

# MOL Investor Guidebook 2013

2013年6月  
株式会社 商船三井  
<http://www.mol.co.jp/ir-j/>

## 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】

### MOL at a Glance

商船三井グループ業績推移	03
セグメント別業績	06
安定利益	07
特色あるビジネスポートフォリオ	08
マーケットポジション	12

### 事業部門別情報

全体荷動き	16
ドライバルク船部門	20
油送船部門	24
LNG船部門	27
自動車船部門	29
コンテナ船部門	30

### 安全運航・環境への取り組み

### コーポレート・ガバナンス／コンプライアンス

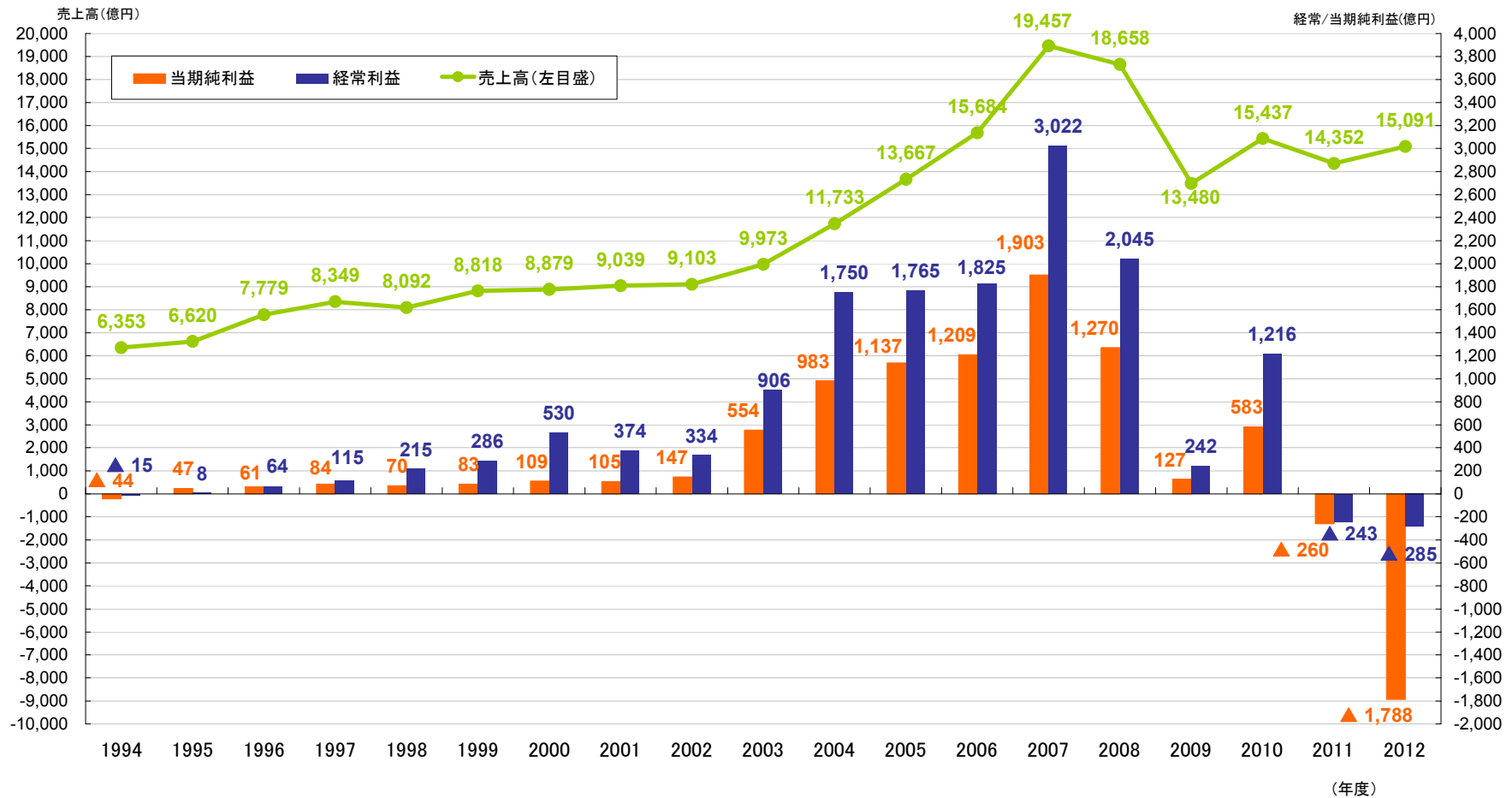
### 業績・財務データ

P/Lハイライトと収益性・安全性指標	44
B/Sハイライトと安定性指標	46
C/F計算書ハイライト	48
1株当たりデータと株価指標	49
連結財務諸表	50

### その他

商船三井年表	54
商船三井グループ	55
格付／社債	55
第三者機関からの評価(社会的責任)	56
株式情報	57

## 損益推移(P/L)



【社長】 生田正治



大阪商船三井船舶とナビックスラインの合併  
鈴木邦雄



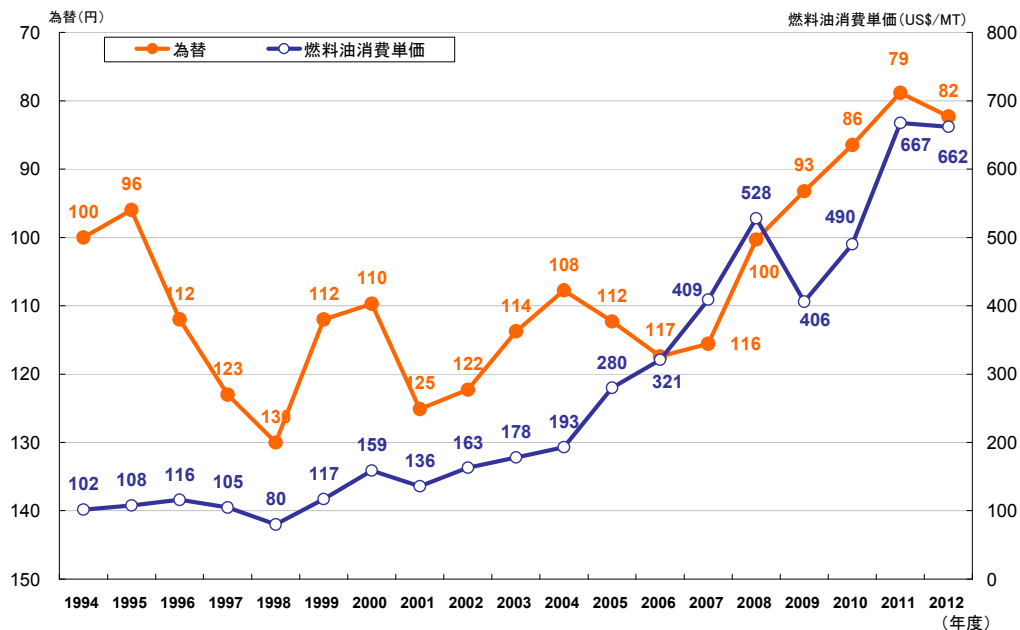
芦田昭充



武藤光一



## 為替と燃料油消費単価の推移(年度平均)



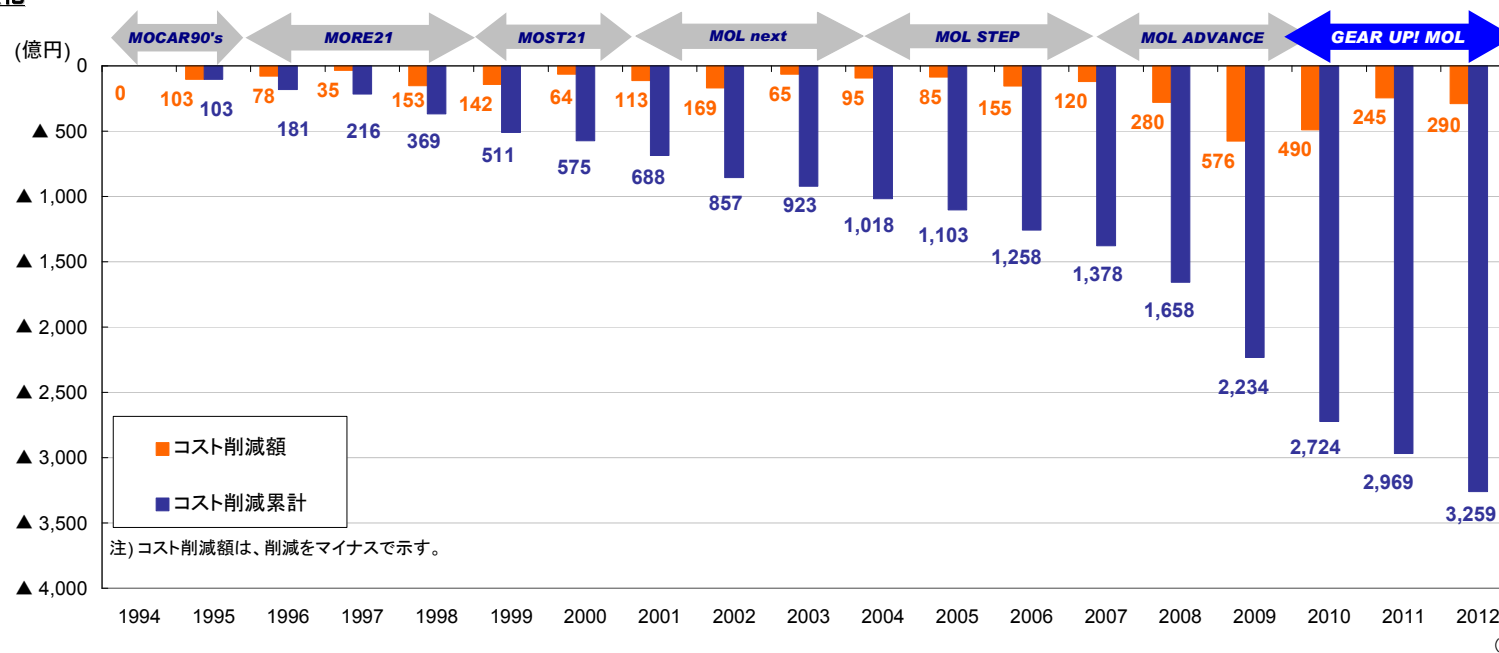
【為替/燃料油Sensitivity】

(年度)	為替 (徳円/円)	燃料油 (徳円/\$)	経常利益へのインパクト (徳円)
2001	8	3	+192
2002	8	3	▲104
2003	11	3	▲139
2004	16	3	▲141
2005	25	3	▲148
2006	22	3	▲11
2007	33	3	▲325
2008	38	3	▲937
2009	17	2	+124
2010	20	2	▲303
2011	20	2	▲507
2012	19	2	+75

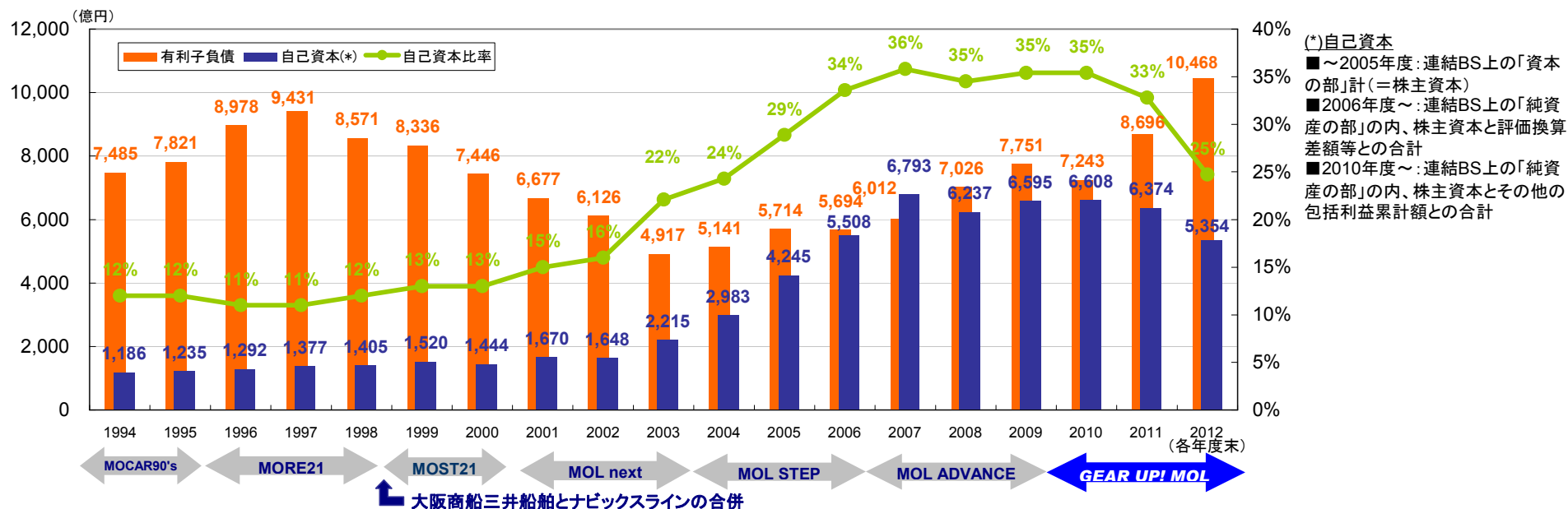
\*金額はいずれも最大値

\*\*「経常利益へのインパクト」は、対前年度比の影響額(推計)

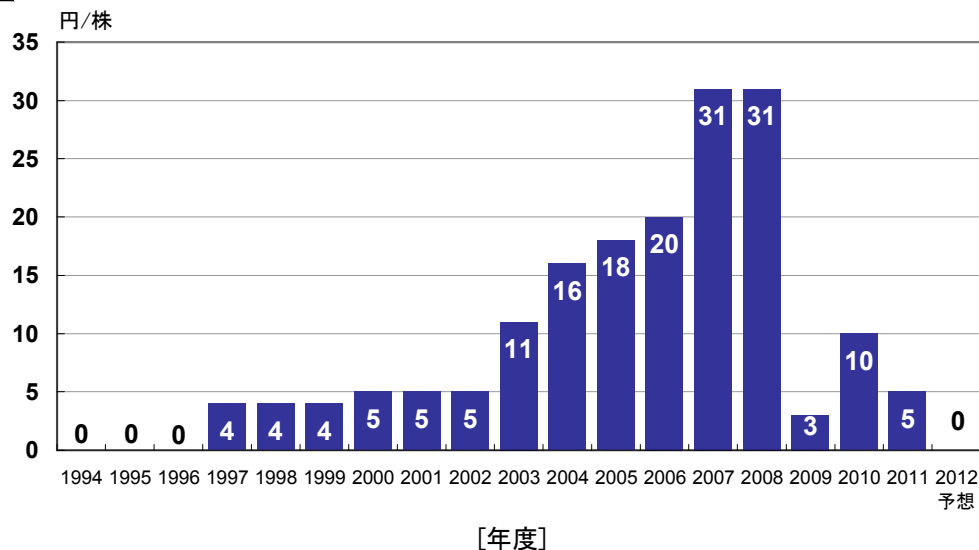
## コスト競争力強化



## 財務体質改善(B/S)



## 配当



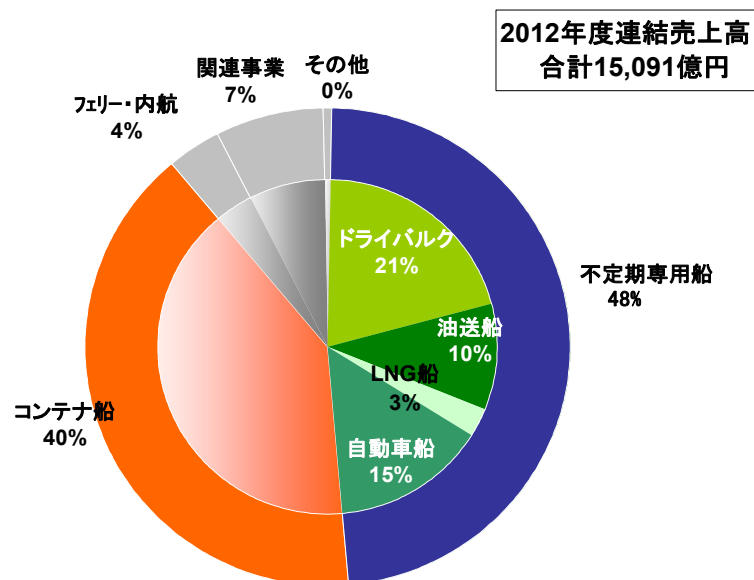
### 【配当方針】

■ 当社は、積極的な事業投資による企業価値向上及び配当を通じた株主への直接的な利益還元を経営上の重要政策と認識しております。

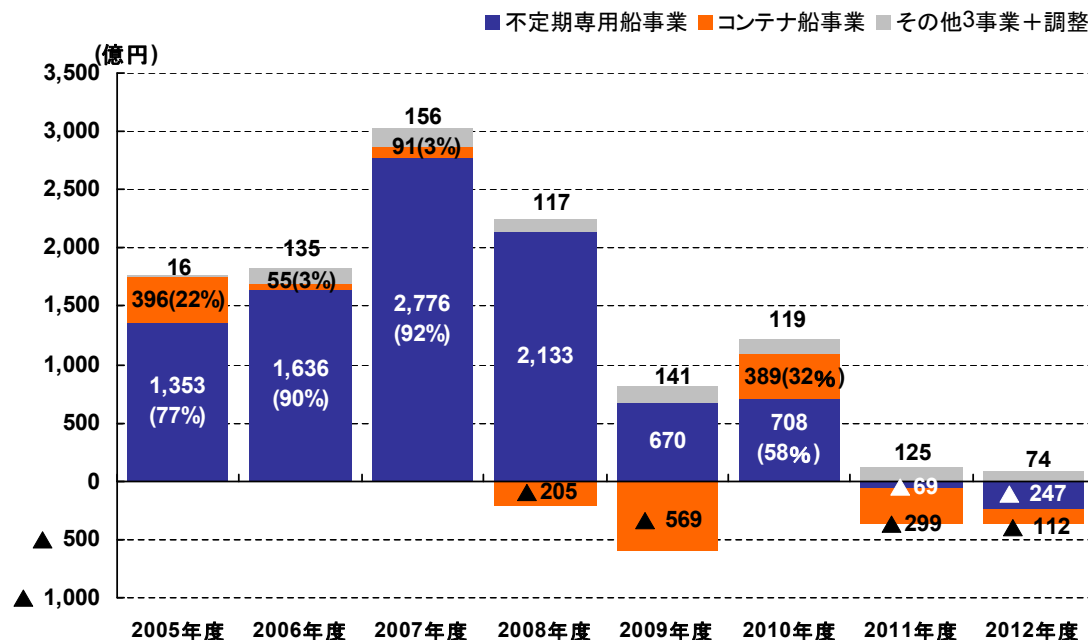
■ 現在更なる「成長」を目指す中期経営計画に基づき、船舶を中心に積極的な投資を行っておりますが、内部留保による資金を活用し、企業体質の強化を図りつつ1株あたりの企業価値向上に努めます。

■ 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。

## 連結セグメント別売上高



## 連結セグメント別経常利益



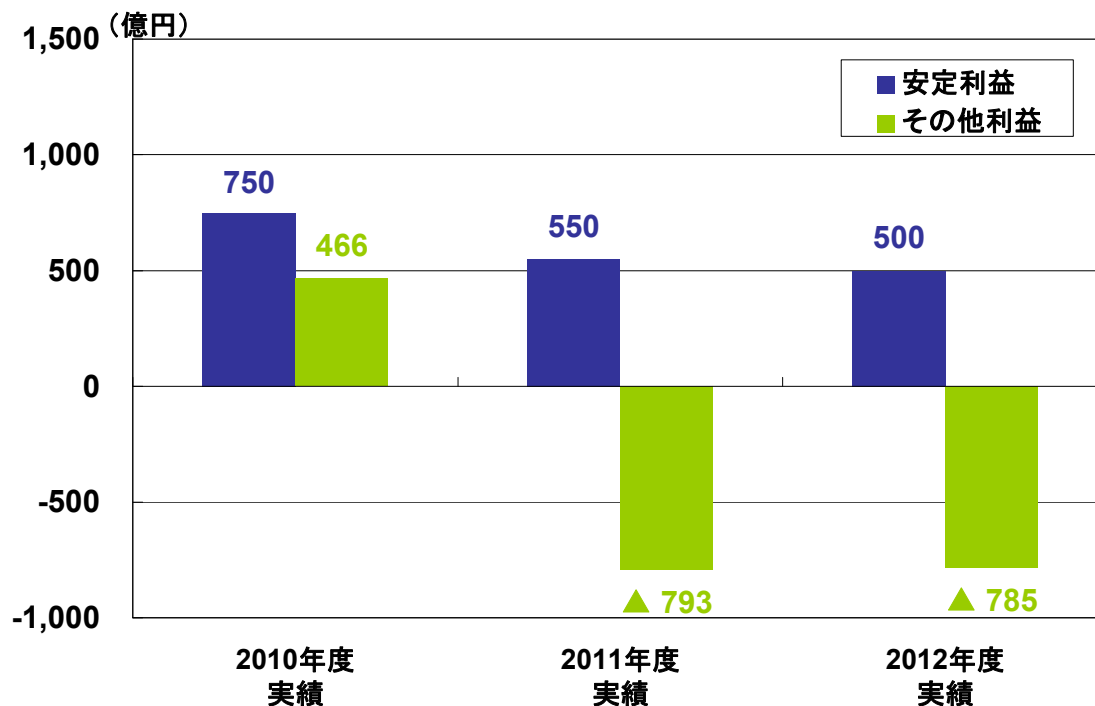
## 連結セグメント別売上高経常利益率

(単位: 億円)

		2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度
不定期専用船事業	売上高	6,763	7,870	10,248	9,985	7,217	7,906	7,260	7,312
	経常利益	1,353	1,636	2,776	2,133	670	708	▲ 69	▲ 247
	売上高経常利益率	20.0%	20.8%	27.1%	21.4%	9.3%	9.0%	-	-
コンテナ船事業	売上高	5,519	6,242	7,481	6,960	4,664	5,866	5,424	6,065
	経常利益	396	55	91	▲ 205	▲ 569	389	▲ 299	▲ 112
	売上高経常利益率	7.2%	0.9%	1.2%	-	-	6.6%	-	-
フェリー・内航事業	売上高	468	498	531	545	508	501	521	542
	経常利益	▲ 1	0	5	▲ 9	▲ 23	▲ 6	▲ 5	12
	売上高経常利益率	-	0.0%	0.9%	-	-	-	-	2.2%
関連事業	売上高	875	997	1,089	1,070	998	1,084	1,067	1,095
	経常利益	125	131	138	130	97	107	90	107
	売上高経常利益率	14.3%	13.1%	12.7%	12.1%	9.7%	9.9%	8.4%	9.8%
その他事業	売上高	43	77	109	97	93	79	79	74
	経常利益	26	30	50	28	13	34	43	24
	売上高経常利益率	60.5%	39.0%	45.9%	28.9%	14.0%	43.0%	54.4%	32.4%
調整(消去/全社)	売上高	-	-	-	-	-	-	-	-
	経常利益	▲ 134	▲ 26	▲ 38	▲ 32	55	▲ 15	▲ 3	▲ 69
合計	売上高	13,667	15,684	19,457	18,658	13,480	15,437	14,352	15,091
	経常利益	1,765	1,825	3,022	2,045	242	1,216	▲ 243	▲ 285
	売上高経常利益率	12.9%	11.6%	15.5%	11.0%	1.8%	7.9%	-	-

\*2008年度まで区分開示していたロジスティクス事業は、「コンテナ船事業」に含む

安定利益



**【安定利益】**  
 1年を超える中長期契約により  
 確定している利益、及び安定性  
 の高い事業の利益  
 (対象部門)  
 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

	2010年度実績	2011年度実績	2012年度実績
経常利益(億円)	1216	▲243	▲285
平均為替(V/\$)	¥86.48/\$	¥78.85/\$	¥82.31/\$
平均燃料価格(\$/MT)	\$490/MT	\$667/MT	\$662/MT

**【安定利益】**  
 中長期契約船利益  
 (ドライバルク船、油送船、LNG船、海洋事業)  
 +  
 関連事業 (不動産等)  
 +  
 その他事業

+

**【その他利益】**  
 1年以下の短期契約船・スポット運航船利益  
 (ドライバルク船、油送船)  
 +  
 自動車船  
 +  
 コンテナ船  
 +  
 フェリー・内航船等

=

**経常利益**

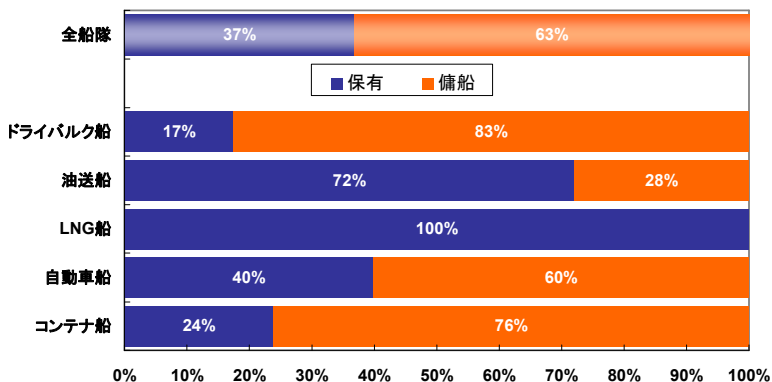


## 船隊構成

		2013年3月末時点				2012年3月末時点		
		隻数	構成比	1,000dwt	構成比	隻数	1,000dwt	
ドライバルク船	撤積み船	Capesize	103	11%	19,389	29%	107	19,889
		Panamax	38	4%	3,198	5%	48	3,790
		Handymax	68	7%	3,763	6%	60	3,339
		Small Handy	52	5%	1,735	3%	34	1,126
		重量物船	6	1%	74	0%	6	73
油送船	木材チップ船		44	5%	2,296	3%	53	2,674
	石炭船		41	4%	3,644	5%	37	3,279
	一般貨物船		52	5%	828	1%	47	741
	(小計)		404	42%	34,928	51%	392	34,911
	原油タンカー		47	5%	12,925	19%	46	12,398
LNG船	プロダクトタンカー		61	6%	3,515	5%	62	3,560
	ケミカルタンカー		75	8%	2,024	3%	79	2,171
	LPGタンカー		11	1%	573	1%	13	627
	(小計)		194	20%	19,037	28%	200	18,756
自動車船		69	7%	5,310	8%	69	5,306	
コンテナ船		127	13%	2,063	3%	128	2,055	
フェリー・内航船		115	12%	6,370	9%	115	6,205	
客船		44	5%	159	0%	45	158	
その他		2	0%	10	0%	2	9	
合計		3	0%	19	0%	3	19	
		958	100%	67,895	100%	954	67,418	

註) 短期備船、J/V保有船を含む

## 保有／備船比率(重量トンベース) ; 2013年3月末時点

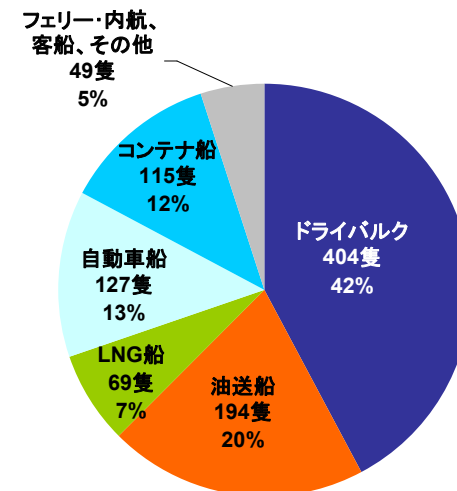


\*1) 対象は、当社及び連結対象子会社の運航船腹

\*2) 「備船」には5年以下の短期備船も含む

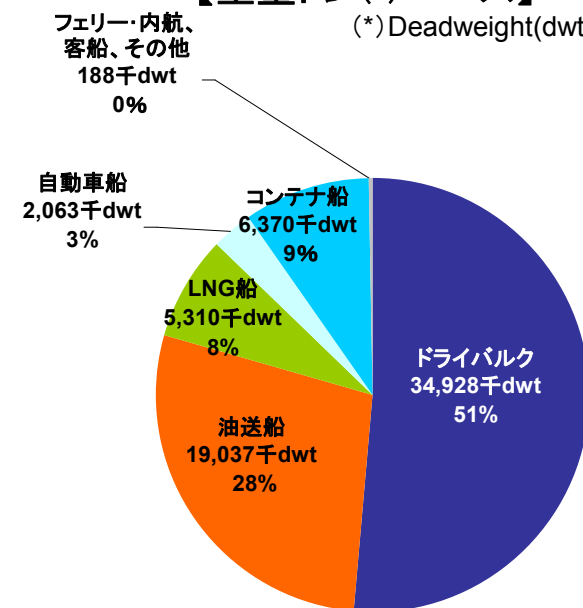
## 構成比(隻数/重量トン)

### 【隻数ベース】



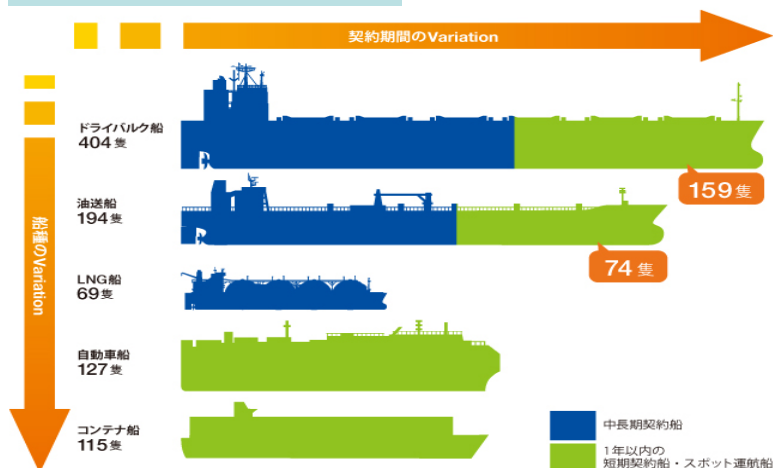
### 【重量トン(\*)ベース】

(\*) Deadweight(dwt)



## 船種／契約期間のバリエーション

2013年3月末 **958隻**(全船隊)



ドライバルク船・油送船の  
スポットエクスポージャー  
を縮減

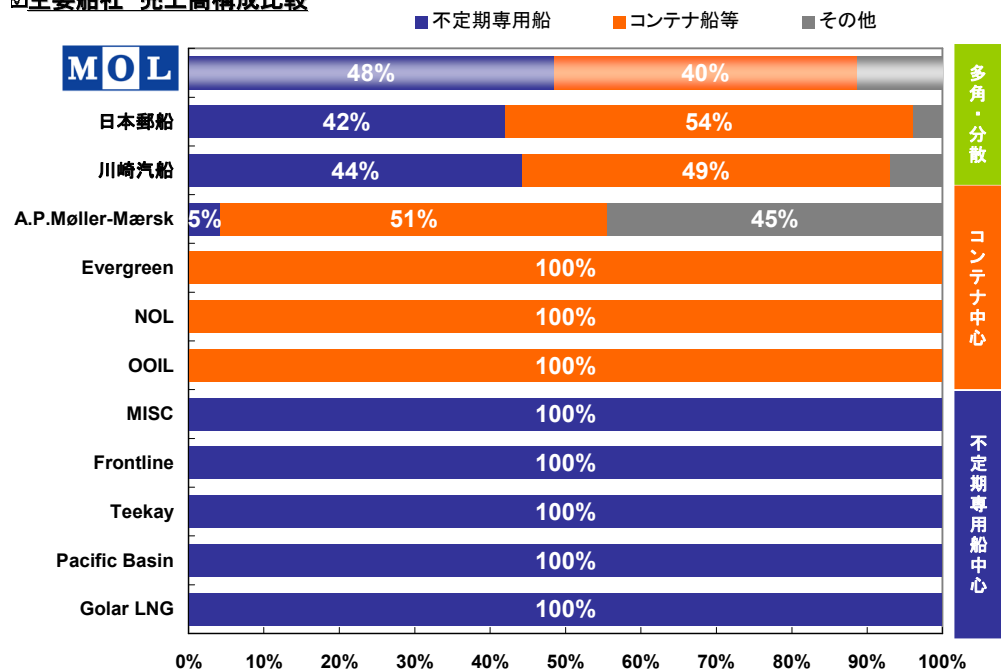
2014年3月末(見込み) **890隻**(全船隊)



## 船種別SPOT船比率(2013年3月末時点)

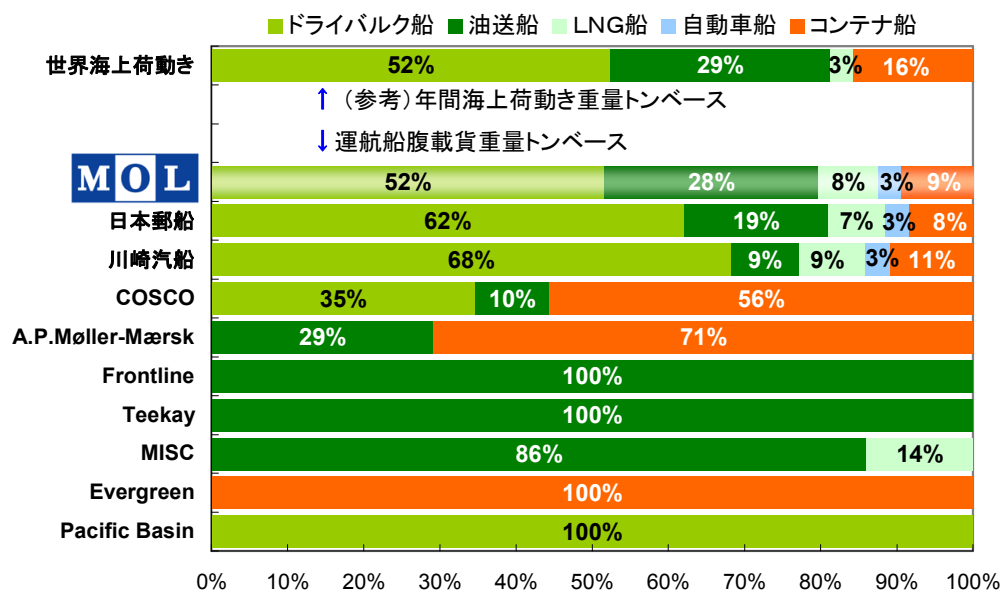
	全体運航隻数	1年以下の短期契約船・スポット運航船
ケープサイズ	103隻	30%
パナマックス	38隻	55%
VLCC	40隻	40%
プロダクトタンカー	61隻	72%

☑主要船社 売上高構成比較



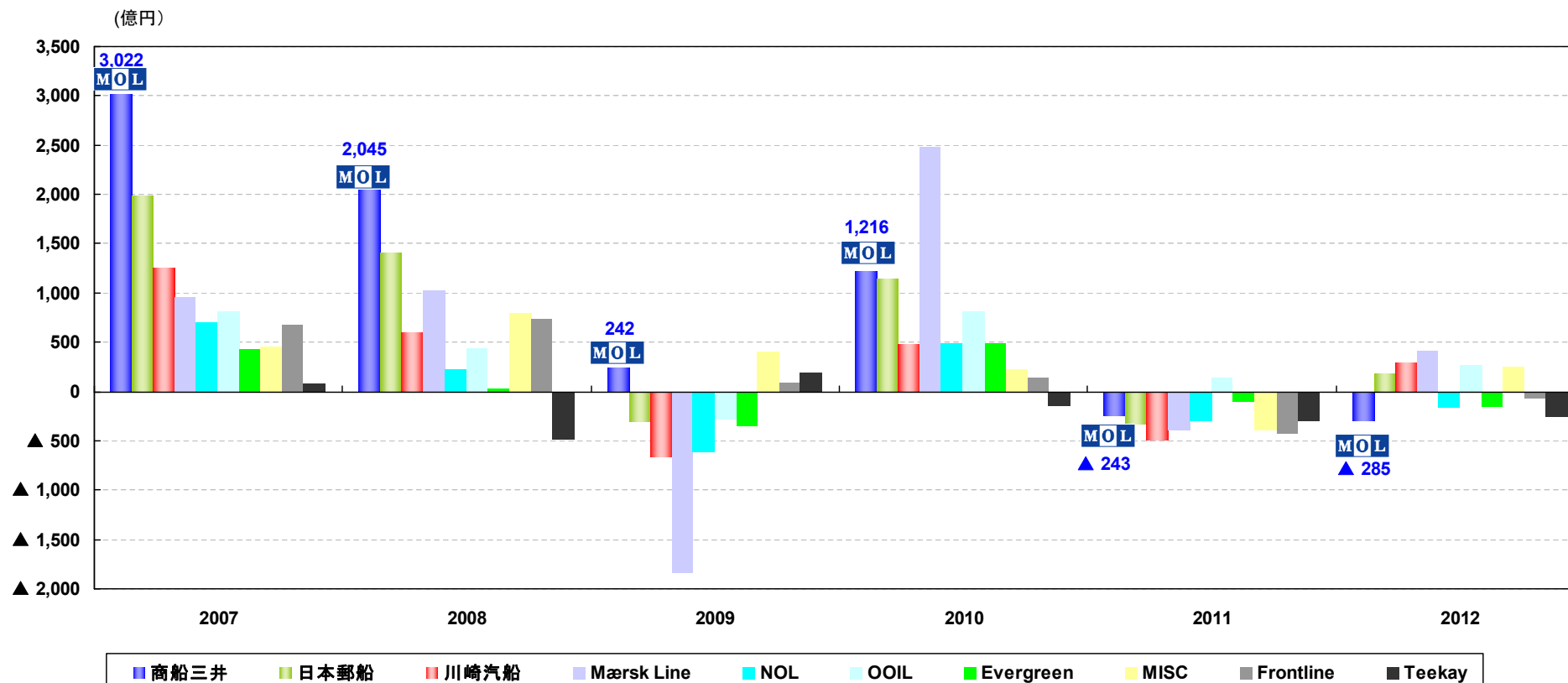
(註)①商船三井のコンテナ船等には、ターミナル・ロジスティクス等の売上を含む  
 ②日本郵船のコンテナ船等には、航空運送・物流の売上を含む  
 (出所)各社HP、決算資料等をもとに、商船三井作成

☑主要船社 船隊構成比較



(出所)世界の海上荷動きの比率は、Clarksonデータ等をもとに商船三井推計/各社船腹は、各社HP及びClarkson, MDSデータ等を基に商船三井算出(曳船・客船・フェリー等を除く)。

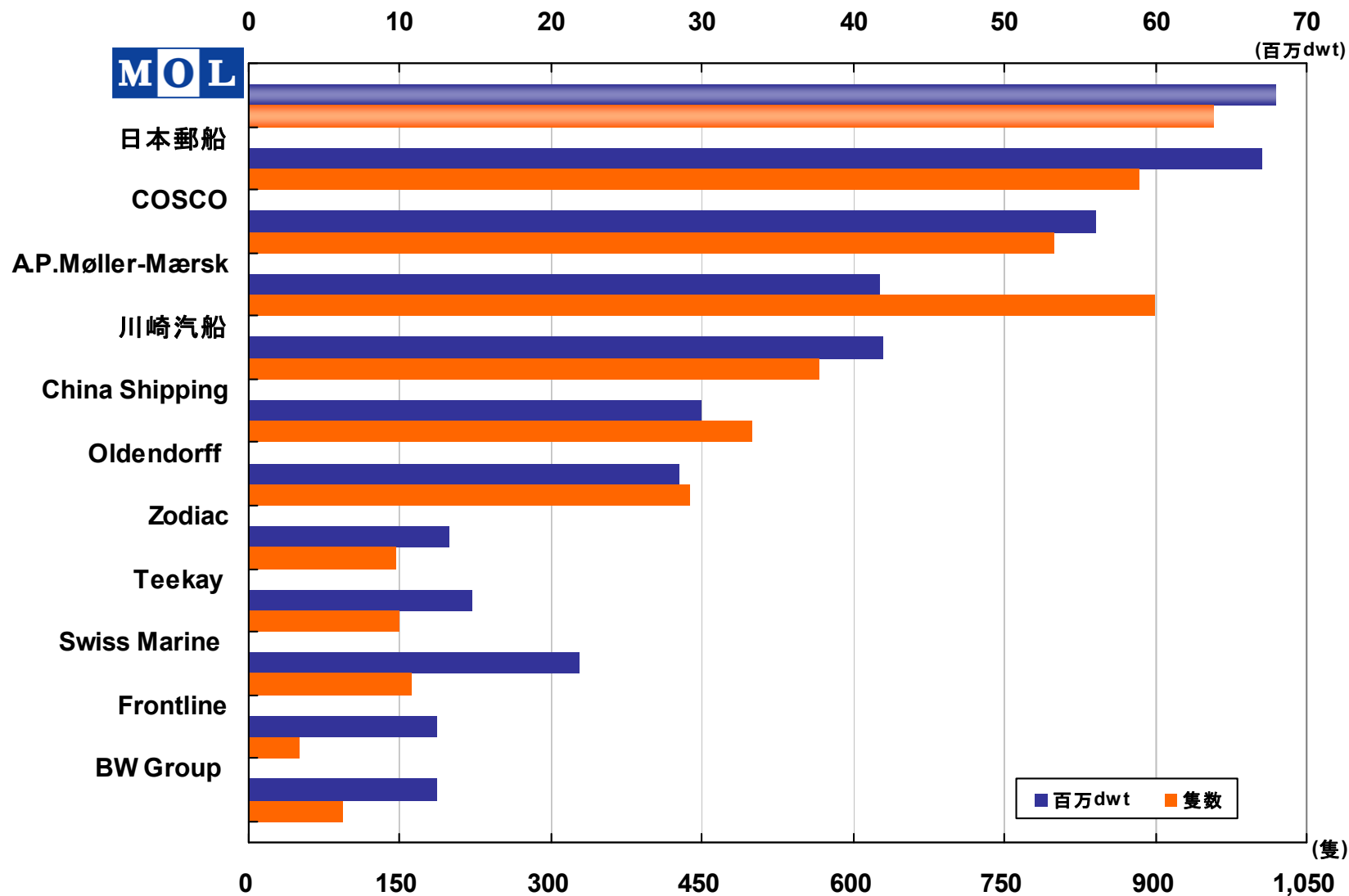
## 主要海運会社利益推移比較



(註) 邦船3社は経常利益、海外船社はEBIT (EBIT非開示の会社は最終利益)を採用

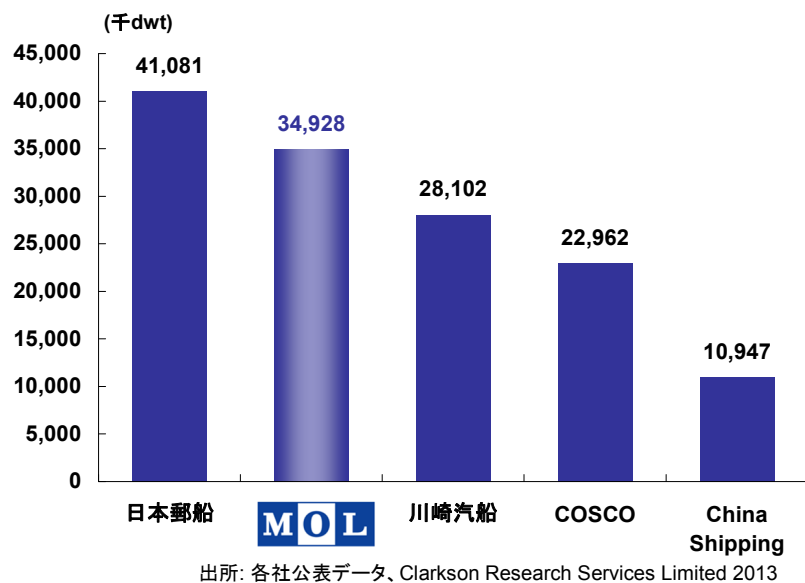
(出所) 各社決算発表資料

☑主要船社 船隊規模(全船隊) (2013.3時点)

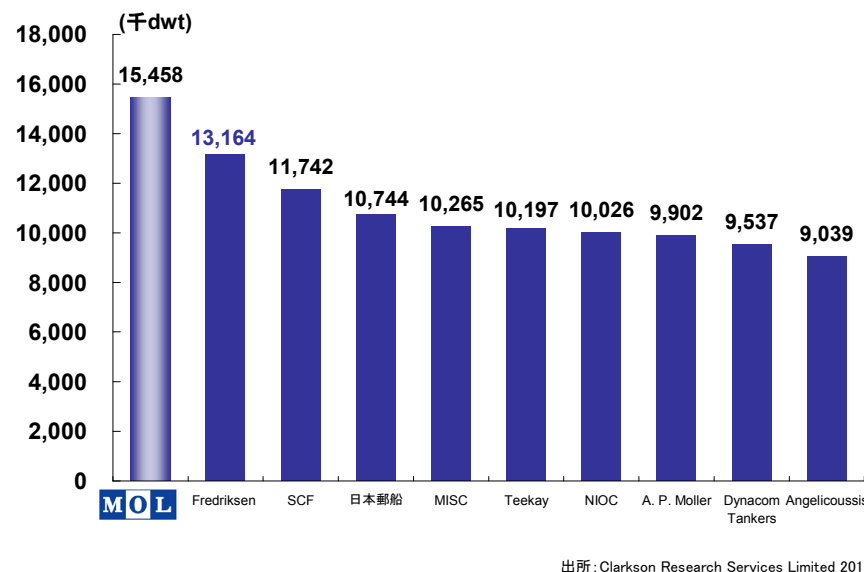


出所: 各社公表データ他より商船三井推計

☑ドライバルカー 船隊規模 (2013.3時点)

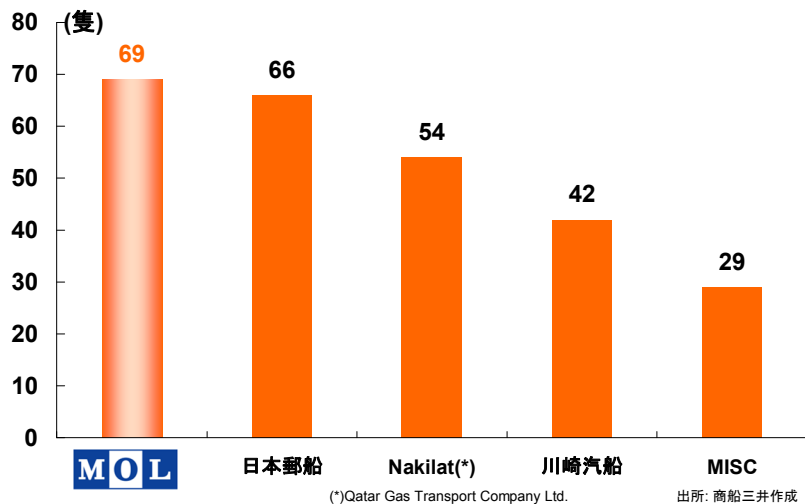


☑タンカー 船隊規模 (2013.3時点)

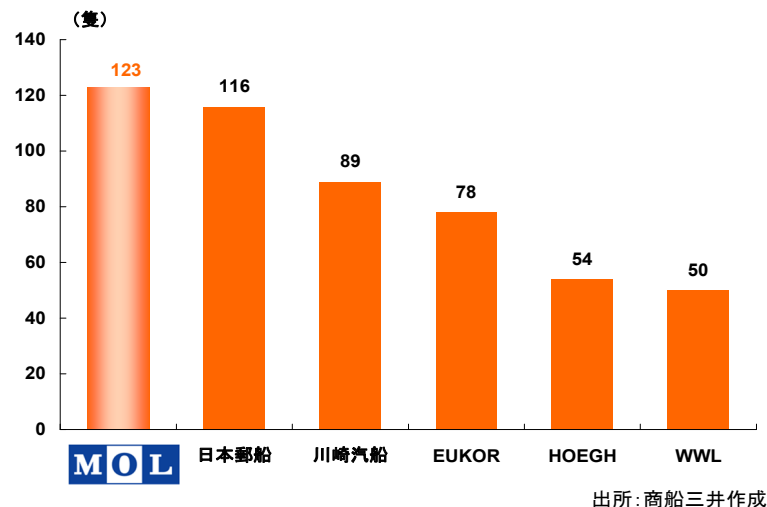


☑LNG船 船隊規模 (2013.3時点)

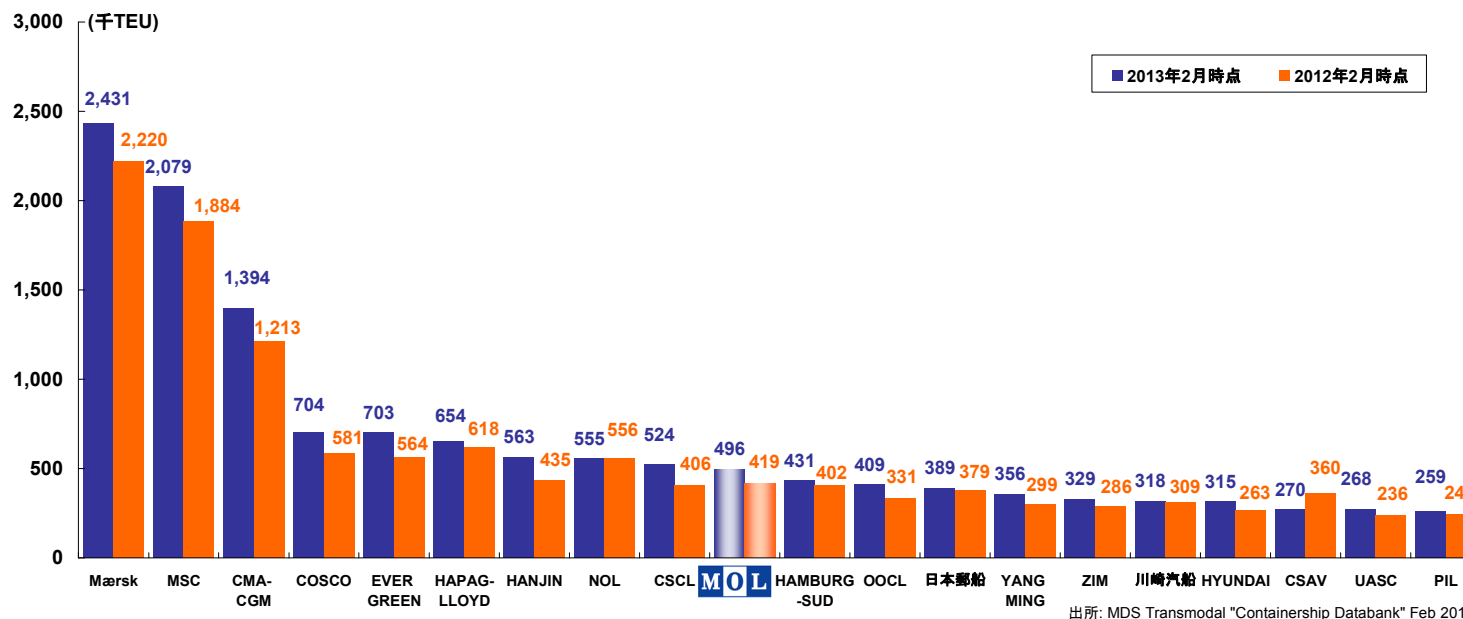
\*船舶保有(含む部分保有)している隻数



☑自動車船 船隊規模 (2013.3時点)



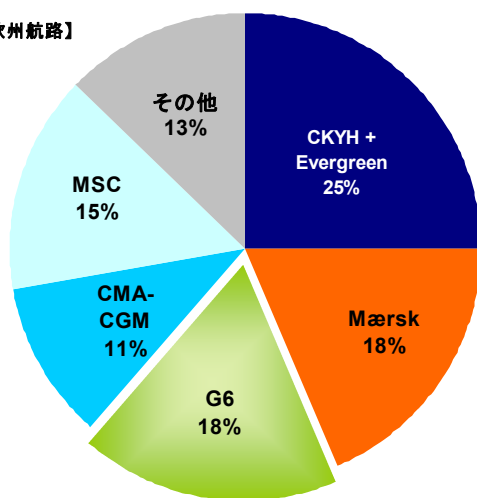
☑コンテナ船 船隊規模 (2013.2月時点／2012.2時点)



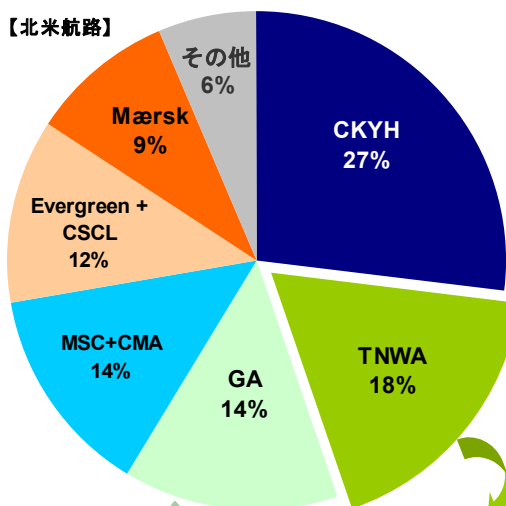
☑コンテナ船 主要船社/アライアンス別シェア (2013.4時点)

(出所: MDS)

【欧州航路】



【北米航路】

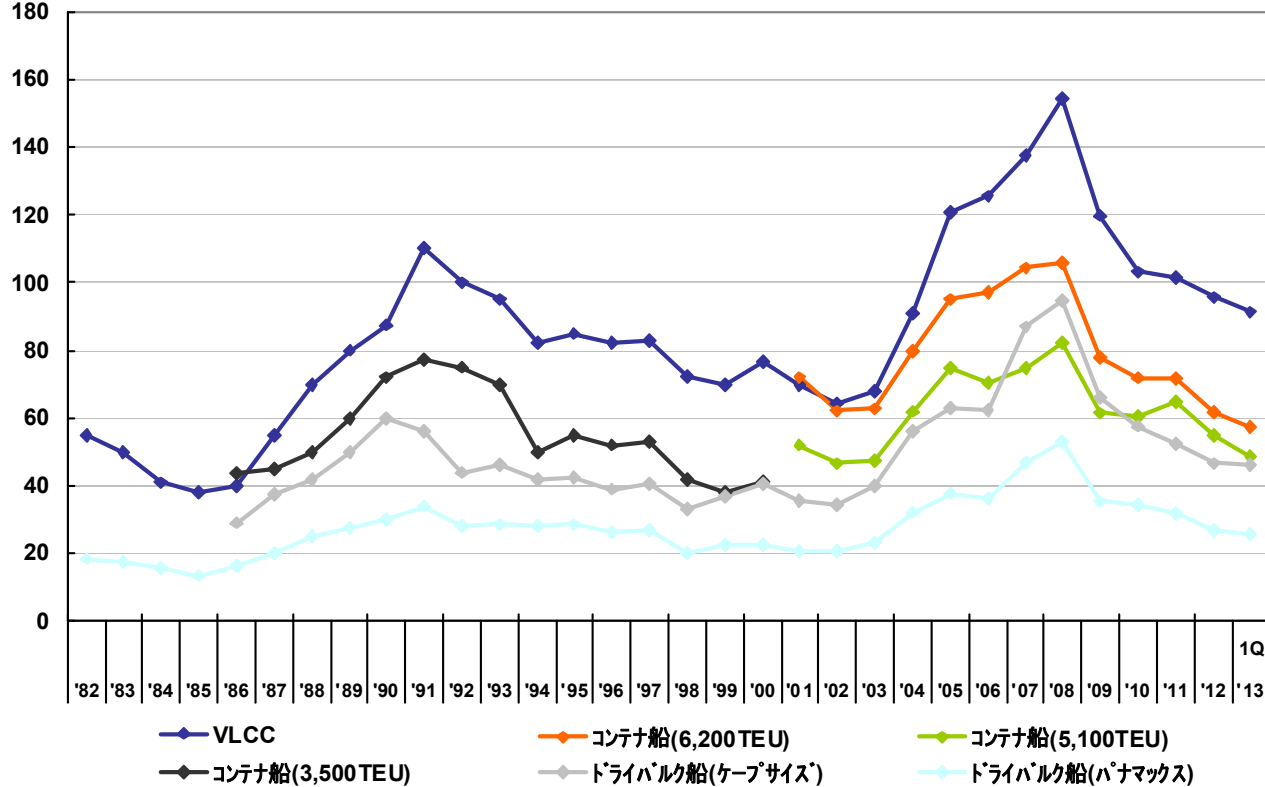


(2013年5月) G6アライアンス、北米東岸航路まで協調拡大

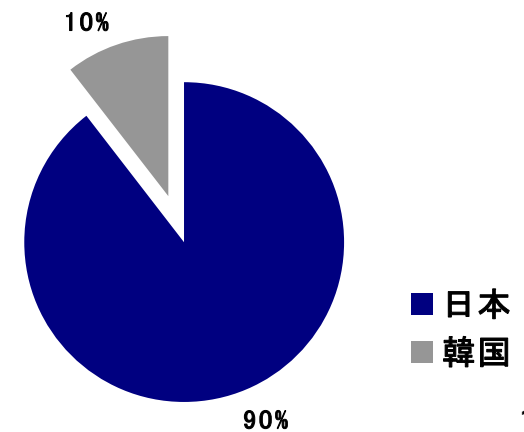
アライアンス名	構成船社
The New World Alliance (TNWA)	<b>MOL</b> APL(NOL) Hyundai
Grand Alliance (GA)	NYK Hapag Lloyd OOCL
CKYH	COSCO KL Yang Ming Hanjin
G6	TNWA 船社 GA船社

### ☑(参考)船価の推移

(百万US\$)

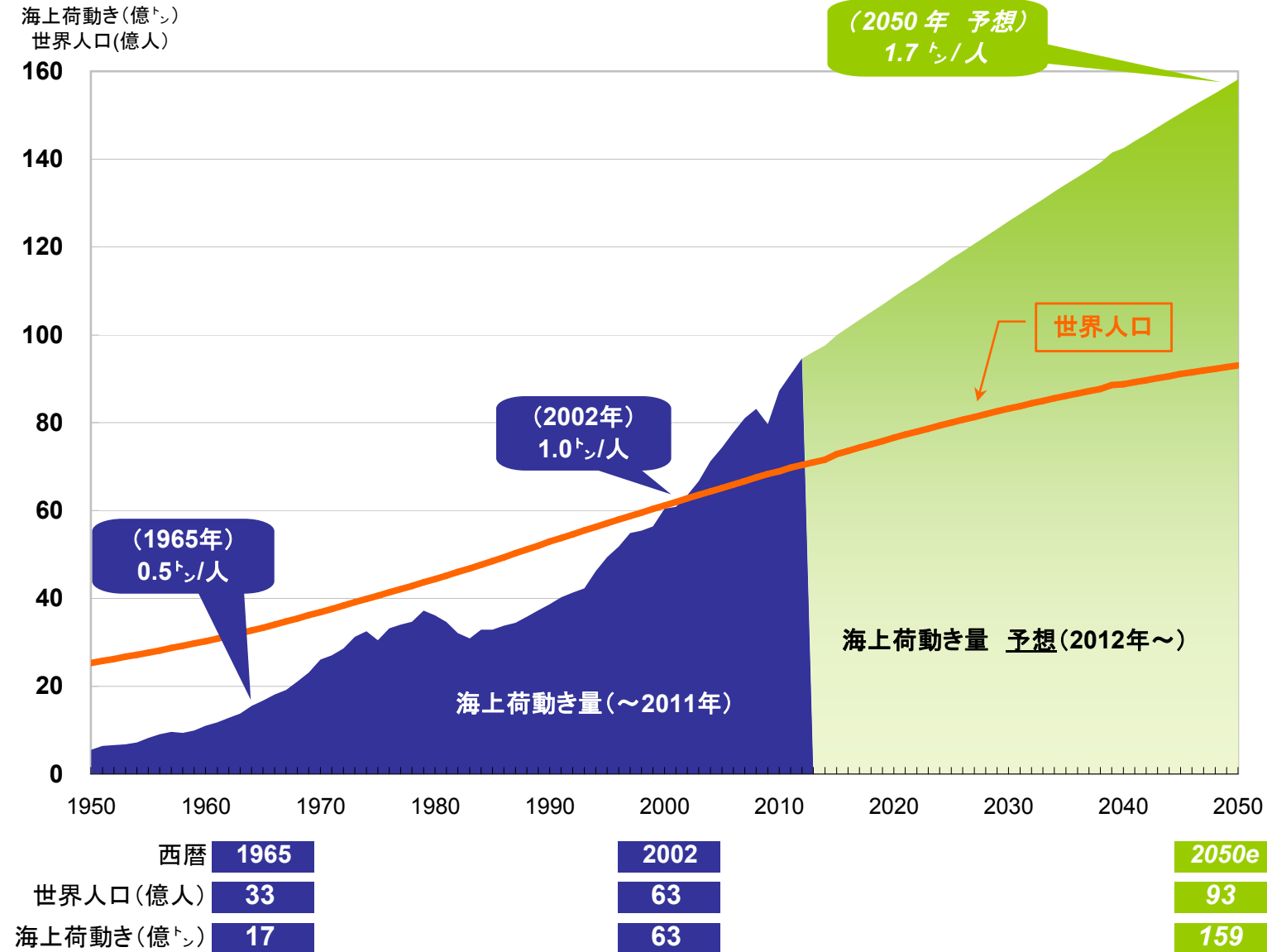


### ☑当社 発注先造船所 (GEAR UP!MOL期間)

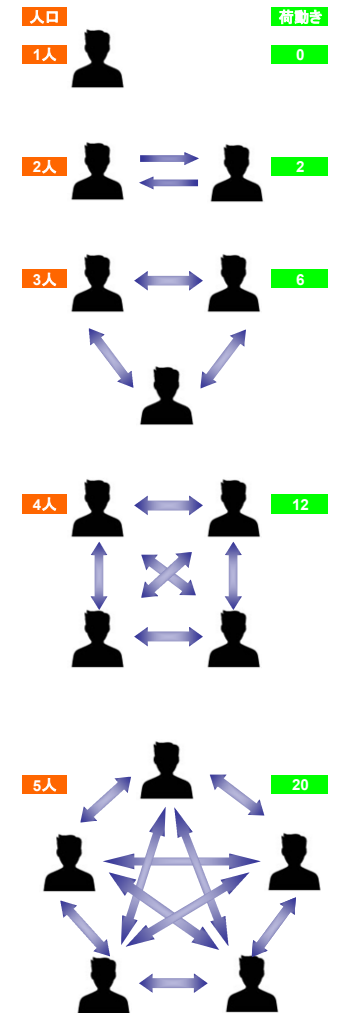




## 海上荷動きと世界人口の長期趨勢

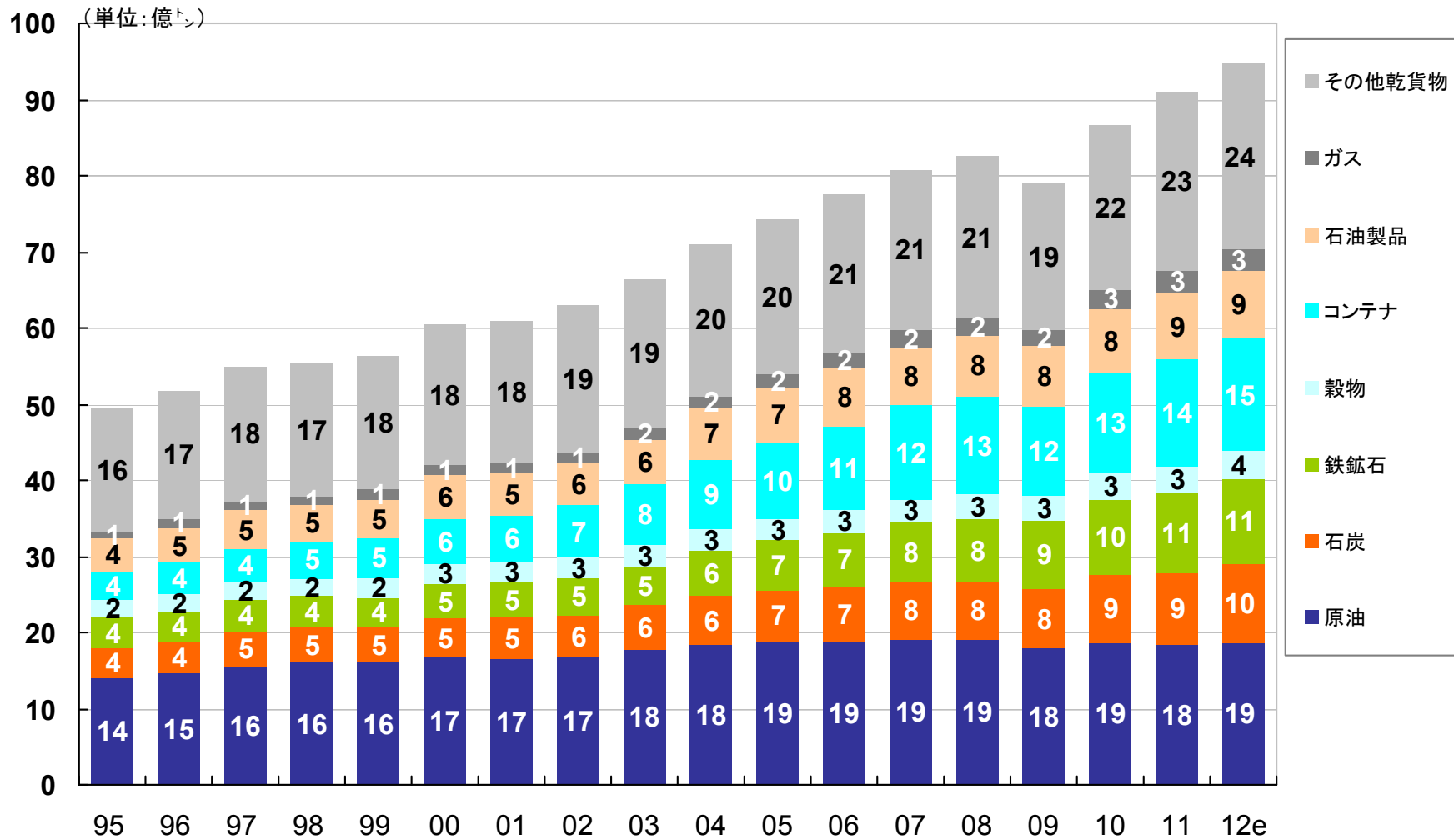


## 人口と荷動き



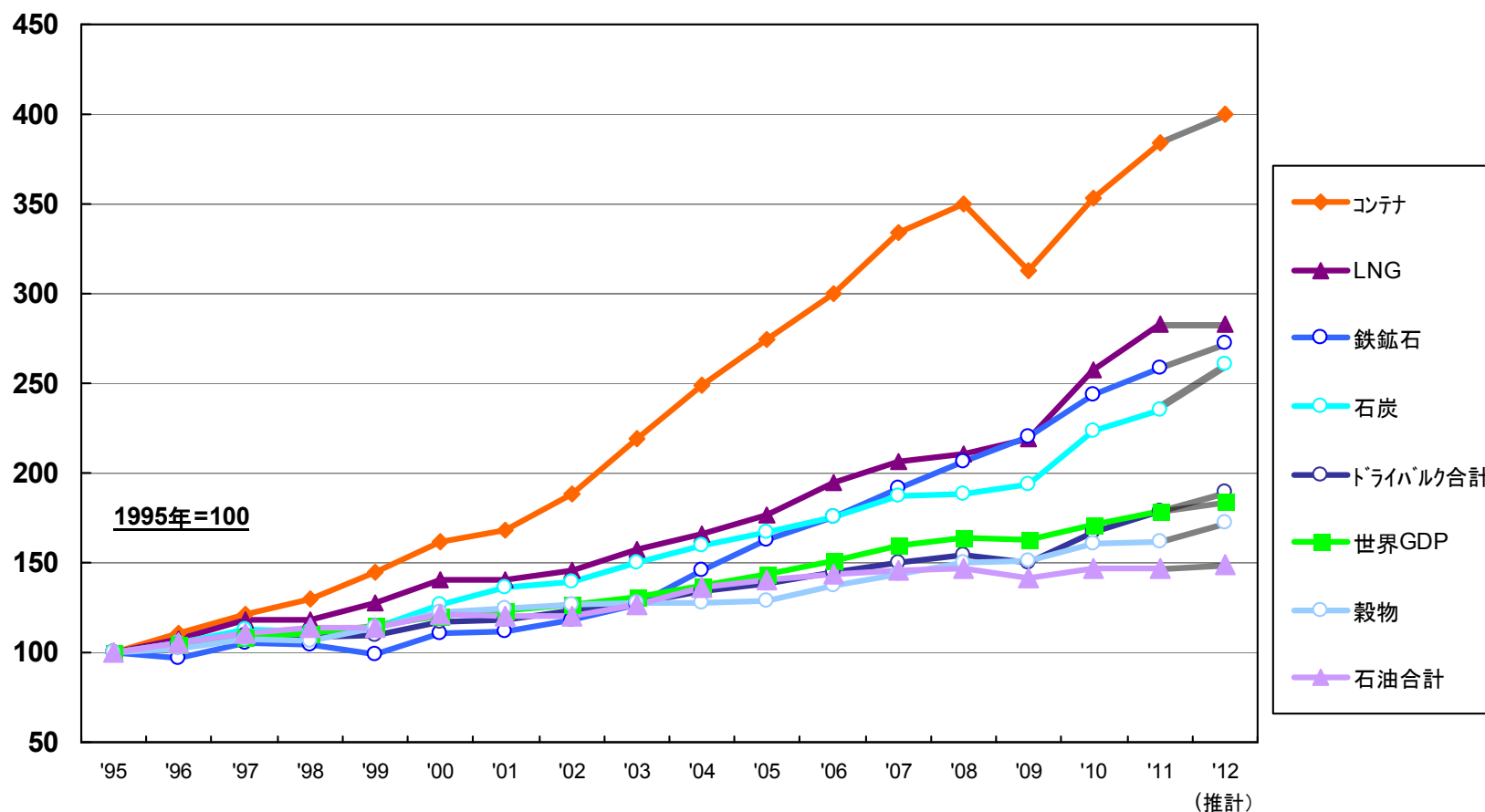
出所: 荷動き実績はFearnley・Clarksons、人口の実績・予測は国連。2012年以降の荷動きは、過去60年間の一人当たり荷動き量増加トレンドが将来に亘って継続すると想定した商船三井推計。

海上荷動き量推移(貨物別)



(出所: Clarkson Research Service Shipping Review Database Spring 2013)

伸び率比較：世界GDPと貨物別海上荷動き量（1995年=100）



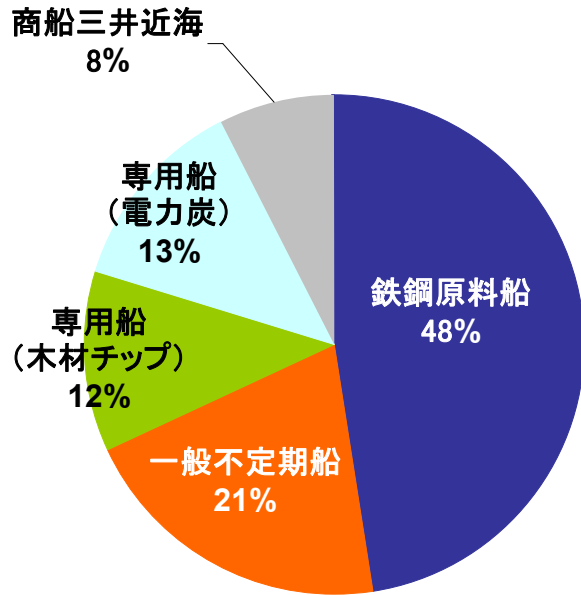
出所：Clarkson Research Service Shipping Review Database Spring 2013を基に商船三井作成

年平均伸び率

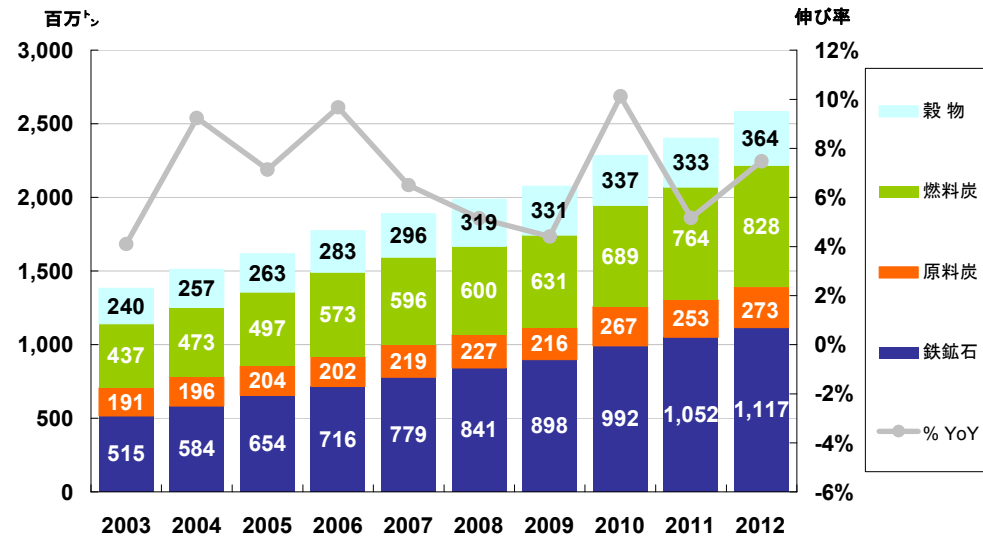
コンテナ	8.5%
LNG	6.3%
鉄鉱石	6.1%
石炭	5.8%
ドライバルク合計	3.8%
World GDP	3.7%
穀物	3.3%
石油合計	2.4%



当売上高構成比(2012年度)

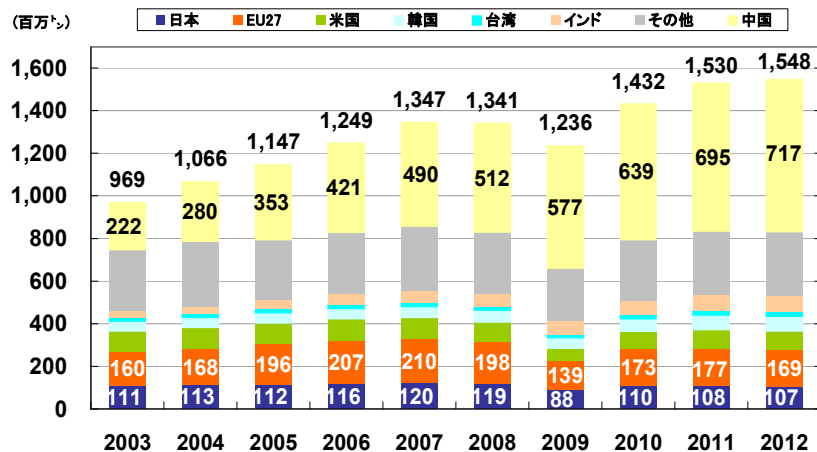


ドライバルク主要貨物別荷動き推移



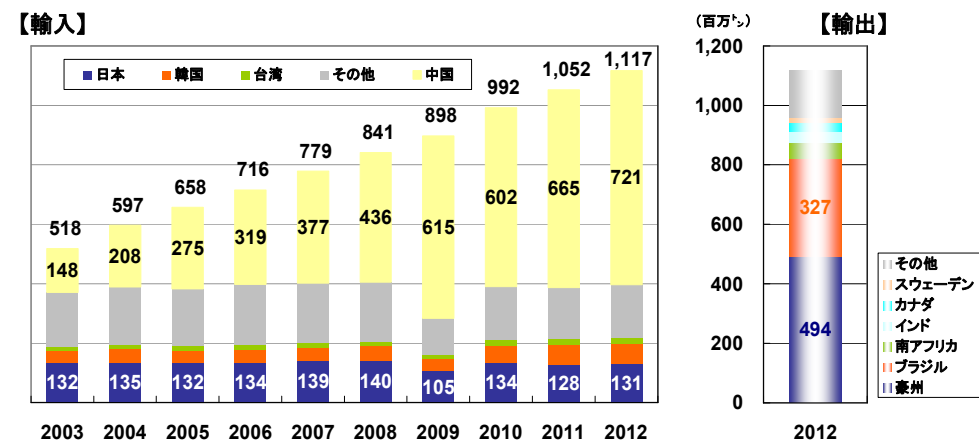
出所: 各種データを元に商船三井推計

【粗鋼】主要国(地域)別生産量推移



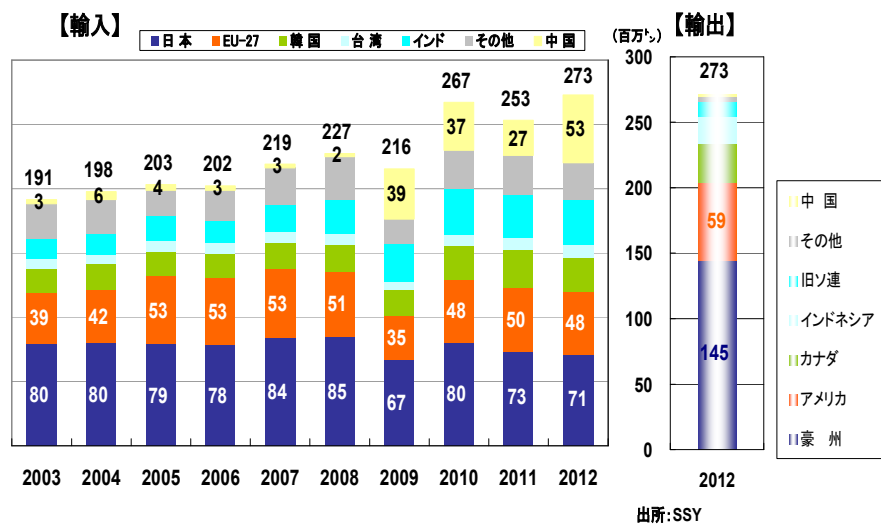
出所: 世界鉄鋼協会・中国国家统计局

【鉄鉱石】仕向地別海上荷動き量推移と国別輸出力

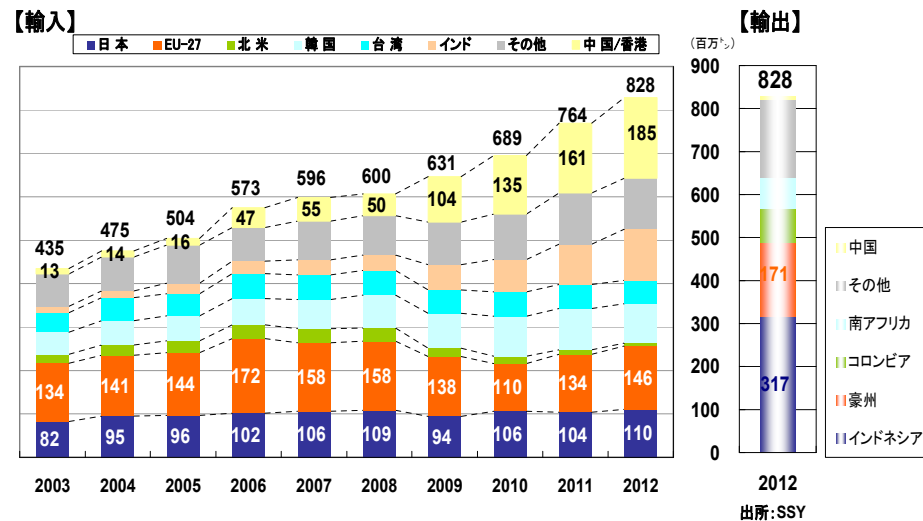


出所: Tex Report, Clarkson, 各国貿易統計

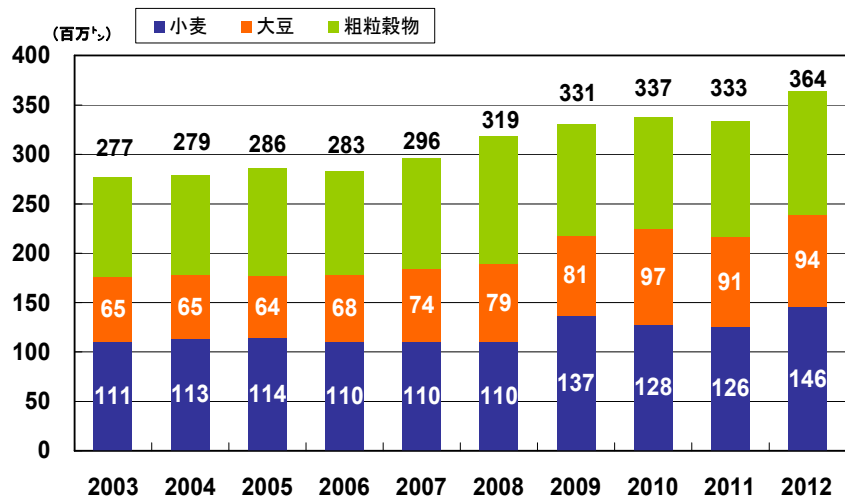
☑【原料炭】仕向地別海上荷動き量推移と国別輸出货量



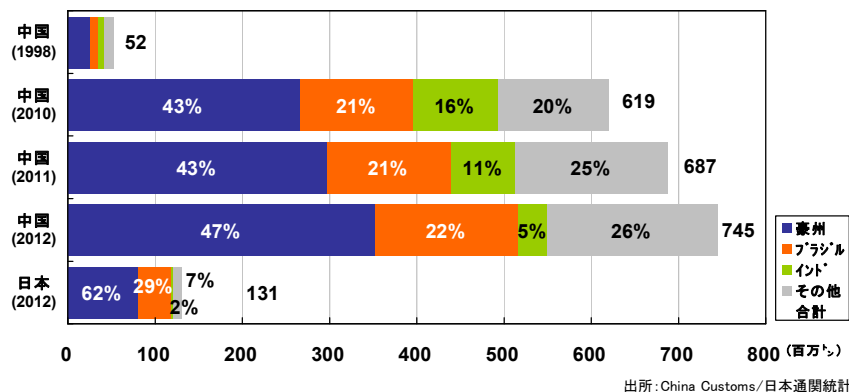
☑【燃料炭】仕向地別海上荷動き量推移と国別輸出货量



☑【穀物】品目別海上荷動き推移

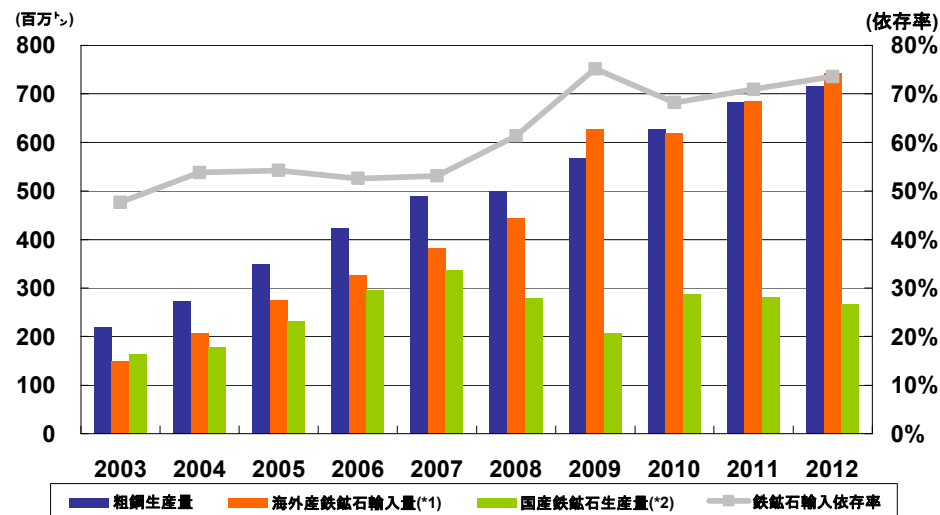


☑【中国】鉄鉱石輸入量(出荷国別)



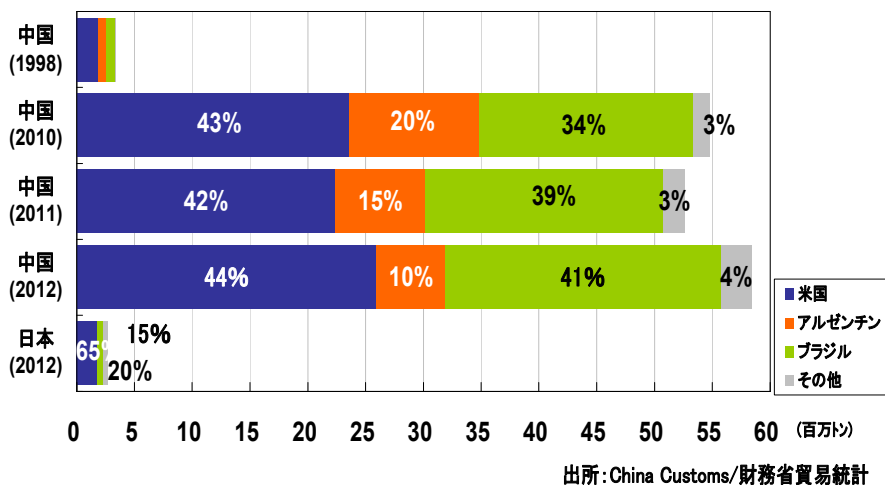
Dampier(豪州) →上海: 3,100海里  
 Tubarao(ブラジル) →上海: 11,000海里  
 Goa(インド) →上海: 3,600海里 (1海里=1,852 m)

☑【中国】鉄鉱石輸入依存度

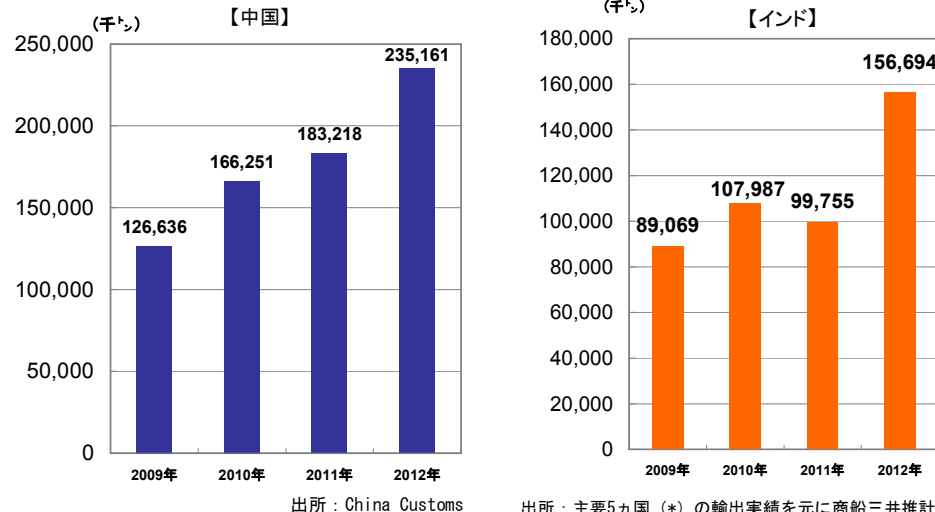


(\*1)鉄分含有量62.5%前提  
 (\*2)鉄分含有率62.5%換算(原鉱含有率は商船三井推定)

☑【中国】大豆輸入量(出荷国別)



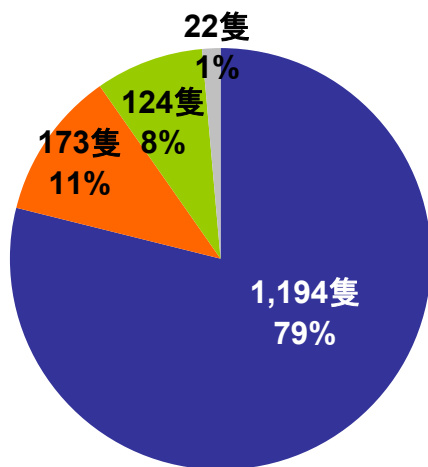
☑【中国/インド】石炭輸入量



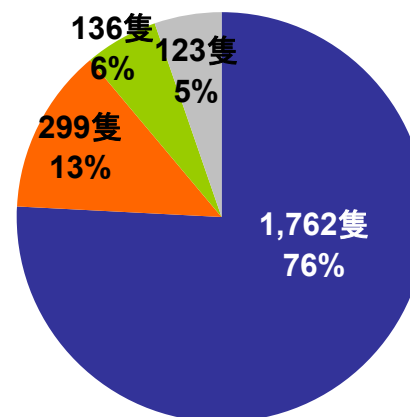
出所: 主要5カ国(\*)の輸出実績を元に商船三井推計  
 (\*)インドネシア・豪州・南アフリカ・米国・ロシア

☑【Age Profile】

**Capesize**  
(100,000dwt～ 1,513隻)

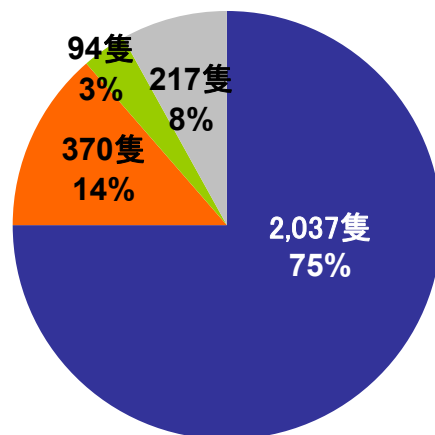


**Panamax**  
(60～99,999dwt 2,320隻)

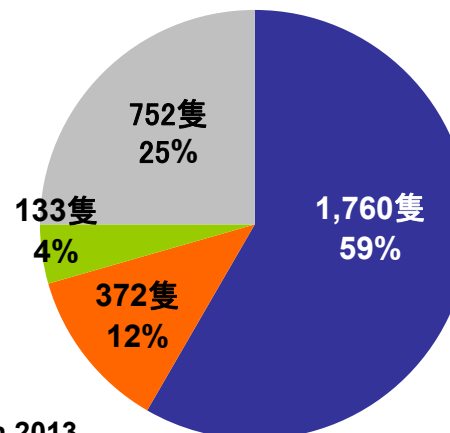


出所: Clarkson March 2013

**Handymax**  
(40～59,999dwt 2,718隻)



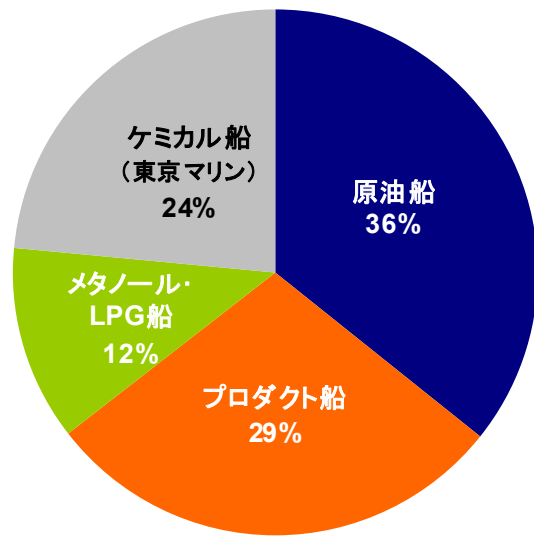
**Handysize**  
(10～39,999dwt 3,017隻)



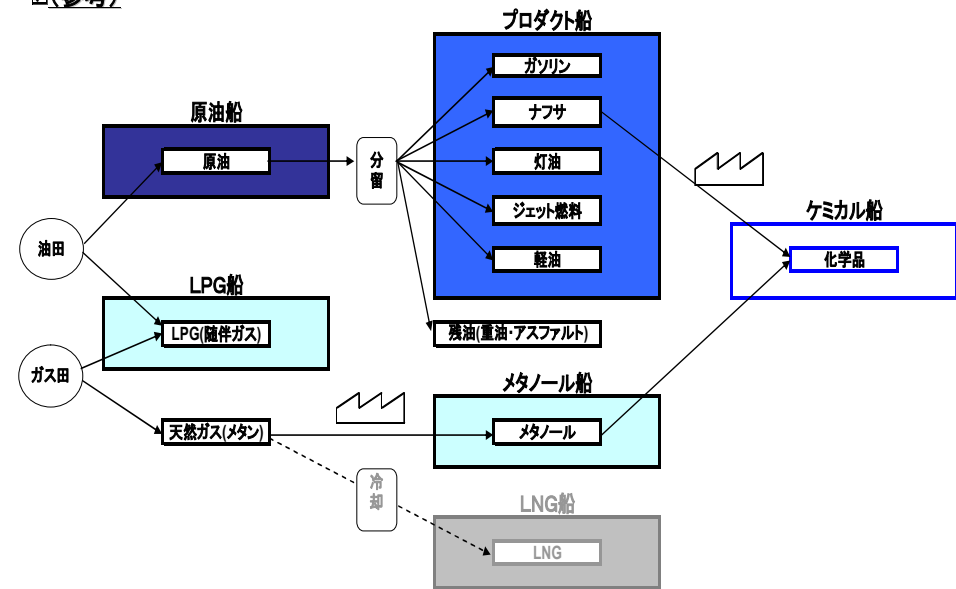
出所: Clarkson March 2013



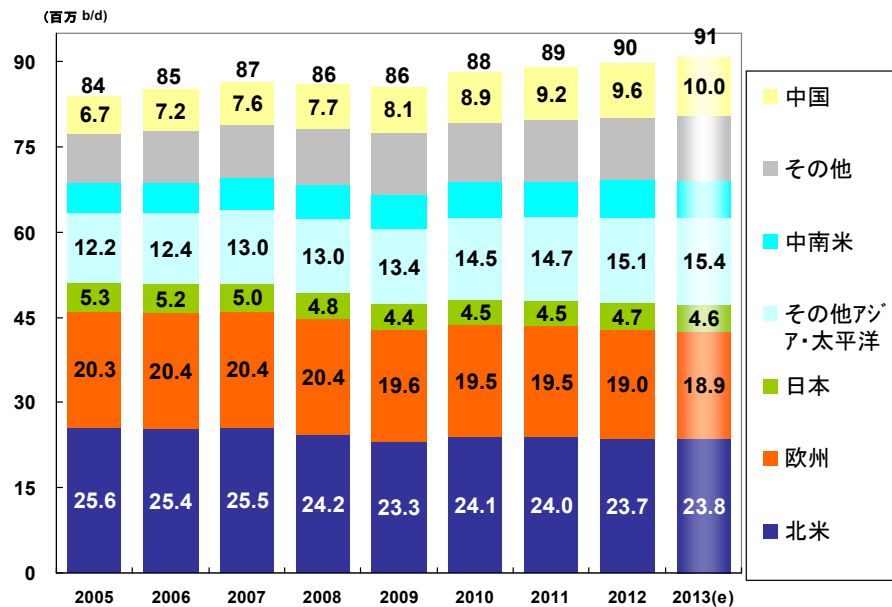
当社売上高構成比 (2012年度)



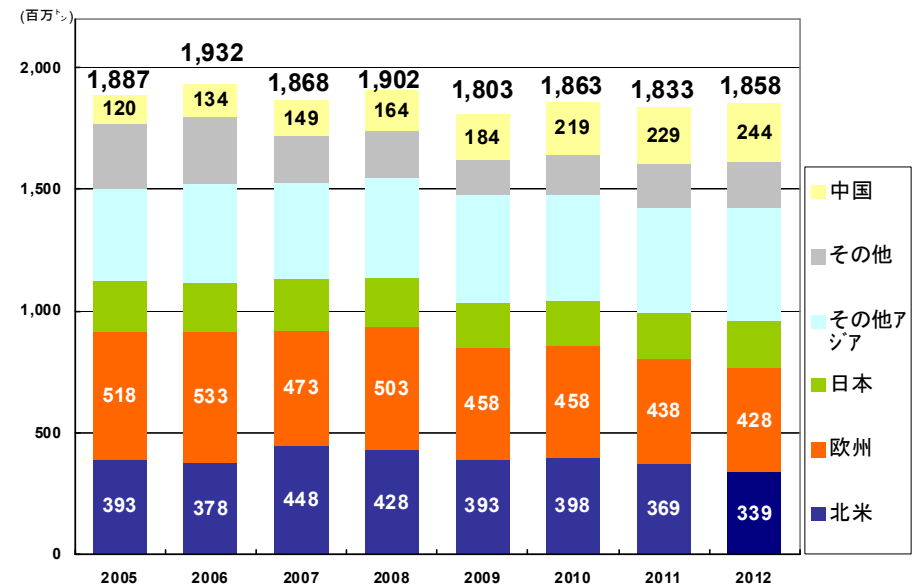
(参考)



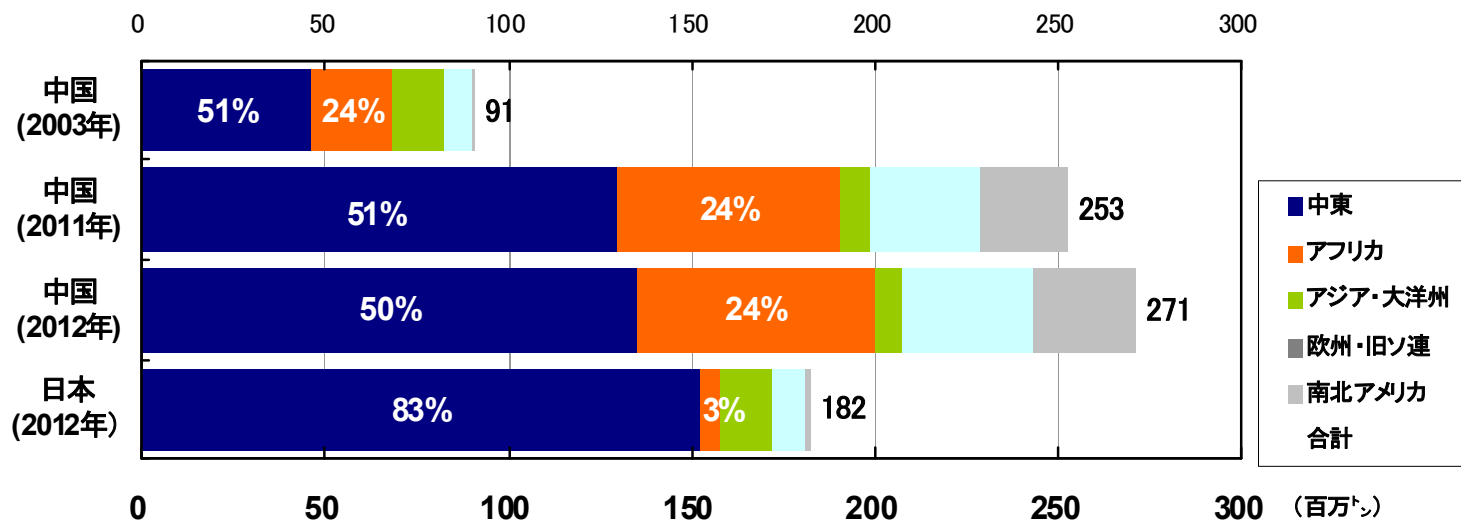
石油需要量推移



原油海上荷動き推移(仕向け地別)

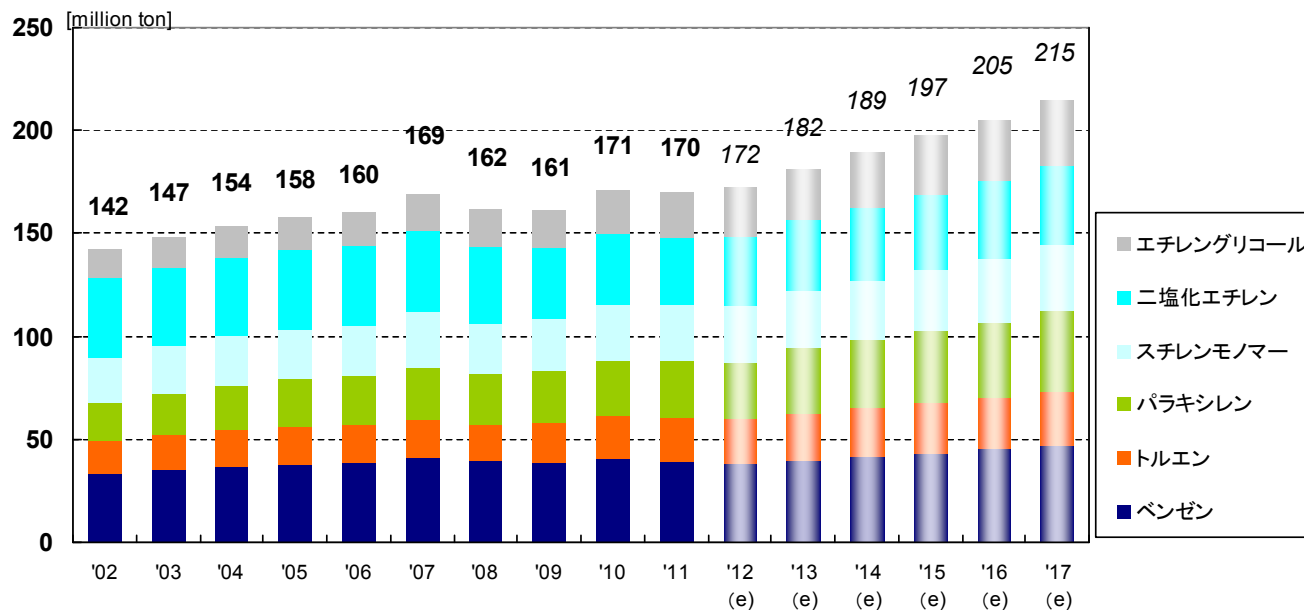


☑【中国】原油輸入量(出荷国別)



Oman(中東) →大連: 5,800海里  
 Angola(西アフリカ) →大連: 9,900海里 (1海里=1,852 m)

☑主要ケミカル需要見通し



出所: 経済産業省「世界の石油化学製品の今後の需要動向(2013年4月30日)」

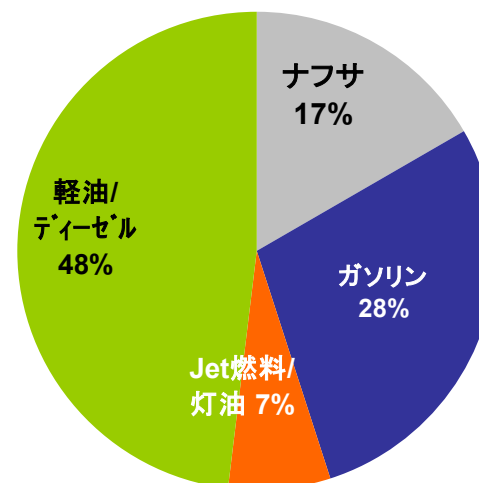
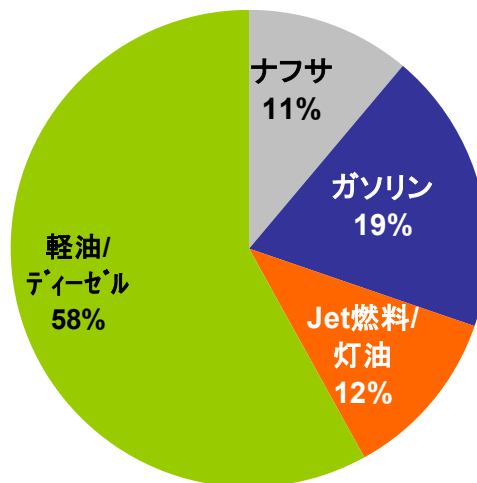
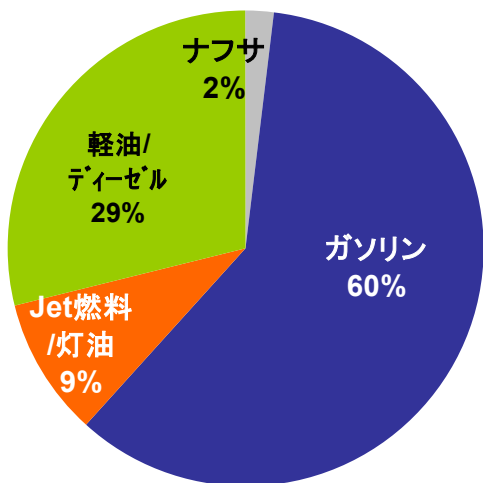
☑主要プロダクト 需要/輸入シェア (出所) 中国輸入:JPEC/その他:IEA

➤OECD北米(2012年)

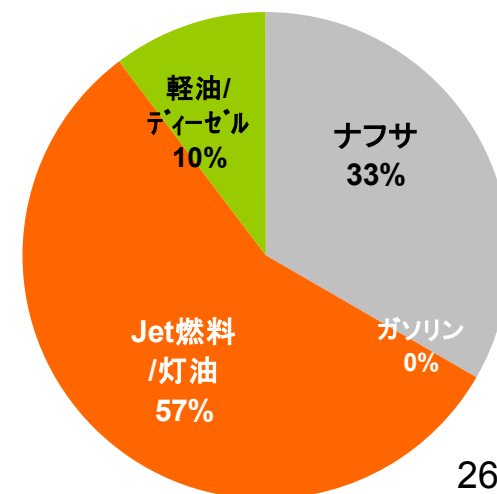
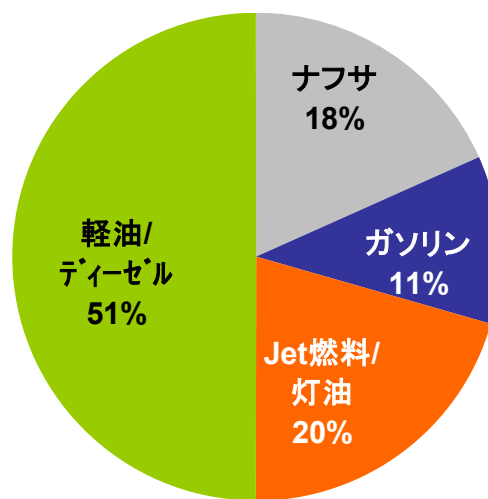
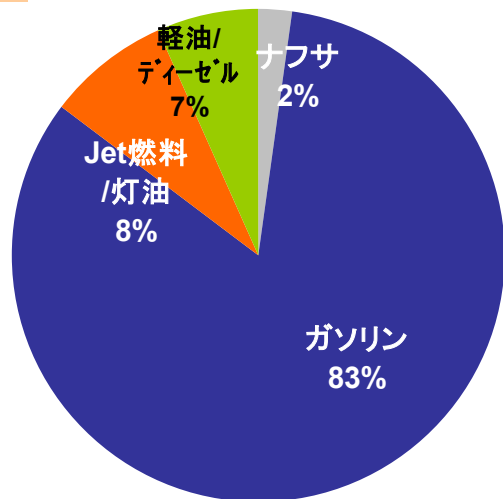
➤OECD欧州(2012年)

➤中国(2012年)

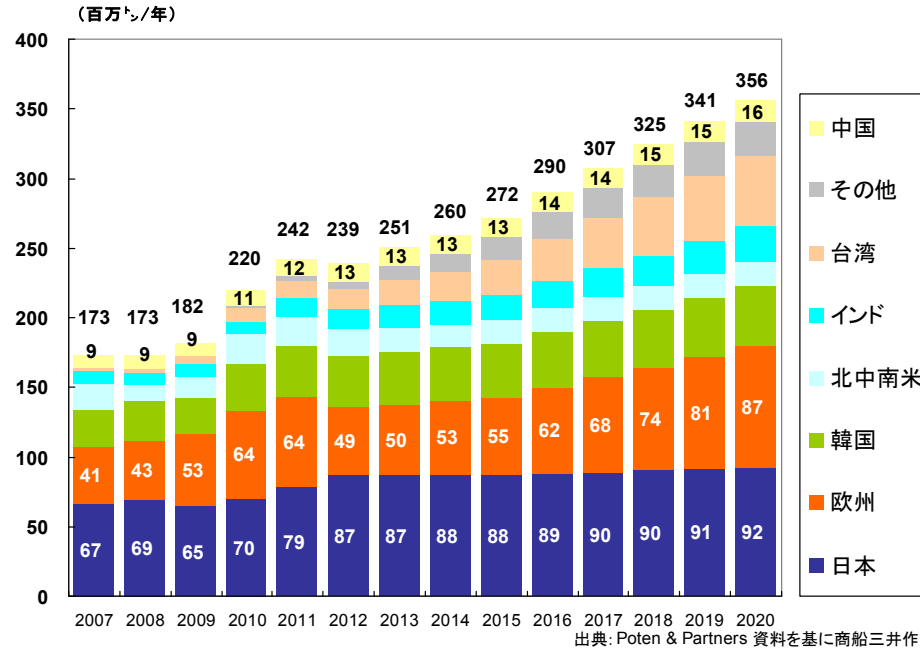
需要



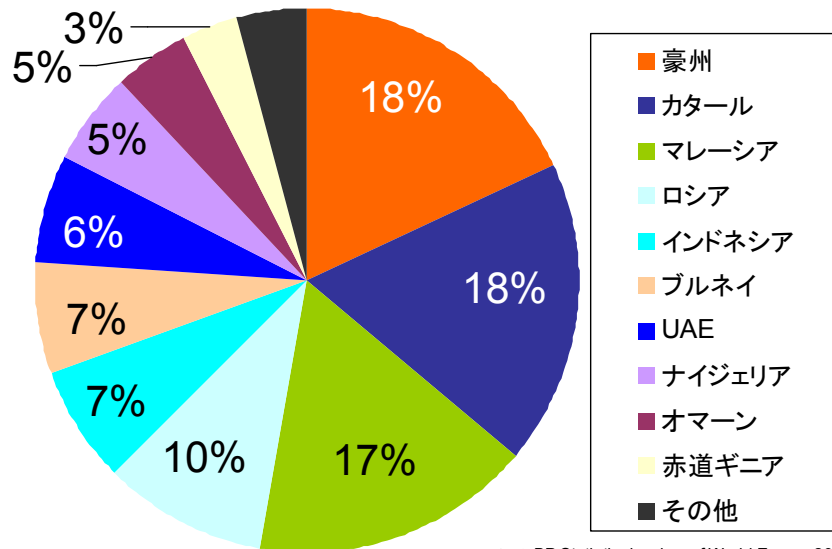
輸入



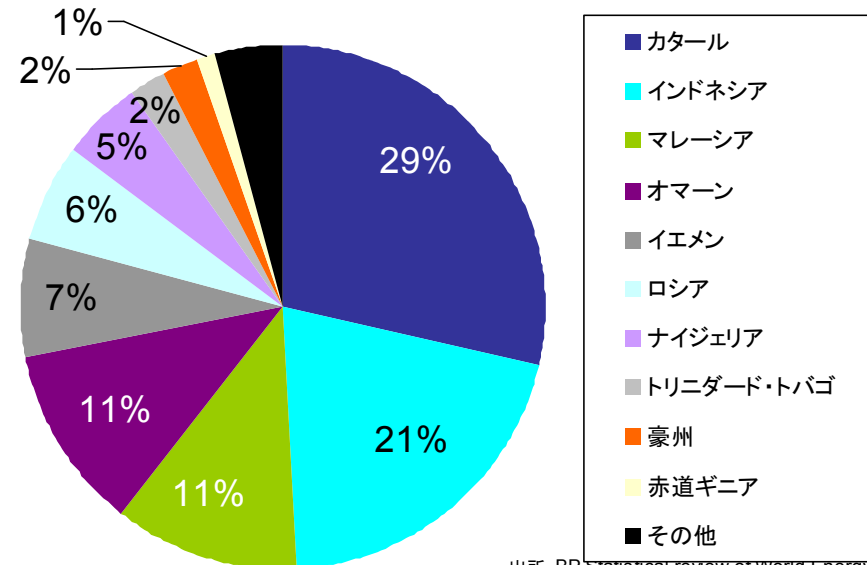
☑LNG需要予測



☑【日本】国別LNG輸入量(シェア) 2012年実績



☑【韓国】国別LNG輸入量(シェア) 2012年実績



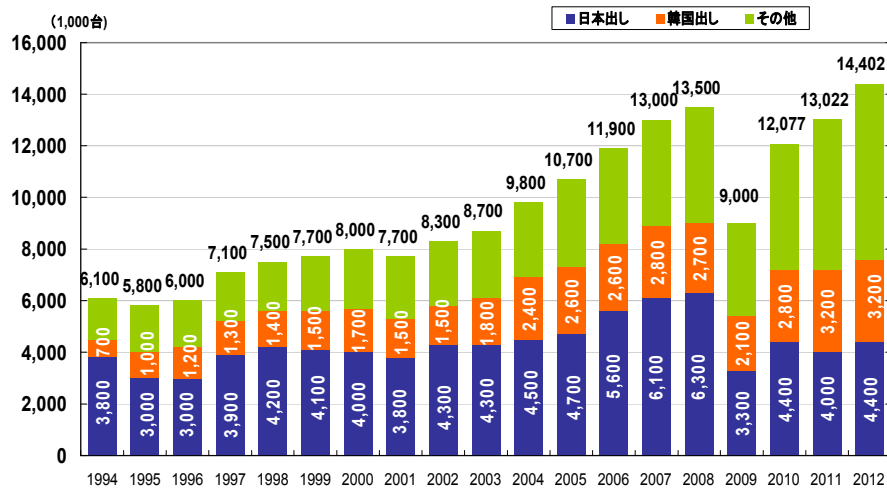
## ☑FPSO事業への取り組み(2013年4月時点)

- 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設備
- 当社はブラジル沖合の3件のFPSO長期備船事業に出資参画

設備名称	客先	操業開始	期間	原油生産能力
FPSO Cidade de Angra dos Reis MV22	ブラジル国営石油会社ペトロbras	2010年10月	15年	10万B/D
FPSO Cidade de Mangaratiba MV24	ブラジル国営石油会社ペトロbras	2014年3Q(予定)	20年	15万B/D
FPSO Cidade de ITAGUAI MV 26	ブラジル国営石油会社ペトロbras	2015年4Q(予定)	20年	15万B/D

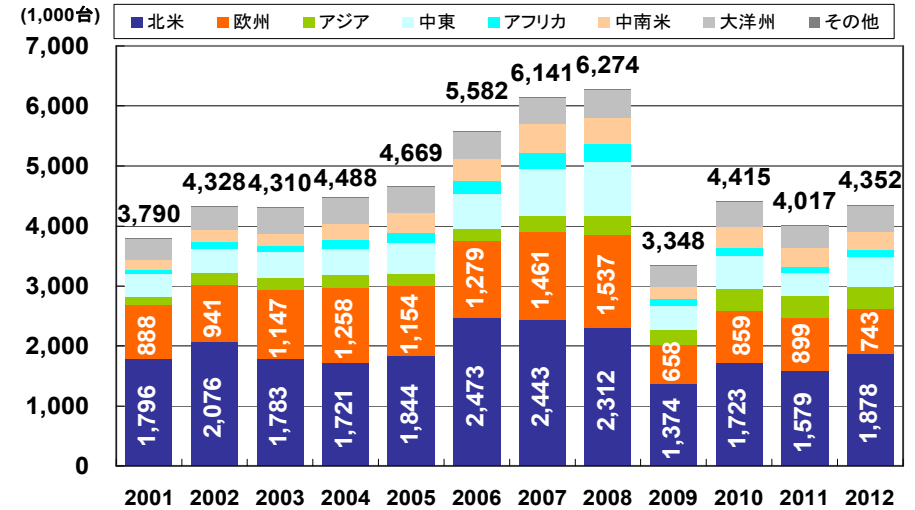


完成車海上荷動き推移(出荷国別)



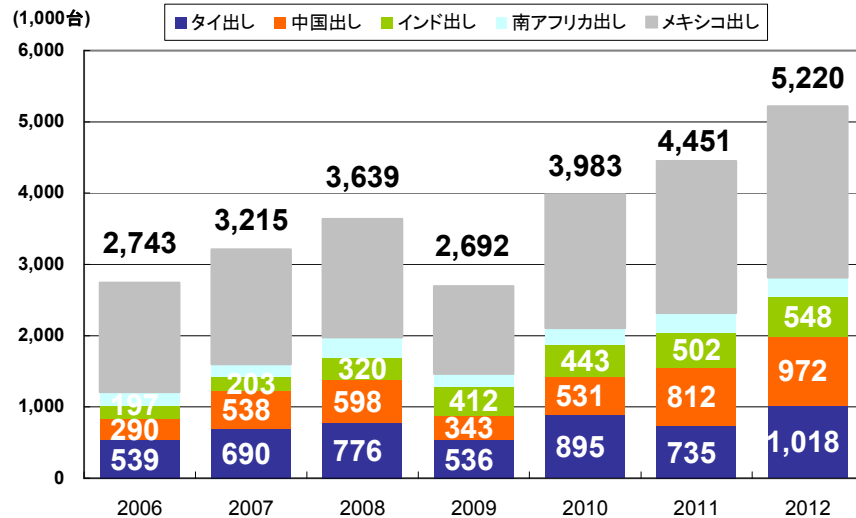
\*CKDを含まない 商船三井推計

日本出し完成車 台数推移(仕向け地別)



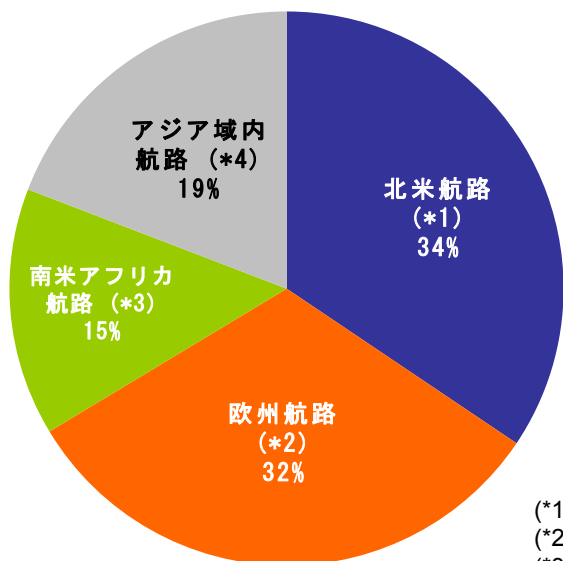
\*CKDを含まない 商船三井推計

新興国 完成車輸出台数推移

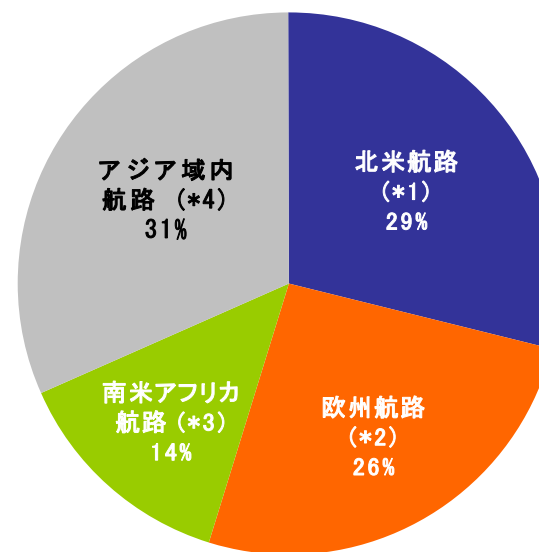


\* FOURINデータ等を基に商船三井推計

☑航路別 当社売上高構成比 (2012年度)

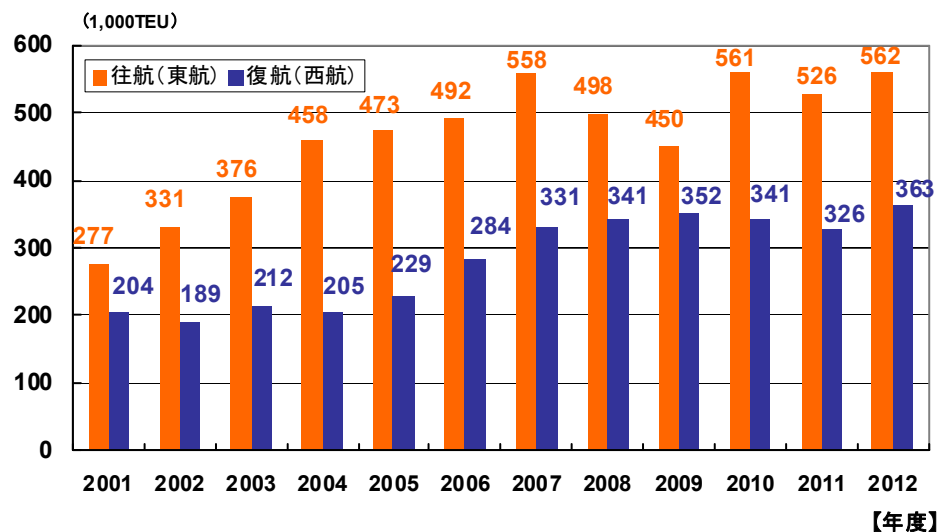


☑航路別 当社キャパシティ構成比 (2012年度)

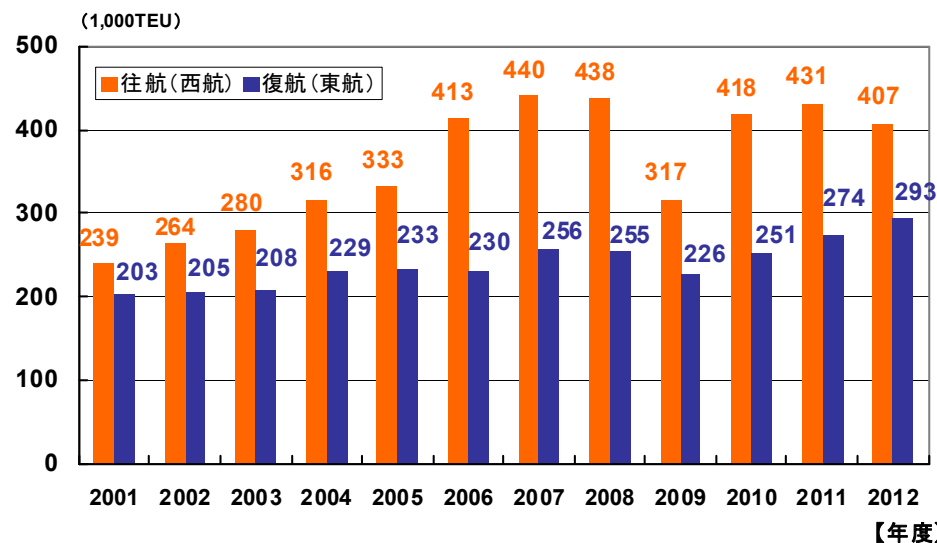


- (\*1) 北米・カリブ発着航路 (除く 欧州発着航路)
- (\*2) 欧州発着航路
- (\*3) (\*1)(\*2)を除く、南米・アフリカ発着航路
- (\*4) アジア (含む 中東) 域内航路、及び(\*1)を除くオセアニア発着航路

☑【アジア/北米航路】 当社積み取り高 (TEU) 推移

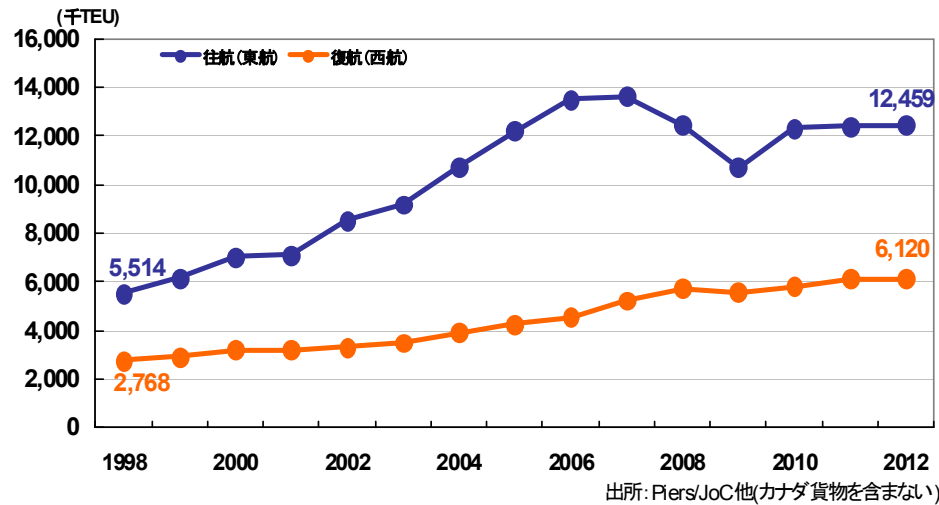


☑【アジア/欧州航路】 当社積み取り高 (TEU) 推移

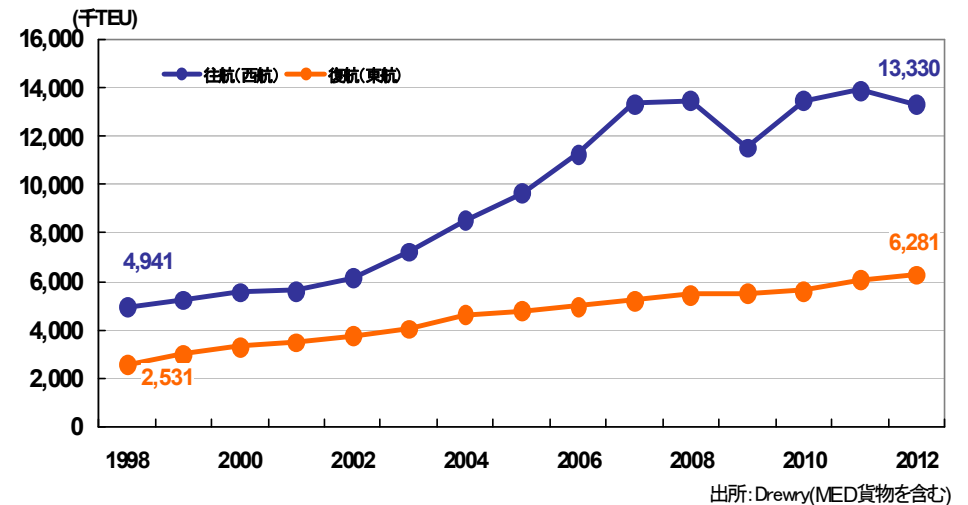


【年度】

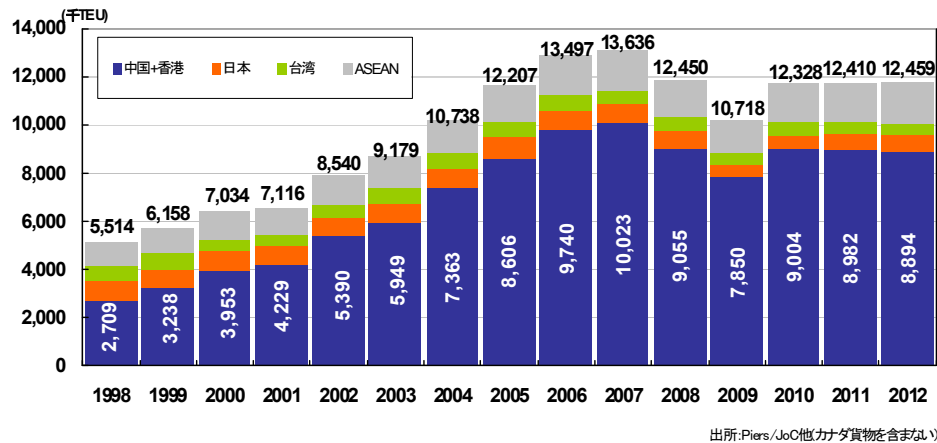
☑【アジア／北米航路】年間荷動き推移



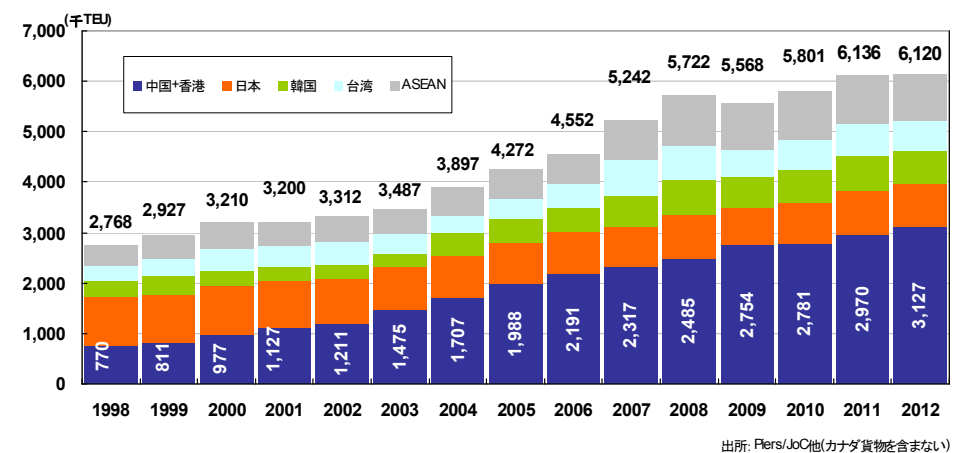
☑【アジア／欧州航路】年間荷動き推移



☑【アジア／北米航路】往航(東航)輸出国・地域別荷動き推移

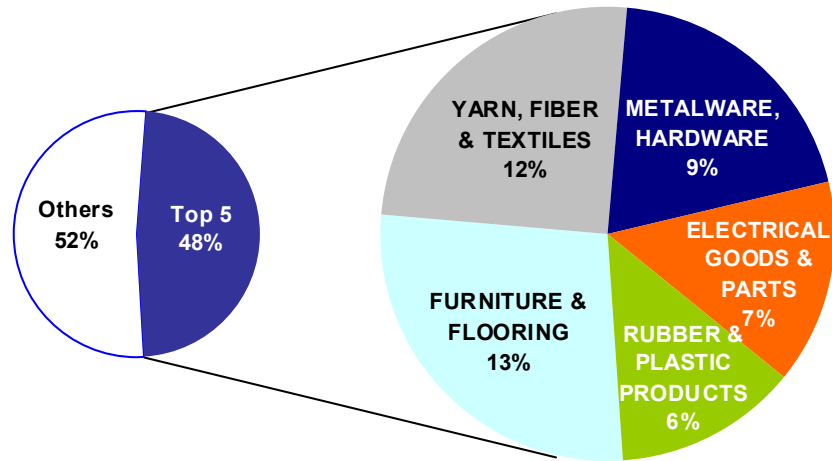


☑【アジア／北米航路】復航(西航)輸入国・地域別荷動き推移



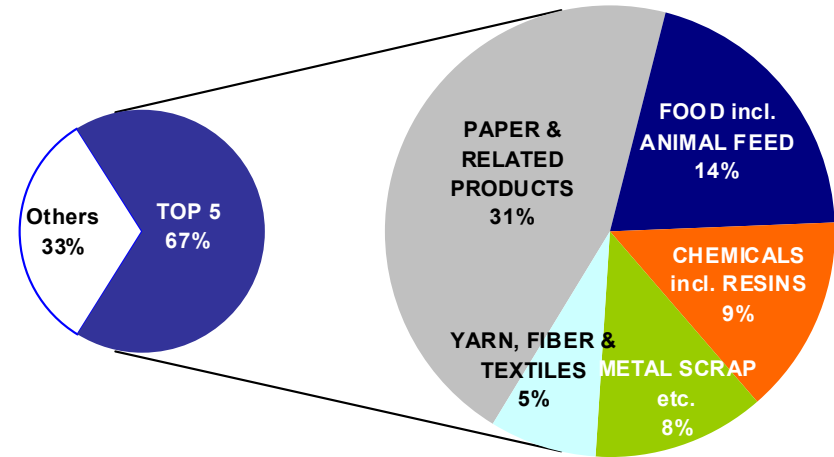


☑【アジア/北米航路】 往航(東航)品目別荷動き(2012年)



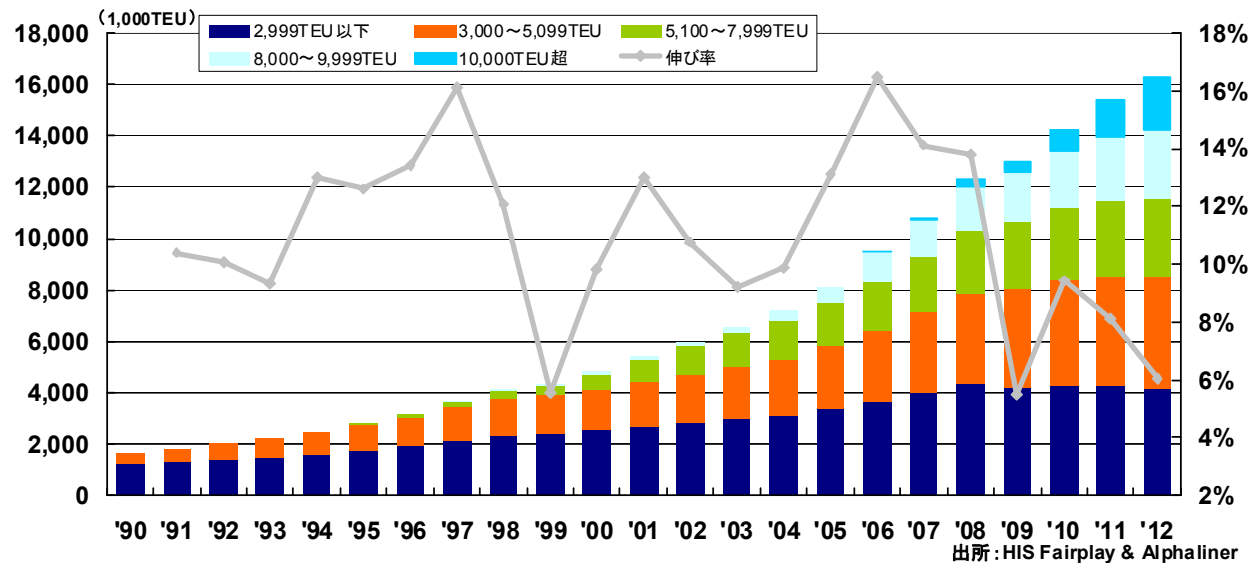
出所: Piers/JoC他(カナダ貨物を含まない)

☑【アジア/北米航路】 復航(西航)品目別荷動き(2012年)

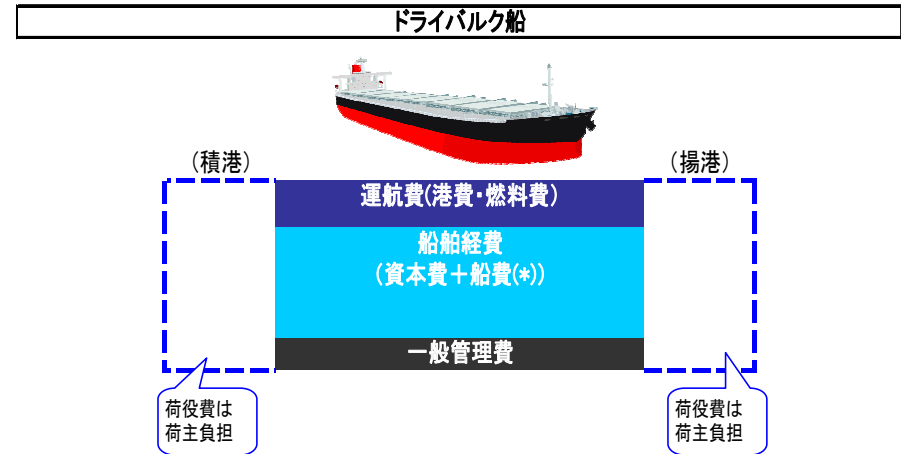
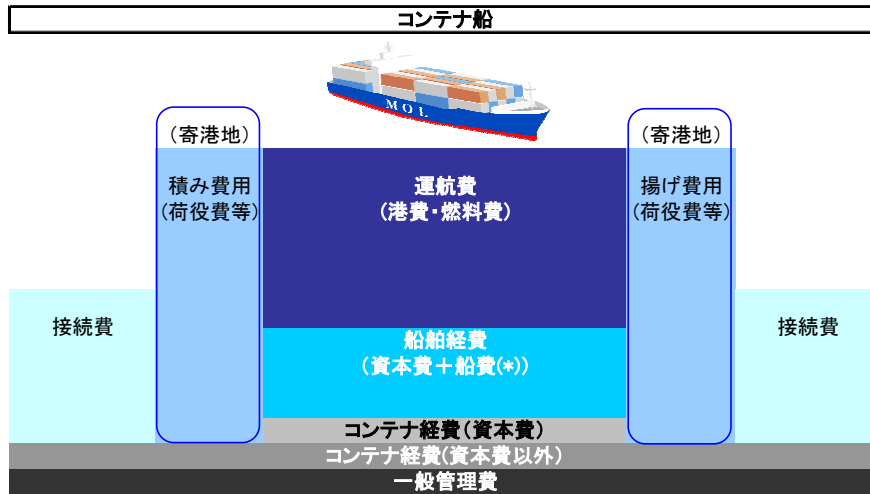


出所: Piers/JoC他(カナダ貨物を含まない)

☑【船腹量】 船型別船腹量推移



☑【コスト構造の違い】ドライバルク船とコンテナ船



(\*)船費には、船員費・修繕/維持費・潤滑油代・保険料・その他費用を含む

☑【参考】コンテナ船社の統合

【1990年代以降のM&A】

	合併前社名		合併後社名(合併後親会社)
1991	NYK	NLS	NYK
1993	A.P.Moller-Maersk	Canada Maritime	A.P.Moller-Maersk
1994	DSR	Senetor	DSR-Senetor (-> Senetor)
1997	P&O Containers	Nedlloyd	P&O Nedlloyd
	NOL	APL	
	CP Ships	Lykes, etc	
1998	Evergreen	Lloyd Triestino	Evergreen
	CGM	ANL	
	NYK	Showa Line	
1999	A.P.Moller-Maersk	Sealand	A.P.Moller-Maersk
	A.P.Moller-Maersk	Safmarine	
2000	CMA	CGM	CMA-CGM
2005	A.P.Moller-Maersk	P&O Nedlloyd	A.P.Moller-Maersk
	TUI [Hapag-Lloyd]	CP Ships	
	CMA-CGM	Delmas	
2007	CMA-CGM	US Lines	CMA-CGM

安全運航は、人命・貨物・船舶の安全、環境保全の観点から、海運業を営む当社にとって、社会的使命であるとともに、顧客をはじめとするステークホルダーから選ばれる企業になるための最重要課題です。当社は、安全運航体制の確立を最優先課題として取り組んでおり、安全運航プロセスの「見える化」を図るとともに、「世界最高水準の安全運航」を目指しています。

## 安全運航プロセスの「見える化」

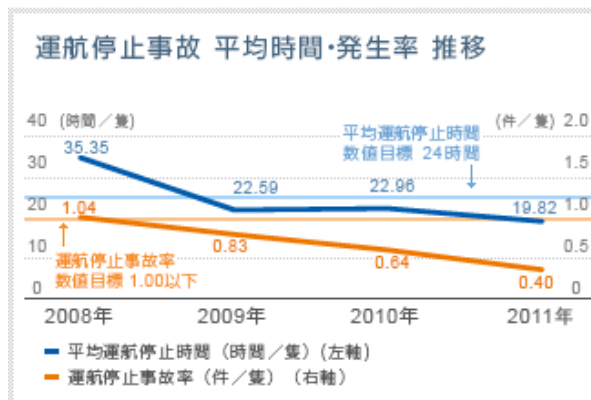
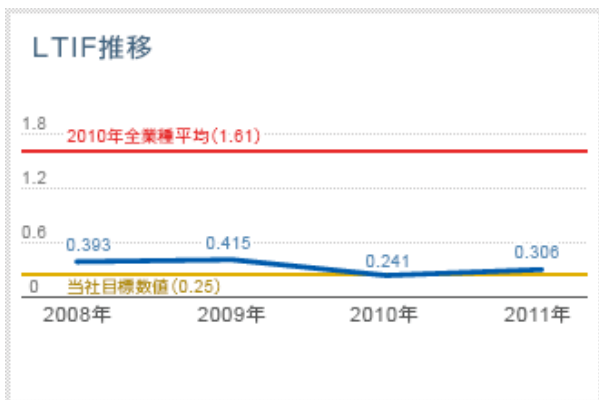
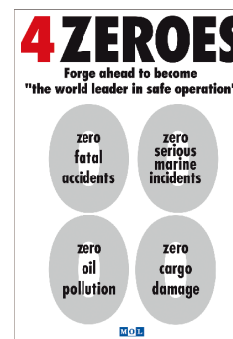
お客さまに安心して当社のサービスを選んでいただくため、安全運航実現プロセスの「見える化」を進めています。具体的には、以下の通り安全性を測るための客観的な指標を導入した上で数値目標を設定し、その達成に向けて取り組んでいます。

- 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(2011年)1.62、水運業0.66、船舶製造・修理業1.06(出所:厚生労働省「平成23年労働災害動向調査結果の概要」)

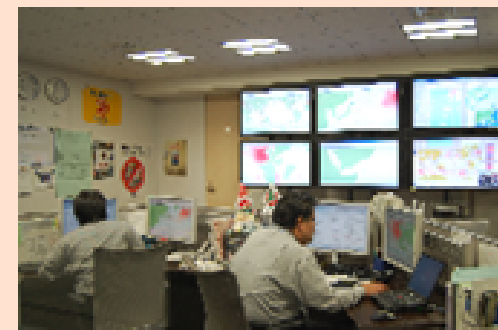
(\*2)事故による船舶の運航停止時間を1年間／1隻当たりで表したものの。

(\*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。

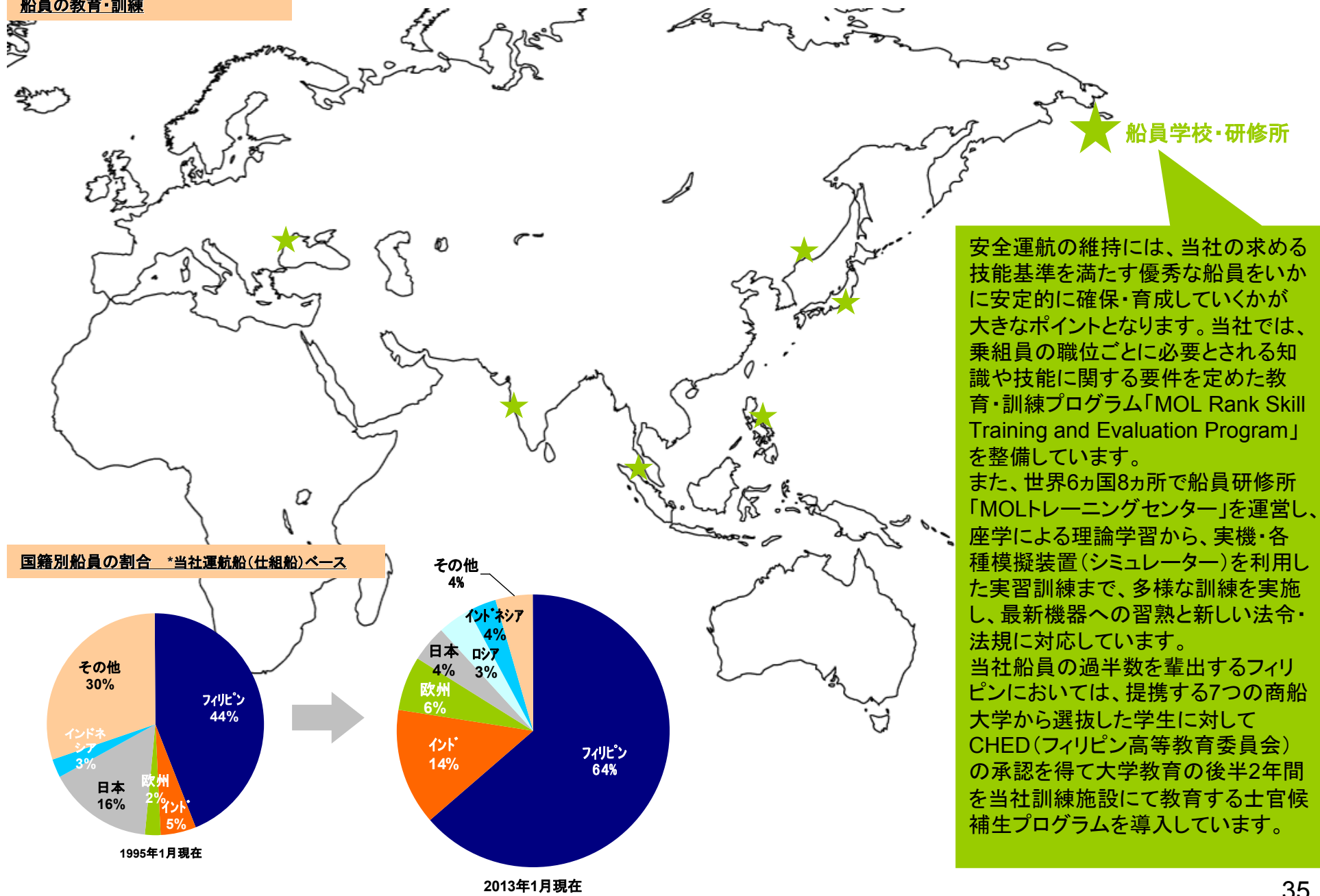


## 【安全運航支援センター(SOSC)】

海賊・テロ対策を含め、本船の安全運航を陸上側から即時支援しているのが、安全運航支援センター(SOSC)です。2007年2月に設立され、「船長を孤独にしない」というスローガンを掲げて、当社の船長経験海技者7名他による24時間当直体制で、365日安全確保の為に本船船長の決断を支援しています。具体的には、全当社関係船の位置・動静をモニターし、異常な荒天・津波の情報、あるいは海賊・テロ事件の発生を速やかに本船や陸上の関係者に知らせ、船長の視点での助言を行っています。



船員の教育・訓練



## 運航船による新人船員教育プログラムを開始 ～専属インストラクターによる少人数での実践的な教育を実現～

当社は2013年3月より、訓練設備や居室を増設した運航船(CADET訓練船(注1))の配備が整ったことを受け、新たに同船による訓練プログラム「Cadet Actual Deployment for Education with Tutorial」(“CADET” Training)を開始しました。

### <“CADET” Training概要>

CADET訓練対象船舶: 15隻(コンテナ船 10隻+VLCC 5隻)  
年間最大訓練人数 : 330名(1隻・1回当たり 最大8名程度)  
乗船期間 : 2ヶ月～6ヶ月

同訓練プログラムでは、実際の貨物輸送に従事している運航船を訓練目的に兼用するため、職員候補生(以下「キャデット」(注2))に対して船舶運航の実態に則した訓練が実施でき、これによって将来の安全運航を支える船員としての基礎教育、さらには当社の安全運航指針の理解とそれに基づいた行動の習得を目指します。また、専属のインストラクターが乗船することで必要な技能を網羅した訓練プログラムに基づいて個々のキャデットに応じた個別の教育指導を行います。

現在、高度な安全基準を満たすことが求められるタンカー部門から、2隻のVLCCを利用して開始し、現在は6隻(タンカー4隻、コンテナ船2隻)で実施しています。今後順次拡大予定です。

(注1)CADET訓練船(CADET Training Vessel): 居室や訓練設備の増設、専属講師の乗船などソフト・ハード両面をそなえており、少人数キャデットへの集中教育や運航船での実践的教育を実施する。“CADET”は訓練プログラム名であるCadet Actual Deployment for Education with Tutorialの頭文字を冠したものの。

(注2)キャデット: 海技免状取得に必要とされる乗船訓練を練習船や一般商船で受けている職員候補生。

### ☑船員教育・訓練を支えるその他の制度(例)

#### OJTインストラクター制度

この制度は、ベテランの船長と機関長経験者が航海中の船に乗り込み、動いている現場でしかわからない不安全行動や潜在危険を見つけ出し、その場で改善指導するものです。ニアミスや模範的取り組み事例などの情報も各船に展開し、現場における危険に対する感度を高めることにより、ヒューマンエラーの防止に役立っています。



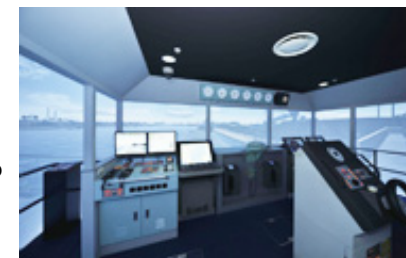
#### BRM(\*)訓練

事故事例の再現など、実際の船橋(操船室)と同じ状況を作り出すことができる操船シミュレーターを利用した訓練です。

船長、航海士がチームワークを発揮し、情報を相互に有効活用しながら、エラーを防止し安全運航を達成することを目的としています。2012年6月には、民間企業として国内初となる全方位(360度)の水平視野と下方視野の機能を持った高機能操船シミュレーターを導入しました。

当社は、この訓練プログラムを世界6か国にあるトレーニングセンターにも展開し、休暇中の船員に定期的実施しています。

(\*)Bridge Resource Management



甲板上でインストラクターの説明に熱心に聞き入る訓練生

## 商船三井グループ環境憲章

## 理念

商船三井グループは、世界経済のインフラを支える総合輸送グループとして、人類全体の問題である海洋・地球環境の保全のために、企業活動全般において環境保全に配慮して行動します。

## 方針

1. 私たちは、船舶の安全運航を徹底することを始めとして、あらゆる面で海洋・地球環境の保全に取り組みます。
2. 私たちは、環境に関連する法規等の遵守はもとより、更に自主目標を設定して一層の環境負荷軽減を推進します。
3. 私たちは、環境目的及び環境目標を設定するとともに、これらを定期的に見直す枠組みを構築して、海洋・地球環境保全の継続的な改善に努めます。
4. 私たちは、省エネルギー、省資源、リサイクル、廃棄物の削減に積極的に取り組みます。
5. 私たちは、環境に配慮した製品・資材および船舶の調達を推進します。
6. 私たちは、環境改善技術の開発・導入を推進します。
7. 私たちは、環境教育・広報活動を通じて、商船三井グループ社員の環境保全に対する意識の向上を図るとともに、本環境憲章の浸透を図ります。
8. 私たちは、本環境憲章を一般に公表するとともに、環境関連情報を積極的に開示します。
9. 私たちは、企業活動を通じて社会貢献に努めるとともに、環境保全活動への参加・支援に努力します。

## 次世代船構想「船舶維新」プロジェクト



～“ISHIN”とは“Innovations in Sustainability backed by Historically Proven, Integrated Technologies”の略～

「どんな経済環境にあっても、企業の成長持続と地球環境保護との両立を目指す当社の、歴史に裏付けられた技術革新」  
との意味を込めています。

グローバルに事業活動を展開する当社にとって、地球環境保全は安全運航と並んでグループ企業理念に掲げられている重要課題です。次世代船構想「船舶維新」プロジェクト(次ページ)は実現可能な技術を用いてCO2の排出量削減を図り、地球環境保全に大きく貢献する革新的な取り組みです。

これまでに次世代船シリーズとして「ISHIN-I」「ISHIN-II」「ISHIN-III」の構想を世に発表しましたが、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月に竣工しました。

☑SHIN-I (自動車船)



ハイブリッド自動車船「EMERALD ACE」(2012年6月竣工)



「停泊中ゼロエミッション」の実現に向けたハイブリッド給電システム

ハイブリッド自動車船「EMERALD ACE」には、太陽光発電システムとリチウムイオン電池を組み合わせたハイブリッド給電システムを搭載します。従来の発電システムでは、停泊中の船内の電力供給にディーゼル発電機を使用しますが、本船では航海中に太陽光発電システムで発電した電力をリチウムイオン電池に蓄え、その電力を使用することで、停泊中にディーゼル発電機を完全停止して「停泊中ゼロエミッション」を実現します。

☑SHIN-II (フェリー)

次世代の貨物・旅客輸送を担う環境負荷低減型フェリー



1. 燃料はLNG
2. 陸上電力プラグイン
3. 快適性の重視

(注) 1.2.の導入と新技術の複合採用で、現在の当社グループフェリー(燃料はC重油)と比較し、1航海当りCO2:50%、NOx:90%、SOx:98~100%、PM(煤塵等の微粒子):98%の排出量削減を達成する。

☑SHIN-III (鉄鋼原料船)

次世代の資源輸送を担う環境負荷低減型の鉄鉱石専用船



1. 排熱エネルギー回収: 推進力を最大限にアシスト
2. 通常航海中に加え低速航海中もCO2排出量削減

(注) 1.2.の導入と新技術の複合採用で、CO2排出量30%削減を達成する





# コーポレート・ガバナンス／コンプライアンス

## ☑コーポレートガバナンス

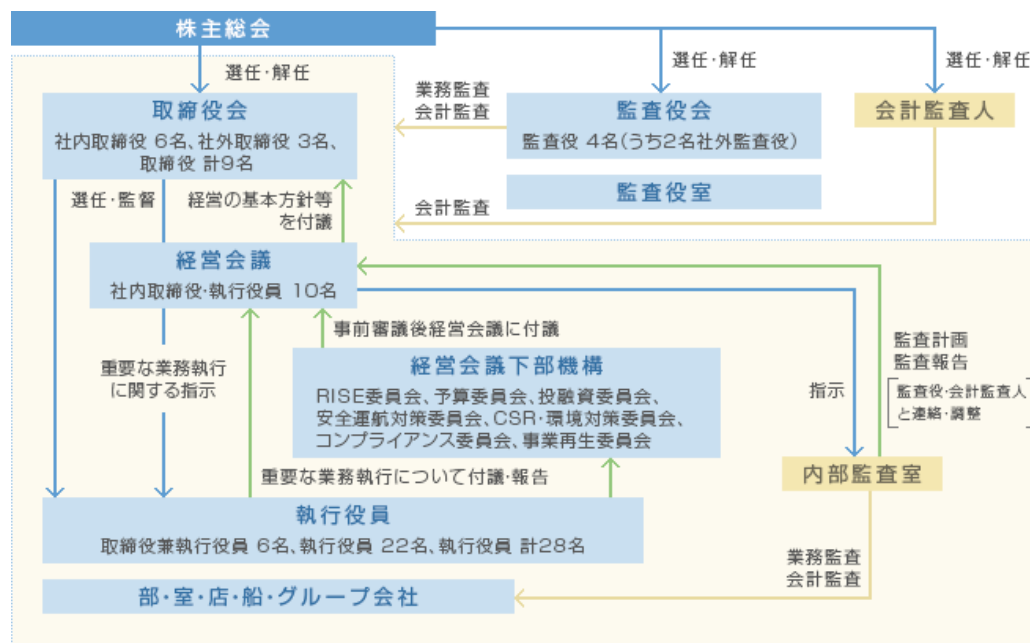
当社のコーポレート・ガバナンスの基本理念は、2001年3月に制定した企業理念に、「社会規範と企業論理に則った、透明性の高い経営を行い、知的創造と効率性を徹底的に追求し企業価値を高めることを目指します」と、要約されています。

この理念を実現するために、当社に最も適していると考えるコーポレート・ガバナンスの体制を構築すべく、「社外取締役の招聘」、「経営と業務執行の分離」、「説明責任」、「リスク管理とコンプライアンス」を柱とする一連の経営改革を下表の通り実施してきました。

当社では法令の求めに応じるだけでなく、継続してステークホルダーの皆様の要請を一層満たす内部統制システムの運用を進めております。

1997	監査役4名中、社外監査役を1名から2名に
1998	ジョージ・ハヤシ氏(元APL会長)を役員待遇で招聘(船舶法改正を得て、1999年に取締役副社長に就任)
2000	経営組織の改革: 1. 執行役員制度導入 2. 常務会廃止・経営会議新設(出席メンバーは21名→10名) 3. 取締役会改革(最高意思決定機関・業務執行の監督機関としての位置付け)と取締役の削減(28名→12名) 4. 社外取締役2名を招聘 5. 経営ビジョン会議設立 IR室設立
2001	集中日を避けた株主総会開催の開始 グループ企業理念の制定 社外取締役1名を新たに招聘(合計3名に) コンプライアンス規程制定、コンプライアンス委員会設置
2002	経営組織の改革(第2段階): 1. 取締役会を3部構成に([1]決議事項の審議、[2]業務執行上の報告、[3]戦略・ビジョン討論) 2. 取締役会への付議事項の絞込みと見直し 3. 業務執行に関する経営会議への授権範囲の拡大
2006	新会社法施行を受け内部統制システム構築の基本方針策定
2009	財務報告に係る内部統制が有効であると判断した旨の経営者評価を記載した内部統制報告書を関東財務局に提出
2011	コンプライアンス規程・行動基準の改訂

## ☑当社のコーポレートガバナンス体制 (2013年6月21日 現在)



# コーポレートガバナンス・コンプライアンス

## ☑コンプライアンスへの取り組み

当社では、「コンプライアンス」とは、法令や社内ルール(自主的に定めている「役職員の行動基準」も含む)の遵守にとどまらず、社会規範や企業倫理に則り、人権の尊重及び差別・ハラスメントの禁止をはじめとする行動基準を遵守して、企業活動・日常の業務活動を行うことと考えています。コンプライアンス意識の浸透とそれを支える体制を強化すべく、E-Learningの実施や法務保険講座の開催を、本社のみならず海外を含むグループ会社に対しても行うなど、国内外を問わぬ取り組みを展開しています。今後とも、グローバルなグループ経営を念頭に置いたコンプライアンス体制の強化を図っていきます。

## ☑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。

## ☑コンプライアンスへの取り組み体制

### ➤コンプライアンス委員会

経営会議の下部機関として、経営会議の定める役員を委員長とし、内部監査室、経営企画部、人事部、総務部担当の執行役員をメンバーとするコンプライアンス委員会を設置しています。

### ➤コンプライアンスオフィサー

各部室長を担当部室のコンプライアンスオフィサーとして任命しています。コンプライアンスの統括責任者としてその徹底を図るとともに、事案が発生した場合はコンプライアンス委員会事務局に報告し、必要な是正措置をとる責任を負います。

### ➤コンプライアンス相談窓口

従来の各部から独立した内部監査室長とは別に、2011年度に社外の弁護士による相談窓口を新たに設置しました。それぞれの窓口は、当社及び国内外の当社グループの役職員、派遣社員、国内の取引先など社外から報告・相談を受け付け、相談内容に対してどのような対応がされたのかを相談者にフィードバックするとともに、相談者や調査に協力した役職員に対して不利益な処遇がされないことを保証しています。

# コーポレートガバナンス・コンプライアンス

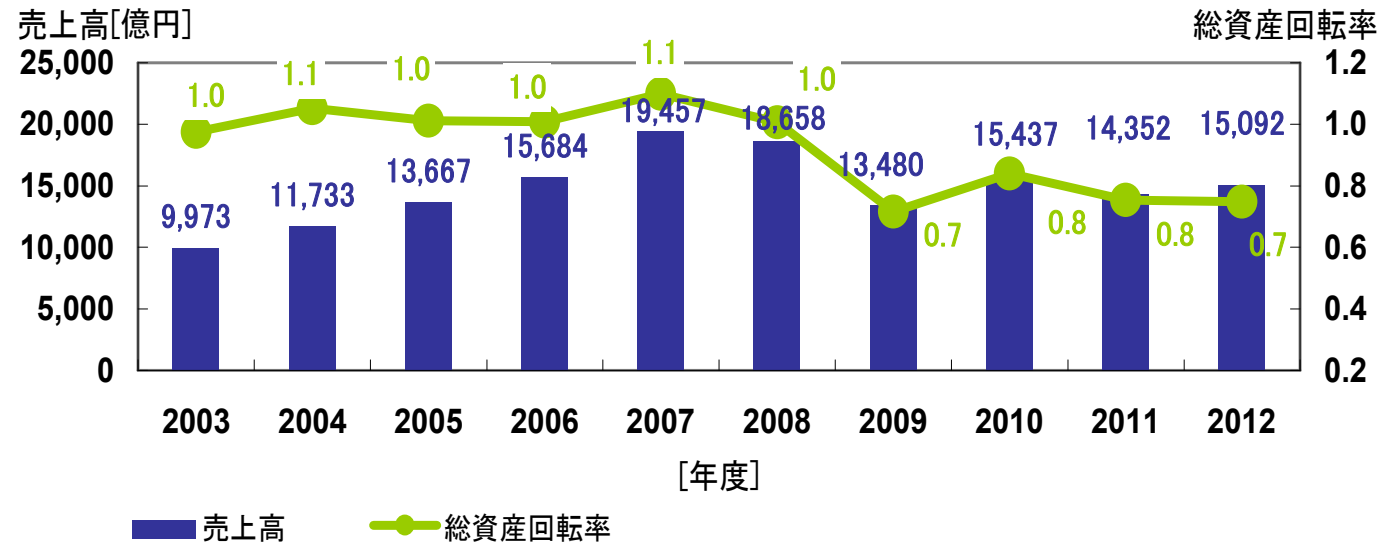
## ☑役職員の行動基準

当社の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。

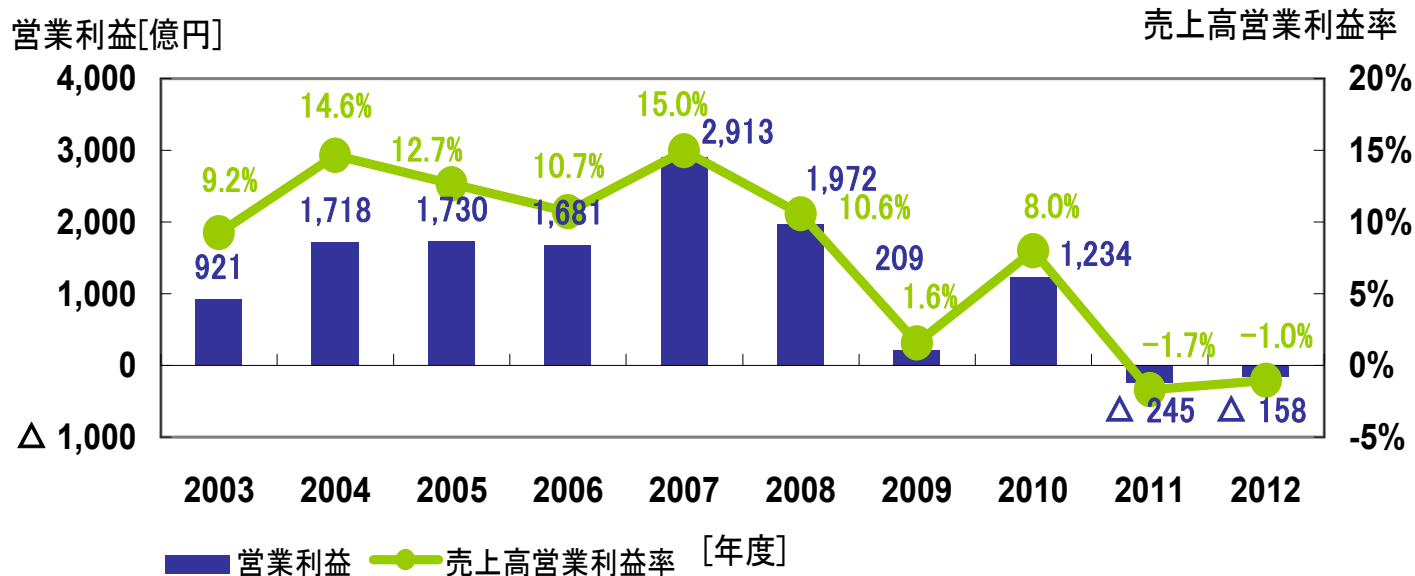
- ①法令等の遵守及び善管注意義務
- ②人権の尊重及び差別・ハラスメントの禁止
- ③守秘義務の遵守・知的財産権の尊重
- ④公私の峻別及び利益相反行為の禁止
- ⑤反社会的勢力に対する毅然とした対応
- ⑥社会的責任を認識した行動
- ⑦安全・環境保全への積極的取組み
- ⑧顧客・取引先との良き信頼関係の構築
- ⑨役員および管理者による本行動基準の指導・監督
- ⑩違反の疑いのある行為を発見した場合の報告・相談



① 売上高／総資産回転率



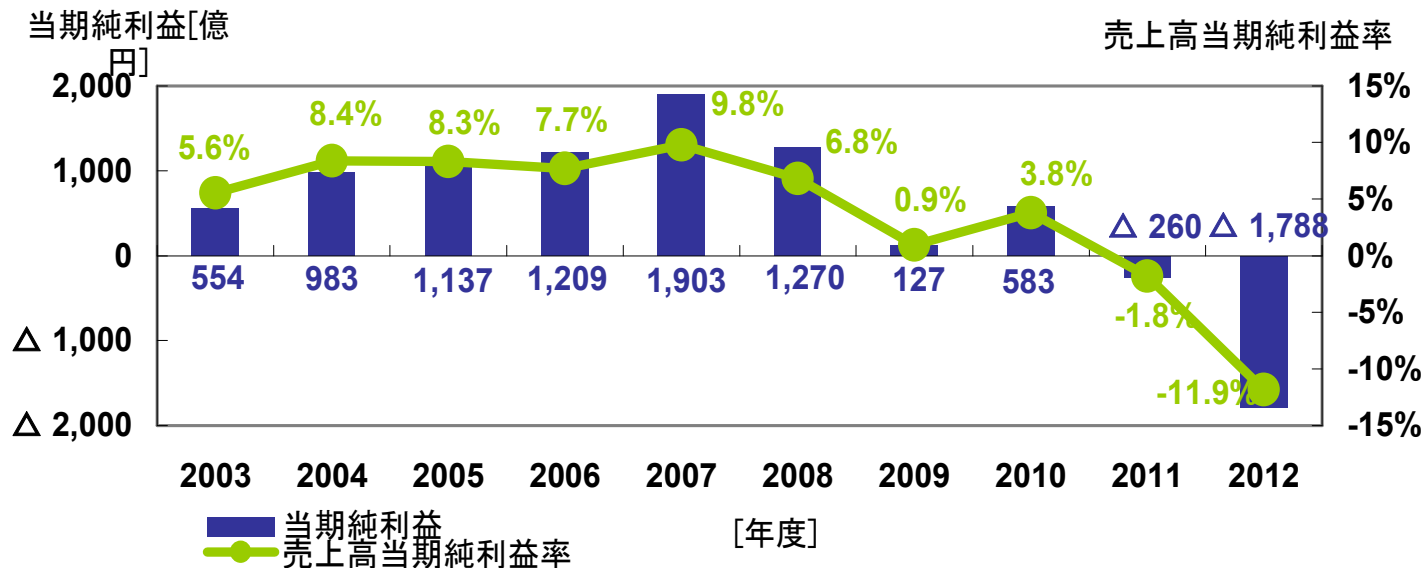
② 営業利益／売上高営業利益率



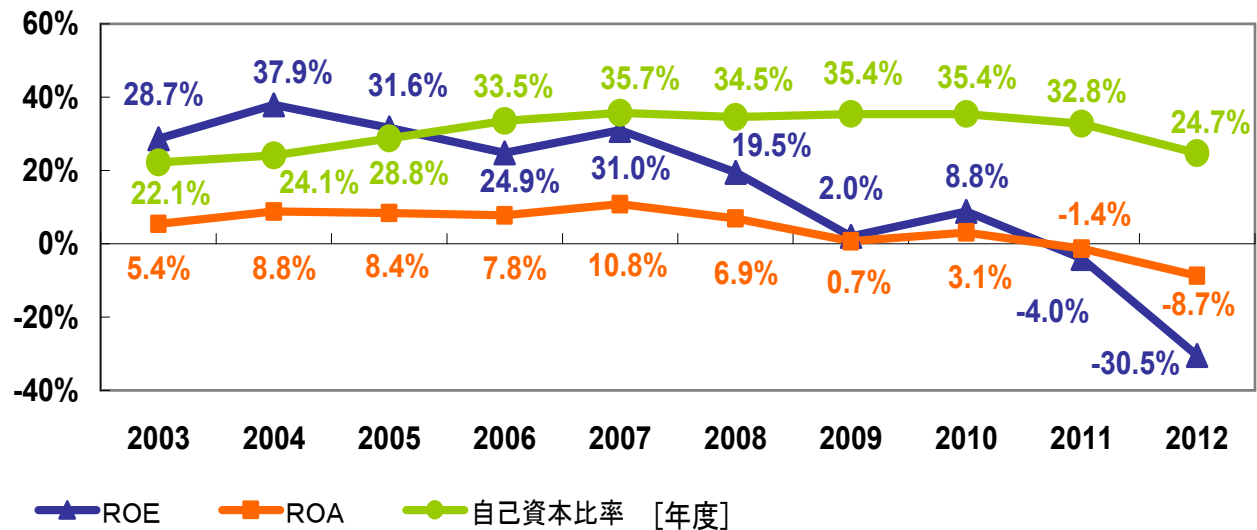
③ 経常利益／売上高経常利益率



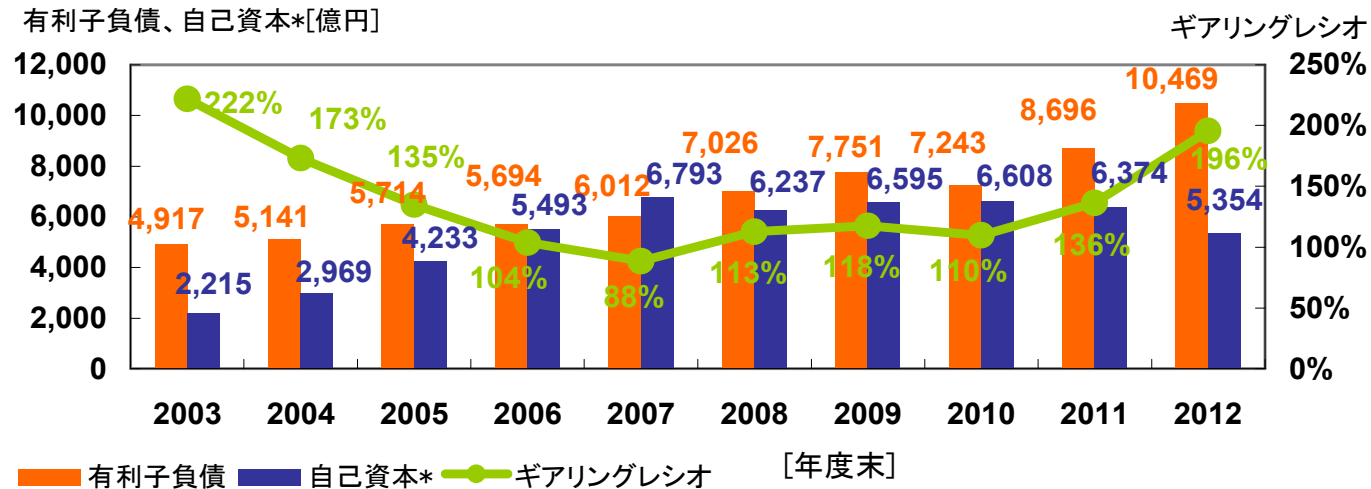
④ 当期純利益／売上高当期純利益率



⑤ ROE/ROA

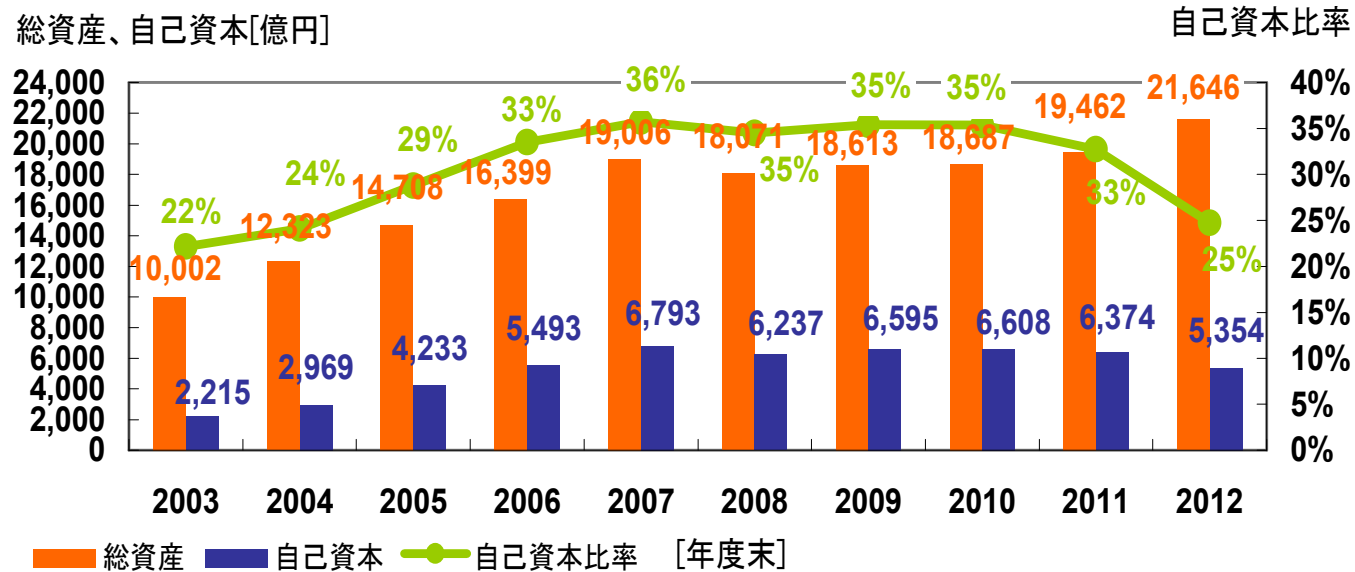


⑥ 有利子負債／自己資本／ギアリングレシオ

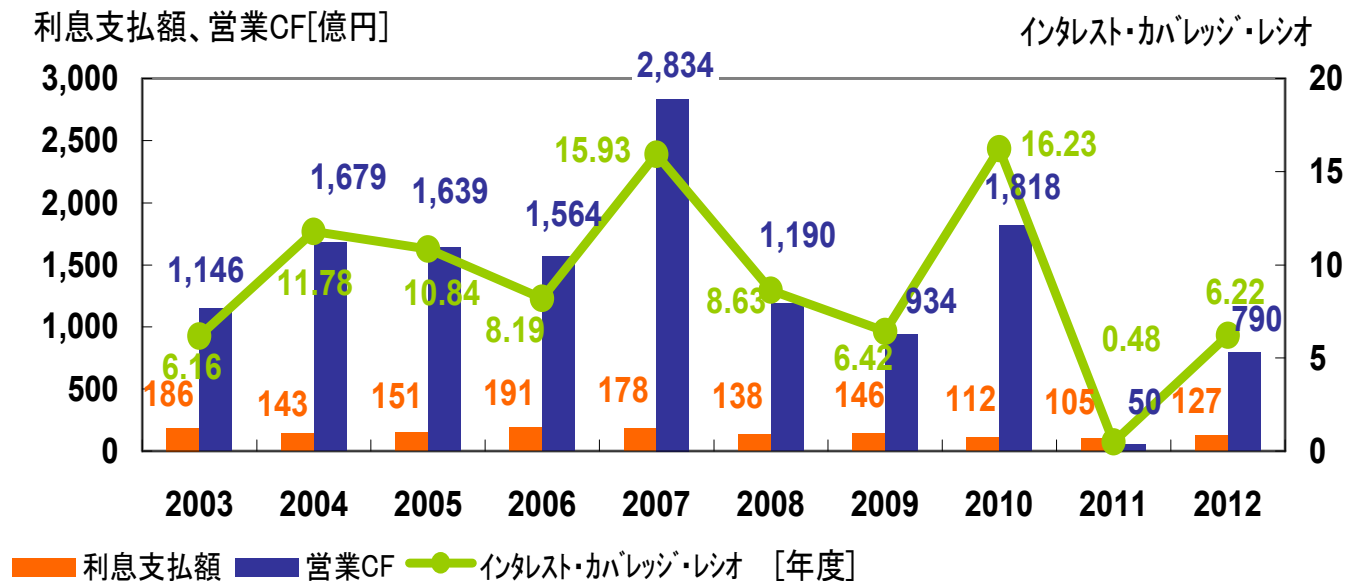


(\*)自己資本  
 ■～2005年度：連結BS上の「資本の部」計(=株主資本)  
 ■2006年度～：連結BS上の「純資産の部」の内、株主資本と評価換算差額等との合計  
 ■2010年度～：連結BS上の「純資産の部」の内、株主資本とその他の包括利益累計額との合計

⑦ 総資産／自己資本／自己資本比率

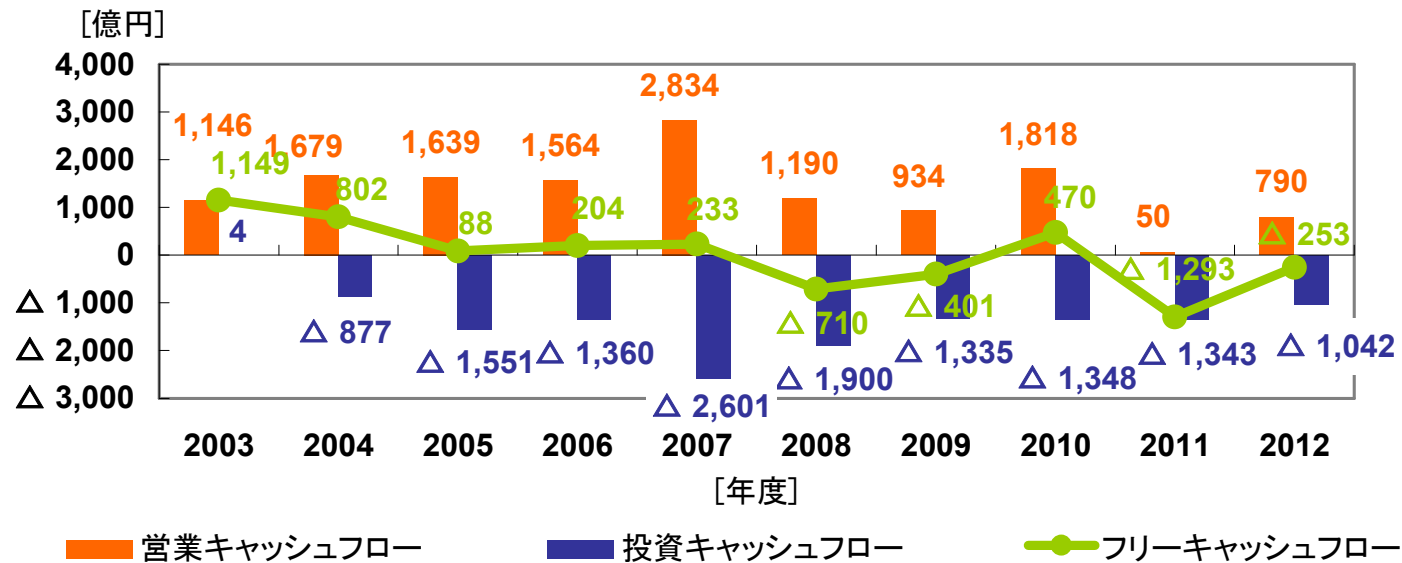


⑧ 利息支払額／営業CF／インタレスト・カバレッジ・レシオ



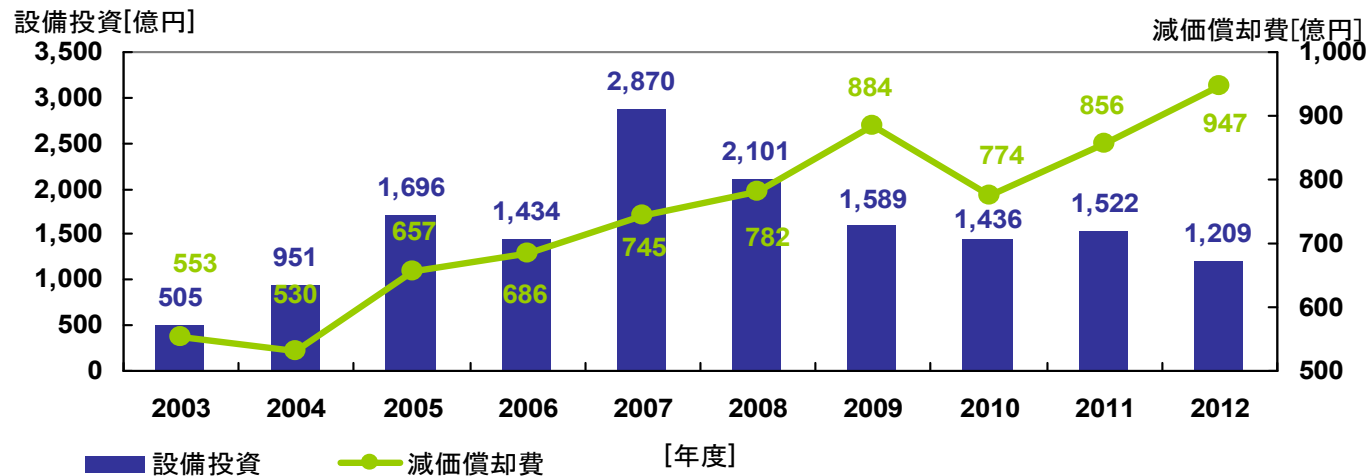


⑨ 営業CF／投資CF／フリーCF

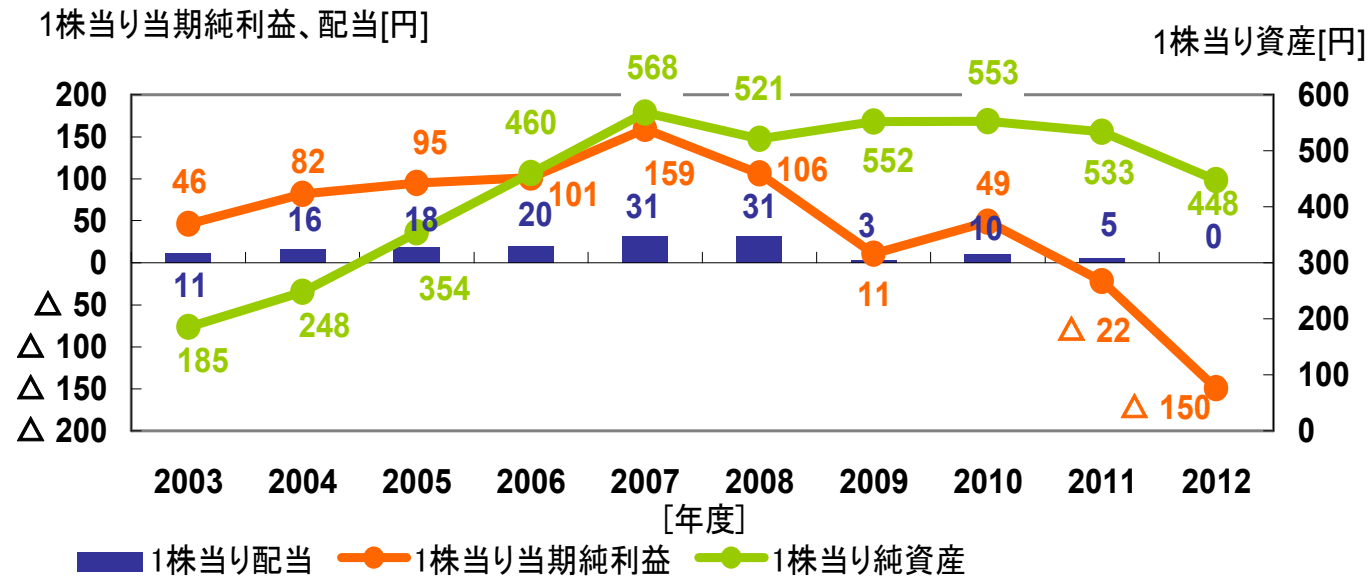


⑩ 設備投資額(\*)／減価償却費

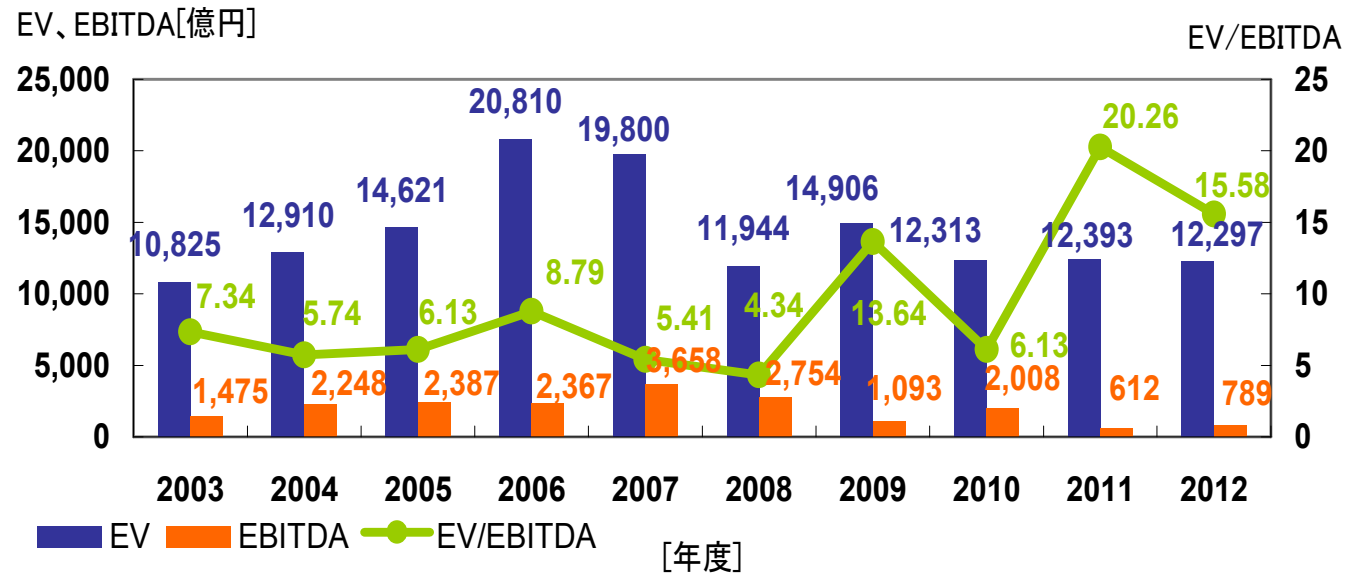
(\*)2004年度以降は、連結財務諸表注記に記載の有形及び無形固定資産の増加額から、竣工時売船収入を控除した実質的な設備投資額



⑩ 1株当たり当期純利益／純資産／配当



⑪ EV/EBITDA



(単位:百万円)

(年度)	平成15 2003	平成16 2004	平成17 2005	平成18 2006	平成19 2007	平成20 2008	平成21 2009	平成22 2010	平成23 2011	平成24 2012
<b>売上高</b>	<b>997,260</b>	<b>1,173,332</b>	<b>1,366,725</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>
売上原価	824,902	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
(うち減価償却費)	(55,334)	(52,969)	(65,699)	(68,581)	(74,480)	(78,155)	(88,366)	(77,445)	(85,624)	(94,685)
販売費及び一般管理費	80,231	84,388	92,272	100,323	110,302	104,104	98,546	91,300	90,885	92,946
(うち連結調整勘定償却額)	(535)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
<b>営業利益</b>	<b>92,126</b>	<b>171,794</b>	<b>172,992</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>
営業外収益	17,540	20,147	27,356	34,806	38,992	31,401	19,996	17,226	17,581	12,304
(受取利息及び配当金)	(2,995)	(2,925)	(4,888)	(7,627)	(8,780)	(7,959)	(4,315)	(5,506)	(7,957)	(5,165)
(有価証券売却益)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
(持分法による投資利益)	(6,612)	(11,764)	(16,816)	(16,171)	(18,198)	(15,999)	(5,362)	(8,174)	(3,300)	(0)
(その他)	(7,932)	(5,458)	(5,650)	(11,006)	(12,013)	(7,441)	(10,316)	(3,544)	(6,323)	(7,173)
営業外費用	19,111	16,963	23,846	20,391	28,058	24,102	16,701	19,005	17,442	25,105
(支払利息)	(16,930)	(14,562)	(15,845)	(18,275)	(18,065)	(13,929)	(14,175)	(11,371)	(11,511)	(13,020)
(有価証券売却損)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
(その他)	(2,180)	(2,401)	(8,000)	(2,115)	(9,993)	(10,171)	(2,525)	(7,633)	(5,931)	(12,085)
<b>経常利益</b>	<b>90,556</b>	<b>174,979</b>	<b>176,502</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>
特別利益	12,097	6,492	19,286	20,551	34,148	20,272	27,559	11,160	14,022	16,064
特別損失	12,878	26,415	7,499	5,185	18,164	27,050	24,017	37,415	23,218	125,434
<b>税金等調整前当期純利益</b>	<b>89,775</b>	<b>155,057</b>	<b>188,289</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>
法人税、住民税及び事業税	35,346	52,587	61,200	63,041	115,183	65,073	8,078	36,431	9,546	11,324
法人税等調整額	▲ 2,151	1,205	7,570	7,468	5,693	638	3,763	▲ 2,797	▲ 20,814	24,799
少数株主利益又は損失	1,190	3,003	5,787	6,403	7,004	5,032	3,211	3,455	3,761	4,783
<b>当期純利益</b>	<b>55,390</b>	<b>98,261</b>	<b>113,731</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>
総資産額(資産合計)	1,000,205	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
流動資産	299,544	299,835	340,355	405,473	506,077	428,597	352,030	344,443	386,936	514,246
有形固定資産	477,620	665,319	769,902	847,660	1,047,824	1,106,746	1,209,175	1,257,823	1,293,802	1,303,967
その他資産	223,041	267,098	360,567	386,807	346,650	271,736	300,107	266,474	265,423	346,398
負債合計	771,503	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
(うち有利子負債)	491,693	514,131	571,429	569,417	601,174	702,617	775,114	724,259	869,619	1,046,865
流動負債	398,090	429,695	433,022	482,810	528,390	440,909	355,185	374,268	322,851	425,725
社債+長期借入金	311,019	340,597	399,616	398,533	459,279	499,192	594,710	559,539	739,186	861,727
その他負債	62,394	103,987	145,381	137,608	161,229	171,957	175,714	194,686	166,215	257,666
自己資本 *1	221,534	296,909	423,337	549,301	679,315	623,714	659,508	660,795	637,422	535,422
利益剰余金(期末残高)	101,990	182,143	275,688	375,443	536,096	623,626	616,736	664,645	629,667	447,829
フリーキャッシュフロー [(a) + (b)]	114,946	80,230	8,838	20,369	23,291	▲ 71,038	▲ 40,055	46,970	▲ 129,298	▲ 25,285
営業活動によるキャッシュフロー (a)	114,592	167,896	163,914	156,418	283,359	118,984	93,428	181,755	5,014	78,955
投資活動によるキャッシュフロー (b)	354	▲ 87,666	▲ 155,076	▲ 136,049	▲ 260,068	▲ 190,022	▲ 133,483	▲ 134,785	▲ 134,312	▲ 104,240
設備投資額 *2	50,548	95,105	169,626	143,376	286,973	210,108	158,918	143,579	152,151	120,886
売上高経常利益率	9.1%	14.9%	12.9%	11.6%	15.5%	11.0%	1.8%	7.9%	▲ 1.7%	▲ 1.9%
総資産経常利益率	8.8%	15.7%	13.1%	11.7%	17.1%	11.0%	1.3%	6.6%	▲ 1.3%	▲ 1.4%
総資産回転率	1.0	1.1	1.0	1.0	1.1	1.0	0.7	0.8	0.8	0.7
EBITDA *3	147,460	224,763	238,691	236,654	365,764	275,366	109,305	200,845	61,165	78,919
EV/EBITDA	7.34	5.74	6.13	8.79	5.41	4.34	13.64	6.13	20.26	15.58
INTEREST COVERAGE RATIO	6.2	11.8	10.8	8.2	15.9	8.6	6.4	16.2	0.5	6.2
ROE *4	28.7%	37.9%	31.6%	24.9%	31.0%	19.5%	2.0%	8.8%	▲ 4.0%	▲ 30.5%
ROA *5	5.4%	8.8%	8.4%	7.8%	10.8%	6.9%	0.7%	3.1%	▲ 1.4%	▲ 8.7%
GEARING RATIO *6	222%	173%	135%	104%	88%	113%	118%	110%	136%	196%
DEBT EQUITY RATIO	3.5	2.9	2.3	1.9	1.7	1.8	1.7	1.7	1.9	2.9
自己資本比率	22.1%	24.1%	28.8%	33.5%	35.7%	34.5%	35.4%	35.4%	32.8%	24.7%
1株当り当期純利益(円)	46.14	81.99	94.85	101.20	159.14	106.13	10.63	48.75	▲ 21.76	▲ 149.57
1株当り純資産額(株主資本)(円)	185.06	248.40	354.01	459.55	567.74	521.23	551.70	552.83	533.27	447.76
1株当り配当額(円)	11	16	18	20	31	31	3	10	5	0
配当性向(連結)	23.8%	19.5%	19.0%	19.8%	19.5%	29.2%	28.2%	20.5%	-	-
1株当りキャッシュフロー(円)	95.8	140.6	137.1	130.9	236.8	99.4	78.2	152.0	4.2	66.0
期末発行済株式数(単体)(株) *7	1,198,917,280	1,195,388,101	1,196,339,510	1,196,031,158	1,196,646,182	1,197,335,551	1,197,184,261	1,196,055,666	1,196,064,516	1,196,080,121

\*1: ~05年度: 連結上B/Sの「資本合計(株主資本)」  
06年度~: 連結B/S上の「純資産の部」のうち、  
株主資本と評価換算差額等との合計  
10年度~: 連結B/S上の「純資産の部」のうち、  
株主資本とその他の包括利益累計額との合計

\*2: (2004年度以降)  
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、竣工時売却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: 自己株式数を含まない

(単位: 百万円)

(年度)	平成15 2003	平成16 2004	平成17 2005	平成18 2006	平成19 2007	平成20 2008	平成21 2009	平成22 2010	平成23 2011	平成24 2012
売上高	外航海運業	830,207								
	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
	コンテナ船事業		399,140	488,232	568,590	686,828	639,694	466,378	586,649	542,426
	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	35,435	45,350	46,771	49,848	53,099	54,534	50,815	50,089	52,134
	運送代理店・港湾運送業	84,690								
	貨物取扱業・倉庫業	46,981								
	関連事業	—	66,616	87,453	99,669	108,859	107,033	99,795	108,447	106,709
	その他事業	72,120	7,566	4,259	7,716	10,875	9,727	9,250	7,901	7,939
	計	1,069,435	1,173,332	1,366,725	1,568,435	1,945,696	1,865,802	1,347,964	1,543,660	1,435,220
調整(消去・全社)	△ 72,174	—	—	—	—	—	—	—	—	
連結合計	997,260	1,173,332	1,366,725	1,568,435	1,945,696	1,865,802	1,347,964	1,543,660	1,435,220	
営業利益	外航海運業	83,085								
	不定期専用船事業		112,469	125,588	153,981	268,679	205,482	69,214		
	コンテナ船事業		54,219	34,557	△ 2,953	1,313	△ 23,342	△ 58,688		
	ロジスティクス事業		838	1,200	1,426	1,132	△ 190	—		
	フェリー・内航事業	1,256	1,287	307	460	1,214	△ 103	△ 2,351		
	運送代理店・港湾運送業	5,352								
	貨物取扱業・倉庫業	222								
	関連事業		5,130	11,260	11,660	12,366	11,763	9,678		
	その他事業	2,890	1,535	4,530	5,386	7,603	4,673	2,618		
	計	92,806	175,479	177,444	169,961	292,310	198,283	20,472		
調整(消去・全社)	△ 679	△ 3,684	△ 4,451	△ 1,888	△ 1,025	△ 1,071	467			
連結合計	92,126	171,794	172,992	168,073	291,284	197,211	20,939	123,400	△ 24,459	
経常利益	外航海運業									
	不定期専用船事業		115,078	135,346	163,580	277,570	213,345	66,986	70,837	△ 6,921
	コンテナ船事業		55,557	37,485	3,150	6,882	△ 21,329	△ 56,878	38,853	△ 29,910
	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
	運送代理店・港湾運送業									
	貨物取扱業・倉庫業									
	関連事業		4,987	12,519	13,073	13,812	12,976	9,712	10,676	9,098
	その他事業		1,958	2,649	3,026	5,005	2,767	1,263	3,361	4,303
	計		178,673	189,948	185,106	305,984	207,694	18,743	123,163	△ 23,963
調整(消去・全社)		△ 3,694	△ 13,445	△ 2,618	△ 3,765	△ 3,183	5,490	△ 1,542	△ 356	
連結合計	90,556	174,979	176,502	182,488	302,219	204,510	24,234	121,621	△ 24,320	

\*2004年度より、事業セグメントを再分類

\*\*「ロジスティクス事業」は、2009年度以降、コンテナ船事業セグメントに含む

\*\*\*2003年度以前は、セグメント別経常利益は非開示

(単位: 百万円)

(年度)		平成23 2011					平成24 2012				
		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	通期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	通期
売上高	不定期専用船事業	170,555	182,856	181,622	190,978	726,011	188,891	180,395	172,726	189,257	731,269
	コンテナ船事業	139,183	142,670	130,293	130,280	542,426	148,393	154,522	146,298	157,375	606,588
	フェリー・内航事業	11,430	13,693	14,204	12,807	52,134	12,754	14,609	14,228	12,694	54,285
	関連事業	26,197	26,684	28,097	25,731	106,709	27,063	26,856	27,552	28,178	109,649
	その他事業	1,747	2,329	1,787	2,076	7,939	1,745	1,738	1,718	2,200	7,401
	連結	<b>349,113</b>	<b>368,232</b>	<b>356,326</b>	<b>361,549</b>	<b>1,435,220</b>	<b>378,850</b>	<b>378,118</b>	<b>362,522</b>	<b>389,704</b>	<b>1,509,194</b>
経常利益	不定期専用船事業	△ 4,743	△ 1,442	△ 258	△ 478	△ 6,921	△ 2,301	△ 8,603	△ 7,223	△ 6,672	△ 24,799
	コンテナ船事業	△ 5,424	△ 5,105	△ 12,124	△ 7,257	△ 29,910	△ 2,470	△ 172	△ 7,400	△ 1,249	△ 11,291
	フェリー・内航事業	△ 1,465	259	552	121	△ 533	△ 264	996	822	△ 272	1,282
	関連事業	2,306	2,409	2,582	1,801	9,098	2,974	2,769	2,982	2,020	10,745
	その他事業	546	494	2,841	422	4,303	542	408	908	591	2,449
	計	△ 8,779	△ 3,385	△ 6,409	△ 5,390	△ 23,963	△ 1,519	△ 4,602	△ 9,911	△ 5,582	△ 21,614
	調整(消去・全社)	423	△ 359	△ 160	△ 260	△ 356	△ 18	△ 654	905	△ 7,187	△ 6,954
連結	<b>△ 8,356</b>	<b>△ 3,744</b>	<b>△ 6,569</b>	<b>△ 5,651</b>	<b>△ 24,320</b>	<b>△ 1,538</b>	<b>△ 5,255</b>	<b>△ 9,006</b>	<b>△ 12,769</b>	<b>△ 28,568</b>	



# その他

## 商船三井年表

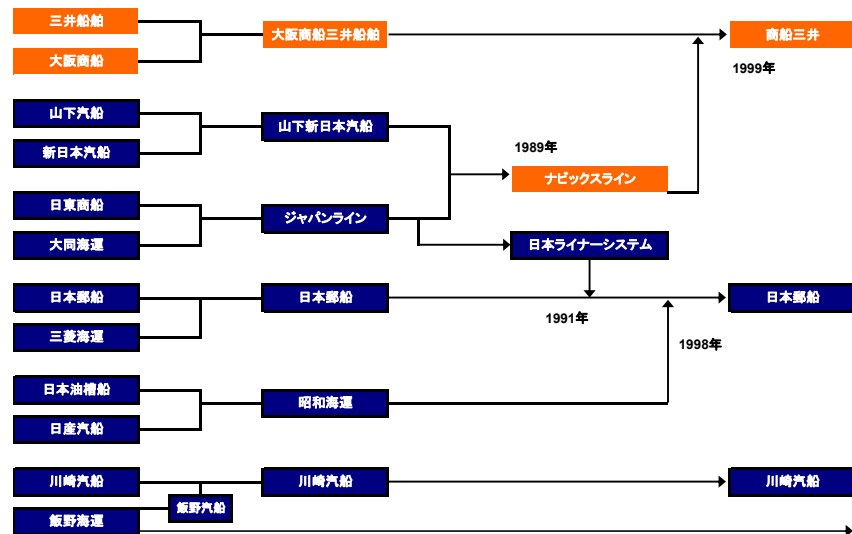
1884年	大阪商船設立。
1930年	高速貨物船「畿内丸」(10,142重量トン)を建造、ニューヨーク急航サービスを開始。横浜／ニューヨーク間を25日17時間30分で走破。当時の平均記録の(35日)を大幅に短縮。
1939年	「あるせんちな丸」、「ぶらじる丸」建造。貨客船として南米航路に就航。当時の日本造船技術の粋を集めて建造した代表的貨客船。
1942年	三井物産は船舶部を分社化し、三井船舶を設立。
1961年	世界で初めての、全自動化の「金華山丸」就航。
1964年	海運集約により6社体制発足。大阪商船と三井船舶が合併し、大阪商船三井船舶に、日東商船と大同海運がジャパンラインに、山下汽船と新日本汽船が山下新日本汽船となった。
1965年	日本初の自動車専用船「追浜丸」を就航、日本の自動車輸出に貢献。
1968年	大阪商船三井船舶、ジャパンライン、山下新日本汽船は、カリフォルニア航路に「あめりか丸」、「ジャパンエース」、「加州丸」のフルコンテナ船をそれぞれ就航させる。
1982年	メタノール輸送に進出。
1983年	LNG船「泉州丸」就航、LNG輸送に進出。
1984年	プロダクトタンカー事業に進出。
1985年	コンテナターミナル運営会社TraPacをロサンゼルスに設立。 コンテナ2段積み専用列車DSTを、ロサンゼルスを基点に運行開始。
1989年	レジャークルーズ時代の幕開けを担い、日本初の本格的クルーズ外航客船「ふじ丸」就航。(1990年につぼん丸就航。) LNG船運航会社BGTに資本参加。(1998年に連結子会社化。) ジャパンラインと山下新日本汽船の合併により、ナビックスライン発足。
1990年	ドイツのフォワード-J.F.Hillebrand資本に参加。 オランダの物流会社Wassingを買収。
1991年	ノルウェーのオープンハッチ・ギア付きバルクキャリア運航会社Gearbulkに資本参加。
1993年	船員養成学校をマニラに設立。
1994年	「創造的改革」を掲げる一連の中期経営計画を開始。
1995年	ザ・グローバル・アライアンス(TGA)による、欧州／北米東岸サービス開始。 初のダブルハルVLCC「Atlantic Liberty」竣工。
1996年	ケミカルタンカー運航会社 東京マリンに資本参加し、連結子会社化。
1998年	ザ・ニュー・ワールド・アライアンス(TNWA)発足。
1999年	大阪商船三井船舶とナビックスラインが合併、新生 商船三井発足。資源・エネルギー輸送船隊は1.5倍に MOL Japan設立。
2000年	コーポレート・ガバナンス体制を改革(執行役員制度導入、社外取締役招聘)。 グループ環境憲章を策定。
2001年	グループ企業理念を策定。
2004年	中期経営計画「MOL STEP」を「成長」をメインテーマに開始 ダイビルを連結子会社化。
2005年	近鉄エクスプレス(KWE)と資本提携。
2006年	宇徳運輸を連結子会社化。
2006年	重大海難事故が4件発生、原点にたち返り「安全運航管理体制強化策」を策定
2007年	中期経営計画「MOL ADVANCE」を「質的成長」をメインテーマに開始 世界最大級の鉄鉱石専用船「BRASIL MARU」竣工
2008年	訓練船「SPIRIT OF MOL」フィリピン災害支援活動に参加
2009年	次世代船シリーズ「ISHIN」構想発表
2010年	ExxonMobil社とLNG長期貸船契約を締結／当社初の中国でのLNG船建造に取り組む。 前・中期経営計画「GEAR UP! MOL」を「新たな成長への挑戦」をメインテーマに開始
2011年	東日本大震災 客船やフェリーの被災地支援活動 欧州航路において、G6(Groups of 6)アライアンス設立 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 Pte Ltd」設立 VLCC プール運航会社「Nova Tankers A/S」設立 インドネシア初の内航LNG輸送プロジェクトを受注(インドネシアに於ける初のオフショア)
2012年	世界初の新造ハイブリッド自動車船「EMERALD ACE」が竣工 オランダ荷主協会 最優秀船社として「Best Performing Container Liner Shipping Company」を受賞
2013年	新興国トレードの中心国シンガポールの現地法人にドライバルク船の営業・運航を移転 単年度経営計画「RISE 2013」を開始。メインテーマ「2013年度黒字化を達成し、成長軌道への復帰初年度」とする。 北米東岸航路において、G6アライアンス協調拡大

- 新規輸送分野 への進出・革新的船舶の竣工
- M&A
- アライアンス、プール運航会社
- 経営改革、その他

# その他

## ☑(参考)海運集約

(海運集約 1964.4.1)



## ☑商船三井グループ

不定期専用船事業		コンテナ船事業		フェリー・内航事業	
ドライバルク	商船三井近海(株) Gearbulk Holding Ltd. 第一中央汽船(株)	港湾運送	商船港運(株) (株)宇徳 TraPac, Inc.	内航	商船三井内航(株)
油送船	東京マリン(株) 旭タンカー(株)	海運代理店	(株)MOL Japan MOL (America) Inc. MOL (Asia) Ltd. MOL (Europe) B.V. Mitsui O.S.K. Lines (Thailand) Co., Ltd.	フェリー	商船三井フェリー(株) (株)フェリーさんふらわあ (株)名門大洋フェリー
LNG船	BGT Ltd.			関連事業	
自動車船	日産専用船(株) アクトマタイム(株)	物流	商船三井ロジスティクス(株) (株)ジャパンエクスプレス(横浜) (株)ジャパンエクスプレス(神戸) 国際コンテナ輸送(株) MOL Consolidation Service Ltd. 商船三井集運服務(上海)有限公司 MOL Logistics (H.K.) Ltd. MOL Logistics (Netherlands) B.V. MOL Logistics (USA) Inc. Bangpoo Intermodal Systems Co., Ltd. J. F. Hillebrand Group AG 上海龍飛国際物流有限公司	不動産	ダイビル(株) 商船三井興産(株)
*青字=持分法適用関連会社				曳船	日本栄船(株) グリーン海事(株) グリーン SHIPPING(株) South China Towing Co., Ltd.
				客船	商船三井客船(株) 日本チャータークルーズ(株)
				商社	商船三井テクノリード(株)
				旅行代理店	エムオーツーリスト(株)
				建設	日下部建設(株)
				人材派遣	商船三井キャリアサポート(株)
				その他事業	
				船員配乗・派遣業	商船三井オーシャンエキスパート(株)
				船舶運航管理	エム・オー・エル・シップマネージメント(株)
				マシコンサルティング	(株)エム・オー・エルマリンコンサルティング
				機器販売・修理	MOLエンジニアリング(株)
				金融	Euromol B.V.

## ☑格付/社債 (2013年4月時点)

(格付一覧)	種類	対象	格付
日本格付研究所 (JCR)	短期格付	コマーシャルペーパー	J-1
	長期優先債務(発行体)格付		A
	長期格付	第10~18回社債	A
格付投資情報センター (R&I)	発行体格付		A-
	短期格付	コマーシャルペーパー	a-1
	長期個別債務格付	第10~18回社債	A-
Moody's	発行体格付		Baa3

(既発債)	発行年月日	年限	利率	発行総額	未償還残高
第10回普通社債	2008.12.19	5年	1.428%	150億円	150億円
第11回普通社債	2009.5.27	5年	1.278%	300億円	300億円
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	200億円
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	100億円



# その他

## ☑第三者機関からの評価(社会的責任)

2003年3月:	環境マネジメントの国際規格であるISO14001の認証を取得 対象範囲: 本社全部門及び当社運航船隊(自社管理船、間接管理船及び契約期間1年を超える傭船) 適用範囲: 総合物流/貨物海上輸送サービスにおける現地活動及び本社事業部における活動
2003年9月:	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、IR活動が高く評価され、Dow Jones Sustainability Indexes(DJSI)に組み入れ(2004年以降、2011年まで8年連続で採用)
2003年9月:	フィナンシャル・タイムズとロンドン証券取引所の合併会社であるFTSE社の代表的指標のひとつ、社会的責任投資指数「FTSE4 Good Global Index」に組み入れ(2004年以降、2011年まで8年連続で採用)
2007年3月:	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 <sup>(*)</sup> 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 *1) Society of International Gas Tanker & Terminal Operators Ltd.
2011年6月:	株式会社日本政策投資銀行(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組みが特に先進的」として最高ランクでの格付け
2012年4月、11月:	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)に適合するとして認証を取得
2012年10月:	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12月:	株式会社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(2009年融資実施時には上位評価を取得)
2013年4月:	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組みが評価され、株式会社三井住友銀行の「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



FTSE4Good



環境マネジメントの国際規格ISO14001の認証  
(DNV-DET NORSE VERITASノルウェー船級協会による認証)



## ☑国連“グローバルコンパクト”に参加

人権	原則 1. 企業はその影響の及ぶ範囲内で国際的に宣言されている人権の擁護を支持し、尊重する。 原則 2. 人権侵害に加担しない。
労働	原則 3. 組合結成の自由と団体交渉の権利を有効なものにする。 原則 4. あらゆる形態の強制労働を排除する。 原則 5. 児童労働を実効的に排除する。 原則 6. 雇用と職業に関する差別を撤廃する。
環境	原則 7. 環境問題の予防的なアプローチを支持する。 原則 8. 環境に関して一層の責任を担うためのイニシアチブをとる。 原則 9. 環境にやさしい技術の開発と普及を促進する。
腐敗防止	原則 10. 強要と賄賂を含むあらゆる形態の腐敗を防止するために取り組む。



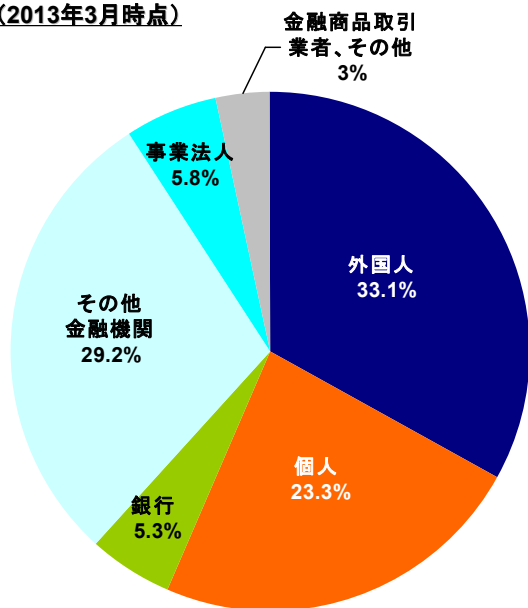
WE SUPPORT

# その他

## 株価推移



## 株主構成 (2013年3月時点)



## 株主情報 (2013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 926人
- グループ従業員数 9,465人(単体及び連結決算対象会社)
- 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 期末配当金3月31日、中間配当金9月30日
- 株主数 120,874名(2013年3月31日)
- 上場取引所 東京、大阪、名古屋各証券取引所
- 株式名簿管理人 三菱UFJ信託銀行株式会社  
〒137-8081東京都江東区東砂7-10-11  
TEL 0120-232-711(証券代行部)

**【IRツールのご案内】**

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

**【免責事項】**

本Investor Guidebook は投資判断の参考となる情報提供のみを目的として作成したものです。当社株式の購入や売却などを勧誘するものではありません。投資に関する決定は、投資家ご自身の判断において行われるようお願い致します。掲載内容については細心の注意を払っておりますが、掲載された情報に誤りがあった場合、当社は一切責任を負うものではありませんのでご了承下さい。

**【見直しに関する注意事項】**

本Investor Guidebook には、当社の将来についての計画や戦略、業績に関する予想及び見通しの記述が含まれております。これらの記述は過去の事実ではなく、当社が現時点で把握可能な情報から判断した仮定及び所信に基づく見込みです。また経済動向、海運業界における厳しい競争、市場需要、燃料価格、為替レート、税制や諸制度などに関するリスクや不確実性を含んでいます。このため実際の業績は当社の見込みとは異なる結果となる可能性があること、ご承知おき下さい。



【お問い合わせ先】

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](mailto:iromo@molgroup.com)