



# INVESTOR GUIDEBOOK 2016

(2016年8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

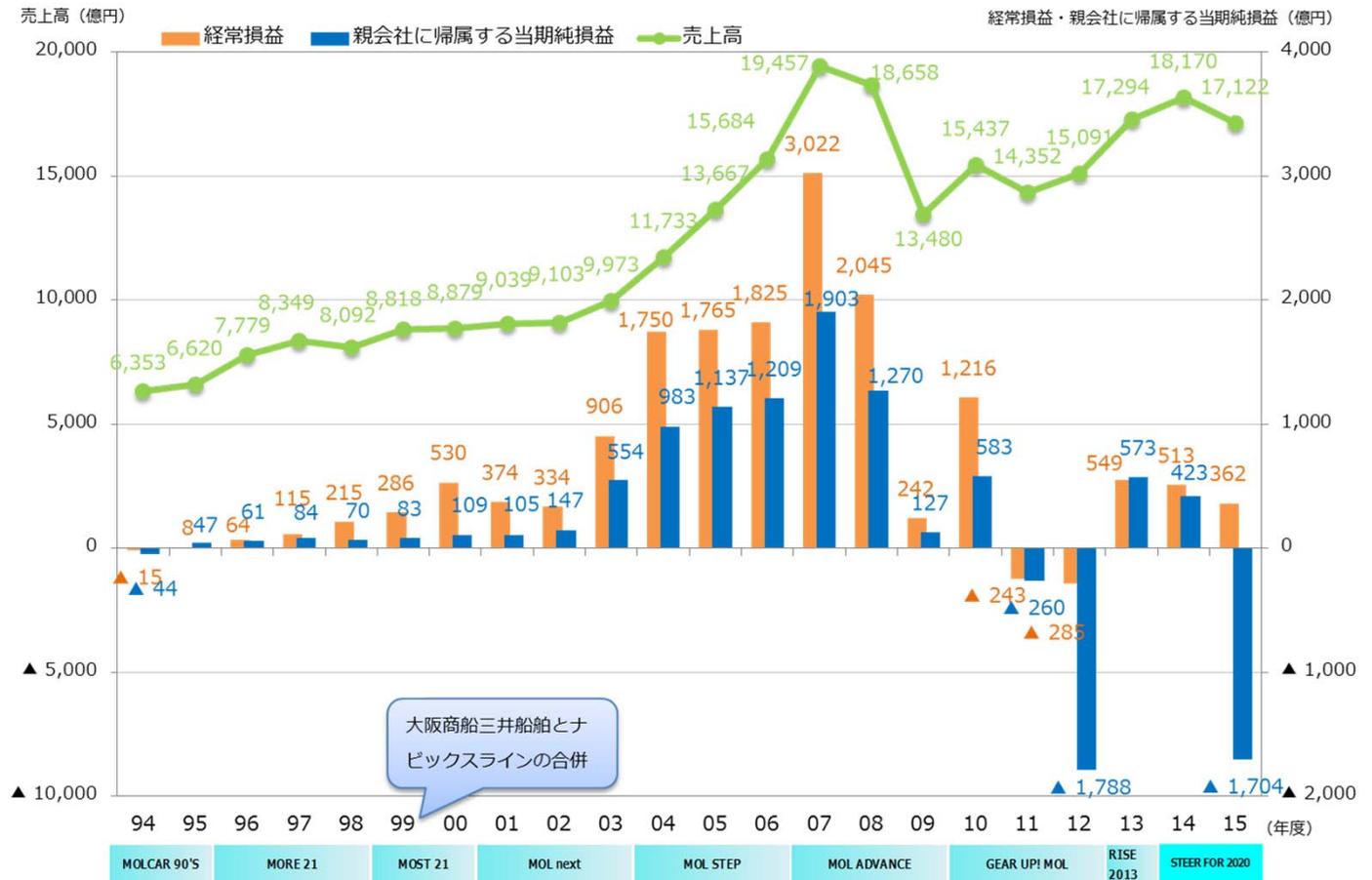
世界の海運をリードする強くしなやかな商船三井グループを目指す



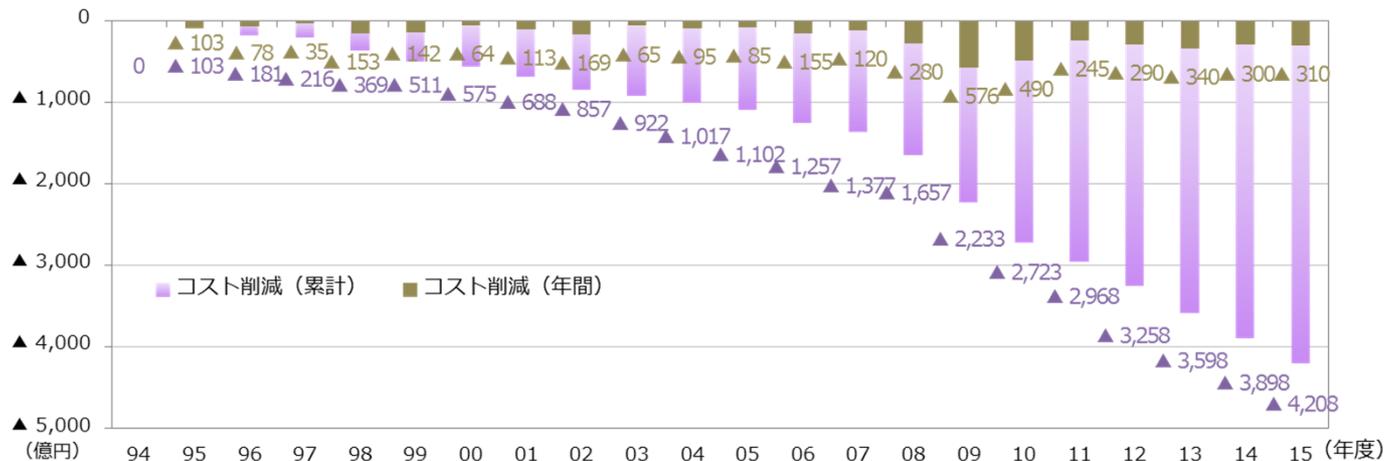
## 【目次】

<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>構造改革</u>	①事業ポートフォリオ分析	09
	②収益構造分析	11
	③構造改革の内容	12
<u>事業部門別情報</u>	①全体荷動き	13
	②ドライバルク船	15
	③油送船	18
	④LNG船・海洋事業	21
	⑤自動車船	23
	⑥コンテナ船・ターミナル・ロジスティクス	24
	⑦フェリー・内航RORO船事業	27
	⑧関連事業	28
<u>MOLの経営基盤</u>	①コーポレートガバナンス／コンプライアンス	29
	②安全運航	30
	③環境保全	31
	④社会的責任	32
<u>業績・財務データ</u>	①収益性・効率性指標	33
	②安全性指標	34
	③キャッシュフロー指標	35
	④投資指標	36
	⑤連結財務諸表(過去10年)	37
<u>MOL基本情報</u>		39

● P/L推移



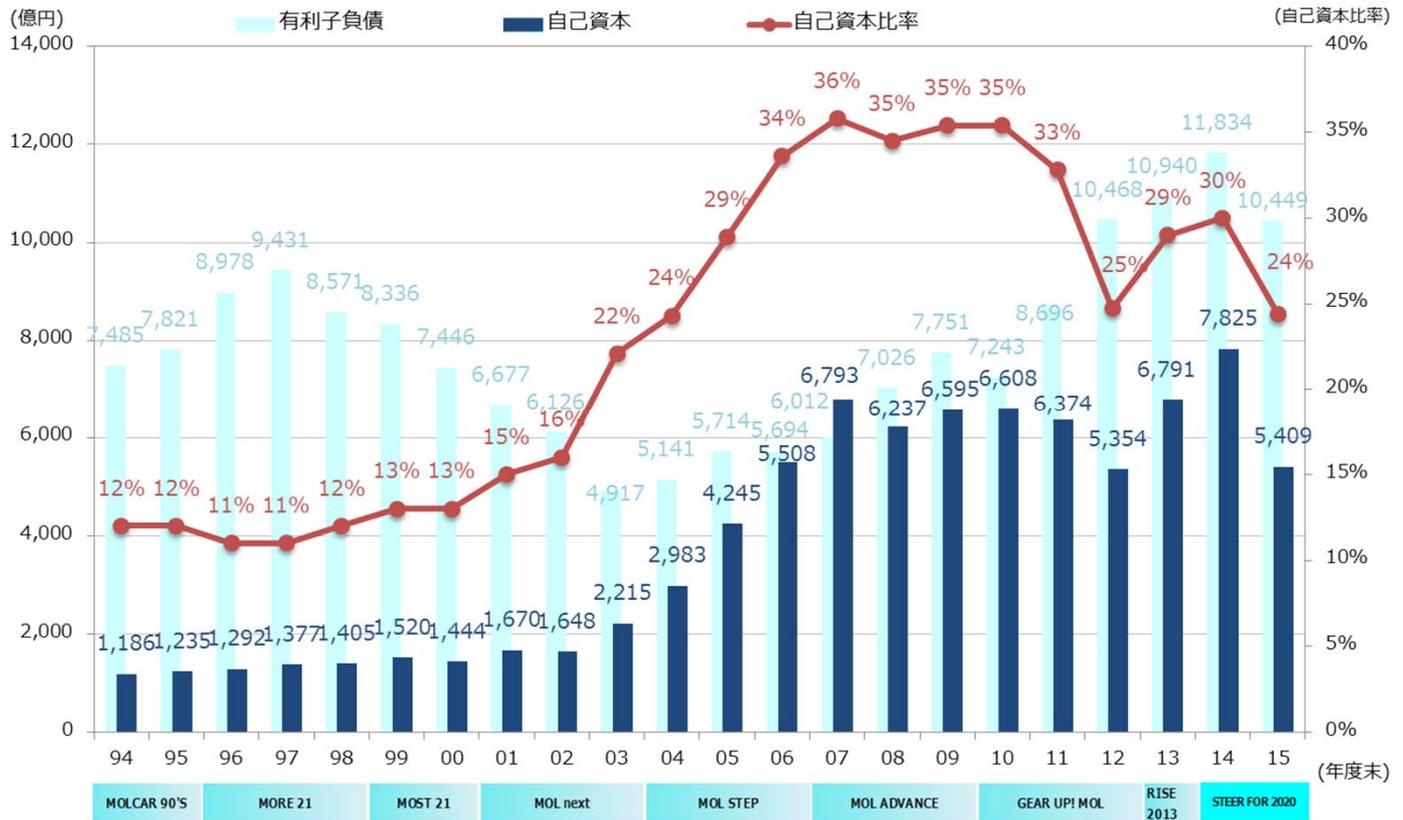
● コスト競争力強化



● 為替・燃料油消費単価(年度平均)



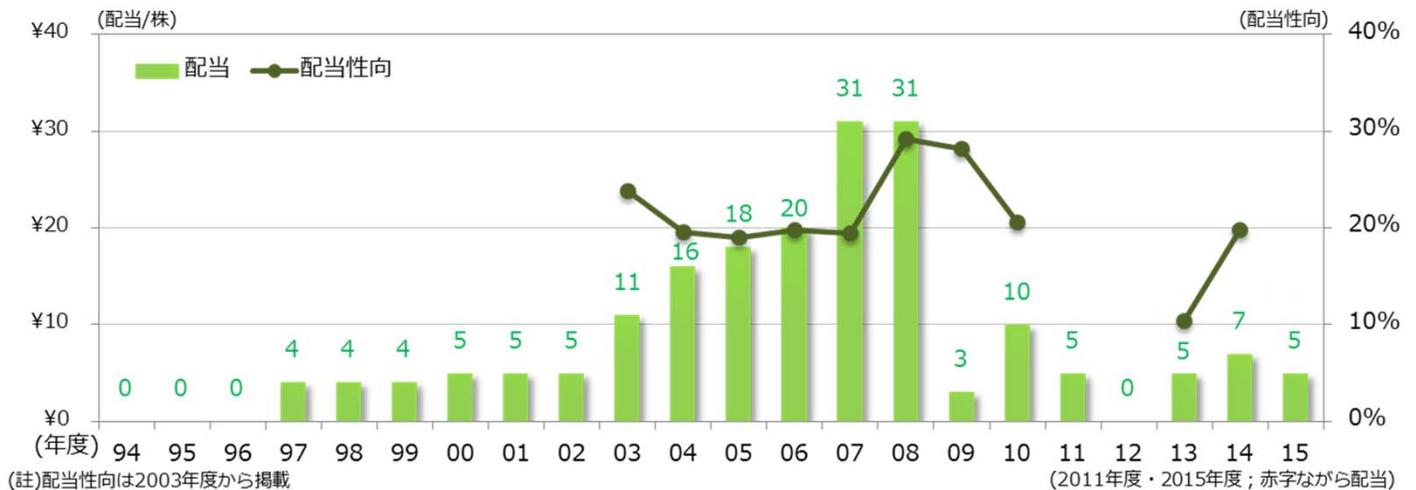
● B/S推移



(注) 自己資本

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

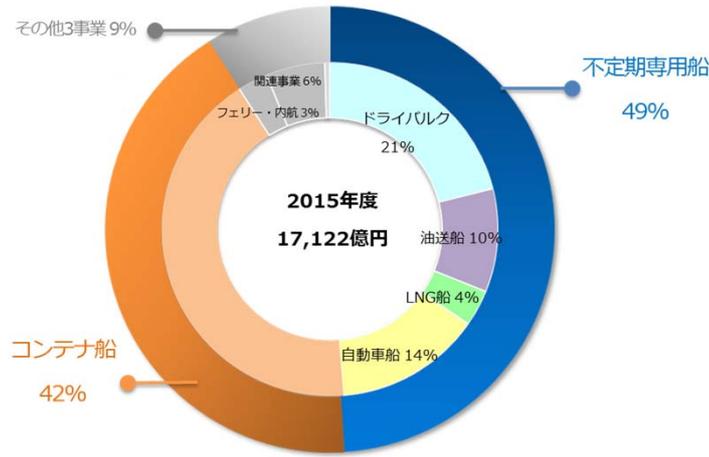
● 配当推移



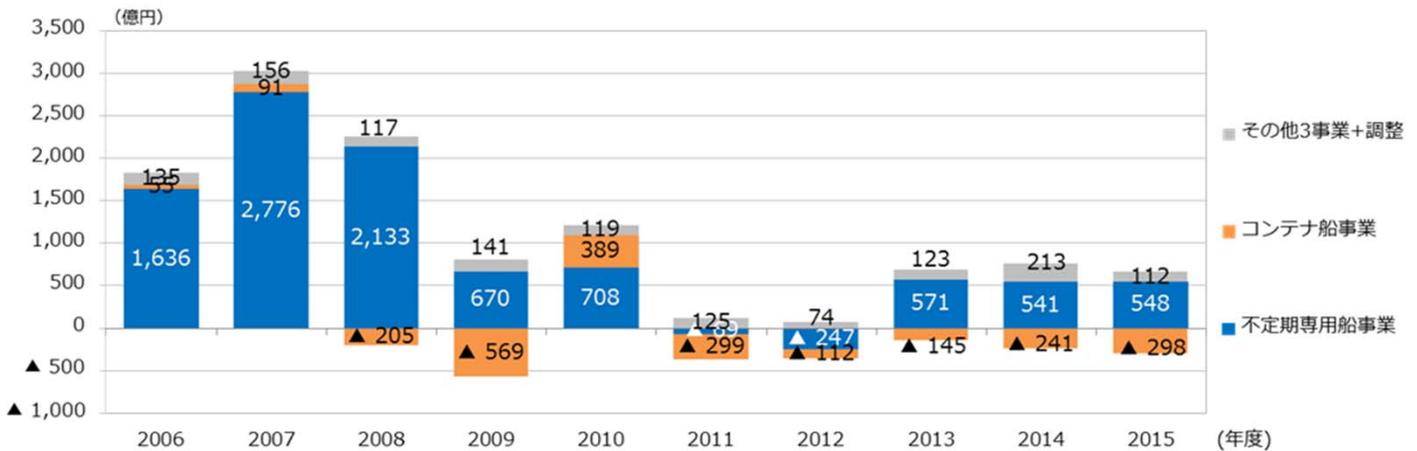
【配当方針】

- 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。

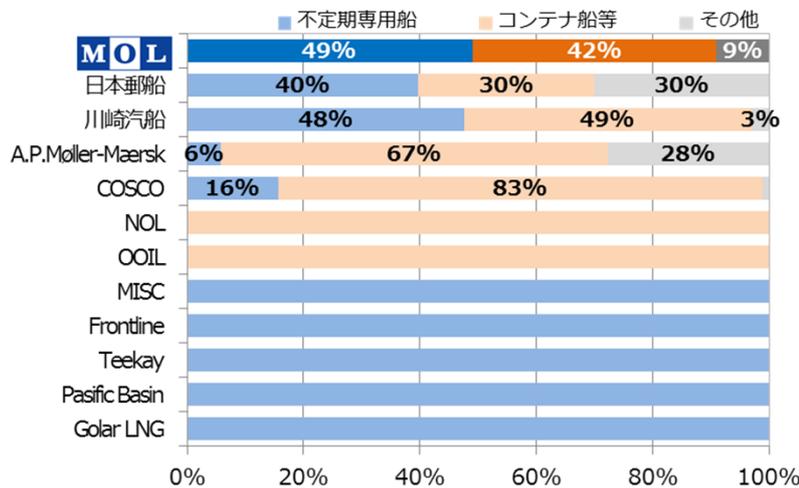
● セグメント別売上高 (連結)



● 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

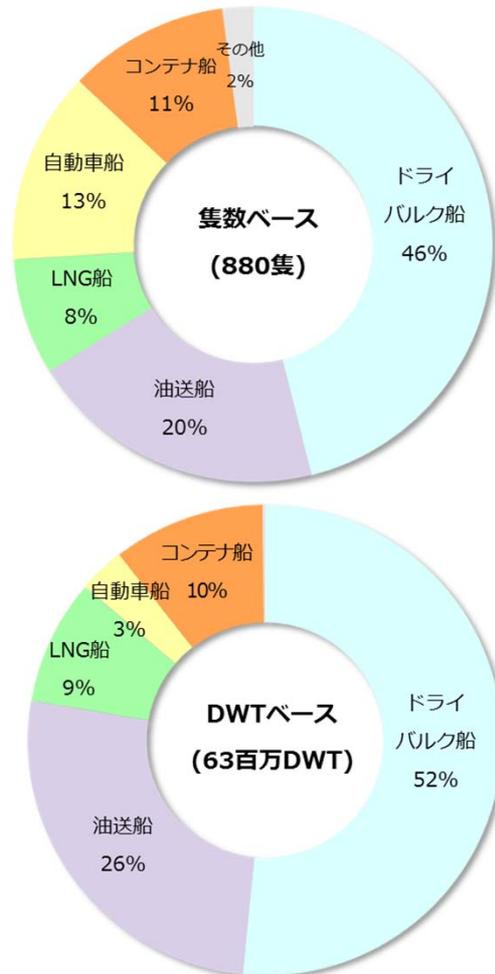


● 船隊構成 (短期備船、J/V保有船含む)

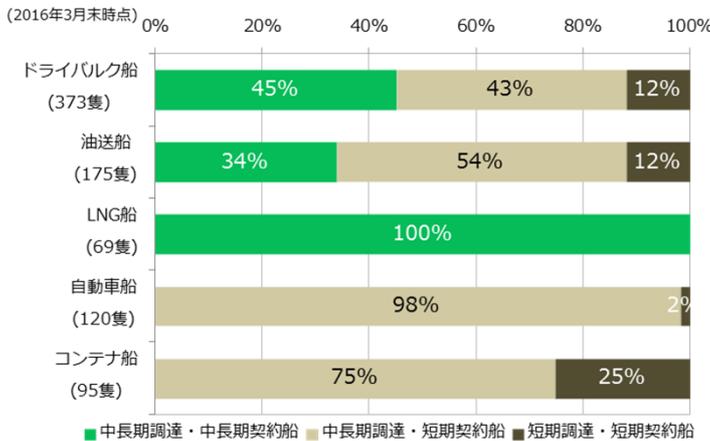
		2016年3月末時点		2015年3月末時点		
		隻数	千dwt	隻数	千dwt	
ドライバルク 営業本部	散積み船	Capesize	92	17,929	104	20,010
		Panamax	31	2,599	37	3,132
		Handymax	60	3,305	72	3,978
		Small Handy	52	1,780	56	1,896
	重量物船	6	74	6	74	
	木材チップ船	41	2,229	43	2,319	
	一般貨物船	48	811	49	805	
	(小計)	330	28,727	367	32,214	
エネルギー輸送 営業本部	油送船	原油タンカー	42	11,093	42	11,093
		プロダクトタンカー	45	2,697	50	2,939
		ケミカルタンカー	79	2,324	75	2,138
		LPGタンカー	9	474	9	474
	(小計)	175	16,587	176	16,644	
石炭船	73	3,992	71	4,089		
LNG船	69	5,450	67	5,233		
海洋事業(FPSO)	3	-	2	-		
自動車船	120	2,017	127	2,105		
コンテナ船	95	6,599	118	7,401		
フェリー・内航RORO船	15	82	16	85		
客船	1	5	1	5		
その他	2	13	2	13		
<b>合計</b>		<b>883</b>	<b>63,472</b>	<b>947</b>	<b>67,789</b>	

(注)フェリー・内航事業からフェリー内航RORO船事業へのセグメント名変更に伴い、内航ばら積み船は石炭船に含む。

● 船隊構成比 (海洋事業除く)



● 船種別調達・契約期間のバリエーション (連結/隻数ベース)



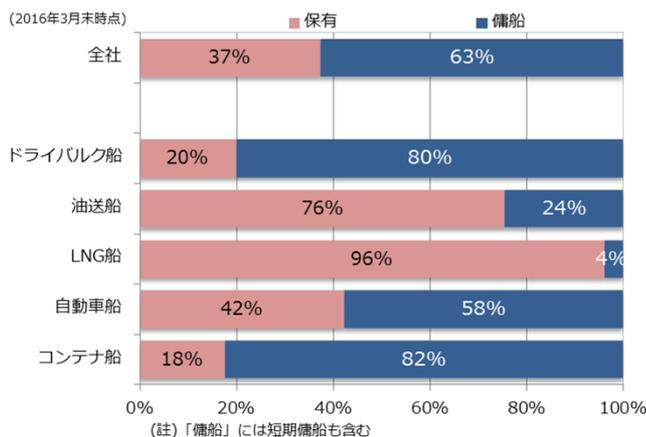
● 船種・船型別市況エクスポージャー (連結/隻数ベース)

(2016年3月末時点)

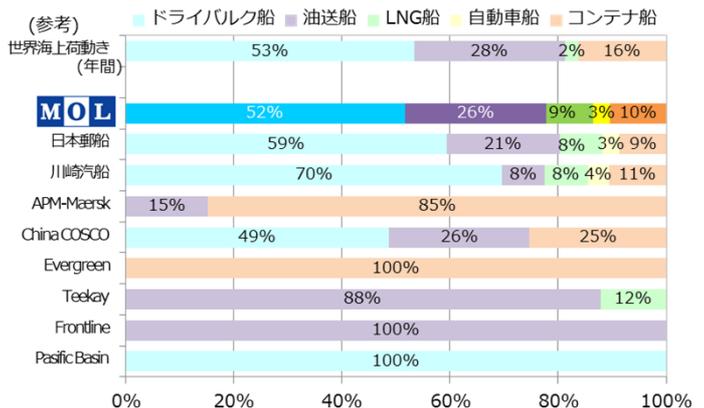
	全体隻数	市況エクスポージャー
ケーブルサイズ	92	26%
中小型バルカー	143	52%
VLCC	33	18%
プロダクト船	45	78%
LPG船	9	33%

【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)

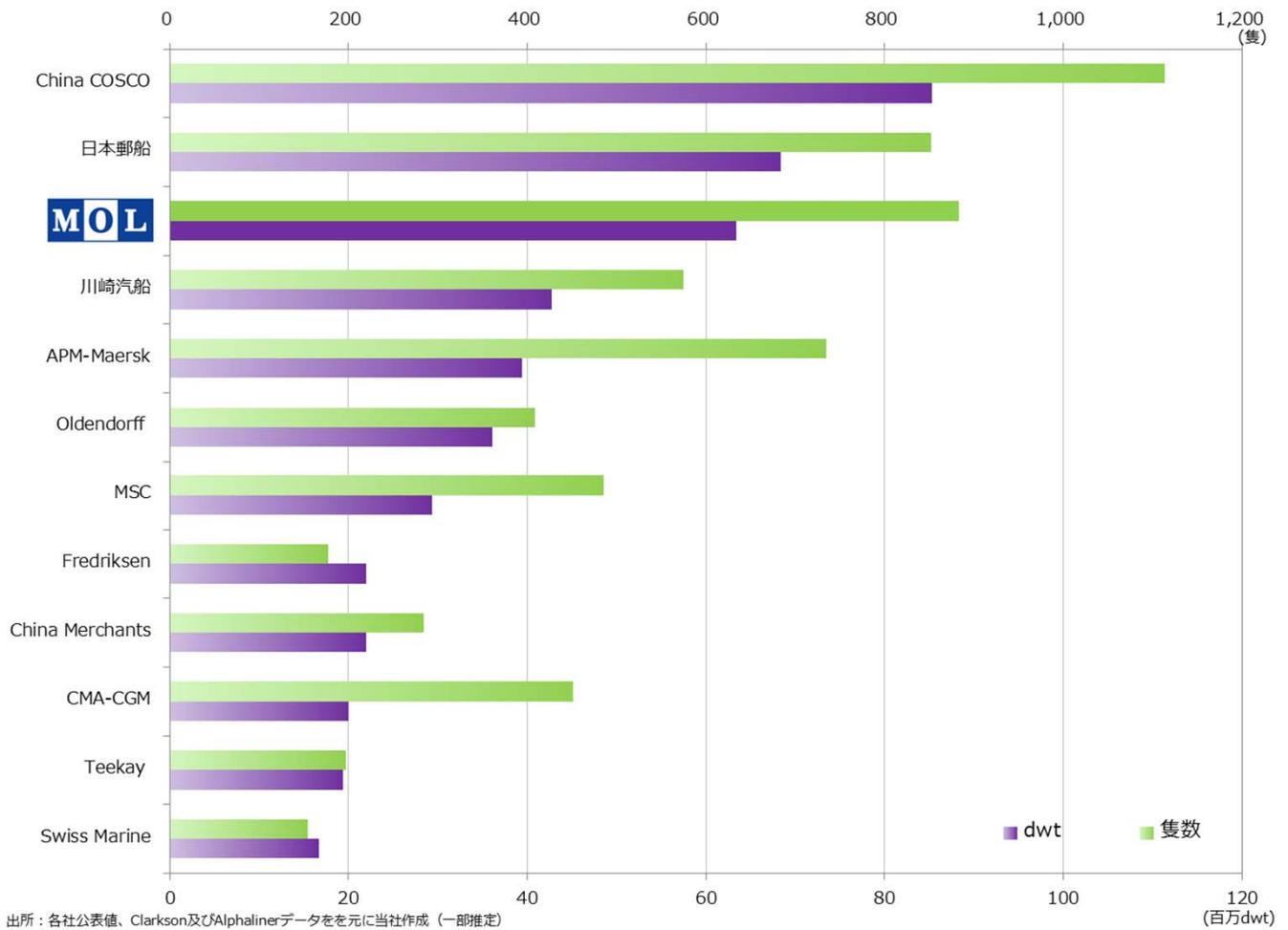


● 主要船社 船隊構成比較 (DWTベース)

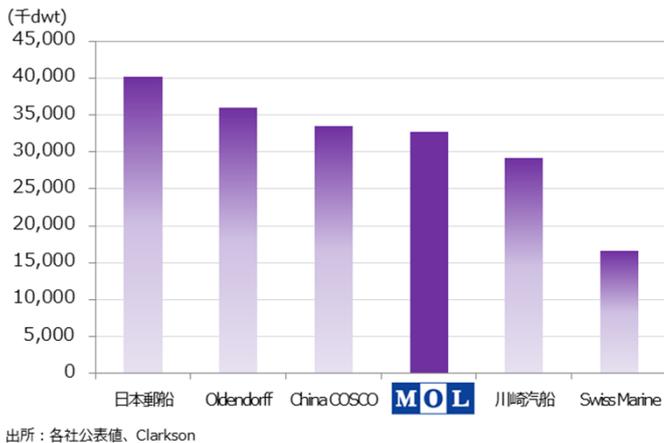


出所：世界海上荷動き比率は、Clarkson等を元に当社推計。各社船隊構成は、各社公表値及びClarkson・MDS等を元に当社推計（曳船、客船、フェリー等は除く）。

● 船隊規模(全船種) (2016年3月時点)



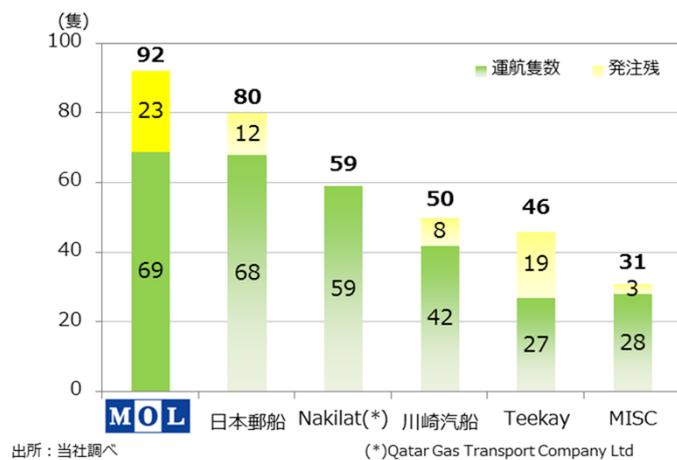
● ドライバルク船 船隊規模 (2016年3月時点)



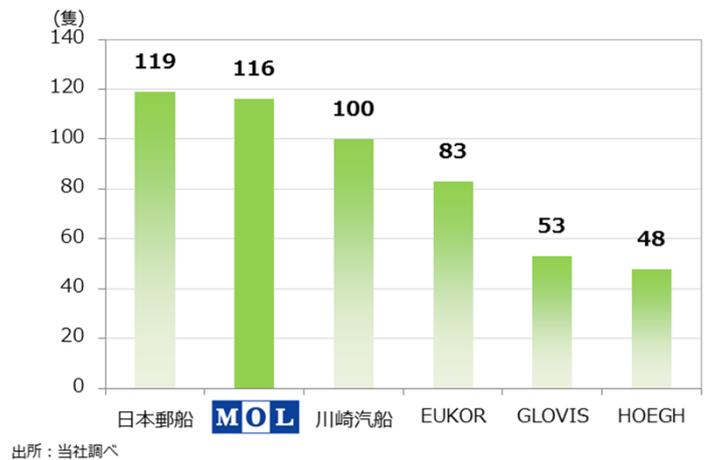
● 油送船 船隊規模 (2016年3月時点)



● LNG船 船隊規模 (2016年3月時点)



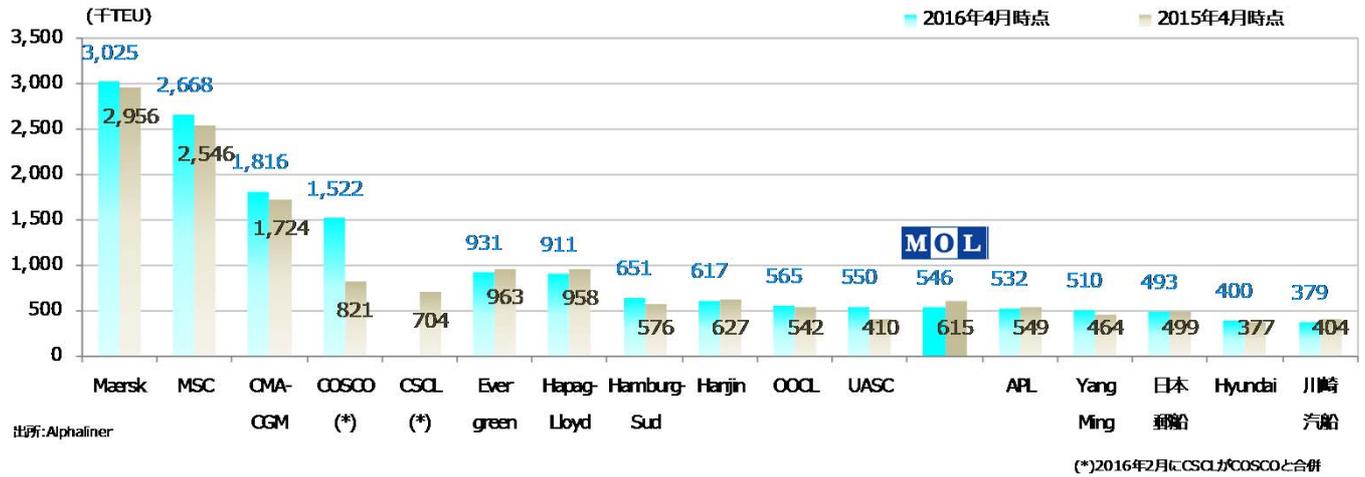
● 自動車船 船隊規模 (2016年3月時点)



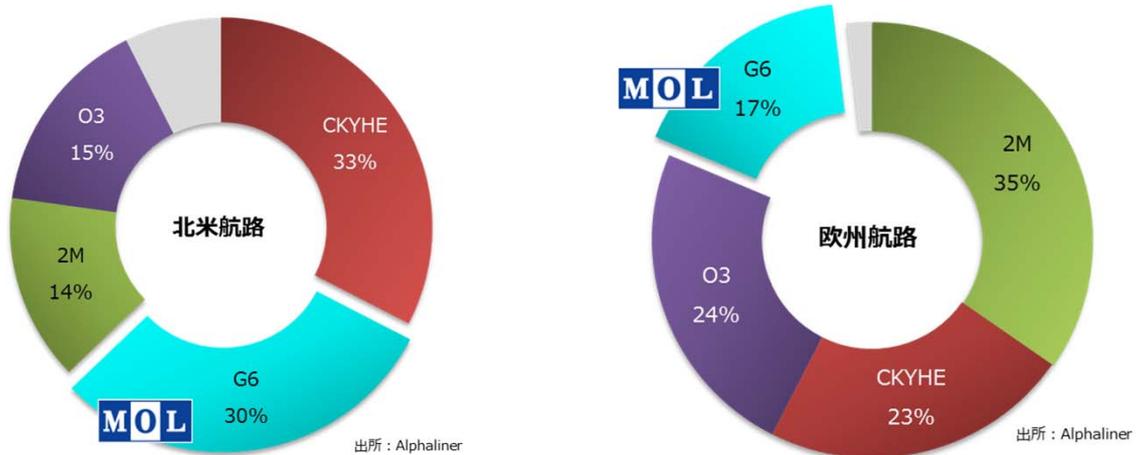
(註)船舶保有（含む部分保有）及び運航受託している隻数

(註)短期備船を除く

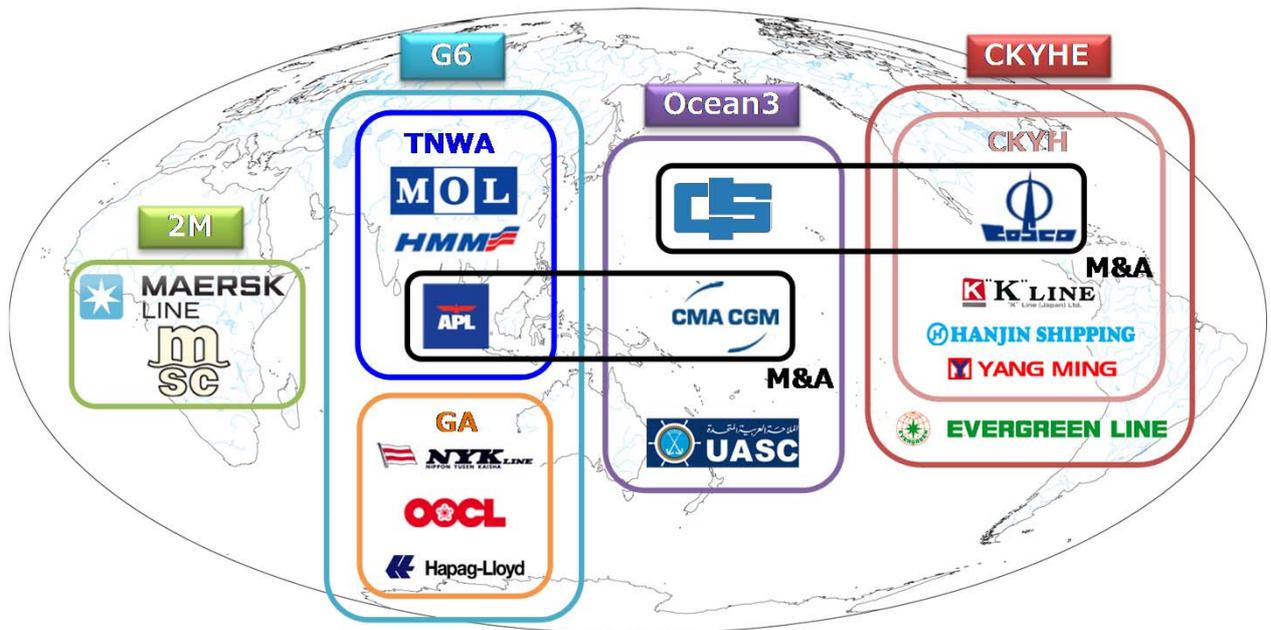
● コンテナ船 船隊規模



● コンテナ船 主要船社/アライアンス別シェア(TEUベース) (2016年3月時点)

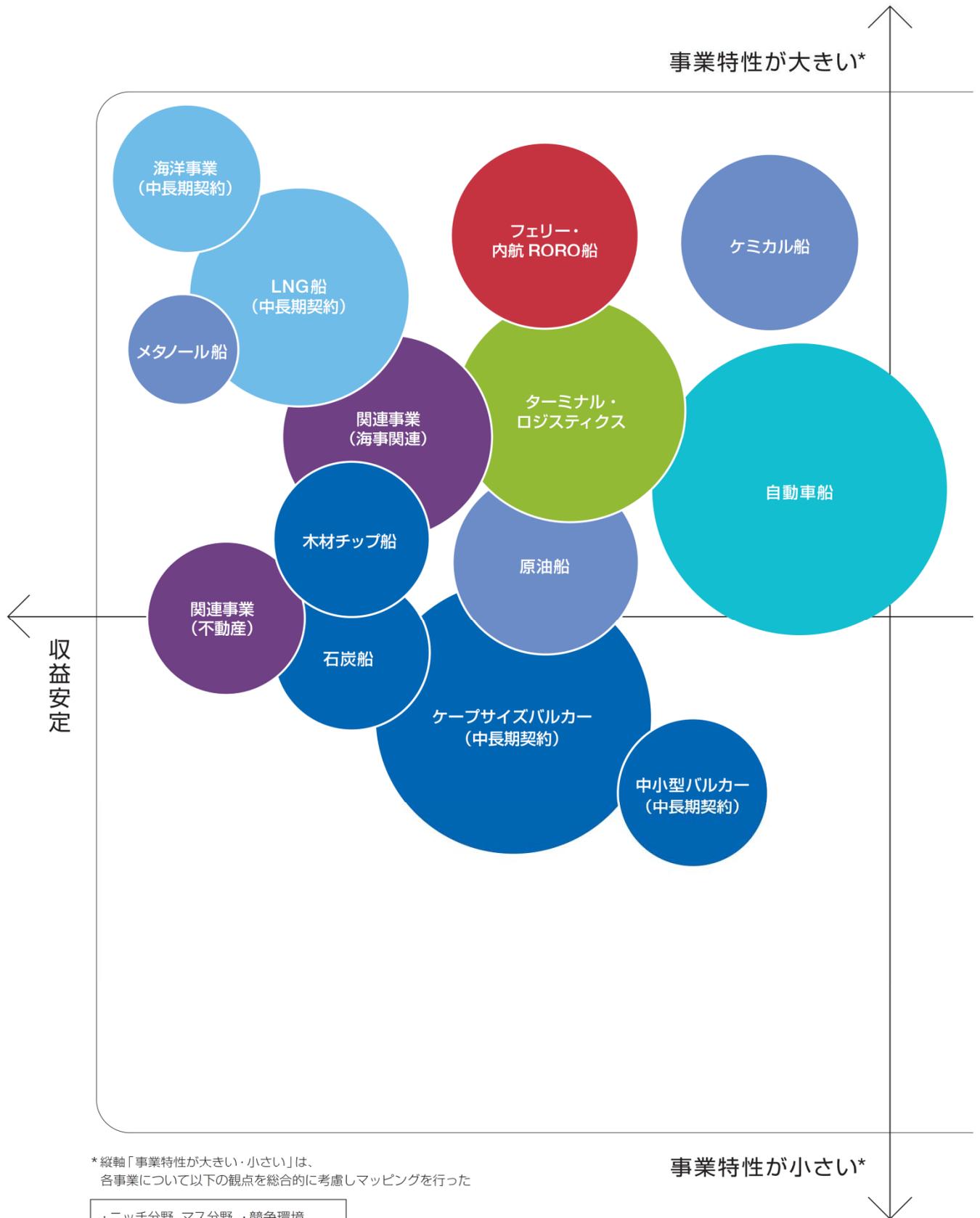


● アライアンスの大型化



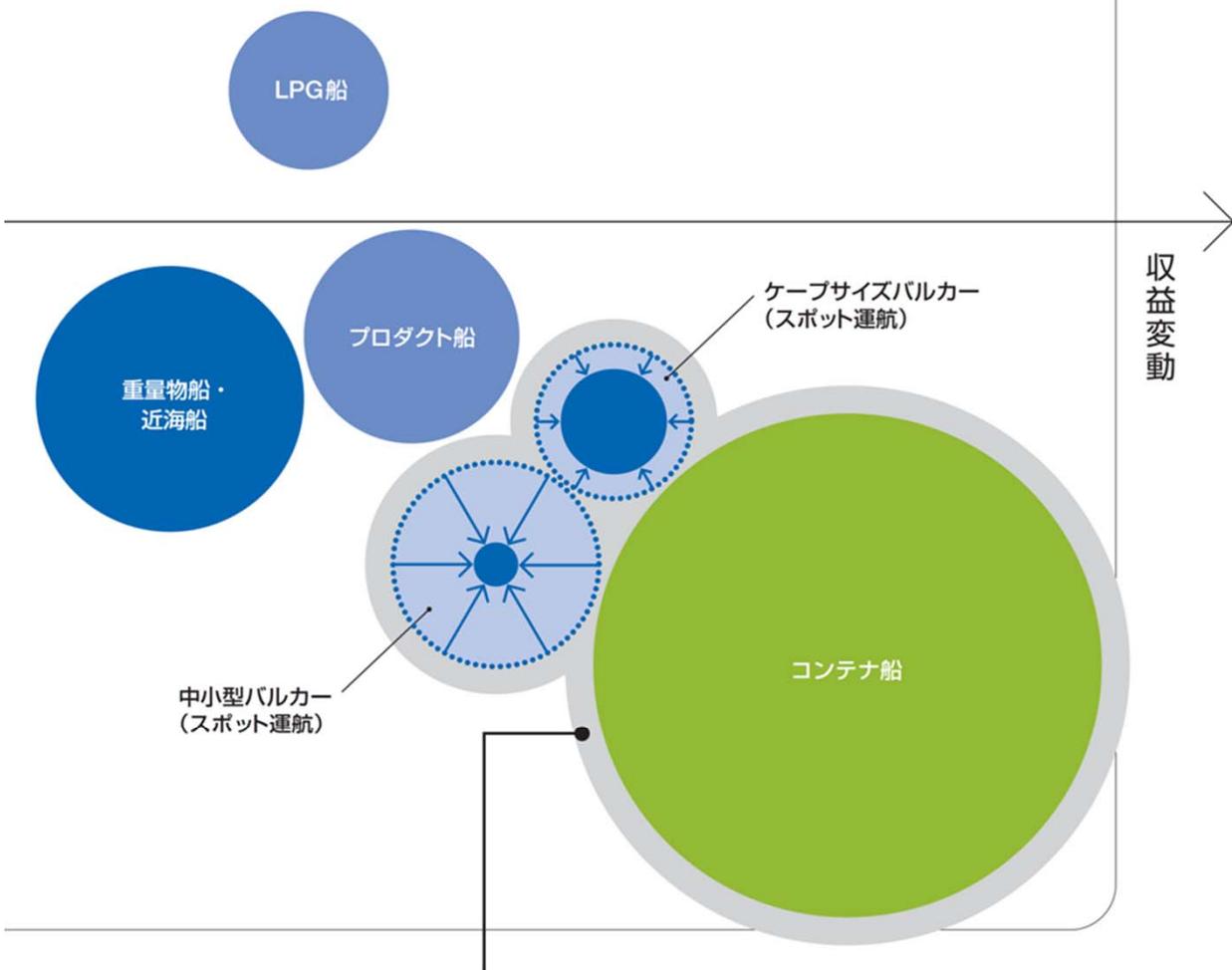
(G6)2012年3月に欧州航路でサービス開始、2013年5月に北米東岸航路へ拡大、2014年5月に北米西岸・大西洋航路に拡大。  
 (2M)2015年1月にサービス開始。  
 (CKYHE)2014年4月に欧州航路・地中海にてサービス開始。2015年春より北米航路に拡大。  
 (Ocean3)2015年にサービス開始。

商船三井グループの事業ポートフォリオ



船隊表	2016年3月末	2017年3月末 (見込み)
	隻数	隻数
ドライバルク船 (石炭船・内航ばら積み船含む)	403	351
油送船	175	168
LNG船(エタン船含む)	69	81
海洋事業(FPSO)	3	5
自動車船	120	118
コンテナ船	95	87
フェリー・内航RORO船	15	
客船	1	17
その他	2	
合計	883	827

(注) 短期備船(5年以下)、JV保有船を含む



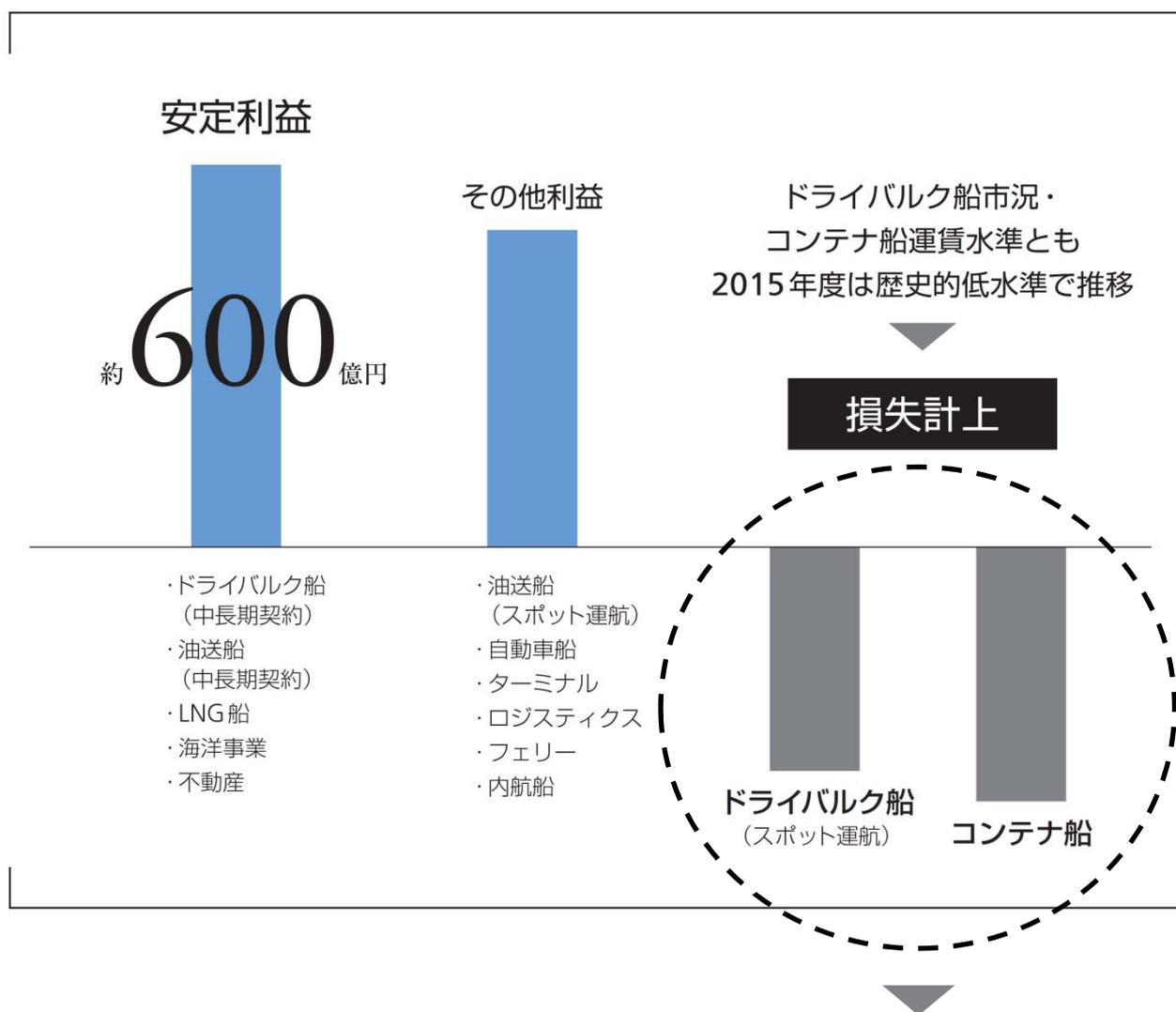
# 構造改革を 実施

中小型バルカー(スポット運航)	貨物の当てのなないスポット運航からは基本的に撤退
ケープサイズバルカー(スポット運航)	スポット運航隻数を縮減
コンテナ船	<ul style="list-style-type: none"> <li>・保有船コストを大幅に低減</li> <li>・航路合理化による余剰船処分</li> <li>・ターミナル、ロジスティクス事業とのシナジー深化による収益安定化を目指す</li> </ul>

# 当社の収益構造と構造改革の必要性

2015年度経常利益

362 億円

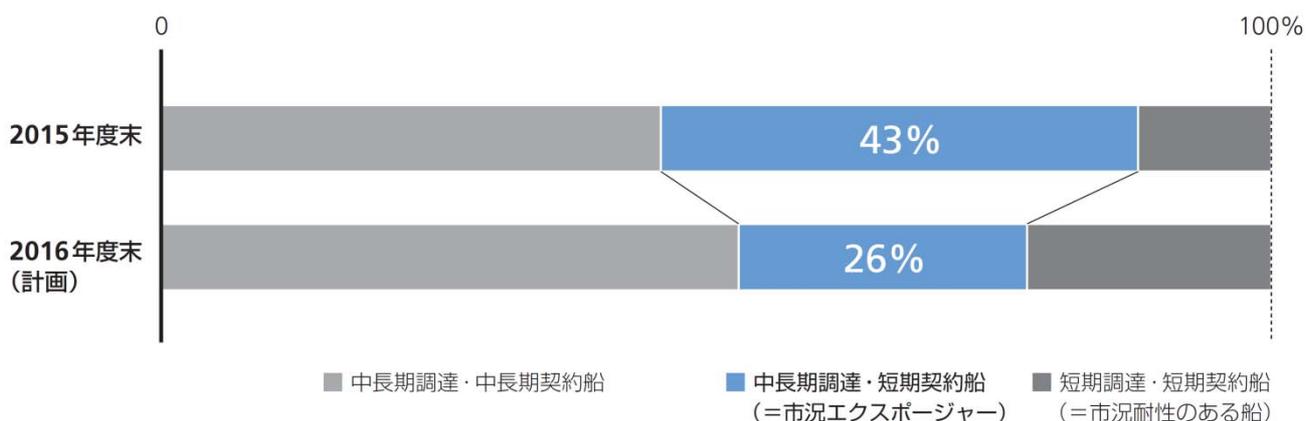


- 長期契約を中心とした安定利益に加え、自動車船・フェリー等着実に利益を上げている部門があるものの、ドライバルク船（スポット運航部分）とコンテナ船の損失がこれを大きく毀損している状況
- ドライバルク船市況・コンテナ船運賃水準双方について、当面本格的な回復が見込めないものと想定。これら事業の抜本的対策が急務

## ドライバルク船（構造改革費用 1,174 億円）

- ▶ 市況エクスポージャーの大幅な縮小（傭船の返船・保有船の売却）
- ▶ 残る中小型船の基幹船隊について船舶コストをマーケット並みに引き下げ

市況エクスポージャー



構造改革効果により2016年度に黒字転換

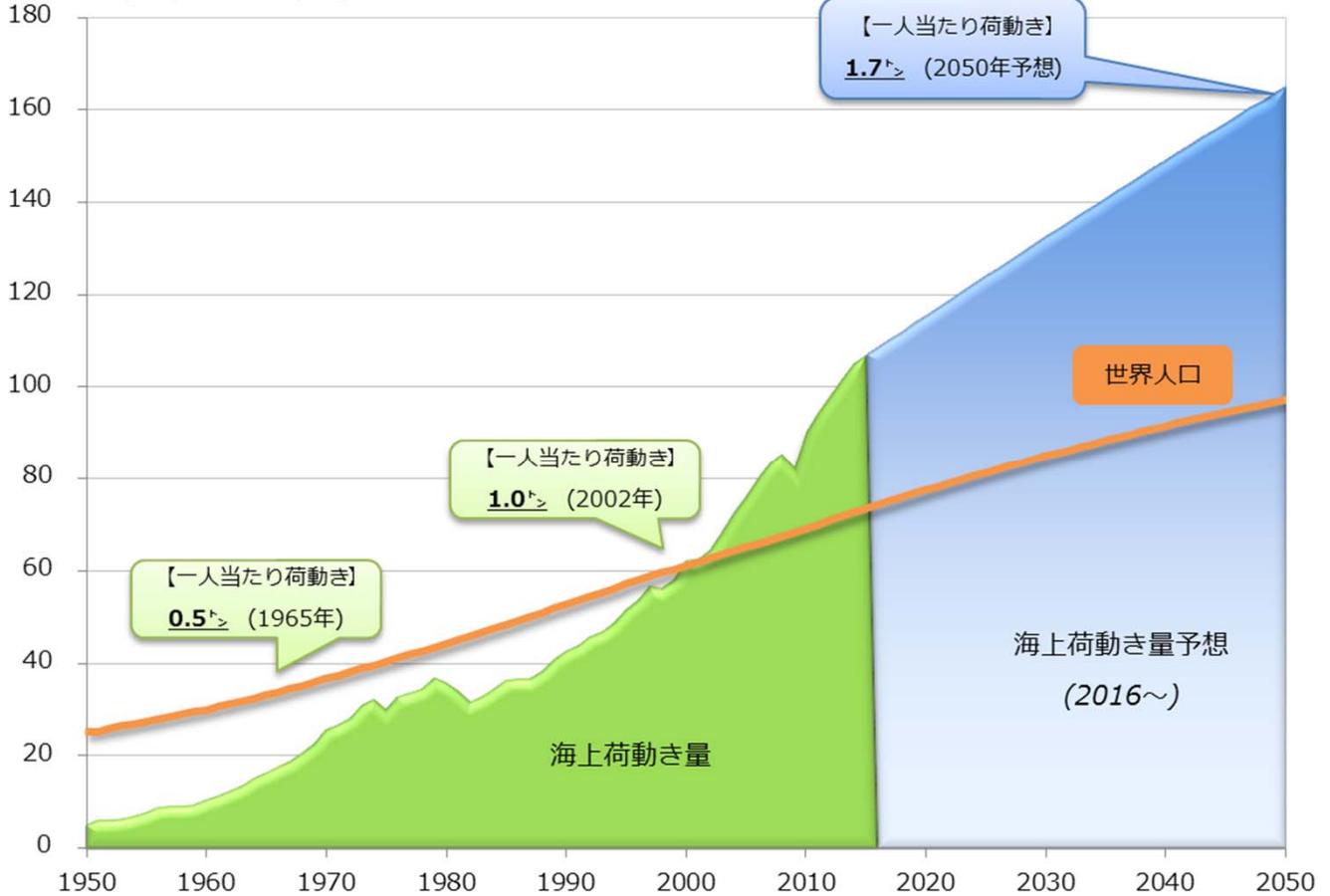
## コンテナ船（構造改革費用 619 億円）

- ▶ 自社保有船について減損を実施
- ▶ 航路合理化により余剰となる船舶を処分

運賃水準の更なる悪化により、  
2016年度も損益改善には至らないものの  
当社の構造的劣後は大幅に改善

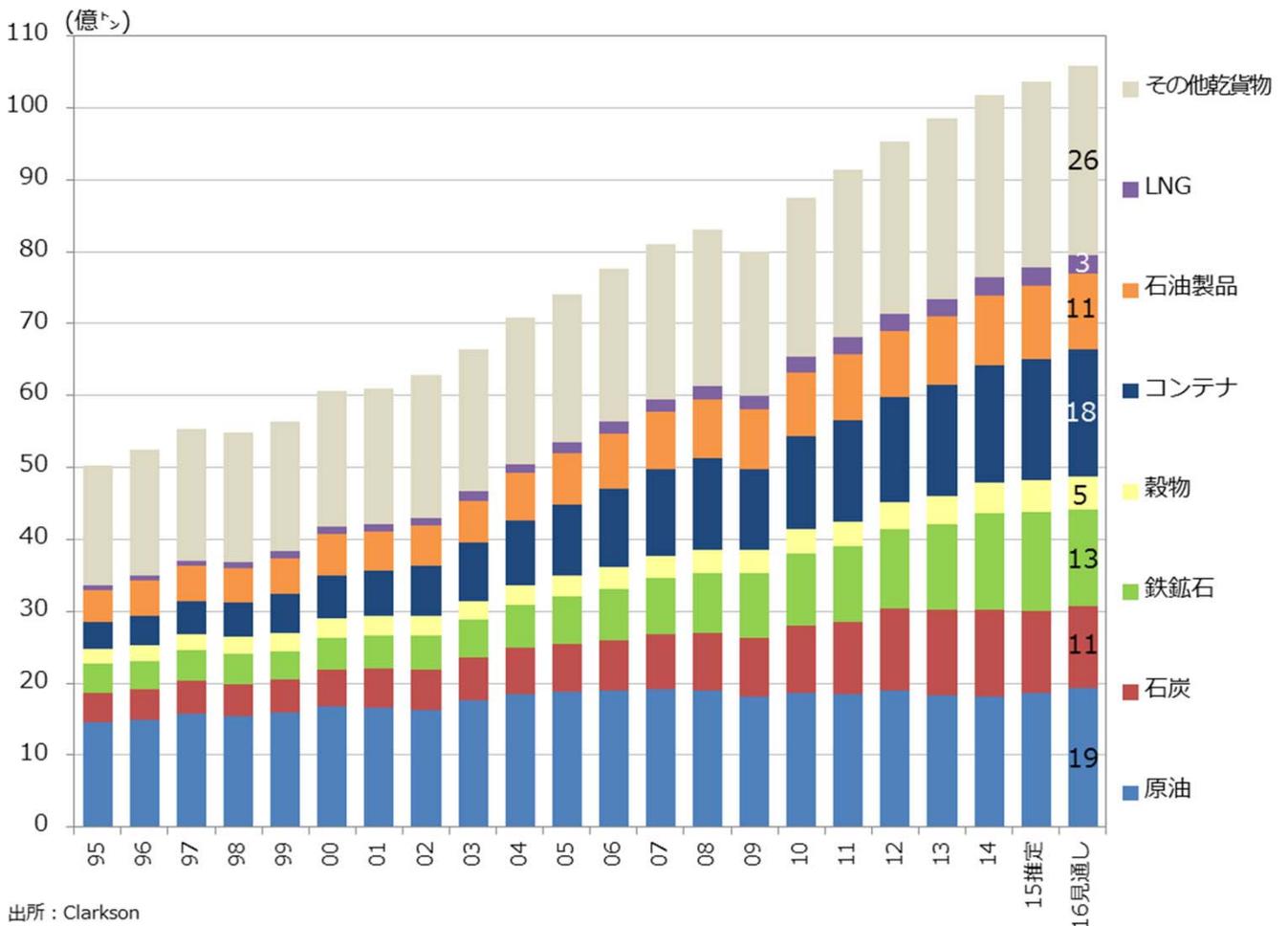
● 世界人口と海上荷動き量

海上荷動き(億ト)・世界人口(億人)



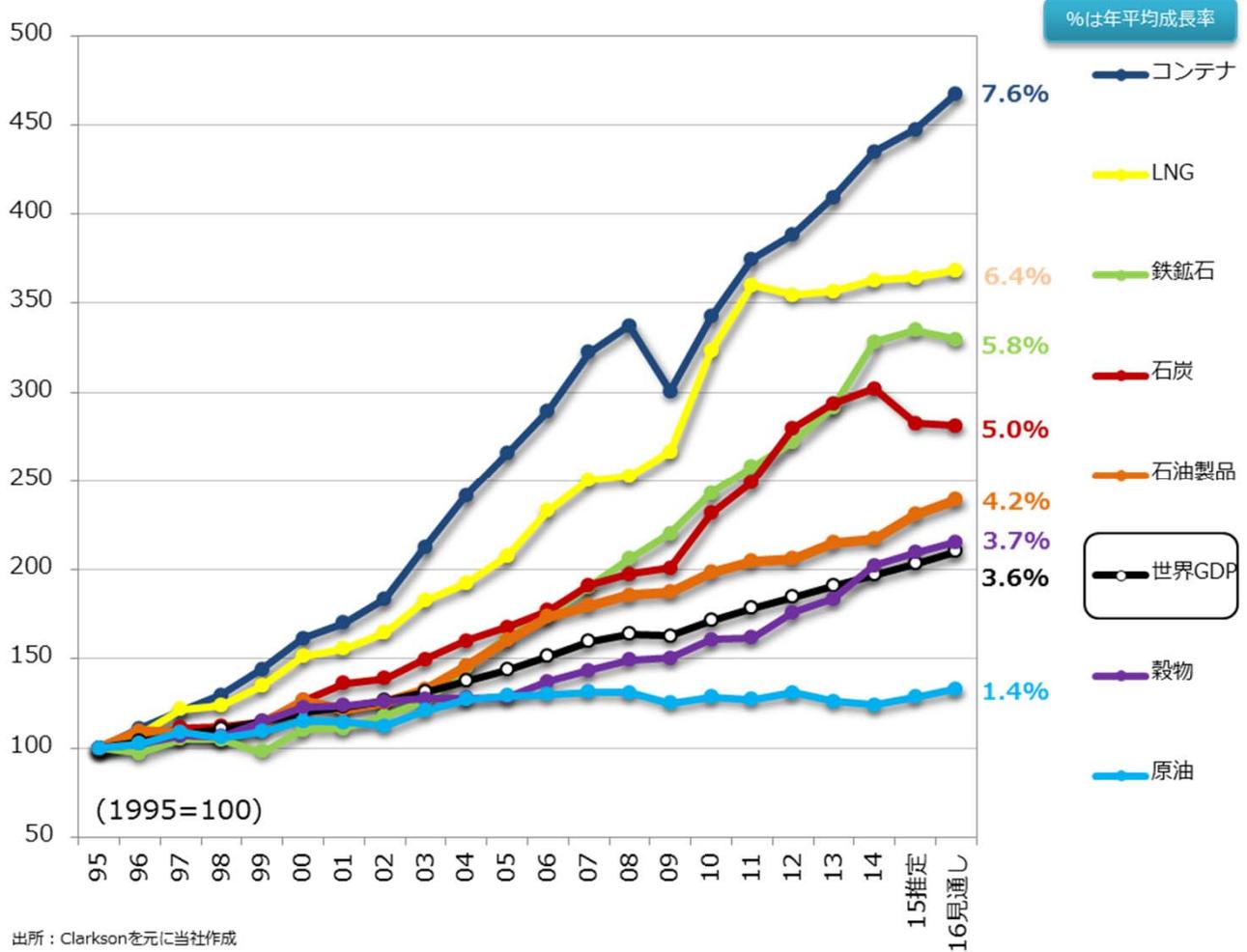
出所：荷動き実績はFearnley・Clarksons、人口の実績・予測は国連。将来の荷動き予想は、過去60年間の一人当たり荷動き量増加トレンドが将来に亘って継続すると想定した当社推計。

● 貨物別海上荷動き

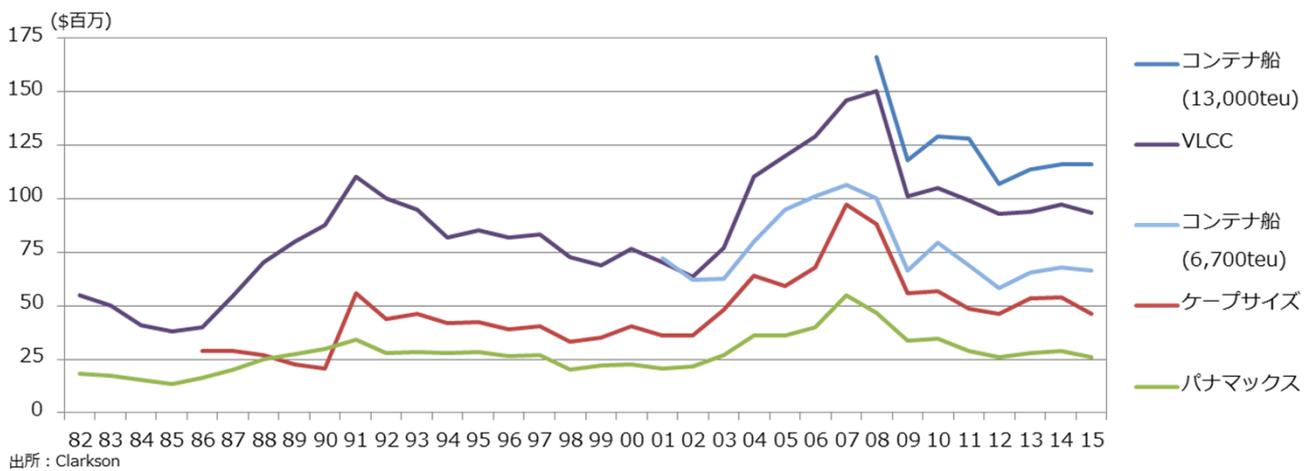


出所：Clarkson

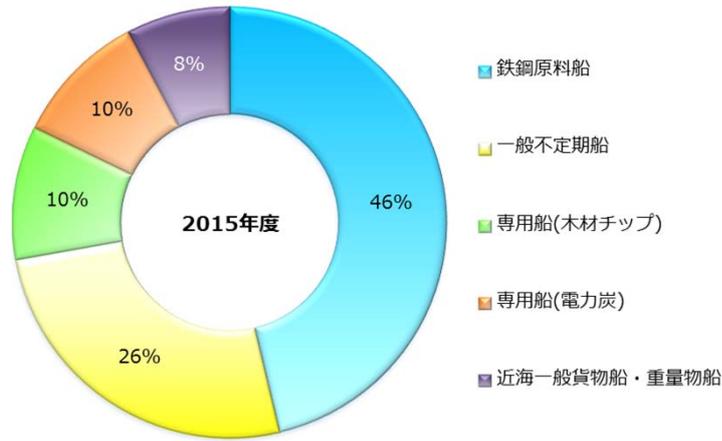
● 成長率比較：世界GDPと貨物別海上荷動き



● (参考) 船価推移



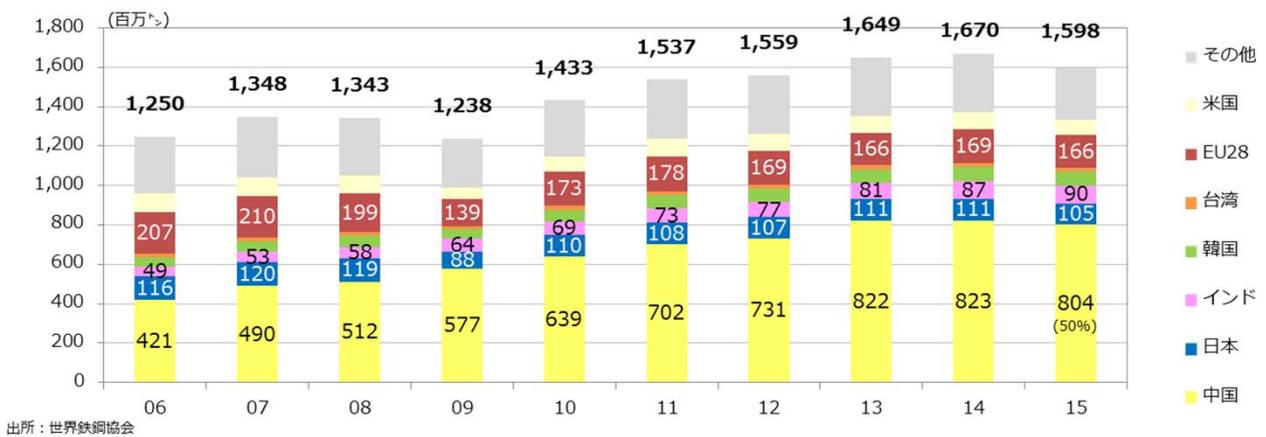
● MOLドライバルク船 売上高構成比(連結)



● ドライバルク荷動き(貨物別)



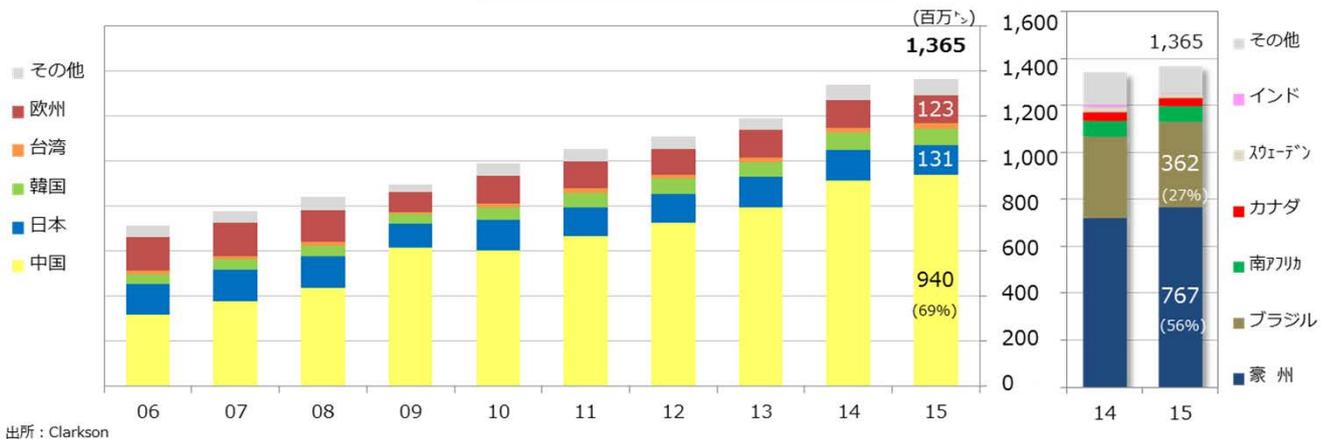
● 粗鋼：国・地域別生産量



● 鉄鉱石：海上荷動き(輸入国・地域別)

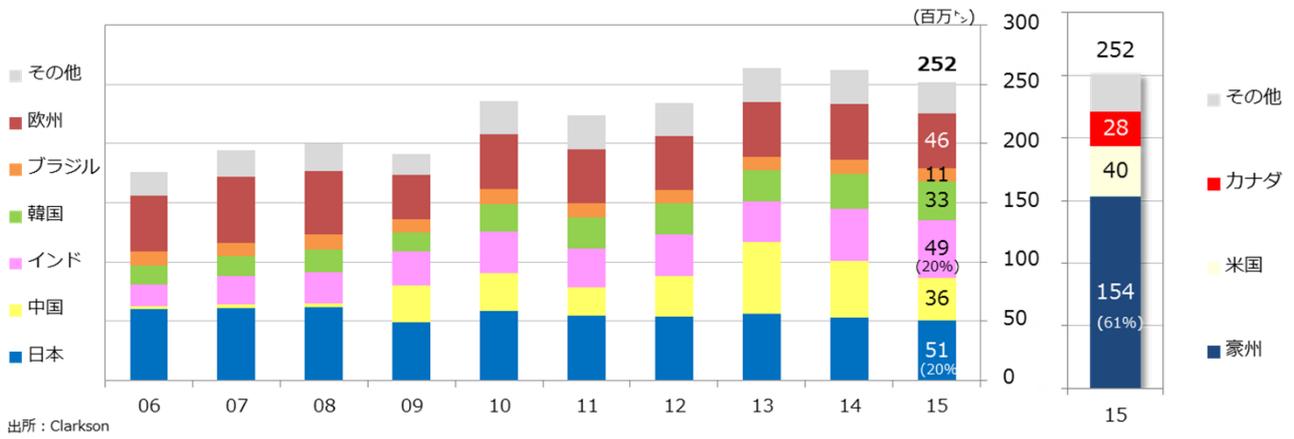
豪州 → 上海： 3,100miles (約18日)  
 ブラジル → 上海： 11,000miles (約48日)

輸出国内訳



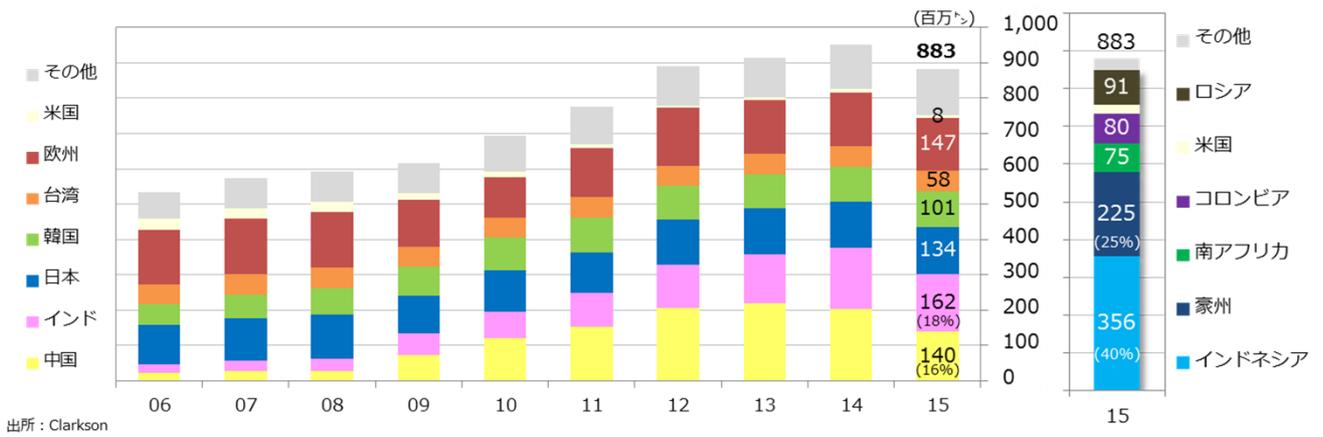
● 原料炭：海上荷動き量(輸入国・地域別)

輸出国内訳

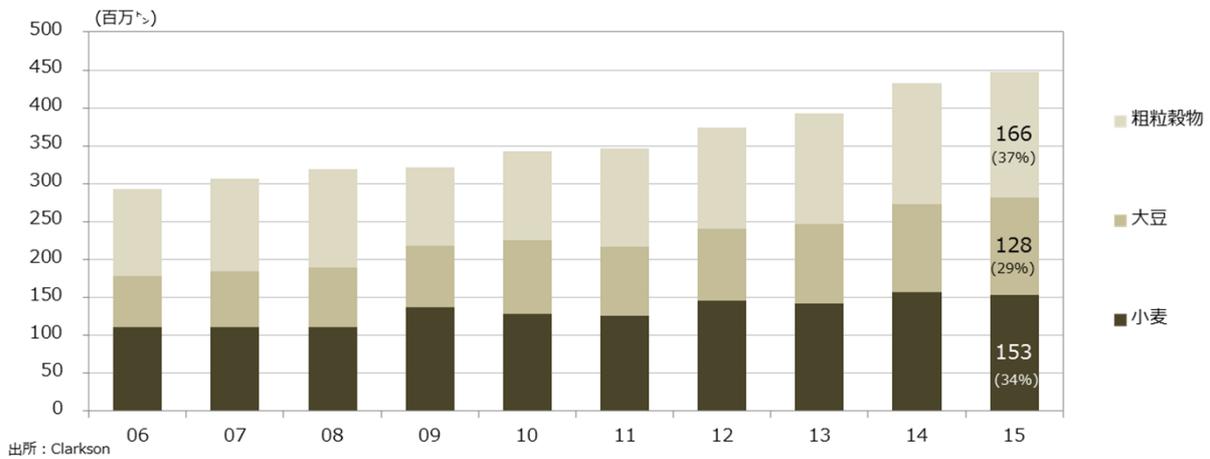


● 燃料炭：海上荷動き量(輸入国・地域別)

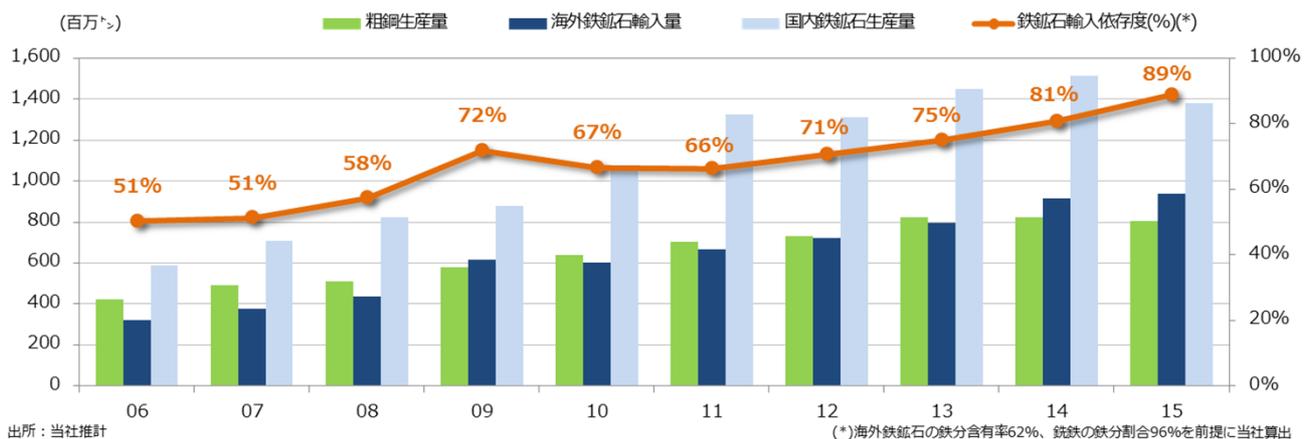
輸出国内訳



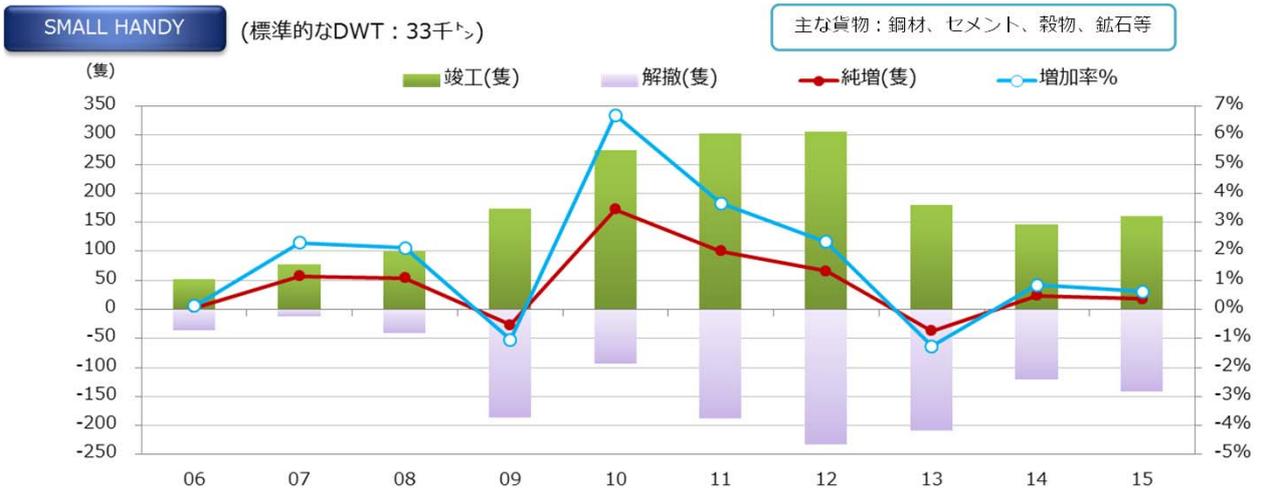
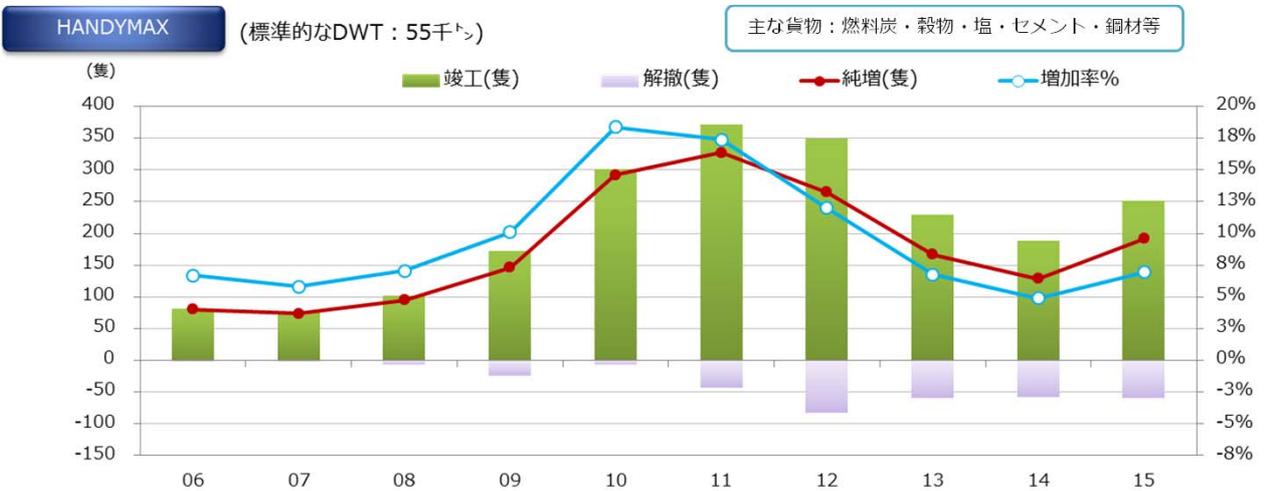
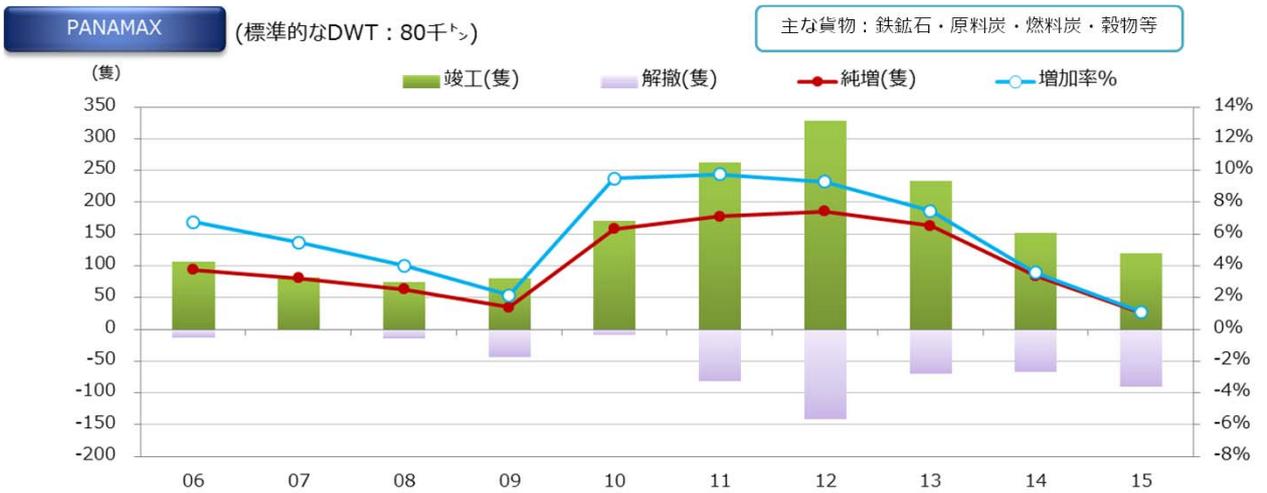
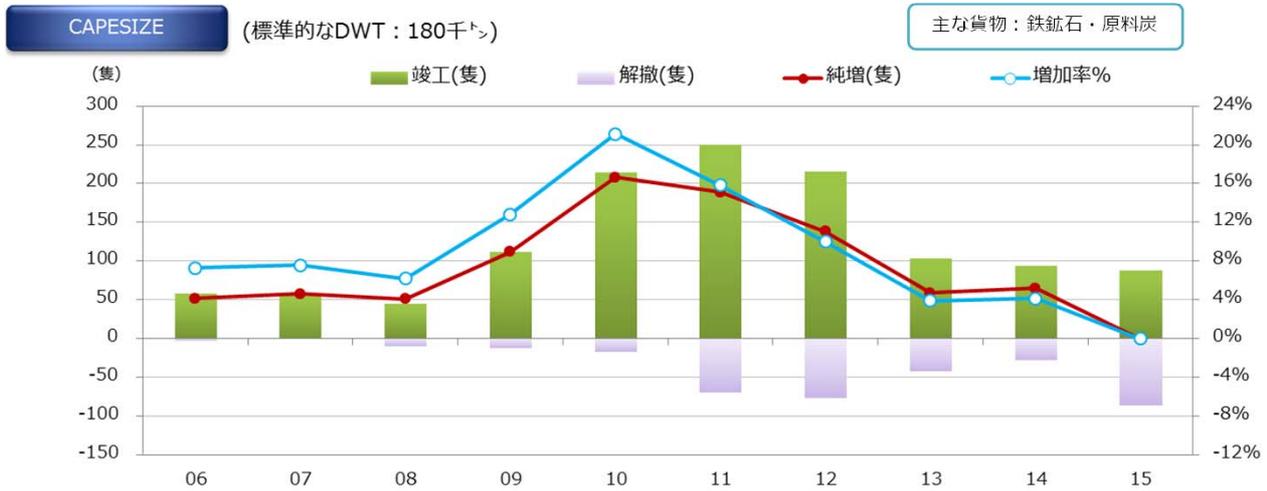
● 穀物：海上荷動き量(品目別)



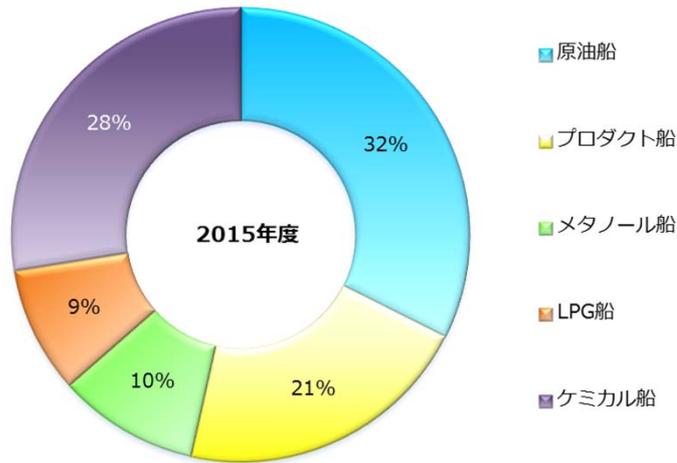
● 中国：鉄鉱石輸入依存度



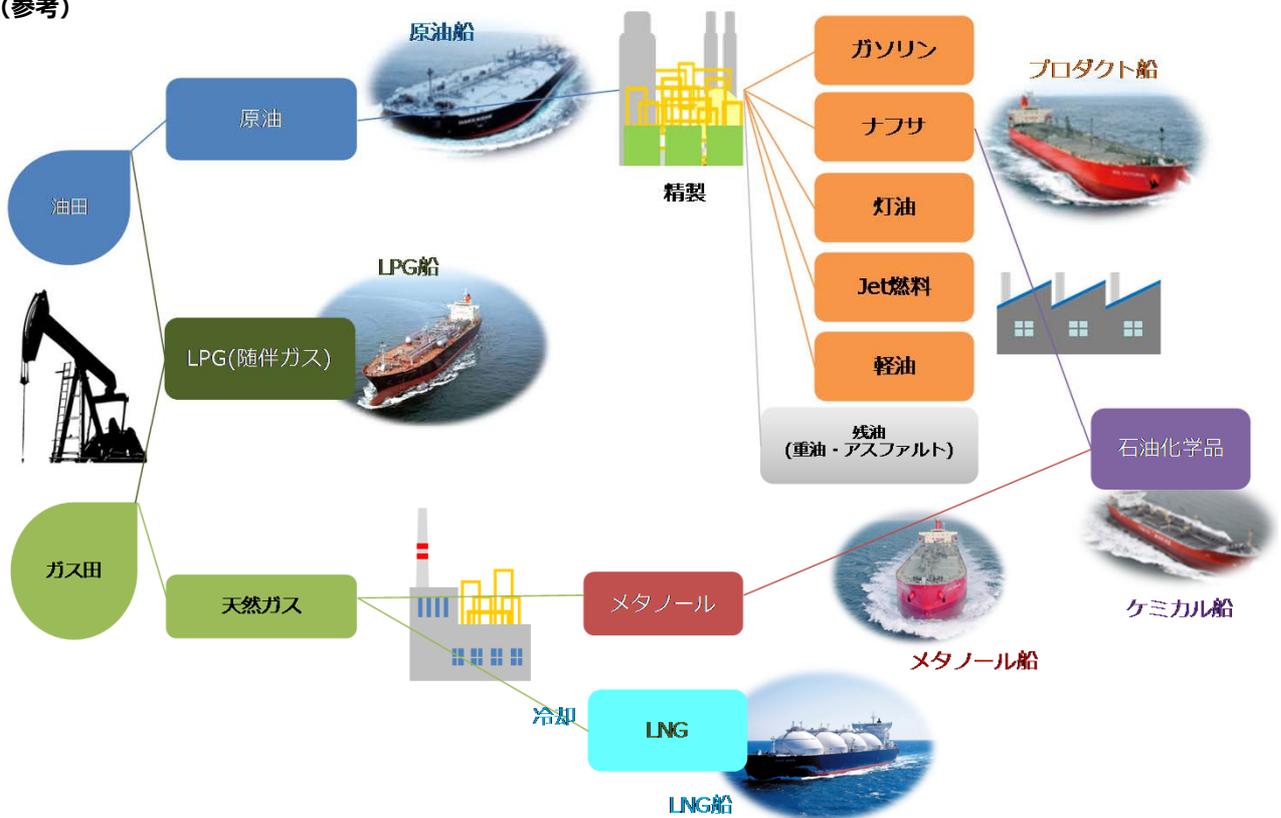
● 船腹供給量推移 (出所：IHS-Fairplayを元に当社作成)



● MOL油送船 売上高構成比(連結)



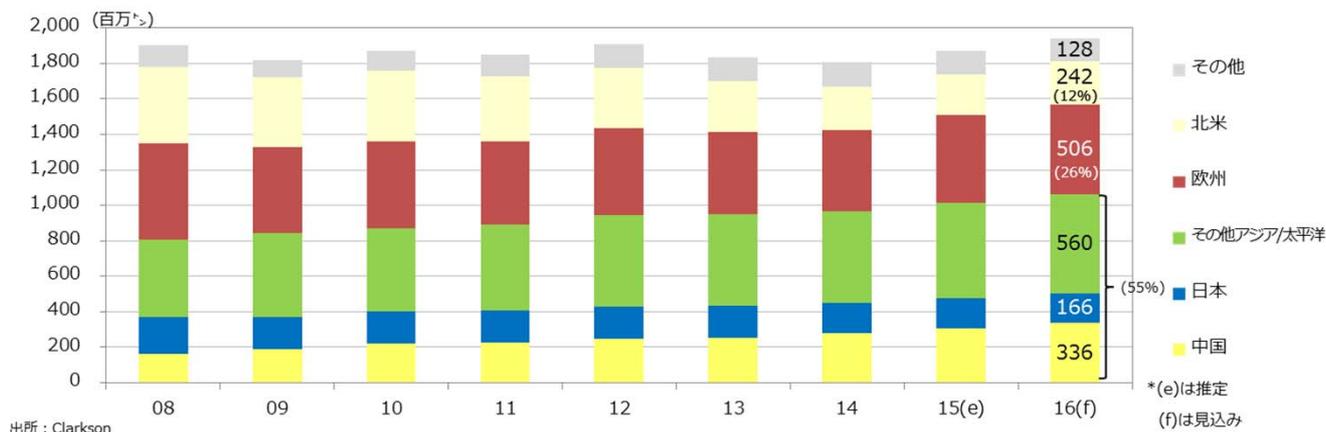
(参考)



● 石油：需要量推移



● 原油①：海上荷動き量(輸入国・地域別)

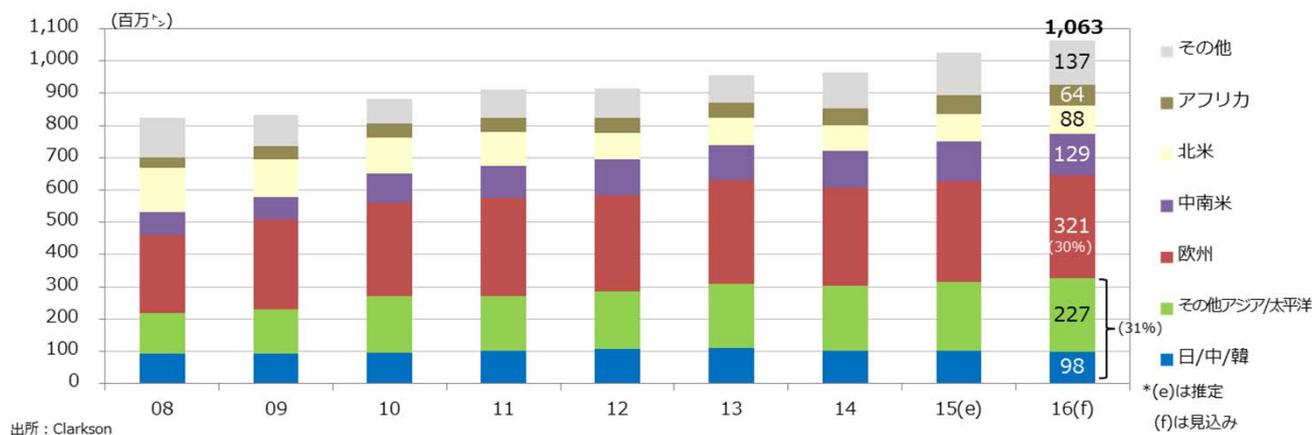


● 原油②：アフリカ/中南米発アジア向け(\*)海上荷動き量

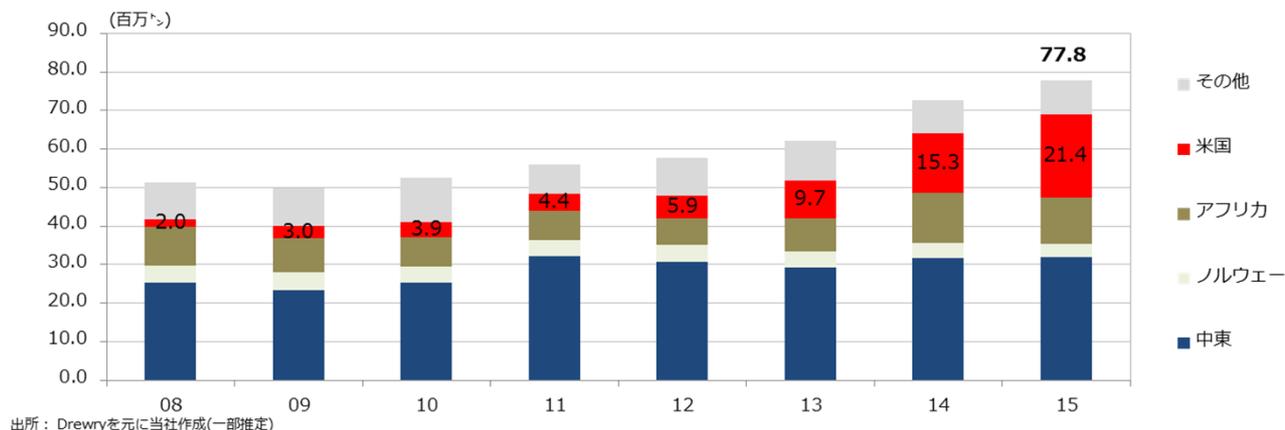
オマーン →大連： 5,800miles (約20日)  
 アンゴラ →大連： 9,800miles (約35日)  
 米ガルフ →大連： 15,800miles (約55日)



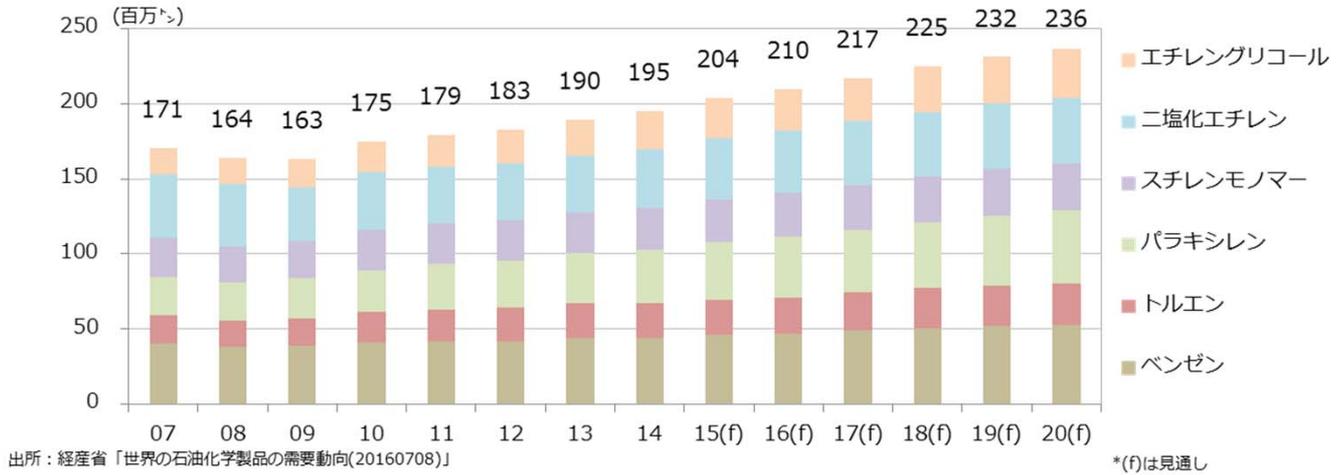
● プロダクト：海上荷動き量(輸入国・地域別)



● LPG：海上荷動き量(輸出国・地域別)

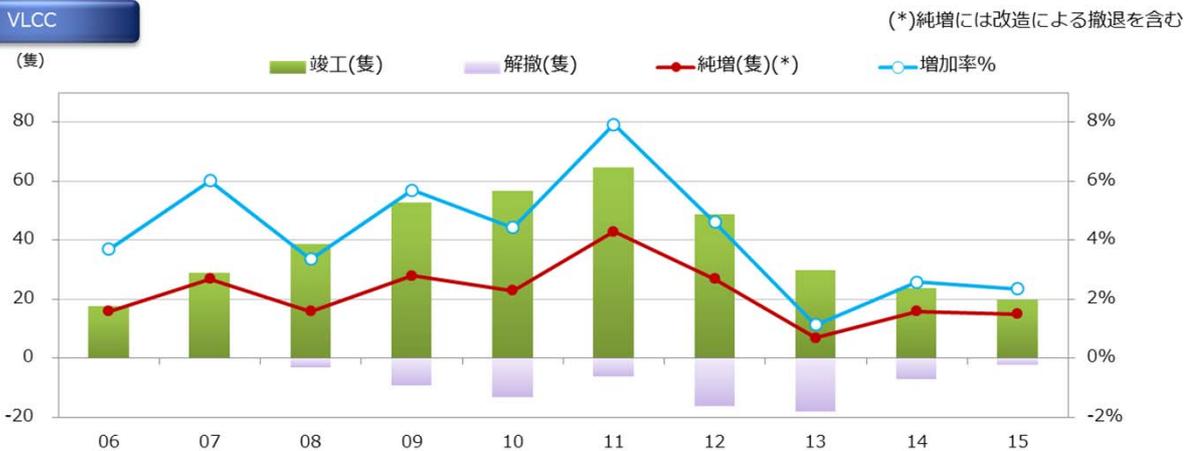


● ケミカル：需要見通し(製品別)

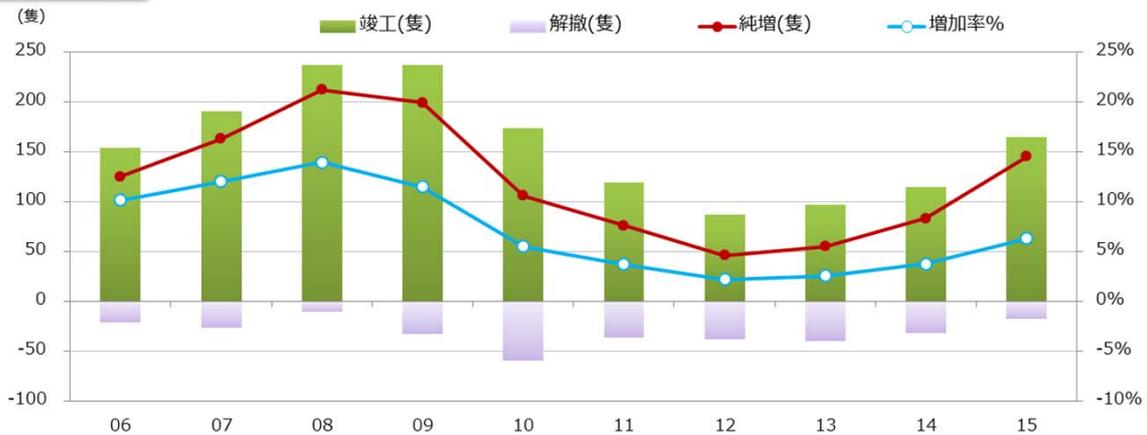


● 船腹供給量推移 (出所：IHS-Fairplayを元に当社作成)

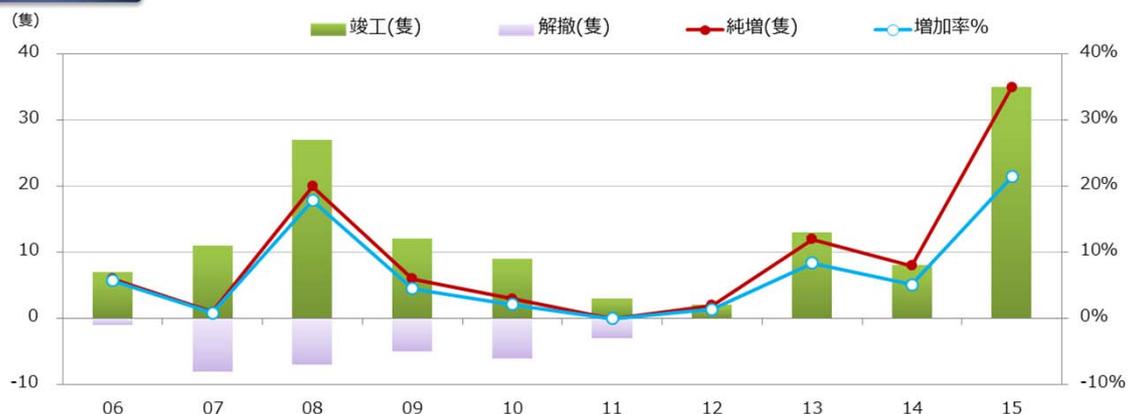
VLCC



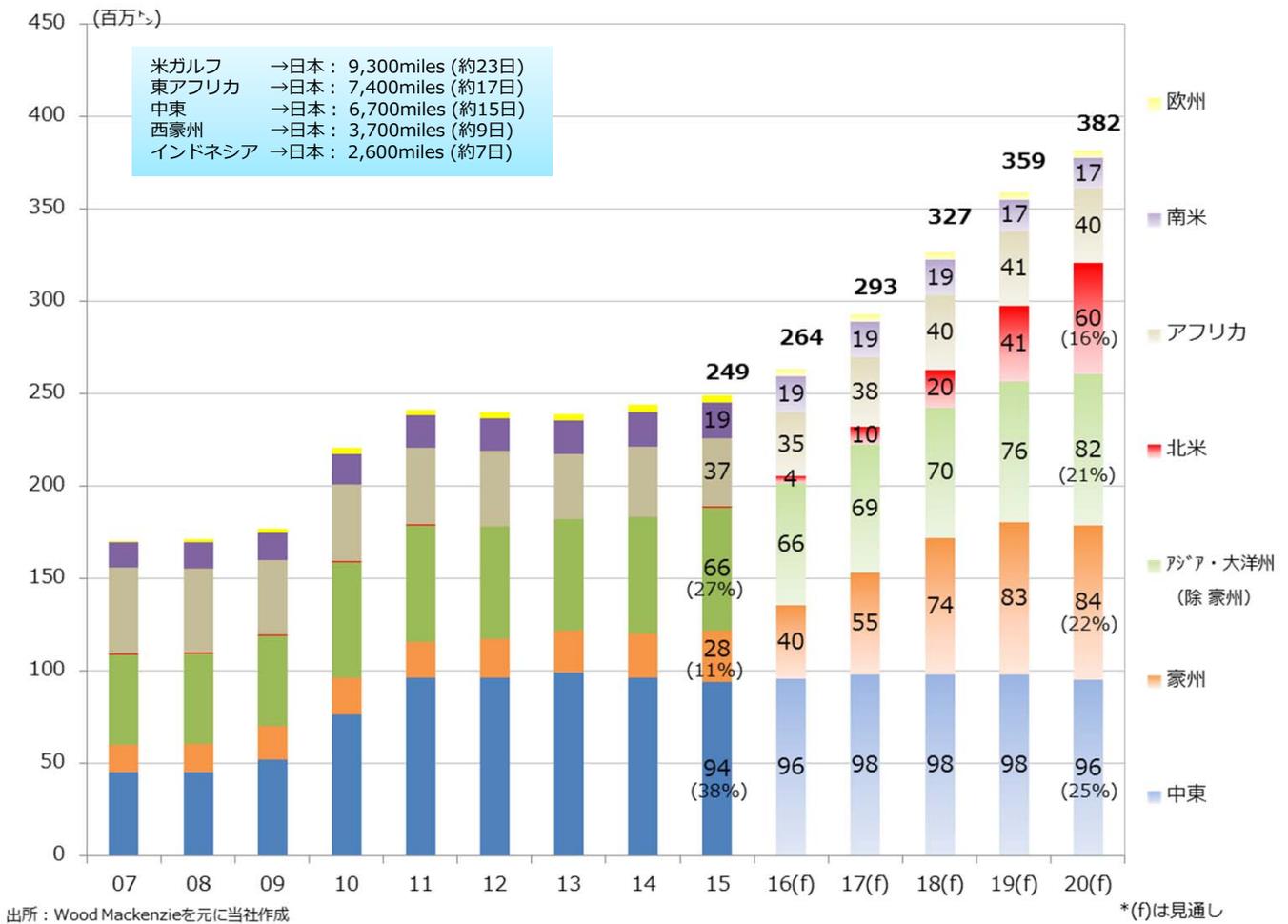
プロダクト船



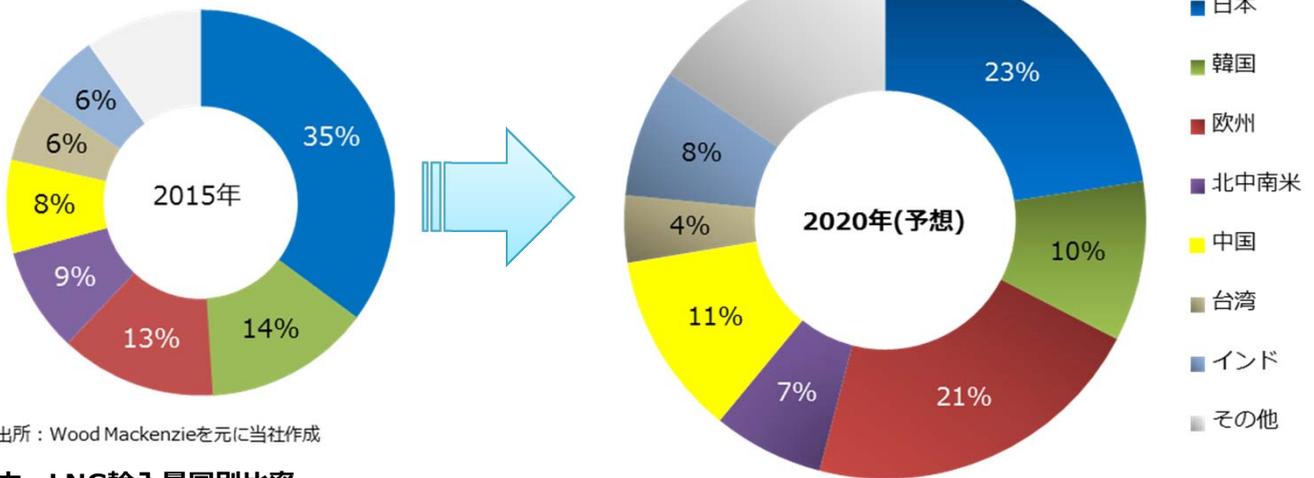
LPG船



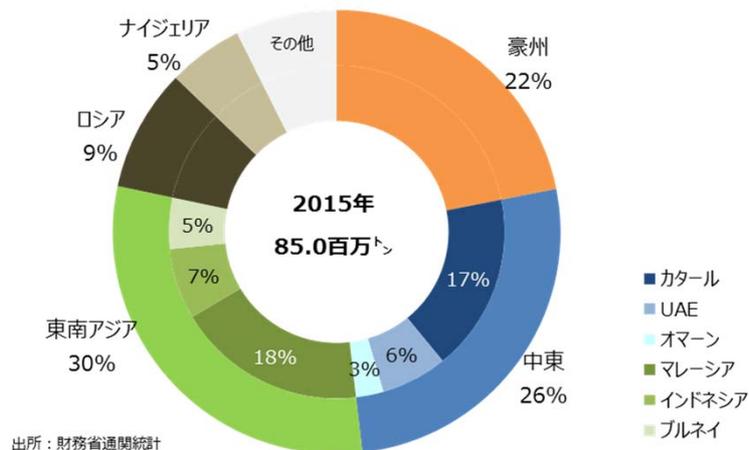
● LNG：海上荷動き量（実績・予測）



● LNG：地域別需要予測



● 日本：LNG輸入量国別比率



● FPSO



- 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、輸送用タンカーへ積み出す能力を持つ。

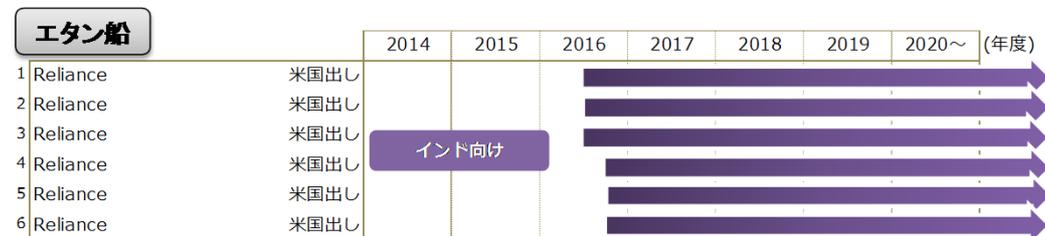
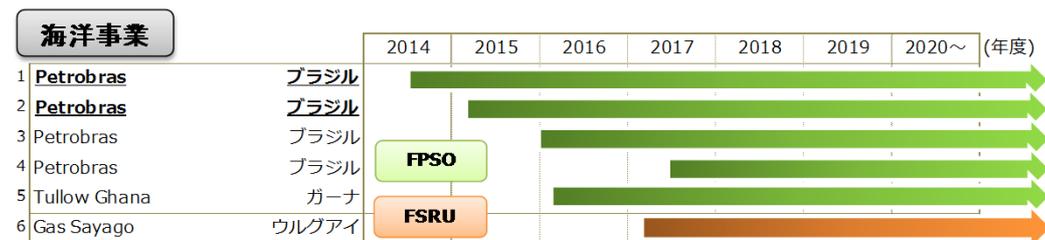
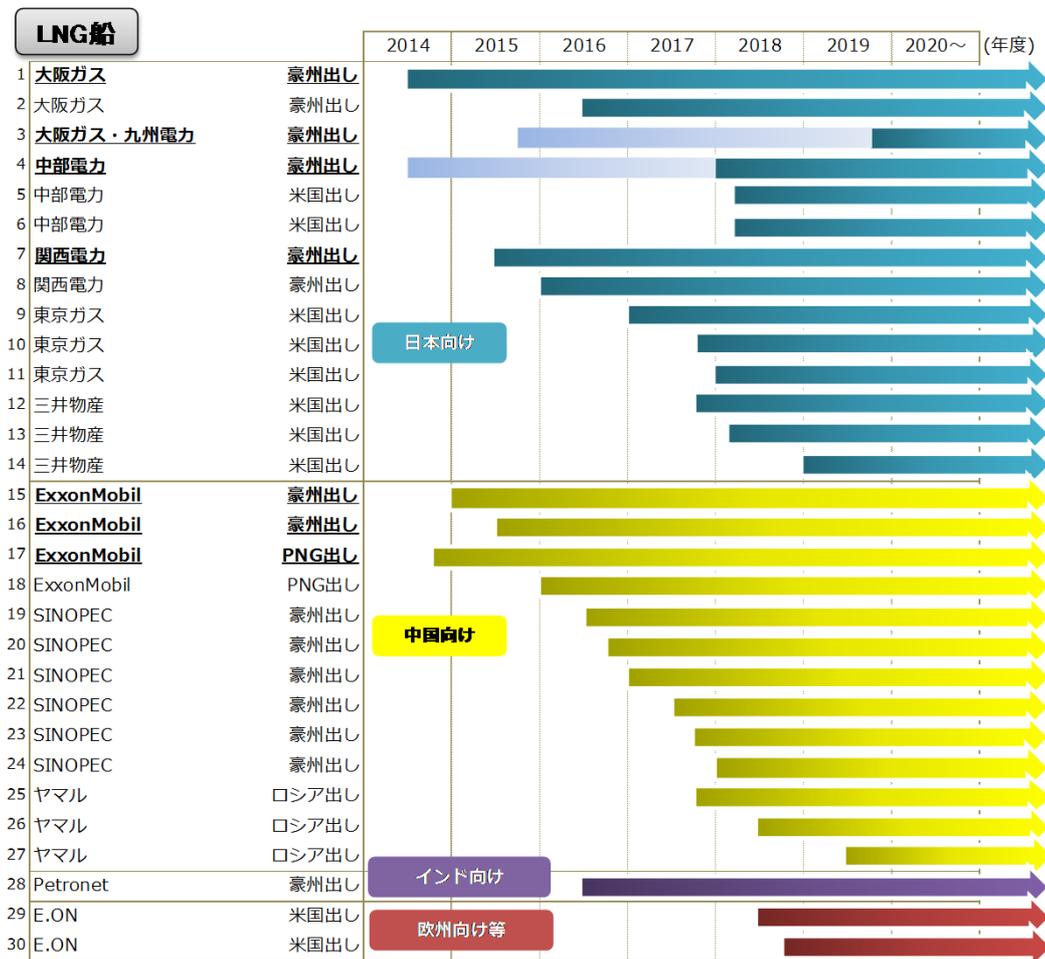
● FSRU



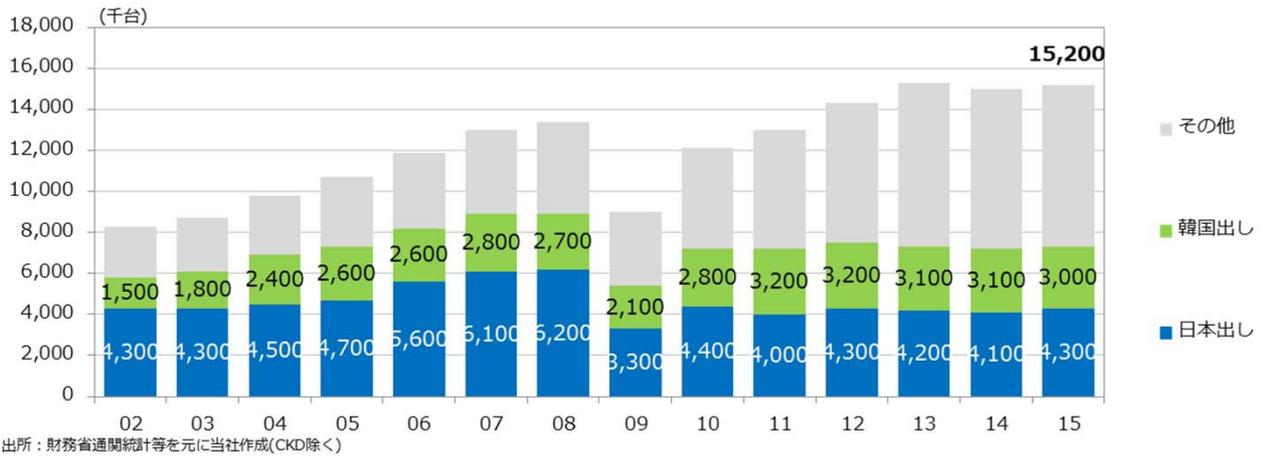
- FSRUとは、“Floating Storage & Regasification Unit”の略。浮体式LNG貯蔵再ガス化設備。
- 海上に浮かび、LNGを再気化し、陸上パイプラインへ高压ガスを送出する能力を持つ。

FSRUイメージ(左)  
(写真提供：ENGIE社)

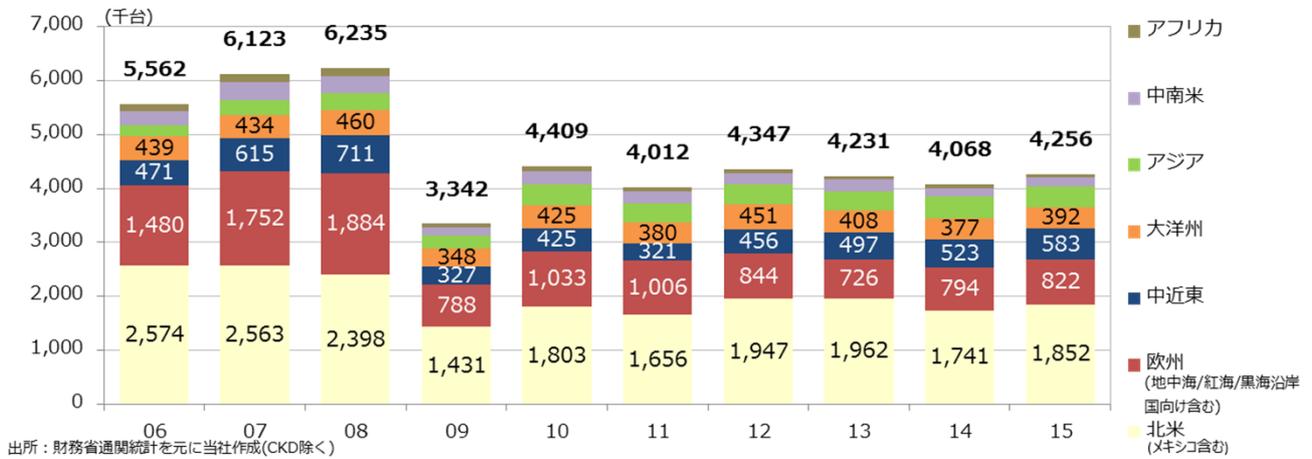
● MOL : 2016年3月時点成約済み長期契約(2014年4月以降開始分) \* 太字のものは稼働中



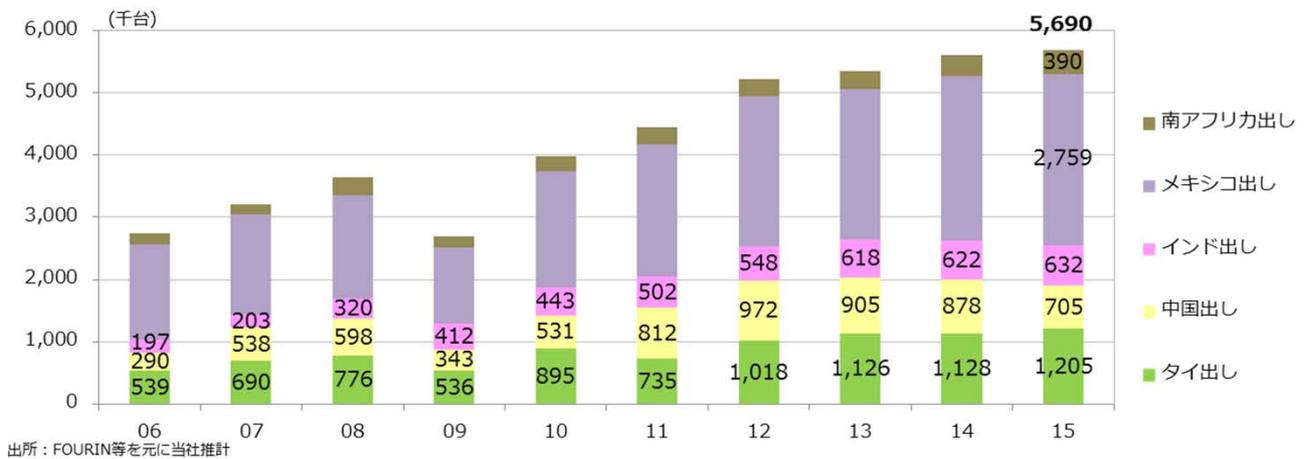
● 世界：完成車海上荷動き量



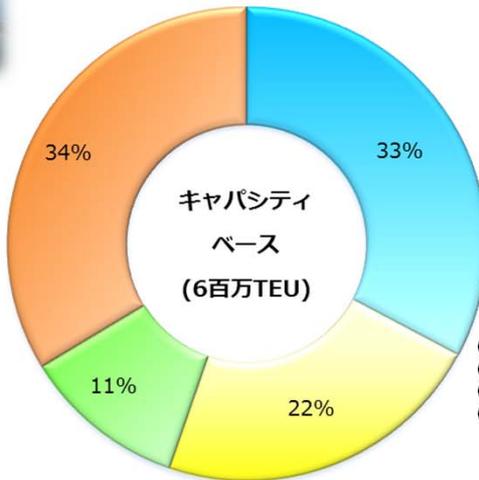
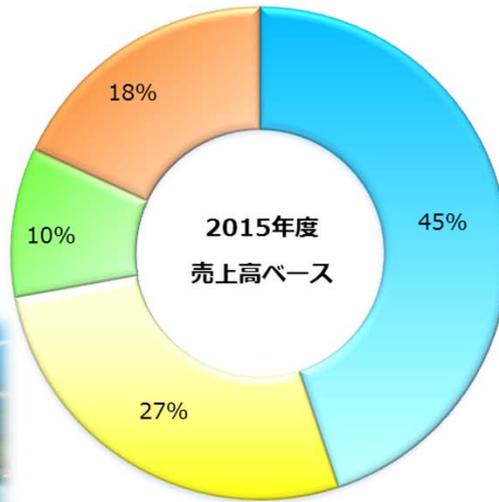
● 日本：完成車輸出台数



● 新興国：完成車輸出台数



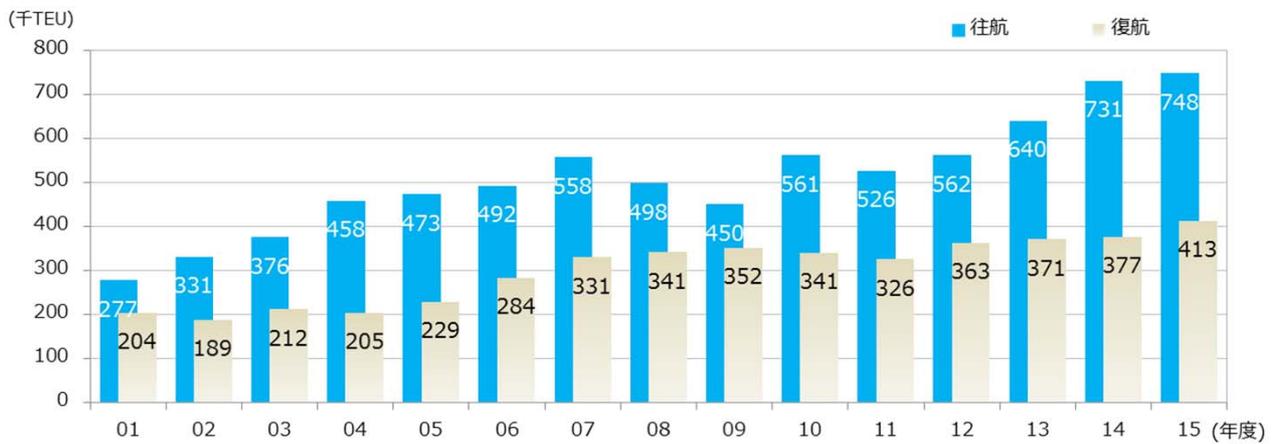
● MOLコンテナ船 航路別構成比



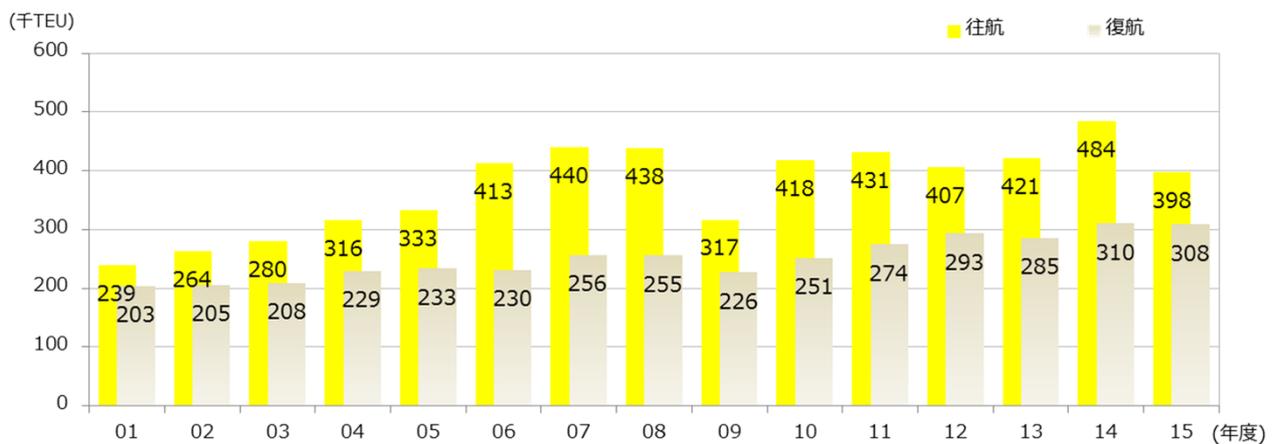
- 北米航路(\*1)
- 欧州航路(\*2)
- 南北航路(\*3)
- アジア航路(\*4)

(\*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

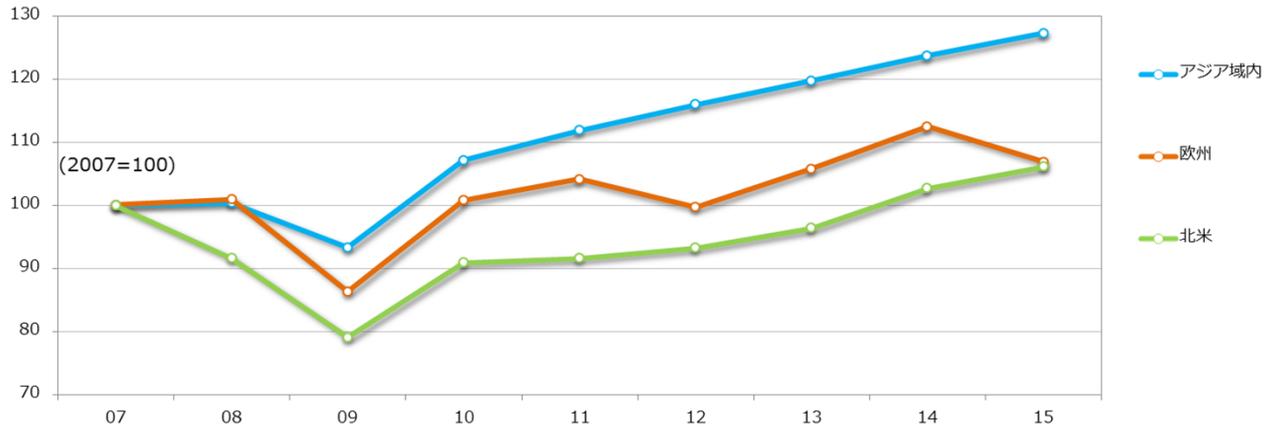
● MOL積高：アジア-北米航路



● MOL積高：アジア-欧州航路

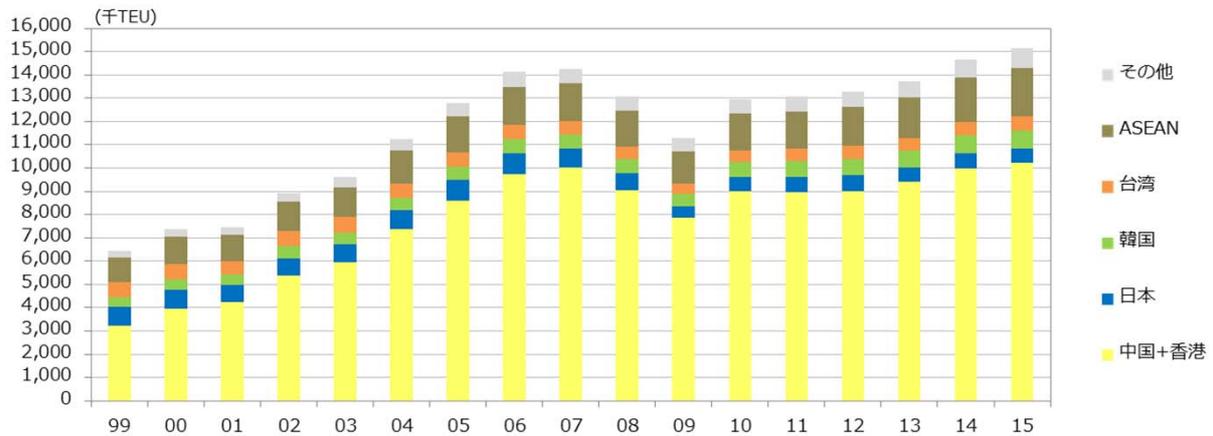


● 主要航路荷動き量推移 (東西航路・アジア域内航路)



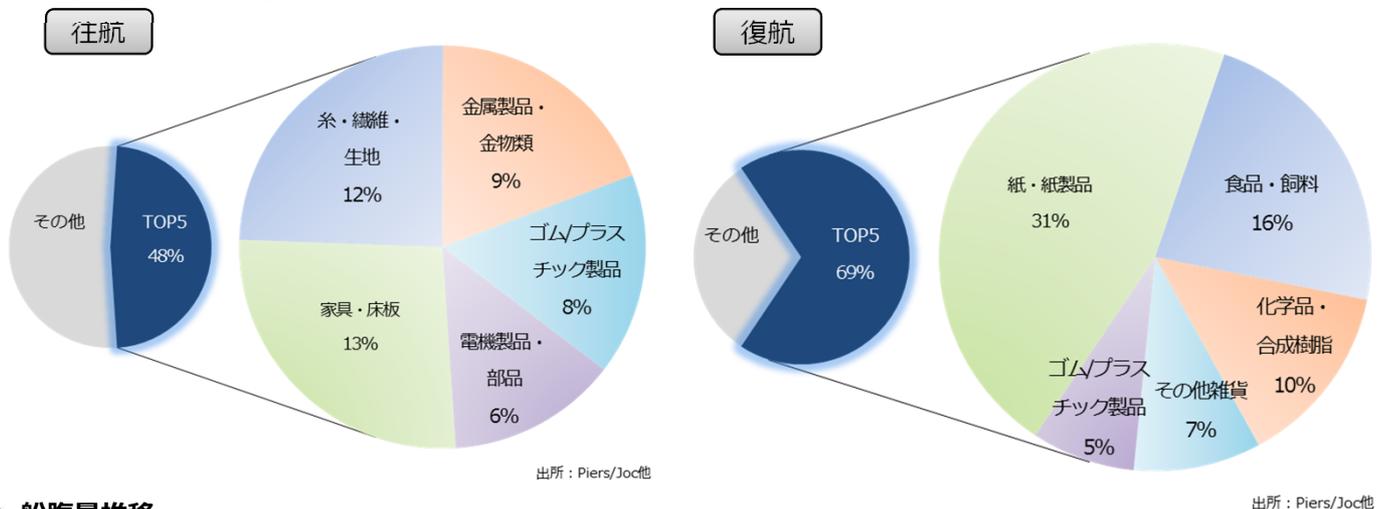
出所：Piers(北米)、Drewry(欧州)、IHS Global Insight(アジア域内)を元に当社作成

● アジア-北米航路：荷動き量(往航/輸出国・地域別)

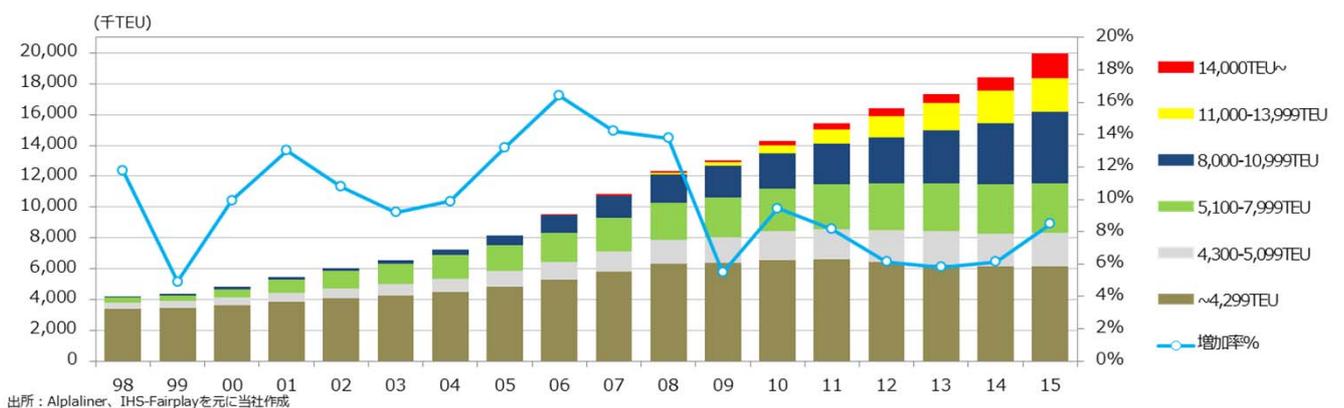


出所：Piers/JoCを元に当社作成

● アジア-北米航路：荷動き品目別内訳



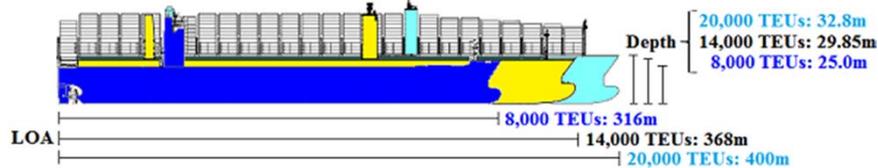
● 船腹量推移



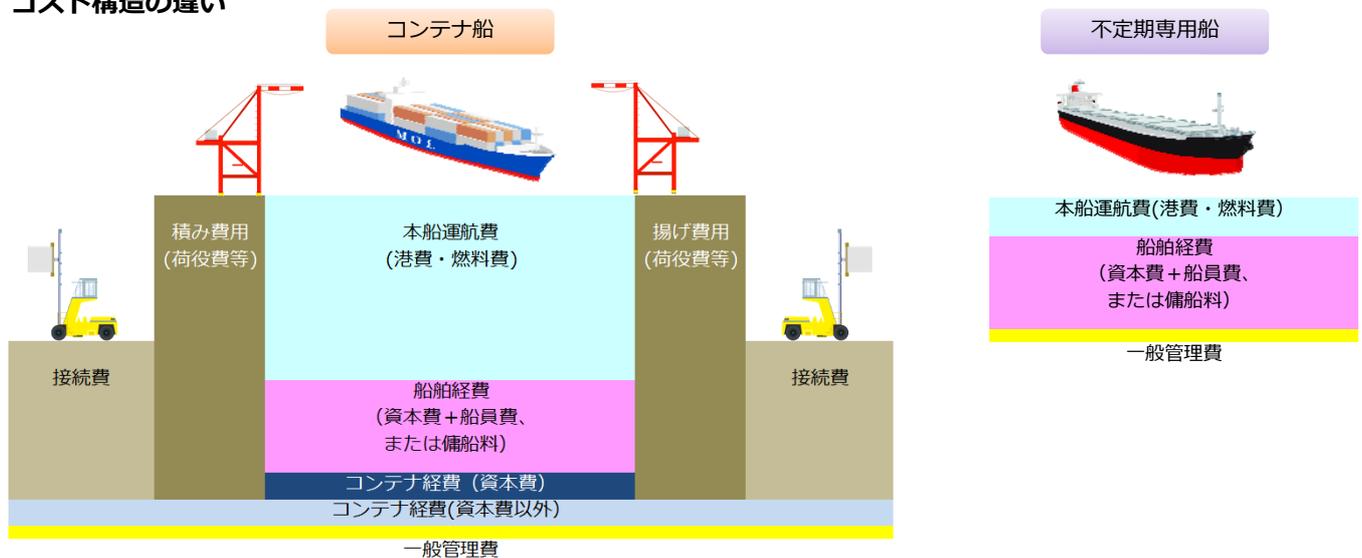
出所：Alplaliner、IHS-Fairplayを元に当社作成

● MOL : 大型コンテナ船(10,000TEU型超) 竣工実績・計画

竣工時期	船型(TEU)	隻数	投入航路	保有/備船
2013年度	14,000	×4	欧州	備船
2014年度	14,000	×1	欧州	備船
	10,000	×4	欧州	備船
2015年度	10,000	×1	欧州	備船
	10,000	×4	北米西岸	備船
2016年度	10,000	×1	北米西岸	備船
	20,000	×1	欧州	備船
2017年度	20,000	×5	欧州	備船



● コスト構造の違い



● コンテナターミナル事業

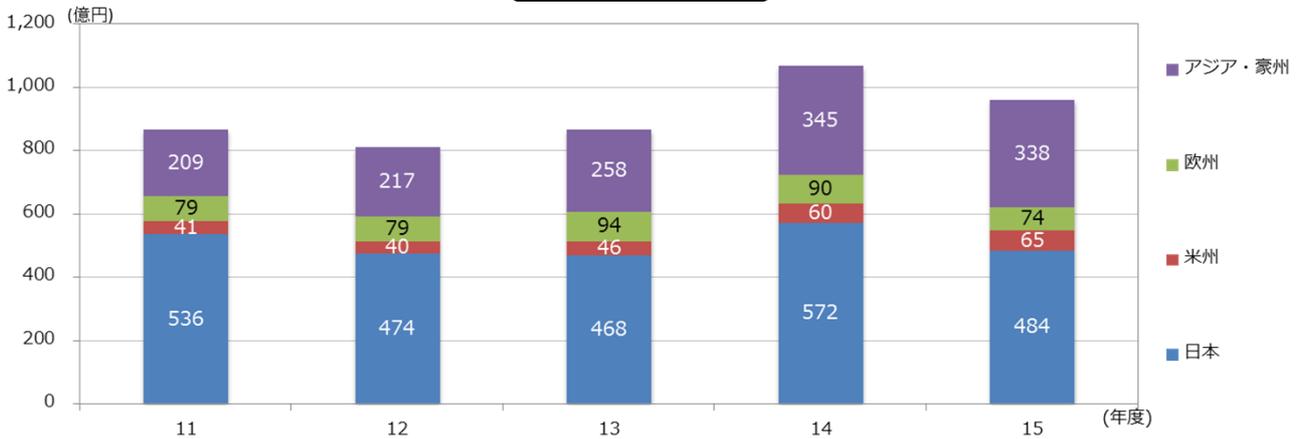


①	東京	日本	岸壁長 (m)	面積 (千m <sup>2</sup> )	ガントリー クレーン数	取扱数量(千TEU)		
						2015	2014	2013
	横浜		300	105	3	142	150	145
	大阪		350	105	2	142	148	155
	神戸		800	258	5	599	556	534
②	LA	米国	930	704	10	828	662	658
③	Oakland		336	136	4	259	257	236
④	Jacksonville		730	647	6	230	233	194
⑤	Laem Chabang	タイ	300	105	5	777	924	842
⑥	Cai Mep	ベトナム	590	346	6	979	924	644
⑦	Hai Phong		750	450	6	2018年稼働開始予定		
⑧	Rotterdam(*)	オランダ	1,900	1,560	14	89		

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

● MOLグループ物流事業

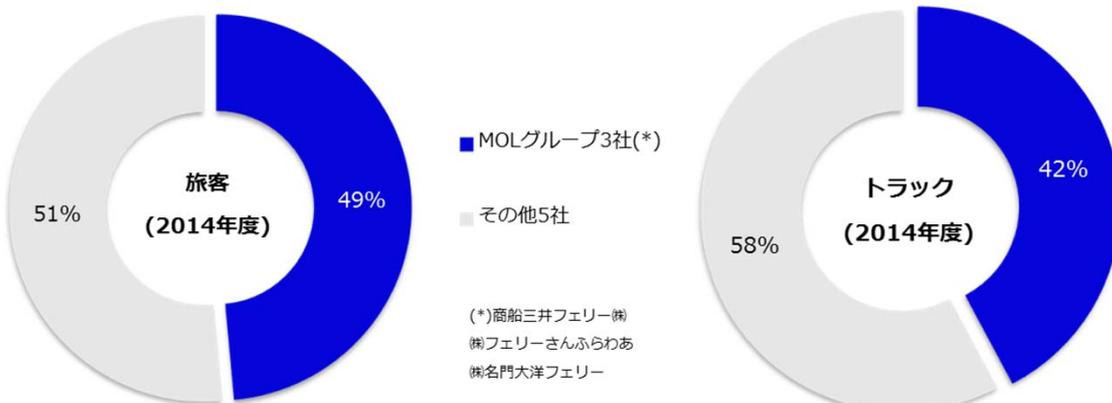
地域別売上高推移



売上高構成

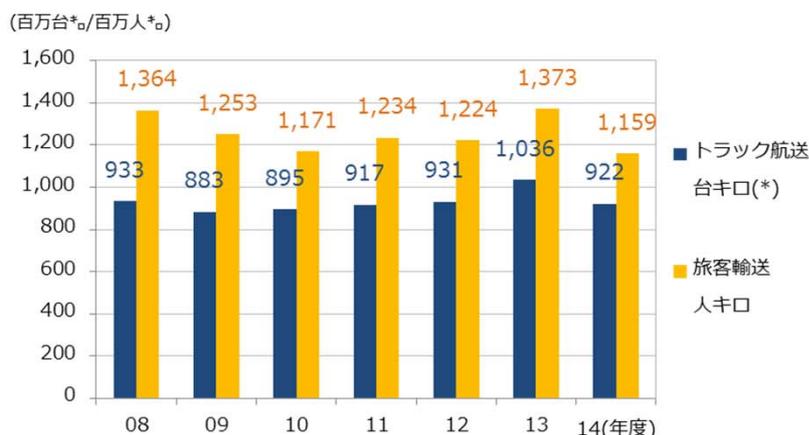


● MOLグループ：日本国内長距離フェリーにおけるシェア



出所：(社)日本長距離フェリー協会資料を元に当社作成

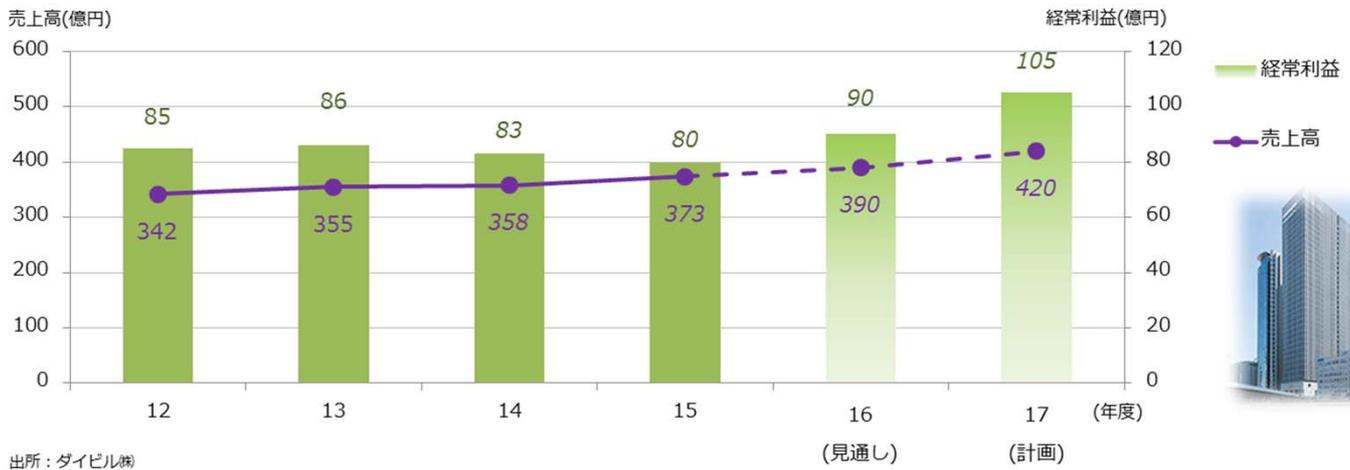
● 日本国内長距離フェリー輸送量



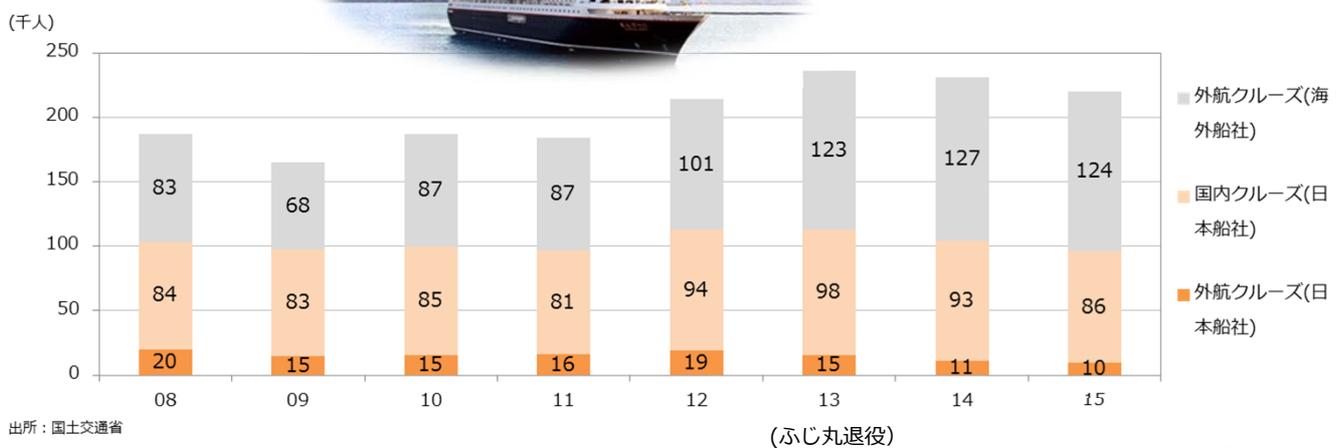
(\*)8tトラック換算

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

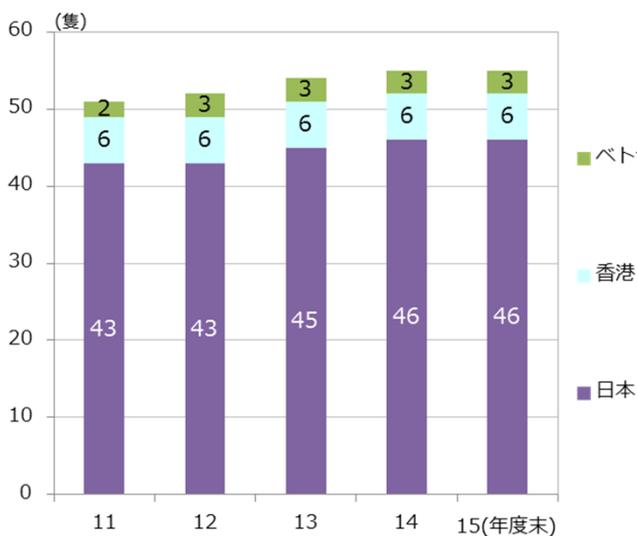
● ダイビル㈱中期経営計画“Design100”プロジェクトPhase-1



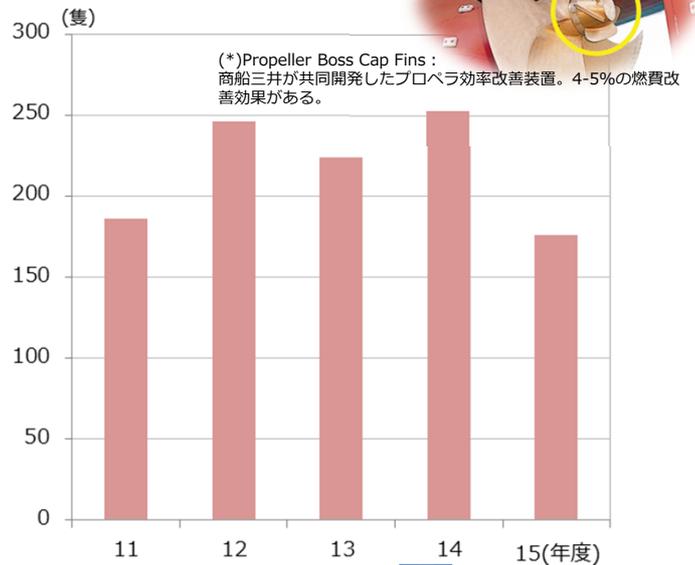
● 日本のクルーズ人口



● 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

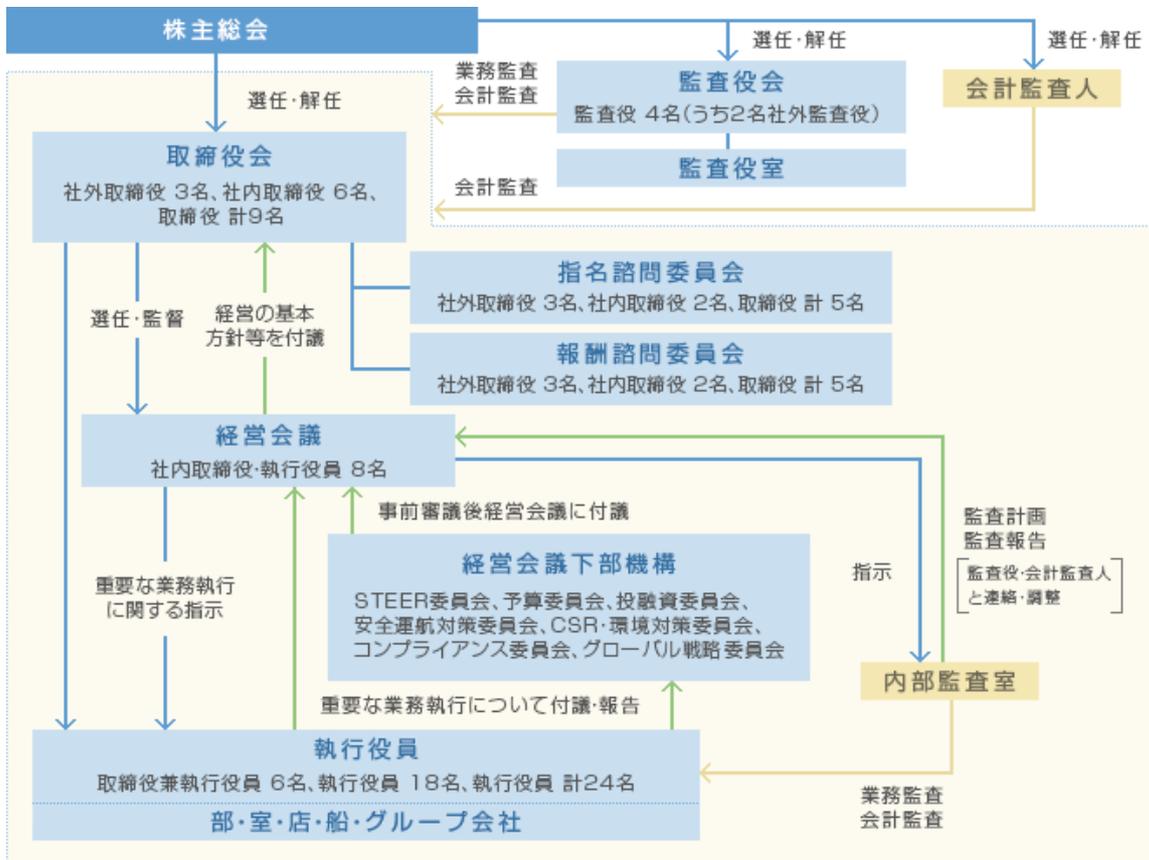
詳細は当社CSRサイト(<http://www.mol.co.jp/csr/index.html>)をご覧ください

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】(2016年6月21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)
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
2015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3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。

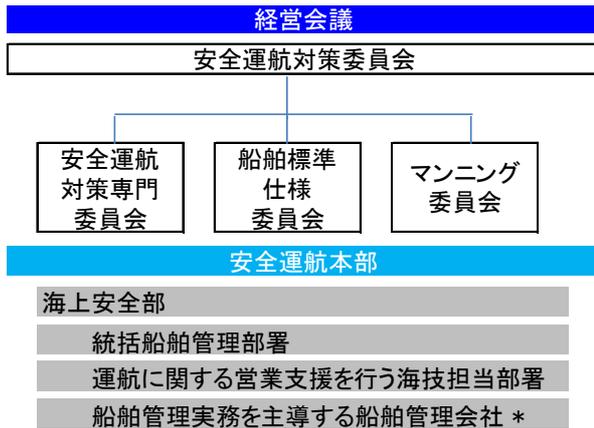
当社グループはグローバルに事業を展開しているため、本社のみならず国内外グループ会社においても、コンプライアンス意識の浸透と定着を目指し、E-learningや社内研修を定期的実施しています。

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。

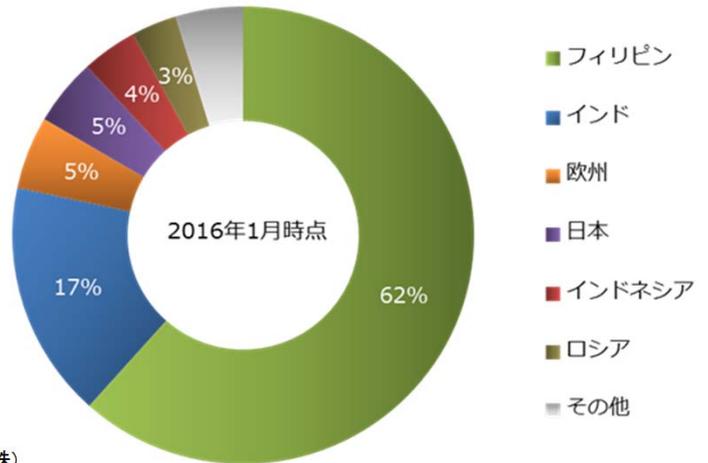
～世界最高水準の安全運航を目指して～

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

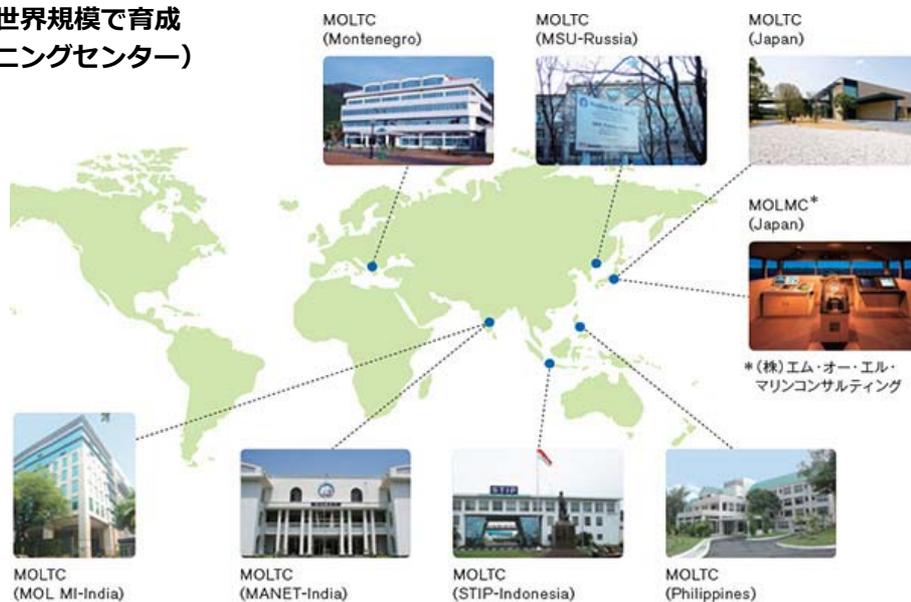


● 国籍別船員比率(当社保有船ベース)



\*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 (MOLトレーニングセンター)



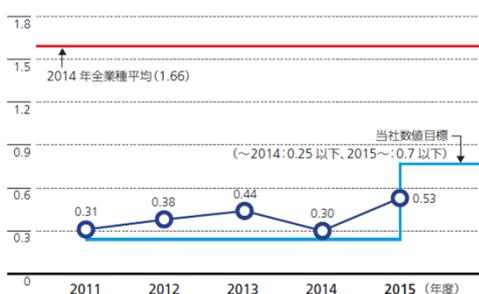
● 安全運航の見える化

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。

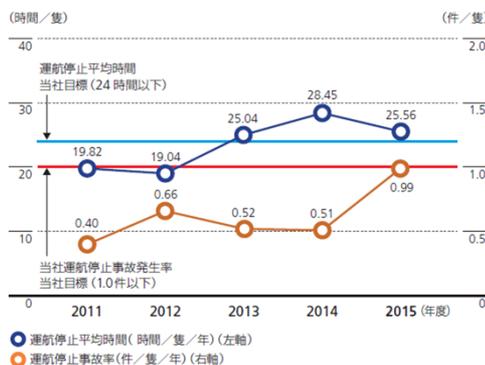
- ① 「4ゼロ」 (重大海難事故・油濁による海洋汚染・労災死亡事故・重大貨物事故のゼロ)
- ② LTIF(\*1) (Lost Time Injury Frequency) : 0.25以下
- ③ 運航停止時間(\*2) : 24時間/隻
- ④ 運航停止事故率(\*3) : 1.0件/隻以下



LTIF推移



運航停止事故 平均時間・発生率 推移



(\*1)100万人/時間当たりの労災事故発生件数。産業界平均 (2014年) 1.66、水運業1.33、輸送用機械器具製造業0.51 (出所: 厚生労働省「平成26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。  
 (\*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。

● 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。

規制		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	
地球温暖化防止	GHG (温室効果ガス) 排出規制	EEDI*1	Phase 1					Phase 2	Phase 3
		SEEMP*2	義務化						
		(参考) GHGの更なる排出量削減に向け、実燃費を監視・報告・認証する制度(MRV)、経済的手法(MBM)導入の検討が進んでいる							
大気汚染防止	Nox排出規制*3	一般海域	2次規制						
		ECA*4	2次規制		3次規制				
	Sox排出規制*5	一般海域	硫黄分3.5%					硫黄分0.5% *6	
		ECA	硫黄分0.1%						
海洋環境保全	バラスト水管理条約*7	一般海域	(2004年採択:未発行)		義務化の見込み				
		USCG規制*8	(2012年施行)	義務化					
	船体付着による有害水生生物の移動の最小化*9	(2011年ガイドライン採択)							
	シップリサイクル条約*10	(2009年採択:未発効、発効時期未定)							

- (\*1) EEDIとは、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CO2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) SEEMPとは、Ship Energy Efficiency Management Plan (船舶エネルギー効率管理計画書) の略。個船毎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およびSOx)、②米国カリブ海海域 (NOxおよびSOx)、③バルト海および北海海域 (SOxのみ)
- (\*5) 燃料油に含まれる硫黄分 (SOx) の規制 (対象: 新造船・既存船)。
- (\*6) 2020年からの適用が困難な場合は2025年1月1日から適用。
- (\*7) 船舶のバラスト水を介して生物や一部病原菌が越境移動することを防止する条約。発効要件を充足した日から12か月後に発行することになっており、2017年中の発効の可能性が高まっている。発効後はバラスト水処理装置設置が義務付けられる (対象: 新造船・[一定の猶予期間後]既存船)。  
■発効要件: 批准国数30ヶ国以上且つ、批准国の合計船腹量(G/T)が世界の35%以上 (2016年5月現在: 批准国数49ヶ国、合計船腹量34.79%)
- (\*8) 米国沿岸警備隊 (USCG) による地域規制。
- (\*9) 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為のガイドライン。船体を生物付着のないクリーンな状態に保つ為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。
- (\*10) 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為の条約。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ヶ月後に発効。  
■発効要件: 批准国数15ヶ国以上、且つ批准国の合計船腹量(G/T)が世界の40%以上、且つ批准国の年間解船量が批准国船腹量の3%以上 (2016年3月現在: 批准国3国)

● 次世代型自動車船「FLEXIE」の環境負荷低減技術



【2017年竣工予定】  
船首部をラウンド形状とすることで風圧抵抗を低減し、  
現行の自動車船に比べ、約2%のCO2削減効果を見込んでいます。

● 環境投資額

(億円)

(年度)	2014	2015
環境関連研究開発活動	7	3
既存環境技術の活用・展開	21	9
環境規制への対応	5	22
燃料費節減運航への取り組み	9	10
グループ会社の取り組み	2	3
合計	43	46

【環境対策によるCO<sub>2</sub>・コスト削減効果】

(年度)	2013	2014	2015
CO <sub>2</sub> 排出削減量 (千ト)	279	348	303
コスト削減額 (億円)	55	55	31

## ● 国連グローバル・コンパクトへの参加

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

2005年に日本の船会社で初めて、国連が提唱する「グローバル・コンパクト」に参加。

## 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：強要や賄賂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

## □ Dow Jones Sustainability IndexesによるCSR格付け

長期にわたり持続的な成長を期待される会社として、環境対策、社会性、I R活動が高く評価され、Dow Jones Sustainability Indexes (DJSI) に組み入れ (2003年より採用)

## □ FTSE4Good Index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社の代表的指標の一つ、社会的責任投資指数「FTSE4Good Global Index」に組み入れ (2003年より採用)

## □ モーニングスター社会的責任投資株価指数 (MS-SRI)

社会性に優れた企業として、モーニングスター (株) の社会的責任投資株価指数である「MS-SRI」に組み入れ (2003年より採用)

## □ 「世界で最も持続可能な100社」 (Global 100)

コーポレート・ナイツ社 (カナダの出版社) が毎年公表している「世界で最も持続可能な100社」 (Global 100) に選出 (2011年)

## □ SMBCサステナビリティ評価融資

ESG側面の網羅性に優れた情報開示とサステナビリティへの取り組みが評価され、(株)三井住友銀行の「SMBCサステナビリティ評価融資」において最上位評価を取得 (2016年)

## □ SMBCなでしこ融資

女性がさらに活躍できる職場づくりを目指す取り組みにより、「女性活躍が期待できるグロース企業」と評価され、(株)三井住友銀行から「SMBCなでしこ融資」に海運業界としては初めて認定 (2016年)

MEMBER OF  
**Dow Jones  
Sustainability Indices**  
In Collaboration with RobecoSAM



FTSE4Good



## 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

## □ LNG船船員研修プログラムへのノルウェー船級協会 (DNV) による認証

国内外で実施している当社のLNG船船員研修プログラムが、LNG船乗組員の能力標準としてSIGTTO\*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) より認証を取得 (2007年)

・ Society of International Gas Tanker & Terminal Operators Ltd.

## □ 船員教育・訓練の管理プログラムへのノルウェー船級協会 (DNV) による認証

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) より船員の資格要件管理システム「Competence Management System」 (CMS) に適合する認証を取得 (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、2003年に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

## □ DBJ環境格付

(株)日本政策投資銀行 (DBJ) による「DBJ環境格付」を、海運業界で初めて取得。「環境への配慮に対する取り組みが特に先進的」として最高ランクでの格付け (2011年)

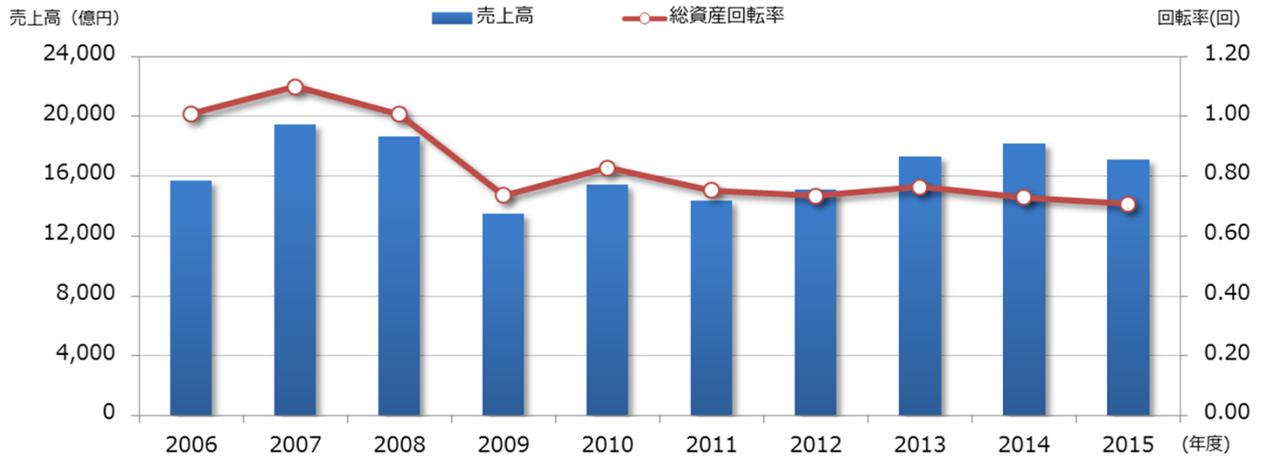
## □ 「気候変動情報開示先進企業」に選定

国際NPO団体であるCDPが実施する気候変動情報開示調査において、気候変動に関する情報を確実に開示しているとして、気候変動情報開示先進企業 (CDLI) に2年連続、3回目の選定となりました (2015年)。

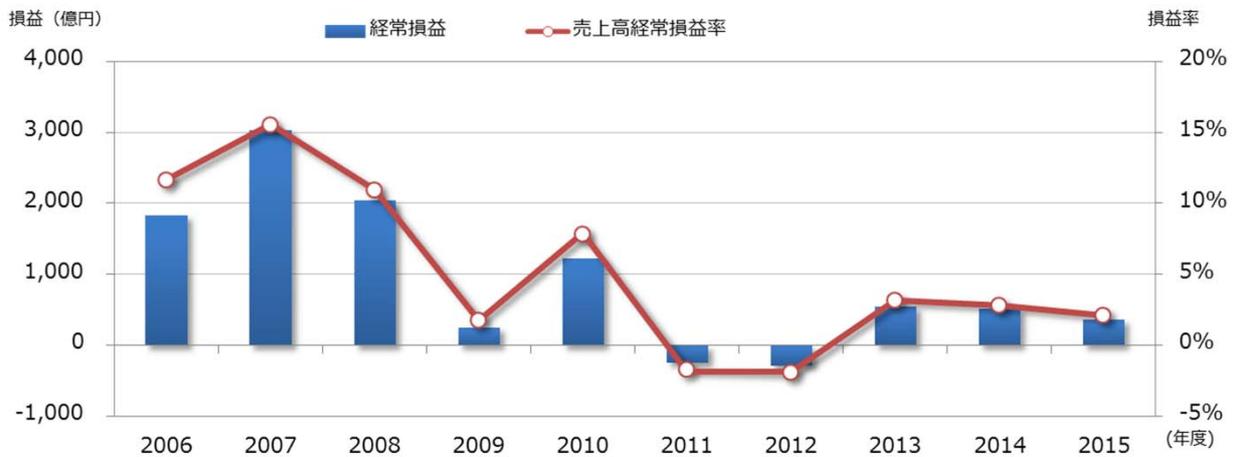


● 売上高総資産回転率

■数値はP37参照



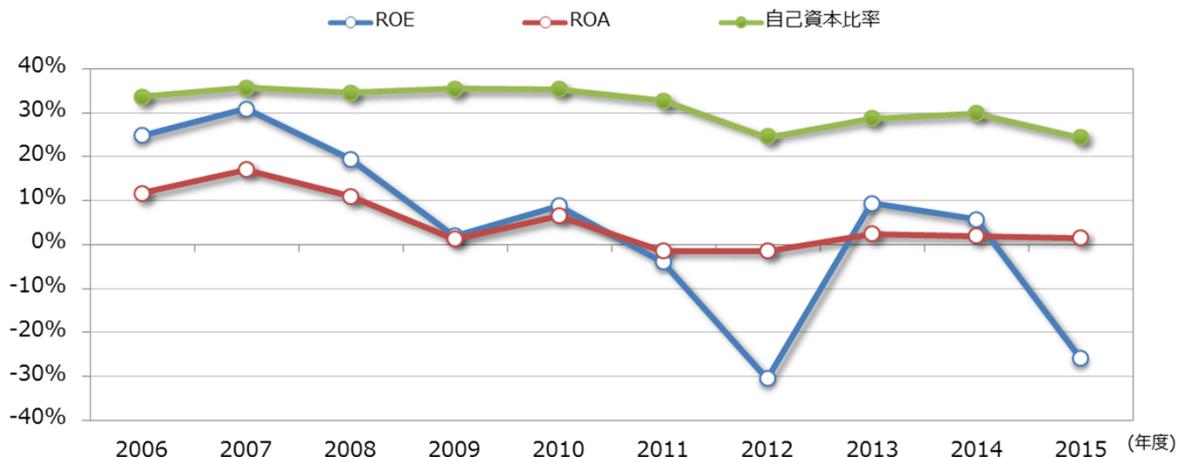
● 売上高経常損益率



● 売上高当期純損益率

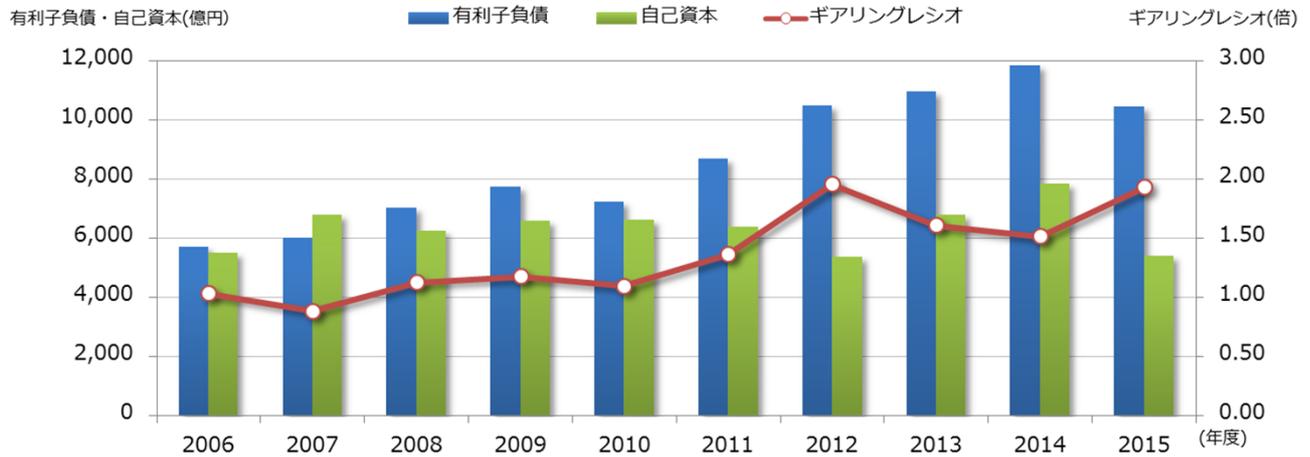


● ROE・ROA

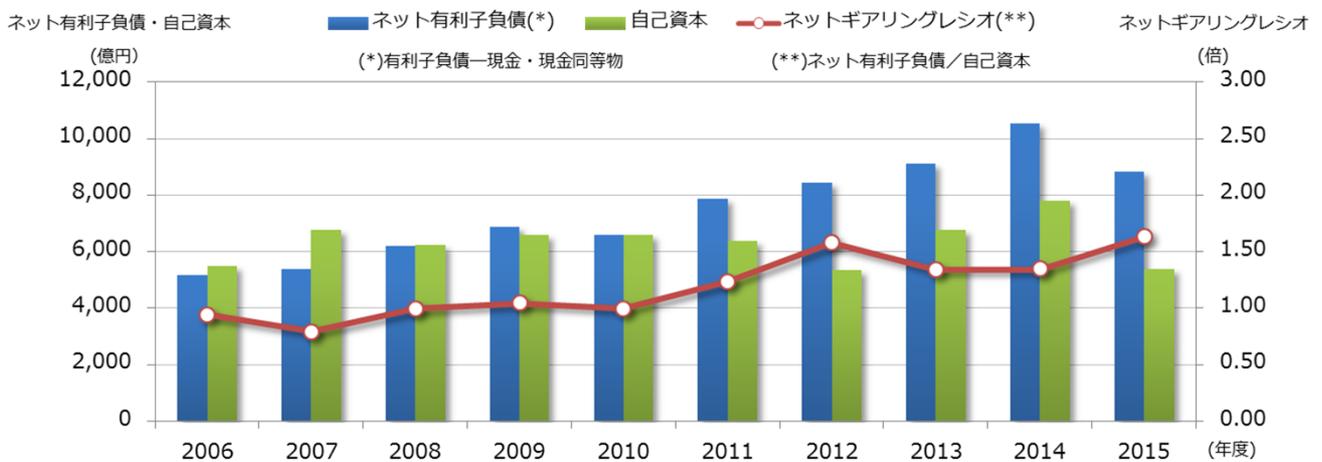


● 有利子負債・自己資本・ギアリングレシオ

■ 数値はP37参照



● 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

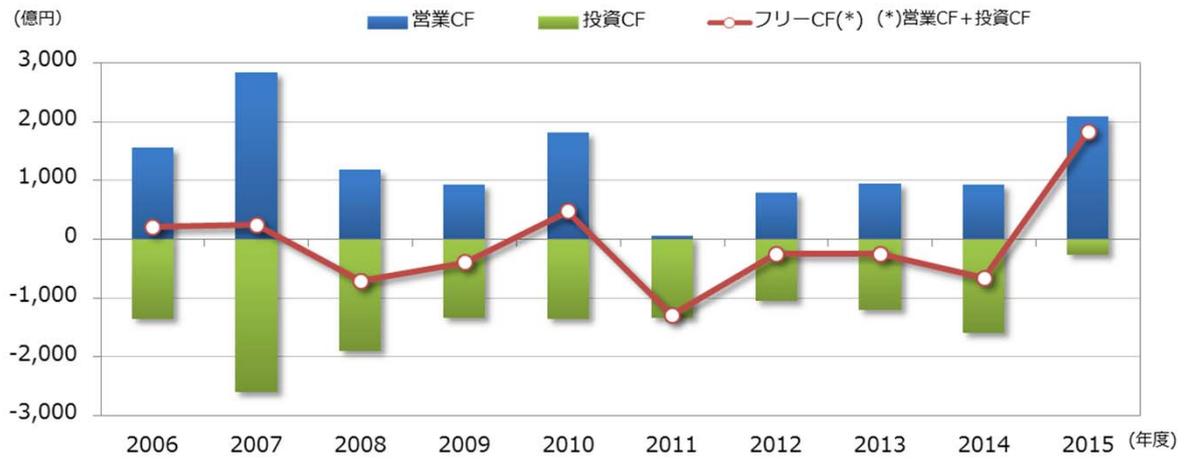


● 利息支払額・営業CF・インタレストカバレッジレシオ



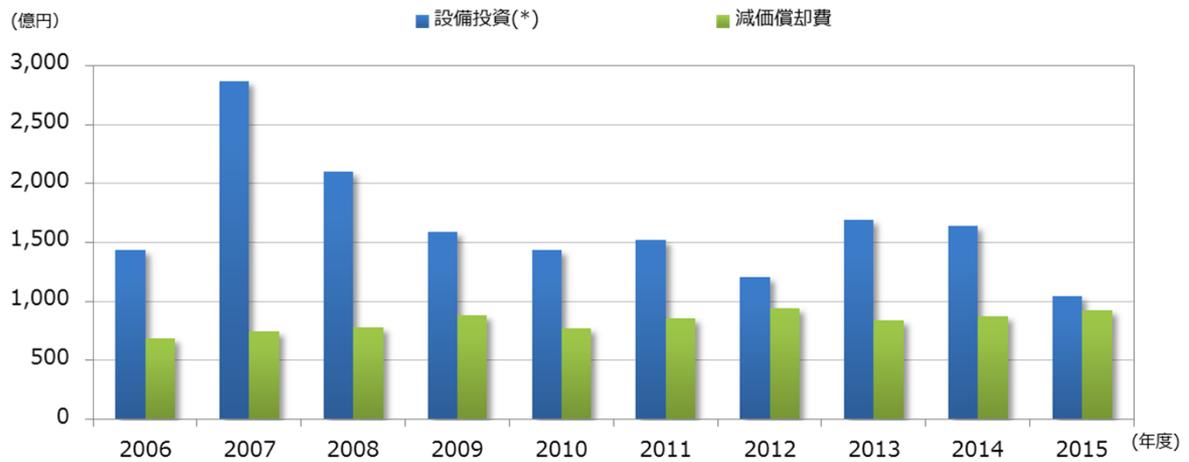
● 営業CF・投資CF・フリーCF

■数値はP37参照

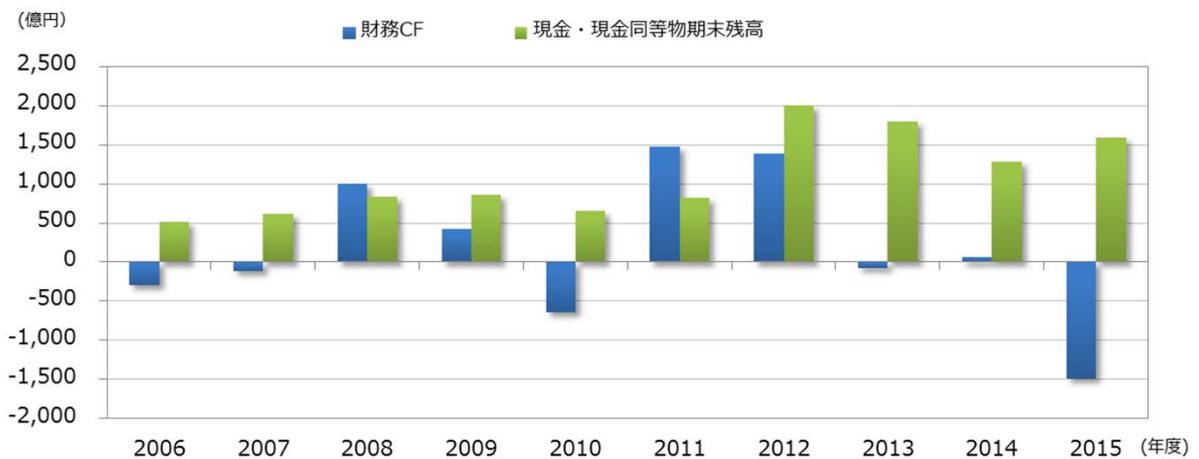


● 設備投資(\*)・減価償却費

(\*)有形及び無形固定資産増加額 - 竣工時売船収入

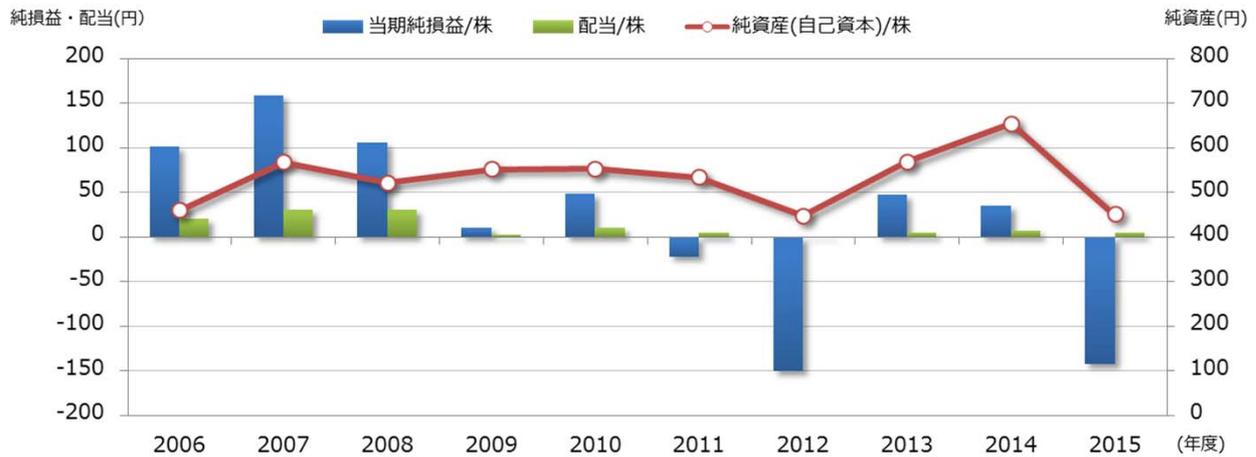


● 財務CF・現金及び現金同等物期末残高

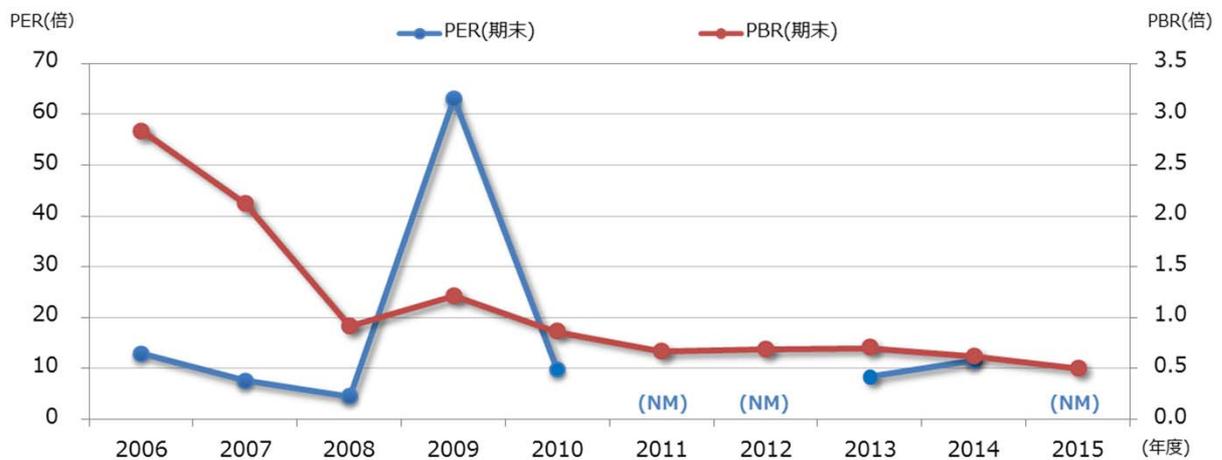


● 1株当たり純損益(EPS)・1株当たり配当・1株当たり純資産(BPS)

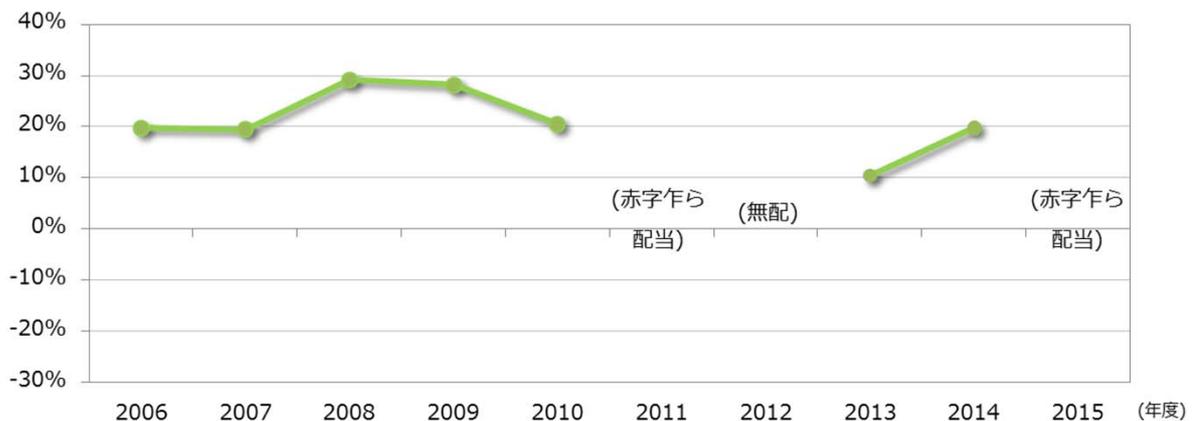
■数値はP37参照



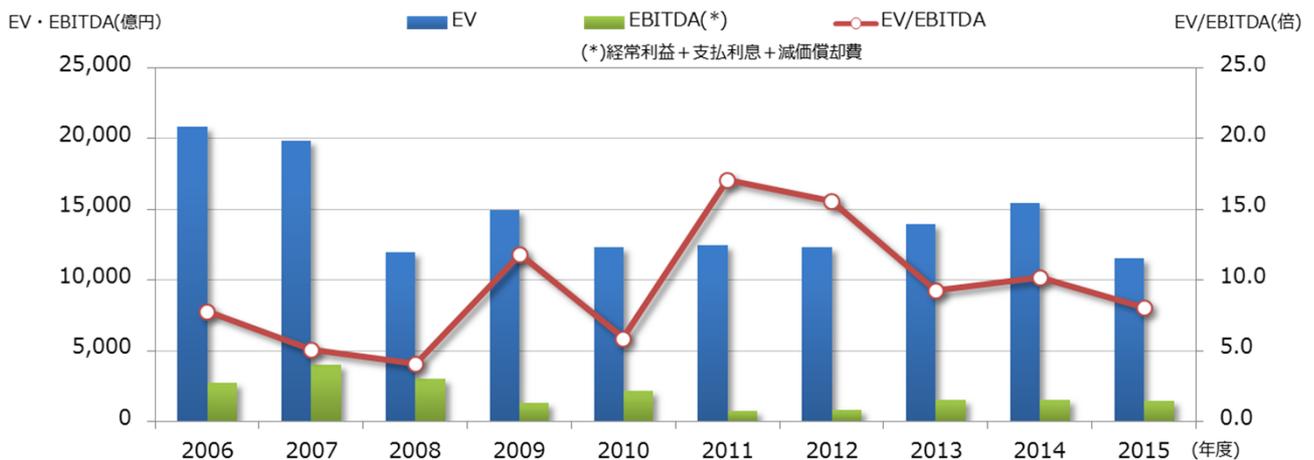
● PER・PBR



● 配当性向



● EV・EBITDA



## ● 連結財務諸表(過去10年)

(百万円)

	(年度)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
P/L	売上高	1,568,435	1,945,696	1,865,802	1,347,964	1,543,660	1,435,220	1,509,194	1,729,452	1,817,069	1,712,222
	売上原価	1,300,038	1,544,109	1,564,485	1,228,478	1,328,959	1,368,794	1,432,014	1,587,902	1,683,795	1,594,568
	減価償却費	68,581	74,480	78,155	88,366	77,445	85,624	94,685	83,983	87,803	92,771
	販売費及び一般管理費	100,323	110,302	104,104	98,546	91,300	90,885	92,946	100,458	116,024	115,330
	<b>営業損益</b>	<b>168,073</b>	<b>291,284</b>	<b>197,211</b>	<b>20,939</b>	<b>123,400</b>	<b>▲ 24,459</b>	<b>▲ 15,766</b>	<b>41,092</b>	<b>17,249</b>	<b>2,323</b>
	営業外収益合計	34,806	38,992	31,401	19,996	17,226	17,581	12,304	29,507	48,765	50,747
	受取利息/配当金	7,627	8,780	7,959	4,315	5,506	7,957	5,165	9,340	9,624	10,209
	持分法投資利益	16,171	18,198	15,999	5,362	8,174	3,300	-	-	4,930	9,178
	為替差益	-	-	-	3,353	-	-	-	11,392	25,523	23,907
	営業外費用合計	20,391	28,058	24,102	16,701	19,005	17,442	25,105	15,613	14,685	16,803
	支払利息	18,275	18,065	13,929	14,175	11,371	11,511	13,020	12,583	12,555	14,576
	持分法投資損失	-	-	-	-	-	-	4,935	1,234	-	-
	為替差損	-	-	4,610	-	4,584	4,440	3,296	-	-	-
	<b>経常損益</b>	<b>182,488</b>	<b>302,219</b>	<b>204,510</b>	<b>24,234</b>	<b>121,621</b>	<b>▲ 24,320</b>	<b>▲ 28,568</b>	<b>54,985</b>	<b>51,330</b>	<b>36,267</b>
	特別利益合計	20,551	34,148	20,272	27,559	11,160	14,022	16,064	36,050	26,152	30,011
	固定資産売却益	13,771	19,485	12,824	15,565	6,359	11,558	12,253	7,094	16,225	9,430
	特別損失合計	5,185	18,164	27,050	24,017	37,415	23,218	125,434	19,325	19,150	220,665
	固定資産売却損	363	1,741	354	5,513	2,459	664	3,104	6,510	896	628
	減損損失	-	-	-	-	10,238	5,468	10,978	6,447	10,198	-
	<b>税金等調整前当期純損益</b>	<b>197,854</b>	<b>318,202</b>	<b>197,732</b>	<b>27,776</b>	<b>95,366</b>	<b>▲ 33,516</b>	<b>▲ 137,938</b>	<b>71,710</b>	<b>58,332</b>	<b>▲ 154,385</b>
法人税等	63,041	115,183	65,073	8,078	36,431	9,546	11,324	13,796	12,440	11,133	
法人税等調整額	7,468	5,693	638	3,763	▲ 2,797	▲ 20,814	24,799	▲ 4,525	▲ 2,577	260	
被支配株主に帰属する当期純利益	6,403	7,004	5,032	3,211	3,455	3,761	4,783	5,045	6,113	4,668	
<b>親会社に帰属する当期純損益</b>	<b>120,940</b>	<b>190,321</b>	<b>126,987</b>	<b>12,722</b>	<b>58,277</b>	<b>▲ 26,009</b>	<b>▲ 178,846</b>	<b>57,393</b>	<b>42,356</b>	<b>▲ 170,447</b>	
B/S	総資産	1,639,940	1,900,551	1,807,079	1,861,312	1,868,740	1,946,161	2,164,611	2,364,695	2,624,049	2,219,587
	流動資産	405,473	506,077	428,597	352,030	344,443	386,936	514,246	533,639	511,795	456,475
	有形固定資産	847,660	1,047,824	1,106,746	1,209,175	1,257,823	1,293,802	1,303,967	1,379,244	1,498,028	1,376,431
	負債	1,018,951	1,148,898	1,112,058	1,125,609	1,128,493	1,228,252	1,545,118	1,581,146	1,731,614	1,572,662
	流動負債	482,810	528,390	440,909	355,185	374,268	322,851	425,725	430,045	505,346	463,794
	有利子負債合計	569,417	601,174	702,617	775,114	724,259	869,619	1,046,865	1,094,081	1,183,401	1,044,980
	自己資本 *1	550,763	679,315	623,715	659,508	660,795	637,422	535,422	679,160	782,556	540,951
	株主資本	480,091	639,844	727,131	719,532	767,380	732,402	550,714	605,768	636,530	458,121
	利益剰余金	375,443	536,096	623,626	616,736	664,645	629,667	447,829	502,833	533,484	354,179
	フリーCF : [a]+[b]	20,369	23,291	▲ 71,038	▲ 40,055	46,970	▲ 129,298	▲ 25,285	▲ 25,615	▲ 66,656	182,508
営業活動によるCF [a]	156,418	283,359	118,984	93,428	181,755	5,014	78,955	94,255	92,494	209,189	
投資活動によるCF [b]	▲ 136,049	▲ 260,068	▲ 190,022	▲ 133,483	▲ 134,785	▲ 134,312	▲ 104,240	▲ 119,870	▲ 159,150	▲ 26,681	
設備投資額 *2	143,376	286,973	210,108	158,918	143,579	152,151	120,886	169,028	164,275	104,813	
指標	売上高経常利益率	11.6%	15.5%	11.0%	1.8%	7.9%	-1.7%	-1.9%	3.2%	2.8%	2.1%
	総資産経常利益率	11.7%	17.1%	11.0%	1.3%	6.5%	-1.3%	-1.4%	2.4%	2.1%	1.5%
	総資産回転率	1.01	1.10	1.01	0.73	0.83	0.75	0.73	0.76	0.73	0.71
	EBITDA *3	269,344	394,764	296,594	126,775	210,437	72,815	79,137	151,551	151,688	143,614
	EV/EBITDA	7.7	5.0	4.0	11.8	5.9	17.0	15.5	9.2	10.15	8.03
	インタレスト・カバレッジ・レシオ	8.2	15.9	8.6	6.4	16.2	0.5	6.2	7.2	7.1	14.6
	ROE *4	24.8%	30.9%	19.5%	2.0%	8.8%	-4.0%	-30.5%	9.5%	5.8%	-25.8%
	ROA *5	11.7%	17.1%	11.0%	1.3%	6.5%	-1.3%	-1.4%	2.4%	2.1%	1.5%
ギアリングレシオ *6	103%	88%	113%	118%	110%	136%	196%	161%	151%	193%	
ネットギアリングレシオ *7	94%	79%	99%	105%	100%	123%	158%	135%	135%	164%	
自己資本比率	33.6%	35.7%	34.5%	35.4%	35.4%	32.8%	24.7%	28.7%	29.8%	24.4%	
1株当たり	1株当たり当期純利益(円)	101.20	159.14	106.13	10.63	48.75	▲ 21.76	▲ 149.57	47.99	35.42	▲ 142.50
	1株当たり純資産額(自己資本)(円)	459.55	567.74	521.23	551.70	552.83	533.27	447.76	567.90	654.26	452.28
	1株当たり配当額(円)	20	31	31	3	10	5	0	5	7	5
	PER(期末)	12.92	7.57	4.53	63.12	9.83	NM	NM	8.38	11.52	NM
	PBR(期末)	2.84	2.12	0.92	1.22	0.87	0.68	0.69	0.71	0.62	0.51
	配当性向(連結)	19.8%	19.5%	29.2%	28.2%	20.5%	NM	NM	10.4%	19.8%	NM
	1株当たりキャッシュフロー(円)	130.9	236.8	99.4	78.2	152.0	4.2	66.0	78.8	77.3	174.9
	期末発行済株式数(連結) (株) *8	1,195,295,415	1,196,526,410	1,196,629,561	1,195,407,722	1,196,043,380	1,196,052,230	1,196,067,835	1,195,955,286	1,196,111,575	1,196,075,900

\*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

## ● 連結セグメント業績(過去10年)

(百万円)

(年度)		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
売上高	不定期専用船事業	787,039	1,024,797	998,542	721,725	790,572	726,011	731,269	836,408	857,289	838,893
	コンテナ船事業	568,590	686,828	639,694	466,378	586,649	542,426	606,588	713,503	787,068	719,108
	ロジスティクス事業	55,570	61,236	56,270	-	-	-	-	-	-	-
	フェリー・内航事業	49,848	53,099	54,534	50,815	50,089	52,134	54,285	55,603	56,032	49,618
	関連事業	99,669	108,859	107,033	99,795	108,447	106,709	109,649	116,599	108,388	96,606
	その他事業	7,716	10,875	9,727	9,250	7,901	7,939	7,401	7,338	8,290	7,996
	<b>連結合計</b>	<b>1,568,435</b>	<b>1,945,696</b>	<b>1,865,802</b>	<b>1,347,964</b>	<b>1,543,660</b>	<b>1,435,220</b>	<b>1,509,194</b>	<b>1,729,452</b>	<b>1,817,069</b>	<b>1,712,222</b>
経常損益	不定期専用船事業	163,580	277,570	213,345	66,986	70,837	▲ 6,921	▲ 24,799	57,121	54,105	54,857
	コンテナ船事業	3,150	6,882	▲ 21,329	▲ 56,878	38,853	▲ 29,910	▲ 11,291	▲ 14,553	▲ 24,146	▲ 29,831
	ロジスティクス事業	2,256	2,215	822	-	-	-	-	-	-	-
	フェリー・内航事業	19	497	▲ 888	▲ 2,340	▲ 565	▲ 533	1,282	2,236	4,461	4,424
	関連事業	13,073	13,812	12,976	9,712	10,676	9,098	10,745	11,146	10,925	10,171
	その他事業	3,026	5,005	2,767	1,263	3,361	4,303	2,449	4,576	4,183	3,549
	調整(消去・全社)	▲ 2,618	▲ 3,765	▲ 3,183	5,490	▲ 1,542	▲ 356	▲ 6,954	▲ 5,541	1,802	▲ 6,903
<b>連結合計</b>	<b>182,488</b>	<b>302,219</b>	<b>204,510</b>	<b>24,234</b>	<b>121,621</b>	<b>▲ 24,320</b>	<b>▲ 28,568</b>	<b>54,985</b>	<b>51,330</b>	<b>36,267</b>	
資産	不定期専用船事業	817,316	989,607	910,659	1,008,724	1,173,526	1,194,813	1,298,682	1,501,313	1,719,713	1,526,582
	コンテナ船事業	271,484	352,856	362,536	357,412	386,911	365,975	403,166	449,725	496,486	397,080
	ロジスティクス事業	56,714	55,960	47,053	-	-	-	-	-	-	-
	フェリー・内航事業	50,049	50,686	42,664	42,721	38,407	36,089	36,420	35,088	40,535	44,096
	関連事業	300,113	290,991	293,066	315,924	342,748	355,341	379,969	386,851	426,130	416,454
	その他事業	360,501	412,947	376,655	376,316	317,865	278,060	303,649	325,937	346,182	162,724
	調整(消去・全社)	▲ 216,239	▲ 252,498	▲ 225,556	▲ 239,786	▲ 390,718	▲ 284,118	▲ 257,276	▲ 334,220	▲ 404,999	▲ 327,352
<b>連結合計</b>	<b>1,639,940</b>	<b>1,900,551</b>	<b>1,807,079</b>	<b>1,861,312</b>	<b>1,868,740</b>	<b>1,946,161</b>	<b>2,164,611</b>	<b>2,364,695</b>	<b>2,624,049</b>	<b>2,219,587</b>	
減価償却費	不定期専用船事業	41,706	46,828	48,949	54,612	50,509	58,370	66,689	55,545	59,234	62,112
	コンテナ船事業	11,820	13,523	15,398	17,778	11,776	13,433	14,900	15,014	16,109	16,907
	ロジスティクス事業	1,468	1,537	1,413	-	-	-	-	-	-	-
	フェリー・内航事業	3,578	3,365	3,948	5,231	4,255	3,866	3,530	3,302	2,278	2,022
	関連事業	6,416	6,225	6,033	8,640	9,049	8,254	7,963	8,622	8,510	10,090
	その他事業	3,320	2,775	2,156	1,921	1,604	1,446	410	326	283	272
	調整(消去・全社)	270	224	256	183	250	252	1,190	1,171	1,388	1,366
<b>連結合計</b>	<b>68,581</b>	<b>74,480</b>	<b>78,155</b>	<b>88,366</b>	<b>77,445</b>	<b>85,624</b>	<b>94,685</b>	<b>83,983</b>	<b>87,803</b>	<b>92,771</b>	
有形・無形増加額	不定期専用船事業	109,856	198,809	154,274	146,949	136,262	158,188	128,440	140,188	138,058	87,115
	コンテナ船事業	30,327	80,485	36,640	30,592	38,604	8,209	11,462	28,510	21,782	15,525
	ロジスティクス事業	908	716	971	-	-	-	-	-	-	-
	フェリー・内航事業	4,387	10,452	1,082	1,131	1,316	829	1,101	1,424	3,193	5,865
	関連事業	8,285	9,736	26,643	24,374	41,187	5,442	20,339	10,484	32,341	5,177
	その他事業	110	3,401	3,562	1,180	2,342	2,768	621	145	181	123
	調整(消去・全社)	-	▲ 28	32	▲ 37	730	289	2,924	5,395	587	1,903
<b>連結合計</b>	<b>153,876</b>	<b>303,573</b>	<b>223,208</b>	<b>204,190</b>	<b>220,443</b>	<b>175,726</b>	<b>164,890</b>	<b>186,148</b>	<b>196,145</b>	<b>115,712</b>	

(註)2009年度にロジスティクス事業をコンテナ船事業に統合

## ● 四半期別連結セグメント業績(直近2年)

(百万円)

(年度)		2014					2015				
(四半期)		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
売上高	不定期専用船事業	212,537	205,279	210,491	228,982	<b>857,289</b>	215,247	221,227	201,949	200,470	<b>838,893</b>
	コンテナ船事業	187,311	196,260	201,151	202,346	<b>787,068</b>	194,530	194,619	171,828	158,131	<b>719,108</b>
	フェリー・内航事業	13,649	14,613	14,480	13,290	<b>56,032</b>	12,810	13,028	12,553	11,227	<b>49,618</b>
	関連事業	28,244	28,216	26,402	25,526	<b>108,388</b>	24,884	24,434	23,877	23,411	<b>96,606</b>
	その他事業	2,169	1,878	2,224	2,019	<b>8,290</b>	1,962	1,940	2,244	1,850	<b>7,996</b>
<b>連結合計</b>	<b>443,913</b>	<b>446,245</b>	<b>454,748</b>	<b>472,163</b>	<b>1,817,069</b>	<b>449,435</b>	<b>455,249</b>	<b>412,450</b>	<b>395,088</b>	<b>1,712,222</b>	
経常損益	不定期専用船事業	10,874	5,629	15,130	22,472	<b>54,105</b>	10,826	18,294	15,755	9,982	<b>54,857</b>
	コンテナ船事業	▲ 7,256	▲ 3,614	▲ 10,079	▲ 3,197	<b>▲ 24,146</b>	▲ 5,001	▲ 4,178	▲ 9,244	▲ 11,408	<b>▲ 29,831</b>
	フェリー・内航事業	612	1,482	1,263	1,104	<b>4,461</b>	861	1,577	1,443	543	<b>4,424</b>
	関連事業	3,240	2,941	3,131	1,613	<b>10,925</b>	2,521	1,802	2,939	2,909	<b>10,171</b>
	その他事業	1,049	1,073	1,280	781	<b>4,183</b>	1,385	237	1,769	158	<b>3,549</b>
調整(消去・全社)	▲ 976	▲ 492	4,498	▲ 1,228	<b>1,802</b>	298	▲ 823	▲ 1,670	▲ 4,708	<b>▲ 6,903</b>	
<b>連結合計</b>	<b>7,543</b>	<b>7,018</b>	<b>15,225</b>	<b>21,544</b>	<b>51,330</b>	<b>10,892</b>	<b>16,907</b>	<b>10,993</b>	<b>▲ 2,525</b>	<b>36,267</b>	

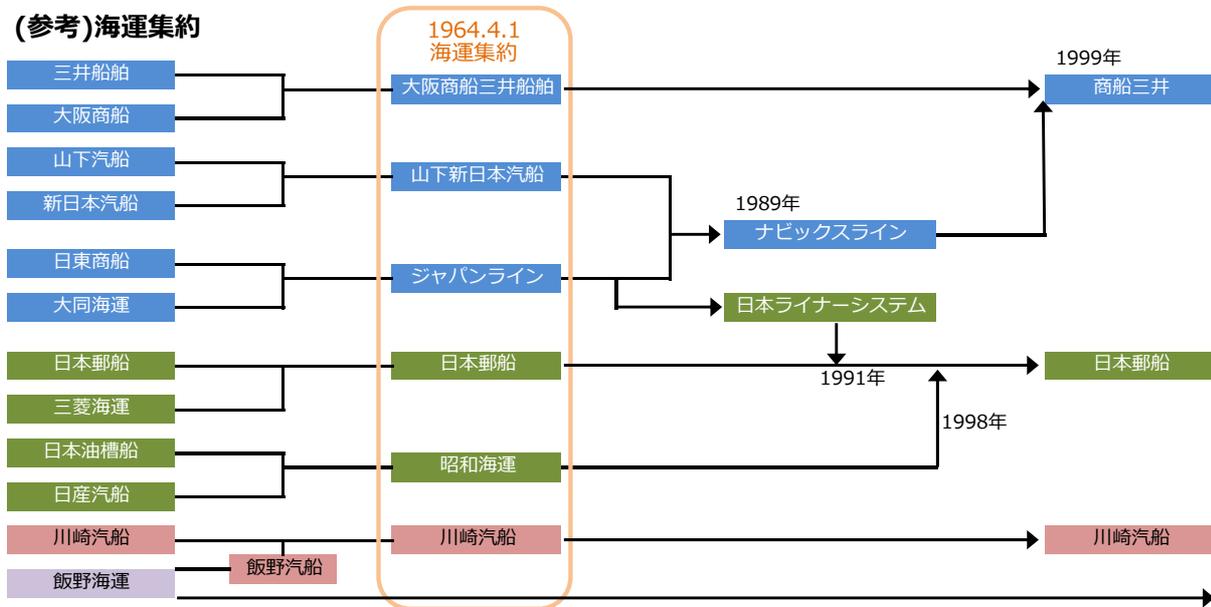
## 130年の歩み

- 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輸送事業に進出(1984年、初の当社管理・配乗LNG船「泉州丸」就航)
- 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)、ロサンゼ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)  
初のダブルハル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
- 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
- 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  
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プール運航会社“Straits Tankers”設立  
VLCCプール運航会社“Nova Tankers”設立(~2014年)  
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  
邦船社初のFSRU事業参画(ウルグアイLNG FSRUプロジェクト)  
東京マリン、ケミカル船プール会社“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船長期定期貸船契約締結(東京ガス向け)

(→次ページに続く)

- 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プール運航会社“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）プール運航会社“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

(参考)海運集約



● 格付 (2016年7月末時点)

最新状況は当社IRサイト([http://www.mol.co.jp/ir-j/stock\\_j/rate\\_j.html](http://www.mol.co.jp/ir-j/stock_j/rate_j.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

● 社債 (2016年7月末時点)

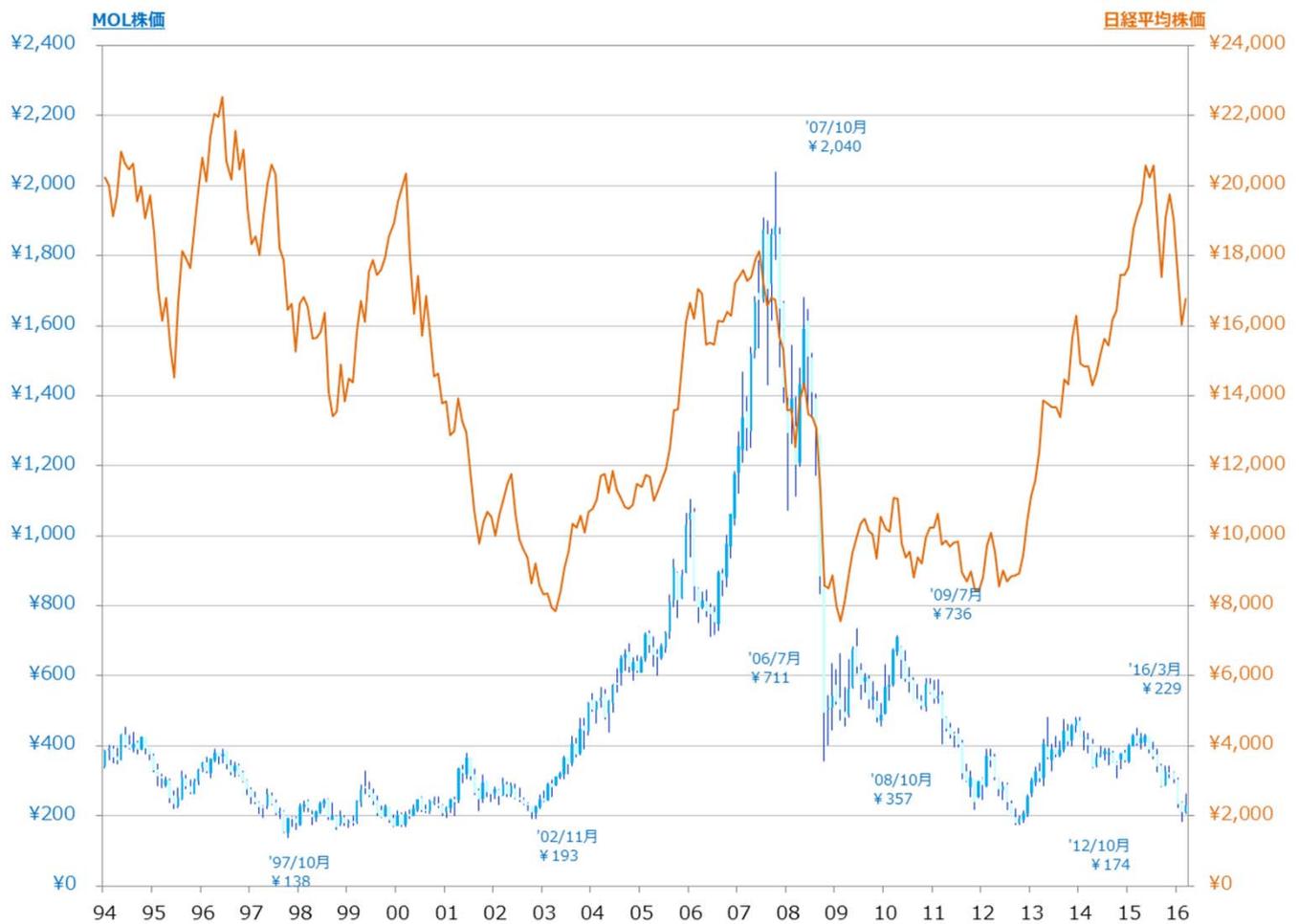
	発行年月日	年限	利率	発行総額	未償還残高
第12回普通社債	2009.5.27	10年	1.999%	200億円	185億円
第13回普通社債	2009.12.17	7年	1.106%	200億円	200億円
第15回普通社債	2011.6.21	10年	1.361%	200億円	178億円
第17回普通社債	2012.7.12	5年	0.461%	200億円	200億円
第18回普通社債	2012.7.12	10年	1.139%	100億円	92億円
ユーロ米ドル建て転換社債(*1)(*3)	2014.4.24	4年	ゼロクーポン	3億米ドル	3億米ドル
ユーロ米ドル建て転換社債(*2)(*3)	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	296億円

(\*1) 転換価額5.34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。

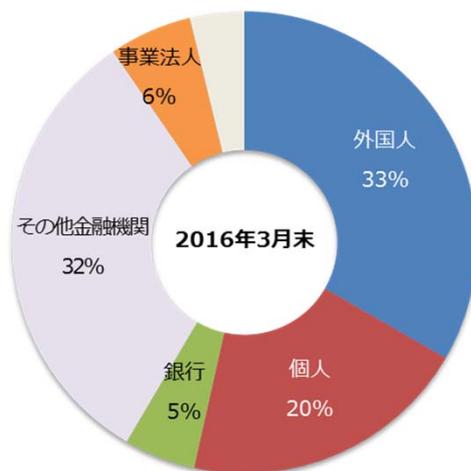
(\*2) 転換価額4.80米ドル。但し転換取得制限条項があり、株価が転換価額の130%を一定期間超えない限り新株予約権を行使できない。

(\*3) 2件合計の潜在株式数の比率は8.11% (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



● 株主構成比率



● 株主メモ (2016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 10,500人 (連結)
- 授権株式総数 3,154,000,000株
- 発行済株式数 1,206,286,115株
- 単元株式数 1,000株
- 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 104,202名
- 上場取引所 東京、名古屋各証券取引所
- 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

**【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。

株式会社商船三井 IR室

〒105-8688

東京都港区虎ノ門2丁目1番1号

EMAIL : [iromo@molgroup.com](mailto:iromo@molgroup.com)

(IRツールのご案内)

- Website : (日本語) <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)