

MOL

商船三井
2018.NOV
証券コード: 9104

R E P O R T

— 特集 —

「世界の果て」 から ガスを運ぶ



フィリピンに自営船員養成学校を開校
ウィルチェアーラグビー日本代表が世界大会で優勝
「海の日」に最新鋭自動車船見学会を実施

2018年度 中間報告書 〈2018.4.1～2018.9.30〉

株主の皆様へ



株主の皆様には日頃より格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

2018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。

本年4月、邦船3社によるコンテナ船事業統合会社 Ocean Network Express (ONE) が営業を開始しました。統合によるシナジーは着実に出てきているものの、営業開始直後のサービス混乱によりお客様に多大なご不便をおかけする事態となりました。これにより、業績面でも大幅な下方修正を行うに至りましたこと、株主の皆様にはまずお詫びを申し上げます。サービス混乱は既に収束しており、今後お客様の信頼を回復するべく、関係者一同全力で取り組んでおります。

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に利益を計上することができました。当社は現経営計画のもと、より安定的な利益を創出する事業、当社の強みを発揮できる事業に経営リソースを集中していますが、これらの取り組みが結実しつつあると考えています。

米中貿易摩擦の行方をはじめとして、事業環境はいまだ不透明な状況ではありますが、当社が進むべき方向は明確です。お客様のさまざまな物流ニーズに対して総合力を活かしてお応えすべく、各事業の競争力を高めていきます。ONEの収支改善に今少し時間をいただくこととなりますが、株主の皆様にはご理解とご支援を賜りますよう、お願い申し上げます。

2018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

	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期中間	2019年3月期通期(予想)
連結					
売上高	17,122	15,043	16,523	6,198	12,000
営業損益	23	25	226	147	300
経常損益	362	254	314	102	220
親会社株主に帰属する 当期(四半期)純損益	▲1,704	52	▲473	57	170

	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期中間	2019年3月期通期(予想)
為替レート(期中平均)	¥120.62/\$	¥108.57/\$	¥111.08/\$	¥109.47/\$	¥110.00/\$ (下期前提)
船舶燃料油単価(期中平均)	\$265/MT	\$284/MT	\$354/MT	\$457/MT	\$480/MT (下期前提)

	2016年3月期年間	2017年3月期年間	2018年3月期年間	2019年3月期中間	2019年3月期年間(予想)
配当金	50円/株	20円/株	20円/株	20円/株	40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

ドライバルク船事業	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期中間
▶ドライバルク船 (石炭船以外)				
売上高	—	2,678	2,729	1,426
経常損益	—	119	154	87

エネルギー輸送事業	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期中間
▶油送船 ▶石炭船 ▶LNG船 ▶海洋事業				
売上高	—	2,578	2,622	1,355
経常損益	—	264	136	80

製品輸送事業	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期中間
▶自動車船 ▶コンテナ船 ▶フェリー・ 内航 RORO 船				
売上高	—	8,713	10,108	2,836
経常損益	—	▲280	▲63	▲86
うち コンテナ船 事業				
売上高	—	6,207	7,497	1,469
経常損益	—	▲328	▲106	▲100

関連事業	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期中間
▶不動産 ▶曳船 ▶商社 ▶客船等				
売上高	—	900	900	502
経常損益	—	123	126	61

その他	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期中間
売上高	—	172	162	78
経常損益	—	20	26	11

調整(消去・全社)	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期中間
売上高	—	—	—	—
経常損益	—	5	▲65	▲50

※2017年3月期から開示セグメントを変更

売上高構成比

ドライ
バルク船
事業
23.0%

エネルギー
輸送事業
21.9%

製品輸送
事業
45.8%

関連事業
8.1%
その他
1.3%

「世界の果て」から ガスを運ぶ

見渡す限り真っ白な氷で覆われた海の上を、ゆっくりと走る1隻の船。
当社は今年、氷に閉ざされた極北の地から
天然ガスをアジアや欧州に海上輸送するプロジェクトを開始しました。
北極海航路を利用した過去に例のない輸送ルートへの挑戦となった本プロジェクトで、
当社は世界トップの技術力を証明。日本と世界に大きな可能性を開きました。



■ 前代未聞のプロジェクト

北緯71度。現地の言葉で「世界の果て」を意味するロシアのヤマル半島は、その名が示す通り、冬の最低気温が氷点下60度に迫る極寒の土地です。北極圏には世界の未発見天然ガス資源の約30%が眠っているといわれており、近年、大規模なガス開発がスタートしたことで世界の“熱い”視線を浴びるようになりました。永久凍土に閉ざされたこのヤマル半島から、天然ガスをどのように運び出すか。答えは、船にありました。

厚い氷を割りながら北極海を航行し、アジアや欧州などに液化天然ガスを輸送するLNG船。そんな常識外れのプロジェクトが本格的に始まったのは、2011年のことでした。ロシアのノバテック、フランスのトタル、中国の中国石油天然気集団（CNPC）という3カ国の大手エネルギー会社が手を組み、ヤマル半島東部にあるサベッタ港の液化基地からLNGを運搬することを計画し、世界中の海運会社に輸送を打診しました。

技術的に極めて難しく、政治的リスクも伴うプロジェクトだったため、実現性に懐疑的な見方もありましたが、当社はここに名乗りを上げました。最終的にはプロジェクトに投入される15隻の砕氷型LNG

船のうち、当社は3隻を中国遠洋海運集团有限公司（China COSCO Shipping）との合併会社を通じて保有・運航することを決め、2014年に韓国の造船大手、大宇造船海洋に船を発注。日本の海運会社の中では、当社が唯一の参加となりました。

■ 建造時の逆風

しかし、プロジェクトは動き始めた後に、多くの困難に直面しました。

まずは、輸送に必要な船の建造です。通常、船舶が氷で覆われた海を走る場合は、巨大な馬力を持つ砕氷船に先導してもらい、砕氷船が氷を割って切り開いた後を走るのが一般的ですが、今回のヤマル・プロジェクトで用いられるLNG船は、砕氷船の支援なしに最大2.1mもの厚さの氷を自らの力で割りながら航行できる、世界で初めてのLNG船です。しかも、LNG船はマイナス162度の超低温のLNGをタンク内に積んでおり、船舶の中でも特に高い技術力、安全性が求められ、入念な対策が必要でした。

このため、タンクを囲む船体は氷に十分耐えられるように、氷面と接する部分には通常の船舶の2~3倍の構造材を入れて強度を高め、素材は低温に耐えられる最大70mmという異例の厚さの鉄鋼を採用

しました。ただ、こうした特殊な構造だけに、溶接作業などは極めて難しく、造船所での苦労は相当なものでした。

このほかにも建造現場では、氷の海を進むための新技術が盛り込まれていることで起こるさまざまな課題に対し、欧州、中国、韓国、日本などから派遣された建造監督たちで構成された多国籍チームが、それぞれの知見を持ち寄り、その都度、造船所や部品メーカーなどと試行錯誤を重ねながら解決を図っていきました。

困難な状況が発生したのは、造船所の現場だけではありませんでした。プロジェクトが決まった当時とは事業環境が大きく変わり、原油価格が暴落したことで天然ガスが余剰になったほか、ロシアに対する経済制裁という想定外の逆風も吹き、船舶を建造

するための資金調達面での課題も浮上したのです。さらに、海運と造船のマーケット環境悪化を背景に、建造中の造船所の経営問題にも直面。こうした難局の克服に、事業関係者が総力を挙げ、建造計画の遂行をバックアップしました。

そして2017年12月、韓国の大宇造船海洋での建造工事が無事完成にこぎつけ、船の命名式が盛大に開かれました。船は20世紀初頭のロシアの北極探検家・地質学者の名前にちなんで、“VLADIMIR RUSANOV（ウラジミール・ルサノフ）”と命名されました。記念式典のスピーチでは、ロシア企業のトップが日本の南極探検家・白瀬^{のぶ}のの名前にも言及。極地を切り開いた、かつての挑戦者たちのような活躍を期待されながら、2018年1月、船は造船所から北極海に向けて出帆しました。



前・後進の切り替えが容易で、小回りが利くアジポッド推進システムを採用



厚い氷海域下では船尾を前にして前進するため、操舵室は2カ所に配備されている



押し寄せる氷の圧力に耐えるため、船殻に強靱な砕氷補強を施した

■ 航海日数が半減

“VLADIMIR RUSANOV”の最大の特徴の一つが、前進だけでなく後進しながら航行できる点です。氷が厚い海を進む場合は、重量のある船の後ろを先頭にして氷を割りながら走りますが、LNG船でこの技術が採用されるのはこれが初めてでした。

氷を割りながらの航行は、アイスレーダーで氷の位置を認識しながら、船員らが自分の目でも氷の状況などを直接確認し、慎重に行う必要があります。

一般の商船として最高レベルの砕氷能力を持つ船とはいえ、安全運航は乗組員の力にかかっています。北極圏は冬季は太陽が昇らないため、この季節には船は一日中、暗闇の中を航行し続けることになる上、甲板は時に氷点下40度を下回る外気にさらされることもあります。北極海における乗組員の船上での作業や生活は、一般の船とは全く違うものとなり、過酷な自然環境下で船を動かすための特別な技術やノウハウを習得するため、船員たちは事前にロシアの訓練施設や、実際に北極海を走っている船への乗船を通じて、トレーニングを重ねてきました。

3月下旬の就航後、ヤマルから西に向かい、欧州向け輸送を4航海した後の6月25日。ヤマル半島のサベッタ港で積み荷役を行った“VLADIMIR RUSANOV”は北上した後、東に向けて舵を切りました。夏になり、北極海を覆う氷が比較的薄くなったことで、最大2.1mの厚さを砕くことができる同船での航行が可能になったのです。



厚い氷を割りながら「船尾前進」する“VLADIMIR RUSANOV”。氷が薄くなったら「船首前進」に切り替える

“VLADIMIR RUSANOV”は北極海を東に航行した後、ロシアとアラスカ間のベーリング海峡を通過し、翌月の17日に中国・上海近郊の江蘇如東港LNGターミナルに到着しました。極北の地からはるばるLNGを運んできた、その偉業をたたえるため、プロジェクトに関係する企業のトップがそろって船を出迎えました。

ヤマルから初の東回りとなる今回の中国向けの航海日数は、時間調整を除いて19日間。従来のスエ

ズ運河経由のルートと比べて航海日数をほぼ半分に短縮し、北極海航路の確立に向け、大きな一歩を踏み出しました。また、北極海ではロシアだけでなくカナダやアラスカ沖でも豊富な資源が確認されており、当社がヤマルで蓄積したノウハウを、他のプロジェクトで生かせる可能性も非常に大きいといえます。

新たな世界を切り拓くために挑戦する。その姿勢を象徴するように、“VLADIMIR RUSANOV”は氷の海を自らの手で切り開きながら、今日も航海しています。

PICK UP

北極海ルートがもたらす恩恵

ヤマル・プロジェクトへの挑戦は、日本の資源輸送において二つの点で大きな意義があります。一つは北極海ルートを確認できる点。もう一つは、北極海の資源へのアクセスです。資源輸入国の日本にとって、ばく大な資源埋蔵量を持つ北極海という新たな資源輸送の選択肢を増やすことは、国益にも資することになります。北極海航路は、新しい船舶のルートとして以前から注目されていました。一般的なスエズ運河経由のルートに比べて、アジアへの距離が圧倒的に短いため航海日数が大幅に短縮でき、これに伴い、消費燃料も大幅に削減することができます。さらに、北極海航路を経由する場合には、海賊多発地帯を通らずにLNGを輸送することができます。北極海に航路を開ければ、輸送ルートの選択肢が増え、海運業にさまざまなメリットをもたらします。

また、北極海の一部では、ヤマル半島以外にも天然ガスや原油の埋蔵量が多く、新たな輸送プロジェクトが続くことが見込まれています。技術的に難しいヤマルのLNG輸送の実現で得られる北極海の航行に関する知見を、他のプロジェクトにも展開していきます。



サベッタ港で初荷役を行う“VLADIMIR RUSANOV”



氷の分布を表示するアイスレーダー。氷と海との境界線がはっきりと確認できる



氷厚計測作業の様子。氷質や厚み、重さを計測する

フィリピンに 自営船員養成学校を開校



MMMAは教室棟、実習棟、学生寮などで構成される

当社は8月、船舶の乗組員を養成する自営商船大学「エム・オー・エル・マグサイサイ・マリタイム・アカデミー（略称=MMMA）」をフィリピンの首都マニラ近郊に開校しました。

各国の海運会社の多くが、世界最大の船員供給国であるフィリピンで、船員の技能を磨くための研修施設を運営していますが、船員を一から養成するMMMAのような大学を企業が運営するのは非常にまれなことです。重要な船員供給国である同国で、当社は長年にわたり現地の商船大学と提携するなど



今年入学した第一期生。幹部船員を目指す

して新人船員の養成に努めてきましたが、優秀な船員を安定的に確保するためには、自ら学校運営に乗り出すことが最善と判断しました。

船員は長い航海の間、集団生活を送ります。さまざまな国籍の船員と一緒に働くことも珍しくありません。フィリピン人は海運業界で広く用いられる英語が堪能な上に、勤勉でチームワークが得意など、船員としての適性を備えています。当社の船に乗り組む船員の約7割がフィリピン人ですが、今後、より高度な操船技術を必要とする船の船長や機関長などの幹部船員も増やしていきたいと考えています。そのため、MMMAで基礎学力を底上げするとともに、実践的な教育を行うこととしています。

MMMAはフィリピンにおける当社のパートナーであるマグサイサイ・グループと共同で運営する全寮

制の大学で、卒業生は当社とマグサイサイが半数ずつ採用します。学生は将来当社の船で勤務することをイメージしながら勉強し、当社は身に付けてほしい知識や技能を在学中に教育します。

MMMAの最大の特徴は“SPIRIT OF MMMA”と名付けた、船のような外観の実習棟です。設備の配置も可能な限り実際の船に近づけ、操船を模擬的に学べるシミュレーターや、実際の船のエンジンなどのさまざまな実習機材を導入し、ここで即戦力を育てる教育・訓練を行います。

安全運航は実際に船を動かす船員にかかっており、中でもフィリピン人船員は、当社運航船乗組員の中核です。MMMAで良質な幹部候補船員の育成を行い、経営計画「ローリングプラン2018」で強化項目としている「海技力」を向上させ、「世界最高水準の安全運航」を実現します。

学校名 MOL Magsaysay Maritime Academy Inc. (MMMA)
 建設地 キャピテラズマラス市サリトラン(マニラから南に約30km)
 規模 敷地面積: 約13.2ヘクタール、建物延床面積: 約3万㎡
 学生数 1学年最大300人(航海科・機関科各150人)
 座学3年(1~3年生)、乗船実習1年(4年生)
 主要設備 実習棟「Ship in Campus」(操船シミュレーター、エンジンルームシミュレーター、3気筒のエンジン実機など。各設備を用いた単独の訓練のほか、連携させた総合訓練が可能)、教室棟「Academic Building」、講堂兼体育館・食堂・図書館などの「Student Complex」、学生寮「Student Dormitory」(全寮制、学生900人収容)



船の形をした実習棟。操船シミュレーターやエンジン実機などの機材が充実

アスリート社員が世界大会で優勝 ウィルチェアーラグビー日本代表として

2016年4月、1名のアスリートが当社に入社しました。倉橋香衣。ウィルチェアー(車いす)ラグビーの選手です。

子どものころから運動が大好きで体操を続けていた倉橋は、体育の教師になりたいと神戸の実家を離れ進学した大学でトランポリン部に入部。3年生になった4月の大会、決勝前の練習で落下し頸髄を損傷しました。「やってもうた、という感じでした。でも車いすに乗れるようになってからは、この体でできるスポーツは何だろうと考えました」。所沢の国立障害者リハビリテーションセンターでリハビリ中に出会ったのが、車いすが激しくぶつかり合うウィルチェアーラグビー。「車いすがぶつかっても怒られないからいいな」と、2015年4月同センターを練習拠点としているチームBLITZに加入しました。競技を始めて2年に満たない2017年1月、日本代表の選考合宿に招集。その後、男女混合のこの競技で初の女性日本代表としてプレーするようになりました。

今年8月にオーストラリアで開催された世界選手権にも、倉橋は日本代表として参加。決勝で強豪のオーストラリアと対戦し、苦戦を強いられましたが、屈強な相手選手に果敢にぶつかっていき、残り時間約3分で逆転に成功。62対61で劇的な勝利を収め、チームは初優勝し、世界一の栄冠を手に入れました。一方、所属するクラブチームBLITZは、日本選手権予選を全勝して12月の本戦への進出を決めています。

現在、倉橋は自活し、週2日の勤務をしながら競



世界選手権試合中の倉橋(日本ウィルチェアーラグビー連盟提供)

技に打ち込んでいます。通勤では自ら車を運転し、会社では人事部に所属。パソコンも使いながら、経理業務や資料作成を行っています。一方、競技生活では世界で活躍する選手に成長しています。昨年度、当社は倉橋を当社グループ共通の価値観「MOL CHART」を体現した社員として表彰しました。どんな時にも笑顔を決して前向きに挑戦する姿勢は、「MOL CHART」の5つの価値観の中の“Challenge”をまさに体現しています。倉橋は、挑戦し続けるために必要なことは「楽しむこと」と言います。

当社は、チームBLITZのオフィシャルスポンサーと、一般社団法人日本ウィルチェアーラグビー連盟のオフィシャルパートナーを務め、ウィルチェアーラグビー競技のさらなる発展を応援しています。

MOL CHART

商船三井グループの社員が永続的に継承していく価値観として2015年に制定。「CHART」は共有すべき価値観を表す5つの言葉(Challenge, Honesty, Accountability, Reliability, Teamwork)の頭文字を合わせたもので、進むべき未来を示す「海図」の意味も併せ持つ。



あいさつする倉橋



BLITZ島川慎一選手、菅野元揮選手を招いて当社が開催した祝勝会

ウィルチェアーラグビーとは

四肢に障害のある人が車いすに乗って行う男女混合の団体球技。コートの広さはバスケットボールと同じで、バレーボール5号球を基に開発された専用球を使用する。車いす同士のぶつかり合いが許された唯一のパラリンピック競技で、その激しさはまさにラグビー。タイヤがハの字型に取り付けられた頑丈な競技用車いすを使用する。

「海の日」に最新鋭自動車船見学会を実施

7月16日(月・祝)の「海の日」に、東京港晴海客船ターミナルで、一般の方々を対象にした最新鋭自動車船“Beluga Ace”の見学会を開催しました。官民一体の企画「海と日本プロジェクト」は、次世代を担う子どもや若者を中心として多様な人が海への関心を持ち、行動を起こすムーブメントをつくることを目指すもので、2015年に発足し、当社は2016年から本船の一般公開という形で協力しています。前年に続けて、今年も多数の応募の中から当選した小中学生の親子約360人が参加。社長の池田潤一郎以下、当社グループ役員約130人と本船の乗組員がご案内しました。

参加者は全長約200m、高さ50mの巨大な船に乗り込み、まずエンジンルームで機器の説明を受け、希望者のうち数名が発電機の起動を体験。その後、専門のドライバーが自動車の積み付け作業を披露すると、前後30cm、横10cmの間隔で素早く車を並べていくプロのテクニックに驚きの声が上がりました。操舵室で出迎えた船長から「自由に触れていいよ」と言われた子どもたちが、興味津々に航海機器や双眼鏡に触り目を輝かせ、特製の船内地図を片手に船長室、野菜の水耕栽培装置、プール、ラウンジなど船内の一部を自由に見学しました。ターミナルで開催した本船のペーパークラフト教室も好評で、子どもだけでなく大人も夢中でした。

見学会には、本船の乗組員もスタッフに加わって、海運の仕事や船の果たす役割を参加者に説明しました。子どもたちからは「操舵室や機関室で機器に直接触れることができ楽しかった」「車の積み付けのスピードと車間距離に驚いた」「船員さんがかっこよ



“Beluga Ace”のランブウエーから歩いて船内へ

く、自分も船で働きたい!」といった声も上がりました。また「子どもだけでなく、大人も楽しめるような内容だった」と保護者の方々からも嬉しい感想が寄せられました。「何よりも乗組員や社員が親切で、子どもたちのたくさんの質問に、分かりやすく説明してもらえて良かった」という声をいただき、グループ社員一同励みになりました。

当社は今後も、日々の暮らしを支える船や海に親しみをもってもらい、子どもたちを中心としたより多くの方々へ海運とその重要性を知ってもらう活動をグループ協働で続けていきます。

次世代型自動車船“Beluga Ace”について

2018年3月に誕生した、今までにない発想で建造された最新鋭船。船倉内の床の高さを変更でき、さまざまな貨物の組み合わせに柔軟に対応できることから、FLEXIEシリーズと呼ぶ船型群の第一船です。柔軟性(flexibility)のみならず、流線形の船体で風の抵抗を減らすなど、最新の省エネ技術を採用してCO₂排出量も減少。将来の自動航行をにらんだ安全運航支援技術も試験的に導入し、海運の未来を開く船になっています。

FLEXIE紹介動画はYouTubeの「商船三井公式チャンネル/MOL Channel」で視聴できます。



プロのドライバーの妙技を見学



操舵室で大きな船の操縦方法を説明



機関室には計器やスイッチがいっぱい

NEWS TOPIC

2018.4

コンテナ船事業統合会社「Ocean Network Express」がサービス開始

当社と川崎汽船株式会社、日本郵船株式会社のコンテナ船事業統合会社 Ocean Network Express Pte. Ltd. (シンガポール) が4月1日にサービスを開始しました。運航隻数と輸送能力は約240隻・144万TEU(20フィートコンテナ換算)で世界第6位の規模。3社が長年培ってきた強みを持ち寄り、業界トップの競争力を持つコンテナ船社を目指します。



2018.4

国際物流事業を統一ブランドで展開

当社は重点部門の国際物流事業を「MOL Worldwide Logistics」という統一ブランドの下で展開することを決めました。グループの同事業の中核を担う商船三井ロジスティクス株式会社(東京)とMOL Consolidation Service Ltd.(香港)の連携強化を進めるとともに、同事業を束ねる新会社MOL Worldwide Logistics Ltd.(香港)を設立しました。

MOL Worldwide Logistics

2018.5

ベトナム北部の大水深コンテナターミナル開業

当社と伊藤忠商事株式会社などが出資し、ベトナムと日本の官民パートナーシッププロジェクトによって整備されたラックフェン港の新コンテナターミナル(写真)が、5月に開業しました。ベトナム北部で初の大水深バースで、最大で1万4000TEU(20フィートコンテナ換算)クラスの大型コンテナ船が入港可能。ベトナム経済への貢献が期待されています。



2018.5

当社の2万TEU型コンテナ船、「シップ・オブ・ザ・イヤー2017」大賞

日本で建造された船舶の中から技術的・芸術的・社会的に優れたものを表彰する「シップ・オブ・ザ・イヤー2017」(日本船舶海洋工学会主催)で、当社が今治造船株式会社に建造したコンテナ船“MOL Truth”(写真)が大賞に輝きました。同船は日本国内で初めて建造された積載能力2万TEU(20フィートコンテナ換算)の超大型コンテナ船です。



2018.6

香港初のLNG受入基地事業に参画

当社は香港で計画されている液化天然ガス(LNG)の洋上受入基地向けに、浮体式LNG貯蔵再ガス化設備(FSRU)1隻の長期備船契約と棧橋の長期保守操業契約に関する基本合意書を締結しました。当社は日本で唯一のFSRU保有・運営会社で、この契約には2017年に韓国の大宇造船海洋で建造した世界最大のFSRU“MOL FSRU Challenger”(写真)を投入します。



2018.8

国内初の個人投資家向けグリーンボンド発行～商船三井ブルーオーシャン環境債～

当社は、調達資金の使途を環境改善効果のある事業に限定して発行する債券「グリーンボンド」を本年8月および9月に計100億円(機関投資家と個人投資家向けに各50億円ずつ)発行しました。事業会社が個人投資家を対象としたグリーンボンドを発行するのは国内初の事例となります。



グリーンボンド資金使途の一部「ウインドチャレンジャー計画」

INFORMATION

新造フェリー 4 隻デビュー

当社グループの国内フェリー航路に、新造船4隻が就航しました。大洗（茨城県）～苫小牧（北海道）航路の“さんふらわあ ふらの”と“さんふらわあ さつぽろ”、大阪～志布志（鹿児島県）航路の“さんふらわあ さつま”と“さんふらわあ きりしま”です。クルーズ船のような優雅な船旅をもっと気軽に楽しんでいただくというコンセプトで設計した新造船は、従来船と比べて旅客スペースを大幅に広げ、船内設備も拡充しました。新感覚のフェリーで、ゆったりとした船旅をお楽しみください。

航路	船舶	運航会社	
大洗（茨城）／苫小牧（北海道）	（夕方便）さんふらわあ ふらの	商船三井フェリー（株）	
	（夕方便）さんふらわあ さつぽろ		
	（深夜便）さんふらわあ しれとこ		
	（深夜便）さんふらわあ だいせつ		
大阪／別府	さんふらわあ あいぼり	（株）フェリーさんふらわあ	
	さんふらわあ こぼると		
神戸／大分	さんふらわあ ごーど		さんふらわあ ぱーる
	さんふらわあ さつま		
大阪／志布志（鹿児島）	さんふらわあ きりしま	（株）名門大洋フェリー	
	フェリーさよとII		
大阪／新門司（北九州）	フェリーおおさかII		フェリーふくおかII
	フェリーきたきゅうしゅうII		



会社概要 (2018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	981人 (陸上687人 海上294人)

株式の状況 (2018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	86,092名

所有者別の状況

銀行	その他金融機関	個人	事業法人
34.5%	5.9%	16.7%	5.5%
41,634,159株	7,149,281株	20,173,639株	6,583,827株
		外国人	金融商品取引業者・その他
		34.0%	3.3%
		41,050,669株	4,037,036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 (URL[アドレス]は以下の通りです)。 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。