

SINCE 1884
130th
Anniversary



INVESTOR GUIDEBOOK 2014

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

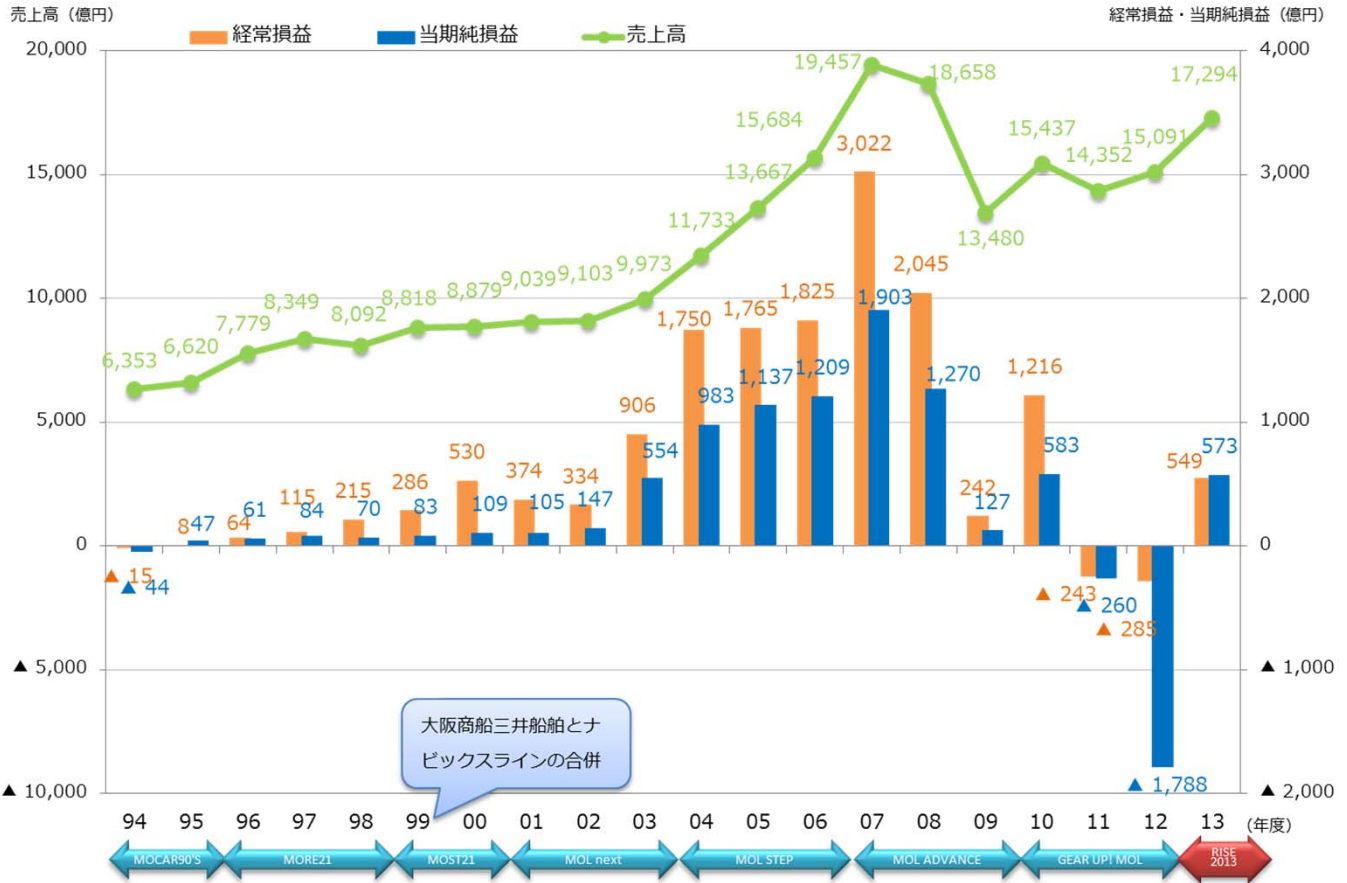
長期ビジョン

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

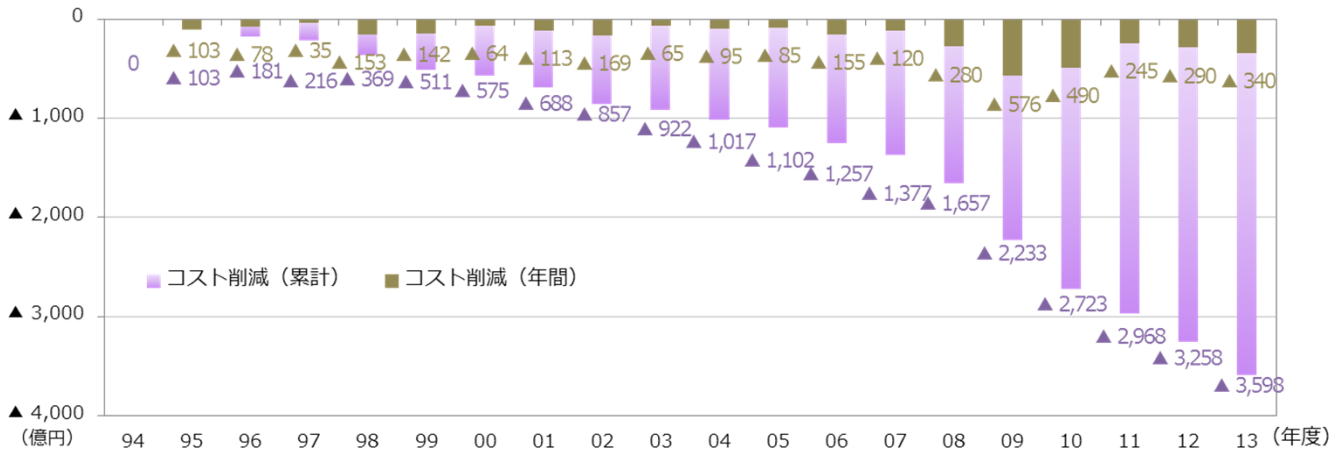
【目次】

<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>中期経営計画『STEER FOR 2020』</u>	①メインテーマ／全体戦略	09
	②全体戦略	10
	③利益・財務目標／運航規模	11
	④補足／参考	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	24
	⑦フェリー・内航事業	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

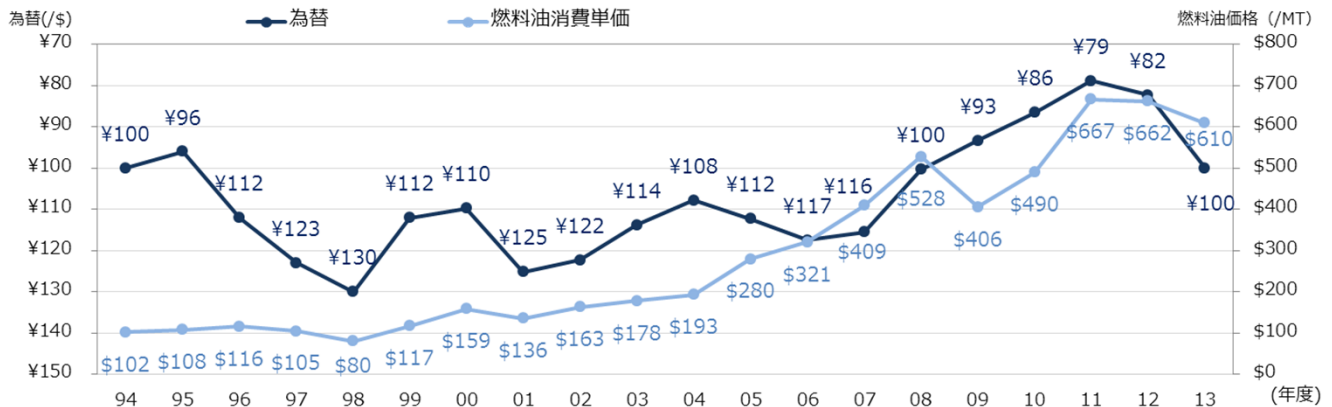
● P/L推移



● コスト競争力強化



● 為替・燃料油消費単価(年度平均)

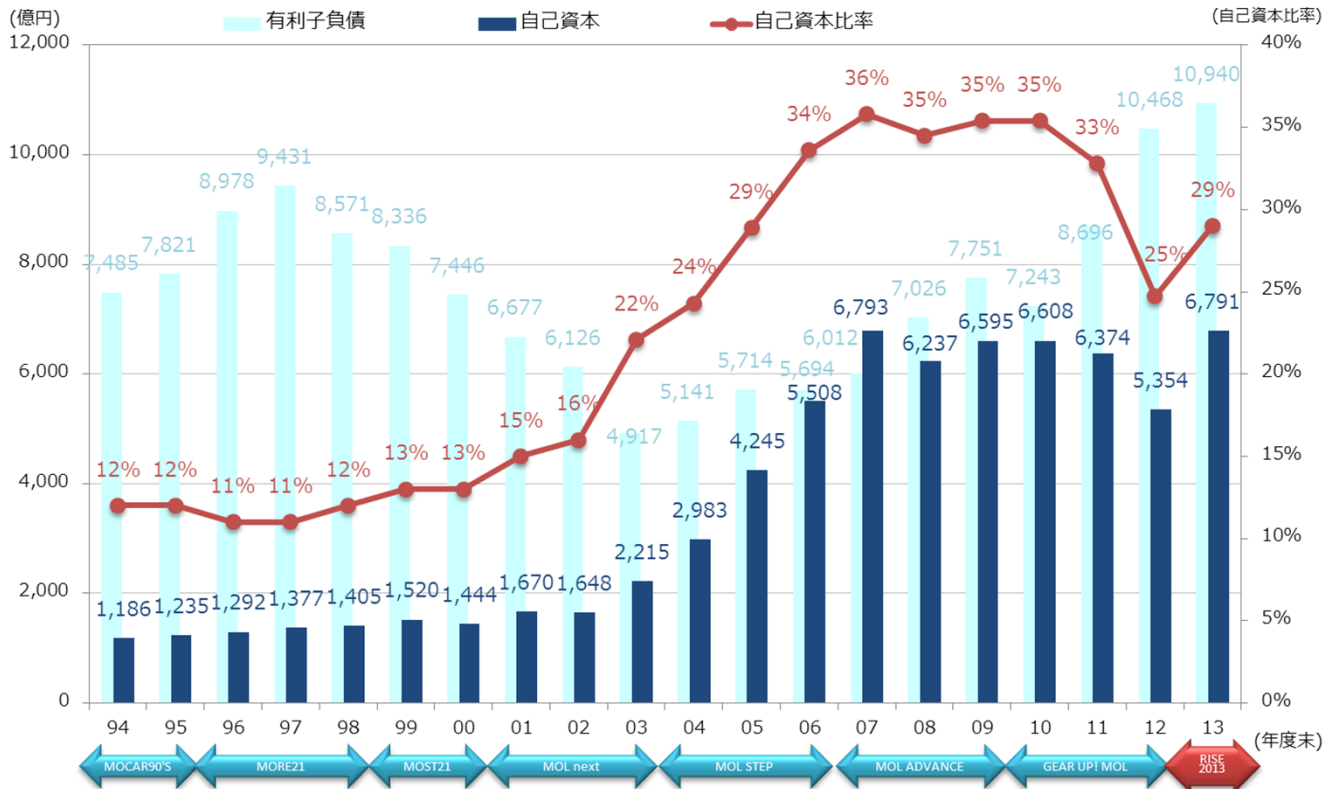


為替Sensitivity(億円/\$)	8	8	11	16	25	22	33	38	17	20	20	19	20
燃料油単価Sensitivity(億円/\$/MT)	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	1.7	1.8
経常損益へのインパクト(億円)	+192	▲104	▲139	▲141	▲148	▲11	▲325	▲937	+124	▲303	▲507	+75	+443

*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)

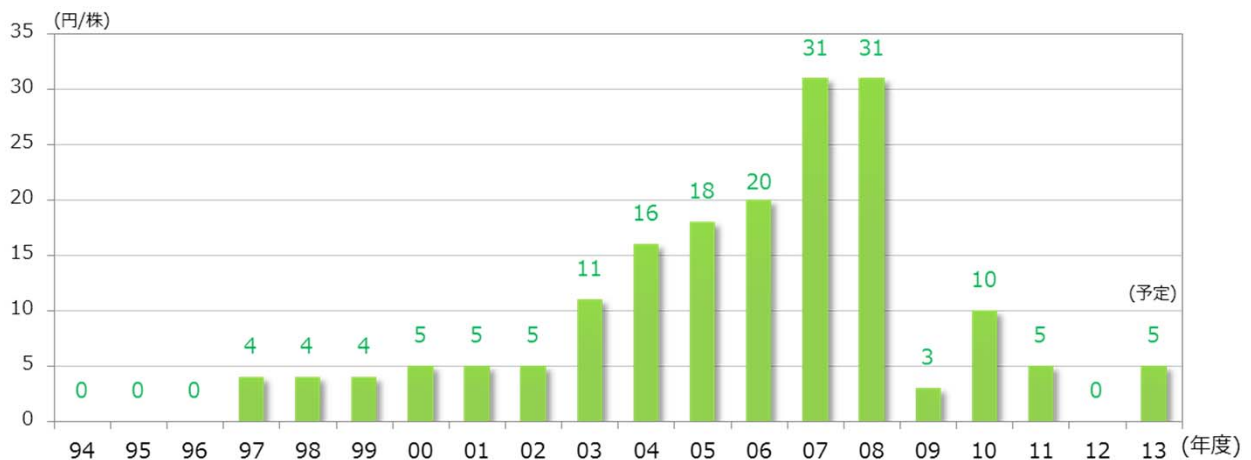
● B/S推移



(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

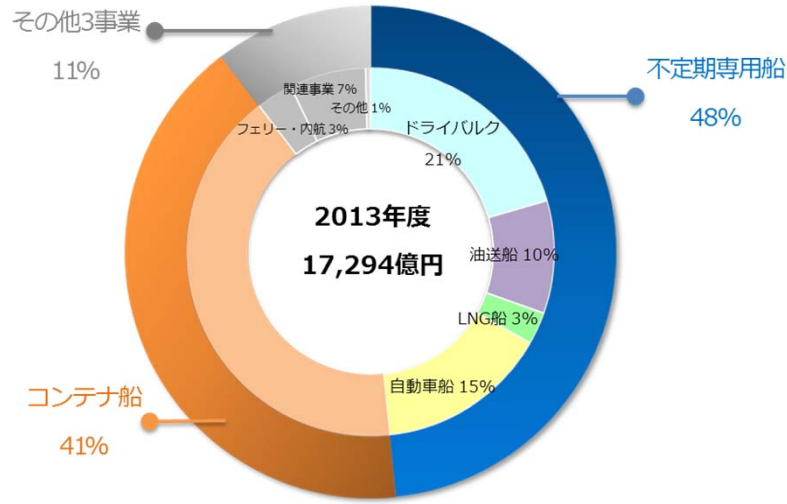
● 配当推移



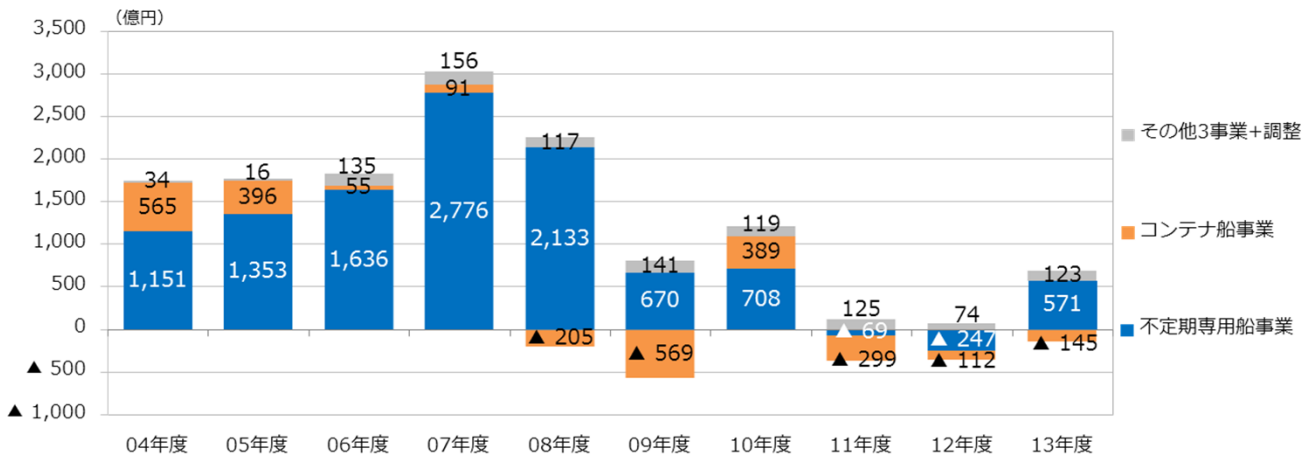
【配当方針】

- 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。
- 現在更なる「成長」を目指す中期経営計画に基づき、船舶を中心に積極的な投資を行っておりますが、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が、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。

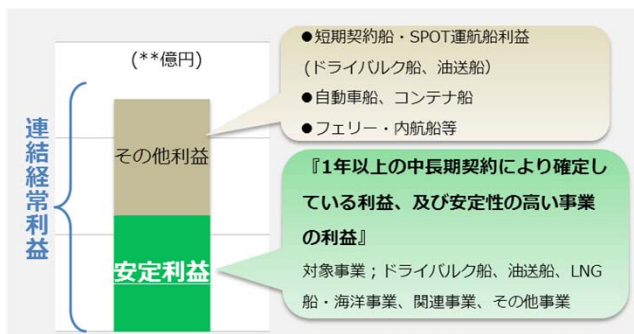
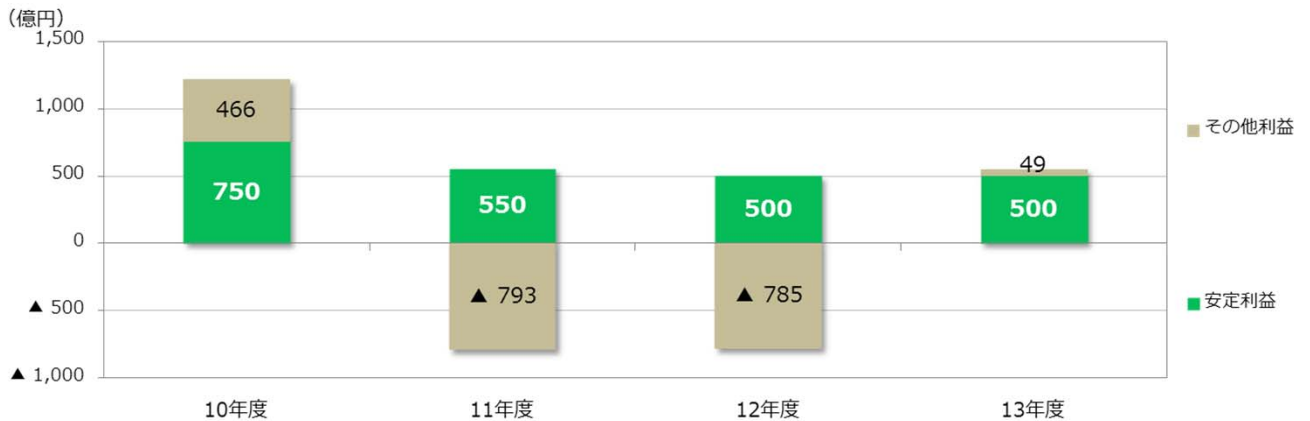
● セグメント別売上高 (連結)



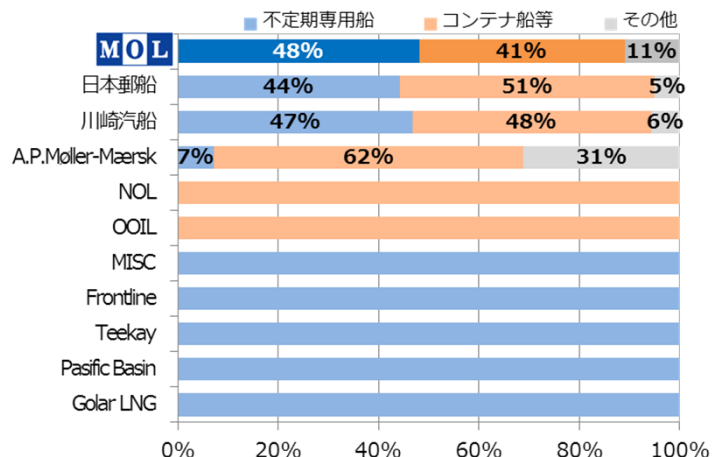
● セグメント別経常利益(連結)



● 安定利益



● 主要船社 売上高構成比率比較



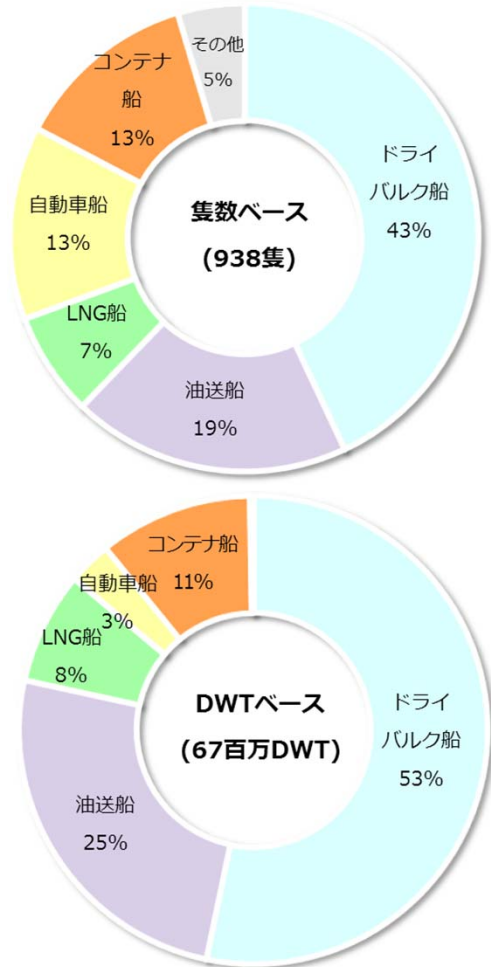
出所：各公表値を元に当社作成
 (注) ①商船三井のコンテナ船等には、ターミナル・ロジスティクス事業等を含む。②日本郵船のコンテナ船等には、航空運送・物流事業を含む。③A.P.Moller-Maerskのコンテナ船等にはターミナル事業を含む。

● 船隊構成

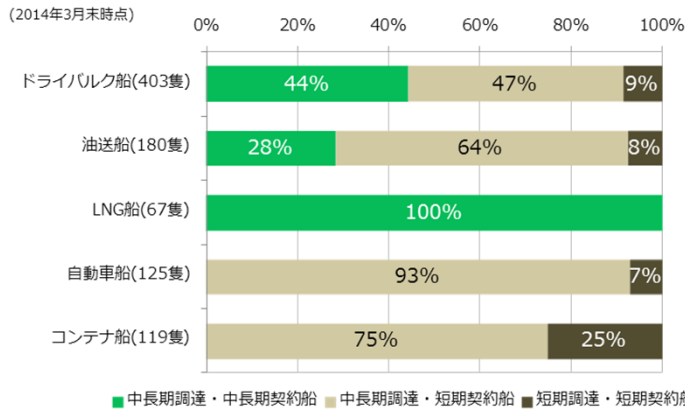
		2014年3月末時点		2013年3月末時点		
		隻数	千dwt	隻数	千dwt	
ドライバルク船	撤積み船	Capesize	107	20,281	103	19,389
		Panamax	38	3,180	38	3,198
		Handymax	67	3,696	68	3,763
		Small Handy	56	1,871	52	1,735
	重量物船	6	74	6	74	
	木材チップ船	42	2,229	44	2,296	
	石炭船	40	3,603	41	3,644	
	一般貨物船	47	826	52	828	
	(小計)	403	35,760	404	34,928	
	油送船	原油タンカー	38	10,866	47	12,925
プロダクトタンカー		59	3,394	61	3,515	
ケミカルタンカー		72	2,040	75	2,024	
LPGタンカー		11	573	11	573	
(小計)		180	16,874	194	19,037	
LNG船	67	5,182	69	5,310		
海洋事業(FPSO)	1	-	1	-		
自動車船	125	2,033	127	2,063		
コンテナ船	119	7,091	115	6,370		
フェリー・内航船	40	160	44	159		
客船	1	5	2	10		
その他	2	13	3	19		
合計		938	67,117	959	67,895	

註) 短期備船、J/V保有船を含む

● 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)



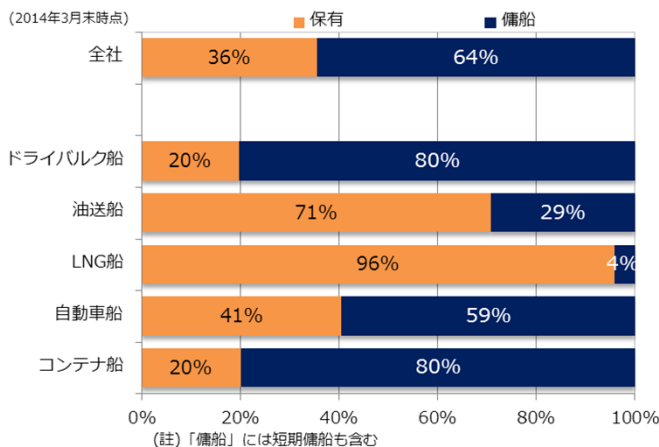
● 船種・船型別市況エクスポージャー(連結/隻数ベース)

	全体隻数	市況エクスポージャー
ケープサイズ	107	28%
中小型バルカー	161	60%
VLCC	34	29%
プロダクト船	59	75%
LPG船	11	73%

*2014年3月末時点

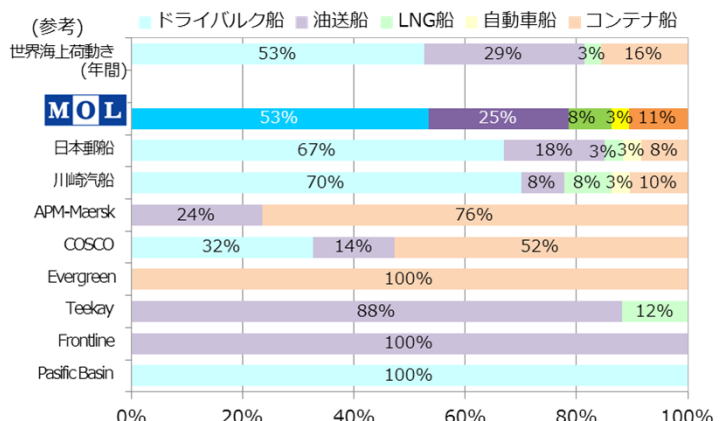
【市況エクスポージャー】
中長期調達船で、2年以上の契約が付いていない船の割合。複数荷主の貨物を積み合わせる船を含む。

● 船種別備船比率(連結/DWTベース)



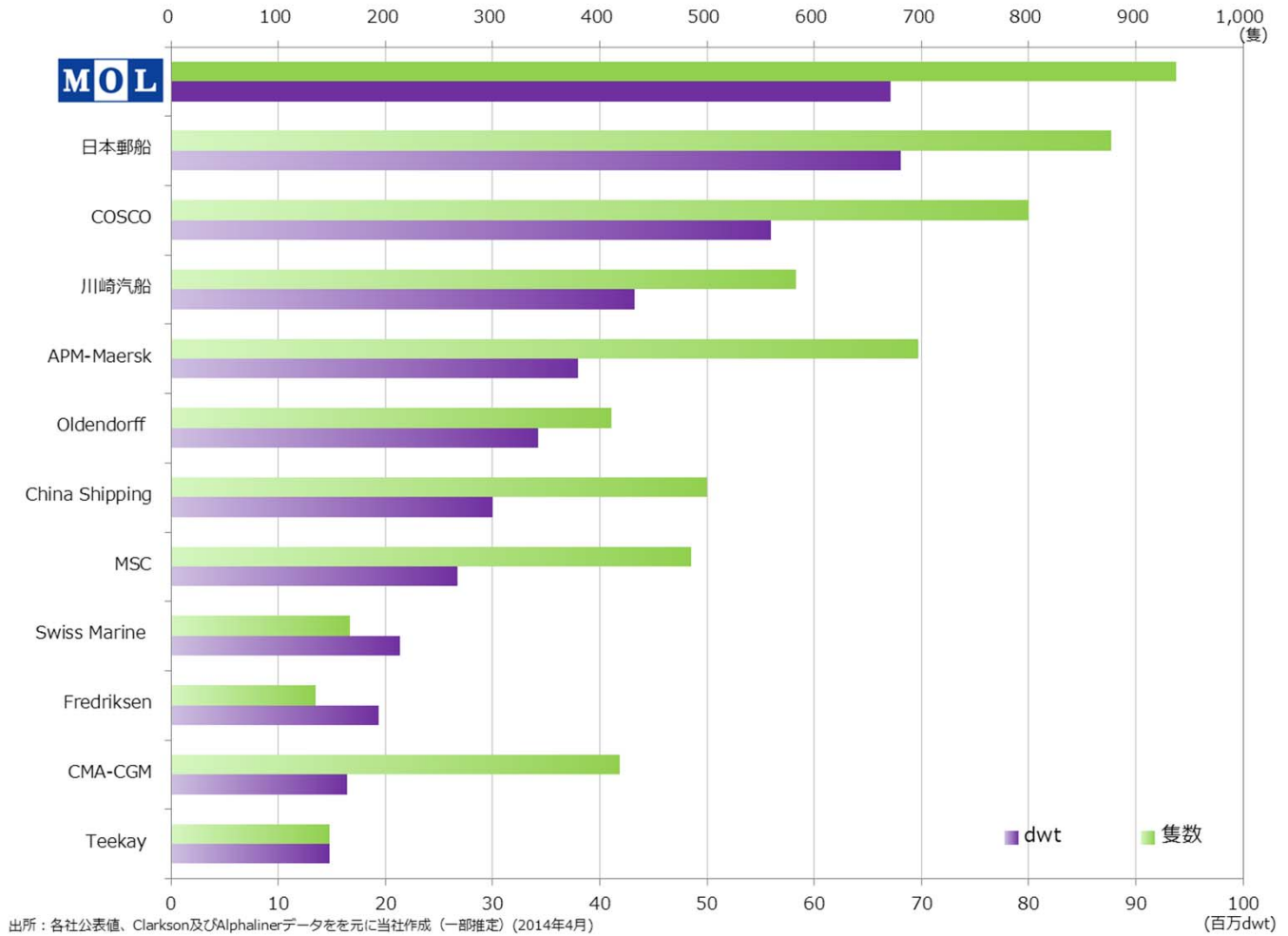
(註) 「備船」には短期備船も含む

● 主要船社 船隊構成比較(DWTベース)

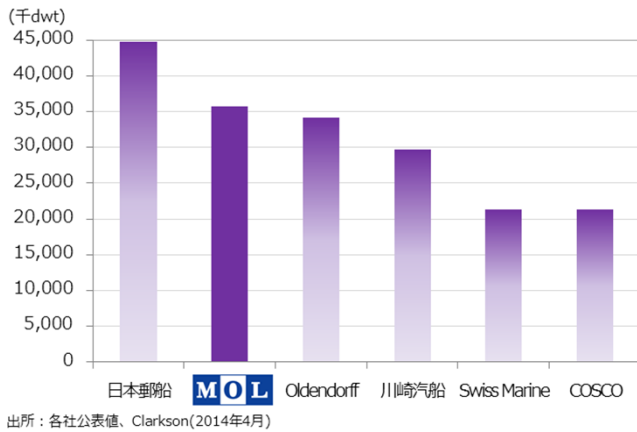


出所: 世界海上荷動き比率は、Clarkson等を元に当社推計。各社船隊構成は、各社公表値及びClarkson・MDS等を元に当社推計(曳船、客船、フェリー等は除く)。

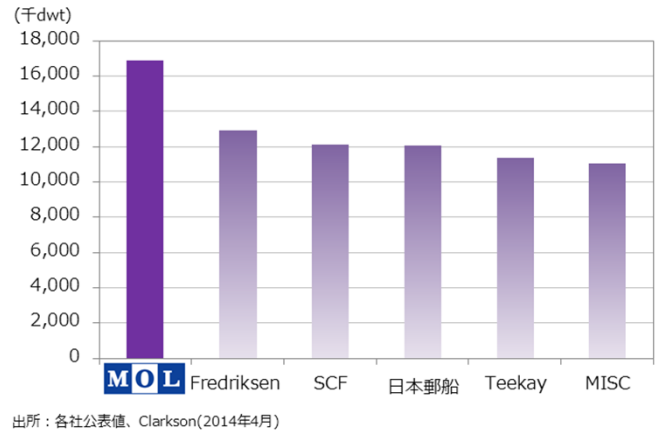
● 船隊規模(全船種)



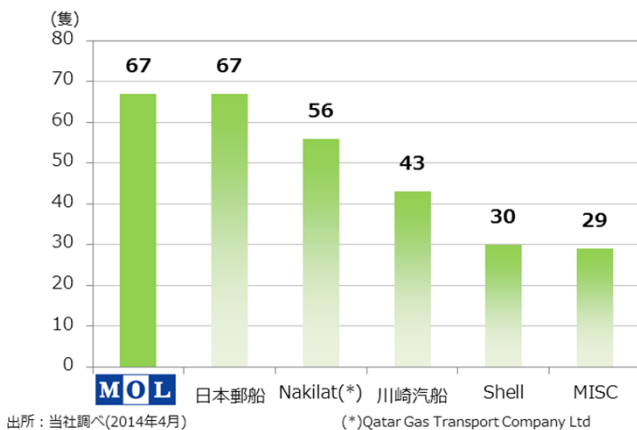
● ドライバルク船 船隊規模



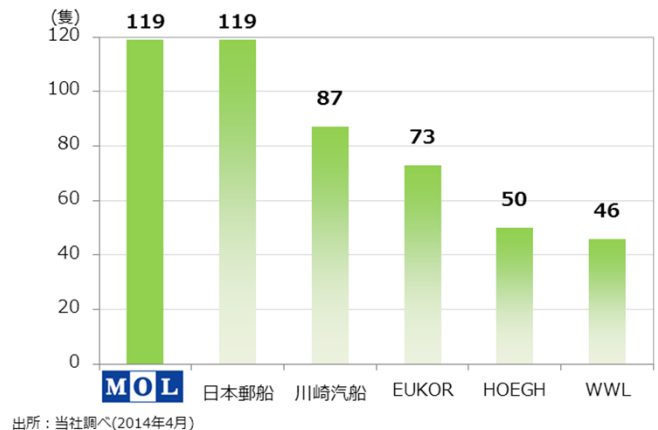
● 油送船 船隊規模



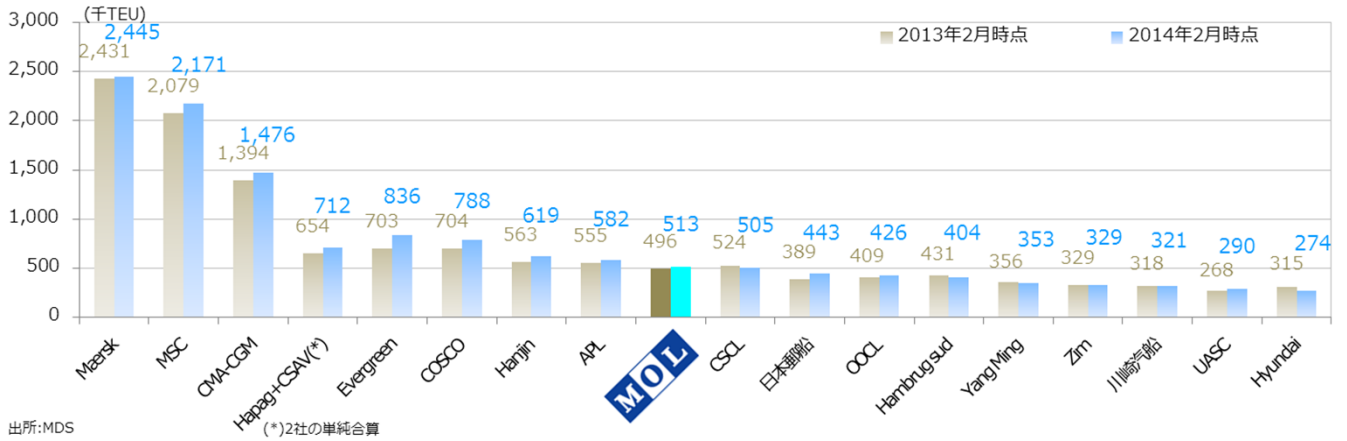
● LNG船 船隊規模



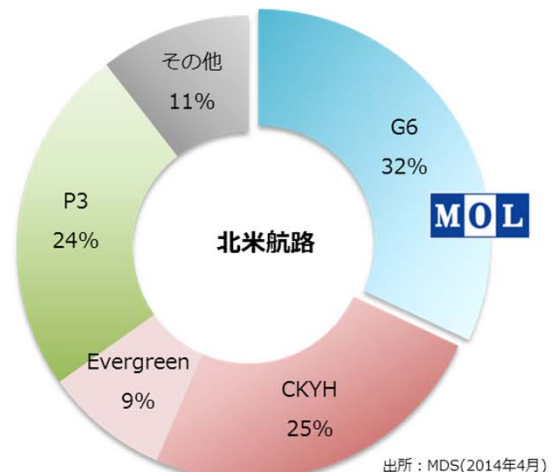
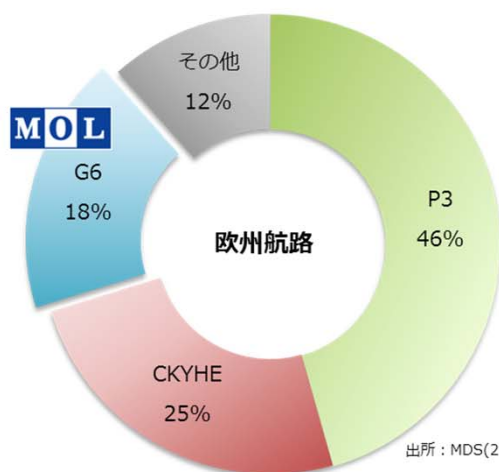
● 自動車船 船隊規模



● 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)



□G6(*1) : 商船三井、APL、Hyundai、日本郵船、Hapag-Lloyd、OOCL
 □P3(*2) : Mærsk Line、MSC、CMA-CGM
 □CKYHE(*3) : COSCO、川崎汽船、Yang Ming、Hanjin、Evergreen
 (*1)2014年5月より北米西岸航路にてサービス開始（欧州航路、北米東岸航路ではサービス提供中）。
 (*2)2014年にサービス開始予定。
 (*3)2014年4月欧州・地中海航路にてサービス開始。
 (註)各アライアンスのシェアは2014年4月時点の各メンバー船社の船腹量の単純合計であり、サービス開始以降の実際の船腹量とは異なる可能性がある

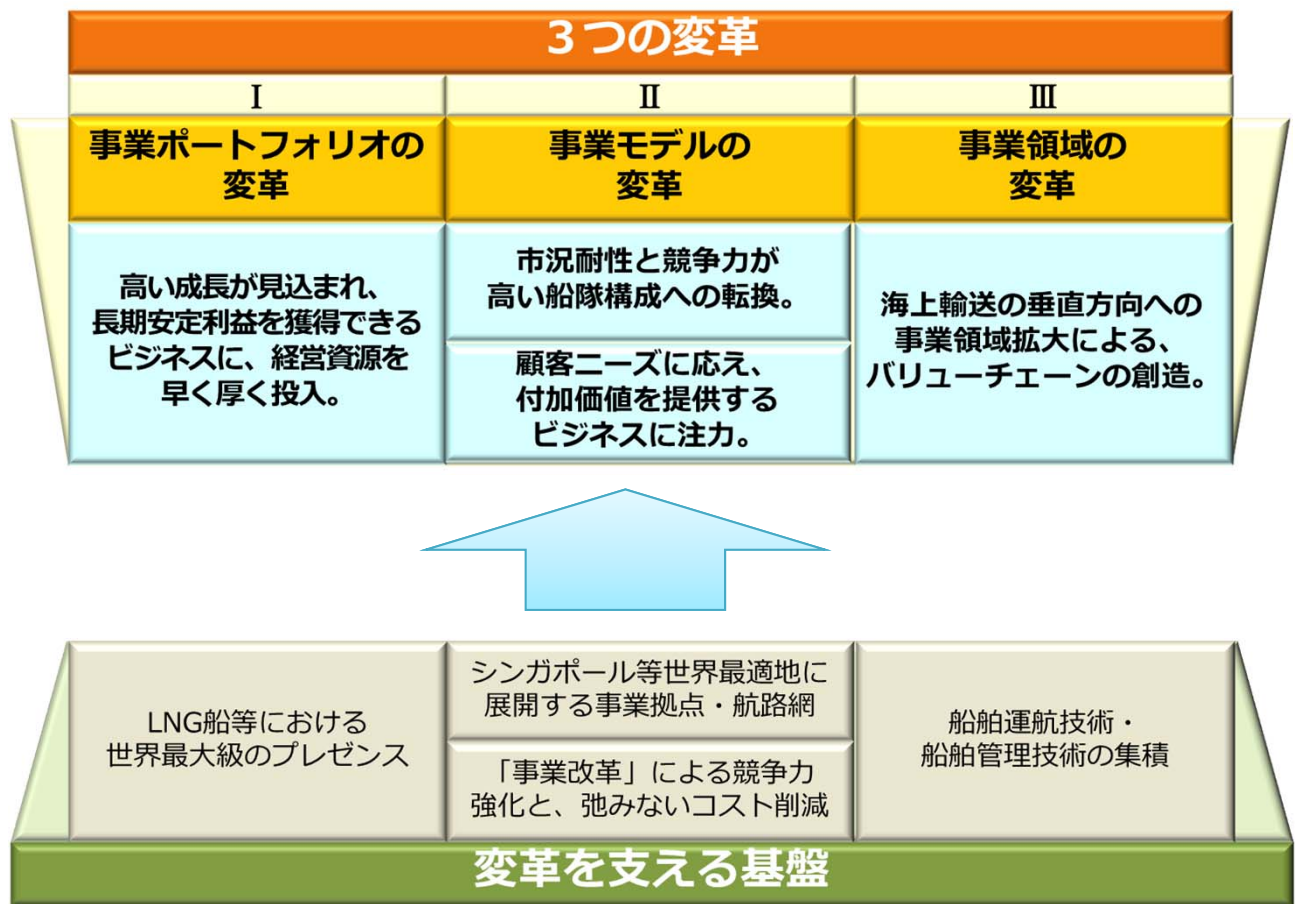
● メインテーマ

新・中期経営計画

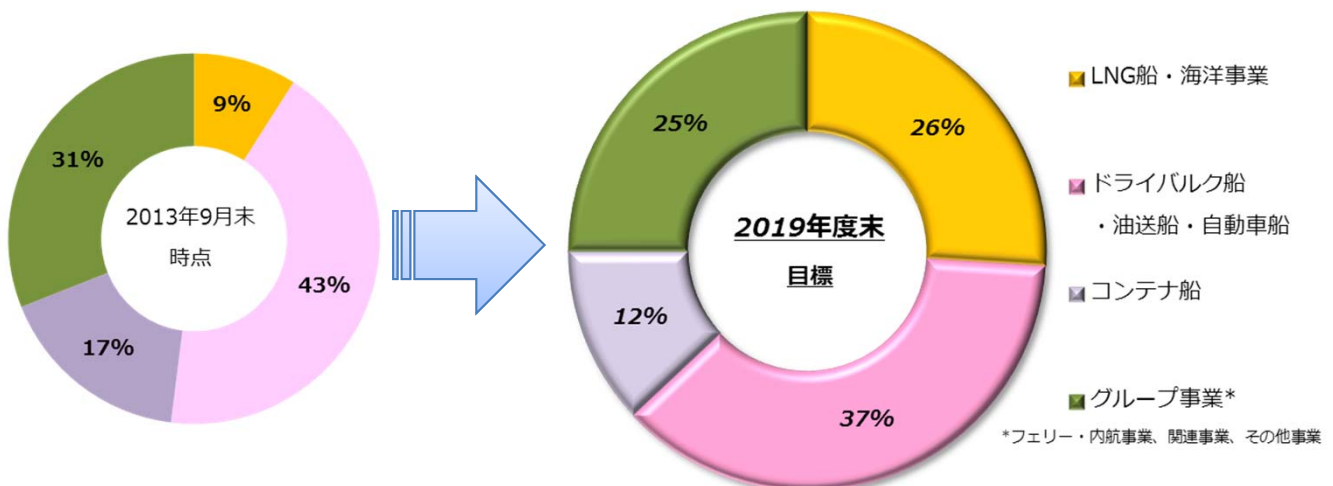
STEER FOR 2020

メインテーマ：変革を通じた確かな成長

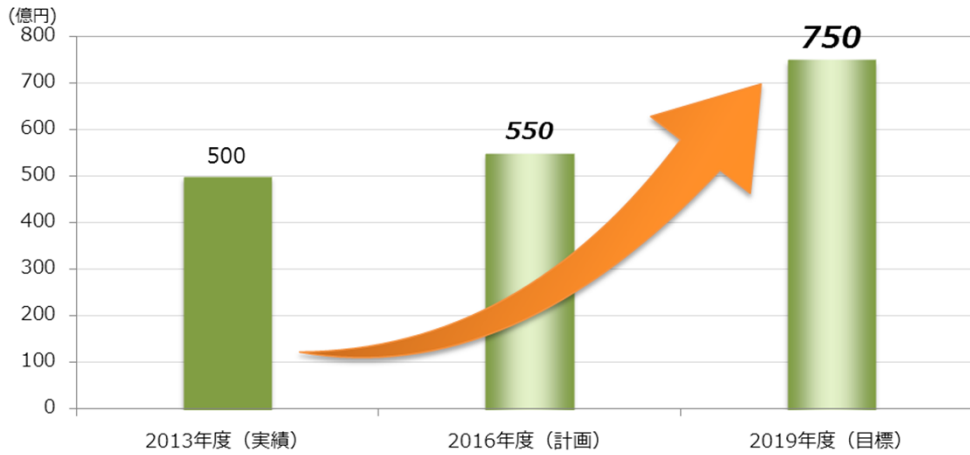
● 全体戦略



● 事業別資産構成比の変化：変革 I・III(事業ポートフォリオ・事業領域)



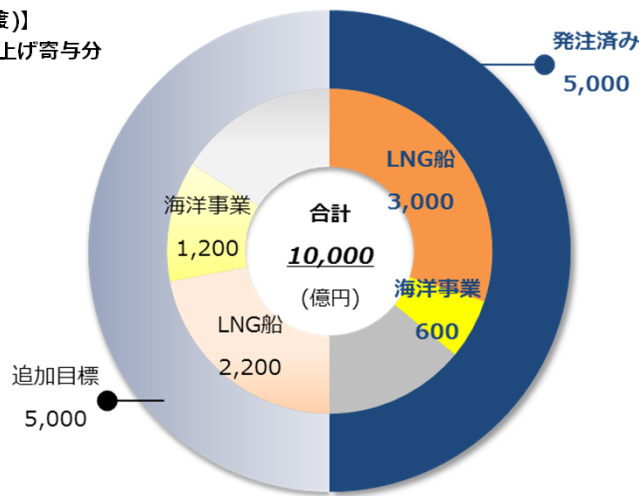
● 安定利益の積み上げ：変革Ⅰ・Ⅲ



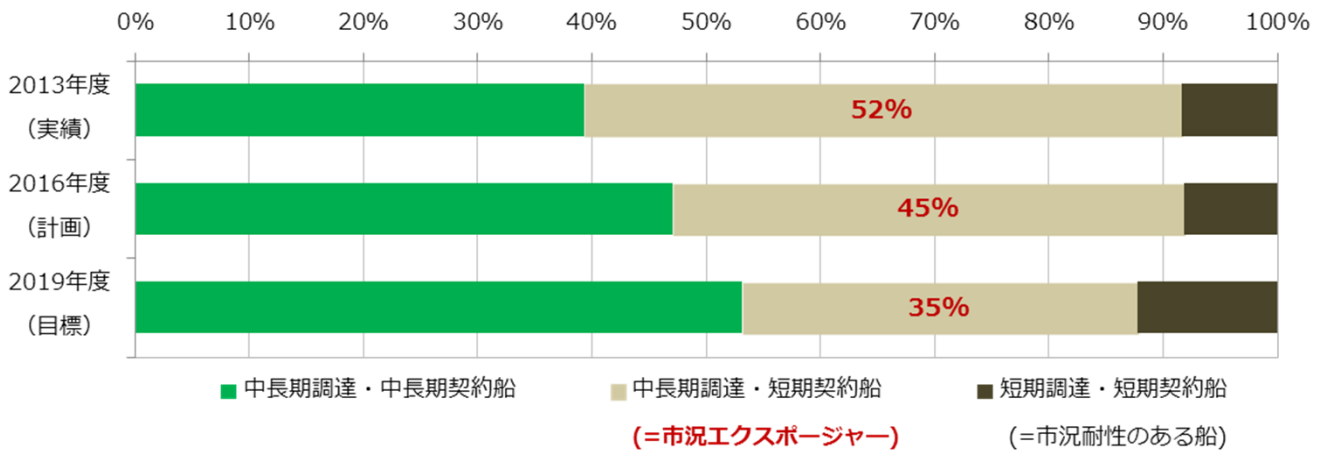
【安定利益】
 2年以上の契約により確定している或いは期中に確定することを見込む利益、及び安定性の高い事業の利益
 (対象事業=ドライバルク船、油送船、LNG船・海洋事業、関連事業、その他事業)

【設備投資額(2014-19年度)】

▶ 安定利益積み上げ寄与分



● 市況エクスポージャーの縮小(ドライバルク船・油送船)：変革Ⅱ(市況耐性の強化)



● コスト競争力強化計画：変革Ⅱ

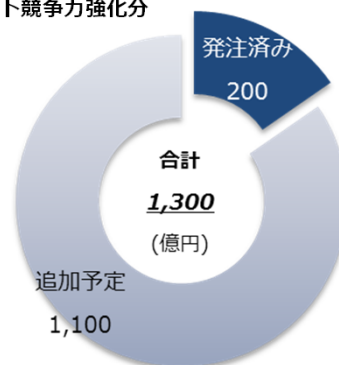
2014-2016年度総額
700億円

(主要項目)

- 燃料費節減
- その他費用単価・数量削減
- 規模の経済による競争力強化
- 集中購買・発注先集約、等

【設備投資額(2014-19年度)】

▶ コスト競争力強化分



● 利益・財務目標

(億円)	2013年度 (実績)	2016年度 (計画)	2019年度 (目標)
売上高	17,294	19,000	21,000
経常損益	549	1,000	1,400
(内、安定利益)	(500)	(550)	(750)
当期純損益	573	800	1,100
ROA *1	2.4%	4-5%	
ROE *2	9.5%	10%以上	
自己資本比率 *3	29%	(2019年度近傍で)	35-40%
ネット・ギアリング・レシオ *4	135%	(2020年度近傍で)	100%
為替 (円/ドル)	99.79	100	100
燃料油価格 (ドル/MT)	610	620	620
海運市況	(2014年度以降大きな市況改善は見込まない前提で策定)		

*1) 経常損益 ÷ 期初/期末平均総資産

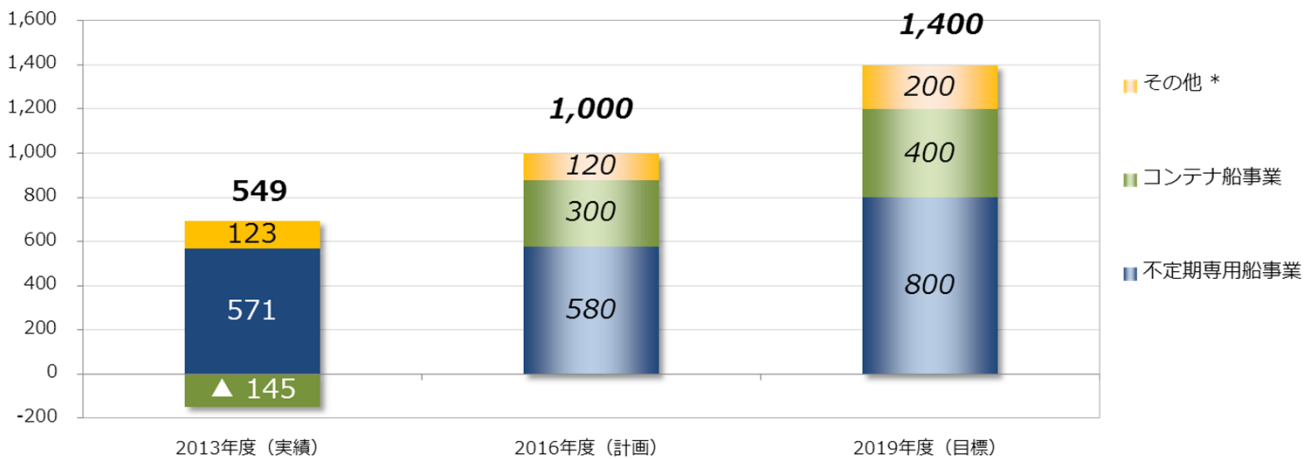
*2) 当期純損益 ÷ 期初/期末平均自己資本

*3) 自己資本 ÷ 総資産

*4) (有利子負債-現金・現金同等物) ÷ 自己資本

● セグメント別経常損益

(億円)



*フェリー・内航事業、関連事業、その他事業、調整(消去・全社)

● 運航規模

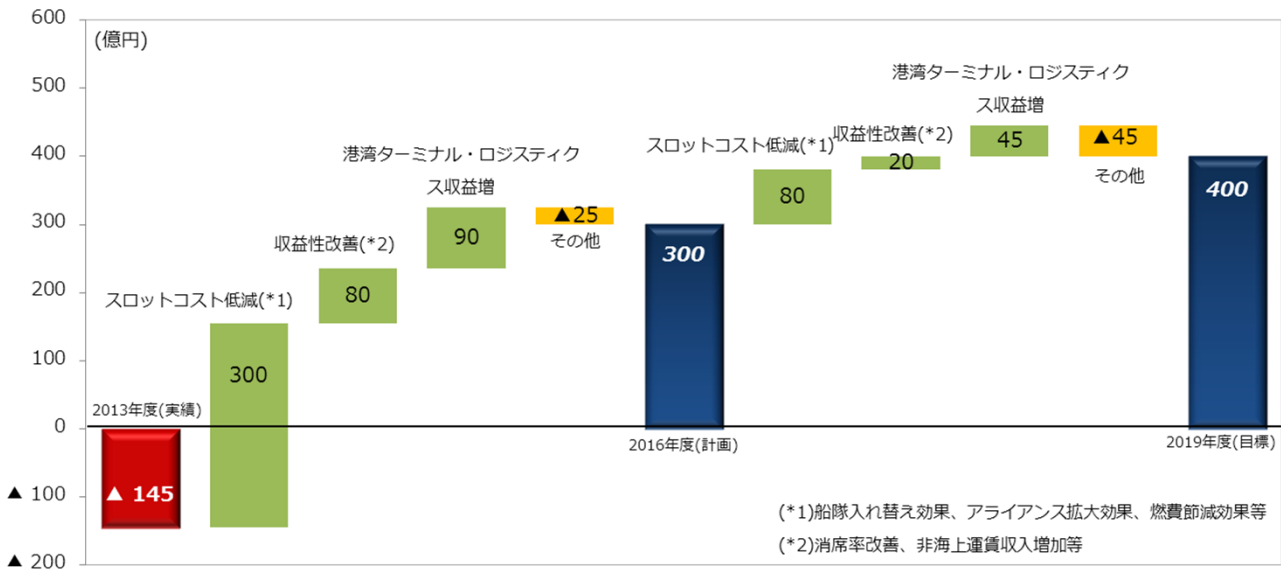
(隻数)	2013年度末 (実績)	2016年度末 (計画)	2019年度末 (目標)	増減 (13年度末⇒ 19年度末)
不定期専用船	776	730	780	+1%
ドライバルク船	403	365	365	▲9%
油送船	180	160	160	▲11%
LNG船	67	75	120	+79%
FPSO/FSRU	1	10	15	+1400%
自動車船	125	120	120	▲4%
コンテナ船	119	105	105	▲12%
その他	43	45	45	+5%
合計	938	880	930	▲1%

● シェール革命の影響

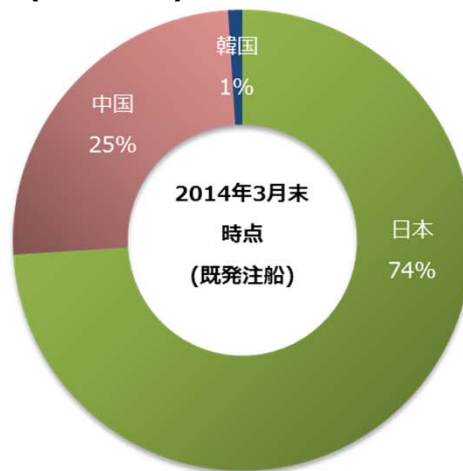
↑プラス影響、↓マイナス影響

貨物	影響	
LNG	米国のLNG輸入減（純減）	↓
	米国のLNG輸出増（純増）	↑↑
	米国出し増加によるトン・マイルの増加	↑
原油 (VLCC)	米国の原油輸入減（純減）	↓↓
	西阿出し原油の仕向地変更によるトン・マイルの増加	↑
LPG	米国のLPG輸出増（純増）	↑
	米国出し増加によるトン・マイルの増加	↑
石油製品	米国の石油製品輸出増（純増）	↑
	アジア出し米国向け石油製品の仕向地変更	↑↓
化学製品	米国の化学製品輸出増の方向性	↑
石炭	米国の石炭輸出増（純増）	↑

● コンテナ船事業の収益改善シナリオ

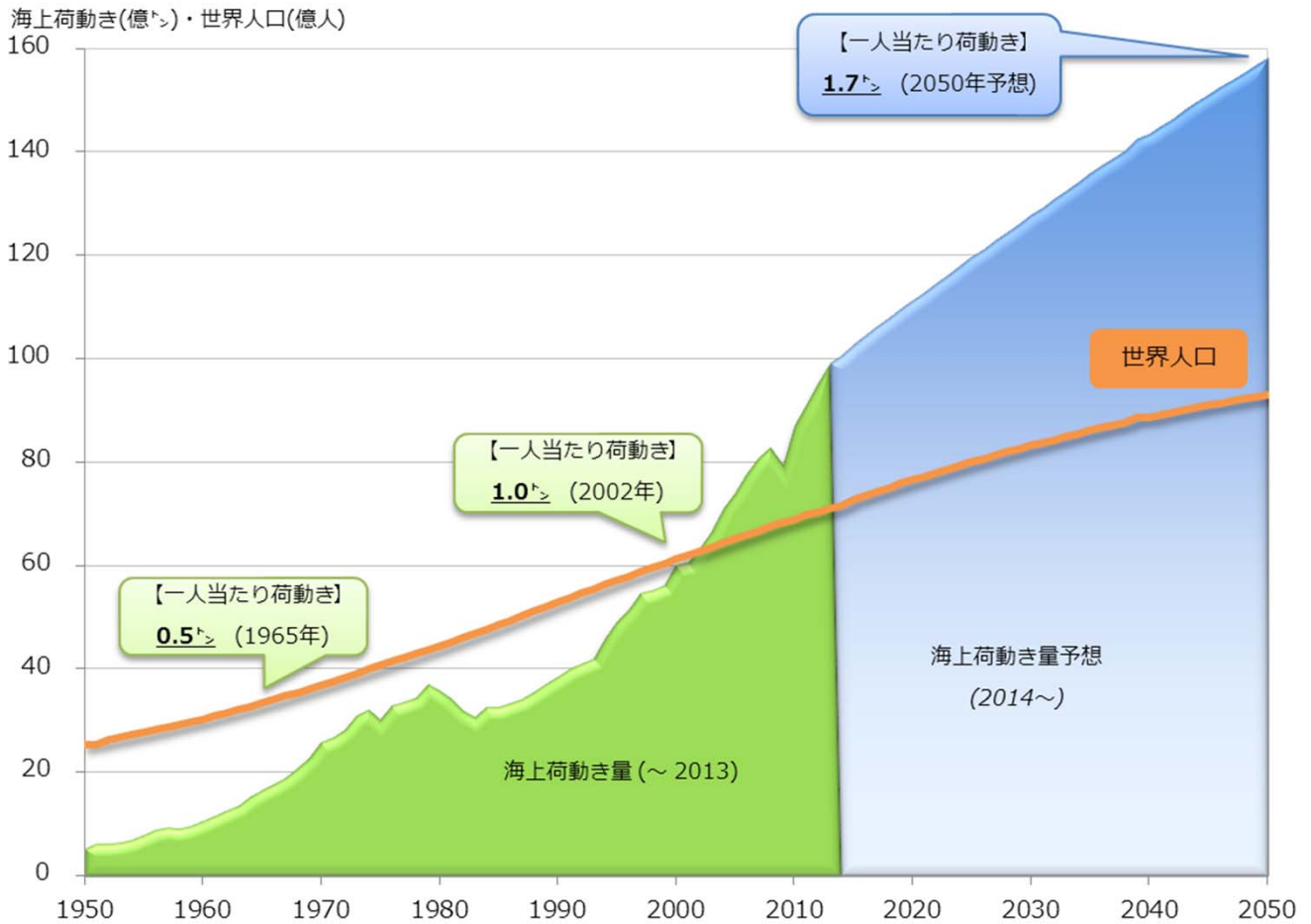


● 【参考】 MOL発注先造船所国別比率(隻数ベース)



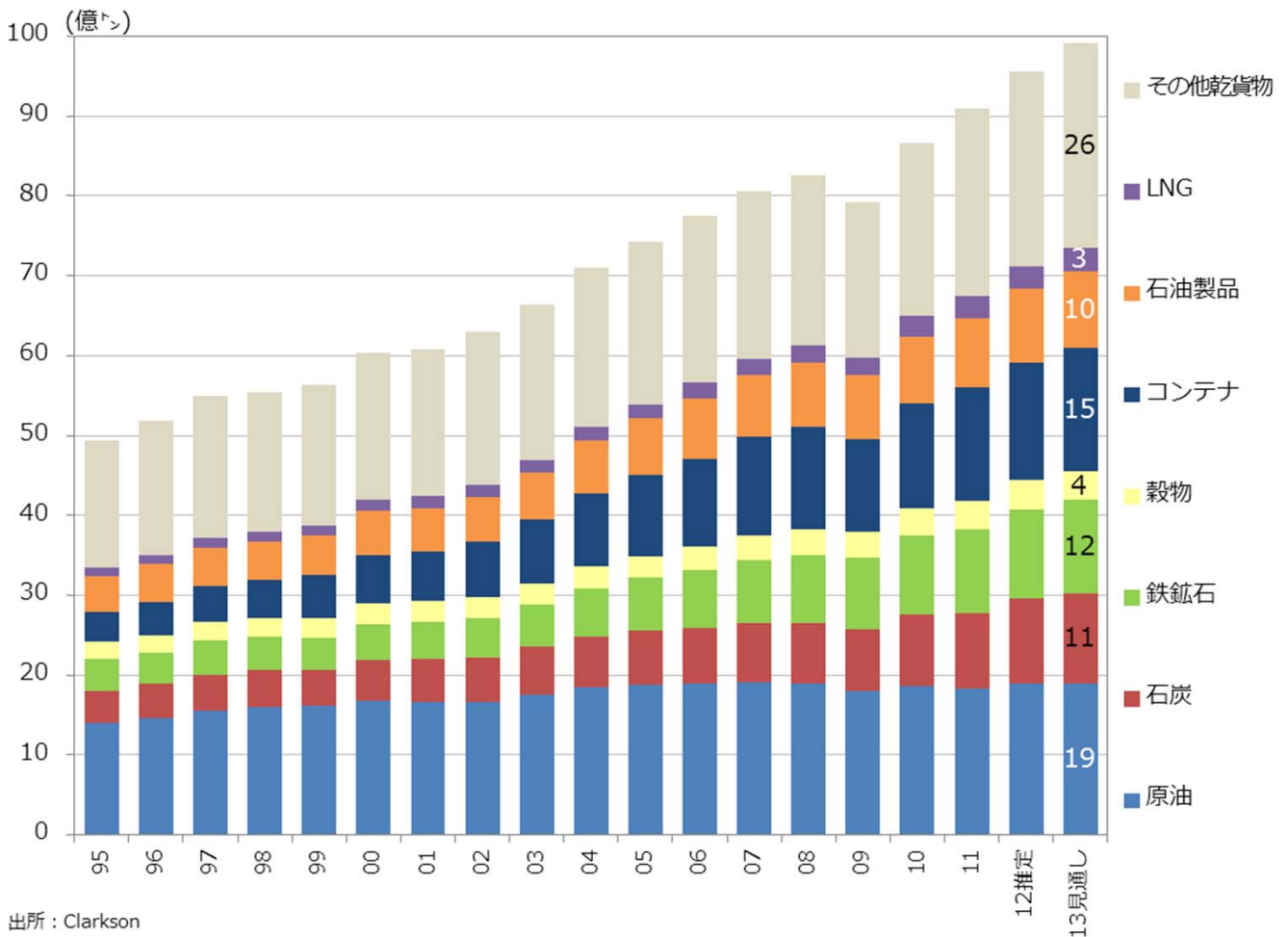
(註1) 備船、J/V保有船を含む。海洋事業は除く。
 (註2) 中計期間中竣工ベース

● 世界人口と海上荷動き量



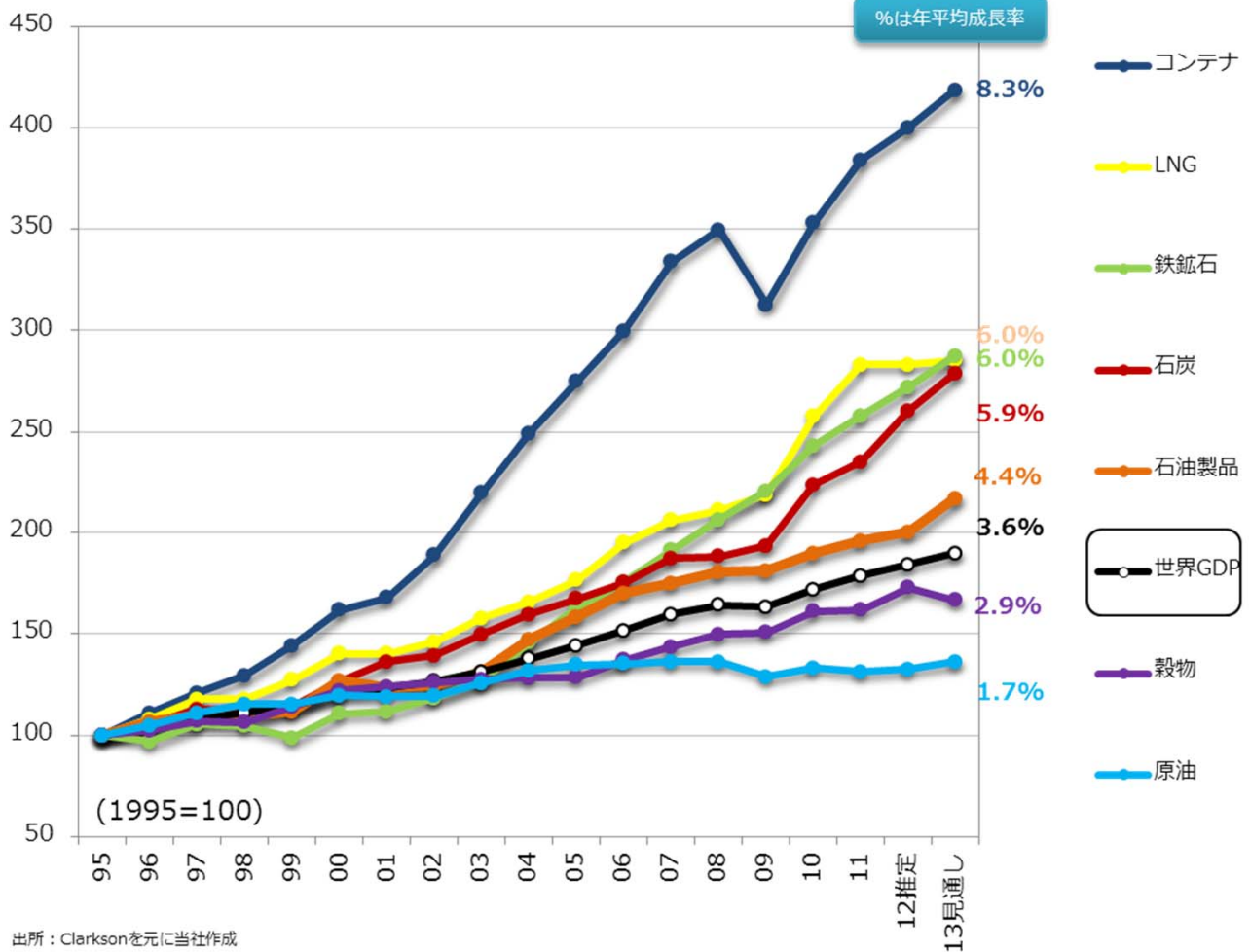
出所：荷動き実績はFearnley・Clarksons、人口の実績・予測は国連。将来の荷動き予想は、過去60年間の一人当たり荷動き量増加トレンドが将来に亘って継続すると想定した当社推計。

● 貨物別海上荷動き

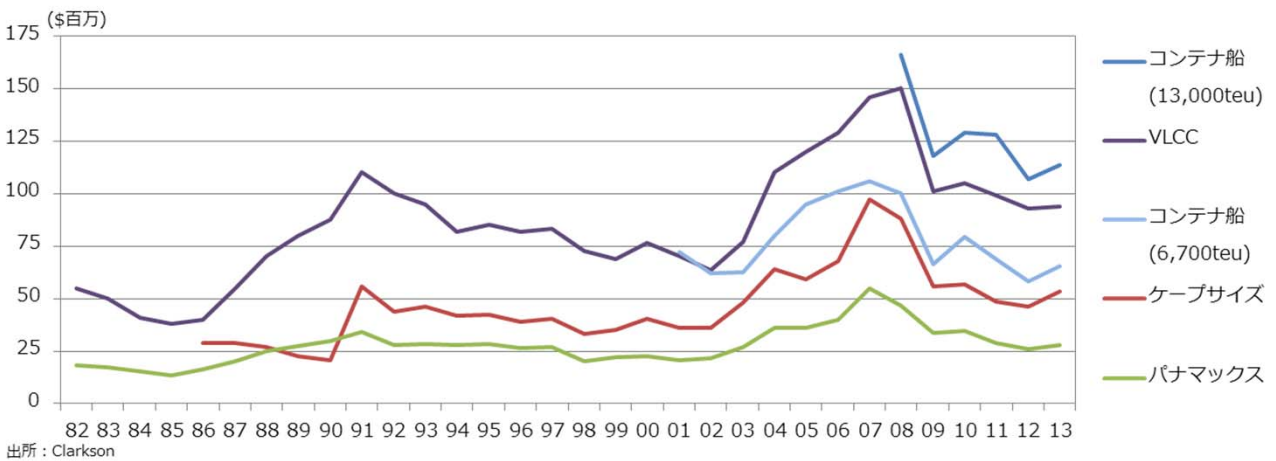


出所：Clarkson

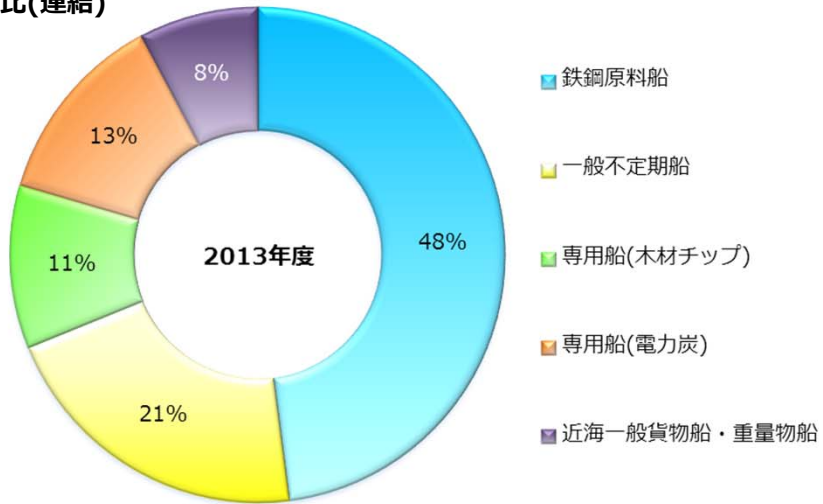
● 成長率比較：世界GDPと貨物別海上荷動き



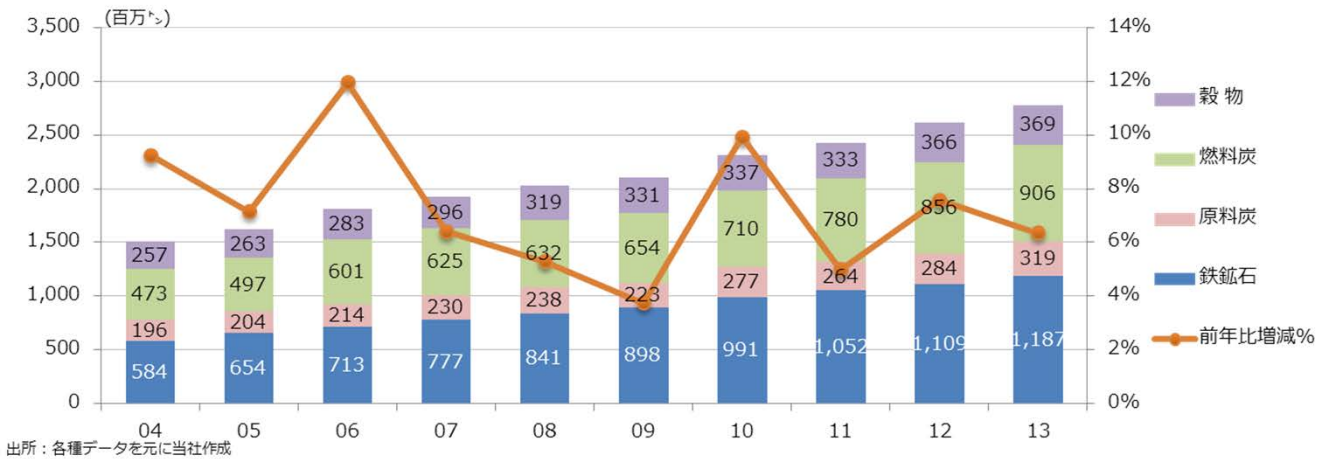
● (参考) 船価推移



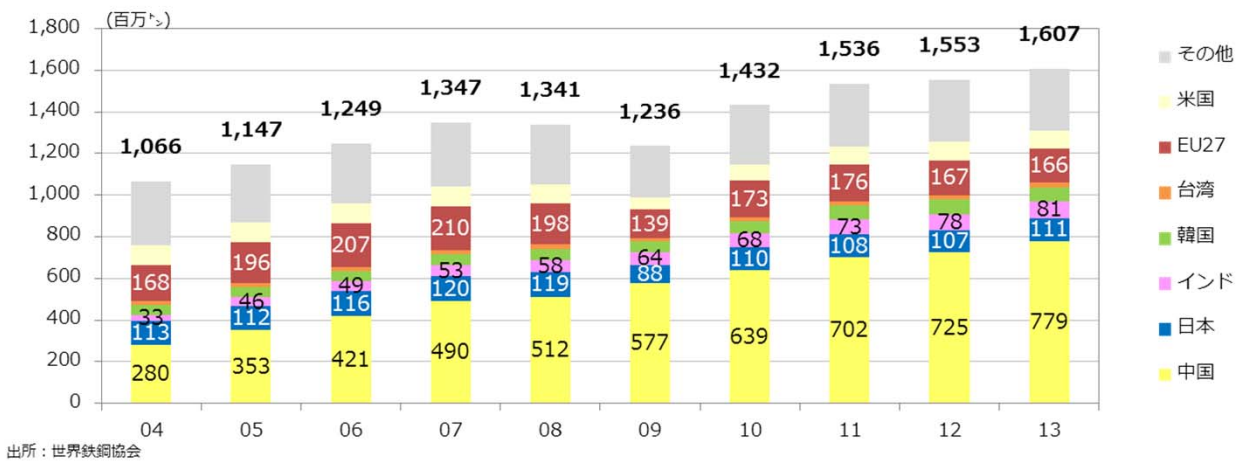
● MOLドライバルク船 売上高構成比(連結)



● ドライバルク荷動き(貨物別)



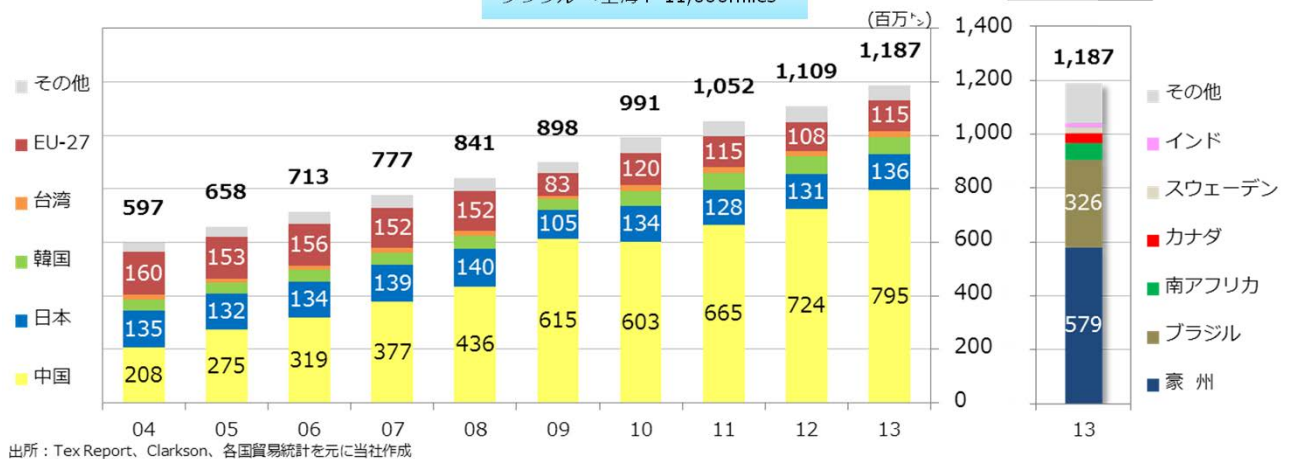
● 粗鋼：国・地域別生産量



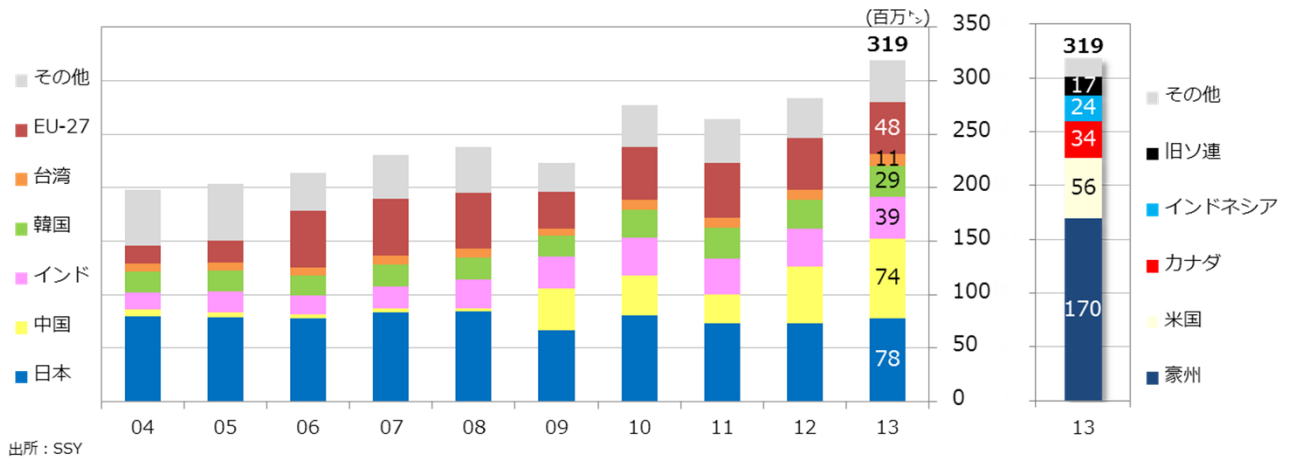
● 鉄鉱石：海上荷動き(輸入国・地域別)

豪州 → 上海： 3,100miles
 ブラジル → 上海： 11,000miles

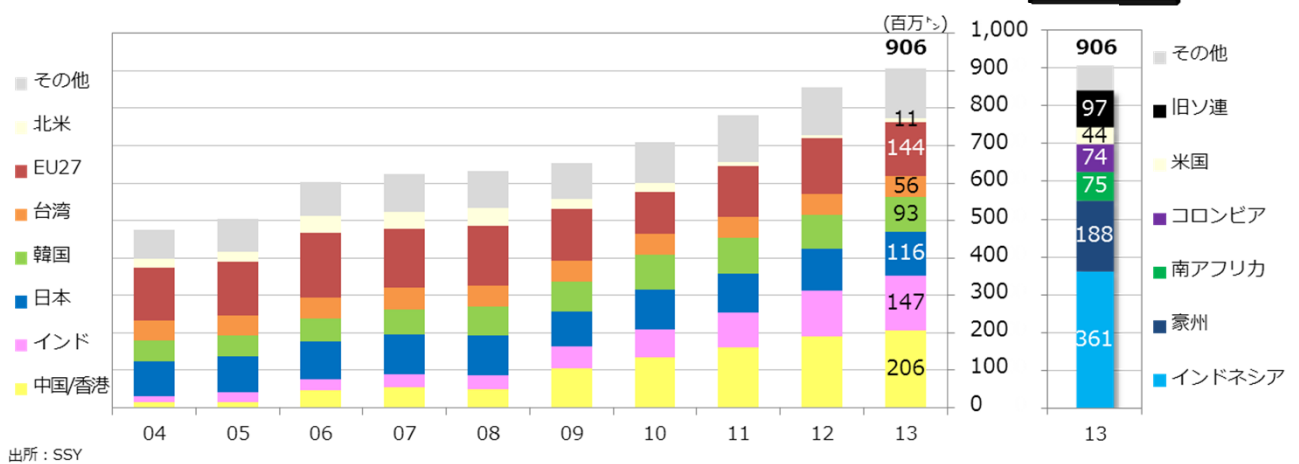
輸出国内訳



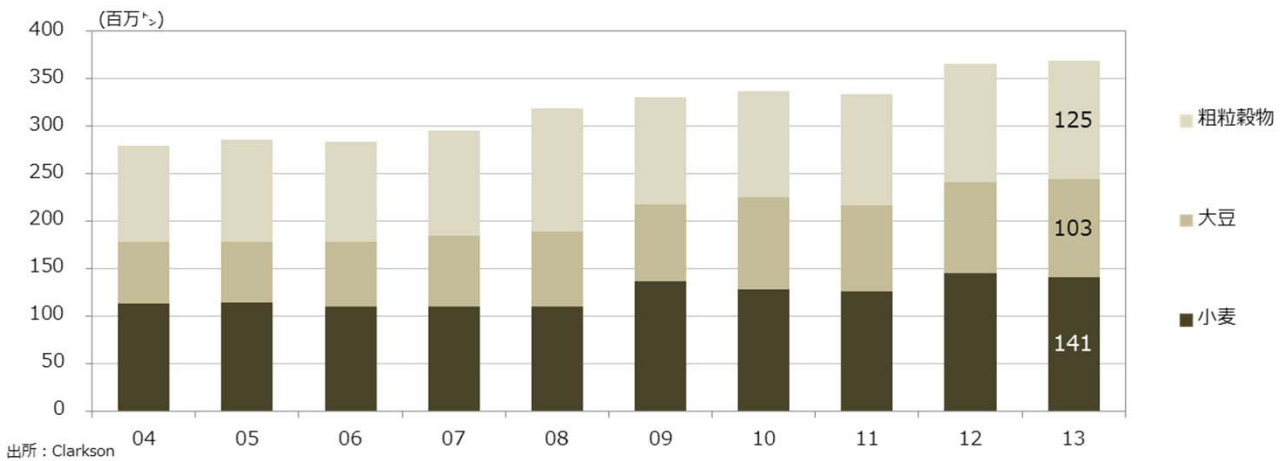
● 原料炭：海上荷動き量(輸入国・地域別)



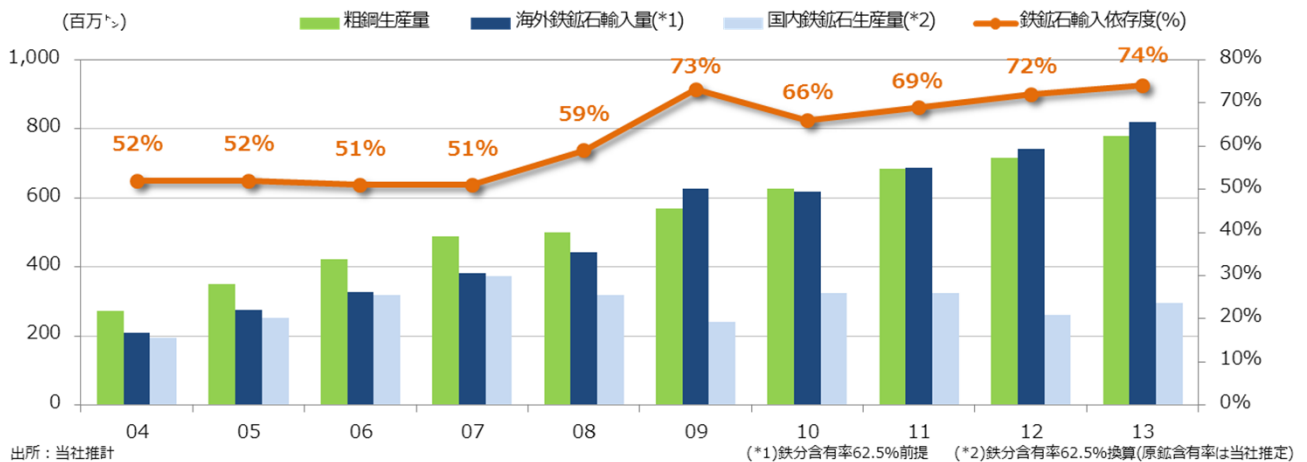
● 燃料炭：海上荷動き量(輸入国・地域別)



● 穀物：海上荷動き量(品目別)

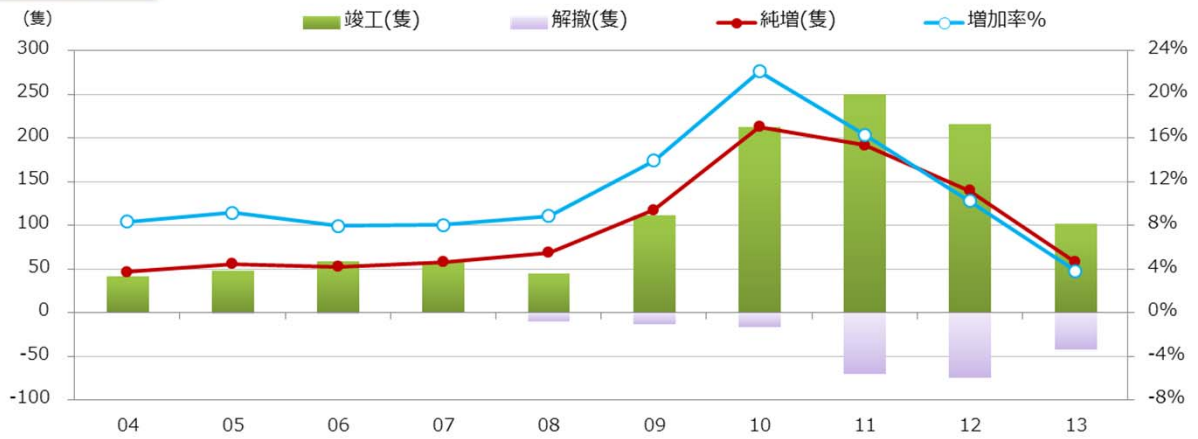


● 中国：鉄鉱石輸入依存度

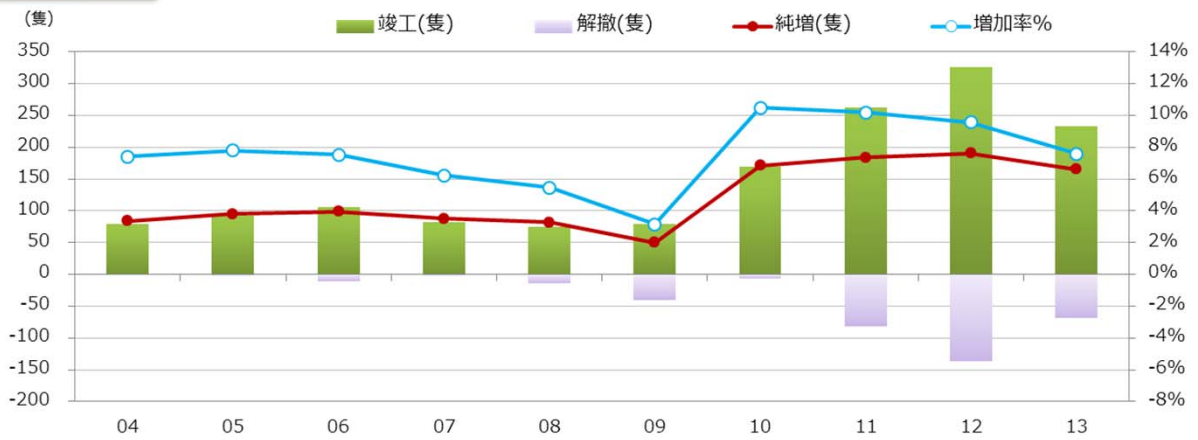


● 船腹供給量推移 (出所: IHS-Fairplayを元に当社作成)

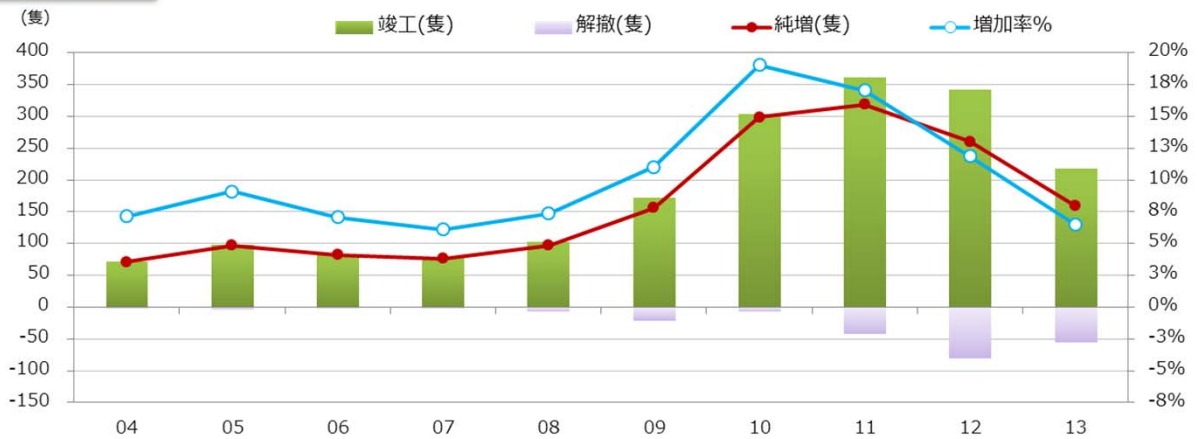
CAPESIZE



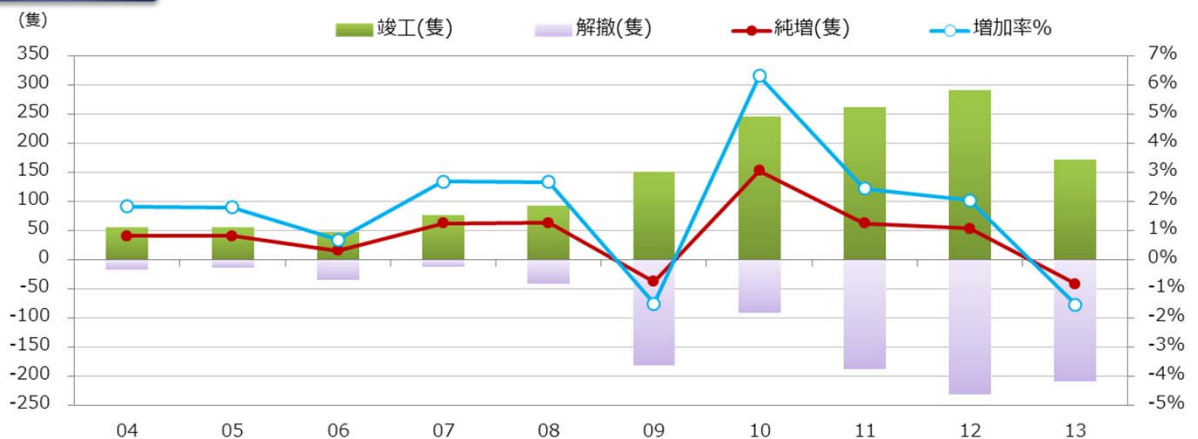
PANAMAX



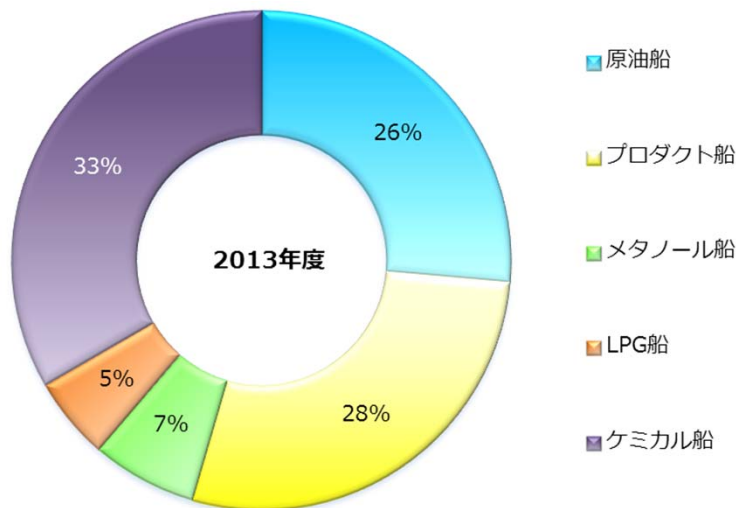
HANDYMAX



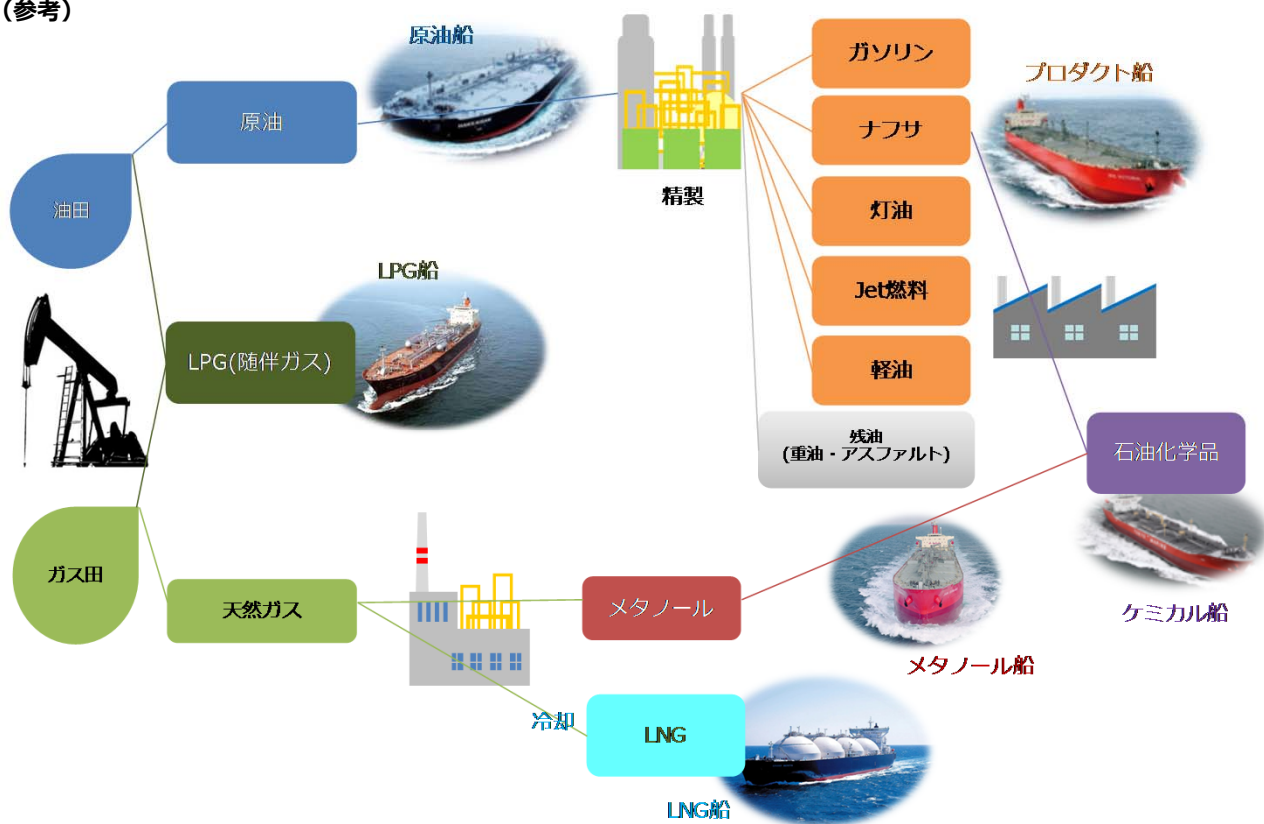
SMALL HANDY



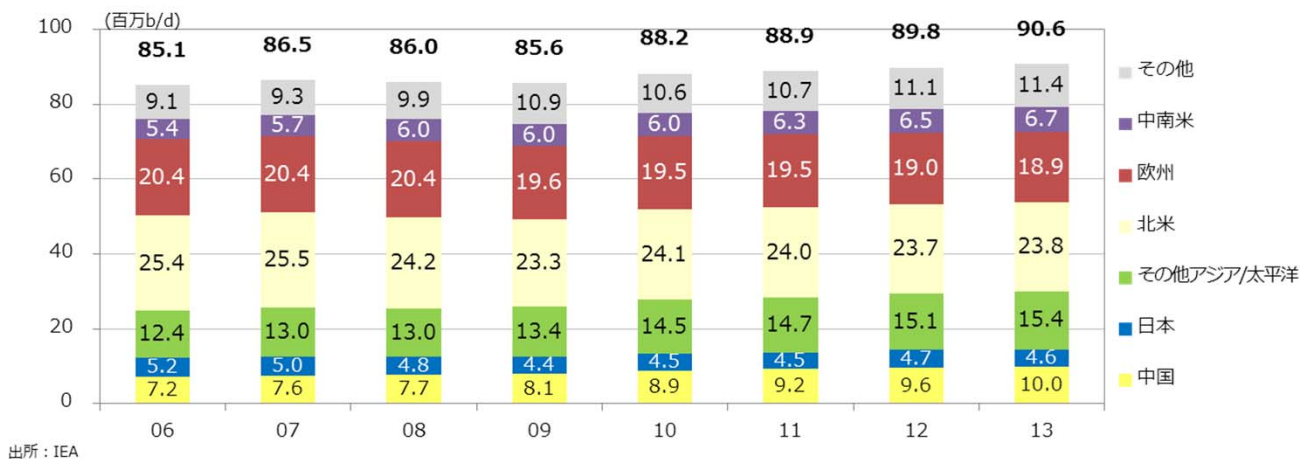
● MOL油送船 売上高構成比(連結)



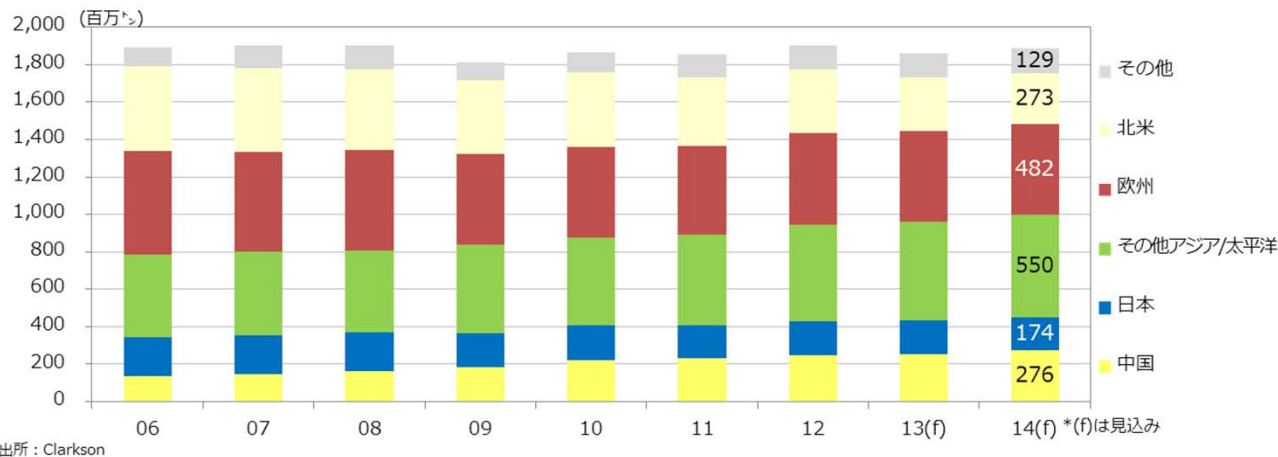
(参考)



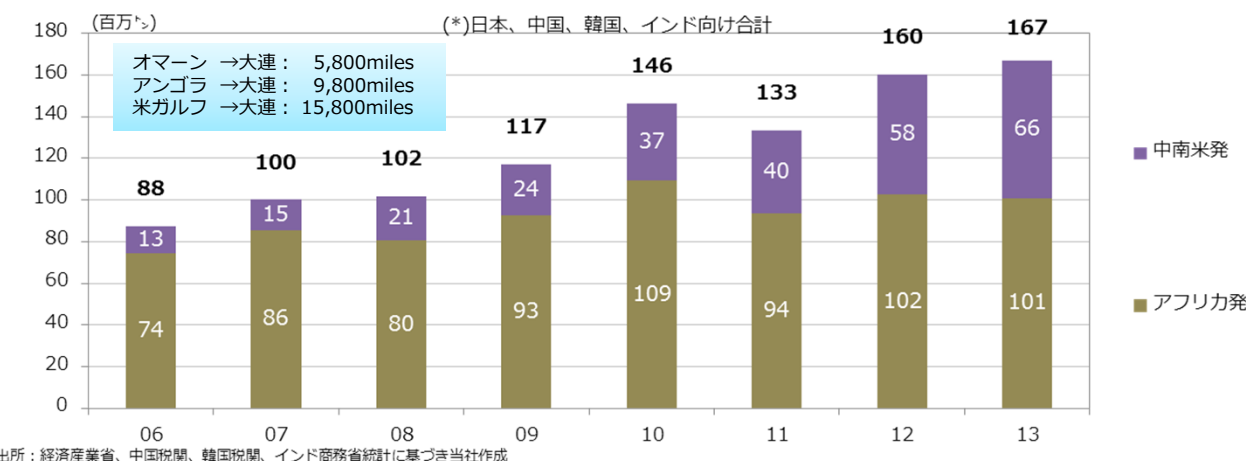
● 石油：需要量推移



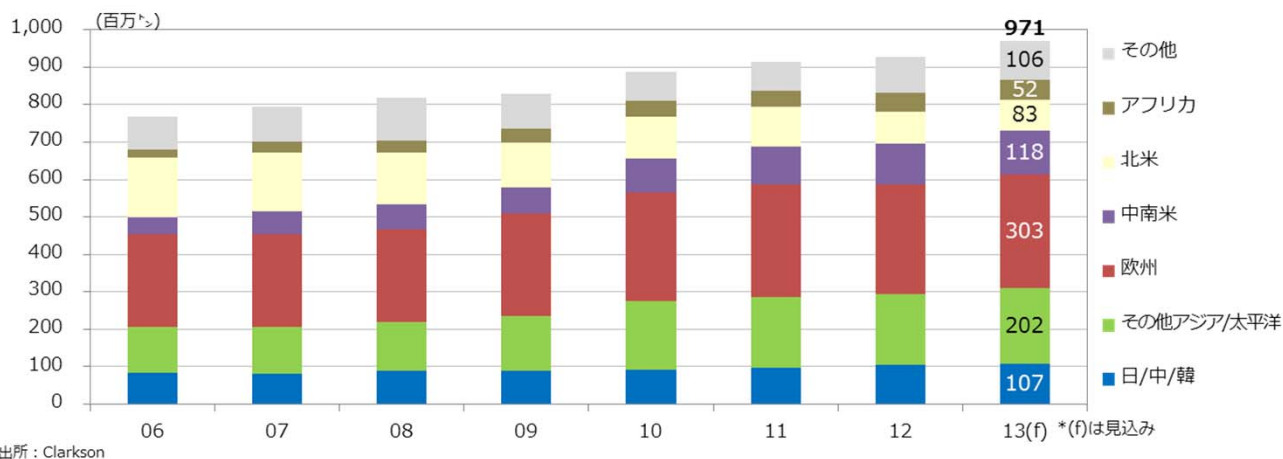
● 原油①：海上荷動き量(輸入国・地域別)



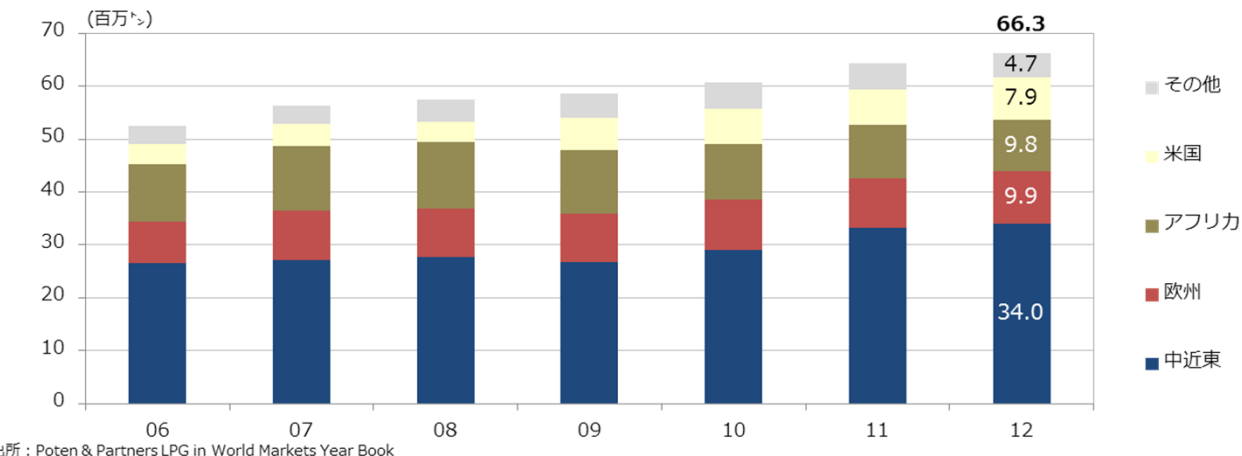
● 原油②：アフリカ/中南米発アジア向け(*)海上荷動き量



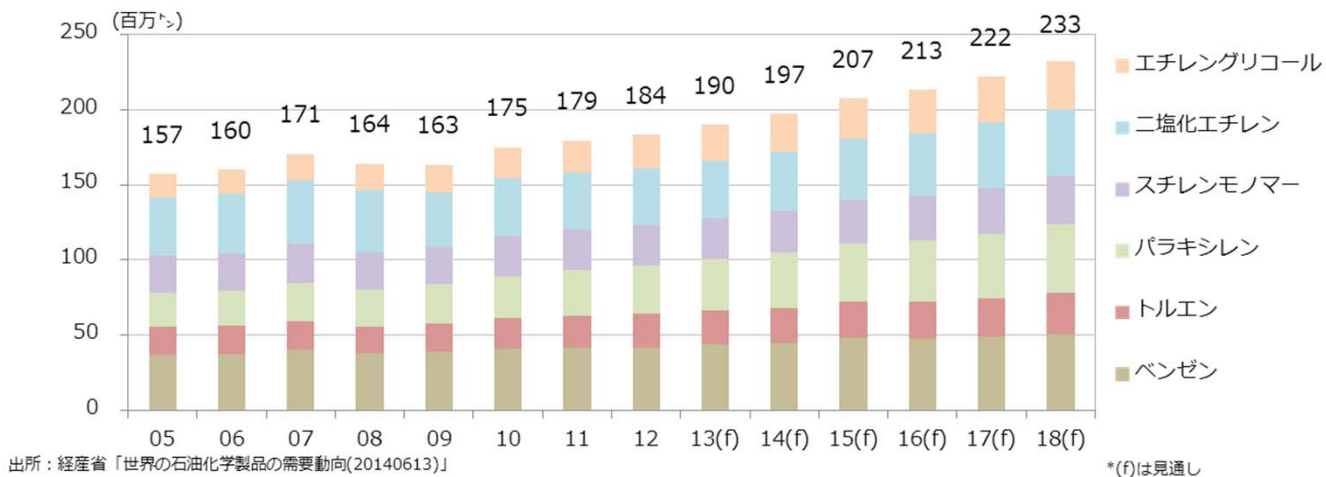
● プロダクト：海上荷動き量(輸入国・地域別)



● LPG：海上荷動き量(輸出国・地域別)

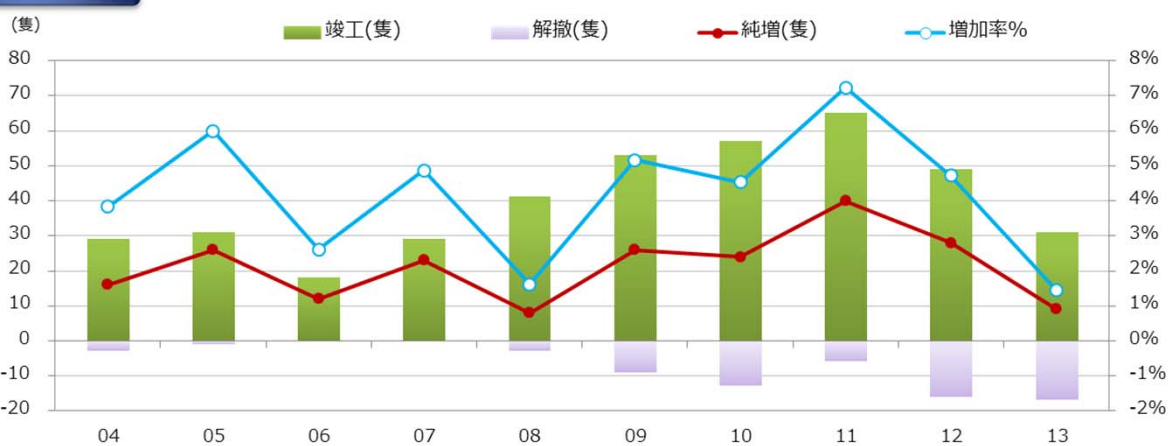


● ケミカル：需要見通し(製品別)

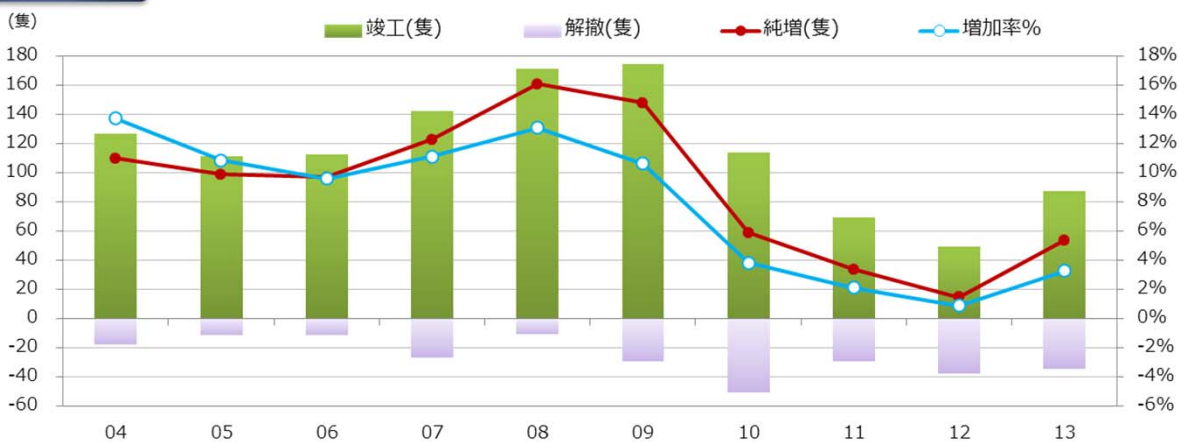


● 船腹供給量推移 (出所：IHS-Fairplayを元に当社作成)

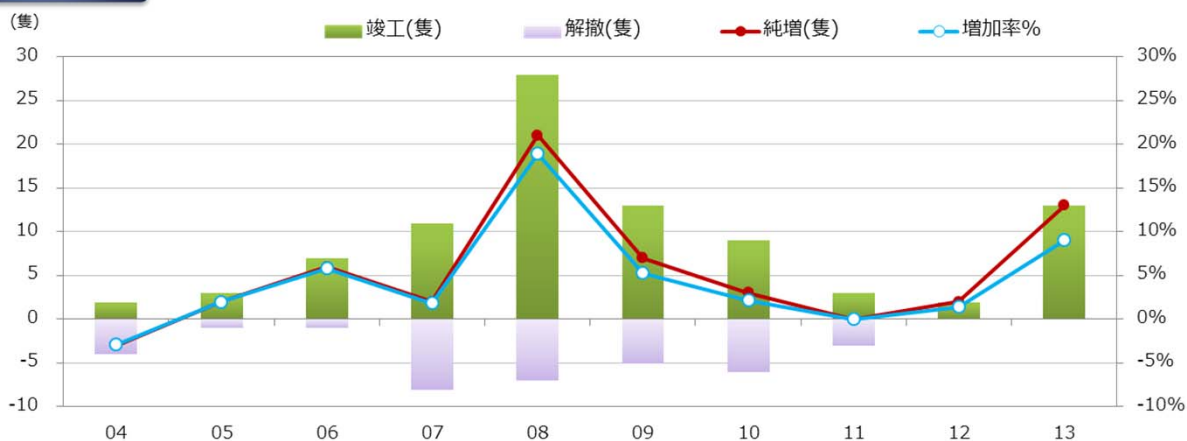
VLCC



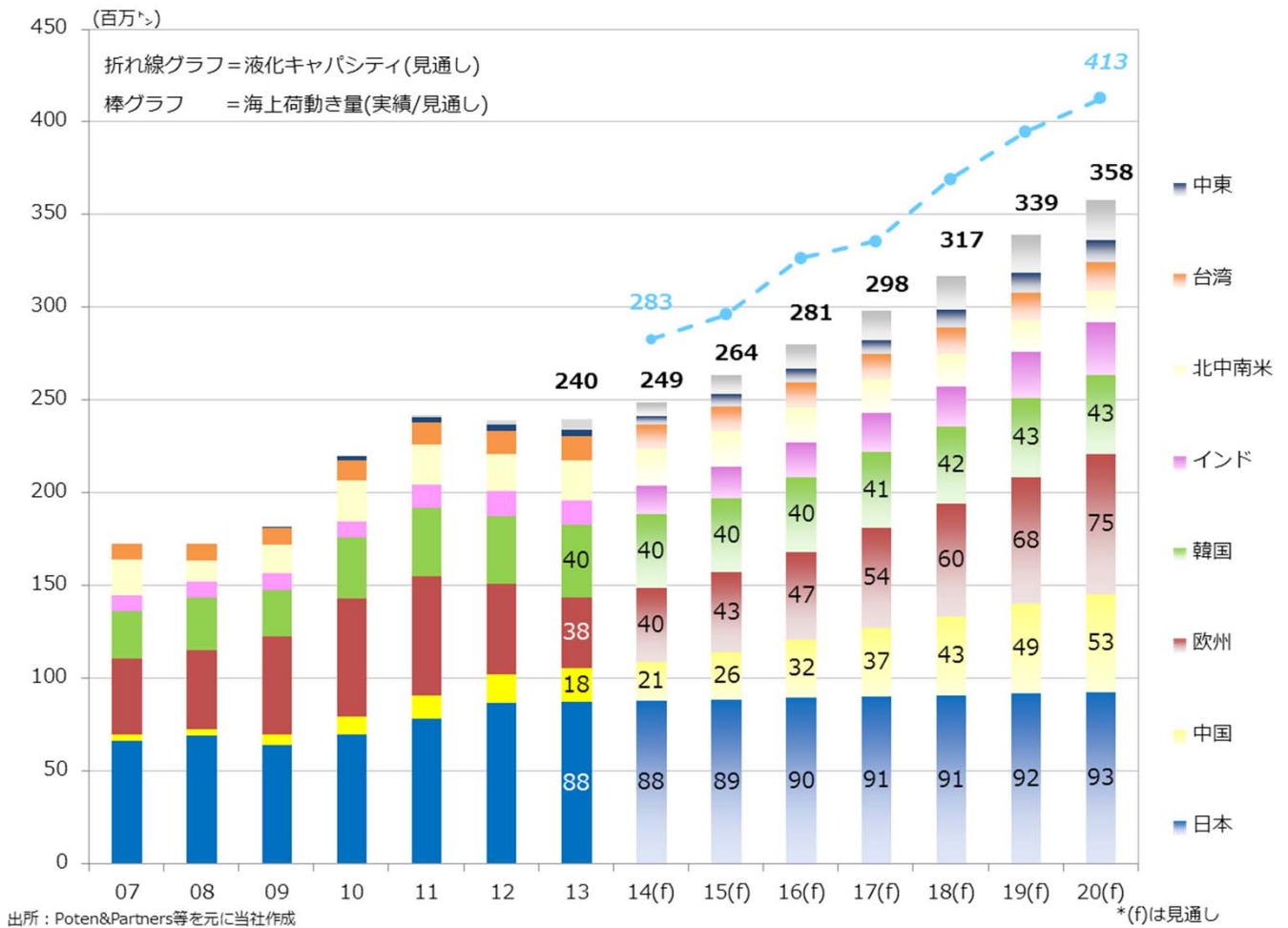
プロダクト船



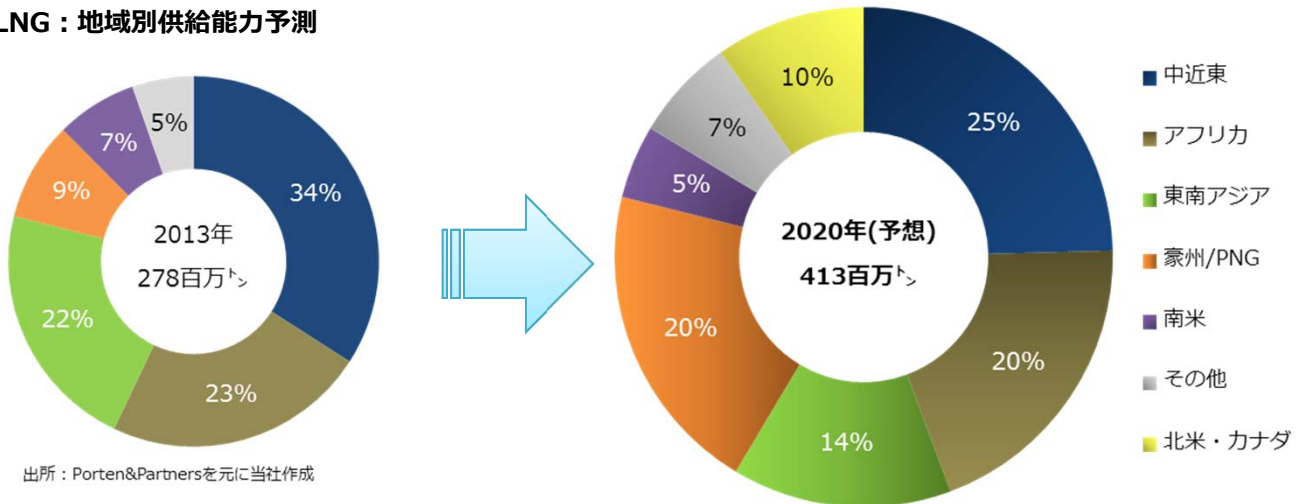
LPG船



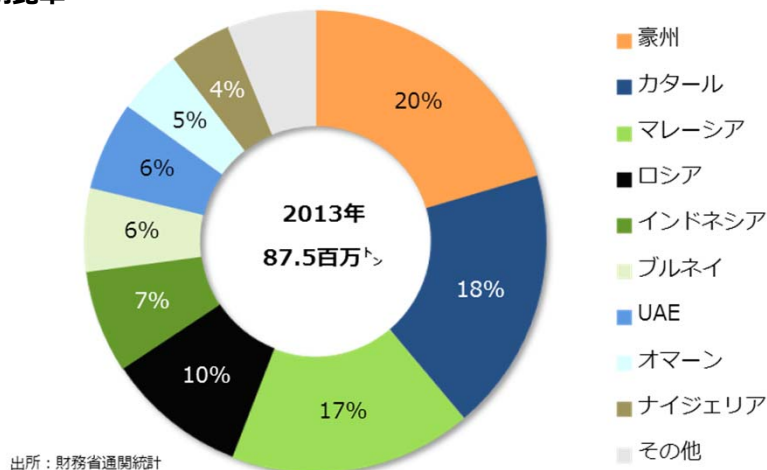
● LNG：供給能力/海上荷動き量



● LNG：地域別供給能力予測



● 日本：LNG輸入量国別比率

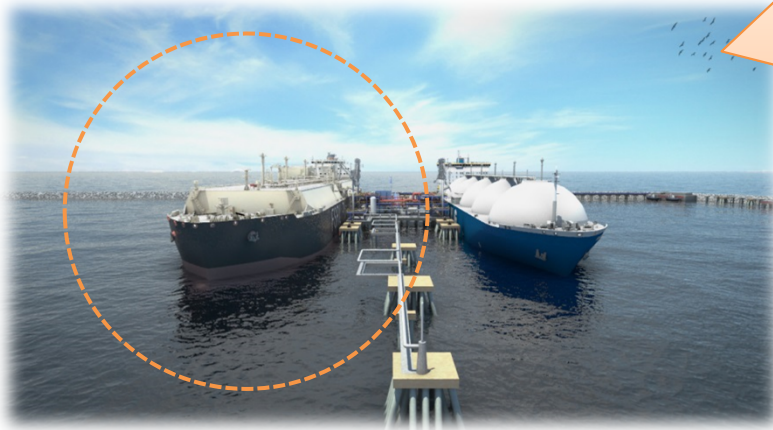


● FPSO

- 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。



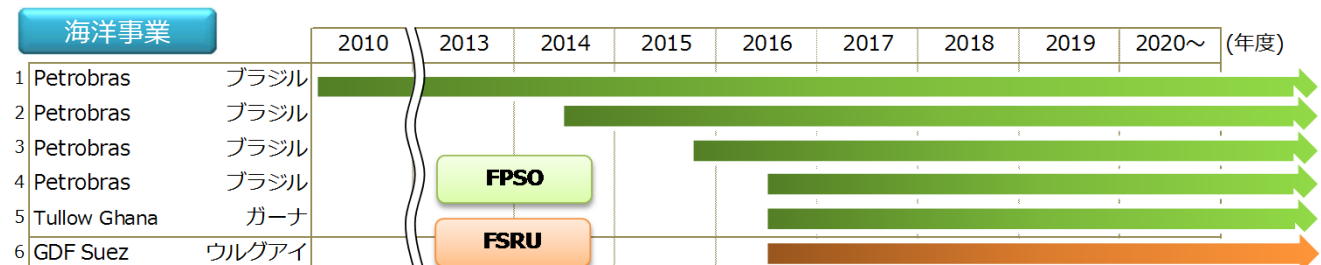
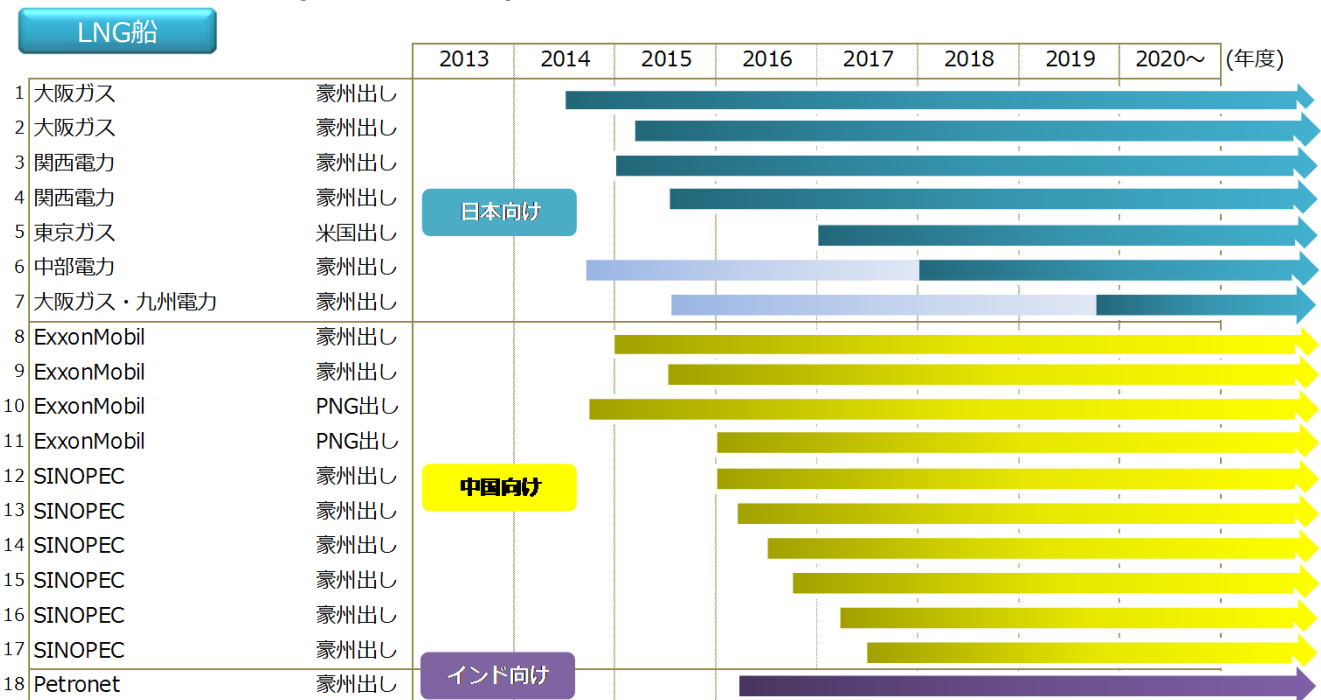
● FSRU



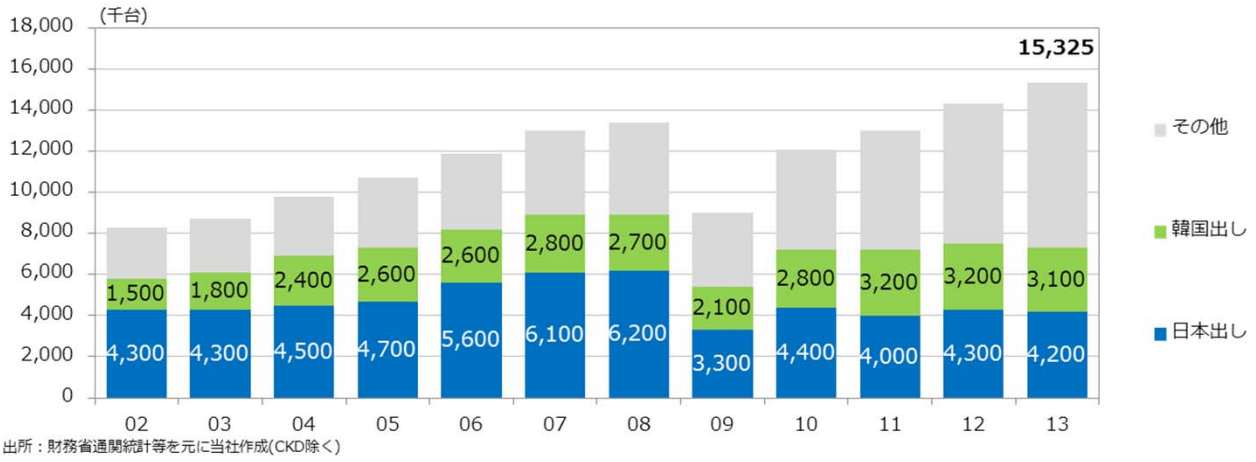
- FSRUとは、“Floating Storage & Regasification Unit”の略。浮体式LNG貯蔵再ガス化設備。
- 海上に浮かび、LNGを再気化し、陸上パイプラインへ高圧ガスを送出する能力を持つ。

FSRUイメージ(左)
(写真提供 : GDF Suez)

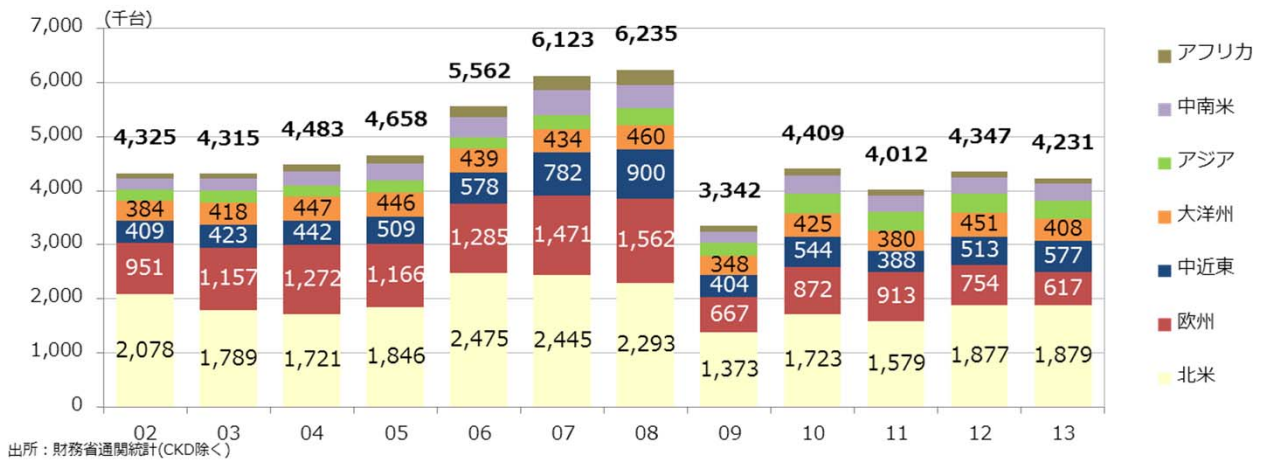
● MOL : 成約済み長期契約(2014年4月現在)



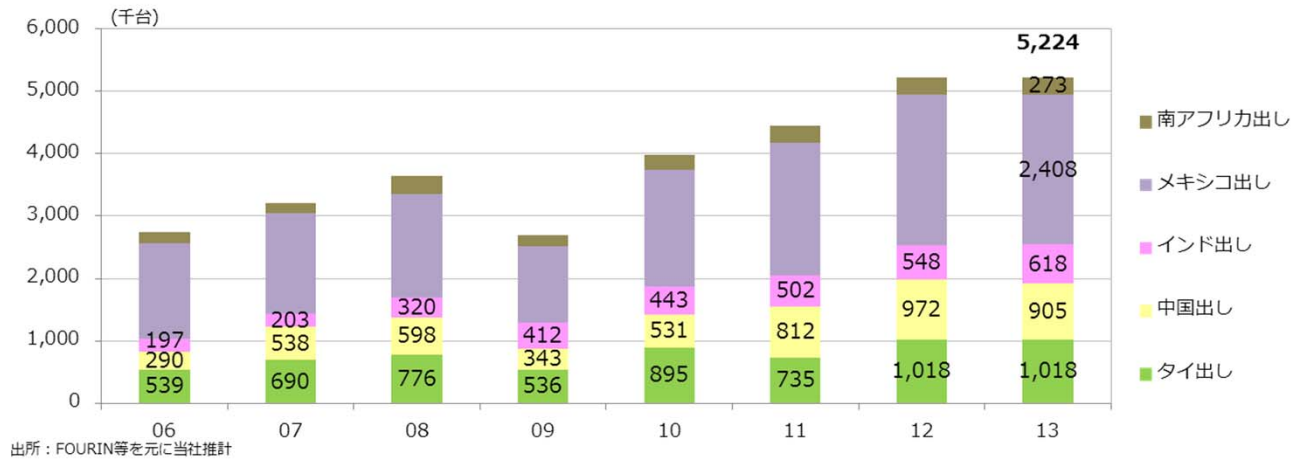
● 世界：完成車海上荷動き量



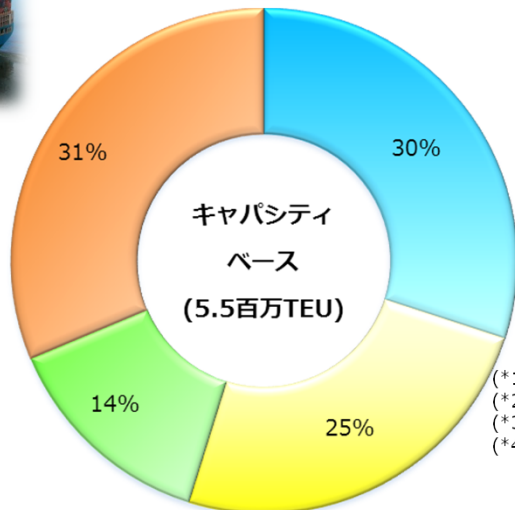
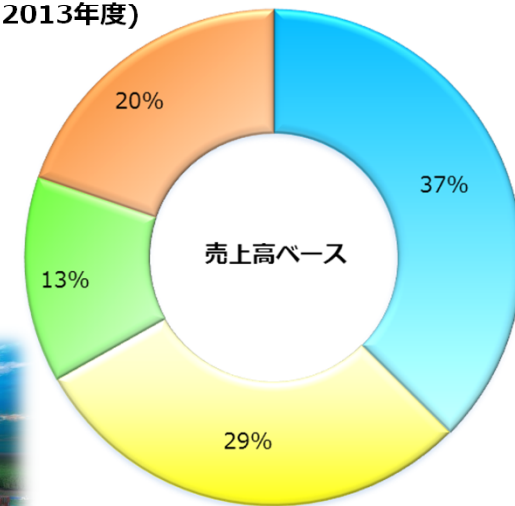
● 日本：完成車輸出台数



● 新興国：完成車輸出台数



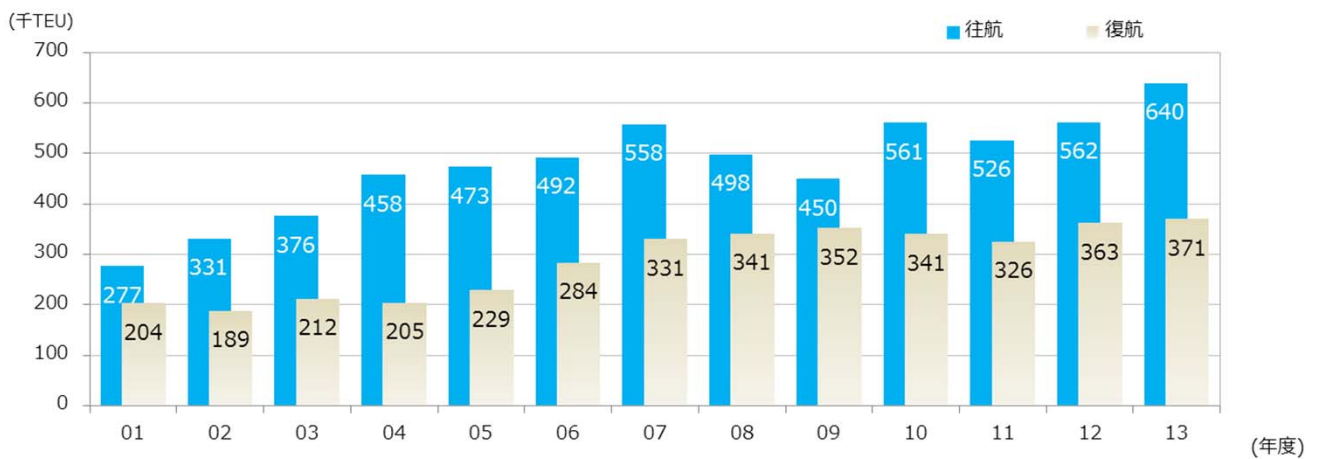
● MOLコンテナ船 航路別構成比(2013年度)



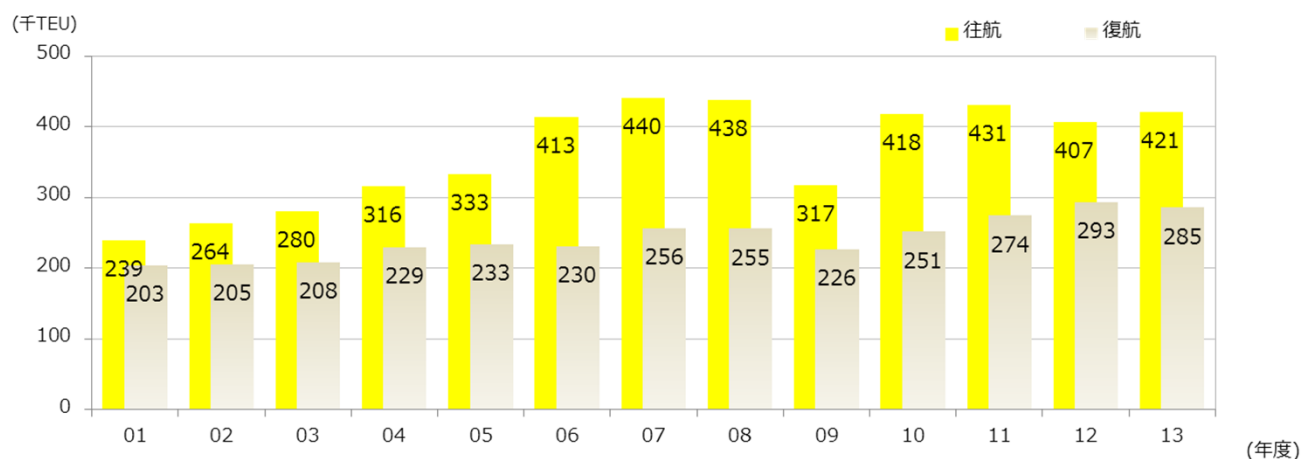
- 北米航路(*1)
- 欧州航路(*2)
- 南北航路(*3)
- アジア航路(*4)

(*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

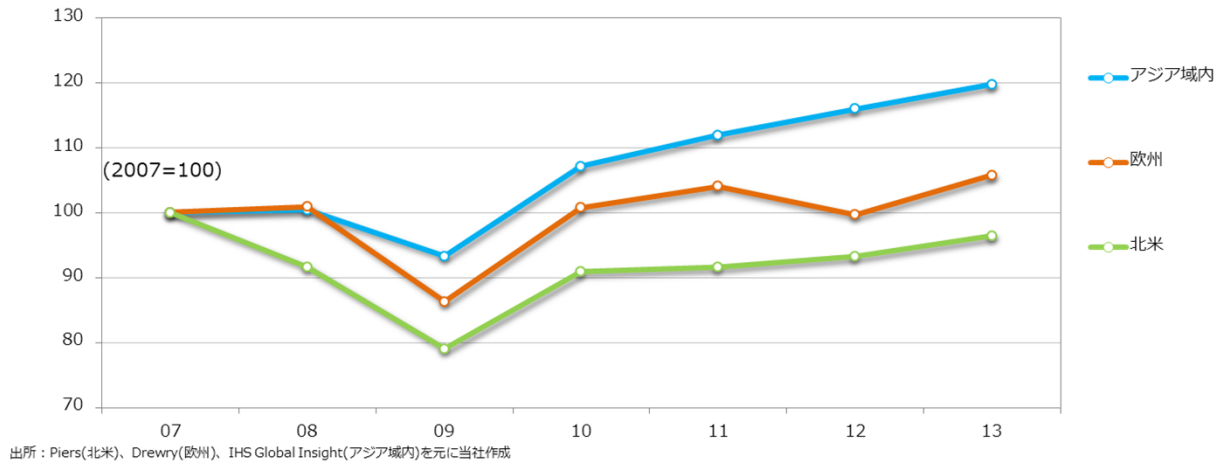
● MOL積高：アジア-北米航路



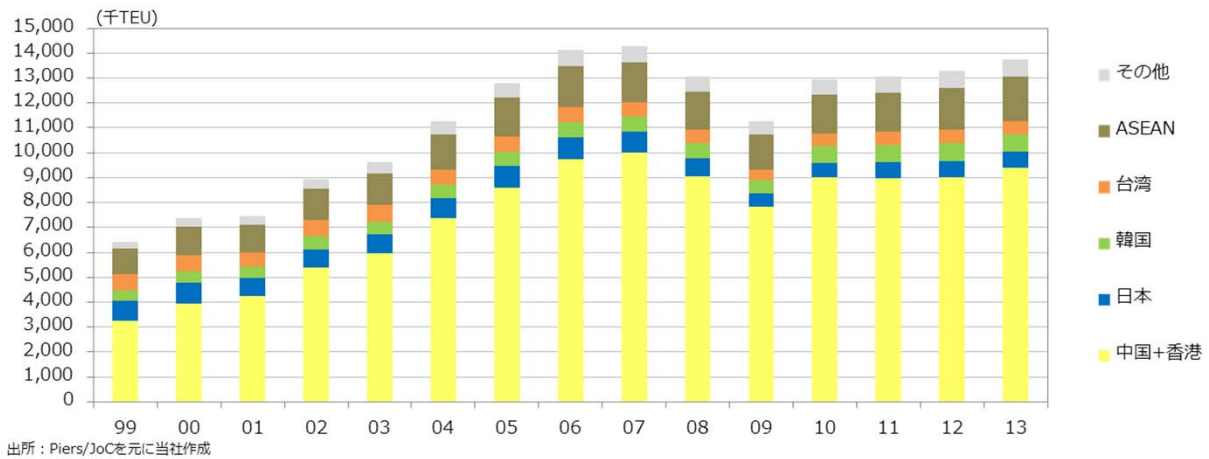
● MOL積高：アジア-欧州航路



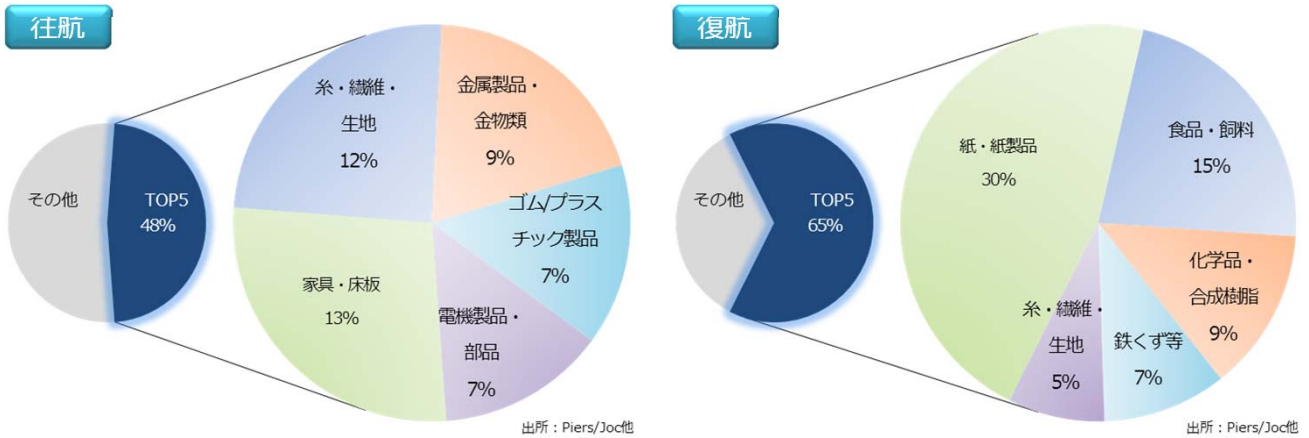
● 主要航路荷動き量推移 (東西航路・アジア域内航路)



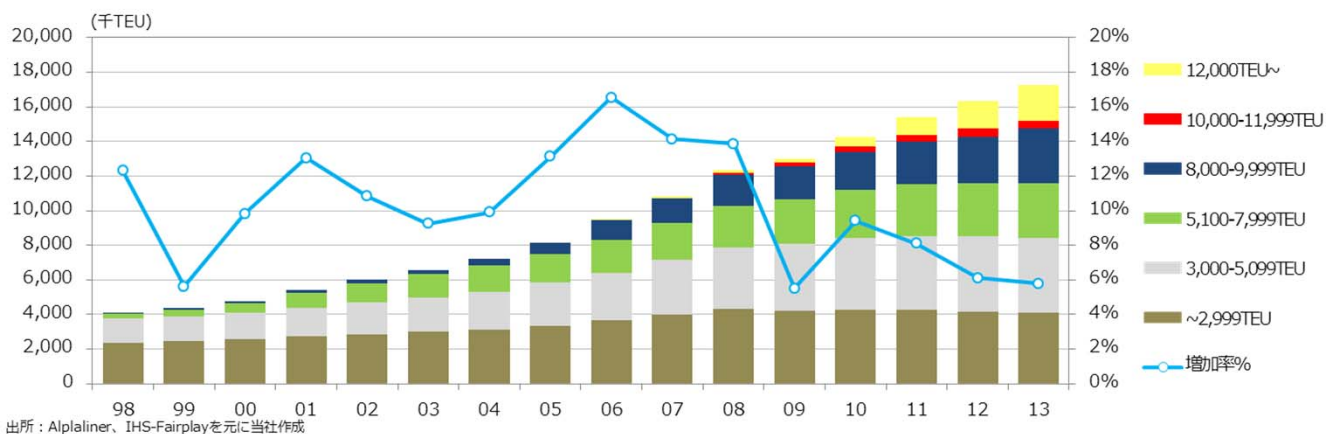
● アジア-北米航路: 荷動き量(往航/輸出国・地域別)



● アジア-北米航路: 荷動き品目別内訳



● 船腹量推移

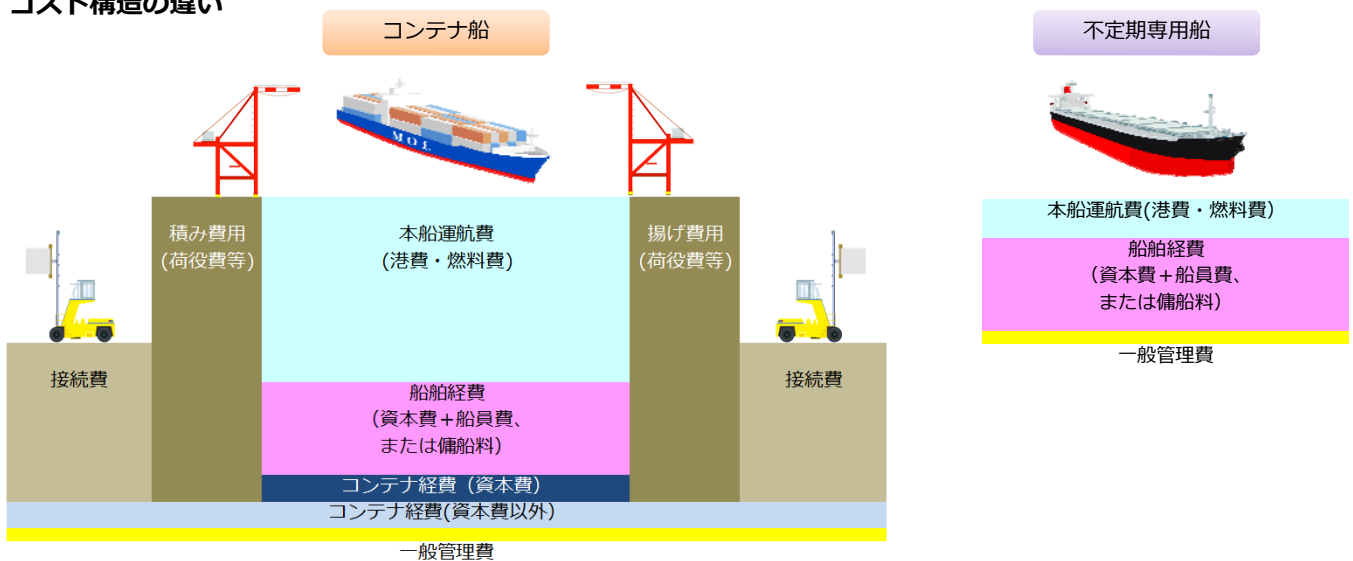


● アライアンスの大型化(2014年12月更新)

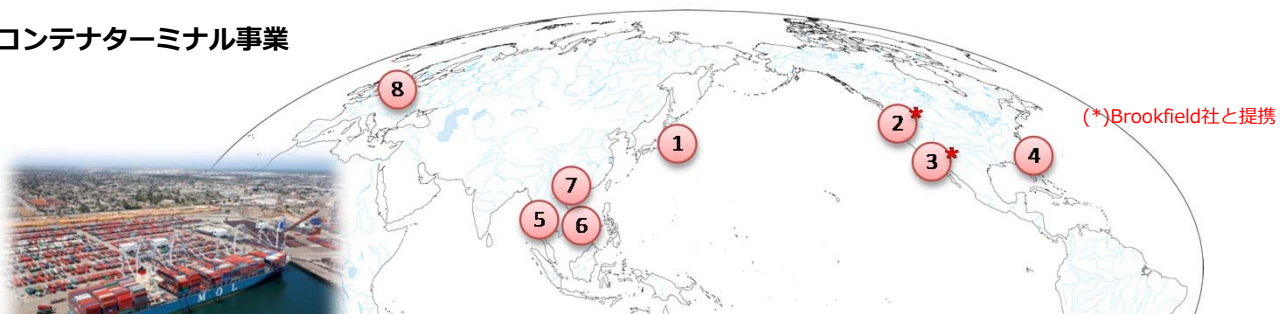


(G6)2012年に欧州航路でサービス開始、2013年に北米東岸航路へ拡大、2014年5月に北米西岸・大西洋航路に拡大。
 (2M)2015年1月にサービス開始予定。
 (CKYHE)2014年4月に欧州航路・地中海にてサービス開始。2015年春より北米航路に拡大予定。
 (Ocean3)2015年にサービス開始予定。

● コスト構造の違い



● コンテナターミナル事業



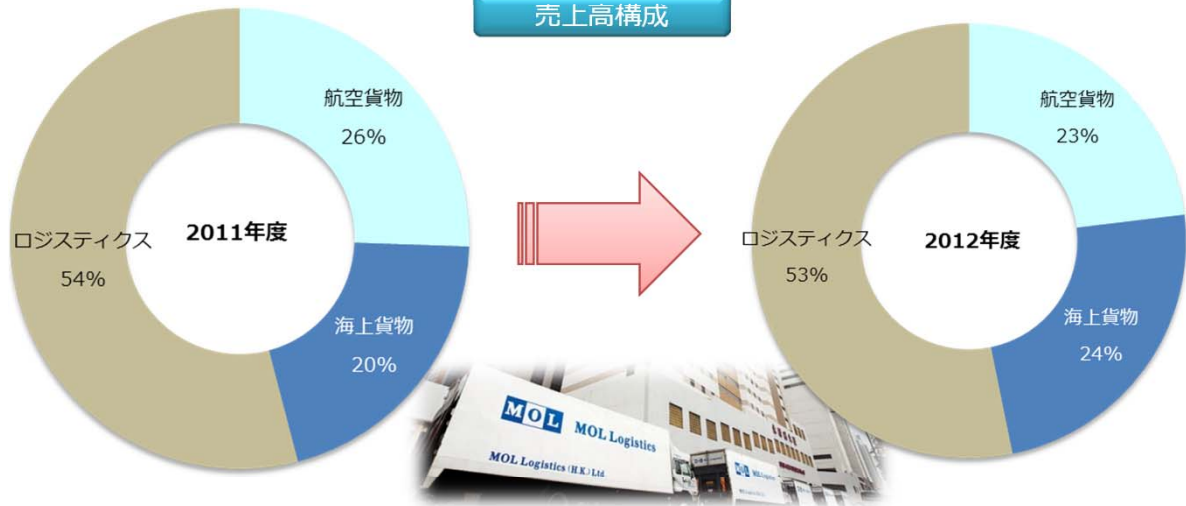
①	東京	日本	岸壁長 (m)	面積 (千m2)	ガントリー クレーン数	取扱数量(千TEU)		
						2013	2012	2011
	横浜		300	105	3	145	141	109
	大阪		350	105	2	155	91	32
	神戸		800	258	5	534	542	568
②	LA	米国	930	704	10	658	798	647
③	Oakland		336	136	4	236	235	231
④	Jacksonville		730	647	6	194	161	134
⑤	Laem Chabang	タイ	300	105	5	842	873	744
⑥	Cai Mep	ベトナム	590	346	6	644	544	275
⑦	Hai Phong		750	450	6 (予定)	2017年稼働開始予定		
⑧	Rotterdam	オランダ	1,900	1560	20 (予定)	2014年稼働開始予定		

● MOLグループ物流事業

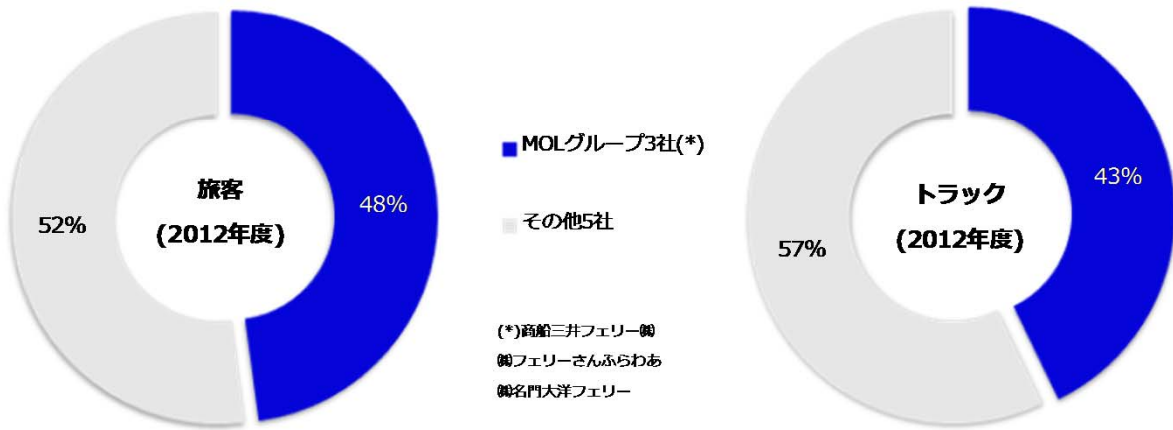
地域別売上高推移



売上高構成



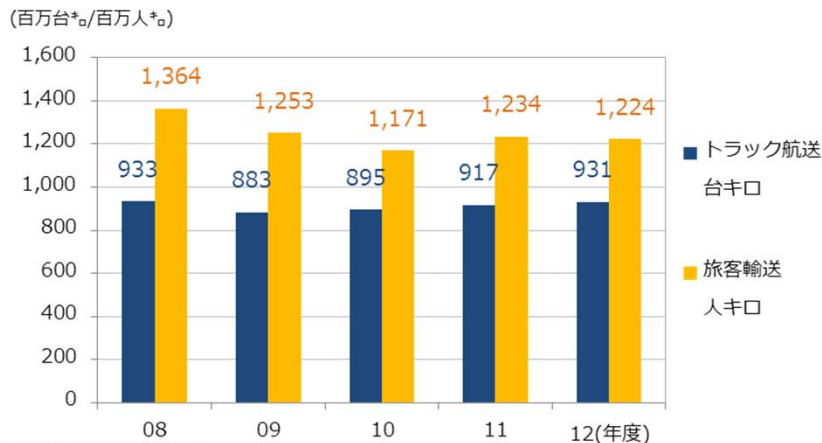
● MOLグループ：日本国内長距離フェリーにおけるシェア



(*)高船三井フェリー㈱
 ㈱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

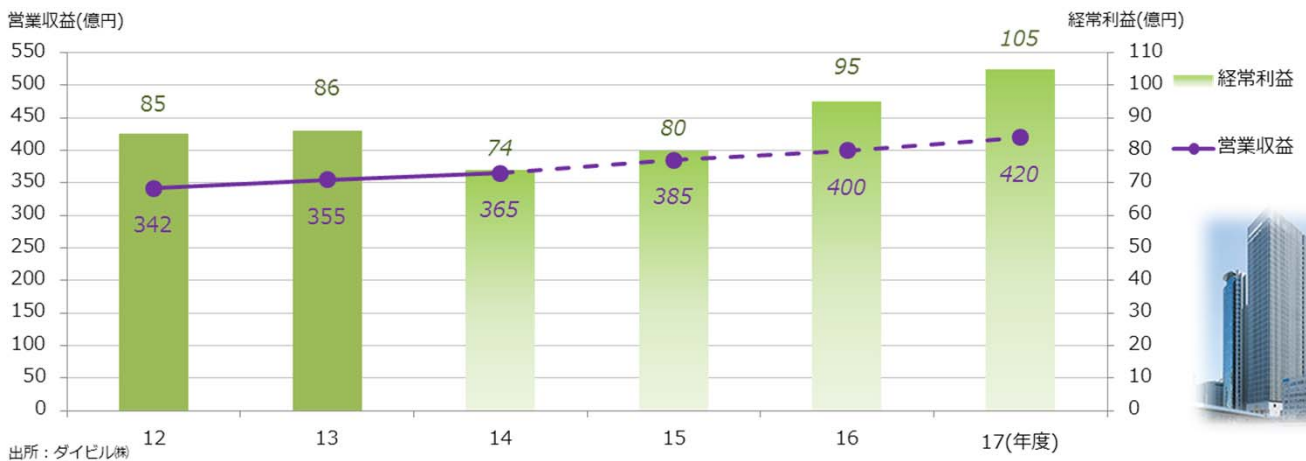
● 日本国内長距離フェリー輸送量



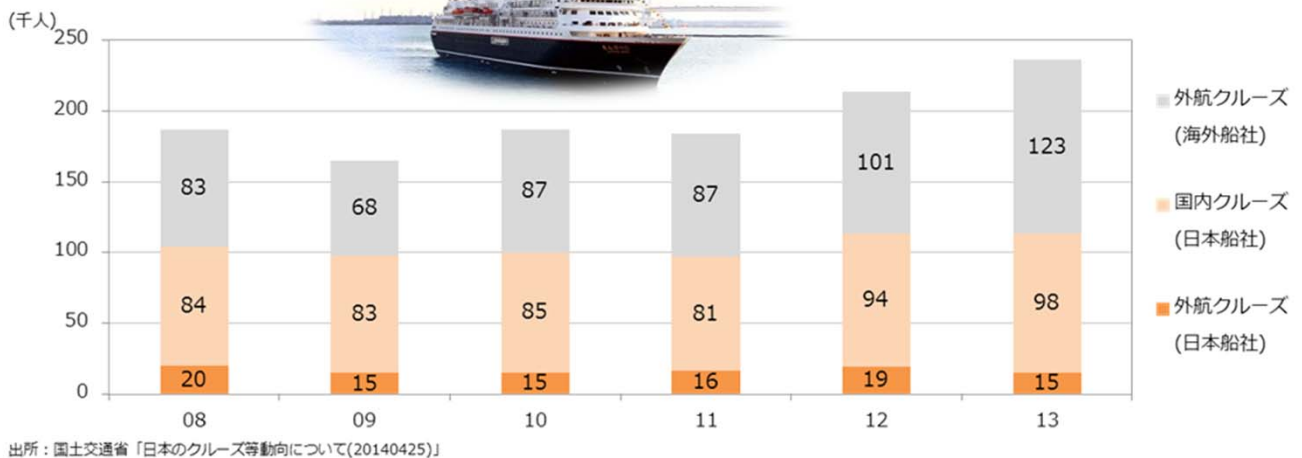
出所：国土交通省「海事レポート」

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、建設業、人材派遣業等

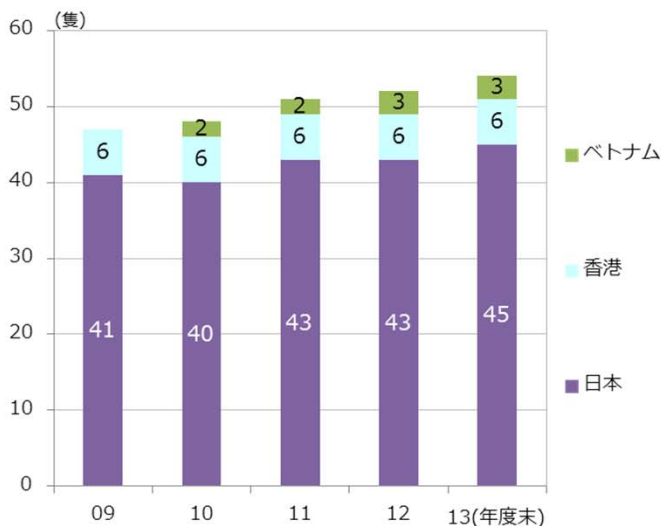
● ダイビル㈱中期経営計画“Design100”プロジェクトPhase-1



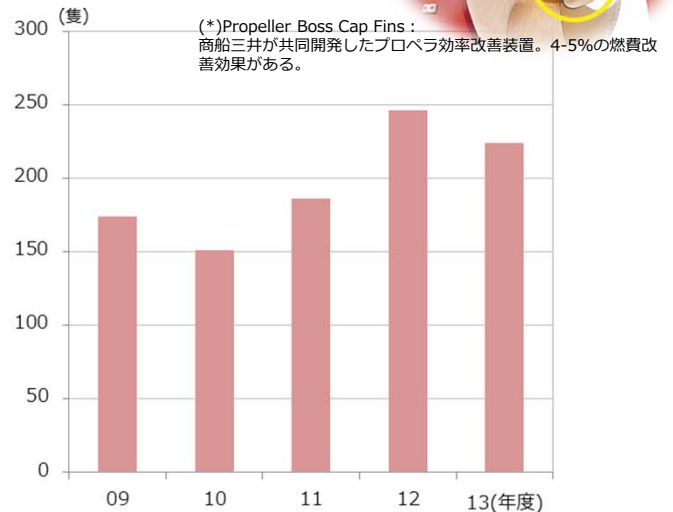
● 日本のクルーズ人口

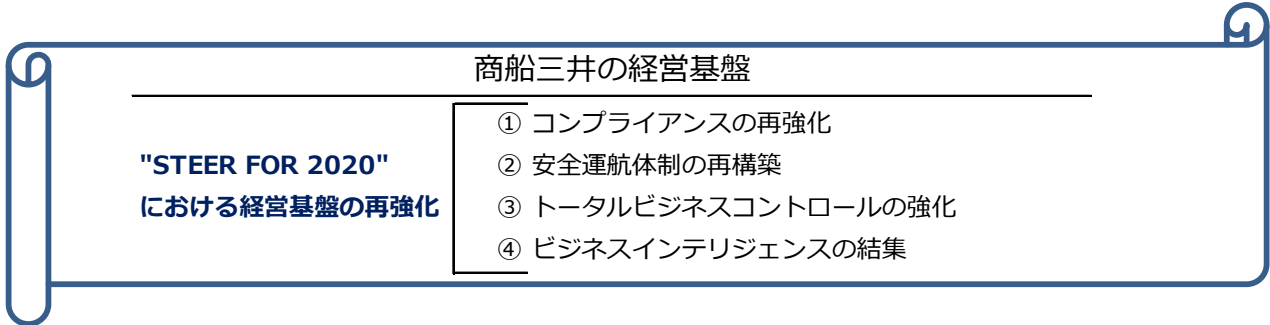


● MOLグループ曳船運航規模



● PBCF(*)販売隻数





● **コーポレートガバナンスの基本理念**

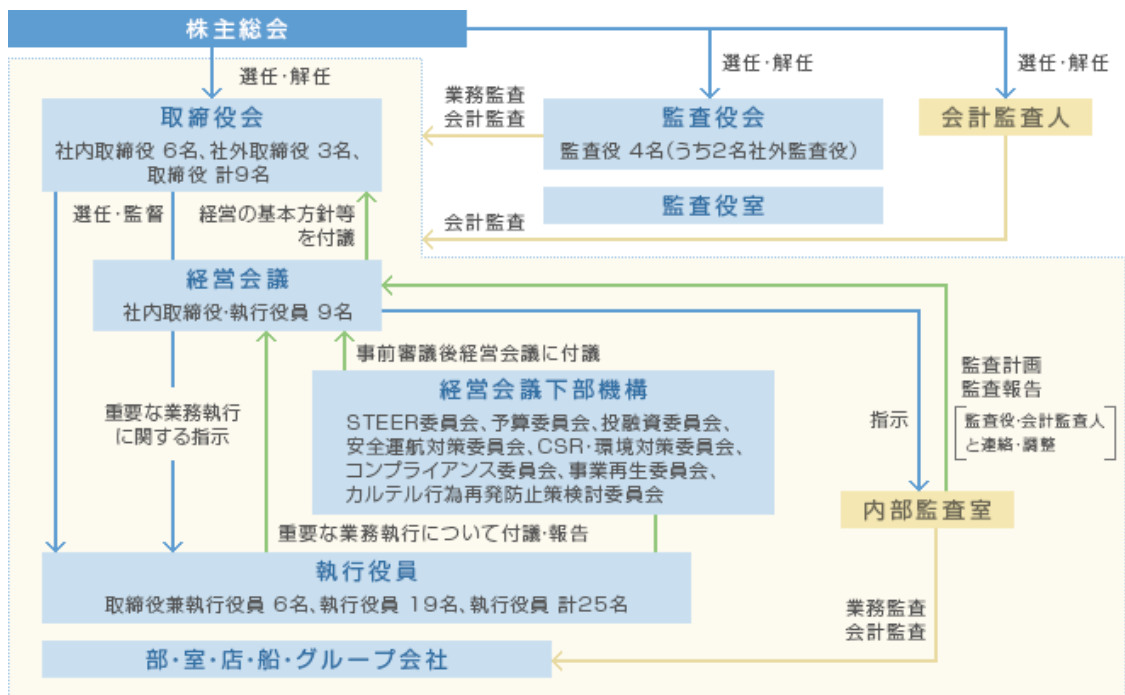
▼詳細は当社CSRサイト(www.mol.co.jp/csr-j/)をご覧ください

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。

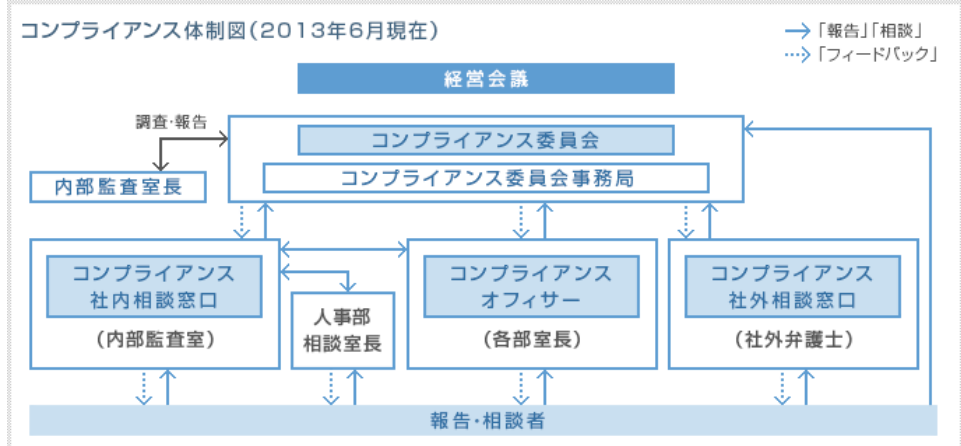
● **コーポレートガバナンス体制**

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】(2014年6月現在)



● **コンプライアンス**



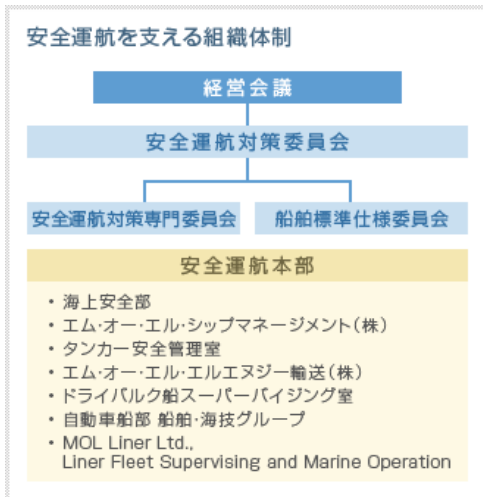
当社役員及び職員が規範とすべき「行動基準」を以下の項目に沿って定め、国内外においてこれを徹底。

行動基準	当社役職員は次に掲げる基準に基づいて行動しなければならない
①法令等の遵守及び善管注意義務	⑥社会的責任を認識した行動
②人権の尊重及び差別・ハラスメントの禁止	⑦安全・環境保全への積極的取組み
③守秘義務の遵守・知的財産権の尊重	⑧顧客・取引先との良き信頼関係の構築
④公私の峻別及び利益相反行為の禁止	⑨役員および管理者による本行動基準の指導・監督
⑤反社会的勢力に対する毅然とした対応	⑩違反の疑いのある行為を発見した場合の報告・相談

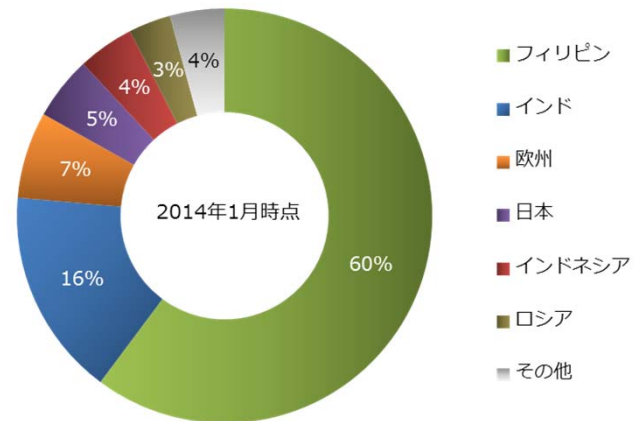
～世界最高水準の安全運航を目指して～

詳細は当社CSRサイト(www.mol.co.jp/csr-j/)をご覧ください

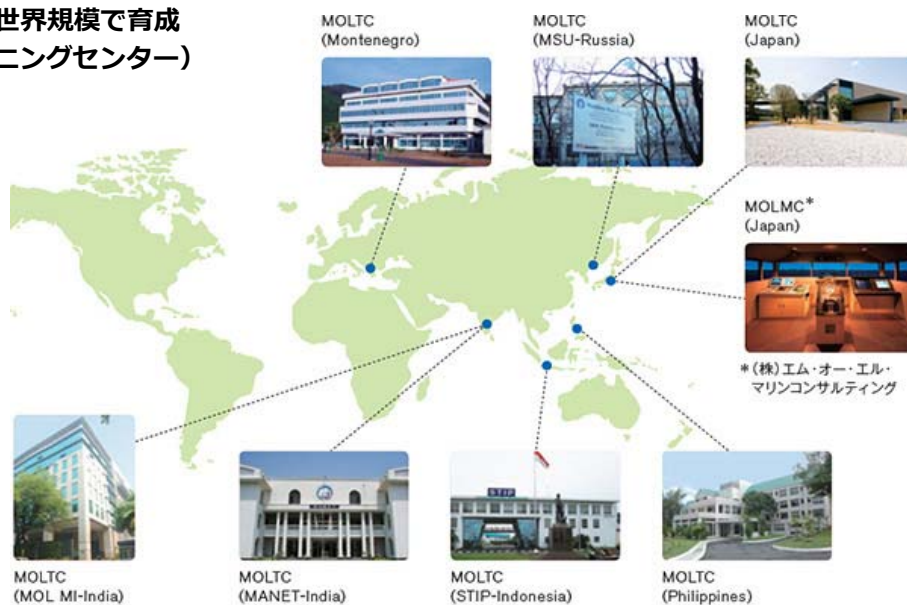
● 安全運航管理体制



● 国籍別船員比率(当社保有船ベース)



● 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

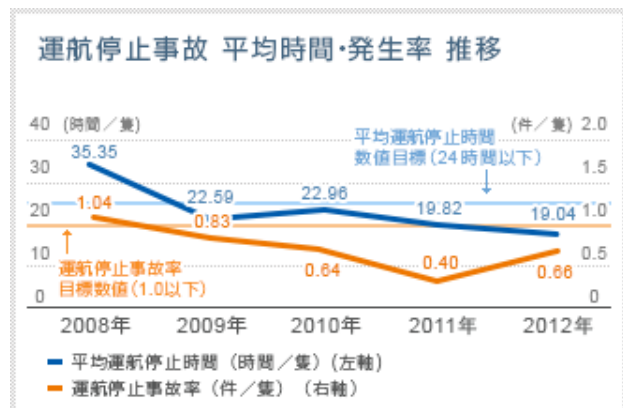
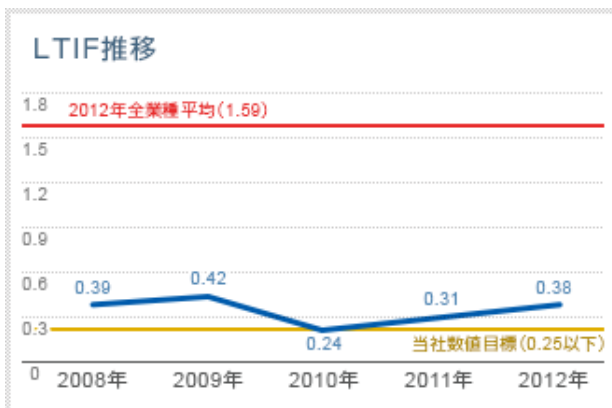
安全性を測るための客観的な指標を導入し、「4ゼロ」ほか以下の数値目標を設定。

- 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

(*1)100万人/時間当たりの労災事故発生件数。産業界平均(2012年)1.59、水運業1.39、船舶製造・修理業0.77 (出所:厚生労働省「平成24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。



● 次世代船構想「船舶維新」プロジェクト

▶詳細は当社CSRサイト(www.mol.co.jp/csr-ij/)をご覧ください



- 次世代船構想「船舶維新」プロジェクトは、実現可能な技術を用いてCO2排出量削減を図り、地球環境保全に大きく貢献する革新的な取り組み。
- これまでに次世代船シリーズとして「ISHIN-I」「ISHIN-II」「ISHIN-III」の構想を世に発表。
- 自動車船の未来像を示す「ISHIN-I」実現に向けた大きなステップとして、ハイブリッド給電システムを搭載した新鋭自動車船「Emerald Ace」が2012年6月に竣工。



ハイブリッド自動車船「EMERALD ACE」
(2012年6月竣工)

【維新への道のり～開発ロードマップ～】

「ISHIN-I/II/III」には多くの技術を採用。全ての要素技術について研究・開発・実証実験のロードマップを作成し、その進捗状況を定期的にモニターしながら、実船への早期導入を目指す。

各要素技術	2013年度 下期	2014年度 上期予定	2014年度 下期予定
最適トリム運航	- 各船種の模型水槽試験 完了 - 当社運航船による実船試験を実施	- 実船試験 完了 - 各種試験結果を元にトリム変更時の燃費削減効果を検証し、トリムチャートを作成	最適トリム運航の実船導入に向けた準備 (積付計算機とのインターフェース開発など)
主機排熱回収	各構成機器の性能検査実施。	本船海上公試での性能試験実施。本船竣工。	就航後の運転状態・燃費削減評価。
パワーアシストセイル	陸上試験による作動確認、効果の検証	搭載可能であり省エネ効果の高い船種の検討	実運用試験に向けた効果等の詳細検討
排ガス中のPM削減技術開発	- 改良型DPFの作成 - 技研テストエンジンに設置のDPFにより陸上検証を実施	- 実船搭載中DPFを改良型に変更 - 技研テストエンジンにて陸上検証の継続と各種PM計測法の比較検証	- 実船にて改良型DPF耐久試験継続実施 (1年) - 技研テストエンジンにて陸上検証の継続と各種PM計測法の比較検証

■ 実施済み ➡ 実施予定

● IMOにおける環境規制スケジュール

規制			2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
地球温暖化防止	GHG (温室効果ガス) 排出規制	EEDI* ₁	Phase 0		Phase 1					Phase 2
		SEEMP* ₂	義務化							
大気汚染防止	No x 排出規制* ₃	一般海域	2次規制							
		ECA* ₄	2次規制			3次規制				
	So x 排出規制* ₅	一般海域	硫黄分3.5%							硫黄分0.5% * ₆
		ECA	硫黄分1.0%	硫黄分0.1%						
海洋環境保全	バラスト水管理条約 * ₇	(2004年採択：未発効)			義務化??					
	船体付着による有害水生生物の移動の最小化 * ₈	(2011年ガイドライン採択)								
	シップリサイクル条約 * ₉	(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=最大10%、Phase 2=最大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) 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 (NO x) 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 (NO x およびSO x)、②米国カリブ海海域 (NO x およびSO x)、③バリエト海および北海海域 (SO xのみ)
 (*5) 燃料油に含まれる硫黄分 (SO x) 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。2015年中の発効の可能性が高まっており、2016年末までに発効した場合は2016年から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 (2014年1月現在：批准国数38ヶ国、合計船腹量30%)
 (*8) 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。
 (*9) 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 (2014年4月現在：批准国1国)

● 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(www.mol.co.jp/csr-j/)をご覧ください

当社は、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：企業は、国際的に宣言されている人権の保護を支持、尊重し、 原則 2：自らが人権侵害に加担しないよう確保すべきである。
労働	原則 3：企業は、組合結成の自由と団体交渉の権利の実効的な承認を支持し、 原則 4：あらゆる形態の強制労働の撤廃を支持し、 原則 5：児童労働の実効的な廃止を支持し、 原則 6：雇用と職業における差別の撤廃を支持すべきである。
環境	原則 7：企業は環境上の課題に対する予防原則的アプローチを支持し、 原則 8：環境に関するより大きな責任を率先して引き受け、 原則 9：環境に優しい技術の開発と普及を奨励すべきである。
腐敗防止	原則10：企業は、強要と贈収賄を含むあらゆる形態の腐敗の防止に取り組むべきである。

● 社会貢献活動の3つの理念

理念I
国連ミレニアム開発目標*への貢献
世界経済・社会の発展とともに成長する企業として

理念II
生物多様性保全・自然保護への貢献
一定の環境負荷を与える企業として、
また生物の宝庫である海を事業活動の舞台とする企業として

理念III
所在する地域社会への貢献
良き企業市民として

*国連ミレニアム開発目標

2000年9月に国連ミレニアム・サミットで採択されたミレニアム宣言と、1990年代に主要な国際会議やサミットで採択された国際開発目標を統合し、1つの共有の枠組みとしてまとめられたもの。「普通の初等教育の達成」や「乳幼児死亡率の削減」など、8つの分野で具体的な数値目標を2015年までに達成することを目指す。

● 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」の適用会社第一号として高評価を取得 (2013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

環境マネジメントの国際規格であるISO14001の認証を取得 (2003年)

認証範囲：「総合物流・貨物輸送サービス」における現地及び本社の船舶運航事業活動 (但し、契約期間1年以下の短期傭船を除く)

□ 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)

□ 「カーボン・ディスクロージャー・リーダーシップ・インデックス (CDLI)」に選定

国際NPOであるCDPが実施する「温室効果ガス排出」「気候変動に対する戦略」開示に関する調査において、情報公開の内容が評価され「カーボン・ディスクロージャー・リーダーシップ・インデックス (CDLI)」に選定 (2012年)

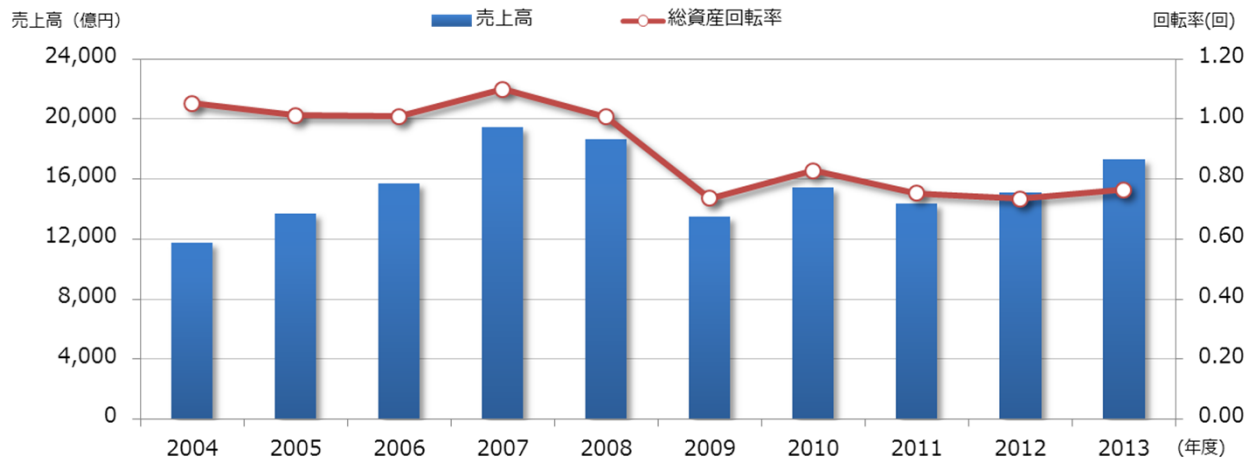
□ SMBC環境配慮評価融資

(株)三井住友銀行による「SMBC環境配慮評価融資」で、企業経営において大変優れた環境配慮を実施しているとして最上位評価を獲得 (2012年)。

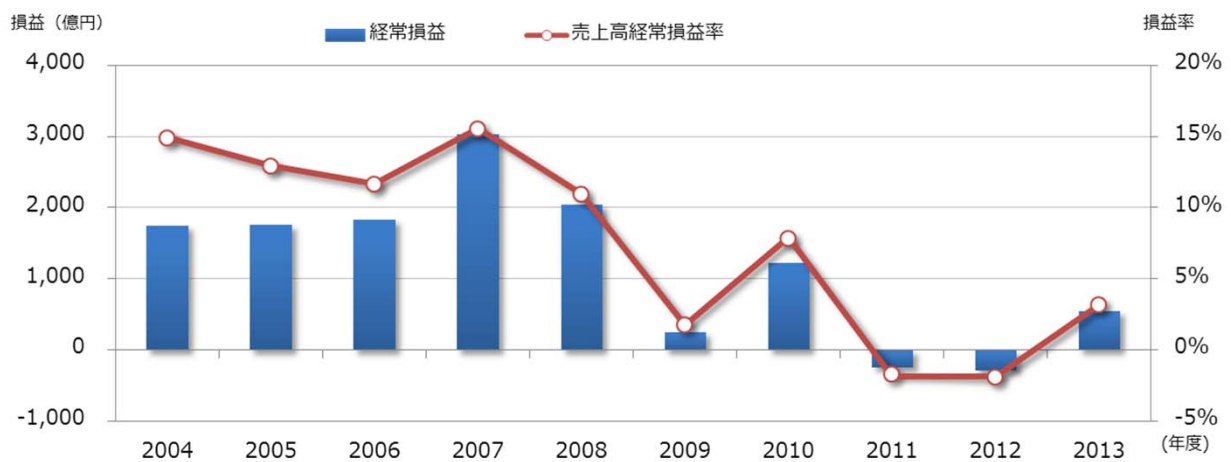


● 売上高総資産回転率

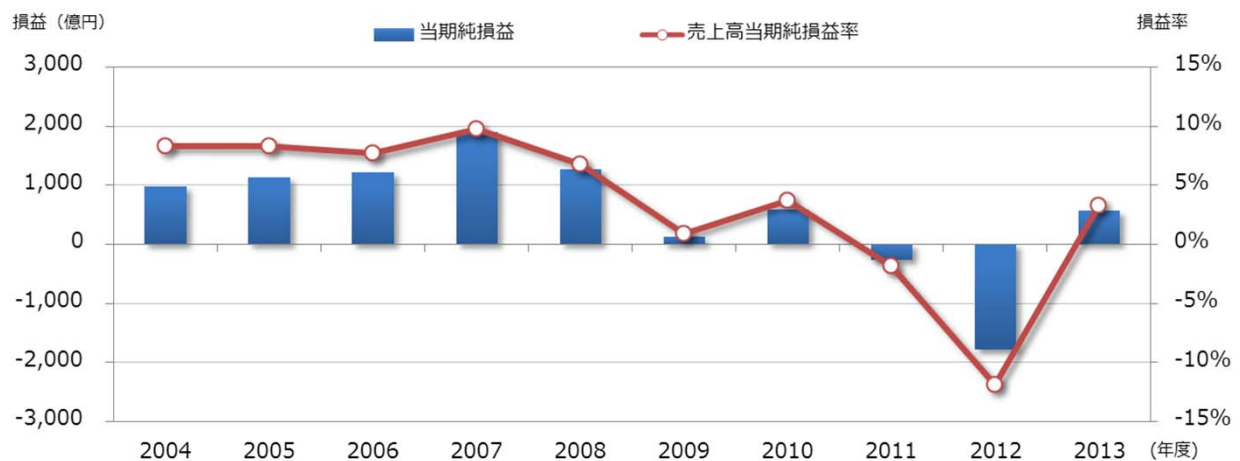
■ 数値はP37参照



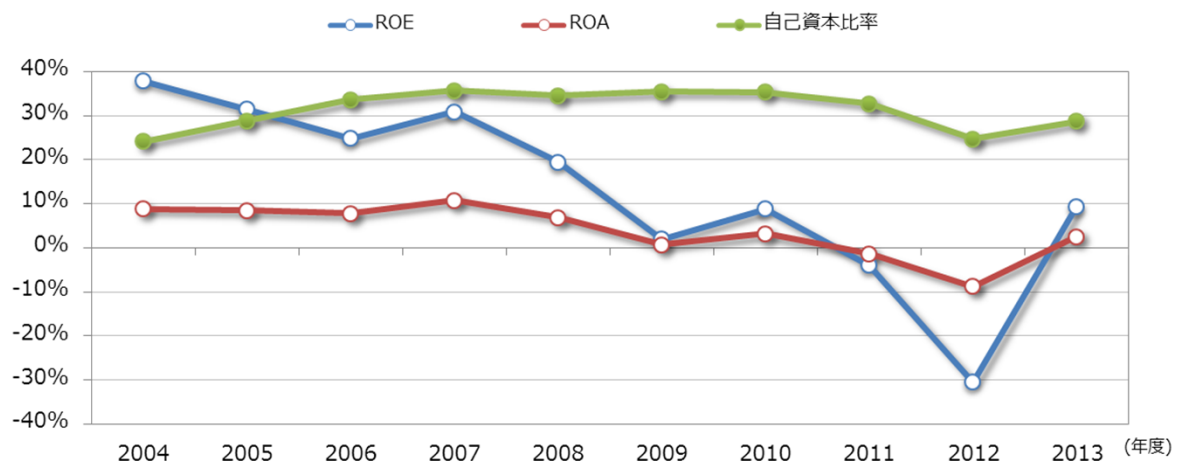
● 売上高経常損益率



● 売上高当期純損益率

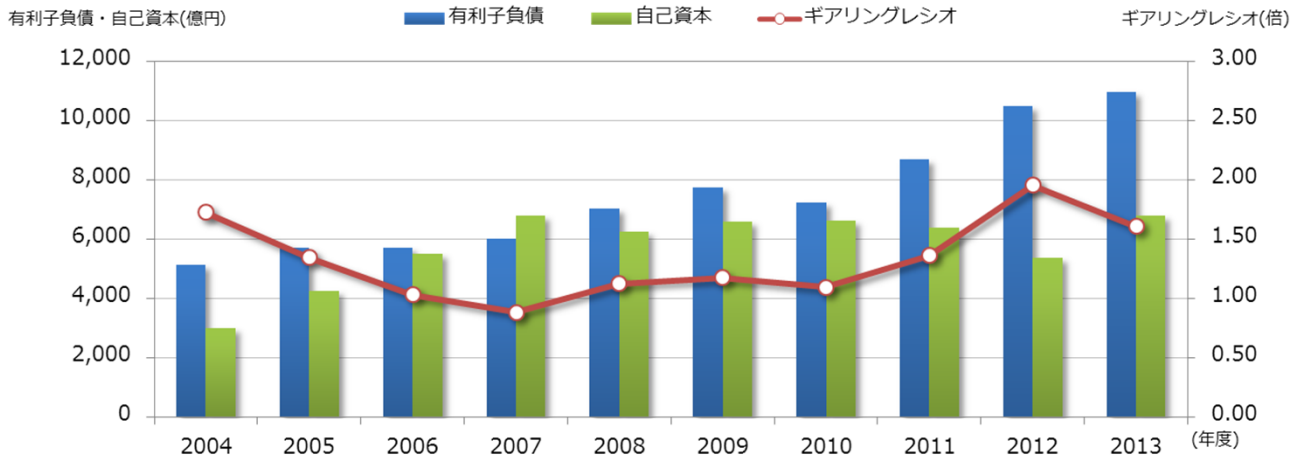


● ROE・ROA

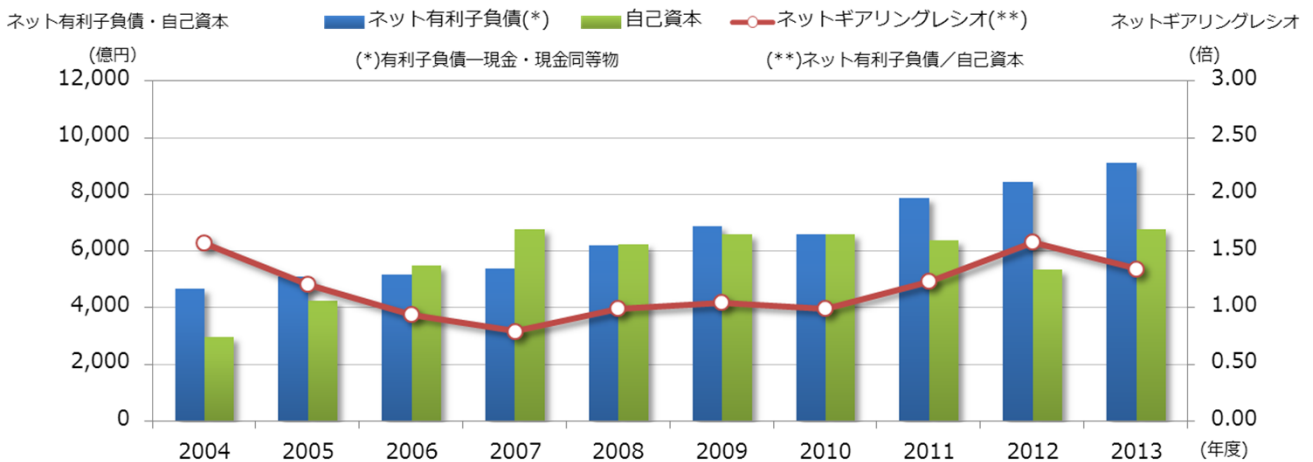


● 有利子負債・自己資本・ギアリングレシオ

■ 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

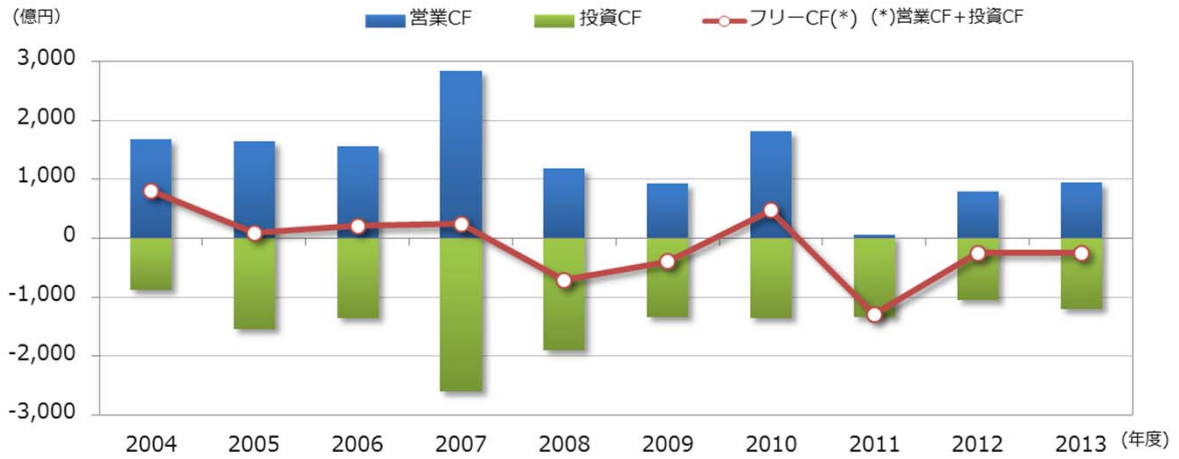


● 利息支払額・営業CF・インタレストカバレッジレシオ

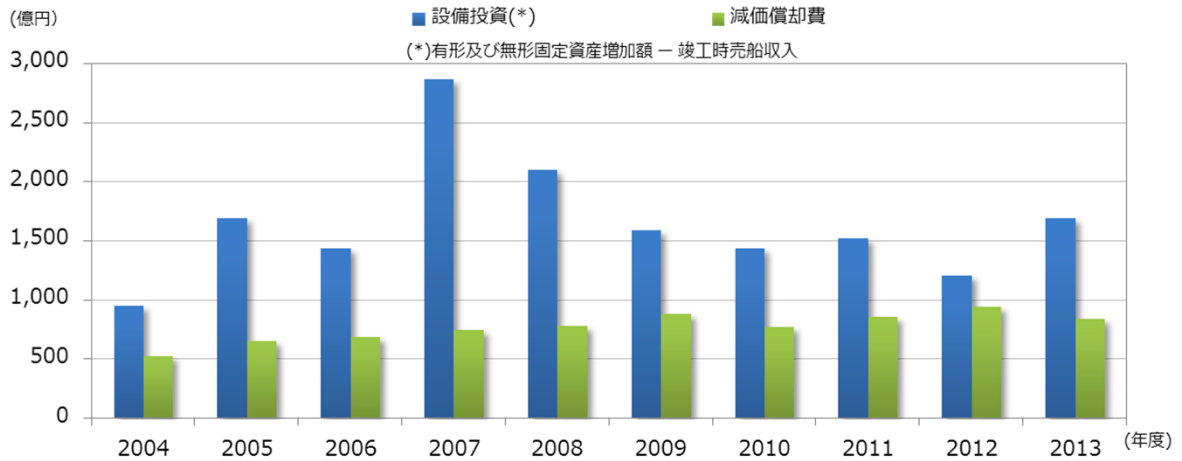


● 営業CF・投資CF・フリーCF

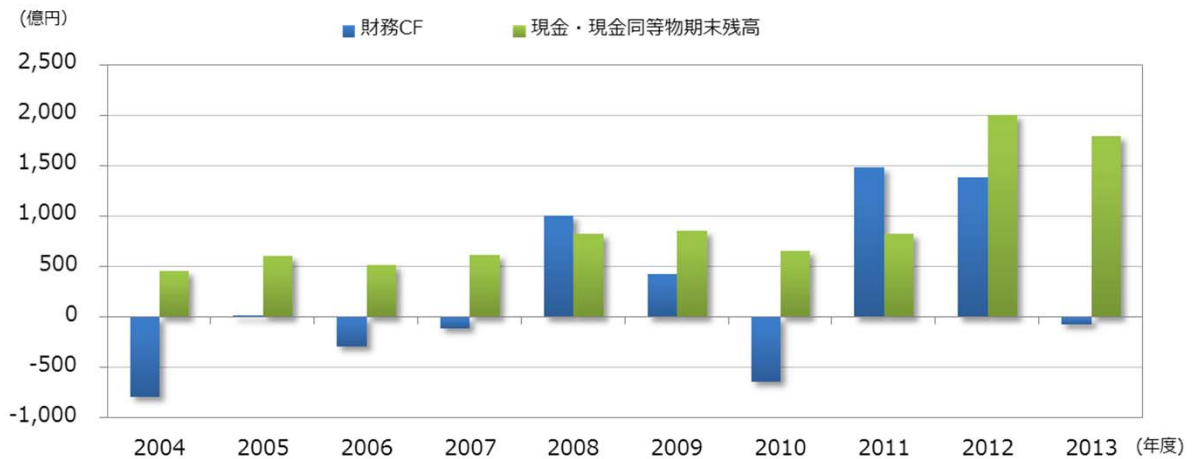
■ 数値はP37参照



● 設備投資・減価償却費

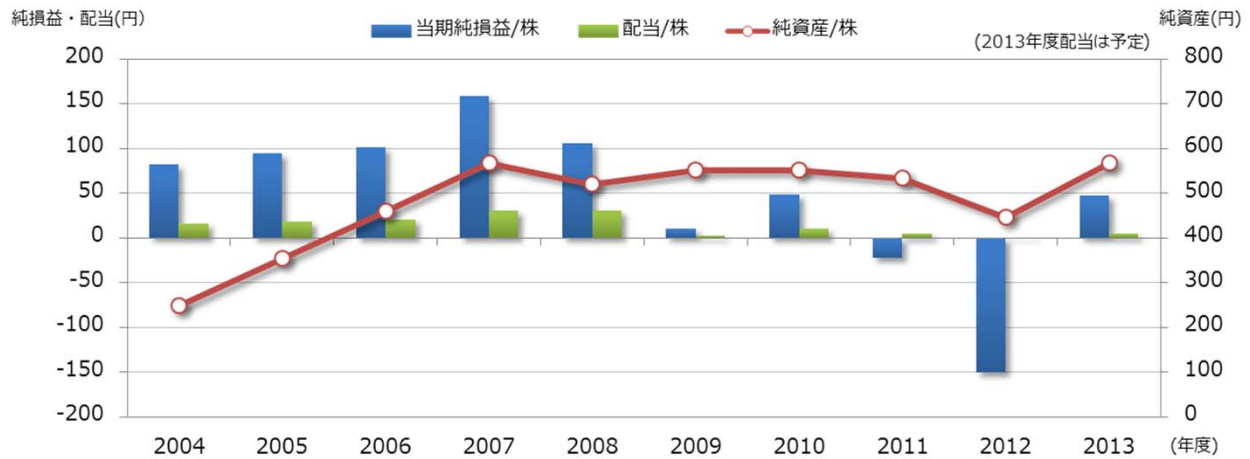


● 財務CF・現金及び現金同等物期末残高

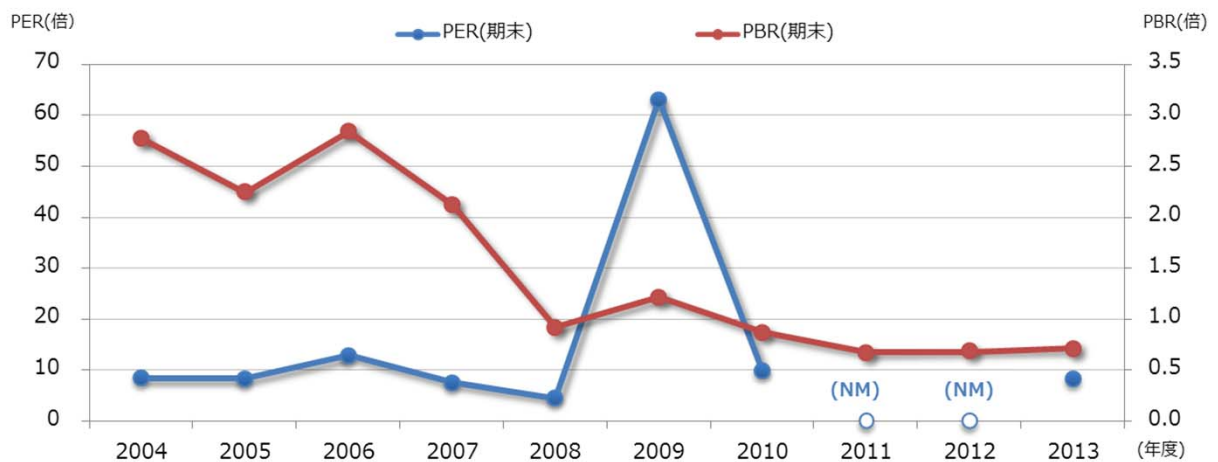


● 1株当たり純損益(EPS)・1株当たり配当・1株当たり純資産(BPS)

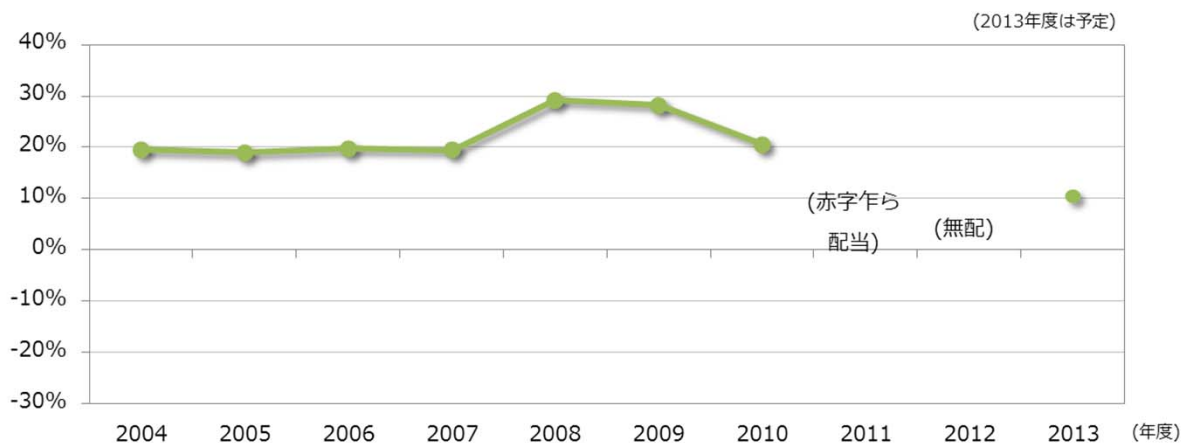
■数値はP37参照



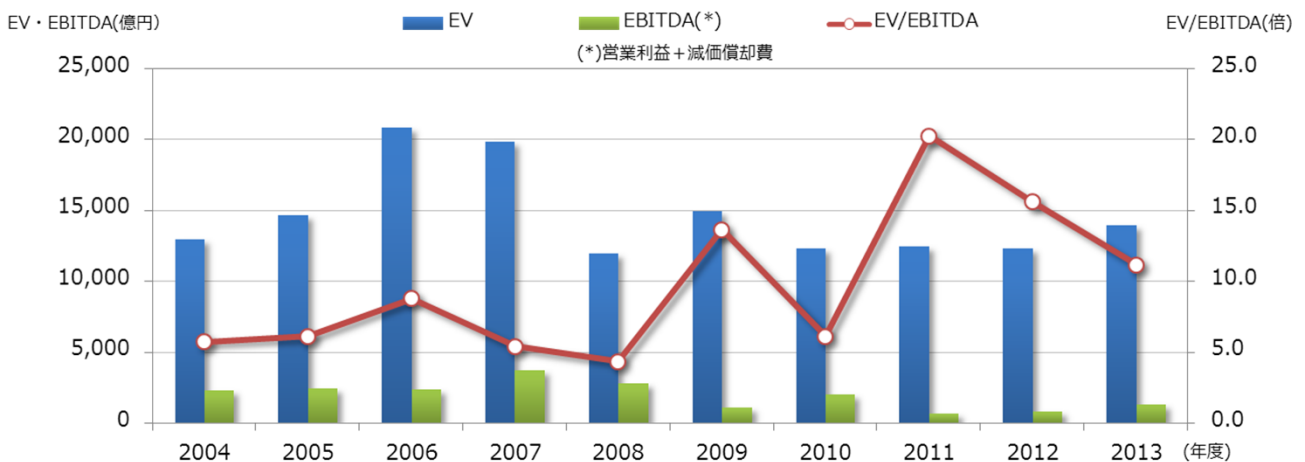
● PER・PBR



● 配当性向



● EV・EBITDA



● 連結財務諸表(過去10年)

(百万円)

(年度)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
売上高	1,173,332	1,366,725	1,568,435	1,945,696	1,865,802	1,347,964	1,543,660	1,435,220	1,509,194	1,729,452	
売上原価	917,148	1,101,459	1,300,038	1,544,109	1,564,485	1,228,478	1,328,959	1,368,794	1,432,014	1,587,902	
減価償却費	52,969	65,699	68,581	74,480	78,155	88,366	77,445	85,624	94,685	83,983	
販売費及び一般管理費	84,388	92,272	100,323	110,302	104,104	98,546	91,300	90,885	92,946	100,458	
営業損益	171,794	172,992	168,073	291,284	197,211	20,939	123,400	▲ 24,459	▲ 15,766	41,092	
営業外収益合計	20,147	27,356	34,806	38,992	31,401	19,996	17,226	17,581	12,304	29,507	
受取利息/配当金	2,925	4,888	7,627	8,780	7,959	4,315	5,506	7,957	5,165	9,340	
持分法投資利益	11,764	16,816	16,171	18,198	15,999	5,362	8,174	3,300	-	-	
為替差益	-	-	-	-	-	3,353	-	-	-	11,392	
営業外費用合計	16,963	23,846	20,391	28,058	24,102	16,701	19,005	17,442	25,105	15,613	
支払利息	14,562	15,845	18,275	18,065	13,929	14,175	11,371	11,511	13,020	12,583	
持分法投資損失	-	-	-	-	-	-	-	-	4,935	1,234	
為替差損	-	-	-	-	4,610	-	4,584	4,440	3,296	-	
経常損益	174,979	176,502	182,488	302,219	204,510	24,234	121,621	▲ 24,320	▲ 28,568	54,985	
特別利益合計	6,492	19,286	20,551	34,148	20,272	27,559	11,160	14,022	16,064	36,050	
固定資産売却益	4,165	14,048	13,771	19,485	12,824	15,565	6,359	11,558	12,253	7,094	
特別損失合計	26,415	7,499	5,185	18,164	27,050	24,017	37,415	23,218	125,434	19,325	
固定資産売却損	20,329	1,652	363	1,741	354	5,513	2,459	664	3,104	6,510	
減損損失	-	1,869	-	-	-	-	10,238	5,468	10,978	6,447	
税金等調整前当期純損益	155,057	188,289	197,854	318,202	197,732	27,776	95,366	▲ 33,516	▲ 137,938	71,710	
法人税等	52,587	61,200	63,041	115,183	65,073	8,078	36,431	9,546	11,324	13,796	
法人税等調整額	1,205	7,570	7,468	5,693	638	3,763	▲ 2,797	▲ 20,814	24,799	▲ 4,525	
少数株主利益	3,003	5,787	6,403	7,004	5,032	3,211	3,455	3,761	4,783	5,045	
当期純損益	98,261	113,731	120,940	190,321	126,987	12,722	58,277	▲ 26,009	▲ 178,846	57,393	
総資産	1,232,252	1,470,824	1,639,940	1,900,551	1,807,079	1,861,312	1,868,740	1,946,161	2,164,611	2,364,695	
流動資産	299,835	340,355	405,473	506,077	428,597	352,030	344,443	386,936	514,246	533,639	
有形固定資産	665,319	769,902	847,660	1,047,824	1,106,746	1,209,175	1,257,823	1,293,802	1,303,967	1,379,244	
負債	874,279	978,019	1,018,951	1,148,898	1,112,058	1,125,609	1,128,493	1,228,252	1,545,118	1,581,146	
流動負債	429,695	433,022	482,810	528,390	440,909	355,185	374,268	322,851	425,725	430,045	
有利子負債合計	514,131	571,429	569,417	601,174	702,617	775,114	724,259	869,619	1,046,865	1,094,081	
自己資本 *1	298,258	424,460	550,763	679,315	623,715	659,508	660,795	637,422	535,422	679,160	
株主資本	287,229	380,441	480,091	639,844	727,131	719,532	767,380	732,402	550,714	605,768	
利益剰余金	182,143	275,688	375,443	536,096	623,626	616,736	664,645	629,667	447,829	502,833	
C/F	フリーCF : [a]+[b]	80,230	8,838	20,369	23,291	▲ 71,038	▲ 40,055	46,970	▲ 129,298	▲ 25,285	▲ 25,615
営業活動によるCF [a]	167,896	163,914	156,418	283,359	118,984	93,428	181,755	5,014	78,955	94,255	
投資活動によるCF [b]	▲ 87,666	▲ 155,076	▲ 136,049	▲ 260,068	▲ 190,022	▲ 133,483	▲ 134,785	▲ 134,312	▲ 104,240	▲ 119,870	
設備投資額 *2	95,105	169,626	143,376	286,973	210,108	158,918	143,579	152,151	120,886	169,028	
指標	売上高経常利益率	14.9%	12.9%	11.6%	15.5%	11.0%	1.8%	7.9%	-1.7%	-1.9%	3.2%
総資産経常利益率	15.7%	13.1%	11.7%	17.1%	11.0%	1.3%	6.5%	-1.3%	-1.4%	2.4%	
総資産回転率	1.05	1.01	1.01	1.10	1.01	0.73	0.83	0.75	0.73	0.76	
EBITDA *3	224,763	238,691	236,654	365,764	275,366	109,305	200,845	61,165	78,919	125,075	
EV/EBITDA	5.7	6.1	8.8	5.4	4.3	13.6	6.1	20.3	15.6	11.14	
インタレスト・カバレッジ・レシオ	11.8	10.8	8.2	15.9	8.6	6.4	16.2	0.5	6.2	7.2	
ROE *4	37.8%	31.5%	24.8%	30.9%	19.5%	2.0%	8.8%	-4.0%	-30.5%	9.5%	
ROA *5	8.8%	8.4%	7.8%	10.8%	6.9%	0.7%	3.1%	-1.4%	-8.7%	2.5%	
ギアリングレシオ *6	172%	135%	103%	88%	113%	118%	110%	136%	196%	161%	
ネットギアリングレシオ *7	157%	120%	94%	79%	99%	105%	100%	123%	158%	135%	
自己資本比率	24.2%	28.9%	33.6%	35.7%	34.5%	35.4%	35.4%	32.8%	24.7%	28.7%	
1株当たり	1株当たり当期純利益(円)	81.99	94.85	101.20	159.14	106.13	10.63	48.75	▲ 21.76	▲ 149.57	47.99
1株当たり純資産額(自己資本)(円)	248.40	354.01	459.55	567.74	521.23	551.70	552.83	533.27	447.76	567.90	
1株当たり配当額(円)	16	18	20	31	31	3	10	5	0	5	
PER(期末)	8.40	8.39	12.92	7.57	4.53	63.12	9.83	NM	NM	8.38	
PBR(期末)	2.77	2.25	2.85	2.12	0.92	1.22	0.87	0.68	0.69	0.71	
配当性向(連結)	19.5%	19.0%	19.8%	19.5%	29.2%	28.2%	20.5%	-23.0%	0%	10.4%	
1株当たりキャッシュフロー(円)	140.6	137.1	130.9	236.8	99.4	78.2	152.0	4.2	66.0	78.8	
期末発行済株式数(連結)(株) *8	1,194,452,839	1,195,151,121	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 2005年度：資本合計/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 営業利益+減価償却費

*4 当期純利益÷期首・期末自己資本の平均

*5 当期純利益÷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)		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
売上高	不定期専用船事業	596,638	676,322	787,039	1,024,797	998,542	721,725	790,572	726,011	731,269	836,408
	コンテナ船事業	399,140	488,232	568,590	686,828	639,694	466,378	586,649	542,426	606,588	713,503
	ロジスティクス事業	58,019	63,685	55,570	61,236	56,270	-	-	-	-	-
	フェリー・内航事業	45,350	46,771	49,848	53,099	54,534	50,815	50,089	52,134	54,285	55,603
	関連事業	66,616	87,453	99,669	108,859	107,033	99,795	108,447	106,709	109,649	116,599
	その他事業	7,566	4,259	7,716	10,875	9,727	9,250	7,901	7,939	7,401	7,338
	連結合計	1,173,332	1,366,725	1,568,435	1,945,696	1,865,802	1,347,964	1,543,660	1,435,220	1,509,194	1,729,452
経常損益	不定期専用船事業	115,078	135,346	163,580	277,570	213,345	66,986	70,837	▲ 6,921	▲ 24,799	57,121
	コンテナ船事業	55,557	37,485	3,150	6,882	▲ 21,329	▲ 56,878	38,853	▲ 29,910	▲ 11,291	▲ 14,553
	ロジスティクス事業	907	2,050	2,256	2,215	822	-	-	-	-	-
	フェリー・内航事業	183	▲ 102	19	497	▲ 888	▲ 2,340	▲ 565	▲ 533	1,282	2,236
	関連事業	4,987	12,519	13,073	13,812	12,976	9,712	10,676	9,098	10,745	11,146
	その他事業	1,958	2,649	3,026	5,005	2,767	1,263	3,361	4,303	2,449	4,576
	調整(消去・全社)	▲ 3,694	▲ 13,445	▲ 2,618	▲ 3,765	▲ 3,183	5,490	▲ 1,542	▲ 356	▲ 6,954	▲ 5,541
連結合計	174,979	176,502	182,488	302,219	204,510	24,234	121,621	▲ 24,320	▲ 28,568	54,985	
資産	不定期専用船事業	552,153	695,797	817,316	989,607	910,659	1,008,724	1,173,526	1,194,813	1,298,682	1,501,313
	コンテナ船事業	158,551	225,213	271,484	352,856	362,536	357,412	386,911	365,975	403,166	449,725
	ロジスティクス事業	43,766	55,342	56,714	55,960	47,053	-	-	-	-	-
	フェリー・内航事業	44,954	50,128	50,049	50,686	42,664	42,721	38,407	36,089	36,420	35,088
	関連事業	296,230	307,881	300,113	290,991	293,066	315,924	342,748	355,341	379,969	386,851
	その他事業	260,246	334,892	360,501	412,947	376,655	376,316	317,865	278,060	303,649	325,937
	調整(消去・全社)	▲ 123,651	▲ 198,431	▲ 216,239	▲ 252,498	▲ 225,556	▲ 239,786	▲ 390,718	▲ 284,118	▲ 257,276	▲ 334,220
連結合計	1,232,252	1,470,824	1,639,940	1,900,551	1,807,079	1,861,312	1,868,740	1,946,161	2,164,611	2,364,695	
減価償却費	不定期専用船事業	36,646	41,040	41,706	46,828	48,949	54,612	50,509	58,370	66,689	55,545
	コンテナ船事業	5,448	10,505	11,820	13,523	15,398	17,778	11,776	13,433	14,900	15,014
	ロジスティクス事業	1,250	1,439	1,468	1,537	1,413	-	-	-	-	-
	フェリー・内航事業	2,935	3,384	3,578	3,365	3,948	5,231	4,255	3,866	3,530	3,302
	関連事業	3,731	6,515	6,416	6,225	6,033	8,640	9,049	8,254	7,963	8,622
	その他事業	2,898	2,916	3,320	2,775	2,156	1,921	1,604	1,446	410	326
	調整(消去・全社)	59	▲ 102	270	224	256	183	250	252	1,190	1,171
連結合計	52,969	65,699	68,581	74,480	78,155	88,366	77,445	85,624	94,685	83,983	
有形資産・無形増加額・固定	不定期専用船事業	71,190	119,485	109,856	198,809	154,274	146,949	136,262	158,188	128,440	140,188
	コンテナ船事業	18,902	37,912	30,327	80,485	36,640	30,592	38,604	8,209	11,462	28,510
	ロジスティクス事業	961	1,236	908	716	971	-	-	-	-	-
	フェリー・内航事業	728	8,204	4,387	10,452	1,082	1,131	1,316	829	1,101	1,424
	関連事業	16,501	7,251	8,285	9,736	26,643	24,374	41,187	5,442	20,339	10,484
	その他事業	3,621	3,135	110	3,401	3,562	1,180	2,342	2,768	621	145
	調整(消去・全社)	-	-	-	▲ 28	32	▲ 37	730	289	2,924	5,395
連結合計	111,905	177,226	153,876	303,573	223,208	204,190	220,443	175,726	164,890	186,148	

(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

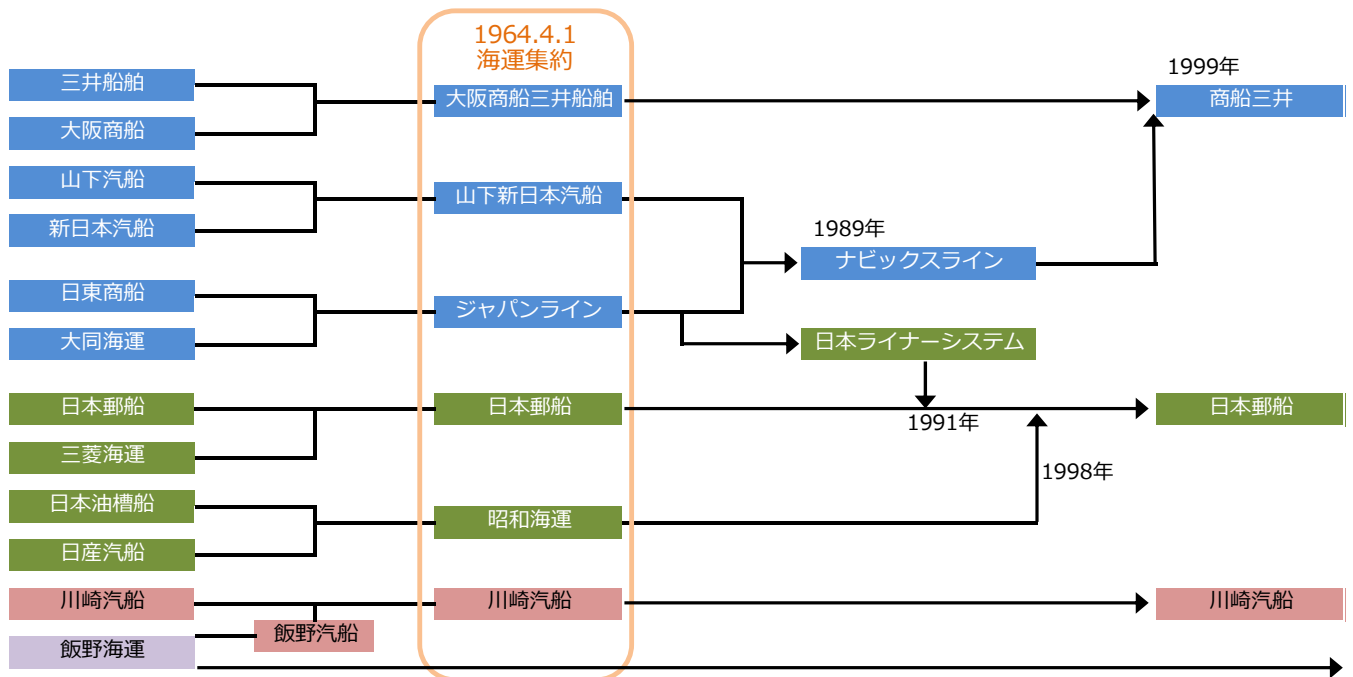
● 四半期別連結セグメント業績(直近2年)

(百万円)

(年度)		2012				2013					
(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	188,891	180,395	172,726	189,257	731,269	193,917	205,866	208,808	227,817	836,408
	コンテナ船事業	148,393	154,522	146,298	157,375	606,588	174,682	181,216	176,194	181,411	713,503
	フェリー・内航事業	12,754	14,609	14,228	12,694	54,285	13,241	14,473	14,358	13,531	55,603
	関連事業	27,063	26,856	27,552	28,178	109,649	28,294	29,718	28,993	29,594	116,599
	その他事業	1,745	1,738	1,718	2,200	7,401	1,788	1,978	1,780	1,792	7,338
	連結合計	378,850	378,118	362,522	389,704	1,509,194	411,924	433,251	430,134	454,143	1,729,452
経常損益	不定期専用船事業	▲ 2,301	▲ 8,603	▲ 7,223	▲ 6,672	▲ 24,799	12,614	11,384	13,788	19,335	57,121
	コンテナ船事業	▲ 2,470	▲ 172	▲ 7,400	▲ 1,249	▲ 11,291	▲ 1,106	▲ 2,669	▲ 7,269	▲ 3,509	▲ 14,553
	フェリー・内航事業	▲ 264	996	822	▲ 272	1,282	▲ 17	1,229	769	255	2,236
	関連事業	2,974	2,769	2,982	2,020	10,745	2,907	2,856	3,212	2,171	11,146
	その他事業	542	408	908	591	2,449	1,593	369	2,161	453	4,576
	調整(消去・全社)	▲ 18	▲ 654	905	▲ 7,187	▲ 6,954	▲ 699	▲ 2,773	▲ 1,381	▲ 688	▲ 5,541
連結合計	▲ 1,538	▲ 5,255	▲ 9,006	▲ 12,769	▲ 28,568	15,291	10,397	11,281	18,016	54,985	

- 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 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年につぼん丸就航)
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)
初のダブルノック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”：「新たなる成長への挑戦」をメインテーマにスタート
ExxonMobil社とLNG船長期貸船契約締結：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プラス向け)
- 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
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)

● (参考)海運集約



● 格付 (2014年6月末時点)

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	A-
Moody's	発行体格付	Baa3

最新状況は当社IRサイト(http://www.mol.co.jp/ir-j/stock_j/rate_j.html)をご覧ください

● 社債 (2014年6月末時点)

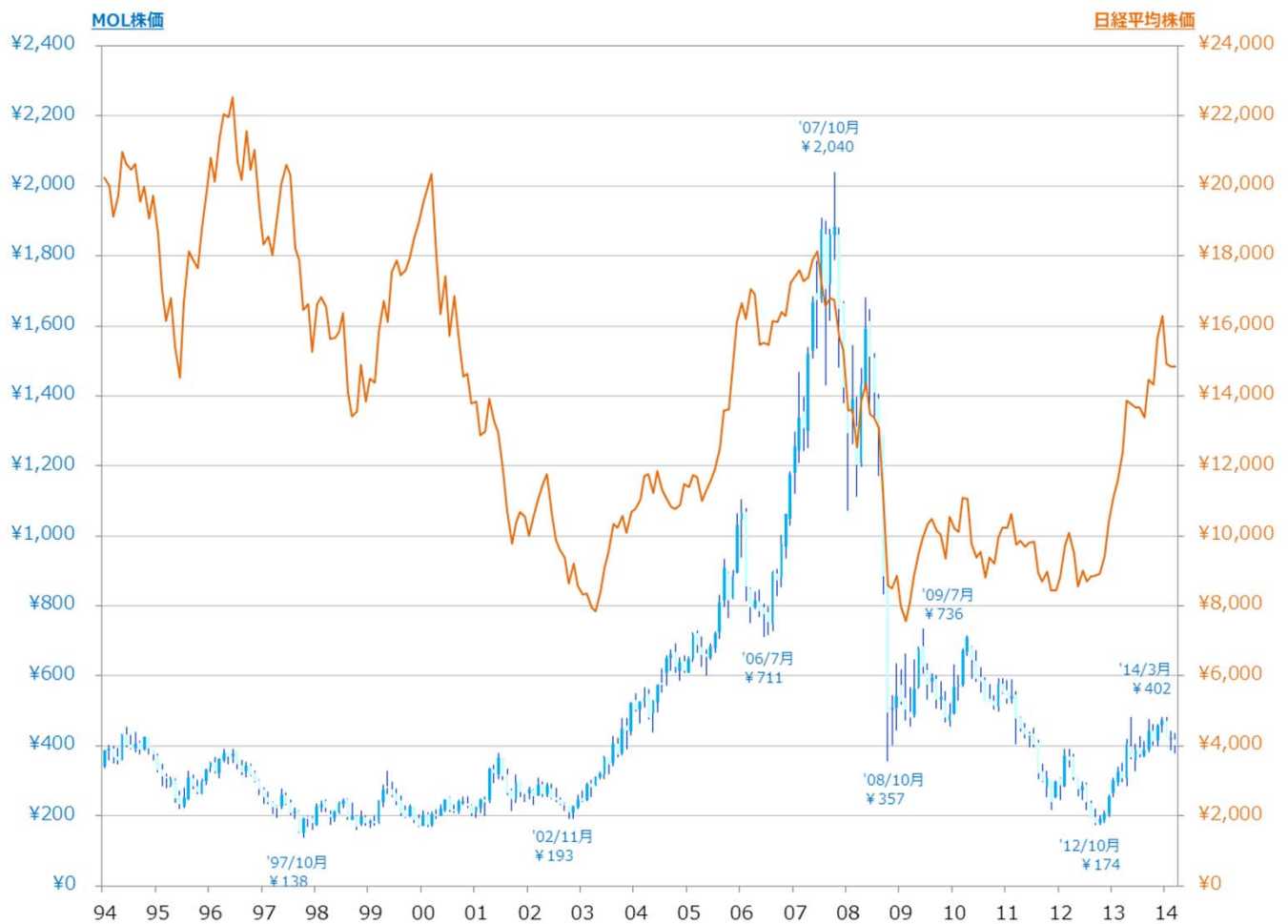
	発行年月日	年限	利率	発行総額	未償還残高
第12回普通社債	2009.5.27	10年	1.999%	200億円	185億円
第13回普通社債	2009.12.17	7年	1.106%	200億円	200億円
第14回普通社債	2011.6.21	5年	0.573%	100億円	100億円
第15回普通社債	2011.6.21	10年	1.361%	200億円	178億円
第16回普通社債	2012.7.12	3年	0.296%	150億円	150億円
第17回普通社債	2012.7.12	5年	0.461%	200億円	200億円
第18回普通社債	2012.7.12	10年	1.139%	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。

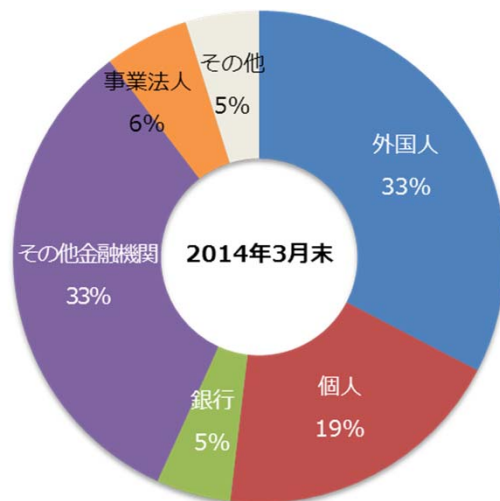
(*2) 転換価額4.80米ドル。但し転換取得制限条項があり、株価が転換価額の130%を一定期間超えない限り新株予約権を行使できない。

(*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 (2014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 10,289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 109,304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

TEL : 03-3587-6224

FAX : 03-3587-7734

EMAIL : iromo@molgroup.com

(IRツールのご案内)

- Website : (日本語) <http://www.mol.co.jp/ir-j/>
- Website : (英語) <http://www.mol.co.jp/ir-e/>
- 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)