

INVESTOR GUIDEBOOK 2018



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

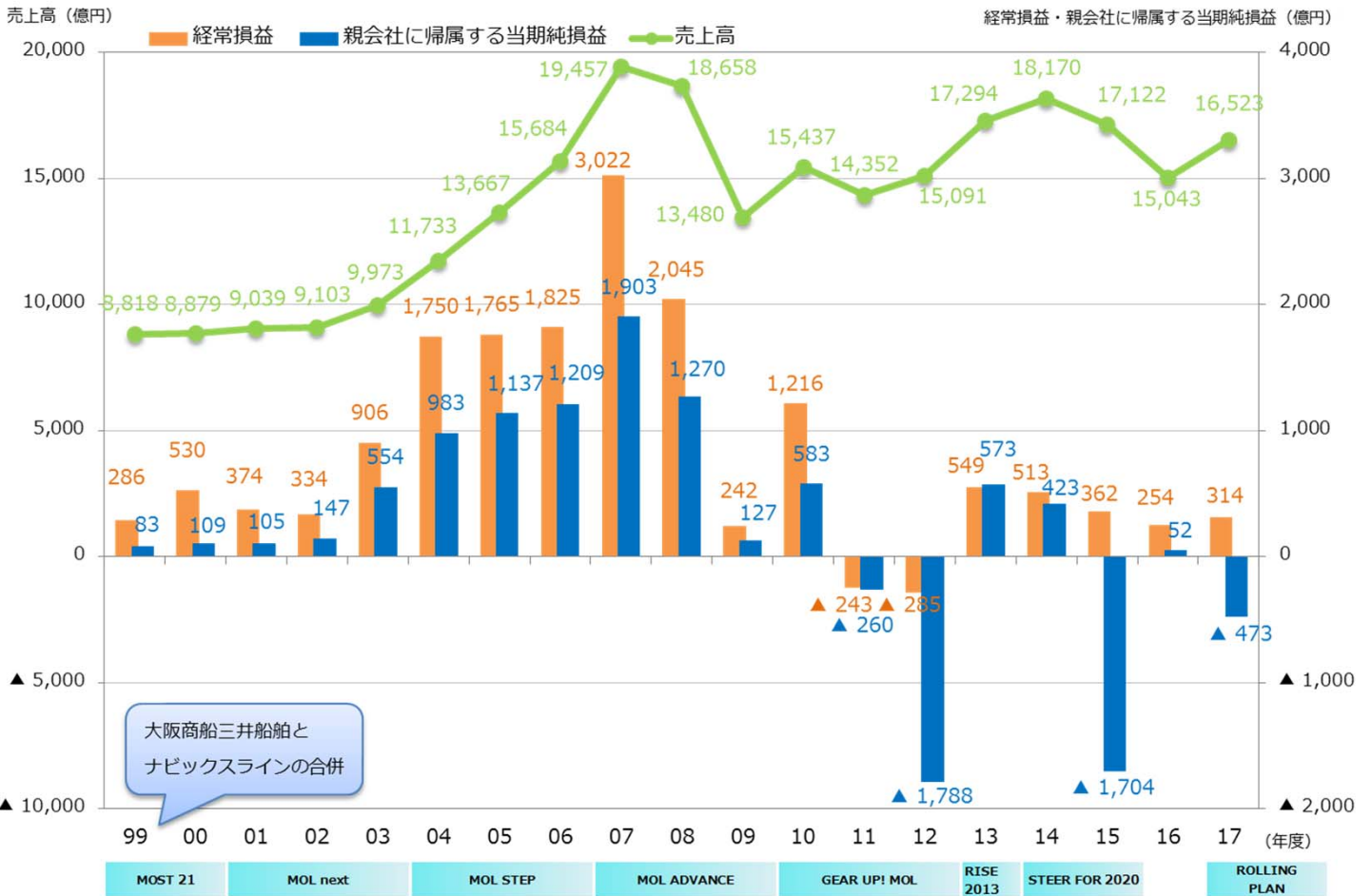
世界の海運をリードする強くしなやかな商船三井グループを目指す



【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マーケットポジション	07
<u>経営計画「ローリングプラン2018」</u>		09
<u>コンテナ船事業統合</u>		11
<u>主要マーケットデータ</u>		13
<u>事業部門別情報</u>	①全体荷動き	15
	②ドライバルク船事業	17
	③エネルギー輸送事業	20
	LNG船・海洋事業	20
	石炭船	24
	油送船	25
	④製品輸送事業	28
	自動車船	28
	コンテナ船・ターミナル	29
	ロジスティクス・フェリー	32
	⑤関連事業	33
<u>MOLの経営基盤</u>	①コーポレートガバナンス／コンプライアンス	34
	②安全運航	35
	③環境保全	36
	④社会的責任	37
	⑤グローバルネットワーク	38
<u>業績・財務データ</u>	①収益性・効率性指標	41
	②安全性指標	42
	③キャッシュフロー指標	43
	④投資指標	44
	⑤連結財務諸表(過去10年)	45
<u>MOL基本情報</u>		47

● P/L推移



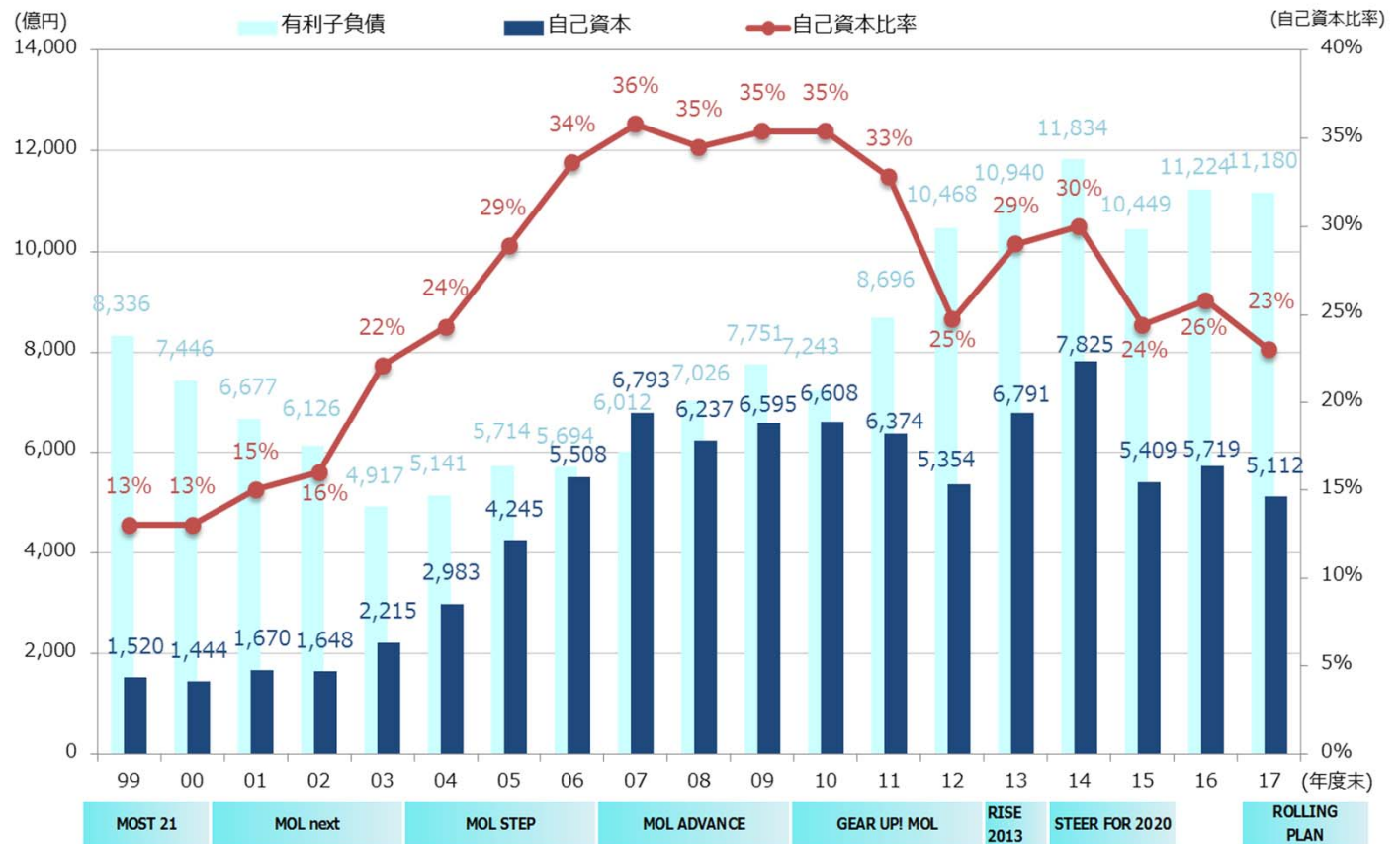
● 為替・燃料油消費単価(年度平均)



為替Sensitivity(億円/¥/\$)	16	25	22	33	38	17	20	20	19	20	21	18	10	7
燃料油単価Sensitivity(億円/\$/MT)	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	2.0	2.0	2.0	1.7	1.8	2.4	1.9	1.7	1.7
経常損益へのインパクト(億円)	▲ 141	▲ 148	▲ 11	▲ 325	▲ 937	+124	▲ 303	▲ 507	+75	+443	+373	+723	▲ 153	▲ 101

*金額は、いずれも最大値 **経常損益へのインパクトは、対前年度比の影響額(推計)

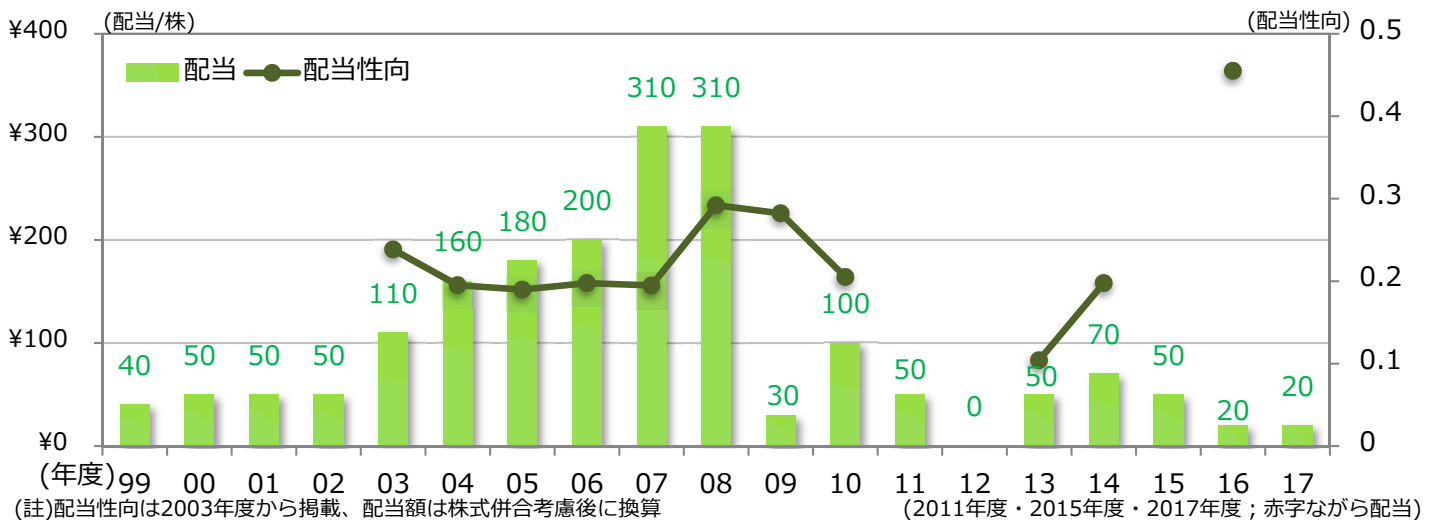
● B/S推移



(註) 自己資本

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

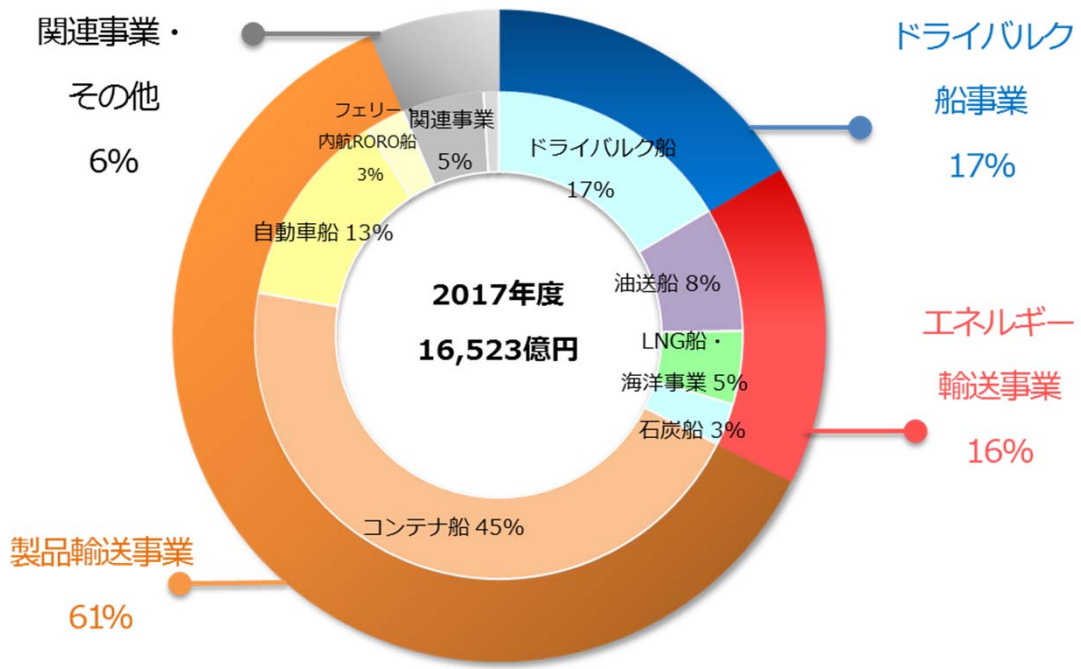
● 配当推移



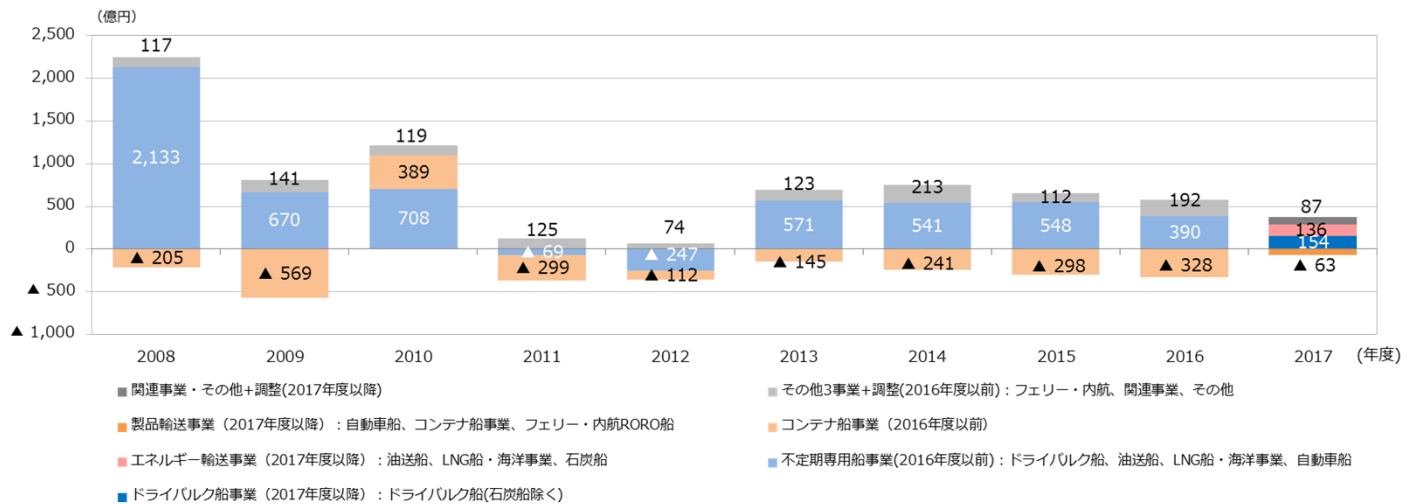
【配当方針】

- 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。

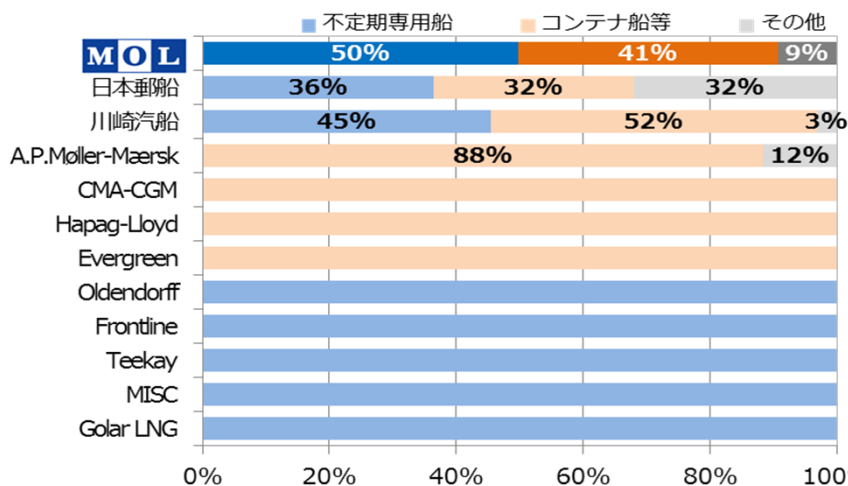
● セグメント別売上高 (連結)



● セグメント別経常利益 (連結)



● 主要船社 売上高構成比率比較



出所: 各社公表値・報道を元に当社作成

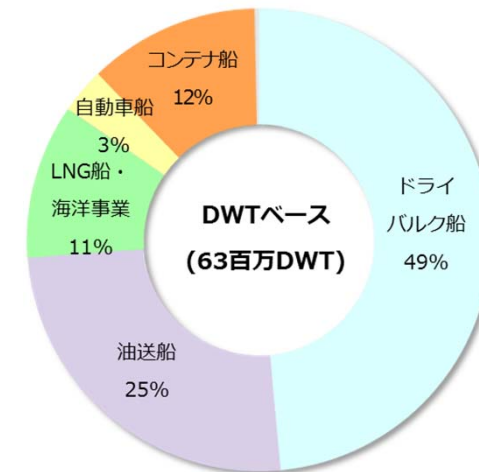
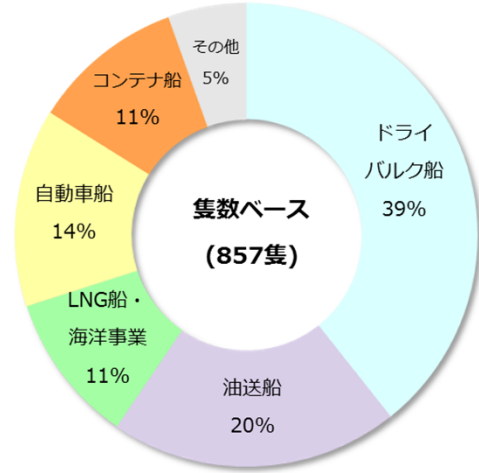
(注) ①商船三井の不定期専用船にはドライバルク船事業、エネルギー輸送事業、自動車船、フェリー・内航RORO船を含む。コンテナ船等には、ターミナル・ロジスティクス事業等を含む。②日本郵船の航空運送・物流事業はその他に含まれる。③A.P.Moller-Maerskのコンテナ船等にはターミナル事業を含む。

● 船隊構成 (短期備船、J/V保有船含む)

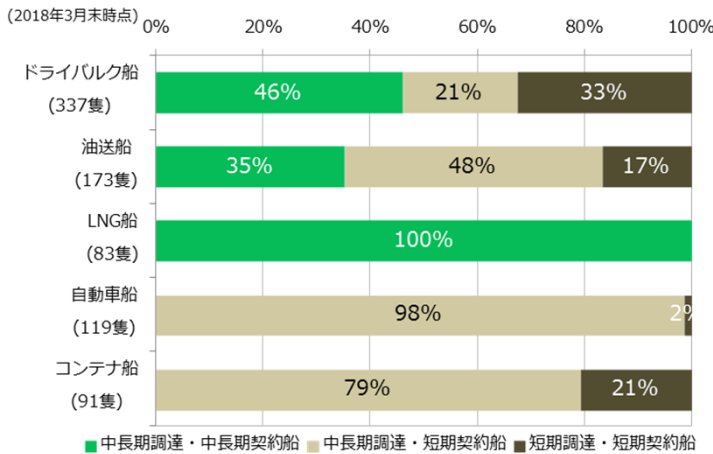
		2018年3月末時点		2017年3月末時点		
		隻数	千dwt	隻数	千dwt	
ドライバルク 営業本部	Capesize	88	17,298	90	17,579	
	中小型	Panamax	26	2,130	24	1,950
		Handymax	54	2,966	57	3,147
	一般バルカー	28	996	31	1,102	
	(小計)	108	6,092	112	6,199	
	木材チップ船	39	2,159	39	2,158	
	近海船	61	1,093	55	981	
	(小計)	296	26,641	296	26,916	
エネルギー輸送 営業本部	油送船	原油タンカー	39	10,394	40	10,498
		ケミカルタンカー	87	2,690	78	2,418
		プロダクトタンカー	39	2,307	43	2,579
		LPGタンカー	8	447	8	447
	(小計)	173	15,839	169	15,942	
	石炭船	41	3,778	41	3,753	
	LNG船 (エタン船含む)	83	6,590	80	6,290	
	海洋事業	FPSO	5	-	4	-
FSRU	1	152	0	0		
サブシー支援船	1	5	1	5		
内航船(内航RORO船除く)	30	96	29	93		
製品輸送 営業本部	自動車船	119	2,004	120	2,042	
	フェリー・内航RORO船	14	79	14	78	
関連事業・ その他	客船	1	5	1	5	
	その他	2	13	2	13	
小計		766	55,202	757	55,137	
製品輸送 営業本部	コンテナ船*	91	7,474	91	6,947	
合計		857	62,676	848	62,084	

*コンテナ船は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)

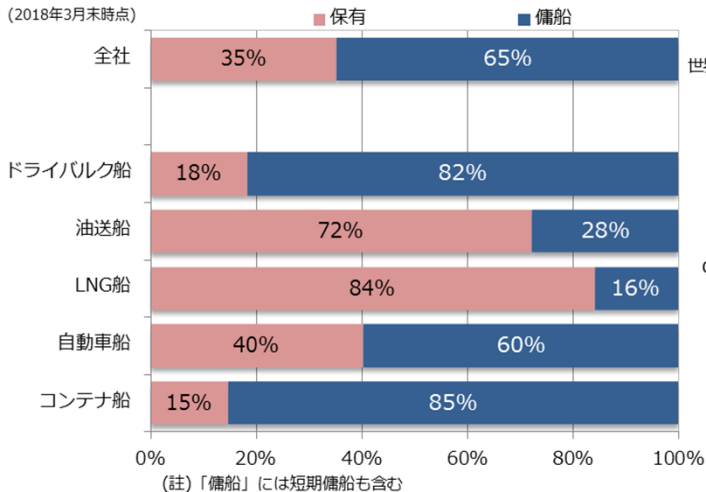


● 船種・船型別市況エクスポージャー (連結/隻数ベース)

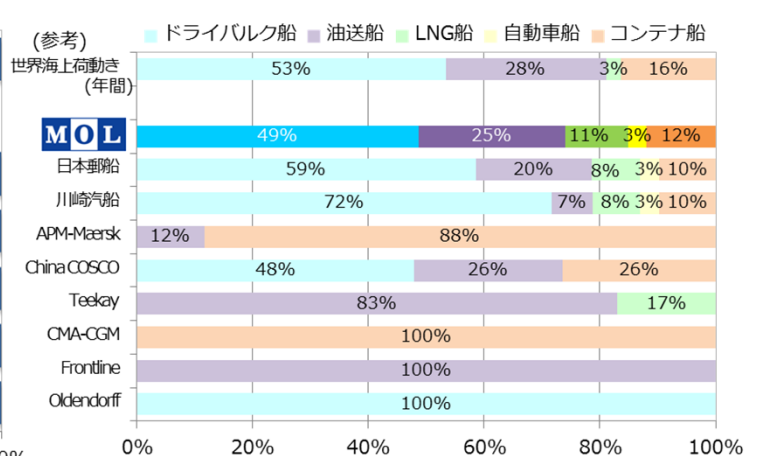
	全体隻数	市況エクスポージャー
ケープサイズ	88	24%
中小型バルカー	108	6%
VLCC	31	16%
プロダクト船	39	74%
LPG船	8	50%

【市況エクスポージャー】
中長期調達船で、2年以上の契約が付いていない船の割合。複数荷主の貨物を積み合わせる船を含む。

● 船種別備船比率 (連結/DWTベース)

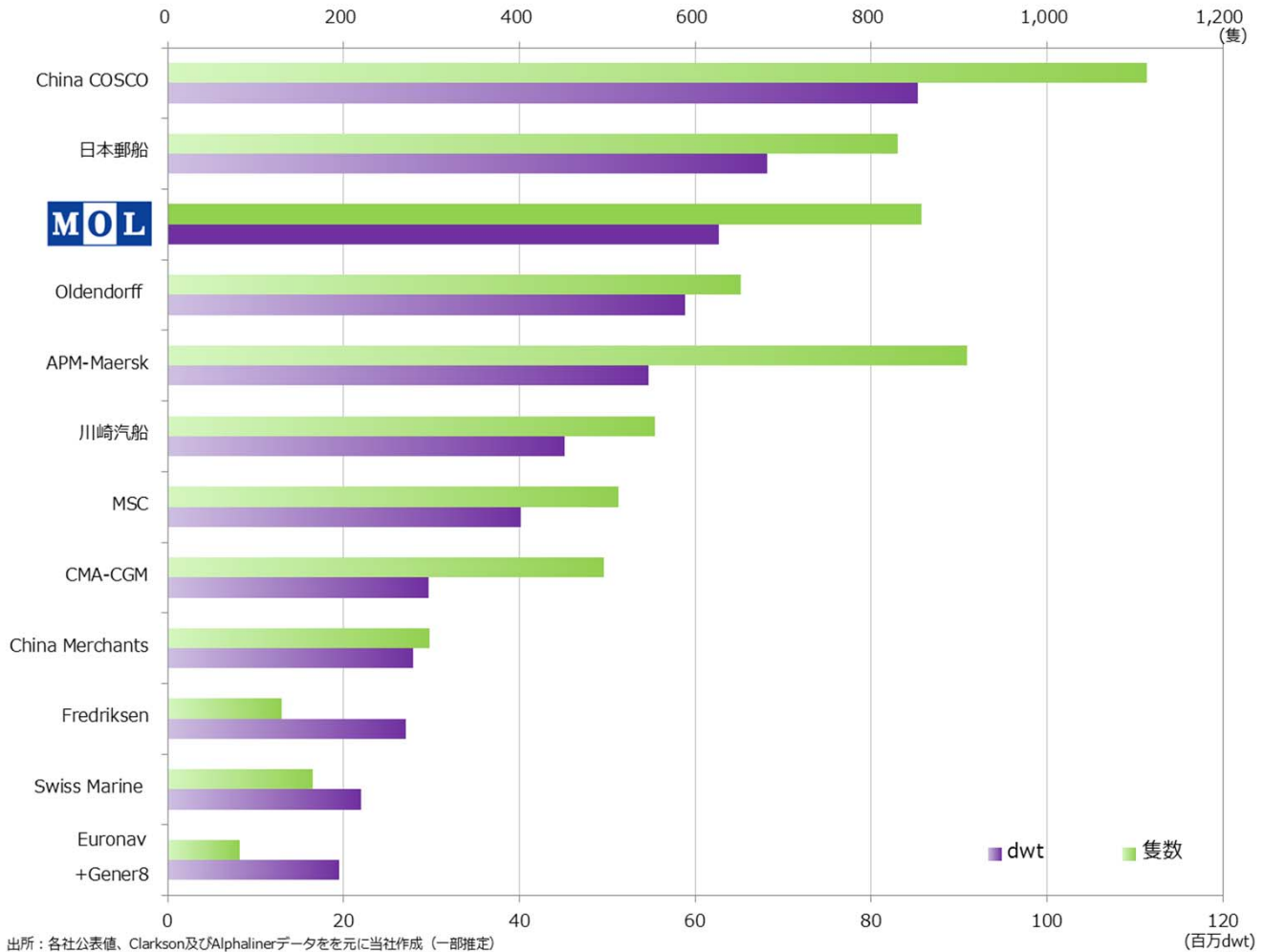


● 主要船社 船隊構成比較 (DWTベース)

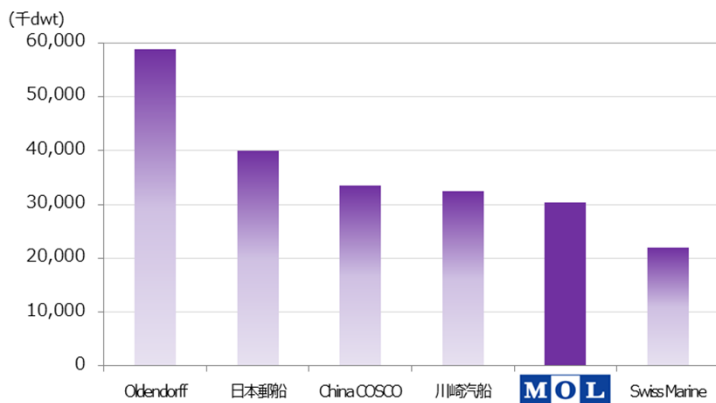


出所：世界海上荷動き比率は、Clarkson等を元に当社推計。各社船隊構成は、各社公表値及びClarkson・Alphaliner等を元に当社推計(貨船、客船、フェリー等は除く)。

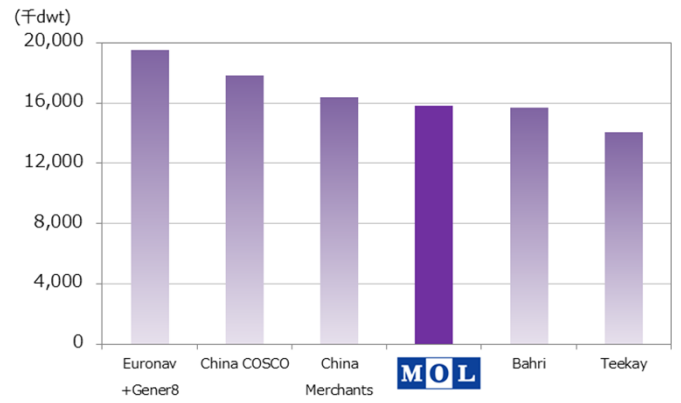
● 船隊規模(全船種) (2018年3月時点)



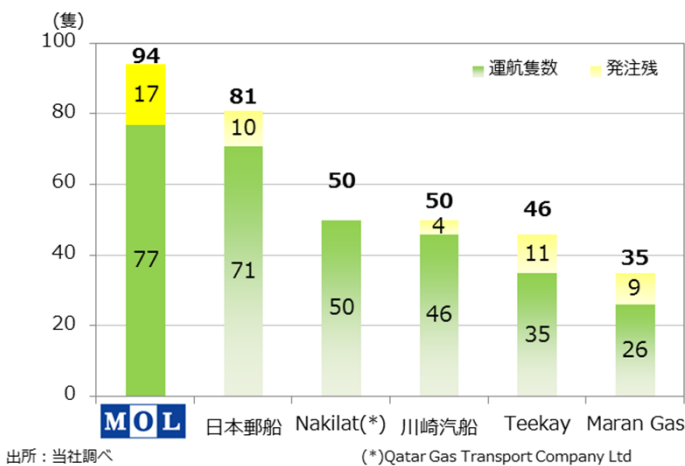
● ドライバルク船 船隊規模 (2018年3月時点)



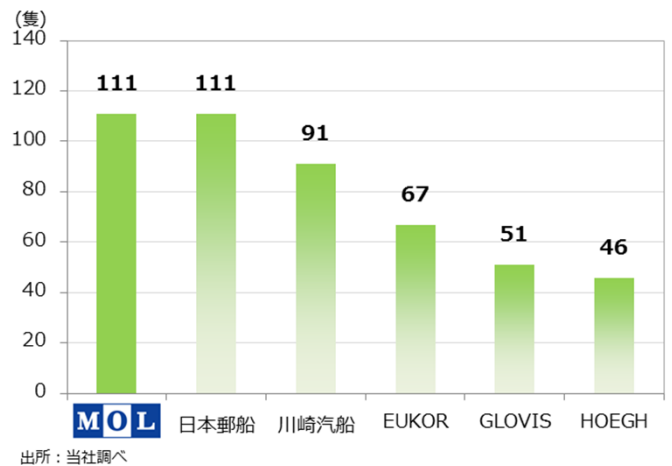
● 油送船 船隊規模 (2018年3月時点)



● LNG船 船隊規模 (2018年3月時点)



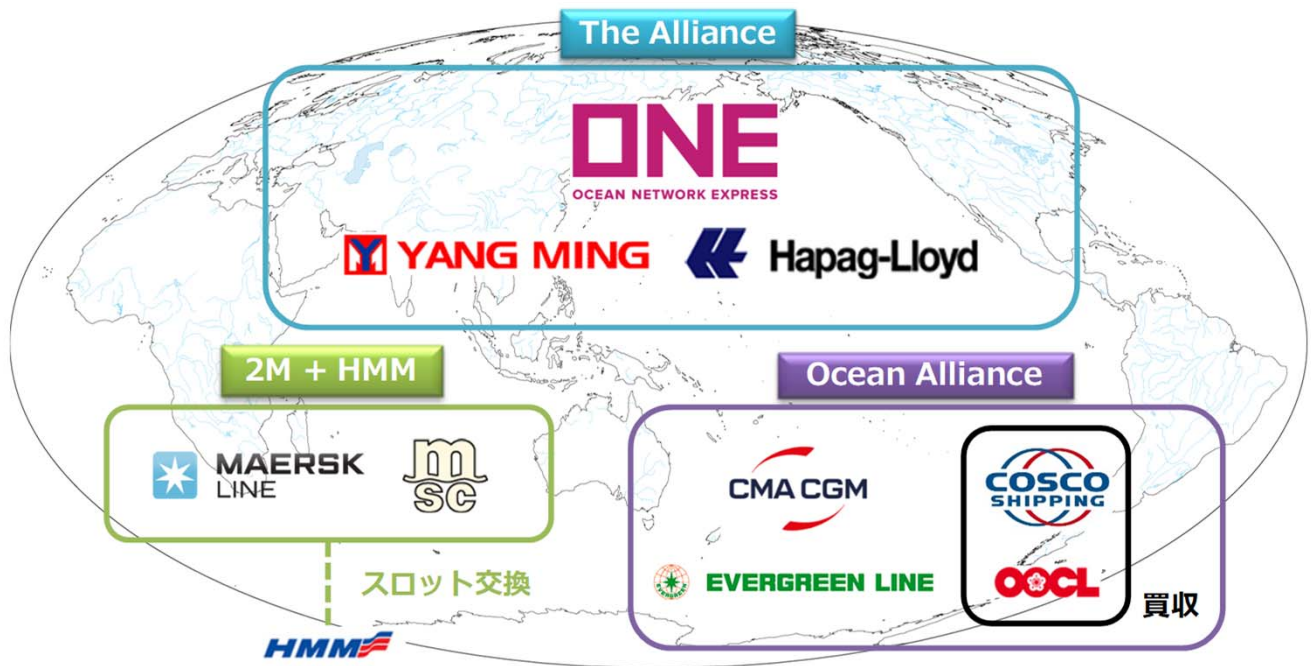
● 自動車船 船隊規模 (2018年3月時点)



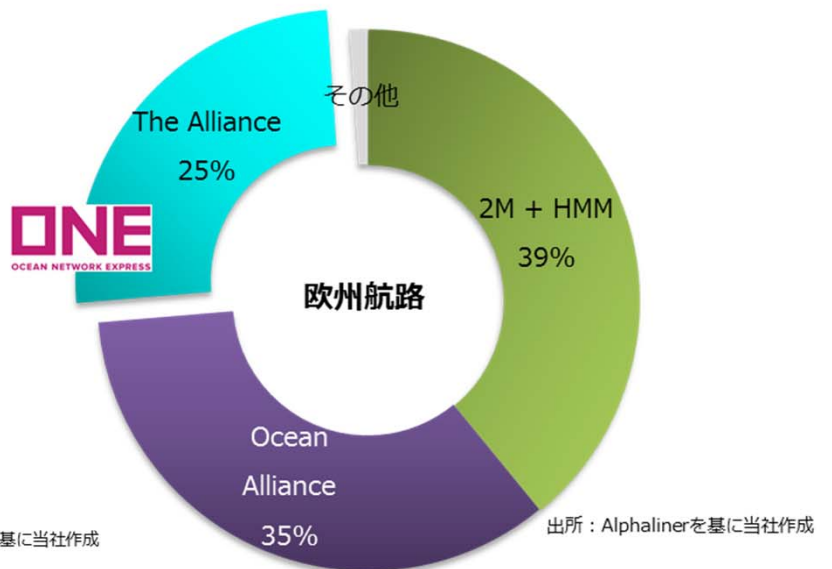
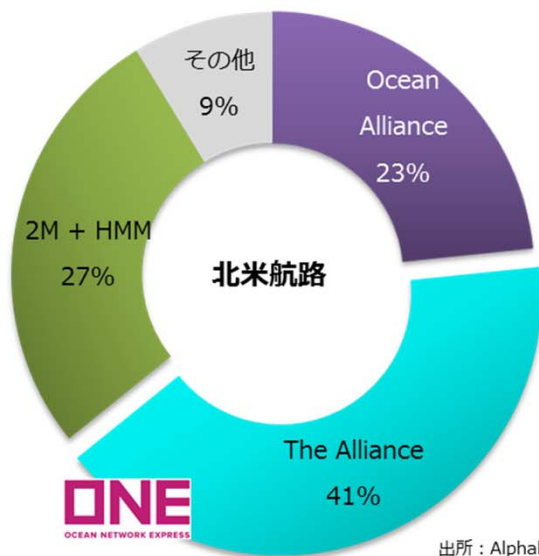
(註)船舶保有（含む部分保有）及び運航受託している隻数

(註)短期備船を除く

● コンテナ船サービス新アライアンス (2017年4月以降)



● コンテナ船 主要船社/アライアンス別シェア(TFUベース) (2018年4月時点)



● 中長期的利益水準・財務指標、株主還元（RP2017から継続）

中長期的利益水準・財務指標

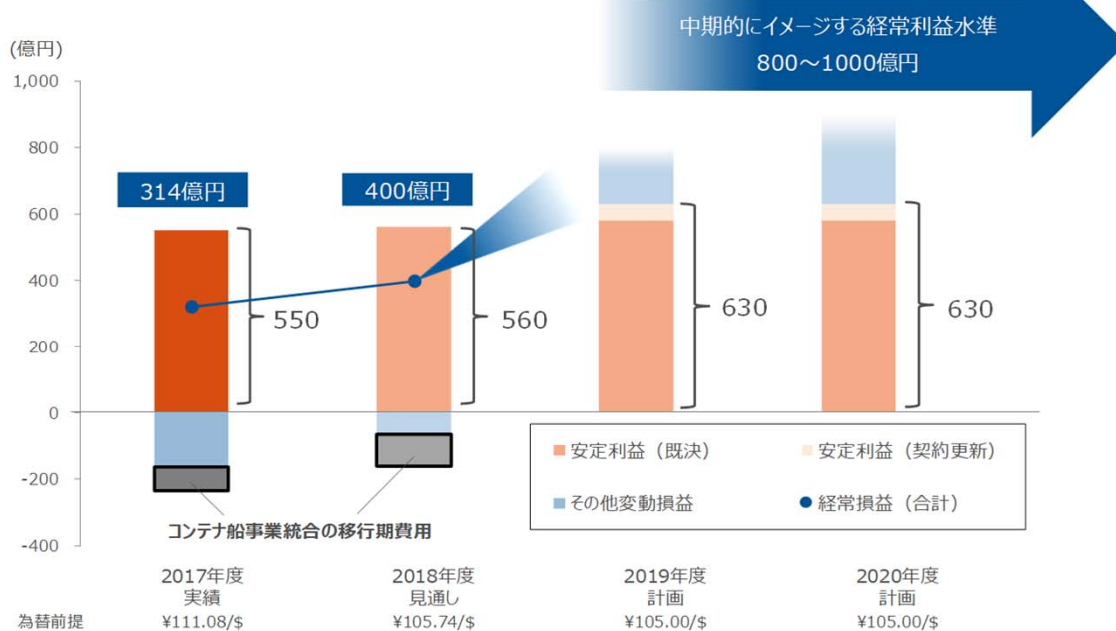
	中期的にイメージする水準	2027年目標
経常利益	800～1,000億円	1,500～2,000億円
ROE	8～12%	—
ギアリングレシオ	2.0倍以下	1.0倍

株主還元

当面は連結配当性向20%を目安とし、中長期的課題として配当性向の向上に取り組む

● 損益改善へのロードマップ（Ⅰ）（RP2017からアップデート）

経常利益



「安定利益」 + 「その他変動損益」 = 経常利益（合計）

安定利益：ドライバルク船・油送船（中長期契約）、LNG船・海洋事業、関連事業

その他変動損益：ドライバルク船・油送船（スポット運航）、自動車船、コンテナ船、ターミナル・ロジスティクス、フェリー・内航RORO船

（註）2019年度・2020年度計画は2018年4月27日発表時点

● 損益改善へのロードマップ（Ⅱ）（RP2017から継続）

- その他変動損益

1. 当社コンテナ船事業セグメントの損益改善・黒字化

安定利益
2. 既決案件の稼働開始（LNG船・海洋事業） / 新規中長期契約獲得（ドライバルク船、油送船、海洋事業）

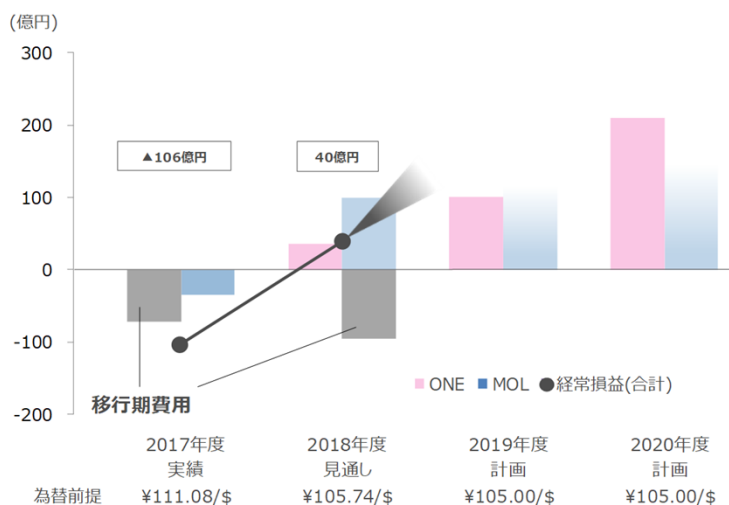
その他変動損益
3. 強みを持つ事業の拡大・強化（ケミカル船・フェリー等）

その他変動損益

中期的に ドライバルク船、油送船市況の一定程度の改善

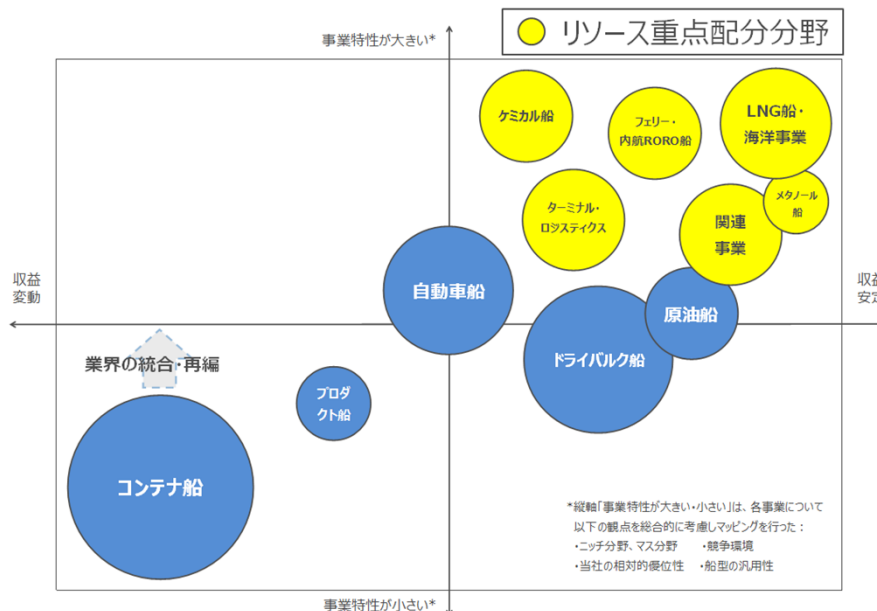
● 当社コンテナ船事業セグメントの損益改善・黒字化

当社コンテナ船事業 経常損益 = ONE : ONE社に関わる当社持分法投資損益 (ONE社当期損益の31%) + MOL : 上記持分法投資損益を除く経常損益 (ターミナル・ロジスティクス事業を含む)



(註) 2019・2020年度計画は2018年4月27日発表時点

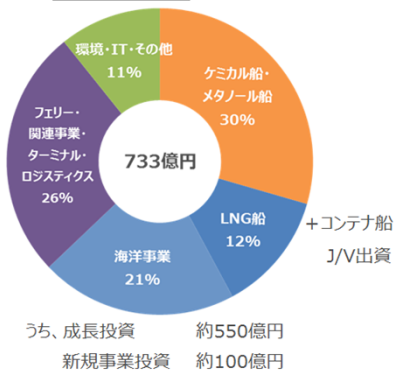
● 事業ポートフォリオとリソース重点配分分野 (RP2017から継続)



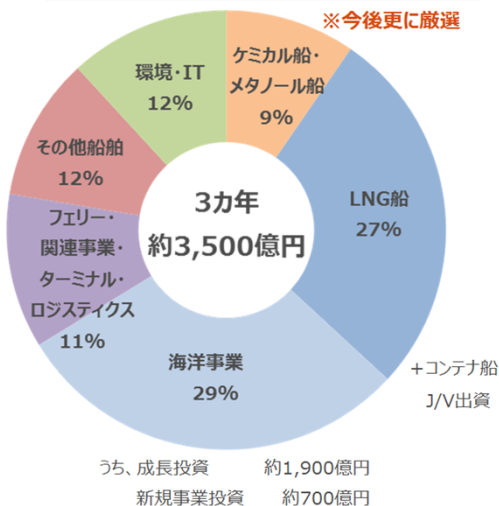
安定利益を創出する事業、当社の強みを発揮できる事業にリソース (人材・投資) を重点配分

● 投資キャッシュフロー (RP2017からアップデート)

1. 2017年度実績



2. 2018-2020年度見通し (既決・新規案件合計)



- ✓ 事業ポートフォリオの変革を進める投資を継続するが、案件を厳選。一方で資産売却 (政策保有株式含む) を進める
- ✓ 2019年度にフリーキャッシュフローを黒字化

コンテナ船事業統合

● 統合会社"ONE"(Ocean Network Express)概要

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

● 統合によるシナジー効果

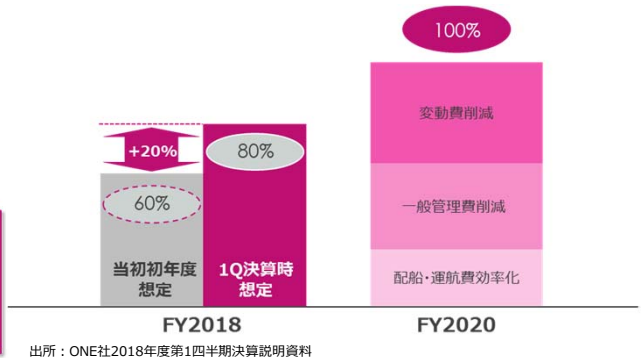
変動費削減	430百万米ドル：鉄道、トラック、フィーダー、ターミナル、コンテナ等の費用削減
一般管理費削減	370百万米ドル：IT統合、組織合理化・アウトソース促進等
配船・運航費効率化	250百万米ドル：燃料消費量削減・航路合理化等



3社のベストプラクティス
各社のベストプラクティスを融合させることにより、新たなシナジーを創出すると共に、事業効率を向上させる

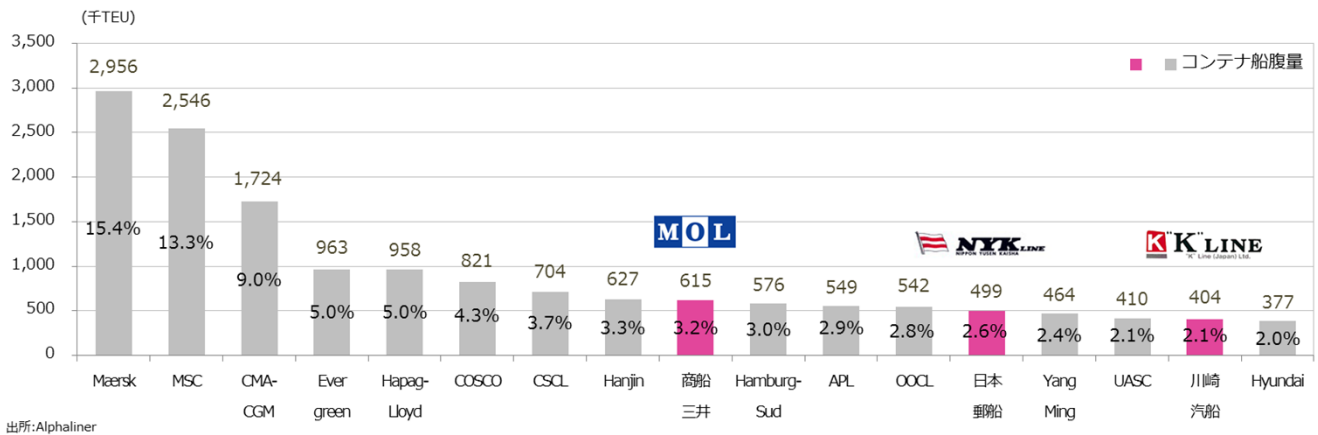
3社の統合規模
3社の事業規模を合算することにより、スケールメリットを実現

年間約1,100億円のシナジー
年間約1,100億円の統合効果を実現し、収益安定化を目指す

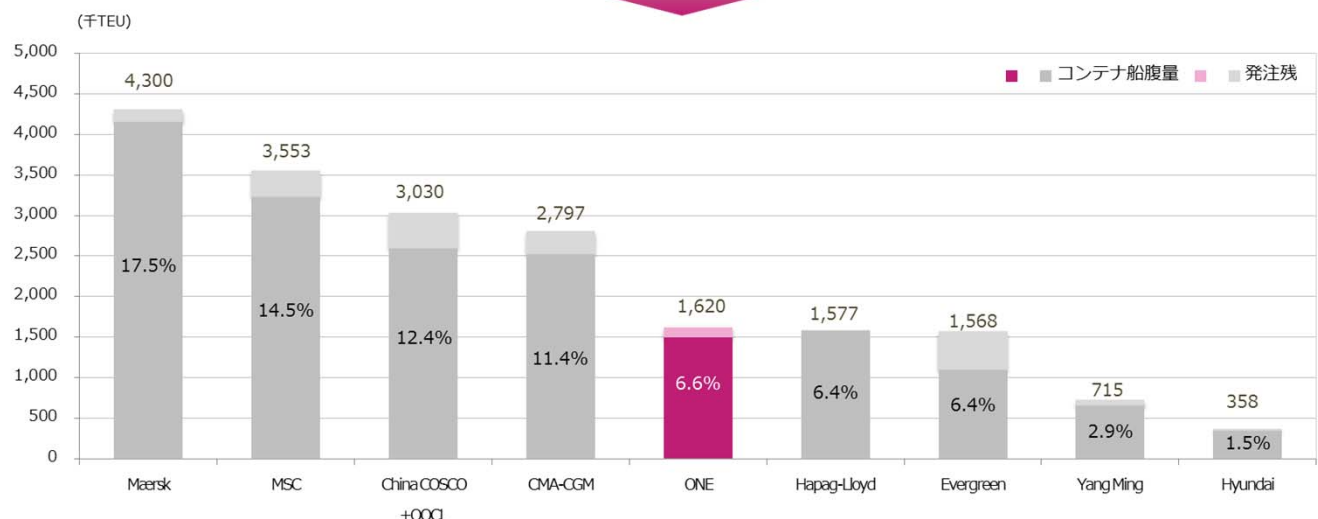


● コンテナ船 船隊規模

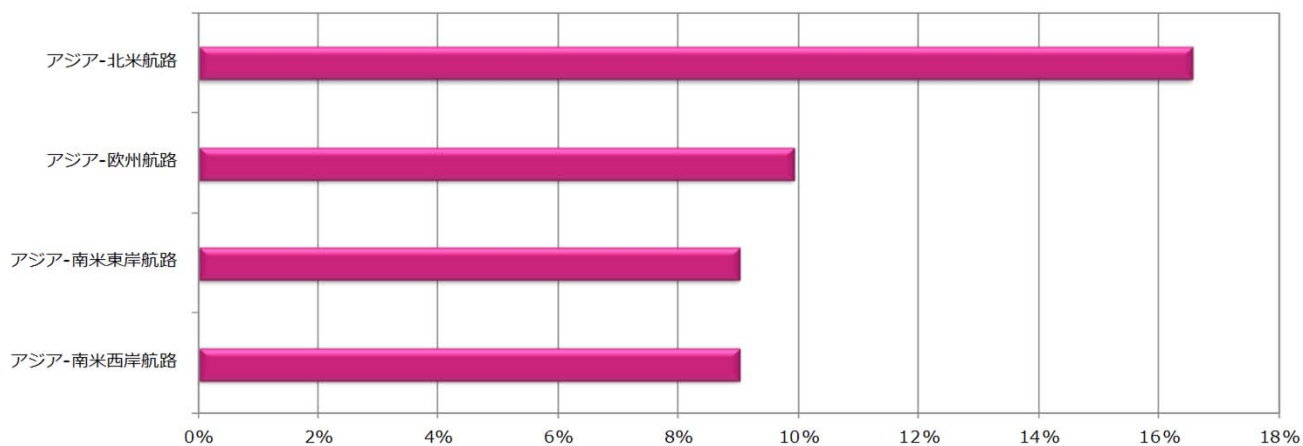
2015年4月時点(運航船腹のみ)



2018年4月時点(発注残含む)



● 統合会社"ONE"航路別シェア（見通し）

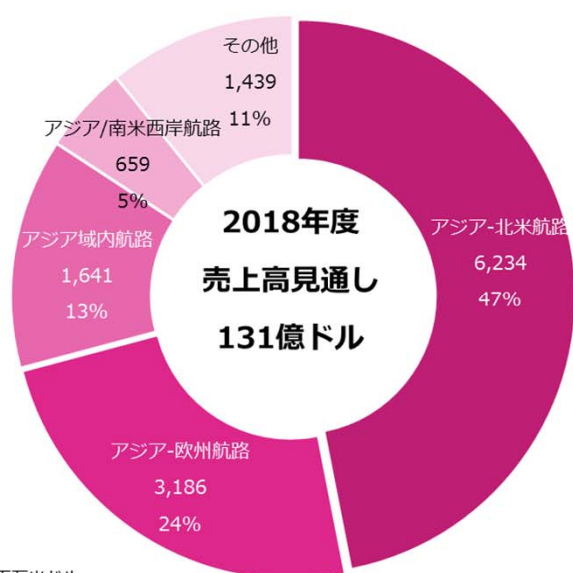


出所：Alphaliner

アジア-南米東岸航路は、2018年1月時点 当社及び日本郵船シェア合計

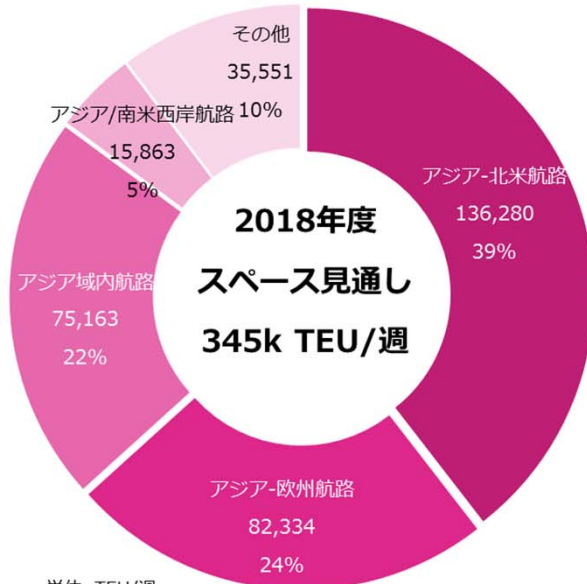
アジア-南米西岸航路は、2017年11月時点 日本郵船シェア

● 統合会社"ONE"のポートフォリオ（売上高・スペース）



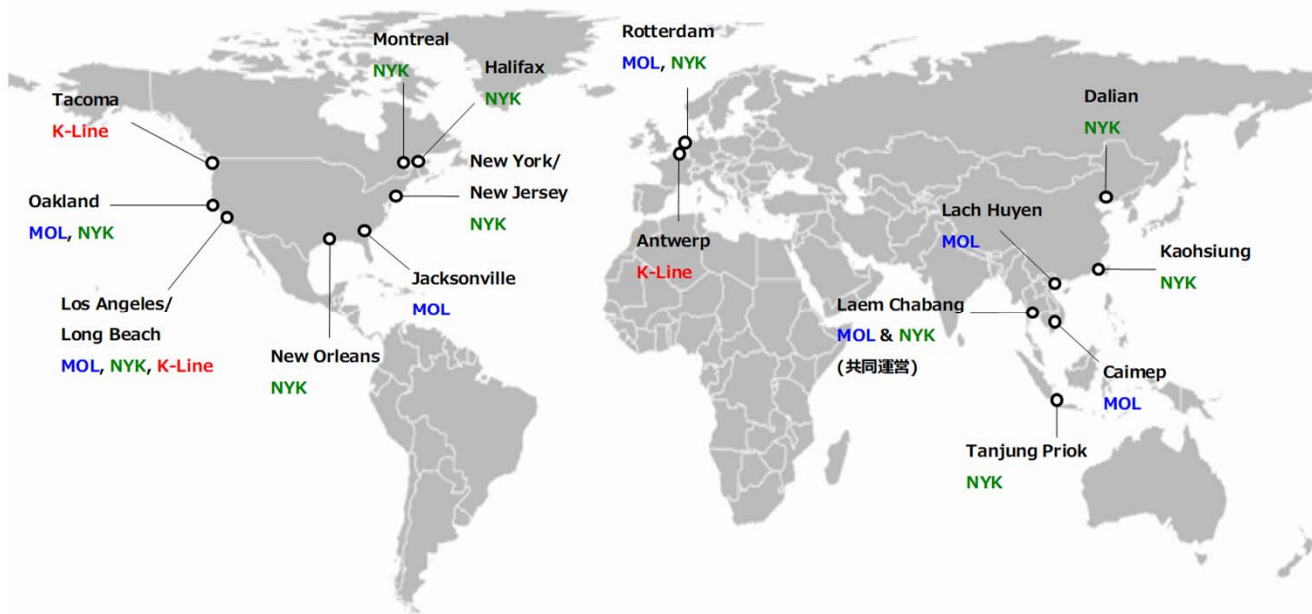
単位：百万円ドル

出典：ONE社「3力年事業計画(2018-2020年度)及び2018年度概況」



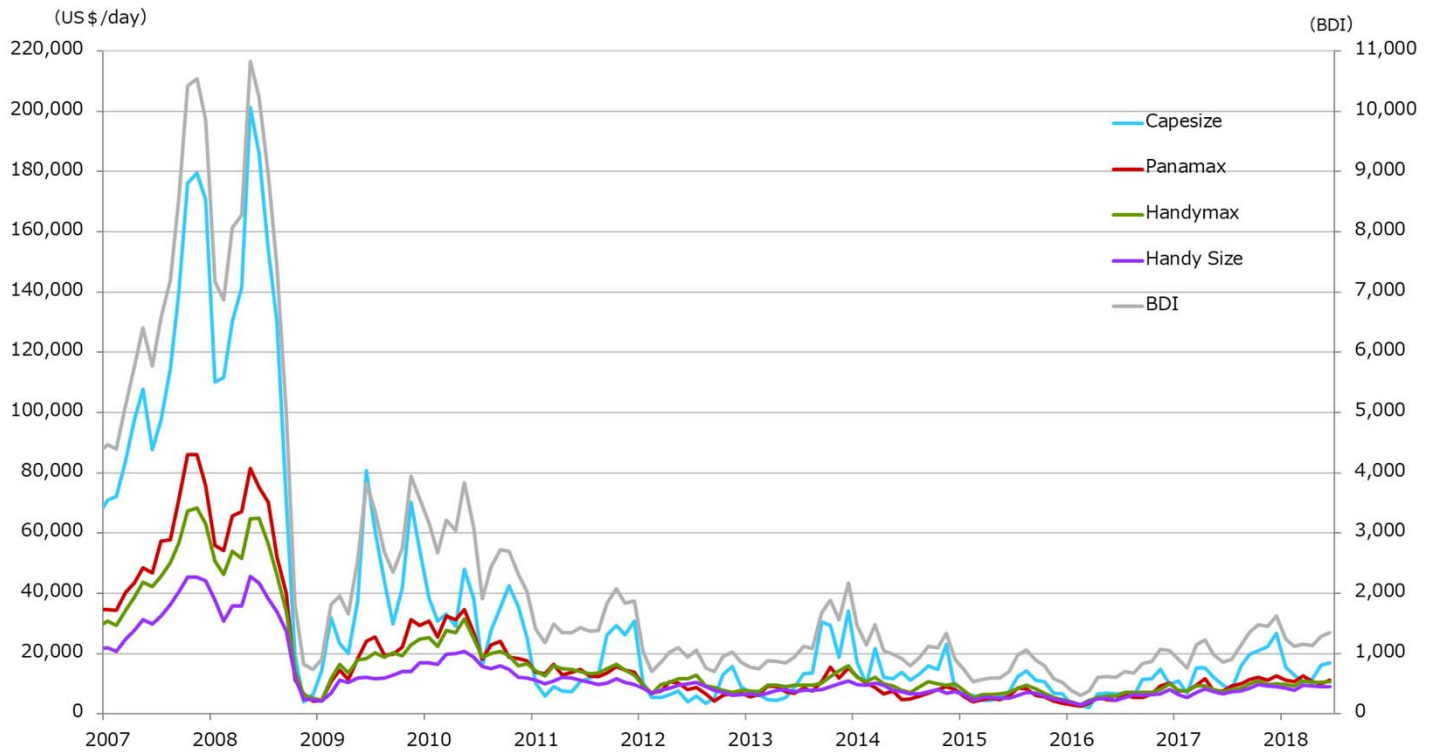
単位：TEU/週

● 邦船3社のコンテナターミナル事業拠点（日本国内除く）



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
<http://www.mol.co.jp/ir/data/market/index.html>

● ドライバルク船市況 (傭船料/航路平均) : 月間平均

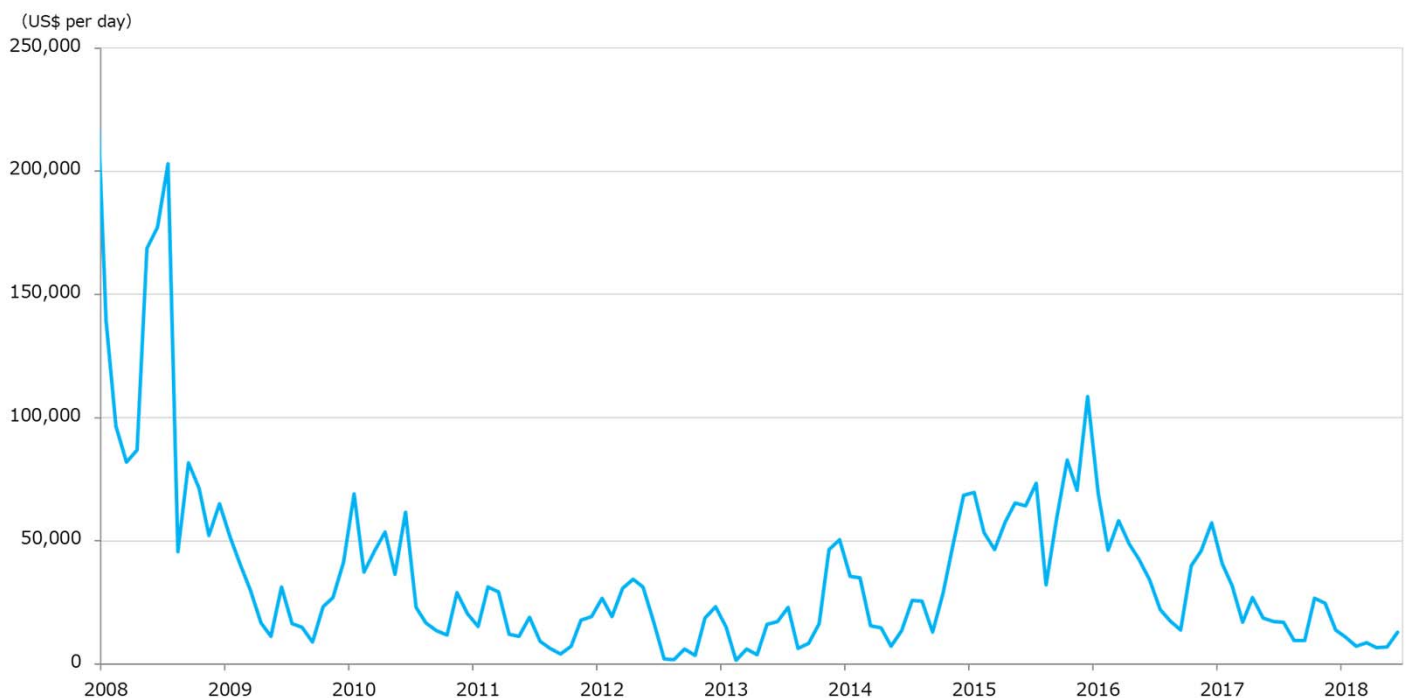


(出所: Tramp Data Service等を基に当社作成)

(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傭船料を集計し、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 (傭船料) : 月間平均 (アラビア湾→日本)

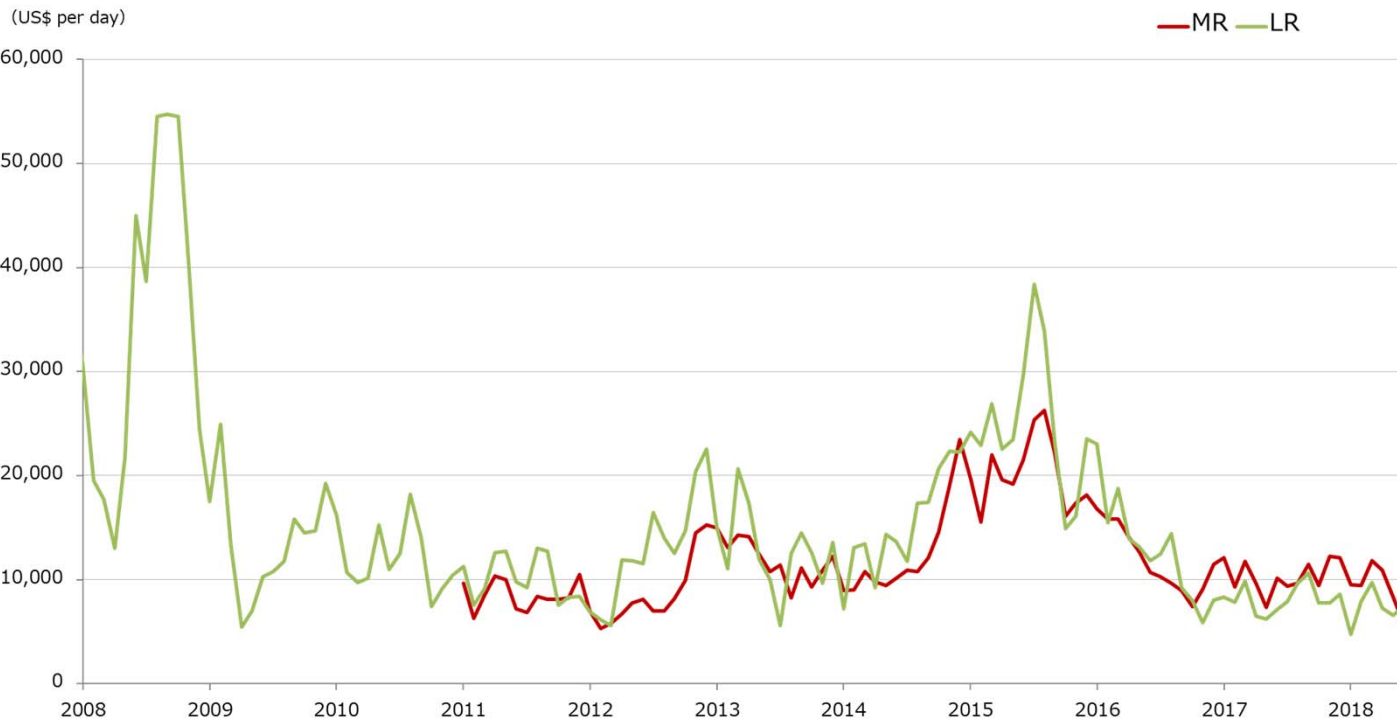


(出所: Clarksonsデータを基に当社作成)

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
<http://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)



(出所: Clarksonsデータを基に当社作成)

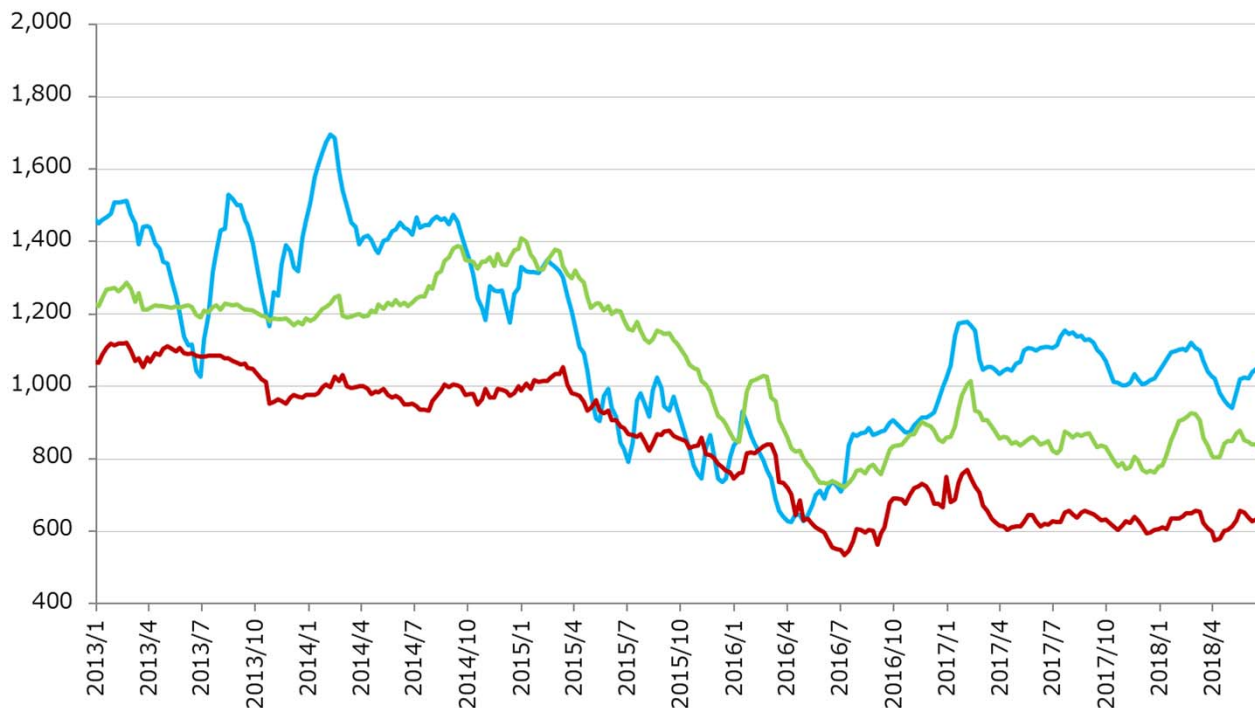
(註)

・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。
 2011年1月分から掲載。

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

(1/1/1998=1,000)

— Europe Trade — TP Trade(U.S. West Coast) — TP Trade(U.S. East Coast)

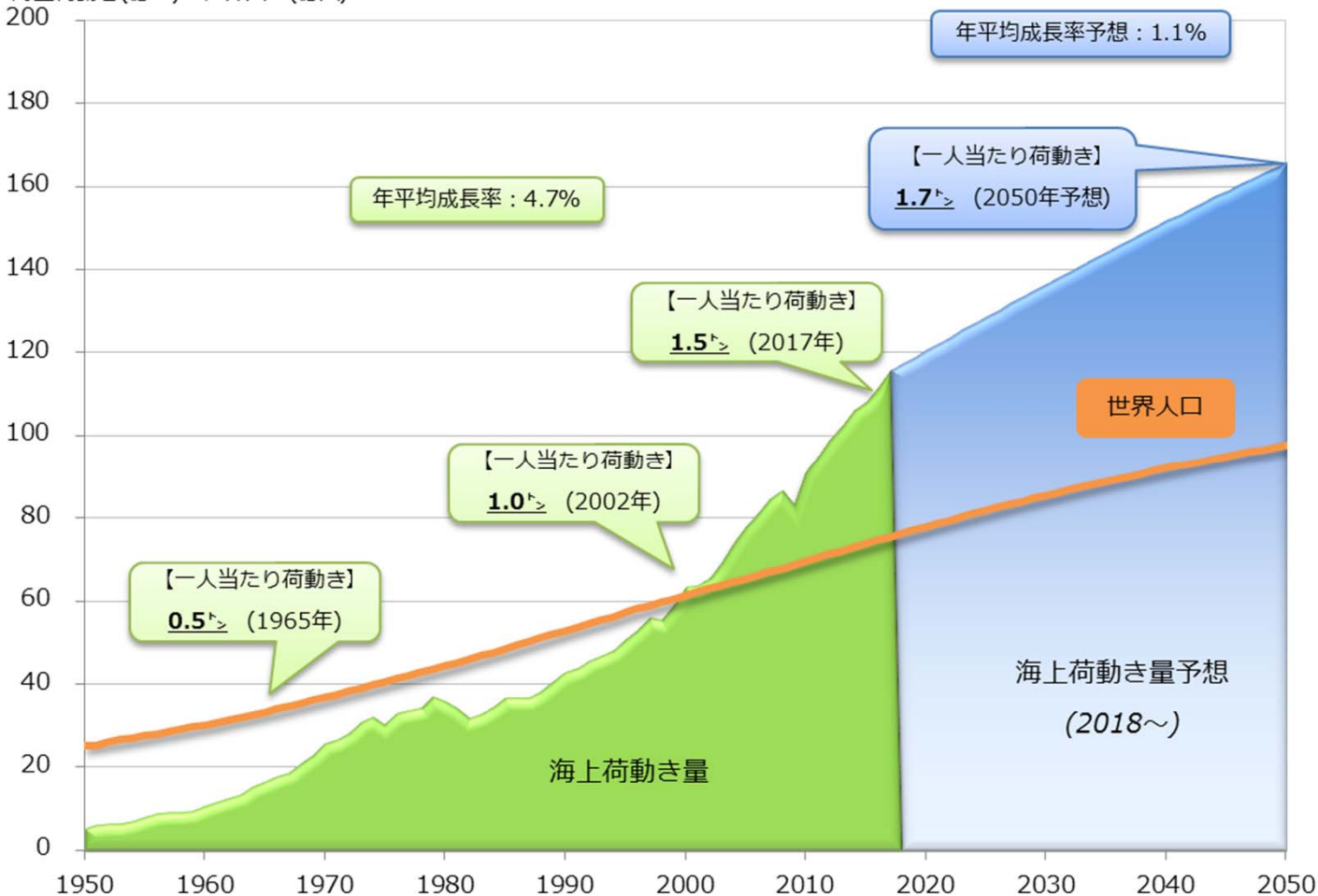


(出所: 上海航運交易所)

(*)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。

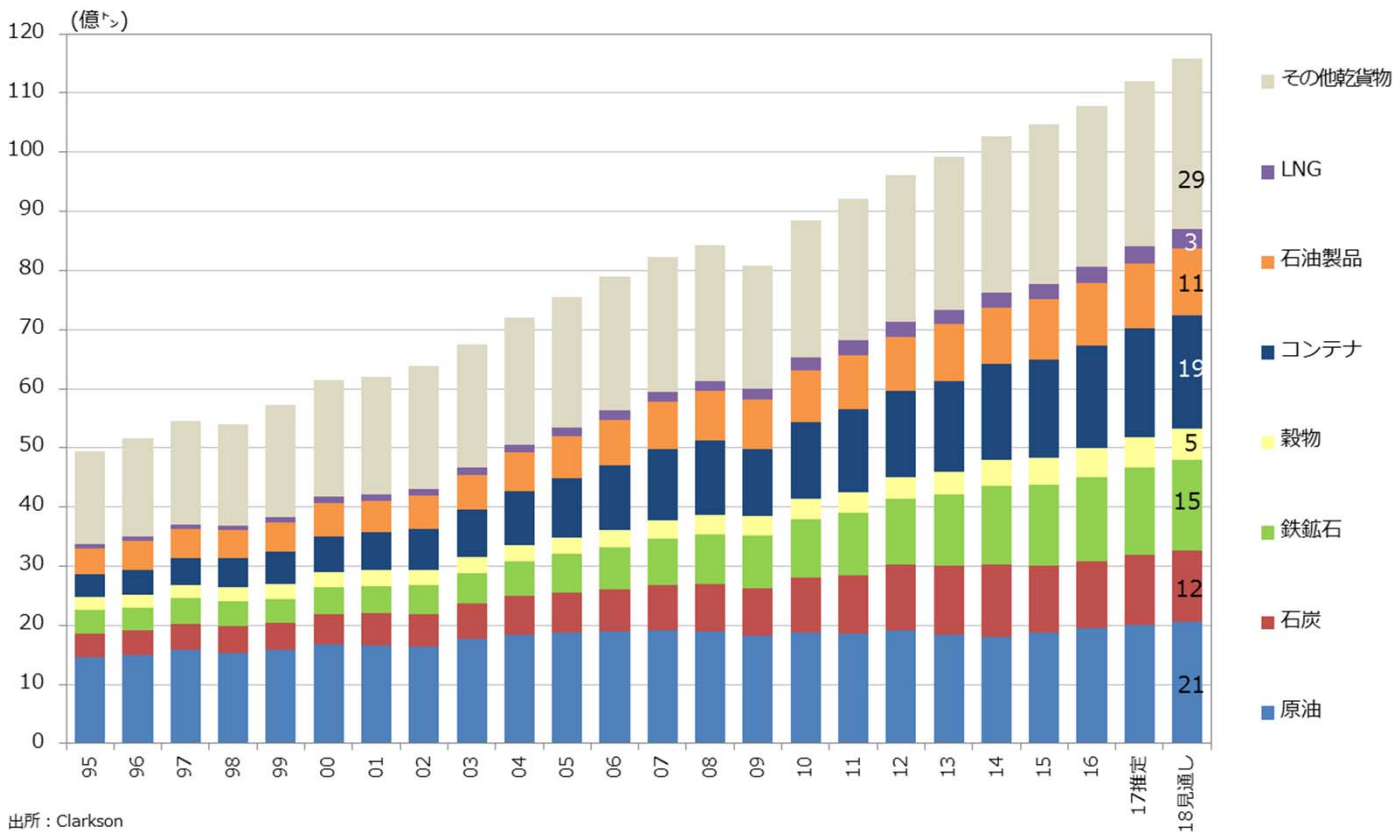
● 世界人口と海上荷動き量

海上荷動き(億トン)・世界人口(億人)



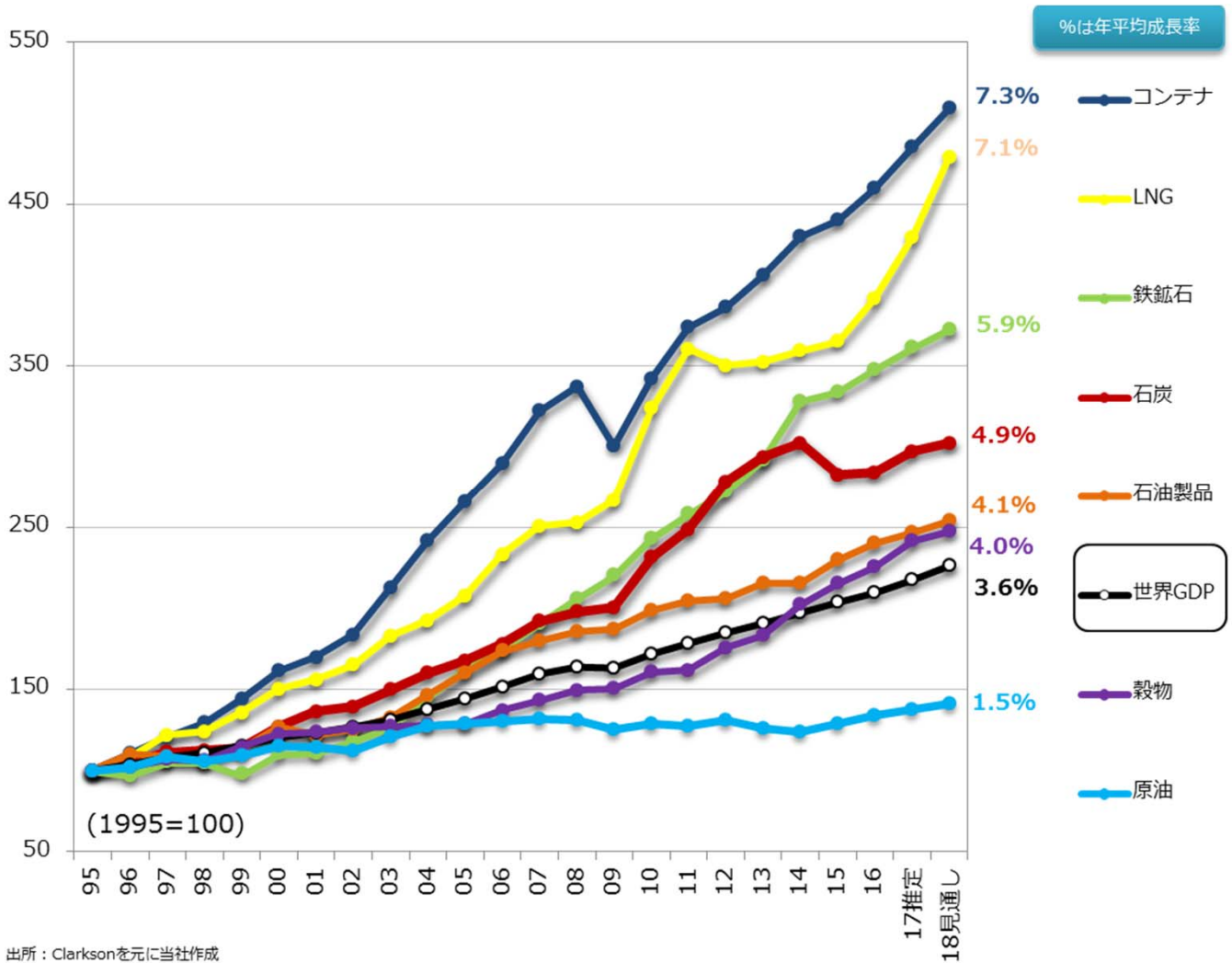
出所：荷動き実績はFearnley・Clarksons、人口の実績・予測は国連。将来の荷動き予想は、過去60年間の一人当たり荷動き量増加トレンドが将来に亘って継続すると想定した当社推計。

● 貨物別海上荷動き

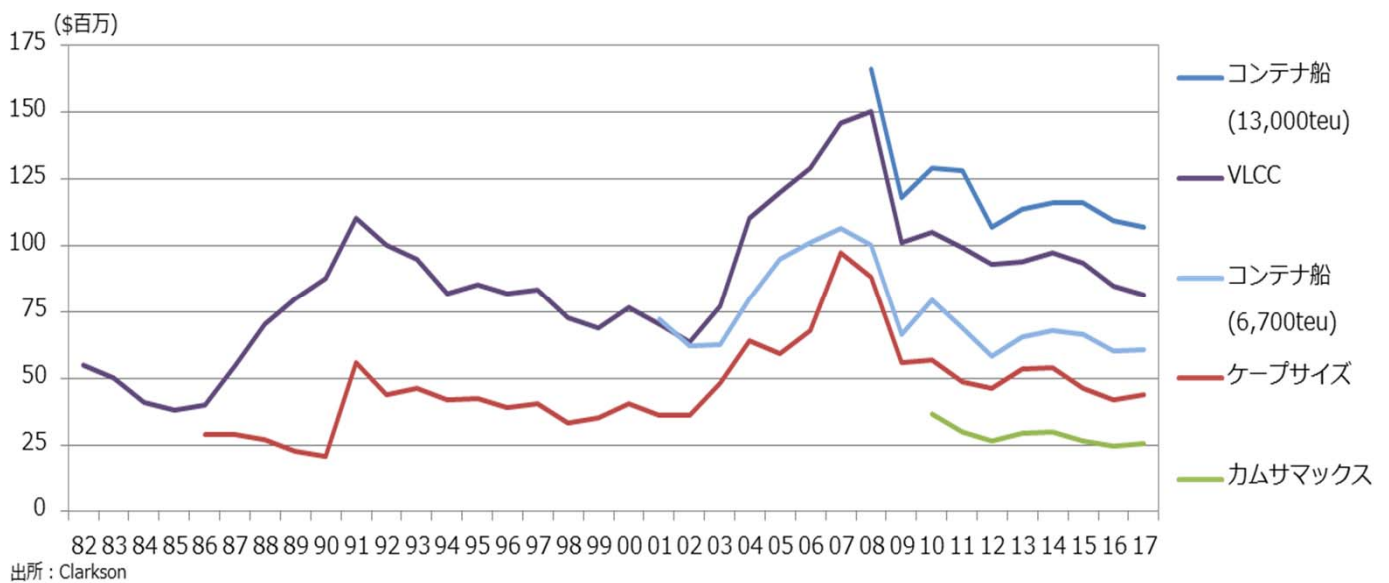


出所：Clarkson

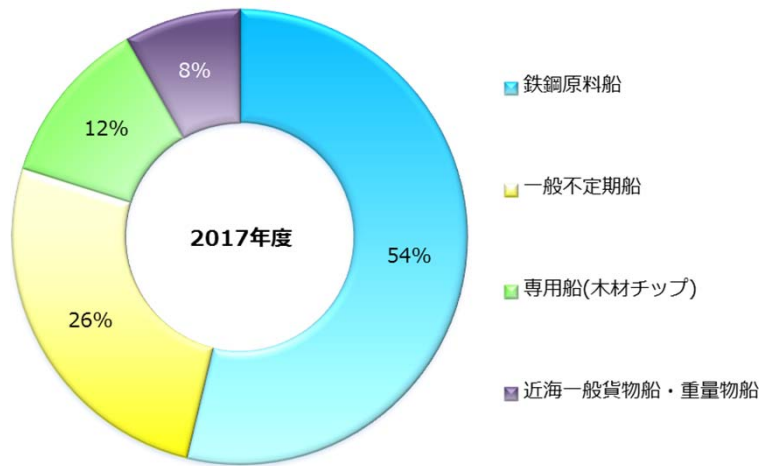
● 成長率比較：世界GDPと貨物別海上荷動き



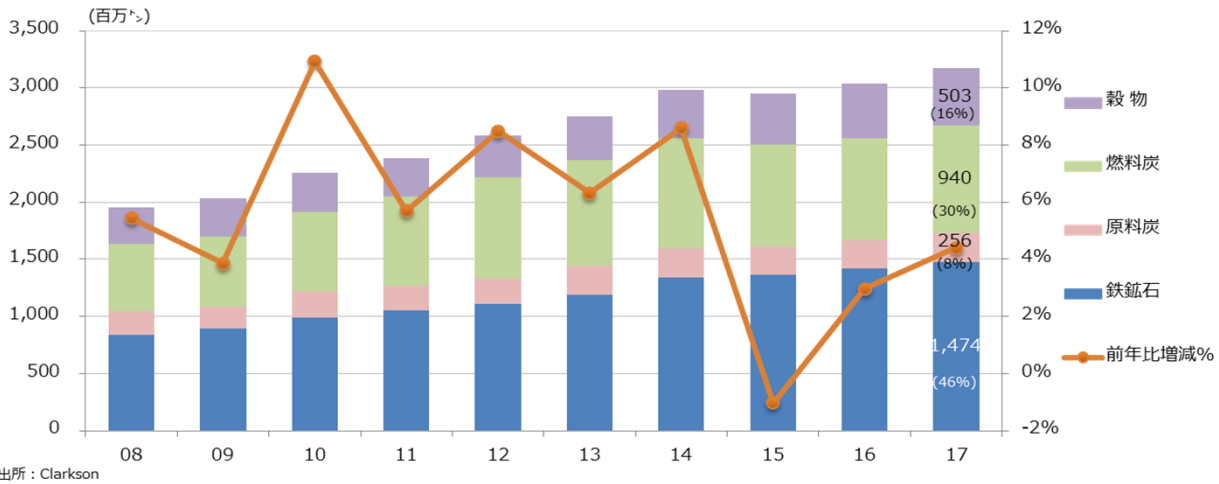
● (参考) 船価推移



● MOLドライバルク船 売上高構成比(連結)

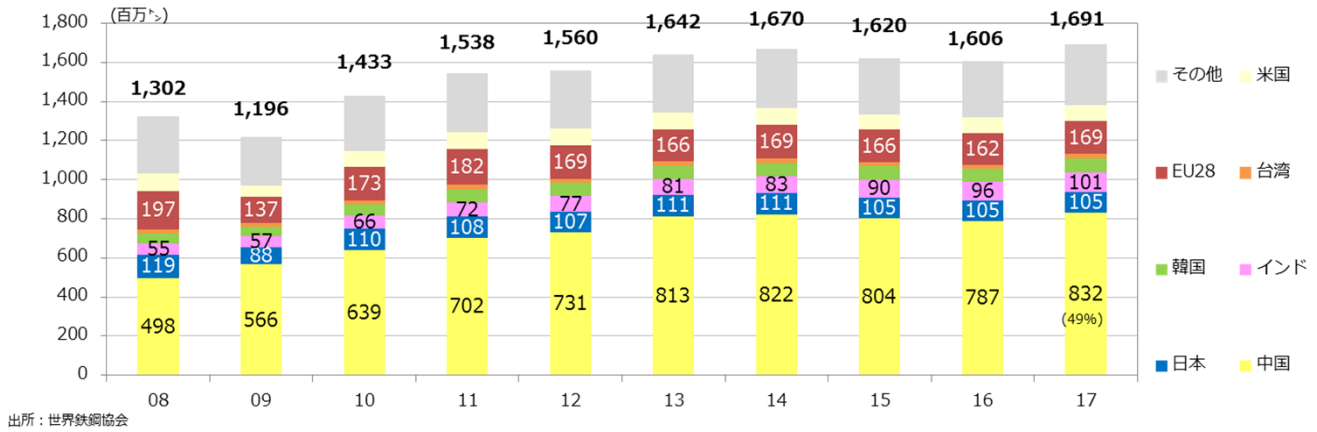


● ドライバルク荷動き(貨物別)



出所: Clarkson

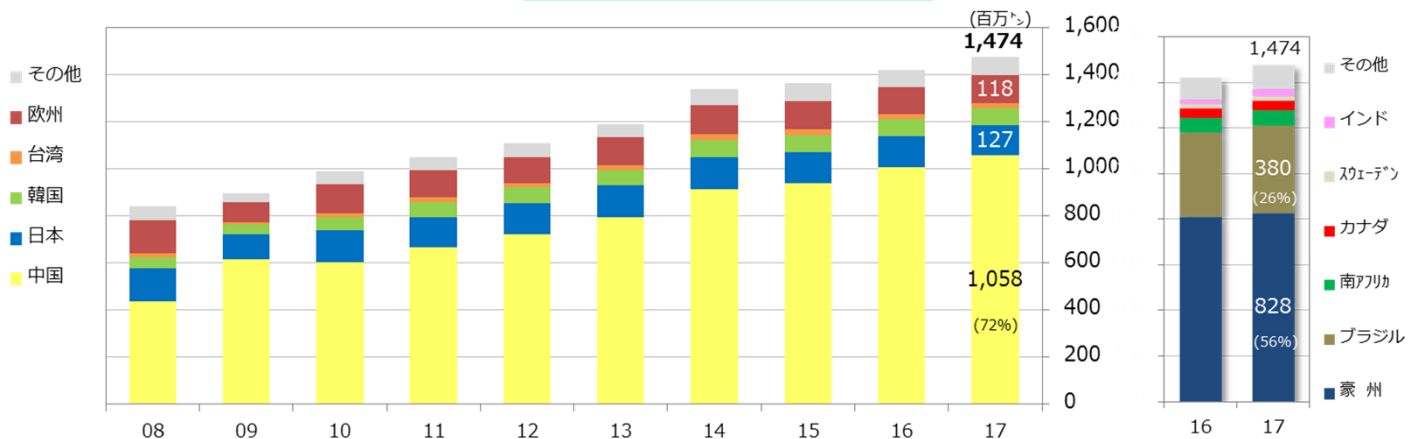
● 粗鋼: 国・地域別生産量



出所: 世界鉄鋼協会

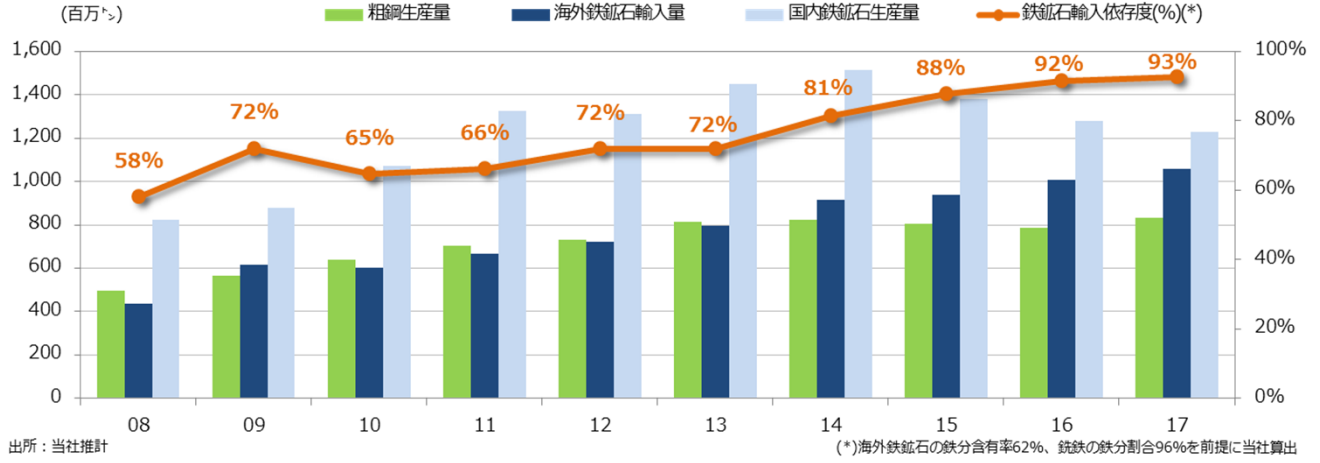
● 鉄鉱石: 海上荷動き(輸入国・地域別)

豪州 → 上海: 3,100miles (約18日)
 ブラジル → 上海: 11,000miles (約48日)

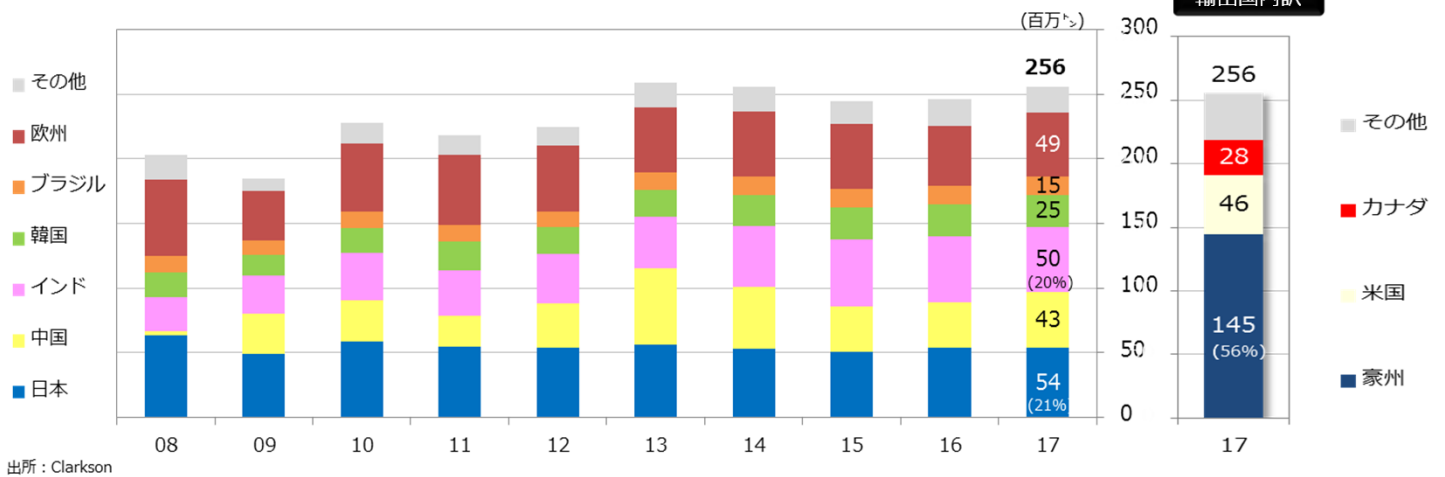


出所: Clarkson

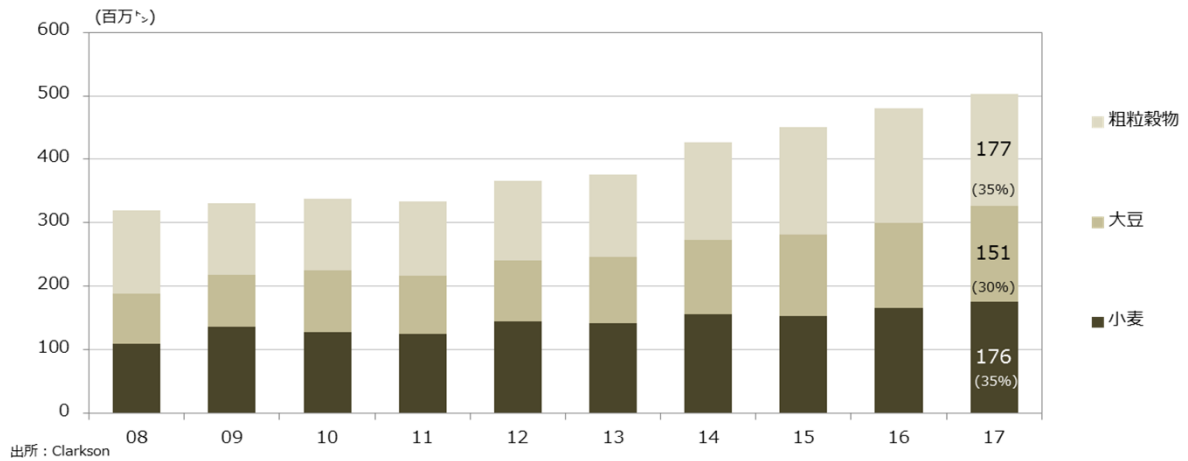
● 中国：鉄鉱石輸入依存度



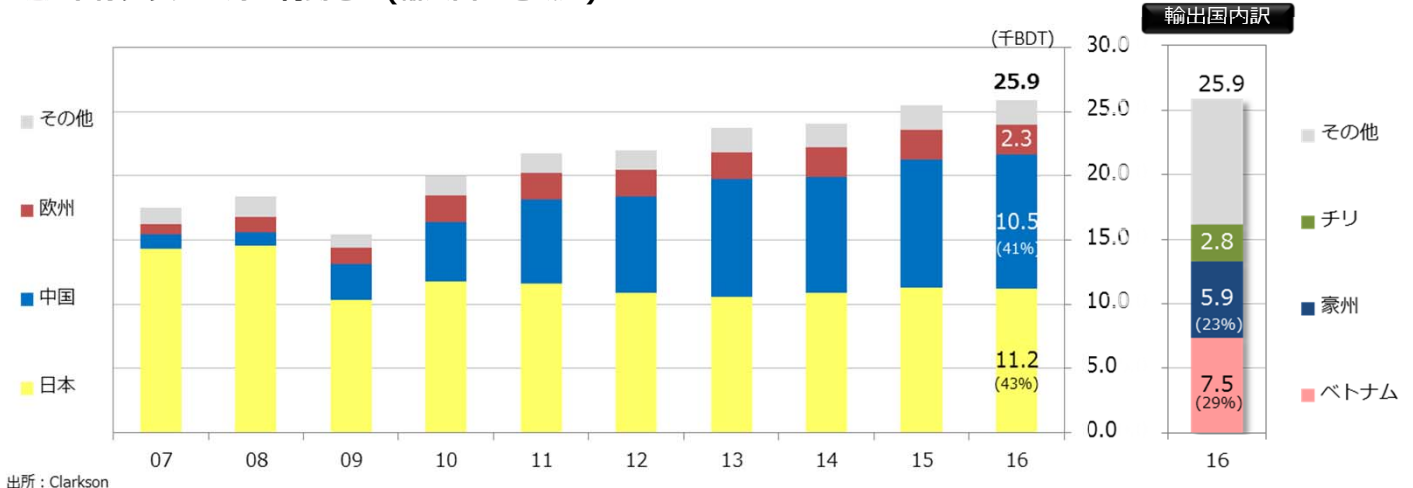
● 原料炭：海上荷動き量(輸入国・地域別)



● 穀物：海上荷動き量(品目別)



● 木材チップ：海上荷動き量(輸入国・地域別)

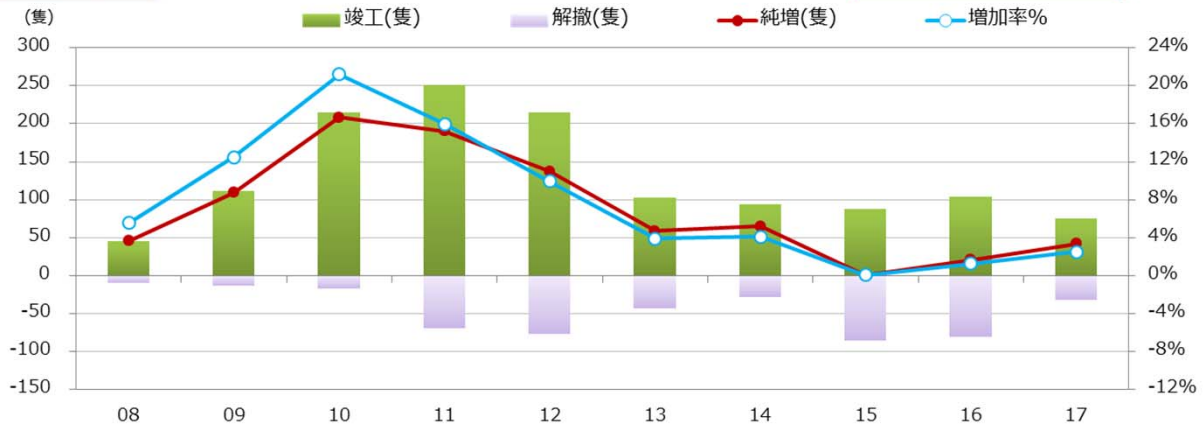


● 船腹供給量推移 (出所: IHS-Fairplayを元に当社作成)

CAPEXSIZE

(標準的なDWT: 180千ト)

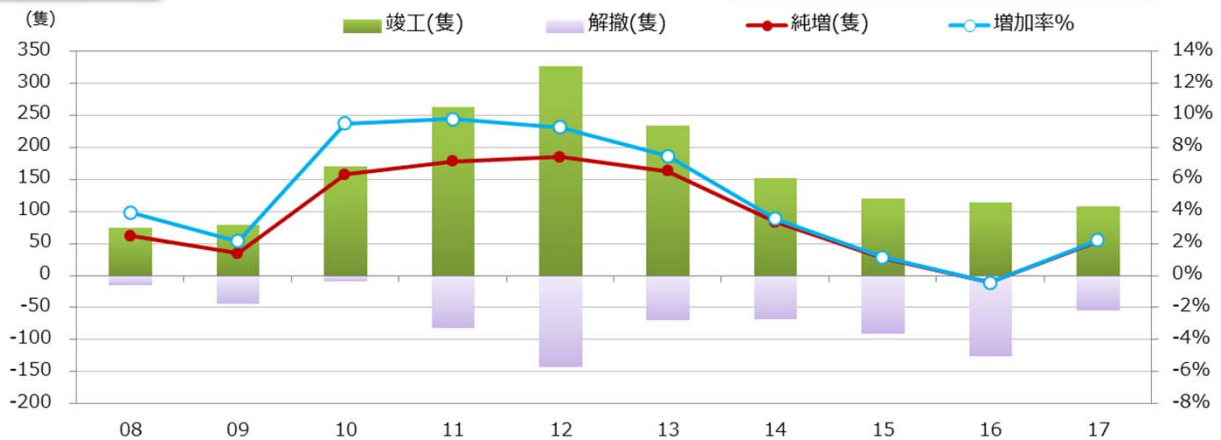
主な貨物: 鉄鉱石・原料炭



PANAMAX

(標準的なDWT: 80千ト)

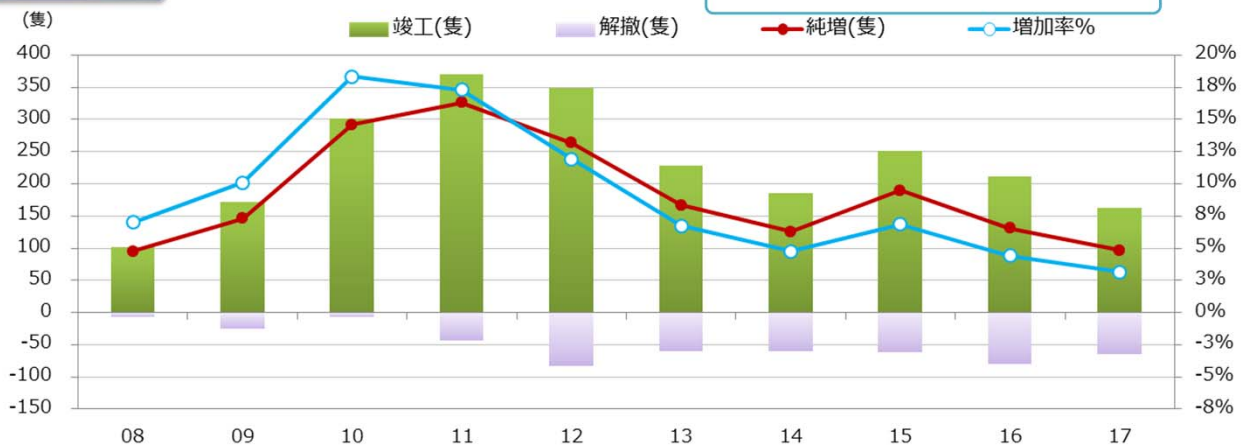
主な貨物: 鉄鉱石・原料炭・燃料炭・穀物等



HANDYMAX

(標準的なDWT: 55千ト)

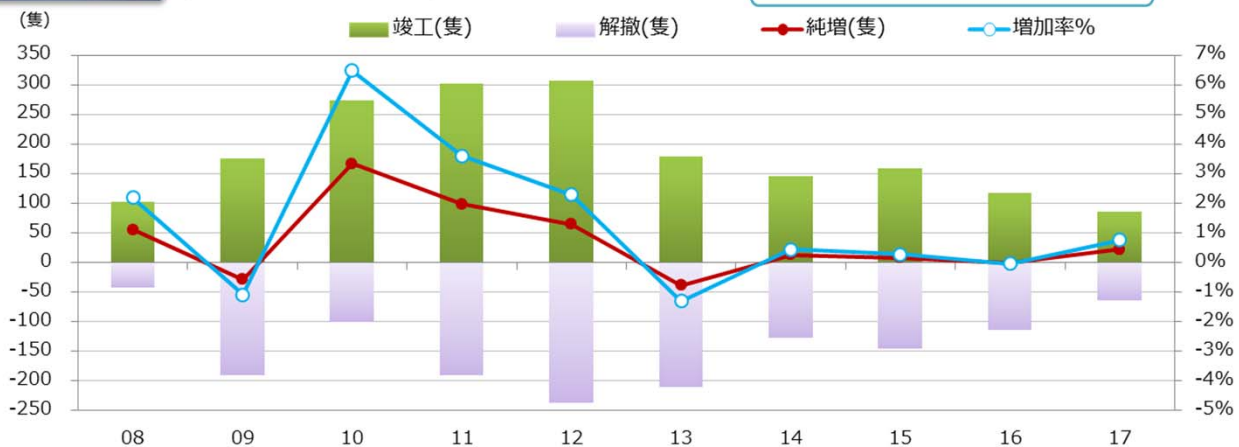
主な貨物: 燃料炭・穀物・塩・セメント・鋼材等



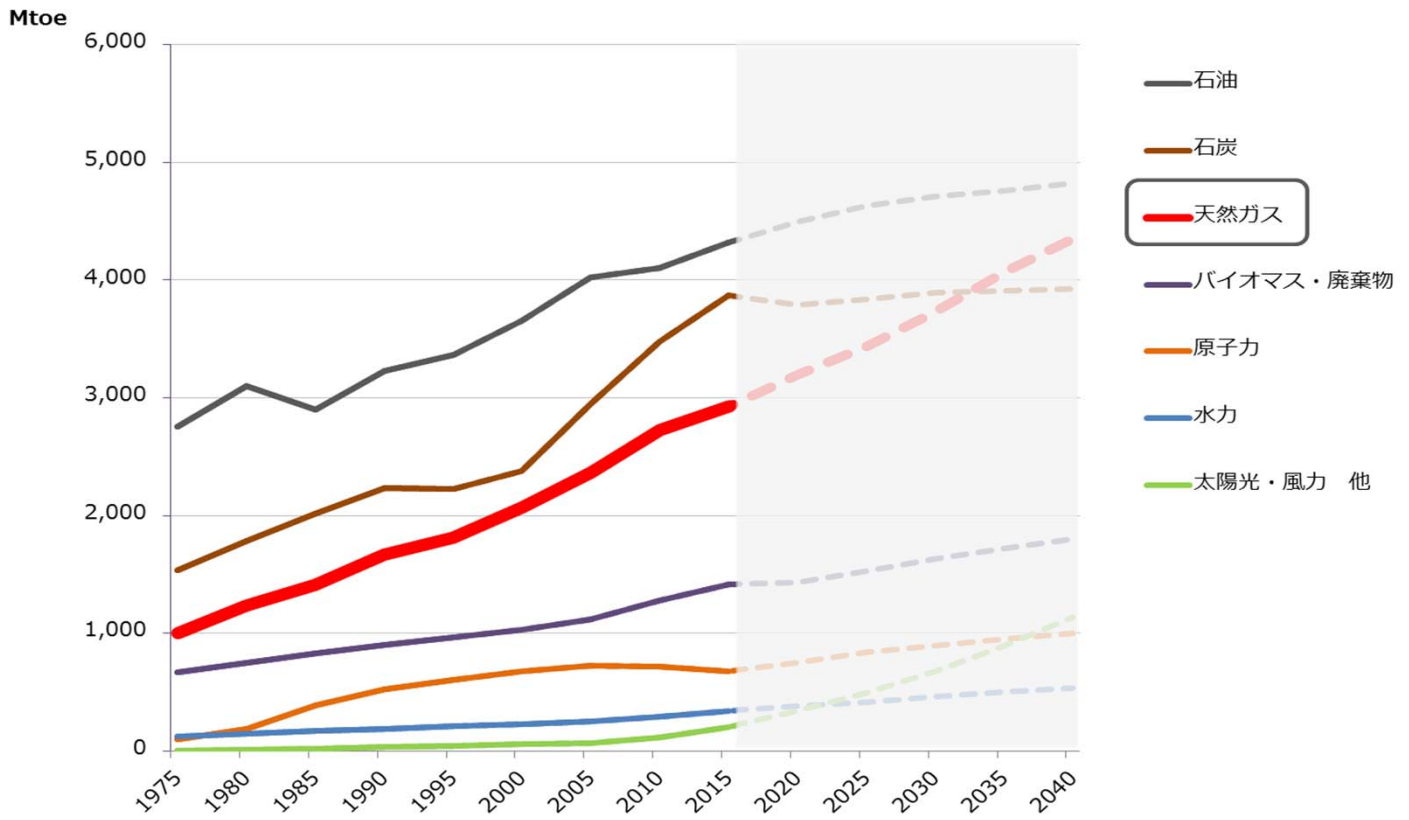
SMALL HANDY

(標準的なDWT: 33千ト)

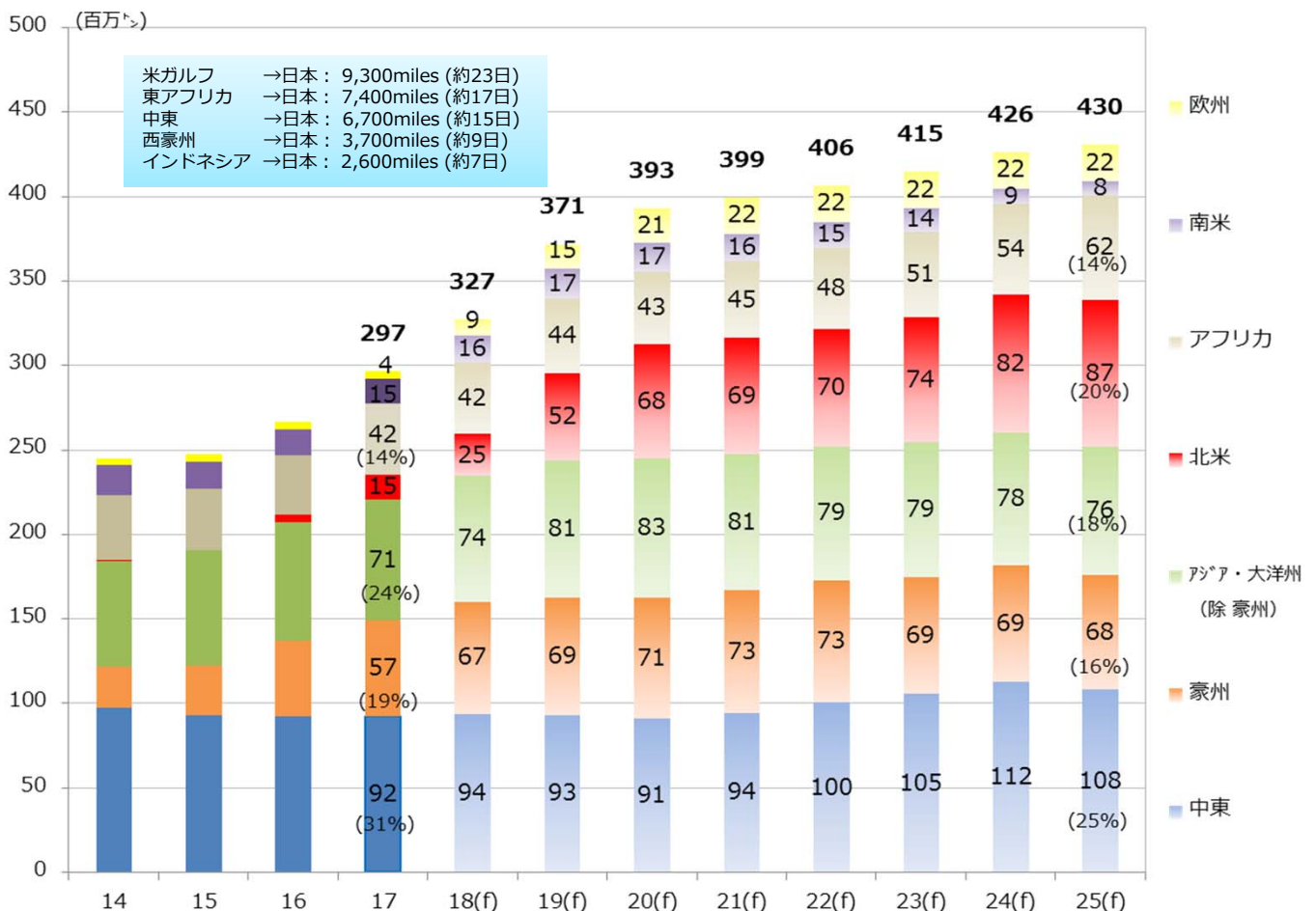
主な貨物: 鋼材・セメント・穀物・鉱石等



● 一次エネルギー消費量推移予測

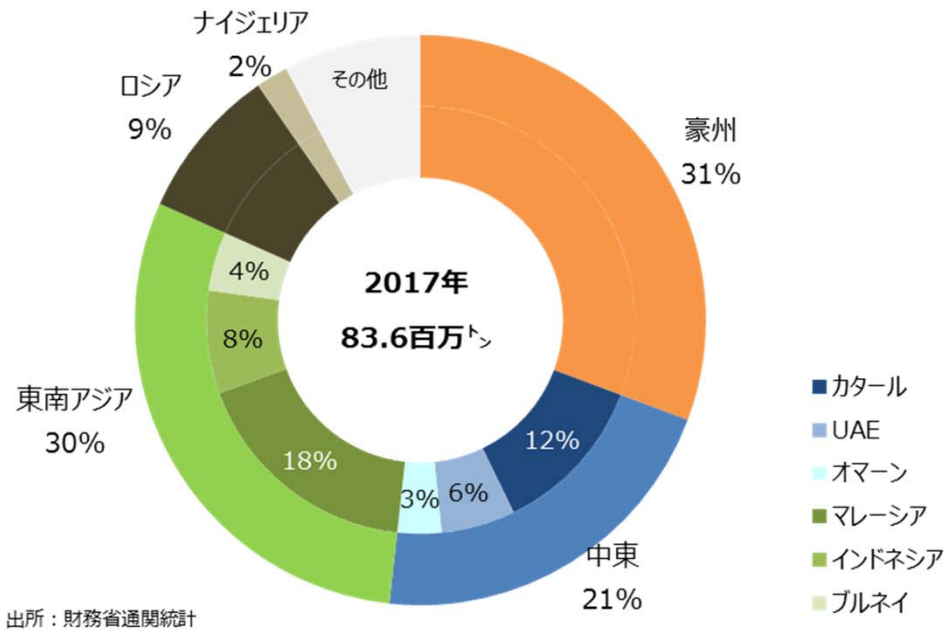


● LNG：海上荷動き量（実績・予測）

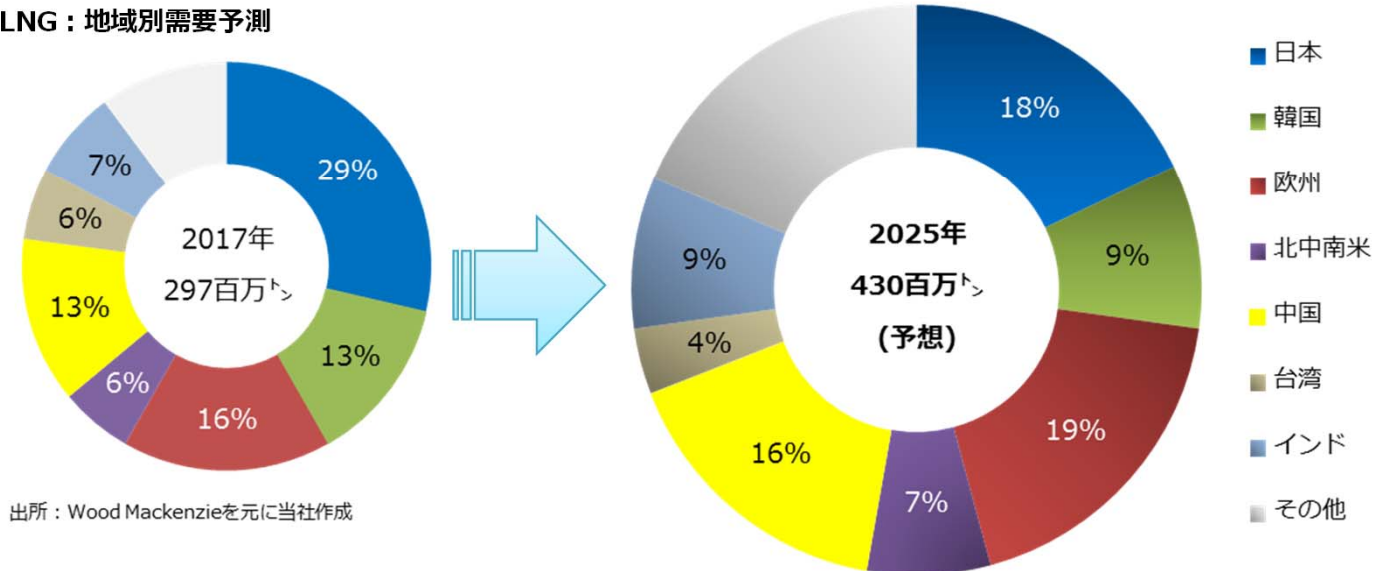


*(f)は見通し

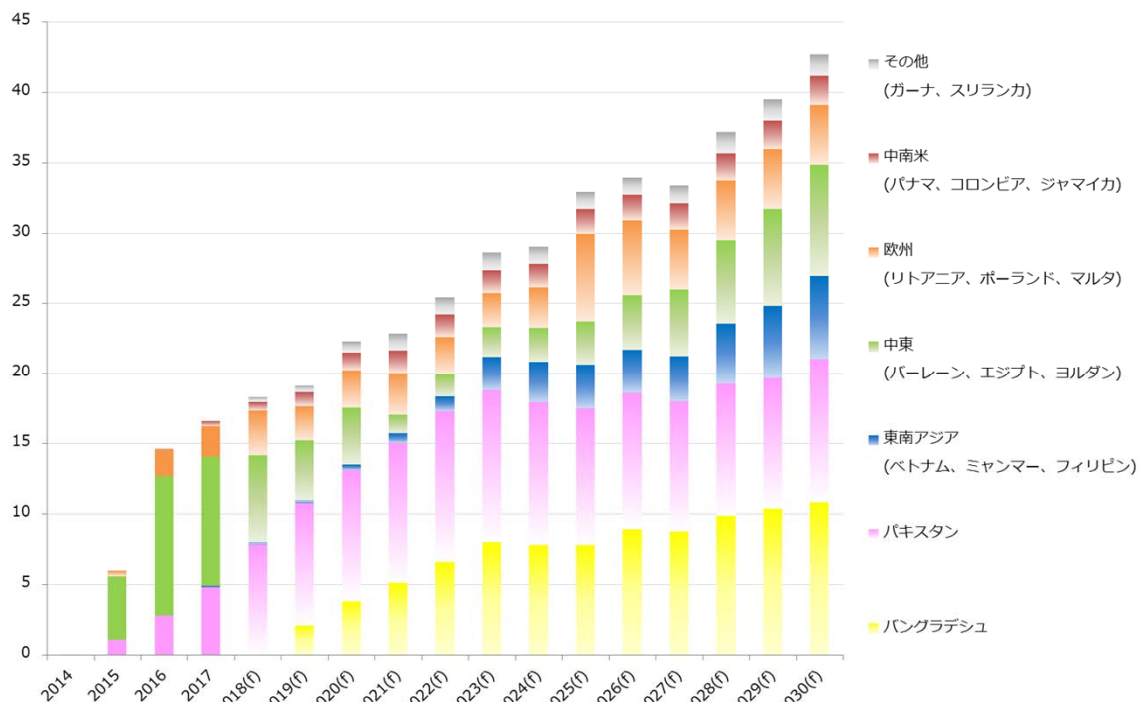
● 日本：LNG輸入量国別比率



● LNG：地域別需要予測

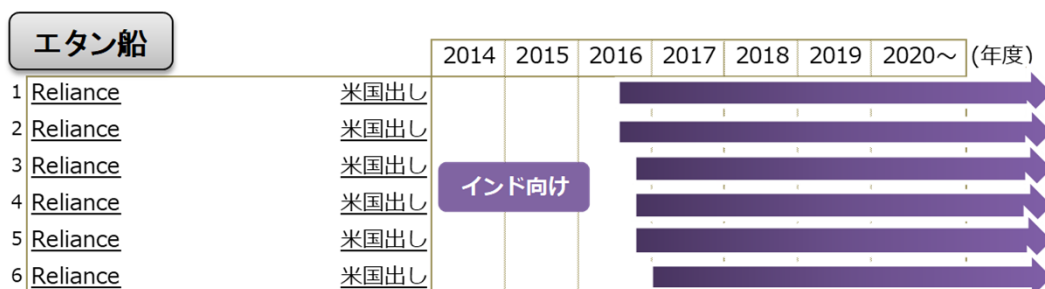
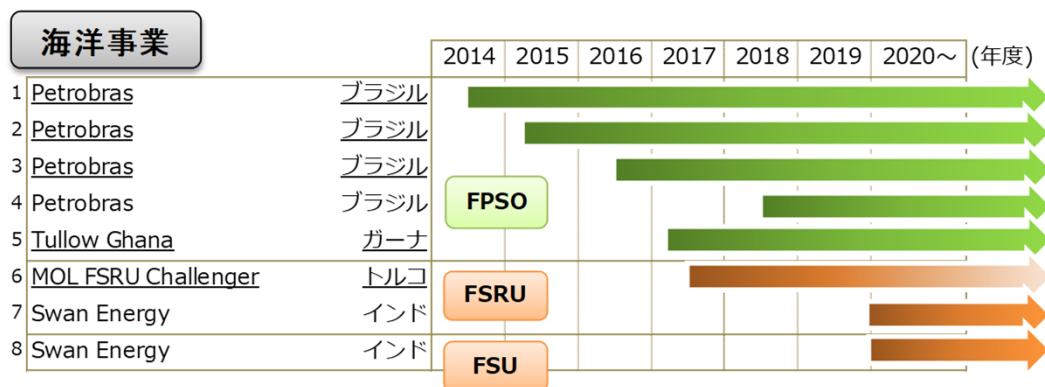
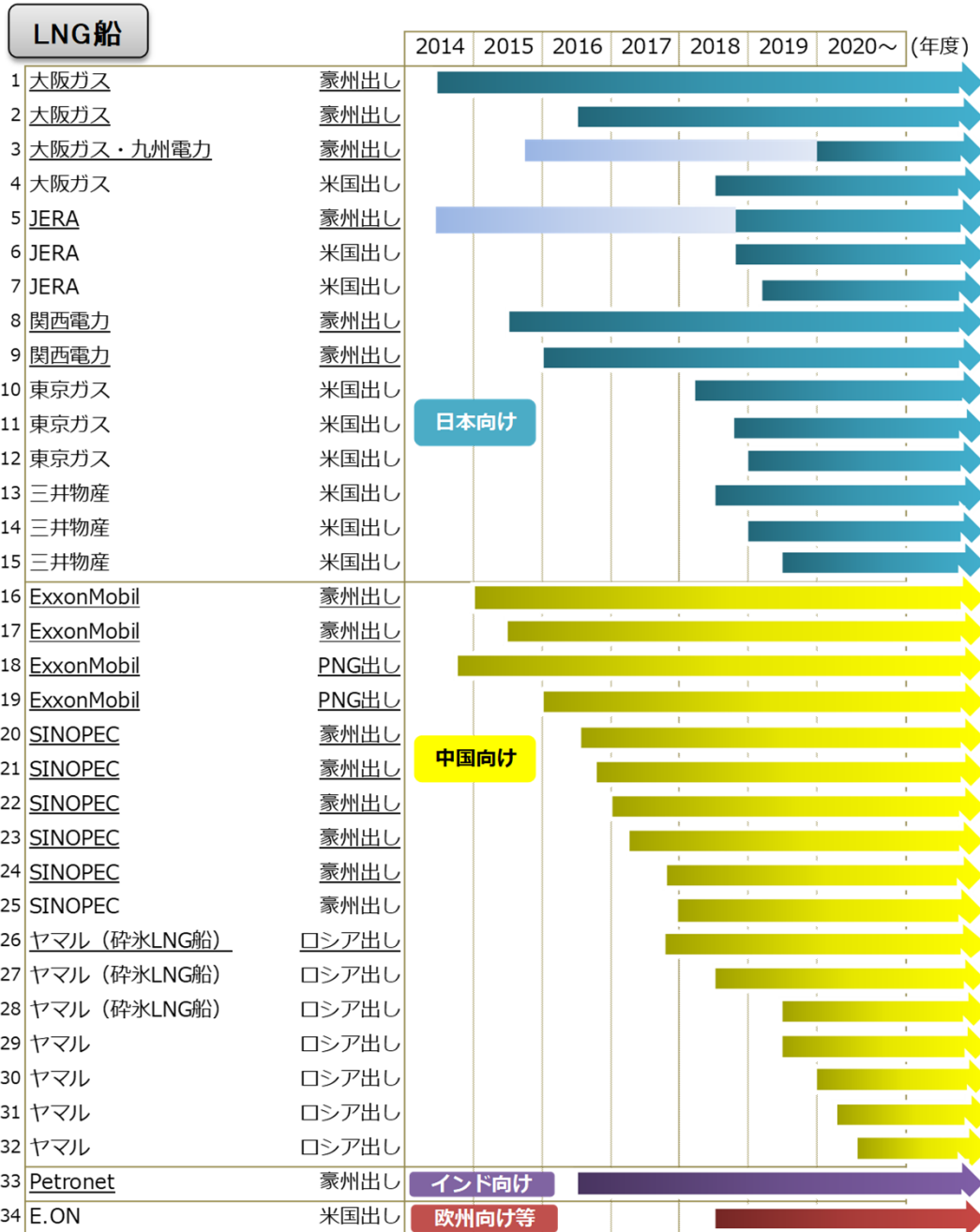


● 新規LNG輸入国

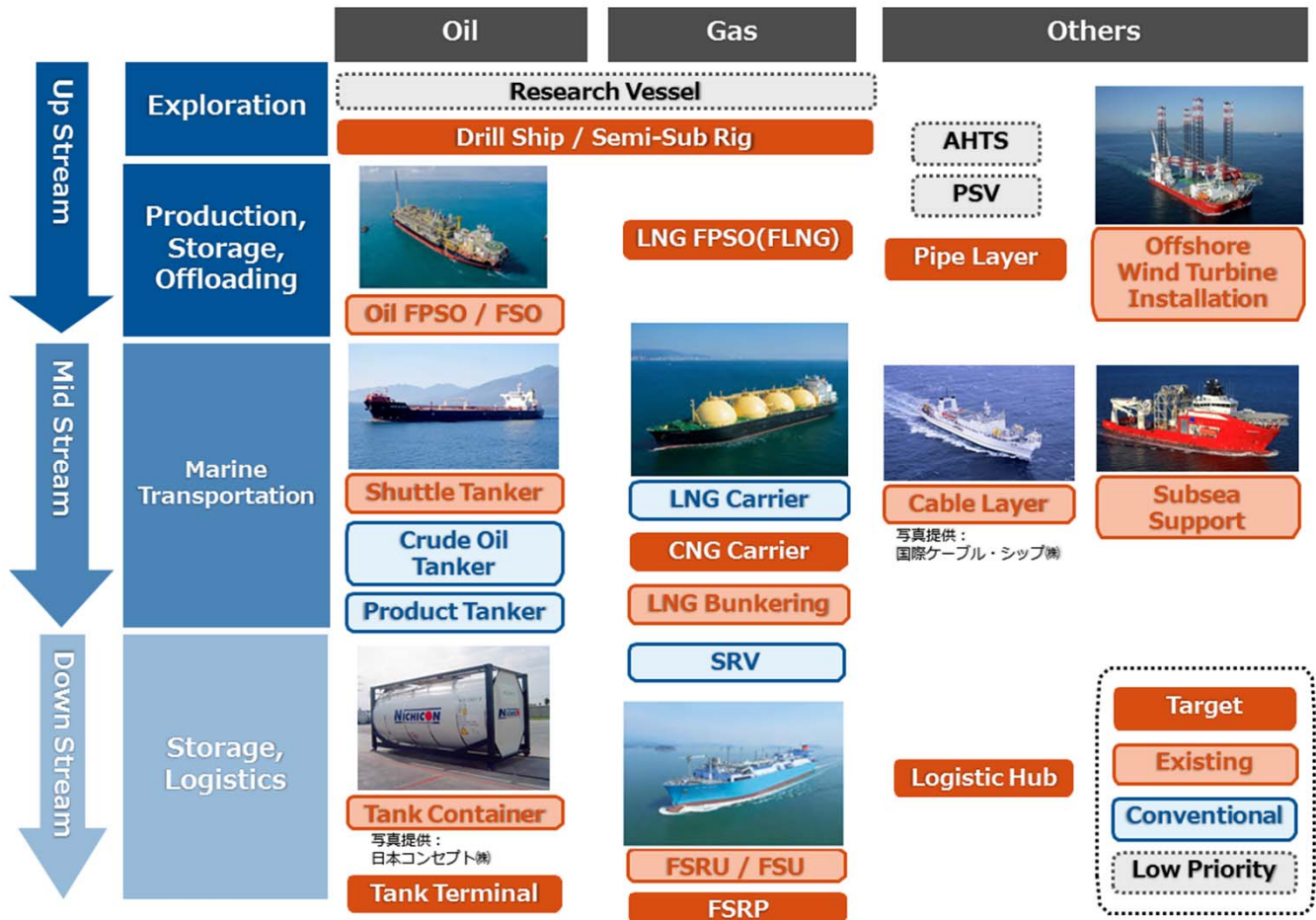


*(f)は見通し

● MOL : 2018年3月時点成約済み長期契約(2014年4月以降開始分) *下線のものは稼働中



● エネルギーバリューチェーンにおけるMOL海洋事業



● FPSO



写真提供：三井海洋開発

FPSOとは、“Floating Production, Storage & Offloading System”の略。浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備。

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、直接輸送用タンカー(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



プラットフォームに海底着床、及び昇降の為の脚を装備し、プラットフォームを海面上に上昇させて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。

プラットフォームを波浪の届かない高さまで上昇させて保持することにより、波浪中でもクレーンを用いた作業を行うことができる。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を支援する作業等に従事する。

● 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岸して船側部分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部分で荷役を行うシステムを備えている点が特徴。

● FSRU

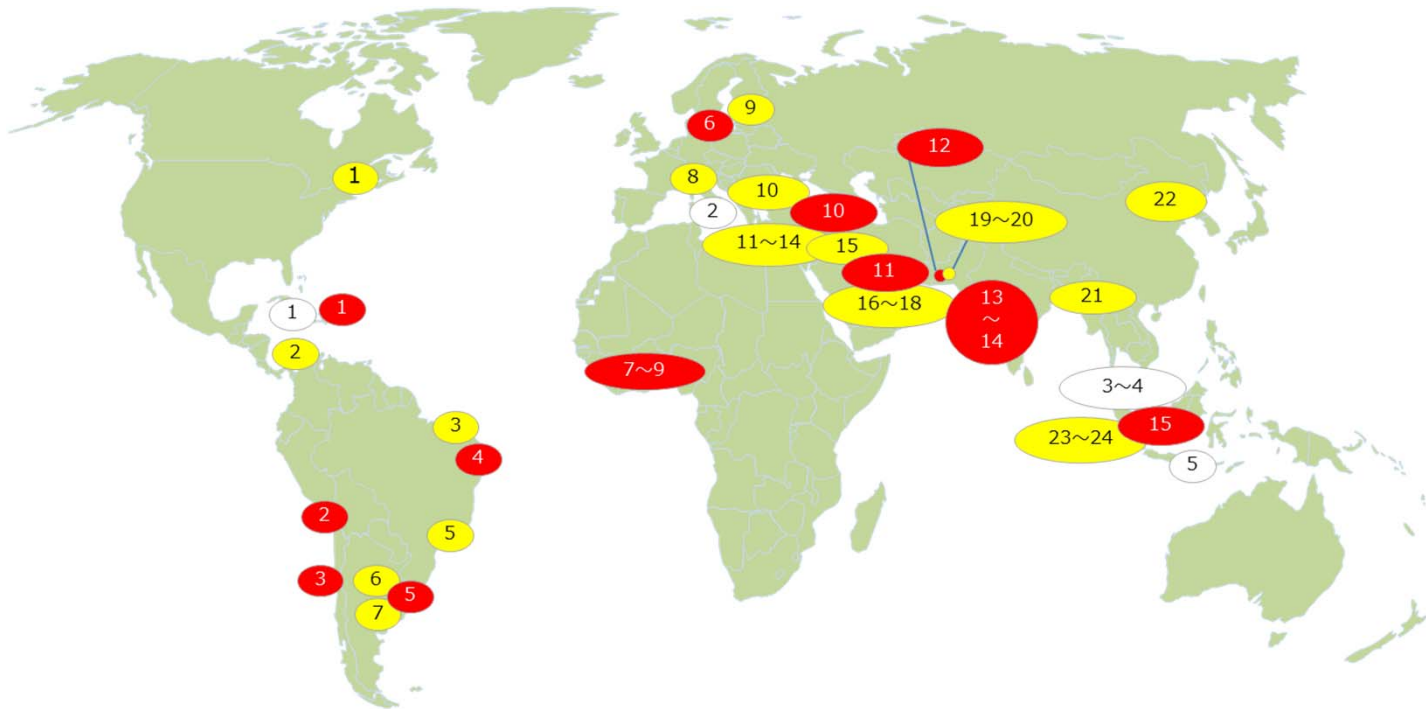


FSRUとは、“Floating Storage & Regasification Unit”の略。浮体式LNG貯蔵再ガス化設備。

海上に浮かび、LNGを再気化し、陸上パイプラインへ高压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

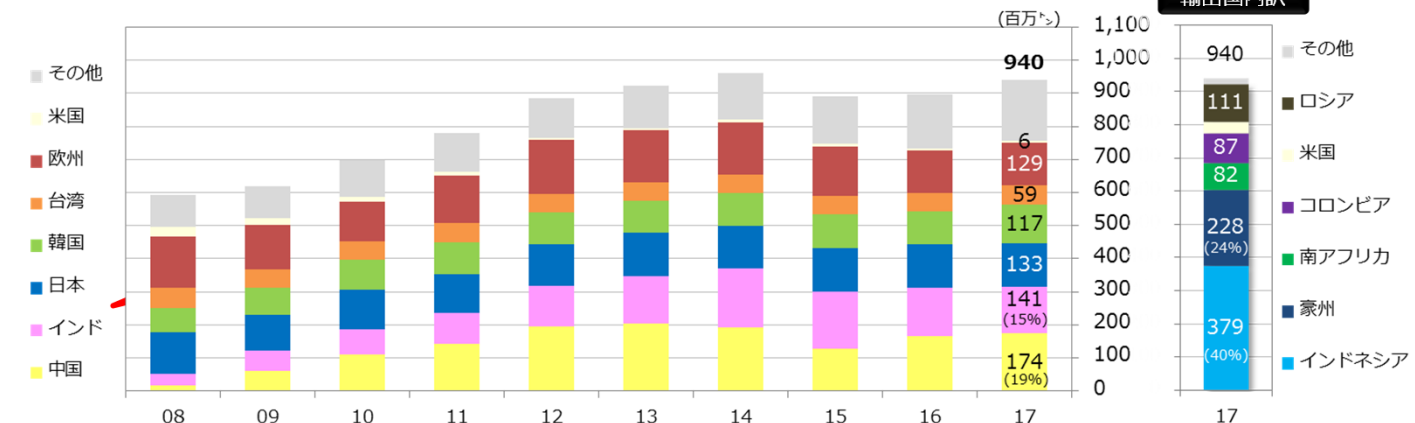


FSRU in operation (24)					
①	U.S.	Northeast Gateway	⑬	Israel	Hadera Gateway
②	Colombia	SPEC	⑭	Jordan	Aqaba
③	Brazil	Pecem	⑮	Kuwait	Mina Al-Ahmadi
④		Bahia	⑯	Abu Dhabi	Ruwais
⑤		Guanabara Bay	⑰⑱	UAE	Dubai LNG1/2
⑥	Argentina	Escobar	⑲	Pakistan	Gas Port
⑦		Bahia Blanca	⑳		Engro Elengy
⑧	Italy	OLT LNG Toscana	㉑	Bangladesh	Maheshkhali
⑨	Lithuania	Klaipeda	㉒	China	Tianjin
⑩	Turkey	ETKI	㉓	Indonesia	West Java
⑪⑫	Egypt	EGAS1/2	㉔		Lampung

FSU in operation (5)		
①	Jamaica	Jamaica FSU
②	Malta	Malta FSU
③④	Malaysia	Melaka FSU1/2
⑤	Indonesia	Benoa FRU/FSU

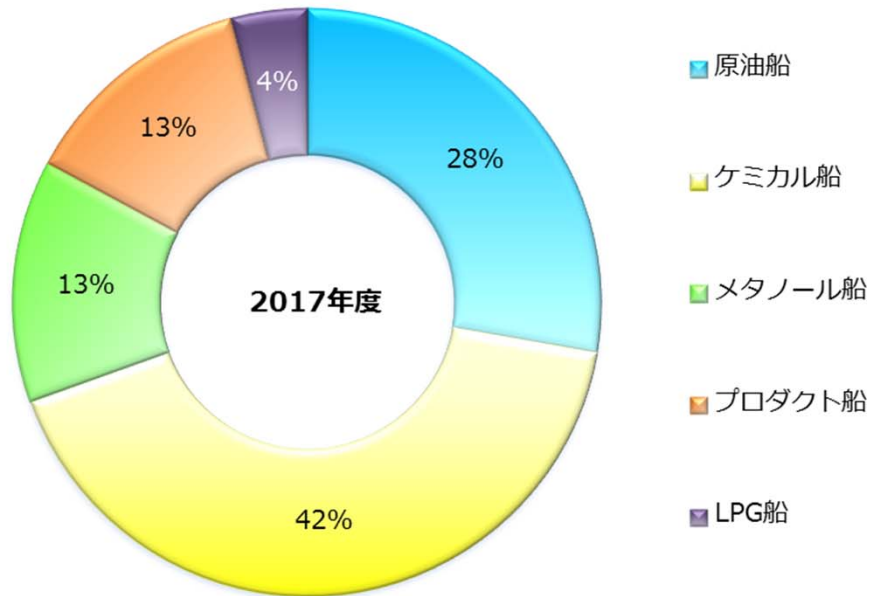
FSRU/FSU under construction/planned (15)					
①	Puerto Rico	Aguirre	⑧	Ghana	WAGL
②	Chile	Andes	⑨	Ghana	Quantum Power
③		Octopus	⑩	Turkey	Dortyol
④	Brazil	Sergipe	⑪	Bahrain	Bahrain FSU
⑤	Uruguay	GNL del Plata	⑫	Pakistan	GEIL FSRU
⑥	Russia	Kaliningrad	⑬	India	Swan
⑦	Ivory Coast	CI GNL	⑭		H-Energy
			⑮	Indonesia	Jawa-1

● 燃料炭：海上荷動き量(輸入国・地域別)

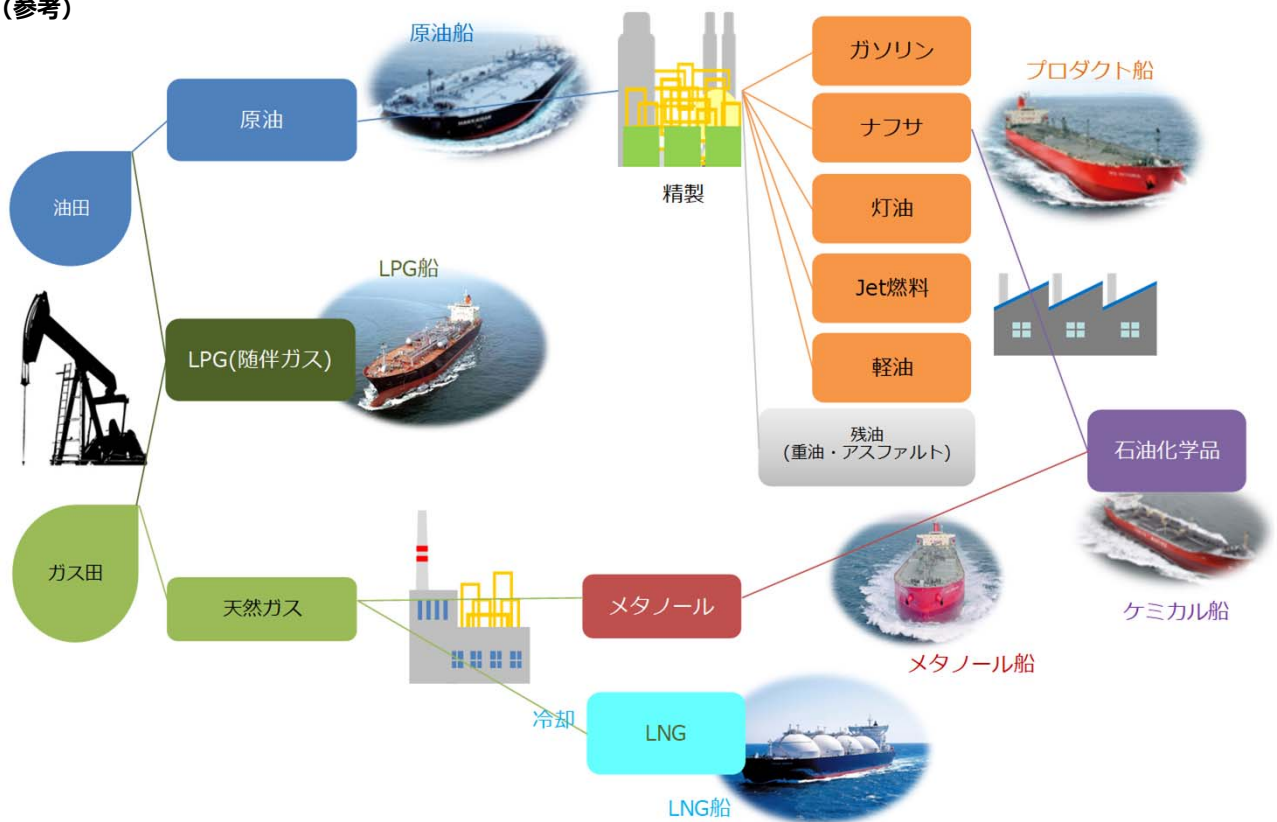


出所：Clarkson

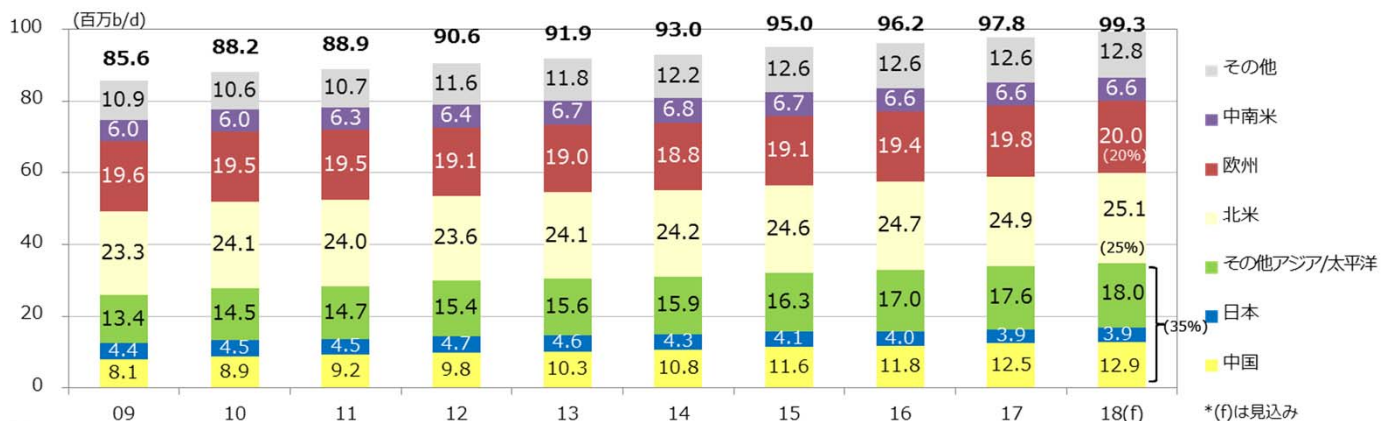
● MOL油送船 売上高構成比(連結)



(参考)

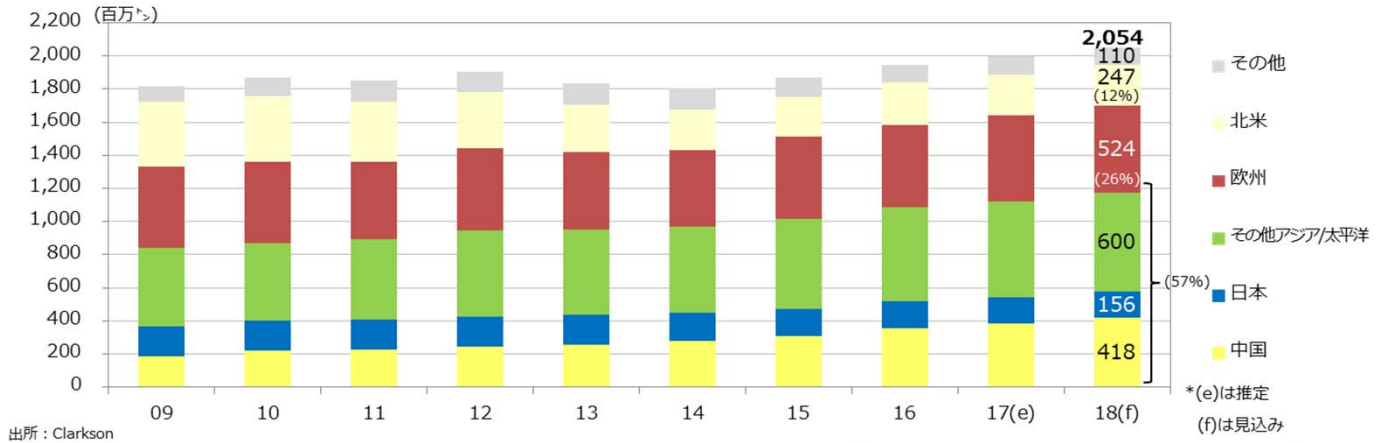


● 石油：需要量推移



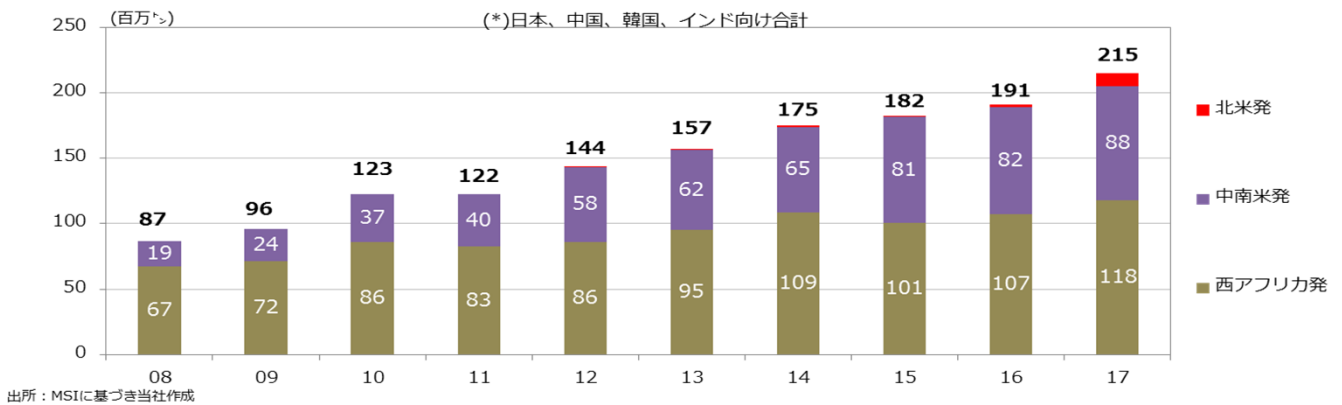
出所：IEA

● 原油①：海上荷動き量(輸入国・地域別)

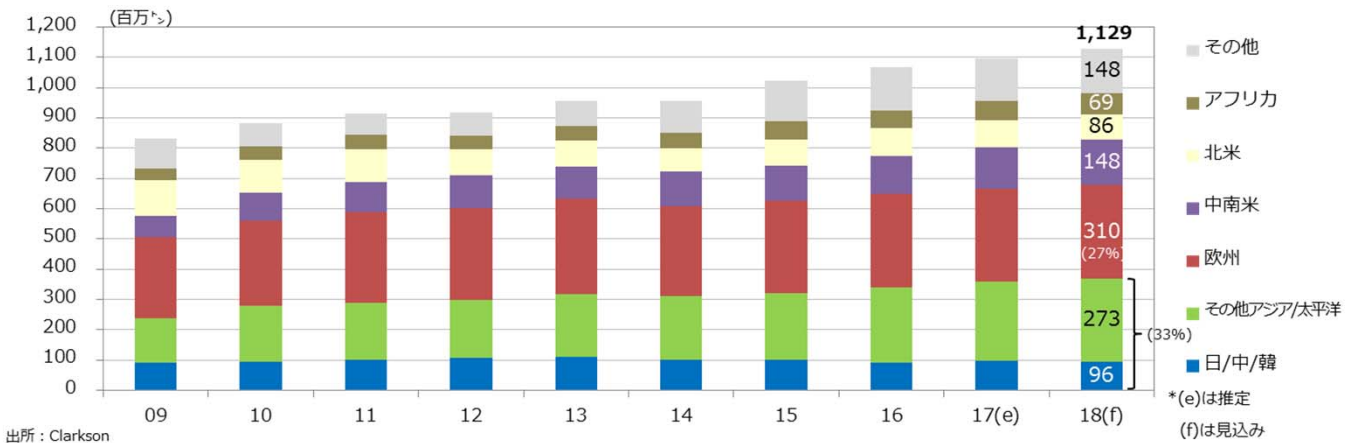


● 原油②：アフリカ/中南米発アジア向け(*)海上荷動き量

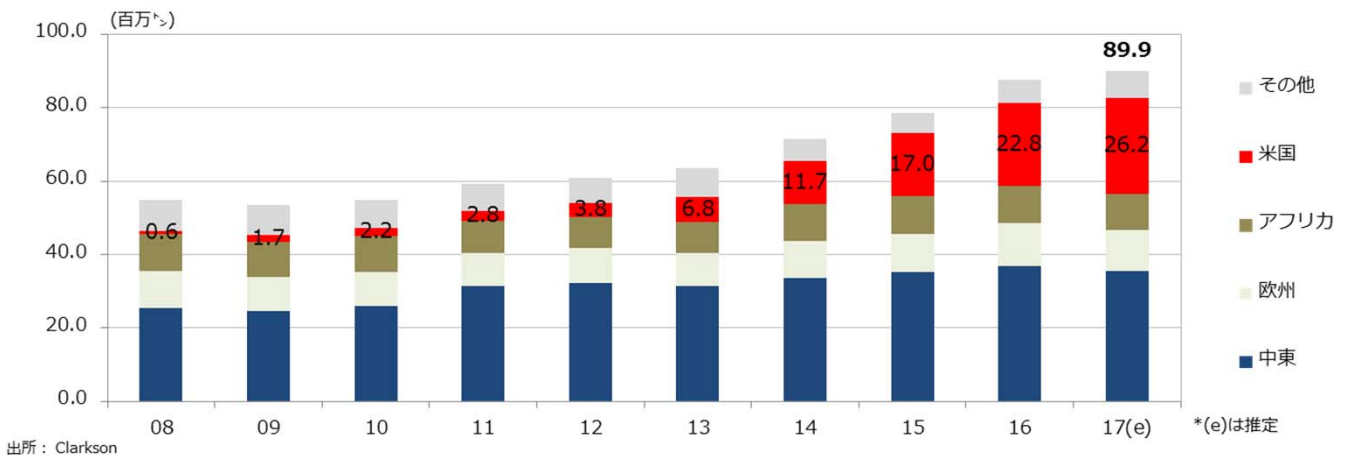
オマーン →大連： 5,800miles (約20日)
 アンゴラ →大連： 9,800miles (約35日)
 米ガルフ →大連： 15,800miles (約55日)



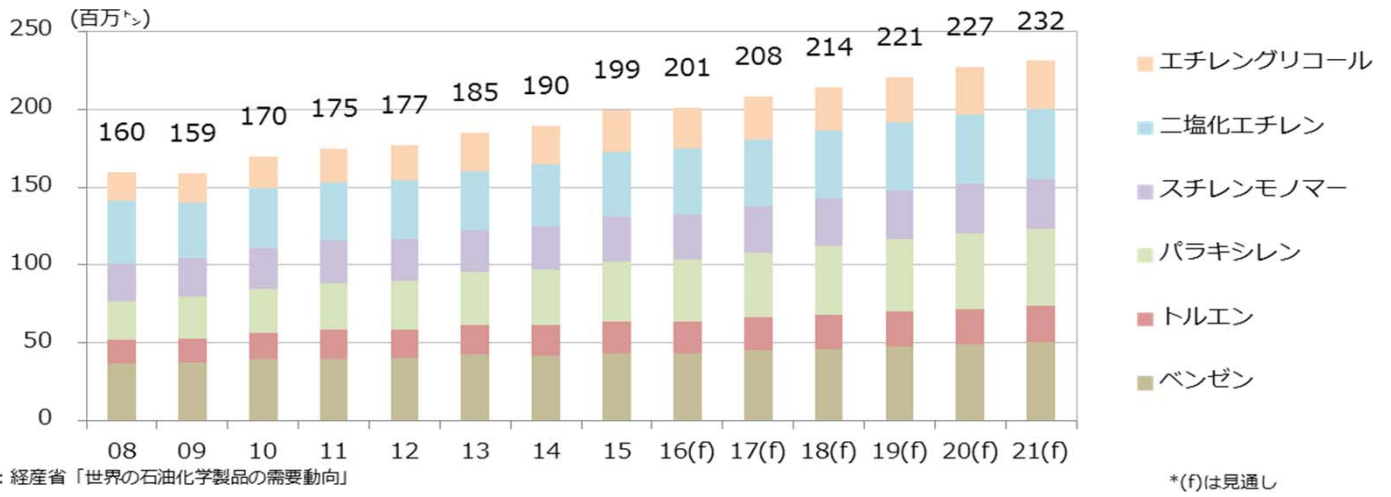
● プロダクト：海上荷動き量(輸入国・地域別)



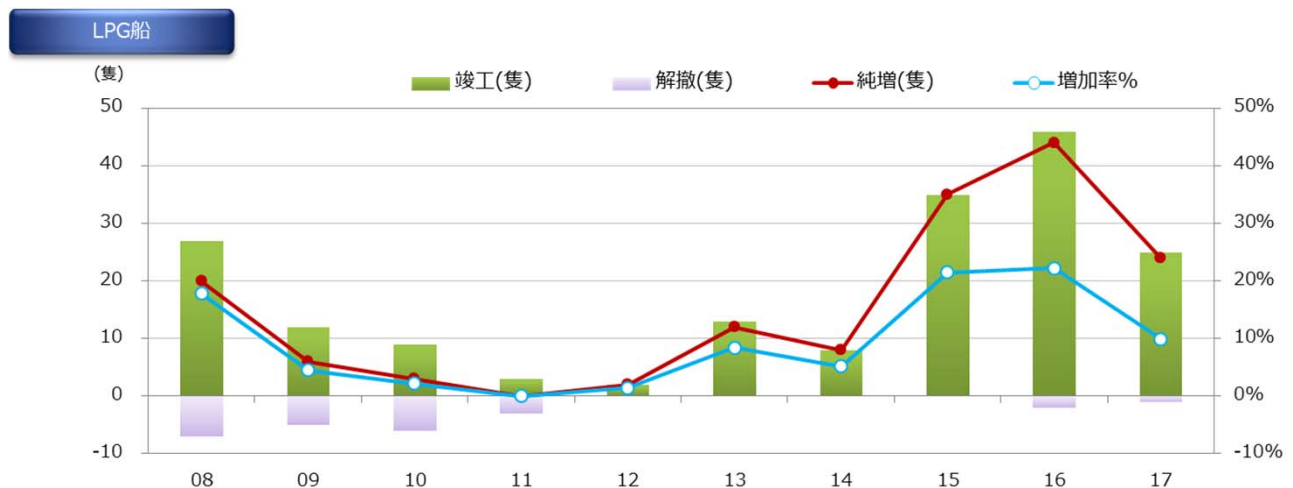
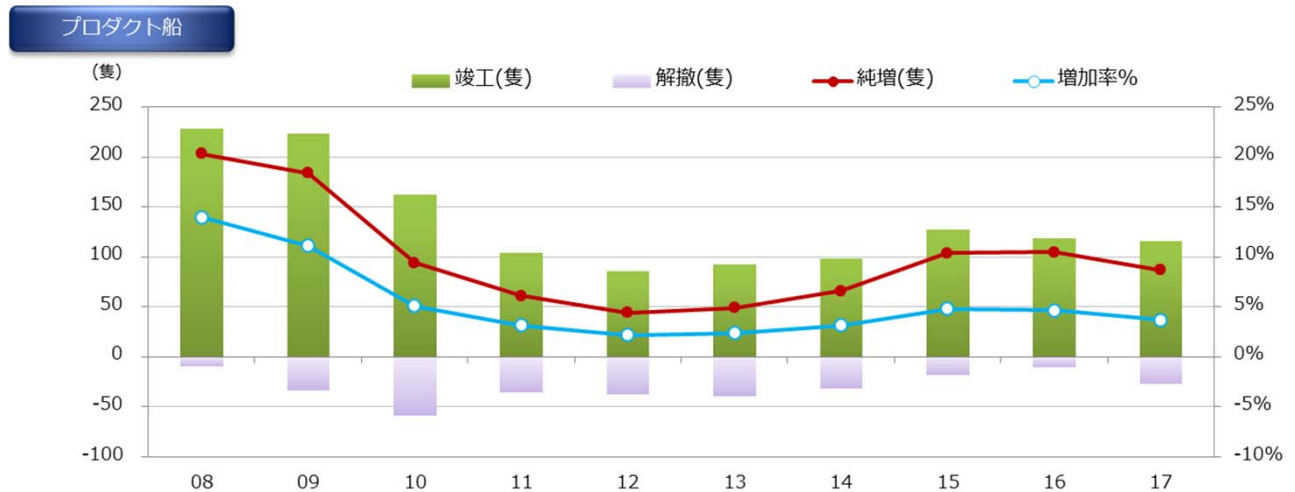
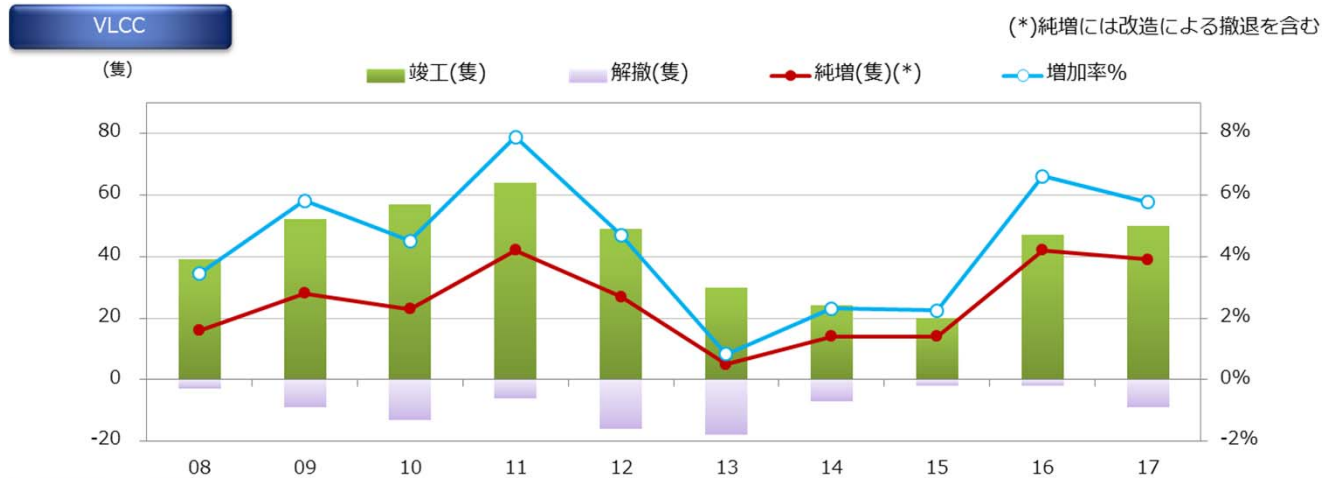
● LPG：海上荷動き量(輸出国・地域別)



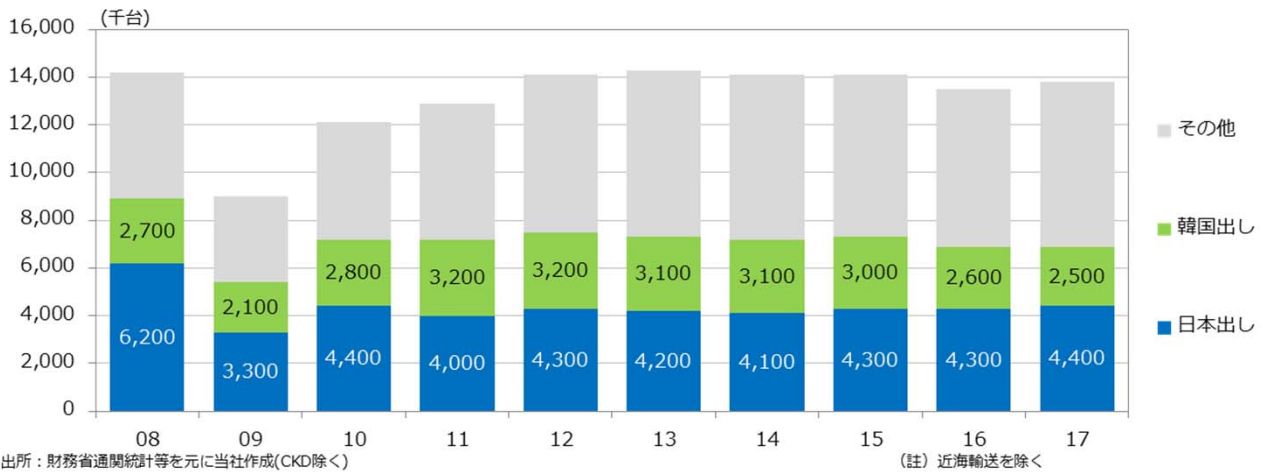
● ケミカル：需要見通し(製品別)



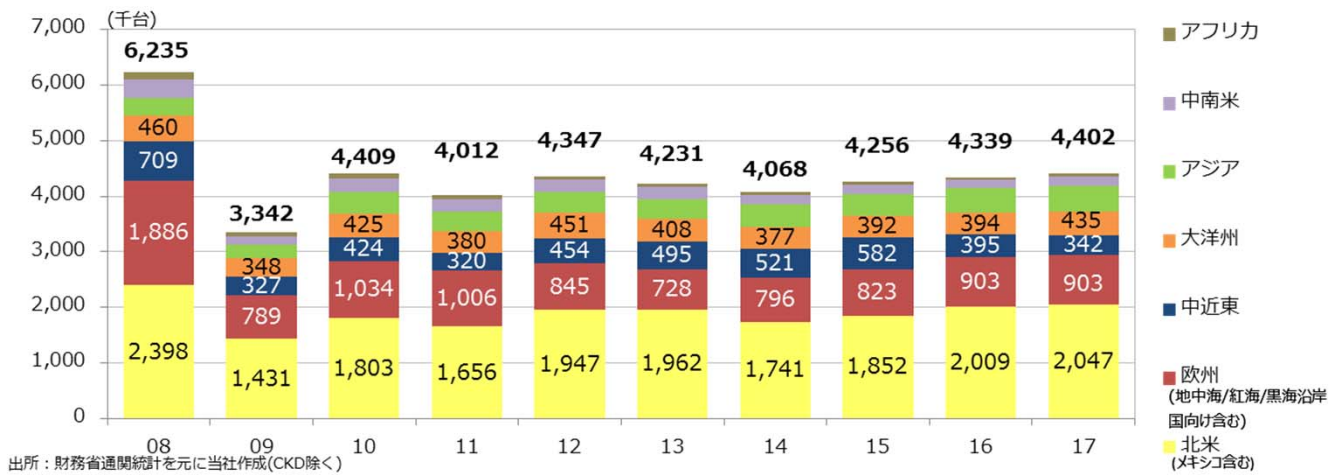
● 船腹供給量推移 (出所：IHS-Fairplayを元に当社作成)



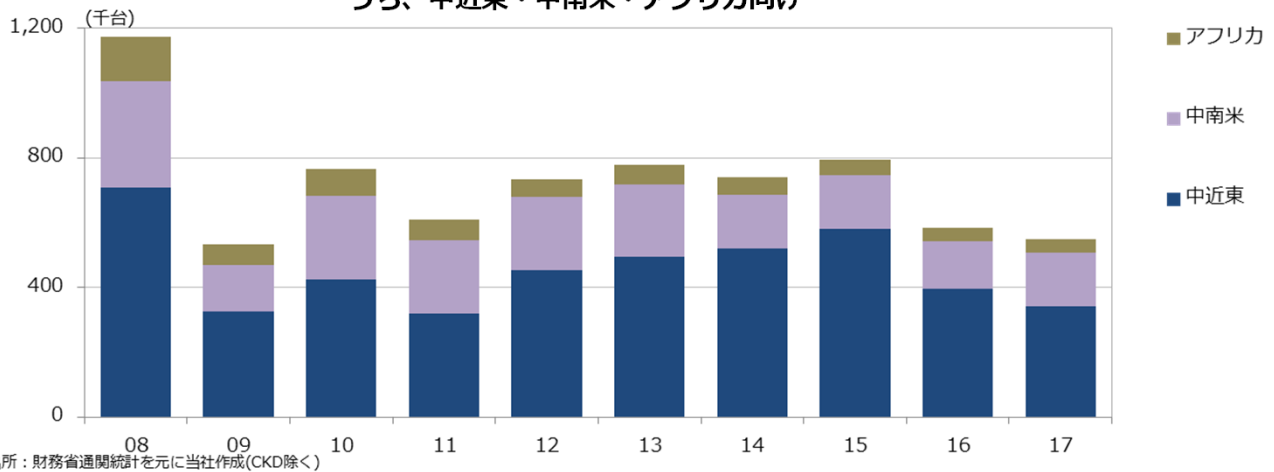
● 世界：完成車海上荷動量



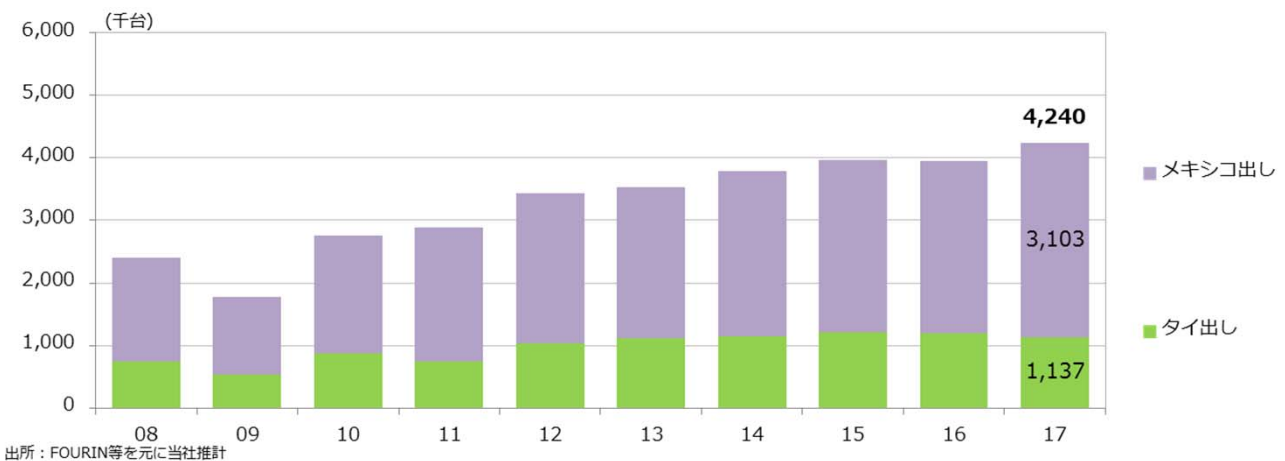
● 日本：完成車輸出台数



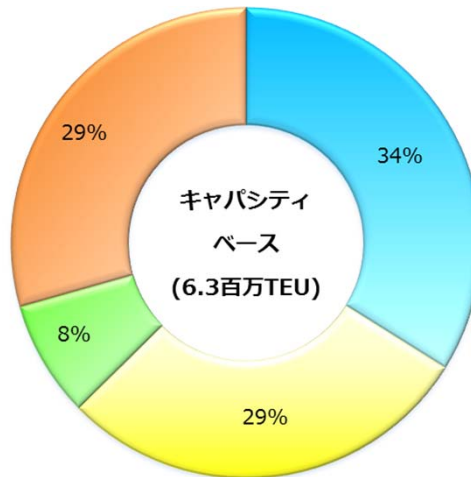
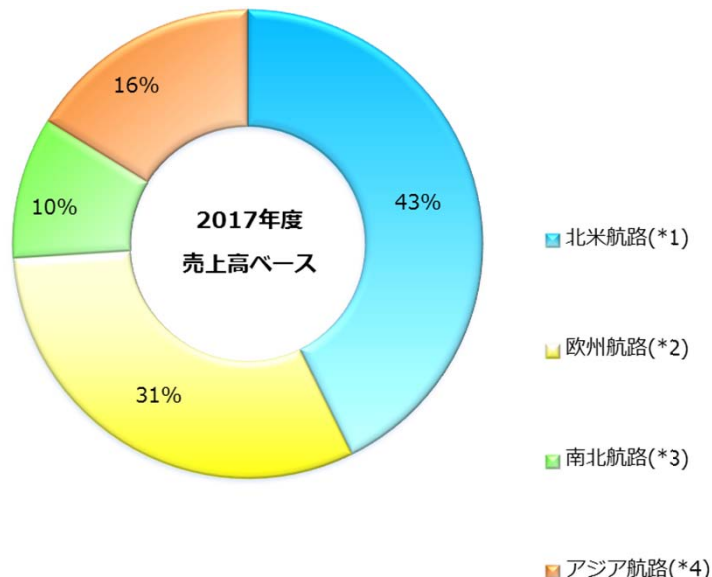
うち、中近東・中南米・アフリカ向け



● 新興国：完成車輸出台数

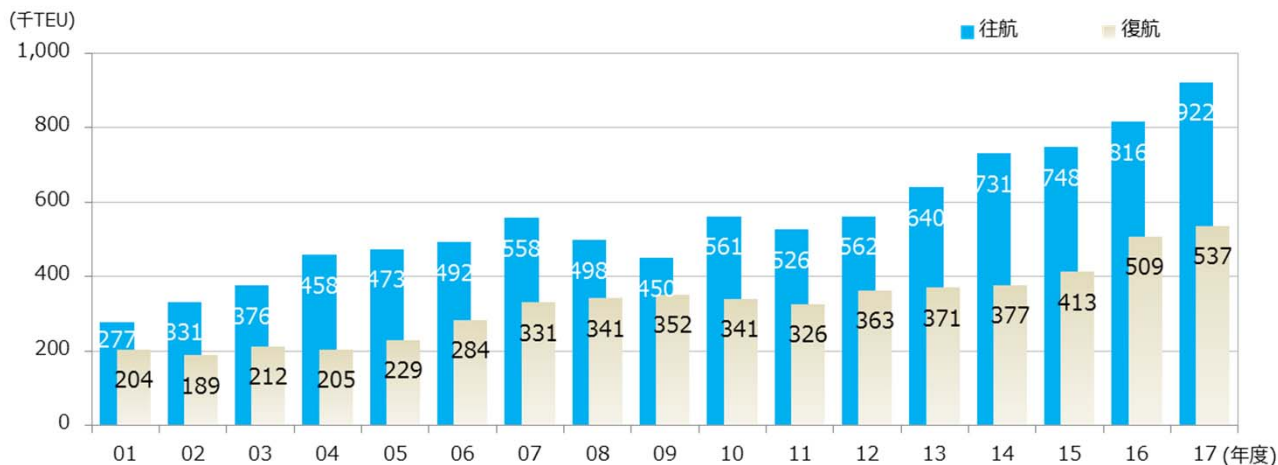


● MOLコンテナ船 航路別構成比

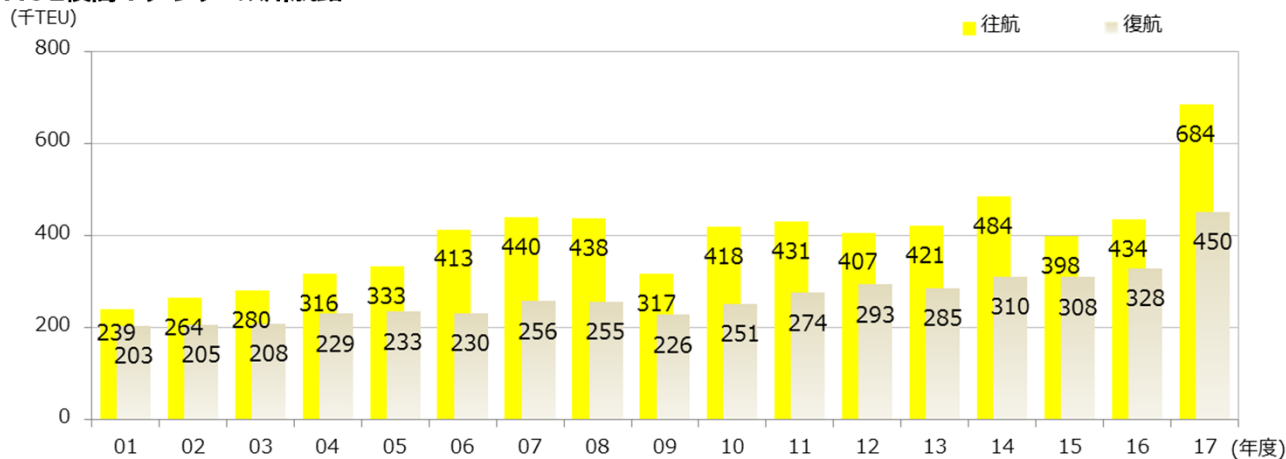


(*1) 北米・カリブ発着航路 (除く 欧州発着航路)
 (*2) 欧州発着航路
 (*3) 南米・アフリカ発着航路 (除く (*1)及び(*2))
 (*4) アジア(含む 中東)域内航路、及び(*1)を除く オセアニア発着航路

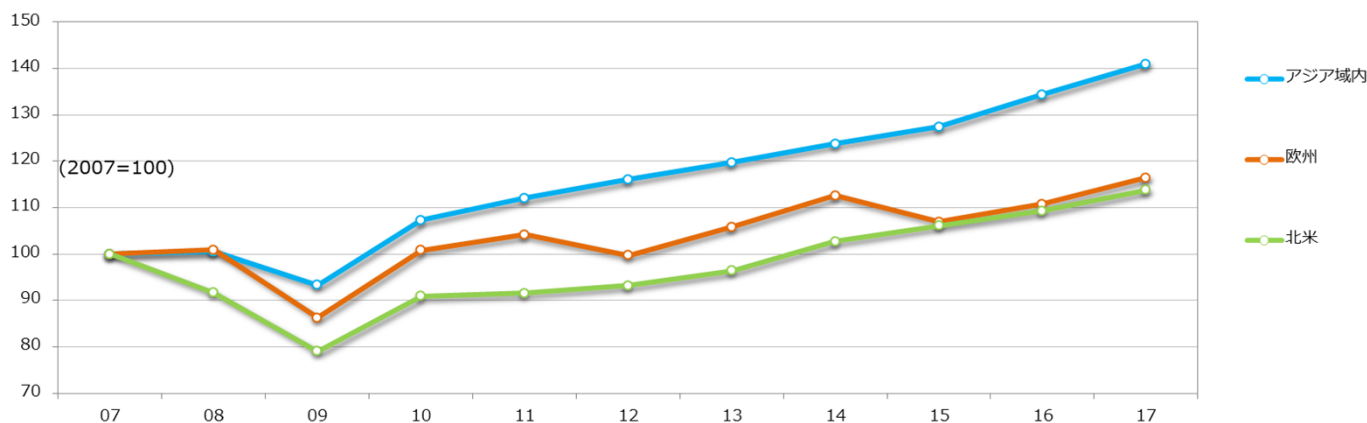
● MOL積高：アジア-北米航路



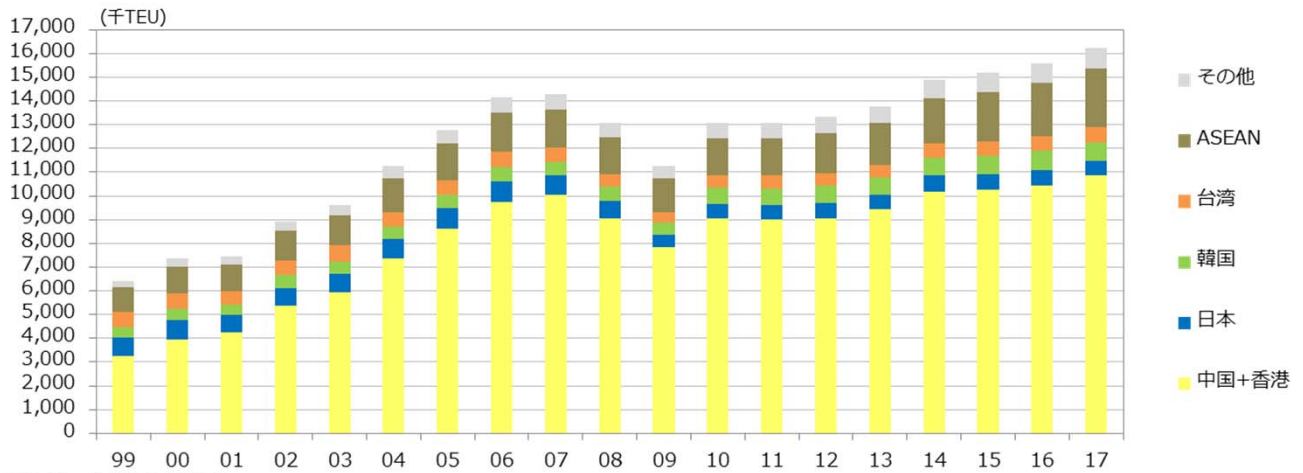
● MOL積高：アジア-欧州航路



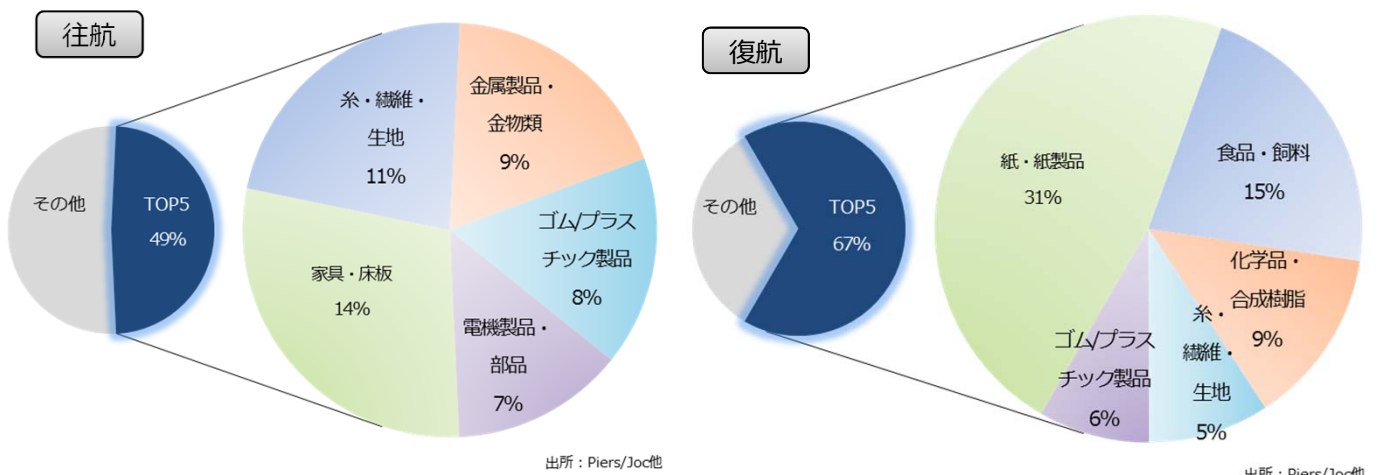
● 主要航路荷動き量推移 (東西航路・アジア域内航路)



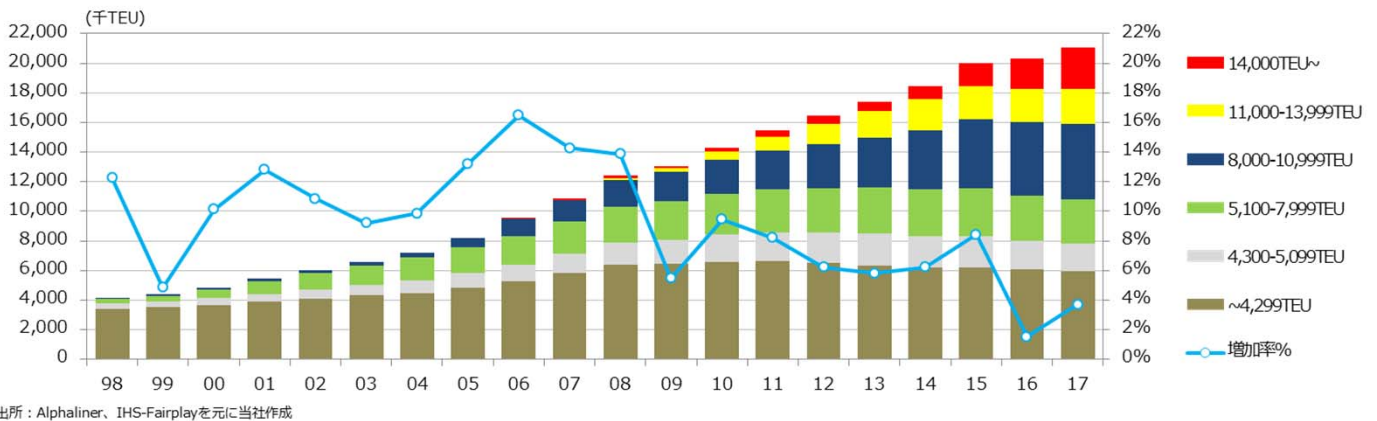
● アジア-北米航路：荷動き量(往航/輸出国・地域別)



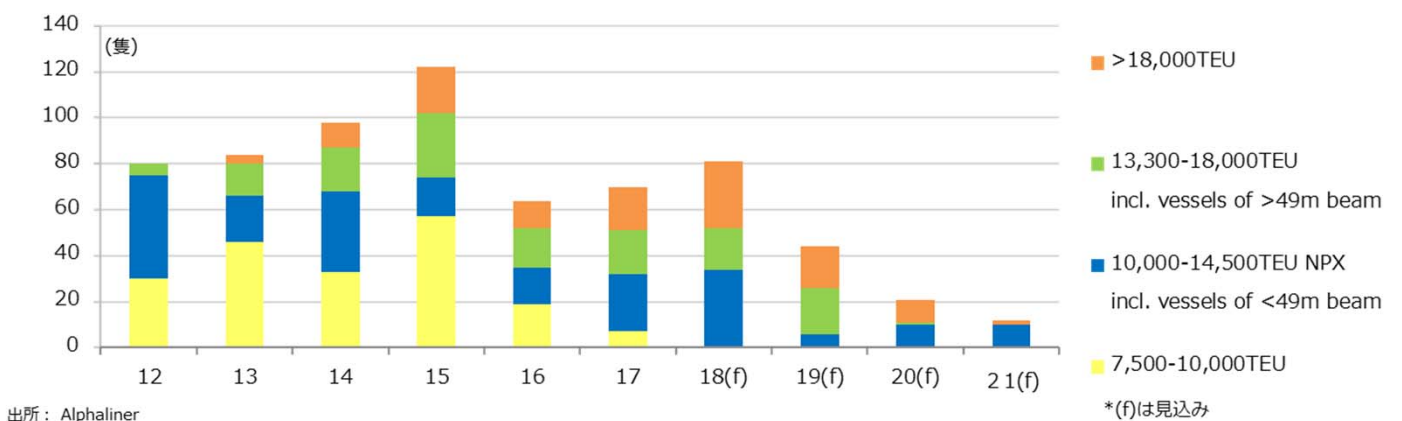
● アジア-北米航路：荷動き品目別内訳



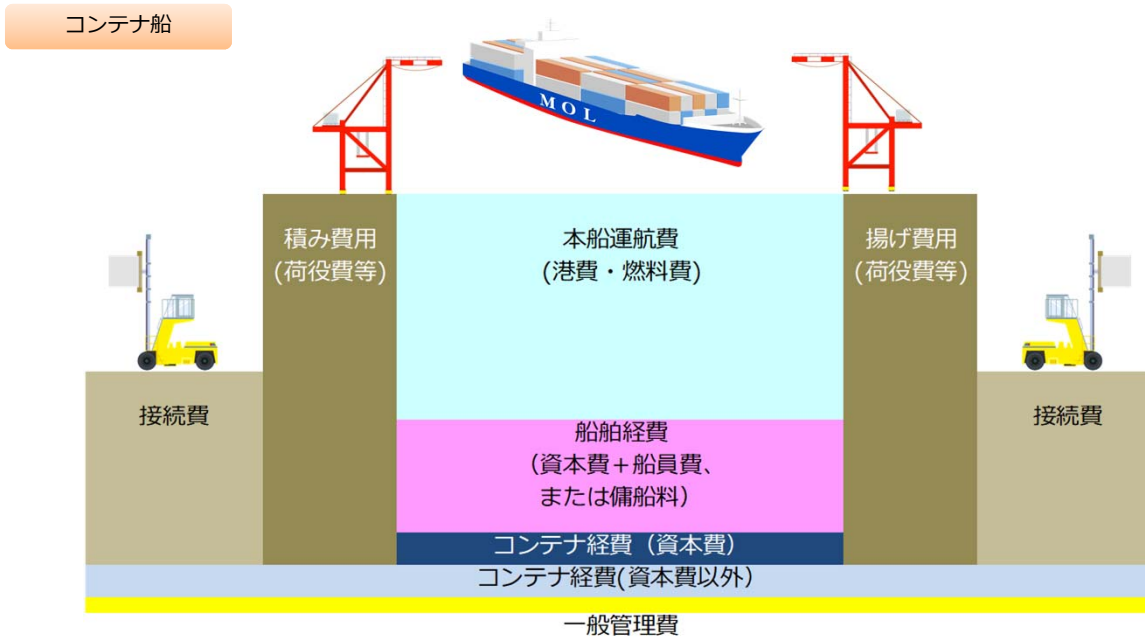
● 船腹量推移



● 大型船(7,500TEU以上)船腹供給推移



● コスト構造の違い



不定期専用船



● コンテナターミナル事業

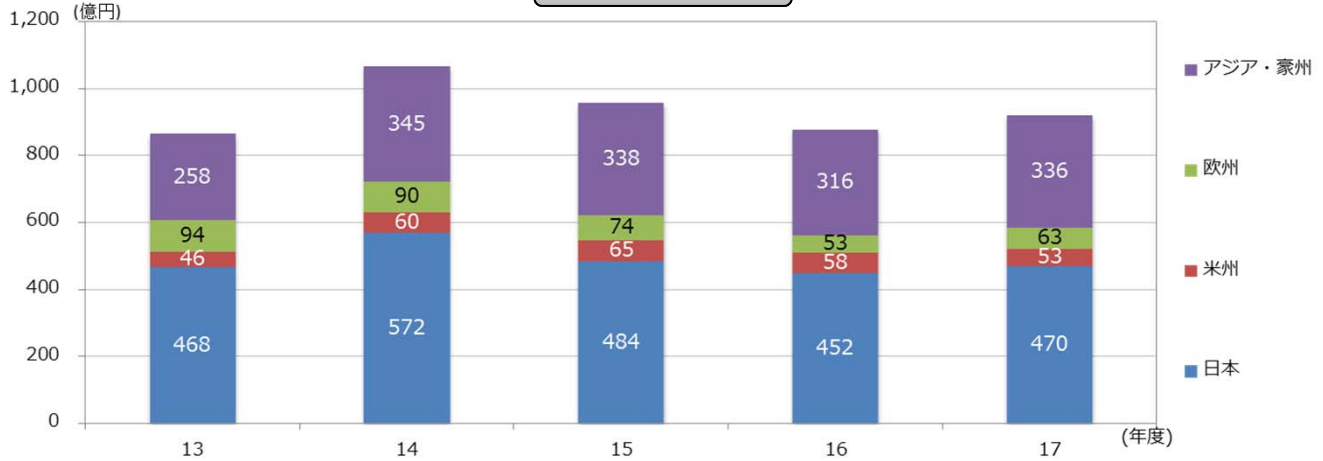


①	東京	日本	岸壁長 (m)	面積 (千m2)	ガントリー クレーン数	取扱数量(千TEU)		
						2017	2016	2015
	横浜		300	105	3	169	158	142
	大阪		350	105	2	127	121	142
	神戸		1050	381	7	627	700	599
②	LA	米国	1400	750	10	830	842	828
③	Oakland		660	267	4	410	348	259
④	Jacksonville		790	647	6	327	268	230
⑤	Laem Chabang	タイ	300	105	5	861	837	777
⑥	Cai Mep	ベトナム	890	346	9	1,296	1,112	979
⑦	Hai Phong		750	450	6	2018年稼働開始予定		
⑧	Rotterdam(*)	オランダ	1700	1080	14	1,748	746	89
合計			8,124	4,063	66	7,061	5,890	4,690

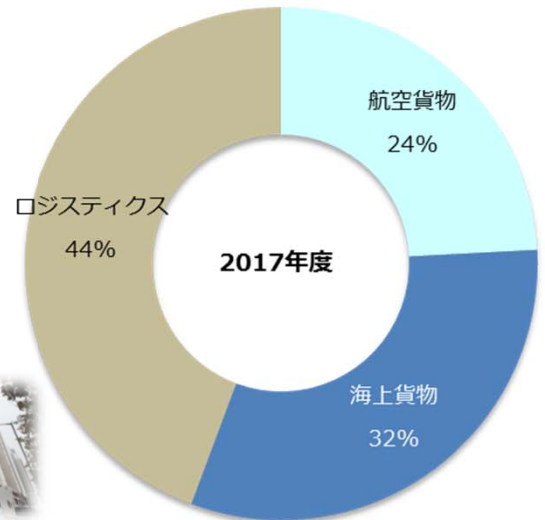
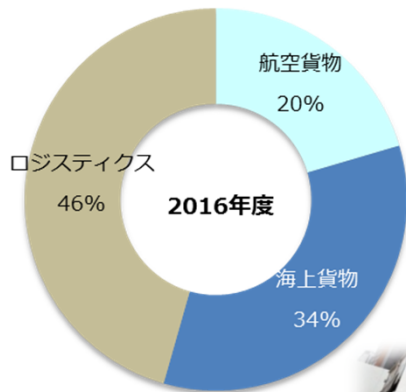
(*)2015年3QにRotterdam World Gateway (RWG) 稼働開始

● MOLグループ物流事業

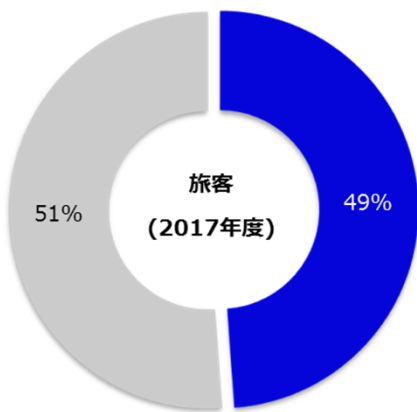
地域別売上高推移



売上高構成



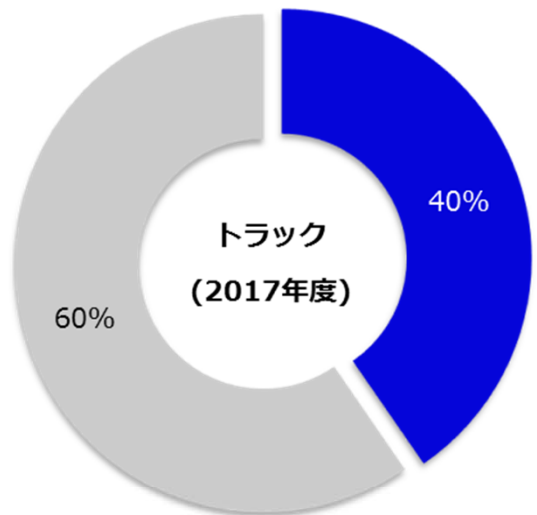
● MOLグループ：日本国内長距離フェリーにおけるシェア



■ MOLグループ3社(*)
 ■ その他5社

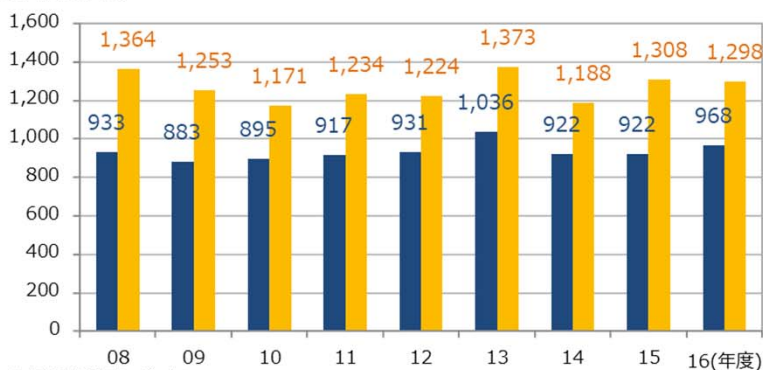
(*)商船三井フェリー㈱
 ㈱フェリーさんふらわあ
 ㈱名門大洋フェリー

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*₀/百万人*₀)



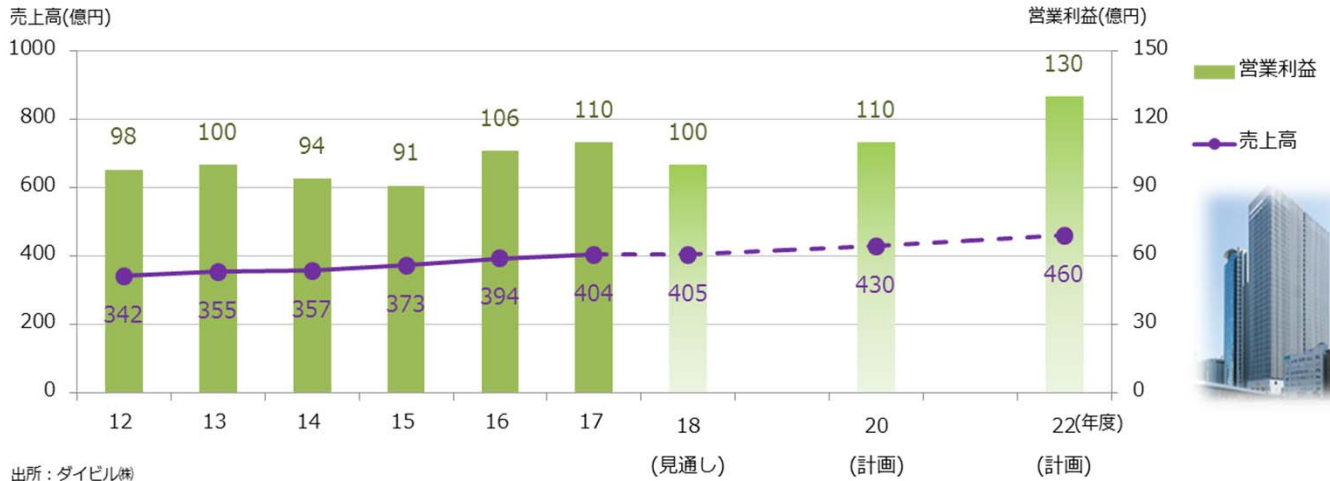
出所：国土交通省「海事レポート」

(*)8tトラック換算

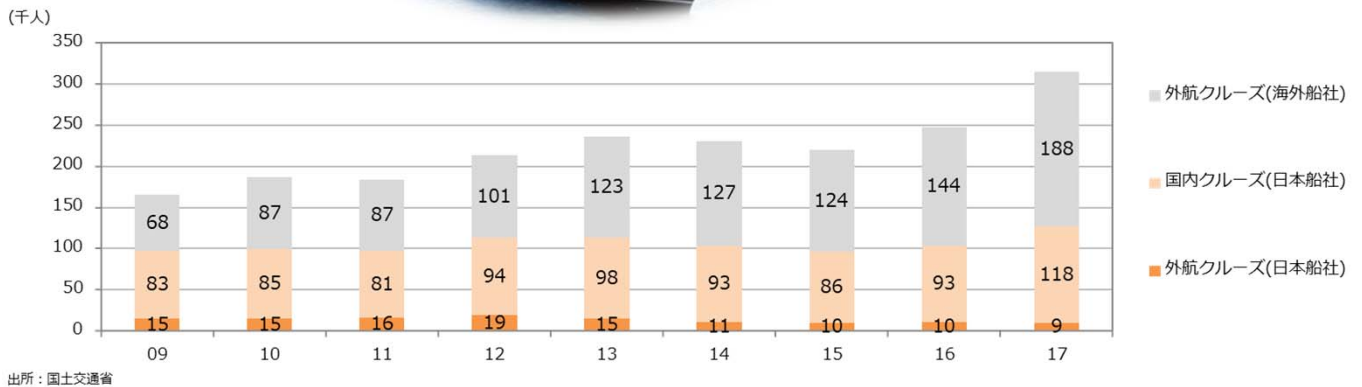


関連事業	不動産	ダイビル㈱を中核に安定利益を創出
	客船	クルーズ客船「にっぽん丸」を運航
	曳船	日本国内に加え、海外港にも事業を拡大
	商社	船舶燃料油・機器(PBCF等)・資材等を販売
	その他	旅行代理店業、人材派遣業等

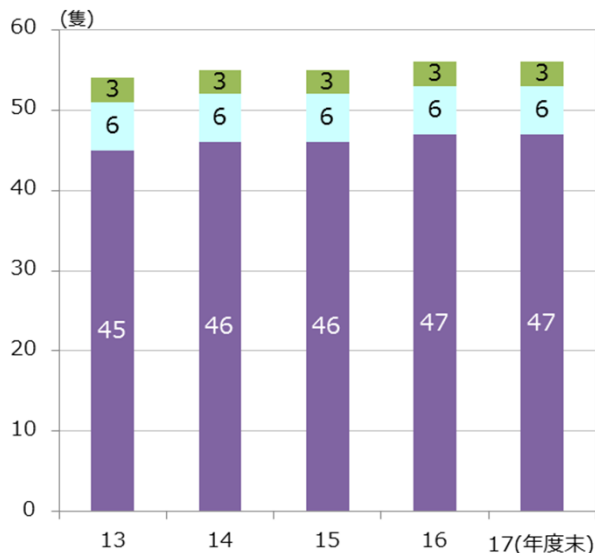
● ダイビル㈱中期経営計画“Design100”プロジェクトPhase-II



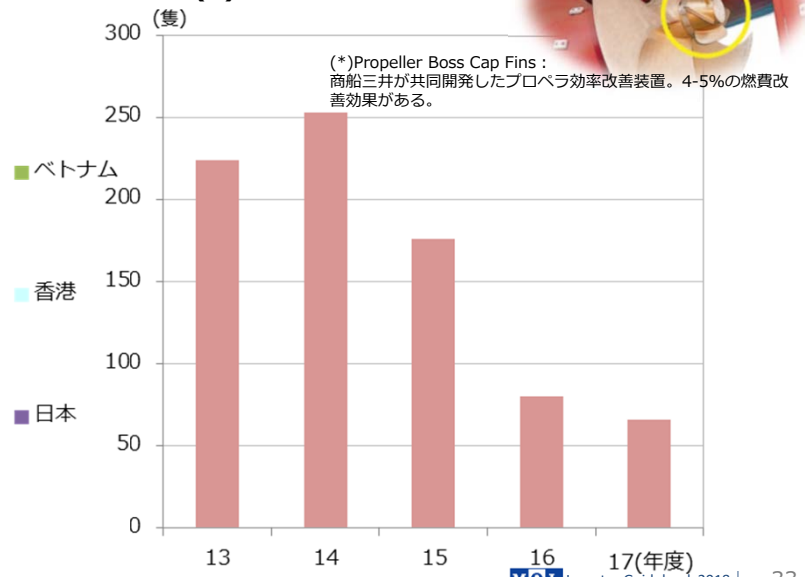
● 日本のクルーズ人口



● MOLグループ曳船運航規模



● PBCF(*)販売隻数



● コーポレートガバナンスの基本理念

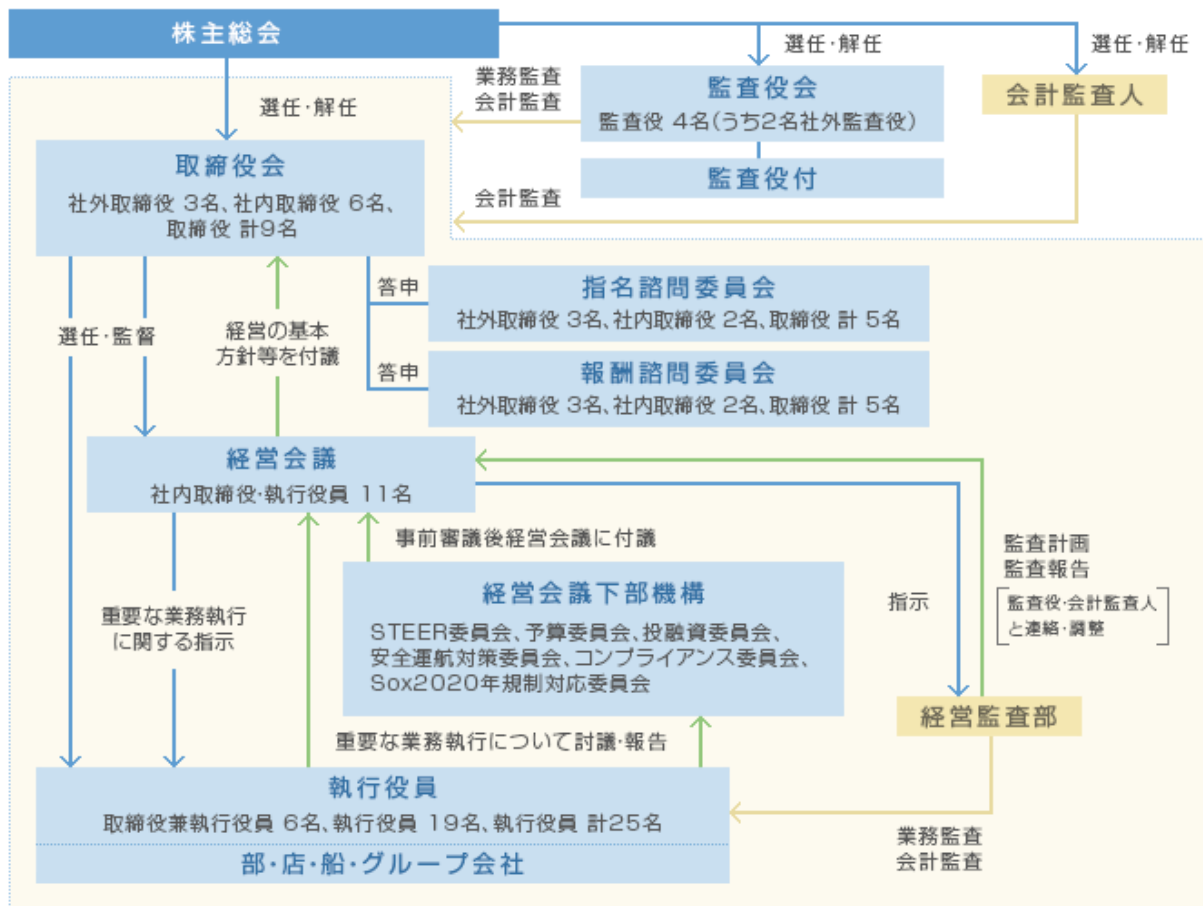
詳細は当社CSRサイト(<http://www.mol.co.jp/csr/index.html>)をご覧ください

企業理念に「社会規範と企業倫理に則った、透明性の高い経営を行ない、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」とあるように、株主の視点に立って企業経営の透明性を高め、経営資源の最適配分を通じてステークホルダーの利益を極大化することを目指す。

● コーポレートガバナンス体制

社長が経営の最高責任者として行う業務執行を、社外取締役の参画を得た取締役会が監督及び督励する体制をとる。社外取締役の招聘は2000年から開始。

【コーポレートガバナンス体制図】(2018年6月26日現在)



【コーポレートガバナンス体制 早見表】

機関設計	監査役設置会社
取締役人数	9人
内、社外取締役 (割合)	3人 (1/3)
社外取締役の取締役会出席率	93%(2017年度)
監査役人数	4人
内、社外監査役 (割合)	2人 (1/2)
独立役員人数 (監査役含む)	5人
2017年度取締役会開催	10回
取締役任期	1年
ストックオプション制度	有 (監査役には無し)
退職慰労金制度	無
買収防衛策	無
コンプライアンス規定	有

【コンプライアンス体制】

当社では「コンプライアンス」を、法令や社内規則の順守にとどまらず、社会規範や企業倫理に則り、人権の尊重および差別・ハラスメント禁止、腐敗防止など、自主的に定めた社内規範（役職員の行動基準）を順守し、企業活動を行うことと考えています。

コンプライアンスの基本方針

(コンプライアンス 規定 第4条)

- 1.当社が掲げる企業理念の追求、実現に努める。
- 2.当社事業の公共的使命及び社会的責任を常に認識し、当社のステークホルダーからの信頼を損なわない。
- 3.法令及び規則等を遵守し、社会規範、企業倫理に照らして公正かつ透明性の高い企業活動を行なう。
- 4.反社会的勢力にくみせず、反社会的行為に加担しない。

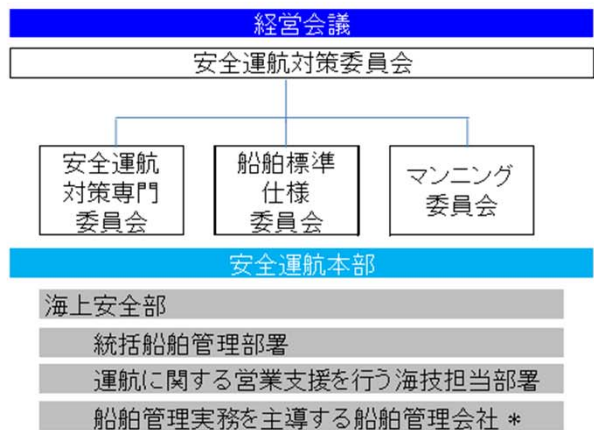
当社グループはグローバルに事業を展開しているため、本社のみならず国内外グループ会社においても、コンプライアンス意識の浸透と定着を目指し、E-learningや社内研修を定期的実施しています。

また、2012年度は、コンプライアンスを一層徹底するために、社内規程である「独禁法遵守行動指針」を改定し、国内外グループ会社にも周知しました。

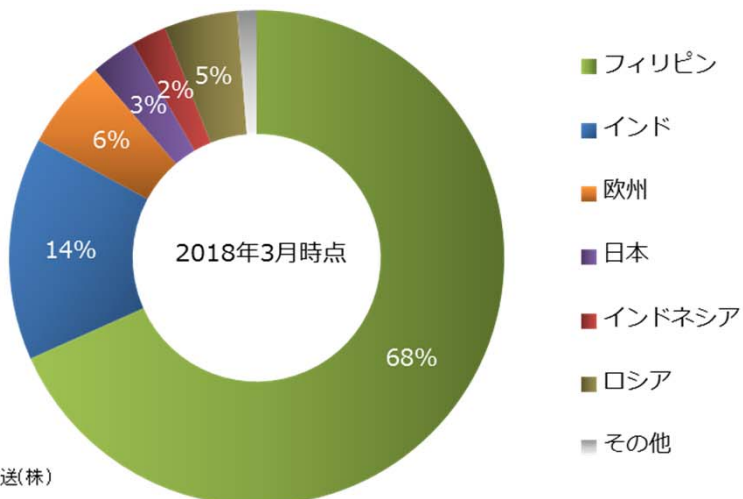
～世界最高水準の安全運航を目指して～

詳細は当社CSRサイト
<http://www.mol.co.jp/csr/index.html>をご覧ください

● 安全運航管理体制

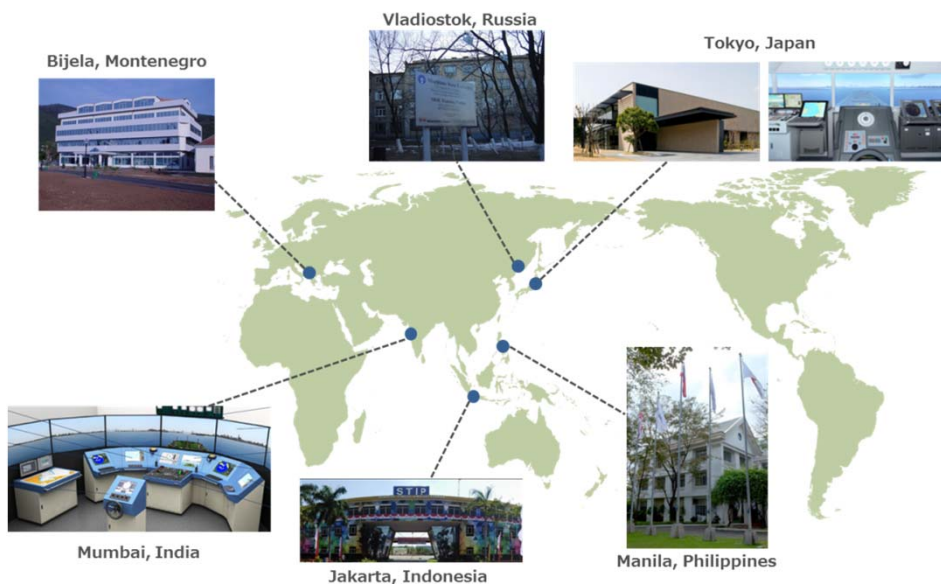


● 国籍別船員比率(当社保有船ベース)



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

● 優秀な船員を世界規模で育成
(当社船員研修所)



● 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」ほか以下の数値目標を設定。

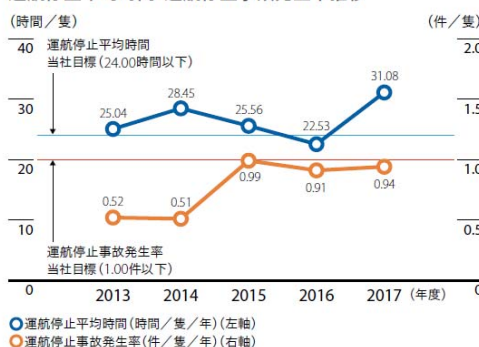
- ① 「4ゼロ」(重大海難事故・油濁による海洋汚染・労災死亡事故・重大貨物事故のゼロ)
- ② LTIF(*1) (Lost Time Injury Frequency) : 0.7以下
- ③ 運航停止時間(*2) : 24.00時間/隻
- ④ 運航停止事故率(*3) : 1.00件/隻以下



LTIF推移



運航停止平均時間・運航停止事故発生率推移



(*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(2017年)1.66、水運業1.14、輸送用機械器具製造業0.43(出典:厚生労働省「平成29年労働災害動向調査結果の概要」)

(*2)事故による船舶の運航停止時間を1年間/1隻当たりで表したものの。

(*3)船舶の運航停止に至る事故発生件数を1年間/1隻当たりで表したものの。

● IMOにおける環境規制スケジュール

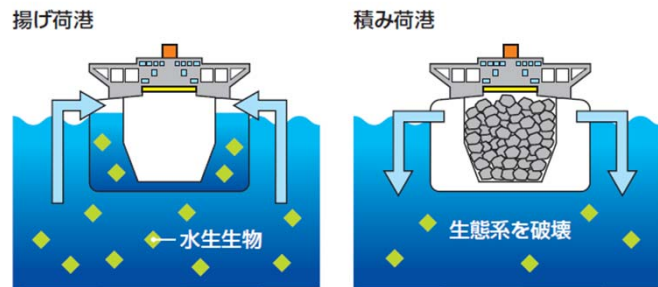
▼詳細は当社CSRサイト(<http://www.mol.co.jp/csr/index.html>)をご覧ください

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全体最適を通じた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
(2004年採択)		義務化 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、海洋生物を越境異動させ、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。



貨物の揚げ荷役とバラスト水の取り込み

貨物の積み荷役とバラスト水の排出

【当社取り組み】

- ✓当社は、2014年度に、条約発効に先行してバラスト水処理装置を搭載する全社方針を決定しました。
- ✓2018年4月現在、114隻の保有船への搭載を完了しています。

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年以降、現行の3.5%以下から0.5%以下に厳格化されます。現状、以下3通りの対応が検討されており、船主、及び運航者は最適な方法を協議しております。

方法	長所	短所／課題
低硫黄燃料	初期投資が不要	-燃料費が高い -燃料供給に疑問
SOxスクラバー	燃料費が安い	-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

【当社取り組み】

- ✓当社は、将来的な燃料油価格の変動による経済性を含め、低硫黄燃料油とSOxスクラバー双方の検証を行っております。
- ✓当社は、BHP Billiton社、Rio Tinto社他とLNG燃料ケーブルサイズバルカーの共同開発プロジェクトを進めております。
- ✓当社は、メタノールおよび重油の2元燃料に対応可能な低速ディーゼルエンジンを搭載した、世界初のメタノール船3隻を運航しております。
- ✓2019年にはA重油とLNGの2元燃料に対応可能なエンジンを搭載するタグボートが竣工予定です。

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)					

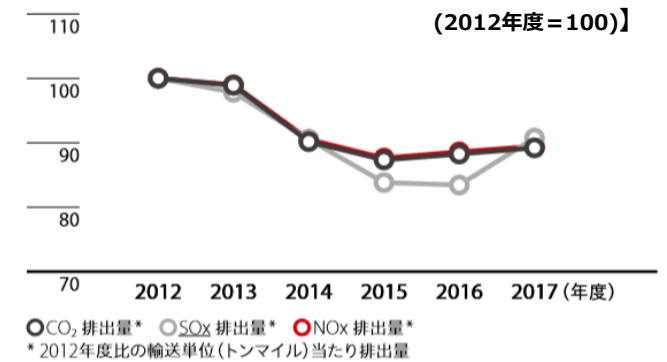
- (*1) Energy Efficiency Design Index (エネルギー効率設計指標) の略。新造船設計時の理論上のCO排出量指数 (g/ton-mile)。各PhaseのEEDI削減率目標は次の通り：Phase 0=0%、Phase 1=10%、Phase 2=20% (対象：新造船)
- (*2) Ship Energy Efficiency Management Plan (船舶エネルギー効率管理計画書) の略。個船ごとに最も適した運航手法を選択し、その実施計画について文書化して船上に備えることが義務化されている (対象：新造船・既存船)
- (*3) 排ガス中の窒素酸化物 (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 (2018年3月現在：批准国6カ国)

詳細は当社CSRサイト(<http://www.mol.co.jp/csr/index.html>)をご覧ください

● 環境投資額 (億円)

(年度)	2015	2016	2017
環境関連研究開発活動	3	4	5
既存環境技術の活用・展開	9	5	8
環境規制への対応	22	31	31
燃料費節減運航への取り組み	10	11	8
グループ会社の取り組み	3	3	5
合計	46	54	57

【CO₂・SOx・Nox排出量推移(輸送単位当たり)



● 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」に組み入れられる(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 ESG Leaders Indexes

ESGに関するリスク及び機会への対応に優れた企業であるとして、MSCI ESG Leaders Indexesに組み入れ(2010年より採用、2017年に名称変更)。

□ MSCIジャパンESGセレクト・リーダーズ指数

2017年に新たに開発された、各業種において相対的にESG評価の優れた企業を対象とした「MSCI ジャパンESGセレクト・リーダーズ指数」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)。

□ 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(2018年)。



FTSE4Good



FTSE Blossom Japan



2018 Constituent MSCI ESG Leaders Indexes



2018 Constituent MSCI ジャパンESG セレクト・リーダーズ指数



2018 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

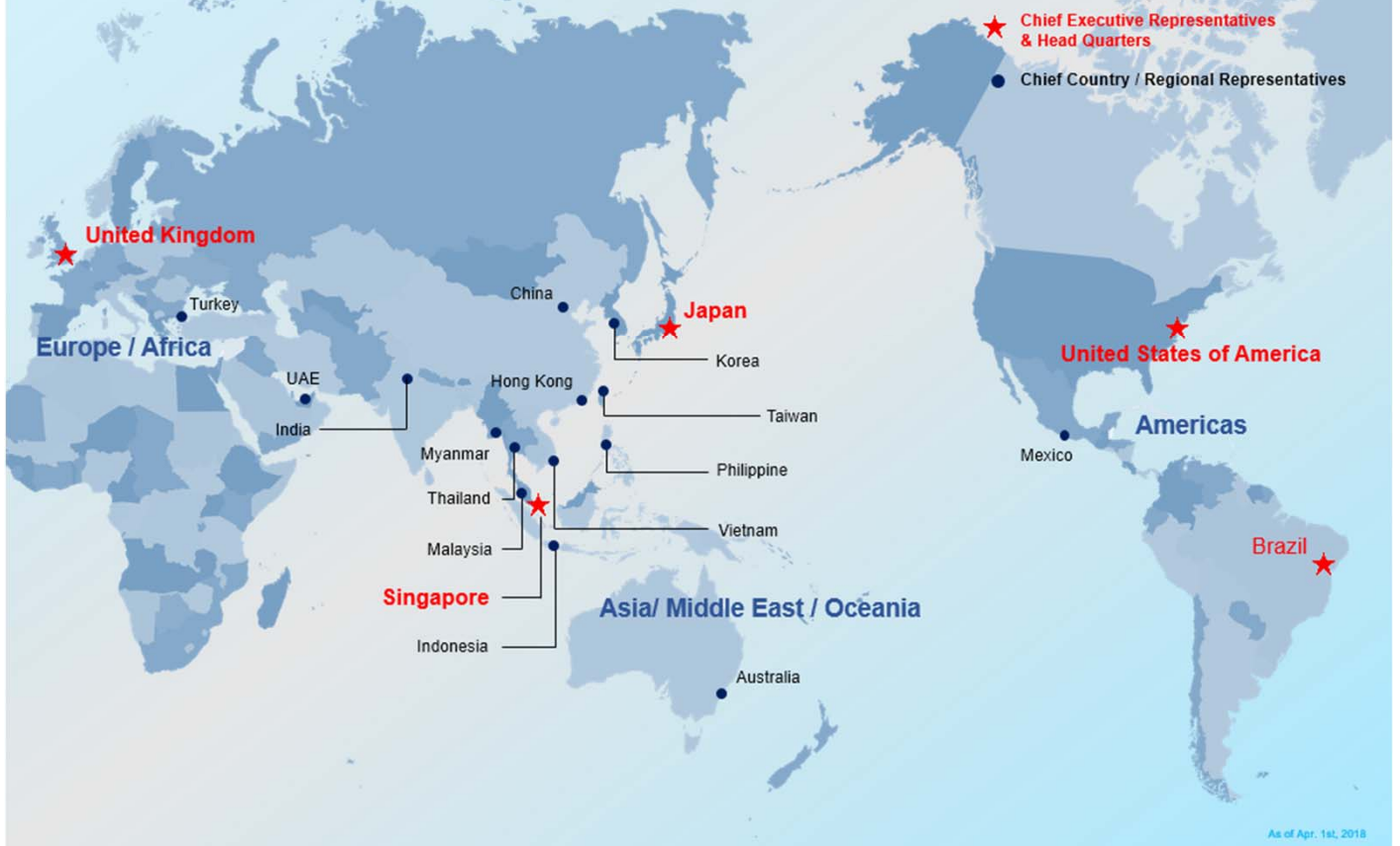
2001年4月に当社独自の環境マネジメントシステム「MOL EMS21」の運用を開始し、環境マネジメントシステムの国際規格であるISO14001の認証を取得(2003年より採用)。

□ 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・シップマネージメント(株)、MOL Ship Management(Singapore)Pte.Ltd.、MOL Ship Management(Hong Kong)Company Ltd.(2014年) Magsaysay MOL Ship Management Inc.(2015年))。

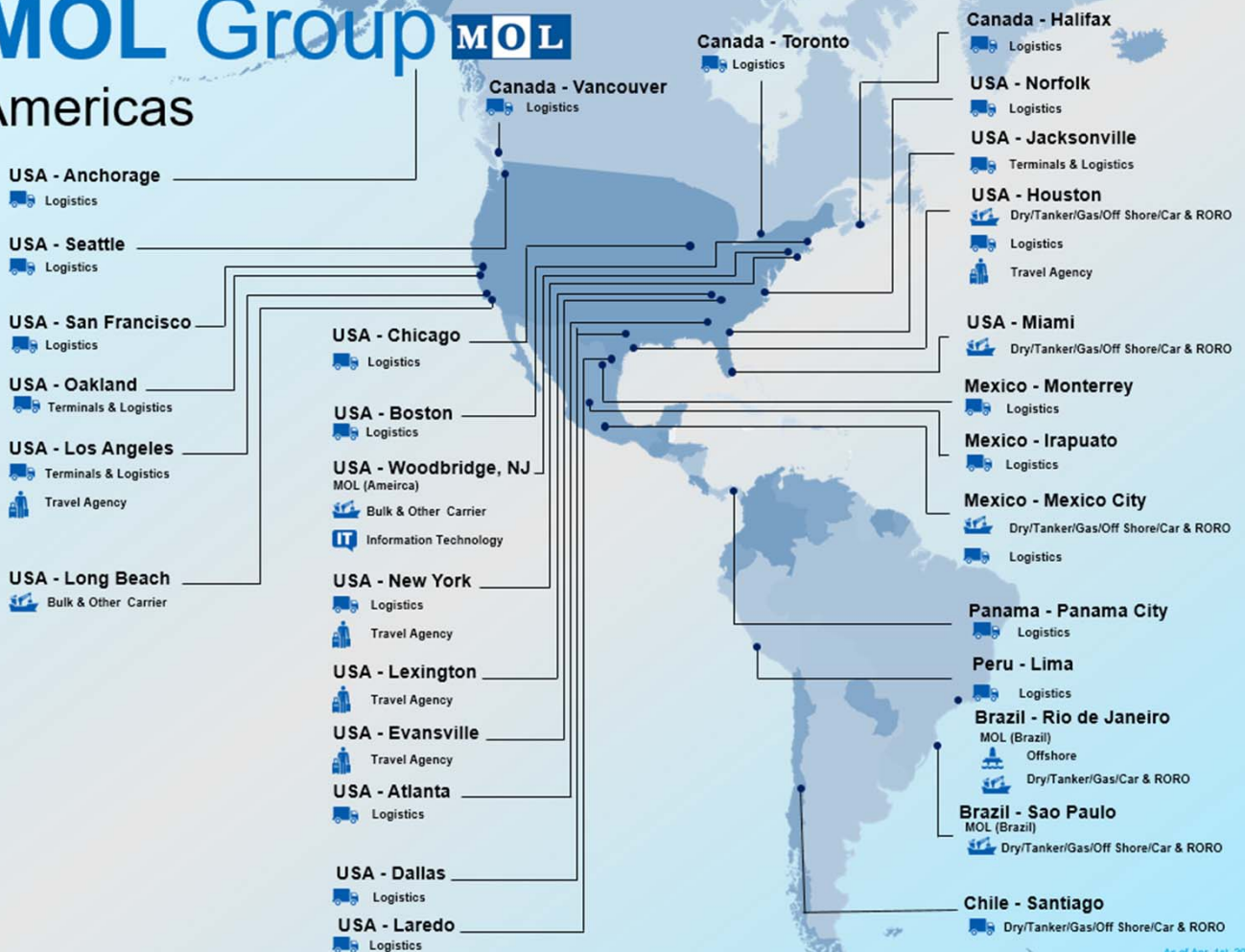
MOL Group

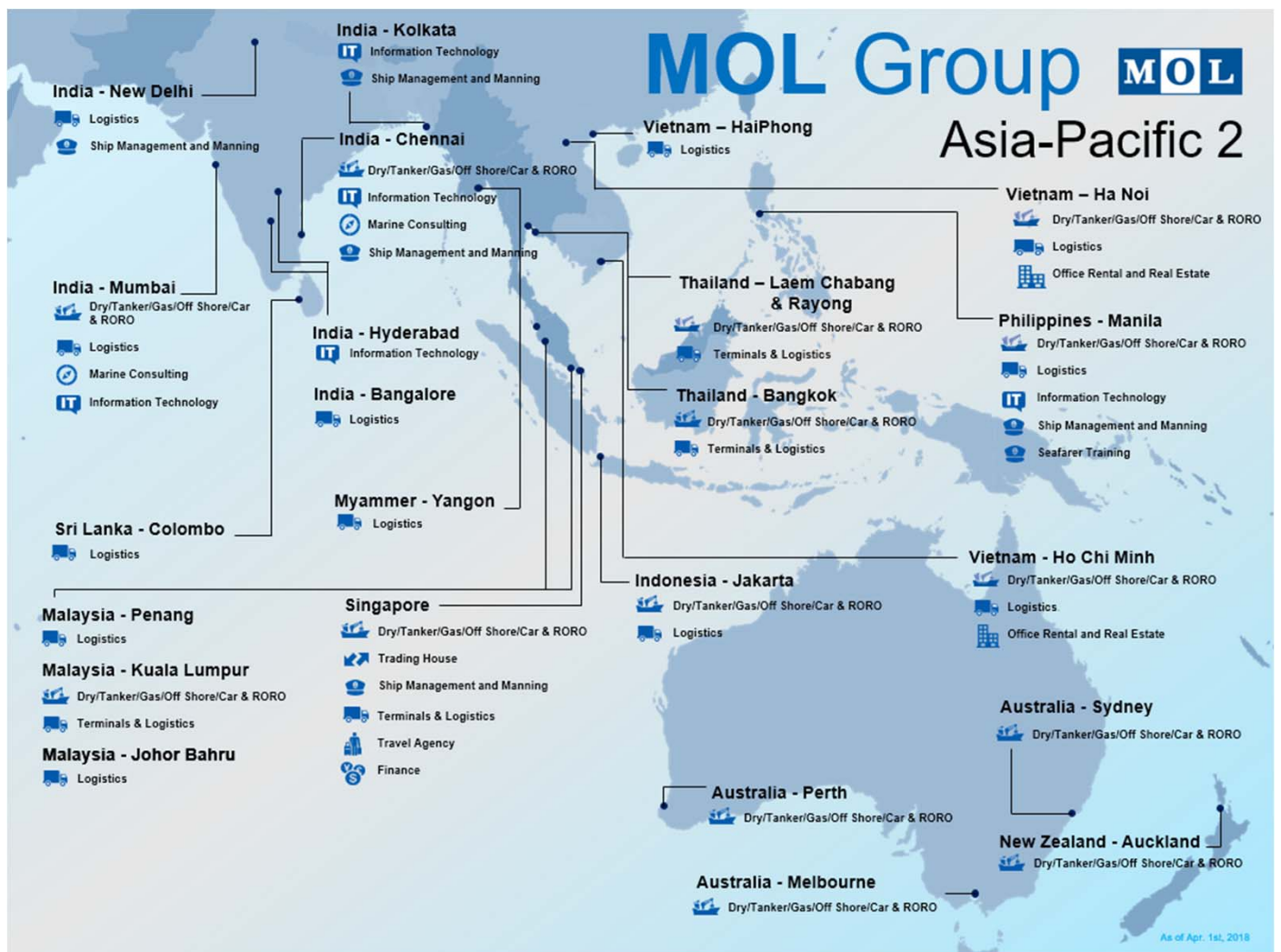
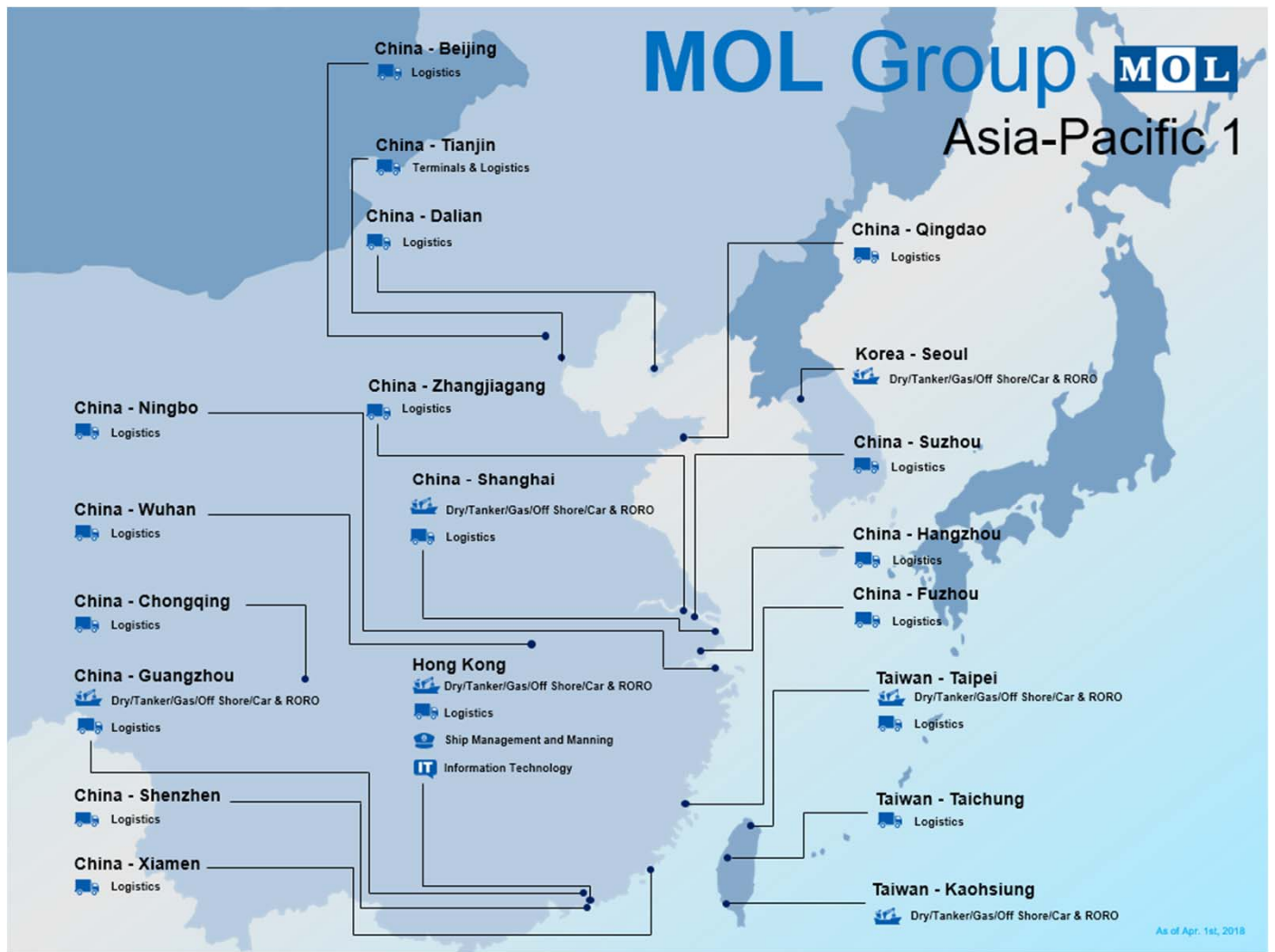
Global Network



MOL Group

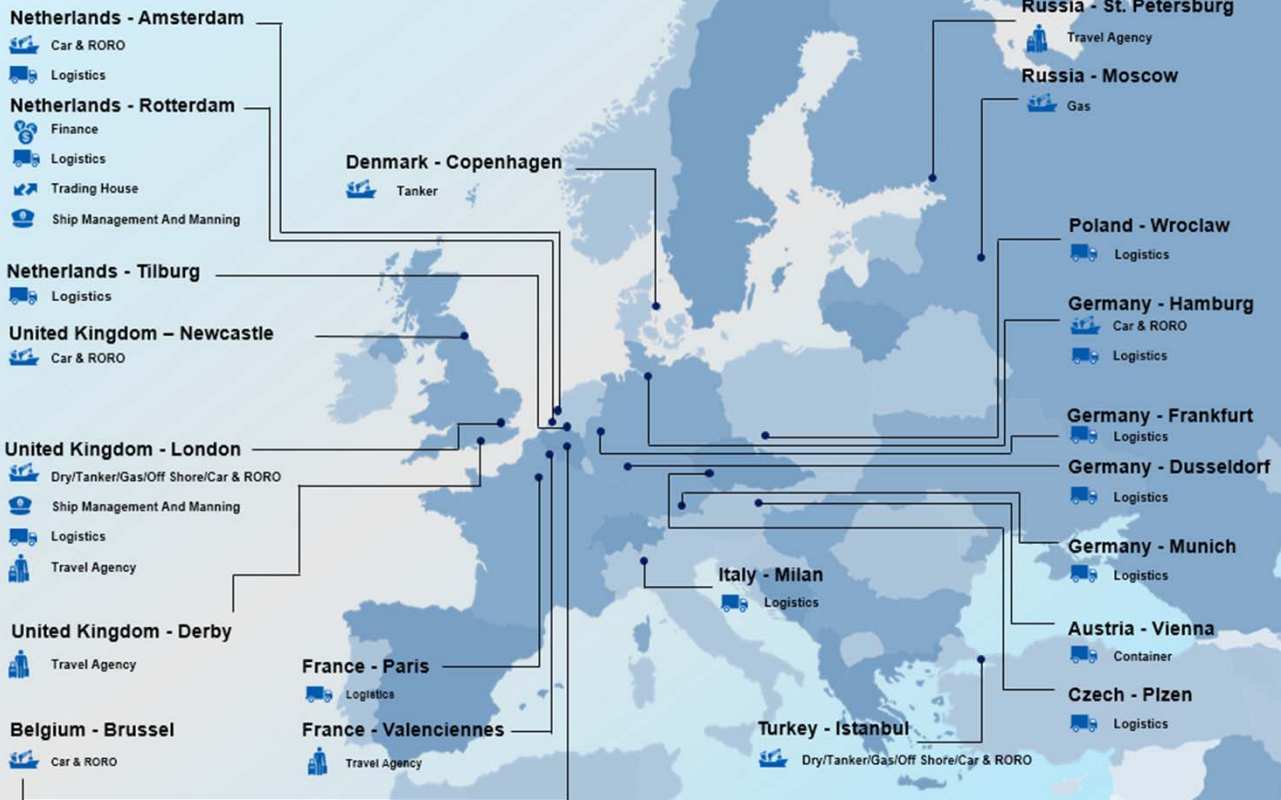
Americas





MOL Group

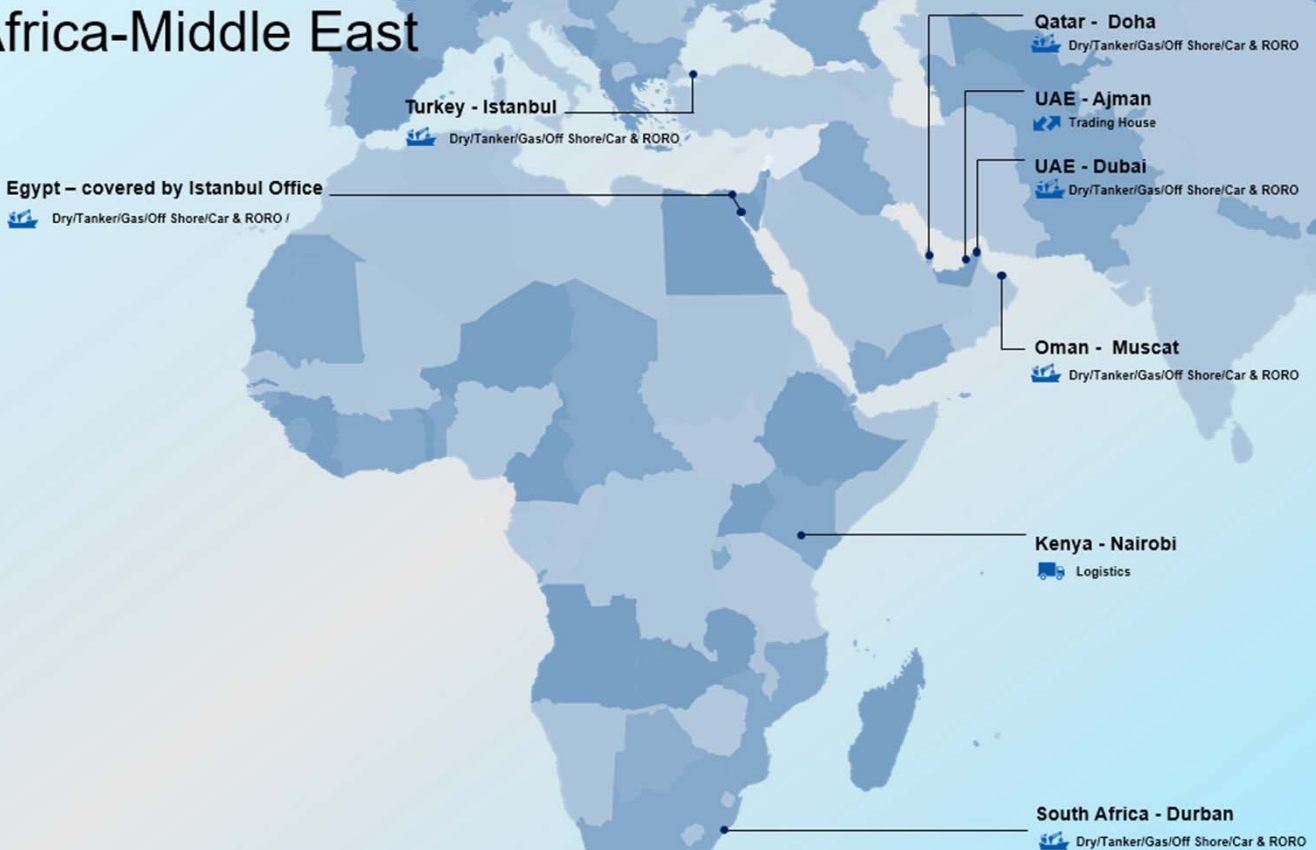
Europe



As of Apr. 1st, 2018

MOL Group

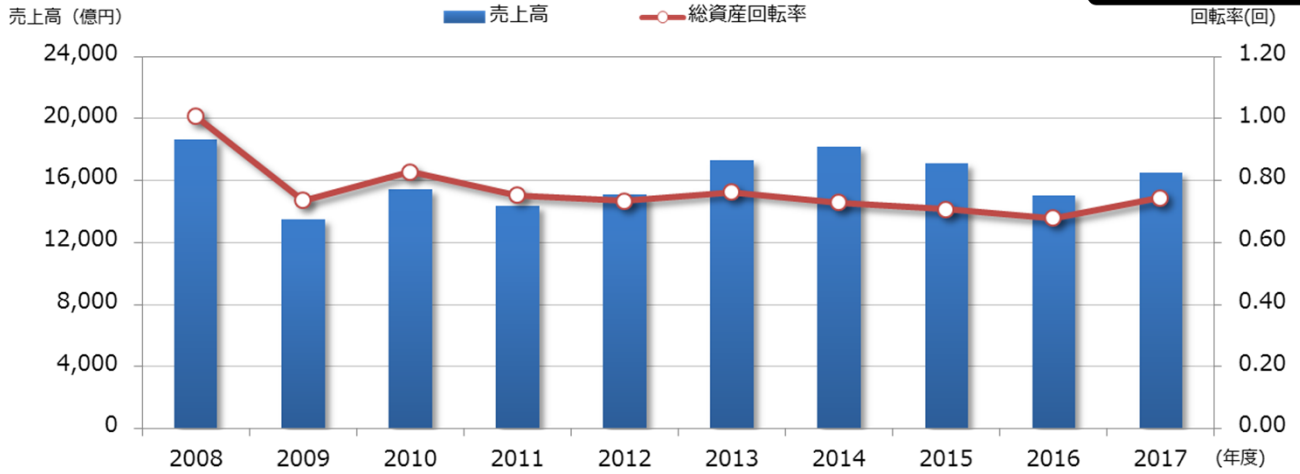
Africa-Middle East



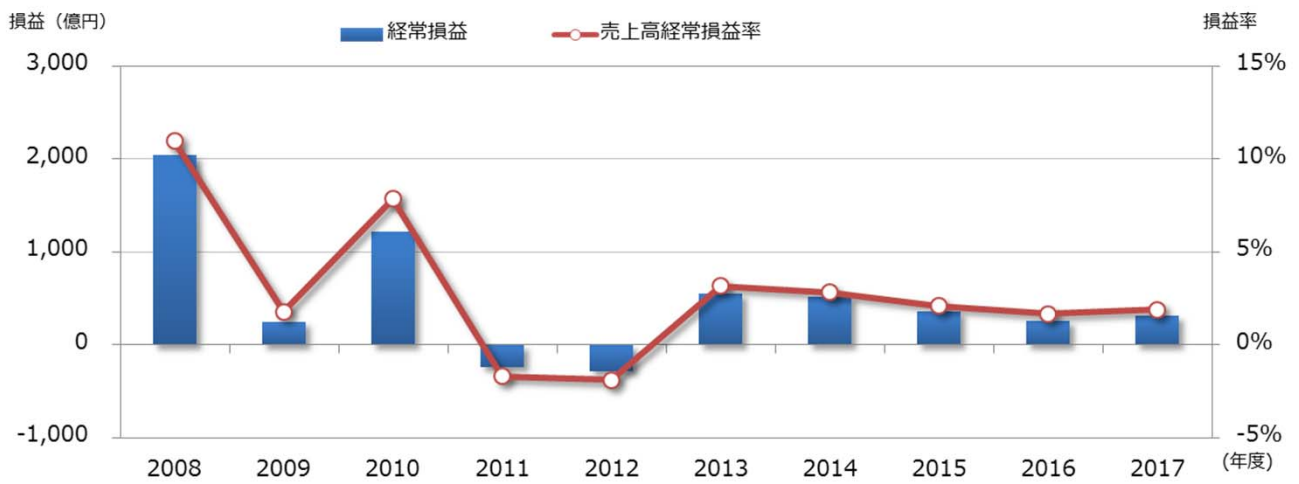
As of Apr. 1st, 2018

● 売上高総資産回転率

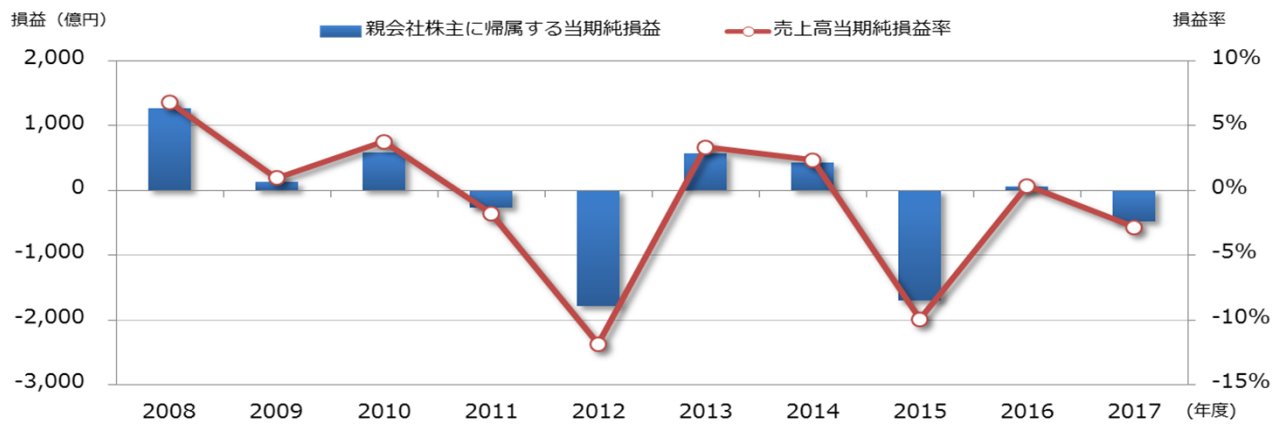
■ 数値はP45参照



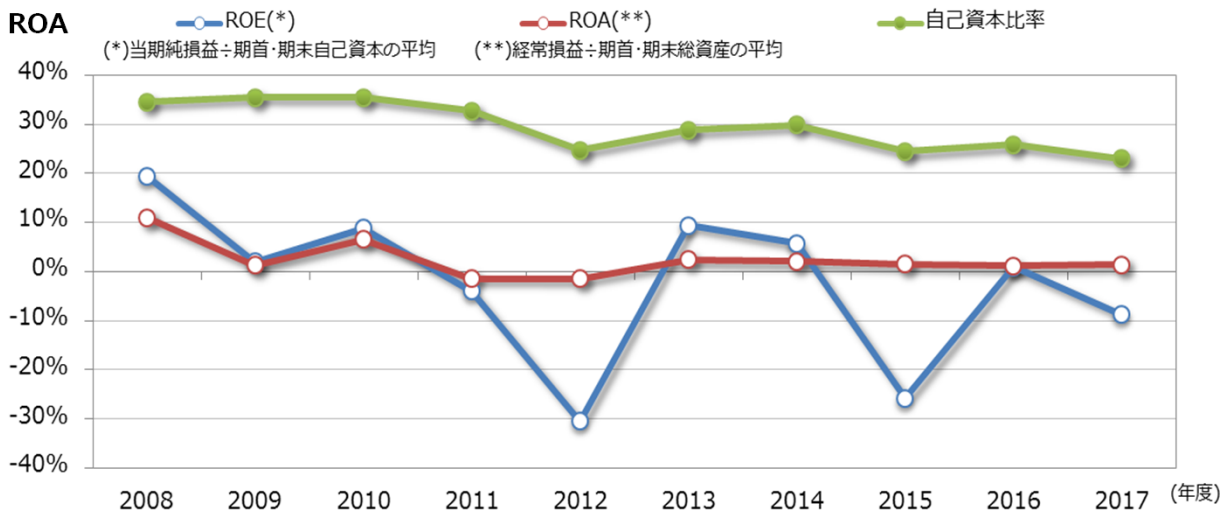
● 売上高経常損益率



● 売上高当期純損益率

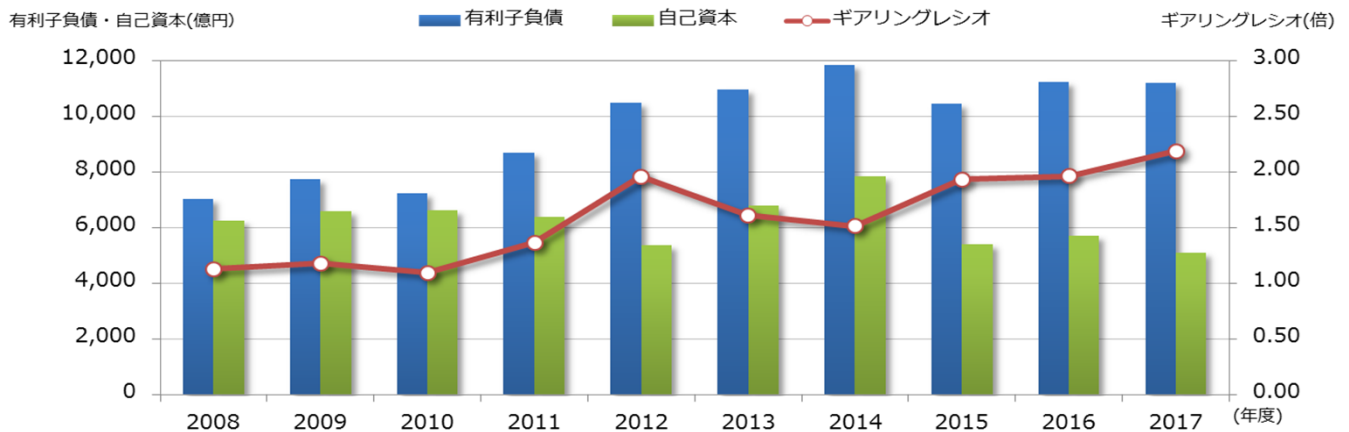


● ROE・ROA

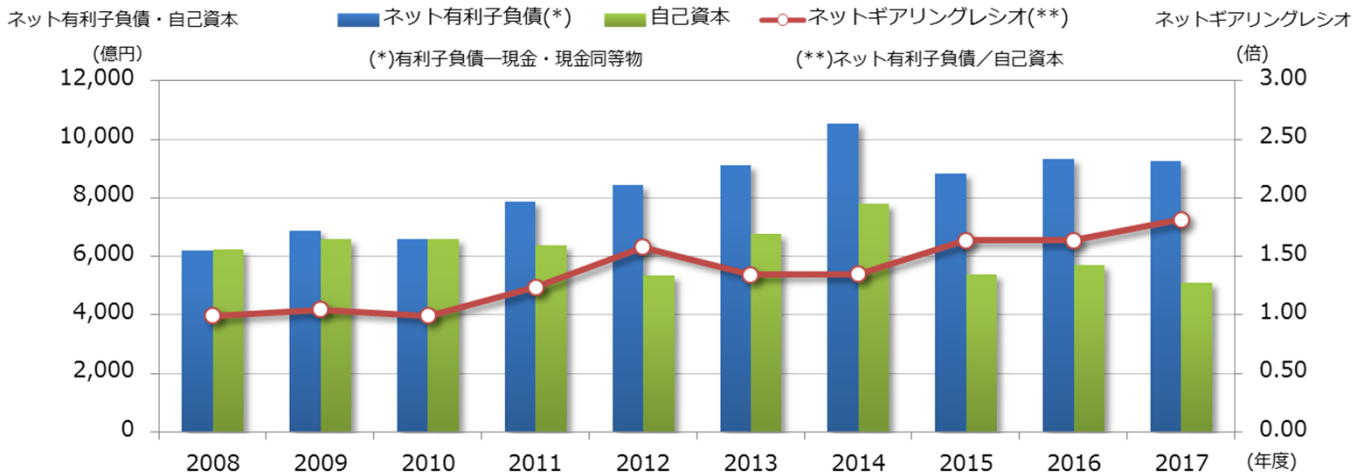


● 有利子負債・自己資本・ギアリングレシオ

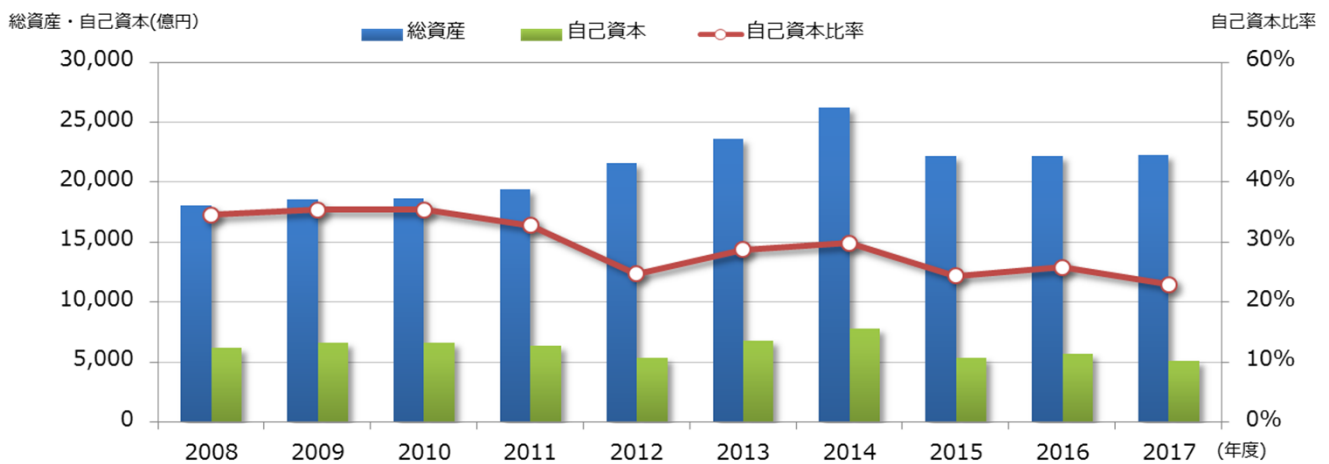
■ 数値はP45参照



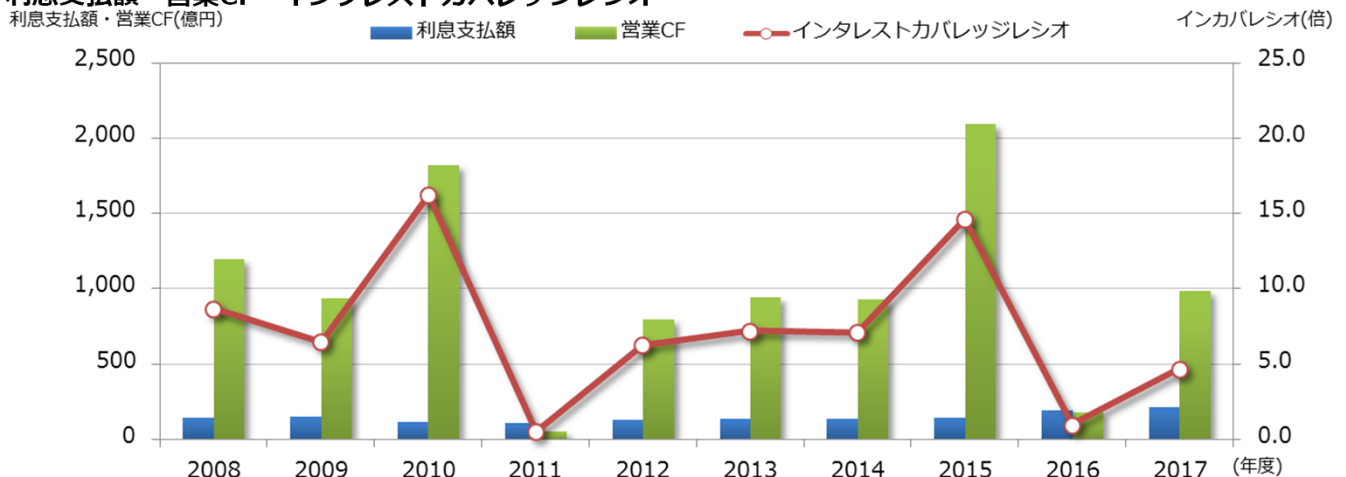
● ネット有利子負債・ネットギアリングレシオ



● 総資産・自己資本・自己資本比率

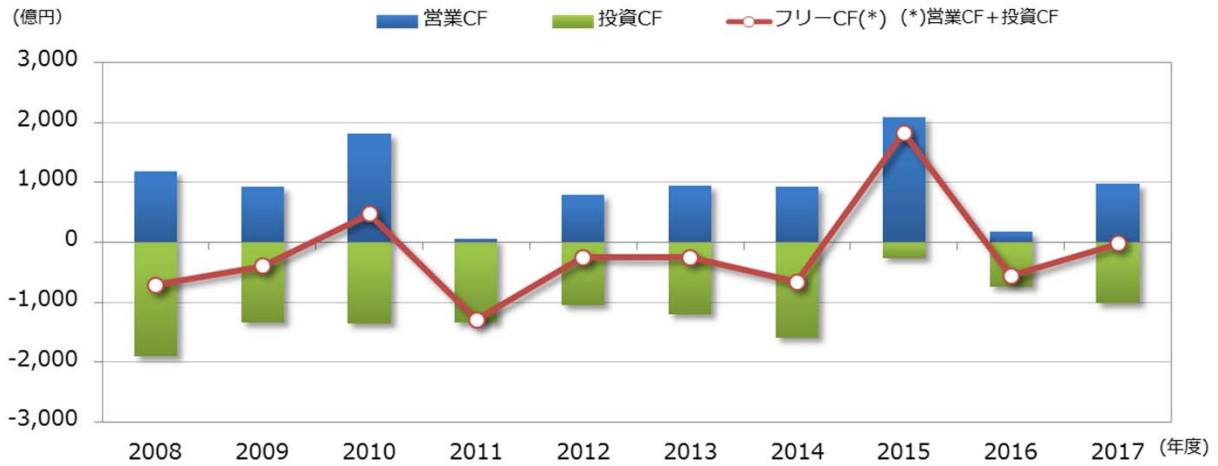


● 利息支払額・営業CF・インタレストカバレッジレシオ



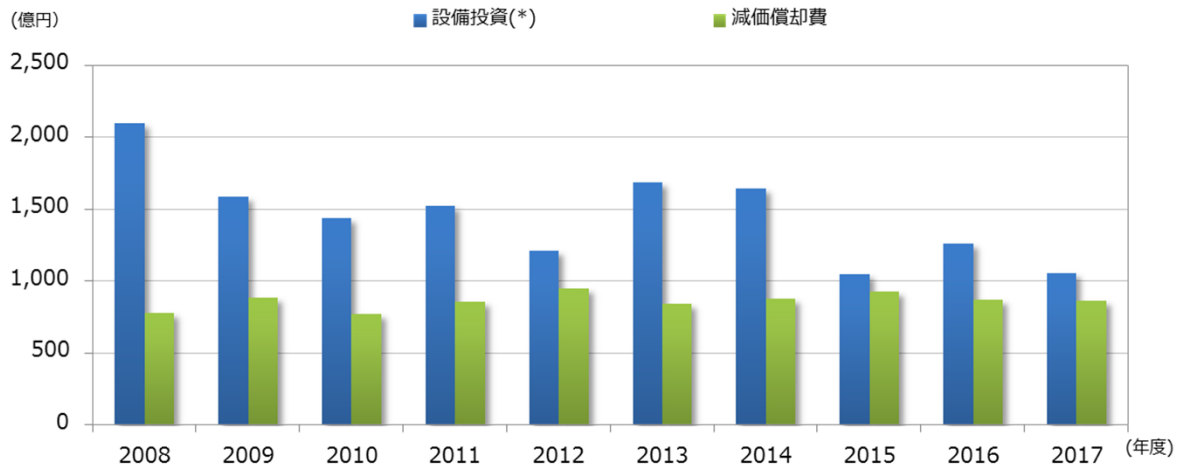
● 営業CF・投資CF・フリーCF

■ 数値はP45参照

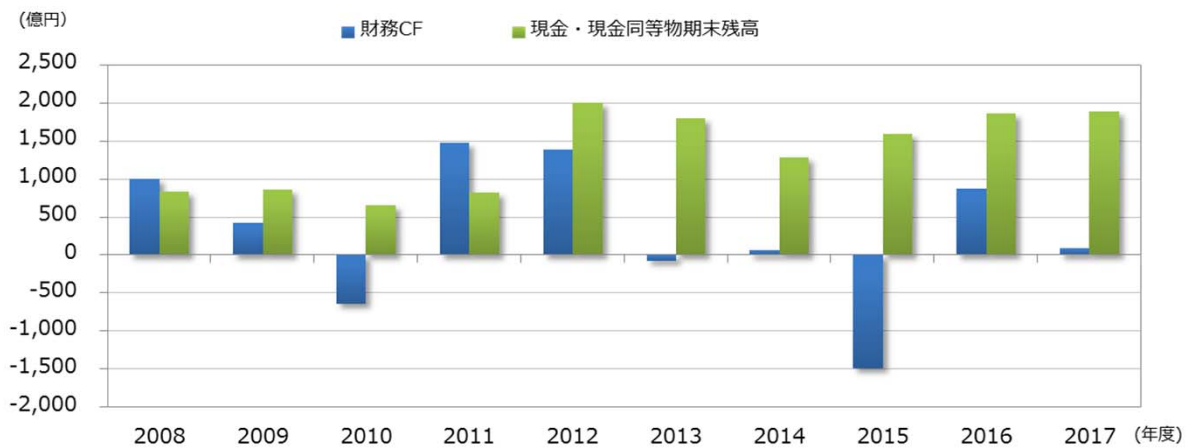


● 設備投資(*)・減価償却費

(*)有形及び無形固定資産増加額 - 竣工時売船収入

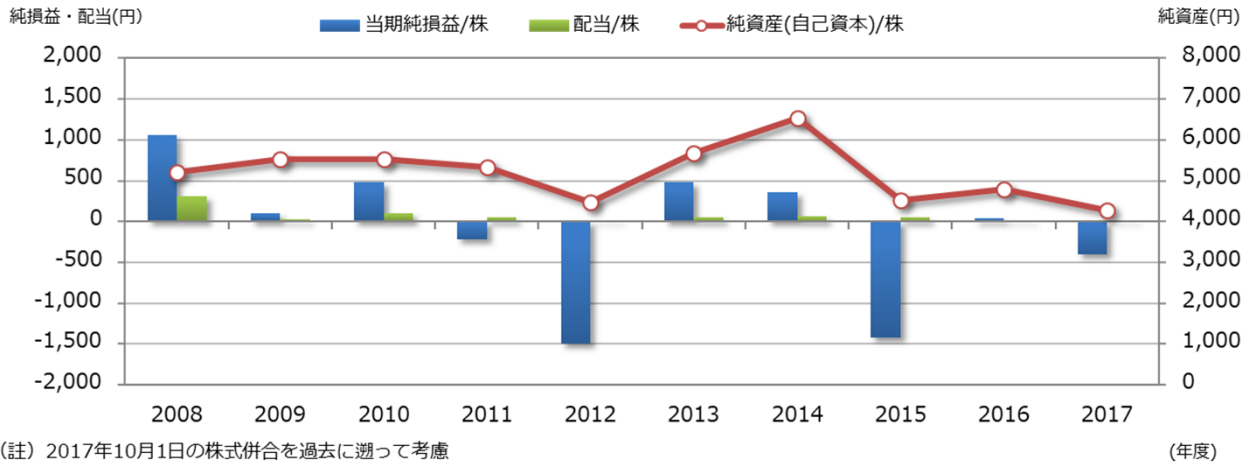


● 財務CF・現金及び現金同等物期末残高

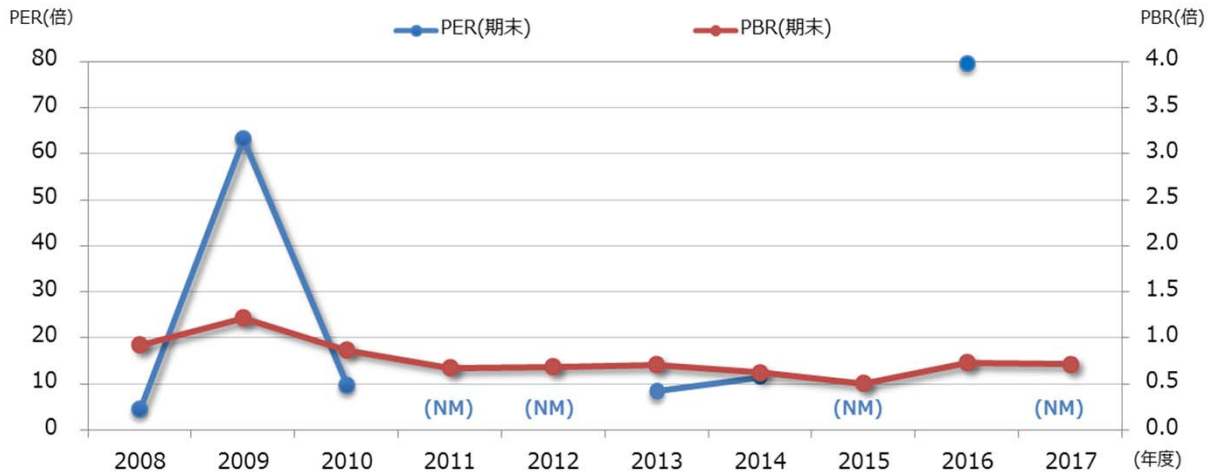


● 1株当たり純損益(EPS)・1株当たり配当・1株当たり純資産(BPS)

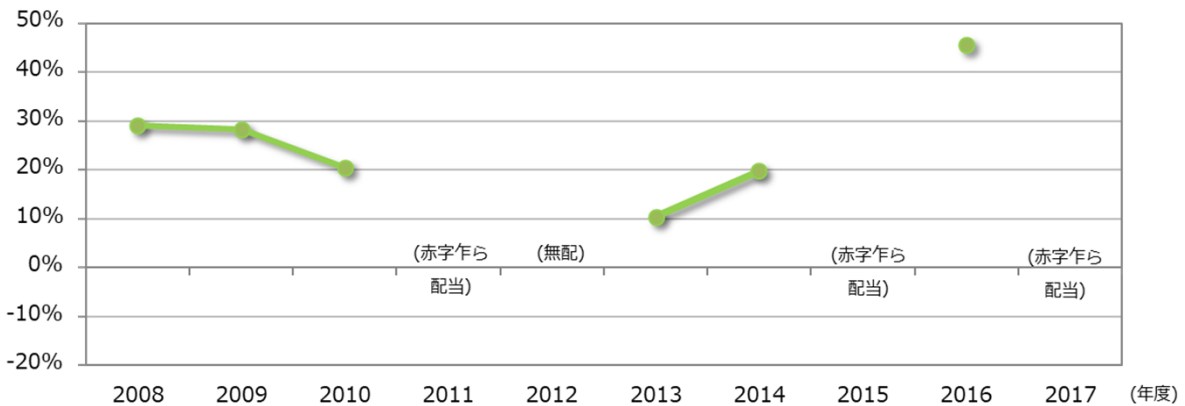
■数値はP45参照



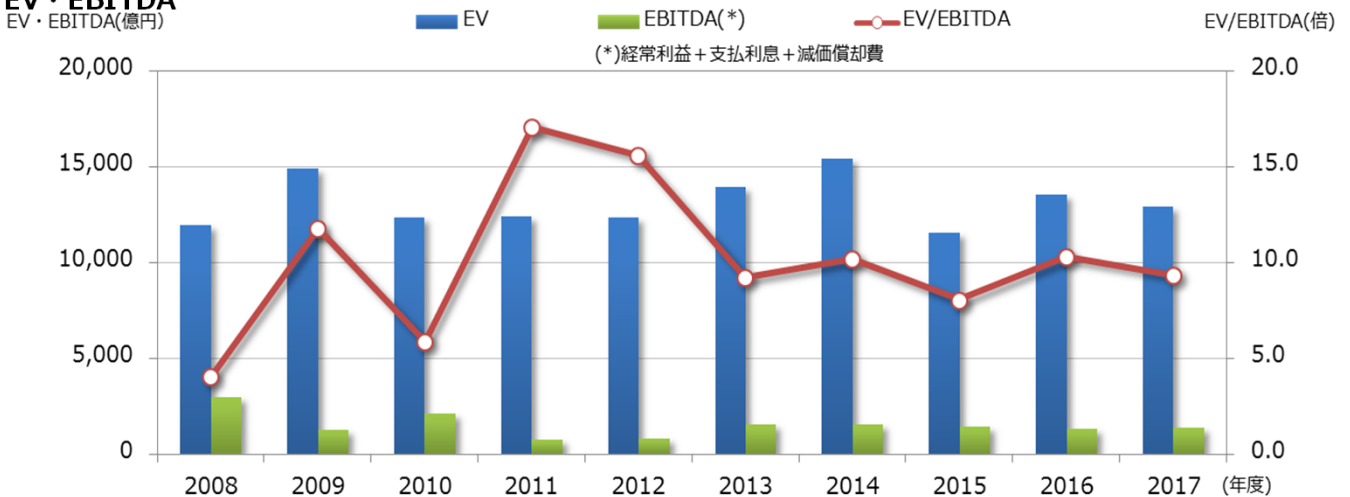
● PER・PBR



● 配当性向



● EV・EBITDA



● 連結財務諸表(過去10年)

(百万円)

(年度)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
売上高	1,865,802	1,347,964	1,543,660	1,435,220	1,509,194	1,729,452	1,817,069	1,712,222	1,504,373	1,652,393
売上原価	1,564,485	1,228,478	1,328,959	1,368,794	1,432,014	1,587,902	1,683,795	1,594,568	1,388,264	1,513,736
減価償却費	78,155	88,366	77,445	85,624	94,685	83,983	87,803	92,771	87,190	86,629
販売費及び一般管理費	104,104	98,546	91,300	90,885	92,946	100,458	116,024	115,330	113,551	115,972
営業損益	197,211	20,939	123,400	▲ 24,459	▲ 15,766	41,092	17,249	2,323	2,558	22,684
営業外収益合計	31,401	19,996	17,226	17,581	12,304	29,507	48,765	50,747	45,538	35,402
受取利息/配当金	7,959	4,315	5,506	7,957	5,165	9,340	9,624	10,209	11,939	14,637
持分法投資利益	15,999	5,362	8,174	3,300	-	-	4,930	9,178	5,543	-
為替差益	-	3,353	-	-	-	11,392	25,523	23,907	24,179	16,834
営業外費用合計	24,102	16,701	19,005	17,442	25,105	15,613	14,685	16,803	22,670	26,613
支払利息	13,929	14,175	11,371	11,511	13,020	12,583	12,555	14,576	19,037	20,413
持分法投資損失	-	-	-	-	4,935	1,234	-	-	-	3,428
為替差損	4,610	-	4,584	4,440	3,296	-	-	-	-	-
経常損益	204,510	24,234	121,621	▲ 24,320	▲ 28,568	54,985	51,330	36,267	25,426	31,473
特別利益合計	20,272	27,559	11,160	14,022	16,064	36,050	26,152	30,011	35,206	21,566
固定資産売却益	12,824	15,565	6,359	11,558	12,253	7,094	16,225	9,430	6,125	16,979
特別損失合計	27,050	24,017	37,415	23,218	125,434	19,325	19,150	220,665	37,328	81,748
固定資産売却損	354	5,513	2,459	664	3,104	6,510	896	628	1,259	1,310
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	197,732	27,776	95,366	▲ 33,516	▲ 137,938	71,710	58,332	▲ 154,385	23,303	▲ 28,709
法人税等	65,073	8,078	36,431	9,546	11,324	13,796	12,440	11,133	13,323	10,729
法人税等調整額	638	3,763	▲ 2,797	▲ 20,814	24,799	▲ 4,525	▲ 2,577	260	▲ 625	2,002
非支配株主に帰属する当期純利益	5,032	3,211	3,455	3,761	4,783	5,045	6,113	4,668	5,348	5,939
親会社に帰属する当期純損益	126,987	12,722	58,277	▲ 26,009	▲ 178,846	57,393	42,356	▲ 170,447	5,257	▲ 47,380
総資産	1,807,079	1,861,312	1,868,740	1,946,161	2,164,611	2,364,695	2,624,049	2,219,587	2,217,528	2,225,636
流動資産	428,597	352,030	344,443	386,936	514,246	533,639	511,795	456,475	481,477	480,036
有形固定資産	1,106,746	1,209,175	1,257,823	1,293,802	1,303,967	1,379,244	1,498,028	1,376,431	1,323,665	1,290,929
負債	1,112,058	1,125,609	1,128,493	1,228,252	1,545,118	1,581,146	1,731,614	1,572,662	1,533,907	1,597,591
流動負債	440,909	355,185	374,268	322,851	425,725	430,045	505,346	463,794	383,456	478,287
有利子負債合計	702,617	775,114	724,259	869,619	1,046,865	1,094,081	1,183,401	1,044,980	1,122,400	1,118,089
自己資本 *1	623,715	659,508	660,795	637,422	535,422	679,160	782,556	540,951	571,983	511,242
株主資本	727,131	719,532	767,380	732,402	550,714	605,768	636,530	458,121	459,226	410,620
利益剰余金	623,626	616,736	664,645	629,667	447,829	502,833	533,484	354,179	355,263	306,642
フリーCF : [a]+[b]	▲ 71,038	▲ 40,055	46,970	▲ 129,298	▲ 25,285	▲ 25,615	▲ 66,656	182,508	▲ 56,318	▲ 2,471
営業活動によるCF [a]	118,984	93,428	181,755	5,014	78,955	94,255	92,494	209,189	17,623	98,380
投資活動によるCF [b]	▲ 190,022	▲ 133,483	▲ 134,785	▲ 134,312	▲ 104,240	▲ 119,870	▲ 159,150	▲ 26,681	▲ 73,941	▲ 100,851
設備投資額 *2	210,108	158,918	143,579	152,151	120,886	169,028	164,275	104,813	126,080	105,638
売上高経常利益率	11.0%	1.8%	7.9%	-1.7%	-1.9%	3.2%	2.8%	2.1%	1.7%	1.9%
総資産経常利益率	11.0%	1.3%	6.5%	-1.3%	-1.4%	2.4%	2.1%	1.5%	1.1%	1.4%
総資産回転率	1.01	0.73	0.83	0.75	0.73	0.76	0.73	0.71	0.68	0.74
EBITDA *3	296,594	126,775	210,437	72,815	79,137	151,551	151,688	143,614	131,653	138,515
EV/EBITDA	4.0	11.8	5.9	17.0	15.5	9.2	10.15	8.03	10.26	9.32
インタレスト・カバレッジ・レシオ	8.6	6.4	16.2	0.5	6.2	7.2	7.1	14.6	0.9	4.6
ROE *4	19.5%	2.0%	8.8%	-4.0%	-30.5%	9.5%	5.8%	-25.8%	0.9%	-8.7%
ROA *5	11.0%	1.3%	6.5%	-1.3%	-1.4%	2.4%	2.1%	1.5%	1.1%	1.4%
ギアリングレシオ *6	113%	118%	110%	136%	196%	161%	151%	193%	196%	219%
ネットギアリングレシオ *7	99%	105%	100%	123%	158%	135%	135%	164%	164%	182%
自己資本比率	34.5%	35.4%	35.4%	32.8%	24.7%	28.7%	29.8%	24.4%	25.8%	23.0%
1株当たり当期純利益(円)	1,061.30	106.30	487.50	▲ 217.60	▲ 1,495.70	479.90	354.20	▲ 1,425.00	43.95	▲ 396.16
1株当たり純資産額(自己資本)(円)	5,212.26	5,517.01	5,528.30	5,332.70	4,477.60	5,679.00	6,542.60	4,522.80	4,782.25	4,274.81
1株当たり配当額(円)	310	30	100	50	0	50	70	50	20	20
PER(期末)	4.53	63.12	9.83	NM	NM	8.38	11.52	NM	79.64	NM
PBR(期末)	0.92	1.22	0.87	0.68	0.69	0.71	0.62	0.51	0.73	0.72
配当性向(連結)	29.2%	28.2%	20.5%	NM	NM	10.4%	19.8%	NM	45.5%	NM
1株当たりキャッシュフロー(円)	994.3	781.6	1,519.6	41.9	660.1	788.1	773.3	1,749.0	147.3	822.6
期末発行済株式数(連結)(株) *8	119,662,956	119,540,772	119,604,338	119,605,223	119,606,784	119,595,529	119,611,158	119,607,590	119,606,742	119,595,611

*1 2006年度～2009年度：株主資本+評価換算差額等/2010年度以降：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。平成20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)

		(百万円)										
(年度)		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
売上高	不定期専用船事業	998,542	721,725	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
	コンテナ船事業	639,694	466,378	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
	ロジスティクス事業	56,270	-	-	-	-	-	-	-	-	製品輸送事業	1,010,885
	フェリー・内航RORO船事業	54,534	50,815	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)
	関連事業	107,033	99,795	108,447	106,709	109,649	116,599	108,388	96,606	90,025	関連事業	90,095
	その他事業	9,727	9,250	7,901	7,939	7,401	7,338	8,290	7,996	7,310	その他事業	16,208
	連結合計	1,865,802	1,347,964	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
経常損益	不定期専用船事業	213,345	66,986	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
	コンテナ船事業	▲ 21,329	▲ 56,878	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
	ロジスティクス事業	822	-	-	-	-	-	-	-	-	製品輸送事業	▲ 6,328
	フェリー・内航RORO船事業	▲ 888	▲ 2,340	▲ 565	▲ 533	1,282	2,236	4,461	4,424	4,506	(うち、コンテナ船事業)	(▲ 10,691)
	関連事業	12,976	9,712	10,676	9,098	10,745	11,146	10,925	10,171	12,337	関連事業	12,657
	その他事業	2,767	1,263	3,361	4,303	2,449	4,576	4,183	3,549	1,810	その他事業	2,601
	調整(消去・全社)	▲ 3,183	5,490	▲ 1,542	▲ 356	▲ 6,954	▲ 5,541	1,802	▲ 6,903	585	調整(消去・全社)	▲ 6,506
連結合計	204,510	24,234	121,621	▲ 24,320	▲ 28,568	54,985	51,330	36,267	25,426	連結合計	31,473	
資産	不定期専用船事業	910,659	1,008,724	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	341,638
	コンテナ船事業	362,536	357,412	386,911	365,975	403,166	449,725	496,486	397,080	388,029	エネルギー輸送事業	866,429
	ロジスティクス事業	47,053	-	-	-	-	-	-	-	-	製品輸送事業	648,595
	フェリー・内航RORO船事業	42,664	42,721	38,407	36,089	36,420	35,088	40,535	44,096	54,418	(うち、コンテナ船事業)	(384,612)
	関連事業	293,066	315,924	342,748	355,341	379,969	386,851	426,130	416,454	415,399	関連事業	422,008
	その他事業	376,655	376,316	317,865	278,060	303,649	325,937	346,182	162,724	359,526	その他事業	347,336
	調整(消去・全社)	▲ 225,556	▲ 239,786	▲ 390,718	▲ 284,118	▲ 257,276	▲ 334,220	▲ 404,999	▲ 327,352	▲ 440,981	調整(消去・全社)	▲ 400,372
連結合計	1,807,079	1,861,312	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	2,225,636	
減価償却費	不定期専用船事業	48,949	54,612	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
	コンテナ船事業	15,398	17,778	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
	ロジスティクス事業	1,413	-	-	-	-	-	-	-	-	製品輸送事業	27,283
	フェリー・内航RORO船事業	3,948	5,231	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)
	関連事業	6,033	8,640	9,049	8,254	7,963	8,622	8,510	10,090	9,395	関連事業	9,143
	その他事業	2,156	1,921	1,604	1,446	410	326	283	272	319	その他事業	361
	調整(消去・全社)	256	183	250	252	1,190	1,171	1,388	1,366	1,192	調整(消去・全社)	985
連結合計	78,155	88,366	77,445	85,624	94,685	83,983	87,803	92,771	87,190	連結合計	86,629	
有形・無形増加額	不定期専用船事業	154,274	146,949	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
	コンテナ船事業	36,640	30,592	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
	ロジスティクス事業	971	-	-	-	-	-	-	-	-	製品輸送事業	48,508
	フェリー・内航RORO船事業	1,082	1,131	1,316	829	1,101	1,424	3,193	5,865	20,229	(うち、コンテナ船事業)	(21,735)
	関連事業	26,643	24,374	41,187	5,442	20,339	10,484	32,341	5,177	4,937	関連事業	5,967
	その他事業	3,562	1,180	2,342	2,768	621	145	181	123	180	その他事業	763
	調整(消去・全社)	32	▲ 37	730	289	2,924	5,395	587	1,903	955	調整(消去・全社)	612
連結合計	223,208	204,190	220,443	175,726	164,890	186,148	196,145	115,712	141,793	連結合計	149,195	

(注1)2009年度にロジスティクス事業をコンテナ船事業に統合

(注2)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3)2017年度から開示セグメント変更

● 四半期別連結セグメント業績(直近2年)

		(百万円)									
(年度)		2016				2017					
(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	63,009	62,090	68,214	74,551	267,864	69,325	64,254	66,711	72,666	272,956
	エネルギー輸送事業	62,557	59,963	58,473	76,841	257,834	64,596	63,506	67,836	66,307	262,245
	製品輸送事業	207,718	204,971	215,938	242,735	871,362	242,359	261,283	259,270	247,973	1,010,885
	(うち、コンテナ船事業)	(146,732)	(144,952)	(154,584)	(174,446)	(620,714)	(179,758)	(193,518)	(192,798)	(183,640)	(749,714)
	関連事業	22,472	22,767	21,415	23,371	90,025	22,899	22,345	22,511	22,340	90,095
	その他事業	4,321	3,690	3,839	5,436	17,286	4,103	4,228	4,432	3,445	16,208
	連結合計	360,079	353,481	367,880	422,933	1,504,373	403,284	415,617	420,760	412,732	1,652,393
経常損益	ドライバルク船事業	1,515	3,890	3,980	2,592	11,977	4,845	3,131	3,270	4,168	15,414
	エネルギー輸送事業	7,053	8,278	2,616	8,552	26,499	3,483	1,504	4,392	4,254	13,633
	製品輸送事業	▲ 10,892	▲ 8,567	▲ 4,431	▲ 4,135	▲ 28,025	▲ 4,954	5,237	4,609	▲ 11,220	▲ 6,328
	(うち、コンテナ船事業)	(▲ 11,652)	(▲ 9,733)	(▲ 4,749)	(▲ 6,730)	(▲ 32,864)	(▲ 6,256)	(2,113)	(3,771)	(▲ 10,319)	(▲ 10,691)
	関連事業	3,108	2,621	3,436	3,172	12,337	3,785	2,928	3,576	2,368	12,657
	その他事業	764	▲ 47	1,218	116	2,051	1,173	77	1,080	271	2,601
	調整(消去・全社)	▲ 816	▲ 1,409	1,494	1,316	585	▲ 2,449	▲ 1,415	292	▲ 2,934	▲ 6,506
連結合計	733	4,765	8,313	11,615	25,426	5,885	11,462	17,217	▲ 3,091	31,473	

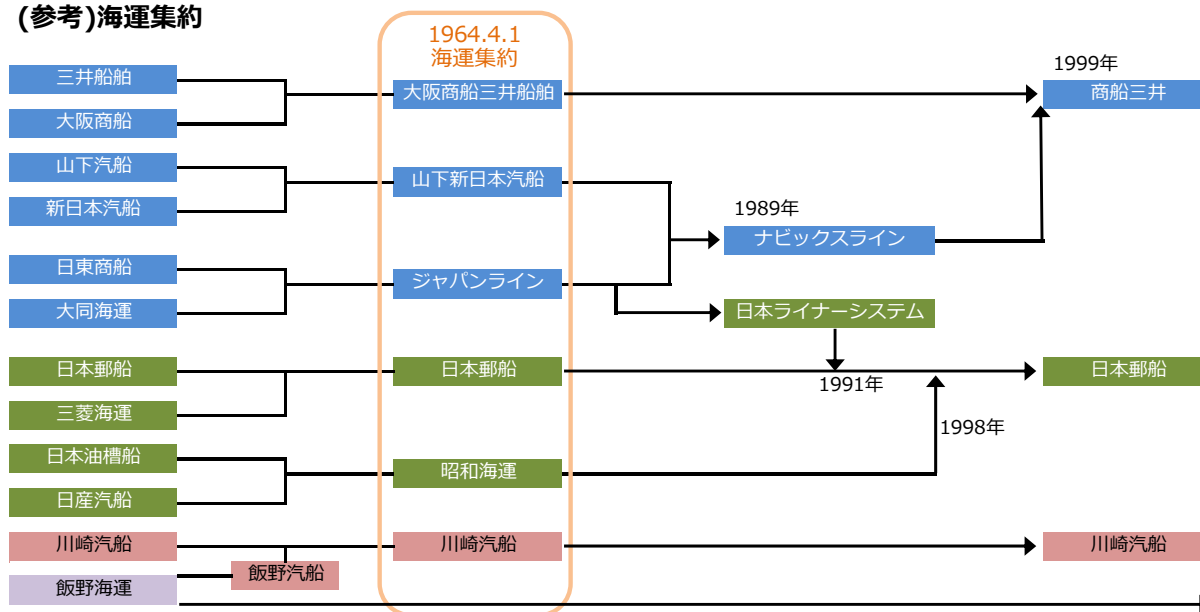
(注)2016年度の実績数値は、内部取引を考慮した上で、新セグメントに合わせて組み替え

130年の歩み

- 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 「あるぜんちな丸」「ぶらじる丸」建造。当時の日本造船技術の粋を集めて建造した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 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。自動車を自走させることで、1時間当たりの荷役台数は従来の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
コンテナ2段積み専用列車(DST/Double-stack train)、ロサンジェルス基点で運行開始
- 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年にっぽん丸就航)
英LNG船運航会社BGTに資本参加(1998年に連結子会社化)
- 1990 独フォワード・J.F.Hillebrandに資本参加、蘭物流会社Wassingを買収
- 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)
初のダブルバルクVLCC「ATLANTIC LIBERTY」竣工
- 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
MOL JAPAN設立
- 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
- 2005 近鉄エクスプレス(KWE)と資本提携
- 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
ExxonMobil社とLNG船長期貨船契約締結：当社初の中国でのLNG船建造に取り組む
当社初のFPSO備船事業への参画(ブラジル国営石油会社ペトロbras向け)
- 2011 東日本大震災：客船やフェリーの被災地支援活動
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
LR1型プロダクトタンカーブール運航会社「Straits Tankers」設立
VLCC ブール運航会社「Nova Tankers」設立
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
オランダ荷主協会から、最優秀船社として「Best Performing Container Liner Shipping Company」を受賞
- 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」をメインテーマにスタート
G6アライアンス、北米東岸航路へ協調拡大
東京マリン、ケミカル船ブール会社「Milestone Chemical Tankers」設立
- 2014 中期経営計画「STEER FOR 2020」：「変革を通じた確かな成長」をメインテーマに開始
TraPac社、コンテナターミナル事業でBrookfield社と戦略的提携に合意
G6アライアンス、北米西岸航路・大西洋航路へ協調拡大
日本向けシェールガス輸送第1弾となるLNG船長期定期貨船契約締結(東京ガス向け)

- 2014 ロシア・ヤマルLNGプロジェクト：世界初の砕氷LNG船によるLNG輸送プロジェクトに参画
 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：リアライアンス社(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
 MR型プロダクトタンカーブール運航会社"Clean Products Tanker Alliance"設立
- 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)ブール運航会社"Helios LPG"設立
 世界最大の20,000万TEU型コンテナ船発注
 「MOL CHART」を制定
 ロッテルダム港 Rotterdam World Gateway (RWG) 開業
- 2016 フィリピンでの自営商船大学設立を決定
 邦船3社によるコンテナ船事業統合を発表
 サブシー支援船事業へ参画
 新技術開発プロジェクト「船舶維新NEXT~MOL SMART SHIP PROJECT~」発足
- 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
 当社初のLNG燃料船となるLNG燃料タグボートの建造を決定
 邦船3社によるコンテナ船事業統合会社"Ocean Network Express"設立
 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 次世代型自動車船「FLEXIEシリーズ」1番船"BELUGA ACE"竣工
 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

(参考)海運集約



● 格付 (2018年9月時点)

最新状況は当社IRサイト(<http://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-
格付投資情報センター (R&I)	発行体格付	BBB
Moody's	コーポレート・ファミリー・レーティング	Ba1(格下げ方向で見直し)

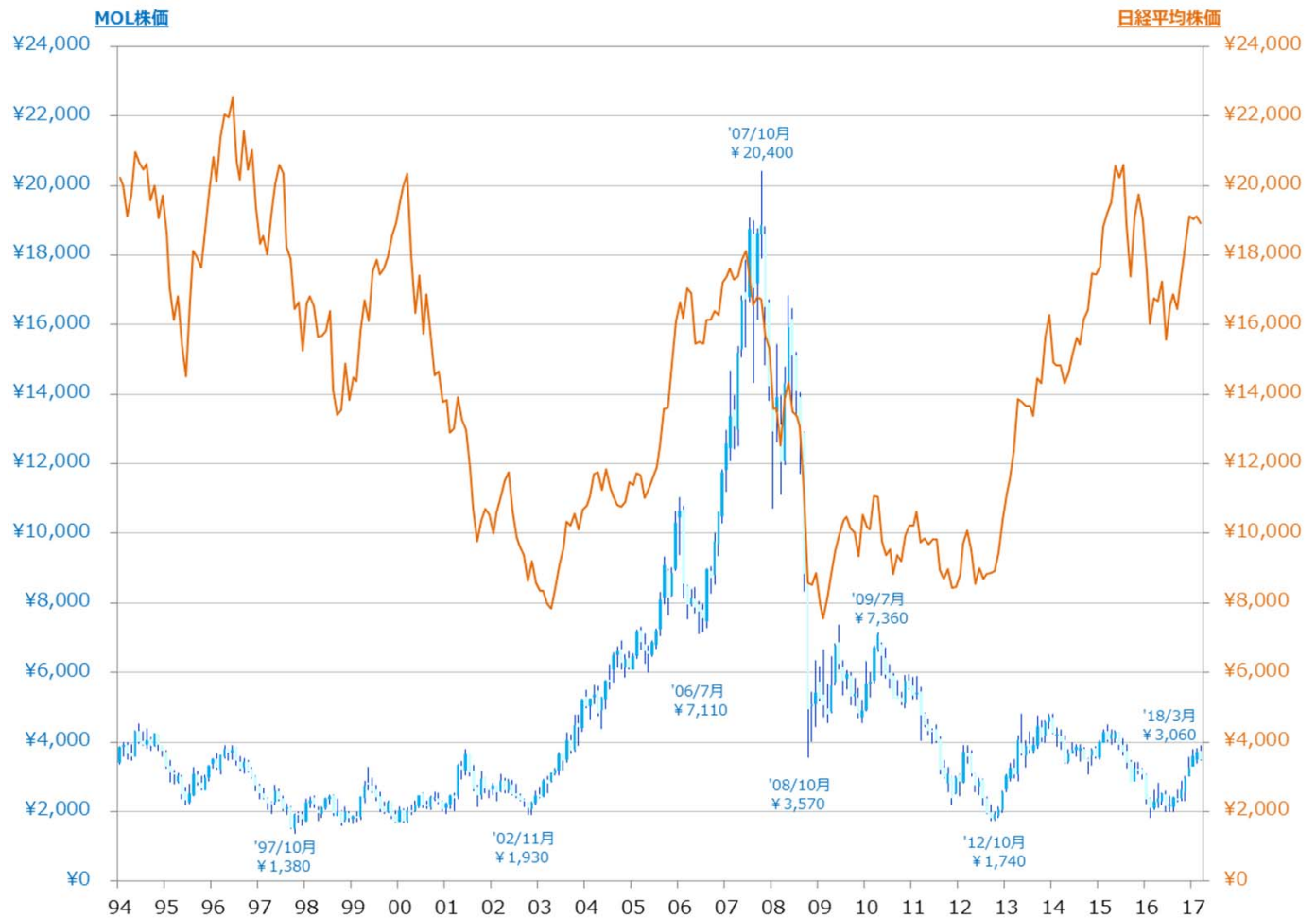
● 社債 (2017年5月時点)

	発行年月日	年限	利率	発行総額	未償還残高
第12回普通社債	2009.5.27	10年	1.999%	200億円	185億円
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
ユーロ米ドル建て転換社債(*1)(*2)	2014.4.24	6年	ゼロクーポン	2億米ドル	2億米ドル
第19回普通社債	2014.6.19	10年	0.970%	296億円	295億円

(*1) 転換価額4.78米ドル。但し転換取得制限条項があり、株価が転換価額の130%を一定期間超えない限り新株予約権を行使できない。

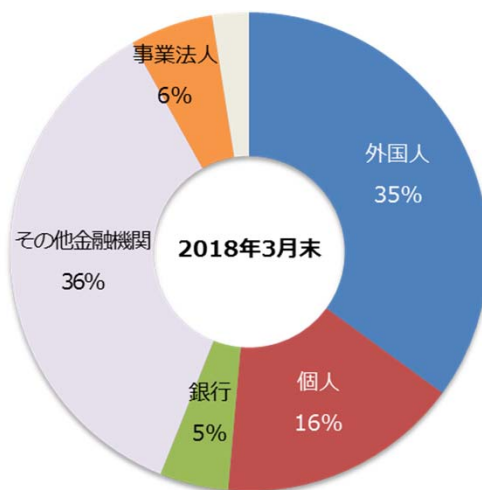
(*2) 潜在株式数の比率は3.47% (仮に全て当初転換価額で株式へ転換された場合に増加する株式数の、2014年3月31日現在の発行済株式総数に占める割合)。但し取得条項(額面現金決済型)があり、当社の裁量で、満期償還期日の3か月前以降、額面金額の100%に相当する金額の金銭を交付することで株式への転換を抑制することが可能。詳細は2014年4月8日付プレスリリースをご参照。

● 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

● 株主構成比率



● 株主メモ (2018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 10,828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 86,927名
- 上場取引所 東京(*2)
- 株式名簿管理人 三井住友信託銀行
(連絡先) 〒168-0063 東京都杉並区和泉2-8-4(証券代行部)0120-782-031

(*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。

【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。

【見通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実事ではなく、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。

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) <http://www.mol.co.jp/ir/index.html>
- Website : (英語) <http://www.mol.co.jp/en/ir/index.html>
- アニュアル レポート (日本語/英語)
- インベスター ガイドブック (日本語/英語)
- 会社案内 (日本語/英語)
- 環境・社会報告書 (日本語/英語)