

What?
How?
When?
Why? Where?
Who?



目次

- 1 財務ハイライト
- 2 株主の皆様へ

MOL nextは、着実に成果を上げつつあり、その最終年度に当たる2004年3月期の最終目標は達成可能であると確信しています。



The Answers

6 What?

2002年度の定期船事業は運賃下落の影響を受けましたが、急速な業績回復に向けた準備は整っています。

8 How?

長期的な視点に立って見ると、定期船ビジネスは外航海運業の中でもっとも有望な事業のひとつです。

10 When?

MOL nextを引き継ぐ次のステージにおいて、エネルギー関連事業はさらに大きな収益の柱となります。

12

Where?

自動車、ドライブバルク等の分野で、当社は今、中国経済の成長によって次々に生み出されるビジネスチャンスをつかまうとしています。

14 Why?

バランスシートの改善に重点を置く財務戦略が、当社グループの収益性を向上させる上で大きな効果を上げています。

16 Who?

取締役および監査役、コーポレートガバナンスに対する取り組みと体制を紹介します。

18 執行役員

19 営業概況

20 連結業績概況

連結セグメント別に業績の概況をまとめています。

22 外航海運業

連結業績の大半を占める外航海運業の事業概況、2002年度の業績をレポートします。

24 マーケットデータ

世界の海運業界における商船三井のポジションを船舶種類別にご紹介しています。

26 環境保全に対する取り組み

総合輸送を担う企業として、当社は海洋・地球環境の保全を経営の最重要課題のひとつに掲げ全社一丸となって取り組んでいます。

28 ポートマップ

商船三井は世界の300以上の寄港地を結び付けています。ここではポートマップと世界各地の当社事務所をご紹介します。



30 連結貸借対照表

32 連結損益計算書

33 連結株主資本計算書

34 連結キャッシュ・フロー計算書

35 連結財務諸表に対する注記

51 アニュアルレポートの作成と監査の位置付けについて/ 公認会計士の監査報告書

52 商船三井グループ

54 国内・海外事務所

55 株主情報

予想および見直しに関して

このアニュアルレポートには、商船三井の将来についての計画や戦略、業績に関する予想および見直しの記述が含まれております。これらの記述は過去の実事ではなく、当社が現時点で把握可能な情報から判断した仮定およ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際限なく含んでいます。このため実際の業績は当社の見込みとは異なるかもしれないことをご承知おください。

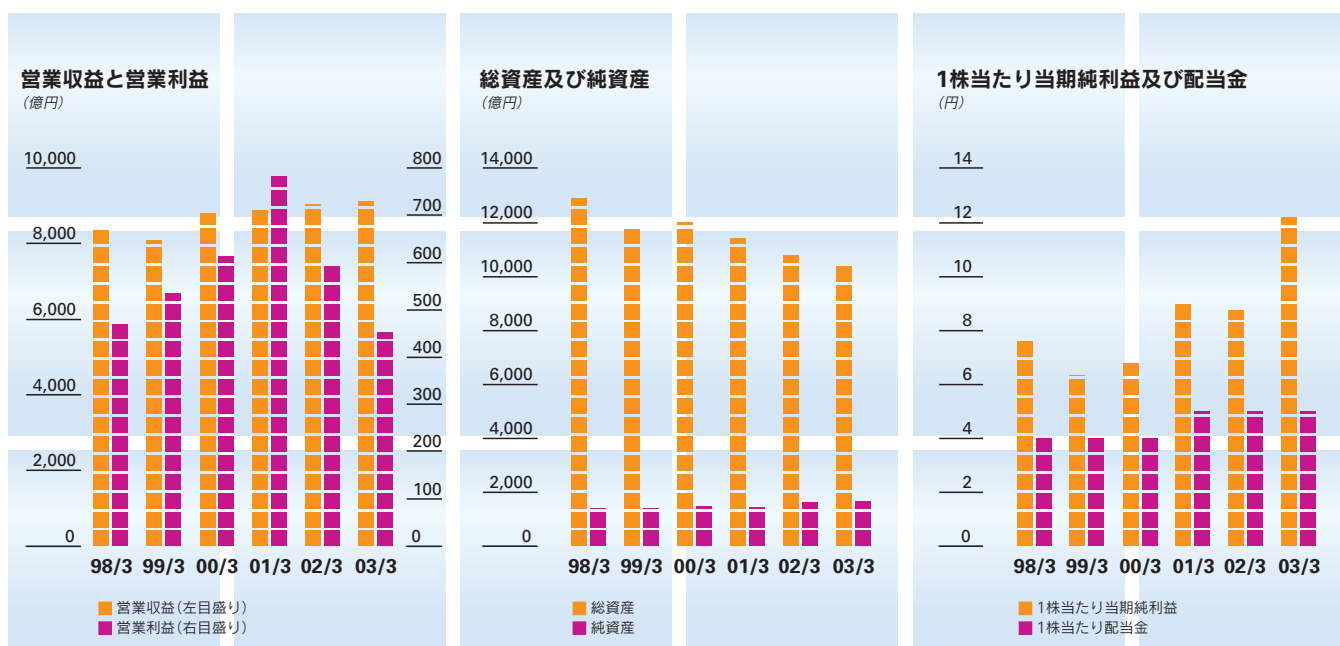
表紙：表紙の写真は、2003年3月に竣工した30万トン型新造ダブルハルVLCC「lwatesan」です。この船は、当社にとって13隻目のダブルハルVLCCで、水深の浅い場所での積載量を極大化したマラッカマックスと呼ばれる新設計船です。

財務ハイライト

株式会社商船三井 3月31日に終了する年度

	単位:百万円						単位:千米ドル
	2003	2002	2001	2000	1999	1998	2003
損益計算書項目:							
海運業収益及びその他の営業収益	¥ 910,288	¥ 903,943	¥ 887,867	¥ 881,807	¥ 809,161	¥ 834,879	\$7,573,111
船舶減価償却費	54,211	62,238	64,851	55,112	52,637	62,370	451,006
その他の営業費用	733,329	699,269	667,661	690,936	630,405	650,636	6,100,907
連結調整勘定償却額	446	588	663	583	563	513	3,710
その他の一般管理費	76,946	82,075	76,453	73,856	72,019	74,384	640,150
営業利益	45,356	59,773	78,239	61,320	53,537	46,976	377,338
持分法による投資利益	3,387	4,426	3,681	1,403	4,127	3,474	28,178
税金等調整前当期純利益	25,114	24,851	20,860	15,314	15,338	18,064	208,935
法人税、住民税及び事業税	(10,872)	(6,101)	(19,473)	(6,427)	(8,362)	(8,383)	(90,449)
法人税等調整額	1,435	(6,633)	7,709	(529)	-	-	11,938
少数株主利益又は損失	(967)	(1,572)	1,847	(33)	34	(1,258)	(8,045)
当期純利益	14,710	10,545	10,943	8,325	7,010	8,423	122,379
貸借対照表項目:							
流動資産	289,645	251,388	255,774	239,860	230,996	276,089	2,409,692
流動負債	423,838	375,032	399,996	412,717	337,417	350,132	3,526,106
有形固定資産	569,234	619,645	691,307	756,623	753,347	818,579	4,735,724
総資産	1,046,612	1,079,090	1,140,400	1,196,474	1,174,640	1,286,576	8,707,255
長期有利子負債	395,589	475,696	540,159	598,999	670,363	772,428	3,291,090
純資産	164,790	166,970	144,355	151,992	140,490	137,692	1,370,965
利益剰余金	56,469	47,818	43,433	43,199	37,900	35,102	469,792
普通株式1株当たりの金額(単位:円、米ドル):							
当期純利益	12.16	8.76	9.01	6.77	6.33	7.61	0.101
純資産	137.44	138.78	119.88	123.63	126.81	124.28	1.143
配当金	5.00	5.00	5.00	4.00	4.00	4.00	0.042

2003年度の日本円金額は、読者の便宜のために米ドルへ2003年3月31日の一般的為替レート、即ち1ドルにつき120円20銭というレートを使用して換算しております。この便宜上の換算によって、日本円が、上記レートあるいはその他のレートで米ドルに換金された、換金できるはずであった、あるいは今後換金されうということの意味するものではありません。



株主の皆様へ

商船三井グループは、「成長と拡大」を掲げた中期経営計画MOL nextの下、継続的なコスト削減を進め、国際競争力を強化し、成長が期待される定期船事業、エネルギー資源輸送事業を中心に経営資源の選択と集中を図ってきました。

MOL nextは、着実に成果を上げつつあり、その最終年度に当たる2004年3月期の最終目標は達成可能であると確信しています。



鈴木 邦雄
代表取締役社長

当期は、2001年4月にスタートした中期経営企画MOL nextの2年度目に当たりましたが、主として定期船の運賃市況の大幅な軟化により、非常に厳しい経営環境となりました。しかしながら、これまでの様々な合理化努力と継続的なコスト削減対策により、連結当期利益は史上最高益を達成しました。MOL next最終年度である2004年3月期は、中国を中心としたコンテナ貨物・鉄鉱石・原油の堅調な荷動きと運賃市況の回復に、当社が新たに投入する新鋭船隊をマッチさせ、MOL nextの最終目標を上回る業績の達成を目指します。

当期業績を振りかえって

当期は定期船部門における運賃の下落とともに、燃料油価格の上昇およびドライバルク部門における収益の伸び悩みもあって、残念ながらMOL next2年目の業績目標の達成にはいたりませんでした。

ドライバルク市況は、下期から回復し1995年以来もっとも高い水準に達しましたが、年度初めに低めの運賃で契約したものが多かったため、下期以降急速に回復した市況の恩恵を享受することができませんでした。定期船部門が低迷した主な要因としては、主要航路のコンテナ船運賃の下落が挙げられます。とりわけ、昨年5月に締結した北米航路の運賃契約が、一昨年9月の米国での同時多発テロ事件の影響もあって、荷動きが停滞し、またその回復を予想できなかったこともあり、低い運賃での年間契約となりました。しかしながら、上期から下期にかけては、中国積を中心としてコンテナ貨物の荷動きが増大し、今年に入っても継続的に好調なことから、運賃が改善し、収益の大幅な回復が期待できる状況となっています。

その他の部門の業績はおおむね好調で、とくにエネルギー輸送は拡大基調を継続し、LNG船ビジネスでは、MOL nextスタート以来2年間で、3年計画の目標であった10隻に対し既に16隻の新規契約を獲得しています。エネルギー輸送部門では、現在運航されているLNG船およびメタノール船だけを取り上げても、過去に締結された契約により、収益の確実な伸びが見込めます。LNG船部門単独でも2005年度、約100百万米ドル(120円換算で約120億円)の経常利益を予定しています。油送船部門は、これまで継続的にコスト競争力のある船隊整備を進めてきたこともあり、下期の急速な運賃市況の回復とあいまって引き続き好調な業績を上げることができました。また、自動車船部門も、日本およびその他の地域からの完成車の輸出が伸びたことにより概ね好調に推移しました。

MOL nextの目標達成に向けて

当社は、MOL next最終年度である2004年3月期の業績目標は十分に達成可能であると考えています。原計画目標である連結経常利益660億円を修正し、現在、連結経常利益680億円を本年度目標としていますが、これを達成可能と考える理由として、以下の要因が挙げられます。

第一は、定期船の運賃市況の上昇です。当期は、北米航路の運賃は平均で15%下がりましたが、2003年度の運賃は現時点で10%以上上昇し、2001年度のレベル近くまで回復すると予想しています。

第二は、コスト削減の効果です。MOL nextの3年間合計のコスト削減目標は150億円でしたが、2年間で既に280億円のコストを削減し、最終年度には合計で350億円のコスト削減が達成できる見込みです。

第三は、全般的に荷動きが活況にあることです。特に当社の成長と拡大の牽引役である定期船とエネルギー輸送分野で顕著です。また、中国における粗鋼生産量の伸長に刺激され、世界的なドライバルク市場の成長と安定的な運賃市況が期待できます。

この機会に申し上げたいことは、当社は定期船部門における長期的な成長に確信を持っているということです。定期船事業は荷動きなどの市況の変動を受けやすいため、多くの投資家の皆様からリスクの大きな事業であると捉えているようです。しかし、当社は、この事業はもっとも魅力的な分野のひとつであると認識しています。最大の理由はその成長性の高さにあります。コンテナ輸送量は過去10年間で約3倍となる勢いで伸張しており、市場の拡大はさらに続く予想されます。当社は過去数年間で、定期船部門におけるコストを大幅に削減し、現在では最も国際競争力のある定期船運航会社の一つとなっていると自負しています。定期船業界においては、これまではグローバルな荷動きの増加以上にコンテナ船の竣工量が拡大し、船腹過剰に陥って運賃市況が大幅に変動する傾向にありました。こうしたビジネスリスクを完全に排除することは、今後も難しいかもしれませんが、お客様のニーズを的確に把握し、国際的なアライアンスであるTNWA(The New World Alliance)等を活用した、高度なサービスと優れた価格競争力を維持していくことで、当社の定期船部門は、単年度では多少苦戦することがあっても、5年間程度の期間で見れば、十分な利益を上げられる体制にあると確信しています。定期船事業のリスクが高いのは否定できませんが、大きなビジネスチャンスを含めた成長産業であることも事実です。最大限の努力を傾注すれば、今後この部門

を大きく伸ばし、かつ安定収益の上げられる事業に育成できると考えています。

MOL nextの業績目標の達成は、財務目標の達成にもつながります。業績目標を達成できれば、ROE15%の目標を相当に超過し、株主資本比率を約20%のレベルに引き上げることも可能です。有利子負債に関しては、1ドル=110円の為替レートの想定で6,000億円まで圧縮する目標を、既に1年前倒して達成しました。2004年3月期における有利子負債は、更に削減し、1ドル=110円ベースで約5,200億円とする計画です。

企業の果たすべき社会的責任

当社は、成長と拡大を目指すのみならず、真に世界を代表する多国籍企業の一員として評価される企業を目指し、コーポレートガバナンスの強化に取り組んでいます。取締役会の機能を将来的なビジョンと経営戦略の策定に重点化し、業務執行の決議機関である経営会議への権限委譲を進めてきました。また、取締役の人数を大幅に削減し、スリムな組織による効率的な経営と業務執行体制を確立しました。また、法律や社内規定の遵守に関するコンプライアンスも強化し、商船三井グループ企業のすべてが、最高レベルのコンプライアンスに基づいた企業経営を行うことを目指しています。

環境保全への取り組みは、当社にとっても重要な課題であり、船舶の安全運航および海洋や空気の汚染防止に関して、世界の海運

業界においても先進的な取り組みを進めています。原油タンカーVLCCの全船ダブルハル化(二重船殻化)には、既に当初計画より2年前倒して実現する方針で着手しています。また、様々な分野における新造船で、燃費の削減や環境負荷低減を実現しており、単位輸送量当たりの二酸化炭素および窒素酸化物排出量の低減が着実に進んでいます。さらに、環境問題に対する取り組みを客観的に評価できるようにした結果、本社全部門および当社運航船隊を対象として、環境保全活動の国際認証であるISO14001を取得することができました。

MOL nextの次なるステージへ

MOL nextの最終年度にあたって、当社は引き続き収益の拡大を目標とした次の計画を策定する予定です。この2年間、当社の成長力と競争力は確実に向上しており、その成果は新たに整備され、また整備されることが予定されている船隊に顕著に現れています。コンテナ船では過去2年間で8隻の新鋭大型船が竣工し、今年更に8隻が加わります。VLCCのダブルハルタンカーも今年6隻竣工し、来年以降も着実に増加します。また、世界最大規模の船隊を保有・運航する当社LNG船部門の立場は、今後3年間の船隊増強により、一層強固なものとなります。さらに、グループで現在とり進めているMR型クリーンプロダクトタンカー25隻体制への船体整備が2-3年以内に完了すれば、当社は石油製品の輸送におけるリー

コスト削減計画

150億円のコスト削減(2001年度-2003年度)

営業部門では運航費を中心に280億円、管理部門は船舶経費を中心に70億円を削減し、3カ年(2001年度-2003年度)累計で350億円、当初の目標額150億円を200億円上回る規模のコスト削減達成を目指す。

(億円)

	対2000年度コスト削減計画							
	2001年度		2002年度		2003年度計画		合計	
	(実績)	(計画)	(実績)	(当初)	(見直し)	(当初)	(見直し)	(当初)
営業部門	90	(60)	140	(10)	50	(10)	280	(80)
管理部門	25	(25)	30	(20)	15	(25)	70	(70)
Total	115	(85)	170	(30)	65	(35)	350	(150)

(2003年5月現在)

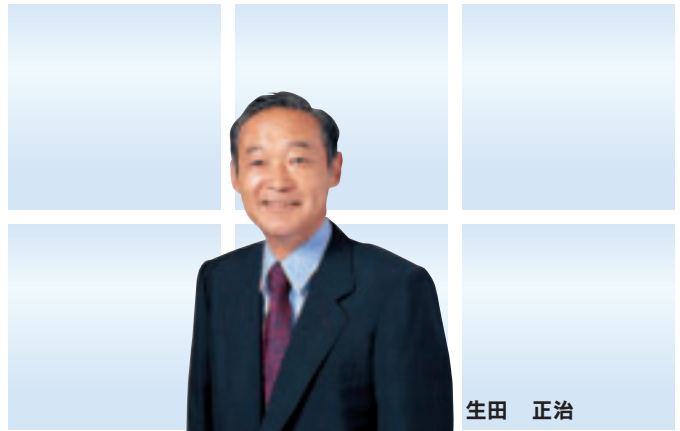
ディングカンパニーとなります。すでに、メタノール船は19隻を運航し、世界市場で圧倒的な優位性を獲得しています。自動車船においても今年6隻の新鋭大型船隊が整備されます。更に12隻の追加が決定され、2004年以降に完工の予定です。また、ドライバルク分野では、パナマックスやケーブサイズの専用船においても当社は既に世界で最大規模の船隊を擁していますが、この分野においても船隊拡充を積極的に進めており、拡大を続ける中国市場や世界のお客様の幅広いニーズに対応できる体制を構築しています。

商船三井グループは、「世界の海運業をリードする強くしなやか」な企業グループを目標として、成長と拡大が期待できる分野と高い競争力を有する分野に経営資源を集中し、MOL nextの達成を目指してきました。これまで2年間の成果が着実に顕在化し、最終年度である2004年3月期の目標が達成できると確信しています。

株主の皆様には、これまでもまして、ご支援のほどよろしくお願い申し上げます。

2003年6月25日
代表取締役社長

鈴木邦雄



生田 正治

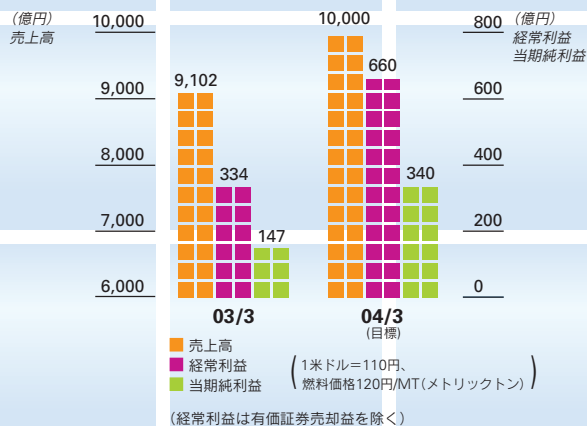
生田正治前会長のご活躍を祈って

当社会長であった生田正治は、2003年4月1日付けで日本郵政公社総裁に就任いたしました。商船三井を世界最大級の海運企業に導いたNAVIXとの合併、株主からの視点に基づいたコーポレートガバナンスの強化など一連の経営改革、定期船ビジネスにおける革新的なアライアンス(The Global Alliance)の形成、これら全てを主導した同氏の貢献は真に大きなものであります。同氏の今後のいっそうのご活躍をお祈りいたします。

MOL nextの概要

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。

連結業績目標



	2003年3月期	2004年3月期目標値	2004年3月期予想値
1株当たり当期純利益	¥12.2	→ ¥28.0	¥31.7
株主資本当期純利益率	8.9%	→ 15.0%	20%程度
自己資本比率	15.7%	→ 20.0%	20%程度
有利子負債残高	¥6,126億円 (1ドル=120.20円)	→ ¥6,000億円 (1ドル=110円ベース)	¥5,300億円 (1ドル=115円ベース)

The Answers

コンテナ船[MOL Encore]



コンテナ船[MOL Promise]



コンテナ船[MOL Priority]



What?

2002年度の定期船運賃市況が
低迷した要因は何ですか？



薬師寺 正和
常務執行役員

2002年度の定期船事業は運賃下落の影響を受けましたが、急速な業績回復に向けた準備は整っています。

運賃下落の影響を受けた定期船事業

当社は、定期船事業の安定基盤構築のため、長年にわたって幅広い合理化を推進し、コストの大幅削減に成功しました。太平洋航路においては、当社がリーダーシップをとるアライアンス、TNWAがサービスの拡充とコスト削減の両面で寄与しましたが、長期にわたる船腹供給過剰により運賃が低水準で推移したため、収益性を向上させるにはいたりませんでした。

1990年後半の活況期に世界のコンテナ船社が競って発注した船が竣工を迎えたため、近年、コンテナ船腹量は格段に増大しました。世界のコンテナ船腹量は、2001年だけでも前年比10%以上の伸びを示し、2002年には前年比10.4%増の3,035隻に達しています。

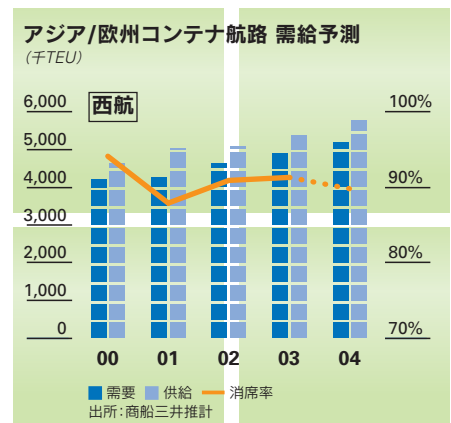
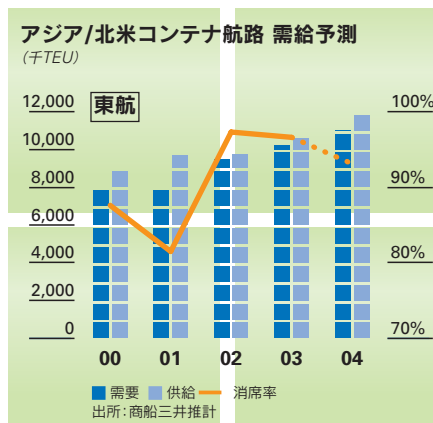
ここ数年の太平洋航路でのスペース供給拡大はタイミングの悪いものとなってしまいました。2001年9月の同時多発テロの影響によって需要が急落したため、当社

を含めたコンテナ船各社は2002年の市況は低水準で動くと予測し、低い運賃で契約を締結しました。しかしながら、荷動きは予想に反して2002年の夏に上向きに転じ、以来、拡大基調が続いています。2002年通年のアジア発北米向けの荷動きは前年比20%の伸びを示しましたが、年間契約により運賃は低く固定されていたため、当社をはじめコンテナ船各社は好調な荷動きの恩恵をほとんど享受できませんでした。結局、2003年3月期の北米向けコンテナ運賃は、当社が当初見込んでいたレベルを10%以上も下回ることとなりました。

コスト削減のさらなる進展

しかし、当社では定期船事業における大幅なコスト削減によってこの運賃低下の影響を相殺することができました。具体的には、コンテナの稼働率向上、フィーダー費用の低減、ターミナル関連費用および代理店費用の削減などが挙げられます。2002年

3月期には77億円、そして2003年3月期には95億円の目標額を優に上回る120億円もの削減に成功しました。2004年3月期には、さらに45億円を削減する予定です。たゆまぬコスト削減努力によって、コスト競争の中で比較優位の地位を築き、市況低迷局面では損失を他社より小さく抑えつつ、好況時には最大の収益をあげられるよう力を注いでまいります。



成長と利益拡大、攻めの時代へ

商船三井の定期船事業は、合理化を進めて力をためる時代から、成長しつつ利益をあげる攻めの時代へと歩みを進めています。当社は、過当競争下、収益力が低下していたこの5年間、定期船の船隊拡張を抑制していました。世界の定期船市場は着実に拡大してきましたが、当社は意図的に東西航路のキャパシティ増加を抑え、損失を広げるだけの無用なシェア獲得競争への参入を避けてきました。しかし一方で、当社では定期船事業を外航海運業の中でもっとも有望な事業の一つと位置づけており、今後、その拡充に全力を注ぎ考えです。こうして当社は意を同じくするパートナーと戦略的アライアンスを組み、拡大に向けての土台造りに長年取り組んでまいりました。このアライアンスにおける協調を通じ、コスト削減を進めながら新規投資を控え寄港地と配船頻度を増やし、サービスの拡充を果たすことができたのです。このように、当社は収益性および生産性向上の枠組み作りで成功しました。コストに関しては、当社はすでに世界でもっとも競争力のあるコンテナ船社のひとつとしての地位を確立しています。サービスについても、優れた総合物流ソリューションを提供する企業として世界に認知されています。

定期船事業新時代の幕開け

今年度は、当社にとって定期船事業新時代の幕開けとなります。その鍵のひとつが、1999年から2001年の間に発注した16隻のコンテナ船隊整備の完了です。収益力の回復をテコにしたこの5年ぶりの大規模な船隊整備により、当社は世界の定期船会社のトップ10に入る規模になり、1990年中盤のマーケットシェアを取り戻すことになります。同時に、コンテナ1本あたりの船積み経費も軽減が可能となります。この16隻のうち、2003年3月現在ですでに9隻が稼働しており、残りは2004年3月までに稼働する予定です。こうした戦力増強は、コンテナ出荷量が急成長している中国市場でのプレゼンスを拡大する上で不可欠です。

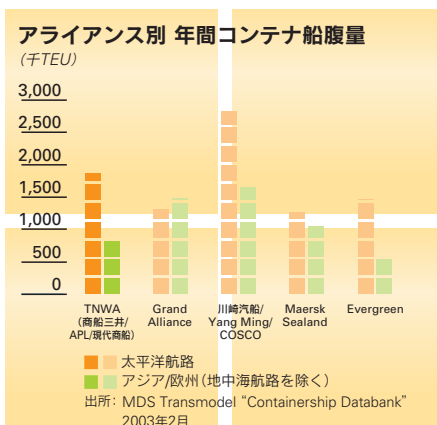
新造船を当社のコアとなる太平洋航路とアジア／欧州航路に投入することで、従来の中型船を他の航路に転配することができ、アジア／南米航路のサービス拡充が可能になります。また、キャパシティの増加によって、欧州／アフリカ、欧州／南米などの新規航路開設も可能になります。船隊拡充のもうひとつのメリットは、南北航路へのよりグレードの高い船舶投入など、機動的な運航が可能になることです。これらの結果、当社は文字通り世界的な規模でお客様の要求に応えられる物流サービスを提供する企業となります。

TNWAは引き続き、当社コンテナ輸送事業の成長の要です。当社の16隻をはじめとするメンバー各社の新造船を加えると、TNWAは100隻以上の高性能の船舶を擁することになります。メンバーはそのスケールメリットを生かして、より競争力の高いサービスを提供することができるのです。

定期船事業のMOL next目標達成に向けて

収益見通しにも明るさが見えています。太平洋航路およびアジア／欧州航路、そして2002年半ばに開始されたその他主要航路の荷動きは堅調であり、運賃も高止まりすると予想されます。また、当社の徹底した合理化策による無駄のないコスト構造と高運賃とが相俟って、2004年3月期の定期船事業の収益は大幅に上昇すると考えています。

市況の変動は避けがたいことですが、当社の最終的な目的は、定期船事業を、どのような環境下にあっても長期的に安定し、収益性の高い完全に自立した事業とすることにあります。これまでに成し遂げた事業改革は多大な成果をあげており、MOL next最終年度における定期船事業の利益目標は達成可能と確信しています。



長期的な視点に立って見ると、定期船ビジネスは外航海運業の中でもっとも有望な事業のひとつです。

コンテナ船「MOL Excellence」



コンテナ船「MOL Advantage」



コンテナ船「MOL Efficiency」



How?

定期船事業を安定的な収益源とするために、
どのような施策をとっていますか？



佐藤 博之
代表取締役副社長
副社長執行役員

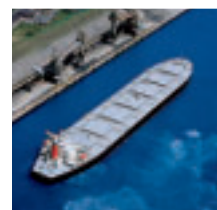
When?

エネルギー関連事業が収益の柱として
揺ぎない地位を築くのはいつですか？



北條 時尚
代表取締役副社長
副社長執行役員

石炭船[Tarumaesan Maru]



LNG船[AI Wakrah]



MOLの中核事業のひとつに成長した LNG船事業

エネルギー関連事業の売上および収益に占める割合は着実に高まっています。当社保有のVLCC船、LNG船、メタノール船およびプロダクトタンカーの合計隻数は、1996年度の55隻から2003年3月期の100隻へと増加しています。最も顕著なのはLNG船やメタノール船といった高度な技術を必要とする専用船の売上の伸びで、これは、他社の追随をゆるさない当社の高い技術力を示すものです。

LNG船事業は当社の成功事例のひとつです。当社は、同市場における先駆者として全世界で運航するLNG船138隻中の38隻に関与し、世界最大級のLNG船運航会社となっています。2001年4月のMOL nextスタート以来、当社は、米国、インド、ノルウェー、カタール、オマーン、アルジェリア等のプロジェクト向けの船隊に16隻のLNG船を追加する契約を締結し、MOL nextの当初の目標10隻を上回っています。特筆すべきは、近年他のエネルギー関連輸送事業においては契約期間が短縮される傾向にあるにもかかわらず、LNG船は20年から25年と長期で契約されていることです。

世界最大規模のLNG船隊

当社が1980年初頭にLNG事業を開始した当時、顧客は日本のバイヤーのみでした。今日ではLNG市場がよりグローバル化したため、当社LNG輸送量のかなりの部分が日本以外の顧客向けとなっています。この動きを支えるため、当社はジャカルタ、ドーハ、マスカット事務所に加え、2002年後半からロンドンとヒューストンにも要員を派遣しました。

コストパフォーマンスが高くクリーンなエネルギーであるLNGに対する注目度は高く、LNG船市場の今後の見通しは極めて明るいものと考えています。新規ビジネスの獲得により船腹数が増え、LNG関連の収益拡大は確実なものとなっています。加えて、LNGの市場は今や世界的な規模に拡大しており、VLCC船と同様、LNG船のスポットマーケットが将来的には形成されてくるものと期待されます。世界最大規模のLNG船隊を擁する当社は、大きなメリットを獲得できるポジションにあります。

成長を続けるメタノール船、VLCC船事業

1980年代にLNG海上輸送の先鞭をつけたと同様、メタノール輸送に早くから注目し、

先陣を切った当社は、今ではリーディングカンパニーの地位を築いています。当社は世界の全メタノール船の3分の2にあたる17隻を運航しており、うち14隻がダブルハル化を完了、さらに1隻を建造中です。

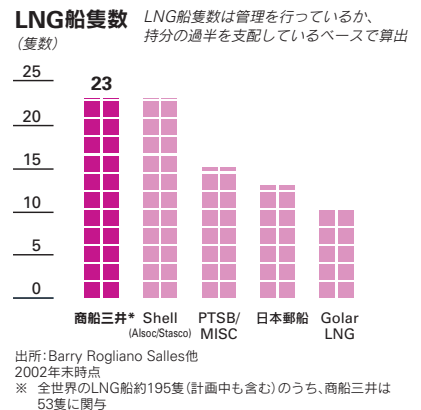
VLCC船においては、船隊のダブルハル化に向けて多大な投資を行ってきました。2003年3月時点で当社のVLCC船29隻のうち、約45%がダブルハルですが、2008年度にはダブルハル化率を100%とする予定です。VLCC船のほとんどは長期契約であるものの、VLCC船隊の利益はある程度市況に左右されます。2002年においては、VLCC船のワールド・スケール(基準運賃指標)が、上期の28から下期には100を上回るまで急上昇し、利益を押し上げました。2003年においても同様の傾向が継続していることから、来期のVLCC船の利益には大幅な増加が期待できます。

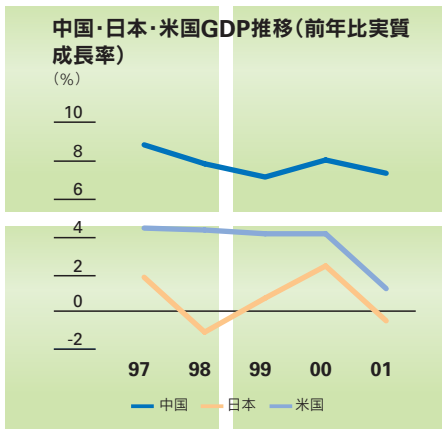
エネルギー関連事業は今では当社の収益の源泉として確固たる地位を築いています。さらに、今後、一層の利益伸長を目指し、船舶を効率的に活用しつつエネルギー関連船隊の拡張を図ります。

MOL nextを引き継ぐ次のステージにおいて、エネルギー関連事業はさらに大きな収益の柱となります。



ダブルハルVLCC[Washusan]





自動車、ドライバルク等の分野で、
当社は今、中国経済の成長によって
次々に生み出されるビジネス
チャンスをつかもうとしています。

自動車船事業の着実な成長

当社は、MOL nextにおいて定期船事業およびエネルギー関連輸送を主要な成長率引役と位置づけていますが、着実な成長を遂げるその他の市場に対しても投資等を実施しています。

そのひとつが自動車船事業です。この事業は、長年、安定した売上と収益の源泉でした。70隻を超える船隊を擁する当社は、世界のトップ5に数えられています。当期、184万台の完成車を輸送し、そのうちの約30%は日本以外の三国間輸送でした。完成車輸送が活況を呈した2002年度は、その中核をなす日本からの輸出完成車を運ぶ自動車専用船の船腹不足には深刻なものがありませんでした。

当社は、長期的には、自動車船事業は三国間市場が成長を牽引すると考えています。海外の主要自動車メーカーとも良好な関係を構築することで、当社は世界的な新車輸出拡大の波に対応してきました。注目すべきは、この伸びが欧州といった既存の供給地域だけでなく南米や東南アジアといった新興輸出地域でも顕著であるということです。将来的には、現地および日本の自動車メーカーの生産台数が急上昇している中国が重要な自動車輸出国となると考えられます。当社では、このような動向をより正確に把握し、迅速に対応できるような体制を作るため、自動車輸送のスペシャリストを2001年からMOL(China)に駐在させています。

広がるドライバルク事業の可能性

ドライバルク市場も戦略分野のひとつです。鉄鋼原料、電力炭、穀物、その他ドライバルク貨物の4つのカテゴリーすべてが拡大の可能性を秘めています。日本向け輸入貨物増加にはあまり多くを期待できないため、当社は海外、とりわけ中国および東南アジアの市場に着目するとともに、グローバル市場での競争力強化策の一つとして、備船期間をやや短かめに設定した船の運航を増大させることにより、市場変動のリスクに対応した体制の整備を進めています。

現在、当社の57隻のケープサイズバルカーは、その半数近くがスポット運賃で運航されています。当社は、市況変動の影響を最小限に止めるため、バルク船の船隊の大半を備船に切り替つつあり、当社保有の船舶をなくし、国内外のお客様に対するサービスの柔軟性を高めることを最終目標としています。

中国市場における高い成長性

地域別で見ると、中国は非常に高い可能性を秘めています。中国における海上輸送および物流業務において、当社は積極的に事業を展開しており、定期船事業については、上海他15ヶ所に拠点を設け、中国からの荷動きはすでに当社定期船貨物全体の約60%を占めています。今後18ヶ月間にさらに14ヶ所に拠点を開設する予定で、香港を除く中国の拠点数は29ヶ所となります。

定期船、エネルギー関連輸送およびバルク船事業のいずれも中国の経済的發展で恩恵を受けます。エネルギー関連輸送分野については、LNG需要の拡大が想定され、VLCC船のスポットマーケットにおいても機会が拡大する見込みです。ドライバルクでは、鉄鋼生産量の伸長から、中国向けの鉄鉱石の輸送量が増加すると予測しています。さらに、中国向けの穀物輸送についても増加すると見えています。あらゆる海上輸送貨物に対し、当社はマーケティング活動の強化、現地パートナーとの連携拡大など中国の力強い経済發展と足並みを揃えた成長を目指しています。これらの活動を統括しているのが2002年4月に発足した中国戦略委員会であり、同委員会の設立は中国における輸送・物流産業の拡大において当社が重大な役割を担う決意の現われであります。

Where?

エネルギーおよび定期船事業以外の有望な市場
あるいは地域はどこですか？

萩原 節泰
常務執行役員

上海港のコンテナ船
「MOL Wisdom」



相良 雅雄
専務取締役
専務執行役員

蘇州富士膠片映像機器有限公司

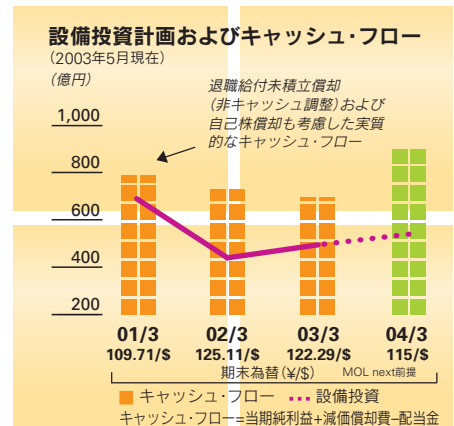
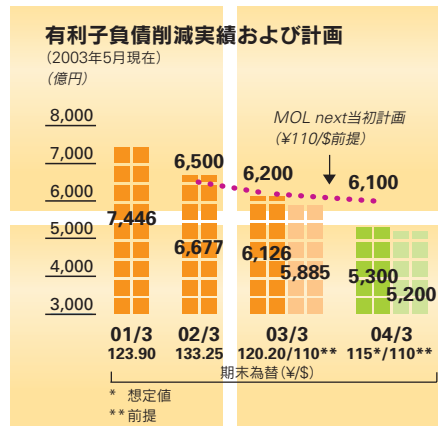


Why?

どうして財務戦略が、収益性の改善に大きな
役割を果たしているのでしょうか？



小西 一明
専務取締役
専務執行役員



有利子負債の圧縮と収益性向上をコアとした財務戦略

当社はこれまで長年にわたって、借入金の圧縮と安定収益の拡大を背景とした、より健全な財務基盤の構築を経営計画の中核としてきました。現在MOL next計画の2年目を終了し、計画は主要目標に向けてほぼ順調に進行しています。

この進捗ぶりは、バランスシートに顕著に見ることができます。当期は、有利子負債残高を6,677億円から6,126億円まで削減しました。2004年3月までに有利子負債残高を6,000億円(1米ドル110円換算)とするMOL nextの目標額を優に上回ることが明らかです。さらに、こうした有利子負債残高の低減に加え国内外の金利低下もあり、当期の支払利息額は対前年比34%減の220億円まで下げることができました。

収益の拡大・成長戦略という点では、引き続き進展が見られますが、当期はいくつかのネガティブな要因によって収益の拡大が阻まれました。そのひとつは円高です。当社の収益の約80%が米ドル建てのため、円高によって連結の収益は164億円目減りしました。しかし、その減少を不定期専用船部門における収益増で埋めることができました。この結果、海運業収益およびその他の営業収益は0.7%微増し、9,100億円となりました。

一方、当期は主に銀行株の下落により、投資有価証券の売却損・評価損として84億円の計上を余儀なくされました。しかしながら、今回これらの売却・評価損を計上したことで、当社の保有する銀行株のリスクは、将来重大な評価損が発生しないレベルまで低減したといえます。銀行株を除けば、当社の保有している上場株式は、株式市況の低迷により、減少しているものの、全体としては、依然として含み益を有している状況にあります。

バランスシートの改善に重点を置く財務戦略が、当社グループの収益性を向上させる上で大きな効果を上げています。

成長性を確保する投資活動

当社は、今後もバランスシートのスリム化を継続していきますが、これは、成長を志向する当社の戦略に反するわけではありません。当社は引き続き、年間20-30隻の新造船を船隊に加えていく予定です。ただ、こうした船舶は老朽船・不経済船の代替船として建造されるものもありますし、追加する船舶については、備船化比率を高めることでオフバランスとすることも出来ますので、全体としてバランスシートのスリム化は可能であると考えます。また、船舶のみではなく、新規事業活動の中で、グループ全体の成長を推進するために必要とされる投資は積極的に行っていきます。

当社は現在、業績の急速な拡大が見込める状況にあります。2004年3月期は、コスト削減努力の成果と収益性の高い船隊とが一体となって、市場の成長や海運市況の上昇が概ね当社の利益に反映してくる状況にありますので、収益の伸び率は売上高の伸び率を上回る見込みです。2004年3月期には売上高を5.5%増の9,600億円、当期純利益を当期の147億円を大きく上回る380億円と予想しています。

当社は今後も、市場の成長を先取りした船隊拡充とコスト削減を継続することにより、これまで以上に高く安定した収益性と財務体質の強化を図っていきたいと考えています。

コーポレートガバナンス

当社はコーポレートガバナンスを強化すべく、2000年6月に社外取締役の招聘及び執行役員制を導入する経営改革を実施しました。経営と業務執行の分離を明確にしたこのプログラムにより、取締役会は経営の透明性を保ちつつ、株主にとっての企業価値の極大化を目指す最高レベルの意思決定と業務執行の監督を行う機関として位置付けられました。

2002年6月には改革の第2段階として、より目的的な意思決定体制と戦略的な経営組織に改編するために、取締役会の機能・権限基準・運営体制を見直しました。この改革の目的は、以下の4点に要約されます。

- ① 最高意思決定機関である取締役会の経営基本戦略策定機能、リスクマネジメント機能の一層の強化

② 戦略的な意思決定と業務執行の分離をこれまで以上に明確にすることに伴い、業務執行に関する経営会議への大幅な権限委譲

③ 業務執行段階での意思決定の更なる迅速化

④ 執行役員以下の業務執行状況に関するモニタリング機能の強化を目的とした実効ある報告体制の強化

2001年11月には、コーポレートガバナンスの強化策の一環として、コンプライアンスに関する基本方針、行動基準、推進体制、不適正行為への対応を定めたコンプライアンス規程を制定し、同時に全社的なコンプライアンス体制の充実・徹底を図るとともに違反への処置を決定するコンプライアンス委員会を設置しました。

また、2002年10月にはグループ全体としてのコーポレートガバナンスを徹底すべく、内部監査室を設置して監査役・会計監査法人が行う法定監査体制と連携させ、全社的監査体制の強化を図っています。

当社は、一連の経営改革が、更なる経営の効率化とコーポレートガバナンスの強化に繋がり、引いては企業価値、株主価値の拡大に資すると確信しています。

取締役および監査役

(2003年6月25日現在)



鈴木 邦雄
代表取締役社長

北條 時尚
代表取締役副社長

佐藤 博之
代表取締役副社長

芦田 昭充
代表取締役副社長

Joji (George)
Hayashi
取締役副社長

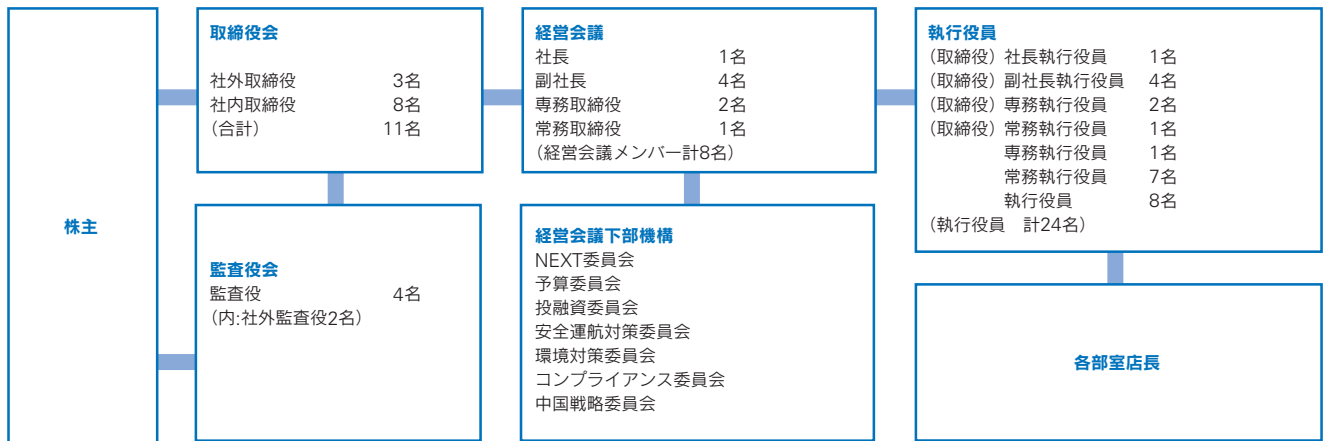
相良 雅雄
専務取締役

Who?

商船三井の舵は誰がとっていますか？

経営組織

(2003年6月25日現在)



小西 一明
専務取締役

原田 英博
常務取締役

椎名 武雄
取締役

児玉 幸治
取締役

小島 邦夫
取締役

大滝 和男
常勤監査役

小林 正夫
常勤監査役

佐藤 恭一
監査役

堀田 健介
監査役

執行役員

(2003年6月25日現在)

代表取締役社長
兼社長執行役員
鈴木 邦雄

代表取締役副社長
兼副社長執行役員
北條 時尚
全般社長補佐(主として営業部門)

代表取締役副社長
兼副社長執行役員
佐藤 博之
全般社長補佐(主として定航部門)、
ロジスティクス事業部

代表取締役副社長
兼副社長執行役員
芦田 昭充
全般社長補佐(主として管理部門)

取締役副社長
兼副社長執行役員
Joji(George)Hayashi
全般社長補佐、MOL(America)Inc. Chairman
and CEO、MOL(Europe)B.V. Chairman

専務取締役
兼専務執行役員
相良 雅雄
鉄鋼原料船部、不定期船部、専用船部(木材チップ船)
管掌

専務執行役員
岩田 誠
LNG船一部、LNG船二部、専用船部(電力炭)管掌

専務取締役
兼専務執行役員
小西 一明
財務部管掌、内部監査室、秘書室、情報システム室

常務執行役員
小出 三郎
技術部、鉄鋼原料船部

常務執行役員
高橋 義和
不定期船部

常務取締役
兼常務執行役員
原田 英博
経営企画部、広報室、船舶管理部

常務執行役員
薬師寺 正和
定航部

常務執行役員
黒石 真
人事部、総務部、関西地区担当

常務執行役員
加藤 敏文
LNG船一部、LNG船二部、LNG船管理室

常務執行役員
鏡 敏弘
人事部、海務部、船舶管理部、LNG船管理室

常務執行役員
萩原 節泰
自動車船部

執行役員
岡井 和一
グループ事業部

執行役員
山路 明
営業調査室、専用船部

執行役員
関 政志
油送船部

執行役員
鈴木 修
MOL(Asia)Ltd. Managing Director

執行役員
外園 賢治
定航マーケティング担当、
株式会社MOL JAPAN 社長

執行役員
米谷 憲一
財務部、IR室

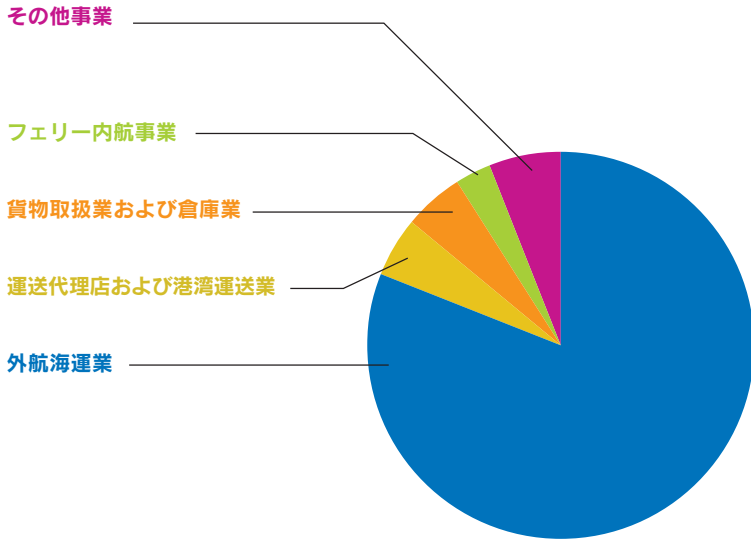
執行役員
穴戸 敏孝
自動車船部長 委嘱

執行役員
大森 茂士
油送船部長 委嘱

營業概況

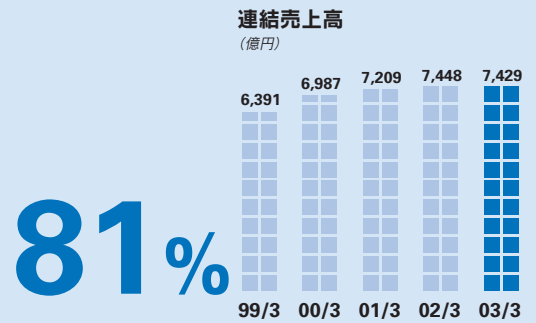


連結業績概況



外航海運業

- > 船舶運航業 > 船舶運航管理業
- > 貸船業 > 客船事業



フェリー内航事業

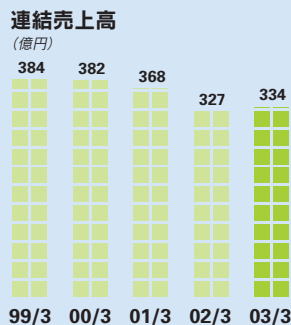
- > フェリーおよび内航海運業
- > 曳船業

3%

2002年度業績

同セグメントの売上高は2.3%増の334億円、営業利益は前期の損失から大幅に改善し6億円となりました。これは、2002年3月に九州急行フェリー(株)を子会社化、同年6月より商船三井フェリー(株)が大洗/苫小牧航路において東日本フェリー(株)との共同配船を実施、さらに不採算航路の廃止などのコスト削減が効果をあげたことによるものです。同事業では、さらなる収支改善を目指して、阪神/九州航路や関東/九州航路における共同配船の実施等でコスト削減を進めていきます。

フェリー「さんふらわあつくば」

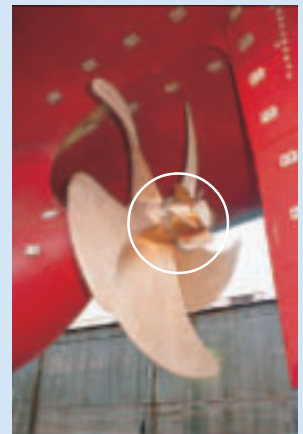
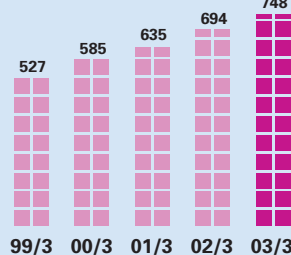


その他事業

- > 不動産賃貸業
- > 金融業務
- > その他事業

6%

連結売上高 (億円)



PBCF(プロペラ・ボス・キャップ・フィンズ)。商船三井が開発し、販売している省エネプロペラ

2002年度業績

同セグメントの売上高は7.9%増の748億円、営業利益は52.2%増の39億円となりました。これは、商社事業で船用品を中心とする営業基盤強化の推進により損益が改善するとともに、旅行代理店業でも損益が前期を上回ったことによるものです。

コンテナ船「MOL Encore」



2002年度業績

同セグメントの売上高は0.2%減の7,429億円、営業利益は36.2%減の374億円となりました。定期船東西基幹航路の荷動きは好調でしたが、運賃市況の回復が下期にずれ込んだこと、また、燃料油価格の高騰の影響を受け、定期船部門の損益は悪化しました。しかしながら次期の運賃市況改善が見込まれることから、当社は、新造大型船のアジア／欧州航路への投入や北米西岸サービスの大型化など、積極的にサービス改善およびコスト競争力の強化を図っています。不定期専用船部門は、中国向け貨物の活発な船腹需要によって下期の運賃市況好転があったものの、乾貨物船の運賃市況が上期まで低迷したことが影響し、損益は前期を下回りました。また、客船事業はほぼ前期並に推移しました。

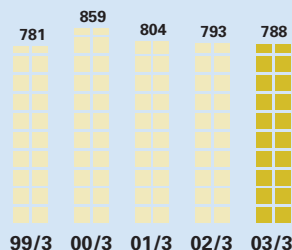
運送代理店および港湾運送業

- > 運送代理店業
- > 港湾運送業および通関業

2002年度業績

同セグメントの売上高は0.5%減の788億円、営業利益は91.3%増の23億円となりました。これは、外航海運業定期船部門における好調な荷動きに支えられた結果で、運送代理店業の損益は大幅に改善しました。加えて同事業では、ますます多様化するお客様ニーズに的確に対応し、サービス内容のさらなる充実を図るため、シンガポールの定期船代理店を完全自営化しました。港湾運送業は、国内景気の低迷、競争の激化など厳しい環境下にありましたが、コスト削減をはじめとする合理化策が寄与し、損益は改善しています。

連結売上高
(億円)



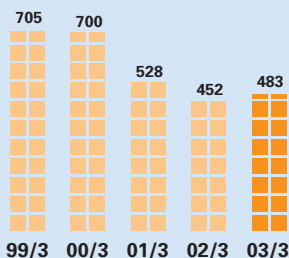
神戸国際コンテナターミナル

5%

貨物取扱業および倉庫業

- > 貨物運送取扱業
- > 倉庫業

連結売上高
(億円)



5%

2002年度業績

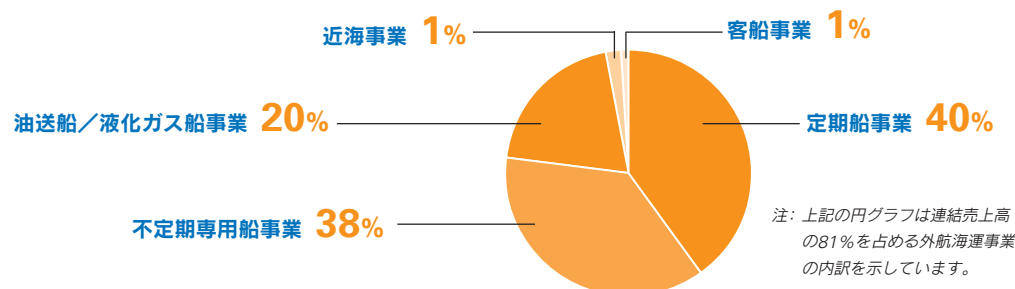
同セグメントの売上高は7.1%増の483億円、営業損益0億円と前期より改善しています。これは、航空貨物輸送業が、2002年10月の米国西岸港湾労使紛争の影響による海上輸出貨物のシフトや中国を中心とするアジア向け輸出貨物の好調な荷動きに支えられたことによるものです。

大井物流センター



外航海運業

外航海運業売上高



	売上高	概況
定期船事業	(億円) 2,770 2,680 2,724 2,787 2,780 99/3 00/3 01/3 02/3 03/3 * 単体ベース	商船三井は68隻のコンテナ船の運航に加え、ターミナル、倉庫の運営、フォワーディング業務など総合的な物流サービスを提供するとともに、APL社および現代商船と世界最大規模、約100隻の定期船船隊を誇るアライアンス(TNWA)を形成し、世界の定期船事業をリードしています。また、最新技術を駆使した情報システム構築や新造船の投入、その他のインフラ整備などにより業務効率を大幅に高め、サービス品質の向上を実現しています。
不定期専用船事業	(億円) 1,937 2,370 2,533 2,590 2,667 99/3 00/3 01/3 02/3 03/3 * 単体ベース	鉄鉱石、原料炭、電力炭、木材チップ、穀物などを主要貨物とするバルクキャリア部門では、ケーブサイズ、パナマックス、ハンディマックス、スモールハンディバルカーなど、300隻から成る世界最大級の船隊を持ち、お客様ニーズに対応する多様なサービスを提供しています。当社がわが国ではじめて専用船を就航させた自動車船事業は、世界の約20%のシェアを誇り、自動車の世界四極(日本・韓国、北米、欧州、東南アジア)および南米・アフリカの生産体制に対応したグローバルなサービスを提供し、自動車メーカーの世界市場への進出および中国をはじめとする生産拠点拡大に呼応したサービスを展開しています。
油送船/液化ガス船事業	(億円) 1,048 1,355 1,456 1,445 1,418 99/3 00/3 01/3 02/3 03/3 * 単体ベース	当社は、油送船および液化ガス船では、世界最大規模、100隻の船隊を擁し、20万重量トン以上のVLCCの約2/3は国内の石油会社が、残りは海外の石油会社が用船しています。また、近年、環境保全の観点から要請の高まっているVLCCの二重船殻タンカー(ダブルハル)化にも積極的に取り組み、2008年度末までには全船のダブルハル化を、当初の計画を2年間前倒して実現する予定です。LNG船は、現在21隻を運航、世界市場の約30%以上のシェアを占め、世界トップの地位を獲得しています。メタノール輸送船は約70%と高シェアを維持しており、そのほとんどが日本以外の三国間トレードとなっています。
近海事業	(億円) 144 128 132 119* 132 99/3 00/3 01/3 02/3 03/3	商船三井近海(株)は、日本と極東・東南アジア諸国間において在来定期船並びに不定期船サービスを行い、同地域の貿易に重要な役割を果たしています。同社は、2001年7月1日にエム・オー・シーウエイズとナビックス近海の近海部門を事業統合し、約45隻の運航規模を有する当社グループの近海事業の中核を成しています。
客船事業	(億円) 114 100** 89 88 49 99/3 00/3 01/3 02/3 03/3	商船三井グループは、約100年以上にわたり、一貫して外航客船運航に携わってきました。2002年のチャーター部門分離後、商船三井客船は、純レジャー仕様の客船「につぼん丸」1隻を運航しています。「につぼん丸」(21,903総トン)は、その豪華な施設と真心のこもったサービスで乗船されたお客様にきわめて高いご満足をいただいております。

注: 定期船、不定期専用船、油送船/液化ガス船、近海、客船事業の売上高の合計は、連結外航海運業の合計とは一致しません。

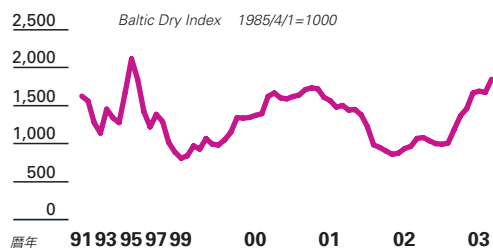
* 近海事業の売上高は当社と旧ナビックスの近海事業子会社の合計となっており、内航部門売上高を除いた数値となっています。2001年度の売上高が前年度に比べ減少しているのは、エム・オー・シーウエイズとナビックス近海の統合時期が2001年7月であることから、ナビックス近海の売上高9カ月分のみを計上していることによります。

** 1999年度には新さくら丸がサービスを終了し、ふじ丸とにつぼん丸の2隻体制となりました。

主要マーケット指標

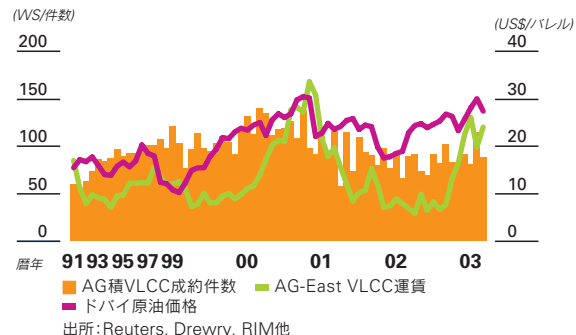
不定期船マーケット

最新情報については <http://www.mol.co.jp/ir-j/> の海運市況をご参照下さい。



タンカーマーケット (VLCC)

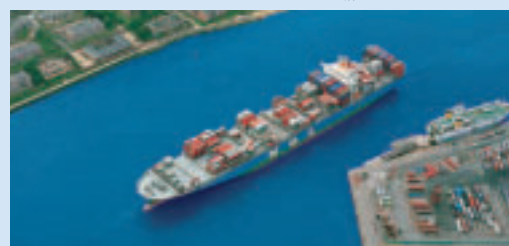
最新情報については <http://www.mol.co.jp/ir-j/> の海運市況をご参照下さい。



業績

運賃市況回復の下期へのずれ込み、および新造船投入の遅れを背景に、定期船事業の単体売上高は、前年度比0.03%減の2,780億円となりました。しかし、基幹航路の荷動きは活発で、太平洋航路では冬場でも運賃水準を維持し、アジア/欧州航路においても運賃修復が着実に実施されたため、下期には業績は改善されました。こうした状況に対応し、当社では、主要航路の一層のサービス拡充とコスト競争力強化に努めました。

コンテナ船[MOL Performance]



不定期船事業の単体売上高は前年度比3.0%増の2,667億円となりました。バルクキャリア事業の売上高は、上期は運賃市況低迷の影響を受けましたが、下期は鉄鉱石、石炭など中国および日本向け貨物の旺盛な船腹需要などにより好転しました。自動車船事業は、日本出し北米向け輸出の増加に加え、三国間のトレードも活発で輸送量が増加しました。

ケープサイズバルカー[Kohyohsan]



上期低迷した原油・石油製品タンカー市況は、下期には大幅に改善しましたが、油送船/液化ガス船事業の単体売上高は、前年度比1.9%減の1,418億円にとどまりました。また、LNG船事業は安定した収益源として成長を続けており、新規契約の獲得も着実に進んでいます。

ダブルハルVLCC[Perseus Trader]



商船三井近海(株)の単体売上高は前年度比11.3%増の132億円となりました。東南アジア出し合板の荷動きが他商品との競争激化およびJIS規格変更による在庫抑制により低迷し、採算面では往航のブームを100%享受することはできませんでしたが、期全体を通じて、日本からアジア向け鋼材輸出が非常に好調に推移したことが好材料となりました。

ツインデッカー[Sun Grace]



商船三井客船(株)の単体売上高は前年度比44.2%減の49億円となりました。この減収は客船「ふじ丸」にて催行するチャーター部門の分離によるものです。「っぽん丸」は、第三次改装を2003年1月に実施し、海上滞在空間としての魅力を一層向上させましたが、当期は、日本国内の景気回復の遅れ、個人消費の冷え込みから、所期の目標を達成することができませんでした。

客船[っぽん丸]

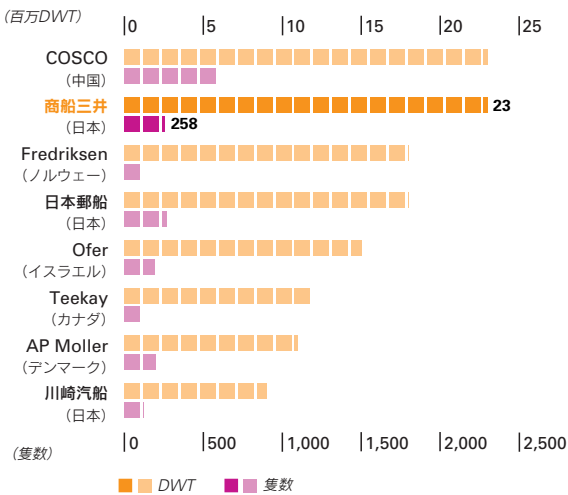


マーケットデータ

商船三井は大規模かつバランスの取れた船隊を有し、世界市場の中で様々な船種においてトップクラスの船腹量とプレゼンスを保持しています。

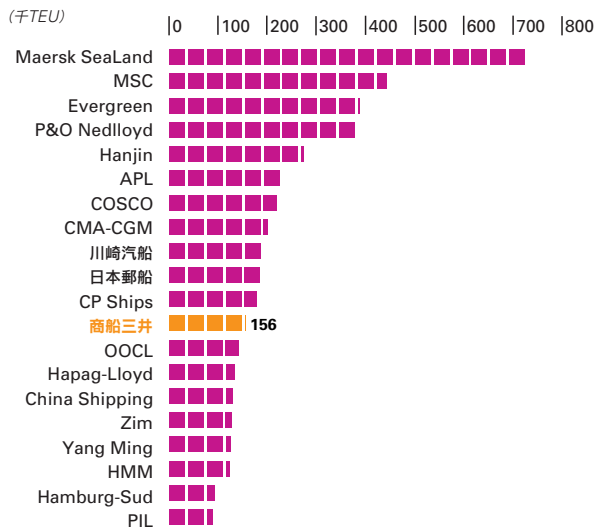
世界の主要船社(全船種)

連結ベース: 備船を含まない



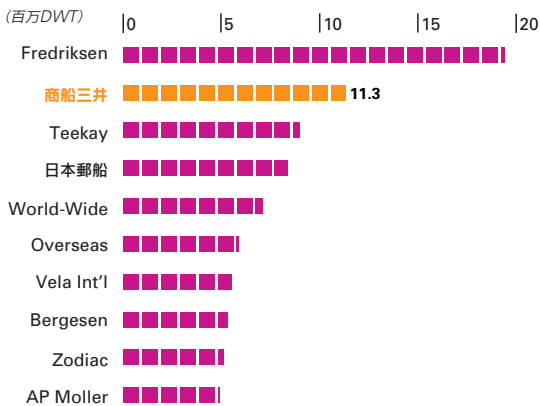
出所: Lloyds Maritime Database
2003年1月現在

コンテナ船船腹量



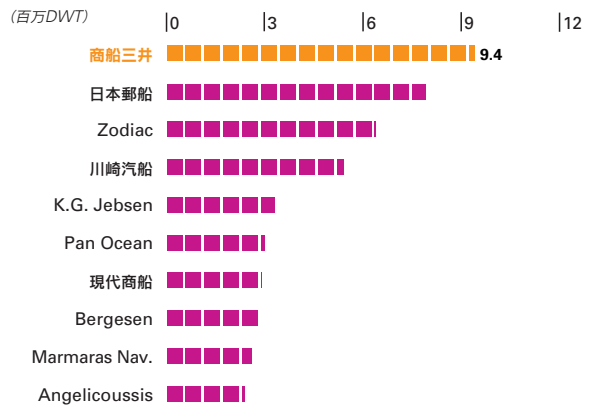
出所: MDS Transmodal "Containership Databank" 2003年2月
2003年2月現在

タンカー



出所: Clarkson Tanker Register 2003
2003年1月現在

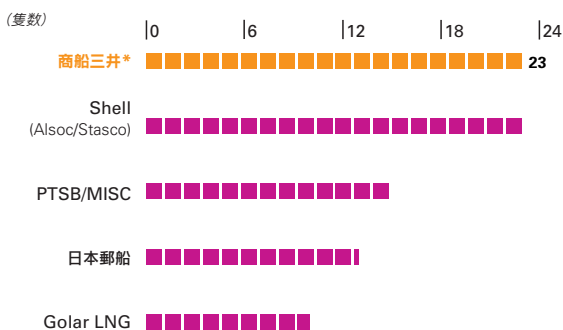
不定期専用船(ドライバルク)



出所: Clarkson Bulkcarrier Register 2003
2003年1月現在

LNG船

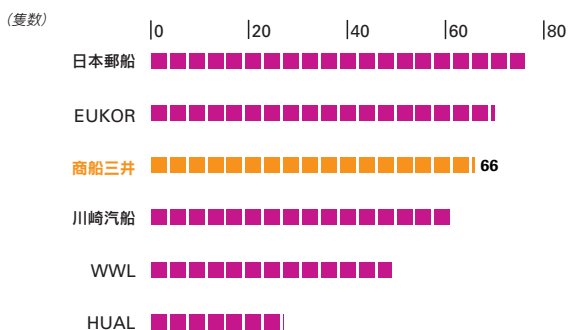
LNG船隻数は運航管理を行っているか、持分の過半を支配しているベースで算出



出所: Barry Rogliano Salles他
2002年12月現在

※ 全世界のLNG船約195隻(計画中も含む)のうち、商船三井は53隻に関与

自動車専用船



出所: Fearnleyの2002年7月のデータを基に商船三井が算定
2003年5月現在

商船三井の運航船舶 (単体)

船種	定期船	66 (2,635,100)	ケミカル/ プロダクト タンカー	34 (1,635,474)
	撒積船	181 (15,882,606)	LNG船	23 (1,560,885)
	チップ船	35 (1,617,180)	LPG船	7 (209,327)
	自動車専用船	84 (1,184,017)	その他 (重運物船、フェリー、その他)	16 (233,436)
	原油タンカー	36 (8,727,038)	合計	482 (33,685,063)

()内の数値はdwtを示しています。

2003年3月31日現在

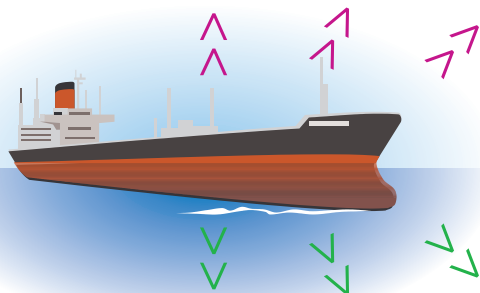
注:上記の6つのグラフの数値は、外部ソースによるデータであるため、商船三井の運航船隻の数値とは一致しません。

環境保全に対する取り組み

商船三井グループの中心事業である海上輸送は、大量かつ安定的、経済的に物資を輸送することができ、他の輸送機関と比べると環境負荷が小さいという点でも優れた輸送手段です。しかし、業務の遂行には環境への負荷が必ず伴うものであり、当社グループは、我々が暮らす社会が将来にわたって持続的に成長発展していくために積極的な役割を果たすという意識を持って、環境負荷低減に取り組んでいかねばならないと考えています。当社事業と密接に関係する環境問題には、事故による海洋環境汚染、CO₂、NO_xなどの排出による大気汚染、船舶の運航による海洋環境汚染などが挙げられます。それらに対し、当社は国際条約およびISO規格に沿った「MOL安全管理制度」を確立、2000年には「環境憲章」を定めると共に業界初の環境報告書を発行、2001年4月には、独自の環境マネジメントシステム「MOL EMS 21」を導入するなど、環境保全に積極的に取り組んでいます。

地球温暖化・酸性雨問題

地球温暖化は、CO₂をはじめとする温室効果ガスによって引き起こされ、化石燃料を使用している船舶の運航によってもCO₂が排出されています。当社では、効率運航を追求するとともに、摩擦抵抗を減少させるための船底クリーニングや、風圧抵抗を減少させるための新船型の採用などを通じ、燃料消費量の削減を通じてCO₂の排出抑制を図っています。酸性雨対策としての窒素酸化物(NO_x)の排出削減のため、機関の整備・点検、運転状態の最適化を進めています。また、硫黄含有率の低い燃料油を使用することにより、硫黄酸化物(SO_x)排出量は規制値を大幅に下回る水準を維持しています。



大気保全

大気保全対策としては、地球温暖化および酸性雨の原因となる排出ガスの削減、有害な紫外線から人間を保護するオゾン層の破壊につながるフロンやハロンの代替物への切り替えを進めています。

オゾン層破壊問題

船舶の糧食用冷凍装置や空調用冷房設備などのフロン使用に対し、当社では、1970年代後半の就航船よりR-12(CFC)に代えてオゾン破壊係数の小さいR-22(HCFC)を採用してきました。さらに、2002年就航船より一層環境負荷の少ない冷媒であるR-404Aの使用を開始し、今後も積極的に採用していく予定です。ハロンを使った消火器は、1992年7月以降の新造船では二酸化炭素式消化装置に切り替えており、最近では高膨張式泡消火器の採用を増やしています。一方、海上コンテナには冷蔵・冷凍機能を備えたものが数多くありますが、1992年よりオゾン破壊係数がゼロである新冷媒R-134aへ積極的に切り替えてきた結果、旧来型の冷媒(R-12)を使用したものは2002年度末で9%のみとなりました。2003年度末には、全量の切り替えが完了する予定です。

海洋環境の保全

油濁事故および海難事故が海洋環境に与える影響は重大であるため、船舶安全運航に万全を期して不慮の事故を回避すると共に、通常の船舶運航における海洋環境負荷軽減に努めています。具体的には、海洋汚染防止条約をはじめとする内外の関連法規制に基づき、油濁防止並びに廃油やビルジ(油分など含む汚水)の適正処理に関する厳しい運用規則を設けています。また、船底防汚塗料やバラスト水の使用に際しても、環境負荷軽減を十分に配慮しています。

船底防汚塗料

船底防汚塗料に含まれるTBT(有機スズ)の海水への溶出が環境に悪影響を及ぼすため、TF(非スズ)塗料への切り替えを進めています。2002年度末現在当社船隊の70%がTF塗料に塗り替えられており、2005年12月までには全管理船がTF塗料となる予定です。

バラスト水

船体に貯めるバラスト水は姿勢制御、船体強度の確保、喫水調整などのために必要不可欠ですが、バラスト水の漲・排水が有害海洋生物などの越境移動を招き、生態系に影響を及ぼすことから、国際的に問題視され始めました。当社では、国際海事機関のガイドラインや寄港国の規制・推奨などに従い、岸から離れた外洋でのバラスト水交換を実施しています。また、バラスト水の無害化についての研究も進めています。

二重船殻(ダブルハル)化

世界最大級の油送船隊を有する当社は、非常事態に備えた教育・訓練を実施するなど安全運航技術の向上を図ると共に、万一の際の油汚染防止に向けて二重船殻(ダブルハル)タンカーの船隊整備にも積極的に取り組んでいます。現在、当社が運航している各種タンカーのうち、67%がダブルハル構造となっていますが、これを2006年度末には90%にする計画であり、更に、当初2010年度末としていた全タンカーのダブルハル化も2年前倒しし、2008年度末までに達成することを目標にしています。

2002年度環境会計(2002年4月~2003年3月)

環境コスト

分類	取り組みの内容	(百万円)	
		投資額	費用額
環境保全コスト	船底防汚塗料の塗り替え	0	219
(地球環境保全コスト)	船舶設備への投資 (PBCF) (排エコ・T/Gシステム*)	474	84
(資源循環コスト)	オフィスでの環境対策 (温風ドライヤー設置)	0	0
管理活動コスト	環境報告書の作成、人件費 その他	0	56
研究開発コスト		0	5
合計		474	364

環境保全対策に伴う経済効果

効果の内容	(百万円)	
	金額	
燃料費の節減 (ペイント塗り替え前処置のサンドブラスト施行による効果、PBCF装着による効果、および排エコ・T/Gシステム搭載による効果)	949	
オフィスでのゴミ処理費用などの減少 (温風ドライヤー設置による効果)	0	
合計	949	

注

1. 百万円未満は四捨五入しています。
2. 上記の表には含まれていませんが、オゾン破壊係数ゼロの冷媒を使った冷凍コンテナに代替するために、2002年度は約25億円の投資を行っています。
3. 船舶設備の投資に対応する費用額の内訳は、2000年度以降に投資を行ったPBCF、排エコ・T/Gシステムの2002年度分の償却費です。
4. (*) 排エコ・T/Gシステムとは、主機関の排気ガスの熱エネルギーを蒸気として回収し、蒸気タービン発電機(T/G)で電力を発生させるシステムのことで、発電用重油の消費が節減できるため、CO₂、NOx、SOxの削減効果があります。

環境TOPICS

ISO14001取得

当社では、安全運航を前提とし、日常の事業活動がもたらす環境負荷の低減に取り組むという当社の理念を実現するために、2001年4月に当社の事業形態に合わせて構築した環境マネジメントシステム「MOL EMS21」を導入、実践してきました。今期、同システムに対して、世界的に権威のある審査機関DNV(デット ノルスケ ベリタス、ノルウェー船級協会)を通じて、ISO14001の認証を取得しました。これまで「MOL EMS21」運用を通じて、当社の環境保全活動は大きな成果を上げてきましたが、環境の国際規格であるISO14001の認証を取得することで、当社の安全運航管理と環境保全への取り組みを対外的にもわかりやすく、透明度の高いものとしてアピールすることができ、環境保全活動のさらなるステップアップが期待できます。

環境負荷低減に向けた新船型の採用

当社は、新造船の設計においても、環境保全のための新たなチャレンジを続けています。2003年3月竣工の自動車専用船「Courageous Ace」では、船首方向からの風圧を軽減し、燃費効率を高めるため船首端部を斜めにカットし、ラウンド形状とするなどの新デザインを採用しました。2004年4月までにこの新船型の自動車専用船6隻を投入の予定で、今後の建造船にも積極的に採用していきます。また、コンテナ船「MOL ENCORE」では、バラスタンを最下層に集中配置し、その上に燃料タンクを置いて燃料流出リスクを大幅に軽減する新船型を採用しています。同船型は今後、コンテナ船、自動車専用船に取り入れ、順次投入を予定しています。

2002年度 当社環境保全活動に対する社外よりの評価

「物流環境保全活動賞」受賞

当社は、社団法人 日本物流団体連合会主催「第4回物流環境大賞(2003年5月発表)」において、「環境マネジメントシステムをベースとした環境保全対策の推進」の功績で、「物流環境保全活動賞」を受賞しました。

「環境経営格付機構による“グリーントップランナー”72社認定

当社は特定非営利活動法人「環境経営学会(三田和美会長)」の関連機関である「当社経営格付機構」が2002年度に実施した「環境経営格付け」におきまして、我が国を代表する高環境経営度企業として“グリーントップランナー”72社に選ばれました。

本格付け審査では、「環境保全」のみならず、「経営の健全性(経営理念、企業統治、リスク・マネジメント、情報開示など)」および「社会・倫理・文化(企業倫理、労働安全衛生、機会均等など)」といった広い範囲での環境経営(サステナブル・マネジメント)がその審査対象となっており、運輸業界からは2社(海運・航空各1社)が選ばれました。



連結貸借対照表

株式会社商船三井 2002年及び2003年3月31日に終了する年度

資産の部	単位:百万円		単位:千米ドル (注記1)
	2003	2002	2003
流動資産:			
現金及び現金同等物	¥ 43,057	¥ 39,738	\$ 358,211
有価証券(注記3)	4,961	5,366	41,273
受取手形及び営業未収金	118,887	97,660	989,076
貸倒引当金	(2,474)	(2,079)	(20,582)
船舶燃料及び貯蔵品	13,829	11,488	115,050
繰延及び前払費用	49,993	45,532	415,915
繰延税金資産(注記2(13)及び注記11)	4,692	3,101	39,035
その他の流動資産	56,700	50,582	471,714
流動資産合計	289,645	251,388	2,409,692
有形固定資産—取得価額(注記5):			
船舶	977,981	1,032,226	8,136,281
建物及び構築物	67,172	70,454	558,835
機械装置及び運搬具(主にコンテナ)	47,999	44,853	399,326
土地	60,811	60,907	505,915
建設仮勘定(船舶及びその他建設中の資産)	39,020	20,065	324,626
	1,192,983	1,228,505	9,924,983
減価償却累計額	(623,749)	(608,860)	(5,189,259)
	569,234	619,645	4,735,724
投資その他の資産:			
投資有価証券(注記3及び注記5)	49,565	67,110	412,355
非連結子会社及び関連会社に対する投資等(注記3)	71,019	70,435	590,840
長期金銭信託	1,268	1,784	10,549
連結調整勘定	2,563	2,569	21,323
無形資産	6,369	5,902	52,987
繰延税金資産(注記2(13)及び注記11)	3,992	4,364	33,211
その他の資産	52,957	55,893	440,574
	187,733	208,057	1,561,839
	¥1,046,612	¥1,079,090	\$ 8,707,255

連結財務諸表に対する注記参照

負債及び資本の部	単位:百万円		単位:千米ドル (注記1)
	2003	2002	2003
流動負債:			
短期借入金	¥ 96,179	¥ 80,925	\$ 800,158
短期社債	6,885	8,581	57,280
コマーシャル・ペーパー	33,000	23,000	274,542
短期有利子負債合計(注記5)	136,064	112,506	1,131,980
1年以内に返済期限の到来する長期借入金	65,365	62,815	543,802
1年以内に償還期限の到来する社債	15,628	16,702	130,017
1年以内に返済・償還期限の到来する長期有利子負債合計(注記5)	80,993	79,517	673,819
支払手形及び営業未払金	88,297	88,519	734,584
前受金	51,644	53,829	429,651
未払法人税等	8,590	1,940	71,464
繰延税金負債(注記2(13)及び注記11)	321	208	2,670
その他の流動負債	57,929	38,513	481,938
流動負債合計	423,838	375,032	3,526,106
返済期限が1年を超える長期借入金	358,714	421,623	2,984,310
償還期限が1年を超える社債	36,875	54,073	306,780
返済・償還期限が1年を超える長期有利子負債の合計(注記5)	395,589	475,696	3,291,090
退職給付引当金(注記12)	15,030	16,093	125,042
繰延税金負債(注記2(13)及び注記11)	9,227	11,512	76,764
その他の固定負債	30,446	30,292	253,295
少数株主持分	7,692	3,495	63,993
偶発債務(注記6)			
資本(注記7):			
普通株式:			
授権株式数 - 3,154,000,000株			
発行済株式数 - 1,205,410,445株	64,915	64,915	540,058
資本剰余金	43,887	43,887	365,116
利益剰余金	56,469	47,818	469,792
	165,271	156,620	1,374,966
土地再評価差額金 - 法人税等調整後	2,231	2,173	18,561
その他有価証券評価差額金 - 法人税等調整後(注記2(5))	7,036	11,424	58,536
為替換算調整勘定	(8,055)	(2,609)	(67,013)
自己株式(注記2(16))	(1,693)	(638)	(14,085)
資本合計	164,790	166,970	1,370,965
	¥1,046,612	¥1,079,090	\$8,707,255

連結損益計算書

株式会社商船三井 2002年及び2003年3月31日に終了する年度

	単位:百万円		単位:千米ドル (注記1)
	2003	2002	2003
海運業収益及びその他の営業収益(注記10)	¥910,288	¥903,943	\$7,573,111
海運業費用及びその他の営業費用(注記10):			
船舶減価償却費	54,211	62,238	451,006
その他の営業費用	733,329	699,269	6,100,907
	787,540	761,507	6,551,913
	122,748	142,436	1,021,198
一般管理費:			
連結調整勘定償却額(注記2(1))	446	588	3,710
その他の一般管理費	76,946	82,075	640,150
営業利益	45,356	59,773	377,338
営業外収益(費用):			
受取利息及び配当金	2,840	3,372	23,627
支払利息	(21,103)	(32,105)	(175,566)
持分法による投資利益	3,387	4,426	28,178
その他-純額(注記8)	(5,366)	(10,615)	(44,642)
	(20,242)	(34,922)	(168,403)
税金等調整前当期純利益	25,114	24,851	208,935
法人税等(注記2(13)及び注記11):			
法人税、住民税及び事業税	(10,872)	(6,101)	(90,449)
法人税等調整額	1,435	(6,633)	11,938
少数株主利益	(967)	(1,572)	(8,045)
当期純利益	¥ 14,710	¥ 10,545	\$ 122,379

	単位:円		単位:米ドル (注記1)
	2003	2002	2003
普通株式1株当たりの金額:			
当期純利益	¥12.16	¥8.76	\$0.101
潜在株式調整後当期純利益	¥12.15	-	\$0.101
配当金	¥ 5.00	¥5.00	\$0.042

連結財務諸表に対する注記を参照

連結株主資本計算書

株式会社商船三井 2002年及び2003年3月31日に終了する年度

単位:百万円

	普通株式数 (千株)	資本金	資本剰余金	利益 剰余金	土地再評価 差額金－ 法人税等 調整後	その他 有価証券 評価差額金－ 法人税等 調整後	為替換算 調整勘定	自己株式
2001年3月31日現在の残高	1,205,410	¥64,915	¥43,887	¥43,433	-	-	¥(7,595)	¥ (285)
連結子会社の期中増減による増減高	-	-	-	(11)	-	-	-	-
持分法適用会社の期中増減による増減高	-	-	-	(22)	-	-	-	-
当期純利益	-	-	-	10,545	-	-	-	-
土地再評価差額金－法人税等調整後	-	-	-	-	¥2,173	-	-	-
その他有価証券評価差額金－法人税等調整後	-	-	-	-	-	¥11,424	-	-
為替換算調整勘定	-	-	-	-	-	-	4,986	-
自己株式	-	-	-	-	-	-	-	(353)
配当金	-	-	-	(6,022)	-	-	-	-
役員賞与	-	-	-	(105)	-	-	-	-
2002年3月31日現在の残高	1,205,410	¥64,915	¥43,887	¥47,818	¥2,173	¥11,424	¥(2,609)	¥ (638)
連結子会社の期中増減による増減高	-	-	-	116	-	-	-	-
持分法適用会社の期中増減による増減高	-	-	-	(30)	-	-	-	-
当期純利益	-	-	-	14,710	-	-	-	-
土地再評価差額金－法人税等調整後	-	-	-	-	58	-	-	-
その他有価証券評価差額金－法人税等調整後	-	-	-	-	-	(4,388)	-	-
為替換算調整勘定	-	-	-	-	-	-	(5,446)	-
自己株式	-	-	-	-	-	-	-	(1,055)
自己株式処分差益	-	-	0	-	-	-	-	-
配当金	-	-	-	(6,017)	-	-	-	-
役員賞与	-	-	-	(128)	-	-	-	-
2003年3月31日現在の残高	1,205,410	¥64,915	¥43,887	¥56,469	¥2,231	¥ 7,036	¥(8,055)	¥(1,693)

単位:千米ドル(注記1)

	資本金	資本剰余金	利益 剰余金	土地再評価 差額金－ 法人税等 調整後	その他 有価証券 評価差額金－ 法人税等 調整後	為替換算 調整勘定	自己株式
2002年3月31日現在の残高	\$540,058	\$365,116	\$397,820	\$18,078	\$ 95,042	\$(21,705)	\$ (5,308)
連結子会社の期中増減による増減高	-	-	965	-	-	-	-
持分法適用会社の期中増減による増減高	-	-	(249)	-	-	-	-
当期純利益	-	-	122,379	-	-	-	-
土地再評価差額金－法人税等調整後	-	-	-	483	-	-	-
その他有価証券評価差額金－法人税等調整後	-	-	-	-	(36,506)	-	-
為替換算調整勘定	-	-	-	-	-	(45,308)	-
自己株式	-	-	-	-	-	-	(8,777)
自己株式処分差益	-	0	-	-	-	-	-
配当金	-	-	(50,058)	-	-	-	-
役員賞与	-	-	(1,065)	-	-	-	-
2003年3月31日現在の残高	\$540,058	\$365,116	\$469,792	\$18,561	\$ 58,536	\$(67,013)	\$(14,085)

連結財務諸表に対する注記を参照

連結キャッシュ・フロー計算書

株式会社商船三井 2002年及び2003年3月31日に終了する年度

	単位:百万円		単位:千米ドル (注記1)
	2003	2002	2003
営業活動によるキャッシュ・フロー:			
税金等調整前当期純利益	¥ 25,114	¥ 24,851	\$ 208,935
営業活動による現金収入と税金等調整前当期純利益との調整:			
減価償却費	60,711	68,826	505,083
持分法による投資利益	(3,387)	(4,426)	(28,178)
有価証券評価損	-	19	-
投資有価証券等評価損	6,124	883	50,948
関係会社株式評価損	170	233	1,414
引当金の増減額	(1,807)	(4,149)	(15,033)
受取利息及び受取配当金	(2,840)	(3,372)	(23,627)
支払利息	21,103	32,105	175,566
有価証券売却損(益)	3	(24)	25
投資有価証券売却損	1,474	5,322	12,263
関係会社株式売却益	(65)	(600)	(541)
有形固定資産除売却損(益)	(3,436)	137	(28,586)
為替差損(益)	1,113	(1,657)	9,260
営業資産及び負債の増減額:			
売上債権の増減額	(21,662)	4,667	(180,216)
船舶燃料及び貯蔵品の増減額	(2,437)	81	(20,275)
仕入債務の増減額	678	(1,378)	5,641
その他	24,870	11,375	206,905
小計	105,726	132,893	879,584
利息及び配当金の受取額	4,262	6,734	35,458
利息の支払額	(22,874)	(33,581)	(190,300)
法人税、住民税及び事業税の支払額	(4,239)	(21,030)	(35,266)
営業活動によるキャッシュ・フロー	82,875	85,016	689,476
投資活動によるキャッシュ・フロー:			
有価証券の取得による支出	(2,715)	(1,375)	(22,587)
投資有価証券の取得による支出	(4,649)	(10,928)	(38,677)
有価証券の売却による収入	1,408	5,777	11,714
投資有価証券の売却による収入	3,640	9,890	30,283
船舶及びその他の有形固定資産の取得による支出	(47,005)	(42,014)	(391,057)
船舶及びその他の有形固定資産の売却による収入	19,494	79,380	162,179
貸付金の貸出による支出	(1,046)	(11,414)	(8,702)
貸付金の回収による収入	8,955	6,241	74,501
その他	(28,795)	(6,707)	(239,559)
投資活動によるキャッシュ・フロー	(50,713)	28,850	(421,905)
財務活動によるキャッシュ・フロー:			
短期借入金の純増(減)額	14,892	(3,013)	123,893
コマーシャル・ペーパーの純増額	10,000	13,000	83,195
長期借入金の借入による収入	59,325	56,357	493,552
長期借入金の返済による支出	(88,984)	(184,841)	(740,300)
社債の発行による収入	606	8,788	5,042
社債の償還による支出	(17,928)	(13,792)	(149,151)
親会社による配当金の支払額	(6,017)	(6,022)	(50,058)
自社株式の取得による支出	(641)	(362)	(5,333)
少数株主への配当金の支払額	(471)	(27)	(3,918)
その他	1,953	(2,100)	16,248
財務活動によるキャッシュ・フロー	(27,265)	(132,012)	(226,830)
為替相場変動による現金及び現金同等物に係る換算差額	(1,691)	2,717	(14,069)
現金及び現金同等物の純増額(純減額)	3,206	(15,429)	26,672
現金及び現金同等物の期首残高	39,738	55,290	330,599
連結会社増減に伴う現金同等物の増減額	113	(123)	940
現金及び現金同等物の期末残高	¥ 43,057	¥ 39,738	\$ 358,211

連結財務諸表に対する注記を参照

連結財務諸表に対する注記

株式会社商船三井 2003年及び2002年3月31日に終了する年度

1. 連結財務諸表の作成基準

株式会社商船三井(以下「当社」)及びその日本国内の連結子会社は、その正式な会計記録を、日本国商法(以下「商法」)、ならびに日本で一般に公正妥当と認められた会計原則及び会計慣行(「日本のGAAP」)に準拠して、日本円で管理しております。海外連結子会社の会計は、所属する国において、一般に公正妥当と認められた会計原則及び会計慣行に準拠して会計記録を管理しております。日本で一般に公正妥当と認められた会計基準及び会計慣行の一部は、その運用及び開示に関して、国際会計基準、及びその他諸国の基準とは異なります。従って、添付の連結財務諸表は、日本の会計基準及び会計慣行について知識を有する各位の使用を意図しております。

添付の連結財務諸表は、日本のGAAPに準拠して作成され、証券取引法の規定により財務省の管轄財務局に提出された当社の連結財務諸表を再構成(若干の記述拡大及び、連結株主資本計算書の作成)し、英語に翻訳したものであります。日本の法定連結財務諸表に含まれるものの、公正な表示に必要な不可欠ではない補足情報の一部は、添付の連結財務諸表には記載されておられません。

日本円金額の米ドルへの換算は、便宜上記載したものであり、1ドルにつき120円20銭という、2003年3月31日の一般的為替レートを使用しております。この便宜上の換算によって、日本円が、上記レートあるいはその他のレートで米ドルに換金された、換金できるはずであった、あるいは今後換金されうるということを意味するものではありません。

2. 主要な会計方針の要約

(1) 連結の基本方針

すべての会社は、過半数議決権を持つ実質的所有権または一定条件により支配されるすべての主要投資先を連結するよう求められております。

連結財務諸表には、2003年3月31日に終了する年度の当社及び子会社283社(2002年3月31日に終了する年度は子会社286社)の会計が反映されております。すべての主要な内部取引及び債権債務は相殺消去しております。

非連結子会社及び関連会社(議決権の20%から50%を所有する会社、あるいは15%から20%を所有、且つ一定の要件に当てはまる会社)への主要な投資については、持分法を適用しております。2003年3月31日に終了する年度において、3社の非連結子会社に、また2003年及び2002年3月31日に終了する年度において、それぞれ36社及び37社の関連会社に持分法を適用しております。その他の子会社(2003年3月31日に終了する年度117社、その前年度116社)及び関連会社(同じく各終了年度に86社及び93社)への投資は、かかる会社の当期純利益及び剰余金に対する当社の持分が重要ではなかったことから、帳簿価額で記載しております。

子会社資本金の消去に際しては、少数株主に帰する持分も含め、子会社の資産及び負債は、当社が子会社の支配権を取得した時点での時価に基づいて計算しております。

取得価額と純資産持分との差額は、連結調整勘定として表示し、5年から14年をかけて償却いたします。連結調整勘定償却額は、一般管理費に記載しております。

(2) 外貨の換算

日本円で帳簿処理を行っている当社及び子会社の日本円以外の通貨による売上及び費用は、毎月末の為替レートあるいは取引日の一般的為替レートのいずれかで日本円に換算しております。日本円以外の通貨建ての金融資産及び負債は、先物為替予約の対象となっており、先物為替予約レートで換算される長期借入金を除いて、決算日における一般的為替レートで日本円に換算しております。先物為替予約レートと、長期借入金に関して認識されたヒストリカル・レートとの差額により生じる利益または損失は、貸借対照表に表示され、借入残存期間内で償却します。

日本円以外の通貨で帳簿処理を行っている子会社は、外貨での売上および費用、ならびに資産および負債を、所属する国で一般に公正妥当と認められた会計原則に基づき、財務報告に使用される通貨へ換算しております。

日本円以外の通貨で記載されている子会社の財務諸表の全勘定科目は、ヒストリカル・レートで換算される資本の部を除き、期末日為替レートで日本円に換算しております。複数の為替レートの適用による換算差額は、連結貸借対照表に為替換算調整勘定として表示しております。

(3) 現金及び現金同等物

連結キャッシュ・フロー計算書の作成においては、現金、預金、及び購入から償還まで3カ月を超えない流動性の高い短期投資は、現金及び現金同等物とみなしております。

(4) 海運業収益及び海運業費用

海運業収益及び海運業費用は、主として航海完了基準 (completed-voyage method) により計上しております。未完了航海に係る受取金は、貸借対照表の「前受金」に、支払金は、「繰延及び前払費用」に含まれております。

(5) 有価証券

有価証券は、(a) 売買目的で保有する有価証券 (以下「売買目的有価証券」)、(b) 満期まで保有する目的の債券 (以下「満期保有目的の債券」)、(c) 子会社及び関係会社の株式、及び (d) 上記カテゴリーのいずれにも分類されないその他すべての有価証券 (以下「その他有価証券」) に分類しております。

売買目的有価証券は、時価で記載しております。処分により実現した利益及び損失、ならびに時価の変動による評価損益は、期間損益として計上しております。満期保有目的債券は、償却原価法で記載しております。時価のあるその他有価証券は、時価で評価され対応する評価差額は、法人税等調整の上、資本の部に別途記載されております。

連結対象ではなく、持分法も適用していない子会社及び関係会社の株式は、移動平均法による原価で記載しております。

時価のない満期保有目的債券は、償還不可能と予測される額を差引いた後、償却原価法で記載しております。時価のないその他有価証券は、移動平均法による原価で記載しております。

満期保有目的債券、非連結子会社及び関連会社の株式、及びその他有価証券の時価が著しく下落した場合は、時価で記載し、時価と帳簿価額との差額は、下落時の期間損失として計上しております。持分法を適用しない非連結子会社及び関連会社の株式の時価がない場合で、かかる有価証券の実質価額が著しく低下した場合には、損益計算書に相應の損失を計上し、実質価額によって記載するものとします。この場合、その時価または実質価額が、次連結会計年度期首における当該有価証券の帳簿価額となります。

(6) 船舶燃料及び貯蔵品

船舶燃料及び貯蔵品は、主として移動平均法による原価で記載しております。

(7) 船舶、不動産及び機械設備の減価償却費

船舶及び建物の減価償却費は、主として定額法により計算しております。その他の有形固定資産の減価償却費は、定率法により算出しております。見積耐用年数は、主に以下の通りとしております：

船舶	13から20年
コンテナ	7年

(8) 社債発行費の償却

社債発行費は、支出時に全額費用として処理しております。

(9) 利息の取得原価算入

船舶の建造期間が長期に亘り、建造期間中に生じる利息額が著しく多額となる場合、かかる支払利息は、取得原価に算入しております。

(10) 貸倒引当金

貸倒引当金は、予想される回収不能額を補填するのに十分な金額を計上しております。これは、特定の貸倒懸念債権等に関する回収不能見込額、及び当社の貸倒実績率を用いて計算された金額で構成されております。

(11) 従業員退職給付

当社は陸上及び海上勤務の従業員に対する適格退職年金制度を有しております。一定の年齢前に退職する海上勤務の従業員は、一時金の支払いを受ける権利も有しております。子会社の一部は、退職金の全額または一部を対象とする適格退職年金制度を設けており、退職一時金に対する引当金を設定している子会社もあります。

2000年4月1日付で公布された、退職給付に係る新会計基準に基づき、退職給付に係る債務及び費用は、一定の仮定に基づいて計算された金額によって決定されております。

当社及び連結子会社は、2003年及び2002年3月31日における退職給付債務及び同日における市場価格で評価した年金資産の見積金額に基づき2003年及び2002年3月31日現在の退職給付引当金を計上しております。

数理計算上の差異は、発生時における従業員の平均残存勤務期間による定額法 (主として10年) により翌会計年度から費用処理致します。

(12) 特定のリース取引に対する会計処理

リース物件の所有権が所有者から借主へ譲渡されないファイナンス・リースは、日本で一般に公正妥当と認められた会計原則に基づいて、通常の賃貸借取引に準ずる方法で会計処理しております。

(13) 法人税等

当社及び子会社は、会計上と税務上の資産・負債との間の一時差異に税効果を認識しております。法人税等は、連結損益計算書に計上されている税金等調整前当期純利益に基づいて計算しております。一時差異のため将来起こると予想される税額の変動に対応する繰延税金資産及び負債は資産・負債法を用いて認識しております。

(14) 普通株式1株当たりの金額

普通株式1株当たり純利益は、年度中に発行されている加重平均株式数に基づいて計算しております。

潜在株式調整後の1株当たり純利益は、転換社債の未転換分が、会計年度期首或いは転換社債発行日に全面転換され、これに伴い支払利息が調整された場合を仮定して算出しております。2003年欄に表示されている1株当たり配当金は、2003年3月31日現在の株主に支払われる金額を表しております。

当連結会計年度から「1株当たり当期純利益に関する会計基準」(企業会計基準第2号 平成14年9月25日 財団法人財務会計基準機構 企業会計基準委員会)及び「1株当たり当期純利益に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第4号 平成14年9月25日 財団法人財務会計基準機構 企業会計基準委員会)を適用しております。なお、これに伴う影響は軽微であります。

(15) デリバティブ取引及びヘッジ会計

ヘッジ目的で使用されているもの以外のデリバティブを時価で評価し、時価の変動を損益として認識することが強制されています。

デリバティブ取引は、金利上昇、船舶燃料価格の上昇、運賃の下落及び為替変動に対するグループ会社のリスクを回避するために、一定の方針に従って、当社財務部により実行され管理されております。

当社及び連結子会社が利用しているヘッジ手段及びその対象は下記の通りです。

ヘッジ手段:	ヘッジ対象:
外貨建借入金	外貨建予定取引
為替予約	外貨建予定取引
通貨スワップ	外貨建借入金
金利スワップ	借入金及び社債
商品先物	船舶燃料
運賃先物	運賃

当社は、ヘッジ対象からのキャッシュ・フローに生じる変動の累積額、又は、ヘッジ対象の時価に生じる変動の累積額と、ヘッジ手段からのキャッシュ・フローに生じる変動の累積額、又は、ヘッジ手段の時価に生じる変動の累積額を比較することにより、半年ごとにヘッジとしての有効性を評価しております。

デリバティブがヘッジ目的で使用され、一定のヘッジ要件を満たす場合には、当社及び連結子会社は、ヘッジ対象に係る損益が認識されるまでの期間、デリバティブの時価の変動から生じる損益の認識を繰延べています。

ただし、先物為替予約がヘッジ目的で使用され、一定要件を充足する場合には、当該先物為替予約及びヘッジ対象項目は、下記の通り会計処理されます。

1. 既存の外貨建て債権または債務をヘッジする目的で先物為替予約を行った場合、
 - (a) ヘッジ対象の外貨建て債権または債務を為替予約日の直物為替レートで換算した円貨額と当該外貨建て債権または債務の帳簿価額との差額は、為替予約日を含む期間の損益として認識され、
 - (b) 先物為替予約の割引額または割増額(即ち、予約した外貨を予約レートで換算した円貨額と予約外貨を為替予約日の直物為替レートで換算した円貨額との差額)を為替予約の期間に亘り認識します。
2. 先物為替予約が将来の外貨建て取引をヘッジする目的で行われた場合には、当該取引は、予約レートにより計上され、先物為替予約に係る損益は認識されません。

また、金利スワップが、ヘッジ目的で利用され、一定のヘッジ要件を充たす場合には、スワップ対象の資産または負債に係る利子に金利スワップにより収受する利子の純額を加算または減算します。

(16) 自己株式及び法定準備金の取崩等に関する会計基準

当連結会計年度から「自己株式及び法定準備金の取崩等に関する会計基準」(企業会計基準第1号平成14年2月21日 財団法人財務会計基準機構 企業会計基準委員会)を適用しております。これに伴う当連結会計年度の損益に与える影響は軽微であります。

なお、連結財務諸表等規則の改正により、当連結会計年度における連結貸借対照表の資本の部については、改正後の連結財務諸表等規則により作成しております。

(17) 再分類

前連結会計年度の数値は、2003年作成の連結財務諸表の表示方法に適合するように、一部勘定科目の組み換えを行っております。これらの変更は、既に報告した業績、またはキャッシュ・フローあるいは純資産には一切影響を与えておりません。

3. 有価証券

A. 以下の表は、2003年及び2002年3月31日現在の、時価のある有価証券に関する取得原価、連結貸借対照表計上額及び時価の要約です。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2003	2002	2003
(a) 売買目的有価証券:			
連結貸借対照表計上額	-	¥ 4	-
連結損益計算書に計上された評価損益の純額	-	(19)	-

(b) 満期保有目的の債券:

2003年及び2002年3月31日現在、時価が連結貸借対照表計上額を超えるものはありませんでした。

時価が連結貸借対照表計上額を超えないもの

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2003	2002	2003
連結貸借対照表計上額	¥39	¥40	\$324
時価	39	40	324
差額	-	-	-

(c) その他有価証券:

2003年3月31日現在、連結貸借対照表計上額が取得原価を超えるもの

種類	単位:百万円		
	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額
株式	¥12,832	¥26,335	¥13,503
債券			
国債・地方債等	10	10	-
社債	21	22	1
その他	199	200	1
合計	¥13,062	¥26,567	¥13,505

単位:千米ドル

種類	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額
株式	\$106,756	\$219,094	\$112,338
債券			
国債・地方債等	83	83	-
社債	175	183	8
その他	1,655	1,663	8
合計	\$108,669	\$221,023	\$112,354

2003年3月31日現在、連結貸借対照表計上額が取得原価を超えないもの

単位:百万円

種類	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額
株式	¥12,464	¥9,736	¥(2,728)
債券	-	-	-
その他	107	106	(1)
合計	¥12,571	¥9,842	¥(2,729)

単位:千米ドル

種類	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額
株式	\$103,694	\$80,998	\$(22,696)
債券	-	-	-
その他	890	882	(8)
合計	\$104,584	\$81,880	\$(22,704)

2002年3月31日現在、連結貸借対照表計上額が取得原価を超えるもの

単位:百万円

種類	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額
株式	¥19,285	¥40,893	¥21,608
債券			
国債・地方債等	10	10	-
社債	-	-	-
その他	303	311	8
その他	115	137	22
	¥19,713	¥41,351	¥21,638

2002年3月31日現在、連結貸借対照表計上額が取得原価を超えないもの

単位:百万円

種類	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額
株式	¥14,900	¥ 9,680	¥(5,220)
債券			
国債・地方債等	-	-	-
社債	5	4	(1)
その他	3,156	3,156	-
その他	2,790	2,790	-
	¥20,851	¥15,630	¥(5,221)

B. 以下の表は、2003年及び2002年3月31日現在の、時価のない有価証券の連結貸借対照表計上額の要約です。

種類	単位:百万円		単位:千米ドル
	2003	2002	2003
(a)満期保有目的の債券:			
種類	連結貸借対照表計上額		連結貸借対照表計上額
その他	-	¥127	-
(b)その他有価証券:			
種類	連結貸借対照表計上額		連結貸借対照表計上額
非上場株式	¥13,076	¥12,418	\$108,785
非上場外国債券	4,721	1,002	39,276
その他	278	1,904	2,313
合計	¥18,075	¥15,324	\$150,374

C. その他有価証券のうち満期があるもの及び満期保有目的の債券は、以下の通りです。

2003年3月31日に終了する年度:

種類	単位:百万円				
	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内	10年超	合計
債券:					
国債・地方債等	-	¥15	-	-	¥ 15
社債	-	46	-	-	46
その他	¥200	-	-	-	200
その他:					
投資信託	-	-	-	-	-
合計	¥200	¥61	-	-	¥261

2002年3月31日に終了する年度:

種類	単位:百万円				
	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内	10年超	合計
債券:					
国債・地方債等	¥ 1	-	-	-	¥ 1
社債	126	¥217	-	-	343
その他	26	-	-	-	26
その他:					
投資信託	1	61	¥73	-	135
合計	¥154	¥278	¥73	-	¥505

2003年3月31日に終了する年度:

種類	単位:千米ドル				
	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内	10年超	合計
債券:					
国債・地方債等	-	\$125	-	-	\$ 125
社債	-	383	-	-	383
その他	\$1,664	-	-	-	1,664
その他:					
投資信託	-	-	-	-	-
合計	\$1,664	\$508	-	-	\$2,172

D. 2003年及び2002年3月31日に終了する年度に売却した満期保有目的の債券はありません。

E. 2003年及び2002年3月31日に終了する年度に売却したその他有価証券の売却額及びその売却損益は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2003	2002	2003
売却額	¥3,519	¥12,683	\$29,276
売却益の合計額	615	620	5,116
売却損の合計額	2,089	5,946	17,379

4. デリバティブ取引

当グループは、主として金利上昇、船舶燃料価格の上昇、運賃の下落及び為替レート変動へのリスクを回避するため、当社経営陣により決定された指針に基づいて、デリバティブ取引を行っております。

以下の表は、ヘッジ会計が適用されていない通貨と金利のデリバティブに関する2003年及び2002年3月31日現在の契約額、及び評価損益の要約です。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2003	2002	2003
(1) 通貨関連			
為替予約取引:			
売建(米ドル)			
契約額	¥ 1,196	¥1,331	\$ 9,950
評価損	(3)	(122)	(25)

デリバティブ取引の時価会計及びヘッジ会計が適用されない国における通貨スワップ取引の契約額と評価損は以下の通りです。

通貨スワップ取引:			
受取円、支払米ドル			
契約額	¥25,890	-	\$215,391
評価損	(1,208)	-	(10,050)
受取米ドル、支払円			
契約額	¥ 100	-	\$ 832
評価損	(9)	-	(75)

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2003	2002	2003
(2) 金利関連			
金利スワップ取引:			
受取変動、支払固定			
契約額	¥7,617	¥7,482	\$63,369
評価損	(485)	(280)	(4,035)
受取固定、支払変動			
契約額	¥7,181	¥7,423	\$59,742
評価益	427	263	3,552

デリバティブ取引の時価会計及びヘッジ会計が適用されない国における金利スワップ取引の契約額と評価損は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2003	2002	2003
金利スワップ取引			
受取変動、支払固定			
契約額	¥2,931	-	\$24,384
評価損	(106)	-	(882)
受取固定、支払変動			
契約額	¥4,600	-	\$38,270
評価損	(1)	-	(8)

注記:1. 連結会計年度末における為替予約取引の円貨での時価は、先物為替相場によって算出しております。

2. 連結会計年度末における金利スワップ取引の時価は、取引先金融機関から提示された価格によって算出しております。

5. 短期有利子負債と長期有利子負債

(1) 短期有利子負債

2003年3月31日現在の短期有利子負債(1,360億6,400万円:11億3,198万米ドル)の大部分は無担保債務です。短期負債の金利は、主として変動金利に基づいて設定されております。

(2) 長期有利子負債

2003年及び2002年の3月31日現在の長期有利子負債は、以下の構成となっております。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2003	2002	2003
社債:			
2002年満期円建普通社債、利率1.750%	-	¥ 1,000	-
2002年満期円建普通社債、利率2.350%	-	10,000	-
2004年満期円建普通社債、利率2.750%	¥ 10,000	10,000	\$ 83,195
2006年満期円建普通社債、利率3.025%	10,000	10,000	83,195
2007年満期円建普通社債、利率3.075%	10,000	10,000	83,195
2009年満期円建普通社債、利率3.250%	10,000	10,000	83,195
2002年満期円建普通社債、変動利率/固定利率	-	1,000	-
2002年から2009年満期ユーロミディアムタームノート、変動利率/固定利率	12,503	18,775	104,017
担保付借入金:			
日本政策投資銀行からの2016年までに返済予定の借入金、 利率0.95%から8.50%	82,703	95,909	688,045
その他の金融機関からの2025年までに返済予定の借入金、利率0.27%から6.80%	218,437	291,317	1,817,280
無担保借入金:			
日本政策投資銀行からの2002年以降返済予定の借入金、利率1.25%	-	2,200	-
その他の金融機関からの2033年償還予定の借入金、利率0.22%から7.78%	122,939	95,012	1,022,787
	476,582	555,213	3,964,909
1年以内に返済予定の金額	80,993	79,517	673,819
	¥395,589	¥475,696	\$3,291,090

2003年3月31日現在、長期有利子負債の各年毎の返済・償還予定金額は、以下の通りです。

3月31日に終了する年度	単位:百万円	単位:千米ドル
2004年	¥ 80,993	\$ 673,819
2005年	93,075	774,334
2006年	83,474	694,459
2007年	71,196	592,313
2008年	53,178	442,413
2009年以降	94,666	787,571
	¥476,582	\$3,964,909

2003年3月31日現在、以下の資産が短期有利子負債及び長期有利子負債に対する担保に供されております。

担保資産	単位:百万円	単位:千米ドル
船舶	¥334,364	\$2,781,730
建物及び構築物	7,970	66,306
土地	6,804	56,606
投資有価証券	51,070	424,875
その他	434	3,611
	¥400,642	\$3,333,128

担保付債務	単位:百万円	単位:千米ドル
短期有利子負債	¥ 1,596	\$ 13,278
1年以内返済長期有利子負債	52,379	435,766
長期有利子負債	248,762	2,069,567
	¥302,737	\$2,518,611

6. 偶発債務

2003年3月31日時点で、当社及び連結子会社は、主に関連会社及び他の会社の負債に対する保証人または連帯保証人として、総額1,213億9,300万円(10億992万5,000米ドル)の偶発債務を有しております。

BGTプロジェクトは、当社とは別人格の複数連結子会社により運営されております。また、同プロジェクトには第三者の保証が付されており、結果、同プロジェクトに関わる連結子会社には、独自の債権者が存在することになります。

7. 株主資本

商法では、額面価額を最低限として、新株発行価格の内50%以上は、資本金に組み入れることが義務づけられております。資本金として組み入れる比率は、取締役会の決議によって決定されます。資本金として組み入れる金額を超える部分は、資本準備金に組み入れられます。

2001年10月1日以降、商法は、現金配当及び他の現金支払いの最低10%に相当する金額を、利益準備金及び資本準備金の合計額が資本金の25%に等しくなるまで、利益準備金として積み立てなければならないと定めています。利益準備金及び資本準備金は、株主総会の議決により欠損金の解消または削減に利用することができ、また、取締役会の議決があれば資本金に組み入れることができます。利益準備金及び資本準備金の合計額が、資本金の25%に等しいかこれを上回る際には、株主総会の議決により、配当またはその他の目的に充てることができます。利益準備金は、添付の連結財務諸表の連結剰余金に算入しております。

期末配当は、配当が適用される会計年度終了後に開催される総会で、株主により承認されます(注記13参照)。当社が配当として割り当てることができる最高金額は、商法に準拠して、当社個別財務諸表に基づいて算出されます。さらに、中間配当は、商法上の制限に従って、取締役会の決議により行うことができます。

2003年6月25日に開催された当社の定時株主総会において、以下が承認されました。(a) 当社の発行済普通株式を2,000万株、買付総額60億円(4,991万7,000米ドル)を限度として取得できること、及び(b) 商法に基づき、当社の普通株式の新株引受権を210万株まで役員及び主要従業員に与えることができること。

8. その他の収益(費用):その他、純額—内訳

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2003	2002	2003
その他—純額:			
有価証券の売却損益	¥ (3)	¥ 24	\$ (25)
為替差益(損)純額	2,080	764	17,304
船舶、投資有価証券及びその他資産の売却益	4,797	6,369	39,908
備船解約金	(421)	(353)	(3,502)
船舶、投資有価証券及びその他資産の除売却損	(2,771)	(11,229)	(23,053)
関係会社清算損	(164)	(88)	(1,364)
投資有価証券等評価損	(6,294)	(1,116)	(52,363)
貸倒引当金繰入	(545)	(1,095)	(4,534)
特別退職金	(1,864)	(960)	(15,507)
事業整理統合損失引当金繰入	—	(920)	—
リゾート事業整理に伴う一時費用	—	(1,485)	—
その他	(181)	(526)	(1,506)
合計	¥(5,366)	¥(10,615)	\$ (44,642)

9. リース

借主側:

(A) リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引

(1) 所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リースの、2003年3月31日時点での取得価額相当額、減価償却累計額相当額、及び期末残高相当額は、以下の通りであります。

	単位:百万円			
	船舶	器具及び備品	その他	合計
取得価額相当額	¥2,746	¥32,552	¥453	¥35,751
減価償却累計額相当額	1,114	23,828	330	25,272
期末残高相当額	¥1,632	¥ 8,724	¥123	¥10,479

	単位:千米ドル			
	船舶	器具及び備品	その他	合計
取得価額相当額	\$22,845	\$270,815	\$3,769	\$297,429
減価償却累計額相当額	9,268	198,236	2,745	210,249
期末残高相当額	\$13,577	\$ 72,579	\$1,024	\$ 87,180

(2) 2003年3月31日時点の未経過リース料(利息相当額を含む)期末残高相当額

	単位:百万円	単位:千米ドル
1年内	¥ 3,895	\$ 32,404
1年超	13,143	109,343
合計	¥17,038	\$141,747

(3) 支払リース料、減価償却費相当額及び支払利息相当額

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2003	2002	2003
支払リース料	¥4,913	¥5,948	\$40,874
減価償却費相当額	3,897	3,939	32,421
支払利息相当額	607	711	5,050

(4) 減価償却費相当額の算定方法

減価償却額は、リース期間を耐用年数とし、残存価額を零として、定額法を用いて算出しております。

(5) 利息相当額の算定方法

リース料総額とリース物件の取得価額相当額との差額を利息相当額とし、利息法を用いて各期に割り当てております。

(B) 2003年3月31日時点のオペレーティング・リース取引の未経過リース料:

	単位:百万円	単位:千米ドル
1年内	¥ 31,069	\$ 258,478
1年超	223,547	1,859,792
合計	¥254,616	\$2,118,270

貸主側:

(A) リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引

(1) 所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リースの、2003年3月31日時点での取得価額、減価償却累計額、及び期末残高は、以下の通りであります。

	単位:百万円		
	器具及び備品	その他	合計
取得価額	¥117	¥492	¥609
減価償却累計額	88	402	490
期末残高	¥ 29	¥ 90	¥119

	単位:千米ドル		
	器具及び備品	その他	合計
取得価額	\$973	\$4,093	\$5,066
減価償却累計額	732	3,344	4,076
期末残高	\$241	\$ 749	\$ 990

(2) 2003年3月31日時点の未経過リース料(利息相当額を含む)期末残高相当額

	単位:百万円	単位:千米ドル
1年内	¥ 96	\$ 799
1年超	166	1,381
合計	¥262	\$2,180

(3) 受取リース料、減価償却費及び受取利息相当額

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2003	2002	2003
受取リース料	¥119	¥117	\$990
減価償却費	93	117	774
受取利息相当額	17	13	141

(4) 利息相当額の算定方法

リース料総額とリース物件の取得価額相当額との差額を利息相当額とし、利息法を用いて各期に割り当てております。

(B) 2003年3月31日時点のオペレーティング・リース取引の未経過リース料:

	単位:百万円	単位:千米ドル
1年内	¥ 78	\$ 649
1年超	170	1,414
合計	¥248	\$2,063

10. セグメント情報

(A) 事業の種類別セグメント情報:

2003年3月31日に終了する年度:	単位:百万円						
	外航海運業	フェリー 内航事業	運送代理店 及び 港湾運送業	貨物取扱業 及び 倉庫業	その他事業	消去又は全社	連結
1.売上高							
(1)外部顧客に対する売上高	¥736,171	¥29,135	¥41,520	¥47,319	¥ 56,143	¥ -	¥ 910,288
(2)セグメント間の内部売上高 又は振替高	6,800	4,320	37,335	1,061	18,678	(68,194)	-
計	742,971	33,455	78,855	48,380	74,821	(68,194)	910,288
2.営業費用	705,514	32,807	76,549	48,434	70,842	(69,214)	864,932
営業利益(損失)	¥ 37,457	¥ 648	¥ 2,306	¥ (54)	¥ 3,979	¥ 1,020	¥ 45,356
3.資産、減価償却費及び資本的支出:							
(1)資産	¥870,673	¥30,652	¥53,375	¥26,660	¥186,661	¥(121,409)	¥1,046,612
(2)減価償却費	53,672	1,908	2,860	616	1,655	-	60,711
(3)資本的支出	42,733	1,290	3,934	481	1,056	-	49,494

2002年3月31日に終了する年度:	単位:百万円						
	外航海運業	フェリー 内航事業	運送代理店 及び 港湾運送業	貨物取扱業 及び 倉庫業	その他事業	消去又は全社	連結
1.売上高							
(1)外部顧客に対する売上高	¥737,987	¥29,787	¥41,315	¥44,562	¥ 50,292	¥ -	¥ 903,943
(2)セグメント間の内部売上高 又は振替高	6,797	2,927	37,970	597	19,083	(67,374)	-
計	744,784	32,714	79,285	45,159	69,375	(67,374)	903,943
2.営業費用	686,111	33,716	78,080	45,496	66,760	(65,993)	844,170
営業利益(損失)	¥ 58,673	¥ (1,002)	¥ 1,205	¥ (337)	¥ 2,615	¥ (1,381)	¥ 59,773
3.資産、減価償却費及び資本的支出:							
(1)資産	¥900,631	¥33,147	¥53,810	¥24,490	¥182,624	¥(115,612)	¥1,079,090
(2)減価償却費	60,818	2,940	2,660	728	1,680	-	68,826
(3)資本的支出	28,817	5,922	6,720	1,713	569	-	43,741

単位:千米ドル

2003年3月31日に終了する年度:	外航海運業	フェリー 内航事業	運送代理店 及び 港湾運送業	貨物取扱業 及び 倉庫業	その他事業	消去又は全社	連結
1.売上高							
(1)外部顧客に対する売上高	\$6,124,550	\$242,388	\$345,424	\$393,669	\$ 467,080	\$ -	\$7,573,111
(2)セグメント間の内部売上高 又は振替高	56,573	35,940	310,607	8,827	155,391	(567,338)	-
計	6,181,123	278,328	656,031	402,496	622,471	(567,338)	7,573,111
2.営業費用	5,869,501	272,937	636,847	402,945	589,367	(575,824)	7,195,773
営業利益(損失)	\$ 311,622	\$ 5,391	\$ 19,184	\$ (449)	\$ 33,104	\$ 8,486	\$ 377,338
3.資産、減価償却費及び資本的支出:							
(1)資産	\$7,243,536	\$255,008	\$444,052	\$221,797	\$1,552,920	\$(1,010,058)	\$8,707,255
(2)減価償却費	446,522	15,873	23,794	5,125	13,769	-	505,083
(3)資本的支出	355,516	10,732	32,729	4,002	8,785	-	411,764

(B) 所在地別セグメント情報:

各セグメントは、以下の国または地域を対象としております。

北米: 米国、及びカナダ

欧州: 英国、オランダ、及びその他欧州各国

アジア: 中近東、南西アジア、東南アジア、東アジア各国

その他: 中南米、アフリカ、オーストラリア、及びその他の国々

セグメントの売上高とは、売上を上げた場所にかかわらず、そのセグメント内の国に登録している会社の売上をさしますが、当社及び／または日本国内の子会社に対する傭船契約に基づいて船舶を所有するだけの目的で、パナマやリベリアなどの諸国に登録された便宜地籍船会社(FOC会社)による売上は除外されております。便宜地籍船会社は、便宜上、本セグメント情報では日本に登録している会社とみなしてあります。

セグメントの費用とは、売上をあげるために費用が生じた場所にかかわらず、そのセグメント内の国に登録している会社の費用をさします。

セグメントの資産とは、セグメント内の国に登録している会社が所有する資産であります。便宜地籍船会社の船舶などの資産は日本の会社の資産とみなしてあります。

単位:百万円

2003年3月31日に終了する年度:	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
1.売上高							
(1)外部顧客に対する売上高	¥851,026	¥39,747	¥ 8,150	¥11,331	¥ 34	¥ -	¥ 910,288
(2)セグメント間の内部売上高 又は振替高	2,881	6,925	2,633	13,379	1,172	(26,990)	-
計	853,907	46,672	10,783	24,710	1,206	(26,990)	910,288
2.営業費用	812,144	43,202	10,339	24,124	1,270	(26,147)	864,932
営業収入(損失)	¥ 41,763	¥ 3,470	¥ 444	¥ 586	¥ (64)	¥ (843)	¥ 45,356
3.資産	¥971,131	¥33,620	¥95,103	¥13,486	¥1,243	¥(67,971)	¥1,046,612

単位:百万円

2002年3月31日に終了する年度:	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
1.売上高							
(1)外部顧客に対する売上高	¥ 839,623	¥44,974	¥ 8,496	¥10,780	¥ 70	¥ -	¥ 903,943
(2)セグメント間の内部売上高 又は振替高	1,177	7,695	2,352	14,723	1,053	(27,000)	-
計	840,800	52,669	10,848	25,503	1,123	(27,000)	903,943
2.営業費用	785,456	48,253	10,681	24,886	1,232	(26,338)	844,170
営業収入(損失)	¥ 55,344	¥ 4,416	¥ 167	¥ 617	¥ (109)	¥ (662)	¥ 59,773
3.資産	¥1,003,252	¥34,933	¥98,527	¥15,123	¥1,533	¥(74,278)	¥1,079,090

単位:千米ドル							
2003年3月31日に終了する年度:	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
1.売上高							
(1)外部顧客に対する売上高	\$7,080,083	\$330,674	\$ 67,803	\$ 94,268	\$ 283	\$ -	\$7,573,111
(2)セグメント間の内部売上高 又は振替高	23,969	57,612	21,905	111,306	9,750	(224,542)	-
計	7,104,052	388,286	89,708	205,574	10,033	(224,542)	7,573,111
2.営業費用	6,756,606	359,417	86,015	200,699	10,566	(217,530)	7,195,773
営業収入(損失)	\$ 347,446	\$ 28,869	\$ 3,693	\$ 4,875	\$ (533)	\$ (7,012)	\$ 377,338
3.資産	\$8,079,293	\$279,701	\$791,206	\$112,196	\$10,341	\$(565,482)	\$8,707,255

(C) 海外売上高:

単位:百万円					
2003年3月31日に終了する年度:	北米	欧州	アジア	その他	合計
1.海外売上高	¥230,970	¥117,057	¥192,984	¥225,812	¥766,823
2.連結売上高	-	-	-	-	¥910,288
3.海外売上高の連結売上高に占める割合	25.4%	12.9%	21.2%	24.8%	84.2%

セグメントは、地理的近接度により区分されております。各セグメントに属する地理的範囲は、以下の通りであります。

北米: 米国、及びカナダ

欧州: 英国、オランダ、及びその他欧州各国

アジア: 中近東、南西アジア、東南アジア、東アジア各国

その他: 中南米、アフリカ、オーストラリア、及びその他の諸国

海外売上高の主なものは外航に係る海運業収益であります。

単位:百万円					
2002年3月31日に終了する年度:	北米	欧州	アジア	その他	合計
1.海外売上高	¥230,423	¥113,734	¥201,933	¥219,986	¥766,076
2.連結売上高	-	-	-	-	¥903,943
3.海外売上高の連結売上高に占める割合	25.5%	12.6%	22.3%	24.3%	84.7%

単位:千米ドル					
2003年3月31日に終了する年度:	北米	欧州	アジア	その他	合計
1.海外売上高	\$1,921,547	\$973,852	\$1,605,524	\$1,878,636	\$6,379,559
2.連結売上高	-	-	-	-	\$7,573,111
3.海外売上高の連結売上高に占める割合	25.4%	12.9%	21.2%	24.8%	84.2%

11. 法人税等

2003年及び2002年3月31日に終了する年度においては、法定実効税率は概ね38%となっております。

以下の表は、2002年3月31日に終了する年度における法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間の重要な差異の要約です。

2003年3月31日に終了する年度における法人実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間の差異については法定実効税率の百分の五以下であるため、注記を省略しております。

繰延税金資産及び繰延税金負債の計算に使用した法定実効税率は、地方税制の改正(2004年4月1日以降開始事業年度より法人事業税に外形標準課税を導入)に伴い、当連結会計年度における一時差異等のうち、2004年3月末までに解消が予定されるものは改正前の税率38%、2004年4月以降に解消が予定されているものは改正後の税率37.5%であります。なお、この税率変更の結果、繰延税金負債の金額(繰延税金資産の金額を控除した金額)が70百万円(582千米ドル)、当連結会計年度に計上された法人税等調整額が6百万円(50千米ドル)それぞれ減少し、投資有価証券が68百万円(566千米ドル)、その他有価証券評価差額金が74百万円(616千米ドル)、土地再評価差額金が58百万円(482千米ドル)それぞれ増加しております。

	2002
法定実効税率	38.0%
交際費等永久に損金に算入されない項目	10.3
受取配当金等永久に益金に算入されない項目	(4.2)
回収可能性の判断により資産性を認識しなかった一時差異	(1.5)
連結調整勘定償却額	2.4
その他	6.2
税効果会計適用後の法人税等の負担率	51.2%

2003年及び2002年3月31日現在の繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主要な要素は、以下の通りであります。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2003	2002	2003
繰延税金資産:			
貸倒引当金損金算入限度超過額	¥ 2,237	¥ 900	\$ 18,611
賞与引当金損金算入限度超過額	1,365	1,119	11,356
退職給付引当金損金算入限度超過額	4,615	5,796	38,394
役員退職慰労引当金自己否認額	292	274	2,429
株式評価損自己否認額	2,373	1,029	19,742
繰越欠損金	806	2,207	6,706
未払事業税・事業所税損金不算入額	305	45	2,538
リゾート事業整理に伴う一時費用自己否認額	-	564	-
未実現固定資産売却益	542	449	4,509
その他	602	3,080	5,008
繰延税金資産小計	13,137	15,463	109,293
評価性引当金	(541)	(2,663)	(4,501)
繰延税金資産合計	12,596	12,800	104,792
繰延税金負債:			
圧縮記帳積立金	(952)	(1,041)	(7,920)
特別償却準備金	(3,366)	(4,428)	(28,003)
その他有価証券評価差額金	(4,040)	(6,345)	(33,611)
退職給付信託設定益	(4,367)	(4,426)	(36,331)
その他	(735)	(815)	(6,115)
繰延税金負債合計	(13,460)	(17,055)	(111,980)
純繰延税金資産(負債)	¥ (864)	¥ (4,255)	\$ (7,188)

12. 従業員退職給付と年金制度

2003年及び2002年3月31日現在の連結貸借対照表に計上されている退職給付引当金の内訳は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2003	2002	2003
退職給付債務	¥ 63,501	¥ 63,643	\$ 528,294
未認識数理計算上の差異	(14,196)	(3,826)	(118,103)
前払年金費用	11,424	9,324	95,042
年金資産(減算)	(45,699)	(53,048)	(380,191)
退職給付引当金	¥ 15,030	¥ 16,093	\$ 125,042

2003及び2002年3月31日に終了する年度の連結損益計算書に計上されている退職給付費用の内訳は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2003	2002	2003
勤務費用	¥4,001	¥3,543	\$33,286
利息費用	1,147	1,346	9,543
期待運用収益(減算)	(745)	(819)	(6,198)
数理計算上の差異の費用処理額	363	16	3,020
退職給付費用	¥4,766	¥4,086	\$39,651

2003年及び2002年の各3月31日に終了する年度における割引率は、それぞれ2.0%、及び2.5%であります。また、2003年及び2002年3月31日に終了する年度における年金資産の期待収益率は、それぞれ0%及び2.5%であります。

退職給付見込額は期間定額基準により各年度へ配分しております。数理計算上の差異は定額法(主として10年)により、翌会計年度から費用処理致します。

13. その他

2003年6月25日に、当社の株主により、(1) 2003年3月31日現在の登録株主に対する、1株当たり5円(0.042米ドル)、すなわち合計60億400万円(4,995万米ドル)となる配当金の支払い、及び(2) 役員、監査役に対する6,000万円(49万9,000米ドル)の賞与が承認されました。

アニュアルレポートの作成と監査の位置付けについて

当社は、和文と英文とで内容上の重要な相違が生じないように配慮してアニュアルレポートを作成しております。財務諸表につきましては、海外読者の便宜のために組み替えた連結及び単体の監査法人の監査済英文財務諸表とその和訳を掲載しておりますが、英文財務諸表の和訳は監査法人の監査の対象とはなっておりません。従いまして、アニュアルレポート所収の監査報告書は英文が正文であり、日本語の監査報告書はその和訳であります。

なお、日本語の連結及び単体の財務諸表の正文としては、「有価証券報告書」をご参照下さい。

公認会計士の監査報告書

株式会社商船三井

株主各位および取締役会御中

当監査法人は、株式会社商船三井(日本法人)及び連結子会社の2003年3月31日及び2002年3月31日現在における添付の日本円で表示された連結貸借対照表、並びに関連する連結損益計算書、連結株主資本計算書及び連結キャッシュ・フロー計算書について監査を行った。この連結財務諸表の作成責任は経営者にあり、当監査法人の責任は監査に基づいて連結財務諸表に対する意見を表明することにある。

当監査法人は、日本において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準は、当監査法人に連結財務諸表に重要な虚偽の表示がないかどうかの合理的な保証を得るために監査を計画し、実行することを求めている。監査は、試査を基礎として行われ、経営者が採用した会計方針及び経営者によって行われた見積もりの評価も含め全体としての連結財務諸表の表示を検討することを含んでいる。当監査法人は、監査の結果として意見表明のための合理的な基礎を得たと判断している。

当監査法人は、上記の連結財務諸表が、連結財務諸表に対する注記1に記載されているとおり日本において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、株式会社商船三井及び連結子会社の2003年3月31日及び2002年3月31日現在の財政状態並びに同日をもって終了する連結会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況をすべての重要な点において適正に表示しているものと認める。

2003年3月31日現在及び同日をもって終了する連結会計年度の連結財務諸表は、読者の便宜のために米ドルへ換算されたものである。当監査法人は、再計算した結果、日本円で表示された連結財務諸表が、連結財務諸表に対する注記1に記載の基準により米ドルへ換算されているものと認める。

朝日監査法人

日本 東京

2003年6月25日

商船三井グループ

株式会社商船三井 2003年3月31日現在

- 連結子会社
- 持分法適用子会社
- ▲ 持分法適用関連会社

		登録事業所	MOLの所有割合 (単位:%)*	払込資本金 (単位:千)			
外航海運業	船舶運航業・貨船業	■ BGT関係11社					
		■ 国際エネルギー輸送株式会社	日本	56.23	¥1,224,000		
		■ 国際マリントランスポート株式会社	日本	65.56	¥500,000		
		■ 商船三井近海株式会社	日本	99.04	¥660,000		
		■ MCCG International Ltd.	バハマ	80.10	US\$1		
		■ 三井近海汽船株式会社	日本	74.83	¥350,000		
		■ パナマ、リベリア、キプロス、マルタ、香港、シンガポール国内の船主会社(170社)					
		■ 東京マリン株式会社	日本	71.74	¥617,500		
		■ Tokyo Marine Asia Pte Ltd.	シンガポール	100.00	S\$500		
		■ Unix Line Pte Ltd.	シンガポール	100.00	S\$500		
		▲ アクトマリタイム株式会社	日本	49.00	¥90,000		
		▲ Aramo Shipping (Singapore) Pte Ltd.	シンガポール	50.00	US\$17,047		
		▲ アルン・エル・エヌ・ジー輸送株式会社	日本	35.00	¥400,000		
		▲ 旭タンカー株式会社	日本	24.75	¥400,272		
		▲ ハダック・エル・エヌ・ジー輸送株式会社	日本	25.00	¥400,000		
		▲ Belo Maritime Transport S.A.	パナマ	50.00	US\$2		
		▲ 第一中央汽船株式会社	日本	20.97	¥13,258,410		
		▲ Faship Maritime Carriers Inc.	パナマ	50.00	US\$1,200		
		▲ Gearbulk Holding Ltd.	バミューダ	40.00	US\$260,000		
		▲ Global Alliance K B.V.	オランダ	25.00	DGL8,000		
		▲ Golden Sea Carrier Inc.	リベリア	50.00	US\$2,420		
		▲ インターエイシアライン株式会社	日本	43.81	¥400,000		
		▲ ジャスミン SHIPPING 株式会社	日本	50.00	¥10,000		
		▲ Liquimarine Gandria Chartering Co., Ltd.	グランド・ケイマン	50.00	US\$10,000		
		▲ Liquimarine Gandria Shipping A/S	ノルウェー	50.00	NKR100		
		▲ Methane Carriers Ltd.	バハマ	50.00	US\$500		
		▲ Monc Liberia, Inc.	リベリア	50.00	US\$3		
		▲ 日産専用船株式会社	日本	40.00	¥640,000		
		▲ 大阪船舶株式会社	日本	30.12	¥498,000		
		▲ Powercoal Navigation Corp.	パナマ	50.00	¥1,995,000		
		▲ Prestige Shipping Navigation S.A.	パナマ	20.00	US\$43,250		
		▲ 上海貨客船株式会社	日本	31.98	¥2,389,950		
		▲ United Car Transport Corporation, S.A.	パナマ	49.00	US\$602		
		船舶運航管理業		■ Energy Maritime Service S.A.	パナマ	100.00	US\$1
				■ International Tanker Service S.A.	パナマ	100.00	US\$1
				■ 株式会社エム・オー・ケーブルシップ	日本	100.00	¥10,000
				■ エム・オー・シップマネージメント株式会社	日本	100.00	¥50,000
				■ Mitsui O.S.K. Manning Service S.A.	パナマ	100.00	US\$135
				■ Tankship Venture S.A.	パナマ	100.00	US\$2
				■ その他2社			
		客船事業		■ 商船三井客船株式会社	日本	84.07	¥8,100,000
				▲ 日本チャータークルーズ株式会社	日本	50.00	¥290,000
フェリー 内航事業	フェリー及び 内航海運業	■ 株式会社ブルーハイウェイライン西日本	日本	100.00	¥1,183,200		
		■ 九州急行フェリー株式会社	日本	92.00	¥840,000		
		■ ナビックス内航株式会社	日本	98.98	¥650,000		
		■ 商船三井フェリー株式会社	日本	100.00	¥600,000		
		■ 株式会社ダイヤモンドフェリー	日本	93.73	¥900,000		
		▲ 共同汽船株式会社	日本	39.00	¥10,000		
		▲ 株式会社名門大洋フェリー	日本	35.07	¥880,000		
曳船業		■ グリーン海事株式会社	日本	66.67	¥95,400		
		■ 日本茶船株式会社	日本	69.53	¥134,203		
		■ 宇部ボートサービス株式会社	日本	54.18	¥14,950		
運送代理店及び 港湾運送業	運送代理店業	■ 株式会社中国 SHIPPING エージェンシイズ	日本	100.00	¥10,000		
		■ グリーン SHIPPING 株式会社	日本	100.00	¥160,000		
		■ 九州 SHIPPING 株式会社	日本	100.00	¥10,000		
		■ Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (USA) Inc.	米国	100.00	US\$200		
		■ Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (Asia Oceania) Pte Ltd.	シンガポール	100.00	S\$2,350		
		■ Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (Europe) Ltd.	英国	100.00	£250		
		■ MOL (America) Inc.	米国	100.00	US\$6		
		■ MOL (Asia) Ltd.	香港	100.00	HK\$40,000		
		■ Mitsui O.S.K. Lines (Australia) Pty. Ltd.	オーストラリア	100.00	A\$1,000		
		■ Mitsui O.S.K. Lines (Austria) GmbH	オーストリア	100.00	€36		
		■ MOL (Europe) GmbH	ドイツ	100.00	€256		
		■ MOL (Europe) B.V.	オランダ	100.00	€454		
		■ MOL (Europe) Ltd.	英国	100.00	£1,500		
		■ 株式会社エム・オー・エル・ジャパン	日本	100.00	¥395,500		
		■ Mitsui O.S.K. Lines (SEA) Pte Ltd.	シンガポール	100.00	S\$200		
		■ MOL South Africa (Proprietary) Limited	南アフリカ	100.00	R3,000		
		■ Mitsui O.S.K. Lines de Mexico S.A. de C.V.	メキシコ	100.00	US\$100		
		■ MOL (Brasil) Ltda.	ブラジル	100.00	R\$1,677		
		■ 山和マリン株式会社	日本	100.00	¥475,000		
		● Mitsui O.S.K. Lines (Singapore) Pte Ltd.	シンガポール	100.00	S\$5,000		
		● MOL (West Africa) Ltd.	英国	51.00	£140		
		▲ Mitsui O.S.K. Lines (Thailand) Co., Ltd.	タイ	47.00	BT20,000		

		登録事業所	MOLの所有割合 (単位:%)*	払込資本金 (単位:千)		
港湾運送業・通関業	■ 国際コンテナターミナル株式会社 ■ 国際コンテナ輸送株式会社 ■ 株式会社ジャパンエクスプレス(神戸) ■ 株式会社ジャパンエクスプレス(横浜) ■ 北日本倉庫港運株式会社 ■ 商船港運株式会社 ■ Trans Pacific Container Service Corp. ● Tyne Logistics Co., Ltd. ▲ 製鐵運輸株式会社 ▲ 新洋海運株式会社 ▲ 宇徳運輸株式会社	日本	100.00	¥700,000		
		日本	48.00	¥100,000		
		日本	86.27	¥102,000		
		日本	96.99	¥236,000		
		日本	95.41	¥179,544		
		日本	79.99	¥300,000		
		米国	100.00	US\$3,000		
		英国	51.00	£40		
		日本	19.86	¥2,000,000		
		日本	36.00	¥100,000		
		日本	22.63	¥1,455,300		
		貨物取扱業 及び倉庫業	■ AMT Freight, Inc. ■ Bangpoo Intermodal Systems Co., Ltd. ■ 株式会社ブルーハイウェイエクスプレス ■ 株式会社ダイヤモンドライン ■ 北日本興産株式会社 ■ みやこ商事株式会社 ■ 商船三井ロジスティクス株式会社 ■ MOL Logistics (H.K.) Ltd. ■ MOL Logistics (Singapore) Pte Ltd. ■ MOL Logistics (UK) Ltd. ■ MOL Logistics (USA) Inc. ▲ J.F. Hillebrand Group Ag	米国	100.00	US\$9,490
タイ	67.98			฿130,000		
日本	100.00			¥54,600		
日本	100.00			¥20,000		
日本	100.00			¥320,000		
日本	100.00			¥10,000		
日本	58.13			¥756,250		
香港	100.00			HK\$3,676		
シンガポール	100.00			S\$700		
英国	100.00			£400		
米国	100.00			US\$7,314		
ドイツ	50.00			€5,000		
倉庫業	■ MOL Distribution (Deutschland) GmbH ■ Euloc B.V. ■ Hermex Distribution B.V. ■ Hong Kong Logistics Co., Ltd. ■ MOL Logistics Administration B.V. ■ MOL Logistics (Europe) B.V. ■ MOL Logistics (Netherlands) B.V. ▲ Cougar Holdings Pte Ltd.			ドイツ	100.00	€26
				オランダ	100.00	€3,630
				オランダ	100.00	€227
		香港	100.00	HK\$58,600		
		オランダ	100.00	€16		
		オランダ	100.00	€412		
		オランダ	100.00	€2,275		
		シンガポール	35.00	S\$9,330		
その他事業	不動産及び 関連サービス業	■ 北倉興産株式会社	日本	100.00	¥50,000	
		■ 株式会社ヒューテックサービス	日本	100.00	¥20,000	
		■ 三都建物サービス株式会社	日本	100.00	¥10,000	
		■ 商船三井興産株式会社	日本	90.00	¥395,000	
		▲ ダイビル株式会社	日本	27.09	¥12,227,847	
	金融業	■ BIL Investments Ltd.	英国	100.00	£21	
		■ Citrus Navigation Corp.	パナマ	100.00	¥1,027,500	
		■ Euromol B.V.	オランダ	100.00	€8,444	
		■ International Transportation Inc.	米国	100.00	US\$23,063	
		■ Linkman Holdings Inc.	リベリア	100.00	US\$3	
その他	■ Mitsui O.S.K. Finance PLC	英国	100.00	US\$6,568		
	■ Mitsui O.S.K. Holdings (Benelux) B.V.	オランダ	100.00	€17,244		
	■ MOL-NIC Transport Ltd.	リベリア	75.00	US\$13,061		
	■ M.O. Reinsurance S.A.	ルクセンブルグ	100.00	US\$5,376		
	■ その他3社					
▲ Greenfield Holding Company, Limited	グランド・ケイマン	50.00	US\$55,000			
その他	■ 株式会社ブルーハイウェイサービス ■ Star-Net America, Inc. ■ ジャパンエクスプレス梱包運輸株式会社 ■ 日本水路図誌株式会社 ■ 北トラック株式会社 ■ 日下部建設株式会社 ■ エムオーエンジニアリング株式会社 ■ 株式会社エム・オー・シッピング ■ 株式会社エム・オー・マリンコンサルティング ■ エムオーツーリスト株式会社 ■ 商船三井テクノトレード株式会社 ■ エムオーアカウンティング株式会社 ■ 株式会社エム・オー・エルアジャストメント ■ 商船三井システムズ株式会社 ■ 商船三井キャリアサポート株式会社 ■ 株式会社オレンジピーアール ■ 商船三井海事株式会社 ▲ グリーンエンジニアリング株式会社 ▲ South Eastern Oil (S) Pte Ltd.	日本	100.00	¥30,000		
		米国	98.33	US\$3,000		
		日本	100.00	¥60,000		
		日本	54.62	¥32,000		
		日本	100.00	¥20,000		
		日本	80.63	¥200,000		
		日本	100.00	¥20,000		
		日本	100.00	¥50,000		
		日本	100.00	¥100,000		
		日本	100.00	¥250,000		
		日本	100.00	¥690,000		
		日本	100.00	¥30,000		
		日本	100.00	¥10,000		
		日本	100.00	¥100,000		
		日本	100.00	¥100,000		
		日本	100.00	¥10,000		
		日本	100.00	¥95,000		
		日本	50.00	¥49,000		
		シンガポール	50.00	S\$500		

*MOLには株式会社商船三井及びその子会社を含みます。

国内・海外事業所

本社

〒105-8688 東京都港区虎ノ門2丁目1番1号
東京芝郵便局 私書箱5号
Tel: 81-3-3587-6224 Fax: 81-3-3587-7734
国内支店・事務所
札幌、横浜、名古屋、大阪、神戸、広島、九州

日本

株式会社エム・オー・エル・ジャパン

本社(東京) Tel: 81-3-3587-7684 Fax: 81-3-3587-7730
横浜: Tel: 81-45-212-7700 Fax: 81-45-212-7734
名古屋: Tel: 81-52-564-7000 Fax: 81-52-564-7047
大阪: Tel: 81-6-6446-6501 Fax: 81-6-6446-6513
神戸: Tel: 81-78-304-1100 Fax: 81-78-304-1104

北米

MOL (America) Inc.

本社(コンコルド): Tel: 1-925-688-2600 Fax: 1-925-688-2670
主要支店・事業所
アトランタ: Tel: 1-404-763-0111 Fax: 1-404-763-5667
シカゴ: Tel: 1-630-592-7300 Fax: 1-630-592-7402
ロングビーチ: Tel: 1-562-983-6200 Fax: 1-562-983-6295
ニュージャージー: Tel: 1-732-512-5200 Fax: 1-732-512-5385
サンフランシスコ: Tel: 1-415-836-3500 Fax: 1-415-836-3534
シアトル: Tel: 1-206-444-6900 Fax: 1-206-444-6903
Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (USA) Inc.
本社(ニュージャージー): Tel: 1-201-395-5800 Fax: 1-201-395-5820

中南米

MOL (Brasil) Ltda.

本社(サンパウロ): Tel: 55-11-3145-3999 Fax: 55-11-3145-3940

MOL (Chile) Ltda.

本社(サンチアゴ): Tel: 56-2-630-1950 Fax: 56-2-630-1953

Mitsui O.S.K. Lines de Mexico S.A. de C.V.

本社(メキシコシティ): Tel: 52-555-687-9979 Fax: 52-555-687-6556

Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (USA) Inc.

サンパウロ: Tel: 55-11-3145-3999 Fax: 55-11-3145-3940

欧州

MOL (Europe) Ltd.

本社(ロンドン): Tel: 44-20-7265-7500 Fax: 44-20-7265-7560

MOL (Europe) GmbH

本社(ハンブルグ): Tel: 49-40-356110 Fax: 49-40-352506

Mitsui O.S.K. Lines (Austria) GmbH

本社(ウィーン): Tel: 43-1-877-6971 Fax: 43-1-876-4725

MOL (Europe) B.V.

本社(ロッテルダム): Tel: 31-10-201-3200 Fax: 31-10-201-3109

MOL (Europe) S.A.S.

本社(ルアーブル): Tel: 33-2-32-74-24-00 Fax: 33-2-32-74-24-39

MOL (Europe) N.V.

本社(アントワープ): Tel: 32-3-202-4860 Fax: 32-3-202-4870

Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (Europe) Ltd.

本社(ロンドン): Tel: 44-20-7265-7676 Fax: 44-20-7265-7698
ブリュッセル: Tel: 32-2-305-4240 Fax: 32-2-305-4241

アフリカ

MOL South Africa (PTY) Limited

本社(ケープタウン): Tel: 27-21-402-8900 Fax: 27-21-421-1806

MOL (West Africa) Ltd.

アビジャン: Tel: 225-21-24-2240 Fax: 225-21-25-9829
ラゴス: Tel: 234-1-587-1898 Fax: 234-1-587-4771
 Tema: Tel: 233-22-212084 Fax: 233-22-210807

中東

Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (Asia, Oceania) Pte. Ltd.

ドーハ: Tel: 974-4-836548 Fax: 974-4-836563
ドバイ: Tel: 971-4-3933132 Fax: 971-4-3935401

MOL (Europe) Ltd.

ハイムルート: Tel: 961-1-562383 Fax: 961-1-448685

オセアニア

Mitsui O.S.K. Lines (Australia) Pty. Ltd.

本社(シドニー): Tel: 61-2-9320-1600 Fax: 61-2-9320-1601

Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (Asia, Oceania) Pte., Ltd.

メルボルン: Tel: 61-3-8614-1061 Fax: 61-3-8614-1060

アジア

MOL (Asia) Ltd.

本社(香港): Tel: 852-2823-6800 Fax: 852-2529-9989
ホーチミン: Tel: 84-8-821-9115 Fax: 84-8-821-9118
ソウル: Tel: 82-2-538-1034 Fax: 82-2-566-6591

Mitsui O.S.K. Lines (India) Private Limited

本社(ムンバイ): Tel: 91-22-5694-6300 Fax: 91-22-5694-6301

Mitsui O.S.K. Lines (SEA) Pte. Ltd.

本社(シンガポール): Tel: 65-6225-2192 Fax: 65-6223-9557

MOL (Singapore) Pte., Ltd.

本社(シンガポール): Tel: 65-6225-2811 Fax: 65-6225-6096

Mitsui O.S.K. Lines (Malaysia) Sdn., Bhd.

本社(クアラルンプール): Tel: 60-3-7957-9666
Fax: 60-3-7958-6763

P.T. Mitsui O.S.K. Lines Indonesia

本社(ジャカルタ): Tel: 62-21-521-1740 Fax: 62-21-521-1741

Mitsui O.S.K. Lines (Thailand) Co., Ltd.

本社(バンコク): Tel: 66-2-234-6252 Fax: 66-2-237-1552

MOL (Philippines), Inc.

本社(マニラ): Tel: 63-2-528-1101 Fax: 63-2-528-0267

MOL (China) Co., Ltd.

本社(上海): Tel: 86-21-5306-0088 Fax: 86-21-6384-6267
天津: Tel: 86-22-2339-8349 Fax: 86-22-2311-4470
深圳: Tel: 86-755-8246-2031 Fax: 86-755-2583-0747

MOL (Taiwan) Shipping Agency Ltd.

本社(台北): Tel: 886-2-2537-8000 Fax: 886-2-2523-2417

Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (Asia, Oceania) Pte. Ltd.

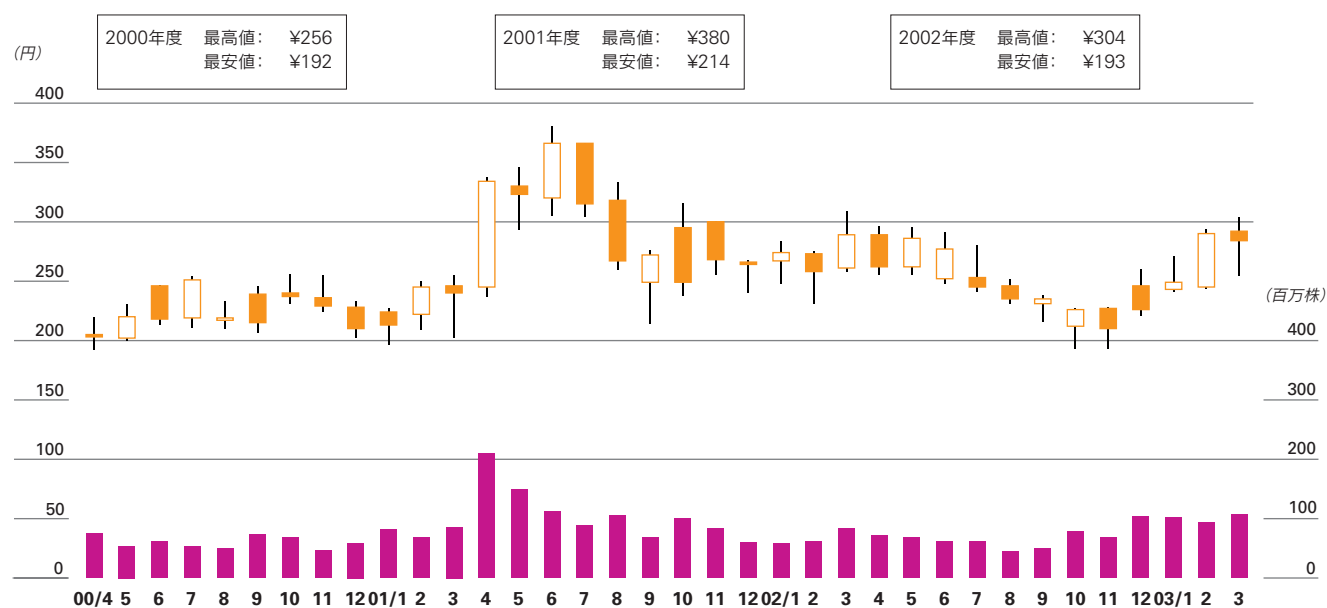
本社(シンガポール): Tel: 65-323-1303 Fax: 65-323-1305
バンコク: Tel: 66-2-634-0807 Fax: 66-2-634-0806
クアラルンプール: Tel: 60-3-7957-9666 Fax: 60-3-7958-5246

株主情報

資本金:	64,915,351,028円
本社:	〒105-8688 東京都港区虎ノ門2丁目1番1号
従業員数:	989人
商船三井グループ従業員数: (親会社および連結決算対象会社)	7,161人
授権株式総数:	3,154,000,000株
発行済株式数:	1,205,410,445株
株主数:	127,811名
株式市場:	東京、大阪、名古屋、福岡、札幌、フランクフルト各証券取引所
名義書換代理人:	UFJ信託銀行株式会社 〒100-0005 東京都千代田区丸の内一丁目4番3号
書類:	アニュアルレポート(英語/日本語) ニュースリリース(英語/日本語) ウェブサイト(英語/日本語) 四半期発行社内報『Open Sea』(英語) 月刊社内報『うなばら』(日本語) 環境報告書(英語/日本語)

(2003年3月31日現在)

株価の推移(売買高)



本アニュアルレポートは、全ページ再生紙に大豆油インキで印刷しました。



株式会社商船三井

お問い合わせは、下記までご連絡ください。
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
電話: (03)3587-6224
FAX: (03)3587-7734
電子メール: iromo@mail.mol.co.jp
ホームページ: <http://www.mol.co.jp/>



Printed in Japan