

価値創造モデル

Input

商船三井グループの資本

製造資本

- ▶ 多種多様な約800隻の船隊
- ▶ 41カ国・地域に跨がる営業・船舶管理拠点

知的資本

- ▶ 船舶の運航や貨物取り扱いに関する深い理解と高度な海技力
- ▶ 豊富な経験に裏打ちされた船舶についての広範な知識
- ▶ 海運業を革新しようとする姿勢とその前提となる幅広い知見
- ▶ ニーズを発掘し、事業化まで導くプロジェクトマネジメント力

人的資本

- ▶ 約14,000名に及ぶ多様性に富んだ陸上職社員・船員
- ▶ グループ従業員に共有された「MOL CHARTS」の精神

社会関係資本

- ▶ 130余年の歴史・実績
- ▶ 国内外の顧客ネットワークとパートナーシップ
- ▶ 世界の海事クラスターにおけるプレゼンス

自然資本

- ▶ 事業継続が可能な自然環境

財務資本

- ▶ 20年超にも及ぶ長期輸送契約の確実な履行を担保する財務基盤
- ▶ 多様な船種・事業ポートフォリオから得られる安定的なキャッシュフロー

Our Activities

事業領域

海運業を中心に
様々な社会インフラ事業を展開



経営計画「ローリングプラン」の推進



サステナビリティ課題(マテリアリティ)への取り組み

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

Output

当社航海数(2020年度)

約**3,000**航海
(ただし、貸船航海を除く)

当社輸送実績(2020年度)

年間コンテナ輸送量
約**1,200**万TEU
世界海上輸送量の約7.7%
(出典: 日本海事センター)

年間LNG輸送量
約**6,900**万MT
世界海上輸送量の約19.1%
(出典: Wood Mackenzie)

年間鉄鉱石輸送量
約**6,600**万MT
世界海上輸送量の約4.4%
(出典: Clarksons)

年間自動車輸送台数
約**270**万台

他

Outcome

1 財務的価値(2020年度)

売上高
9,914億円

経常利益
1,336億円

ROE
16.5%

配当支払総額
179億円

2 社会的価値(2020年度)

CO₂排出量
9,665千トン
(Scope1)

LTIF
0.34
(産業界平均(2020年) 1.95)

環境関連投資額
644億円

▶ 詳細は、P14「価値創造の成果」をご参照ください。

事業を通じた
価値創造と同時に
社会課題解決にも貢献



再投資・知見の蓄積

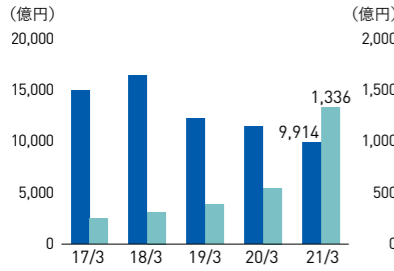
価値創造の成果

財務的価値

売上高／経常利益

2020年度

経常利益 **1,336**億円



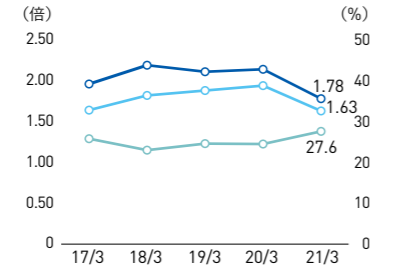
■売上高(左軸)
■経常利益(右軸)

新型コロナウイルスの感染拡大による完成車輸送台数の大幅な減少やドライバルク船市況の下落などにより、売上高は1,639億円減少しましたが、エネルギー・海洋事業を中心とした安定的な利益の確保に加え、コンテナ船事業を展開する当社持分法適用関連会社Ocean Network Express(ONE社)の大幅な増益により、経常利益は785億円増加しました。

ギアリングレシオ／ネットギアリングレシオ／自己資本比率

2020年度末

自己資本比率 **27.6%**



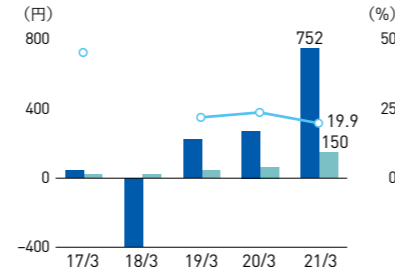
◇ギアリングレシオ(左軸)
◇ネットギアリングレシオ(左軸)
◇自己資本比率(右軸)

2020年度は、堅調な業績を背景に利益剰余金を積み上げた結果、自己資本が前年度末比で644億円増加しました。一方で、借入金の返済を進めたことにより、有利子負債を前年度末比で696億円削減しました。その結果、ギアリングレシオは0.36改善し1.78倍に、ネットギアリングレシオは0.31改善し1.63倍に、自己資本比率も3.1パーセントポイント改善し27.6%となり、財務体質改善を一歩進めることができました。

1株当たり当期純損益／配当金／配当性向

2020年度

1株当たり配当金 **150**円



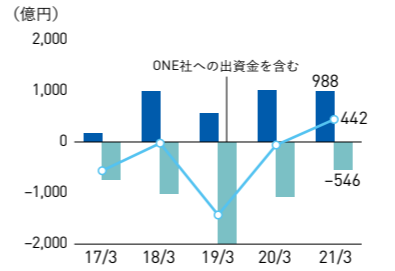
■1株当たり当期純損益(左軸)
■1株当たり配当金(左軸)
◇配当性向(右軸)

親会社株主に帰属する当期純利益は、ONE社の貢献による大幅な連結経常増益の結果、2021年度以降の損益改善に繋がる石油製品船や自動車船を対象とした事業再編関連損失等の特別損失を計上した上で、574億円増益の900億円となりました。配当については、連結配当性向20%の方針に則り、中間配当15円、期末配当135円の計150円を実施し、2019年度の合計65円から増配となりました。

キャッシュフロー

2020年度

フリーキャッシュフロー **442**億円



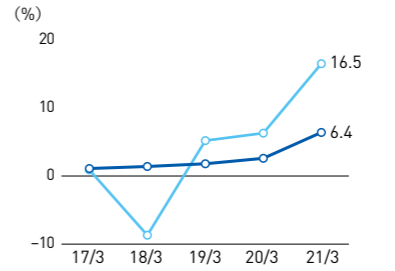
■営業活動によるキャッシュフロー
■投資活動によるキャッシュフロー
◇フリーキャッシュフロー

2020年度は、コロナ禍を踏まえ、案件を一段と厳選し、当社が強みを持つ分野に絞った投資を行いました。また、資産・事業のキャッシュ化も併せて推進することで、投資キャッシュフローを前年度比525億円減の▲546億円に抑えました。最終的に前年度並みの営業キャッシュフロー988億円を確保できた結果、「3年間で1,000億円を創出する」としていたフリーキャッシュフロー目標の1年目を+442億円で終えることができました。

ROA／ROE

2020年度

ROE **16.5%**



◇ROA(経常損益ベース)
◇ROE

総資産が前年度末比で減少した一方、経常利益が大幅に増加したことにより、ROAは前年度比で3.8パーセントポイント改善し、6.4%となりました。また、親会社株主に帰属する当期純利益の増加によりROEも大幅に向上し、前年度を10.2パーセントポイント上回る16.5%となりました。

格付け

2021年9月17日時点

日本格付研究所(JCR) **A-**

種類	格付け
日本格付研究所(JCR) 短期格付け(コマーシャルペーパー)	J-1
長期優先債務(発行体)格付け	A-(安定的)
長期格付け	A-
格付投資情報センター(R&I) 発行体格付け	BBB+(安定的)
短期格付け(コマーシャルペーパー)	a-2
長期個別債務格付け	BBB+
Moody's コーポレート・ファミリー・レーティング	Ba3(安定的)

ネットゼロ・エミッション実現に向けた環境関連投資が長期的に発生すると見込まれる中、他社比優位な資金調達条件を確保・維持するため、当面の間財務体質改善を重要な経営課題として優先的に取り組むとともに、適切な対外開示・説明を行うことで、格付けの向上を図っていきます。

社会的価値

4ZEROの連続達成日数

2021年8月末時点

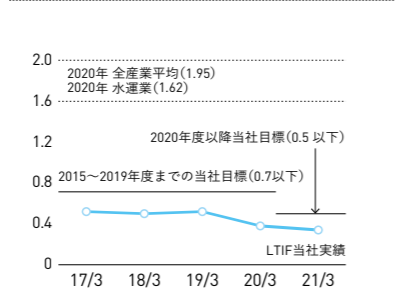
重大海難事故 403 日	油濁による海洋汚染 403 日
労災死亡事故 7 日	重大貨物事故 975 日

当社では、2006年に連続して発生した重大海難事故の反省から、「世界一安全な船隊」を目指し、様々な取り組みを進めてきました。その成果を測る客観的指標の一つとして2010年度から「4ZERO」を導入し、上記4項目の連続無事故日数をカウントしています。達成状況を社内Webサイトのトップ画面に掲載し陸上・海上社員分かつた共有することで、安全運航への意識を高めています。

LTIF*1 (Lost Time Injury Frequency)

2020年度

LTIF **0.34**



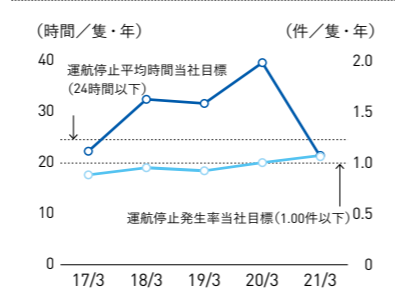
参考値出典：厚生労働省「令和2年労働災害動向調査結果の概要」

当社は、安全品質の更なる向上を目的として、2020年度よりLTIFの社内目標値を0.7以下から0.5以下に厳格化しましたが、2020年度実績は0.34となり目標を達成しました。厚生労働省が集計する、全産業の平均値(2020年:1.95)や、水運業の平均値(2020年:1.62)を大きく下回っています。

運航停止平均時間*2／運航停止発生率*3

2020年度

運航停止発生率推移 **1.07**件/隻



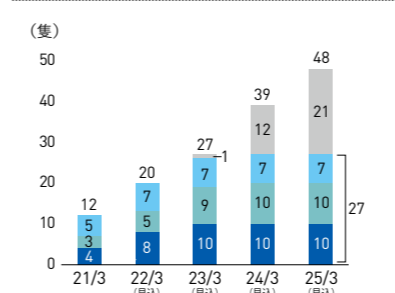
◇運航停止平均時間(左軸)
◇運航停止発生率(右軸)

2020年1月からの燃料油の硫黄含有量に関する規制強化に伴い、規制に適合した燃料油の使用に起因する主機関のトラブルが一部運航船において発生しました。その影響もあり、2020年度の運航停止発生率は1.07件/隻とわずかながら1.00以下という目標値を超過しました。一方、運航停止平均時間は21.17時間/隻と目標を達成しました。

環境関連船の隻数

2024年度末

環境関連船の隻数見込み(獲得済のみ) **27**隻



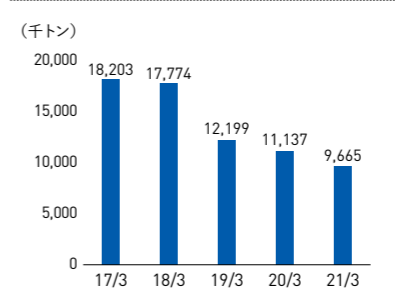
■LNG供給関連 ■代替燃料関連 ■再生エネルギー関連 ■マーケティング中

ローリングプランで掲げる環境戦略に従い、当社は低・脱炭素事業に注力しています。過去数年間における種蒔きが今後結実し、LNG供給関連、代替燃料関連、再生エネルギー関連の船を合計した環境関連船は2024年度末には27隻まで拡大する見込みです。現在マーケティング中の案件も含め、今後も積極的な投資を行っていきます。

GHG排出量*4

2020年度

CO₂排出量(Scope1) **9,665**千t

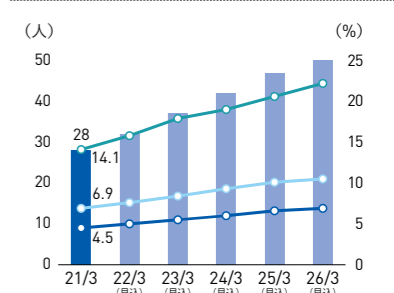


当社のScope1におけるCO₂排出量は、コンテナ船事業が2018年度から切り離された影響や、コロナ禍による航海数減で2020年度に燃料消費量が減少した効果もありますが、着実に減少しています。「商船三井グループ 環境ビジョン2.1」に掲げる通り、当社は2050年までにグループ全体でのネットゼロ・エミッション達成を目指しており、引き続きGHG排出量の削減に努めていきます。

女性管理職数／女性管理職比率*5

2020年度末

陸上管理職(チームリーダー相当職)に占める女性比率 **14.1%**



■陸上・海上女性管理職数(左軸)
◇陸上・海上合わせた管理職全体に占める女性比率(右軸)
◇陸上管理職に占める女性比率(右軸)
◇陸上管理職(チームリーダー相当職)に占める女性比率(右軸)

当社は、女性活躍推進が企業価値向上や社会におけるダイバーシティの推進に資すると考え、2025年度末までに、①陸上・海上社員を合わせた管理職全体に占める女性比率を7.0%以上、②陸上管理職に占める女性比率を10%以上、③陸上管理職(チームリーダー相当職)に占める女性比率を20%以上とする目標を掲げています。陸上管理職においては、2000年代における女性総合職採用拡大を反映して、今後女性比率が順調に伸びていく見込みです。

*1 100万人・時間当たりの労災事故発生件数。軽作業、労働に復帰できなかった職務傷病も含む。
*2 機器故障や事故等による船舶の年間運航停止時間を1隻当たりで表したものを。
*3 船舶の運航停止に至る機器故障や事故等の年間発生件数を1隻当たりで表したものを。

*4 集計対象は、当社単体及び連結子会社。なお、2018年度より営業を開始したONE社の排出量は対象外(算入対象範囲統一のため、過去に遡って除外)。
*5 当社単体(受入出向者、契約社員、嘱託ほかを除く/出向者を含む)