	▲ 2,577	260	▲ 625	2,002	4,309	▲ 30
非支配株主に帰属する当期純利益	3,455	3,761	4,783	5,045	6,113	4,668	5,348	5,939	6,799	5,566
親会社に帰属する当期純損益	58,277	▲ 26,009	▲ 178,846	57,393	42,356	▲ 170,447	5,257	▲ 47,380	26,875	32,623
総資産	1,868,740	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
流動資産	344,443	386,936	514,246	533,639	511,795	456,475	481,477	478,702	387,460	334,887
有形固定資産	1,257,823	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
負債	1,128,493	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
流動負債	374,268	322,851	425,725	430,045	505,346	463,794	383,456	477,696	446,649	422,164
有利子負債合計	724,259	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
自己資本 *1	660,795	637,422	535,422	679,160	782,556	540,951	571,983	511,242	525,064	513,335
株主資本	767,380	732,402	550,714	605,768	636,530	458,121	459,226	410,620	433,909	455,320
利益剰余金	664,645	629,667	447,829	502,833	533,484	354,179	355,263	306,642	329,888	351,636
フリーCF : [a]+[b]	46,970	▲ 129,298	▲ 25,285	▲ 25,615	▲ 66,656	182,508	▲ 56,318	▲ 2,471	▲ 143,093	▲ 6,527
営業活動によるCF [a]	181,755	5,014	78,955	94,255	92,494	209,189	17,623	98,380	55,248	100,723
投資活動によるCF [b]	▲ 134,785	▲ 134,312	▲ 104,240	▲ 119,870	▲ 159,150	▲ 26,681	▲ 73,941	▲ 100,851	▲ 198,341	▲ 107,250
設備投資額 *2	143,579	152,151	120,886	169,028	164,275	104,813	126,080	105,638	113,081	145,956
売上高経常利益率	7.9%	-1.7%	-1.9%	3.2%	2.8%	2.1%	1.7%	1.9%	3.1%	4.8%
総資産経常利益率	6.5%	-1.3%	-1.4%	2.4%	2.1%	1.5%	1.1%	1.4%	1.8%	2.6%
総資産回転率	0.83	0.75	0.73	0.76	0.73	0.71	0.68	0.74	0.57	0.55
EBITDA *3	210,437	72,815	79,137	151,551	151,688	143,614	131,653	138,515	150,518	159,404
EV/EBITDA	5.9	17.0	15.5	9.2	10.15	8.03	10.26	9.32	8.41	7.52
インタレスト・カバレッジ・レシオ	16.2	0.5	6.2	7.2	7.1	14.6	0.9	4.6	2.6	5.9
ROE *4	8.8%	-4.0%	-30.5%	9.5%	5.8%	-25.8%	0.9%	-8.7%	5.2%	6.3%
ROA *5	6.5%	-1.3%	-1.4%	2.4%	2.1%	1.5%	1.1%	1.4%	1.8%	2.6%
ギアリングレシオ *6	110%	136%	196%	161%	151%	193%	196%	219%	211%	214%
ネットギアリングレシオ *7	100%	123%	158%	135%	135%	164%	164%	182%	188%	194%
自己資本比率	35.4%	32.8%	24.7%	28.7%	29.8%	24.4%	25.8%	23.0%	24.6%	24.5%
1株当たり当期純利益(円)	487.50	▲ 217.60	▲ 1,495.70	479.90	354.20	▲ 1,425.00	43.95	▲ 396.16	224.72	272.79
1株当たり純資産額(自己資本)(円)	5,528.30	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
1株当たり配当額(円)	100	50	0	50	70	50	20	20	45	65
PER(期末)	9.83	NM	NM	8.38	11.52	NM	79.64	NM	10.60	6.40
PBR(期末)	0.87	0.68	0.69	0.71	0.62	0.51	0.73	0.72	0.54	0.41
配当性向(連結)	20.5%	NM	NM	10.4%	19.8%	NM	45.5%	NM	20.0%	23.8%
1株当たりキャッシュフロー(円)	1,519.6	41.9	660.1	788.1	773.3	1,749.0	147.3	822.6	462.0	842.2
期末発行済株式数(連結)(株) *8	119,604,338	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

*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。2008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)			
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
売上高	不定期専用船事業	790,572	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
	コンテナ船事業	586,649	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
	ロジスティクス事業	-	-	-	-	-	-	-	製品輸送事業	1,010,885	545,174	475,463
	フェリー・内航RORO船事業	50,089	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)
	関連事業	108,447	106,709	109,649	116,599	108,388	96,606	90,025	関連事業	90,095	101,125	96,556
	その他事業	7,901	7,939	7,401	7,338	8,290	7,996	7,310	その他事業	16,208	15,665	16,855
	連結合計	1,543,660	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
経常損益	不定期専用船事業	70,837	▲ 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
	コンテナ船事業	38,853	▲ 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
	ロジスティクス事業	-	-	-	-	-	-	-	製品輸送事業	▲ 6,328	▲ 12,264	6,735
	フェリー・内航RORO船事業	▲ 565	▲ 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)
	関連事業	10,676	9,098	10,745	11,146	10,925	10,171	12,337	関連事業	12,657	12,907	12,346
	その他事業	3,361	4,303	2,449	4,576	4,183	3,549	1,810	その他事業	2,601	2,580	3,458
	調整(消去・全社)	▲ 1,542	▲ 356	▲ 6,954	▲ 5,541	1,802	▲ 6,903	585	調整(消去・全社)	▲ 6,506	▲ 7,709	▲ 4,923
連結合計	121,621	▲ 24,320	▲ 28,568	54,985	51,330	36,267	25,426	連結合計	31,473	38,574	55,090	
資産	不定期専用船事業	1,173,526	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
	コンテナ船事業	386,911	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
	ロジスティクス事業	-	-	-	-	-	-	-	製品輸送事業	648,311	601,945	557,562
	フェリー・内航RORO船事業	38,407	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)
	関連事業	342,748	355,341	379,969	386,851	426,130	416,454	415,399	関連事業	421,803	439,630	451,027
	その他事業	317,865	278,060	303,649	325,937	346,182	162,724	359,526	その他事業	347,310	286,559	239,092
	調整(消去・全社)	▲ 390,718	▲ 284,118	▲ 257,276	▲ 334,220	▲ 404,999	▲ 327,352	▲ 440,981	調整(消去・全社)	▲ 400,372	▲ 375,413	▲ 322,591
連結合計	1,868,740	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	
減価償却費	不定期専用船事業	50,509	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
	コンテナ船事業	11,776	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
	ロジスティクス事業	-	-	-	-	-	-	-	製品輸送事業	27,283	28,634	30,582
	フェリー・内航RORO船事業	4,255	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)
	関連事業	9,049	8,254	7,963	8,622	8,510	10,090	9,395	関連事業	9,143	9,489	9,170
	その他事業	1,604	1,446	410	326	283	272	319	その他事業	361	351	417
	調整(消去・全社)	250	252	1,190	1,171	1,388	1,366	1,192	調整(消去・全社)	985	1,083	1,091
連結合計	77,445	85,624	94,685	83,983	87,803	92,771	87,190	連結合計	86,629	90,138	87,765	
有形・無形固定資産・増加額	不定期専用船事業	136,262	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
	コンテナ船事業	38,604	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
	ロジスティクス事業	-	-	-	-	-	-	-	製品輸送事業	48,508	39,974	22,084
	フェリー・内航RORO船事業	1,316	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)
	関連事業	41,187	5,442	20,339	10,484	32,341	5,177	4,937	関連事業	5,967	17,432	26,105
	その他事業	2,342	2,768	621	145	181	123	180	その他事業	763	375	1,022
	調整(消去・全社)	730	289	2,924	5,395	587	1,903	955	調整(消去・全社)	612	1,673	2,302
連結合計	220,443	175,726	164,890	186,148	196,145	115,712	141,793	連結合計	149,195	149,443	160,618	

(注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

(注2)2017年度から開示セグメント変更

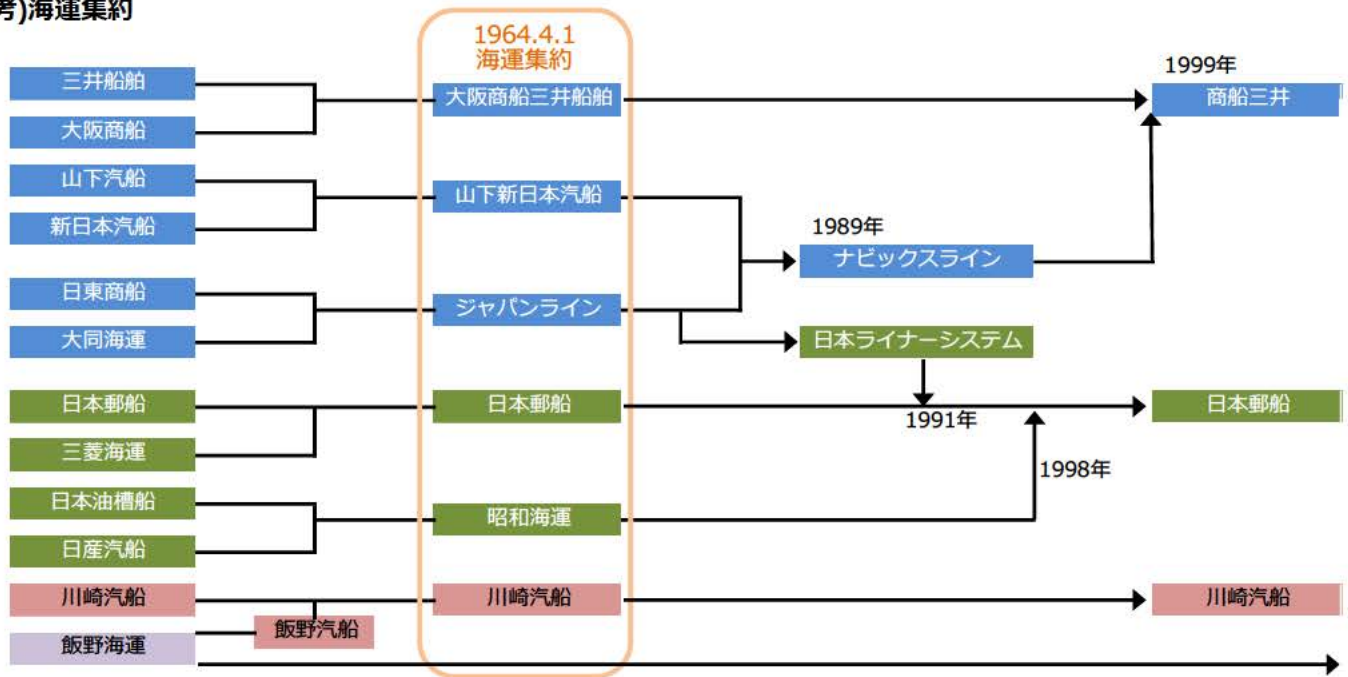
● 四半期別連結セグメント業績(直近2年)

		(百万円)					(百万円)				
		(年度)				2018	(年度)				2019
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
売上高	ドライバルク船事業	66,001	76,631	78,131	70,377	291,140	67,239	69,552	71,475	68,885	277,151
	エネルギー輸送事業	64,770	70,754	78,299	67,149	280,972	68,982	70,266	74,564	75,563	289,375
	製品輸送事業	145,034	138,591	135,513	126,036	545,174	119,132	123,013	117,635	115,683	475,463
	(うち、コンテナ船事業)	(82,470)	(64,524)	(67,759)	(62,241)	(276,994)	(58,358)	(55,885)	(56,946)	(55,231)	(226,420)
	関連事業	24,906	25,317	25,804	25,098	101,125	23,828	24,442	24,746	23,540	96,556
	その他事業	3,721	4,168	4,581	3,195	15,665	3,965	3,928	4,500	4,462	16,855
	連結合計	304,434	315,461	322,331	291,851	1,234,077	283,147	291,203	292,919	288,135	1,155,404
経常損益	ドライバルク船事業	3,882	4,864	8,551	4,627	21,924	2,426	2,862	5,504	1,252	12,044
	エネルギー輸送事業	3,155	4,855	5,769	7,356	21,135	6,040	5,610	8,834	4,944	25,428
	製品輸送事業	▲ 5,665	▲ 2,969	▲ 3,416	▲ 214	▲ 12,264	2,798	3,908	3,140	▲ 3,111	6,735
	(うち、コンテナ船事業)	(▲ 4,700)	(▲ 5,314)	(▲ 4,250)	(▲ 114)	(▲ 14,378)	(1,780)	(3,894)	(316)	(▲ 1,876)	(4,114)
	関連事業	3,376	2,728	3,933	2,870	12,907	3,665	2,710	3,680	2,291	12,346
	その他事業	640	497	645	798	2,580	854	135	2,028	441	3,458
	調整(消去・全社)	▲ 5,136	48	▲ 1,081	▲ 1,540	▲ 7,709	▲ 1,778	▲ 1,080	▲ 2,057	▲ 8	▲ 4,923
連結合計	251	10,026	14,400	13,897	38,574	14,007	14,147	21,127	5,809	55,090	

● 130年の歴史

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”：「新たなる成長への挑戦」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カ年中期経営計画“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 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 経営計画“ローリングプラン2018”スタート 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 経営計画“ローリングプラン2019”スタート 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)

(参考)海運集約



● 格付け (2020年8月時点)

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

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 (2020年8月時点)

	発行年月日	年限	利率	発行総額	未償還残高
第15回普通社債	2011.6.21	10年	1.361%	200億円	178億円
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

(*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。

グリーンボンド (第20回、第21回無担保社債) に関する資金充当状況 (2019年8月時点)

サブグループ	プロジェクト名	金額 (億円)
規制対応	バラスト水処理装置	55
	SOxスクラバー	22
LNG関連	LNG燃料供給船	14
	LNG燃料船 (タグボート)	7
新型PBCF、及び ウインドチャレンジャー計画	新型PBCF	2
	ウインドチャレンジャー計画	0
合計		100

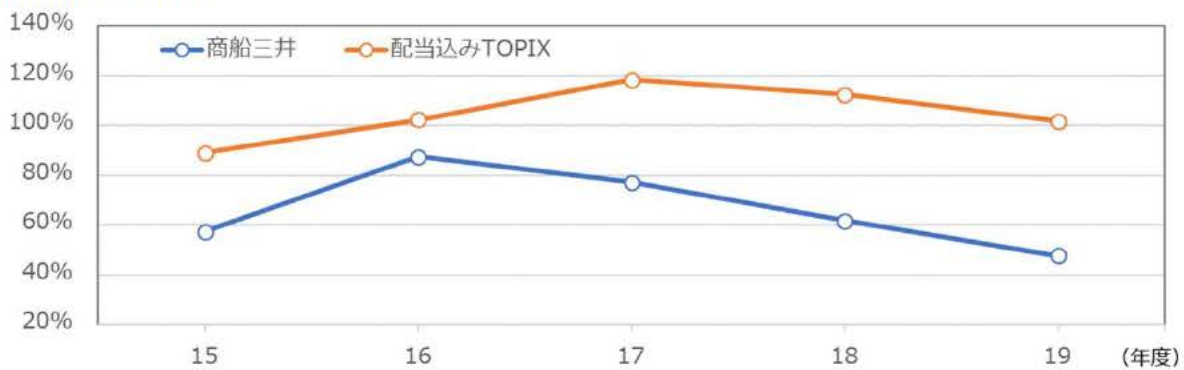
●環境インパクトレポートは当社ウェブサイト (<https://www.mol.co.jp/sustainability/environment/data/index.html>) をご覧ください。

● 株価推移



(注) 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 (2020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 8,931人 (連結)
- 授権株式総数 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 83,403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
(連絡先) 〒168-0063 東京都杉並区和泉2-8-4
(証券代行部)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「MOLレポート」(日本語/英語)
- インバスターガイドブック(日本語/英語)
- 会社案内(日本語/英語)
- 商船三井環境ダイジェスト(日本語/英語)

【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、海運業界における厳しい競争、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。