

11年サマリー

(百万円)

	GEAR UP! MOL		RISE 2013	STEER FOR 2020	ROLLING PLAN						
	2012/3	2013/3	2014/3	2015/3	2016/3	2017/3	2018/3	2019/3	2020/3	2021/3	2022/3
連結損益計算書項目											
海運業収益及びその他の営業収益	¥1,435,220	¥1,509,194	¥1,729,452	¥1,817,069	¥1,712,222	¥1,504,373	¥1,652,393	¥1,234,077	¥1,155,404	¥ 991,426	¥1,269,310
海運業費用及びその他の営業費用	1,368,794	1,432,014	1,587,902	1,683,795	1,594,568	1,388,264	1,513,736	1,094,915	1,035,771	911,055	1,117,405
販売費及び一般管理費	90,885	92,946	100,458	116,024	115,330	113,551	115,972	101,442	95,852	85,674	96,899
営業損益	(24,459)	(15,766)	41,092	17,249	2,323	2,558	22,684	37,718	23,779	(5,303)	55,005
経常損益	(24,320)	(28,568)	54,985	51,330	36,267	25,426	31,473	38,574	55,090	133,604	721,779
税金等調整前当期純損益	(33,516)	(137,938)	71,710	58,332	(154,385)	23,303	(28,709)	46,778	47,130	100,313	732,993
親会社株主に帰属する当期純損益	(26,009)	(178,846)	57,393	42,356	(170,447)	5,257	(47,380)	26,875	32,623	90,052	708,819
フリーキャッシュフロー(a+b)	(129,298)	(25,285)	(25,615)	(66,656)	182,508	(56,318)	(2,471)	(143,093)	(6,527)	44,238	200,187
営業活動によるキャッシュフロー(a)	5,014	78,955	94,255	92,494	209,189	17,623	98,380	55,248	100,723	98,898	307,637
投資活動によるキャッシュフロー(b)	(134,312)	(104,240)	(119,870)	(159,150)	(26,681)	(73,941)	(100,851)	(198,341)	(107,250)	(54,660)	(107,450)
減価償却費	85,624	94,685	83,983	87,803	92,771	87,190	86,629	90,138	87,765	85,798	86,399
連結貸借対照表項目											
総資産	¥1,946,161	¥2,164,611	¥2,364,695	¥2,624,049	¥2,219,587	¥2,217,528	¥2,225,096	¥2,134,477	¥2,098,717	¥2,095,559	¥2,686,701
有形固定資産	1,293,802	1,303,967	1,379,244	1,498,028	1,376,431	1,323,665	1,290,929	1,193,910	1,201,698	1,099,458	1,111,152
投資・その他の資産	249,228	323,468	422,426	577,157	353,197	381,097	425,300	524,411	533,320	637,736	1,187,472
有利子負債	869,619	1,046,865	1,094,081	1,183,401	1,044,980	1,122,400	1,118,089	1,105,873	1,096,685	1,026,994	1,000,697
純資産	717,909	619,492	783,549	892,435	646,924	683,621	628,044	651,607	641,235	699,150	1,334,866
自己資本	637,422	535,422	679,160	782,556	540,951	571,983	511,242	525,064	513,335	577,782	1,274,570
普通株式1株当たりの金額*1											
親会社株主に帰属する当期純損益(円)	¥ (72.53)	¥ (498.57)	¥ 159.97	¥ 118.07	¥ (475.00)	¥ 14.65	¥ (132.05)	¥ 74.91	¥ 90.93	¥ 250.99	¥ 1,970.16
純資産(円)	1,777.57	1,492.53	1,893.00	2,180.87	1,507.60	1,594.08	1,424.94	1,463.46	1,430.77	1,610.04	3,532.32
配当金(円)	16.67	0.00	16.67	23.33	16.67	6.67	6.67	15.00	21.67	50.00	400.00
経営指標											
ギアリングレシオ(倍)	1.36	1.96	1.61	1.51	1.93	1.96	2.19	2.11	2.14	1.78	0.78
ネットギアリングレシオ(倍)	1.23	1.58	1.35	1.35	1.64	1.64	1.82	1.88	1.94	1.63	0.71
自己資本比率(%)	32.8	24.7	28.7	29.8	24.4	25.8	23.0	24.6	24.5	27.6	47.4
ROA(%)	(1.3)	(1.4)	2.4	2.1	1.5	1.1	1.4	1.8	2.6	6.4	30.2
ROE(%)	(4.0)	(30.5)	9.5	5.8	(25.8)	0.9	(8.7)	5.2	6.3	16.5	76.5
配当性向(%)	—	—	10.4	19.8	—	45.5	—	20.0	23.8	19.9	20.3
当社グループ*2運航船CO ₂ 排出量(千トン)	19,660	18,876	17,810	18,803	18,676	18,203	17,774	12,199	11,137	9,831	10,112
当社グループ*3従業員数(人)	9,431	9,465	10,289	10,508	10,500	10,794	10,828	8,941	8,931	8,571	8,547

※ 百万円未満切捨て

*1 当社は、2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を、さらに2022年4月1日付で株式分割(1株につき3株の割合)を行っています。当該株式分割後の株式数に基づき各数値を算出。

*2 当社及び連結子会社。なお、2018年度より営業を開始したコンテナ船事業会社Ocean Network Expressの排出量は含んでいません(算入範囲統一のため、MOLレポート2021から過去に遡って除外)。

*3 当社及び連結子会社。

MOL Group's Global Network



グループ会社拠点 国・地域 (2022年4月末時点)

欧州・アフリカ	東アジア・東南アジア・大洋州	南アジア・中東	北米・中米・カリブ	南米		
英国	ポーランド	日本	シンガポール	オマーン	アメリカ合衆国	ブラジル
イタリア	ロシア	韓国	ベトナム	カタール	カナダ	チリ
オランダ	トルコ	中国	マレーシア	UAE	メキシコ	コロンビア
デンマーク	ケニア	台湾	ミャンマー	インド	パナマ	
ドイツ	南アフリカ	香港	オーストラリア	スリランカ		
フランス	モザンビーク	インドネシア	ニュージーランド			
ベルギー	モーリシャス	タイ				
チェコ		フィリピン				

商船三井グループの歴史

顧客のニーズと時代の要請を先取りし、信頼を築く

1884年 関西の中小船主が連合し、大阪商船設立

1890年 当社初の外国航路開設(大阪～釜山)

1909年 当社初の遠洋航路開設(香港～タコマ)

1930年 高速貨物船「畿内丸」で横浜～ニューヨーク間を25日と17時間30分で走破(当時の優秀船平均: 35日)

1939年 戦前の代表的貨客船、「あるぜん丸」と「ぶらじ丸」が南米航路に就航

1942年 三井物産の船舶部門が三井船舶として分社化

1964年 海運集約による業界再編。大阪商船と三井船舶が合併し、大阪商船三井船舶となる

1965年 日本初の自動車専用船「追浜丸」就航

1968年 「あめりか丸」でフルコンテナ船サービスを開始

1993年 フィリピンに船員養成学校を設立

1995年 海外2船社とともに、ザ・グローバル・アライアンスを結成(世界初の海運アライアンス)

1999年 大阪商船三井船舶とナビックスラインが合併し、商船三井発足

2004年 ダイビルを連結子会社化

2010年 FPSO事業に参画

2017年 アジア初のFSRU保有船社となる

2018年 邦船3社によるコンテナ船事業統合会社 Ocean Network Expressが営業を開始

フィリピンに商船大学を設立

砕氷型LNG船による、北極海東回り天然ガス輸送を実現

2020年 当社初のLNG燃料供給船が竣工

2022年 ダイビル及び宇徳の完全子会社化

情報開示と社外からの評価

積極的な情報開示とエンゲージメントの推進

当社は、サステナビリティ課題「人の活躍と地域社会の発展」に掲げている通り(⇒P53)、投資家・株主をはじめとするステークホルダーの皆様とのエンゲージメントを経営上の重要事項と考えています。

当社では経営トップが率先してIR活動に取り組むことを重視しており、中間・通期決算説明会や国内外投資家とのミーティング(個別面談・集団面談)に社長自身が出席し、自分の言葉で説明責任を果たすよう、努めています。また、フェアディスクロージャーも重要と考えており、決算短信、決算説明会資料、統合報告書等の主要IR媒体について、和英両文での開示を行っているほか、2021年度からは、アナリスト・機関投資家向け決算説明会動画のWeb開示も開始しました。

当社は、情報の発信に加え、ステークホルダーとの対話で得た意見の社内フィードバックに特に力を入れています。投資家面談等で得た意見については、整理して定期的に取締役会及び経営会議に報告しています。また、経営計画やサステナビリティ課題等に関するより具体的な意見については、IR担当のコーポレートコミュニケーション部から各担当部門に直接伝え、開示の充実のみならず、施策実行上も取り入れて反映していくよう促しています。

当社は近年、グループ企業理念及び長期ビジョンの改定、「環境ビジョン2.1」や「MOL Sustainability Plan」の策定、親子上場の解消、株式報酬制度の導入、CEOサクセッションプランの整備など、経営の方向付けやガバナンス改善に関する様々な取り組みを進めてきました。また、ウインドチャレンジャー搭載船や様々な船種にわたるLNG燃料船の建造、洋上風力発電関連事業やカーボン事業への参画など、事業面でも業界に先駆けた施策を進めています。これらは決して当社の意思のみで進められたものではなく、投資家・株主をはじめとした様々なステークホルダーの皆様からの意見が反映されたものです。

引き続き、ステークホルダーの皆様との密接なコミュニケーションを通じて、当社の企業価値向上に取り組んでいきます。

社外からの意見が反映された当社方針や施策等

- 企業理念・長期ビジョンの改定
- 「商船三井グループ 環境ビジョン2.1」「MOL Sustainability Plan」の策定
- 親子上場の解消
- 取締役報酬制度の見直し
- 社長・CEO後継者計画導入
- 配当性向の引き上げ

2021年度 IR活動実績

活動	回数	内容
アナリスト・機関投資家向け	決算説明会	4回 四半期ごとの説明会
	社長スモール・ミーティング	5回 春秋各2回、ESG担当者向け1回
海外機関投資家向け	海外ロードショー	2回 オンラインにて実施(欧州1回、アジア1回)
	証券会社主催カンファレンス	6回 Webカンファレンスに参加(個別ミーティング)
個人投資家向け	会社説明会	1回 個人投資家向けWebセミナーへ参加

IR資料(Webサイト掲載)

資料	和文	英文
適時開示資料(決算短信等)	○	○
決算説明会資料(含むQ&A要旨)	○	○
決算説明会動画	○	○
統合報告書	○	○
有価証券報告書	○	—*1
四半期報告書	○	—
株主宛事業報告書	○	—*2
インベスターガイドブック	○	○
マーケットデータ	○	○

*1 要約版を「Financial Statements」として掲載
*2 「Business Report」として掲載

社外からの評価



用語集(50音順)

■ インターナルカーボンプライシング(ICP)

GHG排出量に対し、社内で一定の価格を設定する制度。ICPを設定することにより、GHG排出量削減をプラスの経済効果として定量評価できるようになるため、一般的にコスト増になる低炭素化投資の促進に繋がる。将来的に想定される、GHG排出に対する課金(炭素税など)の影響を和らげる効果が期待できる。

■ クリーンアンモニア

GHGを排出しない技術で生産されるアンモニア。化石燃料から製造するものの発生するCO₂を回収・貯留するブルーアンモニアと、再生可能エネルギー由来のグリーンアンモニアに大別される。現在開発が進んでいるアンモニア燃料船と本技術を組み合わせることで、海上輸送の低炭素化が進展すると期待されている。

■ ケミカルタンカー

多品種の液体化学貨物を同時に輸送するために多数のタンクを備えたタンカー。タンクごとに独立したパイプライン、カーゴポンプや温度調節機能を持つほか、洗浄のための設備等を備えた複雑な仕様となっている。

■ 合成メタン/メタネーション

CO₂と水素から生成したメタンのことで、天然ガスと同様、船舶燃料として使用可能(生成技術をメタネーションと呼ぶ)。空気中のCO₂と再生可能エネルギー由来の水素を原料とすることで、CO₂の循環利用が可能になり、地球温暖化に繋がるGHGの排出量を大幅に削減することができる。

■ サブシー支援船

海洋石油・ガス田の開発・生産に必要な海底設備の据付・メンテナンス・回収を行う作業船。

■ 中小型バルカー

主に石炭、穀物、塩、セメント、鋼材などの一般ばら積み貨物を輸送するバナマックス型、ハンディマックス型、スモールハンディ型のドライバルク船。

■ トリム

船体の長さ方向(前後)の傾きのことで、船首と船尾の喫水の差。操船しやすさ等から、通常は船尾がより沈む「船尾トリム」での航行が好まれる傾向があるが、当社と(株)三井造船船島研究所の共同研究では、適度な「船首トリム」とすることで推進効率が改善するとの解析結果が出ている。当社は、喫水、速力、航路や気象などに応じた個船ごとの最適姿勢の解析・ソフトウェアの開発、船への展開により、燃費効率の改善を図っている。

■ CCS(Carbon dioxide Capture and Storage)

■ CCU(Carbon dioxide Capture and Utilization)

CCSは工場や発電所等から排出されるCO₂を大気放散する前に回収・貯蔵する技術。CCUは回収したCO₂を利用して、燃料や化学品等を作り出す技術。なお、これら2つの技術を併用することをCCUS(Carbon dioxide Capture, Utilization and Storage)と呼ぶ。

■ FPSO(Floating Production, Storage and Offloading System)

浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備。洋上で原油を生産・貯蔵し、直接輸送用タンカー(シャトルタンカー)へと積出を行う設備のこと。

■ FSRU(Floating Storage and Re-gasification Unit)

■ FSU(Floating Storage Unit)

FSUは「浮体式LNG貯蔵ユニット」のことで、洋上でLNGを貯蔵する設備を指す。FSRUは「浮体式LNG貯蔵・再ガス化ユニット」のことで、FSUの機能に加え、タンク内のLNGを気化(再ガス化)して陸上パイプラインへ払い出す能力を有する。両方とも従来の陸上受入基地に比べ、低コストかつ短期間にLNG受入体制を整える有力なソリューションとして、世界各地で導入計画が進んでいる。

■ IMO(International Maritime Organization)

国際海事機関。海上の安全、航行の能率及び海洋汚染の防止等、海運に影響する技術的問題や法律的問題について、政府間の協力を促進するとともに、最も有効な措置の採用や条約等の作成を行っている国連の専門機関。

■ LNG船

LNG(Liquefied Natural Gas: 液化天然ガス)を運ぶタンカー。マイナス162°Cで液化する天然ガスを輸送するため超低温に耐える特殊な材質のタンク、荷役における事故を防ぐ緊急遮断装置など、多様な技術が駆使されている。

■ NOx

エンジン内で燃料が燃焼する際に、窒素と空気中の酸素が高温下で結合して発生する窒素酸化物で、大気汚染の原因の一つ。船舶からのNOx排出は国際海事機関のルールによって規制されており、2016年からNOx3次規制が適用されている。

■ PBCF(Propeller Boss Cap Fins)

1987年に当社と他2社によって共同開発された、船舶推進機関のプロペラ軸に装着する省エネ装置。エネルギーロスの原因となるプロペラ翼の回転による渦発生を抑制することによって、約5%の燃料削減効果を得ることができる。2022年4月時点で船の種類を問わず約3,700隻に導入された実績があり、2021年には「最も販売されている船舶用省エネブランド」としてギネス世界記録に認定されている。

■ RORO(Roll-on/Roll-off)船

車両が自走して乗下船できるランプウェイを備え、貨物を積載したトラックやトレーラーなどを車両ごと輸送できる船。同じRORO設備を備えた船として、貨物を積載していない車両や建機を主に輸送する自動車専用船や、貨物車両に加え旅客や自家用車も輸送するフェリーなどがある。

■ SOx

二酸化硫黄(SO₂)など硫黄酸化物の総称で、石油や石炭など、硫黄分を含む化石燃料が燃焼する際に発生する大気汚染物質。海運業界では船舶からの排出ガス中のSOx量を抑制するため、燃料油に含まれる硫黄分含有率を従来の3.5%(一般海域の場合)から0.5%以下へと大幅に低減する規制が2020年1月に発効した。

■ TCFD(Task Force on Climate-related Financial Disclosure)

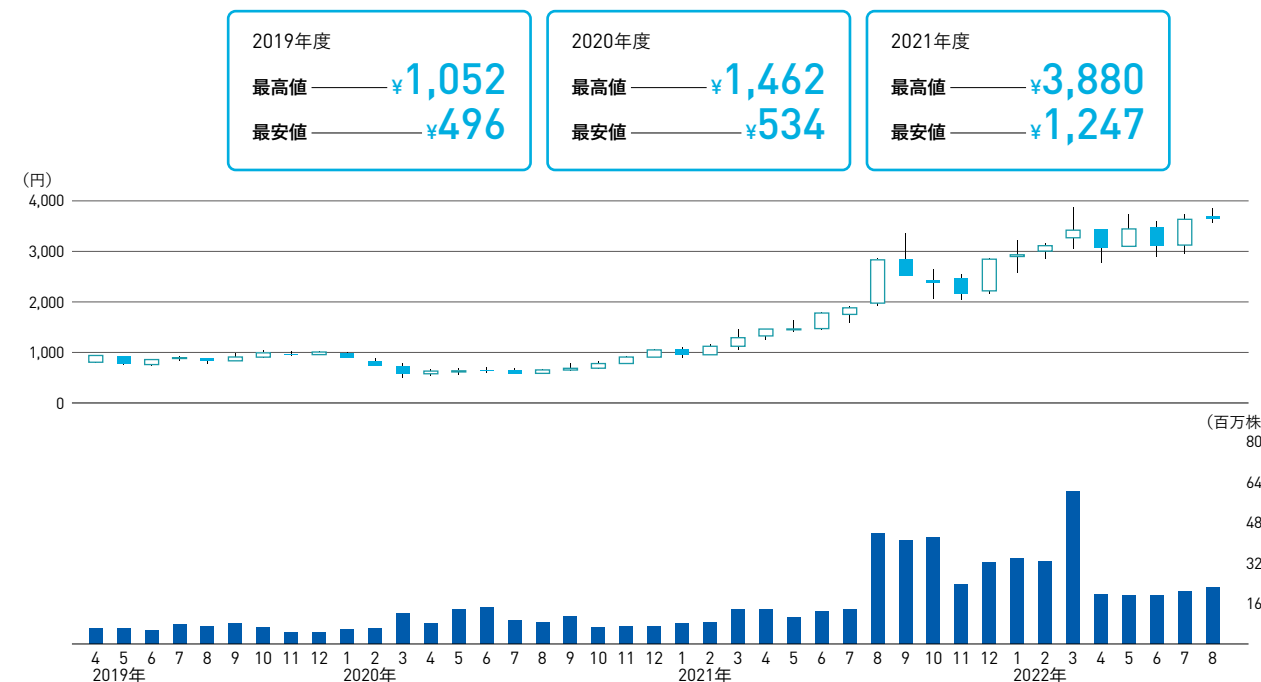
気候関連財務情報開示タスクフォース。気候関連情報に特化した開示フレームワークであり、企業に対して気候変動がもたらす自社への財務的影響を開示するよう推奨している。

株式情報

資本金	65,400,351,028円
本社所在地	〒105-8688 東京都港区虎ノ門二丁目1番1号
従業員数	1,098人
商船三井グループ従業員数 (親会社及び連結決算対象会社)	8,547人
発行可能株式総数	946,200,000株*
発行済株式数	361,885,833株*
株主数	137,413人
株式上場	東京証券取引所
株主名簿管理人	三井住友信託銀行株式会社 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号
上記連絡先	三井住友信託銀行株式会社 証券代行部 〒168-0063 東京都杉並区和泉二丁目8番4号 Tel: 0120-782-031(通話料無料)
コミュニケーションツール	MOLレポート インベスターガイドブック マーケットデータ Webサイト YouTube公式サイト

(2022年3月末時点)

株価・売買高の推移*



* 2022年4月1日付の株式分割(1株につき3株の割合)後の株式数に基づいて換算した数値を記載しています。

お問い合わせ

コーポレートコミュニケーション部
IRチーム

〒105-8688

東京都港区虎ノ門二丁目1番1号

MAIL iromo@molgroup.com

WEB <https://www.mol.co.jp>

