



A solid performance  
in a difficult market. **Why?**  
More progress ahead. **How?**

# 1 株主の皆様へ



## 2 強くしなやかな 商船三井を目指して

商船三井は、スリムなコスト体質と効率の高い船隊によって、昨年度の非常に困難な市場環境を乗り切ることができました。当社社長が2001年度の業績を振り返ると共に、中期経営計画MOL nextの初年度についての評価、さらには目標達成への見通しについて語ります。

## 7 成長と拡大戦略に挑む 商船三井の改革

商船三井は1994年より事業転換を推し進めてきました。これら一連の改革の成果はグループ全体の船隊構成や財務体質に顕著に表れています。この章では現在経営のガイドラインとなっているMOL next達成のカギを握る3分野に焦点を絞っています。当社はこの3分野の取り組みが、さらに当社を新たな成長段階へ導くものと確信しています。

### 8 定期船および物流事業

コストダウンとサービス向上によって商船三井の定期船事業が世界でも高い競争力を維持していることを明らかにします。



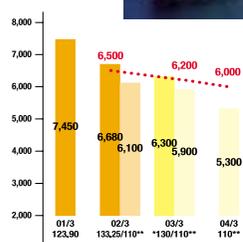
### 10 油送船および液化ガス船事業

商船三井の将来の成長基盤となるLNG船やメタノール船、その他のエネルギー関連事業への取り組みをご紹介します。



### 12 財務戦略

Management's Discussion & Analysisの要約版である同セクションでは、当社の収益状況や財政状態に焦点を当てています。



### 14 連結業績概況

連結セグメント別に業績の概況をまとめています。

### 16 外航海運業

連結業績の大半を占める外航海運業の事業概況、2001年度の業績などをレポートしています。

### 18 マーケットデータ

世界の海運業界における商船三井のポジションを船舶種類別にご紹介しています。

### 20 環境保全に対する取り組み / IT戦略

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

### 22 ポートマップ

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

### 24 取締役および監査役

### 25 コーポレートガバナンス

### 26 執行役員

### 27 6年間の主要財務データ

### 28 連結貸借対照表

### 30 連結損益計算書

### 31 連結株主資本計算書

### 32 連結キャッシュ・フロー計算書

### 33 連結財務諸表に対する注記

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

### 50 商船三井グループ

### 52 国内・海外事務所

### 53 株主情報

表紙:表紙の写真は77隻から成る自動車船船隊の1つである「まーきゅりーえーす」です。この中型の自動車船は4,700台の自動車が積載可能で、様々な航路に従事するなど顧客ニーズに即した柔軟性を持ち合わせています。

「創造的改革」 商船三井はこれを経営の根幹に据えて、1994年以降、持続的成長と安定的収益の向上、財務体質の強化を目標として一連の経営計画を立案し、これを達成してきました。

また、同時にコーポレートガバナンスを強化し、より株主の皆様の視点から経営を実行するために社外取締役の招聘を始めとする経営改革も積極的に推進してきました。

現在は、昨年4月に「成長と拡大」をテーマに掲げスタートした経営計画MOL next (nextはnew expansion targetの略語)の目標達成に向けて全社一丸となって邁進しています。

MOL nextでは、とりわけ定期船事業とエネルギー輸送事業の拡充をその計画の中心に据えています。両事業共に今後世界的に荷動きが増大し、成長が期待される分野です。当社の経営資源をこうした分野に戦略的に配分し、これまで培ってきた実績と信頼を礎に業容を拡大させることが、当社の安定的な収益の成長に必ずや結び付くと確信するものです。

また、こうした成長は社会的な使命である環境保全や安全運航を前提としたものでなくてはならず、当社はこの責務を果たすことにも最大限の努力を傾注していく所存です。

海運産業は、遺憾ながら低収益、低成長の産業と考えられがちですが、当社のこれまでの実績は、そうした認識が必ずしも正しくないことを立証しています。過去10年間を例にとりますと、連結売上高は6,730億円から9,040億円へ、営業利益は230億円から600億円へと大幅な増収増益を達成しました。この間2000年度までは、営業利益は7年連続の増益となり、2000年度には史上最高である780億円を記録いたしました。昨年度は、世界的な景気の減速、9月11日の米国同時多発テロなどの影響から急速に海運市況が低迷し、減益を余儀なくされましたが、それでも営業利益600億円は過去3番目に高い水準にあります。

連結営業利益の向上は、グループ企業の個々の合理化努力に加えて、グループ内での積極的な企業の統廃合などによる効率化を推進し、コスト競争力を始めとするグループの総合力強化を図ってきた成果でもあります。こうした一連のグループ企業の包括的な再構築と強化策は、極めて厳しい経営環境にありましたフェリーおよび客船事業の抜本的な見直しと様々な合理化策を最後に、昨年度で概ね終了いたしました。今後、日本経済の回復に伴い両事業が連結業績の向上に貢献するものと確信しております。

世界の海上荷動きは、今後も成長し続けると予想されます。「成長と拡大」を掲げたMOL nextの下で新しく投入される船隊と新規契約により、今後数年間のうちに当社の安定的な収益はさらに拡大するものと期待しております。

昨年度は、下半期に急速に海運市況が軟化いたしました。当社はバランスの取れたビジネス・ポートフォリオと継続的なコスト削減により、その影響を軽減することができました。引き続き経営環境は厳しさが続くと思われ、新3ヵ年経営計画MOL nextの目標を達成することももとより、企業理念をしっかりと踏まえ、世界の海運をリードする強い商船三井グループを構築していきたいと考えています。

株主の皆様にはなにとぞ変わらぬご支援を賜りますよう、改めてお願い申し上げます。

2002年6月25日

取締役会長  
生田正治

生田 正治

取締役社長  
鈴木邦雄

鈴木 邦雄



会長 生田正治(右) 社長 鈴木邦雄(左)

## 商船三井グループの企業理念

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



社長 鈴木 邦雄

**Q. MOL next初年度である2001年度の業績面でのポイントをお聞かせください。**

2001年度、とりわけ下半期の経営環境は、商船三井のみならず海運業界全体として歴史的に見ても大変厳しい状況であったと思います。円安や燃料油安などプラス要因もありましたが、昨年初来の米国経済の減速傾向に加えて、同時多発テロの発生が景気の先行きに対する懸念を一層強め、結果として定期船運賃を中心に海運市況は急速に落ち込みました。こうした厳しい環境下にもかかわらず、当社は、コスト削減を始めとして様々な合理化、損益改善努力を推進し、当初計画には届きませんでした。まずまずの業績を達成することができました。

2001年度の業績は、売上高が1.8%増加したものの、営業利益は23.6%減少しました。増収減益とは言え、営業利益は史上3番目に高い水準を維持するなど、収益構造の強さを裏付けています。ほとんどの大手コンテナ船社が赤字に転落する厳しいマーケット環境下で、これだけ高水準の利益を達成することができた理由は、市場の変化に打ち勝つために取り組んできた次の3つの施策にあると考えています。

即ち、第一には、1994年からスタートした商船三井グループ全体の構造改革、第二に常に高い目標を掲げ継続的に行ってきたコスト削減、第三は、一部の事業に過度に依存しないバランスの取れたポートフォリオ形成を図ると同時に、特に将来成長が見込めるエネルギー輸送分野へ戦略的投資を行ってきたことです。

定期船 コンテナ船 事業は、米国経済の低迷や同時多発テロなど想定外の出来事に遭遇したため取扱量が伸び悩みました。期初は6-7%の荷動きの伸びを予想していましたが、結果としてはほぼゼロ成長に終わりました。一方で世界のコンテナ船船腹量は前年より約10%伸長したため、需給ギャップが拡大し、運賃は大幅に下落しました。このような厳しい環境下にあっても、コスト削減とサービス向上への弛まぬ努力により、多くの競合他社に比べ好業績を上げることができたものと自負しています。また、当社が参加するアライアンスTNWA(The New World Alliance)も効果的に機能し、船腹の供給過剰に速やかに対応することができました。TNWAはAPL社(シンガポール)および現代商船(韓国)との3社連合によるアライアンスですが、2001年度下半期には欧州および太平洋航路で一時的に減便するなど柔軟に対応し、業界全体でもこれに追隨した動きが見られました。また、コンテナ船社の経営が悪化していく中、荷主間に長期安定輸送への関心が高まっており、相対的に強い財務基盤を持ち信頼性の高い当社が改めて評価されていることは、将来の業績を支える重要なポイントとして挙げられると思います。

**連結財務ハイライト**

3月31日に終了する会計年度	百万円			百万米ドル(注)
	2002年	2001年	2000年	2002年
<b>損益計算書項目:</b>				
売上高	¥ 903,943	¥ 887,867	¥ 881,807	\$6,784
営業利益	59,773	78,239	61,320	449
当期純利益	10,545	10,943	8,325	79
<b>貸借対照表項目:</b>				
有形固定資産	¥ 619,645	¥ 691,307	¥ 756,623	\$4,650
長期負債(1年以内に返済期限の到来する長期借入金を除く)	475,696	540,159	598,999	3,570
純資産	166,970	144,355	151,992	1,253
総資産	1,079,090	1,140,400	1,196,474	8,098
<b>1株当たり(円および米ドル):</b>				
当期純利益	¥ 8.76	¥ 9.01	¥ 6.77	\$0.066
潜在株式調整後当期純利益	-	-	-	-
配当金	5.00	5.00	4.00	0.038
	連結 (単体)	連結 (単体)	連結 (単体)	
<b>運航船舶:</b>				
隻数	578 (467)	604 (487)	621 (493)	
保有船	209 (42)	220 (41)	269 (43)	
備船および運航受託船	369 (425)	384 (446)	352 (450)	
船腹量(百万DWT)	34.08 (32.34)	36.40 (33.14)	35.44 (33.18)	

注:表示されている米ドル金額は、2002年3月31日現在の1米ドル=133.25円で計算されています。

定期船事業以外の外航海運業は、ほとんどの分野で前期より売上高を伸ばし、MOL nextの目標をクリアすることができました。戦略的事业であるエネルギー輸送分野では、VLCCを始めとする油送船事業は目標を達成、LNG船は目標を若干上回りました。後者は計画を上回る新規契約を獲得し、2005年度以降、収益への一層の貢献を期待しています。また、自動車船事業は、売上高、利益共に年間目標を達成しました。ドライバルク事業は、下半期の厳しい市況を反映して利益は若干減少しました。

## Q. コンテナ船市況の悪化に対応するため、どのような対策を講じていますか？

市場全体では、多くのコンテナ船社が大型高速船を投入する計画であり、これにより今後2年間で、主要航路において約15%のスペース増が予測されています。一方、昨年9月の米国同時多発テロの発生による消費の落ち込み懸念などもあり、2001年度の下半期以降の荷動きが大幅に改善するとは思われませんでした。そのような折、毎年5月に年一回改定する運賃の更改交渉が昨年末から3月頃にかけて行われたため、2002年度の北米航路の往航運賃は、前年比10%以上の低下とならざるを得ませんでした。

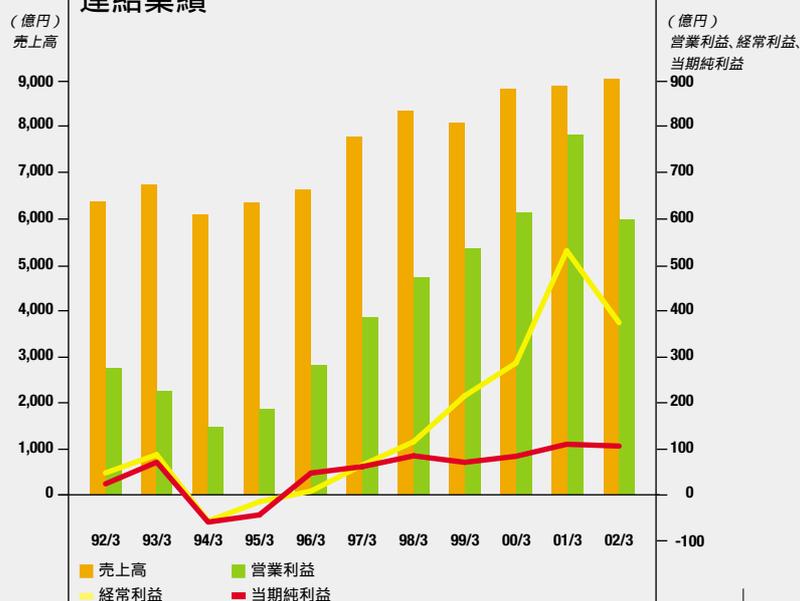
しかしながら、こうした状況を何とか改善しようとする動きも見られます。現在、定期船事業を展開する世界の海運会社のほとんどが大幅な損失を計上していると見られ、各社が自滅的競争回避に向けて動き出しています。先述した主要航路での減便対策などにより、欧州航路では今年に入り運賃は上昇傾向にあります。全体的に見ても、コンテナ船市況の需給はこれ以上悪化することはないと思われまます。現実に北米航路のアジア積の荷動きにおいては、今年の4月以降昨年同月比20%を上回る伸び率となっています。これは、期初の予想をはるかに上回る荷動きですので、運賃の回復も近いのではないかと見ています。いずれにいたしましても、中長期的に見れば、定期船市場が世界経済の成長と共に着実に拡大していくことは間違いのないものと確信しています。

定期船事業の収益の安定化のためには、コスト削減が非常に重要です。このため当社では、あらゆる面で可能な限りのコスト削減を図っています。また、大型高性能コンテナ船の導入や、情報管理システムSTARNETの稼働も競争力をさらに増強させ、コスト優位性を保ちながら、市場環境に打ち勝っていけると考えています。従って、近い将来に大規模な合併や戦略的提携などの再編が仮に起こった場合でも、当社はその強みをいかに発揮し、これまで以上にプレゼンスを高めることができると考えています。

## 格付け

	2002年	2001年	2000年
日本格付研究所	A-	A-	A-
格付投資情報センター (短期格付け)	A- (a-1)	A-	A-
ムーディーズ	Ba1 (stable)	Ba1 (positive)	Ba1 (negative) -> stable (1999年10月)  (stable) -> positive (2000年3月)
スタンダード& プアーズ	BB+pi	BB+pi 2000年11月に 格付けは +サインに修正	BBpi pi: 公開情報に 基づく格付け

## 連結業績





## Q. MOL nextの主な課題である「成長と拡大」についての進捗状況はいかがですか？

MOL nextでは、当社は定期船とエネルギー輸送の2つのビジネスに重点をおいています。定期船事業では、2003年までに16隻の新造船を投入します。これにより定期船の船腹量は約40%増強されることとなります。定期船事業は長期に亘り不採算でしたので、90年代の半ば以降、投資を控えていましたが、国際的なコスト競争力で優位なレベルに達したことに加え、将来的に荷動きが増加する分野であると判断しましたので、新造船の投入を決めました。効率の高い大型高速船の投入は、付加価値の高いサービスや新たな航路の開設を可能とするため、マーケットシェアを回復し、定期船市場でのポジションを強固にしていく上で、重要な役割を果たすものと考えています。

エネルギー輸送の分野においては、当初の計画を上回るペースで進んでいます。2001年度はVLCC1隻、LNG船1隻、プロダクト船2隻、石炭船3隻が新たに船隊に加わりました。さらにMOL nextの初年度の2001年度中に8隻のLNG船契約を締結するなど、MOL next 3年間の目標である10隻をしのぐ勢いで契約獲得が進んでいます。現在と同じ1米ドル120円程度の為替レートで見積もった場合、既存のLNG船およびメタノール船の営業利益は3年後に2倍以上になる計画で、2005年度以降には、LNG船部門は、鉄鋼原料などのドライバルクおよび自動車専用船、タンカーに並び長期安定収益源になることが期待されています。

## Q. コスト削減目標の達成状況についてお聞かせください。

MOL nextでは、2004年3月期までの3年間で150億円のコストを圧縮する計画でしたが、すでにこの当初のターゲットを上回るスピードでコスト削減が進められているため、当初目標の約2倍に当たる290億円へと削減目標を引き上げました。2001年度は115億円のコスト削減を達成し、これは当初計画を30億円上回る数値となっています。コスト削減の中心は、やはり定期船事業におけるもので、主に外部に委託している業務の見直しや主要地域の第三者代理店の自営化などによるものです。2002年度はさらに140億円の追加削減を予定していますが、うち110億円が定期船事業を始めとする営業部門のコンテナ経費、備船費用、営業費用など、残り30億円は管理部門によるものです。

## コスト削減計画

150億円のコスト削減 (2001年度 2003年度)

営業部門: 運航費を中心に80億円の削減

管理部門: 船舶経費を中心に70億円を削減

(億円)

	対2000年度コスト削減計画			
	2001年度 (実績) (計画)	2002年度計画 (見直し) (当初)	2003年度計画 (当初)	合計 (見直し) (当初)
営業部門	90 (60)	110 (10)	10	210 (80)
管理部門	25 (25)	30 (20)	25	80 (70)
合計	115 (85)	140 (30)	35	290 (150)

注: 2003年度のコスト削減額は合計額の見直しと当初の両方に含まれています。

(2002年5月現在)

## Q. 経営課題の1つでもあるグループ経営の最適化、収益力の強化についての取り組みはいかがですか？

これまでグループ再編に向けた様々な施策を講じており、旧ナビックスライン(株)との合併から3年の間に、子会社50社を27社に統合・合併するなどの成果を上げています。中でもフェリーおよび客船事業では、数年に亘り再編、合理化計画に取り組むと共に、コスト削減策を実行、約200億円のリストラ費用をかけてきました。事業建て直しの締めくくりとして、フェリー事業については、2001年7月に設立した新会社商船三井フェリー(株)が、関東と北海道を結ぶ中核サービスを継承しましたが、今後も引き続き、ルートの見直しや他社との提携などを模索してまいります。また、客船事業においては、商船三井客船(株)が運営するチャータークルーズとレジャークルーズを分離し、2001年12月よりチャータークルーズ事業を、日本国内の他の客船会社と折半で設立した新会社へ移管しました。これにより商船三井客船は、にっぽん丸1隻を運営するレジャークルーズ専門会社へと生まれ変わりました。グループ企業の大きなリストラは、とりあえず一段落したと考えております。

## Q. コーポレートガバナンス強化への取り組みによる効果についてお聞かせください。

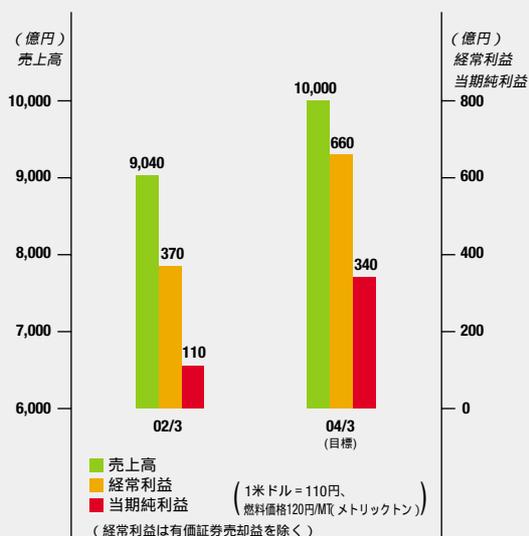
コーポレートガバナンスへの取り組みは明確に経営スタイルを変化させています。2年前に取締役数を大幅に削減する一方、社外取締役を招聘しました。これにより取締役会の性質が大きく変わり、議論の活性化、高度化に加え、株主の視点での経営の重視など、社外取締役の参加は貴重な効果をもたらしています。また、執行役員制度の導入も成果を上げています。執行役員制の採用により、取締役会において承認された事業戦略に対する実行責任・説明責任が一層明確になりました。

さらに今年6月には、取締役会の機能をこれまで以上に強化する改革に取り組みました。この改革の目的は、経営戦略の策定と実際の業務執行の分離をこれまで以上に鮮明にし、経営の基本方針策定に関する意思決定機関としての取締役会の機能を強化する一方、業務執行に関し経営会議へ大幅な権限委譲を実施することにあります。これによってコーポレートガバナンスが一層強化され、より効率的な経営体制とより迅速な業務執行体制が構築されました。

## MOL nextの概要

世界の海運をリードする強くしなやかな商船三井グループを目指す

連結業績目標



	2002年3月期	2004年3月期
1株当たり 当期純利益	¥8.8	▶ ¥28.0
株主資本 当期純利益率	6.8%	▶ 15.0%
自己資本比率	15.5%	▶ 20.0%
有利子負債残高	6,680億円	▶ 6,000億円

具体例で言いますと、経営ビジョン会議と取締役会の機能を統合しました。2年前の改革で設立された経営ビジョン会議は、取締役が長期的な経営目標や事業戦略を自由に議論する場として機能してきましたが、これを取締役会の機能として一本化し、各部門の事業計画も含め長期的なビジョン、戦略は取締役会で審議、決定することにしました。また、経営会議を業務執行に関する意思決定機関と位置付け、業務執行の最高責任者である社長が、そのメンバーを取締役会の承認を得て決定することとなりました。さらに、取締役会長と執行役員の兼務を解消し、取締役会による執行役員の監督機能を強化しました。こうした一連のコーポレートガバナンスの強化に向けた努力により、収益の拡大と成長の持続を通じ、株主価値の極大化を追求できるものと確信しています。

## Q. MOL nextの最終目標達成に向けた見通しについてお聞かせください。

MOL next初年度の目標には到達することはできませんでしたが、全社一丸となって最終年度の目標達成に向け努力しています。2002年度は、前年度比増収を見込むものの、営業損益ベースでは定期船事業における一段の運賃下落や、昨年度来厳しい環境にあるドライバルクやタンカー市況の回復の遅れから、減益と予想しています。一方、当期純利益は、前期計上していたリストラ費用が大幅に減少するため、増益を予定しています。為替を始めとする経済環境に大きな変動がないと仮定すると、2003年度に期待される定期船市況の回復による利益増と、コスト削減努力の継続によりMOL next最終年度の目標は達成可能であると見ています。

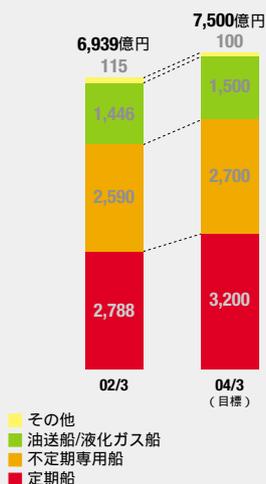
バランスシートにおいては、昨年度770億円の有利子負債削減に成功するなど滑り出しは順調で、1米ドル110円を前提とした、2004年3月期における有利子負債残高6,000億円の目標は十分に達成できる見通しです。

商船三井は過去10年近くに亘り、創造的改革に取り組んできました。現在取り組んでいる経営計画MOL nextは、当社の将来の礎を築くもののご理解いただきたいと思います。MOL nextは、弛まぬ改革的改革運動の通過点であり、その目標達成を通じ、より強固な財務基盤、持続的成長、長期安定的利益の実現へ向けて、次なる飛躍への基礎作りを行ってまいります。

今後とも当社の企業理念を踏まえ、世界の海運をリードする強い商船三井を構築したいと考えておりますので、株主、投資家の皆様には、より一層のご理解とご支援を賜りたいと存じます。

### 成長と拡大戦略

単体部門別営業収益

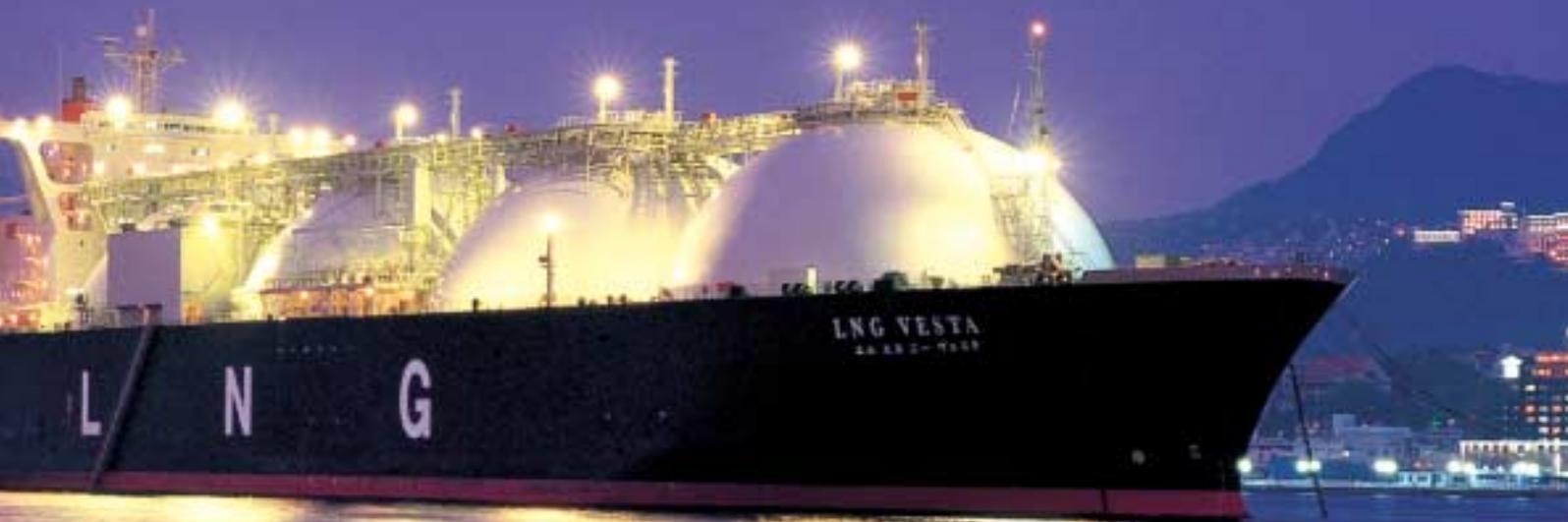


単体船腹増強 (隻数)



単体船腹増強 (百万DWT)





# 成長と拡大戦略に挑む 商船三井の改革

## 定期船および物流事業

グローバルな競争力を誇るコスト構造とサービス品質

## 油送船および液化ガス船事業

長期安定成長の原動力——エネルギー輸送

## 財務戦略

スリムで生産効率の高い財務体質の形成を目指して

# 定期船 および物流事業

## グローバルな競争力を誇る コスト構造とサービス品質



コンテナ船「MOL Integrity」

### 1. さらに**競争力の向上**を目指して

度重なる需給ギャップの発生により、世界の定期船マーケットで利益をあげることは困難であると言えます。即ちさらなるコスト削減を達成した会社のみが生き残れるのです。こうした中、商船三井は、良質なサービスを提供すると共に、コスト削減努力を重ね、昨年度の非常に厳しい市場環境においても、競争力強化に努めました。現在、一層のコスト削減を進めるべく、船舶コストからターミナルコスト、各ベンダーとの契約に至るあらゆる面で見直しを行っています。また、定期船事業の情報システムSTARNETの改良によるサービスの向上と経営手法の強化、主要地域における第三者代理店の子会社化、欧州本社機能のロンドンからロッテルダムへの移管など様々な施策を通じ、2002年度は定期船事業で、全社コスト削減目標140億円の7割に当たる約95億円を削減する計画です。一方、コスト削減だけでなく、サービス品質面での優位性を確保するため、スタッフのレベルアップにも力を入れています。これらを通じ、コスト、サービス、安定性の全ての面に秀でた定期船オペレーターの地位を確たるものとしてまいります。

### 2. **アライアンス**のシナジー効果の最大化に向けて

The New World Alliance (TNWA) の一員である商船三井は、アライアンスメンバーと共同で運航規模の拡大やターミナルの共同使用などを進めることによって、2001年度に約30%のコスト削減を実行しました。アライアンスによる成果をさらに追求するため、コンテナ、船舶の設計から建造、情報システム、資材調達、陸上輸送サービス、共同船舶管理、貨物の積荷プラン、管理業務などのあらゆる場面において、一層のシナジーの発揮に力を注いでいます。また、2001年秋より悪化した定期船市況に即応するため、当初北米航路へ投入予定であった新造船を欧州航路へ投入し、代わって従来欧州航路に就航していた船舶をアジア・中東へ、さらにアジア・中東就航船を北米航路へ転配するなど、TNWAメンバーの協調により効率配船の成果を上げることができました。今後とも当社は、顧客第一主義のもと、アライアンス・パートナー全員がメリットを享受できる体制を目指し、単なる事業のパートナーとしてではなく、より多くの面で相乗効果が期待できる、コーポレートレベルでのアライアンスを模索していく考えです。

佐藤 博之  
専務取締役  
専務執行役員

### 3. 新造船の投入によるさらなる**高品質**なサービスの提供

定期船事業の成長・拡大戦略を推し進める中、当社は、2003年度までに16隻の大型高速コンテナ船を投入する計画を打ち出しています。こうした大型高速船投入による船隊整備を背景に、サービスの全面的な見直しに着手しました。この見直しには、主要航路におけるサービスの向上や、欧州/アフリカ、欧州/南米東岸航路などの新サービスの開設も含まれています。さらに、新規に自営現地法人をオープンしたインドにおけるセールス強化、アジア・中東サービスの再編、中国貨物の積取増加などにより、ネットワーク全体の強化を図っていきます。今後も拡充された船隊規模の強みを活かし、航路毎の需要に即応した船隊配備など、高度なサービスの提供に努めてまいります。



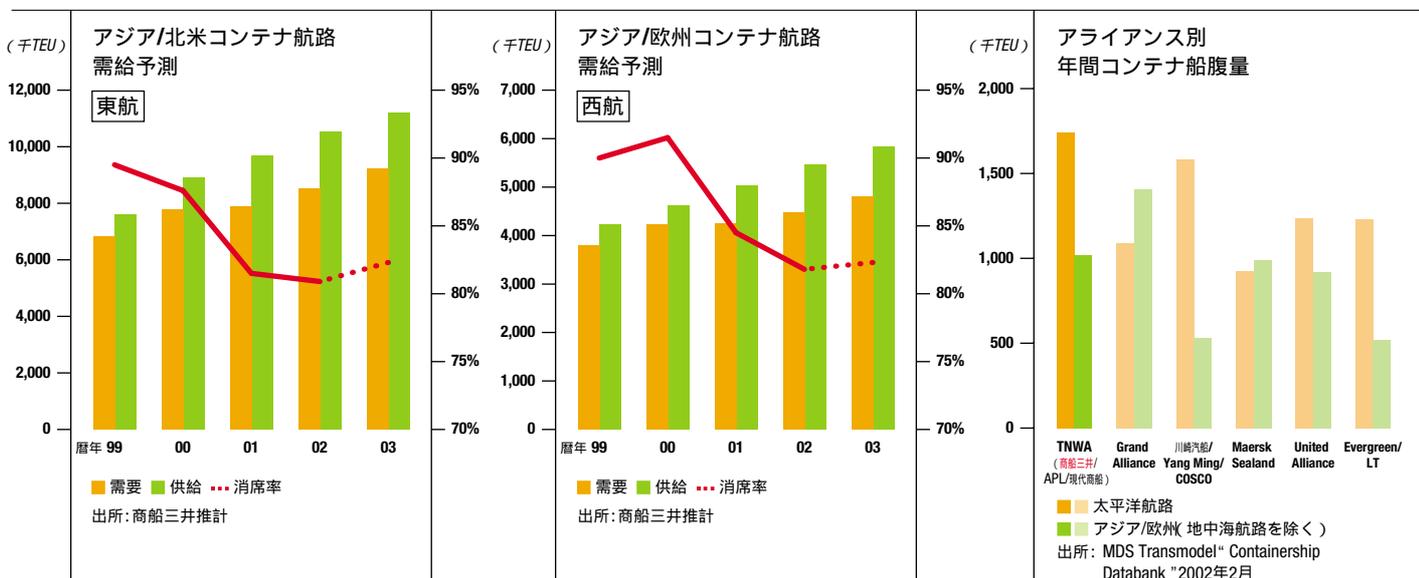
コンテナ船「MOL Advantage」

### 4. **顧客第一主義**が物流事業の原点

2年程前より、当社は、物流事業を再編する一方、物流事業と定期船事業との連携を強めてきました。世界各地に展開する当社グループの物流事業各社は、世界的に知名度の高いMOLの名称を冠した「MOL Logistics」ブランドに名称を統一してグローバルレベルでのネットワークを形成し、ロジスティクス網全体の強化を図っています。すでに9社がこの「MOL Logistics」ブランドへの名称に衣更えすると共に、それぞれの会社の事業領域も物流全般に対応できるよう拡大してきました。残る物流会社群も順次これに追随することになります。物流事業は顧客満足度を高めていく上で重要な役割を担っており、商船三井の物流戦略は、単なる総合ロジスティクスカンパニーにとどまらず、真のワンストップ・ショッピングを顧客に提供するための出発点として機能し、総合的に顧客満足度を高めることを目指しています。こうした指針に沿って、強力な定期船のネットワークを活用しながら、顧客ニーズに応じた総合的なサプライチェーン・ソリューションの提供に必要な投資を行ってまいります。



MOL Logistics (Netherlands) B.V.



# 油送船および 液化ガス船事業



ダブルハルVLCC「Washusan」

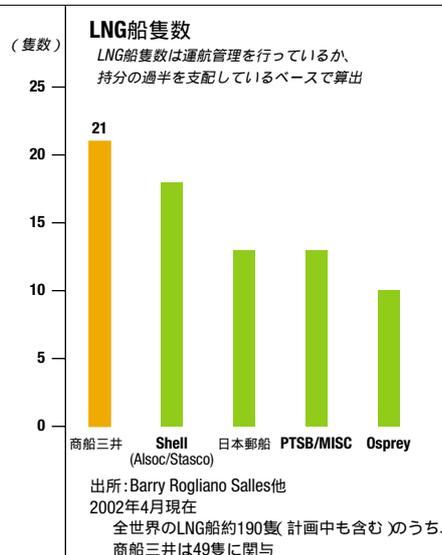
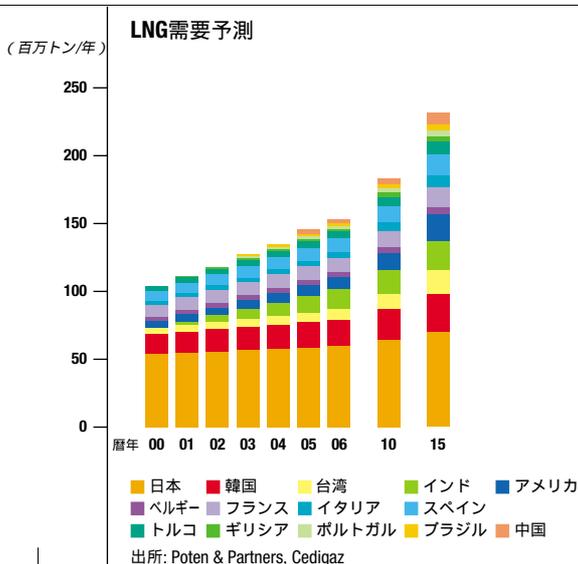
## 長期安定成長の原動力—エネルギー輸送

### 1. 重要性を増す資源エネルギー輸送事業

エネルギー輸送事業は、商船三井をより高収益で成長力のある会社へ転換するための中心的な役割を担っています。単体収益に占める油送船/液化ガス船の売上高の比率は、1996年度の16%から2001年度は21%へと増大しています。MOL nextの計画に沿い、VLCCのダブルハル化やその他油送船の大型化を進めており、現在12隻のダブルハルタンカーを保有しています。2010年までには30隻全てをダブルハル化する予定で、MOL next開始時から既に7隻の大型ダブルハルVLCCを発注するなど、着々と船隊を増強しています。石炭船においては、成長の期待される幅広浅喫水船の市場を開拓し、同市場でのプレゼンスを高めていきます。

### 2. 圧倒的シェアを誇る商船三井のLNG輸送

1983年のLNG輸送事業への参入以来、当社は2002年3月末時点で、全世界で運航するLNG船128隻の約30%のシェアに相当する38隻のLNG船(所有、運航、持分保有)に関与しており、同市場でのグローバルリーダーシップを確立しています。LNG輸送における今日のプレゼンスは、当社がいち早く世界市場での機会獲得に目を向けてきたことによるものですが、同時に三国間輸送の開拓にも力を注いできたことが重要な要素となっています。このような世界市場を視野に入れた一貫した取り組みにより得た顧客からの高い信頼は、さらなる成長の機会をもたらしています。LNG輸送には、最高水準の安全運航、船舶管理、熟練した技術力が求められますが、これらの面での信頼性の高さも、商船三井は幾度となく証明してきました。さらにこれらの抜きん出た経験やノウハウの蓄積を活かし、単なる船舶運航管理業務にとどまらず、ビジネスパートナーとしても様々な機能を提供しています。今後、LNG輸送はVLCC同様、スポットマーケットを含む多様な市場に変化を遂げていくことが予想されますが、こうした市場の変化によるメリットも享受していけるものと確信しています。



### 3. LNG輸送の真のリーダーを目指して

2001年度はLNG輸送事業において、4社と8隻の新規契約を締結するなど、躍進の1年となりました。これには、ベルギーのエクスマール社との合弁会社による米国エルパソ社向け4隻の備船契約、他船社との合弁会社によるインドのペトロネットLNG社向け2隻の備船契約、三井物産・カタール SHIPPING・他邦船社2社の4社との共同プロジェクトであるカタール液化ガス社向けの新規備船契約、レーフホーク社とスタットオイル社との合弁会社を通じたノルウェーのスノービットプロジェクト向け新規備船契約などが含まれます。さらに特筆すべきは、インド向けに計画、建造されたLNG船“Lakshmi”をそのプロジェクトの中止に伴い、新たにその持分の一部をオマーン政府保有として、20年の長期備船契約を締結したことです。オマーン政府が初めてLNG輸送に進出したプロジェクトでもあり、当社のLNG輸送における世界的地位の高さを改めて示した象徴的な契約であると言えます。商船三井は今後共、長期的成長が見込まれる三国間輸送に焦点を当てていく考えです。



LNG船「Al Bidda」

### 4. メタノール輸送 もう一つの成長の可能性

メタノール輸送事業は、20年前には存在しなかった新しいビジネスですが、今日ではメタノール需要の増大を背景に、収益は着実に増加しています。メタノールはホルムアルデヒドの製造や、ガソリン添加物MTBE (methyl t-butyl ether) などに幅広く使用されています。メタノールは純度が低下しやすい特性を持つため、高度の輸送品質が求められますが、ここでもLNG輸送同様、当社の安全輸送のノウハウは高い評価と信頼を得ており、トップ企業としての地位を確立しています。商船三井は現在、長期契約のもと19隻のメタノール船を運航しており、世界の3分の2という圧倒的なシェアを誇っています。



メタノール船「Millennium Explorer」



北條 時尚  
代表取締役専務取締役  
専務執行役員

# 財務戦略

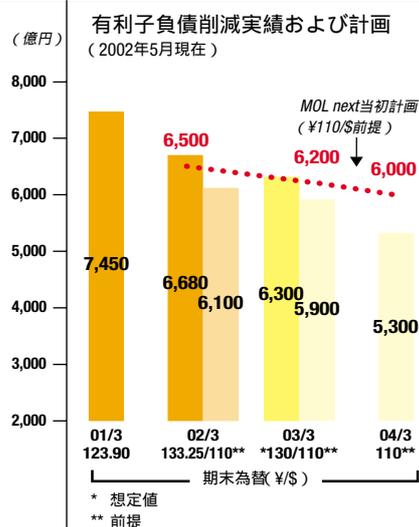
## スリムで生産効率の高い 財務体質の形成を目指して

### 1. 安定的経営とコスト削減努力

2001年度の海運業界は、特に年度後半の世界的な経済の低迷や米国の同時多発テロの発生などにより、市況悪化の影響を受けた中での経営を余儀なくされましたが、商船三井は営業利益で598億円(前年度比較185億円の減少)を確保することができました。定期船部門の売上が、運賃下落により前年度比403億円の減収となりましたが、円安効果や燃料油が予算設定価格より低位であったことに加えて、全社を挙げてのコスト削減効果109億円が寄与したこと、そして、世界最大規模を誇るエネルギー船隊をはじめ、自動車・石炭・鉄鉱石・チップなどの専用船、ならびに不定期船、さらには、近海・航空貨物・物流部門などのグループ各社を含めた商船三井のバランスを重視する経営姿勢の結果であると考えています。有利子負債の削減を着実に進めた結果、支払利息は前年度比18.7%減の74億円の減少となりました。特別損失については、不採算船の処分や関係会社の整理・統合、保有有価証券や遊休土地の売却など将来の損益改善に繋がる諸施策をとり進めた結果の数字です。昨年度に計上した退職給付会計基準変更時差異一時償却(238億円)と併せ、商船三井の体質は強化されています。



小西 一明  
常務取締役  
常務執行役員



## 2. 財務体質の改善と強化

MOL nextでは、有利子負債削減と資本の充実をテーマに取り組んでおり、2001年度末のバランスシートは、そうした当社グループの努力が反映された結果となっています。2001年度は769億円の有利子負債削減を実現し、有利子負債残高は6,677億円となりました。有利子負債総額のピークは、旧大阪商船三井船舶(株)と旧ナビックスライン(株)が合併する直前の1998年3月末の1兆1,120億円(旧大阪商船三井船舶9,431億円+旧ナビックスライン1,689億円)でした。また、MOL nextがスタートした2000年度末は7,446億円でした。大幅な削減額達成の背景には、強い営業キャッシュ・フロー、不採算船の売却処分、新造船を始めとする船舶の備船化比率アップとオフバランス化の進捗などがあります。また、年間の設備投資も、実質的なキャッシュ・フロー(当期利益+減価償却-配当金)の範囲内とすることを基本としています。

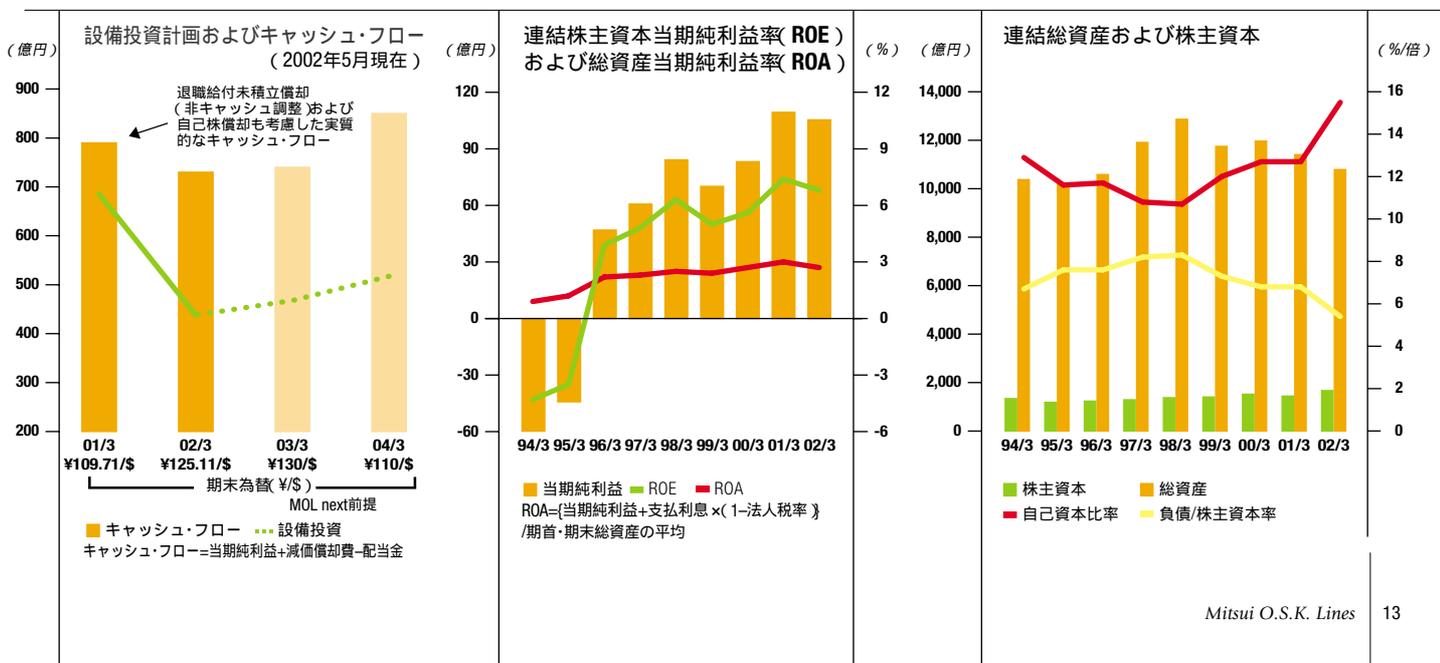
資本の充実については、自己資本比率20%以上を目指しています。これは、有利子負債総額を自己資本の3倍以内程度に抑えることも意味しています。

2001年度のバランスシート上の変化として、他に2つの点を付け加えて説明します。1つは、船舶の備船化を進めた結果、船舶資産が562億円減少したことです。もう1つは、金融商品会計に係る会計基準の変更により、時価評価が新たに適用され、その他有価証券評価差額金114億円が資本の部に追加されたことです。

今後共、MOL nextで掲げられた方針と施策を継続し、健全でより強い財務体質の構築を目指します。

## 3. 強みは、高いフリー・キャッシュ・フロー

当社グループの着実な営業努力は、連結キャッシュ・フローによく表れています。営業キャッシュ・フローから設備投資額を差し引いた2001年度の実質フリー・キャッシュ・フローは413億円となりました。遺憾ながら当社グループの業態は、各年度の市況の変化に左右される部分があることは否めませんが、いかに厳しい状況にあっても、長期的視野に立って、エネルギー分野を始め成長が見込まれる輸送分野への投資を継続し、安定的な営業収益基盤を築くことが、長期的には豊富で安定したキャッシュ・フローを確保できる手段であると確信しています。商船三井グループは、今後共、財務体質を強化する一方で、長期的に成長を望める分野への投資も併せて実行していく方針です。



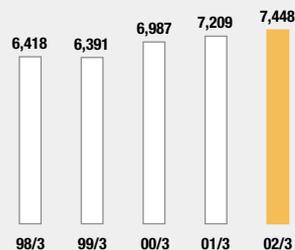
## 外航海運業

- ・ 船舶運航業
- ・ 船舶運航管理業
- ・ 貸船業
- ・ 客船事業

### 2001年度業績

同セグメントの売上高は3.3%増の7,448億円、営業利益は20.7%減の587億円となりました。円安や燃料油価格は損益へのプラス要因となりましたが、特に下期において、世界景気減速に伴う荷動きの減少からスペース供給過剰状態となって競争が激化、運賃が下落して経営環境は厳しさを増し、定期船部門の損益は大幅に悪化しました。このため下期は基幹航路において減船による船腹調整を行うと共に、コスト削減対策をさらに強化しました。不定期専用船部門は増益となりましたが、これは、三国間輸送など新規契約の獲得や運航効率化、各種専用船、油送船、その他エネルギー関連の長期契約が収益を下支えたことによります。また、客船事業はほぼ前期並に推移しました。

連結売上高  
(億円)



連結売上高の内訳

外航海運業

77%

コンテナ船「えむおーえる りばていー」



## フェリー内航事業

- ・ フェリーおよび内航海運業
- ・ 曳船業

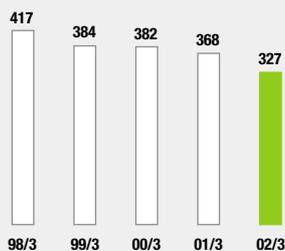
### 2001年度業績

同セグメントの売上高は11.1%減の327億円、営業損失は10億円となりました。フェリー事業の再構築を進め、2001年7月からは商船三井フェリー(株)が営業を開始、サービスを向上させ、不採算航路を改廃しました。しかしながら、2001年度は大幅な荷動きの減少や競争激化などにより、業績は悪化しました。フェリー事業では、特定航路地域に焦点を当てた運営体制を整備し、顧客ニーズに合致したサービスを提供していきます。また、商船三井グループの連携を一層強化し、シナジー効果の最大化も追求していきます。

フェリー「さんふらわあ とまこまい」



連結売上高  
(億円)



フェリー内航事業

3%

## 運送代理店および港湾運送業

- ・運送代理店業
- ・港湾運送業および通関業

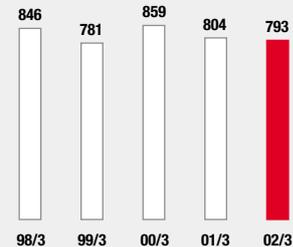
東京国際コンテナターミナル



### 2001年度業績

同セグメントの売上高は1.4%減の793億円、営業利益は63.7%減の12億円となりました。これは主に、主要定期航路の荷動きの鈍化による取扱量の減少などで、コンテナターミナルの損益が悪化したことによります。こうした中、2001年10月には最新鋭の設備を誇る東京国際コンテナターミナル大井新4号パースが完成しました。また、国内の物流部門においては、国内景気の低迷、競争の激化など厳しい環境にさらされましたが、前年度に行ったコスト削減などの合理化策が寄与し、損益は前期並を確保しました。

連結売上高  
(億円)



運送代理店  
および港湾  
運送業

8%

貨物取扱業  
および  
倉庫業

5%

その他事業

7%

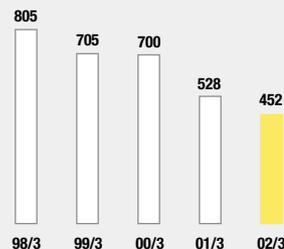
## 貨物取扱業および倉庫業

- ・貨物運送取扱業
- ・倉庫業

MOL Logistics (Netherlands) B.V.  
head office



連結売上高  
(億円)



### 2001年度業績

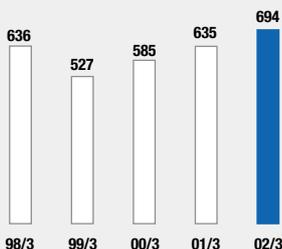
同セグメントの売上高は14.5%減の452億円、営業損失は3億円となりました。これは主に、航空貨物運送業において、コスト削減を推進したものの、米国経済の減速や国内景気低迷に伴い荷動きが減少し、損益が悪化したことによります。

## その他事業

- ・不動産賃貸業
- ・金融業務
- ・その他事業



連結売上高  
(億円)

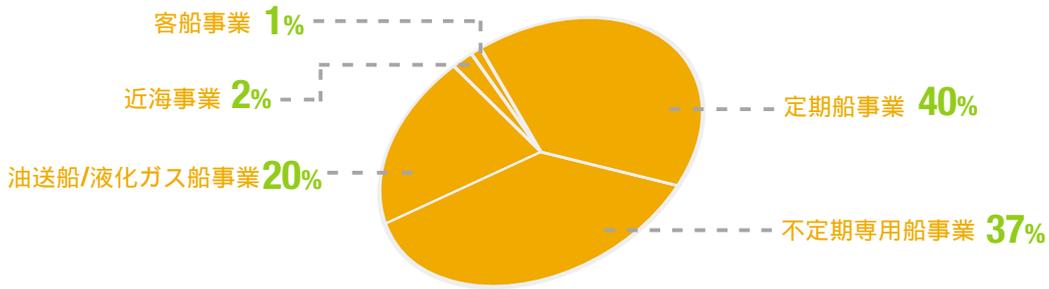


### 2001年度業績

同セグメントの売上高は9.2%増の694億円、営業利益は10.1%減の26億円となりました。人材派遣業においては、グループ会社2社の合併により商船三井キャリアサポート(株)を設立し、経営資源の統合を進めました。商社部門においては、船用品を中心とする営業基盤の強化に努めましたが、業績の改善には至りませんでした。旅行代理店業においては、エムオーツーリスト(株)が新たに設立され、業績の改善に寄与しました。

注:上記の数字にはセグメント間の内部売上高が含まれています。

外航海運業売上高



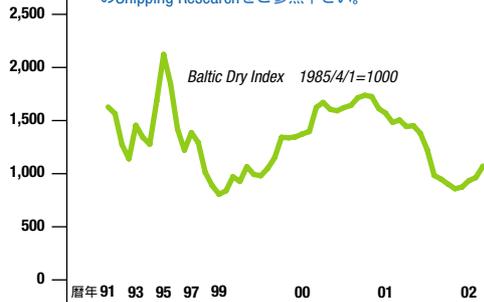
注:上記の円グラフは連結売上高の77%を占める外航海運業の内訳を示しています。

概況	
<p><b>定期船事業</b></p> <p>コンテナ船「MOL Thames」</p> 	<p>商船三井は65隻のコンテナ船の運航に加え、ターミナルや倉庫の運営、フォワーディング業務など総合的な海運サービスを提供し、世界の定期船市場をリードしています。主要航路でAPL社および現代商船と共に、世界最大の定期船船隊を誇るアライアンス(TNWA)を形成し、近年は、情報システム投資や新造船の投入などにより生産性を大幅に高め、サービス品質の向上を実現しています。</p>
<p><b>不定期専用船事業</b></p> <p>ケープサイズバルカー「Brilliant Arc」</p> 	<p>鉄鉱石、原料炭、電力炭、チップ材、穀物などを主要貨物とするバルクキャリア部門では、当社は、ケープサイズ、パナマックス、ハンディマックス、スモールハンディバルカーなど、175隻から成る世界最大級の船隊を持ち、顧客ニーズに応じた様々なサービスを提供しています。世界の約20%のシェアを誇る自動車船事業では、大西洋航路の充実を目指し、2001年3月には欧州、北米、南米、アフリカの4大陸を結ぶエクスプレスサービスを開始するなど、グローバルに広がるネットワークを基盤に、自動車メーカーの世界市場への進出および生産拠点拡大に即したサービスを展開しています。</p>
<p><b>油送船/液化ガス船事業</b></p> <p>ダブルハルVLCC「Washuan」</p> 	<p>当社は、油送船および液化ガス船では、世界最大規模の船隊を擁しています。VLCCの約2/3は国内の石油会社向けに、残りは欧米系オイルメジャー向けに貸船しています。LNG船では、現在21隻を運航し、世界市場の約30%のシェアを占めるなど、世界トップの地位を獲得しています。メタノール輸送船は約70%と高シェアを維持しており、そのほとんどが日本以外の三国間トレードとなっています。</p>
<p><b>近海事業</b></p> <p>ツインデッカー「Sun Grace」</p> 	<p>2001年7月に(株)エム・オー・シーウェイズとナビックス近海(株)の近海部門を事業統合により誕生した商船三井近海(株)は、アジア近海を中心としたトレードでツインデッカーを運航しています。新会社設立により、当社グループはアジア域内での競争力確保に成功しました。商船三井近海は45隻の運航規模を誇り、年450万トンの貨物を輸送しています。</p>
<p><b>客船事業</b></p> <p>客船「にっぽん丸」</p> 	<p>商船三井客船(株)は、約100年の間、一貫して外航客船を運航してきた日本唯一の会社です。2001年の客船事業再編により、同社は現在「にっぽん丸」1隻を運航しています。1990年に建造され、204客室を備えた「にっぽん丸」は、知名度も高く、日本国内で人気の高い客船として、ワンナイトクルーズから世界一周クルーズまでの幅広い商品を提供しています。更に2002年4月より、「ふじ丸」は、チャータークルーズ事業の日本チャータークルーズ(株)(商船三井客船(株)による出資比率50%)の運航へ移行、現在は、商船三井客船(株)運航の「にっぽん丸」と合わせて、2隻体制となっています。</p>

主要マーケット指標

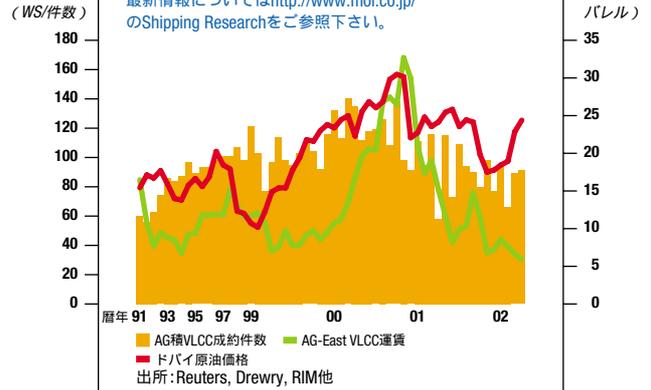
不定期船マーケット

最新情報については[http://www.mol.co.jp/Shipping Research](http://www.mol.co.jp/ShippingResearch)をご参照下さい。



タンカーマーケット(VLCC)

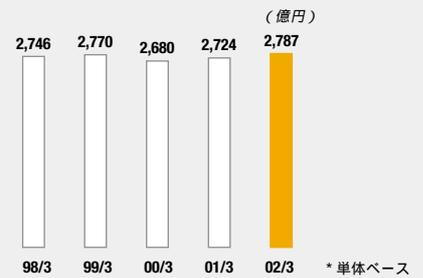
最新情報については[http://www.mol.co.jp/Shipping Research](http://www.mol.co.jp/ShippingResearch)をご参照下さい。



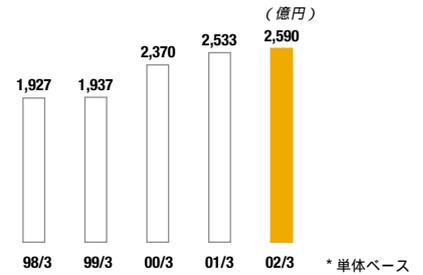
業績

定期船事業の単体売上高は、前年度比2.3%増の2,787億円となりました。増収の要因は、欧州および北米航路への大型高速船の投入や、アジアにおける新規航路開設などのサービス拡充です。しかしながら、荷動きが横ばいで推移する一方、スペース供給過剰による競争激化のため、損益は大幅に悪化しました。こうした状況に対応するため、当社は、基幹航路での船腹調整と同時に、コスト削減策を強化しました。

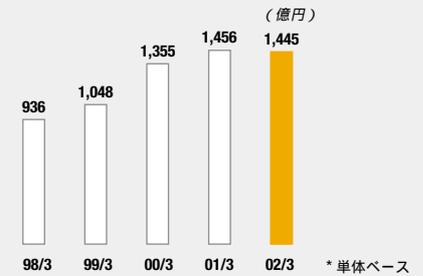
売上高



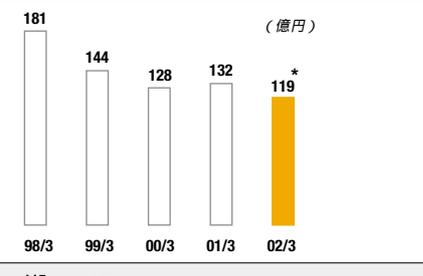
不定期船事業の単体売上高は前年度比2.2%増の2,590億円となりました。バルクキャリア事業の売上高は下半期の市況軟化の影響を受けましたが、上半期の荷動きは好調であったため、通年では売上高は増加しました。自動車船事業では、新たなサービスの開始により売上高は増加しました。



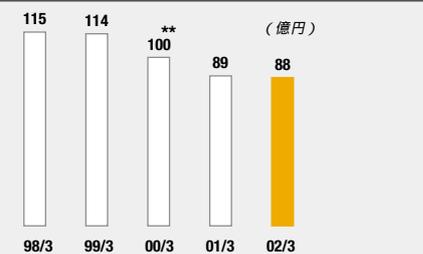
2001年夏以降のOPECの減産により、VLCCマーケットは深刻な影響を受け、低迷は長期化しました。しかしながら、当社のVLCCは長期契約が主体であるため、運賃低下の影響を最小限に食い止め、油送船事業の単体売上高は前年度比0.7%減の1,445億円にとどまりました。また、LNG船事業は、安定した収益源として成長を続けています。



商船三井近海の売上高は前年度比10.1%減の118億円となりました。日本出シアジア向け鋼材輸出が比較的堅調に推移し、燃料油価格も安定したものの、東南アジア出しの合板荷動きが低迷したこともあり、2001年7月の合併による配船効率改善効果が実現するまでには至りませんでした。



日本国内の個人消費の冷え込みが続く中で、9月11日に発生した米国同時多発テロ事件以降のチャーター・レジャークルーズ需要のさらなる低下などにより、売上高は前年度比横ばいの88億円となりました。



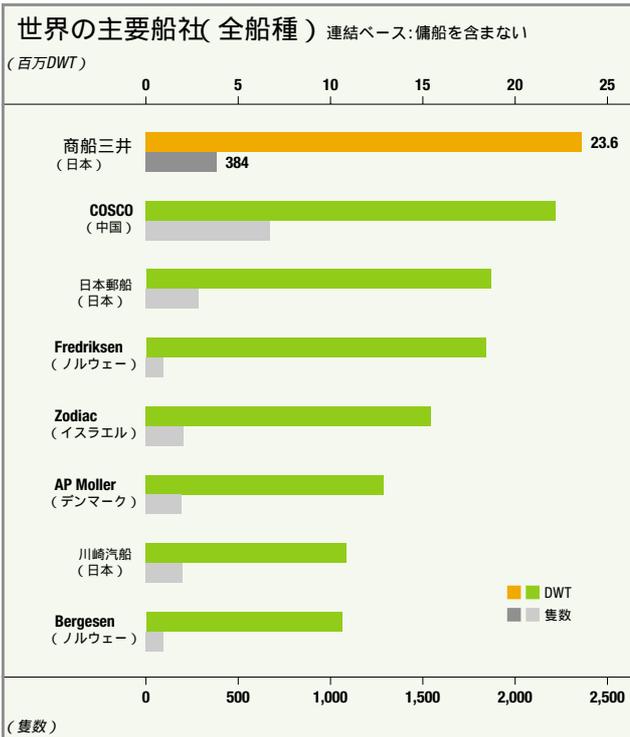
注：定期船、不定期専用船、油送船/液化ガス船、近海、客船事業の売上高の合計は、連結外航海運業の合計とは一致しません。

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

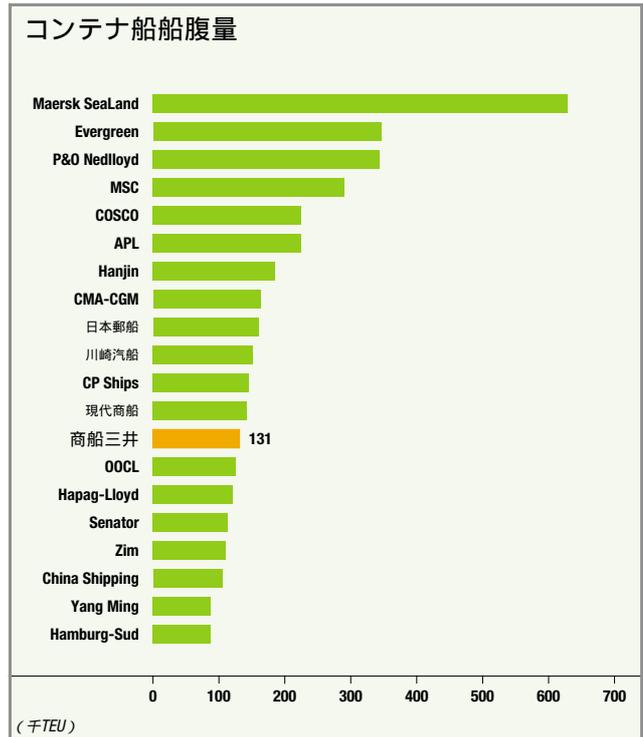
\*\* 1999年度には新さくら丸がサービスを終了し、ふじ丸とにっぽん丸の2隻体制となりました。

# マーケットデータ

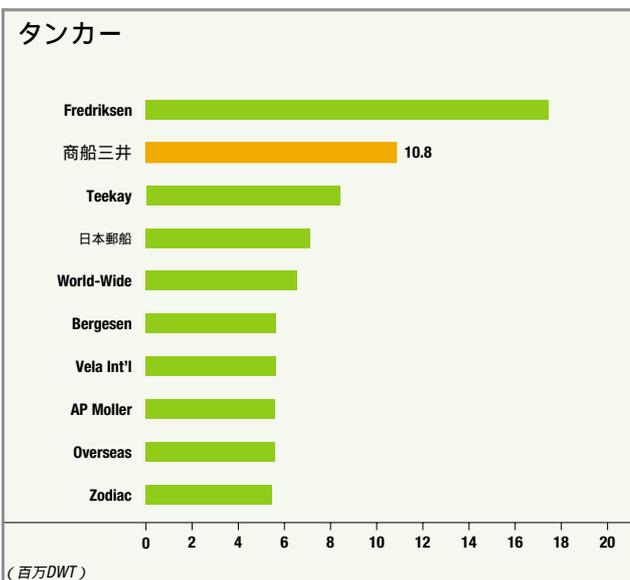
商船三井は大規模かつバランスの取れた船隊を有し、世界市場の中で様々な船種においてトップクラスの船腹量とプレゼンスを保持しています。



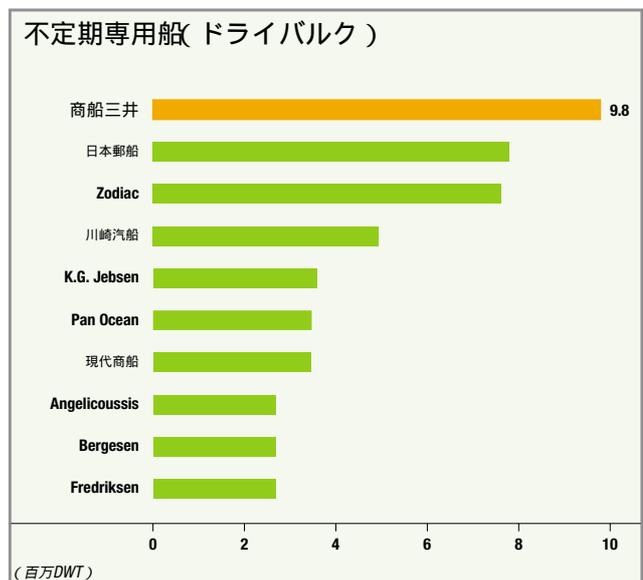
出所: Lloyds Maritime Database  
2002年1月現在



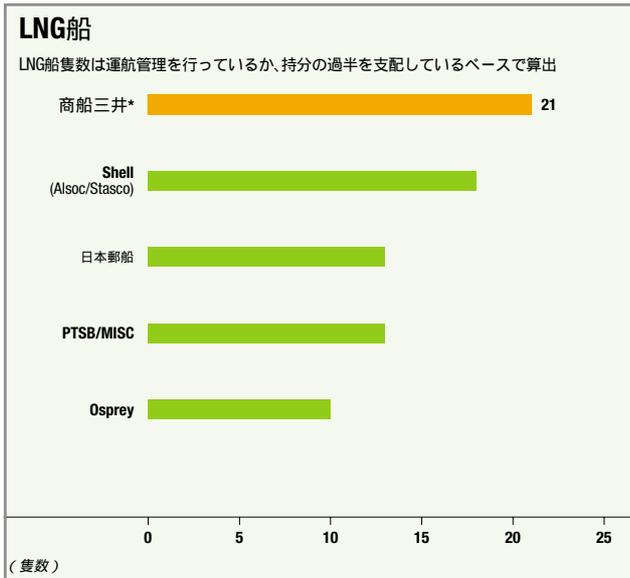
出所: MDS Transmodal "Containership Databank" 2002年2月  
2002年2月現在



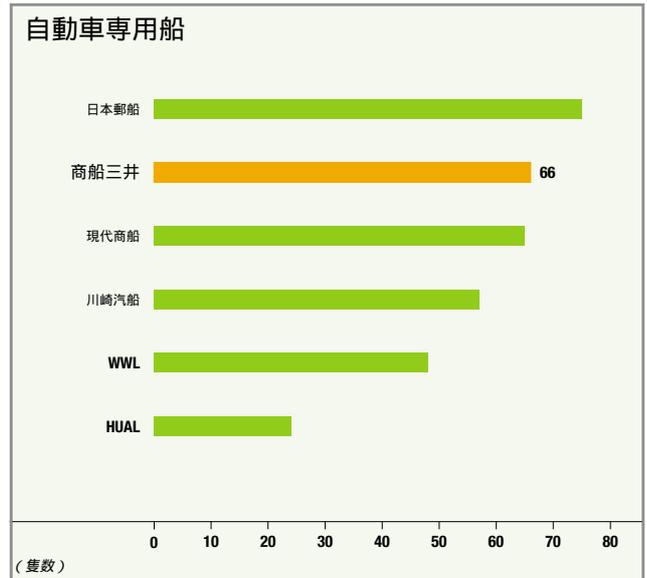
出所: Clarkson Tanker Register 2002  
2002年1月現在



出所: Clarkson Bulkcarrier Register 2002  
2002年1月現在



出所: Barry Rogliano Salles他  
2002年4月現在  
全世界のLNG船約190隻(計画中も含む)のうち、  
商船三井は49隻に関与



出所: Fearnleyの2001年7月のデータを基に商船三井が算定  
2002年5月現在

## 商船三井の運航船舶(単体)

船種	定期船	65 (2,359,191)		ケミカル/ プロダクト タンカー	35 (1,678,186)	
	撒積船	171 (14,884,305)		LNG船	23 (1,560,885)	
	チップ船	35 (1,609,920)		LPG船	7 (209,327)	
	自動車専用船	77 (1,094,070)		その他 (重量物船、 フェリー、 その他)	18 (279,010)	
	原油タンカー	36 (8,667,005)		合計	467 (32,341,899)	

( )内の数値はdwtを示しています。

2002年3月31日現在

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

# 環境保全に対する取り組み

商船三井グループが、海洋・地球環境の保全を考える上で大前提としているのは安全運航です。

環境汚染の原因となりうる事故を引き起こさないことを最重要課題として、とりわけ海上事故のおよそ8割を占める人為的ミス  
の防止には十分な注意を払っています。具体的には船員教育・訓練システムを充実させると共に、国際条約およびISO規格に沿った「MOL安全管理制度」を確立し、その体制下で全運航船467隻(2002年3月末現在)の管理に当たって細心の注意を払い、事故率を限りなくゼロに近くする努力を行っています。一方、タンカーの二重船殻(ダブルハル)化や、有機スズを含まない船底塗料への塗り替え、冷凍コンテナのフロンフリー化など、多くの環境対策を国際条約や法規制に先立って実施しています。

当社は2000年には、「環境憲章」を定めると共に業界初の環境報告書発行と、わが国海運業界にあって常に先進的な取り組みをしてきました。2001年4月には、独自の環境マネジメントシステム「MOL EMS 21」を導入、安全運航を大前提としつつ日々の事業活動がもたらす環境負荷の低減に向けて、本システムを通じて継続的に取り組んでおります。

## 大気保全

一度に大量の貨物を運ぶことのできる船舶は他の輸送機関に比べ、原単位当りのCO<sub>2</sub>排出量は極めて少なく、環境負荷が最も軽い輸送手段であると言えます。当社はCO<sub>2</sub>排出量削減に向けて効率運航の追求、省エネ効果のあるプロペラ・ボス・キャップ・フィン(PBCF)の取り付け、排エコ・T/Gシステムの装備、摩擦抵抗を減少させるための船底クリーニングなどを実施しています。これらの施策により、長期的には当社のCO<sub>2</sub>排出量は着実に減少しています。窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)の排出削減についても、機関の頻繁な整備・点検、運転状態の最適化を通じて取り組んでいます。また、硫酸酸化物(SO<sub>x</sub>)排出量は燃料油に含まれる硫黄含有量に比例するため、硫黄含有率3wt%(重量単位での比率)以下の燃料油を使用することにより、規制値を大幅に下回る水準を維持しています。

### CO<sub>2</sub>排出量の削減

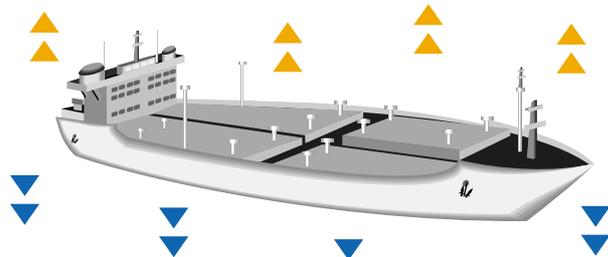
#### 2002年度目標:

単位輸送量当りのCO<sub>2</sub>排出量を2002年度および2003年度で2%削減

### NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>排出量の削減

#### 2002年度目標:

単位輸送量当りのNO<sub>x</sub>排出量を2002年度および2003年度で2%削減。SO<sub>x</sub>に関しても単位輸送量当りの排出量の削減を行う



## オゾン層破壊問題

有害な紫外線から人間を保護するオゾン層の破壊は、フロンやハロンと呼ばれる物質によって引き起こされます。

船舶の糧食用冷凍装置や空調用冷房設備などにはフロンが使用されていますが、当社では、オゾン層問題が顕在化してきた1970年代後半の就航船よりR-12(CFC)に代えてオゾン破壊係数の小さいR-22(HCFC)を採用してきました。さらなる環境負荷軽減を図るべく2002年就航船より一層環境負荷の少ない冷媒であるR-404Aの使用を開始し、今後も積極的に採用していく予定です。ハロンを使った消火器については、1992年7月以降の新造船では二酸化炭素式消化装置に切り替えており、最近では高膨張式泡消火器の採用を増やしています。

一方、海上コンテナには冷蔵・冷凍機能を備えたものが数多くありますが、当社はフロンによる環境破壊の危険性をいち早く認識し、1992年より新冷媒を積極的に採用しています。

### 2001年度実績:

R-12(CFC)使用の冷凍コンテナの32%をオゾン破壊係数がゼロであるR-134a(HFC)使用の冷凍コンテナへ代替。

### 2002年度目標:

R-12(CFC)使用の冷凍コンテナの35%をR-134a(HFC)使用の冷凍コンテナへ代替。2003年度末には、R-12使用の冷凍コンテナを全廃する予定。

## 海洋環境の保全

万一の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を勘案、当社は社会的責任の重さを十分に認識し、船舶安全運航に万全を期して不慮の事故を回避すると共に、通常の船舶運航における海洋環境負荷の軽減に日夜努めています。

当社では、「MARPOL73/78条約(通称:海洋汚染防止条約)」を始めとする内外の関連法規制に基づき、油濁防止並びに廃油やビルジ(油分など含む汚水)の適正処理に関する厳しい運用規則を設けています。また、船底防汚塗料やバラスト水の使用に際しても、環境負荷軽減を十分配慮しています。

### 船底防汚塗料

船底防汚塗料に含まれるTB(有機スズ)の海水への溶出が環境に悪影響を及ぼすため、TF(無スズ)塗料への切り替えを進めています。2001年度末までに当社船隊の50%がTF塗料に塗り替えられ、2005年までに完了する予定です。

#### 2001年度実績:

サンドブラストおよびTFへの塗り替えを20隻実施

#### 2002年度目標:

サンドブラストおよびTFへの塗り替えを25隻実施

## バラスト水

船舶を安全かつ効率的に運航するためには、バラスト水による船体の姿勢制御、船体強度の確保、喫水調整などが必要不可欠ですが、バラスト水の漲・排水が有害海洋生物などの越境移動を招き、生態系に影響を及ぼすことから、海洋環境を破壊する原因として国際的に問題視され始めました。

当社では、国際海事機関(IMO)による「バラスト水の規制および管理に関するガイドライン」や寄港国の規制や推奨などに従い、岸から離れた外洋でのバラスト水交換を実施しています。また、バラスト水の無害化についての研究もしております。

#### 2002年度目標:

バラスト水無害化の新技術研究継続、各国規制など関連情報の関係先へ周知

## 二重船殻(ダブルハル)化

当社は、世界最大級の油送船隊を有し、エネルギー輸送のエキスパートとしてグローバルな活動を展開しています。資源エネルギー輸送には高度な技術と万全の安全対策が不可欠であり、船舶乗組員は勿論のこと陸上スタッフも含めて非常事態に備えた教育・訓練を実施するなど、安全運航技術の向上を図ると共に、万一の際の油汚染防止に向けて二重船殻(ダブルハル)タンカーの船隊整備にも積極的に取り組んでいます。現在、当社が運航している各種タンカーのうち、56%に当たる40隻がダブルハル構造となっています。

## 2001年度環境会計(2001年4月~2002年3月)

### 環境コスト

(千円)

分類	取り組みの内容	投資額	費用額
環境保全コスト (地球環境保全コスト)	船底防汚塗料の塗り替え	0	549,300
	船舶設備への投資 (PBCF) (排エコ・T/Gシステム*)	654,600	42,100
(資源循環コスト)	オフィスでの環境対策 (温風ドライヤー設置)	0	2,200
管理活動コスト	環境報告書の作成、人件費 その他	0	52,000
研究開発コスト		1,400	12,800
合計		656,000	658,400

### 環境保全対策に伴う経済効果

(千円)

効果の内容	金額
燃料費の節減 (ペイント塗り替え前処置のサンドブラスト施行による効果、PBCF装着による効果、および排エコ・T/Gシステム搭載による効果)	590,300
オフィスでのゴミ処理費用などの減少 (温風ドライヤー設置による効果)	2,100
合計	592,400

注1. 上記の表には含まれていませんが、オゾン破壊係数ゼロの冷媒を使った冷凍コンテナに代替するために、2001年度は約23億円の投資を行っています。

2. 船舶設備の投資に対応する費用額の内訳は、2000年度以降に投資を行ったPBCF、排エコ・T/Gシステムの2001年度分の償却費です。

3. 2000年度中に実施したサンドブラスト処置およびPBCF装着、排エコ・T/Gシステム搭載による燃料費節減効果は2001年度に表れました。上記の表にはこの部分の効果を含めています。

4. (\*)排エコ・T/Gシステムとは、主機関の排気ガスの熱エネルギーを蒸気として回収し、蒸気タービン発電機(T/G)で電力を発生させるシステムのことで、発電用重油の消費が節減できるため、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>の削減効果があります。

## ITの戦略活用

当社は、安全運航と環境保全、コスト競争力向上、優れた顧客サービスの提供を実現するために、情報システムへの投資を行っています。

### ITで安全運航を支援

当社は2000年度より、操船ミスによる事故のリスクを軽減するため、電子海図および情報システムをタンカーなどの船舶に設置しました。加えて2001年には、船舶の操作効率やメンテナンス管理などを分析する船舶管理システム「TOMAS(Total Management System)」の機能を強化しました。当社が独自開発した同システムには、オフィスで船舶の運航状況をモニタリングする機能や全船舶の運航状況を管理する機能が付加され、500隻以上にのぼる運航船の迅速な性能解析が可能となり、運航管理業務の効率化と安全運航に大きく寄与しています。

### さらなるコスト競争力を実現

燃料油の購入価格の引き下げを目指し、2000年10月、燃料油のネット購買を他社に先駆けて開始しました。ネット購買は、調達業務の効率化にも寄与しています。2002年4月には、不定期専用船関係の港費などの精算をインターネット経由で行うシステ

ムを、邦船社としては初めて導入しました。同システムは、精算手続きを大幅にスピードアップすると共に、コスト管理の精度向上、管理業務の削減などにも貢献しています。

### 定期船事業の効率的なマネジメントと情報提供力の強化

グローバルに展開する自社システムSTARNETにより、定期船の業務標準化と顧客サービスの向上を実現しました。同システムは、2000年に米国で稼働開始、2001年度には欧州へ一斉導入され、東西航路の主要拠点をカバーしています。また、定期船のeロジスティクス・ポータルサイトであるGT Nexusを他社と共同で設立しました。2001年夏にスタートしたこのサービスは、グローバルに海運輸送サービスのプラットフォームを提供するため、すべての参加企業のバックオフィスシステムを統合しています。





# 取締役および監査役

## 取締役



生田 正治  
取締役会長



鈴木 邦雄  
代表取締役社長



佐藤 和男  
代表取締役副社長



中村 清次  
代表取締役副社長



Joji (George) Hayashi  
取締役副社長



北條 時尚  
代表取締役専務取締役



佐藤 博之  
専務取締役



芦田 昭充  
専務取締役



相良 雅雄  
専務取締役



小西 一明  
常務取締役



椎名 武雄  
取締役  
(日本アイ・ピー・エム株式会社  
最高顧問)



福井 俊彦  
取締役  
(株式会社富士通総研理事長、  
元日本銀行副総裁)



児玉 幸治  
取締役  
(財団法人日本情報処理開発協会会長、  
商工組合中央金庫顧問、元通商産業省事務次官)

## 監査役

岩本 和夫  
常勤監査役

立石 信義  
監査役

大滝 和男  
常勤監査役

佐藤 恭一  
監査役

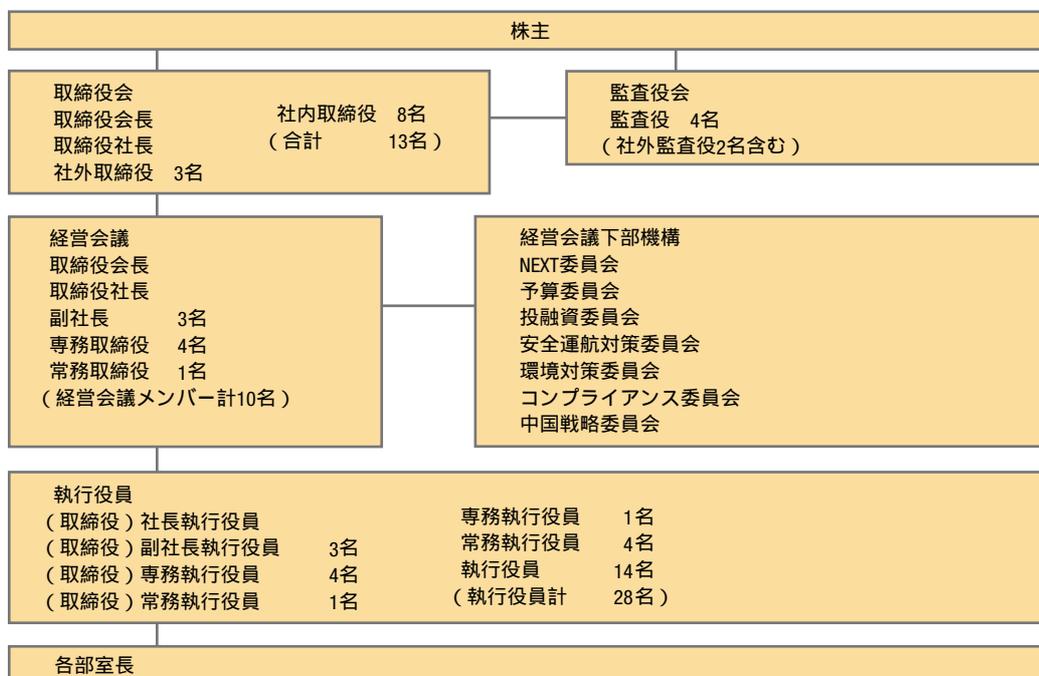
(2002年6月25日現在)

当社は、企業価値の極大化を目的としてコーポレートガバナンスを強化すべく、2000年6月に社外取締役の招聘および執行役員制を導入する経営改革を実施しました。このプログラムにより、経営の透明性が高まり、経営と業務執行の分離が明確になりました。

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

1. 最高意思決定機関である取締役会の経営基本戦略策定機能の一層の強化
2. 戦略的な意思決定と業務執行の分離をこれまで以上に明確にすることに伴い、業務執行に関する経営会議への大幅な権限委譲
3. 業務執行段階での意思決定のさらなる迅速化
4. 執行役員以下の業務執行状況に関するモニタリング機能の強化を目的とした実効ある報告体制の強化

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



# 執行役員

代表取締役社長  
社長執行役員  
鈴木 邦雄

代表取締役副社長  
副社長執行役員  
佐藤 和男  
全般社長補佐(主として営業部門)  
関西地区担当

代表取締役副社長  
副社長執行役員  
中村 清次  
全般社長補佐(主として管理部門)  
IR室 執行役員

取締役副社長  
副社長執行役員  
**Joji (George) Hayashi**  
全般社長補佐(主として定航部門)

代表取締役専務取締役  
専務執行役員  
北條 時尚  
石炭船部、油送船部、LNG船一/二部 管掌

専務取締役  
専務執行役員  
佐藤 博之  
定航部管掌、物流事業室 執行役員

専務執行役員  
町野 硯治  
海務部、船舶管理部、LNG船管理部  
人材開発室 執行役員

専務取締役  
専務執行役員  
芦田 昭充  
経営企画部、秘書室、広報室、情報システム室、  
船舶管理部、審査役、IT戦略 執行役員

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

常務執行役員  
森 和樹  
定航マーケティング 執行役員  
株式会社MOL JAPAN 社長

常務執行役員  
岡本 豊  
自動車船部 管掌、  
営業調査室 執行役員

常務執行役員  
岩田 誠  
LNG船一/二部 執行役員

常務取締役  
常務執行役員  
小西 一明  
財務部 執行役員

常務執行役員  
小出 三郎  
鉄鋼原料船部 執行役員

執行役員  
高橋 義和  
石炭船部 執行役員

執行役員  
原田 英博  
Mitsui O.S.K. Lines ( Europe ) Ltd. Chief Executive

執行役員  
葉師寺 正和  
経営企画部長 委嘱

執行役員  
羽田 知所  
環境対策、技術部、船舶管理部、LNG船管理部 執行役員

執行役員  
山上 建治  
不定期船部 執行役員

執行役員  
黒石 真  
人事部、総務部 執行役員

執行役員  
貞松 秀幸  
Mitsui O.S.K. Lines ( Asia ) Ltd. Managing Director

執行役員  
斉藤 俊樹  
物流事業室長 委嘱

執行役員  
加藤 敏文  
定航部 執行役員

執行役員  
岡井 和一  
関連事業部 執行役員

執行役員  
山路 明  
木材チップ船部長 委嘱

執行役員  
鏡 敏弘  
海務部長 委嘱

執行役員  
関 政志  
油送船部 執行役員

執行役員  
萩原 節泰  
自動車船部 執行役員

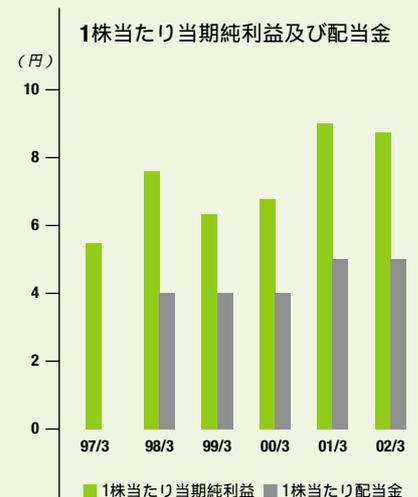
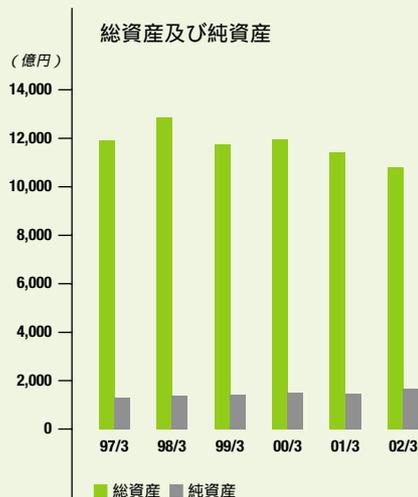
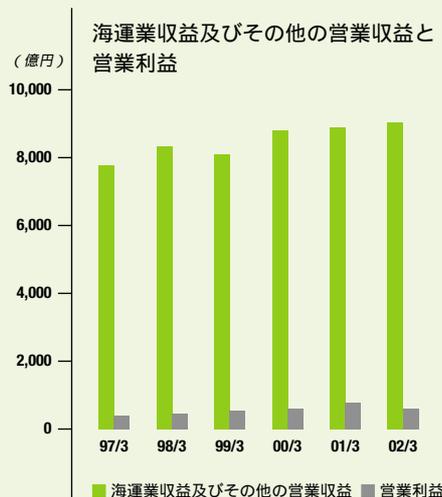
(2002年6月25日現在)

# 6年間の主要財務データ

株式会社商船三井 3月31日に終了する年度

単位：百万円

	2002	2001	2000	1999	1998	1997
<b>損益計算書項目：</b>						
海運業収益及びその他の営業収益	¥ 903,943	¥ 887,867	¥ 881,807	¥ 809,161	¥ 834,879	¥ 777,896
船舶減価償却費	62,238	64,851	55,112	52,637	62,370	53,597
その他の営業費用	699,269	667,661	690,936	630,405	650,636	610,419
連結調整勘定償却額	588	663	583	563	513	60
その他の一般管理費	82,075	76,453	73,856	72,019	74,384	75,275
営業利益	59,773	78,239	61,320	53,537	46,976	38,545
持分法による投資利益	4,426	3,681	1,403	4,127	3,474	5,024
税金等調整前当期純利益	24,851	20,860	15,314	15,338	18,064	9,030
法人税、住民税及び事業税	(6,101)	(19,473)	(6,427)	(8,362)	(8,383)	(3,128)
法人税等調整額	(6,633)	7,709	(529)	-	-	-
少数株主利益又は損失	(1,572)	1,847	(33)	34	(1,258)	170
当期純利益	10,545	10,943	8,325	7,010	8,423	6,072
<b>貸借対照表項目：</b>						
流動資産	251,388	255,774	239,860	230,996	276,089	250,148
流動負債	375,032	399,996	412,717	337,417	350,132	301,269
有形固定資産	619,645	691,307	756,623	753,347	818,579	718,194
総資産	1,079,090	1,140,400	1,196,474	1,174,640	1,286,576	1,190,871
長期有利子負債	475,696	540,159	598,999	670,363	772,428	735,101
純資産	166,970	144,355	151,992	140,490	137,692	129,175
連結剰余金	47,818	43,433	43,199	37,900	35,102	20,269
<b>普通株式1株当たりの金額 (単位:円)：</b>						
当期純利益	8.76	9.01	6.77	6.33	7.61	5.49
純資産	138.78	119.88	123.63	126.81	124.28	116.69
配当金	5.00	5.00	4.00	4.00	4.00	-



# 連結貸借対照表

株式会社商船三井 2001年及び2002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)
	2002	2001	2002
<b>流動資産:</b>			
現金及び現金同等物 .....	¥ 39,738	¥ 55,290	\$ 298,221
有価証券(注記3) .....	5,366	9,074	40,270
受取手形及び営業未収金 .....	97,660	102,995	732,908
貸倒引当金 .....	(2,079)	(1,246)	(15,602)
船舶燃料及び貯蔵品 .....	11,488	11,550	86,214
繰延及び前払費用 .....	45,532	41,162	341,704
繰延税金資産(流動)(注記2(13)及び注記11) .....	3,101	6,307	23,272
その他の流動資産 .....	50,582	30,642	379,602
<b>流動資産合計 .....</b>	<b>251,388</b>	<b>255,774</b>	<b>1,886,589</b>
<b>有形固定資産 - 取得原価(注記5):</b>			
船舶 .....	1,032,226	1,069,607	7,746,537
建物及び構築物 .....	70,454	69,524	528,735
機械装置及び運搬具(主にコンテナ) .....	44,853	49,432	336,608
土地 .....	60,907	66,879	457,088
建設仮勘定(船舶及びその他建設中の資産) .....	20,065	30,157	150,582
	<b>1,228,505</b>	<b>1,285,599</b>	<b>9,219,550</b>
減価償却累計額 .....	(608,860)	(594,292)	(4,569,306)
	<b>619,645</b>	<b>691,307</b>	<b>4,650,244</b>
<b>投資その他の資産:</b>			
投資有価証券(注記3及び注記5) .....	67,110	59,013	503,640
非連結子会社及び関連会社に対する投資等(注記3) .....	70,435	60,863	528,593
長期金銭信託 .....	1,784	1,762	13,388
連結調整勘定 .....	2,569	4,262	19,280
無形資産 .....	5,902	10,827	44,293
繰延税金資産(固定)(注記2(13)及び注記11) .....	4,364	5,215	32,750
その他の資産 .....	55,893	51,377	419,460
	<b>208,057</b>	<b>193,319</b>	<b>1,561,404</b>
	<b>¥1,079,090</b>	<b>¥1,140,400</b>	<b>\$ 8,098,237</b>

連結財務諸表に対する注記参照

単位：千米ドル  
(注記1)

単位：百万円

負債及び資本の部	2002	2001	2002
<b>流動負債:</b>			
短期借入金.....	¥ 80,925	¥ 80,127	\$ 607,317
短期社債.....	8,581	9,946	64,398
コマーシャル・ペーパー.....	23,000	10,000	172,608
短期有利子負債合計(注記5).....	112,506	100,073	844,323
1年以内に返済期限の到来する長期借入金.....	62,815	90,393	471,407
1年以内に償還期限の到来する社債.....	16,702	11,840	125,343
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).....	79,517	102,233	596,750
支払手形及び営業未払金.....	88,519	91,794	664,308
前受金.....	53,829	51,751	403,970
未払法人税等.....	1,940	14,675	14,559
繰延税金負債(流動)(注記2(13)及び注記11).....	208	387	1,561
その他の流動負債.....	38,513	39,083	289,028
流動負債合計.....	375,032	399,996	2,814,499
返済期限が1年を超える長期借入金.....	421,623	478,938	3,164,150
償還期限が1年を超える社債.....	54,073	61,221	405,801
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).....	475,696	540,159	3,569,951
退職給付引当金(注記12).....	16,093	18,718	120,773
繰延税金負債(固定)(注記2(13)及び注記11).....	11,512	3,031	86,394
その他の固定負債.....	30,292	26,781	227,332
少数株主持分.....	3,495	7,360	26,229
<b>偶発債務(注記6)</b>			
<b>資本(注記7):</b>			
普通株式;			
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	487,167
資本準備金.....	43,887	43,887	329,358
連結剰余金.....	47,818	43,433	358,860
	156,620	152,235	1,175,385
再評価差額金 - 法人税等調整後(注記2(16)).....	2,173	-	16,308
その他有価証券評価差額金 - 法人税等調整後(注記2(5)).....	11,424	-	85,734
為替換算調整勘定.....	(2,609)	(7,595)	(19,580)
自己株式.....	(638)	(285)	(4,788)
資本合計.....	166,970	144,355	1,253,059
	¥1,079,090	¥1,140,400	\$8,098,237

# 連結損益計算書

株式会社商船三井 2001年及び2002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)
	2002	2001	2002
海運業収益及びその他の営業収益(注記10).....	¥903,943	¥887,867	\$6,783,812
海運業費用及びその他の営業費用(注記10):			
船舶減価償却費.....	62,238	64,851	467,077
その他の営業費用.....	699,269	667,661	5,247,797
	761,507	732,512	5,714,874
	142,436	155,355	1,068,938
一般管理費:			
連結調整勘定償却額(注記2(1)).....	588	663	4,413
その他の一般管理費.....	82,075	76,453	615,947
営業利益.....	59,773	78,239	448,578
営業外利益(費用):			
受取利息及び配当金.....	3,372	3,550	25,306
支払利息.....	(32,105)	(39,466)	(240,938)
持分法による投資利益.....	4,426	3,681	33,216
その他 - 純額(注記8).....	(10,615)	(25,144)	(79,662)
	(34,922)	(57,379)	(262,078)
税金等調整前当期純利益.....	24,851	20,860	186,500
法人税等(注記2(13)及び注記11):			
法人税、住民税及び事業税.....	(6,101)	(19,473)	(45,786)
法人税等調整額.....	(6,633)	7,709	(49,779)
少数株主利益又は損失.....	(1,572)	1,847	(11,797)
当期純利益.....	¥ 10,545	¥ 10,943	\$ 79,138

	単位：円		単位：米ドル (注記1)
	2002	2001	2002
普通株式1株当たりの金額:			
当期純利益.....	¥8.76	¥9.01	\$0.066
潜在株式調整後当期純利益.....	-	-	-
配当金.....	¥5.00	¥5.00	\$0.038

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 2001年及び2002年3月31日に終了する年度

単位：百万円

	普通株式数 (千株)	資本金	資本準備金	連結 剰余金	再評価 差額金 - 法人税等 調整後	その他 有価証券 評価 差額金 - 法人税等 調整後	為替換算 調整勘定	自己株式
<b>2000年3月31日現在の残高</b> .....	<b>1,229,410</b>	<b>¥64,915</b>	<b>¥43,887</b>	<b>¥43,199</b>	-	-	-	-
連結子会社の期中増減による増減高 .....	-	-	-	(228)	-	-	-	-
持分法適用会社の期中増減による増減高 .....	-	-	-	(123)	-	-	-	-
株式消却 .....	(24,000)	-	-	(5,304)	-	-	-	-
当期純利益 .....	-	-	-	10,943	-	-	-	-
為替換算調整勘定 .....	-	-	-	-	-	-	¥(7,595)	-
自己株式 .....	-	-	-	-	-	-	-	¥(285)
配当金 .....	-	-	-	(4,918)	-	-	-	-
役員賞与 .....	-	-	-	(136)	-	-	-	-
<b>2001年3月31日現在の残高</b> .....	<b>1,205,410</b>	<b>¥64,915</b>	<b>¥43,887</b>	<b>¥43,433</b>	-	-	<b>¥(7,595)</b>	<b>¥(285)</b>
連結子会社の期中増減による増減高 .....	-	-	-	(11)	-	-	-	-
持分法適用会社の期中増減による増減高 .....	-	-	-	(22)	-	-	-	-
当期純利益 .....	-	-	-	10,545	-	-	-	-
再評価差額金 - 法人税等調整後 .....	-	-	-	-	¥2,173	-	-	-
その他有価証券評価差額金 - 法人税等調整後 .....	-	-	-	-	-	¥11,424	-	-
為替換算調整勘定 .....	-	-	-	-	-	-	4,986	-
自己株式 .....	-	-	-	-	-	-	-	(353)
配当金 .....	-	-	-	(6,022)	-	-	-	-
役員賞与 .....	-	-	-	(105)	-	-	-	-
<b>2002年3月31日現在の残高</b> .....	<b>1,205,410</b>	<b>¥64,915</b>	<b>¥43,887</b>	<b>¥47,818</b>	<b>¥2,173</b>	<b>¥11,424</b>	<b>¥(2,609)</b>	<b>¥(638)</b>

単位：千米ドル（注記1）

	資本金	資本準備金	連結 剰余金	再評価 差額金 - 法人税等 調整後	その他 有価証券 評価 差額金 - 法人税等 調整後	為替換算 調整勘定	自己株式
<b>2001年3月31日現在の残高</b> .....	<b>\$487,167</b>	<b>\$329,358</b>	<b>\$325,951</b>	-	-	<b>\$(56,998)</b>	<b>\$(2,139)</b>
連結子会社の期中増減による増減高 .....	-	-	(83)	-	-	-	-
持分法適用会社の期中増減による増減高 .....	-	-	(165)	-	-	-	-
当期純利益 .....	-	-	79,138	-	-	-	-
再評価差額金 - 法人税等調整後 .....	-	-	-	\$16,308	-	-	-
その他有価証券評価差額金 - 法人税等調整後 .....	-	-	-	-	\$85,734	-	-
為替換算調整勘定 .....	-	-	-	-	-	37,418	-
自己株式 .....	-	-	-	-	-	-	(2,649)
配当金 .....	-	-	(45,193)	-	-	-	-
役員賞与 .....	-	-	(788)	-	-	-	-
<b>2002年3月31日現在の残高</b> .....	<b>\$487,167</b>	<b>\$329,358</b>	<b>\$358,860</b>	<b>\$16,308</b>	<b>\$85,734</b>	<b>\$(19,580)</b>	<b>\$(4,788)</b>

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 2001年及び2002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)
	2002	2001	2002
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー：</b>			
税金等調整前当期純利益 .....	¥ 24,851	¥ 20,860	\$ 186,500
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 .....	68,826	69,825	516,518
持分法による投資利益 .....	(4,426)	(3,681)	(33,216)
有価証券評価損(益) .....	19	(24)	143
投資有価証券等評価損(益) .....	883	1,612	6,627
関係会社株式評価損(益) .....	233	3,060	1,749
引当金の増減額 .....	(4,149)	12,772	(31,137)
受取利息及び受取配当金 .....	(3,372)	(3,550)	(25,306)
支払利息 .....	32,105	39,466	240,938
有価証券売却益 .....	(24)	(6,281)	(180)
投資有価証券売却損(益) .....	5,322	(1,649)	39,940
関係会社株式売却損(益) .....	(600)	573	(4,502)
有形固定資産除売却損 .....	137	2,468	1,028
為替差損(益) .....	(1,657)	2,258	(12,435)
営業資産及び負債の増減額：			
売上債権の増減額 .....	4,667	(1,589)	35,024
船舶燃料及び貯蔵品の増減額 .....	81	830	607
仕入債務の増減額 .....	(1,378)	(1,206)	(10,342)
その他 .....	11,375	(2,859)	85,365
小計 .....	132,893	132,885	997,321
利息及び配当金の受取額 .....	6,734	3,618	50,537
利息の支払額 .....	(33,581)	(37,640)	(252,015)
法人税、住民税及び事業税の支払額 .....	(21,030)	(7,843)	(157,824)
営業活動によるキャッシュ・フロー .....	85,016	91,020	638,019
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー：</b>			
有価証券の取得による支出 .....	(1,375)	(27,156)	(10,319)
投資有価証券の取得による支出 .....	(10,928)	(2,495)	(82,011)
有価証券の売却による収入 .....	5,777	36,536	43,355
投資有価証券の売却による収入 .....	9,890	9,454	74,221
船舶及びその他の有形固定資産の取得による支出 .....	(42,014)	(66,469)	(315,302)
船舶及びその他の有形固定資産の売却による収入 .....	79,380	100,264	595,722
貸付金の貸出による支出 .....	(11,414)	(5,946)	(85,659)
貸付金の回収による収入 .....	6,241	4,943	46,837
その他 .....	(6,707)	(1,916)	(50,334)
投資活動によるキャッシュ・フロー .....	28,850	47,215	216,510
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー：</b>			
短期借入金の純減額 .....	(3,013)	(18,054)	(22,612)
コマーシャル・ペーパーの純増額 .....	13,000	10,000	97,561
長期借入金の借入による収入 .....	56,357	68,868	422,942
長期借入金の返済による支出 .....	(184,841)	(146,659)	(1,387,174)
社債の発行による収入 .....	8,788	17,616	65,951
社債の償還による支出 .....	(13,792)	(44,222)	(103,505)
親会社による配当金の支払額 .....	(6,022)	(4,918)	(45,193)
自社株式の取得による支出 .....	(362)	(5,554)	(2,717)
少数株主への配当金の支払額 .....	(27)	(192)	(203)
その他 .....	(2,100)	(6,795)	(15,759)
財務活動によるキャッシュ・フロー .....	(132,012)	(129,910)	(990,709)
為替相場変動による現金及び現金同等物に係る換算差額 .....	2,717	1,293	20,390
現金及び現金同等物の純増額(純減額) .....	(15,429)	9,618	(115,790)
現金及び現金同等物の期首残高 .....	55,290	45,713	414,934
連結会社増減に伴う現金同等物の増減額 .....	(123)	(41)	(923)
現金及び現金同等物の期末残高 .....	¥ 39,738	¥ 55,290	\$ 298,221

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 2002年及び2001年3月31日に終了する年度

## 1. 連結財務諸表の作成基準

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

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

日本円金額の米ドルへの換算は、便宜上記載したものであり、1ドルにつき133円25銭という、2002年3月31日の一般的為替レートを使用しております。この便宜上の換算によって、日本円が、上記レートあるいはその他のレートで米ドルに換金された、換金できるはずであった、あるいは今後換金されうるということを意味するものではありません。

## 2. 主要な会計方針の要約

### (1) 連結の基本方針

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

連結財務諸表には、2002年3月31日に終了する年度の当社及び子会社286社(2001年3月31日に終了する年度は子会社295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は相殺消去しております。

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)への投資については、持分法を適用しております。2002年及び2001年3月31日に終了する年度において、それぞれ37社及び36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(2002年3月31日に終了する年度116社、その前年度114社)及び関連会社(同じく各終了年度に93社及び101社)への投資は、かかる会社の当期純利益及び剰余金に対する当社の持分が重要ではなかったことから、帳簿価額で記載しております。

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

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

### (2) 外貨の換算

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

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

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

### (3) 現金及び現金同等物

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

### (4) 海運業収益及び海運業費用

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

## (5) 有価証券

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

売買目的有価証券は、時価で記載しております。処分により実現した利益及び損失、ならびに時価の変動による評価損益は、期間損益として計上しております。満期保有目的債券は、償却原価法で記載しております。2001年3月31日時点においては、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。時価のあるその他有価証券は、2001年4月1日より適用された金融商品に係る日本の新会計基準に基づき、時価で評価され、対応する評価差額は、法人税等調整の上、資本の部に別途記載されております。

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

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

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

その他有価証券に係る新会計基準を採用した結果、従来の方法によった場合と比較して、投資有価証券、その他の資産、繰延税金資産、繰延税金負債、及び少数株主持分は、それぞれ、179億4,300万円(1億3,465万7,000米ドル)、3,300万円(24万8,000米ドル)、2,300万円(17万3,000米ドル)、63億4,500万円(4,761万8,000米ドル)及び2億3,000万円(172万6,000米ドル)増加し、これらは、2002年3月31日時点の連結貸借対照表に反映されております。また、その他有価証券評価差額114億2,400万円(8,573万4,000米ドル)が、2002年3月31日において、資本の部に別途計上されております。

## (6) 船舶燃料及び貯蔵品

船舶燃料及び貯蔵品は、主として移動平均法による原価で記載しております。

## (7) 船舶、不動産及び機械設備の減価償却費

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

船舶	13から20年
コンテナ	7年

## (8) 社債発行費の償却

社債発行費は、支出時に全額費用として処理しております。

## (9) 利息の取得原価算入

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

## (10) 貸倒引当金

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

## (11) 従業員退職給付

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

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

当社及び連結子会社は、2001年及び2002年3月31日における退職給付債務及び同日における市場価格で評価した年金資産の見積金額に基づき2001年及び2002年3月31日現在の退職給付計上しております。

退職給付債務のうち、2000年4月1日現在の年金資産の公正価値及び同日現在で退職給付の債務として計上されていた金額を超過する部分「会計基準変更時差異」は、合計238億900万円でした。そのうち、116億4,800万円は、2000年8月に162億1,200万円相当の投資有価証券を従業員退職給付信託に拠出した際に、費用として認識されております。残りの会計基準変更時差異121億6,100万円は、2001年3月31日に終了する年度の費用として認識しております。

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として認識しております。

(12) 特定のリース取引に対する会計処理

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

(13) 法人税等

当社及び子会社は、会計上と税務上の資産・負債との間の一時差異に税効果を認識しております。法人税等は、連結損益計算書に計上されている税金等調整前当期純利益に基づいて計算しております。一時差異のため将来起こると予想される税額の変動に対応する繰延税金資産及び負債は資産・負債法を用いて認識しております(注記11)。

(14) 普通株式1株当たりの金額

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

潜在株式調整後の1株当たり純利益は、加重平均株式数と転換社債が株式転換された場合の株式数に基づいて計算しております。

2002年欄に表示されている1株当たり配当金は、2002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。

(15) デリバティブ取引及びヘッジ会計

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

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

ただし、先物為替予約がヘッジとして使用され、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、ヘッジとして利用され、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のデリバティブ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 為替予約	外貨建予定取引 外貨建予定取引
通貨スワップ	外貨建借入金
金利スワップ	借入金及び社債

デリバティブ取引は、金利上昇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。

(16) 再評価差額金 - 法人税等調整後

持分法適用関連会社のダイビル株式会社は、土地の再評価に関する法律(1998年3月31日施行)「法律」の施行令第2条第3項及び第5項、ならびに、2001年3月31日の「法律」改正に基づき、事業用土地の再評価を行っております。土地再評価の結果、当社の持分に相当する法人税金等調整後の再評価差額21億7,300万円(1,630万8,000米ドル)が資本の部に計上されております。また、非連結子会社及び関係会社に対する投資等が同額増加しております。

(17) 再分類

前年度の数値は、2002年作成の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、2002年及び2001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、貸借対照表計上額及び時価の要約です。

	単位：百万円		単位：千米ドル
	2002	2001	2002
(a) 売買目的有価証券：			
貸借対照表計上額 .....	¥ 4	¥3,202	\$ 30
損益計算書に計上された評価損益の純額 .....	(19)	23	(143)

#### (b) 満期保有目的の債券：

2002年及び2001年3月31日現在、時価が貸借対照表計上額を超えるものはありませんでした。

時価が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
	2002	2001	2002
貸借対照表計上額 .....	¥40	¥35	\$300
時価 .....	40	35	300
差額 .....	0	0	0

#### (c) その他有価証券：

2002年3月31日現在、帳簿価額が取得原価を超えるもの

種類	単位：百万円		
	取得原価	貸借対照表計上額	差額
株式 .....	¥19,285	¥40,893	¥21,608
債券 .....	313	321	8
その他 .....	115	137	22
合計 .....	¥19,713	¥41,351	¥21,638

種類	単位：千米ドル		
	取得原価	貸借対照表計上額	差額
株式 .....	\$144,728	\$306,889	\$162,161
債券 .....	2,349	2,409	60
その他 .....	863	1,028	165
合計 .....	\$147,940	\$310,326	\$162,386

2002年3月31日現在、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	貸借対照表計上額	差額
株式 .....	¥14,900	¥ 9,680	¥(5,220)
債券 .....	3,161	3,160	(1)
その他 .....	2,790	2,790	-
合計 .....	¥20,851	¥15,630	¥(5,221)

種類	単位：千米ドル		
	取得原価	貸借対照表計上額	差額
株式 .....	\$111,820	\$ 72,646	\$(39,174)
債券 .....	23,722	23,715	(7)
その他 .....	20,938	20,938	0
合計 .....	\$156,480	\$117,299	\$(39,181)

B. 以下の表は、2002年及び2001年3月31日現在の、時価のない有価証券の貸借対照表計上額の要約です。

	単位：百万円		単位：千米ドル
	2002	2001	2002
<b>(a) 満期保有目的の債券：</b>			
種類	貸借対照表計上額		貸借対照表計上額
その他	¥ 127	—	\$ 953
<b>(b) その他有価証券：</b>			
種類	貸借対照表計上額		貸借対照表計上額
非上場株式	¥12,418	¥13,853	\$ 93,193
非上場外国債券	1,002	1,500	7,520
その他	1,904	1,500	14,289
合計	¥15,324	¥16,853	\$115,002

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。

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
2002年3月31日に終了する年度：					
債券：					
国債・地方債等	¥ 1	—	—	—	¥ 1
社債	126	¥217	—	—	343
その他	26	—	—	—	26
その他：					
投資信託	1	61	¥73	—	135
合計	¥154	¥278	¥73	—	¥505

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
2001年3月31日に終了する年度：					
債券：					
国債・地方債等	—	¥ 15	—	—	¥ 15
社債	—	—	—	—	—
その他	¥30	337	¥550	—	917
その他：					
投資信託	—	45	90	—	135
合計	¥30	¥397	¥640	—	¥1,067

種類	単位：千米ドル				
	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内	10年超	合計
2002年3月31日に終了する年度：					
債券：					
国債・地方債等	\$ 8	—	—	—	\$ 8
社債	946	\$1,629	—	—	2,575
その他	195	—	—	—	195
その他：					
投資信託	8	458	\$548	—	1,014
合計	\$1,157	\$2,087	\$548	—	\$3,792

D. 2002年及び2001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. 2002年及び2001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
	2002	2001	2002
売却額 .....	¥12,683	¥12,867	\$95,182
売却益の合計額 .....	620	2,115	4,653
売却損の合計額 .....	5,946	242	44,623

F. 2000年8月に、当社は従業員退職給付信託に投資有価証券を拠出しました。会社はこれに対する反対給付を受け取っておりません。拠出有価証券の拠出時における時価は162億1,200万円でした。

これら投資有価証券の拠出時に、退職給付信託設定益116億4,800万円が認識されました。

#### 4. デリバティブ取引

当グループは、主として金利上昇や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、デリバティブ取引及び為替予約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デリバティブに関する2002年3月31日現在の契約額、及び評価損益の要約です。

2001年3月31日現在の契約額及び評価損益は、以下に記載しておりません。これは当グループが2001年3月31日に終了する年度のすべてのデリバティブにヘッジ会計を適用したためであります。

	単位：百万円	単位：千米ドル
<b>(1) 通貨関連</b>		
為替予約取引		
売建（米ドル）:		
契約額 .....	¥1,331	\$9,989
評価損 .....	(122)	(916)

	単位：百万円	単位：千米ドル
<b>(2) 金利関連</b>		
金利スワップ取引:		
受取変動、支払固定		
契約額 .....	¥7,482	\$56,150
評価損 .....	(274)	(2,056)
受取固定、支払変動		
契約額 .....	¥7,423	\$55,707
評価益 .....	263	1,974

注記：1. 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. 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

2002年3月31日現在の短期有利子負債(1,125億600万円:8億4,432万3,000米ドル)及び2001年3月31日現在の短期有利子負債(1,000億7,300万円)の大部分は無担保債務です。短期負債の金利は、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

2002年及び2001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
	2002	2001	2002
<b>社債：</b>			
2001年満期円建普通社債、利率1.450% .....	-	¥ 5,000	-
2002年満期円建普通社債、利率1.750% .....	¥ 1,000	1,000	\$ 7,505
2002年満期円建普通社債、利率2.350% .....	10,000	10,000	75,047
2004年満期円建普通社債、利率2.750% .....	10,000	10,000	75,047
2006年満期円建普通社債、利率3.025% .....	10,000	10,000	75,047
2007年満期円建普通社債、利率3.075% .....	10,000	10,000	75,047
2009年満期円建普通社債、利率3.250% .....	10,000	10,000	75,047
2002年満期円建普通社債、変動利率 .....	1,000	1,000	7,505
2001年満期円建普通社債、変動利率/固定利率 .....	-	1,000	-
2001年から2009年満期ユーロメディアムタームノート、変動利率/固定利率 .....	18,775	15,061	140,900
<b>担保付借入金：</b>			
日本開発銀行からの2015年までに返済予定の借入金、利率1.20%から8.50% .....	95,909	108,569	719,767
その他の金融機関からの2033年までに返済予定の借入金、利率0.28%から8.05% .....	291,317	375,505	2,186,243
<b>無担保借入金：</b>			
日本開発銀行からの2015年以降返済予定の借入金、利率1.25% .....	2,200	-	16,510
その他の金融機関からの2009年償還予定の借入金、利率0.23%から7.78% .....	95,012	85,257	713,036
	<b>555,213</b>	<b>642,392</b>	<b>4,166,701</b>
1年以内に返済予定の金額 .....	<b>79,517</b>	<b>102,233</b>	<b>596,750</b>
	<b>¥475,696</b>	<b>¥540,159</b>	<b>\$3,569,951</b>

2002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
2003年	¥ 79,517	\$ 596,750
2004年	102,583	769,854
2005年	86,320	647,805
2006年	66,167	496,563
2007年	85,087	638,552
2008年以降	135,539	1,017,178
	¥555,213	\$4,166,702

2002年3月31日現在、以下の資産が短期借入金及び長期借入金に対する担保に供されております。

担保資産	単位：百万円	単位：千米ドル
船舶	¥395,523	\$2,968,278
建物及び構築物	10,320	77,448
土地	7,793	58,484
投資有価証券	56,157	421,441
	¥469,793	\$3,525,651

担保付債務	単位：百万円	単位：千米ドル
短期借入金	¥ 3,236	\$ 24,285
1年以内返済長期借入金	45,720	343,114
長期借入金	341,506	2,562,897
	¥390,462	\$2,930,296

## 6. 偶発債務

2002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1,286億2,300万円(9億6,527万6,000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. 資本金

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

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

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

2002年6月25日に開催された当社の定時株主総会において、以下が承認されました。(a) 当社の発行済普通株式を2,000万株、買付総額60億円(4,502万8,000米ドル)を限度として取得できること、及び b) 商法に基づき、当社の普通株式の新株引受権を170万株まで役員及び主要従業員に与えることができること。

## 8. その他の収益(費用): その他、純額 - 内訳

	単位: 百万円		単位: 千米ドル
	2002	2001	2002
その他 - 純額:			
有価証券の売却益	¥ 24	¥ 6,281	\$ 180
為替差益(損)純額	764	(2,258)	5,734
船舶、投資有価証券及びその他資産の売却益	6,369	14,701	47,797
傭船解約金	(353)	(1,456)	(2,649)
船舶、投資有価証券及びその他資産の除売却損	(11,229)	(17,308)	(84,270)
関係会社清算損	(88)	(128)	(660)
投資有価証券等評価損	(1,116)	(4,711)	(8,375)
貸倒引当金繰入	(1,095)	(139)	(8,218)
特別退職金	(960)	(1,511)	(7,205)
退職給付信託設定益	-	11,648	-
退職給付会計基準変更時差異異償却	-	(23,809)	-
事業整理統合損失引当金繰入	(920)	(5,735)	(6,904)
リゾート事業整理に伴う一時費用	(1,485)	-	(11,145)
その他	(526)	(719)	(3,947)
合計	¥(10,615)	¥(25,144)	\$(79,662)

## 9. リース

借主側：

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

(1)所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リースの、2002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
取得原価相当額 .....	¥2,746	¥38,224	¥562	¥41,532
減価償却累計額相当額 .....	931	27,491	377	28,799
期末残高相当額 .....	¥1,815	¥10,733	¥185	¥12,733

	単位：千米ドル			
	船舶	器具及び 備品	その他	合計
取得原価相当額 .....	\$20,608	\$286,859	\$4,218	\$311,685
減価償却累計額相当額 .....	6,987	206,311	2,829	216,127
期末残高相当額 .....	\$13,621	\$ 80,548	\$1,389	\$ 95,558

(2)2002年3月31日時点の未経過リース料(利息相当額を含む)期末残高相当額

	単位：百万円	単位：千米ドル
1年内 .....	¥ 4,365	\$ 32,758
1年超 .....	15,386	115,467
合計 .....	¥19,751	\$148,225

(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
	2002	2001	2002
支払リース料 .....	¥5,948	¥6,701	\$44,638
減価償却費相当額 .....	3,939	3,995	29,561
支払利息相当額 .....	711	579	5,336

(4)減価償却費相当額の算定方法

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

(5)利息相当額の算定方法

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

(B) 2002年3月31日時点のオペレーティング・リース取引の未経過リース料：

	単位：百万円	単位：千米ドル
1年内 .....	¥ 33,265	\$ 249,644
1年超 .....	228,325	1,713,508
合計 .....	¥261,590	\$1,963,152

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、2002年3月31日時点での取得価額、減価償却累計額、及び期末残高は、以下の通りであります。

	単位：百万円		
	器具及び備品	その他	合計
取得価額 .....	¥117	¥492	¥609
減価償却累計額 .....	63	334	397
期末残高 .....	¥ 54	¥158	¥212

	単位：千米ドル		
	器具及び備品	その他	合計
取得価額 .....	\$878	\$3,692	\$4,570
減価償却累計額 .....	473	2,507	2,980
期末残高 .....	\$405	\$1,185	\$1,590

(2) 2002年3月31日時点の未経過リース料(利息相当額を含む)期末残高相当額

	単位：百万円	単位：千米ドル
1年内 .....	¥102	\$ 765
1年超 .....	263	1,974
合計 .....	¥365	\$2,739

(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
	2002	2001	2002
受取リース料 .....	¥117	¥217	\$878
減価償却費 .....	117	266	878
受取利息相当額 .....	13	21	98

(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) 2002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期末残高相当額：

	単位：百万円	単位：千米ドル
1年内 .....	¥116	\$ 871
1年超 .....	260	1,951
合計 .....	¥376	\$2,822

## 10. セグメント情報

### (A) 事業の種類別セグメント情報：

単位：百万円

2002年3月31日に終了する年度：	外航 海運業	フェリー 内航事業	運送代理店 及び 港湾運送業	貨物取扱業 及び 倉庫業	その他事業	消去又は全社	連結
<b>1. 売上高</b>							
(1) 外部顧客に対する売上高 ..	¥737,987	¥29,787	¥41,315	¥44,562	¥ 50,292	¥ -	¥ 903,943
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高 .....	6,797	2,927	37,970	597	19,083	(67,374)	-
計 .....	744,784	32,714	79,285	45,159	69,375	(67,374)	903,943
<b>2. 営業費用</b> .....	686,111	33,716	78,080	45,496	66,760	(65,993)	844,170
営業利益（損失）.....	¥ 58,673	¥(1,002)	¥ 1,205	¥ (337)	¥ 2,615	¥ (1,381)	¥ 59,773

**3. 資産、減価償却費及び資本的支出：**

(1) 資産 .....	¥900,631	¥33,147	¥53,810	¥24,490	¥182,624	¥(115,612)	¥1,079,090
(2) 減価償却費 .....	60,818	2,940	2,660	728	1,680	-	68,826
(3) 資本的支出 .....	28,817	5,922	6,720	1,713	569	-	43,741

単位：百万円

2001年3月31日に終了する年度：	外航 海運業	フェリー 内航事業	運送代理店 及び 港湾運送業	貨物取扱業 及び 倉庫業	その他事業	消去又は全社	連結
<b>1. 売上高</b>							
(1) 外部顧客に対する売上高 ..	¥714,153	¥33,629	¥43,276	¥52,093	¥ 44,716	¥ -	¥ 887,867
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高 .....	6,705	3,160	37,100	753	18,826	(66,544)	-
計 .....	720,858	36,789	80,376	52,846	63,542	(66,544)	887,867
<b>2. 営業費用</b> .....	646,840	36,850	77,054	52,200	60,632	(63,948)	809,628
営業利益（損失）.....	¥ 74,018	¥ (61)	¥ 3,322	¥ 646	¥ 2,910	¥ (2,596)	¥ 78,239

**3. 資産、減価償却費及び資本的支出：**

(1) 資産 .....	¥946,033	¥53,308	¥51,509	¥27,932	¥185,106	¥(123,488)	¥1,140,400
(2) 減価償却費 .....	61,281	3,728	2,350	653	1,813	-	69,825
(3) 資本的支出 .....	61,723	811	4,589	850	725	-	68,698

2002年3月31日に終了する年度：	単位：千米ドル						
	外航 海運業	フェリー 内航事業	運送代理店 及び 港湾運送業	貨物取扱業 及び 倉庫業	その他事業	消去又は全社	連結
<b>1. 売上高</b>							
(1) 外部顧客に対する売上高 ..	\$5,538,364	\$223,542	\$310,056	\$334,424	\$ 377,426	\$ -	\$6,783,812
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高 .....	51,009	21,966	284,953	4,480	143,213	(505,621)	-
計 .....	5,589,373	245,508	595,009	338,904	520,639	(505,621)	6,783,812
<b>2. 営業費用</b> .....	5,149,051	253,028	585,966	341,433	501,013	(495,257)	6,335,234
営業利益 (損失) .....	\$ 440,322	\$ (7,520)	\$ 9,043	\$ (2,529)	\$ 19,626	\$ (10,364)	\$ 448,578
<b>3. 資産、減価償却費及び資本的支出：</b>							
(1) 資産 .....	\$6,758,957	\$248,758	\$403,827	\$183,790	\$1,370,537	\$(867,632)	\$8,098,237
(2) 減価償却費 .....	456,420	22,064	19,963	5,463	12,608	-	516,518
(3) 資本的支出 .....	216,263	44,443	50,431	12,856	4,270	-	328,263

(B) 所在地別セグメント情報：

各セグメントは、以下の国または地域を対象としております。

北米：	米国、及びカナダ
欧州：	英国、オランダ、及びその他欧州各国
アジア：	中近東、南西アジア、東南アジア、東アジア各国
その他：	中南米、アフリカ、オーストラリア、及びその他の国々

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

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

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

2002年3月31日に終了する年度：	単位：百万円						
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
<b>1. 売上高</b>							
(1) 外部顧客に対する売上高 ..	¥ 839,623	¥44,974	¥ 8,496	¥10,780	¥ 70	¥ -	¥ 903,943
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高 .....	1,177	7,695	2,352	14,723	1,053	(27,000)	-
計 .....	840,800	52,669	10,848	25,503	1,123	(27,000)	903,943
<b>2. 営業費用</b> .....	785,456	48,253	10,681	24,886	1,232	(26,338)	844,170
営業収入 (損失) .....	¥ 55,344	¥ 4,416	¥ 167	¥ 617	¥ (109)	¥ (662)	¥ 59,773
<b>3. 資産</b> .....	¥1,003,252	¥34,933	¥98,527	¥15,123	¥1,533	¥(74,278)	¥1,079,090

2001年3月31日に終了する年度：	単位：百万円						
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
<b>1. 売上高</b>							
(1) 外部顧客に対する売上高 ..	¥ 828,939	¥43,845	¥ 6,349	¥ 8,649	¥ 85	¥ -	¥ 887,867
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高 .....	1,211	8,721	2,510	13,854	1,048	(27,344)	-
計 .....	830,150	52,566	8,859	22,503	1,133	(27,344)	887,867
<b>2. 営業費用</b> .....	754,042	50,601	8,552	21,824	1,207	(26,598)	809,628
営業収入 (損失) .....	¥ 76,108	¥ 1,965	¥ 307	¥ 679	¥ (74)	¥ (746)	¥ 78,239
<b>3. 資産</b> .....	¥1,082,416	¥28,391	¥80,798	¥13,488	¥1,722	¥(66,415)	¥1,140,400

単位：千米ドル

2002年3月31日に終了する年度：	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
<b>1. 売上高</b>							
(1) 外部顧客に対する売上高 ..	\$ 6,301,111	\$ 337,516	\$ 63,759	\$ 80,901	\$ 525	\$ -	\$ 6,783,812
(2) セグメント間の内部売上 又は振替高 .....	8,833	57,749	17,651	110,492	7,902	(202,627)	-
計 .....	6,309,944	395,265	81,410	191,393	8,427	(202,627)	6,783,812
<b>2. 営業費用</b> .....	5,894,604	362,124	80,157	186,762	9,246	(197,659)	6,335,234
営業利益（損失）.....	\$ 415,340	\$ 33,141	\$ 1,253	\$ 4,631	\$ (819)	\$ (4,968)	\$ 448,578
<b>3. 資産</b> .....	\$ 7,529,096	\$ 262,161	\$ 739,415	\$ 113,493	\$ 11,505	\$ (557,433)	\$ 8,098,237

(C) 海外売上高：

単位：百万円

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

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

2001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 .....	¥216,646	¥123,853	¥171,732	¥239,977	¥752,208
2. 連結売上高 .....	-	-	-	-	¥887,867
3. 海外売上高の連結売上高に占める割合 .....	24.4%	13.9%	19.3%	27.0%	84.7%

単位：千米ドル

2002年3月31日に終了する年度：	北米	欧州	アジア	その他	合計
1. 海外売上高 .....	\$ 1,729,253	\$ 853,538	\$ 1,515,445	\$ 1,650,927	\$ 5,749,163
2. 連結売上高 .....	-	-	-	-	\$ 6,783,812
3. 海外売上高の連結売上高に占める割合 .....	25.5%	12.6%	22.3%	24.3%	84.7%

## 11. 法人税等

2002年及び2001年3月31日に終了する年度においては、法定実効税率は概ね38%となっております。

以下の表は、2002年及び2001年3月31日に終了する年度における法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間の重要な差異の要約です。

	2002	2001
法定実効税率.....	38.0%	38.0%
交際費等永久に損金に算入されない項目.....	10.3	11.1
受取配当金等永久に益金に算入されない項目.....	(4.2)	(4.7)
回収可能性の判断により資産性を認識しなかった一時差異.....	(1.5)	6.7
連結調整勘定償却額.....	2.4	-
その他.....	6.2	5.3
税効果会計適用後の法人税等の負担率.....	51.2%	56.4%

2002年及び2001年3月31日現在の繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主要な要素は、以下の通りであります。

	単位：百万円		単位：千ドル
	2002	2001	2002
繰延税金資産：			
貸倒引当金損金算入限度超過額.....	¥ 900	¥ 558	\$ 6,754
賞与引当金損金算入限度超過額.....	1,119	777	8,398
退職給付引当金損金算入限度超過額.....	5,796	3,056	43,497
役員退職慰労引当金自己否認額.....	274	464	2,056
株式評価損自己否認額.....	1,029	3,124	7,722
繰越欠損金.....	2,207	2,247	16,563
未払事業税・事業所税損金不算入額.....	45	482	338
債務保証損失引当金繰入自己否認額.....	-	3,453	-
リポート事業整理に伴う一時費用自己否認額.....	564	-	4,233
未実現固定資産売却益.....	449	1,261	3,370
その他.....	3,080	2,483	23,114
繰延税金資産小計.....	15,463	17,905	116,045
評価性引当金.....	(2,663)	(3,026)	(19,985)
繰延税金資産合計.....	12,800	14,879	96,060
繰延税金負債：			
圧縮記帳積立金.....	(1,041)	(1,107)	(7,812)
特別償却準備金.....	(4,428)	(5,660)	(33,231)
その他有価証券評価差額金.....	(6,345)	-	(47,618)
退職給付信託設定益.....	(4,426)	-	(33,216)
その他.....	(815)	(8)	(6,116)
繰延税金負債合計.....	(17,055)	(6,775)	(127,993)
純繰延税金資産（負債）.....	¥ (4,255)	¥ 8,104	\$ (31,933)

## 12. 従業員退職給付と年金制度

2002年及び2001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
	2002	2001	2002
退職給付債務.....	¥ 63,643	¥ 64,083	\$ 477,621
未認識数理計算上の差異 .....	(3,826)	419	(28,713)
前払年金費用.....	9,324	6,399	69,974
年金資産（減算）.....	(53,048)	(52,183)	(398,109)
退職給付引当金 .....	¥ 16,093	¥ 18,718	\$ 120,773

2002及び2001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
	2002	2001	2002
勤務費用.....	¥3,543	¥ 4,732	\$26,589
利息費用.....	1,346	1,320	10,101
期待運用収益（減算）.....	(819)	(631)	(6,146)
会計処理基準変更時差異の費用処理額.....	-	23,809	-
数理計算上の差異の費用処理額 .....	16	-	120
退職給付費用 .....	¥4,086	¥29,230	\$30,664

2002年及び2001年の各3月31日に終了する年度における割引率、及び年金資産の期待収益率は、それぞれ2.5%、及び3.0%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。年金数理計算上の差異は定額法により、主として10年に亘り費用として認識しております。

## 13. その他

2002年6月25日に、当社の株主により、(1)2002年3月31日現在の登録株主に対する、1株当たり5円(0.038米ドル)すなわち合計60億1,600万円(4,514万8,000米ドル)となる配当金の支払い、及び(2)役員、監査役に対する6,000万円(45万米ドル)の賞与が承認されました。

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

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

### 公認会計士の監査報告書

株式会社商船三井

株主各位および取締役会御中

私どもは、株式会社商船三井(日本法人)及び子会社の2002年3月31日及び2001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、ならびに関連する連結損益計算書、連結株主資本計算書及び連結キャッシュ・フロー計算書について監査を実施した。私どもの監査は、日本において一般に公正妥当と認められた監査基準に準拠して実施したものであり、従って、私どもが状況により必要とみなした監査記録の検査及びその他監査手順も含まれている。

私どもの意見によれば、上記連結財務諸表は、以下の段落に注記される事項を除いて、株式会社商船三井及び子会社の2002年3月31日及び2001年3月31日現在における連結財務状態、ならびに同日で終了した各会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローを、これらの期間に一貫して適用された日本において一般に公正妥当と認められた会計基準(注記1)に準拠して、適正に表示している。

注記2(5)に説明されるように、2002年3月31日に終了する年度において、株式会社商船三井及び子会社は、市場価格を持つその他有価証券に対する評価に関し、将来を見越して、日本の新会計基準を採用した。

また、私どもの意見によれば、添付の連結財務諸表に記載される米ドル金額は、注記1に定められた基準で日本円から換算されたものである。

朝日監査法人

日本 東京

2002年6月25日

# 商船三井グループ

株式会社商船三井 2002年3月31日現在

- 連結子会社
- ▲ 持分法適用関連会社

		登録事業所	MOLの所有割合 (単位：%)*	払込資本金 (単位：千)			
外航海運業	船舶運航業・貸船業	■ BGT関係11社					
		■ 国際エネルギー輸送株式会社	日本	46.92	¥1,224,000		
		■ 国際マリントランスポート株式会社	日本	58.85	¥500,000		
		■ 商船三井近海株式会社	日本	98.83	¥660,000		
		■ MCCG International Ltd.	バハマ	80.10	US\$1		
		■ 三井近海汽船株式会社	日本	64.86	¥350,000		
		■ パナマ、リベリア、キプロス、マルタ、香港、シンガポール国内の船主会社(171社)					
		■ 東京マリン株式会社	日本	71.74	¥617,500		
		▲ アクトマリタイム株式会社	日本	49.00	¥90,000		
		▲ Aramo Shipping( Singapore ) Pte Ltd.	シンガポール	50.00	US\$17,047		
		▲ 旭タンカー株式会社	日本	24.75	¥400,272		
		▲ バダック・エル・エヌ・ジー輸送株式会社	日本	25.00	¥400,000		
		▲ Belo Maritime Transport S.A.	パナマ	50.00	US\$2		
		▲ 第一中央汽船株式会社	日本	20.97	¥13,258,410		
		▲ Faship Maritime Carriers Inc.	パナマ	50.00	US\$1,200		
		▲ Gearbulk Holding Ltd.	バミューダ	40.00	US\$260,000		
		▲ Global Alliance K.B.V.	オランダ	25.00	US\$5,000		
		▲ Golden Sea Carrier Inc.	リベリア	50.00	US\$2,420		
		▲ インターエイシアライン株式会社	日本	43.75	¥400,000		
		▲ ジャスミン SHIPPING 株式会社	日本	50.00	¥10,000		
		▲ Liquimarine Gandria Chartering Co., Ltd.	グランド・ケイマン	50.00	US\$10,000		
		▲ Liquimarine Gandria Shipping A/S	ノルウェー	50.00	NKR100		
		▲ Methane Carriers Ltd.	バハマ	50.00	US\$500		
		▲ Monc Liberia, Inc.	リベリア	50.00	US\$3		
		▲ 日産専用船株式会社	日本	40.00	¥640,000		
		▲ 大阪船舶株式会社	日本	30.12	¥498,000		
		▲ Powercoal Navigation Corp.	パナマ	50.00	¥1,995,000		
		▲ 上海貨客船株式会社	日本	31.98	¥2,389,950		
		▲ United Car Transport Corporation, S.A.	パナマ	49.00	US\$602		
		船舶運航管理業		■ Energy Maritime Service S.A.	パナマ	100.00	US\$1
				■ Et Marine Consultant S.A.	パナマ	100.00	US\$2
				■ Fresh Marine Consultant S.A.	パナマ	100.00	US\$2
				■ International Tanker Service S.A.	パナマ	100.00	US\$1
				■ 神戸エネルギーサービス株式会社	日本	100.00	¥10,000
				■ 株式会社エム・オー・ケーブルシップ	日本	100.00	¥10,000
				■ エム・オー・シップマネジメント株式会社	日本	100.00	¥50,000
				■ Mitsui O.S.K. Manning Service S.A.	パナマ	100.00	US\$135
				■ Tankship Venture S.A.	パナマ	100.00	US\$2
				■ その他2社			
				▲ アルン・エル・エヌ・ジー輸送株式会社	日本	35.00	¥400,000
		客船事業		■ 商船三井客船株式会社	日本	80.19	¥7,300,000
				▲ 日本チャータークルーズ株式会社	日本	50.00	¥100,000
		フェリー 内航事業	フェリー及び 内航海運業	■ 株式会社ブルーハイウェイライン西日本	日本	100.00	¥1,183,200
				■ 愛媛阪神フェリー株式会社	日本	100.00	¥300,000
				■ 九州急行フェリー株式会社	日本	89.00	¥840,000
■ ナビックス内航株式会社	日本			98.98	¥650,000		
■ 商船三井フェリー株式会社	日本			100.00	¥600,000		
■ 株式会社ダイヤモンドフェリー	日本			88.43	¥900,000		
▲ 共同汽船株式会社	日本			39.00	¥10,000		
▲ 株式会社名門大洋フェリー	日本			34.68	¥880,000		
曳船業		■ グリーン海事株式会社	日本	66.67	¥95,400		
		■ 日本栄船株式会社	日本	69.53	¥134,203		
		■ 宇部ボートサービス株式会社	日本	51.48	¥14,950		
運送代理店及び 港湾運送業	運送代理店業	■ 株式会社中国 SHIPPING エージェンシイズ	日本	100.00	¥10,000		
		■ グリーン SHIPPING 株式会社	日本	100.00	¥160,000		
		■ 九州 SHIPPING 株式会社	日本	100.00	¥10,000		
		■ Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (USA) Inc.	米国	100.00	US\$200		
		■ Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (Asia Oceania) Pte Ltd.	シンガポール	100.00	S\$2,350		
		■ Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (Europe) Ltd.	英国	100.00	£250		
		■ MOL (America) Inc.	米国	100.00	US\$6		
		■ Mitsui O.S.K. Lines (Asia) Ltd.	香港	100.00	HK\$40,000		
		■ Mitsui O.S.K. Lines (Australia) Pty. Ltd.	オーストラリア	100.00	A\$1,000		
		■ Mitsui O.S.K. Lines (Austria) GmbH	オーストリア	100.00	AS500		
		■ Mitsui O.S.K. Lines (Deutschland) GmbH	ドイツ	100.00	DM500		
		■ Mitsui O.S.K. Lines (Europe) Ltd.	英国	100.00	£1,500		
		■ 株式会社エム・オー・エル・ジャパン	日本	100.00	¥395,500		
		■ Mitsui O.S.K. Lines (SEA) Pte Ltd.	シンガポール	100.00	S\$200		
		■ Mitsui O.S.K. Lines (South Africa) (Pty), Ltd.	南アフリカ	100.00	R3,000		
		■ Mitsui O.S.K. Lines de Mexico S.A. de C.V.	メキシコ	100.00	US\$100		
		■ Mitsui O.S.K. Lines - South America Ltda.	ブラジル	100.00	R\$1,677		
		■ 山和マリン株式会社	日本	100.00	¥475,000		
		▲ Mitsui O.S.K. Lines (Singapore) Pte Ltd.	シンガポール	50.00	S\$5,000		
		▲ Mitsui O.S.K. Lines (Thailand) Co., Ltd.	タイ	47.00	฿20,000		

		登録事業所	MOLの所有割合 (単位：%)*	払込資本金 (単位：千)		
港湾運送業・通関業	■ 国際コンテナターミナル株式会社	日本	100.00	¥700,000		
	■ 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	¥102,000		
	■ 株式会社ジャパンエクスプレス(横浜)	日本	96.99	¥236,000		
	■ 北日本倉庫港運株式会社	日本	95.41	¥179,544		
	■ 商船港運株式会社	日本	79.99	¥300,000		
	■ Trans Pacific Container Service Corp.	米国	100.00	US\$3,000		
	■ Tyne Logistics Co., Ltd.	英国	51.00	£40		
	▲ 製鐵運輸株式会社	日本	20.00	¥2,000,000		
	▲ 新洋海運株式会社	日本	36.00	¥100,000		
	▲ 宇徳運輸株式会社	日本	22.48	¥1,455,300		
	貨物取扱業 及び倉庫業	貨物運送取扱業	■ AMT Freight, Inc.	米国	100.00	US\$9,490
■ Bangpoo Intermodal Systems Co., Ltd.			タイ	67.98	BT130,000	
■ 株式会社ブルーハイウェイエクスプレス			日本	100.00	¥54,600	
■ 株式会社ダイヤモンドライン			日本	100.00	¥20,000	
■ 北日本興産株式会社			日本	100.00	¥320,000	
■ 商船三井ロジスティクス株式会社			日本	58.13	¥756,250	
■ MOL Logistics (H.K.) Ltd.			香港	100.00	HK\$3,676	
■ M.O. Air International (Singapore) Pte Ltd.			シンガポール	51.00	S\$700	
■ MOL Logistics (UK) Ltd.			英国	100.00	£400	
■ MOL Logistics (USA) Inc.			米国	100.00	US\$7,314	
▲ J.F. Hillebrand Group Ag			ドイツ	50.00	EU\$5,000	
▲ 株式会社サンシン			日本	42.86	¥10,000	
倉庫業			■ MOL Distribution (Deutschland) GmbH	ドイツ	100.00	DM50
			■ Euloc B.V.	オランダ	100.00	DGL8,000
			■ Hermex Distribution B.V.	オランダ	100.00	DGL500
	■ Hong Kong Logistics Co., Ltd.	香港	100.00	HK\$58,600		
	■ MOL Logistics Administration B.V.	オランダ	100.00	DGL35		
	■ MOL Logistics (Europe) B.V.	オランダ	100.00	DGL911		
	■ MOL Logistics (Netherlands) B.V.	オランダ	100.00	DGL5,000		
	■ Wassing UK Ltd.	英国	100.00	£10		
	▲ Cougar Holdings Pte Ltd.	シンガポール	47.11	S\$9,330		
	その他事業	不動産及び 関連サービス業	■ 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	
■ 三都建物サービス株式会社			日本	100.00	¥10,000	
■ 商船三井興産株式会社			日本	90.00	¥395,000	
▲ ダイビル株式会社			日本	27.07	¥12,227,847	
金融業		■ BIL Investments Ltd.	英国	100.00	£21	
		■ Citrus Navigation Corp.	パナマ	100.00	¥1,027,500	
		■ Euromol B.V.	オランダ	100.00	DGL18,600	
		■ International Transportation Inc.	米国	100.00	US\$23,063	
		■ Linkman Holdings Inc.	リベリア	100.00	US\$3	
	■ 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	DGL38,000		
	■ MOL FG, Inc.	米国	100.00	US\$20		
	■ MOL SI, Inc.	米国	100.00	US\$100		
	■ MOL-NIC Transport Ltd.	リベリア	75.00	US\$13,061		
その他	■ M.O. Reinsurance S.A.	ルクセンブルグ	100.00	US\$5,376		
	■ White Night Investment Ltd.	リベリア	100.00	US\$5,000		
	▲ Greenfield Holding Company, Limited	グランド・ケイマン	40.00	US\$55,000		
	■ 株式会社ブルーハイウェイサービス	日本	100.00	¥30,000		
	■ Star-Net America, Inc.	米国	98.33	US\$3,000		
	■ ジャパンエクスプレス梱包運輸株式会社	日本	100.00	¥60,000		
	■ 日本水路図誌株式会社	日本	54.62	¥32,000		
	■ 北一トラック株式会社	日本	100.00	¥20,000		
	■ 日下部建設株式会社	日本	80.00	¥200,000		
	■ エムオーエンジニアリング株式会社	日本	100.00	¥10,000		
	■ 株式会社エム・オー・シップテック	日本	100.00	¥50,000		
	■ 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		
	■ エムオーツーリスト株式会社	日本	100.00	¥250,000		
	■ 商船三井テクノトレード株式会社	日本	100.00	¥690,000		
	■ 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			
■ 商船三井システムズ株式会社	日本	100.00	¥100,000			
■ 商船三井キャリアサポート株式会社	日本	100.00	¥100,000			
■ 株式会社オレンジビーアール	日本	100.00	¥10,000			
■ 商船三井海事株式会社	日本	100.00	¥95,000			
▲ グリーンエンジニアリング株式会社	日本	50.00	¥49,000			
▲ South Eastern Oil (S) Pte Ltd.	シンガポール	50.00	S\$500			

\*MOLには株式会社商船三井及びその子会社を含みます。

## 国内・海外事業所

### 本社

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

### 日本

株式会社エム・オー・エル・ジャパン  
本社(東京)Tel: 81-3-3587-7082 Fax: 81-3-3587-7730  
横浜: Tel: 81-45-212-7700 Fax: 81-45-212-7734  
名古屋: Tel: 81-52-564-7000 Fax: 81-52-564-7047  
大阪: Tel: 81-6-6446-6501 Fax: 81-6-6446-6513  
神戸: Tel: 81-78-304-1100 Fax: 81-78-304-1104

### 北米

MOL( America )Inc.  
本社(コンコルド)Tel: 1-925-688-2600 Fax: 1-925-688-2670  
主要支店・事業所  
アトランタ: Tel: 1-404-763-0111 Fax: 1-404-763-5667  
シカゴ: Tel: 1-630-592-7300 Fax: 1-630-592-7402  
ロングビーチ: Tel: 1-562-983-6200 Fax: 1-562-983-6295  
ニュージャージー: Tel: 1-732-512-5200 Fax: 1-732-512-5385  
サンフランシスコ: Tel: 1-415-836-3500 Fax: 1-415-836-3533  
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

### 中南米

MOL( Brazil )Ltda.  
本社(サンパウロ)Tel: 55-11-3145-3955 Fax: 55-11-3145-3943  
MOL( Chile )Ltda.  
本社(サンティアゴ)Tel: 56-2-630-1950 Fax: 56-2-630-1953  
Mitsui O.S.K. Lines of Mexico S.A. de C.V.  
本社(メキシコシティ)Tel: 52-555-687-9979  
Fax: 52-555-687-6556  
Mitsui O.S.K. Bulk Shipping( USA )Inc.  
サンパウロ: Tel: 55-11-3145-3980 Fax: 55-11-3145-3946

### 欧州

Mitsui O.S.K. Lines( Europe )Ltd.  
本社(ロンドン)Tel: 44-20-7265-7500 Fax: 44-20-7265-7560  
Mitsui O.S.K. Lines( Deutschland )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  
Mitsui O.S.K. Lines( Europe )B.V.  
本社(ロッテルダム)Tel: 31-10-201-3200 Fax: 31-10-201-3109  
Mitsui O.S.K. Lines( France )SA  
本社(ルアーブル)Tel: 33-2-32-74-24-00 Fax: 33-2-32-74-24-39  
Mitsui O.S.K. Lines( Belgium )N.V.  
本社(アントワープ)Tel: 32-3-202-4860 Fax: 32-3-202-4870  
Mitsui O.S.K. Bulk Shipping( Europe )Ltd.  
本社(ロンドン)Tel: 44-20-7265-7676 Fax: 44-20-7265-7698  
ブリュッセル: Tel: 32-2-305-4240 Fax: 32-2-305-4241

### アフリカ

Mitsui O.S.K. Lines SA( PTY )Limited  
本社(ケープタウン)Tel: 27-21-402-8900 Fax: 27-21-421-1806  
Mitsui O.S.K. Lines( West Africa )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  
Mitsui O.S.K. Lines( Europe )Ltd.  
ベイルート: Tel: 961-1-562383 Fax: 961-1-448685

### オセアニア

Mitsui O.S.K. Lines( Australia )Pty. Ltd.  
本社(シドニー)Tel: 61-2-9320-1600 Fax: 61-2-9320-1601  
Mitsui O.S.K. Bulk Shipping( Asia, Oceania )Pte., Ltd.  
メルボルン: Tel: 61-3-9279-0261 Fax: 61-3-9279-0260

### アジア

Mitsui O.S.K. Lines( 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  
ニューデリー: Tel: 91-11-371-0851 Fax: 91-11-371-0853  
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: 91-22-696-0999 Fax: 91-22-696-0888  
Mitsui O.S.K. Lines( SEA )Pte. Ltd.  
本社(シンガポール)Tel: 65-6224-6355 Fax: 65-6223-9557  
Mitsui O.S.K. Lines( 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: 63-2-528-1101 Fax: 63-2-528-0267  
MOL( China )Co., Ltd.  
本社(上海)Tel: 86-21-5306-0088 Fax: 86-21-6384-6267  
北京: Tel: 86-10-8529-9121 Fax: 86-10-8529-9126  
天津: Tel: 86-22-2339-8349 Fax: 86-22-2311-4470  
Mitsui O.S.K. Lines( Taiwan )Shipping Agency Ltd.  
本社(台北)Tel: 886-2-2537-8000 Fax: 886-2-2523-2417  
Mitsui O.S.K. Bulk Shipping( Asia, Oceania )Pte. Ltd.  
本社(シンガポール)Tel: 65-323-1303 Fax: 65-323-1305  
バンコク: Tel: 66-2-634-0807 Fax: 66-2-634-0806  
クアラルンプール: Tel: 60-3-7957-9666 Fax: 60-3-7958-5246

## 株主情報

資本金:	64,915,351,028円
本社:	〒105-8688 東京都港区虎ノ門2丁目1番1号
従業員数:	1,044人
商船三井グループ従業員数: (親会社および連結決算対象会社)	7,316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:	134,126名
株式上場:	東京、大阪、名古屋、福岡、札幌、フランクフルト各証券取引所
名義書換代理人:	UFJ信託銀行 〒100-1653 東京都千代田区丸の内1丁目4番3号
書類:	アニュアルレポート(英語) ニュースリリース(英語/日本語) ウェブサイト(英語/日本語) 四半期発行社内報『Open Sea』(英語) 月刊社内報『うなばら』(日本語) 環境報告書(英語/日本語)

(2002年3月31日現在)

本アニュアルレポートは、全ページ再生紙に大豆油インキで印刷しました。



株式会社商船三井

お問い合わせは、下記までご連絡ください。  
株式会社商船三井IR室  
〒105-8688 東京都港区虎ノ門2丁目1番1号  
電話:(03)3587-6224  
FAX:(03)3587-7734  
電子メール: [iromo@mail.mol.co.jp](mailto:iromo@mail.mol.co.jp)  
ホームページ: <http://www.mol.co.jp/>



Printed in Japan