

MOL

MOL

商船三井

2019.NOV

証券コード: 9104

I N T E R I M R E P O R T

— 特集 —

世界へのガス・電力供給を支える 「FSRU」を拡大中



LNG燃料タグボート“いしん”竣工
就航30周年、客船“にっぽん丸”がリニューアルへ
社員と家族で車いすラグビーを体験「MOLチャレンジデー」

2019年度 中間報告書 〈2019.4.1～2019.9.30〉

株主の皆様へ



株主の皆様には日頃から格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。2019年度中間期（第2四半期累計期間）の連結業績をご報告するにあたり、ご挨拶を申し上げます。

2018年4月に営業を開始した邦船3社によるコンテナ船事業統合会社 Ocean Network Express (ONE) は、昨年度営業開始直後の立ち上げ期にサービス運営上の混乱が生じ、お客様に多大なご迷惑をおかけした上、貨物引受数量の減少を招き、損益面でも大きな影響が生じました。しかしながら、2年目に入った今年度は、スケールメリットによるコスト削減や効率配船等の統合効果が一段と発揮されるようになり、第1四半期、第2四半期と連続で黒字を計上できました。これまで株主の皆様にはご心配をおかけしておりましたが、統合会社が軌道に乗ってきたものと手応えを感じております。その他の事業につきましては、ドライバルク船、LNG船・海洋事業、不動産等を中心に着実な利益を上げることができました。

米中貿易摩擦やホルムズ海峡における緊張の高まりなど、事業環境には不透明な部分もありますが、当社は2019年度通期において全セグメントで黒字を見込んでおり、ここ数年間力を注いできた事業モデルの変革が実を結んできたと考えております。

LNG船分野では7月にロシア・ヤマルプロジェクト向けの砕氷LNG船3隻が出そろったほか、海洋事業においては8月に世界初となるLNG発電船への参画を決定するなど、引き続き経営計画に沿って当社の強みを生かせる領域に集中して投資を進めております。

今後も今年度の経営計画「ローリングプラン2019」を確実に実行しつつ、当社の10年後の目指す姿である「相対的競争力No.1事業の集合体」の達成を通じた中長期的な企業価値向上と持続可能な成長を図ってまいります。

株主の皆様には引き続きご理解と変わらぬご支援を賜りますよう、お願い申し上げます。

2019年11月

代表取締役
社長執行役員 池田潤一郎

業績推移

※単位：億円、▲は損失

	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期	2020年3月期中間	2020年3月期通期(予想)
連結					
売上高	15,043	16,523	12,340	5,743	11,730
営業損益	25	226	377	120	260
経常損益	254	314	385	281	500
親会社株主に帰属する当期(四半期)純損益	52	▲473	268	256	400
為替レート(期中平均)	¥108.57/\$	¥111.08/\$	¥110.63/\$	¥109.39/\$	¥108.00/\$ (下期前提)
船舶燃料油単価(期中平均)	\$284/MT	\$354/MT	\$456/MT	\$438/MT	\$415/MT ^(HSFO) \$580/MT ^(VLSFO) (下期前提)
配当金	20円/株	20円/株	45円/株	30円/株	65円/株

※配当金は2017年10月1日の株式併合後の基準に換算した金額

セグメント別

※単位：億円、▲は損失

売上高構成比

セグメント	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期	2020年3月期中間	売上高構成比
ドライバルク船事業 ▶ドライバルク船(石炭船以外)	売上高 2,678 経常損益 119	2,729 154	2,911 219	1,367 52	23.8%
エネルギー輸送事業 ▶油送船 ▶石炭船 ▶LNG船 ▶海洋事業	売上高 2,578 経常損益 264	2,622 136	2,809 211	1,392 116	24.2%
製品輸送事業 ▶自動車船 ▶コンテナ船 ▶フェリー・内航RORO船	売上高 8,713 経常損益 ▲280	10,108 ▲63	5,451 ▲122	2,421 67	42.2%
うちコンテナ船事業	売上高 6,207 経常損益 ▲328	7,497 ▲106	2,769 ▲143	1,142 56	
関連事業 ▶不動産 ▶曳船 ▶商社 ▶客船等	売上高 900 経常損益 123	900 126	1,011 129	482 63	8.4%
その他	売上高 172 経常損益 20	162 26	156 25	78 9	1.4%
調整(消去・全社)	売上高 — 経常損益 5	— ▲65	— ▲77	— ▲28	

世界へのガス・電力供給を支える 「FSRU」を拡大中

環境にやさしいエネルギーとして世界で天然ガスの需要が増える中、その調達を低コスト、短期間で実現するための特別な船があります。それが「FSRU」です。当社は2017年に世界最大のFSRU“MOL FSRU Challenger”を稼働させて以来、この分野の事業を着実に拡大。アジアで唯一のFSRUオペレーターとして、ガス・電力の供給を支えます。

■ とどまって働く「船」

インドネシアの首都ジャカルタから東に約100kmに位置する西ジャワ州チラマヤ。ここで大型の火力発電所の建設が2021年の稼働に向けて進められています。この発電所が燃料として使用するのは天然ガス。インドネシア国内で生産された天然ガスを海上輸送するときは、気体であるガスを冷却し液体にして運びます。そして発電所で電力を生み出す燃料となります。その液化天然ガス（LNG）を運ぶLNG船と発電所の橋渡しをするのが「FSRU」。当社は同国のエネルギー会社プルタミナ、日本の大手商社である丸紅、双日といったパートナー企業と共にFSRUを韓国のサムスン重工業で建造し、発電所の稼働に合わせて投入します。

「船」は通常、ある場所からある場所へと積み荷を輸送するものですが、FSRUは一カ所にとどまって活動する船です。その形はLNG船と似ていますが、特別な機能があります。LNGを再び気体のガスに戻すための設備が船上に付いているのです。FSRUは「Floating Storage and Regasification Unit（浮体式LNG貯蔵再ガス化設備）」の頭文字を取って名付けられました。港の近くに設置され、LNG船からLNGを受け取って一時貯蔵し、ガスに

戻して陸上に供給します。

陸上ターミナル建設に比べて導入期間が短く安価なFSRUは将来的にも有望で、当社の安定利益積み上げにも一層寄与すると考えています。また、地域環境に与える影響も陸上基地と比べて限定的とされ、LNGの需要国にとって導入しやすいものとなっています。FSRUが世界のLNG需要の拡大を促進しているともいえるのです。

世界にFSRUが誕生してからまだ10年ほど。現在、世界のFSRUは約30隻ですが、近年その需要が急速に高まっています。

国際エネルギー機関（IEA）によると、LNGの輸入国は2005年に5カ国でしたが、その約10年後の2016年は39カ国となり、今後さらに増える見通し



インドネシア発電所建設予定地



横付けされたLNG船（右）からFSRU（左）にLNGを渡す

です。LNGは、以前は日本や韓国など主に先進国で使用されていましたが、米国や豪州などで多くのLNGの生産プロジェクトが進められたことで、LNGの供給量が増加。これに伴って価格が低下し、新興国にとっても利用しやすいエネルギー資源となりました。CO₂の排出量が他の化石燃料と比べて少なく環境にやさしいことも、LNGの需要を押し上げています。LNGは発電燃料として使用されるほか、家庭や産業用としても使用されています。

■ 実績が次のビジネス呼ぶ

FSRUのオペレーターは、数年前まで欧米の海運会社数社にとどまっていた。当社は2017年に韓国

の大洋造船海洋でFSRU“MOL FSRU Challenger”を竣工させ、そこに風穴をあけることになりました。もともと2009年から欧州の海運会社と共同で“Neptune”と“Cape Ann”という2隻のFSRUを保有してきましたが、“MOL FSRU Challenger”は当社が単独で保有し、保有だけでなく船員の派遣、保守、オペレーションも行うものとして、当社にとってFSRU事業に本格的に参入するものになりました。

このFSRUは全長345m、幅55mで、26万3000m³のLNGを貯蔵できる世界最大のFSRUです。一般的なFSRUは12万5000～17万m³型なので、それと比べてタンク容量が格段に大きく、世界最大のLNG船が来たとしても、そのLNGを一度に全量受け入れることができます。



FSRUのデッキ上は複雑な配管。海水をくみ上げて再ガス化に利用する



“MOL FSRU Challenger”の船体は青色を基調としている

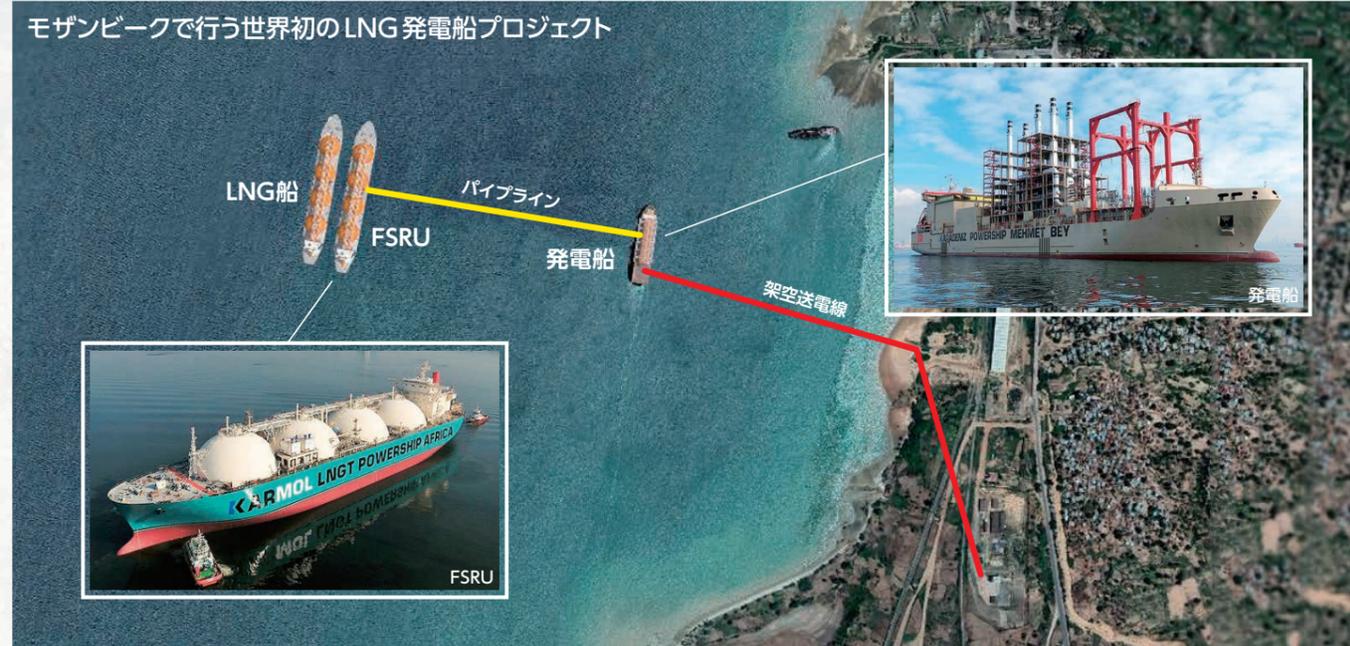
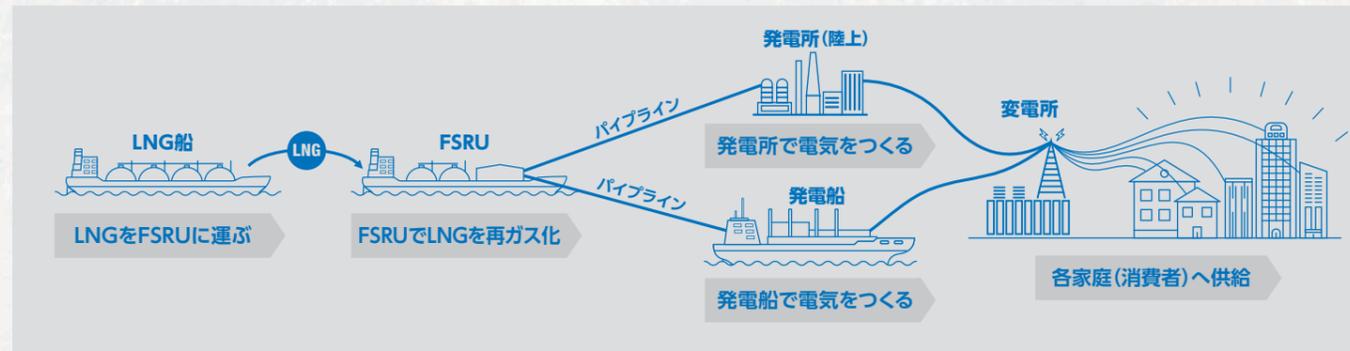
港にとどまって稼働することから、船体は空や海の色と親和性のある2色の青を基調とし、外板の塗装はさびに対して強いものを採用しました。また、主要な機器などを自力で保守できる機能を搭載、修繕ドックに20年間入らなくてもよい仕様とし、修繕コストを抑えました。

“MOL FSRU Challenger”は2017年から2020年までトルコの地中海沿岸のLNG受入基地で稼働しています。2021年以降は10年以上の長期にわたって香港初のLNG受入事業で活用されます。香港は大気汚染の改善などを目的に発電燃料の約半分を天然ガスに転換する政策を進めており、その実現のためにわれわれのFSRUが利用されるのです。

建造やオペレーションに高度な技術力を必要とする船なので、FSRUの供給者として選ばれるためには実績が必要です。“MOL FSRU Challenger”を通じてその実績を積んできたことが次のビジネスへとつながっています。冒頭で紹介したインドネシアのFSRU事業がその一つです。このほか、インド西部グジャラート州で2020年の稼働を目指して進められているLNGの受入事業に参画し、現代重工業で建造されているFSRUの技術的な支援や、稼働後の保守、オペレーションを担当します。さらに、ドイツでFSRUを用いたLNG受入基地の検討にも参加しています。

電力のないところに電力を

FSRUを用いた新たな事業領域にも進出します。それはLNG発電船事業です。通常、LNGを燃料として用いた発電は陸上の発電所で行われますが、発電そのものも船上で行うというコンセプトです。



FSRUと発電船を海上に設置し、LNG船から受け取ったLNGをFSRUで再度ガス化して発電船に供給。そこで生み出された電力を陸上に供給するという、世界でこれまでにない取り組みとなります。

発電船事業のパイオニアであるトルコのカラデニス・グループと提携し「KARMOL (カルエムオーエル)」というブランド名で展開します。その第1号案件となるのが東アフリカのモザンビーク。カラデニ

ス・グループは重油を用いた発電船事業で実績が豊富ですが、LNGを用いた発電船事業は今回が初めて。われわれがLNGやFSRUに関する知見を提供することで実現するプロジェクトとなっています。

モザンビークをはじめ潜在的な電力需要が多い国や地域は世界にたくさんあります。一方、陸上の発電所は投資額が大きくなり、そこで建設を諦めざるを得ないこともあります。その時に当社の「船」を用いたソリューションであれば、低コスト、短納期で、必要な期間だけLNG発電を利用することができるのです。

FSRUは環境にやさしいLNGの需要を創出する効果もあり、環境負荷の低減につながります。当社は約100隻という世界最大のLNG船隊を持ち、30年以上にわたってLNGの取り扱いの経験を積んできました。これを通じて蓄積したノウハウをこのFSRUにも生かしていきます。

PICK UP

「輸送」を越えて

海運会社である当社ですが、船を用いた事業は輸送にとどまりません。FSRU以外にも、エネルギー資源を生産する段階で事業を展開しています。

陸地から離れた沖合の深海部で行われる石油開発で、海底から原油などをくみ上げるための設備を設置する特殊船「サブシー支援船」、原油などを生産して積み出すために洋上に設置される「FPSO (浮体式海洋石油・ガス貯蔵積出設備)」などに参画しています。いずれも高度な技術が必要とするもので、他の海運会社との差別化につながる事業です。

新規の海洋石油開発は5年ほど前から停滞していましたが、オイルメジャーなどが投資を再開したため、FPSOの需要が再び高まってきました。今後もブラジルや西アフリカなどを中心に新規投資を積み上げていきます。

また、再生可能エネルギーにも注目しており、洋上に風力発電の設備を設置するための特殊船「SEP船」事業にも活動の領域を広げています。



LNG燃料タグボート“いしん”竣工

当社グループ初のLNGを燃料とするタグボート“いしん”が2019年2月27日に竣工しました。当社グループの日本栄船株式会社が運航し、LNG燃料は大阪ガス株式会社が供給。大阪の堺泉北港で陸上のトラックから燃料を補給します。

“いしん”は高速航行性能を持つタグボートとして、大阪湾や瀬戸内海を航行する大型貨物船や危険物積載船の入出港作業などを担いつつ、環境にやさしいLNG燃料船の普及をリードします。“いしん”は国内で初めて、国際的なガス燃料船の安全基準（IGFコード）に準拠し建造された船で、初めて国土交通省の認証を受けたLNG燃料船です。また、その優れた環境性能が高く評価され、国土交通省が認証する「内航船省工



LNG燃料タグボート“いしん”



LNG燃料タンクにはエコをイメージしたイラストが描かれている

ネルギー格付け制度」で最高ランクの「星4つ」を獲得しました。

当社はLNG燃料タグボートの検討を2012年に開始し、2018年1月に建造計画を発表。LNG燃料を供給する大阪ガス株式会社や本船を建造する金川造船株式会社をはじめ、各関係者と協力しながら本船の建造とLNG燃料を供給する体制の整備を進めてきました。

当社は経営計画で「環境・エミッションフリー事業」をコア事業の一つに育てる方針を打ち出しており、その中でLNG船舶燃料は主要テーマの一つです。“いしん”の建造と運航を通じて得られる経験と知見が、当社だけでなく業界全体のLNG燃料の普及に役立ち、その船名どおり変革をもたらすことを目指しています。

LNG燃料船：LNG（液化天然ガス）を燃料とする船舶。LNG燃料は、従来の重油に比べて二酸化炭素（CO₂）の排出量を25%程度削減でき、海上輸送による環境負荷を大幅に削減する有効な手段として注目されています。

タグボート：港の中で細かい動きができない大型船などを押したり引いたりして、前進、後進、横移動など、入港から出港までをサポートする船。



陸上のトラックから“いしん”へLNG燃料を供給

就航30周年、客船“にっぽん丸”がリニューアルへ

当社グループの商船三井客船株式会社が運航する客船“にっぽん丸”が、2020年2月中旬から4月初めまでの約50日間の改装工事を経てリニューアルします。

“にっぽん丸”は三菱重工業株式会社神戸造船所で建造され、1990年に就航。就航20周年を迎えた2010年にも改装工事を行い、6階客室や7階のホライズンラウンジ、スパ&サロンなどを増設したほか、船体の色にロイヤルブルーを加えて丸窓のデザインを採用しました。

そして、就航30周年を迎える2020年にさらなる改装工事を行います。

今回の改装では、4階に「コンセプトルーム」を新設します。6名でご利用いただけるこの部屋は広々として眺望が良く、畳のリビングも備えており、家族三世代やグループで過ごすことができます。5階にはスイートルームとして、大きな窓から雄大な景色を楽しめる「オーシャンビュースイート」を2室新設するほか、3名でのご利用が可能な「ビスタスイート」を2室増設。伝統を踏まえた和のデザインを取り入れています。

これまで5階にあった人気のメンバー「ネプチューン」は、7階に移設して「ホライズンラウンジ」と一体化。名称を「ホライズンバー」に変更して、



畳のリビングも備えた「コンセプトルーム」



昼も夜もくつろげる空間に改装します。

船体についてもさまざまな修繕や改装を行い、環境にやさしい客船を目指します。環境規制への対応と、より快適な船旅の提供を両立させるため、2019年末から従来よりも硫黄含有率が少ない燃料油を使用します。また、オゾン層に悪影響を与えない設備に変更し、照明のLED化を推進します。

当社グループは新しい“にっぽん丸”を通じて、より快適なクルーズの楽しみと変わらぬホスピタリティを提供していきます。



3名での利用が可能な「ビスタスイート」



大きな窓から景色を楽しめる「オーシャンビュースイート」



「ホライズンバー」はラウンジと一体化、くつろぎの空間に

社員と家族で車いすラグビーを体験 「MOLチャレンジデー」



車いすラグビー体験

当社は8月14日に「MOLチャレンジデー」と称する社内イベントをダイバーシティ推進の一環として、初めて開催しました。体験会は2部構成で、第1部では社員とその子どもを対象に「職場見学」と「車いすラグビー体験会」、第2部では社員を対象に「車いすラグビー体験会」と「『BLITZ』の選手との対話会」を実施しました。

第1部は社員とその家族約120名が参加。プログラムの前半は職場見学で、子どもたちは初めてお父さん・お母さんの職場や「安全運航支援センター」を訪れ、社内の雰囲気に興味津々の様子でした。さらに、社員食堂での昼食やオリジナルの名刺作り、クイズを通じた仕事紹介などは貴重な体験となりました。

後半は、当社が支援する車いすラグビーに挑戦。

力や楽しみを体感しました。その後の交流会では選手からさまざまなエピソードを聞き、より一層車いすラグビーへの理解を深めることができました。

当社では、多様な人材が自らの能力を最大限発揮できる環境を整備することで、活気あふれる組織を目指しています。それを体現するスポーツが車いすラグビーであり、障害の程度に応じて各々が能力を発揮し、役割を果たすことができます。当社は「BLITZ」のオフィシャルサポーターや車いすラグビー連盟のオフィシャルパートナー、そして「車いすラグビーワールドチャレンジ2019」に協賛するなど、継続的にこの競技を応援していきます。

当社は今後も、車いすラグビー競技のさらなる発展の一助となるとともに、多様な社員が社内外で活躍できる環境を整備していきます。

当社社員の倉橋香衣がキャプテンを務める車いすラグビーチーム「BLITZ」の選手たちと一緒に、鬼ごっこ形式の車いすラグビーを楽しみました。子どもたちは慣れない車いすを操作しながら逃げる選手を必死に追いかけて、見事捕まえた際には喜びいっぱいの笑顔を見せました。第2部でも社員約60名が車いすラグビーを体験。鬼ごっこでは実際に車いすを操作することで、その迫



イベント後の集合写真

NEWS TOPICS

2019.4

印リライアンス社と世界最大級液化エタン船6隻共同保有

当社は、インド最大の民間企業リライアンス・インダストリーズのシンガポール子会社が保有する大型液化エタン輸送専用船(VLEC)6隻を共同で保有することに合意しました。VLECは2016年以降順次竣工し、主に米国ヒューストンからインド・ダヘジへの輸送に従事しています。当社は同船隊の船舶管理と運航を担ってきましたが、その実績が評価されて保有にも参画することになりました。



2019.5

東京／苅田間のRORO船サービス拡充

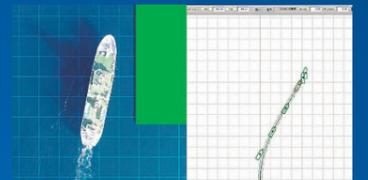
当社グループの商船三井フェリー株式会社の新造RORO船「すおう」が5月17日に東京／苅田(福岡)に就航し、同航路で3隻体制によるデイリー・定時発着の新サービス(日曜除く週6便)が本格的にスタートしました。直行運航で両港間を従来から約7時間短縮した25.5時間で結ぶなど、利便性の高いサービスを提供。トラックドライバー不足などに対応したモーダルシフトを推進していきます。



2019.7

共同プロジェクトが自動離着棧の実証実験を実施

当社が三井E&S造船株式会社、国立大学法人東京海洋大学、株式会社三井造船船島研究所と共同提案し、国土交通省の2018年度の自動運航船実証事業に採択された「船舶の自動離着棧の安全性に係る実証事業プロジェクト」が、2018年12月から今年2月にかけて東京海洋大学練習船「夕路丸」で実証試験を行いました。実証実験では海上に設置された仮想棧橋に対して計54回の自動着棧を行い、有用なデータを得ることができました。2019年度は大型内航フェリーでの実証実験を予定しています。



2019.7

国内初の個人投資家向けサステナビリティ債券発行

当社は、国内市場で機関投資家と個人投資家向けのサステナビリティ債券を7月に発行しました。サステナビリティ債券は、調達資金の用途を環境改善効果のあるグリーンプロジェクトや、社会的課題の解決に資するソーシャルプロジェクトへの融資または再融資に限定して発行する債券です。事業会社が個人投資家向けに同債券を発行するのは国内初。当社の環境に対する積極的な取り組みについて、幅広いステークホルダーの皆様へ理解を深めていただくのが目的です。



建設にサステナビリティ債券資金の一部が充当された「フィリピン商船大学」

2019.7

シップ・オブ・ザ・イヤー2018、自動車船とフェリーでダブル受賞

当社グループの運航船が日本船舶海洋工学会主催の「シップ・オブ・ザ・イヤー2018」をダブル受賞しました。次世代型自動車運搬船「FLEXIEシリーズ」の1番船「Beluga Ace」が、新機軸を盛り込んだ次世代設計が評価されて大賞を受賞。フェリー「さんふらわあ さつま」と「さんふらわあ きりしま」が、高い次元で快適性と環境・安全性能を両立させた点が評価されて大型客船部門賞を受賞しました。



INFORMATION

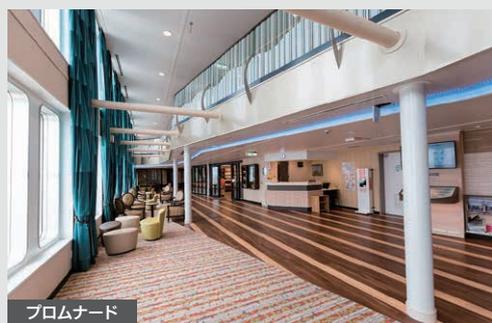
船内施設も充実のフェリーで非日常のひととき

当社グループの国内フェリー航路に新造船4隻が就航しています。大阪～志布志航路に就航している2隻は、7月にシップ・オブ・ザ・イヤー 2018の大型客船部門賞を受賞しました。光あふれるプロムナードや広々としたレストラン、お子様が遊べるキッズスペースなど船内施設を充実しています。クルーズ船のような優雅な船内を、フェリーの気軽さでお楽しみいただける“カジュアルクルーズ”を是非ご体験ください。



さんふらわあ さつま・きりしま
シップ・オブ・ザ・イヤー
2018

大型客船部門賞受賞



プロムナード



スイートバルコニー



キッズスペース



プレミアムパリアフリー



ドッグラン



www.mol.co.jp/casualcruise-sunflower/

会社概要 (2019年9月30日現在)

商号	株式会社 商船三井 (証券コード: 9104) Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.
本社・本店	〒105-8688 東京都港区虎ノ門二丁目1番1号
資本金	65,400,351,028円
従業員	1,040人(陸上741人 海上299人)

株式の状況 (2019年9月30日現在)

発行可能株式総数	315,400,000株
発行済株式の総数	120,628,611株
株主数	82,809名

所有者別の状況

銀行	その他金融機関	個人	事業法人						
36.1%	5.6%	16.2%	5.3%						
43,507,018株	6,814,281株	19,500,334株	6,432,876株						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>外国人</th> <th>金融商品取引業者・その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>32.3%</td> <td>4.5%</td> </tr> <tr> <td>38,973,382株</td> <td>5,400,720株</td> </tr> </tbody> </table>				外国人	金融商品取引業者・その他	32.3%	4.5%	38,973,382株	5,400,720株
外国人	金融商品取引業者・その他								
32.3%	4.5%								
38,973,382株	5,400,720株								

株主メモ

事業年度	4月1日～翌年3月31日
定時株主総会	毎年6月
定時株主総会	毎年3月31日
基準日	期末配当 毎年3月31日
中間配当	毎年9月30日
上場金融商品取引所	東京証券取引所
株主名簿管理人 特別口座の口座管理機関	東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社
郵便物送付先	〒168-0063 東京都杉並区和泉二丁目8番4号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部
電話照会先	0120-782-031 (フリーダイヤル)
インターネット ホームページ URL	https://www.smtb.jp/personal/agency/index.html
公告の方法	当社ホームページに掲載します。 https://www.mol.co.jp/ ただし、事故、その他やむを得ない事由によりホームページに掲載できない場合は、日本経済新聞に掲載します。

■ 株式に関する住所変更等のお手続きについてのご照会
証券会社の口座をご利用の株主様は、三井住友信託銀行株式会社ではお手続きができませんので、取引証券会社へご照会ください。

