



A Proven Model for Value Creation

アニュアルレポート2006

2006年3月期

商船三井グループ 企業理念

1.

顧客のニーズと時代の要請を先取りする総合輸送グループとして世界経済の発展に貢献します

2.

社会規範と企業倫理に則った、透明性の高い経営を行ない、知的創造と効率性を徹底的に追求し企業価値を高めることを目指します

3.

安全運航を徹底し、海洋・地球環境の保全に努めます

目次

01 財務ハイライト

02 株主の皆様へ

05 Steady as She Goes — MOL's Proven Course for Realizing Value

「直進前進」—
商船三井の価値を明らかにする揺るぎない針路

06 海運業と商船三井の10年

08

Question 01:

2006年3月期の業績について
どのように評価しますか。

10

Question 02:

コンテナ船事業の将来見通しを
聞かせてください。

12

Question 03:

商船三井の長期にわたる持続的成長の
見通しを聞かせてください。

14

Question 04:

商船三井はどのようにして株主価値
の最大化を図りますか？

16 商船三井 at a Glance

18 セグメント別事業概況

26 マーケットデータ

28 グローバル・ネットワーク

30 コーポレート・ガバナンス

32 企業の社会的責任(CSR)

34 取締役、監査役、執行役員

36 財務セクション

36 財政状態および

経営成績の分析

40 連結財務諸表

62 商船三井グループ

64 国内・海外事業所

65 株主情報

予想および見通しに関して

このアナ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通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きください。

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：千米ドル
(注記1)

単位：百万円

	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2006
連結損益計算書項目：							
海運業収益及び その他の営業収益	¥1,366,725	¥1,173,332	¥ 997,260	¥ 910,288	¥ 903,943	¥ 887,867	\$11,634,673
海運業費用及びその他の営業費用	1,101,459	917,149	824,902	787,540	761,507	732,512	9,376,513
販売費及び一般管理費	92,273	84,388	80,232	77,392	82,663	77,116	785,503
営業利益	172,993	171,795	92,126	45,356	59,773	78,239	1,472,657
持分法による投資利益	16,817	11,764	6,613	3,387	4,426	3,681	143,160
税金等調整前当期純利益	188,290	155,057	89,776	25,114	24,851	20,860	1,602,877
法人税、住民税及び事業税	(61,200)	(52,587)	(35,346)	(10,872)	(6,101)	(19,473)	(520,984)
法人税等調整額	(7,570)	(1,205)	2,152	1,435	(6,633)	7,709	(64,442)
少数株主利益又は損失	(5,788)	(3,004)	(1,191)	(967)	(1,572)	1,847	(49,272)
当期純利益	113,732	98,261	55,391	14,710	10,545	10,943	968,179
連結貸借対照表項目：							
流動資産	340,355	299,835	299,544	289,645	251,388	255,774	2,897,378
流動負債	433,023	429,695	398,091	423,838	375,032	399,996	3,686,243
有形固定資産	769,902	665,320	477,621	569,234	619,645	691,307	6,554,031
総資産	1,470,824	1,232,252	1,000,206	1,046,612	1,079,090	1,140,400	12,520,848
1年以上の長期有利子負債	399,617	340,598	311,021	395,589	475,696	540,159	3,401,864
純資産	424,461	298,258	221,535	164,790	166,970	144,355	3,613,357
利益剰余金	275,689	182,143	101,991	56,469	47,818	43,433	2,346,889
普通株式1株当たりの金額							
	単位：円						単位：米ドル (注記1)
当期純利益	¥ 94.98	¥ 81.99	¥ 46.14	¥ 12.16	¥ 8.76	¥ 9.01	\$0.809
純資産	354.95	249.53	185.06	137.44	138.78	119.88	3.022
配当金	18.00	16.00	11.00	5.00	5.00	5.00	0.153

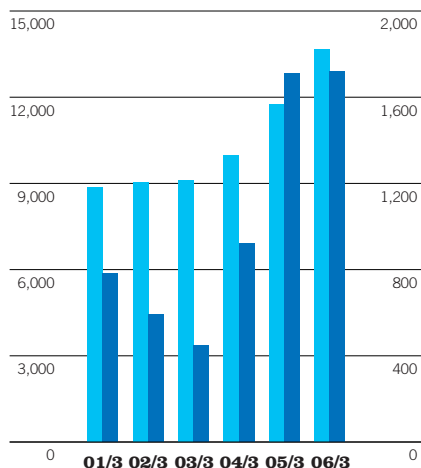
2005年度の日本円金額は、読者の便宜のために米ドルへ2006年3月31日の一般的為替レート、即ち1ドルにつき117円47銭というレートを使用して換算しております。この便宜上の換算によって、日本円が、上記レートあるいはその他のレートで米ドルに換金された、換金できるはずであった、あるいは今後換金されうるということを意味するものではありません。

(普通株1株当たりの金額)

2002年4月1日より、当社は、「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。

営業収益及び営業利益

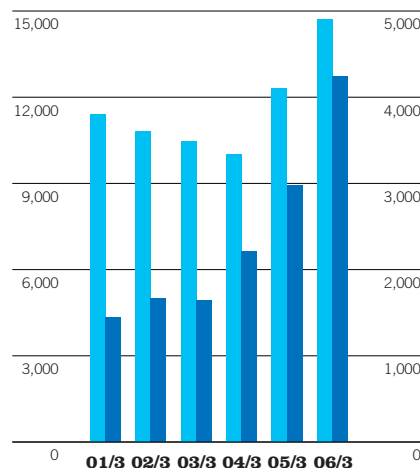
(億円)



■ 営業収益 (左目盛)
■ 営業利益 (右目盛)

総資産及び純資産

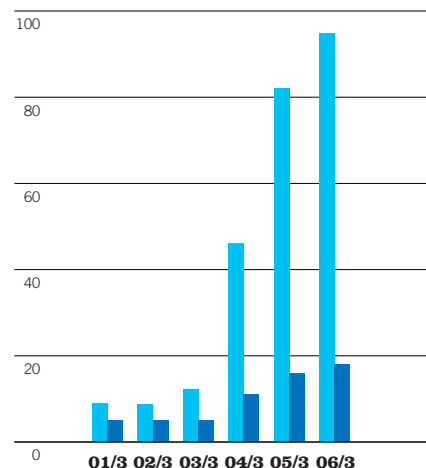
(億円)



■ 総資産 (左目盛)
■ 純資産 (右目盛)

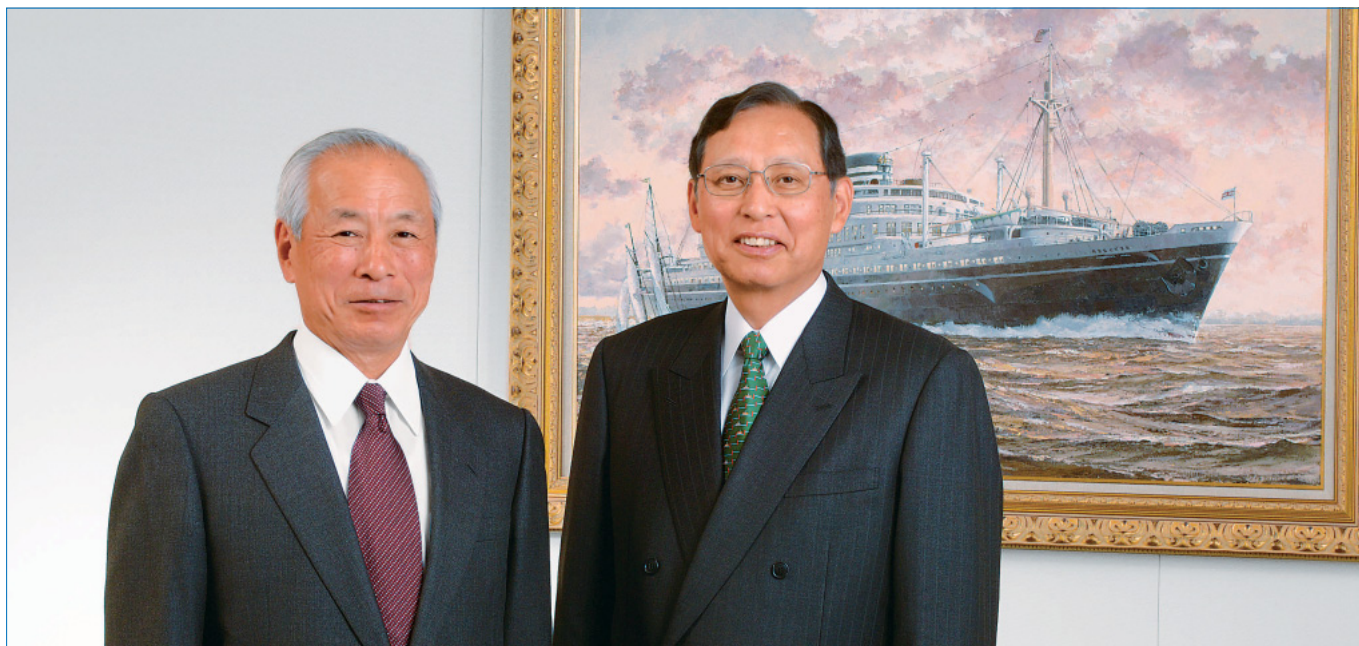
1株当たり当期純利益及び配当金

(円)



■ 1株当たり当期純利益
■ 1株当たり配当金

株主の皆様へ



代表取締役 会長 鈴木 邦雄

代表取締役 社長 芦田 昭充

史上最高益を再び更新

当社は、10年以上に及ぶ一連の中期経営計画を通じて、事業の抜本的な改革に取り組んで参りました。その目指すところは、持続的な成長を可能とする枠組みを創り上げること、そしてそれによって株主にとっての企業価値を高めることです。特にここ数年は改革の実効が顕著となり、直近の2006年3月期においても多くの分野で所期の成果をあげることができました。この結果、当期の連結売上高は7期連続で増収となり、利益面でも、営業利益から当期純利益にいたる全ての利益段階で過去最高となりました。とりわけ、当期純利益はわずか4年で約10倍となり、1,000億円の大台を超えました。当期の配当も前期の16円から2円増の年間18円とし、3期連続で増配となりました。当期が燃料油価格の高騰や運賃市況の軟化など多くの難題に直面した年であったことを考えれば、たいへん良好な業績であったと申せましょう。中期経営計画“MOL STEP”を上方修正した“MOL STEP Review”との比較では、厳しい環境の中、営業利益では僅かに目標に届きませんでした。当期純利益では目標を若干上回りました。当社がこれまでに築き上げてきた船隊とビジネスモデル、そしてそれを支える海運マーケットに対する広範な知識と先見性によって、たとえ逆風の中にあっても良好な業績をおさめ得ることを、実証することができました。

最終年度を迎えた“MOL STEP”

3カ年の中期経営計画“MOL STEP”の最終年度に当たる2007年3月期は、営業利益で10%、当期純利益で8%の減益を予想しています。セグメント別では、不定期専用船事業は若干の減益、コンテナ船事業は堅調な荷動きが予想されるものの大幅な減益を見込んでおります。燃料油価格の高騰が主要な損益圧迫要因となり、2005年3月に策定した“MOL STEP Review”最終年度利益計画の達成は、残念ながら難しい状況です。想定される燃料油価格の上昇だけで、前期比で180億円、“MOL STEP Review”計画比で420億円の減益要因となります。その一方で、「安定利益」が高い水準で業績を下支えします。不定期専用船事業の中・長期契約など、安定性・確実性が高い収益源から生み出される「安定利益」は、2006年3月期の890億円に対し、2007年3月期も920億円を見込みます。いかなる市場環境にあっても継続的な成長と高い収益性を実現することを目指す当社の戦略の有効性が、今期も再び実証されることになるでしょう。

コンテナ船事業 — 高い成長性をいかに利益に結びつけるか

コンテナ船事業は2006年3月期に続き2007年3月期も減益が予想され、あらためて、この事業の損益変動の大きさが注目されることになりました。しかし、当社のこの事業に対する姿勢は変わりません。アジアを中心とする世界の経済成長と貿易の拡大により、コンテナ船の荷動きは今後も年率10%以上で成長していくと見込まれています。コンテナ船事業は、当社のような競争力と強固な財務基盤をもつ会社にとっては、収益機会に富んだ事業分野なのです。他社に勝る競争力を当社

にもたらす様々な「強み」のうちとりわけ重要なものは、歩留まりの高い貨物の獲得を可能にするカーゴ・イールド・マネジメントのノウハウと、徹底したコスト管理と良質な顧客サービスを可能にする組織・体制です。2006年3月期においても当社は航路・寄港地を増強して事業を拡大しましたが、今後も当社の持つ優位性を根子に、更なる収益機会を求めていく所存です。

常に高い目標を目指して

近年の当社の業績向上には目覚ましいものがあると自負しますが、それに甘んじることなく今後も引き続き高い目標を掲げ、その達成に向けて取り組んで参ります。

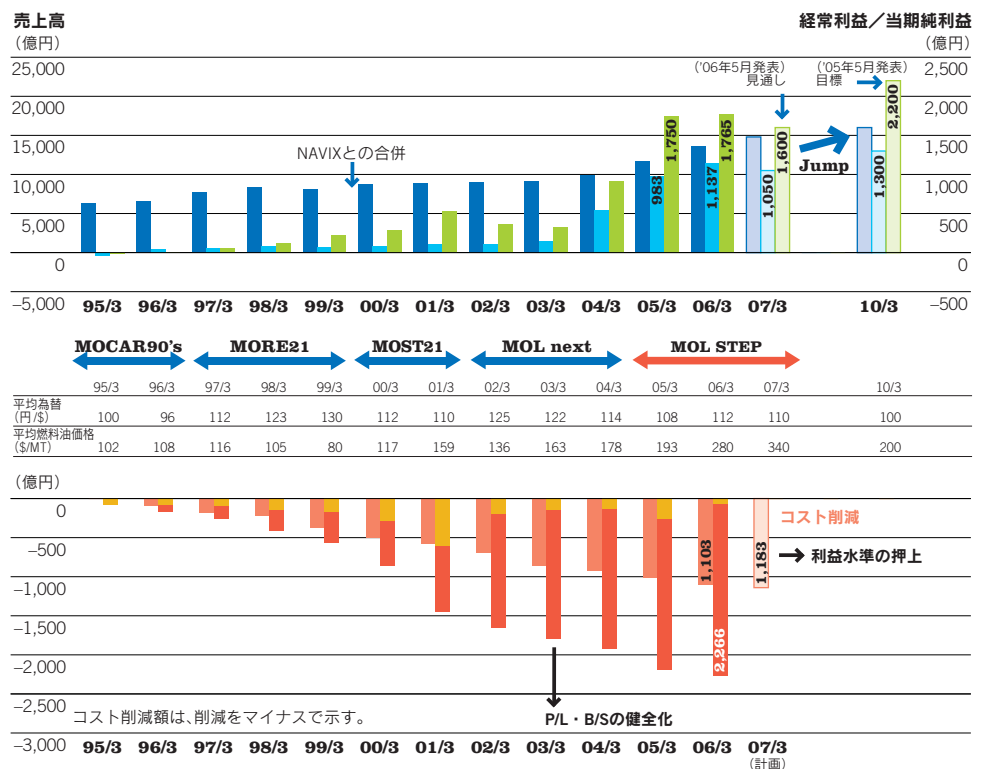
第一に、船隊の拡充を継続します。“MOL STEP”で掲げた計画のもと、当社の船隊は2007年3月までの3年間で645隻から750隻に拡大します。2006年3月期には59隻が竣工し、2007年3月期には47隻が船隊に加わります。そして次の3ヵ年計画が終了する2010年3月には、船隊規模を900隻にまで拡大する計画です。

第二に、財務体質の強化に向けた取り組みを継続します。船舶に対する積極的な設備投資にもかかわらず、資本に対する負債の比率は急速に低下しています。有利子負債は過去2年間で4,917億円から5,714億円に増加しましたが、この間の設備投資や2004年のダイビル(株)の連結子会社化に使用した資金に比べれば大きな額ではありません。この間に、株主資本は2,215億円から4,245億円にまで増加しています。2007年3月期には、有利子負債を5,700億円程度の水準に抑える一方で、株主資本を5,000億円程度にまで引き上げる計画です。財務体質をより強固なものとするにより、競争力が更に強化され、市況変動への抵抗力が増します。

そして第三に、利益水準をもう一段引き上げることです。当社は、特に船種、船型、及び契約構成などの点でバランスの取れたポートフォリオを作り上げてきました。このうち契約構成におけるバランスの取れたポートフォリオとは、中・長期契約に基づく安定利益と短期・スポット契約に基づく市況性のある利益の合計を、長期的に最大化するために保持すべき、最適な構成を意味しています。これを支えるのが、海運マーケットにおける長年の経験と、それによって培われた先見性です。先ず安定利益の厚みを増し、然る後に身の丈にあった範囲で短期マーケットでリスクを取り、より高い収益を目指すのです。こうした戦略に沿ってリスクを分散しチャンスが多様化したポートフォリオの有効性が、そして市況変動の中で利益を最大化するための当社の戦術の確かさが、2006年3月期にドライバルクやVLCCの市況が下落の中で当社不定期専用船事業が増益を確保した事実、遺憾なく示されています。今後とも船隊拡充を進める中で、当社は、有効性が実証されたこのビジネスモデルに則って、収益性の維持・向上を図ります。

商船三井グループ 中期経営計画の推移と コスト競争力の強化

■ 売上高
■ 当期純利益
■ 経常利益



■ コスト削減累計
■ 各年度特別損失
■ 前年度までの特別損失累計

コスト削減についても引き続き徹底して参ります。社内のコスト削減と効率性向上に対する意識を更に高めることを目的として、2007年3月期までの3カ年のコスト削減目標を当初の200億円から260億円に引き上げました。ある程度収益力がついたからといって、ゆめゆめコスト削減の手を緩めることがないよう、そして絶えず新たなコスト削減の対象を探し求めるよう、「創造的コスト削減運動」を展開することによって、グループ役員に徹底しています。

“MOL STEP”以後 — 更なる成長ステージへ

当社は現在、“MOL STEP”に続く3カ年の中期経営計画の策定に取り組んでいます。先ず申し上げたいのは、新しい計画は、成長による株主価値の向上という当社のコミットメントの実現を目指すものになるということです。今後、世界の海運需要が伸び続けることに疑問の余地はありません。この旺盛な需要をとらえ、当社は、2010年3月期までに売上高をおよそ2兆円、経常利益を少なくとも2,000億円にまで引き上げたいと考えています。この経常利益の額は、2005年5月に発表した目標を見直したものではなく、これを足元の為替・燃料油価格に基づいて換算したものです。この目標の実現をより確かなものにするために、次の3カ年計画を策定していきます。この計画の中では、安定した利益の確保と蓄積により負債・資本比率を更に引き下げ、株主資本比率はおよそ40%を当面の目標として、財務体質の強化、企業価値の向上を図ります。一方、配当につきましては、当面の間は、連結配当性向20%を目安といたしますが、中長期的経営課題として配当性向の向上にも取り組んで参ります。

安全運航と環境保全

安全運航と環境保全に関し、当社は既に世界の海運会社を先導する企業と目されていますが、これに満足することなく、更なる改善に邁進します。船隊規模の拡大に伴い、安全運航と環境保全は一層重要な課題となっており、2006年4月、当社は商船三井タンカー管理(株)を設立し、油送船の船舶管理体制を再編しました。この統合会社の設立により、本船と管理会社、そして商船三井本社がより効率的にコミュニケーションをとれるようになりました。今後、ドライバルク船・自動車船・コンテナ船についても、同様の体制を構築して参ります。

Can Do Companyを目指して

事業の拡大に伴って重要性が増しているのが、人材の確保です。あらゆる階層で採用活動の強化を図っており、新卒者の採用に加え、豊富なキャリアを有する人材の中途採用にも力を入れています。昨今、当社の成長戦略において海外マーケットの重要性が増しており、海外及び国内のあらゆる階層で、更に多くの外国人職員を採用し育成していく計画です。こうした幅広い人材の活用によって当社は、三国間貨物の積み取りを増やし、日本発着貨物との比率をコンテナ船以外で1:1、コンテナ船を含めれば優にこれを超えるレベルにまで高めていきたいと考えています。

スタッフの増強と並んで、“Can Do Spirit”を役員ひとりひとりの中に涵養していくことも、重要な課題と認識しています。商船三井グループの変革が進む中で、役員もまた大きな変革に向き合わなければなりません。私たちは管理職やスタッフとの数多くのミーティングを通じて、現状に満足してはいけないということを繰り返し訴えています。常に探究心を持ち、市場動向を研究し、それを成長分野の開拓からコストの削減に至るまで様々な進歩に生かすことを、そしてそれを通じて“Can Do Spirit”を持つ“Can Do Company”と呼ばれるようになることを、私たちは役員に促し、ともに目指しています。そうすることによって当社は、お客様により良いサービスを提供し、収益を高め、そして当社の株主の皆様にも、より高い企業価値の実現をもって報いることができる — 私たちはそう信じてやみません。

2006年6月22日

代表取締役 会長

鈴木邦雄

代表取締役 社長

芦田昭克

Steady as She Goes — MOL's Proven Course for Realizing **Value**

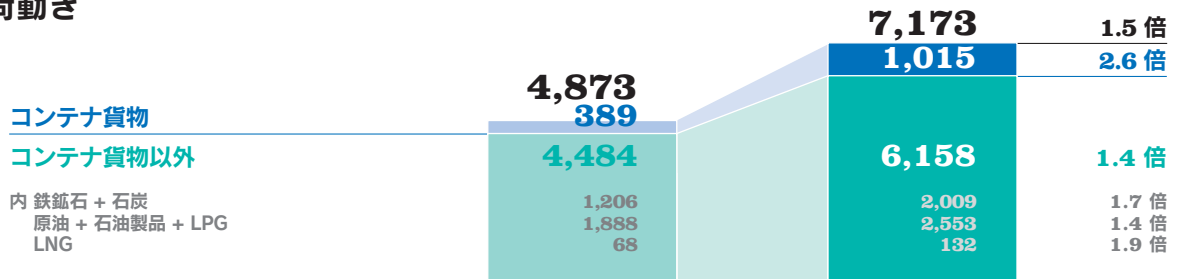
「直進前進」—
商船三井の**価値**を明らかにする揺るぎない針路



海運業と商船三井の10年 Ten Years of Progress

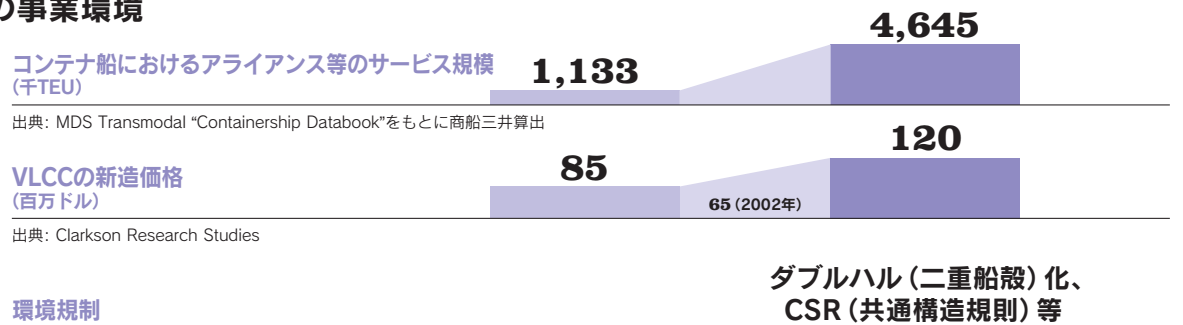
1995 \ 2005

世界の海上荷動き (百万トン)

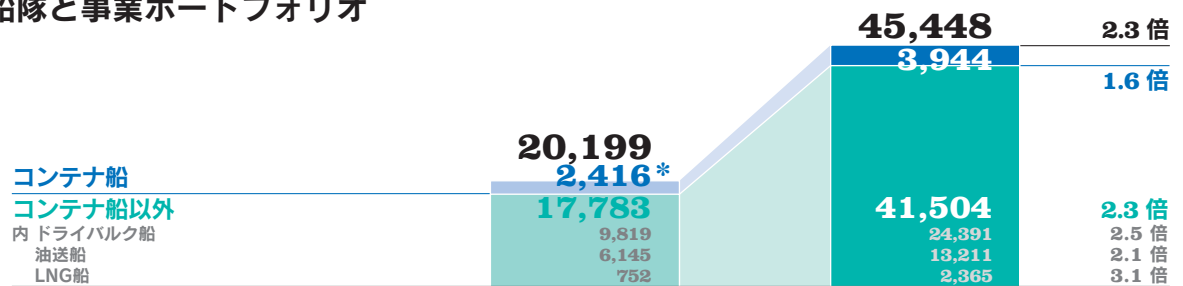


出典: Clarkson Research Studies Autumn 2005

外航海運業の事業環境



商船三井の船隊と事業ポートフォリオ DWT(千トン)



*セミコンテナ船、その他定期船を含む。

海運業における変化

海運業は成長産業です。近年、経済のグローバル化により最適地生産が進展、生産が移転した先の国では経済がテイクオフし、資源・エネルギー需要を急増させています。あらゆる分野の海上荷動きが、連鎖反動的に拡大しているのです。

一方、こうした旺盛な荷動きは、海運会社のサービス規模の拡大をもたらしました。船価の急騰も、その一つの結果です。造船所のキャパシティや環境規制により供給が制限されるという現象も、かつては見られなかったものです。正しい針路を選び取るため、市場動向に対する確かな先見性がかつてないほどに求められています。

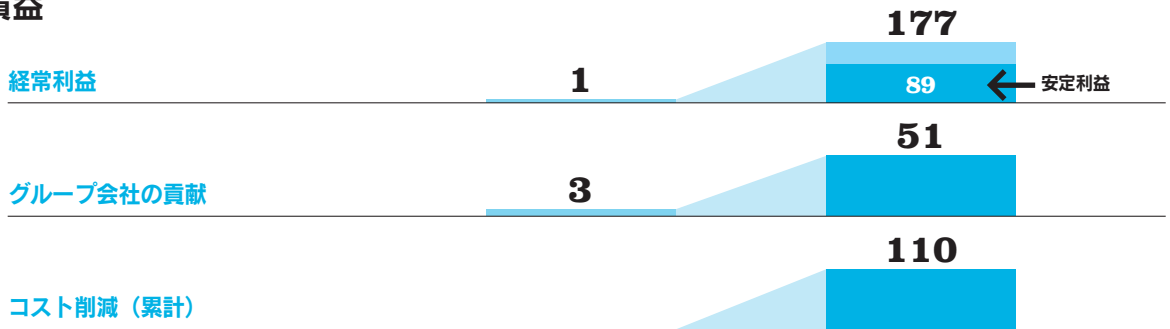
商船三井における変化

海運業の変化とともに、当社もまた変わりました。資源・エネルギー輸送分野に重点を置いた大規模な船隊の構築と徹底したコスト削減によって、当社は、戦略的な事業ポートフォリオを有する、持続的成長が可能な、高い収益を生み出す企業となりました。(当社のセグメント別売上高構成及び他社比較については17ページ・26ページのグラフをご参照下さい。)

1995 \ 2005

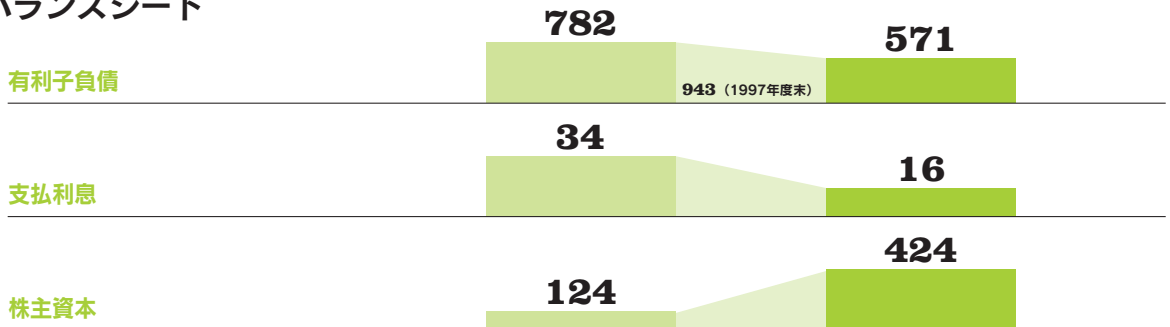
商船三井の損益

(10億円)

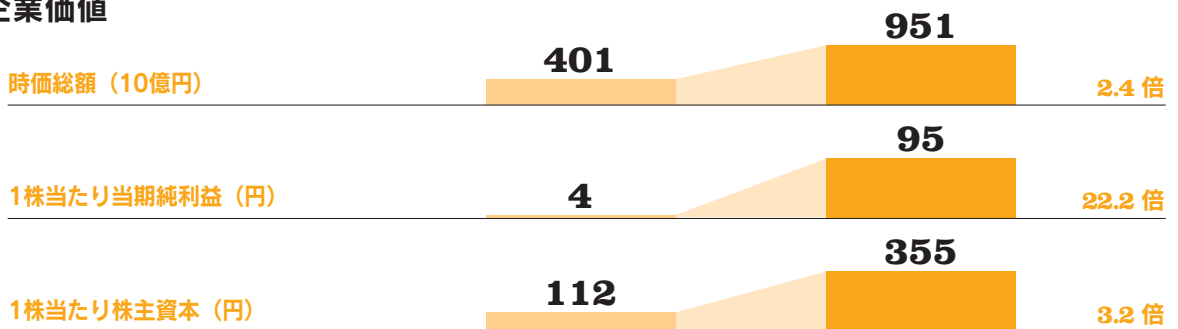


商船三井のバランスシート

(10億円)



商船三井の企業価値



特筆すべきは、2006年3月期の経常利益のほぼ半分が、市況変動に左右されない安定収益源からもたらされたという事実です。加えて、この間に築き上げてきた強固な財務体質が、当社の企業競争力を高めています。10年前に比較して格段に増大した時価総額が、当社の変貌の大きさを端的に物語っています。

持続的成長に向けた当社の戦略

変革の10年を経てもなお変わらないこと、それは当社が海運業をコアとする企業グループであり続けることです。海運業が成長産業であり、当社がその中で最大限にその専門性と先見性を発揮できる限り、この戦略に変更はありません。しかしその海運業が、国際的な自由競争の中であり、市況変動の影響を受ける産業であることも、本質的には変わらない事実です。では当社は、どのようにして成長を持続させるのでしょうか。昨年のアニュアルレポートで当社は、そのための5つ

の課題を挙げて、解答を書きました。2006年3月期、その結果はどうだったのでしょうか。一昨年のアニュアルレポートで「持続的な成長に向けて大きな一歩を踏み出した」と書いた当社の成長戦略に、変更はあるのでしょうか。そして当社は、その成長を株主価値の向上に結びつけることができるのでしょうか。今年度の特集では、こうしたテーマに対する当社の考えを、4つの質問に答えるかたちで明らかにしていきたいと思えます。

Question 01:

2006年3月期の業績について どのように評価しますか。

逆風のもとで増益を達成 — 実証された当社固有のビジネスモデルの価値

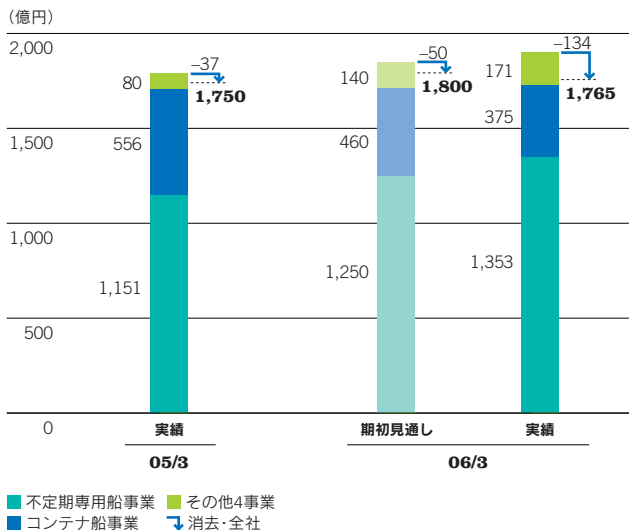
市況抵抗性を証明した不定期専用船事業

何よりもまず、2006年3月期は当社不定期専用船事業の市況抵抗性を証明した年であったということが出来ます。当期、ケープサイズ・バルカーやVLCCなどの市況は、なお高い水準にあるとはいえ、少なからず軟化しました。しかし当社不定期専用船事業は、この影響と燃料油高騰のインパクトを優に打ち消し、再び過去最高益を達成しました。この利益は、“MOL STEP Review”で設定した当期の計画値をも上回っています。

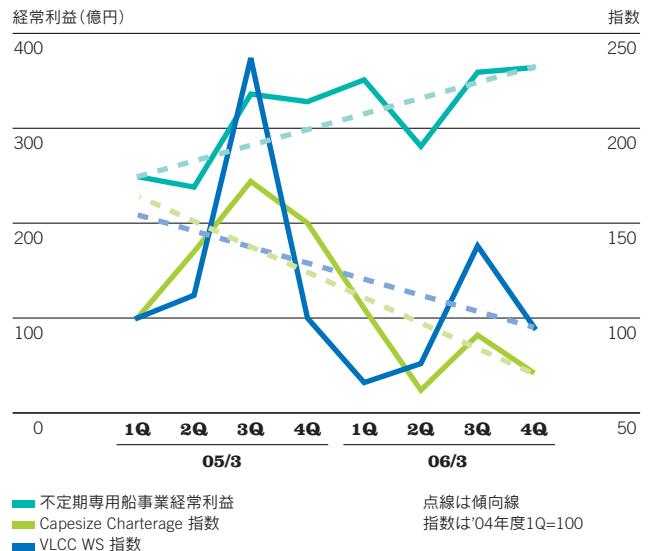
戦略的な船隊ポートフォリオがもたらした安定性と収益性

この好業績をもたらしたキーポイントの一つが、確かな先見性をもって行われた船隊整備でした。当社はここ数年、とりわけ2003年以降、他社に先駆け、船価が上昇する前に大量の船舶を発注しました。船腹需要が長期にわたって着実に伸びていくことを、当社は的確に予測していたのです。2006年3月期にはこのうち52隻の不定期専用船が竣工しました。新造船の竣工がもたらす第一の効果は、言うまでもなく事業規模の拡大です。第二に、これら低船価で発注した船の竣工は、それが可能とした高船価船の返船と相俟って、当社船隊の平均

2005年度セグメント別経常利益実績
対前年度・対期初見通し比較



不定期専用船事業
2004～05年度四半期毎業績と市況



船舶コストを大きく引き下げました。第三に、これら新造船の多くはこれまで通り長期契約に投入され、市況変動の影響を受けない利益に厚みを加えました。このように長期契約を積み上げる一方で、ドライバルク船を中心に一定の船を、1年から5年の短・中期契約に投入しました。こうした契約は市況動向をにらみながら最適なタイミングで結ばれたものが多く、当期業績の押し上げに大きく貢献しました。2006年3月期の業績は、長期、中期、短期の契約を最適なバランスで組み合わせる当社戦略的確さを浮き彫りにしました。

この好業績はまた、成長する船種・地域への多様化という戦略が功を奏した結果でもあります。VLCC市況が軟化する中で好業績をあげた油送船部門がその好例です。需給が逼迫しているプロダクトタンカーで船隊を拡大したこと、ケミカルタンカーを運航するグループ会社が好調だったこと、そして2004年に中国・インドのマーケットをターゲットとして設立されたVLCC運航のジョイントベンチャーが貢献したことが、この好業績の原因でした。

当社固有のビジネスモデルが創り出す企業価値とは

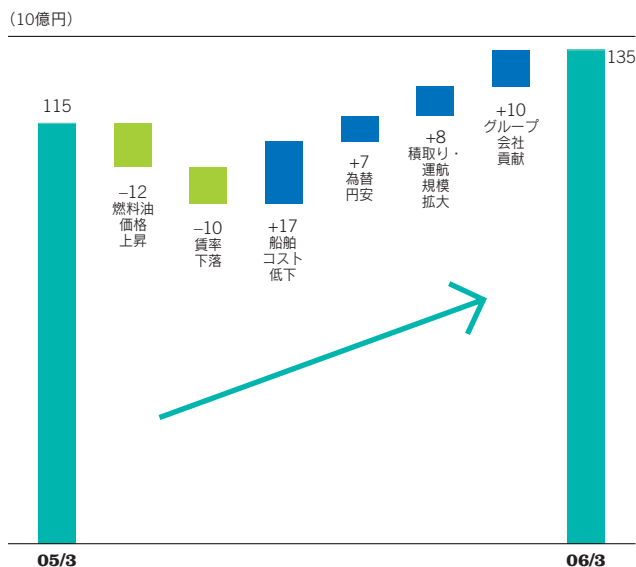
当社は、「安定利益」の基盤を着実に拡大しています。2007年3月期の当社経常利益見込みのうち実に57%は、契約により確定しているか、或いは他の理由により極めて

安定性の高い収益源から見込まれる「安定利益」です。「安定利益」拡大の主たる要因は、不定期専用船事業における長期契約の積み上げです。更に、2004年10月にダイビル(株)を連結子会社化し、海運業の市況変動に左右されない不動産収益を「安定利益」に加えました。「安定利益」の積み上げは、一方で、その身の丈にあった範囲でマーケットでリスクを取り、より高い収益を目指すことを可能にします。

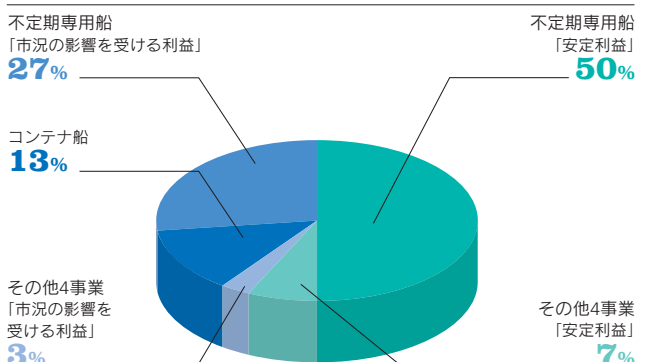
当社は、一つか二つのセグメントに特化し、主として短期マーケットで運航する世界の多くの海運会社とは大きく異なります。当社はより分散された事業ポートフォリオを持ち、その中で、安定的な過半の収益を生み出すビジネスと、マーケットで収益機会を求めるビジネスを有機的に結びつけています。株主にとっての企業価値を最大限に高めることを目指すこのビジネスモデルは、他の海運会社とは異なる、当社固有のものです。

とはいえ、コンテナ船事業の収益変動性が「安定利益」の一部を損なうほどのものなら、当社のビジネスモデルの価値も差し引いて考えざるをえないという見方もあります。事実、2006年3月期の後半、コンテナ船事業の業績は当社の想定を上回って悪化しました。コンテナ船事業に対する当社の考え方を、次のパートで述べたいと思います。

不定期専用船事業 経常利益増減要因 (2004～2005年度)



商船三井の利益構成 2006年度経常利益見通し 1,600億円の内訳



緑色の部分が「安定利益」

「安定利益」とは、契約により確定しているか、或いは他の理由により極めて安定性の高い収益源から見込まれる利益を言う。
 「安定利益」に計上：不定期専用船事業の一部の損益、関連事業の損益。
 「安定利益」に非計上：コンテナ船事業の損益、不定期専用船事業の一部の損益、ロジスティクス事業／フェリー・内航事業／その他事業の損益。

Question 02:

コンテナ船事業の将来見通しを 聞かせてください。

的確な強みをもつ会社に、 長期的な成長をもたらす事業

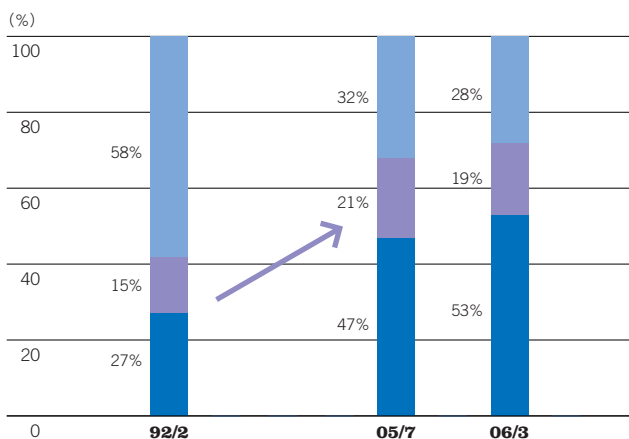
2006年3月期、当社コンテナ船事業は、燃料油価格・内陸輸送コストの高騰と一部航路での運賃下落の影響を受け、減益となりました。今回の収益低下を目の当たりにし、当社コンテナ船事業が、長年にわたって損失を計上していた1980～90年代の状態に戻ってしまうのではないかと懸念をもつ方もおられるかもしれません。

コンテナ船業界に変化はあったか？

ここ10年余りの間に、M&Aによって主要なコンテナ船社の数は確実に減少しました。2005年だけでも2つの大きなM&Aがあり、現在、コンテナ船業界で上位10位が占めるシェアは50%を超えています。これに加えてアライアンスの時代に入ってサービス規模が大きくなったため、

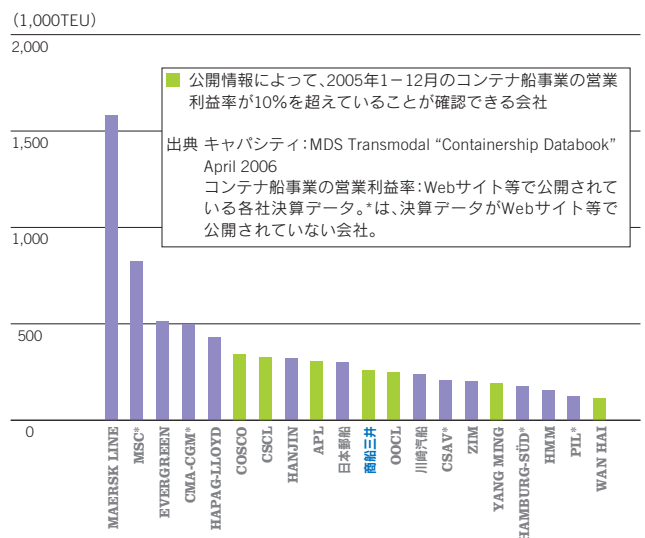
新規にこの市場に参入しようとする会社にとっては、かつてより間違いなく障壁が高くなっています。しかし既存の巨大化したオペレーターどうしの激しい競争は続いています。2005年にはむしろM&Aにともなう混乱が、運賃の軟化を引き起こしました。コンテナ船業界は様々な面で変化しましたが、マーケットは未だに安定したとは言えず、従ってこの事業が海運業の中で最も収益変動性が高いものであり続ける可能性は多分にあると言わざるを得ません。とはいえ、コンテナ船輸送が長期的に際立った成長を見込まれるマーケットであることも事実であり、このことがこのマーケットを魅力的なものにしています。

上位20位コンテナ船社キャパシティ[TEU]シェアの推移



■ 上位10位シェア ■ 上位11～20位シェア ■ 21位以下シェア
出典: Containerisation International データをもとに商船三井作成

主要コンテナ船社のキャパシティと利益率



当社コンテナ船事業が見せた変化 — コスト削減とネットワーク拡大

このようにコンテナ船業界が根本的に変わったと言うことはできませんが、当社のコンテナ船事業は大きく変わりました。まず、徹底したコスト削減により競争力を強化しました。同時に、貨物をコモディティ・仕向地などで選別し歩留まりを最大化することを目指すカーゴ・イールド・マネジメントも、著しく高度化されています。正確なコストデータを全世界で共有するITシステムと、長い年月をかけて全世界のスタッフに徹底してきた歩留まり重視の意識は、一朝一夕に模倣できるものではありません。この結果、当社は現在、世界でも上位3分の1に位置づけられるコスト競争力を有するコンテナ船オペレーターとなりました。2007年3月期も当社はコンテナ船事業の減益を見込みますが、競合他社を上回る業績を確保できると考えています。そしてひとたび需給動向等の環境が改善すれば、当社はその無駄の無いコスト構造によって、いち早く高い収益レベルを回復することができるでしょう。

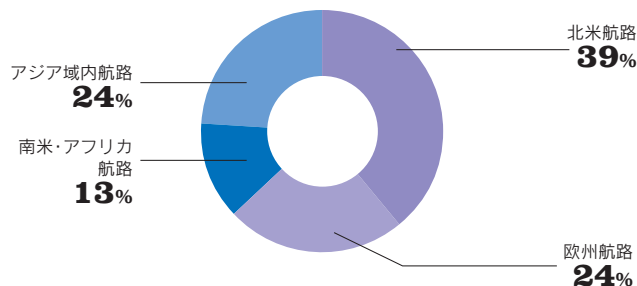
もうひとつ、当社がコンテナ船事業の安定化のために取り組んでいるのが、巨大オペレーターどうしの競争が激しい東西航路に過度に依拠しない、多様化された航路ポートフォリオの構築です。当社は歴史的に南米・アフリカ航路で優れたプレゼンスを有していますが、この強みを更に確かなものとするべく、過去1～2

年、南・北半球を結ぶ様々な航路や、FTAの拡大やインド・中東等の急速な経済発展によって荷動きが伸びるアジア域内航路の拡充に努めてきました。これらの航路にも自社で整備したコスト競争力の高いコンテナ船を投入しますが、他社との提携も行い、また、状況によっては航路の買収という手段をとることもあります。2005年に実施した欧州・南アフリカ航路の航権買収はその例です。

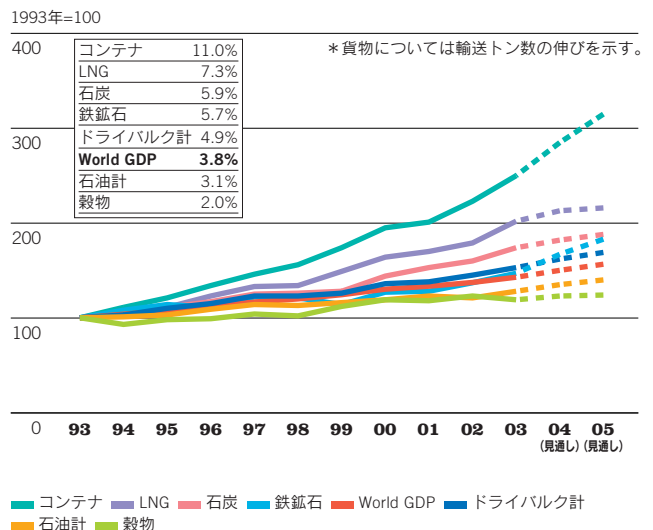
成長産業としてのコンテナ船事業

世界のコンテナ輸送需要が伸び続けることに疑問の余地はありません。過去5年間、世界の海上コンテナ荷動きは年率10%以上で増加し、この成長率は今後も維持されると予測されています。近年、コンテナ輸送の需要拡大はメーカーの世界最適地生産の動きに支えられており、この流れは今後も変わらないと考えられているからです。当社では引き続き収益性を重視しながら、少なくともマーケットの成長に合わせて規模を拡大していきます。集中が進展する業界で生き残るには、規模も大事だからです。カーゴ・イールド・マネジメントとコスト削減を進めることにより、当社は更に競争力を向上することができると考えます。十分な財務基盤、市場洞察力、及びリスク管理能力をもち続ける限り、コンテナ船事業は引き続き成長機会に富んだ魅力的なマーケットであるというのが、当社の考えです。

商船三井コンテナ船事業 航路別キャパシティ (2005年度実績)



貨種別海上荷動きの伸び



出典: Clarkson Research Studies Autumn 2005をもとに商船三井作成

Question 03:

商船三井の長期にわたる持続的成長の 見通しを聞かせてください。

事業ポートフォリオと船隊整備計画 — 利益目標達成と持続的成長の鍵

過去数年間の業績は、当社の成長戦略的確さを証明しました。この間、当社は船隊整備のための積極的な設備投資を行いました。2010年3月までの4年間に竣工する船の約90%は不定期専用船であり、その過半は中・長期契約に投入され、長期的に安定した利益を積み上げていきます。一方で不定期専用船の一定部分は短期・スポットマーケットで運航されます。コンテナ船事業も1年以内の契約がほとんどですから、短期・スポットマーケットでの運航にあたります。これまでそうであったように、この契約期間の分散とバランスが、身の丈を伸ばし、それにあった範囲でリスクをとりながら高い収益を目指す当社の成長戦略を支えます。

不定期専用船事業

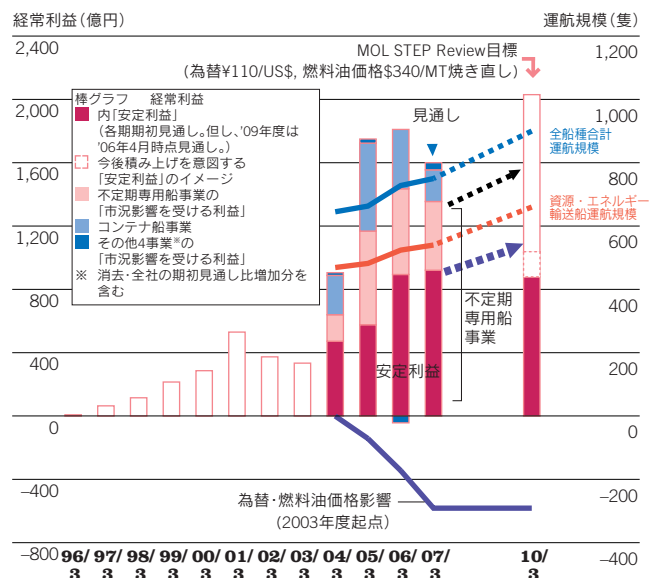
ドライバルク部門: 当社鉄鋼原料船船隊は、絶好のタイミングで発注した新造船の竣工を受けて、今後数年間にわたり拡大を続けます。2006年3月末時点で114隻だった船隊規模は2010年3月末には140隻、スポット備船を加えれば150隻程度にまでなる予定です。需要も確実に拡大します。市況が多少緩むことがあったとしても、競争力のある船が竣工することによる平均船舶コストの低減によって十分埋め合わせることが可能です。一方、ハンディサイズを中心とする一般不定期船の分野では、2007年3月期は1~2年前に結んだ好採算の契約が終了することの影響を受けますが、今後は、配船効率が低い当社

MOL STEP Review 船隊整備計画及び進捗状況

	2003年度末	MOL STEP (2004-2006年度)			(2007-2009年度)	
		新規投入 2004-06 年度	2005 年度末	2006 年度末 (計画)	新規投入 2007-09 年度	2009 年度末 (計画)
資源・エネルギー輸送分野 (ドライバルク船・油送船・LNG船)	運航規模隻数	470	→ 524	→ 540	→ 660	
	新規投入隻数 計画		123		112	
	発注済み		123		111	
製品輸送事業分野 (コンテナ船・自動車船)	運航規模隻数	175	→ 204	→ 210	→ 240	
	新規投入隻数 計画		22		30	
	発注済み		22		37	
合計	運航規模隻数	645	→ 728	→ 750	→ 900	
	新規投入隻数 計画		145		142	
	発注済み		145		148	

註) 隻数には、連結子会社以外の当社出資会社が保有するLNG船、当社が50%の株式を保有する持分法適用会社の運航船を含む。

過去の全社合計利益を上回るレベルの「安定利益」が積み上がっている。
不定期専用船事業の利益は、今後船隊拡充に沿って増加すると見込む。



独自の「世界一周航路」ビジネスのために発注した船が続々と竣工し、ペースカーゴ荷主との密接な関係にも支えられて、この分野の利益を安定的で高い水準へと押し上げていきます。また木材チップ船は、長期契約に基づく運航によって長年にわたり確実な収益を生み出してきましたが、今後、中国における驚異的な紙需要の伸び等によって、かつて無い高水準の成長が期待されます。

油送船部門: 2009年3月期までの3年間に、8隻のVLCCが竣工します。全ての船で長期契約が予定されており、確実に収益増に貢献していきます。原油船市況は短期的には上下するでしょうが、長期的な原油需要の増加とシングルハル船の強制退出期限を考え合わせれば、大きく下落するとは考えられません。石油製品を運ぶプロダクトタンカーも、この部門の収益を押し上げます。原油よりも海上輸送量の伸びは大きく、米国のハリケーン被害が市況を異常なレベルに押し上げた2006年3月期は例外としても、中・長期的に市況は高いレベルで推移すると見込まれます。当社はこの分野の船隊整備でも競合他社に先行しました。2006年3月末時点で28隻の船隊は、2010年3月末には50隻を超える規模になります。

LNG船部門: ほぼ全船を20年から25年の長期備船契約にあてているLNG船部門は、当社の中で最も安定利益の割合が高い部門です。今後についても、2010年3月までに引渡しを受ける分で既に24隻のLNG船を発注し長期契約も結んでいるため、各船が竣工するごとに安定利益の積み上げに貢献していきます。

自動車船部門: 近年、自動車の海上荷動きの伸びは著しく、自動車船の需給は当面逼迫したままで推移すると見られています。安定的な輸送スペースを提供できる当社にとっては、収益を伸ばし、顧客基盤を強化する好機であるといえます。当社は引き続き船隊を拡充し、旺盛な需要に応えることによって収益を拡大していきます。

不定期専用船事業全体では、2007年3月期に約600隻の船隊が1,240億円の経常利益を生み出す見込みです。その後2010年3月までの3年間に、130~140隻の不定期専用船が竣工します。市況・平均船価・オペレーションの効率性等の影響を受けつつも、基本的には利益も、船隊の拡大に沿って増加していくと考えることができます。

コンテナ船事業

現在、コンテナ船社は市況の低迷に苦しんでいますが、過半の船社が赤字運航を強いられるような市況レベルが長期にわたって続くとは考えられません。また、荷動きという点で言えばコンテナ船のマーケットは確実に成長を続けており、当社の輸送能力もその成長に沿って拡大しています。従って、現在もっているコスト競争力を維持し続けさえすれば、当社コンテナ船事業の収益は過去2~3年のレベルに早晩回復していくと確信しています。当社は今後とも営業力・競争力・企業体力といった身の丈の成長にあわせて運航規模を拡大し、この事業を伸ばしていく方針です。これにより、ひとたびマーケットが回復すれば、コンテナ船事業は再び連結収益に大きく貢献する事業となるでしょう。

その他のセグメント・要因

その他の4事業は今後も着実に成長し、連結収益に貢献していくと見込まれます。一点特筆すべきは2007年3月期におけるフェリー事業の収益性回復で、前期に導入した燃料油価格変動調整金の導入が、遅れてではあるものの効果を発揮してくることによるものです。

ここ2~3年、燃料油価格の高騰が大きな損益圧迫要因になっています。燃料油価格変動の影響については全社平均で顧客とほぼ折半するかたちとなっていますが、それでもトン当たり1ドルの上昇で経常利益に対し年間約3億円の押し下げ要因となります。上昇局面においてこれを完全にヘッジすることは、短期的には困難です。しかしたとえ高いレベルではあっても、あるレベルで安定すれば、それは次第に運賃に織り込まれていくと見られます。これは当社が長年の経営の中で為替をはじめとする様々なリスクと向き合う中で見てきた法則です。

Question 04:

商船三井はどのようにして株主価値の最大化を図りますか？

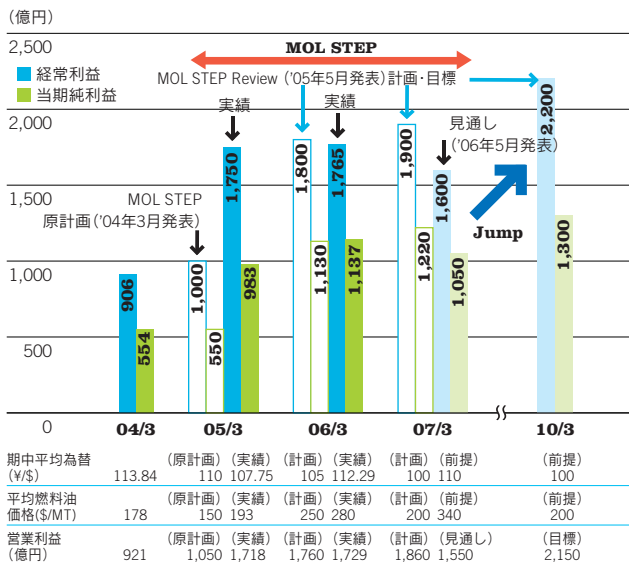
設備投資が生み出す長期的な成長 —そして成長に沿った株主還元

ここ数年、当社は高水準の営業キャッシュ・フローを、積極的な設備投資と有利子負債の削減に充ててきました。この2年間、負債は若干増加していますが、これは主として将来の成長に向けた船舶に対する大規模な投資によるものです。2006年3月期、当社は船舶を中心に総額1,696億円の設備投資を実施しましたが、この額は営業キャッシュ・フローの1,583億円を上回っています。期初から予定していた新造船の引き取りに加え、当期、長期備船・リース船で期中に契約が満期を迎えた船を中心に12隻の中古船を買い取りました。4隻のVLCCと5隻のドライバルク船を含む12隻の中古買船は、直ちに収益に貢献しました。また、次の中期経営計画の期間(2007~2009年度)に竣工する船舶の追加発注に伴う前払い金の支払

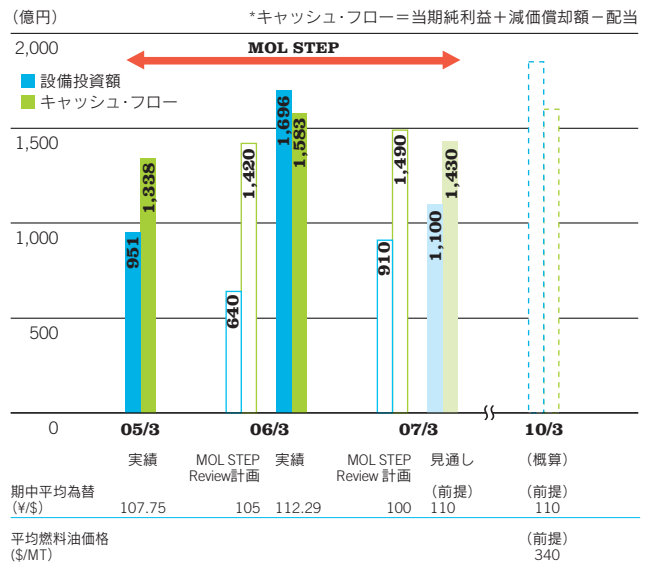
い、コンテナ船事業における航権の取得も、設備投資の増加をもたらしました。

2007年3月期の設備投資額は1,100億円と見込んでおり、キャッシュ・フローの一部を負債の削減に充てることが可能です。当社は、この先3~4年で、ギアリングレシオ(有利子負債÷株主資本)を100%、株主資本比率を40%とすることを目指しています。この目標を達成することによって当社は、世界経済・為替・市況変動等の様々な不確定要因を適切に管理しながら事業活動を推進し得る、強固な財務体質を構築することができます。厳しい国際競争が行われる海運業において、財務体質を一定レベルまで強化することは、株主価値の観点からも重要であると考えます。

MOL STEP Review 利益目標及び進捗状況



キャッシュ・フロー／設備投資額



(注) この特集ページの中では、営業キャッシュ・フローの額は簡便法(当期純利益+減価償却費-配当金)によって算出された額を用いており、キャッシュ・フロー計算書に云う「営業活動によるキャッシュ・フロー」の額とは異なります。また、設備投資額は、キャッシュ・フロー計算書に云う「有形及び無形固定資産の取得による支出」から竣工時に売船してオフバランス化した額を除く、実質的な設備投資額を用いています。

2006年3月、当社は、2011年を満期とする総額500億円の「ユーロ円建て転換社債型新株予約権付社債」を発行しました。この資金調達手法もまた、健全な財務基盤を維持しながら株主価値の増大を図るという当社の方針を表すものです。この手法であれば、当社の株価の上昇に伴って株式への転換とこれによる株主資本の増加が徐々に進み、急激な株式数の増加による1株当たり利益の低下を回避することができます。また、ゼロクーポン債とすることで無利息の資金を調達できたことも、株主価値の向上に資するものと考えます。

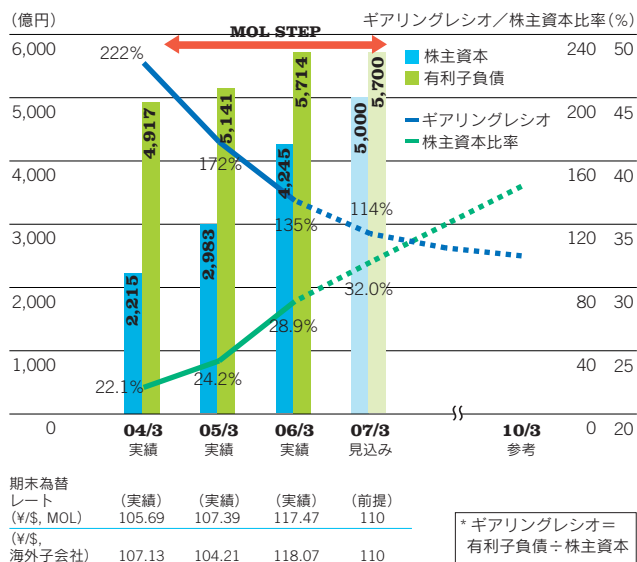
2007年4月からスタートする次期3カ年計画にも、株主価値の増大を目指す数多くの施策が盛り込まれる予定です。具体的には、2010年3月までに当社の船隊を900隻以上の規模に拡大する計画です。この船隊整備計画に基づき「MOL STEP Review」で設定した2010年3月期の経常利益目標は、2,200億円でした。当社は、基本的にこの目標に基づいて次期中期経営計画を策定し、2007年3月に発表する予定です。因みに、この目標を2007年3月期の業績見通しと比較するために同じ為替・燃料油価格前提で換算すると2,000億円強となり、2007年3月期見通しに比べ、400億円以上の増益となります。この目標を達成するために、年平均1,800~2,000億円の設備投資が必要になります。この設備投資によって財務体質改善の速度は落ちることになりますが、一方で1株当たり利益の増加による株主価値の向上につながるものであり、株主・投

資家各位には、将来の成長を確かなものにするための先行投資であることをご理解いただけるものと確信しています。

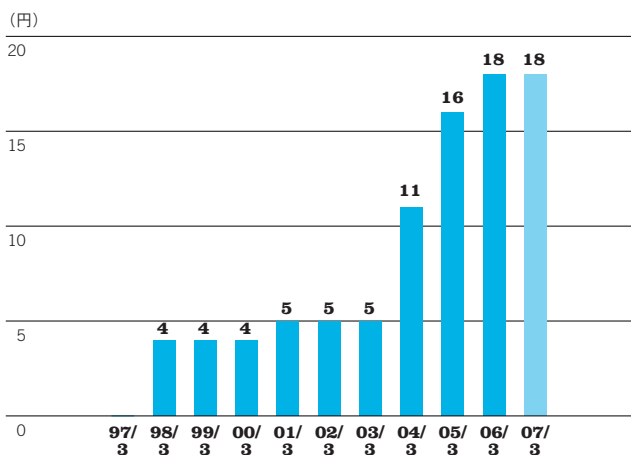
当社は、利益に対し適正な比率の額を株主に直接還元する方針を明確に打ち出しています。配当性向20%を目安とする方針に基づき、2006年3月期の1株当たり配当を、前期比2円増の18円としました。加えて、当社の期末株価が過去3年で3倍近く上昇したことも、株主価値の増大という点で大きな意義を持つと考えます。配当性向については、中長期的経営課題として、その向上にも取り組んでいきます。

最後に、海運業への集中という当社の基本戦略が、株主価値の増大と財務体質の健全化を目指す当社の強い意思の表れだということを申し上げたいと思います。海運会社の中には、当社とは異なるかたちでの多角化を進める企業もあります。しかし商船三井グループには「特色のある世界最大の総合海運企業」になるという明確な長期目標があります。当社は、当社が定める収益基準に合致しない投資案件は退け、高いリターンが見込まれるか、或いは長期的に安定したリターンが保証される案件に絞り込んで資金を投入しています。この方針に基づき、当社は、最適なポートフォリオを維持しつつ船隊を拡充することに経営資源を集中し、船舶以外への投資については慎重な選別を行っているのです。

株主資本/有利子負債/ 株主資本比率/ギアリングレシオ



1株当たり配当額の推移



2006年度は予定

商船三井 at a Glance

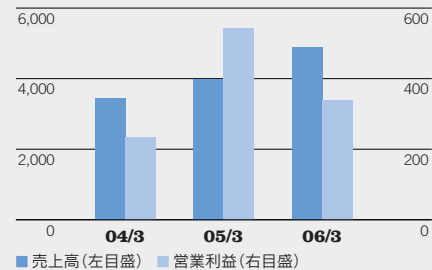
2005年3月期より新たに採用したセグメントに基づき、事業の概要をご説明します。

コンテナ船事業

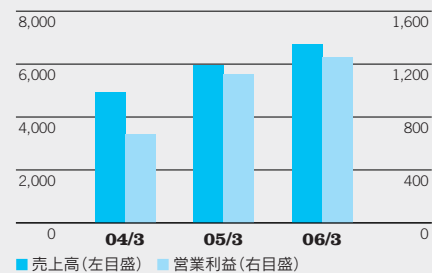


業績

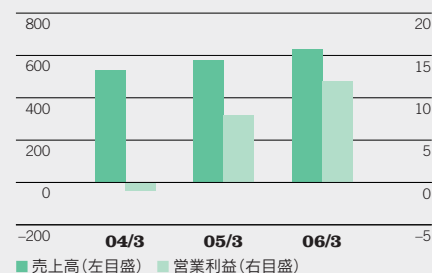
(億円)



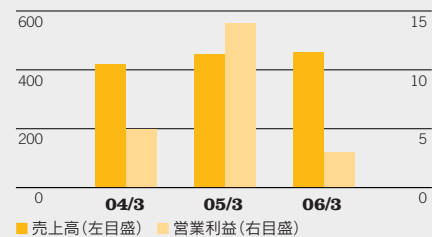
不定期専用船事業



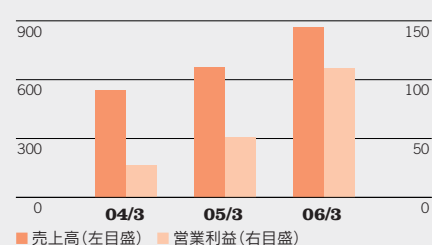
ロジスティクス事業



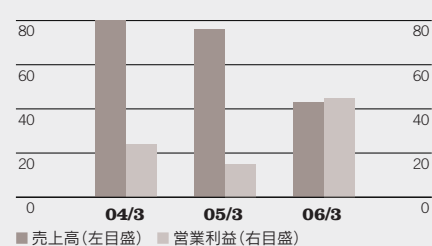
フェリー・内航事業



関連事業



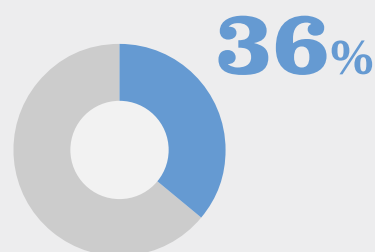
その他事業



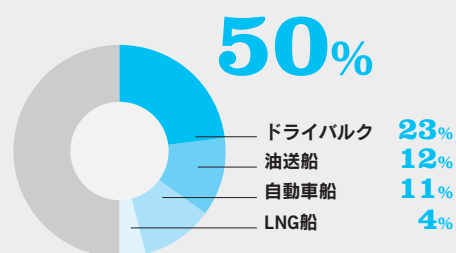
事業概要

セグメント別売上高構成比

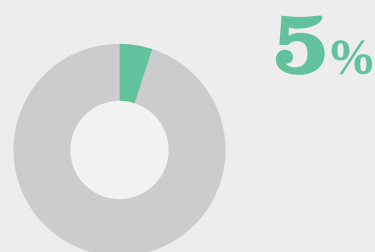
当社は、450TEU型から6,350TEU型まで幅広い船型のコンテナ船94隻を擁し、東西基幹航路はもとより、世界の各地域を縦横に結ぶバランスの良い航路網を展開しています。このグローバルなネットワークにより、当社は世界のどの地域における成長のチャンスも見逃すことはありません。また、APL・現代商船と96隻のコンテナ船隊を誇るアライアンス(TNWA)を結成、高いコスト競争力と相俟って、当社のプレゼンスを世界のコンテナ船社を代表するものに高めています。日本・米国・タイにおいて展開するコンテナ・ターミナル事業も、このセグメントに含まれています。



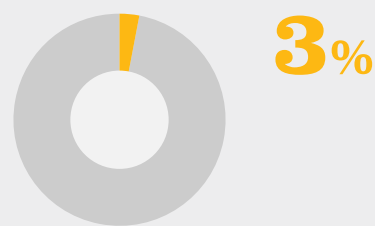
当社は299隻からなる世界最大のドライバルク船隊を擁し、鉄鉱石、原料炭、燃料炭、木材チップ、穀物、その他撒積み貨物の輸送を行っています。自動車船では、83隻のコア船隊による最高品質のサービスを提供し、顧客からの高い信頼を得ています。エネルギー輸送も当社が活発な事業活動を展開している分野であり、145隻の油送船によって原油・石油製品・化学品・LPGなどを輸送する一方、LNG船部門は54隻のプロジェクトに関与して世界をリードしています。本セグメントは中・長期契約のもとに運航される船舶の割合が高いのが特徴で、当社「安定利益」の、主たる担い手となっています。



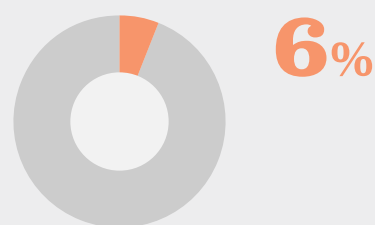
ロジスティクス事業は、当社の他の事業セグメントとのシナジー効果を最大化することを目指し、「マーケット・イン」ポリシーに基づいて、真に顧客ニーズにあったサービスの提供に努めています。中国における戦略的な投資とオーシャン・コンソリデーション・ビジネスの拡大が現在の重点分野ですが、これにとどまらず、高付加価値の物流サービスを求める顧客の声に応えるために、ひとつひとつ着実なステップを積み重ねています。(株)近鉄エクスプレスとの戦略的提携によって、海運及び航空貨物のワンストップサービスを提供する機能も強化しました。



当事業は、大規模な国内輸送ネットワークによって、多様で高品質な輸送サービスを提供しています。30ノットの高速貨物フェリーの運航、共同配船によるRORO船サービスの開始や、グループ会社間での運航・セールスの統合などによって、事業の強化に努めています。また、当社グループのサービスは、地球環境保全を目的とする日本政府の「モーダルシフト政策」のモデルとしても、注目を集めています。当社は、これによって見込まれる需要増を、国内最大のフェリー・オペレーターとして最大限に取り込んでいきたいと考えています。



当セグメントの中心は、2004年に連結子会社化したダイビル(株)のオフィスビル・マンション賃貸業、及び国内有数の規模を有する曳船事業です。その他の事業としては、マリンコンサルティング・マリンエンジニアリング・商社・人材派遣業などがあり、ほとんどが海運業に関連した分野を中心として事業を展開しています。「につぼん丸」を擁する客船事業も、このセグメントに含まれます。



当セグメントには船舶運航業、貸船業、船舶管理業、金融業などが含まれ、主として当社グループの管理部門業務を提供しています。



セグメント別事業概況

— MOL STEP Review 2年目の業績と今後の見通し

コンテナ船事業



専務執行役員
薬師寺 正和

2006年3月期の業績

10年以上に及ぶ弛みない取り組みによって、当社は世界でも最も信頼され、高い競争力を有するコンテナ船社の一つとしての地位を築き上げてきました。2006年3月期、その優位性はあらためて実証されました。コンテナ船市場の拡大に沿った営業力の強化、そしてそれに伴う着実な運航規模の拡大が、当期も積み取り量の増加となって結実し、逆風の中で確かな利益をあげる原動力となりました。

2006年3月期のコンテナ船事業は、上期において、予想を上回る荷動きの伸びと良好な市況を享受しました。下期にはいくつかの厳しい状況に直面しましたが、確実に黒字を維持しました。当社が直面した問題の一つは燃料油価格の急騰であり、これによって海上、及び内陸輸送コストが押し上げられました。もう一つの問題は、アジア・欧州航路等における運賃の下落でした。このアジア・欧州航路での運賃の下落は、船社の統合に伴って短期的な混乱が生じたことや、一時的に需給ギャップが生じるのではないかとという惧れに対し何社かが過度な反応をとったことが原因となって引き起こされました。このような状況下においても当社は、前期の高い利益水準には及ばないものの、確かな利益をコンテナ船事業からあげることができました。

2006年3月期は、コスト削減においても引き続き着実な成果をあげ、また運航効率の高い大型船を船隊に加えて、事業の更なる効率化にも努めました。当期中に6,350TEU型コンテナ船4隻が竣工し、同型船は合わせて9隻となりました。2006年から2008年の間には、更に6,350TEU型5隻および8,100TEU型8隻が竣工する予定です。効率化と顧客サービスの向

上を目指す取り組みとしては、2005年9月にザ・ニュー・ワールド・アライアンス(TNWA)を2012年まで延長することを発表し、荷動きの多い東西基幹航路における規模と安定を確保しました。

同時に、当社は航路の地理的拡大にも重要な課題として取り組んでいます。今日のコンテナ物流を特徴付けるものは経済のグローバル化であり、その一つの結果が、中国・インド・東南アジアといった製造拠点や、ブラジル・中東といった資源輸出国発着のコンテナ荷動きの拡大です。しかし当社は、グローバル化と最適地生産がもたらしたもう一つの重要な動き、すなわち、いくつかの製造・消費大国を起点とする放射線状の物流から、様々な国を網の目状に結ぶ物流への変化に注目しています。このようなコンテナ物流の変化に対応してネットワークを拡大することは、顧客サービスを向上させるとともに、当社にとっては、リスクを分散しチャンスを多様化する意義をも併せてもっています。

ネットワーク拡大の観点から意義深かったのは、2005年11月に、欧州・南アフリカ航路の航権をA.P.モラー・マースク社から取得したことです。過去1年間におけるその他の航路拡大の動きは下表の通りです。



コンテナ船
「MOL Encore」

日本国内では、2006年2月にコンテナターミナルにおける荷役作業等を主業務とする宇徳運輸(株)を連結子会社化し、コンテナ船事業セグメントの安定収益源を強化しました。ターミナル事業では更に、米国フロリダ州ジャクソンビル港に当社コンテナターミナルを新設することで同港湾局と合意しました。同ターミナルは2007年後半から2008年初の間に開業し、成長著しいアジア・米国東岸間のコンテナ物流需要に応じていくこととなります。

2005.4	インド コンテナサービスを拡充、ナバジャバー・シンガポール間 週3便体制へ
2005.5	タイーベトナムー香港航路を開設 日本ータイ航路 第3ループを新設し、ホーチミンと上海に新たに寄港 中国ーインドコンテナサービスを新設、ナバジャバー・シンガポール間 週4便体制へ
2005.7	日本・アジアー南アフリカ・南米東岸航路を改編し、スペース増強、中国直接寄港開始
2005.8	アジアー地中海航路を増便、週2便に 北米東岸ーブラジル航路を増便
2005.11	インド コンテナサービスを改編 アジアー地中海航路を増便、週3便に
2005.12	アジアー南アフリカ・西アフリカ航路を改編し、スペース増強 インド・パキスタン・中東ー東南アフリカ航路を開設
2006.2	欧州ー南アフリカ航路でサービス開始(A.P.モラー・マースク社から航権を取得) 東南アジアーニュージーランド航路でサービス拡充
2006.3	ホーチミンー香港 新航路を開設(ベトナム南部から北米へ最速サービスを提供) グランド・アライアンスとアジアー欧州航路で提携開始(2006年度には北米東岸航路へ提携拡大)
2006.4	ハイフォンー香港 コンテナサービスを拡充(ベトナム北部から北米へ最速サービスを提供) アジアー東アフリカ航路を改編し、スペース増強 アジアーメキシコ・南米西岸航路を改編し、スペース増強、中国寄港開始

今後の見通し

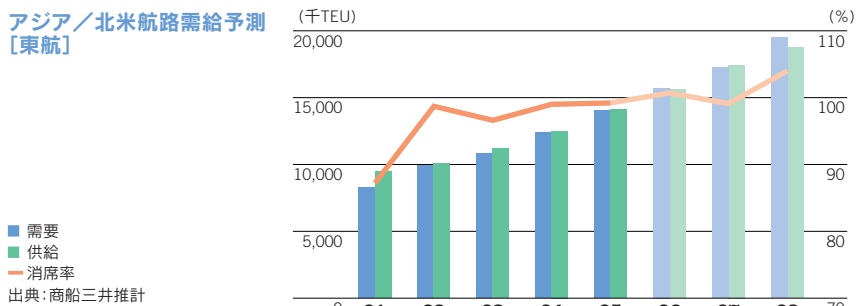
足元のコンテナ船事業は、燃料油の高騰を始めとする様々な課題に直面しています。2007年3月期においても、8,000TEU型コンテナ船の竣工が引き続き運賃に圧力をかける可能性はあります。一方で明るい見通しもあります。それは、アジアと欧州・北米を結ぶ東西基幹航路の荷動きが引き続き好調に推移すると予測されていることであり、一部で懸念されていた需給の伸び率のギャップは、実際にはそれほど大きなものにならないと見られます。2007年3月期のコンテナ船事業は2006年3月期に続き減益となる見通しですが、引き続き黒字を確保できるよう、あらゆる施策を講じていく考えです。

競争が激化するほど、当社の持つ強みが意義を増します。当社が持つ強みとは、まず第一にコンテナ船社の上位3分の1に入るコスト競争力、第二に他社の追従を許さないカーゴ・イールド・マネジメント(貨物ごとの収益管理)のノウハウです。第三に、2006年3月期に一段と進んだ航路ポートフォリオの分散も当社の持つ強みとしてあげることができます。そして最後に健全な財務体質も、機会を逃さず様々な対応をとることを可能にするという意味で当社の強みであると言う

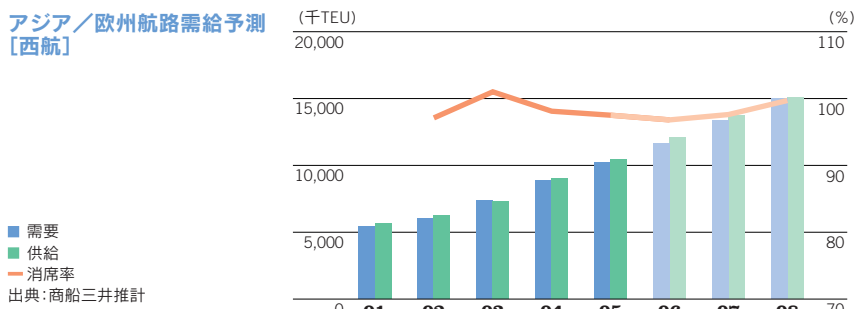
ことができます。こうした強みによって当社は、たとえ低市況のもとにあっても、当社よりも利益率が低く財務基盤が脆弱なコンテナ船社に比べれば安定的に事業を営むことができます。当社は、これらの強みを支えとして

着実にコンテナ船社としての順位を高め、コンテナ船事業を、中・長期的により大きく安定的に業績に貢献する事業にしていきたいと考えています。

アジア/北米航路需給予測
【東航】



アジア/欧州航路需給予測
【西航】



不定期専用船事業 自動車船部門



専務執行役員
萩原 節泰

2006年3月期の業績

2006年3月期の自動車船部門は、積み取り量と売上高の拡大によって、自動車輸送分野におけるリーディングカンパニーとしての地位をより強固なものとなりました。しかし利益は、高騰する燃料油価格の影響を受け、売上高は

どには伸びませんでした。自動車輸送に対する需要は予想を上回るもので、時として各社の輸送能力を超えるほどの勢いでした。特に高い伸びを示したのは、日本・韓国から北米向けの自動車輸送です。これは、ガソリン価格の上昇を背景に、日本・韓国のメーカーが得意とする小型車・低燃費車に対する需要が高まったことによるものです。また、日本や欧米の自

動車メーカーが製造の拠点とする南米・アフリカ・アジアからの出荷量の増加も、増収の要因となりました。こうした三国間輸送においても、当社は自動車メーカー各社の需要に的確に応え、積み取り量の増加に結びつけてきました。2005年、日本メーカーが初めて本格的に中国から輸出を開始した自動車を積み取ったのも、当社でした。



自動車船
[Felicity Ace]

今後の見通し

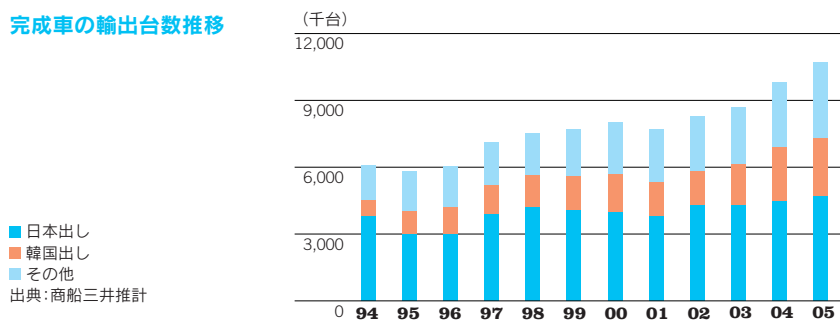
当社は引き続き、自動車船船隊の最新鋭化と拡大のため、積極的な投資を進めます。2006年3月期には、6,400台積み自動車船6隻が竣工しましたが、これらの船は、燃料効率に優れ、環境負荷が少なく、安全輸送と高度の積み揚げ効率が確保されるように設計されています。燃料効率を高めるための空気抵抗軽減船型などを採用した当社の自動車船は、環境に

やさしい船として自動車メーカーの関心が高く、新規の契約獲得においては、コスト競争力とともに当社の大きなアピールポイントとなっています。当社船隊には、2007年3月期に3隻、続く3年間で更に17隻の新造船が加わる計画です。これによる輸送能力の増強は、今後数年間ますます船腹需給が逼迫すると見られる中で、重要な意味をもちます。船隊の一層の拡大と最新鋭化によって当社は更に安定的に輸送スペースを提供することが可能となりますが、まさにそれこそが、自動車メーカー各社が今、何よりも求めてやまないものなのです。

MOL STEPの最終年度である2007年3月期も、引き続き増大する自動車の海上荷動きが当部門の成長の源泉となります。東南アジア・南米等の新興地域からの自動車輸出や、需要サイドでは、原油等の天然資源価格の高騰で潤う中東・ロシアなどの地域が、重要度

を増すでしょう。世界最高レベルの競争力を有する船隊と高度の配船技術により、当社は今後も、荷動きの増加に合わせて、自動車輸送分野でのプレゼンスを一層高めていきたいと考えています。

完成車の輸出台数推移



不定期専用船事業 **ドライバルク部門**



常務執行役員
安岡 正文

2006年3月期の業績

2006年3月期、当社鉄鋼原料船は前期を更に上回る収益をあげ、ドライバルク部門の好業績に貢献しました。このことは、ケーブサイズの市況が対前期比で約40%下落したことを考えれば、特筆すべき成果であったと言えます。

この増益を支えたものは、低船価で発注した船の相次ぐ竣工です。2006年3月期にはケーブサイズとパナマックスで合わせて11隻が竣工し、キャパシティの増加はそのまま収益の増加に繋がりました。新造船の竣工はまた前期に繋ぎで短期備船した高船価船の返船を可能にし、収益の押し上げに貢献しました。これに加え当社は、市況が2004年の持

続不可能なレベルから下降する中で、とはいえ歴史的に高いレベルで運賃が推移するであろうことを的確に予測し、タイミングよく競争力のある備船料で中期備船を手配、これをスポット契約輸送に充てることによって利益を積み上げました。

当社の鉄鋼原料船は、船隊規模を拡大する一方で、契約期間と船舶調達のポートフォリオを注意深く維持・改善してきました。凡その比率で、現在、ケーブサイズ・バルカーの40%が長期契約、30%が中期のCOA(数量契約)、30%がスポット契約のもとで運航されています。これに対し船舶の調達は、60%が長期の保有または備船、30%が中期備船、10%がスポット備船です。当社は、安定的・長期的な利益成長を約束するこのポートフォリオを維持しながら、世界の鉄鋼原料船オペ



鉄鉱原料船
[Azuli Challenge]

レーターとしての地位をより強固なものにしていく考えです。



ドライバルク船
[C.S. Vallant]

一般不定期船の分野でも、2006年3月期、低船価時に発注したパナマックス1隻、ハンディサイズ15隻のバルク船が竣工しました。市況が高かった2005年3月期末にタイミングよく結んだCOAも、当期の増収増益に寄与しました。

長年にわたり当社は、鋼材輸送に適したハンディサイズ・バルカーの船隊増強に取り組んできました。2006年3月期、この拡大する船隊を効率的に運航する観点から、特筆すべき成果がありました。当社はこの船型を用い、当社が顧客と緊密な関係を有する日本出し欧州向けの鋼材をベースに、北米・南米出しアジア向け銅鉱石等のCOA貨物をこれに結びつけることによって、他社に真似のできない

「世界一周航路」を運航しています。従来欧州から北米・南米の間は空船廻航していましたが、2006年3月期、欧州系ドライバルクオペレーターと長期提携契約を締結、これにより欧州から北米・中南米向けの鋼材を運ぶことが可能となり、「世界一周」は今や完全な輪となりました。この成果が採算上にもつインパクトは、中・長期的に大きなものがあります。

木材チップ船
[Mimosa Africana]



世界一のOHGCバルカー（オープンハッチ・ガントリークレーン付きバルク船）船隊を有する当社持分法適用会社のギアバルク社は、2006年3月期、パルプ等の旺盛な荷動きを受けて史上最高益をあげ、当社グループの収益を押し上げました。また、長期契約を中心とする燃料炭・木材チップ輸送も、安定収益によってドライバルク部門の利益成長の一翼を担いました。

今後の見通し

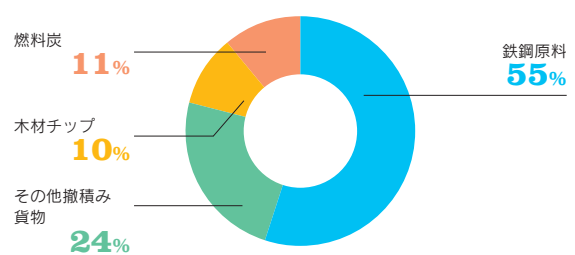
2007年3月期、ドライバルク市況は若干緩むとしても、なお高いレベルで推移すると当社は見えています。当社が目しているのは、2005年・2006年に船齢25歳を迎えるケープサイズ・バルカーが世界で約60隻あることです。環境問題への配慮から、オーストラリアやブラジルの鉱山会社は25歳以上の船を使用しない方針を明確にしています。このことは、引き続き力強い中国の鉄鉱石輸入の伸びと相俟って、需給を引き締める要因になると考えられます。

こうした環境のもと、鉄鋼原料船には2007年3月期にも11隻の船が加わり、増益に貢献すると見込まれています。世界中、貨物があるところ、市況の良いところであればどこでも展開する当社鉄鋼原料船の武器は、その世界一の船隊規模と、ケープサイズだけでも10万トンから30万トンまでをそろえる船型のバラエティです。たとえば当社は近年10万トン前後の「ベビー・ケープ」船隊を拡充していますが、これは欧州等の水深の浅い港に適した船型です。一方30万トンの船は、ブラジルからアジア向けといった長距離輸送に適した船型であり、当社はこの船型を使って日本・中国の顧客との長期契約を獲得しています。

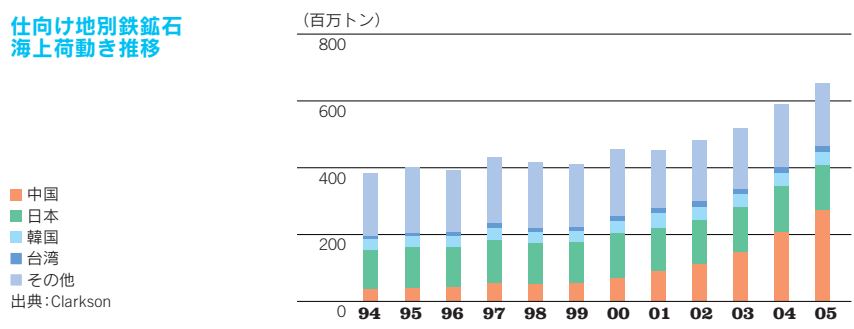
2007年3月期の一般不定期船の収益は、1～2年前に結んだCOAが終了するため、2006年3月期には及ばない見込みです。しかしそれは単に、次期以降の持続的成長に向けた調整局面にすぎません。その成長をより確かなものにするため、当社は様々な施策に取り組みます。たとえば、日本以外に中国・韓国・インドへの寄港を増やし、これらの国から出る鋼材の積み取りを増やします。また、2隻の重量物船が2007年3月期に竣工しますが、このターゲットは、石油・ガス精製プラントの輸入プロジェクトが相次ぐ中東諸国です。

当社のドライバルク船事業は、戦略的な転換期にあります。過去10年以上にわたり当社は、ドライバルク船の船隊を徹底的に再編してきました。今や当社は、当社がターゲットとする顧客の当面の需要に最も合致した、コスト競争力の高いドライバルク船隊を構築しつつあります。過去2年の好業績は、今後見込まれる長期的な好業績に向けた序章にすぎません。今後竣工してくる発注済みの新造船を含む船隊を用い、当社は、長期契約や、他に真似できないビジネスモデルによって高いレベルの収益を維持・強化するとともに、その強固な収益基盤を支えにして、スポット輸送や新たなエリアでのビジネスを獲得し、ドライバルク部門の収益性と効率性を一層高めていきたいと考えています。

ドライバルク部門
売上高構成比(単体)
(2005年度実績)



仕向け地別鉄鉱石
海上荷動き推移



不定期専用船事業 油送船部門



常務執行役員
関 政志

2006年3月期の業績

油送船部門は2006年3月期も順調に事業を拡大し、MOL STEP Reviewで掲げた売上高及び利益の目標を上回る業績を達成しました。VLCCの分野では、運賃市況は依然として高いレベルとはいえ予想をやや下回って推移しましたが、業績は目標を上回りました。前期に中国及びアラブ首長国連邦のパートナーと設立したVLCC運航のためのジョイント・ベンチャーが貢献したことが一因です。ほぼ全船をスポットマーケットで運航するプロダクトタンカーも、力強い業績をあげました。この分野は、下期における米国の輸入増もあって、旺盛な需要を示しました。また、約50隻のケミカル・タンカーを運航する子会社の東京マリン(株)の業績も極めて順調でした。同社は、化学品業界でも顕著になりつつある海外最適地生産の趨勢がもたらす海上輸送量の増加によって、今後も安定的に当社グループの収益に貢献していくと見込まれます。

低船価時に発注したコスト競争力の高い油送船が、需要が強いこの時期に、続々と竣工しています。2006年3月期には2003年に発注した4隻のVLCCが竣工、2007年3月期には更に3隻のVLCCが船隊に加わります。これら新造船の竣工は、輸送能力の増強と収益の拡大をもたらすだけでなく、当社VLCC船隊を、全船ダブルハル化という目標にまた一歩近づけました。シングルハルのVLCCは、新造船との入れ替えを進める中で、船価が高いうちに売却する方針です。但し顧客からの需要が強い場合には、更に2~3年、継続的に使用することも考えています。

今後の見通し

MOL STEPの最終年度である2007年3月期における油送船部門は、燃料油価格高騰の逆風にも関わらず、2005年5月に上方修正した収益計画を達成できる見通しです。グローバルに展開するVLCCのマーケットは確かに変動性が高いといえますが、長期的な原油船需要は底堅く、市況が大幅に下落する兆しはありません。加えて、供給は限定的です。2007年3月期に竣工するVLCCはわずか19隻にすぎません。また、収益押し上げのドライバーと位置づけられるプロダクトタンカーは、2006年3月期に6隻が船隊に加わりましたが、2007年3月期には更に8隻が竣工します。これらはいずれも、船価が高騰する前に発注されたものです。



VLCC
[Iwategan]

当社では、MOL STEP以降の更なる成長を見据え、VLCCをはじめとする油送船船隊の増強を継続していく計画です。しかし、足元の割高な船価を考慮に入れ、投資は慎重に進めていく考えです。世界の原油及び石油精製品の消費は間違いなく増加していきます。世界の船社がこの需要を取り込もうと競合する中であって、当社は世界の大手石油会社との長期的に安定した関係により、引き続き優位に立つことができると考えています。大手石油会社は、極めて慎重に船社を選択しています。最高水準の船舶運航・管理能力をもつことが証明された船社のみを、パートナーとし

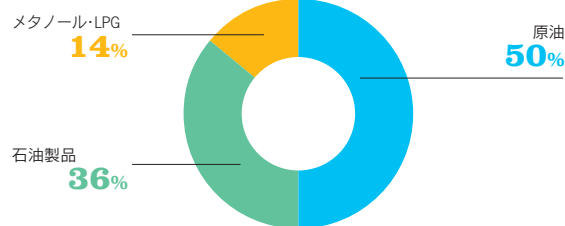
プロダクトタンカー
[Walnut Express]



て選択しているのです。当社は世界的に、安全運航、船舶管理および総合的な信頼性の観点から高い評価を得ています。そして、その確固たる地位を更に強化すべく、2006年4月、油送船管理体制を再編し、東京に商船三井タンカー管理(株)を設立することによって、安全運航の一層の強化を図りました。同社の設立により、本社油送船部の厳格な監督が行き届く場所で、世界中を航行する油送船の管理を一元的に統括することが可能となりました。また、このようにして形作られた顧客との密接な関係と大規模な油送船船隊の存在は、市場動向に関する情報の入手を容易にし、当事業を推進する上での大きな強みとなっています。

当社の油送船における長期的な戦略は、長期契約によって安定収益を積み上げていくことにあります。同時に、船隊の一部は、そうした安定利益の身の丈にあった範囲でリスクをとり、スポットマーケットでより高いリターンを求めることに用います。現在、長期契約、或いはその他の予見性の高い収益源が生み出す利益と、市況変動の影響を受ける利益は、ほぼ同額となっています。当社油送船船隊がもつ規模の大きさと、その世界的なマーケット情報ネットワークが、長期契約と短期契約の構成を柔軟かつ的確に調整することを可能としています。

油送船部門
売上高構成比(単体)
(2005年度実績)



不定期専用船事業 LNG船部門



常務執行役員
青木 陽一

2006年3月期の業績

世界最大の船隊を擁するLNG船部門は、2006年3月期、売上高・利益・新規契約の全てにおいて計画を達成或いは凌駕し、好調な業績を維持しました。成長の源泉はこれまで同様に新造船の竣工であり、当期には新たに7隻が船隊に加わりました。当社が運航・関与しているLNG船の数は、全世界のLNG船の約4分の1にのぼります。2006年3月現在、2010年までに竣工する船を含む当社運航・関与船隻数は80隻に達しています。2002年3月時点では、この数字は51隻でした。

2006年3月期、当社は、カタール・イエメン・インド並びに日本の顧客と新規のLNG船長期備船契約を結びました。これに基づき12隻の

新造船を発注、3～4年後にはこれらの船が竣工し、収益に貢献します。更に2006年4月、当社はノルウェーのレーフ・ホーク社と合併会社を設立し、再ガス化装置付LNG船を共同保有することで合意しました。共同保有船は、米国北東部マサチューセッツ湾沖で進められている船上LNG再ガス化プロジェクト向けに使用されるもので、既に2隻が発注されました。

今後の見通し

これに加え当社は、多くの新規LNG船プロジェクトに応札しました。2005年、世界のLNG消費量は1億4千万トンでしたが、2010年には2億5千万トン、2020年には4億トンに達すると見込まれています。こうしたLNG需要の世界的な高まりに後押しされ、新たなビジネスチャンスが絶え間なく生み出されています。カタールに代表される中東諸国のプロジェクトに加え、ナイジェリア・アンゴラ・オーストラリア等の国・地域で数々の新規LNGプロジェクトが立ち上がり、或いは進行しています。こうした新規プロジェクトの進行、或いは長年にわたり計画段階に止まっていたイエメンのプロジェクトが本格的に動き出した事実は、予測されてきた欧米でのLNG需要の高まりが今や現実のものとなったことを如実に示しています。



LNG船
[Al Wakrah]

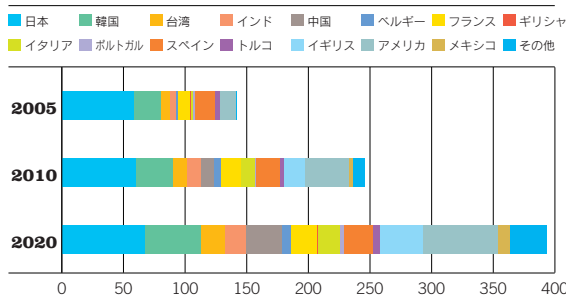


LNG船
[Salalah LNG]

LNG輸送のパイオニアの一社として、当社は長年にわたり革新的な船舶の開発にも率先して取り組んできました。たとえば、地中海マックス・大西洋マックスといった各水域に最も適した船型は、当社が発案したものです。このような当社のLNG船業界におけるイニシアティブは、今後も当社の存在を際立たせるものとなるでしょう。

LNG船部門の今後の成長を見据えた時、当社が現在持つ船隊の規模は重要な武器となります。LNG船の耐用年数は約40年で、新造後20～25年の長期備船契約が終了した後、再備船及びスポット・短期備船での活用が期待できます。世界で大型LNG船の運航が開始されてから20年以上が経過し、今まさにこうした契約終了船を使った新たなビジネス形態が生まれてきています。このことは取りも直さず、大規模な船隊を有する当社にとっては、個々の顧客ニーズによりマッチしたサービスを提供しながら新たな収益機会を求めするための選択肢が、以前に比べ大きく増したことを意味します。当社が持つ世界8カ所の営業拠点と世界5カ所の船舶管理拠点も、こうした新たなビジネスチャンスを狙うにあたっての強みになるでしょう。当社が積み重ねてきた安全運航の実績、信頼性、専門的技術、そして世界最大の船隊により、当社はLNG輸送分野での主導的な地位をより強固なものにしていくことができると考えています。

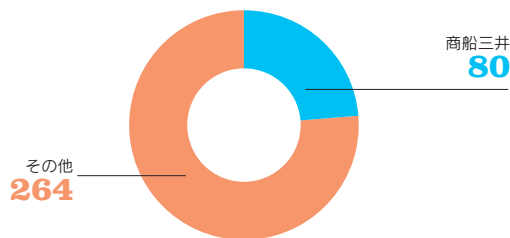
LNG需要見通し (百万トン)



出典：日本エネルギー経済研究所

商船三井のLNG船隊規模 (全世界のLNG船の約1/4に関与)

世界のLNG船隻数 344隻
(2006年4月時点；2010年までに竣工するLNG船を含む)



ロジスティクス事業

専務執行役員
薬師寺 正和

2006年3月期の業績

2006年3月期のロジスティクス事業は好調に推移し、より安定した収益基盤を構築しました。多年にわたる再編プロセスは前期までに終了し、当期は、当社グループの物流各社が航空貨物の取扱い増加や顧客からの新規契約獲得によって収益を伸ばしました。こうした一連の改善によって、ロジスティクス事業は継続的に連結収益に貢献するセグメントとなりました。

ロジスティクス事業における第一のターゲットは、OCB(オーシャン・コンソリデーション・ビジネス)です。OCBは一般にはバイヤーズ・コンソリデーションと呼ばれ、アジア諸国にある夥しい数のサプライヤーから製品をコンテナで輸入する米国・欧州・日本のバイヤーからの要望が強いサービスです。第二のターゲットは、中国におけるネットワークの拡大です。そして、これらの取り組みを一気に加速す

るべく、2005年5月、世界第8位の航空貨物業者である(株)近鉄エクスプレス(KWE)との戦略的提携を実施しました。OCBでは、KWEと米国で共同セールスを行うことで合意し、このサービスをより魅力あるものにするために、KWEの米国での配送ネットワークを利用した荷分け配送サービスの共同開発に着手しました。KWEの中国における倉庫やネットワークの利用も始まっています。

当期、三洋電機ロジスティクス(株)への出資も実施しました。同社の事業と当社の海上輸送サービスを結びつけ、中国等のサプライヤーと日本の小売店をダイレクトに繋ぐ物流を構築するといった、新たなビジネスモデルの創出を目指しています。上海外高橋保税物流園区(WBLZ)で商船三井ロジスティクス(株)が借



商船三井ロジスティクス
成田物流センター



商船三井ロジスティクス
(香港)のトラック

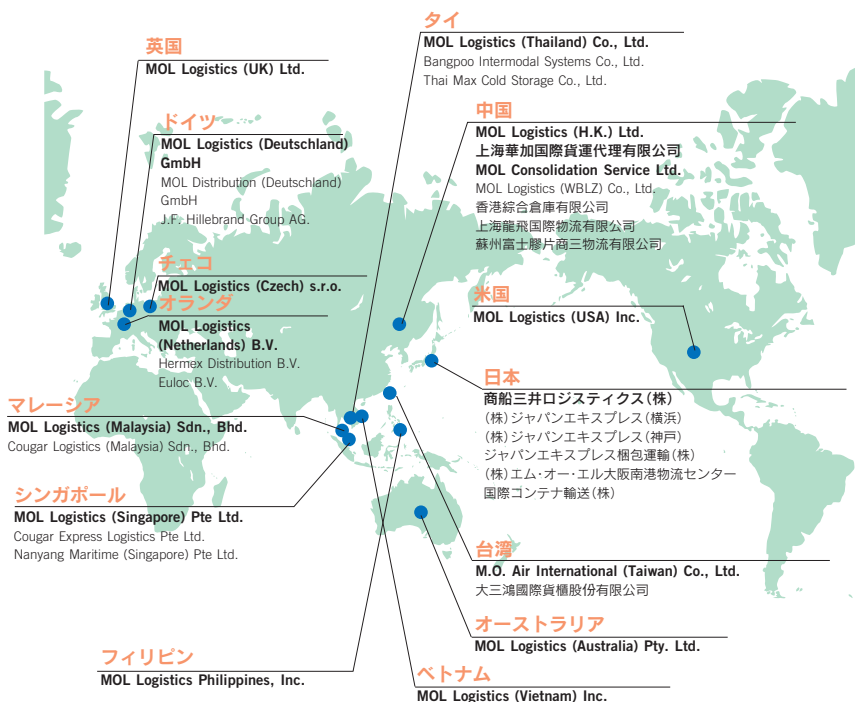
り受けた保税倉庫も、バイヤーズ・コンソリデーションの強力なツールとなっています。この倉庫を活用して、当社コンテナ船の大手顧客が日本向けに出荷する酒類や消費財に関するバイヤーズ・コンソリデーション契約を獲得、商船三井ロジスティクス(株)は深圳でも同様の倉庫を借り受け、さらなる事業拡大を目指していく計画です。

今後の見通し

MOL STEPの最終年度となる2007年3月期におけるロジスティクス事業の利益は、ほぼ2006年3月期並みを想定しています。ロジスティクス事業の当社における役割に変更はありません。それは、顧客が真に必要なサービスを組み立てて提供することにより、コンテナ船を中心とする海運業とのシナジー効果を生み出すことです。スタートは常に顧客ニーズであり、物流施設に対する多額の先行投資は行いません。ITシステムやパートナーを含めた事業インフラに常に磨きをかけ、顧客ニーズに応えることができる体制を整えることによって当社の海運サービスの差別化を図ること、それが当社ロジスティクス事業の目指すところです。

当社は、OCBサービスを年率50%で成長させ、今後数年以内に世界の大手と肩を並べる規模のコンテナを取り扱うことを目指します。一方、既にKWEとの提携によって、最高水準の海上及び航空貨物輸送を総合的に提供することが可能になりました。更に、2006年4月、当社は全日本空輸(株)と日本郵政公社が設立した貨物便運航会社の設立に参加して5%の株式を取得し、航空輸送業界の戦略的な動きにも一定のプレゼンスを確保しました。このように、当社のロジスティクス事業は、明確な戦略に沿って、ひとつひとつ着実なステップを積み重ねています。

商船三井グループ ロジスティクス・ネットワーク



フェリー・内航事業



執行役員
山本 竹彦

2006年3月期の業績

2006年3月期のフェリー事業については、燃料油価格高騰の影響を受け収益計画を達成することはできなかったものの、二つの前向きな動きが見られたことが特筆に値します。第一に、急激な燃料油価格の上昇を受け、燃料油価格変動調整金の導入に対する顧客の理解を得ることができました。調整金の導入により、2006年3月期に達成予定であった利益は、2007年3月期に達成できる見通しとなりました。第二に、荷動きの増加が見られました。主要航路では対前年度比で軒並み2～3%荷動きが増加、阪神・南九州航路に至っては11%の大幅増加となりました。燃料価格の

高騰が契機となって、トラック輸送業者がフェリー利用のメリットを見直した結果であり、日本最大のフェリー運航グループである当社は、大いにその恩恵を受けています。

商船三井フェリー(株)が福岡・東京間で運航する貨物専用のRORO船サービスも、トラック輸送業者からの需要が強く、好調でした。当社グループのRORO船サービスは、福岡で上海スーパーエクスプレスに接続され、上海まで延びています。上海と福岡を高速RORO船で結ぶ上海スーパーエクスプレスは、スピードと経済性を兼ね備えたサービスにより、ますます多くの新規顧客を獲得しています。

一方、商船三井内航(株)は、セメント・鋼材・石炭・塩といった原材料の国内輸送を行っています。この会社は、コスト保証の長期契約の割合が高く、燃料油価格高騰の影響が軽微だったため、前期比で増益となりました。

今後の見通し

フェリー事業は、長年にわたる合理化と再編を終え、成長に向けた準備を完了しました。最近では子会社である(株)ダイヤモンドフェリーと関連会社の関西汽船(株)が連携を強化、「さんふらわあ」ブランドのもとで運

航と営業を統合し、船舶管理を集約しました。現在、国内フェリーの需給はほぼ均衡しており、モーダルシフトなどの動きをとらえて成長を目指す環境が整いました。今後は、市場動向を慎重に見極めながら、徐々に輸送能力を伸ばしていく考えです。

こうした取り組みを通じて当社は、フェリー・内航事業において、安定的な収益を生み出す確固たる事業基盤を構築し、維持していきたいと考えています。

輸送機関別CO₂排出原単位

(単位:g-C/トンキロ)

大型タンカー	1
大型コンテナ船	3
鉄道	6
内航貨物船	11
営業用普通トラック	■ 49
営業用小型トラック	■ 226
航空機	■ 398

(注) CO₂排出原単位: 1トンの貨物を1km運ぶ際に排出されるCO₂の量(g-C/トンキロ、炭素換算)
(出典:「交通エネルギー要覧 平成13・14年度版」国土交通省編/当時資料)

関連事業

執行役員
山本 竹彦

2006年3月期の業績

2006年3月期の関連事業は、2004年10月に連結子会社となったダイビル(株)が初めて通期で貢献し、前期比2倍以上の利益を計上しました。同社は、商船三井本社ビルを含め東京・大阪に17棟のオフィスビルを所有し、賃貸事業を行っています。最近では東京に「秋葉原ダイビル」が完成し、2005年4月から賃貸収入に貢献しています。日本では現在オフィスビルの需要が高く、都心部の地価も上昇していることから、ダイビル(株)は長期的に安定した成長を続けていくものと見られます。

商社事業を営む商船三井テクノトレード(株)は、燃料油販売部門の売り上げ伸張と、船用部品・資材販売部門の好調な売り上げにより、好業績をあげました。同社はまた、商船三井が1987年に開発した省エネルギー技術であるPBCF(プロペラ・ボス・キャップ・フィン)の販売も行っていますが、2006年4月、本技術は1,000隻目の受注を達成しました。

曳船事業は引き続き堅調な業績を維持しました。当社は日本の主要港及び中国で曳船事業を展開しており、2004年には香港の当社関連会社が中国本土でのオペレーションを開始しました。当社は、今後この事業の拡大を検討していきます。

今後の見通し

関連事業セグメントは、日本国内における不動産事業がその大部分を占めるため、為替や燃料油価格の変動に左右されずに、安定した収益をあげることができると見られます。従ってこのセグメントは、今後とも当社連結利益の「安定利益」部分の成長に一層貢献していくものと見込んでいます。

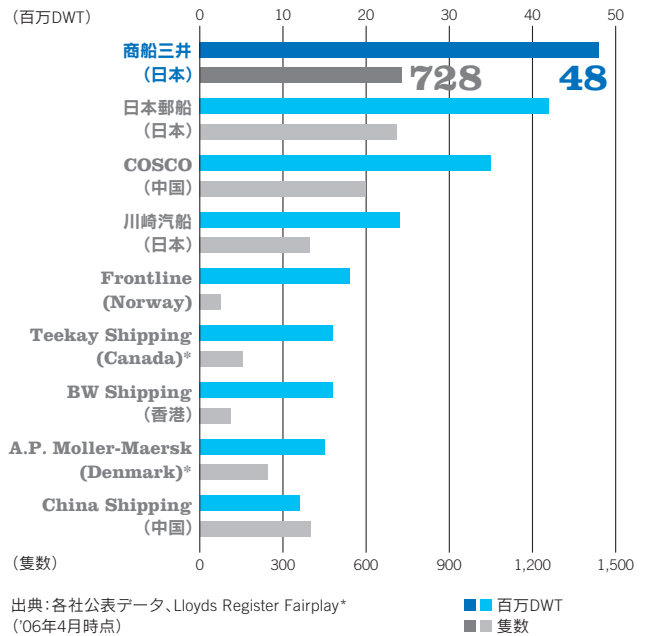


中之島ダイビル イースト
(2009年竣工予定)

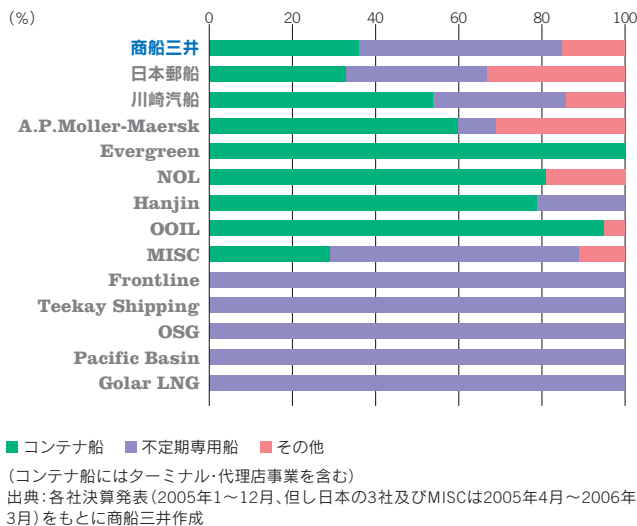
マーケットデータ

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。

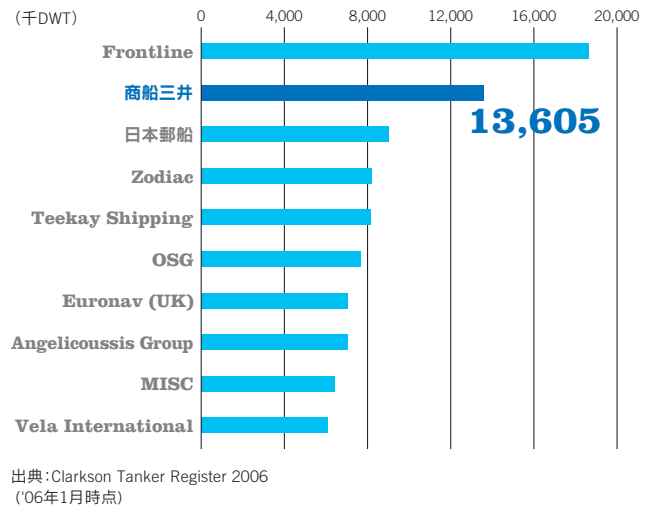
世界の主要海運会社の船隊規模(全船種)



世界の主要海運会社の売上高構成比



(油送船)



商船三井の運航船舶 (連結)

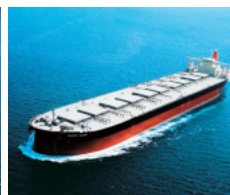
船種 コンテナ船 自動車専用船 撒積船 チップ船 原油タンカー



94 隻
(3,944)



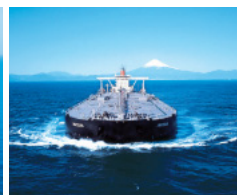
93 隻
(1,377)



263 隻
(22,719)

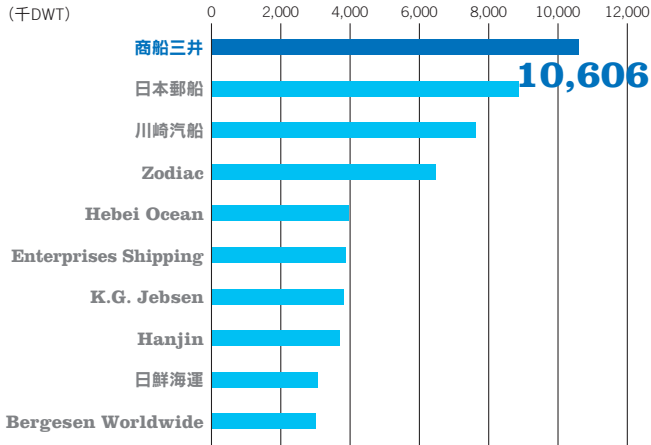


36 隻
(1,671)



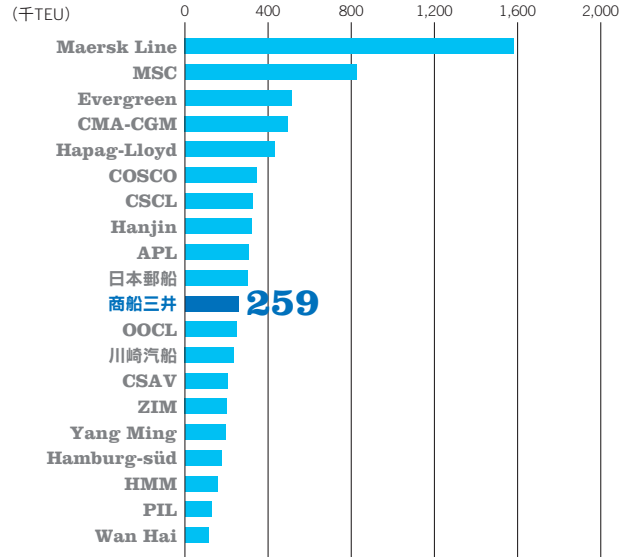
37 隻
(9,676)

(ドライバルク船)



出典:Clarkson Bulkcarrier Register 2006 ('06年1月時点)

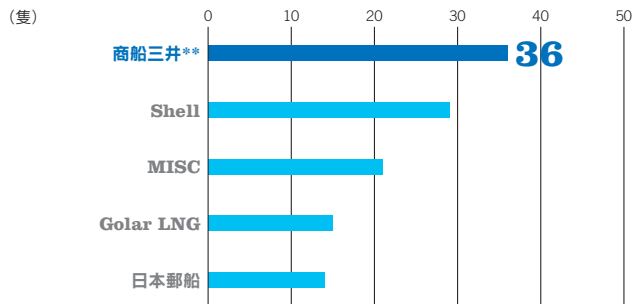
(コンテナ船)



出典:MDS Transmodal "Containership Databank" April 2006 ('06年4月時点)

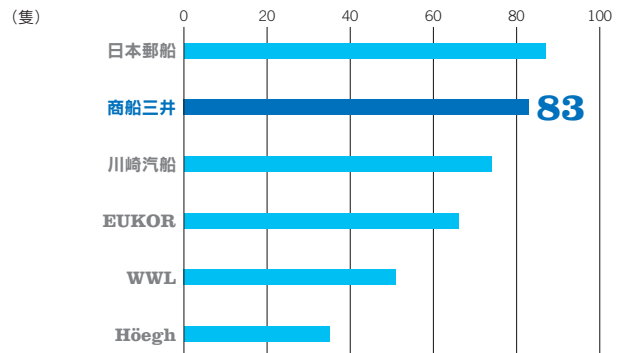
(LNG船)

船舶管理を行っているか、持分の50%以上を支配している隻数



出典:商船三井作成 ('06年4月時点)
 **全世界のLNG船344隻(発注済みで2010年までに竣工予定のものを含む)のうち、商船三井は80隻に関与

(自動車船)



出典:商船三井作成 ('06年4月時点)

ケミカル/
プロダクトタンカー



99 隻
(3,308)

LPG船



6 隻
(227)

LNG船



35 隻
(2,365)

その他
(フェリー、その他)



42 隻
(160)

合計

705 隻
(45,448)

()内の数値はDWT(載貨重量トン:単位千)を示しています。短期スポット傭船を含みます。2006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等の理由により、左記商船三井の運航船舶の数値とは一致しません。

グローバル・ネットワーク





コーポレート・ガバナンス

商船三井の考え方、経営改革、及びその効果

当社のコーポレート・ガバナンスの基本理念は、2001年3月に制定した企業理念に、「社会規範と企業倫理に則った、透明性の高い経営を行い、知的創造と効率性を徹底的に追求し企業価値を高めることを目指します」と、要約されています。

この理念を実現するために、当社に最も適していると考えられるコーポレート・ガバナンスの体制を構築すべく、「社外取締役の招聘」、「経営と業務執行の分離」、「説明責任」、「リスク管理とコンプライアンス」を柱とする一連の経営改革を、以下の通り実施してきました。

1997	監査役4名中、社外監査役を1名から2名に
1998	ジョージ・ハヤシ氏(元APL会長)を役員待遇で招聘(船舶法改正を得て、1999年に取締役副社長に就任)
2000	経営組織の改革: 1. 執行役員制度導入 2. 常務会廃止・経営会議新設(出席メンバーは21名→10名) 3. 取締役会改革(最高意思決定機関・業務執行の監督機関としての位置付け)と取締役の削減(28名→12名) 4. 社外取締役2名を招聘 5. 経営ビジョン会議設立 IR室設立 集中日を避けた株主総会開催の開始
2001	グループ企業理念の制定 社外取締役1名を新たに招聘(合計3名に) コンプライアンス規程制定、コンプライアンス委員会設置
2002	経営組織の改革(第2段階): 取締役会の基本戦略制定機能、リスクマネジメント・モニタリング機能を一層強化する一方、業務執行段階での意思決定を更に迅速化。 1. 取締役会を3部構成に ([1]決議事項の審議、[2]業務執行上の報告、[3]戦略・ビジョン討議) 2. 取締役会への付議事項の絞り込みと見直し 3. 業務執行に関する経営会議への授權範囲の拡大

最近1年間の取り組み

2006年5月	監査役室を設置。執行側から独立して監査役の職務の補助を行う体制を構築
2006年6月	社外取締役 椎名武雄氏が退任、後任に石倉洋子氏(一橋大学大学院教授)を招聘
2005年度における取締役会等開催回数	取締役会、経営会議、同下部機構各委員会の開催回数を、右ページの「当社のコーポレート・ガバナンス体制」図の中に示しました。

当社のコーポレート・ガバナンス体制は、右ページに示した図の通りです。

コーポレート・ガバナンスの真価は、その枠組み・組織そのものによってではなく、それが実際に機能しているかによって問われると当社は考えます。上記のように構築された枠組みが、当社においてはたとえば以下のような形で機能しています。

1. 船舶建造計画などの大型投資案件は、初期の基本方針策定の段階から取締役会に諮り、社外取締役を含む11名の取締役により、広く大きな視野で様々な角度からの徹底した検討・議論を経て、その是非が決議されます。こうして承認された「基本方針」の範囲内での業務執行を、社長以下の執行役員に権限委譲することによって、個々の案件については意思決定の迅速化がもたらされています。当社が時期と対象を的確にとらえた船隊整備を行い得た大きな理由のひとつが、ここにあり

2. 当社の取締役会のもうひとつの大きな特徴は、「戦略・ビジョン討議」です。これは、経営戦略や長期ビジョン、あるいは経営全般に関わるテーマを毎回ひとつ取り上げ、社外取締役・社外監査役を交えて自由な意見交換を行うもので、取締役会を大いに活発かつ有意義なものとし、株主の立場に立った経営にも役立っています。

3. 当社の取締役会が当社と利害関係の無い完全に独立した3名の社外取締役を含む11名から構成されるのと同様に、商法上の監督機能を担う監査役も、4名中2名が当社と利害関係の無い完全に独立した社外監査役となっています。企業内における監査システムの重要性がますます問われる中、監査役が経営・執行からの独立性を確保していることは言うまでもありません。当社の監査役は、コーポレート・ガバナンスの実効を挙げるために、内部監査室との協力や会計監査人との連携強化を図っています。また、広くグループ全体のガバナンス、コンプライアンスの強化にも取り組んでいます。

このようにコーポレート・ガバナンスが有効に機能していることが評価され、当社は、厚生年金基金連合会が2004年8月に創設した、コーポレート・ガバナンスに優れた日本の43社*で構成する「コーポレート・ガバナンスファンド」に組み入れられました。

*2006年6月時点で53社

アカウンタビリティ(説明責任)

当社は、企業・財務情報の適時・的確な開示をコーポレート・ガバナンスの重要課題と認識し、株主・投資家への説明責任を果たすとともに、その声を経営にフィードバックするよう努めています。

当社のIR活動の特徴は経営トップが率先してその任に当たっていることで、2005年度においても、「将来戦略は社長自らが直に語るべきもの」との信念のもと、四半期ごとの決算説明会の全て、及び国内外での投資家とのミーティングに積極的に出席しました。また当社は、国内外を問わず公平開示に留意しており、四半期ごとの決算発表に当たっては、東京証券取引所のTD-Netに和文の決算短信を開示すると同時に、その英訳版、及び和・英両方の決算説明資料をホームページに掲載し、また同日中に、登録されている海外投資家にこれらの資料をメールで発信しています。

このような活動が評価され、当社は2005年度において、日本インベスター・リレーションズ協議会(JIRA)の「IR優良企業大賞」(「優良企業賞」3回目の受賞企業に授与)を受賞したほか、日本証券アナリスト協会ディスクロージャー研究会主催の「リサーチ・アナリストによるディスクロージャー優良企業選定制度」で運輸部門トップの評価を受けました。

役員報酬

当社の役員報酬は、社外取締役を含む取締役会での検討と決議を経て決定されています。2005年度における当社の役員報酬は下表の通りです。

当社は、株主の視点に立った企業経営を促進するため、全ての取締役・執行役員、部室店長などの幹部従業員、及び連結子会社社長に対し、ストックオプションを付与しています。

リスク管理とコンプライアンス

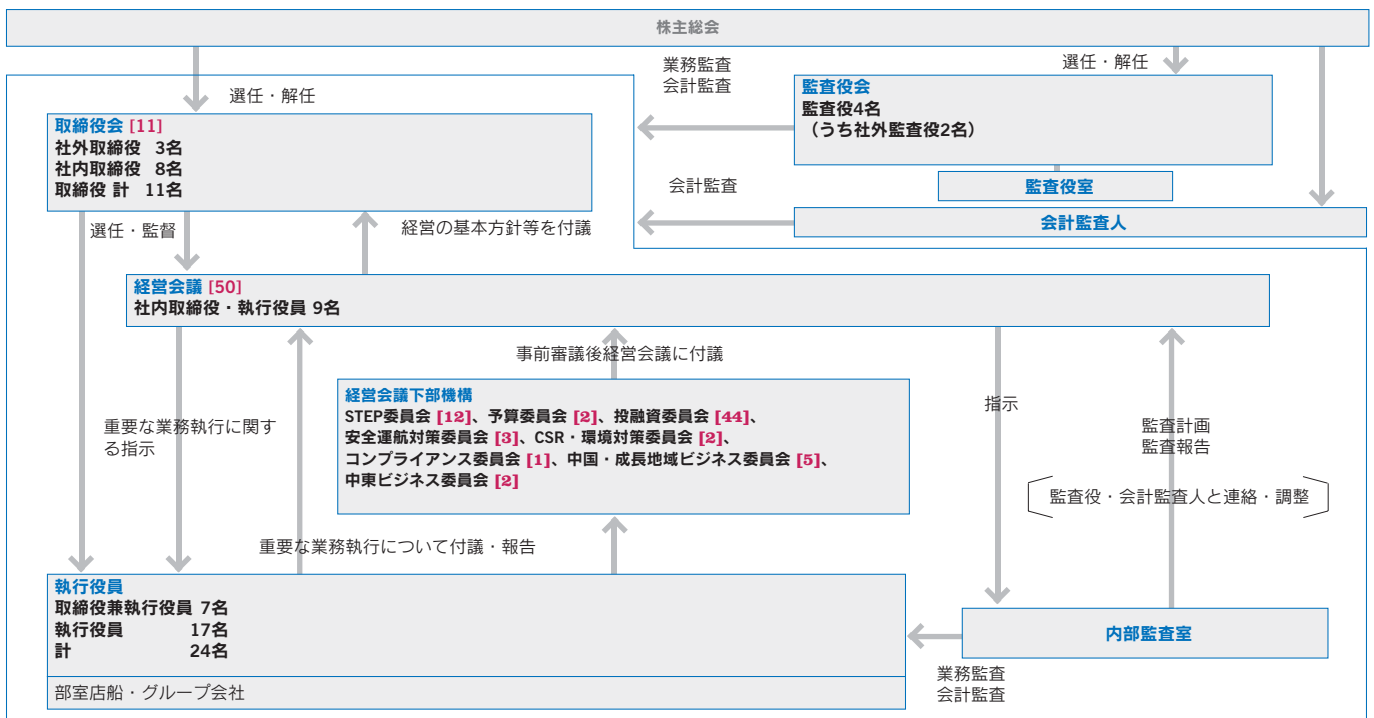
当社を取り巻く最大級のリスクは、船舶運航に伴う事故です。これを防止するため、社長を委員長とする安全運航対策委員会を設置して運航船の安全の確保・徹底に関する基本方針・対策を策定するほか、「安全運航が当社の事業活動の最も基本となる重要課題であること」を、あらゆる機会を捉えて職員に徹底しています。また万が一事故が起こった場合に備え対応マニュアルを整備するとともに、有事に備えた模擬訓練などを定期的に行っています。その他のリスクとその管理については「財政状態および経営成績の分析」の中で詳しく述べています(39ページ)。

当社は、コンプライアンスを幅広く企業の社会的責任を果たすものと位置づけていますが、法令遵守がその基本にあることは言をまちません。

その徹底を図り、違反行為についての処置を決定する目的で、副社長を委員長とするコンプライアンス委員会を設置、各部室店で任命されるコンプライアンスオフィサーは、コンプライアンスの統括責任者としてその徹底を図るとともに、違反行為があった場合にはコンプライアンス委員会事務局に報告する任を負います。また、これら部室店から独立した組織である内部監査室は、コンプライアンスに関する相談・通報窓口の任にあたるとともに、違反行為について適宜監査を実施し、結果をコンプライアンス委員会に報告します。

当社は、会計監査人と健全な関係を維持するように努めています。2005年度における当社の監査報酬は下表の通りです。

当社のコーポレート・ガバナンス体制 (2006年6月22日現在)



取締役会・経営会議・同下部機構各委員会について、[]内に2005年度における開催回数実績を示した。

役員報酬の内容

	米国ドル換算 (百万円) (千米ドル)	
社内取締役に対する報酬	¥523	\$4,452
社外取締役に対する報酬	32	272
社内監査役に対する報酬	60	511
社外監査役に対する報酬	14	119
計	¥630	\$5,363

監査報酬の内容

	米国ドル換算 (百万円) (千米ドル)	
監査証明に係る報酬	¥44	\$375
その他の監査に係る報酬	23	196
その他の報酬	-	-
計	¥67	\$570

企業の社会的責任(CSR)

商船三井の考えるCSR

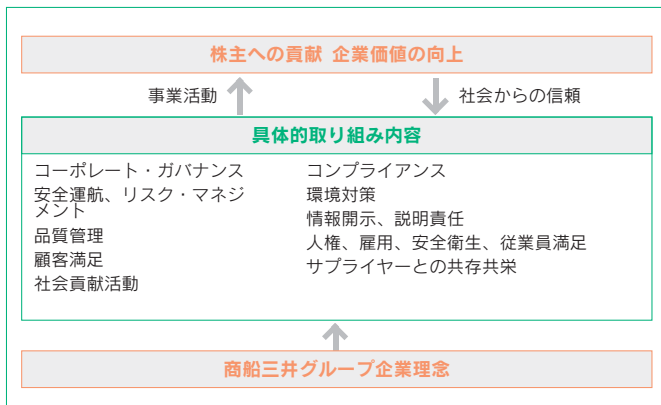
「企業の社会的責任」(Corporate Social Responsibility = CSR)の本質は、企業が、社会・環境・人権等に十分配慮した事業活動を行うことにより、社会とともに持続的な発展を目指していくことにあると考えます。いまでもなく企業は「社会」の一員であり、「社会」からの信頼を失えば事業活動は立ち行かなくなるからです。

当社は社会性の高い外航海運業を営んでいますが、122年の長きにわたり事業を継続発展させることができたのは、現代のCSRにも通じる経営方針をもって事業活動を行い、顧客・株主・ビジネスパートナー・地域社会など様々なステークホルダー(利害関係者)から支持され、信頼を得てきた結果であるといえます。近年においても、当社はいち早くグループ企業理念を制定し、コーポレート・ガバナンスやコンプライアンス、環境対策にも積極的に取り組んできました。

更に2004年6月、CSRへの取り組みを一層強化するべく、従来の「環境対策委員会」を、当社グループのCSRにかかわる事項の検討・審議も行う「CSR・環境対策委員会」へと改組、同時に本委員会の事務局業務ならびにグループ全体のCSR推進を行う組織として経営企画部内に「CSR・環境室」を設置しました。

CSR・環境室は、当社のCSR活動を下のチャートのように位置づけ、発足後2年目となった2005年度には、「具体的取り組み内容」ごとの目標を設定してその実現に努めました。

商船三井グループのCSR概略図



行動基準

当社「行動基準」は、当社役職員が守るべき行動の基準として以下の項目を掲げ、その内容を詳述しています。

1. 法令等の遵守及び善管注意義務
2. 人権の尊重及び差別・ハラスメントの禁止
3. 守秘義務の遵守、知的財産権の尊重
4. 公私の峻別及び利益相反行為の禁止
5. 反社会的勢力との対決
6. 社会的責任の遂行

7. 安全・環境保全の徹底
8. 法令・社会規範に則った顧客・取引先との関係の構築
9. 役員及び管理職による指導・監督
10. 報告・相談及び処分

2005年3月、当社は、国連が提唱する「グローバル・コンパクト」に参加しました。グローバル・コンパクトは、1999年に国連のコフィー・アナン事務総長が提唱し、翌2000年7月に正式発足したもので、参加企業が「人権・労働・環境・腐敗防止」の4分野にわたる10原則を支持・実践することを求めています。当社は「行動基準」と共通の理念をもつグローバル・コンパクトに参加することにより、その理念の実現に向けて取り組んでいくことを内外に宣言しました。



2005年9月、「行動基準」の周知・徹底を図るため「CSRハンドブック」を作成し、国内外の商船三井グループ従業員及び海上勤務員に配布しました。また、海外現地法人に対し、「行動基準」の認識・遵守状況を確認するためのアンケート調査を実施しました。

環境保全

環境マネジメントシステム及び外的認証

ISO14001:当社は、環境マネジメントシステム「MOL EMS21」を、本大陸上部門を皮切りに全運航船(ただし契約期間1年以下の傭船を除く)にまで拡大、2003年1月に環境マネジメントの国際規格であるISO14001の認証を取得しました。グループ会社でもこれまでに商船三井客船(株)、商船三井フェリー(株)、日下部建設(株)、商船三井ロジスティクス(株)が、「MOL EMS21」または独自の環境マネジメントシステムによってISO14001の認証を取得しています。



環境マネジメント国際規格「ISO 14001」の証書 (DNV=DET NORSKE VERITAS ノルウェー船級協会による認証)

グリーン経営:当社グループ会社は、国土交通省が推進する環境認証制度「グリーン経営」にも積極的に取り組んでいます。2005年8月、九州急行フェリー(株)が内航船の分野で初となる認証を取得。現在までに同社を含む7社が認証を取得しました。

環境技術

当社は、船舶の環境保全と省エネルギーに貢献する技術開発を推進しています。代表的な技術には、①風圧抵抗を軽減した省エネルギー船、②燃料油流出防止対策船、③PBCFなどがあります。



PBCF: PBCFとは、船を推進する上でエネルギーロスとなる渦(ハブ渦)を効率的に回収する目的で、船のプロペラ軸の後端部(ボス・キャップ)に同じ翼数のフィンを取り付ける当社独自の技術です。これにより4~5%の省エネルギー効果が得られ、またCO₂、NO_x、SO_xの排出が減少します。1987年に開発して以来、国内外の数多くの船に装着されてきましたが、2006年4月には1,000隻目の受注を達成しました。

自動車専用船[Euphony Ace]: Lloyd's List "Ship of the Year Awards 2005"を受賞した「Utopia Ace」を上回る環境技術を満載した自動車専用船「Euphony Ace」が、2005年11月竣工しました。従来技術(PBCF・風圧抵抗軽減船型・二重底燃料タンク)に加え、「排ガス浄化装置」・「太陽光発電パネル」・「生ごみ処理機」等の当社独自の新環境技術を搭載、時代の最先端をいく「エコシップ」として注目を集めています。

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の重大性に鑑み、当社は船舶安全運航に万全を期して不慮の事故を回避するとともに、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。



ダブルハル構造

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、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。

2006年3月末現在で、当社油送船船隊の二重船殻(ダブルハル)化率は、85%に達しました。

大気保全

当社では、地球温暖化および酸性雨の原因となる排出ガスの削減や、有害な紫外線から人々を保護しているオゾン層の破壊につながるフロンやハロン使用の見直しなどを着実に進めています。

商船三井フェリー「物流環境大賞」を受賞: 2005年5月、商船三井フェリー(株)は、(社)日本物流団体連合会が募集した「第6回物流環境大賞」において、「東京~九州・瀬戸内航路における画期的低燃費の新造高速RORO船の投入」が評価され、日本通運(株)とともに「物流環境大賞」を受賞しました。フェリー



は日本政府が取り組む温室効果ガス削減に向けたモーダルシフト政策の中で、鉄道と並ぶ主たる担い手として期待されています。

社会貢献活動

当社は、海運という事業領域に根ざした、継続性のある活動を行うことを社会貢献の基本方針としています。この方針に基づき、援助物資輸送、海洋観測調査への協力、海岸美化活動、環境・海事教育への協力、義援金活動等を行っています。

援助物資輸送: 2004年12月に発生したスマトラ沖大地震及びインド洋津波の被災国に対しては、コンテナにして約200TEUの援助物資、及び復興作業に使用する大型建機等を無償で輸送しました。これに加え商船三井グループは、災害復旧支援活動を行う各国機関を通じて、総額約2,000万円の寄付も行いました。また、2005年10月に発生したパキスタン大地震被災地に対しても、援助物資の無償輸送及び寄付を行いました。

キッズ・クルーズの実施: 2006年3月、157組314人の親子を当社グループが運航する客船「につぼん丸」に無料招待し、社員ボランティアの企画・運営によるクルーズを実施しました。船上では、将来の社会を担う子供たちに、海と船、海運業という仕事、船から見た地球環境などについて楽しみながら学習できる場を提供しました。



外部評価

Dow Jones Sustainability Indexes (DJSI)に継続組み入れ(2005年9月)

当社は、長期にわたり持続的な成長を期待される会社として、環境対策、社会性、IR活動が高く評価され、2003年からDJSIに組み入れられましたが、2004年及び2005年9月、継続採用されることとなりました。



FTSE4Good Global Indexに継続組み入れ(2005年9月)

当社は、フィナンシャル・タイムズとロンドン証券取引所の合併会社であるFTSE社の代表的指標のひとつ、社会的責任投資指数FTSE4Good Global Indexに2003年から組み入れられましたが、2004年及び2005年9月、継続採用されることとなりました。



CSR・環境に関する当社グループの取り組みについては、当社「環境・社会報告書」をご参照ください。

URL: <http://www.mol.co.jp/csr-j/index.shtml>

取締役、監査役、執行役員

(2006年6月22日)

取締役



鈴木 邦雄
代表取締役 取締役会長



北條 時尚
取締役



芦田 昭充
代表取締役



小出 三郎
代表取締役



原田 英博
代表取締役



薬師寺 正和
取締役

監査役

常勤監査役
楠 宗久

常勤監査役
溝下 和正

監査役
堀田 健介
(モルガン・スタンレー証券株式会社
代表取締役会長)

監査役
飯島 澄雄
(弁護士、東京虎ノ門法律事務所)

執行役員

副会長執行役員
北條 時尚

社長執行役員
芦田 昭充

副社長執行役員
小出 三郎
(全般社長補佐(主に技術部/自動車船部/
鉄鋼原料船部/専用船部)、不定期船部)

副社長執行役員
原田 英博
(全般社長補佐(主に管理部門))

専務執行役員
薬師寺 正和
(定航部、ロジスティクス事業部)

専務執行役員
鏡 敏弘
(船舶部、人事部)

専務執行役員
萩原 節泰
(自動車船部、営業調査室)

常務執行役員
関 政志
(油送船部)

常務執行役員
鈴木 修
(MOL (America) Inc., President/CEO)



萩原 節泰
取締役



米谷 憲一
取締役



児玉 幸治
取締役
(財団法人日本情報
処理開発協会会長)



小島 邦夫
取締役
(日本証券金融株式
会社会長)



石倉 洋子
取締役
(一橋大学大学院
国際企業戦略研究科教授)

常務執行役員
米谷 憲一
(財務部、IR室)

常務執行役員
青木 陽一
(LNG船部)

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

常務執行役員
穴戸 敏孝
(自動車船部)

常務執行役員
西島 信雄
(内部監査室、秘書室、人事部、総務部)

常務執行役員
安岡 正文
(鉄鋼原料船部)

常務執行役員
武藤 光一
(経営企画部、広報室、情報システム室)

執行役員
西川 司
(技術部)

執行役員
田中 宏
(専用船部)

執行役員
山本 竹彦
(グループ事業部、関西地区担当)

執行役員
佐藤 和弘
(LNG船部担当補佐)

執行役員
喜多澤 昇
(定航部長委嘱)

執行役員
湊 哲哉
(MOL (Europe) B.V. Managing Director)

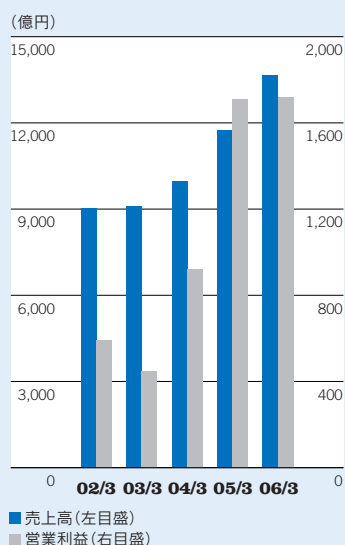
執行役員
平塚 惣一
(船舶部長委嘱)

執行役員
渡辺 律夫
(油送船部)

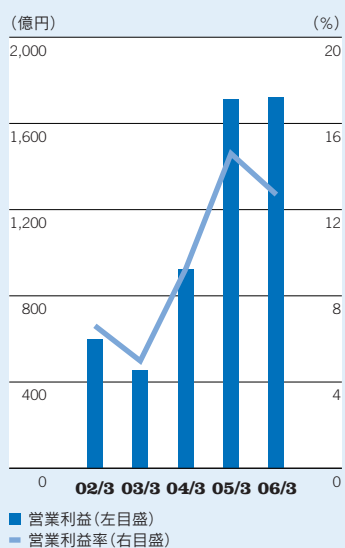
財務セクション

財政状態および経営成績の分析

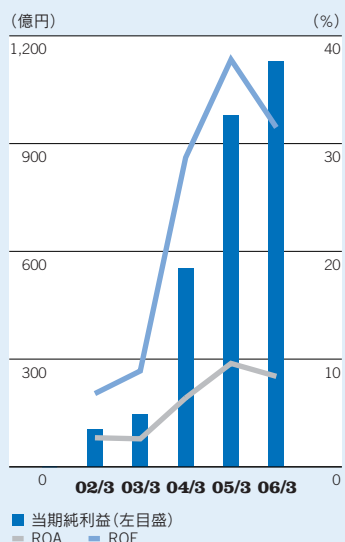
売上高／営業利益



営業利益／営業利益率



当期純利益／ROA／ROE



事業環境

2006年3月期の世界経済は、米国で景気拡大基調が維持されたほか、中国経済も堅調な投資と消費を受けて高成長を続け、欧州経済も緩やかな成長を続けました。日本の景気も、個人消費、設備投資を中心とした底堅い内需に加え、輸出も増加し、堅調に推移しました。

原油価格高騰を背景に船舶燃料油価格は前期に比べ45%上昇し、大幅な損益圧迫要因となりました。一方為替は、前期比で4%の円安となり、若干の収益改善要因となりました。

このように船舶燃料油価格の上昇が相当な損益圧迫要因となる中で、当社は、活発な荷動きを的確に捉えた船隊整備や様々な営業努力、及び継続的なコスト削減努力によって、増収増益を確保しました。

当期の概況

売上高

2006年3月31日に終了した当会計年度(当期)の売上高は、1兆3,667億円と、前期に比べて1,934億円、16.5%増加しました。売上高増加の主な要因は、主力の外航海運業(コンテナ船事業、不定期専用船事業)における荷動きの好調並びに船隊の拡充、及び前期にダイビル(株)を連結子会社化したことです。また、円安に推移した為替も増収に寄与しました。

営業利益

当期の営業利益は1,730億円と、前期に比べて12億円、0.7%の微増となり、売上高営業利益率は12.7%と、前期に比べて1.9ポイント悪化しました。これは主に、為替の円安、積取り増、コスト削減といったことが増収に寄与したものの、燃料油価格やコンテナ船事業での諸々のコスト上昇が減収要因として作用したためです。なお、為替の円安による利益改善効果は114億円、燃料油価格の上昇による減収効果は261億円と試算されます。

営業外損益

前期には167億円の営業外損失を計上しましたが、当期は153億円の営業外利益を計上しました。増収の主な要因としては、前期に本社ビル売却による固定資産処分損の計上があったこと、一方当期には船舶の売却等により固定資産売却益が前期に比べて99億円増加したことがあげられます。その他では、当社が40%を保有するギアバルク社の増収等により、持分法による投資損益が前期に比べ51億円増加しました。一方、為替ヘッジオペレーションにおいて、実勢レートがヘッジレートよりも円安で推移したため、為替差損純額が前期比61億円悪化しました。

当期純利益

税金等調整前当期純利益は1,883億円と、前期の1,551億円に比べて332億円、21.4%増加しました。ここから法人税などを差し引き税効果会計による税額調整などを加えた結果、当期純利益は1,137億円と、前期の983億円に比べて155億円、15.7%の増加となり、4期連続史上最高益を更新しました。売上高当期純利益率は8.3%と、前期に比べて0.1ポイント悪化しました。

セグメント情報

上段は外部顧客に対する売上高、下段は営業利益を示しています。

(単位：億円)	2005.3	2006.3	増減%
コンテナ船事業	¥3,991	¥4,882	22.3%
不定期専用船事業	542	346	-36.3
ロジスティクス事業	5,966	6,763	13.4
フェリー・内航事業	1,125	1,256	11.7
関連事業	580	637	9.8
その他事業	8	12	43.2
	454	468	3.1
	13	3	-76.1
	666	875	31.3
	51	113	119.5
	76	43	-43.7
	15	45	195.1

コンテナ船事業:コンテナ船事業は、好調な世界景気を背景に、東西基幹航路の荷動きが順調だったほか、南米・アフリカ航路、アジア航路でも旺盛な荷動きがみられましたが、一方で、燃料油価格の高騰、ターミナル荷役費や内陸鉄道料金、運河通航料の上昇、12月以降の欧州航路の運賃水準低下などにより、前期比で増収減益となりました。

不定期専用船事業:新造船の投入効果などにより、前期比増収増益となりました。このうちドライバルク部門は、鉄鋼原料、燃料炭、木材チップ等の長期契約による安定収益が業績を下支えしたほか、タイミングの良い船隊の拡充と契約の獲得が功を奏し増益となりました。自動車船部門は、好調な完成車荷動きの下、大型新造船の順次投入により輸送台数は増加しましたが、燃料油価格高騰を受け、増益には至りませんでした。油送船部門については、原油、メタノール、LPG船の長期契約による安定収益が業績を下支えしたほか、拡充した石油製品船船隊が好市況を享受し増益となりました。LNG船部門については各船が長期契約のもとで順調に稼働し、前期比で増益となりました。

ロジスティクス事業:主要な子会社である商船三井ロジスティクス(株)における航空貨物輸送がアジア市場を中心に取扱量を伸ばしたことなどから、前期比で増益となりました。

フェリー・内航事業:フェリー事業では、環境問題への関心の高まりや原油価格高騰に伴う陸上輸送コストの増加により、海上輸送等への転換を図るモーダルシフトの流れが加速し、順調に荷動きが増加しましたが、船舶燃料油価格高騰の影響が大きく、当期の損益は前期を下回りました。内航事業においては、コスト保証の長期契約の割合が高く船舶燃料油価格高止まりの影響は軽微で、当期の利益は前期比で増益となりました。

関連事業:関連事業全体では前期比で増益となりました。不動産事業では、前期中に子会社となったダイビル(株)の好調が当期の業績に寄与しました。商社事業では、燃料販売部門の売上げ伸長に加え、新造船の増加に伴う船用部品・資材販売部門の売上げも好調だったことから前期比で増益となりました。

その他事業:主にコストセンターであるその他事業には船舶運航業、船舶管理業、貸船業、金融業などがあります。船舶管理会社の船舶管理スキームの変更により売上高は前期を下回りましたが、連結決算に伴う調整などにより利益は前期比増益となりました。

流動性及び資金の源泉

当社グループは、事業活動を支える資金調達に際して、調達の安定性と低コスト調達を重視しており、これらを実現するために、調達方法の多様化を進めています。

船隊整備に必要な資金は、直接・間接調達に加え、従来より船主からの中・長期備船や裸備船といった手法も活用し、低コスト且つ安定的な調達を図っています。また、直接調達手法としては社債・ユーロミディ・アムタームノート(EMTN)・コマーシャルペーパー(CP)を発行しており、円滑な直接調達を進めるために国内2社の格付機関から格付を取得しています。2006年6月現在の発行体格付は日本格付研究所(JCR)から「A+」を取得しています。国内CPに関してはR&Iから「a-1」の格付を取得しています。なお、ムーディーズ・インベスターズ・サービスからは発行体格付として「Baa 1」を取得しています。

また、引き続き予想される好調な業績による潤沢なキャッシュ・フローに加え、政府系や民間の内外金融機関との幅広い取引関係をベースに複数の金融機関に十分な借入枠を有していますので、運転資金需要や設備資金需要にも迅速に対応できるものと考えています。更に、国内金融機関と200億円のコミットメントラインを設定する契約を締結しており、緊急時の流動性補完にも備えています。

当社グループでは、連結ベースの有利子負債約5,700億円の中の約70%が、当社、仕組船会社(船舶保有会社)並びに海外金融子会社での調達となっております。また、国内グループ会社についてはキャッシュマネージメントサービス(CMS)を2000年度より導入しグループ間の資金効率化を推進しています。

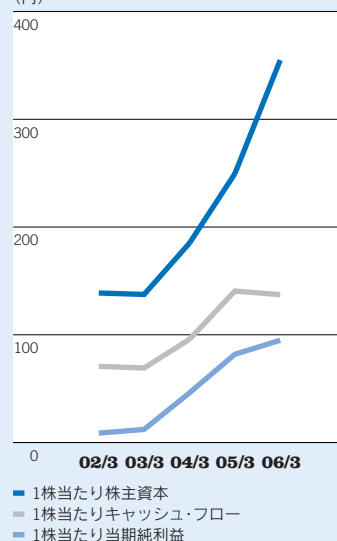
中期経営計画「MOL STEP」では営業活動によるキャッシュ・フローの一部を有利子負債の削減に充当し、財務体質を更に強化することを課題としています。しかしながら、当期においては最優先課題である積極的船隊整備計画に沿った設備投資額が営業キャッシュ・フローの水準を超えたため、新たな長期借入れの実施や転換社債(500億円)の発行などにより旺盛な資金需要に対応しました。

財政状態 — 2006年3月期末と2005年3月期末との比較

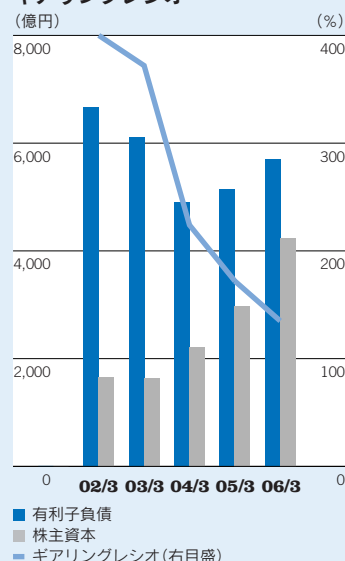
資産

2006年3月31日現在の総資産は、前期末に比べて2,386億円増加し、1兆4,708億円となりました。増加額の内訳は流動資産405億円と固定資産1,981億円です。「流動資産」の増加は、主に事業規模の拡大などにより「営業未収金」が増えたためです。「固定資産」の増加は船舶の取得並びに株価の上昇による「投資有価証券」の評価益の増加によるものです。

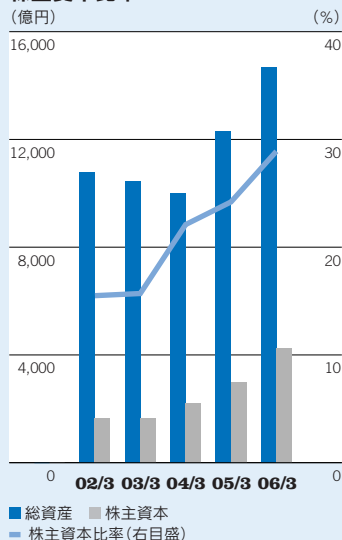
1株当たり当期純利益/
1株当たり株主資本/
1株当たりキャッシュ・フロー
(円)



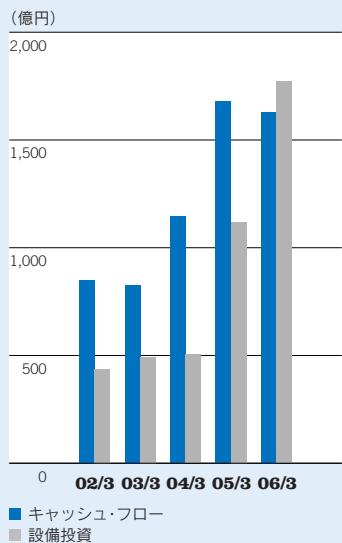
有利子負債/株主資本/
ギアリングレシオ
(億円) (%)



総資産／株主資本／株主資本比率



キャッシュ・フロー／設備投資



負債・資本

負債は9,780億円と、前期に比べて1,037億円増加しました。積極的な設備投資を受けて有利子負債の期末残高は5,714億円となり、前期末比573億円増加しました。

株主資本は前期に比べて1,262億円増加し、4,245億円となりました。これは主に当期純利益の積み増しなどによる利益剰余金の増加によるものです。

以上の結果、株主資本比率は前期末から4.7ポイント上昇して28.9%へ、ギアリングレシオ(有利子負債÷株主資本)は前期末から37ポイント低下して135%へ、それぞれ改善しました。

なお、少数株主持分は683億円と、前期末比86億円増加しました。

キャッシュ・フロー

当期の営業活動によって得られたキャッシュ・フローは、1,639億円と、前期に比べて40億円減少しました。

投資活動によるキャッシュ・フローは、当期において1,551億円の支出と、支出額が前期に比べて674億円増加しました。これは主に積極的な船隊整備などにより、「有形及び無形固定資産の取得による支出」が1,772億円と前期に比べて653億円増加したためです。

財務活動によるキャッシュ・フローは18億円と、前期に比べて814億円増加しました。主な増加要因は、転換社債の発行による収入の増加及び償還による支出の減少で純増685億円、長期借入金の純増312億円です。

これらにより「現金及び現金同等物」は当期145億円増加し、期末残高は603億円となりました。

設備投資

当期は船舶の建造を中心に1,772億円の設備投資を実施しました。これは前期の設備投資額1,119億円を大幅に上回る水準であり、積極的な船隊整備を反映しています。船隊整備にかかる費用は、「船舶」もしくは「長期貸付金」・「非連結子会社及び関連会社に対する投資等」という形態でバランスシート上に表示される部分と、「長期定期備船」や「リース」などの形態をとることでバランスシート上に表示されない部分とに分かれます。(リースについては、連結財務諸表に対する注記10を参照願います。)前記の1,772億円から竣工時に売船してオフバランス化した額を除く実質的な設備投資は、1,696億円となります。この額は2005年5月に発表した「MOL STEP Review」における当期の計画値(640億円)を大幅に上回っていますが、これは主に、船舶発注に伴う前払い金の支払いが増加したこと、長期備船・リースで使用していた船舶を買取ったこと、及びコンテナ船事業で欧州・南アフリカ航路の営業権を取得したことによるものです。

今期の船舶・その他に係る設備投資額は、竣工時売船後の実質額で1,100億円を予定しています。

オフバランス取引、契約債務、偶発債務

当社グループの主要なオフバランス取引には、船舶・コンテナ機器の長期リースがあります。主要な契約債務は、これらリース債務に加え、短期及び長期借入金、コマーシャルペーパーなどです。偶発債務には、LNG船を保有するJV会社に対する保証債務などがあります。これらの詳細については、連結財務諸表に対する注記5、6及び10を参照願います。

重要な会計方針の変更

コンテナ船事業に係る会計処理の変更とその影響

従来航海完了基準を採用していましたが、当期(下期)より複合輸送進行基準を採用しました。近年のコンテナ輸送では他船社とのアライアンスによる定曜日サービスが主体となるなど、その輸送サービスの態様が著しく変化してきました。このような現状に鑑み、個々の貨物に着目し、輸送期間の経過に応じて運賃を計上し、費用は発生基準により計上する複合輸送進行基準がより合理的と判断し、かねてより国内外で進めてきた関係システムの整備が完了しましたので、当期(下期)より変更することとしたものです。これにより、従来の航海完了基準に拠った場合に比べ、当期の売上高は253億円、営業利益、税金等調整前当期純利益はそれぞれ10億円多く計上されています。

減損会計適用とその影響

当期より固定資産の減損に係る会計基準を適用し、これより税引前当期純利益は19億円減少しています。

リスク管理の状況

当社グループは、主たる事業である外航海運業において、事業の性質上、様々なリスクにさらされています。これらに対処するために、当社グループは独自の体制及び手法をもってリスク管理に取り組んでいます。

海運市況・荷動きの変動リスク

当社グループの主たる事業である外航海運業の分野においては、国際間の物流の動向、同業他社との競争環境、船舶の需給バランスなどが様々な要因で絶えず変化しており、こうした海運市況・荷動きの悪化は、当社グループの業績に悪影響を及ぼします。当社グループでは、中・長期契約の獲得等の様々な施策を講じることによって、こうした海運市況・荷動きの変動リスクの低減に努めています。

為替リスク

当社グループにおいては、売上高のうち、米ドル建ての海上運賃収入が大半を占めており、費用についても米ドル・現地通貨建ての費用が多く発生します。外貨建て収入が費用を上回っていることにより、他の通貨に対する円高(特に米ドルに対する円高)は当社グループの損益に悪影響を及ぼします。当社グループでは、費用のドル化を進めるとともに、通貨ヘッジ取引を行い、米ドルの為替変動による悪影響を最小限に止める努力を行っています。なお、当社グループでは、ドル・円レートが1円変動する毎に、目下のところ、連結経常損益に最大で年間25億円程度の影響があると試算しています。

船舶燃料油価格リスク

当社グループにとって、船舶運航のための船舶燃料油の調達是不可欠です。船舶燃料油の市場価格は概ね原油価格に連動しており、原油価格の上昇は当社グループの損益に悪影響を及ぼします。当社グループが運航する全船で年間約6~7百万トンの燃料を消費しますが、その凡そ6割については燃料価格の変動リスクは顧客・傭船者などに転嫁されています。従って、年間平均燃料油価格がトン当たり1ドル上昇した場合、当社グループの連結経常損益に及ぼす影響を最大で年間3億円と試算しています。さらに、燃料ヘッジ取引により調達コストの平準化・削減にも努めています。

金利リスク

当社グループでは、運転資金や設備資金は主として外部からの借入れを利用しており、変動金利で調達している資金については金利変動の影響を受けます。このため、当社グループでは固定金利での借入れや金利スワップ取引により金利の固定化を積極的に進め、金利変動リスクの制限に努めています。因みに、2006年3月末時点でのドル建てあるいは円建ての有利子負債総額は5,714億円ですが、その凡そ7割に相当する借入元本に対する金利を固定化し、1%当たりの金利上昇が同年の連結経常損益に与える影響を十数億円の範囲内に止めています。

船舶の運航リスク

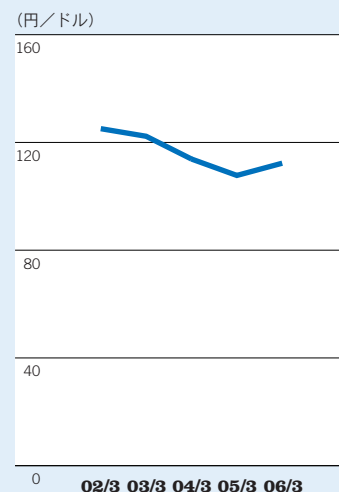
当社グループは、常時700隻を超える船舶を世界中に運航しており、洋上で不慮の事故に遭遇する可能性があります。事故防止に向け、「安全運航と海洋・地球環境の保全」を企業理念に掲げ、独自の安全管理制度を確立し、船員教育や訓練システムを充実させるなど、万全の体制をとっております。

万が一、当社船舶の衝突・沈没・火災、その他の海難事故により、当社及び第三者に損害が発生した場合でも、当社業績に重大な影響を及ぼすことのないように、十分な保険填補が受けられるよう手配しています。

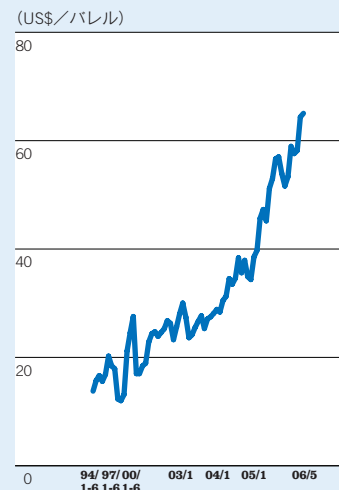
今後の見通し

今期については、世界景気が依然底堅く、主力の外航海運業において荷動きは引き続き堅調に推移すると見込まれること、新造船の竣工により船隊が拡充されることから、当期比8%増の1兆4,800億円の売上高を予想しています。一方、利益面では、船舶燃料油価格の上昇が大きな費用増加要因となるほか、コンテナ船事業で、当期に下落した運賃が修復の途上であること、北米における内陸輸送コスト等の上昇が見込まれること等から、当期比10%減の1,550億円の営業利益を予想しています。なお本業績予想における為替レートは¥110.00/US\$, 燃料油価格はUS\$340/MTを前提としています。

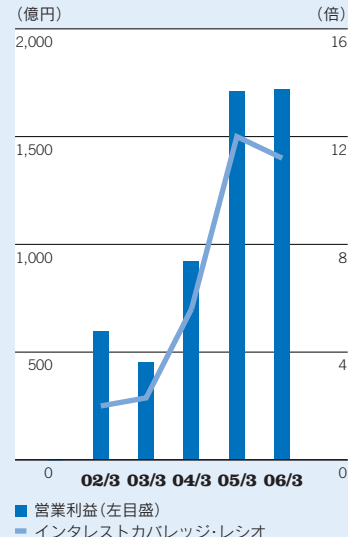
平均為替レート



原油価格(ドバイ)



営業利益/ インタレストカバレッジ・レシオ



連結貸借対照表

株式会社商船三井 2005年及び2006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)
	2006	2005	2006
流動資産:			
現金及び現金同等物	¥ 60,267	¥ 45,757	\$ 513,042
有価証券(注記3)	61	63	519
受取手形及び営業未収金	170,480	136,291	1,451,264
貸倒引当金	(2,078)	(1,204)	(17,690)
たな卸資産	25,918	15,170	220,635
繰延及び前払費用	50,302	55,533	428,211
繰延税金資産(注記2(15)及び注記12)	7,249	7,279	61,709
その他の流動資産	28,156	40,946	239,688
流動資産合計	340,355	299,835	2,897,378
有形固定資産(注記5):			
船舶	990,867	869,640	8,435,064
建物及び構築物	197,178	180,846	1,678,539
機械装置及び運搬具(主にコンテナ)	66,815	52,392	568,785
土地	180,525	178,239	1,536,775
建設仮勘定(船舶及びその他建設中の資産)	79,979	52,382	680,846
	1,515,364	1,333,499	12,900,009
減価償却累計額	(745,462)	(668,179)	(6,345,978)
	769,902	665,320	6,554,031
投資その他の資産:			
投資有価証券(注記3及び注記5)	155,507	103,600	1,323,802
非連結子会社及び関連会社に対する投資等	84,596	65,536	720,150
長期貸付金	28,470	21,953	242,360
無形固定資産	25,515	9,098	217,204
繰延税金資産(注記2(15)及び注記12)	3,024	2,366	25,743
その他の資産	63,455	64,544	540,180
	360,567	267,097	3,069,439
	¥1,470,824	¥1,232,252	\$12,520,848

連結財務諸表に対する注記を参照

単位:千米ドル
(注記1)

単位:百万円

負債及び資本の部

	2006	2005	2006
流動負債:			
短期借入金	¥ 65,480	¥ 65,933	\$ 557,419
短期社債	15,946	5,536	135,745
コマーシャル・ペーパー	17,000	34,000	144,718
短期有利子負債合計(注記5)	98,426	105,469	837,882
1年以内に返済期限の到来する長期借入金	51,398	62,339	437,541
1年以内に償還期限の到来する社債	21,989	5,726	187,189
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)	73,387	68,065	624,730
支払手形及び営業未払金	126,190	111,504	1,074,232
前受金	59,063	63,178	502,792
未払法人税等	31,600	36,835	269,005
繰延税金負債(注記2(15)及び注記12)	692	1,023	5,891
その他の流動負債	43,665	43,621	371,711
流動負債合計	433,023	429,695	3,686,243
返済期限が1年を超える長期借入金	291,930	276,034	2,485,145
償還期限が1年を超える社債	107,687	64,564	916,719
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)	399,617	340,598	3,401,864
退職給付引当金(注記13)	14,063	13,524	119,716
役員退職慰労引当金	2,370	2,181	20,175
連結調整勘定	2,756	1,709	23,461
繰延税金負債(注記2(15)及び注記12)	57,582	30,968	490,185
その他の固定負債	68,608	55,605	584,047
少数株主持分	68,344	59,714	581,800
偶発債務(注記6)			
資本(注記7):			
資本金;			
授權株式数 - 3,154,000,000株			
発行済株式数 - 1,205,410,445株	64,915	64,915	552,609
資本剰余金	43,887	43,887	373,602
利益剰余金	275,689	182,143	2,346,889
	384,491	290,945	3,273,100
土地再評価差額金	-	2,267	-
その他有価証券評価差額金(注記2(5))	48,731	25,898	414,838
為替換算調整勘定	(4,713)	(17,137)	(40,121)
自己株式	(4,048)	(3,715)	(34,460)
資本合計	424,461	298,258	3,613,357
	¥1,470,824	¥1,232,252	\$12,520,848

連結損益計算書

株式会社商船三井 2005年及び2006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)
	2006	2005	2006
海運業収益及びその他の営業収益(注記11)	¥1,366,725	¥1,173,332	\$11,634,673
海運業費用及びその他の営業費用(注記11)	1,101,459	917,149	9,376,513
営業総利益	265,266	256,183	2,258,160
販売費及び一般管理費(注記11)	92,273	84,388	785,503
営業利益	172,993	171,795	1,472,657
その他の収益(費用):			
受取利息及び受取配当金	4,889	2,925	41,619
支払利息	(15,846)	(14,562)	(134,894)
持分法による投資利益	16,817	11,764	143,160
減損損失(注記8)	(1,870)	-	(15,919)
その他(注記9)	11,307	(16,865)	96,254
	15,297	(16,738)	130,220
税金等調整前当期純利益	188,290	155,057	1,602,877
法人税等(注記2(15)及び注記12):			
法人税、住民税及び事業税	(61,200)	(52,587)	(520,984)
法人税等調整額	(7,570)	(1,205)	(64,442)
少数株主利益	(5,788)	(3,004)	(49,272)
当期純利益	¥ 113,732	¥ 98,261	\$ 968,179

	単位:円		単位:米ドル (注記1)
普通株式1株当たりの金額(注記2(16)):			
当期純利益	¥94.98	¥81.99	\$0.809
潜在株式調整後当期純利益	94.88	81.90	0.808
配当金	18.00	16.00	0.153

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 2005年及び2006年3月31日に終了する年度

単位:百万円

	発行済株式数 (千株)	資本金	資本剰余金	利益剰余金	土地再評価 差額金	その他 有価証券 評価差額金	為替換算 調整勘定	自己株式
2004年3月31日現在の残高	1,205,410	¥64,915	¥43,935	¥101,991	¥ 2,267	¥25,435	¥(14,475)	¥(2,533)
連結子会社の期中増減による増減高	-	-	-	(72)	-	-	-	-
持分法適用会社の期中増減による増減高	-	-	-	(454)	-	-	-	-
当期純利益	-	-	-	98,261	-	-	-	-
その他有価証券評価差額金	-	-	-	-	-	463	-	-
為替換算調整勘定	-	-	-	-	-	-	(2,662)	-
自己株式	-	-	-	-	-	-	-	(1,182)
自己株式処分差損	-	-	(48)	(49)	-	-	-	-
配当金	-	-	-	(17,388)	-	-	-	-
役員賞与	-	-	-	(146)	-	-	-	-
2005年3月31日現在の残高	1,205,410	¥64,915	¥43,887	¥182,143	¥ 2,267	¥25,898	¥(17,137)	¥(3,715)
連結子会社の期中増減による増減高	-	-	-	1,278	-	-	-	-
持分法適用会社の期中増減による増減高	-	-	-	(155)	-	-	-	-
当期純利益	-	-	-	113,732	-	-	-	-
土地再評価差額金	-	-	-	-	(2,267)	-	-	-
その他有価証券評価差額金	-	-	-	-	-	22,833	-	-
為替換算調整勘定	-	-	-	-	-	-	12,424	-
自己株式	-	-	-	-	-	-	-	(333)
自己株式処分差損	-	-	-	(186)	-	-	-	-
配当金	-	-	-	(20,925)	-	-	-	-
役員賞与	-	-	-	(198)	-	-	-	-
2006年3月31日現在の残高	1,205,410	¥64,915	¥43,887	¥275,689	-	¥48,731	¥ (4,713)	¥(4,048)

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	その他 有価証券 評価差額金	為替換算 調整勘定	自己株式
2005年3月31日現在の残高	\$552,609	\$373,602	\$1,550,549	\$ 19,299	\$220,465	\$(145,884)	\$(31,625)
連結子会社の期中増減による増減高	-	-	10,880	-	-	-	-
持分法適用会社の期中増減による増減高	-	-	(1,319)	-	-	-	-
当期純利益	-	-	968,179	-	-	-	-
土地再評価差額金	-	-	-	(19,299)	-	-	-
その他有価証券評価差額金	-	-	-	-	194,373	-	-
為替換算調整勘定	-	-	-	-	-	105,763	-
自己株式	-	-	-	-	-	-	(2,835)
自己株式処分差損	-	-	(1,583)	-	-	-	-
配当金	-	-	(178,131)	-	-	-	-
役員賞与	-	-	(1,686)	-	-	-	-
2006年3月31日現在の残高	\$552,609	\$373,602	\$2,346,889	-	\$414,838	\$ (40,121)	\$(34,460)

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 2005年及び2006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)
	2006	2005	2006
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	¥ 188,290	¥ 155,057	\$ 1,602,877
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	65,700	52,969	559,292
持分法による投資利益	(16,817)	(11,764)	(143,160)
減損損失	1,870	-	15,919
投資有価証券評価損	84	115	715
関係会社株式評価損	245	78	2,086
引当金の増減額	228	(785)	1,941
受取利息及び受取配当金	(4,889)	(2,925)	(41,619)
支払利息	15,846	14,562	134,894
有価証券売却損(益)	(0)	2	(0)
投資有価証券売却益	(2,842)	(1,611)	(24,193)
関係会社株式売却損(益)	(146)	516	(1,243)
有形固定資産除売却損(益)	(12,403)	16,165	(105,584)
為替差損(益)	4,470	(97)	38,052
営業資産及び負債の増減額:			
売上債権の増減額	(33,189)	(16,700)	(282,532)
たな卸資産の増減額	(10,611)	(2,418)	(90,329)
仕入債務の増減額	13,499	24,961	114,914
その他	26,005	(4,954)	221,375
小計	235,340	223,171	2,003,405
利息及び配当金の受取額	10,138	5,039	86,303
利息の支払額	(15,128)	(14,256)	(128,782)
法人税、住民税及び事業税の支払額	(66,436)	(46,057)	(565,557)
営業活動によるキャッシュ・フロー	163,914	167,897	1,395,369
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	-	(2,435)	-
投資有価証券の取得による支出	(26,652)	(15,473)	(226,883)
有価証券の売却による収入	4	2,093	34
投資有価証券の売却による収入	9,911	3,531	84,370
連結範囲の変更を伴う子会社株式の取得による支出	(927)	(17,905)	(7,891)
有形及び無形固定資産の取得による支出	(177,226)	(111,906)	(1,508,692)
有形及び無形固定資産の売却による収入	33,228	34,771	282,864
長期貸付金の貸出による支出	(5,474)	(14,120)	(46,599)
長期貸付金の回収による収入	4,198	4,887	35,737
短期貸付金の純増(減)額	(455)	23,930	(3,873)
その他	8,317	4,960	70,800
投資活動によるキャッシュ・フロー	(155,076)	(87,667)	(1,320,133)
財務活動によるキャッシュ・フロー:			
短期社債の純増(減)額	9,675	(2,140)	82,361
短期借入金の純減額	(4,024)	(2,467)	(34,256)
コマーシャル・ペーパーの純増(減)額	(17,000)	2,000	(144,718)
長期借入金の借入による収入	74,709	49,593	635,984
長期借入金の返済による支出	(92,008)	(98,045)	(783,247)
社債の発行による収入	64,545	24,160	549,459
社債の償還による支出	(5,918)	(34,038)	(50,379)
配当金の支払額	(20,884)	(17,241)	(177,782)
自己株式の取得による支出	(461)	(599)	(3,924)
自己株式の売却による収入	395	522	3,363
少数株主への配当金の支払額	(3,817)	(796)	(32,493)
その他	(3,390)	(568)	(28,858)
財務活動によるキャッシュ・フロー	1,822	(79,619)	15,510
現金及び現金同等物に係る換算差額	2,793	(147)	23,777
現金及び現金同等物の純増加額	13,453	464	114,523
現金及び現金同等物の期首残高	45,757	45,263	389,521
連結会社増減に伴う現金及び現金同等物の増加額	1,057	30	8,998
現金及び現金同等物の期末残高	¥ 60,267	¥ 45,757	\$ 513,042

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 2005年及び2006年3月31日に終了する年度

1. 連結財務諸表の作成基準

添付の連結財務諸表は、日本の証券取引法およびその関連会計規則に定める規定に従い、日本で一般に公正妥当と認められた会計原則（「日本のGAAP」）に準拠して作成されています。日本で一般に公正妥当と認められた会計原則は、国際財務報告基準の運用及び開示要件に関して、いくつかの点で相違があります。

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に準拠して作成された会計記録に基づいております。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。日本語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、もっぱら日本国外の読者の便宜のために記載したものであり、1.00米ドルにつき117円47銭という、2006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他のいずれかの為替レートで米ドルに実際に換金された、換金できるはずであった、または将来換金され得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、議決権の過半数所有またはある一定の条件により実質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、2006年3月31日に終了する年度の当社及び子会社275社（2005年3月31日に終了する年度は子会社281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。2005年3月31日及び2006年3月31日に終了する年度において、2社の非連結子会社に、また2006年及び2005年3月31日に終了する年度において、それぞれ48社及び39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（2006年3月31日に終了する年度122社、その前年度110社）及び関連会社（同じく各終了年度に91社及び82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相当額が重要ではなかったことから、原価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、連結損益計算書のその他の収益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発生時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、発生時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ヶ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) 運賃収益及び運賃収益に係る費用

1. コンテナ船

コンテナ船に関する運賃収益及び運賃収益に係る費用は、複合輸送進行基準により計上しております。

(会計処理の方法の変更)

当社では、2006年3月31日に終了する年度より、コンテナ船に関する運賃収益及び運賃収益に係る費用計上の際の会計処理方法を従来の航海完了基準から複合輸送進行基準に変更しました。複合輸送進行基準では、運賃収益及び運賃収益に係る費用が各貨物それぞれの輸送

進行状況に従って計上されております。これは近年のコンテナ輸送では他船社とのアライアンスによる定曜日サービスが主体となるなど、その輸送サービスの態様が著しく変化してきた現状に鑑み、個々の貨物に着目し、輸送機関の経過に応じて運賃を計上し、費用は発生基準により計上する複合輸送進行基準がより合理的と判断し、当期より変更することとしました。会計処理の方法をこのように変更した結果、従来の会計処理方法で計算した結果に比べ、海運業収益及びその他の営業収益では252億7,400万円(2億1,515万3,000米ドル)、営業利益及び税金等調整前当期純利益では9億6,200万円(818万9,000米ドル)が、それぞれ増加しました。セグメント情報の変更がもたらす影響については注記11を参照願います。

2. コンテナ船を除くその他の船舶

コンテナ船以外の船舶に関する運賃収益及び運賃収益に係る費用は、主に航海完了基準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。満期保有目的の債券は、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法で記載しております。

時価のない満期保有目的の債券は、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。

満期保有目的の債券、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、かかる有価証券の実質価額が著しく低下した場合には、損益計算書に相応の損失を計上し、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) たな卸資産

たな卸資産は、主として移動平均法による原価法で記載しております。

(7) 有形固定資産の減価償却費

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。

(8) 固定資産の減損

当社は、2005年4月1日付けで、固定資産の減損に係る新しい会計基準(平成14年8月9日付けで企業会計審議会の公表した「固定資産の減損に係る会計基準の設定に関する意見書」)及び固定資産の減損に係る会計基準の適用指針(平成15年10月31日付けで企業会計基準委員会の公表した企業会計基準適用指針第6号「固定資産の減損に係る会計基準の適用指針」)を適用しました。これらの基準を適用した結果、税金等調整前当期純利益は18億7,000万円(1,591万9,000米ドル)の減額となりました。減損損失累計額は、連結財務諸表の報告基準に従って各資産の金額から直接控除しております。セグメント情報の変更がもたらす影響については注記11を参照願います。

(9) 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。

(10) 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。2006年3月31日に終了する年度に取得原価に算入した支払利息は7億9,600万円(677万6,000米ドル)であります。

(11) 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。

(12) 退職給付引当金

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、2006年及び2005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2006年及び2005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。

(会計処理の方法の変更)

当社従業員に対する退職給付に関して、2006年3月31日に終了する年度の当社連結財務諸表は、企業会計基準委員会企業会計基準第3号『『退職給付に係る会計基準』の一部改正』及び財務基準適用指針第7号『『退職給付に係る会計基準』の一部改正に関する適用指針』(平成17年3月16日、企業会計基準委員会)に基づいて作成されております。この会計基準及び適用指針は、2006年3月31日に終了する年度の連結財務諸表から適用可能であるためです。

この変更の結果として、営業利益、税金等調整前当期純利益は、従来の会計方法に基づく結果と比較して、それぞれ5億9,100万円増加しました。

(13) 役員退職慰労引当金

当社グループは、すべての取締役及び監査役が決算日に退職したと仮定した場合の内規に基づく期末要支給額を役員退職慰労引当金として計上しております。

2005年6月23日に開催された株主総会を以って、当社は役員退職慰労金制度を廃止しました。そのため、2005年6月23日の株主総会終了までの役員退職慰労引当金を計上しており、取締役及び監査役の退職に際しては、その退職時に支払われます。

(14) 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、通常の賃貸借取引と同じ態様で会計処理しております。

(15) 法人税等

当社グループは、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。

(16) 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。2006年欄に表示されている1株当たり配当金は、2006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。

2002年4月1日より「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。

(17) テリバティブ取引及びヘッジ会計

デリバティブは時価で評価し、その時価の変動については、ヘッジ目的で使用されるデリバティブに係るものを除き、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、当社グループは、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券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。

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	借入金利息及び社債利息
商品先物	船舶燃料
運賃先物	運賃

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。

(18)再分類

前連結会計年度の数値は、2006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、2006年及び2005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。

(a) 満期保有目的の債券:

時価が連結貸借対照表計上額を超えるもの

	単位:百万円		単位:千米ドル (注記1)
	2006	2005	2006
連結貸借対照表計上額	¥2,016	¥2,043	\$17,162
時価	2,045	2,114	17,409
差額	29	71	247

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 (注記1)
	2006	2005	2006
連結貸借対照表計上額	¥25	¥4	\$213
時価	25	4	213
差額	-	-	-

(b) その他有価証券:

2006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	¥34,999	¥134,223	¥99,224
債券	-	-	-
その他	494	495	1
合計	¥35,493	¥134,718	¥99,225

種類	単位:千米ドル(注記1)		
	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額
株式	\$297,940	\$1,142,615	\$844,675
債券	-	-	-
その他	4,205	4,214	9
合計	\$302,145	\$1,146,829	\$844,684

2005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	¥27,449	¥79,304	¥51,855
債券	10	10	0
その他	-	-	-
合計	¥27,459	¥79,314	¥51,855

2006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

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	¥1,838	¥1,662	¥(176)
債券	15	15	0
その他	4,439	4,415	(24)
合計	¥6,292	¥6,092	¥(200)

種類	単位:千米ドル(注記1)		
	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額
株式	\$15,647	\$14,148	\$(1,499)
債券	128	128	0
その他	37,788	37,584	(204)
合計	\$53,563	\$51,860	\$(1,703)

2005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

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	¥3,740	¥3,227	¥(513)
債券	-	-	-
その他	4,647	4,646	(1)
合計	¥8,387	¥7,873	¥(514)

B. 以下の表は、2006年及び2005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 (注記1)
	2006	2005	2006
	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	¥12,478	¥14,168	\$106,223
非上場外国債券	-	-	-
その他	239	262	2,034
合計	¥12,717	¥14,430	\$108,257

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。

2006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
国債・地方債等	¥ -	¥ -	¥15	-	¥ 15
社債	-	2,000	-	-	2,000
その他	20	41	-	-	61
合計	¥20	¥2,041	¥15	-	¥2,076

2006年3月31日に終了する年度:

単位:千米ドル(注記1)

種類	単位:千米ドル(注記1)				合計
	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内	10年超	
国債・地方債等	\$ -	\$ -	\$128	-	\$ 128
社債	-	17,026	-	-	17,026
その他	170	349	-	-	519
合計	\$170	\$17,375	\$128	-	\$17,673

2005年3月31日に終了する年度:

単位:百万円

種類	単位:百万円				合計
	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内	10年超	
国債・地方債等	¥24	¥ -	¥10	-	¥ 34
社債	-	2,023	-	-	2,023
その他	-	-	-	-	-
合計	¥24	¥2,023	¥10	-	¥2,057

D. 2006年及び2005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. 2006年及び2005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 (注記1)
	2006	2005	2006
売却額	¥8,219	¥4,901	\$69,967
売却益の合計額	3,558	1,617	30,289
売却損の合計額	778	6	6,623

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2006年及び2005年3月31日現在の契約額、及び評価損益の要約です。

(1) 通貨関連	単位:百万円		単位:千米ドル (注記1)
	2006	2005	2006
為替予約取引:			
売建(米ドル)			
契約額	¥-	¥1,435	\$-
評価益	-	73	-

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:	単位:百万円		単位:千米ドル (注記1)
	2006	2005	2006
受取円、支払米ドル			
契約額	¥25,400	¥15,800	\$216,225
評価益(損)	(1,880)	1,594	(16,004)
受取円、支払ユーロ			
契約額	¥ 500	¥ 500	\$ 4,256
評価損	(20)	(15)	(170)

	単位:百万円		単位:千米ドル (注記1)
	2006	2005	2006
(2) 金利関連			
金利スワップ取引:			
受取変動、支払固定			
契約額	¥22,023	¥3,671	\$187,478
評価損	(591)	(198)	(5,031)
受取固定、支払変動			
契約額	¥ 3,550	¥3,718	\$ 30,220
評価益	79	191	673

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 (注記1)
	2006	2005	2006
金利スワップ取引			
受取変動、支払固定			
契約額	¥19,386	¥ 2,087	\$165,029
評価損	(116)	(108)	(987)
受取固定、支払変動			
契約額	¥19,081	¥ 821	\$162,433
評価益(損)	47	(9)	400
受取変動、支払変動			
契約額	¥12,946	¥11,337	\$110,207
評価益	15	5	128

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

2006年3月31日現在の短期有利子負債(984億2,600万円:8億3,788万米ドル)の大部分は無担保債務です。2005年3月31日現在の短期有利子負債は1,054億6,900万円です。短期有利子負債の金利は、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

2006年及び2005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 (注記1)
	2006	2005	2006
社債:			
2007年満期円建普通社債、利率1.740%	¥ 15,000	¥ 15,000	\$ 127,692
2009年満期円建普通社債、利率1.190%	10,000	10,000	85,128
2008年満期円建普通社債、変動利率	1,000	1,000	8,513
2006年から2010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	28,677	19,289	244,122
2011年満期円建普通社債、利率0.000%	50,000	-	425,641
2014年満期円建普通社債、利率1.760%	10,000	10,000	85,128
2015年満期円建普通社債、利率1.590%	15,000	15,000	127,692
担保付借入金:			
日本政策投資銀行からの2019年までに返済予定の借入金、利率0.13%から8.50%	76,848	69,692	654,193
その他の金融機関からの2020年までに返済予定の借入金、利率0.36%から6.20%	88,448	112,757	752,941
無担保借入金:			
その他の金融機関からの2022年償還予定の借入金、利率0.21%から7.78%	178,031	155,925	1,515,544
	473,004	408,663	4,026,594
1年以内に返済予定の金額	73,387	68,065	624,730
	¥399,617	¥340,598	\$3,401,864

2006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 (注記1)
2007	¥ 73,387	\$ 624,730
2008	100,059	851,783
2009	52,444	446,446
2010	54,569	464,536
2011	77,217	657,334
2012年以降	115,328	981,765
	¥473,004	\$4,026,594

2006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 (注記1)
船舶	¥231,855	\$1,973,738
建物及び構築物	8,664	73,755
土地	6,625	56,397
投資有価証券	28,187	239,951
その他	859	7,312
	¥276,190	\$2,351,153

担保付債務	単位:百万円	単位:千米ドル (注記1)
短期借入金	¥ 50	\$ 426
1年以内返済予定長期借入金	32,696	278,335
長期借入金	132,600	1,128,798
	¥165,346	\$1,407,559

6. 偶発債務

2006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1,509億3,100万円(12億8,484万7,000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。

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。

日本の慣行に従って、剰余金の処分は、その関連期間において財務諸表で発生することはありませんが、株主の承認が得られた後の会計期間において記録されます。2006年3月31日における剰余金には、2006年6月22日の株主総会で承認された期末配当及び取締役賞与を示す金額が含まれております。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。

8. 減損損失

2006年3月31日に終了する年度の固定資産に対する減損損失は以下の通りです。

	単位:百万円	単位:千米ドル (注記1)
土地		
千葉市緑区平山町	¥ 968	\$ 8,240
栃木県那須郡那須町	8	68
栃木県黒磯市板室	14	119
長野県上水内郡戸隠村	24	204
三重県志摩市阿児町	149	1,268
三重県志摩市志摩町	30	255
静岡県田方郡中伊豆町	1	9
船舶		
客船(につぼん丸)	676	5,756
計	¥1,870	\$15,919

- 注記 1. 当社は、(a) 研修所跡地や保養施設建設予定地であった上記不動産が今後の利用計画もなく、時価も下落していること、また (b) 上記船舶の時価が、グループ内譲渡を決定した時点で下落していたことにより、減損損失を認識しました。
2. 独立したキャッシュ・フローを生み出す最小の単位を基準として、現行の連結部門別損益管理上のセグメントを減損会計における資産単位としました。
3. 資産の回収可能価額は、不動産鑑定評価基準、固定資産税評価額、及び日本海事検定協会による船舶鑑定価額に基づく正味売却価額です。

9. 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 (注記1)
	2006	2005	2006
その他-純額:			
有価証券の売却益(損)	¥ 0	¥ (2)	\$ 0
為替差益(損)	(4,140)	1,950	(35,243)
連結調整勘定償却額	1,658	44	14,114
船舶、投資有価証券及びその他資産の売却益	17,856	5,797	152,005
船舶、投資有価証券及びその他資産の除売却損	(2,472)	(20,866)	(21,044)
関係会社清算損	(424)	(26)	(3,609)
投資有価証券等評価損	(329)	(193)	(2,801)
貸倒引当金繰入	(1,247)	(183)	(10,615)
特別退職金	(534)	(922)	(4,546)
社債償還損	-	(2,192)	-
その他	939	(272)	7,993
合計	¥11,307	¥(16,865)	\$ 96,254

10. 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、2006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	¥52,326	¥484	¥55,556
減価償却累計額相当額	1,660	26,068	279	28,007
期末残高相当額	¥1,086	¥26,258	¥205	¥27,549

	単位:千米ドル(注記1)			
	船舶	器具及び備品	その他	合計
取得価額相当額	\$23,376	\$445,441	\$4,120	\$472,937
減価償却累計額相当額	14,131	221,912	2,375	238,418
期末残高相当額	\$ 9,245	\$223,529	\$1,745	\$234,519

(2) 2006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 (注記1)
1年内	¥ 5,607	\$ 47,731
1年超	28,727	244,548
合計	¥34,334	\$292,279

(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 (注記1)
	2006	2005	2006
支払リース料	¥5,517	¥5,877	\$46,965
減価償却費相当額	6,824	5,577	58,091
支払利息相当額	550	538	4,682

(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。

(6) 減損損失

リース資産に配分された減損損失はありません。

(B) 2006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 (注記1)
1年内	¥ 41,758	\$ 355,478
1年超	246,739	2,100,443
合計	¥288,497	\$2,455,921

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、2006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	¥56	¥87	¥143
減価償却累計額	54	58	112
期末残高	¥ 2	¥29	¥ 31

	単位:千米ドル(注記1)		
	器具及び備品	その他	合計
取得価額	\$477	\$740	\$1,217
減価償却累計額	460	493	953
期末残高	\$ 17	\$247	\$ 264

(2) 2006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 (注記1)
1年内	¥28	\$238
1年超	36	307
合計	¥64	\$545

(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 (注記1)
	2006	2005	2006
受取リース料	¥81	¥53	\$690
減価償却費	39	21	332
受取利息相当額	6	5	51

(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) 2006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 (注記1)
1年内	¥ 3,612	\$ 30,748
1年超	29,217	248,719
合計	¥32,829	\$279,467

11. セグメント情報

(A) 事業の種類別セグメント情報:

2006年3月31日に終了する年度:	単位:百万円							
	コンテナ船 事業	不定期 専用船事業	ロジスティクス 事業	フェリー・ 内航事業	関連事業	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	¥488,233	¥676,323	¥63,686	¥46,771	¥ 87,453	¥ 4,259	¥ -	¥1,366,725
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高	1,812	365	1,636	51	21,960	8,228	(34,052)	-
計	490,045	676,688	65,322	46,822	109,413	12,487	(34,052)	1,366,725
2. 営業費用	455,488	551,099	64,122	46,514	98,152	7,957	(29,600)	1,193,732
営業利益	¥ 34,557	¥125,589	¥ 1,200	¥ 308	¥ 11,261	¥ 4,530	¥ (4,452)	¥ 172,993
3. 資産、減価償却費、減損損失 及び資本的支出:								
(1) 資産	¥225,214	¥695,797	¥55,342	¥50,129	¥307,881	¥334,893	¥(198,432)	¥1,470,824
(2) 減価償却費	10,505	41,040	1,440	3,385	6,516	2,916	(102)	65,700
(3) 減損損失	-	-	-	-	677	-	1,193	1,870
(4) 資本的支出	37,913	119,485	1,236	8,204	7,252	3,136	-	177,226
	単位:千米ドル(注記1)							
2006年3月31日に終了する年度:	コンテナ船 事業	不定期 専用船事業	ロジスティクス 事業	フェリー・ 内航事業	関連事業	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	\$4,156,236	\$5,757,410	\$542,147	\$398,153	\$ 744,471	\$ 36,256	\$ -	\$11,634,673
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高	15,425	3,108	13,927	434	186,941	70,043	(289,878)	-
計	4,171,661	5,760,518	556,074	398,587	931,412	106,299	(289,878)	11,634,673
2. 営業費用	3,877,484	4,691,402	545,859	395,965	835,549	67,736	(251,979)	10,162,016
営業利益	\$ 294,177	\$1,069,116	\$ 10,215	\$ 2,622	\$ 95,863	\$ 38,563	\$ (37,899)	\$ 1,472,657
3. 資産、減価償却費、減損損失 及び資本的支出:								
(1) 資産	\$1,917,204	\$5,923,189	\$471,116	\$426,739	\$2,620,933	\$2,850,881	\$(1,689,214)	\$12,520,848
(2) 減価償却費	89,427	349,366	12,258	28,816	55,469	24,824	(868)	559,292
(3) 減損損失	-	-	-	-	5,763	-	10,156	15,919
(4) 資本的支出	322,746	1,017,153	10,522	69,839	61,735	26,697	-	1,508,692

(会計処理の方法の変更)

注記2(4)「海運業収益及び海運業費用」に説明するように、当社は、コンテナ船に関する運賃収益及び運賃収益に係る費用計上の際の会計処理方法を、従来の航海完了基準から複合輸送進行基準に変更しました。会計処理の方法をこのように変更した結果、コンテナ船事業については、従来の会計処理方法で計算した結果に比べ、売上高で252億7,400万円(2億1,515万3千米ドル)、営業利益で9億6,200万円(818万9,000米ドル)増加しました。

単位:百万円

2005年3月31日に終了する年度:	コンテナ船 事業	不定期 専用船事業	ロジスティクス 事業	フェリー・ 内航事業	関連事業	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 ...	¥399,141	¥596,638	¥58,020	¥45,351	¥ 66,616	¥ 7,566	¥ -	¥1,173,332
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高	1,225	851	1,445	-	15,973	8,146	(27,640)	-
計	400,366	597,489	59,465	45,351	82,589	15,712	(27,640)	1,173,332
2. 営業費用	346,146	485,020	58,626	44,064	77,459	14,177	(23,955)	1,001,537
営業利益	¥ 54,220	¥112,469	¥ 839	¥ 1,287	¥ 5,130	¥ 1,535	¥ (3,685)	¥ 171,795
3. 資産、減価償却費及び 資本的支出:								
(1) 資産	¥158,551	¥552,154	¥43,767	¥44,955	¥296,231	¥260,246	¥(123,652)	¥1,232,252
(2) 減価償却費	5,448	36,646	1,250	2,935	3,732	2,898	60	52,969
(3) 資本的支出	18,902	71,190	961	729	16,502	3,622	-	111,906

(会計処理の方法の変更)

注記2(12)「従業員退職給付」に説明するように、2005年3月31日に終了する年度の当社連結財務諸表は、企業会計基準委員会第3号「『退職給付に係る会計基準』の一部改正」及び財務基準適用指針第7号「『退職給付に係る会計基準』の一部改正に関する適用指針」(平成17年3月16日、企業会計基準委員会)に基づいて作成されております。この変更の結果として、営業利益は、従来の会計方法に基づく結果と比較して、コンテナ船事業が1億8,000万円、不定期専用船事業が3億3,900万円、ロジスティクス事業が1,500万円、フェリー・内航事業が600万円、関連事業が1,700万円、その他事業が3,400万円増加しました。

(注記)

2004年4月1日、当社の新中期経営計画「MOL STEP」が発効したのを機に、当グループは、当社の各事業部門の連結経常損益についてより明確な展望が得られるように、事業部門の区分についての方針を変更致しました。当グループは、これまでの報告事業部門(1.外航海運業、2.フェリー・内航事業、3.運送代理店及び港湾運送業、4.貨物取扱業及び倉庫業、5.その他事業)を新しいセグメント(1.コンテナ船事業、2.不定期専用船事業、3.ロジスティクス事業、4.フェリー・内航事業、5.関連事業、6.その他事業)に再編成しております。

(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おります。

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おります。

単位:百万円

2006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	¥1,296,013	¥44,668	¥ 10,181	¥15,763	¥ 100	¥ -	¥1,366,725
(2) セグメント間の内部売上高又は振替高	4,061	14,820	8,367	6,373	1,902	(35,523)	-
計	1,300,074	59,488	18,548	22,136	2,002	(35,523)	1,366,725
2. 営業費用	1,137,653	47,938	15,293	20,667	2,058	(29,877)	1,193,732
営業利益(損失)	¥ 162,421	¥11,550	¥ 3,255	¥ 1,469	¥ (56)	¥ (5,646)	¥ 172,993
3. 資産	¥1,391,176	¥43,783	¥122,637	¥17,707	¥2,458	¥(106,937)	¥1,470,824

単位:千米ドル(注記1)

2006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	\$11,032,714	\$380,250	\$ 86,669	\$134,188	\$ 852	\$ -	\$11,634,673
(2) セグメント間の内部売上高又は振替高	34,571	126,160	71,227	54,252	16,190	(302,400)	-
計	11,067,285	506,410	157,896	188,440	17,042	(302,400)	11,634,673
2. 営業費用	9,684,626	408,087	130,187	175,934	17,519	(254,337)	10,162,016
営業利益(損失)	\$ 1,382,659	\$ 98,323	\$ 27,709	\$ 12,506	\$ (477)	\$ (48,063)	\$ 1,472,657
3. 資産	\$11,842,819	\$372,716	\$1,043,986	\$150,736	\$20,925	\$(910,334)	\$12,520,848

(会計処理の方法の変更)

注記2(4)「海運業収益及び海運業費用」に説明するように、当社は、コンテナ船に関する運賃収益及び運賃収益に係る費用計上の際の会計処理方法を、従来の航海完了基準から複合輸送進行基準に変更しました。会計処理の方法をこのように変更した結果、日本については、従来の会計処理方法で計算した結果に比べ、売上高で252億7,400万円(2億1,515万3千米ドル)、営業利益で9億6,200万円(818万9,000米ドル)増加しました。

単位:百万円

2005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	¥1,114,827	¥38,636	¥ 8,762	¥11,045	¥ 62	¥ -	¥1,173,332
(2) セグメント間の内部売上高又は振替高	3,579	11,522	6,452	9,868	1,520	(32,941)	-
計	1,118,406	50,158	15,214	20,913	1,582	(32,941)	1,173,332
2. 営業費用	953,955	42,084	13,449	19,524	1,629	(29,104)	1,001,537
営業利益(損失)	¥ 164,451	¥ 8,074	¥ 1,765	¥ 1,389	¥ (47)	¥ (3,837)	¥ 171,795
3. 資産	¥1,150,711	¥33,258	¥105,753	¥12,074	¥1,522	¥(71,066)	¥1,232,252

(会計処理の方法の変更)

注記2(12)「従業員退職給付」に説明するように、2005年3月31日に終了する年度の当社連結財務諸表は、企業会計基準委員会第3号「『退職給付に係る会計基準』の一部改正」及び財務基準適用指針第7号「『退職給付に係る会計基準』の一部改正に関する適用指針」(平成17年3月16日、企業会計基準委員会)に基づいて作成されております。この変更の結果として、営業利益は、従来の会計方針に基づく結果と比較して、5億9,100万円増加しました。この新しい会計処理の方法が他のセグメントに影響を及ぼすことはありません。

(C) 海外売上高:

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

2006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	¥310,082	¥193,977	¥318,031	¥396,118	¥1,218,208
2. 連結売上高	-	-	-	-	¥1,366,725
3. 海外売上高の連結売上高に占める割合	22.7%	14.2%	23.3%	28.9%	89.1%

単位:千米ドル(注記1)

2006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	\$2,639,670	\$1,651,290	\$2,707,338	\$3,372,077	\$10,370,375
2. 連結売上高	-	-	-	-	\$11,634,673
3. 海外売上高の連結売上高に占める割合	22.7%	14.2%	23.3%	28.9%	89.1%

(会計処理の方法の変更)

注記2(4)「海運業収益及び海運業費用」に説明するように、当社は、コンテナ船に関する運賃収益及び運賃収益に係る費用計上の際の会計処理方法を、従来の航海完了基準から複合輸送進行基準に変更しました。会計処理の方法をこのように変更した結果、従来の会計処理方法で計算した結果に比べ、北米については99億3,400万円(8,456万6,000米ドル)、欧州については60億5千万円(5,150万3,000米ドル)、アジアについては35億6,500万円(3,034万8,000米ドル)、その他については57億2,400万円(4,872万7,000米ドル)増加しました。

単位:百万円

2005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	¥278,748	¥164,775	¥271,090	¥346,808	¥1,061,421
2. 連結売上高	-	-	-	-	¥1,173,332
3. 海外売上高の連結売上高に占める割合	23.8%	14.0%	23.1%	29.6%	90.5%

12. 法人税等

2006年及び2005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37.25%及び37.5%となっております。

(A) 2006年及び2005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 of 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 (注記1)
	2006	2005	2006
繰延税金資産:			
貸倒引当金損金算入限度超過額	¥ 1,753	¥ 2,658	\$ 14,923
賞与引当金損金不算入額	1,921	1,954	16,353
退職給付引当金損金不算入額	6,941	6,191	59,087
役員退職慰労引当金自己否認額	1,082	976	9,211
株式評価損自己否認額	2,666	1,709	22,695
未払事業税・事業所税損金不算入額	720	5,096	6,129
繰越欠損金	5,361	903	45,637
未実現固定資産売却益	794	998	6,759
減損損失	3,493	-	29,735
その他	1,658	720	14,116
繰延税金資産小計	26,389	21,205	224,645
評価性引当額	(6,526)	(6,571)	(55,555)
繰延税金資産合計	19,863	14,634	169,090
繰延税金負債:			
圧縮記帳積立金	(2,558)	(902)	(21,776)
特別償却準備金	(633)	(1,368)	(5,389)
その他有価証券評価差額金	(38,403)	(19,362)	(326,918)
退職給付信託設定益	(4,338)	(4,368)	(36,929)
評価差額金	(11,248)	(10,827)	(95,752)
連結子会社留保利益等	(9,324)	-	(79,373)
その他	(1,359)	(153)	(11,568)
繰延税金負債合計	(67,863)	(36,980)	(577,705)
純繰延税金負債の純額	¥(48,000)	¥(22,346)	\$(408,615)

(B) 2005年3月31日に終了する年度における、法定実効税率と当社財務諸表上の税率の差異は以下の通りです。

	2005
法定実効税率	37.5 %
損金不算入費用	0.5 %
益金不算入収益	(1.4) %
評価性引当金の変動	(1.1) %
その他	(0.8) %
財務諸表上の税率	34.7 %

2006年3月31日に終了する年度における、法定実効税率と当社財務諸表上の税率との差異については、些少であるため、注記を省略しております。

13. 従業員退職給付と年金制度

2006年及び2005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 (注記1)
	2006	2005	2006
退職給付債務	¥ 67,275	¥ 65,083	\$ 572,699
未認識数理計算上の差異	14,512	(2,496)	123,538
前払年金費用	11,688	11,812	99,498
年金資産	(79,412)	(60,875)	(676,019)
退職給付引当金	¥ 14,063	¥ 13,524	\$ 119,716

2006年及び2005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 (注記1)
	2006	2005	2006
勤務費用	¥2,127	¥3,223	\$18,107
利息費用	947	943	8,062
期待運用収益(減算)	(33)	(31)	(281)
数理計算上の差異の費用処理額	611	766	5,201
退職給付費用	¥3,652	¥4,901	\$31,089

2006年及び2005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%であります。また、2006年及び2005年3月31日に終了する年度における年金資金の期待収益率は、それぞれ0%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。

14. 後発事象

2006年6月22日に、当社の株主は以下の利益処分を承認しました。

	単位:百万円	単位:千米ドル (注記1)
配当金	¥10,767	\$91,657
役員賞与	174	1,481

15. ストックオプション制度

2002年6月25日、当社株主総会にて、旧商法第280条第20項及び第281条第21項に従って当社の取締役及び執行役員に対しストックオプションを付与することが承認されました。この承認に従って付与されるストックオプションの行使によって、新たに発行された、または自己株式から譲渡された当社普通株式数は、2006年3月31日現在で20万株、2006年5月31日現在で19万株でした。ストックオプションを行使できる期間は、2004年6月26日から2012年6月25日までです。

2003年6月25日、当社株主総会にて、商法第280条第20項及び第280条第21項に従って当社の取締役、執行役員、及び幹部職員、ならびに当社国内連結子会社社長に対しストックオプションを付与することが承認されました。この承認に従って付与されるストックオプションの行使によって、新たに発行された、または自己株式から譲渡された当社普通株式は、2006年3月31日現在で48万8,000株、2006年5月31日現在で47万8,000株でした。ストックオプションを行使できる期間は、2004年6月20日から2013年6月25日までです。

2004年6月24日、当社の株主により、商法第280条第20項及び商法第280条第21項に従って当社の取締役、執行役員、及び幹部職員、ならびに当社国内連結子会社社長に対しストックオプションを付与することが承認されました。この承認に従って付与されるストックオプションの行使によって、新たに発行された、または自己株式から譲渡された当社普通株式は、2006年3月31日現在で157万株、2006年5月31日現在で156万株でした。ストックオプションを行使できる期間は、2005年6月20日から2014年6月24日までです。

2005年6月23日、当社の株主により、商法第280条第20項及び商法第280条第21項に従って当社の取締役、執行役員、及び幹部職員、ならびに当社国内連結子会社社長に対しストックオプションを付与することが承認されました。この承認に従って付与されるストックオプションの行使によって、新たに発行された、または自己株式から譲渡された当社普通株式は、2006年3月31日現在で165万株、2006年5月31日現在で165万株でした。ストックオプションを行使できる期間は、2006年6月20日から2015年6月23日までです。

2006年6月22日、当社の株主により、会社法第361条に従って当社の取締役に対しストックオプションを付与することが承認されました。この承認に基づくストックオプションの行使によって、新たに発行される、または自己株式から譲渡される当社普通株式は、最大で60万株です。当社取締役会の承認により、ストックオプションを行使できる期間は、2007年6月20日から2016年6月22日までです。

2006年6月22日、当社の株主により、会社法第236条、第238条及び第239条に従って当社取締役を兼務しない執行役員及び幹部職員並びに当社国内連結子会社社長に対しストックオプションを付与することが承認されました。この承認に基づくストックオプションの行使によって、新たに発行される、または自己株式から譲渡される当社普通株式は、最大で150万株です。当社取締役会の承認により、ストックオプションを行使できる期間は、2007年6月20日から2016年6月22日までです。

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

株主各位及び取締役会 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2006年3月31日及び2005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、並びに同日をもって終了する連結会計年度の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内容に関する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この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。この基準は、当監査法人に、連結財務諸表に重要な虚偽の表示が無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、財務諸表内の金額及び開示内容を裏付ける証拠を試査的に調査することを含んでいる。監査はまた、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重要な見積もりの評価も含め、全体としての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、当方の監査が正当なものとして当方の意見表明のための根拠を成すものと信ずる。

当監査法人は、上記の連結財務諸表が、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2006年3月31日及び2005年3月31日現在の財務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。

当監査法人は、当方の意見の範囲を限定することなく、次の事項に注意を向けたい。

連結財務諸表に対する注記2(4)で述べられているとおり、2006年3月31日をもって終了する年度より、株式会社商船三井は、コンテナ船に関する海運業収益及び海運業費用計上の際の会計処理方法を従来の航海完了基準から複合輸送進行基準に変更している。

連結財務諸表に対する注記2(8)で述べられているとおり、2005年4月1日より、株式会社商船三井は、固定資産の減損に係る新しい会計基準を適用している。

連結財務諸表に対する注記2(12)で述べられているとおり、2005年3月31日をもって終了する年度より、株式会社商船三井は、退職給付に関する改正会計基準を適用している。

連結財務諸表に対する注記11(A)で述べられているとおり、2004年4月1日より、株式会社商船三井は、同事業部門のセグメントの区分に関する会計方針を変更している。

添付の2006年3月31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。監査はまた、日本円金額の米ドルへの換算を含んでおり、当監査法人は、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の換算がなされているものと認める。

KPMG AZSA & Co.

日本 東京

2006年6月22日

商船三井グループ

株式会社商船三井 2006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)
コンテナ船事業			
■ 国際コンテナターミナル株式会社	日本	100.00	¥700,000
■ 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
■ 株式会社エム・オー・エル・ジャパン	日本	100.00	¥100,000
■ Mitsui O.S.K. Lines (SEA) Pte Ltd.	シンガポール	100.00	S\$200
■ Mitsui O.S.K. Lines (Singapore) Pte Ltd.	シンガポール	100.00	S\$5,000
■ MOL (America) Inc.	米国	100.00	US\$6
■ MOL (Asia) Ltd.	香港	100.00	HK\$40,000
■ MOL (Brasil) Ltda.	ブラジル	100.00	R\$1,677
■ MOL (Chile) Ltda.	チリ	100.00	US\$100
■ MOL (China) Co., Ltd.	中国	100.00	US\$1,960
■ MOL (Europe) B.V.	オランダ	100.00	€454
■ MOL (Europe) GmbH	ドイツ	100.00	€256
■ MOL (Europe) Ltd.	英国	100.00	£ 1,500
■ MOL (Panama) Inc.	パナマ	100.00	US\$100
■ MOL De Mexico, S.A. de C.V.	メキシコ	100.00	US\$92
■ MOL South Africa (Proprietary) Limited	南アフリカ	100.00	R3,000
■ パナマ、リベリア、香港国内の船主会社(11社)			
■ 商船港運株式会社	日本	79.98	¥300,000
■ Star-Net America, Inc.	米国	100.00	US\$3,000
■ Trapac, Inc.	米国	100.00	US\$3,000
■ 宇徳運輸株式会社	日本	51.58	¥1,455,300
● MOL (West Africa) Ltd.	英国	51.00	£ 140
▲ Mitsui O.S.K. Lines (Thailand) Co., Ltd.	タイ	47.00	BT20,000
▲ 上海貨客船株式会社	日本	31.98	¥100,000
不定期専用船事業			
■ BGT Ltd.	リベリア	100.00	US\$5
■ BIL Investments Ltd.	英国	100.00	£ 21
■ BLNG Inc.	米国	75.00	US\$1
■ 株式会社中国 SHIPPING エージェンシイズ	日本	100.00	¥10,000
■ El Sol Shipping Ltd. S.A.	パナマ	100.00	US\$10
■ エム・オー・エルエヌジー輸送株式会社	日本	100.00	¥40,000
■ MCGC International Ltd.	バハマ	80.10	US\$1
■ 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	US\$402
■ Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (USA) Inc.	米国	100.00	US\$200
■ 商船三井近海株式会社	日本	99.04	¥660,000
■ MOL-NIC Transport Ltd.	リベリア	75.00	US\$13,061
■ パナマ、ケイマン諸島、リベリア、シンガポール、香港、キプロス、マルタ国内の船主会社(136社)			
■ Tokyo Marine Asia Pte Ltd.	シンガポール	100.00	S\$500
■ 東京マリン株式会社	日本	74.60	¥617,500
■ Unix Line Pte Ltd.	シンガポール	100.00	S\$500
■ その他2社			
● Greenfield Holding Company Limited	グランド・ケイマン	100.00	US\$120
▲ 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\$20,743
▲ 旭タンカー株式会社	日本	24.75	¥600,045
▲ バダック・エル・エヌ・ジー輸送株式会社	日本	25.00	¥80,000
▲ Bright Shipping Company Inc.	パナマ	50.00	US\$10
▲ 第一中央汽船株式会社	日本	26.25	¥13,258,410
▲ Gearbulk Holding Ltd.	バミューダ	40.00	US\$160,000
▲ M.S.Tanker Shipping Ltd.	香港	50.00	HK\$2,000
▲ 日産専用船株式会社	日本	40.00	¥640,000
▲ リベリア、パナマ、バハマ、マルタ、ノルウェー、ケイマン諸島国内の船主会社(18社)			
ロジスティクス事業			
■ AMT Freight, Inc.	米国	100.00	US\$9,490
■ Bangpoo Intermodal Systems Co., Ltd.	タイ	67.98	BT130,000
■ Euloc B.V.	オランダ	100.00	€3,630
■ Hermex Distribution B.V.	オランダ	100.00	€227
■ Hong Kong Logistics Co., Ltd.	香港	100.00	HK\$58,600
■ 国際コンテナ輸送株式会社	日本	48.00	¥100,000
■ 株式会社ジャパンエクスプレス(神戸)	日本	86.27	¥99,960
■ 株式会社ジャパンエクスプレス(横浜)	日本	100.00	¥236,000
■ ジャパンエクスプレス梱包運輸株式会社	日本	100.00	¥60,000
■ エムオーツリスト株式会社	日本	100.00	¥250,000
■ MOL Distribution (Deutschland) GmbH	ドイツ	100.00	€26
■ MOL Logistics (Europe) B.V.	オランダ	100.00	€414
■ MOL Logistics (H.K.) Ltd.	香港	100.00	HK\$3,676
■ 商船三井ロジスティクス株式会社	日本	59.74	¥756,250
■ MOL Logistics (Netherlands) B.V.	オランダ	100.00	€3,049
■ MOL Logistics (Singapore) Pte. Ltd.	シンガポール	100.00	S\$700
■ MOL Logistics (UK) Ltd.	英国	100.00	£ 400
■ MOL Logistics (USA) Inc.	米国	100.00	US\$7,314
■ MOL Logistics Administration B.V.	オランダ	100.00	€16
■ 株式会社エム・オー・エル大阪南港物流センター	日本	100.00	¥10,000
▲ Cougar Holdings Pte Ltd.	シンガポール	35.00	S\$9,330
▲ J.F. Hillebrand Group Ag	ドイツ	50.00	€5,000
▲ 上海龍飛国際物流有限公司	中国	22.05	US\$1,240
▲ Union Services (Singapore) Pte Ltd.	シンガポール	24.00	S\$500

	登録事業所	MOLの所有割合 (単位:%)*	払込資本金 (単位:千)
フェリー・内航事業			
■ 株式会社ブルーハイウェイエクスプレス	日本	100.00	¥54,600
■ 株式会社ブルーハイウェイエクスプレス 九州	日本	70.00	¥50,000
■ 株式会社ブルーハイウェイライン西日本	日本	100.00	¥100,000
■ 株式会社ブルーハイウェイサービス	日本	100.00	¥30,000
■ 株式会社ダイヤモンドライン	日本	100.00	¥20,000
■ 九州急行フェリー株式会社	日本	92.00	¥840,000
■ みやご商事株式会社	日本	100.00	¥10,000
■ 商船三井内航株式会社	日本	99.00	¥650,000
■ 株式会社シー・ロードエクスプレス	日本	100.00	¥320,000
■ 株式会社シーロックス北一	日本	100.00	¥20,000
■ パナマ国内の船主会社(1社)			
■ 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	93.80	¥900,000
▲ 関西汽船株式会社	日本	37.39	¥1,368,989
▲ 株式会社名門大洋フェリー	日本	37.62	¥880,000
▲ その他9社			
関連事業			
■ ダイビル株式会社	日本	51.07	¥12,227,847
■ 株式会社堂島エステート	日本	100.00	¥200,000
■ 株式会社エスカ	日本	100.00	¥25,000
■ グリーン海事株式会社	日本	66.67	¥95,400
■ グリーンシッピング株式会社	日本	100.00	¥172,000
■ 北倉興発株式会社	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
■ 生田アンドマリン株式会社	日本	77.36	¥26,500
■ 日本水路図誌株式会社	日本	54.62	¥32,000
■ 関西建物管理株式会社	日本	100.00	¥14,400
■ 北日本倉庫港運株式会社	日本	97.99	¥409,544
■ 北日本曳船株式会社	日本	62.00	¥50,000
■ 日下部建設株式会社	日本	80.63	¥200,000
■ 商船三井キャリアサポート株式会社	日本	100.00	¥100,000
■ 商船三井興産株式会社	日本	90.00	¥395,000
■ 商船三井客船株式会社	日本	100.00	¥9,450,000
■ 商船三井テクノトレード株式会社	日本	100.00	¥490,000
■ エムオーエンジニアリング株式会社	日本	100.00	¥20,000
■ 商船三井海事株式会社	日本	100.00	¥95,000
■ 株式会社エム・オー・マリンコンサルティング	日本	100.00	¥100,000
■ 日本栄船株式会社	日本	69.53	¥134,203
■ 株式会社大阪オールサービス	日本	100.00	¥17,000
■ サンソーマリンシステム株式会社	日本	100.00	¥50,000
■ 三都建物サービス株式会社	日本	100.00	¥10,000
■ 山和マリン株式会社	日本	100.00	¥475,000
■ パナマ国内の傭船会社(1社)			
■ 宇部ポートサービス株式会社	日本	95.29	¥14,950
▲ 日本チャータークルーズ株式会社	日本	50.00	¥290,000
▲ 新洋海運株式会社	日本	36.00	¥100,000
▲ South China Towing Co., Ltd.	香港	25.00	HK\$12,400
その他事業			
■ Euromol B.V.	オランダ	100.00	US\$8,861
■ 国際エネルギー輸送株式会社**	日本	99.94	¥1,224,000
■ 国際マリントランスポート株式会社	日本	88.74	¥100,000
■ International Transportation Inc.	米国	100.00	US\$24,563
■ Linkman Holdings Inc.	リベリア	100.00	US\$3
■ 株式会社エム・オー・ケーブルシップ	日本	100.00	¥10,000
■ M.O. Reinsurance S.A.	ルクセンブルグ	100.00	US\$5,376
■ エム・オー・シップマネジメント株式会社	日本	100.00	¥50,000
■ 株式会社エム・オー・シップテック	日本	100.00	¥50,000
■ 三井近海汽船株式会社	日本	80.12	¥350,000
■ 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
■ Mitsui O.S.K. Manning Service S.A.	パナマ	100.00	US\$135
■ エムオーアカウンティング株式会社	日本	100.00	¥30,000
■ 株式会社エム・オー・エルアジャストメント	日本	100.00	¥10,000
■ MOL FG, Inc.	米国	100.00	US\$20
■ 商船三井システムズ株式会社	日本	100.00	¥100,000
■ MOL SI, Inc.	米国	100.00	US\$100
■ 株式会社オレンジピーアール	日本	100.00	¥10,000
■ その他2社			
■ パナマ、リベリア国内の船主会社(9社)			
▲ 大阪船舶株式会社	日本	30.12	¥498,000

* MOLには株式会社商船三井及びその子会社を含みます。

** 4月1日付で商船三井タンカー管理株式会社に社名変更しました。

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、苫小牧、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: 81-45-212-7710 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

九州: Tel: 81-92-262-0701 Fax: 81-92-262-0720

北米

MOL (America) Inc.

本社(コンコルド): Tel: 1-925-688-2600 Fax: 1-925-688-2670

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: 1-562-983-6292

ニュージャージー: Tel: 1-732-512-5200 Fax: 1-732-512-5272

サンフランシスコ: Tel: 1-415-836-3500 Fax: 1-415-836-3533

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

ヒューストン: Tel: 1-832-615-6470 Fax: 1-832-615-6480

ロングビーチ: Tel: 1-562-983-6276 Fax: 1-562-983-6290

MOL Logistics (USA) Inc.

本社(ニューヨーク): Tel: 1-516-626-6040 Fax: 1-516-626-6092

ロサンゼルス: Tel: 1-310-212-1140 Fax: 1-310-328-8626

中南米

MOL (Brasil) Ltda.

本社(サンパウロ): Tel: 55-11-3145-3955 Fax: 55-11-3145-3945

MOL (Chile) Ltda.

本社(サンチャゴ): Tel: 56-2-630-1950 Fax: 56-2-695-1289

Corporativo MOL de Mexico S.A. de C.V.

本社(メキシコシティ): Tel: 52-55-5010-5200 Fax: 52-55-5010-5220

MOL (Panama) Inc.

パナマ: Tel: 507-269-8234 Fax: 507-269-8315

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

サンパウロ: Tel: 55-11-3145-3980 Fax: 55-11-3145-3946

欧州

MOL (Europe) B.V.

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

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) Ltd.

本社(サザンプトン): Tel: 44-2380-714700 Fax: 44-2380-714519

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. Lines Ltd.

モスクワ: Tel: 7-095-258-1424 Fax: 7-095-258-1426

ウラジオストク: Tel: 7-4232-215721 Fax: 7-4232-215720

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

本社(ロンドン): Tel: 44-20-7265-7500 Fax: 44-20-7265-7699

ブリュッセル: Tel: 32-2-305-4240 Fax: 32-2-305-4241

ハンブルグ: Tel: 49-40-3764-4512 Fax: 49-40-3764-4500

MOL Logistics (Deutschland) GmbH

本社(フランクフルト): Tel: 49-6105-406102 Fax: 49-6105-406968

MOL Logistics (Netherlands) B.V.

本社(ロッテルダム): Tel: 31-10-299-6220 Fax: 31-10-299-6226

MOL Logistics (U.K.) Ltd.

本社(ロンドン): Tel: 44-1895-459700 Fax: 44-1895-449600

アフリカ

MOL South Africa Pty Ltd.

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

Mitsui O.S.K. Lines (Nigeria) Ltd.

ラゴス: Tel: 234-1-587-1900 Fax: 234-1-587-4771

MOL (Ghana) Ltd.

テマ: 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

マスカット: Tel: 968-2448-7450 Fax: 968-2448-7394

MOL (Europe) Ltd.

ペイルート: Tel: 961-1-567251 Fax: 961-1-567250

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. Lines (New Zealand) Ltd.

オークランド: Tel: 64-9-3005821 Fax: 64-9-3091439

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: 91-22-6694-6300 Fax: 91-22-6694-6301

Mitsui O.S.K. Lines Lanka (Private) Ltd.

本社(コロンボ): Tel: 94-11-2304949 Fax: 94-11-2304730

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

Mitsui O.S.K. Lines Philippines, Inc.

本社(マニラ): Tel: 632-888-6531 Fax: 632-884-1766

MOL (China) Co., Ltd.

本社(上海): Tel: 86-21-5306-0088 Fax: 86-21-6384-5936

北京: Tel: 86-10-8529-9121 Fax: 86-10-8529-9126

天津: Tel: 86-22-8319-1951 Fax: 86-22-8319-1952

深圳: Tel: 86-755-2598-2200 Fax: 86-755-2598-2210

MOL (Taiwan) Co., 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: 60-3-7954-8349 Fax: 60-3-7958-5246

ソウル: Tel: 82-2-5672718 Fax: 82-2-5672719

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:	881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)	8,351人
授權株式総数:	3,154,000,000株
発行済株式数:	1,205,410,445株
株主数:	131,050名
株式上場:	東京、大阪、名古屋、福岡、札幌各証券取引所
株主名簿管理人:	三菱UFJ信託銀行株式会社 〒100-8212 東京都千代田区丸の内一丁目4番5号
書類:	アニュアルレポート(英語/日本語) インベスターガイドブック(英語/日本語) 海運市況(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、ウェブサイト) 月刊社内報『うなばら』(日本語) 環境・社会報告書(英語/日本語)

(2006年3月31日現在)

株価の推移(売買高)





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/>



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。

Printed in Japan